



19愛環セ第 26 号

平成 19 年 8 月 6 日

愛知県知事 殿

財団法人愛知臨海環境整備センター  
理事長 室木 勝彌



衣浦港 3 号地廃棄物最終処分場整備事業に係る環境影響評価準備書に対する  
意見の概要及び当該意見に関する事業者の見解について (送付)

このことについて、環境影響評価法第 19 条の規定に基づき衣浦港 3 号地廃棄物最終処分  
場整備事業に係る環境影響評価準備書に対する意見の概要及び事業者の見解を送付します。

担当 新処分場建設課

電話 0562-56-2822



## 衣浦港 3 号地廃棄物最終処分場整備事業に係る環境影響評価準備書についての意見の分類

## 1 準備書意見提出数 6 通

## 2 意見の分類

分類	数
( 1 ) 事業の目的及び内容に関する意見	
1 ) 事業の目的	3
2 ) 廃棄物最終処分場の概要	29
3 ) 工事関連	27
4 ) 環境配慮事項	19
5 ) その他	2
( 2 ) 事業実施区域及びその地域の概況に関する意見	18
( 3 ) 環境影響評価の項目及び調査・予測・評価に関する意見	
1 ) 全般的事項	5
2 ) 大気環境	55
3 ) 騒音・振動	77
4 ) 悪臭	5
5 ) 水環境	35
6 ) 動物・植物	7
( 4 ) 環境監視等	7
( 5 ) 準備書(資料編)に関する意見	20
合計	309

1 環境影響評価準備書に対する意見等

(1) 事業の目的及び内容に関する意見

1) 事業の目的

No	意見の概要	事業者の見解
1	<p>p5 最終処分場が逼迫している状況ではない、との意見に対し「最終処分場の一時的な残存容量の増減等はありませんが、新たな廃棄物最終処分場の整備が困難な状況に変わりはなく、衣浦港3号地廃棄物最終処分場の早期整備は必要と考えています。」と県廃棄物処理計画策定資料で言い訳している。今回の準備書は、増えた残余年数を淡々と述べているだけである。やはり、「たいへん逼迫」は脅かしである。</p> <p>なお、今回でも平成16年度末の集計として、瀬戸市内のクリーン開発の追加分は残余年数に加えていない。平成18年度夏にはフェロシルトの搬入を始めている。平成16年度末の産業廃棄物最終処分場の残存容量859万<sup>3</sup>m<sup>3</sup>に、クリーン開発の変更許可で追加（新規設置はゼロ）された容量、約200万<sup>3</sup>m<sup>3</sup>をプラスして残余年数を検討すべきである。時間に追われず、慎重にしっかり審査・検討すべきであるし、その余裕も十分あることを県自らが示している。（同種 全2通）</p>	<p>本県の廃棄物最終処分場の残存容量は一時的な増減等はありませんが、新たな廃棄物最終処分場の整備が困難な状況に変わりはありません。そうした中、名古屋港南5区等の公共関与の最終処分場が、平成21年度末までに終了する予定であり、衣浦港3号地廃棄物最終処分場の早期整備は必要なものと考えています。</p> <p>なお、産業廃棄物処分場の残存容量は、県がとりまとめている最新の平成16年度末データを用いているため、平成18年度に使用開始したクリーン開発の増設分に係る残存容量は含まれていません。</p>
2	<p>廃棄物最終処分場の残余年数が少なく、最終処分場が逼迫している。と準備書は述べている。その根拠として、平成11年度以降新たな設置許可がされていないことを理由として、最終処分場が逼迫している根拠としているが、平成16年度に増設が許可され、200万立方メートルの処分場増となっている。この増加分がのぞかれ、残余年数が計算されている。しかし、他の環境文献調査では最新のデータを採用すべく、方法書の段階から変更されている。最終処分場の計算のみ、愛知県の「廃棄物処理計画」に採用した平成16年度の統計を使用し、なぜ最新の統計にて再計算されないのか。最終処分場の残余年数を小さく見せるためではないか。逼迫状況を演出し、処分場盤備期間が短期間で済む衣浦港3号地に整備することが適切である。との結論を誘導しているとしが思えない。最新の処分場整備許可及び申請。増設計画の申請などを加味して、再計算すべきである。</p>	
3	<p>p7 「比重を1.3として換算」して「約830万トンの廃棄物」の計画というが、方法書では「比重を1.35として換算」している。なぜこんなに廃棄物の比重が変わるのか。採算計画を成り立たせるため受入廃棄物重量を大きく見積もっているのではないか。種類別の比重を用いたことも考えられるが、それならそれで、それぞれの比重を記載すべきである。（同種 全2通）</p>	<p>方法書においては、名古屋港南5区廃棄物最終処分場における実績等を踏まえて、比重1.35を用いました。</p> <p>準備書作成にあたっては、平成18年度に行った「廃棄物搬入意向調査（アンケート調査）」の結果をもとに廃棄物の受入計画を立てていますが、受け入れる廃棄物ごとの量及び廃棄物ごとの比重から平均比重を算出すると1.3になります。準備書p6,7では、最終処分場の規模としての全体的な容量についての記述であるため、廃棄物種類ごとの比重ではなく、全体としての平均比重をお示ししています。</p>

2) 廃棄物最終処分場の概要

No	意見の概要	事業者の見解
1	<p>公有水面埋立法では資金計画が必須要件の意見に、「重要なものと認識していますが……準備書に記載すべき内容とされていません。」と冷たい見解である。</p> <p>見解の文意からして、当然、現段階での準備をしているはずだから、町当局や町議会に資料提供し、その将来的経営の健全性を説明すべきである。経営破綻して最終処分場だけが放置されるようなことがあれば、それこそ環境に大きな影響を与える。</p>	<p>現在は個別法の手続きに先立ち、事業を実施することによる環境への影響を調査、予測、評価している段階であり、その手続きが完了した後は、廃棄物処理法に基づく廃棄物処理施設の設置許可手続きの段階で経理的基礎が審査されることになります。</p>
2	<p>p7 衣浦港3号地が適地であると判断した理由のひとつで「地盤改良などの工事期間を短縮することができる場所であること」が方法書段階から追加されたが、単純な企業庁の工業用地造成の護岸工事と、今回の最終処分場護岸とは必要とされる構造、強度が異なり、地盤改良は今までのままで不足しており、常識的には複雑な追加工事が必要であり、工期も工費も増加するはずである。この表現は正しいのか。現に地層推定断面 - 'では「SCPによる盛上がり土砂」が5m近く堆積しているし、工事計画では「地盤改良によって発生した盛上がり土等を投入する。」と余分な工事が必要であることを認めている。（同種 全2通）</p>	<p>準備書p17にお示したように、既に施工されている地盤改良を有効に活用することとしているため、今回実施する地盤改良の工事量を減らすことができます。また、新たに地盤改良を実施しても、盛上り土は発生するので、その盛上り土の撤去は必要となります。</p> <p>なお、撤去する盛上り土は、ケーソン中詰材等として本事業で全量再利用を図ります。</p>

No	意見の概要	事業者の見解
3	<p>p10 事業の概要の表で、事業実施区域全体面積が48.0haと、方法書の47.8haより0.2ha増えているが、その原因は、進入道路が0.2ha増えたためである。準備書では幅員が14mであり、方法書では10.5mであった。この幅員の増加理由は何か。 (同種 全2通)</p>	<p>方法書段階では、進入道路の事業主体が未定であったため、当センターが事業主体となる想定で廃棄物の搬入に必要な幅員10.5mとしていましたが、その後、埋立竣工後の土地利用を前提として道路整備を行うこととされ、県が事業主体となり、道路幅員14mで整備することになりました。</p>
4	<p>p10 「進入道路は県が整備する」というが、いつ、どんな理由で変更されたのか。 (同種 全2通)</p>	
5	<p>p10 事業の概要の表で、全体容量が564万<math>m^3</math>としてあるが、方法書段階の約500万<math>m^3</math>からの変化の理由を示し、564万<math>m^3</math>の根拠としての10m間隔程度の主要断面図及びその断面積などを資料編に示すべきである。この方法はほとんどの最終処分場の容量計算に用いられているはずであり、許可容量を確認するための必須条件的なものである。 (同種 全2通)</p>	<p>海底面の深さを測量した結果によって護岸断面を決定し、一部捨石護岸からケーソンに構造変更したことも合わせて、具体的な量を明らかにしたものです。 なお、水深を測量した結果は、準備書p96～101の地層推定断面図の中にお示ししています。</p>
6	<p>p12 「受入基準を定め適切に受入管理を行う」として南5区での受入基準を示し、「同様な受入基準を定めるものとし、……諸規程については、関係者との協議も含め今後検討し、廃棄物を受け入れる段階までに整備していく。」とあるが、本来、受入基準案を提示し、それに対する意見を求めるべきである。これから関係者との協議も含め検討していくのでは準備書とは言えない。 (同種 全2通)</p>	<p>準備書p13～15の表2.2-3(1),(2)及び表2.2-4で、名古屋港南5区廃棄物最終処分場での受入基準を記載していますが、衣浦港3号地廃棄物最終処分場でも同様な受入基準を定めることとしています。 細部については、今後、関係者と協議して整備していくこととしています。</p>
7	<p>p15 名古屋港南5区廃棄物最終処分場の判定基準値が示してあるが、非常に分かりにくい。法律を超えて自らが定めている部分をゴシックにするなど分かりやすくすべきである。例えば、カドミウム又はその化合物は基準の0.3に対して0.1mg/l、六価クロム化合物は基準の1.5に対して0.5mg/lと厳しくしてあることはわかるが、その他にも法より厳しくしてあるものはあるのか。また、この2物質だけを厳しくしてある理由はなにか。他の物質も同様に厳しくできないのか。 (同種 全2通)</p>	<p>廃棄物処理法において溶出試験の判定基準が定められており、その基準値が基本であると考えています。 ご意見の2物質は法基準よりも厳しい値として設定していますが、これは、類似の処分場の受入基準、法に基づく溶出試験の判定基準や排水基準を参考に、地元知多市と協議し、定めたものです。</p>
8	<p>p16 護岸の配置図に、外周護岸(安定型)は延長が306mと記載してあるが、配置図では縮尺がないためわかりにくい。中仕切堤100mを基準に測ると、南側が100m、北側が180m程度しかない。正確な図面が必要である。 (同種 全2通)</p>	<p>護岸の配置を表示するため、分かりやすいように色分けを行い、イメージ図としてお示したものです。 評価書では正確な図とします。</p>
9	<p>p16 施設配置計画として、護岸の配置が示してあるが、その断面も分かりやすく記載すべきである。「事業実施区域を含めて……音波探査」を実施しているのだから、この部分の水深は判明しているはずなので、水深等濃度線図を示すべきである。 (同種 全2通)</p>	<p>p16にお示した護岸配置図にp17～19の標準断面図の位置をお示ししてあります。なお、水深を測量した結果は、準備書p96～101の地層推定断面図の中にお示ししています。</p>
10	<p>p17 外周護岸標準断面で管理型が水深マイナス7.5mの1断面だけ記載してあるが不十分である。埋立容量から判断して、もっと水深が大きく、見た目も不安定な高さの護岸部分があるはずである。 (同種 全2通)</p>	<p>法勾配等護岸の安定性に関わる基本的な諸元は水深によって変わるものではなく、水深が変わっても安定性が保たれることから、代表的な断面のみをお示ししています。</p>
11	<p>p17 外周護岸標準断面で安定型(B-B')の水深がマイナス11.7mとなっているが、既存岸壁に近いこの位置で本当にマイナス11.7mもあるのか。地層推定断面図では、SCPによる盛上がり土砂5m近くを除いても、せいぜいマイナス8m～10mである。10mを超えるのは内護岸より外側の管理型部分だけである。 (同種 全2通)</p>	<p>内護岸施工のために海底地盤を掘削した後の水深における外周護岸(安定型)の断面です。</p>
12	<p>p22 管理施設として、「廃棄物最終処分場外周にはフェンスを設置する。」とあるが、安定型区画は法的には廃棄物最終処分場ではないため、この言葉通りに捉えれば、管理型区画外周にフェンスを設置することになるが、それでは不十分である。安定型区画も最終処分場と同等とみなしてフェンスを設置すべきである。 (同種 全2通)</p>	<p>準備書p10において、安定型区画と管理型区画を廃棄物最終処分場として取り扱っており、安定型区画を含む処分場の外周にフェンスを設置します。</p>

No	意見の概要	事業者の見解
13	<p>p30 埋立処分計画で汚泥が方法書では188万トンだったものが、今回の準備書では87.2万トンと半分以下になった理由は何か。なぜアンケート結果を元にするるとこんなに変わったのかを想定し、アンケートに基づく手法が間違いないことを証明すべきである。 (同種 全2通)</p>	<p>方法書では、愛知県廃棄物処理計画（平成14年度～18年度）における産業廃棄物埋立処分量に占める汚泥の割合（35.6%）等をもとに188万トンとしましたが、準備書では、平成18年度に実施したアンケート調査結果から87.2万トンと推計しています。 なお、愛知県廃棄物処理計画（平成19年度～23年度）における産業廃棄物埋立処分量に占める汚泥の割合は14.0%となっており、同様の傾向を示しているため、手法に関しては問題ないと考えています。</p>
14	<p>p30 埋立処分計画で鉱さいが方法書では30万トンだったものが、今回の準備書では132.9万トンと4倍以上になった理由は何か。なぜアンケート結果を基にするるとこんなに変わったのかを検討し、アンケートに基づく手法が間違いないことを証明すべきである。 (同種 全2通)</p>	<p>方法書では、愛知県廃棄物処理計画（平成14年度～18年度）における産業廃棄物埋立処分量に占める鉱さいの割合（5.8%）等をもとに30万トンとしましたが、準備書では、平成18年度に実施したアンケート調査結果から132.9万トンと推計しています。 なお、愛知県廃棄物処理計画（平成19年度～23年度）における産業廃棄物埋立処分量に占める鉱さいの割合は10.9%となっており、同様の傾向を示しているため、手法に関しては問題ないと考えています。</p>
15	<p>p30 埋立処分計画で一般廃棄物（焼却残渣）となっているが、受入廃棄物の種類にあるように、「一般廃棄物を焼却炉で燃やした後の焼却残渣及びその溶融物、排出ガスを集じん施設で処理して出た飛灰」のことをさしているのは間違いないか。方法書では「一般廃棄物を焼却炉で燃やした後の焼却残渣及びその溶融物、排出ガスを集じん施設で処理して出た飛灰など」ということで飛灰に「など」がついていて定義があいまいであった。 (同種 全2通)</p>	<p>受け入れる一般廃棄物の種類について、より明確に表現するため「など」を削除しました。</p>
16	<p>p30 埋立処分計画で一般廃棄物（焼却残渣）が年間13万トン近く計画されているが、現在の南5区の最終処分場の一般廃棄物の実績はホームページによれば、5万トン弱である。本当にこれだけの埋立量が必要なのか。 (同種 全2通)</p>	<p>現在の名古屋港南5区廃棄物最終処分場において、一般廃棄物（焼却残渣）は、尾張・知多地域の市町村（名古屋市を除く。）のみに限定されていますが、衣浦港3号地の最終処分場においては、受入れ地域を県内全域と計画していることから、年間約13万トンとして計画しています。</p>
17	<p>p30 埋立処分計画で産業廃棄物が全体量673.1万トンから、一般廃棄物の168.7万トンを差し引いて504.4万トン、年間にして39万トンもあるが、過大計画である。南5区の実績はホームページによれば、平成17年度は18.3万トン、平成18年度は17.6万トンしかない。衣浦ポートアイランド最終処分場がなくなったとしても、なぜこんなに急に増加するのか。推定方法に問題があるのではないか。資料編では、「拡大推計」の方法が具体的にでなく判断できない。もっと詳細に記述すべきである。 (同種 全2通)</p>	<p>衣浦港3号地処分場の産業廃棄物は、全県域を受入れの対象としていることから、搬入意向についてのアンケート調査は、名古屋港南5区廃棄物最終処分場及び衣浦ポートアイランドとの契約業者全てに加え、県内の多量排出事業者及び産業廃棄物中間処理業者の全て、計1,241事業所を対象に実施しています。その中で、多量排出事業者は県内の産業廃棄物発生量の約7割を占めており、また、全ての中間処理業者に意向を確認していることから、搬入希望量を十分に把握できたものと考えています。 このアンケート調査結果の一次拡大推計では、衣浦港3号地への搬入を希望する事業所全体の搬入希望量について、回答に記載のあった衣浦港3号地への搬入希望量を有効回答率で割り戻すことにより推計しています。 二次拡大推計では、「アンケート調査で無回答の事業所及びアンケート対象でない事業所」について、その廃棄物処分量を、「愛知県廃棄物処理計画（平成19年度～23年度）をもとにした当該年度の廃棄物処分量」から「アンケート調査で回答のあった事業所の廃棄物処分量」を差し引いて推計し、その量に「廃棄物処分量を回答した事業所における衣浦港3号地への搬入希望量の割合」を乗じ、「名古屋港南5区処分場における過去のアンケート調査結果と実績の比」により、低減して搬入希望量を推計しています。</p>
18	<p>埋立て処分される対象品目の埋立て処分量が方法書と大きな変動が見られるものがある。処分場整備ありきでの数字合わせをしたため、このような結果が発生したのではないか。もう一度、埋立て処分の発生量を調査をすべきである。全体にいえることであるが、調査期間が短いため、方法書と準備書の間の数値の食い違いが多く発生しているのではないか。</p>	<p>方法書においては、当センターの実績値を踏まえ、愛知県廃棄物処理計画（平成14年度～18年度）を基に推計しています。 準備書では、計画の熟度を高めるため、県内の市町村、排出事業者及び産業廃棄物処理業者へのアンケート調査結果を踏まえて、廃棄物埋立量を推計しています。アンケート方法及び結果の概要については、準備書の資料編に記載しています。</p>
19	<p>埋立処分計画で廃プラスチック類が当初から毎年4万トン近く埋め立てる計画となっているが、廃プラスチック類は海面に浮くために埋立は不可能に近いと言わなければならない。どのような埋立方法を考えているのか。風による飛散防止はどうするのか。</p>	<p>廃プラスチック類については、圧縮、梱包、溶融固化などの飛散防止対策を行ったものを受け入れることとしています。</p>

No	意見の概要	事業者の見解
20	<p>p30 埋立処分計画で廃プラスチック類が当初から毎年4万トン近く埋め立てる計画となっているが、現在の愛知臨海環境整備センターのパンフレットでは、「廃プラスチック類（溶融固化物を除く）の新規受入は現在行っていません。」とあり、ホームページでは廃プラスチック類（溶融固化物を除く）は平成18年度に600トンしか受け入れていない。本当に年間4万トンもの廃プラスチック類を受け入れて適正に埋め立てることができるのか。</p>	<p>平成18年度に行った「廃棄物搬入意向調査（アンケート調査）」を踏まえ受入計画を立てており、その意向調査の結果、年間約4万トンの計画としています。          なお、平成18年度の名古屋港南5区廃棄物最終処分場の実績では、溶融固化物を含む廃プラスチック類を約1.3万トン受け入れていました。</p>
21	<p>p33 浸出液等処理計画で、計画処理水量が管理型区画は1,460m<sup>3</sup>/日、安定型区画は300m<sup>3</sup>/日とあるが、その設定根拠を記載すべきである。通常は雨水を考慮するため、最終処分場面積と計画処理水量は比例するが、今回の計画は面積で見ると管理型区画が安定型区画の4.1倍(34.4/8.4 p10)であるのに対し、計画処理水量は4.9倍(1460/300)もある。この理由は何か。          (同種 全2通)</p>	<p>浸出液処理施設の処理能力は、厚生省水道環境部監修「廃棄物最終処分場指針解説」1989年版を参考にして、降水量、蒸発散量、埋立量、保有水量等を考慮して水量収支により算出しました。これは、過去15年間における最大降水量に対応できるものです。          管理型区画の浸出液処理施設の集水範囲には、管理型区画の面積に加え、管理用道路及び管理施設用地も含まれます。</p>
22	<p>浸出水処理計画の処理水量の根拠が曖昧である。埋立て量、降雨量などの予測から浸出水処理量の推計可能ではないか。詳しく記述すべきである。</p>	
23	<p>p33 浸出液等処理計画で、凝集沈殿プロセス、生物処理プロセス、高度処理プロセスなどで、主要項目がどのように除去されるか、各段階での除去率を記載すべきである。          (同種 全2通)</p>	<p>各段階での除去率については、原水濃度により変動するものですので、放流する際の水質を、当センターとして遵守する管理目標値として項目ごとに準備書p34に記載しています。          なお、放流水、周辺海域の水質の測定結果は、名古屋港南5区廃棄物最終処分場と同様にホームページで公表します。</p>
24	<p>廃水処理プロセスを明らかにする必要がある。そのうえで廃水処理の各段階での除去項目、除去率を明記すべきである。そうしないと装置の故障、異常などを住民が確認することが不可能となるのではないか。</p>	
25	<p>p34 処理水質の管理目標値が示されているが、水銀化合物、カドミウム及びその化合物、有機燐化合物、六価クロム化合物、砒素及びその化合物、シアン化合物の6項目だけが、廃棄物処理法の排水基準の1/10となっているが、PCBは排水基準の1/6、その他の有害物質は排水基準と同じという変則的な管理目標値であるが、その理由は何か。          (同種 全2通)</p>	<p>管理目標値については、名古屋港南5区及び他の公共関与の廃棄物最終処分場の処理水質を参考に設定しています。</p>
26	<p>p34 処理水質の管理目標値が示されているが、トリクロロエチレン以下ベンゼンの13項目の有害物質については排水基準と同一である。排水基準を遵守することは事業者として最低限の義務であり、違反すれば直罰がある。そんな値を管理目標値にするのではなく、カドミウム、六価クロム化合物、砒素、シアン化合物などと同様に、廃棄物処理法の排水基準の1/10とすべきである。蒸発しやすい有機塩素系化合物が中心だから十分可能なはずである。</p>	
27	<p>p34 処理水質の管理目標値が示されているが、ほう素、ふっ素については排水基準と同一である。排水基準を遵守することは事業者として最低限の義務であり、違反すれば直罰がある。そんな値を管理目標値にするのではなく、カドミウム、六価クロム化合物、砒素、シアン化合物などと同様に、廃棄物処理法の排水基準の1/10とすべきである。特にほう素、ふっ素は愛知県の土壌中に多く含まれ、土壌汚染の事例がたびたび報道されているため、十分な管理が必要である。まして海水中に多く含まれているということで、本来の川等への排水基準より大幅にゆるい排水基準が海域放流には適用されている事情があるため、このような海域への排水基準そのものが妥協の産物であり認める訳にはいかない。</p>	
28	<p>p34 処理水質の管理目標値が示されているが、ダイオキシン類については排水基準と同一である。排水基準を遵守することは事業者として最低限の義務であり、違反すれば直罰がある。そんな値を管理目標値にするのではなく、カドミウム、六価クロム化合物、砒素、シアン化合物などと同様に、廃棄物処理法の排水基準の1/10とすべきである。特に、今回はダイオキシン類を含む一般廃棄物の焼却灰などを25%も受入れる(p30: 1,687t/6,731t)ため、十分な管理が必要である。</p>	

No	意見の概要	事業者の見解
29	<p>高潮及び波浪で埋立地内が冠水し、濁水があふれてしまうと甚大な二次的被害が発生します。基準等による必要高さを満足するだけでなく、地球温暖化による台風の大型化が危惧されている中、伊勢湾台風で甚大な被害をうけているこの地域の歴史的背景を考慮して、十分安全な高さを確保していただきたい。(越波量を許容することは背後の排水が可能な状態が前提であります。護岸延長を考えると相当な水量が埋立地内に溜まってしまいます。)衣浦ポートアイランドの港内側外周護岸の高さ(D.L.+5.5m)より低いのは理解できないので、算定根拠について衣浦ポートアイランドと比較してお示しを欲しい。また、越波や飛沫を軽減させるため、波返しを設置を提案する。</p>	<p>護岸の高さは、廃棄物処理法や港湾法に基づく「港湾の施設の技術上の基準」などの技術基準により、台風などの高潮、地震時の津波や波浪に対して安全が確保できるように設計をしています。</p> <p>台風などの高潮に対しては、過去の高潮実績や、衣浦港ポートアイランド(PI)の廃棄物埋立護岸の整備水準を考慮して、高潮の高さが既往最高潮位(伊勢湾台風の実績)の場合でも、波浪による越波量は「港湾の施設の技術上の基準」に定める許容越波流量を満たす護岸の高さとして、安全性を確保しています。</p> <p>また、地震時の津波に対しても、衣浦港3号地では、衣浦港PIの設計が行われた時点では示されていないレベル2地震動の地震波形や津波高が、現在では明確に示されていますので、地震時の護岸挙動をより正確に把握できる地震応答解析を行い、地震時の津波に対して安全性を確保できる必要十分な護岸の高さとしています。</p> <p>なお、護岸の波返しは、高潮時の越波量が「港湾の施設の技術上の基準」に定める許容越波流量を満たしていることから、計画していません。</p>

### 3) 工事関連

No	意見の概要	事業者の見解
1	<p>耐震上の根拠を聞かれ、「東海・東南海連動地震はもとより……加木屋断層帯地震も対象にして、地震応答解析に基づいた護岸の安定性の検討を行い最終処分場の安全上問題がないことを確認しています。」と結論だけがあるが、その耐震設計の内容(耐震基準、震度、継続時間、地盤定数、最終残留変位など)を誰でもが確認し安心できるよう、資料を公開すべきである。</p> <p>この点は武豊町長としても、アセス法に基づく意見照会に対し、平成18年7月14日に「東海、東南海地震が同時発生した場合を想定した護岸構造とすること」と回答している。</p> <p>まして、今回は、環境影響評価法の説明会とあわせ、県の「廃棄物の適正な処理の推進に関する条例」に基づき、最終処分場の設置に係る計画等の内容を知らせる説明会も兼ねている(町広報折込チラシ)。これは環境影響評価法の手続き後に行う必要がある廃棄物処理法の処理施設設置許可申請の事前説明会であり、廃棄物処理法第15条の2(許可の基準)で定める「技術上の基準」として、規則第12条の「自重、積載荷重その他の荷重、地震力及び温度応力に対して構造耐力上安全であること」を証明することは当然であるし、事前説明でも資料が提出されてしかるべきである。</p>	<p>海溝型の大規模地震である東海・東南海連動地震はもとより、中央防災会議等国の機関において知多半島地域で最も影響が大きいとされている内陸型地震動として、平均活動間隔が2万年程度である加木屋断層帯地震も対象にして、地震応答解析に基づいた護岸の安定性の検討を行い最終処分場の安全上問題がないことを確認し、その旨を準備書p197に記載しています。また、学識経験者等による技術検討委員会において、内容を確認していただきました。</p> <p>さらに、「廃棄物の適正な処理の推進に関する条例」に基づく説明会を開催して、廃棄物処理施設の設置等に係る計画の内容をあらかじめ周知するという条例の趣旨に沿って説明し、資料については、閲覧していただくなどしています。</p>
2	<p>衣浦3号地の最終処分場の埋立て計画は、当初、工業用地として計画されていた。その計画に基づき基礎部分の改良工事が行われている。その場所へ、有害物が含まれる管理型の最終処分場が整備される。埋立て土が無害か有害かで防波堤などの構造が大きく変わる。工期が短縮できるという理由のみで、工業用地を前提とした工事をそのまま引継ぐことは耐震性などで、強度不足は起きないか。その点を明確にすべきである。</p>	
3	<p>地震対策は十分考慮された設計となっている。とされているが、武豊町の周辺には数多くの断層が確認されている。直下型の地震の発生も考えられる。法的、予測結果のみではなく、中越沖地震等を教訓として、広範囲に未知の活断層の調査も実施すべきであり、護岸堤防の強度など再検討すべきである。</p>	<p>武豊町周辺のみならず、日本全国には多くの活断層が存在していることは広く知られているところです。</p> <p>こうした状況を踏まえ、活断層については地質関係の専門会社に委託して陸域と海域において調査を実施し、学識経験者の意見を聞いて、その存在は認められないことを確認するとともに、地震・活断層に関する情報収集に努め、護岸の耐震設計を行う上で、海溝型の地震として近い将来に発生が予想され、愛知県の地域防災計画における想定地震である東海・東南海連動地震に加え、中央防災会議等国の機関において知多半島地域で最も影響が大きいとされている内陸型地震動として、平均活動間隔が2万年程度である加木屋断層帯地震について、安全性の照査を実施し、変位は生じるものの護岸や遮水シートへの応力は許容値内におさまっていることを確認しています。また、学識経験者等による技術検討委員会において、安全上問題のないことを確認していただきました。</p> <p>さらに、資料については、閲覧していただくなどしています。</p>

