

<差し替え>

また、焼却残渣（焼却灰等）の処理についても、評価書時点では処理方式ごとに以下のとおり検討してきたが、この度、焼却残渣処理方法についても検討を行い、全量埋立てを基本とすることに決定したものである。

（２）土地利用計画〔工場棟の建築面積の変更〕

土地利用計画については、前述の“（１）対象事業の規模〔処理方式の変更、焼却残渣（焼却灰等）の処理方法の変更〕”の内容に基づいて処理方式がストーカ方式の１方式に決定したことに伴い、工場棟のボリューム等も含めて土地利用計画を再検討のうえ、建築面積の見直しを行うこととしたものである。

（３）搬入計画〔搬出入車両台数の変更〕

搬入計画（搬出入車両台数計画）について、これまで鳥取県東部圏域内の既存のごみ焼却処理施設（４施設）の平成22年度搬入実績をベースに検討してきたが、その後数年が経過するなかで、搬入の状況も変化してきたことに伴い、この度、平成26年度の圏域内搬入実績をベースに再度搬出入車両台数の見直しを行うこととしたものである。

なお、交通量に関しては、工業団地の造成変更に伴う車両台数についても含めて検討を行うものである。

（４）その他〔対象事業実施区域を取り巻く情勢の変化〕

環境影響評価書の段階では、工事中最盛時期を平成26年度頃に想定していたが、現状では当該時期が平成30年度頃になると見込んでいる。いっぽうで周辺の状況をみると、隣接地の工業団地では鳥取市により造成工事が進められるなかで分譲区画割の見直しが行われ、平成25年３月には本事業の搬出入車両の主要ルートとなる河原インター線が全線開通するなど、対象事業実施区域を取り巻く情勢も変化している状況である。

以上のことから、対象事業実施区域及びその周囲の概況（大気質・水質等の状況等）の時点更新を行うこととした。また、隣接地の工業団地については鳥取市より土地利用計画見直しの情報を提供頂くとともに、工業団地の搬出入車両台数について鳥取市へのヒアリング結果をもとに本組合にて試算のうえ、本事業の車両走行による影響を見直すこととした。

また、河原インター線開通による影響については、平成25年10月に自主的な騒音振動交通量調査を実施することで、沿道環境の実態を確認するとともに、前述の工業団地の

車両台数試算結果も考慮のうえ、環境影響評価書に記載した関連車両走行に伴う影響予測結果について再検討を行うこととした。

今後プラントメーカー決定後に計画の詳細が確定した段階で改めて評価書内容を再検証（再検討）した評価書最終版を作成予定である。

<変更後>

ごみ焼却施設（ストーカ方式）の一般的な構成は図2-2.7に示すとおりである。

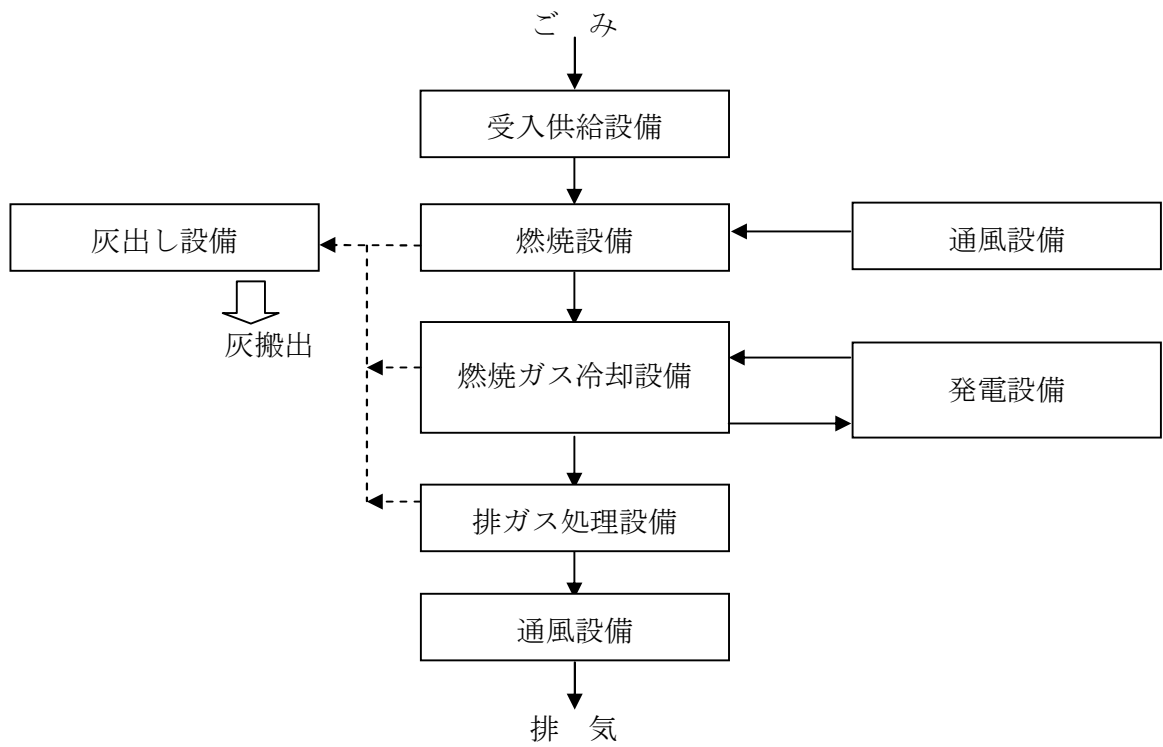


図 2-2.7 ストーカ方式のフロー例

【図 2-2.8 削除】

<変更前：評価書 2-17 頁、第 2 回変更届 31 頁>

4. 公害防止に係る計画目標値

対象事業の公害防止に係る計画目標値は、表 2-2.6 に示すとおりである。また、計画目標値の設定の考え方を資料編（資料 1 - 1）に示す。

計画施設で重要と考えられる大気質の計画目標値は一部の項目を法規制値等よりも厳しい値を設定し、その他の項目の計画目標値については、各法規制値等と同等の値として設定した。

表 2-2.6 公害防止に係る計画目標値（大気質、騒音、振動、悪臭）

項 目		計画目標値	法規制値等		
大気質	硫黄酸化物	100ppm以下	K値 ^{注1)} = 17.5	大気汚染防止法	
	窒素酸化物	100ppm以下	250ppm以下 (250cm ³ /m ³ _N 以下)	大気汚染防止法 (廃棄物焼却炉 (連続炉))	
	塩化水素	50ppm以下	430ppm以下 (700mg/m ³ _N 以下)	大気汚染防止法 (廃棄物焼却炉)	
	ばいじん	0.01g/m ³ _N 以下	0.04g/m ³ _N 以下	大気汚染防止法 (4 t/時以上の廃棄物焼却炉) ^{注2)}	
	ダイオキシン類	0.1ng-TEQ/m ³ _N 以下	0.1ng-TEQ/m ³ _N 以下	ダイオキシン類対策特別措置法 (4 t/時以上の廃棄物焼却炉) ^{注2)}	
騒音	6:00～8:00	65デシベル以下	—	用途地域の定めはないため、騒音規制法に基づく規制基準は適用されない。ただし、夜間 (22時から翌朝6時) については県条例に基づく深夜騒音の規制の対象となる。	
	8:00～19:00	65デシベル以下			
	19:00～22:00	65デシベル以下			
	22:00～6:00	45デシベル以下			
振動	8:00～19:00	65デシベル以下	—	用途地域の定めはないため、規制基準は適用されない。	
	19:00～8:00	60デシベル以下			
悪臭	特定悪臭物質	アンモニア	1ppm 以下	—	用途地域の定めはないため、規制基準は適用されない。
		メチルカブタン	0.002ppm 以下	—	
		硫化水素	0.02ppm 以下	—	
		硫化メチル	0.01ppm 以下	—	
		二硫化メチル	0.009ppm 以下	—	
		トリメチルアミン	0.005ppm 以下	—	
		アセトアルデヒド [°]	0.05ppm 以下	—	
		プロピオンアルデヒド [°]	0.05ppm 以下	—	
		ノルマルブチルアルデヒド [°]	0.009ppm 以下	—	
		イソブチルアルデヒド [°]	0.02ppm 以下	—	
		ノルマルペンチルアルデヒド [°]	0.009ppm 以下	—	
		イソペンチルアルデヒド [°]	0.003ppm 以下	—	
		イソブチロール	0.9ppm 以下	—	
		酢酸エチル	3ppm 以下	—	
		メチルイソブチルケトン	1ppm 以下	—	
		トルエン	10ppm 以下	—	
		スチレン	0.4ppm 以下	—	
		キシレン	1ppm 以下	—	
プロピオン酸	0.03ppm 以下	—			
ノルマル酪酸	0.001ppm 以下	—			
ノルマル吉草酸	0.0009ppm 以下	—			
イソ吉草酸	0.001ppm 以下	—			

注1) K値規制：「大気汚染防止法」に基づくばい煙発生施設から排出される硫黄酸化物の規制方法であり、K値規制は、地域の汚染の状況や煙突の高さを考慮して排出量を規制するものである。

注2) 処理能力が1炉あたり4 t/時 (96 t/日) 以上の施設に係る排出基準値

IV 事業計画の変更による環境影響評価への影響

計画の一部変更による環境影響の変化の見込みとその対応は、表-1(1)～(3)に示すとおりです。プラントメーカー決定後には、再度、評価書内容との比較検証を行い、環境影響評価条例の目的を達成するため、環境影響評価手続きで行った予測評価と同等の手続きを実施します。

表-1(1) 計画の一部変更による環境影響の変化の見込みとその対応

環境要素	影響要因	計画の変更による環境影響の変化の見込み	対応 ^{注)}	
大気質	工事の実施	資材運搬車両等の走行	<p>評価書における工事中最盛時期については、平成 26 年度を想定していましたが、当該時期が平成 30 年度頃になることから、河原インター山手工業団地関連の車両台数を含む将来一般交通量は、評価書に記載した台数と比較して増加するものと見込まれます。</p> <p>なお、本事業の資材運搬車両の走行に伴う環境影響には変更がないものの、将来一般交通量等の増加に伴い、車両全体の走行に伴う排ガスの影響は、評価書の内容と比較して変化する可能性があります。</p>	<p>□</p> <p>(評価書：p. 7-51~57、93 変更届：p. 69~81、121)</p>
		造成工事	<p>処理方式の決定や搬入計画が一部変更となるものの、主な土地利用計画や緑化計画のほか、造成工事計画の内容に変更はないことから、造成工事に伴う粉じんの発生量及び防止対策は、評価書に記載した内容と変更はありません。</p>	-
	施設の供用	廃棄物運搬車両等の走行	<p>搬入計画（搬出入車両台数計画）については、平成 26 年度の圏域内の廃棄物搬入実績をベースに見直しを行ったことに伴い、廃棄物運搬車両台数は、評価書に記載した台数と比較して増加することから、廃棄物運搬車両等の走行に伴う排ガスの影響は、評価書の内容と比較して変化する可能性があります。</p> <p>なお、供用時には、廃棄物運搬車両等について、走行ルートを指定する、運行管理を行うことにより車両等の集中を避ける等の環境保全措置を講じる計画としています。</p>	<p>◎</p> <p>(評価書：p. 7-59~62、93 変更届：p. 83~89、121)</p>
		施設の稼働（煙突排ガス）	<p>処理方式を「ストーカ方式」に決定したことに伴い、評価書の予測評価に用いた 3 方式のうち最大着地濃度が最も小さくなることから、煙突排ガスによる環境影響は他の方式よりも小さくなるものと想定されます。</p>	<p>△</p> <p>(評価書：p. 7-76~90、94 変更届：p. 91~119、123)</p>
騒音及び振動	工事の実施	資材運搬車両等の走行	<p>評価書における工事中最盛時期については、平成 26 年度を想定していましたが、当該時期が平成 30 年度頃になることから、河原インター山手工業団地関連の車両台数を含む将来一般交通量は、評価書に記載した台数と比較して増加するものと見込まれます。</p> <p>なお、本事業の資材運搬車両の走行に伴う環境影響には変更がないものの、将来一般交通量等の増加に伴い、車両全体の走行に伴う騒音及び振動の影響は、評価書の内容と比較して変化する可能性があります。</p>	<p>□</p> <p>(評価書：7-106、109、126、128、137~140、153 変更届：135-②~139、145-②、147-②、159、161、167)</p>
		建設機械の稼働	<p>処理方式を「ストーカ方式」に決定したことに伴い、評価書の予測評価に用いた 3 方式のうち建物規模が最大となる「ストーカ+灰溶融方式」と比較すると、建物規模は小さくなることから、建設機械稼働に伴う騒音振動の環境影響は、評価書の内容と比較して小さくなるものと想定されます。</p>	△
	施設の供用	廃棄物運搬車両等の走行	<p>搬入計画（搬出入車両台数計画）については、平成 26 年度の圏域内の廃棄物搬入実績をベースに見直しを行ったことに伴い、廃棄物運搬車両台数は、評価書に記載した台数と比較して増加することから、廃棄物運搬車両等の走行に伴う環境影響は、評価書の内容と比較して変化する可能性があります。</p> <p>なお、供用時には、廃棄物運搬車両等について、走行ルートを指定する、運行管理を行うことにより車両等の集中を避ける等の環境保全措置を講じる計画としています。</p>	<p>◎</p> <p>(評価書：7-118、119、129、147、148、154 変更届：141、143、151、163、165、169)</p>
		施設の稼働	<p>処理方式を「ストーカ方式」に決定したことに伴い、評価書の予測評価に用いた 3 方式のうち建物規模が最大となる「ストーカ+灰溶融方式」と比較すると、設備機器の規模は小さくなることから、施設の稼働による騒音及び振動の環境影響は、評価書の内容と比較して小さくなるものと想定されます。</p>	△

注) “対応” 欄の記載内容は、次のとおりである。

◎：計画の変更により環境影響が、評価書の内容から変化するため、影響を検証する項目。

□：計画の変更はないが、周辺環境の変化により環境影響が、評価書の内容から変化するため、影響を検証する項目。

△：計画の一部変更により環境影響が評価書の内容と比較して小さくなると見込まれる項目。

-：計画の一部変更により環境影響が評価書の内容と比較して変化しないと見込まれる項目。

表-1(2) 計画の一部変更による環境影響の変化の見込みとその対応

環境要素	影響要因		計画の変更による環境影響の変化の見込み	対応 ^{注)}
悪臭	施設の 供用	煙突排ガス	処理方式を「ストーカ方式」に決定したことに伴い、評価書の予測評価に用いた3方式のうち評価書の予測評価に用いた3方式のうち最大着地濃度が最も小さくなることから、煙突排ガスによる環境影響は他の方式よりも小さくなるものと想定されます。	△
		施設からの臭気の漏洩	処理方式の決定や搬入計画が一部変更となるものの、主な土地利用計画や建物配置等は変更とはならず、一方で計画建物の面積が小さくなることにより、建物と敷地境界までの離隔がより確保されることから、施設からの臭気の漏えいによる影響は、評価書の内容と比較して小さくなるものと想定されます。	△
水質・ 底質・ 地下水	工事の 実施	造成工事	処理方式の決定や搬入計画等が一部変更となるものの、主な土地利用計画や緑化計画、造成工事計画の内容に変更はないことから、造成工事に伴う濁水の発生量は、評価書に記載した内容と変更はありません。	—
	施設の 供用	施設の稼働	処理方式の決定や搬入計画等が一部変更となるものの、主な土地利用計画や緑化計画、用排水計画、水処理の内容にも変更はないことから、排水量及び水質は、評価書に記載した内容と変更はありません。	—
地形・ 地質	工事の 実施	造成工事	処理方式の決定や搬入計画が一部変更となるものの、主な土地利用計画や緑化計画、造成工事計画の内容に変更はないことから、造成工事による切土量は、評価書に記載した内容と変更はありません。	—
土壌	施設の 供用	施設の稼働	処理方式を「ストーカ方式」に決定したことに伴い、評価書の予測評価に用いた3方式のうち最大着地濃度が最も小さくなることから、煙突排ガスによる環境影響は他の方式よりも小さくなるものと想定されます。	△ (評価書：p. 7-202、203 変更届：p. 177、179)
植物	工事の 実施	造成工事	処理方式の決定や搬入計画が一部変更となるものの、主な土地利用計画や緑化計画、造成工事計画の内容に変更はなく、保全すべき対象について適切な代替地を設けて移植を行う等の環境保全措置についても変更はありません。	—
動物	工事の 実施	造成工事	処理方式の決定や搬入計画が一部変更となるものの、主な土地利用計画や緑化計画、造成工事計画の内容に変更はなく、移殖やビオトープ等を整備する等の環境保全措置及び濁水防止対策の内容にも変更はありません。	—
		建設機械の稼働	処理方式を「ストーカ方式」に決定したことに伴い、評価書の予測評価に用いた3方式のうち建物規模が最大となる「ストーカ+灰溶解方式」と比較すると、建物規模は小さくなることから、建設機械稼働に伴う騒音振動が注目すべき種(ほ乳類、鳥類)の生息状況に与える影響は、評価書の内容と比較して小さくなるものと想定されます。	△
	施設の 供用	施設の稼働	処理方式を「ストーカ方式」に決定したことに伴い、設備機器及び計画建物の面積が小規模化することで建物と敷地境界までの離隔がより確保されることから、施設の稼働に伴う騒音振動の影響は小さくなるものと想定されます。	△
水生 生物	工事の 実施	造成工事	処理方式の決定や搬入計画が一部変更となるものの、主な土地利用計画や緑化計画、造成工事計画の内容に変更はなく、本事業の施工時に確認された水生生物については、付近のため池に移殖を行う等の環境保全措置の内容についても変更はありません。	—
	施設の 供用	施設の稼働	処理方式の決定や搬入計画等が一部変更となるものの、主な土地利用計画や緑化計画、用排水計画、水処理の内容にも変更はないことから、排水量及び水質は、評価書に記載した内容と変更はありません。	—

