

## 第7章 対象事業に係る環境影響の総合的な評価

本事業の実施が環境に影響を及ぼす項目（環境要素）として、大気質、騒音、振動、廃棄物、資源循環、安全性の6項目を標準評価項目に選定し、調査、予測、環境保全措置の検討、評価を行った。また、水質、底質の2項目を保全措置項目に選定し、環境保全措置の検討、評価を行った。

評価に当たっては、「環境影響が回避され、又は低減されているものであるか否か」、「環境基準その他の国、兵庫県及び尼崎市による環境の保全に関する施策によって、環境影響評価項目に係る環境要素に関する基準又は目標が示されている場合は、当該評価において当該基準又は目標と照らし、当該基準等の達成状況、その施策の内容等と調査及び予測の結果との整合性が図られているか否か」の2つの観点で行った。

調査、予測、環境保全措置の検討及び評価の結果は、表7.1.1に示すとおりである。

本事業は、工事中及び施設の供用において、環境影響を回避・低減するための措置を講じており、また、環境基準等との整合性が図られているものと評価する。

表 7.1.1(1) 環境影響評価の結果

環境要素	環境影響要因	調査結果	予測・評価結果
<p>大気質</p> <p>二酸化窒素 浮遊粒子状物質</p>	<p>工事関連車両の走行</p>	<p>・沿道環境（四季調査）                  県道 57 号沿道における現地調査結果（四季平均値）は、二酸化窒素が 0.019ppm、浮遊粒子状物質が 0.018mg/m<sup>3</sup>であった。</p> <p>・気象                  県道 57 号沿道周辺における現地調査結果（通年観測値）は、最多風向が北北東、風速の期間平均値が 2.7m/s、日平均値の最高値が 6.8m/s、静穏率が 0.6%であった。                  季節別風向は、冬季は西、春季・秋季は北北東、夏季は西南西が卓越していた。</p>	<p>1. 予測結果                  工事関連車両の走行による寄与濃度の年平均値は、二酸化窒素が 0.0001ppm 未満、浮遊粒子状物質が 0.0001mg/m<sup>3</sup>未満となった。また、沿道における現況の大気質濃度と寄与濃度を足し合わせた環境濃度は、二酸化窒素が 0.0190ppm、浮遊粒子状物質が 0.0180mg/m<sup>3</sup>となっている。</p> <p>2. 環境保全措置の内容                  環境保全措置の内容は、以下に示すとおりである。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・工事関連車両台数の削減                      工事関連車両は、可能な限り阪神高速 5 号湾岸線を利用して尼崎東海岸出入口又は中島出入口からアクセスするルートを優先し、一般道路を經由する県道 57 号の利用を最小限に抑える。                      工事の効率化・平準化を図り、工事関連車両台数を可能な限り削減する。</li> <li>・工事関連車両の適切な運行の指導                      工事関連車両は、過積載の防止、積み荷の安定化、空ぶかしの禁止、アイドリングストップの遵守等、適切な運行を行う。</li> <li>・条例に基づく流入車両規制の遵守                      工事関連車両に対して、兵庫県の「環境の保全と創造に関する条例」（平成 7 年条例第 28 号（最終改正：令和元年条例第 13 号））に基づく流入車両規制を遵守する。</li> <li>・工事関連車両の計画的な運行管理                      工事関連車両の走行ルートや時間帯は、道路規格、周辺道路の状況、住居の立地状況などに配慮し、効率的で環境負荷が小さくなるよう、計画的な運行管理を行う。</li> </ul> <p>3. 評価結果  <b>環境影響の回避・低減に係る評価</b>                  予測結果は、二酸化窒素の日平均値の年間 98%値が 0.035ppm、浮遊粒子状物質の日平均値の 2%除外値が 0.045mg/m<sup>3</sup>であるため、環境に及ぼす影響の程度は小さいと予測され、また、前項の環境保全措置を講じることにより、事業者の実行可能な範囲内で環境影響の回避又は低減が図られているものと評価した。</p> <p><b>基準又は目標との整合性評価</b>                  二酸化窒素の日平均値の年間 98%値の予測結果は 0.035ppm であり、環境保全の目標値とした環境基準の基準値（0.04 から 0.06ppm までのゾーン内又はそれ以下）及び「尼崎市の環境をまもる条例」に基づく環境上の基準の基準値（0.04ppm 以下）を下回っている。                  浮遊粒子状物質の日平均値の 2%除外値の予測結果は 0.045mg/m<sup>3</sup>であり、環境保全の目標値とした環境基準の基準値及び「尼崎市の環境をまもる条例」に基づく環境上の基準の基準値（0.10 mg/m<sup>3</sup>以下）を下回っている。                  以上の結果より、工事関連車両の走行による二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の予測結果は、環境保全に係る基準又は目標との整合性が図られているものと評価した。</p>

