

堺市・資源循環型廃棄物処理施設整備事業に係る
事後調査報告書

平成23年5月

株式会社 堺クリーンシステム

目 次

1. 事業者の名称、代表者の氏名及び主たる事務所の所在地.....	1
2. 事業の名称.....	1
3. 対象事業の実施状況.....	1
3-1. 調査実施日.....	1
3-2. 調査期間の工事の状況.....	1
4. 事後調査の方法.....	2
4-1. 調査項目及び調査内容.....	2
5. 事後調査の結果及び検証.....	4
5-1. 騒音・振動・交通量.....	4
5-2. 廃棄物.....	5
5-3. 安全.....	5
5-4. 水質.....	5
6. 環境保全対策の履行状況.....	6
7. 市長意見等（準備審査書）に対する事業者の見解についての履行状況.....	8

1. 事業者の名称、代表者の氏名及び主たる事務所の所在地

事業者の名称： 株式会社 堺クリーンシステム

代表者の氏名： 代表取締役社長 米田 勝司

主たる事務所の所在地： 大阪府堺市北区南花田町 32 番地 1

2. 事業の名称

堺市・資源循環型廃棄物処理施設整備事業

3. 対象事業の実施状況

3-1. 調査実施日

平成 22 年 6 月 1 日～平成 23 年 3 月 31 日

3-2. 調査期間の工事の状況

工事工程表は表 3-1 に示すとおりであり、本事業の建設工事は平成 22 年 6 月着工、平成 25 年 3 月竣工予定とする概ね 3 ヶ年の計画としている。なお、平成 22 年度は主に基礎工事を実施しました。

