

第10回さいたま市環境影響評価技術審議会

次 第

平成20年5月28日(水)
午後2時00分から
ラフレさいたま 5階桃の間2

1 開 会

2 局長あいさつ

3 議 事

- (1) さいたま市新クリーンセンター整備事業に係る環境影響評価調査計画書について

～ 休 憩 ～

- (2) 首都高速埼玉新都心線建設事業に係る事後調査報告書について

- (3) その他

4 閉 会

<配布資料等一覧>

- さいたま市新クリーンセンター整備事業に係る環境影響評価調査計画書のあらまし
- さいたま市環境影響評価技術審議会 委員名簿
- 審議会委員席次表

第10回さいたま市環境影響評価技術審議会

出席者名簿

平成20年5月28日(水)

ラフレさいたま5階桃の間

○さいたま市環境影響評価技術審議会

坂本	和彦	会長	町田	武生	副会長
勝野	武彦	委員	川上	英二	委員
河村	清史	委員	京野	洋子	委員
篠崎	道彦	委員	住広	尚三	委員
安岡	正人	委員	渡辺	征夫	委員

○都市計画決定権者 さいたま市都市局都市計画部都市施設課

○事業者 さいたま市環境局施設部新クリーンセンター建設準備室
首都高速道路株式会社 西東京管理局

○コンサルタント パシフィックコンサルタンツ株式会社
株式会社東和テクノロジー

○さいたま市（事務局） 環境局環境共生部環境対策課

第10回

さいたま市環境影響評価技術審議会

平成20年5月28日（水）

さいたま市環境対策課

午後2時05分 開会

○事務局：（開会）

○環境局長：（挨拶）

○事務局：（出席者紹介）

○事務局：（配布資料確認）

○事務局：さいたま市環境影響評価技術審議会規則第3条第1項の規定によりまして、議長となります坂本会長に進行をお願いします。

○坂本会長：それでは、議事に先立ちまして、本日の会議の出席者数について確認をしたいと思っております、事務局から報告をお願いします。

○事務局：本日の会議は、委員総数14名のうち10名のご出席をいただいておりますので、審議会規則第3条の規定により、本会議が成立していることをご報告します。

○坂本会長：議事の前に、傍聴希望者がお越しのようですが。

○事務局：本日の審議会には、傍聴希望者が4人来ております。

○坂本会長：この会議の公開について、事務局から説明をしてください。

○事務局：本会議は、さいたま市審議会等の会議の公開に関する指針により、原則公開となっております。（省略）

なお、公開、非公開の決定は審議会の会長が当会議に諮って行うものとなっております。

○坂本会長：公開としてよろしいですか。

（各委員承認）

○坂本会長：それでは、公開とするので、傍聴希望者を会場に入れてください。

（傍聴者入室）

【議題1】

○坂本会長：さいたま市新クリーンセンター整備事業についてです。初めに、環境影響評価調査計画書について、事務局から説明をお願いします。

○事務局：事業計画の概要について事業課から、事務局から評価計画書について説明します。

○事業者：（資料1説明）

○事務局：（調査計画書、資料2説明）

○坂本会長：この調査計画書については委員会において審議しており、結果について勝野委員長から報告をお願いします。

○勝野委員：本委員会は昨年11月に環境影響評価の調査計画書が提出され、その後審議会で委員会に託されました。手続状況（資料4参照）ですが、11月以降に手続を経て、第1回の委員会を本年2月29日に現地視察を兼ねて、現地の現在のクリーンセンター西堀で行いました。委員の構成は委員名簿に準じて6名の委員で構成されています。（委員名簿参照）本年4月16日に再度第2回の委員会を行い、それを取りまとめた委員会意見が資料3です。この委員会意見は、調査計画書をそれぞれ各担当で十分検討し、委員会の席で議論をして、次のようにまとめました。（資料3を説明）

○坂本会長：ただいま事務局の説明及び勝野委員長から報告されましたが、質問、意見等がありますか。

○渡辺委員：建設予定の熱回収施設に、ガス化溶融炉とストーカーと灰溶融炉の2つの方式が提案されています。これらの溶融をする場合に、エネルギー消費が多くなると思いますが、発電で7,000キロワットとは施設内で溶融に使った残りが7,000キロワットなのか、またどちらの方式が電気消費量が少ないのですか。

