

10 準備書の縦覧状況及び意見書の提出状況並びに準備書についての意見の概要及び都市計画決定権者の見解

10.1 準備書の縦覧状況及び意見書の提出状況

(1) 縦覧状況

縦覧期間：平成31年（2019年）3月1日（金）～4月1日（月）

意見書提出期限：平成31年（2019年）4月15日（月）

縦覧場所		閲覧者数
知多市	都市整備部都市計画課	1
	環境経済部ごみ対策課（清掃センター）	0
東海市	環境経済部生活環境課	0
	環境経済部清掃センター	1
西知多医療厚生組合	総務部ごみ処理施設建設課 （課名変更により4月1日のみ総務部建設課）	3
合計		5

(2) 意見書の提出状況

準備書を上記の期間に縦覧し、意見書提出期限までに提出された環境の保全の見地からの意見書は、計2通（94件）であった。

準備書についての意見書の意見の分類を、表10.1（1）～（2）に示す。

表10.1（1） 準備書についての意見書の意見の分類

分類	意見数
1 都市計画対象事業の目的及び内容に関する意見	
(1) 都市計画対象事業の目的に関すること	1
(2) 都市計画対象事業の内容に関すること	28
2 都市計画対象事業実施区域及びその周囲の概況に関する意見	
(1) 自然的状況に関すること	3
(2) 社会的状況に関すること	3
3 方法書についての意見書の意見の概要及び都市計画決定権者の見解に関する意見	
(1) 方法書についての意見書の意見の概要及び都市計画決定権者の見解に関すること	3

- 10 準備書の縦覧状況及び意見書の提出状況並びに準備書についての意見書の意見の概要及び都市計画決定権者の見解

表10.1 (2) 準備書についての意見書の意見の分類

分 類		意見数
4	都市計画対象事業に係る環境影響評価の項目並びに調査、予測及び評価の手法に関する意見	
	(1)調査、予測及び評価の手法の選定並びに選定理由に関すること	5
5	環境影響の調査、予測及び評価に関する意見	
	(1)大気質に関すること	11
	(2)騒音に関すること	10
	(3)低周波音に関すること	2
	(4)振動に関すること	9
	(5)悪臭に関すること	2
	(6)地盤・土壌に関すること	2
	(7)地下水の状況及び地下水質に関すること	1
	(8)動物に関すること	4
	(9)生態系に関すること	2
	(10)景観に関すること	1
	(11)廃棄物等に関すること	2
	(12)温室効果ガス等に関すること	2
6	その他に関する意見	
	(1)準備書の公表手続に関すること	1
	(2)新施設の計画に関すること	1
	(3)用語解説に関すること	1
合 計		94

10.2 準備書についての意見書の意見の概要及び都市計画決定権者の見解

準備書についての意見書の意見の概要及び都市計画決定権者の見解を、表10.2(1)～(45)に示す。

表10.2(1) 準備書についての意見書の意見の概要及び都市計画決定権者の見解

番号	意見書の意見の概要	都市計画決定権者の見解
1	都市計画対象事業の目的及び内容に関する意見	
	(1)都市計画対象事業の目的に関すること（意見数1）	
1	<p>共同設置する事情について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・場所はなぜ予定地になったのか ・知多市と東海市と共同設置するメリット 設備費と公害対策費はともに増大するはずであるが ・知多市八幡周辺に煤塵飛散が多くなるのになぜ予定地か ・これらの点について、過去に説明がなされたのなら、その資料を知らせて欲しい。 ・また、市議会でこれらの点について審議されたものであれば、議事録を確認したい。 	<p>新施設を東海市と知多市で共同して建設する事情や、建設予定地を選定した経緯については、準備書P.3～5に記載しておりますが、両市からそれぞれ3箇所の建設候補地を抽出し、一次選定で3箇所、二次選定で1箇所に絞り込んだもので、基本条件、社会面、自然面、経済面について総合的に評価して平成27年度（2015年度）に選定し、市民説明会を開催しています。</p> <p>また、現在両市それぞれにおいて稼働している施設を統合することにより、スケールメリットを生かした効率的な施設運営による経費削減を図ることができるものと考えています。</p> <p>なお、新施設を共同設置することや、建設予定地の選定については、その都度、東海市と協議を行い、決定した事項を協定書、合意書等として締結しながら、進めています。</p> <p>知多市議会においては、建設候補地の選定に関する審議は行われておりませんが、知多市ホームページの知多市議会の会議録検索ページにおいて、ごみ処理施設の広域化に関することなどの質問及び答弁の内容について検索、閲覧することができます。</p>

表10.2(2) 準備書についての意見書の意見の概要及び都市計画決定権者の見解

番号	意見書の意見の概要	都市計画決定権者の見解
(2) 都市計画対象事業の内容に関すること (意見数28)		
2	<p>知多市の現状設備と新設設備の焼却能力及び公害設備について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 知多市の現状設備はキルン式ガス化溶融炉 新設設備はストーカ式焼却炉 両者の性能その他から見たメリットとデメリットについて説明がほしい。 ・ なぜキルン式からストーカ式に変更するのか。 ・ 両設備の排出ガス成分の比較が知りたい。 ・ 現公害設備と新設公害設備との公害処理からみた性能比較値が知りたい。 何が変わってくるのか知りたい。 特に煤塵とオキシダント類の処理能力の差異について知りたい。 	<p>現知多市清掃センターのキルン式ガス化溶融炉と、新設のストーカ式焼却炉は、廃棄物の処理工程が異なり、一概に性能等の比較はできませんが、ごみ焼却処理方式の選定については、組合が「ごみ処理基本構想」及び「ごみ処理施設整備基本計画」を策定する中で検討を行い、その経過を準備書P. 12～16に記載しています。</p> <p>また、排ガス処理設備の詳細は事業者提案となることから、現時点では性能比較はできませんが、排出ガス等については、すでに法令等による規制値に比べ、より厳しい値又は同じ値に設定している現知多市清掃センターの基準値を上回らない計画基準値を設定して建設を進めてまいります。</p>
3	<p>処理量が1.4倍になることに関して</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 排出ガス量と排出成分について現状設備と新設設備の比較(予想)値を知りたい。 ・ 排出ガス量は1.4倍以下にはなり得ない。 特に煤塵排出量がどのように増大するのか、について知りたい。 ・ ゴみの減量が必須になる。 どのような方策で減量するか、開示されたい。 	<p>ごみ処理量の増加に伴い、排出ガス量も増加しますが、ばいじんをはじめとする物質の排出は、法令等による規制値に比べ、より厳しい値又は同じ値の計画基準値を設定し、適切に管理をしていくことから、新施設から排出される大気汚染物質の寄与濃度は、大気質の現況の濃度を変化させる程度ではなく、環境への影響が増大することはないと考えています。</p> <p>しかし、ご指摘のとおり、ごみの減量は、両市において積極的に取り組んでいかななくてはならない課題であり、市民、事業者、行政の役割に応じて、3R（発生抑制・再使用・再資源化）の推進、環境学習、広報啓発等の取り組みを進めてまいります。</p>

表10.2(3) 準備書についての意見書の意見の概要及び都市計画決定権者の見解

番号	意見書の意見の概要	都市計画決定権者の見解
4	<p>煙突高さについて</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新設は59メートル <p>煤煙の分散効果からみてもっと高くできないか。高くすれば地元八幡地区への飛散が避けられる。</p>	<p>煙突の高さについては、配慮書において、59m案と80m案の検討を行いました。新施設から排出される大気汚染物質の寄与濃度は、大気質の現況の濃度を変化させる程度ではなく、煙突の高さによる環境影響の違いもほとんどないものと予測しています。</p>
5	<p>煤煙の粘着性について聞きたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現状設備から排出されるものは非常に粘着性がある。 <p>屋外駐車に車に付着すると水洗しても簡単に落ちない。 何度水洗しても落ちない。 何時間もの降雨があれば落ちる。 特にガラスに付いたものは落ちない感じがする。 現状設備の焼却方法か、煤煙処理方法か、煤煙の中和処理に使用される消石灰の未反応物の飛散、など何等かの原因があるのではないか。 新施設のストーブ式焼却炉では回避できるのか。 焼却場以外には考えられない。中部電力から埃のような煤煙は発生しない。 東海市の大同製鋼などから、このような白系統の煤煙は発生しない。 付近の住民は皆さん困っている。</p>	<p>現知多市清掃センターにおいては、排出ガスの基準値を法令等による規制値に比べ、より厳しい値又は同じ値に設定し、適切に運転管理を行っています。排出ガスのほとんどは水蒸気であり、ご指摘のようなばい煙の排出はないものと考えています。</p> <p>なお、大気中の粒子状物質の降下物には、人為由来のばいじん、粉じんのほか、地表から飛散した土砂、黄砂、火山灰、花粉、海塩など、自然由来のものも多く含まれています。</p>
6	<p>*p11 国立社会保障・人口問題研究所は、5年ごとの国勢調査（平成27年調査）の結果を受けて、日本の将来の人口推計を実施。この将来人口推計は概ね5年に1度実施し、今回は戦後で15回目と歴史があり、国の施策や全国の自治体の基本計画等でも利用されている。この内訳も市町村別に公表されているが、今回の準備書の将来人口推計は過大と言える。2024年度には200,536人と推計しているが、人口問題研究所では、その1年後の2025年度でも198,865人となっている。</p> <p>また、上昇傾向もおかしい。現状の2016年度200,017人が2017年度199,999人とすでに減少傾向になっているにもかかわらず、2024年度には200,536人と増加しているが、この確固たる理由はあるのか。人口問題研究所では、2020年度、2025年度と横ばい傾向である。少なくとも、国立社会保障・人口問題研究所の将来人口推計より過大となっている理由を明記すべきである。</p> <p>元になる「西知多医療厚生組合ごみ処理基本構</p>	<p>人口の推計については、国立社会保障・人口問題研究所等の人口推計も参考としながら、両市の実際の人口推移を考慮して設定しています。</p> <p>両市の人口は、平成28年度（2016年度）の200,017人から平成29年度（2017年度）には199,999人に18人減少しましたが、平成30年度（2018年度）には200,017人に18人増加しました。</p> <p>両市ともほぼ横ばいの推移ながら、東海市では微増の傾向も見られますので、本事業における人口の推計は、実態に照らしても過大とは考えておりません。</p>

表10.2(4) 準備書についての意見書の意見の概要及び都市計画決定権者の見解

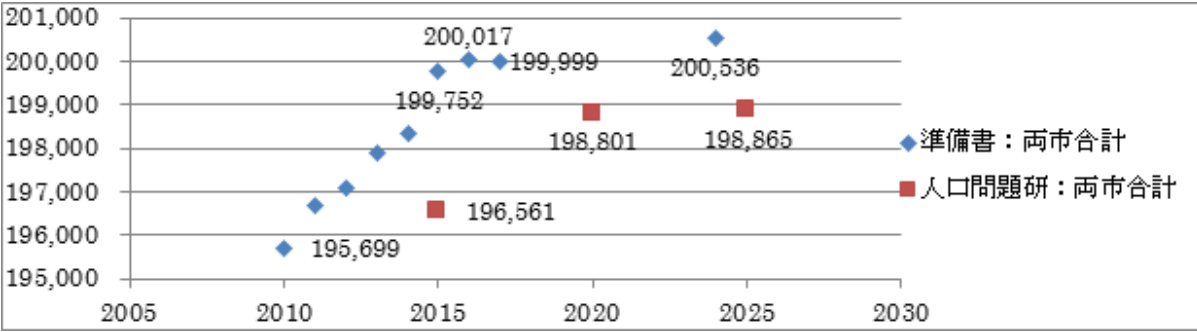
番号	意見書の意見の概要	都市計画決定権者の見解
6	<p>(続き) 想」平成28年2月では820g/人日に人口を掛けたごみ量が基本となっており、重要な検討要素である。</p> 	
7	<p>*p5 <位置の選定経緯>として、“建設候補地の選定段階において、複数の建設候補地を公表することは、両市それぞれの地元にも多大な影響を及ぼすことが懸念されたため、1か所の最適な建設候補地を選定し、両市が合意するまでは、複数の建設候補地を明らかにすることを避けた。“とあるが、このような施設であるからこそ、配慮書の段階で位置の選定、複数案の提示をし、関係者の意見を広く聴くべきであった。少なくとも、“一次選定（簡易評価）”を行い、建設候補地を3か所に絞り込んだ。” p4時点では、配慮書の手続きをすべきであった。</p>	<p>建設候補地の選定段階においては、候補地やその周辺の土地に係る利害関係等により、それぞれの地元への影響が懸念されたこと、それに伴い、両市の施設の統合による効率化が遅れ、環境負荷の低減につながらないおそれがあったため、行政の責任において慎重に選定を進めたものです。</p>
8	<p>*p8 事業実施区域の中で、“緩衝緑地帯（現状及び将来計画）”とあるが、意味が分からない。現状は、西半分がほとんど駐車場であるし、その北側には建物らしきものがある。この現状を緩衝緑地帯と称するのか。緩衝緑地帯の定義は何か。</p>	<p>準備書P.8に掲載した図の緩衝緑地帯は、東側の市道から100mまでの部分であり、知多市の臨海工業地帯の事業所が住宅地と工業地帯を分離するために設置している幅約100m、長さ約6kmの緩衝緑地帯（グリーンベルト）の一部です。 現知多市清掃センターの緩衝緑地帯は、東側半分が高木の植栽、西側半分が低木及び草地の植栽で構成されており、構内の駐車場やその北側の仮設建物はその範囲には含まれていません。</p>

表10.2(5) 準備書についての意見書の意見の概要及び都市計画決定権者の見解

番号	意見書の意見の概要	都市計画決定権者の見解
9	<p>*p10 ごみ量の想定で“処理能力の算定根拠とする焼却対象ごみ量の値は、新施設の稼働予定年度である2024年度の推計値を用いている。これは、新施設の稼働後も引き続きごみ量の削減を目指すことから、稼働初年度を、新施設においてごみ処理量が最大となる年度として想定したものである。”とあるが、大事な人口減少を加味していない。</p> <p>元になる「西知多医療厚生組合ごみ処理基本構想」平成28年2月では、890 g/人日を820 g/人日に減量するという目標であるため、一人当たり排出量は当然として、人口がどれだけかで焼却対象ごみ量は大きく変わるため、将来人口予測が減少することも焼却対象ごみ量の減少に影響することを正直に記載すべきである。</p>	<p>処理能力の算定根拠とする焼却対象ごみ量の値については、人口推計を加味したものとなっています。ここでは、新施設の稼働初年度である2024年度以降も継続的にごみ量の削減を進めていく前提で、稼働初年度のごみ量をピークとして、処理能力を算定したことを説明しているものです。</p>
10	<p>*p17 粗大ごみ処理施設の処理能力が“21t/日（1日5時間稼働）”となっているが、元になる「西知多医療厚生組合ごみ処理基本構想」平成28年2月には、“今回の減量目標としては、”国の定める目標値（循環型社会形成推進基本計画）の達成を重要と捉え、ケース2の平成36年度までに1人1日当たりのごみ（資源回収含む）排出量70gの減量を目標として設定します。“p29とあり、890 g/人日を820 g/人日に減量するという目標である。しかし、820g/人日の内訳として、「資源」、焼却する「可燃ごみ」、粗大ごみ処理施設で処理する「粗大ごみと不燃物」の比率が示されておらず、粗大ごみ処理施設の年間平均処理量4,493 t/年、可燃ごみの年間平均処理量49,677 t/年が正しいかどうかの確認ができない。膨大な税金で建設する施設であり、適正な規模とすべきであり、規模について論議できるようにすべきである。</p>	<p>「資源」、焼却する「可燃ごみ」、粗大ごみ処理施設で処理する「粗大ごみと不燃物」の内訳につきましては、西知多医療厚生組合の「ごみ処理基本構想」資料編において、「減量目標達成時のごみ排出量の推計結果」及び「減量目標達成時の処理・処分量の推計結果」として掲載しており、西知多医療厚生組合ホームページにおいてご覧いただくことができます。</p>

