

8.12 景觀

8.12 景観

8.12.1 調査

8.12.1.1 調査方法

(1) 調査項目

調査項目は、表 8.12.1 に示すとおりである。

表8.12.1 景観の調査項目

調査項目	文献その他の資料調査	現地調査
景観資源の状況	○	—
主要な眺望点の状況	○	○
主要な眺望景観の状況	—	○

(2) 調査地域

調査地域は、事業実施区域周辺とした。

(3) 調査方法

① 景観資源の状況

a) 文献その他の資料調査

調査地域内の景観資源について、情報を収集・整理した。

② 主要な眺望点の状況及び主要な眺望景観の状況

a) 文献その他の資料調査

調査地域内の主要な眺望点の状況について、情報を収集・整理した。

b) 現地調査

ア. 調査期間

調査期間は、表 8.12.2 に示すとおりである。

表8.12.2 調査期間

調査項目	調査期間	
主要な眺望点の状況 主要な眺望景観の状況	繁茂季	令和元年5月11日（土）
	落葉季	令和2年2月11日（火）

イ. 調査地点

調査地点は表 8.12.3 及び図 8.12.1 に示す 10 地点とした。なお、調査地点については、次の 4 点を勘案して選定した。

- ・事業実施区域を中心に、近景及び中景の 4 方向に位置する地点
- ・計画施設を視認できる可能性のある地点
- ・日常生活における視点の場または不特定多数の人が集まる地点
- ・愛知県や岐阜県の環境影響評価審査会や住民意見等

表 8.12.3 調査地点

調査項目	地点		選定理由
景観 (眺望景観)	1	西側住居付近	事業実施区域西側の近景の地点。住民意見を勘案した上で、事業実施区域の最寄りの住宅地付近として選定した。
	2	南側住居付近	事業実施区域南側の近景の地点。住民意見を勘案した上で、事業実施区域の最寄りの住宅地付近として選定した。
	3	東側交差点付近	事業実施区域東側の近景の地点。地域住民の利用が多い県道浅井犬山線沿道上の地点として選定した。
	4	サイクリングロード付近	事業実施区域北側の近景の地点。主要な眺望点であり、地域住民の利用が多い木曽川沿川サイクリングロード上の地点として選定した。
	5	木曽川扶桑緑地公園	事業実施区域東側の中景の地点。主要な眺望点であり、地域住民の利用が多い地点として選定した。
	6	般若公園	事業実施区域南側の中景の地点。近隣に住宅地があり、計画施設を視認できる可能性がある代表的な地点として選定した。
	7	すいとぴあ江南(展望台)	事業実施区域西側の中景の地点。主要な眺望点であり、地域住民の利用が多い地点として選定した。
	8	愛岐大橋	岐阜県寄りの地点として、愛知県と岐阜県を結ぶ主要道路であり、地域住民の利用が多い地点として選定した。
	9	木曽川対岸	岐阜県側の地点として、木曽川対岸において計画施設を視認できる可能性がある地点として選定した。
	10	西側最寄住居付近※	事業実施区域西側の近景の地点。環境影響評価審査会での意見等を踏まえた地点として、事業実施区域西側最寄住居を選定した。

※施設配置や方法書に対する愛知県環境影響評価審査会における委員意見を勘案し、西側最寄住居付近として追加した。

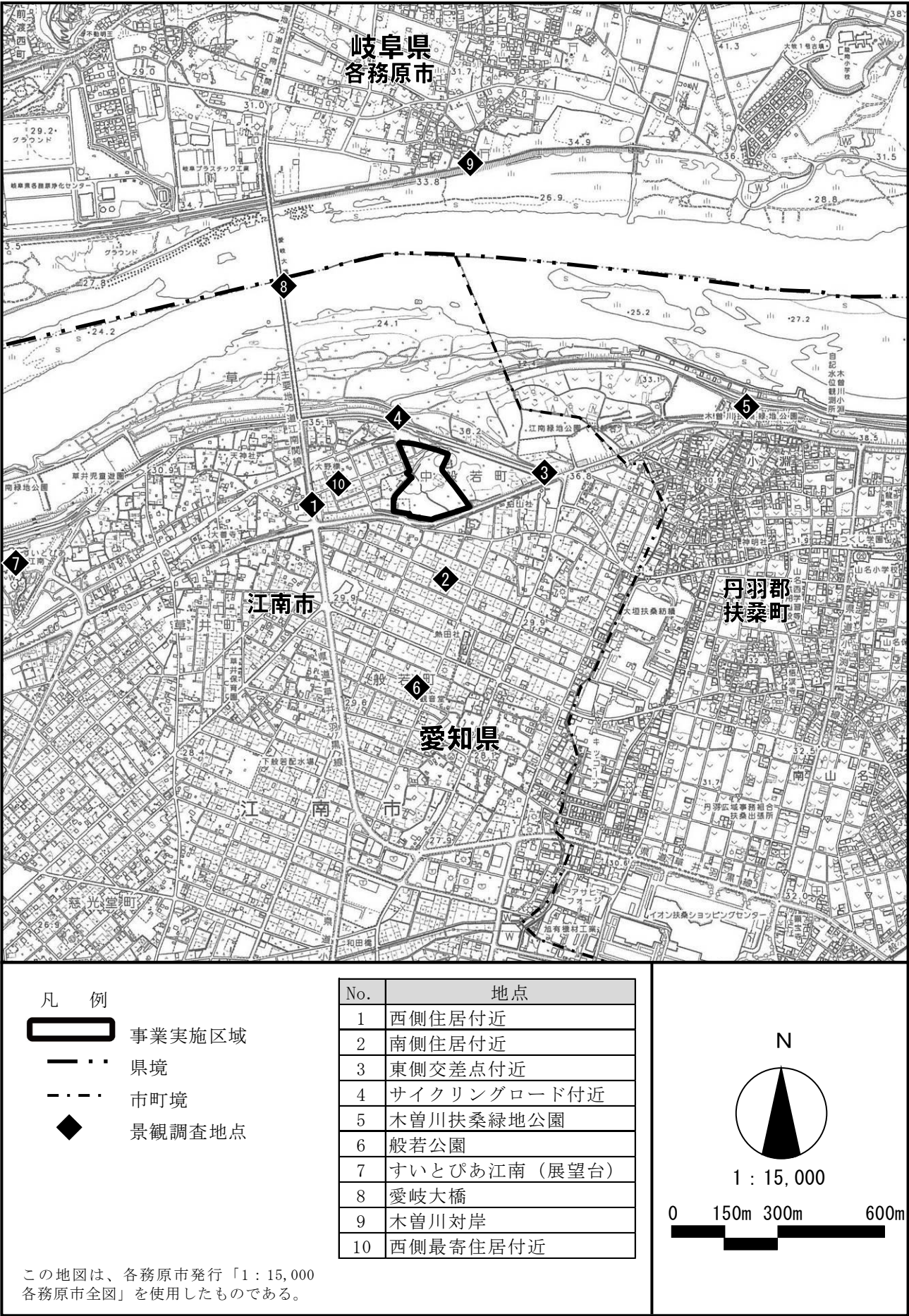


図8.12.1 景観調査地点図

ウ. 調査方法

写真撮影によりその状況を把握した。撮影条件は、表 8.12.4 に示すとおりである。

表8.12.4 撮影条件

区 分	調査地点	焦点距離	撮影高さ
身近な景観	地点 1 西側住居付近	約35mm相当	約1.5m
	地点 2 南側住居付近		
	地点 3 東側交差点付近		
主要な眺望景観	地点 4 サイクリングロード付近		
	地点 5 木曽川扶桑緑地公園		
身近な景観	地点 6 般若公園		
主要な眺望景観	地点 7 すいとびあ江南（展望台）		
身近な景観	地点 8 愛岐大橋		
	地点 9 木曽川対岸		
	地点10 西側最寄住居付近		

注) 人間の視野角に近い画角(約60°)のレンズとして、35mmフィルム換算で35mm相当のレンズを使用した。

8.12.1.2 調査の結果

(1) 景観資源の状況

① 文献その他の資料調査

文献その他の資料調査による景観資源の状況の調査結果は「第3章 3.1.9 景観、人と自然との触れ合いの活動の状況及び地域の歴史的文化的特性を生かした環境の状況」に示したとおりである。

(2) 主要な眺望点の状況及び主要な眺望景観の状況

① 文献その他の資料調査

文献その他の資料調査による景観資源の状況の調査結果は「第3章 3.1.9 景観、人と自然との触れ合いの活動の状況及び地域の歴史的文化的特性を生かした環境の状況」に示したとおりである。

② 現地調査

各調査地点からの景観の状況は、図 8.12.2(1)～(10)に示すとおりである。

繁茂季：令和元年5月11日（土）



落葉季：令和2年2月11日（火）



<視点の概要>

事業実施区域からの距離：約0.3km

事業実施区域からの方位：西

<眺望点の状況>

事業実施区域から西側に位置する最寄住居付近の地点として、主要地方道江南関線の歩道上から事業実施区域を見た景観であり、ここからは畑地越しに事業実施区域内の既存の樹林が眺望できる。

<眺望景観の状況>

調査地点からは、樹木の緑の濃さによる、景観の季節変化が確認できる。

図8.12.2(1) 景観の状況（地点1 西側住居付近）

繁茂季：令和元年5月11日（土）



落葉季：令和2年2月11日（火）



<視点の概要>

事業実施区域からの距離：約0.3km

事業実施区域からの方位：南

<眺望点の状況>

事業実施区域から南側に位置する最寄住居付近の地点として、市道上から事業実施区域を見た景観であり、ここからは草地越しに事業実施区域内の既存の樹林が眺望できる。

<眺望景観の状況>

調査地点からは、樹木や草地の緑の濃さによる、景観の季節変化が確認できる。

図8.12.2(2) 景観の状況（地点2 南側住居付近）

繁茂季：令和元年5月11日（土）



落葉季：令和2年2月11日（火）



<視点の概要>

事業実施区域からの距離：約0.4km

事業実施区域からの方位：東

<眺望点の状況>

事業実施区域から東側に位置する県道浅井犬山線沿道上からの景観であり、ここからは草地越しに事業実施区域内の既存の樹林が眺望できる。

<眺望景観の状況>

調査地点からは、樹木や草地の緑の濃さによる、景観の季節変化が確認できる。

図8.12.2(3) 景観の状況（地点3 東側交差点付近）

繁茂季：令和元年5月11日（土）



落葉季：令和2年2月11日（火）



＜視点の概要＞

事業実施区域からの距離：約0.2km

事業実施区域からの方位：北

＜眺望点の状況＞

事業実施区域から北側に位置する木曽川沿川サイクリングロード上からの景観であり、ここからは堤防の法面に遮られ、事業実施区域内は眺望できない。

＜眺望景観の状況＞

調査地点からは、草地の緑の濃さによる、景観の季節変化が確認できる。

図8.12.2(4) 景観の状況（地点4 サイクリングロード付近）

繁茂季：令和元年5月11日（土）



落葉季：令和2年2月11日（火）



<視点の概要>

事業実施区域からの距離：約1.0km

事業実施区域からの方位：東

<眺望点の状況>

事業実施区域から東側に位置する木曽川扶桑緑地公園からの景観であり、ここからは堤防に遮られ事業実施区域内は眺望できない。

<眺望景観の状況>

調査地点からは、樹木や草地の緑の濃さによる、景観の季節変化が確認できる。

図8.12.2(5) 景観の状況（地点5 木曽川扶桑緑地公園）

繁茂季：令和元年5月11日（土）



落葉季：令和2年2月11日（火）



<視点の概要>

事業実施区域からの距離：約0.6km

事業実施区域からの方位：南

<眺望点の状況>

事業実施区域から南側に位置する般若公園からの景観であり、ここからは畑地越しに住宅の間から事業実施区域内の既存の樹林が眺望できる。

<眺望景観の状況>

調査地点からは、畑地の緑の濃さによる、景観の季節変化が確認できる。

図8.12.2(6) 景観の状況（地点6 般若公園）

繁茂季：令和元年5月11日（土）



落葉季：令和2年2月11日（火）



<視点の概要>

事業実施区域からの距離：約1.2km

事業実施区域からの方位：西

<眺望点の状況>

事業実施区域から西側に位置するすいとぴあ江南（展望台）からの景観であり、ここからは住宅地越しに事業実施区域内の既存の樹林が眺望できる。

<眺望景観の状況>

調査地点からは、山林や街路樹の樹木の緑の濃さによる、景観の季節変化が確認できる。

図8.12.2(7) 景観の状況（地点7 すいとぴあ江南（展望台））

繁茂季：令和元年5月11日（土）



落葉季：令和2年2月11日（火）



<視点の概要>

事業実施区域からの距離：約0.7km

事業実施区域からの方位：北西

<眺望点の状況>

事業実施区域から北西側に位置する愛岐大橋からの景観であり、ここからは木曽川河川敷越しに事業実施区域内の既存の樹林が眺望できる。

<眺望景観の状況>

調査地点からは、樹木の緑の濃さによる、景観の季節変化が確認できる。

図8.12.2(8) 景観の状況（地点8 愛岐大橋）

繁茂季：令和元年5月11日（土）



落葉季：令和2年2月11日（火）



<視点の概要>

事業実施区域からの距離：約0.9km

事業実施区域からの方位：北

<眺望点の状況>

事業実施区域から北側に位置する岐阜県側の木曽川対岸からの景観であり、ここからは木曽川河川敷の樹木に遮られ事業実施区域内は眺望できない。

<眺望景観の状況>

調査地点からは、樹木の緑の濃さによる、景観の季節変化が確認できる。

図8.12.2(9) 景観の状況（地点9 木曽川対岸）

繁茂季：令和元年5月11日（土）



落葉季：令和2年2月11日（火）



<視点の概要>

事業実施区域からの距離：約0.2km

事業実施区域からの方位：西

<眺望点の状況>

事業実施区域から西側に位置する最寄住居付近からの景観であり、住宅越しに事業実施区域内の既存の樹林が眺望できる。

<眺望景観の状況>

調査地点からは、樹木の緑の濃さによる、景観の季節変化が確認できる。

図8.12.2(10) 景観の状況（地点10 西側最寄住居付近）

8.12.2 予測

8.12.2.1 施設の存在

(1) 予測方法

① 予測事項

予測事項は、表 8.12.5 に示すとおりである。

表8.12.5 景観への影響の予測事項（施設の存在）

予測対象となる要因	予測事項
地形改変並びに施設の存在	景観資源への影響 主要な眺望点等からの景観

② 予測対象とした処理方式

特定の処理方式を対象とせず、各処理方式共通の予測を行った。

③ 予測地点

a) 景観資源への影響

予測地点は、文献その他の資料調査により抽出された事業実施区域周辺の景観資源とした。

b) 主要な眺望点等からの景観

予測地点は、調査地点と同様の 10 地点とした。

④ 予測対象時期

予測対象時期は、施設供用後、植栽等が安定し一定期間が経過した時点とした。

⑤ 予測方法

a) 景観資源への影響

景観資源の状況と計画施設との距離から定性的に予測した。

b) 主要な眺望点等からの景観

計画施設の出現による眺望景観の変化をフォトモンタージュにより予測した。計画施設については、「基本設計」において、周辺に与える圧迫感を低減するための色彩や形状等を検討しており、その結果を用いることとした。

フォトモンタージュを作成する時期は、調査時期と同様の繁茂季及び落葉季とした。

なお、事業実施区域の東側、西側には、隣接して開発事業が計画（「第7章 7.3 事業実施区域周辺において計画が進められている事業」参照）されており、将来の土地利用は未定であるものの、可能な範囲で予測に含めることとし、事業実施区域東側については堤防道路高さまで盛土を行う想定で、事業実施区域西側については更地となる想定で予測を行った。

(2) 予測結果

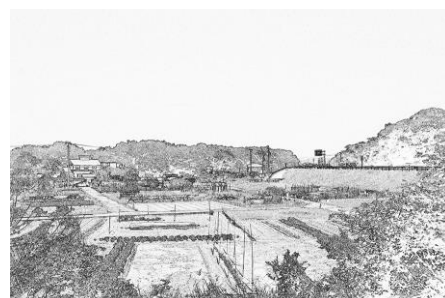
① 景観資源への影響

事業実施区域から景観資源は約 0.6 km 以上離れており、本事業によって事業実施区域周辺の景観資源は改変されないことから、本事業によるこれらの景観資源への影響はないと予測する。

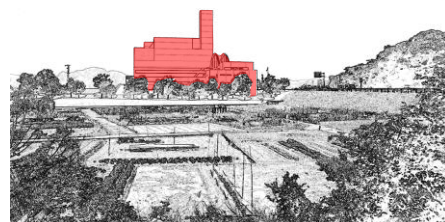
② 主要な眺望点等からの景観

予測地点からの景観の変化の状況は、図 8.12.3(1)～(20)に示すとおりである。

現 況



将 来



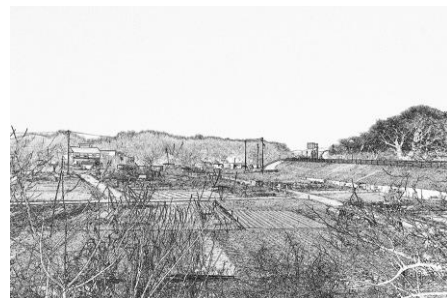
畑地越しに計画施設が視認される。

現況では、畑地及び樹林が主な景観構成要素となっており、事業実施区域内には既存の樹林が視認される。将来は、計画施設の建物と煙突が出現することにより、主な景観要素に計画施設が加わり、景観の変化が生じるものと予測する。

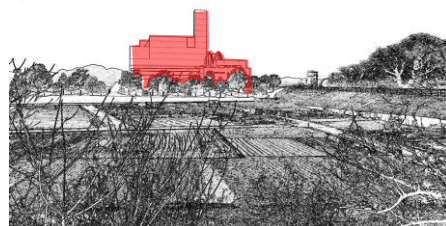
注) 将来の計画施設の色彩や形状等及び隣接する開発事業実施区域の整備状況については、現時点でのイメージである。。

図8.12.3(1) 予測地点からの景観の変化の状況（地点1 西側住居付近：繁茂季）

現 況



将 来



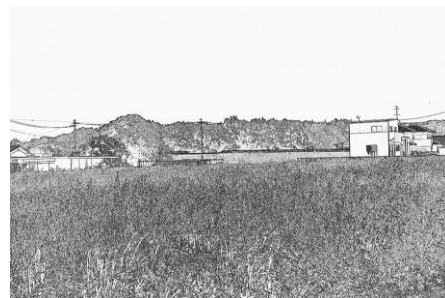
畑地越しに計画施設が視認される。

現況では、畑地及び樹林が主な景観構成要素となっており、事業実施区域内には既存の樹林が視認される。将来は、計画施設の建物と煙突が出現することにより、主な景観要素に計画施設が加わり、景観の変化が生じるものと予測する。なお、落葉季については、計画施設の色彩が周辺環境と同化していることで、景観の変化の程度は繁茂季と比べて小さくなると予測する。

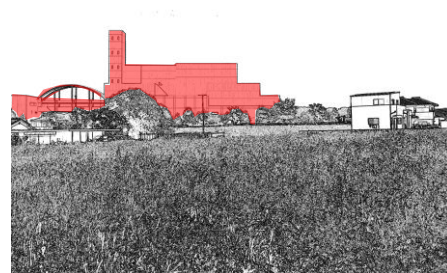
注) 将来の計画施設の色彩や形状等及び隣接する開発事業実施区域の整備状況については、現時点でのイメージである。

図8.12.3(2) 予測地点からの景観の変化の状況（地点1 西側住居付近：落葉季）

現 況



将 来



草地越しに計画施設が視認される。

現況では、草地及び樹林が主な景観構成要素となっており、事業実施区域内には既存の樹林が視認される。将来は、計画施設の建物と煙突が出現することにより、主な景観要素に計画施設が加わり、景観の変化が生じるものと予測する。

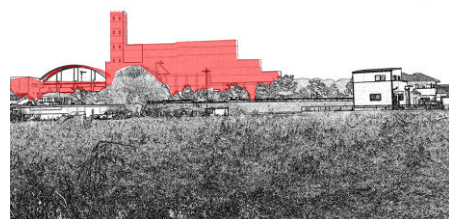
注) 将来の計画施設の色彩や形状等については、現時点でのイメージである。

図8.12.3(3) 予測地点からの景観の変化の状況（地点2 南側住居付近：繁茂季）

現 況



将 来



草地越しに計画施設が視認される。

現況では、草地及び樹林が主な景観構成要素となっており、事業実施区域内には既存の樹林が視認される。将来は、計画施設の建物と煙突が出現することにより、主な景観要素に計画施設が加わり、景観の変化が生じるものと予測する。なお、落葉季については、計画施設の色彩が周辺環境と同化していることで、景観の変化の程度は繁茂季と比べて小さくなると予測する。

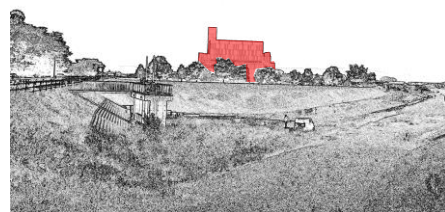
注) 将来の計画施設の色彩や形状等については、現時点でのイメージである。

図8.12.3(4) 予測地点からの景観の変化の状況（地点2 南側住居付近：落葉季）

現 況



将 来



正面に計画施設の煙突と建物が視認される。

現況では、草地及び樹林が主な景観構成要素となっており、事業実施区域内には既存の樹林が視認される。将来は、計画施設の建物と煙突が出現するとともに、前面は隣接する開発事業（緊急時の防災拠点としての盛土造成工事）が行われることにより、景観の変化が生じるものと予測する。

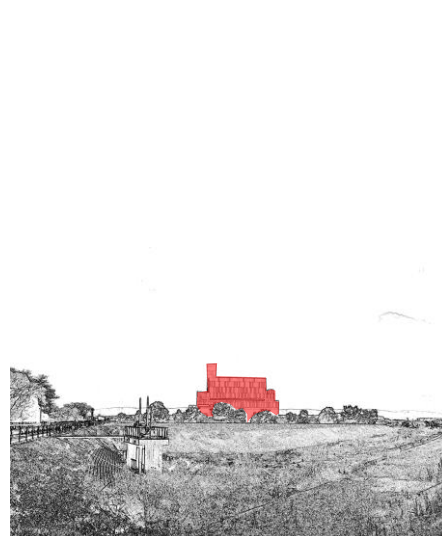
注）将来の計画施設の色彩や形状等及び隣接する開発事業実施区域の整備状況については、現時点でのイメージである。

図8.12.3(5) 予測地点からの景観の変化の状況（地点3 東側交差点付近：繁茂季）

現 況



将 来



正面に計画施設の煙突と建物が視認される。

現況では、草地及び樹林が主な景観構成要素となっており、事業実施区域内には既存の樹林が視認される。将来は、計画施設の建物と煙突が出現するとともに、前面は隣接する開発事業（緊急時の防災拠点としての盛土造成工事）が行われることにより、景観の変化が生じるものと予測する。なお、落葉季については、計画施設の色彩が周辺環境と同化していることで、景観の変化の程度は繁茂季と比べて小さくなると予測する。

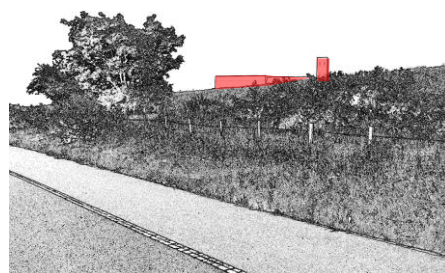
注）将来の計画施設の色彩や形状等及び隣接する開発事業実施区域の整備状況については、現時点でのイメージである。

図8.12.3(6) 予測地点からの景観の変化の状況（地点3 東側交差点付近：落葉季）

現 況



将 来



草地越しに計画施設の煙突と建物の一部が視認される。
現況では、草地及び樹木が主な景観構成要素となっている。将来は、計画施設の煙突と建物の一部が出現するものの、景観の変化は小さいと予測する。

注) 将来の計画施設の色彩や形状等については、現時点でのイメージである。

図8.12.3(7) 予測地点からの景観の変化の状況(地点4 サイクリングロード付近: 繁茂季)

現 況



将 来



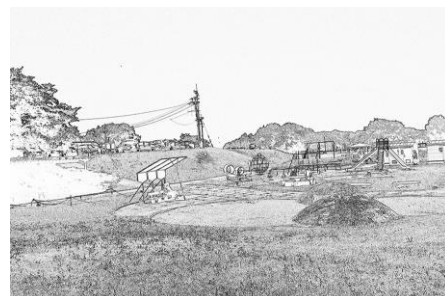
草地越しに計画施設の煙突と建物の一部が視認される。

現況では、草地及び樹木が主な景観構成要素となっている。将来は、計画施設の煙突と建物の一部が出現するものの、景観の変化は小さいと予測する。なお、落葉季については、計画施設の色彩が周辺環境と同化していることで、景観の変化の程度は繁茂季と比べて小さくなると予測する。

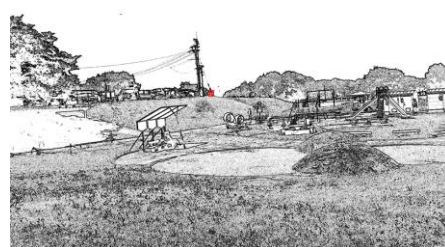
注) 将来の計画施設の色彩や形状等については、現時点でのイメージである。

図8.12.3(8) 予測地点からの景観の変化の状況（地点4 サイクリングロード付近：落葉季）

現 況



将 来



公園越しに計画施設の煙突の一部が僅かに視認される。
現況では、公園の遊具や草地及び樹林が主な景観構成要素となっている。将来は、計画施設の煙突の一部が僅かに出現するものの、景観の変化は小さいと予測する。

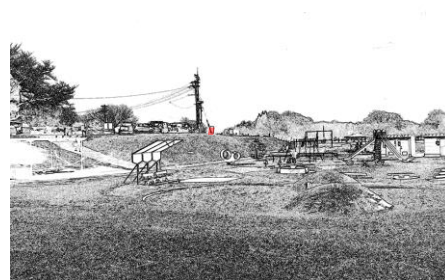
注) 将来の計画施設の色彩や形状等については、現時点でのイメージである。

図8.12.3(9) 予測地点からの景観の変化の状況(地点5 木曽川扶桑緑地公園:繁茂季)

現 況



将 来



公園越しに計画施設の煙突の一部が僅かに視認される。

現況では、公園の遊具や草地及び樹林が主な景観構成要素となっている。将来は、計画施設の煙突の一部が僅かに出現するものの、景観の変化は小さいと予測する。なお、落葉季については、計画施設の色彩が周辺環境と同化していることで、景観の変化の程度は繁茂季と比べて小さくなると予測する。

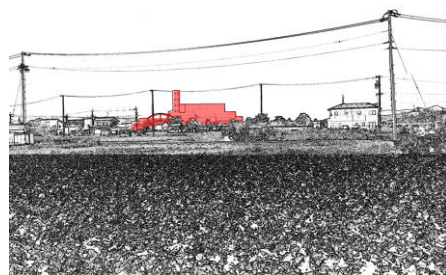
注) 将来の計画施設の色彩や形状等については、現時点でのイメージである。

図8.12.3(10) 予測地点からの景観の変化の状況 (地点5 木曽川扶桑緑地公園：落葉季)

現 況



将 来



畑地越しに計画施設の煙突と建物が視認される。

現況では、畑地や樹林及び住宅が主な景観構成要素となっており、事業実施区域内には既存の樹林が視認される。将来は、計画施設の煙突と建物の一部が出現するものの、景観の変化は小さいと予測する。

注) 将来の計画施設の色彩や形状等については、現時点でのイメージである。

図8.12.3(11) 予測地点からの景観の変化の状況（地点6 般若公園：繁茂季）

現 況



将 来



畑地越しに計画施設の煙突と建物が視認される。

現況では、畑地や樹林及び住宅が主な景観構成要素となっており、事業実施区域内には既存の樹林が視認される。将来は、計画施設の煙突と建物の一部が出現するものの、景観の変化は小さいと予測する。なお、落葉季については、計画施設の色彩が周辺環境と同化していることで、景観の変化の程度は繁茂季と比べて小さくなると予測する。

注) 将来の計画施設の色彩や形状等については、現時点でのイメージである。

図8.12.3(12) 予測地点からの景観の変化の状況（地点6 般若公園：落葉季）

現 況



将 来



住宅越しに計画施設の煙突と建物が視認される。

現況では、住宅及び樹林が主な景観構成要素となっており、事業実施区域内には既存の樹林が視認される。将来は、計画施設の煙突と建物の一部が僅かに出現するが景観の変化は小さいと予測する。

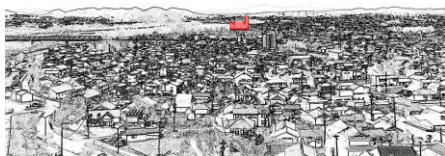
注) 将来の計画施設の色彩や形状等については、現時点でのイメージである。

図8.12.3(13) 予測地点からの景観の変化の状況（地点7 すいとびあ江南（展望台）：繁茂季）

現 況



将 来



住宅越しに計画施設の煙突と建物が視認される。

現況では、住宅及び樹林が主な景観構成要素となっており、事業実施区域内には既存の樹林が視認される。将来は、計画施設の煙突と建物の一部が僅かに出現するが景観の変化は小さいと予測する。なお、落葉季については、計画施設の色彩が周辺環境と同化していることで、景観の変化の程度は繁茂季と比べて小さくなると予測する。

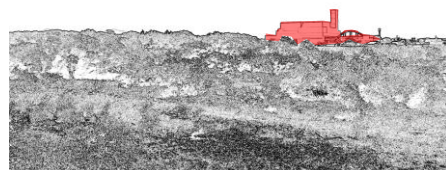
注) 将来の計画施設の色彩や形状等については、現時点でのイメージである。

図8.12.3(14) 予測地点からの景観の変化の状況（地点7 すいとぴあ江南（展望台）：落葉季）

現 況



将 来



木曽川河川敷の樹木越しに計画施設の煙突と建物が視認される。

現況では、草地及び樹林が主な景観構成要素となっており、事業実施区域内には既存の樹林が視認される。将来は、計画施設の煙突と建物の一部が出現し、新たな景観構成要素が加わることから、景観の変化が生じるものと予測する。

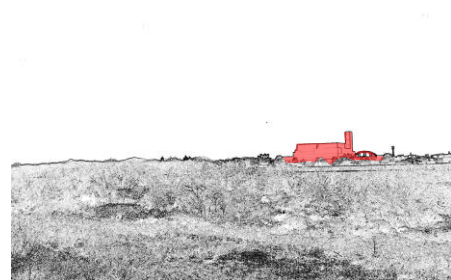
注) 将来の計画施設の色彩や形状等については、現時点でのイメージである。

図8.12.3(15) 予測地点からの景観の変化の状況（地点8 愛岐大橋：繁茂季）

現 況



将 来



木曽川河川敷の樹木越しに計画施設の煙突と建物が視認される。

現況では、草地及び樹林が主な景観構成要素となっており、事業実施区域内には既存の樹林が視認される。将来は、計画施設の煙突と建物の一部が出現し、新たな景観構成要素が加わることから、景観の変化が生じるものと予測する。なお、落葉季については、計画施設の色彩が周辺環境と同化していることで、景観の変化の程度は繁茂季と比べて小さくなると予測する。

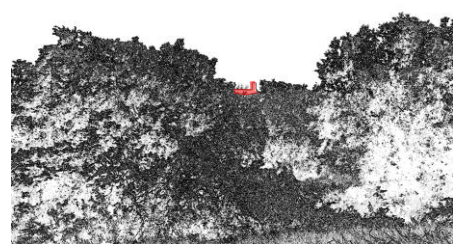
注) 将来の計画施設の色彩や形状等については、現時点でのイメージである。

図8.12.3(16) 予測地点からの景観の変化の状況（地点8 愛岐大橋：落葉季）

現 況



将 来



木曽川河川敷の樹木越しに計画施設の煙突と建物の一部が視認される。

現況では、樹林が主な景観構成要素となっている。将来は、計画施設の煙突と建物の一部が僅かに出現するが景観の変化は小さいと予測する。

注) 将来の計画施設の色彩や形状等については、現時点でのイメージである。

図8.12.3(17) 予測地点からの景観の変化の状況 (地点9 木曽川対岸：繁茂季)

現 況



将 来



木曽川を挟んで計画施設の煙突と建物の一部が視認される。

現況では、樹林及び木曽川の水面が主な景観構成要素となっている。将来は、計画施設の煙突と建物の一部が僅かに出現するが、彩度の落ち着いた色彩に配慮することにより、落葉季には計画施設は周辺環境とより調和したものとなり、景観の変化は小さいと予測する。

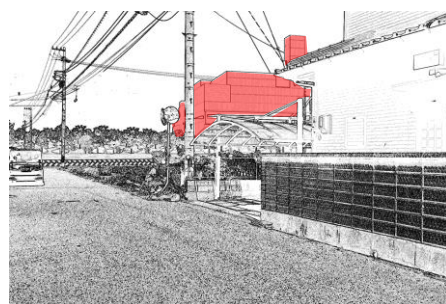
注) 将来の計画施設の色彩や形状等については、現時点でのイメージである。

図8.12.3(18) 予測地点からの景観の変化の状況 (地点9 木曽川対岸：落葉季)

現 況



将 来



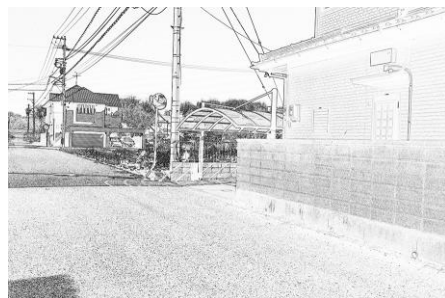
道路や住宅越しに計画施設の煙突と建物が視認される。

現況では、道路や住宅が主な景観構成要素となっている。将来は、計画施設の建物と煙突が出現することにより、主な景観要素に計画施設が加わり、景観の変化が生じるものと予測する。

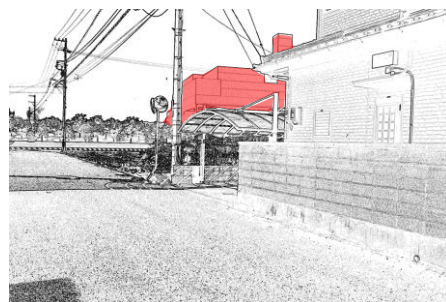
注) 将来の計画施設の色彩や形状等及び隣接する開発事業実施区域の整備状況については、現時点でのイメージである。

図8.12.3(19) 予測地点からの景観の変化の状況（地点10 西側最寄住居付近：繁茂季）

現 況



将 来



道路や住宅越しに計画施設の煙突と建物が視認される。

現況では、道路や住宅が主な景観構成要素となっている。将来は、計画施設の建物と煙突が出現することにより、主な景観要素に計画施設が加わり、景観の変化が生じるものと予測する。

注) 将来の計画施設の色彩や形状等及び隣接する開発事業実施区域の整備状況については、現時点でのイメージである。

図8.12.3(20) 予測地点からの景観の変化の状況（地点10 西側最寄住居付近：落葉季）

8.12.3 評価**8.12.3.1 評価方法****(1) 環境影響の回避・低減に係る評価**

環境影響が、事業者により実行可能な範囲内でできる限り回避・低減されているかどうかについて評価した。

8.12.3.2 環境保全措置

事業計画の策定時における環境配慮事項のうち、予測に反映されている環境配慮事項は以下のとおりである。

- ・周辺地域との調和を図るよう、建築物の色調、デザイン等について検討する。
- ・緩衝緑地帯を設け、圧迫感の低減に努める。

また、施設の存在において、環境影響を実行可能な範囲内でできる限り回避・低減するために実施する環境保全措置は、表 8.12.6 に示すとおりである。

表8.12.6 環境保全措置（施設の存在）

環境保全に関する措置	事業主体	効果及び措置による環境の変化	不確実性の程度	措置に伴い生ずるおそれのある影響
圧迫感を低減するため、可能な限り建築物を小さくする。	事業者	景観への影響の低減が期待できる。	小さいと考える。	特になし。
建築物は、大きな壁面の分節化や彩度の落ち着いた色彩等に配慮する。	事業者	景観への影響の低減が期待できる。	小さいと考える。	特になし。
事業実施区域の周縁部には可能な限り高木による植栽とする。	事業者	景観への影響の低減が期待できる。	小さいと考える。	特になし。
建築物は、可能な限り敷地境界からの距離を設ける。	事業者	景観への影響の低減が期待できる。	小さいと考える。	特になし。

8.12.3.3 評価結果**(1) 景観資源への影響**

事業実施区域周辺の景観資源については、本事業によって改変されるものではなく、影響はないと判断することから景観に係る環境影響が、事業者の実行可能な範囲内でできる限り回避・低減が図られている。

