

**公述原稿** 2022年1月29日(土曜日)午後1時から 豊橋市高師台地区市民館 大集会室

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)への  
環境の保全の見地からの意見

①方法書への意見を提出したはず。

**\*p359** “環境影響評価方法書(変更)…意見書提出期限までに提出された環境の保全の見地からの意見書は0通(0件)であった。”とあるが、本研究委員会は意見書の提出期限2021年4月1日までに、「指摘されていたにも関わらず、計画処理量の根拠を示さなかったのは、すでにその時点で過大な投資であることが分かっていたのではないか。」など34項目の意見(別添)を提出したはずである。事実経過を確認し、今後こうした過ちがないように対策を取られたい。

②施設規模の縮小で環境影響評価やり直しを明記すべき。

**\*p3** 事業の目的が“豊橋市及び田原市のごみ処理を1施設に集約した新たなごみ処理施設の整備を目的とする。”とあるだけだが、方法書の“近年のごみ量の減少傾向を受け、豊橋田原ごみ処理施設の施設規模の見直しに伴い、豊橋市資源化センター敷地内での整備が可能となったため、整備予定地を豊橋市資源化センター敷地内に変更した。”を明記すべきである。また、今後そうしたことが起きないように、その変更原因をしっかりと究明し、記載すべきである。

③稼働年数が少ない施設更新は時期尚早。

**\*p3** あまりにも稼働年数が短すぎ、税金の無駄遣いとなるのではないか。“2021年度の経過年数で見ると、豊橋市資源化センター3号炉は31年稼働で更新はやむを得ないとしても、1・2号炉は20年しか経過しておらず、田原リサイクルセンターに至っては17年しか経過しておらず時期尚早である。焼却維持における問題点を整理し、現時点で建て替えが必要ならその理由を明確にし、まだ使用できる状態での建て替えを強行すべきではない。焼却場の稼働は2027年を予定しているようだが、先に伸ばすことができないのであればその理由を明確に記載すべきである。”

④計画処理量、人口推計の根拠を示すべき。

**\*p12** 旧計画の520t/日の8割にまで削減した処理能力:417t/日という焼却処理量の推計方法を示していない。将来の人口減少までは認めながら、その具体的な人口推計もなく、科学性を重んじる環境影響評価準備書としては落第である。明確な計画処理量の根拠を示

すべきである。

今までの配慮書（2015年1月）や変更前の方法書（2017年3月）、準備書（2019年1月）、評価書（2019年10月）、変更後方法書（2021年2月）を確認したが処理能力の算定根拠はない。指摘されていたにも関わらず、計画処理量の根拠を示さなかったのは、すでにその時点で過大な投資であることが分かっていたのではないか。

焼却量のもとになる豊橋市、田原市としての将来人口推計を示し、明確な計画処理量の根拠を示すべきである。

⑤建設工事中に既設工場の稼働はどうするのか。

**\*p23** 既設の豊橋市資源化センターの東側半分に、新しくごみ処理施設を設置する計画であるが、建設工事中には既設東工場棟の稼働はどうするのか。東工場棟（3号炉、し尿処理施設、剪定枝リサイクル施設等）をまず解体し、そこに新施設を建設するようであるが p34、残った既設 1,2 号炉で焼却処理能力は十分なのか、し尿処理施設も解体予定なので建設工事中のし尿処理はどうするのか、解体対応策を明記すべきである。



⑥公害防止基準の NOx,塩化水素、ダイオキシン類が緩すぎる。

**\*p25** 公害防止基準値(排出ガス、騒音、振動、悪臭)で、SOx は 20ppm に減少させ、ばいじんも 0.01 g/m<sup>3</sup><sub>N</sub> に減少させている。しかし、NOx は 50ppm と同程度のままであり、塩化水素も 40ppm と同程度のまま、ダイオキシン類も 0.01

準備書(変更) p25 表2-2-6(1) 公害防止基準値

| 項目   | 単位                      | 自主基準値                   |                           | 規制基準値<br>(計画施設)    |                      |
|------|-------------------------|-------------------------|---------------------------|--------------------|----------------------|
|      |                         | 計画施設                    | 参考<br>既存施設 <sup>(注)</sup> |                    |                      |
| 排出ガス | 硫黄酸化物(SO <sub>x</sub> ) | ppm                     | 20                        | 25<br>50           | 1,000 <sup>(注)</sup> |
|      | ばいじん                    | g/m <sup>3</sup>        | 0.01                      | 0.02<br>0.05       | 0.04 <sup>(注)</sup>  |
|      | 窒素酸化物(NO <sub>x</sub> ) | ppm                     | 50                        | 50<br>60           | 250                  |
|      | 塩化水素(HCl)               | mg/m <sup>3</sup> (ppm) | 65 (40)                   | 65 (40)<br>80 (49) | 700 (430)            |
|      | ダイオキシン類                 | ng-TEQ/m <sup>3</sup>   | 0.01                      | 0.01<br>1.0        | 0.1                  |
|      | 水銀                      | μg/m <sup>3</sup>       | 30                        | 30<br>50           | 30                   |

g-TEQ/m<sup>3</sup><sub>N</sub> と同程度のまま、という理由を明確にすべきである。これで事業者として、可能な限りの対策をとっているといえるのか。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、この公害防止基準値より低く保たれている。新設するのであるから、より厳しい基準値とすべきである。