表 7.1.1(2) 環境影響評価の結果

環境要素		環境影響要因	調査結果	予測結果						
大気質	二酸化窒素 浮遊粒子状物質	工事関連車両の走行		工事関連車両の走行による二酸化窒素、浮遊粒子状物質の予測・評価結果						
				【二酸化窒素】						
				予測地点	対象道路	① 工事関連車両による寄与濃度の年平均値 (ppm)	② 環境濃度の年平均値 (ppm)	①/② 寄与率 (%)	日平均値の年間98%値 (ppm)	環境保全の目標値
				No.1	県道57号	0.00004	0.0190	0.21	0.035	<ul style="list-style-type: none"> <li>・環境基準の基準値 0.04ppmから0.06ppmまでのゾーン内又はそれ以下</li> <li>・尼崎市の環境をまもる条例に基づく環境上の基準の基準値 0.04ppm以下</li> </ul>
				【浮遊粒子状物質】						
				予測地点	対象道路	① 工事関連車両による寄与濃度の年平均値 (mg/m <sup>3</sup> )	② 環境濃度の年平均値 (mg/m <sup>3</sup> )	①/② 寄与率 (%)	日平均値の2%除外値 (mg/m <sup>3</sup> )	環境保全の目標値
				No.1	県道57号	0.000005	0.0180	0.03	0.045	<ul style="list-style-type: none"> <li>・環境基準の基準値 0.10 mg/m<sup>3</sup>以下</li> <li>・尼崎市の環境をまもる条例に基づく環境上の基準の基準値 0.10 mg/m<sup>3</sup>以下</li> </ul>

