

東三河都市計画ごみ処理場（一般廃棄物処理施設）豊橋田原ごみ処理施設整備事業に係る環境影響評価準備書（変更）についての環境影響評価に関する公聴会の状況

日 時：令和 4 年 1 月 29 日（土）

午後 1 時から午後 1 時 20 分まで

場 所：豊橋市高師台地区市民館 大集会室

豊橋市西幸町字浜池 3 3 2 - 2

公述人：1 名

公述人が述べた意見の要旨

○ 公述人（1 人目）

方法書への意見書を提出したはずですが、意見書は 0 通だったということがあります。改めて事業者には意見書を提出したはずだということでお送りさせていただきましたので、評価書には反映いただくようお願いしたいと思います。

施設規模の縮小で環境影響評価をやり直すということになった訳でございますので、その旨を事業目的にきちんと書くべきです。そういうことが書かれていないことはいささか不十分ではないかと考えています。

稼働年数が少ない施設があります。まだ 17 年しか稼働していないものがあります。なぜ今の時期に 17 年しか稼働していないものを解体しなければならないのかということ、解体を先伸ばすことはできないのかということについてもきちんと理由を明確に記載すべきであると思います。

当初の計画よりも規模が縮小されていますが、計画処理量や人口推計の根拠を示すべきです。それらが示されないまま、当初 520 トン/日だったものが 417 トン/日になっており、大きな問題があるのではないかと思います。豊橋市、田原市としても将来の人口推計を示し、明確な処理計画量の根拠を示すべきであると考えています。

建設工事中の既設工場の稼働はどうするのかということですが、東側の現施設を取り壊して作るということになっておりますが、その間のごみ処理はどうするのか。特にし尿処理施設を解体するという事なので、工事中のし尿処理をどうするのかを明記すべきであると思います。

NOx、塩化水素、ダイオキシン類の公害防止基準が緩すぎると思います。これらは極めて緩い基準を採用しているが、なぜかということが明確ではございません。これで事業者として可能な限りの対策をとっていると言えるのかということです。愛知県内の他市町村の焼却工場の環境目標値や実測値はこの公害防止基準よりもかなり低く保たれています。新設であるのにそれよりも高いのはいささか問題があるのではないかと考えております。

排水処理施設の構造、能力を明記して雨水も処理することにすべきであると思います。余剰水については給排水フロー図のように排水処理施設を通して排水すると修正して排水処理施設の構造、能力等を記載すべきであります。また、ごみ処理施設の場内雨水は予想外に汚れており、有害物質で汚染されている場合もあるため、プラント系排水と同様に処理して放流することが望まれると思います。

低公害車は「使用に努める」のではなく「使用する」と断言すべきであります。努めるということは、努めてもだめだったということにもなり、結局何の意味もならないということを再三指摘しておりますが、明確にすべきであります。「低公害車を使用する」とすべきであります。旧準備書への指摘に対して、簡単なタイヤ洗浄施設については設置するということでしたが、低公害車を可能な限り使用するということでは、可能でなかったのやむを得なかったということになりかねませんので、改訂すべきであると思います。廃棄物運搬車両についても「車両の更新時に低公害車の導入を図ってまいります」とありますが、図るだけではいけないので、「全台を更新する」と明記すべきであると考えております。

道路交通騒音の評価において、特例の環境基準の適用は避けるべきであると思います。あくまで特例であって、中央環境審議会の答申に基づく環境基準の告示にはなく環境省の通知だけであります。この特例基準については広島高裁判決で損害賠償を容認する基準となっていることを指摘せざるを得ない。また、WHOのヨーロッパ事務局が環境騒音ガイドラインを発表して53デシベルという提案をしています。こういうことを踏まえた基準とすべきであると思います。低周波音については3つの評価基準があるが、そのうちの1つしか使っておらず問題があると思います。また、物理的苦情についての参照値の評価も欠落しており、なぜこういうことをしたのかを明確にすべきであると考えます。

日照障害については法規制の平均地盤+4mではなく地表面で予測・評価をすべきであります。この基準は、建築基準法で建築が許可されないというものであり、それを基準とするのであれば、環境影響評価はいらないと思います。この地域は

農業が盛んで畑の野菜にとっては日照が大事であります。そのため、平均地盤+4mではなく地表面で予測・評価をすべきであると指摘せざるを得ません。

予測条件ですが、出典によれば大気で40km/h、騒音で50km/hが適当。影響が大きくなる走行速度、例えば大気については規制速度が50km/hであれば40km/h、騒音について規制速度より10km/h高めに予測することができると記載されているので、そういう点をきちんと判断して設定すべきであると指摘せざるを得ません。

大気汚染のバックグラウンド濃度が現地調査と大きく異なる。なぜ、こんなに異なるのか再確認をお願いしたいと思います。

大気予測で塩化水素の寄与率が大きすぎると思わざるを得ません。再確認をしていただく必要があると思います。

道路交通騒音は舗装レベルでパワーレベルが異なるので、どのような舗装でこの予測をしたのかをきちんと記載すべきであります。

建設騒音・振動については、例えば杭打機やブレーカーの稼働時期を避けて予測されています。このような騒音振動が大きい機器が稼働しているときに予測すべきであると考えます。

交通量の伸び率を1.0としていますが、既に0.92という数字が出ているので、安易な使い方ではないかと思えます。

道路交通振動の予測条件として振動源位置が予測図の道路条件と異なっていると思えます。正しいかどうか確認をしていただきたいと思います。

振動感覚閾値を基準等の整合性に係る評価に用いるべきであると思えます。振動感覚閾値55デシベルを正式に取り上げるべきであると指摘しておきます。

道路交通振動の予測結果が現況よりも大きすぎるので、再検討を要するということを指摘しておきます。

土壌汚染は深度別の採取をして確認すべきであると思えます。敷地内は有害物質で汚染されている可能性が高いということをきちんと認識すべきであると思えます。例えば名古屋市南陽工場ではそういった問題が起きています。

地下水汚染の影響を防ぐために掘削時湧水の環境保全措置をすべきであります。地下水質の評価は見当違い。

日照障害の予測は標高を加味した実際の地表面で行うべきです。特に北側は標高が低くなっているため、実際の地表面で予測・評価をすべきであると思えます。

場外持ち出し残土10万m<sup>3</sup>の保管場所・方法、再利用の方法を公表すべきであると思えます。

事業計画策定時に「努める」とした低公害車の台数を基に温室効果ガスに対する影響を予測すべきであると思います。

温室効果ガスはエネルギー基本計画の「46%削減」で評価すべきでありますし、さらに50%削減の高みに向けて挑戦を続けることになっているので、もっと大胆な検討を行うべきであると思います。

時間の関係で、用意した発言原稿全てをお話しできませんでした。発言原稿はお渡ししますので、各項目の理由はお判りいただければと思いますので、審査会への提出をよろしくお願いいたします。