(2) 主要な眺望点等からの景観

計画施設の存在により、視点によっては景観に変化が生じると予測するが、外観、形状、色彩等について周辺景観との調和及び圧迫感の低減に努めていると判断する。さらに、環境保全措置を実施することから景観に係る環境影響が、事業者の実行可能な範囲内でできる限り回避・低減が図られている。

8.13 人と自然との触れ合いの活動の場

8.13 人と自然との触れ合いの活動の場

8.13.1 調査

8.13.1.1 調査方法

(1) 調査項目

調査項目は、表 8.13.1 に示すとおりである。

表8.13.1 人と自然との触れ合いの活動の場の調査項目

調査項目	文献その他の資料調査	現地調査
人と自然との触れ合いの活動の場の状況	○	—
主要な人と自然との触れ合いの活動の場の分布、利用の状況及び利用環境の状況	○	○
道路構造及び当該道路における交通量の状況	○	○

(2) 調査地域

調査地域は、事業実施区域周辺とした。

(3) 調査方法

① 人と自然との触れ合いの活動の場の状況

a) 文献その他の資料調査

調査地域内の人と自然との触れ合いの活動の場の状況について、情報を収集・整理した。

② 主要な人と自然との触れ合いの活動の場の分布、利用の状況及び利用環境の状況

a) 文献その他の資料調査

調査地域内の主要な人と自然との触れ合いの活動の場の状況について、情報を収集・整理した。

b) 現地調査

ア. 調査期間

調査期間は、表 8.13.2 に示すとおりである。

表8.13.2 人と自然との触れ合いの活動の場の調査期間

調査項目	調査日	
主要な人と自然との触れ合いの活動の場の分布、利用の状況及び利用環境の状況	休日	令和元年11月3日（日）7時～17時
	平日	令和元年11月6日（水）7時～17時

イ. 調査地点

調査地点は、表 8.13.3 及び図 8.13.1 に示すとおり、調査地域における主要な人と自然との触れ合いの活動の場に係る環境影響を予測及び評価するために必要な情報を適切かつ効果的に把握できる2地点とした。

表8.13.3 人と自然との触れ合いの活動の場の調査地点

調査地点		選定理由
1	木曽川沿川サイクリングロード	事業実施区域北側に面しており、利用者が多い地点として選定した。
2	木曽川扶桑緑地公園	事業実施区域東側に位置しており、関連車両の主な走行経路である県道浅井犬山線に面した地点として選定した。

ウ. 調査方法

調査方法は、表 8.13.4 に示すとおりである。

表8.13.4 人と自然との触れ合いの活動の場の調査方法

調査項目	調査地点	調査方法
主要な人と自然との触れ合いの活動の場の分布、利用の状況及び利用環境の状況	木曽川沿川サイクリングロード	- 写真撮影により利用環境・利用状況を把握 - 現地調査により時間帯別、方向別の利用者数を把握 - ヒアリング調査により利用目的・利用頻度を把握
	木曽川扶桑緑地公園	- 写真撮影により利用環境・利用状況を把握 - 現地調査により、時間帯別の公園利用者数や利用者の傾向を把握 - 現地調査により、時間帯別、方向別の駐車場の利用状況を把握 - ヒアリング調査により利用目的・利用頻度を把握

③ 道路構造及び当該道路における交通量の状況

a) 文献その他の資料調査

「全国道路交通センサス」によって実施された事業実施区域及びその周辺における最近年の調査結果を収集・整理した。

b) 現地調査

ア. 調査期間

調査期間は、表 8.13.5 に示すとおりである。

表8.13.5 交通量の調査期間

調査項目	調査日	
道路構造及び当該道路における交通量の状況	休日	令和元年11月3日（日）7時～19時
	平日	令和元年11月6日（水）7時～19時

イ. 調査地点

調査地点は、資材等運搬車両等及び廃棄物運搬車両等の走行により交通量が相当程度変化すると思われる主要走行経路の沿道及び交差点とした。調査地点は、表 8. 13. 6 及び図 8. 13. 1 に示すとおりである。

表8. 13. 6 交通量調査地点

区分	調査地点		設定理由
断面交通量	地点 1	江南関線	関連車両の主要走行ルートである主要地方道江南関線において、関連車両の走行が最も多くなることが想定される地点として設定
	地点 2	浅井犬山線西側	走行する関連車両が最も多くなることが想定される県道浅井犬山線の西側の地点として設定
	地点 3	浅井犬山線東側	走行する関連車両が最も多くなることが想定される県道浅井犬山線の東側の地点として設定
	地点 4	草井羽黒線	関連車両の主要走行ルートである県道草井羽黒線において、関連車両の走行が最も多くなることが想定される地点として設定
	地点 5	小渕江南線	近隣にショッピングモールがあり、地域住民からの渋滞を懸念する声を考慮した地点
交差点交通量	地点A	愛岐大橋南交差点	関連車両の主要走行ルート上で関連車両が集中する交差点であり、地域住民からの渋滞を懸念する声を考慮した地点

ウ. 調査方法

道路構造は、各調査地点において実測し、横断面図を作成した。交通量は、上下車線別（小型車、大型車、二輪車）に 12 時間連続で調査した。

なお、小型車、大型車の区分は、ナンバープレートに基づき次のとおりとした。

小型車：軽乗用車、乗用車、軽貨物車、小型貨物車

大型車：バス、普通貨物車、特種(殊)車

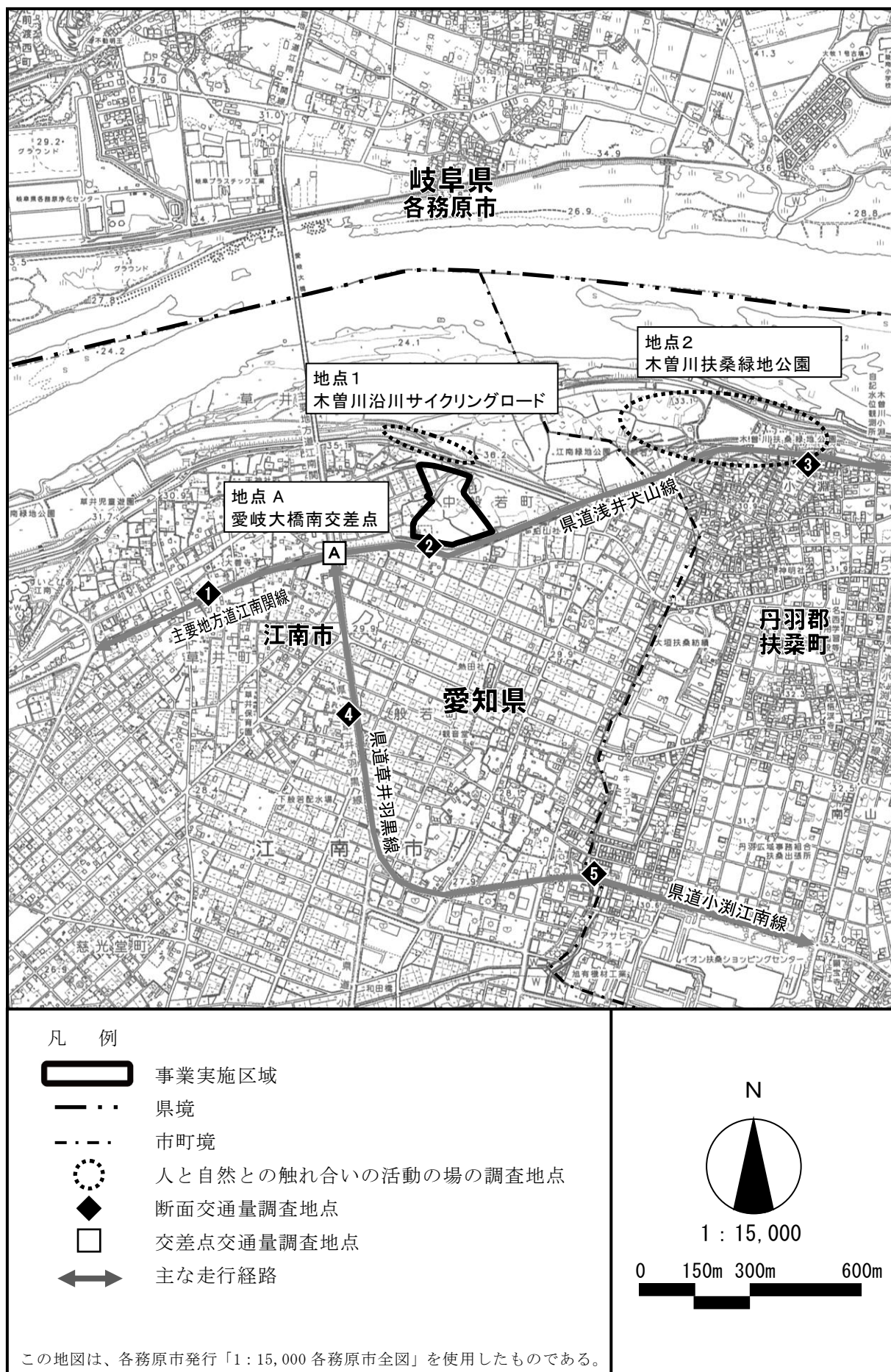


図8.13.1 人と自然との触れ合いの活動の場の調査地点

8.13.1.2 調査結果

(1) 人と自然との触れ合いの活動の場の状況

① 文献その他の資料調査

文献その他の資料調査による人と自然との触れ合いの活動の場の状況は、「第3章 3.1.9 景観、人と自然との触れ合いの活動の状況及び地域の歴史的文化的特性を生かした環境の状況」に示したとおりである。

(2) 主要な人と自然との触れ合いの活動の場の分布、利用の状況及び利用環境の状況

① 文献その他の資料調査

文献その他の資料調査による主要な人と自然との触れ合いの活動の場の分布等は、表 8.13.7 に示すとおりである。

表 8.13.7 文献その他の資料調査結果

触れ合い活動の場	分布、利用の状況及び利用環境の状況
木曽川沿川サイクリングロード	犬山市から一宮市までの約 18km を木曽川に沿って整備されたサイクリングロード。雄大な木曽川河川敷の景観を眺め、四季を感じながらのウォーキングやサイクリングができる。 事業実施区域の北側は、木曽川扶桑緑地公園から江南緑地公園やすいとぴあ江南をつなぐルートとなっており、愛岐大橋の下をくぐり抜け、犬山方面へ向かって木立の中を通過する。 出典：『遊歩道・サイクリングロード』について（江南市ホームページ） 「木曽川沿川周遊サイクリング」（国土交通省中部地方整備局ホームページ）
木曽川扶桑緑地公園	木曽川河川敷に広がる公園で、野球やサッカーなどが楽しめるグラウンド、芝生広場、コンビネーション遊具、全長約 2.5 キロメートルのサイクリングロード、キャンプ場、散策の森などがある。 出典：「施設案内 43. 木曽川扶桑緑地公園」（扶桑町ホームページ） 「木曽川沿川周遊サイクリング」（国土交通省中部地方整備局ホームページ）

② 現地調査

a) 木曽川沿川サイクリングロード

木曽川沿川サイクリングロードにおける、利用環境・利用状況は表 8.13.8 に、利用者数は表 8.13.9(1)、(2)に示すとおりである。

平日に比べ休日の方が全体の利用者が多く、特に休日は自転車の利用が増える傾向にある。また、平日の利用者は、散歩など日常的な利用が中心である。利用の時間帯としては、午後に比べ午前中の利用が多く、方向別（東側（犬山市方面）、西側（江南市方面））の利用者は同程度となっている。

表 8.13.8 木曽川沿川サイクリングロードの利用状況

調査項目	調査結果
利用環境	・サイクリングロードは木曽川に沿って犬山市から一宮市までの約18kmが整備されている。このうち事業実施区域北側にあるサイクリングロードの利用環境は、写真のとおりであり、河川敷の緑の木立の中に遊歩道(幅2m)とサイクリングロード(幅3m)が整備されており、自動車の走行や交差がなく、安全に散歩等を楽しむことができる。 【犬山市方面】【江南市方面】  
利用状況	・散歩、ジョギング、サイクリングでの利用であり、平日よりも休日の利用が多く、平日・休日ともに午前中の利用が多い。 ・平日の利用者は散歩、健康のために利用している人が多く、日常的な利用が中心である。

表 8.13.9(1) 木曽川沿川サイクリングロードの利用者数の調査結果(休日)

時間帯	犬山市方面(東方向)			江南市方面(西方向)			合 計 (人・台)
	歩行者 (人)	自転車 (台)	計 (人・台)	歩行者 (人)	自転車 (台)	計 (人・台)	
7:00～ 8:00	15	14	29	12	17	29	58
8:00～ 9:00	10	29	39	11	25	36	75
9:00～10:00	23	51	74	16	35	51	125
10:00～11:00	13	49	62	15	48	63	125
11:00～12:00	12	54	66	8	38	46	112
12:00～13:00	3	21	24	3	28	31	55
13:00～14:00	2	42	44	3	50	53	97
14:00～15:00	4	35	39	4	46	50	89
15:00～16:00	15	14	29	9	29	38	67
16:00～17:00	3	22	25	8	4	12	37
合計	100	331	431	89	320	409	840

表 8.13.9(2) 木曽川沿川サイクリングロードの利用者数の調査結果(平日)

時間帯	犬山市方面(東方向)			江南市方面(西方向)			合 計 (人・台)
	歩行者 (人)	自転車 (台)	計 (人・台)	歩行者 (人)	自転車 (台)	計 (人・台)	
7:00～ 8:00	7	6	13	8	6	14	27
8:00～ 9:00	8	2	10	8	9	17	27
9:00～10:00	13	8	21	13	9	22	43
10:00～11:00	21	12	33	17	12	29	62
11:00～12:00	7	14	21	11	12	23	44
12:00～13:00	5	4	9	4	10	14	23
13:00～14:00	3	11	14	1	9	10	24
14:00～15:00	1	6	7	2	9	11	18
15:00～16:00	4	8	12	5	7	12	24
16:00～17:00	4	2	6	7	1	8	14
合計	73	73	146	76	84	160	306

b) 木曽川扶桑緑地公園

木曽川扶桑緑地公園の利用状況は表 8.13.10 に示すとおりである。

表 8.13.10 木曽川扶桑緑地公園の利用状況

調査項目	調査結果
利用環境	・扶桑緑地公園の利用環境は、写真のとおり(各地点の位置は、図8.13.2参照)であり、約10haの広大な敷地の中に広場、グラウンド、コンビネーション遊具、キャンプ場などが整備されている。 ・木曽川沿川サイクリングロードが扶桑緑地公園内を通っており、散歩やサイクリングの利用もできる。 【地点① 広場、遊具】  【地点① バasketコート】  【地点② グラウンド】  【地点③ 東屋、芝生広場】  【地点③ コンビネーション遊具】  【地点③ キャンプ場】 
利用状況	・散歩、サイクリング、スポーツ、公園遊び等での利用であり、平日よりも休日の利用が多く、いずれも昼前後の利用が多い。 ・平日は散歩など日常的な利用が中心である。

木曽川扶桑緑地公園の公園利用者数は表 8.13.11 に、駐車場の利用状況は表 8.13.12(1)、(2)に示すとおりである。

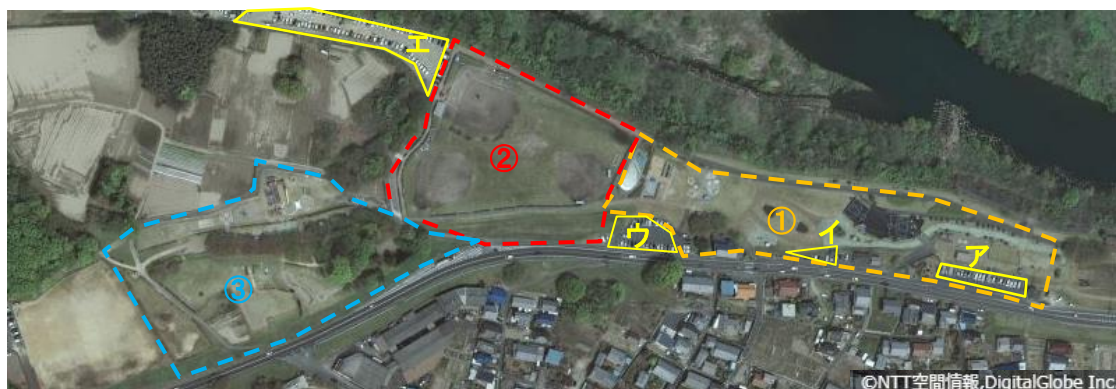
平日に比べ休日の利用者が多く、平日・休日ともに、昼を挟んだ時間帯の利用が多い。休日は、グラウンドやキャンプ場、子供連れの遊具遊び等の利用が多く、また、平日の利用者は、散歩など日常的な利用が中心となっている。

また、駐車場の利用状況は公園の利用者数と連動しており、休日の利用が多い。方向別で見ると、犬山市方面（東方向）、江南市方面（西方向）からの利用は同程度であるが、やや犬山市方面からの利用が多くなっている。

表 8.13.11 木曽川扶桑緑地公園の利用者数の調査結果

単位：人

時間帯	休日				平日			
	地点①	地点②	地点③	合計	地点①	地点②	地点③	合計
7:00～ 8:00	10	59	18	87	3	0	5	8
8:00～ 9:00	14	9	24	47	9	2	2	13
9:00～10:00	36	68	35	139	18	12	8	38
10:00～11:00	24	85	108	217	20	8	42	70
11:00～12:00	61	85	294	440	9	2	59	70
12:00～13:00	39	85	289	413	6	1	55	62
13:00～14:00	63	55	397	515	7	2	41	50
14:00～15:00	63	56	309	428	11	0	7	18
15:00～16:00	85	56	244	385	7	0	15	22
16:00～17:00	35	3	74	112	6	3	34	43



注) ①～③は公園利用者数を調査した公園を、ア～エは駐車場の利用状況の調査対象とした駐車場を示す。

図 8.13.2 公園利用者数、駐車場の利用状況の調査区分

表 8.13.12(1) 駐車場の利用状況の調査結果（休日）

単位：台

時間帯	犬山市方面(東方向)			江南市方面(西方向)			合 計
	入場	退場	計	入場	退場	計	
7:00～ 8:00	34	33	67	23	17	40	107
8:00～ 9:00	37	22	59	25	15	40	99
9:00～10:00	107	40	147	30	34	64	211
10:00～11:00	74	57	131	75	39	114	245
11:00～12:00	47	74	121	72	48	120	241
12:00～13:00	37	43	80	41	26	67	147
13:00～14:00	52	62	114	64	44	108	222
14:00～15:00	54	47	101	44	42	86	187
15:00～16:00	26	49	75	15	41	56	131
16:00～17:00	24	56	80	12	47	59	139
合 計	492	483	975	401	353	754	1,729

表 8.13.12(2) 駐車場の利用状況の調査結果（平日）

単位：台

時間帯	犬山市方面(東方向)			江南市方面(西方向)			合 計
	入場	退場	計	入場	退場	計	
7:00～ 8:00	17	14	31	10	6	16	47
8:00～ 9:00	31	22	53	32	5	37	90
9:00～10:00	56	46	102	34	20	54	156
10:00～11:00	60	48	108	31	37	68	176
11:00～12:00	49	52	101	34	24	58	159
12:00～13:00	23	26	49	18	22	40	89
13:00～14:00	17	32	49	20	14	34	83
14:00～15:00	16	24	40	23	19	42	82
15:00～16:00	21	18	39	15	12	27	66
16:00～17:00	18	23	41	16	20	36	77
合 計	308	305	613	233	179	412	1,025

利用環境・利用状況に係るヒアリング調査結果を表 8.13.13 に示す。

利用者の居住地では、江南市、扶桑町、犬山市、大口町、各務原市が中心であるが、休日は、それ以外の地域からの利用もみられる。

交通手段は、車の利用が最も多いが、休日に比べて平日は自転車・徒歩・バイクなどの割合が高く、近隣の住民が日常的に利用していると考えられる。

また、利用実態としては、公園遊びやピクニックなど様々な公園設備を利用するものや、散歩、サイクリング、スポーツなど、多様な利用形態がみられる。

表 8.13.13 ヒアリング調査結果

聞き取り項目		調査結果	
調査日		令和元年 11 月 3 日 (日)	令和元年 11 月 6 日 (水)
聞き取り者数		33 名	18 名
利用実態	居住地		
	交通手段		
	利用目的		
	公園の魅力(複数回答可)	その他：トイレがきれい、広い、木陰や屋根のある休憩所がある、木曽川が近い 等	その他：広い、トイレや水場がある、見通しが良い、走りやすい・歩きやすい 等

(3) 道路構造及び当該道路における交通量の状況

① 文献その他の資料調査

文献その他の資料調査による交通量の結果は、「第3章 3.2.5 交通の状況」に示したとおりである。

② 現地調査

a) 道路構造

地点1～5の道路横断面構成は、「第8章 8.1 大気質」に示したとおりである。また、地点Aの道路平面構成は、図8.13.3に示すとおりである。

単位：m

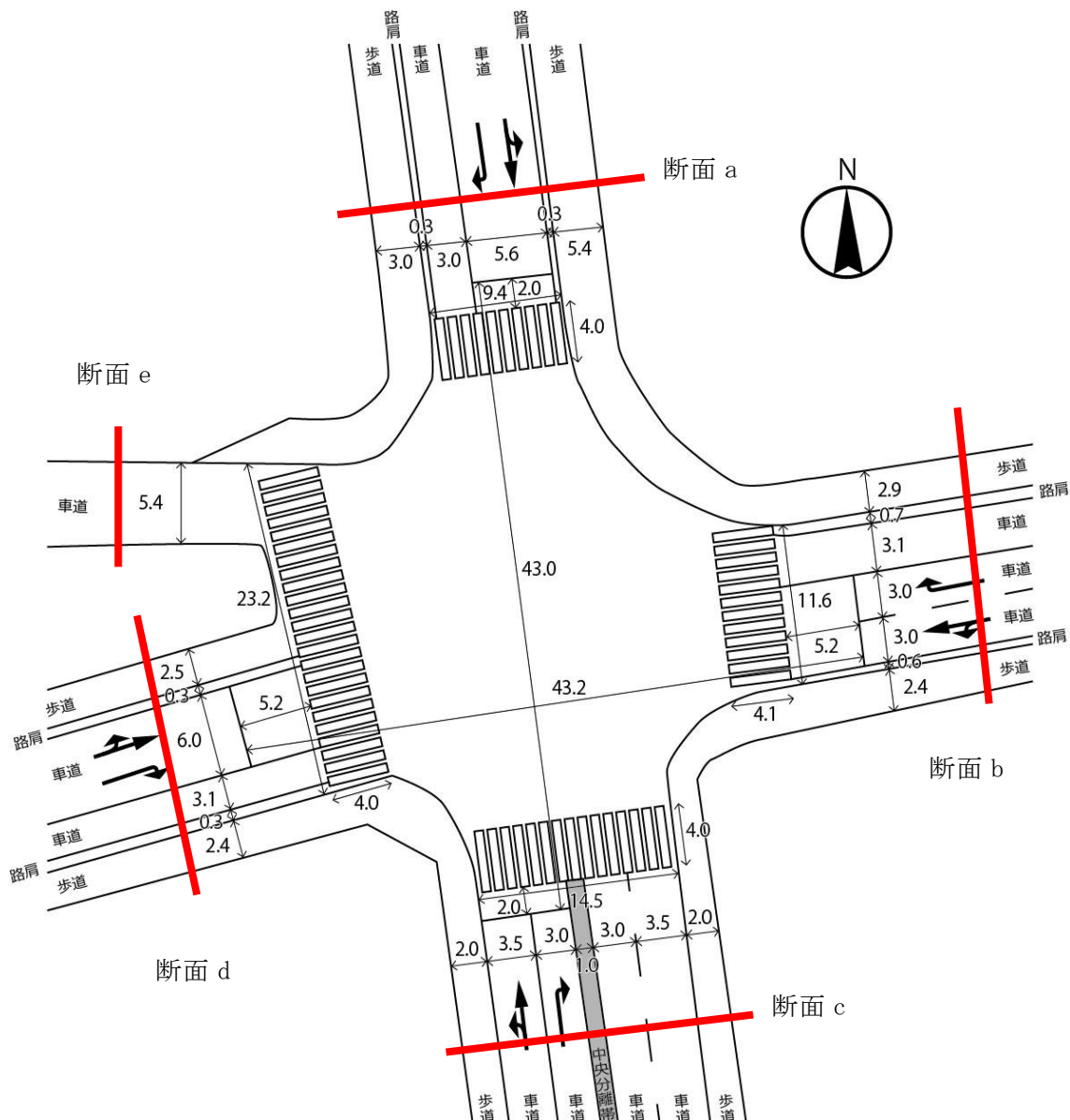


図 8.13.3 交差点 A の構造図

b) 交通量

交通量の調査結果は、表 8.13.14(1)、(2)に示すとおりである。(詳細結果は、資料編「資料 2-2 交通量等調査結果」参照)。

表8.13.14(1) 交通量調査結果（断面交通量）

調査地点		12 時間交通量				ピーク時間交通量	
		大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)	大型車混入率 (%)	時間帯 (時)	交通量 (台)
地点 1 江南関線	平日	1,018	7,924	8,942	11.4	17:00～18:00	863
	休日	107	9,132	9,239	1.2	16:00～17:00	909
地点 2 浅井犬山線西側	平日	809	8,053	8,862	9.1	7:00～8:00	1,218
	休日	104	8,301	8,405	1.2	10:00～11:00	845
地点 3 浅井犬山線東側	平日	831	8,912	9,743	8.5	7:00～8:00	1,330
	休日	99	9,188	9,287	1.1	14:00～15:00	905
地点 4 草井羽黒線	平日	2,405	7,809	10,214	23.5	16:00～17:00	1,007
	休日	283	9,841	10,124	2.8	16:00～17:00	1,002
地点 5 小渕江南線	平日	1,523	7,311	8,834	17.2	12:00～13:00	816
	休日	183	8,920	9,103	2.0	14:00～15:00	916

注) 小型車と大型車の区分は次のとおりである。

小型車：軽乗用車、乗用車、軽貨物車、小型貨物車 大型車：バス、普通貨物車、特種(殊)車

表8.13.14(2) 交通量調査結果（交差点交通量）

調査地点			12 時間交通量				ピーク時間交通量	
			大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)	大型車混入率 (%)	時間帯 (時)	交通量 (台)
地点 A 愛岐大橋南 交差点	平日	断面 a	1,457	5,377	6,834	21.3	17:00～18:00	642
		断面 b	430	3,974	4,404	9.8	18:00～19:00	484
		断面 c	1,380	5,293	6,673	20.7	18:00～19:00	635
		断面 d	514	3,710	4,224	12.2	7:00～8:00	420
		合計	3,781	18,354	22,135	17.1	18:00～19:00	2,093
	休日	断面 a	181	6,512	6,693	2.7	16:00～17:00	700
		断面 b	63	4,587	4,650	1.4	11:00～12:00 13:00～14:00	461
		断面 c	145	6,454	6,599	2.2	9:00～10:00	683
		断面 d	67	4,391	4,458	1.5	10:00～11:00	453
		合計	456	21,944	22,400	2.0	13:00～14:00	2,098

注) 小型車と大型車の区分は次のとおりである。

小型車：軽乗用車、乗用車、軽貨物車、小型貨物車 大型車：バス、普通貨物車、特種(殊)車

8.13.2 予測

8.13.2.1 工事の実施

(1) 予測方法

① 予測事項

予測事項は、表 8.13.15 に示すとおりである。

表8.13.15 人と自然との触れ合いの活動の場の予測事項（工事の実施）

予測対象となる要因	予測事項
資材等の搬入及び搬出	道路交通量の増加の程度

② 予測対象とした処理方式

特定の処理方式を対象とせず、各処理方式共通の予測を行った。

③ 予測地域

予測地域は、調査地域と同様とした。

予測対象道路は、主要な人と自然との触れ合いの活動の場周辺の、資材等運搬車両等の主な走行経路を基本とし、代表的な地点として交通量の現地調査地点を設定した（表 8.13.16 参照）。

人と自然との触れ合いの活動の場の予測地点は、図 8.13.4 に示すとおりである。

表 8.13.16 人と自然との触れ合いの活動の場の予測地点（工事の実施）

地点番号	地点名
地点 1	江南関線
地点 2	浅井犬山線西側
地点 3	浅井犬山線東側
地点 4	草井羽黒線
地点 5	小湊江南線
地点 A	愛岐大橋南交差点

④ 予測対象時期

予測対象時期は、影響が最大となる時期として、資材等運搬車両等の台数が最大となる工事開始後 18 ヶ月目とした。（詳細は、資料編「資料 1－1 資材等運搬車両等の走行、工事中の建設機械の稼働に係る予測時期の設定」参照）。

⑤ 予測方法

道路交通量の現地調査結果及び工事計画・事業計画を踏まえて、資材等の搬入及び搬出に伴い増加する交通量を推定し、人と自然との触れ合いの活動の場の利用に対する車両の影響割合を予測した。

また、愛岐大橋南交差点における交差点需要率（交差点での処理が可能か否か）及び交通雑度（各車線の交通容量（自動車が通過できる台数）を超える車両台数となっていないか）についても予測した。

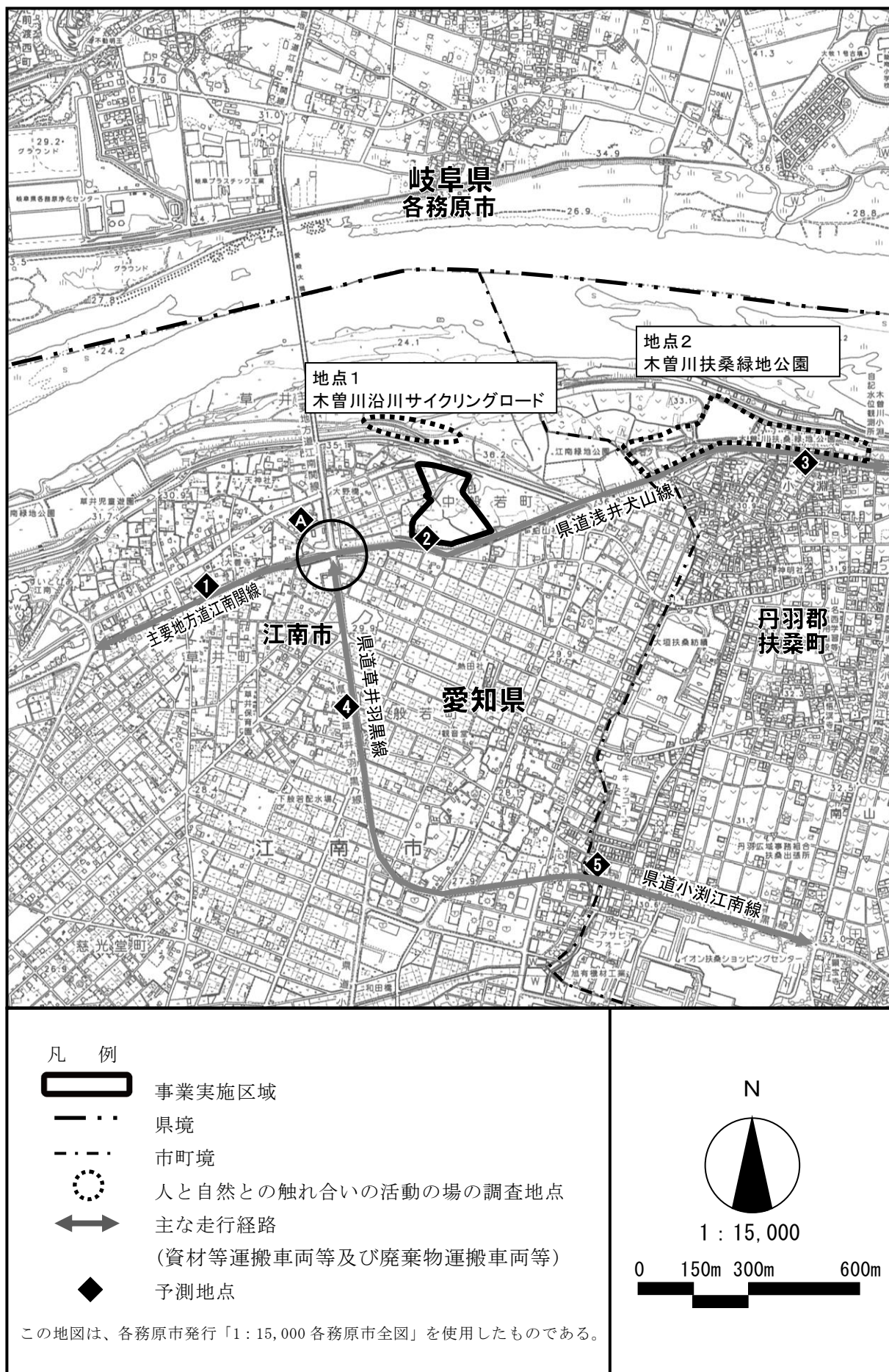


図 8.13.4 人と自然との触れ合いの活動の場の予測地点

(2) 予測結果

工事の実施（資材等の搬入及び搬出）に伴う人と自然との触れ合いの活動の場への影響についての予測結果は、表 8.13.17(1)、(2)に示すとおりである。なお、詳細は、資料編「資料 9-1 交差点需要率及び交通混雑度の予測結果」に示す。

予測地点での資材等運搬車両等の走行による交通量の増加は、全体交通量に対する寄与割合として、休日の 12 時間交通量で 3.3～4.0%、ピーク時間交通量で 1.5～4.7%、平日の 12 時間交通量で 3.3～3.8%、ピーク時間交通量で 1.4～10.8%になると予測する。また、木曽川扶桑緑地公園が接する県道浅井犬山線（地点 3）については、休日の 12 時間交通量で 3.6%、ピーク時間交通量で 3.2%、平日の 12 時間交通量で 3.4%、ピーク時間交通量で 6.9%になると予測する。なお、予測地点における資材等運搬車両等の走行割合は、安全側評価の観点から、各予測地点において資材等運搬車両等がすべて走行するものと設定しており、実際は交通量の分散等により、さらに寄与割合は小さくなるものと考えられる。

表 8.13.17(1) 人と自然との触れ合いの活動の場の予測結果（工事の実施：休日）

調査地点	12 時間交通量 ^{注 1)} (台)				ピーク時間交通量 ^{注 2)} (台)		
	一般交通 (①)	資材等運搬車両等 (②)	全 体 交通量 (③= ①+②)	寄与割合 (%) (②/③ ×100)	時間帯	全体交 通量 ^{注 3)}	寄与割合 (%)
地点 1 江南関線	9,239	348	9,587	3.6	16:00～17:00	923 (14)	1.5
地点 2 浅井犬山線西側	8,405	348	8,753	4.0	10:00～11:00	859 (14)	1.6
地点 3 浅井犬山線東側	9,287	348	9,635	3.6	14:00～15:00	935 (30)	3.2
地点 4 草井羽黒線	10,124	348	10,472	3.3	13:00～14:00	1,019 (48)	4.7
地点 5 小淵江南線	9,103	348	9,451	3.7	14:00～15:00	946 (30)	3.2

注 1) 12 時交通量は、7 時～19 時までの 12 時間とした。

注 2) ピーク時間交通量は、資材等運搬車両等が走行する時間帯（7～19 時）のうち全体交通量（一般車両＋資材等運搬車両等）が最も多くなる時間帯とした。

注 3) 全体交通量の（ ）内の値は、本事業に関連する車両台数で内数である。

注 4) 予測地点における資材等運搬車両等の走行割合は現時点では未定であるため、安全側評価の観点から、各予測地点において資材等運搬車両等がすべて走行するものと設定した。

表8.13.17(2) 人と自然との触れ合いの活動の場の予測結果（工事の実施：平日）

調査地点	項目	12時間交通量 ^{注1)} (台)				ピーク時間交通量 ^{注2)} (台)	
		一般交通 (①)	資材等運搬車両等 (②)	全 体 交通量 (③= ①+②)	寄与割合 (%) (②/③ ×100)	時間帯	全体交 通量 ^{注3)} (台)
地点 1 江南関線		8,942	348	9,290	3.7	7:00～8:00	908 (98)
地点 2 浅井犬山線西側		8,862	348	9,210	3.8	7:00～8:00	1,316 (98)
地点 3 浅井犬山線東側		9,743	348	10,091	3.4	7:00～8:00	1,428 (98)
地点 4 草井羽黒線		10,214	348	10,562	3.3	16:00～17:00	1,021 (14)
地点 5 小渕江南線		8,834	348	9,182	3.8	10:00～11:00	820 (14)

注1) 12時交通量は、7時～19時までの12時間とした。

注2) ピーク時間交通量は、資材等運搬車両等が走行する時間帯(7～19時)のうち全体交通量(一般車両+資材等運搬車両等)が最も多くなる時間帯とした。

注3) 全体交通量の()内の値は、本事業に関連する車両台数で内数である。

注4) 予測地点における資材等運搬車両等の走行割合は現時点では未定であるため、安全側評価の観点から、各予測地点において資材等運搬車両等がすべて走行するものと設定した。