表 7.1.1(3) 環境影響評価の結果

環境要素	環境影響要因	調査結果	予測結果
大気質 二酸化硫黄、 二酸化窒素、 浮遊粒子状 物質	船舶の運航	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 一般環境（四季調査）                              調査期間中の各地点における年平均値は、二酸化窒素が 0.015 ～ 0.016ppm、浮遊粒子状物質が 0.017mg/m<sup>3</sup>、二酸化硫黄が 0.001ppm であった。</li> <li>• 気象                              工事関連車両の走行と同じ</li> </ul>	<p><b>1. 予測結果</b>                      船舶の運航による周辺住居における最大着地濃度地点の寄与濃度の年平均値は、二酸化硫黄が 0.0001ppm 未満、窒素酸化物が 0.0001ppm 未満、浮遊粒子状物質が 0.0001mg/m<sup>3</sup> 未満となった。また、一般環境における現況の大気質濃度と寄与濃度を足し合わせた環境濃度は、二酸化硫黄が 0.0010ppm、二酸化窒素が 0.0155ppm、浮遊粒子状物質が 0.0170mg/m<sup>3</sup> となっている。</p> <p><b>2. 環境保全措置の内容</b>                      環境保全措置の内容は、以下に示すとおりである。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 船舶の適正管理                              船舶の運航による夢洲へのアクセスが可能となる場合は、船舶は適切に整備・点検を行い、整備不良による排出ガス中の大気汚染物質の増加を抑制するよう関係者への周知徹底を図る。</li> <li>• 船舶の適正な運航                              船舶の運航に当たっては航行速度の最適化に努め、高負荷運転を行わないよう関係者への周知徹底を図る。</li> </ul> <p><b>3. 評価結果</b>  <b>環境影響の回避・低減に係る評価</b>                      予測結果は、二酸化硫黄の日平均値の 2% 除外値が 0.003ppm、二酸化窒素の日平均値の年間 98% 値が 0.035ppm、浮遊粒子状物質の日平均値の 2% 除外値が 0.041mg/m<sup>3</sup> であるため、環境に及ぼす影響の程度は小さいと予測され、また、前項の環境保全措置を講じることにより、事業者の実行可能な範囲内で環境影響の回避又は低減が図られているものと評価した。</p> <p><b>基準又は目標との整合性評価</b>                      二酸化硫黄の日平均値の 2% 除外値の予測結果は 0.003mg/m<sup>3</sup> であり、環境保全の目標値とした環境基準の基準値及び「尼崎市の環境をまもる条例」に基づく環境上の基準の基準値（0.04ppm 以下）を下回っている。                      二酸化窒素の日平均値の年間 98% 値の予測結果は 0.035ppm であり、環境保全の目標値とした環境基準の基準値（0.04 から 0.06ppm までのゾーン内又はそれ以下）及び「尼崎市の環境をまもる条例」に基づく環境上の基準の基準値（0.04ppm 以下）を下回っている。                      浮遊粒子状物質の日平均値の 2% 除外値の予測結果は 0.041mg/m<sup>3</sup> であり、環境保全の目標値とした環境基準の基準値及び「尼崎市の環境をまもる条例」に基づく環境上の基準の基準値（0.10 mg/m<sup>3</sup> 以下）を下回っている。                      以上の結果より、船舶の運航による二酸化硫黄、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の予測結果は、環境保全施策に係る基準又は目標との整合性が図られているものと評価した</p>

表 7.1.1(4) 環境影響評価の結果

環境要素		環境影響要因	調査結果	予測結果						
大気質	二酸化硫黄 二酸化窒素 浮遊粒子状物質	船舶の運航		船舶の運航による二酸化硫黄、二酸化窒素、浮遊粒子状物質の予測・評価結果						
				<b>【二酸化硫黄】</b>						
				予測地点	① 船舶の運航による寄与濃度の年平均値 (ppm)	② 環境濃度の年平均値 (ppm)	①/② 寄与率 (%)	日平均値の2%除外値 (ppm)	環境保全の目標値	
				周辺住居における最大着地濃度地点	0.000002	0.0010	0.2	0.003	<ul style="list-style-type: none"> <li>環境基準の基準値 0.04ppm 以下</li> <li>尼崎市の環境をまもる条例に基づく環境上の基準の基準値 0.04ppm 以下</li> </ul>	
<b>【二酸化窒素】</b>										
予測地点	窒素酸化物 (NO <sub>x</sub> )			二酸化窒素 (NO <sub>2</sub> )		環境保全の目標値				
	① 船舶の運航による寄与濃度の年平均値 (ppm)	② 環境濃度の年平均値 (ppm)	①/② 寄与率 (%)	環境濃度の年平均値 (ppm)	日平均値の年間98%値 (ppm)					
周辺住居における最大着地濃度地点	0.000011	0.0190	0.06	0.0155	0.035	<ul style="list-style-type: none"> <li>環境基準の基準値 0.04ppm から 0.06ppm までのゾーン内又はそれ以下</li> <li>尼崎市の環境をまもる条例に基づく環境上の基準の基準値 0.04ppm 以下</li> </ul>				
<b>【浮遊粒子状物質】</b>										
予測地点	① 船舶の運航による寄与濃度の年平均値 (mg/m <sup>3</sup> )	② 環境濃度の年平均値 (mg/m <sup>3</sup> )	①/② 寄与率 (%)	日平均値の2%除外値 (mg/m <sup>3</sup> )	環境保全の目標値					
周辺住居における最大着地濃度地点	0.000002	0.0170	0.01	0.041	<ul style="list-style-type: none"> <li>環境基準の基準値 0.10 mg/m<sup>3</sup>以下</li> <li>尼崎市の環境をまもる条例に基づく環境上の基準の基準値 0.10 mg/m<sup>3</sup>以下</li> </ul>					

