

## 第2章 対象事業の名称、目的及び内容

### 2-1 対象事業の名称

株式会社タカハシ カレットセンター水走工場新設事業

### 2-2 対象事業の目的及び必要性

我々の日常は便利で物質的に豊かな生活が享受できる一方、その生活様式が地球環境に大きな負担を与えている。こうした大量生産・大量消費社会において、限られた資源を有効に活かし、「持続可能な社会」に変えていく努力を続けていくことは、我々に課せられた義務である。

現在は「持続可能な社会」の実現を目指すために、持続可能な開発目標 SDGs(Sustainable Development Goals)を達成することが国際社会において、共通の目標となっている。

その中で、目標 12 [持続可能な消費と生産] は持続可能な消費生産形態を確保することを目標にしており、循環型社会においては、3R(Reduce(リデュース)、Reuse(リユース)、Recycle(リサイクル))を行うことが重要になってくる。

日本では、家庭ごみの年間排出量は約 3000 万トンであり、その内の容積比で約 6 割は容器包装と言われている。この容器のごみを減らすことが SDGs を達成する上で必要になってくると私たちは考えている。

そこで注目されているのがガラスびんの再利用である。ガラスびんは、「資源の再利用」について非常に優れた容器であり、一升びんやビールびんは再使用(Reuse)され市場に戻り、再使用されないびんも、再利用(Recycle)され、再びガラスびんの原料となる。

加えて、設計・生産技術の進歩によって、ガラスびんが軽量化され、輸送に伴うエネルギー消費量の削減、CO<sub>2</sub>排出量の低減にもなっている。製びん工場も以前は珪砂、石灰石、ソーダ灰等の天然原料主体の製びん工程だったが、近年の省エネの意識の高まりによって製造に必要なエネルギーが少なくてすむカレット(使用済みのガラスびんから異物を取り除き、砕いたもの)の使用率が上昇し、現在ではカレットが主原料となっている。

本事業は、一般廃棄物として収集された”ガラスびん”から、キャップやラベルなどのプラスチック、石や陶磁器、板ガラスや耐熱ガラスといった性質の違うものを取り除き、ガラスびん原料のカレットの製造を行うものであり、本事業の実施により、資源循環型社会に貢献し「持続可能な消費と生産」の実現を促すものである。

## 2-3 対象事業の実施内容

### 2-3-1 対象事業の種類

「廃棄物の処理及び清掃に関する法律(昭和45年法律第137号)第8条第1項」に規定するごみ処理施設の設置の事業

### 2-3-2 対象事業の実施場所

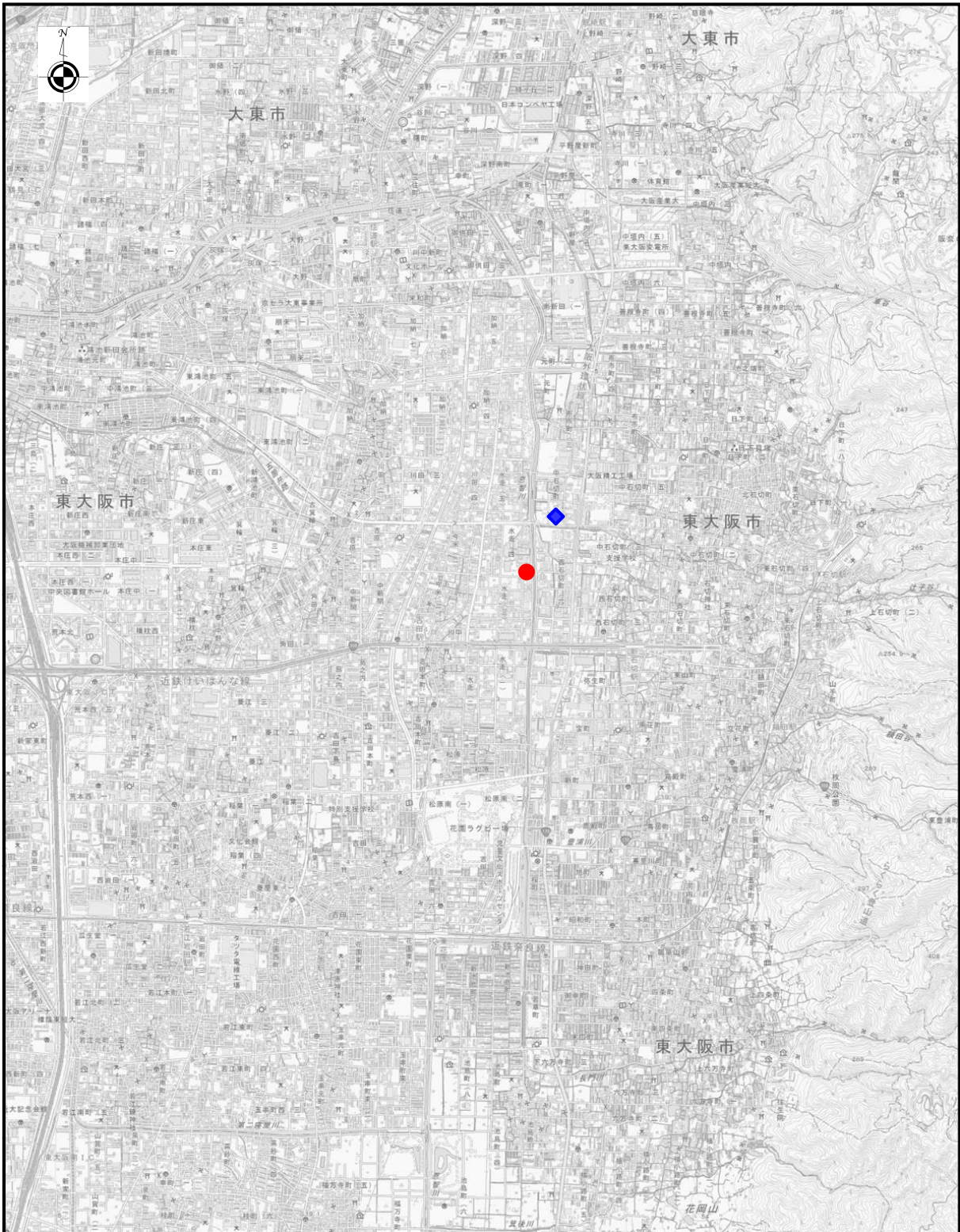
事業計画地は、東大阪市水走4丁目7-16であり、用途地域は工業地域である。(図2-1(1)～(2)参照)

また、最も近い住居等の保全物件は、東大阪市西石切7丁目のマンションであり、事業計画地からは南南東方向へ250mの位置である。

### 2-3-3 対象事業の施設規模、面積及び廃棄物の種類

本事業の施設の種類、処理能力、建屋規模、敷地面積及び廃棄物の種類等は、下記のとおりである。

- ・施設の種類：ガラスくずの破碎・選別施設
- ・処理能力：25.0t/h×24時間＝600t/日
- ・建屋規模：629 m<sup>2</sup>(高さ約26.3m)
- ・敷地面積：1064 m<sup>2</sup>
- ・廃棄物の種類：ガラスくず(市町村等が回収した一般家庭のガラスびん)
- ・稼働時間：24時間/日
- ・休止日：なし
- ・季節的な変動の有無：無



出典：国土地理院発行地形図

—凡例—

●：事業計画地

◆：石切工場(第1工場・第2工場)

0 500 1000 1500m



図 2-1 (1) 事業計画地の位置(広域)

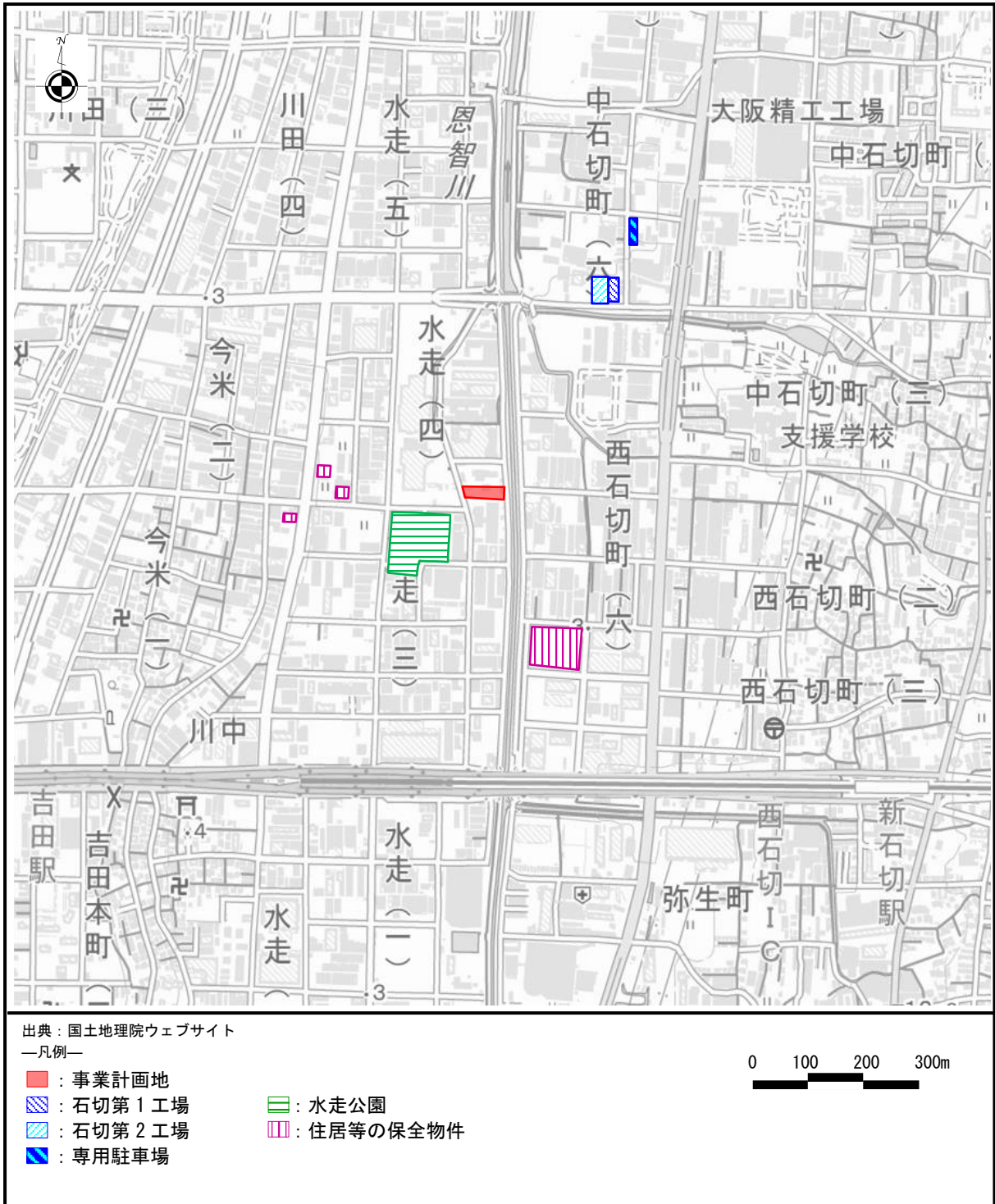


図 2-1 (2) 事業計画地の位置 (詳細)

#### 2-3-4 廃棄物の処理工程(フロー)

一般廃棄物の処理工程は、図2-2に示すとおりである。

選別の流れは、以下のとおりである。

<グリズリーフィーダー(ふるい分け機)へ原料投入後>

- ①人の手により缶・ペットボトル等のガラスびん以外の物を除去する。
- ②一定のサイズより大きいガラスは、解砕機により、ガラスびんのボトルネックからキャップとガラスに分離する。
- ③分けられた原料は、中間タンクに一時保管される。
- ④中間タンクから搬送された原料から、付着しているラベルと汚れを除去する。

<振動フルイ機へ投入後>

- ⑤選別機にて、ガラス以外の紙、鉄、アルミ、耐熱ガラス、クリスタルガラス、金属、石及び陶磁器など異物を除去し、色選別を行う。
- ⑥検査として、人による目視及び選別を行う。
- ⑦製品タンクに一時保管したのち、出荷に合わせてトラックに積み込み、搬出する。

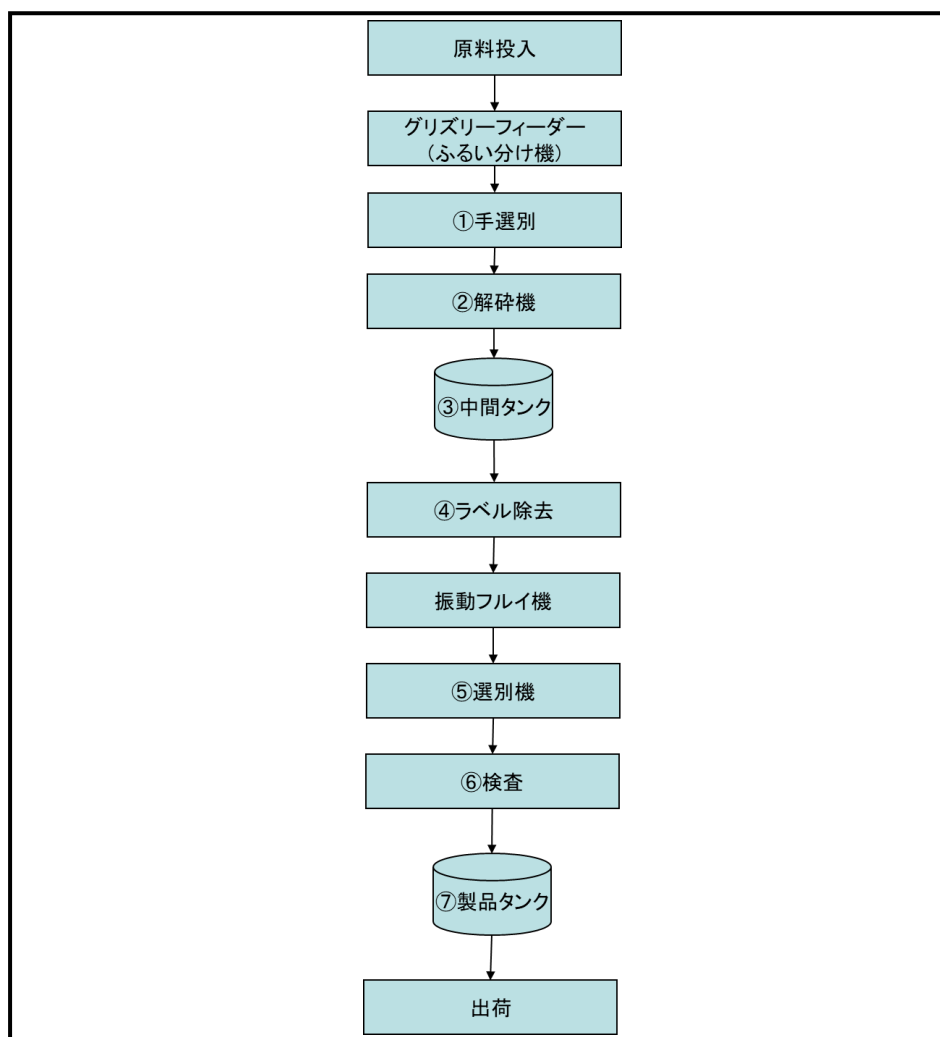


図2-2 一般廃棄物の処理工程

### 2-3-5 施設の配置計画等

施設の配置計画等は図2-3(1)～(3)に示すとおりである。

なお、図中の破線の位置に高さ2mないし高さ3mの防音壁を設置する計画である。また、敷地内には搬入出車両の駐車場や待機場所を設けず、石切工場近傍の専用駐車場を使用する。