10 準備書の縦覧状況及び意見書の提出状況並びに準備書についての意見書の意見の概要及び都市計画決定権者の見解

表10.2(6) 準備書についての意見書の意見の概要及び都市計画決定権者の見解


番号	意見書の意見の概要	都市計画決定権者の見解																																																																			
11	<p>*p18 建設計画で“新施設は、高潮による浸水対策として、プラットホーム、灰ピット等の開口部はT.P. 5.6mを超える高さとする計画である。”として、“注）高潮による浸水対策の計画において想定した浸水水位は、「愛知県高潮浸水想定」（平成26年11月 愛知県建設部）及びその解説書で想定された知多市の最大高潮水位（T.P. 5.6m）を基に設定している、” p19とあるが、これらの出典を確認しても5.6mという値は出てこない。それどころか、室戸台風の再来で、この名古屋港はCASE6でTP6.7m、CASE5でもTP 6.4mという数値が出ている。T.P. 5.6mとした明確な根拠を示すべきである。</p>	<p>知多市の最大高潮水位は、出典とした「愛知県高潮浸水想定」の解説書の「市区町村別の最大高潮水位」において、T.P. 5.6mと示されています。</p>																																																																			
<p>高潮浸水想定について（解説）平成 26 年 11 月 26 日公表 高潮浸水予測計算結果</p>																																																																					
<p>減災レベルにおける想定高潮と想定津波の概略比較 </p> <table border="1" data-bbox="311 996 1173 1220"> <thead> <tr> <th></th> <th></th> <th>名古屋港</th> <th>津島</th> <th>次瀬(中瀬)</th> <th>一色</th> <th>海部</th> <th>五河(河野)</th> <th>伊豆川地区</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="5">高潮</td> <td>CASE6 台風規模：室戸台風級 計算単位：室戸平均高潮位</td> <td>6.7</td> <td>3.4</td> <td>4.9</td> <td>4.4</td> <td>5.0</td> <td>6.1</td> <td>3.4</td> </tr> <tr> <td>CASE5 台風規模：室戸台風級 計算単位：台風平均高潮位</td> <td>6.4</td> <td>3.2</td> <td>4.8</td> <td>4.2</td> <td>4.9</td> <td>5.9</td> <td>3.2</td> </tr> <tr> <td>CASE2 台風規模：伊勢湾台風級 計算単位：湾岸平均高潮位</td> <td>4.8</td> <td>2.5</td> <td>3.6</td> <td>3.3</td> <td>4.0</td> <td>4.8</td> <td>2.8</td> </tr> <tr> <td>CASE1 台風規模：伊勢湾台風級 計算単位：伊勢湾平均高潮位</td> <td>4.6</td> <td>2.3</td> <td>3.4</td> <td>3.1</td> <td>3.8</td> <td>4.6</td> <td>2.6</td> </tr> <tr> <td>伊勢湾台風高潮位</td> <td>3.90</td> <td>2.10</td> <td>3.10</td> <td>3.00</td> <td>3.21</td> <td>3.04</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="2">津波</td> <td>南海トラフ津波（内閣府中央防災会議：H24.8.29公表）</td> <td>4.2</td> <td>4.2</td> <td>3.2</td> <td>5.4</td> <td>2.8</td> <td>3.2</td> <td>7.2</td> </tr> <tr> <td>東海地震・東南海地震連動地震（震央：H9）</td> <td>2.8</td> <td>2.2</td> <td>1.9</td> <td>2.2</td> <td>1.8</td> <td>2.4</td> <td>2.3</td> </tr> </tbody> </table>					名古屋港	津島	次瀬(中瀬)	一色	海部	五河(河野)	伊豆川地区	高潮	CASE6 台風規模：室戸台風級 計算単位：室戸平均高潮位	6.7	3.4	4.9	4.4	5.0	6.1	3.4	CASE5 台風規模：室戸台風級 計算単位：台風平均高潮位	6.4	3.2	4.8	4.2	4.9	5.9	3.2	CASE2 台風規模：伊勢湾台風級 計算単位：湾岸平均高潮位	4.8	2.5	3.6	3.3	4.0	4.8	2.8	CASE1 台風規模：伊勢湾台風級 計算単位：伊勢湾平均高潮位	4.6	2.3	3.4	3.1	3.8	4.6	2.6	伊勢湾台風高潮位	3.90	2.10	3.10	3.00	3.21	3.04		津波	南海トラフ津波（内閣府中央防災会議：H24.8.29公表）	4.2	4.2	3.2	5.4	2.8	3.2	7.2	東海地震・東南海地震連動地震（震央：H9）	2.8	2.2	1.9	2.2	1.8	2.4	2.3
		名古屋港	津島	次瀬(中瀬)	一色	海部	五河(河野)	伊豆川地区																																																													
高潮	CASE6 台風規模：室戸台風級 計算単位：室戸平均高潮位	6.7	3.4	4.9	4.4	5.0	6.1	3.4																																																													
	CASE5 台風規模：室戸台風級 計算単位：台風平均高潮位	6.4	3.2	4.8	4.2	4.9	5.9	3.2																																																													
	CASE2 台風規模：伊勢湾台風級 計算単位：湾岸平均高潮位	4.8	2.5	3.6	3.3	4.0	4.8	2.8																																																													
	CASE1 台風規模：伊勢湾台風級 計算単位：伊勢湾平均高潮位	4.6	2.3	3.4	3.1	3.8	4.6	2.6																																																													
	伊勢湾台風高潮位	3.90	2.10	3.10	3.00	3.21	3.04																																																														
津波	南海トラフ津波（内閣府中央防災会議：H24.8.29公表）	4.2	4.2	3.2	5.4	2.8	3.2	7.2																																																													
	東海地震・東南海地震連動地震（震央：H9）	2.8	2.2	1.9	2.2	1.8	2.4	2.3																																																													
12	<p>*p18 建設計画で“新施設で採用する事業方式を公設民営方式（DBO）としたことから、民間事業者により設計・建設・運營業務を性能規定により一括発注することとなる。…現時点では、新施設の建設計画の詳細までは確定しておらず、実際の配置、仕様等は、民間事業者との契約締結後に確定することになる。…、同種の一般的な施設の状況を参考に想定した配置、仕様等を設定した上で、環境影響の予測評価を行った。”とあるが、新施設の排出ガス等の諸元p21に有る排出ガスの計画基準値までもが「確定しておらず」ということでは、準備書の意味がなくなる。関係者が意見を出せるのはこの準備書が最後の機会である。準備書で示した配置、仕様を基に民間事業者と契約を締結すべきである。</p>	<p>新施設の排出ガス等の諸元については、組合が「ごみ処理施設整備基本計画」の策定に当たり、学識経験者を含む検討委員会において検討し、環境影響という観点から妥当な値として設定したものであり、環境影響の予測評価を行う上でも用いたものです。</p> <p>排出ガスの計画基準値については、組合がこの値を満足できる性能を有した施設となるよう要求水準書等で示し、民間事業者からの事業提案の審査、事業者の決定、契約を行います。</p>																																																																			

表10.2(7) 準備書についての意見書の意見の概要及び都市計画決定権者の見解

番号	意見書の意見の概要	都市計画決定権者の見解
13	<p>*p24 新施設の公害防止に係る計画基準値で、ばいじんが0.02g/m³Nとなっているが、環境影響評価手続きを先行している豊橋田原ごみ処理施設の公害防止基準は0.01 g/m³Nとしている。事業者として実行可能な低減努力をして0.01 g/m³とすべきである。</p>	<p>ばいじんを含む各計画基準値については、組合が「ごみ処理施設整備基本計画」の策定に当たり、学識経験者を含む検討委員会において検討し、環境影響という観点から妥当な値として設定したものであり、法令による規制値より厳しい値としています。</p>
14	<p>*p24 新施設の公害防止に係る計画基準値で、ダイオキシン類が0.1 ng-TEQ/m³Nとなっているが、現在のダイオキシン類処理施設的能力からみて自主基準値としては一桁高い。ちなみに、豊橋田原ごみ処理施設の公害防止基準は0.01 ng-TEQ/m³Nとしている。事業者として実行可能な低減努力をして0.01 ng-TEQ/m³N以下とすべきである。</p> <p>なお、ダイオキシン類の法令等による規制値が1 ng-TEQ/m³Nとなっている。しかし、ダイオキシン類対策特別措置法の説明で、“対象事業は、焼却炉を2炉構成にする計画であり、施設規模4t/時以上に該当する。” p149とあり、その場合の排出基準は新設0.1 ng-TEQ/m³Nであり、どちらかが間違っている。</p> <p>2～4 t/hなら新設1 ng-TEQ/m³N、4t/h以上の焼却能力なら新設0.1 ng-TEQ/m³Nであるp150。処理能力185t/日(92.5t/日×2炉)から、92.5 t/日を単純に24時間で割れば、3.85t/hとなるので、計画基準値はそれを適用したと考えられるが、そもそも法の規制値適用のための時間当たり焼却能力が書いてない問題がある。</p>	<p>ダイオキシン類を含む各計画基準値については、組合が「ごみ処理施設整備基本計画」の策定に当たり、学識経験者を含む検討委員会において検討し、環境影響という観点から妥当な値として設定したものであり、法令による規制値より厳しい値としています。</p> <p>なお、準備書P.149の「施設規模4t/時以上に該当する。」という記述については、評価書において、「施設規模4t/時未満に該当する。」に修正します。</p>
15	<p>*p24 新施設の公害防止に係る計画基準値で、水銀が法規制値の30 μg/m³N以下となっているが、法規制値を大幅に下回る塩化水素と同様に事業者として可能な低減努力をする必要がある。</p>	<p>水銀を含む各計画基準値については、組合が「ごみ処理施設整備基本計画」の策定に当たり、学識経験者を含む検討委員会において検討し、環境影響という観点から妥当な値として設定したものです。</p>

10 準備書の縦覧状況及び意見書の提出状況並びに準備書についての意見書の意見の概要及び都市計画決定権者の見解

表10.2(8) 準備書についての意見書の意見の概要及び都市計画決定権者の見解

番号	意見書の意見の概要	都市計画決定権者の見解																								
16	<p>*p24 新施設の公害防止に係る計画基準値で、騒音、振動、悪臭が法令等による規制値と同じ値になっているが、これは最も緩い工業専用地域の値である（騒音：昼間・朝夕75dB、夜間70dB、振動：昼間75dB、夜間70dB、悪臭：臭気濃度15）。法令を守るだけなら環境影響評価は不要である。騒音、振動、悪臭についても事業者として可能な低減努力をして、周辺の愛知県・知多市との公害防止協定工場並みの計画基準値とすべきである。</p> <table border="1" data-bbox="284 723 1177 1066"> <thead> <tr> <th>事業所名</th> <th colspan="3">公害防止協定値</th> </tr> <tr> <td></td> <th>騒音</th> <th>振動</th> <th>悪臭</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>出光興産(株) 愛知製油所</td> <td>敷地境界線で 60dB 以下</td> <td>敷地境界線で 65dB 以下</td> <td>工場周辺において 感知させない</td> </tr> <tr> <td>中部電力(株) 知多火力発電所</td> <td>東側敷地境界線で 60dB 以下</td> <td>東側敷地境界線で 65dB 以下</td> <td>発電所周辺におい て感知させない</td> </tr> <tr> <td>中部電力(株) 知多第二火力発電所</td> <td>東側敷地境界線で 50dB 以下</td> <td>東側敷地境界線で 60dB 以下</td> <td>発電所周辺におい て感知させない</td> </tr> <tr> <td>東邦瓦斯(株) 知多熱調センター</td> <td>緑地帯東端で 50dB 以下</td> <td>緑地帯東端で 60dB 以下</td> <td>工場周辺において 感知させない</td> </tr> </tbody> </table>	事業所名	公害防止協定値				騒音	振動	悪臭	出光興産(株) 愛知製油所	敷地境界線で 60dB 以下	敷地境界線で 65dB 以下	工場周辺において 感知させない	中部電力(株) 知多火力発電所	東側敷地境界線で 60dB 以下	東側敷地境界線で 65dB 以下	発電所周辺におい て感知させない	中部電力(株) 知多第二火力発電所	東側敷地境界線で 50dB 以下	東側敷地境界線で 60dB 以下	発電所周辺におい て感知させない	東邦瓦斯(株) 知多熱調センター	緑地帯東端で 50dB 以下	緑地帯東端で 60dB 以下	工場周辺において 感知させない	<p>騒音、振動、悪臭の基準値については、「西知多医療厚生組合ごみ処理施設整備基本計画」の策定に当たり、学識経験者を含む検討委員会において検討し、環境影響という観点から妥当な値として設定したものです。</p>
事業所名	公害防止協定値																									
	騒音	振動	悪臭																							
出光興産(株) 愛知製油所	敷地境界線で 60dB 以下	敷地境界線で 65dB 以下	工場周辺において 感知させない																							
中部電力(株) 知多火力発電所	東側敷地境界線で 60dB 以下	東側敷地境界線で 65dB 以下	発電所周辺におい て感知させない																							
中部電力(株) 知多第二火力発電所	東側敷地境界線で 50dB 以下	東側敷地境界線で 60dB 以下	発電所周辺におい て感知させない																							
東邦瓦斯(株) 知多熱調センター	緑地帯東端で 50dB 以下	緑地帯東端で 60dB 以下	工場周辺において 感知させない																							
17	<p>*p26 表 2.2.14 両市の現有施設における廃棄物等搬入車両台数の状況の注で、“東海市清掃センターのごみ収集車には、一般廃棄物の収集運搬業の許可を受けた業者の車両を含めている。”とあるが、この表以外に、知多市の一般廃棄物の収集運搬業の許可を受けた業者の車両が追加されるのか。事実であれば、その台数を追加すべきであるし、違うならば、その理由を記載すべきである。</p>	<p>準備書P.26「両市の現有施設における廃棄物等搬入車両台数の状況」の表の「ごみ収集車」には、一般廃棄物の収集運搬業の許可を受けた業者の車両が両市とも含まれていますので、評価書において、注の部分を、「ごみ収集車には、一般廃棄物の収集運搬業の許可を受けた業者の車両を含めている。」に修正します。</p>																								

表10.2(9) 準備書についての意見書の意見の概要及び都市計画決定権者の見解

番号	意見書の意見の概要	都市計画決定権者の見解
18	<p>*p30 事業計画の策定時における環境配慮事項で大気質：工事中：資材等の搬入及び搬出で、“・低公害型の運搬車両の使用に努める。”の低公害型の運搬車両の定義が不明である。12章の用語解説にもない。自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法等 p151 に掲げる、「貨物自動車等の車種規制非適合車の使用抑制等に関する要綱」を示すならそのように記載すべきである。</p> <p>また、“努める”という感覚的な用語では、事業者がほんのちょっと努めれば配慮したことになり、不合理である。少なくとも、資料1-14 建設機械の稼働のように「原則とする」として、原則が守れない事態が生じた場合の措置を記載すべきである。</p> <p>ちなみに、資料1-14 建設機械の排出係数原単位の算出では、“原則として「排ガス対策型建設機械指定要領（平成3年10月8日 建設省経機発第249号、改定平成14年4月1日国総施第225号）」により指定されたものを使用することとした。” p199 とあり、予測条件では、排ガス対策型建設機械を原則として使用することになっている。</p>	<p>大気質に係る工事中の「低公害型の運搬車両」としては、県民の生活環境の保全等に関する条例施行規則に定義されている低公害車を参考に、低排出ガス車、低燃費車、特定ディーゼル自動車（3.5t超貨物車）等を想定しています。</p> <p>また、新施設の建設・運営事業者の選定に当たっては、環境への配慮を含む創意工夫を持って提案する事業者がより評価を得られるような審査が行われます。</p>
19	<p>p30 事業計画の策定時における環境配慮事項で大気質：工事中：建設機械の稼働等で、“・低公害型の建設機械の使用に努める。”の低公害型の建設機械の定義が不明である。12章の用語解説にもない。少なくとも、国土交通省が指定した第3次排出ガス対策型建設機械(741型式)、又は第2次排出ガス対策型建設機械(2,527型式)を用いることを明記すべきである。さらに、バックホーやブルドーザは低炭素型建設機械(49型式)の積極的導入をすべきである。</p> <p>また、“努める”という感覚的な用語では、事業者が1台だけを第3次排出ガス対策型建設機械にするなど、ほんのちょっと努めれば配慮したことになり、不合理である。少なくとも、資料1-14 建設機械の稼働のように「原則とする」として、原則が守れない事態が生じた場合の措置を記載すべきである。</p>	<p>大気質に係る工事中の「低公害型の建設機械」としては、国土交通省が指定又は認定する排出ガス対策型建設機械、低炭素型建設機械等を想定しています。</p> <p>また、新施設の建設・運営事業者の選定に当たっては、環境への配慮を含む創意工夫を持って提案する事業者がより評価を得られるような審査が行われます。</p>

表10.2(10) 準備書についての意見書の意見の概要及び都市計画決定権者の見解

番号	意見書の意見の概要	都市計画決定権者の見解
20	<p>p30 事業計画の策定時における環境配慮事項で大気質：工事中：建設機械の稼働等で、“作業時間は、午前8時から午後5時までとするほか、日曜の作業は行わないことを原則とする。”と騒音の特定建設作業の規制基準をもとに、すべての建設作業に適用する姿勢は認めるが、“日曜”は“日曜日その他の休日でないこと”ではないか。また、騒音では工業専用地域には適用されない作業時間を午前8時から午後5時までとすることも事業者として可能な低減努力をする点で評価できるが、時間がこれでもいいかどうかは知多市や地元の意向を充分汲み上げて設定してほしい。</p>	<p>その他の休日は作業をする可能性がありますので、「日曜」と記述しています。</p> <p>作業時間については、周辺の状態に配慮した工事計画とするよう、建設事業者と協議してまいります。</p>
21	<p>*p30 事業計画の策定時における環境配慮事項で大気質：供用時：廃棄物等の搬入及び搬出で、“・低公害型の運搬車両の使用に努める。”の低公害型の運搬車両の定義が不明である。12章の用語解説にもない。「貨物自動車等の車種規制非適合車の使用抑制等に関する要綱」の車種規制適合車を示すならそのように記載すべきである。</p> <p>また、“努める”という感覚的な用語では、事業者がほんのちょっと車種規制非適合車の使用抑制に努めれば配慮したと言えることになり、不合理である。少なくとも、資料1-14建設機械の稼働のように「原則とする」として、原則が守れない事態が生じた場合の措置を記載すべきである。</p>	<p>大気質に係る供用時の「低公害型の運搬車両」としては、県民の生活環境の保全等に関する条例施行規則に定義されている低公害車を参考に、低排出ガス車、低燃費車、特定ディーゼル自動車（3.5t超貨物車）等を想定しています。</p> <p>また、新施設の建設・運営事業者の選定に当たっては、環境への配慮を含む創意工夫を持って提案する事業者がより評価を得られるような審査が行われます。</p>
22	<p>p31 事業計画の策定時における環境配慮事項で騒音、低周波音：工事中：資材等の搬入及び搬出で、“低騒音型の運搬車両の使用に努める。”とあるが、定義が全く分からない。12章の用語解説にもない。国土交通省の低騒音型建設機械には運搬車両は指定されていない。どのような根拠をもって低騒音型の運搬車両と考えているのか明記すべきである。</p>	<p>騒音、低周波音に係る工事中の「低騒音型の運搬車両」としては、環境省及び国土交通省による自動車騒音の単体規制の適合車両の使用を想定しています。</p>

表10.2(11) 準備書についての意見書の意見の概要及び都市計画決定権者の見解

番号	意見書の意見の概要	都市計画決定権者の見解
23	<p>p31 事業計画の策定時における環境配慮事項で騒音、低周波音：工事中：建設機械の稼働等で、“低騒音型の建設機械の使用に努める。”の低騒音型の建設機械の定義が不明である。12章の用語解説にもない。国土交通省指定の低騒音型建設機械のことであれば、そのように記載すべきである。</p> <p>また、“努める”という感覚的な用語では、事業者が1台だけ国土交通省指定の低騒音型建設機械を使えば、配慮したと言えることになり、不合理である。少なくとも、資料1-14建設機械の稼働のように「原則とする」として、原則が守れない事態が生じた場合の措置を記載すべきである。</p>	<p>どのような機械になるかは未定ですが、基本的に使用する機械は、国土交通省が指定する低騒音型建設機械を想定しています。</p> <p>また、新施設の建設・運営事業者の選定に当たっては、環境への配慮を含む創意工夫を持って提案する事業者がより評価を得られるような審査が行われます。</p>
24	<p>p31 事業計画の策定時における環境配慮事項で騒音、低周波音：工事中：建設機械の稼働等で、“周囲に仮囲いを設置し、騒音等の発生を抑制する。”とあるが、8.2 騒音（予測及び評価方法）（建設機械の稼働等）p413~421では、予測式には$\Delta Ld, i : i$番目の建設機械からの騒音に対する回折に伴う減衰に関する補正量（dB）p416として含まれているが、理由もなく、“工事中における仮囲いは考慮していない。”p417とあり、仮囲いが、どの位置に、どの高さで設置され、その材質は何か全く分からない。その程度の環境配慮事項なのか。</p> <p>なお、大気質：工事中：建設機械の稼働等では、“周囲に仮囲いを設置し、…粉じん等の飛散を防止する。”p30とあるので、周囲に仮囲いを設置する予定らしいことは理解できるが、高さは不明のままであるし、騒音対策として必要な材質も不明のままである。</p>	<p>工事において仮囲いを設置する予定ですが、材質までは現時点で決定していないため、予測では考慮せず、より環境負荷が大きいと考えられる仮囲いが無い状態において予測をしています。</p>
25	<p>p31 事業計画の策定時における環境配慮事項で騒音、低周波音：工事中：建設機械の稼働等で、“作業時間は、午前8時から午後5時までとするほか、日曜の作業は行わないことを原則とする。”と特定建設作業の規制基準をもとに、すべての建設作業に適用する姿勢は認めるが、“日曜”は“日曜日その他の休日でないこと”ではないか。また、工業専用地域には適用されない作業時間を午前8時から午後5時までとすることも事業者として可能な低減努力をする点で評価できるが、時間がこれでいいかどうかは知多市や地元の意向を充分汲み上げて設定してほしい。</p>	<p>その他の休日は作業をする可能性がありますので、「日曜」と記述しています。</p> <p>作業時間については、周辺状況に配慮した工事計画とするよう、建設事業者と協議してまいります。</p>

