

東京南線 3, 4 号線改修工事
環境影響予測評価書案に係る

補足資料

令和 8 年 3 月 24 日

東京電力パワーグリッド株式会社

目 次

4-3	ヘリコプターに係る騒音・低周波音の条件整理について	1
4-4	ヘリコプターの低周波音に係る対応について	6
8-5	再利用・再資源化の処理方法について	7
8-6	陶磁器くずの取扱いについて	8
8-7	埋め戻し土の締固めについて	16

4-3 ヘリコプターに係る騒音・低周波音の条件整理について

【質問】

騒音・低周波音に係る調査、予測、評価及び環境保全対策については、補足資料に示された検討内容を踏まえ、評価書段階では、次の条件を明示した上で、適切に整理してほしい。

- ・ヘリコプターの運航条件（飛行回数、飛行時間帯、飛行期間、運航調整の考え方）
- ・試験飛行の実施条件（実施時期、測定地点、屋外・室内の確認内容）
- ・事後調査の実施条件

【回答】

- ・ヘリコプターの運航条件の考え方

ヘリコプターの運航につきましては、予測評価結果を基に葉山町教育委員会・各学校へ説明を実施しています。その中で、「数値だけでは判断できないので事前に確認できないか」の意見があったことから、試験飛行を計画しました。

ヘリコプター運航条件につきましては、環境影響予測評価書案(p4-2-25 表 4.2-5)に記載のとおり、1日あたりの最大運航回数40回（運航時間4時間）で示しておりますが、試験飛行後の協議により、早朝、夕方の時間帯を回避した10時から16時までの時間帯で、運航可能な時間帯を定め、運航時間・運航回数が決定すると考えています。

現段階では、各学校との協議を行っているところですので、具体的な飛行回数、飛行時間帯、飛行期間等は明示できませんが、事業者で想定している内容としては、協議内容によって表 1-1 の例に示すような複数案の中から、最善の運航方法等を決定していきたいと考えております。

表 1-1 ヘリコプター運航時間と運航回数例

ケース	運航可能時間帯	運航時間	最大運航回数 (往復)	期間
①	10:00-14:00	4 時間	40 回	33 日
②	11:00-13:00 15:00-16:00	3 時間	30 回	44 日
③	12:00-14:00	2 時間	20 回	66 日

補足：1回(往復)あたり6分/回（運搬距離3km/片道）

また、ヘリコプター運航時期（運搬開始）を6月から計画していますが、夏季の冷房使用時期（＝窓を閉めている時期）を想定していることから、運航時期も含めて協議する必要があると考えています。冷暖房期間中も換気のため、一部の窓を開けている状態であることを伺っているため、窓の締め切りに対しては、空気清浄が可能な状況を準備することで対応を考えています。

現在、学校行事（運動会等の主要な学校行事のほか試験期間・合唱コンクール及び練習期間等）は運航を回避することを伺っていますが、体育授業（体育館及び校庭）や、部活動への影響を含めて、協議を進めることで考えています。

・試験飛行の実施条件

試験飛行はヘリポート構築後となりますが、以下に示したとおり、ヘリコプター運航開始までの協議期間の確保と、試験飛行の調整期間を設定しています。

■試験飛行スケジュール案（環境影響予測評価書公示後）

- ①ヘリポートの構築（2026年10月～）
- ②試験飛行の調整（葉山町教育委員会ほか）（2026年12月）
- ③試験飛行の実施（2027年1月～2月）
- ④環境保全対策の協議（2027年2月～5月）
- ⑤ヘリコプター運搬の実施（2027年6月～）