表 3-1 工事工程表

工事 \ 年度	H22	H23	H24	H25
基礎工事	←→			
建築工事		←→		
プラント工事		←→		
外構工事			←→	
試運転			←→	

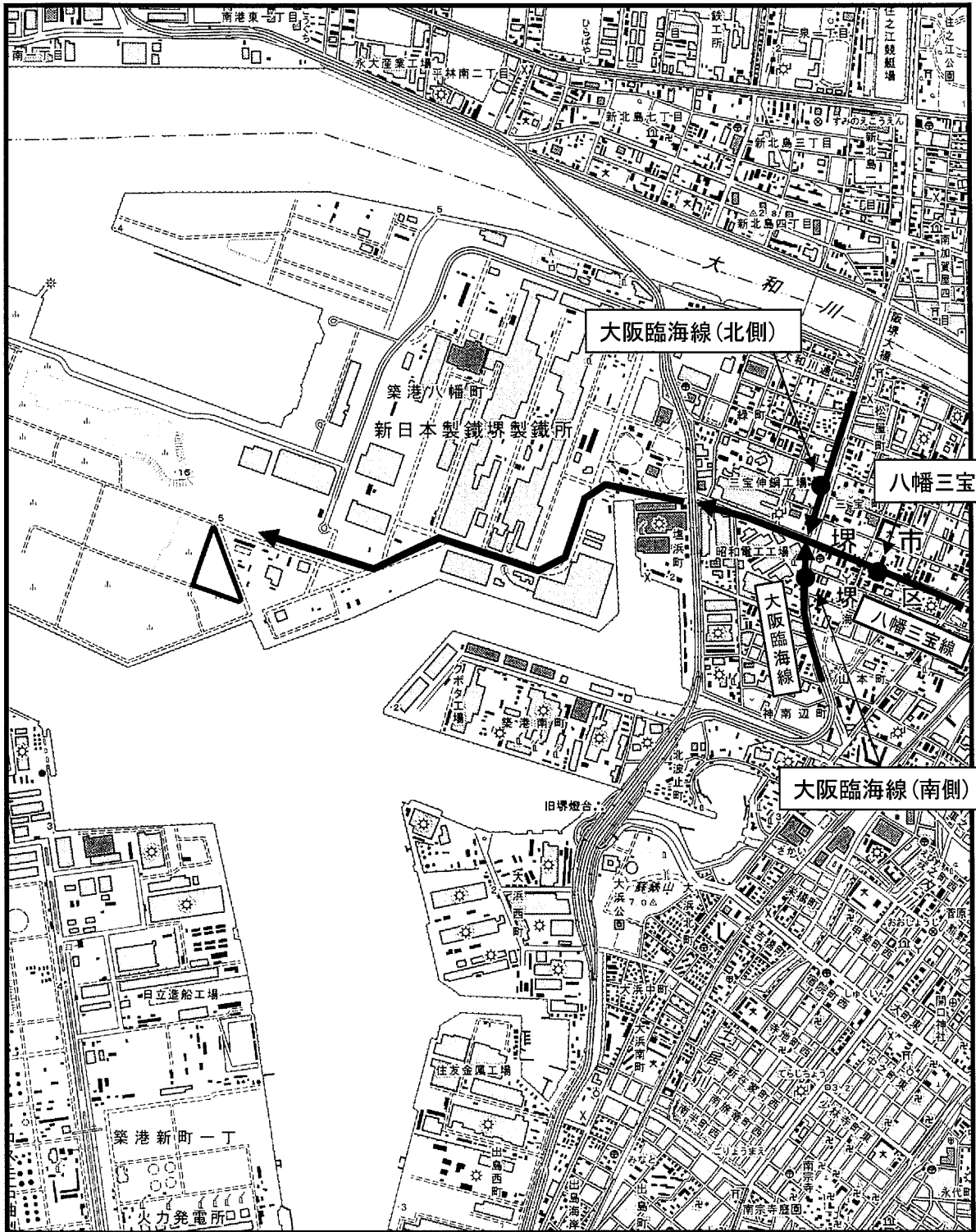
4. 事後調査の方法

4-1. 調査項目及び調査内容

事後調査の調査項目、調査地点、調査時期、並びに調査方法は表 4-1 に、主な調査地点は図 4-1 に示すとおりです。

表 4-1 事後調査内容（工事中）

環境項目	調査項目	調査地点	調査時期	調査の方法	報告時期
騒音 振動 交通量	道路交通騒音 道路交通振動 交通量	八幡三宝線 及び大阪臨 海線	時期：工事の最盛期 頻度：平日 1 回 (時間帯:6~22 時)	騒音：JIS Z8731 振動：JIS Z8735 交通量：カウント	調査翌年度 4 月に提出
廃棄物	種類、発生量	工事現場	時期：工事期間 頻度：1 年間	廃棄物の処理実績 を集計	毎年度 4 月に 前年度報とし て報告
安全	工事用車両等 の搬入台数	工事現場	時期：工事の最盛期 頻度：月毎	工事現場でカウ ント	毎年度 4 月に 前年度報とし て報告
水質	pH、濁度	雨水排水路 もしくは下 水道への排 出口	時期：工事期間 頻度：常時監視	pH、有害物質：環 境庁告示第 64 号 排水基準に係る検 定方法 濁度：JIS K0101	毎年度 4 月に 前年度報とし て報告
	有害物質		時期：工事期間 頻度：適宜		



凡例

◻ : 事業計画地

● : 道路交通騒音・振動・交通量

← : 主な搬入経路

この地図は、国土地理院長の承認を得て、同院発行の2万5千分1地形図を複製し、測量法第29条に基づく複製承認(承認番号 平20近複、第119号)を転載したものである。



1 : 25,000

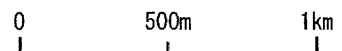


図 4-1 主な調査地点

5. 事後調査の結果及び検証

5-1. 騒音・振動・交通量

工事の最盛期であるコンクリート打設時の平成22年11月26日に騒音・振動・交通量の調査を実施しました。騒音・振動の調査結果は表5-1に、交通量は表5-2（詳細は別紙1）に示すとおりです。なお、主な搬入ルートは図4-1に示した八幡三宝線及び大阪臨海線（南側）の地点で調査を実施する予定でしたが、大阪臨海線においては工事用車両が大阪臨海線（北側）も通行することから、この地点についても調査を実施しました。

騒音においては八幡三宝線では環境基準を満足していましたが、大阪臨海線（北側）及び大阪臨海線（南側）で環境基準を超えていました。

振動においては全ての地点で要請限度を満足していました。

交通量においては工事用車両の占める割合は八幡三宝線で0.21%、大阪臨海線（北側）で1.1%、大阪臨海線（南側）で0.18%でした。

これらのことから工事用車両の占める割合は最大でも1.1%と小さく、本事業による影響は小さいものと考えられます。

今後も、工事工程の調整により、工事用車両台数の平準化に努めます。

表5-1 騒音及び振動に係る事後調査結果（工事中）

調査地点	時間の区分	騒音レベル L_{Aeq} (dB)		振動レベル L_{10} (dB)		用途地域
			環境基準		要請限度	
八幡三宝線	昼間	64	65	44	65	第一種住居地域
大阪臨海線（北側）	昼間	73	70	53	70	準工業地域
大阪臨海線（南側）	昼間	74	70	53	70	準工業地域

注：騒音の昼間の時間帯は6～22時、振動は6～21時です。

表5-2 交通量の事後調査結果

時間帯 (6:00～22:00)	16時間交通量（台）				内工事用車両			平均速度 (km/h)	工事用車両の占める割合 (%)
	小型車	大型車	二輪車	合計	小型車	大型車	合計		
八幡三宝線	5,902	2,585	305	8,487	18	0	18	47	0.21
大阪臨海線（北側）	29,462	16,867	2,171	46,329	0	498	498	50	1.1
大阪臨海線（南側）	30,344	17,171	2,075	47,515	62	0	62	50	0.13

注：合計に二輪車は含んでいません。

5-2. 廃棄物

今年度における工事期間中の調査期間中の廃棄物の調査結果は別紙2に示すとおりです。内訳は、コンクリートがらが171.3t、金属くずが39.0t、廃プラスチック類が33m³、建設混合廃棄物が75m³でした。

主な項目について詳細説明は以下に示すとおりです。今後も、発生量の低減、有効利用に努めます。

- ・ コンクリートがら
産業廃棄物として適切に処理しました。なお、出されたコンクリートがらは再生利用されています。
- ・ 金属くず
分類して有価物として利用しています。
- ・ 廃プラスチック類
梱包を最小限とし、発生抑制に努めました。
- ・ 建設混合廃棄物
選別破碎後、コンクリートがら、金属くずとして、上述同様の処理を行いました。