注) “対応” 欄の記載内容は、次のとおりである。

◎：計画の変更により環境影響が、評価書の内容から変化する可能性があるため、影響を検証する項目。

□：計画の変更はないが、周辺環境の変化により環境影響が、評価書の内容から変化する可能性があるため、影響を検証する項目。

△：計画の一部変更により環境影響が評価書の内容と比較して小さくなると見込まれる項目。

—：計画の一部変更により環境影響が評価書の内容と比較して変化がないと見込まれる項目。

表-1(3) 計画の一部変更による環境影響の変化の見込みとその対応

環境要素	影響要因		計画の変更による環境影響の変化の見込み	対応 ^{注)}
生態系	工事の実施	造成工事	造成工事に伴う影響については、処理方式の決定や搬入計画が一部変更となるものの、主な土地利用計画や緑化計画、造成工事計画の内容に変更はなく、フクロウの分布状況、フクロウの餌環境、モリアオガエルの生息環境への影響に変化はありません。なお、モリアオガエル、タゴガエルの産卵環境については変化はありません。	—
	施設の供用	施設の存在	生息地の分断・移動経路の変化に及ぼす影響については、処理方式の決定や搬入計画が一部変更となるものの、主な土地利用計画や緑化計画のほか、ホンドリカガエルの移動経路も変わらないため、評価書の内容と比較して同等になるものと想定されます。	—
景観	施設の供用	施設の存在	処理方式を「ストーカ方式」に決定したことに伴い、評価書の予測評価に用いた3方式のうち建物規模が最大となる「ストーカ+灰溶融方式」と比較すると、建物規模は小さくなることから、建築物・工作物等の出現による主要な眺望景観の改変の程度は、提出済み評価書の内容と比較して小さくなるものと想定されます。	△
触れ合い活動の場	工事の実施	資材運搬車両等の走行	処理方式の決定や搬入計画が一部変更となるものの、資材運搬車両の走行に伴う環境影響には変化がなく、主要な触れ合い活動の場へのアクセスルートとした鳥取自動車道の交通量についても最新のものであり、触れ合い活動の場に係る影響は、評価書に記載した内容と変更はありません。	—
	施設の供用	廃棄物運搬車両等の走行	搬入計画（搬出入車両台数計画）については、平成26年度の圏域内の廃棄物搬入実績をベースに見直しを行ったことに伴い、廃棄物運搬車両台数は、評価書に記載した台数と比較して増加することから、廃棄物運搬車両等の走行に伴う環境影響は、評価書の内容と比較して変化する可能性があります。 なお、供用時には、廃棄物運搬車両等について、走行ルートを指定する、運行管理を行うことにより車両等の集中を避ける等の環境保全措置を講じる計画としています。	◎ (評価書： p. 7-451～454 変更届： p. 181、183)
廃棄物等	工事の実施	廃棄物の発生	処理方式を「ストーカ方式」に決定したことに伴い、評価書の予測評価に用いた3方式のうち、建物規模が最大となる「ストーカ+灰溶融方式」と比較すると、建物規模は小さくなり、延床面積及び廃棄物発生量も減少することから、建設工事に伴う廃棄物の発生による影響は、評価書の内容と比較して小さくなるものと想定されます。	△
	施設の供用	施設の稼働	処理方式を「ストーカ方式」に決定したことに伴い、評価書の予測評価に用いた3方式のうち廃棄物発生量が最大となる「ガス化溶融方式」と比較すると、施設の稼働に伴う廃棄物発生による影響は、評価書の内容と比較して小さくなるものと想定します。	△ (評価書： p. 7-455～459 変更届： p. 183-②～189)
温室効果ガス	施設の供用	施設の稼働	第1回変更届のなかでは、施設規模が270t/日から240t/日になることにより計画施設から排出される温室効果ガス（二酸化炭素換算量）は評価書内容と比較して年間で数千トン減少すると考えられるいっぽうで、発電により削減（余剰電力の売電）できる二酸化炭素量については数百トン程度減少すると見込んでいました。加えて、処理方式の違いによる温室効果ガス排出量（ごみ焼却処理量及びプラスチック処理量）の変化はほとんどなく、施設の設備機器は省エネルギー型の採用に努めるなどの環境保全措置の内容について変更はないことから、温室効果ガス発生による影響は、評価書内容と比較して同等またはそれ以下になるものと想定しておりました。 今回の計画変更では、処理方式が「ストーカ方式」に決定しましたが、処理方式の違いによる温室効果ガス排出量の変化はほとんどなく、予測評価については売電量（温室効果ガス削減量）が最も小さい「ガス化溶融方式」で行っていることから、温室効果ガス発生による環境影響は、評価書内容と比較して小さくなるものと想定されます。	△

注) “対応”欄の記載内容は、次のとおりである。

◎：計画の変更により環境影響が、評価書の内容から変化する可能性があるため、影響を検証する項目。

□：計画の変更はないが、周辺環境の変化により環境影響が、評価書の内容から変化する可能性があるため、影響を検証する項目。

△：計画の一部変更により環境影響が評価書の内容と比較して小さくなると見込まれる項目。

—：計画の一部変更により環境影響が評価書の内容と比較して変化がないと見込まれる項目。

V 予測・評価の結果について

7-1-1 大気質

1. 調査

(4) 調査期間

① 大気汚染物質濃度の状況

現地調査の調査期間は、表7-1-1.3に示すとおりである。

表7-1-1.3 調査期間

調査項目	調査日程
二酸化硫黄、二酸化窒素（一酸化窒素、窒素酸化物含む）、浮遊粒子状物質、一酸化炭素、光化学オキシダント	夏季：平成22年7月22日（木）0時～7月28日（水）24時 秋季：平成22年10月1日（金）0時～10月7日（木）24時 冬季：平成23年1月11日（火）0時～1月17日（月）24時 春季：平成23年3月24日（木）0時～3月30日（水）24時
塩化水素、浮遊粉じん	夏季：平成22年7月22日（木）午前～7月29日（木）午前 秋季：平成22年10月1日（金）午前～10月8日（金）午前 冬季：平成23年1月11日（火）午前～1月18日（火）午前 春季：平成23年3月24日（木）午前～3月31日（木）午前
ダイオキシン類	夏季：平成22年7月22日（木）0時～7月28日（水）24時 秋季：平成22年10月1日（金）0時～10月7日（木）24時 冬季：平成23年1月11日（火）0時～1月17日（月）24時 春季：平成23年3月24日（木）0時～3月30日（水）24時
ベンゼン	夏季：平成22年7月22日（木）午前～7月23日（金）午前 秋季：平成22年10月1日（金）午前～10月2日（土）午前 冬季：平成23年1月11日（火）午前～1月12日（水）午前 春季：平成23年3月24日（木）午前～3月25日（金）午前

② 気象の状況

現地調査の調査期間は、表7-1-1.4に示すとおりである。

表7-1-1.4 調査期間

調査項目	調査日程
地上気象 (河原町総合運動場)	通年：平成22年6月1日（火）0時～平成23年5月31日（火）24時
地上気象	夏季：平成22年7月22日（木）0時～7月28日（水）24時 秋季：平成22年10月1日（金）0時～10月7日（木）24時 冬季：平成23年1月11日（火）0時～1月17日（月）24時 春季：平成23年3月24日（木）0時～3月30日（水）24時
上層気象	夏季：平成22年7月22日（木）～7月28日（水） 冬季：平成23年1月11日（火）～1月17日（月） ※各日8回（0時、3時、6時、9時、12時、15時、18時、21時）観測

③ 自動車交通量等の状況

現地調査の調査期間は、表7-1-1.5に示すとおりである。

表7-1-1.5 調査期間

地点	区分	調査日及び調査時間帯
交差点A・B	休日	平成22年11月28日（日）6時～29日（月）6時（24時間調査）
	平日	平成22年11月29日（月）6時～30日（火）6時（24時間調査）

<変更後>

7-1-1 大気質

1. 調査

【変更無し】

③ 自動車交通量等の状況

現地調査の調査期間は、表7-1-1.5に示すとおりである。

表7-1-1.5 調査期間

地点	区分	調査日及び調査時間帯
交差点A・B	休日	平成22年11月28日（日）6時～29日（月）6時（24時間調査）
	平日	平成22年11月29日（月）6時～30日（火）6時（24時間調査）
交差点A	休日	平成25年10月20日（日）6時～21日（月）6時（24時間調査）
	平日	平成25年10月21日（月）6時～22日（火）6時（24時間調査）

注）自動車交通量等の状況については、河原インター線開通等により周辺の状況が変化していることを踏まえ、現状の河原インター線の交通量の実態を確認することを目的として平成25年10月に自主的な交通量調査を実施したものである。なお、今後プラントメーカー決定後に詳細が確定した段階で再度交通量調査を実施する予定である。

<変更前：評価書 7-41 頁>

④ 土地利用の状況

対象事業実施区域は現在、樹林地及び農用地等となっており、周囲に住居及び学校などの保全対象施設は存在しない。また、都市計画法に基づく用途地域の定めはない。

なお、北側には、鳥取市の総合運動場があり、最寄りの住居等は北側約200mに存在する。

⑤ 自動車交通量等の状況

自動車交通量の調査結果は、表7-1-1. 37(1)、(2)及び図7-1-1. 17(1)、(2)に示すとおりである。なお、交通量調査結果の詳細は資料編（資料2-3）に示す。

工事用車両の主要な走行ルートとなる河原インター線の休日の断面交通量は、約3,070（交差点A：断面iii）～約3,210（交差点A：断面i）台/24時間、平日の断面交通量は、約4,020（交差点A：断面iii）～約4,110（交差点A：断面i）台/24時間であり、休日のピーク時間帯は10時台、平日のピーク時間帯は7時台となっていた。また、郷原・上山手地区生活道路の休日の断面交通量は約150（交差点B：断面iv）～約210（交差点B：断面ii）台/24時間、平日の断面交通量は約160（交差点B：断面iv）～約200（交差点B：断面ii）台/24時間であり、休日のピーク時間帯は13時台、16時台、平日のピーク時間帯は7時台、15時台となっていた。

<変更後>

(ウ) 予測条件

【変更無し】

b. 交通条件

(a) 将来一般交通量

将来一般交通量は、河原インター線供用後の交通量に、隣接する工業団地の交通量を加えたものとし、表7-1-2.11に示すとおりとした。

表7-1-2.11 予測地点の将来一般交通量（断面交通量）

単位：台/16時間

予測地点 (道路名)	大型車	小型車	合計
地点1 (河原インター線)	947	9,587	10,534

(b) 資材運搬車両等台数

【変更無し】

(c) 将来交通量

将来交通量は、将来一般交通量に資材運搬車両等台数を加えた台数とし、表7-1-2.13に示すとおりとした。

表7-1-2.13 予測地点の将来交通量（断面交通量）

単位：台/16時間

予測地点 (道路名)	大型車	小型車	合計
地点1 (河原インター線)	1,197	9,837	11,034

【変更無し】

<変更前：評価書 7-109 頁>

d. 道路条件及び音源の位置

予測地点の道路条件及び音源位置は、図7-1-2.4に示すとおりであり、音源は各車線の路面上中央に配置した。

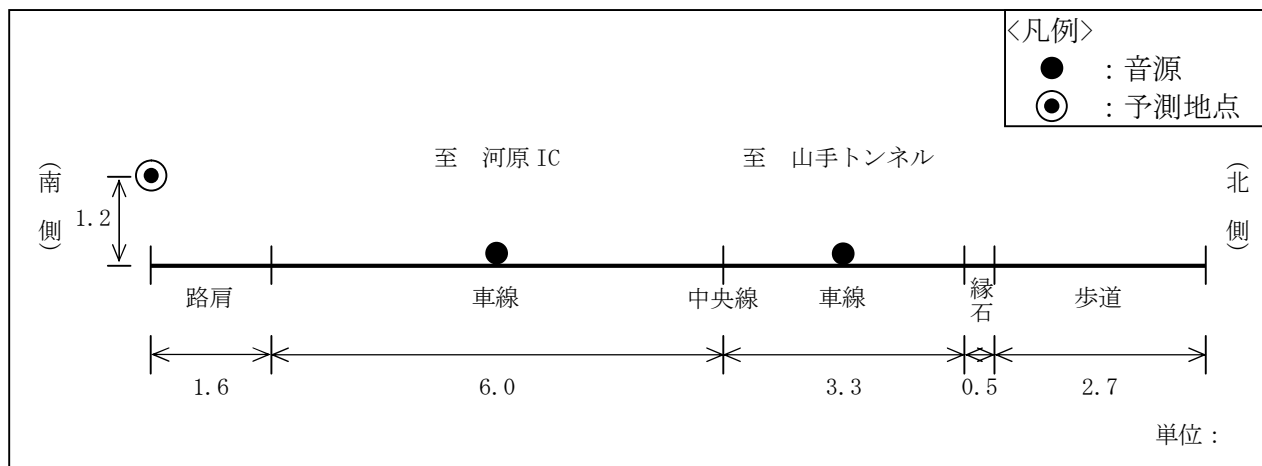


図7-1-2.4 予測地点の道路条件及び音源位置

(エ) 予測結果

資材運搬車両等の走行に伴う道路交通騒音（等価騒音レベル： L_{Aeq} ）の予測結果は、表7-1-2.14に示すとおりである。

資材運搬車両等の走行による道路交通騒音（等価騒音レベル： L_{Aeq} ）の予測結果は66.9デシベルとなる。また、事業の実施に伴う騒音の増加量は1デシベル以下（0.6デシベル）となる。

対象道路は、用途地域の指定が行われていないことから、騒音に係る地域指定を受けていないが、参考に環境基準と比較すると、これを下回るものと予測する。

表 7-1-2.14 資材運搬車両等の走行による道路交通騒音（等価騒音レベル： L_{Aeq} ）の予測結果

単位：デシベル

予測地点 (道路名)	時間 区分	予 測 結 果			将来一般 交通量による 騒音レベル ⑥	将来 騒音 レベル ⑥+⑦ (増加量)	環境基準 ^{注1)} <参考>
		将来一般 交通量による 予測結果 ③	将来 交通量による 予測結果 ④	増加量 ⑦ (④-③)			
地点 1 (河原インター線)	昼間	<u>68.8</u>	<u>69.4</u>	<u>0.6</u>	<u>66.3</u>	<u>66.9</u> (<u>0.6</u>)	70 以下

注 1) 環境基準は幹線交通を担う道路に近接する空間の基準値。

注 2) 表中の番号は、図 7-1-2.3 の図中の番号と一致する。

<変更後>

d. 道路条件及び音源の位置

【変更無し】

(エ) 予測結果

資材運搬車両等の走行に伴う道路交通騒音（等価騒音レベル： L_{Aeq} ）の予測結果は、表7-1-2.14に示すとおりである。

資材運搬車両等の走行による道路交通騒音（等価騒音レベル： L_{Aeq} ）の予測結果は70.8デシベルとなる。

対象道路は、用途地域の指定が行われていないことから、騒音に係る地域指定を受けていないが、参考に環境基準と比較すると、これを上回るものの、将来の一般交通量による騒音レベルと同程度の値であり、事業の実施に伴う騒音の増加量は1デシベル以下（0.4デシベル）と予測する。

表 7-1-2.14 資材運搬車両等の走行による道路交通騒音（等価騒音レベル： L_{Aeq} ）の予測結果

単位：デシベル

予測地点 (道路名)	時間 区分	予 測 結 果			将来一般 交通量による 騒音レベル ⑥	将来騒音 レベル ⑧ (⑥+⑦) (増加量)	環境基準 ^{注1)} <参考>
		将来一般 交通量による 予測結果 ③	将来 交通量による 予測結果 ④	増加量 ⑦ (④-③)			
地点 1 (河原インター線)	昼間	<u>70.5</u>	<u>70.9</u>	<u>0.4</u>	<u>70.4</u>	<u>70.8</u> (<u>0.4</u>)	70 以下

