

## 評価書(案)についての住民意見の概要および博覧会協会の見解

### 19 温室効果ガス等

意見所の概要	見解
<p>19-01</p> <p>・CO<sub>2</sub>量は、走行する道路状況によって変わる。実際の道路・交通状況を考慮した、走行時間や停車(アイドリング)時間も考慮した調査を再度実施すべきである。</p>	<p>例えば、駅シャトルからのCO<sub>2</sub>排出量は、走行する道路の規制速度に応じ排出係数を設定し求めております。</p>
<p>19-02</p> <p>・入場車や物品運搬に使用される車両から排出されるCO<sub>2</sub>などの算定に当たっての具体的な記述が必要。</p>	<p>予測に用いた車両からの排出量については、資料編に記載いたします。</p>
<p>19-03</p> <p>・温室効果ガスの二酸化炭素の排出量予測条件のうち、建設機械について(p949)、最も基本的な、工事期間中の機種別延べ稼働台数 km を示すべきである。大気質の予測で年間稼働台数だけは判明するが、機種別までは分からない。</p>	<p>工事全期間の工事機械機種別延べ稼働台数は資料編に記載いたします。</p>
<p>19-04</p> <p>・温室効果ガスの予測で、コンクリート工事における型枠使用量が、海上地区で162m<sup>3</sup>(p954)、青少年公園地区で756m<sup>3</sup>(p1374)の算定根拠を明記すべきである。また、準備書では合計4,800m<sup>3</sup>(p945)もあったのに、なぜ合計918m<sup>3</sup>に減らせたのか、その内訳を記載すべきである</p>	<p>コンクリート工事に伴う型枠使用量は、コンクリート打設量から推計しております。その推計方法については資料編に記載いたします。また、準備書時点よりコンクリート打設量が減っていることから、型枠使用量も減っております。</p>
<p>19-05</p> <p>・温室効果ガスの予測で、コンクリート打設量(海上地区で5,227 + 1,334, p950、青少年公園地区で48,896 + 8,309m<sup>3</sup>, p1373)の算定根拠を明記すべきである。</p>	<p>コンクリート打設量の内訳を資料編に記載いたします。</p>
<p>19-06</p> <p>・供用時について、樹木中の炭素現存量の減少が海上地区で277トン、青少年公園地区で1,369トン、二酸化炭素年間吸収量の減少量が海上地区で3トン、青少年公園地区で11トン(p961、1378)とあるが、その算定根拠を明記すべきである。</p>	<p>評価書の資料編に記載いたします。</p>

意見所の概要	見解
<p>19-07</p> <p>・供用時の二酸化炭素排出量のうち会場内交通からの分は、会場内走行距離 (p958) がないため、確認もできない。予測条件は明記すべきである。</p>	<p>評価書の資料編に記載いたします。</p>
<p>19-08</p> <p>・二酸化炭素の排出量予測条件のうち、工事用車両の CO2 排出係数 (p950) が、準備書 (p944) より小さくなっている。算出根拠は両方とも「窒素酸化物総量規制マニュアル(増補改訂版)(環境庁平成7年)」であるにもかかわらず何故このようなことが起きるのか。</p>	<p>準備書で転記間違いがあったため、評価書で修正いたします。</p>