また、現況交通量が多くなる平日を対象に、資材等運搬車両等の走行による愛岐大橋南交差点での交差点需要率及び交通混雑度を予測した。予測結果は、表 8.13.18(1)、(2)に示すとおりである。なお、詳細は、資料編「資料9-1 交差点需要率及び交通混雑度の予測結果」に示す。

愛岐大橋南交差点での交差点需要率は0.703、各車線での交通混雑度は0.186～0.869となり、交差点における交通処理が可能とされる交差点需要率 0.9、車線別の交通混雑度は円滑な交通処理が可能とされる目安 1.0 を下回ると予測する。

表 8.13.18 (1) 愛岐大橋南交差点における交差点需要率の予測結果（平日：7～8時）

予測地点 (交差点名)	予測時間帯 ^{注1)}	交差点需要率 ^{注2)}		
		現況交通量	将来交通量	増加量
愛岐大橋南交差点	7時～8時	0.682	0.703	0.021

注1) 予測時間帯は、資材等運搬車両等を含めた交差点の全体交通量が最も多くなる時間帯とした。

注2) 交差点における交通処理が可能とされる交差点需要率は0.9とされている。

表 8.13.18 (2) 愛岐大橋南交差点における交通混雑度の予測結果（平日：7～8時）

予測地点 (交差点名)	断面・方向		車線	交通混雑度 ^{注)}		
				現況交通量	将来交通量	増加量
愛岐大橋南交差点	a	愛岐大橋	直進・左折	0.635	0.635	0.000
			右折	0.186	0.186	0.000
	b	事業実施区域	直進・左折	0.675	0.833	0.158
			右折	0.398	0.412	0.014
	c	江南市	直進・左折	0.317	0.317	0.000
			右折	0.201	0.328	0.127
	d	一宮市	直進・左折	0.820	0.869	0.049
			右折	0.341	0.350	0.009

注) 各車線について、円滑な交通処理が可能とされる目安は1.0とされている。

8.13.2.2 施設の存在

(1) 予測方法

① 予測事項

予測事項は、表 8.13.19 に示すとおりである。

表8.13.19 人と自然との触れ合いの活動の場の予測事項（施設の存在）

予測対象となる要因	予測事項
地形改変並びに施設の存在	利用環境の変化

② 予測対象とした処理方式

特定の処理方式を対象とせず、各処理方式共通の予測を行った。

③ 予測地域

予測地域及び予測地点は、調査地域及び調査地点と同様とした。

④ 予測対象時期

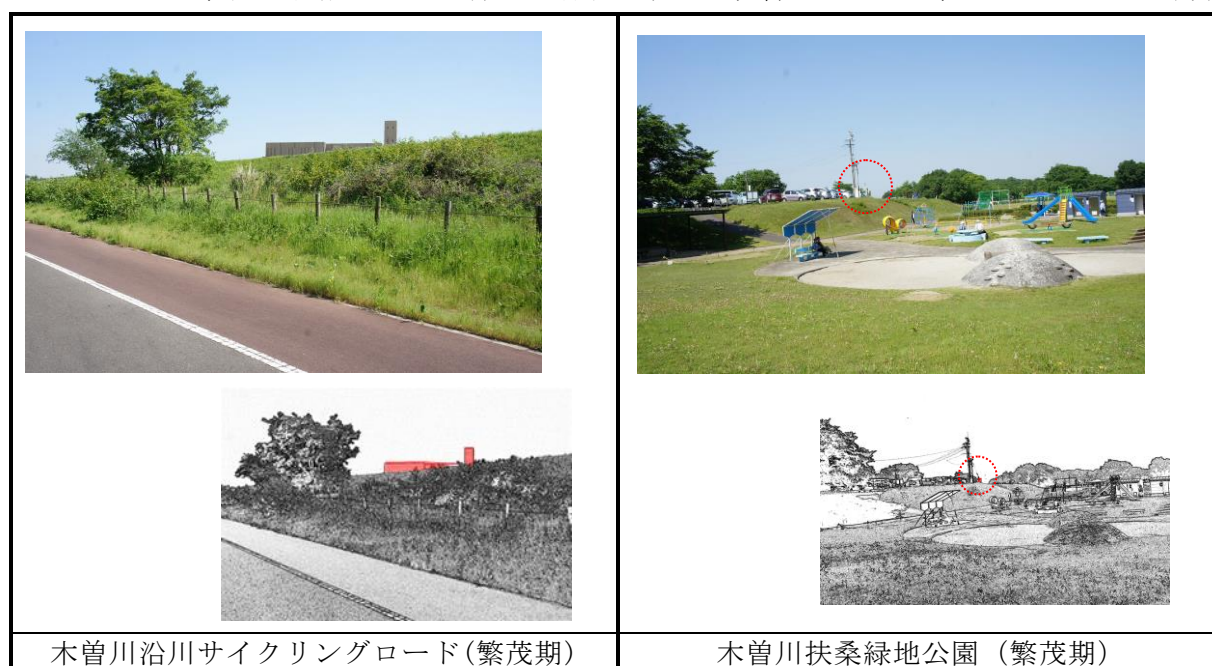
予測対象時期は、施設供用後、植栽等が安定した一定期間が経過した時点とした。

⑤ 予測方法

事業計画に基づく環境配慮事項を踏まえて定性的に予測した。

(2) 予測結果

施設の存在（利用環境の変化）に伴う人と自然との触れ合いの活動の場への影響として、景観への影響が考えられる。景観の変化について、木曽川沿川サイクリングロード及び木曽川扶桑緑地公園での予測結果は、「8.12 景観 8.12.2 予測」に示したとおりであり、将来は計画施設の煙突と建物の一部が出現するものの景観の変化は小さいと考えられる（図 8.13.5 参照）。したがって、人と自然との触れ合いの活動の場への影響については、小さいものと予測する。



注) 将来の計画施設の色彩や形状等については、現時点でのイメージである

図8.13.5 予測地点からの景観の変化の状況（再掲）

8.13.2.3 施設の供用

廃棄物等の搬入及び搬出による影響について、現地調査結果に基づく予測とともに、事業実施区域周辺において新愛岐大橋（仮称）建設の計画が進められていることから、参考として施設の稼働が定常の状態となり新愛岐大橋（仮称）が整備された時期についても予測を行った。

(1) 予測方法

① 予測事項

予測事項は、表 8.13.20 に示すとおりである。

表8.13.20 人と自然との触れ合いの活動の場の予測事項（施設の供用）

予測対象となる要因	予測事項
廃棄物等の搬入及び搬出	道路交通量の増加の程度

② 予測対象とした処理方式

特定の処理方式を対象とせず、各処理方式共通の予測を行った。

③ 予測地域

予測地域は、調査地域と同様とした。

予測対象道路は、主要な人と自然との触れ合いの活動の場周辺の、廃棄物運搬車両等の主な走行経路を基本とし、代表的な地点として交通量の現地調査地点と同様の地点とした。主要な人と自然との触れ合いの活動の場の予測地点は、表 8.13.21 に示すとおりである。

表 8.13.21 人と自然との触れ合いの活動の場の予測地点（施設の供用）

地点番号	地点名
地点 1	江南関線
地点 2	浅井犬山線西側
地点 3	浅井犬山線東側
地点 4	草井羽黒線
地点 5	小湊江南線
地点 A	愛岐大橋南交差点

注）調査地点の位置は、図 8.13.4 参照

④ 予測対象時期

予測対象時期は、施設の稼働が定常の状態となる時期とした。

⑤ 予測方法

道路交通量の現地調査結果及び事業計画を踏まえて、廃棄物等の搬入及び搬出に伴い増加する交通量を推定し、人と自然との触れ合いの活動の場の利用車両への影響の程度を予測した。

また、愛岐大橋南交差点における交差点需要率（交差点での処理が可能か否か）及び交通混雑度（各車線の交通容量（自動車が通過できる台数）を超える車両台数となっていないか）についても予測した。

(2) 予測結果

廃棄物等の搬入及び搬出に伴う人と自然との触れ合いの活動の場への影響についての予測結果は、表 8.13.22(1)、(2)に示すとおりである。なお、詳細は、資料編「資料 9-1 交差点需要率及び交通混雑度の予測結果」に示す。

予測地点での廃棄物運搬車両等の走行による交通量の増加は、全体交通量に対する寄与割合は、休日の 12 時間交通量で 0.4～3.4%、ピーク時間交通量で 0.2～6.1%、平日の 12 時間交通量で 0.4～3.2%、ピーク時間交通量で 0.2～1.4%になると予測する。また、木曽川扶桑緑地公園が接する県道浅井犬山線（地点 3）については、休日の 12 時間交通量で 3.4%、ピーク時間交通量で 6.1%、平日の 12 時間交通量で 3.2%、ピーク時間交通量で 1.4%になると予測する。

表 8.13.22(1) 人と自然との触れ合いの活動の場の予測結果（施設の供用：休日）

調査地点	12 時間交通量 ^{注 1)} (台)				ピーク時間交通量 ^{注 2)} (台)		
	一般交通 (①)	廃棄物運搬車両等 (②)	全 体 交通量 (③= ①+②)	寄与割合 (%) (②/③ ×100)	時間帯	全体交 通量 ^{注 3)}	寄与割合 (%)
地点 1 江南関線	9,239	82	9,321	0.9	16:00～17:00	911 (2)	0.2
地点 2 浅井犬山線西側	8,405	252	8,657	2.9	10:00～11:00	889 (44)	4.9
地点 3 浅井犬山線東側	9,287	322	9,609	3.4	10:00～11:00	952 (58)	6.1
地点 4 草井羽黒線	10,124	170	10,294	1.7	16:00～17:00	1,006 (4)	0.4
地点 5 小湊江南線	9,103	36	9,139	0.4	14:00～15:00	920 (4)	0.4

注 1) 12 時交通量は、7 時～19 時までの 12 時間とした。

注 2) ピーク時間交通量は、廃棄物運搬車両等が走行する時間帯(8～17 時)のうち全体交通量(一般車両＋廃棄物運搬車両等)が最も多くなる時間帯とした。

注 3) 全体交通量の () 内の値は、本事業に関連する車両台数で内数である。

表 8.13.22(2) 人と自然との触れ合いの活動の場の予測結果（施設の供用：平日）

調査地点	12 時間交通量 ^{注 1)} (台)				ピーク時間交通量 ^{注 2)} (台)		
	一般交通 (①)	廃棄物運搬車両等 (②)	全 体 交通量 (③= ①+②)	寄与割合 (%) (②/③ ×100)	時間帯	全体交 通量 ^{注 3)}	寄与割合 (%)
地点 1 江南関線	8,942	82	9,024	0.9	8:00～9:00	847 (4)	0.5
地点 2 浅井犬山線西側	8,862	252	9,114	2.8	8:00～9:00	876 (10)	1.1
地点 3 浅井犬山線東側	9,743	322	10,065	3.2	8:00～9:00	988 (14)	1.4
地点 4 草井羽黒線	10,214	170	10,384	1.6	16:00～17:00	1,011 (4)	0.4
地点 5 小湊江南線	8,834	36	8,870	0.4	12:00～13:00	818 (2)	0.2

注 1) 12 時交通量は、7 時～19 時までの 12 時間とした。

注 2) ピーク時間交通量は、廃棄物運搬車両等が走行する時間帯(8～17 時)のうち全体交通量(一般車両＋廃棄物運搬車両等)が最も多くなる時間帯とした。

注 3) 全体交通量の () 内の値は、本事業に関連する車両台数で内数である。

また、現況交通量が多くなる平日を対象に、廃棄物運搬車両等の走行による愛岐大橋南交差点での交差点需要率及び交通混雑度を予測した。予測結果は、表 8.13.23(1)、(2)に示すとおりである。なお、詳細は、資料編「資料9-1 交差点需要率及び交通混雑度の予測結果」に示す。

愛岐大橋南交差点での交差点需要率は0.746、各車線での交通混雑度は0.149～0.813となり、交差点における交通処理が可能とされる交差点需要率 0.9、車線別の交通混雑度は円滑な交通処理が可能とされる目安 1.0 を下回ると予測する。

表 8.13.23 (1) 愛岐大橋南交差点における交差点需要率の予測結果（平日：10～11 時）

予測地点 (交差点名)	予測時間帯 注1)	交差点需要率注2)		
		現況交通量	将来交通量	増加量
愛岐大橋南交差点	10時～11時	0.741	0.746	0.005

注1) 予測時間帯は、資材等運搬車両等を含めた交差点の全体交通量が最も多くなる時間帯とした。

注2) 交差点における交通処理が可能とされる交差点需要率は 0.9 とされている。

表 8.13.23 (2) 愛岐大橋南交差点における交通混雑度の予測結果（平日：10～11 時）

予測地点 (交差点名)	断面・方向		車線	交通混雑度注)		
				現況交通量	将来交通量	増加量
愛岐大橋南 交差点	a	愛岐 大橋	直進・左折	0.574	0.574	0.000
			右折	0.213	0.213	0.000
	b	事業実施 区域	直進・左折	0.533	0.642	0.109
			右折	0.534	0.545	0.011
	c	江南市	直進・左折	0.752	0.752	0.000
			右折	0.090	0.149	0.059
	d	一宮市	直進・左折	0.789	0.813	0.024
			右折	0.222	0.227	0.005

注) 各車線について、円滑な交通処理が可能とされる目安は 1.0 とされている。

〈参考〉

新愛岐大橋（仮称）供用時における愛岐大橋南交差点での交差点需要率及び交通混雑度の予測結果は、表 8.13.24(1)、(2)に示すとおりである。

愛岐大橋南交差点での交差点需要率は 0.599、各車線での交通混雑度は 0.098～0.896 となり、交差点における交通処理が可能とされる交差点需要率 0.9、車線別の交通混雑度は円滑な交通処理が可能とされる目安 1.0 を下回ると予測する。

表 8.13.24 (1) 愛岐大橋南交差点における交差点需要率の予測結果（平日：10～11 時）
（新愛岐大橋（仮称）供用時）

予測地点 （交差点名）	予測時間帯 注 1)	交差点需要率注 2)		
		現況交通量	将来交通量	増加量
愛岐大橋南交差点	10 時～11 時	0.592	0.599	0.007

注 1) 予測時間帯は、資材等運搬車両等を含めた交差点の全体交通量が最も多くなる時間帯とした。

注 2) 交差点における交通処理が可能とされる交差点需要率は 0.9 とされている。

表 8.13.24 (2) 愛岐大橋南交差点における交通混雑度の予測結果（平日：10～11 時）
（新愛岐大橋（仮称）供用時）

予測地点 （交差点名）	断面・方向		車線	交通混雑度注)		
				現況交通量	将来交通量	増加量
愛岐大橋南交差点	a	愛岐大橋	直進・左折	0.379	0.379	0.000
			右折	0.108	0.108	0.000
	b	事業実施区域	直進・左折	0.347	0.457	0.110
			右折	0.381	0.391	0.010
	c	江南市	直進・左折	0.523	0.523	0.000
			右折	0.051	0.098	0.047
	d	一宮市	直進・左折	0.873	0.896	0.023
			右折	0.204	0.208	0.004

注) 各車線について、円滑な交通処理が可能とされる目安は 1.0 とされている。

8.13.3 評価

8.13.3.1 評価方法

(1) 環境影響の回避・低減に係る評価

環境影響が、事業者により実行可能な範囲内でできる限り回避・低減されているかどうかについて評価した。

8.13.3.2 環境保全措置

(1) 工事の実施

事業計画の策定時における環境配慮事項のうち、予測に反映されている環境配慮事項は以下のとおりである。

- ・資材等の搬入時期・時間帯の分散化を図り、車両の集中を避ける。

また、資材等の搬入及び搬出において、環境影響を実行可能な範囲内でできる限り回避・低減するために実施する環境保全措置は表 8.13.25 に示すとおりである。

表8.13.25 環境保全措置（工事の実施）

環境保全に関する措置	事業主体	効果及び措置による環境の変化	不確実性の程度	措置に伴い生ずるおそれのある影響
積載量に応じた適正な車種の選定による運搬の効率化を推進することにより、さらに資材等運搬車両の走行台数を減らすよう努める。	事業者	主要な人と自然との触れ合いの活動の場への影響の低減が期待できる。	小さいと考える。	特になし。
工事関係の通勤者には、できる限り自動車の相乗りを指導し、通勤に使用する車両の走行台数を減らすよう努める。	事業者	主要な人と自然との触れ合いの活動の場への影響の低減が期待できる。	小さいと考える。	特になし。
工事用車両（大型車）の運転者や工事関係者の通勤車両等（小型車）の運転者に対し、路上駐車 of 禁止や交通ルールの順守、公園を利用する歩行者・自転車の横断及び通行に十分配慮するなど交通安全教育を徹底する。	事業者	主要な人と自然との触れ合いの活動の場への影響の低減が期待できる。	小さいと考える。	特になし。

(2) 施設の存在

事業計画の策定時における環境配慮事項のうち、予測に反映されている環境配慮事項は以下のとおりである。

- ・周辺地域との調和を図るよう、建築物の色調、デザイン等について検討する。
- ・緩衝緑地帯を設け、圧迫感の低減に努める。

また、施設の存在において、環境影響を実行可能な範囲内でできる限り回避・低減するために実施する環境保全措置は表 8.13.26 に示すとおりである。

表8.13.26 環境保全措置（施設の存在）

環境保全に関する措置	事業主体	効果及び措置による環境の変化	不確実性の程度	措置に伴い生ずるおそれのある影響
圧迫感を低減するため、可能な限り建築物を小さくする。	事業者	主要な人と自然との触れ合いの活動の場（景観）への影響の低減が期待できる。	小さいと考える。	特になし。
建築物は、大きな壁面の分節化や彩度の落ち着いた色彩等に配慮する。	事業者	主要な人と自然との触れ合いの活動の場（景観）への影響の低減が期待できる。	小さいと考える。	特になし。
事業実施区域の周縁部には可能な限り高木による植栽とする。	事業者	主要な人と自然との触れ合いの活動の場（景観）への影響の低減が期待できる。	小さいと考える。	特になし。
建築物は、可能な限り敷地境界からの距離を設ける。	事業者	主要な人と自然との触れ合いの活動の場（景観）への影響の低減が期待できる。	小さいと考える。	特になし。

(3) 施設の供用

事業計画の策定時における環境配慮事項のうち、予測に反映されている環境配慮事項は以下のとおりである。

- ・車両が短時間に集中することを避けるため、2市2町及び組合で運行計画を策定し、搬入及び搬出時間帯の車両の分散を図る。

また、廃棄物等の搬入及び搬出において、環境影響を実行可能な範囲内でできる限り回避・低減するために実施する環境保全措置は表 8.13.27 に示すとおりである。

表8.13.27 環境保全措置（施設の供用）

環境保全に関する措置	事業主体	効果及び措置による環境の変化	不確実性の程度	措置に伴い生ずるおそれのある影響
朝・夕の交通量増加時には、廃棄物運搬車両等の台数を抑えるよう努める。	事業者	主要な人と自然との触れ合いの活動の場への影響の低減が期待できる。	小さいと考える。	特になし。
廃棄物運搬車両等の運転者に対して、交通ルールの順守、公園等を利用する歩行者・自転車の横断及び通行に十分配慮するなど交通安全教育を行う。	事業者	主要な人と自然との触れ合いの活動の場への影響の低減が期待できる。	小さいと考える。	特になし。

8.13.3.3 評価結果

(1) 工事の実施

① 環境影響の回避・低減に係る評価

予測の結果、資材等運搬車両等の走行に伴い事業実施区域周辺の交通量の増加がみられ、人と自然との触れ合いの活動の場である木曽川扶桑緑地公園が接する県道浅井犬山線（地点3）については、休日の12時間交通量で3.6%、ピーク時間交通量で3.2%、平日の12時間交通量で3.4%、ピーク時間交通量で6.9%となる。また、車両が集中する愛岐大橋南交差点での交差点需要率は0.703、各車線での交通混雑度は0.186～0.869となり、交差点における交通処理が可能とされる交差点需要率0.9、車線別の交通混雑度は円滑な交通処理が可能とされる目安1.0を下回ることから、影響の程度が小さいと判断する。

さらに、環境保全措置を実施することから、人と自然との触れ合いの活動の場に係る環境影響が事業者の実行可能な範囲でできる限り回避・低減が図られている。

(2) 施設の存在

① 環境影響の回避・低減に係る評価

予測の結果、施設の存在に伴う景観の変化については、木曽川沿川サイクリングロード及び木曽川扶桑緑地公園ともに、将来は計画施設の煙突と建物の一部が出現するものの景観の変化は小さいと判断する。

さらに、環境保全措置を実施することから、人と自然との触れ合いの活動の場に係る環境影響が事業者の実行可能な範囲でできる限り回避・低減が図られている。

(3) 施設の供用

① 環境影響の回避・低減に係る評価

予測の結果、廃棄物運搬車両等の走行に伴い事業実施区域周辺の交通量の増加がみられ、人と自然との触れ合いの活動の場である木曽川扶桑緑地公園が接する県道浅井犬山線（地点3）については、休日の12時間交通量で3.4%、ピーク時間交通量で6.1%、平日の12時間交通量で3.2%、ピーク時間交通量で1.4%となる。また、車両が集中する愛岐大橋南交差点での交差点需要率は0.746、各車線での交通混雑度は0.149～0.813となり、交差点における交通処理が可能とされる交差点需要率0.9、車線別の交通混雑度は円滑な交通処理が可能とされる目安1.0を下回ることから、影響の程度が小さいと判断する。

さらに、環境保全措置を実施することから、人と自然との触れ合いの活動の場に係る環境影響が事業者の実行可能な範囲でできる限り回避・低減が図られている。

8.14 廃棄物等

8.14 廃棄物等**8.14.1 予測****8.14.1.1 工事の実施**

(1) 予測方法

① 予測事項

予測事項は表8.14.1に示すとおりである。

表8.14.1 廃棄物等の予測事項（工事の実施）

予測対象となる要因	予測事項
掘削・盛土等の土工	残土の量 建設工事に伴う副産物の量

② 予測対象とした処理方式

特定の処理方式を対象とせず、各処理方式共通の予測を行った。

③ 予測地域

予測地域は、事業実施区域とした。

④ 予測対象時期

予測対象時期は、工事の実施期間とした。

⑤ 予測方法

a) 残土

工事計画に基づき、地下掘削等に伴い発生する残土量を推計した。

b) 建設工事に伴う副産物

工事計画に基づき、建設工事に伴い発生する廃棄物の種類ごとの量を推計した。

(2) 予測結果

① 残土

残土の予測結果は、表8.14.2に示すとおりである。造成工事、土木・建築工事（基礎・地下躯体工事）に伴う残土量は約5,287m³と予測する。発生土は、場内の埋戻土、盛土として再利用を図り、残土については、場外再利用又は適正処分する計画である。

表8.14.2 残土の発生量

区 分	数 量	処理方法
発生土	30,127m ³	発生土は、場内の埋戻土、盛土として再利用を図り、残土は、場外再利用又は適正処分する。
場内再利用土	24,840m ³	
残土	5,287m ³	

注) 土量はメーカースクリーニング結果を基に推定した。

② 建設工事に伴う副産物

副産物の発生量及び処理方法を表8.14.3に、伐採木材の発生量を表8.14.4に示す。

主な副産物として廃プラスチック類、木くず、紙くず、繊維くず、金属くず、ガラス及び陶磁器くず、がれき類等が発生すると予測する。これらの副産物については、本事業の建設工事が、「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」（平成12年5月31日 法律第104号）の対象工事となることから、同法律に基づく「あいち建設リサイクル指針」（平成14年3月 愛知県）を踏まえて、分別の徹底を図り、表中に示す方法で可能な限り資源化を行うものとする。なお、処理方法が埋立処分となっている副産物についても、できる限り資源化を図れるよう努める。

また、本事業では、事業実施区域内に樹林地があるため、伐採木材が1,750 t 発生するものと予測される。これらは、できる限り有効利用が図られる方法で処理を行う計画である。

表8.14.3 建設工事に伴う副産物発生量及び処理方法

単位：t

区 分		発生量	有効 利用量	処分量	処理方法
廃プラスチック類		40	38	2	再資源化又は埋立処分
木くず		100	100	0	再資源化
紙くず		10	9	1	再資源化又は埋立処分
繊維くず		5	0	5	埋立処分
金属くず		60	60	0	再資源化
ガラス及び陶磁器くず		20	0	20	埋立処分
がれき類	コンクリート塊	200	200	0	再資源化
	アスファルト・コンクリート塊	50	50	0	再資源化
	その他がれき	20	0	20	埋立処分
その他（混合廃棄物）		30	0	30	埋立処分
合計		535	457	78	—

注）発生量はメーカーヒアリング結果を基に推定した。

表8.14.4 伐採木材の発生量

区 分	面積（㎡）	伐採木材（t）	処理方法
伐採木材	27,000	1,750	できる限り有効利用が図られる方法で処理を行う。

注）伐採木材量はメーカーヒアリング結果を基に推定した。

8.14.1.2 施設の供用

(1) 予測方法

① 予測事項

予測事項は表8.14.5に示すとおりである。

表8.14.5 廃棄物等の予測事項（施設の供用）

予測対象となる要因	予測事項
ばい煙の排出 機械等の稼働 汚水の排出	廃棄物の種類ごとの量

② 予測対象とした処理方式

廃棄物等の種類及び量は処理方式により異なるため、すべての処理方式を予測対象とした。

③ 予測地域

予測地域は、事業実施区域とした。

④ 予測対象時期

予測対象時期は、計画施設の稼働が定常の状態となる時期とした。

⑤ 予測方法

事業計画に基づき、施設の供用に伴い発生する廃棄物の種類ごとの量を推計した。

(2) 予測結果

廃棄物の発生量及び処理方法は表8.14.6に示すとおりである。

廃棄物の種類及び量は処理方式により異なるものの、焼却灰、焼却飛灰、溶融飛灰、溶融スラグ、溶融メタル及び金属類等は可能な限り資源化に努める計画である。

表8.14.6 施設の供用に伴う廃棄物の発生量及び処理方法

単位：t/年

区 分	年間発生量			処理方法
	ストーカ式焼却炉 + 灰の外部資源化	ガス化溶融炉 ・ シャフト式	ガス化溶融炉 ・ 流動床式	
焼却灰	3,119	—	—	資源化（セメント原料化、焼成、溶融固化等）
焼却飛灰	1,515	—	—	
溶融飛灰	—	1,320	1,089	資源化（山元還元による資源化等）
溶融不適物	—	—	87	埋立処分
溶融スラグ	—	3,710	2,317	資源化（路盤材等）
溶融メタル	—	410	—	資源化（カウンターウェイト等）
金属類	—	—	167	有価資源化
焼却磁性物	235	—	—	有価資源化

注）発生量はメーカーヒアリング結果を基に推定した。

8.14.2 評価

8.14.2.1 評価方法

(1) 環境影響の回避・低減に係る評価

環境影響が、事業者により実行可能な範囲内でできる限り回避・低減されているかどうかについて評価した。

8.14.2.2 環境保全措置

(1) 工事の実施

事業計画の策定時における環境配慮事項のうち、予測に反映されている環境配慮事項は以下のとおりである。

- ・工事に伴って発生する廃棄物等については、種類に応じた分別を徹底し、適正に再資源化、処理及び処分を行う。
- ・工事に伴う発生土は可能な限り再利用を図り、残土の発生を抑制する。

また、工事の実施において、環境影響を実行可能な範囲内でできる限り回避・低減するために実施する環境保全措置は表8.14.7に示すとおりである。

表8.14.7 環境保全措置（工事の実施）

環境保全に関する措置	事業主体	効果及び措置による環境の変化	不確実性の程度	措置に伴い生ずるおそれのある影響
業者の選定にあたっては、再資源化の実施状況についても考慮する。	事業者	発生する廃棄物の環境への影響の低減が期待できる。	小さいと考える。	特になし。
可能な限り再利用可能な型枠を使用し、建設副産物の発生抑制に努める。	事業者	発生する廃棄物の環境への影響の低減が期待できる。	小さいと考える。	特になし。
再生砕石の使用等、施設建設において再生材の活用に努める。	事業者	発生する廃棄物の環境への影響の低減が期待できる。	小さいと考える。	特になし。

(2) 施設の供用

事業計画の策定時における環境配慮事項のうち、予測に反映されている環境配慮事項は以下のとおりである。

- ・施設の供用に伴って発生する廃棄物等については、種類に応じた再資源化方法を検討し、最終的な処分量の低減に努める。

また、施設の供用において、環境影響を実行可能な範囲内でできる限り回避・低減するために実施する環境保全措置は表8.14.8に示すとおりである。

表8.14.8 環境保全措置（施設の供用）

処理方式	環境保全に関する措置	事業主体	効果及び措置による環境の変化	不確実性の程度	措置に伴い生ずるおそれのある影響
ストーカ式焼却炉	焼却灰及び焼却飛灰は、外部での再資源化を行い、埋立処分量を低減する。	事業者	発生する廃棄物の環境への影響の低減が期待できる。	小さいと考える。	特になし。
	焼却灰、焼却飛灰の搬出にあたっては、適切な運搬車両を用い、灰が周囲へ飛散、流出することを防止する。	事業者	発生する廃棄物の環境への影響の低減が期待できる。	小さいと考える。	特になし。
ガス化熔融炉	熔融スラグは、路盤材、埋戻し材等として有効利用する。	事業者	発生する廃棄物の環境への影響の低減が期待できる。	小さいと考える。	特になし。
	熔融メタルは、カウンターウェイトとしての利用や非金属精錬用還元剤として有効利用する。	事業者	発生する廃棄物の環境への影響の低減が期待できる。	小さいと考える。	特になし。

8.14.2.3 評価結果

(1) 工事の実施

工事の実施に伴う残土及び副産物については、残土は場外再利用又は適正処分する計画であることや建設工事に伴って発生する建設副産物は分別の徹底を図り可能な限り再利用・資源化を行うことにより、影響は小さいと判断する。

さらに、環境保全措置を実施することから廃棄物等に係る環境影響が、事業者の実行可能な範囲内でできる限り回避・低減が図られている。

(2) 施設の供用

施設の供用に伴う廃棄物については、処理方式により廃棄物の種類及び発生量が異なるものの、いずれの処理方式についても可能な限り資源化に努めることから影響は小さいと判断する。

さらに、環境保全措置を実施することから廃棄物に係る環境影響が、事業者の実行可能な範囲内でできる限り回避・低減が図られている。

8.15 温室効果ガス等

8.15 温室効果ガス等

8.15.1 予測

8.15.1.1 工事の実施

(1) 資材等の搬入及び搬出

① 予測事項

予測事項は表8.15.1に示すとおりである。

表8.15.1 温室効果ガス等の予測事項（資材等の搬入及び搬出）

予測対象となる要因	予測事項
資材等運搬車両等の走行	温室効果ガスの排出量

- a) 予測対象とした処理方式
特定の処理方式を対象とせず、各処理方式共通の予測を行った。
- b) 予測地域
予測地域は、事業実施区域周辺とした。
- c) 予測対象時期
予測対象時期は、工事の実施期間とした。
- d) 予測方法
ア. 予測手順

予測手順は図 8.15.1 に示すとおりである。

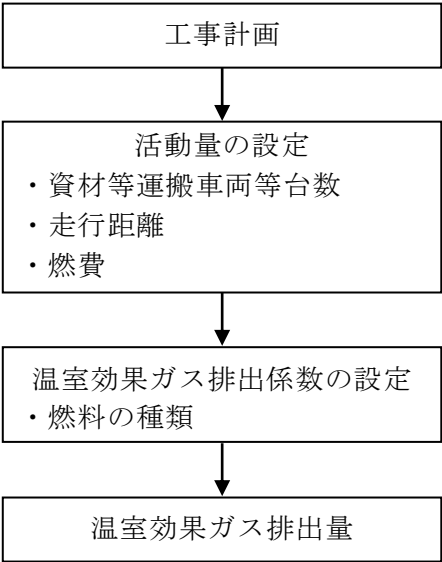


図8.15.1 温室効果ガス等の予測手順（資材等の搬入及び搬出）

イ. 予測式

予測式は、「温室効果ガス排出量算定・報告マニュアル Ver. 4. 4」（令和元年7月 環境省・経済産業省）に基づき、次の計算式とした。

$$\text{温室効果ガスの排出量} = \Sigma (\text{活動区分毎の排出量})$$

また、活動区分毎の排出量は、活動区分と活動量を工事計画から整理し、次式により算出した。

$$\text{活動区分毎の排出量} = \text{活動量} \times \text{排出係数}$$

ウ. 活動量及び排出係数

活動量の推計は表 8. 15. 2 に、設定した活動量及び排出係数は表 8. 15. 3 に示すとおりである。

活動量は、燃料使用量として、資材等運搬車両等の工事中の延台数、1 台当たりの走行距離及び燃費を用いて次式により推計した。

$$\text{活動量} = \text{車両台数} \times \text{走行距離} \div \text{燃費}$$

表8. 15. 2 活動量の推計

活動区分	車種	延台数 ^{注1)}	走行距離 ^{注2)}	燃費 ^{注3)}	活動量 (燃料使用量)
資材等運搬車両等の走行	大型車	18,934 (台/工事中)	20 (km/台)	2.89 (km/L)	131,031 (L/工事中)
	小型車	44,220 (台/工事中)	20 (km/台)	9.33 (km/L)	94,791 (L/工事中)

注1) 車両台数(延台数)は、メーカーヒアリング結果をもとに設定した月別月間台数の工事期間中の合計値より設定。

注2) 走行距離は、現時点で未定であることから、事業実施区域から江南市端までの走行距離として大型車、小型車ともに片道10km(往復20km)と仮定した。

注3) 「温室効果ガス排出量算定・報告マニュアル Ver. 4. 4」（令和元年7月 環境省・経済産業省）を基に設定。

表8. 15. 3 活動区分毎の活動量及び排出係数

活動区分	車種	活動量 (燃料使用量)	二酸化炭素 排出係数	燃料の種類
資材等運搬車両等の走行	大型車	131,031 (L/工事中)	2.58 (kg-CO ₂ /L)	軽油
	小型車	94,791 (L/工事中)	2.32 (kg-CO ₂ /L)	ガソリン