No	意見の概要	事業者の見解
4	<p>工事工程計画が示してあるが、外周護岸は2年間連続して実施するという程度の概略であり、予測条件を確認できるものではない。</p> <p>大気予測条件で主要機械構成として、工種別、船種別、隻数、船回数があり、時間当たり大気汚染物質排出量と1日あたりの稼働時間があるが、これだけでは年間の大気汚染物質排出量は算出できない。例えば、機械番号1の深層混合処理船のNOxは10.85m<sup>3</sup>/h/台×11.7h/日×5隻(台)=635m<sup>3</sup>/日までは計算できるが、それが年間何日稼働するか肝心の値が示されていないため、年間の排出量は算出できない。各機種別の年間稼働計画を追加すべきである。</p> <p>月稼働日数21日を用いて、この深層混合処理船が年間連続稼働とすると、635m<sup>3</sup>/日×21日/月×12月/年=16万m<sup>3</sup>/年となり、この深層混合処理船だけで、NOxの年間排出量12万m<sup>3</sup>を超えてしまう。</p> <p>これだけの大規模工事を2年間で完成させようとするのが、本来無理なのであるが、大気汚染物質排出量が極端に多い、深層混合処理船、サンドコンパクション船、空気圧送船、固化材供給船などの稼働計画に対して、誰もが意見を出せるように分かりやすい準備書にすべきである。予測条件さえ記載しないようでは準備書と言えない。</p> <p>なお、この点は水質の濁り発生量でも同様である。</p>	<p>大気予測条件のもととなる工事工程計画については、準備書資料編p2に記載しています。この工程計画は、当該工事の施工期間を表わしたものであり、各機械が期間中連続稼働するものではありません。なお、護岸別・機械別の稼働日数を評価書資料編に記載します。</p> <p>また、水質の濁りの発生量については、予測条件としての施工量、セット数、負荷量原単位とともに、水質の予測手法の項である準備書p637に記載しています。</p>
5	<p>p10 「排水口の位置を変更した。」とあり、方法書の南側排水と比べ、準備書の図では北側へ排水することとしているが、既存の旭硝子の排水は公有水面埋立免許のとおり、南側排水なのか不明であるので明記すべきである。水質の淡水等流入量の流入地点では、そのまま計画している最終処分場の中へ放流することになっているがそんなことはあり得ない。</p>	<p>準備書p548の「図6.5-18(3)淡水等流入量の流入地点〔小領域：100m格子〕」は、現況での流入地点を表わしており、準備書p551において、現況と予測条件の差異について記載しています。</p>
6	<p>p10 「排水口の位置を変更した。」とあり、方法書p13の南側排水と比べ、p11の図では北側へ排水することとしているが、既存の旭硝子の排水は公有水面埋立免許のとおり、南側排水なのか疑問を持つので、この部分で明記すべきである。p551で水質の予測条件で「南側から排出するものとして設定した」では全体的な周辺海域への影響が判断できない。</p>	<p>最終処分場ができた場合の旭硝子からの排水は、公有水面埋立免許のとおり、南側に放流するよう排水位置を移動することを、準備書p551に記載しています。</p>
7	<p>p16 方法書にあった「南側護岸、東側護岸、北側護岸(一部を除く)の地盤改良(サンドコンパクション工法)を愛知県企業庁が実施しているため、これを活用する。」の部分が、今回の準備書では削除されたが、これを再掲しない理由はあるのか。むしろ、その部分をこの護岸の配置に記載し、底面遮水工事が大掛かりに行なわれる部分を明らかにすべきである。(同種 全2通)</p>	<p>準備書p23「2)護岸工事 捨石式傾斜堤」に記載しています。</p>
8	<p>p18 中仕切堤標準断面図の底部は、外周護岸のように深層混合処理などの底面改良工事は必要ないのか。管理施設用地が崩れていく恐れはないのか。(同種 全2通)</p>	<p>円弧すべり等の安定計算を行い、中仕切堤の安定性を確認しています。</p>
9	<p>p19 既設護岸標準断面図の底部は、外周護岸のように深層混合処理などの底面改良工事は必要ないのか。方法書では、遮水工事の下部を中心に深層混合処理をすることになっている。(同種 全2通)</p>	<p>方法書作成時点では、既設護岸前面の一部を管理型区画として計画していたため、既設護岸部も遮水構造とし、その下部を深層混合処理することとしていましたが、現計画では、既設護岸前面を安定型区画とするよう計画を変更したため、深層混合処理は行わないこととしています。</p>
10	<p>p19 既設護岸標準断面図で排水路がボックス型になっているが、方法書では「L型ブロックを据付ける」とされていた。変更理由、排水路の維持管理方法はどうか。旭硝子の了解は得ているのか。(同種 全2通)</p>	<p>上部の活用が可能な排水路構造とするため、ボックス型に変更したものです。今後とも細部構造等について関係者と協議を進めていきます。</p>

No	意見の概要	事業者の見解
11	p20 「計画地の一部範囲において遮水機能を増強する対策を行う。」のはどの部分が明記すべきである。このままではそれで十分かどうか判断もできない。 (同種 全2通)	管理型区画の地盤は、準備書p20及びp94に記載したとおり、「一般廃棄物の最終処分場及び産業廃棄物の最終処分場に係る技術上の基準を定める省令」に定める遮水層と同等以上の遮水性を有する地層が、面的に分布していることを確認しています。
12	p20 「埋立て等に伴う圧密沈下で生じる「不透水性地層」の層厚の減少を考慮し」とあるが、どの程度の層厚の減少を想定しているのか。法の基準との適否はそもそもそうした層厚減少を加味して検討すべきではないのか。 (同種 全2通)	更に、より一層の安全性の向上を図るため、不透水性地層が廃棄物や覆土による圧密沈下で層厚が減少した後でも、省令等に定められた必要な層厚を確保できるように、この層厚が確保できない箇所の現地盤に不透水性材料を設置し、遮水機能を増強しますが、対策の内容やその範囲については、学識経験者等による技術検討委員会において、内容を確認をしていただきました。
13	内護岸が、不透水性地層の最も薄い位置に計画されているが、大丈夫なのか？遮水性が確保できている数値的根拠を示されたい。 また、埋め立て等に伴う圧密沈下で生じる不透水性地層の減少を補うため、遮水機能を増強すると記述されているが、具体的な箇所と増強方法について伺いたい。	なお、資料については、閲覧していただくなどしています。
14	p94 「埋立て等に伴う圧密沈下で生じる「不透水性地層」の層厚の減少を考慮し、計画地の一部範囲において遮水機能を増強する対策を行なう。」とあるが、計画地の一部とは、どのような基準で定めるのか。層厚の減少はどの程度あるのかを予測し、その結果、対策を行なうのはどの部分を指すのか、基準、位置、面積を明記すべきである。	
15	p94 「埋立て等に伴う圧密沈下で生じる「不透水性地層」の層厚の減少を考慮し」とp20と同じ文章が繰り返してあるが、どの程度の層厚の減少を想定しているのか。法の基準との適否はそもそもそうした層厚減少を加味して検討すべきではないか。この部分で具体的に明記すべきである。	
16	p21 外周護岸の地盤改良として「深層混合処理」を行うとして、その注釈があるが、方法書では「海底面の軟弱地盤をセメントと混合処理し」とあったのに対し、今回の準備書では「海底面の軟弱地盤を固化材と混合処理し」と、あいまいな表現になっている。この理由は何か。セメント以外の固化材も考えているのか。いずれにしてもこうした大規模な深層混合処理をするため、その固化材による海水のpH上昇について予測、評価すべきである。 (同種 全2通)	セメントを主成分とした固化材を想定しています。 なお、深層混合処理は、固化材の注入、攪拌混合を海底の地盤中で行い固化する工法であり、財団法人沿岸技術研究センターによる「海上工事における深層混合処理工法技術マニュアル」に記載のある事例や東京湾横断道路など他の大規模工事においても、周辺海域のpHは上昇しておらず、環境影響がないことが報告されています。従って、予測、評価は実施していません。
17	p21 捨石式傾斜堤で「両面保護マット付遮水シート」が図とともに説明してあるが、保護マットの厚さ、耐衝撃性、遮水シートの厚さ、耐久性、遮水シートの間隔及びそれぞれの耐衝撃性、耐久性を明記すべきである。	保護マット及び遮水シートについては、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」第8条の2及び第15条の2に基づく「一般廃棄物の最終処分場及び産業廃棄物の最終処分場に係る技術上の基準を定める省令」（昭和52年総理府・厚生省令第1号）及び「一般廃棄物の最終処分場及び産業廃棄物の最終処分場に係る技術上の基準を定める命令の運用に伴う留意事項について」（平成10年7月16日・環境庁水質保全企画課海洋環境・廃棄物対策室長・厚生省生活衛生局水道環境部環境整備課長通知）に基づき、遮水シートは遮水の効力、強度及び耐久性を有する資材として厚さ1.5mm以上とされているところを3mm厚のものを使用します。また、保護マットは十分な厚さと強度を有する資材を使用します。 遮水シートの間隔については、国土交通省監修「管理型廃棄物埋立護岸設計・施工・管理マニュアル」に基づき、遮水シートの保護と浮き上がり防止のために必要な砕石の厚さを確保することとし、シート上端部において5mの間隔を確保しています。
18	p21 ケーソン式直立堤の幅は15m、高さは約17mまではp18の内護岸標準断面図で分かるが、大事な長さがどこにもない。継目部からの漏水が一番心配されるので、その継ぎ目ヶ所数が分かるよう、長さを明記すべきである。	準備書p28表2.2-7に記載しているとおり、ケーソンは13函ですので、ケーソンとケーソンの間の継目部は12ヶ所となります。
19	p21 ケーソン式直立堤の継目部は方法書では「可とう性遮水目地材」とされていたが、今回の準備書では「変形追随性遮水材」としているが、同じものなのか、違うものなのか、違うならどの点で性能をあげたのか明記すべきである。	環境影響評価方法書には、ケーソン式直立堤の記載はありません。

No	意見の概要	事業者の見解
20	<p>p21 ケーソン式直立堤の継目部は「変形追随性遮水材」と図中に説明書きがあるだけで、この遮水性能の説明が全くない。温度差の大きい海上部で鉄筋コンクリートの外壁は伸縮し、変形追随性遮水材の追随可能範囲を超えて漏水する可能性が高い。もっと詳細に変形追随性遮水材の性能、ひび割れの可能性、鉄筋コンクリート外壁の伸縮量を検討し、その妥当性を検討すべきである。</p>	<p>変形追随性遮水材は、一般的なコンクリート構造物の目地材と違い追随性を持続し、ケーソンに密着して遮水性を保ちます。更に、主な劣化の原因である紫外線や空気の影響を受けにくい今回のような使用環境では、非常に長期間にわたって遮水機能を保持するものと考えています。</p> <p>また、施工にあっては、ケーソンと変形追随性遮水材の特性を考慮し、適切な目地幅等詳細構造を決定していきます。</p> <p>なお、変形追随性遮水材は、海洋工事において一般的に使用される材料であるため、十分に実績があり、海面埋立の廃棄物処分場としても、広島港出島地区や東京港新海面処分場で使用されていることから、信頼がおけるものと考えています。</p>
21	<p>管理型と安定型を区分するケーソンの継ぎ手部分に変形追随性遮水材を使用する。ケーソンと遮水材との熱膨張は同じものか。同じでないとすれば熱膨張の差異により剥離することは当然である。一般的にコンクリート製の熱膨張を吸収する素材は経年変化でほとんど隙間を生じている。また、有機性の物質は紫外線等による劣化も大きい。その結果ケーソン間に隙間を生じ、管理型と安定型を完全に分離することは技術上不可能といえる。もし、可能であるとすれば、その根拠を明らかにすべきである。</p>	
22	<p>p24 工事イメージでは深層混合処理、盛上り土撤去、基礎捨石投入の順序であるが、方法書p14では基礎工事として「軟弱地盤部分の地盤改良(サンドコンパクションパイル工法)を行なう。」とあった工法を変更して、地盤改良(サンドコンパクションパイル工法)は行なわないこととしたのか。それならば、その程度の地盤改良で済ませられる理由を明記すべきである。</p>	<p>準備書p23に記載のとおり、外周護岸のうち北側護岸の一部においてサンドコンパクションが未施工でありますので、この部分でサンドコンパクションパイル工を実施するものです。さらに、遮水性と支持力を増強するために深層混合処理工法による地盤改良を実施するものです。</p>
23	<p>p24 工事イメージでは深層混合処理、盛上り土撤去、基礎捨石投入の順序であり、サンドコンパクションパイル工法が消えているが、p27の工事に用いる主な作業機械でサンドコンパクション船がある。どちらが正しいのか。もし、サンドコンパクションパイル工法を用いるのなら、大気質、騒音、水質予測などに大きな影響を与えるため、どの位置でどれだけの深さまで何本のサンドコンパクションを打設するのかを明記すべきである。</p>	<p>準備書p23に記載のとおり、外周護岸のうち北側護岸の一部においてサンドコンパクションが未施工でありますので、この部分でサンドコンパクションパイル工を実施するものです。さらに、遮水性と支持力を増強するために深層混合処理工法による地盤改良を実施するものです。この施工に関しては、大気質、騒音、水質予測に反映させています。</p>
24	<p>p28 「護岸工事に用いる資材の搬入は原則として海上輸送」としながら、石材921,000m<sup>3</sup>とは別に5,500m<sup>3</sup>を陸上輸送するが、何か特別な理由があるのか。 (同種 全2通)</p>	<p>石材5,500m<sup>3</sup>については、進入道路や管理施設などに利用する路盤材等であり、工事の進捗に合わせて少量単位で搬入する必要があり、陸上輸送を考えています。</p>
25	<p>p28 「護岸工事に用いる資材の搬入は原則として海上輸送」としながら、コンクリート8,500m<sup>3</sup>とほぼ同じ7,000m<sup>3</sup>を陸上輸送するが、何か特別な理由があるのか。 (同種 全2通)</p>	<p>コンクリート7,000m<sup>3</sup>については、進入道路や管理施設などの構造物等に利用する材料であり、工事の進捗に合わせて少量単位で搬入する必要があり、陸上輸送を考えています。</p>
26	<p>p28 「護岸工事に用いる資材の搬入は原則として海上輸送」としながら、土砂(良質土)18,500m<sup>3</sup>とほぼ同じ15,000m<sup>3</sup>を陸上輸送するが、何か特別な理由があるのか。 (同種 全2通)</p>	<p>土砂15,000m<sup>3</sup>については、ケーソンに中詰する材料等として利用するものであり、内陸部の公共残土の有効利用などを考えていることから、陸上輸送としています。</p>

No	意見の概要	事業者の見解
27	<p>軟弱地盤（不透水層）を深層混合処理により固化させて、遮水能力がUpするのが。盛上がり土や未改良層の残存などの施工不良、振動等による改良地盤のひび割れなどで、遮水能力がかえって低下する恐れがある。試験等では効果が検証されているが、実際の現場施工ではそのようにはうまくいけるとは思えないので、どのような施工管理を行うのか伺いたい。また、改良層とその下の透水層（砂礫層）との境界面の処理をどう遮水するのか伺いたい。</p>	<p>護岸の地盤改良には、基礎地盤の性質や建設する構造物の種類や大きさ、水深など現場の状況により様々な工法がありますが、衣浦港3号地廃棄物最終処分場の場合、耐震性や遮水性を重視して深層混合処理工法を採用します。</p> <p>深層混合処理工法は、固化材の注入、攪拌混合を海底の地盤中で行い固化する工法であり、財団法人沿岸技術研究センターによる「海上工事における深層混合処理工法技術マニュアル」において、遮水性が向上し、地震力等の繰り返し応力を受けても強度低下はないとされています。</p> <p>また、準備書p17～18にお示ししている護岸下部の深層混合処理部分には、常時、捨石等の荷重により拘束力がかかっていますので、ひび割れ等による遮水能力の低下はないと考えています。</p> <p>なお、施工にあたっては、事前に適切な配合試験を行い、改良体が所要の品質と機能を満足するように十分な施工管理を行います。</p>

#### 4) 環境配慮事項

No	意見の概要	事業者の見解
1	<p>p35 名古屋港南5区で行ってきた廃棄物埋立の実績に基づく環境配慮の検討として、「強風時における廃棄物の受入制限」とあるが、愛知臨海環境整備センターのパンフレットにも、ホームページにもそのことが触れられていないが、本当に実施しているのか。18年度の実績を示すべきである。また、受入制限する基準の風速や運用方法を定めた制度を公表すべきである。</p>	<p>名古屋港南5区廃棄物最終処分場では、廃棄物の荷降ろしの際に飛散や発じんするおそれがある廃棄物の搬入については、従来から強風時を避けるように個々に指導しており、この結果、飛散や発じんするおそれのある廃棄物の排出者は強風時には自主的に搬入を控えている状況です。なお、飛散・発じんのおそれのある廃プラスチック類等の搬入に関しては、当センターの風速計で6m/秒を超える場合を目安として搬入を制限しています。対象となる廃棄物の搬入実績は平成18年度に約200件ありましたが、いずれも事前に確認の上、強風時を避けて搬入されています。また、台風等の暴風警報発令時には処分場を閉鎖していますが、この実績は平成16年度に3回、17年度に1回、18年度は0回でした。</p>
2	<p>p36 環境への配慮事項として、大気質・騒音・振動の供用時で「廃棄物運搬車両等の武豊町内の運行経路は、原則として臨港道路とする。」とあるが、一番大きな問題は現在の一般国道247号を使って工事をするという強行スケジュールである。臨港道路が完成してから、そこを利用して工事に入り、一般国道247号への影響はなくすべきである。</p>	<p>工事中の大気、騒音、振動などに係る沿道環境への配慮事項として、建設工事の搬入資材の大部分を占める護岸工事に係る資材は、海上輸送を基本とするなどの配慮を実施することとしており、これを前提に大気質、騒音、振動の予測・評価を行った結果、環境保全に関する基準との整合が図られており、また、事業者の実行可能な範囲で回避・低減されているものと考えています。</p>
3	<p>p36 環境への配慮事項として、大気質、騒音、振動の供用時で「廃棄物運搬車両等の武豊町内の運行経路は、原則として臨港道路とする。」とあるが、本来は臨港道路が完成してから工事に入るべきであるにもかかわらず、このように大慌てで工事に入る計画であり、県の廃棄物行政の無計画性を浮き彫りにするものであり認めがたいが、周辺への環境配慮で示したこの約束だけは守るべきであるため、「臨港道路ができるまでは最終処分場を供用しない」と明記すべきである。</p>	<p>臨港道路武豊美浜線及び進入道路については、事業主体である県において、早期供用を目指して事業に取り組まれているものと聞いています。</p>
4	<p>p36 環境への配慮事項として、大気質の供用時に、廃棄物運搬車両の対策が何も考えられていないが、少なくとも廃棄物運搬車両は自動車NOx・PM法による排出基準に適合した車両に限定し、その旨を事業者との契約書に記載すべきである。</p>	<p>廃棄物運搬車両の走行については、武豊町内は原則として臨港道路とし、規制速度遵守や急加速の禁止などといった環境に配慮した走行などを行うよう運搬業者に指導し、大気環境等への影響低減に努めていきます。</p>
5	<p>p36 環境への配慮事項として、大気質の工事中、供用時ともに「排出ガス対策型機械を使用する」とあるが、まず、その定義を明らかにすべきである。「建設機械に関する技術指針」（平成3年10月8日付け建設省経機発第247号）第6章第1項に基づく「排出ガス対策型建設機械指定要領」に基づき国土交通省から形式指定がされた機械を意味するのか。それならば平成3年からの古い第1次基準値なのか。平成13年からの第2次基準値なのか、平成18年12月からの第3次基準値と、さまざまな基準値があるため、最低でも第2次基準値対応機種とすべきである。</p>	<p>「排出ガス対策機械」の使用とは、旧建設省の規定に基づき指定された機械を使用することです。できるだけ最新基準に対応した排出ガス対策型機械の使用に努めます。</p>

No	意見の概要	事業者の見解
6	p36 環境への配慮事項として、大気質の工事中で、「排出ガス対策型機械を使用する」とあるが、なぜ陸上工事に限定するのか。海上工事についても排出ガス対策型機械ないしはそれに準ずる機械を使用すべきである。排出ガス対策型建設機械指定要領によれば排出ガス対策型エンジンとは、国土交通省大臣官房技術審議官が認定を行うものであり、建設機械そのものが形式指定されていなくても、認定された排出ガス対策型エンジンを船に載せて用いることは可能である。	作業に使用する船舶は、国土交通省の排出ガス対策型建設機械の指定を受けたものがないため、環境影響評価の前提となる環境配慮事項としては、記載しませんでした。 ただし、平成17年5月19日から船舶の大気汚染防止の規制を目的とした海洋汚染及び海上災害の防止に関する改正法が施行されましたので、これに適合し、船舶検査にも合格した船舶を使用することとしています。
7	p36 環境への配慮事項として、大気質、騒音、振動の供用時で「廃棄物運搬車両等の武豊町内の運行経路は、原則として臨港道路とする。」とあるが、その確実な実施を確保するため、進入道路入口を監視テレビで録画し証拠を残しておくべきである。また、違反した場合の措置を明記するとともに、その旨を事業者との契約書に記載すべきである。	廃棄物運搬車両の北方面からのルートについては、武豊町内は臨港道路を通ることについて、契約段階で指定していきます。契約内容が守られない場合は、廃棄物の受入停止、契約解除等の措置を行います。
8	p36 環境への配慮事項として、騒音の工事中、供用時ともに「低騒音型機械を使用」とあるが、まず、その定義を明らかにすべきである。平成9年7月31日に旧建設省が告示した「低騒音型・低振動型建設機械の指定に関する規程」に基づき指定された機械を意味するのか。	「低騒音型機械を使用」とは、旧建設省の規定に基づき指定された機械を使用することです。
9	環境への配慮事項として、騒音の工事中に「低騒音型機械を使用するよう施工業者を指導する。」とあるが、これでは実質的な対策にならない。少なくとも工事の発注者として、「低騒音型機械を使用することを工事仕様に記載する。」などの具体的な配慮が必要である。	環境への負荷の低減を図るために、陸上工事、海上工事ともに低騒音型の指定がある機械については、指定機械を使用するよう施工業者を指導します。
10	p36 環境への配慮事項として、騒音の工事中で、「陸上工事にあたっては、低騒音型機械を使用するよう施工業者を指導する。」とあるが、なぜ陸上工事に限定するのか。海上工事についても低騒音型機械を使用すべきである。p409によれば稼働位置の遮水工で用いるコンクリートポンプ車、トラッククレーン、稼働位置の土砂投入に用いるクローラクレーン、バックホーについては、いずれも低騒音型機械に指定された機種がある。	
11	p37 環境への配慮事項として、振動の工事中、供用時ともに「低振動型機械を使用」とあるが、まず、その定義を明らかにすべきである。平成9年7月31日に旧建設省が告示した「低騒音型・低振動型建設機械の指定に関する規程」に基づき指定された機械を意味するのか。それならば現時点で低振動型機械に指定されているのは、パイロハンマーとバックホーの2種しかない。そのことを承知した上で大げさに宣伝しているのではないか。	「低振動型機械を使用」とは、旧建設省の規定に基づき指定された機械を使用することです。
12	p37 環境への配慮事項として、振動の工事中に「低振動型機械を使用するよう施工業者を指導する。」とあるが、これでは実質的な対策にならない。少なくとも工事の発注者として、「低振動型建設機械を使用することを工事仕様に記載する。」などの具体的な配慮が必要である。	環境への負荷の低減を図るために、陸上工事、海上工事ともに低振動型の指定がある機械については、指定機械を使用するよう施工業者を指導します。
13	p37 環境への配慮事項として、振動の工事中で、「陸上工事にあたっては、低振動型機械を使用するよう施工業者を指導する。」とあるが、なぜ陸上工事に限定するのか。海上工事についても低振動型機械を使用すべきである。p409によれば、稼働位置の土砂投入に用いるバックホーについては、低振動型機械に指定された機種がある。	

No	意見の概要	事業者の見解
14	p37 環境への配慮事項として、悪臭、水質、底質の供用時に「廃棄物の展開検査を適正に行なう」とあるが、どこで、何を対象に、どんな頻度で行なうのかを明記すべきである。特に海面ばかりの初期には狭い浮棧橋で展開検査を行なうことになると思われるが、搬入、搬出ダンプの回転半径も考慮して展開検査の場所や頻度が確保できるのか明記すべきである。	安定型区画は、ガラスくず、陶磁器くずなど性状が安定している安定型廃棄物しか受け入れられない区画であるため、安定型廃棄物以外の廃棄物の混入を防ぐため、廃棄物処理法の規定に基づき展開検査を行います。 管理型区画は、安定型廃棄物と管理型廃棄物のどちらも受け入れることができる区画であり、法的には展開検査を行うことは規定されていませんが、展開検査のためのスペースを設け、廃棄物投入前の確認ができる態勢を整え、適宜展開検査を行います。 なお、安定型区画、管理型区画ともに、浮棧橋は展開検査に必要な幅を確保しています。
15	p37 環境への配慮事項として、悪臭、水質、底質の供用時に「廃棄物の展開検査を適正に行なう」とはどのようなことか。廃棄物処理法では廃プラスチック類などの安定型廃棄物については展開検査したうえで埋立てることとされているが、この法規定を行うという当たり前のことを言っているだけのことなのか。それとも、汚泥など管理型廃棄物についても行なうという意味なのか。	
16	p37 環境への配慮事項として、悪臭、水質、底質の供用時に「廃棄物の展開検査を適正に行なう」とあるが、p30の埋立工法イメージでは、狭い浮棧橋をダンプが行き来し、そのまま海面に廃棄物を投入しているが、この管理型区画には法律的に展開検査を義務付けられている安定型廃棄物も投入する計画である。この場合の展開検査はそれぞれ「適正」に行なう必要があるが、本当に可能なのか具体的に明記すべきである。	
17	p37 環境への配慮事項として、水質の工事中に「汚濁防止膜を周囲に展張する」とあるが、相当な数の工事船が出入りする個所のSS流出防止策はとれるのか。工事工程ごとの出入り口場所、出入りの頻度、回数とともにその対策を明記すべきである。	準備書p638にお示ししたように、工事区域の全周を固定式垂下型と固定式自立型の汚濁防止膜を展張して囲いますが、作業船の出入りの際のみ一時的に開閉するなどして、SSの流出防止を図ることとしています。
18	p37 環境への配慮事項として、悪臭、水質、底質の供用時に「廃棄物の受入基準を設定して受入管理を徹底する」とあるが、受入管理方法が不透明である。せいぜい分かるのは「搬入ゲート及び場内で……目視調査等」「展開検査」だけである。もっと具体的に、随時の抜き取り溶出試験、目視ではなく監視テレビによる常時公開と録画記録、一定期間の保存などを実施すべきである。	受入審査としては、新規契約に当たって受入基準をよく説明し、現地調査を行うとともに、当センターで溶出試験を実施するなどして、廃棄物の種類・性状等を明確にし、契約の可否を審査します。 受入管理としては、廃棄物の受入に当たって受入ブースで計量するとともに、搬入車両、廃棄物管理票（マニフェスト）との整合性、廃棄物の性状などを確認します。また、埋立現場で担当者が立会い、異物や発熱物の混入がないこと、油膜や臭気が生じないこと、発じん、飛散しないことなどを確認するとともに、展開検査や抜き打ちの溶出検査を適宜行って確認します。
19	受入廃棄物以外の廃棄物の搬入に対してどのようなチェック、監視体制がとられるのか。受入廃棄物に紛れ込ませて搬入するなどの不正な処理について、マニフェストによる管理だけでなく、科学的な捜査を実施するなど、万全な監視体制をしていただきたい。	

