

株式会社タカハシ カレットセンター水走工場
新設事業に係る環境影響評価準備書の検討結果

令和6年12月

大阪府環境影響評価審査会

はじめに

本冊子は、令和6年9月12日に大阪府知事から意見照会を受けた「株式会社タカハシ カレットセンター水走工場新設事業に係る環境影響評価準備書」について、大阪府環境影響評価審査会において、その内容を慎重に検討した結果をとりまとめたものである。

令和6年12月
大阪府環境影響評価審査会
会 長 近藤 明

目 次

I	環境影響評価準備書の概要	1
II	検討結果	23
1	全般的事項	23
2	大気質	29
3	騒音、振動、低周波音	34
4	悪臭	45
5	土壌汚染	46
6	人と自然との触れ合いの活動の場	48
7	廃棄物、発生土	51
8	地球環境	55
III	指摘事項	57
別紙	市長意見	59
	・大阪府環境影響評価条例第 16 条第 1 項の規定による東大阪市長の意見	59
<参考>		
	大阪府環境影響評価審査会委員名簿	60

I 環境影響評価準備書の概要

1. 事業の概要

1-1 事業者の名称

株式会社タカハシ

1-2 事業の名称

株式会社タカハシ カレットセンター水走工場新設事業

1-3 事業の目的

一般廃棄物として収集されたガラスびんから、キャップやラベル等のプラスチック、石や陶磁器、板ガラスや耐熱ガラス等性質の違うものを取り除き、ガラスびん原料のカレットの製造を行う。

1-4 事業の内容

(1) 事業の種類

大阪府環境影響評価条例別表 6 の項に掲げる一般廃棄物処理施設の設置の事業

(2) 事業の規模

処理能力の合計 1 日当たり 600 トン (25 トン/時間×24 時間)

(3) 事業の実施場所

東大阪市水走 4 丁目 7-16 (図 1-1、1-2)

(4) 施設計画

施設計画の概要は表 1-1 のとおりとしている。

表 1-1 施設計画の概要

施設の種類	ガラスくずの破碎・選別施設
用途地域	工業地域
敷地面積	1,064 m ² (図 1-3)
建屋規模	629 m ² (高さ約 26.3m) (図 1-4、1-5)

(準備書から引用)

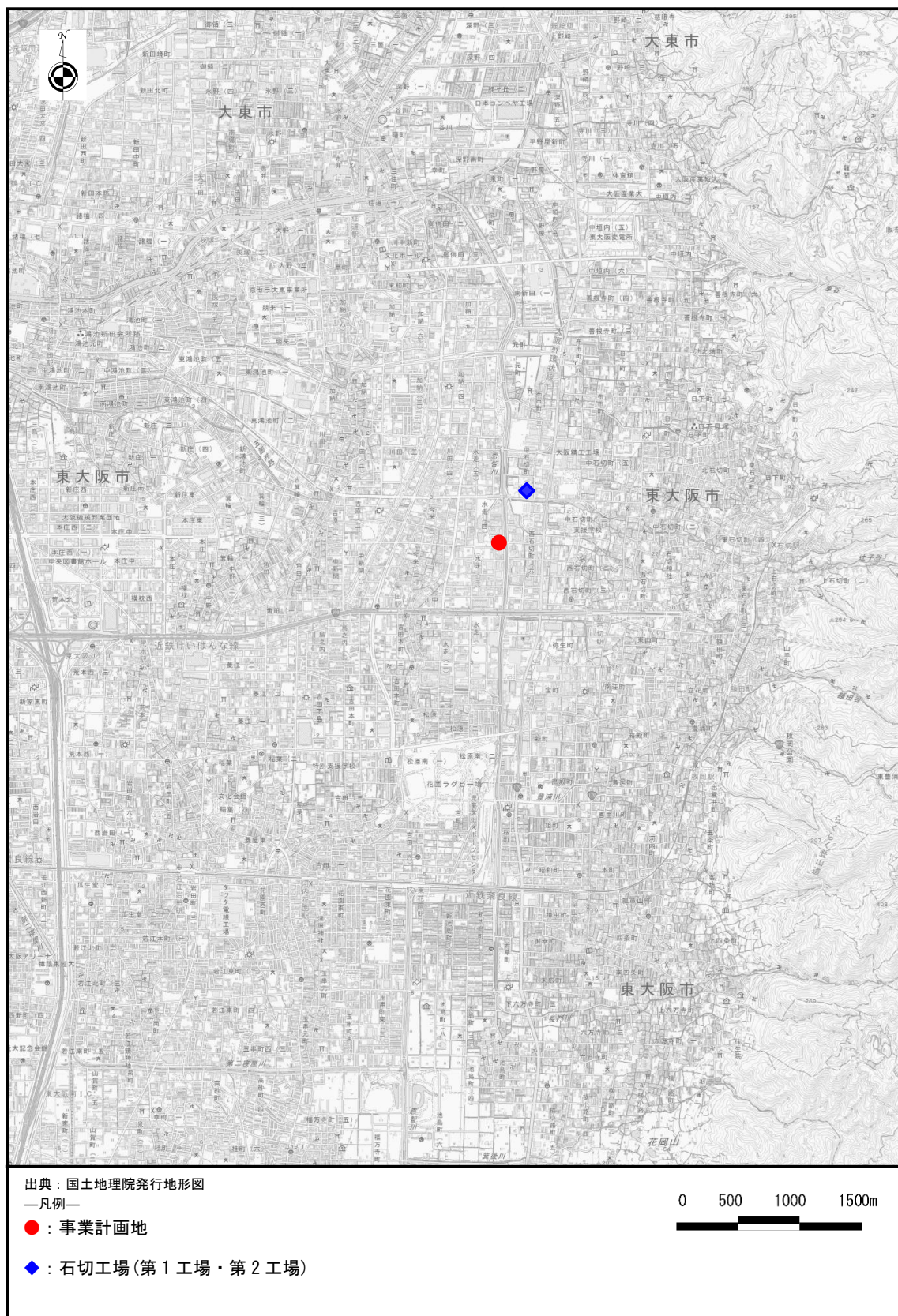


図1-1 事業計画地の位置(広域)

(準備書から引用)

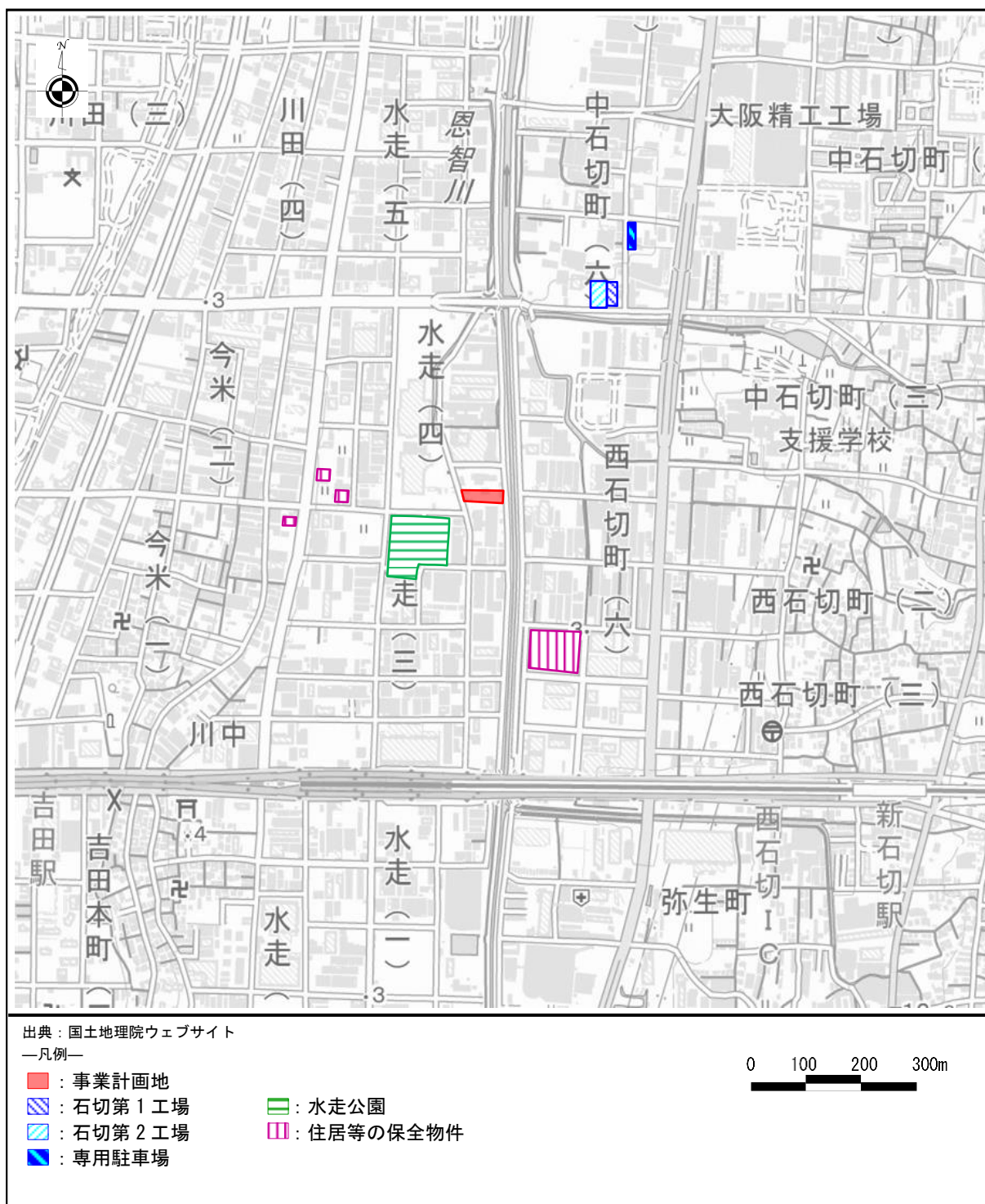


図1-2 事業計画地の位置（詳細）

（準備書から引用）

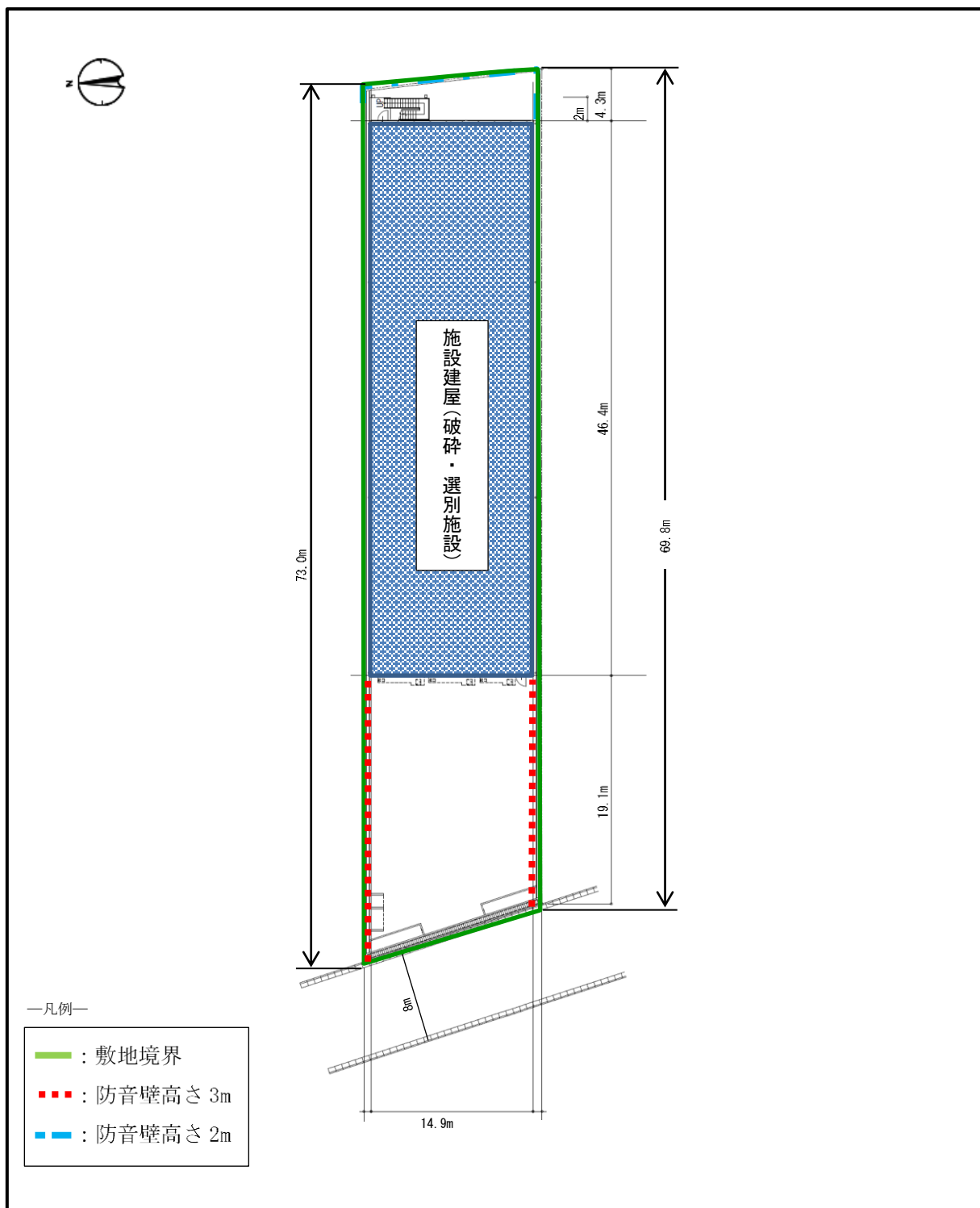


図 1-3 事業計画地の平面図

(準備書から引用)

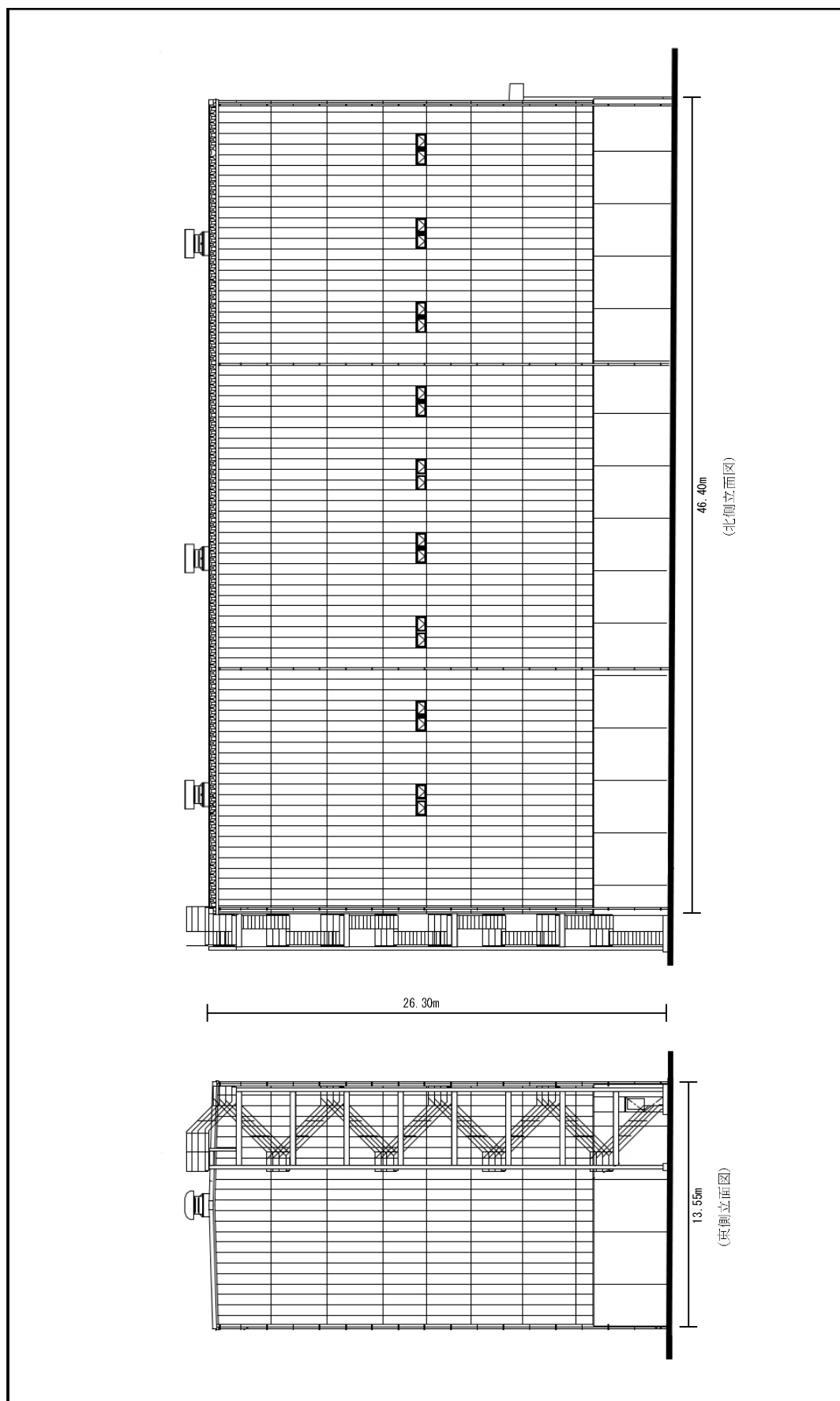


図 1-4 施設建屋立面図 1 (西・南立面)

