

## 13. 総合評価



## 13. 総合評価

### 13.1. 総合評価

本事業の実施が環境に及ぼす影響の評価は、下記の2つの観点から行った。

- ① 調査及び予測の結果並びに環境保全措置を検討した場合においては、その結果を踏まえ、対象事業の実施により選定項目に係る環境要素に及ぶおそれのある影響が、事業者の実行可能な範囲内でできる限り回避又は低減されており、必要に応じその他の方法より環境保全についての配慮が適正になされているかどうか。
- ② 国又は地方公共団体が実施する環境の保全に関する施策によって、選定項目に係る環境要素に関して基準及び目標が示されている場合には、当該基準又は目標と調査及び予測の結果との間に整合が図られているか。

本事業の実施が環境に及ぼす影響については、これまでの知見及び現地調査結果を踏まえた予測を行うとともに、環境保全措置の検討を行った結果、環境の保全に係る基準又は目標との整合性は図られ、事業者による実行可能な環境保全措置によりその影響は回避・低減されることから、環境保全への配慮は適正であると判断した。

さらに、現在の知見では予測し得ない環境上の影響が生じた場合においても、必要に応じて、環境保全方策を講ずることにより、本事業の実施による環境影響をできる限り小さくすることは可能であると考えられる。

以下に、調査結果、予測結果、評価結果、環境保全措置及び事後調査の概要について示す。

表 13-1 環境影響評価の一覧（建設機械の稼働による窒素酸化物及び浮遊粒子状物質）

項目		影響要因の区分	調査結果	予測結果	評価結果	事後調査																																																																																			
環境要素の区分																																																																																									
大気質	二酸化窒素及び浮遊粒子状物質	工事の実施（建設機械の稼働）	<p>(1)二酸化窒素（窒素酸化物）及び浮遊粒子状物質の濃度の状況</p> <p>1)文献その他の資料調査</p> <p>一般環境大気測定局 4 地点（岡田測定局、新舞子（知多市新舞子保育園）測定局、常滑浄化センター測定局、美浜町奥田（奥田公民館）測定局）における二酸化窒素について、令和 4 年度の年平均値は 0.007～0.009ppm、日平均値の年間 98% 値は 0.018～0.022ppm であり、全ての地点で環境基準（1 時間値の日平均値が 0.04ppm から 0.06ppm までのゾーン内又はそれ以下）を満足していた。</p> <p>浮遊粒子状物質について、令和 4 年度における年平均値は 0.013～0.015mg/m<sup>3</sup>、日平均値の年間 2% 除外値は 0.028～0.032mg/m<sup>3</sup> であり、全ての地点で環境基準（1 時間値の日平均値が 0.10mg/m<sup>3</sup> 以下）を満足していた。また、1 時間値の最高値は 0.061～0.149mg/m<sup>3</sup> であり、すべての地点で環境基準（1 時間値が 0.20mg/m<sup>3</sup> 以下）を満足していた。</p> <p>(2)気象の状況</p> <p>1)文献その他の資料調査</p> <p>風向・風速について、セントレア（中部航空地方气象台）の過去 10 年間（平成 25 年～令和 4 年）における観測結果をみると、風向は北西方向の風が卓越しており、平均風速は 5.6m/s であった。</p> <p>また、日射量・雲量について、名古屋地方气象台の令和 4 年度における観測結果を見ると、日射量は 9.2～19.8MJ/m<sup>2</sup>、雲量は 4.9～8.6 であった。</p>	<p>(1)二酸化窒素（窒素酸化物）</p> <p>二酸化窒素の寄与濃度最大地点の予測結果は以下に示すとおりである。</p> <p>【予測結果：二酸化窒素（日平均値の年間 98% 値）】</p> <p>単位：ppm</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">予測地点</th> <th>調査結果</th> <th colspan="3">予測結果</th> <th rowspan="2">寄与率 (%) (②)/(①+②) ×100</th> </tr> <tr> <th>現況濃度 (①)</th> <th>寄与濃度 (②)</th> <th>年平均値 (①+②)</th> <th>日平均値の年間 98% 値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>寄与濃度最大地点</td> <td>0.009</td> <td>0.01002</td> <td>0.01902</td> <td>0.044</td> <td>52.7%</td> </tr> </tbody> </table> <p>注) 現況濃度は、常滑浄化センター測定局（一般環境大気測定局）の令和 4 年度の年平均値とした。</p> <p>(2)浮遊粒子状物質</p> <p>浮遊粒子状物質の寄与濃度最大地点の予測結果は以下に示すとおりである。</p> <p>【予測結果：浮遊粒子状物質（日平均値の年間 2% 除外値）】</p> <p>単位：mg/m<sup>3</sup></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">予測地点</th> <th>調査結果</th> <th colspan="3">予測結果</th> <th rowspan="2">寄与率 (%) (②)/(①+②) ×100</th> </tr> <tr> <th>現況濃度 (①)</th> <th>寄与濃度 (②)</th> <th>年平均値 (①+②)</th> <th>日平均値の年間 2% 除外値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>寄与濃度最大地点</td> <td>0.015</td> <td>0.00071</td> <td>0.01571</td> <td>0.037</td> <td>4.5%</td> </tr> </tbody> </table> <p>注) 現況濃度は、常滑浄化センター測定局（一般環境大気測定局）の令和 4 年度の年平均値とした。</p> <p>【予測結果：浮遊粒子状物質（1 時間値）】</p> <p>単位：mg/m<sup>3</sup></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">予測地点</th> <th rowspan="2">時間区分</th> <th rowspan="2">風向</th> <th>調査結果</th> <th colspan="2">予測結果</th> <th rowspan="2">寄与率 (%) (②)/(①+②) ×100</th> </tr> <tr> <th>現況濃度 (①)</th> <th>寄与濃度 (②)</th> <th>1 時間値 (①+②)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">寄与濃度最大地点</td> <td>昼間</td> <td>北西</td> <td>0.061</td> <td>0.00637</td> <td>0.06737</td> <td>9.5%</td> </tr> <tr> <td>夜間</td> <td>北西</td> <td>0.056</td> <td>0.12630</td> <td>0.18230</td> <td>69.3%</td> </tr> </tbody> </table> <p>注) 現況濃度は、常滑浄化センター測定局（一般環境大気測定局）における令和 4 年度の測定結果のうち、昼間工事・夜間工事実施時間帯における 1 時間値の最高値とした。</p>	予測地点	調査結果	予測結果			寄与率 (%) (②)/(①+②) ×100	現況濃度 (①)	寄与濃度 (②)	年平均値 (①+②)	日平均値の年間 98% 値	寄与濃度最大地点	0.009	0.01002	0.01902	0.044	52.7%	予測地点	調査結果	予測結果			寄与率 (%) (②)/(①+②) ×100	現況濃度 (①)	寄与濃度 (②)	年平均値 (①+②)	日平均値の年間 2% 除外値	寄与濃度最大地点	0.015	0.00071	0.01571	0.037	4.5%	予測地点	時間区分	風向	調査結果	予測結果		寄与率 (%) (②)/(①+②) ×100	現況濃度 (①)	寄与濃度 (②)	1 時間値 (①+②)	寄与濃度最大地点	昼間	北西	0.061	0.00637	0.06737	9.5%	夜間	北西	0.056	0.12630	0.18230	69.3%	<p>(1)環境影響の回避又は低減に係る評価</p> <p>「10.1 章 予測の前提」に記載した施工上の諸対策を講じることに加え、以下の環境保全措置を講じることにより、建設機械の稼働による二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の影響のさらなる低減が期待できる。</p> <p>【環境保全措置】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・工事関係者に対して、アイドリングストップの徹底や空ぶかしの禁止等、建設機械の稼働方法の指導を行う。</li> <li>・建設機械の整備不良による大気汚染物質の発生を防止するため、整備・点検を徹底する。</li> </ul> <p>以上により、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する。</p> <p>(2)基準等との整合性に係る評価</p> <p>予測結果と整合を図るべき基準等との整合性を検討した評価結果は、下表に示すとおりであり、基準等との整合が図られていると評価する。</p> <p>【評価結果：二酸化窒素（日平均値の年間 98% 値）】</p> <p>単位：ppm</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>予測地点</th> <th>予測結果 (日平均値の 年間 98% 値)</th> <th>基準等<sup>注)</sup></th> <th>基準等との 整合状況</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>寄与濃度最大地点</td> <td>0.044</td> <td>環境基準： 1 時間値の 1 日平均値が 0.04～0.06 までのゾーン内又はそれ以下であること。</td> <td>○</td> </tr> </tbody> </table> <p>注) 「二酸化窒素に係る環境基準について」（昭和 53 年 7 月 11 日 環境庁告示第 38 号）</p> <p>【評価結果：浮遊粒子状物質（日平均値の年間 2% 除外値）】</p> <p>単位：mg/m<sup>3</sup></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>予測地点</th> <th>予測結果 (日平均値の 年間 2% 除外値)</th> <th>基準等<sup>注)</sup></th> <th>基準等との 整合状況</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>寄与濃度最大地点</td> <td>0.037</td> <td>環境基準： 1 時間値の 1 日平均値が 0.10 以下であること。</td> <td>○</td> </tr> </tbody> </table> <p>注) 「大気の汚染に係る環境基準について」（昭和 48 年 5 月 8 日 環境庁告示第 25 号）</p> <p>【評価結果：浮遊粒子状物質（1 時間値）】</p> <p>単位：mg/m<sup>3</sup></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>予測地点</th> <th>時間区分</th> <th>予測結果 (1 時間値)</th> <th>基準等<sup>注)</sup></th> <th>基準等との 整合状況</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">寄与濃度最大地点</td> <td>昼間</td> <td>0.06737</td> <td rowspan="2">環境基準： 1 時間値が 0.20 以下であること。</td> <td rowspan="2">○</td> </tr> <tr> <td>夜間</td> <td>0.18230</td> </tr> </tbody> </table> <p>注) 「大気の汚染に係る環境基準について」（昭和 48 年 5 月 8 日 環境庁告示第 25 号）</p>	予測地点	予測結果 (日平均値の 年間 98% 値)	基準等 <sup>注)</sup>	基準等との 整合状況	寄与濃度最大地点	0.044	環境基準： 1 時間値の 1 日平均値が 0.04～0.06 までのゾーン内又はそれ以下であること。	○	予測地点	予測結果 (日平均値の 年間 2% 除外値)	基準等 <sup>注)</sup>	基準等との 整合状況	寄与濃度最大地点	0.037	環境基準： 1 時間値の 1 日平均値が 0.10 以下であること。	○	予測地点	時間区分	予測結果 (1 時間値)	基準等 <sup>注)</sup>	基準等との 整合状況	寄与濃度最大地点	昼間	0.06737	環境基準： 1 時間値が 0.20 以下であること。	○	夜間	0.18230	<p>「12 章 事後調査」に示した①～④のいずれにも該当しないと考えるため、事後調査及び環境監視調査は実施しない。</p>
予測地点	調査結果	予測結果				寄与率 (%) (②)/(①+②) ×100																																																																																			
	現況濃度 (①)	寄与濃度 (②)	年平均値 (①+②)	日平均値の年間 98% 値																																																																																					
寄与濃度最大地点	0.009	0.01002	0.01902	0.044	52.7%																																																																																				
予測地点	調査結果	予測結果			寄与率 (%) (②)/(①+②) ×100																																																																																				
	現況濃度 (①)	寄与濃度 (②)	年平均値 (①+②)	日平均値の年間 2% 除外値																																																																																					
寄与濃度最大地点	0.015	0.00071	0.01571	0.037	4.5%																																																																																				
予測地点	時間区分	風向	調査結果	予測結果		寄与率 (%) (②)/(①+②) ×100																																																																																			
			現況濃度 (①)	寄与濃度 (②)	1 時間値 (①+②)																																																																																				
寄与濃度最大地点	昼間	北西	0.061	0.00637	0.06737	9.5%																																																																																			
	夜間	北西	0.056	0.12630	0.18230	69.3%																																																																																			
予測地点	予測結果 (日平均値の 年間 98% 値)	基準等 <sup>注)</sup>	基準等との 整合状況																																																																																						
寄与濃度最大地点	0.044	環境基準： 1 時間値の 1 日平均値が 0.04～0.06 までのゾーン内又はそれ以下であること。	○																																																																																						
予測地点	予測結果 (日平均値の 年間 2% 除外値)	基準等 <sup>注)</sup>	基準等との 整合状況																																																																																						
寄与濃度最大地点	0.037	環境基準： 1 時間値の 1 日平均値が 0.10 以下であること。	○																																																																																						
予測地点	時間区分	予測結果 (1 時間値)	基準等 <sup>注)</sup>	基準等との 整合状況																																																																																					
寄与濃度最大地点	昼間	0.06737	環境基準： 1 時間値が 0.20 以下であること。	○																																																																																					
	夜間	0.18230																																																																																							