5) その他

No	意見の概要	事業者の見解
1	衣浦3号地の管理型処分場の将来利用として、工業用地として担保されることを、初山芳輝武豊町長から要望書が提出されている。工場用地として利用する場合、基礎杭を強固な地盤まで打ち込むことになる。このことは粘土層の遮水層を突き破ることになり、遮水シートを突き破ることと同様なことではないか。そうなれば、浸出水が強固な地盤との境界から外部に流出する可能性、地下水汚染の可能性がある。そうなれば工業用地としての利用は不可能とらないか。	衣浦港3号地については、港湾計画に定められた工業用地としての土地利用の位置づけは、変更されません。 安定型区画に工場を建設する場合、基礎工事に特別な制限は無く、管理型区画については、環境省が(財)廃棄物研究財団に委託してまとめた「最終処分場跡地形質変更に係る施工ガイドライン」や(社)土木学会の調査報告などにおいて、遮水性が確保できる適切な工法があれば基礎杭を施工できることとなっています。 また、日本学術会議の平成17年6月の「社会環境工学研究連絡委員会地盤環境工学専門委員会報告」において、基礎杭を打たなくても廃棄物処分場跡地などの廃棄物地盤において、軽量の鉄骨構造で三階建て程度の建物を支えることは十分可能であるとされており、杭基礎以外の様々な基礎工法も提案されていることから、工業用地としての利用は可能と考えています。

No	意見の概要	事業者の見解
2	<p>衣浦港3号地廃棄物最終処分場整備事業は、これまでの説明から判断すれば、愛知県が主体的に事業を推進し、アセックがその事業を実施する構造となっていることから、愛知県の情報公開条例に基づき情報公開あるいは県条例に準じて情報公開すべきである。しかし、現状では、アセックは財団法人であり、愛知県の出資比率が低いことから愛知県情報公開条例の対象法人とはなっていない。現状ではアセックの判断による情報公開の範囲内でしか公開されていない。これでは事業開始までは愛知県が関与するものそれ以後は、アセックの判断で事業が展開されることになりかねない。</p> <p>衣浦港3号地に整備される廃棄物最終処分場は、公共性の高い事業であり、廃棄物処分という危険度の高い事業であることを考え合わせると、財団への愛知県の出資比率のみで公開条例の是非を問うのではなく、事業内容から愛知県の情報公開条例に基づく情報公開が必要不可欠である。</p>	<p>当センターは、民間出資比率が50%以上の公益法人ですが、安心・安全な処分場との信頼を得るために、従来から情報公開が必要不可欠なことであると考えており、ISO14001の取り組みの中でも情報公開を環境方針の一つに位置づけて取り組んでいます。</p> <p>また、産業廃棄物処理業者の優良性の判断に係る評価制度により、遵法性、情報公開、環境保全の取組からの評価基準を満たしている業者として認められています。</p> <p>衣浦港3号地においても、これら名古屋港南5区の実績をもとに、情報公開を進めていくこととしており、環境影響評価を進めるうえで一般の方にわかりやすいようにパンフレットを作成したり、縦覧期間中はホームページ上で準備書等を公開しており、県民の皆様方に広く情報を提供させていただいているところです。</p>

(2) 事業実施区域及びその地域の概況に関する意見

No	意見の概要	事業者の見解
1	<p>一般県道武豊港線の交通量観測地点、知多郡武豊町 注2 一般県道武豊港線は知多市新地字下森となっている。その地点はどの地点をさすのか。また、図3-3-9道路路線図から見て、武豊港線はどの路線を示すのか。明確に示すべきである。</p>	<p>出典の「平成17年度全国道路交通情勢調査」において、短路線区間の内、観測地点のない路線での交通量は、代表される観測地点の交通量を引用するとされており、一般県道武豊港線の交通量は、一般県道古見停車場線（知多市新地字下森）の交通量が引用され記載されています。注2の記述のうち「示す」を「引用する」に修正します。一般県道武豊港線の位置については、評価書で明確にします。</p>
2	<p>p94 海底の地質で「事業実施区域の不透水性地層については、.....60箇所のボーリング調査を面的に実施し、遮水性を確認した。」とあるが、それなら表3.2-20透水係数及び層厚は60箇所全てのデータを記載すべきである。ここには16箇所のデータしか示されていない。特に換算層厚が法基準の5mに満たないNo.36の周辺で30mほど沖合いのNo.52など、もっと詳細に透水係数のデータが必要である。</p>	<p>ボーリング調査については、透水試験のほか、地盤の強度、地層の状況、土質の性状等を調べる目的で実施しています。</p> <p>ボーリング調査の結果から、海底面は単一の沖積粘性土層で覆われており、当該沖積粘性土層による面的な遮水性を確認するために実施した16箇所の透水試験の結果により、不透水性地層の遮水性は確認できていると考えています。</p>
3	<p>p94 「不透水性地層」として必要な層厚を確保している、とあるが、その不透水性地層としての粘性土層のほとんどはN値がゼロである（p96～p101の地層推定断面図、正確には資料編のボーリング結果）。つまり水はしみ込みにくい、63.5kgのおもりを75cm上から落とすと30cm以上沈んでしまうというズブズブの粘性土であり、通常考えられる粘土とは違う。このような海底にがれき類などの廃棄物を落とすと、廃棄物とその重さで「不透水性地層」をつきぬけてしまうおそれがある。この点を十分検討すべきである。</p>	<p>N値は0ですが、三軸圧縮試験結果では、34kN/m<sup>2</sup>以上の強度があり、薄層埋立工法を採用すれば、安全な埋立ができると考えています。</p>
4	<p>p94 「埋立て等に伴う圧密沈下で生じる「不透水性地層」の層厚の減少を考慮し、計画地の一部範囲において遮水機能を増強する対策を行なう。」とあるが、遮水機能を増強する対策の内容を具体的に明記すべきである。その対策はどんなものであれ、海底のヘッドロを掻き回すことになるので、工事中のSS予測条件の発生源として追加すべきである。</p>	<p>管理型区画の地盤は、準備書p20及びp94にお示ししたとおり、「一般廃棄物の最終処分場及び産業廃棄物の最終処分場に係る技術上の基準を定める省令」に定める遮水層と同等以上の遮水性を有する地層が面的に分布していることを確認しています。</p> <p>また、圧密沈下の解析を実施した上で、より一層の安全性の向上を図るための遮水機能の増強対策方法やその範囲について、学識経験者等による技術検討委員会において、内容を確認していただきました。</p> <p>遮水機能を増強する対策を行う工事による濁り等の影響については、準備書p636の図6.5-55にお示した護岸等の工事の実施期間中における環境負荷量の中に含めています。</p>
5	<p>p94 「不透水性地層」としての粘性土層のほとんどはN値がゼロである（p96～p101の地層推定断面図）。つまり水はしみ込みにくいズブズブであり、通常考えられる粘土とは違う。このような海底にがれき類などの廃棄物を落とすと、廃棄物とその重さで「不透水性地層」をつきぬけてしまうおそれがある。特に換算層厚が5m以上あっても、実際の層厚が5m未満の部分は何らかの対策が必要である。例えばケーソンを設置するボーリング地点36,39,40は2mさえない。その沖合いは約100m先しか調査していないため、管理型最終処分場の底面になる部分ではどうなっているか不明であり（p95）、まずその状態を再調査すべきである。</p>	<p>N値は0ですが、三軸圧縮試験結果では、34kN/m<sup>2</sup>以上の強度があり、薄層埋立工法を採用すれば、安全な埋立ができると考えています。</p> <p>ボーリング調査については、透水試験のほか、地盤の強度、地層の状況、土質の性状等を調べる目的で実施しています。</p> <p>ボーリング調査の結果から、海底面は単一の沖積粘性土層で覆われており、当該沖積粘性土層による面的な遮水性を確認するために実施した16箇所の透水試験の結果により、不透水性地層の遮水性は確認できていると考えています。</p>

No	意見の概要	事業者の見解
6	<p>活断層調査を求める意見に対し、「環境影響評価の対象ではありませんが……現地踏査、海上音波探査等の調査を実施し、その結果を準備書に記載しています。なお、事業実施区域内の海底地盤において、活断層の存在は認められませんでした。」と結論だけがある。本文では「海域については事業実施区域を含めて文献調査、音波探査及びオールコアボーリング調査を行った。……事業実施区域内に活断層の存在は認められなかった。」と同様に結論だけがある。その調査内容、特に海上音波探査、オールコアボーリング調査とは、どの範囲（面積範囲、深さ）でどのような精度の調査を、誰が行ったのか、その評価は誰が行ったのかなどを誰でもが確認し安心できるよう、資料を公開すべきである。</p> <p>この点は武豊町長としても、アセス法に基づく意見照会に対し、平成18年7月14日に「事業実施区域周辺の活断層の疑いのある線状の地形（リニアメント）について、詳細な調査を行うこと」と回答し、知事意見（平成18年8月11日）でも「活断層についても調査を実施すること。」と明記してある。</p> <p>同様の「ボーリング調査」は海底の地質で8ページ分もあり、さらに資料編でボーリング調査の60地点全てを記載しているのと比べ、不十分すぎる。</p> <p>環境影響評価の対象でないことは理解できるが、そのもっとも前の事業計画を策定するための重要な基本的調査であり、調査内容を隠すようなことがあってはならない。</p>	<p>活断層調査は環境影響評価の対象ではありませんが、安全な施設整備の観点から、事業実施区域周囲について、活断層に関する文献収集、航空写真判読、現地踏査、海上音波探査、音波探査結果を確認するためにオールコアボーリング等の調査を実施した結果、事業実施区域内の海底地盤において、活断層の存在は認められなかった旨を準備書に記載しています。</p> <p>なお、活断層調査は、地質関係の専門会社に委託して陸域と海域において調査を実施し、学識経験者の意見を聴いて取りまとめています。</p> <p>また、準備書に係る住民説明会において調査の概要と結果について、説明しています。</p>
7	<p>p104「海域については事業実施区域を含めて文献調査・音波探査及びオールコアボーリング調査を行なった。……事業実施区域内に活断層の存在は認められなかった。」と結論だけがある。ボーリング調査結果のうち、NO.49、NO.50、NO.51の3地点だけはオールコアボーリングと認められるが、たったこの3地点のオールコアボーリングで「活断層の存在は認められなかった」と結論付けることができた理由を明記すべきである。また、その判断を誰がどのように行なったのかを明記すべきである。ボーリング調査業者からの報告書に書いてあるのか、その結論を出すのに専門家の意見は聞いているのかなど疑問点が多い。</p>	
8	<p>p104「海域については事業実施区域を含めて文献調査・音波探査及びオールコアボーリング調査を行なった。……事業実施区域内に活断層の存在は認められなかった。」と結論だけがあるが、海上音波探査の結果を示し、「活断層の存在は認められなかった。」と結論付けることができた理由を明記するとともに、関連資料を公開すべきである。ボーリング調査業者からの報告書に書いてあるのか、その結論を出すのに専門家の意見は聞いているのかなど疑問点が多い。</p>	
9	<p>活断層調査は海上部も実施したようだが、その調査地点、または調査測線を資料提供されたい。柏崎刈羽原発について「東京電力が79～85年に音波探査をして集めたデータを、新潟県中越沖地震後に専門家が分析したところ、東電の評価の約5倍の長さの断層が推定でき、活断層の可能性が高いことがわかった。」と報道されている(朝日新聞2007.7.20)。同じ音波探査のことだと推定できるが、柏崎刈羽原発と同じようなことがないかを確認するために、資料の公開は重要である。</p>	
10	<p>活断層調査として、6月23日の説明会で、60本のボーリングの中の3本をオールコアボーリングを実施し、海底面から40mを全てサンプル調査して、その性状を確認したと言うことであったが、通常は音波探査で問題なければそれで活断層調査は終了するはずである。オールコアボーリングまで必要だったのは、何か気にかかることがあったはずなので、まずそれがどんなことだったか、それはかオールコアボーリングでどう判断したのか、見に来れば閲覧させてやるという姿勢ではなく、資料を公開し、積極的に説明すべきである。</p>	

No	意見の概要	事業者の見解
11	<p>p197 耐震性に関する意見への事業者の見解で「護岸に係る土圧、上載荷重、地震及び波浪等に関しては、「一般廃棄物の最終処分場及び産業廃棄物の最終処分場に係る技術上の基準を定める省令」及び「港湾の施設の技術上の基準を定める省令」(平成11年4月)に基づいて設計を行い、必要な強度を確保しています。」とあるが、「港湾の施設の技術上の基準を定める省令」は、18年度末に改正され平成19年4月1日から既に施行されている。平成11年4月という古い基準を用いるのは違法のおそれがある。この改正基準には適用猶予がないため、平成19年4月1日から施行されている新基準で設計すべきである。知事意見への事業者の見解p221「環境影響評価の実施中に環境への影響に関し、新たな事実が判明した場合においては、調査・予測・評価の手法を見直すなど適正な措置を講じました。」にも反する。</p>	<p>港湾の施設の技術上の基準を定める省令については、平成19年3月26日付けで改正され、同年4月1日より施行されているところですが、基本設計が既に終了している段階であるものについては、同省令附則第二項により新基準適用の対象外にあたりと判断されています。衣浦港3号地の護岸設計についても、平成19年3月末時点で基本設計が終了していることから、新基準の適用対象外にあたりと判断しています。</p> <p>しかしながら、新基準では、廃棄物埋立護岸がレベル2地震動の適用を受けることとなったのに加え、平成18年12月には中央防災会議から、東海地震等の海溝型地震の発生に向けて内陸地震(活断層由来)が活発になると発表されていることから、新基準における耐震照査は必要であると考え、レベル2地震動による地震応答解析を実施し、護岸構造の安定性、遮水機能の保持について照査を行い、変位は生じるものの護岸や遮水シートへの応力は許容値内におさまっていることを確認しています。また、学識経験者等による技術検討委員会において、安全上問題のないことを確認していただきました。</p> <p>なお、照査対象地震動は、レベル2地震動のうち海溝型地震として近い将来に発生が予想され、愛知県の地域防災計画における想定地震である東海・東南海連動型地震、及び、中央防災会議等国の機関において知多半島地域で最も影響が大きいとされている内陸型地震動として、平均活動間隔が2万年程度である加木屋断層帯地震を選定しました。</p> <p>さらに、資料については、閲覧していただくなどしています。</p>
12	<p>p197 耐震性に関し平成19年4月1日から施行されている「港湾の施設の技術上の基準を定める省令」では、旧基準の標準設計法による仕様規定は、自由な設計方法で性能規定を自ら定めることとされている。今回の護岸はどのような性能で設計したのか。</p>	<p>なお、照査対象地震動は、レベル2地震動のうち海溝型地震として近い将来に発生が予想され、愛知県の地域防災計画における想定地震である東海・東南海連動型地震、及び、中央防災会議等国の機関において知多半島地域で最も影響が大きいとされている内陸型地震動として、平均活動間隔が2万年程度である加木屋断層帯地震を選定しました。</p> <p>さらに、資料については、閲覧していただくなどしています。</p>
13	<p>p197 耐震性に関し、旧基準ではレベル1(75年に1回発生)なら、設計震度=地域別震度×地盤種類別係数×重要度係数で耐震設計をし、レベル2(東海・東南海連動型など)なら、地震波形を用いてその作用を計算することになっているが、どちらを用いて設計したのか。</p>	<p>海溝型地震として近い将来に発生が予想され、愛知県の地域防災計画における想定地震である東海・東南海連動型地震(マグニチュード8.3)、及び、中央防災会議等国の機関において知多半島地域で最も影響が大きいとされている内陸型地震動として、平均活動間隔が2万年程度である加木屋断層帯地震(マグニチュード7.4)の地震波形を用いて、地震応答解析による安全性の照査を実施していますが、変位は生じるものの護岸や遮水シートへの応力は許容値内におさまっていることを確認しています。</p> <p>なお、資料については、閲覧していただくなどしています。</p>
14	<p>p197 平成19年4月1日から施行されている「港湾の施設の技術上の基準を定める省令」では、地震波形を用いてレベル1(75年に1回発生)は1次元地震応答解析、レベル2(東海・東南海連動型など)は2次元地震応答解析することになっているが、当然レベル2(東海・東南海連動型など)の2次元地震応答解析を行い、その結果を公開すべきである。</p>	<p>海溝型地震として近い将来に発生が予想され、愛知県の地域防災計画における想定地震である東海・東南海連動型地震(マグニチュード8.3)、及び、中央防災会議等国の機関において知多半島地域で最も影響が大きいとされている内陸型地震動として、平均活動間隔が2万年程度である加木屋断層帯地震(マグニチュード7.4)の地震波形を用いて、地震応答解析による安全性の照査を実施していますが、変位は生じるものの護岸や遮水シートへの応力は許容値内におさまっていることを確認しています。</p> <p>なお、資料については、閲覧していただくなどしています。</p>
15	<p>耐震設計の震度はどれだけを想定しているのか。昨年末(2006.12.7)の国のは、加木屋断層帯を震源とする地震により、武豊町は推計震度7とされている。この震度7に対応する耐震設計をした結果が、護岸の鉛直変位の最大が104.9cmあるということか。</p>	<p>海溝型地震として近い将来に発生が予想され、愛知県の地域防災計画における想定地震である東海・東南海連動型地震(マグニチュード8.3)、及び、中央防災会議等国の機関において知多半島地域で最も影響が大きいとされている内陸型地震動として、平均活動間隔が2万年程度である加木屋断層帯地震(マグニチュード7.4)の地震波形を用いて、地震応答解析による安全性の照査を実施していますが、変位は生じるものの護岸や遮水シートへの応力は許容値内におさまっていることを確認しています。</p> <p>なお、資料については、閲覧していただくなどしています。</p>
16	<p>耐震設計で加木屋断層帯の地表面での地震加速度は何ガルを想定しているのか。今年7月16日に発生した新潟中越沖地震では、柏崎刈羽原発の一号機では東西680ガルという273ガルを大きく超える加速度が観測されたが、こうした恐れはないのか。</p>	<p>海溝型地震として近い将来に発生が予想され、愛知県の地域防災計画における想定地震である東海・東南海連動型地震(マグニチュード8.3)、及び、中央防災会議等国の機関において知多半島地域で最も影響が大きいとされている内陸型地震動として、平均活動間隔が2万年程度である加木屋断層帯地震(マグニチュード7.4)の地震波形を用いて、地震応答解析による安全性の照査を実施していますが、変位は生じるものの護岸や遮水シートへの応力は許容値内におさまっていることを確認しています。</p> <p>なお、資料については、閲覧していただくなどしています。</p>
17	<p>耐震設計で加木屋断層帯のマグニチュードはどれぐらいを想定しているのか。今年7月16日に発生した新潟中越沖地震のマグニチュードは6.8であったが、この程度の地震規模を想定しているだけなのか。それとも、1995年の兵庫県南部地域地震のマグニチュード7.3や1944年の東南海地震のマグニチュード7.9程度は見込んでいるのか。</p>	<p>海溝型地震として近い将来に発生が予想され、愛知県の地域防災計画における想定地震である東海・東南海連動型地震(マグニチュード8.3)、及び、中央防災会議等国の機関において知多半島地域で最も影響が大きいとされている内陸型地震動として、平均活動間隔が2万年程度である加木屋断層帯地震(マグニチュード7.4)の地震波形を用いて、地震応答解析による安全性の照査を実施していますが、変位は生じるものの護岸や遮水シートへの応力は許容値内におさまっていることを確認しています。</p> <p>なお、資料については、閲覧していただくなどしています。</p>

No	意見の概要	事業者の見解
18	耐震設計で加木屋断層帯の長さは何kmと想定しているのか。その結果、マグニチュードはどれぐらいと想定することになったのか。中央防災会議「東南海、南海地震等に関する専門調査会」では、断層の長さLkmからマグニチュードMを算定する式が示されている。(log L=0.6M-2.9)	15～17の見解に同じ

(3) 環境影響評価の項目及び調査・予測・評価に関する意見

1) 全般的事項

No	意見の概要	事業者の見解
1	<p>「廃棄物の最終処分場事業にかかる環境影響評価の項目並びに当該項目に係る調査、予測及び評価を合理的に行うための手法を選定するための指針、環境の保全のための措置に関する指針等を定める省令（主務省令）」の第14条（環境保全措置の検討）では、「環境影響がないと判断される場合及び環境影響の程度が極めて小さいと判断される場合以外の場合にあっては……環境保全措置を検討しなければならない。」と定められている。しかし、この環境影響の程度がどれぐらいかの評価が、あいまいな表現にしている。</p> <p>例えば、一番大きな影響を与えることが想定される建設機械及び作業船の稼働の場合、「大気汚染物質の寄与の程度は、二酸化窒素（NO<sub>2</sub>）及び二酸化硫黄（SO<sub>2</sub>）の1時間値を除きわずかであると判断される。NO<sub>2</sub>及びSO<sub>2</sub>の1時間値は、……15～28%の寄与が考えられるが……このような気象条件の出現頻度は0.21%と極めて少ないものである。」、「将来濃度（年間評価）は……環境基準値を下回る。……将来濃度（1時間値）は……環境基準値を上回ることとなるが……稼働に伴う寄与割合はわずかである。」としている。つまり、回避・低減に係る評価では、問題はないと判断している年間評価でさえ、寄与の程度はわずかであり、「影響がない」とか「影響の程度が極めて小さい」とは断言できていない。まして、1時間値については、環境基準値を上回ることをみとめながら、稼働に伴う寄与割合はわずかと言い逃れをしているだけである。このため、主務省令に基づき、環境保全措置を検討しなければならないにもかかわらず何の検討もしていない。</p> <p>また、最終処分場の供用中の廃棄物運搬車両等の運行の場合、「大気汚染物質の寄与の程度は……わずかであると判断される。」、「NO<sub>2</sub>及びSO<sub>2</sub>の将来濃度（年間評価）は……環境基準値を下回る。浮遊粒子状物質（SPM）の将来濃度（年間評価）は……環境基準値を上回ることとなるが……運行に伴う寄与割合はわずかである。」としている。つまり、回避・低減に係る評価では、NO<sub>2</sub>及びSO<sub>2</sub>については寄与の程度はわずかであり、「影響がない」とか「影響の程度が極めて小さい」とは断言できていない。まして、SPMについては、環境基準値を上回ることをみとめながら、運行に伴う寄与濃度はわずかと言い逃れをしているだけである。このため、主務省令に基づき、環境保全措置を検討しなければならないにもかかわらず何の検討もしていない。</p>	<p>主務省令において環境保全措置は、「環境影響がないと判断される場合及び環境影響の程度が極めて小さいと判断される場合以外の場合」に検討することとされています。本準備書では「影響がわずかである」として評価していますが、「影響がわずかである」ことの事業者としての考え方は、寄与の程度のみならずその出現頻度を含めて総合的に判断したものであり、影響としては「極めて小さい」と同等と考え、環境保全措置の検討は必要ないものと判断しています。</p>
2	<p>最終処分場が供用されたときの「廃棄物及び覆土材の運搬に用いる車両の運行」による、大気、騒音、振動の予測で、「埋立処分開始後11年次の交通量」として、廃棄物運搬車両は「詳細結果は資料編……参照」とあるのに対し、それ以外の「一般交通量は予測地点における将来交通量を推計して設定した。」とあるだけで、何の根拠も示していない。</p> <p>将来の予測時点での道路網を、どの範囲で検討し、それぞれの場所でどれぐらいの交通需要が発生し、どの道路がどこまで完成し、それぞれ何台が通行し、大型車混入率はどれぐらいかなどを想定しないと、こうした将来交通量推計はできないはずである。その検討結果も資料として提出すべきである。</p> <p>現状は地点1の臨港道路（武豊一号地）の一般車両は現状が小型車9,278台/日、大型車1,782台/日（準備書p342）に対し、将来交通量は小型車10,523台/日、大型車1,455台/日（準備書p378）と、小型車は少し増え、大型車は少し減る程度だが、地点4の国道247号（東大高字石首根）では、現状が小型車9,278台/日、大型車1,782台/日（準備書p342）に対し、将来交通量は小型車19,511台/日、大型車2,142台/日（準備書p378）と、小型車は2倍以上、大型車は2割増しと異常な増加を示している。こうした疑問点を解消する必要がある。</p>	<p>将来交通量の推計については、平成13年度に中京都市圏総合都市交通計画協議会が作成した第4回中京都市圏パーソントリップ調査（人の動きを調査することにより交通の実態を把握し、望ましい都市交通体系を検討するために行われる調査）の将来予測のデータを使用し、道路網については、同調査において示されている道路網（将来ネットワーク）のうち、実現性の高い道路網を設定し予測を行いました。従って、予測値は信頼のおけるものと考えています。また、地点4の現状の交通量は、小型車は14,450台、大型車は1,541台であり、ご意見のように将来において2倍以上になるものではありません。</p>