(準備書から引用)

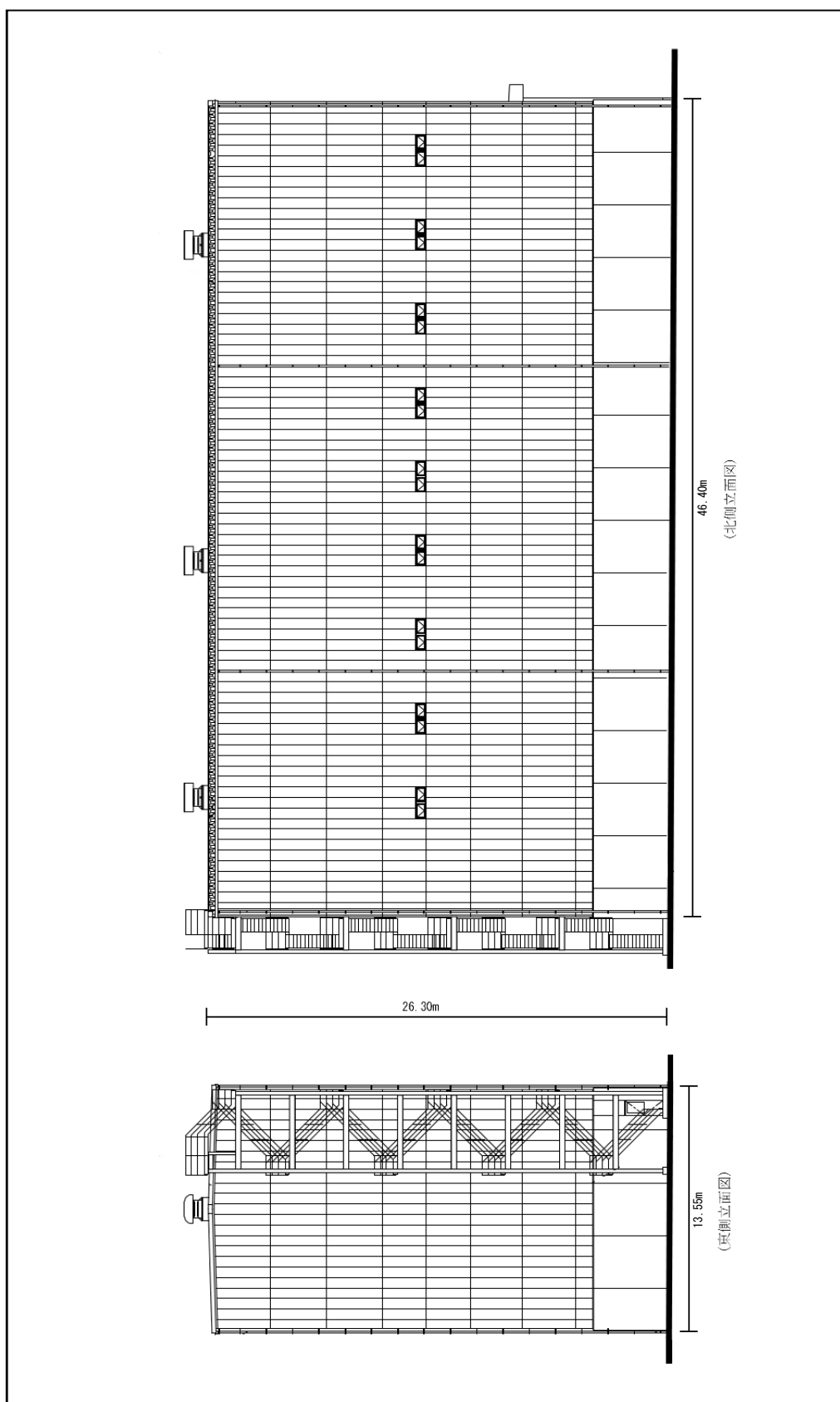


図 1-5 施設建屋立面図 2（東・北立面）

（準備書から引用）

1-5 廃棄物の処理工程(フロー)

受け入れた一般廃棄物（使用済みガラスびん）の処理工程は、図1-6に示すとおりである。

＜グリズリーフィーダー(ふるい分け機)へ原料投入後＞

- ①人の手により缶・ペットボトル等のガラスびん以外の物を除去する。
- ②一定のサイズより大きいガラスは、解砕機により、ガラスびんのボトルネックからキャップとガラスに分離する。
- ③分けられた原料は、中間タンクに一時保管される。
- ④中間タンクから搬送された原料から、付着しているラベルと汚れを除去する。

＜振動フルイ機へ投入後＞

- ⑤選別機にて、ガラス以外の紙、鉄、アルミ、耐熱ガラス、クリスタルガラス、金属、石及び陶磁器等異物を除去し、色選別を行う。
- ⑥検査として、人による目視及び選別を行う。
- ⑦製品タンクに一時保管したのち、出荷に合わせてトラックに積み込み、搬出する。

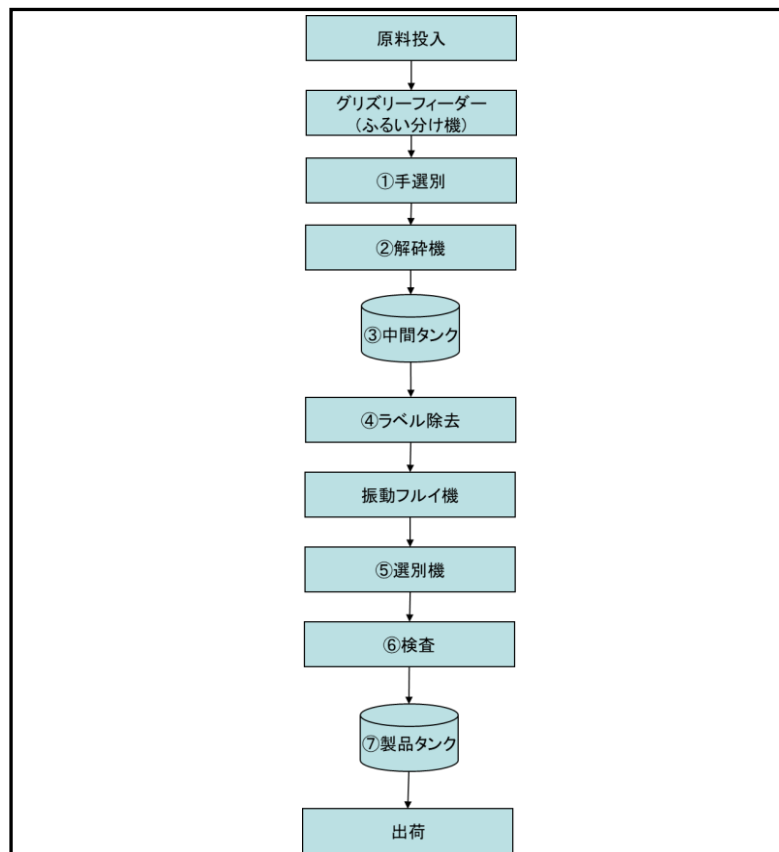


図1-6 一般廃棄物（使用済みガラスびん）の処理工程

(準備書から引用)

1-6 事業関連車両運行計画

施設の稼働に伴う事業関連車両の走行ルートは、大阪・吹田・堺方面から阪神高速道路 13 号東大阪線又は近畿自動車道、寝屋川・八尾方面から国道 170 号を経て事業計画地に入出力し、東大阪市内の細街路は極力使用しない計画としている。

なお、現況(2020 年 8 月時点)における石切工場の関連車両の走行ルートをもとに、事業関連車両の走行ルートや台数を設定したとしている。また、夜間及び早朝の事業関連車両の走行の台数は、特に周辺環境へ配慮し、その約 20%を昼間へシフトする計画としている。

1-7 工事計画

工事工程は表 1-2 に示すとおり、第 1 期から第 3 期を予定している。供用開始は第 1 期工事の完了後を予定しており、第 2 期及び第 3 期工事では出荷するカレットの種類及び色の選別機の増設のみを予定しているため、処理能力の変化はない。したがって、施設の建設に関する工事は造成工事及びプラント工事第 1 期となり、工期は 1 年 9 ヶ月となる。なお、工事の時間帯は 8 時から 17 時としている。

表 1-2 全体工事工程表

工種	工期(月)	1 年次												2 年次												3 年次以降	
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24		
造成工事																											
プラント工事 第 1 期																											
移設工事 第 2 期																											
移設工事 第 3 期																											

(準備書から引用)

2. 環境影響評価を実施する地域

環境影響評価を実施する地域は、事業特性および事業計画地の位置を考慮し、事業計画地及びその周辺地域である東大阪市としている。

3. 環境影響要因及び環境影響評価の項目

環境影響要因及び環境影響評価項目を表1-3（1）～（2）のとおり選定している。

表1-3（1） 環境影響要因及び環境影響評価項目

環境項目			環境影響要因の内容				
大項目	小項目		施設等の 存在	施設の供用		工事の実施	
				稼働 施設の 稼働	車両の 事業関連 の走行	建設 施設の 建設	車両の 工事関連 の走行
大気質	環境基準設定項目 その他	浮遊粒子状物質	—	—	○	○	○
		二酸化窒素	—	—	○	○	○
		粉じん	—	○	—	○	—
水質・底質	生活環境項目		—	—	—	—	—
	健康項目		—	—	—	—	—
	特殊項目		—	—	—	—	—
	その他		—	—	—	—	—
地下水	生活環境項目		—	—	—	—	—
	健康項目		—	—	—	—	—
	その他		—	—	—	—	—
騒音	騒音		—	○	○	○	○
振動	振動		—	○	○	○	○
低周波音	低周波音		—	○	—	—	—
悪臭	悪臭		—	○	—	—	—
地盤沈下	地盤沈下		—	—	—	—	—
土壤汚染	土壤汚染		—	—	—	○	—
日照阻害	日照阻害		—	—	—	—	—
電波障害	電波障害		—	—	—	—	—
気象	風向・風速		—	—	—	—	—
	気温		—	—	—	—	—
地象	地形、地質、土質		—	—	—	—	—
水象	河川水象		—	—	—	—	—
	湖沼水象		—	—	—	—	—
	海域水象		—	—	—	—	—
陸域生態系	陸生動物		—	—	—	—	—
	陸生植物		—	—	—	—	—
	淡水生物		—	—	—	—	—
	陸域生態系		—	—	—	—	—
海域生態系	海域生物		—	—	—	—	—
	海域生態系		—	—	—	—	—
人と自然との触れ合いの活動の場	人と自然との触れ合いの活動の場		—	—	○	—	○
景観	自然景観		—	—	—	—	—
	歴史的・文化的景観		—	—	—	—	—
	都市景観		—	—	—	—	—
文化財	有形文化財等		—	—	—	—	—
	埋蔵文化財		—	—	—	—	—
廃棄物、発生土	一般廃棄物		—	○	—	—	—
	産業廃棄物		—	○	—	○	—
	発生土		—	—	—	○	—

（準備書から引用）

表 1－3（２） 環境影響要因及び環境影響評価項目

環境項目		環境影響要因の内容				
大項目	小項目	施設等の存在	施設の供用		工事の実施	
			施設の稼働	車両の走行 事業関連	施設の建設	工事関連車両 の走行
地球環境	温室効果ガス	－	○	○	○	○
	オゾン層破壊物質	－	－	－	－	－
気候変動適応等	洪水・内水氾濫	－	－	－	－	－
	高潮・高波	－	－	－	－	－
	土砂災害	－	－	－	－	－
	暑熱	－	－	－	－	－
	地震	－	－	－	－	－
	津波	－	－	－	－	－

(準備書から引用)

4. 現況調査

選定した各評価項目について、現況調査を表 1-4 (1) から (4) のとおり実施したとしている。

表 1-4 (1) 現況調査の手法

現況調査項目		調査地域	調査時期・頻度	調査方法 (既存資料名)	調査手法
大気質					
既存資料調査	大気汚染物質の濃度の状況	事業計画地周辺 (図 1-7 (1) 参照)	平成 30 年度から令和 4 年度の 5 年間	・「大阪府環境白書」(大阪府) ・「大気汚染常時監視測定局測定結果」(大阪府) ・「ひがしおおさかの環境」(東大阪市)	事業計画地周辺における環境濃度を把握するため、公設測定局のデータ収集を行った。
	気象の状況		令和 4 年度の 1 年間	・「気象統計情報」(気象庁 HP)	
現地調査	粉じん	・事業計画地敷地境界 4 地点(図 1-7 (2) 参照) ・類似施設(石切工場)における敷地境界 1 地点(出入口付近)	平日・休日の 2 日間各昼間 1 回	ハイボリウムエアサンプラーによる浮遊粉じん測定	事業計画地近傍における粉じん濃度の現況把握をするため調査を行った。また、類似施設による粉じん発生状況を把握するため、弊社石切工場で調査を行った。時期は、周辺の事業場及び類似施設の稼働状況による影響が大きいと想定される昼間とした。
	自動車交通量	事業関連車両又は工事関連車両の走行ルート上 4 地点(図 1-7 (3) 参照)	平日・休日各 1 日の 2 日間(24 時間連続、1 時間毎集計)	・車種別・方向別交通量を目視観察により計測 ・道路構造(車線数、幅員、傾斜等)の把握	事業関連車両及び工事関連車両の主要な走行ルートの現況の自動車交通量を調査した。

(準備書から引用)

表 1-4 (2) 現況調査の手法

現況調査項目		調査地域	調査時期・頻度	調査方法 (既存資料名)	調査手法
騒音					
既存資料調査	・騒音の状況 ・用途地域指定状況 ・法令による基準等	事業計画地周辺	令和 4 年度の 1 年間	・「大阪府環境白書」(大阪府) ・「環境騒音モニタリング調査報告書」(大阪府) ・「ひがしおおさかの環境」(東大阪市) ・「都市計画図」(東大阪市)	道路交通騒音の現況を把握するため、既存データの収集を行った。
現地調査	騒音レベル (L_{A5} , L_{Aeq})	・事業計画地敷地境界 4 地点 ・事業計画地周辺環境 2 地点 (1-7 (2) 参照)	平日・休日各 1 日の 2 日間(24 時間連続)	「騒音に係る環境基準について」(平成 10 年環境庁告示第 64 号)及び「特定工場等において発生する騒音の規制に関する基準」(昭和 43 年厚生省、農林水産省、通産省、運輸省告示第 1 号)に基づく測定方法に準拠し、JIS Z 8731 により測定	事業計画地近傍における騒音の現況把握をするため調査を行った。調査は平日及び休日とした。
	道路交通騒音レベル (L_{Aeq})	事業関連車両又は工事関連車両の走行ルート上 4 地点 (1-7 (3) 参照)			事業関連車両又は工事関連車両の主要な走行ルートの現況の道路交通騒音の把握と道路交通騒音の予測のための基本データ収集のため、事業関連車両の影響が大きいと考えられる道路沿道を選定し、調査を行った。調査は平日及び休日とした。

(準備書から引用)