注）「第7回環境影響評価審査会 補足資料 p.4」より転記。

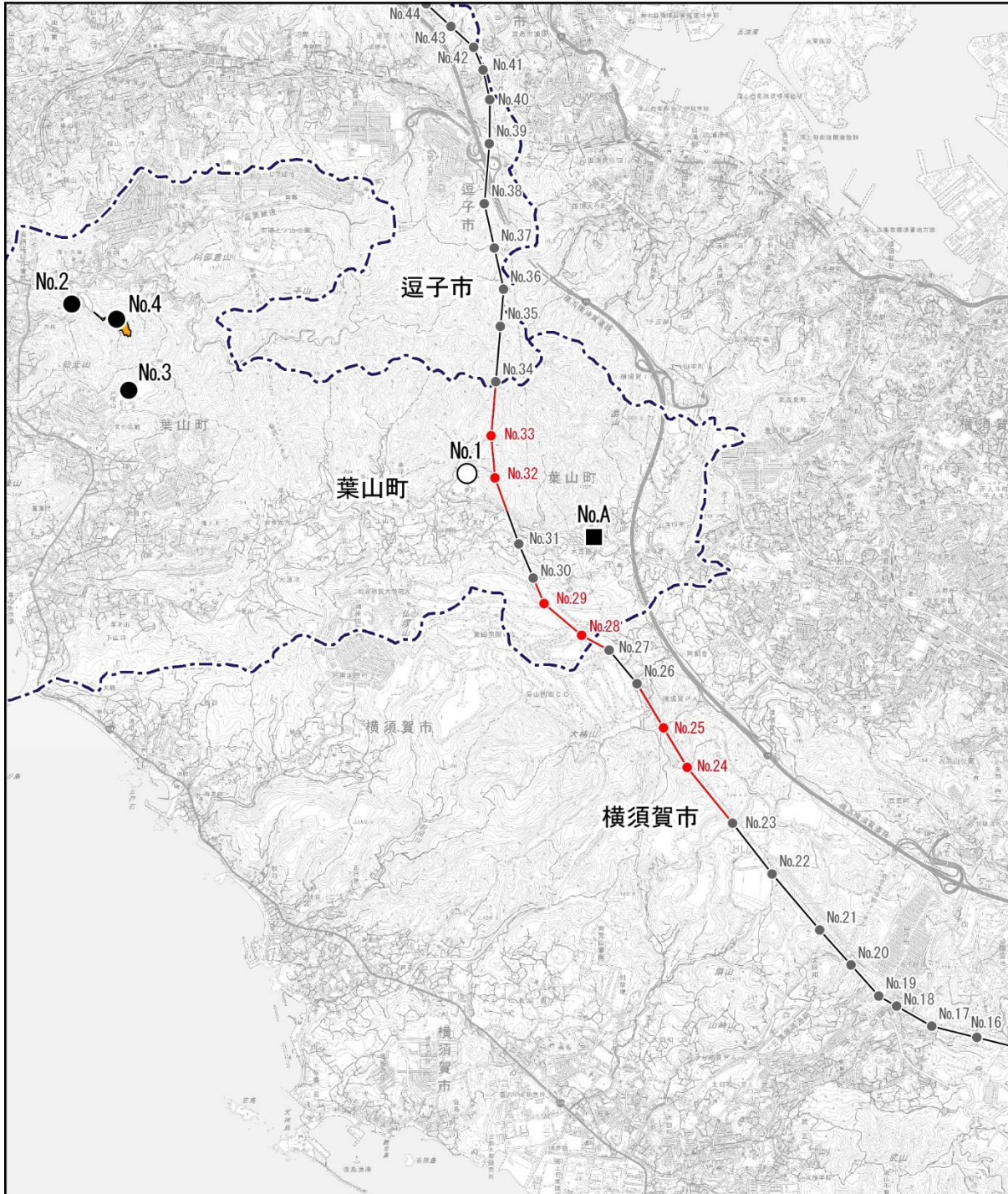
試験飛行につきましては複数回飛行を行い、各学校の屋外と室内での測定を計画しています。実施日（平日・休日）時間帯及び屋外・室内の測定場所・各学校の立会者（確認）は、葉山町教育委員会ほかとの試験飛行の調整（2026年12月予定）で決定する予定となっており、事後調査における測定場所などについても、今後協議を進めてまいります。

試験飛行時の測定内容は、以下に示すとおりです。地点については、事後調査と同様の地点を想定しております。

事後調査の測定地点（図 1-1）は、環境影響予測評価書案では、当初は屋外の地点のみとしておりましたが、試験飛行の実施を踏まえて、屋外及び室内の地点で実施することに修正して、環境影響予測評価書では同様に屋外及び室内の地点で実施することとします。修正内容（p.5-4-2、表 5.4-2 及び表 5.4-3）については、以降に示しました。

■試験飛行時測定内容

- ・実施時期：調整中
- ・測定地点：計7地点
 - ・長柄小学校付近（屋外・室内）
 - ・葉山中学校付近（屋外・室内）
 - ・上山口小学校付近（屋外・室内）
- ※各学校との調整により最終決定。屋外及び室内は事後調査地点と同地点を想定するが、協議内容によっては異なる地点となる可能性もある。
- ・仮設ヘリポート付近
- ・測定項目：騒音、低周波音



