

2008年1月30日

〒460-8501 名古屋市中区三の丸3丁目1 - 2

愛知県環境部資源循環推進課 御中

財団法人愛知臨海環境整備センターの廃棄物処理施設設置許可申請に関する
生活環境の保全上の見地からの意見

氏名 梶田 稔

住所 愛知県知多郡武豊町字多賀 6-33-1

1. 1月15日執行の関係工事3件の入札について、入札・落札した業者が、いずれも愛知県から指名停止処分を受けている業者であることは、品質の高い工事を期待できない危険性がある。今回の入札参加業者選定の理由を明らかにするとともに、道義的にも問題のある業者は排除すべきである。
2. 1月15日に入札を執行したこと自体、問題である。2月7日まで、県民からの意見を求めている最中である。県民から提出される意見の中に、技術上も環境保全上も重大な問題提起がなされ、その結果、設計変更を余儀なくされる可能性は皆無ではない。2月8日以降、県民から寄せられた意見を精査し、変更の必要性があれば設計変更し、設計変更の必要性が確認できなければ、その時点で最終設計として確定した上で入札に付すべきだ。論理的にも、当然の措置である。
3. 今回、入札に付した関係工事3件の落札価格を公表すること。また、今後の入札執行に当たっては、事前に入札参加業者名を公表し、予定価格、入札価格、落札価格など、関係情報全てを遅滞なく公表すべきである。
4. 今後、進捗状況を含めて、関係工事等に係る情報全てを遅滞なく公表すること。
5. 衣浦港3号地への廃棄物最終処分場設置事業は、愛知県が責任を負う公共事業である。前項の通り、全ての情報は遅滞なく公表することは当然である。

にもかかわらず、「事業活動情報に該当するため添付省略」として、「資金総額」、「損益計算書及び法人税の納付すべき額及び納付済額について」、「申請者が法人である場合には、直前3年の各事業年度における確定申告書の写し及び確定申告書の添付書類の写し」、「金融機関の預金の残高証明書、融資証明書等の資金を確保することができることを証する書類」、「今後5年間の事業に係る収支計画書」、また、「個人情報に該

当するため添付省略」として、「申請者が法人である場合には、法第7条第5項第4号り若しくは法第14条第5項第2号二に規定する役員の住民票の写し並びに成年後見人及び被保佐人に該当しない旨の登記事項証明書」を挙げていることは、情報隠しそのものである。

言うまでもなく、アセックは第三セクターとも言われる財団法人である。利潤の追求を第一義とする民間企業とは、その性格を異にすることは明白である。しかも、愛知県が、当該事業に係る債務保証を明確に表明している。

このようなアセックに事業を委託していることを理由として、このように公共事業に係る情報を秘匿することは、直接的にも間接的にも県民に損害を与える危険性を看過することになりかねず、許されない。直ちに、全ての情報を公開することを重ねて求める。

1-(5) 設計計算書

海底面の遮水性の増強対策が3箇所で面積を限定して示してあるが(1-(5)-20) 評価書 p20 では、2箇所の約 16,000 m²で遮水機能の増強を行うとしている。なぜ増強箇所数を変更するのか。そもそも、1-(5)-19 でボーリング位置 38 とボーリング位置 39 の間は 200m もありながら、調査地点がなく、Ac 層厚は確定できないため、増強対策を省く明確な根拠はない。評価書のとおり、ボーリング位置 38 とボーリング位置 39,40 の間は連続した増強区域とすべきである。

Ac 層厚が厚い箇所(図 12 に示す範囲)から概ね 2m 程度の厚さで採取した粘性土により、「土質系不透水性材料」及び「改良土」を作製する(1-(5)-20)とあり、その後の埋め戻しなどは触れていないが、最終処分場の容量算定にはどのように反映しているのか。P4-2 の埋立容量断面図の 4-4'、5-5'、6-6'がこの部分に相当すると判断できるが、2m の厚さで掘削した形跡は見られない。400m × 100m × 2m = 約 8 万 m³の埋立容量が過小になっているのではないか。