表 13-2 環境影響評価の一覧（資材及び機械の運搬に用いる車両の運行による窒素酸化物及び浮遊粒子状物質）

項目		影響要因の区分	調査結果	予測結果	評価結果	事後調査																																																																		
環境要素の区分																																																																								
大気質	二酸化窒素及び浮遊粒子状物質	<p>工事の実施（資材及び機械の運搬に用いる車両の運行）</p>	<p>(1) 二酸化窒素（窒素酸化物）及び浮遊粒子状物質の濃度の状況</p> <p>1) 現地調査 道路沿道における二酸化窒素について、2地点（沿道 No.1 及び沿道 No.2）の期間平均値は 0.006～0.010ppm、日平均値の最高値は 0.011～0.016ppm、1時間値の最高値は 0.015～0.033ppm であり、2地点とも全ての季節で環境基準（1時間値の日平均値が 0.04ppm から 0.06ppm までのゾーン内又はそれ以下）を満足していた。 浮遊粒子状物質について、沿道 No.1 及び沿道 No.2 の期間平均値は 0.011～0.024mg/m<sup>3</sup>、日平均値の最高値は 0.017～0.041mg/m<sup>3</sup> であり、2地点とも全ての季節で環境基準（1時間値の日平均値が 0.10mg/m<sup>3</sup> 以下）未満であった。1時間値の最高値は 0.034～0.103mg/m<sup>3</sup> であり、すべての地点で環境基準（1時間値が 0.20mg/m<sup>3</sup> 以下）を満足していた。</p> <p>(2) 気象の状況</p> <p>1) 現地調査 沿道 No.1 の四季調査を通じた最多風向は西北西（WNW）、平均風速は 1.6m/s、最高風速は 7.9m/s であった。沿道 No.2 の四季調査を通じた最多風向は北西（NW）、平均風速は 1.8m/s、最高風速は 7.8m/s であった。</p> <p>(3) 沿道の状況</p> <p>1) 現地調査 舗装状況は沿道 No.1 及び No.2 地点とも一般道（県道及び市道）は密粒舗装であったが、沿道 No.1 の知多横断道路は排水性舗装であった。規制速度は、沿道 No.1 では県道 522 号が 60km/h 及び知多横断道路が 80km/h、沿道 No.2 では 50km/h であった。沿道の利用状況は、沿道 No.1 及び No.2 とも平坦な地形であり、沿道 No.1 の周辺には主に住居、専門学校及び事業所が、沿道 No.2 の周辺には主に住居、平面駐車場及び旧市庁舎が分布していた。なお、沿道の地表面は主にアスファルト舗装であった。</p> <p>(4) その他（交通量の状況）</p> <p>1) 現地調査 24 時間の断面交通量は、沿道 No.1 は県道 522 号で平日 12,219 台及び休日 16,106 台、知多横断道路で平日 7,440 台及び休日 9,275 台であった。また、沿道 No.2 は平日 12,402 台及び休日 16,300 台であった。平均走行速度は、県道 522 号は規制速度を下回っていたが、知多横断道路及び市道北条向山線では規制速度を上回っていた。 24 時間の交差点交通量は、りんくうインターチェンジに進入する車両、退出する車両とも、直進（県道 522 号を經由）する自動車の割合が多かった。</p>	<p>(1) 二酸化窒素（窒素酸化物） 資材等運搬車両の運行による二酸化窒素の予測結果は以下に示すとおりである。</p> <p>【予測結果：二酸化窒素（日平均値の年間 98%値）】 単位：ppm</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">予測地点</th> <th>調査結果</th> <th colspan="3">予測結果</th> <th rowspan="2">寄与率 (%) (②)/(①+②)×100</th> </tr> <tr> <th>現況濃度 (①)</th> <th>寄与濃度 (②)</th> <th>年平均値 (①+②)</th> <th>日平均値の年間 98%値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>沿道 No.1 北側 (東行き側)</td> <td>0.008</td> <td>0.000029</td> <td>0.008029</td> <td>0.019</td> <td>0.36%</td> </tr> <tr> <td>沿道 No.2 北側 (東行き側)</td> <td>0.008</td> <td>0.000015</td> <td>0.008015</td> <td>0.019</td> <td>0.19%</td> </tr> </tbody> </table> <p>注) 予測地点は、家屋等保全対象の分布を考慮し、現地調査と同様に沿道 No.1、No.2とも東行き道路側の道路端とした。</p> <p>(2) 浮遊粒子状物質 資材等運搬車両の運行による浮遊粒子状物質の予測結果の予測結果は以下に示すとおりである。</p> <p>【予測結果：浮遊粒子状物質（日平均値の年間 2%除外値）】 単位：mg/m<sup>3</sup></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">予測地点</th> <th>調査結果</th> <th colspan="3">予測結果</th> <th rowspan="2">寄与率 (%) (②)/(①+②)×100</th> </tr> <tr> <th>現況濃度 (①)</th> <th>寄与濃度 (②)</th> <th>年平均値 (①+②)</th> <th>日平均値の年間 2%除外値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>沿道 No.1 北側 (東行き側)</td> <td>0.020</td> <td>0.000002</td> <td>0.020002</td> <td>0.049</td> <td>0.01%</td> </tr> <tr> <td>沿道 No.2 北側 (東行き側)</td> <td>0.017</td> <td>0.000002</td> <td>0.017002</td> <td>0.043</td> <td>0.01%</td> </tr> </tbody> </table> <p>注) 予測地点は、家屋等保全対象の分布を考慮し、現地調査と同様に沿道 No.1、No.2とも東行き道路側の道路端とした。</p>	予測地点	調査結果	予測結果			寄与率 (%) (②)/(①+②)×100	現況濃度 (①)	寄与濃度 (②)	年平均値 (①+②)	日平均値の年間 98%値	沿道 No.1 北側 (東行き側)	0.008	0.000029	0.008029	0.019	0.36%	沿道 No.2 北側 (東行き側)	0.008	0.000015	0.008015	0.019	0.19%	予測地点	調査結果	予測結果			寄与率 (%) (②)/(①+②)×100	現況濃度 (①)	寄与濃度 (②)	年平均値 (①+②)	日平均値の年間 2%除外値	沿道 No.1 北側 (東行き側)	0.020	0.000002	0.020002	0.049	0.01%	沿道 No.2 北側 (東行き側)	0.017	0.000002	0.017002	0.043	0.01%	<p>(1) 環境影響の回避又は低減に係る評価 以下の環境保全措置を講ずることにより、資材等運搬車両の運行による二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の影響のさらなる低減が期待できる。</p> <p>【環境保全措置】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>資材及び機械の運搬に用いる車両については、知多横断道路の利用を奨励する。</li> <li>工事関係者の通勤車両台数の低減のため、可能な限り公共交通機関の利用及び乗合通勤を奨励する。</li> <li>工事関係者に対して、アイドリングストップの徹底、空ぶかしの禁止、制限速度の遵守等、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行方法の指導を行う。</li> <li>資材及び機械の運搬に用いる車両の整備不良による大気汚染物質の発生を防止するため、整備・点検を徹底する。</li> </ul> <p>以上により、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する。</p> <p>(2) 基準等との整合性に係る評価 予測結果と整合を図るべき基準等との整合性を検討した評価結果は、下表に示すとおりであり、すべての地点で基準等との整合が図られていると評価する。</p> <p>【評価結果：二酸化窒素（日平均値の年間 98%値）】 単位：ppm</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>予測地点</th> <th>予測結果 (日平均値の年間 98%値)</th> <th>基準等<sup>注)</sup></th> <th>基準等との整合状況</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>沿道 No.1 北側 (東行き側)</td> <td>0.019</td> <td rowspan="2">環境基準： 1時間値の1日平均値が 0.04～0.06 までのゾーン内 又はそれ以下であること。</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>沿道 No.2 北側 (東行き側)</td> <td>0.019</td> <td>○</td> </tr> </tbody> </table> <p>注) 「二酸化窒素に係る環境基準について」（昭和 53 年 7 月 11 日 環境庁告示第 38 号）</p> <p>【評価結果：浮遊粒子状物質（日平均値の年間 2%除外値）】 単位：mg/m<sup>3</sup></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>予測地点</th> <th>予測結果 (日平均値の年間 2%除外値)</th> <th>基準等<sup>注)</sup></th> <th>基準等との整合状況</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>沿道 No.1 北側 (東行き側)</td> <td>0.049</td> <td rowspan="2">環境基準： 1時間値の1日平均値が 0.10 以下であること。</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>沿道 No.2 北側 (東行き側)</td> <td>0.043</td> <td>○</td> </tr> </tbody> </table> <p>注) 「大気の汚染に係る環境基準について」（昭和 48 年 5 月 8 日 環境庁告示第 25 号）</p>	予測地点	予測結果 (日平均値の年間 98%値)	基準等 <sup>注)</sup>	基準等との整合状況	沿道 No.1 北側 (東行き側)	0.019	環境基準： 1時間値の1日平均値が 0.04～0.06 までのゾーン内 又はそれ以下であること。	○	沿道 No.2 北側 (東行き側)	0.019	○	予測地点	予測結果 (日平均値の年間 2%除外値)	基準等 <sup>注)</sup>	基準等との整合状況	沿道 No.1 北側 (東行き側)	0.049	環境基準： 1時間値の1日平均値が 0.10 以下であること。	○	沿道 No.2 北側 (東行き側)	0.043	○	<p>「12 章 事後調査」に示した①～④のいずれにも該当しないと考えるため、事後調査及び環境監視調査は実施しない。</p>
予測地点	調査結果	予測結果				寄与率 (%) (②)/(①+②)×100																																																																		
	現況濃度 (①)	寄与濃度 (②)	年平均値 (①+②)	日平均値の年間 98%値																																																																				
沿道 No.1 北側 (東行き側)	0.008	0.000029	0.008029	0.019	0.36%																																																																			
沿道 No.2 北側 (東行き側)	0.008	0.000015	0.008015	0.019	0.19%																																																																			
予測地点	調査結果	予測結果			寄与率 (%) (②)/(①+②)×100																																																																			
	現況濃度 (①)	寄与濃度 (②)	年平均値 (①+②)	日平均値の年間 2%除外値																																																																				
沿道 No.1 北側 (東行き側)	0.020	0.000002	0.020002	0.049	0.01%																																																																			
沿道 No.2 北側 (東行き側)	0.017	0.000002	0.017002	0.043	0.01%																																																																			
予測地点	予測結果 (日平均値の年間 98%値)	基準等 <sup>注)</sup>	基準等との整合状況																																																																					
沿道 No.1 北側 (東行き側)	0.019	環境基準： 1時間値の1日平均値が 0.04～0.06 までのゾーン内 又はそれ以下であること。	○																																																																					
沿道 No.2 北側 (東行き側)	0.019		○																																																																					
予測地点	予測結果 (日平均値の年間 2%除外値)	基準等 <sup>注)</sup>	基準等との整合状況																																																																					
沿道 No.1 北側 (東行き側)	0.049	環境基準： 1時間値の1日平均値が 0.10 以下であること。	○																																																																					
沿道 No.2 北側 (東行き側)	0.043		○																																																																					

表 13-3 環境影響評価の一覧（航空機の運航による窒素酸化物及び浮遊粒子状物質）

項目		調査結果	予測結果	評価結果	事後調査																																																								
環境要素の区分	影響要因の区分																																																												
大気質	二酸化窒素及び浮遊粒子状物質	<p>土地又は工作物の存在及び供用（航空機の運航）</p> <p>(1)二酸化窒素（窒素酸化物）及び浮遊粒子状物質の濃度の状況 1)文献その他の資料調査 一般環境大気測定局4地点（岡田測定局、新舞子（知多市新舞子保育園）測定局、常滑浄化センター測定局、美浜町奥田（奥田公民館）測定局）における二酸化窒素について、令和4年度の年平均値は0.007～0.009ppm、日平均値の年間98%値は0.018～0.022ppmであり、全ての地点で環境基準（1時間値の日平均値が0.04ppmから0.06ppmまでのゾーン内又はそれ以下）を満足していた。 浮遊粒子状物質について、令和4年度における年平均値は0.013～0.015mg/m<sup>3</sup>、日平均値の年間2%除外値は0.028～0.032mg/m<sup>3</sup>であり、全ての地点で環境基準（1時間値の日平均値が0.10mg/m<sup>3</sup>以下）を満足していた。また、1時間値の最高値は0.061～0.149mg/m<sup>3</sup>であり、すべての地点で環境基準（1時間値が0.20mg/m<sup>3</sup>以下）を満足していた。</p> <p>(2)気象の状況 1)文献その他の資料調査 風向・風速について、セントレア（中部航空地方气象台）の過去10年間（平成25年～令和4年）における観測結果をみると、風向は北西方向の風が卓越しており、平均風速は5.6m/sであった。 日射量・雲量について、名古屋地方气象台の令和4年度における観測結果を見ると、日射量は9.2～19.8MJ/m<sup>2</sup>、雲量は4.9～8.6であった。</p>	<p>(1)二酸化窒素（窒素酸化物） 航空機の運航による二酸化窒素の予測結果は以下に示すとおりである。</p> <p>【予測結果：二酸化窒素（日平均値の年間98%値）】 単位:ppm</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">予測地点</th> <th colspan="6">予測結果</th> </tr> <tr> <th>現況濃度(①)</th> <th>現況寄与濃度(②)</th> <th>事業実施後寄与濃度(③)</th> <th>増加濃度(④=③-②)</th> <th>年平均値(①+④)</th> <th>日平均値の年間98%値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>増加濃度最大地点</td> <td>0.009</td> <td>0.0027</td> <td>0.0033</td> <td>0.0006</td> <td>0.0096</td> <td>0.024</td> </tr> </tbody> </table> <p>(2)浮遊粒子状物質 航空機の運航による浮遊粒子状物質の予測結果は以下に示すとおりである。</p> <p>【予測結果：浮遊粒子状物質（日平均値の年間2%除外値）】 単位:mg/m<sup>3</sup></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">予測地点</th> <th colspan="6">予測結果</th> </tr> <tr> <th>現況濃度(①)</th> <th>現況寄与濃度(②)</th> <th>事業実施後寄与濃度(③)</th> <th>増加濃度(④=③-②)</th> <th>年平均値(①+④)</th> <th>日平均値の年間2%除外値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>増加濃度最大地点</td> <td>0.015</td> <td>0.0010</td> <td>0.0012</td> <td>0.0002</td> <td>0.0152</td> <td>0.036</td> </tr> </tbody> </table>	予測地点	予測結果						現況濃度(①)	現況寄与濃度(②)	事業実施後寄与濃度(③)	増加濃度(④=③-②)	年平均値(①+④)	日平均値の年間98%値	増加濃度最大地点	0.009	0.0027	0.0033	0.0006	0.0096	0.024	予測地点	予測結果						現況濃度(①)	現況寄与濃度(②)	事業実施後寄与濃度(③)	増加濃度(④=③-②)	年平均値(①+④)	日平均値の年間2%除外値	増加濃度最大地点	0.015	0.0010	0.0012	0.0002	0.0152	0.036	<p>(1)環境影響の回避又は低減に係る評価 以下の環境保全措置を講じることにより、航空機の運航による二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の影響のさらなる低減が期待できる。</p> <p>【環境保全措置】 ・航空機について、補助動力装置（APU）の使用を抑制し、地上動力装置（GPU）の使用促進を引き続き行う。 ・GSE（サービス車両）等の空港で使用される車両について、EV、FCV化に取り組む。 ・GSE（サービス車両）等の空港で使用される車両について、関係者に対して、アイドリングストップの徹底等を促す。 ・NOx・PM法に基づき制定された「愛知県貨物自動車等の車種規制非適合車の使用抑制等に関する要綱」により、引き続き、非適合車の確認状況のアンケート実施及び非適合車を使用しない旨の周知を図る。</p> <p>以上により、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する。</p> <p>(2)基準等との整合性に係る評価 予測結果と整合を図るべき基準等との整合性を検討した評価結果は、下表に示すとおりであり、基準等との整合が図られていると評価する。</p> <p>【評価結果：二酸化窒素（日平均値の年間98%値）】 単位:ppm</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>予測地点</th> <th>予測結果（日平均値の年間98%値）</th> <th>基準等<sup>注)</sup></th> <th>基準等との整合状況</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>増加濃度最大地点</td> <td>0.024</td> <td>環境基準： 1時間値の1日平均値が0.04～0.06までのゾーン内又はそれ以下であること。</td> <td>○</td> </tr> </tbody> </table> <p>注)「二酸化窒素に係る環境基準について」（昭和53年7月11日 環境庁告示第38号）</p> <p>【評価結果：浮遊粒子状物質（日平均値の年間2%除外値）】 単位:mg/m<sup>3</sup></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>予測地点</th> <th>予測結果（日平均値の年間2%除外値）</th> <th>基準等<sup>注)</sup></th> <th>基準等との整合状況</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>増加濃度最大地点</td> <td>0.036</td> <td>環境基準： 1時間値の1日平均値が0.10以下であること。</td> <td>○</td> </tr> </tbody> </table> <p>注)「大気の汚染に係る環境基準について」（昭和48年5月8日 環境庁告示第25号）</p>	予測地点	予測結果（日平均値の年間98%値）	基準等 <sup>注)</sup>	基準等との整合状況	増加濃度最大地点	0.024	環境基準： 1時間値の1日平均値が0.04～0.06までのゾーン内又はそれ以下であること。	○	予測地点	予測結果（日平均値の年間2%除外値）	基準等 <sup>注)</sup>	基準等との整合状況	増加濃度最大地点	0.036	環境基準： 1時間値の1日平均値が0.10以下であること。	○	<p>「12章 事後調査」に示した①～④のいずれにも該当しないと考えるため、事後調査及び環境監視調査は実施しない。</p>
予測地点	予測結果																																																												
	現況濃度(①)	現況寄与濃度(②)	事業実施後寄与濃度(③)	増加濃度(④=③-②)	年平均値(①+④)	日平均値の年間98%値																																																							
増加濃度最大地点	0.009	0.0027	0.0033	0.0006	0.0096	0.024																																																							
予測地点	予測結果																																																												
	現況濃度(①)	現況寄与濃度(②)	事業実施後寄与濃度(③)	増加濃度(④=③-②)	年平均値(①+④)	日平均値の年間2%除外値																																																							
増加濃度最大地点	0.015	0.0010	0.0012	0.0002	0.0152	0.036																																																							
予測地点	予測結果（日平均値の年間98%値）	基準等 <sup>注)</sup>	基準等との整合状況																																																										
増加濃度最大地点	0.024	環境基準： 1時間値の1日平均値が0.04～0.06までのゾーン内又はそれ以下であること。	○																																																										
予測地点	予測結果（日平均値の年間2%除外値）	基準等 <sup>注)</sup>	基準等との整合状況																																																										
増加濃度最大地点	0.036	環境基準： 1時間値の1日平均値が0.10以下であること。	○																																																										

