

令和4年度第2回尼崎市環境影響評価審議会 議事概要

日時：令和4年9月21日 午前10時00分から正午まで
場所：市役所本庁舎議会棟 西会議室（Web会議システムを併用）
出席者：審議会委員 8人（Web会議システムを用いて出席）
事業者 7人（Web会議システムを用いて出席）
事務局 4人
傍聴者 なし

○開会

- ・定足数の確認
- ・審議の進め方について説明

○議事

議題1 尼崎市新ごみ処理施設整備事業に係る環境影響評価準備書について

会長：

それでは、議事に入りたいと思います。

前回に引き続き、事業者から一通り説明を受けた後に、審議を行いたいと思います。

それでは、事業者から説明をお願いいたします。

事業者：

- 資料1・資料2 事業者から説明 -

会長：

質問・確認したい点などについて発言をお願いしたいと思います。

委員：

大気質の関係ですが、使用された風向・風速を確認できればと思います。

準備書のp7.1.30の図7.1-10の風配図については、一般的に年間で見ると図にあるような風向・風速になると思いますが、表7.1-25にある風向出現頻度の内容が風配図の内容と整合していないように感じます。表では、ほとんどが弱い風速、静穏になっています。このあたりについて説明をお願いします。

事業者：

ご指摘のとおり、図 7.1-10 の風配図については妥当だと考えておりますが、表 7.1-25 については、静穏となる風向出現頻度が高いような印象となっています。

これらについては、一度、確認し、回答をさせていただきたいと思います。

委員：

同じ表が、p7.1.90 にも示されているので、こちらについても確認をお願いします。

会長：

これについては、確認のうえ、ご回答をいただくということにしたいと思います。

この他はいかがでしょうか。

委員：

p7.1.29 の 4 段落目で「大気質予測に用いる気象モデル」という表現がありますが、これは標準的な気象データという意味だと思います。その場合には「気象モデル」という表現は使わないと思います。

事業者：

こちらについては、「気象条件」、もしくは「気象」という文言に修正します。

委員：

前回の審議会において意見すべきことだったかもしれませんが、p4-5 の「(3) ヒートアイランド現象」の①にヒートアイランド対策として「太陽光発電の採用等」とありますが、ヒートアイランド対策にはならないのではないかと思います。

事業者：

表 4-1 に示す事前環境配慮事項については、事業者側で検討して記載したのではなく、技術指針で定められているものとなっています。

委員：

わかりました。

この他にスライド 23 で示す予測結果で、すべて環境保全目標値を下回っているということですが、塩化水素については「一般的な気象条件」の結果と比較すると、施設の結果による寄与がかなり大きくなっています。

気象条件が少し変わると環境保全目標値を超過してしまう可能性があります。

事業者：

質問としては、施設の寄与が大きいという意味でしょうか。

委員：

寄与が支配的で、接地逆転層崩壊時には、環境保全目標値に近い結果となっています。単純に環境目標値を下回っているという結論で済ませてもよいのでしょうか。

現有の施設よりも塩化水素の排出量は減るということだったとは思いますが。

事業者：

今回の予測では、排出される最大濃度での予測をしております。実際には、そこまでの濃度とならないよう施設の維持管理をしていくことになります。

塩化水素については、施設による寄与率が一般的に高いとされていますので、ご指摘を踏まえ、施設の維持管理については注意していきたいと考えております。

委員：

わかりました。

会長：

その他はいかがでしょうか。

委員：

騒音・振動に関して2つ確認をしたいと思います。

1つ目は、以前にも説明があったかもしれませんが、施設と最寄りの住居までの位置関係などを確認できればと思います。確か、公園や子ども広場があったと思うのですが、地図で位置関係と距離をお示しいただければと思います。あと、主に車両がどこを通るのかをもう一度説明していただけないでしょうか。

事業者：

スライド13で説明をいたします。

一部の地域については、工場と住居が混在する場所があり、事業予定地から最も近いのは初島と呼ばれる場所で距離としては地図に示すスケールに基づきますと1km強となります。工事車両や施設関連車両については、主に県道57号の緑の矢印で示すルートを通ることになります。また、工事車両については事業計画地から南側の阪神高速湾岸線の利用を促していきたいと考えております。