表 7.1.1(5) 環境影響評価の結果

環境要素	環境影響要因	調査結果	予測結果																										
騒音	工事関連車両の走行	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路交通騒音等価騒音レベル (<math>L_{Aeq}</math>) は、以下のとおりであり、いずれも環境基準の基準値以下であった。                  &lt; 県道 57 号尼崎港線 (中在家緑地入口) &gt;                  平日昼間: 69 デシベル                  平日夜間: 64 デシベル                  休日昼間: 67 デシベル                  休日夜間: 64 デシベル</li> </ul>	<p><b>1. 予測結果</b>                      工事関連車両の走行による騒音レベルの予測結果は、工事関連車両を含む等価騒音レベルが 69 デシベルとなっている。</p> <p><b>2. 環境保全措置の内容</b>                      環境保全措置の内容は、以下に示すとおりである。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>工事関連車両の走行台数の削減                      工事関連車両は、可能な限り阪神高速 5 号湾岸線を利用して尼崎東海岸出入口又は中島出入口からアクセスするルートを優先し、一般道路を経由する県道 57 号の利用を最小限に抑える。                      工事の効率化・平準化を図り、工事関連車両台数を可能な限り削減する。</li> <li>工事関連車両の適切な運行の指導                      工事関連車両は、過積載の防止、積み荷の安定化、制限速度の遵守、空ぶかしの禁止、アイドリングストップの遵守等、適切な運行を行う。</li> </ul> <p><b>3. 評価結果</b>  <b>環境影響の回避・低減に係る評価</b>                      予測結果は、工事関連車両を含む等価騒音レベルが 69 デシベル、工事関連車両の走行による増分が 0.2 デシベルとなるため、環境に及ぼす影響の程度は小さいと予測され、また、前項の環境保全措置を講じることにより、事業者の実行可能な範囲内で回避又は低減が図られているものと評価した。</p> <p><b>基準又は目標との整合性評価</b>                      予測結果は、工事関連車両を含む等価騒音レベルが 69 デシベルであり、環境保全の目標値とした「70 デシベル以下」を下回っている。                      以上の結果より、工事関連車両の走行に伴う騒音の予測結果は、環境保全に係る基準又は目標との整合性が図られているものと評価した。</p> <p style="text-align: center;"><b>工事関連車両の走行に伴う道路交通騒音 (<math>L_{Aeq}</math>) の予測・評価結果</b>                      (単位: デシベル)</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="2">予測地点</th> <th rowspan="2">対象道路</th> <th rowspan="2">時間の区分</th> <th colspan="3">等価騒音レベル (<math>L_{Aeq}</math>)</th> <th colspan="2">環境保全の目標値</th> </tr> <tr> <th>① 現況の騒音レベル</th> <th>② 工事関連車両の走行による増分</th> <th>①+② 工事関連車両の走行ルート沿道の騒音レベル</th> <th>騒音に係る環境基準及び尼崎市の環境をまもる条例に基づく騒音に係る環境上の基準</th> <th>地域の類型</th> <th>基準値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>No. 1</td> <td>県道57号</td> <td>昼間</td> <td>69</td> <td>0.2</td> <td>69</td> <td>幹線交通を担う道路に近接する空間</td> <td>70以下</td> </tr> </tbody> </table> <p>(注) 1. 昼間の時間の区分は、6～22時である。                      2. No. 1 地点の用途地域は、準工業地域である。</p>					予測地点	対象道路	時間の区分	等価騒音レベル ( $L_{Aeq}$ )			環境保全の目標値		① 現況の騒音レベル	② 工事関連車両の走行による増分	①+② 工事関連車両の走行ルート沿道の騒音レベル	騒音に係る環境基準及び尼崎市の環境をまもる条例に基づく騒音に係る環境上の基準	地域の類型	基準値	No. 1	県道57号	昼間	69	0.2	69	幹線交通を担う道路に近接する空間	70以下
予測地点	対象道路	時間の区分	等価騒音レベル ( $L_{Aeq}$ )			環境保全の目標値																							
			① 現況の騒音レベル	② 工事関連車両の走行による増分	①+② 工事関連車両の走行ルート沿道の騒音レベル	騒音に係る環境基準及び尼崎市の環境をまもる条例に基づく騒音に係る環境上の基準	地域の類型	基準値																					
No. 1	県道57号	昼間	69	0.2	69	幹線交通を担う道路に近接する空間	70以下																						