表 1-4 (3) 現況調査の手法

振動					
既存資料調査	・振動の状況 ・用途地域指定状況 ・法令による基準等	事業計画地周辺	令和4年度の1年間	・「大阪府環境白書」(大阪府) ・「環境騒音モニタリング調査報告書」(大阪府) ・「ひがしおおさかの環境」(東大阪市) ・「都市計画図」(東大阪市)	道路交通振動の状況を把握するため、既存データの収集を行った。
現地調査	振動レベル(L ₁₀)	・事業計画地敷地境界4地点 ・事業計画地周辺環境2地点(図1-7(2)参照)	平日・休日各1日の2日間(24時間連続)	「振動規制法施行規則」(昭和51年総理府令第58号)及び「特定工場等において発生する振動の規制に関する基準」(昭和51年環境庁告示第90号)に基づく測定方法に準拠し、JIS Z 8735により測定	事業計画地近傍における振動の現況把握をするため調査を行った。調査は平日及び休日とした。
	道路交通振動レベル(L ₁₀)	事業関連車両又は工事関連車両の走行ルート上4地点(図1-7(3)参照)			事業関連車両又は工事関連車両の主要な走行ルートの現況の道路交通振動の把握と道路交通振動の予測のための基本データとするため、事業関連車両の影響が大きいと考えられる道路沿道を選定し、調査を行った。
低周波音					
現地調査	低周波音圧レベル	・事業計画地敷地境界4地点 ・事業計画地周辺環境2地点(図1-7(2)参照)	平日・休日各1日の2日間(24時間連続)	「低周波音の測定方法に関するマニュアル」(環境庁)に準拠した測定	事業計画地における低周波音圧レベルの現況を把握するため調査を行った。調査は平日及び休日とした。

(準備書から引用)

表 1-4 (4) 現況調査の手法

現況調査項目		調査地域	調査時期・頻度	調査方法 (既存資料名)	調査手法
悪臭					
現地調査	特定悪臭物質 (22 物質)	・事業計画地敷地境界 4 地点（図 1－7（2）参照） ・類似施設（石切工場）1 地点	夏季 平日・休日各 1 日の 2 日間	「特定悪臭物質の測定の方法」（昭和 47 年環告第 9 号）に基づく測定方法に準拠した測定	事業計画地敷地境界において、悪臭の現況を把握するために測定を行った。また、類似施設による悪臭発生状況の把握するため、弊社石切工場で調査を行った。時期は悪臭が感じられやすい夏季の平日とした。
	臭気指数			「臭気指数の算定の方法」（平成 7 年環告第 63 号）に基づく測定方法に準拠測定	
土壌汚染					
既存資料調査	地歴の状況	事業計画地	地歴を把握するために必要な情報を適切かつ効果的に把握することができる期間	過去の航空写真、土地登記簿、土地所有者へのヒアリング等の情報を収集整理	「土壌汚染対策法に基づく調査及び措置に関するガイドライン（改訂第 3.1 版）」（令和 4 年 8 月）に準拠し、調査を行った。
人と自然との触れ合いの活動の場					
既存資料調査	活動の場の所在	事業計画地及び事業関連車両又は工事関連車両の走行ルート周辺	最新の年度	「東大阪市内の開設している都市計画公園・緑地一覧表」（東大阪市ホームページ）	事業計画地及び事業関連車両又は工事関連車両の主要な走行ルート周辺の人と自然との触れ合いの活動の場の情報を把握するため、既存資料の収集を行った。
現地調査	活動の場の利用状況	事業計画地及び事業関連車両又は工事関連車両の走行ルート周辺（図 1－7（4）参照）	平日・休日各 1 日の 2 日間（秋季）	現地踏査を行い、活動の場の状況を調査	活動の場の利用状況を把握するため、利用者が多いと考えられる秋季に行った。
廃棄物、発生土					
既存資料調査	事業計画地周辺における廃棄物の発生状況及びリサイクル状況	事業計画地周辺	最新の年度	・大阪府産業廃棄物処理実態調査報告書（大阪府） ・建設副産物実態調査（国土交通省）	事業計画地周辺の廃棄物の発生状況及びリサイクル状況を把握するため、既存資料の収集を行った。
地球環境					
既存資料調査	温室効果ガス削減への取り組み等	事業計画地周辺	最新の年度	「地球温暖化対策実行計画」（大阪府及び東大阪市ホームページ）	事業計画地周辺における温室効果ガスの削減状況を把握するため既存資料の収集を行った。

(準備書から引用)

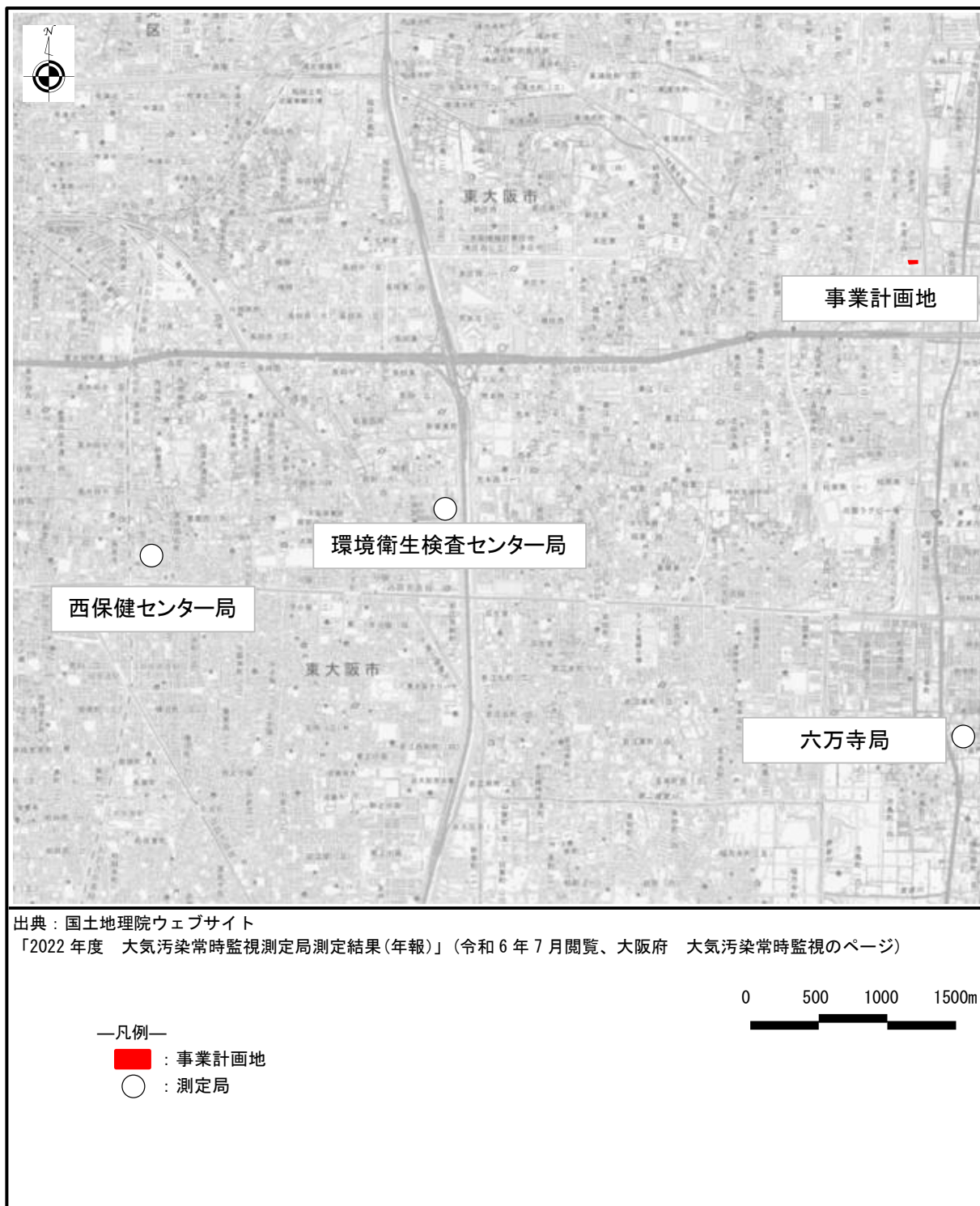


図 1-7 (1) 事業計画地周辺における一般環境大気測定局

(準備書から引用)



図 1-7 (2) 現地調査地点 (粉じん、騒音、振動、低周波音、悪臭)

(準備書から引用)

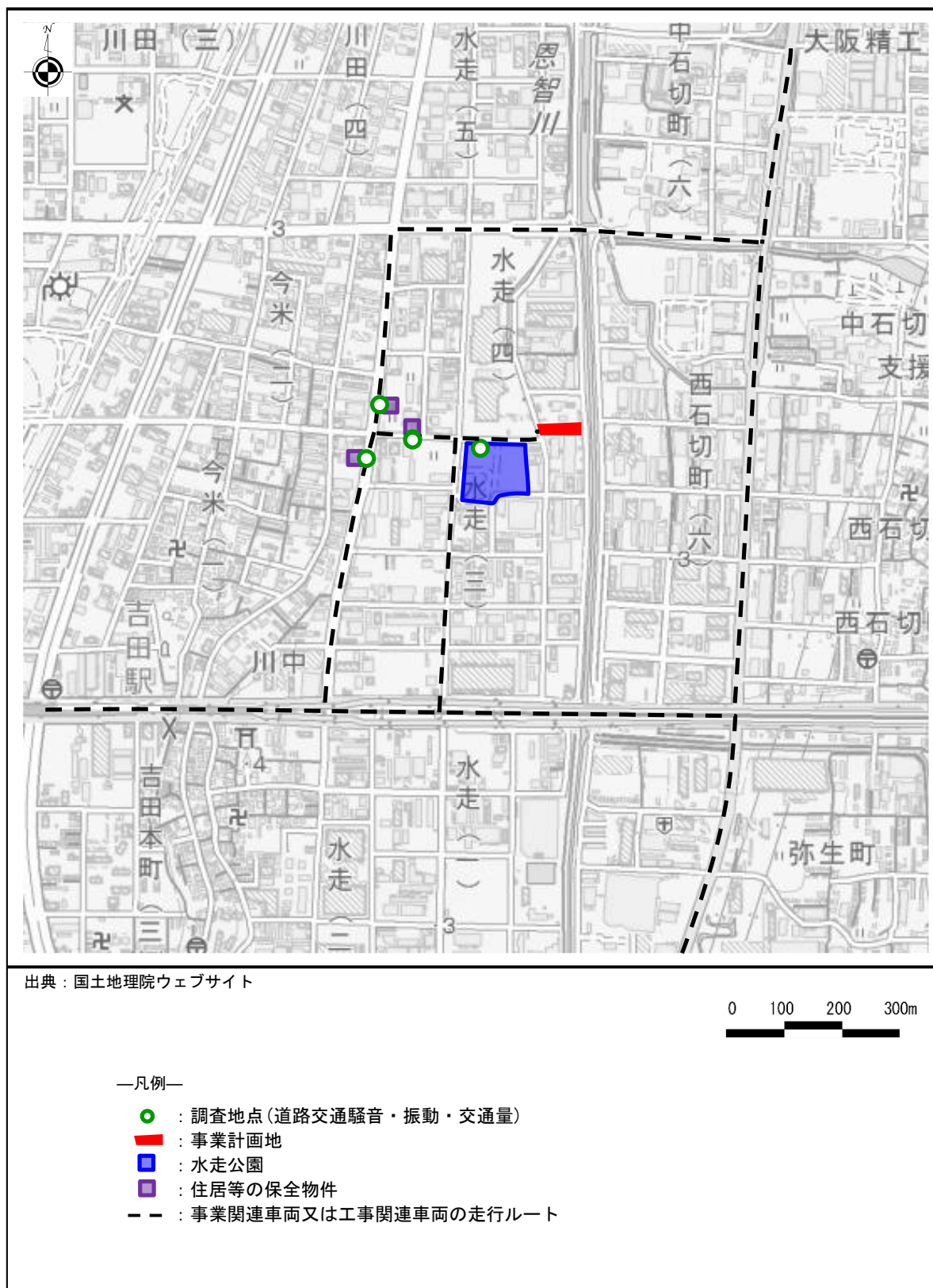


図 1-7 (3) 現地調査地点 (交通量、道路交通騒音、道路交通振動)

(準備書から引用)

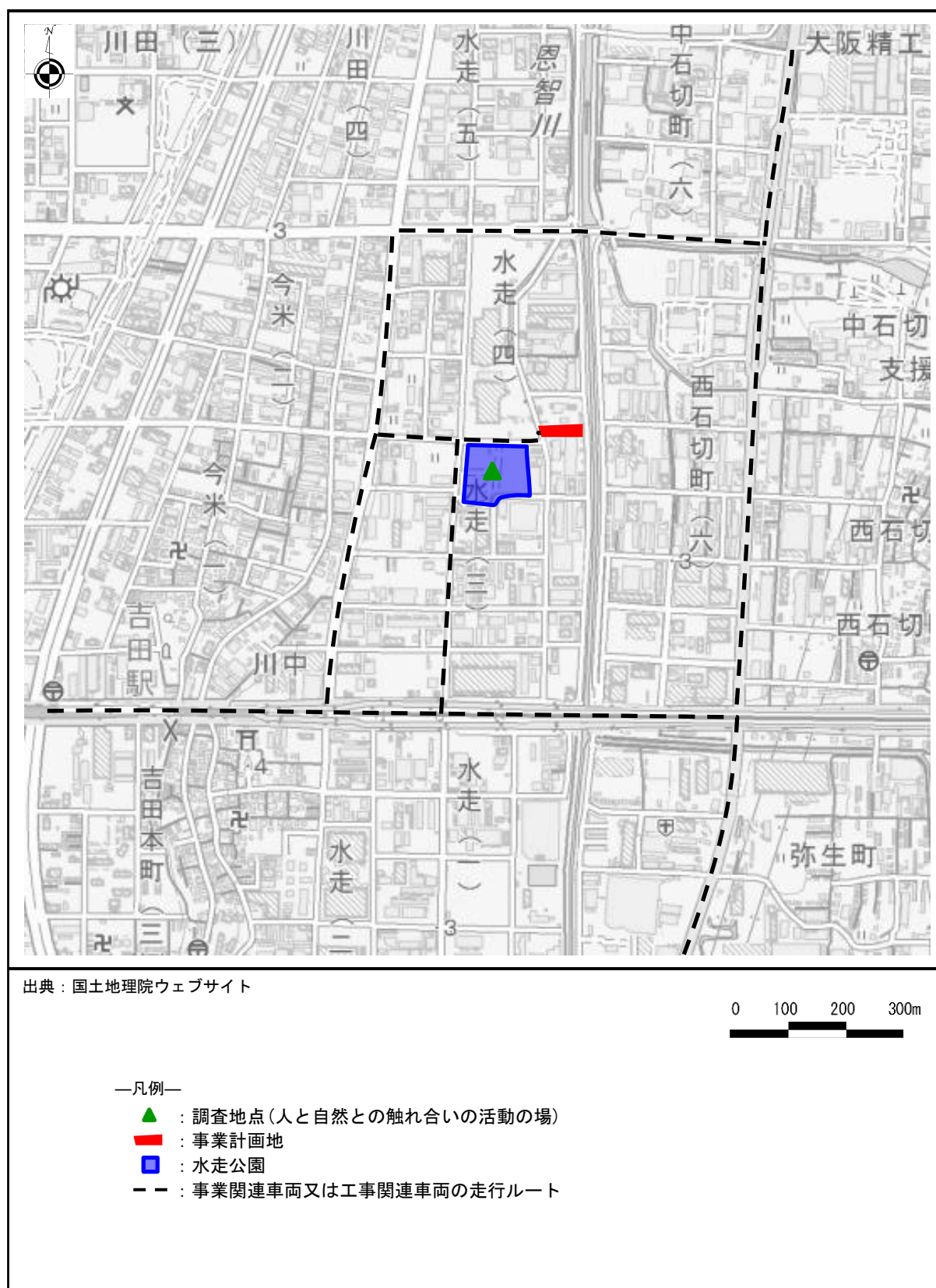


図 1-7 (4) 現地調査地点 (人と自然との触れ合いの活動の場)

(準備書から引用)

5. 予測の手法

選定した各評価項目について、施設の存在及び供用時についての予測を表1-5
(1)、(2)のとおり、工事の実施についての予測を表1-6 (1)、(2)のとおり
行うとしている。

表1-5 (1) 予測の手法 (施設の供用時)