5-3. 安全

調査期間中の安全の調査結果は表5-3に示すとおりです。

調査期間中の最大日は先の騒音・振動・交通量で示したコンクリート打設時の大型車498台、小型車80台であり、昼間の時間帯における工事用車両の占める割合は最大でも1.4%と小さく、影響は小さいものと考えられます。なお、調査期間中の月毎の台数は別紙3に示すとおりです。

今後も、工事工程の調整により、工事用車両台数の平準化に努めます。

表5-3 安全の事後調査結果

時間帯 (7:00~19:00)	12時間交通量(台)				内工事用車両			工事用車両の 占める割合 (%)
	小型車	大型車	二輪車	合計	小型車	大型車	合計	
八幡三宝線	4,705	2,360	243	7,065	18	0	18	0.25
大阪臨海線 (北側)	21,322	14,845	1,462	36,167	0	498	498	1.4
大阪臨海線 (南側)	22,056	15,090	1,413	37,146	62	0	62	0.17

注:合計に二輪車は含んでいません。また、工事用車両は全ての時間帯の交通量です。

5-4. 水質

水質においては排出水を系外に出さないため、調査を実施しませんでした。

6. 環境保全対策の履行状況

工事の実施に係る環境保全対策の内容と履行状況は、表 6-1 に示すとおりです。

表 6-1 (1) 工事の実施に係る環境保全対策の内容と履行状況

環境項目	環境影響評価書に記載の環境保全対策の内容	履行状況
大気質	【建設機械等排出ガス】 ・ 工事に当たっては、排出ガス対策型建設機械の使用に努める。 ・ 建設機械等の点検・整備を十分に行う。	バックホウ等汎用の建設機械は、排出ガス対策型建設機械を使用しています。 建設機械については、日常点検、月点検を行っています。
	・ 工事中には粉じん飛散の防止のため、必要に応じて散水を行う。	工事中には粉じん飛散の防止のため、必要に応じて散水を実施しています。
	【工事用車両排出ガス】 ・ 工事用車両の退場時にタイヤ洗浄を行い、事業計画地周辺道路における粉じんの飛散防止に努める。 ・ 工事用車両は極力自動車専用道路（阪神高速）を利用し、生活道路の通行を最低限とするよう努める。 ・ 工事工程の調整により、工事用車両台数の平準化に努める。	工事用車両の退場時にタイヤ洗浄を行い、事業計画地周辺道路における粉じんの飛散防止に努めています。また、作業終了時の道路清掃を実施し、粉じんの抑制に努めています。 工事用車両は極力自動車専用道路（阪神高速）を利用し、生活道路の通行を最低限とするよう指導を徹底しています。 工事の集中を避けるように、工事工程を調整し、工事用車両台数の平準化に努めています。
	・ 工場製作による大型資材等の運搬について、海上輸送を積極的に取り入れ、工事用車両台数の削減に努める。	今年度は大型資材等の運搬はありませんでした。今後、工場製作による大型資材等の運搬について、海上輸送を積極的に取り入れ、工事用車両台数の削減に努めています。
	・ 工事用車両の運行に際しては、急加速発進禁止、アイドリングストップなどエコドライブの指導を行う。	工事用車両の運行に際しては、急加速発進禁止、アイドリングストップなどエコドライブの指導を徹底しています。
	【工事用車両の走行】 ・ 工事用車両は極力自動車専用道路（阪神高速）を利用し、生活道路の通行を最低限とするよう努める。 ・ 工事用車両のエコドライブを徹底し、騒音・振動影響を可能な限り軽減するとともに、安全の確保に努める。	工事用車両は極力自動車専用道路（阪神高速）を利用し、生活道路の通行を最低限とするよう指導を徹底しています。 工事用車両のエコドライブを徹底し、騒音・振動影響を可能な限り軽減するとともに、安全の確保に努めています。