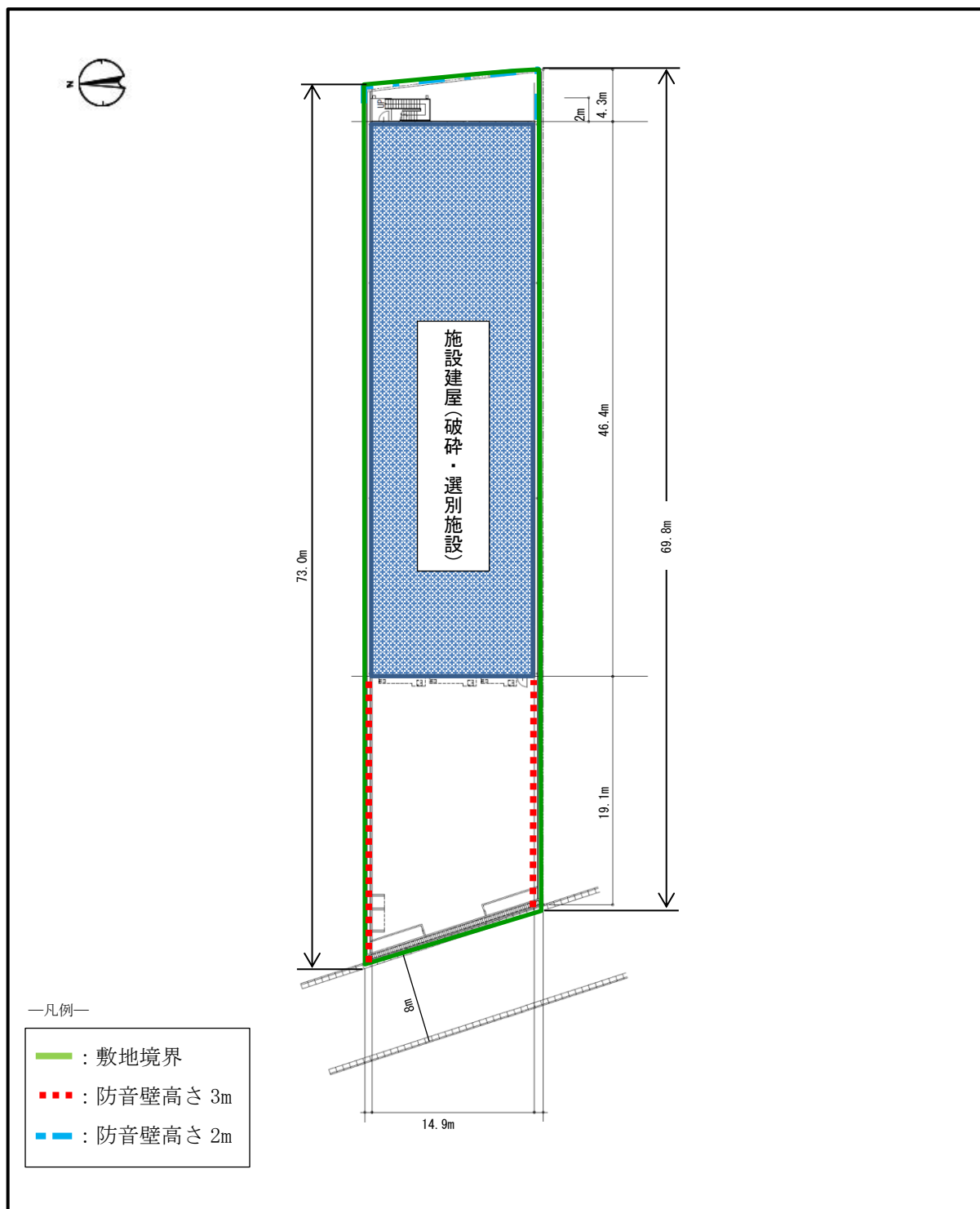


図2-3(1) 事業計画地の平面図

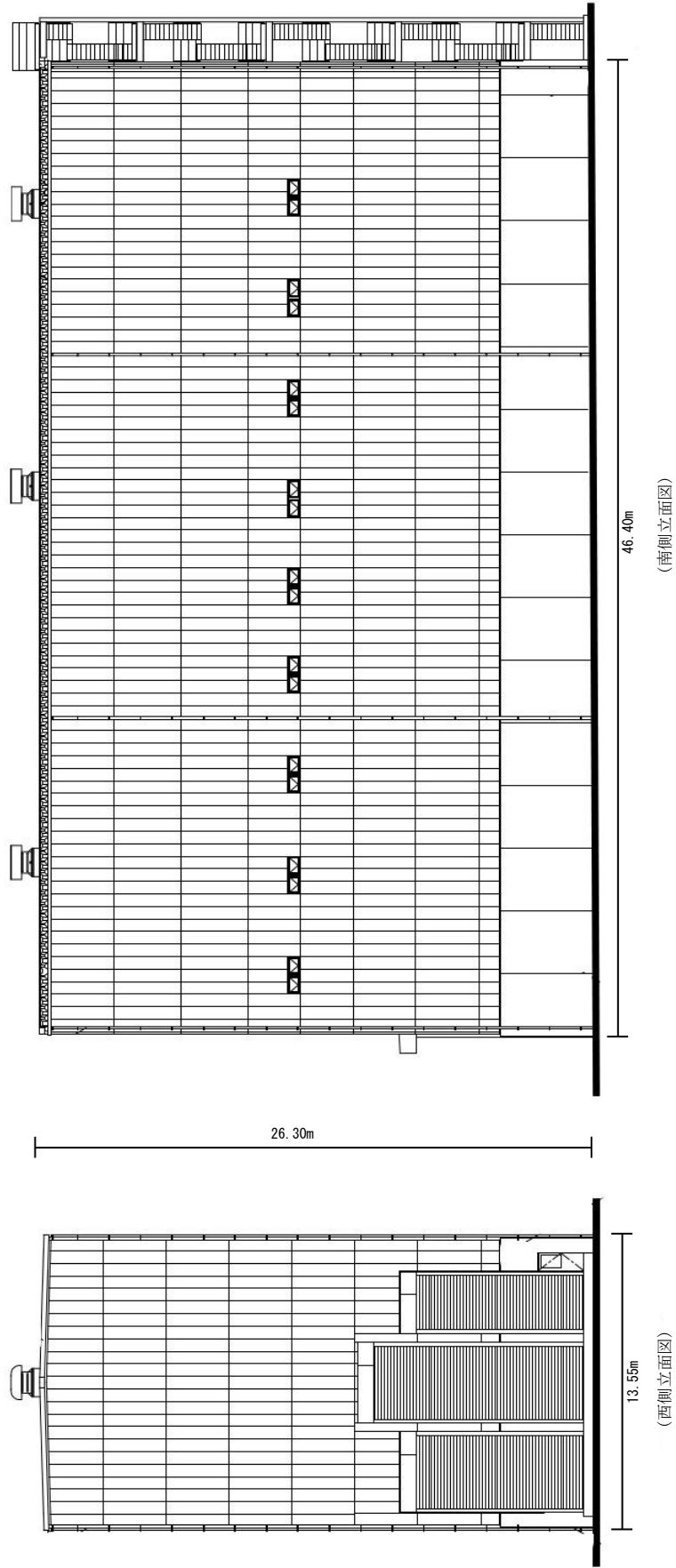


图 2-3 (2) 施設建屋立面图-1 (西・南立面)

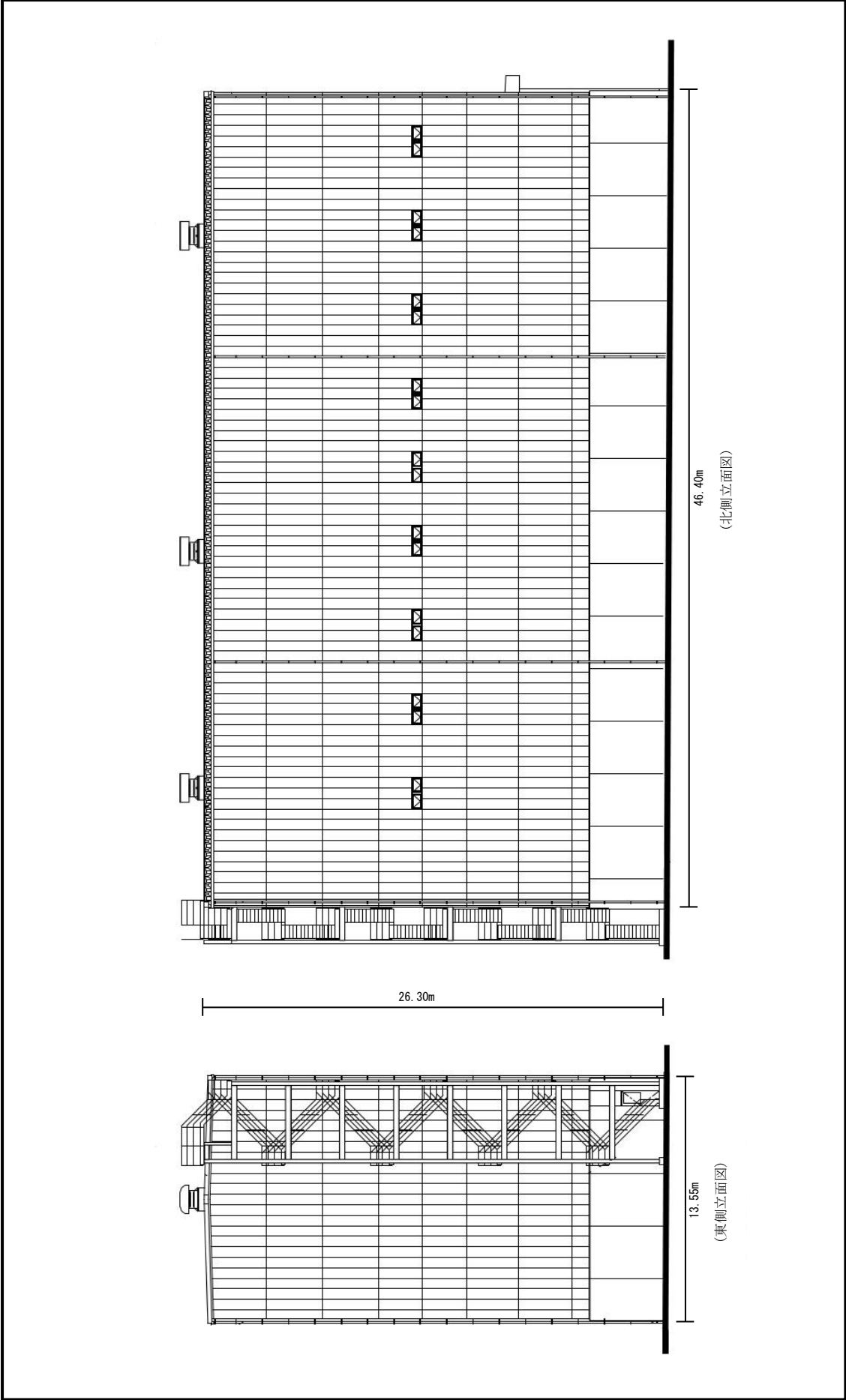


図 2-3 (3) 施設建屋立面図-2 (東・北立面)



### 2-3-6 施設の処理能力等

解砕機(A)の処理能力等は、表2-1に示すとおりであり、本施設の最大処理能力は解砕機(A)で決定される。

表2-1 解砕機(A)の処理能力等

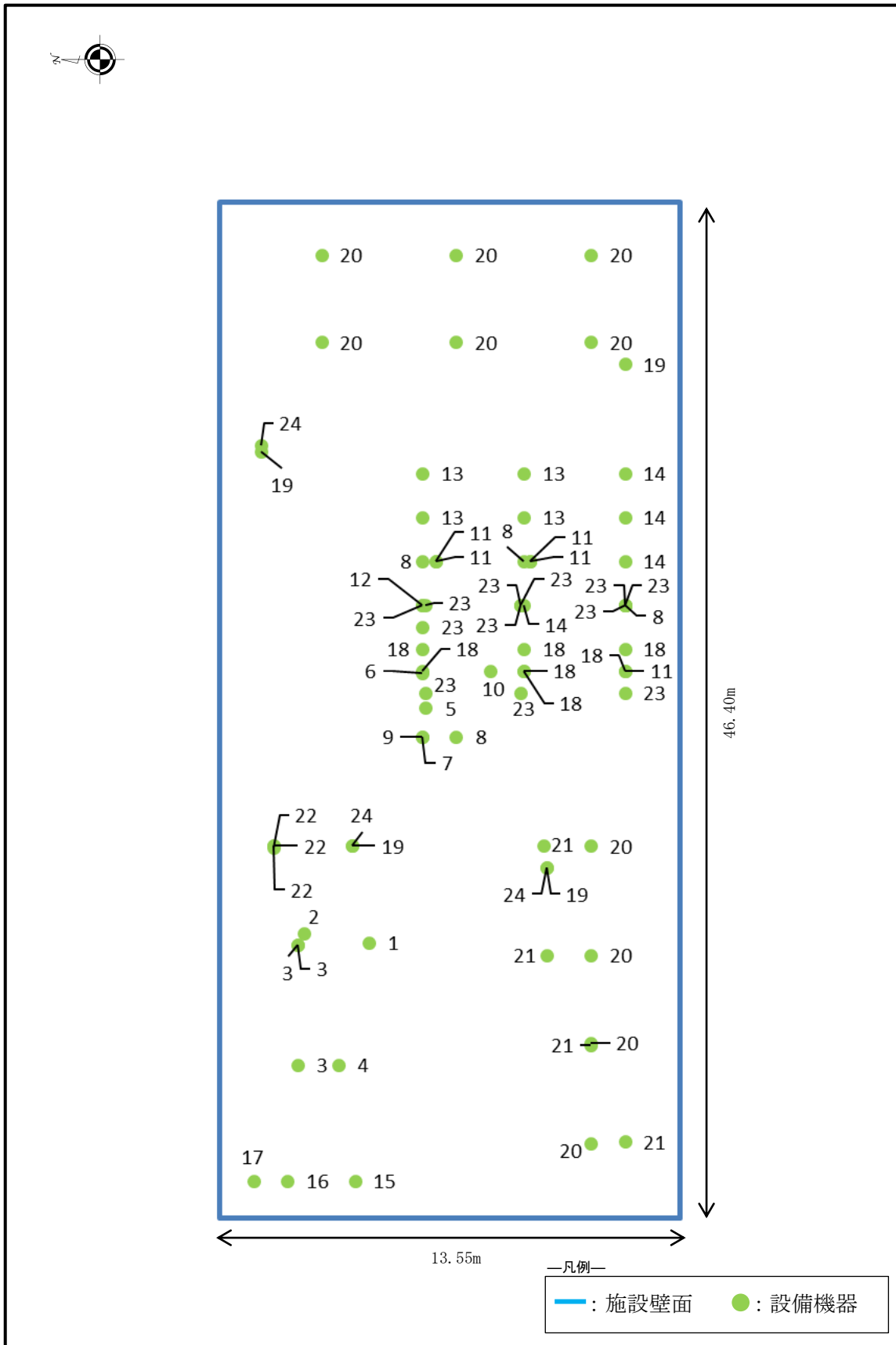
項目	概要
処理能力	25 t/h (600t/日)
投入口	長さ：650mm 幅：1300mm
サイズ	長さ：900mm 幅：1650mm 高さ：1300mm
動力	15kW (7.5kW×2台)