表10.2(12) 準備書についての意見書の意見の概要及び都市計画決定権者の見解

番号	意見書の意見の概要	都市計画決定権者の見解
26	<p>p32 事業計画の策定時における環境配慮事項で振動：工事中：資材等の搬入及び搬出で、“低振動型の運搬車両の使用に努める。”とあるが、定義が全く分からない。12章の用語解説にもない。国土交通省の低振動型建設機械には運搬車両は指定されていない。どのような根拠をもって低振動型の運搬車両と考えているのか明記すべきである。</p>	<p>振動に係る工事中の「低振動型の運搬車両」としては、明確な定義がありませんので、評価書において低速走行に努め、車両の走行振動を抑えることを環境配慮事項として記載します。 振動は積載量に比例しますので、積載過多にならないよう徹底する旨の記述も追加します。</p>
27	<p>p32 事業計画の策定時における環境配慮事項で振動：工事中：建設機械の稼働等で、“低振動型の建設機械の使用に努める。”の低振動型の建設機械の定義が不明である12章の用語解説にもない。国土交通省指定の低振動型建設機械のことであれば、そのように記載すべきである。 また、“努める”という感覚的な用語では、事業者が1台だけ国土交通省指定の低振動型建設機械を使えば、配慮したと言えることになり、不合理である。少なくとも、資料1-14建設機械の稼働のように「原則とする」として、原則が守れない事態が生じた場合の措置を記載すべきである。</p>	<p>どのような機械になるかは未定ですが、基本的に使用する機械は、国土交通省が指定する低振動型機械を想定しています。 また、新施設の建設・運営事業者の選定に当たっては、環境への配慮を含む創意工夫を持って提案する事業者がより評価を得られるような審査が行われます。</p>
28	<p>*p32 事業計画の策定時における環境配慮事項で振動：供用時：廃棄物等の搬入及び搬出で、“・低振動型の運搬車両の使用に努める。”の低振動型の運搬車両の定義が全く分からない。12章の用語解説にもない。国土交通省の低振動型建設機械には運搬車両は指定されていない。どのような根拠をもって低振動型の運搬車両と考えているのか明記すべきである。 また、“努める”という感覚的な用語では、事業者がほんのちょっと車種規制非適合車の使用抑制に努めれば配慮したと言えることになり、不合理である。少なくとも、建設機械の稼働のように「原則とする」として、原則が守れない事態が生じた場合の措置を記載すべきである。</p>	<p>振動に係る供用時の「低振動型の運搬車両」としては、明確な定義がありませんので、評価書において低速走行に努め、車両の走行振動を抑えることを環境配慮事項として記載します。 振動は積載量に比例しますので、積載過多にならないよう徹底する旨の記述も追加します。 また、新施設の建設・運営事業者の選定に当たっては、環境への配慮を含む創意工夫を持って提案する事業者がより評価を得られるような審査が行われます。</p>

表10.2(13) 準備書についての意見書の意見の概要及び都市計画決定権者の見解

番号	意見書の意見の概要	都市計画決定権者の見解
29	<p>*p35 事業計画の策定時における環境配慮事項で温室効果ガス等：工事中：資材等の搬入及び搬出・建設機械の稼働等で、“低公害型の運搬車両、建設機械の使用に努める。”とあるが、低公害型の運搬車両、建設機械の定義が不明である。12章の用語解説にもない。建設機械については、国土交通省が認定した低炭素型建設機械(バックホー、ブルドーザ49型式)の積極的導入をすることはもちろんだが、運搬車両について公的な定義はない。どのようなものを温室効果ガス対策として低公害型の運搬車両を考えているのか明記すべきである。</p>	<p>温室効果ガス等に係る工事中の「低公害型の運搬車両」としては、県民の生活環境の保全等に関する条例施行規則に定義されている低公害車を参考に、低排出ガス車、低燃費車、特定ディーゼル自動車(3.5t超貨物車)等を想定し、「低公害型の建設機械」としては、国土交通省が指定又は認定する排出ガス対策型建設機械、低炭素型建設機械等を想定しています。</p> <p>また、新施設の建設・運営事業者の選定に当たっては、環境への配慮を含む創意工夫を持って提案する事業者がより評価を得られるような審査が行われます。</p>
2 都市計画対象事業実施区域及びその周囲の概況に関する意見		
(1) 自然的状況に関すること(意見数3)		
30	<p>*p60 自動車騒音調査結果(環境基準関係)(2017年度(平成29年度))があり、表の注)3で“なお、「幹線交通を担う道路」とは、高速自動車国道、一般国道、都道府県道及び市町村道(市町村道にあつては4車線以上の区間に限る)等を表し、「幹線交通を担う道路に近接する空間」とは、以下のように車線数の区分に応じて道路端からの距離によりその範囲を特定する。・2車線以下の車線を有する道路 15メートル ・2車線を越える車線を有する道路 20メートル”とあるが、出典：「平成29年度 交通騒音・振動調査結果について」(愛知県ホームページ)では、“幹線交通を担う道路に近接する空間”がどの道路のことか分からない。高速道路、国道、県道、4車線以上の市道などと2001年1月5日 環大企第3号で通知されているだけであることを明記すべきである。</p>	<p>地域の概況ですので、出典とした愛知県のホームページをもとに作成しています。なお、出典：「平成29年度 交通騒音・振動調査結果について」(愛知県ホームページ)では、“幹線交通を担う道路に近接する空間”について、「1 自動車騒音調査 参考 自動車騒音に係る基準 ※備考(注)1」に記載されています。</p>
<p>【参考】騒音に係る環境基準の類型を当てはめる地域の指定に係る法定受託事務の処理基準について 公布日：平成13年1月5日 環大企3号 「騒音に係る環境基準について」の第1の1中「幹線交通を担う道路」とあるのは、次に掲げる道路をいうものとする (1) 道路法(昭和27年法律第180号)第3条に規定する高速自動車国道、一般国道、都道府県道及び市町村道(市町村道にあつては4車線以上の区間に限る。) (2) 前項に掲げる道路を除くほか、一般自動車道であつて都市計画法施行規則(昭和44年建設省令第49号)第7条第1項第1号に定める自動車専用道路。</p>		

表10.2(14) 準備書についての意見書の意見の概要及び都市計画決定権者の見解

番号	意見書の意見の概要	都市計画決定権者の見解
31	<p>*p71 生活環境の保全に関する環境基準（生活環境項目）として、水質汚濁の代表的な指標である化学的酸素要求量、富栄養化の指標である全窒素及び全燐、水生生物の保全に係る項目の説明文だけであるが、表 3.2.21 (1)～(3)で、水素イオン濃度（pH）が、環境基準を何回も超えている。m/nの欄は、「環境基準に適合しない検体数/総検体数」であり、それによると、地点N-2では、年間24検体中4検体、地点M-2では、年間24検体中3検体、地点M-3では、年間24検体中6検体が、環境基準を超える高アルカリとなっており、工事排水の高アルカリ水への配慮が必要になる状況である。その旨をこの部分で説明すべきである。</p>	<p>水素イオン濃度（pH）について、工事で発生するアルカリ排水等については、準備書 P.33の環境配慮事項において示しています。</p>
32	<p>*p81 地下水の状況として、“事業実施区域に近い地下水質調査地点として、2016年度（平成28年度）は東海市浅山においてメッシュ調査が行われている。”という点だけを抽出しているが、出典：「平成28年度公共用水域及び地下水の水質調査結果」（愛知県）によれば、（1）概況調査の、メッシュ調査93地点及び定点調査10地点、（2）定期モニタリング（継続監視）調査：過去…地下水汚染が判明した地域の継続的な監視168地点、（3）汚染井戸周辺地区調査：汚染範囲を確認し、汚染原因を究明する12地点がある。特に、過去に地下水汚染が判明し継続監視をしている定期モニタリング168地点が事業実施区域周辺にあるかどうかを確認し、記述する必要がある。</p>	<p>事業実施区域に近い地下水質調査地点について、ここでは、概況把握のため、環境基準項目全てを対象としている地点である東海市浅山の調査結果を記載しています。 事業実施区域から3kmの範囲には同様の調査地点がなく、両市域を対象として確認したものです。</p>
(2) 社会的状況に関すること（意見数3）		
33	<p>*p153 表 3.3.30 (4) 騒音に係る環境基準（幹線交通を担う道路に近接する空間）の“注）1. 「幹線交通を担う道路」とは、高速自動車国道、一般国道、県道及び4車線以上の市町村道をいう。2. 「幹線交通を担う道路に近接する空間（区域）」とは、次の車線数の区分に応じ道路端からの距離によりその範囲を特定する。“とあり、”出典：「騒音に係る環境基準について」（平成10年9月30日 環境庁告示第64号）”とあるが、この出典には幹線交通を担う道路とか、幹線交通を担う道路に近接する空間（区域）の定義は決められていない。「騒音に係る環境基準の類型を当てはめる地域の指定に係る法定受託事務の処理基準について」：平成13年1月5日 環大企3号で、高速道路、国道、県道、4車線以上の市道などと、通知されているだけで、中央環境審議会の審議もなく、環境省が勝手に定めただけのものである。正確な出典を明記すべきである。</p>	<p>出典とした「騒音に係る環境基準について」に従って作成しています。 なお、「騒音に係る環境基準の類型を当てはめる地域の指定に係る法定受託事務の処理基準について」：平成13年1月5日 環大企3号は、環境基準を補完するものとして、出典に記載しました。</p>

表10.2(15) 準備書についての意見書の意見の概要及び都市計画決定権者の見解

番号	意見書の意見の概要	都市計画決定権者の見解
34	<p>*p153 表 3.3.30 (4) 騒音に係る環境基準（幹線交通を担う道路に近接する空間）が、単純に掲げただけだが、「ただし、次表に掲げる地域に該当する地域（以下「道路に面する地域」という。）については、上表によらず次表の基準値の欄に掲げるとおりとする。」として道路に面する地域だけはただし書きで緩い環境基準が適用され、「この場合において、幹線交通を担う道路に近接する空間については、上表にかかわらず、特例として次表の基準値の欄に掲げるとおりとする。」と「特例」として更に緩い環境基準が定めてある。この関係を明記すべきである。</p> <p>また、この特例の環境基準は、広島高裁判決（2010年5月20日）の最高裁決定により「昼間屋外値がLAeq 65 dBを超える場合…受忍限度を超える聴取妨害としての生活妨害の被害が発生していると認められる」とし、損害賠償を認容し、損害賠償に関する騒音の基準は完全に確定した。判決で確定した受忍限度を5 dB上回るような特例の環境基準は廃止すべきものであることを理解できるように、最新の司法の動きを追記すべきである。</p>	<p>出典とした「騒音に係る環境基準について」に従って作成しています。</p> <p>なお、準備書P.152の表3.3.30(3)の注)2.で「幹線交通を担う道路に近接する空間を除く」とし、準備書P.153の表3.3.30(4)の表題で「幹線交通を担う道路に近接する空間」の基準が別に設定してあることを示しています。</p>
35	<p>*p180 (ク) その他として、“2014年（平成26年）11月26日に愛知県が公表した高潮浸水想定において、高潮による浸水が想定されている。また、東海・東南海地震による液状化危険度の高い地域になっている。”とあるが、事業計画のTP 5.6mの妥当性にも関係するため、その具体的な想定結果、出典を示すべきである。</p> <p>特に、配慮書への意見で“選定された建設候補地は、津波や液状化の危険性を理由に病院建設計画を断念した土地に近い場所である。”に対し、“選定された建設候補地では、液状化及び高潮に対する適切な対策を講じることにより建設が可能であると判断しております。”と見解を述べた割には、高潮による浸水対策として、プラットホーム、灰ピット等の開口部はT.P. 5.6mを超える高さとする計画というだけで、液状化に対する適切な対策は見当たらない。</p>	<p>「液状化危険度の高い地域」という記述は、「知多市地震防災マップ」（知多市 平成27年2月）の過去地震最大モデル及び理論上最大想定モデルにおける「極めて高い」という想定をもとに記述しています。</p> <p>また、組合の「ごみ処理施設整備基本計画」では、建築物及び構造物の設置区域を液状化対策の実施範囲とする基本的な方向性を示しており、具体的な方策は、今後の新施設の設計に合わせて検討を行います。</p>

表10.2(16) 準備書についての意見書の意見の概要及び都市計画決定権者の見解

番号	意見書の意見の概要	都市計画決定権者の見解
3	方法書についての意見書の意見の概要及び都市計画決定権者の見解に関する意見	
(1) 方法書についての意見書の意見の概要及び都市計画決定権者の見解に関すること (意見数3)		
36	<p>*p223 方法書への知事意見で“西知多医療厚生組合は、廃棄物の更なる排出抑制を構成市に働きかけた上で、ごみ処理施設の処理能力については、適切な能力とすること。”と指摘され、事業者の見解として、“両市のごみ減量の状況や近年のごみ処理施設の一般的な性能を踏まえ、災害廃棄物の処理方法及びごみ焼却施設の処理能力を見直したことにより、方法書において設定していた処理能力200t/日を、準備書では185t/日としました。”とあり、処理能力200t/日を185t/日に減らしたからいいだろうという感じの見解である。</p> <p>しかし、“両市のごみ減量の状況”を踏まえただけで、知事意見の“更なる排出抑制”に答えたわけではない。方法書に対する知事意見への対応を明記すべきである。</p>	<p>東海市及び知多市においては、それぞれ市が所掌する事務として、すでにごみの減量に向けた取り組みを継続的に進めており、組合においては、廃棄物の更なる排出抑制につながるごみと資源の分別や効果的な環境学習機能のあり方等について、両市の関係所管課との調整を行っており、それを踏まえて、ここでは、適切な処理能力とすることに主眼が置かれた知事意見としてとらえ、見解を示したものです。</p>
37	<p>*p12 また、“災害廃棄物の処理方法”の見直しは、“プラントメーカーへの技術調査、他施設における稼働実績等を踏まえて見直した結果、短期的な稼働日数の増加が可能と判断し、通常時の処理能力に災害廃棄物処理能力を上乗せするのではなく、災害廃棄物発生時には年間稼働日数を追加して処理することとした”ということである。つまり、“災害廃棄物処理に必要な年間追加稼働日数：(災害廃棄物(可燃ごみ)発生量のうち新施設での処理量÷処理年数)÷1日当たりの通常時のごみ処理能力＝$(65,917\text{ t} \times 15\%) \div 3\text{年} \div 185\text{ t/日} \div 3,300\text{ t} \div 185\text{ t/日} \div 18\text{日/年}$”ということ、年間18日の短期的な稼働日数の増加が可能と判断したということである。しかし、年間停止日数85日の他に“やむを得ない一時休止が年間2週間程度”で調整稼働率0.96としてギリギリの停止日数を計画にしているうえに、18日間もの日数を災害時だけ無理に稼働するという絵に描いた餅になっている。愛知県災害廃棄物処理計画を所管する愛知県もこのような考え方に同意したということは公表されておらず、知事意見もそのようなことは想定せずに両市の更なる排出抑制しか指摘していない。事業者として愛知県の考え方を再確認すべきである。</p>	<p>災害廃棄物の処理方法について、方法書までは、通常時の処理能力に災害廃棄物処理能力を上乗せした処理能力として、従来一般的に考えられてきた処理能力の設定方法を用いていましたが、この処理能力の場合、災害廃棄物が発生するまでは、常に災害廃棄物分の空き容量を持って運転することとなります。</p> <p>一方、通常時は年間280日の稼働としつつ、災害廃棄物発生時には、稼働日数を増加させる今回の考え方であれば、エネルギー面から見ても過大な余力を持たずに効率的な運転が可能になります。</p> <p>なお、近年の他自治体においても年間300日の稼働が可能であるという複数の事例を把握しています。</p> <p>このことは、環境負荷の低減だけでなく、建設費や運転管理費の削減にもつながるため、組合が建設・運営事業者選定に向けての最終段階の見直しを行ったものです。</p>

表10.2(17) 準備書についての意見書の意見の概要及び都市計画決定権者の見解

番号	意見書の意見の概要	都市計画決定権者の見解
38	<p>*p11 更に、“ごみ焼却施設の処理能力を見直した”というが、方法書では、新施設の通常時のごみ処理能力＝計画年間日平均処理量÷実稼働率÷調整稼働率＝185 t/日に、災害廃棄物処理に必要な想定処理能力＝災害廃棄物（可燃ごみ）発生量の推計結果×15%÷3年÷年間実稼働日数＝12 t/日で合計＝200 t/日となっていたものから、災害廃棄物処理分を削除しただけであり、目新しい見直し内容ではなく、災害廃棄物処理分を削除したことの繰り返しにすぎない。このような見解で知事は了解するのか、愛知県の考え方を再確認すべきである。</p>	<p>災害廃棄物の処理方法及びごみ焼却施設の処理能力の見直しについては、廃棄物の排出抑制も前提にしながら、組合がより環境面や効率面において望ましい見直しを行ったものであり、知事意見において示された「適切な能力とする」ことに沿うものと考えています。</p>
<p>4 都市計画対象事業に係る環境影響評価の項目並びに調査、予測及び評価の手法に関する意見</p>		
<p>(1)調査、予測及び評価の手法の選定並びに選定理由に関すること（意見数5）</p>		
39	<p>*p237 調査、予測及び評価の手法（大気質）：＜工事の実施＞資材等の搬入及び搬出、＜施設の供用＞廃棄物等の搬入及び搬出で予測の基本的な手法が“大気の拡散式（プルーム・パフ式）を用いた拡散シミュレーションによる年平均値及び1時間値の予測”とあるが、海岸沿いの特異な風向・風速、煙突の高さが航空法の制限を受けるためダウンドラフト等により短期濃度が高くなる懸念があるが、どのように判断して従来通りのプルーム式及びパフ式を用いたのかを説明する必要がある。そのなかで、国と横浜環状道路（圏央道）対策連絡協議会で公害調停合意が成立し、3次元流体モデルなど最適な方法を採用すべきという合意がされたことへの判断も加えるべきである。p238＜工事の実施＞建設機械の稼働等、p243＜施設の供用＞ばい煙の排出も同様である。</p>	<p>運搬車両の主な走行ルートは埋立地であり、事業実施区域周辺を含めてほぼ平坦で、複雑地形ではないため、プルーム式及びパフ式が適切であると判断して使用しています。また、影響が最も大きくなる道路に直交する風を対象にして予測しています。</p> <p>なお、ダウンドラフト等による短期高濃度の予測結果は、準備書P.389の各予測項目の予測結果（ばい煙の排出 1時間値）の表に記載しています。</p>
40	<p>*p237 調査、予測及び評価の手法（大気質）：＜工事の実施＞資材等の搬入及び搬出、＜施設の供用＞廃棄物等の搬入及び搬出で評価の手法が“環境基準と整合が図られているかどうか”とあるが、＜基準・目標＞の中に“「二酸化窒素の人の健康影響に係る判定条件等について」に基づく短期暴露指針値”があり、これは環境基準ではないため、p243と同様に“環境基準等と整合が図られているかどうか”に修正すべきである。p239＜工事の実施＞建設機械の稼働等も同様である。</p>	<p>評価書において、「環境基準等と整合が図られているかどうか」に修正します。</p>