1-(6) 排水の処理系統図

浸出液処理施設能力の設定で処理すべき最大処理水量に余裕率を掛けているが(1-(6)-21) 安定型区画の余裕率 1.3 に対して、管理型区画の余裕率が 1.25 しかなく、重要な管理型区画の水処理能力設定値が過小の恐れがある。余裕率 1.3 とすれば、1,460 m³/日ではなく、1,506 m³/日必要となる。

計画流入負荷量:「計画流入水質については、衣浦港の水質、底質の状況を基にフェニックス文献等を参考にした。」(1-(6)-23) とあるが、全く理解できない。衣浦港の

水質、底質とは大きく異なるので書いてあるだけ、ということであるし、フェニックス文献とは大阪湾フェニックスと思われるが、そのどんな資料を用いたのか、フェニックス文献等の「等」は何があるのか。

2 維持管理に関する計画

7「維持管理基準の内容」で「擁壁等を定期的に点検し、その遮水効果が低下するおそれがあると認められた場合には、速やかにこれを回復するための必要な措置を講ずること。」(2-4)とあるが、廃棄物処理法の基準省令は「擁壁等を定期的に点検し、擁壁等が損壊するおそれがあると認められた場合には、速やかにこれを防止するため必要な措置を講ずること。」である。基準省令を勝手に書き換えることは許されない。さらに擁壁等の損壊のおそれを遮水効果の低下に限定するのは基準省令違反である。擁壁等とは、今回の場合は護岸と遮水シート等であり、耐震設計でも護岸が変形(1m以上の沈下)しても遮水シートは破れないから「遮水性能は保持されていることが確認されている。」(別添資料3-5)としている。この維持管理計画のままでは、護岸が変形(1m以上の沈下)しても修復しないことになる。

13「調整池を定期的に点検し、損壊する恐れがあると認められる場合には、速やかにこれを防止するために必要な措置を講ずること。」(2-5)とあるが、廃棄物処理法の基準省令は「調整池を定期的に点検し、調整池が損傷するおそれがあると認められる場合には、速やかにこれを防止するために必要な措置を講ずること。」である。基準省令を勝手に書き換えることは許されない。損壊という致命的な状況ではなく、損傷という段階で必要な措置を講ずることが求められている。

20 維持管理の記録について、対応で、石綿含有廃棄物を埋め立てた場合の位置図の作成にふれていない(2-6)ということは、石綿含有廃棄物を受け入れないという計画と理解してよいのか。2-10 受入基準では、共通受入基準11で「飛散性アスベストを含まないこと」としかないので、非飛散性アスベストは受け入れると読み取れるが、どちらなのか。

10 資金の調達方法を記載した書類、11 資金の総額及びその資金の調達方法、15 資金を確保することができることを証する書類、16 今後5年間の収支計画書

資金計画に関するこれら書類が「事業活動情報に該当するため添付省略」とされているが、2007年8月21日千葉地裁が千葉県旭市(旧海上町)の産業廃棄物最終処分場設置許可を取り消す全国で初めての判決をくださった。判決は、事業者の収支計画では、埋め立て完了までに多額の赤字が発生すると指摘。資金のほとんどを借入金で調

達しており、その返済を優先すれば、(1) 遮水シートなどによる有害物質排出防止や維持管理に必要な資金が不足する(2) 当初の計画以上の産業廃棄物の受け入れを行うなどの不適正な処分を行わざるを得なくなると判断し、「有害な物質が許容限度を超えて排出され、生命、身体に重大な危害を及ぼす災害を引き起こす事故が想定される」として、設置許可は「違法な処分と言わざるを得ない」と結論づけた。このように「生活環境の保全上の見地」から必要な情報については、事業活動情報といえ、縦覧し関係者が十分検討できるようにすべきである。