### 2-3-7 設備計画

施設の設備概要は表2-2に、設備機器の位置は図2-4(1)～(2)に示すとおりであり、設備は全て建屋の中に配置する計画である。

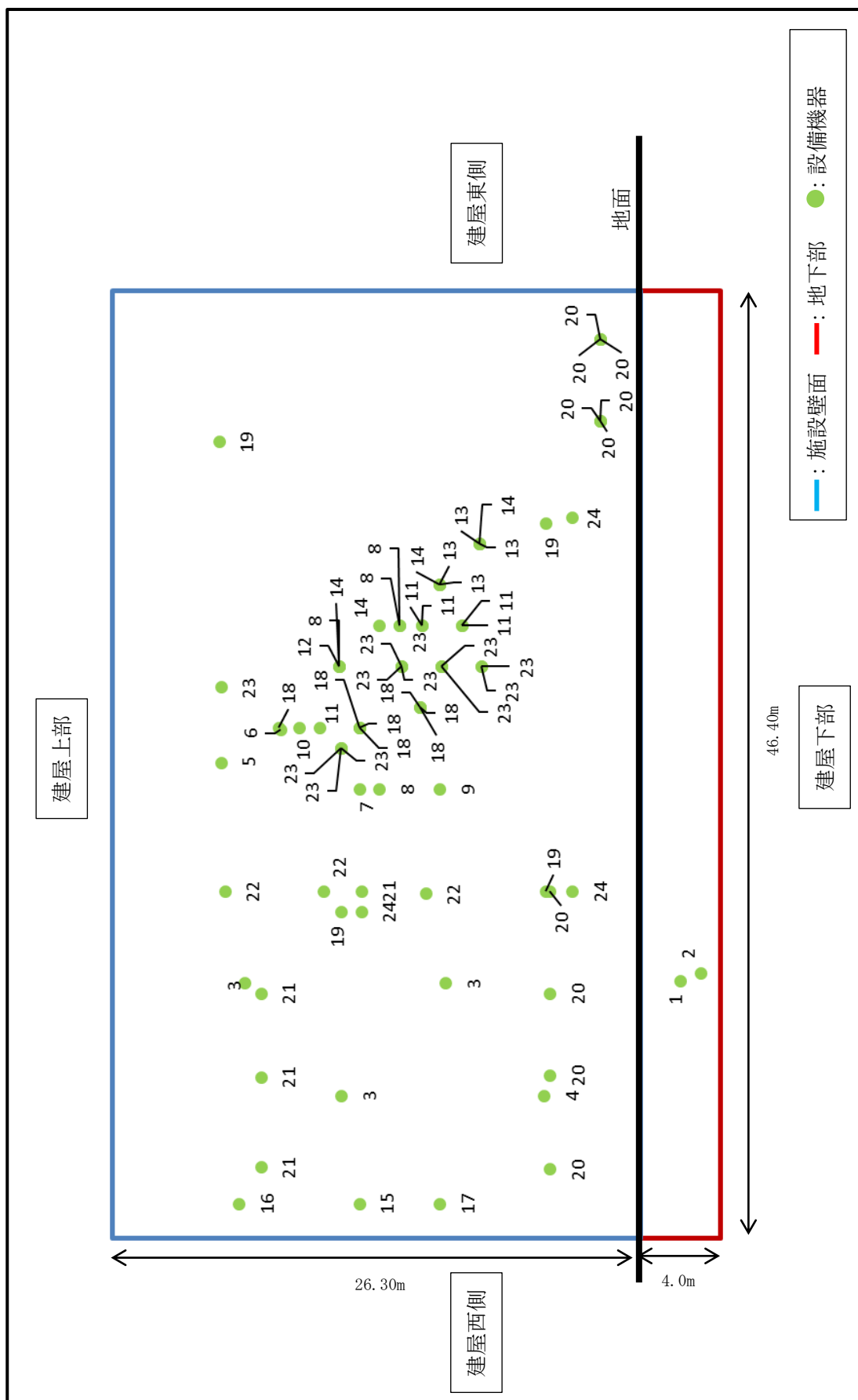
表2-2 施設の設備概要

番号	設備名	規格	台数
1	グリズリフィーダー	5.5kW×4台	1
2	解砕機(A)	7.5kW×2台	1
3	クリーニングドラム	60kW	3
4	風力選別機	15kW	1
5	光学式選別機A	7.5kW	1
6	振動フルイ機	0.75kW×2台	1
7	解砕機(B)	2.2kW×2台	1
8	光学式選別機B	7.5kW	4
9	アルミ選別機A	1.5kW + 5.5kW	1
10	振動フィーダーA	1.2kW×2台	1
11	振動フィーダーB	0.4kW×2台	5
12	光学式選別機C	3.3kW	1
13	光学式選別機D	3.3kW	4
14	光学式選別機E	3.3kW	4
15	サイクロン式集塵機	1.5kW	1
16	バグフィルター式集塵機A	22kW	1
17	アルミ選別機B	2.2kW + 7.5kW	1
18	バグフィルター式集塵機B	7.5kW + 0.4kW	7
19	バグフィルター式集塵機C	15kW + 0.4kW	4
20	振動フィーダーC	0.75kW×2台	10
21	振動フィーダーD	0.25kW×2台	4
22	バグフィルター式集塵機D	5.5kW + 0.4kW	3
23	コンプレッサーA	11kW 1700L/min	12
24	コンプレッサーB	5.5kW 720L/min	3



注) 図中の1~24は、表2-2の番号に対応している。

図2-4(1) 設備機器の位置(平面図)



注)図中の1~24は、表2-2の番号に対応している。

図2-4(2) 設備機器の位置(断面図)

## 2-3-8 運行計画

本施設の稼働に伴い、発生する事業関連車両の台数は、表2-3に示すとおりである。また、事業関連車両の走行ルート別台数は表2-4(1)～(3)、その走行ルートは図2-5(1)～(2)に示すとおりであり、大阪・吹田・堺方面から阪神高速道路13号東大阪線又は近畿自動車道、寝屋川・八尾方面から国道170号を経て事業計画地に入出入りし、東大阪市内の細街路は極力使用しない計画である。

なお、現況(2020年8月)における石切工場の関連車両の走行ルートをもとに、事業関連車両の走行ルートや台数を設定した。また、特に夜間及び早朝の事業関連車両の走行の台数は、周辺環境へ配慮し、その約20%を昼間へシフトする計画とした。

表2-3 事業関連車両の台数

(単位：台/日(片道))

	大型車		小型車		計
	トレーラー	10t車	4t車	2t車	
搬入	5	54	17	14	90
搬出	4	60	8	0	72
製品	4	45	0	0	49
不燃ごみ	0	8	0	0	8
可燃ごみ	0	7	4	0	11
アルミ	0	0	2	0	2
鉄	0	0	2	0	2
計	123		39		162

注1)搬入車両(ガラス原料)の1台当たりの積載量は、台数の設定に際し安全側の予測を行うため、現況の実績値を参考に、下記に示すとおりとしている。

トレーラー：21.1ト、10t車：8.0ト、4t車：3.1ト、2t車：0.7ト

注2)搬出車両(カレット製品・不燃ごみ・可燃ごみ)の1台当たりの積載量は、台数の設定に際し安全側の予測を行うため、現況の実績値を参考に、下記に示すとおりとしている。

製品 → トレーラー：20.0ト、10t車：8.5ト

不燃ごみ → 10t車：9.0ト

可燃ごみ → 10t車：6.9ト、4t車：2.1ト

アルミ → 4t車：1.8ト

鉄 → 4t車：2.6ト

表 2-4 (1) 事業関連車両の走行ルート別台数(搬入車両)

(単位：台/日)

事業関連車両 方面	大型車						小型車						計				
	トレーラー		10t 車		小計	方面率	4t 車		2t 車		小計	方面率	計	方面率			
	往路	復路	往路	復路			往路	復路	往路	復路							
ルート A(大阪・吹田・堺方面)	5	5	31	31	72	72	61%	0	0	0	0	0	32	52%	72	104	58%
ルート B(大阪・吹田・堺方面)	0	0	0	0	0			10	10	6	6	32	32				
ルート C(寝屋川方面)	0	0	20	20	40	40	34%	0	0	0	0	0	26	42%	40	66	36%
ルート D(寝屋川方面)	0	0	0	0	0			5	0	8	0	13			13		
ルート E(寝屋川方面)	0	0	0	0	0			0	5	0	8	13			13		
ルート F(八尾方面)	0	0	3	0	3	6	5%	2	0	0	0	2	4	6%	5	10	6%
ルート G(八尾方面)	0	0	0	3	3			0	2	0	0	2			5		
計	-				118	100%	-				62	100%	-	180	100%		

表 2-4 (2) 事業関連車両の走行ルート別台数(搬出車両)

(単位：台/日)

事業関連車両 方面	大型車						小型車						計				
	トレーラー		10t 車		小計	方面率	4t 車		2t 車		小計	方面率	計	方面率			
	往路	復路	往路	復路			往路	復路	往路	復路							
ルート A(大阪・吹田・堺方面)	4	4	33	33	74	74	58%	0	0	0	0	0	10	63%	74	84	58%
ルート B(大阪・吹田・堺方面)	0	0	0	0	0			5	5	0	0	10	10				
ルート C(寝屋川方面)	0	0	24	24	48	48	37%	0	0	0	0	0	4	25%	48	52	36%
ルート D(寝屋川方面)	0	0	0	0	0			2	0	0	0	2			2		
ルート E(寝屋川方面)	0	0	0	0	0			0	2	0	0	2			2		
ルート F(八尾方面)	0	0	3	0	3	6	5%	1	0	0	0	1	2	12%	4	8	6%
ルート G(八尾方面)	0	0	0	3	3			0	1	0	0	1			4		
計	-				128	100%	-				16	100%	-	144	100%		

表 2-4 (3) 事業関連車両の走行ルート別台数(搬入出車両計)

(単位：台/日)

事業関連車両 方面	大型車						小型車						計				
	トレーラー		10t 車		小計	方面率	4t 車		2t 車		小計	方面率	計	方面率			
	往路	復路	往路	復路			往路	復路	往路	復路							
ルート A(大阪・吹田・堺方面)	9	9	64	64	146	146	59%	0	0	0	0	0	42	54%	146	188	58%
ルート B(大阪・吹田・堺方面)	0	0	0	0	0			15	15	6	6	42	42				
ルート C(寝屋川方面)	0	0	44	44	88	88	36%	0	0	0	0	0	30	38%	88	118	36%
ルート D(寝屋川方面)	0	0	0	0	0			7	0	8	0	15			15		
ルート E(寝屋川方面)	0	0	0	0	0			0	7	0	8	15			15		
ルート F(八尾方面)	0	0	6	0	6	12	5%	3	0	0	0	3	6	8%	9	18	6%
ルート G(八尾方面)	0	0	0	6	6			0	3	0	0	3			9		
計	-				246	100%	-				78	100%	-	324	100%		

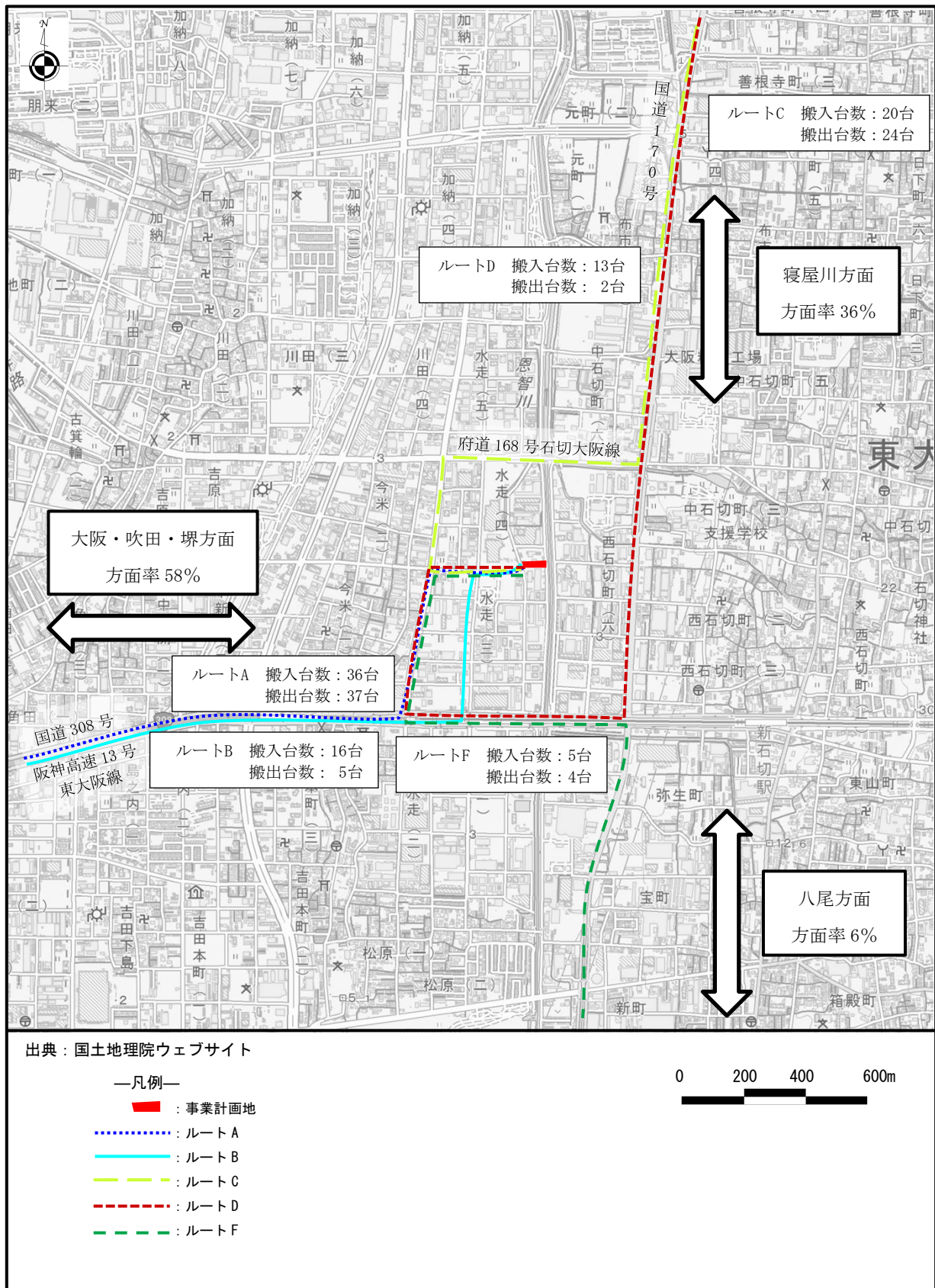


図2-5(1) 事業関連車両の走行ルート(往路)