No	意見の概要	事業者の見解
3	<p>「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。」と断定しているが、工事中は大気、騒音を中心に環境影響の程度が著しいと判断せざるを得ない予測結果がある。また、水質予測のSS濃度図は汚濁防止膜の前後で何の変化もない常識外れの分布となっており、予測の不確実性が明らかである。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大気：工事用車両等の運行：SPMの日平均値の2%除外値（年間評価）、1時間値ともに環境基準値を上回る。</li> <li>・騒音：建設機械及び作業船の稼動：至近住居で環境騒音50dBに対して建設騒音の予測値が57dBもある。</li> <li>・水質：SS（浮遊物質）の日最大濃度分布</li> </ul> <p>これらのことから、資料不足の現時点でも、最低限、工事中の大気、騒音、水質について事後調査を行うべきである。</p>	<p>大気質等の予測に当たっては、工事計画に基づいた諸元をもとに、既存の環境影響評価でも用いられ、実績のある予測手法を用いており、予測の不確実性はないものと考えています。</p> <p>そのため、事後調査を行う必要はないものと考えています。</p> <p>なお、事業計画を策定する段階で環境に配慮した事項を確実に実施することにより、事業者の実行可能な範囲内で行える限り回避・低減されていると考えています。</p>
4	<p>p10 進入道路は旭硝子と日本化学の土地を借りるのか、買収するのか明記すべきである。また、進入道路の面積が14m×600m=8,400m<sup>2</sup>(p27)あるため、県民の生活環境の保全等に関する条例第42条(土地改変者の義務等)「規則で定める面積(3,000m<sup>2</sup>)以上の土地において土地の掘削、盛土、切土その他の規則で定める行為(以下「土地の改変」という。)を行おうとする者(以下「土地改変者」という。)は、当該土地における過去の特定有害物質等取扱事業所の設置の状況について、土壤汚染等対策指針に従い調査し、その結果を規則で定めるところにより知事に届け出なければならない。」により、調査・届出が必要のため、そもそも準備書に土壤汚染の項目を追加すべきである。</p>	<p>進入道路用地部分は、2つの工場の敷地境界にあたり、一方の工場側は緑地となっています。もう一方の工場側は、緑地の他、関連企業の事務所や作業所として使われていますが、その利用形態から、特に土壤汚染が考えられるような状況ではなく、また、進入道路の建設は改変量が小さく、事業実施区域外へ土壌を持ち出さないことから、土壌を対象としていません。</p> <p>なお、「県民の生活環境の保全等に関する条例」第42条に基づく調査は、土地の改変前に進入道路の事業者である県により実施されると聞いています。</p>
5	<p>p10 「進入道路は県が整備する～環境影響評価上は事業実施区域と同等のものとして取り扱うものである。」ということではなく、本来は環境影響評価の共同事業者となり、連名で環境影響評価準備書を作成すべきである。環境影響評価を所管する県環境部の見解はどうか。(同種 全2通)</p>	<p>環境影響評価法第2条第5項によれば、「事業者」とは同条第4項で定義される「対象事業」を実施しようとする者です。今回の環境アセスメントの対象事業は、「廃棄物最終処分場の設置の事業」であり、当該事業の事業主体となる当センターのみが、準備書を作成する「事業者」となります。なお、進入道路の整備については「対象事業」ではありませんが、埋立期間中は当センターが廃棄物の搬入道路として専有的に使用することから、これを含めて環境アセスメントを実施しています。</p>

## 2) 大気環境

No	意見の概要	事業者の見解
1	<p>浮遊粒子状物質について環境基準を上回ることとあり、環境保全に関する基準との整合性が図れると考える。とされているが、公共事業を行なう場合、環境基準を上回ることが予測されるにもかかわらず事業を実施することは、例えば短期間であっても事業を実施することは許されない。環境基準内におさまるように対策を講じた上で工事を実施すべきである。</p>	<p>浮遊粒子状物質が現状において環境基準を超えることもある実態を踏まえ、搬入資材の大部分を占める護岸工事に係る資材は海上輸送することや排出ガス対策型機械を使用することなど、事業者としてできる限り影響を回避・低減することとしており、その結果、事業の実施による影響はわずかなものと考えています。</p>
2	<p>p316 建設機械及び作業船の稼動に伴う大気質の予測対象時期を「1時間の燃料使用量が最大となる工事開始後1年次1月目とした。」とあるが、燃料使用量が最大となる時期が大気汚染物質排出量最大時になるわけではない。特に今回のようにA重油と軽油を混合して使う場合は全く違ってくる。少なくとも大気汚染物質排出量最大時を予測対象時期とすべきである。</p>	<p>硫酸酸化物・浮遊粒子状物質は燃料使用量に排出係数を乗じて排出量を算出しています。窒素酸化物については、燃料使用量と同じく定格出力をパラメータとしています。そのため、排出量は燃料使用量とほぼ連動し、大気汚染物質排出量最大時も、工事開始後1年次1月目となります。大気汚染物質の排出量は評価書に記載します。</p>

No	意見の概要	事業者の見解
3	<p>p320 建設機械及び作業船の稼動に伴う大気汚染物質排出量の予測条件として、煙源位置図があるが、煙源から予測地点1、予測地点2、周囲の住居地域までの距離を明記すべきである。また、煙源が線状に示してあるがどのように配置したかも明記すべきである。埋立時の騒音・振動予測は「内側護岸上に均等に配置した」とある(p428,p476)。最新のアセス事案の設楽ダムでは知事意見として「降下ばいじん、騒音及び振動の予測については、建設機械の配置、予測地点までの距離など予測条件を評価書に記載すること。」とし、事業者の国といえども評価書で追加記述している。</p>	<p>各煙源から予測地点までの距離は、予測濃度コンター図で確認できます。煙源は護岸等の上に均等に配置しました。</p>
4	<p>p320 建設機械及び作業船の稼動に伴う大気汚染物質排出量の予測条件として、煙源位置図があるが、p16の護岸の配置図によれば、外周護岸は管理施設用地側約200mが外周護岸(安定型)、その沖合いの管理型区画約500mは外周護岸(管理型)であり、断面構造が異なるため、建設機械も異なる。それがp323の外周護岸の大気汚染物質排出量にどのように含み込んであるのか明記すべきである。</p>	<p>各護岸施工に伴う排出量は、護岸線の上に均等に配置しました。</p>
5	<p>p320 建設機械及び作業船の稼動に伴う大気汚染物質排出量の予測条件として、煙源位置図があるが、p16の護岸の配置図によれば外周護岸は約100mが外周護岸(安定型)、その沖合いの管理型区画約450mは外周護岸(管理型)であり、断面構造が異なるため、建設機械も異なる。それがp323の外周護岸の大気汚染物質排出量にどのように含み込んであるのか明記すべきである。</p>	
6	<p>p321 建設機械及び作業船の稼動に伴う大気汚染物質排出量の予測のため、窒素酸化物排出量の算定式が示してあるが、定格出力と負荷率だけで求める式となっている。環境配慮事項の「排出ガス対策型機械を使用する」(p36)ことは、この窒素酸化物排出量の算定式にどのように加味されているのか明記すべきである。それとも、環境配慮事項は言葉だけのことなのか。</p>	<p>「排出ガス対策型機械の使用」は大気汚染物質排出量の算定に加味しておりませんが、工事の実施にあたっては、排出ガス対策型機械の使用を徹底し、大気環境への影響のより一層の低減に努めることとし、環境配慮事項に記載しています。</p>
7	<p>p321 建設機械及び作業船の稼動に伴う大気汚染物質排出量の予測のため、浮遊粒子状物質排出量の算定式が示してあるが、燃料消費率、定格出力だけで求める式となっている。環境配慮事項の「排出ガス対策型機械を使用する」ことは、この浮遊粒子状物質排出量の算定式にどのように加味されているのか明記すべきである。この環境配慮事項は「本準備書において予測の前提条件としている。」(p36)というは言葉だけのことなのか。</p>	
8	<p>p322 工事用船舶及び建設機械類からの大気汚染物質排出量の算定表があるが、それぞれの基準値は型式指定された年度により値が異なるため、排出ガス対策型機械が、平成3年からの古い第1次基準値なのか。平成13年からの第2次基準値なのか、平成18年12月からの第3次基準値なのか明記すべきである。</p>	<p>できるだけ最新規制基準を満たす排出ガス対策型機械を使用するよう努めます。</p>
9	<p>p363 埋立・覆土用機械類からの大気汚染物質排出量の算定表があるが、それぞれの基準値は形式指定された年度により値が異なるため、排出ガス対策型機械が平成3年からの古い第1次基準値なのか、平成13年からの第2次基準値なのか、平成18年12月からの第3次基準値なのか明記すべきである。</p>	

No	意見の概要	事業者の見解
10	<p>p322 工事中船舶及び建設機械類からの大気汚染物質排出量の算定表があるが、それぞれが、p323の予測対象時期にどの位置で、どれだけの台数が稼働するかを予測条件として明記すべきである。最新のアクセス事案の設楽ダムでは知事意見として「降下ばいじん、騒音及び振動の予測については、建設機械の配置、予測地点までの距離など予測条件を評価書に記載すること。」とし、事業者の国といえども評価書で追加記述している。</p>	<p>護岸別・機械別の稼働日数を評価書資料編に記載します。</p>
11	<p>工事工程計画が示してあるが、外周護岸は2年間連続して実施するという程度の概略であり（準備書p23 表2.2-5 工事工程計画）、予測条件を確認できるものではない。大気予測条件で主要機械構成として、工種別、船種別、隻数、船団数があり、（準備書p317）、時間当たり大気汚染物質排出量と1日あたりの稼働時間があるが（準備書p322）、これだけでは年間の大気汚染物質排出量（準備書p323）は算出できない。各機種の年間稼働計画を追加すべきである。資料編p2に少しだけ書いてある施工計画によれば、深層混合処理船はA護岸で1船団が1年次に11ヶ月稼働、B護岸で2船団が10.5ヶ月、C護岸で1船団が10.5ヶ月、内護岸で1船団が5.5ヶ月と判明。それでも、p317の主要機械構成と資料編p2の工種は同じでないため詳細不明。最新のアクセス事案の設楽ダムでは知事意見として「降下ばいじん、騒音及び振動の予測については、建設機械の配置、予測地点までの距離など予測条件を評価書に記載すること。」とし、事業者の国といえども評価書で追加記述している。</p>	
12	<p>p323 工事開始後1年次1月目の1時間値予測対象時期における大気汚染物質排出量のうち、NOx、SOx、SPMのいずれも、とが同じ値だが、間違いではないのか。年平均値では に対して、は倍近い排出量がある。予測条件として設定時の機械別内訳を明記すべきである。</p>	<p>予測対象の1ヶ月に 及び で施工される工事は地盤改良工（深層混合処理）と同じであるため、排出量も同じとなります。</p>
13	<p>p332 建設機械及び作業船の稼働の場合、「大気汚染物質の寄与の程度は、二酸化窒素(NO<sub>2</sub>)及び二酸化硫黄(SO<sub>2</sub>)の1時間値を除きわずかであると判断される。」としている。つまり、回避・低減に係る評価では、問題はないと判断している年間評価でさえ、寄与の程度はわずかであり、影響がない」とか「影響の程度が極めて小さい」とは断言できていない。主務省令第14条環境保全措置の検討では「環境影響がないと判断される場合及び環境影響の程度が極めて小さいと判断される場合以外の場合にあっては……環境保全措置を検討しなければならない」と定められている。このため、主務省令に基づき、環境保全措置を検討すべきである。</p>	<p>主務省令において環境保全措置は、「環境影響がないと判断される場合及び環境影響の程度が極めて小さいと判断される場合以外の場合」に検討することとされています。本準備書では「影響がわずかである」として評価していますが、「影響がわずかである」ことの事業者としての考え方は、寄与の程度のみならずその出現頻度を含めて総合的に判断したものであり、影響としては「極めて小さい」と同等と考え、環境保全措置の検討は必要ないものと判断しています。</p>
14	<p>p332 建設機械及び作業船の稼働の場合、「大気汚染物質の寄与の程度は、二酸化窒素(NO<sub>2</sub>)及び二酸化硫黄(SO<sub>2</sub>)の1時間値を除きわずかであると判断される。NO<sub>2</sub>及びSO<sub>2</sub>の1時間値は、……15～28%の寄与が考えられるが……このような気象条件の出現頻度は0.21%と極めて少ないものである。」 「将来濃度(1時間値)は……環境基準値を上回ることとなるが……稼働に伴う寄与割合はわずかである。」としている。1時間値については、環境基準値を上回ることを認めながら、稼働に伴う寄与割合はわずかと言い逃れをしているだけである。主務省令第14条環境保全措置の検討では「環境影響がないと判断される場合及び環境影響の程度が極めて小さいと判断される場合以外の場合にあっては……環境保全措置を検討しなければならない」と定められている。このため、主務省令に基づき、環境保全措置を検討すべきである。</p>	
15	<p>p349 工事中車両等の運行の場合、「大気汚染物質の寄与の程度は……わずかであると判断される。」としている。つまり、回避・低減に係る評価では、「影響がない」とか「影響の程度が極めて小さい」とは断言できていない。主務省令第14条(環境保全措置の検討)では「環境影響がないと判断される場合及び環境影響の程度が極めて小さいと判断される場合以外の場合にあっては……環境保全措置を検討しなければならない」と定められている。このため、主務省令に基づき、環境保全措置を検討すべきである。</p>	

No	意見の概要	事業者の見解
16	<p>p349 工事用車両等の運行の場合、「浮遊粒子状物質の将来濃度(日平均値の2%除外値)は、すべての予測地点においてバックグラウンド濃度とともに環境基準値を上回ることとなるが...工事用車両等の運行に伴う寄与割合はわずかである。」としている。年間を通した長期的な評価が環境基準を上回るような計画では、主務省令第14条(環境保全措置の検討)の「環境影響がないと判断される場合及び環境影響の程度が極めて小さいと判断される場合以外の場合にあっては.....環境保全措置を検討しなければならない。」に該当する。このため、主務省令に基づき、環境保全措置を検討すべきである。</p>	13~15の見解に同じ
17	<p>p373 埋立・覆土用機械の稼働の場合、「大気汚染物質の寄与の程度は、.....わずかであると判断される。」としている。つまり、回避・低減に係る評価では、「影響がない」とか「影響の程度が極めて小さい」とは断言できていない。主務省令第14条(環境保全措置の検討)では、「環境影響がないと判断される場合及び環境影響の程度が極めて小さいと判断される場合以外の場合にあっては.....環境保全措置を検討しなければならない。」と定められている。このため、主務省令に基づき、環境保全措置を検討すべきである。</p>	
18	<p>p373 埋立・覆土用機械の稼働の場合、浮遊粒子状物質の将来濃度(1時間値)は、「すべての予測地点においてバックグラウンド濃度とともに環境基準値を上回ることとなるが.....埋立・覆土用機械の稼働に伴う寄与割合はわずかである。」としている。主務省令第14条(環境保全措置の検討)の「環境影響がないと判断される場合及び環境影響の程度が極めて小さいと判断される場合以外の場合にあっては.....環境保全措置を検討しなければならない。」に該当する。このため、主務省令に基づき、環境保全措置を検討すべきである。</p>	
19	<p>p385 最終処分場の供用中の廃棄物運搬車両等の運行の場合、「大気汚染物質の寄与の程度は、.....わずかであると判断される。」「NO<sub>2</sub>及びSO<sub>2</sub>の将来濃度(年間評価)は.....環境基準値を下回る。浮遊粒子状物質(SPM)の将来濃度(年間評価)は.....環境基準値を上回ることとなるが.....運行に伴う寄与割合はわずかである。」としている。つまり、回避・低減に係る評価では、NO<sub>2</sub>及びSO<sub>2</sub>については寄与の程度はわずかであり、「影響がない」とか「影響の程度が極めて小さい」とは断言できていない。まして、SPMについては、環境基準値を上回ることのみを認めながら、運行に伴う寄与濃度はわずかと言い逃れをしているだけである。これは主務省令第14条(環境保全措置の検討)の「環境影響がないと判断される場合及び環境影響の程度が極めて小さいと判断される場合以外の場合にあっては.....環境保全措置を検討しなければならない。」に該当する。このため、主務省令に基づき、環境保全措置を検討すべきである。</p>	
20	<p>p385 最終処分場の供用中の廃棄物運搬車両等の運行の場合、浮遊粒子状物質の将来濃度(1時間値)は、「すべての予測地点においてバックグラウンド濃度とともに環境基準値を上回ることとなるが.....廃棄物運搬車両等の運行に伴う寄与割合はわずかである。」としている。これは主務省令第14条(環境保全措置の検討)の「環境影響がないと判断される場合及び環境影響の程度が極めて小さいと判断される場合以外の場合にあっては.....環境保全措置を検討しなければならない。」に該当する。このため、主務省令に基づき、環境保全措置を検討すべきである。</p>	
21	<p>p335 建設機械及び作業船の稼働に伴う降下ばいじん量の予測条件で、X:風向に沿った風下距離、X1:予測地点から季節別の施工範囲の手前側の敷地境界までの距離、X2:予測地点から季節別の施工範囲の奥側の敷地境界までの距離を明記すべきである。最新のアセス事例の設案ダムでは知事意見として「降下ばいじん、騒音及び振動の予測については、建設機械の配置、予測地点までの距離など予測条件を評価書に記載すること。」とし、事業者の国といえども評価書で追加記述している。</p>	<p>予測にあたっては、季節別・風向別に距離X, X1, X2を変化させて面的に計算し、そのうちの最大濃度の住居地域の地点を選定したものです。 なお、評価書では四季ごとの最大濃度地点を記載します。</p>

No	意見の概要	事業者の見解
22	<p>p336 建設機械及び作業船の稼動に伴う降下ばいじん量の予測条件で、季節別の施工範囲の面積A=560m<sup>2</sup>と記載してあることはいいが、その根拠を明記すべきである。p336によれば、粉じんの発生対象は進入道路工事に限定しているが、この面積は14m×600m=8400m<sup>2</sup>(p27)であり、p23の工事工程で進入道路は長く見積もっても1年次の夏、秋、冬の3季節だから、8400÷3季=2800m<sup>2</sup>は必要である。なぜそれが560m<sup>2</sup>だけでいいのか。</p>	<p>施工範囲の面積A=560m<sup>2</sup>は幅員14m×延長580m=8,120m<sup>2</sup>の記載ミスであり、評価書で修正します。なお、計算結果には誤りはありません。</p>
23	<p>p336 建設機械及び作業船の稼動に伴う降下ばいじん量の予測結果の表に、突然参考値が示されているが、予測値の評価に用いるなら、環境基準などを調査したp149からの環境の保全を目的とする法令等により指定された地或その他の対象及び当該対象に係る規制の内容その他の環境の保全に関する施策の内容」で記載しておくべきである。この参考値は冬季の降下ばいじん量が20t/km<sup>2</sup>/月を超えるレベルに収めることを目的とした「スパイクタイヤ法」のスパイクタイヤの禁止をする地域指定要件であり、騒音や振動の要請限度と同じようなものであり、一般環境の評価に適用するような性格のものではない。</p>	<p>降下ばいじんの参考値(10t/km<sup>2</sup>/月)は、降下ばいじんの許容量を示しており、生活環境を保全する上での目安である20t/km<sup>2</sup>/月(「スパイクタイヤ粉じんの発生の防止に関する法律の施行について」(平成2年環大自第84号))を満足するために許容される付加量を表わしています。 この許容される付加量(10t/km<sup>2</sup>/月)は、降下ばいじんのバックグラウンド濃度が比較的高い地域における一般大気測定局の測定値(平成5年度～9年度)の2%除外値(10t/km<sup>2</sup>/月)と生活環境を保全する上での目安である20t/km<sup>2</sup>/月との差であり、工事による寄与が参考値以下であればバックグラウンド濃度が比較的高い地域においても生活環境が保全されると考えられています。 従って、参考値の(10t/km<sup>2</sup>/月)を下回れば、たとえ降下ばいじん高濃度地域の濃度をバックグラウンドに設定しても「生活環境保全する上での目安である20t/km<sup>2</sup>/月」を満足することになります。 なお、降下ばいじんの現況調査については、武豊町が小学校等で実施しており、予測地点である道路近傍の位置とは、単純に比較できるものではありません。準備書p53、p288に記載しています。</p>
24	<p>p337 建設機械及び作業船の稼動に伴う降下ばいじん量は「寄与の目安として示されている10t/km<sup>2</sup>/月を下回る」「建設工事に伴う降下ばいじんの参考値を下回り、環境保全に関する目標との整合が図られている」とあるが、この参考値は冬季の降下ばいじん量が20t/km<sup>2</sup>/月を超えるレベルに収めることを目的とした「スパイクタイヤ法」のスパイクタイヤの禁止をする地域指定要件であり、一般環境の評価に適用するような性格のものではない。少なくとも現況濃度を調査し、その現況濃度への寄与割合を求めて評価すべきである。</p>	<p>降下ばいじんの参考値(10t/km<sup>2</sup>/月)は、降下ばいじんの許容量を示しており、生活環境を保全する上での目安である20t/km<sup>2</sup>/月(「スパイクタイヤ粉じんの発生の防止に関する法律の施行について」(平成2年環大自第84号))を満足するために許容される付加量を表わしています。 この許容される付加量(10t/km<sup>2</sup>/月)は、降下ばいじんのバックグラウンド濃度が比較的高い地域における一般大気測定局の測定値(平成5年度～9年度)の2%除外値(10t/km<sup>2</sup>/月)と生活環境を保全する上での目安である20t/km<sup>2</sup>/月との差であり、工事による寄与が参考値以下であればバックグラウンド濃度が比較的高い地域においても生活環境が保全されると考えられています。 従って、参考値の(10t/km<sup>2</sup>/月)を下回れば、たとえ降下ばいじん高濃度地域の濃度をバックグラウンドに設定しても「生活環境保全する上での目安である20t/km<sup>2</sup>/月」を満足することになります。 なお、降下ばいじんの現況調査については、武豊町が小学校等で実施しており、予測地点である道路近傍の位置とは、単純に比較できるものではありません。準備書p53、p288に記載しています。</p>
25	<p>p357 工事用車両等の運行に伴う降下ばいじん量は「寄与の目安として示されている10t/km<sup>2</sup>/月を下回る」「建設工事に伴う降下ばいじんの参考値を下回り、環境保全に関する目標との整合が図られている」とあるが、この参考値は冬季の降下ばいじん量が20t/km<sup>2</sup>/月を超えるレベルに収めることを目的とした「スパイクタイヤ法」のスパイクタイヤの禁止をする地或指定要件であり、一般環境の評価に適用するような性格のものではなく、騒音や振動の「要請限度」と同程度の環境上は低水準のものである。少なくとも国道247号沿線の降下ばいじんの現況濃度を調査し、その現況濃度への寄与割合を求めて評価すべきである。</p>	<p>降下ばいじんの参考値(10t/km<sup>2</sup>/月)は、降下ばいじんの許容量を示しており、生活環境を保全する上での目安である20t/km<sup>2</sup>/月(「スパイクタイヤ粉じんの発生の防止に関する法律の施行について」(平成2年環大自第84号))を満足するために許容される付加量を表わしています。 この許容される付加量(10t/km<sup>2</sup>/月)は、降下ばいじんのバックグラウンド濃度が比較的高い地域における一般大気測定局の測定値(平成5年度～9年度)の2%除外値(10t/km<sup>2</sup>/月)と生活環境を保全する上での目安である20t/km<sup>2</sup>/月との差であり、工事による寄与が参考値以下であればバックグラウンド濃度が比較的高い地域においても生活環境が保全されると考えられています。 従って、参考値の(10t/km<sup>2</sup>/月)を下回れば、たとえ降下ばいじん高濃度地域の濃度をバックグラウンドに設定しても「生活環境保全する上での目安である20t/km<sup>2</sup>/月」を満足することになります。 なお、降下ばいじんの現況調査については、武豊町が小学校等で実施しており、予測地点である道路近傍の位置とは、単純に比較できるものではありません。準備書p53、p288に記載しています。</p>
26	<p>p377 埋立・覆土用機械の稼動に伴う降下ばいじん量は「寄与の目安として示されている10t/km<sup>2</sup>/月を下回る」「建設工事に伴う降下ばいじんの参考値を下回り、環境保全に関する目標との整合が図られている」とあるが、この参考値は冬季の降下ばいじん量が20t/km<sup>2</sup>/月を超えるレベルに収めることを目的とした「スパイクタイヤ法」のスパイクタイヤの禁止をする地域指定要件であり、一般環境の評価に適用するような性格のものではなく、騒音や振動の「要請限度」と同程度の環境上は低水準のものである。少なくとも周辺の降下ばいじんの現況濃度を調査し、その現況濃度への寄与割合を求めて評価すべきである。</p>	<p>降下ばいじんの参考値(10t/km<sup>2</sup>/月)は、降下ばいじんの許容量を示しており、生活環境を保全する上での目安である20t/km<sup>2</sup>/月(「スパイクタイヤ粉じんの発生の防止に関する法律の施行について」(平成2年環大自第84号))を満足するために許容される付加量を表わしています。 この許容される付加量(10t/km<sup>2</sup>/月)は、降下ばいじんのバックグラウンド濃度が比較的高い地域における一般大気測定局の測定値(平成5年度～9年度)の2%除外値(10t/km<sup>2</sup>/月)と生活環境を保全する上での目安である20t/km<sup>2</sup>/月との差であり、工事による寄与が参考値以下であればバックグラウンド濃度が比較的高い地域においても生活環境が保全されると考えられています。 従って、参考値の(10t/km<sup>2</sup>/月)を下回れば、たとえ降下ばいじん高濃度地域の濃度をバックグラウンドに設定しても「生活環境保全する上での目安である20t/km<sup>2</sup>/月」を満足することになります。 なお、降下ばいじんの現況調査については、武豊町が小学校等で実施しており、予測地点である道路近傍の位置とは、単純に比較できるものではありません。準備書p53、p288に記載しています。</p>
27	<p>p391 廃棄物運搬車両等の運行に伴う降下ばいじん量は「寄与の目安として示されている10t/km<sup>2</sup>/月を下回る」「建設工事に伴う降下ばいじんの参考値を下回り、環境保全に関する目標との整合が図られている」とあるが、この参考値は冬季の降下ばいじん量が20t/km<sup>2</sup>/月を超えるレベルに収めることを目的とした「スパイクタイヤ法」のスパイクタイヤの禁止をする地域指定要件であり、一般環境の評価に適用するような性格のものではなく、騒音や振動の「要請限度」と同程度の環境上は低水準のものである。少なくとも周辺の降下ばいじんの現況濃度を調査し、その現況濃度への寄与割合を求めて評価すべきである。</p>	<p>降下ばいじんの参考値(10t/km<sup>2</sup>/月)は、降下ばいじんの許容量を示しており、生活環境を保全する上での目安である20t/km<sup>2</sup>/月(「スパイクタイヤ粉じんの発生の防止に関する法律の施行について」(平成2年環大自第84号))を満足するために許容される付加量を表わしています。 この許容される付加量(10t/km<sup>2</sup>/月)は、降下ばいじんのバックグラウンド濃度が比較的高い地域における一般大気測定局の測定値(平成5年度～9年度)の2%除外値(10t/km<sup>2</sup>/月)と生活環境を保全する上での目安である20t/km<sup>2</sup>/月との差であり、工事による寄与が参考値以下であればバックグラウンド濃度が比較的高い地域においても生活環境が保全されると考えられています。 従って、参考値の(10t/km<sup>2</sup>/月)を下回れば、たとえ降下ばいじん高濃度地域の濃度をバックグラウンドに設定しても「生活環境保全する上での目安である20t/km<sup>2</sup>/月」を満足することになります。 なお、降下ばいじんの現況調査については、武豊町が小学校等で実施しており、予測地点である道路近傍の位置とは、単純に比較できるものではありません。準備書p53、p288に記載しています。</p>

