

ごみ中間処理施設整備事業
事後調査報告書
(第5回)

令和8年3月

厚木愛甲環境施設組合

事後調査報告書

令和8年3月31日

神奈川県知事殿

郵便番号 243-0807

住所 神奈川県厚木市金田1610番地1

名称 厚木愛甲環境施設組合

代表者 管理者 山口 貴裕

(公印省略)

電話番号 046-297-1153

神奈川県環境影響評価条例第68条の規定により次のとおり報告します。

対象事業の名称	ごみ中間処理施設整備事業
事後調査計画等の進捗状況	別添1
事後調査等の内容	別添2 土壌汚染 別添3 振動
事後調査等の結果	別添4 廃棄物・発生土 別添5 温室効果ガス
調査等の結果との検証結果	別添6 環境保全対策の実施状況 巻末資料
事後調査等の結果に基づいて対策を講じた場合は、その内容	
事後調査等の受託者	住所：神奈川県横浜市中区本町2-14 大同生命横浜ビル 名称：国際航業株式会社 神奈川支店 代表者：支店長 坂東 雄志
備考	

目次

	頁
別添 1 事後調査計画等の進捗状況	1
別添 2 土壌汚染	11
別添 3 振動	15
別添 4 廃棄物・発生土	19
別添 5 温室効果ガス	25
別添 6 環境保全対策の実施状況	35
巻末資料	

本書に掲載した地図のうち、5 万分の 1 の地図は、国土地理院発行の電子地形図 25000 を加工して作成したものである。

また、上記以外の地図は厚木市発行の都市計画図（白図）を複製したものである。

別添 1 事後調査計画等の進捗状況

1.事業の概要	1
2.実施区域の位置	1
3.事後調査項目	4
4.事後調査計画等の進捗状況	6

別添1 事後調査計画等の進捗状況

1. 事業の概要

- (1) 事業の名称：ごみ中間処理施設整備事業
- (2) 事業者：厚木愛甲環境施設組合
- (3) 対象事業の種類：廃棄物処理施設の建設（1）
- (4) 対象事業の位置：神奈川県厚木市金田 1610 番地 1 ほか^{注)}

注) 地番の合筆に伴い、予測評価書に記載の表記（神奈川県厚木市金田 1611-イ-1 ほか）から変更

2. 実施区域の位置

実施区域の位置は図 1-2-1(1)～(2)、範囲は図 1-2-2 に示すとおりである。

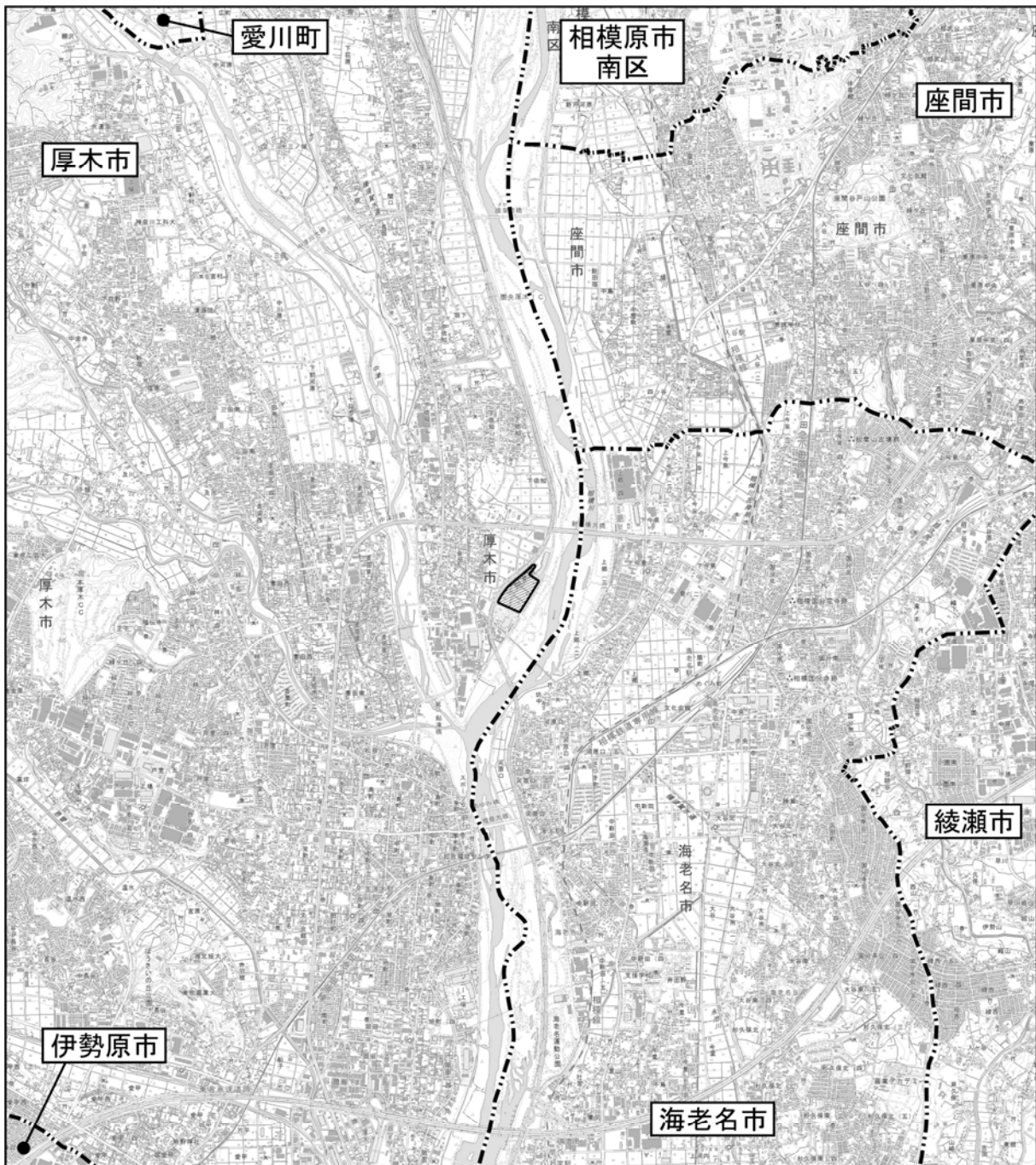
実施区域は神奈川県厚木市金田 1610 番地 1 ほか位置する約 5.5ha の範囲であり、その南側には厚木市環境センター（旧施設）が立地している。



実施区域の位置する厚木市は、神奈川県中央に位置し、西は大山を境に秦野市、西から北にかけて愛甲郡清川村、愛甲郡愛川町に、北から東にかけては相模川をはさみ相模原市、座間市、海老名市、高座郡寒川町に、また南は平塚市、伊勢原市と 6 市 2 町 1 村に接している。

市域は東西 13.76 キロメートル、南北 14.71 キロメートルの扇形に近い形で、令和 7 年 7 月 1 日現在で面積 93.83 平方キロメートル(出典：令和 7 年全国都道府県市区町村別面積調)を有している。



図 1-2-1(1) 実施区域の位置



- 凡 例
-  実施区域
 -  市町界

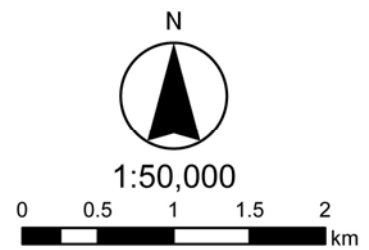
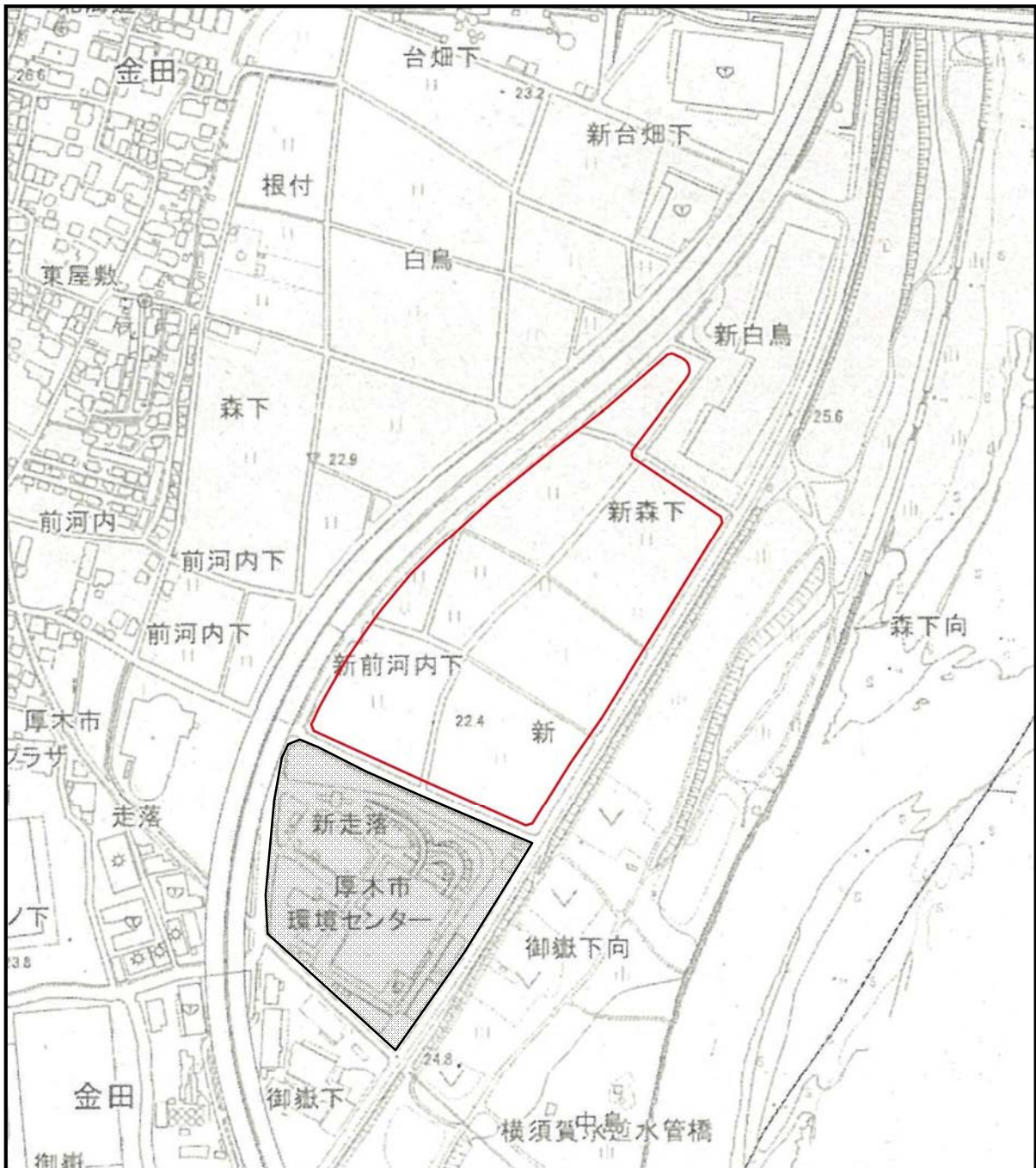


図 1-2-1(2) 実施区域の位置



凡 例

- 実施区域
- 厚木市環境センター(旧施設)