○事業者：まず7,000キロワットの件ですが、溶融でもし電気溶融を行った場合、7,000キロワットのエネルギーを使う計画です。総発電量が7,000キロワットということで、現在計画をしています。ただし、溶融については、方式が若干あり、例えば表面溶融や、他のエネルギーを使った場合は、当然のように電気は7,000キロワットを発電し、場内で使用し、残りは売電等の有効活用ができるかと考えています。ガス化とストーカー炉でどちらが有効に発電できるかは、現在調査している中では一概に言い切れない状況です。

○渡辺委員：もう一つ関連して、溶融する場合のメリットとして、溶融してできたスラグをいろいろ利用できればいいが利用がなかなか進まないとなると、非常にランニングコストが高くなります。結局は自治体の財政圧迫をするので溶融せずに運行せざるを得なくなることがあり得ると思いますが、そういう場合にどちらがフレキシブルに対応できるかというようなことも考える必要があると思います。

○坂本会長：今の点について、担当事業課はどうですか。

○事業者：そのような事例は、さいたま市も認識をしています。現在、さいたま市は都市型の廃棄物処理を目指し、極力埋立て量を減らしていく中で焼却灰を資源化するため、現在は溶融を目指しています。溶融に係るコストは、ご指摘のとおり単純埋

め立てに比べると高額な部分もあります。しかし、市が都市部に新たに最終処分場をつくるコストを考えると、（溶融のほうが）メリットがあると考えています。現在、さいたま市でも西部環境センターが溶融スラグを作っており、全排出量の約半分は市内の公共事業等で有効利用が図られています。この件については、今後一層市内等、公共事業の中で利用促進が図られるよう努力するとともに、本事業の中では極力資源化が可能な溶融スラグの品質等についても、今後検討、研究を重ねまして、なるべく多くの有効活用ができることを目指して事業を進めていきたいと考えます。

○坂本会長：今の点については、環境影響評価書というより、それ以前の話が大部分になる。今の点はそれにも関わる重要なところであるので、事業担当課は十分注意していただくことが必要だと思います。

○町田副会長：計画地が秋ヶ瀬公園というところが野鳥の渡り鳥のちょうど中継点になっており、クリーンセンターの煙突から熱が出るとそれが渡り鳥に影響することがあり得ます。ただ、ゴルフ場にオオタカがいるので、オオタカは渡り鳥の敵であるため渡り鳥が迂回することがあるので、煙突とオオタカが同じように影響するのかもしれないが、気になる点です。

また、委員会意見の中で、動物や植物の調査について、ゴルフ場も加えるのはオオタカがいるからだと思いますが、もう一つ気になるのは、この調査の計画の中で、調査時期を冬と夏の2回ぐらいしか見ないようになっていることです。もう1、2回どこかで見ただけのほうがいいと思いますが。ただ場所柄、既に荒れている場所なので、あまり問題はないと思うが気になった点です。

○河村委員：40ページで、既存資料の調査で、「日本の大気汚染の状況」というものから調べるとの記述がありますが、こういうものでこのエリアの大気状況が把握できるかどうか、もう1点かなり古いような資料のところがあるが、基本的には最新の資料を使うと記述してあるので、努力をしようと思うが具体的にそのような資料が本当にあるのか、その辺疑問ですが。

○坂本会長：事務局、関連する情報があれば回答をお願いします。

○事務局：ご指摘のとおりで、基本的にはさいたま市で大気汚染常時監視測定局を持っているので、最新データはさいたま市の環境白書、もう少し広い範囲であれば埼玉県環境白書からも把握できると考えています。

○事業者：「日本の大気汚染の状況」だが、環境省、埼玉県、あるいはさいたま市で行っている環境汚染の常時測定結果を取りまとめた資料で、今事務局から説明があった資料と中身は一緒です。

○坂本会長：多分、これはそれぞれ年度別に出ているものをまとめて、環境省から報告書がつけられるが、それを別途同様に大気汚染法令研究協会が出版して、もっと広く見られるようにしているものだと思います。毎年、1年遅れ程度で出版されていたと思います。

今の意見と勝野委員長から報告いただいた意見のまとめ方、これについて諮りたいのですが。まず、まとめ方ですが、本日の意見、これを委員会意見につけ加えて市長に答申することによろしいですか。具体的には町田委員から出た渡り鳥と排熱の関係が一つ。それから、もう一つは調査時期について、また最新の資料を使用すること、この3点について書き加えるということで、まとめ方については、私が最終的な原案をつくるという形で了解いただきたいがいかがですか。

○町田副会長：渡り鳥と煙突の熱の件ですが、あえて加えなくても、この場でそういう意見が出たということがあれば、その後何か起こったときに困らないと思うので、そういうことでお願いします。