No	意見の概要	事業者の見解
28	<p>p391 廃棄物運搬車両等の運行に伴う降下ばいじん量が「寄与の目安として示されている10t/km<sup>2</sup>/月を下回る」「建設工事に伴う降下ばいじんの参考値を下回り、環境保全に関する目標との整合が図られている」とあるが、17年度の武豊町の降下ばいじん調査結果では、予測地点1に近い武豊小学校で2.5t/km<sup>2</sup>/月(p288)、18年度は2.71t/km<sup>2</sup>/月である。道路沿道なら更に大きな値になっているはずであるが道路沿道の降下ばいじんは現地調査を実施していないため評価もできない。まずは現地調査を実施すべきである。</p>	23～27の見解に同じ
29	<p>p391 廃棄物運搬車両等の運行に伴う降下ばいじん量は秋には4.49t/km<sup>2</sup>/月も追加され、現況の2.7倍になり、環境に大きな影響を与える。このため、主務省令に基づき、十分納得できる環境保全措置を検討し、実行すべきである。</p>	
30	<p>降下ばいじん量の予測で、調査地点 1で最大4.9ton/km<sup>2</sup>/月となっている。武豊町のばいじん測定結果では環境調査の近地の武豊小学校の測定データとあわせると現況の約2.8倍となる。大幅なばいじん量の増加である。測定地点の降下ばいじん量の測定を実施した上で、環境影響評価の予測をすべきである。</p>	<p>降下ばいじんの現況調査については、武豊町が小学校等で実施しており、予測地点である道路近傍の位置とは、単純に比較できるものではありません。</p>
31	<p>p342 工事用車両等の運行に伴う大気質予測条件で、四地点とも小型車が往復40台となっているが、南方向からと北方向からの台数が同じという設定根拠を明記すべきである。常識的には北側からの小型車のほうが多いのではないか。</p>	<p>工事中の通勤車両は、北側からと南側からを同じ台数と想定しています。</p>
32	<p>p346 工事用車両等の運行に伴う大気質予測結果(年平均値:二酸化窒素)は、「一般交通量による影響濃度」と「工事用車両等による寄与濃度」が正しいとすれば、将来濃度(年平均値)までの計算は単純な足し算で結果も正しいが、将来濃度(日平均値の年間98%値)は、p341の変換式を用いて計算すると、地点3がほぼゼロ(0.00001)、地点1は-0.00155、2は-0.00093、4は-0.0020とマイナスになってしまい、表の値にならない。「一般交通量による影響濃度」と「工事用車両等による寄与濃度」がNOxからNO2への転換が正しいのかも含め、年平均値の98%値への変換式が正しいのか、全面的な見直しが必要である。</p>	<p>準備書p341のNO<sub>2</sub>の98%値への変換式の係数の記載ミスです。bの係数0.049が0.0049の誤りであり、評価書で修正します。なお、計算結果に誤りはありません。</p>
33	<p>p381 廃棄物運搬車両等の運行に伴う大気質予測結果(年平均値:二酸化窒素)は、「一般交通量による影響濃度」と「廃棄物運搬車両等による寄与濃度」が正しいとすれば、将来濃度(年平均値)までの計算は単純な足し算で結果も正しいが、将来濃度(日平均値の年間98%値)は、p378の予測手法に基づき、p341の変換式を用いて計算すると、地点1は-0.00253、地点4は-0.00156とマイナスになってしまい、表の値にはならない。「一般交通量による影響濃度」と「廃棄物運搬車両等による寄与濃度」がNOxからNO2への転換が正しいのかも含め、年平均値の98%値への変換式が正しいのか、全面的な見直しが必要である。</p>	
34	<p>p349 工事用車両等の運行の場合「浮遊粒子状物質の将来濃度(日平均値の2%除外値)は、すべての予測地点においてバックグラウンド濃度とともに環境基準値を上回る事となる」とあるが、現実の浮遊粒子状物質のバックグラウンド濃度は年平均値は0.041mg/m<sup>3</sup>(p346)、日平均値の2%除外値は0.082mg/m<sup>3</sup>(p287)であり、環境基準は達成している。「バックグラウンド濃度が環境基準値を上回る」の表現は間違いである。この予測式の性格はバックグラウンド濃度(年平均値)と道路寄与濃度(年平均値)から日平均値の2%除外値を求めており、その性格上(p341)、バックグラウンド濃度(年平均値)だけを日平均値の2%除外値に変換することはできない。</p>	<p>2%除外値への変換式は、「道路環境影響評価の技術手法」に示されている予測式であり、道路寄与濃度が0とした場合に予測したバックグラウンド濃度が環境基準を上回っていたものです。</p>

No	意見の概要	事業者の見解
35	p350 工事用車両等の運行に伴う大気質予測結果(年平均値:二酸化硫黄)表6.1-37(2)で、「平成17年度において最も濃度の高い武豊町役場の年平均値を用いた。」とあるのは間違いである。p286の二酸化硫黄測定結果(文献等調査)によれば、平成17年度において最も濃度の高いのは富貴小学校の0.006ppmである。	表6.1-37(2),(3)に記載したバックグラウンド濃度は富貴小学校のものを用いており、「武豊町役場」は「富貴小学校」の記載ミスです。評価書で修正します。
36	p351 工事用車両等の運行に伴う大気質予測結果(年平均値:浮遊粒子状物質)表6.1-37(3)で、「平成17年度において最も濃度の高い武豊町役場の年平均値を用いた。」とあるのは間違いである。p287の浮遊粒子状物質測定結果(文献等調査)によれば、平成17年度において最も濃度の高いのは富貴小学校の0.041ppmである。	
37	p351 工事用車両等の運行に伴う大気汚染予測結果(1時間値:二酸化窒素)表6.1-38(1)で、「一般交通量による影響濃度」の8ケース全てが、それより交通量の少ない「工事用車両等による寄与濃度」より1桁以上小さいのはおかしい。予測計算に致命的な間違いがあるのではないかと再度チェックして正しい値に修正して、縦覧と意見受付をやりなおすべきである。なお、この値はp347の表6.1-36(1)工事用車両等の運行に伴う大気質予測結果(1時間値:二酸化窒素)と同じ値になるはずである。	「一般交通量による影響濃度」と「工事用車両等による寄与濃度」の欄の数値が入れ替わっている記載ミスですので、評価書で修正します。なお、計算結果に誤りはありません。
38	p355 工事用車両等の運行に伴う降下ばいじん量の予測条件で、X:風向に沿った風下距離、X1:予測地点から工事用車両通行帯の手前側の端部までの距離、X2:予測地点から工事用車両通行帯の手前側の端部までの距離、を明記すべきである。最新のアセス事案の設楽ダムでは知事意見として「降下ばいじん、騒音及び振動の予測については、建設機械の配置、予測地点までの距離など予測条件を評価書に記載すること。」とし、事業者の国といえども評価書で追加記述している。	予測にあたっては、季節別・風向別に距離X,X1,X2を変化させて面的に計算し、そのうちの最大濃度の住居地域の地点を選定したものです。 なお、評価書では四季ごとの最大濃度地点を記載します。
39	p357 工事車両等の運行、建設機械及び作業船の稼働に伴う降下ばいじん量予測結果は、p356工事車両等の運行と時期が同じp336建設機械及び作業船の稼働を足し算すればよいが、予測地点が異なるため、単純比較ができない。しかし、p336の「周囲の住居地域」がp356の地点3とほとんど同じため、これを合計してみると、春季は $<0.01+0.046=0.046$ のはずが $<0.01$ のまま。夏季は $<0.01+0.059=0.059$ のはずが $<0.01$ のまま。秋季は $0.01+0.059=0.069$ のはずが $0.01$ のまま。冬季は $0.01+0.033=0.043$ のはずが $0.01$ のまましかなく、いずれも小さく計算され、特に秋季と冬季は異常な値である。このような素人でもわかることをごまかす予測は全面的に見なおすべきである。	例示の地点3のデータは、地点4と思われます。地点は異なりますが、仮に地点3のデータを合計してみると、春季は $0.61+0.046=0.656$ 、夏季は $0.64+0.059=0.699$ 、秋季は $0.92+0.059=0.979$ 、冬季は $0.58+0.033=0.613$ となり、表6.1-43(準備書p357)の数字と似た値となります。
40	p360 埋立・覆土用機械からの大気汚染物質排出量の予測対象時期が図6.1-24で年別燃料使用量に示されているが、10年次だけが突出している理由を記載すべきである。その上で、それを平準化する努力をすべきである。そもそも10年次はp31の廃棄物運搬車両等台数で見ると、通常の埋立が続いているだけであり、特別に大気汚染物質排出量が多くなる要因は見られない。また、埋立・覆土用機械からの騒音の予測対象時期は埋立処分開始後11年次(p436)、振動の予測対象時期も埋立処分開始後11年次(p483)となっていることとも矛盾する。	埋立処分開始後10年次には埋立工法が薄層埋立から片押埋立に移行する時期であり、両工法の機械が稼働するため、燃料使用量が最大になります。 なお、埋立・覆土用機械の稼働に伴う騒音・振動の予測時期も10年次です。(準備書p427、p475)

No	意見の概要	事業者の見解
41	p361埋立・覆土用機械構成が6.1-45にあるが、管理型区画で用いる散水車が安定型区画で使用しないことになっているのは間違いではないか。それとも、安定型区画は粉じん飛散のおそれは全くないのか。	安定型区画についても散水は行いますが、使用頻度の高い管理型区画の区分に含めています。
42	p361 埋立・覆土用機械の稼動に伴う大気汚染物質排出量の予測条件で、主要機械構成の廃棄物搬入経路がダンプトラックを含むのは当然であるが、p362の煙源位置では内護岸にしか配置していない。進入道路を走行する廃棄物運搬車両570台/日(時間最大114台:p483)を煙源として追加して再予測すべきである。予測地点「周囲の住居地域」に最も影響を与えるのはこの進入道路からの排気ガスである。p378からの「廃棄物及び覆土材の運搬に用いる車両の運行」に伴う大気質予測でも煙源として進入道路は考慮していないため、準備書全体で埋立・覆土中の進入道路からの大気汚染が予測されていないことになる。	廃棄物運搬車両等の影響については、方法書に基づき供用時において地点1と地点4で予測・評価しています。
43	埋立・覆土用機械の稼動に伴う大気汚染物質排出量の予測条件で、主要機械構成の廃棄物搬入経路が、ダンプトラックが291台はどのような値なのか不明である。たとえば予測対象年次の埋立処分開始後10年次には、582台/日とされている(資料編p3)。この582台/日を用いるべきではないか。	291台は主要機械構成の台数であり、資料編p3の582台は往復台数です。
44	p362 埋立・覆土用機械の稼動に伴う大気汚染物質排出量の予測条件として、煙源位置図があるが、煙源から予測地点1、予測地点2、周囲の住居地域までの距離を明記すべきである。また、煙源が線状に示してあるがどのように配置したかも明記すべきである。最新のアクセス事案の設楽ダムでは知事意見として「降下ばいじん、騒音及び振動の予測については、建設機械の配置、予測地点までの距離など予測条件を評価書に記載すること。」とし、事業者の国といえども評価書で追加記述している。	各煙源から予測地点までの距離は、予測濃度コンター図で確認できます。煙源は護岸等の上に均等に配置しています。
45	p363 埋立・覆土用機械からの大気汚染物質排出量の算定表があるが、「負荷率」と「燃料消費率」の欄を設け、予測条件として明記すべきである。p322の工船用船舶及び建設機械の算定表では、予測条件として記載してある。最新のアクセス事案の設楽ダムでは知事意見として「降下ばいじん、騒音及び振動の予測については、建設機械の配置、予測地点までの距離など予測条件を評価書に記載すること。」とし、事業者の国といえども評価書で追加記述している。	負荷率と燃料消費率は、評価書に記載します。
46	p363 埋立・覆土用機械からの大気汚染物質排出量の算定表で、バックホー(0.5m <sup>3</sup> )のNOxが0.21m <sup>3</sup> N/hとなっているが、p322の工船用船舶及び建設機械の算定表では同じ規模のものは無いが、バックホー(0.7m <sup>3</sup> )が0.37m <sup>3</sup> N/h、バックホー(0.6m <sup>3</sup> )が0.30m <sup>3</sup> N/h、バックホー(1.0m <sup>3</sup> )が0.51m <sup>3</sup> N/hとなっており、これらの2/3以下の予測条件となっている。予測結果を小さくするための操作がされているのではないか。	バックホウ(0.5m <sup>3</sup> )の排出量は、準備書p322に記載の建設機械と同様に、「建設機械等損料算定表 平成17年度版」の定格出力等を用いて算出しています。NOx排出量については、定格出力74kwと負荷率0.74を用いて準備書p321の式で計算すると、0.21m <sup>3</sup> N/hとなります。
47	p363 埋立・覆土用機械からの大気汚染物質排出量の算定表で、ダンプトラック(搬入車両の走行距離)が1.5kmと設定してあるが、進入道路だけでも往復1.2kmあり(p27)、煙源位置を見ても(p362)、管理型区画は南側の先端で最も遠く、進入道路の先1km以上はあり、往復2km以上だから、埋立・覆土作業の大部分を占める管理型区画までは3.2km以上の走行距離が必要である。大気汚染物質排出量を小さく見せるための予測条件設定ではないのか。	予測年次における埋立場所までの距離と台数から平均走行距離を算出しています。

No	意見の概要	事業者の見解
48	p363 埋立・覆土用機械からの大気汚染物質排出量の算定表で、ダンプトラック(搬入車両)の排出係数が工事開始時のp343と違う。埋立処分開始後10年次との違いを明記するとともに、その出典を明記すべきである。埋立処分開始後10年次は愛知臨海環境整備センターの希望どおりなら平成32年になるが、そのような年度の排出係数はp343の出典「国土技術政策総合研究所資料NO.141自動車排出係数の算定根拠」にはない。	「国土技術政策総合研究所資料」には、将来の規制値と年式別車種構成比により平成30年度までの車種別排出係数が記載されており、将来の規制値適合車の割合の増加に伴い排出係数は将来になるほど小さくなっています。平成32年度時点の排出係数は平成30年度の排出係数より小さくなることが想定されますが、同程度であると仮定し、予測計算には平成30年度の排出係数を使用しており、その旨評価書に記載します。
49	p363 埋立・覆土用機械からの大気汚染物質排出量の算定表で、ダンプトラック(搬入車両)の排出係数が示されているが、その出典と思われる「国土技術政策総合研究所資料NO.141自動車排出係数の算定根拠」では、平成30年度までしか算定していない。30年度の係数を32年度に当てはめたのなら、その旨とその妥当性を記載すべきである。	
50	p380 廃棄物及び覆土材運搬車両の運行に伴う大気汚染物質排出量の予測条件として、小型車、大型車別の排出係数が示されているが、「排出係数は、「国土技術政策総合研究所資料NO.141自動車排出係数の算定根拠に基づき予測対象年次と想定される平成32年度時点の排出係数を6.1-58に示すとおり設定した。」とあるのは間違いである。この出典では平成30年度までしか算定していない。30年度の係数を32年度に当てはめたのなら、その旨とその妥当性を記載すべきである。	
51	p363 埋立・覆土用機械からの大気汚染物質排出量の算定表で、ダンプトラック(搬入車両)の排出係数が示されているが、その出典と思われる「国土技術政策総合研究所資料NO.141自動車排出係数の算定根拠」の平成30年度の係数を32年度に当てはめているようだが、平均走行速度20km/hの係数である2.08g/km・台が示してある。処分場内の搬入車両は時速20km/hもの速度で粉じんをまき散らして走行させるのか。p428(埋立処分開始後10年次の騒音発生源)では「10km/hを仮定」としてあることと矛盾する。同じ出典によれば、20km/hが10km/hになれば、排出係数は3~4割増しとなるデータが示されている。	排出係数は走行速度20km/h~90km/h(大型車)の範囲で設定されています。このため、場内走行は最も低速である20km/hの排出係数を用いています。
52	p363 埋立・覆土用機械からの大気汚染物質排出量の算定方法を記載すべきである。搬入車両のNOxで試算すると、ダンプトラック2.08g/km・台×1.5km×291台×21日/月×12月/年=228816g/年、229kg×22.4/30=171m <sup>3</sup> N/年となり、表の111m <sup>3</sup> N/年の5割増にもなる。予測値が小さくなるような姑息な手段を講じているのではないか。	自動車の排出係数設定に用いた実車試験による窒素酸化物量はすべてNO <sub>2</sub> に換算した量であるため、分子量はNOの30ではなく、NO <sub>2</sub> の46を用いて排出量を算出すると、229kg×22.4/46=111m <sup>3</sup> N/年となります。
53	p363 埋立・覆土用機械からの大気汚染物質排出量の算定方法を記載すべきである。安定型区画のNOxで試算すると、p361の機械構成からバックホー、トラクタショベル、湿地型ブルドーザで0.22+0.21+0.30=0.73m <sup>3</sup> N/h/台、p363各1台で8時間稼働だから0.73×8=5.84m <sup>3</sup> N/日、5.84×21日/月×12月/年=1,472m <sup>3</sup> N/年となり、表の1,457m <sup>3</sup> N/年の1.01倍となる。予測値が小さくなるような姑息な手段を講じているのではないか。	排出量算出にあたっては小数点2桁以下の値を用いて算出しているため、四捨五入により差が出ています。
54	p363 埋立・覆土用機械からの大気汚染物質排出量の算定方法を記載すべきである。管理型区画のNOxで試算すると、p361の機械構成からバックホー1台、トラクタショベル2台、湿地型ブルドーザ2台、散水車1台、ダンプトラック1台で0.22×2+0.21+0.30×2+0.19+0.13=1.57m <sup>3</sup> N/h/台、p363各1台で8時間稼働だから1.57×8=12.56m <sup>3</sup> N/日、12.56×21日/月×12月/年=3,165m <sup>3</sup> N/年となり、表の2,806m <sup>3</sup> N/年の1.13倍となる。予測値が小さくなるような姑息な手段を講じているのではないか。	管理型区画の数値の記載ミスです。正しくはNOxが3,145(m <sup>3</sup> N/年)、SOxが1.14(m <sup>3</sup> N/年)、SPMが408(kg/年)であり、評価書で修正します。なお、予測はこの数値を用いて計算しており、結果に誤りはありません。

No	意見の概要	事業者の見解
55	p376 埋立工事の粉じん等予測は、p336の進入道路工事と比べ、建設機械は異なるが、基準降下ばいじん量 $a = 1500 \text{ t/km}^2/\text{日}/\text{ユニット}$ と同じであり、ユニットが倍の2ユニットになるだけで、稼働日数、稼働時間、気象（予測時期は異なるが、どちらも16年度の気象条件を用いている）など他の条件は全く同じため、予測結果は2倍近くなるはずであるが、「周囲の住居地域」では、半分近い量になっている。特に夏季には $0.059 \text{ t/km}^2/\text{月}$ が $0.010 \text{ t/km}^2/\text{月}$ と、1/6にまで下がっている。どこに間違いの原因があるかを明らかにすべきである。	埋立工事の建設機械のユニットは、進入道路工事の倍ですが、周囲の住居地域までの距離が遠いために、小さい数値になっています。

### 3)騒音・振動

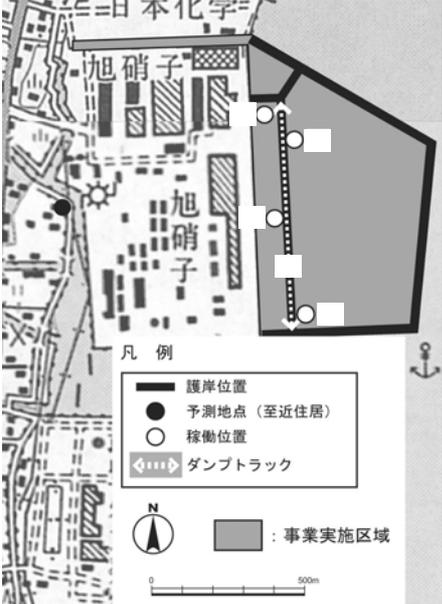
No	意見の概要	事業者の見解
1	p209 騒音・振動の調査に関し、主務省令では「騒音の状況、交通量」のほかに、「道路の沿道の状況」が必要とされている。建物の用途、構造、自動車・自転車走行の頻度、歩道の設置状況などを調査する必要がある。との意見に対し、事業者の見解では「自転車も含めた交通量、道路構造の調査を実施し」と述べているが、自転車交通量と予測地点の歩道幅を調査しただけであり、騒音被害予測に必要な建物の用途、構造、沿線沿いの歩道設置延長については何の調査もしていないため、主務省令違反である。直ちに再調査が必要である。	歩道の設置状況は調査地点で把握しており、準備書p344の道路断面構造に図示し、予測の前提条件としています。また、調査地点周囲の建物分布状況を評価書資料編に記載します。
2	p244 騒音の浸出液処理施設の稼働等の予測対象時期等で「施設の稼働が通常の状態に達した時期（建設機械及び作業船の稼働[水面埋立]との複合影響も考慮する。）」とあるのは間違いである。浸出液処理施設の稼働と建設機械が同時に稼働することはあり得ない。現にp446では「埋立・覆土用機械の稼働及び浸出液処理施設の稼働の影響を考慮した場合の廃棄物運搬車両等による騒音予測結果」が記載してある。	「建設機械及び作業船の稼働」が「埋立・覆土用機械の稼働」の記載ミスです。評価書で修正します。
3	p248 振動の浸出液処理施設の稼働等の予測対象時期等で「施設の稼働が通常の状態に達した時期（建設機械及び作業船の稼働[水面埋立]との複合影響も考慮する。）」とあるのは間違いである。浸出液処理施設の稼働と建設機械が同時に稼働することはあり得ない。現にp492では埋立・覆土用機械の稼働及び浸出液処理施設の稼働の影響を考慮した場合の廃棄物運搬車両等による振動予測結果」が記載してある。	
4	p405 建設作業騒音の予測項目を「 $L_5$ ：90%レンジの上端値」としているにもかかわらず、予測結果では「最大騒音レベルは84dB」として、特定建設作業に係る基準値(90%レンジの上端値)との比較をしているが、最大騒音レベルと90%レンジの上端値は全く性格の異なるものである。それにもかかわらず、このような評価をする理由は何か。 (同種 全2通)	多数の機械が稼働し、騒音レベルが大きく変動する場合の評価値は $L_5$ （90%レンジの上端値）が用いられており、本準備書においても同様に、 $L_5$ により評価しています。本準備書では最大騒音レベルを予測し、それを安全側での予測となるよう $L_5$ として扱い評価しています。この旨、評価書に記載します。
5	p426 埋立・覆土用機械の稼働に伴う騒音の予測項目を「 $L_5$ ：90%レンジの上端値」としているにもかかわらず、予測結果では「最大騒音レベルは65dB」として、特定建設作業に係る基準値(90%レンジの上端値)との比較をしているが、最大騒音レベルと90%レンジの上端値は全く性格の異なるものである。それにもかかわらず、このような評価をする理由は何か。 (同種 全2通)	
6	p439 浸出液処理施設の稼働に伴う騒音の予測項目を「 $L_5$ ：90%レンジの上端値」としているにもかかわらず、評価結果では「最大騒音レベルは41dB」として、特定工場等に係る基準値(90%レンジの上端値)との比較をしているが、最大騒音レベルと90%レンジの上端値は全く性格の異なるものである。それにもかかわらず、このような評価をする理由は何か。 なお、浸出液処理施設の稼働は音源がプロワだけであり、定常音源とみなせるため、特定工場等に係る基準値は定常音そのものではないか。 (同種 全2通)	浸出液処理施設からの騒音はほとんど定常騒音であり、最大騒音レベル、 $L_5$ などは、ほとんど同じ値となることから、準備書では最大騒音レベルを予測し、それを $L_5$ として扱い評価しています。この旨、評価書に記載します。

No	意見の概要	事業者の見解
7	<p>p439 浸出液処理施設の稼働に伴う振動の予測項目を「<math>L_{10}</math>:80%レンジの上端値」としているにもかかわらず、p491の評価結果では「最大振動レベルは30dB以下」として、特定工場等に係る基準値(80%レンジの上端値)との比較をしているが、最大振動レベルと80%レンジの上端値は全く性格の異なるものである。それにもかかわらず、このような評価をする理由は何か。</p> <p>なお、浸出液処理施設の稼働は音源がプロワであり、定常振動源とみなせるため、特定工場等に係る基準値は定常振動そのものではないか。</p>	<p>浸出液処理施設からの振動はほとんど定常振動であり、最大騒音レベル、<math>L_{10}</math>などは、ほとんど同じ値となることから、準備書では最大振動レベルを予測し、それを最大振動レベルを<math>L_{10}</math>(80%レンジの上端値)として扱い、評価しています。この旨、評価書に記載します。</p>
8	<p>p487 浸出液処理施設の稼働に伴う振動の予測項目を「<math>L_{10}</math>:80%レンジの上端値」としているにもかかわらず、p491の評価結果では「最大振動レベルは30dB以下」として、特定工場等に係る基準値(<math>L_{10}</math>:80%レンジの上端値)との比較をしているが、最大振動レベルと80%レンジの上端値は全く性格の異なるものである。それにもかかわらず、このような評価をする理由は何か。</p> <p>なお、浸出液処理施設の稼働は振動源がプロワであり、定常振動源とみなせるため、特定工場等に係る基準値は定常振動そのものではないか。「建設機械及び作業船の稼働」で用いた予測式と同様である。</p>	
9	<p>自動車騒音はすでに環境基準を上回っている。交通量調査による大型車両の通行量は100~170台/H程度となっている。ここに廃棄物運搬車両が6H/日稼働として100台/H・MAX程度増加すれば、騒音はさらに悪化する。調査地点1の西側は住宅地化しており騒音の悪化は避けなければならない地点である。現在、2車線の道路を4車線化するための用地を確保し、当分の間2車線分を騒音の緩衝帯にするなどの騒音対策を実施すべきである。そうでないと、堀川以北、里中交差点以南の新設部分との整合性が図られないことになる。</p>	<p>供用時の廃棄物運搬車両等(覆土搬入車両を含む)による自動車騒音への影響は、廃棄物運搬車両等約300台(往復600台)が集中する里中交差点の北側の地点1で予測しており、廃棄物運搬車両を負荷した場合の予測値は、1dBの増加にとどまり影響はごくわずかと考えています。</p>
10	<p>議会での質疑の中で、騒音対策などを求められると東部線等の整備が進めば通過交通量に変化があると述べている。そのことも予測に加味されているのか。加味して評価しているとすれば、どのような変化を生じるのか明記すべきである。また、東大高石曾根の予測交通量と調査結果の交通量に差異が見られる理由は何であるか。</p>	<p>将来交通量の推計については、平成13年度に中京都市圏総合都市交通計画協議会が作成した第4回中京都市圏パーソントリップ調査(人の動きを調査することにより交通の実態を把握し、望ましい都市交通体系を検討するために行われる調査)の将来予測のデータを使用し、道路網については、同調査において示されている道路網(将来ネットワーク)のうち、実現性の高い道路網を設定し予測を行いました。従って、予測値は信頼のおけるものと考えています。</p>
11	<p>p409 建設作業騒音の予測条件で、騒音発生源の種類、騒音パワーレベル及び台数の表には、騒音予測の重要な基本要素であるPWLと同時に予測点である「至近住居」までの距離が分かるように表示すべきである。最新のアセス事案の設楽ダムでは知事意見として「降下ばいじん、騒音及び振動の予測については、建設機械の配置、予測地点までの距離など予測条件を評価書に記載すること。」とし、事業者の国といえども評価書で追加記述している。</p>	<p>騒音発生源から至近住居までの距離は、準備書p411の建設機械及び作業船の稼働位置図で確認できます。</p>
12	<p>p428 埋立・覆土用機械の稼働に伴う騒音の予測条件で、騒音発生源の種類、騒音パワーレベル及び台数の表には、騒音予測の重要な基本要素であるPWLと同時に予測点である「至近住居」までの距離が分かるように表示すべきである。最新のアセス事案の設楽ダムでは知事意見として「降下ばいじん、騒音及び振動の予測については、建設機械の配置、予測地点までの距離など予測条件を評価書に記載すること。」とし、事業者の国といえども評価書で「予測地点からユニットの施工範囲までの最短距離」を追加記述している。</p>	<p>騒音発生源から至近住居までの距離は、準備書p429の埋立・覆土用機械の稼働位置図で確認できます。</p>