表 13-4 環境影響評価の一覧（飛行場の施設の供用による窒素酸化物及び浮遊粒子状物質）

項目		影響要因の区分	調査結果	予測結果	評価結果	事後調査																																																														
環境要素の区分																																																																				
大気質	二酸化窒素及び浮遊粒子状物質	土地又は工作物の存在及び供用（飛行場の施設の供用）	<p>(1)二酸化窒素（窒素酸化物）及び浮遊粒子状物質の濃度の状況</p> <p>1)現地調査 道路沿道における二酸化窒素について、2地点（沿道 No.1 及び沿道 No.2）の期間平均値は 0.006～0.010ppm、日平均値の最高値は 0.011～0.016ppm、1時間値の最高値は 0.015～0.033ppm であり、2地点とも全ての季節で環境基準値（1時間値の日平均値が 0.04ppm から 0.06ppm までのゾーン内又はそれ以下）を満足していた。 浮遊粒子状物質について、沿道 No.1 及び沿道 No.2 の期間平均値は 0.011～0.024mg/m<sup>3</sup>、日平均値の最高値は 0.017～0.041mg/m<sup>3</sup> であり、2地点とも全ての季節で環境基準値（1時間値の日平均値が 0.10mg/m<sup>3</sup> 以下）未満であった。また、1時間値の最高値が 0.034～0.103mg/m<sup>3</sup> であり、すべての地点で環境基準（1時間値が 0.20mg/m<sup>3</sup> 以下）を満足していた。</p> <p>(2)気象の状況</p> <p>1)現地調査 沿道 No.1 の四季調査を通じた最多風向は西北西（WNW）、平均風速は 1.6m/s、最高風速は 7.9m/s であった。沿道 No.2 の四季調査を通じた最多風向は北西（NW）、平均風速は 1.8m/s、最高風速は 7.8m/s であった。</p> <p>(3)沿道の状況</p> <p>1)現地調査 舗装状況は沿道 No.1 及び No.2 地点とも一般道（県道及び市道）は密粒舗装であったが、沿道 No.1 の知多横断道路は排水性舗装であった。規制速度は、沿道 No.1 では県道 522 号が 60km/h 及び知多横断道路が 80km/h、沿道 No.2 では 50km/h であった。 沿道の利用状況は、沿道 No.1 及び No.2 とも平坦な地形であり、沿道 No.1 の周辺には主に住居、専門学校及び事業所が、沿道 No.2 の周辺には主に住居、平面駐車場及び旧市庁舎が分布していた。なお、沿道の地表面は主にアスファルト舗装であった。</p> <p>(4)その他（交通量の状況）</p> <p>1)現地調査 24時間の断面交通量は、沿道 No.1 は県道 522 号で平日 12,219 台及び休日 16,106 台、知多横断道路で平日 7,440 台及び休日 9,275 台であった。また、沿道 No.2 は平日 12,402 台及び休日 16,300 台であった。平均走行速度は、県道 522 号は規制速度を下回っていたが、知多横断道路及び市道北条向山線では規制速度を上回っていた。 24時間の交差点交通量は、りんくうインターチェンジに進入する車両、退出する車両とも、直進（県道 522 号を經由）する自動車の割合が多かった。</p>	<p>(1)二酸化窒素（窒素酸化物） 飛行場を利用する車両のアクセス道路走行による二酸化窒素の予測結果は以下に示すとおりである。</p> <p>【予測結果：二酸化窒素（日平均値の年間 98%値）】 単位：ppm</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">予測地点</th> <th colspan="2">調査結果</th> <th colspan="2">予測結果</th> </tr> <tr> <th>現況濃度(①)</th> <th>増加濃度(②)</th> <th>年平均値(①+②)</th> <th>日平均値の年間 98%値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>沿道 No.1 北側（東行き側）</td> <td>0.008</td> <td>0.000133</td> <td>0.008133</td> <td>0.019</td> </tr> <tr> <td>沿道 No.2 北側（東行き側）</td> <td>0.008</td> <td>0.000013</td> <td>0.008013</td> <td>0.019</td> </tr> </tbody> </table> <p>注) 予測地点は、家屋等保全対象の分布を考慮し、現地調査と同様に沿道 No.1、No.2 とも東行き道路側の道路端とした。</p> <p>(2)浮遊粒子状物質 飛行場を利用する車両のアクセス道路走行による浮遊粒子状物質の予測結果の予測結果は以下に示すとおりである。</p> <p>【予測結果：浮遊粒子状物質（日平均値の年間 2%除外値）】 単位：mg/m<sup>3</sup></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">予測地点</th> <th colspan="2">調査結果</th> <th colspan="2">予測結果</th> </tr> <tr> <th>現況濃度(①)</th> <th>増加濃度(②)</th> <th>年平均値(①+②)</th> <th>日平均値の年間 2%除外値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>沿道 No.1 北側（東行き側）</td> <td>0.020</td> <td>0.000012</td> <td>0.020012</td> <td>0.049</td> </tr> <tr> <td>沿道 No.2 北側（東行き側）</td> <td>0.017</td> <td>0.000001</td> <td>0.017001</td> <td>0.043</td> </tr> </tbody> </table> <p>注) 予測地点は、家屋等保全対象の分布を考慮し、現地調査と同様に沿道 No.1、No.2 とも東行き道路側の道路端とした。</p>	予測地点	調査結果		予測結果		現況濃度(①)	増加濃度(②)	年平均値(①+②)	日平均値の年間 98%値	沿道 No.1 北側（東行き側）	0.008	0.000133	0.008133	0.019	沿道 No.2 北側（東行き側）	0.008	0.000013	0.008013	0.019	予測地点	調査結果		予測結果		現況濃度(①)	増加濃度(②)	年平均値(①+②)	日平均値の年間 2%除外値	沿道 No.1 北側（東行き側）	0.020	0.000012	0.020012	0.049	沿道 No.2 北側（東行き側）	0.017	0.000001	0.017001	0.043	<p>(1)環境影響の回避又は低減に係る評価 以下の環境保全措置を講じることにより、飛行場を利用する車両のアクセス道路走行による二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の影響のさらなる低減が期待できる。</p> <p>【環境保全措置】 ・公共交通機関の利用促進を図る。 ・中部国際空港では、各関係者による啓蒙活動等のキャンペーン等によりアイドリングストップの展開を図っている。今後も現在の取り組みを継続する。 ・NOx・PM 法に基づき制定された「愛知県貨物自動車等の車種規制非適合車の使用抑制等に関する要綱」により、引き続き、非適合車の確認状況のアンケート実施及び非適合車を使用しない旨の周知を図る。</p> <p>以上により、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する。</p> <p>(2)基準等との整合性に係る評価 予測結果と整合を図るべき基準等との整合性を検討した評価結果は、下表に示すとおりであり、すべての地点で基準等との整合が図られていると評価する。</p> <p>【評価結果：二酸化窒素（日平均値の年間 98%値）】 単位：ppm</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>予測地点</th> <th>予測結果（日平均値の年間 98%値）</th> <th>基準等<sup>注)</sup></th> <th>基準等との整合状況</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>沿道 No.1 北側（東行き側）</td> <td>0.019</td> <td>環境基準：1時間値の 1日平均値が 0.04～0.06 までのゾーン内又はそれ以下であること。</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>沿道 No.2 北側（東行き側）</td> <td>0.019</td> <td></td> <td>○</td> </tr> </tbody> </table> <p>注)「二酸化窒素に係る環境基準について」（昭和 53 年 7 月 11 日 環境庁告示第 38 号）</p> <p>【評価結果：浮遊粒子状物質（日平均値の年間 2%除外値）】 単位：mg/m<sup>3</sup></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>予測地点</th> <th>予測結果（日平均値の年間 2%除外値）</th> <th>基準等<sup>注)</sup></th> <th>基準等との整合状況</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>沿道 No.1 北側（東行き側）</td> <td>0.049</td> <td>環境基準：1時間値の 1日平均値が 0.10 以下であること。</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>沿道 No.2 北側（東行き側）</td> <td>0.043</td> <td></td> <td>○</td> </tr> </tbody> </table> <p>注)「大気汚染に係る環境基準について」（昭和 48 年 5 月 8 日 環境庁告示第 25 号）</p>	予測地点	予測結果（日平均値の年間 98%値）	基準等 <sup>注)</sup>	基準等との整合状況	沿道 No.1 北側（東行き側）	0.019	環境基準：1時間値の 1日平均値が 0.04～0.06 までのゾーン内又はそれ以下であること。	○	沿道 No.2 北側（東行き側）	0.019		○	予測地点	予測結果（日平均値の年間 2%除外値）	基準等 <sup>注)</sup>	基準等との整合状況	沿道 No.1 北側（東行き側）	0.049	環境基準：1時間値の 1日平均値が 0.10 以下であること。	○	沿道 No.2 北側（東行き側）	0.043		○	「12 章 事後調査」に示した①～④のいずれにも該当しないと考えるため、事後調査及び環境監視調査は実施しない。
予測地点	調査結果		予測結果																																																																	
	現況濃度(①)	増加濃度(②)	年平均値(①+②)	日平均値の年間 98%値																																																																
沿道 No.1 北側（東行き側）	0.008	0.000133	0.008133	0.019																																																																
沿道 No.2 北側（東行き側）	0.008	0.000013	0.008013	0.019																																																																
予測地点	調査結果		予測結果																																																																	
	現況濃度(①)	増加濃度(②)	年平均値(①+②)	日平均値の年間 2%除外値																																																																
沿道 No.1 北側（東行き側）	0.020	0.000012	0.020012	0.049																																																																
沿道 No.2 北側（東行き側）	0.017	0.000001	0.017001	0.043																																																																
予測地点	予測結果（日平均値の年間 98%値）	基準等 <sup>注)</sup>	基準等との整合状況																																																																	
沿道 No.1 北側（東行き側）	0.019	環境基準：1時間値の 1日平均値が 0.04～0.06 までのゾーン内又はそれ以下であること。	○																																																																	
沿道 No.2 北側（東行き側）	0.019		○																																																																	
予測地点	予測結果（日平均値の年間 2%除外値）	基準等 <sup>注)</sup>	基準等との整合状況																																																																	
沿道 No.1 北側（東行き側）	0.049	環境基準：1時間値の 1日平均値が 0.10 以下であること。	○																																																																	
沿道 No.2 北側（東行き側）	0.043		○																																																																	

表 13-5 環境影響評価の一覧（造成等の施工による一時的な影響及び建設機械の稼働による粉じん等）

項目		影響要因の区分	調査結果	予測結果	評価結果	事後調査																															
環境要素の区分																																					
大気質	粉じん等	工事の実施 (造成等の施工による一時的な影響及び建設機械の稼働)	<p>(1)降下ばいじん量（粉じん等）の状況</p> <p>1)文献その他の資料調査 岡田測定局の降下ばいじん量について、令和4年度における年平均値は 2.24t/km<sup>2</sup>/月であり、参考値（10t/km<sup>2</sup>/月）以下であった。</p> <p>(2)気象の状況</p> <p>1)文献その他の資料調査 風向・風速について、セントレア（中部航空地方気象台）の過去10年間（平成25年～令和4年）における観測結果をみると、風向は北西方向の風が卓越しており、平均風速は5.6m/sであった。 日射量・雲量について、名古屋地方気象台の令和4年度における観測結果を見ると、日射量は9.2～19.8MJ/m<sup>2</sup>、雲量は4.9～8.6であった。</p>	<p>(1)降下ばいじん量（粉じん等） 造成等の施工による一時的な影響及び建設機械の稼働に伴う降下ばいじん量の予測結果は以下に示すとおりである。</p> <p>【予測結果：降下ばいじん量（最大地点）】 単位:t/km<sup>2</sup>/月</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>予測地点</th> <th colspan="2">予測結果</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4">降下ばいじん量 最大地点</td> <td>春季</td> <td>2.33</td> </tr> <tr> <td>夏季</td> <td>2.20</td> </tr> <tr> <td>秋季</td> <td>1.54</td> </tr> <tr> <td>冬季</td> <td>2.21</td> </tr> </tbody> </table>	予測地点	予測結果		降下ばいじん量 最大地点	春季	2.33	夏季	2.20	秋季	1.54	冬季	2.21	<p>(1)環境影響の回避又は低減に係る評価 以下の環境保全措置を講じることにより、造成等の施工による一時的な影響及び建設機械の稼働の粉じん等の影響のさらなる低減が期待できる。</p> <p>【環境保全措置】 ・裸地となる部分は、散水やアスファルト乳剤の散布等の発生源対策を行う。 ・土工部の速やかな転圧・舗装・緑化の実施等により、裸地状態の短期化・縮小化を図り、粉じん等の発生を極力抑える。</p> <p>以上により、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する。</p> <p>ここで、粉じん等に係る基準・目標等については、環境基準は設定されていないが、「スパイクタイヤ粉じんの発生防止に関する法律の施行について」（平成2年7月、環境庁通達）に示される「スパイクタイヤ粉じんにおける生活環境の保全が必要な地域の指標」を参考として設定された降下ばいじんの参考値（10t/km<sup>2</sup>/月）があることから、これとの整合を確認した。 その結果は下表に示すとおりであり、参考値との整合が図られていると評価する。</p> <p>【評価結果：降下ばいじん量（最大地点）】 単位:t/km<sup>2</sup>/月</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>予測地点</th> <th colspan="2">予測結果</th> <th>参考値<sup>注)</sup></th> <th>参考値との整合状況</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4">降下ばいじん量 最大地点</td> <td>春季</td> <td>2.33</td> <td rowspan="4">10以下</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>夏季</td> <td>2.20</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>秋季</td> <td>1.54</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>冬季</td> <td>2.21</td> <td>○</td> </tr> </tbody> </table>	予測地点	予測結果		参考値 <sup>注)</sup>	参考値との整合状況	降下ばいじん量 最大地点	春季	2.33	10以下	○	夏季	2.20	○	秋季	1.54	○	冬季	2.21	○	<p>「12章 事後調査」に示した①～④のいずれにも該当しないと考えるため、事後調査及び環境監視調査は実施しない。</p>
予測地点	予測結果																																				
降下ばいじん量 最大地点	春季	2.33																																			
	夏季	2.20																																			
	秋季	1.54																																			
	冬季	2.21																																			
予測地点	予測結果		参考値 <sup>注)</sup>	参考値との整合状況																																	
降下ばいじん量 最大地点	春季	2.33	10以下	○																																	
	夏季	2.20		○																																	
	秋季	1.54		○																																	
	冬季	2.21		○																																	

注)「スパイクタイヤ粉じんの発生防止に関する法律の施行について」（平成2年7月 環境庁通達）に示される「スパイクタイヤ粉じんにおける生活環境の保全が必要な地域の指標」を参考として設定された降下ばいじんの参考値（10t/km<sup>2</sup>/月）

表 13-6 環境影響評価の一覧（資材及び機械の運搬に用いる車両の運行による粉じん等）

項目		影響要因の区分	調査結果	予測結果	評価結果	事後調査																																												
環境要素の区分																																																		
大気質	粉じん等	工事の実施 (資材及び機械の運搬に用いる車両の運行)	<p>(1)降下ばいじん量（粉じん等）の状況</p> <p>1)文献その他の資料調査 岡田測定局の降下ばいじん量について、令和4年度における年平均値は2.24t/km<sup>2</sup>/月であり、参考値（10t/km<sup>2</sup>/月）以下であった。</p> <p>(2)気象の状況</p> <p>1)文献その他の資料調査 風向・風速について、セントレア（中部航空地方気象台）の過去10年間（平成25年～令和4年）における観測結果をみると、風向は北西方向の風が卓越しており、平均風速は5.6m/sであった。 日射量・雲量について、名古屋地方気象台の令和4年度における観測結果を見ると、日射量は9.2～19.8MJ/m<sup>2</sup>、雲量は4.9～8.6であった。</p> <p>(3)沿道の状況</p> <p>1)現地調査 舗装状況は沿道 No.1 及び No.2 地点とも一般道（県道及び市道）は密粒舗装であったが、沿道 No.1 の知多横断道路は排水性舗装であった。 規制速度は、沿道 No.1 では県道 522 号が60km/h 及び知多横断道路が 80km/h、沿道 No.2 では50km/h であった。 沿道の利用状況は、沿道 No.1 及び No.2 とも平坦な地形であり、沿道 No.1 の周辺には主に住居、専門学校及び事業所が、沿道 No.2 の周辺には主に住居、平面駐車場及び旧市庁舎が分布していた。なお、沿道の地表面は主にアスファルト舗装であった。</p>	<p>(1)降下ばいじん量（粉じん等） 資材等運搬車両の運行による降下ばいじん量の予測結果は以下に示すとおりである。</p> <p>【評価結果：降下ばいじん量】</p> <p style="text-align: right;">単位:t/km<sup>2</sup>/月</p> <table border="1" style="width: 100%;"> <thead> <tr> <th>予測地点</th> <th colspan="2">予測結果</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4">沿道 No. 1</td> <td>春季</td> <td>0.11</td> </tr> <tr> <td>夏季</td> <td>0.03</td> </tr> <tr> <td>秋季</td> <td>0.01</td> </tr> <tr> <td>冬季</td> <td>0.05</td> </tr> <tr> <td rowspan="4">沿道 No. 2</td> <td>春季</td> <td>0.09</td> </tr> <tr> <td>夏季</td> <td>0.03</td> </tr> <tr> <td>秋季</td> <td>0.01</td> </tr> <tr> <td>冬季</td> <td>0.04</td> </tr> </tbody> </table> <p>注) 予測地点は、家屋等保全対象の分布を考慮し、大気質に係る現地調査地点と同様に、沿道 No.1、No.2 とも東行き道路側の道路端とした。</p>	予測地点	予測結果		沿道 No. 1	春季	0.11	夏季	0.03	秋季	0.01	冬季	0.05	沿道 No. 2	春季	0.09	夏季	0.03	秋季	0.01	冬季	0.04	<p>(1)環境影響の回避又は低減に係る評価 「10.1章 予測の前提」に記載した施工上の諸対策を講じることに加え、以下の環境保全措置を講じることにより、資材等運搬車両の運行の粉じん等の影響のさらなる低減が期待できる。</p> <p>【環境保全措置】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・工事関係者の通勤車両台数の低減のため、可能な限り公共交通機関の利用及び乗合通勤を奨励する。</li> <li>・土砂などの粉じん等飛散のおそれがある資材等を運搬する場合には、荷台のシート掛けを行うなどの諸対策を実施するよう、工事関係者に指示する。</li> </ul> <p>以上により、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する。</p> <p>ここで、粉じん等に係る基準・目標等については、環境基準は設定されていないが、「スパイクタイヤ粉じんの発生防止に関する法律の施行について」（平成2年7月、環境庁通達）に示される「スパイクタイヤ粉じんにおける生活環境の保全が必要な地域の指標」を参考として設定された降下ばいじんの参考値（10t/km<sup>2</sup>/月）があることから、これとの整合を確認した。 その結果は下表に示すとおりであり、参考値との整合が図られていると評価する。</p> <p>【評価結果：降下ばいじん量】</p> <p style="text-align: right;">単位:t/km<sup>2</sup>/月</p> <table border="1" style="width: 100%;"> <thead> <tr> <th>予測地点</th> <th>予測結果</th> <th>参考値<sup>注1)</sup></th> <th>参考値との整合状況</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4">沿道 No. 1</td> <td>春季</td> <td rowspan="8">10 以下</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>夏季</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>秋季</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>冬季</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td rowspan="4">沿道 No. 2</td> <td>春季</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>夏季</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>秋季</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>冬季</td> <td>○</td> </tr> </tbody> </table> <p>注1) 「スパイクタイヤ粉じんの発生防止に関する法律の施行について」（平成2年7月 環境庁通達）に示される「スパイクタイヤ粉じんにおける生活環境の保全が必要な地域の指標」を参考として設定された降下ばいじんの参考値（10t/km<sup>2</sup>/月） 注2) 予測地点は、家屋等保全対象の分布を考慮し、大気質に係る現地調査地点と同様に、沿道 No.1、No.2 とも東行き道路側の道路端とした。</p>	予測地点	予測結果	参考値 <sup>注1)</sup>	参考値との整合状況	沿道 No. 1	春季	10 以下	○	夏季	○	秋季	○	冬季	○	沿道 No. 2	春季	○	夏季	○	秋季	○	冬季	○	「12章 事後調査」に示した①～④のいずれにも該当しないと考えるため、事後調査及び環境監視調査は実施しない。
予測地点	予測結果																																																	
沿道 No. 1	春季	0.11																																																
	夏季	0.03																																																
	秋季	0.01																																																
	冬季	0.05																																																
沿道 No. 2	春季	0.09																																																
	夏季	0.03																																																
	秋季	0.01																																																
	冬季	0.04																																																
予測地点	予測結果	参考値 <sup>注1)</sup>	参考値との整合状況																																															
沿道 No. 1	春季	10 以下	○																																															
	夏季		○																																															
	秋季		○																																															
	冬季		○																																															
沿道 No. 2	春季		○																																															
	夏季		○																																															
	秋季		○																																															
	冬季		○																																															