表10.2(18) 準備書についての意見書の意見の概要及び都市計画決定権者の見解

番号	意見書の意見の概要	都市計画決定権者の見解
41	<p>*p248 調査、予測及び評価の手法（騒音）（資材等の搬出入・廃棄物等の搬出入）：では“予測の基本的な手法：ASJ RTN-Model 2013（日本音響学会式）による”となっている。方法書p226でもこの表現である。しかし、実際の予測方法p409は、将来交通状況と将来搬出入車増加で ASJ RTN-Model 2013を用いているだけで、それによる増加分を現況値にプラスするという方法である。素直にASJ RTN-Model 2013による将来搬出入車増加の予測結果を用いればいいのではないか。何故このような複雑な方法を用いるのか。</p>	<p>現況の騒音レベルは、車両のほか、周辺の環境騒音も含まれています。そのため、将来の搬出入車の増加分だけを計算し、現況騒音に加えることで予測結果としています。</p>
42	<p>*p254 調査、予測及び評価の手法（低周波音）：＜施設の供用＞機械等の稼働の評価の手法で“施設の機械等の稼働による低周波音に係る環境影響が事業者の実行可能な範囲で回避又は低減されているかどうかについて見解を明らかにする。”しかないが、＜基準・目標＞を設定し、数値的な目標を示すべきである。</p> <p>現に、環境省は低周波音問題対応の手引書（平成16年6月）で、「心身に係る苦情に関する参照値」とともに、「物的苦情に関する参照値」も記載しており、苦情が発生する目安を示している。このためもあってか、低周波音の現地調査では1/3オクターブバンド周波数別の音圧レベルを調査し、G特性音圧レベルの“調査結果は、苦情等に対して低周波音によるものかを判断するための目安として示された「心身に係る苦情に関する参照値」の92dBを下回っていた。また、1/3オクターブバンド周波数別の音圧レベルの調査結果は、すべての周波数において「物的苦情に関する参照値」を下回っていた。” p443と不十分ながら、環境省の手引きに従って現状把握をしている。この内容を＜基準・目標＞とすべきである。</p>	<p>「「低周波音問題対応の手引書」の公表にあたって」の中の「手引書の使い方」で、「なお、本手引書に示されている参照値は、苦情の申し立てが発生した際に、低周波音によるものかを判断する目安として示したものであり、低周波音についての環境アセスメントの環境保全目標値、作業環境のガイドラインなどとして策定したものではありません。」と記載されていますので、参照値として用いています。</p>
43	<p>*p256 調査、予測及び評価の手法（振動）（資材等の搬出入・廃棄物等の搬出入）：では“予測の基本的な手法：旧建設省土木研究所提案予測式による”となっている。方法書p234でもこの表現である。しかし、実際の予測方法p409は、将来交通状況と将来搬出入車増加で旧建設省土木研究所提案予測式を用いているだけで、それによる増加分を現況値にプラスするという方法である。素直に旧建設省土木研究所提案予測式による将来搬出入車増加の予測結果を用いればいいのではないか。何故このような複雑な方法を用いるのか。</p>	<p>現況の振動レベルは、車両のほか、周辺の環境振動も含まれています。そのため、将来の搬出入車の増加分だけを計算し、現況振動に加えることで予測結果としています。</p>

表10.2(19) 準備書についての意見書の意見の概要及び都市計画決定権者の見解

番号	意見書の意見の概要	都市計画決定権者の見解
5	環境影響の調査、予測及び評価に関する意見	
	(1)大気質に関すること（意見数11）	
44	<p>風向きによる排出ガスの飛散方向について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現状設備は沿海部にあり、海からの風により飛散状況が全く変化する。西・北・南の方角は海、工場に囲まれて住宅がないため、特に苦情などは聞かれない。しかし東側は海浜プール、緑ランドの上を通りこして、地元の八幡地区に飛散落下してくる。特に冬季は海風が強いために顕著になる。 ・2019年3月の環境影響評価準備書・要約書の11頁「4 調査、予測及び評価の結果」において、調査地点2公家公園、3普ヶ脇公園、4新知西町公園の測定値は記載されているが、影響を受けやすい調査地点7運動公園、8寺本跨線橋の調査結果が記載されていない。測定されたものであれば記載がないのは不自然さを感じる。 	<p>調査地点7の知多運動公園、調査地点8の寺本跨線橋は、景観等の調査地点ですので、大気質の調査はしていません。</p> <p>なお、準備書P.384の浮遊粒子状物質の予測結果（ばい煙の排出年平均値）の図から、ばい煙の排出による寄与濃度は、知多運動公園は0.000001～0.000010mg/m³、寺本跨線橋は0.000010～0.000020mg/m³となります。</p>
45	<p>*p300 大気質（調査）：交通量、旅行速度で“旅行速度の時刻別値をみると、通勤時間帯の7時台の北行きの速度がどちらも20km/h台で、他の時間帯に比べてかなり遅くなっていた。”とあるが、渋滞しているとは言えない現状認識を示した。</p> <p>資料1-4 交通量現地調査結果を見ると、7時台に、地点5付近北行きで21 km/h、地点6付近北行きで27 km/hであり、南行きはそれぞれ、64 km/h、69 km/hと渋滞とは言えない。北行きも8時台にはそれぞれ、48 km/h、71km/hと回復している（資料p67）。夕方は17時台が、少し旅行速度は落ちるが、52～69 km/hであり、両地点ともどちらの方向でも渋滞とは言えない。</p> <p>西知多道路の環境影響評価書p3-1では“知多地域では、特に北部において朝夕の慢性的な渋滞が著しい状況にある。“として、建設が強行されているが、その重要な根拠が破たんしていることが証明されたことになる。しかも、「交通の安全と円滑に資する」ために国家公安委員会が道路交通法第109条の2第3項の規定に基づき定めた「交通情報の提供に関する指針」では、旅行速度を時速10km以下としているにもかかわらず、愛知県道路交通渋滞対策推進協議会として、道路新設・拡幅のため、渋滞を多く見せるため走行速度が20km/h以下を採用している。その渋滞基準にさえ達していないのである。渋滞はないという現状認識に間違いはないか。</p>	<p>本事業における環境影響評価は、ごみ処理施設建設のために実施するものであり、西知多道路は、この事業とは直接は関連しません。</p> <p>なお、旅行速度調査の結果、調査地点付近で車速がかなり遅くなる時間帯があることを確認しています。</p>

- 10 準備書の縦覧状況及び意見書の提出状況並びに準備書についての意見書の意見の概要及び都市計画決定権者の見解

表10.2(20) 準備書についての意見書の意見の概要及び都市計画決定権者の見解

番号	意見書の意見の概要	都市計画決定権者の見解																																																																																															
45	<p>(続き)</p> <p>調査期間：平成29年12月5日(火)～6日(水)</p> <table border="1" data-bbox="252 398 1374 898"> <thead> <tr> <th rowspan="4"></th> <th rowspan="2">地点</th> <th colspan="4">地点5付近 (横須賀IC→朝倉IC間:距離2.7km)</th> <th colspan="4">地点6付近 (朝倉IC→長浦IC間:距離2.1km)</th> </tr> <tr> <th colspan="2">朝倉IC→横須賀IC</th> <th colspan="2">横須賀IC→朝倉IC</th> <th colspan="2">長浦IC→朝倉IC</th> <th colspan="2">朝倉IC→長浦IC</th> </tr> <tr> <th colspan="2">北行</th> <th colspan="2">南行</th> <th colspan="2">北行</th> <th colspan="2">南行</th> </tr> <tr> <th>出発時刻</th> <th>所要時間</th> <th>車速 (km/h)</th> <th>所要時間</th> <th>車速 (km/h)</th> <th>所要時間</th> <th>車速 (km/h)</th> <th>所要時間</th> <th>車速 (km/h)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>7時</td> <td>7:00</td> <td>7分41秒</td> <td>21</td> <td>2分31秒</td> <td>64</td> <td>4分35秒</td> <td>27</td> <td>1分49秒</td> <td>69</td> </tr> <tr> <td>8時</td> <td>8:00</td> <td>3分24秒</td> <td>48</td> <td>2分30秒</td> <td>64</td> <td>1分46秒</td> <td>71</td> <td>1分51秒</td> <td>68</td> </tr> <tr> <td>9時</td> <td>9:00</td> <td>2分32秒</td> <td>64</td> <td>2分29秒</td> <td>65</td> <td>1分51秒</td> <td>68</td> <td>1分51秒</td> <td>68</td> </tr> <tr> <td>16時</td> <td>16:00</td> <td>2分27秒</td> <td>66</td> <td>2分32秒</td> <td>64</td> <td>1分51秒</td> <td>68</td> <td>1分42秒</td> <td>74</td> </tr> <tr> <td>17時</td> <td>17:00</td> <td>3分08秒</td> <td>52</td> <td>2分57秒</td> <td>55</td> <td>2分21秒</td> <td>53</td> <td>1分49秒</td> <td>69</td> </tr> <tr> <td>18時</td> <td>18:00</td> <td>2分34秒</td> <td>63</td> <td>2分45秒</td> <td>59</td> <td>1分58秒</td> <td>64</td> <td>1分51秒</td> <td>68</td> </tr> </tbody> </table>		地点	地点5付近 (横須賀IC→朝倉IC間:距離2.7km)				地点6付近 (朝倉IC→長浦IC間:距離2.1km)				朝倉IC→横須賀IC		横須賀IC→朝倉IC		長浦IC→朝倉IC		朝倉IC→長浦IC		北行		南行		北行		南行		出発時刻	所要時間	車速 (km/h)	所要時間	車速 (km/h)	所要時間	車速 (km/h)	所要時間	車速 (km/h)	7時	7:00	7分41秒	21	2分31秒	64	4分35秒	27	1分49秒	69	8時	8:00	3分24秒	48	2分30秒	64	1分46秒	71	1分51秒	68	9時	9:00	2分32秒	64	2分29秒	65	1分51秒	68	1分51秒	68	16時	16:00	2分27秒	66	2分32秒	64	1分51秒	68	1分42秒	74	17時	17:00	3分08秒	52	2分57秒	55	2分21秒	53	1分49秒	69	18時	18:00	2分34秒	63	2分45秒	59	1分58秒	64	1分51秒	68	
	地点			地点5付近 (横須賀IC→朝倉IC間:距離2.7km)				地点6付近 (朝倉IC→長浦IC間:距離2.1km)																																																																																									
			朝倉IC→横須賀IC		横須賀IC→朝倉IC		長浦IC→朝倉IC		朝倉IC→長浦IC																																																																																								
	北行		南行		北行		南行																																																																																										
	出発時刻	所要時間	車速 (km/h)	所要時間	車速 (km/h)	所要時間	車速 (km/h)	所要時間	車速 (km/h)																																																																																								
7時	7:00	7分41秒	21	2分31秒	64	4分35秒	27	1分49秒	69																																																																																								
8時	8:00	3分24秒	48	2分30秒	64	1分46秒	71	1分51秒	68																																																																																								
9時	9:00	2分32秒	64	2分29秒	65	1分51秒	68	1分51秒	68																																																																																								
16時	16:00	2分27秒	66	2分32秒	64	1分51秒	68	1分42秒	74																																																																																								
17時	17:00	3分08秒	52	2分57秒	55	2分21秒	53	1分49秒	69																																																																																								
18時	18:00	2分34秒	63	2分45秒	59	1分58秒	64	1分51秒	68																																																																																								
46	<p>*p322 大気質(調査)：逆転層の出現頻度で“逆転層を区分する高度は、煙突実体高(煙突高さ)を考慮した高度100mと設定し”とあるが、煙突実体高(59m)を考慮した高度が100mになる根拠が分からない。“指定高度：煙突実体高(59m)を超える中で一番低い観測高度調査高度が100mだから”という理由だけなら調査高度を変えれば済むことである。逆転層の判定は高度200mまでは高度25m毎、それ以降は50m毎に整理した例もある。そもそも、上層気象の現地調査方法が“「高層気象観測指針」(平成16年3月 気象庁)に基づく方法(GPSゾンデ(RS-11G型))により測定” p287しか記載されていないことが問題である。地上から100mまではもっと細かく整理しないと逆転層の出現状況が分からない。</p> <div data-bbox="443 1581 740 1966" data-label="Figure"> </div> <p>図 8.1.6 高度別平均気温p31</p>	<p>接地逆転層を分類するために高度100mとしています。煙突の排出ガスによる上昇がありますので、逆転層が影響するのは煙突の高さよりも高い位置になります。</p>																																																																																															

表10.2(21) 準備書についての意見書の意見の概要及び都市計画決定権者の見解

番号	意見書の意見の概要	都市計画決定権者の見解
47	<p>*p330, p365 “走行速度は、「道路環境影響評価の技術手法(平成24年度版)」(平成25年3月国土技術政策総合研究所資料第714号)に基づき、平均旅行速度を参考にして、地点5(東海市浄化センター)及び地点6(北浜町緑地帯(古見駅付近))とも法定速度の70km/hとした。”とあるが、NOxの排出係数の出典p2-1-19によれば「予測に用いる走行速度は、…法定速度、又は規制速度を予め設定できる場合にはその速度を基本とする。ただし、この場合、沿道環境の保全の観点から適切な値を用いることができる。」とされ、解説*5で「自動車専用道路の場合、沿道環境の保全の観点から、必要に応じ法定速度(又は規制速度)よりも10km/h程度高めの走行速度とすることができる。また、一般道路の場合は、適切な値は、法定速度60, 50, 40km/hに対し、一般道路の平均走行速度の目安としてそれぞれ、45, 40, 30km/hを設定することができる。」とされている。いずれも沿道環境の保全の観点から排出係数が大きくなるように推奨している。これに従えば、法定速度70km/hの知多産業道路(国道155号・247号)は、自動車専用道路並みとして10km/h高めの走行速度80km/hの排出係数とすべきである。念のために、西知多道路の環境影響評価書p3-9では設計速度80km/hとしている。</p>	<p>現地調査結果による平均旅行速度は60km/h前後であり、西知多道路の設計速度80km/hに対し実際の法定速度がどうなるかは不明であるため、今回設定した車速は、走行速度の上限として現在の法定速度の70km/hを採用しています。</p>
48	<p>*p330 排出係数は“予測年度は2021年度であるが、「国土技術政策総合研究所資料 No. 671」(2012年2月)における直近の車両の排出係数予測値は2020年次であるため、2020年次の排出係数予測値と2025年次の排出係数予測値から内挿して2021年次の排出係数とした。内挿した2021年次の車両の排出係数を、表8.1.26に示す。(「資料1-10 排出係数の設定(資材等の運搬車両、廃棄物等の運搬車両の走行)」参照)。”とあるが、出典と資料で食い違っている部分がある。SPMの大型車類70km/hでの排出係数は資料p187では0.010600g/km・台となっているが、出典p6-4では0.010580g/km・台となっている。予測に用いた70km/hの排出係数が異なっていることは重大である。どこが間違っており、その原因は何か、予測結果にはどう影響するのか、これらを明らかにすべきである。準備書を審査する愛知県環境影響評価審査会と事務局の慎重な検討をお願いする。</p>	<p>準備書資料編P.187の資料1-10の表1-10.1(1)のうち、大型車の時速70km/hの場合の浮遊粒子状物質の排出係数の欄の0.010600g/km・台は、0.010580g/km・台の間違いでしたので、評価書において修正します。</p> <p>なお、準備書本編に記載の数字は正しく、予測も本編の正しい数値による計算結果です。</p>

表10.2(22) 準備書についての意見書の意見の概要及び都市計画決定権者の見解

番号	意見書の意見の概要	都市計画決定権者の見解																																																																																																																
48	<p>(続き)</p> <p>表 1-10.1(1) 国土技術政策総合研究所資料 No.671 による 2020 年次、2025 年次</p> <p>1) 資料による 2020 年次の排出係数 (No. 671 記載値) 準備書 資料p18</p> <table border="1" data-bbox="367 432 1099 696"> <thead> <tr> <th rowspan="2">車種分類</th> <th rowspan="2">時速</th> <th colspan="2">排出係数 (g/km・台)</th> </tr> <tr> <th>窒素酸化物</th> <th>浮遊粒子状物質</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">大型車</td> <td>60km/h</td> <td>0.569</td> <td>0.010746</td> </tr> <tr> <td>65km/h</td> <td>0.577</td> <td>0.010539</td> </tr> <tr> <td>70km/h</td> <td>0.605</td> <td>0.010600</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">小型車</td> <td>60km/h</td> <td>0.041</td> <td>0.000544</td> </tr> <tr> <td>65km/h</td> <td>0.040</td> <td>0.000609</td> </tr> <tr> <td>70km/h</td> <td>0.041</td> <td>0.000721</td> </tr> </tbody> </table> <p>表6.2 中間年次の自動車排出係数 (g/km・台)</p> <table border="1" data-bbox="266 826 986 1294"> <thead> <tr> <th rowspan="2">年次</th> <th rowspan="2">平均速度 (km/h)</th> <th colspan="2">NOx</th> <th colspan="2">SPM</th> </tr> <tr> <th>小型車類 g/km・台</th> <th>大型車類 g/km・台</th> <th>小型車類 g/km・台</th> <th>大型車類 g/km・台</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td rowspan="14">2020</td><td>20</td><td>0.081</td><td>1.224</td><td>0.001831</td><td>0.023852</td></tr> <tr><td>25</td><td>0.073</td><td>1.060</td><td>0.001463</td><td>0.020548</td></tr> <tr><td>30</td><td>0.065</td><td>0.925</td><td>0.001168</td><td>0.017976</td></tr> <tr><td>35</td><td>0.059</td><td>0.814</td><td>0.000935</td><td>0.015917</td></tr> <tr><td>40</td><td>0.053</td><td>0.725</td><td>0.000757</td><td>0.014261</td></tr> <tr><td>45</td><td>0.048</td><td>0.657</td><td>0.000630</td><td>0.012946</td></tr> <tr><td>50</td><td>0.045</td><td>0.608</td><td>0.000554</td><td>0.011936</td></tr> <tr><td>55</td><td>0.042</td><td>0.579</td><td>0.000525</td><td>0.011208</td></tr> <tr><td>60</td><td>0.041</td><td>0.569</td><td>0.000544</td><td>0.010746</td></tr> <tr><td>65</td><td>0.040</td><td>0.577</td><td>0.000609</td><td>0.010539</td></tr> <tr><td>70</td><td>0.041</td><td>0.605</td><td>0.000721</td><td>0.010580</td></tr> <tr><td>75</td><td>0.043</td><td>0.651</td><td>0.000879</td><td>0.010863</td></tr> <tr><td>80</td><td>0.045</td><td>0.716</td><td>0.001083</td><td>0.011383</td></tr> <tr><td>85</td><td>0.049</td><td>0.799</td><td>0.001332</td><td>0.012138</td></tr> <tr><td>90</td><td>0.054</td><td>0.900</td><td>0.001627</td><td>0.013125</td></tr> </tbody> </table> <p>http://www.nilim.go.jp/lab/bcg/siryou/tnn/tnn0671.htm 図 p6-1</p>	車種分類	時速	排出係数 (g/km・台)		窒素酸化物	浮遊粒子状物質	大型車	60km/h	0.569	0.010746	65km/h	0.577	0.010539	70km/h	0.605	0.010600	小型車	60km/h	0.041	0.000544	65km/h	0.040	0.000609	70km/h	0.041	0.000721	年次	平均速度 (km/h)	NOx		SPM		小型車類 g/km・台	大型車類 g/km・台	小型車類 g/km・台	大型車類 g/km・台	2020	20	0.081	1.224	0.001831	0.023852	25	0.073	1.060	0.001463	0.020548	30	0.065	0.925	0.001168	0.017976	35	0.059	0.814	0.000935	0.015917	40	0.053	0.725	0.000757	0.014261	45	0.048	0.657	0.000630	0.012946	50	0.045	0.608	0.000554	0.011936	55	0.042	0.579	0.000525	0.011208	60	0.041	0.569	0.000544	0.010746	65	0.040	0.577	0.000609	0.010539	70	0.041	0.605	0.000721	0.010580	75	0.043	0.651	0.000879	0.010863	80	0.045	0.716	0.001083	0.011383	85	0.049	0.799	0.001332	0.012138	90	0.054	0.900	0.001627	0.013125	
車種分類	時速			排出係数 (g/km・台)																																																																																																														
		窒素酸化物	浮遊粒子状物質																																																																																																															
大型車	60km/h	0.569	0.010746																																																																																																															
	65km/h	0.577	0.010539																																																																																																															
	70km/h	0.605	0.010600																																																																																																															
小型車	60km/h	0.041	0.000544																																																																																																															
	65km/h	0.040	0.000609																																																																																																															
	70km/h	0.041	0.000721																																																																																																															
年次	平均速度 (km/h)	NOx		SPM																																																																																																														
		小型車類 g/km・台	大型車類 g/km・台	小型車類 g/km・台	大型車類 g/km・台																																																																																																													
2020	20	0.081	1.224	0.001831	0.023852																																																																																																													
	25	0.073	1.060	0.001463	0.020548																																																																																																													
	30	0.065	0.925	0.001168	0.017976																																																																																																													
	35	0.059	0.814	0.000935	0.015917																																																																																																													
	40	0.053	0.725	0.000757	0.014261																																																																																																													
	45	0.048	0.657	0.000630	0.012946																																																																																																													
	50	0.045	0.608	0.000554	0.011936																																																																																																													
	55	0.042	0.579	0.000525	0.011208																																																																																																													
	60	0.041	0.569	0.000544	0.010746																																																																																																													
	65	0.040	0.577	0.000609	0.010539																																																																																																													
	70	0.041	0.605	0.000721	0.010580																																																																																																													
	75	0.043	0.651	0.000879	0.010863																																																																																																													
	80	0.045	0.716	0.001083	0.011383																																																																																																													
	85	0.049	0.799	0.001332	0.012138																																																																																																													
90	0.054	0.900	0.001627	0.013125																																																																																																														
49	<p>*p334 大気質 (予測及び評価方法) (資材等の搬入及び搬出): e 評価方法 (b)環境保全に関する基準等との整合に係る評価で、“予測値の最高値 (資材等の運搬車両寄与分) にバックグラウンド濃度を加算した値と表8.1.28に示す評価値との整合が図られているかどうかについて評価した。”とあるが、“環境基準と比較するために、…年平均値の予測値を1日平均値の年間98%値又は2%除外値に換算した。”p335とあるように、“評価値” (いわゆる環境基準そのもの)ではなく、“評価指標” (いわゆる長期的評価)で評価しているので、“評価値との整合”という表現は間違いである。p345(建設機械の稼働等)、p361(ばい煙の排出)、p367(廃棄物等の搬入及び搬出)なども同様である。</p> <p>また、この“評価指標”は、環境基準の告示にはなく、当時の環境庁が大気汚染に係る環境基準について：昭和48年6月12日環大企143号で「3 環境</p>	<p>予測結果の評価方法は、環境基準以外にもありますので、この準備書では、評価指標としてまとめています。</p> <p>この評価指標から評価値を設定して、予測結果の評価をしています。</p> <p>なお、環境基準を超える日が2日以上連続するかどうかという予測はできませんが、高い方から2%の範囲を除外して評価しています。</p>																																																																																																																