1:5,000

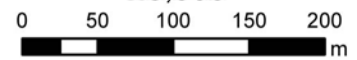


図 1-2-2 実施区域の範囲

3. 事後調査項目

事後調査を実施する必要のある項目の選定は、表 1-3-1(1)～(2)に示すとおりである。

なお、項目の選定については、「ごみ中間処理施設整備事業 環境影響予測評価書」（令和元年 9 月 厚木市）（以下、「予測評価書」という。）において、「別添 5-2 環境影響予測評価」の結果を基に、「別添 5-4 事後調査の計画」として記載した内容と同様である。

表 1-3-1(1) 事後調査項目の選定及び事後調査を実施しない理由

評価項目	評価細目	工事中			供用時			事後調査項目の選定又は非選定の理由
		造成工事等	建設機械の稼働	工事用車両の走行	土地又は工作物の存在	施設の稼働	関係車両の走行	
大気汚染	二酸化硫黄	-	-	-	-	○	-	<ul style="list-style-type: none"> ・工事中については、詳細な工事計画は今後検討することから、アに該当するため事後調査項目として選定する。 ・施設の稼働は、下記ア、イ、ウに該当しないが、住民の関心が特に高いため、事後調査項目として選定する。 ・関係車両の走行は、下記ア、イ、ウに該当しないため、事後調査項目として選定しない。
	浮遊粒子状物質	-	○	○	-	○	×	
	二酸化窒素	-	○	○	-	○	×	
	ダイオキシン類	-	-	-	-	○	-	
	塩化水素	-	-	-	-	○	-	
	重金属類	-	-	-	-	○	-	
	粉じん	○	○	○	-	-	-	
水質汚濁	浮遊物質量	○	-	-	-	-	-	<ul style="list-style-type: none"> ・浮遊物質量は、予測の不確実性及び環境保全対策等の実施効果を確認する必要があることから、ウに該当するため事後調査項目として選定する。 ・水素イオン濃度は、下記ア、イ、ウに該当しないため、事後調査項目として選定しない。
	水素イオン濃度	×	-	-	-	-	-	
土壌汚染	土壌汚染	-	-	-	-	○	-	<ul style="list-style-type: none"> ・下記ア、イ、ウに該当しないが、住民の関心が特に高いため、事後調査項目として選定する。
騒音・低周波音	騒音	-	○	○	-	○	×	<ul style="list-style-type: none"> ・工事中については、詳細な工事計画は今後検討することから、アに該当するため事後調査項目として選定する。 ・関係車両の走行は、下記ア、イ、ウに該当しないため、事後調査項目として選定しない。
	低周波音	-	-	-	-	○	-	
振動	振動	-	○	○	-	○	×	
地盤沈下	地盤沈下	○	-	-	-	-	-	<ul style="list-style-type: none"> ・予測の不確実性及び環境保全対策等の実施効果を確認する必要があることから、事後調査項目として選定する。
悪臭	悪臭	-	-	-	-	○	-	<ul style="list-style-type: none"> ・下記ア、イ、ウに該当しないが、住民の関心が特に高いため、事後調査項目として選定する。

注) ○: 事後調査を実施する項目、×: 事後調査を実施しない項目、-: 予測評価を実施していない項目

なお、表中の「事後調査項目の選定又は非選定の理由」欄におけるア、イ、ウは以下のとおりである。

ア: 予測の精度が十分ではなく、検証を要するもの。

イ: 効果が出現するのに時間を要するか又は効果に係る知見が不十分な環境保全対策を講ずるもの。

ウ: 将来において周辺状況に変化が生じること等が予想され、事後調査の結果に基づく環境保全対策の修正等があらかじめ見込まれるもの。

表 1-3-1(2) 事後調査項目の選定及び事後調査を実施しない理由

区分		工事中			供用時			事後調査項目の選定又は非選定の理由
評価項目	環境影響要因の区分 評価細目	造成 工事等	建設 機械の 稼働	工事用 車両の 走行	土地 又は 工作物 の存在	施設 の稼働	関係 車両の 走行	
		廃棄物・ 発生土	廃棄物	○	-	-	-	×
発生土	○		-	-	-	-	-	
電波障害	テレビジョン電波障害	-	-	-	×	-	-	<ul style="list-style-type: none"> ・下記ア、イ、ウに該当しないため、事後調査項目として選定しない。
日照障害	日照障害	-	-	-	×	-	-	<ul style="list-style-type: none"> ・下記ア、イ、ウに該当しないため、事後調査項目として選定しない。
水象	地下水	○	-	-	-	-	-	<ul style="list-style-type: none"> ・予測の不確実性及び環境保全対策等の実施効果を確認する必要があることから、事後調査項目として選定する。
植物・ 動物・ 生態系	植物	-	-	-	×	-	-	<ul style="list-style-type: none"> ・植物、動物、水生生物は、下記ア、イ、ウに該当しないため、事後調査項目として選定しない。 ・生態系は、下記ア、イ、ウに該当しないが、住民の関心が特に高いため、事後調査項目として選定する。
	動物	-	×	×	×	×	×	
	水生生物	×	-	-	-	-	-	
	生態系	×	×	×	○	×	×	
景観	景観	-	-	-	×	-	-	<ul style="list-style-type: none"> ・下記ア、イ、ウに該当しないため、事後調査項目として選定しない。
レクリエーション資源	レクリエーション資源	-	-	○	-	×	×	<ul style="list-style-type: none"> ・工事中については、詳細な工事計画は今後検討することから、アに該当するため事後調査項目として選定する。 ・供用時については、下記ア、イ、ウに該当しないため、事後調査項目として選定しない。
温室効果ガス	温室効果ガス	-	○	○	-	×	×	<ul style="list-style-type: none"> ・工事中については、詳細な工事計画は今後検討することから、アに該当するため事後調査項目として選定する。 ・供用時については、下記ア、イ、ウに該当しないため、事後調査項目として選定しない。
安全	危険物等	-	-	-	-	×	-	<ul style="list-style-type: none"> ・下記ア、イ、ウに該当しないため、事後調査項目として選定しない。
	交通	-	-	○	-	-	×	<ul style="list-style-type: none"> ・工事中については、詳細な工事計画は今後検討することから、アに該当するため事後調査項目として選定する。 ・供用時については、下記ア、イ、ウに該当しないため、事後調査項目として選定しない。

注) ○:事後調査を実施する項目、×:事後調査を実施しない項目、-:予測評価を実施していない項目

なお、表中の「事後調査項目の選定又は非選定の理由」欄におけるア、イ、ウは以下のとおりである。

ア:予測の精度が十分ではなく、検証を要するもの。

イ:効果が出現するのに時間を要するか又は効果に係る知見が不十分な環境保全対策を講ずるもの。

ウ:将来において周辺状況に変化が生じること等が予想され、事後調査の結果に基づく環境保全対策の修正等があらかじめ見込まれるもの。

4. 事後調査計画等の進捗状況

(1) 対象事業の進捗状況

対象事業の進捗状況は表 1-4-1 に示すとおり、令和 4 年 1 月に着手し、令和 7 年 11 月に工事が完了した。なお、本事業の完成イメージ図は図 1-4-1 に、工事完了後の写真は図 1-4-2 に、令和 7 年 4 月～11 月末にかけての進捗状況図は図 1-4-3 に示すとおりである。

表 1-4-1 対象事業の進捗状況

工種	2021 (R3) 年度			2022 (R4) 年度												2023 (R5) 年度												
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	
造成工事																												
施設本体工事																												
試運転																												
緑地工事																												
調整池工事																												
外周市道工事																												

工種	2024 (R6) 年度												2025 (R7) 年度															
	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11								
造成工事																												
施設本体工事																												
試運転																												
緑地工事																												
調整池工事																												
外周市道工事																												

計画 ———— 実績 ————

注：外周市道工事について、実施区域外であるが、予測評価書において、事業実施者（厚木愛甲環境施設組合）が実施区域と一体で整備することから、この整備による影響（造成工事等、建設機械の稼働、工事用車両の走行）についても環境影響予測評価の対象とした。



図 1-4-1 対象事業の完成イメージ図



図 1-4-2 対象事業の工事完了後の写真

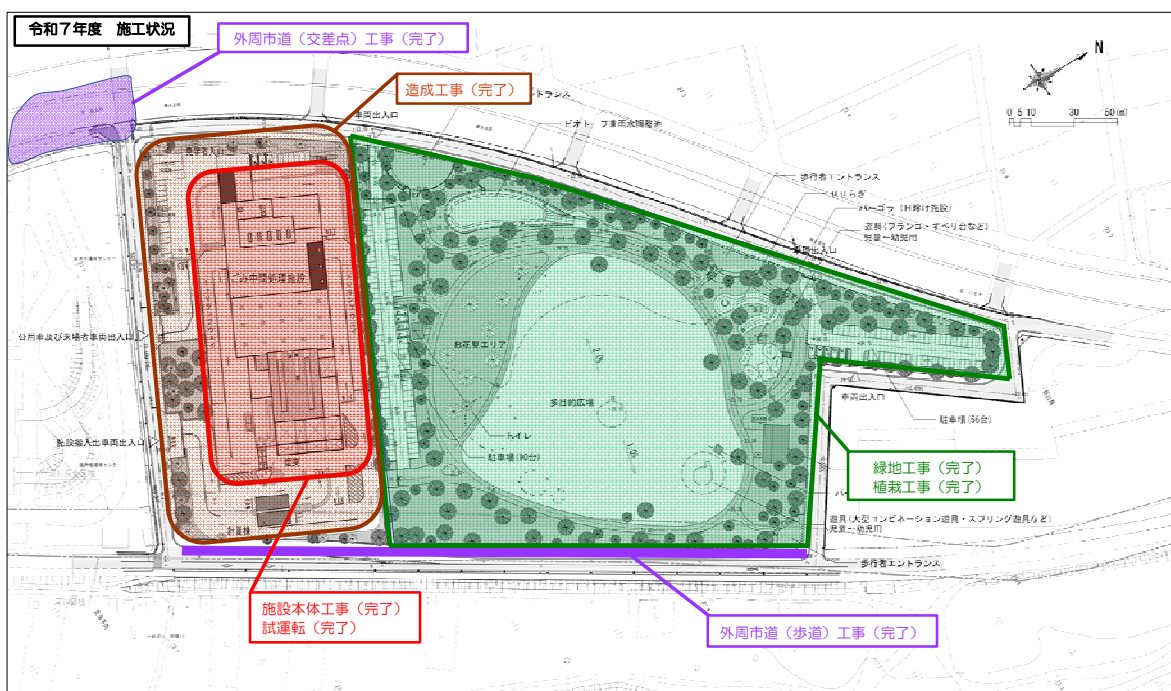


図 1-4-3 対象事業の進捗状況（令和7年4月～11月末の施工状況）

(2) 事後調査計画の進捗状況

予測評価書に示した事後調査計画に基づき、表 1-4-2 に示す工事中における事後調査計画及び表 1-4-3 に示す供用時における事後調査計画を実施する。また、事後調査の調査項目について、適宜、予測評価書に記載した環境保全対策を実施する。

なお、事後調査の実施時期については、「ごみ中間処理施設整備事業 環境影響予測評価書変更届出書」（令和 3 年 12 月 厚木愛甲環境施設組合）により、事業の進捗に合わせ、予測評価書から変更を行っている。