⑦排水処理設備の構造、能力等を記載し、雨水も処理すること。

**\*p26** 給排水計画で“プラント系排水及び生活系排水はそれぞれ適正に処理し、再利用…後、余剰水を既設の放流管を利用して…浜田川に放流する。雨水は、現在と同様に調整池を經由して、梅田川水系浜田川に放流する。”とあるが、プラント系排水及び生活系排水の余剰水は、p27 の給排水フロー図のように、“排水処理設備”を通して排水すると修正し、

排水処理設備の構造、能力等を記載すべきである。

また、ごみ焼却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放流することが望まれる。

#### ⑧低公害車は使用に努めるではなく使用すると断言を。

**\*p36** 事業計画策定時の環境配慮事項では、大気質の工事中（資材等の運搬車両）、供用時（廃棄物運搬車両等）については、ともに“低公害車の使用に努める。”とあるが、低公害車の定義を明確にするとともに、“排出ガス対策型建設機械を使用する。…低騒音型建設機械を使用する。…低振動型建設機械を使用する。”と同様に、低公害車を使用するとすべきである。

なお、旧準備書への本研究委員会の意見に対しては、旧評価書同様、「努める」が残されたままである。簡単なタイヤ洗浄装置設置は実施するが、資材等の運搬車両に低公害車を使用させることはなぜ難しいのか。

旧評価書の見解 p690 で“発注段階において、要求水準書に「低公害車を可能な限り使用すること」を明記”では、“可能な限り”があるため、見解とも言えない。

**\*p36** 旧準備書への本研究委員会の意見に対する旧評価書の見解 p690 で『車両の更新時に、低公害車の導入を図ってまいります。』とあるので、今回の事業計画策定時の環境配慮事項として、廃棄物運搬車両等は、車両の更新時期に低公害車とすることを明記し、全台が更新される時期を示すべきである。

#### ⑨道路交通騒音の評価に特例の環境基準適用は避けるべき。

**\*p399** 道路交通騒音の評価の手法で基準等との整合について“騒音に係る環境基準について”を適用するとあるが、環境基準については、通常環境基準ではなく、ただし書きの道路に面する地域の環境基準でもなく、特例の「幹線交通を担う道路に近接する空間」の基準値を適用することになっている。この特例基準のあてはめは、中央環境審議会の答申に基づく環境基準の告示ではなく、環境省の通知で「高速道路、国・県道、4車線以上の市道」と定めている。

しかし、この特例の環境基準は、広島高裁判決（2010年5月20日）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。判決で確定した受忍限度を 5 dB 上回るような特例の環境基準は廃止すべきものであり、環境影響評価の評価基準に適用するのは避けるべきである。

また、2018年10月、WHO＝世界保健機関のヨーロッパ事務所が、『環境騒音ガイドライン』を発表し、道路の場合、WHOの勧告は53デシベル以下にすることとし、日本の特例環境基準(昼間70dB)と比べ非常に厳しい内容であるが、WHOは『健康を守るために騒音レベルをこれ以下に保つべき』として、世界各国に採用するよう求めている。

少なくとも、環境省が独自に定めた、根拠のない「幹線交通を担う道路」の適用はやめ、ただし書きの「道路に面する地域」の環境基準を適用するべきである。

#### ⑩低周波音は環境省の低周波音問題対応の手引書にもとづき評価を。

**\*p400** 低周波音の評価の手法として、回避又は低減されているかだけであり、基準等との整合はしないことになっているが、旧準備書への意見に対する見解は旧評価書 p695 で“手引書を参考に、G 特性音圧レベル 92 デシベルを参考基準値として設定しています。”とし、この参考基準値を回避又は低減されているかどうか適用している。

しかし、「手引き」には、この他にそれぞれの参照値が基本的には 1/3 オクターブバンド音圧レベルごとの値が定められており、4.2 心身に係る苦情に関する評価方法は (1) G 特性で 92dB 以上であれば、20 Hz 以下の超低周波音による苦情の可能性が考えられる。(2) 低周波音の 1/3 オクターブバンド音圧レベルを表 2 と比較し、参照値以上であれば低周波音による苦情の可能性が考えられる。(3) 上記(1)、(2)のどちらにも当てはまらなければ、低周波音問題の可能性は低い。その場合には、100Hz 以上の騒音や地盤振動などについても調査を行い総合的に検討する。とされており、(1),(2),(3)まとめて評価することになっている。しかし、旧評価書では(1)の「G特性で 92dB 以上であれば…苦情の可能性が考えられる。」だけを適用しており、まだ不十分である。