凡例

- 実施区域の送電線及び鉄塔
- 実施区域外の送電線及び鉄塔
- - - 市町村界
- 実施区域の工事用地
(仮設ヘリポート)
- 環境騒音・振動・低周波音調査地点
- 環境騒音・低周波音調査地点
- 道路交通騒音・振動・交通量調査地点



1:50,000

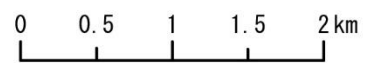


図 1-1 騒音・振動・
低周波音調査地点

注) 環境影響予測評価書案 p. 5-2-8、図 5. 2-2 より抜粋。

【環境影響予測評価書案 記載内容の修正について】

事後調査における騒音及び低周波音の調査地点について、測定場所（室内・屋外）を記載するとともに、室内の地点を追加しました。

■修正前（p. 5-4-2）

表 5. 4-2 騒音の事後調査内容

項目	内容
調査方法	「騒音に係る環境基準について」（最終改正平成 24 年、環境省告示第 54 号）及び JIS Z8731:2019「環境騒音の表示・測定方法」に定められている測定方法に準拠する。 道路交通騒音調査においては、交通量調査も併せて実施する。
調査地域及び地点	ア 建設機械の稼働 特に静穏の保持を要する施設「上山口小学校」付近 1 地点 （事後調査時に上山口小学校付近で選定。） イ 工事用車両の走行 主な工事用車両の走行ルート横須賀葉山線の 1 地点 （図 5. 2-2 No. A 地点。） ウ 資材運搬ヘリコプターの飛行 特に静穏の保持を要する施設「上山口小学校」、「長柄小学校」、「葉山中学校」付近各 1 地点 仮設ヘリポート付近 1 地点 （図 5. 2-2 p. 5-2-8 No. 2～No. 4 地点と上山口小学校付近で選定。）
調査時期、期間又は時間帯	工事中（ア 建設機械の稼働） 基礎工事 8 時～18 時 平日 1 回 工事中（イ 工事用車両の走行） 基礎工事 6 時～22 時 平日 1 回 工事中（ウ 資材運搬ヘリコプターの飛行） 基礎工事 8 時～17 時 平日 1 回
検証方法	予測の結果及び事後調査の結果を比較して検証する。

表 5. 4-3 低周波音の事後調査内容

項目	内容
調査方法	「低周波音の測定方法に関するマニュアル」（平成 12 年 10 月、環境庁大気保全局）に準拠する。
調査地域及び地点	ア 資材運搬ヘリコプターの飛行 特に静穏の保持を要する施設「上山口小学校」、「長柄小学校」、「葉山中学校」付近各 1 地点 ヘリコプター地点付近 1 地点 （図 5. 2-2 p. 5-2-8 No. 2～No. 4 地点と上山口小学校付近で選定。）
調査時期、期間又は時間帯	工事中（ア 資材運搬ヘリコプターの飛行） 基礎工事 8 時～17 時 平日 1 回
検証方法	予測の結果及び事後調査の結果を比較して検証する。

■修正後 (p. 5-4-2)

表 5. 4-2 騒音の事後調査内容

項目	内容
調査方法	「騒音に係る環境基準について」(最終改正平成 24 年、環境省告示第 54 号) 及び JIS Z8731:2019「環境騒音の表示・測定方法」に定められている測定方法に準拠する。 道路交通騒音調査においては、交通量調査も併せて実施する。
調査地域及び地点	ア 建設機械の稼働 特に静穏の保持を要する施設「上山口小学校」付近 1 地点 (事後調査時に上山口小学校付近で選定。) イ 工事用車両の走行 主な工事用車両の走行ルート横須賀葉山線の 1 地点 (図 5. 2-2 No. A 地点。) ウ 資材運搬ヘリコプターの飛行 特に静穏の保持を要する施設「上山口小学校」、「長柄小学校」、「葉山中学校」付近各 2 地点(室内・屋外) 仮設ヘリポート付近 1 地点 (図 5. 2-2 p. 5-2-8 No. 2~No. 4 地点と上山口小学校付近で選定。)
調査時期、期間又は時間帯	工事中(ア 建設機械の稼働) 基礎工事 8 時~18 時 平日 1 回 工事中(イ 工事用車両の走行) 基礎工事 6 時~22 時 平日 1 回 工事中(ウ 資材運搬ヘリコプターの飛行) 基礎工事 8 時~17 時 平日 1 回
検証方法	予測の結果及び試験飛行の結果、事後調査の結果を比較して検証する。