予測項目	予測事項	予測方法	予測方法の 選定理由	予測地域	予測時期
大気質					
施設の稼働に伴う粉じん	粉じんによる影響の程度	類似施設（石切工場）での調査結果及び事業計画の内容から定性的な予測	粉じんの予測に用いられている一般的な方法を採用した。	事業計画地及びその周辺 (図1-7 (2) 参照)	事業活動が定常状態となる時期
事業関連車両の走行に伴う排出ガス(二酸化窒素、浮遊粒子状物質)	年平均値	ブルーム・パフモデルを基本とした大気拡散モデルによる数値計算	車両排ガスの影響予測に一般的に用いられている方法を採用した。	事業関連車両走行ルート上 4 地点 (図1-7 (3) 参照)	事業活動が定常状態となる時期
騒音					
施設の稼働に伴う騒音	騒音レベル(L _{A5})及び等価騒音レベル(L _{Aeq})	騒音の伝搬計算式による数値計算	施設による騒音の予測に一般的に用いられている方法を採用した。	事業計画地敷地境界及び周辺環境 2 地点 (図1-7 (2) 参照)	事業活動が定常状態となる時期
事業関連車両の走行に伴う騒音	等価騒音レベル(L _{Aeq})	日本音響学会提案式(ASJ RTN-Model 2018)による計算	道路交通騒音の影響予測に一般的に用いられている方法を採用した。	事業関連車両走行ルート上 4 地点 (図1-7 (3) 参照)	事業活動が定常状態となる時期
振動					
施設の稼働に伴う振動	振動レベル(L ₁₀)	振動の伝搬計算式による数値計算	施設による振動の影響予測に一般的に用いられている方法を採用した。	事業計画地敷地境界及び周辺環境 2 地点 (図1-7 (2) 参照)	事業活動が定常状態となる時期
事業関連車両の走行に伴う振動	振動レベル(L ₁₀)	建設省土木研究所提案式(修正式)による計算	道路交通振動の影響予測に一般的に用いられている方法を採用した。	事業関連車両走行ルート上 4 地点 (図1-7 (3) 参照)	事業活動が定常状態となる時期
低周波音					
施設の稼働に伴う低周波音	低周波音圧レベル	低周波音の伝搬計算式による数値計算	施設による低周波音の影響予測に一般的に用いられている方法を採用した。	事業計画地敷地境界及び周辺環境 2 地点 (図1-7 (2) 参照)	事業活動が定常状態となる時期

(準備書から引用)

表 1-5 (2) 予測の手法 (施設の供用時)

予測項目	予測事項	予測方法	予測方法の 選定理由	予測地域	予測時期
悪臭					
施設の稼働に伴う悪臭	悪臭による影響の程度	類似施設(石切工場)での調査結果及び事業計画の内容から定性的予測	悪臭の予測に用いられている一般的な方法を採用した。	事業計画地及びその周辺 (図 1-7 (2) 参照)	事業活動が定常状態となる時期
人と自然との触れ合いの活動の場					
事業関連車両の走行に伴う利用環境の変化	活動の場の利用状況の変化の程度	事業計画による交通量の変化を予測	利用環境への影響を把握しやすい方法を採用した。	事業計画地周辺 (図 1-7 (4) 参照)	事業活動が定常状態となる時期
廃棄物・発生土					
施設の稼働に伴い発生する廃棄物	廃棄物の種類、発生量、再生利用量、最終処分量	既存類似例等を参考に、事業計画と原単位による計算	事業計画に即して確度の高い予測が可能な方法を採用した。	事業計画地	事業活動が定常状態となる時期
地球環境					
施設の稼働に伴い排出される温室効果ガス	温室効果ガスの排出量	既存類似例を参考に、事業計画及び原単位による計算	事業計画に即して確度の高い予測が可能な方法を採用した。	事業計画地	事業活動が定常状態となる時期
事業関連車両の走行に伴い排出される温室効果ガス	温室効果ガスの排出量	事業計画をもとに車両毎の原単位による計算	事業計画に即して確度の高い予測が可能な方法を採用した。	事業計画地及びその周辺	事業活動が定常状態となる時期

(準備書から引用)

表 1-6 (1) 予測の手法 (工事の実施時)

予測項目	予測事項	予測方法	予測方法の 選定理由	予測地域	予測時期
大気質					
施設の建設に伴う造成工事による粉じん	造成地からの粉じん	風速の調査結果に基づき造成地から粉じんが飛散する風速の出現頻度を検討	造成地からの粉じんの影響予測に一般的に用いられている方法を採用した。	事業計画地及びその周辺	工事期間中に出現する裸地の面積が最大となる時期
施設の建設に伴う排出ガス(二酸化窒素、浮遊粒子状物質)	年平均値	ブルーム・パフモデルを基本とした大気拡散モデルによる数値計算	建設機械排ガスの影響予測に一般的に用いられている方法を採用した。	事業計画地周辺環境 2 地点 (図 1-7 (2) 参照)	工事期間中で大気汚染物質の排出量が最大となる時期
工事関連車両の走行に伴う排出ガス(二酸化窒素、浮遊粒子状物質)	年平均値	ブルーム・パフモデルを基本とした大気拡散モデルによる数値計算	工事関連車両排ガスの影響予測に一般的に用いられている方法を採用した。	工事関連車両走行ルート上 3 地点 (図 1-7 (3) 参照)	工事関連車両の走行による影響が最大となる時期
騒音					
施設の建設に伴う騒音	騒音レベル (L _{A5})	騒音の伝搬計算式による数値計算	建設機械騒音の影響予測に一般的に用いられている方法を採用した。	事業計画地敷地境界 (図 1-7 (2) 参照)	工事による影響が最大となる時期
工事関連車両の走行に伴う騒音	等価騒音レベル (L _{Aeq})	日本音響学会提案式 (ASJ RTN-Model 2018) による計算	道路交通騒音の影響予測に一般的に用いられている方法を採用した。	工事関連車両走行ルート上 3 地点 (図 1-7 (3) 参照)	工事関連車両の走行による影響が最大となる時期
振動					
施設の建設に伴う振動	振動レベル (L ₁₀)	振動の伝搬計算式による数値計算	建設機械振動の影響予測に一般的に用いられている方法を採用した。	事業計画地敷地境界 (図 1-7 (2) 参照)	工事による影響が最大となる時期
工事関連車両の走行に伴う振動	振動レベル (L ₁₀)	建設省土木研究所提案式(修正式)による計算	道路交通振動の影響予測に一般的に用いられている方法を採用する。	工事関連車両走行ルート上 3 地点 (図 1-7 (3) 参照)	工事関連車両の走行による影響が最大となる時期

(準備書から引用)

表 1-6 (2) 予測の手法 (工事の実施時)

予測項目	予測事項	予測方法	予測方法の 選定理由	予測地域	予測時期
土壌汚染					
施設の建設に伴う土壌汚染	土壌の移動による影響	現況調査の結果及び環境保全対策の内容から影響の程度を定性的に予測	土壌の影響予測に一般的に用いられている方法を採用した。	事業計画地	工事期間中
人と自然との触れ合いの活動の場					
工事関連車両の走行に伴う利用環境の変化	活動の場の利用状況の変化の程度	事業計画による交通量の変化を予測	利用環境への影響を把握しやすい方法を採用した。	事業計画地周辺 (図 1-7 (4) 参照)	工事関連車両の走行による影響が最大となる時期
廃棄物・発生土					
施設の建設に伴い発生する廃棄物・発生土	廃棄物及び発生土の種類、発生量、再生利用量、最終処分量	工事の実施に伴って発生する建設副産物について、発生量等の工事内容に基づく計算	工事計画に即して確度の高い予測が可能な方法を採用した。	事業計画地	工事期間中
地球環境					
施設の建設に伴い排出される温室効果ガス	温室効果ガスの排出量	既存類似例を参考に、工事計画及び原単位による計算	工事計画に即して確度の高い予測が可能な方法を採用した。	事業計画地	工事期間中
工事関連車両の走行に伴い排出される温室効果ガス	温室効果ガスの排出量	工事計画をもとに、車両毎の原単位等による計算	工事計画に即して確度の高い予測が可能な方法を採用した。	事業計画地及びその周辺	工事期間中

(準備書から引用)

6. 評価の手法

環境項目ごとに設定した「評価の指針」に従って評価を行うとしている。

「評価の指針」の基本的な考え方は次のとおりである。

- ①環境への影響を最小限にとどめるよう環境保全について配慮されていること
- ②環境基準並びに環境基本計画及び大阪府環境総合計画等に定める目標の達成と維持に支障を及ぼさないこと
- ③環境に関係する法令等に定める規制基準等に適合すること

Ⅱ 検討結果

関係市長から提出された環境の保全の見地からの意見を勘案するとともに、「環境影響評価及び事後調査に関する技術指針」（以下「技術指針」という。）に照らし、準備書に記載されている調査、予測、評価及び事後調査の方針の内容について、科学的かつ専門的な視点から慎重な検討を行った。

1 全般的事項

（１）事業計画

- ・ 工業地域に位置する事業計画地において、年間を通して休止日を設けずに、1日当たり24時間稼働する計画としている。
- ・ 事業者は現在、既存事業場（石切工場第一工場・第二工場）において、リサイクルが困難な大量のガラスくずを専用の機械により、短時間かつ高い資源化率で選別し、ガラス原料となるカレットを生産しており、本事業においてもガラスびんのリサイクルに特化したノウハウを踏まえて既存事業場と同様の事業を実施すると説明している。
- ・ 施設の処理能力を増加（現状：1日当たり最大100トン、計画：1日当たり最大600トン）させるに至った経緯について事業者を確認したところ、地方自治体ではガラスびんを含む資源ごみ処理の外部委託が加速しており、現在受注している地方自治体以外からも受託要請がある中、現状の処理能力では受入れを断らざるを得ないため、処理能力を増加させることが必要であると判断したと説明している。
- ・ 地方自治体においてガラスびん処理の外部委託が加速している背景について事業者は、地方自治体では、従来から割れたガラスびんは選別できず、ガラスくずとして埋立処分するしかない状況であるが、現在の社会情勢により埋立処分場にも限りがあり、処分費用も上がっていることから、割れたガラスびんの選別を外部委託し、処分費用の削減を行いたいという要望が多いと説明している。
- ・ 製品であるガラスの色分け能力を増加（現状：6色、計画：8色）させることについても、製びんメーカーのカレットに対する要望は細分化しており、色分けを細かくすることでその要望に対応できるとしている。
- ・ 既存事業場については、一部の設備を本事業に活用するため、供用後に移転するとしている。

1) 建築計画

- ・ 建屋の外壁は上部をALC板とし、下部を鉄筋コンクリート構造とする計画としている。
- ・ また、建屋に接していない敷地境界に高さ2mもしくは3mの防音壁を設置する計画としている。
- ・ 建屋内の設備や冷却機能を備えた送風機等の騒音による影響を軽減するため、壁面の構造等が異なる複数案を表1-1のとおり検討し、第1案を採用したとしている。

表 1-1 建築計画検討のまとめ

	建屋計画				効果の程度 ◎：効果大、○：効果あり、 ×：効果なし、△：どちらともいえない				
	壁面下部 コンクリート 高さ	東側壁面	窓	送風機 位置	外壁の遮 音性能	送風機か らの騒音 の回折に 伴う減衰	照明など の電力消 費	作業環境	空調効率
第1案	4m	ALC板	少ない	屋根上中央	◎	◎	△	○	○
第2案	2m	ALC板	多い	屋根上北側	○	○	△	○	○
第3案	2m	ALC板＋ シャッター	多い	東側 側面	○	○ (東は×)	△	○	○

(準備書から引用し、一部加筆)

2) 搬入出計画

- ・ 事業計画地内には搬入出車両の駐車場や待機場所は設けず、事業者の既存事業場近傍の専用駐車場を使用するとしている。
- ・ 専用駐車場について事業者は、事業計画地から北北東に約560mの位置にあり、約270㎡の敷地に10t車で8台が駐車可能と説明している。
- ・ 搬入出車両の時間別走行台数を示す資料1-1によると、1時間あたり最大で15台(10～11時台)が事業計画地内において搬入出作業を行う計画としているが、事業者は建屋内での作業について以下の手順で行うと説明している。

①建屋内には最大3台のトラックが入庫でき、搬入と搬出それぞれ作業が可能。

②搬入作業はトラックを計量後、ダンプアップして荷下ろしを行い、荷下ろし後の空車を計量する。グランドレベルにホッパーがあるため、トラックは規定の位置につけば、そのままダンプアップが可能であり、一度のダンプアップで10tダンプ車であればほぼ全ての荷下ろしが可能。

③搬出作業はトラックを計量しながら規定量まで荷積みを行う。トラックは既

定の位置につけば、建屋上部にある製品用タンクからコンベアを経由して製品を落とす形で荷積みする事が可能。

④搬入出作業に伴う時間は平均して1台あたり3～5分と想定。

事業者は、車両の進入時間は事前に調整し、指定した時間枠内での進入を義務付けることで、周辺道路での待機車両が発生しないよう管理するため、事業計画地周辺で車両は滞留しないと説明している。

3) 車両運行計画

- 事業関連車両の運行台数は表1-2に示すとおりとしており、事業者は1日当たり600トンの搬入と搬出を想定し、運行台数を過少に見積もることがないよう1台当たりの積載量を既存事業場における搬入・搬出実績の0.9倍に設定したと説明している。

表 1-2 事業関連車両の台数

(単位：台/日(片道))

	大型車		小型車		計
	トレーラー	10t 車	4t 車	2t 車	
搬入	5	54	17	14	90
搬出	4	60	8	0	72
製品	4	45	0	0	49
不燃ごみ	0	8	0	0	8
可燃ごみ	0	7	4	0	11
アルミ	0	0	2	0	2
鉄	0	0	2	0	2
計	123		39		162

(準備書から引用)

- 方面別走行台数については、大阪・吹田・堺方面から阪神高速道路13号東大阪線又は近畿自動車道、寝屋川・八尾方面から国道170号を経て事業計画地に出入りし、東大阪市内の細街路は極力使用しない計画としている。
- 夜間及び早朝の事業関連車両の走行の台数は資料1-1に示すとおり、周辺環境へ配慮し、その約20%を昼間へシフトする計画としている。

4) 工事計画

- ・ 工事計画について、表 1-3 のとおり、第 1 期から第 3 期まで行うとしている。本事業の供用は、第 1 期工事の完了後としている。第 2 期以降は出荷するカレットの種類を増やすために選別機を増設する計画とし、処理能力の変化はないとしている。なお、準備書に記載された「施設の供用」に関する予測結果については、全て第 3 期移設工事後の予測結果となっている。

表 1-3 全体工事工程表

工種	1 年次												2 年次												3 年次以降	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24		
造成工事																										
プラント工事 第 1 期																										
移設工事 第 2 期																										
移設工事 第 3 期																										

(準備書から引用)

- ・ 施設が 24 時間 365 日稼働となる時期について事業者を確認したところ、社会情勢や地方自治体の意向、また製びんメーカーとの交渉等、不確定な要素があり明確な時期は未定だが、事業者としては稼働から 5 年後以降を想定している。

(2) 環境影響要因及び環境影響評価の項目

- ・ 方法書段階から選定していない評価項目に加え、方法書以降に技術指針の改正により加えられた気候変動適応等の評価項目については選定していない。
- ・ 「水質・底質」については、以下の理由により評価項目に選定していない。
- ・ 粉じんの飛散防止のため散水を行うとしており、散水量は蒸散する程度であるため汚水は発生せず、プラント内の土間は全てコンクリート敷きにすることから地下浸透はないとしている。また、事業者は、受入れ時にはびんは割れている状態で受け入れるため、液体物の入荷はないと説明している。
- ・ 工事中の工事区域内の濁水及び工事用車両のタイヤの洗浄は、工事区域内にノッチタンクを設置し、浮遊物の沈下及び中和処理を行った後、上澄みを公共下水道に放流するとしている。タンク内の沈殿物は適宜除去し、除去した沈殿物は産業廃棄物として適正に処理するとしている。

(3) 課題

- ・ 施設の設置に当たっては、処理工程において徹底した選別が行えるよう最新の技術の導入に努めるとともに、供用後は高水準のガラスくずリサイクルの確実な実施が確保されるよう、施設の選別能力を継続的に発揮するための維持管理や運転管理に適切に取り組む必要がある。
- ・ 供用における環境影響を回避又は極力低減するため、環境保全措置を確実に実施するとともに、一層の環境負荷の低減に努める必要がある。特に事業計画地周辺で待機車両の滞留による環境負荷が発生しないよう搬入出車両の管理を徹底する必要がある。
- ・ 事業に対する地域住民の理解が得られるよう、事後調査等の環境に関する情報開示等を定期的に行い、事業に関心を持てる環境づくりに努める必要がある。