本報告書で報告する各項目の調査期間と工事工程の状況については、表 1-4-4 に示すとおりである。

表 1-4-2 工事中における事後調査計画

調査項目	評価細目	影響要因	令和 3年度	令和 4年度	令和 5年度	令和 6年度	令和 7年度
事後調査	大気汚染	粉じん	造成工事等、 建設機械の稼働、 工事用車両の走行		○		
		浮遊粒子状物質、 二酸化窒素	建設機械の稼働				○
		浮遊粒子状物質、 二酸化窒素	工事用車両の走行		○		
	水質汚濁	浮遊物質	造成工事等		○		
	土壤汚染 ^{注1)}	土壤汚染	施設の稼働				○
	騒音	騒音	建設機械の稼働		○		
			工事用車両の走行		○		
	振動	振動	建設機械の稼働				○
			工事用車両の走行		○		
	地盤沈下・ 水象	地盤沈下、地下水	造成工事等		○	○	
	廃棄物・ 発生土	廃棄物、発生土	造成工事等	○	○	○	○
	レクリエーシ ョン資源	レクリエーション 資源	工事用車両の走行		○		
	温室効果ガス	温室効果ガス	建設機械の稼働	○	○	○	○
工事用車両の走行			○	○	○	○	
安全	交通	工事用車両の走行				○	
環境保全対策			○	○	○	○	
事後調査報告書作成			第1回	第2回	第3回	第4回	第5回

注 1) 令和7年度に施設の供用開始前の調査を実施した。

注 2) 網掛けは、本報告の対象年度を示す。

表 1-4-3 供用時における事後調査計画

調査項目	評価細目	影響要因	令和 7年度	令和 8年度
事後調査	大気汚染	二酸化硫黄、 浮遊粒子状物質、 二酸化窒素、 ダイオキシン類、 塩化水素、 重金属類	○	○
	土壤汚染	施設の稼働		○
	騒音・ 低周波音	騒音、低周波音	○	
	振動	施設の稼働	○	
	悪臭	施設の稼働	○	
植物・動物・ 生態系	生態系	土地又は工作物の 存在		○
環境保全対策			○	○
事後調査報告書作成			—	第6回

注) 供用時における事後調査は、第6回事後調査報告書に全項目をまとめ、提出する。

別添 2 土壤汚染

1.事後調査の内容	11
2.事後調査の結果	13
3.事後調査の検証結果	13

別添2 土壤汚染

1. 事後調査の内容

(1) 調査項目

供用時の施設の稼働に伴うダイオキシン類の土壤への影響を対象とし、施設稼働前に造成工事後の盛土表層について調査を行った。

(2) 調査方法

調査方法は、「ダイオキシン類による大気汚染、水質汚濁及び土壌汚染に係る環境基準について」（平成11年環境庁告示第68号）に定める方法とした。

(3) 調査地域及び地点

調査地点は、図2-1-1に示すとおり造成工事後の実施区域内の1地点とした。

(4) 調査時期、期間又は時間帯

調査は、施設稼働前の令和7年8月5日（火）に試料を採取した。

2. 事後調査の結果

施設稼働前の盛土表層のダイオキシン類の調査結果は、表 2-2-1 に示すとおりである。

施設稼働前の盛土表層のダイオキシン類は、0.22 pg-TEQ/g であり、環境基準を下回っていた。

表 2-2-1 土壤汚染の調査結果

項目	単位	調査結果 (盛土の表層)	環境基準
ダイオキシン類	pg-TEQ/g	0.22	1000 以下

3. 事後調査の検証結果

本調査は、施設稼働前の盛土表層についての調査であるため、供用時の施設の稼働に伴うダイオキシン類の土壤への影響の事後調査を実施後に検証を行う予定とする（第 6 回事後調査報告書で報告予定）。

(空 白)

別添 3 振動

1.事後調査の内容	15
2.事後調査の結果	17
3.事後調査の検証結果	18

別添3 振動

1. 事後調査の内容

(1) 調査項目

建設機械の稼働に伴う振動について調査を行った。

(2) 調査方法

調査方法は、「振動規制法施行規則」（昭和 51 年総理府令第 58 号）及び JIS Z 8735 「振動レベル測定方法」に定める方法とした。

(3) 調査地域及び地点

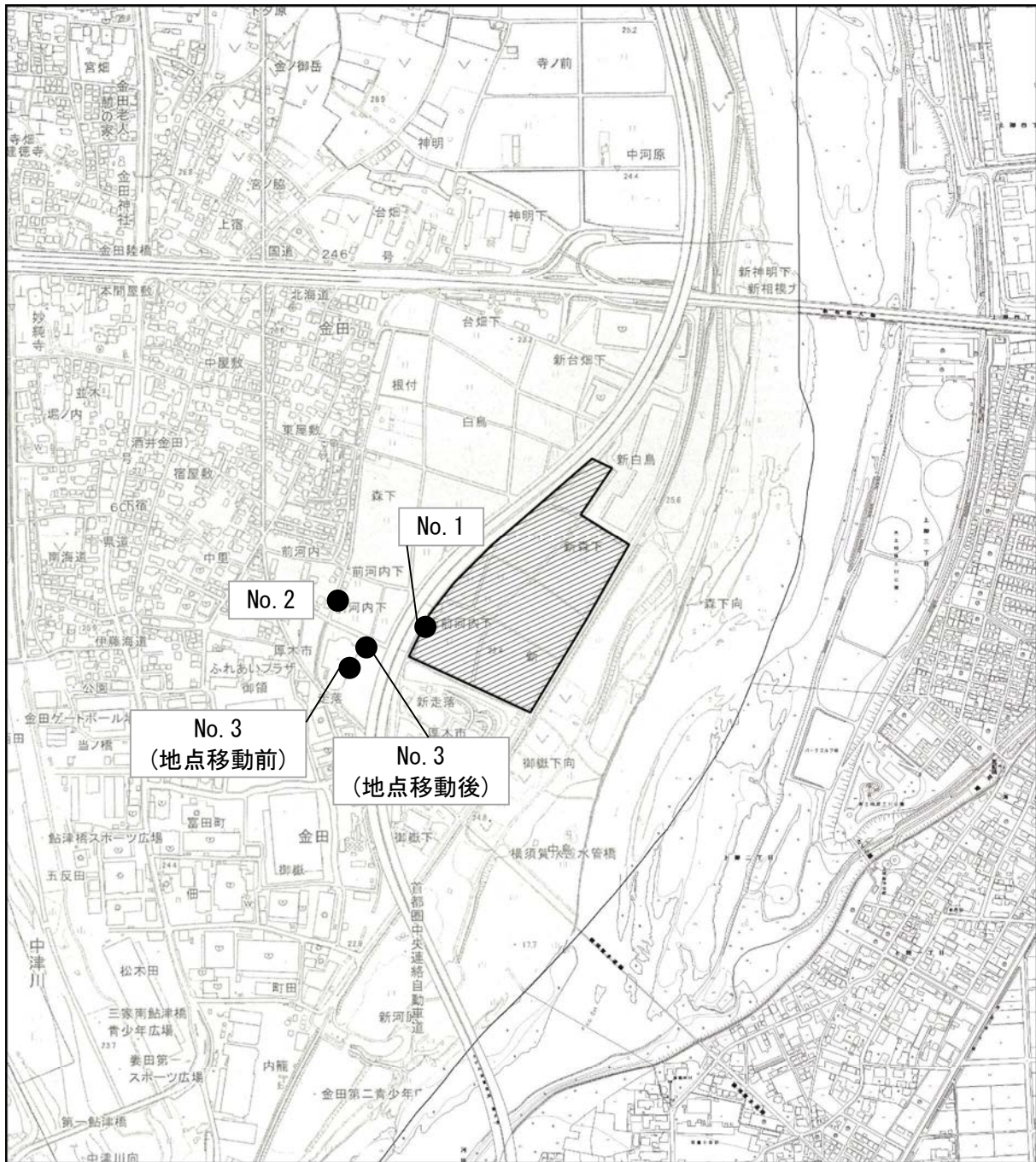
調査地点は、表 3-1-1 及び図 3-1-1 に示すとおりとした。

表 3-1-1 調査地点

調査項目	調査地点
建設機械の稼働に伴う振動	建設機械の稼働に伴う振動の予測地点であり、環境振動の現地調査を実施した 3 地点（実施区域敷地境界 1 地点及び周辺 2 地点）とした（図 3-1-1 参照）。 なお、No.3 の地点については、厚木市ふれあいプラザの敷地内で調査を実施しており、環境振動の現地調査を実施した平成 29 年 11 月以降に、当該施設は建替えをしており、建物配置が変わったことにより、施設内からの影響も想定されたため、事後調査は、当該施設の敷地内で事業からの影響を大きく捉えられる実施区域側（北東側へ約 40m）へ移動して測定した。 ※地点変更の概要を巻末資料に示す。

(4) 調査時期、期間又は時間帯

調査期間は、工事中において建設機械の稼働による振動の影響が最大となる時期として令和 7 年 4 月 15 日（火）午前 7 時～午後 7 時の 12 時間とした。



凡 例



実施区域



調査地点 (建設作業振動)



1:10,000

0 100 200 300 400
m

図 3-1-1

建設作業振動の調査地点

2. 事後調査の結果

(1) 建設機械の稼働に伴う振動

建設機械の稼働に伴う振動の事後調査結果は、表 3-2-1 に示すとおりである。

振動レベル (L₁₀) は、No.1 の地点 (敷地境界) で工事非稼働時が 40~42dB、工事稼働時が 43~46dB であり、全ての時間帯で規制基準を下回っていた。

表 3-2-1 建設機械の稼働に伴う振動の調査結果

測定時間帯	振動レベル(L ₁₀ : dB)			備考
	No. 1	No. 2	No. 3	
7 時台	42	<25	36	工事非稼働
8 時台	44	<25	37	工事稼働
9 時台	45	<25	39	
10 時台	45	27	41	
11 時台	45	27	38	
12 時台	44	<25	37	
13 時台	46	25	38	
14 時台	45	25	38	
15 時台	43	25	40	
16 時台	43	25	36	
17 時台	41	27	36	
18 時台	40	27	35	
規制基準	75	—	—	—

注 1 : 表中の「<25」は、測定下限値未満を示す。

注 2 : 工事非稼働時については、工事稼働時と工事非稼働時 (暗振動) の状況の変化を把握することを目的に調査を行った。

また、以下に示す環境保全対策を実施することにより、建設機械の稼働に伴う振動の低減に努めている (実施状況は「別添 6 環境保全対策の実施状況」参照)。

- ・建設機械については、低振動型の使用に努めるとともに、機械の配置を考慮し、1ヶ所での作業が集中しないよう作業量の平準化に努める。

3. 事後調査等の検証結果

(1) 検証方法

事後調査結果を予測結果及び評価目標と対比し、事後調査時の状況を検証する。

(2) 検証結果

ア 建設機械の稼働に伴う振動

建設機械の稼働に伴う振動の事後調査結果と予測結果及び評価目標の比較は、表 3-3-1 に示すとおりである。

予測結果は、建設機械の稼働時を予測しているため、事後調査結果において建設機械が稼働していた時間帯（8～17 時）と対比し、検証を行った。

事後調査結果は、全ての地点で予測結果を下回っており、No.1 においては評価目標との整合は図られていた。これは、建設機械については、低振動型の使用に努めるとともに、機械の配置を考慮し、1ヶ所での作業が集中しないよう作業量の平準化に努めている効果と考えられる。また、評価目標は、振動規制法に基づく特定建設作業に伴って発生する振動に関する規制基準である。規制基準は、事業実施区域の敷地境界（No.1）に対する基準となるため、事業実施区域周辺の保全対象付近の予測地点（No.2～No.3）については、参考として、振動の感覚閾値と比較を行った。その結果、全ての地点で振動の感覚閾値を下回っており、工事による影響はほとんどないものと考えられる。