表 7.1.1(6) 環境影響評価の結果

環境要素	環境影響要因	調査結果	予測結果
振 動	工事関連車両の走行	<p>• 道路交通振動 振動レベルの 80%レンジ上端値(L<sub>10</sub>)は、以下のとおりであり、いずれも道路交通振動の限度以下であった。</p> <p>&lt; 県道 57 号尼崎港線 (中在家緑地入口) &gt;            平日昼間：45 デシベル            平日夜間：41 デシベル            休日昼間：43 デシベル            休日夜間：39 デシベル</p>	<p><b>1. 予測結果</b> 工事関連車両の走行による振動レベルの予測結果は、工事関連車両を含む振動レベルの 80%レンジ上端値が昼間（8～19 時）で最大 47 デシベル、夜間（19 時～翌日の 8 時）で 45 デシベルとなっている。</p> <p><b>2. 環境保全措置の内容</b> 環境保全措置の内容は、以下に示すとおりである。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 工事関連車両の走行台数の削減 工事関連車両は、可能な限り阪神高速 5 号湾岸線を利用して尼崎東海岸出入口又は中島出入口からアクセスするルートを優先し、一般道路を経由する県道 57 号の利用を最小限に抑える。 工事の効率化・平準化を図り、工事関連車両台数を可能な限り削減する。</li> <li>• 工事関連車両の適切な運行の指導 工事関連車両は、過積載の防止、積み荷の安定化、制限速度の遵守等、適切な運行を行う。</li> </ul> <p><b>3. 評価結果</b> <b>環境影響の回避・低減に係る評価</b> 予測結果は、工事関連車両を含む振動レベルの 80%レンジ上端値が昼間（8～19 時）で最大 47 デシベル、夜間（19 時～翌日の 8 時）で 45 デシベル、工事関連車両の走行による増分が 0.0～0.2 デシベルとなるため、環境に及ぼす影響の程度は小さいと予測され、また、前項の環境保全措置を講じることにより、事業者の実行可能な範囲内で回避又は低減が図られているものと評価した。</p> <p><b>基準又は目標との整合性評価</b> 予測結果は、工事関連車両を含む振動レベルの 80%レンジ上端値が昼間（8～19 時）で最大 47 デシベル、夜間（19 時～翌日の 8 時）で 45 デシベルであり、環境保全の目標値とした「昼間 70 デシベル以下、夜間 65 デシベル以下」を下回っている。</p> <p>以上の結果より、工事関連車両の走行に伴う振動の予測結果は、環境保全に係る基準又は目標との整合性が図られているものと評価した。</p>

表 7.1.1(7) 環境影響評価の結果

環境要素	環境影響要因	調査結果	予測結果							
振 動	工事関連車両の走行		工事関連車両の走行に伴う道路交通振動 ( $L_{10}$ ) の予測・評価結果							
			(単位：デシベル)							
			予測地点	対象道路	時間の区分 時間帯	振動レベルの80%レンジ上端値 ( $L_{10}$ )			環境保全の目標値	
						① 現況の 振動レベル	② 工事関連車 両の走行に よる増分	①+② 工事関連車 両の走行ル ート沿道の 振動レベル	振動規制法	区域の区分
No. 1	県道57号	昼間	11:00~ 12:00	47	0.2	47	第二種区域	70以下		
		夜間	7:00~ 8:00	45	0.0	45		65以下		
(注) 1. 時間の区分は、昼間8～19時、夜間19時～翌日の8時である。 2. 予測結果が最大となる時間帯の振動レベルを示す。 3. No.1地点の用途地域は、準工業地域である。										