なお、国道43号と県道57号の交差点付近の中在家町付近には住居がありますので、今回はここを調査・予測地点としております。

委員：

事業予定地から最寄りの住居までは1 km 程度離れているという理解で正しいですね。

事業者：

そのとおりです。

委員：

ありがとうございます。

2点目ですが、スライド 26 をお示しいただけますでしょうか。

このスライドに予測結果が記載されており、「1 未満」を「0」と表記されていますが、一方で増分として「1」という表記もあります。例えば、0.9 も「1 未満」ということになりませんが、四捨五入をすると「1」ということになると思います。「0」と記載のあるものと、「1」と記載のあるものはどのような違いがありますでしょうか。

事業者：

予測結果については四捨五入をすることとしております。ですので、0.4 以下が「0」として示されるものということになります。

委員：

つまり、0.5 未満ということですか。

事業者：

そうなります。

小数第 1 位の値を四捨五入しています。四捨五入を行い 0.4 という数字が得られた場合には、切り捨てを行い 0 という扱いとしております。

委員：

わかりました。

ということは、「1」と記載があるものも、0.50 dB から 1.49 dB までの幅があるということになりますか。

事業者：

そうです。

表記の方法については環境省の考え方に基づいたものとしています。

委員：

環境省からは整数値で表記することが求められているということですね。

事業者：

はい。

委員：

ただ、「1 未満」という表記は誤解を与える可能性がありますので、何らかの対応をされた方がよいと思います。

事業者：

それでは、表記としては整数値とすることとし、注釈に四捨五入をしたものである旨を記載したいと思います。

委員：

スライド 28 をお示しいただけますか。

最大限の負荷を想定した予測をしたとしても、車両による増分はあるものの、それほど大きなものではないということだと思いますが、車両の走行の仕方によって値はかなり変わることになりますので、「運転手の教育・指導」といった取組は非常に重要だと思います。どのレーンを走行するのか、記載のあるアイドリングストップといったことも含めて運転手の方への教育・指導についてはしっかりやっていただきたいと思います。

会長：

関連する事項について 1 点確認できればと思います。

予測に使用した車両台数ですが、スライド 14 にある大気質に関するものとスライド 25 にある騒音・振動に関するものでは台数が異なるのはどのような違いがあるのでしょうか。

事業者：

大気質は環境基準の達成状況については年間の値で評価することになっておりますので、1 年間、12 ヶ月間の車両台数を基に値を設定しております。一方、騒音・振動については、年間の値で評価するといった定めはありませんので、工事計画などから車両台数がピークとなる月を推定した場合の車両台数を基に値を設定しております。

施設関連車両についても同様の考えとなっております、騒音・振動については現有施設における運用状況を考慮し、車両台数がピークとなる場合を想定しています。

会長：

ありがとうございました。

これに関連しますが、供用時には車両の台数としては、現状と比べると、減るということになるのでしょうか。

また、車両の維持管理や走行方法も重要なのですが、他の自治体では車両を電動パッカー車に入れ替えるという事例もあるようですけれども、これに関連する記載が全くないのですが、尼崎市の見通しとしてはどのようになっていますでしょうか。

事業者：

まず、台数についてですが、今後、ごみの発生量が減少していく見込みとなっておりますので、それに伴って、搬入に必要となる車両台数も減少していく見込みとなっております。そのため、大型車の台数については、年間日平均で2台から3台程度は令和13年度までに減るものと想定しております。

パッカー車の車種につきましては、現状では市では天然ガスと軽油を燃料とするものとなっておりますが、直営で管理している台数が20%以下となっております、かなり低い割合となっております。今後につきましては、低公害車の採用を検討していきますが、具体的な更新計画はない状況となっております。

会長：

気候変動対策とも関係してくることや全体の環境負荷、予算との兼ね合いもありますが、入れ替える予定があるということであれば、その見込みも対策として記載した方がいいと思います。

今の発言は、徐々に入れ替えてはいくが、具体的な計画はないということでしょうか。

事業者：

はい。現時点では、何年度に何台というような具体的な計画はないということです。

会長：

現状の車両がまだ使えるということで、維持管理と教育・指導で対応していくということを第一に考えているという主旨ですか。

事業者：

そういうことになります。

会長：

関連することなので、併せて確認いたします。

スライド27で示されている、供用時の騒音ですが、増分が2dBとなっています。現有施設においても車両の走行はあると思いますが、これよりもさらに増えるという意味でしょ

うか。

それとも、車両の走行による寄与分という意味でしょうか。

事業者：

わかりにくい表記になっているかもしれませんので、少し説明をさせていただきます。

「現況騒音レベル」については、現地調査を実施した際の騒音レベルを示しており、「予測結果」は年間の車両走行台数のうちピークになると考えられる時期を想定した騒音レベルを示しております。そのため、2 dB ほど騒音レベルが上昇する月があるという意味となります。