全ての地点で予測結果と同程度以下となっていることから、建設機械の稼働に伴う振動の影響は、実行可能な範囲でできる限り低減されていると評価する。

表 3-3-1 建設機械の稼働に伴う振動の事後調査結果と予測結果及び評価目標の比較

地点	事後調査結果 (L ₁₀ : dB)	予測結果 (dB)	評価目標 (dB)	参考 (dB)
No. 1	43～46	70	75	振動の感覚閾値 55
No. 2	<25～27	40	—	
No. 3	36～41	44 (39)		

注 1：事後調査結果は建設機械稼働時間帯（8～17 時）の最小値、最大値を示す。

注 2：表中の「<25」は、測定下限値未満を示す。

注 3：評価目標は、振動規制法に基づく特定建設作業に伴って発生する振動に関する規制基準であり、当該基準は敷地境界を対象としているため、地点No.2、No.3 は該当しないものとする。

注 4：No.3 の予測結果について、括弧書きの 39dB は調査地点変更前の予測地点における予測結果であり、調査地点変更後の予測地点の予測結果は 44dB となった。なお、予測地点を変更（発生源からの距離の変更）した以外の条件を変更せずに算出した結果とする。

注 5：振動の感覚閾値は、ISO 2631:1974 の指針による人が振動を感じ始めるレベルとする。

別添 4 廃棄物・発生土

1.事後調査の内容	19
2.事後調査の結果	20
3.事後調査の検証結果	21

別添4 廃棄物・発生土

1. 事後調査の内容

(1) 調査項目

工事中の造成工事等に伴い発生する廃棄物及び建設発生土の発生量及び処理・処分の方法について調査を行った。

(2) 調査方法

現地調査（写真撮影等）及び工事日報等関係資料を整理した。

(3) 調査地域及び地点

実施区域及びその周辺とした。

(4) 調査時期、期間又は時間帯

工事中の期間（令和4年1月の造成工事着工から令和7年11月の工事完了まで）とした。

2. 事後調査の結果

(1) 造成工事等に伴い発生する廃棄物

工事中の造成工事等に伴い発生する廃棄物の発生量及び処理・処分の方法の調査結果を表4-2-1に示す。

リサイクル率は、コンクリートガラ、アスファルトガラ、金属くず、木くず、紙くず、廃アルカリは100%、石膏ボードは99%、安定型・管理型混合廃棄物は98%、廃プラスチック類は95%、その他がれき類は92%、ガラス陶器は90%であった。なお、発生した廃棄物は全て再資源化処理施設へ搬出しており、リサイクル率については再資源化処理施設の処理実績であり、他事業等で発生した廃棄物も含めたリサイクル率である。また、再資源化処理施設の処理過程の中で発生した処理残渣などが、リサイクルできない廃棄物として発生し、埋め立て処理が行われた。

表 4-2-1 廃棄物の発生量及びリサイクル率

廃棄物の種類	事後調査結果 (R4.1~R7.11)		予測結果 (全工事期間)	
	発生量 (t)	リサイクル率 (%)	発生量 (t)	リサイクル率 (%)
コンクリートガラ	1,509.4	100	162.7	100
アスファルトガラ	8.0	100	40.6	100
ガラス陶器	181.6	90	26.1	—注2)
廃プラスチック類	378.5	95	48.1	—注2)
金属くず	2.1	100	44.4	—注2)
木くず	442.1	100	94.0	95
紙くず	30.0	100	36.8	—注2)
石膏ボード	34.9	99	51.6	—注2)
安定型混合廃棄物	14.8	98	98.1	—注2)
管理型混合廃棄物	170.8	98		
その他がれき類	53.6	92		
廃アルカリ	94.9	100	—	—注2)

注1) 表中の網掛け部分について、事後調査結果の発生量が予測結果における発生量(全期間)を超過していることを示す。

注2) 予測結果のリサイクル率における「—」は、予測の際にリサイクル率を設定しなかった項目である。

また、以下に示す環境保全対策を実施することにより、廃棄物の排出量の低減及び適正処理に努めている(実施状況は「別添6 環境保全対策の実施状況」参照)。

- ・「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」(平成12年法律第104号)及び「建設工事等から生ずる廃棄物の適正処理について」等に基づき、積極的に発生抑制や減量化に努めるとともに、分別・再資源化を図る。
- ・再資源化が困難な廃棄物は、産業廃棄物の運搬・処分の許可を得た業者に委託し、適正な処理を行う。
- ・工事に伴い発生する産業廃棄物の保管にあたっては、適切な場所に保管し、飛散・流出の防止を図る。

(2) 造成工事等による発生土

工事中の造成工事等による建設発生土の発生土量及び処理・処分の方法の調査結果を表 4-2-2 に示す。

泥土の発生量は 768m³ であり、大部分の泥土については石灰を混ぜて改良し、実施区域内の盛土として再利用しており、一部の泥土については、専門業者に委託して再資源化施設へ搬出し、適切に処理し、全てリサイクルを行った。また、掘削土の発生量は 20,791m³ であり、全量、実施区域内の盛土として再利用している。

なお、予測において想定していなかった発生量について、杭工事における掘削土は、予測では泥土（14,500m³）を想定していたが、泥土は石灰を混ぜて土質改良することで実施区域内の盛土として再利用が可能となり、本工事において土質改良をした泥土は、掘削土として扱ったことから発生した。また、土工事の泥土及び付帯工事の掘削土については、関連施設（管理棟、ランプウェイ）の基礎工事等において発生したものである。令和 7 年 4 月～11 月にかけては、土工事において泥土が 1m³ 発生した。

表 4-2-2 建設発生土の発生量及びリサイクル率

内訳	区分	事後調査結果 (R4.1～R7.11)		予測結果 (全工事期間)	
		発生量 (m ³)	リサイクル率 (%)	発生量 (m ³)	リサイクル率 (%)
山留め工事	泥土	438	100 ^{注2)}	5,100	— ^{注1)}
杭工事	泥土	308	100 ^{注2)}	14,500	— ^{注1)}
	掘削土	12,530	100 (盛土として再利用)		
土工事	泥土	22	100 ^{注2)}	—	— ^{注1)}
ごみピット 汚水処理設備 煙突基礎	掘削土	6,829	100 (盛土として再利用)	7,300	100 (盛土として再利用)
付帯工事	掘削土	1,432	100 (盛土として再利用)	—	100 (盛土として再利用)

注 1) 予測評価書において、泥土は「専門業者に委託して適切に処理、処分する。」と予測した。

注 2) 事後調査において、泥土は専門業者に委託して再資源化施設へ搬出し、適切に処理し、全てリサイクルを行ったため、リサイクル率は 100%とした。

注 3) 表中の網掛けは、予測で想定していなかった発生量を示す。

また、以下に示す環境保全対策を実施することにより、発生土の低減及び適正処理に努めている（実施状況は「別添 6 環境保全対策の実施状況」参照）。

- ・造成工事等による発生土は、実施区域内においてできる限り有効利用を図り、山留め工事及び杭工事に伴い発生する泥土は、許可を受けた専門業者に委託して適切に処理、処分する。
- ・発生土の搬出及び埋立等にあたっては、「神奈川県土砂の適正処理に関する条例」、「厚木市土砂等の適正処理に関する条例」を遵守する。

3. 事後調査の検証結果

(1) 検証方法

予測評価書の予測結果における建設工事による廃棄物の発生量及び造成工事等による発生土量との対比を検証した。

(2) 検証結果

ア 造成工事等に伴い発生する廃棄物

予測評価書の予測結果において、『再資源化の目標としては、「神奈川県における特定建設資材に係る分別解体及び特定建設資材廃棄物の再資源化等の促進等の実施に関する指針」(平成 14 年、神奈川県告示第 366 号)に基づきコンクリート塊、アスファルト・コンクリート塊については 100%、建設発生木材については 95%とし、再資源化が困難な廃棄物は、産業廃棄物の運搬・処分の許可を得た業者に委託し、適正な処理を行う。』としている。

積極的な発生抑制や減量化、適正処理により、分別・再資源化を図っており、コンクリートガラ、木くず、紙くずは 100%のリサイクル率であり、予測結果を満足している。

また、予測結果を超過しているコンクリートガラ、ガラス陶器、廃プラスチック類、木くず及びその他の発生量について、予測評価書では、「建築系混合廃棄物の原単位調査報告書」(平成 24 年、(社)日本建設業連合会)等の既存文献に示された発生原単位を用いて、種類別排出原単位を算出し、その値に延床面積を乗じることにより予測した。

予測結果を超過した廃棄物についての発生要因は、表 4-3-1 に示すとおりである。予測評価書提出後に、本事業の実施設計が行われたため、具体的な工法等により、各種とも状況に応じて突出して排出されたものであった。また、廃アルカリについては、施設の稼働(試運転)により排出されたものであるため、予測評価書では予測を行っていなかった。

いずれも、予測結果を超過しているが、分別を徹底し、再資源化に努めたことや産業廃棄物管理票(マニフェスト)により、適正に処理されたことを確認した。

以上のことから、造成工事等に伴い発生する廃棄物の影響は、実行可能な範囲でできる限り低減されていると評価する。

表 4-3-1 予測結果を超過した廃棄物の発生要因

廃棄物の種類	主な発生要因
コンクリートガラ	杭工事での杭頭処理により発生されたものであった。
ガラス陶器	グラスウールボードが多く、その加工材により発生したものであった。
廃プラスチック類	造成工事・建築工事の際に使用したトン袋により発生したものであった。
木くず	パレットによる搬入や端太角などの仮設材により発生したものであった。
その他(安定型混合廃棄物、管理型混合廃棄物、その他がれき類)	現場の清掃作業により、分別できない細かい混合物が発生したものであった。
廃アルカリ	建設工事における施設の試運転により、ボイラ水が発生した。このボイラ水は、洗浄、油分除去、酸化被膜形成のために薬品を混ぜていることから、産業廃棄物として処理を行った。

イ 造成工事等による発生土

予測評価書の予測結果において、『造成工事等における発生土は、実施区域内においてできる限り有効利用を図り、山留め工事及び杭工事にともない発生する泥土は、許可を受けた専門業者に委託して適切に処理、処分する。』としている。

本工事で発生した大部分の泥土については石灰を混ぜて改良し、実施区域内の盛土として再利用しており、一部の泥土については許可を受けた専門業者に委託して適正に処理したため、100%のリサイクル率であった。また、掘削土についても実施区域内の盛土として100%再利用しており、予測結果を満足している。

以上のことから、造成工事等による発生土の影響は、実行可能な範囲でできる限り低減されていると評価する。

(空 白)