注 1) 環境基準は幹線交通を担う道路に近接する空間の基準値。

注 2) なお、表中の番号③～⑧は7-106 頁の図 7-1-2.3 の図中の番号と同じであり、①は7-102 頁より 67.6dB を用いた。

②は7-41 頁の現地調査結果より 67.7dB を算定した。③及び④は7-108 頁よりそれぞれ 70.5dB、70.9 dB と算出した。

<変更前：評価書 7-118 頁>

b. 交通条件

(a) 将来一般交通量

将来一般交通量は、河原インター線供用後の交通量に、隣接する工業団地の交通量を加えたものとし、表7-1-2. 18に示すとおりとした。

表7-1-2. 18 予測地点の将来一般交通量（断面交通量）

単位：台/16 時間

予測地点 (道路名)	大型車	小型車	合計
地点1 (河原インター線)	<u>613</u>	<u>9,174</u>	<u>9,787</u>

(b) 廃棄物運搬車両等台数

予測時期における廃棄物運搬車両等台数は、表7-1-2. 19に示すとおりである。

表7-1-2. 19 予測地点の廃棄物運搬車両等台数（断面交通量）

単位：台/16 時間

予測地点 (道路名)	大型車	小型車	合計
地点1 (河原インター線)	<u>508</u>	<u>248</u>	<u>756</u>

(c) 将来交通量

将来交通量は、将来一般交通量に廃棄物運搬車両等台数を加えた台数とし、表7-1-2. 20に示すとおりとした。

表7-1-2. 20 予測地点の将来交通量（断面交通量）

単位：台/16 時間

予測地点 (道路名)	大型車	小型車	合計
地点1 (河原インター線)	<u>1,121</u>	<u>9,422</u>	<u>10,543</u>

c. 走行速度

走行速度は、対象道路の規制速度を用いるものとし、60km/時とした。

d. 道路条件及び音源の位置

予測地点の道路条件及び音源位置は、「(1) 工事の実施 ① 資材運搬車両等の走行に伴う騒音の発生」と同様とした。

<変更後>

(エ) 予測結果

廃棄物運搬車両等の走行に伴う道路交通騒音（等価騒音レベル： L_{Aeq} ）の予測結果は、表7-1-2.21に示すとおりである。

廃棄物運搬車両等の走行による道路交通騒音（等価騒音レベル： L_{Aeq} ）の予測結果は71.2デシベルとなる。

対象道路は、用途地域の指定が行われていないことから、騒音に係る地域指定を受けていないが、参考に環境基準と比較すると、これを上回るものの、事業の実施に伴う騒音の増加量は1デシベル以下（0.8デシベル）と予測する。

表 7-1-2.21 廃棄物運搬車両等の走行による道路交通騒音（等価騒音レベル： L_{Aeq} ）の予測結果
単位：デシベル

予測地点 (道路名)	時間 区分	予 測 結 果			将来一般 交通量による 騒音レベル ⑥	将来 騒音 レベル ⑥+⑦ (増加量)	環境基準 ^{注1)} <参考>
		将来一般 交通量による 予測結果 ③	将来交通量 による 予測結果 ④	増加量 ⑦ (④-③)			
地点1 (河原インター線)	昼間	<u>70.5</u>	<u>71.3</u>	<u>0.8</u>	<u>70.4</u>	<u>71.2</u> (<u>0.8</u>)	70 以下

注1) 環境基準は幹線交通を担う道路に近接する空間の基準値。

注2) 表中の番号は、図 7-1-2.3 の図中の番号と一致する。

<変更前：評価書 7-124 頁>

オ. 予測結果

計画施設の稼働に伴う騒音の予測結果は、表7-1-2. 23(1)及び図7-1-2. 10に示すとおりである。

敷地境界における騒音レベルの最大値は、43.6デシベルである。対象事業実施区域は用途地域の指定が行われていないことから、騒音に係る区域指定がなされていないが、参考に「騒音規制法」に基づく特定工場等に係る規制基準及び「鳥取県公害防止条例」に基づく深夜騒音の規制基準と比較すると、規制基準を満足するものと予測する。

また、計画施設の稼働による現況騒音からの増加量を表7-1-2. 23(2)に示す。現況騒音は約40～46デシベル程度であり、計画施設の稼働に伴い5～6デシベル程度増加する。

表 7-1-2. 23(1) 計画施設の稼働に伴う騒音の予測結果

単位：デシベル

予測地点		予測結果	規制基準 ^{注)} <参考>
現地調査を行った地点の予測値	地点A	42.0	昼 間：65 以下 朝・夕：65 以下 夜 間：45 以下
直近民家での予測値	地点 a	32.0	
敷地境界における騒音レベルの最大値		43.6	

注) 昼間及び朝・夕の値は、「騒音規制法」に基づく特定工場等に係る騒音の規制基準(第3種区域)の値であり、夜間の値は「鳥取県公害防止条例」に基づく深夜騒音の規制基準の値

備考) 準備書時点以降一部の騒音レベルが高い機器の室内天井に防音ルーバーを設置する対策を追加で講じたことによる低減効果は騒音レベルの最大値で4.4デシベル程度(準備書時点：48.0デシベル)を見込んだものとしている。

表 7-1-2. 23(2) 計画施設の稼働による現況騒音からの増加量

単位：デシベル

予測地点		予測結果	現況騒音	合成値 ^{注1)} (増加量)
現地調査を行った地点の予測値	地点A	42.0	39.2	43.8 (4.6)
直近民家での予測値	地点 a	32.0	45.9 ^{注2)}	45.9 (0.0)
敷地境界における騒音レベルの最大値		43.6	39.2 ^{注2)}	44.9 (5.7)

注1) 合成値は、予測結果と現況騒音の値をエネルギー合成した値である。

注2) 現況騒音の値は、直近民家では最寄りの現地調査地点(地点B)の値、敷地境界における騒音レベルの最大地点の値は現地調査地点(地点A)の値を用いた。

<変更後>

(2) 評価の結果

① 工事の実施

ア. 資材運搬車両等の走行に伴う騒音の発生

資材運搬車両等の走行による道路交通騒音（等価騒音レベル： L_{Aeq} ）の予測結果は70.8デシベルとなり、環境保全目標を上回るものの、将来の一般交通量による騒音レベルと同程度の値であり、事業の実施に伴う騒音の増加量は1デシベル以下（0.4デシベル）となる。

これに対して、本事業では、資材運搬車両等の走行ルートを指定するとともに、工事着手前の段階で隣接する工業団地の管理主体である鳥取市と十分な協議調整を図り、ルートや時間帯で車両の集中が想定される場合には、必要に応じて本組合にて工事計画の見直しを行うなどの環境保全措置を講じることから、事業者により実行可能な範囲内で対象事業に係る騒音の変化による人の健康及び生活環境への影響について、その回避・低減が図られていると評価する。

イ. 建設機械の稼働による騒音の発生

【変更無し】

② 施設の存在・供用

ア. 廃棄物運搬車両等の走行に伴う騒音の発生

廃棄物運搬車両等の走行に伴う道路交通騒音（等価騒音レベル： L_{Aeq} ）の予測結果は、68.2デシベルとなり、車両の走行に伴う増加量は1デシベル以下（0.9デシベル）となる。

したがって、予測結果は、環境保全目標を下回っていることから、目標との整合が図られていると評価する。

また、本事業では、廃棄物運搬車両等の走行ルートを指定するなどの環境保全措置を講じることから、事業者により実行可能な範囲内で対象事業に係る騒音の変化による人の健康及び生活環境への影響について、その回避・低減が図られていると評価する。

<変更後>

② 施設の存在・供用

ア. 廃棄物運搬車両等の走行に伴う騒音の発生

廃棄物運搬車両等の走行による道路交通騒音（等価騒音レベル： L_{Aeq} ）の予測結果は71.2デシベルとなり、環境保全目標を上回るものの、事業の実施に伴う騒音の増加量は1デシベル以下（0.8デシベル）となる。

これに対して、本事業では、廃棄物運搬車両等の走行ルートを指定するとともに、隣接する工業団地の管理主体である鳥取市と十分な協議調整を図り、ルートや時間帯で車両の集中が想定される場合には、必要に応じて本組合にて運搬車両計画の見直しを行うなどの環境保全措置を講じることから、事業者により実行可能な範囲内で対象事業に係る騒音の変化による人の健康及び生活環境への影響について、その回避・低減が図られていると評価する。

7-1-3 振動

(4) 調査期間

① 振動レベルの状況

現地調査の調査期間は、表7-1-3.2に示すとおりである。

表7-1-3.2 振動調査期間

地点	区分	調査日及び調査時間帯
地点1・2	休日	平成22年11月28日(日)6時～29日(月)6時(24時間調査)
	平日	平成22年11月29日(月)6時～30日(火)6時(24時間調査)

② 自動車交通量等の状況

「① 振動レベルの状況」と同様とした。

(5) 調査方法

① 振動レベルの状況

現地調査は、日本工業規格「振動レベル測定方法」等に準拠し、計量法第71条の基準に合格した振動レベル計を用いて実施した。

測定条件は、以下のとおりである。

振動レベル計の動特性	: V L
振動感覚補正回路	: Z 方向 (鉛直方向)

② 地形及び工作物の状況

地形図等の既存資料及び現地踏査により把握した。

③ 土地利用の状況

土地利用現況図、都市計画図等の既存資料及び現地踏査により把握した。また、保全対象となる住居、学校等の分布状況を把握するとともに、「都市計画法」による用途地域等の指定状況に基づいて法令の基準をあてはめる地域を把握した。

④ 発生源の状況

地形図等の既存資料及び現地踏査により把握した。

⑤ 自動車交通量等の状況

交通量の状況は、通過する車両を車種別(大型車、小型車、二輪車)及び方向別にカウンタにより計測調査した。走行速度は、ストップウォッチによる計測を行った。

<変更後>

(ウ) 予測条件

a. 予測時間帯

予測時間帯は、資材運搬車両等が走行する時間帯（7時～19時）とした。

b. 交通条件

(a) 将来一般交通量

将来一般交通量は、河原インター線供用後の交通量に、隣接する工業団地の交通量を加えたものとし、表7-1-3.9に示すとおりとした。

表7-1-3.9 予測地点の将来一般交通量（断面交通量）

単位：台/12時間

予測地点 (道路名)	大型車	小型車	合計
地点1 (河原インター線)	887	8,208	9,095

(b) 資材運搬車両等台数

【変更無し】

(c) 将来交通量

将来交通量は、将来一般交通量に資材運搬車両等台数を加えた台数とし、表7-1-3.11に示すとおりとした。

表7-1-3.11 予測地点の将来交通量（断面交通量）

単位：台/12時間

予測地点 (道路名)	大型車	小型車	合計
地点1 (河原インター線)	1,137	8,458	9,595

【変更無し】

<変更前：評価書 7-140 頁>

d. 道路条件及び基準点の位置

予測地点の道路条件及び基準点の位置は、図7-1-3.3に示すとおりであり、基準点は最外側車線の中心から5.0mの位置とした。

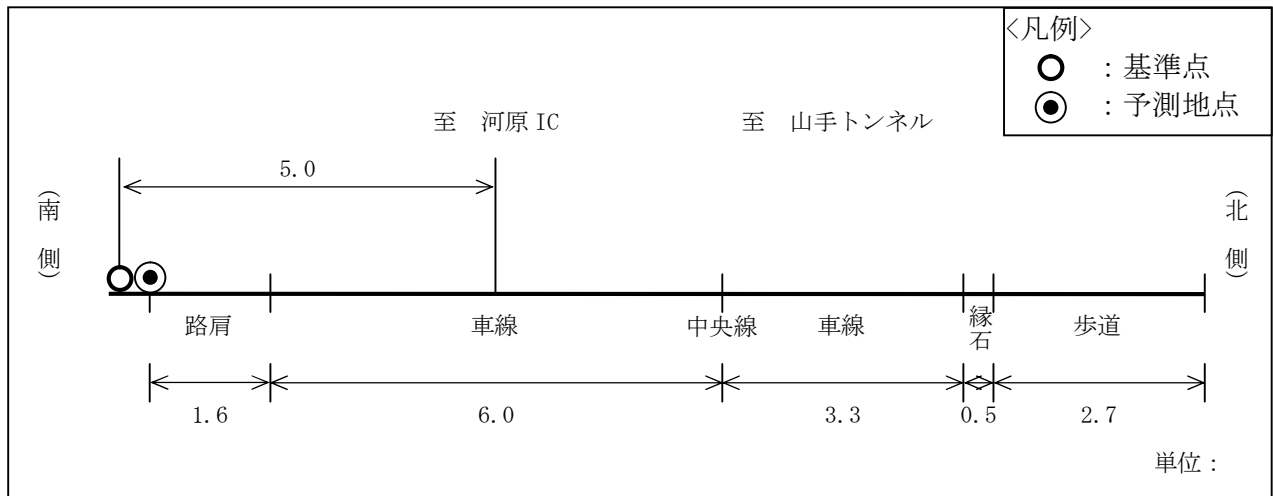


図7-1-3.3 道路条件及び基準点の位置

(エ) 予測結果

資材運搬車両等の走行による道路交通振動 (L_{10}) の予測結果 (最大値) は、表 7-1-3.12に示すとおりである。

資材運搬車両等の走行による道路交通振動の予測結果 (最大値) は、39.9デシベルである。対象道路は、用途地域の指定が行われていないことから、振動に係る区域指定はなされていないが、参考に「振動規制法」に基づく要請限度と比較すると、これを下回るものと予測する。

表 7-1-3.12 資材運搬車両等の走行による道路交通振動 (L_{10}) の予測結果

単位：デシベル

予測地点 (道路名)	ピーク 時間帯	予 測 結 果			将来一般 交通量による 振動レベル ⑥	将来 振動 レベル ⑥+⑦	<参考> 要請限度
		将来一般 交通量による 予測結果 ③	将来 交通量による 予測結果 ④	増加量 ⑦ (④-③)			
地点1 (河原インター線)	15時~16時	43.7	45.4	1.7	38.2	39.9	70以下

注) 表中の番号は、図 7-1-3.2 の図中の番号と一致する。

<変更後>

d. 道路条件及び基準点の位置

【変更無し】

(エ) 予測結果

資材運搬車両等の走行による道路交通振動（ L_{10} ）の予測結果（最大値）は、表 7-1-3.12 に示すとおりである。

資材運搬車両等の走行による道路交通振動の予測結果（最大値）は、40.8 デシベルである。対象道路は、用途地域の指定が行われていないことから、振動に係る区域指定はなされていないが、参考に「振動規制法」に基づく要請限度と比較すると、これを下回るものと予測する。

表 7-1-3.12 資材運搬車両等の走行による道路交通振動（ L_{10} ）の予測結果

単位：デシベル

予測地点 (道路名)	ピーク 時間帯	予 測 結 果			将来一般 交通量による 振動レベル ⑥	将来振動 レベル ⑧ (⑥+⑦)	<参考> 要請限度
		将来一般 交通量による 予測結果 ③	将来 交通量による 予測結果 ④	増加量 ⑦ (④-③)			
地点 1 (河原インター線)	11時～12時	<u>46.6</u>	<u>47.4</u>	<u>0.8</u>	<u>40.0</u>	<u>40.8</u>	70 以下

注) なお、表中の番号③～⑧は図 7-1-3.2 の図中の番号と同じであり、①は 7-134 頁より 37.4dB を用いた。②は 7-41 頁の現地調査結果より 44.0dB を算定した。③及び④は 7-139 頁よりそれぞれ 46.6dB、47.4 dB と算出した。

<変更前：評価書 7-147 頁>

b. 交通条件

(a) 将来一般交通量

将来一般交通量は、河原インター線供用後の交通量に、隣接する工業団地の交通量を加えたものとし、表7-1-3. 16に示すとおりとした。

表7-1-3. 16 予測地点の将来一般交通量（断面交通量）

単位：台/12 時間

予測地点 (道路名)	大型車	小型車	合計
地点1 (河原インター線)	<u>572</u>	<u>7,896</u>	<u>8,468</u>

(b) 廃棄物運搬車両等台数

予測時期における廃棄物運搬車両等台数は、表7-1-3. 17に示すとおりである。

表7-1-3. 17 予測地点の廃棄物運搬車両等台数（断面交通量）

単位：台/12 時間

予測地点 (道路名)	大型車	小型車	合計
地点1 (河原インター線)	<u>508</u>	<u>248</u>	<u>756</u>

(c) 将来交通量

将来交通量は、将来一般交通量に廃棄物運搬車両等台数を加えた台数とし、表7-1-3. 18に示すとおりとした。

表7-1-3. 18 予測地点の将来交通量（断面交通量）

単位：台/12 時間

予測地点 (道路名)	大型車	小型車	合計
地点1 (河原インター線)	<u>1,080</u>	<u>8,144</u>	<u>9,224</u>

c. 走行速度

走行速度は、対象道路の規制速度を用いるものとし、60km/時とした。

d. 道路条件及び基準点の位置

予測地点の道路条件及び基準点の位置は、「(1) 工事の実施 ① 資材運搬車両等の走行に伴う振動の発生」と同様とした。

<変更後>

【変更無し】

エ. 予測方法

供用時の廃棄物の種類及び発生量は、計画施設の事業計画に基づいて廃棄物の種類ごとに予測した。また、本施設の処理方式は、「ストーカ方式」とすることから、メーカーからのヒアリング結果を踏まえ、廃棄物等の量を設定した。

