

建設候補地周辺自治会説明会要旨

- 1 説明会 新しい一般廃棄物処理施設整備に関する
建設候補地周辺自治会説明会（第7回）
- 2 開催日時 令和5年6月10日（土）午後2時から午後3時30分まで
- 3 開催場所 弥栄市民センター平沢分館
- 4 参加者 18人
- 5 事務局
石川隆明副管理者、佐藤正幸事務局長、菅原彰一関清掃センター所長、
蜂谷敏志大東清掃センター所長、吉田健総務管理課長、菊池弘施設整備係長、
石川勝志主査、日下尚也主事
一般財団法人日本環境衛生センター4名（以下、日環センター）
一関市建設部道路建設課 菅原久和主幹、小野寺裕生主査
株式会社総合土木コンサルタンツ2名
- 6 説明
 - (1) 前回の説明会からの変更点・お知らせについて
 - (2) マテリアルリサイクル推進施設整備基本計画（案）について
 - (3) 事業用地の範囲について
 - (4) 新しい一般廃棄物処理施設候補地へ接続する市道等の整備について

7 あいさつ

本日はご多用の中、説明会へ参加いただいたことに対し感謝を申し上げます。

新しい一般廃棄物処理施設にかかる第7回の説明会となるが、これまでの説明会では、エネルギー回収型一般廃棄物処理施設について主に説明させていただき、皆様からご意見を頂戴してきたところである。

本日は大きく3つの説明となる。1点目はエネルギー回収型一般廃棄物処理施設について、いままで皆様からお話いただいたことなどを参考とさせていただきながら、見直した点について説明をさせていただく。

2点目については、候補地の敷地の中にマテリアルリサイクル推進施設を整備することについて、整備の基本的な考え方の案を説明させていただく。

3点目については、「国道から候補地に入る右折、左折の交通量が多い。」、「直線でスピードが出る場所だ。」と不安の声をいただいております、そういったご意見を基に、国道からの進入の案について、概要を説明させていただきたい。

これまでも説明会を通してお話を伺い、少しずつではあるが見直し、意見交換をしま

から進めてきたところである。本日も忌憚のないご意見をいただきたい。

8 説明内容

- (1) 前回の説明会からの変更点・お知らせについて
配付資料により事務局が説明を行った。
- (2) マテリアルリサイクル推進施設整備基本計画（案）について
配付資料により事務局が説明を行った。
- (3) 事業用地の範囲について
配付資料により事務局が説明を行った。
- (4) 新しい一般廃棄物処理施設候補地へ接続する市道等の整備について
配付資料により事務局が説明を行った。

9 質疑応答

参加者 説明の中で、スプレー缶は各家庭で穴を開けなくていいという話だったが、収集車の爆発があり危険なため穴を開けるものだと思っていた。なぜ家庭でやらなくてよくなるのか。

事務局 国から家庭での事故を防ぐという趣旨で、施設において安全な対策を講じながらガス抜きをするようにという方針が出ている。運搬の部分は、運搬業者とこれから協議をしていきたいと考えているが、基本的な考えとして家庭での事故を防ぐという趣旨で、家庭では穴を開けないで出すという取り扱いにしたい。

参加者 今のスプレー缶に関連しての質問で、たまたま先日缶の回収があったときに、業者から持ち帰れませんと置かれたごみがあった。その中にはスプレー缶も入っていた。錆びて30年も経っていると思えるようなスプレー缶だったが、そういうものは各家庭に一つ二つはあると思う。ガス抜きするにしても、30年も経っていたら壊れているからガス抜きも難しい。そのような、そのまま出さざるを得ないというものまで引き受けてくれるということなのか。

事務局 新たなリサイクル施設でも、基本的には全部使い切った空の状態、穴を開けないで出してもらうというのが原則である。仮に中身が入った状態で出されたときの処理方法については、専門家より回答をいただきたいと思う。

日環センター ガスが若干残っているものはそんなに数はないと思う。そういったものが混入してきた場合にも、施設側で中のガスや液体を適正に処理できるようにする。施設で処理できないものは、委託処理により対応することになる。

参加者 スプレー缶は今まで穴を開けて缶と一緒に出すというやり方だったが、それは変わるのか。

事務局 新たに設ける「(仮称)危険・有害ごみ」という区分を考えている。この中で、スプレー缶やカセットボンベなどを、これまでの缶とは別に回収することを考えている。

参加者 取付道路の勾配を7.5%から6%に変更すると資料にあった。交差点の測量も始まって道路の作りなどを考えていくと思うが、この資料を見ると、施設の設計は施設の設計、道路は道路のような印象を受ける。6%に変更だからもう終わりというような印象を受けるが、今後その交差点の設計等を含めて、取付道路をより良いものに考えてほしいと思うので、それぞれではなく一緒により良い設計をしてほしいと思う。

事務局 取付道路については広域行政組合で実施するもの、道路については一関市ということになっているが、同じエリアでの事業であるため、お互い情報共有しながら連携して進めてまいりたい。