表 6-1(2) 工事の実施に係る環境保全対策の内容と履行状況

環境項目	環境影響評価書に記載の環境保全対策の内容	履行状況
騒音 振動 安全 (交通)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 工事工程の調整により、工事用車両台数の平準化に努める。 ・ 工事用車両の走行に際しては、急加速発進禁止、アイドリングストップなどエコドライブの指導を行う。 ・ 工事用車両の運転手に対しては、入構時の安全教育を行う際の徹底を促す。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 工事の集中を避けるように、工事工程を調整し、工事用車両台数の平準化に努めています。 ・ 工事用車両の走行に際しては、急加速発進禁止、アイドリングストップなどエコドライブの指導を徹底しています。 ・ 工事用車両の運転手に対しては、入構時の安全教育を行う際にマナーの徹底を促しています。
陸域生態系	<p>【施設の建設工事】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 工事に当たっては、低騒音・低振動型建設機械の使用に努める。 	<p>バックホウ等汎用の建設機械は、低騒音・低振動型建設機械を使用しています。</p>
廃棄物・ 発塵土	<p>【施設の建設工事】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 建設工事で発生する廃棄物については、極力発生抑制ができる工法及び資材の選定を行う。また、施工段階においては資材の再利用に努めるとともに、最終的に発生する廃棄物については適正に処理・処分を行うよう、工事施工業者に対する指導を徹底する。 ・ 工事事務所から発生する廃棄物についても減量化に努めるよう、工事施工業者に対する指導を徹底する。 ・ 発生土は帯水層に接しないように埋め戻し、もしくは盛土として利用し、事業計画地から搬出しない。 ・ 基礎工事に伴い発生する建設汚泥については、全量を遮断型処分場に搬出するか、あるいは、性状に応じて適正に処理する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 建設工事で発生する廃棄物については、極力発生抑制ができる工法及び資材の選定を行っています。また、施工段階においては資材の再利用に努めるとともに、最終的に発生する廃棄物については適正に処理・処分を行うよう、工事施工業者に対する指導を徹底しています。結果は p5 に示したとおりです。 ・ 工事事務所から発生する廃棄物についても減量化に努めるよう、工事施工業者に対する指導を徹底しています。 ・ 発生土は帯水層に接しないように埋め戻し、もしくは盛土の下の土として利用し、事業計画地から搬出しています。 ・ 基礎工事に伴い発生する建設汚泥については、全量を「建設汚泥自ら利用に関する指導指針」に従って場内利用しました。
地球環境	<p>【施設の建設工事】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 施工方法や建設機器の選定に関し、低公害・省エネに配慮するよう施工業者に要請する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 施工方法や建設機器の選定に関し、低公害・省エネに配慮するよう施工業者に要請しています。

7. 市長意見等（準備審査書）に対する事業者の見解についての履行状況

市長意見等（準備審査書）に対する事業者の見解についての履行状況は表 7-1 のとおりです。

表 7-1(1) 市長意見等（準備審査書）に対する事業者の見解についての履行状況

準備審査書		事業者の見解		履行状況
1. 全般的事項				
1	ガスエンジンの機種の見直しを行う場合は、同等の効率を考慮した機種を採用すること。	ガスエンジンについては、エネルギー効率および発電効率の極力高い機種を選定致します。	ガスエンジンの機種は、計画時のものが、環境負荷的に最適と考え、当初計画通りの機種を採用します。	
2	海上輸送を積極的に採用することによる工事車両台数の削減について評価書に記載すること。	建設工事においては、海上輸送でおよそ 2,000t の輸送を行うと見込まれることから、期間中を通じて 200 台以上の車両台数を削減できると考えています。なお、この内容を第 2 章 2-5-2. 工事用車両運行計画に記載しました。	今年度は海上輸送品があまりありませんでした。今後、可能な限り海上輸送を採用して工事用車両台数の削減を図っていきます。	
2. 大気質				
1	施設の稼働に伴う大気質への影響を最小限にとどめるため、排ガス中の大気汚染物質濃度の監視や排ガス処理設備の定期点検等の運転管理を適切に実施すること。	排ガス中の大気汚染物質濃度については、ばいじん、硫黄酸化物、塩化水素、窒素酸化物を常時監視するほか、一酸化炭素濃度や二次燃焼室温度を監視することでダイオキシン類の発生抑制に努めます。また、定期点検（1 回/年実施）を計画的に行うなど適切な維持管理を行い、大気汚染物質の排出を抑制します。	供用開始後の内容であるため未実施です。	
2	施設関連車両及び工事用車両からの大気汚染物質排出量を低減するため、車両の点検・整備の励行や、急加速発達禁止、アイドリングストップなどのエコドライブについて十分指導を徹底すること。	工事用車両及び施設関連車両の運転手に対しては入構時の安全教育を行う際に安全運転に加えてエコドライブの徹底を促します。	工事用車両の運転手に対しては入構時の安全教育を行う際に安全運転に加えてエコドライブの徹底を促します。	
3	沿道における二酸化窒素が環境基準を超過している箇所があること、及び近隣事業所等に起因する交通量を含む将来交通量については不確実性があるため、施設供用時に交通量調査等を実施し、その結果を踏まえ、必要に応じて収集車等の走行時間帯を調整するなどの適切な対策を講じること。	周辺交通のピーク時間帯は午前 7 時～午前 8 時であり、一方ごみ搬入車のピークは午前 9 時～午前 11 時と考えています。事後調査における交通量調査などを通じて、周辺交通のピークとごみ搬入車のピークが重なると考えられる場合は、堺市と協議し、運行経路を調整・分散するなどの対策を講じます。	供用開始後の内容であるため未実施です。	