会長：

現状でも 2 dB の増加が生じる時期はあると予想されるけれども、その時期に現地調査をしているわけではないということですか。

事業者：

そうです。

そのため、現状でも 2 dB 増加している時期はある可能性があります。

会長：

ごみ処理量が減ることで、大型車の台数についても 2 台から 3 台程度減るということが前提となっているのであれば、騒音レベルが増加するという説明はわかりにくいと思います。もう少しわかりやすくなる記述があれば、その方がいいように思います。

ごみ処理量が減ったとしても、収集車両は地域を広く周ることになるので、騒音レベルとしては大きく低下しないということになりますか。

事業者：

大雑把にいうとごみ処理量が減ると環境負荷も減っていくことにはなりますが、だからといって収集車両がごみ処理量と同程度に比例して減っていくことにはならないだろうと推定しています。

会長：

大型車は 2 台、3 台減るとのことですが、小型車もそれほど減るということはないということでしょうか。

事業者：

1 台あたりのごみの積載量がどれだけ減るかといった細かい見込みをはっきりと申し上げ

ることはできないのですが、ごみ処理量の削減に同程度に比例して収集車両の台数が削減されないことがあります。

会長：

その他はいかがでしょうか。

委員：

念のための確認なのですが、先ほどの「1未満」という表記について、もし環境省がそのような表記を求めている、または一般的にこういった資料では「1未満」と表記するということでしたら話は変わってくるかもしれません。

どのような状況でしょうか。

事業者：

環境省では、四捨五入して整数で示すこととされています。

今回の「1未満」という表記についてですが、このような表記をしている事例もありますが、すべての資料でこのような表記がなされているわけではありません。正確な表記ということであれば、四捨五入して整数として示すのが正しい対応だと思いますのでそれがわかる注釈を示すという対応としたいと考えています。

委員：

わかりました。

説明があれば何を意図しているのかはわかるのですが、できるだけわかりやすくしていただければと思います。

会長：

他はいかがでしょうか。

委員：

資料1の内容で事業者からの回答・見解について、評価書に記載するとしているものについては、準備書の記載を修正するなどして、実際に評価書に反映させるということでしょうか。

事業者：

準備書の内容を修正して、評価書に反映させる内容を回答・見解として記載しています。

委員：

評価書に記載をする旨のない回答・見解については、資料 1 に示すだけに留まり、評価書へは反映されないということでしょうか。

事業者：

評価書に記載する旨のある回答・見解については、評価書に反映することとしていますが、それ以外の内容については、事業者としての考え方を資料 1 に示すという対応としています。

委員：

わかりました。

事業者の考え方として説明のあった内容についても、評価書に記載した方がよいと考えるものもありますが、そのあたりはどうなりますでしょうか。

内容をわかりやすくしたり、補足したりするような説明もあったかと思えます。

会長：

事業者においては、なるべく対応してもらいたいと思いますが、具体的に評価書に反映させた方がいいという内容はありますか。

委員：

例えば、水質に関するものであれば、資料 1 の No.6～8 については評価書にも反映した方がいいと思います。

会長：

事業者いかがでしょうか。

事業者：

施設における排水・雨水に関する部分については、一度、検討させていただきます。

また、工事における排水については、排水の水質を踏まえて対応することになると思えますが、これについては追記させていただきます。

委員：

わかりました。

この他に地下水・土壌汚染に関してです。スライド 36、37 では土壌汚染対策法ガイドラインに基づく一般的な対応が記載されておりますが、土壌汚染があるものとして、記載のある対応はすべて行うということでしょうか。

事業者：

土壌汚染の調査については地歴調査を行っており、地歴調査で使用等の履歴がある有害物質による汚染があるものとしてガイドラインに沿った対応をすることとしています。

委員：

わかりました。

会長：

その他はいかがでしょうか。

副会長：

スライド 15、16 にある大気質に関することについてです。

二酸化窒素の予測結果として、例えば、「0.018」という濃度で示されていますが、スライド 8 にある現地調査の結果としては「0.019」となっており、予測結果の方が 0.001 小さいということになっています。また、供用時の予測結果としては「0.017」となっており、さらに 0.001 小さい値となっています。