#### ⑪日照障害は法規制の平均地盤面+4mではなく地表面で。

**\*424** 日照障害の評価が“「建築基準法に基づく日影規制について」とあるが、この日影規制は平均地盤面+4mで法律を守っているかどうかを判断するだけであり、守れなければ建築確認申請が認められず建築できないので、環境影響評価をする意味がない。

この地域は農業が盛んであり、畑の野菜にとっては日照が非常に大切であるため、高さ 4m ではなく、地表面での予測・評価を行うべきである。また、平均地盤面ではなく、標高を加味した実際の地表面での予測を行うべきである。

#### ⑫大気予測の予測条件 50km/h は、出典によれば 40km/h、騒音は 60km/h が適切。

**\*p483** 大気予測(資材等の搬入及び搬出)、**\*p532** (廃棄物等の搬入及び搬出)の予測条件で、“走行速度は、現地調査結果から両地点とも 50km/時とした。”とあるが、“予測式は、「道路環境影響評価の技術手法(平成 24 年度版)」を用いた“p478 とあり、「予測に用いる走行速度は、…法定速度、又は規制速度を予め設定できる場合にはその速度を基本とする。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。」とされ、解説\*5 で「沿道環境の保全の観点から適切な値は、法定速度 60,50,40km/h に対し、一般道路の平均走行速度の目安としてそれぞれ、45,40,30km/h を設定することができる。」とされている。このため、規制速度が 50km/h なら予測には排出係数が大きくなる 40km/h を用いるのが安全側で妥当である。

**\*p552** 騒音（資材等の搬入及び搬出）の予測条件で、“走行速度については規制速度とし、地点 a 及び地点 b ともに 50km/時とした。”とあるが、国土交通省は「道路環境影響評価の技術手法 平成 24 年度版」p4-1-17 で、「予測に用いる走行速度は、…法定速度、又は規制速度を予め設定できる場合にはその速度を基本として設定する。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。」とされ、解説\*5 で「沿道環境の保全の観点から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。」とされている。この解説に従い、現地調査結果も参考に規制速度よりも 10km/h 程度高めに設定すべきである。

**⑬大気バックグラウンド濃度（1 時間値）は、現地調査と大きく異なるので再確認を。**

**\*p508** 大気予測方法（1 時間値）で“バックグラウンド濃度は、事業実施区域における調査結果の 1 時間値の最高値とした。”とあるが、現地調査の 4 季 1 週間調査結果は、SO<sub>2</sub> p445 は 0.005ppm であり、設定した通年調査 0.01ppm とは異なる。同様に NO<sub>2</sub> p446 は 0.024ppm であり、設定した通年調査 0.047ppm とは異なる。SPM p448 は 0.0069mg/m<sup>3</sup> であり、設定した通年調査 0.181mg/m<sup>3</sup> とは異なり、通年調査の倍近くなっている。まず、この理由を分析し、バックグラウンド濃度の設定が正しいかを確認すべきである。

また、塩化水素に至っては、“1 時間値の最高値”は無く、“日平均値の最高値”しかないため、0.00083ppm を確認もできない。ここで設定した塩化水素 1 時間値のバックグラウン

準備書 p445 表 8-1-9 二酸化硫黄調査結果 単位：ppm

| 地点                                      | 季節 | 期間平均値 | 1 時間値の最高値 | 日平均値の最高値 |
|---|----|-------|-----------|----------|
| (参考 <sup>※2</sup> )<br>地点 1<br>事業実施区域直近 | 秋季 | 0.000 | 0.002     | 0.001    |
|   | 冬季 | 0.001 | 0.005     | 0.002    |
|   | 春季 | 0.001 | 0.005     | 0.002    |
|   | 夏季 | 0.001 | 0.003     | 0.002    |
|   | 全季 | 0.001 | 0.005     | 0.002    |

準備書 p446 表 8-1-10 二酸化窒素調査結果 単位：ppm

| 地点                                      | 季節 | 期間平均値 | 1 時間値の最高値 | 日平均値の最高値 |
|---|----|-------|-----------|----------|
| (参考 <sup>※2</sup> )<br>地点 1<br>事業実施区域直近 | 秋季 | 0.007 | 0.024     | 0.012    |
|   | 冬季 | 0.006 | 0.019     | 0.010    |
|   | 春季 | 0.008 | 0.022     | 0.012    |
|   | 夏季 | 0.005 | 0.011     | 0.008    |
|   | 全季 | 0.007 | 0.024     | 0.012    |