資金に関するこれら書類がいずれも「事業活動情報に該当するため添付省略」とされているが、千葉地裁の判決をみるまでもなく「生活環境の保全上の見地」から必要な情報である上に、今回は財団法人という営利活動が禁止されている公益法人である以上、事業活動情報を隠すようなことがあってはならない。

新聞報道によれば、「県は新年度に予定する着工に向け、事業者で県が出資する第3セクターの「愛知臨海環境整備センター」(アセック)に、事業費の貸し付けと損失補償など計約588億円の財政支援を行う。2月の補正予算案と新年度予算案に計上する。内訳は、県からアセックへの貸付金100億円と、アセックが民間の金融機関から受ける融資約488億円の損失補償。」(朝日新聞2008.1.12)とあるが、このように愛知県の財政支援策が県議会の議決さえすんでいない段階で、どのような資金計画で申請がされているのか、たんなる見込みなのか、事実を確認したい。県が100億円もの貸し付けを行う公共的な事業であるため、資金計画を公表すべきである。

新聞報道によれば、「新年度当初予算では工事のための進入路の建設費として約15億8千万円、排水処理施設の建設工事に対する補助金として約530万円を計上する予定。」(朝日新聞2008.1.12)とあるが、そもそも産業廃棄物の事業者処理責任、一般廃棄物の市町村処理責任という原則があるにもかかわらず、これだけ県が財政支援をするのだから、資金計画を公表すべきである。

別添資料3 地震応答解析による耐震性照査結果

耐震性について「別途検討を行う。なお、検討結果については、学識経験者等による技術検討委員会において審議がなされ、安全上問題のないことが確認されている。」(別添資料3-1)とあるが、検討結果の概要だけでなく、検討内容そのものをこの部分に記載すべきである。たとえば、応答解析条件は示すべきである。我々が独自にアセックから情報入手したところ、有限要素モデルの「FLIP」を用いた地震応答解析なら、それぞれの地層別の厚さ、単位体積重量、ポアソン比、せん断弾性係数、体

積弾性係数、内部摩擦角、粘着力、間隙率などを代入条件として用いている。県知事は内部摩擦角の設定が危険側であるという理由で岡崎市での産業廃棄物最終処分場の施設許可を不許可とした経験があるはずであり、代入条件が適切かどうかは重要な審査事項である。別添資料4の護岸の安定計算書では設計条件を記載していることからみても、この地震応答解析は不十分な記載であり、廃棄物処理施設審査会議の審議にも耐えられる資料ではない。

耐震性について検討結果の概要だけでなく、検討内容そのものをこの部分に記載すべきである。たとえば地震応答解析を行った結果だけが示してあるが(別添資料3-1)その応答解析条件として最も基本的な入力地震動は記載すべきである。我々が独自にアセックから情報入手したところ、東海・東南海連動型地震については愛知県防災局の3次メッシュの523619794NS(最大加速度420.89gal)を用いたとあるが、2007年7月16日に発生した新潟中越沖地震では、柏崎刈羽原発の1号機では680galの加速度が観測されている。こうした事例からみて想定入力小さすぎるのではないか。

耐震性について「検討結果については、学識経験者等による技術検討委員会において審議がなされ、安全上問題のないことが確認されている。」(別添資料3-1)とあるが、技術検討委員会の構成、検討経過を明らかにすべきである。何人か、どんな学識経験を持つ人をどう選定したのか、学識経験者等の等とは誰か、いつ、何回開催されたのか、など多くの疑問が生じる。これらを公表すべきである。

別添資料4 護岸の安定計算書

護岸の安定計算書として、基本的には、常時と地震時について、滑動と転倒についての安定計算、地盤支持力(p108~p111など)の検討を行い、円弧すべり計算(p112など)、偏心傾斜加重(p113~p120など)、施行時の安定計算(p121~p124など)を行っているが、地震時の液状化現象について検討されていないのは問題である。