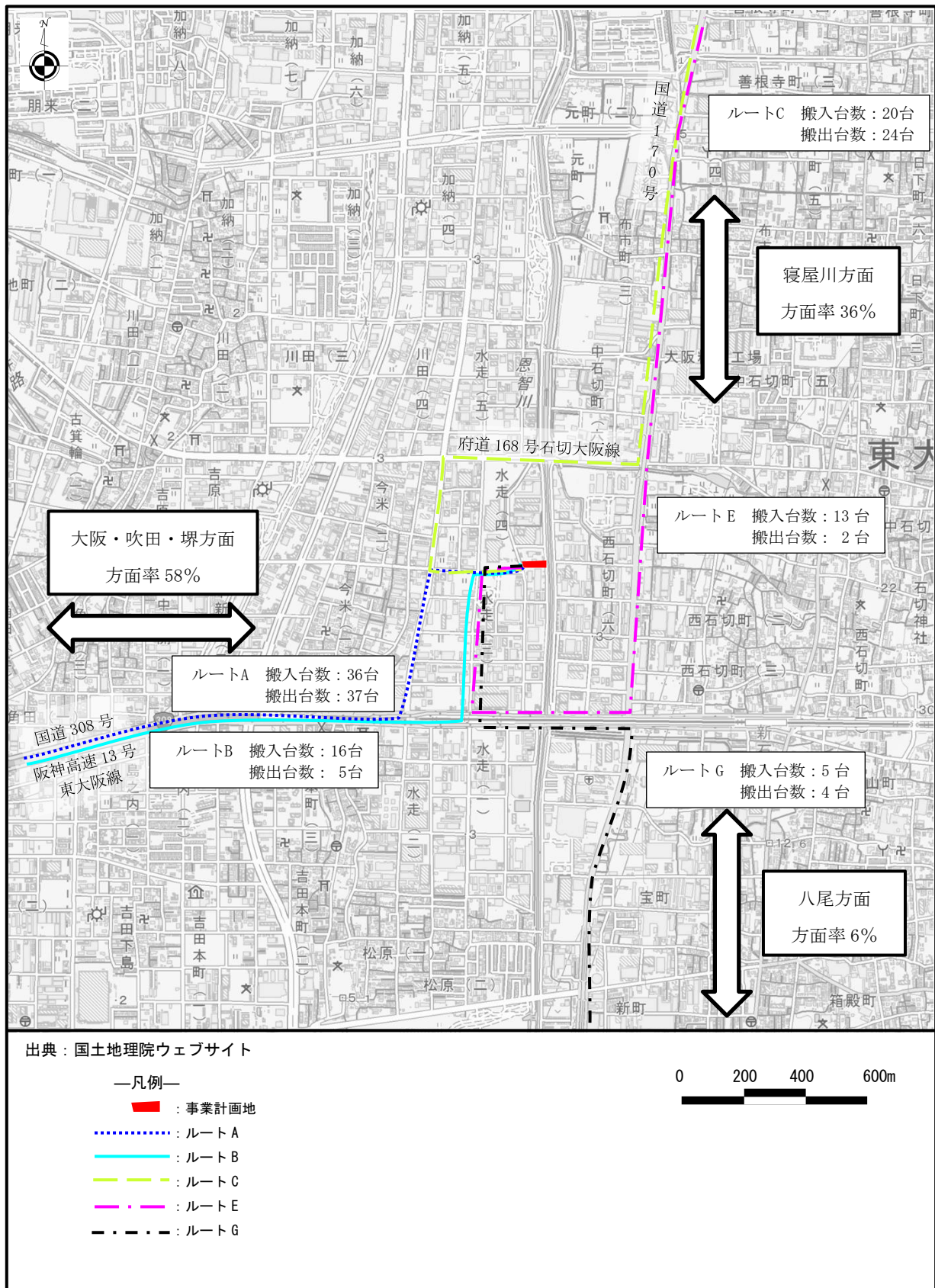


図 2-5 (2) 事業関連車両の走行ルート(復路)

## 2-4 対象事業の計画策定の経緯

### 2-4-1 計画策定の経緯

本事業を計画するにあたり、実施場所、規模を検討するに至る経緯は下記のとおりである。

- ・石切工場第1工場及び第2工場は、事業を実施していく上で壁面に騒音対策を施すなど対策を行ってきた。
- ・現在受注している自治体以外からも弊社工場に対するガラスびんのリサイクルを委託する要請があるが、現在の工場の処理能力の限界から受け入れを断らざるを得ない状況である。また、自治体の中には資源ゴミの処理を外部に委託する動きが加速している。製びんメーカーのカレットに対する要望は細分化しており、色分けを細かくする事でその要望に対応できる可能性が高まると考えられる事から、施設処理能力を計画の処理能力(現状：最大 100t/日、計画：最大 600t/日)へ増加することや製品であるガラスの色分け能力(現状：6色、計画：8色)を増加することが必要であると判断した。
- ・石切工場第1工場及び第2工場の用途地域は準工業地域であり、施設処理能力の増加の許可を取得できず、操業時間も限られている状況である。
- ・事業計画地の用途地域は工業地域であり、事業計画地近傍(100m以内)に住居等の保全物件はなく24時間稼働可能な地域である。また、石切工場第1工場及び第2工場から近く、社員の雇用維持の観点からもこれまでとあまり変わらない場所であり、検討している事業計画を実施できる数少ない場所である。
- ・事業計画地の形状(形や面積)や建物計画から、建物面積、位置、高さに制約があり、検討の余地はほとんどない。
- ・東大阪市は「住工共生のまちづくり」を推進しており、事業計画地は「モノづくり推進地域」に指定されている地域のため、製造メーカーである弊社が工場建設を推進しやすい地域性がある。
- ・事業計画地は、ガラスびんの大きな消費地である大阪府、兵庫県、京都府、奈良県から近距離にあり、消費からリサイクルまでの輸送距離が近い。
- ・納品先である製びんメーカーは、滋賀県、京都府、兵庫県にあり、ガラスびんの中心的な製造工場が、位置している。
- ・事業計画地は、東大阪都市清掃組合に近接しており、東大阪市内で発生したガラス残渣を速やかにリサイクルできる場所にある。

### 2-4-2 建屋構造に係る検討

#### (1) 複数案の概要

事業計画の立案過程で、建屋構造について環境配慮の観点から複数案の比較検討を行った。建屋計画図及びその概要は、図2-6(1)～(3)に示すとおりである。



計画案の概要	配慮すべき環境影響
<ul style="list-style-type: none"> <li>・クールファンを、屋根上中央に設置している。</li> <li>・東側側面の建屋材料を、ALC板のみで仕上げている。また、建屋側面の窓ガラスを少なくし、コンクリート打放しの高さを4mとしている。</li> <li>・東側側面にシャッターを設置しない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・クールファンによる騒音や建屋内からの騒音について、周辺環境への影響</li> </ul>

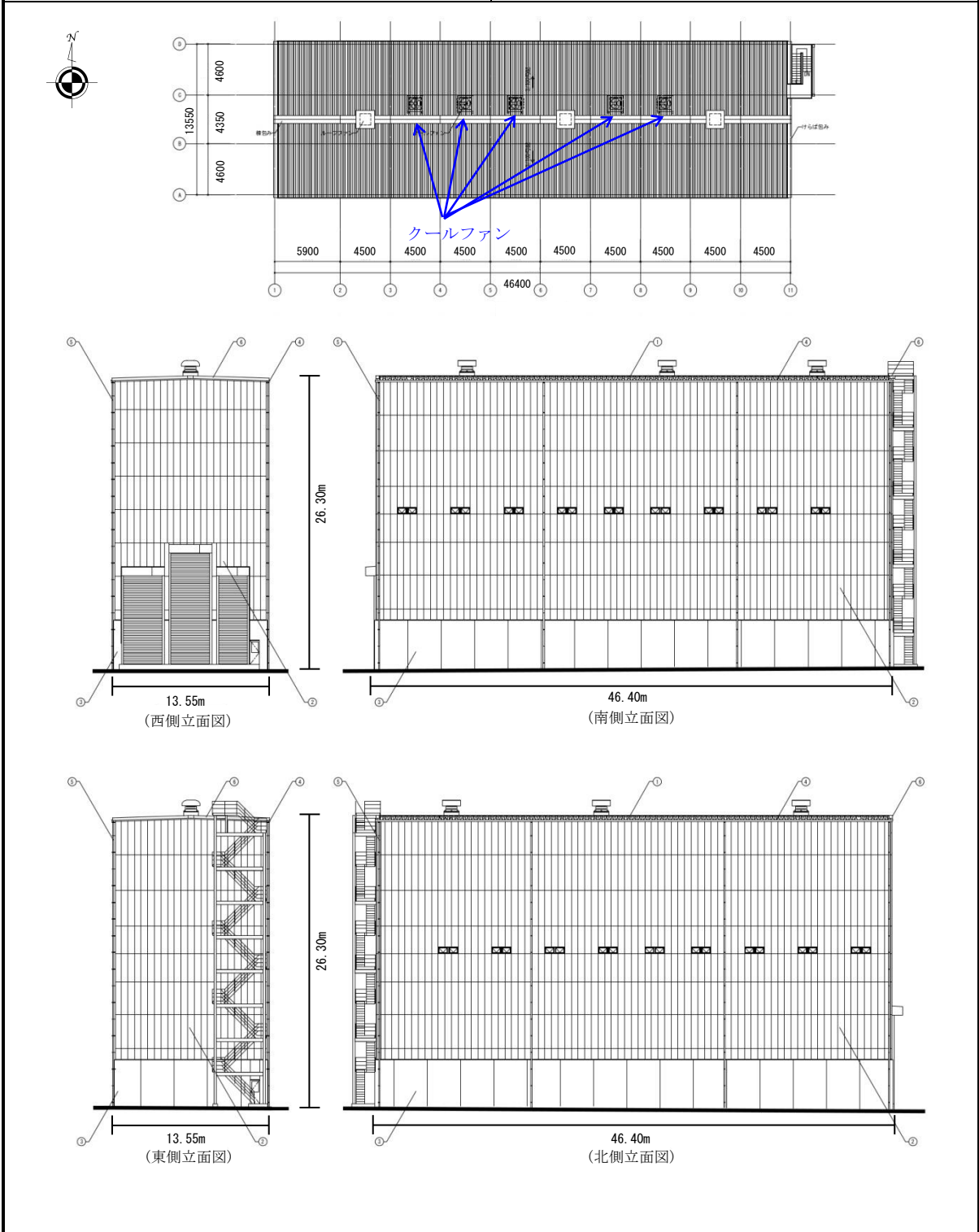


図 2-6 (1) 設備配置図(第 1 案)

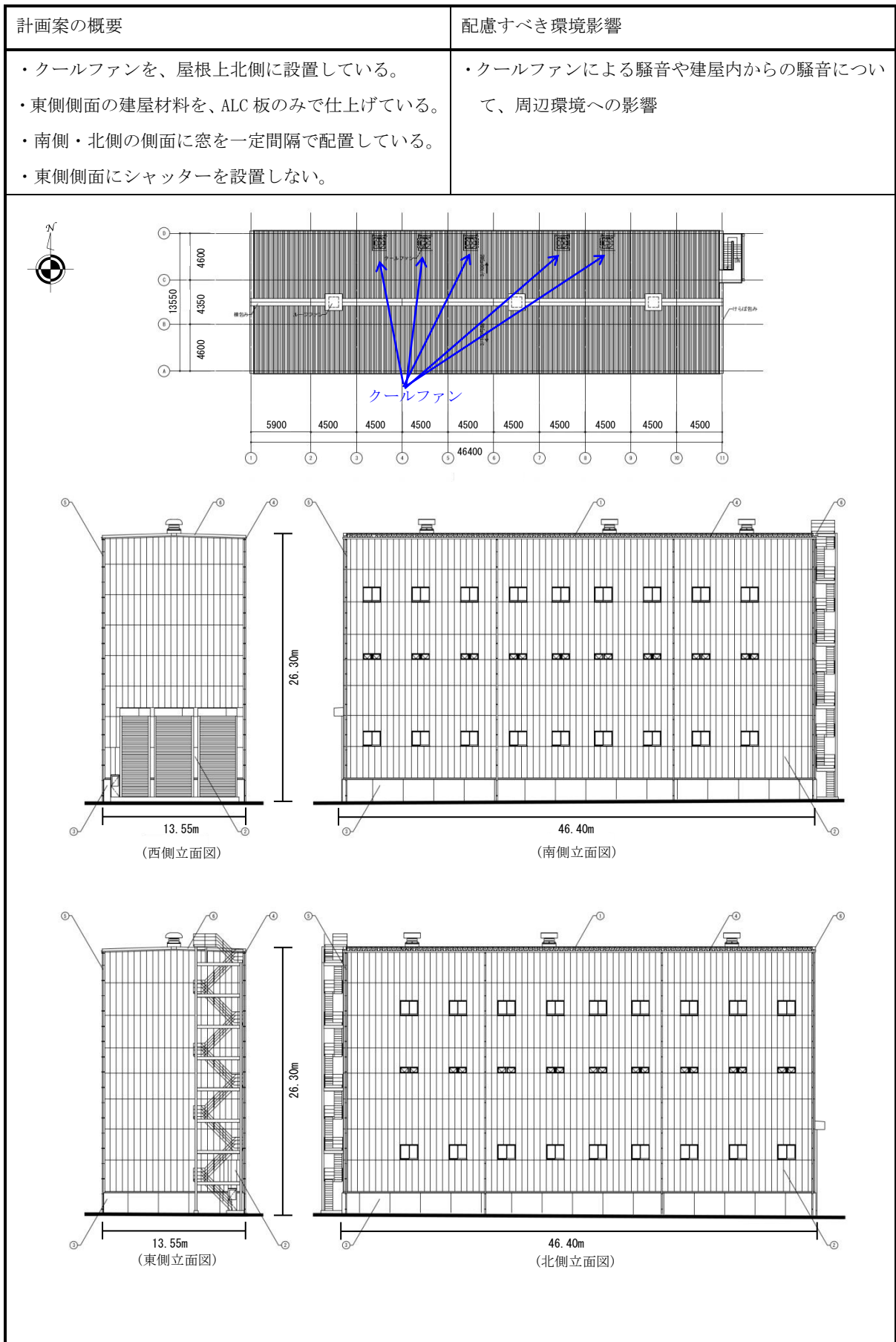


図 2-6 (2) 設備配置図(第 2 案)

