

環境影響評価準備書についての意見の概要及び準備書意見に対する見解書

株式会社堺クリーンシステム

提出された意見の概要	当社の見解
ごみ処理施設は周辺住民から見れば嫌悪施設ではあるが、市民生活には必要不可欠のものであり市民により近い所にごみ処理施設を設置する方が、市民の環境意識の向上、ひいては、ごみの減量化やリサイクルを進める上で望ましいのではないかと。 現在でも大気汚染が著しい臨海部に、液晶関係の工場や自動車等の発生源が増加する上に、さらに本事業により新設されるごみ処理施設やごみ収集車両等の排ガスの負荷が加わるため、大気環境の悪化が懸念される。 堺市のごみ処理施設が堺市北部に集中することにより、現在と比べて、ごみ収集車の走行距離が長くなると考えられるが、このことにより同じ量のごみを収集し、処理場に運搬するとしても、ごみ収集車の排ガスや二酸化炭素の排出量が増加すると考えられる。 堺市では「堺・クールシティ宣言」を採択・公表したところであり、この事業でもエネルギーの有効活用を行うとし、施設からの温室効果ガスについては、現状との比較が示されている。しかしながら、ごみ処理施設の市北部への集中により収集車両の走行距離が増加すると考えられる。量的には僅かかも知れないが、この事業は堺市として主体的に取り組むことができる「ごみ収集車からの温室効果ガスの削減」に逆行するのではないかと。	ご指摘のとおり、「市民の環境意識の向上」「ごみの減量化やリサイクルを進める」という視点は重要ですが、堺市は、臨海部に存する企業の広大な低・未利用地を有効活用することが地域の活性化につながると考えられたこと、周辺立地企業によるエネルギー利用等資源循環に関する幅広い提案や既存インフラの利用等の合理的な提案など自由で創造性と独創性豊かな提案が期待できたことから、堺市西部に位置する臨海部への新工場建設を計画しています。 なお、事業計画地周辺における大気汚染の状況については、その状況と本事業の影響についてを準備書にて予測・評価しており、影響は小さいものと考えています。 ごみ収集車の走行距離については、収集区域をこれまで南北に2分割していたものを、東西に2分割することになります。準備書では温室効果ガスの排出量の予測が過小となることを避けるために、平均走行距離について、想定される最大の数値で評価し、本事業に伴うごみ収集車の走行に伴う温室効果ガス排出量を 2000t-CO₂/年（堺市全体の 0.03%）と予想しています。 温室効果ガスの削減には地道な取り組みが必要であることから、ごみ収集車からの温室効果ガス排出量についても、収集ルートの見直しなどによる積載効率の向上や、運行管理の徹底などによって削減の努力を継続します。

提出された意見の概要	当社の見解
「ガスエンジンコージェネレーションシステムの採用などにより、余剰電力売却収入の最大化を図る」などとあるが、これは環境負荷の削減よりも収益を優先するという姿勢の現れではないか。	ガスエンジンコージェネレーションシステムでは、発電を行うほか、廃熱をごみ処理施設での給水余熱などに利用します。このことにより、投入エネルギーを高効率で利用でき、環境負荷低減の面でも有効なシステムとなっています。 堺市は、本事業のごみ処理方式選定にあたり (1)ごみを安全、安定的、衛生的かつ経済的に処理する施設、(2)溶融固化物、金属類、ごみ由来のエネルギーを有効利用できる施設、(3)環境に配慮した施設、を募集要項での基本方針としており、ガスエンジンコージェネレーションシステムはこの理念に合致するシステムとして評価されたものです。

提出された意見の概要	当社の見解
堺市のホームページによると、事業計画地周辺では、堺区築港八幡町1番の地番の地区において、土壌汚染対策法に基づく指定区域が3箇所、大阪府生活環境の保全等に関する条例に基づく管理区域が6箇所指定されており、事業計画地についても土壌汚染の可能性が高いと考えられる。 このため、準備書の内容は、単に、かつて焼却炉が設置されていたということだけでなく、周辺地域の土壌汚染の状況も踏まえて記載されたものと考えられるが、これらの情報は準備書では記載されていないため、土壌汚染の情報を意図的に隠しているのではないかと疑われる。	本事業計画地は、計画地が賃借地であること、及び土壌汚染対策法及び府条例に基づく調査義務がないことから土壌汚染調査を行なっておりません。 一方で、ご指摘のとおり事業計画地周辺で土壌汚染が確認されていることに加え、焼却炉が設置されていた経緯もあることから、周辺環境への影響が無いように万全を期すために準備書に記載した工事中の排水対策や発生土の対策を行うこととしています。 なお、ご指摘の情報は評価書にて記載をすることとします。