表10.2(23) 準備書についての意見書の意見の概要及び都市計画決定権者の見解

番号	意見書の意見の概要	都市計画決定権者の見解																																												
49	<p>(続き)</p> <p>基準による大気汚染の評価について…(2) 長期的評価：長期的評価の方法としては、WHOの考え方も参考に、二酸化いおうまたは二酸化窒素に係る年間にわたる1日平均値である測定値につき、測定値の高い方から2%の範囲内にあるもの(365日分の測定値がある場合は7日分の測定値)を除外して評価を行なうものとする。ただし、人の健康の保護を徹底する趣旨から、1日平均値につき環境基準をこえる日が2日以上連続した場合には、このような取扱いを行なわないこととして、その評価を行なうものとする。“とあり、“評価指標”ではなく、「長期的評価」と変更すべきである。さらに、環境基準をこえる日が2日以上連続した場合には適用しないというただし書きを明記すべきである。</p>																																													
50	<p>*p342 建設機械毎の窒素酸化物及び浮遊粒子状物質の排出量(年平均値)の表注)2で“2. 排出ガス対策型(第3次基準値)があるものは、その値を設定した。”とあるが、どの機種にどのような原動機があり、どう値を設定したかの説明が必要である。</p> <p>国土交通省の「第3次排出ガス対策型建設機械指定要領 平成18年3月17日付国総施第215号」では、g/kW・hで排出ガスの基準が定められているが、準備書の排出原単位はg/台で示されている。これはどのように算出したのか。</p> <p>別記1</p> <p>次の表の左欄に掲げる原動機の出力区分ごとに、国土交通省大臣官房技術審議官が定める方法に基づく測定を行った結果が、排出ガスの種類別に掲げる排出ガスごとの基準を満たすものとする。</p> <table border="1" data-bbox="288 1727 1114 2063"> <thead> <tr> <th rowspan="2">原動機の出力区分</th> <th colspan="2">排出ガスの種類</th> <th rowspan="2">CO (g/kW・h)</th> <th rowspan="2">PM (g/kW・h)</th> <th rowspan="2">黒煙 (%)</th> </tr> <tr> <th>HC (g/kW・h)</th> <th>NOx (g/kW・h)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>8 kW～19 kW未満</td> <td colspan="2">7.5</td> <td>5.0</td> <td>0.8</td> <td>40</td> </tr> <tr> <td>19 kW～37 kW未満</td> <td>1.0</td> <td>6.0</td> <td>5.0</td> <td>0.4</td> <td>40</td> </tr> <tr> <td>37 kW～56 kW未満</td> <td>0.7</td> <td>4.0</td> <td>5.0</td> <td>0.3</td> <td>35</td> </tr> <tr> <td>56 kW～75 kW未満</td> <td>0.7</td> <td>4.0</td> <td>5.0</td> <td>0.25</td> <td>30</td> </tr> <tr> <td>75 kW～130 kW未満</td> <td>0.4</td> <td>3.6</td> <td>5.0</td> <td>0.2</td> <td>25</td> </tr> <tr> <td>130 kW～560 kW以下</td> <td>0.4</td> <td>3.6</td> <td>3.5</td> <td>0.17</td> <td>25</td> </tr> </tbody> </table>	原動機の出力区分	排出ガスの種類		CO (g/kW・h)	PM (g/kW・h)	黒煙 (%)	HC (g/kW・h)	NOx (g/kW・h)	8 kW～19 kW未満	7.5		5.0	0.8	40	19 kW～37 kW未満	1.0	6.0	5.0	0.4	40	37 kW～56 kW未満	0.7	4.0	5.0	0.3	35	56 kW～75 kW未満	0.7	4.0	5.0	0.25	30	75 kW～130 kW未満	0.4	3.6	5.0	0.2	25	130 kW～560 kW以下	0.4	3.6	3.5	0.17	25	<p>建設機械の選定については、準備書P.342の表8.1.32の脚注に記載の資料を用いて排出ガス対策型の機種から出力等を設定しました。</p> <p>これらの建設機械毎の値の設定等については、準備書資料編P.199～200の資料1-14「建設機械毎の排出係数原単位の算出」に記載しています。排出量の算定は、「道路環境影響評価の技術手法」に記載の方法により実施しました。</p> <p>また、単位は、同技術手法に記載の方法によって求められた排出量(g/h)を稼働時間に応じて(g/台)に換算しています。</p>
原動機の出力区分	排出ガスの種類		CO (g/kW・h)	PM (g/kW・h)				黒煙 (%)																																						
	HC (g/kW・h)	NOx (g/kW・h)																																												
8 kW～19 kW未満	7.5		5.0	0.8	40																																									
19 kW～37 kW未満	1.0	6.0	5.0	0.4	40																																									
37 kW～56 kW未満	0.7	4.0	5.0	0.3	35																																									
56 kW～75 kW未満	0.7	4.0	5.0	0.25	30																																									
75 kW～130 kW未満	0.4	3.6	5.0	0.2	25																																									
130 kW～560 kW以下	0.4	3.6	3.5	0.17	25																																									

表10.2(24) 準備書についての意見書の意見の概要及び都市計画決定権者の見解

番号	意見書の意見の概要	都市計画決定権者の見解
51	<p>*p377 環境保全措置（建設機械の稼働等）で“工事区域内は、散水や清掃を適宜行う。”とあるが、“年間出現日数と出現頻度は31日（8.5%）”と予測までしておきながら、散水と清掃だけでは、通常の工事と同じ対応である。最低限、“適宜”を常時に修正すべきである。また、風速計の設置により、粉じん等の発生する可能性がある気象条件の風速5.5m/s以上となる場合は工事の中断などの抜本的措置を追加することが必要である。</p>	<p>散水は、常時ではなく、粉じんが発生する可能性がある時に、適宜、実施するものと考えています。</p> <p>また、工事期間中、強風が懸念される場合は、現知多市清掃センターで測定している風速の値や報道されている気象情報を参考にしながら、粉じん等の発生の可能性や安全面を考慮して、工事の進行管理や対策を実施します。</p>
52	<p>*p394 大気質（予測及び評価結果）（廃棄物等の搬入及び搬出）で、3）西知多道路の開通に伴う交通量の増加による影響（参考）があるが、“国道155号・247号が西知多道路として整備されることで、交通量の増加に加え、走行速度等も変化することが想定されるが、交通量以外の予測条件は変わらないものとした。したがって、以下の予測結果は参考として記載した。”とあまりにも無責任な準備書である。西知多道路の環境影響評価書では、設計速度が80km/hと明記されており、2030年度開通が遅れても、ともかく開通後は現状の70km/hではなく80km/hに増加し、排出原単位も実質的に増加することは明らかである。少なくとも交通量に加えて走行速度は、西知多道路の環境影響評価と同じものとする必要がある。</p>	<p>本事業における環境影響評価は、ごみ処理施設建設のために実施するものであり、西知多道路は、この事業とは直接は関連しませんが、ここでは参考として影響を予測したものです。</p> <p>現地調査結果による平均旅行速度は60km/h前後であり、西知多道路の設計速度80km/hに対し実際の法定速度がどうなるかは不明であるため、今回設定した車速は、走行速度の上限として現在の法定速度の70km/hを採用しています。</p>
53	<p>*p394 大気質（予測及び評価結果）（廃棄物等の搬入及び搬出）で、3）西知多道路の開通に伴う交通量の増加による影響（参考）があるが、“2030年度に想定される交通量は地点5（東海市浄化センター）で82,100台、地点6（北浜町緑地帯（古見駅付近））で68,700台であり、本調査結果による交通量（それぞれ61,073台及び42,868台）に比べて増加する台数は、それぞれ21,027台及び25,832台である。”は、過大な交通需要をそのまま認めることになる。現にこの準備書では“予測対象時期における一般車両交通量の伸び率は1.0とした。“p329と、2015年度の現地調査結果を2021年度（工事車両）、2024年度（供用時：廃棄物運搬車両）の予測で一般車両交通量としている。その流れのとおり、西知多道路開通願望の2040年も同様に2015年度交通量のままとすべきである。</p>	<p>準備書P. 329の予測条件による2021年度及び2024年度の予測は、西知多道路がない状況を前提とした予測であり、準備書P. 394では、あくまでも参考として、西知多道路開通後の2030年度を想定して、交通量だけを増加させて予測をしたものです。</p>

表10.2(25) 準備書についての意見書の意見の概要及び都市計画決定権者の見解

番号	意見書の意見の概要	都市計画決定権者の見解
54	<p>*p394 大気質（予測及び評価結果）（廃棄物等の搬入及び搬出）で、3）西知多道路の開通に伴う交通量の増加による影響（参考）があるが、“道路端付近における将来予測濃度は、二酸化窒素で0.019～0.025ppm、浮遊粒子状物質で0.022～0.026mg/m³である。”は、バックグラウンド濃度と同じであり、廃棄物搬出入車両は影響ないと言わんばかりであるが、西知多道路の環境影響評価書では、二酸化窒素で0.017（知多市役所）～0.022 ppm（東海市横須賀町）であり、その2017年度現況は0.015～0.019ppmと減少してきているp48。こうした状況も加味した予測が必要である。</p>	<p>実測濃度は年度によって変動があり、環境影響評価では、本事業の事業者により実測調査した期間の濃度をもとに予測します。ここでは西知多道路で設定された車両台数が現在の道路を走行した場合を参考として予測しています。</p>
(2)騒音に関すること（意見数10）		
55	<p>*p410 騒音：資材等の搬入及び搬出：予測条件の走行速度は、「道路環境影響評価の技術手法（平成24年度版）」（平成25年3月国土技術政策総合研究所資料第714号）に基づき、平均旅行速度を参考にして、地点5（東海市浄化センター）及び地点6（北浜町緑地帯（古見駅付近））とも法定速度の70km/hとした。”とあるが、同じ出典「道路環境影響評価の技術手法 平成24年度版」p4-1-17によれば「予測に用いる走行速度は、…法定速度、又は規制速度を予め設定できる場合にはその速度を基本として設定する。ただし、この場合、沿道環境の保全の観点から適切な値を用いることができる。」とされ、解説*5で「沿道環境の保全の観点から、必要に応じ法定速度（又は規制速度）よりも10km/h程度高めに設定した速度のことをいう。」とされている。この解説に従い、現地調査結果も参考に規制速度よりも10km/h程度高めの80km/hに設定すべきである。p430廃棄物等の搬入及び搬出も同様である。</p>	<p>現地調査結果による平均旅行速度は60km/h前後であり、今回設定した車速は、走行速度の上限として現在の法定速度の70km/hを採用しています。</p>

表10.2(26) 準備書についての意見書の意見の概要及び都市計画決定権者の見解

番号	意見書の意見の概要	都市計画決定権者の見解
56	<p>*p413 騒音（予測及び評価方法）（建設機械の稼働等）で、予測対象時期は“建設機械の稼働が最大（合成した騒音パワーレベルが最大）となる時期”とあるが、主要な騒音発生源のコンクリートミキサー車、コンクリートポンプ車、バックホーp417が敷地境界に近い時、または東側の知多運動公園に近い時を追加すべきである。事業地全体での騒音発生量が最大の時が、敷地境界での騒音最大時にはならない例が多いので、注意が必要である。</p> <p>“建設機械のうち、騒音パワーレベルが大きな機械を選択し、その騒音源が予測地点に最も接近した場合における、騒音レベル及びその距離減衰を算出する。” p415と、それなりの努力をしているのは認めるが、これは機械配置のことであり、予測対象時期がずれていると意味がなくなる。特に、パワーレベルが最大の115dBある⑧コンクリートミキサー車は1台だけであるが、南側敷地境界に近いところだけであるがp418、知多運動公園側の東敷地境界に近い場合を予測すべきである。</p> <p>さらに、温室効果ガス等の予測条件p665を見ると、杭打機（山留・圧入）130 tを200台/工事中、削孔機（バイプロハンマー）1100cpmを125台/工事中使用する計画である。合成した騒音パワーレベルが最大となる時期をはずれているため、予測対象としていないが、これらは大きな騒音パワーレベル発生源と知られており、これらを対象に予測すべきである。</p>	<p>建設機械の稼働が最大となる時期の機械配置については、準備書P. 418のように工事の進捗や影響が最大となる配置を考慮して工事区域の端に設定しています。パワーレベルの大きいコンクリートミキサー車及びコンクリートポンプ車は、敷地境界に最も近い南側で予測していますので、東端に配置した場合の東側敷地境界への影響は南側敷地境界よりも小さくなります。</p> <p>また、杭打機及び削孔機は、騒音の発生源ではありますが、これらの機械の稼働想定時期において、他の機械を足し合わせても、騒音パワーレベルが工事期間中の最大とはならず、予測時期とした工事開始後20か月目に稼働することも想定されないため、予測の対象とはしていません。</p>
57	<p>*p409 騒音（予測及び評価結果）（資材等の搬入及び搬出）で、“予測は、「道路環境影響評価の技術手法(平成24年度版)」(平成25年3月 国土技術政策総合研究所資料第714号)を参考に、既存道路の現況の等価騒音レベルに、資材等の運搬車両の影響を加味した次の式を用いて行った。”とあるが、方法書p226、この準備書p248では“予測の基本的な手法：ASJ RTN-Model 2013（日本音響学会式）による”と異なっている。出典の「道路環境影響評価の技術手法(平成24年度版)」では、「予測は、参考手法による場合、日本音響学会提案のASJ RTN-Model 2008（以下「ASJ RTN-Model」という。）とする。」p4-1-2とあり、これ以外の方法は説明していない。</p> <p>「道路環境影響評価の技術手法(平成24年度版)」はASJ RTN-Model 2008をそのまま用いるとしており、今回の準備書ではASJ RTN-Model 2013という新しい予測手法であり、しかもそれを部分的に活用しただけであり、この予測方法の説明は間違っ</p>	<p>「道路環境影響評価の技術手法(平成24年度版)」(平成25年3月 国土技術政策総合研究所資料第714号)を参考に予測式を設定しています。なお、ASJ RTN-Model 2013は、ASJ RTN-Model 2008を部分改良したものであり、全く新しい手法ではありません。</p>