資料 1-1

表 夜間及び早朝における事業関連車両の走行の台数

単位：台

時間	シフト前の時間別走行台数			
	片道			
	大型車		小型車	
	トレーラー	10t車	4t車	2t車
0-1	0	2	0	0
1-2	0	2	0	0
2-3	0	2	0	0
3-4	0	2	1	0
4-5	0	2	0	0
5-6	1	2	1	0
6-7	1	1	0	1
7-8	1	3	1	1
8-9	1	2	2	2
9-10	1	4	1	1
10-11	0	3	2	2
11-12	0	3	1	2
12-13	0	1	2	0
13-14	0	4	1	2
14-15	0	3	2	1
15-16	0	2	0	2
16-17	0	2	2	0
17-18	0	2	1	0
18-19	0	2	0	0
19-20	0	2	0	0
20-21	0	2	0	0
21-22	0	2	0	0
22-23	0	2	0	0
23-0	0	2	0	0
合計	5	54	17	14

単位：台

時間	シフト後(夜間及び早朝)の時間別走行台数			
	片道			
	大型車		小型車	
	トレーラー	10t車	4t車	2t車
0-1	0	2	0	0
1-2	0	1	0	0
2-3	0	2	0	0
3-4	0	1	0	0
4-5	0	2	0	0
5-6	0	1	0	0
6-7	1	2	0	1
7-8	1	3	1	1
8-9	1	3	3	2
9-10	1	4	1	1
10-11	1	4	2	2
11-12	0	3	2	2
12-13	0	2	2	0
13-14	0	4	1	2
14-15	0	3	2	1
15-16	0	2	0	2
16-17	0	2	2	0
17-18	0	2	1	0
18-19	0	2	0	0
19-20	0	2	0	0
20-21	0	2	0	0
21-22	0	1	0	0
22-23	0	2	0	0
23-0	0	2	0	0
合計	5	54	17	14

単位：台

時間	シフト前の時間別走行台数			
	片道			
	大型車		小型車	
	トレーラー	10t車	4t車	2t車
0-1	0	2	0	0
1-2	0	2	0	0
2-3	0	2	0	0
3-4	0	2	0	0
4-5	0	2	0	0
5-6	0	2	0	0
6-7	0	3	0	0
7-8	0	4	0	0
8-9	1	3	1	0
9-10	1	3	1	0
10-11	1	4	1	0
11-12	0	4	1	0
12-13	0	2	0	0
13-14	1	3	2	0
14-15	0	3	1	0
15-16	0	3	0	0
16-17	0	2	1	0
17-18	0	2	0	0
18-19	0	2	0	0
19-20	0	2	0	0
20-21	0	2	0	0
21-22	0	2	0	0
22-23	0	2	0	0
23-0	0	2	0	0
合計	4	60	8	0

単位：台

時間	シフト後(夜間及び早朝)の時間別走行台数			
	片道			
	大型車		小型車	
	トレーラー	10t車	4t車	2t車
0-1	0	2	0	0
1-2	0	2	0	0
2-3	0	2	0	0
3-4	0	2	0	0
4-5	0	2	0	0
5-6	0	2	0	0
6-7	0	3	0	0
7-8	0	4	0	0
8-9	1	3	1	0
9-10	1	3	1	0
10-11	1	4	1	0
11-12	0	4	1	0
12-13	0	2	0	0
13-14	1	3	2	0
14-15	0	3	1	0
15-16	0	3	0	0
16-17	0	2	1	0
17-18	0	2	0	0
18-19	0	2	0	0
19-20	0	2	0	0
20-21	0	2	0	0
21-22	0	2	0	0
22-23	0	2	0	0
23-0	0	2	0	0
合計	4	60	8	0

注1) 「■」はシフト前の走行時間を、「赤字」はシフト後の走行時間を示す。
 注) 搬出車両の昼間へのシフトは無い。

(事業者提出資料より事務局作成)

2 大気質

(1) 事業計画

- ・ 処理工程は、振動ふるい機、選別機等、粉じんが発生しやすい工程がある計画としている。
- ・ 処理能力及びガラス色分け能力は、事業者の既存事業場の能力（最大 100t/日、6 色）から計画の能力（最大 600t/日、8 色）に増加するとしている。
- ・ ガラスくずの搬入及びカレット等の搬出は建屋内で行う計画とし、車両出入口は必要に応じて散水するとしている。
- ・ 粉じんの発生が懸念される機器である解砕機には局所散水装置を、振動フルイ機、振動フィーダー、選別機付近には屋内排気型のバグフィルター式の集塵機を設置して粉じんの飛散防止に努めるとしている。
- ・ 処理前後の保管について事業者は、処理前物は屋内で即時グリズリーフィーダー（ふるい分け機）、手選別、解砕機を経て中間タンクに保管、処理後物も屋内で製品タンクに保管すると説明している。

(2) 環境影響要因及び環境影響評価の項目

- ・ 施設の稼働、事業関連車両の走行、施設の建設及び工事関連車両の走行を影響要因に選定している。
- ・ 評価項目は、施設の稼働及び施設の建設工事について粉じんを、事業関連車両及び工事関連車両の走行並びに施設の建設工事について二酸化窒素及び浮遊粒子状物質を選定している。

(3) 調査の手法

- ・ 事業計画地周辺の大気汚染物質の環境濃度等の把握のため、大気汚染常時監視測定局の測定結果及び気象統計情報の収集を行っている。
- ・ 粉じん濃度の現況把握のため、事業計画地の敷地境界 4 地点及び既存事業場の敷地境界（出入口側）1 地点において、浮遊粉じんを平日及び休日の各昼間 1 回ずつ測定を行っている。
- ・ 事業関連車両及び工事関連車両の走行ルート上の 4 地点において、交通量の調査を平日及び休日の各 1 日実施している。

(4) 予測手法及び予測結果

1) 施設の稼働に伴う粉じん

- ・ 施設の稼働に伴う粉じんは、既存事業場における調査結果や事業計画の内容等を踏まえた定性的な手法により予測している。なお、新施設は車両が完全に入庫できる設計となっており、シャッターが開くのは車両の出入りの限られた時間であることから、事業者は、新施設西側シャッターが閉じている状態で予測したと説明している。
- ・ 事業計画地の敷地境界における現地調査結果は、平日で $0.08 \sim 0.11 \text{mg/m}^3$ 、休日で $0.04 \sim 0.05 \text{mg/m}^3$ としている。
- ・ 既存事業場において、粉じんによる影響が最も大きいと考えられる敷地境界（出入口側）における調査結果については、平日で 0.41mg/m^3 、休日で 0.13mg/m^3 としている。

なお、調査時の施設の稼働状況は、平日は稼働時、休日は非稼働時としており、稼働時の状況について事業者は、全ての施設が稼働している状態であったと説明している。

- ・ 予測結果は、大阪府域において一般粉じんの規制基準値が設定されていないことから、兵庫県条例に基づく一般粉じんの規制値「その他の粉じん(敷地境界線上で 1.5mg/m^3)」を指標とし、現状の事業計画地の敷地境界及び既存事業場施設稼働時の敷地境界並びにこれら両地点の値を足し合わせた数値のいずれについても、指標を下回っているとしている。

2) 事業関連車両の走行に伴う排出ガス

- ・ 事業関連車両の走行に伴う二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の年平均濃度、日平均値の年間 98% 値（又は 2% 除外値）を走行ルート上の 4 地点で予測している。
- ・ 拡散モデル及び排出係数は、「道路環境影響評価の技術手法」（国土交通省国土技術政策総合研究所）に基づき、有風時はプルーム式、弱風時はパフ式を用い、排出係数は、平均速度 30 km/時 （断面 a 及び断面 b：実測値）及び 40 km/時 （断面 c 及び断面 d：制限速度）における値としている。
- ・ 事業関連車両の走行台数は、本事業に係る各予測断面の搬入出台数を表 2-1 のとおりとし、事業関連車両は全て大型車が走行する条件設定としている。また、現況の一般車両の交通量については、現地調査で観測した交通量を用いており、排出係数の設定がない自動二輪車は小型車の排出係数を用いている。

表 2-1 事業関連車両の走行台数（年平均日交通量）

予測地点	自動車（台/日）		
	大型車類	小型車類	計
断面 a	246	78	324
断面 b	240	18	258
断面 c	152	18	170
断面 d	88	0	88

（準備書から事務局作成）

- ・ 風向、風速は、事業計画地近傍の一般環境大気測定局の結果を用いて設定している。
- ・ バックグラウンド濃度は、事業計画地近傍の一般環境大気測定局の令和 4 年度における年平均値を用いて設定している。
- ・ 窒素酸化物から二酸化窒素への変換式及び年平均値から年間 98% 値等への換算は、平成 30 年度から令和 4 年度の大阪府域の一般環境大気測定局の測定データから求めた変換式を用いている。
- ・ 予測結果は、バックグラウンド濃度に一般車両及び事業関連車両による寄与濃度を加えて環境濃度を算出している。二酸化窒素の日平均値の年間 98% 値は 0.026～0.028ppm、浮遊粒子状物質の日平均値の年間 2% 除外値は 0.037mg/m³ と予測され、いずれも環境基準値を下回っている。なお、環境濃度に占める事業関連車両の寄与割合は窒素酸化物が 1.0～5.3%、浮遊粒子状物質が 0.03～0.17% となっている。

3) 造成等の工事に伴う粉じん

- ・ 造成工事の実施に伴う粉じんは、事業計画地近傍の一般環境大気測定局の調査結果に基づき、ビューフォート風力階級表において、地上の土砂による粉じんが飛散する風速の出現頻度を検討して予測している。
- ・ 予測結果は、砂埃がたつ可能性のある風速（5.5m/s 以上）の年間出現時間頻度は、0.5%の頻度であることから、工事の実施に伴う粉じんの影響は小さいと予測している。

4) 建設機械からの排出ガス

- ・ 建設機械からの排出ガスによる二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の年平均値及び日平均値の年間 98% 値（又は 2% 除外値）を、事業計画地周辺の 2 地点及び大気汚染物質の最大寄与濃度地点で予測している。

- ・ 予測に用いた拡散モデルは、プルーム式及びパフ式としている。
- ・ 建設機械からの大気汚染物質排出量は、「道路環境影響評価の技術手法」（国土交通省国土技術政策総合研究所）に示された、定格出力や燃料消費率等を用いた方法で算出している。
- ・ 予測時期は、工事期間中で大気汚染物質の排出量が最大となると考えられる1年間とし、工事計画に基づき算出した建設機械からの排出ガスによる月別の大気汚染物質排出量を整理し、大気汚染物質の排出量が最も多い工事着工後12ヶ月間の1年間を対象としている。
- ・ 風向、風速は、事業計画地近傍の一般環境大気監視局及び気象台の観測結果を基に高さ補正の上、用いている。
- ・ バックグラウンド濃度の設定、窒素酸化物から二酸化窒素への変換式及び年平均値から日平均値の年間98%値等への変換式は、2)と同じである。
- ・ 予測結果について、最大寄与濃度地点は事業計画地中心部から南側約20mの地点であり、事業計画地周辺の2地点及び最大寄与濃度地点における日平均値の年間98%値（又は2%除外値）の予測結果は、いずれの地点においても環境基準値を下回っている。

5) 工事関連車両の走行に伴う排出ガス

- ・ 二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の年平均値及び日平均値の年間98%値（又は2%除外値）を予測している。
- ・ 工事関連車両の走行台数については、最大時の全台数である24台が各予測断面を走行すると仮定して予測を行っている。
- ・ 予測地点、風向・風速の設定、車両の排出係数、予測モデル、バックグラウンド濃度、窒素酸化物から二酸化窒素への変換式及び年98%値等への変換式は、2)と同じである。
- ・ 予測結果は、バックグラウンド濃度に一般車両及び工事関連車両による寄与濃度を加えて環境濃度を算出している。二酸化窒素の日平均値の年間98%値は0.025～0.028ppm、浮遊粒子状物質の日平均値の年間2%除外値は0.037mg/m³と予測され、いずれも環境基準値を下回っている。なお、環境濃度に占める事業関連車両の寄与割合は窒素酸化物が0.14～0.46%、浮遊粒子状物質が0.005～0.012%となっている。

(5) 環境保全対策の実施の方針

- ・ ガラスくずの搬入、保管及び処理、並びにカレットの搬出は建屋内で行い、保管場所においては必要に応じてシート等により飛散防止措置を行うとしている。
- ・ 処理過程及び車両出入口において散水等を実施し、粉じんの飛散防止に努めるとしている。
- ・ 事業関連車両及び工事関連車両は、整備・点検を行うとともに、制限速度の遵守等適正走行の周知徹底を図り、大気環境への影響を低減するよう努めるとしている。
- ・ 建設工事は、工事関連車両の運行や建設機械の稼働の集中を回避する工事計画を立てるとともに、建設機械の空ぶかし等の禁止等を図ることとしている。また、粉じんの飛散防止のために適宜散水を行うとともに、車両の退場時にはタイヤの洗浄を行うこととしている。

(6) 事後調査の方針

- ・ 粉じんは、建屋内で受入れ、保管等を実施することから事後調査は実施しないとしている。
- ・ 事業関連車両及び工事関連車両の走行は、予測に用いた走行台数を検証するため、道路沿道2地点で交通量を調査するとしている。

(7) 課題

- ・ 既存事業場と比較して処理能力が6倍に増えるため、周辺地域の大気質への影響を可能な限り低減する観点から、屋内での作業を徹底するとともに、施設の設置に当たっては、粉じんの発生をできる限り抑制しつつ、粉じんの排出を低減する最新の施設の導入に努めるとともに、施設の維持管理及び運転管理を適切に行う必要がある。
- ・ 事後調査の対象に施設の稼働時の粉じんを加え、施設の供用後に測定し、測定結果に応じて飛散防止の措置を適切に講じる必要がある。

3 騒音、振動、低周波音

(1) 事業計画

- ・ 事業計画地の用途地域は工業地域であり、最も近接する住居までの距離は南南東方向へ約 250mである。また、年間を通して休止日を設けずに、1日当たり24時間稼働する計画としている。
- ・ プラント全体を防音対策を施した建屋内に納める施設配置とし、大きな騒音や振動の発生が懸念される機器については、その発生を抑えた機器の採用や共振に留意するなどの対策を行う。また、振動の発生が懸念される振動フルイ機、グリズリフィーダー等は、強固な基礎や防振スプリング等の適切な防振対策を施すとしている。
- ・ 施設の稼働に伴う事業関連車両は、事業者の既存事業場の関連車両の走行ルートをもとに、走行台数は324台/日、走行経路は資料3-1のとおり計画している。
- ・ 夜間及び早朝の事業関連車両の走行台数は資料1-1に示すとおり、周辺環境へ配慮し、その約20%を昼間へシフトする計画としている。
- ・ 工事関連車両については、最大時の走行台数を14台/日と計画し、走行経路については資料3-2のとおり計画している。
- ・ 工事に使用する主な建設機械は、バックホウ、アースオーガ、クレーン及びダンプトラック等であり、低騒音・低振動型建設機械の使用や敷地境界への万能鋼板等の設置を行うとともに、工事の平準化により建設機械の集中を回避するとしている。

(2) 環境影響要因及び環境影響評価の項目

- ・ 施設の稼働を影響要因として、騒音、振動及び低周波音を評価項目に選定している。また、事業関連車両及び工事関連車両の走行、施設の建設を影響要因として、騒音及び振動を評価項目に選定している。

(3) 現況調査

1) 環境騒音、振動及び低周波音

- ・ 環境騒音等の現地調査は、いずれも法令等に定められた方法に従って、事業計画地敷地境界4地点、事業計画地周辺環境2地点において、平日及び休日の各1日測定を実施している。

- ・ 測定の結果、騒音については、敷地境界 4 地点の全地点において、夜間を除き規制基準値を 1 ～ 4 dB 上回っている時間帯があった。また、周辺環境 2 地点においては昼夜ともに環境基準値以下であったが、うち 1 地点は、平日の昼夜間とも環境基準値と同等であった。振動については、全ての地点で規制基準値を下回っている。
- ・ また、低周波音については敷地境界及び周辺環境 2 地点において、「低周波音問題対応の手引書」（環境省）に基づく低周波音問題対応のための評価指針である、心身に係る苦情に関する参照値（92dB: G 特性）（以下、「心身に係る苦情に関する参照値」という。）を下回っていたが、1/3 オクターブバンド音圧レベル（平坦特性）は敷地境界及び周辺環境 2 地点とも、当該参照値を上回る帯域が確認されている。
- ・ 敷地境界及び周辺環境において 1/3 オクターブバンド音圧レベル（平坦特性）が当該参照値を上回る周波数帯域があることについて、事業者に見解を求めたところ、その原因は究明していないが、低周波音が原因と考えられる近隣からの苦情等は受けてない旨回答があった。