○坂本会長：そうすると、今の点については議事録にとどめ、議論があったことがわかるようにしたいと思いますが、（本会議の）議事録は、環境影響評価図書の作成段階でも閲覧できると思いますので、検討した内容を考慮に入れることもできるようになると思います。

では、最終的な取りまとめは勝野先生とも相談し、全体を作成することとします。

午後3時24分 休憩

午後3時34分 再開

【議事2】

○坂本会長：議事の2点目首都高速埼玉新都心線建設事業について、事後調査報告書の概要を、事務局から説明をお願いします。

○事務局：説明の前に、ここからの関係事業者の紹介をします。

（事業者紹介）

○事務局：（事後調査報告書の提出経緯について説明）

本日は首都高速道路株式会社の担当者が出席しているので、事後調査報告書の

内容については、首都高速道路株式会社様より説明をいただきますが、本日事後調査計画書として本市のアセス条例の手續に乗ったいきさつについて、事務局より説明します。（報告書2、3 p参照）

本事業は新大宮バイパスの与野出入り口から見沼の出入り口まで、第二産業道路までを結ぶ5.8キロの高速道路です。図のとおり、約半分は地下構造、残りは高架構造となっています。供用開始が平成18年8月。この事後調査報告書は供用開始後の1年の状況について、取りまとめたものです。

もともとの評価書ですが、平成元年11月に都市計画決定権者として埼玉県知事が埼玉県に提出したもので、当時、埼玉県は指導要綱でアセスの手續を行っていません。指導要綱の中には、事後調査という規定がないため、本事後調査計画書はその埼玉県の指導要綱に基づくものではありません。したがって、事業者が自主的に提出したものをさいたま市が受理し、本市の手續に乗せたものです。

それは本市の環境影響評価条例第48条に自主的なアセスという規定があり、対象事業に該当しない事業であっても、事業者が事後調査報告書等の手續を行いたいという申し出があった場合に、市の条例の手續に乗せるという規定です。48条の規定に基づいて、今回受理しています。受理が3月7日、公告が3月26日、その後1カ月間、4月25日まで縦覧しています。

首都高速道路株式会社が本事後調査報告書を提出するに至ったいきさつですが、当時地元住民との間で供用開始後の環境への影響、特に大気と騒音について、継続して調査をしていく旨の約束が交わされ、さいたま市長からも、当時の首都高速道路公団に対して、供用開始後の大気、騒音の監視を要望しております。そのような地元対応に基づき、事業者が大気と騒音の調査結果をまとめたものです。

平成元年の評価書は、交通量の算定が平成22年度の交通量を予測して評価したものです。これは当初当該道路が東北自動車道まで延びるという計画であり、交通量は見沼から東北自動車道に接続したときの交通量を想定して予測評価したものです。よって、現在は見沼までであり、予測時の交通量には達していません。

なお、延伸計画というのは現状では消滅している状況になっているため、事後調査報告書では、環境保全措置の効果確認を行うことを目的として、環境基準との比較も行っています。

以上がこの事後調査報告書を今回の技術審議会でご審議いただく理由です。

報告書の内容については、首都高速道路株式会社より説明します。

○事業者：（事後調査報告書説明）

○坂本会長：ただいまの説明について、質問、意見はありますか。

○川上委員：現在は交通量が少ないということですが、（将来）交通量が予測に大体一致するようになった場合どうなると考えますか。

○事業者：当初東北道とつながる計画で平成22年度の交通量を予測していたが現在計画が頓挫しているため、今後4万台まで交通量が伸びることはないと判断しています。

○川上委員：現在の交通量は少ないが、予測量程度に増えた場合、大気質、振動や騒音が事前の予測結果より増加しますか、それとも予測結果と同程度の値になると考えられているのですか。

○事業者：基本的に平成22年で予測しており、時点が変わると思うが、環境基準と同等若しくはそれ以下になると思われます。試算はしていないため東北道までつながった場合、環境状況等の変化に合わせて再度改めて事後調査を同様に行なっていく考えです。

○坂本会長：同じ質問ですが、33ページのCOとNO₂を見た場合、意図したところよりも非常に少ない交通量にもかかわらず、NO₂（表6-3）は相当程度予測に近い結果になっているということは、今回の予測モデルでの計算に現在の数値を入れた、若しくはもともと使えるモデルが交通量の範囲をこの程度しか使用できないものであったために、違って来たという答えになることもあり得ますが、いかがですか。