準備書 p448 表 8-1-12 浮遊粒子状物質調査結果 単位：mg/m<sup>3</sup>

| 地点                                      | 季節 | 期間平均値 | 1 時間値の最高値 | 日平均値の最高値 |
|---|----|-------|-----------|----------|
| (参考 <sup>※2</sup> )<br>地点 1<br>事業実施区域直近 | 秋季 | 0.013 | 0.032     | 0.019    |
|   | 冬季 | 0.013 | 0.042     | 0.023    |
|   | 春季 | 0.030 | 0.069     | 0.044    |
|   | 夏季 | 0.022 | 0.050     | 0.033    |
|   | 全季 | 0.019 | 0.069     | 0.044    |

準備書 p450 表 8-1-14 塩化水素調査結果 単位：ppm

| 地点               | 季節 | 期間平均値   | 日平均値の最高値 | 日平均値の最低値   |
|------------------|----|---------|----------|------------|
| 地点 1<br>事業実施区域直近 | 秋季 | 0.00016 | 0.00056  | 0.00003 未満 |
|                  | 冬季 | 0.00006 | 0.00011  | 0.00002    |
|                  | 春季 | 0.00017 | 0.00034  | 0.00003 未満 |
|                  | 夏季 | 0.00043 | 0.00083  | 0.00012    |
|                  | 全季 | 0.00021 | 0.00083  | 0.00003 未満 |

ド濃度の根拠は何か。資料 2 の大気調査結果のうち、塩化水素 p111,p112 は、“日平均値の最高値”しか分からない。日平均値が 0.00083ppm とすれば、1 時間値の最高値はこれ以上になることは数学的にはっきりしている。

**⑭大気予測で塩化水素の寄与率が大きすぎるので確認を。**

**\*p522～526** 大気予測結果の 1 時間値で、塩化水素の寄与率が大きすぎる。大気安定度不安定時が 88.4%p522、上層逆転時が 93.9% p523、接地逆転層崩壊時が 95.4% p524、ダウンウォッシュ時が 76.9% p525、ダウンドラフト時が 94.7% p526、と、SO<sub>2</sub>、NO<sub>2</sub>、

浮遊粒子状物質と比べてあまりにも寄与が大きい。バックグラウンド濃度 0.00083ppm p509 が低すぎるという問題もあるが、そもそもこの周辺は既存焼却施設の影響で、ある程度の塩化水素濃度が検出されているはずである。なぜこのような差があるのかを分析すべきである。予測にまちがいはないのか、バックグラウンド濃度は、地点 1~7 で“日平均値の最高値”までしか記載がないが p450、“1 時間値の最高値” 0.00083ppm はどの様に設定したのか、塩化水素の排出濃度が大きすぎるのではないか、などなど。目標環境濃度以下であるから良いとするのではなく、事業者として可能な限りの対策を講じるべきである。

⑮道路交通騒音の予測 2018 年版は舗装種別でパワーレベルが異なるがどう設定したのか。

**\*p549** 道路交通騒音の予測は“道路騒音の予測モデル ASJ RTN-Model 2018 を用いた。”とあるが ASJ RTN-Model 2013 との違いは、「自動車走行騒音のパワーレベルに関して…舗装種別ごとのモデル式に変更した。」として、密粒舗装と排水性舗装とでは、パワーレベルが異なる。このために、現地調査 p398 で道路構造は断面図だけでなく、舗装種別を調査し、予測手法に対応できるようにすべきであった。結果として道路横断面構成は“アスファルト舗装”としか記載されていない。

このため、道路交通騒音の予測に当たったの基本となるパワーレベルはどの様に設定したのかも確認できない。

例えば、50km/h の定常走行で 2 車種分類した大型車のパワーレベルは、密粒舗装なら  $53.2+30\log(50)=104.2$  dB、排水性舗装なら  $57.7+25\log(50)+0.6=100.8$  dB と 3.4dB も違ってくるため、エネルギー的には 2 倍以上の違いがある。

評価書では、舗装種別を明確にし、車種別のパワーレベルを明記すべきである。

道路騒音の予測モデル “ASJ RTN-Model 2018”  
日本音響学会誌 75 巻 4 号 (2019) p198

| 車種分類   | (40 ≤ V ≤ 140 km/h) |      | (10 ≤ V ≤ 60 km/h) |      |
|--------|---------------------|------|--------------------|------|
|        | a                   | b    | a                  | b    |
| 3 車種分類 | 小型車                 | 45.8 | 30                 | 82.3 |
|        | 中型車                 | 51.4 | 30                 | 87.1 |
|        | 大型車                 | 54.4 | 30                 | 90.0 |
| 2 車種分類 | 小型車類                | 45.8 | 30                 | 82.3 |
|        | 大型車類                | 53.2 | 30                 | 88.8 |
| 二輪車    | 49.6                | 30   | 85.2               | 10   |