2) 道路交通騒音及び振動

- ・ 道路交通騒音及び振動の測定は、法令に定められた方法に従って、事業関連車両及び工事関連車両の走行ルート上 4 地点において、平日及び休日の各 1 回測定を実施している。
- ・ 測定の結果、騒音については、事業計画地の西側から府道 168 号石切大阪線へ向かうルート上の地点において、平日の昼夜間ともに環境基準値を上回っており、それ以外の地点では昼夜間ともに環境基準値を下回っている。振動については、全ての地点で昼夜間ともに要請限度値を下回っている。

（４）予測の手法及び結果

1) 施設の稼働に伴う騒音、振動、低周波音

ア 騒音

- ・ 事業計画地の敷地境界上 39 地点における騒音レベル（90 パーセントレンジの上端値）及び事業計画地周辺環境 2 地点における騒音レベル（等価騒音レベル）について予測している。予測は、建物西側シャッターが閉まっている前提で、屋内及び屋外についての一般的な騒音伝搬式を用い、屋外伝搬については建屋による回折減衰を考慮している。

- ・ 騒音発生機器ごとの音響パワーレベルは、実測値、メーカー提供資料及び文献に基づいて設定している。また、施設の内壁による吸音率や透過損失についても考慮している。
- ・ 予測の結果、敷地境界における騒音レベルの最大値は、事業計画地南側の敷地境界線上において 57dB であり、規制基準値を下回っている。
- ・ 事業計画地周辺環境 2 地点における騒音レベルの予測結果は、昼間が 55～60dB、夜間が 48～50dB であり、平日、休日とも環境基準値を下回っている。

イ 振動

- ・ 騒音の予測と同一の地点において、振動レベル（80 パーセントレンジの上端値）を予測しており、予測には内部減衰を考慮した一般的な振動伝搬式を用いている。振動発生機器の振動レベルは、メーカー提供資料に基づいて設定している。
- ・ 予測の結果、敷地境界における振動レベルの最大値は、事業計画地南側の敷地境界線上における 64dB であり、規制基準値を下回っている。
- ・ 事業計画地周辺環境 2 地点における振動レベルの各地点の予測結果は、昼間が 31～42dB、夜間が 29～32dB であり、平日、休日とも振動感覚閾値を下回っている。

ウ 低周波音

- ・ 騒音及び振動の予測と同一の地点において、G 特性音圧レベルを予測している。音源となる設備機器の低周波音圧レベルは既存事業場における調査結果に基づいて設定し、遮蔽及び回折減衰を考慮していない。
- ・ 予測の結果、敷地境界における低周波音レベルの最大値は、事業計画地の北側及び南側の敷地境界線上において 86dB であり、心身に係る苦情に関する参照値を下回っている。
- ・ また、敷地境界の 1/3 オクターブバンドレベル中心周波数音圧レベルの予測について準備書に記載がなかったため、事業者を確認したところ、資料 3-3 のとおり、事業計画地の北側及び南側における予測結果が示され、心身に係る苦情に関する参照値を上回る周波数帯域があることが確認された。
- ・ 加えて、事業計画地周辺環境 2 地点における 1/3 オクターブバンドレベル中心周波数音圧レベルについても、40Hz 以上の帯域で心身に係る苦情に関する参照値を上回る予測結果となっており、事業者に見解を求めたところ、バックグラウンド値で既に当該参照値を超過していることから、施設の稼働による影響は軽微で

あるとしている。

2) 事業関連車両及び工事関連車両の走行に伴う騒音、振動

- ・ 事業関連車両の走行に伴う等価騒音レベル及び振動レベル（80 パーセントレンジの上端値）を、現況調査と同一の4地点について予測している。
- ・ また、工事関連車両の走行に伴う、等価騒音レベル及び振動レベル（80 パーセントレンジの上端値）を、工事関連車両の走行ルート沿道の3地点について予測している。なお、工事の時間帯は8時から17時としている。
- ・ 予測は、現地調査によって把握した騒音レベル及び振動レベルに対して、事業関連車両又は工事関連車両の走行による寄与を推計して加算する方法によって行っており、予測モデルには、日本音響学会による道路交通騒音予測モデル（ASJ RTN-Model 2018）及び建設省土木研究所提案式（修正式）を用いている。

ア 事業関連車両の走行

- ・ 事業関連車両の走行に伴う等価騒音レベルの予測結果は、昼間が 55～67dB、夜間が 53～61dB であり、事業計画地の西側から府道 168 号石切大阪線へ向かうルート上の地点のみ平日の昼夜間ともに環境基準値を上回っているが、この地点は道路沿道の現況値が既に環境基準値を上回っており、事業関連車両の走行による騒音レベルの増加はないとしている。当該地点における平日昼夜間の事業関連車両の走行による騒音レベルの増加量について、事業者に詳細な結果を求めたところ、資料 3-4 のとおり昼間で 0.1dB、夜間で 0.4dB であるとしている。
- ・ 事業関連車両の走行に伴う振動の予測結果は、昼間が 31dB から 51dB、夜間が 28dB から 37dB であり、昼夜間ともに全地点で要請限度値を下回ると予測している。

イ 工事関連車両の走行

- ・ 工事関連車両の走行に伴う等価騒音レベルの予測結果は、61dB から 65dB であり、全地点で環境基準値を下回っている。また、各予測地点における工事実施時の振動レベルの予測結果は 43dB から 48dB であり、全ての地点で要請限度値を下回ると予測されている。

3) 施設の建設に伴う騒音、振動

ア 騒音

- ・ 施設の建設に伴う騒音について、施設の稼働に係る予測地点と同様に、敷地境界における騒音レベル（90 パーセントレンジの上端値）を予測している。予測には、一般的な騒音伝搬式を用い、予測対象時期は、稼働する建設機械等のA特性音響パワーレベルの合成値が最大となる着工後8ヶ月目を選定している。
- ・ 予測の結果、敷地境界における騒音レベルの最大値は、事業計画地の西側の敷地境界上において79dBであり、規制基準値を下回っている。

イ 振動

- ・ 施設の建設に伴う振動について、騒音と同じ地点において、振動レベル（80 パーセントレンジの上端値）を予測している。予測は、一般的な伝搬計算式を用い、予測対象時期は、稼働する建設機械等の振動レベルの合成値が最大となる着工後15ヶ月目を選定している。
- ・ 予測の結果、敷地境界における振動レベルの最大値は事業計画地の北側及び南側の敷地境界上において71dBであり、規制基準値を下回っている。

(5) 環境保全対策の実施の方針

1) 施設の稼働に伴う騒音等

- ・ プラント全体を建屋内に納める施設配置とし、設置する設備は低騒音・低振動型を使用している。
- ・ 設備機器は、整備・点検、適正な運転管理を行うことにより、騒音、振動及び低周波音の発生を低減するように努めている。

2) 事業関連車両及び工事関連車両の走行に伴う騒音、振動

- ・ 事業関連車両の走行が特定の日や時間帯に集中しないよう、運行管理を行うとともに、周辺道路で入場待機がないように管理を徹底している。
- ・ 工事関連車両の運行は、短期に集中しないよう適切な工事計画を立てるとともに、車両は十分な点検・整備を行うとしている。また、工事関連車両の駐停車時はアイドリングストップの徹底を指導している。

3) 建設作業騒音及び振動

- ・ 建設機械は、低騒音・低振動型の機械を使用するとともに、工法及び作業時間帯への配慮を行うとしている。
- ・ 建設機械の稼働位置等は、事業計画地周辺への影響を低減するよう配慮するとしている。

(6) 事後調査の方針

1) 施設の稼働に伴う騒音等

- ・ 施設の供用に伴う騒音、振動及び低周波音について、事業計画地の敷地境界線上の4地点で平日及び休日に各1日測定する方針としている。

2) 道路交通騒音及び振動

- ・ 施設供用時に、道路交通騒音・振動及び事業関連車両の交通量について、走行経路の2地点で平日及び休日に各1日測定する方針としている。
- ・ 工事実施時に、道路交通騒音・振動及び工事関連車両の交通量について、走行経路の2地点で工事最盛期に1回測定する方針としている。

3) 建設作業騒音及び振動

- ・ 建設作業騒音及び振動について、事業計画地の敷地境界線上の1地点で工事最盛期に1回測定を行うとしている。

(7) 課題

- ・ 本施設の供用による騒音の予測結果は、事業計画地敷地境界において規制基準値以下であるものの、周辺環境1地点における現況の平日の環境騒音が環境基準値と同等であることから、準備書に記載の、施設の稼働に伴う騒音にかかる環境保全措置を確実に実施し、周辺環境への影響を最小限にとどめる必要がある。

資料3-1

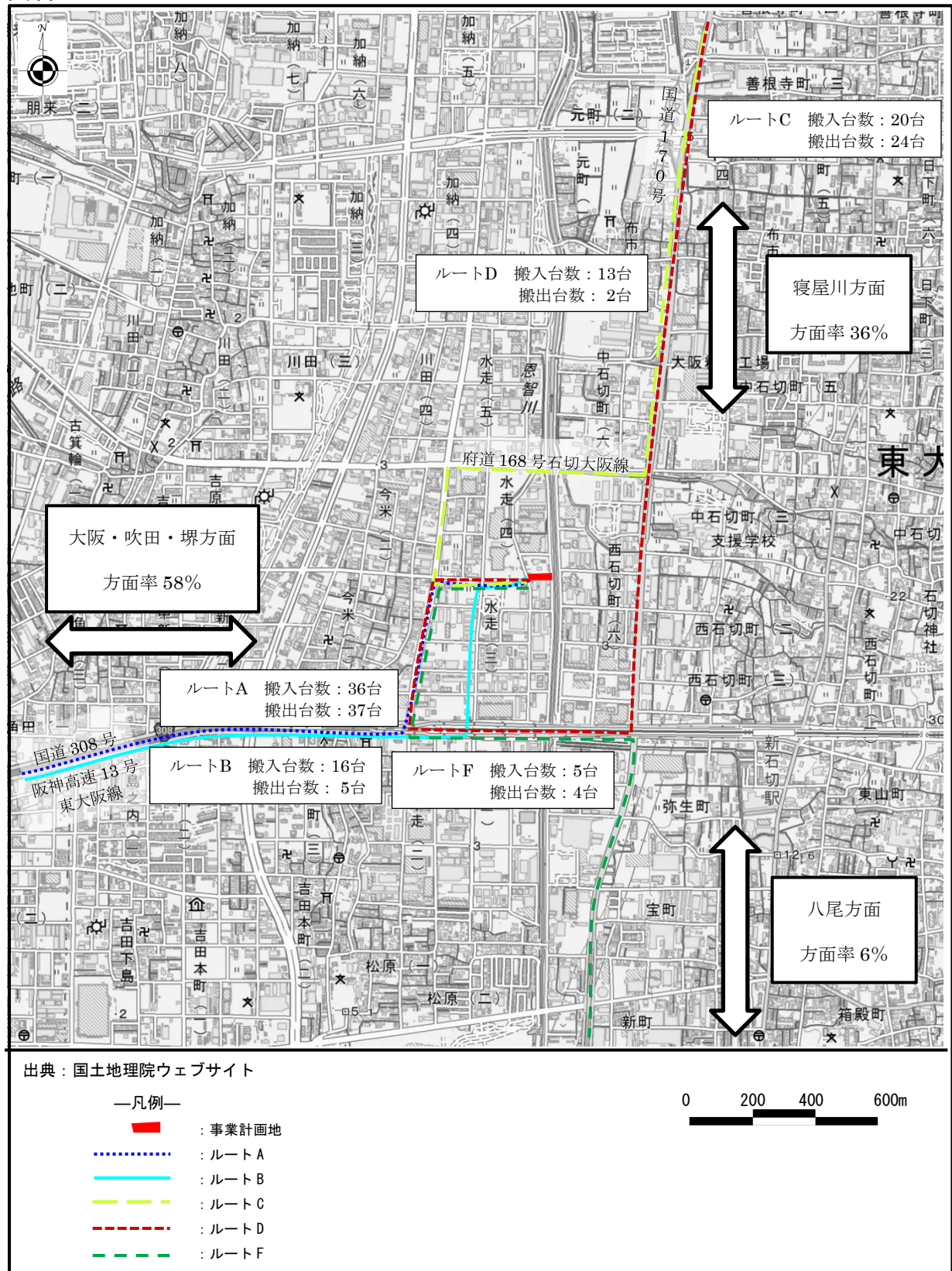


図 事業関連車両の走行ルート(往路)

(準備書から引用)

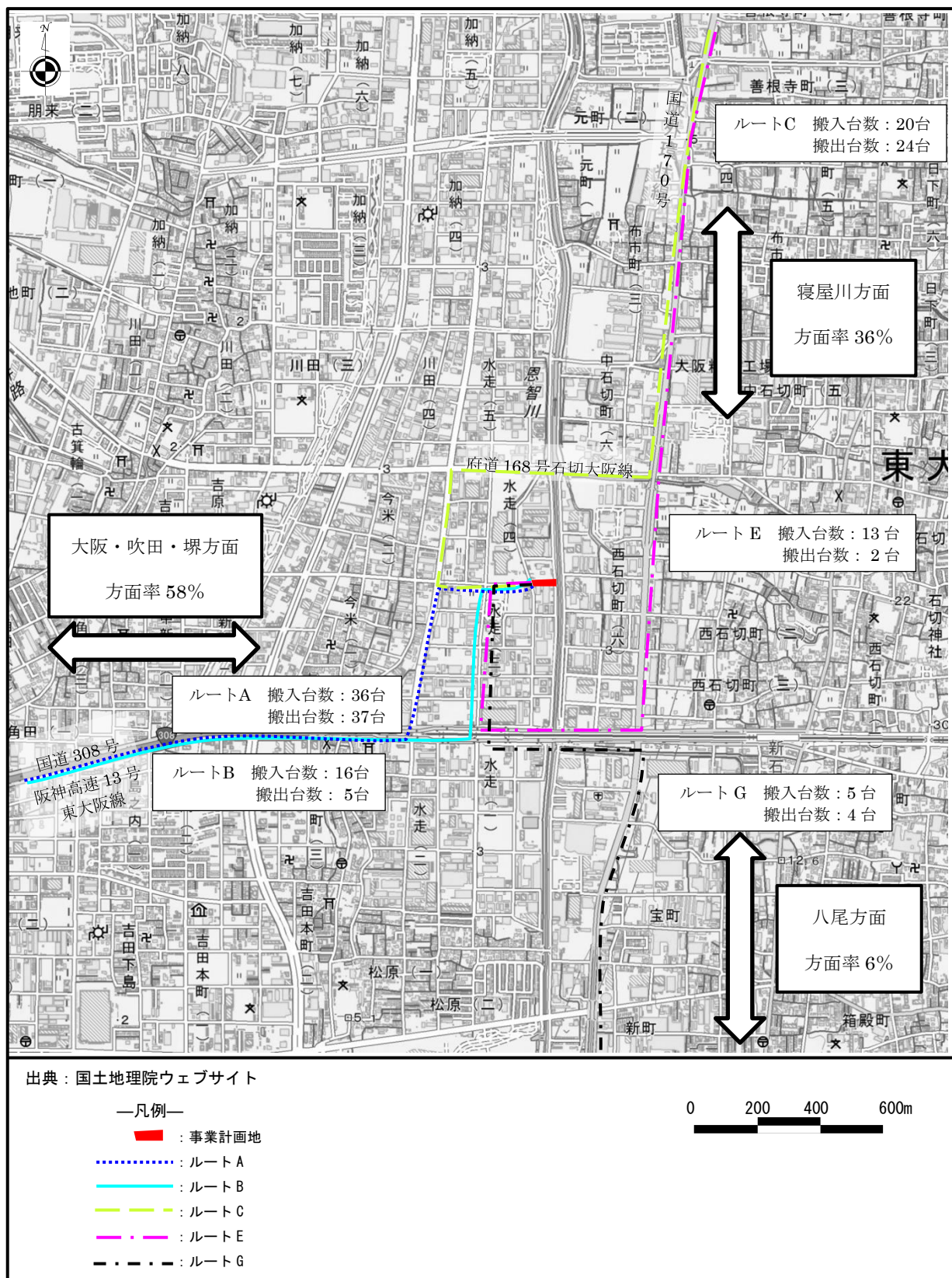


図 事業関連車両の走行ルート(復路)

(準備書から引用)