表 13-7 環境影響評価の一覧（建設機械の稼働による建設作業騒音）

項目		影響要因の区分	調査結果	予測結果	評価結果	事後調査																																																																																																												
環境要素の区分																																																																																																																		
騒音	建設作業騒音	工事の実施 (建設機械の稼働)	<p>(1)騒音の状況</p> <p>1)現地調査</p> <p>調査地点 2 地点（環境騒音 No.1、No.2）における等価騒音レベル（<math>L_{Aeq}</math>）は、昼間（6～22 時）は 44～47dB、夜間（22～翌 6 時）は 34～40dB であった。</p> <p>調査結果を環境基準と比較すると、昼間、夜間ともに環境基準を満足していた。</p> <p>(2)地表面の状況</p> <p>1)現地調査</p> <p>環境騒音 No.1 地点は旧常滑市民病院跡地に位置する。環境騒音 No.2 地点は伊勢湾の防波堤背後に位置しており、公園・裸地等がある。いずれも周辺は締め固められた地面や周辺住宅地の舗装面が主体となっている。</p>	<p>(1)建設作業騒音（敷地境界）</p> <p>敷地境界における建設機械の騒音レベル（<math>L_{A5}</math>）の予測結果は以下に示すとおりである。</p> <p>【予測結果：敷地境界（<math>L_{A5}</math>）】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>予測地点</th> <th>工事区分</th> <th>最大月</th> <th>建設機械の騒音レベル（<math>L_{A5}</math>）</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">敷地境界（最大地点）</td> <td>昼間工事</td> <td>4ヶ月目</td> <td>65</td> </tr> <tr> <td>夜間工事</td> <td>11ヶ月目</td> <td>65</td> </tr> </tbody> </table> <p>単位：dB</p> <p>(2)建設作業騒音（近隣住居地区）</p> <p>近隣住居地区における騒音レベル（<math>L_{Aeq}</math>）の予測結果は以下に示すとおりである。</p> <p>【予測結果：近隣住居地区（<math>L_{Aeq}</math>）】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>予測地点</th> <th>工事区分</th> <th>最大月</th> <th>評価時間帯</th> <th>現況騒音レベル（<math>L_{Aeq}</math>）(①)</th> <th>建設機械の騒音レベル（<math>L_{Aeq}</math>）(②)</th> <th>合成騒音レベル（<math>L_{Aeq}</math>）(①+②)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">環境騒音 No.1</td> <td rowspan="2">昼間工事</td> <td rowspan="2">4ヶ月目</td> <td>昼間</td> <td>47</td> <td>35</td> <td>47</td> </tr> <tr> <td>夜間</td> <td>47</td> <td>42</td> <td>48</td> </tr> <tr> <td>夜間</td> <td>11ヶ月目</td> <td>40</td> <td>42</td> <td>44</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">環境騒音 No.2</td> <td rowspan="2">昼間工事</td> <td rowspan="2">4ヶ月目</td> <td>昼間</td> <td>44</td> <td>34</td> <td>44</td> </tr> <tr> <td>夜間</td> <td>44</td> <td>41</td> <td>46</td> </tr> <tr> <td>夜間</td> <td>11ヶ月目</td> <td>34</td> <td>41</td> <td>42</td> </tr> </tbody> </table> <p>注) 昼間工事（8～12 時及び 13～17 時）の騒音については昼間の環境基準、夜間工事（22 時 30 分～2 時及び 3～7 時）の騒音については昼間及び夜間の環境基準を用いた評価を実施した。</p>	予測地点	工事区分	最大月	建設機械の騒音レベル（ $L_{A5}$ ）	敷地境界（最大地点）	昼間工事	4ヶ月目	65	夜間工事	11ヶ月目	65	予測地点	工事区分	最大月	評価時間帯	現況騒音レベル（ $L_{Aeq}$ ）(①)	建設機械の騒音レベル（ $L_{Aeq}$ ）(②)	合成騒音レベル（ $L_{Aeq}$ ）(①+②)	環境騒音 No.1	昼間工事	4ヶ月目	昼間	47	35	47	夜間	47	42	48	夜間	11ヶ月目	40	42	44	環境騒音 No.2	昼間工事	4ヶ月目	昼間	44	34	44	夜間	44	41	46	夜間	11ヶ月目	34	41	42	<p>(1)環境影響の回避又は低減に係る評価</p> <p>「10.1 章 予測の前提」に記載した施工上の諸対策を講じることに加え、以下の環境保全措置を講じることにより、建設機械の稼働による騒音の影響のさらなる低減が期待できる。</p> <p>【環境保全措置】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・工事関係者に対して、アイドリングストップの徹底や空ぶかしの禁止等、建設機械の稼働方法の指導を行う。</li> <li>・建設機械の整備不良による騒音の発生を防止するため、整備・点検を徹底する。</li> </ul> <p>以上により、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する。</p> <p>(2)基準等との整合性に係る評価</p> <p>予測結果と整合を図るべき基準等との整合性を検討した評価結果は、下表に示すとおりであり、すべての地点で基準等との整合が図られていると評価する。</p> <p>【評価結果：敷地境界（<math>L_{A5}</math>）】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>工事区分</th> <th>予測地点</th> <th>予測結果</th> <th>基準等<sup>注)</sup></th> <th>基準等との整合状況</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>昼間工事</td> <td rowspan="2">敷地境界（最大地点）</td> <td>65</td> <td rowspan="2">規制基準：85 以下</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>夜間工事</td> <td>65</td> <td>○</td> </tr> </tbody> </table> <p>単位：dB</p> <p>注)「特定建設作業に伴って発生する騒音に関する基準」（昭和 43 年 11 月 27 日 厚生省・建設省告示第 1 号）</p> <p>【評価結果：近隣住居地区（<math>L_{Aeq}</math>）】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">予測地点</th> <th rowspan="2">工事区分</th> <th rowspan="2">評価時間帯</th> <th colspan="3">予測結果</th> <th rowspan="2">基準等<sup>注 1)</sup></th> <th rowspan="2">基準等との整合状況</th> </tr> <tr> <th>現況騒音レベル（<math>L_{Aeq}</math>）(①)</th> <th>建設機械の騒音レベル（<math>L_{Aeq}</math>）(②)</th> <th>合成騒音レベル（<math>L_{Aeq}</math>）(①+②)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">環境騒音 No.1</td> <td rowspan="2">昼間工事</td> <td>昼間</td> <td>47</td> <td>35</td> <td>47</td> <td rowspan="3">環境基準： B 類型 昼間 55 以下、 夜間 45 以下</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>夜間</td> <td>47</td> <td>42</td> <td>48</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>夜間</td> <td>40</td> <td>42</td> <td>44</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">環境騒音 No.2</td> <td rowspan="2">昼間工事</td> <td>昼間</td> <td>44</td> <td>34</td> <td>44</td> <td rowspan="3">○</td> </tr> <tr> <td>夜間</td> <td>44</td> <td>41</td> <td>46</td> </tr> <tr> <td>夜間</td> <td>34</td> <td>41</td> <td>42</td> <td>○</td> </tr> </tbody> </table> <p>注 1)「騒音に係る環境基準について」（平成 10 年 9 月 30 日 環境庁告示第 64 号） 注 2) 昼間工事（8～12 時及び 13～17 時）の騒音については昼間の環境基準、夜間工事（22 時 30 分～2 時及び 3～7 時）の騒音については昼間及び夜間の環境基準を用いた評価を実施した。</p>	工事区分	予測地点	予測結果	基準等 <sup>注)</sup>	基準等との整合状況	昼間工事	敷地境界（最大地点）	65	規制基準：85 以下	○	夜間工事	65	○	予測地点	工事区分	評価時間帯	予測結果			基準等 <sup>注 1)</sup>	基準等との整合状況	現況騒音レベル（ $L_{Aeq}$ ）(①)	建設機械の騒音レベル（ $L_{Aeq}$ ）(②)	合成騒音レベル（ $L_{Aeq}$ ）(①+②)	環境騒音 No.1	昼間工事	昼間	47	35	47	環境基準： B 類型 昼間 55 以下、 夜間 45 以下	○	夜間	47	42	48	○	夜間	40	42	44	○	環境騒音 No.2	昼間工事	昼間	44	34	44	○	夜間	44	41	46	夜間	34	41	42	○	<p>「12 章 事後調査」に示した①～④のいずれにも該当しないと考えるため、事後調査及び環境監視調査は実施しない。</p>
					予測地点	工事区分	最大月	建設機械の騒音レベル（ $L_{A5}$ ）																																																																																																										
敷地境界（最大地点）	昼間工事	4ヶ月目	65																																																																																																															
	夜間工事	11ヶ月目	65																																																																																																															
予測地点	工事区分	最大月	評価時間帯	現況騒音レベル（ $L_{Aeq}$ ）(①)	建設機械の騒音レベル（ $L_{Aeq}$ ）(②)	合成騒音レベル（ $L_{Aeq}$ ）(①+②)																																																																																																												
環境騒音 No.1	昼間工事	4ヶ月目	昼間	47	35	47																																																																																																												
			夜間	47	42	48																																																																																																												
	夜間	11ヶ月目	40	42	44																																																																																																													
環境騒音 No.2	昼間工事	4ヶ月目	昼間	44	34	44																																																																																																												
			夜間	44	41	46																																																																																																												
	夜間	11ヶ月目	34	41	42																																																																																																													
工事区分	予測地点	予測結果	基準等 <sup>注)</sup>	基準等との整合状況																																																																																																														
昼間工事	敷地境界（最大地点）	65	規制基準：85 以下	○																																																																																																														
夜間工事		65		○																																																																																																														
予測地点	工事区分	評価時間帯	予測結果			基準等 <sup>注 1)</sup>	基準等との整合状況																																																																																																											
			現況騒音レベル（ $L_{Aeq}$ ）(①)	建設機械の騒音レベル（ $L_{Aeq}$ ）(②)	合成騒音レベル（ $L_{Aeq}$ ）(①+②)																																																																																																													
環境騒音 No.1	昼間工事	昼間	47	35	47	環境基準： B 類型 昼間 55 以下、 夜間 45 以下	○																																																																																																											
		夜間	47	42	48		○																																																																																																											
	夜間	40	42	44	○																																																																																																													
環境騒音 No.2	昼間工事	昼間	44	34	44	○																																																																																																												
		夜間	44	41	46																																																																																																													
	夜間	34	41	42	○																																																																																																													

表 13-8 環境影響評価の一覧（資材及び機械の運搬に用いる車両の運行による道路交通騒音）

項目		影響要因の区分	調査結果	予測結果	評価結果	事後調査																																																									
環境要素の区分																																																															
騒音	道路交通騒音	工事の実施 (資材及び機械の運搬に用いる車両の運行)	<p>(1)騒音の状況</p> <p>1)現地調査</p> <p>調査地点2地点(沿道No.1(県道522号・知多横断道路)、沿道No.2(市道北条向山線))について、平日の等価騒音レベル(L<sub>Aeq</sub>)は、昼間(6~22時)62dB、夜間(22~6時)55~56dBであり、休日は昼間62~63dB、夜間57~58dBであった。</p> <p>調査結果を環境基準と比較すると、すべての地点で昼間及び夜間ともに環境基準(昼間:70dB、夜間:65dB)を満足していた。</p> <p>(2)沿道の状況</p> <p>1)現地調査</p> <p>舗装状況は沿道No.1及びNo.2地点とも一般道(県道及び市道)は密粒舗装であったが、沿道No.1の知多横断道路は排水性舗装であった。規制速度は、沿道No.1では県道522号が60km/h及び知多横断道路が80km/h、沿道No.2では50km/hであった。</p> <p>沿道の利用状況は、沿道No.1及びNo.2とも平坦な地形であり、沿道No.1の周辺には主に住居、専門学校及び事業所が、沿道No.2の周辺には主に住居、平面駐車場及び旧市庁舎が分布していた。なお、沿道の地表面は主にアスファルト舗装であった。</p> <p>(3)その他(交通量の状況)</p> <p>1)現地調査</p> <p>24時間の断面交通量は、沿道No.1は県道522号で平日12,219台及び休日16,106台、知多横断道路で平日7,440台及び休日9,275台であった。また、沿道No.2は平日12,402台及び休日16,300台であった。平均走行速度は、県道522号は規制速度を下回っていたが、知多横断道路及び市道北条向山線では規制速度を上回っていた。</p> <p>24時間の交差点交通量は、りんくうインターチェンジに進入する車両、退出する車両とも、直進(県道522号を経由)する自動車の割合が多かった。</p>	<p>(1)道路交通騒音</p> <p>資材等運搬車両による騒音レベルの予測結果は以下に示すとおりである。</p> <p>【予測結果：道路交通騒音レベル(L<sub>Aeq</sub>)】</p> <p style="text-align: right;">単位: dB</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>予測地点 注1)</th> <th>時間区分 注2)</th> <th>現況の等価騒音レベル(L<sub>Aeq</sub>) (①)</th> <th>資材等運搬車両による騒音レベルの増加分(L<sub>Aeq</sub>) (②)</th> <th>資材等運搬車両を加味した等価騒音レベル(L<sub>Aeq</sub>) (①+②)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">沿道No.1</td> <td>昼間</td> <td>62</td> <td>0</td> <td>62</td> </tr> <tr> <td>夜間</td> <td>56</td> <td>3</td> <td>59</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">沿道No.2</td> <td>昼間</td> <td>62</td> <td>0</td> <td>62</td> </tr> <tr> <td>夜間</td> <td>55</td> <td>4</td> <td>59</td> </tr> </tbody> </table> <p>注1) 予測地点は、家屋等保全対象の分布を考慮し、現地調査と同様に、沿道No.1、No.2とも東行き道路側の道路端とした。</p> <p>注2) 昼間:6~22時、夜間:22~翌6時</p> <p>注3) 騒音レベルは、小数第一位を四捨五入した整数表記としている。</p>	予測地点 注1)	時間区分 注2)	現況の等価騒音レベル(L <sub>Aeq</sub> ) (①)	資材等運搬車両による騒音レベルの増加分(L <sub>Aeq</sub> ) (②)	資材等運搬車両を加味した等価騒音レベル(L <sub>Aeq</sub> ) (①+②)	沿道No.1	昼間	62	0	62	夜間	56	3	59	沿道No.2	昼間	62	0	62	夜間	55	4	59	<p>(1)環境影響の回避又は低減に係る評価</p> <p>以下の環境保全措置を講ずることにより、資材等運搬車両の運行による騒音の影響のさらなる低減が期待できる。</p> <p>【環境保全措置】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>資材及び機械の運搬に用いる車両については、知多横断道路の利用を奨励する。</li> <li>工事関係者の通勤車両台数の低減のため、可能な限り公共交通機関の利用及び乗合通勤を奨励する</li> <li>工事関係者に対して、アイドリングストップの徹底、空ぶかしの禁止、制限速度の遵守等、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行方法の指導を行う。</li> <li>資材及び機械の運搬に用いる車両の整備不良による騒音の発生を防止するため、整備・点検を徹底する。</li> </ul> <p>以上により、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する。</p> <p>(2)基準等との整合性に係る評価</p> <p>予測結果と整合を図るべき基準等との整合性を検討した評価結果は、下表に示すとおりであり、すべての地点で基準等との整合が図られていると評価する。</p> <p>【評価結果：道路交通騒音レベル(L<sub>Aeq</sub>)】</p> <p style="text-align: right;">単位: dB</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">予測地点 注1)</th> <th rowspan="2">時間区分 注2)</th> <th colspan="3">予測結果</th> <th rowspan="2">基準等注3)</th> <th rowspan="2">基準等との整合状況</th> </tr> <tr> <th>現況の等価騒音レベル(L<sub>Aeq</sub>) (①)</th> <th>資材等運搬車両による騒音レベルの増加分(L<sub>Aeq</sub>) (②)</th> <th>資材等運搬車両を加味した等価騒音レベル(L<sub>Aeq</sub>) (①+②)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">沿道No.1</td> <td>昼間</td> <td>62</td> <td>0</td> <td>62</td> <td rowspan="2">環境基準: 昼間70以下、 夜間65以下 (幹線交通を担う道路に 近接する空間)</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>夜間</td> <td>56</td> <td>3</td> <td>59</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">沿道No.2</td> <td>昼間</td> <td>62</td> <td>0</td> <td>62</td> <td rowspan="2"></td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>夜間</td> <td>55</td> <td>4</td> <td>59</td> <td>○</td> </tr> </tbody> </table> <p>注1) 予測地点は、家屋等保全対象の分布を考慮し、現地調査地点と同様に、沿道No.1、No.2とも東行き道路側の道路端とした。</p> <p>注2) 昼間:6時~22時、夜間:22時~翌6時</p> <p>注3) 「騒音に係る環境基準について」(平成10年9月30日 環境庁告示第64号)</p> <p>注4) 騒音レベルは、小数第一位を四捨五入した整数表記としている。</p>	予測地点 注1)	時間区分 注2)	予測結果			基準等注3)	基準等との整合状況	現況の等価騒音レベル(L <sub>Aeq</sub> ) (①)	資材等運搬車両による騒音レベルの増加分(L <sub>Aeq</sub> ) (②)	資材等運搬車両を加味した等価騒音レベル(L <sub>Aeq</sub> ) (①+②)	沿道No.1	昼間	62	0	62	環境基準: 昼間70以下、 夜間65以下 (幹線交通を担う道路に 近接する空間)	○	夜間	56	3	59	○	沿道No.2	昼間	62	0	62		○	夜間	55	4	59	○	<p>「12章 事後調査」に示した①~④のいずれにも該当しないと考えるため、事後調査及び環境監視調査は実施しない。</p>
				予測地点 注1)	時間区分 注2)	現況の等価騒音レベル(L <sub>Aeq</sub> ) (①)	資材等運搬車両による騒音レベルの増加分(L <sub>Aeq</sub> ) (②)	資材等運搬車両を加味した等価騒音レベル(L <sub>Aeq</sub> ) (①+②)																																																							
沿道No.1	昼間	62	0	62																																																											
	夜間	56	3	59																																																											
沿道No.2	昼間	62	0	62																																																											
	夜間	55	4	59																																																											
予測地点 注1)	時間区分 注2)	予測結果			基準等注3)	基準等との整合状況																																																									
		現況の等価騒音レベル(L <sub>Aeq</sub> ) (①)	資材等運搬車両による騒音レベルの増加分(L <sub>Aeq</sub> ) (②)	資材等運搬車両を加味した等価騒音レベル(L <sub>Aeq</sub> ) (①+②)																																																											
沿道No.1	昼間	62	0	62	環境基準: 昼間70以下、 夜間65以下 (幹線交通を担う道路に 近接する空間)	○																																																									
	夜間	56	3	59		○																																																									
沿道No.2	昼間	62	0	62		○																																																									
	夜間	55	4	59		○																																																									

表 13-9 環境影響評価の一覧（航空機の運航による航空機騒音）

項目		調査結果	予測結果	評価結果	事後調査
環境要素の区分	影響要因の区分				
騒音	航空機騒音	<p>土地又は工作物の存在及び供用（航空機の運航）</p> <p>(1) 騒音の状況 1) 文献その他の資料調査 愛知県測定のと令和元年度における航空機騒音の時間帯補正等価騒音レベル (<math>L_{den}</math>) は 33~46dB、三重県測定のと令和元年度における時間帯補正等価騒音レベル (<math>L_{den}</math>) は 30dB であり、環境基準を満足している。 また、中部国際空港株式会社測定のと令和元年度における航空機騒音の時間帯補正等価騒音レベル (<math>L_{den}</math>) について、常時監視地点は 43~45dB、定期監視地点は 37~48dB であり、環境基準の類型指定をされている地点ではすべての地点で環境基準を満足している。</p>	<p>(1) 航空機騒音 航空機の運航による航空機騒音の現況再現結果及び事業実施後の予測結果は、下図に示すとおりである。</p> <p>航空機騒音の予測結果 (<math>L_{den}</math>)</p>	<p>(1) 環境影響の回避又は低減に係る評価 以下の環境保全措置を講じることにより、航空機の運航による航空機騒音の影響のさらなる低減が期待できる。</p> <p>【環境保全措置】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>航空機騒音の常時監視や定期監視を実施し、その結果を公表する。</li> <li>現在と同様に、騒音軽減運航方式を継続する。</li> <li>航空機について、補助動力装置 (APU) の使用を抑制し、地上動力装置 (GPU) の使用促進を引き続き行う。</li> <li>GSE (サービス車両) 等の空港で使用される車両について、EV、FCV 化に取り組む。</li> <li>GSE (サービス車両) 等の空港で使用される車両について、関係者に対して、アイドリングストップの徹底等を促す。</li> </ul> <p>以上により、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する。</p> <p>(2) 基準等との整合性に係る評価 予測結果と整合を図るべき基準等<sup>注)</sup>との整合性を検討した評価結果は、時間帯補正等価騒音レベル (<math>L_{den}</math>) が 57dB を上回る範囲は海域に留まり、航空機騒音の環境基準 (I 類型 (57dB)) が定められている陸域には及ばなかった。そのため、予測結果は、整合を図るべき基準等との整合が図られていると評価する。</p> <p>注) 「航空機騒音に係る環境基準について」(昭和 48 年 12 月 27 日 環境庁告示第 154 号及び一部改正平成 19 年 12 月 17 日 環境省告示第 114 号)</p>	<p>「12 章 事後調査」に示した①~④のいずれにも該当しないと考えるため、事後調査は実施しない。</p> <p>航空機の運航に係る騒音については、開港時から周辺地域に対する環境影響を把握するため、環境監視調査を継続して実施している。代替滑走路の供用後も環境監視調査を継続して実施する。</p>