注) 自動車専用道路における減速走行状態 (10 km/h ≤ V) の L<sub>WA</sub> については、定常走行区間の定数 a, 係数 b を適用する。

表-2.4 排水性舗装における定数 a, 係数 b, c の値 (定常走行区間・減速区間)

(a) 3 車種・2 車種分類

| 定常走行区間 (60 ≤ V ≤ 140 km/h) |    |     | 2 車種分類 | 定常走行区間 (60 ≤ V ≤ 140 km/h) |     |     |
|----------------------------|----|-----|--------|----------------------------|-----|-----|
| 減速走行状態 (10 km/h ≤ V)       |    |     |        | 減速走行状態 (10 km/h ≤ V)       |     |     |
| a                          | b  | c   | a      | b                          | c   |     |
| 50.6                       |    | 1.5 | 小型車類   | 50.6                       | 1.5 |     |
| 56.5                       | 25 | 0.7 | 大型車類   | 57.7                       | 25  | 0.6 |
| 58.7                       |    | 0.5 |        |                            |     |     |

⑯建設騒音・振動は、大きな発生源が敷地境界線に近い場合も予測時期とすべき。

**\*p557** 騒音 (建設機械の稼働等) で建設工事開始後 30 か月目を予測対象時期としたとして、資料 1-1 予測時期の設定では“建設機械の稼働による騒音パワーレベル合成値…影響が最大となる時期…工事開始後 30 ヶ月目” (資料編 p6) としたとある。しかし、騒音の場合は、距離による減衰効果が大きいいため、遠くの発生源はあまり影響しない。近くにどれだけ大きな発生源があるかが決定的となるため、大きな発生源が敷



6 図 8-2-9(1) 建設機械の稼働状況及び稼働位置 (工事開始後 30 ヶ月目 (建設工事))

地境界線に近い場合も予測時期とすべきである。

例えば建設機械の稼働の騒音予測を行った 30 か月目の建設機械の配置は図 8-2-9 (1) p396 であり、最大の騒音レベルは敷地東側の地点 D で 77dB であり問題ないとしている。しかし、旧準備書 p398、旧評価書では、「工事開始 9 ヶ月目…騒音パワーレベルが大きい杭打機 108dB は敷地北側から約 100m 離れて 2 台あるが、北側敷地から 20m に近づくと、77dB となり、この杭打機 2 台だけで、9 か月目の予測値 75dB より大きくなる。…予測時期を見直すべきである。」と意見を提出しておいたら、6 台ある騒音パワーレベルが最も大きい杭打機の 9 ヶ月目ではなく、今回の準備書では 30 ヶ月目に変更し、杭打機が稼働していない時期に予測している。少なくとも杭打機が敷地境界近くで稼働している時期を対象に追加予測すべきである。

また、建設工事で使用する建設機械の一覧と騒音パワーレベル、振動パワーレベル、使用時期をまとめて資料 1-1 で追加記載し、こうした問題が生じないようにすべきである。予測対象時期に稼働する建設機械の一覧表 p557 では意味がない

**\*p557** 騒音（建設機械の稼働等）で解体工事 69 か月目を予測対象時期としたとあるが、旧準備書 p798 の最大値は 78dB となっておりブレイカーの影響が多い。しかし△ブレイカー位置は建屋中央に近い。逆に、解体工事 16 か月目（振動）p440 では、ブレイカーの△は壁面上に存在しており、こちらの方が敷地境界への影響は大きいはずであり、騒音パワーレベル合成値が最大の 19 か月目より、大発生源が敷地に近くなる 16 か月目などで検討すべきである。との意見を提出しておいたが、今回は 3 台あるブレイカー 19 ヶ月目ではなく、今回の準備書では 69 ヶ月目のブレイカーが稼働していない時期に予測している。少なくともブレイカーが敷地境界近くで稼働している時期を対象に予測すべきである。

**\*p591** 振動（建設機械の稼働等）で、“予測対象時期は、影響が最大となる時期として、工事開始後 30 ヶ月目を設定した。”としており、資料 1-1 予測時期の設定を見ると“建設機械の稼働による…振動レベルの合成値が最大となり、影響が最大となる時期を予測時期とし”（資料編 p6）とある。しかし、振動も騒音と同様に、距離による減衰効果が大きいため、遠くの発生源はあまり影響しない。近くにどれだけ大きな発生源があるかが決定的となるため、大きな発生源が敷地境界線に近い場合も予測時期とすべきである。