別添 5 温室効果ガス

1.事後調査の内容	25
2.事後調査の結果	25
3.事後調査の検証結果	33

別添5 温室効果ガス

1. 事後調査の内容

(1) 調査項目

工事中の建設機械の稼働及び工事用車両の走行に伴い発生する温室効果ガスの排出量及び削減の程度について調査を行った。

(2) 調査方法

現地調査（写真撮影等）及び工事日報等関係資料を整理した。

(3) 調査地域及び地点

実施区域及びその周辺とした。

(4) 調査時期、期間又は時間帯

工事中の期間（令和4年1月の造成工事着工から令和7年11月まで）とした。

2. 事後調査の結果

(1) 建設機械の稼働による温室効果ガス排出量及び削減の程度

(a) 算出手法

a 算出手順

建設機械の稼働状況を基に、温室効果ガスの排出の量、エネルギーの使用量を求めることにより行った。

b 算出式

「温室効果ガス総排出量算定方法ガイドライン」（平成29年、環境省）を基に行った。算出式は以下のとおりである。

$$\text{排出量 (kg-CO}_2\text{)} = \text{燃料使用量 (L)} \times \text{単位発熱量 (MJ/L)} \times \text{炭素排出係数 (kg-C/MJ)} \times 44/12$$

c 算出条件

(i) 建設機械の種類及び燃料使用量

建設機械の稼働による燃料使用量は、表5-2-1に示すとおり、建設機械の稼働における工事中の燃料使用量は704,238Lである。

表 5-2-1 建設機械の種類及び燃料使用量

建設機械	仕様	定格出力 (kW) ①	燃料消費率 (L/kWh) ②	時間あたり燃料使用量 (L/h) ③=①×②	延べ稼働台数 (台) ④	日あたり稼働時間 (h/日) ⑤	稼働時間 (h/工事中) ⑥=④×⑤	燃料使用量 (L) ⑦=③×⑥
バックホウ	0.1m ³	20	0.144	2.880	215	5.9	1,268.5	3,653
	0.13m ³	25	0.144	3.600	161	5.9	949.9	3,420
	0.15m ³	27	0.144	3.888	407	5.9	2,401.3	9,336
	0.18m ³	27	0.144	3.888	196	5.9	1,156.4	4,496
	0.20m ³	41	0.144	5.904	331	5.9	1,952.9	11,530
	0.25m ³	41	0.144	5.904	684	5.9	4,035.6	23,826
	0.28m ³	41	0.144	5.904	734	5.9	4,330.6	25,568
	0.4m ³	60	0.144	8.640	263	5.9	1,551.7	13,407
	0.42m ³	60	0.144	8.640	24	5.9	141.6	1,223
	0.45m ³	60	0.144	8.640	1227	5.9	7,239.3	62,548
	0.7m ³	104	0.144	14.976	110	5.9	649.0	9,719
0.8m ³	104	0.144	14.976	705	5.9	4,159.5	62,293	
1.4m ³	164	0.144	23.616	150	5.9	885.0	20,900	
タイヤコンボ	0.6m ³	107	0.144	15.408	7	5.6	39.2	604
ブルドーザー	7 t	54	0.144	7.776	405	4.9	1,984.5	15,431
	9 t	67	0.144	9.648	10	4.9	49.0	473
振動ローラー	10 t	77	0.184	14.168	298	4.5	1,341.0	18,999
コンバインドローラ	4 t	20	0.184	3.680	184	4.0	736.0	2,708
タイヤローラ	10t	71	0.098	6.958	48	5.0	240.0	1,670
ホイールローダ	0.4m ³	21	0.144	3.024	13	4.8	62.4	189
高所作業車	9.2m 200kg	96	0.037	3.552	60	5.0	300.0	1,066
ラフタークレーン	13 t	125	0.075	9.375	6	6.0	36.0	338
	16 t	160	0.075	12.000	11	6.0	66.0	792
	20 t	170	0.075	12.750	4	6.0	24.0	306
	25 t	193	0.075	14.475	242	6.0	1,452.0	21,018
	50 t	257	0.075	19.275	112	6.0	672.0	12,953
	60 t	271	0.075	20.325	93	6.0	558.0	11,341
	65 t	271	0.075	20.325	13	6.0	78.0	1,585
	70 t	273	0.075	20.475	62	6.0	372.0	7,617
	80 t	275	0.075	20.625	8	6.0	48.0	990
	85 t	275	0.075	20.625	2	6.0	12.0	248
90 t	283	0.075	21.225	12	6.0	72.0	1,528	
100 t	283	0.075	21.225	1	6.0	6.0	127	
クローラークレーン	50 t	132	0.076	10.032	64	6.0	384.0	3,852
	90 t	184	0.076	13.984	250	6.0	1,500.0	20,976
	100t	184	0.076	13.984	227	6.0	1,362.0	19,046
	120t	184	0.076	13.984	833	6.0	4,998.0	69,892
	150t	231	0.076	17.556	194	6.0	1,164.0	20,435
	200 t	235	0.076	17.860	523	6.0	3,138.0	56,045
350 t	448	0.076	34.048	363	6.6	2,395.8	81,572	
アスファルトフィニッシャー	6m	70	0.152	10.640	13	4.9	63.7	678
コンクリートポンプ車	8 t	265	0.066	17.490	21	6.8	142.8	2,498
	10 t	265	0.066	17.490	83	6.8	564.4	9,871
クレーン付きトラック	3 t	107	0.045	4.815	224	5.9	1,321.6	6,364
	4 t	107	0.045	4.815	114	5.9	672.6	3,239
	10 t	125	0.045	5.625	11	6.2	68.2	384
	15 t	125	0.045	5.625	2	6.2	12.4	70
基礎杭・掘削機械	クローラ式杭打ち機	117	0.088	10.296	2	5.8	11.6	119
	クローラ式アースオーガ	117	0.436	51.012	9	5.8	52.2	2,663
SMW	本体機	169	0.076	12.844	4	6.4	25.6	329
	5軸削孔機	175	0.436	76.300	5	6.4	32.0	2,442
ダンプトラック	2 t	88	0.040	3.520	38	6.0	228.0	803
ダンプトラック	3 t	112	0.040	4.480	727	6.0	4,362.0	19,542
ダンプトラック	4 t	135	0.040	5.400	284	6.0	1,704.0	9,202
ダンプトラック	10 t	246	0.040	9.840	378	6.0	2,268.0	22,317
合計								704,238

注 1) 表中の①定格出力、②燃料消費率、⑤日あたり稼働時間の数値は、下記の出典より参照又は算出し、
④延べ稼働台数は、工事の実績値とした。

注 2) 桁数処理の関係で合計値が合わない場合がある。

出典：「令和 7 年度版 建設機械等損料表」（令和 7 年、日本建設機械施工協会）

(ii) 単位発熱量及び炭素排出係数

単位発熱量及び炭素排出係数は表 5-2-2 に示すとおりである。

なお、建設機械の稼働における使用燃料は、工事で使用している軽油とし、排出係数等は、予測評価書時と同様とする。

表 5-2-2 単位発熱量及び炭素排出係数

燃料の種類	単位発熱量 (MJ/L)	炭素排出係数 (kg-C/MJ)
軽油	37.7	0.0187

出典：「温室効果ガス総排出量算定方法ガイドライン」（平成 29 年 3 月、環境省）

(b) 調査結果

建設機械の稼働による温室効果ガス排出量の調査結果は、表 5-2-3 に示すとおりである。
工事中の建設機械の稼働による温室効果ガス排出量は 1,820t-CO₂ と算出される。

表 5-2-3 建設機械の稼働による温室効果ガス排出量

燃料使用量 (L) ①	単位発熱量 (MJ/L) ②	炭素排出係数 (kg-C/MJ) ③	排出量 (kg-CO ₂) ④=①×②×③×44/12	温室効果ガス排出量 (t-CO ₂) ⑤=④/1000
704,238	37.7	0.0187	1,820,430	1,820

注) 桁数処理の関係で数値が合わない場合がある。

また、以下に示す環境保全対策を実施することにより、温室効果ガスの排出の削減に努めている（実施状況は「別添 6 環境保全対策の実施状況」参照）。

- ・施工方法や工程等を十分に検討して建設機械の集中稼働を避け、効率的な稼働に努める。
- ・使用する建設機械は、排出ガス対策型の建設機械の採用に努める。

(2) 工事用車両の走行による温室効果ガス排出量及び削減の程度

(a) 算出手法

a 算出手順

工事用車両の走行状況を基に、温室効果ガスの排出の量、エネルギーの使用量の係数により算出する方法とした。

b 算出式

「温室効果ガス総排出量算定方法ガイドライン」（平成 29 年、環境省）を基に行った。算出式は以下のとおりである。

(i) 工事用車両の走行による二酸化炭素排出量

「建設機械の稼働」と同様とした。

(ii) 工事用車両の走行によるメタン排出量

工事用車両の種類ごとの走行距離と、その排出係数を用いて次式のように算出した。

$$\text{排出量(kg-CH}_4\text{)} = \text{走行距離(km)} \times \text{排出係数(kg-CH}_4\text{/km)}$$

(iii) 工事用車両の走行による一酸化二窒素排出量

工事用車両の種類ごとの走行距離と、その排出係数を用いて次式のように算出した。

$$\text{排出量(kg-N}_2\text{O)} = \text{走行距離(km)} \times \text{排出係数(kg-N}_2\text{O/km)}$$

c 算出条件

(i) 交通条件

i 工事用車両の種類及び台数

工事用車両の種類及び台数は、表 5-2-4 に示すとおり、大型車が 45,534 台、小型車が 67,550 台であった。

表 5-2-4 工事用車両の種類及び台数

区分	工事用車両	台数 (台/工事期間)	
大型車	クレーン付きトラック	2t	20
	クレーン付きトラック (産廃)	4t	53
	クレーン付きトラック	4t	217
	クレーン付きトラック	5t	66
	クレーン付きトラック	6t	36
	クレーン付きトラック	7t	139
	クレーン付きトラック (産廃)	10t	25
	クレーン付きトラック	10t	312
	クレーン付きトラック	15t	36
	トラック	1t	46
	トラック	2t	816
	トラック	3t	28
	トラック	4t	1,137
	トラック (産廃)	4t	2
	トラック	5t	28
	トラック	6t	10
	トラック	7t	88
	トラック	8t	47
	トラック	10t	999
	大型トラック	—	412
	トレーラー	—	322
	ダンプトラック (産廃) A	10t	56
	ダンプトラック (産廃) B	10t	4
	ダンプトラック (碎石)	3t	268
	ダンプトラック (碎石)	10t	2,080
	ダンプトラック (がら搬出)	10t	409
	ダンプトラック (土砂搬入)	10t	28,658
	多滑車	25t	1
	生コン車	4t	964
	生コン車	7t	41
	生コン車	10t	8,032
	コンクリートポンプ車	4t	4
コンクリートポンプ車	8t	34	
コンクリートポンプ車	10t	144	
	合計	45,534	
小型車	通勤車両	—	67,550

注) ダンプトラック (産廃) AB については、輸送距離による違いがあり、A は往復 14 km、B は往復 18 km となる。

ii 総走行距離

工事用車両の総走行距離は表 5-2-5 に示すとおりである。

表 5-2-5 工事用車両の走行距離

区分	工事用車両		延べ車両台数	日あたり	総走行距離
			(台/工事中)	走行距離 (km)	(km)
			①	②	③=①×②
大型車	クレーン付きトラック	2t	20	20	400
	クレーン付きトラック (産廃)	4t	53	18	954
	クレーン付きトラック	4t	217	20	4,340
	クレーン付きトラック	5t	66	20	1,320
	クレーン付きトラック	6t	36	20	720
	クレーン付きトラック	7t	139	20	2,780
	クレーン付きトラック (産廃)	10t	25	18	450
	クレーン付きトラック	10t	312	20	6,240
	クレーン付きトラック	15t	36	20	720
	トラック	1t	46	20	920
	トラック	2t	816	20	16,320
	トラック	3t	28	20	560
	トラック	4t	1,137	20	22,740
	トラック (産廃)	4t	2	38	76
	トラック	5t	28	20	560
	トラック	6t	10	20	200
	トラック	7t	88	20	1,760
	トラック	8t	47	20	940
	トラック	10t	999	20	19,980
	大型トラック	—	412	20	8,240
	トレーラー	—	322	20	6,440
	ダンプトラック (産廃) A	10t	56	14	784
	ダンプトラック (産廃) B	10t	4	18	72
	ダンプトラック (砕石)	3t	268	10	2,680
	ダンプトラック (砕石)	10t	2,080	10	20,800
	ダンプトラック (がら搬出)	10t	409	10	4,090
	ダンプトラック (土砂搬入)	10t	28,658	34	974,372
	多滑車	25t	1	20	20
	生コン車	4t	964	10	9,640
	生コン車	7t	41	10	410
	生コン車	10t	8,032	10	80,320
	コンクリートポンプ車	4t	4	20	80
コンクリートポンプ車	8t	34	20	680	
コンクリートポンプ車	10t	144	20	2,880	
	合計				1,193,488
小型車	通勤車両	—	67,550	20	1,351,000