オ. 予測結果

供用時に施設から発生する廃棄物の種類及び量は、表7-6-1.3に示すとおりである。「ストーカ方式」では、焼却灰が最も多く11.0 t/日であり、計15.3 t/日の廃棄物が発生する。

焼却残渣（焼却灰等）については、全量埋立てを基本とする。

表7-6-1.3 施設から発生する廃棄物

項 目	発生量（t/日）
	ストーカ方式
焼却灰	11.0
焼却飛灰	4.3
熔融スラグ	—
熔融飛灰	—
メタル	—
合計	15.3

注) 発生量の「—」は発生しないことを示す。

2. 環境保全措置

(1) 工事の実施

① 建設工事に伴う副産物の発生

建設工事に伴い発生する産業廃棄物は、可能な限り再資源化する。工事にあたっては、分別排出を徹底し、「廃棄物処理法」により産業廃棄物の収集運搬業や処分業の許可を受けた業者に委託し、マニフェストを使用して適正に処理を行う。

(2) 施設の存在・供用

① 施設の供用に伴う一般廃棄物

焼却残渣（焼却灰等）については、焼却残渣を溶融処理しない方式（ストーカ方式）を採用する場合は、セメント原料化及び山元還元化等による資源化を行う。焼却残渣を溶融処理する方式（ストーカ+灰溶融方式、ガス化溶融方式）を採用する場合は、溶融により生成したスラグを土木材料として資源化を行う。

3. 評価

(1) 評価の手法

① 環境影響の回避・低減に係る検討による手法

環境保全措置の実施方法等について検討した結果、事業者により実行可能な範囲内で対象事業に係る環境影響ができる限り回避又は低減されているかについて評価した。

(2) 評価の結果

① 工事の実施

ア. 建設工事に伴う副産物の発生

建設工事に伴う産業廃棄物は、コンクリート塊、アスファルト・コンクリート塊など合計約1,200 t発生すると予測する。これに対し、本事業では、これらの産業廃棄物は可能な限り再資源化するなどの環境保全措置を講じることから、事業者により実行可能な範囲内で対象事業に係る環境影響が回避又は低減されているものと評価する。

② 施設の存在・供用

ア. 施設の供用に伴う一般廃棄物

<変更後>

2. 環境保全措置

(1) 工事の実施

【変更無し】

(2) 施設の存在・供用

① 施設の供用に伴う一般廃棄物

焼却残渣（焼却灰等）については、全量埋立てを基本とするが、最終処分場の情勢に応じて、焼却残渣の一部を再利用することを検討する。

3. 評価

(1) 評価の手法

【変更無し】

(2) 評価の結果

① 工事の実施

ア. 建設工事に伴う副産物の発生

建設工事に伴う産業廃棄物は、コンクリート塊、アスファルト・コンクリート塊など合計約680 t発生すると予測する。これに対し、本事業では、これらの産業廃棄物は可能な限り再資源化するなどの環境保全措置を講じることから、事業者により実行可能な範囲内で対象事業に係る環境影響が回避又は低減されているものと評価する。

② 施設の存在・供用

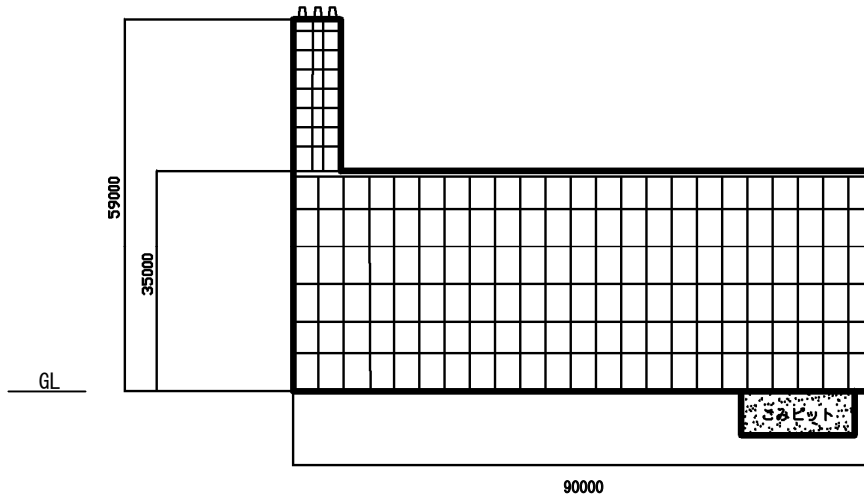
ア. 施設の供用に伴う一般廃棄物

<変更前：評価書 7-459 頁>

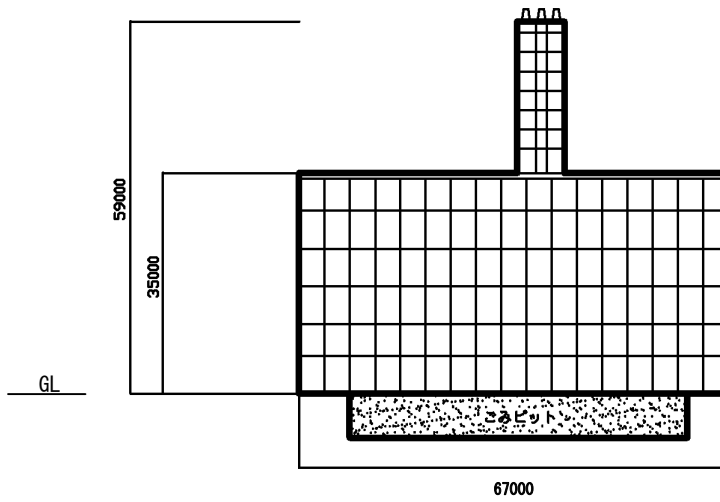
施設の供用に伴う一般廃棄物は、焼却残渣（焼却灰等）については、焼却残渣を溶融処理しない方式を採用する場合は、セメント原料化及び山元還元化等による資源化を、焼却残渣を溶融処理する方式を採用する場合は、溶融により生成したスラグを土木材料として資源化を行うといった環境保全措置を講じることから、事業者により実行可能な範囲内で対象事業に係る環境影響が回避又は低減されているものと評価する。

<差し込み>

<変更後>



西側立面図



南側立面図

<単位：mm>

図 2-2.6 工場棟立面図

2. 計画施設の概要

計画施設では、ごみの焼却によって得た熱エネルギーにより発電を行い、施設の使用電力を賄うとともに、電力会社に売電する計画である。

ごみの焼却方式は、「ストーカ方式」^{注1)}と「ガス化溶融方式」^{注2)}を基本に国内の実績や焼却灰のリサイクルを勘案しつつ、表 2-2.4 に示す整備基本方針を定め、現在検討を進めているところである。

注1)「ストーカ方式」は、現在の神谷清掃工場をはじめ、国内の多くの施設で採用されている焼却方式であり、階段状に配置されたストーカと呼ばれる鑄物の上のごみを順次送りながら焼却していく方式である。本方式は、古くからある技術であるため、技術的にも成熟しており、焼却灰もセメント骨材への利用などリサイクルされている例もある。

注2)「ガス化溶融方式」は、高温状態でごみを焼却し、直接溶融させる方式であり、スラグとメタルとして回収する方式である。

表 2-2.4 施設整備に係る基本方針

<p>① 万全の環境保全対策を講じた施設とすること</p> <ul style="list-style-type: none">・ 周辺環境及び地球環境の保全に配慮するものとし、施設整備に際しては万全の環境保全対策を講じることとします。
<p>② ごみを安全かつ安定的に処理できる施設とすること</p> <ul style="list-style-type: none">・ 現行の4施設体制に替わる鳥取県東部圏域内の唯一施設として、搬入されるごみを将来にわたって安全かつ安定的に処理する能力、機能が確保されていることとします。・ 災害に強く、かつ災害時等に発生したごみにも適切に対応できる施設であることとします。
<p>③ 資源の循環とごみの持つエネルギーの有効利用に貢献する施設とすること</p> <ul style="list-style-type: none">・ ごみを資源として再利用する資源循環を前提とした施設であるとともに、地球温暖化防止対策やエネルギーの有効利用の観点からごみ発電を行う等、ごみの持つエネルギーを最大限に有効利用できる施設とします。
<p>④ 周辺環境との調和と多様な機能により地域が誇りに思える施設とすること</p> <ul style="list-style-type: none">・ 周辺環境と調和したデザインとし、親しみの持てる施設とします。・ 単なる「ごみ処理施設」ではなく、循環型社会や低炭素社会に関する知識や情報を得ることができる等、環境教育・環境活動の拠点としての機能を持つこととします。・ 地震等の災害時においては、地域住民の緊急避難場所としての機能や、電力供給源としての機能等も備えることとします。
<p>⑤ 運営管理が容易で経済性・耐用性に優れた施設とすること</p> <ul style="list-style-type: none">・ 運転操作やメンテナンスが容易であり、かつ、建設費、運営管理費、最終処分経費を含めた全体経費が低減された施設であることとします。・ 長寿命化を考慮した施設であることとします。

<変更後>

2. 計画施設の概要

計画施設では、ごみの焼却によって得た熱エネルギーにより発電を行い、施設の使用電力を賄うとともに、電力会社に売電する計画である。

ごみの焼却方式は、「ストーカ方式」^{注1)}と「ガス化熔融方式」^{注2)}を基本に国内の実績や焼却灰のリサイクルを勘案しつつ、表 2-2.4 に示す整備基本方針を定め、検討を進めた結果、ストーカ方式に決定した。

注1)「ストーカ方式」は、現在の神谷清掃工場をはじめ、国内の多くの施設で採用されている焼却方式であり、階段状に配置されたストーカと呼ばれる鑄物の上のごみを順次送りながら焼却していく方式である。本方式は、古くからある技術であるため、技術的にも成熟しており、焼却灰もセメント骨材への利用などリサイクルされている例もある。

注2)「ガス化熔融方式」は、高温状態でごみを焼却し、直接熔融させる方式であり、スラグとメタルとして回収する方式である。

表 2-2.4 施設整備に係る基本方針

① 万全の環境保全対策を講じた施設とすること
<ul style="list-style-type: none">・ 周辺環境及び地球環境の保全に配慮するものとし、施設整備に際しては万全の環境保全対策を講じることとします。
② ごみを安全かつ安定的に処理できる施設とすること
<ul style="list-style-type: none">・ 現行の4施設体制に替わる鳥取県東部圏域内の唯一施設として、搬入されるごみを将来にわたって安全かつ安定的に処理する能力、機能が確保されていることとします。・ 災害に強く、かつ災害時等に発生したごみにも適切に対応できる施設であることとします。
③ 資源の循環とごみの持つエネルギーの有効利用に貢献する施設とすること
<ul style="list-style-type: none">・ ごみを資源として再利用する資源循環を前提とした施設であるとともに、地球温暖化防止対策やエネルギーの有効利用の観点からごみ発電を行う等、ごみの持つエネルギーを最大限に有効利用できる施設とします。
④ 周辺環境との調和と多様な機能により地域が誇りに思える施設とすること
<ul style="list-style-type: none">・ 周辺環境と調和したデザインとし、親しみの持てる施設とします。・ 単なる「ごみ処理施設」ではなく、循環型社会や低炭素社会に関する知識や情報を得ることができる等、環境教育・環境活動の拠点としての機能を持つこととします。・ 地震等の災害時においては、地域住民の緊急避難場所としての機能や、電力供給源としての機能等も備えることとします。
⑤ 運営管理が容易で経済性・耐用性に優れた施設とすること
<ul style="list-style-type: none">・ 運転操作やメンテナンスが容易であり、かつ、建設費、運営管理費、最終処分経費を含めた全体経費が低減された施設であることとします。・ 長寿命化を考慮した施設であることとします。

<変更前：評価書 2-15 頁、第 1 回変更届 23 頁>

ごみ焼却施設の一般的な構成は図 2-2.7 及び図 2-2.8 に示すとおりであり、焼却処理方式により異なる部分もあるが、いずれの方式とも基本的な構成は同一である。

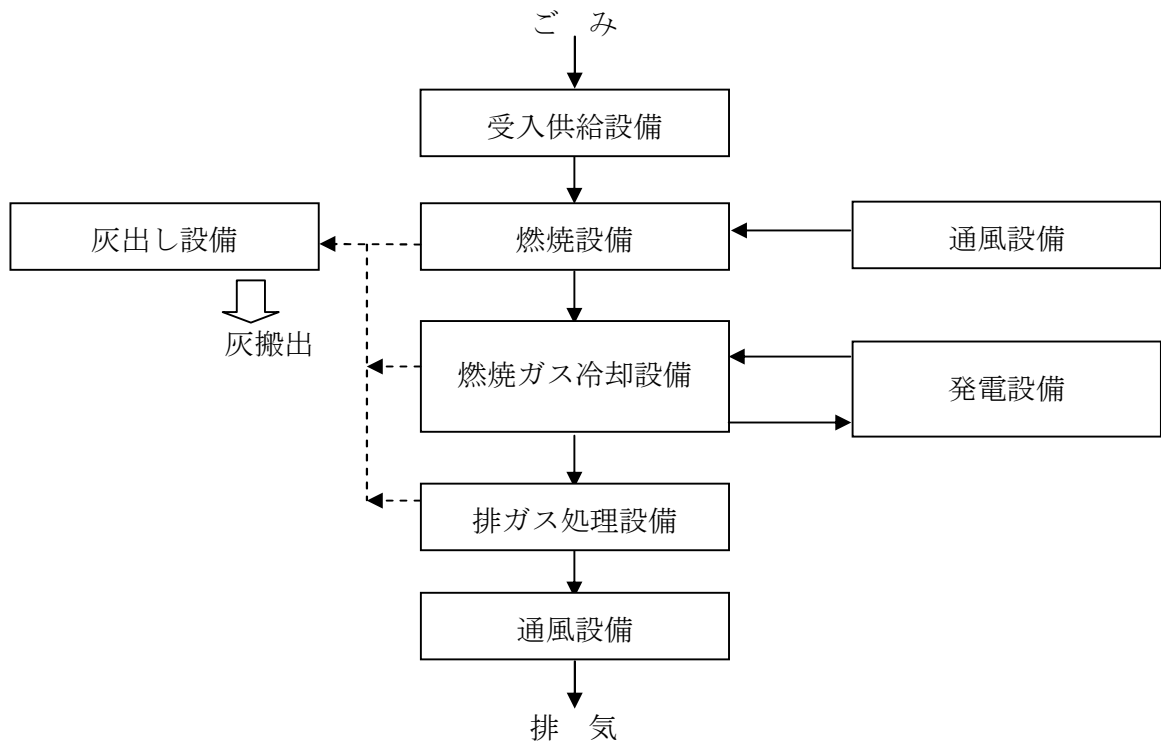


図 2-2.7 ストーカー方式のフロー例

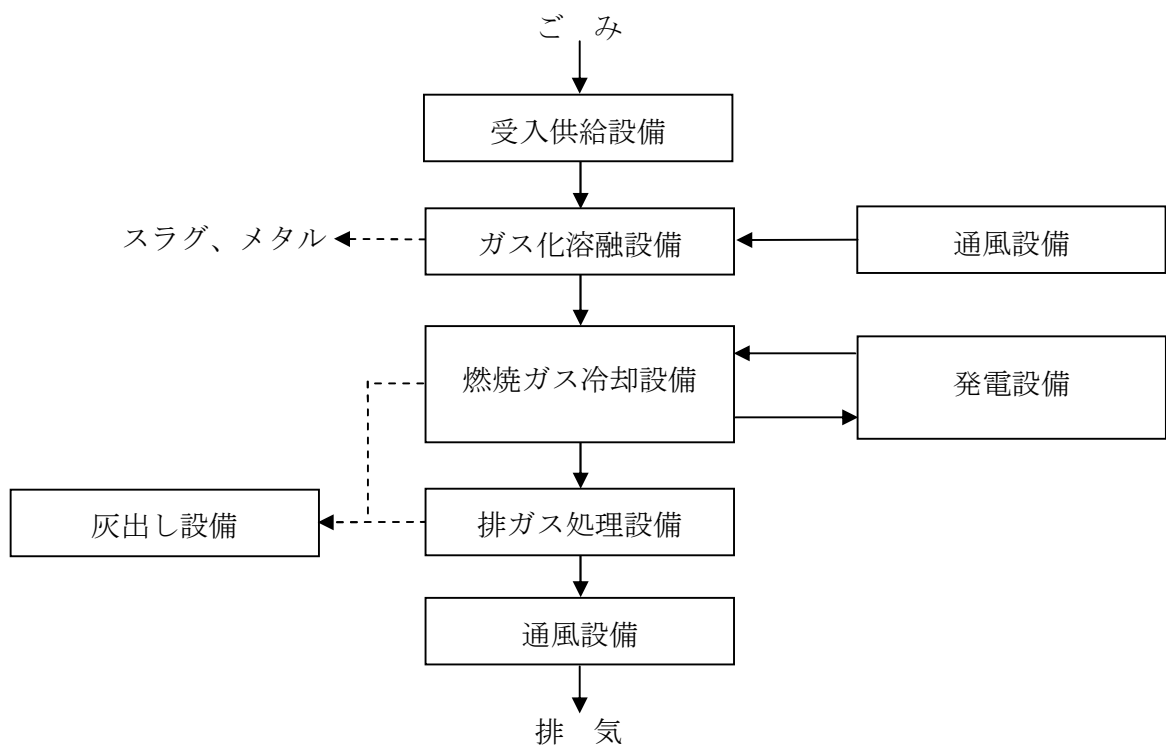


図 2-2.8 ガス化溶融方式のフロー例

<変更後>

(4) 自動車騒音の要請限度

「騒音規制法」に基づく自動車騒音の要請限度は、表3-3.15に示すとおりである。

表 3-3.15 自動車騒音の要請限度

時間の区分 区域の区分	基準値	
	昼間 6時～22時	夜間 22時～翌日の6時
a 区域及びb 区域のうち1車線を有する道路に面する区域	65デシベル	55デシベル
a 区域のうち2車線以上の車線を有する道路に面する区域	70デシベル	65デシベル
b 区域のうち2車線以上の車線を有する道路に面する区域及び c 区域のうち車線を有する道路に面する区域	75デシベル	70デシベル