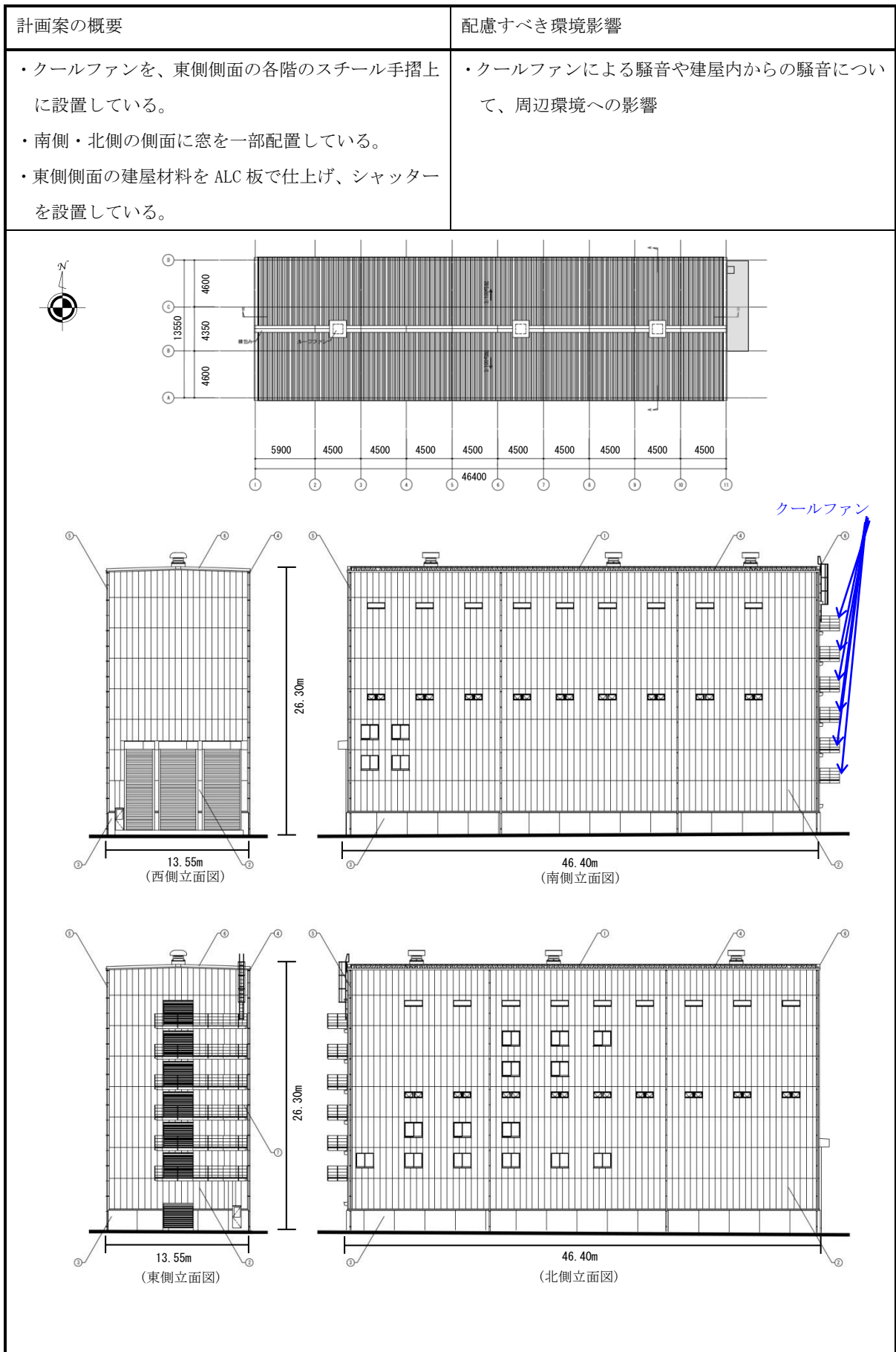


図 2-6 (3) 設備配置図(第 3 案)

## (2) 複数案の検討結果

複数案の比較検討結果は、表2-5に示すとおり、第1案～第3案について表中の①～⑤の事項の比較検討を行った。

その結果、第1案は「①壁面及び天井の材質による透過損失」及び「②クールファンからの回折効果」の事項について、周辺環境への影響が最も小さいと考えられることから、この案を事業計画に選定することとした。

表2-5 複数案の比較検討結果

	①壁面及び天井の材質による透過損失	②クールファンからの回折効果	③照明などの電力消費	④作業環境	⑤空調効率の観点
第1案	◎	◎	△	○	○
第2案	○	○	△	○	○
第3案	○	○(東方向は×)	△	○	○

◎：効果大、○：効果あり、×：効果なし、△：どちらともいえない

### 2-4-3 環境配慮の内容

環境配慮事項は表2-6(1)～(4)に示すとおり、事業計画の策定にあたり、計画に反映した環境配慮項目とその事項、また、選定しなかった項目はその理由等を整理した。

表2-6(1) 本事業における環境配慮事項

環境配慮項目及び環境配慮事項	環境配慮の選定	環境配慮の内容及び選定しなかった項目とその理由
<b>1基本的事項</b>		
<b>1-1周辺土地利用との調和</b>		
地域の環境計画の方針・目標等との整合を図ること。	○	本事業の実施にあたっては、東大阪市第3次環境基本計画に示されている方針や目標との整合を図るため、最新式の解砕処理システムを導入するなど、環境への負荷低減に努める。
事業に係る場所・規模・形状及び施設の配置・構造等の検討に当たっては、周辺地域の環境や土地利用との調和を図り、環境への影響を回避又は低減するよう努めること。	○	事業計画の設計時において、施設全体の景観が周辺の環境と調和するよう十分配慮した意匠、色彩とする計画である。
事業計画地の下流域及び周辺地域において、上水取水池、農業用水利用、地下水利用等がある場合は、これらの利水への影響の回避又は低減に努めること。	×	事業計画地は工業地域であり、農業用水利用がなく、汚水等も外部へ流出しない施設のため、環境配慮事項として選定しなかった。
<b>1-2改変区域の位置・規模・形状の適正化</b>		
土地の改変や樹木の伐採等を行う場合には、その改変区域の位置・規模・形状の選定に当たって環境への影響の回避又は低減に努めること。	×	事業計画地において、土地の改変や樹木の伐採等は行わないため、環境配慮事項として選定しなかった。
事業計画地内での土工量バランスに配慮するよう努めること。	○	工事による発生土は、可能な限り現場内で再利用するが、場外へ排出する際は適切に処分を行う。
<b>2循環</b>		
<b>2-1資源循環</b>		
循環資源のリユース・リサイクルに努めること。また、発生土の埋戻しや盛土等への再利用の徹底など、同一工事や他の工事での再利用に努めること。	○	工事に伴い発生する建設廃棄物は、「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」に従い、適正な分別・再利用・再資源化に努めるとともに、これらが困難な廃棄物は、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」に従い、適正な処理・処分を行うこととし、工事施工業者に対する指導を徹底する。
建物・施設については、将来、解体の際に発生する廃棄物の減量化、リサイクルが容易にできるよう適切な資材の選定等に努めること。	○	建物・施設の設計は、解体時に分別が容易にできるよう配慮した構造を採用することとし、分離しやすく、再生利用が容易な資材を用いる計画とする。
<b>2-2水循環</b>		
雨水の有効利用、水の回収・再利用を図るなど、水の効率的利用に努めること。	×	本事業においては、水利用はほとんどないため、環境配慮項目として選定しなかった。
雨水の地下浸透システムの導入、保水機能に配慮した土地利用を図るなど、雨水の貯留浸透・地下水涵養能力の保全・回復に努めること。	×	本事業においては、雨水は生活雑排水と同様に、公共下水道(汚水)に排水する計画としているため、環境配慮項目として選定しなかった。

注) 環境配慮項目及び環境配慮事項は、「環境影響評価及び事後調査に関する技術指針(令和5年4月大阪府)」に記載の供給処理施設に該当する事項を選定した。

表 2-6 (2) 本事業における環境配慮事項

環境配慮項目及び環境配慮事項	環境配慮の選定	環境配慮の内容及び選定しなかった項目とその理由
3生活環境		
3-1大気質、水質・底質、地下水、騒音、振動、低周波音、悪臭		
自動車交通による環境影響を低減するため、供用時における道路、鉄道等の交通網を考慮して、適切な交通アクセスを確保するよう努めること。	○	自社の事業関連車両及び工事車両は、可能な限り幹線道路を使用し、生活道路は通行しない計画とする。廃棄物持込業者に対しても同様の内容を指示する。
公共交通機関の利用促進、物流の効率化などにより、施設供用時に発生する自動車交通量の抑制に努めること。	○	運搬車両は、積載効率の向上等により走行台数を抑制するよう、指導、要請する。
施設で使用管理する車両については、低公害な車の導入に努めること。	○	車両の更新時には、可能な限り、低公害車の導入に努める。
施設の規模、配置及び構造の検討に当たっては、大気汚染、水質汚濁、騒音、振動、悪臭、有害化学物質等による環境影響の回避又は低減に努めること。	○	<ul style="list-style-type: none"> <li>搬入出車両の積載物の積卸を、建屋内にて行うことにより、粉じんの飛散回避に努める。</li> <li>建屋の中にプラント全体を設置する構造とし、周辺への騒音の影響を抑える。</li> <li>大きな振動を発生する機器は、強固な基礎構造に据え付け、振動の低減に努める。</li> <li>建屋外に臭気が漏洩することを防止するため、貯留ピットは屋内に設置する。</li> <li>本事業で水質汚濁及び有害化学物質等汚染を発生させる行為はない。</li> </ul>
工事計画の策定に当たっては、周辺環境への影響の少ない工法の採用、低公害型機械の使用、裸地の早期緑化等により、大気汚染、騒音、振動、粉じん、濁水等による環境影響の回避又は低減に努めること。	○	工事計画の策定にあたっては、工事の平準化、影響の少ない工法の採用、低公害型機械の使用などで、大気汚染、騒音、振動、粉じん、濁水等による影響の低減に努める計画とする。
3-2地盤沈下		
地下水位の低下や地盤の変形が生じないよう配慮するなど、地盤沈下の防止に努めること。	×	本事業において、地下水の採取などの地盤沈下に繋がる行為はないため、環境配慮項目として選定しなかった。
3-3土壌汚染		
土壌汚染の発生及び拡散防止に努めること。	○	工事の実施に伴い、土壌汚染に配慮する。
3-4日照障害、電波障害、反射光		
建物・構造物の配置・形状等については、日照障害、電波障害、反射光に関する周辺環境への影響の回避又は低減に努めること。	○	建物の配置及び形状について、可能な限り配慮し、日照障害、電波障害、反射光に関する周辺環境への影響の低減に努める。
3-5都市景観		
建物・構造物の配置・意匠・色彩等について、周辺景観との調和や地域性に配慮した工夫を施すとともに、必要に応じて植栽等により修景することにより、良好な都市景観の形成に努めること。	○	建物の配置や色彩等、周辺景観との調和や地域性に配慮する。

注) 環境配慮項目及び環境配慮事項は、「環境影響評価及び事後調査に関する技術指針(令和5年4月大阪府)」に記載の供給処理施設に該当する事項を選定した。

表 2-6 (3) 本事業における環境配慮事項

環境配慮項目及び環境配慮事項	環境配慮の選定	環境配慮の内容及び選定しなかった項目とその理由
4 自然環境		
4-1 気象・地象・水象		
土地の改変、建物・構造物の規模・配置・形状については、事業計画地及びその周辺における風向・風速、気温、地形、地質、土質、河川の水量・水位、湖沼への流入水量・水位、海域の潮流・波浪への影響の回避又は低減に努めること。	×	周辺地域の気象・地象・水象に影響を与えるような土地改変及び構造物の設置はないと考えられるため、環境配慮事項として選定しなかった。
地下構造物の建設や地下水採取に当たっては、地下水脈への影響の回避又は低減に努めること。	×	本事業では大規模な地下構造物の建設や地下水採取はないため、環境配慮事項として選定しなかった。
4-2 陸域生態系・海域生態系		
土地利用や施設配置の検討に当たっては、生物多様性と多様な生物からなる生態系への影響の回避又は低減に努めること。また、水域と陸域との移行帯における生物多様性の保全も考慮にいれるとともに、水域とその周辺の陸域及び移行帯を一体と捉えた生態系機能の維持に努めること。さらに、重要な動植物の生息・生育地をやむを得ず改変する場合には、改変地の修復、移植・代替生息地の確保など適切な措置を講じるよう努めること。	×	事業計画地は、工業地域で既に改変された土地であり、本事業の実施により、自然植生の伐採など、動植物の生息・生育環境への影響はないと考えられるため、環境配慮事項として選定しなかった。
良好な緑地、水辺、藻場、干潟の保全と、多自然型工法の採用等による動植物の生息生育空間の創出に努めること。なお、緑地等の保全に当たっては、事業計画地周辺の良好な環境との連続性に配慮するとともに、まとまりのある面積の確保に努めること。また、緑地帯における植栽樹種の選定に当たっては、現存植生及び自然植生に配慮すること。	×	事業計画地は、工業地域で既に改変された土地であり、本事業の実施により、良好な緑地、水辺等が減少することがないため、環境配慮事項として選定しなかった。
工事による粉じん、騒音、振動、濁水等が動植物の生育・生息環境に及ぼす影響の低減に配慮した工事計画の策定に努めること。	×	事業計画地を含む周辺地域は、工業地域であり、工事の実施により、動植物の生育・生息環境に影響を及ぼすことがないと考えられるため、環境配慮事項として選定しなかった。
4-3 自然景観		
人工物の位置、規模、形状等については周辺景観との調和に配慮し、良好な自然景観の保全に努めること。	×	事業計画地を含む周辺地域には、影響を及ぼす対象となる自然景観はないと考えられるため、環境配慮事項として選定しなかった。
4-4 人と自然との触れ合いの活動の場		
緑地空間、親水空間等を保全するなど、人と自然との触れ合いの活動への影響の回避又は低減に努めること。	○	本事業の実施により、水走公園の人と自然との触れ合いの活動へ及ぼす影響の回避又は低減に努める。
5 歴史的・文化的環境		
5-1 歴史的・文化的景観		
建物・構造物の配置・意匠・色彩等については、周辺の伝統的景観との調和に配慮し、必要に応じて植栽等により修景することにより、歴史的・文化的景観の保全に努めること。	×	事業計画地を含む周辺地域には、影響を及ぼす対象となる歴史的・文化的景観はないと考えられるため、環境配慮事項として選定しなかった。
5-2 文化財		
土地の改変や建物・構造物の設置に当たっては、文化財の保全に努めること。	×	事業計画地を含む周辺地域には、影響を及ぼす対象となる文化財はないと考えられるため、環境配慮事項として選定しなかった。

