

○提出された意見等と組合の考え方

意見等	組合の考え方
第2章 施設規模の算定	
<p>「災害対策」と銘打って産廃受入に道を開くものにならないか危惧される。</p>	<p>災害時に発生する災害廃棄物については、県・各構成市町の「災害廃棄物処理計画」に則り、処理することになります。</p> <p>本事業で計画する処理施設は、一般廃棄物を処理することを前提としており、産業廃棄物を処理するものではありません。</p>
第5章 余熱利用計画	
<p>国の交付金を受けんが為に、発電の有効利用が優先されること自体、本末転倒ではないか。発電を促す為に大量のゴミ（廃プラも含む）又、助燃材の量も増えることが予想される。ごみ減量、3Rの推進、温暖化対策にも反比例するのではないか。初期投資が安価でもその後のランニングコストが膨れあがる可能性は十分考えられる。</p>	<p>計画する施設に発電機能を備えることは、焼却に伴い発生する熱エネルギーの回収（サーマルリサイクル）手段として有効であり、循環型社会形成推進基本法の規定とも整合しています。</p> <p>また、今回採用する「ストーカ方式」の焼却炉は、基本的にごみの熱量だけで燃焼する方式であり、助燃材はほとんど必要ありませんので、他の方式に比べ、排ガス量やランニングコストの抑制に資するものと考えています。</p>
<p>余熱利用について、何故ごみ発電なのか。（RDF発電機は再利用できないのか。）プールや温水施設の建設は考えないのか。（桑名市にPFI神話を聞いてみれば良い知恵が出るかも。）</p>	<p>余熱利用としてプールや温水施設へ温水・熱供給を行う方法もありますが、組合としては、発電により施設に必要な電力を自力で賄うと共に、売電で得た収入をごみ処理に必要な費用に充てることで、構成市町の住民の皆様の負担を少しでも軽減することが優先すべき方法であると考えています。</p> <p>また、県のRDF焼却発電施設を活用することは出来ません。</p>

第6章 残渣処理計画	
焼却灰の処理後の行方は。(有害物質が溶け出すことはないのか。)	焼却に伴い発生する灰については、「普通セメント化」、「焼成」、「熔融」等の方法により、資源化することとしています。また、資源化できず、最終的に埋立て処分するものについては、適正に処理を施し、重金属等の有害物質の安定化、不溶化、無害化を図ります。
第7章 処理方式の検討	
そもそもストーカ方式がよいのかどうかよくわからない。	<p>P7-19に記載のとおり、</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 事故やトラブルが少ない ② 消費エネルギーが少ない、積極的な発電が可能、ライフサイクルコストが低い ③ 灰の資源化に関して、資源の積極的な回収が期待できる <p>という点で、他の方式より優位であるため、この方式を採用しました。</p>
第8章 施設配置・動線計画	
新しい設備は道路面に近いところに設置が計画されているので、設備全体の臭気対策を十分行って欲しい。	臭気対策については、万全の対策を講じます。事業者にも有効な臭気対策について技術提案を求め、外部に臭気が漏れることのないよう努めてまいります。
<p>飛灰の単位体積重量が $0.9\text{t}/\text{m}^3$ と記されていますが、ジェットパック車と呼ばれる「粉粒体運搬車」によって搬出(参照P8-16)するには、単位体積重量の値が大きいように思います。</p> <p>単位体積重量によって、輸送回数(頻度)の見込みが大きく変わります。組合構成市町の運送会社等が本整備計画への参画の機会を検討するため、一般的な飛灰(乾灰)の単位体積重量にて検討願います。</p>	<p>$0.9\text{t}/\text{m}^3$は、キレート処理した飛灰(湿灰)の単位体積重量であり、ジェットパック車で運搬する飛灰(乾灰)の単位体積重量は、$0.3\text{t}/\text{m}^3$程度とされています。</p> <p>湿灰と乾灰のどちらの状態でも搬出するかは、受け入れ先によっても左右されることとなりますので、長期的な施設運営の安定性を考慮し、湿灰、乾灰のどちらでも対応できる設備を整備することとします。なお、ジェットパック車(乾灰)での運搬を想定する場合は、単位容積重量を $0.3\text{t}/\text{m}^3$として車両台数を算定し、湿灰での搬出とする場合は、天蓋付ダンプで車両台数を算定した記載に改めます。</p>