このような示し方は予測結果として違和感があり、バックグラウンドの扱いに問題があるのではないかと思います。おそらく、スライド 7 にある築地公園における結果である 0.016 に工事車両に由来する環境負荷のみを加えており、工事車両以外の車両に由来する環境負荷を考慮できていないのではないかと思います。

事業者：

予測結果の算出の仕方については、一度、確認をさせていただきたいと思います。

工事車両の予測については、道路環境影響評価の技術手法に基づいて行っており、道路の影響がない場所の大気質をバックグラウンドとして、工事車両とそれ以外の車両に由来する環境負荷をそれぞれ求めたものをバックグラウンドに加えるということによって予測することになっています。

なぜ、このような手法としているかについてですが、将来的には車両台数が減るという可能性を考慮して、採用しています。

確認なのですが、ご指摘の主旨としましては、なぜ、沿道環境ではなく一般環境の大気質をバックグラウンドとして用いているのかということによろしいでしょうか。

副会長：

質問の意図としては、予測が現況を下回る理由を確認したいというものです。

築地公園をバックグラウンドとすること自体は構わないのですが、そこから現状の沿道環境をうまく再現できておらず、これに関する検証なども行われないうまま、将来予測をしてい

るので結果が正しいとは言えないのではないかと思います。

予測の手法や精度の検証を行ってから評価を行わないと実態を踏まえたものとはならないと思います。

事業者：

実際の沿道環境の二酸化窒素濃度としては予測値よりも高い濃度が確認されており、これにつきましては、予測地点の付近にある国道における環境負荷の影響も受けている可能性があります。

現在は、一般環境の大気質に計算で求めた一般車両の環境負荷を加えておりますが、ご指摘を踏まえまして、道路沿道における現地調査の結果に事業による環境負荷を加えるという手法に変更させていただこうと思います。

副会長：

その方が、安全側からの予測になると思います。

両方の結果を記載して、安全側からの予測ではこうなりますということを並記されるのがいいと思います。

事業者：

わかりました。

近くの国道の影響も受けている可能性もありますので、評価書では両方の結果を示すように修正したいと思います。

会長：

より実態を踏まえたものにできると思いますのでお願いいたします。

この他はいかがでしょうか。

委員：

お聞きしたいことが4つあります。

1つ目は、スライド3で示されている環境影響評価項目についてですが、工事中に関して地球温暖化の項目が選定されていない理由はどのようなものでしょうか。

2つ目は、スライド8の結果として示されている一酸化窒素と窒素酸化物については環境基準が示されていません。おそらく問題のない結果だと思いますが、市民としては基準が示されていないと、結果がどの程度のものなのかわかりません。

3つ目は、スライド24において「排出ガス濃度等の情報公開」というのがあり、「一般市民が本施設の運転状況を確認できるようにする」となっていますが、リアルタイムでの情報公開ということになるのでしょうか。どのような形で情報公開するのかを教えてもらいたい

と思います。

4つ目は、先ほどもご意見が出ていましたが、運転手の方への教育というのは非常に大事だと思っております。大気質、騒音・振動への対策として重要だと思っておりますが、どのタイミングでどのような形で行うのかということをお教えいただきたいです。

事業者：

1点目の地球温暖化に関する環境影響評価項目についてですが、影響の程度を考慮しており、施設の稼働については影響が大きいです。工事中の影響は軽微という理由から、施設の稼働のみを対象としています。

2点目の環境基準に関するものですが、環境基準としては二酸化窒素と浮遊粒子状物質について設定されているため、このような記載としております。

3点目の情報公開についてですが、現有施設では廃棄物処理法の規定に基づき、定期的にホームページで公表をしております。情報公開の方法については、施設の設備なども踏まえながら検討をしていきたいと考えておりますが、基本的には正確な値を公表する観点から計量証明の内容に基づいた情報を公表するというので、月単位での公表になると思います。

4点目の運転手への教育についてですが、工事関係車両については、工事に入るタイミングで教育をしていきたいと考えておりますが、元請業者が教育を行っていることが通例かと思っております。施設関連車両については、直営のものは環境マネジメントシステムの運用の一環として教育を実施していくこととし、委託業者については委託内容に教育を含めるということに対応したいと考えております。

