

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への意見

1. 知事意見にも従わず、印刷できない。

知事意見「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」が守られていない。見解は「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」としているが、印刷できるのは20ページの「準備書のあらまし」だけであり、1,705頁の「準備書」はもとより、94頁の「準備書(要約書)」さえ、配慮書と同様に相変わらず印刷できない。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も無視されていることを明記し、暗黙の批判をしている。それにもかかわらず、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、「内外の法およ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」と基本理念に歌っているが、「口だけ」といわざるを得ない。このような企業は「事業者失格」というべきであり、厳しく対処すべきである。

見解では、いろいろ理由を述べているが、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て地図を利用しているが、このような制限をつけていないのがほとんどである。環境影響評価の意味を全く理解していないとしかいいようがない。著作権についても同様である。知事からも厳しい指導があつてしかるべきである。

なお、著作権侵害などがあれば、著作権者として侵害行為の差止・損害賠償・名誉回復・不当利得の返還の措置の請求ができ、侵害者を告訴する制度になっている。余分な心配をして住民の意見書作成目的を妨害するような「印刷不可」という姿勢の継続をやめるべきである。

2. 知事意見の趣旨に従わず縦覧終了後や手続き終了後は削除

知事意見「縦覧期間後も引き続き閲覧できるようにすることなど、住民等の理解促進及び利便性の向上につとめること。」に対する見解は「縦覧期間後、住民等からのご意見をいただく期間まで継続するとともに、縦覧場所としてトヨタ自動車田原工場を追加し、本縦覧場所縦覧期間後も準備書手続き終了まで、閲覧できるようにし、」である。しかし、これでは縦覧終了後や手続き終了後は準備書は削除されてしまい、最終の評価書が公表されても、準備書が消えているため、どう改善されたかが証明できない。

また、このような考え方で評価書も縦覧後削除されると、環境影響評価で約束した予測結果が正しいのかどうか、環境保全措置が約束どおり実行されているかなどの確認もできない。都市計画図書と同様に、評価書は事業者として永久縦覧すべきである。企業理念とは全く異なり、環境影響評価制度を全く理解していないとしかいいようがない。

3. 複数案の検討不足

配慮書への複数案の検討が必要と意見を出したが、今までは「熟度が不十分であった。準備書では配置の見直しをおこなった」(概要)とのことであるが、それでは環境影響評価制度の準備書の段階にあっていない。当初から、複数案の対比検討がなされるのが環境影響評価の精神であり準備書の段階である。何故この段階で複数案の検討をした結果を具体的に記載しないのか。熟度が不十分なら、熟度が上がってから環境影響評価に取り組むべきである。

配慮書に対し、本来なら、この配慮書の後に作成する方法書で、現地調査の方法を決定し、準備書作業に入るはずのところを、事業者が勝手にチュウヒ、水鳥、カワウについての現地調査を前倒しで実施している。これは環境影響評価法第31条（対象事業の実施の制限）... に違反する... 環境影響評価法違反の「前倒環境調査」を認めるわけにはいかない。あくまでの既存資料の分析にとどめるべきである。” p465 と指摘した。

この「前倒環境調査の取組に向けて」（平成26年3月）は「環境省も慎重に検討している。経済産業省では環境省と連携し、前倒環境調査を行う上での課題の特定・解決を図るための実証事業を、平成26年度から実施することとしている。」 p6 としており、結論がでたわけではなく、現在は実証事業中である。と明言したうえで、“前倒しで現況調査等を行ったものの「方法書手続」において、... 指摘を受けて再調査を求められるいわゆる「手戻り」や、前倒環境調査を行うことで環境影響評価手続や地域を軽視しているのではないかという誤解を受ける懸念等が生ずる恐れがあることから、一般的な取組とはなっていない状況。” p6 と、問題点があるため一般的取組になっていないと現状把握をしている。