単位：台

時間	シフト前の時間別走行台数			
	片道			
	大型車		小型車	
	トレーラー	10t車	4t車	2t車
0-1	0	2	0	0
1-2	0	2	0	0
2-3	0	2	0	0
3-4	0	2	1	0
4-5	0	2	0	0
5-6	1	2	1	0
6-7	1	1	0	1
7-8	1	3	1	1
8-9	1	2	2	2
9-10	1	4	1	1
10-11	0	3	2	2
11-12	0	3	1	2
12-13	0	1	2	0
13-14	0	4	1	2
14-15	0	3	2	1
15-16	0	2	0	2
16-17	0	2	2	0
17-18	0	2	1	0
18-19	0	2	0	0
19-20	0	2	0	0
20-21	0	2	0	0
21-22	0	2	0	0
22-23	0	2	0	0
23-0	0	2	0	0
合計	5	54	17	14

搬入車両

単位：台

時間	シフト後(夜間及び早朝)の時間別走行台数			
	片道			
	大型車		小型車	
	トレーラー	10t車	4t車	2t車
0-1	0	2	0	0
1-2	0	1	0	0
2-3	0	2	0	0
3-4	0	1	0	0
4-5	0	2	0	0
5-6	0	1	0	0
6-7	1	2	0	1
7-8	1	3	1	1
8-9	1	3	3	2
9-10	1	4	1	1
10-11	1	4	2	2
11-12	0	3	2	2
12-13	0	2	2	0
13-14	0	4	1	2
14-15	0	3	2	1
15-16	0	2	0	2
16-17	0	2	2	0
17-18	0	2	1	0
18-19	0	2	0	0
19-20	0	2	0	0
20-21	0	2	0	0
21-22	0	1	0	0
22-23	0	2	0	0
23-0	0	2	0	0
合計	5	54	17	14

搬入車両

単位：台

時間	シフト前の時間別走行台数			
	片道			
	大型車		小型車	
	トレーラー	10t車	4t車	2t車
0-1	0	2	0	0
1-2	0	2	0	0
2-3	0	2	0	0
3-4	0	2	0	0
4-5	0	2	0	0
5-6	0	2	0	0
6-7	0	3	0	0
7-8	0	4	0	0
8-9	1	3	1	0
9-10	1	3	1	0
10-11	1	4	1	0
11-12	0	4	1	0
12-13	0	2	0	0
13-14	1	3	2	0
14-15	0	3	1	0
15-16	0	3	0	0
16-17	0	2	1	0
17-18	0	2	0	0
18-19	0	2	0	0
19-20	0	2	0	0
20-21	0	2	0	0
21-22	0	2	0	0
22-23	0	2	0	0
23-0	0	2	0	0
合計	4	60	8	0

搬出車両

単位：台

時間	シフト後(夜間及び早朝)の時間別走行台数			
	片道			
	大型車		小型車	
	トレーラー	10t車	4t車	2t車
0-1	0	2	0	0
1-2	0	2	0	0
2-3	0	2	0	0
3-4	0	2	0	0
4-5	0	2	0	0
5-6	0	2	0	0
6-7	0	3	0	0
7-8	0	4	0	0
8-9	1	3	1	0
9-10	1	3	1	0
10-11	1	4	1	0
11-12	0	4	1	0
12-13	0	2	0	0
13-14	1	3	2	0
14-15	0	3	1	0
15-16	0	3	0	0
16-17	0	2	1	0
17-18	0	2	0	0
18-19	0	2	0	0
19-20	0	2	0	0
20-21	0	2	0	0
21-22	0	2	0	0
22-23	0	2	0	0
23-0	0	2	0	0
合計	4	60	8	0

搬出車両

注1)「■」はシフト前の走行時間を、「赤字」はシフト後の走行時間を示す。
注)搬出車両の昼間へのシフトは無い。

(事業者提出資料より事務局作成)

資料3-2

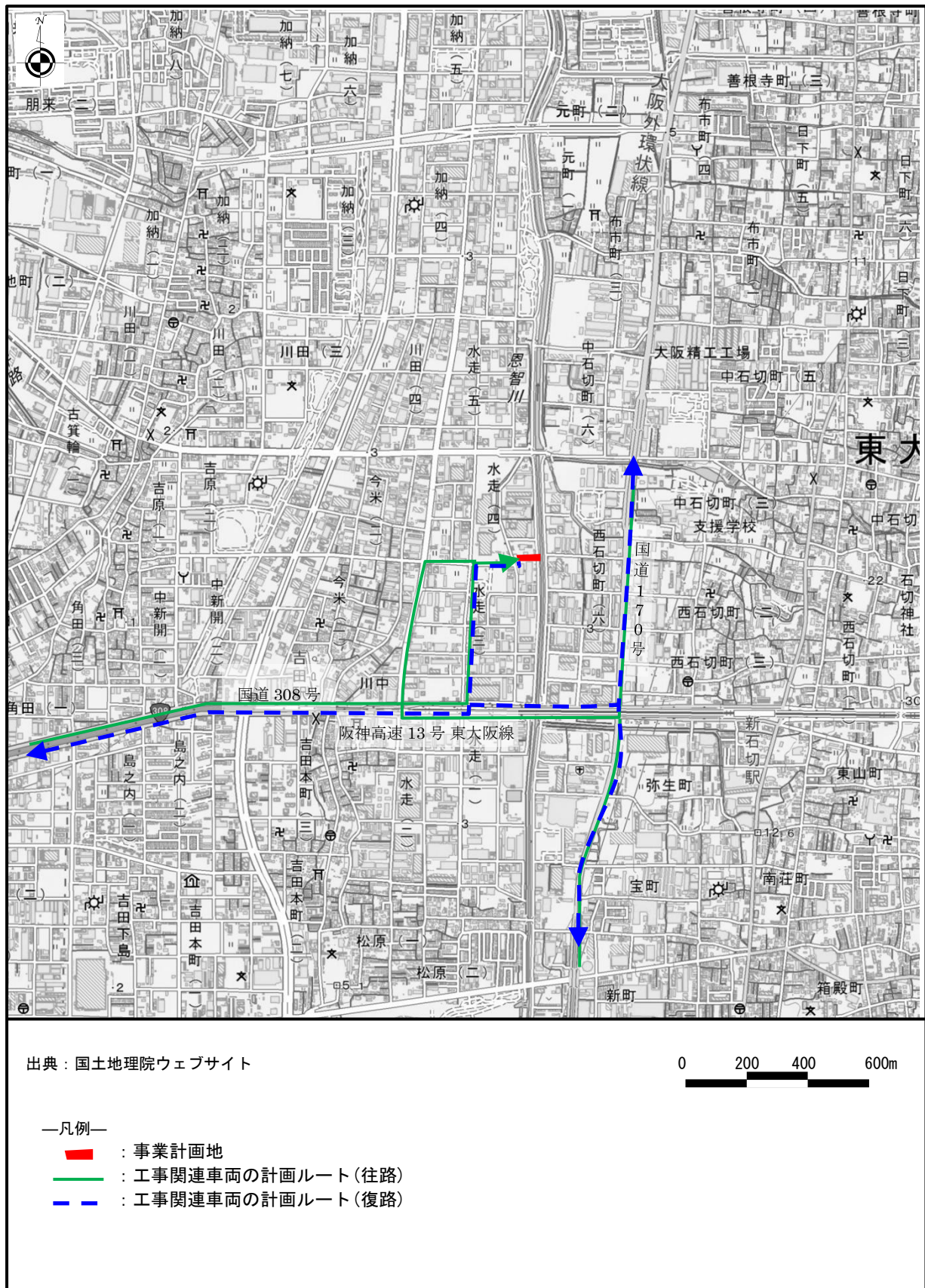


図 工事関連車両の走行ルート

(準備書から引用)

資料 3-3

表 敷地境界における 1/3 オクターブバンドレベル中心周波数音圧レベルの予測結果

単位 : dB				
Hz	地点①	地点③	苦情に関する参照値	
			物的 苦情	心身に 係る苦情
1	46	45	-	-
1.25	46	46	-	-
1.6	49	49	-	-
2	54	54	-	-
2.5	57	56	-	-
3.15	59	59	-	-
4	61	61	-	-
5	58	58	70	-
6.3	56	56	71	-
8	63	63	72	-
10	67	67	73	92
12.5	67	67	75	88
16	72	72	77	83
20	74	74	80	76
25	73	74	83	70
31.5	82	83	87	64
40	73	74	93	57
50	75	74	99	52
63	79	78	-	47
80	76	75	-	41

(事業者提出資料より事務局作成)

資料 3-4

表 事業関連車両の走行に伴う騒音の予測結果 (平日、地点 d)

		① BG	② 一般車両の交通量から 求めた等価騒音レベル	③ 事業関連車両の交通量から 求めた等価騒音レベル	④ (②+③) 合成値	⑤ (④-②) 増加量	①+⑤ 予測結果	環境基準値
平日	昼間	67	65	49	65.1	0.1	67	65
	夜間	61	59	48	59.4	0.4	61	60

(事業者提出資料より事務局作成)

4 悪臭

(1) 環境影響要因及び環境影響評価の項目

- ・ 施設の稼働を影響要因として、悪臭を評価項目に選定している。

(2) 調査の手法及び結果

- ・ 特定悪臭物質濃度及び臭気指数について、事業計画地の敷地境界4地点及び事業者の既存事業場の敷地境界（出入口側）1地点において、夏季の平日及び休日の各1日測定を実施し、全ての地点において規制基準値を下回っている。なお、既存事業場の測定は平日は稼働時、休日は非稼働時としており、稼働時の状況について事業者は、全ての施設が稼働している状態であったと説明している。

(3) 予測の手法及び結果

- ・ 施設からの悪臭の漏洩については、既存事業場の現地調査結果及び事業計画を用いて定性的予測を行っており、将来の敷地境界における特定悪臭物質濃度は規制基準値未満、臭気指数は10未満になると予測している。

(4) 環境保全対策の実施の方針

- ・ ガラスくずの搬入、保管及び処理、並びにカレットの搬出は建屋内で行い、必要に応じて、防臭剤等が噴霧できるように対策するとしている。
- ・ 事業者自らの事業関連車両については、悪臭の漏洩を抑制するため、カバーを使用し、他社の車両についても同様の悪臭防止措置の実施を要請するとしている。

(5) 事後調査の方針

- ・ 事業計画地の敷地境界4地点において、特定悪臭物質及び臭気指数の調査を、施設供用後の夏季に1回実施するとしている。

5 土壌汚染

(1) 環境影響要因及び環境影響評価の項目

- 施設の建設を影響要因として、土壌汚染を評価項目に選定している。

(2) 調査の手法及び結果

- 事業計画地の地歴の状況について調査しており、過去の航空写真、土地の登記簿、土地所有者へのヒアリング等の情報を収集整理している。
- 土壌汚染対策法及び大阪府生活環境の保全等に関する条例に基づく区域の指定状況については、事業計画地の北西側に東大阪都市清掃施設組合の焼却施設工場の敷地があり、その一部の敷地境界付近や深層部に重金属類土壌基準不適合土壌が残置されており、平成 23 年 4 月に同敷地の北半分の一部が土壌汚染対策法に基づく形質変更時要届出区域に指定されているとしている。
- また、同敷地の南半分の一部も令和 5 年 9 月に新たに形質変更時要届出区域に指定されている旨、東大阪市より意見があった。
- 以上より、現在の事業計画地周辺の区域の指定状況は表 5-1 のとおりである。

表 5-1 事業計画地周辺の区域の指定状況

指定年月日	指定番号	形質変更時要届出区域の所在地(地番)	形質変更時要届出区域の面積(m ²)	指定基準に適合しない特定有害物質
平成 23 年 4 月 28 日	指-3 号	東大阪市水走四丁目 6 番 1 の一部	5, 284. 15	鉛及びその化合物 砒素及びその化合物 ふっ素及びその化合物
令和 5 年 9 月 14 日	指-33 号	東大阪市水走四丁目 6 番 2, 6 番 3, 6 番 4, 6 番 5, 6 番 6, 6 番 7, 6 番 8, 6 番 9, 6 番 10, 106 番の各一部	2, 879. 34	鉛及びその化合物 砒素及びその化合物 ふっ素及びその化合物

(準備書及び東大阪市ホームページより事務局作成)

(3) 予測の手法及び結果

- 施設の建設に伴う土壌汚染の影響予測は、事業計画の内容と事業計画地の土地利用履歴の調査結果をもとに定性的に実施され、事業計画地では管理有害物質による土壌汚染のおそれはなく、周辺からの土壌汚染の影響もないと考えられるとしている。

- ・ なお、予測において東大阪都市清掃施設組合の焼却工場敷地内南半分の一部の形質変更届出区域が考慮されていないことについて、事業者に見解を求めたところ、汚染された箇所はいずれもアスファルト等による舗装がされており、事業計画地周辺からの土壤汚染の影響はないと考えられることから、造成工事、基礎工事等に伴う土壤の移動による土壤汚染の環境影響はないものと予測されることに変わりはないとの回答があった。

（４）環境保全対策の実施の方針

- ・ 事業計画地外へ土砂を搬出する場合は、関係法令を遵守し、適正に処理・処分を行うとしている。
- ・ 施設の建設に伴う土壤汚染の環境への影響はないものと予測されているが、工事の実施に伴い汚染土壤が確認された場合は、環境保全措置として、汚染土壤の運搬に関するガイドラインに記載の「法対象外の基準不適合土壤の適正な運搬・処理について」に基づき、適正な対応を講じるとしている。

（５）事後調査の方針

- ・ 土壤汚染対策法及び大阪府生活環境の保全等に関する条例に基づき、適切に対策を講じることから、事後調査は実施しないとしている。

6 人と自然との触れ合いの活動の場

(1) 環境影響要因及び環境影響評価の項目

- ・ 事業関連車両及び工事関連車両の走行を影響要因として、人と自然との触れ合いの活動の場を評価項目に選定している。

(2) 調査の手法及び結果

- ・ 資料調査については、東大阪市ホームページの「東大阪市内の開設している都市計画公園・緑地一覧表」等により、人と自然との触れ合いの活動の場の所在等について、情報を収集し整理している。
- ・ 現地調査については、資料6-1に示す水走公園及びその出入口4箇所（北、北西、南西、南）を調査地点として、利用人数及び利用目的について利用者が多いと考えられる秋季の平日及び休日の各1日に調査を実施している。その結果、水走公園は休憩、散歩、運動の目的で8時から16時の間に利用され、4箇所の出入口の中では南出入口が最も利用され、公園西側（北西出入口及び南西出入口）の利用はほとんどないことが確認されたとしている（表6-1）。

表6-1 水走公園の出入り口利用状況

利用人数	平日		休日	
	10:00	16:00	10:00	16:00
北 出入口	1 人	0 人	1 人	0 人
北西 出入口	0 人	0 人	1 人	0 人
南西 出入口	0 人	2 人	0 人	1 人
南 出入口	0 人	10 人	3 人	2 人

（準備書から引用）

- ・ 現地の状況について事業者を確認したところ、現事業所が水走公園近傍に所在することから、水走公園の利用状況については周辺事業所の方々が主な利用者が年間を通して変動は少ないことを確認しているとの回答があった。また、事業者は、一般的に温暖な気候で屋外活動がしやすい秋季の平日・休日に調査を実施したことについて、水走公園は工業地域に位置しており、周辺には住居等が少ない状況で、水走公園の年間を通した利用状況を代表していると説明している。

(3) 予測の手法及び結果

1) 事業関連車両の走行に伴う利用環境の変化

- ・ 事業関連車両の走行による交通量の変化を事業計画により予測した結果、公園北側（北出入口）交通量の増加比は、平日 1.3、休日 2.5 で大きく、公園西側（北西出入口及び南西出入口）交通量の増加比は、平日 1.0、休日 1.0 であった。なお公園南側は事業関連車両は通行しない。
- ・ 水走公園の利用状況の調査結果より、主な利用時間は8時から 16 時であり夜間の利用はほぼないと考えられ、昼間においても出入口としての利用はもっぱら公園南側（南出入口）が占めていたため、公園北側及び西側の交通量の増加による公園利用者への影響はないと予測している。

2) 工事関連車両の走行に伴う利用状況の変化

- ・ 工事関連車両の走行による交通量の変化を事業計画により予測した結果、公園北側及び西側の平日及び休日の交通量の増加比は、昼夜とも 1.0～1.2 の範囲内で予測されたこと、公園南側は工事関連車両は通行しないこと、また、水走公園は夜間の利用がほぼないこと、出入口はもっぱら南側が利用されていることから、工事関連車両の走行による公園利用者への影響はないと予測している。

