

第5章 総合評価

本生活環境影響調査において、対象とした環境要素は、「大気質」、「騒音」、「振動」及び「悪臭」の計4項目である。

各環境要素の現況調査、予測、環境保全のための措置、影響の分析の概要は次頁に示すとおりである。本事業の実施による周辺環境への影響を予測した結果、いずれの項目ともに現況と比較して十分に低いレベルであり、施設稼働により現況の生活環境を著しく悪化させるものではなく、環境保全目標は達成されるものと考えられる。また、事業計画段階における事前配慮を行うとともに、種々の環境の保全のための措置を講ずることにより、影響は低減されると評価される。

なお、本事業の実施にあたっては、生活環境の保全に最大限配慮し、慎重に進めるものとする。

環境要素	現況	予測
大気質	<p>調査の結果、二酸化硫黄、二酸化窒素、浮遊粒子状物質、ダイオキシン類は、いずれの項目も全地点で環境基準値を下回っていた。また、塩化水素、水銀についても全地点で目標値もしくは指針値を下回っていた。</p>	<p>煙突排ガスの排出</p> <p>最大着地濃度の予測の結果、二酸化硫黄、二酸化窒素、浮遊粒子状物質、ダイオキシン類、水銀の年平均濃度は0.004ppm、0.015ppm、0.022mg/m³、0.011pg-TEQ/m³、0.002μg/m³、二酸化硫黄、二酸化窒素、浮遊粒子状物質の日平均濃度は0.007ppm、0.032ppm、0.050mg/m³と予測された。</p>
		<p>廃棄物運搬車両の走行</p> <p>二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の日平均濃度は、0.04ppm以下（日平均値）、浮遊粒子状物質は0.10mg/m³以下（日平均値）と予測された。</p>
騒音	<p>環境騒音について、建設予定地は、規制基準「工業専用地域」に該当し、規制基準と比較すると、敷地境界北側及び南側ともに、夜間の時間区分において、規制基準を上回っていた。その要因として、施設からの騒音はほとんど感じられず、建設予定地に隣接している道路を走行する車両の影響が大きいと考えられる。</p> <p>道路交通騒音について、東側沿道は、環境基準「B地域のうち2車線以上の車線を有する道路に面する地域」に該当し、基準値と比較すると、これを上回っていた。西側沿道は、環境基準「幹線交通を担う道路に近接する空間」に該当し、基準値と比較すると、これを下回っていた。</p>	<p>施設の稼働</p> <p>騒音レベルは、現況から変化はみられなかった。</p>
		<p>廃棄物運搬車両の走行</p> <p>騒音レベル（昼間平均）は、東側沿道で69.4dB、西側沿道で66.6dBと予測され、騒音レベルの増加は、両地点で0.3dBと予測された。</p>
振動	<p>環境振動について、建設予定地は、振動規制法に基づく「工業専用地域」に該当する。基準値と比較すると、敷地境界北側及び南側ともに、全ての時間区分で規制基準を下回っていた。</p> <p>道路交通振動について、東側沿道は、振動規制法に基づく道路交通振動の要請限度「第1種区域」に、西側沿道は、「第2種区域」に該当する。要請限度と比較すると、両地点で昼間、夜間ともに要請限度を下回っていた。</p>	<p>施設の稼働</p> <p>振動レベルは、現況から変化はみられなかった。</p>
		<p>廃棄物運搬車両の走行</p> <p>振動レベル（昼間平均）は、東側沿道で57dB、西側沿道で47dBと予測され、振動レベルの増加は、東側沿道で変化が無く、西側沿道で1dBと予測された。</p>
悪臭	<p>建設予定地（敷地境界の風下、風上地点）及び周辺地域で、臭気の強くなる夏季に実施した。</p> <p>建設予定地では、試料採取時に風下地点で、ごくわずかに臭気を感じられたが、風上、風下ともに臭気指数は10未満で規制基準（臭気指数15未満）を下回った。</p> <p>建設予定地周辺の4地点（長後中学校、六会小学校、石川小学校、秋葉台小学校）では、試料採取時に臭気は感じられず、臭気指数についても10未満で規制基準（臭気指数10未満、秋葉台小学校は15未満）を下回った。</p>	<p>煙突排ガスの排出</p> <p>煙突排ガスの悪臭の予測の結果、最大着地臭気濃度は風下566m付近に出現し、臭気指数は10未満（臭気濃度は10未満）となった。</p>
		<p>施設からの悪臭の漏洩</p> <p>環境保全措置の実施により、建設予定地周辺の住民に対し、施設からの悪臭の漏洩による影響はないものと予測した。</p>