これらの事情から“事業者としても制度上の問題はないと理解しています” という表現は間違いである。と指摘した。

鳥類の前倒調査では調査方法として、“双眼鏡及び地上望遠鏡を用いた観察を行った。” p110 と原始的な機器を用いて ... 飛翔高度、既設風車周辺の行動等を記録” とあるだけで、その結果はどこにも記載がない。つまり、正確な飛翔高度を観測はできていないため、鳥類の現地調査を再度行う必要がある。「鳥類等に関する風力発電施設立地適正化のための手引き（環境省）」では、“目視等による調査では、飛翔高度... 等を精度良く把握することが難しかった。... 携帯型レーザー距離計、測風経緯儀（セオドライト）：2 地点（原点、補助点）に設置したセオドライトから同時に同じ個体を捕捉することで、空間座標（東西方向、南北方向、高度）を求める。... 捕捉作業に入る前に、トランシーバを用いて、羽ばたき、滑翔、旋回等を相互確認しながら、同一個体と判断された後に、捕捉作業を開始する必要がある。” とあり、これに準じた調査でなければ、高度が重要な今回の場合は役に立たない。との指摘に対し、“現地調査において、補足的にレーザー測距計を用いた検証を行い” と見解があるが、p958 に 18 例の結果があるだけで、タカの渡り・春季 226 例、秋季 228 例 p942 のうち、高度が目視で確認できたのは春季 98 例、秋季 45 例 p948 だけであり、このうち、レーザー測距計で飛行高度記録の検証ができたのは、春季の 9 例だけであり、そのうち、3 例が適合しなかった。このような不十分な調査では環境影響評価とはいえない。また、レーザー測距計による具体的な調査方法（同一個体と判断する方法等）を示すとともに、適合しなかった原因を追究すべきである。

見解では、「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ます。」とある。その結果を明示して、住民に示し意見を聞くのが環境影響評価準備書の手続きであり、まさに、準備書の段階でないことを自ら認めたものと言える。準備書を再提出すべきである。

4. 評価結果 猛禽類年間予測衝突数など、バードストライクに対する事前調査が不十分

猛禽類年間予測衝突数の表が年間合計だけで、“風力発電機別の年間予測衝突数については、希少生物の生息地保護の観点から、本書では非公開とする。” とあるが（ミサゴ p1165, ハチクマ p1170, チュウヒ p1178, ハイロチュウヒ p1183, ハイタカ p1188, オオタカ p1196, サシバ p1201, ハヤブサ p1209）、飛翔航跡や確認地点を公表するわけではないので、250mメッシュでの予測値ぐらいは公表すべきである。どの風力発電機が問題なのかが判断できない。特に南側の WT4, WT5, WT6 毎にどうなっているかを示すべきである。

“予測の結果、チュウヒについては、事業の実施により生息に影響が生じる可能性があると考えられた。このことから、前述の環境保全措置に加え、以下の事後調査を行い、環境影響の程度が著しいことが明らかになった

場合には、専門家等の指導及び助言を得ながら、必要に応じて追加的な措置を講じることとした。”とあり、“1ヶ月に1回程度の頻度で定点観察調査を実施し”とあるが、そもそも「発電所の設置又は変更の工事に係る計画段階配慮事項の選定並びに当該計画段階配慮事項に係る調査、予測及び評価の手法に関する指針、環境影響評価の項目並びに当該項目に係る調査、予測及び評価を合理的に行うための手法を選定するための指針並びに環境の保全のための措置に関する指針等を定める省令」、いわゆる発電所アセス省令に沿った対応ではない。

発電所アセス省令では、第28条「環境影響がないと判断される場合及び環境影響の程度が極めて小さいと判断される場合以外の場合にあっては、事業者により実行可能な範囲内で～環境影響をできる限り回避し、又は低減すること、必要に応じ損なわれる環境の有する価値を代償すること及び～国又は地方公共団体による環境の保全の観点からの施策によって示されている基準又は目標の達成に努めることを目的として環境の保全のための措置（以下「環境保全措置」という。）を検討するものとする。」とあり、予測の前提とした環境保全措置とは別に新たな環境保全措置の検討が求められている。それを“事後調査”だけで済ませる計画では、発電所アセス省令の求めるものとは異なる。