注1) 幹線交通を担う道路に近接する区域については、上表にかかわらず、昼間においては75デシベル、夜間においては70デシベルとする。

注2) a 区域：第1種低層住居専用地域、第1種中高層住居専用地域、第2種中高層住居専用地域
b 区域：第1種住居地域、第2種住居地域、準住居地域
c 区域：近隣商業地域、商業地域、準工業地域、工業地域

(5) 深夜騒音の規制

「鳥取県公害防止条例」に基づく工場・事業場すべての事業活動に伴う深夜（22時～翌朝6時）の騒音に係る規制基準は、表3-3.16に示すとおりである。

対象事業実施区域は、平成26年3月27日に工業地域に指定されたことから、工業地域の基準が適用される。

表 3-3.16 深夜騒音の規制基準

区域の区分	基準値
第1種低層住居専用地域、第1種中高層住居専用地域、 第2種中高層住居専用地域、第1種住居地域、第2種住居地 域、 準住居地域	45 デシベル
近隣商業地域、商業地域、準工業地域	50 デシベル
工業地域	65 デシベル
その他の区域 (上記の区域以外の区域で、工業専用地域、臨港地区内の分区 及び工業のための埋め立て地を除く)	45 デシベル

6-4 予測評価の実施内容

選定された環境要素について、焼却方式別の予測評価の実施状況を表6-4.1に示すとおり選定した。

表6-4.1 焼却方式別予測評価の実施状況

環境要素	影響要因		焼却方式別 予測結果
大気質	工事の実施	造成工事	▲
		資材運搬車両等の走行	○
	施設の供用	施設の稼働（煙突排ガス）	●
		廃棄物運搬車両等の走行	▲
騒音及び 振動	工事の実施	建設機械の稼働	○
		資材運搬車両等の走行	○
	施設の供用	施設の稼働	○
		廃棄物運搬車両等の走行	▲
悪臭	施設の供用	施設の稼働（施設からの漏洩）	▲
		施設の稼働（煙突排ガス）	●
水質・底質・地下水	工事の実施	造成工事	▲
	施設の供用	施設の稼働	▲
地形・地質	工事の実施	造成工事	▲
土壌	施設の供用	施設の稼働	●
植物	工事の実施	造成工事	▲
動物	工事の実施	造成工事	▲
		建設機械の稼働	△
	施設の供用	施設の稼働	△
水生生物	工事の実施	造成工事	▲
	施設の供用	施設の稼働	△
生態系	工事の実施	造成工事	▲
	施設の供用	施設が存在	△
景観	施設の供用	施設が存在	○
触れ合い活動の場	工事の実施	資材運搬車両等の走行	○
	施設の供用	廃棄物運搬車両等の走行	▲
廃棄物等	工事の実施	廃棄物の発生	○
	施設の供用	施設の稼働	○
温室効果ガス等	施設の供用	施設の稼働	○

注) ●：施設排ガスの最大着地濃度が処理方式により異なるため、処理方式ごとに予測評価を実施するもの
 ○：最も影響が大きい諸元について予測を実施するもの
 ▲：処理方式以外の事項（造成工事、ごみ搬入車両台数、排水処理方法等）に起因するものであり、処理方式により影響が変化しないと考えられるため、3方式共通の1条件で予測評価を行うもの。
 △：定性的な予測・評価を行うため、3方式共通の1条件で予測評価を行うもの。

<変更後>

6-4 予測評価の実施内容

選定された環境要素について、焼却方式別の予測評価の実施状況を表6-4.1に示すとおり選定した。なお、本表は処理方式決定前に3方式で検討を進めていた段階における処理方式別の予測評価に係る方針を整理したものである。

表6-4.1 焼却方式別予測評価の実施状況

環境要素	影響要因		焼却方式別 予測結果
大気質	工事の実施	造成工事	▲
		資材運搬車両等の走行	○
	施設の供用	施設の稼働（煙突排ガス）	●
		廃棄物運搬車両等の走行	▲
騒音及び 振動	工事の実施	建設機械の稼働	○
		資材運搬車両等の走行	○
	施設の供用	施設の稼働	○
		廃棄物運搬車両等の走行	▲
悪臭	施設の供用	施設の稼働（施設からの漏洩）	▲
		施設の稼働（煙突排ガス）	●
水質・底質・地下水	工事の実施	造成工事	▲
	施設の供用	施設の稼働	▲
地形・地質	工事の実施	造成工事	▲
土壌	施設の供用	施設の稼働	●
植物	工事の実施	造成工事	▲
動物	工事の実施	造成工事	▲
		建設機械の稼働	△
	施設の供用	施設の稼働	△
水生生物	工事の実施	造成工事	▲
	施設の供用	施設の稼働	△
生態系	工事の実施	造成工事	▲
	施設の供用	施設の存在	△
景観	施設の供用	施設の存在	○
触れ合い活動の場	工事の実施	資材運搬車両等の走行	○
	施設の供用	廃棄物運搬車両等の走行	▲
廃棄物等	工事の実施	廃棄物の発生	○
	施設の供用	施設の稼働	○
温室効果ガス等	施設の供用	施設の稼働	○

注) ●：施設排ガスの最大着地濃度が処理方式により異なるため、処理方式ごとに予測評価を実施するもの。
 ○：最も影響が大きい諸元について予測を実施するもの。
 ▲：処理方式以外の事項（造成工事、ごみ搬入車両台数、排水処理方法等）に起因するものであり、処理方式により影響が変化しないと考えられるため、3方式共通の1条件で予測評価を行うもの。
 △：定性的な予測・評価を行うため、3方式共通の1条件で予測評価を行うもの。

<変更後>

98%値、浮遊粒子状物質については年平均値から日平均値の2%除外値への換算を行った。

換算式は「(1) 工事の実施 ①資材運搬車両等の走行に伴う排気ガスによる大気汚染」と同様とした。

二酸化窒素及び浮遊粒子状物質濃度の日平均値の年間98%値（または2%除外値）は、表7-1-1.62(1)、(2)に示すとおりである。

廃棄物運搬車両等の走行に伴う予測結果は、二酸化窒素の日平均値の年間98%値が0.014ppm、浮遊粒子状物質の日平均値の2%除外値が0.047mg/m³となり、いずれも環境基準値を下回るものと予測する。

表7-1-1.62(1) 廃棄物運搬車両等の走行に伴う二酸化窒素濃度の予測結果（年間98%値）

単位：ppm

予測地点		年平均値 予測結果	日平均値の 年間98%値	環境基準
地点1	北側	<u>0.004873</u>	<u>0.014</u>	0.04～0.06のゾーン内 またはそれ以下
	南側	<u>0.004768</u>	<u>0.014</u>	

表7-1-1.62(2) 廃棄物運搬車両等の走行に伴う浮遊粒子状物質濃度の予測結果（2%除外値）

単位：mg/m³

予測地点		年平均値 予測結果	日平均値の 2%除外値	環境基準
地点1	北側	<u>0.019062</u>	<u>0.047</u>	0.10以下
	南側	<u>0.019059</u>	<u>0.047</u>	

表7-1-1.64 弱風時、無風時の拡散パラメータ

弱風時

大気安定度	α	γ
A	0.748	1.569
A-B	0.659	0.862
B	0.581	0.474
B-C	0.502	0.314
C	0.435	0.208
C-D	0.342	0.153
D	0.270	0.113
E	0.239	0.067
F	0.239	0.048
G	0.239	0.029

無風時

大気安定度	α	γ
A	0.948	1.569
A-B	0.859	0.862
B	0.781	0.474
B-C	0.702	0.314
C	0.635	0.208
C-D	0.542	0.153
D	0.470	0.113
E	0.439	0.067
F	0.439	0.048
G	0.439	0.029

出典：「窒素酸化物総量規制マニュアル〔新版〕」（平成12年12月 公害研究対策センター）

c. 予測条件

(a) 煙突排ガスの諸元

煙突排ガス等の諸元は、表7-1-1.65に示すとおりであり、現在検討している3方式の諸元についてそれぞれ予測を行った。

表7-1-1.65 煙突排ガス等の諸元

項目	諸元		
	ストーカ方式	ストーカ+灰溶融方式	ガス化溶融方式
焼却量	270 t/日 (90 t/日×3炉)	270 t/日 (90 t/日×3炉)	270 t/日 (90 t/日×3炉)
煙突高さ	59m	59m	59m
湿り排ガス量 (1炉あたり)	27,000m ³ _N /時	21,800m ³ _N /時	28,400m ³ _N /時
乾き排ガス量 (1炉あたり)	22,800m ³ _N /時 (O ₂ 濃度：11.0%)	17,300m ³ _N /時 (O ₂ 濃度：7.9%)	22,100m ³ _N /時 (O ₂ 濃度：8.7%)
排ガス温度	150°C	170°C	200°C
排ガス吐出速度	19.5m/秒	13.7m/秒	27.9m/秒
汚染物質濃度 (酸素濃度 12%換算値)	硫黄酸化物	100ppm	
	窒素酸化物	100ppm	
	ばいじん	0.01g/m ³	
	塩化水素	50ppm	
	ダイオキシン類	0.1ng-TEQ/m ³	

(b) 気象条件

風向は、河原町総合運動場における1年間の地上気象調査結果に基づく風向を用いた。

風速は、河原町総合運動場における1年間の風速調査結果を「(1)工事の実施 ①資材運搬車両等の走行に伴う排気ガスによる大気汚染」で示したべき乗則の式により、煙突高59mの風速に補正して用いた。

大気安定度は、1年間の地上気象調査結果を用いて設定した。

<変更後>

表7-1-1.64 弱風時、無風時の拡散パラメータ

弱風時

大気安定度	α	γ
A	0.748	1.569
A-B	0.659	0.862
B	0.581	0.474
B-C	0.502	0.314
C	0.435	0.208
C-D	0.342	0.153
D	0.270	0.113
E	0.239	0.067
F	0.239	0.048
G	0.239	0.029

無風時

大気安定度	α	γ
A	0.948	1.569
A-B	0.859	0.862
B	0.781	0.474
B-C	0.702	0.314
C	0.635	0.208
C-D	0.542	0.153
D	0.470	0.113
E	0.439	0.067
F	0.439	0.048
G	0.439	0.029

出典：「窒素酸化物総量規制マニュアル〔新版〕」（平成12年12月 公害研究対策センター）

c. 予測条件

(a) 煙突排ガスの諸元

煙突排ガス等の諸元（ストーカ方式）は、表7-1-1.65に示すとおりである。

表7-1-1.65 煙突排ガス等の諸元

項目	諸元	
	ストーカ方式	
焼却量	270 t/日 (90 t/日×3炉)	
煙突高さ	59m	
湿り排ガス量（1炉あたり）	27,000m ³ /時	
乾き排ガス量（1炉あたり）	22,800m ³ /時 (O ₂ 濃度：11.0%)	
排ガス温度	150℃	
排ガス吐出速度	19.5m/秒	
汚染物質濃度 (酸素濃度 12%換算値)	硫黄酸化物	100ppm
	窒素酸化物	100ppm
	ばいじん	0.01g/m ³
	塩化水素	50ppm
	ダイオキシン類	0.1ng-TEQ/m ³

注) 焼却量については第1回変更届で240t/日に変更しており、今後プラントメーカー決定後に詳細が確定した段階で諸元を明らかにする。

(b) 気象条件

風向は、河原町総合運動場における1年間の地上気象調査結果に基づく風向を用いた。

風速は、河原町総合運動場における1年間の風速調査結果を「(1)工事の実施 ①資材運搬車両等の走行に伴う排気ガスによる大気汚染」で示したべき乗則の式により、煙突高59mの風速に補正して用いた。

大気安定度は、1年間の地上気象調査結果を用いて設定した。

<変更前：評価書 7-76 頁>

オ. 予測結果

処理方式毎に予測を行ったもののうち、最も影響が大きくなると予測された「ストーカ+灰溶融」方式の結果を以下に示す。なお、他の処理方式の結果は、資料編（資料2-6）に示す。

(ア) 長期平均濃度

a. 年平均値

煙突排ガスの排出による長期平均濃度の予測結果は、表7-1-1.71(1)～(4)及び図7-1-1.23(1)～(4)に示すとおりである。

煙突排ガスの最大着地濃度（年平均値）は、二酸化硫黄が0.00141ppm、二酸化窒素が0.00034ppm、浮遊粒子状物質が0.00014mg/m³、ダイオキシン類が0.00141pg-TEQ/m³と予測する。ダイオキシン類については、環境濃度が0.00801pg-TEQ/m³となり、環境基準値（年平均値が0.6pg-TEQ/m³以下）を下回るものと予測する。

表7-1-1.71(1) 煙突排ガスの排出による二酸化硫黄濃度の予測結果（年平均値）

単位：ppm

予測地点	付加濃度 (A)	バックグラウンド濃度 (B)	環境濃度 予測結果 (A+B)	
最大着地濃度出現地点 (東南東側560m地点)	<u>0.00141</u>	0.002	<u>0.00341</u>	
現地調査地点	河原町総合運動場	<u>0.00054</u>	0.002	<u>0.00254</u>
	福和田地区	<u>0.00052</u>	0.001	<u>0.00152</u>
	郷原・上山手地区	<u>0.00046</u>	0.001	<u>0.00146</u>
	徳吉地区	<u>0.00041</u>	0.001	<u>0.00141</u>
	釜口地区	0.00025	0.001	0.00125
	三谷地区	<u>0.00030</u>	0.001	<u>0.00130</u>
	高津原地区	<u>0.00045</u>	0.002	<u>0.00245</u>
要配慮施設	直近民家	<u>0.00046</u>	0.002	<u>0.00246</u>
	特別養護老人ホーム河原あすなろ	<u>0.00029</u>	0.001	<u>0.00129</u>
	河原第一小学校	<u>0.00027</u>	0.001	<u>0.00127</u>
	河原中学校	<u>0.00035</u>	0.001	<u>0.00135</u>
	散岐保育園	<u>0.00019</u>	0.001	<u>0.00119</u>

注) 最大着地濃度出現地点のバックグラウンド濃度は最寄りの現地調査地点である河原町総合運動場の値とした。また、要配慮施設のバックグラウンド濃度は、最寄りの現地調査地点の値とし、直近民家は河原町総合運動場、特別養護老人ホーム河原あすなろは郷原・上山手地区、河原第一小学校は徳吉地区、河原中学校は福和田地区、散岐保育園は釜口地区の値を用いた。

<変更後>

エ. 自動車騒音の要請限度

「騒音規制法」に基づく自動車騒音の要請限度は、表7-1-2.9に示すとおりである。

表 7-1-2.9 自動車騒音の要請限度

区域の区分	時間の区分	基準値	
		昼間 6時～22時	夜間 22時～翌日の6時
a 区域及びb 区域のうち1車線を有する道路に面する区域		65デシベル	55デシベル
a 区域のうち2車線以上の車線を有する道路に面する区域		70デシベル	65デシベル
b 区域のうち2車線以上の車線を有する道路に面する区域及び c 区域のうち車線を有する道路に面する区域		75デシベル	70デシベル

注1) 幹線交通を担う道路に近接する区域については、上表にかかわらず、昼間においては75デシベル、夜間においては70デシベルとする。

注2) a 区域：第1種低層住居専用地域、第1種中高層住居専用地域、第2種中高層住居専用地域

b 区域：第1種住居地域、第2種住居地域、準住居地域

c 区域：近隣商業地域、商業地域、準工業地域、工業地域

オ. 深夜騒音の規制

深夜の静穏を保持するため、「鳥取県公害防止条例」に基づいて工場・事業場すべての事業活動に伴う深夜（22時～翌朝6時）の騒音が規制されており、規制基準は表7-1-2.10に示すとおりである。対象事業実施区域は、平成26年3月27日に工業地域に指定されたことから、工業地域の基準が適用される。

表 7-1-2.10 深夜騒音の規制基準

区域の区分	基準値
第1種低層住居専用地域、第1種中高層住居専用地域、 第2種中高層住居専用地域、第1種住居地域、第2種住居地域 準住居地域	45 デシベル
近隣商業地域、商業地域、準工業地域	50 デシベル
工業地域	65 デシベル
その他の区域 (上記の区域以外の区域で、工業専用地域、臨港地区内の分区 及び工業のための埋め立て地を除く)	45 デシベル