注) 特に静穏の保持を要する施設付近の地点は、各学校の室内及び屋外を想定しているが、各学校との協議を行った上で、最終的に地点を決定する。

表 5. 4-3 低周波音の事後調査内容

項目	内容
調査方法	「低周波音の測定方法に関するマニュアル」(平成 12 年 10 月、環境庁大気保全局)に準拠する。
調査地域及び地点	ア 資材運搬ヘリコプターの飛行 特に静穏の保持を要する施設「上山口小学校」、「長柄小学校」、「葉山中学校」付近各 2 地点(室内・屋外) ヘリコプター地点付近 1 地点 (図 5. 2-2 p. 5-2-8 No. 2~No. 4 地点と上山口小学校付近で選定。)
調査時期、期間又は時間帯	工事中(ア 資材運搬ヘリコプターの飛行) 基礎工事 8 時~17 時 平日 1 回
検証方法	予測の結果及び試験飛行の結果、事後調査の結果を比較して検証する。

注) 特に静穏の保持を要する施設付近の地点は、各学校の室内及び屋外を想定しているが、各学校との協議を行った上で、最終的に地点を決定する。

4-4 ヘリコプターの低周波音に係る対応について

【質問】

予測及び抑制に不確実性があることから、関係者及び周辺住民との事前の情報共有・確認の方法並びに想定外の影響が確認された場合の対応方針について説明してほしい。

【回答】

ヘリコプターによる運搬を計画していることは、関係する自治会の区長へ説明を行っていますが、ヘリコプターの運航内容が決まりましたら、関係する自治会の区長と改めて協議し周知（説明会の開催もしくは回覧板等での周知）を実施する計画です。

ヘリコプター運航時の苦情は個別に対応しご理解を得ることで対応します。また、多数の苦情が発生した場合は、運航を中断し更なる飛行回数の削減を検討し、ご理解を得ながら実施することで考えています。

8-5 再利用・再資源化の処理方法について

【質問】

再利用率・再資源化率が 100 パーセントと予定されているが、処理方法等について具体的に見通しが立っているのか説明してほしい。

【回答】

本工事における廃棄物処理（コンクリートガラ）は、請負契約を締結した請負会社により選定・処理するため、現時点で具体的な処理施設については未定となっています。

しかし、処理方法については、建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律（建設リサイクル法）に基づき、分別解体の上、全量を再資源化する方針です。

上記のように現時点では未定のため、環境影響予測評価書案 p. 5-2-16 に記載している「平成 30 年度建設副産物実態調査結果」（令和 2 年 1 月、国土交通省）から、再資源化率を 100% とし記載しました。なお、環境影響予測評価書を作成する時点でも具体的な処理施設が未定である場合には、前回の補足資料で示しました表 1-2 の内容を記載する予定です。

表 1-2 コンクリートガラの再資源化率（既設鉄塔及び仮設ヘリポート）

種 別	内 訳	廃棄物量	合計	再資源化率 (%)
コンクリートガラ (t)	既設鉄塔の撤去（基礎部分の撤去）	36	66.8	100.0
	仮設道路のコンクリート舗装の撤去	23.7		
	燃料保管場所付近のコンクリート舗装の撤去	7.1		

注) 「第 7 回環境影響評価審査会 補足資料 p. 8、表 1-5」より転記。

8-6 陶磁器くずの取扱いについて

【質問】

陶磁器くずについて、全量を有価物として売却するという記載は不明瞭であるため、正確に説明してほしい。また、廃棄物としての扱いになるのかも、正確に説明してほしい。

【回答】

陶磁器くず（がいし等）の処理については、図 1-1 の通りとなります。

当社資材センターにて良否判定（再使用可否）を行い、再使用可能なものについては他の工事等で使用します。今回、再使用不可能なものについて改めて確認したところ、再使用できないものは、廃棄物として処理し再資源化（再資源化率 99.9%）していることを確認しました。前回の説明と異なっていた点をお詫び申し上げます。なお、本工事での「がいし」については、経年設備であることから、良否判定において「否」判定となり再使用不可となると想定しています。