表 13-10 環境影響評価の一覧（飛行場の施設の供用による道路交通騒音）

項目		調査結果	予測結果	評価結果	事後調査																																																																																																																		
環境要素の区分	影響要因の区分																																																																																																																						
騒音	道路交通騒音	<p>土地又は工作物の存在及び供用（飛行場の施設の供用）</p> <p><b>(1) 騒音の状況</b>  <b>1) 現地調査</b>                      調査地点 2 地点（沿道 No. 1（県道 522 号・知多横断道路）、沿道 No. 2（市道北条向山線））について、平日の等価騒音レベル（<math>L_{Aeq}</math>）は、昼間（6～22 時）62dB、夜間（22～6 時）55～56dB であり、休日は昼間 62～63dB、夜間 57～58dB であった。                      調査結果を環境基準と比較すると、すべての地点で昼間及び夜間ともに環境基準（昼間：70dB、夜間：65dB）を満足していた。</p> <p><b>(2) 沿道の状況</b>  <b>1) 現地調査</b>                      舗装状況は沿道 No. 1 及び No. 2 地点とも一般道（県道及び市道）は密粒舗装であったが、沿道 No. 1 の知多横断道路は排水性舗装であった。                      規制速度は、沿道 No. 1 では県道 522 号が 60km/h 及び知多横断道路が 80km/h、沿道 No. 2 では 50km/h であった。                      沿道の利用状況は、沿道 No. 1 及び No. 2 とも平坦な地形であり、沿道 No. 1 の周辺には主に住居、専門学校及び事業所が、沿道 No. 2 の周辺には主に住居、平面駐車場及び旧市庁舎が分布していた。なお、沿道の地表面は主にアスファルト舗装であった。</p> <p><b>(3) 交通量の状況</b>  <b>1) 現地調査</b>                      24 時間の断面交通量は、沿道 No. 1 は県道 522 号で平日 12,219 台及び休日 16,106 台、知多横断道路で平日 7,440 台及び休日 9,275 台であった。また、沿道 No. 2 は平日 12,402 台及び休日 16,300 台であった。平均走行速度は、県道 522 号は規制速度を下回っていたが、知多横断道路及び市道北条向山線では規制速度を上回っていた。                      24 時間の交差点交通量は、りんくうインターチェンジに進入する車両、退出する車両とも、直進（県道 522 号を経由）する自動車の割合が多かった。</p>	<p><b>(1) 道路交通騒音</b>                      飛行場を利用する車両のアクセス道路走行による騒音レベル（<math>L_{Aeq}</math>）の予測結果は以下に示すとおりである。</p> <p>【予測結果：道路交通騒音レベル（<math>L_{Aeq}</math>）平日】                      単位：dB</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>予測地点 注1)</th> <th>時間区分 注2)</th> <th>現況の等価騒音レベル (<math>L_{Aeq}</math>) (①)</th> <th>事業実施後の騒音レベルの増加分 (<math>L_{Aeq}</math>) (②)</th> <th>事業実施後の等価騒音レベル (<math>L_{Aeq}</math>) (①+②)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">沿道 No. 1</td> <td>昼間</td> <td>62</td> <td>1</td> <td>63</td> </tr> <tr> <td>夜間</td> <td>56</td> <td>3</td> <td>59</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">沿道 No. 2</td> <td>昼間</td> <td>62</td> <td>1</td> <td>63</td> </tr> <tr> <td>夜間</td> <td>55</td> <td>2</td> <td>57</td> </tr> </tbody> </table> <p>注1) 予測地点は、家屋等保全対象の分布を考慮し、現地調査と同様に、沿道 No. 1、No. 2 とも東行き道路側の道路端とした。                      注2) 昼間：6～22時、夜間：22～翌6時                      注3) 騒音レベルは、小数第一位を四捨五入した整数表記としている。</p> <p>【予測結果：道路交通騒音レベル（<math>L_{Aeq}</math>）休日】                      単位：dB</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>予測地点 注1)</th> <th>時間区分 注2)</th> <th>現況の等価騒音レベル (<math>L_{Aeq}</math>) (①)</th> <th>事業実施後の騒音レベルの増加分 (<math>L_{Aeq}</math>) (②)</th> <th>事業実施後の等価騒音レベル (<math>L_{Aeq}</math>) (①+②)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">沿道 No. 1</td> <td>昼間</td> <td>62</td> <td>2</td> <td>64</td> </tr> <tr> <td>夜間</td> <td>58</td> <td>3</td> <td>61</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">沿道 No. 2</td> <td>昼間</td> <td>63</td> <td>1</td> <td>64</td> </tr> <tr> <td>夜間</td> <td>57</td> <td>1</td> <td>58</td> </tr> </tbody> </table> <p>注1) 予測地点は、家屋等保全対象の分布を考慮し、現地調査と同様に沿道 No. 1、No. 2 とも東行き道路側の道路端とした。                      注2) 昼間：6～22時、夜間：22～翌6時                      注3) 騒音レベルは、小数第一位を四捨五入した整数表記としている。</p>	予測地点 注1)	時間区分 注2)	現況の等価騒音レベル ( $L_{Aeq}$ ) (①)	事業実施後の騒音レベルの増加分 ( $L_{Aeq}$ ) (②)	事業実施後の等価騒音レベル ( $L_{Aeq}$ ) (①+②)	沿道 No. 1	昼間	62	1	63	夜間	56	3	59	沿道 No. 2	昼間	62	1	63	夜間	55	2	57	予測地点 注1)	時間区分 注2)	現況の等価騒音レベル ( $L_{Aeq}$ ) (①)	事業実施後の騒音レベルの増加分 ( $L_{Aeq}$ ) (②)	事業実施後の等価騒音レベル ( $L_{Aeq}$ ) (①+②)	沿道 No. 1	昼間	62	2	64	夜間	58	3	61	沿道 No. 2	昼間	63	1	64	夜間	57	1	58	<p><b>(1) 環境影響の回避又は低減に係る評価</b>                      以下の環境保全措置を講ずることにより、飛行場を利用する車両のアクセス道路走行による道路交通騒音の影響のさらなる低減が期待できる。</p> <p>【環境保全措置】                      ・公共交通機関の利用促進を図る。                      ・中部国際空港では、各関係者による啓蒙活動等のキャンペーン等によりアイドリングストップの展開を図っている。今後も現在の取り組みを継続する。</p> <p>以上により、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する。</p> <p><b>(2) 基準等との整合性に係る評価</b>                      予測結果と整合を図るべき基準等との整合性を検討した評価結果は、下表に示すとおりであり、すべての地点で基準等との整合が図られていると評価する。</p> <p>【評価結果：道路交通騒音レベル（<math>L_{Aeq}</math>）平日】                      単位：dB</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">予測地点 注1)</th> <th rowspan="2">時間区分 注2)</th> <th colspan="3">予測結果</th> <th rowspan="2">基準等注3)</th> <th rowspan="2">基準等との整合状況</th> </tr> <tr> <th>現況の等価騒音レベル (<math>L_{Aeq}</math>) (①)</th> <th>事業実施後の騒音レベルの増加分 (<math>L_{Aeq}</math>) (②)</th> <th>事業実施後の等価騒音レベル (<math>L_{Aeq}</math>) (①+②)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">沿道 No. 1</td> <td>昼間</td> <td>62</td> <td>1</td> <td>63</td> <td rowspan="2">環境基準： 昼間70以下、 夜間65以下 (幹線交通を担う 道路に近接する 空間)</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>夜間</td> <td>56</td> <td>3</td> <td>59</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">沿道 No. 2</td> <td>昼間</td> <td>62</td> <td>1</td> <td>63</td> <td rowspan="2"></td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>夜間</td> <td>55</td> <td>2</td> <td>57</td> <td>○</td> </tr> </tbody> </table> <p>注1) 予測地点は、家屋等保全対象の分布を考慮し、現地調査地点と同様に、沿道 No. 1、No. 2 とも東行き道路側の道路端とした。                      注2) 昼間：6時～22時、夜間：22時～翌6時                      注3) 「騒音に係る環境基準について」（平成10年9月30日 環境庁告示第64号）                      注4) 騒音レベルは、小数第一位を四捨五入した整数表記としている。</p> <p>【評価結果：道路交通騒音レベル（<math>L_{Aeq}</math>）休日】                      単位：dB</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">予測地点 注1)</th> <th rowspan="2">時間区分 注2)</th> <th colspan="3">予測結果</th> <th rowspan="2">基準等注3)</th> <th rowspan="2">基準等との整合状況</th> </tr> <tr> <th>現況の等価騒音レベル (<math>L_{Aeq}</math>) (①)</th> <th>事業実施後の騒音レベルの増加分 (<math>L_{Aeq}</math>) (②)</th> <th>事業実施後の等価騒音レベル (<math>L_{Aeq}</math>) (①+②)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">沿道 No. 1</td> <td>昼間</td> <td>62</td> <td>2</td> <td>64</td> <td rowspan="2">環境基準： 昼間70以下、 夜間65以下 (幹線交通を担う 道路に近接する 空間)</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>夜間</td> <td>58</td> <td>3</td> <td>61</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">沿道 No. 2</td> <td>昼間</td> <td>63</td> <td>1</td> <td>64</td> <td rowspan="2"></td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>夜間</td> <td>57</td> <td>1</td> <td>58</td> <td>○</td> </tr> </tbody> </table> <p>注1) 予測地点は、家屋等保全対象の分布を考慮し、現地調査地点と同様に、沿道 No. 1、No. 2 とも東行き道路側の道路端とした。                      注2) 昼間：6時～22時、夜間：22時～翌6時                      注3) 「騒音に係る環境基準について」（平成10年9月30日 環境庁告示第64号）                      注4) 騒音レベルは、小数第一位を四捨五入した整数表記としている。</p>	予測地点 注1)	時間区分 注2)	予測結果			基準等注3)	基準等との整合状況	現況の等価騒音レベル ( $L_{Aeq}$ ) (①)	事業実施後の騒音レベルの増加分 ( $L_{Aeq}$ ) (②)	事業実施後の等価騒音レベル ( $L_{Aeq}$ ) (①+②)	沿道 No. 1	昼間	62	1	63	環境基準： 昼間70以下、 夜間65以下 (幹線交通を担う 道路に近接する 空間)	○	夜間	56	3	59	○	沿道 No. 2	昼間	62	1	63		○	夜間	55	2	57	○	予測地点 注1)	時間区分 注2)	予測結果			基準等注3)	基準等との整合状況	現況の等価騒音レベル ( $L_{Aeq}$ ) (①)	事業実施後の騒音レベルの増加分 ( $L_{Aeq}$ ) (②)	事業実施後の等価騒音レベル ( $L_{Aeq}$ ) (①+②)	沿道 No. 1	昼間	62	2	64	環境基準： 昼間70以下、 夜間65以下 (幹線交通を担う 道路に近接する 空間)	○	夜間	58	3	61	○	沿道 No. 2	昼間	63	1	64		○	夜間	57	1	58	○	<p>「12 章 事後調査」に示した①～④のいずれにも該当しないと考えるため、事後調査及び環境監視調査は実施しない。</p>
			予測地点 注1)	時間区分 注2)	現況の等価騒音レベル ( $L_{Aeq}$ ) (①)	事業実施後の騒音レベルの増加分 ( $L_{Aeq}$ ) (②)	事業実施後の等価騒音レベル ( $L_{Aeq}$ ) (①+②)																																																																																																																
			沿道 No. 1	昼間	62	1	63																																																																																																																
夜間	56	3		59																																																																																																																			
沿道 No. 2	昼間	62	1	63																																																																																																																			
	夜間	55	2	57																																																																																																																			
予測地点 注1)	時間区分 注2)	現況の等価騒音レベル ( $L_{Aeq}$ ) (①)	事業実施後の騒音レベルの増加分 ( $L_{Aeq}$ ) (②)	事業実施後の等価騒音レベル ( $L_{Aeq}$ ) (①+②)																																																																																																																			
沿道 No. 1	昼間	62	2	64																																																																																																																			
	夜間	58	3	61																																																																																																																			
沿道 No. 2	昼間	63	1	64																																																																																																																			
	夜間	57	1	58																																																																																																																			
予測地点 注1)	時間区分 注2)	予測結果			基準等注3)	基準等との整合状況																																																																																																																	
		現況の等価騒音レベル ( $L_{Aeq}$ ) (①)	事業実施後の騒音レベルの増加分 ( $L_{Aeq}$ ) (②)	事業実施後の等価騒音レベル ( $L_{Aeq}$ ) (①+②)																																																																																																																			
沿道 No. 1	昼間	62	1	63	環境基準： 昼間70以下、 夜間65以下 (幹線交通を担う 道路に近接する 空間)	○																																																																																																																	
	夜間	56	3	59		○																																																																																																																	
沿道 No. 2	昼間	62	1	63		○																																																																																																																	
	夜間	55	2	57		○																																																																																																																	
予測地点 注1)	時間区分 注2)	予測結果			基準等注3)	基準等との整合状況																																																																																																																	
		現況の等価騒音レベル ( $L_{Aeq}$ ) (①)	事業実施後の騒音レベルの増加分 ( $L_{Aeq}$ ) (②)	事業実施後の等価騒音レベル ( $L_{Aeq}$ ) (①+②)																																																																																																																			
沿道 No. 1	昼間	62	2	64	環境基準： 昼間70以下、 夜間65以下 (幹線交通を担う 道路に近接する 空間)	○																																																																																																																	
	夜間	58	3	61		○																																																																																																																	
沿道 No. 2	昼間	63	1	64		○																																																																																																																	
	夜間	57	1	58		○																																																																																																																	

表 13-11 環境影響評価の一覧（航空機の運航による低周波音）

項目		調査結果	予測結果	評価結果	事後調査																															
環境要素の区分	影響要因の区分																																			
低周波音	低周波音	<p>土地又は工作物の存在及び供用（航空機の運航）</p> <p>(1)低周波音の状況 1)現地調査 調査地点4地点（弥富市立大藤小学校（弥富）、木曾岬町東部公民館（木曾岬）、常滑市立鬼崎中学校（常滑）、美浜町野間（ちびっこ広場）（美浜））における低周波音の調査地点毎のG特性音圧レベルの平均値は、調査地点のうち最も大きい値だった常滑では77.2dB、最も小さかった木曾岬では71.1dBであった。</p>	<p>(1)低周波音 予測結果は、飛行経路が近づく地点では影響が現在より大きくなると予測される。</p> <p>【予測結果：低周波音圧レベル（G特性）】 単位：dB</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">予測地点 注1)</th> <th colspan="3">予測結果 (低周波音圧レベル（G特性）)</th> </tr> <tr> <th>現況</th> <th>事業実施後</th> <th>増減</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>弥富</td> <td>71.6</td> <td>71.6</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>木曾岬</td> <td>71.1</td> <td>71.1</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>常滑注2)</td> <td>77.2</td> <td>77.6</td> <td>0.4</td> </tr> <tr> <td>美浜</td> <td>74.4</td> <td>75.9</td> <td>1.5</td> </tr> </tbody> </table> <p>注1) スラントディスタンス（飛行経路と予測地点間の距離）が現況と事業実施後ともに同じ又は現況より遠ざかる場合については、音の伝搬理論式による計算を行わず、現況調査結果を事業実施後の予測結果とすることとした。 注2) 南向き運用・着陸の影響は、リバーススラストによるものであるため、滑走路の接地点（タッチダウンポイント）と予測地点との距離をスラントディスタンスとした。</p>	予測地点 注1)	予測結果 (低周波音圧レベル（G特性）)			現況	事業実施後	増減	弥富	71.6	71.6	0	木曾岬	71.1	71.1	0	常滑注2)	77.2	77.6	0.4	美浜	74.4	75.9	1.5	<p>(1)環境影響の回避又は低減に係る評価</p> <p>以下の環境保全措置を講じることにより、航空機の運航による低周波音の影響のさらなる低減が期待できる。</p> <p>【環境保全措置】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現在と同様に、騒音軽減運航方式を継続する。</li> <li>・航空機について、補助動力装置（APU）の使用を抑制し、地上動力装置（GPU）の使用促進を引き続き行う。</li> </ul> <p>以上により、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する。</p> <p>これまでに種々の低周波音の影響に関する調査研究が実施されていることから、予測結果について、以下の表に示す研究等の参照値との比較を行った。</p> <p style="text-align: center;">表 研究等の参照値</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>影響項目</th> <th>科学的知見</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>生理的影響</td> <td>G特性音圧レベルで100dB</td> </tr> <tr> <td>心理的影響</td> <td>圧迫感・振動感の値</td> </tr> <tr> <td>物理的影響</td> <td>建具のがたつきはじめる値</td> </tr> </tbody> </table> <p>予測結果と科学的知見における参照値との比較結果は下図に示すとおりであり、全ての予測地点で科学的知見における参照値を下回った。</p> <p style="text-align: center;">航空機による低周波音予測結果（地点別エネルギー平均値）</p>	影響項目	科学的知見	生理的影響	G特性音圧レベルで100dB	心理的影響	圧迫感・振動感の値	物理的影響	建具のがたつきはじめる値	<p>「12章 事後調査」に示した①～④のいずれにも該当しないと考えるため、事後調査及び環境監視調査は実施しない。</p>
予測地点 注1)	予測結果 (低周波音圧レベル（G特性）)																																			
	現況	事業実施後	増減																																	
弥富	71.6	71.6	0																																	
木曾岬	71.1	71.1	0																																	
常滑注2)	77.2	77.6	0.4																																	
美浜	74.4	75.9	1.5																																	
影響項目	科学的知見																																			
生理的影響	G特性音圧レベルで100dB																																			
心理的影響	圧迫感・振動感の値																																			
物理的影響	建具のがたつきはじめる値																																			