注 1) 日当たり走行距離は、以下のとおり設定した。

大型車：各搬出入元までの往復距離

通勤車両：主要施工業者所在地の平均往復距離

注 2) ダンプトラック (産廃) AB については、輸送距離による違いがあり、A は往復 14 km、B は往復 18 km となる。

(ii)燃料使用量

工事用車両の燃料使用量は表 5-2-6 に示すとおりである。

工事用車両の走行における工事期間中の燃料使用量は大型車が 368,427L、小型車が 189,216L である。

表 5-2-6 工事用車両の燃料使用量

区分	工事用車両		総走行距離	燃費	燃料使用量
			(km) ①	(km/L) ②	(L) ③=①/②
大型車	クレーン付きトラック	2t	400	5.28 ^{※2}	76
	クレーン付きトラック (産廃)	4t	954	4.36 ^{※3}	219
	クレーン付きトラック	4t	4,340	4.36 ^{※3}	995
	クレーン付きトラック	5t	1,320	4.36 ^{※3}	303
	クレーン付きトラック	6t	720	3.91 ^{※4}	184
	クレーン付きトラック	7t	2,780	3.91 ^{※4}	711
	クレーン付きトラック (産廃)	10t	450	3.19 ^{※6}	141
	クレーン付きトラック	10t	6,240	3.19 ^{※6}	1,956
	クレーン付きトラック	15t	720	2.96 ^{※7}	243
	トラック	1t	920	6.93 ^{※1}	133
	トラック	2t	16,320	5.28 ^{※2}	3,091
	トラック	3t	560	5.28 ^{※2}	106
	トラック	4t	22,740	4.36 ^{※3}	5,216
	トラック (産廃)	4t	76	4.36 ^{※3}	17
	トラック	5t	560	4.36 ^{※3}	128
	トラック	6t	200	3.91 ^{※4}	51
	トラック	7t	1,760	3.91 ^{※4}	450
	トラック	8t	940	3.37 ^{※5}	279
	トラック	10t	19,980	3.19 ^{※6}	6,263
	大型トラック	—	8,240	2.96 ^{※7}	2,784
	トレーラー	—	6,440	2.65 ^{※8}	2,430
	ダンプトラック (産廃) A	10t	784	3.19 ^{※6}	246
	ダンプトラック (産廃) B	10t	72	3.19 ^{※6}	23
	ダンプトラック (砕石)	3t	2,680	5.28 ^{※2}	508
	ダンプトラック (砕石)	10t	20,800	3.19 ^{※6}	6,520
	ダンプトラック (がら搬出)	10t	4,090	3.19 ^{※6}	1,282
	ダンプトラック (土砂搬入)	10t	974,372	3.19 ^{※6}	305,446
	多滑車	25t	20	2.65 ^{※8}	8
	生コン車	4t	9,640	4.36 ^{※3}	2,211
	生コン車	7t	410	3.91 ^{※4}	105
	生コン車	10t	80,320	3.19 ^{※6}	25,179
	コンクリートポンプ車	4t	80	4.36 ^{※3}	18
	コンクリートポンプ車	8t	680	3.37 ^{※5}	202
コンクリートポンプ車	10t	2,880	3.19 ^{※6}	903	
	合計				368,427
小型車	通勤車両	—	1,351,000	7.14 ^{※9}	189,216

注 1) ダンプトラック (産廃) AB については、輸送距離による違いがあり、A は往復 14 km、B は往復 18 km となる。

出典：燃費は「温室効果ガス排出量算定・報告マニュアル(Ver. 6.0)」(令和 7 年 3 月、環境省)に基づき、以下のとおりとした。

- ※1 「軽油、最大積載量 1,000kg 以上～2,000kg 未満、事業用」の燃費を使用
- ※2 「軽油、最大積載量 2,000kg 以上～4,000kg 未満、事業用」の燃費を使用
- ※3 「軽油、最大積載量 4,000kg 以上～6,000kg 未満、事業用」の燃費を使用
- ※4 「軽油、最大積載量 6,000kg 以上～8,000kg 未満、事業用」の燃費を使用
- ※5 「軽油、最大積載量 8,000kg 以上～10,000kg 未満、事業用」の燃費を使用
- ※6 「軽油、最大積載量 10,000kg 以上～12,000kg 未満、事業用」の燃費を使用
- ※7 「軽油、最大積載量 12,000kg 以上～17,000kg 未満、事業用」の燃費を使用
- ※8 「軽油、最大積載量 17,000kg 以上、事業用」の燃費を使用
- ※9 「ガソリン、最大積載量 1,500kg 以上、自家用」の燃費を使用

(iii) 単位発熱量及び排出係数

単位発熱量は表 5-2-7 に、物質別排出係数は表 5-2-8 に示すとおりである。なお、使用燃料は大型車を軽油、小型車をガソリンとし、排出係数等は、予測評価書時と同様とする。

表 5-2-7 単位発熱量

車両区分	使用燃料	単位発熱量 (MJ/L)
大型車	軽油	37.7
小型車	ガソリン	34.6

出典：「温室効果ガス総排出量算定方法ガイドライン」
(平成 29 年 3 月、環境省)

表 5-2-8 物質別排出係数

物質	車両区分	排出係数
二酸化炭素	大型車	0.0187 kg-C/MJ
	小型車	0.0183 kg-C/MJ
メタン	大型車	0.000015 kg-CH ₄ /km
	小型車	0.000035 kg-CH ₄ /km
一酸化二窒素	大型車	0.000014 kg-N ₂ O/km
	小型車	0.000035 kg-N ₂ O/km

注) メタン及び一酸化二窒素の排出係数は、「温室効果ガス総排出量算定方法ガイドライン」(平成 29 年 3 月、環境省)より、以下のとおりとした。
大型車：「軽油を燃料とする普通貨物車」
小型車：「ガソリンを燃料とする普通・小型・軽特種用途車」

(iv) 二酸化炭素への換算

メタン、一酸化二窒素については、排出量に地球温暖化係数を乗じて二酸化炭素に換算した。各物質の地球温暖化係数は表 5-2-9 に示すとおりである。なお、地球温暖化係数は、予測評価書時と同様とする。

表 5-2-9 地球温暖化係数

物質	二酸化炭素	メタン	一酸化二窒素
地球温暖化係数	1	25	298

出典：「温室効果ガス総排出量算定方法ガイドライン」(平成 29 年 3 月、環境省)

(b) 調査結果

工事用車両の走行による温室効果ガス排出量は表 5-2-10(1)～(4)に示すとおりである。工事用車両の走行による温室効果ガス排出量は 1,412t-CO₂ と算出される。

表 5-2-10(1) 工事用車両の走行による二酸化炭素排出量

車両区分	燃料使用量 (L) ①	単位発熱量 (MJ/L) ②	炭素排出係数 (kg-C/MJ) ③	温室効果ガス排出量 (kg-CO ₂) ④=①×②×③×44/12
大型車	368,427	37.7	0.0187	952,370
小型車	189,216	34.6	0.0183	439,295
合計				1,391,666

表 5-2-10(2) 工事用車両の走行によるメタン排出量

車両区分	排出係数 (kg-CH ₄ /km) ①	総走行距離 (km/工事期間中) ②	排出量 (kg-CH ₄) ③=①×②	二酸化炭素換算値 (kg-CO ₂) ④=③×25
大型車	0.000015	1,193,488	17.9	448
小型車	0.000035	1,351,000	47.3	1,182
合計			65.2	1,630

表 5-2-10(3) 工事用車両の走行による一酸化二窒素排出量

車両区分	排出係数 (kg-N ₂ O/km) ①	総走行距離 (km/工事期間中) ②	排出量 (kg-N ₂ O) ③=①×②	二酸化炭素換算値 (kg-CO ₂) ④=③×298
大型車	0.000014	1,193,488	16.7	4,979
小型車	0.000035	1,351,000	47.3	14,091
合計			64.0	19,070

表 5-2-10(4) 工事用車両の走行による温室効果ガス排出量

車両区分	二酸化炭素 排出量 (kg-CO ₂)	二酸化炭素換算値 (kg-CO ₂)		温室効果ガス 排出量 (kg-CO ₂)	温室効果ガス 排出量 (t-CO ₂)
		メタン	一酸化二窒素		
大型車	952,370	448	4,979	957,797	958
小型車	439,295	1,182	14,091	454,568	455
合計	1,391,666	1,630	19,070	1,412,365	1,412

注) 桁数処理の関係で数値が合わない場合がある。

また、以下に示す環境保全対策を実施することにより、温室効果ガスの排出の削減に努めている（実施状況は「別添 6 環境保全対策の実施状況」参照）。

- ・工事用車両の走行が集中しないよう走行の時期・時間の分散に努める。
- ・速度や積載量等の交通規制及び指定走行ルート、標示規制等を遵守するよう指導する。
- ・工事用車両のアイドリングストップ・エコドライブを徹底する。

3. 事後調査の検証結果

(1) 検証方法

事後調査結果を予測結果と対比し、事後調査時の状況を検証する。

(2) 検証結果

ア 建設機械の稼働による温室効果ガス排出量及び削減の程度

建設機械の稼働による温室効果ガス排出量の予測結果と事後調査結果の比較は、表 5-3-1 に示すとおりである。

事後調査結果は、予測結果と比較すると、予測結果を大きく下回った。

これは、施工方法や工程等を十分に検討して建設機械の集中稼働を避け、効率的な稼働に努め、使用する建設機械は、排出ガス対策型の建設機械の採用に努めた効果により、燃料となる軽油の使用量を大きく削減したことであると考えられる。

以上のことから、建設機械の稼働による温室効果ガス排出量の影響は、実行可能な範囲内でできる限り低減されていると評価する。

表 5-3-1 建設機械の稼働による温室効果ガス排出量の事後調査結果と予測結果の比較

	事後調査結果 (R4. 1~R7. 11)	予測結果 (全工事期間)
温室効果ガス排出量(t-CO ₂)	1,820	3,667
軽油使用量 (L)	704,238	1,418,610

イ 工事用車両の走行による温室効果ガス排出量及び削減の程度

工事用車両の走行による温室効果ガス排出量の予測結果と事後調査結果の比較は、表 5-3-2 に示すとおりである。

事後調査結果は、予測結果と比較すると、予測結果を大きく下回った。

これは、工事用車両の走行が集中しないよう走行の時期・時間の分散に努め、速度や積載量等の交通規制及び指定走行ルート、標示規制等を遵守するよう指導や工事用車両のアイドリングストップ・エコドライブを徹底した効果により、燃料となる軽油・ガソリンの使用量を大きく削減したことであると考えられる。