表 7.1.1(8) 環境影響評価の結果

環境要素		環境影響要因	調査結果	予測結果
水質	水の濁り (SS)	施設の整備・撤去	<ul style="list-style-type: none"> <li>船舶運航のための船着場を整備する場合は、アンカー式工法での浮棧橋の施工が想定されることから、「工事中の水の濁り (SS)」を保全措置項目として選定することとした。なお、船着場は、公益社団法人 2025 年日本国際博覧会協会が主体として整備するものではないが、現時点での想定等に基づき参考として評価を行った。</li> </ul>	<p><b>1. 環境保全措置の内容</b> 環境保全措置の内容は、以下に示すとおりである。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>工事用地内の濁水の処理 工事中において大規模な掘削は行わないことから工事排水の発生はほとんどない見込みであること、工事用地内に降った雨水等の濁水は、排水経路に泥溜め部を設けることで海域への SS の負荷を低減させてから公共水域に放流する。</li> <li>水質への影響が軽微な構造の採用 船着場を整備する場合は、直杭式横棧橋（海底に支柱を打設しその上に床板を乗せた構造）、陸岸に設置して設けられる接岸施設である岸壁等ではなく、浮棧橋（海上に浮体（ポンツーン）を浮かべ海底に沈めた錨と係留チェーンで接続する構造等）とすることで、海底への支柱打設を行わないよう整備主体に求める。</li> </ul> <p><b>2. 評価結果</b> <b>環境影響の回避・低減に係る評価</b> 船着場の整備に伴う水質（水の濁り）の影響については、前項の環境保全措置を講じることにより、事業者の実行可能な範囲内で回避又は低減が図られているものと評価した。</p>
	水の汚れ (BOD・COD) 水の濁り (SS) 富栄養化 (T-P、T-N)	施設の稼働	<ul style="list-style-type: none"> <li>施設の供用中に設置するトイレ等から発生する汚水については、全量を汲み取り式で対応することは処理容量上困難であることから、現段階ではバイオトイレの導入や浄化槽の設置等、環境配慮の観点も含め、幅広く汚水処理方法を検討している。仮に浄化槽を設置した場合には、適正に処理したものを公共水域に放流することから、「供用中の水の汚れ (BOD・COD)、水の濁り (SS)、富栄養化 (T-P、T-N)」を保全措置項目として選定することとした。</li> </ul>	<p><b>1. 環境保全措置の内容</b> 環境保全措置の内容は、以下に示すとおりである。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>バイオトイレの導入 施設の供用中に設置するトイレ等については、可能な限りバイオトイレ（汚水を浄化しリサイクルすることで汲み取りや排水のないトイレ）を導入する。</li> <li>高度処理型浄化槽の設置 施設の供用中に設置するトイレ等から発生する汚水について、浄化槽を設置して処理する場合には、一般排水基準を十分下回るよう、高度処理型浄化槽を設置する。</li> </ul> <p><b>2. 評価結果</b> <b>環境影響の回避・低減に係る評価</b> トイレ等から発生する汚水による水質（水の汚れ、水の濁り、富栄養化）の影響は、前項の環境保全措置を講じることにより、事業者の実行可能な範囲内で回避又は低減が図られているものと評価した。</p>