注) 「温室効果ガス排出量算定・報告マニュアル Ver. 4. 4」（令和元年7月 環境省・経済産業省）を基に設定。

② 予測結果

温室効果ガス排出量は表 8.15.4 に示すとおりである。

工事期間全体の温室効果ガス排出量は、558t-CO₂/工事中と予測する。

表8.15.4 温室効果ガス排出量（資材等の搬入及び搬出）

単位：t-CO₂/工事中

活動区分	車種	温室効果ガス排出量	
			合計
資材等運搬車両等の走行	大型車	338	558
	小型車	220	

(2) 建設機械の稼働等

① 予測方法

a) 予測事項

予測事項は表 8.15.5 に示すとおりである。

表8.15.5 温室効果ガス等の予測事項（建設機械の稼働等）

予測対象となる要因	予測事項
建設機械の稼働等	温室効果ガスの排出量

b) 予測対象とした処理方式

特定の処理方式を対象とせず、各処理方式共通の予測を行った。

c) 予測地域

予測地域は、事業実施区域とした。

d) 予測対象時期

予測対象時期は、工事の実施期間全体とした。

e) 予測方法

ア. 予測手順

予測手順は図 8.15.2 に示すとおりである。

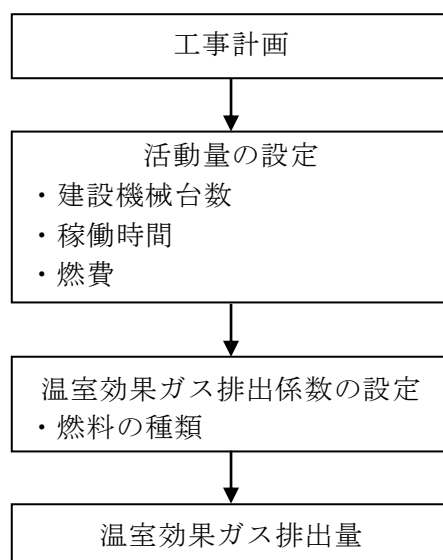


図8.15.2 温室効果ガス等の予測手順（建設機械の稼働等）

イ. 予測式

予測式は、「(1)資材等の搬入及び搬出」と同様とした。

ウ. 活動量及び排出係数

活動量及び排出係数は表 8.15.6 に示すとおりである（活動量の推計は、資料編「資料 10－1 活動量の推計（工事の実施）」参照）。

表8.15.6 活動区分毎の活動量及び排出係数

活動区分	活動量 (燃料使用量)	二酸化炭素排出係数	燃料の種類
建設機械の稼働等	548,002 (L/工事中)	2.58 (kg-CO ₂ /L)	軽油

注)「温室効果ガス排出量算定・報告マニュアル Ver. 4.4」(令和元年7月 環境省・経済産業省)を基に設定。

② 予測結果

温室効果ガス排出量は表 8.15.7 に示すとおりである。

工事期間全体の温室効果ガス排出量は、計画施設の建設工事で 1,414t-CO₂/工事中と予測する。

表8.15.7 温室効果ガス排出量（建設機械の稼働等）

単位：t-CO₂/工事中

活動区分	温室効果ガス排出量
建設機械の稼働等	1,414

8.15.1.2 施設の供用

(1) ばい煙の排出及び機械等の稼働

① 予測方法

a) 予測事項

予測事項は表 8.15.8 に示すとおりである。

表8.15.8 温室効果ガス等の予測事項（ばい煙の排出及び機械等の稼働）

予測対象となる要因	予測事項
廃棄物の焼却 電力及び燃料等の消費	温室効果ガスの排出量

b) 予測対象とした処理方式

ばい煙の排出（廃棄物の焼却）による影響については、特定の処理方式を対象とせず、各処理方式共通の予測を行った。

機械等の稼働（電力及び燃料等の消費）による影響については、ストーカ式焼却炉及びガス化熔融炉の各処理方式を予測対象とした。

c) 予測地域

予測地域は、事業実施区域とした。

d) 予測対象時期

予測対象時期は、計画施設の稼働が定常の状態となる時期とした。

e) 予測方法

予測は、廃棄物の焼却及び電力や燃料等の消費による温室効果ガス排出量と、発電による温室効果ガス削減量について行った。

ア. 温室効果ガス排出量

i. 予測手順

予測手順は図 8.15.3 に示すとおりである。

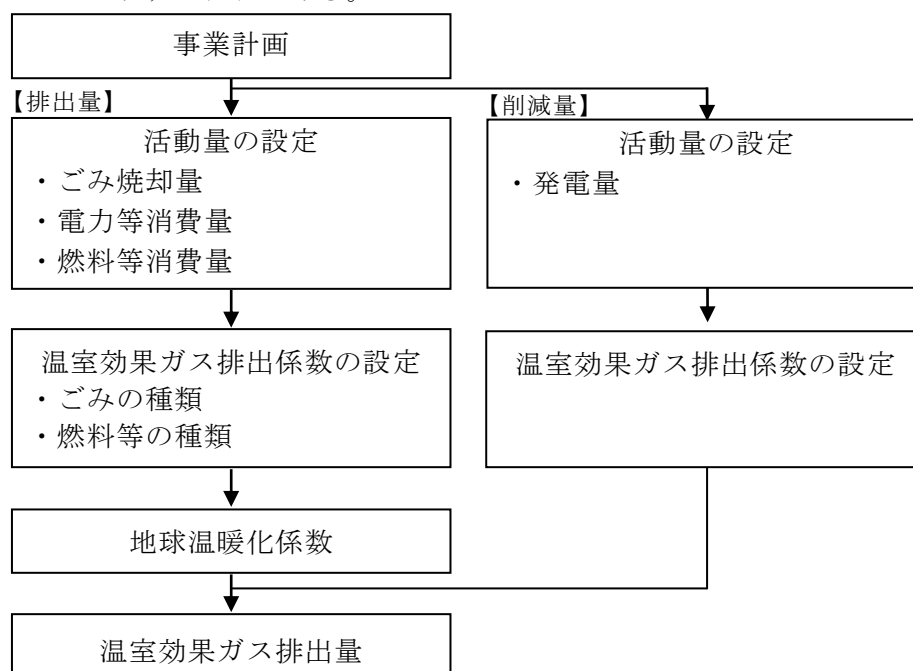


図8.15.3 温室効果ガス等の予測手順（ばい煙の排出及び機械等の稼働）

ii. 予測式

予測式は、「温室効果ガス排出量算定・報告マニュアル Ver. 4. 4」（令和元年7月 環境省・経済産業省）に基づき、次の計算式とした。また、対象とする温室効果ガスは二酸化炭素、メタン及び一酸化二窒素とした。

$$\text{各温室効果ガスの排出量} = \Sigma (\text{活動区分毎の排出量})$$

$$\text{すべての温室効果ガスの排出量} = \Sigma (\text{各温室効果ガスの排出量} \times \text{地球温暖化係数})$$

また、活動区分毎の排出量は、活動区分と活動量を事業計画から整理し、次式により算出した。

$$\text{活動区分毎の排出量} = \text{活動量} \times \text{排出係数}$$

iii. 活動量及び排出係数

活動量及び排出係数は表 8. 15. 9(1)、(2)に示すとおりである。

一般廃棄物焼却処理に伴う二酸化炭素排出量の算定は、活動量として非バイオマス系廃棄物量として、プラスチック類及び合成繊維廃棄物量を対象とした。なお、廃棄物中のプラスチック類及び合成繊維の割合は、「温室効果ガス排出量算定・報告マニュアル Ver. 4. 4」に記載の値を用いた。

表8. 15. 9(1) 活動区分毎の活動量及び排出係数（廃棄物の焼却）

活動区分		活動量	二酸化炭素 排出係数	メタン 排出係数	一酸化二窒素 排出係数
廃棄物 の焼却	プラスチック類	7,150 (t/年)	2.77 (t-CO ₂ /t)	—	—
	合成繊維	1,397 (t/年)	2.29 (t-CO ₂ /t)	—	—
	一般廃棄物 (プラスチック類 及び合成繊維を 含む総量)	51,626 (t/年)	—	0.00095 (kg-CH ₄ /t)	0.0567 (kg-N ₂ O/t)

注)「温室効果ガス排出量算定・報告マニュアル Ver. 4. 4」（令和元年7月 環境省・経済産業省）を基に設定。

表8. 15. 9(2) 活動区分毎の活動量及び排出係数（電力及び燃料等の消費）

活動区分		活動量		二酸化炭素 排出係数
		ストーカ式焼却炉	ガス化溶融炉	
電力の 消費	電力	7,589 (MWh/年)	10,534 (MWh/年)	0.457 (t-CO ₂ /MWh)
燃料等 の消費	灯油	69 (kL/年)	100 (kL/年)	2.49 (t-CO ₂ /kL)
	軽油	—	7 (t/年)	2.58 (t-CO ₂ /t)
	コークス (副資材)	—	1,340 (t/年)	3.17 (t-CO ₂ /t)

注1) 活動区分ごとの活動量は、メーカーヒアリング結果を基に設定した。

注2)「温室効果ガス排出量算定・報告マニュアル Ver. 4. 4」（令和元年7月 環境省・経済産業省）を基に設定。

iv. 地球温暖化係数

地球温暖化係数は表 8.15.10 に示すとおりである。

表8.15.10 地球温暖化係数

温室効果ガス	地球温暖化係数
二酸化炭素	1
メタン	25
一酸化二窒素	298

出典：「温室効果ガス排出量算定・報告マニュアル Ver. 4.4」（令和元年7月 環境省・経済産業省）

イ. 温室効果ガス削減量

温室効果ガス削減量は、事業計画から発電量を整理し、発電量を活動量として電力消費に係る排出係数を乗ずることにより算出した。

発電による活動量及び排出係数は表 8.15.11 に示すとおりである。

表8.15.11 発電による活動量及び排出係数

活動区分	活動量		二酸化炭素 排出係数
	ストーカ式焼却炉	ガス化熔融炉	
発電	29,919 (MWh/年)	29,441 (MWh/年)	0.457 (t-CO ₂ /MWh)

注)「温室効果ガス排出量算定・報告マニュアル Ver. 4.4」（令和元年7月 環境省・経済産業省）を基に設定。

② 予測結果

a) 温室効果ガス排出量

温室効果ガス排出量は、表 8.15.12(1)～(3)に示すとおりである。

温室効果ガスの排出量は、処理方式により 27,518～33,207t-CO₂/年と予測する。

表8.15.12(1) 温室効果ガス排出量（廃棄物の焼却）

活動区分		温室効果ガスの種類	排出量 ^{注)}	地球温暖化係数	温室効果ガス 総排出量 (t-CO ₂ /年)
廃棄物の焼却	プラスチック類、 合成繊維	二酸化炭素	23,005	1	23,005
	一般廃棄物	メタン	0.049	25	1
	一般廃棄物	一酸化二窒素	2.927	298	872
合計			—	—	23,878

注) 単位は、温室効果ガスの種類に対応して t-CO₂/年、t-CH₄/年及び t-N₂O/年となる。

表8.15.12(2) 温室効果ガス排出量（電力及び燃料等の消費）

単位：t-CO₂/年

活動区分		二酸化炭素排出量	
		ストーカ式焼却炉	ガス化熔融炉
電力の消費	電力	3,468	4,814
燃料等の消費	灯油	172	249
	灯油	—	18
	コークス	—	4,248
合計		3,640	9,329

表8.15.12(3) 温室効果ガス排出量（合計）

単位：t-CO₂/年

活動区分	二酸化炭素排出量	
	ストーカ式焼却炉	ガス化溶融炉
廃棄物の焼却と電力及び燃料等の消費との合計	27,518	33,207

b) 温室効果ガス削減量及び削減の程度

計画施設における発電による温室効果ガス削減量は表 8.15.13(1)に、温室効果ガスの削減の程度は表 8.15.13(2)に示すとおりである。

温室効果ガス削減量は、処理方式により 13,455～13,673t-CO₂/年と予測する。

温室効果ガス削減の程度は、処理方式により 40.5～49.7%と予測する。

表8.15.13(1) 温室効果ガス削減量

単位：t-CO₂/年

活動区分	二酸化炭素排出量	
	ストーカ式焼却炉	ガス化溶融炉
発電	13,673	13,455

注) 温室効果ガス削減量は、事業計画から発電量を整理し、発電量を活動量として電力消費に係る排出係数を乗ずることにより算出した（表 8.15.11 参照）。

表8.15.13(2) 温室効果ガスの削減の程度

区分	二酸化炭素排出量	
	ストーカ式焼却炉	ガス化溶融炉
温室効果ガスの排出量 (t-CO ₂ /年) ①	27,518	33,207
温室効果ガスの削減量 (t-CO ₂ /年) ②	13,673	13,455
温室効果ガスの 排出量－削減量 (t-CO ₂ /年) (①－②)	13,845	19,752
削減の程度 (%) (②/①×100)	49.7	40.5

(2) 廃棄物等の搬入及び搬出

① 予測方法

a) 予測事項

予測事項は表 8.15.14 に示すとおりである。

表8.15.14 温室効果ガス等の予測事項（廃棄物等の搬入及び搬出）

予測対象となる要因	予測事項
廃棄物運搬車両等の走行	温室効果ガスの排出量

b) 予測対象とした処理方式

特定の処理方式を対象とせず、各処理方式共通の予測を行った。

c) 予測地域

予測地域は、事業実施区域周辺とした。

d) 予測対象時期

予測対象時期は、計画施設の稼働が定常の状態となる時期とした。

e) 予測方法

ア. 予測手順

予測手順は、「8.15.1.1 (1)資材等の搬入及び搬出」と同様の手順とした。

イ. 予測式

予測式は、「8.15.1.1 (1)資材等の搬入及び搬出」と同様とした。

ウ. 活動量及び排出係数

活動量の推計は表 8.15.15 に、設定した活動量及び排出係数は表 8.15.16 に示すとおりである。活動量は、燃料使用量として、廃棄物運搬車両等の年間台数、1 台当たりの走行距離及び燃費を用いて推計した。

表8.15.15 活動量の推計

活動区分		車種	延台数 ^{注1)}	走行距離 ^{注2)}	燃費 ^{注3)}	活動量 (燃料使用量)
廃棄物等運搬車両等の走行	江南市 (一宮方面)	大型車	7,017 (台/年)	10 (km/台)	2.89 (km/L)	24,280 (L/年)
		小型車	5,990 (台/年)	10 (km/台)	9.33 (km/L)	6,420 (L/年)
	江南市 (江南方面)	大型車	5,811 (台/年)	10 (km/台)	2.89 (km/L)	20,107 (L/年)
		小型車	4,960 (台/年)	10 (km/台)	9.33 (km/L)	5,316 (L/年)
	犬山市	大型車	16,738 (台/年)	12 (km/台)	2.89 (km/L)	69,500 (L/年)
		小型車	14,235 (台/年)	12 (km/台)	9.33 (km/L)	18,309 (L/年)
	大口町	大型車	6,570 (台/年)	13 (km/台)	2.89 (km/L)	29,554 (L/年)
		小型車	5,632 (台/年)	13 (km/台)	9.33 (km/L)	7,847 (L/年)
	扶桑町	大型車	12,358 (台/年)	7 (km/台)	2.89 (km/L)	29,933 (L/年)
		小型車	10,481 (台/年)	7 (km/台)	9.33 (km/L)	7,864 (L/年)

注1) 車両台数(延台数)は、犬山市都市美化センターと江南丹羽環境管理組合環境美化センターでの実績等をもとに推計した台数より設定。

注2) 走行距離は、各市役所、町役場を起点として事業実施区域までの往復距離を設定した。

注3) 「温室効果ガス排出量算定・報告マニュアル Ver. 4.4」(令和元年7月 環境省・経済産業省)を基に設定。

表8.15.16 活動区分毎の活動量及び排出係数

活動区分	車種	活動量 (燃料使用量)	二酸化炭素 排出係数	燃料の種類
廃棄物等運搬車両等の走行	大型車	173,374 (L/年)	2.58 (kg-CO ₂ /L)	軽油
	小型車	45,756 (L/年)	2.32 (kg-CO ₂ /L)	ガソリン

注) 「温室効果ガス排出量算定・報告マニュアル Ver. 4.4」(令和元年7月 環境省・経済産業省)を基に設定。

② 予測結果

温室効果ガス排出量は表 8.15.17 に示すとおりである。

温室効果ガス排出量は、553t-CO₂/年と予測する。

表8.15.17 温室効果ガス排出量(廃棄物等の搬入及び搬出)

単位: t-CO₂/年

活動区分	車種	温室効果ガス排出量
廃棄物等運搬車両等の走行	大型車	447
	小型車	106
合 計		553

8.15.2 評価

8.15.2.1 評価方法

(1) 環境影響の回避・低減に係る評価

環境影響が、事業者により実行可能な範囲内でできる限り回避・低減されているかどうかについて評価した。

8.15.2.2 環境保全措置

(1) 工事の実施

① 資材等の搬入及び搬出

資材等の搬入及び搬出において、環境影響を実行可能な範囲内でできる限り回避・低減するために実施する環境保全措置は表 8.15.18 に示すとおりである。

表 8.15.18 環境保全措置（資材等の搬入及び搬出）

環境保全に関する措置	事業主体	効果及び措置による環境の変化	不確実性の程度	措置に伴い生ずるおそれのある影響
資材等運搬車両等のエコドライブを徹底する。	事業者	温室効果ガスの排出の低減が期待できる。	小さいと考える。	特になし。
資材等運搬車両等のアイドリングストップを徹底する。	事業者	温室効果ガスの排出の低減が期待できる。	小さいと考える。	特になし。
資材等運搬車両の整備、点検を徹底する。	事業者	温室効果ガスの排出の低減が期待できる。	小さいと考える。	特になし。

② 建設機械の稼働等

建設機械の稼働等において、環境影響を実行可能な範囲内でできる限り回避・低減するために実施する環境保全措置は表 8.15.19 に示すとおりである。

表 8.15.19 環境保全措置（建設機械の稼働等）

環境保全に関する措置	事業主体	効果及び措置による環境の変化	不確実性の程度	措置に伴い生ずるおそれのある影響
建設機械の作業待機時におけるアイドリングストップを徹底する。	事業者	温室効果ガスの排出の低減が期待できる。	小さいと考える。	特になし。
建設機械の整備、点検を徹底する。	事業者	温室効果ガスの排出の低減が期待できる。	小さいと考える。	特になし。

(2) 施設の供用

① ばい煙の排出及び機械等の稼働

ばい煙の排出及び機械等の稼働において、環境影響を実行可能な範囲内でできる限り回避・低減するために実施する環境保全措置は表 8.15.20 に示すとおりである。

表 8.15.20 環境保全措置（ばい煙の排出及び機械等の稼働）

環境保全に関する措置	事業主体	効果及び措置による環境の変化	不確実性の程度	措置に伴い生ずるおそれのある影響
廃棄物発電は、より高い発電効率となるよう努める。	事業者	温室効果ガスの排出の低減が期待できる。	小さいと考える。	特になし。
施設の設定機器及び照明や空調設備は省エネルギー型の採用に努める。	事業者	温室効果ガスの排出の低減が期待できる。	小さいと考える。	特になし。

② 廃棄物等の搬入及び搬出

廃棄物等の搬入及び搬出において、環境影響を実行可能な範囲内でできる限り回避・低減するために実施する環境保全措置は表 8.15.21 に示すとおりである。

表 8.15.21 環境保全措置（廃棄物等の搬入及び搬出）

環境保全に関する措置	事業主体	効果及び措置による環境の変化	不確実性の程度	措置に伴い生ずるおそれのある影響
廃棄物等運搬車両等のエコドライブを徹底する。	事業者	温室効果ガスの排出の低減が期待できる。	小さいと考える。	特になし。
廃棄物等運搬車両等のアイドリングストップを徹底する。	事業者	温室効果ガスの排出の低減が期待できる。	小さいと考える。	特になし。
廃棄物等運搬車両の整備、点検を徹底する。	事業者	温室効果ガスの排出の低減が期待できる。	小さいと考える。	特になし。

8.15.2.3 評価結果

(1) 工事の実施

① 資材等の搬入及び搬出

資材等の搬入及び搬出に伴う温室効果ガスの排出量については、可能な限り低燃費車両を使用することとし、さらに、環境保全措置を実施することから、温室効果ガス排出量の抑制が、事業者の実行可能な範囲内でできる限り図られている。

② 建設機械の稼働等

建設機械の稼働等に伴う温室効果ガスの排出量については、可能な限り低炭素型建設機械を使用することとし、さらに、環境保全措置を実施することから、温室効果ガス排出量の抑制が事業者の実行可能な範囲内でできる限り図られている。

(2) 施設の供用

① ばい煙の排出及び機械等の稼働

ばい煙の排出及び機械等の稼働に伴う温室効果ガスの排出量については、余熱は場内で電力や温水等として利用するとともに、他施設への電力供給や余剰電力の売電、蒸気の供給を検討することとし、さらに、環境保全措置を実施することから、温室効果ガス排出量の抑制が事業者の実行可能な範囲内でできる限り図られている。

② 廃棄物等の搬入及び搬出

廃棄物等の搬入及び搬出に伴う温室効果ガスの排出量については、可能な限り低燃費車両を使用することとし、さらに、環境保全措置を実施することから、温室効果ガス排出量の抑制が事業者の実行可能な範囲内でできる限り図られている。

第 9 章 総合評価

第9章 総合評価

9.1 環境要素ごとの調査、予測及び評価結果

環境要素ごとの調査、予測及び評価結果の概要は以下に示すとおりである。

第9章 総合評価

9.1 環境要素ごとの調査、予測及び評価結果

9.1.1 大気質

調

査

＜環境大気質＞

事業実施区域 1 地点及び周辺 5 地点の計 6 地点で実施した調査結果は以下に示すとおりである。

二酸化硫黄、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質は、事業実施区域では通年、周辺 5 地点では四季に各 1 週間実施した。塩化水素、水銀及びダイオキシン類は、各地点で四季に各 1 週間、微小粒子状物質は事業実施区域で四季に各 1 週間、降下ばいじんは事業実施区域で四季に 1 ヶ月間実施した。

○二酸化硫黄

期間平均値（全季）は0.001ppm、日平均値の最高値（全季）は0.002ppm、1 時間値の最高値（全季）は0.009ppmであり、すべての地点で環境基準値を下回っていた。

二酸化硫黄調査結果

(単位：ppm)

調査地点	期 間 平均値	1時間値 の最高値	日平均値 の最高値
地点A 事業実施区域	0.001	0.008	0.002
地点B 古知野北小学校	0.001	0.009	0.002
地点C すいとびあ江南	0.001	0.006	0.001
地点D 東ライフ デザインセンター	0.001	0.006	0.001
地点E 扶桑町図書館	0.001	0.006	0.001
地点F 小淵地区神明社前	0.001	0.008	0.002

注) 地点Aの事業実施区域は通年調査の結果であり、日平均値の最高値は日平均値の 2 %除外値を記載している。

○二酸化窒素

期間平均値（全季）は0.007～0.008ppm、日平均値の最高値（全季）は0.017ppmであり、すべての地点で環境基準値を下回っていた

二酸化窒素調査結果

(単位：ppm)

調査地点	期 間 平均値	1時間値 の最高値	日平均値 の最高値
地点A 事業実施区域	0.007	0.036	0.013
地点B 古知野北小学校	0.008	0.031	0.017
地点C すいとびあ江南	0.008	0.028	0.017
地点D 東ライフ デザインセンター	0.008	0.027	0.016
地点E 扶桑町図書館	0.007	0.027	0.015
地点F 小淵地区神明社前	0.007	0.028	0.016

注) 地点Aの事業実施区域は通年調査の結果であり、日平均値の最高値は日平均値の年間98%値を記載している。

○浮遊粒子状物質

期間平均値（全季）は0.016～0.018mg/m³、日平均値の最高値（全季）は0.039mg/m³、1 時間値の最高値（全季）は0.171mg/m³であり、すべての地点で環境基準値を下回っていた。

浮遊粒子状物質調査結果

(単位：mg/m³)

調査地点	期 間 平均値	1時間値 の最高値	日平均値 の最高値
地点A 事業実施区域	0.016	0.171	0.039
地点B 古知野北小学校	0.017	0.052	0.025
地点C すいとびあ江南	0.016	0.041	0.023
地点D 東ライフ デザインセンター	0.016	0.042	0.025
地点E 扶桑町図書館	0.018	0.050	0.028
地点F 小淵地区神明社前	0.016	0.042	0.024

注) 地点Aの事業実施区域は通年調査の結果であり、日平均値の最高値は日平均値の 2 %除外値を記載している。

○微小粒子状物質

期間平均値（全季）は9.2μg/m³であり、環境基準値を下回っていた。また、1 日平均値が35μg/m³を超えた日はなかった。

微小粒子状物質調査結果

(単位：μg/m³)

調査地点	期 間 平均値	日平均値 の最高値
地点A 事業実施区域	9.2	14.5

○塩化水素

期間平均値（全季）は0.00021～0.00039ppm、日平均値の最高値（全季）は0.0011ppmであり、すべての地点で目標環境濃度を下回っていた。

塩化水素調査結果

(単位：ppm)

調査地点	期 間 平均値	日平均値 の最高値	日平均値 の最低値
地点A 事業実施区域	0.00021	0.00071	0.00003 未満
地点B 古知野北小学校	0.00023	0.00073	0.00003 未満
地点C すいとびあ江南	0.00034	0.00097	0.00003 未満
地点D 東ライフ デザインセンター	0.00027	0.00080	0.00003 未満
地点E 扶桑町図書館	0.00033	0.0010	0.00002
地点F 小淵地区神明社前	0.00039	0.0011	0.00003 未満

調

査

○水銀

期間平均値（全季）は0.0020～0.0024μg/m³であり、すべての地点で指針値を下回っていた。

水銀調査結果

(単位：μg/m³)

調査地点	期 間 平均値	日平均値 の最高値	日平均値 の最低値
地点A 事業実施区域	0.0021	0.0030	0.0014
地点B 古知野北小学校	0.0021	0.0039	0.0016
地点C すいとびあ江南	0.0020	0.0026	0.0016
地点D 東ライフ デザインセンター	0.0020	0.0025	0.0016
地点E 扶桑町図書館	0.0020	0.0042	0.0014
地点F 小淵地区神明社前	0.0024	0.0060	0.0016

○ダイオキシン類

期間平均値（全季）は0.0061～0.0096pg-TEQ/m³であり、すべての地点で環境基準値を下回っていた。

ダイオキシン類調査結果

(単位：pg-TEQ/m³)

調査地点	毒性等量 期間平均値
地点A 事業実施区域	0.0088
地点B 古知野北小学校	0.0086
地点C すいとびあ江南	0.0061
地点D 東ライフ デザインセンター	0.0075
地点E 扶桑町図書館	0.0083
地点F 小淵地区神明社前	0.0096

○降下ばいじん

期間平均値（全季）は4.0t/km²/月であった。

降下ばいじん調査結果

(単位：t/km²/月)

調査地点	季節	降下ばいじん量
事業実施区域内	春季	2.6
	夏季	12.0
	秋季	0.9
	冬季	0.5
	全季	4.0

注）全季とは、全調査期間（四季×1カ月間）の結果を整理したものである。

<沿道大気質>

沿道大気質の調査地点は、資材等運搬車両等及び廃棄物運搬車両等の主要走行ルートにおける5地点とした。四季に各1週間実施した調査結果は以下に示すとおりである。

○二酸化窒素

期間平均値（全季）は0.008～0.012ppm、日平均値の最高値（全季）は0.023ppmであり、すべての地点で環境基準値を下回っていた。

二酸化窒素調査結果

(単位：ppm)

調査地点	期 間 平均値	1時間値 の最高値	日平均値 の最高値
地点 1 江南関線	0.009	0.031	0.020
地点 2 浅井犬山線西側	0.008	0.031	0.016
地点 3 浅井犬山線東側	0.008	0.028	0.017
地点 4 草井羽黒線	0.011	0.039	0.023
地点 5 小淵江南線	0.012	0.035	0.021

○浮遊粒子状物質

期間平均値（全季）は0.014～0.019mg/m³、日平均値の最高値（全季）は0.033mg/m³、1時間値の最高値（全季）は0.057mg/m³であり、すべての地点で環境基準値を下回っていた。

浮遊粒子状物質調査結果

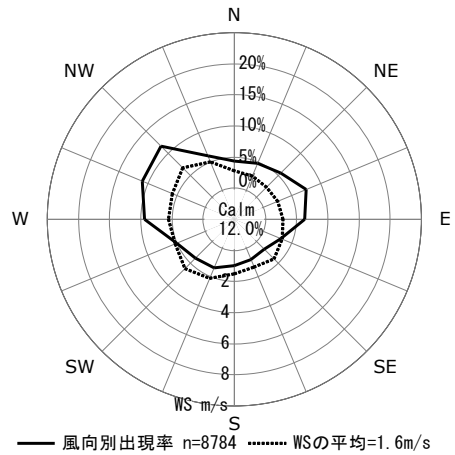
(単位：mg/m³)

調査地点	期 間 平均値	1時間値 の最高値	日平均値 の最高値
地点 1 江南関線	0.016	0.048	0.029
地点 2 浅井犬山線西側	0.014	0.041	0.020
地点 3 浅井犬山線東側	0.017	0.044	0.026
地点 4 草井羽黒線	0.016	0.050	0.025
地点 5 小淵江南線	0.019	0.057	0.033

第9章 総合評価

9.1 環境要素ごとの調査、予測及び評価結果

調 査					
<交通量>			<地上気象>		
沿道大気質調査地点と同様の5地点で平日及び休日に各1回実施した交通量調査結果は以下に示すとおりである。			事業実施区域内で実施した調査結果（風配図）は以下に示すとおりである。事業実施区域の年間平均風速は1.6m/秒、最多風向はNW（北西）であった。		
交通量調査結果			(単位：台/24時間)		
		大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)	大型車 混入率 (%)
地点1 江南関線	平日	1,224	10,410	11,634	10.5
	休日	159	11,069	11,228	1.4
地点2 浅井犬山線西側	平日	943	10,544	11,487	8.2
	休日	151	9,904	10,055	1.5
地点3 浅井犬山線東側	平日	977	11,778	12,755	7.7
	休日	147	11,137	11,284	1.3
地点4 草井羽黒線	平日	3,500	10,999	14,499	24.1
	休日	514	12,585	13,099	3.9
地点5 小淵江南線	平日	2,220	9,470	11,690	19.0
	休日	319	11,106	11,425	2.8



予測

1) 工事の実施

(1) 資材等の搬入及び搬出

○二酸化窒素、浮遊粒子状物質

二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の付加濃度及び将来濃度の予測結果は以下に示すとおりである。

【年平均値】大気質予測結果

項 目	予測地点	付加濃度	将来濃度
二酸化窒素 (ppm)	地点 1 江南関線	0.000049	0.009 (0.020)
	地点 2 浅井犬山線西側	0.000036	0.008 (0.020)
	地点 3 浅井犬山線東側	0.000041	0.008 (0.020)
	地点 4 草井羽黒線	0.000028	0.009 (0.021)
	地点 5 小湊江南線	0.000028	0.009 (0.020)
浮遊粒子状物質 (mg/m³)	地点 1 江南関線	0.000003	0.016 (0.041)
	地点 2 浅井犬山線西側	0.000002	0.016 (0.041)
	地点 3 浅井犬山線東側	0.000002	0.016 (0.041)
	地点 4 草井羽黒線	0.000002	0.016 (0.041)
	地点 5 小湊江南線	0.000002	0.016 (0.041)

注) () 内の数字は日平均値の98%値又は2%除外値を示す。

【1時間値】大気質予測結果

項 目	予測地点	付加濃度	将来濃度
二酸化窒素 (ppm)	地点 1 江南関線	0.000897	0.038
	地点 2 浅井犬山線西側	0.000655	0.038
	地点 3 浅井犬山線東側	0.000774	0.038
	地点 4 草井羽黒線	0.000580	0.038
	地点 5 小湊江南線	0.000561	0.037
浮遊粒子状物質 (mg/m³)	地点 1 江南関線	0.000130	0.099
	地点 2 浅井犬山線西側	0.000096	0.099
	地点 3 浅井犬山線東側	0.000112	0.099
	地点 4 草井羽黒線	0.000085	0.099
	地点 5 小湊江南線	0.000085	0.099

○粉じん等

粉じん等については、車両が工事区域から退場する際にタイヤ洗浄を実施することにより、環境への影響の程度は小さいと予測する。

(2) 建設機械の稼働等

○二酸化窒素、浮遊粒子状物質

最大着地濃度地点での二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の付加濃度及び将来濃度の予測結果は以下に示すとおりである。

【年平均値】大気質予測結果

項 目	付加濃度	将来濃度
二酸化窒素 (ppm)	0.00141	0.008 (0.017)
浮遊粒子状物質 (mg/m³)	0.00051	0.017 (0.039)

注) () 内の数字は日平均値の98%値又は2%除外値を示す。

【1時間値】大気質予測結果

項 目	付加濃度	将来濃度
二酸化窒素 (ppm)	0.18582	0.194
浮遊粒子状物質 (mg/m³)	0.06719	0.083

○粉じん等

粉じんの影響について、砂ぼこりが立ち、粉じんが飛散すると考えられる気象条件である風速5.5m/秒以上になる年間時間数は119時間で出現頻度は1.4%、風速5.5m/秒以上が出現した日数は44日で出現頻度は12.0%であった。粉じんが飛散すると考えられる場合には散水を行うことで、環境への影響の程度は小さいと予測する。

(3) 掘削・盛土等の土工

○粉じん等

粉じんの影響について、砂ぼこりが立ち、粉じんが飛散すると考えられる気象条件である風速5.5m/秒以上になる年間時間数は119時間で出現頻度は1.4%、風速5.5m/秒以上が出現した日数は44日で出現頻度は12.0%であった。粉じんが飛散すると考えられる場合には散水を行うことで、環境への影響の程度は小さいと予測する。

予 測			
2) 施設の供用 (1) ばい煙の排出 最大着地濃度地点での大気汚染物質の付加濃度及び将来濃度の予測結果は以下に示すとおりである。		(2) 廃棄物等の搬入及び搬出 二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の付加濃度及び将来濃度の予測結果は以下に示すとおりである。	
【年平均値】大気質予測結果		【年平均値】大気質予測結果	
項 目	付加濃度	将来濃度	
二酸化硫黄 (ppm)	0.00005	0.001 (0.003)	
二酸化窒素 (ppm)	0.00003	0.007 (0.015)	
浮遊粒子状物質 (mg/m ³)	0.00005	0.016 (0.038)	
水銀 (μg/m ³)	0.00015	0.002	
ダイオキシン類 (pg-TEQ/m ³)	0.00005	0.009	
注) ()内の数字は日平均値の98%値又は2%除外値を示す。			
【1時間値】大気質予測結果		【1時間値】大気質予測結果	
項 目	付加濃度	将来濃度	
二酸化硫黄 (ppm)	0.0056	0.0136	
二酸化窒素 (ppm)	0.0140	0.0500	
浮遊粒子状物質 (mg/m ³)	0.0056	0.1046	
塩化水素 (ppm)	0.0056	0.0063	
注) 周辺環境への高濃度の影響が想定される各条件のうち、予測結果が最大となる予測条件における予測結果を示す。なお、いずれの項目もダウンドラフト時の予測結果が最大となった。			
		注) ()内の数字は日平均値の98%値又は2%除外値を示す。	
		【1時間値】大気質予測結果	
項 目	予測地点	付加濃度	将来濃度
二酸化窒素 (ppm)	地点1 江南関線	0.000038	0.037
	地点2 浅井犬山線西側	0.000104	0.037
	地点3 浅井犬山線東側	0.000184	0.037
	地点4 草井羽黒線	0.000069	0.037
	地点5 小淵江南線	0.000019	0.037
	地点1 江南関線	0.000004	0.099
浮遊粒子状物質 (mg/m ³)	地点2 浅井犬山線西側	0.000013	0.099
	地点3 浅井犬山線東側	0.000022	0.099
	地点4 草井羽黒線	0.000008	0.099
	地点5 小淵江南線	0.000002	0.099

評価																									
1) 工事の実施 (1) 資材等の搬入及び搬出 ① 環境保全措置 ・積載量に応じた適正な車種の選定による運搬の効率化を推進することにより、さらに資材等運搬車両の走行台数を減らすよう努める。 ・工事関係の通勤者には、できる限り自動車の相乗りを指導し、通勤に使用する車両の走行台数を減らすよう努める。 ・資材等運搬車両（大型車）の運転者や工事関係者の通勤車両等（小型車）の運転者に対し、路上駐車禁止や交通ルールの順守などの交通安全教育を徹底する。 ・資材等運搬車両等のエコドライブを徹底する。 ・資材等運搬車両等のアイドリングストップを徹底する。 ・資材等運搬車両の整備、点検を徹底する。 ・構内道路への鉄板の敷設等を行い、粉じんの飛散を防止する。 ② 環境影響の回避・低減に係る評価 資材等の搬入及び搬出に伴う大気質への付加濃度は、最大でも年平均値で二酸化窒素が0.000049ppm、浮遊粒子状物質が0.000003mg/m³、1時間値で二酸化窒素が0.000897ppm、浮遊粒子状物質が0.000130mg/m³と小さい。また、粉じんについても車両が工事区域から退場する際にタイヤ洗浄を実施することから、環境への影響の程度は小さいと判断する。 さらに、環境保全措置を実施することから、大気質に係る環境影響が事業者の実行可能な範囲内でできる限り回避・低減が図られている。 ③ 環境保全に関する基準等との整合性に係る評価 【年平均値】 資材等の搬入及び搬出に伴う大気質は、二酸化窒素の日平均値の年間98%値は最大で0.021ppm、浮遊粒子状物質の日平均値の2%除外値は、最大で0.041mg/m³となり、いずれの地点でも環境基準を満足することから、大気質の環境保全に関する基準等との整合性が図られている。 ＜評価の指標：環境基準＞ <table> <tr> <th>項目</th><th>環境基準</th></tr> <tr> <td>二酸化窒素(ppm)</td><td>日平均値の98%値が0.04～0.06のゾーン内又はそれ以下</td></tr> <tr> <td>浮遊粒子状物質(mg/m³)</td><td>日平均値の2%除外値が0.10以下</td></tr> </table> 【1時間値】 資材等の搬入及び搬出に伴う大気質は、二酸化窒素が0.038ppm、浮遊粒子状物質は0.099mg/m³となり、いずれの地点でも環境基準等を満足することから、大気質の環境保全に関する基準等との整合性が図られている。 ＜評価の指標：環境基準等＞ <table> <tr> <th>項目</th><th>環境基準等</th></tr> <tr> <td>二酸化窒素(ppm)</td><td>0.1～0.2以下</td></tr> <tr> <td>浮遊粒子状物質(mg/m³)</td><td>0.20以下</td></tr> </table>	項目	環境基準	二酸化窒素(ppm)	日平均値の98%値が0.04～0.06のゾーン内又はそれ以下	浮遊粒子状物質(mg/m ³)	日平均値の2%除外値が0.10以下	項目	環境基準等	二酸化窒素(ppm)	0.1～0.2以下	浮遊粒子状物質(mg/m ³)	0.20以下	(2) 建設機械の稼働等 ① 環境保全措置 ・建設機械の作業待機時におけるアイドリングストップを徹底する。 ・建設機械の整備、点検を徹底する。 ・工事規模に合わせた建設機械の設定を行い、排出ガスの排出の抑制に努める。 ・建設機械の使用時における配慮について、工事関係者への講習・指導を行う。 ② 環境影響の回避・低減に係る評価 建設機械の稼働等に伴う大気質への付加濃度は、最大でも年平均値で二酸化窒素が0.00141ppm、浮遊粒子状物質が0.00051mg/m³、1時間値で二酸化窒素が0.18582ppm、浮遊粒子状物質が0.06719mg/m³と小さい。また、風速調査結果から、砂ぼこりが立ち、粉じんが飛散すると考えられる気象条件である風速5.5m/秒以上になる年間時間数は119時間で出現頻度は1.4%、風速5.5m/秒以上が出現した日数は44日で出現頻度は12.0%であった。粉じんが飛散すると考えられる場合には散水を行うことで、環境への影響の程度は小さいと判断する。 さらに、環境保全措置を実施することから、大気質に係る環境影響が事業者の実行可能な範囲内でできる限り回避・低減が図られている。 ③ 環境保全に関する基準等との整合性に係る評価 【年平均値】 建設機械の稼働等に伴う大気質は、最大着地濃度地点において二酸化窒素の日平均値の年間98%値が0.017ppm、浮遊粒子状物質の日平均値の2%除外値が0.039mg/m³となり、環境基準を満足することから、大気質の環境保全に関する基準等との整合性が図られている。 ＜評価の指標：環境基準＞ <table> <tr> <th>項目</th><th>環境基準</th></tr> <tr> <td>二酸化窒素(ppm)</td><td>日平均値の98%値が0.04～0.06のゾーン内又はそれ以下</td></tr> <tr> <td>浮遊粒子状物質(mg/m³)</td><td>日平均値の2%除外値が0.10以下</td></tr> </table> 【1時間値】 建設機械の稼働等に伴う大気質は、二酸化窒素が0.194ppm、浮遊粒子状物質は0.083mg/m³となり、環境基準等を満足することから、大気質の環境保全に関する基準等との整合性が図られている。 ＜評価の指標：環境基準等＞ <table> <tr> <th>項目</th><th>環境基準等</th></tr> <tr> <td>二酸化窒素(ppm)</td><td>0.1～0.2以下</td></tr> <tr> <td>浮遊粒子状物質(mg/m³)</td><td>0.20以下</td></tr> </table>	項目	環境基準	二酸化窒素(ppm)	日平均値の98%値が0.04～0.06のゾーン内又はそれ以下	浮遊粒子状物質(mg/m ³)	日平均値の2%除外値が0.10以下	項目	環境基準等	二酸化窒素(ppm)	0.1～0.2以下	浮遊粒子状物質(mg/m ³)	0.20以下
項目	環境基準																								
二酸化窒素(ppm)	日平均値の98%値が0.04～0.06のゾーン内又はそれ以下																								
浮遊粒子状物質(mg/m ³)	日平均値の2%除外値が0.10以下																								
項目	環境基準等																								
二酸化窒素(ppm)	0.1～0.2以下																								
浮遊粒子状物質(mg/m ³)	0.20以下																								
項目	環境基準																								
二酸化窒素(ppm)	日平均値の98%値が0.04～0.06のゾーン内又はそれ以下																								
浮遊粒子状物質(mg/m ³)	日平均値の2%除外値が0.10以下																								
項目	環境基準等																								
二酸化窒素(ppm)	0.1～0.2以下																								
浮遊粒子状物質(mg/m ³)	0.20以下																								