地盤反力図が-7.500m(p26)、-12.6m(p28)の2種類について検討されているが、地盤反力がもっと大きくなる、つまりもっと水深が大きな断面があるはずである。この代表断面だけでは不十分であり、最大水深での検討が必要である。たとえば、1-(3)-3埋立地縦断図では-13.00mが記載されている。少なくともこの水深での検討が必要である。また、1-(5)-20対策箇所平面図の中に、等水深線らしきものが記載され、外周護岸Bには-17.00~-18.00mまで読みとれる。この値と地盤反力図の護岸水深とは別のものなのか。同じであれば、水深18mでの検討が必要である。

別添資料6 生活環境影響調査書

大気、騒音、振動の予測条件の一般交通量が準備書では大型車 1455 台/日であったものを評価書で 1197 台/日に減らした（評価書 p384）理由について、2007 年 11 月 21 日の武豊町議員全員協議会の場でアセックは「1455 台から 1197 台に減った理由は、一般車両の 1197 台に廃棄物運搬車両を足していた誤記によるもの」と答弁しているが、この場合の廃棄物運搬車両は 570 台であり（p386）これを足せば 1767 台であり、1455 台にはならない。予測計算の重要な要素である大型車台数を減らした合理的理由を説明すべきである。

将来交通量の設定に疑問が多いため（評価書 p384）武豊町内の一般交通量がどうなるのかシミュレーションを示してほしいとの、2007 年 11 月 21 日の武豊町議員全員協議会の場での要望に対し、アセックは「シミュレーションについては、武豊町内の都市計画道路の推計交通量を後日提出する。」「将来交通量については、半田のほうに提示したものと同程度のものを提示する。」と明言しているにもかかわらず、未だに武豊町議会に提出されていない。環境影響を少なく見せるため、臨港道路を通行するはずの一般交通を、隣接する国道 247 号に振り替えていないかなどを慎重に検討する必要があるので早急に公表すべきである。

「低騒音型機械を使用するよう施工業者を指導する。」「低振動型機械を使用するよう施工業者を指導する。」（評価書 p869、p870）では実質的対策とならないので「工事仕様に記載する」などの具体的対策が必要、との意見に対し、「指定機械を使用するよう施工業者を指導します。」との見解では、施工業者を指導するだけという問題指摘に全く答えていない。

活断層について「事業実施区域内に活断層の存在は認められなかった。」の結論だけでなく、現地調査、海上音波探査等の調査内容、特に海上音波探査及びオールコアボーリング調査の範囲（面積、深さ）でどのような精度の調査を誰が行ったか、その評価は誰が行ったかなどを誰もが確認し安心できるよう公表すべきである、との意見（評価書 p873）に対し、p104 で海上音波探査及びオールコアボーリング調査の調査位置平面図が追加されただけである。我々が独自にアセックから情報入手したところ、「衣浦港 3 号地廃棄物最終処分場整備事業の内 活断層調査業務委託 報告書 平成 19 年 3 月」の断層の評価では「音波探査に認められる海上ボーリング西側の傾斜構造については、活撓曲なのか地質構造によるものかの断定はできない。」「総合的に判断すると 3 号地内に活断層あるいは活撓曲が存在する可能性は低いものと思われる。ただ

し、活構造が存在しないとまでは言えないので、安全上の注意は必要である。」と結論しており、評価書のように「活断層の存在は認められなかった。」というようなものではない。

搬入車両の走行速度が 10 km/h であるのに、20 km/h の排出係数を用いるのは矛盾する。同じ出典で 3 ~ 4 割増しとなるデータが示されている、とまで指摘しているにもかかわらず、「排出係数は走行速度 20 km/h ~ 90 km/h (大型車) の範囲で設定されています。このため、場内走行は最も低速である 20 km/h の排出係数を用いています。」(評価書 p887) との見解であるが、真摯に科学的な予測をすべきである。