表 7-1(2) 市長意見等（準備審査書）に対する事業者の見解についての履行状況

準備審査書		事業者の見解		履行状況	
4	工事の実施に当たっては、建設機械の点検・整備を励行し、大気汚染物質排出量を低減するように努めること。	工事の実施に当たっては、大気汚染物質排出量を低減するため、建設機械の点検・整備を励行し、それを記録します。	工事の実施に当たっては、大気汚染物質排出量を低減するため、建設機械の点検・整備を励行し、それを記録しています。	工事の実施に当たっては、大気汚染物質排出量を低減するため、建設機械の点検・整備を励行し、それを記録しています。	工事の実施に当たっては、大気汚染物質排出量を低減するため、建設機械の点検・整備を励行し、それを記録しています。
5	事業の実施に当たっては、準備書に記載している環境保全対策を徹底すること。	事業の実施に当たっては、準備書に記載している環境保全対策を確実に実施します。	事業の実施に当たっては、準備書に記載している環境保全対策を確実に実施します。	事業の実施に当たっては、準備書に記載している環境保全対策を確実に実施します。	供用開始後の内容であるため未実施です。
6	工事における車両のタイヤによる粉じんの飛散を防止するため、退出口での交通整理員によるタイヤの確認を徹底すること。	工事における車両のタイヤによる粉じんの飛散を防止するために、退出口での交通整理員によるタイヤの汚れの確認を徹底します。	工事における車両のタイヤによる粉じんの飛散を防止するために、退出口での交通整理員によるタイヤの汚れの確認を徹底します。	工事における車両のタイヤによる粉じんの飛散を防止するために、退出口での交通整理員によるタイヤの汚れの確認を徹底し、必要に応じてタイヤ洗浄を実施しています。また、作業終了時の道路清掃を実施し、粉じんの抑制に努めています。	工事における車両のタイヤによる粉じんの飛散を防止するために、退出口での交通整理員によるタイヤの汚れの確認を徹底し、必要に応じてタイヤ洗浄を実施しています。また、作業終了時の道路清掃を実施し、粉じんの抑制に努めています。
3. 水質					
1	雨水排水口No.2からの排水についても、水質汚濁を防止するための適切な対策を実施すること。	雨水排水口No.2は、ごみ搬入ルート以外からの雨水を排出しますが、オイルフェンス等の設置による対策を実施します。	雨水排水口No.2は、ごみ搬入ルート以外からの雨水を排出しますが、オイルフェンス等の設置による対策を実施します。	雨水排水口No.2は、ごみ搬入ルート以外からの雨水を排出しますが、オイルフェンス等の設置による対策を実施します。	供用開始後の内容であるため未実施です。
2	工事における車両のタイヤ洗浄水の処理方法について評価書に記載すること。	工事車両の退出口におけるタイヤ洗浄水については、湧水と同等の処理を行うこととします。なお、この内容を第2章2-4-3.環境保全対策の実施の方針に記載しました。	工事車両の退出口におけるタイヤ洗浄水については、湧水と同等の処理を行うこととします。なお、この内容を第2章2-4-3.環境保全対策の実施の方針に記載しました。	工事車両の退出口におけるタイヤ洗浄水については、湧水と同等の処理を行っています。	工事車両の退出口におけるタイヤ洗浄水については、湧水と同等の処理を行っています。
4. 土壌汚染					
1	掘削土は全量事業計画地内で利用される計画となっているが、事業計画地外へ持ち出す必要がある場合は適切な処置を行うこと。	掘削土は全量を事業計画地内で利用する計画ですが、事業計画地外へ持ち出す必要がある場合は分析を行い、適切な処置を行います。	掘削土は全量を事業計画地内で利用する計画ですが、事業計画地外へ持ち出す必要がある場合は分析を行い、適切な処置を行います。	掘削土は全量を事業計画地内で利用しています。	掘削土は全量を事業計画地内で利用しています。
5. 騒音・振動・低周波音					
1	施設関連車両及び工事用車両については、道路交通騒音対策として取り組むべき指導・啓発方法を検討し、評価書に記載すること。	工事用車両及び施設関連車両の運転手に対しては入構時の安全教育を徹底を促します。なお、この内容を第2章2-4-3.環境保全対策の実施の方針に記載しました。	工事用車両及び施設関連車両の運転手に対しては入構時の安全教育を行う際にマナーの徹底を促します。なお、この内容を第2章2-4-3.環境保全対策の実施の方針に記載しました。	工事用車両の運転手に対しては入構時の安全教育を行う際にマナーの徹底を促しています。	工事用車両の運転手に対しては入構時の安全教育を行う際にマナーの徹底を促しています。
2	道路交通騒音は現状及び将来予測において環境基準に適合しないことから、施設関連車両及び工事用車両の適切な車両整備及び走行時間の調整を行うなど、道路交通騒音の影響を可能な限り軽減するよう環境保全対策を徹底すること。	施設関連車両及び工事用車両は、適切な車両整備及び走行時間の調整を行うなど、道路交通騒音の影響を可能な限り軽減するよう環境保全対策を徹底します。	施設関連車両及び工事用車両は、適切な車両整備及び走行時間の調整を行うなど、道路交通騒音の影響を可能な限り軽減するよう環境保全対策を徹底します。	工事用車両は、適切な車両整備及び走行時間の調整を行うなど、道路交通騒音の影響を可能な限り軽減するよう環境保全対策を徹底しています。	工事用車両は、適切な車両整備及び走行時間の調整を行うなど、道路交通騒音の影響を可能な限り軽減するよう環境保全対策を徹底しています。