評 価																							
(3) 掘削・盛土等の土工 ① 環境保全措置 ・事業実施区域内に掘削土等を仮置きする場合は、シート等で養生し粉じんの飛散を防止する。 ② 環境影響の回避・低減に係る評価 風速調査結果から、砂ぼこりが立ち、粉じんが飛散すると考えられる気象条件である風速5.5m/秒以上になる年間時間数は119時間で出現頻度は1.4%、風速5.5m/秒以上が出現した日数は44日で出現頻度は12.0%であった。粉じんが飛散すると考えられる場合には散水を行うことで、環境への影響の程度は小さいと判断する。 さらに、環境保全措置を実施することから、大気質に係る環境影響が事業者の実行可能な範囲内でできる限り回避・低減が図られている。 2) 施設の供用 (1) ばい煙の排出 ① 環境保全措置 ・ごみ質の均一化を図り適正負荷による安定した燃焼を維持することで大気汚染物質の低減に努める。 ・設備機器類は、定期点検を実施し、常に正常な運転を行うように維持管理を徹底する。 ② 環境影響の回避・低減に係る評価 煙突排出ガスに伴う大気質への付加濃度は、最大でも年平均値で二酸化硫黄が0.00005ppm、二酸化窒素が0.00003ppm、浮遊粒子状物質が0.00005mg/m³、水銀が0.00015μg/m³、ダイオキシン類が0.00005pg-TEQ/m³、1時間値で二酸化硫黄が0.0056ppm、二酸化窒素が0.0140ppm、浮遊粒子状物質が0.0056mg/m³、塩化水素が0.0056ppmであり、環境への影響の程度は小さいと判断する。 さらに、環境保全措置を実施することから、大気質に係る環境影響が事業者の実行可能な範囲内でできる限り回避・低減が図られている。	③ 環境保全に関する基準等との整合性に係る評価 【年平均値】 煙突排出ガスに伴う大気質は、最大着地濃度地点において二酸化硫黄の日平均値の2%除外値が0.003ppm、二酸化窒素の日平均値の98%値が0.015ppm、浮遊粒子状物質の日平均値の2%除外値が0.038mg/m³、水銀の年平均値が0.002μg/m³、ダイオキシン類の年平均値が0.009pg-TEQ/m³となり、環境基準等を満足することから、大気質の環境保全に関する基準等との整合性が図られている。 <評価の指標：環境基準等> <table> <tr> <th>項 目</th><th>環境基準等</th></tr> <tr> <td>二酸化硫黄 (ppm)</td><td>日平均値の2%除外値が0.04以下</td></tr> <tr> <td>二酸化窒素 (ppm)</td><td>日平均値の98%値が0.04～0.06のゾーン内又はそれ以下</td></tr> <tr> <td>浮遊粒子状物質 (mg/m³)</td><td>日平均値の2%除外値が0.10以下</td></tr> <tr> <td>水銀 (μg/m³)</td><td>年平均値が0.04以下</td></tr> <tr> <td>ダイオキシン類 (pg-TEQ/m³)</td><td>年平均値が0.6以下</td></tr> </table> 【1時間値】 煙突排出ガスに伴う大気質は、最大でも二酸化硫黄が0.0136ppm、二酸化窒素が0.0500ppm、浮遊粒子状物質が0.1046mg/m³、塩化水素が0.0063ppmとなり、環境基準等を満足することから、大気質の環境保全に関する基準等との整合性が図られている。 <評価の指標：環境基準等> <table> <tr> <th>項 目</th><th>環境基準等</th></tr> <tr> <td>二酸化硫黄 (ppm)</td><td>0.1以下</td></tr> <tr> <td>二酸化窒素 (ppm)</td><td>0.1～0.2以下</td></tr> <tr> <td>浮遊粒子状物質 (mg/m³)</td><td>0.20以下</td></tr> <tr> <td>塩化水素 (ppm)</td><td>0.02以下</td></tr> </table>	項 目	環境基準等	二酸化硫黄 (ppm)	日平均値の2%除外値が0.04以下	二酸化窒素 (ppm)	日平均値の98%値が0.04～0.06のゾーン内又はそれ以下	浮遊粒子状物質 (mg/m ³)	日平均値の2%除外値が0.10以下	水銀 (μg/m ³)	年平均値が0.04以下	ダイオキシン類 (pg-TEQ/m ³)	年平均値が0.6以下	項 目	環境基準等	二酸化硫黄 (ppm)	0.1以下	二酸化窒素 (ppm)	0.1～0.2以下	浮遊粒子状物質 (mg/m ³)	0.20以下	塩化水素 (ppm)	0.02以下
項 目	環境基準等																						
二酸化硫黄 (ppm)	日平均値の2%除外値が0.04以下																						
二酸化窒素 (ppm)	日平均値の98%値が0.04～0.06のゾーン内又はそれ以下																						
浮遊粒子状物質 (mg/m ³)	日平均値の2%除外値が0.10以下																						
水銀 (μg/m ³)	年平均値が0.04以下																						
ダイオキシン類 (pg-TEQ/m ³)	年平均値が0.6以下																						
項 目	環境基準等																						
二酸化硫黄 (ppm)	0.1以下																						
二酸化窒素 (ppm)	0.1～0.2以下																						
浮遊粒子状物質 (mg/m ³)	0.20以下																						
塩化水素 (ppm)	0.02以下																						

評	価												
(2) 廃棄物等の搬入及び搬出 ① 環境保全措置 ・朝・夕の交通量増加時には、廃棄物運搬車両の台数を抑えるよう努める。 ・廃棄物運搬車両等の運転者に対して、交通ルールの順守などの交通安全教育を行う。 ・廃棄物運搬車両等のエコドライブを徹底する。 ・廃棄物運搬車両等のアイドリングストップを徹底する。 ・廃棄物運搬車両の整備、点検を徹底する。 ② 環境影響の回避・低減に係る評価 廃棄物等の搬入及び搬出に伴う大気質への付加濃度は、最大でも年平均値で二酸化窒素が0.000071ppm、浮遊粒子状物質が0.000003mg/m³、1時間値で二酸化窒素が0.000184ppm、浮遊粒子状物質が0.000022mg/m³と小さいことから、環境への影響の程度は小さいと判断する。 さらに、環境保全措置を実施することから、大気質に係る環境影響が事業者の実行可能な範囲内でできる限り回避・低減が図られている。	③ 環境保全に関する基準等との整合性に係る評価 【年平均値】 廃棄物等の搬入及び搬出に伴う大気質は、二酸化窒素の日平均値の年間98%値は最大で0.020ppm、浮遊粒子状物質の日平均値の2%除外値は、最大で0.041mg/m³となり、いずれの地点でも環境基準を満足することから、大気質の環境保全に関する基準等との整合性が図られている。 <評価の指標：環境基準> <table border="1"> <thead> <tr> <th>項 目</th><th>環 境 基 準</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>二酸化窒素 (ppm)</td><td>日平均値の98%値が0.04～0.06のゾーン内又はそれ以下</td></tr> <tr> <td>浮遊粒子状物質 (mg/m³)</td><td>日平均値の2%除外値が0.10以下</td></tr> </tbody> </table> 【1時間値】 廃棄物等の搬入及び搬出に伴う大気質は、二酸化窒素が0.037ppm、浮遊粒子状物質は0.099mg/m³となり、いずれの地点でも環境基準等を満足することから、大気質の環境保全に関する基準等との整合性が図られている。 <評価の指標：環境基準等> <table border="1"> <thead> <tr> <th>項 目</th><th>環 境 基 準 等</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>二酸化窒素 (ppm)</td><td>0.1～0.2以下</td></tr> <tr> <td>浮遊粒子状物質 (mg/m³)</td><td>0.20以下</td></tr> </tbody> </table>	項 目	環 境 基 準	二酸化窒素 (ppm)	日平均値の98%値が0.04～0.06のゾーン内又はそれ以下	浮遊粒子状物質 (mg/m ³)	日平均値の2%除外値が0.10以下	項 目	環 境 基 準 等	二酸化窒素 (ppm)	0.1～0.2以下	浮遊粒子状物質 (mg/m ³)	0.20以下
項 目	環 境 基 準												
二酸化窒素 (ppm)	日平均値の98%値が0.04～0.06のゾーン内又はそれ以下												
浮遊粒子状物質 (mg/m ³)	日平均値の2%除外値が0.10以下												
項 目	環 境 基 準 等												
二酸化窒素 (ppm)	0.1～0.2以下												
浮遊粒子状物質 (mg/m ³)	0.20以下												

第9章 総合評価

9.1 環境要素ごとの調査、予測及び評価結果

9.1.2 騒音及び超低周波音

<

予測

1) 工事の実施

(1) 資材等の搬入及び搬出

道路交通騒音の予測結果は以下に示すとおりである。

道路交通騒音予測結果 (L_{Aeq}) (単位: デシベル)

予測地点	現況騒音レベル	増加分	将来騒音レベル	環境基準
地点1 江南関線	67 (67.3)	0.4	68 (67.7)	70 以下
地点2 浅井犬山線西側	67 (66.6)	0.4	67 (67.0)	
地点3 浅井犬山線東側	67 (67.0)	0.3	67 (67.3)	
地点4 草井羽黒線	68 (68.3)	0.3	69 (68.6)	
地点5 小淵江南線	70 (69.5)	0.4	70 (69.9)	

注1) 騒音の環境基準との比較は整数で行うが、本事業による増加分が分かるよう () 内に、小数点以下第一位まで表示した。

注2) 「増加分」は資材等運搬車両等の走行による騒音レベルの増加量を示す。

(2) 建設機械の稼働等

騒音レベルの予測結果は以下に示すとおりである。

建設作業騒音予測結果 (L_{A5}) (単位: デシベル)

予測地点		予測結果	規制基準
最大レベル地点		79	85 以下
参考	地点1 西側敷地境界	67	
	地点2 南側敷地境界	70	
	地点3 西側最寄住宅地付近	63	
	地点4 南側最寄住宅地付近	66	

2) 施設の供用

(1) 機械等の稼働 (騒音)

騒音レベルの予測結果は以下に示すとおりである。

施設騒音予測結果 (L_{A5}) (単位: デシベル)

予測地点		予測結果		規制基準値 ^{注1)}	自主規制値 ^{注2)}
		昼間	夜間		
最大レベル地点		49	48	昼間: 60 朝・夕 : 55 夜間: 50	50
参考	地点1 西側敷地境界	44	43		
	地点2 南側敷地境界	48	47		
	地点3 西側最寄住宅地付近	39	38		
	地点4 南側最寄住宅地付近	44	43		

注1) 規制基準値の時間区分は以下のとおり。
昼間: 8～19時、朝: 6～8時、夕: 19～22時、
夜間: 22～翌日の6時

注2) 自主規制値については時間区分を設定していない。

(2) 廃棄物等の搬入及び搬出

道路交通騒音の予測結果は以下に示すとおりである。

道路交通騒音予測結果 (L_{Aeq}) (単位: デシベル)

予測地点	現況騒音レベル	増加分	将来騒音レベル	環境基準
地点1 江南関線	67 (67.3)	0.1	67 (67.4)	70 以下
地点2 浅井犬山線西側	67 (66.6)	0.3	67 (66.9)	
地点3 浅井犬山線東側	67 (67.0)	0.2	67 (67.2)	
地点4 草井羽黒線	68 (68.3)	0.1	68 (68.4)	
地点5 小淵江南線	70 (69.5)	0.1	70 (69.6)	

注1) 騒音の環境基準との比較は整数で行うが、本事業による増加分が分かるよう () 内に、小数点以下第一位まで表示した。

注2) 「増加分」は廃棄物運搬車両等の走行による騒音レベルの増加量を示す。

(3) 機械等の稼働 (低周波音)

各類似施設の調査結果は、いずれの施設もすべての地点で手引書の心身に係る苦情に関する参照値G特性92デシベルを下回っている。

本事業では壁面からの二次的な低周波音が発生しないよう配慮し、低周波音の発生を防止する計画である。また、計画施設はいずれの類似施設よりも処理能力が小さく、建屋から敷地境界までの距離が最も短いところでも約17m程度となることから、計画施設においても影響は小さいものと予測する。

評	価
1) 工事の実施 (1) 資材等の搬入及び搬出 ① 環境保全措置 ・積載量に応じた適正な車種の選定による運搬の効率化を推進することにより、さらに資材等運搬車両の走行台数を減らすよう努める。 ・工事関係の通勤者には、できる限り自動車の相乗りを指導し、通勤に使用する車両の走行台数を減らすよう努める。 ・資材等運搬車両（大型車）の運転者や工事関係者の通勤車両等（小型車）の運転者に対し、路上駐車禁止や交通ルールの順守などの交通安全教育を徹底する。 ・資材等運搬車両等のエコドライブを徹底する。 ・資材等運搬車両等のアイドリングストップを徹底する。 ・資材等運搬車両の整備、点検を徹底する。 ② 環境影響の回避・低減に係る評価 資材等運搬車両等による騒音レベルの増加量は、最大で0.4デシベルであることから、環境影響の程度が小さいと判断する。 さらに、環境保全措置を実施することから、騒音に係る環境影響が事業者の実行可能な範囲内でできる限り回避・低減が図られている。 ③ 環境保全に関する基準等との整合性に係る評価 道路交通騒音の将来騒音レベルは、平日で67～70デシベルとなり、すべての地点で環境基準を満足することから、騒音の環境保全に関する基準等との整合性が図られている。 (2) 建設機械の稼働等 ① 環境保全措置 ・保全対象がある事業実施区域西側には、仮囲いに加えてさらに防音パネルを設置する。 ・仮囲いの通用門は、通行時以外は閉じておく。 ・建設機械の作業待機時におけるアイドリングストップを徹底する。 ・建設機械の整備、点検を徹底する。 ・工事規模に合わせた建設機械の設定を行い、騒音の抑制に努める。 ・建設機械の使用時における配慮について、工事関係者への講習・指導を行う。 ② 環境影響の回避・低減に係る評価 建設機械等の稼働に伴う騒音は、工事区域の周囲には仮囲いを設置し周辺地域への騒音を防止することなどにより、環境への影響の程度が小さいと判断する。 さらに、環境保全措置を実施することから、騒音に係る環境影響が事業者の実行可能な範囲内でできる限り回避・低減が図られている。 ③ 環境保全に関する基準等との整合性に係る評価 建設機械の稼働に伴う騒音レベルは、敷地境界において最大79デシベルであり、特定建設作業騒音の規制基準値以下となっていることから、騒音の環境保全に関する基準等との整合性が図られている。	2) 施設の供用 (1) 機械等の稼働（騒音） ① 環境保全措置 ・騒音のさらなる低減のため、プラットホームの出入口部分を防音性のあるものとする、蒸気復水器の天井開口部分にサイレンサーを設置する、などの騒音対策を検討する。 ・騒音発生源は極力敷地境界から離れた位置に配置する。 ・外部への騒音を防止するため、プラットホームの出入口に自動開閉扉を設置し可能な限り閉鎖する。 ・設備機器類は、定期点検を実施し、常に正常な運転を行うように維持管理を徹底する。 ② 環境影響の回避・低減に係る評価 機械等の稼働に伴う騒音は、著しい騒音を発生する設備機器類は、騒音の伝搬を緩和させるため、防音室を設け、壁や天井には吸音材を設置することなどにより、環境への影響の程度が小さいと判断する。 さらに、環境保全措置を実施することから、騒音に係る環境影響が、事業者の実行可能な範囲内でできる限り回避・低減が図られている。 ③ 環境保全に関する基準等との整合性に係る評価 機械等の稼働に伴う騒音レベルは、敷地境界の最大で昼間49デシベル、夜間48デシベルであり、昼間、夜間ともに規制基準値及び自主規制値との整合性が図られている。 (2) 廃棄物等の搬入及び搬出 ① 環境保全措置 ・朝・夕の交通量増加時には、廃棄物運搬車両等の台数を抑えるよう努める。 ・廃棄物運搬車両等の運転者に対して、交通ルールの順守などの交通安全教育を行う。 ・廃棄物運搬車両等のエコドライブを徹底する。 ・廃棄物運搬車両等のアイドリングストップを徹底する。 ・廃棄物運搬車両の整備、点検を徹底する。 ② 環境影響の回避・低減に係る評価 廃棄物運搬車両等による騒音レベルの増加量は、最大で0.3デシベルであることから、環境影響の程度が小さいと判断する。 さらに、環境保全措置を実施することから、騒音に係る環境影響が事業者の実行可能な範囲内でできる限り回避・低減が図られている。 ③ 環境保全に関する基準等との整合性に係る評価 道路交通騒音の将来騒音レベルは、平日で67～70デシベルとなり、すべての地点で環境基準を満足することから、騒音の環境保全に関する基準等との整合性が図られている。

評 価	
(3) 機械等の稼働（低周波音） ① 環境保全措置 ・設備機器類は、定期点検を実施し、常に正常な運転を行うように維持管理を徹底する。 ・低周波音に係る苦情が発生した場合には、聞き取りや現場の確認、測定の実施などにより低周波音の発生状況を的確に把握し、適切な対策を検討のうえ実施する。 ② 環境影響の回避・低減に係る評価 機械等の稼働に伴う低周波音については壁面からの二次的な低周波音が発生しないよう配慮し、低周波音の発生を防止することにより低減されることから、環境への影響の程度が小さいと判断する。 さらに、環境保全措置を実施することから、低周波音に係る環境影響が、事業者の実行可能な範囲内でできる限り回避・低減が図られている。	③ 環境保全に関する基準等との整合性に係る評価 類似施設の測定結果において、心身に係る苦情に関する参照値G特性92デシベルを下回っていることから、低周波音の環境保全に関する基準等との整合性が図られている。

第9章 総合評価

9.1 環境要素ごとの調査、予測及び評価結果

9.1.3 振動

調 査																																																																			
＜環境振動＞ 事業実施区域敷地境界付近2地点及び周辺の住宅地を代表する2地点の計4地点で平日及び休日に各1回実施した調査結果は以下に示すとおりである。 すべての地点において、振動感覚閾値を下回っていた。		＜道路交通振動＞ 資材等運搬車両等及び廃棄物運搬車両等の主要走行経路の沿道5地点で平日及び休日に各1回実施した調査結果は以下に示すとおりである。 参考として要請限度と比較すると、いずれの地点もすべての時間帯において要請限度を下回っていた。また、振動感覚閾値についても下回る結果であった。																																																																	
環境振動調査結果 (単位：デシベル)		道路交通振動調査結果 (単位：デシベル)																																																																	
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">調査地点</th><th>昼間 (7時～20時)</th><th>夜間 (20時～7時)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">地点1 西側敷地境界</td><td>平日</td><td>25未満</td><td>25未満</td></tr> <tr> <td>休日</td><td>25未満</td><td>25未満</td></tr> <tr> <td rowspan="2">地点2 南側敷地境界</td><td>平日</td><td>29</td><td>25未満</td></tr> <tr> <td>休日</td><td>25</td><td>25未満</td></tr> <tr> <td rowspan="2">地点3 西側最寄住宅地付近</td><td>平日</td><td>25未満</td><td>25未満</td></tr> <tr> <td>休日</td><td>25未満</td><td>25未満</td></tr> <tr> <td rowspan="2">地点4 南側最寄住宅地付近</td><td>平日</td><td>25未満</td><td>25未満</td></tr> <tr> <td>休日</td><td>25未満</td><td>25未満</td></tr> </tbody> </table> 注) 人が振動を感じ始めるとされる値(振動感覚閾値)は、55デシベルといわれている。		調査地点		昼間 (7時～20時)	夜間 (20時～7時)	地点1 西側敷地境界	平日	25未満	25未満	休日	25未満	25未満	地点2 南側敷地境界	平日	29	25未満	休日	25	25未満	地点3 西側最寄住宅地付近	平日	25未満	25未満	休日	25未満	25未満	地点4 南側最寄住宅地付近	平日	25未満	25未満	休日	25未満	25未満	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2" rowspan="2">調査地点</th><th colspan="2">時間率振動 レベル (L₁₀)</th></tr> <tr> <th>昼 間 (7～20時)</th><th>要請 限度</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">地点1 江南関線</td><td>平日</td><td>35</td><td rowspan="10">70以下</td></tr> <tr> <td>休日</td><td>32</td></tr> <tr> <td rowspan="2">地点2 浅井犬山線西側</td><td>平日</td><td>42</td></tr> <tr> <td>休日</td><td>36</td></tr> <tr> <td rowspan="2">地点3 浅井犬山線東側</td><td>平日</td><td>34</td></tr> <tr> <td>休日</td><td>30</td></tr> <tr> <td rowspan="2">地点4 草井羽黒線</td><td>平日</td><td>47</td></tr> <tr> <td>休日</td><td>42</td></tr> <tr> <td rowspan="2">地点5 小渕江南線</td><td>平日</td><td>39</td></tr> <tr> <td>休日</td><td>37</td></tr> </tbody> </table> 注) 地点1～4は市街化調整区域、地点5は工業地域であり、第二種区域の値を示している。		調査地点		時間率振動 レベル (L ₁₀)		昼 間 (7～20時)	要請 限度	地点1 江南関線	平日	35	70以下	休日	32	地点2 浅井犬山線西側	平日	42	休日	36	地点3 浅井犬山線東側	平日	34	休日	30	地点4 草井羽黒線	平日	47	休日	42	地点5 小渕江南線	平日	39	休日	37
調査地点		昼間 (7時～20時)	夜間 (20時～7時)																																																																
地点1 西側敷地境界	平日	25未満	25未満																																																																
	休日	25未満	25未満																																																																
地点2 南側敷地境界	平日	29	25未満																																																																
	休日	25	25未満																																																																
地点3 西側最寄住宅地付近	平日	25未満	25未満																																																																
	休日	25未満	25未満																																																																
地点4 南側最寄住宅地付近	平日	25未満	25未満																																																																
	休日	25未満	25未満																																																																
調査地点		時間率振動 レベル (L ₁₀)																																																																	
		昼 間 (7～20時)	要請 限度																																																																
地点1 江南関線	平日	35	70以下																																																																
	休日	32																																																																	
地点2 浅井犬山線西側	平日	42																																																																	
	休日	36																																																																	
地点3 浅井犬山線東側	平日	34																																																																	
	休日	30																																																																	
地点4 草井羽黒線	平日	47																																																																	
	休日	42																																																																	
地点5 小渕江南線	平日	39																																																																	
	休日	37																																																																	

予測

1) 工事の実施

(1) 資材等の搬入及び搬出

道路交通振動の予測結果は以下に示すとおりである。

道路交通振動予測結果 (L₁₀) (単位: デシベル)

予測地点	時間帯	現況振動レベル	増加分	将来振動レベル
地点1 江南関線	8時台	37 (37.4)	1.2	39 (38.6)
地点2 浅井犬山線 西側	13時台	44 (44.0)	1.8	46 (45.8)
地点3 浅井犬山線 東側	13時台	36 (36.1)	1.1	37 (37.2)
地点4 草井羽黒線	13時台	50 (50.1)	0.6	51 (50.7)
地点5 小淵江南線	8時台	41 (41.0)	0.9	42 (41.9)

注1) 将来振動レベルが最大となる時間帯の値である。

注2) 要請限度との比較は整数で行うが、本事業による増加分が分かるよう () 内に、小数点以下第一位まで表示した。

注3) 「増加分」は資材等運搬車両等の走行による振動レベルの増加量を示す

注4) 要請限度は70デシベル以下、振動感覚閾値は55デシベルである。

(2) 建設機械の稼働等

振動レベルの予測結果は以下に示すとおりである。

建設作業振動予測結果 (L₁₀) (単位: デシベル)

予測地点		予測結果	規制基準
最大レベル地点		68	75 以下
参考	地点1 西側敷地境界	61	
	地点2 南側敷地境界	63	
	地点3 西側最寄住宅地付近	47	
	地点4 南側最寄住宅地付近	55	

2) 施設の供用

(1) 機械等の稼働

振動レベルの予測結果は以下に示すとおりである。

施設振動予測結果 (L₁₀) (単位: デシベル)

予測地点		予測結果	
		昼間	夜間
最大レベル地点		54	54
参考	地点1 西側敷地境界	44	43
	地点2 南側敷地境界	43	41
	地点3 西側最寄住宅地付近	30	30
	地点4 南側最寄住宅地付近	35	34

注1) 規制基準値は昼間65デシベル、夜間60デシベル、自主規制値は55デシベル、振動感覚閾値は55デシベルである。

注2) 規制基準値の時間区分は以下のとおり。
昼間: 7～20時、夜間: 20～7時

注3) 自主規制値については、各時間区分一律で55デシベルとしている。

(2) 廃棄物等の搬入及び搬出

道路交通振動の予測結果は以下に示すとおりである。

道路交通振動予測結果 (L₁₀) (単位: デシベル)

予測地点	時間帯	現況振動レベル	増加分	将来振動レベル
地点1 江南関線	8時台	37 (37.4)	1.1	39 (38.5)
地点2 浅井犬山線 西側	11時台	45 (44.9)	1.1	46 (46.0)
地点3 浅井犬山線 東側	10時台	36 (36.2)	0.9	37 (37.1)
地点4 草井羽黒線	13時台	50 (50.1)	0.2	50 (50.3)
地点5 小淵江南線	10時台	41 (40.9)	0.1	41 (41.0)

注1) 将来振動レベルが最大となる時間帯の値である。

注2) 要請限度との比較は整数で行うが、本事業による増加分が分かるよう () 内に、小数点以下第一位まで表示した。

注3) 「増加分」は廃棄物運搬車両等の走行による振動レベルの増加量を示す。

注4) 要請限度は70デシベル以下、振動感覚閾値は55デシベルである。

評	価
1) 工事の実施 (1) 資材等の搬入及び搬出 ① 環境保全措置 ・積載量に応じた適正な車種の選定による運搬の効率化を推進することにより、さらに資材等運搬車両の走行台数を減らすよう努める。 ・工事関係の通勤者には、できる限り自動車の相乗りを指導し、通勤に使用する車両の走行台数を減らすよう努める。 ・資材等運搬車両（大型車）の運転者や工事関係者の通勤車両等（小型車）の運転者に対し、路上駐車禁止や交通ルールの順守などの交通安全教育を徹底する。 ・資材等運搬車両等のエコドライブを徹底する。 ・資材等運搬車両等のアイドリングストップを徹底する。 ・資材等運搬車両の整備、点検を徹底する。 ② 環境影響の回避・低減に係る評価 資材等運搬車両等による振動レベルの増加量は、最大で1.8デシベルであることから、環境影響の程度が小さいと判断する。 さらに、環境保全措置を実施することから、振動に係る環境影響が事業者の実行可能な範囲内でできる限り回避・低減が図られている。 ③ 環境保全に関する基準等との整合性に係る評価 道路交通振動の将来振動レベルは、平日で37～51デシベルとなり、すべての地点で要請限度を下回るとともに、振動感覚閾値以下の値となることから、振動の環境保全に関する基準等との整合性が図られている。 (2) 建設機械の稼働等 ① 環境保全措置 ・建設機械の作業待機時におけるアイドリングストップを徹底する。 ・建設機械の整備、点検を徹底する。 ・工事規模に合わせた建設機械の設定を行い、振動の抑制に努める。 ・建設機械の使用時における配慮について、工事関係者への講習・指導を行う。 ② 環境影響の回避・低減に係る評価 建設機械等の稼働に伴う振動は、可能な限り低振動型の建設機械を使用することとし、さらに、環境保全措置を実施することから、振動に係る環境影響が、事業者の実行可能な範囲内でできる限り回避・低減が図られている。 ③ 環境保全に関する基準等との整合性に係る評価 建設機械の稼働に伴う振動レベルは、敷地境界において最大68デシベルであり、特定建設作業振動の規制基準値以下となっていることから、振動の環境保全に関する基準等との整合性が図られている。	2) 施設の供用 (1) 機械等の稼働 ① 環境保全措置 ・振動を発生する設備機器類の床は、床板を厚くするなど、構造強度を確保する。 ・設備機器類は、定期点検を実施し、常に正常な運転を行うように維持管理を徹底する。 ② 環境影響の回避・低減に係る評価 機械等の稼働に伴う振動レベルは、振動の大きい設備機器は防振ゴムの設置や、防振架又は独立基礎上に設置することなどにより、振動感覚閾値以下の値となり、環境への影響の程度が小さいと判断する。 さらに、環境保全措置を実施することから、振動に係る環境影響が、事業者の実行可能な範囲内でできる限り回避・低減が図られている。 ③ 環境保全に関する基準等との整合性に係る評価 機械等の稼働に伴う振動レベルは、敷地境界の最大で昼間、夜間ともに54デシベルであり、規制基準値及び自主規制値を満足し、振動感覚閾値以下の値となることから、振動の環境保全に関する基準等との整合性が図られている。 (2) 廃棄物等の搬入及び搬出 ① 環境保全措置 ・朝・夕の交通量増加時には、廃棄物運搬車両等の台数を抑えるよう努める。 ・廃棄物運搬車両等の運転者に対して、交通ルールの順守などの交通安全教育を行う。 ・廃棄物運搬車両等のエコドライブを徹底する。 ・廃棄物運搬車両等のアイドリングストップを徹底する。 ・廃棄物運搬車両の整備、点検を徹底する。 ② 環境影響の回避・低減に係る評価 廃棄物運搬車両等による振動レベルの増加量は、最大で1.1デシベルであることから、環境影響の程度が小さいと判断する。 さらに、環境保全措置を実施することから、振動に係る環境影響が、事業者の実行可能な範囲内でできる限り回避・低減が図られている。 ③ 環境保全に関する基準等との整合性に係る評価 道路交通振動の将来振動レベルは、37～50デシベルとなり、すべての地点で要請限度を下回るとともに、振動感覚閾値以下の値となることから、振動の環境保全に関する基準等との整合性が図られている。

9.1.4 悪臭

調 査	
事業実施区域の敷地境界2地点（風上、風下）、周辺の住宅地付近2地点の計4地点で梅雨期及び夏季に各1回実施した調査結果は右に示すとおりである。	特定悪臭物質調査については、事業実施区域がある江南市は、特定悪臭物質は悪臭防止法に基づく規制の対象外であるが、参考として第3種地域の規制基準と比較すると、いずれの時期・地点ともに、すべての項目で規制基準値未満であった。 また、臭気指数については、いずれの時期もすべての地点において10未満であった。

予 測	
1) 施設の供用 施設の供用に伴う悪臭の予測は、事業計画に基づく環境配慮事項とともに、同様の悪臭防止対策を行っている類似施設における調査結果を基に、定性的に予測した。 類似施設における調査結果として、東京二十三区清掃一部事務組合の施設や他地域でのごみ処理施設建設事業に係る環境影響評価書の調査結果を使用した。 類似施設においては、以下に示す悪臭対策を実施している。 ・プラットホームの出入口にエアーカーテンを設置し、消臭剤を噴霧することにより臭気の漏洩を防止する。 ・ごみピット内の空気を焼却炉に送り、燃焼用空気に使用して臭気の熱分解を図る。 ・焼却炉停止時は、脱臭装置の使用及び消臭剤散布により臭気の漏洩を防止する。	計画施設では、類似施設と同様の悪臭防止対策を講じることから、類似施設の調査結果と同等の悪臭の状況になると考えられる。類似施設の調査結果を予測結果とすると、臭気指数は10未満で、敷地境界において悪臭防止法施行規則による規制基準（臭気指数18）及び計画施設の自主規制値（臭気指数13）を下回ると予測する。

評 価	
1) 施設の供用 ① 環境保全措置 ・プラットホームの洗浄を適宜行う。 ・洗車場を設け、適宜廃棄物運搬車両の洗車を行う。 ② 環境影響の回避・低減に係る評価 施設の供用に伴う悪臭は、廃棄物運搬車両が出入するプラットホームの出入口には、エアーカーテン等を設置し、搬出入時以外は可能な限りシャッターで外部と遮断することにより、外気の通り抜けによる臭気の漏洩を防止するなどの悪臭対策を講じることにより低減される。また、同様の悪臭対策を実施している類似施設の調査結果でも、臭気指数は10未満であり、環境影響の程度は小さいと判断する。 さらに、環境保全措置を実施することから、悪臭に係る環境影響が、事業者の実行可能な範囲内でできる限り回避・低減が図られている。	③ 環境保全に関する基準等との整合性に係る評価 計画施設の敷地境界における臭気指数は10未満となり、悪臭防止法施行規則による規制基準（臭気指数18）及び計画施設の自主規制値（臭気指数13）を下回ることから、悪臭の環境保全に関する基準等との整合性が図られている。

9.1.5 水質

調査

<水質（通常時）>
事業実施区域からの工事中の排水の放流先である排水路で四季に各 1 回実施した調査結果は以下に示すとおりである。
水素イオン濃度は秋季を除きアルカリ性側に偏っている状況であった。

水質調査結果

項目	調査結果			
	春季	夏季	秋季	冬季
水素イオン濃度	9.1	9.8	6.2	9.0

注）調査地点である鴨川排水路には環境基準は適用されない。

調査

<水質（降雨時）>
降雨時の調査結果の最大値は、浮遊物質量が 390mg/L、濁度が180度であった。また、測定開始前 30分を含む雨量は 5 時間で49.5mmであった。

水質（降雨時）調査結果

項目	調査結果
浮遊物質量（mg/L）	390
濁度（度）	180

予 測	
1）工事の実施 （1）掘削・盛土等の土工 ○水素イオン濃度 コンクリート工事による排水は、仮設沈砂池等に貯留した後、自主的に設定する基準値内になることを確認した上で既存の排水路に放流することから、河川水質の変化は小さいと予測する。なお、自主的に設定する基準値については、河川の環境基準等を参考に、民間事業者（工事施工者）決定後に設定する。	○水の濁り 工事中の排水は、仮設沈砂池等を設け、適正に処理を行ったのち、既存の排水路へ放流することから、河川水質の変化は小さいと予測する。 なお、仮設沈砂池については、今後詳細な工事計画において、排出濃度が水質（降雨時）調査の浮遊物質量の最大値（390mg/L）を超えない程度の十分な容量を沈降試験結果等を踏まえて確保していくものとする。