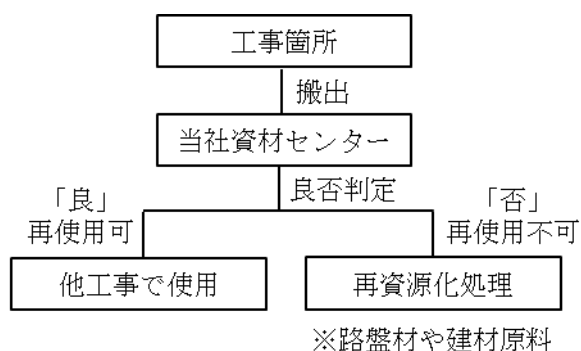


図 1-1 陶磁器くず（がいし等）の処理の流れ

また、本件で発生する金属くず（鉄塔材）は、有価物として売却し再資源化されるものであり、廃棄物には該当いたしません。

今回のご指摘は、環境影響予測評価書案 p. 5-2-318 の記載内容が認識の食い違いを生じさせる表現となっていたことに起因するものと認識しております。

当該表は「鉄塔の撤去に伴い発生する処理物」を示したもので、廃棄物と、有価物として売却・再使用されるものの双方を含めて整理したものです。しかし、表題からは廃棄物のみを示しているようにも読める表現となっており、この点が誤解につながったと考えております。

ご指摘を踏まえ、誤解の生じないよう、環境影響予測評価書では、記載内容の修正を行います。

【環境影響予測評価書において修正する記載内容について】

環境影響予測評価書案の「別添 4-3 その他の内容 第 1 章 廃棄物」、「別添 5-2-1 調査結果 第 3 節 廃棄物・発生土」及び「別添 5-2-2 予測評価 第 3 節 廃棄物・発生土」(p. 4-3-1 表 4. 3-1、p. 5-2-16 表 5. 2-23、p. 5-2-318 表 5. 2-132、p. 5-2-319 表 5. 2-133～表 5. 2-134、p. 5-2-320) に記載誤りがございましたので、環境影響予測評価書において修正いたします。あわせて「別添 5-2-2 予測評価 第 3 節 廃棄物・発生土 1. 廃棄物 (5) 予測結果」についても記載を修正いたします。修正箇所は以下に示します。

また、記載内容を改めましたので、「別添 4-3 その他の内容 第 1 章 廃棄物」(p. 4-3-1) に文章および表を追記いたします。

■修正前 (p. 4-3-1)

表 4. 3-1 既設鉄塔の廃棄物量

種 別	廃棄物量 (鉄塔別)						合計
	No. 24	No. 25	No. 28	No. 29	No. 32	No. 33	
鉄塔の鋼材 (t)	29	33	27	37	35	30	191
基礎コンクリート (t)	5	5	5	7	7	7	36
その他 (がいし等) (t)	8	8	8	8	8	8	48

注) 鉄塔の鋼材、その他 (がいし等) については、産業廃棄物として処分せず、有価物として売却し、再利用している。

■修正後 (p. 4-3-1)

表 4. 3-1 既設鉄塔の廃棄物量

種 別	廃棄物量 (鉄塔別)						合計
	No. 24	No. 25	No. 28	No. 29	No. 32	No. 33	
鉄塔の鋼材 (t)	29	33	27	37	35	30	191
基礎コンクリート (t)	5	5	5	7	7	7	36
その他 (がいし等) (t)	8	8	8	8	8	8	48

~~注) 鉄塔の鋼材、その他 (がいし等) については、産業廃棄物として処分せず、有価物として売却し、再利用している。~~

そのほか、既設鉄塔の撤去において発生する鉄塔の鋼材は、有価物として売却する。廃棄物には該当しないが、参考として以下に発生量を記載した。

<参考 既設鉄塔撤去において発生する売却する有価物>

種 別	有価物量 (鉄塔別)						合計
	No. 24	No. 25	No. 28	No. 29	No. 32	No. 33	
鉄塔の鋼材 (t)	29	33	27	37	35	30	191

■修正前 (p. 5-2-16)