環境保全措置	影響の分析
<p>煙突排ガスの排出</p> <p>大気汚染防止法等で規制されている排出基準を踏まえた計画施設の自主規制値を設定し遵守する。また、排出ガス中の窒素酸化物や燃焼室ガス温度などの連続測定装置を設置し適切な運転管理を行うなどの大気汚染防止対策を実施することにより大気質への負荷を低減させる。</p>	<p>煙突排ガスの排出</p> <p>予測の結果は、環境保全目標である二酸化硫黄（日平均値0.04ppm以下）、二酸化窒素（日平均値0.04～0.06ppmのゾーン内又はそれ以下）、浮遊粒子状物質（日平均値0.10mg/m³以下）、ダイオキシン類（年平均値0.6pg-TEQ/m³以下）及び水銀（年平均値0.04μg/m³以下）を下回った。</p>
<p>廃棄物運搬車両の走行</p> <p>廃棄物運搬車両は速度や積載量等の交通規制を遵守し、車両が集中しないよう搬入時間を分散化し、走行ルートについても廃棄物運搬車両が集中しないよう分散化を図る。</p>	<p>廃棄物運搬車両の走行</p> <p>予測の結果は、環境保全目標である二酸化窒素（日平均値0.04～0.06ppmのゾーン内又はそれ以下）、浮遊粒子状物質（日平均値0.10mg/m³以下）を下回った。</p>
<p>施設の稼働</p> <p>大きな騒音の発生源である機器等は屋内に設置、壁面の吸音処理や低騒音型機器の設置などを実施することにより、施設稼働の騒音による影響を低減させる。</p>	<p>施設の稼働</p> <p>建設予定地（敷地境界）では、すべての予測地点で夜間に環境保全目標（朝、昼間、夕：75dB以下、夜間：65dB以下）を上回っているが、稼働時の騒音レベルは現況騒音レベルから変化がみられず、施設稼働により現況を著しく悪化させるものではない。</p>
<p>廃棄物運搬車両の走行</p> <p>廃棄物運搬車両は速度や積載量等の交通規制を遵守し、車両が集中しないよう搬入時間を分散化し、走行ルートについても廃棄物運搬車両が集中しないよう分散化を図る。</p>	<p>廃棄物運搬車両の走行</p> <p>東側沿道では、現況値で環境保全目標を上回っているが、予測値は現況値からの増加が0.3dBと小さく、現況を著しく悪化させるものではない。西側沿道では66.6dBであり、環境保全目標(70dB)以下となっている。</p>
<p>施設の稼働</p> <p>振動の発生源である機器には防振対策を講じ、それらの機器に接続する配管・ダクト類についても可とう継手、振れ止め等により、構造振動の発生を抑制する。</p>	<p>施設の稼働</p> <p>建設予定地（敷地境界）では環境保全目標（昼間70dB、夜間65dB）を下回っている。また、各地点の稼働時の振動レベルは現況振動レベルから変化がみられず、施設稼働により現況を著しく悪化させるものではない。</p>
<p>廃棄物運搬車両の走行</p> <p>廃棄物運搬車両は速度や積載量等の交通規制を遵守し、車両が集中しないよう搬入時間を分散化し、走行ルートについても廃棄物運搬車両が集中しないよう分散化を図る。</p>	<p>廃棄物運搬車両の走行</p> <p>環境保全目標（東側沿道：65dB以下、西側沿道：70dB以下）を下回っている。また、東側沿道の予測値は現況値との変化はなく、西側沿道の予測値は現況値からの増加が1dBと小さく、現況を著しく悪化させるものではない。</p>
<p>煙突排ガスの排出</p> <p>煙突排ガスでの臭気要因として、硫黄酸化物、窒素酸化物、塩化水素などの無機ガスがあげられるが、大気汚染防止法等で規制されている排出基準を踏まえた、より厳しい自主基準を設定することで、排出濃度は低下させる計画であり、これに応じて排出口での臭気指数は低減される。</p>	<p>煙突排ガスの排出</p> <p>拡散効果の低い気象条件であっても、臭気の最大着地濃度は臭気指数10未満と予測され、環境保全目標（臭気指数10）を満足するものと考えられる。</p>
<p>施設からの悪臭の漏洩</p> <p>計画施設のプラットホーム出入り口にはエアカーテンを設置して、臭気の漏洩を防止する。また、休炉時には、ごみピットの悪臭が漏洩しないよう脱臭装置に吸引・処理し、大気へ放出する。</p>	<p>施設からの悪臭の漏洩</p> <p>左記の対策を講じることにより、建設予定地周辺の住民の日常生活において支障を生じさせないことはないものと考えられる。</p>