評 価	
1）工事の実施 （1）掘削・盛土等の土工 ① 環境保全措置 ・コンクリート工事による排水は、必要に応じて中和処理等を行う。 ・台風、集中豪雨等が予想される場合には土工事は行わない。 ・必要に応じて造成面へのシート、土嚢による養生等を行う。 ・堆砂容量を確保するために、必要に応じて仮設沈砂池の堆砂を除去するなど維持管理に努め、適切に濁水対策を実施する。 ② 環境影響の回避・低減に係る評価 【水素イオン濃度】 コンクリート工事による排水は、仮設沈砂池等に貯留した後、河川の環境基準等を参考に自主的に設定する基準値内になることを確認した上で既存の排水路に放流することから、河川水質の変化は小さく環境影響の程度が小さいと判断する。 さらに、環境保全措置を実施することから、水質に係る環境影響が、事業者の実行可能な範囲内でできる限り回避・低減が図られている。	【水の濁り】 工事中の排水は、仮設沈砂池等を設け、適正に処理を行ったのち、既存の排水路へ放流することから、河川水質の変化は小さく、環境への影響は小さいと判断する。 さらに、環境保全措置を実施することから、水質に係る環境影響が、事業者の実行可能な範囲内でできる限り回避・低減が図られている。 ③ 環境保全に関する基準等との整合性に係る評価 【水素イオン濃度】 コンクリート工事による排水は、仮設沈砂池等に貯留した後、河川の環境基準等を参考に自主的に設定する基準値内になることを確認した上で既存の排水路に放流することから、水質汚濁に係る環境基準との整合は図られている。

9.1.6 地盤・土壌（土壌環境）

調 査	
事業実施区域内3地点で実施した調査結果は、環境基準項目、ダイオキシン類とも、すべての項目において環境基準値を下回っていた。	
予 測	
1) 工事の実施 (1) 掘削・盛土等の土工 事業実施区域は、土壌環境の調査結果において、土壌の汚染に係る環境基準項目及びダイオキシン類について環境基準を下回っていた。また、工事着手前に土壌汚染対策法及び県民の生活環境の保全等に関する条例に基づく調査を行い、土壌汚染が判明した場合には適切に対応する。 以上のことから、掘削・盛土等の土工による汚染土壌の拡散はないと予測する。	
評 価	
1) 工事の実施 (1) 掘削・盛土等の土工 ① 環境保全措置 ・発生土を事業実施区域外に搬出する場合は、受け入れ先の受け入れ基準との適合を確認する。 ② 環境影響の回避・低減に係る評価 事業実施区域は、土壌環境の調査結果において、土壌の汚染に係る環境基準項目及びダイオキシン類について環境基準を下回っていた。また、工事着手前に土壌汚染対策法及び県民の生活環境の保全等に関する条例に基づく調査を行い、土壌汚染が判明した場合には適切に対応することから、掘削・盛土等の土工による汚染土壌の拡散はないと判断し、土壌環境に係る環境影響が事業者の実行可能な範囲内でできる限り回避・低減が図られている。	③ 環境保全に関する基準等との整合性に係る評価 事業実施区域は、土壌環境の調査結果において、土壌の汚染に係る環境基準項目及びダイオキシン類について環境基準を下回っていた。また、工事着手前に土壌汚染対策法及び県民の生活環境の保全等に関する条例に基づく調査を行い、土壌汚染が判明した場合には適切に対応することから、土壌汚染に係る環境基準及びダイオキシン類による土壌の汚染に係る環境基準との整合は図られている。

9.1.7 地下水の状況及び地下水の水質

調 査											
<地下水位> 事業実施区域1地点で四季に各1回実施した調査結果は以下に示すとおりである。 事業実施区域内の地下水位は、地盤面から6.64m～9.11mで年間約2.5mの水位の変動があった。 地下水位調査結果 (単位：m) <table border="1"> <thead> <tr> <th>時期</th><th>地盤面からの深さ</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>春季</td><td>9.11</td></tr> <tr> <td>夏季</td><td>6.64</td></tr> <tr> <td>秋季</td><td>7.47</td></tr> <tr> <td>冬季</td><td>8.77</td></tr> </tbody> </table>	時期	地盤面からの深さ	春季	9.11	夏季	6.64	秋季	7.47	冬季	8.77	<地下水質> 事業実施区域1地点で四季に各1回実施した調査結果は以下に示すとおりである。 地下水環境基準項目、ダイオキシン類とも、すべての項目において環境基準値を下回っていた。
時期	地盤面からの深さ										
春季	9.11										
夏季	6.64										
秋季	7.47										
冬季	8.77										

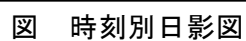
予 測	
1) 工事の実施 (1) 掘削・盛土等の土工 ○地下水位の低下 計画施設の主な地下構造物として、ごみピットを設置する。掘削に際しては、止水性が高く周辺地下水位の低下を防止する山留壁工法を採用することから、地下水位の低下は小さいと考えられる。具体的な工法や山留壁の深さについては、現時点ではごみピットの詳細は未定のため、今後詳細な工事計画において、必要に応じてごみピット設置地点の地質調査等を行い、不透水層の位置を確認し検討していくものとする。したがって、工事中のごみピットの掘削地点のみへの影響となり広域的な水位低下が生じるとは考えにくく、また、一時的に水位が低下しても工事終了後には回復すると考えられることから掘削による地下水位の低下は小さいと予測する。	○地下水質の汚染 地下水及び土壌の現地調査結果から、地下水汚染及び土壌汚染は確認されていないことから、掘削による地下水汚染の拡散はないと予測する。 2) 施設の存在 計画施設の主な地下構造物として、ごみピットがある。ごみピットは、点構造物であり、ごみピット周囲の地下水は、ごみピットを回り込んで移動すると考えられることから施設の存在に伴う地下水位の低下は小さいと予測する。

評 価	
1) 工事の実施 ① 環境保全措置 - 地下水位の定期的なモニタリングを実施し、地下水位の状況を把握する。 - 採用する山留壁工法の適正な施工に努める。 ② 環境影響の回避・低減に係る評価 ○地下水位の低下 ごみピットの掘削に際しては、止水性が高く周辺地下水位の低下を防止する山留壁工法を採用することから、地下水位の低下は小さいと考えられ、工事中のごみピットの掘削地点のみへの影響となり広域的な水位低下が生じるとは考えにくく、また、一時的に水位が低下しても工事終了後には回復すると考えられることから掘削による地下水位の低下は小さいと判断する。 さらに、環境保全措置を実施することから、地下水位に係る環境影響が、事業者の実行可能な範囲内でできる限り回避・低減が図られている。	○地下水質の汚染 地下水質及び土壌の現地調査結果から、地下水汚染及び土壌汚染は確認されていないことから、掘削による地下水汚染の拡散はないと判断し、地下水質に係る環境影響が、事業者の実行可能な範囲内でできる限り回避・低減が図られている。 2) 施設の存在 ① 環境保全措置 可能な限りごみピットなどの地下構造物を小さくするよう努める。 ② 環境影響の回避・低減に係る評価 ごみピットは、点構造物であり、ごみピット周囲の地下水は、ごみピットを回り込んで移動すると考えられることから施設の存在に伴う地下水位の変化は小さいと判断する。 さらに、環境保全措置を実施することから、地下水位に係る環境影響が、事業者の実行可能な範囲内でできる限り回避・低減が図られている。

9.1.8 日照阻害

予 測	
1) 施設の存在 時刻別日影図では、煙突の影の位置は時刻とともに移動し、一部、住居等に影がかかる時間がみられるものの、等時間日影図をみると1時間以上の影となる範囲は建物周辺になり住居等は存在しないものと予測する。	等時間日影図では、「建築基準法」及び「愛知県建築基準条例」に基づく日影規制（敷地境界線からの水平距離が5～10m以内で4時間を超えないこと、10m以上で2.5時間を超えないこと）を満足している。

評 価	
1) 施設の存在 ① 環境保全措置 ・建築物を可能な限り小さくする。 ・建築物は、可能な限り敷地境界からの距離を設ける。 ② 環境影響の回避・低減に係る評価 施設の存在に伴う日照阻害は、煙突の影は長時間の継続はなく、また、建築基準法等に基づく日影規制を満足しており、環境影響の程度は小さいと判断する。 さらに、環境保全措置を実施することから、日影に係る環境影響が、事業者の実行可能な範囲内でできる限り回避・低減が図られている。	③ 環境保全に関する基準等との整合性に係る評価 施設の存在に伴う日照阻害は、建築基準法等に基づく日影規制を満足していることから、日照阻害の環境保全に関する基準等との整合性が図られている。



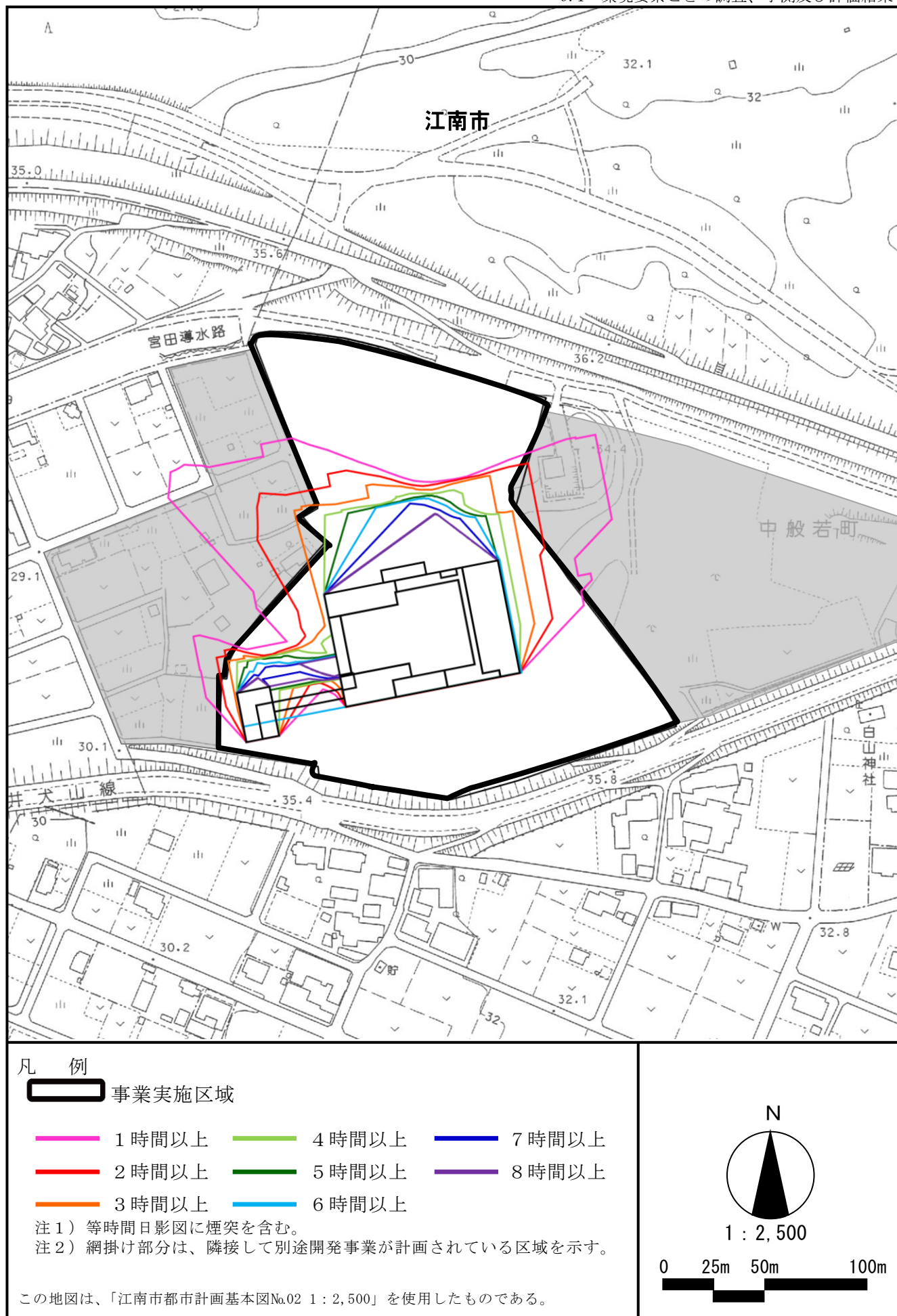


図 等時間日影図

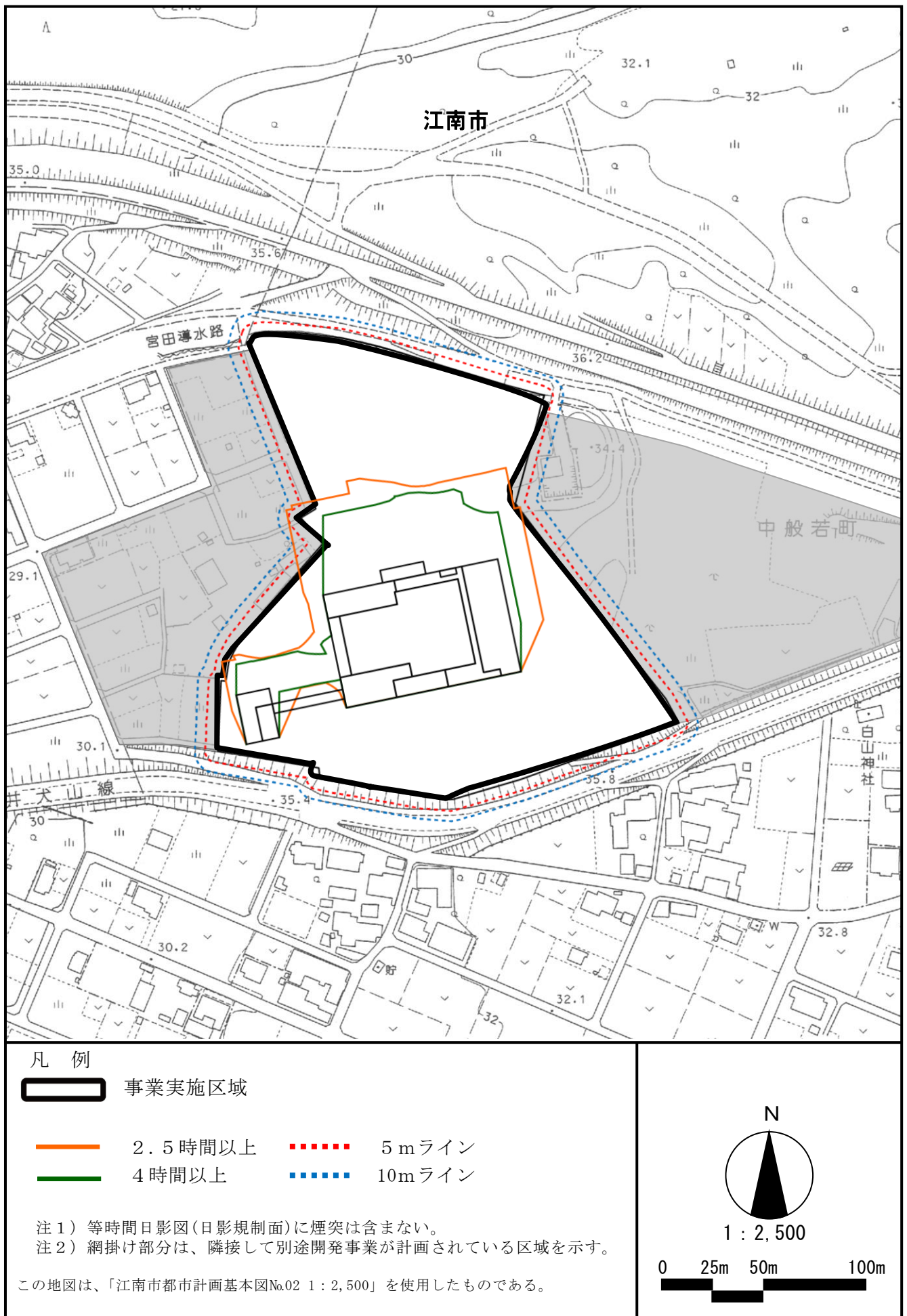


図 等時間日影図（日影規制面）

9.1.9 動物

調 査

○確認種

調査地域内で確認された種数は、以下に示すとおりである。

動物調査結果

項目	確認種数
哺乳類	6 目 9 科 14種
鳥類	15目 35科 74種
昆虫類	20目269科2,047種
両生類	1 目 4 科 5 種
爬虫類	1 目 4 科 4 種
魚類	1 目 1 科 1 種
底生動物	5 綱 9 目 17科 27種
クモ類	1 目 22科 97種
陸産貝類	3 目 15科 36種

○重要な種

調査で確認された種から重要な種を抽出した結果は、以下に示すとおりである。

重要な種

項目	重要な種	
	種数	種名
哺乳類	1 種	カヤネズミ
鳥類	12種	カワアイサ、カイツブリ、ケリ、ヤマシギ、ミサゴ、ハイタカ、オオタカ、サシバ、ハヤブサ、センダイムシクイ、アカハラ、コサメビタキ
昆虫類	10種	ノシメトンボ、シロヘリツチカメムシ、チョウセンゴモクムシ、コガムシ、ヤマトアオドウガネ、アカマダラハナムグリ、アカオビケラトリバチ、ヤマトアシナガバチ、モンズズメバチ、コシロシタバ
両生類	1 種	トノサマガエル
爬虫類	0種	—
底生動物	0種	—
クモ類	4 種	キノボリトタテグモ、コガネグモ、シロオビトリノフンダマシ、アワセグモ
陸産貝類	3 種	ウメムラシタラガイ、オオウエキビ、ビロウドマイマイ

予 測	
1) 工事の実施 事業実施区域内で確認された重要な種のうち、事業実施区域周辺で営巣が確認されたオオタカは、事業実施区域は高利用域に含まれるため行動圏の一部が改変されるが、その割合は小さく、工事にあたっては低騒音型、低振動型の建設機械の使用に努めることから影響は小さいと予測する。 事業実施区域内で確認された重要な種のうち、事業実施区域またはその周辺で広く確認された猛禽類4種（ミサゴ、ハイタカ、サシバ、ハヤブサ）については、事業により主要な利用範囲は改変されず、工事にあたっては低騒音型、低振動型の建設機械の使用に努めることから、生息環境への影響は極めて小さいと予測する。 事業実施区域内で確認された重要な種のうち、鳥類4種（センダイムシクイ、コサメビタキ、ヤマシギ、アカハラ）、昆虫類8種（ノシメトンボ、コガムシ、ヤマトアシナガバチ、モンズズメバチ、コシロシタバ、ヤマトアオドウガネ、アカマダラハナムグリ、アカオビケラトリバチ）、クモ類3種（シロオビトリノフンダマシ、キノボリトタテグモ、アワセグモ）、陸産貝類1種（オオウエキビ）については、事業実施区域を利用している可能性はあるが、同様の環境は事業実施区域周辺に分布しており、これらは改変されず、工事にあたっては低騒音型、低振動型の建設機械の使用に努めることから、生息環境への影響は極めて小さいと予測する。	事業実施区域内及び隣接するその他事業区域で確認された重要な種である昆虫類1種（シロヘリツチカメムシ）、クモ類1種（コガネグモ）については、事業実施区域内の生息環境は少なく、その他事業区域の生息地は本事業では直接的には改変しないが、掘削、盛土等の土工による生息環境の変化に伴い、間接的に生息環境の一部が改変される可能性があり、さらに、将来的に改変されるものの、同様の環境は事業実施区域周辺に分布しており、これらは改変されないことから、掘削、盛土等の土工による生息環境への影響は極めて小さいと予測する。 事業実施区域外で確認された重要な種のうち、鳥類1種（ケリ）については、事業により主要な生息範囲と考えられる耕作地や木曽川河岸は改変されず、工事にあたっては低騒音型、低振動型の建設機械の使用に努めることから、建設機械の稼働等、掘削、盛土等の土工による生息環境への影響は極めて小さいと予測する。 また、哺乳類1種（カヤネズミ）、鳥類2種（カワアイサ、カイツブリ）、昆虫類1種（チョウセンゴモクムシ）、両生類1種（トノサマガエル）、陸産貝類2種（ウメムラシタラガイ、ビロウドマイマイ）については、生息環境は事業による改変はなく、工事にあたっては低騒音型、低振動型の建設機械の使用に努め、仮設沈砂地等の設置による濁水対策を実施することから、生息環境への影響はないと予測する。

予 測	
2) 施設の存在 事業実施区域内で確認された重要な種のうち、事業実施区域の周辺で営巣が確認されたオオタカは、事業により行動圏の一部が改変されるものの、その割合は小さいことから、施設の存在による影響は極めて小さいと予測する。 事業実施区域内で確認された重要な種のうち、事業実施区域またはその周辺で広く確認された猛禽類4種（ミサゴ、ハイタカ、サシバ、ハヤブサ）については、事業により主要な利用範囲は改変されないことから、施設の存在による生息地の減少、分断による影響は極めて小さいと予測する。 事業実施区域内で確認された重要な種のうち、鳥類4種（センダイムシクイ、コサメビタキ、ヤマシギ、アカハラ）、昆虫類8種（ノシメトンボ、コガムシ、ヤマトアシナガバチ、モンズズメバチ、コシロシタバ、ヤマトアオドウガネ、アカマダラハナムグリ、アカオビケラトリバチ）、クモ類3種（シロオビトリノフンダマシ、キノボリトタテグモ、アワセグモ）、陸産貝類1種（オオウエキビ）については、事業実施区域内を利用している可能性はあるが、同様の環境は事業実施区域周辺に分布しており、これらは改変されないことから、施設の存在による生息地	の減少、分断による影響は極めて小さいと予測する。 事業実施区域内及び隣接するその他事業区域で確認された重要な種である昆虫類1種（シロヘリツチカメムシ）、クモ類1種（コガネグモ）については、事業実施区域周辺に生息環境となりうる場所が残存するため、施設の周辺を移動することにより、生息環境への移動は妨げられる可能性は低いと考えられることから、施設の存在による生息地の減少、分断による影響は極めて小さいと予測する。 事業実施区域外で確認された重要な種のうち、鳥類1種（ケリ）については、事業により主要な利用範囲は改変されないことから、施設の存在による生息地の減少、分断による影響は極めて小さいと予測する。 事業実施区域外で確認された重要な種のうち哺乳類1種（カヤネズミ）、鳥類2種（カワアイサ、カイツブリ）、昆虫類1種（チョウセンゴモクムシ）、両生類1種（トノサマガエル）、陸産貝類2種（ウメムラシタラガイ、ビロウドマイマイ）については、事業により生息環境は改変されないことから、施設の存在による生息地の減少、分断による影響はないと予測する。

評 価	
1) 工事の実施 ① 環境保全措置 <建設機械の稼働等> - 建設機械の作業待機時におけるアイドリングストップを徹底する。 - 工事関係者に対し定期的に地域の自然環境や周辺環境への配慮事項について講習・指導を行う。 <掘削・盛土等の土工> - コンクリート工事による排水は、必要に応じて中和処理等を行う。 - 台風、集中豪雨等が予想される場合には土工事は行わない。 - 必要に応じて造成面へのシート、土嚢による養生等を行う。 - 堆砂容量を確保するために、必要に応じて仮設沈砂池の堆砂を除去するなど維持管理に努め、適切に濁水対策を実施する。 - 改変面積を可能な限り小さくし、保全可能な部分については極力保全を図るよう配慮する。 ② 環境影響の回避・低減に係る評価 建設機械の稼働等、掘削、盛土等の土工に伴う重要な動物等への環境影響については、重要な動物等のうち事業実施区域周辺で営巣が確認されたオオタカについては行動圏の一部が改変されるが、その割合は小さく、工事にあたっては適切に環境配慮事項を講ずることから、影響は極めて小さいと判断する。 オオタカ以外の重要な動物については、事業実施区域を生息環境として利用している種がいるものの、同様の環境は事業実施区域周辺に分布しており、これらは改変されず、工事にあたっては適切に環境配慮事項を講ずることから、影響は極めて小さい、または影響はないと判断する。 さらに、環境保全措置を実施することから、動物に係る環境影響は事業者の実行可能な範囲内でできる限り回避・低減が図られている。	2) 施設の存在 ① 環境保全措置 - 植栽樹木の選定にあたっては、鳥類や昆虫類等の餌となる実をつけたり、樹液を出すような在来種（郷土種）を採用する。 - 施設では不要な照明の早期消灯、昆虫類の誘因性が低いとされるナトリウム灯・LED等の設置等の対策により、夜行性動物類の行動や生態系の攪乱防止に努める。 ② 環境影響の回避・低減に係る評価 施設の存在に伴う重要な動物等への環境影響については、重要な動物のうち事業実施区域周辺で営巣が確認されたオオタカについては行動圏の一部が改変されるが、その割合は小さいことから、影響は極めて小さいと判断する。 オオタカ以外の重要な動物等については、事業実施区域を生息環境として利用している種がいるものの、同様の環境は事業実施区域周辺に分布しており、これらは改変されず、施設の上空または周辺を移動することにより、生息環境への移動は妨げられる可能性は低いと考えられることから、地形改変並びに施設の存在による生息地の減少、分断による影響は極めて小さい、またはないと判断する。 さらに、環境保全措置を実施することから、動物に係る環境影響が事業者の実行可能な範囲内でできる限り回避・低減が図られている。

9.1.10 植物

調査

○植物相

調査地域内で確認された種数は、現地調査では、104科446種の植物が確認され、事業実施区域内では192種、事業実施区域外では392種が確認された。以下に示すとおりである。なお、水生植物相としてはオギやツルヨシ等の抽水植物は確認されたものの、安定した水域に生育する浮葉植物や沈水植物は確認されなかった。

植物調査結果

項目				確認種数	
シダ植物				10科	15種
種子植物	裸子植物			5科	7種
	被子植物	双子葉植物	離弁花類	57科	200種
			合弁花類	20科	108種
		単子葉植物		12科	116種
合計				104科	446種

○植生

調査地域内で確認された植物群落のタイプ及び土地利用は、以下に示すとおりである。

植物群落及び土地利用

分類	群落名等
植物群落	ヤナギ低木群落
	ヤナギ高木群落
	エノキ群落
	アベマキ群落
	アカメガシワエノキ群落
	竹林
	ネザサ群落
	ツルヨシ群落
	オギ群落
	ヨモギ群落
	チガヤーススキ群落
	シバ群団
	クズ群落
土地利用	畑雑草群落
	自然裸地
	道路及び人工構造物

○重要な種及び群落

調査で確認された重要な種は、カワラサイコ、ヒトツバタゴ、ミゾコウジュの3種であり、重要な群落は、木曽川沿いに生育しているヤナギ低木群落及びヤナギ高木群落（いずれも植生自然度9）である。

予 測	
1) 工事の実施 ○植物相 工事の実施に伴う建設機械の稼働により、発生する粉じんによって、事業実施区域及びその周辺の植物種の生態機能が変化する可能性があると考えられるが、事業実施区域の周囲には仮囲いを設置する。さらに、粉じんが飛散すると考えられる場合には、散水を行う等の粉じん飛散防止対策を実施することから、植物相への影響は極めて小さいものと予測する。 また、工事の実施に伴う掘削・盛土等の土工により、これまで事業実施区域内で形成されてきた、アベマキやアラカシ、竹林などから成立する二次林を中心とした植物相は消失し、アカメガシワ及びヌルデなどの先駆植物が生育する環境も減少すると考えられるが、事業実施区域外に事業実施区域内と同様の植物相は残ることから、植物相への影響は極めて小さいものと予測する。 ○植生 工事の実施に伴う掘削・盛土等の土工により、予測地域の植生についてはアベマキ群落が4.2%、アカメガシワエノキ群落が0.5%、竹林が0.3%、チガヤーススキ群落が0.1%、畑雑草群落が1.5%減少するが、アベマキ群落、竹林、チガヤーススキ群落、畑雑草群落、エノキ群落及びヤナギ高木群落などは事業実施区域外に広く残る。また、事業実施区域は	事業実施区域外と道路によって分断されている場所に位置しており、木曽川沿い及びその周辺の植生と直接的なつながりはないことから、群落の種類や各群落の階層構造については大きな変化は生じない。よって、植生への影響は極めて小さいものと予測する。 ○重要な種及び群落 重要な種のうち、カワラサイコについては、直接的な改変は行われず、生育地周辺の環境の変化に伴い、間接的な影響があると考えられるものの、その変化はわずかであることから、工事の実施に伴う影響は極めて小さいものと予測する。また、ヒトツバタゴ及びミゾコウジュについては、いずれも生育地が事業実施区域から離れており、事業により直接的な改変はされず、間接的影響もないと考えられることから、生育地周辺の環境は変化せず、影響はないものと予測する。 重要な群落については、事業実施区域内には重要な群落は確認されず、工事の実施に伴う掘削・盛土等の土工による増減はなかった。また、事業実施区域周辺の重要な群落は、堤防道路を挟んだ対岸に位置しており、直接的な改変はされない。また、間接的影響もないと考えられることから、生育状況は変化せず、改変される土地と道路によって分断されている場所に位置していることから、重要な群落への影響はないものと予測する。

予 測	
2) 施設の存在 ○植物相 施設の存在に伴い生じる日影により、日照量が減少するなどの生育環境の変化が考えられるものの、日照阻害の予測結果から、長時間日影となる範囲は主に事業実施区域及びその他事業区域内の一部となり、植物の生育場所にかかる可能性はわずかであることから、植物相への影響は極めて小さいものと予測する。 ○植生 施設の存在に伴い生じる日影により、日照量が減少するなどの生育環境の変化が考えられるものの、日照阻害の予測結果から、長時間日影となる範囲は主に事業実施区域及びその他事業区域内の一部となり、植物の生育場所にかかる可能性はわずかであることから、植生への影響は極めて小さいものと予測する。	○重要な種及び群落 事業実施区域内には、重要な種及び群落は存在しておらず、また、事業実施区域周辺の重要な種及び群落は、本事業により改変される場所と堤防道路によって分断されている場所に位置している。 また、日照阻害の予測結果によると、長時間日影となる範囲は主に事業実施区域及びその他事業区域内の一部となり、重要な種及び群落の生育場所から離れていることから、予測範囲内の重要な種及び群落への影響は極めて小さいものと予測する。

評 価	
1) 工事の実施 ① 環境保全措置 ・伐採後裸地化した場所は、可能な限り速やかに緑化を行い、植生を回復させる。 ・事業実施区域の表土を保全し、周辺緑化の際の客土として利用する。 ・構内道路への鉄板の敷設等を行い、粉じんの飛散を防止する。 ・事業実施区域内に掘削土等を仮置きする場合は、シート等で養生し粉じんの飛散を防止する ・改変面積を可能な限り小さくし、保全可能な部分については極力保全を図るよう配慮する。 ② 環境影響の回避・低減に係る評価 工事の実施に伴う重要な種及び群落への環境影響については、重要な種及び群落は事業実施区域内において確認されていない。また、アベマキ群落などの事業実施区域において成立していた二次林や、畑雑草群落などが消失するが、本事業により改変されることのない事業実施区域周辺にも同様の植生が存在していることから、植物への影響の程度は極めて小さいものと判断する。 また、建設機械の稼働により発生する粉じんにより植物種の生態機能に影響を及ぼすと考えられるが、適切な粉じんの飛散防止対策を講じることにより植物への影響の程度は極めて小さいものと判断する。 さらに、環境保全措置を実施することから、植物に係る環境影響が、事業者の実行可能な範囲内でできる限り回避・低減が図られている。	2) 施設の存在 ① 環境保全措置 ・本事業の緑地における植栽樹種等には、事業実施区域周辺の構成樹種や在来種等を可能な限り利用する。 ・民間事業者（施設運営者）等へ地域の自然環境や配慮事項について供用開始の際に教育や情報共有等を行う。 ・現存植生、潜在自然植生などを活用した植栽・緑化計画を策定する。 ・事業実施区域北側の、日影が生じない場所を植栽などに活用する。 ② 環境影響の回避・低減に係る評価 施設の存在に伴う重要な種及び群落への環境影響については、重要な種及び群落が事業実施区域内においては確認されていない。また、日照阻害の予測結果から、長時間日影となる範囲は主に事業実施区域及びその他事業区域内の一部となり、重要な種及び群落にはかからず、植物の生育場所にかかる可能性もわずかであることから、植物への影響の程度は極めて小さいものと判断する。 さらに、環境保全措置を実施することから、植物に係る環境影響が、事業者の実行可能な範囲内でできる限り回避・低減が図られている。

9.1.11 生態系

調 査												
○確認種 上位性・典型性・特殊性の観点から注目種を以下の通り選定した。 注目種選定結果 <table> <tr> <th>項目</th><th>確認種数</th></tr> <tr> <td rowspan="2">上位性</td><td>ホンドキツネ</td></tr> <tr> <td>オオタカ</td></tr> <tr> <td rowspan="3">典型性</td><td>ヒガシキリギリス</td></tr> <tr> <td>カナブン</td></tr> <tr> <td>ヒゲナガカワトビケラ</td></tr> <tr> <td>特殊性</td><td>カヤネズミ</td></tr> </table> ＜上位性＞ ・ホンドキツネ 一般的には、餌生物が豊富であり、隠れ場所の多い林や草原に生息するが、排水溝や民家、農耕地などの人為的環境に生息する事例もある。 事業実施区域内の樹林下で2年連続して営巣・繁殖し、それぞれ3頭の幼獣が生まれている。古い巣穴が散見されることから、調査を始めた令和元年以前にも生息していた可能性がある。 事業実施区域の南側の畑地や、河川敷までの広い範囲を利用している。 ・オオタカ 平地から山地の樹林地に生息し、主として鳥類を捕食する。 猛禽類調査等で、ほぼ周年確認され、事業実施区域周辺の樹林地で営巣が確認されて、繁殖に成功し、2羽の幼鳥の巣立ちを確認した。	項目	確認種数	上位性	ホンドキツネ	オオタカ	典型性	ヒガシキリギリス	カナブン	ヒゲナガカワトビケラ	特殊性	カヤネズミ	＜典型性＞ ・ヒガシキリギリス やや草丈の高い陽当たりのよい草原に生息する。裸地や背丈の低いシバ草原には見られない。雑食性だが肉食性が強く、他の昆虫などを捕食する。 調査地域の草地で広く確認された。幼虫から成虫の各時期で多く確認された。 ・カナブン 雑木林の林内や周辺で普通に見られ、都会の公園でも発生している。日中、活発に活動し、樹液に來たり、林の周辺を飛び回る。 調査地域内の落葉広葉樹林で確認された。成虫は主にアベマキ等の落葉広葉樹の樹液に集まるが、ヤナギ樹林でも確認された。 ・ヒゲナガカワトビケラ 奄美大島以南を除き、全国の河川の上流から下流にかけて、もっとも普通に生息するトビケラの一つ。木曽川から発生した成虫が調査地域全体で確認された。春から秋のすべての時期で確認され、個体数も多かった。 ＜特殊性＞ ・カヤネズミ 低地の草地、水田、畑、休耕地、沼沢地などのイネ科・カヤツリグサ科植物が密生し、水気のあるところに多い。 河川敷の高茎草本群落で局所的に確認された。河川敷に分布するススキ草地やオギ群落で確認されたが、一定の広がりがあるオギ群落で一部のみに確認されたことから、冠水しない場所等を選択的に利用している可能性がある。
項目	確認種数											
上位性	ホンドキツネ											
	オオタカ											
典型性	ヒガシキリギリス											
	カナブン											
	ヒゲナガカワトビケラ											
特殊性	カヤネズミ											