注) 環境配慮項目及び環境配慮事項は、「環境影響評価及び事後調査に関する技術指針(令和5年4月大阪府)」に記載の供給処理施設に該当する事項を選定した。

表 2-6 (4) 本事業における環境配慮事項

環境配慮項目及び環境配慮事項	環境配慮の選定	環境配慮の内容及び選定しなかった項目とその理由
6環境負荷		
6-1温室効果ガス、オゾン層破壊物質		
省エネルギー型機器、コージェネレーションシステム、余熱利用、地域冷暖房の採用などエネルギーの効率的な利用や、太陽光など自然エネルギーの利用に努めること。また、温室効果ガス及びオゾン層破壊物質の排出抑制に努めること。	○	本事業において温室効果ガスの排出の小さい空調設備採用など、可能な限り省エネルギー型機器の採用を検討する。
6-2廃棄物、発生土		
事業活動により生じる廃棄物の発生抑制とともに、長期使用が可能な資材の使用に努めること。	○	設置する施設機器に用いる資材は、可能な限り長期使用ができるものを採用する計画とし、事業活動により生じる廃棄物は、可能な限りリユース・リサイクルし、減量化を図るため、分別を徹底する計画とする。
施設規模・土地改変面積の最小化や発生量を抑制する工法の採用等により、発生土の発生抑制に努めること。	○	工事の際は、施設規模・土地改変面積の最小化や発生量を抑制する工法の検討・採用を行い、可能な限り土量バランスを図り、発生土の発生抑制に努める。
発生土の処分及び仮置きに際しては、生活環境・自然環境への影響を回避・低減するように努めること。運搬に際しては、飛散流出の防止に努めること。	○	発生土を仮置きする場合は、飛散しないようシート掛けを行うなど飛散防止対策を行う。
7気候変動適応等		
7-1洪水・内水氾濫		
浸水対策、流出防止対策及び電力の喪失への対策など、洪水・内水氾濫による浸水に伴う化学物質の漏えいによる環境リスクの低減に努めること。	×	想定最大規模の降雨で事業計画地の浸水深は1.0m未満となっているが、止水壁を設置することや本事業は化学物質を使用しないことから、環境配慮項目として選定しなかった。
7-2高潮・高波		
工場等の供給処理施設にあつては、浸水対策、流出防止対策及び電力の喪失への対策など、高潮・高波に起因する浸水に伴う化学物質の漏えいによる環境リスクの低減に努めること。	×	事業計画地を含む周辺地域は、沿岸域でなく、高潮・高波に起因する浸水はないと考えられることや本事業所は化学物質を使用しないことから、環境配慮事項として選定しなかった。
7-3地震		
施設の耐震性能の確保、電力喪失対策及び液状化への対策など、地震に起因する化学物質の漏えいによる環境リスクの低減に努めること。	×	南海トラフ巨大地震で最大クラスの地震による事業計画地の液状化が考えられるが、止水壁を設置することや本事業は化学物質を使用しないことから、環境配慮項目として選定しなかった。
7-4津波		
沿岸域に立地する工場等の供給処理施設にあつては、浸水対策、流出防止対策及び電力の喪失への対策など、津波に起因する浸水に伴う化学物質の漏えいによる環境リスクの低減に努めること。	×	事業計画地を含む周辺地域は、沿岸域でなく、津波に起因する浸水はないと考えられることや本事業所は化学物質を使用しないことから、環境配慮事項として選定しなかった。

注) 環境配慮項目及び環境配慮事項は、「環境影響評価及び事後調査に関する技術指針(令和5年4月大阪府)」に記載の供給処理施設に該当する事項を選定した。



## 2-5 工事計画の概要

### 2-5-1 対象事業の予定実施時期

工事計画の概要は、表2-7(1)～(2)に示すとおり、第1期工事から第3期工事までを予定している。

本事業の供用は、第1期工事の完了後に供用開始する。第2期及び第3期工事では出荷するカレットの種類を増やすのみであり、色の選別をするための機械(選別機)を増設する計画のため、処理能力の変化はない。

したがって、施設の建設に関する工事は、造成工事及びプラント工事 第1期となり、施設の建設に係る工期は21か月(1年9ヵ月)となる。

なお、工事の時間帯は、8時から17時とする計画である。

表2-7(1) 全体工事工程表

工種	工期(月)		1年次												2年次												3年次以降	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24				
造成工事																												
プラント工事 第1期																												
移設工事 第2期																												
移設工事 第3期																												

注)第2期では、選別機を石切工場第2工場から移設・供用し、第3期では、選別機を石切工場第1工場から移設・供用する計画である。

表2-7(2) 建設機械等の月別台数(造成及びプラント工事)

(単位：台/月)

重機	工期 月次(月)	1年次												2年次										
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21		
建設機械	バックホウ	15	15	0	20	20	20	0	10	0	0	0	0	0	5	5	0	0	0	0	0	0	0	0
	アースオーガ	0	0	0	20	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	発電機	0	0	0	20	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	アスファルトフィニッシャー	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
	振動ローラー	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
工事関連車両	トレーラ	0	0	0	10	10	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	トラック	0	5	3	10	10	0	10	5	20	10	5	5	5	0	0	10	10	10	10	10	10	0	0
	コンクリートミキサー車	0	10	0	0	0	0	0	40	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	コンクリートポンプ車	0	2	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	ラフテレンクレーン	0	0	2	20	20	0	10	2	10	5	2	0	2	0	0	10	10	10	10	10	10	0	0
	ダンプトラック	20	5	0	20	20	50	0	20	0	0	0	0	0	10	10	0	0	0	0	0	0	0	0
	通勤車両	20	20	10	30	30	15	15	30	25	25	15	25	20	20	20	30	30	30	30	30	30	20	20
総計		55	57	15	150	150	85	35	111	55	40	24	30	27	42	39	50	50	50	50	50	50	20	20

## 2-5-2 最大稼働時期

建設機械等の月別台数(最大稼働時期)は表2-8に、工事関連車両の日走行台数(最大稼働時期)は表2-9に示すとおり、建設機械等の稼働台数が最大となる時期は着工後4~5ヶ月目、工事関連車両の日走行台数が最大となる時期は着工8ヶ月目となる。

なお、工事関連車両の走行ルートは図2-7に示すとおりである。

表2-8 建設機械等の月別台数(最大稼働時期：工事4~5ヶ月目)

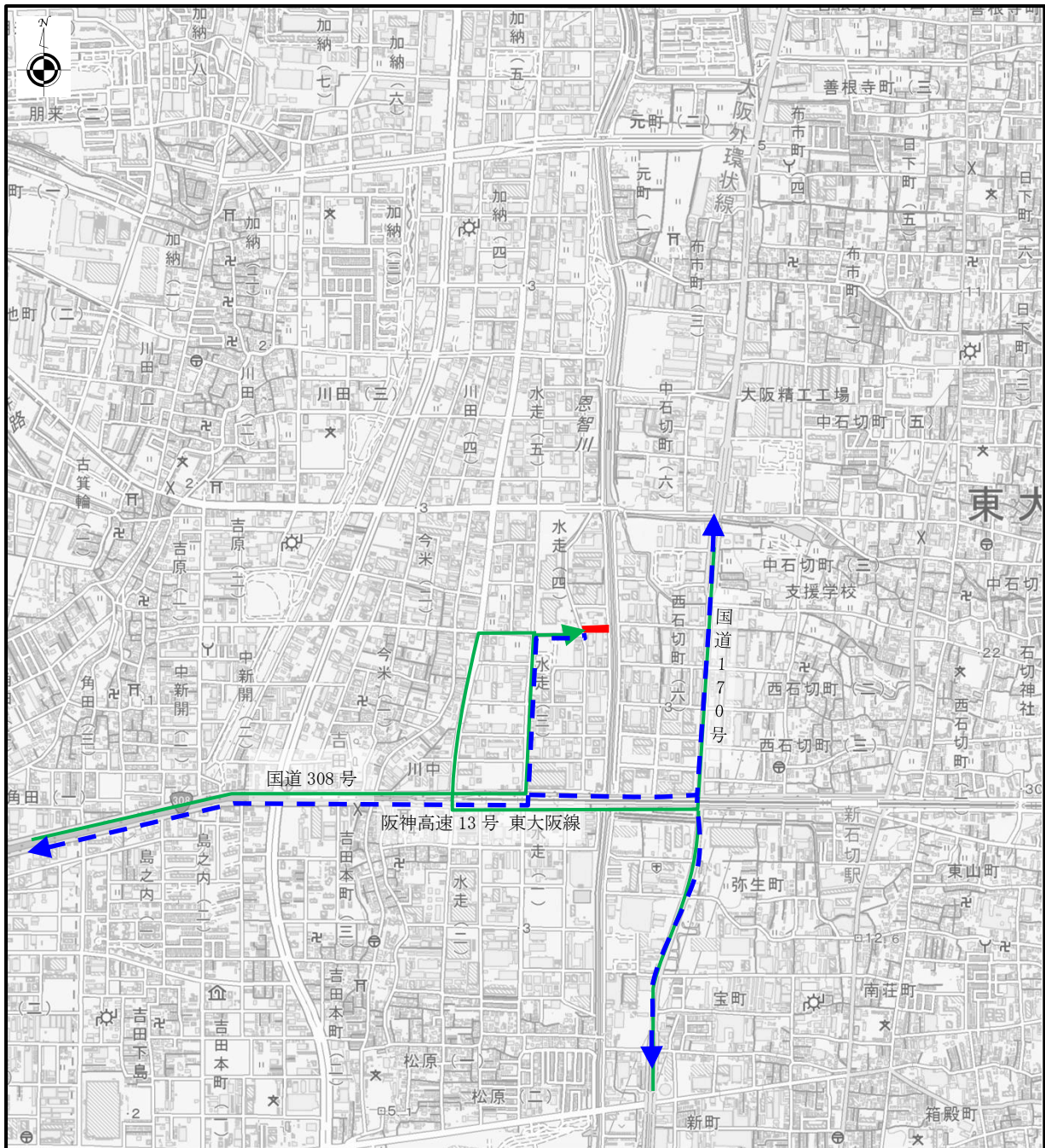
(単位：台/月)

車種	建設機械			工事関連車両				通勤車両
	バックホウ	アースオーガ	発電機	トレーラー	トラック	ラフテレーン クレーン	ダンプトラック	
台数	20	20	20	10	10	20	20	30
計	60			60				
総計	150							

表2-9 工事関連車両の日走行台数(最大稼働時期：工事8ヶ月目)

(単位：台/日)

用途	大型工事車両		通勤車両
車種	コンクリートミキサー車両	クレーン車両	小型貨物
日台数	10	1	3



出典：国土地理院ウェブサイト

0 200 400 600m

—凡例—

- : 事業計画地
- : 工事関連車両の計画ルート(往路)
- : 工事関連車両の計画ルート(復路)

図2-7 工事関連車両の走行ルート

## 2-6 環境保全対策の実施方針

### 2-6-1 存在・供用時

施設の存在・供用時は、以下に示す環境保全対策を実施し、周辺地域の環境への影響を回避又は低減する方針である。

#### (1) 大気汚染防止対策

- ・回収したガラスびんは、建屋内で受入れ、保管、処理及び搬出を行うため、外部へ粉じんを飛散させない。  
また、処理前後の保管は、必要に応じてシート等で粉じんの飛散防止に努める。
- ・建屋内で特に粉じんが発生すると考えられる車両出入口は、必要に応じて散水を行う。
- ・処理過程において粉じんの発生が懸念される機器には局所散水装置に加えて振動フルイ機、振動フィーダー、選別機付近に屋内排気型の集塵機(バグフィルター型)を設置して粉じんの飛散防止に努める。
- ・事業関連車両は、整備・点検を適正に行うとともに、制限速度の遵守及びアイドリングストップ、適正走行の周知徹底を図り、道路沿道等における大気環境への影響の低減に努める。
- ・事業関連車両の運行に当たっては、可能な限り最新の自動車排出ガス規制適合車を使用する。  
また、今後、技術開発が進む電動化なども視野に入れ、可能な限り最新の技術動向を踏まえた自動車排出ガス対策を実施する。

#### (2) 排水処理対策

- ・廃棄物の受入から製品の保管の全てを建屋内で行うため、廃棄物等は雨水と接触しない。
- ・建屋内では、粉じん対策以外で水を使用しないため、排水は発生しない。  
また、粉じんの発生時の散水は蒸散する程度とするため、敷地外への排水はない。
- ・プラントで使用する水は適量の散水のみであり、加えて、土間はすべてコンクリート敷きにするため、水の地下浸透はない。
- ・生活雑排水は、公共下水道(汚水)に排水する。

#### (3) 騒音・振動対策

- ・プラント全体を建屋内に納める施設配置とし、設置する設備は低騒音・低振動型を使用する。
- ・振動フルイ機やグリズリフィーダー等の振動の発生が懸念される機器は、強固な基礎や防振スプリング等の適切な防振対策を施す。
- ・建屋壁面には、ALC板 100 mmを計画しているが、特に騒音の影響が大きくなると考えられる建屋南壁面については、ALC板 125 mmを採用し、騒音の低減に努める。
- ・設備機器は、整備・点検、適正な運転管理を行うことにより、騒音・振動の発生を低減するよう努める。
- ・荷下ろし・積込みは建屋内で行い、建屋の西側敷地境界には高さ 3m、東側敷地境界には高さ 2mの防音壁を設置する。
- ・大きな騒音・振動の発生が懸念される機器は、その発生を抑えた機器の採用や共振に留意する等の対策を行う。
- ・建屋構造の環境配慮として、「壁面及び天井の材質による透過損失」及び「クールファンからの回折効果」の影響が最も小さい案を採用する。

- ・騒音及び振動に及ぼす影響を軽減するため、事業関連車両は、可能な限り幹線道路を使用し、生活道路は通行しない。  
また、廃棄物持込業者に対して、予め設定した走行ルートを通行するよう指示し、交通規則の遵守、不必要なアイドリングの禁止等、運転者に適正走行の周知徹底を図る。
- ・事業関連車両の走行が、特定の日や時間帯に集中することがないように運行管理を行う。  
また、周辺道路で入場待機がないように管理を徹底する。
- ・特に夜間及び早朝の事業関連車両の走行は、周辺環境への影響を考慮し、当初計画における夜間から早朝にかけて走行する台数の約20%を昼間へシフトする。

#### (4) 低周波音防止対策

- ・プラント全体を建屋内に納める施設配置とし、設置する設備は低騒音・低振動型を使用する。
- ・振動フルイ機やグリズリフィーダー等の振動の発生が懸念される機器は、強固な基礎や防振スプリング等の適切な防振対策を施す。
- ・設備機器は、整備・点検、適正な運転管理を行うことにより、低周波音の発生を低減するよう努める。
- ・荷下ろし・積み込みは建屋内で行い、建屋の西側敷地境界には高さ3m、東側敷地境界には高さ2mの防音壁を設置する。
- ・大きな低周波音の発生が懸念される機器は、その発生を抑えた機器の採用や共振に留意する等の対策を行う。

#### (5) 悪臭対策

- ・廃棄物の受入から製品の保管の全てを建屋内で行い、施設は清掃を心掛け、必要に応じて防臭剤・防虫剤を散布し、悪臭の漏えい防止に努める。
- ・自社の運搬車両等は、悪臭の漏洩を抑制するため、カバーを使用し、持ち込み業者についても同様の対策を要請する。

#### (6) 日照障害、電波障害、反射光

- ・建物の配置及び形状について、可能な限り配慮し、日照障害、電波障害、反射光に関する周辺環境への影響の低減に努める。

#### (7) 都市景観

- ・建物の配置や色彩等、周辺景観との調和や地域性に配慮する。

#### (8) 人と自然との触れ合いの活動の場

- ・本事業の実施により、水走公園の人と自然との触れ合いの活動へ及ぼす影響の回避又は低減に努める。

#### (9) 温室効果ガス、オゾン層破壊物質

- ・本事業において温室効果ガスの排出の小さい空調設備採用など、可能な限り省エネルギー型機器の採用を検討する。
- ・電力の調達は、現在も「実質的に二酸化炭素排出量がゼロ (CO<sub>2</sub>フリー)」の電力供給会社と契約を行っており、事業計画地でも同様の活動を継続的に推進する。

