

愛知県知事 神 田 真 秋 様  
(財)愛知臨海環境整備センター  
理事長 室 木 勝 彌 様

平成21年2月25日

日本共産党武豊町議員団  
団長 梶 田 稔  
衣浦港3号地調査特別委員会  
委員 梶 田 進  
文教厚生委員会  
委員 小 西 幸 男

衣浦港3号地廃棄物最終処分場整備事業の工期延長について  
(公開質問書)

さる2月19日、武豊町議会全員協議会において、「護岸工事について」と題する議題で、「衣浦港3号地廃棄物最終処分場整備事業について」報告と説明を受けた。重大な内容を含んでおり看過できないので、下記の諸点について質問する。なお、来る3月6日(金)までに文書にて回答されたい。

衣浦港3号地廃棄物最終処分場整備事業の工期延長について

- ① 昨年5月に事態が判明したにもかかわらず、武豊町及び武豊町議会への報告が9カ月も遅れた。判明次第、直ちに報告すべきであった。なぜ、このように長期にわたって報告が遅れたのか明らかにされたい。  
また、今後、このような事態が発生した場合には、直ちに武豊町及び武豊町議会へ報告することを求める。
- ② 突貫工事でアセス違反(1日の作業時間、作業機械による排ガス量)になるおそれはないのか。「サンドコンパクション工法」を「2軸同軸アースオーガー工法」に変更することにより、環境への影響がどう変わるかの予測を行い、再度説明すべきである。どうせ遅れたのだから、じっくりゆっくり環境汚染のない工事をもとめる。
  - ・アセス評価書の大气、騒音、振動の原単位、稼働時間がどう変わるのか。  
p323(大气汚染物質排出量)  
12 サンドコンパクション船 3連装 2618kw 1日5時間稼働で

NOx : 7.91 m<sup>3</sup>/h/台、SPM : 1.51 kg/h/台 などはどう変わるのか。  
p417(騒音) 騒音パワーレベル 107.9 dB  
p469(振動) 基準点振動レベル 80.9 dB

- ・新たな環境負荷はないのか。資材・機材の搬出入、廃棄物(廃スラグ)の搬出。

③ 完成予定はどれくらい遅れるのか。

- ・配付資料で「護岸工事の工期は、当初の予定よりも少なくとも9ヶ月多く要する見通し。」ということは、図のスケジュールは最短の9ヶ月遅れの希望を例示しただけである。台風によるサンドコンパクション船の遠方への避難、全国にも数の少ないサンドコンパクション船のぶんどり合戦などにより、さらに遅れる可能性がある。もっともありうるケースを示すべきである。

- ・そのころには南5区の最終処分場はなくなるというはずであり、アセックのホームページでも「名古屋港南5区廃棄物最終処分場の廃棄物の受入は、平成21年12月頃までで終了する予定です。」とある。受入を始めるまでは県の廃棄物行政としてどう対応するのか。当時のアセスでは産業廃棄物分が特に逼迫しているという説明だったが、そのための対応は考えているのか。

- ・アセックの現在の南5区の最終処分場の埋立実績総容量、年度毎の埋立容量、許可容量を公表し、いつまで埋立が可能かを判断できるようにすべきである。

④ 配付資料で「企業庁の工事は…高炉水砕スラグの使用は不可」にもかかわらず、なぜ、高炉水砕スラグが使われたのか。総合的に根本的に調査し、公表すべきである。

- ・高炉水砕スラグを使用したと推定される2カ所(延長140m、190m)の施工業者名を公表すべきである。うわさでは、当時の企業庁の工事を請け負った業者は全て今回のアセックの工事に参加している。このため公表を渋っているというが事実か。

- ・仕様書には明記してあったのか。当時の現場監督状況は十分だったのか。裏金を捻出するための材料変更ではなかったのか。企業庁の監督責任なのか。施工業者の責任なのかを明確にすべき、などを明らかにすべきである。

また、工事完了検査はどのように実施したのか。

⑤ 耐震設計のもとになった地盤特性が全く変わったため、耐震設計を再度実施し、公表すべきである。

- ・配付資料では工法を変更するのは深層混合処理42%の部分などである。この部分は耐震設計では、せん断弾性係数が122400 KN/m<sup>2</sup>、体積弾性係数が

319200 KN/m<sup>2</sup>、粘着率が 325.5 KN/m<sup>2</sup> として、計算されているが、隣接する地盤の深層混合処理 56%でも、50%でも値が全て異なっている。このため、耐震設計を再度実施し、公表すべきである。

⑥ 特別委員会での報告「県当局の配慮で措置できる見通し」とは具体的に何を指すのか。

・配付資料の「県は企業庁の資金協力を得て地盤改良工事に必要な対策工事の資金をアセックに支援する」のことか。支援するとは、資金を無償貸与するのか、補助金を交付するのか、アセックが借金をする保証をするのか。

・県の 21 年度予算案では「第 4 (5) 11 衣浦港 3 号地廃棄物最終処分場整備事業費」として (1) 進入路整備事業費 170,382 千円 (2) 施設整備事業費補助金 409,503 千円 (対象 愛知臨海環境整備センター) とあるが、(1) は県環境部が実施する港湾道路から処分場への整備費用であり、(2) はアセックの新処分場の廃水処理施設設置への補助金であり、いずれも異なると理解して良いか。

・県の 20 年度補正予算案では「第 5 主な補正内容」で、「愛知臨海環境整備センター貸付金」として 4,072,323 千円計上されており、約 41 億との説明とも合致するが、このことを指すと理解して良いか。

・当日の説明で「企業庁の経理の中でやりくりすることで、直接、県民の税金を投入するものではない。」というが、トヨタのテストコース造成を行い、その為のアセスメント、土地買収という面倒な手続きを代行した形で放漫経営を繰り返している企業庁が経営破綻する危険性は大きい。その場合には県民負担になるのではないか。また、廃棄物埋立処分量 6,731 千トン/年の 25%である 1,687 千トン/年をしめる一般廃棄物 (焼却残渣) については、建設費のアップが最終的には各市長村費用に跳ね返るのではないか。

・貸付金ということは、アセックの借金ということであり、廃棄物処分料金で返却することになり、処分料金のさらなる値上げにつながる。そうしたことを少しでも少なくするために、無利子にするとか、数年間は返済を猶予するとか、いろいろ考えられるが、不良品の護岸を譲渡した企業庁、知らずに？譲渡を受けた県としてはどのような対応を取るのか。

・そもそも事の発端は、施工業者が仕様のない資材によって施工したことにある。施工業者の責任を明確にして損害賠償を含めて厳正な措置を講ずることを求める。損害が発生した責任の所在を明確にするとともに、県はどのように対応するのか。

以 上