建設作業騒音の予測で「道路中心線からちょっとでもどちらかへ 1 m 外れて予測点までの距離 r を 6 m とすると 85.8dB となり、規制基準の 85dB を超えてしまう」の具体的な意見に対し、「進入道路の建設機械は、稼動する範囲内で代表的な位置として道路の中央に音源を設定しています。」(評価書 p891) という無責任な回答である。規制基準を超える事例を具体的に指摘しているのだから、音源位置はさまざまなありうる場合を想定して予測し、必要な対策を検討すべきである。

埋立・覆土用機械の稼動に伴う騒音、振動の予測で、ダンプ以外の稼動位置が全て間違っていたため、予測コンターも全面的に修正されている (p440、p489)。これほど大きな修正の場合は、「表と図の対比にミスがありましたので 訂正します。評価については変わりありません」(評価書 p894、p900) などと言い逃れるのではなく、改めて説明し、住民意見を求めるべきである。

埋立・覆土用機械の稼動に伴う騒音、振動の条例の適用が間違っている(評価書 p894、p901)。「騒音発生施設又は振動発生施設を設置する工場等において発生する騒音又は振動の当該工場等の敷地の境界線における大きさについて 許容限度」が「県民の生活環境の保全等に関する条例第 6 条 (規制基準) で定められている。このように具体的に指摘したにもかかわらず、「建設機械からの騒音 (振動) について評価することから 特定建設作業にかかる基準値との比較を行っています。」との見解であるが、条例を所管する県環境部に確認したのか。

埋立・覆土用機械の稼動に伴う騒音、振動の予測が、「代表的な埋立場所に建設機械を配置して予測しています。」(評価書 p894、p901) とあるが、建設作業の場合と同様に音源位置は代表的な位置 1 箇所での予測だけではなく、稼動機械がもっと岸壁に近づいた場合など、指摘されたケースで規制基準を超えるので、さまざまな場合を想定して予測し、必要な対策を検討すべきである。

道路交通振動の評価を「要請限度」で行っているが（評価書 p899）これは振動規制法第 16 条で「限度を超えていることにより道路の周辺的生活環境が著しく損なわれていると認めるときは、道路管理者に対し当該道路の部分につき道路交通振動の防止のための舗装、維持又は修繕の措置を執るべきことを要請し、又は都道府県公安委員会に対し道路交通法の規定による措置を執るべきことを要請するものとする。」というひどい状態である。埋立・覆土用機械の稼動に伴う振動の評価などで用いている「知覚できる最小レベル（感覚閾値）の 55 dB 程度」を用いるべきである、との意見に対し、「環境基準が定められていないことから 要請限度と比較しています。」との見解であるが、環境基準がなければ、できるだけそれに近い評価基準を探すべきであり、現に埋立・覆土用機械の稼動に伴う振動の評価などでは感覚閾値を用いているため、この感覚閾値で評価すべきである。

道路交通振動の予測条件として等値総厚が 4 地点とも 35cm と設定しているが、その根拠を示すべき、との意見に対し、「他事例を参考に現地調査結果との再現性を踏まえ設定しています。」（評価書 p899）との見解であるが、現地調査結果との再現性とは何を意味するのか。まさか、交通条件等の予測条件で仮に予測した結果から「再現性」を踏まえて、等値総厚を逆算したのではないと信じるが、予測条件を設定するのに再現性を用いるという手法はありえない。等値総厚は国土交通省が「舗装の構造に関する技術基準」で詳細に定めており、表層基層の等値換算係数は 1.0、上層路盤の等値換算係数は瀝青安定処理（加熱）で 0.8、セメント安定処理で 0.55 など、下層路盤の等値換算係数は、鉄鋼スラグ（修正 CBR 30 以上）やセメント安定処理で 0.25、鉄鋼スラグ（修正 CBR 20 以上 30 未満）で 0.20 などとされ、その等値換算係数と厚さを掛け算した合計が等値総厚であり、道路断面と材質で自動的に決定される数値である。改めて、地点 1 の臨港道路、地点 2 , 3 , 4 の一般国道 247 号の道路断面と材質を示し、等値総厚 35cm の根拠を示すべきである。