注) 規制値は、特定工場等の敷地の境界線上における大きさ。

2. 予 測

(1) 工事の実施

① 資材運搬車両等の走行に伴う騒音の発生

ア. 予測項目

資材運搬車両等の走行に伴う等価騒音レベル (L_{Aeq}) とした。

イ. 予測時期

資材運搬車両等の走行に伴う影響が大きくなると想定される工事開始後31ヵ月目～35ヵ月目とした。

ウ. 予測地点

予測地点は、資材運搬車両等の走行ルート沿道において現地調査を行った1地点(地点1)とした。また、予測高さは地上1.2mとした。

エ. 予測方法

(ア) 予測手順

資材運搬車両等の走行による道路交通騒音の予測手順は、図7-1-2.3に示すとおりとした。

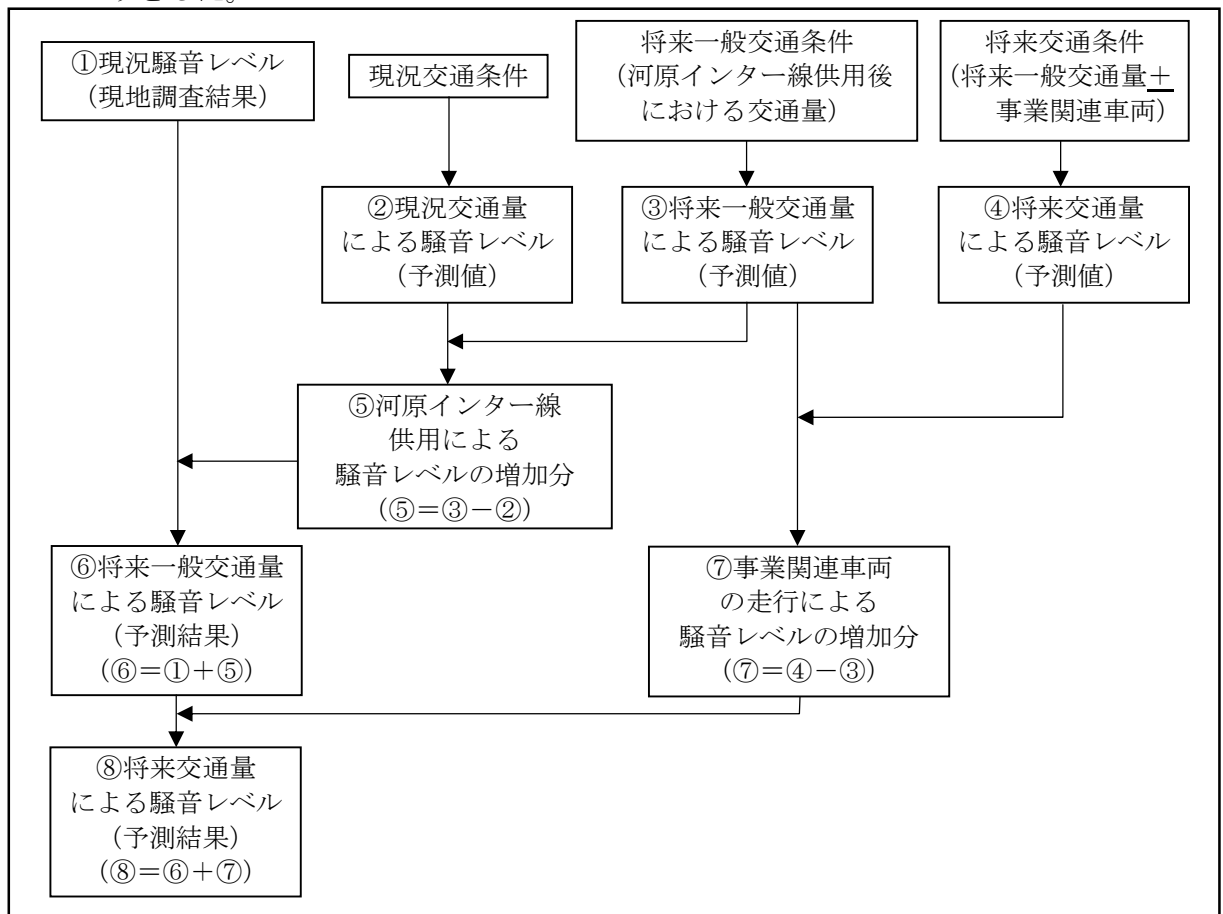


図7-1-2.3 資材運搬車両等の走行による道路交通騒音の予測手順

<変更後>

2. 予 測

(1) 工事の実施

【変更無し】

エ. 予測方法

(ア) 予測手順

資材運搬車両等の走行による道路交通騒音の予測手順は、図7-1-2.3に示すとおりとした。

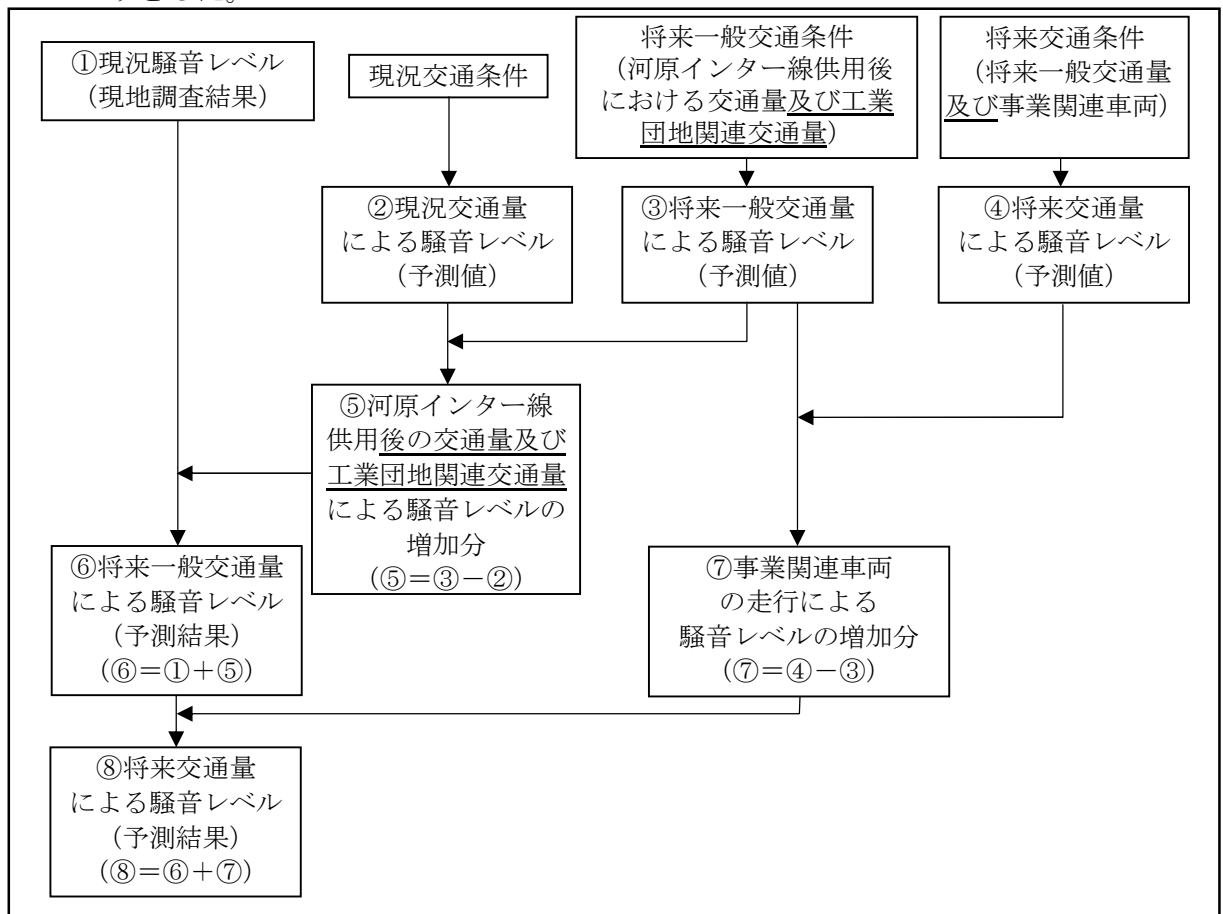


図7-1-2.3 資材運搬車両等の走行による道路交通騒音の予測手順

<変更前：評価書 7-108 頁>

(ウ) 予測条件

a. 予測時間帯

予測時間帯は、資材運搬車両等が走行する時間帯（7時～19時）を考慮し、騒音に係る環境基準の昼間の時間区分（6時～22時の16時間）とした。

b. 交通条件

(a) 将来一般交通量

将来一般交通量は、河原インター線供用後の交通量とし、表7-1-2.11に示すとおりとした。

表7-1-2.11 予測地点の将来一般交通量（断面交通量）

単位：台/16時間

予測地点 (道路名)	大型車	小型車	合計
地点1 (河原インター線)	473	7,323	7,796

(b) 資材運搬車両等台数

予測時期（工事開始後31ヵ月目～35ヵ月目）における資材運搬車両等台数は、表7-1-2.12に示すとおりである。

表7-1-2.12 予測地点の資材運搬車両等台数（断面交通量）

単位：台/16時間

予測地点 (道路名)	大型車	小型車	合計
地点1 (河原インター線)	250	250	500

(c) 将来交通量

将来交通量は、将来一般交通量に資材運搬車両等台数を加えた台数とし、表7-1-2.13に示すとおりとした。

表7-1-2.13 予測地点の将来交通量（断面交通量）

単位：台/16時間

予測地点 (道路名)	大型車	小型車	合計
地点1 (河原インター線)	723	7,573	8,296

c. 走行速度

走行速度は、対象道路の規制速度を用いるものとし、60km/時とした。

<変更後>

(エ) 予測結果

廃棄物運搬車両等の走行に伴う道路交通騒音（等価騒音レベル： L_{Aeq} ）の予測結果は、表7-1-2.21に示すとおりである。

廃棄物運搬車両等の走行による道路交通騒音（等価騒音レベル： L_{Aeq} ）の予測結果は71.2デシベルとなる。

対象道路は、用途地域の指定が行われていないことから、騒音に係る地域指定を受けていないが、参考に環境基準と比較すると、これを上回るものの、事業の実施に伴う騒音の増加量は1デシベル以下（0.8デシベル）と予測する。

表 7-1-2.21 廃棄物運搬車両等の走行による道路交通騒音（等価騒音レベル： L_{Aeq} ）の予測結果
単位：デシベル

予測地点 (道路名)	時間 区分	予 測 結 果			将来一般 交通量による 騒音レベル ⑥	将来 騒音 レベル ⑥+⑦ (増加量)	環境基準 ^{注1)} <参考>
		将来一般 交通量による 予測結果 ③	将来交通量 による 予測結果 ④	増加量 ⑦ (④-③)			
地点1 (河原インター線)	昼間	<u>70.5</u>	<u>71.3</u>	<u>0.8</u>	<u>70.4</u>	<u>71.2</u> (0.8)	70 以下

注1) 環境基準は幹線交通を担う道路に近接する空間の基準値。

注2) 表中の番号は、図 7-1-2.3 の図中の番号と一致する。

(ウ) 予測条件

a. 設備機器の配置等の音源条件

設備機器の配置等の音源条件は表7-1-2. 22に示すとおりである。なお、設備機器の配置は、資料編（資料1－3）に示す。

表7-1-2. 22 主要な設備機器の音源条件等

設置階	設備機器名	台数	パワーレベル (デシベル)
1階	脱気器給水ポンプ	1	82.0
	冷却水循環ポンプ	3	88.0
	ボイラ給水ポンプ	3	94.0
	溶融炉誘引送風機	1	96.0
2階	空気圧縮機	3	67.0
	混練機	1	78.0
	排ガス循環用送風機	3	96.0
	誘引通風機	3	98.0
	蒸気タービン発電機	1	106.0
3階	油圧装置	3	82.0
	押込送風機	3	100.0
	環境集じん機ファン	1	85.0
	消石灰ブロワ	3	82.0
	プラズマガス供給設備	1	97.0
4階	振動篩	1	93.0
5階	低圧蒸気復水器	6	101.0
	機器冷却塔	1	69.0
	ごみクレーン	1	95.0

b. 壁等の吸音率及び透過損失

工場棟建屋壁面の材質については、鉄骨鉄筋コンクリート造を基本とした。

また、特に騒音を発生する設備機器を設置する部屋については、グラスウール（50mm）仕上げとする計画とした。

なお、準備書に係る知事意見を踏まえ、施設騒音に係る環境保全目標を見直したことから、追加の保全対策として、騒音レベルが高い一部の機器（低圧蒸気復水器）を設置する室内天井部に防音ルーバーを設置する計画とした

<変更後>

(ウ) 予測条件

a. 設備機器の配置等の音源条件

設備機器の配置等の音源条件は表7-1-2. 22に示すとおりである。なお、設備機器の配置は、資料編（資料1-3）に示す。

なお、表7-1-2. 22及び評価書資料編（資料1-3）の図1-3.1 (1) ~ (3) はストーカ+灰溶融方式のケースについてのものである。

表7-1-2. 22 主要な設備機器の音源条件等

設置階	設備機器名	台数	パワーレベル (デシベル)
1階	脱気器給水ポンプ	1	82.0
	冷却水循環ポンプ	3	88.0
	ボイラ給水ポンプ	3	94.0
	溶融炉誘引送風機	1	96.0
2階	空気圧縮機	3	67.0
	混練機	1	78.0
	排ガス循環用送風機	3	96.0
	誘引通風機	3	98.0
	蒸気タービン発電機	1	106.0
3階	油圧装置	3	82.0
	押込送風機	3	100.0
	環境集じん機ファン	1	85.0
	消石灰ブロワ	3	82.0
	プラズマガス供給設備	1	97.0
4階	振動篩	1	93.0
5階	低圧蒸気復水器	6	101.0
	機器冷却塔	1	69.0
	ごみクレーン	1	95.0

b. 壁等の吸音率及び透過損失

工場棟建屋壁面の材質については、鉄骨鉄筋コンクリート造を基本とした。

また、特に騒音を発生する設備機器を設置する部屋については、グラスウール（50mm）仕上げとする計画とした。

なお、準備書に係る知事意見を踏まえ、施設騒音に係る環境保全目標を見直したことから、追加の保全対策として、騒音レベルが高い一部の機器（低圧蒸気復水器）を設置する室内天井部に防音ルーバーを設置する計画とした

<変更前：評価書 7-124 頁>

オ. 予測結果

計画施設の稼働に伴う騒音の予測結果は、表7-1-2. 23(1)及び図7-1-2. 10に示すとおりである。

敷地境界における騒音レベルの最大値は、43.6デシベルである。対象事業実施区域は用途地域の指定が行われていないことから、騒音に係る区域指定がなされていないが、参考に「騒音規制法」に基づく特定工場等に係る規制基準及び「鳥取県公害防止条例」に基づく深夜騒音の規制基準と比較すると、規制基準を満足するものと予測する。

また、計画施設の稼働による現況騒音からの増加量を表7-1-2. 23(2)に示す。現況騒音は約40～46デシベル程度であり、計画施設の稼働に伴い5～6デシベル程度増加する。

表 7-1-2. 23(1) 計画施設の稼働に伴う騒音の予測結果

単位：デシベル

予測地点		予測結果	規制基準 ^{注)} <参考>
現地調査を行った地点の予測値	地点A	42.0	昼 間：65 以下 朝・夕：65 以下 夜 間：45 以下
直近民家での予測値	地点 a	32.0	
敷地境界における騒音レベルの最大値		43.6	

注) 昼間及び朝・夕の値は、「騒音規制法」に基づく特定工場等に係る騒音の規制基準(第3種区域)の値であり、夜間の値は「鳥取県公害防止条例」に基づく深夜騒音の規制基準の値

備考) 準備書時点以降一部の騒音レベルが高い機器の室内天井に防音ルーバーを設置する対策を追加で講じたことによる低減効果は騒音レベルの最大値で4.4デシベル程度(準備書時点：48.0デシベル)を見込んだものとしている。

表 7-1-2. 23(2) 計画施設の稼働による現況騒音からの増加量

単位：デシベル

予測地点		予測結果	現況騒音	合成値 ^{注1)} (増加量)
現地調査を行った地点の予測値	地点A	42.0	39.2	43.8 (4.6)
直近民家での予測値	地点 a	32.0	45.9 ^{注2)}	45.9 (0.0)
敷地境界における騒音レベルの最大値		43.6	39.2 ^{注2)}	44.9 (5.7)