委員：

地球温暖化については、工事中についても影響の大小に関わらず、地球温暖化の防止という観点からしっかりと監視をしていただきたいというのが正直な感想です。

環境基準のない物質についてですが、市民は本当にわからないということも知っておいていただきたいと思っております。

情報公開については、情報公開をしますと言うのであれば、どういう形で情報公開をするのかということも決めたいので検討を進めた方がいいと思っております。

会長：

情報公開の方法については、リアルタイムの方がよいか、正確な値が確定してからがいいかについて何かコメントなどがあればお願いできればと思っております。

委員：

リアルタイムでなければいけないというわけではないですし、正確な値が確定してからということも理解はできますが、市民の知る権利がしっかりと確保される方法としていただ

ければと思います。

公開されている情報について市民から問い合わせなどがあれば、適切に対応していただけるようなシステムもつくっていただけるといいのではないかと思います。

会長：

運転手への教育については、現在、具体的にどういふことがなされているのか、今後、特徴的なこととして追加的にやっていきたいことなどを具体的に記載してもらいたいという主旨での意見だったと思います。

例えば、様々な記録を付けるという細かな取組もありますし、年 1 回の簡単なセミナーのようなものを開催することで済ませてしまうといったこともあると思います。教育のレベルや質に関してももう少し具体的にご説明いただけますか。

事業者：

尼崎市の職員については、尼崎市環境マネジメントシステムで年 1 回の環境教育を実施する機会がありますので、その中で事業が環境に与える影響について意識をして、手引きなども活用し、どのようなことに取り組むのかを考えていっている状況となっています。

車両の運転方法を配慮することで温室効果ガスの排出を抑えることで地球温暖化対策にも寄与していきたいと思います。

会長：

情報公開についてはオープンデータ化、**Society5.0** の実現といった中でも進み、状況の急激な変化もあると思いますので、柔軟に対応していただければと思います。

工事中の地球温暖化対策につきましては、大気質が対象に入っており、この負荷を減らしていくこととの相関もあると思います。少なくとも車両に関する環境負荷については配慮していくことができるのではないかと思います。

環境影響評価項目につきましては、今回は対象としておりませんが、**PM2.5** へ関心をもたれている方もいらっしゃるかと思います。予測はないと思いますが、現況などについて何かコメントなどはありますでしょうか。

事業者：

準備書の地域概要を示す部分に 2 地点の記録を掲載しております。p3-163 の表 3.3-8 をご覧ください。平成 28 年度以降については環境基準を満たしている状況が続いております。

会長：

PM2.5 については近年、全国的にも値が改善してきておりますが、地域によっては対策が必要などところもありますので、尼崎市の状況を確認させていただきました。

その他にございますでしょうか。

ないようでしたら、事業者への質問などについては終えたいと思います。

事業者は退室をお願いいたします。

- 事業者 退室 -

会長：

それでは、ここからは本日の審議を踏まえまして、答申内容に記載すべき事項について、次回の審議会において事業者に補足説明などを求める必要がある事項などがあれば、改めてご指摘をいただきたいと思います。

答申として強調しておく必要があることなども併せてご意見をいただければと思います。

副会長：

水質については、種々の基準値の中から厳しいものを選んで評価するというので、考え方としては、支障はないと思います。

委員：

大気質や騒音・振動に関する議論の中で指摘がありましたが、本日の説明では「現況」が何を指しているのかがわかりにくいと思いました。誰がみても意味が理解できるような資料にしていく必要があると思います。

会長：

ありがとうございます。

ぱっと見てもわかりにくく、少なくとも要約書を見ればわかるようにしていく必要があると思います。

全般的事項としてわかりやすい表現、冊子にしていくという指摘はあると思います。

その他はいかがでしょうか。

委員：

基準を満たしているか、満たしていないかという見方をすれば満たしているということになるとは思いますが、目標値にかなり近いという予測結果もあったかと思います。ぎりぎりの状況は何かの拍子に目標値を上回ってしまう可能性もあり心配です。

悪臭についても臭気強度 2.5 とありますが、程度は低く、人によって感じ方は違うのかも

れませんが、臭うことは臭うんだという部分も心配です。

これらのことについては、どのような影響が生じることになるのかというところは気になります。

会長：

一応は、最大の環境負荷を想定してということになっていますが、それがどれぐらい余裕をみているのかがわかりにくいということだと思います。

悪臭については、8月の方が臭いとしてきついのではないかと思います。予測時期はそうようになっていません。この理由についても確認できればと思います。

この他に特にご意見などがなければ、本日の審議会はこれで終わりたいと思います。

事務局から事務連絡があればお願いいたします。

事務局：

- 事務連絡の説明 -

会長：

ありがとうございます。

それでは、以上をもちまして本日の審議を終わりたいと思います。