表 7-1(3) 市長意見等（準備審査書）に対する事業者の見解についての履行状況

準備審査書		事業者の見解	履行状況
6. 悪臭			
1	臭気濃度（最大濃度）の予測結果はいずれの気象条件においても10 未満であるが、悪臭の影響を可能な限り低減するため、環境保全対策を徹底すること。	事業の実施に当たっては、準備書に記載している環境保全対策を確実に実施します。	供用開始後の内容であるため未実施です。
7. 自然環境			
1	事業計画地のイネ科の一年生草本はほとんど帰化植物であると考えられるため、「イネ科一年生草本種等」が起さないよう評価書において記述を修正すること。	事業計画地のイネ科の一年生草本はほとんど帰化植物であると考えられるため、「イネ科一年生草本種等」から、「一年生」を省略し、「いずれも郷土種を基本とする」を「できるだけ郷土種を優先する」に修正しました。	—
2	事業計画地内の緑地の整備に当たっては、東側境界部については極力樹木を残して造成を行うとともに、新たに植栽を行う箇所については、樹種の選定等について専門家の意見の確認及び市の関係部署との協議を十分に行うこと。	樹木が多く存在する東側境界は、排水路から3mのセツトババックがあり、極力樹木を残したまま造成を行うよう調整します。また、新たに植栽を行う箇所については、樹種の選定について専門家の意見の確認及び堺市の関係部署との協議を十分に行います。	樹木が多く存在する東側境界は、排水路から3mのセツトババックし、極力樹木を残したまま造成を行っていきます。新たに植栽を行う箇所については、樹種の選定について専門家の意見を確認した上で、堺市公園緑地整備課と事前に緑化協議を行いました。
3	事業計画地はユキヤナギの本来の自生地ではないことから、評価書において移植に関する記述を修正すること。	事業計画地はユキヤナギの本来の自生地ではないと考えられることから、現地で確認されたユキヤナギについては、移植は行わないこととしました。	—
8. 人と自然との触れ合いの活動の場			
1	自然との触れ合いの場については、見学者及び従業員が活用できるように配慮して計画するともに、その整備計画の具体化に当たっては、緑化計画とあわせて、専門家の意見の確認及び市の関係部署との協議を十分行うこと。	自然との触れ合いの場については、見学者及び従業員の活用できるように配慮するとともに、その整備計画の具体化に当たっては、緑化計画とあわせて、専門家の意見の確認や市の関係部署との協議を十分に行います。	自然との触れ合いの場については、見学者及び従業員が活用できるように配慮しました。その整備計画の具体化に当たっては、緑化計画とあわせて、専門家の意見を確認した上で、堺市清掃工場建設室および堺市公園緑地整備課と協議を行いました。

表 7-1(4) 市長意見等（準備審査書）に対する事業者の見解についての履行状況

準備審査書		事業者の見解		履行状況
9. 景観				
1	白煙発生条件に該当する時間数は1年間で約6%であり、白煙が発生する可能性があることから、白煙防止に係るエネルギーを勘案した上で、白煙による景観阻害について環境影響評価を実施し、その結果を評価書に記載すること。	白煙発生条件に該当する時間は、夜間も含めて1年間で約6%を見込んでいます。また、昼間の時間帯における白煙出現率は年間で0.4%(9～17時)であり、周辺の生活環境への景観の影響は小さいものと評価しました。この内容は第7章 7-7. 景観に記載しました。 さらに、施設煙突からの白煙が周辺の景観に影響を及ぼすと考えられるときは、白煙防止装置を稼働させることで、より一層、環境への影響を低減します。	供用開始後の内容であるため未実施です。	
2	施設は「堺市景観条例」に基づく大規模建築物等建築物等に該当することから、条例に基づく助言・指導に十分配慮すること。	施設は「堺市景観条例」に基づく大規模建築物等に該当することから、条例に基づく助言・指導に十分配慮します。	施設は「堺市景観条例」に基づく大規模建築物等に該当することから、堺市景観条例に基づき堺市都市計画課と事前協議を行い助言、指導を受けたうえで、届出を行いました。	
10. 廃棄物・発生日				
1	本施設から発生するスラグについては、JIS によって定められた分析手法により分析を実施し、安全性の確認を行うこと。	本施設から発生するスラグについては、JIS によって定められた分析手法により分析を実施し、安全性の確認を確実にしています。	供用開始後の内容であるため未実施です。	
2	掘削時に産業廃棄物に該当するものが排出された場合は、市の関係部署と協議の上、適切に処理すること。	掘削時に産業廃棄物に該当するものが排出された場合は、市の関係部署と協議の上、適切に処理します。	掘削時にコンクリートがらがが掘りおこされたため、産業廃棄物として適切に処理しました。	