“事後調査”とは発電所アセス省令第31条で「◎ 予測の不確実性の程度が大きい選定項目 ◎ 効果に係る知見が不十分について環境保全措置を講ずる場合、◎ 工事の実施中及び土地又は工作物の供用開始後において環境保全措置の内容をより詳細なものにする場合、◎ 代償措置を講ずる場合… 効果の不確実性の程度及、… 知見の充実の程度を踏まえ、事後調査が必要であると認められる場合」に実施するものであり、環境保全措置として認められない。

いずれにしても“環境影響の程度が著しいことが明らかになった場合”とは、何を調べて、どのような場合なのかを具体的に明らかにすべきである（鳥類の重要な種及びコウモリ類について死骸調査をするまでは記載している。）。

5. 地下水に対する予測が不十分

この地域の地下水が硝酸性窒素及び亜硝酸性窒素に汚染されているため、基礎工事などでこうした地下水が排出されないような注意が必要であるとの意見に対し、“掘削を行うのは、農地がない埋め立て地に限られますので、大きな影響はないと考えますが、ご意見を踏まえて留意します。”としているが、地下水の流動により、農地からも流下することを無視しているうえ、意見を踏まえてどのような配慮をするのかが不明である。水質(水の濁り)では、環境保全措置を含めて、硝酸性窒素及び亜硝酸性窒素について何の配慮もしていない。

6. 大気予測手法が不十分

“大気の拡散式(プルーム・パフ式)により、二酸化窒素の濃度を予測した”とあるが、横浜環状道路(圏央道)対策連絡協議会が、独自に現地で実験し「科学的にはもっと正しい方法がある」と公害調停を申請した結果、2017年2月20日に公害調停合意が成立し、「環境影響評価の大気汚染予測の方法について、科学的知見に基づき最適な予測手法を用いるものとする。」と、これまで大気拡散予測時に採用されている「プルーム・パフ」モデルではなく、3次元流体モデルなど最適な方法を採用すべきという合意がされた。国交省からは「合意内容については誠実に対応していく」とのコメントを引き出した。(ユーチューブ... <https://youtu.be/kjvU8EwNxgI>) 今後、国もこうした予測手法も含めて検討していくこととなるが、この地域も平坦というわけではなく、事業地は港湾であり海拔0m、東側1kmに標高78.6メートルの笠山、南東3kmに標高250.4mの蔵王山、その2km南東に衣笠山があり、大気は複雑な動きをするはずであり、3次元流体モデルなど最適な方法を検討すべきである。

7. 大気予測・バックグラウンド濃度が過少になる恐れ

工所用資材等の搬出入で、AR1、AR2、AR3については、AR3の現地調査結果NOx0.025ppmを用いているが、現地調査の交通量p651はAR1が33,728台/日、AR2が33,222台/日、AR3が25,238台/日とAR3が極端に少ないため、バックグラウンドNOxも過小に見積もる恐れがある。それぞれの現地調査結果を用いるべきである。

8. NO2計算の誤り

“バックグラウンド濃度は、表10.1.1-14とおりである。”とあるが、NOx濃度がAR3の0.025ppmとAR4の0.021ppmと異なるにも関わらず、NO2濃度はともに0.014ppmと同じである。現地調査結果p648はNOとNOxの値だけであり、正しいかどうか確認

表 10.1.1-14 予測に用いるバックグラウンド濃度

| 予測地点 | バックグラウンド濃度 (ppm) | |
|------|------------------|-----------------|
| | NOx | NO ₂ |
| AR-1 | 0.025 | 0.014 |
| AR-2 | | |
| AR-3 | | |
| AR-4 | | |