表 5.2-23 神奈川県における建設廃棄物の再資源化率等

廃棄物	発生量 (千 t)						搬出量ベース 再資源化等(縮減を含む)	
		現場内 利用量	現場内 減量化量	搬出量			量 (千 t)	率 (%)
再資源化				減量化 (縮減)	最終処分			
アスファルト塊	1,025	5.5	0.0	1,019.4	0.0	0.2	1,019.4	100
コンクリート塊	1,520	234	0.0	1,286	0.0	0.2	1,285.7	100
建設汚泥	551.4	5.1	0.4	445.0	59.8	41.1	504.8	92.5
混合廃棄物	101.3	0.0	0.0	72.7	9.4	19.2	82.1	81.0
廃プラ	21.9	0.0	0.0	12.4	5.3	4.2	17.7	80.7
紙くず	11.1	0.0	0.0	8.4	2.3	0.3	10.7	97.2
金属くず	111.5	0.0	0.0	106.2	0.0	5.3	106.2	95.2
廃石膏ボード*	42.2	0.0	0.0	27.5	0.0	14.7	27.5	65.3
廃塩ビ管	1.5	0.0	0.0	0.8	0.0	0.6	0.9	58.8
建設発生木材	182.8	8.3	0.0	168.1	1.7	4.7	169.8	97.3

資料)「平成30年度建設副産物実態調査結果」(令和2年1月、国土交通省)

注1)建設発生木材は、伐木材・除根材等を含んだ値である。

注2)四捨五入の関係上、合計があわない場合がある。

■修正後 (p. 5-2-16)

表 5.2-23 神奈川県における建設廃棄物の再資源化率等

廃棄物	発生量 (千 t)						搬出量ベース 再資源化等(縮減を含む)	
		現場内 利用量	現場内 減量化量	搬出量			量 (千 t)	率 (%)
再資源化				減量化 (縮減)	最終処分			
アスファルト塊	1,025	5.5	0.0	1,019.4	0.0	0.2	1,019.4	100
コンクリート塊	1,520	234	0.0	1,286	0.0	0.2	1,285.7	100
建設汚泥	551.4	5.1	0.4	445.0	59.8	41.1	504.8	92.5
混合廃棄物	101.3	0.0	0.0	72.7	9.4	19.2	82.1	81.0
廃プラ	21.9	0.0	0.0	12.4	5.3	4.2	17.7	80.7
紙くず	11.1	0.0	0.0	8.4	2.3	0.3	10.7	97.2
金属くず	111.5	0.0	0.0	106.2	0.0	5.3	106.2	95.2
廃石膏ボード*	42.2	0.0	0.0	27.5	0.0	14.7	27.5	65.3
廃塩ビ管	1.5	0.0	0.0	0.8	0.0	0.6	0.9	58.8
建設発生木材	182.8	8.3	0.0	168.1	1.7	4.7	169.8	97.3

資料)「平成30年度建設副産物実態調査結果」(令和2年1月、国土交通省)

注1)建設発生木材は、伐木材・除根材等を含んだ値である。

注2)混合廃棄物はガラス類(陶磁器くず)を含んだ値である。

注3)四捨五入の関係上、合計があわない場合がある。

■修正前 (p. 5-2-318)

(5) 予測結果

工事の実施（造成等）により発生する廃棄物の種類と量は表 5. 2-132～134 に示すとおりである。廃棄物発生量はコンクリートガラのみで約 67t と予測される。

これらの廃棄物は「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」（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%とする。また、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。

なお、金属くず、陶磁器くずについては、産業廃棄物として処分せず有価物として売却し、再利用する。

表 5. 2-132 既設鉄塔の撤去に伴い発生する廃棄物

種 別	廃棄物量（鉄塔別）						合計
	No. 24	No. 25	No. 28	No. 29	No. 32	No. 33	
金属くず（鉄塔材）（t）	29	33	27	37	35	30	191
コンクリートガラ（t）	5	5	5	7	7	7	36
陶磁器くず（がいし等）（t）	8	8	8	8	8	8	48

注) 金属くず、陶磁器くずについては、産業廃棄物として処分せず有価物として売却し、再利用している。

■修正後 (p. 5-2-318)

(5) 予測結果

工事の実施（造成等）により発生する廃棄物の予測結果は表 5.2-132～134 に示すとおりである。廃棄物発生量はコンクリートガラで約 67t、陶磁器くず（がいし等）で約 48t と予測される。

これらの廃棄物は「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」（平成 12 年法律第 104 号）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。

コンクリートガラの再資源化の目標としては、「平成 30 年度建設副産物実態調査結果」（令和 2 年 1 月、国土交通省）に基づき、再資源化率 100%を達成し、有効利用を図る。

また、陶磁器くずについては、当社資材センターにて良否判定（再使用可否）を行い、再利用可能なものについては他の工事等で再利用を図る。再利用できないものについては、破碎処理にて再資源化率 99.9%を達成し（当社実績に基づく）、路盤材等として有効利用する。