No	意見の概要	事業者の見解
13	<p>p409 建設作業騒音の予測条件で、稼働位置、の進入道路については敷地境界までの距離を明記すべきである。最新のアセス事案の設楽ダムでは知事意見として「降下ばいじん、騒音及び振動の予測については、建設機械の配置、予測地点までの距離など予測条件を評価書に記載すること。」とし、事業者の国といえども評価書で「予測地点からユニットの施工範囲までの最短距離」を追加記述している。</p>	<p>進入道路部分の建設機械は、稼働する範囲内で代表的な位置として道路の中央に音源を設定しています。</p>
14	<p>p412 建設作業騒音の予測結果で「事業実施区域の敷地境界上(進入道路と既存工場との境界)における最大騒音レベルは84dBであり」とあるが、これは機械配置に大きなごまかしがある。p410の騒音発生源の種類、騒音パワーレベル及び台数の表から、稼働位置が最大のケースと判断される。p407の予測式で道路中心線に音源が集中するという最良の状態では、稼働位置で予測点までの距離rを7mとすると、ぎりぎり84.4dBとなる。</p> <p><math>L(\text{ロードローラ}) = 103.5 - 20 \log(7) - 8 = 78.60</math>  <math>L(\text{タイヤローラ}) = 105.0 - 20 \log(7) - 8 = 80.10</math>  <math>L(\text{アスファルトフィニッシャー}) = 105.0 - 20 \log(7) - 8 = 80.10</math>  <math>L = 10 \log(10^{7.86} + 10^{8.01} + 10^{8.61}) = 84.4</math></p> <p>つまり、道路中心線からちょっとでもどちらかへ1m外れて予測点までの距離rを6mとすると85.8dBとなり、規制基準の85dBを超えてしまう。稼働位置が道路舗装工のため、敷地ぎりぎりまで工事することはあきらかである。騒音の予測条件として最も重要な距離を明記し、複数以上の音源位置で予測すべきである。</p>	
15	<p>p412 建設作業騒音の予測結果で「事業実施区域の敷地境界上(進入道路と既存工場との境界)における最大騒音レベルは84dBであり」とあるが、これは道路中心に音源が集中したケースだけであり、その他の場合は規制基準の85dBを超えてしまう。例えば予測点までの距離rを1mとすると最大騒音レベルは101.3dBにもなる。建設作業騒音が規制基準さえ超え、また、p684の陸域動物に係る調査地点からは、進入道路の旭硝子側は10以上の建物があり、従業員も多いと想定される。このため、建設作業騒音は大きな影響を与えることは明らかなので、環境保全措置を検討すべきである。</p>	
16	<p>p412 建設作業騒音の予測結果で道路中心線に音源が集中するという最良の状態、ぎりぎり規制基準を守れることが判明したが、方法書段階で10m幅の計画だったものを、予測してみたら規制基準を超えたため、用地買収費用が増加してでも14m幅に変更して、環境影響評価を乗りきろうとしたのではないかと。幅員変更の理由を明記すべきである。</p>	<p>方法書段階では、進入道路の事業主体が未定であったため、当センターが事業主体となる想定で廃棄物の搬入に必要な幅員10.5mとしていましたが、その後、埋立竣功後の土地利用を前提として道路整備を行うこととされ、県が事業主体となり、道路幅員14mで整備することになりました。</p>
17	<p>p413 建設作業騒音の予測結果図で、進入道路の稼働位置と稼働位置の騒音がほとんど同じ図になっているが、稼働位置の合計騒音パワーレベルは106.5dB、稼働位置の合計騒音パワーレベルは109.3dBであり、稼働位置の予測図は稼働位置より、3dBほど大きくなるはずである。予測結果図を全面的にみなおす必要がある。</p>	<p>準備書に記載のコンター（等値線）は、予測範囲全体の騒音の広がり示すため、5dB間隔で示しており、進入道路での建設作業騒音の広がり狭い範囲であるため、とではほとんど差がみられない結果となります。</p>
18	<p>p413 建設作業騒音の予測結果図はあまりにも大まかすぎる。特に70とか80dBという大きな値はひし形に分布しており、予測地点を20mほどのメッシュに区切っただけの数値結果をもとに等騒音レベル線をひいたという感じであり、わかりやすく説明しようという誠意が全く感じられない。問題の生ずると想定される進入道路部分ぐらいは拡大して等騒音レベル線を示すべきである。</p>	<p>準備書に記載のコンター（等値線）は、予測範囲全体の騒音の広がり示すため、5dB間隔でお示ししています。</p>

No	意見の概要	事業者の見解
19	<p>p413 建設作業騒音の評価で「至近住居における騒音レベルは62dBと予測され、等価騒音レベルは57dBである。」としているが、500m近く騒音源から離れているため、変動幅はほとんどなく、等価騒音レベルに換算して5dBも下がることはあり得ない。ほとんど変動がなければそのままの値であるし、どんなに低く見積もろうとしても3dBまでであり、等価騒音レベルは57dBではなく、59～62dBとなるはずである。出典とされている「道路環境影響評価の技術手法」(第2巻p253)でも一律に5dBということではなく、変動幅により異なると示されている。変動騒音は0&lt; &lt;2ならマイナス3dB、2&lt; &lt;4ならマイナス5dB、4&lt; ならマイナス6dBとされている。このように出典を勝手に単純に解釈することは許されない。</p>	<p>予測時期において稼働する建設機械は多種に及んでおり、工種や作業からみて騒音の変動が大きいことから等価騒音レベルとの差は5dBを採用しています。</p>
20	<p>p425 工事車両等の運行と建設機械及び作業船の稼働に伴う予測結果で、表の注で「予測値(L<sub>5</sub>)から等価騒音レベル(LA<sub>eq</sub>)への換算は道路環境影響評価の技術手法に記載された等価騒音レベルとL<sub>5</sub>の差(5dB)を用いて行った」とあるが、出典とされている「道路環境影響評価の技術手法」(第2巻p253)では一律に5dBということではなく、変動幅により異なると示されている。変動騒音は0&lt; &lt;2ならマイナス3dB、2&lt; &lt;4ならマイナス5dB、4&lt; ならマイナス6dBとされている。このように出典を勝手に単純に解釈することは許されない。いずれの地点も500m～1km近く騒音源から離れているため、変動幅はほとんどなく、等価騒音レベルに換算5dBも下がることはあり得ない。ほとんど変動がなければそのままの値であるし、どんなに低く見積もろうとしても3dBまでである。</p>	
21	<p>p446 廃棄物運搬車両等の運行、埋立・覆土用機械の稼働に伴う予測結果で、算出されたのは「最大騒音レベル」であり、「予測値(L<sub>5</sub>)」ではない。よしんばL<sub>5</sub>であったとしても、それを等価騒音レベルに換算するのに、一律マイナス5dBするのは間違いである。出典とされている「道路環境影響評価の技術手法」(第2巻p253)では、変動騒音は0&lt; &lt;2ならマイナス3dB、2&lt; &lt;4ならマイナス5dB、4&lt; ならマイナス6dBとされている。このように出典を勝手に単純に解釈することは許されない。いずれの地点も騒音源から離れているため、変動幅はほとんどなく、等価騒音レベルに換算5dBも下がることはあり得ない。ほとんど変動がなければそのままの値であるし、どんなに低く見積もろうとしても3dBまでである。</p>	
22	<p>p413 建設作業騒音の評価で、「至近住居における騒音レベルは62dBと予測され、等価騒音レベルは57dBである。この57dBに50dB(地点5の平日、昼間の環境騒音)を加えると58dBであり、環境基準値(60dB)を下回る。……基準との整合が図られると考える。」としているが、環境基準値を下回れば問題ないという姿勢ではなく、現況が環境基準値より10dBも低い良好な騒音環境にあるにもかかわらず、勝手に単純に解釈した57dB(実は59～62dB)もの騒音が追加されることを深刻に検討すべきである。主務省令第14条(環境保全措置の検討)の「環境影響がないと判断される場合及び環境影響の程度が極めて小さいと判断される場合以外の場合にあっては……環境保全措置を検討しなければならない。」に該当する。このため、主務省令に基づき、環境保全措置を検討すべきである。</p>	<p>至近住居において環境基準値(60dB)を下回っており、低騒音型機械の使用やアイドリングストップなどの対策を講じることにより環境への影響を実行可能な範囲で回避・低減しており、環境への影響はわずかであると判断しています。</p>
23	<p>p415 工事車両等の運行に伴う自動車騒音の予測地点の概要で、地域類型が間違っている。地点2、地点3、地点4はいずれも一般国道247号の沿道であり、p138の用途地域指定状況では地点2、地点3は準住居地域、地点4は第一種低層住居専用地域となっており、p153の騒音に係る環境基準の類型指定では地点2、地点3の準住居地域はC類型ではなく、B類型、地点4の第一種低層住居専用地域はC類型ではなく、A類型である。</p>	<p>地点2は準工業地域でC類型ですが、地点3は準住居地域でありB類型に、地点4は第一種低層住居専用地域でありA類型になる記載ミスです。評価書で修正します。</p>

No	意見の概要	事業者の見解
24	<p>p421 工事車両等の運行に伴う騒音の予測条件として、地点ごとの昼間(6時～22時)交通量としてまとめて示してあるが不十分である。道路交通振動の予測(p468)のように時間別交通量を示すべきである。p419の自動車騒音予測式では「N:交通量(台/h)」を用いて計算することになっている。最新のアセス事案の設楽ダムでは知事意見として「降下はいじむ、騒音及び振動の予測については、建設機械の配置、予測地点までの距離など予測条件を評価書に記載すること。」とし、事業者の国といえども評価書で追加記述している。</p>	<p>道路交通騒音の予測は、1時間ごとの一般交通量及び工事用車両等の台数を予測式に代入し、環境基準で定める昼間の時間帯の等価騒音レベルを予測しています。1時間ごとの一般交通量及び工事用車両等の台数を評価書に記載します。</p>
25	<p>p423 工事車両等の運行に伴う騒音予測結果で、予測の基になる現況騒音レベルで地点1の値が72dBとされているが、p404の現地調査結果で明らかのように、平日3日間も休日も全て71dBである。予測のときだけ現況を1dB大きくし、結果として騒音レベルの増加分は1dBあるのにもかかわらず、増加分は1dB未満として、影響が少ないように見せかけている。このような意識的、誘導的な予測は直ちに修正し、縦覧と意見受付をやりなおすべきである。</p>	<p>72dBは、71dBの記載ミスです。評価書で修正します。予測計算は小数点以下も計算していますが、評価基準が整数であることから予測値も整数で記載しています。</p>
26	<p>p438 廃棄物運搬車両等の運行に伴う予測結果表6.2-21の地点1の現況騒音レベル72dBは71dBの間違いである。そもそも「地点1が交通量の減少に伴い1dB減少し」の表現が疑わしい。将来交通量(6時から24時)に対応する、現況交通量(6時から24時)を記載し比較すべきである。また、1dB未満の大小を比較するような場合は、最終的な騒音を1dB単位で示すことは良いにしても、予測結果は小数点まで示し、大小関係が判断できるような表にすべきである。</p>	
27	<p>p423 工事車両等の運行に伴う騒音予測結果で、工事車両等を付加したときの騒音レベル、工事車両等による騒音レベルの増加分が1dB単位で記載してある。このため、地点2,3,4いずれも現況騒音レベルと工事車両等を付加したときの騒音レベルは同じ値という非常識な結果になってしまう。それにもかかわらず増加分はゼロではなく、1dB未満というおかしな表になっている。増加分が0.1dBなのか、0.4dBなのか判断できるように小数点以下1桁までは記載すべきである。現に、p410の騒音発生機械の騒音パワーレベルは小数点以下1桁まで記載している。また、大気質の予測ではもっと多くの桁を示して事業による増加分を判断できるようにしている。</p>	
28	<p>p428 埋立・覆土用機械の稼動に伴う騒音の予測条件で、として、ダンプトラック20台を含むのは当然であるが、進入道路を走行する廃棄物運搬車両570台/日(時間最大114台:p483)からの騒音を追加すべきである。</p>	<p>廃棄物運搬車両等の影響については、方法書に基づき供用時において地点1と地点4で予測・評価しています。</p>
29	<p>p429 埋立・覆土用機械の稼動に伴う騒音の予測で、敷地境界に大きな影響を与える稼動位置、の位置が、安定型区画の中央に限定してあるが、もっと岸壁に近づいた危険側の予測も行なうべきである。図のとおり50mなら67dBだが、20mで77dBとなり、すでに特定工場の騒音規制基準を超えてしまう。10mなら84dB、5mなら91dBにもなる。こうした事実を隠して環境影響評価手続きを進めることは許されない。同じような事案が名古屋市アセスメント条例により「空見スラッジリサイクルセンター」の準備書の不備が指摘され、着目点への騒音の影響が大きくなる時期に再度予測を行なっていることを十分参考にすべきである。</p>	<p>埋立処分開始後10年次における代表的な埋立場所に建設機械を配置して予測しています。</p>

No	意見の概要	事業者の見解																												
30	<p>p429埋立・覆土用機械の稼動に伴う騒音の予測で、稼動位置が図示されているが間違っている。埋立処分開始後10年次だから、p362の埋立・覆土用機械の稼動に伴う大気質と同じである。稼動位置とされているトラクタショベルとバックホーは管理型区画の海上なのでの間違いである。同様に、稼動位置とされている湿地型ブルドーザ、散水車、ダンプトラックは管理型区画の陸上なのでの間違いである。稼動位置とされているトラクタショベルとバックホーは安定型区画の海上なのでの間違いである。稼動位置とされている湿地型ブルドーザは安定型区画の陸上なのでの間違いである。図番号の間違いだけなのか、予測条件も間違えているのか全面的に見なおしが必要である。</p>	<p>表6.2-15と図6.2-29の対比にミスがありましたので、図番号～を次図のとおり訂正します。</p> 																												
31	<p>p430 埋立・覆土用機械の稼動に伴う騒音の予測で「敷地境界線上(既存工場東側の護岸)における最大騒音レベルは65dBであり、」とあるが小さすぎる。p428の稼動位置だけで試算しても、PWL104.0dBが3台で計108.77dB、p407の予測式で、距離は安定型区画の中央50mとすると、<math>L=108.77-20 \cdot \log(50)-8=66.79</math>で、最大騒音レベルは67dBとなる。どこで間違えたのか、慎重に検討すべきである。</p>																													
32	<p>p430 埋立・覆土用機械の稼動に伴う騒音の予測で「至近住居における騒音レベルは47dBである。」としているが、p428の騒音発生源の種類、台数及び騒音パワーレベルをもとに、大事な予測条件である距離が示されていないため、p429の稼動位置図から、少し大きめ(騒音は低く予測される)に読みとって試算すると、次のように50dB近くなり、47dBを超えてしまう。予測式のどこかに欠陥がないか確認が必要である。</p> <table border="1" data-bbox="231 1003 587 1182"> <thead> <tr> <th>位置</th> <th>PWL計</th> <th>距離r</th> <th>L</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>108.77</td> <td>720</td> <td>43.62</td> </tr> <tr> <td></td> <td>105.46</td> <td>780</td> <td>39.62</td> </tr> <tr> <td></td> <td>107.01</td> <td>700</td> <td>42.11</td> </tr> <tr> <td></td> <td>100.00</td> <td>850</td> <td>33.41</td> </tr> <tr> <td>計</td> <td>98.8が20台</td> <td>720～760</td> <td>46.40</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>49.74</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	位置	PWL計	距離r	L		108.77	720	43.62		105.46	780	39.62		107.01	700	42.11		100.00	850	33.41	計	98.8が20台	720～760	46.40			49.74		<p>この配置で予測した結果、敷地境界線上(既存工場東側護岸)における最大騒音レベルは68dBとなり、県民の生活環境の保全等に関する条例による特定建設作業に係る基準(85dB)を下回ります。また、至近住居における騒音レベルは49dBと予測され、等価騒音レベルに換算すると44dBです。この44dBに50dB(昼間の環境騒音)を加えると51dBであり、環境基準(60dB)を下回ります。このため、評価については変わりありませんが、騒音のコンター(等値線)とともに評価書で修正します。</p>
位置	PWL計	距離r	L																											
	108.77	720	43.62																											
	105.46	780	39.62																											
	107.01	700	42.11																											
	100.00	850	33.41																											
計	98.8が20台	720～760	46.40																											
		49.74																												
33	<p>p431 埋立・覆土用機械の稼動に伴う騒音の予測結果図はあまりにも大きすぎる。特に65や70、75dBという大きな値はひし形に分布しており、予測地点を50mほどのメッシュに区切ただけの数値結果をもとに等騒音レベル線をひいたという感じであり、わかりやすく説明しようという誠意が全く感じられない。問題の生ずると想定される進入道路部分ぐらいは拡大して等騒音レベル線を示すべきである。</p>	<p>準備書に記載のコンター(等値線)は、予測範囲全体の騒音の広がりを示すため、5dB間隔でお示ししています。</p>																												
34	<p>p432 埋立・覆土用機械の稼動に伴う騒音の評価結果で「特定建設作業に係る基準値(85dB)を下回る」とあるが、基準の当てはめが間違っている。埋立・覆土用機械は最終処分場が供用されてからのことであり、建設工事の中でではない。県民の生活環境の保全等に関する条例第6条(規制基準)で「騒音発生施設又は振動発生施設を設置する工場等において発生する騒音又は振動の当該工場等の敷地の境界線における大きさについて、昼間、夜間その他の時間の区分及び区域の区分ごとに定める許容限度」が定められている。つまり、p442に示すような騒音発生施設を有する場合は、その施設からの騒音にかぎらず、埋立・覆土用機械も含め全ての騒音が敷地境界線で特定工場の規制基準を守らなければならない。緩い特定建設作業に係る基準値が適用されるのではない。</p>	<p>トラクターショベル、バックホウ等の建設機械からの騒音について評価することから、県民の生活環境の保全等に関する条例による特定建設作業に係る基準値(85dB)との比較を行っています。</p>																												
35	<p>p433 廃棄物運搬車両等の運行に伴う自動車騒音の予測地点の概要で、地域類型が間違っている。地点4は一般国道247号の沿道であり、p138の用途地域指定状況では第一種低層住居専用地域となっており、p153の騒音に係る環境基準の類型指定では第一種低層住居専用地域はC類型ではなく、A類型である。</p>	<p>地点4は第一種低層住居専用地域でありA類型の記載ミスです。評価書で修正します。</p>																												

No	意見の概要	事業者の見解
36	p440 浸出液処理施設の稼働に伴う騒音予測で、予測条件が示されていない。建物等による回折減衰量 Lの算定方法、位置関係(敷地境界までの距離)を明記すべきである。最新のアセス事案の設楽ダムでは知事意見として「降下ばいじん、騒音及び振動の予測については、建設機械の配置、予測地点までの距離など予測条件を評価書に記載すること。」とし、事業者の国といえども評価書で追加記述している。	騒音の伝搬上の障害物として扱った建物は機械棟のみです。機械棟の開口部から発生する音について、回折減衰量を考慮して予測しました。Lの算出方法は準備書p440に記載してあります。敷地境界までの距離は準備書p440の浸出液処理施設の稼働に伴う騒音発生源位置図で確認できます。
37	p442 浸出液処理施設の稼働に伴う騒音予測で、内壁の騒音レベルを単純に距離減衰で算定しているが危険側の予測である。狭い室内で5種類の音源があり、反射音が相当あるはずである。それを加味すべきである。	室内の反射音は加味していませんが、室内での音の減衰がないものとしています。
38	p443 浸出液処理施設の稼働に伴う騒音予測で、「至近住居までの距離は約850m程度離れていることから、距離減衰効果により30dB以下」とあるが、正確な値を求めて記載すべきである。	騒音計の測定下限値は30dB程度であり、これ以下の小さな値を示す必要はないものと判断しています
39	p446 廃棄物運搬車両等の運行、埋立・覆土用機械の稼働に伴う予測結果で、注1で埋立・覆土用機械の稼働による地点1,地点4の最大騒音レベルが今までで示されていないにもかかわらず、40dB、47dBとされているのは不十分である。p430などで、それぞれまでの距離を明記して、予測値を記載すべきである。	地点1及び地点4は、廃棄物運搬車両等の影響を把握する目的で選定している地点です。準備書p446では、同時期に稼働する埋立・覆土用機械及び浸出液処理施設の稼働の影響を考慮した場合の予測結果であり、地点1及び地点4と埋立・覆土用機械及び浸出液処理施設の位置関係から計算した結果をお示ししています。
40	p446 廃棄物運搬車両等の運行、埋立、覆土用機械の稼働に伴う予測結果で、注2で浸出液処理施設の稼働に伴う騒音は「予測された各地点の騒音レベル(L <sub>5</sub> )は30dBを下回るがここでは換算した等価騒音レベルを30dBとした」とある根拠が不明であり、ずばらな予測である。地点1,地点4の最大騒音レベルをp443で予測し、正確な値を明記すべきである。	騒音計の測定下限値は30dB程度であり、これ以下の小さな値を示す必要はないものと判断し、安全側での予測になるよう30dBとしています。
41	p455 建設作業振動の予測項目を「L <sub>10</sub> :80%レンジの上端値」としているにもかかわらず、予測結果では「最大振動レベルは72dB」として、特定建設作業に係る基準値(80%レンジの上端値)との比較をしているが、最大振動レベルと80%レンジの上端値は全く性格の異なるものである。それにもかかわらず、このような評価をする理由は何か。(同種 全2通)	多数の機械が稼働し、振動レベルが大きく変動する場合の評価値はL <sub>10</sub> (80%レンジの上端値)が用いられており、本準備書においても同様に、L <sub>10</sub> により評価しています。本準備書では最大振動レベルを予測し、それを安全側での予測となるようL <sub>10</sub> として扱い評価しています。この旨、評価書に記載します。
42	p474 埋立・覆土用機械の稼働に伴う振動の予測項目を「L <sub>10</sub> :80%レンジの上端値」としているにもかかわらず、予測結果では「最大振動レベルは62dB」として、特定建設作業に係る基準値(80%レンジの上端値)との比較をしているが、最大振動レベルと80%レンジの上端値は全く性格の異なるものである。それにもかかわらず、このような評価をする理由は何か。(同種 全2通)	
43	p454 道路交通振動の調査結果の表中に要請限度があるが、p138の用途地域指定状況では地点2は準住居地域のためp159の区域区分で第一種区域となり、要請限度は70dB(昼間)、65dB(夜間)は間違いで、65dB(昼間)、60dB(夜間)である。	地点2は準工業地域であるため、記載に誤りはありません。
44	p458 建設作業振動の予測対象時期を決める図6.3-4で、合成基準点振動レベルの経月変化のうち、1年次5月と6月が何もないのはおかしい。この2月間は振動を発生する建設機械は1台も稼働しないのか。騒音の予測対象時期を決める図6.2-4で、合成騒音パワーレベルの経月変化では建設機械が稼働することになっている。いずれにしても、p459の「工種」と、資料編p2の施工計画の「工種」が違っているため、工事内容と稼働機械が理解できるように修正すべきである。	各護岸で深層混合処理が行われている時期であり、振動の発生源となる建設機械等の稼働はありません

No	意見の概要	事業者の見解
45	p459 建設作業振動の振動源状況で稼働位置の土砂投入のバックホーの基準点振動レベル(VL0:5m点)が71.0dBとなっているが、低振動型機械を用いれば、7m点で55dBだから、基準の5m点に換算すると、57.5dBとなり、71.0dBの振動を相当低減できる。海上部の作業といえども、低振動型機械を採用すべきである。( $p457:55=Lo-15\log(7/5)-8.68*0.019*(7-5)$ ; $L0:57.5$ )	工事の施工にあたっては、低振動型機械を採用するよう努めます。
46	p476 埋立・覆土用機械の稼働に伴う振動予測の振動源状況で稼働位置及びの海上のバックホーの基準点振動レベル(VL0:5m点)が71.0dBとなっているが、低振動型機械を用いれば、7m点で55dB、基準の5m点に換算すると、57.5dBとなり、71.0dBの振動を相当低減できる。海上部の作業といえども、低振動型機械を採用すべきである。( $p457:55=Lo-15\log(7/5)-8.68*0.019*(7-5)$ ; $L0:57.5$ )	
47	p462 建設作業振動の予測結果図はあまりにも大まかすぎる。特に60とか70dBという大きな値はひし形に分布しており、予測地点を50mほどのメッシュに区切っただけの数値結果をもとに等振動レベル線をひいたという感じであり、わかりやすく説明しようという誠意が全く感じられない。問題の生ずると想定される進入道路部分ぐらいは拡大して等振動レベル線を示すべきである。	準備書に記載のコンターは、予測範囲全体の振動の広がり解りやすく表現するため10dB間隔で表示しています。
48	p479 埋立・覆土用機械の稼働に伴う振動の予測結果図はあまりにも大まかすぎる。特に70dBという大きな値はひし形に分布しており、予測地点を50mほどのメッシュに区切っただけの数値結果をもとに等振動レベル線をひいたという感じであり、わかりやすく説明しようという誠意が全く感じられない。問題の生ずると想定される進入道路部分ぐらいは拡大して等振動レベル線を示すべきである。	
49	p463 建設作業振動の予測で、「至近住居における振動レベルは30dB以下(環境振動を下回る)と予測される。」とあるが、正確な値を求めて記載すべきである。	振動計の測定下限値が30dB程度であり、これ以下の小さな値を示す必要はないものと判断し、安全側での予測になるよう30dBとしています。
50	p478 埋立・覆土用機械の稼働に伴う振動の予測で、「至近住居における振動レベルは30dB以下であり」とあるが、正確な値を求めて記載すべきである。	
51	p491 浸出液処理施設の稼働に伴う振動の予測で、「至近住居における振動レベルは30dB以下と予測される。」とあるが、正確な値を求めて記載すべきである。	
52	p464 工事車両等の運行に伴う道路交通振動の予測地点の概要で、地域区分が間違っている。地点2は一般国道247号の沿道であり、p138の用途地域指定状況では準住居地域となっており、p160の振動規制法による区域指定状況では準住居地域は第2種ではなく、第1種である。	地点2は準工業地域であるため、記載に誤りはありません。
53	p465 道路交通振動の予測手順があるが、その出典を明記すべきである。p466から用いているINCE/J RTV-Model 2003は「現況再現値L10-1」や「発生交通量によるL10-2」それぞれの振動レベルの値を求めるだけであり、「発生交通量を上乘せした場合の振動レベルの増加分(L)」を現況測定値の振動レベルL10に足し算する考え方は「道路環境影響評価の技術手法」であり、それぞれ異なる考え方で導かれた予測方法を都合のいいようにつまみ食いしているのではないか。	INCE/J RTV-Model 2003と「道路環境影響評価の技術手法」に示された建設省土木研究所の提案式は、どちらも既存の環境影響評価で用いられ実績のある予測手法であり、本環境影響評価ではINCE/J RTV-Model 2003を用いています。予測対象は道路交通振動であることから、発生交通量を上乘せした場合の振動レベルの増加分(L)を現況測定値の振動レベルL <sub>10</sub> に足し算する考え方を採用しても問題ないと考えています。
54	p466 資材、機械及び建設工事に伴う副産物の運搬に用いる車両の運行の予測式を、「日本騒音制御工学会の道路交通振動の予測モデルであるINCE/J RTV-Model 2003」としているが、自動車騒音と同様に道路交通振動についても「道路環境影響評価の技術手法」に別の予測式が示されている。自動車騒音は「道路環境影響評価の技術手法」、道路交通振動は「INCE/J RTV-Model 2003」の予測式を用いた理由、使うときの問題点を明らかにした上でそれぞれの予測手法を用いた必然性を明記すべきである。	