表 13-12 環境影響評価の一覧（資材及び機械の運搬に用いる車両の運行による道路交通振動）

項目		調査結果	予測結果	評価結果	事後調査																																																						
環境要素の区分	影響要因の区分																																																										
振動	振動	<p>工事の実施 (資材及び機械の運搬に用いる車両の運行)</p> <p>(1) 振動の状況 1) 現地調査 調査地点 2 地点 (沿道 No.1 (県道 522 号・知多横断道路)、沿道 No.2 (市道北条向山線)) の時間率振動レベル (<math>L_{10}</math>) は、平日は昼間 (7~20 時) 34~35dB、夜間 (20~翌 7 時) は 27dB、休日は昼間 30~39dB、夜間 26~27dB であった。 調査結果を振動規制法に基づく要請限度と比較すると、すべての地点で昼間・夜間ともに要請限度を満足していた。</p> <p>(2) 地盤の状況 1) 現地調査 地盤卓越振動数は、沿道 No.1 で 16.8Hz、沿道 No.2 で 14.3Hz であった。</p> <p>(3) その他 (交通量の状況) 1) 現地調査 24 時間の断面交通量は、沿道 No.1 は県道 522 号で平日 12,219 台及び休日 16,106 台、知多横断道路で平日 7,440 台及び休日 9,275 台であった。また、沿道 No.2 は平日 12,402 台及び休日 16,300 台であった。平均走行速度は、県道 522 号は規制速度を下回っていたが、知多横断道路及び市道北条向山線では規制速度を上回っていた。 24 時間の交差点交通量は、りんくうインターチェンジに進入する車両、退出する車両とも、直進 (県道 522 号を經由) する自動車の割合が多かった。</p>	<p>(1) 道路交通振動 資材等運搬車両による振動レベル (<math>L_{10}</math>) の予測結果は以下に示すとおりである。</p> <p>【予測結果：道路交通振動レベル (<math>L_{10}</math>)】 単位: dB</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>予測地点 注1)</th> <th>時間区分注2)</th> <th>現況の振動レベル (<math>L_{10}</math>) (①)</th> <th>資材等運搬車両による振動レベルの増加分 (<math>L_{10}</math>) (②)</th> <th>資材等運搬車両を加味した振動レベル (<math>L_{10}</math>) (①+②)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">沿道 No.1</td> <td>昼間 (10時~11時)</td> <td>36</td> <td>0</td> <td>36</td> </tr> <tr> <td>夜間 (3時~4時)</td> <td>&lt;25</td> <td>9</td> <td>34</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">沿道 No.2</td> <td>昼間 (15時~16時)</td> <td>36</td> <td>1</td> <td>37</td> </tr> <tr> <td>夜間 (22時~23時)</td> <td>29</td> <td>12</td> <td>41</td> </tr> </tbody> </table> <p>注1) 予測地点は、家屋等保全対象の分布を考慮し、現地調査と同様に沿道 No.1、No.2 とも東行き道路側の道路端とした。 注2) 昼間：7~20時、夜間：20~翌7時 注3) 振動レベルは、小数第一位を四捨五入した整数表記としている。 注4) 予測は1時間毎に実施しており、表中には資材等運搬車両を加味した振動レベルが最大となる時間帯における値を示している。 注5) 「&lt;25」は定量下限値 (25dB) 未満を示す。なお、資材等運搬車両を加味した振動レベルの算出に当たっては、25dBとして計算した。</p>	予測地点 注1)	時間区分注2)	現況の振動レベル ( $L_{10}$ ) (①)	資材等運搬車両による振動レベルの増加分 ( $L_{10}$ ) (②)	資材等運搬車両を加味した振動レベル ( $L_{10}$ ) (①+②)	沿道 No.1	昼間 (10時~11時)	36	0	36	夜間 (3時~4時)	<25	9	34	沿道 No.2	昼間 (15時~16時)	36	1	37	夜間 (22時~23時)	29	12	41	<p>(1) 環境影響の回避又は低減に係る評価 以下の環境保全措置を講じることにより、資材等運搬車両の運行による振動の影響のさらなる低減が期待できる。</p> <p>【環境保全措置】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>資材及び機械の運搬に用いる車両については、知多横断道路の利用を奨励する。</li> <li>工事関係者の通勤車両台数の低減のため、可能な限り公共交通機関の利用及び乗合通勤を奨励する。</li> <li>工事関係者に対して、アイドリングストップの徹底、空ぶかしの禁止、制限速度の遵守等、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行方法の指導を行う。</li> <li>資材及び機械の運搬に用いる車両の整備不良による振動の発生を防止するため、整備・点検を徹底する。</li> </ul> <p>以上により、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する。</p> <p>(2) 基準等との整合性に係る評価 予測結果と整合を図るべき基準等との整合性を検討した評価結果は、下表に示すとおりであり、すべての地点で基準等との整合が図られていると評価する。 また、すべての予測地点で振動の感覚閾値 (55dB) を下回った。</p> <p>【評価結果：道路交通振動レベル (<math>L_{10}</math>)】 単位: dB</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>予測地点 注1)</th> <th>時間区分 注2)</th> <th>現況の振動レベル (<math>L_{10}</math>) (①)</th> <th>資材等運搬車両による振動レベルの増加分 (<math>L_{10}</math>) (②)</th> <th>資材等運搬車両を加味した振動レベル (<math>L_{10}</math>) (①+②)</th> <th>基準等注3)</th> <th>基準等との整合状況</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">沿道 No.1</td> <td>昼間</td> <td>36</td> <td>0</td> <td>36</td> <td rowspan="2">要請限度： 昼間 70 以下/ 夜間 65 以下 (第 2 種区域)</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>夜間</td> <td>&lt;25</td> <td>9</td> <td>34</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">沿道 No.2</td> <td>昼間</td> <td>36</td> <td>1</td> <td>37</td> <td rowspan="2">要請限度： 昼間 65 以下/ 夜間 60 以下 (第 1 種区域)</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>夜間</td> <td>29</td> <td>12</td> <td>41</td> <td>○</td> </tr> </tbody> </table> <p>注1) 予測地点は、家屋等保全対象の分布を考慮し、現地調査と同様に沿道 No.1、No.2 とも東行き道路側の道路端とした。 注2) 昼間：7 時~20 時、夜間：20 時~翌 7 時 注3) 「振動規制法施行規則」(昭和 51 年総理府令第 58 号) に基づく道路交通振動の要請限度。 注4) 振動レベルは、小数第一位を四捨五入した整数表記としている。 注5) 予測は 1 時間毎に実施しており、表中には資材等運搬車両を加味した振動レベルが最大となる時間帯における値を示している。 注6) 「&lt;25」は定量下限値 (25dB) 未満を示す。なお、資材等運搬車両を加味した振動レベルの算出に当たっては、25dBとして計算した。</p>	予測地点 注1)	時間区分 注2)	現況の振動レベル ( $L_{10}$ ) (①)	資材等運搬車両による振動レベルの増加分 ( $L_{10}$ ) (②)	資材等運搬車両を加味した振動レベル ( $L_{10}$ ) (①+②)	基準等注3)	基準等との整合状況	沿道 No.1	昼間	36	0	36	要請限度： 昼間 70 以下/ 夜間 65 以下 (第 2 種区域)	○	夜間	<25	9	34	○	沿道 No.2	昼間	36	1	37	要請限度： 昼間 65 以下/ 夜間 60 以下 (第 1 種区域)	○	夜間	29	12	41	○	<p>「12 章 事後調査」に示した ①~④のいずれにも該当しないと考えるため、事後調査及び環境監視調査は実施しない。</p>
予測地点 注1)	時間区分注2)	現況の振動レベル ( $L_{10}$ ) (①)	資材等運搬車両による振動レベルの増加分 ( $L_{10}$ ) (②)	資材等運搬車両を加味した振動レベル ( $L_{10}$ ) (①+②)																																																							
沿道 No.1	昼間 (10時~11時)	36	0	36																																																							
	夜間 (3時~4時)	<25	9	34																																																							
沿道 No.2	昼間 (15時~16時)	36	1	37																																																							
	夜間 (22時~23時)	29	12	41																																																							
予測地点 注1)	時間区分 注2)	現況の振動レベル ( $L_{10}$ ) (①)	資材等運搬車両による振動レベルの増加分 ( $L_{10}$ ) (②)	資材等運搬車両を加味した振動レベル ( $L_{10}$ ) (①+②)	基準等注3)	基準等との整合状況																																																					
沿道 No.1	昼間	36	0	36	要請限度： 昼間 70 以下/ 夜間 65 以下 (第 2 種区域)	○																																																					
	夜間	<25	9	34		○																																																					
沿道 No.2	昼間	36	1	37	要請限度： 昼間 65 以下/ 夜間 60 以下 (第 1 種区域)	○																																																					
	夜間	29	12	41		○																																																					

表 13-13 環境影響評価の一覧（飛行場の施設の供用による道路交通振動）

項目		調査結果	予測結果	評価結果	事後調査																																																																																																												
環境要素の区分	影響要因の区分																																																																																																																
振動	振動	<p>土地又は工作物の存在及び供用（飛行場の施設の供用）</p> <p>(1)振動の状況 1)現地調査 調査地点2地点（沿道No.1（県道522号・知多横断道路）、沿道No.2（市道北条向山線））の時間率振動レベル(L<sub>10</sub>)は、平日は昼間（7～20時）34～35dB、夜間（20～翌7時）は27dB、休日は昼間30～39dB、夜間26～27dBであった。 調査結果を振動規制法に基づき要請限度と比較すると、すべての地点で昼間・夜間ともに要請限度を満足していた。</p> <p>(2)地盤の状況 1)現地調査 地盤卓越振動数は、沿道No.1で16.8Hz、沿道No.2で14.3Hzであった。</p> <p>(3)その他（交通量の状況） 1)現地調査 24時間の断面交通量は、沿道No.1は県道522号で平日12,219台及び休日16,106台、知多横断道路で平日7,440台及び休日9,275台であった。また、沿道No.2は平日12,402台及び休日16,300台であった。平均走行速度は、県道522号は規制速度を下回っていたが、知多横断道路及び市道北条向山線では規制速度を上回っていた。 24時間の交差点交通量は、りんくうインターチェンジに進入する車両、退出する車両とも、直進（県道522号を經由）する自動車の割合が多かった。</p>	<p>(1)道路交通振動 飛行場を利用する車両のアクセス道路走行による振動レベル(L<sub>10</sub>)の予測結果は以下に示すとおりである。</p> <p>【予測結果：道路交通振動レベル(L<sub>10</sub>) 平日】 単位: dB</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>予測地点<sup>注1)</sup></th> <th>時間区分<sup>注2)</sup></th> <th>現況の振動レベル(L<sub>10</sub>)<sup>(1)</sup></th> <th>事業実施後の振動レベルの増加分(L<sub>10</sub>)<sup>(2)</sup></th> <th>事業実施後の振動レベル(L<sub>10</sub>)<sup>(1+2)</sup></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">沿道No.1</td> <td>昼間(10時～11時)</td> <td>35</td> <td>3</td> <td>38</td> </tr> <tr> <td>夜間(3時～4時)</td> <td>30</td> <td>7</td> <td>37</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">沿道No.2</td> <td>昼間(15時～16時)</td> <td>36</td> <td>1</td> <td>37</td> </tr> <tr> <td>夜間(22時～23時)</td> <td>29</td> <td>10</td> <td>39</td> </tr> </tbody> </table> <p>注1) 予測地点は、家屋等保全対象の分布を考慮し、現地調査と同様に沿道No.1、No.2とも東行き道路側の道路端とした。 注2) 昼間：7～20時、夜間：20～翌7時 注3) 振動レベルは、小数第一位を四捨五入した整数表記としている。 注4) 予測は1時間毎に実施しており、表中には事業実施後の振動レベルが最大となる時間帯における値を示した。</p> <p>【予測結果：道路交通振動レベル(L<sub>10</sub>) 休日】 単位: dB</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>予測地点</th> <th>時間区分<sup>注2)</sup></th> <th>現況の振動レベル(L<sub>10</sub>)<sup>(1)</sup></th> <th>事業実施後の振動レベルの増加分(L<sub>10</sub>)<sup>(2)</sup></th> <th>事業実施後の振動レベル(L<sub>10</sub>)<sup>(1+2)</sup></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">沿道No.1</td> <td>昼間(10時～11時)</td> <td>36</td> <td>2</td> <td>38</td> </tr> <tr> <td>夜間(22時～23時)</td> <td>30</td> <td>7</td> <td>37</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">沿道No.2</td> <td>昼間(15時～16時)</td> <td>36</td> <td>1</td> <td>37</td> </tr> <tr> <td>夜間(22時～23時)</td> <td>29</td> <td>10</td> <td>39</td> </tr> </tbody> </table> <p>注1) 予測地点は、家屋等保全対象の分布を考慮し、現地調査と同様に沿道No.1、No.2とも東行き道路側の道路端とした。 注2) 昼間：7～20時、夜間：20～翌7時 注3) 振動レベルは、小数第一位を四捨五入した整数表記としている。 注4) 予測は1時間毎に実施しており、表中には事業実施後の振動レベルが最大となる時間帯における値を示した。</p>	予測地点 <sup>注1)</sup>	時間区分 <sup>注2)</sup>	現況の振動レベル(L <sub>10</sub> ) <sup>(1)</sup>	事業実施後の振動レベルの増加分(L <sub>10</sub> ) <sup>(2)</sup>	事業実施後の振動レベル(L <sub>10</sub> ) <sup>(1+2)</sup>	沿道No.1	昼間(10時～11時)	35	3	38	夜間(3時～4時)	30	7	37	沿道No.2	昼間(15時～16時)	36	1	37	夜間(22時～23時)	29	10	39	予測地点	時間区分 <sup>注2)</sup>	現況の振動レベル(L <sub>10</sub> ) <sup>(1)</sup>	事業実施後の振動レベルの増加分(L <sub>10</sub> ) <sup>(2)</sup>	事業実施後の振動レベル(L <sub>10</sub> ) <sup>(1+2)</sup>	沿道No.1	昼間(10時～11時)	36	2	38	夜間(22時～23時)	30	7	37	沿道No.2	昼間(15時～16時)	36	1	37	夜間(22時～23時)	29	10	39	<p>(1)環境影響の回避又は低減に係る評価 以下の環境保全措置を講じることにより、飛行場を利用する車両のアクセス道路走行による道路交通振動の影響のさらなる低減が期待できる。</p> <p>【環境保全措置】 ・公共交通機関の利用促進を図る。 ・中部国際空港では、各関係者による啓蒙活動等のキャンペーン等によりアイドリングストップの展開を図っている。今後も現在の取り組みを継続する。</p> <p>以上により、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する。</p> <p>(2)基準等との整合性に係る評価 予測結果と整合を図るべき基準等との整合性を検討した評価結果は、下表に示すとおりであり、すべての地点で基準等との整合が図られていると評価する。 また、すべての予測地点で振動の感覚閾値(55dB)を下回った。</p> <p>【評価結果：道路交通振動レベル(L<sub>10</sub>) 平日】 単位: dB</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>予測地点<sup>注1)</sup></th> <th>時間区分<sup>注2)</sup></th> <th>現況の振動レベル(L<sub>10</sub>)<sup>(1)</sup></th> <th>事業実施後の振動レベルの増加分(L<sub>10</sub>)<sup>(2)</sup></th> <th>事業実施後の振動レベル(L<sub>10</sub>)<sup>(1+2)</sup></th> <th>基準等<sup>注3)</sup></th> <th>基準等との整合状況</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">沿道No.1</td> <td>昼間</td> <td>35</td> <td>3</td> <td>38</td> <td rowspan="2">要請限度： 昼間70以下/ 夜間65以下 (第2種区域)</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>夜間</td> <td>30</td> <td>7</td> <td>37</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">沿道No.2</td> <td>昼間</td> <td>36</td> <td>1</td> <td>37</td> <td rowspan="2">要請限度： 昼間65以下/ 夜間60以下 (第1種区域)</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>夜間</td> <td>29</td> <td>10</td> <td>39</td> <td>○</td> </tr> </tbody> </table> <p>注1) 予測地点は、家屋等保全対象の分布を考慮し、現地調査と同様に沿道No.1、No.2とも東行き道路側の道路端とした。 注2) 昼間：7時～20時、夜間：20時～翌7時 注3) 「振動規制法施行規則」(昭和51年総理府令第58号)に基づく道路交通振動の要請限度。 注4) 振動レベルは、小数第一位を四捨五入した整数表記としている。 注5) 予測は1時間毎に実施しており、表中には事業実施後の振動レベルが最大となる時間帯における値を示している。</p> <p>【評価結果：道路交通振動レベル(L<sub>10</sub>) 休日】 単位: dB</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>予測地点<sup>注1)</sup></th> <th>時間区分<sup>注2)</sup></th> <th>現況の振動レベル(L<sub>10</sub>)<sup>(1)</sup></th> <th>事業実施後の振動レベルの増加分(L<sub>10</sub>)<sup>(2)</sup></th> <th>事業実施後の振動レベル(L<sub>10</sub>)<sup>(1+2)</sup></th> <th>基準等<sup>注3)</sup></th> <th>基準等との整合状況</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">沿道No.1</td> <td>昼間</td> <td>36</td> <td>2</td> <td>38</td> <td rowspan="2">要請限度： 昼間70以下/ 夜間65以下 (第2種区域)</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>夜間</td> <td>30</td> <td>7</td> <td>37</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">沿道No.2</td> <td>昼間</td> <td>36</td> <td>1</td> <td>37</td> <td rowspan="2">要請限度： 昼間65以下/ 夜間60以下 (第1種区域)</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>夜間</td> <td>29</td> <td>10</td> <td>39</td> <td>○</td> </tr> </tbody> </table> <p>注1) 予測地点は、家屋等保全対象の分布を考慮し、現地調査と同様に沿道No.1、No.2とも東行き道路側の道路端とした。 注2) 昼間：7時～20時、夜間：20時～翌7時 注3) 「振動規制法施行規則」(昭和51年総理府令第58号)に基づく道路交通振動の要請限度。 注4) 振動レベルは、小数第一位を四捨五入した整数表記としている。 注5) 予測は1時間毎に実施しており、表中には事業実施後の振動レベルが最大となる時間帯における値を示している。</p>	予測地点 <sup>注1)</sup>	時間区分 <sup>注2)</sup>	現況の振動レベル(L <sub>10</sub> ) <sup>(1)</sup>	事業実施後の振動レベルの増加分(L <sub>10</sub> ) <sup>(2)</sup>	事業実施後の振動レベル(L <sub>10</sub> ) <sup>(1+2)</sup>	基準等 <sup>注3)</sup>	基準等との整合状況	沿道No.1	昼間	35	3	38	要請限度： 昼間70以下/ 夜間65以下 (第2種区域)	○	夜間	30	7	37	○	沿道No.2	昼間	36	1	37	要請限度： 昼間65以下/ 夜間60以下 (第1種区域)	○	夜間	29	10	39	○	予測地点 <sup>注1)</sup>	時間区分 <sup>注2)</sup>	現況の振動レベル(L <sub>10</sub> ) <sup>(1)</sup>	事業実施後の振動レベルの増加分(L <sub>10</sub> ) <sup>(2)</sup>	事業実施後の振動レベル(L <sub>10</sub> ) <sup>(1+2)</sup>	基準等 <sup>注3)</sup>	基準等との整合状況	沿道No.1	昼間	36	2	38	要請限度： 昼間70以下/ 夜間65以下 (第2種区域)	○	夜間	30	7	37	○	沿道No.2	昼間	36	1	37	要請限度： 昼間65以下/ 夜間60以下 (第1種区域)	○	夜間	29	10	39	○	<p>「12章 事後調査」に示した①～④のいずれにも該当しないと考えるため、事後調査及び環境監視調査は実施しない。</p>
予測地点 <sup>注1)</sup>	時間区分 <sup>注2)</sup>	現況の振動レベル(L <sub>10</sub> ) <sup>(1)</sup>	事業実施後の振動レベルの増加分(L <sub>10</sub> ) <sup>(2)</sup>	事業実施後の振動レベル(L <sub>10</sub> ) <sup>(1+2)</sup>																																																																																																													
沿道No.1	昼間(10時～11時)	35	3	38																																																																																																													
	夜間(3時～4時)	30	7	37																																																																																																													
沿道No.2	昼間(15時～16時)	36	1	37																																																																																																													
	夜間(22時～23時)	29	10	39																																																																																																													
予測地点	時間区分 <sup>注2)</sup>	現況の振動レベル(L <sub>10</sub> ) <sup>(1)</sup>	事業実施後の振動レベルの増加分(L <sub>10</sub> ) <sup>(2)</sup>	事業実施後の振動レベル(L <sub>10</sub> ) <sup>(1+2)</sup>																																																																																																													
沿道No.1	昼間(10時～11時)	36	2	38																																																																																																													
	夜間(22時～23時)	30	7	37																																																																																																													
沿道No.2	昼間(15時～16時)	36	1	37																																																																																																													
	夜間(22時～23時)	29	10	39																																																																																																													
予測地点 <sup>注1)</sup>	時間区分 <sup>注2)</sup>	現況の振動レベル(L <sub>10</sub> ) <sup>(1)</sup>	事業実施後の振動レベルの増加分(L <sub>10</sub> ) <sup>(2)</sup>	事業実施後の振動レベル(L <sub>10</sub> ) <sup>(1+2)</sup>	基準等 <sup>注3)</sup>	基準等との整合状況																																																																																																											
沿道No.1	昼間	35	3	38	要請限度： 昼間70以下/ 夜間65以下 (第2種区域)	○																																																																																																											
	夜間	30	7	37		○																																																																																																											
沿道No.2	昼間	36	1	37	要請限度： 昼間65以下/ 夜間60以下 (第1種区域)	○																																																																																																											
	夜間	29	10	39		○																																																																																																											
予測地点 <sup>注1)</sup>	時間区分 <sup>注2)</sup>	現況の振動レベル(L <sub>10</sub> ) <sup>(1)</sup>	事業実施後の振動レベルの増加分(L <sub>10</sub> ) <sup>(2)</sup>	事業実施後の振動レベル(L <sub>10</sub> ) <sup>(1+2)</sup>	基準等 <sup>注3)</sup>	基準等との整合状況																																																																																																											
沿道No.1	昼間	36	2	38	要請限度： 昼間70以下/ 夜間65以下 (第2種区域)	○																																																																																																											
	夜間	30	7	37		○																																																																																																											
沿道No.2	昼間	36	1	37	要請限度： 昼間65以下/ 夜間60以下 (第1種区域)	○																																																																																																											
	夜間	29	10	39		○																																																																																																											