以上のことから、工事用車両の走行による温室効果ガス排出量の影響は、実行可能な範囲内でできる限り低減されていると評価する。

表 5-3-2 工事用車両の走行による温室効果ガス排出量の事後調査結果と予測結果の比較

	事後調査結果 (R4. 1~R7. 11)	予測結果 (全工事期間)
温室効果ガス排出量(t-CO ₂)	1,412	2,659
軽油使用量 (L)	368,427	714,214
ガソリン使用量 (L)	189,216	334,322

(空 白)

別添 6 環境保全対策の実施状況

別添6 環境保全対策の実施状況

予測評価書において記載した工事中の環境保全対策の実施状況について、造成工事等の一時的な影響及び建設機械の稼働に関する環境保全対策の実施状況は表 6-1(1)～(3)に、工事用車両の走行に関する環境保全対策の実施状況は表 6-2(1)～(2)に示すとおりである。

表 6-1 (1) 造成工事等の一時的な影響及び建設機械の稼働に関する環境保全対策

予測評価書の記載事項		実施状況	写真等
該当項目	環境保全対策		
大気汚染	工事区域周辺は工事用仮囲いを設置する。	工事区域周辺は工事用仮囲いを設置した。	
大気汚染	建設中の構内道路への散水や鉄板の敷設等を行う。	構内道路への散水や鉄板の敷設等を行っている。	
大気汚染、温室効果ガス	施工方法や工程等を十分に検討して建設機械の集中稼働を避け、効率的な稼働に努める。	月に1回開催している災害防止協議会等で施工方法や工程等を十分に検討して建設機械の集中稼働を避け、効率的な稼働に努めている。	
大気汚染、温室効果ガス	使用する建設機械は、排出ガス対策型の建設機械の採用に努める。	使用する建設機械は、排出ガス対策型の建設機械の採用に努めている。	
大気汚染、植物・動物・生態系	建設機械のアイドリングストップを徹底する。	月に1回開催している安全大会等で建設機械のアイドリングストップを徹底するため、作業員へ資料の配布による周知や、教育等を実施している。	

表 6-1 (2) 造成工事等の一時的な影響及び建設機械の稼働に関する環境保全対策

予測評価書の記載事項		実施状況	写真等
該当項目	環境保全対策		
水質汚濁、植物・動物・生態系	<p>工事中には、実施区域内に仮設沈砂池を設け、雨水等を一旦貯留し、濁水の土砂を沈降させた後に上澄みを放流するとともに、仮設沈砂池は適宜浚渫を行い、容量の確保に努めることとする。</p>	<p>実施区域内に仮設沈砂池を設置した。なお、水が放流管に達する前に地面に浸透しているため、現段階においては、放流に至っていない。</p> <p>※現在は、調整池工事が完了したため、調整池を利用しており、調整池工事完了までは、調整池の北側に仮設沈砂池を設置した。(p.7 参照)</p>	
水質汚濁	<p>コンクリート工事に伴い発生する排水による影響は環境基準内（水素イオン濃度 8.5 以下）に中和処理を行った後排水する。</p>	<p>コンクリート工事に伴い発生する排水は、パレット等に貯留し、硫酸バンドにより環境基準内（水素イオン濃度 8.5 以下）に中和処理を行った後排水している。</p>	
地盤沈下・水象	<p>ごみピット部分の深い掘削を行う箇所は、遮水性の高い山留壁等を用い、地盤の安定性を確保し、帯水層からの湧水の抑制及び掘削底部から回り込む地下水の流入を防止する。</p>	<p>ごみピット部分の深い掘削を行う箇所は、SMW 工法^{注1)}による遮水性の高い連続壁を用い、地盤の安定性を確保し、帯水層からの湧水の抑制及び掘削底部から回り込む地下水の流入を防止した。</p>	
地盤沈下・水象	<p>地下水位については、工事着工前から工事完了後の一定の期間において観測を行う。</p>	<p>地下水位測定を 2 か所で実施し、掘削工事による地下水への影響がないことを確認した。</p>	

注 1) 水質汚濁のコンクリート工事は過年度に実施済みである。(写真は過去の報告書で使用了のものと同様)

注 2) 地盤沈下・水象の環境保全対策について、令和 5 年にごみピット部分の深い掘削工事は実施済みである。また、掘削工事に合わせて地下水位の観測をし、観測結果は、第 3 回事後調査報告書において報告済みである。(写真は過去の報告書で使用了のものと同様)

注 3) SMW 工法：遮水性の高い山留壁等を用い、地盤の安定性を確保することで、帯水層からの湧水の抑制及び掘削底部から回り込む地下水の流入を防止するなどの特徴を持つ工法。

表 6-1 (3) 造成工事等の一時的な影響及び建設機械の稼働に関する環境保全対策





予測評価書の記載事項		実施状況	写真等																												
該当項目	環境保全対策																														
廃棄物・発生土	「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」(平成12年法律第104号)及び「建設工事等から生ずる廃棄物の適正処理について」等に基づき、積極的に発生抑制や減量化に努めるとともに、分別・再資源化を図る。	工事に伴い発生する廃棄物は、作業員に資料等を用いて積極的に発生抑制や減量化に努めることを周知するとともに、現場内において分別・再資源化を図っている。																													
廃棄物・発生土	再資源化が困難な廃棄物は、産業廃棄物の運搬・処分への許可を得た業者に委託し、適正な処理を行う。	産業廃棄物管理票(マニフェスト)により、適正に処理されたかを確認している。	<table border="1"> <thead> <tr> <th>マニフェスト番号</th> <th>エーシート番号</th> <th>搬出日時</th> <th>状態</th> <th>整備</th> <th>作成</th> <th>別</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1 1588012943</td> <td>102178175</td> <td>2025/04/02 13:06</td> <td>5/7</td> <td></td> <td></td> <td>● ●</td> </tr> <tr> <td>2 1588013693</td> <td>102178173</td> <td>2025/04/02 13:06</td> <td>5/7</td> <td></td> <td></td> <td>● ●</td> </tr> <tr> <td>3 15880136924</td> <td>102178171</td> <td>2025/04/02 13:06</td> <td>5/7</td> <td></td> <td></td> <td>● ●</td> </tr> </tbody> </table>	マニフェスト番号	エーシート番号	搬出日時	状態	整備	作成	別	1 1588012943	102178175	2025/04/02 13:06	5/7			● ●	2 1588013693	102178173	2025/04/02 13:06	5/7			● ●	3 15880136924	102178171	2025/04/02 13:06	5/7			● ●
マニフェスト番号	エーシート番号	搬出日時	状態	整備	作成	別																									
1 1588012943	102178175	2025/04/02 13:06	5/7			● ●																									
2 1588013693	102178173	2025/04/02 13:06	5/7			● ●																									
3 15880136924	102178171	2025/04/02 13:06	5/7			● ●																									
廃棄物・発生土	工事に伴い発生する産業廃棄物の保管にあたっては、適切な場所に保管し、飛散・流出の防止を図る。	工事に伴い発生する産業廃棄物の保管にあたっては、コンテナやネットを使用し、飛散・流出の防止を図っている。																													
廃棄物・発生土	実施区域内においてできる限り有効利用を図り、山留め工事及び杭工事に伴い発生する泥土は、許可を受けた専門業者に委託して適切に処理、処分する。	掘削土は全量、実施区域内の盛土として再利用している。また、山留め工事及び杭工事に伴い発生する泥土は、許可を受けた専門業者に委託して適切に処理、処分している。	<table border="1"> <thead> <tr> <th>マニフェスト番号</th> <th>エーシート番号</th> <th>搬出日時</th> <th>状態</th> <th>搬出廃棄物</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>15319317088</td> <td>88261413</td> <td>2023/09/15 12:00</td> <td>完了</td> <td>建設汚泥</td> </tr> <tr> <td>15309796763</td> <td>88052340</td> <td>2023/09/07 11:30</td> <td>完了</td> <td>建設汚泥</td> </tr> <tr> <td>15276035346</td> <td>87349036</td> <td>2023/08/04 12:00</td> <td>完了</td> <td>建設汚泥</td> </tr> <tr> <td>15346672712</td> <td>88866145</td> <td>2023/10/10 11:00</td> <td>完了</td> <td>建設汚泥</td> </tr> </tbody> </table>	マニフェスト番号	エーシート番号	搬出日時	状態	搬出廃棄物	15319317088	88261413	2023/09/15 12:00	完了	建設汚泥	15309796763	88052340	2023/09/07 11:30	完了	建設汚泥	15276035346	87349036	2023/08/04 12:00	完了	建設汚泥	15346672712	88866145	2023/10/10 11:00	完了	建設汚泥			
マニフェスト番号	エーシート番号	搬出日時	状態	搬出廃棄物																											
15319317088	88261413	2023/09/15 12:00	完了	建設汚泥																											
15309796763	88052340	2023/09/07 11:30	完了	建設汚泥																											
15276035346	87349036	2023/08/04 12:00	完了	建設汚泥																											
15346672712	88866145	2023/10/10 11:00	完了	建設汚泥																											
廃棄物・発生土	発生土の搬出及び埋立等にあたっては、「神奈川県土砂の適正処理に関する条例」、「厚木市土砂等の適正処理に関する条例」を遵守する。	掘削土は全量、実施区域内の盛土として再利用している。																													
騒音、植物・動物・生態系	建設機械については、低騒音型・低振動型の使用に努めるとともに、機械の配置を考慮し、1ヶ所での作業が集中しないよう作業量の平準化に努める。	建設機械については、低騒音型・低振動型の使用に努めている。また、月に1回開催している安全大会等で機械の配置を考慮し、1ヶ所での作業が集中しないよう作業量等の平準化に努めている。																													

注1) 廃棄物・発生土の環境保全対策について、掘削工事、山留め工事及び杭工事は過年度に実施済みであり、過年度の事後調査報告書に実施状況は報告済みである。(写真は過去の報告書で使用したものと同様)

表 6-2 (1) 工事用車両の走行に関する環境保全対策

予測評価書の記載事項		実施状況	実施状況写真等
該当項目	環境保全対策		
大気汚染、 レクリエーション資源、 温室効果ガス	工事用車両の走行が集中しないよう走行の時期・時間の分散に努める。	月に1回開催している災害防止協議会等で工事用車両の走行が集中しないよう、走行の時期・時間の分散に努めている。	
大気汚染、 レクリエーション資源、 温室効果ガス	速度や積載量等の交通規制及び指定走行ルート、標示規制等を遵守するよう指導する。	月に1回開催している安全大会等で速度や積載量等の交通規制及び指定走行ルート、標示規制等を遵守するよう指導している。	
大気汚染、 植物・動物・生態系、 温室効果ガス	工事用車両のアイドリングストップ・エコドライブを徹底する。	月に1回開催している安全大会等でアイドリングストップ等を徹底するよう指導している。	
大気汚染	建設地から退出する工事用車両等の洗車を適宜実施する。	建設地から退出する工事用車両等の洗車を実施している。	
大気汚染	建設中の構内道路への散水や鉄板の敷設等を行う。	構内道路への散水や鉄板の敷設等を行っている。	
騒音、振動	実施区域を走行する車両による騒音・振動を低減するため、場内の制限速度を設ける。	実施区域を走行する車両による騒音・振動を低減するため、場内に制限速度を設けている。	
騒音、振動	工事用車両が一般道を走行する際には、運行経路等を十分検討し、車両の整備・点検を適切に行うとともに、積載重量について遵守する。また、規制速度を遵守するようドライバーに周知・徹底する。	月に1回開催している安全大会等で工事用車両の運行経路等を十分検討し、車両の整備・点検を適切に行っている。また、積載重量、規制速度を遵守するようドライバーに周知・徹底している。	
騒音、振動	工事用車両が集中しないよう作業量の平準化に努める。	月に1回開催している安全大会等で工事用車両が集中しないよう作業量を確認し、平準化に努めている。	
レクリエーション資源	地元車両や歩行者等の優先に配慮し、トラブルや交通事故を防止する。	地元車両や歩行者等の優先に配慮するため、ドライバーに指導している。	