表10.2(27) 準備書についての意見書の意見の概要及び都市計画決定権者の見解

番号	意見書の意見の概要	都市計画決定権者の見解																											
57	<p>(続き)</p> <p>いる。正確には、日本音響学会提案のASJ RTN-Model 2013で、将来交通状況と将来搬出入車増加を計算し、それによる増加分を現況値にプラスするという方法である。</p> <p>(b) 予測式</p> <p>予測は、「道路環境影響評価の技術手法(平成24年度版)」(平成25年3月 国土技術政策総合研究所資料第714号)を参考に、既存道路の現況の等価騒音レベルに、資材等の運搬車両の影響を加味した次の式を用いて行った。</p> $L_{Aeq} = L_{Aeq*} + \Delta L$ $\Delta L = 10 \cdot \log_{10} \left\{ 10^{L_{AeqR}/10} + 10^{L_{AeqHC}/10} \right\} 10^{L_{Aeq*}/10}$ <p>L_{Aeq*} : 現況の等価騒音レベル (dB) L_{AeqR} : 現況の交通量からASJ RTN-Model 2013を用いて求められる等価騒音レベル (dB) L_{AeqHC} : 資材等の運搬車両の交通量からASJ RTN-Model 2013を用いて求められる等価騒音レベル (dB)</p>																												
58	<p>*p431 騒音(予測及び評価結果)(資材等の搬入及び搬出)で、予測騒音レベルに間違いがあるように見えてしまう。予測結果の表8.2.17では、地点5で、将来騒音レベル(ASJ RTN-Model 2013)の一般車両だけで64.7dB、一般車両+資材等の運搬車両で64.8dBとなっているが、この差0.1dBを現況の62.1dBにプラスして、63dBとしている。</p> <p>つまり、ASJ RTN-Model 2013を用いれば、一般車両+資材等の運搬車両で64.8dBになるのに、わざわざ、資材等の運搬車両のない場合も計算して、その差を求めるという複雑な計算をしている。</p> <p>したがって、“将来の道路交通騒音レベルは、地点5(東海市浄化センター)で63dB、地点6(北浜町緑地帯(古見駅付近))で67dBであり、資材等の運搬車両の走行に伴い増加する騒音レベルは1dB未満と予測される。”というまとめの文章も間違っている。「道路環境影響評価の技術手法(平成24年度版)」によれば、地点5(東海市浄化センター)で65dB、地点6(古見駅付近)で69dBというのが正しい予測結果である。</p> <p>また、p439騒音(予測及び評価結果)(廃棄物等の搬入及び搬出)でも全く同じ誤りをしている。直ちに修正すべきである。</p>	<p>現況の騒音レベルは、車両のほか、周辺的环境騒音も含まれています。車両の増加による影響分だけを予測式から求め、現況騒音に加えることで予測結果としています。</p>																											
<p>表 8.2.17 資材等の運搬車両の走行に伴う道路交通騒音の予測結果(昼間)</p> <p>(単位: dB)</p> <table border="1" data-bbox="284 1877 1155 2063"> <thead> <tr> <th rowspan="2">予測地点</th> <th rowspan="2">項目</th> <th rowspan="2">現地調査結果(a)</th> <th colspan="3">将来騒音レベル</th> <th rowspan="2">予測騒音レベル(a+d)</th> <th rowspan="2">環境基準値</th> </tr> <tr> <th>一般車両(b)</th> <th>一般車両+資材等の運搬車両(c)</th> <th>増加分(d)=(c-b)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>地点5 (東海市浄化センター)</td> <td></td> <td>63 (62.9)</td> <td>64.7</td> <td>64.8</td> <td>0.1</td> <td>63</td> <td>70</td> </tr> <tr> <td>地点6 (北浜町緑地帯(古見駅付近))</td> <td></td> <td>67 (66.9)</td> <td>68.5</td> <td>68.6</td> <td>0.1</td> <td>67</td> <td>70</td> </tr> </tbody> </table>			予測地点	項目	現地調査結果(a)	将来騒音レベル			予測騒音レベル(a+d)	環境基準値	一般車両(b)	一般車両+資材等の運搬車両(c)	増加分(d)=(c-b)	地点5 (東海市浄化センター)		63 (62.9)	64.7	64.8	0.1	63	70	地点6 (北浜町緑地帯(古見駅付近))		67 (66.9)	68.5	68.6	0.1	67	70
予測地点	項目	現地調査結果(a)				将来騒音レベル					予測騒音レベル(a+d)	環境基準値																	
			一般車両(b)	一般車両+資材等の運搬車両(c)	増加分(d)=(c-b)																								
地点5 (東海市浄化センター)		63 (62.9)	64.7	64.8	0.1	63	70																						
地点6 (北浜町緑地帯(古見駅付近))		67 (66.9)	68.5	68.6	0.1	67	70																						

表10.2(28) 準備書についての意見書の意見の概要及び都市計画決定権者の見解

番号	意見書の意見の概要	都市計画決定権者の見解
59	<p>*p431 騒音（予測及び評価結果）（資材等の搬入及び搬出）で、“将来の道路交通騒音レベルは、地点5（東海市浄化センター）で63dB、地点6（北浜町緑地帯（古見駅付近））で67dBであり、資材等の運搬車両の走行に伴い増加する騒音レベルは1dB未満と予測される。”とあるが、“予測時期における一般車両交通量の伸び率は、1.0とした。“p429の中で、現地調査結果と、一般車両の将来騒音レベルは同じはずなのに、地点5で見ると62.9dBが64.7dBと増えている。地点6も同様に66.9dBが68.5dBと増えている。この矛盾を深刻にとらえ、“「道路環境影響評価の技術手法(平成24年度版)」を参考に、”という予測方法は本当に妥当なのか検討すべきである。</p>	<p>地点5の64.7dB、地点6の68.5dBは、予測式による計算結果です。現況騒音は、走行車両の実速度に因るところが大きく、地点5は62.9dB、地点6は66.9dBであることから、交通量増加による計算結果との差を考慮して予測結果としています。</p>
60	<p>p439騒音（予測及び評価結果）（廃棄物等の搬入及び搬出）でも、全く同じ結果であり、現地調査結果と、一般車両の将来騒音レベルは同じはずなのに、62.9dBが64.7dBなどと増えている。予測式の根本的見直しが必要である。</p>	<p>地点5の64.7dB、地点6の68.5dBは、予測式による計算結果です。現況騒音は、走行車両の実速度に因るところが大きく、地点5は62.9dB、地点6は66.9dBであることから、交通量増加による計算結果との差を考慮して予測結果としています。</p>
61	<p>*p439 騒音（予測及び評価結果）（廃棄物等の搬入及び搬出）で、交通量の増加による影響（参考）があるが、“国道155号・247号が西知多道路として整備されることで、交通量の増加に加え、走行速度等も変化することが想定されるが、不確定な部分もあることから、ここでは交通量以外の予測条件は変わらないものとした。したがって、以下の予測結果は参考として記載した。”とあまりにも無責任な準備書である。西知多道路の環境影響評価書では、設計速度が80km/hと明記されており、2030年度開通が遅れても、ともかく開通後は現状の70km/hではなく80km/hに増加し、騒音パワーレベルも実質的に増加することは明らかである。少なくとも交通量に加えて走行速度は、西知多道路の環境影響評価と同じものとする必要がある。</p>	<p>現地調査結果による平均旅行速度は60km/h前後であり、西知多道路の設計速度80km/hに対し実際の法定速度がどうなるかは不明であるため、今回設定した車速は、走行速度の上限として現在の法定速度の70km/hを採用しています。</p>

表10.2(29) 準備書についての意見書の意見の概要及び都市計画決定権者の見解

番号	意見書の意見の概要	都市計画決定権者の見解
62	<p>*p439 騒音（予測及び評価結果）（廃棄物等の搬入及び搬出）で、西知多道路の開通に伴う交通量の増加による影響（参考）があるが、“2030年度に想定される交通量は地点5（東海市浄化センター）で82,100台、地点6（北浜町緑地帯（古見駅付近））で68,700台であり、本調査結果による交通量（それぞれ61,073台及び42,868台）に比べて増加する台数は、それぞれ21,027台及び25,832台である。”は、過大な交通需要をそのまま認めることになる。現にこの準備書では“予測対象時期における一般車両交通量の伸び率は1.0とした。”p410と、2015年度の現地調査結果を2021年度（工事車両）、2024年度（供用時：廃棄物運搬車両）の予測で一般車両交通量としている。その流れのとおり、西知多道路開通願望の2040年も同様に2015年度交通量のままとすべきである。</p>	<p>準備書P.329の予測条件による2021年度及び2024年度の予測は、西知多道路がない状況を前提とした予測であり、準備書P.394では、あくまでも参考として、西知多道路開通後の2030年度を想定して、交通量だけを増加させて予測をしたものです。</p>
63	<p>*p440 騒音（予測及び評価結果）（廃棄物等の搬入及び搬出）で、西知多道路の開通に伴う交通量の増加による影響（参考）があるが、“予測結果によれば、廃棄物等の運搬車両の走行に伴い増加する騒音レベルは1dB未満で、将来の騒音レベルは現況と変わらないため、環境影響の程度が小さいと判断される。”は、現状の63dB（地点5）、67dB（地点6）と同じ、又はASJ RTN-Model 2013では66dB（地点5）、71dB（地点6）であり、廃棄物搬出入車両は影響ないと言わんばかりであるが、西知多道路の環境影響評価書では、平坦部の知多市新知では昼間72dB（地上4.2m）、69dB（地上1.2m）と特例の環境基準をも超えているp8-2-83。このため、環境保全措置として高さ1.5mの遮音壁を設置すれば、昼間64dB（地上4.2m）、60dB（地上1.2m）p8-2-98になるというだけであり、その遮音壁は約束されたものではない。</p>	<p>西知多道路により車線数が増加し、交通量も増加すると考えられますが、調査地点における遮音壁の位置や道路構造等が不明であることから、ここでは参考として、交通量だけを増加させて予測しています。</p>
64	<p>*p440 騒音（予測及び評価結果）（廃棄物等の搬入及び搬出）：環境保全に関する基準等との整合に係る評価で、“予測結果によれば、地点5（東海市浄化センター）、地点6（北浜町緑地帯（古見駅付近））ともに環境基準値を下回る。”とあるが、騒音に係る環境基準はまず、「一般地域」で昼間は50～60dB（夜間も定めてあるが省略）と定められ、ただし書きで「道路に面する地域」は昼間60～65dBと緩めてある。そのうえ、「幹線交通を担う道路に近接する空間」は特例としての基準値昼間70dBのとして更に緩い環境基準が定めてある。しかも、この幹線交通を担う道路に近接する空間の定義は環境基</p>	<p>本事業の環境影響評価における道路交通騒音の評価基準は、騒音に係る環境基準を用いて評価しています。</p>

表10.2(30) 準備書についての意見書の意見の概要及び都市計画決定権者の見解

番号	意見書の意見の概要	都市計画決定権者の見解
64	<p>(続き)</p> <p>準の告示ではなく、環境省の通知で「高速道路、国・県道、4車線以上の市道」と定めている。このため、環境影響評価の対象道路はほとんど全てこの特例の環境基準が当てはめられ、問題なしとされている。</p> <p>しかし、この特例の環境基準は、広島高裁判決（2010年5月20日）の最高裁決定により「昼間屋外値がLAeq 65 dBを超える場合…受忍限度を超える聴取妨害としての生活妨害の被害が発生していると認められる」とし、損害賠償を認容し、損害賠償に関する騒音の基準は完全に確定した。判決で確定した受忍限度を5 dB上回るような特例の環境基準は廃止すべきものである。</p> <p>また、2018年10月、WHO＝世界保健機関のヨーロッパ事務所が、『環境騒音ガイドライン』というものを発表し、例えば道路の場合、WHOの勧告は53デシベル以下にすることとし、日本の特例環境基準(昼間70dB)と比べ非常に厳しい内容であるが、WHOは『健康を守るために騒音レベルをこれ以下に保つべき』として、世界各国に採用するよう求めている。こうした状況を勘案した大胆な施策が望まれていることを理解し、通常の「道路に面する地域」の環境基準などを評価基準とすべきである。</p>	
(3)低周波音に関すること（意見数2）		
65	<p>*p443 低周波音（調査）：現地調査：“調査結果は、低周波音問題対応の手引書（平成16年6月環境省）において、苦情等に対して低周波音によるものかを判断するための目安として示された「心身に係る苦情に関する参照値」の92dBを下回っていた。また、1/3オクターブバンド周波数別の音圧レベルの調査結果は、すべての周波数において「物的苦情に関する参照値」を下回っていた。”とあるが、環境省の手引きの都合のいいところしか利用していない。</p> <p>「心身に係る苦情に関する参照値」とともに、「物的苦情に関する参照値」を示し、心身に係る苦情に関する評価方法は（1）G特性で92dB以上であれば、20 Hz以下の超低周波音による苦情の可能性が考えられる。（2）低周波音の1/3オクターブバンド音圧レベルを表2と比較し、参照値以上であれば低周波音による苦情の可能性が考えられる。（3）上記（1）、（2）のどちらにも当てはまらなければ、低周波音問題の可能性は低い。その場合には、100Hz以上の騒音や地盤振動などについても調査を行い総合的に検討する。とされており、</p>	<p>低周波音には、環境基準や規制基準はなく、低周波音問題対応の手引書に記載されている参照値は、低周波音が疑われた場合に原因を調べる上で参考にする値として掲載しているものです。本事業では「心身に係る苦情に関する参照値」について、本手引書を参考にG特性音圧レベル92dBを評価指標として採用しています。なお、心身の苦情に関する参照値は、ほとんどの苦情が室内で起こることから、室内の測定値に適用するとされています。</p>

表10.2(31) 準備書についての意見書の意見の概要及び都市計画決定権者の見解

番号	意見書の意見の概要	都市計画決定権者の見解																																																																																																																				
65	<p>(続き)</p> <p>(1), (2), (3)まとめて評価することになっている。しかし、この準備書では(1)の「G特性で 92dB以上であれば…苦情の可能性が考えられる。」を不十分に適用し、1/3 オクターブバンド音圧レベルの参照値は物的苦情に関する参照値だけを記載し、心身に係る苦情に関する参照値を隠しているp444。隠された心身に係る苦情に関する参照値と調査結果を比較すると、25Hz、31.5Hz、40Hz、50Hz、63Hz、80Hzでは参照値を上回っており、心身に係る苦情が確実に発生することを示している。このような姑息な手段ではなく、参照値を2種類とも記載し、手引きに従った総合的な判断をすべきである。</p> <p>また、この部分を評価結果p447の部分で<基準・目標>として正確に記載すべきである。</p> <div style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> 低周波音問題対応の手引書(平成16年6月、環境省) </div> <p style="text-align: center;">表1 低周波音による物的苦情に関する参照値</p> <table border="1" style="margin: 0 auto; width: 100%;"> <tr> <td>1/3 オクターブバンド*</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>中心周波数(Hz)</td> <td>5</td><td>6.3</td><td>8</td><td>10</td><td>12.5</td><td>16</td><td>20</td><td>25</td><td>31.5</td><td>40</td><td>50</td> </tr> <tr> <td>1/3 オクターブバンド*</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>音圧レベル(dB)</td> <td>70</td><td>71</td><td>72</td><td>73</td><td>75</td><td>77</td><td>80</td><td>83</td><td>87</td><td>93</td><td>99</td> </tr> </table> <p style="text-align: center;">表2 低周波音による心身に係る苦情に関する参照値</p> <table border="1" style="margin: 0 auto; width: 100%;"> <tr> <td>1/3 オクターブバンド*</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>中心周波数(Hz)</td> <td>10</td><td>12.5</td><td>16</td><td>20</td><td>25</td><td>31.5</td><td>40</td><td>50</td><td>63</td><td>80</td> </tr> <tr> <td>1/3 オクターブバンド*</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>音圧レベル(dB)</td> <td>92</td><td>88</td><td>83</td><td>76</td><td>70</td><td>64</td><td>57</td><td>52</td><td>47</td><td>41</td> </tr> </table> <table border="1" style="margin: 0 auto; width: 100%; background-color: #ffffcc;"> <tr> <td>現地調査地点</td> <td>1</td><td>2</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>67</td><td>70</td><td>71</td><td>68</td><td>71</td><td>70</td><td>63</td><td>62</td><td>66</td><td>57</td> </tr> </table>	1/3 オクターブバンド*												中心周波数(Hz)	5	6.3	8	10	12.5	16	20	25	31.5	40	50	1/3 オクターブバンド*												音圧レベル(dB)	70	71	72	73	75	77	80	83	87	93	99	1/3 オクターブバンド*												中心周波数(Hz)	10	12.5	16	20	25	31.5	40	50	63	80	1/3 オクターブバンド*											音圧レベル(dB)	92	88	83	76	70	64	57	52	47	41	現地調査地点	1	2											67	70	71	68	71	70	63	62	66	57	
1/3 オクターブバンド*																																																																																																																						
中心周波数(Hz)	5	6.3	8	10	12.5	16	20	25	31.5	40	50																																																																																																											
1/3 オクターブバンド*																																																																																																																						
音圧レベル(dB)	70	71	72	73	75	77	80	83	87	93	99																																																																																																											
1/3 オクターブバンド*																																																																																																																						
中心周波数(Hz)	10	12.5	16	20	25	31.5	40	50	63	80																																																																																																												
1/3 オクターブバンド*																																																																																																																						
音圧レベル(dB)	92	88	83	76	70	64	57	52	47	41																																																																																																												
現地調査地点	1	2																																																																																																																				
	67	70	71	68	71	70	63	62	66	57																																																																																																												
66	<p>*p447 低周波音(予測及び評価結果): 環境保全措置で“低周波音を発生する機器には必要に応じて消音器を取り付ける。”は、あまりにも抽象的である。まず、低周波を発生する機器はどれで、どれぐらいの低周波を発生しているのかを調査する必要がある。そのうえで、消音機を取り付けるべき機器の選定基準をつくり、確実に実行すべきである。</p> <p>“必要に応じて”という言葉は削除すべきである。</p>	<p>新施設の機器構成は、組合が示す要求水準書を満たす形で民間事業者が事業提案を行いますので、現時点ではどのような機器で低周波音が発生するか未定です。</p> <p>建設・運営事業者の選定に当たっては、環境への配慮を含む創意工夫を持って提案する事業者がより評価を得られるような審査が行われます。</p>																																																																																																																				

表10.2(32) 準備書についての意見書の意見の概要及び都市計画決定権者の見解

番号	意見書の意見の概要	都市計画決定権者の見解
(4)振動に関すること（意見数9）		
67	<p>*p457 振動（予測及び評価結果）（資材等の搬入及び搬出）で、“振動の予測方法は、…「道路環境影響評価の技術手法（2014改訂版）」（2013年国土技術政策総合研究所資料第714号）の手法に基づいて、将来（資材等の運搬車両の走行時）と現況の予測計算値を算出し、その差を現況調査の振動レベルに加算して求めた。”とあるが、この準備書p256も方法書p234で“予測の基本的な手法：旧建設省土木研究所提案予測式による”となっている。この表現の違いを説明すべきである。ちなみに、「道路環境影響評価の技術手法（2014改訂版）」では、内容的に同じ予測手法であっても旧建設省土木研究所提案予測式という言葉はなく、「振動レベルの80%レンジの上端値を予測するための式」としか記載していない。</p> <p>また、実際の予測方法p457は、将来交通状況と将来搬出入車増加で旧建設省土木研究所提案予測式を用いているだけで、それによる増加分を現況値にプラスするという方法である。素直に将来搬出入車増加の予測結果を用いればいいのではないか。何故このような複雑な方法を用いるのか。</p>	<p>「道路環境影響評価の技術手法（平成24年度版）」（平成25年3月国土技術政策総合研究所資料第714号）は、旧建設省土木研究所提案予測式を含めた形でまとめています。現況の振動レベルは、車両のほか、周辺的环境振動も含まれています。そのため、車両の増加による影響分だけを予測式から求め、現況振動に加えることで予測結果としています。</p>
68	<p>*p460、p470 振動（予測及び評価方法）（資材等の搬入及び搬出）：予測条件の走行速度は、「道路環境影響評価の技術手法（平成24年度版）」（平成25年3月国土技術政策総合研究所資料第714号）に基づき、平均旅行速度を参考にして、地点5（東海市浄化センター）及び地点6（北浜町緑地帯（古見駅付近））とも法定速度の70km/hとした。”とあるが、同じ出典「道路環境影響評価の技術手法 平成24年度版」p6-1-14によれば「予測に用いる平均走行速度は、法定速度、又は規制速度を予め設定できる場合にはその速度を基本とする。ただし、沿道環境の保全の観点から適切な値を用いることができる。」とされ、解説*5で「沿道環境の保全の観点から、必要に応じ、法定速度もしくは設定した規制速度よりも10km/h程度高めの速度を設定することをいう。」とされている。この解説に従い、現地調査結果も参考に規制速度よりも10km/h程度高めの80km/hに設定すべきである。p472廃棄物等の搬入及び搬出も同様である。</p>	<p>現地調査結果による平均旅行速度は60km/h前後であり、西知多道路の設計速度80km/hに対し実際の法定速度がどうなるかは不明であるため、今回設定した車速は、走行速度の上限として現在の法定速度の70km/hを採用しています。</p>