表 13-14 環境影響評価の一覧（造成等の施工による一時的な影響に伴う土砂による水の濁り）

項目		影響要因 の区分	調査結果	予測結果	評価結果	事後調査
環境要素の区分						
水質	土砂による水の濁り	工事の実施（造成等の施工による一時的な影響）	<p>(1)浮遊物質（SS）の状況</p> <p>1)文献その他の資料調査 空港島周辺で実施された既往の環境影響評価に係る図書「中部国際空港沖公有水面埋立事業環境影響評価書」（令和2年3月、国土交通省中部地方整備局）によると、浮遊物質量は、平成26年度は上層で2~4mg/L、中層で1~3mg/L、底層で1~5mg/L、平成28年度は上層で1~5mg/L、中層で1未満~4mg/L、底層で1~6mg/Lの範囲にあった。平均値は概ね2mg/L程度であった。</p> <p>(2)気象の状況</p> <p>1)文献その他の資料調査 セントレア（中部航空地方気象台）の過去5年間（平成30年度~令和4年度）における年降水量は1,266.0~1,621.0mmであり、平均値は1,437.2mmであった。また、日降水量の平均値は3.9mm/日であり、最大値は令和4年度の121.5mm/日、時間降水量の平均値は0.2mm/時であり、最大値は令和4年度の50.0mm/時であった。</p>	<p>(1)浮遊物質量 各排水区の排水口から拡散域外縁までの距離は246~357mと予測される。 造成等の施工による海域への浮遊物質（SS）濃度の寄与分は、影響が最も大きい排水区4において排水口から距離10mで約72.9mg/Lとなる。 水産資源保護の観点から「水産用水基準 第8版（2018年版）」（公益社団法人 日本水産資源保護協会）において、人為的に加えられる懸濁物質濃度（SS）は2mg/L以下とされており、これを環境の保全に係る基準または目標とする。影響範囲内の工事による浮遊物質（SS）濃度の寄与分は、濁りの影響が最も大きい排水区4において排水口から距離210mで寄与濃度2mg/Lを下回ると予測される。 なお、本予測においては、人間活動が認められる範囲の日常的な降雨の条件として3mm/h(72mm/日)の降雨の発生を想定している。工事期間中に豪雨が予報される場合は、現場保全及び濁水流出抑制の観点から、改変区域に対するアスファルト乳剤の散布をより広い面積で行い、海域における水質への影響の低減に努める。</p>	<p>(1)環境影響の回避又は低減に係る評価 「10.1章 予測の前提」に記載した施工上の諸対策を講じることに加え、以下の環境保全措置を講じることにより、造成等の施工に伴う水の濁りへの影響の更なる低減が期待できる。</p> <p>【環境保全措置】 ・土工部の速やかな転圧・舗装・緑化の実施等により、裸地状態の短期化・縮小化を図り、濁水の流出を極力抑える。</p> <p>以上により、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する。</p> <p>(2)基準等との整合性に係る評価 海域の水の濁りについては、「環境基本法」第16条の規定に基づく基準等は設定されていないが、水産資源保護の観点から「水産用水基準 第8版（2018年版）」（公益社団法人 日本水産資源保護協会）において、人為的に加えられる懸濁物質濃度（SS）は2mg/L以下とされていることから、これを環境の保全に係る基準または目標とした。 予測の結果、造成等の施工に伴う水の濁りにより、海域におけるSSの寄与濃度が水産用水基準に定める指標（2mg/L）を超過する範囲は、排水位置から最大210mと排水位置の近傍に限られると想定される。このことから、造成等の施工に伴う水の濁りへの影響については、環境の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する。</p>	<p>「12章 事後調査」に示した①~④のいずれにも該当しないと考えるため、事後調査及び環境監視調査は実施しない。</p>

表 13-15 環境影響評価の一覧（航空機の運航に係る陸生動物（鳥類））

項目		影響要因の区分	調査結果	予測結果	評価結果	事後調査																																																														
環境要素の区分																																																																				
動物	陸生動物（鳥類）	土地又は工作物の存在及び供用（航空機の運航）	<p>(1)陸生動物相（鳥類相）の状況</p> <p>1)現地調査</p> <p>確認された陸生動物相（鳥類）の状況は、以下に示すとおりである。なお、調査期間中、航空機と鳥類の衝突及び航空機と鳥類の異常接近は確認されなかった。</p> <table border="1" style="margin-left: 20px;"> <tr> <th>項目</th> <th>目数</th> <th>科数</th> <th>種数</th> </tr> <tr> <td>鳥類</td> <td>11</td> <td>27</td> <td>61</td> </tr> </table> <p>(2)陸生動物（鳥類）の重要な種の分布、生息の状況及び生息環境の状況</p> <p>1)現地調査</p> <p>確認された鳥類の重要な種は、以下に示す 10 種であった。</p> <table border="1" style="margin-left: 20px;"> <tr> <th>No</th> <th>目名</th> <th>科名</th> <th>種名</th> </tr> <tr> <td>1</td> <td>カツオドリ</td> <td>ウ</td> <td>ヒメウ</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>チドリ</td> <td>チドリ</td> <td>ケリ</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td></td> <td></td> <td>シロチドリ</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td></td> <td>シギ</td> <td>オバシギ</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td></td> <td>カモメ</td> <td>オオセグロカモメ</td> </tr> <tr> <td>6</td> <td></td> <td></td> <td>コアジサシ</td> </tr> <tr> <td>7</td> <td>タカ</td> <td>ミサゴ</td> <td>ミサゴ</td> </tr> <tr> <td>8</td> <td></td> <td>タカ</td> <td>ハチクマ</td> </tr> <tr> <td>9</td> <td></td> <td></td> <td>サシバ</td> </tr> <tr> <td>10</td> <td>ハヤブサ</td> <td>ハヤブサ</td> <td>ハヤブサ</td> </tr> </table>	項目	目数	科数	種数	鳥類	11	27	61	No	目名	科名	種名	1	カツオドリ	ウ	ヒメウ	2	チドリ	チドリ	ケリ	3			シロチドリ	4		シギ	オバシギ	5		カモメ	オオセグロカモメ	6			コアジサシ	7	タカ	ミサゴ	ミサゴ	8		タカ	ハチクマ	9			サシバ	10	ハヤブサ	ハヤブサ	ハヤブサ	<p>(1)航空機との鳥衝突（バードストライク）の発生要因の検討</p> <p>完全 24 時間運用が実現された時点において、現滑走路は着陸専用、代替滑走路は離陸専用として運用を行うことを想定していることから、現況と事業実施後の飛行コースを比較した場合、飛行コースが異なるのは離陸時となる。そのため、現滑走路及び代替滑走路における航空機離陸時に着目すると、鳥類の通過回数や飛行高度は、現滑走路と代替滑走路で大きな差はない。</p> <p>なお、航空機着陸時の降下角度は一般的に 3° であり、航空機離陸時の離陸地点・上昇角度は航空機によって異なる。</p> <p>中部国際空港においては、「第 5 章 5. 第一種事業に係る計画段階配慮事項に関する調査、予測及び評価の結果」の「図 5.3-8 中部国際空港におけるバードストライク発生件数と年間発着回数の関係（平成 27 年（2015 年）～令和元年（2019 年））」に示すとおり、航空機の発着回数と鳥衝突発生件数との間に比例関係がみられない状況であるとともに、「第 4 章 中部国際空港が推進している環境対策」の「4.3.3. バードストライク対策」に示す鳥衝突防止の取組みにより鳥衝突の発生件数が少ない。そのため、過去のバードストライク発生記録にある航空機の飛行区分や滑走路の運用状況等の項目及び定点調査で確認した鳥類の飛行状況と航空機の飛行コースの重ね合わせからは、バードストライクの発生要因の解明には至らなかった。</p> <p>(2)重要な種の生態的特徴等による予測</p> <p>「(1)航空機との鳥衝突（バードストライク）の発生要因の検討」に示したとおり、航空機と鳥衝突（バードストライク）の発生要因の解明には至らなかったことから、過去に航空機と鳥衝突（バードストライク）が発生していた重要な種を対象に、既存資料に基づくバードストライク発生記録、事業者による鳥衝突防止対策の実施状況及び各予測対象種の生態的特徴から、鳥衝突の可能性の変化の程度を定性的に予測することとした。</p> <p>中部国際空港において過去に航空機と鳥衝突（バードストライク）が発生していた重要な種は、ケリ、コアジサシ、ミサゴ及びハヤブサの 4 種であった。</p> <p>重要な種（4 種）の既存資料に基づくバードストライク発生記録及び各予測対象種の生態的特徴等は、以下に示すとおりである。</p> <table border="1" style="margin-left: 20px;"> <thead> <tr> <th>重要な種</th> <th>バードストライク発生記録及び生態的特徴等</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ケリ</td> <td>ケリのバードストライクは、2015年～2019年の5年間で2件発生しており、いずれも航空機が滑走路を滑走中に発生していた。中部国際空港(株)によるバードパトロール結果によると、ケリは夏季の夜間に空港に飛来する傾向があることを確認しており、空港内では繁殖はしていない。</td> </tr> <tr> <td>コアジサシ</td> <td>コアジサシのバードストライクは、2015年～2019年の5年間で3件発生しており、いずれも2017年～2018年の発生であった。2017年～2018年にかけて、空港島南東側で他事業の施設整備が行われていたことにより、コアジサシの繁殖に好ましい砂利地が広く存在しており、中部国際空港(株)によるバードパトロール中に空港島南側でのコアジサシの視認数が多かった。そういった好適環境の分布により、滑走路に飛来した個体が航空機に衝突したものと考えられる。しかし、2019年に他事業の施設整備が完了し、砂利地がなくなったことから、コアジサシの視認数は減少し、バードストライク発生件数も当時と比較して減少しているものと考えられる。</td> </tr> <tr> <td>ミサゴ</td> <td>ミサゴのバードストライクは、2015年～2019年の5年間で1件発生している。中部国際空港(株)によるバードパトロール結果によると、ミサゴは比較的冬季に確認が多いが、1年を通じて空港に飛来する傾向を確認しており、空港内では繁殖していない。</td> </tr> <tr> <td>ハヤブサ</td> <td>ハヤブサのバードストライクは2015年～2019年の5年間で1件発生している。ハヤブサは空港内では繁殖しておらず、中部国際空港(株)によるバードパトロールにおいて目撃例はなく、頻りに空港周辺に飛来する種とは考えにくい。</td> </tr> </tbody> </table> <p>また、事業者による鳥衝突防止対策の実施状況は、「第 4 章 中部国際空港が推進している環境対策」の「4.3.3. バードストライク対策」に示すとおりである。</p> <p>また、中部国際空港株式会社では、代替滑走路供用後も引き続き、鳥類の出現状況の確認と分析を継続し、対策に取り組むこととしている。以上から、滑走路位置の変化による重要な種の航空機との鳥衝突（バードストライク）の可能性の変化は小さいと予測される。</p>	重要な種	バードストライク発生記録及び生態的特徴等	ケリ	ケリのバードストライクは、2015年～2019年の5年間で2件発生しており、いずれも航空機が滑走路を滑走中に発生していた。中部国際空港(株)によるバードパトロール結果によると、ケリは夏季の夜間に空港に飛来する傾向があることを確認しており、空港内では繁殖はしていない。	コアジサシ	コアジサシのバードストライクは、2015年～2019年の5年間で3件発生しており、いずれも2017年～2018年の発生であった。2017年～2018年にかけて、空港島南東側で他事業の施設整備が行われていたことにより、コアジサシの繁殖に好ましい砂利地が広く存在しており、中部国際空港(株)によるバードパトロール中に空港島南側でのコアジサシの視認数が多かった。そういった好適環境の分布により、滑走路に飛来した個体が航空機に衝突したものと考えられる。しかし、2019年に他事業の施設整備が完了し、砂利地がなくなったことから、コアジサシの視認数は減少し、バードストライク発生件数も当時と比較して減少しているものと考えられる。	ミサゴ	ミサゴのバードストライクは、2015年～2019年の5年間で1件発生している。中部国際空港(株)によるバードパトロール結果によると、ミサゴは比較的冬季に確認が多いが、1年を通じて空港に飛来する傾向を確認しており、空港内では繁殖していない。	ハヤブサ	ハヤブサのバードストライクは2015年～2019年の5年間で1件発生している。ハヤブサは空港内では繁殖しておらず、中部国際空港(株)によるバードパトロールにおいて目撃例はなく、頻りに空港周辺に飛来する種とは考えにくい。	<p>(1)環境影響の回避又は低減に係る評価</p> <p>航空機の運航による陸生動物（鳥類）への影響を低減するため、以下に示す対策を講じることが前提として予測を実施し、航空機との鳥衝突（バードストライク）の可能性の変化は小さいとの結果となった。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現在、空港警備・消防・グループ会社と連携して本来の業務の枠を超えて鳥情報の共有を図り、バードパトロールの一層の充実化を図っている。また、空港内に設置された監視カメラをバードパトロールにも活用している。これらの取組を滑走路の整備後も継続する。</li> </ul> <p>上記に加え、以下の環境保全措置を講じることにより、航空機の運航による航空機との鳥衝突（バードストライク）の影響のさらなる低減が期待できる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・これまでに引き続き、事例の分析を実施するとともに、その結果に基づく新たな鳥対策を検討し、より一層の航空機との鳥衝突（バードストライク）発生抑制に努める。</li> </ul> <p>以上により、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する。</p>	<p>「12 章 事後調査」に示した①～④のいずれにも該当しないと考えるため、事後調査及び環境監視調査は実施しない。</p>
項目	目数	科数	種数																																																																	
鳥類	11	27	61																																																																	
No	目名	科名	種名																																																																	
1	カツオドリ	ウ	ヒメウ																																																																	
2	チドリ	チドリ	ケリ																																																																	
3			シロチドリ																																																																	
4		シギ	オバシギ																																																																	
5		カモメ	オオセグロカモメ																																																																	
6			コアジサシ																																																																	
7	タカ	ミサゴ	ミサゴ																																																																	
8		タカ	ハチクマ																																																																	
9			サシバ																																																																	
10	ハヤブサ	ハヤブサ	ハヤブサ																																																																	
重要な種	バードストライク発生記録及び生態的特徴等																																																																			
ケリ	ケリのバードストライクは、2015年～2019年の5年間で2件発生しており、いずれも航空機が滑走路を滑走中に発生していた。中部国際空港(株)によるバードパトロール結果によると、ケリは夏季の夜間に空港に飛来する傾向があることを確認しており、空港内では繁殖はしていない。																																																																			
コアジサシ	コアジサシのバードストライクは、2015年～2019年の5年間で3件発生しており、いずれも2017年～2018年の発生であった。2017年～2018年にかけて、空港島南東側で他事業の施設整備が行われていたことにより、コアジサシの繁殖に好ましい砂利地が広く存在しており、中部国際空港(株)によるバードパトロール中に空港島南側でのコアジサシの視認数が多かった。そういった好適環境の分布により、滑走路に飛来した個体が航空機に衝突したものと考えられる。しかし、2019年に他事業の施設整備が完了し、砂利地がなくなったことから、コアジサシの視認数は減少し、バードストライク発生件数も当時と比較して減少しているものと考えられる。																																																																			
ミサゴ	ミサゴのバードストライクは、2015年～2019年の5年間で1件発生している。中部国際空港(株)によるバードパトロール結果によると、ミサゴは比較的冬季に確認が多いが、1年を通じて空港に飛来する傾向を確認しており、空港内では繁殖していない。																																																																			
ハヤブサ	ハヤブサのバードストライクは2015年～2019年の5年間で1件発生している。ハヤブサは空港内では繁殖しておらず、中部国際空港(株)によるバードパトロールにおいて目撃例はなく、頻りに空港周辺に飛来する種とは考えにくい。																																																																			