注1) 合成値は、予測結果と現況騒音の値をエネルギー合成した値である。

注2) 現況騒音の値は、直近民家では最寄りの現地調査地点(地点B)の値、敷地境界における騒音レベルの最大地点の値は現地調査地点(地点A)の値を用いた。

<変更後>

オ. 予測結果

計画施設の稼働に伴う騒音の予測結果は、表7-1-2. 23(1)及び図7-1-2. 10に示すとおりである。

敷地境界における騒音レベルの最大値は、43.6デシベルである。対象事業実施区域は用途地域の指定が行われていないものの、平成26年3月27日に工業地域（第4種区域）に指定されたため、第4種区域の基準が適用される。しかしながら、周辺の土地利用状況等を勘案のうえ、より厳しい規制基準である「騒音規制法」に基づく特定工場等に係る規制基準（第3種区域）及び「鳥取県公害防止条例」に基づく深夜騒音の規制基準と比較すると、規制基準を満足するものと予測する。

また、計画施設の稼働による現況騒音からの増加量を表7-1-2. 23(2)に示す。現況騒音は約40～46デシベル程度であり、計画施設の稼働に伴い5～6デシベル程度増加する。

表 7-1-2. 23(1) 計画施設の稼働に伴う騒音の予測結果

単位：デシベル

予測地点		予測結果	規制基準 ^{注)} <参考>
現地調査を行った地点の予測値	地点A	42.0	昼 間：65 以下 朝・夕：65 以下 夜 間：45 以下
直近民家での予測値	地点 a	32.0	
敷地境界における騒音レベルの最大値		43.6	

注) 昼間及び朝・夕の値は、「騒音規制法」に基づく特定工場等に係る騒音の規制基準（第3種区域）の値であり、夜間の値は「鳥取県公害防止条例」に基づく深夜騒音の規制基準の値

備考) 準備書時点以降一部の騒音レベルが高い機器の室内天井に防音ルーバーを設置する対策を追加で講じたことによる低減効果は騒音レベルの最大値で4.4デシベル程度（準備書時点：48.0デシベル）を見込んだものとしている。

表 7-1-2. 23(2) 計画施設の稼働による現況騒音からの増加量

単位：デシベル

予測地点		予測結果	現況騒音	合成値 ^{注1)} (増加量)
現地調査を行った地点の予測値	地点A	42.0	39.2	43.8 (4.6)
直近民家での予測値	地点 a	32.0	45.9 ^{注2)}	45.9 (0.0)
敷地境界における騒音レベルの最大値		43.6	39.2 ^{注2)}	44.9 (5.7)

注1) 合成値は、予測結果と現況騒音の値をエネルギー合成した値である。

注2) 現況騒音の値は、直近民家では最寄りの現地調査地点（地点B）の値、敷地境界における騒音レベルの最大地点の値は現地調査地点（地点A）の値を用いた。

3. 環境保全措置

(1) 工事の実施

① 資材運搬車両等の走行に伴う騒音の発生

- ・資材運搬車両等の走行ルートを指定する。
- ・資材運搬車両等は、工程等の管理や配車の計画を行うことにより車両の集中を避けるとともに、整備、点検を徹底する。
- ・資材運搬車両等の不要なアイドリングや空ぶかしをしないよう徹底する。

② 建設機械の稼働による騒音の発生

- ・対象事業実施区域の周囲に仮囲い等を設置し、周辺地域への騒音の防止に努める。
- ・建設機械は、低騒音型建設機械を使用し、施工方法や工程等を十分に検討して建設機械の集中稼働を避け、効率的な稼働に努める。
- ・建設機械の整備・点検を徹底する。

(2) 施設の存在・供用

① 廃棄物運搬車両等の走行に伴う騒音の発生

- ・廃棄物運搬車両等の走行ルートを指定する。
- ・廃棄物運搬車両等の運行管理を行うことにより車両の集中を避ける。
- ・廃棄物運搬車両等の不要なアイドリングや空ぶかしをしないよう徹底するほか、運搬車両のハイブリッド化を推進する。
- ・廃棄物運搬車両等の整備、点検を徹底する。

② 計画施設の稼働に伴う騒音の発生

- ・プラント設備類を極力屋内に設置し、遮音対策に努める。また、屋外に設置する機器は、必要に応じて周辺の壁に吸音材を取り付けるなど、騒音を減少させる対策を行う。
- ・給排気口、脱臭装置排気口等については、排気フード、消音ボックス等適切な防音対策を行う。
- ・騒音レベルが高い一部の機器（低圧蒸気復水器）を設置する室内天井に防音ルーバーを設置する。
- ・低騒音型の機器を採用する。

<変更後>

3. 環境保全措置

(1) 工事の実施

① 資材運搬車両等の走行に伴う騒音の発生

- ・資材運搬車両等の走行ルートを指定するとともに、工事着手前の段階で隣接する工業団地の管理主体である鳥取市と十分な協議調整を図り、ルートや時間帯で車両の集中が想定される場合には、必要に応じて本組合にて工事計画の見直しを行う。
- ・資材運搬車両等は、工程等の管理や配車の計画を行うことにより車両の集中を避けるとともに、整備、点検を徹底する。
- ・資材運搬車両等の不要なアイドリングや空ぶかしをしないよう徹底する。

② 建設機械の稼働による騒音の発生

- ・対象事業実施区域の周囲に仮囲い等を設置し、周辺地域への騒音の防止に努める。
- ・建設機械は、低騒音型建設機械を使用し、施工方法や工程等を十分に検討して建設機械の集中稼働を避け、効率的な稼働に努める。
- ・建設機械の整備・点検を徹底する。

(2) 施設の存在・供用

① 廃棄物運搬車両等の走行に伴う騒音の発生

- ・廃棄物運搬車両等の走行ルートを指定するとともに、工事着手前の段階で隣接する工業団地の管理主体である鳥取市と十分な協議調整を図り、ルートや時間帯で車両の集中が想定される場合には、必要に応じて本組合にて工事計画の見直しを行う。
- ・廃棄物運搬車両等の運行管理を行うことにより車両の集中を避ける。
- ・廃棄物運搬車両等の不要なアイドリングや空ぶかしをしないよう徹底するほか、運搬車両のハイブリッド化を推進する。
- ・廃棄物運搬車両等の整備、点検を徹底する。

② 計画施設の稼働に伴う騒音の発生

- ・プラント設備類を極力屋内に設置し、遮音対策に努める。また、屋外に設置する機器は、必要に応じて周辺の壁に吸音材を取り付けるなど、騒音を減少させる対策を行う。
- ・給排気口、脱臭装置排気口等については、排気フード、消音ボックス等適切な防音対策を行う。
- ・騒音レベルが高い一部の機器（低圧蒸気復水器）を設置する室内天井に防音ルーバーを設置する。
- ・低騒音型の機器を採用する。

4. 評価

(1) 評価の手法

① 環境影響の回避・低減に係る検討による手法

事業者により実行可能な範囲内で騒音の変化による人の健康及び生活環境への影響について、その回避・低減が図られているかどうかにより評価した。

② 環境基準等との整合性に係る検討による手法

騒音に係る環境保全目標は、表7-1-2. 24～26に示すとおりである。対象事業実施区域及びその周辺は、用途地域の指定がなされていないことから、「騒音規制法」に基づく規制基準及び「環境基本法」に基づく騒音に係る環境基準は適用されないが、県条例に基づく深夜騒音の規制基準は適用される。このため、周辺の土地利用状況等を勘案のうえ、これら基準等及び本事業の計画目標値を参考に整合を図るべき基準を設定し、これら基準との整合が図られているかどうかにより評価した。

表7-1-2. 24 騒音に係る環境保全目標（道路交通騒音）

予測地点	環境保全目標	
	根拠	目標
関係車両ルート沿道	「環境基本法」に基づく騒音に係る環境基準（幹線交通を担う道路に近接する空間の昼間の特例値）	70デシベル以下 (L _{Aeq})

表7-1-2. 25 騒音に係る環境保全目標（建設機械の稼働による騒音）

予測地点	環境保全目標	
	根拠	目標
敷地境界	「騒音規制法」に基づく特定建設作業に係る規制基準	85デシベル以下

表7-1-2. 26 騒音に係る環境保全目標（施設の稼働による騒音）

予測地点	環境保全目標	
	根拠	目標
敷地境界	「騒音規制法」に基づく特定工場等に係る騒音の規制基準（第3種区域）、 「鳥取県公害防止条例」に基づく深夜騒音の規制基準、本事業の計画目標値	昼間：65デシベル以下 朝・夕：65デシベル以下 夜間：45デシベル以下

注) 時間区分は、朝：6時～8時、昼間：8時～19時、夕：19時～22時、夜間：22時～翌朝6時

<変更後>

③ 土地利用の状況

対象事業実施区域は現在、樹林地及び農用地等となっており、周囲に住居及び学校などの保全対象施設は存在しない。また、都市計画法に基づく用途地域の定めはない。なお、北側には、河原インター山手工業団地があり、最寄りの住居等は北側約200mに存在する。

④ 発生源の状況

対象事業実施区域周辺には、振動の発生源はない。

⑤ 自動車交通量等の状況

自動車交通量等の調査結果は、「7-1-1 大気質 1. 調査 (6) 調査結果 ⑤自動車交通量等の状況」に示したとおりである。

⑥ 関係法令等

ア. 特定工場等に係る規制基準

特定工場等において発生する振動は、「振動規制法」及び「鳥取県公害防止条例」で規制されており、規制基準は表7-1-3.6に示すとおりである。

対象事業実施区域は、用途地域の指定が行われていないことから、振動に係る区域指定はなされていない。

表 7-1-3.6 特定工場等に係る振動の規制基準

区域	地域の区分	昼間 8時～19時	夜間 19時～翌日の8時
第1種	第1種低層住居専用地域、第1種中高層住居専用地域、第2種中高層住居専用地域、第1種住居地域、第2種住居地域、準住居地域	60デシベル	55デシベル
第2種	近隣商業地域、商業地域、準工業地域 工業地域	65デシベル	60デシベル

2. 予 測

(1) 工事の実施

① 資材運搬車両等の走行に伴う振動の発生

ア. 予測項目

資材運搬車両等の走行による振動レベル (L_{10}) とした。

イ. 予測時期

資材運搬車両等の走行による影響が大きくなると想定される工事開始後31ヵ月目～35ヵ月目とした。

ウ. 予測地点

予測地点は、資材運搬車両等の走行ルート沿道において現地調査を行った1地点(地点1)とした。

エ. 予測方法

(ア) 予測手順

資材運搬車両等の走行による道路交通振動の予測手順は、図7-1-3.2に示すとおりとした。

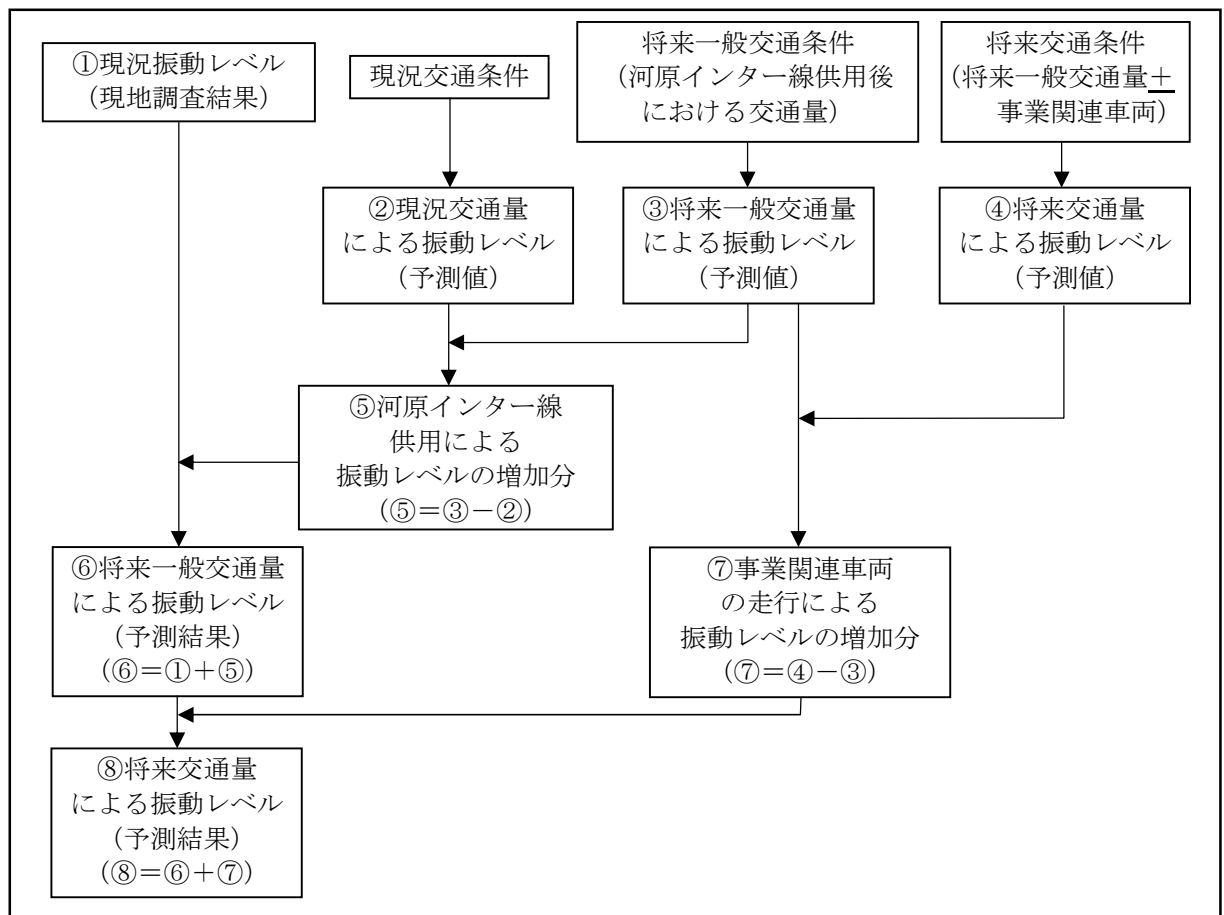


図7-1-3.2 資材運搬車両等の走行による道路交通振動の予測手順

<変更後>

2. 予 測

(1) 工事の実施

【変更無し】

エ. 予測方法

(ア) 予測手順

資材運搬車両等の走行による道路交通振動の予測手順は、図7-1-3.2に示すとおりとした。

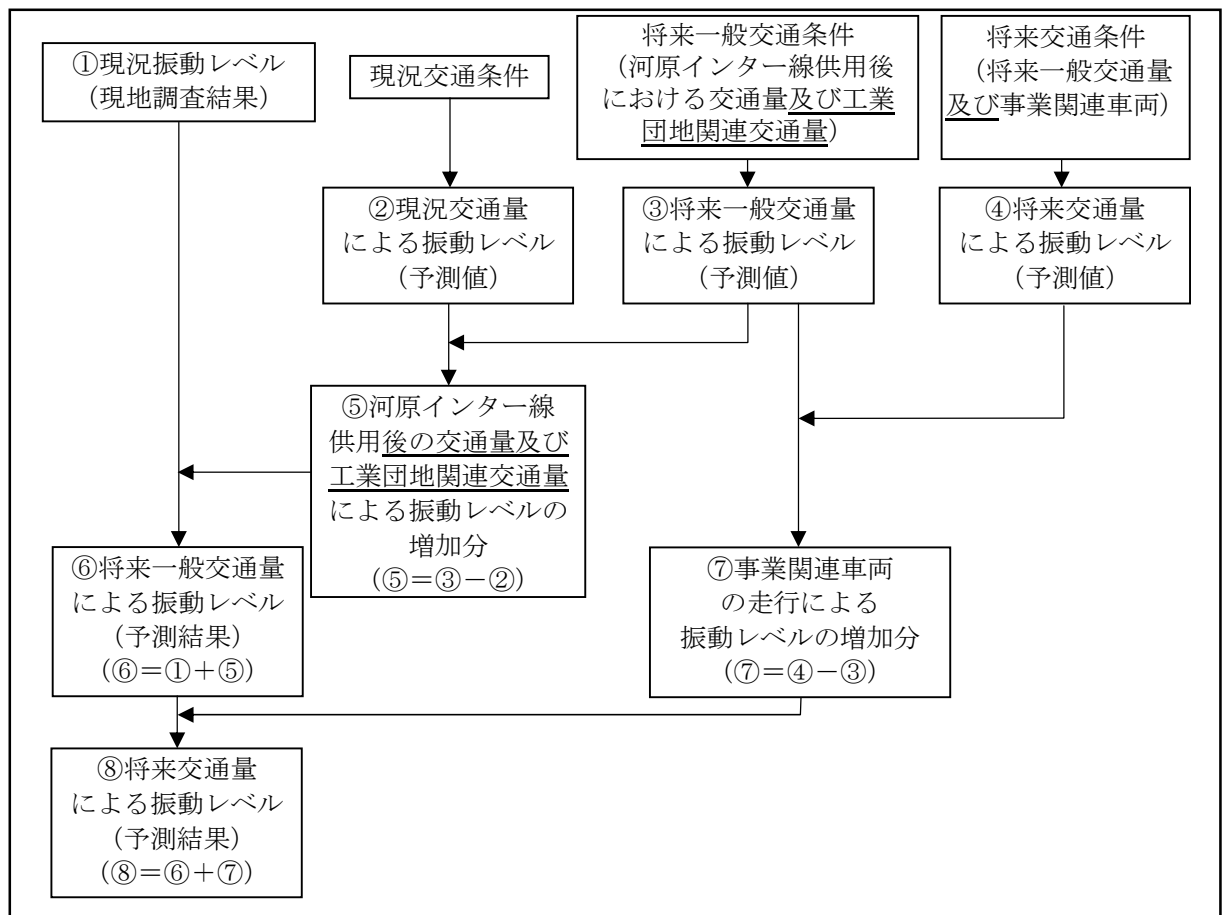


図7-1-3.2 資材運搬車両等の走行による道路交通振動の予測手順

<変更前：評価書 7-139 頁>

(ウ) 予測条件

a. 予測時間帯

予測時間帯は、資材運搬車両等が走行する時間帯（7時～19時）とした。

b. 交通条件

(a) 将来一般交通量

将来一般交通量は、河原インター線供用後の交通量とし、表7-1-3.9に示すとおりとした。

表7-1-3.9 予測地点の将来一般交通量（断面交通量）

単位：台/12時間

予測地点 (道路名)	大型車	小型車	合計
地点1 (河原インター線)	451	6,293	6,744

(b) 資材運搬車両等台数

予測時期（工事開始後31ヵ月目～35ヵ月目）における資材運搬車両等台数は、表7-1-3.10に示すとおりである。

表7-1-3.10 予測地点の資材運搬車両等台数（断面交通量）

単位：台/12時間

予測地点 (道路名)	大型車	小型車	合計
地点1 (河原インター線)	250	250	500

(c) 将来交通量

将来交通量は、将来一般交通量に資材運搬車両等台数を加えた台数とし、表7-1-3.11に示すとおりとした。

表7-1-3.11 予測地点の将来交通量（断面交通量）

単位：台/12時間

予測地点 (道路名)	大型車	小型車	合計
地点1 (河原インター線)	701	6,543	7,244

c. 走行速度

走行速度は、対象道路の規制速度を用いるものとし、60km/時とした。

<変更後>

(エ) 予測結果

廃棄物運搬車両等の走行による道路交通振動 (L₁₀) の予測結果 (最大値) は、表7-1-3.19に示すとおりである。

廃棄物運搬車両等の走行による道路交通振動 (L₁₀) の予測結果 (最大値) は、41.5デシベルである。対象道路は、用途地域の指定が行われていないことから、振動に係る区域指定がなされていないが、参考に「振動規制法」に基づく道路交通振動の要請限度と比較すると、要請限度を下回るものと予測する。