(4) 環境保全対策の実施の方針

- ・ 事業関連車両等の走行による大気環境への影響、騒音及び振動による影響、交通渋滞による影響を防止するため、制限速度の遵守及びアイドリングストップ、適正走行の周知徹底を図り、可能な限り幹線道路を使用し、周辺道路での入場待機の防止等を徹底するとしている。

(5) 事後調査の方針

- ・ 事業関連車両等の走行に伴う人と自然との触れ合いの活動の場の利用環境への影響がほとんど考えられないことから、事後調査を実施しないとしている。

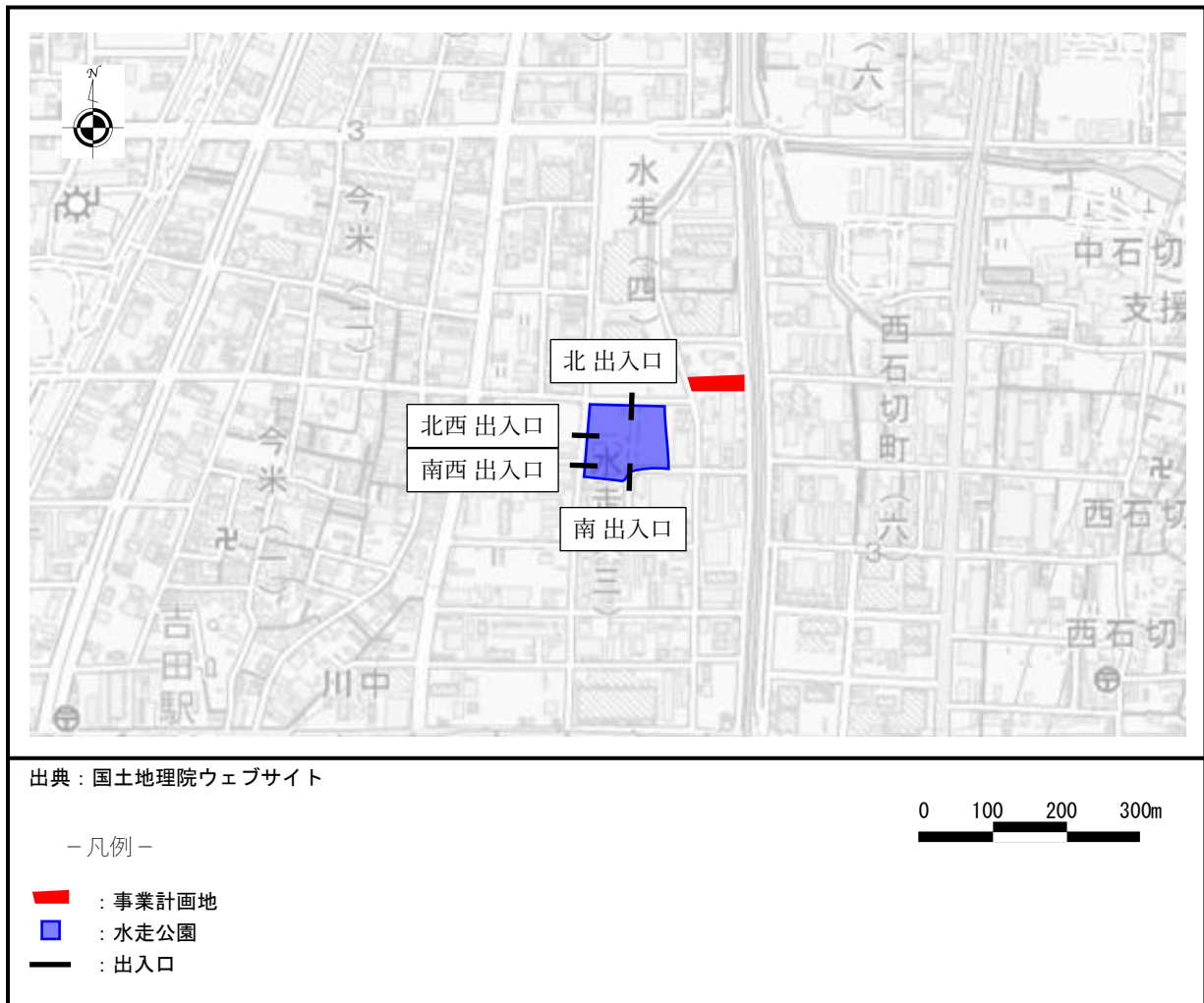


図 水走公園の位置

(準備書から引用)

7 廃棄物・発生土

(1) 事業計画

1) 処理工程及び施設の稼働に伴う廃棄物

- ・ 受け入れた一般廃棄物（使用済みガラスびん）は、グリズリフィーダー（ふるい分け機）へ投入したあと、以下の流れで選別している。

- ①人の手により缶・ペットボトル等のガラスびん以外の物を除去する。
- ②一定のサイズより大きいガラスは、解砕機により、ガラスびんのボトルネックからキャップとガラスに分離する。
- ③分けられた原料は、中間タンクに一時保管される。
- ④中間タンクから搬送された原料から、付着しているラベルと汚れを除去する。

さらに、振動フルイ機へ投入した後は、以下の流れで処理している。

- ⑤選別機にて、ガラス以外の紙、鉄、アルミ、耐熱ガラス、クリスタルガラス、金属、石及び陶磁器等異物を除去し、色選別を行う。
- ⑥検査として、人による目視で選別を行う。
- ⑦製品タンクに一時保管したのち、出荷に合わせてトラックに積み込み、搬出する。

- ・ 処理工程において、製品、アルミ、鉄、選別残渣物である不燃ごみ及び可燃ごみが選別され、アルミ及び鉄に関してはリサイクル可能なものはリサイクルを行い、選別残渣物についてはすべて発注者へ返却する計画であるとしている。

2) 工事の実施に伴う廃棄物等

- ・ 発生土について、可能な限り土量バランスを図り、施設規模・土地改変面積の最小化や発生抑制に努め、場外へ搬出する発生土は、大阪湾広域臨海環境整備センターへ搬出する予定であるとしている。

(2) 予測方法及び予測結果

1) 施設の供用に伴う廃棄物

- ・ 既存類似例を参考に、事業計画と原単位による計算により予測した結果は表7-1のとおりとしている。

表 7-1 施設の供用に伴う製品及び選別残渣物等の搬出量

項目	搬出量(t/日)	
	現状	将来
製品	82	489
不燃ごみ	10	60
可燃ごみ	7.7	46
アルミ	0.3	2.0
鉄	0.5	3.0
紙類	0.001	0.006

注1) 搬出量については、現状と将来の施設処理能力(現状：最大100t/日、将来：最大600t/日)とした場合のそれぞれの搬出量とした。

注2) ■は選別残渣物を示した。

(準備書から引用)

2) 工事の実施に伴う廃棄物等

ア 発生土

- ・ 発生量等の工事内容に基づく計算を行った結果、発生土は 2,500m³、再利用土は 500m³と予測している。

イ 工事の実施に伴い発生する廃棄物

- ・ 「平成 30 年度建設副産物実態調査結果」(国土交通省、令和 2 年 1 月)に示された延床面積当たりの建設副産物の発生原単位(建築非木造)を用いて表 7-2 のとおり予測している。
- ・ なお、予測に用いた延床面積について事業者は、カレットセンターの建屋は吹き抜け構造となっており、基本的に階層がない構造としているため、延床面積は建築面積としていると説明している。

表 7-2 建設工事における産業廃棄物の種類別排出量

種類	発生原単位 (kg/m ²)	カレット センター 延床面積 (m ²)	発生量 (t)
アスファルト・コンクリート塊	5.7	629	3.6
コンクリート塊	165		104
建設汚泥	0.82		0.52
混合廃棄物	9.1		5.7
木材	2.6		1.6
廃プラ	0.81		0.51
紙くず	0.29		0.18
金属くず	1.2		0.75
廃石膏ボード	1.6		1.0
廃塩ビ管	0.059		0.037
合計	—	—	118

注)四捨五入の関係で、各項目の合計と合計欄は、必ずしも一致しない。

出典：「平成 30 年度建設副産物実態調査結果」（国土交通省、令和 2 年 1 月）

（準備書から引用）

（３）環境保全措置の実施の方針

１）施設の供用時

- ・ 選別残渣物等のうちアルミ及び鉄等のリサイクル可能なものに関してはすべてリサイクルを行うこととしている。また、事務所より排出される紙類についても可能な限り再利用に努めるとしている。

２）工事の実施時

- ・ 発生土は可能な限り土量バランスを図り、施設規模・土地改変面積の最小化や発生抑制に努めるとしている。また、建設工事に伴い発生する廃棄物については、「大阪府建設リサイクル法実施指針」の目標の達成に努めるものとしている。
- ・ 建設廃棄物の運搬にあたっては、ダンプトラックに^{ふくがい}覆蓋をするなど、堆積物の飛散防止に努めるとしている。また、建設資材は、可能な限り省梱包、無梱包とし、廃棄物の発生抑制に努め、^{くたい}躯体工事で発生するコンクリート塊、鉄筋、仕上工事で発生する段ボール、金属類、石膏ボードは、全て分別して排出するなどの対策を実施するとしている。

（４）事後調査の方針

- ・ 供用後及び工事中の廃棄物について、事業者は、環境保全措置を確実に実施することから事後調査を実施しないとしている。

8 地球環境

(1) 環境影響要因及び環境影響評価の項目

- ・施設の稼働、事業関連車両の走行、建設機械の稼働及び工事関連車両の走行を影響要因とし、温室効果ガスを評価項目に選定している。

(2) 予測手法及び予測結果

1) 施設の稼働、事業関連車両の走行に伴い排出される温室効果ガス

- ・施設の稼働に伴う電気及び燃料の使用による二酸化炭素、メタン及び一酸化二窒素の排出量、事業関連車両の走行に伴う燃料の使用による二酸化炭素の排出量について予測を行い、排出量全体を二酸化炭素排出量に換算している。
- ・施設の稼働に伴う温室効果ガス排出量は、電気については使用量及び電気事業者の排出係数から、燃料については使用量、「温室効果ガス排出量算定・報告マニュアル(Ver5.0)」(環境省・経済産業省、令和6年2月。以下「マニュアル」という。)で示された単位発熱量及び排出係数から算出している。
- ・また、事業関連車両の走行に伴う二酸化炭素排出量は、走行台数、車種別燃費及びルート別の走行距離・計画台数から設定した平均走行距離から燃料使用量を算出し、マニュアルで示された単位発熱量及び排出係数を乗じて算出している。
- ・施設の稼働及び事業関連車両の走行に伴う二酸化炭素排出量の予測結果は、現状(既存事業場)で約623t-CO₂/年、将来(新規事業場)で約2,704t-CO₂/年となり、増加量は約2,081t-CO₂/年としている。なお、将来の処理能力は現状の6倍であるが、将来の処理能力1t当たりの二酸化炭素排出量は現状の0.7倍程度となる。

2) 建設機械の稼働、工事関連車両の走行に伴い排出される温室効果ガス

- ・施設の建設に伴う燃料の使用による二酸化炭素、メタン及び一酸化二窒素の排出量、工事関連車両の走行に伴う燃料の使用による二酸化炭素の排出量について予測を行い、排出量全体を二酸化炭素排出量に換算している。
- ・施設の建設は、建設機械別の燃料使用量、発熱量及びマニュアルで示された排出係数から二酸化炭素排出量を算出している。

また、工事関連車両の走行は、事業関連車両と同様の方法で二酸化炭素排出量を算出している。

- ・ 施設の建設及び工事関連車両の走行に伴う二酸化炭素排出量の予測結果は、約 95.5t-CO₂/年としている。

(3) 環境保全対策の実施の方針

- ・ 施設の稼働においては、温室効果ガスの排出量が少ない空調設備を採用するなど、可能な限り省エネルギー型機器の採用を検討している。
- ・ また、電力の調達は、現在も「実質的に二酸化炭素排出量がゼロ（CO₂フリー）」の電力供給会社と契約を行っており、事業計画地でも同様の活動を継続的に推進している。
- ・ 建設機械は、作業中での不要な空ぶかし等を禁止するとともに、工事関連車両等はアイドリングストップの徹底を指導している。

Ⅲ 指摘事項

当審査会では、事業者から提出された準備書について、関係市長の意見及び技術指針を勘案しつつ、科学的かつ専門的な視点から慎重な検討を行い、下記のとおり環境の保全の見地からの意見を取りまとめた。

については、大阪府知事におかれては、本件事業において環境の保全についての適正な配慮が確保されるよう、当審査会の意見を踏まえて適切に対応されたい。

記

1. 全般的事項

- (1) 施設の設置に当たっては、処理工程において徹底した選別が行えるよう最新の技術の導入に努めるとともに、供用後は高水準のガラスくずリサイクルの確実な実施が確保されるよう、施設の選別能力を継続的に発揮するための維持管理や運転管理に適切に取り組むこと。
- (2) 施設の供用における環境影響を回避又は極力低減するため、環境保全措置を確実に実施するとともに、一層の環境負荷の低減に努めること。特に事業計画地周辺で待機車両の滞留による環境負荷が発生しないよう搬入出車両の管理を徹底すること。
- (3) 事業に対する地域住民の理解が得られるよう、事後調査等の環境に関する情報開示等を定期的に行い、事業に関心を持てる環境づくりに努めること。

2. 大気質

- (1) 既存事業場と比較して処理能力が6倍に増えるため、周辺地域の大気質への影響を可能な限り低減する観点から、屋内での作業を徹底するとともに、施設の設置に当たっては、粉じんの発生をできる限り抑制しつつ、粉じんの排出を低減する最新の施設の導入に努めるとともに、施設の維持管理及び運転管理を適切に行うこと。
- (2) 事後調査の対象に施設の稼働時の粉じんを加え、施設の供用後に測定し、測定結果に応じて飛散防止の措置を適切に講じること。

3. 騒音

本施設の供用による騒音の予測結果は、事業計画地敷地境界において規制基準値以下であるものの、周辺環境1地点における現況の平日の環境騒音が環境基準値と同等であることから、準備書に記載の、施設の稼働に伴う騒音にかかる環境保全措置を確実に実施し、周辺環境への影響を最小限にとどめること。

以上

大阪府環境影響評価条例第 16 条第 1 項の規定により知事に提出された
準備書についての環境の保全の見地からの東大阪市長意見

- ・ 東大阪市都市計画マスタープランでは、工場集積地の保全、工場の操業環境の維持改善を進めるよう掲げております。つきましては、本事業においても引き続き周辺環境に配慮した工場にさせていただきますようお願いいたします。
- ・ 事業計画地周辺の形質変更時要届出区域の指定状況（準備書P306～307）として、東大阪都市清掃施設組合の焼却施設の敷地の北半分（水走四丁目 6 番 1 の一部）が示されているが、令和 5 年 9 月 14 日に、敷地の南半分（同 6 番 3 他 7 筆の各一部）も新たに指定されていることに留意してください。
- ・ 各種公害関係法令等に基づく規制基準を遵守するとともに、周辺の生活環境に支障を及ぼさないようお願いいたします。
- ・ 対象事業の実施場所の西側には農業用水路が通っており、近隣には現在も営農されている農地が存在している状況です。農業への影響がでないようにご留意頂きますようお願いいたします。

大阪府環境影響評価審査会委員名簿

(委員)

石田 裕子	摂南大学理工学部教授	河 川 生 態 学
魚島 純一	奈良大学文学部教授	文化財学・保存科学
岡 絵理子	関西大学環境都市工学部教授	住 環 境 学
岡崎 純子	大阪教育大学理科教育部門教授	植 物 分 類 学
◎近藤 明	大阪大学名誉教授	環 境 工 学
島村 健	京都大学大学院法学研究科教授	公 法 学
○惣田 訓	立命館大学理工学部教授	水 環 境 工 学
中田 真木子	近畿大学総合社会学部教授	大 気 環 境 学
中谷 祐介	大阪大学大学院工学研究科准教授	環 境 水 理 学
花嶋 温子	大阪産業大学デザイン工学部准教授	廃 棄 物 処 理
日置 和昭	大阪工業大学工学部教授	地 盤 工 学
吉田 準史	大阪工業大学工学部教授	振 動 工 学 ・ 機 械 力 学
吉田 長裕	大阪公立大学大学院工学研究科准教授	交 通 工 学
渡辺 信久	大阪工業大学工学部教授	廃 棄 物 工 学
和田 岳	大阪市立自然史博物館主任学芸員	鳥 類

(五十音順、敬称略)

◎ 会長

○ 会長代理