表 6-2 (2) 工事用車両の走行に関する環境保全対策

予測評価書の記載事項		実施状況	実施状況写真等
該当項目	環境保全対策		
交通	実施区域周辺の主要箇所にて工事の予告看板を設ける。	実施区域周辺の主要箇所にて工事の予告看板を設置している。	
交通	周辺自治会への周知等の配慮を図る。	周辺自治会への周知等の配慮を図るため、年1回工事説明会を開催するとともに事業者HPに説明会資料及び議事概要を掲載している。また、仮囲いにデジタル掲示板を設置し、工事計画や工事工程等を随時公開している。	 
交通	工事用車両の運行は平準化を図る。また、朝・夕の時間帯には、児童・生徒の登下校の安全を確保するため、工事用車両の走行台数及び走行ルート等に配慮する。	月に1回開催している安全大会等で工事用車両の走行が集中しないよう走行の時期・時間の分散に努めている。また、工事用車両の走行ルートは、児童・生徒の登下校のルートと重ならないようにし、安全を確保している。	  <p>凡 例</p> <ul style="list-style-type: none"> ●●● : 土砂運搬 及び 資機材運搬ルート (大型車) ●●● : 資機材運搬ルート (中型車まで)

注1) 交通の環境保全対策について、工事の予告看板及び周辺自治会への周知等については、過年度に実施済みであり、過年度の事後調査報告書に実施状況は報告済みである。(写真は過去の報告書で使用したものと同様)

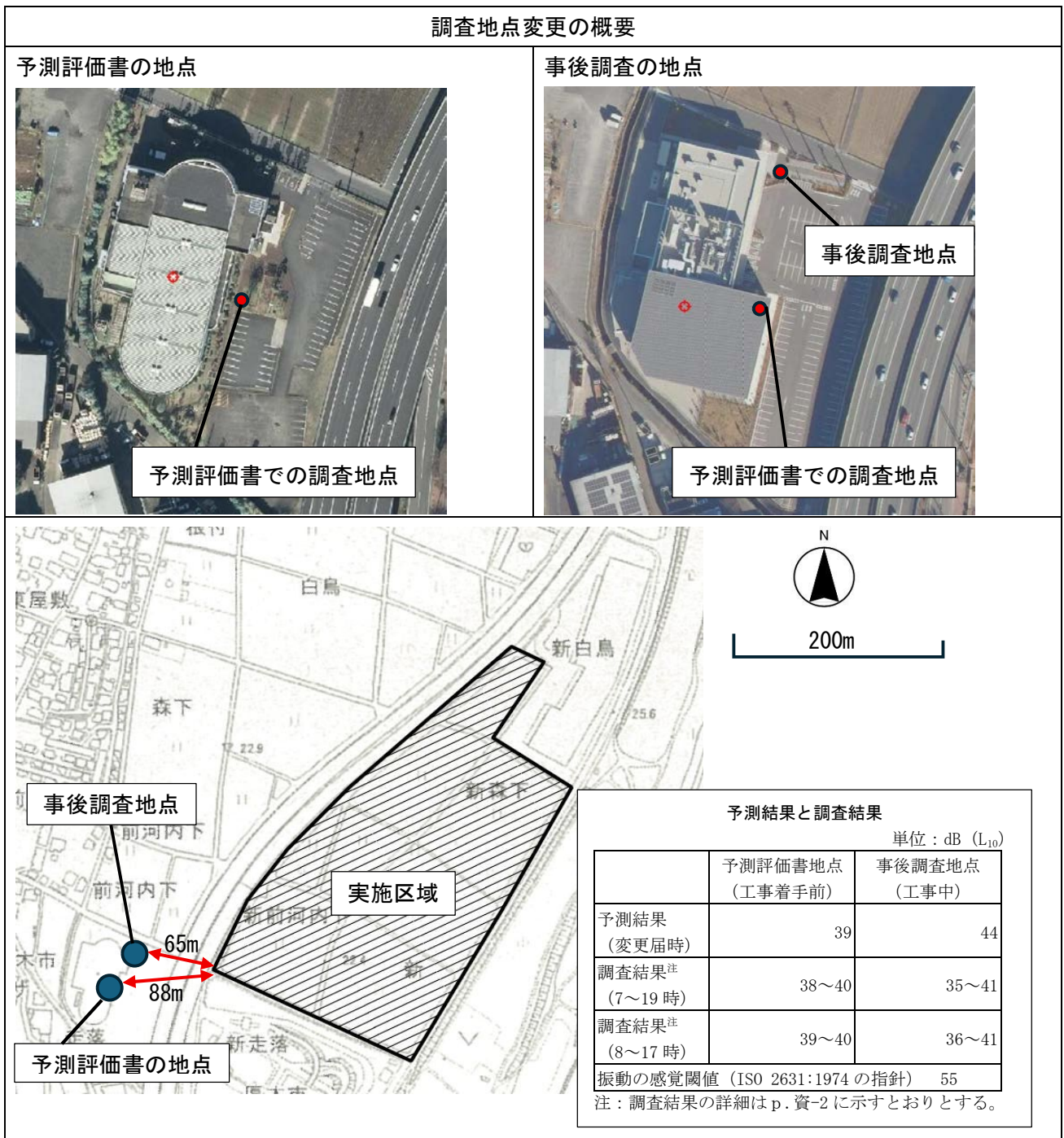
(空 白)

卷 末 資 料

振動調査地点変更の概要

振動調査を実施した地点No.3については、厚木市ふれあいプラザの敷地内で調査を実施しており、環境振動の現地調査を実施した平成29年11月以降に、当該施設は建替えをされており、建物配置が変わったことにより、施設内からの影響も想定されたため、事後調査は、当該施設の敷地内で事業からの影響を大きく捉えられる実施区域側（北東側へ約40m）へ移動して測定した。

変更の概要は以下に示すとおりである。



【予測評価書の地点の調査結果（工事着手前）】

調査日時：平成29年11月14日09:00～15日09:00

調査地点：No.3 厚木市ふれあいプラザ

単位：dB

時間区分	時間	L ₁₀	L ₅₀	L ₉₀	L _{max}	L _{min}
昼間	9:00	39.2	35.8	32.3	49.6	27.5
	10:00	39.7	36.0	32.7	50.5	25.4
	11:00	39.2	35.4	32.0	50.6	26.9
	12:00	38.9	34.9	31.3	48.8	25.6
	13:00	38.7	34.8	31.4	49.1	26.4
	14:00	38.9	35.1	31.7	47.4	26.1
	15:00	38.9	35.3	31.9	50.3	25.3
	16:00	38.6	34.8	31.2	51.8	25.4
	17:00	38.1	33.8	30.0	48.4	(24.5)
夜間	18:00	38.8	34.7	30.8	50.8	25.4
	19:00	38.3	34.2	29.9	51.0	(23.4)
	20:00	37.8	33.5	28.2	46.8	(21.9)
	21:00	37.9	33.2	26.9	47.8	(19.0)
	22:00	38.6	34.3	28.9	48.7	(22.0)
	23:00	38.9	34.8	29.1	49.5	(19.6)
	0:00	38.4	33.9	28.1	53.6	(18.1)
	1:00	37.9	33.1	26.2	52.4	(19.6)
	2:00	37.7	32.6	25.7	49.2	(18.7)
	3:00	37.9	33.2	26.9	48.5	(17.7)
	4:00	39.2	34.6	28.2	50.2	(19.2)
	5:00	39.2	34.3	29.2	52.9	(20.2)
	6:00	38.7	34.7	30.6	51.5	(23.2)
7:00	38.3	34.2	30.0	53.1	(24.7)	
昼間	8:00	38.9	34.9	31.1	46.7	25.7
時間区分 平均値	昼間 (8時～19時)	39	35	31	52	25
	夜間 (19時～8時)	38	34	28	54	<25

(注1) 時間区分平均値欄のL_{Amx}は最大値、L_{Amin}は最小値を示す。

(注2) ()は測定器の測定下限値未満の値を示す。

【事後調査の地点の調査結果（工事中）】

調査日時：令和7年4月15日7:00～19:00

調査地点：No.3 厚木市ふれあいプラザ

単位：dB

時間区分	時間	L ₁₀	L ₅₀	L ₉₀	L _{max}	L _{min}	備考
夜間	7:00	36.0	32.4	29.4	48.4	(23.4)	工事非稼働
昼間	8:00	36.6	32.7	29.6	53.1	(23.5)	工事稼働
	9:00	38.9	35.5	32.7	50.2	28.2	
	10:00	40.9	35.7	32.3	50.0	26.8	
	11:00	38.1	34.9	32.0	46.4	27.1	
	12:00	37.2	33.8	31.1	49.5	26.3	
	13:00	37.6	34.5	31.8	45.7	26.8	
	14:00	38.3	34.4	31.6	55.7	27.0	
	15:00	40.4	34.5	31.4	53.0	26.4	
	16:00	36.4	33.1	29.9	46.2	25.1	
17:00	35.8	32.2	29.3	47.6	(24.6)	工事非稼働	
18:00	35.1	31.2	27.9	46.1	(22.3)		
時間区分 平均値	昼間 (8時～19時)	38	34	31	56	<25	-
	夜間 (19時～8時)	36	32	29	48	<25	-

(注1) 時間区分平均値欄のL_{Amx}は最大値、L_{Amin}は最小値を示す。

(注2) ()は測定器の測定下限値未満の値を示す。

【変更の理由と影響の変化について】

- ①予測評価書では施設付近の植栽部分で測定していたが、建物建替えに伴い、当初の地点では、建物内部（プールの中）となることや、トレーニングルームが近接していることにより、施設からの振動の影響が想定されるため、事後調査の地点を変更した。
- ②当該地点は、評価地点ではないが、事業実施に伴う周辺の保全施設等への影響を把握することを目的としているため、影響が大きくなる実施区域（発生源）側に近づけて実施した。
- ③調査結果について、予測評価書の調査結果は、事業による影響がないため、工事非稼働時となる。一方で、事後調査の結果は、事業実施中（工事中）に調査を行っているため、工事稼働時の調査結果となる。
- ④上記内容を踏まえ、事後調査結果は、最大 41dB であり、人が振動を感じはじめる振動の感覚閾値（55dB）を大きく下回っていた。また、予測評価書と事後調査の調査結果について、事後調査の調査地点は実施区域に近づけて影響の大きいところで調査したのに対し、予測評価書の調査結果と大きな差は見られないため、環境保全対策（作業量の平準化等）の効果もあり、当該地点（変更後の地点）付近において、工事の影響はほとんどないものと考えられる。そのため、実施区域から更に離れた変更前の地点においても、工事による影響はほとんどないものと考えられる。なお、予測評価書の調査結果は7～19時の各時間帯の調査結果において、最も低い値が38dBに対し、事後調査の調査結果は35dBと3dBの差が生じているが、各調査結果は、調査時期や調査地点が異なるため、周辺環境の土地利用や、生活形態の変化等による変化と考えられる。また、この変化は、人が振動を感知しない低い値での変化のため、この変化により、工事による影響の変化が大きく左右されるものではないと考える。