#### (10) 廃棄物

- ・アルミ等のリサイクル可能なものはリサイクルを徹底して行い、その他の選別残渣は、すべて発注者へ返却する。

- ・事務所より排出される紙類は、可能な限り再利用に努める。

#### (1 1) 火災発生対策

- ・防火責任者を定め、時間を決め定期的に施設内の見回りを行う。また、所定の場所に消火器等を設置する。

#### (1 2) 洪水・内水氾濫及び地震対策

- ・本事業では化学物質を使用することがないため、これら災害による漏洩はない。また、受入物や製品についてもこれらの災害による漏洩がないよう、適切に保管する。

#### (1 3) その他生活環境の保全のための措置

- ・事業計画地内の導線管理を十分に行い、交通渋滞・事故防止に努める。

### 2-6-2 工事中

工事中は、以下に示す環境保全対策を実施し、周辺地域の環境への影響を極力低減する方針である。

#### (1) 大気質

- ・建設機械は、作業中での不要な空ぶかし等を禁止するとともに、工事関連車両はアイドリングストップの徹底を指導する。  
また、建設機械の稼働位置は、事業計画地周辺への影響を低減するよう配慮する。
- ・建設工事時における粉じんの飛散防止のため、事業計画地の敷地境界には万能鋼板等(高さ3m)を設置する。
- ・事業計画地内には適宜散水を行い、土砂の巻き上げや粉じんの飛散防止に努めるとともに事業計画地外に出る車両は、出口においてタイヤを洗浄した後に退場する。
- ・建設機械が1カ所に集中しないよう適切な配慮を行う。
- ・工事関連車両の運行及び建設機械の稼働は、短期に集中することのないよう適切な工事計画を立てるとともに、工事関連車両及び建設機械は十分な点検・整備を行う。
- ・工事関連車両は、可能な限り幹線道路を使用し、生活道路は通行しない。  
また、運行効率の向上、過積載の禁止、走行速度の徹底等工事関係者に指導する。
- ・工事関連車両の運行に当たっては、可能な限り最新の自動車排出ガス規制適合車を使用するよう工事関係者に呼びかけるほか、急発進、急加速を避けるなどのエコドライブを指導する。

#### (2) 騒音・振動

- ・建設機械は、低騒音型・低振動型の機械を使用するとともに、工法及び作業時間帯への配慮を行う。
- ・工事関連車両の運行及び建設機械の稼働は、短期に集中しないよう適切な工事計画を立てるとともに、工事関連車両及び建設機械は十分な点検・整備を行い、適正運行、適正稼働に努める。
- ・事業計画地の敷地境界には、万能鋼板等(高さ3m)を設置することにより騒音による影響を低減する。  
また、建設機械の稼働位置等は、事業計画地周辺への騒音・振動の影響を低減するよう配慮する。
- ・工事関連車両の駐停車時はアイドリングストップの徹底を指導する。

### (3)水質

- ・事業計画地内から発生する濁水(雨水及び工区内の湧水)は、ノッチタンクを設置し、浮遊物の沈下及び中和処理を行った後、上澄みを公共下水道に放流する。なお、タンク内に沈下・堆積した土砂は、適宜除去し、沈殿能力を良好に保つこととする。
- ・タイヤ洗浄により生じる土砂やノッチタンクから除去した土砂は、専門業者に委託し産業廃棄物として適正に処理する。

### (4)悪臭

- ・塗装工事は、可能な限り作業を短時間で実施し、作業時期及び作業時間に配慮する。
- ・工事中は建物の外周に養生シートを設置し、事業計画地周辺への悪臭影響の軽減に努める。
- ・塗料の種類は、強い臭気の発生しないものを使用する。

### (5)土壌汚染

- ・工事の実施に伴い、汚染土壌が確認された場合は、「汚染土壌の運搬に関するガイドライン(改訂第4.2版)」（令和6年4月）第6章「法対象外の基準不適合土壌の適正な運搬・処理について」に基づき、適正な対応を講じる。
- ・事業計画地外へ土砂を搬出する場合は、関係法令を遵守し、適正に処理・処分を行う。

### (6)人と自然との触れ合いの活動の場

- ・工事の実施により、水走公園の人と自然との触れ合いの活動へ及ぼす影響の回避又は低減に努める。

### (7)温室効果ガス、オゾン層破壊物質

- ・工事関連車両の運行に当たっては、可能な限り最新の自動車排出ガス規制適合車を使用するよう工事関係者に呼びかけるほか、急発進、急加速を避けるなどのエコドライブを指導する。

### (8)廃棄物・発生土

- ・工事に伴う発生土は、可能な限り土量バランスを図り、削減する。
- ・工事に伴い発生する建設廃棄物は、「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」に従い、適正な分別・再利用・再資源化に努めるとともに、これらが困難な廃棄物は、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」に従い、適正な処理・処分を行うこととし、工事施工業者に指導を徹底する。
- ・建設廃棄物は、収集運搬業者、処理業者を厳選し、適正処理に努める。  
また、運搬にあたっては、ダンプトラックにカバーを付ける等、運搬中の廃棄物の飛散防止を指導する。
- ・建築資材は、可能な限り省梱包、無梱包とし、廃棄物の発生抑制に努める。
- ・躯体工事で発生するコンクリート塊、鉄筋、仕上工事で発生する段ボール、金属類、石膏ボードは、全て分別して排出する。

### (9)交通・交通安全

- ・交通法規の遵守は基より、事業計画地の出入り口へ交通誘導員を配置することにより、円滑な交通と通行者の安全の確保に努める。

2-7 方法書からの事業計画等の主な変更点

方法書からの事業計画等の主な変更点は、表2-10(1)～(4)に示すとおりである。

表2-10(1) 方法書からの主な変更点

【1】 運行計画																																																																																																																																																																	
事業関連車両走行ルートの変更																																																																																																																																																																	
変更前	(単位：台/日(片道))																																																																																																																																																																
	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="3">方面</th> <th rowspan="3">廃棄物運搬車両</th> <th colspan="4">搬入車両</th> <th colspan="4">搬出車両</th> </tr> <tr> <th colspan="2">大型車</th> <th colspan="2">小型車</th> <th colspan="2">大型車</th> <th colspan="2">小型車</th> </tr> <tr> <th>トレーラー</th> <th>10t車</th> <th>4t車</th> <th>2t車</th> <th>トレーラー</th> <th>10t車</th> <th>4t車</th> <th>2t車</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Aルート(大阪・吹田・堺方面)</td> <td>5</td> <td>31</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>4</td> <td>33</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Bルート(大阪・吹田・堺方面)</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>10</td> <td>6</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>5</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Cルート(寝屋川方面)</td> <td>0</td> <td>20</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>24</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Dルート(寝屋川方面)</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>5</td> <td>8</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>2</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Eルート(八尾方面)</td> <td>0</td> <td>3</td> <td>2</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>3</td> <td>1</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table>	方面	廃棄物運搬車両	搬入車両				搬出車両				大型車		小型車		大型車		小型車		トレーラー	10t車	4t車	2t車	トレーラー	10t車	4t車	2t車	Aルート(大阪・吹田・堺方面)	5	31	0	0	4	33	0	0	Bルート(大阪・吹田・堺方面)	0	0	10	6	0	0	5	0	Cルート(寝屋川方面)	0	20	0	0	0	24	0	0	Dルート(寝屋川方面)	0	0	5	8	0	0	2	0	Eルート(八尾方面)	0	3	2	0	0	3	1	0																																																																																									
	方面			廃棄物運搬車両	搬入車両				搬出車両																																																																																																																																																								
					大型車		小型車		大型車		小型車																																																																																																																																																						
		トレーラー	10t車		4t車	2t車	トレーラー	10t車	4t車	2t車																																																																																																																																																							
	Aルート(大阪・吹田・堺方面)	5	31	0	0	4	33	0	0																																																																																																																																																								
	Bルート(大阪・吹田・堺方面)	0	0	10	6	0	0	5	0																																																																																																																																																								
Cルート(寝屋川方面)	0	20	0	0	0	24	0	0																																																																																																																																																									
Dルート(寝屋川方面)	0	0	5	8	0	0	2	0																																																																																																																																																									
Eルート(八尾方面)	0	3	2	0	0	3	1	0																																																																																																																																																									
変更後	搬入車両																																																																																																																																																																
	(単位：台/日)																																																																																																																																																																
	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="3">方面</th> <th colspan="2" rowspan="3">事業関連車両</th> <th colspan="4">大型車</th> <th rowspan="3">小計</th> <th rowspan="3">方面率</th> <th colspan="4">小型車</th> <th rowspan="3">小計</th> <th rowspan="3">方面率</th> <th colspan="2">計</th> </tr> <tr> <th colspan="2">トレーラー</th> <th colspan="2">10t車</th> <th colspan="2">4t車</th> <th colspan="2">2t車</th> <th rowspan="2">小計</th> <th rowspan="2">方面率</th> <th rowspan="2">台</th> <th rowspan="2">方面率</th> </tr> <tr> <th>往路</th> <th>復路</th> <th>往路</th> <th>復路</th> <th>往路</th> <th>復路</th> <th>往路</th> <th>復路</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ルートA(大阪・吹田・堺方面)</td> <td>5</td> <td>5</td> <td>31</td> <td>31</td> <td>72</td> <td rowspan="2">72</td> <td rowspan="2">61%</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>32</td> <td>52%</td> <td>72</td> <td rowspan="2">104</td> <td rowspan="2">58%</td> </tr> <tr> <td>ルートB(大阪・吹田・堺方面)</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>10</td> <td>10</td> <td>6</td> <td>6</td> <td>32</td> <td>32</td> </tr> <tr> <td>ルートC(寝屋川方面)</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>20</td> <td>20</td> <td>40</td> <td rowspan="2">40</td> <td rowspan="2">34%</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>26</td> <td>42%</td> <td>40</td> <td rowspan="2">66</td> <td rowspan="2">36%</td> </tr> <tr> <td>ルートD(寝屋川方面)</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>5</td> <td>0</td> <td>8</td> <td>0</td> <td>13</td> <td>13</td> </tr> <tr> <td>ルートE(寝屋川方面)</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td rowspan="2">6</td> <td rowspan="2">5%</td> <td>0</td> <td>5</td> <td>0</td> <td>8</td> <td>13</td> <td>4</td> <td>6%</td> <td>5</td> <td rowspan="2">10</td> <td rowspan="2">6%</td> </tr> <tr> <td>ルートF(八尾方面)</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>3</td> <td>0</td> <td>3</td> <td>2</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>2</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>ルートG(八尾方面)</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>3</td> <td>3</td> <td>0</td> <td>2</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>2</td> <td>4</td> <td>6%</td> <td>5</td> <td>10</td> <td>6%</td> </tr> <tr> <td>計</td> <td colspan="2">-</td> <td colspan="4">118</td> <td>100%</td> <td colspan="4">-</td> <td>62</td> <td>100%</td> <td>-</td> <td>180</td> <td>100%</td> </tr> </tbody> </table>	方面	事業関連車両		大型車				小計	方面率	小型車				小計	方面率	計		トレーラー		10t車		4t車		2t車		小計	方面率	台	方面率	往路	復路	往路	復路	往路	復路	往路	復路	ルートA(大阪・吹田・堺方面)	5	5	31	31	72	72	61%	0	0	0	0	0	32	52%	72	104	58%	ルートB(大阪・吹田・堺方面)	0	0	0	0	0	10	10	6	6	32	32	ルートC(寝屋川方面)	0	0	20	20	40	40	34%	0	0	0	0	0	26	42%	40	66	36%	ルートD(寝屋川方面)	0	0	0	0	0	5	0	8	0	13	13	ルートE(寝屋川方面)	0	0	0	0	0	6	5%	0	5	0	8	13	4	6%	5	10	6%	ルートF(八尾方面)	0	0	3	0	3	2	0	0	0	2	2	ルートG(八尾方面)	0	0	0	3	3	0	2	0	0	2	4	6%	5	10	6%	計	-		118				100%	-				62	100%	-	180	100%
	方面				事業関連車両		大型車				小計	方面率	小型車				小計	方面率	計																																																																																																																																														
							トレーラー						10t車						4t車		2t車		小計	方面率	台	方面率																																																																																																																																							
		往路	復路	往路			復路	往路	復路	往路			復路																																																																																																																																																				
	ルートA(大阪・吹田・堺方面)	5	5	31	31	72	72	61%	0	0	0	0	0	32	52%	72	104	58%																																																																																																																																															
	ルートB(大阪・吹田・堺方面)	0	0	0	0	0			10	10	6	6	32	32																																																																																																																																																			
	ルートC(寝屋川方面)	0	0	20	20	40	40	34%	0	0	0	0	0	26	42%	40	66	36%																																																																																																																																															
	ルートD(寝屋川方面)	0	0	0	0	0			5	0	8	0	13	13																																																																																																																																																			
	ルートE(寝屋川方面)	0	0	0	0	0	6	5%	0	5	0	8	13	4	6%	5	10	6%																																																																																																																																															
	ルートF(八尾方面)	0	0	3	0	3			2	0	0	0	2	2																																																																																																																																																			
	ルートG(八尾方面)	0	0	0	3	3	0	2	0	0	2	4	6%	5	10	6%																																																																																																																																																	
計	-		118				100%	-				62	100%	-	180	100%																																																																																																																																																	
搬出車両																																																																																																																																																																	
(単位：台/日)																																																																																																																																																																	
<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="3">方面</th> <th colspan="2" rowspan="3">事業関連車両</th> <th colspan="4">大型車</th> <th rowspan="3">小計</th> <th rowspan="3">方面率</th> <th colspan="4">小型車</th> <th rowspan="3">小計</th> <th rowspan="3">方面率</th> <th colspan="2">計</th> </tr> <tr> <th colspan="2">トレーラー</th> <th colspan="2">10t車</th> <th colspan="2">4t車</th> <th colspan="2">2t車</th> <th rowspan="2">小計</th> <th rowspan="2">方面率</th> <th rowspan="2">台</th> <th rowspan="2">方面率</th> </tr> <tr> <th>往路</th> <th>復路</th> <th>往路</th> <th>復路</th> <th>往路</th> <th>復路</th> <th>往路</th> <th>復路</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ルートA(大阪・吹田・堺方面)</td> <td>4</td> <td>4</td> <td>33</td> <td>33</td> <td>74</td> <td rowspan="2">74</td> <td rowspan="2">58%</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>10</td> <td>63%</td> <td>74</td> <td rowspan="2">84</td> <td rowspan="2">58%</td> </tr> <tr> <td>ルートB(大阪・吹田・堺方面)</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>5</td> <td>5</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>10</td> <td>10</td> </tr> <tr> <td>ルートC(寝屋川方面)</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>24</td> <td>24</td> <td>48</td> <td rowspan="2">48</td> <td rowspan="2">37%</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>4</td> <td>25%</td> <td>48</td> <td rowspan="2">52</td> <td rowspan="2">36%</td> </tr> <tr> <td>ルートD(寝屋川方面)</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>2</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>2</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>ルートE(寝屋川方面)</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td rowspan="2">6</td> <td rowspan="2">5%</td> <td>0</td> <td>2</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>12%</td> <td>2</td> <td rowspan="2">8</td> <td rowspan="2">6%</td> </tr> <tr> <td>ルートF(八尾方面)</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>3</td> <td>0</td> <td>3</td> <td>1</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>1</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>ルートG(八尾方面)</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>3</td> <td>3</td> <td>0</td> <td>1</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>1</td> <td>2</td> <td>12%</td> <td>4</td> <td>8</td> <td>6%</td> </tr> <tr> <td>計</td> <td colspan="2">-</td> <td colspan="4">128</td> <td>100%</td> <td colspan="4">-</td> <td>16</td> <td>100%</td> <td>-</td> <td>144</td> <td>100%</td> </tr> </tbody> </table>	方面	事業関連車両		大型車				小計	方面率	小型車				小計	方面率	計		トレーラー		10t車		4t車		2t車		小計	方面率	台	方面率	往路	復路	往路	復路	往路	復路	往路	復路	ルートA(大阪・吹田・堺方面)	4	4	33	33	74	74	58%	0	0	0	0	0	10	63%	74	84	58%	ルートB(大阪・吹田・堺方面)	0	0	0	0	0	5	5	0	0	10	10	ルートC(寝屋川方面)	0	0	24	24	48	48	37%	0	0	0	0	0	4	25%	48	52	36%	ルートD(寝屋川方面)	0	0	0	0	0	2	0	0	0	2	2	ルートE(寝屋川方面)	0	0	0	0	0	6	5%	0	2	0	0	2	2	12%	2	8	6%	ルートF(八尾方面)	0	0	3	0	3	1	0	0	0	1	1	ルートG(八尾方面)	0	0	0	3	3	0	1	0	0	1	2	12%	4	8	6%	計	-		128				100%	-				16	100%	-	144	100%	
方面				事業関連車両		大型車				小計	方面率	小型車				小計	方面率	計																																																																																																																																															
						トレーラー						10t車						4t車		2t車		小計	方面率	台	方面率																																																																																																																																								
	往路	復路	往路			復路	往路	復路	往路			復路																																																																																																																																																					
ルートA(大阪・吹田・堺方面)	4	4	33	33	74	74	58%	0	0	0	0	0	10	63%	74	84	58%																																																																																																																																																
ルートB(大阪・吹田・堺方面)	0	0	0	0	0			5	5	0	0	10	10																																																																																																																																																				
ルートC(寝屋川方面)	0	0	24	24	48	48	37%	0	0	0	0	0	4	25%	48	52	36%																																																																																																																																																
ルートD(寝屋川方面)	0	0	0	0	0			2	0	0	0	2	2																																																																																																																																																				
ルートE(寝屋川方面)	0	0	0	0	0	6	5%	0	2	0	0	2	2	12%	2	8	6%																																																																																																																																																
ルートF(八尾方面)	0	0	3	0	3			1	0	0	0	1	1																																																																																																																																																				
ルートG(八尾方面)	0	0	0	3	3	0	1	0	0	1	2	12%	4	8	6%																																																																																																																																																		
計	-		128				100%	-				16	100%	-	144	100%																																																																																																																																																	
搬入出車両計																																																																																																																																																																	
(単位：台/日)																																																																																																																																																																	
<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="3">方面</th> <th colspan="2" rowspan="3">事業関連車両</th> <th colspan="4">大型車</th> <th rowspan="3">小計</th> <th rowspan="3">方面率</th> <th colspan="4">小型車</th> <th rowspan="3">小計</th> <th rowspan="3">方面率</th> <th colspan="2">計</th> </tr> <tr> <th colspan="2">トレーラー</th> <th colspan="2">10t車</th> <th colspan="2">4t車</th> <th colspan="2">2t車</th> <th rowspan="2">小計</th> <th rowspan="2">方面率</th> <th rowspan="2">台</th> <th rowspan="2">方面率</th> </tr> <tr> <th>往路</th> <th>復路</th> <th>往路</th> <th>復路</th> <th>往路</th> <th>復路</th> <th>往路</th> <th>復路</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ルートA(大阪・吹田・堺方面)</td> <td>9</td> <td>9</td> <td>64</td> <td>64</td> <td>146</td> <td rowspan="2">146</td> <td rowspan="2">59%</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>42</td> <td>54%</td> <td>146</td> <td rowspan="2">188</td> <td rowspan="2">58%</td> </tr> <tr> <td>ルートB(大阪・吹田・堺方面)</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>15</td> <td>15</td> <td>6</td> <td>6</td> <td>42</td> <td>42</td> </tr> <tr> <td>ルートC(寝屋川方面)</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>44</td> <td>44</td> <td>88</td> <td rowspan="2">88</td> <td rowspan="2">36%</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>30</td> <td>38%</td> <td>88</td> <td rowspan="2">118</td> <td rowspan="2">36%</td> </tr> <tr> <td>ルートD(寝屋川方面)</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>7</td> <td>0</td> <td>8</td> <td>0</td> <td>15</td> <td>15</td> </tr> <tr> <td>ルートE(寝屋川方面)</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td rowspan="2">12</td> <td rowspan="2">5%</td> <td>0</td> <td>7</td> <td>0</td> <td>8</td> <td>15</td> <td>6</td> <td>8%</td> <td>9</td> <td rowspan="2">18</td> <td rowspan="2">6%</td> </tr> <tr> <td>ルートF(八尾方面)</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>6</td> <td>0</td> <td>6</td> <td>3</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>3</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>ルートG(八尾方面)</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>6</td> <td>6</td> <td>0</td> <td>3</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>3</td> <td>6</td> <td>8%</td> <td>9</td> <td>18</td> <td>6%</td> </tr> <tr> <td>計</td> <td colspan="2">-</td> <td colspan="4">246</td> <td>100%</td> <td colspan="4">-</td> <td>78</td> <td>100%</td> <td>-</td> <td>324</td> <td>100%</td> </tr> </tbody> </table>	方面	事業関連車両		大型車				小計	方面率	小型車				小計	方面率	計		トレーラー		10t車		4t車		2t車		小計	方面率	台	方面率	往路	復路	往路	復路	往路	復路	往路	復路	ルートA(大阪・吹田・堺方面)	9	9	64	64	146	146	59%	0	0	0	0	0	42	54%	146	188	58%	ルートB(大阪・吹田・堺方面)	0	0	0	0	0	15	15	6	6	42	42	ルートC(寝屋川方面)	0	0	44	44	88	88	36%	0	0	0	0	0	30	38%	88	118	36%	ルートD(寝屋川方面)	0	0	0	0	0	7	0	8	0	15	15	ルートE(寝屋川方面)	0	0	0	0	0	12	5%	0	7	0	8	15	6	8%	9	18	6%	ルートF(八尾方面)	0	0	6	0	6	3	0	0	0	3	3	ルートG(八尾方面)	0	0	0	6	6	0	3	0	0	3	6	8%	9	18	6%	計	-		246				100%	-				78	100%	-	324	100%	
方面				事業関連車両		大型車				小計	方面率	小型車				小計	方面率	計																																																																																																																																															
						トレーラー						10t車						4t車		2t車		小計	方面率	台	方面率																																																																																																																																								
	往路	復路	往路			復路	往路	復路	往路			復路																																																																																																																																																					
ルートA(大阪・吹田・堺方面)	9	9	64	64	146	146	59%	0	0	0	0	0	42	54%	146	188	58%																																																																																																																																																
ルートB(大阪・吹田・堺方面)	0	0	0	0	0			15	15	6	6	42	42																																																																																																																																																				
ルートC(寝屋川方面)	0	0	44	44	88	88	36%	0	0	0	0	0	30	38%	88	118	36%																																																																																																																																																
ルートD(寝屋川方面)	0	0	0	0	0			7	0	8	0	15	15																																																																																																																																																				
ルートE(寝屋川方面)	0	0	0	0	0	12	5%	0	7	0	8	15	6	8%	9	18	6%																																																																																																																																																
ルートF(八尾方面)	0	0	6	0	6			3	0	0	0	3	3																																																																																																																																																				
ルートG(八尾方面)	0	0	0	6	6	0	3	0	0	3	6	8%	9	18	6%																																																																																																																																																		
計	-		246				100%	-				78	100%	-	324	100%																																																																																																																																																	
変更理由	走行ルートの詳細を整理し、記載を変更した。																																																																																																																																																																