表10.2(33) 準備書についての意見書の意見の概要及び都市計画決定権者の見解

番号	意見書の意見の概要	都市計画決定権者の見解
69	<p>*p461 振動（予測及び評価方法）（建設機械の稼働等）で、予測対象時期は“建設機械の稼働が最大（合成した振動レベルが最大）となる時期”とあるが、主要な振動発生源のブルドーザ、クラムシエル、バックホーp464が敷地境界に近い時、または東側の知多運動公園に近い時を追加すべきである。事業地全体での振動発生量が最大の時が、敷地境界での振動最大時にはならない例が多いので、注意が必要である。</p> <p>また、温室効果ガス等の予測条件p665を見ると、杭打機（山留・圧入）130 tを200台/工事中、削孔機（パイプロハンマー）1100cpmを125台/工事中使用する計画である。合成した振動レベルが最大となる時期をはずれているため、予測対象としていないが、これらは大きな振動レベル発生源と知られており、これらを対象に予測すべきである。</p>	<p>建設機械の稼働が最大となる時期の機械配置については、準備書P.465のように工事の進捗や影響が最大となる配置を考慮して工事区域の端に設定しています。主要な振動源のうち、ブルドーザ、バックホウは東端に設定しています。</p> <p>また、杭打機及び削孔機は、振動の発生源ではありますが、これらの機械の稼働想定時期において、他の機械を足し合わせても、振動レベルの合計が工事期間中の最大とはならず、予測時期とした工事開始後19か月目に稼働することも想定されないため、予測の対象とはしていません。</p>
70	<p>*p473振動（予測及び評価結果）（資材等の搬入及び搬出）、p479（廃棄物等の搬入及び搬出）の予測結果は“将来の道路交通振動レベルは、地点5（東海市浄化センター）で41dB、地点6（北浜町緑地帯（古見駅付近））で46dBであり、廃棄物等の運搬車両の走行に伴い増加する振動レベルは1 dB未満である。”とあるが、「道路環境影響評価の技術手法（平成24年度版）」で予測すると、地点5では47.7dBとなる。「道路環境影響評価の技術手法（平成24年度版）」そのまま予測結果にすれば済むところを、わざわざ複雑なことを行っている。その理由はなぜか。</p>	<p>地点5の47.7dB、地点6の48.6dBは、予測式による計算結果です。現況振動は、走行車両の実速度に因るところが大きく、地点5は40.6dB、地点6は46.4dBであることから、交通量増加による計算結果との差を考慮して予測結果としています。</p>

表 8.4.24 廃棄物等の運搬車両の走行に伴う道路交通振動予測結果

(単位：dB)

項目	現地調査結果 (a)	将来振動レベル			予測振動レベル (a+d)	振動感覚閾値
		一般車両 (b)	一般車両+ 廃棄物等の 運搬車両(c)	増加分 (d)=(c-b)		
予測地点						
地点5 (東海市浄化センター)	41 (40.6)	47.7	47.7	0.0	41	55
地点6 (北浜町緑地帯(古見駅付近))	46 (46.4)	48.6	48.6	0.0	46	

注) 本事業による増加分を明示するため、現地調査結果及び将来振動レベルは小数点以下1位まで表示した。

表10.2(34) 準備書についての意見書の意見の概要及び都市計画決定権者の見解

番号	意見書の意見の概要	都市計画決定権者の見解
71	<p>*p473 振動（予測及び評価結果）（資材等の搬入及び搬出）：環境保全に関する基準等との整合に係る評価で、“予測結果によれば、地点5（東海市浄化センター）、地点6（北浜町緑地帯（古見駅付近））ともに要請限度値を下回る。”とあるが、振動規制法の要請限度の用語解説が間違っている。</p> <p>“要請することができる“p725と致命的な間違いを犯している。p740の“要請限度”だけが“要請するものとしている（騒音規制法第17条、振動規制法第16条）”と市町村長の責務を一応正しく説明しているが、騒音と振動を無理に併記しているため、「公安委員会へ道路交通法の措置を執るべきことを要請するものとする」ことが騒音も振動もという点が読み取れない。振動は「道路管理者に対し当該道路の部分につき道路交通振動の防止のための舗装、維持又は修繕の措置を執るべきことを要請するものとする。」となっていて、道路管理者と公安委員会の両者に要請するものとなっていることを理解できない表現になっている。</p> <p>そもそも、要請限度（昼間75dB、夜間70dB）という工場の規制基準（工業専用地域：昼間75dB、夜間70dB）、特定建設作業の規制基準75dBと同じ値を環境基準的な目標とすることが問題である。（予測及び評価結果）（資材等の搬入及び搬出）の「予測結果を“いずれも振動感覚閾値（通常、人が振動を感じ始めるレベルとされる55dB）以下と予測される。”p473とまとめている以上、この振動間隔閾値を、環境保全に関する基準等との整合で用いるべきである。</p>	<p>本事業の環境影響評価における道路交通振動の評価基準は、「振動規制法施行規則」に基づく道路交通振動に係る要請限度を用いて評価しています。振動感覚閾値は参考として記載しています。</p>
72	<p>*p479 振動（予測及び評価結果）（廃棄物等の搬入及び搬出）で、西知多道路の開通に伴う交通量の増加による影響（参考）があるが、“国道155号・247号が西知多道路として整備されることで、交通量の増加に加え、走行速度等も変化することが想定されるが、交通量以外の予測条件は変わらないものとした。したがって、以下の予測結果は参考として記載した。”とあまりにも無責任な準備書である。</p> <p>西知多道路の環境影響評価書では、設計速度が80km/hと明記されており、2030年度開通が遅れても、ともかく開通後は現状の70km/hではなく80km/hに増加し、排出原単位も実質的に増加することは明らかである。少なくとも交通量に加えて走行速度は、西知多道路の環境影響評価と同じものとする必要がある。</p>	<p>現地調査結果による平均旅行速度は60km/h前後であり、西知多道路の設計速度80km/hに対し実際の法定速度がどうなるかは不明であるため、今回設定した車速は、走行速度の上限として現在の法定速度の70km/hを採用しています。</p>

表10.2(35) 準備書についての意見書の意見の概要及び都市計画決定権者の見解

番号	意見書の意見の概要	都市計画決定権者の見解
73	<p>*p479 振動（予測及び評価結果）（廃棄物等の搬入及び搬出）で、西知多道路の開通に伴う交通量の増加による影響（参考）があるが、“2030年度に想定される交通量は地点5（東海市浄化センター）で82,100台、地点6（北浜町緑地帯（古見駅付近））で68,700台であり、本調査結果による交通量（それぞれ61,073台及び42,868台）に比べて増加する台数は、それぞれ21,027台及び25,832台である。”は、過大な交通需要をそのまま認めることになる。現にこの準備書では“予測対象時期における一般車両交通量の伸び率は1.0とした。“p329と、2015年度の現地調査結果を2021年度（工事車両）、2024年度（供用時：廃棄物運搬車両）の予測で一般車両交通量としている。その流れのとおり、西知多道路開通願望の2040年も同様に2015年度交通量のままとすべきである。</p>	<p>準備書P.459の予測条件による2021年度及び2024年度の予測は、西知多道路がない状況を前提とした予測であり、準備書P.479では、あくまでも参考として、西知多道路開通後の2030年度を想定して、交通量だけを増加させて予測をしたものです。</p>
74	<p>*p480 振動（予測及び評価結果）（廃棄物等の搬入及び搬出）で、西知多道路の開通に伴う交通量の増加による影響（参考）があるが、“予測結果によれば、廃棄物等の運搬車両の走行に伴い増加する振動レベルは1dB未満で、将来の振動レベルは現況と変わらないため、環境影響の程度が小さいと判断される。”とあるが、地点5で見ると、現状の交通振動は40.6dBであり、現地調査結果と、一般車両の将来振動レベルは同じはずなのに47.7dBと増えている。予測式の根本的見直しが必要である。</p> <p>また、西知多道路開通により、交通量が増えることで、道路交通振動は地点5で0.8dB、地点6で1.4dB増加する。この点についての評価が必要である。</p> <p>なお、西知多道路の環境影響評価書では、平面の東海市大田町、知多市新知の供用時振動レベルは昼間で50dBとなっており、それよりも小さな値が今回の準備書の予測値というのは矛盾している。どこに原因があるのかを説明すべきである。</p>	<p>地点5の47.7dB、地点6の48.6dBは、予測式による計算結果です。現況振動は、走行車両の実速度に因るところが大きく、地点5は40.6dB、地点6は46.4dBであることから、交通量増加による計算結果との差を考慮して予測結果としています。</p>

表10.2(36) 準備書についての意見書の意見の概要及び都市計画決定権者の見解

番号	意見書の意見の概要	都市計画決定権者の見解
75	<p>*p480 振動（予測及び評価結果）（廃棄物等の搬入及び搬出）：環境保全に関する基準等との整合に係る評価で、“予測結果によれば、地点5（東海市浄化センター）、地点6（北浜町緑地帯（古見駅付近））ともに要請限度値を下回る。”とあるが、振動規制法の要請限度の用語解説が間違っている。</p> <p>“要請することができる“p725と致命的な間違いを犯している。そもそも、要請限度（昼間75dB、夜間70dB）という工場の規制基準（工業専用地域：昼間75dB、夜間70dB）、特定建設作業の規制基準75dBと同じ値を目標とすることが問題である。（予測及び評価結果）（廃棄物等の搬入及び搬出）の「予測結果を“いずれも振動感覚閾値（通常、人が振動を感じ始めるレベルとされる55dB）以下と予測される。”p479とまとめている以上、この振動感覚閾値を、環境保全に関する基準等との整合で用いるべきである。</p>	<p>本事業の環境影響評価における道路交通振動の評価基準は、「振動規制法施行規則」に基づく道路交通振動に係る要請限度を用いて評価しています。振動感覚閾値は参考として記載しています。</p>
(5) 悪臭に関すること（意見数2）		
76	<p>*p485 悪臭（予測及び評価結果）：(エ) 予測方法“類似事例により定性的に予測した。なお、類似事例は、既存施設の敷地境界における現地調査結果を使用した。“とあるが、現地調査結果の夏季には、アンモニアが4地点とも0.1ppm検出されているp483。ところが、表8.5.6 敷地境界における特定悪臭物質濃度及び臭気指数の予測結果と規制基準値p486で、アンモニアは<0.2ppmと予測している。これは夏季の0.1ppm検出を隠すものと言える。なぜなら、冬季の調査p484では4地点とも<0.1ppmと報告下限値が0.1ppm となっている。<0.1ppmと確信を持っていないため、<0.2ppmという予測結果を示したものではないか。そもそも夏と冬の測定で報告下限値が異なるということは測定の信頼性を疑う、本来は「5回以上繰り返し測定して大気濃度に換算し、その標準偏差（σ_i）の3倍を装置検出下限、10倍を装置定量下限とする。」（環境省）であり、検出限界と定量限界を記載し、なおかつ事業者が定める報告下限値を明記すべきである。</p> <p>そのうえで、アンモニアは、規制基準値以下であるが、検出限界近くの悪臭は発生すると正直に予測結果を記載すべきである。</p>	<p>調査における報告下限値は、夏季、冬季ともに同じです。アンモニアについては、夏季の全地点で0.1ppmであったため、予測結果では、<0.2ppmとしましたが、評価書において、「≦0.1ppm」に修正します。</p>

表10.2(37) 準備書についての意見書の意見の概要及び都市計画決定権者の見解

番号	意見書の意見の概要	都市計画決定権者の見解
77	<p>*p485 悪臭（予測及び評価結果）：（エ）予測方法“類似事例により定性的に予測した。なお、類似事例は、既存施設の敷地境界における現地調査結果を使用した。“とあるが、現地調査結果の夏季には、アセトアルデヒドが夏季の地点1-4で0.005 ppm検出されているp483。それを隠して、すべてが<0.005ppmと予測しているが、虚偽の予測である。それとも、この場所、この時は特殊な事情があり、測定値を削除したのか。それならそれでその旨を記載すべきである。</p> <p>そのうえで、アセトアルデヒドは、規制基準値以下であるが、検出限界近くの悪臭は発生すると正直に予測結果を記載すべきである。</p>	<p>アセトアルデヒドについては、夏季の地点1-4で0.005ppmであったため、評価書において、予測結果を「$\leq 0.005\text{ppm}$」に修正します。</p>
(6) 地盤・土壌に関すること（意見数2）		
78	<p>*p511 地盤・土壌（予測及び評価）：環境影響の回避・低減に係る評価で“工事の実施において、土壌が攪乱された場合、土壌汚染の拡散及び地下水の汚染が悪化する可能性があるが、必要に応じて汚染状況の調査を実施し”とあるが、汚染悪化の可能性がはっきりしているので、“必要に応じて”ではなく、汚染状況の調査は必ず実施することとし、その項目、地点、頻度など土壌汚染の詳細調査として、事後調査計画を策定すべきである。“予測手法等に起因する予測の不確実性や環境影響の程度が著しいものとなるおそれはないと判断し、事後調査は実施しないこととした。”p713という結論は無理がある。現に、地下水では“愛知県土壌汚染等対策指針に準じた地下水質のモニタリングを継続する必要がある。”p523とある。</p>	<p>土壌の汚染状況の調査については、今後の詳細な工事計画の中で、汚染区画を掘削する場合において、当該土壌を適切に処分する必要があるため、必要に応じて調査するものとしています。</p>
79	<p>*p511 地盤・土壌（予測及び評価）：環境保全に関する基準等との整合に係る評価で“土壌の汚染に係る基準との整合は、現状が維持されるものと評価する。“とあるが、現状は、“事業実施区域の地下10m付近では砒素について、環境基準値を上回る値が確認されている。また、ふっ素及びその化合物については12区画中、3-A、4-Cの区画において、土壌汚染等対策基準（土壌溶出量基準）を上回る値が確認されている。“p511ということで、環境基準等を超えている。この現状が維持されるということは、環境基準等を超えた状態のままであるということで、環境保全に関する基準等との整合に係る評価としては不十分である。</p>	<p>地下10m付近において砒素が環境基準等を超えていることについては、原因は特定できていませんが、埋立て前の海底面より下の地層であることから、自然由来の土壌によるものと考えられます。また、3-A、4-Cの区画においてふっ素及びその化合物が土壌汚染等対策基準を超えていることについては、原因は特定できていませんが、埋立て土砂に由来するものと考えられます。</p> <p>これらのことから、現状を維持し、拡散を防ぐことが最も適切であると考えています。</p>

表10.2(38) 準備書についての意見書の意見の概要及び都市計画決定権者の見解

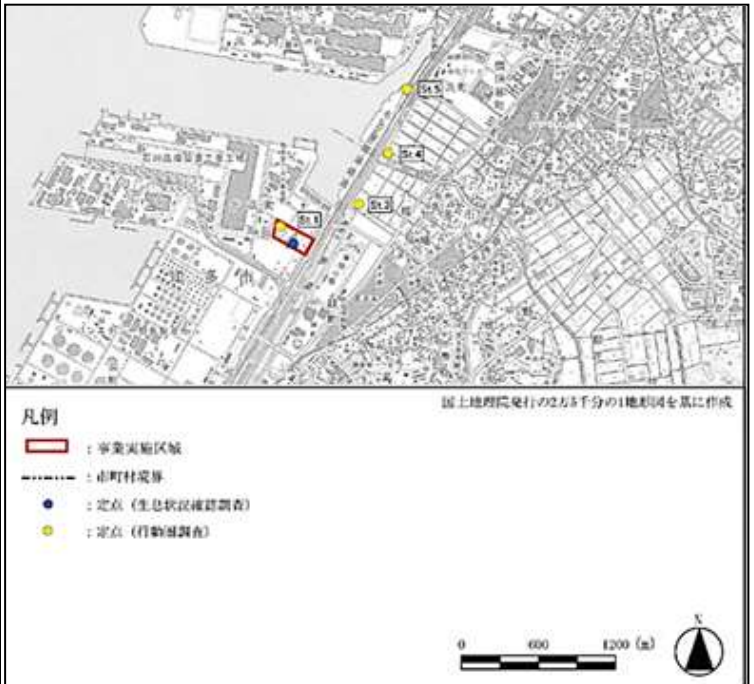
番号	意見書の意見の概要	都市計画決定権者の見解
(7) 地下水の状況及び地下水質に関すること (意見数 1)		
80	<p>*p524 地下水の状況及び地下水質 (予測及び評価結果) : 環境保全に関する基準等との整合に係る評価で“地下水の水質に係る環境基準との整合は、現状が維持されるものと評価する。”とあるが、現状は、“地点1-7、1-8ともにふっ素が、地点1-8において、ほう素が環境基準値を上回っていた” p523ということで、環境基準等を超えている。この現状が維持されるということは、環境基準等を超えた状態のままであるということで、環境保全に関する基準等との整合に係る評価としては不十分である。</p>	<p>地下水においてふっ素、ほう素が環境基準等を超えていることについては、原因は特定できていませんが、海域が近いことから、自然由来によるものと考えられ、現状を維持し、拡散を防ぐことが最も適切であると考えています。</p>
(8) 動物に関すること (意見数 4)		
81	<p>*p527 動物 (調査) で“猛禽類(ハヤブサ及びその他の重要な種)調査定点位置を、図 8.9.1(2)に示す。”とあり、定点 (行動圏調査) がSt. 1、St. 3、St. 4、St. 5と事業予定地から産業道路沿いに北東側に伸びているが、なぜ、南西側にはないのか。</p> <p>専門家等からの意見の概要及び事業者の対応では、“工業地帯の緩衝緑地帯などは大きな変化が起こらないため、繁殖や狩りの場所として利用されることもあるのではないか。” p534の指摘に“内容を踏まえてハヤブサの営巣期における行動圏調査を実施することとした。”とあるが、緩衝緑地帯がある産業道路沿いに北東側だけで、南西側にはない。</p>	<p>事業実施区域周辺の緩衝緑地帯は主に西知多産業道路 (国道155号・247号) 沿いであり、事業実施区域及び西知多産業道路沿いで飛翔状況等を確認できる調査定点を設定しました。緩衝緑地帯上空での飛翔状況等は、St. 1及びSt. 3において観察できています。</p> <p>なお、事業実施区域の南西側では、工場の建物等により遠方が見渡せず、調査地点として適した場所がなかったため定点を設定しておりません。</p> <p>しかしながら、南西側の飛翔時状況等については、調査定点St. 1から観察できています。</p>
 <p>凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ : 事業実施区域 - - - : 市町村境界 ● : 定点 (生態状況確認調査) ● : 定点 (行動圏調査) <p>国土地理院発行の2万5千分の1地形図を基に作成</p> <p>0 600 1200 (m)</p> <p>図 8.9.1(2) 猛禽類(ハヤブサ及びその他の重要な種)調査定点位置</p>		