例えば旧準備書への意見で「建設機械の稼働の振動予測を行った 9 か月目…は、この時期で 1~3 番目に振動レベルが大きい杭打機 74dB は敷地北側から約 100m 離れて 2 台、約 120m 離れて 2 台が配置してある。これが北側敷地から 20m に近づくと 52.9 dB となり…9 か月目の北側予測値 53dB より大きくなる。予測時期を見直すべきである。」と意見を提出しておいたが、今回の準備書では 9 か月目を 30 ヶ月目に変更し、杭打機が稼働していない時期に予測している。少なくとも杭打機が敷地境界近くで稼働している時期を対象に予測すべきである。

⑰交通量の伸び率は1.0は安易。

**\* p594** “予測対象時期における一般交通量の現地調査時点からの伸び率は1.0とした”とあるが、安易な考え方である。

表 2-8-1 事業実施区域周辺の交通量及び指数（平成17年度～27年度）

| 準備書 資料 2-7 p323 |                         | (単位：台/12時間)        |        |        |        |
|-----------------|-------------------------|--------------------|--------|--------|--------|
| 道路名称            | 交通量観測地点 <sup>(注1)</sup> | 区分                 | 平成17年度 | 平成22年度 | 平成27年度 |
| 県道小松原小池線        | 豊橋市曙町若松                 | 交通量                | 15,305 | 13,122 | 12,102 |
|                 |                         | 指数 <sup>(注2)</sup> | 1.17   | 1.00   | 0.92   |

「資料 2-7 一般交通量の伸び率の検討」p323 では“一般車両交通量は、減少傾向ではあるものの、平成 22 年度から 27 年度の減少率は、平成 17 年度から 22 年度の減少率より小さくなっており、安全側の考えから交通量伸び率は 1.0 とした。”と減少傾向は認めながら、2015（平成 27）年度に 5 年前の 0.92 倍にもなっていることを考え、さらに人口減少の傾向が続くことも認めているのだから、いくら安全側の考えだとしても交通量伸び率は 0.92 とすべきである。

⑱道路交通振動の予測条件（振動源位置）は正しいのか。

**\* p595** 振動予測地点の道路条件及び振動源位置では、●振動源位置が、地点 a：りすば豊橋では北側車線中央、地点 b：サラダ館天伯南店では西側車線中央に設定してあるが、それぞれ片側の車線しか通行しないということか。

この設定が正しいければ、予測結果 p596 で地点 b の西側と東側が同じ 43.0dB ということはあり得ず、西側が大きくなるはずである。

なお、騒音予測地点の道路条件及び振動源位置の図 8-2-6 p552 では、それぞれ、両車線の中央に音源位置が設定してある。

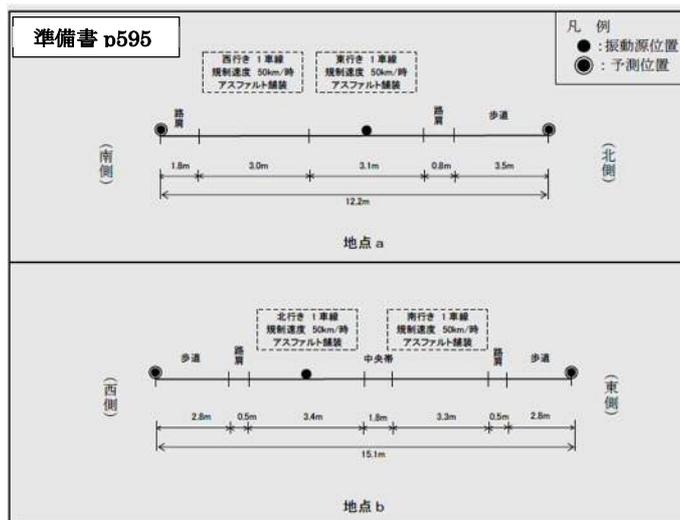


図 8-3-3 予測地点の道路条件及び振動源位置

⑲振動感覚閾値を振動予測結果と同様に基準等との整合性に係る評価にも用いるべき。

**\* 596** 工事中（資材等の搬入及び搬出）の予測結果で“すべての地点で要請限度を下回るとともに、人が振動を感じ始める値（振動感覚閾値 55 デシベル）以下の値となる。”p596、施設の供用の予測結果 p611、供用時（廃棄物等の搬入及び搬出）の予測結果 p618 と、「振動感覚閾値 55dB』との比較をしていることは評価できるが、評価結果 p621 では、ア 環境影響の回避・低減に係る評価で“人が振動を感じ始める値（振動感覚閾値 55 デシベル）以下となるものと予測されるが、さらに、環境保全措置を実施する”としただけなのは不十分である。イ 環境保全に関する基準等との整合性に係る評価で、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。