予	測
1) 工事の実施 ・上位性（ホンドキツネ） 採餌環境としては、事業実施区域内は消失するが、事業実施区域周辺には、餌資源であるネズミ科の小型哺乳類やキュウシュウノウサギの生息環境が耕作地、樹林地、河川敷の草地等に分布しており、これらは改変されない。工事にあたっては低騒音型、低振動型の建設機械の使用に努めることからことから、建設機械の稼働等、掘削、盛土等の土工による採餌環境への影響は極めて小さいと予測する。 しかし、事業の実施にあたり、営巣地として利用されてきた場所が直接改変されるため、直接改変による生息環境への影響はあると予測する。 ・上位性（オオタカ） 事業実施区域周辺で営巣が確認され、事業実施区域及びその周辺を採餌場所として利用していると考えられる。事業実施区域は高利用域に含まれるため行動圏の一部が改変されるが、高利用域、主要な採食地の改変率は小さい。さらに、工事にあたっては低騒音型、低振動型の建設機械の使用に努めることから影響は極めて小さいと予測する。 また、餌資源は、事業実施区域周辺の堤内地から堤外地にかけて広く生息する小型から中型鳥類等が考えられ、事業により、事業実施区域を生息環境としていた種の生息地は一部改変されるものの、周辺に同様の環境は分布しており、これらは改変されず、工事にあたっては低騒音型、低振動型の建設機械の使用に努めることから、建設機械の稼働等、掘削、盛土等の土工による餌資源の生息環境への影響は極めて小さいと予測する。 ・典型性（ヒガシキリギリス、カナブン） 事業実施区域及び隣接するその他事業区域の草地環境やその周辺の草地環境で広く確認されている。 事業実施区域周辺の生息地は本事業では直接的に改変されないが、間接的に生息環境の一部が改変される可能性があるものの、同様の環境は事業実施区域周辺に分布しており、これらは改変されないことから、掘削、盛土等の土工による生息環境への影響は極めて小さいと予測する。 ・典型性（ヒゲナガカワトビケラ） 木曽川で発生した成虫が調査地域の広い範囲で確認された。 工事中の雨水等の排水については、仮設沈砂池等を設け、適正に処理を行ったのち、既存の排水路へ放流することから、幼虫が生息する木曽川への影響は極めて小さいと考えられる。成虫が見られる事業実施区域の樹林縁は事業により直接改変されるが、この場所は主な生息環境ではないことから、掘削、盛土等の土工による生息環境への影響は極めて小さいと予測する。 ・特殊性（カヤネズミ） 木曽川の河川敷に分布するススキやオギ等の高茎草本の群落を生息環境としており、餌資源も草本に依存する。カヤネズミの生息地は事業により改変されず、確認地点の草地とも連続していない。 さらに、事業実施区域外のカヤネズミが好むイネ	科等の高茎草本の密生する場所は事業による改変がなく、生息環境・採餌環境は改変されない。工事にあたっては低騒音型、低振動型の建設機械の使用に努めることにより、事業により生息環境・採餌環境は改変されないことから、掘削、盛土等の土工による生息環境・採餌環境への影響は極めて小さいと予測する。 2) 施設が存在 ・上位性（ホンドキツネ） 採餌環境としては、事業実施区域周辺には、餌動物であるネズミ科の小型哺乳類やキュウシュウノウサギの生息環境が耕作地、樹林地、河川敷の草地等に分布しており、これらは改変されないことから、施設が存在による採餌環境への影響は極めて小さいと予測する。しかし、事業の実施にあたり、営巣地として利用されてきた場所が直接改変されるため、施設が存在による生息環境への影響はあると予測する。 ・上位性（オオタカ） 事業実施区域周辺で営巣が確認され、事業実施区域周辺の畑地で狩りが確認されていることから、事業実施区域及びその周辺を採餌場所として利用していると考えられる。事業実施区域は高利用域に含まれるため行動圏の一部が改変されるが、高利用域、主要な採食地の改変率は小さいことから施設が存在による影響は極めて小さいと予測する。 また、餌資源の生息環境が一部改変されるものの、周辺に同様の環境は分布しており、これらは改変されないことから、施設が存在による影響は極めて小さいと予測する。 ・典型性（ヒガシキリギリス、カナブン） 事業実施区域及び隣接するその他事業区域の草地環境やその周辺の草地環境で広く確認されている。 事業実施区域周辺の生息地は本事業では直接的に改変されず、これらの場所では生息環境が残存するため、施設の周辺を移動することにより生息環境への移動は妨げられる可能性は低いと考えられることから、施設が存在による生息環境への影響は極めて小さいと予測する。 ・典型性（ヒゲナガカワトビケラ） 木曽川で発生した成虫が調査地域の広い範囲で確認された。成虫が見られる事業実施区域の樹林縁は事業により直接改変されるが、この場所は主な生息環境ではなく、発生地の木曽川は改変されないことから、施設が存在による生息環境への影響は極めて小さいと予測する。 ・特殊性（カヤネズミ） カヤネズミの生息地は事業により改変されず、確認地点の草地とも連続していない。さらに、施設が存在により事業実施区域外のカヤネズミが好むイネ科等の高茎草本の密生する場所は事業による改変がなく、生息環境・採餌環境は改変されないことから、施設が存在による生息環境への影響はないと予測する。

評	価
1) 工事の実施 2) 施設の存在 ① 環境保全措置 <建設機械の稼働等> - 建設機械の作業待機時におけるアイドリングストップを徹底する。 - 工事関係者に対し定期的に地域の自然環境や周辺環境への配慮事項について講習・指導を行う。 <掘削・盛土等の土工> - コンクリート工事による排水は、必要に応じて中和処理等を行う。 - 台風、集中豪雨等が予想される場合には土工事は行わない。 - 必要に応じて造成面へのシート、土嚢による養生等を行う。 - 堆砂容量を確保するために、必要に応じて仮設沈砂池の堆砂を除去するなど維持管理に努め、適切に濁水対策を実施する。 - 改変面積を可能な限り小さくし、保全可能な部分については極力保全を図るよう配慮する。 - ホンドキツネ及び餌動物の生息場所である河川敷を対象に、ホンドキツネの生息に好適な環境となるような環境整備に向けた関係機関との調整を行う。 - ホンドキツネの生息環境保全に繋がるような看板の設置や学校等に対する環境学習の実施といった地域の人々の環境意識を向上させる取組を実施する。 <施設の存在> - 植栽樹木の選定にあたっては、鳥類や昆虫類等の餌となる実をつけたり、樹液を出すような在来種（郷土種）を採用する。 - 施設では不要な照明の早期消灯、昆虫類の誘因性が低いとされるナトリウム灯・LED等の設置等の対策により、夜行性動物類の行動や生態系の攪乱防止に努める。 - ホンドキツネ及び餌動物の生息場所である河川敷を対象に、ホンドキツネの生息に好適な環境となるような環境整備に向けた関係機関との調整を行う。 - ホンドキツネの生息環境保全に繋がるような看板の設置や学校等に対する環境学習の実施といった地域の人々の環境意識を向上させる取組を実施する。	② 環境影響の回避・低減に係る評価 工事の実施及び施設の存在に伴う注目種への環境影響について、事業実施区域内で確認された注目種であるホンドキツネについては営巣場所が改変されることから、影響はあると判断される。 しかし、環境保全措置の実施により、地域の広い範囲が生息環境としての価値が向上し、ホンドキツネの地域個体群の保全に繋がることから、ホンドキツネに係る環境影響が事業者の実行可能な範囲内で行える限り回避・低減が図られている。 ホンドキツネ以外の注目種への環境影響については、事業実施区域を生息環境や採餌環境として利用している種がいるものの、事業により主要な利用範囲は改変されず、工事にあたっては適切に環境配慮事項を講ずることから、影響は極めて小さいと判断される。 また、環境保全措置を実施することから、生態系に係る環境影響は事業者の実行可能な範囲内で行える限り回避・低減が図られている。

9.1.12 景観

調	査
事業実施区域周辺10地点で繁茂季及び落葉季に各1回実施した調査結果は以下に示すとおりである。 (各地点とも繁茂季の写真) ○地点1 西側住居付近  事業実施区域から西側に位置する最寄住居付近の地点として、主要地方道江南関線の歩道上から事業実施区域を見た景観であり、ここからは畑地越しに事業実施区域内の既存の樹林が眺望できる。 ○地点2 南側住居付近  事業実施区域から南側に位置する最寄住居付近の地点として、市道上から事業実施区域を見た景観であり、ここからは草地越しに事業実施区域内の既存の樹林が眺望できる。 ○地点3 東側交差点付近  事業実施区域から東側に位置する県道浅井犬山線沿道からの景観であり、ここからは草地越しに事業実施区域内の既存の樹林が眺望できる。	○地点4 サイクリングロード付近  事業実施区域から北側に位置する木曽川沿川サイクリングロード上からの景観であり、ここからは堤防の法面に遮られ、事業実施区域内は眺望できない。 ○地点5 木曽川扶桑緑地公園  事業実施区域から東側に位置する木曽川扶桑緑地公園からの景観であり、ここからは堤防に遮られ事業実施区域内は眺望できない。 ○地点6 般若公園  事業実施区域から南側に位置する般若公園からの景観であり、ここからは畑地越しに住宅の間から事業実施区域内の既存の樹林が眺望できる。

調	査
○地点7 すいとびあ江南（展望台）  事業実施区域から西側に位置するすいとびあ江南（展望台）からの景観であり、ここからは住宅地越しに事業実施区域内の既存の樹林が眺望できる。 ○地点8 愛岐大橋  事業実施区域から北西側に位置する愛岐大橋からの景観であり、ここからは木曽川河川敷越しに事業実施区域内の既存の樹林が眺望できる。	○地点9 木曽川対岸  事業実施区域から北側に位置する岐阜県側の木曽川対岸からの景観であり、ここからは木曽川河川敷の樹木に遮られ事業実施区域内は眺望できない。 ○地点10 西側最寄住居付近  事業実施区域から西側に位置する最寄住居付近からの景観であり、住宅越しに事業実施区域内の既存の樹林が眺望できる。

予	測
1) 施設の存在 ○景観資源への影響 事業実施区域から景観資源は約0.6km以上離れており、本事業によって事業実施区域周辺の景観資源は改変されないことから、本事業によるこれらの景観資源への影響はないと予測する。 ○主要な眺望点等からの景観（いずれも繁茂季） なお、将来の計画施設の色彩や形状及び隣接する開発事業実施区域の整備状況については、現時点でのイメージである。 ○地点1 西側住居付近  畑地越しに計画施設が視認される。 現況では、畑地及び樹林が主な景観構成要素となっており、事業実施区域内には既存の樹林が視認される。将来は、計画施設の建物と煙突が出現することにより、主な景観要素に計画施設が加わり、景観の変化が生じるものと予測する。 ○地点2 南側住居付近  草地越しに計画施設が視認される。 現況では、草地及び樹林が主な景観構成要素となっており、事業実施区域内には既存の樹林が視認される。将来は、計画施設の建物と煙突が出現することにより、主な景観要素に計画施設が加わり、景観の変化が生じるものと予測する。	○地点3 東側交差点付近  正面に計画施設の煙突と建物が視認される。 現況では、草地及び樹林が主な景観構成要素となっており、事業実施区域内には既存の樹林が視認される。将来は、計画施設の建物と煙突が出現するとともに、前面は隣接する開発事業（緊急時の防災拠点としての盛土造成工事）が行われることにより、景観の変化が生じるものと予測する。 ○地点4 サイクリングロード付近  草地越しに計画施設の煙突と建物の一部が視認される。 現況では、草地及び樹木が主な景観構成要素となっている。将来は、計画施設の煙突と建物の一部が出現するものの、景観の変化は小さいと予測する。

予 測

○地点5 木曽川扶桑緑地公園



公園越しに計画施設の煙突の一部が僅かに視認される。

現況では、公園の遊具や草地及び樹林が主な景観構成要素となっている。将来は、計画施設の煙突の一部が僅かに出現するものの、景観の変化は小さいと予測する。

○地点6 般若公園



畑地越しに計画施設の煙突と建物が視認される。

現況では、畑地や樹林及び住宅が主な景観構成要素となっており、事業実施区域内には既存の樹林が視認される。将来は、計画施設の煙突と建物の一部が出現するものの、景観の変化は小さいと予測する。

○地点7 すいとびあ江南（展望台）



住宅越しに計画施設の煙突と建物が視認される。

現況では、住宅及び樹林が主な景観構成要素となっており、事業実施区域内には既存の樹林が視認される。将来は、計画施設の煙突と建物の一部が僅かに出現するが景観の変化は小さいと予測する。

○地点8 愛岐大橋



木曽川河川敷の樹木越しに計画施設の煙突と建物が視認される。

現況では、草地及び樹林が主な景観構成要素となっており、事業実施区域内には既存の樹林が視認される。将来は、計画施設の煙突と建物の一部が出現し、新たな景観構成要素が加わることから、景観の変化が生じるものと予測する。

○地点9 木曽川対岸



木曽川河川敷の樹木越しに計画施設の煙突と建物の一部が視認される。

現況では、樹林が主な景観構成要素となっている。将来は、計画施設の煙突と建物の一部が僅かに出現するが景観の変化は小さいと予測する。

○地点10 西側最寄住居付近



道路や住宅越しに計画施設の煙突と建物が視認される。

現況では、道路や住宅が主な景観構成要素となっている。将来は、計画施設の建物と煙突が出現することにより、主な景観要素に計画施設が加わり、景観の変化が生じるものと予測する。

評	価
1) 施設の存在 ① 環境保全措置 ・ 圧迫感を低減するため、可能な限り建築物を小さくする ・ 建築物は、大きな壁面の分節化や彩度の落ち着いた色彩等に配慮する。 ・ 事業実施区域の周縁部には可能な限り高木による植栽とする。 ・ 建築物は、可能な限り敷地境界からの距離を設ける。	② 環境影響の回避・低減に係る評価 ○ 景観資源への影響 事業実施区域周辺の景観資源については、本事業によって改変されるものはなく、影響はないと判断することから景観に係る環境影響が、事業者の実行可能な範囲内でできる限り回避・低減が図られている。 ○ 主要な眺望点等からの景観 計画施設の存在により、視点によっては景観に変化が生じると予測するが、外観、形状、色彩等について周辺景観との調和及び圧迫感の低減に努めていると判断する。さらに、環境保全措置を実施することから景観に係る環境影響が、事業者の実行可能な範囲内でできる限り回避・低減が図られている。

9.1.13 人と自然との触れ合いの活動の場

調

査

< 主要な人と自然との触れ合いの活動の場 >

事業実施区域周辺の主要な人と自然との触れ合いの活動の場として、木曽川沿川サイクリングロード及び木曽川扶桑緑地公園の2地点で平日及び休日に各1回実施した調査結果は以下に示すとおりである。

主要な人と自然との触れ合いの活動の場の利用状況

項目	調査結果
調査地点	木曽川沿川サイクリングロード
利用環境	- 木曽川に沿って犬山市から一宮市までの約18kmが整備されている。 - 河川敷の緑の木立の中に遊歩道(幅2m)とサイクリングロード(幅3m)が整備されており、自動車の走行や交差がなく、安全に散歩等を楽しむことができる。
利用状況	- 散歩、ジョギング、サイクリングでの利用であり、平日よりも休日の利用が多く、平日・休日ともに午前中の利用が多い。 - 平日の利用者は散歩、健康のために利用している人が多く、日常的な利用が中心である。 - 方向別(東側(犬山市方面)、西側(江南市方面))の利用者は同程度となっている。
調査地点	木曽川扶桑緑地公園
利用環境	- 約10haの広大な敷地の中に広場、グラウンド、コンビネーション遊具、キャンプ場などが整備されている。 - 木曽川沿川サイクリングロードが扶桑緑地公園内を通っており、散歩やサイクリングの利用もできる。
利用状況	- 散歩、サイクリング、スポーツ、公園遊び等での利用であり、平日よりも休日の利用が多く、いずれもお昼前後の利用が多い。 - 平日は散歩など日常的な利用が中心である。 - 駐車場の利用状況は公園の利用者数と連動しており、休日の利用が多い。方向別でみると、犬山市方面(東方向)、江南市方面(西方向)からの利用は同程度であるが、やや犬山市方面からの利用が多くなっている。 - 利用者の居住地では、江南市、扶桑町、犬山市、大口町、各務原市が中心であるが、休日は、それ以外の地域からの利用もみられる。 - 交通手段は、車の利用が最も多いが、休日に比べて平日は自転車・徒歩・バイクなどの割合が高く、近隣の住民が日常的に利用していると考えられる。

< 交通量 >

資材等運搬車両等及び廃棄物運搬車両等の主要走行経路の沿道5地点(大気質、騒音・振動の調査と同様の地点)及び1交差点(愛岐大橋南交差点)で平日及び休日に各1回実施した交通量調査結果は以下に示すとおりである。

断面交通量調査結果

(単位: 台/12時間)

調査地点		大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)	大型車 混入率 (%)
地点1 江南関線	平日	1,018	7,924	8,942	11.4
	休日	107	9,132	9,239	1.2
地点2 浅井犬山線西側	平日	809	8,053	8,862	9.1
	休日	104	8,301	8,405	1.2
地点3 浅井犬山線東側	平日	831	8,912	9,743	8.5
	休日	99	9,188	9,287	1.1
地点4 草井羽黒線	平日	2,405	7,809	10,214	23.5
	休日	283	9,841	10,124	2.8
地点5 小淵江南線	平日	1,523	7,311	8,834	17.2
	休日	183	8,920	9,103	2.0

注) 小型車と大型車の区分は次のとおりである。

小型車: 軽乗用車、乗用車、軽貨物車、小型貨物車

大型車: バス、普通貨物車、特種(殊)車

交差点交通量調査結果

(単位: 台/12時間)

調査地点 (断面・方向)		大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)	大型車 混入率 (%)
平日	断面 a 愛岐大橋	1,457	5,377	6,834	21.3
	断面 b 事業実施区域	430	3,974	4,404	9.8
	断面 c 江南市	1,380	5,293	6,673	20.7
	断面 d 一宮市	514	3,710	4,224	12.2
	合計	3,781	18,354	22,135	17.1
休日	断面 a 愛岐大橋	181	6,512	6,693	2.7
	断面 b 事業実施区域	63	4,587	4,650	1.4
	断面 c 江南市	145	6,454	6,599	2.2
	断面 d 一宮市	67	4,391	4,458	1.5
	合計	456	21,944	22,400	2.0

注) 小型車と大型車の区分は次のとおりである。

小型車: 軽乗用車、乗用車、軽貨物車、小型貨物車

大型車: バス、普通貨物車、特種(殊)車

予

測

1) 工事の実施

(1) 資材等の搬入及び搬出

交通量の予測結果は以下に示すとおりである。

交通量予測結果

<休日>

予測地点	12時間交通量		ピーク時間交通量		
	交通量 (台)	寄与 割合 (%)	時間帯	交通量 (台)	寄与 割合 (%)
地点1 江南関線	9,587 (348)	3.6	16時台	923 (14)	1.5
地点2 浅井犬山線西側	8,753 (348)	4.0	10時台	859 (14)	1.6
地点3 浅井犬山線東側	9,635 (348)	3.6	14時台	935 (30)	3.2
地点4 草井羽黒線	10,472 (348)	3.3	13時台	1,019 (48)	4.7
地点5 小渚江南線	9,451 (348)	3.7	14時台	946 (30)	3.2

<平日>

予測地点	12時間交通量		ピーク時間交通量		
	交通量 (台)	寄与 割合 (%)	時間帯	交通量 (台)	寄与 割合 (%)
地点1 江南関線	9,290 (348)	3.7	7時台	908 (98)	10.8
地点2 浅井犬山線西側	9,210 (348)	3.8	7時台	1,316 (98)	7.4
地点3 浅井犬山線東側	10,091 (348)	3.4	7時台	1,428 (98)	6.9
地点4 草井羽黒線	10,562 (348)	3.3	16時台	1,021 (14)	1.4
地点5 小渚江南線	9,182 (348)	3.8	10時台	820 (14)	1.7

注1) 交通量の（ ）内の値は、本事業に関連する車両台数で内数である。

注2) 予測地点における資材等運搬車両等の走行割合は現時点では未定であるため、安全側評価の観点から、各予測地点において資材等運搬車両等がすべて走行するものと設定した。

交差点需要率予測結果（愛岐大橋南交差点）（平日）

交差点需要率（7時台）		
現況交通量	将来交通量	増加量
0.682	0.703	0.021

注) 交差点における交通処理が可能とされる交差点需要率は0.9とされている。

交通混雑度予測結果（愛岐大橋南交差点）（平日）

断面・方向	車線	交通混雑度（7時台）		
		現況交通量	将来交通量	増加量
a 愛岐大橋	直進・左折	0.635	0.635	0.000
	右折	0.186	0.186	0.000
b 事業実施区域	直進・左折	0.675	0.833	0.158
	右折	0.398	0.412	0.014
c 江南市	直進・左折	0.317	0.317	0.000
	右折	0.201	0.328	0.127
d 一宮市	直進・左折	0.820	0.869	0.049
	右折	0.341	0.350	0.009

注) 各車線について、円滑な交通処理が可能とされる目安は1.0とされている。

2) 施設の存在

木曽川沿川サイクリングロード及び木曽川扶桑緑地公園では、将来は計画施設の煙突と建物の一部が出現するものの景観の変化は小さいと考えられる。したがって、人と自然との触れ合いの活動の場への影響については、小さいものと予測する。

2) 施設の供用

(1) 廃棄物等の搬入及び搬出

交通量の予測結果は以下に示すとおりである。

交通量予測結果

<休日>

予測地点	12時間交通量		ピーク時間交通量		
	交通量 (台)	寄与 割合 (%)	時間帯	交通量 (台)	寄与 割合 (%)
地点1 江南関線	9,321 (82)	0.9	16時台	911 (2)	0.2
地点2 浅井犬山線西側	8,657 (252)	2.9	10時台	889 (44)	4.9
地点3 浅井犬山線東側	9,609 (322)	3.4	10時台	952 (58)	6.1
地点4 草井羽黒線	10,294 (170)	1.7	16時台	1,006 (4)	0.4
地点5 小渚江南線	9,139 (36)	0.4	14時台	920 (4)	0.4

<平日>

予測地点	12時間交通量		ピーク時間交通量		
	交通量 (台)	寄与 割合 (%)	時間帯	交通量 (台)	寄与 割合 (%)
地点1 江南関線	9,024 (82)	0.9	8時台	847 (4)	0.5
地点2 浅井犬山線西側	9,114 (252)	2.8	8時台	876 (10)	1.1
地点3 浅井犬山線東側	10,065 (322)	3.2	8時台	988 (14)	1.4
地点4 草井羽黒線	10,384 (170)	1.6	16時台	1,011 (4)	0.4
地点5 小渚江南線	8,870 (36)	0.4	12時台	818 (2)	0.2

注) 交通量の（ ）内の値は、本事業に関連する車両台数で内数である。

交差点需要率予測結果（愛岐大橋南交差点）（平日）

交差点需要率（10時台）		
現況交通量	将来交通量	増加量
0.741	0.746	0.005

注) 交差点における交通処理が可能とされる交差点需要率は0.9とされている。

交通混雑度予測結果（愛岐大橋南交差点）（平日）

断面・方向	車線	交通混雑度（10時台）		
		現況交通量	将来交通量	増加量
a 愛岐大橋	直進・左折	0.574	0.574	0.000
	右折	0.213	0.213	0.000
b 事業実施区域	直進・左折	0.533	0.642	0.109
	右折	0.534	0.545	0.011
c 江南市	直進・左折	0.752	0.752	0.000
	右折	0.090	0.149	0.059
d 一宮市	直進・左折	0.789	0.813	0.024
	右折	0.222	0.227	0.005

注) 各車線について、円滑な交通処理が可能とされる目安は1.0とされている。

評	価
1) 工事の実施 (1) 資材等の搬入及び搬出 ① 環境保全措置 ・積載量に応じた適正な車種の選定による運搬の効率化を推進することにより、さらに資材等運搬車両の走行台数を減らすよう努める。 ・工事関係の通勤者には、できる限り自動車の相乗りを指導し、通勤に使用する車両の走行台数を減らすよう努める。 ・工事用車両（大型車）の運転者や工事関係者の通勤車両等（小型車）の運転者に対し、路上駐車禁止や交通ルールの順守、公園を利用する歩行者・自転車の横断及び通行に十分配慮するなど交通安全教育を徹底する。 ② 環境影響の回避・低減に係る評価 予測の結果、資材等運搬車両等の走行に伴い事業実施区域周辺の交通量の増加がみられ、人と自然との触れ合いの活動の場である木曽川扶桑緑地公園が接する県道浅井犬山線（地点3）については、休日の12時間交通量で3.6%、ピーク時間交通量で3.2%、平日の12時間交通量で3.4%、ピーク時間交通量で6.9%となる。また、車両が集中する愛岐大橋南交差点での交差点需要率は0.703、各車線での交通混雑度は0.186～0.869となり、交差点における交通処理が可能とされる交差点需要率0.9、車線別の交通混雑度は円滑な交通処理が可能とされる目安1.0を下回ることから、影響の程度が小さいと判断する。 さらに、環境保全措置を実施することから、人と自然との触れ合いの活動の場に係る環境影響が事業者の実行可能な範囲でできる限り回避・低減が図られている。	2) 施設が存在 ① 環境保全措置 ・圧迫感を低減するため、可能な限り建築物を小さくする。 ・建築物は、大きな壁面の分節化や彩度の落ち着いた色彩等に配慮する。 ・事業実施区域の周縁部には可能な限り高木による植栽とする。 ・建築物は、可能な限り敷地境界からの距離を設ける。 ② 環境影響の回避・低減に係る評価 予測の結果、施設が存在に伴う景観の変化については、木曽川沿川サイクリングロード及び木曽川扶桑緑地公園ともに、将来は計画施設の煙突と建物の一部が出現するものの景観の変化は小さいと判断する。 さらに、環境保全措置を実施することから、人と自然との触れ合いの活動の場に係る環境影響が事業者の実行可能な範囲でできる限り回避・低減が図られている。 3) 施設の供用 (1) 廃棄物等の搬入及び搬出 ① 環境保全措置 ・朝・夕の交通量増加時には、廃棄物運搬車両等の台数を抑えるよう努める。 ・廃棄物運搬車両等の運転者に対して、交通ルールの順守、公園等を利用する歩行者・自転車の横断及び通行に十分配慮するなど交通安全教育を行う。 ② 環境影響の回避・低減に係る評価 予測の結果、廃棄物運搬車両等の走行に伴い事業実施区域周辺の交通量の増加がみられ、人と自然との触れ合いの活動の場である木曽川扶桑緑地公園が接する県道浅井犬山線（地点3）については、休日の12時間交通量で3.4%、ピーク時間交通量で6.1%、平日の12時間交通量で3.2%、ピーク時間交通量で1.4%となる。また、車両が集中する愛岐大橋南交差点での交差点需要率は0.746、各車線での交通混雑度は0.149～0.813となり、交差点における交通処理が可能とされる交差点需要率0.9、車線別の交通混雑度は円滑な交通処理が可能とされる目安1.0を下回ることから、影響の程度が小さいと判断する。 さらに、環境保全措置を実施することから、人と自然との触れ合いの活動の場に係る環境影響が事業者の実行可能な範囲でできる限り回避・低減が図られている。

第9章 総合評価

9.1 環境要素ごとの調査、予測及び評価結果

9.1.14 廃棄物等

予

測

1) 工事の実施

○残土

造成工事、土木・建築工事（基礎・地下躯体工事）に伴う残土量は約5,287m³と予測する。発生土は、場内の埋戻土、盛土として再利用を図り、残土については、場外再利用又は適正処分する計画である。

○建設工事に伴う副産物

副産物の発生量は以下に示すとおりである。これらの副産物については、「あいち建設リサイクル指針」を踏まえて、分別の徹底を図り可能な限り資源化を行うものとする。なお、埋立処分となっている副産物についても、できる限り資源化が図れるよう努める。

また、事業実施区域内に樹林地があるため、伐採木材が1,750 t 発生するものと予測される。これらは、できる限り有効利用が図られる方法で処理を行う計画である。

副産物発生量

(単位：t)

区分	発生量	有効利用量	処分量	
廃プラスチック類	40	38	2	
木くず	100	100	0	
紙くず	10	9	1	
繊維くず	5	0	5	
金属くず	60	60	0	
ガラス及び陶磁器くず	20	0	20	
がれき類	コンクリート塊	200	200	0
	アスファルト・コンクリート塊	50	50	0
	その他がれき	20	0	20
その他（混合廃棄物）	30	0	30	
合計	535	457	78	

2) 施設の供用

廃棄物の発生量は以下に示すとおりである。廃棄物の種類及び量は処理方式により異なるものの、焼却灰、焼却飛灰、熔融飛灰、熔融スラグ、熔融メタル及び金属類等は可能な限り資源化に努める計画である。

廃棄物の発生量

(単位：t/年)

廃棄物の種類	年間発生量		
	ストーカ式焼却炉＋灰の外部資源化	ガス化熔融炉・シャフト式	ガス化熔融炉・流動床式
焼却灰	3,119	－	－
焼却飛灰	1,515	－	－
熔融飛灰	－	1,320	1,089
熔融不適物	－	－	87
熔融スラグ	－	3,710	2,317
熔融メタル	－	410	－
金属類	－	－	167
焼却磁性物	235	－	－

評 価	
1) 工事の実施 ① 環境保全措置 ・業者の選定にあたっては、再資源化の実施状況についても考慮する。 ・可能な限り再利用可能な型枠を使用し、建設副産物の発生抑制に努める。 ・再生砕石の使用等、施設建設において再生材の活用を努める。 ② 環境影響の回避・低減に係る評価 工事の実施に伴う残土及び副産物については、残土は場外再利用又は適正処分する計画であることや建設工事に伴って発生する建設副産物は分別の徹底を図り可能な限り再利用・資源化を行うことにより、影響は小さいと判断する。 さらに、環境保全措置を実施することから廃棄物等に係る環境影響が、事業者の実行可能な範囲内でできる限り回避・低減が図られている。	2) 施設の供用 ① 環境保全措置 〈ストーカ式焼却炉〉 ・焼却灰及び焼却飛灰は、外部での再資源化を行い、埋立処分量を低減する。 ・焼却灰、焼却飛灰の搬出にあたっては、適切な運搬車両を用い、灰が周囲へ飛散、流出することを防止する。 〈ガス化熔融炉〉 ・熔融スラグは、路盤材、埋戻し材等として有効利用する。 ・熔融メタルは、カウンターウェイトとしての利用や非金属精錬用還元剤として有効利用する。 ② 環境影響の回避・低減に係る評価 施設の供用に伴う廃棄物については、処理方式により廃棄物の種類及び発生量が異なるものの、いずれの処理方式についても可能な限り資源化に努めることから影響は小さいと判断する。 さらに、環境保全措置を実施することから廃棄物に係る環境影響が、事業者の実行可能な範囲内でできる限り回避・低減が図られている。

9.1.15 温室効果ガス等

予測

1) 工事の実施

(1) 資材等の搬入及び搬出

温室効果ガス排出量の予測結果は以下に示すとおりである。

温室効果ガス排出量予測結果

(資材等の搬入及び搬出)

(単位：t-CO₂/工事中)

車種	温室効果ガス排出量	
		合計
大型車	338	558
小型車	220	

(2) 建設機械の稼働等

工事期間全体の温室効果ガス排出量は、計画施設の建設工事で1,414t-CO₂/工事中と予測する。

2) 施設の供用

(1) ばい煙の排出及び機械等の稼働

温室効果ガス排出量及び発電による温室効果ガス削減量の予測結果は以下に示すとおりである。

温室効果ガス排出量予測結果

(ばい煙の排出及び機械等の稼働)

(単位：t-CO₂/年)

区 分	ストーカ式焼却炉	ガス化溶融炉
排出量	27,518	33,207
削減量	13,673	13,455
排出量－削減量	13,845	19,752
削減の程度（％）	49.7	40.5

(2) 廃棄物等の搬入及び搬出

温室効果ガス排出量の予測結果は以下に示すとおりである。

温室効果ガス排出量予測結果

(廃棄物等の搬入及び搬出)

(単位：t-CO₂/年)

車種	温室効果ガス排出量	
		合計
大型車	447	553
小型車	106	

評 価	
1) 工事の実施 (1) 資材等の搬入及び搬出 ① 環境保全措置 ・資材等運搬車両等のエコドライブを徹底する。 ・資材等運搬車両等のアイドリングストップを徹底する。 ・資材等運搬車両の整備、点検を徹底する。 ② 環境影響の回避・低減に係る評価 資材等の搬入及び搬出に伴う温室効果ガスの排出量については、可能な限り低燃費車両を使用することとし、さらに、環境保全措置を実施することから、温室効果ガス排出量の抑制が、事業者の実行可能な範囲内でできる限り図られている。 (2) 建設機械の稼働等 ① 環境保全措置 ・建設機械の作業待機時におけるアイドリングストップを徹底する。 ・建設機械の整備、点検を徹底する。 ② 環境影響の回避・低減に係る評価 建設機械の稼働等に伴う温室効果ガスの排出量については、可能な限り低炭素型建設機械を使用することとし、さらに、環境保全措置を実施することから、温室効果ガス排出量の抑制が事業者の実行可能な範囲内でできる限り図られている。	2) 施設の供用 (1) ばい煙の排出及び機械等の稼働 ① 環境保全措置 ・廃棄物発電は、より高い発電効率となるよう努める。 ・施設の設備機器及び照明や空調設備は省エネルギー型の採用に努める。 ② 環境影響の回避・低減に係る評価 ばい煙の排出及び機械等の稼働に伴う温室効果ガスの排出量については、余熱は場内で電力や温水等として利用するとともに、他施設への電力供給や余剰電力の売電、蒸気の供給を検討することとし、さらに、環境保全措置を実施することから、温室効果ガス排出量の抑制が事業者の実行可能な範囲内でできる限り図られている。 (2) 廃棄物等の搬入及び搬出 ① 環境保全措置 ・廃棄物等運搬車両等のエコドライブを徹底する。 ・廃棄物等運搬車両等のアイドリングストップを徹底する。 ・廃棄物等運搬車両の整備、点検を徹底する。 ② 環境影響の回避・低減に係る評価 廃棄物等の搬入及び搬出に伴う温室効果ガスの排出量については、可能な限り低燃費車両を使用することとし、さらに、環境保全措置を実施することから、温室効果ガス排出量の抑制が事業者の実行可能な範囲内でできる限り図られている。

9.2 総合評価

国は、ダイオキシン類削減対策、焼却残渣の高度処理対策、マテリアルリサイクルの推進、サーマルリサイクルの推進、最終処分場の確保対策、公共事業のコスト縮減を踏まえた、ごみ処理の広域化を推進するよう都道府県に通知を行った。これを受けて、愛知県は、「広域化計画」を策定し、犬山市、江南市、大口町及び扶桑町においては、犬山市都市美化センターと江南丹羽環境管理組合環境美化センターを平成30年度以降に統合することとされた。

その後、2市2町では、人口やごみ減量状況等の変化、大規模災害時の廃棄物処理体制の確立などの社会情勢の変化に対応するため広域化実施計画の改訂を行い、新ごみ処理施設稼働目標を令和7年度（平成37年度）とした。また、平成29年4月には、一部事務組合「尾張北部環境組合」を設置した。

本事業は、2市2町の新ごみ処理施設の建設を目的とし、尾張北部環境組合が事業主体となり、施設を整備するものである。

本環境影響評価では、本事業による事業特性及び地域特性を勘案し、大気質、騒音及び超低周波音、振動、悪臭、水質、地盤・土壌、地下水の状況及び地下水質、日照阻害、動物、植物、生態系、景観、人と自然との触れ合いの活動の場、廃棄物等、温室効果ガス等の15項目の環境要素を対象に、計画段階での環境配慮事項も勘案して調査、予測及び評価を行った。その結果、公害防止に関する自主基準値を遵守するとともに、適切な環境保全措置を実施することにより、本事業による周辺環境への影響は小さいものと評価した。

また、現地調査により事業実施区域での営巣が確認されたホンドキツネについては、「第10章 事後調査計画」に記載のと通りの事後調査を実施することとしており、環境への著しい影響が確認された場合またはそのおそれがある場合には、必要な措置を講ずることによって環境影響を回避し、または低減することとしている。

今後は、本環境影響評価の結果を十分に認識のうえ、環境保全措置を確実に実行し、周辺地域の環境保全に配慮して事業を進めていく。

以上のことから、本事業による工事の実施、施設の存在及び供用による周辺環境への影響は、環境配慮事項及び環境保全措置を確実に実施することにより、事業者により実行可能な範囲内のできる限り回避・低減が図られており、環境保全についての配慮が適正になされていると評価する。また、環境保全に関する基準等と調査及び予測の結果との間に整合が図られていると評価する。

第10章 事後調査計画

第10章 事後調査計画

事後調査の実施については、指針の第26に以下の場合において、環境影響の程度が著しいものとなるおそれがあるときは事後調査を行うものとされている。

- ・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こととする場合又は効果に係る知見が不十分な環境保全措置を講ずることとする場合
- ・工事の実施中及び土地又は施設の供用開始後において環境保全措置の内容をより詳細なものにする場合
- ・代償措置を講ずる場合であって、当該代償措置による効果の不確実性の程度及び当該代償措置に係る知見の充実の程度を踏まえ、事後調査が必要であると認められる場合
- ・環境要素に係る環境影響を受けやすい地域において事業を実施する場合
- ・環境要素に係る環境の保全を目的として法令等により指定された地域において事業を実施する場合
- ・環境要素に係る環境が既に著しく悪化し、又は著しく悪化するおそれがある地域において事業を実施する場合

上記を踏まえた事後調査計画は、表10.1に示すとおりである。現地調査により事業実施区域での営巣が確認されたホンドキツネについては、効果に係る知見が不十分な環境保全措置を講ずる計画であることから、生息地の定着状況を事後調査により把握する。