表 7-1(5) 市長意見等（準備審査書）に対する事業者の見解についての履行状況

準備審査書	事業者の見解	履行状況
11. 地球環境		
1 羽口の多段化技術、ダスト吹込技術、都市ガス吹込技術により、ワークスの使用量の削減が図られていると考えられるが、今後の技術の進展により、さらなる使用量の削減に努めること。	新日鉄エンジニアリング製シャフト炉式ガス化熔融炉では、これまで羽口の多段化技術、ダスト吹込技術、都市ガス吹込技術により、ワークスの使用量の削減を図ってきており、本事業でも最新の技術を採用致します。また、今後の技術の進展がある場合は、積極的に採用しワークス使用量の削減に努めます。	今後の技術の進展がある場合は、積極的に採用しワークス使用量の削減に努めます。
2 省資源・省エネルギーに配慮した施設設計及び設備の導入に積極的に取り組んでいくこと。	省資源・省エネルギーに配慮した施設設計及び設備の導入については、実現可能性を十分精査し、その採用に努めます。	省資源・省エネルギーに配慮した施設設計及び設備の導入については、実現可能性を十分精査し、その採用に努めます。
3 バイオマス木炭（バイオコークス）等の使用による温室効果ガスの排出量の削減については、積極的に取り組んでいくこと。	バイオマス木炭（バイオコークス）等の使用による温室効果ガスの排出量の削減は技術的には確立されていますが、安定供給や流通ルートに課題があります。今後、これら課題への対応状況を踏まえながら積極的に取り組んで参ります。	省資源・省エネルギーに配慮した施設設計及び設備の導入については、実現可能性を十分精査し、その採用に努めます。
4 太陽光発電等の自然エネルギーや未利用エネルギーの導入についても検討するなど、「堺市環境モデル都市行動計画」における削減目標の達成に十分配慮した施設計画について検討すること。	本事業では、ごみの持つエネルギーを高圧ボイラの採用により可能な限り電力として回収することで、本施設規模において十分に高効率と言える発電効率 18.5%の計画としています。また、工場についても自然換気の採用をはじめ、省エネルギー対策に取り組んでおり、工場で消費する電力はほぼ全てごみ発電で賄える計画としています。これらを中心に「堺市環境モデル都市行動計画」に沿った施設計画であると考えています。なお、「堺市環境モデル都市行動計画」における削減目標の達成について十分配慮した施設計画とします。	-
5 ガスエンジンによる発電等については、温室効果ガスの排出量は増加する可能性があることから、その常用化については、経済性のみではなく、温室効果ガスの排出量についても十分検討すること。なお、ガスエンジンを常用化した場合の温室効果ガス排出量については、評価書に適切に記載すること。	ガスエンジン発電の常用化については、社会情勢及び国内外の経済情勢を踏まえたいうえで、温室効果ガスの削減についても十分検討します。なお、ガスエンジンを常用化した場合の温室効果ガス排出量については、第7章7-9. 地球環境に記載しました。	-

表 7-1(6) 市長意見等（準備審査書）に対する事業者の見解についての履行状況

準備審査書		事業者の見解		履行状況	
12. その他（安全）					
1	<p>特定事業者（石油コンビナート等災害防止法第2条第6項に定められている第1種事業者及び第2種事業者）としての要件を満たさない場合であっても、特別防災区域内の事業者として積極的に地域ぐるみの防災に取り組むこと。</p> <p>地域防災上問題がないよう、関係部局と協議した上で、必要な措置を確実に講じること。</p> <p>地震時の安全が確保できるよう、地質調査結果を踏まえて、適切な工法を選定すること。</p>	<p>本事業は、特定事業者（石油コンビナート等災害防止法第2条第6項に定められている第1種事業者及び第2種事業者）には該当しませんが、特別防災区域内の事業者として積極的に地域ぐるみの防災に取り組んで参ります。</p> <p>地域防災上問題がないよう、関係部局と協議した上で、必要な措置を確実に講じます。</p> <p>地震時の安全性を確保できるよう地盤調査結果を踏まえて、確実に支持力の取れる摩擦併用型の節付き杭を選定します。また、工法は実績の多い、プレボリング拡大根固め工法とします。</p>	<p>地域防災上問題がないよう、施設の建設に当たって堺市消防局と協議を行い、助言・指導を受けて、必要な措置を講じています。また、特別防災区域内の事業者として積極的に地域ぐるみの防災に取り組んで参ります。</p> <p>地域防災上問題がないよう、施設の建設に当たって堺市消防局と協議を行い、助言・指導を受けて、必要な措置を講じています。</p> <p>地震時の安全性を確保できるよう地盤調査結果を踏まえて、確実に支持力の取れる摩擦併用型の節付き杭を選定しました。また、工法は実績の多い、プレボリング拡大根固め工法としました。</p>		
4	<p>危険物（潤滑油、油圧作動油、燃料油等）、高温溶融物（灰分、金属、せともの、ガラス等の不燃物）の安全性に関して、評価書に記載すること。</p>	<p>危険物（潤滑油、油圧作動油、燃料油等）、高温溶融物（灰分、金属、せともの、ガラス等の不燃物）の安全性に関して、評価書に記載しました。</p>	<p>—</p>		
13. その他（事後調査）					
1	<p>事後調査の方針は以下のとおりとすること。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・窒素酸化物、硫黄酸化物、塩化水素等は排出量が大きいことから、自動計測を実施するとともに、堺市大気汚染発生源監視システムに接続し、一時間値データの送信を実施すること。 ・悪臭については1回の調査だけで規制基準達成状況を判断することは困難と考えられることから、複数年調査を実施すること。 	<p>・窒素酸化物、硫黄酸化物、塩化水素は自動計測を実施し、堺市大気汚染発生源監視システムに接続し、一時間値データの送信を実施します。</p> <p>・悪臭については複数年調査を実施します。</p>	<p>供用開始後の内容であるため未実施です。</p>		

別紙 1

別表 1(1) 一時間毎の交通量の事後調査結果 (八幡三宝線)