⑩道路交通振動の予測結果が、現況と比べて大きすぎるので再検討を。

**\*p596** 道路交通振動の予測結果が、現況と比べて余りにも大きすぎる。特に、地点 a で

は 8~9dB も増加するため、予測条件を含め、十分な検討が必要である。その原因を明らかにし、事業者の実行

可能な範囲内でできる限り回避・低減が図られているかを明記すべきである。

表 8-3-11 道路交通振動の予測結果(L<sub>10</sub>) (資材等の搬入及び搬出)

単位:デシベル

| 予測地点      | 項目       | 現況振動レベル<br>① | 増加分<br>③ | 将来振動レベル<br>② | 要請限度 |
|-----------|----------|--------------|----------|--------------|------|
| 地点 a (北側) | りすば豊橋    | 34 (34.2)    | 7.9      | 42 (42.1)    | 70   |
| 地点 a (南側) | りすば豊橋    | 35 (35.5)    | 8.7      | 44 (44.2)    |      |
| 地点 b (西側) | サラダ館天伯店南 | 39 (38.9)    | 4.1      | 43 (43.0)    |      |
| 地点 b (東側) | サラダ館天伯店南 | 39 (38.9)    | 4.1      | 43 (43.0)    |      |

注1) 影響が最大となる時間の値である。  
地点 a : 7時台、地点 b : 7時台

注2) 要請限度との比較は整数で行うが、本事業による増加分が分かるよう ( ) 内に、小数点以下第一位まで表示した。

注3) 現況振動レベル①において、現地調査地点側 (地点aの北側、地点bの西側) は現地調査結果の値を用い、現地調査地点反対側 (地点aの南側、地点bの東側) は現況振動レベル予測値の両断面の差により現地調査結果を補正した値を用いた。

⑪土壌汚染は深度別の採取をして確認を。

**\*p650** 土壌環境の調査で、土壌の汚染に係る環境基準項目は“採取：表層の土壌を 5 地点混合法で採取”とあるが、旧方法書への知事意見で“現地調査について、掘削が想定される深度等を考慮して、調査深度を適切に設定すること。”とあり、事業者見解は“現在の土地利用（温室団地）となる以前は、樹林や耕作地であり、工場等の存在は確認されなかったことから、原地盤は土壌汚染のおそれがないと考え、表層のみ調査を実施しました。”と、知事意見を無視していたが、今回の準備書（変更）は既設の焼却施設敷地内に変更され、敷地内は有害物質で汚染されている可能性が高いため、表層だけではなく、深度別の採取をして土壌汚染を確認する必要がある。

例えば、名古屋市の南陽工場更新に伴い、土壌溶出量調査をしたところ、クロロエチレン、四塩化炭素、1,2-ジクロロエタン、トリクロロエチレン、カドミウム、六価クロム、シアン、水銀などが、土壌汚染の基準値を超えていた。土壌含有量もダイオキシン類 1,400pg-TEQ/g 始め 4 項目が基準を超えていた（2021 年 10 月 12 日公表）。こうしたことがないよう事前に十分な深度別調査が必要である。

⑫地下水汚染による影響を防ぐため、掘削時湧水の処理など環境保全措置を。

**\*p660** 地下水質の調査地点は、今回の準備書（変更）p660 では“秋季、冬季及び春季の硝酸性窒素及び亜硝酸性窒素を除いて、すべての項目で環境基準値を下回っていた”とあるが、「夏季以外は、硝酸性窒素及び亜硝酸性窒素が環境基準を超えていた。夏季も 10mg/l と、環境基準ぎりぎりであった。」と表現すべきである。地下水質の現地調査 p661 でも秋季 17mg/l、冬季 12mg/l、春季 12mg/l と環境基準に不適合であった。

こうした地下水汚染による影響を防ぐため、掘削時に伴う湧水の水質分析、処理をどのようにするかを具体的に記載すべきである。また、地下水が湧水として地表水に流れ出す恐れがあり、十分な工事中の環境保全措置を検討しておく必要がある。

### ㊸地下水質の評価は見間違い。

**\*p664** 旧準備書では、地下水質の評価の手法が、回避又は低減しかないが、基準等との整合として、地下水の環境基準を追加すべきである。と指摘しておいたが、今回の準備書（変更）では“イ 環境保全に関する基準等との整合性に係る評価”として“土壌の現地調査結果から、土壌汚染は確認されておらず、掘削による地下水汚染の拡散の可能性は低いことから、地下水の水質汚濁に係る環境基準の達成に影響を及ぼす可能性は低いと評価する。”と見間違いの評価をしている。まず、地下水質の調査結果“事業実施区域周辺は、農業や畜産業の盛んな地域であることから、その影響を受けている可能性があり、調査地点においても調査期間を通じて値が高く、環境基準を上回る結果となった。”p660 とあることを再掲し、何らかの環境保全措置を記載すべきである。