表 5.2-132 既設鉄塔の撤去に伴い発生する廃棄物

種 別	廃棄物量（鉄塔別）						合計	再資源 化率 (%)
	No. 24	No. 25	No. 28	No. 29	No. 32	No. 33		
金属くず（鉄塔材）（t）	29	33	27	37	35	30	191	
コンクリートガラ（t）	5	5	5	7	7	7	36	100.0
陶磁器くず（がいし等）（t）	8	8	8	8	8	8	48	99.9

~~注）金属くず、陶磁器くずについては、産業廃棄物として処分せず有価物として売却し、再利用している。~~

■修正前 (p. 5-2-319)

表 5. 2-133 コンクリート舗装の撤去に伴い発生する廃棄物（仮設ヘリポート）

種 別	廃棄物量	
コンクリートガラ (t)	仮設道路のコンクリート舗装の撤去	23.7
	燃料保管場所付近のコンクリート舗装の撤去	7.1

表 5. 2-134 工事の実施に伴い発生する廃棄物

種 別	コンクリートガラ (t)
既設鉄塔の撤去	36
仮設道路のコンクリート舗装の撤去	23.7
燃料保管場所付近のコンクリート舗装の撤去	7.1
合 計	66.8

(6) 評価

① 評価手法

ア 工事の実施

(a) 工事の実施（造成等）に伴う廃棄物

b. 環境保全に関する基準等との整合性に係る評価

廃棄物処理施設の建設工事により発生する廃棄物の再資源化の基準等は、「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%の再資源化率と予測結果との間に整合が図られているかを明らかにした。

■修正後 (p. 5-2-319)

表 5.2-133 コンクリート舗装の撤去に伴い発生する廃棄物（仮設ヘリポート）

種 別	廃棄物量		再資源化率 (%)
	コンクリートガラ (t)	仮設道路のコンクリート舗装の撤去	
燃料保管場所付近のコンクリート舗装の撤去		7.1	100.0

表 5.2-134 工事の実施に伴い発生する廃棄物

種 別		廃棄物量 (t)
コンクリートガラ	既設鉄塔の撤去 (コンクリートガラ)	36
陶磁器くず	既設鉄塔の撤去 (がいし等)	48
コンクリートガラ	仮設道路のコンクリート舗装の撤去	23.7
	燃料保管場所付近のコンクリート舗装の撤去	7.1
合 計		66.8

(6) 評価

① 評価手法

ア 工事の実施

(a) 工事の実施（造成等）に伴う廃棄物

b. 環境保全に関する基準等との整合性に係る評価

廃棄物処理施設の建設工事により発生する廃棄物の再資源化の基準等は、「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、その再資源化の基準との整合性を評価した。

コンクリートガラについては、同指針に示される「特定建設資材廃棄物の再資源化等に関する目標」における再資源化率 100%を基準とし、工事における発生量の予測結果がこの基準を満たしているかを確認した。

また陶磁器くずについては、同指針の「特定建設資材廃棄物の再資源化等の促進のための具体的方策等」において、その他廃棄物（コンクリート塊、建設発生木材、アスファルト・コンクリート塊以外）については可能な限り分別解体を行い、再資源化等を促進することが求められている。これを基準とし、予測結果が適切な分別解体および再資源化の実施状況と整合しているかを確認した。

■修正前 (p. 5-2-320)

② 評価結果

ア 工事の実施

(a) 工事の実施（造成等）に伴う廃棄物

b. 環境保全に関する基準等との整合性に係る評価

工事の実施（造成等）により発生する廃棄物の再資源化の基準等としては、「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%とする。

以上のことから、廃棄物の発生について環境保全に対する基準等との整合が図られていると評価する。

■修正後 (p. 5-2-320)

③ 評価結果

ア 工事の実施

(a) 工事の実施（造成等）に伴う廃棄物

b. 環境保全に関する基準等との整合性に係る評価

工事の実施（造成等）により発生する廃棄物の評価結果は、コンクリートガラについて、「平成 30 年度建設副産物実態調査結果」（令和 2 年 1 月、国土交通省）に基づき、再資源化率 100%を達成し、有効利用を図ることとしている。

また、陶磁器くずについては、再利用可能なものについては他の工事等で再利用を図り、再利用できないものについては、破碎処理にて再資源化率 99.9%を達成し（当社実績に基づく）、路盤材等として有効利用する。