表 2-10 (2) 方法書からの主な変更点

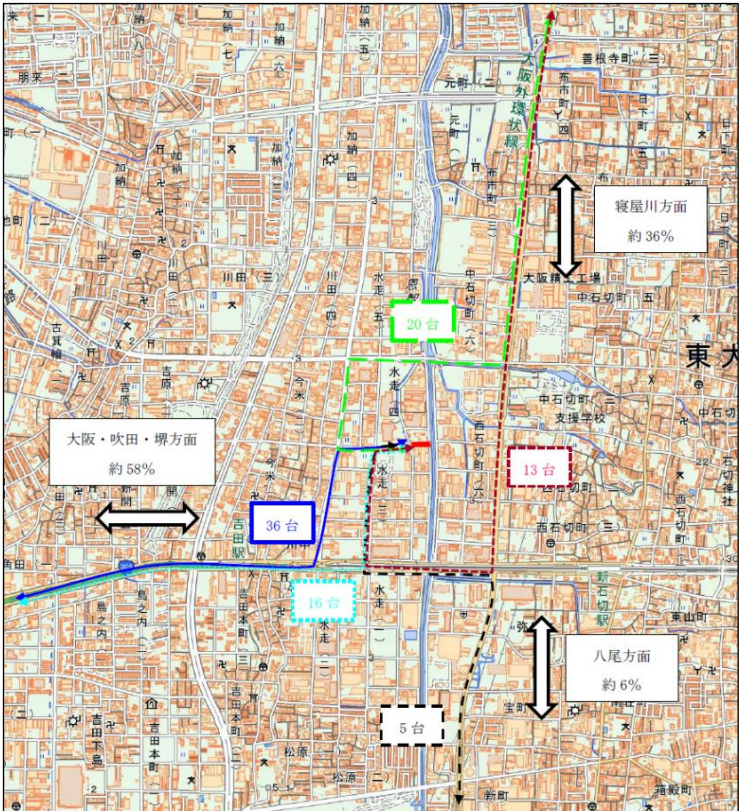
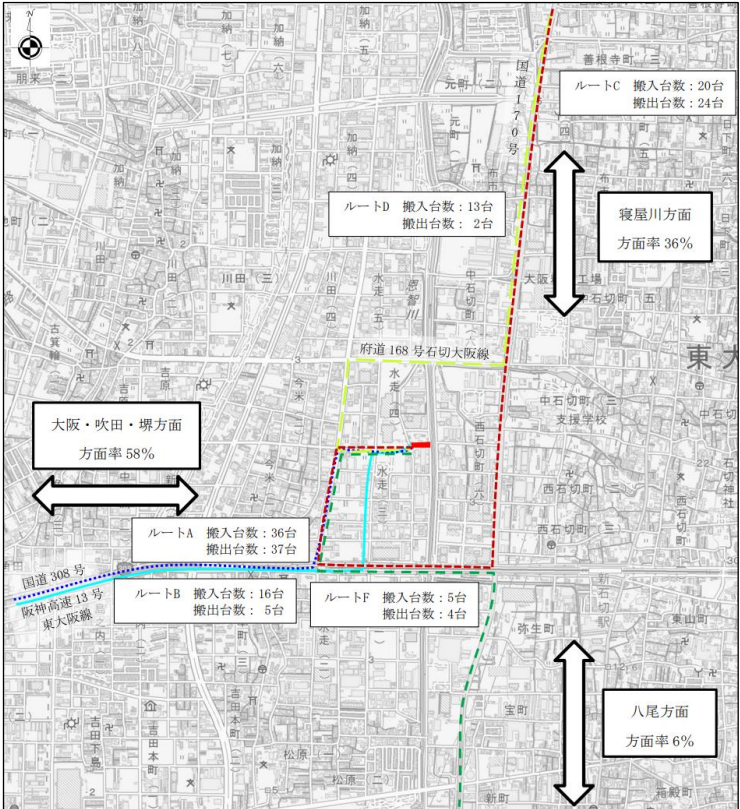
<p>【1】 運行計画</p>	
<p>事業関連車両の走行ルートの変更(往路)</p>	
<p>変更前</p>	 <p style="text-align: right;">- 凡例 -</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: red;">■</span> : 事業計画地</li> <li><span style="color: blue;">—</span> : ルート A</li> <li><span style="color: cyan;">⋯</span> : ルート B</li> <li><span style="color: green;">—</span> : ルート C</li> <li><span style="color: red;">- - -</span> : ルート D</li> <li><span style="color: black;">- - -</span> : ルート E</li> </ul>
<p>変更後</p>	 <p style="text-align: right;">- 凡例 -</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: red;">■</span> : 事業計画地</li> <li><span style="color: blue;">⋯</span> : ルート A</li> <li><span style="color: cyan;">—</span> : ルート B</li> <li><span style="color: green;">—</span> : ルート C</li> <li><span style="color: red;">- - -</span> : ルート D</li> <li><span style="color: green;">- - -</span> : ルート F</li> </ul>
<p>変更理由</p>	<p>走行ルートの詳細を整理し、計画変更した。</p>

表 2-10 (3) 方法書からの主な変更点

【1】 運行計画	事業関連車両の走行ルートの変更(復路)	
変更前		<p>- 凡例 -</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: red;">■</span> : 事業計画地</li> <li><span style="color: blue;">—</span> : ルート A</li> <li><span style="color: cyan;">⋯</span> : ルート B</li> <li><span style="color: green;">—</span> : ルート C</li> <li><span style="color: red;">- - -</span> : ルート D</li> <li><span style="color: black;">- - -</span> : ルート E</li> </ul>
変更後		<p>- 凡例 -</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: red;">■</span> : 事業計画地</li> <li><span style="color: cyan;">⋯</span> : ルート A</li> <li><span style="color: cyan;">—</span> : ルート B</li> <li><span style="color: green;">—</span> : ルート C</li> <li><span style="color: red;">- - -</span> : ルート E</li> <li><span style="color: black;">- - -</span> : ルート G</li> </ul>
変更理由	走行ルートの詳細を整理し、計画変更した。	

表2-10(4) 方法書からの主な変更点

【2】 工事計画	
工事関連車両の走行ルートの変更	
変更前	<p>—凡例—</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: red;">■</span> : 事業計画地</li> <li><span style="color: blue;">—</span> : 工事関連車両の計画ルート(往路)</li> <li><span style="color: green;">- - -</span> : 工事関連車両の計画ルート(復路)</li> </ul>
変更後	<p>—凡例—</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: red;">■</span> : 事業計画地</li> <li><span style="color: green;">—</span> : 工事関連車両の計画ルート(往路)</li> <li><span style="color: blue;">—</span> : 工事関連車両の計画ルート(復路)</li> </ul>
変更理由	走行ルートの詳細を整理し、計画変更した。