### ㊸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。

**\*p668** 日照障害の予測方法が“影の到達位置（予測高さ）については、日影規制の対象となる平均地盤面+4mとした。”とあるが、日影規制の対象の平均地盤面+4mでは、法律を守っているかどうかを判断するだけであり、環境影響評価をする意味がない。法律を守るのは当たり前のことである。

この地域は農業が盛んであり、植生図 p199 でも、日照障害を受ける西側、北側、東側は全てビニール畑、西側の一部は水田となっている。ビニール畑や水田にとっては日照が非常に大切であるため、高さ 4m ではなく、地表面での予測・評価を行うべきである。

**\*p668** 日照障害の予測方法で“平均地盤面は事業実施区域の標高とし、影の到達位置…とした。”とあるが、地形は“事業実施区域は、豊橋市南部の天伯原台地を流れる梅田川の支川の浜田川上流に位置している。天伯原台地の地形は…全体の傾斜は南に高く（海拔 60～80m）、北西に向かって低く（海拔 30m）なっている”130 とあり、日照障害を受ける北側は標高が低くなっているため、時刻別日影図 p673 の予測より大きな範囲に影響を与えるので、平均地盤面ではなく、標高を加味した実際の地表面での予測・評価を行うべきである。

### ㊸残土 10 万 m<sup>3</sup> を場外持出するため保管場所・方法、再利用先などの公表を。

**\*p797** 廃棄物の予測では“建築工事（基礎・地下躯体工事）に伴う残土量は約 102,000m<sup>3</sup> と予測する。発生土は、可能な限り場内の埋戻土や盛土として再利用を図ることとし、残土は場外再利用又は適正処分する計画である。”p797 と明記している。発生土 107,000m<sup>3</sup> の 95%もの残土 102,000m<sup>3</sup> を場外へ持ち出す計画であるため、持ち出すまでの保管場所、保管方法、土壌検査内容、場外での再利用先、利用方法、適正処分する場合の処分先、処分方法などを環境影響評価段階で公表すべきである。

なお、残土の場外再利用で、名古屋市で発生したリニア残土が土壌汚染されているにも

関わらず、海洋汚染防止法で 10 倍の汚染土で埋め立てることを認めているとして、豊橋市明海地区の埋立土に用いているが、このような法の隙間を潜り抜ける方法は公共事業として行わないように指摘しておく。

㊸事業計画策定時に”努める”とした低公害車、低炭素型建設機械台数をもとに予測を。

**\*p802** 温室効果ガス等の予測（工所用資材等運搬車両）で、建設工事で大型車 61,046 台は軽油燃料、小型車 236,400 台はガソリン燃料、解体工事で大型車 27,976 台は軽油燃料、小型車 28,710 台はガソリン燃料となっており、建設機械の稼働 p804 でも建設工事、解体工事ともに軽油燃料として予測している。また、その原単位は、いずれも「温室効果ガス排出量算定・報告マニュアル Ver.4.7」（令和 3 年 1 月環境省・経済産業省）を基に設定とあるだけである。

しかし、事業計画策定時の環境配慮事項では、大気質の工事中（資材等の運搬車両）、供用時（廃棄物運搬車両等）p36 については、ともに“低公害車の使用に努める。”とあり、“温室効果ガス等の事業計画策定時の環境配慮事項 p37 では、工事中は“資材等の運搬車両、建設機械については、低燃費車等の使用に努める。”とある。事業計画策定時に”努める”と決めたことを、具体的な工事計画ではどの程度の台数を低公害車とすることにしたのか、低炭素型建設機械の使用をどの程度にするのかを明らかにし、それに基づき予測を行うべきである。それができないようであれば、事業計画策定時の環境配慮事項に記載することは虚偽記載となるので、せいぜい予測後の環境保全措置に入れるだけである。

㊹温室効果ガス等は、エネルギー基本計画の「2013 年度から 46%削減する」で評価を。

**\*p881、882** 温室効果ガス等の評価が、工事の実施、ばい煙の排出及び機械等の稼働、廃棄物等の搬入及び搬出の全てで“温室効果ガス排出量の抑制が、事業者の実行可能な範囲内でできる限り図られている。”という観点だけであるが、環境基準等と整合が図られているかどうかの観点からも評価すべきであり、2011 年 10 月 22 日に第 6 次エネルギー基本計画が閣議決定されたので、このエネルギー基本計画の内容と整合が図られているかどうかを追加評価すべきである。

その内容は「2021 年 4 月に、2030 年度の新たな温室効果ガス排出削減目標として、2013 年度から 46%削減することを目指し、さらに 50%の高みに向けて挑戦を続ける。」である。46%削減という大きな目標に向け、豊橋田原ごみ処理施設整備事業も、焼却方式の選定を含め、低炭素型建設機械の使用などもっと大胆な対策を再検討すべきである。

以 上