以上のことから、廃棄物の発生について環境保全に対する基準等との整合が図られていると評価する。

8-7 埋め戻し土の締固めについて

【質問】

発生土量等を示した表において、埋め戻し土量は締固めを考慮していないとの記載があることについて、事業者の説明は実際の工事における締固めの説明であったため、表と実際の工事との関係を含め、土量の算出について誤解のないように示してほしい。

【回答】

第7回環境影響評価審査会補足資料の記載に誤りがございましたので、あらためて表1-3に掘削土量、埋め戻し必要土量及び発生土量（搬出量）を示させていただきます。掘削土量としては、掘削を行うと土の体積が増えますので、変化率（ $L=1.25$ ）を掛けた数値で示しました。掘削土量から埋め戻し必要土量を引いた値が、実際の発生土量（搬出量）となります。

また、埋め戻し時の締固めは、ポータブルコーン貫入試験機を使用した測定で、社内基準により、掘削前に測定した地耐力（ kN/m^2 ）の80%以上を確保し行います。

埋め戻しは、新設基礎の基礎体上部、及び既設基礎の撤去部と掘削範囲（図1-2）が対象となります。

表 1-3 掘削土量・埋め戻し必要土量・発生土量（搬出量）（ m^3 ）

分 類	No. 24	No. 25	No. 28	No. 29	No. 32	No. 33	仮設ヘリポート	合計
掘削土量	278	484	686	725	283	328	513	3,297
埋め戻し必要土量	83	89	56	50	83	83	0	444
発生土量（搬出量）	195	395	630	675	200	245	513	2,853

補足：上記は粘性土変化率： $L=1.25$ を乗じた数値とする

埋め戻し必要土量： $(320 m^3(\text{埋め戻し量}) \div 0.9(\text{変化率 } C)) \times 1.25 (\text{変化率}) \doteq 444 m^3$

※計算式： 掘削土量－埋め戻し必要土量＝発生土量（搬出量）

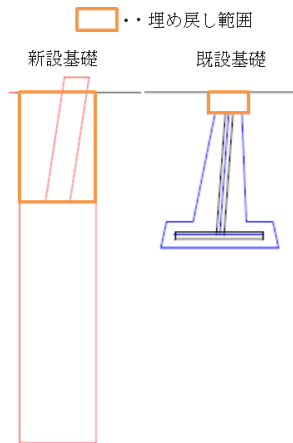


図 1-2 基礎の埋戻し範囲図

なお、前回の補足資料の訂正箇所につきましては、以下に示しました。

【第7回環境影響評価審査会 補足資料 記載内容の訂正について】

第7回環境影響評価審査会で説明した補足資料の「8-4 埋め戻しに活用する土について」(p.9、表1-6)の表中に記載誤りがございましたので、訂正いたします。

訂正内容としましては、数値の取り違いによる誤りの訂正になります。鉄塔No.24を例として記載します。

なお、前回の補足資料では「埋め戻し量」と示しておりましたが、正しくは「埋め戻し必要土量」になりますので、用語としても訂正します。

(例)

No.24の発生土量(搬出量)は、「195」が正しく、すでに埋め戻し必要土量を引いた値であったが、引いていないものとして記載してしまった。また、埋め戻し必要土量については、締固めを行っていない土量は「60」ではなく「83」である。訂正前の搬出量(括弧書きの数値)についても、上記のように誤った数値を記載しているため、削除する。

■訂正前 (p.9)

表1-4 発生土量・埋め戻し量及び搬出量

工事区分	発生土量(鉄塔別: m ³)							合計
	No.24	No.25	No.28	No.29	No.32	No.33	仮設ヘリポート	
基礎工事	195 [60] (135)	395 [64] (331)	630 [40] (590)	675 [36] (639)	200 [60] (140)	245 [60] (185)	513 [0] (513)	2,853 [320] (2,533)

[]内は締固めを考慮していない埋め戻し量を、()内は搬出量を示す。

■訂正後 (p.9)

表1-4 発生土量(搬出量)・埋め戻し必要土量及び搬出量

工事区分	発生土量(鉄塔別: m ³)							合計
	No.24	No.25	No.28	No.29	No.32	No.33	仮設ヘリポート	
基礎工事	195 [83] (135)	395 [89] (331)	630 [56] (590)	675 [50] (639)	200 [83] (140)	245 [83] (185)	513 [0] (513)	2,853 [444] (2,533)

注1) []内は締固めを考慮していない埋め戻し必要土量(L=1.25)を示す。

注2) 発生土量(搬出量)は、締固めを考慮していない土量(L=1.25)を示す。