表 13-16 環境影響評価の一覧（造成等の施工による副産物）

項目		影響要因の区分	調査結果	予測結果	評価結果	事後調査								
環境要素の区分														
廃棄物等	建設工事に伴う副産物	工事の実施（造成等の施工による一時的な影響）	<p>(1) 廃棄物の処理並びに処分等の状況</p> <p>1) 文献その他の資料調査</p> <p>7) 廃棄物の処理並びに処分等の状況</p> <p>令和元年度の愛知県における業種別の産業廃棄物の処理・処分の状況について、建設業の産業廃棄物発生量は製造業に次ぐ量であり、年間の発生量 4,496 千 t/年に対し減量化量 136 千 t/年（発生量の 3.0%）、資源化量 4,093 千 t/年（同 91.0%）となっており、最終処分量は 267 千 t/年（同 5.9%）となっている。</p> <p>また、令和元年度の愛知県における産業廃棄物の種類別の処理・処分の状況について、減量化・資源化率は、廃プラスチック類及びその他の廃棄物を除き 90%以上となっている。</p> <p>なお、「愛知県廃棄物処理計画（2022 年度～2026 年度）」においては、建設事業を対象とした再資源化率等の目標に関する記載は無いが、国土交通省が策定した「建設リサイクル推進計画」（令和 2 年 9 月、国土交通省）において、全国の地方ごとに建設事業における建設リサイクルに係る達成基準値が示されている。中部地方における達成基準値については、アスファルト・コンクリート塊について再資源化率 99%以上、建設発生土について有効利用率 80%以上が達成基準値として定められている。</p> <p>4) 産業廃棄物処理施設の立地状況</p> <p>愛知県における産業廃棄物処理施設（中間処理施設及び最終処分場等）の設置状況について、令和 2 年度末時点で許可を受けている中間処理施設の設置数は 926 施設であり、そのうち木くず又はがれき類の破砕施設が最も多くなっている。</p> <p>令和元年度末時点で愛知県内に設置されている産業廃棄物最終処分場は 98 施設存在し、残存容量は遮断型・安定型・管理型最終処分場の合計で 7,330.2 千 m<sup>3</sup>となっている。</p> <p>また、広域最終処分場が 2 件存在し、このうち衣浦港 3 号地廃棄物最終処分場では、県内全域の産業廃棄物・一般廃棄物を対象に処分を行っている。</p>	<p>(1) 建設副産物の種類ごとの発生量</p> <p>本事業の実施に伴う建設副産物として、建設発生土、アスファルト・コンクリート塊及び金属くず（鋼材）が発生すると想定される。</p> <p>【予測結果：建設副産物の発生量】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>主な建設副産物等</th> <th>建設副産物の量</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>建設発生土</td> <td>38,200 m<sup>3</sup></td> </tr> <tr> <td>アスファルト・コンクリート塊</td> <td>18,100 m<sup>3</sup></td> </tr> <tr> <td>鋼材</td> <td>117 t</td> </tr> </tbody> </table> <p>(2) 建設副産物の種類ごとの処理状況</p> <p>建設発生土について、掘削工事による発生土は、本事業において有効利用を図るほか、利用できない場合は空港島内の土砂置場に搬入のうえ保管する。これにより、空港島外への建設発生土の搬出及び空港島外における建設発生土の処理・処分は生じない計画である。</p> <p>アスファルト・コンクリート塊及び鋼材について、これらの建設副産物は、産業廃棄物処理業者に委託のうえ、再資源化に努めることとする。また、再資源化できない建設副産物は、適切に処理・処分を行う。</p>	主な建設副産物等	建設副産物の量	建設発生土	38,200 m <sup>3</sup>	アスファルト・コンクリート塊	18,100 m <sup>3</sup>	鋼材	117 t	<p>(1) 環境影響の回避又は低減に係る評価</p> <p>「10.1 章 予測の前提」に記載した施工上の諸対策を講じることに加え、以下の環境保全措置を講じることにより、造成等の施工による一時的な影響に伴う廃棄物等の影響のさらなる低減が期待できる。</p> <p>【環境保全措置】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>本事業の中で再利用ができない建設発生土については、環境保全措置として工事間利用の促進を行い、できる限り再利用を図る。</li> </ul> <p>以上により、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する。</p>	<p>「12 章 事後調査」に示した①～④のいずれにも該当しないと考えるため、事後調査及び環境監視調査は実施しない。</p>
主な建設副産物等	建設副産物の量													
建設発生土	38,200 m <sup>3</sup>													
アスファルト・コンクリート塊	18,100 m <sup>3</sup>													
鋼材	117 t													

表 13-17 環境影響評価の一覧（建設機械の稼働、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行による二酸化炭素・その他の温室効果ガス）

項目		影響要因の区分	調査結果	予測結果	評価結果	事後調査								
環境要素の区分														
温室効果ガス等	二酸化炭素 その他の温室効果ガス	工事の実施 (建設機械の稼働、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行)	<p>(1) 二酸化炭素の排出係数及びエネルギー使用量</p> <p>1) 文献その他の資料調査</p> <p>二酸化炭素の排出係数及びエネルギー使用量等について以下の資料等の収集によって情報を整理し、予測に活用した。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>「温室効果ガス排出量算定・報告マニュアル Ver. 4.9」(令和5年4月、環境省・経済産業省)</li> <li>「道路環境影響評価等に用いる自動車排出係数の算定根拠(平成22年度版)」(平成24年2月、国土交通省国土技術政策総合研究所)</li> <li>「令和5年度版 建設機械等損料表」(令和5年5月、日本建設機械施工協会)</li> </ul> <p>燃料による二酸化炭素の排出係数は、軽油は2.58tCO<sub>2</sub>/kL、ガソリンは2.32tCO<sub>2</sub>/kLである。</p> <p>また、資材及び機械の運搬に用いる車両の走行による平均走行速度50km/hに対する二酸化炭素の排出係数は、大型車類は568.8gCO<sub>2</sub>/km、小型車類は105.7gCO<sub>2</sub>/kmである。</p> <p>(2) その他の温室効果ガスの排出係数及びエネルギー使用量</p> <p>1) 文献その他の資料調査</p> <p>その他の温室効果ガスの排出係数及びエネルギー使用量等について以下の資料等の収集によって情報を整理し、予測に活用した。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>「温室効果ガス排出量算定・報告マニュアル Ver. 4.9」(令和5年4月、環境省・経済産業省)</li> <li>「地方公共団体実行計画(事務事業編)策定・実施マニュアル(算定手法編)」(令和5年3月、環境省大臣官房地域政策課)</li> </ul> <p>資材及び機械の運搬に用いる車両の走行によるメタンの排出係数は、大型車類は0.000015gCH<sub>4</sub>/km、小型車類は0.000010gCH<sub>4</sub>/kmであり、一酸化二窒素の排出係数は、大型車類は0.000014gN<sub>2</sub>O/km、小型車類は0.000029gN<sub>2</sub>O/kmである。</p> <p>また、メタンの地球温暖化係数は28、一酸化二窒素の地球温暖化係数は265である。</p>	<p>(1) 温室効果ガス</p> <p>建設機械の稼働、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行による温室効果ガス排出量の予測結果は以下に示すとおりである。</p> <p>【予測結果：温室効果ガス排出量】</p> <p style="text-align: right;">単位：千 tCO<sub>2</sub>eq</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>予測項目</th> <th>温室効果ガス排出量</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>建設機械の稼働</td> <td>6.4</td> </tr> <tr> <td>資材等運搬車両の運行</td> <td>1.2</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">合計</td> <td>7.6</td> </tr> </tbody> </table>	予測項目	温室効果ガス排出量	建設機械の稼働	6.4	資材等運搬車両の運行	1.2	合計	7.6	<p>(1) 環境影響の回避又は低減に係る評価</p> <p>1) 建設機械の稼働に伴う温室効果ガス等</p> <p>「10.1 章 予測の前提」に記載した施工上の諸対策を講じることに加え、以下の環境保全措置を講じることにより、建設機械の稼働に伴う温室効果ガス等の影響のさらなる低減が期待できる。</p> <p>【環境保全措置】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>工事関係者に対して、アイドリングストップの徹底、空ぶかしの禁止等、建設機械の稼働方法の指導を行う。</li> <li>建設機械の整備不良による温室効果ガスの発生を防止するため、整備・点検を徹底する。</li> <li>ICT 施工の普及など、i-Construction の推進等により、施工の更なる効率化や省力化を進める。</li> </ul> <p>以上により、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する。</p> <p>2) 資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に伴う温室効果ガス等</p> <p>以下の環境保全措置を講じることにより、資材等運搬車両の運行に伴う温室効果ガス等の影響のさらなる低減が期待できる。</p> <p>【環境保全措置】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>工事関係者の通勤車両台数の低減のため、可能な限り公共交通機関の利用及び乗合通勤を奨励する。</li> <li>工事関係者に対して、アイドリングストップの徹底、空ぶかしの禁止、制限速度の遵守等、建設機械の稼働方法の指導を行う。</li> <li>資材及び機械の運搬に用いる車両の整備不良による温室効果ガスの発生を防止するため、整備・点検を徹底する。</li> </ul> <p>以上により、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する。</p>	<p>「12 章 事後調査」に示した①～④のいずれにも該当しないと考えるため、事後調査及び環境監視調査は実施しない。</p>
予測項目	温室効果ガス排出量													
建設機械の稼働	6.4													
資材等運搬車両の運行	1.2													
合計	7.6													

表 13-18 環境影響評価の一覧（航空機の運航及び飛行場の施設の供用による二酸化炭素・その他の温室効果ガス）

項目		影響要因の区分	調査結果	予測結果	評価結果	事後調査																		
環境要素の区分																								
温室効果ガス等	二酸化炭素 その他の温室効果ガス	土地又は工作物の存在及び供用（航空機の運航及び飛行場の施設の供用）	<p>(1) 二酸化炭素の排出係数及びエネルギー使用量</p> <p>1) 文献その他の資料調査</p> <p>温室効果ガス等の排出係数及びエネルギー使用量等について以下の資料等の収集によって情報を整理し、予測に活用した。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>「温室効果ガス排出量算定・報告マニュアル Ver. 4.9」（令和5年4月、環境省・経済産業省）</li> <li>「電気事業者別排出係数（特定排出者の温室効果ガス排出量算定用）平成30年度実績」（令和2年1月、環境省・経済産業省）</li> <li>「算定・報告・公表制度における算定方法・排出係数一覧」（令和5年12月、環境省・経済産業省）</li> <li>「地方公共団体実行計画（事務事業編）策定・実施マニュアル（算定手法編）」（令和5年3月、環境省大臣官房地域政策課）</li> <li>「事業者からの温室効果ガス排出量算定方法ガイドライン（試案 ver1.6）」（平成15年7月、環境省地球環境局）</li> <li>「道路環境影響評価等に用いる自動車排出係数の算定根拠（平成22年度版）」（平成24年2月、国土交通省国土技術政策総合研究所）</li> <li>「平成8年度環境庁委託調査 航空機排出大気汚染物質削減手法検討調査報告書」（平成9年3月、株式会社三菱総合研究所）</li> </ul> <p>燃料の使用による温室効果ガスの排出係数は、ジェット燃料油は 2.46tCO<sub>2</sub>/kL、ガソリンは 2.32tCO<sub>2</sub>/kL、灯油は 2.49tCO<sub>2</sub>/kL、軽油は 2.58tCO<sub>2</sub>/kL、A 重油は 2.71tCO<sub>2</sub>/kL、都市ガス・圧縮天然ガスは 2.23tCO<sub>2</sub>/千 Nm<sup>3</sup> である。</p> <p>(2) その他の温室効果ガスの排出係数及びエネルギー使用量</p> <p>1) 文献その他の資料調査</p> <p>温室効果ガス等の排出係数及びエネルギー使用量等について「(1) 二酸化炭素の排出係数及びエネルギー使用量」と同じ資料の収集によって情報を整理し、予測に活用した。</p> <p>LTO サイクル 1 回あたりのメタンの排出係数は 0.3 kgCH<sub>4</sub>/LTO、一酸化二窒素の排出係数は、0.1 kgN<sub>2</sub>O/LTO である。</p> <p>空港アクセス車両及び駐車場車両の走行によるメタンの排出係数は、大型車類は 0.000015gCH<sub>4</sub>/km、小型車類は 0.000010 gCH<sub>4</sub>/km であり、一酸化二窒素の排出係数は、大型車類は 0.000014gN<sub>2</sub>O/km、小型車類は 0.000029 gN<sub>2</sub>O/km である。</p> <p>また、メタンの地球温暖化係数は 28、一酸化二窒素の地球温暖化係数は 265 である。</p>	<p>(1) 温室効果ガス</p> <p>航空機の運航、車両の走行及び飛行場の施設の供用による温室効果ガス排出量の予測結果は以下に示すとおりである。</p> <p>【予測結果：温室効果ガス排出量】</p> <p style="text-align: right;">単位：千 tCO<sub>2</sub>eq/年</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="2">予測項目</th> <th rowspan="2">算定対象とした活動</th> <th colspan="2">温室効果ガス排出量</th> </tr> <tr> <th>現況</th> <th>事業実施後</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>航空機の運航</td> <td>・航空機の運航 ・APU の稼働 ・エンジン試運転</td> <td style="text-align: center;">776.4</td> <td style="text-align: center;">1,045.3</td> </tr> <tr> <td>車両の走行</td> <td>・GSE 車両等 ・空港アクセス車両 ・駐車場車両</td> <td style="text-align: center;">6.5</td> <td style="text-align: center;">9.2</td> </tr> <tr> <td>飛行場の施設の供用</td> <td>・燃料の使用 ・電力使用 ・その他</td> <td style="text-align: center;">60.4</td> <td style="text-align: center;">60.4</td> </tr> </tbody> </table>	予測項目	算定対象とした活動	温室効果ガス排出量		現況	事業実施後	航空機の運航	・航空機の運航 ・APU の稼働 ・エンジン試運転	776.4	1,045.3	車両の走行	・GSE 車両等 ・空港アクセス車両 ・駐車場車両	6.5	9.2	飛行場の施設の供用	・燃料の使用 ・電力使用 ・その他	60.4	60.4	<p>(1) 環境影響の回避又は低減に係る評価</p> <p>1) 航空機の運航に伴う温室効果ガス等</p> <p>以下の環境保全措置を講じることにより、航空機の運航に伴う温室効果ガス等の影響のさらなる低減が期待できる。</p> <p>【環境保全措置】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>航空機について、補助動力装置（APU）の使用を抑制し、地上動力装置（GPU）の使用促進を引き続き行う。</li> </ul> <p>以上により、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する。</p> <p>2) 車両の走行に伴う温室効果ガス等</p> <p>以下の環境保全措置を講じることにより、車両の走行に伴う温室効果ガス等の影響のさらなる低減が期待できる。</p> <p>【環境保全措置】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>GSE（サービス車両）等の空港で使用される車両について、EV、FCV 化に取り組む。</li> <li>GSE（サービス車両）等の空港で使用される車両について、関係者に対して、アイドリングストップの徹底等を促す。</li> </ul> <p>以上により、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する。</p> <p>3) 飛行場の施設の供用に伴う温室効果ガス等</p> <p>以下の環境保全措置を講じることにより、飛行場の施設の供用に伴う温室効果ガス等の影響のさらなる低減が期待できる。</p> <p>【環境保全措置】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>空港施設への太陽光発電設備の導入を推進する。</li> <li>空港主要施設（航空灯火、貨物上屋、事務棟等）の 100%LED 化を推進する。</li> <li>空港施設での省エネ機器への更新、社員による省エネ活動の推進等、省エネルギー化を推進する。</li> <li>「セントレア・ゼロカーボン 2050 宣言」に基づく取組を推進し、温室効果ガス排出実質ゼロの実現を目指す。</li> </ul> <p>以上により、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する。</p>	<p>「12 章 事後調査」に示した①～④のいずれにも該当しないと考えるため、事後調査及び環境監視調査は実施しない。</p>
予測項目	算定対象とした活動	温室効果ガス排出量																						
		現況	事業実施後																					
航空機の運航	・航空機の運航 ・APU の稼働 ・エンジン試運転	776.4	1,045.3																					
車両の走行	・GSE 車両等 ・空港アクセス車両 ・駐車場車両	6.5	9.2																					
飛行場の施設の供用	・燃料の使用 ・電力使用 ・その他	60.4	60.4																					