表 7.1.1(9) 環境影響評価の結果

環境要素	環境影響要因	調査結果	予測結果
底質	施設の整備・撤去	<ul style="list-style-type: none"> <li>船舶運航のための船着場を整備する場合は、アンカー式工法での浮棧橋の施工が想定されることから、底質について保全措置項目として選定し、予測は行わずに環境保全措置を検討することで評価を実施した。なお、船着場は、公益社団法人 2025 年日本国際博覧会協会が主体として整備するものではないが、現時点での想定等に基づき参考として評価を行った。</li> </ul>	<p><b>1. 環境保全措置の内容</b> 環境保全措置の内容は、以下に示すとおりである。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>底質への影響が軽微な構造の採用 船着場を整備する場合は、直杭式横棧橋（海底に支柱を打設しその上に床板を乗せた構造）、陸岸に設置して設けられる接岸施設である岸壁等ではなく、浮棧橋（海上に浮体（ポンツーン）を浮かべ海底に沈めた錨と係留チェーンで接続する構造等）とすることにより、海底への支柱打設を行わないよう整備主体に求める。</li> </ul> <p><b>2. 評価結果</b> <b>環境影響の回避・低減に係る評価</b> 船着場の整備に伴う底質の影響については、前項の環境保全措置を講じることにより、事業者の実行可能な範囲内で回避又は低減が図られているものと評価した。</p>
廃棄物	施設の整備・撤去	<ul style="list-style-type: none"> <li>産業廃棄物 令和元年度に発生した産業廃棄物の総排出量は 276.4 万 t（推計値）であり、このうち 248.4 万 t（89.9%）が中間処理によって減量され、22.0 万 t（7.9%）が再生利用、残りの 6.0 万 t（2.2%）が最終処分されている。</li> <li>残土（建設発生土）の処理体系等 平成 30 年度における全国の建設発生土有効利用率は、79.8%であった。</li> </ul>	<p><b>1. 予測結果</b> <b>廃棄物</b> 整備・撤去工事に伴う廃棄物の発生量は、がれき類が 39,090 t、金属くずが 60 t と予測される。 <b>残土</b> 整備工事に伴う掘削量は 15,820m<sup>3</sup>と予測されるが、掘削土は盛土に使用し、残土は発生しない計画である。</p> <p><b>2. 環境保全措置の内容</b> 環境保全措置の内容は、以下に示すとおりである。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>撤去工事における廃棄物の分別 撤去工事においては、「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」等の関係法令に基づき、発生抑制・減量化・リサイクルについて適切な措置を講じる。</li> <li>掘削土の事業計画地内での再利用 掘削土は、可能な限り盛土として使用する。</li> <li>廃棄物発生量の抑制 建設資材（仮設含む）については、指定材料を除き、リユース・リサイクル材や撤去後にリユース・リサイクルを行いやすい材料の活用を検討する。</li> </ul> <p><b>3. 評価結果</b> <b>環境影響の回避・低減に係る評価</b> 調査及び予測の結果、並びに前項に示す環境保全措置の検討結果を踏まえると、施設の整備・撤去に伴う廃棄物の影響については、前項の環境保全措置を講じることにより、事業者の実行可能な範囲内で回避又は低減が図られているものと評価した。</p>

表 7.1.1(10) 環境影響評価の結果

環境要素	環境影響要因	調査結果	予測結果
資源循環	施設の整備・撤去	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 産業廃棄物 令和元年度に発生した産業廃棄物の総排出量は 276.4 万 t (推計値) であり、このうち 248.4 万 t (89.9%) が中間処理によって減量され、22.0 万 t (7.9%) が再生利用、残りの 6.0 万 t (2.2%) が最終処分されている。</li> <li>• 残土 (建設発生土) の処理体系等 平成 30 年度における全国の建設発生土有効利用率は、79.8% であった。</li> </ul>	<p><b>1. 予測結果</b></p> <p><b>廃棄物</b> 再資源化率は、がれき類が 99.5%、金属くずが 96% と予測される。</p> <p><b>残土</b> 発生した土砂は、盛土に使用し、残土は発生しない計画である。</p> <p><b>再生資源</b> 表層材及び歩道部の路盤材は、全て再生資源を使用するよう努める計画であり、再生資源使用量は、再生密粒度アスコンが 2,330 t、再生細粒度アスコンが 900 t、再生粒度調整砕石が 31,660 t、再生クラッシャーランが 2,550 t と予測される。再生資源使用量は、舗装工の必要資材の約 100% の計画である。</p> <p><b>2. 環境保全措置の内容</b> 環境保全措置の内容は、以下に示すとおりである。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 撤去工事における廃棄物の分別 撤去工事においては、「建設工事係る資材の再資源化等に関する法律」等の関係法令に基づき、発生抑制・減量化・リサイクルについて適切な措置を講じる。</li> <li>• 掘削土の事業計画地内での再利用 掘削土は、可能な限り盛土として使用する。</li> <li>• 舗装工 (表層及び路盤) における再生資源の使用 舗装工の表層及び路盤は、可能な限り再生資源を活用する。</li> </ul> <p><b>2. 評価結果</b></p> <p><b>環境影響の回避・低減に係る評価</b> 調査及び予測の結果、並びに前項に示す環境保全措置の検討結果を踏まえると、施設の整備・撤去に伴う資源循環の影響については、前項の環境保全措置を講じることにより、事業者の実行可能な範囲内で回避又は低減が図られているものと評価した。</p> <p><b>基準又は目標との整合性評価</b> 廃棄物の再生資源化率の予測結果は、がれき類が 99.5%、金属くずが 96% であり、環境保全目標 (がれき類が 99% 以上、金属くずが 96% 以上) を満足している。 以上の結果より、施設の整備・撤去に伴う資源循環の予測結果は、環境保全に係る基準又は目標との整合性が図られているものと評価した。</p>