時間帯	1 時間交通量 (台/時)				内工事用車両			平均速度 (km/h)
	小型車	大型車	二輪車	合計	小型車	大型車	合計	
6~7 時	283	95	14	378	3	0	3	49
7~8 時	456	192	36	648	2	0	2	47
8~9 時	421	214	26	635	4	0	4	48
9~10 時	334	288	6	622	0	0	0	49
10~11 時	322	244	8	566	0	0	0	47
11~12 時	362	220	11	582	0	0	0	47
12~13 時	397	182	10	579	0	0	0	48
13~14 時	375	262	16	637	0	0	0	46
14~15 時	388	233	18	621	0	0	0	45
15~16 時	370	166	25	536	0	0	0	46
16~17 時	371	162	20	533	0	0	0	46
17~18 時	449	107	41	556	3	0	3	46
18~19 時	460	90	26	550	1	0	1	46
19~20 時	365	61	17	426	3	0	3	46
20~21 時	303	46	14	349	2	0	2	48
21~22 時	246	23	17	269	0	0	0	47
合 計	5,902	2,585	305	8,487	18	0	18	47

別表 1(2) 一時間毎の事後調査結果 (大阪臨海線(北側))

時間帯	1時間交通量 (台/時)				内工事用車両			平均速度 (km/h)
	小型車	大型車	二輪車	合計	小型車	大型車	合計	
6～7時	1,961	1,050	209	3,011	0	58	58	54
7～8時	2,410	1,096	388	3,506	0	34	34	56
8～9時	1,839	1,044	163	2,883	0	46	46	50
9～10時	1,385	1,529	82	2,914	0	46	46	49
10～11時	1,228	1,499	43	2,727	0	50	50	50
11～12時	1,326	1,424	51	2,750	0	26	26	47
12～13時	1,464	1,347	63	2,811	0	44	44	49
13～14時	1,484	1,423	58	2,907	0	36	36	49
14～15時	1,504	1,472	42	2,976	0	56	56	46
15～16時	1,648	1,414	57	3,062	0	44	44	47
16～17時	1,792	1,107	85	2,899	0	36	36	47
17～18時	2,519	841	214	3,360	0	22	22	49
18～19時	2,723	649	216	3,372	0	0	0	49
19～20時	2,520	463	224	2,983	0	0	0	47
20～21時	2,034	299	156	2,333	0	0	0	52
21～22時	1,625	210	120	1,835	0	0	0	51
合計	29,462	16,867	2,171	46,329	0	498	498	50

別表 1(3) 一時間毎の事後調査結果 (大阪臨海線(南側))

時間帯	1時間交通量 (台/時)				内工事用車両			平均速度 (km/h)
	小型車	大型車	二輪車	合計	小型車	大型車	合計	
6～7時	1,891	1,115	199	3,006	9	0	9	47
7～8時	2,386	1,194	363	3,580	6	0	6	47
8～9時	1,805	951	167	2,756	14	0	14	54
9～10時	1,331	1,698	67	3,029	2	0	2	51
10～11時	1,229	1,618	40	2,847	0	0	0	49
11～12時	1,371	1,326	55	2,697	0	0	0	48
12～13時	1,439	1,434	57	2,873	0	0	0	51
13～14時	1,615	1,491	55	3,106	0	0	0	52
14～15時	1,658	1,354	46	3,012	0	0	0	50
15～16時	1,634	1,424	52	3,058	0	0	0	51
16～17時	1,957	1,074	88	3,031	0	0	0	49
17～18時	2,768	818	233	3,586	7	0	7	44
18～19時	2,863	708	190	3,571	4	0	4	45
19～20時	2,663	445	194	3,108	12	0	12	50
20～21時	2,134	311	158	2,445	8	0	8	53
21～22時	1,600	210	111	1,810	0	0	0	52
合計	30,344	17,171	2,075	47,515	62	0	62	50

別紙 2

別表 2 廃棄物の事後調査結果

廃棄物の種類	単位	事後調査結果 (22年 6月～23年 3月の10ヶ月)			
		発生量	有効利用量	有効利用方法	最終処分量
コンクリートがら	t	171.3	171.3	再生破石	0
金属くず	t	39.0	39.0	鉄原料	0
廃プラスチック類	m ³	33	33	燃料フラフ	0
建設混合廃棄物	m ³	75	75	選別破碎後、 上記同様の処理	0

別紙 3

別表 3 安全の事後調査結果

年月	搬出入台数（台／月）			備考
	小型車	大型車	合計	
平成 22 年 6 月	148	20	168	
平成 22 年 7 月	1,410	195	1,605	
平成 22 年 8 月	2,284	423	2,707	
平成 22 年 9 月	1,876	319	2,195	
平成 22 年 10 月	1,062	222	1,284	
平成 22 年 11 月	1,388	1,046	2,434	*1
平成 22 年 12 月	1,824	528	2,352	
平成 23 年 1 月	1,914	746	2,660	
平成 23 年 2 月	2,084	828	2,912	
平成 23 年 3 月	2,472	1,184	3,656	
合 計	16,462	5,511	21,973	

*1：平成 22 年 11 月 26 日に、工事期間中における 1 日の車両台数が最大となる地下部分のコンクリート打設が行われました。