できないため、現地調査結果の“二酸化窒素の割合”から概算すると、NO2は、AR3で0.012ppm (NO2/NOx=0.409、NO2=0.409*0.025)、AR4で0.0105ppm (NO2/NOx=0.501、NO2=0.501*0.021)となり、どちらも予測に用いた0.014ppmにはならない。この予測条件のバックグラウンド濃度は間違いではないか、との指摘に、「計算方法に誤りがありました。と見解が示された。トヨタともあろう会社が、住民の指摘で誤りに気付くとは情けない。環境影響評価を真摯に行う気があるのか疑ってしまう。見解では、どこが誤っていたのかを明示するとともに、評価書で修正ではなく、ここに正しい数値を記載すべきである。また間違えても、指摘する機会が失われる。

9. 大気予測：縦断勾配（工所用資材等の搬出入）

“縦断勾配を考慮に入れ、排出係数の補正を行った。補正係数は表10.1.1-16に示すとおりである。”とあり、上り勾配で大型車の排出係数が2倍近くになるため、縦断勾配を考慮した姿勢は正しいが、補正方法を出席文獻だけでなく、その補正式を記載すべきである、との指摘に、「ご指摘を踏まえ、補正式について評価書に記載します、との回答。回答に、なぜ示さないのか。

10. 大気環境保全措置：NOx：工所用資材等の搬出入、建設機械の稼働

環境保全措置が“走行台数の削減”など6点掲げているが、走行台数の平準化を追加すべきである。

また、事業計画・工事計画を定めるための基本である。このことが予測条件にどう反映されているかをどこかで記載すべきである。排出ガス対策型建設機械を採用する、を追加すべきである。国土交通省は、1次基準値（平成15年12月指定終了）を3,202型式、2次基準値（平成22年9月指定終了）を2,527型式、3次基準値（平成30年6月現在）を718型式も指定しており、ほとんどの建設作業に採用できるはずである。また、騒音の環境保全措置（建設機械の稼働）で、「低騒音型・低振動型を使用する。」と記載されていることとも考え方が矛盾する。

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を行うよう努めます。」とあるが、これでは実施しなくてもよいということと同じである。何故、実行すると言わないのか。環境保全に努める気がないとしか思えない。

11. 環境保全措置項目

環境保全項目は、準備書段階の事業計画・工事計画では予測条件に含むことができない内容について、事業者が実行可能な範囲内で実施するという趣旨で記載しています。」との見解は許されない。それを明らかにするのが環境影響評価です。

1 2. 大気環境保全措置：粉じん等（建設機械の稼働） p688,p695 で、環境保全措置として“工事用道路の出口で適宜車両のタイヤ洗浄を行うことにより、周辺の道路への土砂の付着やそこからの粉じんの発生を抑制する。”とあるが、“適宜”は削除し、必ずタイヤ洗浄を行うこととすべきである。

見解では、「過剰なタイヤ洗浄は濁水の不必要な発生などを引き起こす可能性もあることから、様々な環境要素を考慮したうえで対応を行うよう努めます。」とのことであるが、全くの屁理屈で、やりたくないと言っているにすぎない。タイヤが汚れていなければ、濁水にはならないし、濁水を浄化する設備は当然設置すべきであり、工場敷地内から粉塵が外へは出ないともいうのであろうか。あきれるばかりである。

それどころか、タイヤ洗浄：粉じん等（建設機械の稼働）p691 の予測条件で、“工事用道路の状況”は、“現場内運搬（舗装路・タイヤ洗浄）”としているが、出典である“道路環境影響評価の技術手法（平成 24 年度版）”の“現場内運搬（舗装路・タイヤ洗浄装置）”が選んである。まず、（適宜の）タイヤ洗浄ではなく、タイヤ洗浄装置と修正すべきである。

また、“工事用道路の出口でタイヤ洗浄装置を設置する”と修正し、必ずタイヤ洗浄をせざるを得ない状況にすることを明記すべきである。そうでなければ、現場内運搬（舗装路）の係数を用いて再予測すべきである。基準降下ばいじん量 a が 0.0007 から 0.0140 に代わるだけで、寄与濃度は 20 倍になる。