表 7.1.1(11) 環境影響評価の結果

環境要素	環境影響要因	調査結果	予測結果
安全性	工事関連車両の走行	<ul style="list-style-type: none"> <li>•交通安全対策の状況            県道 57 号の調査範囲においては、事業計画地の近傍を除いて道路の両側に歩道が整備されている状況であり、歩車道境界にはガードレール、植樹帯等が設置されている。交差点については、一部信号のない交差点があるが、全ての交差点で横断歩道が設けられている。</li> <li>•交通事故の発生状況            調査範囲を含む尼崎南警察署管内での平成 24 年度～令和 3 年度の交通事故発生状況の推移は、交通事故全体の件数は横ばいであるが、うち人身事故件数は徐々に減少している。令和元年～3 年では県道 57 号の調査範囲内の 1 箇所が事故が発生している。</li> </ul>	<p><b>1 . 予測結果</b>  <b>工事関連車両の走行による交通量の増加率</b>            工事関連車両の走行による乗用車換算交通量の増加率は、工事関連車両が走行する 11 時間では北行で 4.1%、南行で 3.8%、各時間帯では北行で 2.2～5.8%、南行で 1.3～6.6%と低いことから、交通安全への影響は小さいものと予測される。</p> <p><b>歩行者に対する交通安全</b>            県道 57 号は、事業計画地の近傍を除いて道路の両側に歩道が整備されている状況であり、歩車道境界にはガードレール又は植樹帯等が設置されている。また、工事関連車両が右左折する五合橋交差点では歩道橋が、五合橋交差点及び清掃局第 2 工場前交差点では隅切り部に巻込みの防止対策としての防護柵が設置されており、歩行者の交通安全への影響は小さいものと予測される。</p> <p><b>2 . 環境保全措置の内容</b>            環境保全措置の内容は、以下に示すとおりである。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 出入口付近への誘導員の配置            工事関連車両の出入口付近には、誘導員を適宜配置し、交通事故の発生防止に努める。</li> <li>• 夜間や休日の工事現場の施錠            夜間や休日には工事関係者以外の者が工事現場に立ち入らないように出入口に施錠する等の対策を講じる。</li> <li>• 工事関連車両の削減            工事関連車両は、可能な限り阪神高速 5 号湾岸線を利用して尼崎東海岸出入口又は中島出入口からアクセスするルートを優先し、一般道路を経由する県道 57 号の利用を最小限に抑える。            工事の効率化・平準化を図り、工事関連車両台数を可能な限り削減する。</li> <li>• 工事関連車両の適切な運行の指導            工事関連車両は、走行ルートや制限速度の遵守等、適切な運行を行う。</li> </ul> <p><b>3 . 評価結果</b>  <b>環境影響の回避・低減に係る評価</b>            調査及び予測の結果、並びに前項に示す環境保全措置の検討結果を踏まえると、工事関連車両の走行に伴う安全性の影響については、前項の環境保全措置を講じることにより、事業者の実行可能な範囲内で回避又は低減が図られているものと評価した。</p>