No	意見の概要	事業者の見解
55	p466 資材、機械及び建設工事に伴う副産物の運搬に用いる車両の運行の予測式で、予測条件として、路面の平坦性(mm)の値を明記すべきである。	道路環境整備マニュアル(社団法人 日本道路協会)で記載されている測定結果を基に最多頻度の1.25mmに設定しています。
56	p466 資材、機械及び建設工事に伴う副産物の運搬に用いる車両の運行の予測式で、予測条件として、基準点における振動加速度レベルの予測に用いるCg:地盤別の補正値がローム地盤は-6dB、砂礫地盤は-5.8dB、沖積地盤は-10dBとあるが、予測地点1,2,3,4別にどの値を用いたのか、その設定根拠も合わせて明記すべきである。	地盤卓越振動数の現地調査結果が12.7~18.0Hzであり、軟弱地盤(15Hz以下とされている)に近いことからローム地盤の値を用いています。
57	p466 資材、機械及び建設工事に伴う副産物の運搬に用いる車両の運行の予測式で、予測条件として、予測地点の等価振動加速度レベルの予測に用いる内部減衰係数がローム地盤は0.014、砂礫地盤は0.031、沖積地盤は0.020とあるが、予測地点1,2,3,4別にどの値を用いたのか、その設定根拠も合わせて明記すべきである。	
58	p466 資材、機械及び建設工事に伴う副産物の運搬に用いる車両の運行の予測式で、予測条件として、等価振動レベルの予測に用いるLA:振動加速度レベルから振動レベルを推定する際の補正値がローム地盤は-5dB、砂礫地盤は-9.1dB、沖積地盤は-(4.7-0.1R0)dBとあるが、予測地点1,2,3,4別にどの値を用いたのか、その設定根拠も合わせて明記すべきである。	
59	p466 資材、機械及び建設工事に伴う副産物の運搬に用いる車両の運行の予測式で、予測条件として、予測地点の等価振動加速度レベルの予測に用いる内部減衰係数がローム地盤は0.014、砂礫地盤は0.031、沖積地盤は0.020とあるが、沖積地盤の内部減衰係数0.020を用いたとすると、建設作業振動の予測式p457で同様な項8.68 (ri-r0)の内部減衰係数が未固結地盤の0.019としてある関係とは矛盾しないのか。	ローム地盤の内部減衰係数0.014は、「日本騒音制御工学会の道路交通振動の予測モデルであるINCE/J RTV-Model 2003」に記載の諸元です。
60	p471 工事車両等の運行に伴う振動の予測結果で、工事車両等を付加したときの振動レベル、工事車両等による振動レベルの増加分が1dB単位で記載してある。このため、地点1,2,3,4の各時間帯でほとんどが現況振動レベルと工事車両等を付加したときの振動レベルは同じ値という非常識な結果になってしまう。それにもかかわらず増加分はゼロではなく1dB未満というおかしな表になっている。増加分が0.1dBなのか、0.4dBなのか判断できるように小数点以下1桁までは記載すべきである。現にp459の振動発生機械の基準点振動レベルは小数点以下1桁まで記載している。また、大気質の予測ではもっと多くの桁を示して事業による増加分を判断できるようにしている。	予測計算は小数点以下も計算していますが、評価基準が整数であることから予測値も整数で記載しています。
61	p471 工事車両等の運行に伴う予測結果で現況振動レベル、工事用車両等を付加した振動レベル、工事用車両等の付加による振動レベルの増加分がいずれも1dB単位で記載してあるが、増加の程度を明確に把握できるようにするため、小数点以下1桁まで記載すべきである。その証拠に現況振動レベルは資料編で小数点以下1桁まで記載してある。	
62	p485 車両等の運行に伴う予測結果で現況振動レベル、一般車両による振動レベル、廃棄物運搬車両等を付加した振動レベル、廃棄物運搬車両等の付加による振動レベルの増加分がいずれも1dB単位で記載してあるが、増加の程度を明確に把握できるようにするため、小数点以下1桁まで記載すべきである。その証拠に現況振動レベルは資料編で小数点以下1桁まで記載してある。	
63	p469 工事車両等の運行に伴う振動の予測条件として、路盤舗装の等値総厚が4地点とも35cmと設定しているが、その根拠を明記すべきである。表層路盤、上層路盤、下層路盤別に、かつその品質規格別に係数が定められているはずである。地点1の臨港道路と地点2,3,4の一般国道247号とは道路構造が違うとされているので、それぞれ係数は異なるはずである。	他事例を参考に現地調査結果との再現性を踏まえ設定しています。

No	意見の概要	事業者の見解
64	p471 工事車両等の運行に伴う予測結果で、地点1の現況振動レベルの17～18時は42dBとなっているが、資料編p161では42.8dBとなっており、それなら四捨五入して43dBの筈である。どちらが正しいのか。	42dBは43dBの記載ミスです。評価書で修正します。
65	p471 工事車両等の運行に伴う予測結果の表中に要請限度があるが、地点1の65dBは間違いである。地点1はp138の用途地域指定状況によれば、工業専用地域であり、p159の区域区分では要請限度（昼間）は70dBである。	地点1は用途地域は準工業地域であり、要請限度（昼間）は70dBとなり、記載ミスです。評価書で修正します。
66	p472 工事車両等の運行に伴う予測の評価を、「工事中車両等を付加した場合の振動レベルの予測値の最大は47～51dBであり、振動規制法で定める道路交通振動の要請限度（65dB又は70dB）を下回る。これらのことから、振動の環境保全に関する基準等との整合が図られると考える。」とあるが、この要請限度は振動規制法第16条で「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。」というひどい状態であり、騒音の環境基準などとは比較にならない緩い基準である。このような性格の要請限度を比較対象とすべきではない。せめて建設機械及び作業船の稼働に伴う振動の評価（p463）や埋立・覆土用機械の稼働に伴う振動の評価（p480）で用いている「知覚できる最小レベル（感覚閾値）の55dB程度を下回る」を用いるべきである。	道路交通振動については環境基準が定められていないことから、振動規制法第16条第1項に基づく道路交通振動の要請限度と比較しています。
67	p486 廃棄物運搬車両等の運行に伴う予測の評価を、「廃棄物運搬車両等を付加した場合の振動レベルの最大値は、地点1が49dB、地点4が48dBであり、振動規制法で定める道路交通振動の要請限度（65dB）を下回る。これらのことから、振動の環境保全に関する基準等との整合が図られると考える。」とあるが、この要請限度は振動規制法第16条で「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。」というひどい状態であり、騒音の環境基準などとは比較にならない緩い基準である。このような性格の要請限度を比較対象とすべきではない。せめて建設機械及び作業船の稼働に伴う振動の評価（p463）や埋立・覆土用機械の稼働に伴う振動の評価（p480）で用いている「知覚できる最小レベル（感覚閾値）の55dB程度を下回る」を用いるべきである。	
68	p473 工事車両等の運行、建設機械及び作業船の稼働に伴う振動予測結果で、地点1の工事車両等による振動レベル48dBは49dBの間違いであり、予測結果を小さく見せかけている。工事車両等の運行に伴う予測結果p471では15～16時に49dBが示されている。	地点1の工事中車両等による振動レベルは、49dBの記載ミスであり、複合振動レベルは49dBとなります。評価書で修正します。
69	p476 埋立・覆土用機械の稼働に伴う振動の予測条件で、振動発生源の種類、基準点振動レベル及び台数の表には、振動予測の重要な基本要素である予測点である「至近住居」までの距離が分かるように表示すべきである。最新のアセス事案の設楽ダムでは知事意見として「降下ばいじん、騒音及び振動の予測については、建設機械の配置、予測地点までの距離など予測条件を評価書に記載すること。」とし、事業者の国といえども評価書で追加記述している。	振動発生源から至近住居までの距離は、準備書p477の建設機械及び作業船の稼働位置図で確認できます。

No	意見の概要	事業者の見解
70	<p>p477 埋立・覆土用機械の稼動に伴う振動の予測で、稼動位置が図示されているが間違っている。埋立処分開始後10年次だから、p362の埋立・覆土用機械の稼動に伴う大気質と同じである。稼動位置 とされているトラクタショベルとバックホーは管理型区画の海上なので の間違いである。同様に、稼動位置 とされている湿地型ブルドーザ、散水車、ダンプトラックは管理型区画の陸上なので の間違いである。稼動位置 とされているトラクタショベルとバックホーは安定型区画の海上なので の間違いである。稼動位置 とされている湿地型ブルドーザは安定型区画の陸上なので の間違いである。図番号の間違いだけなのか、予測条件も間違えているのか全面的に見なおしが必要である。</p>	<p>表6.3-14と図6.3-10の対比にミスがありましたので、図番号 ~ を次図のとおり訂正します。</p>  <p>この配置で、予測した結果、敷地境界線上（既存工場東側護岸）における最大振動レベルは54dBであり、県民の生活環境の保全等に関する条例による特定建設作業に係る基準（75dB）を下回ります。また、至近住居における振動レベルは30dB以下で、至近住居における振動レベルは36dB（環境振動）であり、人が鉛直振動を知覚できる最小レベル（感覚閾値）の55dB を下回ります。このため、評価については変わりありませんが、振動のコンター（等値線）とともに評価書で修正します。</p>
71	<p>p477 埋立・覆土用機械の稼動に伴う振動の予測で、敷地境界に大きな影響を与える稼動位置 の位置が、安定型区画の中央、 の位置は岸壁から相当離れて設定してあるが、もっと岸壁に近づいた危険側の予測も行なうべきである。例えば、稼動位置 だけで計算しても、岸壁から5mなら75dBを越え、3mなら79dB近くなり、特定工場の振動規制基準を超えてしまう。こうした事実を隠して環境影響評価手続を進めることは許されない。</p> $VL0の合計=10 \cdot \log\{10^{(73.1/10)} + 10^{(71.0/10)}\} = 75.19$ $L=75.19 - 15 \cdot \log(5/5) - 8.68 \cdot 0.019 \cdot (5-5) = 75.19$ <p>p457式</p> $L=75.19 - 15 \cdot \log(2/5) - 8.68 \cdot 0.019 \cdot (2-5) = 78.84$	<p>埋立処分開始後10年次における埋立位置の代表的な場所に建設機械等を配置して予測を行っています。</p>
72	<p>p480 埋立・覆土用機械の稼動に伴う振動の評価結果で「特定建設作業に係る基準値（75dB）を下回る」とあるが、基準の当てはめが間違っている。埋立・覆土用機械は最終処分場が供用されてからのことであり、建設工事のことではない。県民の生活環境の保全等に関する条例第6条（規制基準）で「騒音発生施設又は振動発生施設を設置する工場等において発生する騒音又は振動の当該工場等の敷地の境界線における大きさについて、昼間、夜間その他の時間の区分及び区域の区分ごとに定める許容限度」が定められている。つまり、p476に示すような振動発生施設を有する場合は、その施設からの振動にかぎらず、埋立・覆土用機械も含め全ての振動が敷地境界線で特定工場の規制基準を守らなければならない。</p>	<p>トラクターショベル、バックホウ等の建設機械からの振動について評価することから、県民の生活環境の保全等に関する条例による特定建設作業に係る基準値（75dB）との比較を行いました。</p>

No	意見の概要	事業者の見解
73	p481 埋立・覆土用機械の稼働に伴う振動の予測地点が表6.3-15では4地点としているが、2地点の間違いである。続く表6.3-16予測地点の概要で2地点しかない。p485の予測結果でも2地点しかない。	表6.3-15の予測地域の4地点は2地点の記載ミスです。評価書で修正します。
74	p483 車両等の運行に伴う振動の予測条件で、将来交通量が時間ごとに設定しているが、その時間別設定根拠を明記すべきである。	一般交通量については、現況の時間交通量率で設定しています。
75	p487 浸出液処理施設の稼働に伴う振動の予測式は「建設機械及び作業船の稼働」で用いた予測式と同様である、としているが、p457の予測式には地盤の内部減衰係数があり、 $\alpha=0.019$ ；未固結地盤としている。しかしこの内部減衰係数は地盤ごとに異なり、粘土のようなものなら、値が小さくなり、振動は減衰しにくくなる。このため、浸出液処理施設の地盤をどのような性状のものにするのかを検討したうえで内部減衰係数を決めるべきである。	管理施設用地の埋立ては、良質土及び管中固化処理した浚渫土を用いて行うこととしており、未固結地盤として扱いました。
76	p808 資材、機械及び工事に伴う副産物の運搬に用いる車両の運行の騒音予測結果で地点1の現況騒音72dBは71dBの間違いであり、工事用車両等による騒音レベルの増加分「<1」（1dB未満）、「1」の間違いである。	地点1の現況騒音は71dB、工事用車両等による騒音レベルの増加分は1dBの記載ミスです。評価書で修正します。
77	p809 廃棄物及び覆土材の運搬に用いる車両の運行の騒音予測結果で地点1の現況騒音72dBは71dBの間違いである。	地点1の現況騒音は、71dBの記載ミスです。評価書で修正します。

#### 4) 悪臭

No	意見の概要	事業者の見解
1	p503 悪臭予測の類似事例として、名古屋港南5区での悪臭調査結果が示してあるが、その調査月が毎年1月である理由は何か。名古屋港南5区で悪臭騒ぎがあり、新聞にも大きく報道されたのは、秋の終わりであったはずだが、その時期を外した調査に意味はあるのか。	悪臭苦情は平成11年の10月下旬から11月にかけてありましたが、この原因は主に内水ポンド（処分場内の水面部分）の底層に蓄積した硫化水素が、秋季において成層が破壊され大気放出されたものと推定されました。このため、原因物質の監視調査、底層の嫌気状態の改善及び内水の水質改善のためのトレンチ（浅いせせらぎ水路）及び水流発生装置の設置といった改善対策を実施し、これらの対策等により内水ポンドでの成層の生成に起因する悪臭の発生防止を図り、以降、苦情の発生はありません。悪臭の測定時期については、風向が南5区処分場から対岸の住居側に安定的に向かう冬季の1月としています。
2	p502 廃棄物の存在・分解に伴う悪臭の予測結果として「生ゴミや有機性汚泥等の腐敗性の廃棄物は受け入れないことから、廃棄物の存在・分解に伴う悪臭の発生はほとんどないものと考えて。」とあるが、同じように生ゴミや有機性汚泥等の腐敗性の廃棄物は受け入れていないはずの現在の南5区最終処分場では、平成11年、12年と2年間にわたり、大きな悪臭発生事件があり、新聞にも大きく報道されている。この事実と原因こそ類似事例として明記すべきである。	
3	p503 廃棄物の存在・分解に伴う悪臭予測の類似事例として、名古屋港南5区での悪臭調査結果が示してあるが、その調査月が毎年1月である理由は何か。周辺住宅への風向だけを考慮しては不足である。名古屋港南5区で悪臭騒ぎがあり、新聞にも大きく報道されたのは、秋の終わりであったはずだが、その時期を外した調査に意味はない。	
4	特に夏季と梅雨時期に多いと思われるが、埋立処分場の保有水の、海水の水温の上昇と共に、海水・プランクトン等の腐敗臭が発生すると思われる。もし発生した時、季節柄東・南東風に乗って武豊町全域に腐敗臭が広がるが、その時点の対応と対策は。	名古屋港南5区と同じく腐敗性の廃棄物は扱いません。また、悪臭、水質に関する環境配慮事項としてお示しているように「水循環装置」や「トレンチ（浅いせせらぎ水路）」を必要な時期に設置することとしており、内水ポンド（処分場内の水面部分）での成層の生成に起因する悪臭の発生が防止できるものと考えています。

No	意見の概要	事業者の見解
5	アセック南5区の調査結果より予測しているが、衣浦3号地地先は伊勢湾と港湾の形態が著しく相違しており、夏季には赤潮の発生が頻発している。悪臭が赤潮の発生と複合的に関連している可能性も考えられる。その点の調査はどのように実施しているか。気象条件、海面状況を加味した調査をどのように考えているか。	主務省令において悪臭は「廃棄物の存在・分解」による影響を予測・評価することとされています。悪臭防止法で「不快な臭いの原因となり、生活環境を損なうおそれのある物質」として定められている特定悪臭物質（22項目）について、類似の最終処分場の事例を用いて悪臭を予測した結果、特定悪臭物質の寄与の程度はわずかであると考えています。 また、水質の予測結果から、最終処分場の存在による最終処分場の周辺海域の水質の変化はわずかであると考えています。

5) 水環境

No	意見の概要	事業者の見解
1	護岸等の施工時の水質について、深層混合処理工法を実施するにもかかわらず、pHが調査予測されていない。固化材の影響を予測する必要があるため、追加すべきである。 また、水の濁りとしてSSを調査予測されているが、汚濁防止膜の外側で1mg/Lというのは、記載されている環境への配慮事項だけでは、到底達成できない数値と思われる、工事による発生負荷を小さく見込みすぎているかなど、予測条件に疑問を感じる。他の予測項目も含め、再度チェックをしてもらいたい。	深層混合処理は、固化材の注入、攪拌混合を海底の地盤中で行い固化する工法であり、財団法人沿岸技術研究センターによる「海上工事における深層混合処理工法技術マニュアル」に記載のある事例や東京湾横断道路など他の大規模工事においても、周辺海域のpHは上昇しておらず、環境影響がないことが報告されています。従って、予測・評価は実施していません。 濁りの発生量については、準備書p634～639にお示しした予測条件により予測を行っています。工事にあたっては、汚濁防止膜を周囲に展張するとともに、工事量が過度に集中しないように工事工程管理を行うなどの環境配慮事項を行うことにより、工事によるSSが汚濁防止膜の外側で2mg/Lを超える範囲はみられないなど、環境負荷の低減が図られると考えています。
2	富貴ヨットハーバーには大量の浮遊物が漂着し管理者が除去に苦慮していることは、方法書の住民説明会での質問で明らかになっている。しかし、方法書による調査は実施されなかった。漂着物については港湾管理者が適切に処理しているというのみで、海の環境という点ではとらえられていない。廃棄物最終処分場が整備されることにより、堤防がさらに沖合いに延長されることになる。そうなれば、浮遊物の漂着がますます多くなることが懸念される。準備書の説明の中で、夏季、冬季に沖合いの南下潮流が現在よりも速くなることにより、漂着物が少なくなるという見解を述べているが、漂着物の漂流実態を把握していない詭弁である。漂着物は潮流よりも漂着物をさえぎる堤防と風向きによって増減される。正確な調査を実施すべきである。	流れの予測に用いているモデルは、風と地形を予測条件に含んでおり、その影響をモデルの中で考慮しています。準備書p582～585に示す流れの予測結果から、特に風の影響を強く受ける表層についてみても、最終処分場の存在により富貴ヨットハーバー前面の流れが大きく変わることはなく、また、富貴ヨットハーバーから港外に向かう流れが存在していることから、最終処分場の存在により漂着物が増えるような変化は生じないと考えられます。
3	最終処分場の堤防が施工されることにより、堤防南部で潮流が3～7cm/s遅くなると予測している。非常に大きな潮流の変化である。水中の浮遊物質の沈殿が発生し、悪臭の原因、赤潮の原因となる可能性が大きい。調査をし予測に活かすべきである。また、中部電力武豊火力発電所の運転実績から潮流の変化もある。その影響も詳細に記述すべきである。	資料編p239～246に示す流れの予測結果より、最終処分場の存在時にも上げ潮、下げ潮時において最終処分場の南側で流れが存在しています。また、水質の予測結果では、最終処分場の存在により最終処分場の南側で表層のCOD、T-N、T-Pがやや減少する傾向にあります。従って、最終処分場が存在することによって周辺海域において悪臭等が発生しやすくなるような変化は生じないと考えられます。 また、武豊火力発電所の排水量に関しては、実績値及び将来の計画値について事業者から資料をご提供いただき、それを基に淡水等流入量を準備書p547の表6.5-20のとおり設定し、予測計算の中で考慮しています。
4	水質調査結果（現地調査）で、検出限界が大きすぎる項目がある。トリクロロエチレンは<0.003としているが、p522県の調査では<0.002となっている。また、テトラクロロエチレンは<0.001としているが、県の調査では<0.0005となっている。これでは同じ水準で比較できない。	有害物質については、環境基準と比較して十分に低いことを確認しており、定量下限値に違いがあっても、現況把握に支障はありません。

No	意見の概要	事業者の見解
5	p545 淡水等流入量の算定方法で、予測条件としての、生活系の原単位及び人口の増減、下水道普及率を明記すべきである。	原単位等は、愛知県資料、気象庁データ、文献を基に設定しています。準備書p545では、淡水等流入量が実測データ或いは原単位を用いて算出しているという設定の考え方を示し、流入地点ごとの淡水等流入量を準備書p546～547にお示ししています。
6	p545 淡水等流入量の算定方法で、予測条件としての、畜産系の現況頭数、原単位を明記するとともに、将来が現況と同じとした理由を明記すべきである。	
7	p545 淡水等流入量の算定方法で、予測条件としての、地目別面積、降水量、流達率を明記すべきである。	
8	p547 淡水等流入量でNO.62～65は武豊火力発電所であるが、現況は冬にほとんど発電していない(夏64万m <sup>3</sup> /日、冬4万m <sup>3</sup> /日)。ところが将来は夏、冬ほとんど同じである(34万m <sup>3</sup> /日)。p545で発電所は、現況は実績取排水量、将来は計画値とされているが、本当に最新資料か。例えば中部電力は平成18年2月に武豊火力発電所5号機の運転開始を遅らせると公表している。この事実は加味されているか。NO62の放水量がもっと少なくなり、水質が予測よりさらに悪くなるのではないか。	発電所における現況及び将来の淡水流入量は、事業者からご提供いただいた資料を基に設定しています。
9	p553 潮流流の再現性で、平成19年冬季に地点1の第3層で「潮流楕円の向きがやや異なる傾向」と結果だけを記載しているが、すぐ近くの地点CM2でも平成15年冬季に「潮流楕円の向きにやや違いがみられるが」という事実もあるため、その原因を検討すべきである。ちょうど中部電力碧南火力発電所の放水地点37と取水地点38(p548)の前面であり、529万m <sup>3</sup> /日もの放水、1324万m <sup>3</sup> /日もの取水を想定している(p546)。この桁外れの取放水量が少し違うだけでも潮流に大きな影響を与えるため、定期点検で停止している発電機がなかったかなど、現実の稼動状況を調査した上で再現性を確認すべきである。	平成19年冬季の地点1と平成15年冬季の地点CM2においては、潮流楕円の向きがやや異なる傾向がみられていますが、碧南火力発電所の取水点に近い平成19年冬季の地点2については、潮流楕円の向きの再現性は良好であることから、発電所取排水量の設定についても問題はないと判断しています。また、ほとんどの調査地点で観測値と計算値の潮流楕円がほぼ一致しており、衣浦港内の潮流の特徴を適切に表現しているものと考えています。
10	p556 平均流について「現況の特徴を適切に再現しているものと考え。」と結論づけているが、夏季の第2層、冬季の第2層で碧南火力発電所側の潮流調査地点での観測値は平均流の向きが相当異なっている。少なくともそうした事実は潮流流の再現性と同様に記載すべきである。桁外れの取放水量がある碧南火力発電所の稼動状況を調査した上で再現性を確認すべきである。	上層の測定水深は海面下2.0m又は2.5mであり、第1層と第2層の層の境界付近にあたります。そのため観測値と計算結果との比較は第1層と第2層の傾向を踏まえることが必要と考えられます。準備書p557～558では、代表して第2層の計算値の中に観測値を図示していますが、ご指摘の潮流調査地点の観測値は、第1層の計算値に傾向として表れており、計算された平均流は適切に再現されていると考えています。
11	p560 塩分の現況再現性で「K-1～K-3の上層は塩分が低かった。この傾向は計算結果においても再現されていた。」とあるが、p564の比較図をみると、K-1～K-3の上層は塩分が低かったのは事実だが、計算結果はK-1～K-3の観測値最小値より更に低くなっている。この事実を記載するとともに、流入地点47(高浜川)、48(逢妻川、猿渡川、境川(1))、49(逢妻川、猿渡川、境川(2))の流入量設定に問題がないかなど、その原因を検討すべきである。	衣浦港内にあるK-1～K-3は、冬季の上層の塩分について計算値が観測値より低い傾向がみられますが、夏季及び冬季ともに塩分層が形成される一般的な特徴が表現されていると考えています。 また、流入地点No47～49の河川からの流入量は実測流量等を基に設定しています。
12	p568 発生負荷量の算定方法で、予測条件としての、し尿処理場の原単位と除去率を明記すべきである。	各原単位等は、愛知県資料を基に設定しています。準備書p568では、発生負荷量が実測データ或いは原単位を用いて算出しているかという設定の考え方を示し、流入地点ごとの負荷量を準備書p569～570にお示ししています。
13	p568 発生負荷量の算定方法で、予測条件としての、小規模浄化槽の原単位と除去率を明記すべきである。	
14	p568 発生負荷量の算定方法で、予測条件としての、小規模・未規制事業場の原単位を明記すべきである。	
15	p568 発生負荷量の算定方法で、予測条件としての、牛・馬・豚の原単位と除去率を明記すべきである。	
16	p568 発生負荷量の算定方法で、予測条件としての、自然(山林、水田、畑、果樹園、その他)の原単位を明記すべきである。	

No	意見の概要	事業者の見解
17	p569 N0.10の下水処理場を夏季で検討すると、流入量（p546）が現在5,512m <sup>3</sup> /日に対し、将来7,422m <sup>3</sup> /日と1.35倍になるが、流入負荷量（p569）はCOD現況が38.1kg/日から、将来は65.0kg/日と1.7倍にもなるのは、処理効率が悪くなるのか。	現況及び将来の流入量、負荷量は愛知県資料を基に設定しています。現況の数値については、平成16年度の実測データに基づき、夏季と冬季について流入水量やCOD、窒素、燐の負荷量を設定し、将来の数値については、県の下水道部局から環境部局に報告されており、その報告に基づき設定しています。
18	p569 N0.10の下水処理場を夏季で検討すると、流入量（p546）が現在5,512m <sup>3</sup> /日に対し、将来7,422m <sup>3</sup> /日と1.35倍になるが、流入負荷量（p569）は現況が51.2kg/日から、将来は49.0kg/日と逆に0.95倍に減っているのは常識的におかしい。その理由があれば明記すべきである。	
19	p569 N0.25の下水処理場を夏季で検討すると、流入量（p546）が現在18,813m <sup>3</sup> /日に対し、将来19,078m <sup>3</sup> /日と1.01倍になるが、流入負荷量（p569）はCOD現況が170.6kg/日から、将来は149.0kg/日と0.87倍に減っているのは常識的におかしい。その理由があれば明記すべきである。	
20	p569 N0.25の下水処理場を夏季で検討すると、流入量（p546）が現在18,813m <sup>3</sup> /日に対し、将来19,078 m <sup>3</sup> /日と1.01倍になるが、流入負荷量（p569）はT-N現況が244.8kg/日から、将来は254.0kg/日と1.04倍と増え、T-P現況が2.9kg/日から、将来は3.8kg/日と1.31倍とさらに増えはているのはおかしい。それぞれの理由を明記すべきである。	
21	p569 N0.34の下水処理場を夏季で検討すると、流入量（p546）が現在112,865m <sup>3</sup> /日に対し、将来176,061m <sup>3</sup> /日と1.56倍になるが、流入負荷量（p569）はCOD現況が761.3kg/日から、将来は1,162.0kg/日と1.53倍と増加が少なく、逆にT-N現況が574.6kg/日から、将来は1021.0kg/日と1.78倍に増え、さらにT-P現況が6.8kg/日から、将来は17.6kg/日と2.59倍にも増えているのはおかしい。それぞれの理由を明記すべきである。	
22	p569 N0.40の下水処理場を夏季で検討すると、流入量が現在10,849m <sup>3</sup> /日に対し、将来16,968 m <sup>3</sup> /日と1.561倍になるが、流入負荷量はCOD現況が152.9kg/日から、将来は151.0kg/日と0.99倍に減っているのは常識的におかしいと言わなければならない。その理由があれば明記すべきである。逆にT-N現況が84.0kg/日から、将来は122.0kg/日と1.45倍にも増えているのはおかしい。それぞれの理由を明記すべきである。	
23	p581 海水の流れで「冬季には流速が最大で7cm/s程度低下する箇所がみられる。」とあるが、夏季でも3cm/sの低下がみられ（p586）、この最終処分場ができることにより、1年中、海水の流れが停滞する場所が現れることは大きな問題である。また、海水の流れの変化について評価されておらず、「流速の変化域は、事業実施区域周囲の海域に限られており、衣浦港内全体の流れの様相を変化させるものではないと考える。」としているのは問題である。ヘドロの堆積などに影響するため、海水の流れを正確に評価すべきである。	資料編p239～246に流れの予測結果をお示ししているように、流速が低下する最終処分場の南側において、処分場存在時において上げ潮、下げ潮時に流れが存在しており、海水の流れが停滞することはないと考えられます。 なお、海水の流れは、主務省令において評価対象項目とされていません。
24	p629 「予測の結果、浸出液処理水の排出により、事業実施区域北側や東側においてCODで0.1mg/l、T-Nで0.01mg/l、T-Pで0.003mg/l程度増加する海域がみられる」としているが、p222の知事意見に対する事業者の見解で「浸出液処理施設からの排水については、南側に放流する場合と北側に放流する場合の各々のケースについて予測結果にほとんど差はみられませんでした。……北側に放流することとしました。」とあることを説明し切れていない。具体的な数値を示して判断できるようにすべきである。このままであれば、北側の水質環境が悪化するのを防ぐため、当初計画どおり南側放流のほうが好ましいと判断できてしまう。	排水位置の違いによる水質濃度分布の比較は、資料編p264～270に示しており、浸出液処理施設から放流する排水について、北側に放流する場合と南側に放流する場合とで水質にほとんど差はみられていません。そのため、船舶の航行等の海域の利用状況等も踏まえ、北側に放流することとしています。
25	p636 濁りの発生原単位で、石材投入とケーソン中詰材投入の出典が「中部国際空港建設事業及び空港島地域開発用地埋立造成事業に関する環境影響評価書」（平成11年6月）としているが、このような出典はありえない。深層混合処理の出典「港湾工事における濁り影響予測の手引き」によるべきである。少なくとも「石材投入」については、この出典によると、ガット船199tなら3.57kg/m <sup>3</sup> 、ガット船300tなら18.67kg/m <sup>3</sup> 、という大きな原単位があり、予測に使用した1.6kg/m <sup>3</sup> があまりに小さいことは明らかである。	本事業で使用が見込まれる石材の採取場所が概ね共通していることや、同じ伊勢湾海域で海面埋立工事が行われ、環境モニタリングの結果が環境影響評価の予測結果と概ね一致していたとされる「中部国際空港建設事業及び空港島地域開発用地埋立造成事業に関する環境影響評価書」を参考に設定しています。また、「ケーソン中詰材投入」の濁りの原単位も同評価書を参考に設定しています。