1 3. 騒音の環境保全措置

予測で重要な走行速度が欠落している。見解では「技術手法の法定速度を基本とする、とされている。」とのことであるが、その後に「ただし、この場合、沿道環境の保全の観点から適切な値を用いることができる。この適切な値として 必要に応じ法定速度(又は規制速度)よりも 10km/h 程度高めに設定した速度のことをいう。」と記載されていることを無視している。これでは、者の基本理念を「内外の法およびその精神を歪曲し」とせざるを得なくなる。

また、国又は地方公共団体による基準又は目標との整合性の検討で、幹線交通を担う道路に近接する空間に特例的に適用される基準を用いているが、この特例基準が、広島高裁判決の最高裁決定により「昼間屋外値が LAeq 65 dB を超える場合... 受忍限度を超える聴取妨害としての生活妨害の被害が発生していると認められる」とし、損害賠償を認容し、損害賠償に関する騒音の基準は完全に確定したことを明記し、この昼間 65dB と比較すべきである。

1 4. 超低周波音の予測条件（施設の稼働）

“予測値と現況実測値との合成値は、SE-2 の 6.3Hz,8Hz,SE-3 の 6.3HZ において「物的苦情に関する参照値」を上回る。また、SE-1、SE-3 の 50Hz 以上、SE-2 の 40Hz 以上において「心身に係る苦情に関する参照値」を上回る。”としながら、“現況実測値においても参照値を上回っており、また、合成値が参照値を上回る周波数での寄与分は最大で 2 デシベルであることから、本事業による影響は小さいものと考えられる。”との結論を出すのはおかしい。「参照値よりも大幅に増加するものではない」としても、物的苦情および心身に係る苦情が発生してもおかしくない状況であることを明記すべきである。

1 5. 風車の影の環境保全措置

環境保全措置としてたった 1 項目“風力発電機の配置は、可能な限り民家等から離れた場所を選定する。”とあるだけだが、風車の影（シャドーフリッカー）が生じる早朝や夕方などの時間帯に風車の稼働を一時的に停止する。などの環境保全措置を講ずるべきである。

また、カナダのように風車の影が年間 8 時間以上となる住宅には、視覚的にさえぎるために、遮光カーテン、シャッター、植栽等を設置するなどの代償措置を示すべきである。事業開始後、提案のような対応を考えると

見解は、一定に評価するが、近隣住民へしっかりと周知すべきである。

また、予測の基本的な手法として“風車の影の及ぶ範囲及び時間をここで記載したのは評価できる。では、他のところではなぜ記載しないのか。

16. 鳥類の評価結果 事後調査

“予測の結果、... 事業の実施による影響は小さいと考えられたものの、以下の事後調査を行い、環境影響の程度が著しいことが明らかになった場合には、専門家等の指導及び助言を得ながら、必要に応じて追加的な措置を講じることとした。”とあり、“必要に応じて適切な措置を講じる。”とは具体的にどのような方法が考えられるのか例示すべきである。そもそも予測結果から、新たな環境保全措置の検討が求められている。それを“事後調査”だけで済ませる計画では、発電所アセス省令の求めるものとは異なる。

17. 産業廃棄物の予測の結果

工事の実施に伴い発生する産業廃棄物の種類及び量が表で示してあるが、それぞれの算定根拠を示すべきである。基本である予測条件を示さないようでは環境影響評価とは言えない。見解では「工事計画が決定した後で確定する」とのことであるが、それではアセスにならない。工事計画が確定した後で、再度アセスをやり直すということか。

18. その他

評価書の永久縦覧について、データの改ざんなどの理由を挙げ、拒否しているが、いったん縦覧すれば同じことである。何を懸念しているのか。全く理解できない。要するに、環境影響評価手続きを、一過性のものとし、後は知らないと責任を回避したいだけと受け取られても仕方がない。会社の基本理念を、しっかりとアセスでもしっかりと守るべきである。

以上