<p>現状、ごみを持込まない管理棟利用車とごみを持込むパッカー車の出入口が同じです。施設見学などで管理棟を利用する車両への安全性、利便性に配慮し、パッカー車と別々の出入口にしていただけると嬉しいです。</p>	<p>ご指摘のとおり、ごみ搬入車両とそれ以外の車両の動線を分離することは、安全性、利便性に鑑みて非常に重要であると考えますので、動線計画に反映します。</p>
<p>(案1)、(案2)ともに既設計量棟を利用する場合は、解体するRDF化施設のすぐそばをパッカー車が通行しなければなりません。解体重機が沢山いる中をパッカー車で通行するのは嫌です。解体工事期間中も安全に通行できるような配置動線案を検討してもらいたい。</p>	<p>既存のRDF化施設については、新施設への移行が完了するまでは稼動する必要があるため、新施設の稼動後に解体関連工事を実施することになります。</p> <p>ご指摘のとおり、解体関連工事を考慮した動線であることが必要であると思われるので、新施設稼動後のごみ搬出入車両と、解体関連工事車両の動線を分離した計画とします。</p>
<p>既存を活用する施設として、①計量棟、⑥洗車場などが記されていますが、今回のごみ処理施設の整備計画に併せて、市民にとって使いやすいように、一部リニューアルや代替設備への更新も含めて、検討していただきたい。</p>	<p>動線計画の見直しに併せ、ご指摘の施設の更新等についても検討します。</p>
<p>第9章 プラント設備計画</p>	
<p>プラットホームの「有効幅は幅員20m以上、天井高さ7.0m(梁下有効高さ7.0m)以上」とありますが、現状のプラットホーム(RDF化施設のプラットホーム)と比べると広がるのでしょうか。組合が想定する通行車両の大きさや台数の仕様が変わらないんだったら、同じ広さのプラットホームでもいいんじゃないでしょうか。</p>	<p>「有効幅は幅員20m以上」は、「有効幅は幅員20m程度」の誤りでしたので訂正します。</p>

<p>ごみピット内でのごみの積上げによる圧密等を考慮すれば、「0.212t/m³」よりも「0.3t/m³」を使用した方が現実的であり、ごみピット必要容量の算定上も、組合構成市町の経費削減が図れるものと考えます。</p>	<p>「0.212t/m³」は、当組合が実施しているごみ検査から得られた実績値ではありますが、当該検査の検体はごみ質を均質にするために、十分攪拌し、ほぐした状態のものであるため、ごみピット算定上の数値としては小さいと考えます。「ごみ処理施設整備の計画・設計要領」等の文献においても、ごみピット容量算定上の単位体積重量は0.3 t/m³程度とされていますので、数値を改めます。</p>
<p>「飛灰処理方式（キレート処理）」を採用されていますが、P8-16ではジェットパック車と呼ばれる「粉粒体運搬車」によって搬出とされています。飛灰処理方法と搬出方法が整合していないように考えます。</p> <p>市町の一般企業であっても本整備計画への参画を検討できるように、考え方の整理をお願いします。</p>	<p>キレート処理した湿灰は、ジェットパック車で運搬できないため、ご指摘のように、飛灰処理方法と搬出方法に不整合がありました。</p> <p>湿灰と乾灰のどちらの状態でも搬出するかは、受け入れ先によっても左右されることとなりますので、長期的な施設運営の安定性を考慮し、湿灰、乾灰のどちらでも対応できる設備を整備することとし、飛灰処理方法と搬出方法が整合した記載に改めます。</p>
<p>「ポリップ式」を採用すると記載されていますが、「フォーク式」もごみピットの四隅が掴みやすい、底ごみも掴みやすい方式だと聞いたことがあります。現時点で「フォーク式」の採用を否定しなくてもいいと思います。「ポリップ式とフォーク式」のいずれかを採用するでも問題はないのではないのでしょうか。</p>	<p>「ポリップ式とフォーク式」に記載を改めます。</p>
<p>高効率化を図るために蒸気条件を3.5MPa以上370℃以上とされているが、この条件を満たす為に余剰な設備が必要になるかも分からない。このことから、エネルギー回収率17.5%だけを条件とするべきだと考える。</p>	<p>プラントメーカーの技術によっては、ご指摘のような可能性も考えられますので、3.5MPa以上370℃以上の蒸気条件は、削除します。</p>