表 7-1-3.19 廃棄物運搬車両等の走行による道路交通振動 (L₁₀) の予測結果

単位：デシベル

予測地点 (道路名)	ピーク 時間帯	予 測 結 果			将来一般 交通量による 振動レベル ⑥	将来 振動 レベル ⑥+⑦	<参考> 要請限度
		将来一般 交通量による 予測結果 ③	将来 交通量による 予測結果 ④	増加量 ⑦ (④-③)			
地点1 (河原インター線)	11時~12時	46.6	48.1	1.5	40.0	41.5	70以下

注) 表中の番号は、図 7-1-3.2 の図中の番号と一致する。

<変更前：評価書 7-150 頁>

(ウ) 予測条件

a. 設備機器の配置等の振動源条件

設備機器の配置等の振動源条件は表7-1-3. 20に示すとおりである。

なお、設備機器の配置は、資料編（資料1－3）に示す。

表7-1-3. 20 主要な設備機器の振動源条件等

設置階	設備機器名	台数	振動レベル (デシベル)
1 階	ボイラ給水ポンプ	3	70.0
	溶融炉誘引送風機	1	49.0
2 階	空気圧縮機	3	70.0
	排ガス循環用送風機	3	49.0
	誘引通風機	3	70.0
3 階	押込送風機	3	49.0
	プラズマガス供給設備	1	59.0

オ. 予測結果

計画施設の稼働に伴う振動の予測結果は、表7-1-3. 21及び図7-1-3. 8に示すとおりである。

敷地境界における振動レベルの最大値は、40.0デシベルである。対象事業実施区域は用途地域の指定が行われていないことから、振動に係る区域指定がなされていないが、参考に「振動規制法」に基づく特定工場等に係る規制基準と比較すると、規制基準を下回るものと予測する。

表 7-1-3. 21 計画施設の稼働に伴う振動の予測結果

単位：デシベル

予測地点		予測結果	規制基準 <参考>
現地調査を行った地点の予測値	地点A	32.0	昼 間：65 以下 夜 間：60 以下
直近民家での予測値	地点 a	25 未満	
敷地境界における振動レベルの最大値		40.0	

注) 昼間及び夜間の値は、「振動規制法」に基づく特定工場等に係る振動の規制基準(第2種区域)の値

<変更後>

(ウ) 予測条件

a. 設備機器の配置等の振動源条件

設備機器の配置等の振動源条件は表7-1-3.20に示すとおりである。なお、設備機器の配置は、資料編（資料1-3）に示す。

なお、表7-1-3.20及び評価書資料編（資料1-3）の図1-3.1(1)～(3)はストーカ+灰溶融方式のケースについてのものである。

表7-1-3.20 主要な設備機器の振動源条件等

設置階	設備機器名	台数	振動レベル (デシベル)
1階	ボイラ給水ポンプ	3	70.0
	溶融炉誘引送風機	1	49.0
2階	空気圧縮機	3	70.0
	排ガス循環用送風機	3	49.0
	誘引通風機	3	70.0
3階	押込送風機	3	49.0
	プラズマガス供給設備	1	59.0

オ. 予測結果

計画施設の稼働に伴う振動の予測結果は、表7-1-3.21及び図7-1-3.8に示すとおりである。

敷地境界における振動レベルの最大値は、40.0デシベルである。対象事業実施区域は用途地域の指定が行われていないことから、振動に係る区域指定がなされていないが、参考に「振動規制法」に基づく特定工場等に係る規制基準と比較すると、規制基準を下回るものと予測する。

表 7-1-3.21 計画施設の稼働に伴う振動の予測結果

単位：デシベル

予測地点		予測結果	規制基準 <参考>
現地調査を行った地点の予測値	地点A	32.0	昼間：65以下 夜間：60以下
直近民家での予測値	地点a	25未満	
敷地境界における振動レベルの最大値		40.0	

注) 昼間及び夜間の値は、「振動規制法」に基づく特定工場等に係る振動の規制基準(第2種区域)の値

4. 評価

(1) 評価の手法

① 環境影響の回避・低減に係る検討による手法

事業者により実行可能な範囲内で振動の変化による人の健康及び生活環境への影響について、その回避・低減が図られているかどうかにより評価した。

② 環境基準等との整合性に係る検討による手法

振動に係る環境保全目標は、表7-1-3. 22～24に示すとおりである。対象事業実施区域及びその周辺は、用途地域の指定がなされていないことから、「振動規制法」に基づく規制基準の適用がされないため、周辺の土地利用状況等を勘案のうえ、これら基準等及び本事業の計画目標値を参考に整合を図るべき基準を設定し、これら基準との整合が図られているかどうかにより評価した。

表7-1-3. 22 振動に係る環境保全目標（道路交通振動）

項目	環境保全目標	
	根拠	目標
関係車両ルート沿道	「振動規制法」に基づく道路交通振動に係る要請限度	70デシベル以下

表7-1-3. 23 振動に係る環境保全目標（建設機械の稼働による振動）

項目	環境保全目標	
	根拠	目標
敷地境界	「振動規制法」に基づく特定建設作業に係る規制基準	75デシベル以下

表7-1-3. 24 振動に係る環境保全目標（施設の稼働による振動）

項目	環境保全目標	
	根拠	目標
敷地境界	「振動規制法」に基づく特定工場等に係る振動の規制基準（第2種区域、本事業の計画目標値）	昼間：65デシベル以下 夜間：60デシベル以下

(2) 評価の結果

① 工事の実施

ア. 資材運搬車両等の走行に伴う振動の発生

資材運搬車両等の走行による道路交通振動（ L_{10} ）の予測結果（最大値）は、39.9デシベルとなり、環境保全目標を下回るものと予測する。

<変更後>

【変更無し】

② 施設の存在・供用

主要な触れ合い活動の場及び主要な触れ合い活動の場周辺の利用環境の改変については、対象事業実施区域と主な触れ合い活動の場との位置関係については、最寄りの触れ合い活動の場である霊石山においても対象事業実施区域から約2kmとなっており、工事の実施に伴う環境の変化はほとんどないと考えられることから、影響はないものと予測する。

主要な触れ合い活動の場へのアクセスルートの改変については、対象事業実施区域周辺の主要な触れ合い活動の場は、アクセスルートとしていずれも鳥取自動車道を利用し、さらに霊石山、竹林公園及び三滝溪については、本事業の資材運搬車両等が往来する鳥取自動車道の河原ICを経由するアクセスルートとなっていることからそのアクセス性に影響が生じる可能性がある。

鳥取自動車道の交通量に対する本事業の廃棄物運搬車両等が及ぼす影響割合は、8.8%であり、対象事業実施区域周辺における主要な触れ合い活動の場へのアクセス性の低下の程度は小さいものと予測する。

また、本事業では、廃棄物運搬車両等の走行ルートについて運行管理を徹底し、可能な限り効率化・分散化を図るなどの環境保全措置を実施することから、事業者により実行可能な範囲内で主要な触れ合い活動の場への影響について、その回避・低減が図られているものと評価する。

7-6 環境への負荷

7-6-1 廃棄物等

1. 予 測

(1) 工事の実施

① 建設工事に伴う副産物の発生

ア. 予測項目

建設工事に伴う副産物（産業廃棄物）の種類、発生量、再生利用及び処理・処分
の方法とした。

イ. 予測時期

工事の実施の期間全体とした。

ウ. 予測地域

予測地域は対象事業実施区域内とした。

エ. 予測方法

建設工事に伴い発生する産業廃棄物の種類及び発生量は、廃棄物の種類ごとの原
単体に延床面積を乗じることにより算定した。使用した原単位は、「建築系混合廃棄
物の原単位調査報告書」（平成23年2月 社団法人建築業協会）に基づき、SRC（鉄
骨鉄筋コンクリート）造、延床面積10,000㎡以上とし、表7-6-1.1に示すとおり設定
した。

表7-6-1.1 予測に用いた産業廃棄物の発生原単位

種 類	発生原単位 (kg/m ²)
コンクリート塊	5.3
アスファルト・コンクリート塊	1.1
ガラス及び陶磁器くず	1
廃プラスチック類	1
金属くず	2.3
木くず	2.3
紙くず	0.8
石膏ボード	1.3
混合廃棄物	5.2
その他	2.8
合計	—

注) SRC造、延床面積10,000㎡以上の原単位

出典：「建築系混合廃棄物の原単位調査報告書」

(平成23年2月 社団法人建築業協会)

<変更後>

7-6 環境への負荷

7-6-1 廃棄物等

1. 予 測

(1) 工事の実施

① 建設工事に伴う副産物の発生

ア. 予測項目

建設工事に伴う副産物（産業廃棄物）の種類、発生量、再生利用及び処理・処分
の方法とした。

イ. 予測時期

工事の実施の期間全体とした。

ウ. 予測地域

予測地域は対象事業実施区域内とした。

エ. 予測方法

建設工事に伴い発生する産業廃棄物の種類及び発生量は、廃棄物の種類ごとの原
単体に延床面積を乗じることにより算定した。使用した原単位は、「建築系混合廃棄
物の原単位調査報告書」（平成24年11月 社団法人建築業協会）に基づき、SRC（鉄
骨鉄筋コンクリート）造、延床面積10,000㎡以上とし、表7-6-1.1に示すとおり設定
した。

表7-6-1.1 予測に用いた産業廃棄物の発生原単位

種 類	発生原単位 (kg/m ²)
コンクリート塊	3.8
アスファルト・コンクリート塊	0.2
ガラス及び陶磁器くず	1.6
廃プラスチック類	1.1
金属くず	1.3
木くず	1.4
紙くず	0.7
石膏ボード	1.5
混合廃棄物	5.6
その他	1.6
合計	—

注) SRC造、延床面積10,000㎡以上の原単位

出典:「建築系混合廃棄物の原単位調査報告書」

(平成24年11月 社団法人建築業協会)

オ. 予測結果

建設工事に伴い発生する産業廃棄物の種類及び量は表7-6-1.2に示すとおりであり、コンクリート塊、アスファルト・コンクリート塊など合計約1,200 t発生すると予測する。

また、本事業の建設工事は、「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「鳥取県特定建設資材に係る分別解体等及び特定建設資材廃棄物の再資源化等の促進等の実施に関する指針」（平成14年5月 鳥取県）を踏まえて、建設資材廃棄物の再利用、再資源化等を実施する。

なお、上記指針では、特定建設資材廃棄物の再資源化率の目標として、コンクリート塊及びアスファルト・コンクリート塊は100%、建設発生木材は75%が掲げられている。

表7-6-1.2 産業廃棄物の種類及び発生量

種 類	発生原単位	延床面積 ^{注)}	発生量
	(kg/m ²)	(m ²)	(t)
コンクリート塊	5.3	52,000	276
アスファルト・コンクリート塊	1.1		57
ガラス及び陶磁器くず	1		52
廃プラスチック類	1		52
金属くず	2.3		120
木くず	2.3		120
紙くず	0.8		42
石膏ボード	1.3		68
混合廃棄物	5.2		270
その他	2.8		146
合計	—		1,203

注) 工場棟の建築面積 (8,600m²) に階数 (6階) を乗じた面積とした。

(2) 施設の存在・供用

① 施設の供用に伴う一般廃棄物

ア. 予測項目

施設の供用に伴う一般廃棄物の種類、発生量、再生利用及び処理・処分の方法とした。

<変更後>

オ. 予測結果

建設工事に伴い発生する産業廃棄物の種類及び量は表7-6-1.2に示すとおりであり、コンクリート塊、アスファルト・コンクリート塊など合計約680 t発生すると予測する。

また、本事業の建設工事は、「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「鳥取県特定建設資材に係る分別解体等及び特定建設資材廃棄物の再資源化等の促進等の実施に関する指針」（平成14年5月 鳥取県）を踏まえて、建設資材廃棄物の再利用、再資源化等を実施する。

なお、上記指針では、特定建設資材廃棄物の再資源化率の目標として、コンクリート塊及びアスファルト・コンクリート塊は100%、建設発生木材は75%が掲げられている。

表7-6-1.2 産業廃棄物の種類及び発生量

種 類	発生原単位	延床面積 ^{注)}	発生量
	(kg/m ²)	(m ²)	(t)
コンクリート塊	3.8	36,000	137
アスファルト・コンクリート塊	0.2		7
ガラス及び陶磁器くず	1.6		58
廃プラスチック類	1.1		40
金属くず	1.3		47
木くず	1.4		50
紙くず	0.7		25
石膏ボード	1.5		54
混合廃棄物	5.6		202
その他	1.6		58
合計	—		678

注) 工場棟の建築面積 (6,000m²) に階数 (6階) を乗じた面積とした。

(2) 施設の存在・供用

① 施設の供用に伴う一般廃棄物

ア. 予測項目

施設の供用に伴う一般廃棄物の種類、発生量、再生利用及び処理・処分の方法とした。

<変更前：評価書 7-457 頁>

イ. 予測時期

供用時における事業活動が定常に達した時期とした。

ウ. 予測地域

予測地域は対象事業実施区域内とした。

エ. 予測方法

供用時の廃棄物の種類及び発生量は、計画施設の事業計画に基づいて廃棄物の種類ごとに予測した。また、本施設の処理方式は、「ストーカ方式」、「ストーカ+灰溶融方式」、「ガス化溶融方式」の3方式で検討を進めている段階であることから、メーカーからのヒアリング結果を踏まえ、処理方式別に廃棄物等の量を設定した。

オ. 予測結果

供用時に施設から発生する廃棄物の種類及び量は、表7-6-1.3に示すとおりである。ガス化溶融方式では、溶融スラグが18.7 t/日で最も多く、計27.4 t/日の廃棄物が発生する。 ストーカ炉+灰溶融方式では、溶融スラグが9.6 t/日で最も多く、計14.2 t/日の廃棄物が発生する。 ストーカ方式では、焼却灰が最も多く11.0 t/日であり、計15.3 t/日の廃棄物が発生する。

焼却残渣（焼却灰等）については、焼却残渣を溶融処理しない方式（ストーカ方式）を採用する場合は、埋立、セメント原料化及び山元還元化等による資源化を検討している。 焼却残渣を溶融処理する方式（ストーカ+灰溶融方式、ガス化溶融方式）を採用する場合は、溶融により生成したスラグを土木材料として資源化を行う計画である。

表7-6-1.3 施設から発生する廃棄物

項 目	発生量（t/日）		
	ストーカ方式	ストーカ +灰溶融方式	ガス化溶融方式
焼却灰	11.0	(11.0)	—
焼却飛灰	4.3	4.3	—
溶融スラグ	—	9.6	18.7
溶融飛灰	—	0.3	5.8
メタル	—	—	2.9
合計	15.3	14.2	27.4

注) 発生量の「—」は発生しないことを示す。