参加者 今までの話し合いの中で、花泉方面に抜ける道路を整備した方が安全ではないかという話が出ていたと思うが、それはなくなったのか。

副管理者 南側に抜ける道路を迂回路として整備してはどうかというお話を以前に受けている。施設整備をするうえで、迂回路がどの程度の重要性なのかということ。国道284号について、道路状況が悪かった一部区間の改良が近年なされている。ただ改良後も、冬場になると何回かは止まってしまう車もあるという話も受けている。そのため、県の方にはまずは今の国道284号の道路管理をしっかりしてもらいたいということで話をしたい。

南側に抜ける道路については、現在途中まである道路を延伸して、迂回路にするというものの必要性がどこまであるかということである。

それから、新たに道路を整備する場合には、地元で生活している皆様方にとってどうかということをまず考えなければいけないと思っている。毎日国道284号が止まるわけではないため、新しく道路ができることのメリットと、逆に新しく道路を作るといろいろな方の出入りがあるといったような不安要素も耳にすることがある。それらを総合的に検討することになると思う。

地元の皆さんが生活道路として本当に必要かどうかということについて、意見交換できればと思っている。

参加者 災害に強い施設ということで、災害時でも稼働し、災害廃棄物を受け入れられる施設となっている。災害廃棄物というのは、東日本大震災でもあったように、他県で災害があったときに、お願いされればすぐ受け入れられるという意味か。

事務局 こちらで記載をしている災害廃棄物を受け入れられるというのは、基本的には一関、平泉管内で生じたものということである。

参加者 敷地周辺の排水の件について伺う。プラント排水やエネルギー回収型一般廃棄物処理施設で出た処理水について、無放流ということだが、相当量の水をためる施設を作って、リサイクルをしながらその水を使うということになると、本当に大きな池が必要だと思うが、どういう考えなのか。

日環センター 無放流といっても、巨大な池や水槽が必要になるというわけではない。新処理施設はボイラーの水や、あるいは機器の冷却水などに水を使う。その排水を綺麗にして、繰り返し循環して使う。

新処理施設は燃焼により高温のガスが発生し、そのエネルギーを回収する。その後、ダイオキシンの発生防止の面から、ガスの温度を冷やさなければならない。その冷却水は、排ガスのところに吹き込んで、排ガスを冷却するために使うなど、施設の中で有効に使って無放流にしている。それを行うために、特に大容量の水を保管しておくことはない。

参加者 以前に国道 284 号は危ないというお話をしたときに、組合で色々調べて安全だという結果を受けた。我々がここで住んでいて感じる危険度と、そこで出てきた結果というのは大きな差がある。実際、同じような場所で何人も交通事故で亡くなっている。

この施設は、地元住民がつくって欲しいと言ってつくるものではない。もしつくるのであれば、地元の問題を解決するという姿勢を見せてほしい。

副管理者 先ほどの話は、まずは地元の皆様方がどういう思いなのかということ意見を交換させていただきたいということであり、まさしく今お話いただいた部分である。ご意見をいただいた花泉に抜ける道路が搬入道路になるかといえば、普段はそうではないと思う。かえって普段は皆様方の生活道路として必要なのかどうかという観点の方が重要である。

そのためには、国道 284 号の支障がある部分についてはしっかり管理をしてもらい、通行止めになるようなことが極力ないようにしっかり管理をしてもらいように、道路を管理する県にお願いする。

なおかつ、それでも生活道路としても必要で、いざというときの迂回路としても必要ではないか、というご意見だと思うが、生活道路として新たに道路をつくるということは、そこを通ることができること自体はプラス要素となると思うが、色々な人が通ることになるため、マイナス要素も出てくる。そうしたことも

踏まえたうえで、その道路の必要性を市と皆様方でしっかり意見交換をしていきたいという意味でお話をさせていただいた。

参加者 災害廃棄物ストックヤードの概要について、どのように利用されるのか。

事務局 敷地の上段部分を災害廃棄物のストックヤードということで設定している。これは大きな災害が起きたときに、処理ができるまでの間の仮置きスペースと考えていただければよいと思う。一旦仮置きをし、分類をして、それぞれ焼却なり、不燃物の処理なり埋め立てなり、そういった処理を行うまでの一時保管のスペースということになる。

普段の使用方法などはこれから詰めていくことになるが、非常時の使い方については、一時的な仮置き場所という意味合いのスペースとなる。

参加者 露天なのか。

事務局 屋根はなく露天になる。このスペースを舗装にするのか、芝生にするのか、砂利を敷くのか、その辺りはまだ決まっていない。

参加者 スプレー缶やカセットボンベの着火温度はいくらなのか。

日環センター 物によってかなり着火温度は異なる。もう一つ重要なのは、火種がないと火がつかないということ。着火温度については一概に言えるものではないが、いずれにしても爆発する、あるいは炎になるためには、周辺温度と火種がないとまらない。また、圧力をどんどん上げていけば自然発火ということがある。