○事業者：ご指摘のとおり部分も有りますが、現在交通量については非常に少なく、埼玉新都心線が寄与する影響というのは非常に少ない状況にあると考えます。

当時のアセスは平成元年に実施し、その時点と比較して、現在自動車の単体規制が非常に進んでいることから考えると、自動車の寄与自体は非常に少ないと思われます。調査結果では、自動車以外のバックグラウンド、社会活動等からも排出されるため一概に比較できませんが、総量削減計画もあるので、全体的には減少傾向にあると考えます。

○坂本会長：予測時点に比べていろいろな政策が打たれている現在、実測値を測った場合に、当時の予測結果に近いということは、予測がやや低めに見積もられていたのではないかという疑問を起こします。川上委員は、予定どおり（交通量が）増加した

らどうなるのかと聞いています。

○事業者：そういう意味では、自動車の寄与自体はそれほどの変化は無いと考えています。

○坂本会長：バックグラウンドと直接道路からの寄与がどの程度であったかは数値がないと、予測結果と事後調査結果を比較した場合に、理解が得られないのではないのでしょうか。

この道路建設がなかった場合でも、バックグラウンドはどのくらいであったかと、そこに例えば10%程度この道路からの影響が乗る程度で、全体として見ると大きな変化はない程度であるというのであれば、このような結果が出てくると思います。情報として、これでは皆さんに理解いただける話にはなっていないというのが今の質問ではないでしょうか。

○安岡委員：今の質問に関連して、道路騒音の予測式を念頭に置いて、例えばNo.1、あるいはNo.4、5あたりの騒音の調査結果を見ると、大体オーダーとしては合っていると考えられます。すなわち、もちろん車の騒音出力等も変化はしているが、高速道路の交通量の予測値と実測値の違いを補正計算すると、大体合っているというごく大雑把な感想です。

○渡辺委員：先ほどの川上委員や坂本委員からの話ですが、研究者としてはダクトでトンネルの周りの測定を実施し、トンネルの吸気と排気の差を見れば、負荷が大体把握できると思います。トンネルというのは非常に閉鎖された空間であるので、全体としての負荷が把握しやすい。開放系である高架の部分では難しいと思いますが、トンネル部分であれば、吸気と排気の差を見れば、3カ所の排出口で出ると思うのですが、そのようなことは実施していますか。

○事業者：そういった測定は実施していません。

○渡辺委員：少なくともトンネル内は、SPMについては電気集塵機で集めており、NO_xの場合でも負荷が増えた場合、NO_xについても同じような対応がとれると思います。一度きちんと測定してみたらどうですか。

○事業者：確かに、実測は実施していませんが、環境影響評価においては、換気塔が3カ所あり、そこから出るNO_x、COについての予測、排出後どう拡散して、最大着地濃度がどのぐらいになるかについては、予測評価しています。

○渡辺委員：トンネルというのは、トータルがしっかり押さえられるので、ぜひ実施してみてください。

○坂本会長：本件は最初に事務局から説明があったように、当初の計画ではかなりの交通量が予想されていたものについて、東北道までの延伸が消滅した状況で、交通量が結果的に増えなかったというようすが。

○事務局：縦覧の結果について（資料5：意見書に対する事業者の見解）

○坂本会長：ただいま資料5と事後調査報告書について意見をいただいています。さらに何か意見、質問等ありますか。

もし無いようであれば、この審議会の意見の取りまとめ方ですが、いただいた意見をまとめて市長に答申、報告申し上げるということにしたいですが、取りまとめ方法について一任いただきたいがいかがですか。

（意見なし、承認）

○坂本会長：では、私のほうで取りまとめることとします。なお、この報告書の36ページ、事後調査の受託者の氏名及び住所の箇所で、大気質調査を①が秋季及び冬季調査、②も秋季及び冬季調査となっています。四季の調査ですから、間違いであると思ひますので修正をしてください。

それでは、次に議題の3点目、その他ですが、事務局から何かありますか。

【議題3】

○事務局：3点ほど報告します。（1点目：資料4説明、2点目：議事録の公開について、3点目：資料6説明）

○坂本会長：資料4について、市長意見が5月末予定あり、本件に対する本日の審議会意見のまとめに基づいて、市長意見が作成されるので、こちら（会長）に一任いただいてまとめを作成します。資料6については、幾つかの案件が出ており、次回6月5日に第11回の技術審議会を開催します。議事録の公開については、（各委員の）確認後、公開することになりますが、以上の3点について報告を受けましたが、よろしいですか。

意見無しであれば、これをもって議事を終了とします。

（傍聴者・関係事業者退席）

○環境共生部長：（閉会挨拶）

午後4時18分 閉会