

トヨタ自動車田原工場風力発電所設置事業環境影響評価準備書についての
環境影響評価に関する公聴会の状況

日 時：平成30年12月22日（土）
午後1時から午後1時20分まで
場 所：田原福祉センター 大会議室
田原市赤石2丁目2番地
公述人：1名

公述人が述べた意見の要旨

トヨタ自動車は知事意見に従わず、準備書を印刷できないようにしている。知事意見は、「インターネットの利用により公表する図書について、印刷できるようにすること」と言っていますが、守られておりません。

見解書では「インターネットにより公開する図書の一部について印刷をできるようにする」と言っていますが、印刷できるようになったのは「準備書のあらまし」だけであります。1,705ページの「準備書」はもとより、94ページの「準備書要約書」でさえ印刷できません。これが「図書の一部について印刷できるようにする」という実態であり、知事意見を全く無視したことと同様である。

しかも知事意見は、「計画段階環境配慮書に対する知事意見でも述べたように」と念押ししているように、配慮書についての知事意見を無視されていることを明記し、暗黙の批判をしている。それにも関わらず、方法書でも今回の準備書でも同様の態度である。

トヨタ自動車は、会社の理念として、「内外の法及びその精神を遵守し、オープンでフェアな企業活動を通じて、国際社会から信頼される企業市民を目指す」と言っております。これは、口だけと言わざるを得ません。このような企業は事業者失格と言わざるを得ません。厳しく対処すべきです。

見解では、著作権だとか改竄されるとか色々なことを言っていますが、ほとんどすべての環境影響評価で、同様に、国土地理院の承認を得たりして地図を利用しており、公表をしておりますが、そういう問題が起きたという話は一度も聞いておりません。なぜ、トヨタ自動車だけそうしたことを危惧するのでしょうか。全く理解ができないということです。もし、仮に、著作権の侵害等があれば、法的な対応を

できるということで、対応をすべきであります。

第2点目は知事意見の趣旨に沿わず、縦覧終了後や手続き終了後には、ホームページから準備書を削除する、見えなくするということが非常に問題です。環境影響評価は社会に対する公約です。これは事業が完成しても、それが継続する限り、社会に対する公約ですから、それがどこまで守られたかということをチェックすることができなければならない。それを消してしまうということは、社会に対する公約をその時点でもうやめるということに等しい。これが、法の趣旨と精神を守るという企業理念とどう一致するのでしょうか。本来は永久縦覧すべきであると考えております。

それから、3番目に、複数案の検討が不足している。複数案の検討について色々指摘していますが、本来なら複数案は、配慮書の段階からきちんとやるべきであります。そういうことが一切やられていないということです。そして、事業者が勝手に、事前に水鳥やカワウについての現地調査を実施しているという問題もございます。これらのことを指摘したところ、事業者は「事業者として制度上の問題はないと理解しています」という見解でございますが、環境省や経済産業省でも、事前に調査をしてしまうということについては色々問題があると指摘しております。それに対して、事業者は「問題はない」、これが法の精神を遵守する企業の在り方でしょうか。これは非常に大きな問題だと思います。

さらに、「環境影響の程度が著しいと判断する基準も含めて、専門家の指導助言を得ながら必要に応じた追加的な措置を検討することとしている」から問題はないと。問題がでてきたら専門家に聞いてやるから問題はないということなら、環境影響評価そのものが必要なくなる。この事業をやります、環境の問題が起きたら専門家に聞いてちゃんと対応しますからいいでしょと。その一言を書けば環境影響評価が終わってしまうということになります。そういう意味でも非常に不遜な態度をしている。それをきちんと、どういう基準でどこまで対応するのか。どういう問題が起きそうなのか。そういうことを事前に明らかにし、その対応策を検討するというのが、環境影響評価制度の本来の意味であります。そういう意味でも非常に大きな問題があると思っております。

評価結果の、猛禽類の年間のバードストライクに対する事前調査も非常に不十分であると言わざるを得ないと思います。詳細につきましては、時間が10分と限られておりますので省略しますが、後で文書を事務局に提出したいと思っております。

そして、バードストライクについては、このようにも言っています。問題があれば

ば事後調査で明らかにするからいいと。事後調査は本来、事後で、環境影響評価で約束したことが守られているかどうかというのをチェックするために行うものです。事前に何もしなくて、不十分な調査で、事後調査でやるからいいだろう。だったら、環境影響評価制度そのものを否定することにつながると思われます。

また、6番目として、地下水に対する予測も非常に不十分です。

それから、大気予測手法も不十分です。プルーム・パフ方式による予測だけで、もっと他にも最近開発された方法があるからそういうものをやれと言いましたところ、マニュアルにはプルーム・パフ方式でいいと書いてあるからいいという対応でしかありません。それでは非常に不十分であるということが明らかになって、新たな方法が開発されてきておりますので、新しいもの好きのトヨタ自動車がなぜそういうことをしないのか、あえてしないのかということは非常に大きな問題があると思います。現地は平たんなどころではなく、海岸、海があり、後ろに山がある。そういう状況の中ですから、3次元流体モデルなどを使った方法を検討すべきであると思っています。

7番目として、大気予測・バックグラウンド濃度が過小になるおそれがあるということを指摘せざるを得ないと思います。それぞれの現地調査の結果を用いてきちんとやるべきであると思います。

8番目として、NO₂の計算が誤っている。これについては、見解書で、間違っていました。評価書できちんと書きます。評価書で書くのではなく、見解で、どこでどう間違えたのか、正しくなったらどうなるのかということを行わなければ、それが本当に正されたのか、正したと言っているけれどもまだ間違っているのかということをチェックすることもできないということになります。そういう機会を奪うということに過ぎないと思います。

9番目として、大気予測の縦断勾配。これも大きな問題です。これについては、御指摘を踏まえ、補正式について評価書に記載します。評価書に記載するのであれば、なぜ見解書にきちんと記載しないのか。これも、我々がそれを検証する機会を奪うものとしか言いようがないと思います。

10番目に大気環境保全措置ですが、工事用資材の搬出入、建設機械の稼働について大きな問題があります。これについて指摘したところ、見解では、工事の実施段階において事業者が実行可能な範囲内で対応するよう努めます。実行可能とはなんですか。実行可能でなければやらないということですか。実行可能は誰が判断するんですか。やる側が判断するのか。ということは、何もやらなくてもいいという

ことを暗に求めているに過ぎない。そういう意味では、これは回答になっていない。そんなことだったら、皆さんが色々言っても、やれることはやりますから、我慢してください。そういうことに過ぎないと言わざるを得ない。

11 番目として、環境保全措置項目についてですが、先ほど言ったように、事業者が実行可能な範囲で実施する。これはアセスにならないということですね。そのことをしっかりと指摘せざるを得ないと思います。例えばタイヤの洗浄。タイヤの洗浄は全部しなさいと言ったら、水を使うと汚水が出るから、環境は他の要素で問題になるかもしれない。そんな馬鹿な話があるかということですね。汚水処理施設をちゃんと作るわけですから、きちんとやるべきだと思います。

騒音の環境保全措置についても同様の問題がございます。超低周波の予測条件についても問題がございます。その他いくつかありますが、時間ということでございますので、あといくつか言えなかったものがございますので、私が作成した原稿を事務局に渡しますので、然るべく御利用いただければと思います。

[事務局へ文書を手渡す]