表10.2(39) 準備書についての意見書の意見の概要及び都市計画決定権者の見解

番号	意見書の意見の概要	都市計画決定権者の見解
82	<p>*p527 動物（調査）で“猛禽類(ハヤブサ及びその他の重要な種)調査定点位置を、図 8.9.1(2)に示す。”とあり、定点（行動圏調査）がSt.1、St.3、St.4、St.5と事業予定地から産業道路沿いに北東側に伸びているが、北側は隣接して中部電力知多第2火力発電所があり、西名古屋火力発電所の環境影響評価のさい、ハヤブサが知多第2火力発電所の煙突を利用していることが判明し、知多第2火力発電所から天然ガスを敷設するための立坑を「煙突から可能な限り離れた位置とし」と環境保全措置をとっている。（準備書や評価書は縦覧期間が終了したとしてWEBから消去されているため、これ以上正確な情報はない。残されている「西名古屋火力発電所リフレッシュ計画 環境影響評価準備書のあらまし」2012年12月p18からの引用である。）このため、事業場北側も定点（行動圏調査）を追加すべきである。それともSt.2が抜けているが、知多第2火力発電所煙突付近なのか。猛禽類調査(ハヤブサ及びその他重要な種)：a 生息状況確認調査では、“事業実施区域外の民間発電所敷地内の集合煙突付近で成鳥及び幼鳥が確認されたが、営巣は確認されなかった。”とあるが、集合煙突付近の定点でもっと詳細に調査すべきである。</p> <p>なお、方法書ではこの定点（行動圏調査）の位置は明記されておらず、この準備書で初めて判明した点であり、方法書時点の不備である。</p>	<p>調査定点のSt.2は、調査計画に当たり、図 8.9.1(2)の事業実施区域内の生息状況確認調査の調査定点と同じ位置を設定しましたが、実際の行動圏調査においては、他の調査定点（St.1）の方が行動域を見渡すことが可能で、十分観察できたことから、調査定点として使用しませんでした。</p> <p>事業実施区域北側については、調査定点のSt.3、St.4、St.5で事業実施区域北側の飛翔等の確認が可能であったことから、調査定点を設定しませんでした。</p> <p>また、方法書時点では、調査定点を設定していませんでしたが、現地調査で初めて繁殖等が確認され、営巣位置を前提とした調査定点を設定しました。</p>
83	<p>*p549 動物（調査）：ハヤブサの行動圏及び高利用域で“ハヤブサペアの最大行動圏は、事業実施区域を包括する広い範囲であった。高利用域は主に事業実施区域北側から北西側にかけての民間発電所及び北西側の民間工場敷地内であり、事業実施区域は含まれなかった。”とあるが、定点を南西側に追加すれば、違う結果も出るのではないか。</p>	<p>南西側の行動域については、調査定点のSt.1で十分に把握できていると考えます。</p>

表10.2(40) 準備書についての意見書の意見の概要及び都市計画決定権者の見解

番号	意見書の意見の概要	都市計画決定権者の見解
84	<p>*p576 動物（予測及び評価結果）：(イ) 環境保全措置：a 建設機械の稼働等で、“実行可能な範囲内で、できる限り回避・低減するために実施する環境保全措置”として、“工事に当たっては、低騒音・低振動型の建設機械の導入を図る。”という措置は、既に事業計画の策定時における環境配慮事項として、“動物、植物、生態系：工事中：【掘削、盛土等の土工】【建設機械の稼働等】”で、“・低騒音・低振動型の建設機械の使用に努め、動物や植物の生息や生育環境への影響を抑える。”として、計画におりこまれている。それをまた繰り返すのは論理矛盾である。そのうえ、“導入を図る。”と“使用に努め”という言葉が混乱して使われている。この環境保全措置を本当に実施する気があるとは思われない。</p>	<p>事業計画の策定時における環境配慮事項では、低騒音・低振動型の建設機械の“使用に努める”こととし、動物（予測及び評価結果）：(イ) 環境保全措置では、低騒音・低振動型の建設機械の“導入を図る”とし、より積極的に取り組むことを意図した記述としています。</p>
(9) 生態系に関すること（意見数2）		
85	<p>*p610 生態系（調査）：注目種の調査方法：キタキチョウ：任意採集法で、“外見や鳴き声等により現地で同定が可能な種については、その場で種名を記録した。”の部分は理解不能である。キタキチョウが鳴き声を出すのか？どこかの任意採集法の文献をそのまま書き写したのではないか。</p>	<p>昆虫類一般の任意採取法を記載し、キタキチョウ独自の調査方法となっていないので、評価書において、調査方法を次のように修正します。 「調査地域内を広く踏査し、捕虫網を用いたみつけ採り、枝葉や草をすくい取るスウィーピングを行った。」</p>
86	<p>*p624 生態系（予測及び評価結果）：環境保全措置(イタチ属の一種：建設機械の稼働等)で“工事に当たっては、低騒音・低振動型の建設機械の導入を図る。”という措置は、既に事業計画の策定時における環境配慮事項として、“動物、植物、生態系：工事中：【掘削、盛土等の土工】【建設機械の稼働等】”で、“・低騒音・低振動型の建設機械の使用に努め、動物や植物の生息や生育環境への影響を抑える。”p34として、計画におりこまれている。それをまた繰り返すのは論理矛盾である。そのうえ、“導入を図る。”と“使用に努め”という言葉が混乱して使われている。この環境保全措置を本当に実施する気があるとは思われない。p626環境保全措置(ヒヨドリ：建設機械の稼働等)、p628環境保全措置(スズメ：建設機械の稼働等)も同様である。</p>	<p>事業計画の策定時における環境配慮事項では、低騒音・低振動型の建設機械の“使用に努める”こととし、生態系（予測及び評価結果）：環境保全措置では、低騒音・低振動型の建設機械の“導入を図る”とすることで、より積極的に取り組むことを意図した記述としています。</p>

表10.2(41) 準備書についての意見書の意見の概要及び都市計画決定権者の見解

番号	意見書の意見の概要	都市計画決定権者の見解
(10) 景観に関すること（意見数1）		
87	<p>*p644 景観（予測及び評価結果）：環境保全措置で、“新施設の存在により、知多運動公園からの眺望景観に変化が生じると予測”されることから“建物高さは、圧迫感を軽減するため、できる限り低くする。”とあるが、建物をもっと低くすることが可能なら、当初の事業計画で低くすべきである。このようなことは環境保全措置とは言えない。</p> <p>そもそも、事業計画の策定時における環境配慮事項：景観で、“・施設高さを低く抑えるとともに、施設の色等等は周辺環境との調和に配慮する。・名古屋港カラー計画を考慮した計画とする。”p34とありながら、予測後の環境保全措置に同じ文言を入れることは、環境影響評価の制度を理解していないことと同じである。この2点を予測後の環境保全措置から削除すべきである。</p>	<p>事業計画の策定時において、施設高さを低く抑えることを含めてプラントメーカーへの技術調査を実施し、得られた資料のうち、施設の規模が最も大きくなる場合を想定して予測した結果、眺望景観に変化が生じることが分かりました。そのため、環境保全措置では、更なる圧迫感の軽減が必要と考え、建物高さをできる限り低くすることを記述したものです。</p>
(11) 廃棄物等に関すること（意見数2）		
88	<p>*p658 廃棄物等（予測及び評価方法）：予測方法で、“新施設について、プラントメーカー等に聞き取り調査を行い、その結果を廃棄物量として設定した。”とあるが、聞き取り調査で、その根拠確認、もせずに、メーカーいいなりの数値で設定したのか。そんなことなら環境影響評価は必要でない。メーカーの言うままに計画を作ればいい。事業者としてその値が納得できる作業をすべきである</p>	<p>施設の供用に伴う廃棄物量については、プラントメーカーへの技術調査で得られた資料を参考にしていますが、そのうち、計画ごみ量から想定される焼却灰等の発生量や施設規模から想定される耐火レンガ等の発生量として妥当な量であると判断したものを設定しています。</p>
89	<p>*p659 廃棄物等（予測及び評価結果）で“建設工事等に伴う副産物発生量及び処理方法”があり、妥当な量かどうかを判断したくても、その算定根拠さえないために検討できない。やむを得ず同時期、同程度規模の「豊橋田原ごみ焼却施設」の環境影響評価準備書と比較すると、木くず20 tは380 t（豊橋田原）、ガラス及び陶磁器くず23tは110 t（豊橋田原）、アスファルト・コンクリート破片285tは790t（豊橋田原）、という差がある。事業者として責任ある廃棄物量を確認すべきである。産業廃棄物量が異なれば、処理費用にも大きな差が出てくる。</p>	<p>建設工事等に伴う副産物発生量については、プラントメーカーへの技術調査で得られた資料のうち、項目別に廃棄物量が最大となるものを環境負荷が最大となるとして設定しています。</p> <p>なお、比較された自治体の事例とは施設規模、工事の進め方等が異なりますので、廃棄物量に差が生じたものと考えます。</p>

表10.2(42) 準備書についての意見書の意見の概要及び都市計画決定権者の見解

番号	意見書の意見の概要	都市計画決定権者の見解
(12)温室効果ガス等に関すること（意見数2）		
90	<p>*p665 温室効果ガス等（予測及び評価方法）：建設機械の稼働等に伴う活動区分毎の活動量で、12種類の建設機械が記載されているが、大気p342や騒音予測条件p417のコンクリートミキサー車が欠落している。このコンクリートミキサー車は1,300台/年の稼働であり、工事期間中を通すともっと多くなるはずである。また、NOx排出量は4番目に多い1543.94kg/年p342であり、コンクリートポンプ車の5倍以上あり（1,543.94/299.52=5.2）、無視できない数値である。コンクリートミキサー車から排出される温室効果ガス等を追加予測し、準備書を修正すべきである。</p>	<p>大気質、騒音、振動では、コンクリートミキサー車を建設機械の稼働に加えていましたが、温室効果ガス等では加えていませんでしたので、評価書において、温室効果ガス等の記載を修正します。</p> <p>なお、コンクリートミキサー車を加えた予測では、準備書P.670の建設機械の稼働に伴う温室効果ガス排出量の表に記載した二酸化炭素排出量及び温室効果ガス総排出量の値、2,771t-CO₂/工事中に、コンクリートミキサー車分358t-CO₂/工事中を加算して3,129t-CO₂/工事中となります。</p>
91	<p>*p673 温室効果ガス等（予測及び評価結果）：(ウ)評価結果で、“a 環境影響の回避・低減に係る評価”しかないが、愛知県、知多市、東海市の地球温暖化防止に関する取組状況p186~p188の内容から、b 環境保全に関する基準等との整合に係る評価を追加すべきである。特に、“知多市は、市の設置した施設が排出する温室効果ガスの排出量の削減目標を定めた「市内環境保全率先実行計画」を策定し、現在は第4次計画（2014年度（平成26年度）～2018年度（平成30年度））に取り組んでいる。”p188として、2012年度の実績に対し、2016年度の目標を具体的な数値で示しており、清掃センターを含む清掃業務関連施設からは、エネルギー起源CO₂ 5,110 t-CO₂を5,690 t-CO₂に、非エネルギー起源CO₂ 9,450 t-CO₂を7,630 t-CO₂にするという目標を掲げている。これに対してどのように評価するのかが可能である。例えば、非エネルギー起源CO₂の廃棄物の焼却だけで19,952.3 t-CO₂、差発電による温室効果ガス削減量7,352 t-CO₂を引いても、12,600 t-CO₂も発生することになり、目標の7,630 t-CO₂を大幅に超えることになる。全体焼却量の約6割を占める東海市の分を追加して、案分するとどうなるのかぐらいは示すべきである。</p>	<p>知多市における「市内環境保全率先実行計画」は、現知多市清掃センターを含む清掃業務関連施設を対象としており、組合の新施設を対象としたものではありません。</p> <p>また、平成28年度（2016年度）の値は実績値であり、目標ではありません。</p> <p>このような取組が行われていることを社会的状況として把握したものです。</p> <p>なお、参考として、2024年度の排出量12,600t-CO₂のうち、知多市分を2024年度の両市の推計人口の比率で按分すると5,251t-CO₂となります。</p>

表10.2(43) 準備書についての意見書の意見の概要及び都市計画決定権者の見解

番号	意見書の意見の概要	都市計画決定権者の見解
6	その他に関する意見	
	(1) 準備書の公表手続に関すること (意見数 1)	
92	<p>*p1 “都市計画決定権者である知多市が、「愛知県環境影響評価条例」…第 30 条の 2 の規定に基づき、環境影響評価手続を行うものである。”としているが、この準備書の縦覧については不備が多く、3 月 1 日(金)の公表が 3 月 4 日(月)、3 月 8 日(金)と、以下のように 2 回も追加修正されている。この追加修正の原因究明と、意見を聴く気がなかった点について謝罪を公式に示すべきである。</p> <p>知多市のホームページによると、3 月 1 日の公表は、新着情報が 5 件あり、その中に「環境影響評価準備書の縦覧について (2019 年 3 月 1 日 都市計画課)」がある。しかし、意見受付とか締切、説明会開催は記載されていない。このため、本委員会は緊急要請を知事あてに行った。その結果もあつてか、3 月 4 日には、3 月 1 日の縦覧は削除され、3 月 4 日に縦覧に加えて意見受付・締切、説明会開催等を追加した記事に変わった。最後に注書きで「※このページにおいて、説明会・意見書の提出についての情報を3 月 4 日に追加しました。意見書提出期限に間に合わない場合は、お問い合わせください。」とあるが、3 月 1 日の情報しか見ていない関係者は縦覧が開始されたのか、という程度の認識しかもたず、意見書を出せることは知らないまま過ごしているはずである。また、意見書の提出期限が 3 月 1 日縦覧開始日を起点に 4 月 15 日となっているが、意見書受付が公表されてから計算すると 4 月 18 日になるため、「期限に間に合わない場合は、お問い合わせください。」という苦しい言い訳が出てきたものと思われる。</p> <p>なお、意見書の提出期限 4 月 15 日の注書きで「※郵送による場合は、同日までの消印のあるものに限り受け付けるものとします」などの疑問点を、電話で確認したら、上司と相談し、ホームページに載せますと回答があり、その結果が 3 月 8 日の追加修正となったと思われる。提出方法が修正され「郵送による場合は、同日までの消印のあるものに限り受け付けるものとします。」が「提出場所への持参、郵送又はEメール (toshikei@city.chita.lg.jp)」となり、意見書に必要な記載事項も追加された。また、知多市のホームページでは準備書を掲載していないため、「準備書の内容については、西知多医療厚生組合のホームページ(新しいウインドウで開きます)でもご覧いただけます。」が「準備書の内容については、西</p>	<p>準備書の縦覧に当たっては、平成31年3月1日に愛知県公報により公告し、知多市、東海市の広報、両市及び西知多医療厚生組合のホームページに情報を掲載しました。</p> <p>これらの掲載内容には、意見書の受付、説明会の開催についての記述も含めていたため、手続き上の瑕疵があったわけではありませんが、ご指摘をいただいたことにより、ホームページ上の情報をより分かりやすく閲覧していただけるように改善しました。</p> <p>今回いただいたご指摘については、評価書の公告・縦覧に当たっても留意してまいります。</p>

表10.2(44) 準備書についての意見書の意見の概要及び都市計画決定権者の見解

番号	意見書の意見の概要	都市計画決定権者の見解
92	<p>(続き)</p> <p>知多医療厚生組合のホームページ(新しいウインドウで開きます)をご覧ください。」と修正された。かたや、西知多医療厚生組合のホームページでは、3月1日に、準備書だけが公表されたが、知多市と同様に、3月4日に「環境影響評価準備書に関する縦覧手続等について(平成31年3月4日更新)NEW」として、縦覧及び意見書提出期間、縦覧場所、意見書の提出について(提出方法は、持参、郵送又はEメールとすでに正しくなっている)、説明会の開催、その他(このページにおいて、知多市が行う縦覧、説明会・意見書の提出についての情報を3月4日に追加しました。意見書提出期間に間に合わない場合は、お問い合わせください。)と、やはり、意見書、説明会を失念していたため情報を追加している。</p>	
(2)新施設の計画に関すること(意見数1)		
93	<p>(意見番号1~5、44の意見書の末尾の記述)</p> <p>以上の点について、すでに開示されているのであれば、資料等お知らせ願いたい。 また開示されていない点があれば不安な住民のために説明していただきたい。</p>	<p>本事業について、これまでの公表できる内容については、組合ホームページ (http://www.nishichita-aichi.or.jp/)の「ごみ処理施設建設について」に掲載していますので、そちらをご覧ください。</p>
(3)用語解説に関すること(意見数1)		
94	<p>*p156、p159 自動車騒音の要請限度、道路交通振動の要請限度が掲げられているが、要請限度の用語解説が間違っている。振動も含め4項目もあるうち、2項目は“要請することができる”p724、p725、1項目は“要請できる。”p727と致命的な間違いを犯している。</p> <p>p740の“要請限度”だけが“要請するものとしている(騒音規制法第17条、振動規制法第16条)”と市町村長の責務を一応正しく説明しているが、騒音は「公安委員会へ道路交通法の措置を執るべきことを要請するものとする」だけであり、振動は「道路管理者に対し当該道路の部分につき道路交通振動の防止のための舗装、維持又は修繕の措置を執るべきことを要請し、又は都道府県公安委員会に対し道路交通法の規定による措置を執るべきことを要請するものとする。」となっていて、道路管理者と公安委員会の両者に要請するものとなっていることを理解できない表現になっている。そもそも、3.3社会的状況：(2)騒音：エ自動車騒音の要請限度p156と(3)振動：ウ道路交通振動の要請限度p159</p>	<p>要請限度について解説する各項目について、評価書において、「要請するものとしている」に修正します。</p>

表10.2(45) 準備書についての意見書の意見の概要及び都市計画決定権者の見解

番号	意見書の意見の概要	都市計画決定権者の見解
94	<p>(続き)</p> <p>では、要請限度値が示してあるだけであるが、このような間違いを犯さないために、この部分で、騒音規制法第17条、振動規制法第16条を引用して、市町村長の責務「要請するものとする。」を明確にしておく必要がある。</p> <p>p724 “自動車騒音の要請限度：騒音規制法においては、市町村長は指定地域内における自動車騒音を低減するために、測定に基づき、道路管理者などに意見を述べ、都道府県公安委員会に対して対策を講じるよう要請することができるとしている。この判断の基準となる値を要請限度と呼ぶ。”</p> <p>p725 “振動規制法に基づく要請限度：振動規制法においては、市町村長は指定地域内における道路交通振動を低減するために、測定に基づき、道路管理者などに意見を述べ、都道府県公安委員会に対して要請することができるとしている。この判断の基準となる値を要請限度と呼ぶ。”</p> <p>p727 “騒音規制法に基づく要請限度：騒音規制法に基づく自動車騒音対策に係る行政措置。住居の集合地域や病院・学校の周辺地域であって、騒音規制法に基づく指定地域に指定されている地域において、市町村長は、自動車騒音が一定の限度（これを「要請限度」という）を超え道路周辺の生活環境が著しく損なわれると認めるときには、都道府県公安委員会に対して道路交通法に基づく交通規制等の措置を講じるよう要請できる。”</p> <p>p740 “要請限度：騒音規制法又は振動規制法の指定地域において、自動車騒音又は道路交通振動が一定の限度を超えていることにより道路の周辺の生活環境が著しく損なわれている場合には、市町村長は都道府県公安委員会に対し道路交通法の規定により措置をとるべきことを要請したり、道路管理者に対し道路交通振動防止のため道路の舗装、修繕等の措置をとるべきことを要請するものとしている（騒音規制法第17条、振動規制法第16条）。この限度のことを要請限度という。”</p>	
	<p>(参考)</p> <p>騒音規制法第十七条 市町村長は、第二十一条の二の測定を行つた場合において、指定地域内における自動車騒音が環境省令で定める限度を超えていることにより道路の周辺の生活環境が著しく損なわれると認めるときは、都道府県公安委員会に対し、道路交通法（昭和三十五年法律第五号）の規定による措置を執るべきことを要請するものとする。</p> <p>振動規制法第十六条 市町村長は、第十九条の測定を行つた場合において、指定地域内における道路交通振動が環境省令で定める限度を超えていることにより道路の周辺の生活環境が著しく損なわれていると認めるときは、道路管理者に対し当該道路の部分につき道路交通振動の防止のための舗装、維持又は修繕の措置を執るべきことを要請し、又は都道府県公安委員会に対し道路交通法（昭和三十五年法律第五号）の規定による措置を執るべきことを要請するものとする。</p>	