No	意見の概要	事業者の見解
26	p636 濁りの発生原単位で、盛上り土撤去・掘削は4.375kg/m <sup>3</sup> 、深層混合処理は139.2kg/m <sup>3</sup> として、出典が「港湾工事における濁り影響予測の手引き」としてあるが、この出典ではこのような工種では紹介されていない。どの工種を代用したのか、その根拠も含めて明記すべきである。	盛上り土撤去、掘削には密閉グラブを用いることとしており、「港湾工事における濁り影響予測の手引き」における浚渫工の密閉グラブ浚渫船の原単位を使用しています。また、深層混合処理に伴う濁りは、サンドコンパクションパイル工と同様に改良機の引き抜き時に生じるため、同手引きの地盤改良工（サンドコンパクション船）の原単位を使用しています。
27	p636 濁りの発生原単位で、盛上り土撤去・掘削、深層混合処理、石材投入、ケーソン中詰材投入の4種類しかないことになっているが、p317の大気質予測でサンドコンパクション船を使用しているため、サンドコンパクション船を予測に追加すべきである。用いる3連装の場合、「港湾工事における濁り影響予測の手引き」ではほとんどの実例が100kg/m <sup>3</sup> 近くあり、深層混合処理と同程度の負荷を与えるため無視できない。	サンドコンパクションパイル工は、深層混合処理と同じ発生源単位を用い濁り発生量を計算していますが、サンドコンパクションパイル工は1年次1～4月目に行う計画であり、濁りが最大となる予測時期の1年次9月目、10月目の予測には含めていません。
28	p636 護岸等の工事の実施期間における濁りの発生量で、6月目、7月目に濁り発生量が少ない理由、工事工程内容を明記すべきである。	6月目、7月目は、盛上り土撤去、掘削や土砂投入といった濁りの発生量が多い工事が、他の月に比べて少ない計画としているためです。
29	p637 護岸等の施工最盛期における濁りの発生量の内訳を見ると、盛上り土撤去の負荷が多すぎる。もっと盛上り土撤去をゆっくり施工し、海域への影響を少なくすべきである。	盛上り土撤去等護岸工事の実施に当たっては、環境配慮事項としてお示しているように、工事箇所や工事が過度に集中しないように工事工程管理を行うことや汚濁防止膜を展張するなどの対策を行うこととしており、その結果、工事に起因するSSは汚濁防止膜の外側で2mg/Lを超えないと予測され、環境への影響は実行可能な範囲内で回避・低減されていると考えています。
30	p638 「汚濁防止膜の除去効果は、「港湾工事における濁り影響予測の手引き」（平成16年4月 国土交通省港湾部）をもとに除去率50%を適用して予測計算を行なった。」とあるが、この出典では沖縄の平良港の事例を分析して「汚濁防止膜の内側のSSが20mg/l以下の場合には除去率のばらつきは大きい、20mg/l以上の値では除去率は40～80%であった。」また、「横浜港の事例においても、データ数が少ないものの、平良港と同様に除去率40～80%の値が得られた。」というものであり、自信を持って主張できるほど多くのデータで裏付けられ確立されたものではない。少なくとも安全側で除去率40%で再予測すべきである。また、非常に不確実性の残された予測手法であるためSS濃度の工事中の事後監視を行なうべきである。	「港湾工事における濁り影響予測の手引き」（平成16年4月 国土交通省港湾部）によれば、平良港、横浜港の事例の他に、石垣港の調査事例や他事例をもとに除去率が記載されており、各々約70%、75～80%と示されています。また、衣浦港3号地では、施工区域を囲むように汚濁防止膜を2重に展張することに加え、盛上り土の撤去にあたってはグラブ枠を設けることとしており、除去率50%は十分達成できるものと考えています。
31	p640 SS日最大分布図が1mg/lの線1本しかないため、非常にわかりにくい。基準とする2mg/lとの比較をするなら、その1桁下で0.1とか0.2mg/l単位で分布図を作成すべきである。特に第4層で1mg/lの線が北側で事業実施区域を越えているが、内部での分布が2mg/lにどれくらい近づいているのかを確認しておくべきである。中心部で2.0mg/lはないが1.9mg/l近くになっているのではないか。	予測結果では2mg/Lの等値線が現れなかったため、それを補完するために参考として1mg/Lの等値線をお示しましたが、より分かりやすくするため0.5mg/Lの等値線を評価書に記載します。なお、周辺海域に及ぼす影響についての予測・評価は汚濁防止膜の外側を対象にしています。
32	p640 SS日最大分布図（護岸等の施工、夏季）で第1層、第2層の分布図の最大点が既設護岸になっているのは常識はずれである。p641の冬季でも同じである。海底面での工事であるため、護岸の下部を中心にSSが発生するはずだが、いずれにしてもそのSSが既設護岸側の表面に流されてくるようなことはないはずである。p557の平均流でもそのような流れはない。	SSの日最大分布図において、第1層及び第2層の最大値が既設護岸付近となっているのは、既設護岸付近のケーソン中詰材投入工によるものです。また、ケーソン中詰材投入に伴う濁りはケーソン上部から発生することから、予測条件の設定に際しては濁り発生箇所を海面としています。
33	p640 SS日最大分布図（護岸等の施工、夏季）は、本来は上層ほど薄くなるはずである。それにもかかわらず第1層のSS濃度が第2層のSS濃度より大きい理由を示すべきである。	
34	p640 SS日最大分布図は、本来は護岸工事位置の海底面からSSが拡散していき、汚濁防止膜の位置でSS濃度が50%減少し、自然拡散していくが、一点鎖線の汚濁防止膜位置で濃度の段差がみられない。つまり、汚濁防止膜の効果をつまぐ予測できないため、発生源での発生量を先に50%削減しておくという非科学的、不確実な予測手法である。現に「港湾工事における濁り影響予測の手引き」（平成16年4月 国土交通省港湾部）では、汚濁防止膜を地形条件として扱う予測手法も紹介されている。このため予測どおりのSS濃度に納まっているかを確認するための事後調査を行なう必要がある。	「港湾工事における濁り影響予測の手引き」（平成16年4月、国土交通省港湾部）では、汚濁防止膜を地形条件に考慮して予測する方法と汚濁防止膜の効果除去率で表現して予測する方法が示されており、除去率を適用する方法が基本的な手法とされています。また、同手引きでは2つの手法による予測計算を比較した事例において、除去率50%を用いた方法では予測結果と観測値は同程度の値が得られたことが示されています。

No	意見の概要	事業者の見解
35	p657 名古屋港南5区処分場周囲での底質の調査結果で、排水口の先の海底で、鉛だけが0.011mg/l検出されているが、その原因追求はしてあるのか。p34の現在の処理水質の管理目標値で鉛が排水基準と同じ0.1mg/lという緩い管理目標値だからではないか。カドミウムや砒素のように排水基準の1/10にすべきである。	名古屋港南5区処分場周囲での底質の調査結果は、「海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律施行令」に基づく有害水底土砂の判定基準を大きく下回っており、過去の調査結果からも濃度が上昇しているなどの変化はみられません。

6) 動物・植物

No	意見の概要	事業者の見解
1	p266 鳥類の調査期間等の現地調査として、方法書p207では「四季及び渡りの時期」としてあったが、今回の準備書では「春夏秋冬の調査月日」が示してあるだけであり、渡りの時期は何も触れていない。方法書で約束したとおり渡りの時期で再調査することが必要である。	事業実施区域周辺で渡りが確認できる鳥類としては、シギ、チドリが考えられるため、秋季及び春季の調査は渡りの時期の調査と兼ねて行っています。
2	p683 動物の重要な種の分布、生息の状況及び生息環境の状況で、「陸生動物（哺乳類、両生類・爬虫類、水生生物、昆虫類）の調査概要は、表6.7-8に示すとおりである。」としているが、「クモ類」が欠落している。昨年の方法書（p83）の段階で、重要な動物として「事業実施区域周囲で確認されている重要な動物」として「クモ類については、コガネグモとゲホウグモが確認されている。」と明記している。このことは今回の準備書p108でも再掲されている。このように、既存文献調査で生息が確認されている「クモ類」の重要な種について、現地調査が行なわれていないのは問題である。再度現地調査を行ない準備書の再提出を行なうべきである。	環境影響評価は「土地の形状の変更、工作物の新設等」を行う場合であって「規模が大きく環境影響の程度が著しいものとなるおそれがある事業」について行うものとされています。 本事業の「廃棄物最終処分場整備事業」では、土地の形状を改変させる大部分は海域であり、陸域の改変部分についてはごく限られたエリアであることから、陸域の動植物の生息・生育環境に対しては著しい影響を及ぼすおそれがある事業ではないと考えられます。 また、今回の調査エリアは、埋立地に立地された工場内の緑地という人為的な環境であるため、陸域の主な動物層を把握する上で主務省令に明示されている脊椎動物及び昆虫類について調査を行い準備書に記載したところですが、クモ類については、準備書には記載しませんでした。なお、クモ類については、念のため補足的に調査を実施しています。
3	p688 昆虫類の確認種の概要(現地調査)表6.7-13で秋季、任意採集は個別の目のデータが正しいとすれば、合計は75科161種ではなく、63科134種である。	確認された個々の科数、種数は全て正しい数値ですが、合計値に記載ミスがあったため、評価書で修正します。 確認種・数が少ないことに関しては、調査場所は工場内の緑地という環境であり、山間部などと比べ四季を通じ生物の種類や数は少ない状況です。
4	p688 昆虫類の確認種の概要(現地調査)表6.7-13で秋季、ペイトラップは個別の目のデータが正しいとすれば、合計は11科23種ではなく、10科22種である。	
5	p688 昆虫類の確認種の概要(現地調査)表6.7-13で冬季・任意採集は個別の目のデータが正しいとすれば、合計は34科44種ではなく、22科27種である。これだけ合計が少ないと個別データの記載漏れがあると考えた方が自然である。全データを早急に見なおして、準備書を修正し、縦覧と意見受付をやりなおすべきである。	
6	p692 動物の重要な種の生息確認状況で、ハヤブサが平成6年に計画地前面の旭硝子工場上空、平成7年にその隣の武豊火力発電所で確認されているにもかかわらず、今回の調査で確認できないのは、今回の調査が、4季に各1日、1日3回で各40分というおざなりな調査(p659)だったためと思われる。コアシサシも同様である。このような調査では相当な見落としがあるのではないか。	平成6～7年に、愛知県企業庁が実施した同じ調査地点、調査方法で、朝・昼間・夕に約40分間の調査を実施しています。

No	意見の概要	事業者の見解
7	p692 動物の重要な種の生息確認状況で、イヨスダレガイが文献等調査で平成15年の春夏秋冬で確認されたと記載されているが、このことが1年前の方法書には何も記載していない。方法書p102では「主要種は軟体動物門のケストリガイ、シズクガイ.....である」として、重要な種にはふれていない。方法書の資料4でも主要種出現状況だけが、重要な種は無視している。なぜこのイヨスダレガイは昨年の方法書で記載せず、今回の準備書で記載したのか。また、文献等調査の出典の「碧南火力発電所周辺海域における海生生物等に関する調査報告書」(平成16年中部電力)では重要な種としてのイヨスダレガイの扱いはどうなっているのか。記載してあるのに方法書で隠したのか。	方法書では、資料 - 4 (資料p32) の底生生物調査結果にイヨスダレガイの出現を記載していたものの、重要な種としては記載していませんでしたが、準備書では重要な種として整理しています。

(4) 環境監視等

No	意見の概要	事業者の見解
1	p795 環境監視等で、監視項目が、悪臭、地下水及び周辺海域の水質、浸出液処理水の水質の3項目しかないのは不十分である。提案されているうちの水質はどれも廃棄物処理法で頻度を含めて監視が義務付けられている項目であり、環境監視と威張るほどのものではない。この3項目のほかに、環境影響評価法に基づく事後調査として、廃棄物搬入で悪化が予測されている臨港道路などで、NO <sub>2</sub> 、SPM、ばいじん、騒音、振動の環境監視をすべきである。	主務省令では「予測の不確実性の程度が大きい選定項目について環境保全措置を講ずる場合」、「効果に係る知見が不十分な環境保全措置を講ずる場合」等において、環境影響の程度が著しいおそれがあるときは、環境の状況を把握するための事後調査を行うこととされています。大気質等の予測に当たっては、工事計画等に基づいた諸元をもとに、既存の環境影響評価でも用いられ実績のある予測手法を用いており、予測の不確実性はないものと考えています。また、各環境要素ごとの予測結果から、事業による環境への寄与の程度及び出現頻度等を総合的に判断し、影響はわずかと考えています。従って、事後調査は行わないとしたものです。
2	p795 環境監視等で、監視項目が、3項目しかないのは不十分である。環境影響評価法に基づく事後調査として、工事中の予測が不確実である水質(SS)の環境監視をすべきである。	
3	事後調査を実施しない理由がよく解らない。実施検証する必要があるのではないかと。事後調査とはどういうものなのか。目的等を説明して欲しい。	
4	p795 環境監視等で、環境監視の項目だけしか挙げてないのは不十分である。その監視頻度、地点又は地点数、監視測定方法を記載すべきである。	当センターは名古屋港南5区において平成4年から廃棄物埋立事業を行っており、放流水や周辺海域の水質の測定結果はホームページで公開しているほか、地元の方々には事業説明会を開催し施設の見学や意見交換を行い、地域の信頼を得ながら海面埋立処分事業を行ってきたところです。衣浦港3号地における環境監視計画については今後武豊町とも協議していくこととしていますが、こうした名古屋南5区での実績を踏まえ、住民の皆様の信頼が得られるように進めていきます。
5	p795 環境監視の項目だけしか挙げてないのは不十分である。NO <sub>2</sub> 、SPM、ばいじん、騒音振動を環境監視項目に追加し、監視結果が予測値を超えた場合や環境基準値を超えた場合の対応方法を明記すべきである。	
6	p795 環境監視の項目だけしか挙げてないのは不十分であるも、監視結果を速やかに公表することを明記すべきである。	
7	環境監視については、武豊町の意見を聞きながら具体的に定めると記載されているが、信頼できる充実した監視体制をお願いしたい。学識経験者や住民の代表等から構成する監視組織を設置して欲しい。	

(5) 準備書(資料編)に関する意見

No	意見の概要	事業者の見解
1	資料編p2 施工計画が工種別に示してあるが、外周護岸のA護岸、B護岸、C護岸がどこを指すか不明である。準備書本文ではp16の護岸の配置にも区別してなく、大気質の予測で煙源位置として外周護岸が、と区別してあるが、これがA、B、Cなのか。それにしては、遮水シートを設置しない外周護岸(安定型)は、遮水シートの遮水工が外周護岸、いずれにも含まれている。	資料編p2は、工事の全体の流れをまとめてお示したもので、ご指摘の通り、外周護岸のA護岸は準備書p320に示す、B護岸は、C護岸は に当たります。分かりやすくするため評価書で修正します。
2	資料編p2 施工計画が工種別に示してあるが、地盤改良工の休止時期が一年次の6~8月目にある理由を記載すべきである。また、その時期と期間が護岸位置により異なる理由も明記すべきである。外周護岸は6月目、は7月目、は6~8月目になっている。	工程の不連続な期間は、深層混合処理後盛上り土撤去工の開始までに必要な養生及び盛上り土の投入先である内護岸(ケーソン)への中詰め土投入可能時期により、設けています。 は、深層混合処理の養生、は、深層混合処理の養生及び内護岸の設置待ちによるものです。

No	意見の概要	事業者の見解
3	資料編p2 施工計画が工種別に示してあるが、「水処理施設用地」とは、準備書本文(p16)の「管理施設用地」と同じものか、それとも、管理施設用地のうちの浸出液処理施設(p22)のための用地に限定しているのか。	資料編p2にお示した「水処理施設用地」は、準備書(p16)の「管理施設用地」のことです。評価書で修正します。
4	資料編 p2 施工計画が工種別に示してあるが、資料編 p3 の1.2工事用車両等の台数、1.3廃棄物運搬車両等の台数のように、環境に大きな影響を与える海上部の船舶等の稼働数を工種別、機種別、月別に明記すべきである。	資料編p2の施工計画に船回数と施工月数をお示しており、準備書p317～318に船舶の主要機械の構成をお示しています。
5	資料編 p3 工事用車両等、廃棄物運搬車両等が月別に示してあるが、大気、騒音、振動の予測条件が確認できるよう、時間別に記載すべきである。また、事業場北側から進入するのか南側から進入するのかも記載すべきである。例えば、埋立開始後11年次の大型車586台は、北側からの廃棄物運搬車両等が570台、南側からの廃棄物運搬車両等が16台、その時間別内訳はp483のようになるという一覧表にすべきである。	資料編p3では、年次ごとに工事用車両、廃棄物運搬車両等の関係車両の状況がわかるように総括的に取りまとめたものをお示しています。 振動については、予測条件として時間別に準備書にお示していますが、大気質及び騒音についても、予測対象時期における時間別台数を評価書に記載します。
6	資料編p4 廃棄物搬入量の予測としてアンケート調査の内容が記載してあるが、不十分である。アンケート対象としたのはわかるが、県内排出事業者の内訳はあるが、アンケート対象数はどれだけだったのか、それは全産業廃棄物排出業者の何割を占めるのか、全産業廃棄物排出量の何割を占めるのか、というアンケート対象と母数との関係を明記すべきである。	衣浦港3号地処分場の産業廃棄物は、全県域を受入れの対象としていることから、搬入意向についてのアンケート調査は、名古屋港南5区処分場及び衣浦ポートアイランドとの契約業者全てに加え、県内の多量排出事業者及び産業廃棄物中間処理業者の全て、計1,241事業所を対象に実施しています。その中で、多量排出事業者は県内の産業廃棄物発生量の約7割を占めており、また、全ての中間処理業者に意向を確認していることから、搬入希望量を十分に把握できたものと考えています。 市町村からは100%回答をいただき、排出事業者からは62.5%の回答をいただきました。
7	資料編p4 廃棄物搬入量の予測としてアンケート調査の内容が記載してあるが、不十分である。県内全市町村からの一般廃棄物、県内排出事業者からの産業廃棄物についての回答回収率はどれだけだったのかを明記すべきである。	このアンケート調査結果の一次拡大推計では、衣浦港3号地への搬入を希望する事業所全体の搬入希望量について、回答に記載のあった衣浦港3号地への搬入希望量を有効回答率で割り戻すことにより推計しています。
8	資料編p4 廃棄物搬入量の予測としてアンケート調査の内容が記載してあるが、不十分である。Step:B(一次拡大推計)として「アンケートに回答された事業所分を拡大推計…単純集計値を有効回答率で割り返し、拡大推計」の意味が不明である。回答してきた有効回答数をまず記載すべきであるが、搬入希望はあるが、量は不明と回答した事業所を搬入希望の他事業所と同様の割合で搬入すると過大に計算したということか。	二次拡大推計では、「アンケート調査で無回答の事業所及びアンケート対象でない事業所」について、その産業廃棄物処分量を、「愛知県産業廃棄物処理計画(平成19年度～23年度)をもとにした当該年度の産業廃棄物処分量」から「アンケート調査で回答のあった事業所の産業廃棄物処分量」を差し引いて推計し、その量に「産業廃棄物処分量を回答した事業所における衣浦港3号地への搬入希望量の割合」を乗じ、「名古屋港南5区処分場における過去のアンケート調査結果と実績の比」により、低減して搬入希望量を推計しています。
9	資料編p4 廃棄物搬入量の予測としてアンケート調査の内容が記載してあるが、不十分である。Step:C(二次拡大推計)として「アンケートで無回答の事業所及びアンケート対象でない事業所分を拡大推計」の意味が不明である。回答してきた有効回答数をまず記載すべきであるが、搬入希望は無いと回答した事業所まで、搬入希望の他事業所と同様の割合で搬入すると過大に計算したということか。	
10	資料編p4 廃棄物搬入量の予測としてアンケート調査の内容が記載してあるが、不十分である。Step:C(二次拡大推計)として「アンケートで無回答の事業所及びアンケート対象でない事業所分を拡大推計」「当センターへの搬入率を設定し、拡大推計」の意味が不明である。まず、当センターへの搬入率はどれぐらいなのかを記載すべきである。また、アンケート対象でない事業所はどのようなところで、どれぐらいあるのか、なぜアンケート対象から外したのか。例えば、中小事業場が考えられるがこうした事業場やアンケートに無回答の事業所まで当センターへの搬入率を適用して過大に計算したということか。	

No	意見の概要	事業者の見解
11	資料編p32 ボーリング25柱状図の愛知県衣浦港工事事務所が実施した「原位置試験」で深度22.00mの「透水試験K = $4.61 \times 10^{-3}$ cm/s」、深度38.00mの「透水試験 K = $1.14 \times 10^{-3}$ cm/s」とかすかに読み取れるが、最終処分場の底面の遮水性能の確認に必要な深度15.5mまでの透水試験は行っていないことになっている。それとも試験したが都合の悪い結果だから抹消したのか。準備書p94の透水係数でボーリング25の深度15.5mまでの透水係数 $6.84 \times 10^{-8}$ は、いつ誰が測定したのか。	原位置試験の欄に記載しているのは、現場透水試験の結果であり、砂層又は砂礫層を対象とした透水試験です。現場透水試験を行っていない場合は、何も記載していません。準備書の透水係数については、層厚を考慮して透水試験を実施していることから、1箇所につき深さ方向に複数の透水試験を実施している場合は、その箇所の透水係数を平均化して算出しています。ボーリング25,26,27は、平成15年度に愛知県衣浦港工事事務所が測定した結果です。また、ボーリング35～47は、当センターが測定した結果です。
12	資料編p33 ボーリング26柱状図の愛知県衣浦港工事事務所が実施した「原位置試験」で深度18.00mの「透水試験 K = $8.89 \times 10^{-3}$ cm/s」、深度23.80mの「透水試験K = $1.64 \times 10^{-3}$ cm/s」とかすかに読み取れるが、最終処分場の底面の遮水性能の確認に必要な深度14.5mまでの透水試験は行っていないことになっている。それとも試験したが都合の悪い結果だから抹消したのか。準備書p94の透水係数でボーリング26の透水係数 $3.75 \times 10^{-7}$ は、いつ誰が測定したのか。	
13	資料編p34 ボーリング27柱状図の愛知県衣浦港工事事務所が実施した「原位置試験」で深度9.00mの透水試験 K= $4.22 \times 10^{-3}$ cm/s」、深度14.50mの「透水試験K = $9.43 \times 10^{-3}$ cm/s」とかすかに読み取れるが、最終処分場の底面の遮水性能の確認に必要な深度4.9mまでの透水試験は行っていないことになっている。それとも試験したが都合の悪い結果だから抹消したのか。準備書p94の透水係数でボーリング27の透水係数 $5.18 \times 10^{-8}$ は、いつ誰が測定したのか。	
14	資料編p42 ボーリング35柱状図の愛知臨海環境整備センターが実施した「原位置試験」で深度10.00mと、深度13.50mで「現場透水」の記載があるが、最終処分場の底面の遮水性能の確認に必要な深度6.4mまでの透水試験は行っていないことになっている。それとも試験したが都合の悪い結果だから抹消したのか。準備書p94の透水係数でボーリング35の深度6.4mまでの透水係数 $7.13 \times 10^{-7}$ は、いつ誰が測定したのか。	
15	資料編p43～54 ボーリング36～47柱状図の愛知臨海環境整備センターが実施した「原位置試験」では、「透水試験」、「現場透水」という表現さえ消えているが、本当に透水係数は調査したのか。準備書p94の16本しか調査しなかったのか。都合の悪いデータを隠したのではないのか。こうした疑問に応えるため調査原表を資料編に追加すべきである。	
16	資料編p154 環境騒音（調査地点5）の休日分データ（平成18年11月18～19日）が準備書p401には休日も調査したと明記してあるにもかかわらず記載されていない。調査したのか、しなかったのか。調査したのなら記載すべきである。	自動車騒音、環境騒音、環境振動、道路交通振動の休日の調査結果については、評価書資料編に記載します。
17	資料編p155～158 自動車騒音（調査地点1,2,3,4）の休日分データ（平成18年10月21～22日）が準備書p401には休日も調査したと明記してあるにもかかわらず記載されていない。調査したのか、しなかったのか。調査したのなら記載すべきである。	
18	資料編p160 環境振動（調査地点5）の休日分データ（平成18年11月18～19日）が準備書p451には休日も調査したと明記してあるにもかかわらず記載されていない。調査したのか、しなかったのか。調査したのなら記載すべきである。	
19	資料編p161～164 道路交通振動（調査地点1,2,3,4）の休日分データ（平成18年10月21～22日）が準備書p451には休日も調査したと明記してあるにもかかわらず記載されていない。調査したのか、しなかったのか。調査したのなら記載すべきである。	

No	意見の概要	事業者の見解
20	資料編p297 動物プランクトンの主要種出現状況で調査点7の合計が記載されていない。	調査点7の個体数の合計欄は55,458であり、評価書で修正します。