その他の項目については、本事業による工事の実施、地形改変又は施設の存在及び供用による周辺環境への影響は、環境配慮事項及び環境保全措置を確実に実施することにより、事業者により実行可能な範囲内でできる限り回避・低減されており、また、環境保全に関する基準等との整合が図られていると判断した。そのうえで、事後調査が必要か否かについて検討を行った結果、予測手法等については不確実性が伴うものではなく、また、環境保全措置についてはこれまでの実績から十分効果が確認されているものであることから、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する。

表10.1 事後調査計画

調査項目		調査方法	調査地点	調査回数
動物	ホンドキツネの生息地の定着状況の把握	現地踏査及び自動撮影法による現地調査	事業実施区域周辺	繁殖期間中の各月1回程度 ^{注)}

注) 1回目の調査結果や有識者へのヒアリングを踏まえ、調査回数や2年目以降の調査の実施について検討する。

また、事後調査とは別に事業者が行う監視として、表 10.2 に示すモニタリング調査についても実施する計画である。供用時について、大気汚染防止法等に基づく測定のほか、自主規制値を設けた騒音、振動及び悪臭について測定を実施する。

表10.2 モニタリング計画（供用時）

モニタリング項目		モニタリングの手法等		
		調査方法	調査地点	調査期間
大気質	酸素、一酸化炭素、硫黄酸化物、窒素酸化物、塩化水素、ばいじん	自動測定によるモニタリング	煙突	施設供用後に連続監視
	硫黄酸化物、窒素酸化物、ばいじん、塩化水素	大気汚染防止法に基づく測定	煙突	施設供用後に2ヵ月に1回以上
	水銀	大気汚染防止法に基づく測定	煙突	施設供用後に4ヵ月に1回以上
	ダイオキシン類	ダイオキシン類対策特別措置法に基づく調査	煙突	施設供用後に毎年1回以上
騒音	騒音レベル	JIS Z 8731「環境騒音の表示・測定方法」に基づく現地調査	最寄住宅地を考慮して、西側及び南側敷地境界付近の2地点	施設供用後に毎年1回
振動	振動レベル	JIS Z 8735「振動レベル測定方法」に基づく現地調査	最寄住宅地を考慮して、西側及び南側敷地境界付近の2地点	施設供用後に毎年1回
悪臭	臭気指数	三点比較式臭袋法による調査	- 最寄住宅地を考慮して、西側及び南側敷地境界付近の2地点 - 脱臭装置排出口 - 排水	施設供用後に毎年1回

第11章 準備書に関する業務を委託した
事業者の名称、代表者の氏名及び
主たる事務所の所在地

第 11 章 準備書に関する業務を委託した事業者の名称、 代表者の氏名及び主たる事務所の所在地

環境影響評価準備書に関する業務は、以下に示す者に委託して実施した。

名 称 : 八千代エンジニアリング株式会社 名古屋支店
代 表 者 : 執行役員支店長 眞間 修一
所 在 地 : 愛知県名古屋市中区新栄町 2-9

用 語 解 説

用 語 解 説

【 あ 行 】

・ 1 時間値

大気質の測定において、60 分間試料吸引を続けて測定する場合の測定値。大気汚染に係る環境基準では、二酸化硫黄 (SO_2)、一酸化炭素 (CO)、浮遊粒子状物質 (SPM)、二酸化窒素 (NO_2) は 1 時間値の 1 日平均値によることとしている。

・ 硫黄酸化物 (SO_x)

重油など硫黄分を含む化石燃料が燃焼して生じた二酸化硫黄 (SO_2)、三酸化硫黄 (SO_3) などの総称。無色の刺激性の強い気体で粘膜や呼吸器を刺激し、慢性気管支炎など呼吸器系疾患の原因となる物質である。また、上空で酸化されると硫酸塩となり、大気中の雨に溶けて酸性雨の原因になると考えられている。

・ 窒素酸化物 (NO_x)

窒素酸化物 (NO_x) は、物の燃焼や化学反応によって生じる窒素と酸素の化合物で、主として一酸化窒素 (NO) と二酸化窒素 (NO_2) の形で大気中に存在する。発生源は、工場・事業場、自動車、家庭等多種多様である。発生源からは、大部分が一酸化窒素として排出されるが、大気中で酸化されて二酸化窒素になる。

・ 一般環境大気測定局

自治体等が大気環境を連続監視するため設置した測定局のうち、道路、工場等の特定の大気汚染物質発生源の影響を受けない場所で、その地域を代表すると考えられる場所に設置されたものをいう。一般環境大気の汚染状況を常時監視 (24 時間測定) する測定局である。

・ 上乘せ基準

大気汚染防止法、水質汚濁防止法では、国が全国一律の排出基準、排水基準を定めている。しかし、自然的・社会的条件からみて不十分であれば、都道府県は条例でこれらの基準に代えて適用するより厳しい基準を定めることができる。これを「上乘せ規制」といい、この基準値を「上乘せ基準」と呼ぶ。

・ エアカーテン

施設の入出口などに早い気流の幕をつくり、内外の空気の移動を遮断する設備。

・ 影響要因

環境影響を与える側としての行為を影響要因という。環境影響評価法に基づく基本的事項においては、影響要因は、事業としての土地又は工作物が完成するまでの工事と、工事完了

後の土地又は工作物の存在・供用の2つに区分され、それぞれにおいて環境に影響を及ぼし得る要因を細区分として抽出できるようになっている。

・塩化水素 (HCl)

石油中に含まれる少量の塩素や大量に廃棄されているプラスチック（ポリ塩化ビニルなど）の中に含まれる塩素が、燃焼に伴って放出された物質のことである。

・煙源

大気汚染の予測における大気汚染物質の発生源を指す。排出形態により、面煙源、点煙源、線煙源に分けられる。

・オキシダント (OX)

大気中の窒素酸化物 (NOX)、炭化水素 (HC) などが強い紫外線により光化学反応を起こして、二次的に生成される酸化性物質の総称であり、その大部分がオゾン (O₃) である。人体には、目やのどを刺激し、頭痛、中枢神経の障害を与え、植物の葉を白く枯らせたりする影響もみられる物質である。

・温室効果ガス

大気を構成する気体のうち、赤外線を吸収し再放出する気体のこと。京都議定書では、二酸化炭素 (CO₂)、メタン (CH₄)、一酸化二窒素 (N₂O)、ハイドロフルオロカーボン (HFC)、パーフルオロカーボン (PFC)、六ふっ化硫黄 (SF₆) の6物質が温室効果ガスとして排出削減対象となっている。

【 か行 】

・化学的酸素要求量 (COD)

水中の有機物を化学的に酸化するときに必要な酸素の量をいい、BODと同様に水質汚濁の指標とされ、水質汚濁が著しいほど数値が大きくなる。海域及び湖沼の汚濁状況を表すときに用いられる。

・ガス化溶融施設・シャフト式

熱分解と溶融を一体で行う方式を一体式ガス化方式といい、助燃用副資材の種類により、コークスベット式と酸素式に分類される。

一体式ガス化溶融施設は、製鉄所の高炉設備をごみ処理に転用したもので、都市ごみを高温で溶融しスラグを回収する施設である。

・ガス化溶融施設・流動床式

熱分解と溶融を別々の工程で行なう方式を分離式ガス化溶融方式といい、さらに、熱分解炉の形式の違いにより、キルン式と流動床式がある。分離式ガス化溶融施設は、ごみを熱分解し、ごみの持つ熱エネルギーを用いて灰分を溶融し、スラグを回収する施設である。なお、流動床式は、塔状の炉内に多孔板または、多孔管があり、その上にけい砂による流動層を形成させ、下部から予熱空気を送り上部からごみを投入し、炉内の流動状態で浮遊する高温の砂とごみをむらなく接触させることにより、上部の燃焼室で焼却させる施設である。

・環境影響評価

環境アセスメントともいう。また、英語では Environmental Impact Assessment であり、EIA という略称も広く使用される。

事業の内容を決めるにあたって、環境へどのような影響を及ぼすかについて、事業者自らが調査・予測・評価を行うこと。また、その結果を公表し、市民や関係市町村などからの意見を踏まえて、環境の保全の観点からより良い事業計画を作り上げ、環境と開発の調和をはかっていくための制度である。

・環境基準

「環境基本法」第 16 条に基づき、「人の健康を保護し、生活環境を保全するうえで維持されることが望ましい基準」として、大気汚染、水質汚濁、土壤汚染、騒音について定められている。

また、ダイオキシン類については、「ダイオキシン類対策特別措置法」に基づき、「ダイオキシン類が人の生命及び健康に重大な影響を与えるおそれがある物質であることに鑑み、ダイオキシン類による環境の汚染の防止及びその除去等をするため、ダイオキシン類に関する施策の基本とすべき基準」として定められるもので、大気汚染、水質汚濁（底質も含む）、土壤汚染について定められている。

・環境基本計画

環境基本法第 15 条に基づき、政府全体の環境保全施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、総合的かつ長期的な施策の大綱などを定める計画。1994（平成 6）年に第 1 次計画、2000（平成 12）年に第 2 次計画、2006（平成 18）年に第 3 次計画、2012（平成 24）年に第 4 次計画、2018（平成 30）年に第 5 次計画が閣議決定されている。

・環境基本法

環境の保全について、基本理念を定め、並びに国、地方公共団体、事業者及び国民の責務を明らかにするとともに、環境の保全に関する施策の基本となる事項を定めることにより、環境の保全に関する施策を総合的かつ計画的に推進し、もって現在及び将来の国民の健康で文化的な生活の確保に寄与するとともに人類の福祉に貢献することを目的とする法律。環境基本法第 20 条には、環境影響評価の推進の規定がある。

・環境振動

ある地点で観測される振動は、様々な振動源からの振動が重なり合っているため、そのレベルの時間変化は複雑な様相を呈する。このようにある観測地点において観測されるあらゆる振動源からの総合された振動を環境振動という。

・環境騒音

観測しようとする場所におけるすべてを含めた騒音。環境基準との比較などを行う場合は、等価騒音レベル L_{eq} を用いる。

・環境要素

環境影響評価の評価対象のうち、環境影響を受ける要素を環境要素という。

環境影響評価項目を選定する際の区分として示されているものであり、環境の自然的構成要素の良好な状態の保持（大気環境、水環境、土壌環境、その他の環境）、生物の多様性の確保及び自然環境の体系的保全（植物、動物、生態系）、人と自然との豊かな触れ合い（景観、人と自然との触れ合いの活動の場）、及び環境への負荷（廃棄物等、温室効果ガス等）の4分野について環境要素を設定している。

・規制基準

法律又は条例に基づいて定められた公害の原因となる行為を規制するための基準であり、工場等はこの基準を守る義務が課せられている。大気汚染防止法では「排出基準」、水質汚濁防止法では「排水基準」、騒音規制法、振動規制法、悪臭防止法では「規制基準」という用語が用いられている。規制基準は、主に地域の環境基準を維持するために課せられる基準である。

・寄与濃度

事業の実施に伴い、ばい煙の排出や施設関連車両の走行、建設機械の稼働等により大気汚染物質が排出されることで、計画地周辺において新たに増加する大気汚染物質濃度のこと。

・計画段階環境配慮書

2011（平成23）年4月の環境影響評価法改正により、事業の早期段階における環境配慮を図るため、第一種事業を実施しようとする者は、事業の位置、規模等を選定するにあたり環境の保全のために配慮すべき事項について検討を行い、計画段階環境配慮書を作成し、送付等を行うことが義務付けられている。

愛知県では、愛知県環境影響評価条例の一部改正（条例第49号、平成24年7月）により、計画段階環境配慮書の作成、公表等の手続きが設けられた。

・ 景観資源

景観と認識される自然的構成要素及び自然的構成要素と一体をなす名勝や、自然景観資源（山岳、湖沼等）及び歴史的文化的価値のある人文景観資源（史跡、名勝等）。

・ 建設副産物

建設工事に伴い副次的に得られたすべての物品であり、その種類としては、「工事現場外に搬出される建設発生土」、「コンクリート塊」、「アスファルト・コンクリート塊」、「建設発生木材」、「建設汚泥」、「紙くず」、「金属くず」、「ガラスくず・コンクリートくず（工作物の新築、改築又は除去に伴って生じたものを除く。）及び陶器くず」又はこれらのものが混合した「建設混合廃棄物」などがある。

・ 光化学オキシダント（ O_x ）

大気中の窒素酸化物（ NO_x ）、炭化水素（HC）などが強い紫外線により光化学反応を起こして、二次的に生成される酸化性物質の総称であり、その大部分がオゾン（ O_3 ）である。

・ 降下ばいじん

大気中に排出されたり、風により地表から舞い上がった粒子状物質のうち、粒子が比較的大きいために自重で地上に落下（降下）するものや、雨や雪に取り込まれて地上に落下するもの。

・ ごみピット

搬入されてきたごみを一時的に貯留するための場所であり、ここで、ごみ質を均一にするための攪拌も行われる。水密性の高いコンクリートを使用することにより、ごみ汚水が土壌中へ浸透・流出しない構造とする

・ CONCAWE 式

大気拡散シミュレーションに用いられる排気ガスの『有効煙突高』を求める拡散式のひとつ。CONCAWE は、“Conservation of Clean Air and Water in Western Europe”の略で、この式は野外実験から統計的な回帰によって求められた経験式であるが、排出熱量、風速から計算され、大気安定度などの気象条件は考慮に入れない。

日本では大気汚染防止法（1968）に基づく総量規制のための「総量規制マニュアル」において、有風時の有効煙突高推定式として煙源の規模の大小に拘わらずコンカウ式を用いることとしている。なお「総量規制マニュアル」では無風時の有効煙突高推定においては『ブリッグス（Briggs）』式を用いることとしている。

・ **個体群**

ある空間を占める同種個体の集まり。一般的にはその内部で遺伝的交流があり、他の個体群とは何らかの隔離がある。

・ **コドラート法**

植生調査の調査区設定方法の一つで、ある面積の枠を設け、その区画内に出現する植物種、被覆率などを計測する方法である。

【 さ 行 】

・ **最大着地濃度**

煙突等から排出された汚染物質が、煙源の風下で地上に到着するときの最大濃度。煙源から最大着地濃度の距離は、有効煙突高さが高いほど大きく、大気が不安定なほど小さい。

・ **サーマルリサイクル**

廃棄物から熱エネルギーを回収することで、熱回収ともいう。ごみの焼却から得られる熱は、ごみ発電をはじめ、施設内の給湯等に利用されている。リユース、マテリアルリサイクルを繰り返した後でもサーマルリサイクルは可能であることから、循環型社会形成推進基本法では、原則としてリユース、マテリアルリサイクルがサーマルリサイクルに優先することとされている。

・ **自動撮影法**

哺乳類の体温に反応するセンサーと連動し作動するカメラ(センサーカメラ)を用いる調査方法。

・ **自動車排出ガス測定局**

自治体等が大気環境を連続監視するため設置した測定局のうち、道路周辺に設置されたものをいう。自動車走行による排出物質に起因する大気汚染の考えられる交差点、道路及び道路端付近の大気を対象にした汚染状況を常時監視（24 時間測定）する測定局。

・ **地盤卓越振動数**

道路交通振動レベルに影響を及ぼす要因の 1 つである地盤条件を表わす指標で、その地盤固有の主体となる振動数をいう。軟弱地盤では、堅い地盤に比べて小さい値となる。

・地盤沈下

自然的又は地下水揚水などの人為的要因により地面が沈下する現象を指し、広義には盛土や構造物の荷重による局所的な沈下も含むが、一般的にはある程度広い地域全体が沈下することをいう。

・臭気指数（臭気濃度）

官能試験法による臭気の数量化方法のひとつであり、対象空気を無臭の正常な空気希釈したとき、ちょうど臭わなくなったときの希釈倍率を臭気濃度という。

臭気指数は、臭気濃度を基礎として、次式により得られる。

$$(\text{臭気指数}) = 10 \log (\text{臭気濃度})$$

・準備書

準備書は、環境影響評価の結果について環境の保全の見地からの意見を聴くための準備として、調査、予測、評価、環境保全対策の検討を実施した結果等を示し、環境の保全に関する事業者自らの考え方を取りまとめたものである。

・眺望点及び眺望景観

眺望点は、人が「見る」という行為を行う地点。景色を眺めるために整備された展望台などだけではなく、例えば眺望が開けている峠や山の頂上、不特定多数の人が集まる場所なども眺望点として取り上げるのが一般的である。主要な眺望点から景観資源を眺望する場合の景観が「主要な眺望景観」である。

・上層逆転時

煙突の上空に気温の逆転層が停滞する場合、煙突からの排ガスは上層逆転層内へは拡散されず、地表と逆転層の間で反射を繰り返して、地上に高い濃度をもたらすことがある。

・植物群落

同一場所である種の単位性と個別性をもって一緒に生活している植物群を指す操作的・便宜的な植生の単位。その大きさや広がりについて、特に規定はない。同じような立地では、相観・構造・組成などがよく似た群落が、ある程度の再現性を持つてみられる。

・植物相

フロラともいう。特定の場所に分布、生育する植物の種類組成を指す。動物相（特定の場所に分布、生息する動物の種類組成）と合わせて、生物相を構成する。

・ 振動レベル

人が感じる振動の強さを表す指標として使われる量で、振動のエネルギーの大きさを示す振動加速度レベルを振動感覚補正特性で補正したもの。単位として dB(デシベル) が用いられる。

・ 水素イオン濃度 (pH)

水の酸性あるいはアルカリ性の程度を示す指標であり、水素イオン濃度の逆数の常用対数を pH 単位としてあらわすものである。pH7 で中性を、それ以下は酸性、それ以上はアルカリ性を示す。

・ ストーカ式焼却炉

耐熱鋳鋼製の火格子上にごみを供給し、火格子の下方から空気を吹き込みながら 900℃程度で燃焼させる施設である。安定的な焼却処理ができ、建設実績は一番多い。ごみの焼却処理により、残渣（灰）が発生する。

・ 静穏

風が弱く穏やかな状態を表す用語。気象観測等において、風速がある数値より小さいときに「静穏 (calm)」または「C (calm の頭文字)」を用いて表すが、その定義は観測方法等により異なる。風がこのような静穏状態になると汚染物質は拡散せず滞留しやすくなる。

・ 生活環境項目

河川、湖沼、海域ごとに利用目的に応じた水域類型を設けてそれぞれ生活環境を保全する等の上で維持されることが望ましい基準値が定められている。

・ 生活排水

台所、トイレ、風呂、洗濯などの日常生活からの排水のこと。このうち、トイレの排水（し尿）を除いたものを生活雑排水という。

・ 生態系

自然界に存在するすべての種は、各々が独立して存在しているのではなく、食うもの食われるものとして食物連鎖に組み込まれ、相互に影響しあって自然界のバランスを維持している。これらの種に加えて、それを支配している気象、土壌、地形などの環境も含めて生態系と呼ぶ。

・ 生物化学的酸素要求量 (BOD)

水中の有機物が水中のバクテリアによって分解されるときに必要な酸素の量をいい、水質汚濁が著しいほど数値が大きくなる。河川の汚濁状況を表すときに用いられる。

・ 接地逆転層崩壊時

夜間から早朝にかけて形成されていた気温逆転層が日の出とともに地面付近から崩壊し、不安定層が次第に上昇する形となって上空の煙を地上にひき降ろし、いぶしの状態を起し地上に高い濃度をもたらすことがある。

・ 総量規制

一定の地域内の汚染物質・汚濁物質の排出総量を環境保全上許容できる限度にとどめるため、工場等に対し汚染物質・汚濁物質許容排出量を割り当てて、この量をもって規制する方法をいう。大気汚染では排出ガス量に汚染物質の濃度を乗じたもの、水質汚濁では排水量に汚濁物質の濃度を乗じたもの。大気汚染は硫黄酸化物と窒素酸化物について、水質汚濁ではCOD（Chemical Oxygen Demand：化学的酸素要求量）、窒素及びりんについて、特定地域と特定水域を対象に実施されている。

【 た 行 】**・ ダイオキシン類**

ポリ塩化ジベンゾ-パラ-ジオキシン（PCDD 75種類）、ポリ塩化ジベンゾフラン（PCDF 135種類）、及びコプラナーポリ塩化ビフェニル（コプラナーPCB）の総称をいう。ごみの燃焼過程など、炭素・酸素・水素・塩素が熱せられるような過程で非意図的に生成される。

・ 大気安定度

大気の安定性の度合いを大気安定度といい、基本的に気温の高度分布によって決まるものである。

気温の鉛直方向の変化をみた場合は、通常、地表から上空に行くに従って気温が低下し、乾燥した空気が上昇する場合は、その温度の減率が、高度100mあたり0.98℃（湿度を持つ空気の場合は0.6℃）であり、これは乾燥断熱減率と呼ばれる。

実際の大気中では、その時の気象条件等により温度の分布は変化しており、気温の高度分布が乾燥断熱減率に近い状態を中立といい、その他、気温勾配によって、大気の状態を不安定、安定という。大気が安定のときは、汚染物質が拡散しにくく、逆に不安定のときは拡散が大きくなる。大気安定度の不安定時は、安定時、中立時に比べて拡散が活発で、近傍の着地濃度が大きくなる状態となる。

・ 大気汚染常時監視測定局

大気汚染の状況を常時監視するための測定局で、一般環境大気測定局と自動車排出ガス測定局がある。

・ 大気拡散

煙突から排出された煙や排ガスが、風によって運ばれながら、大気と混合して、薄まりながら広がること。大気を持つ性質のうち、拡散や希釈作用を持つものは「風速」と「乱れ」で、最大着地濃度は、有効煙突高の二自乗に反比例し、排出量に比例する。環境影響評価では、発生源の種類、気象条件を勘案して、種々の拡散モデルを使用して、大気的环境濃度を推計している。

・ ダウンウォッシュ

強風は、ばい煙や排出ガスの希釈作用に効果的に働くので、大気汚染は風が弱いとき著しいのが普通である。しかし、煙突からの排煙は、風が強くなり排出ガス吐出速度の1/1.5以上の速度に達すると、煙突自身の後方にできる負圧域に引込まれて、地上に吹き付けられる現象。

・ ダウンドラフト

煙突の高さが周辺の建物等の高さの2.5倍以下の場合に、建物等の影響によって生じる乱流域に排ガスが巻き込まれる現象。

・ 濁度

水の濁りの程度を表すもの。比較用の標準液を使って肉眼により求める方法と光の透過率や散乱の度合いを計測して求める方法がある。JIS K 0101（工業用水試験法）ではカオリンを標準とするカオリン濁度と、ホルマジンとホルマジン濁度の2種類を定める。それぞれの物質の1mg/lを含む溶液の濁度を1度とする。測定は、比色管による視覚測定法と各種の濁度計（いずれも光学式による）を用いる方法がある。

・ 短期濃度

「環境基準による大気汚染の評価（二酸化硫黄等）」（昭和48年5月12日 環大企143大気保全局長通知）によると、「二酸化硫黄等の大気汚染の状況を環境基準に照らして短期的に評価する場合は、連続してまたは随時に行った測定結果により、測定を行った日または時間についてその評価を行う。」としていることから、当計画による影響濃度を1時間値として予測し、その影響を評価する。

・ 短期的評価

大気汚染状況に関する環境基準の評価の一つ。環境基準と1時間値又は1日平均値とを比較して評価する。

・窒素酸化物 (NO_x)

NO_x (Nitrogen Oxide) ともいう。窒素原子 (N) と酸素原子 (O) の化合物の総称。窒素酸化物は、空気中で石油や石炭等の物の燃焼、合成、分解等の処理を行うとその過程で必ず発生するもので、燃焼温度が高温になるほど大量に発生する。その代表的なものは、一酸化窒素 (NO) と二酸化窒素 (NO₂) であり、発生源で発生する窒素酸化物は 90%以上が NO である。窒素酸化物は、高温燃焼の過程でまず NO の形で生成され、これが大気中に放出された後、酸素と結びついて NO₂ となる。この反応はすぐに起こるものではないことから、大気中ではその混合物として存在している。発生源としては、ばい煙発生施設等の固定発生源と、自動車等の移動発生源がある。窒素酸化物は人の健康に影響を与える。また、紫外線により炭化水素と光化学反応を起こし、オゾンなど光化学オキシダントを生成する。

・長期的評価

大気汚染状況に関する環境基準の評価の一つ。環境基準による大気汚染の評価手法には測定結果の年間の平均値と環境基準値とを比較する年平均値と、測定結果のうち特定の値と環境基準値とを比較する年間 98%値、2%除外値がある。

・眺望点

人が「見る」という行為を行う地点。景色を眺めるために整備された展望台などだけではなく、例えば眺望が開けている峠や山の頂上、不特定多数の人が集まる場所なども眺望点として取り上げるのが一般的である。

・低公害車

窒素酸化物 (NO_x) や粒子状物質 (PM) 等の大気汚染物質の排出が少ない、又は全く排出しない、燃費性能が優れているなどの環境にやさしい自動車をいう。燃料電池自動車、電気自動車、天然ガス自動車、ハイブリッド自動車、プラグインハイブリッド自動車などの次世代自動車に、低燃費かつ低排出ガス認定車などの環境性能に優れた従来車を含む。

・低周波音

一般に、周波数がおおむね 100Hz 以下の音をいう。人の耳には聞こえにくい。

・透視度

水質調査等で採取した採水試料の透明の程度を示す度合い。測定は、白色円板に黒線で二重十字を刻んだ標識板を底部に入れた下口付きシリンダー (透視度計) を用いて行う。透視度計に試料を入れ、上部から透視し、底部においた標識板の二重十字が初めて明らかに識別できるときの水層の高さを測り、10mm を 1 度として表す。単位は度。

・ 動物相

ファウナともいう。特定の限られた地域に生息する動物の種類組成を指す。植物相（特定の限られた地域に分布、生育する植物の種類組成）と合わせて、生物相を構成する。

・ 道路交通振動

自動車道路を通行することに伴い発生する振動をいう。振動規制法では、指定地域内における道路交通振動について、区域及び時間の区分により限度（道路交通振動の要請限度）が定められている。道路交通振動の要請限度との比較は、5秒間隔で連続して測定して得た値を100個得て、その測定値の80パーセントレンジの上端の数値（ L_{10} ）を、昼間及び夜間の区分ごとにすべてについて平均した数値で行う。

・ 特定悪臭物質

規制地域内の工場・事業場の事業活動に伴って発生する悪臭物質の排出の規制を目的とした悪臭防止法第2条第1項において「不快なおいの原因となり、生活環境を損なうおそれのある物質」とされているもので、現在、アンモニアや硫化水素等22物質が指定されている。

・ 特定建設作業

建設工事として行われる作業のうち、著しい騒音や振動を発生する作業であって、騒音規制法又は振動規制法に定められている。騒音規制法では8項目、振動規制法では4項目の作業が定められており、それらの作業は、騒音規制法又は振動規制法の規制を受ける。騒音または振動レベルの規制の場合、それぞれ敷地境界線で、騒音レベルは85dB、振動レベルは75dBを超えないこととされている。レベルの規制以外に1日の作業時間、連続しての作業日数、届け出などの定めがある。

・ 特定施設

大気汚染、水質汚濁、騒音等の公害を防止するために各種の規制法は、「特定施設」という概念を設けている。

- (1) 大気汚染防止法では、化学的処理に伴い発生する物質のうち人の健康や生活環境に係る被害を生ずるおそれがある特定物質を発生する施設（同法第17条）。ばい煙発生施設は除かれる。
- (2) 水質汚濁防止法では、健康に被害を生ずるおそれがある物質を含む、又は生活環境項目について生活環境に係る被害を生ずるおそれがある程度の汚水又は排水を排出する施設（同法第2条第2項）をいう。
- (3) 騒音規制法では、工場又は事業場に設置される設備であって、著しい騒音を発生する施設（同法第2条第1項）をいう。
- (4) 振動規制法では、工場又は事業場に設置される設備であって、著しい振動を発生する施設（同法第2条第1項）をいう。

・都市計画

都市計画法に基づく、都市の健全な発展と秩序ある整備を図るための土地利用、都市施設の整備及び市街地開発事業に関する計画のこと。

・都市計画区域

都市計画法に基づき、自然的及び社会的条件並びに人口、土地利用、交通量等に関する現況及び推移を勘案して、一体の都市として総合的に整備し、開発し、及び保全する必要がある区域として、都道府県が指定する。都市計画区域は、無秩序な市街化を防止し計画的な市街化を図るため、必要があるときは、市街化区域及び市街化調整区域に区分し、さらに市街化を誘導する市街化区域等については、用途地域をはじめとする地域地区等を定める。

・都市計画法

都市計画の内容及びその決定手続、都市計画制限、都市計画事業その他都市計画に関し必要な事項を定めることにより、都市の健全な発展と秩序ある整備を図り、もって国土の均衡ある発展と公共の福祉の増進に寄与することを目的とする法律。

・トラップ法

小型哺乳類の捕獲罠を用いた調査方法。個体を捕獲する小型はじき罠（スナップトラップやパンチュートラップ）、生け捕り可能なライブトラップがある。

【 な 行 】

・二酸化硫黄（SO₂）

硫黄分を含む石油や石炭の燃焼により生じ、かつての四日市ぜんそくなどの公害病や酸性雨の原因となっている。

・二酸化炭素（CO₂）

温室効果ガスの一つ。石炭、石油、天然ガス、木材など炭素分を含む燃料を燃やすことにより発生する。二酸化炭素濃度の増加が、地球温暖化の主要因であると考えられている。

・二酸化窒素（NO₂）

大気中の窒素酸化物の主要成分。物の燃焼で発生した一酸化窒素が空気中で酸化して生成する。二酸化窒素は、高濃度で呼吸器に影響を及ぼすほか、酸性雨及び光化学オキシダントの原因物質になるといわれている。

・ 日平均値の年間 98%値

年間における二酸化窒素の 1 日平均値のうち、低い方から 98%に相当するものを指す。

・ 2 %除外値

一日平均値である測定値につき、測定値の高い方から 2 %の範囲にあるもの（365日分の測定値がある場合は 7 日分の測定値）を除外したうち、最も大きい測定値を 2 %除外値という。

・ 任意観察法

直接観察法ともいい、調査地域を任意に踏査し、捕虫網を用いた見つけ捕りのほか、主にチョウ・トンボ類等を目視により確認する手法。

・ 任意採集法

陸上昆虫類やクモ類を捕虫ネットを用いて直接採集する方法である。多様な環境で多くの種類を対象とすることができるため、陸上昆虫類等の調査において不可欠な調査方法である。

・ m^3_{N}

排ガス量などの体積を表す便宜的な単位で、温度 0℃、1 気圧に換算した気体の立方メートル(m^3)単位での体積である。従来は Nm^3 で表されていたが、Nが国際単位のニュートンと間違えられるため m^3_{N} に改められた。

【 は行 】

・ ばい煙

大気汚染防止法では、燃料その他の物の燃焼に伴い発生する硫黄酸化物、燃料その他の物の燃焼または熱源としての電気の使用に伴い発生するばいじん（ボイラーや電気炉等から発生するすすや固体粒子）及び物の燃焼、合成、分解その他の処理に伴い発生する物質のうち、カドミウム及びその化合物、塩素及び塩化水素、フッ素、フッ化水素及びフッ化ケイ素、鉛及びその化合物並びに窒素酸化物を総称している。ばい煙については、大気汚染防止法による排出基準が定められている。

・ 廃棄物

廃棄物処理法（廃棄物の処理及び清掃に関する法律）において、「ごみ、粗大ごみ、燃え殻、汚泥、ふん尿、廃油、廃酸、廃アルカリ、動物の死体その他の汚物又は不要物であつて、固形状又は液状のもの（放射性物質及びこれによつて汚染された物を除く。）」と定義

される。排水は原則として含まれない。さらに、その排出状況等から産業廃棄物と一般廃棄物に分けられる。

- ・ばいじん

工場・事業場から発生する粒子状物質のうち、燃料その他の物の燃焼等に伴い発生する物質。

- ・バックグラウンド濃度

事業の実施によって環境の状態がどのように変化するかを予測する場合は、当該事業による影響を受けていない状況での代表的な環境の状態に、事業によって発生する環境負荷の寄与分を加算して予測を行う。この「当該事業による影響を受けていない状況での代表的な環境の状態」の濃度のことをバックグラウンド濃度という。

- ・パフ式

排煙の煙流を細切れにし、一つ一つの煙塊として移流・拡散を表現する式で、無風時（風速 0.4m/秒以下）に濃度分布を予測する式である。

- ・ppm

濃度の単位で、100 万分の 1 を 1 ppm と表示する。例えば、 1 m^3 の空気中に 1 cm^3 の二酸化硫黄が混じっている場合の二酸化硫黄濃度を 1 ppm と表示する。

- ・フィールドサイン法

調査対象地域を可能な限り詳細に踏査してフィールドサイン（フンや足跡、食痕、巣、爪痕、塚等の生息痕跡）を発見し、生息する動物種を確認する方法。主に大型・中型哺乳類の確認が可能な調査方法である。

- ・風配図

ある地点の風向（風速）の統計的性質を示すために用いられる各方位別に風向（風速）の出現頻度を線分の長さで示したもの。環境影響評価では主に風向のみが扱われる。

- ・フォトモンタージュ法

現況写真に、計画施設等のカラーパースを合成して将来景観図を作成することにより、現況景観と将来景観とを対比する手法である。

・浮遊物質（SS）

水中に浮遊する物質の量のことである。各種排水からの不溶性物質などからなり、数値が大きいほど水質汚濁が著しく、水の濁りの原因となり、SSが大きくなると魚類に対する影響が現れる。

・浮遊粒子状物質（SPM）

発生源は、土砂等の飛散、固体物質の破碎によるもの、また燃焼過程から出るものなど多種多様であるが、これら微粒子の大きさが $10\mu\text{m}$ 以下のものを浮遊粒子状物質（SPM）と呼ぶ。比較的長期間大気中に滞留する物質である。

・プラットホーム

ごみの搬入車が、ごみをごみピットに投入するためのスペースである。

・ブルーム式

排煙の移流・拡散を煙流で表現した式で、有風時（風速 0.5m/秒 以上）に風や拡散係数、排出量を一定として濃度分布を予測する式である。

・ベイトトラップ法

地面と同じレベルに口がくるように、プラスチックコップなどを埋め、1晩放置した後に落下した陸上昆虫類等を回収する調査方法である。

・ポイントセンサス法

対象とする地域が一望できるような地点に定点を設け、定点から一定範囲、一定時間内に確認できた鳥の種類や個体数を記録する調査方法である。

・方法書

環境影響評価（環境アセスメント）を行うにあたって、あらかじめどのような項目について、どのような方法で調査・予測・評価をしていくかを示すものである。

方法書は、事業者により公告・縦覧され、住民は環境の保全の見地からの意見書を提出することができる。

【 ま 行 】

・目撃法

調査中に哺乳類の姿を見かけたら、双眼鏡等を用いて種類を識別し、目撃した場所の状況と合わせて記録する調査方法である。

【 や行 】

・有害大気汚染物質

低濃度であっても継続して摂取しつづけることによって、人の健康を損なう恐れのある物質で大気の汚染の原因となる物質をいい、平成8年5月に大気汚染防止法に対策等が位置づけられた。特に優先的に対策等に取り組むべき物質としてベンゼン等の22物質が定められている。

・有効煙突高

煙突実体高と排ガス上昇高との和で算出するもので、大気拡散計算の基礎となるもの。

・要請限度

騒音規制法又は振動規制法の指定地域において、自動車騒音又は道路交通振動が一定の限度を超えていることにより道路の周辺の生活環境が著しく損なわれている場合には、市町村長は都道府県公安委員会に対し道路交通法の規定により措置をとるべきことを要請したり、道路管理者に対し道路交通振動防止のため道路の舗装、修繕等の措置をとるべきことを要請するものとしている（騒音規制法第17条、振動規制法第16条）。この限度のことを要請限度という。

・溶融スラグ

ごみや焼却灰を高温（1200℃以上）で溶融したときに生成されるガラス質の固化物。

水で急冷した水砕スラグと常温で冷却した空冷（徐冷）スラグがある。コンクリート用の骨材や道路舗装用の骨材として有効利用されている。

【 ら行・わ行 】

・ライトトラップ法

夜間、光に誘因される夜行性昆虫を採集する方法。白布スクリーン（カーテンともいう）に光を投射し、集まる昆虫を採集するカーテン法のほか、光源に集まる昆虫を捕獲箱に落とすボックス法がある。

・ラインセンサス法

あらかじめ設定しておいたセンサスルート上を歩いて、一定の範囲内に出現する鳥類を姿や鳴き声により識別して、種別個体数をカウントする方法。ルートセンサス法ともいう。

・レッドデータブック

レッドリストに掲載されている種について生息状況や減少要因等を取りまとめたもの。
RDB と略される。

・レッドリスト

日本に生息又は生育する野生生物について、生物学的観点から個々の種の絶滅の危険度を評価し、絶滅のおそれのある種を選定してまとめたもの。