参加者 太陽光パネルはこの設備では処理できないのか。一関にもかなり太陽光パネルが増えて、これからも、10年以上過ぎるため、だんだん廃棄されるようになってくる。組合ではパネルの処理は考えてないのか。放置されたら大変なことになる。

日環センター ご指摘の話は、今後の話として非常に深刻な問題になるという全国的な認識であり、取り組みもスタートしている。太陽光パネルは、一つは家庭から出てくる生活系の一般廃棄物、それからそれ以外の、産業廃棄物という形で大きく二分される。

この新処理施設にしても、新リサイクル施設にしても、基本的には、皆様の生活を通じて出てきたごみを処理する施設であるため、太陽光パネルを積極的に処理するという事は基本的にはなく、産業廃棄物として別に処理されるというのが基本となる。

ただ、家庭からの一般廃棄物として排出された場合には、多少入ってくる可能性はある。

参加者 太陽光パネルのリサイクルについては、水沢にも工場があり、見学に行ったが、パネル自体、使っている人はそんなに多くないし、処理方法も新しくいろいろ開発されて、ほぼ全てリサイクル可能な状況になっている。

パネルのように大量に出るものはリサイクルしやすい。少しずついろんな種類が出るものは、すごくリサイクルが大変だが、太陽光パネルは相当数出てくるので、当然リサイクルする技術の機械もできてくるし、会社も民間で出てくると思うので、今はもうリサイクルは大丈夫だと考えている。

参加者 この国道 284 号の取付道路の件は、これから測量したり県と交渉したりするようだが、この弥栄小学校から平沢の区間だけでも速度規制をした方が、さらに安全性が高まると思う。直線の道路で、追い越しをするのでスピードが出て、事故が結構ある区間である。速度規制も合わせてやってもらわないと、危険はなくなると思う。

副管理者 今のお話は、関係機関である公安委員会と道路管理者も含めて意見交換させていただく。

参加者 今の意見について、速度調整されたら 5 区の方が通れなくなってしまう。だから、速度調整ではなくて、道幅を広くするなどしてもらわないと、5 区は現時点で国道 284 号に入りにくい状況がある。

参加者 分別区分の変更はかなり評価できる。やはり、簡単に分別して出せるということは大変良いと思う。ただ、今回製品プラスチックを新たに分別することだが、これは実際、本当にリサイクルされるのか。あるいはリサイクルしたもので何ができるのか。

本当はそんなにリサイクルできなくてまた燃やしてしまったりするのか。

日環センター 製品プラスチックのリサイクルは、プラスチック資源循環法の流れだと思うが、考え方としては、設計段階で使い捨てプラスチックを極力減らしていこう、それから製造段階でも減らしていこう、2030 年までには今の使い捨てプラスチックを 25%減らそうとしているものである。

その流れで、行政の役割として、製品プラスチックをリサイクルにのせていこうというもの。また、ゆくゆくはプラスチックをバイオプラスチックに変えていこうというのがプラスチック資源循環法の発想である。

今、どの程度、どういうリサイクルされているのかというのは非常に難しい。プラスチックをカスケード利用でより低い品質のプラスチックにする、例えばベンチだとかフォークリフトのパレットなどに利用されているものもあるが、現段階では発熱量が高いため RPF にして燃料として使用されている。

かなりの割合がサーマルリサイクルとして焼却に回っているというのは事実である。

参加者 前回の2月に、時間帯交通量のトータルを出してもらったが、それとは別に集積車両などの関連する車は、実際何台ぐらい入ってくるのか。

事務局 交通量調査ということで報告をさせていただいた際には、時間帯交通量のピークとすると、7時から8時の間が一番多くて1,226台であった。一番少なかったのが、16時から17時で537台である。収集車両が入る時間帯というのはこのピークの時間には運行しない。各集積場を回ってくるので、車両が通行するのは10時以降になるかと思う。

10時頃の交通量は、9時から10時の間が571台となっている。それを基本に考えると、新たに通行する車両は持ち込みも含めて246台程度と見込んでいる。その他に従業員が30人くらいと思うが、従業員は早い時間になると思う。

収集車両や直接持込の車両も、1度にその時間帯に来るわけではない。時間帯で差がある。一番多いのが11時頃の1時間当たり30台である。さきほどの246台というのは、1日通してということであり、時間帯であれば30台。

収集車両が通行する9時から10時頃想定した場合は、600台くらいが見込まれる。現在570台位が9時から10時に動いており、30台プラスになるというところが、車両運搬のピークの時間帯ということになる。

その前の7時から8時になると、通勤される方の交通量が多いので、1,000台を超えるが、その時間帯に収集車両は基本的には入らない。早くても8時半以降に1時間で10台通るか通らないかというような見込みになっている。

参加者 今の交通量の話で、10時は600台弱、利用者は30台という話であるが、そのときに今の交差点のところで右折左折する車は、0から1台とかそういう台数である。そこに15台くらい1時間に右左折車両が増えるわけである。そういう危険が増すのだということを十分考慮した上で、交差点を考えることが必要と思う。

一関市 そういったデータを検証して、今後設計に反映させていきたいと思う。

10 担当課 総務管理課