第 10 章 土木・建築計画	
デザイン計画について、三重県景観計画に適合する施設としているが、既存施設との調和を考慮するのであれば、既存施設がある桑名市の景観計画に準拠するべきではないか。	ご指摘のとおり、桑名市の景観計画にも準拠することを追記します。
第 12 章 今後の課題・施設整備スケジュール	
施設整備計画も環境影響評価あつてのものだと考えるが、ほぼ同時進行になっているので、広域の職員に伺ったところ、「時間がない」という回答。結局やりました的なPRということだけなのでしょうか。	環境影響評価の現地調査は、将来予測をするために現状を把握するもので、整備計画ができていなくても実施可能です。また、整備計画の未確定部分については、想定される計画の範囲内で最悪のケースを考慮して予測、評価を行います。なお、整備計画は環境影響評価の結果を反映したうえで、最終的に決定します。（環境影響評価の結果次第で整備計画は見直す可能性もあります。） このように、できる限り住民の皆様のご意見を伺うことを考えた結果、同時に実施することが現段階では適当と考え実施しました。
運営方式として公設公営にプラス（？）公設民営が検討されているようであるが、民間に赤字、経営破たんがおきた場合の責任はどうなるのか。ごみ事業はあくまで公共事業であり、企業経営感覚でなされるものではない。	運営方式については、未定（現在検討中）です。 一般廃棄物処理施設の整備事業は、施設建設費用及び維持管理費用等を合わせますと、膨大な財政支出となりますことから、従来の公設公営という事業方式にとらわれず、民間の資金やノウハウを活用するPFI等の事業手法も含めて、総合的な観点から検討を行います。 ご指摘のように、一般廃棄物の処理責任は、公共にありますので、いずれの手法においても事業の主体者として責任を果たしてまいります。
公設民営には反対である。	

その他	
<p>まず、今後の運営として「ごみの減量」にどう取り組んでいくのか。</p>	<p>ごみの減量については、各構成市町が廃棄物の減量及び適正処理に関する条例等を制定し、排出の抑制や再生利用の促進を行っています。</p> <p>今後とも、3R＝発生の抑制（Reduce）、再使用（Reuse）、再生利用（Recycle）の推進について、各構成市町の施策に則り、情報を共有しながら、啓発に努めてまいります。</p>
<p>住民説明会（近隣と広域）はどのようなになっているのか。</p>	<p>今後、事業者が決定し、工事に着手する段階では、工事に関する地元説明会を開催する予定です。整備計画についての説明会は現在のところ開催の予定はありません。このパブリックコメントと同様に、今後とも事業の進捗に併せて、情報の公表に努めてまいります。</p>
<p>なぜ、施設は大型で1箇所なのか。（鉄橋が落ちるとか災害を考えた場合、長島、木曾岬にも設置を考えないのか。）</p>	<p>ダイオキシン類削減対策、焼却残渣の高度処理対策、マテリアルリサイクルの推進、サーマルリサイクルの推進、公共事業のコスト縮減等の理由から、ごみ処理は広域的に対応することが必要であると考えています。</p> <p>また、災害発生時は各構成市町の災害廃棄物処理計画に基づき、災害廃棄物の発生量に応じて対応することとしています。</p>
<p>発想の原点は、補助金問題（少しでも多く貰いたい。）なのか。</p>	<p>施設整備の基本方針では、①安心・安全で信頼される施設、②地球環境に配慮した施設、③未利用エネルギーの有効活用、④経済性に優れた施設、⑤地域に親しまれる施設として位置付け、これらに沿った施設整備を目指しています。</p> <p>一方で、ごみ処理施設の整備には、膨大な財政支出が伴うことから、国の交付金が支給される計画とすることは、財政計画上必須であると考えています。</p>

<p>施設までの一部狭い道路は何とかならないのか。</p>	<p>必要に応じて関係機関と調整してまいります。</p>
<p>整備基本方針において、地域に親しまれる施設としているが、計画上に具体的な記載が見当たらないのではないか。</p>	<p>新施設には、見学施設を整備するとともに、既存施設（管理棟、リサイクルプラザ等）の見学施設と併せ、ごみ処理の仕組みをわかりやすく理解できる施設とし、循環型社会の形成や啓発の推進に資する施設として、引き続き住民の皆様に関心される施設を目指します。</p>