

産業廃棄物処理施設変更許可証

令和 5年 月 日

住所 静岡県浜松市東区有玉南町2163番地

決裁日

名称 株式会社 ミダック

代表者の氏名 代表取締役 加藤 恵子

廃棄物の処理及び清掃に関する法律第15条の2の6第1項の規定により、変更の許可を受けた産業廃棄物処理施設であることを証する。

浜松市長 鈴木 康友

決裁日

1→2

許可の年月日	令和5年 月 日	許可番号	第18021432②号
施設の種類及び処理する産業廃棄物の種類	<p>廃棄物の処理及び清掃に関する法律施行令第7条 第14号ハに規定する産業廃棄物の最終処分場 燃え殻（水銀含有ばいじん等を含む）、汚泥（水銀使用製品産業廃棄物及び水銀含有ばいじん等を含む）、廃油（タールピッチ類に限る）、廃プラスチック類（石綿含有産業廃棄物及び水銀使用製品産業廃棄物を含む）、紙くず、木くず、繊維くず、動植物性残さ、ゴムくず、金属くず（水銀使用製品産業廃棄物を含む）、ガラスくず・コンクリートくず及び陶磁器くず（石綿含有産業廃棄物及び水銀使用製品産業廃棄物を含む）、鉱さい（水銀含有ばいじん等を含む）、がれき類（石綿含有産業廃棄物を含む）、ばいじん（水銀含有ばいじん等を含む）、政令第2条第13号廃棄物、特定有害石綿等</p> <p>以上16種類</p>		
設置場所	浜松市北区引佐町奥山1397番195 外35筆		
処理能力	埋立面積 104,458 m ² 埋立容量 3,193,177 m ³		
許可の条件	****		
規則第11条第8項の規定による許可証の提出の有無	無		
留意事項	<ol style="list-style-type: none"> 1. 施設の設置に当たっては、各種関係法規を遵守すること。 2. 計画内容等に変更があった場合は当庁に速やかに連絡し、指示を受けること。 3. 施設の使用前検査申請書を提出し、職員の検査を受けること。 		

廃棄物処理法第15条の2の6第2項において
準用する第15条の2第3項の規定による
専門的知識を有する者への意見聴取

【専門委員】

- ①佐野 泰之（愛知工業大学 工学部 建築学科 教授）：騒音・振動
- ②肴倉 宏史（国立環境研究所 資源循環領域
試験評価・適正管理研究室長）：廃棄物の処理
- ③尾島 俊之（浜松医科大学 医学部 医学科 教授）：廃棄物の処理（公衆衛生）
- ④横田 久里子（豊橋技術科学大学 建築・都市システム学系 准教授）：水質・地下水
- ⑤樋口 能士（立命館大学 理工学部 環境都市工学科 教授）：大気質・悪臭

浜松市環境部産業廃棄物対策課あて

芳名 佐野 泰之

産業廃棄物処理施設変更許可における意見聴取について

1 株式会社ミダックが設置する産業廃棄物の最終処分場の変更許可申請に関して、「当該計画が周辺地域の生活環境の保全について適切な配慮がなされているか」について以下の事項の見地から御意見をお伺いします（専門、得意とする分野の見地からご意見を述べていただければ結構です。以下の（1）から（6）より該当する分野に○をつけて下さい。（7）その他の場合には具体的な分野について記載して下さい。）。

- (1) 大気質 (2) 騒音 (3) 振動 (4) 悪臭 (5) 水質・地下水
(6) 廃棄物の処理 (7) その他 ()

10 積車両みを 2t 積車両への変更を想定されております。騒音予測については、該当するパワーレベルを用いた方がより正確に予測できると思われませんが、大型車パワーレベルを採用し安全側で予測されているようです。計画変更による騒音の増加が大きく見積もられていることとなります。予測結果については、昼間の時間区分で各種基準を満足しており、許可の目安は満たしていると考えます。

しかしながら、これまでよりも環境は悪化する予測結果となっているため、搬出入に用いる車両の低騒音化や適切な車両整備の要請、路面凹凸の管理による発生振動の抑制、民家付近では速度落とすなどの対策を検討・実施して頂きたいと思えます。

実測調査結果では朝 8 時頃の影響が大きくなっております。住民の方からも意見を踏まえ、当該施設への交通が分散させ、騒音の影響を（早朝などを避け）平準化させることをお願いしたいと思います。

日本音響学会の道路交通騒音の予測モデル ASJ RTN Model-2008 迄は小型貨物のパワーレベルが設定されておりました。2t 積車両を小型貨物、5t 積車両を中型車、10t 積車両を大型車にあてはめると、同じ荷重（10t 分）の荷物を運搬する際に車両から発生するエネルギーはどれも同程度と見積れます（10t 積車両×1台≒5t 積車両×2台≒2t 積車両×5台）。このことから、車種変更による騒音の影響については、適切な積載量の車両を使用すれば変化がないと考えられます。ただし、発生交通の増加させることは、交通渋滞や交通安全上の懸念もあります。騒音以外の影響を踏まえ総合的にご検討を頂きたいと思えます。

2 その他 御意見がありましたら御記入ください。

ございません。



御協力ありがとうございました。

浜松市環境部産業廃棄物対策課あて

署名 青倉宏史

産業廃棄物処理施設変更許可における意見聴取について

1 株式会社ミダックが設置する産業廃棄物の最終処分場の変更許可申請に関して、「当該計画が周辺地域の生活環境の保全について適切な配慮がなされているか」について以下の事項の見地から御意見をお伺いします（専門、得意とする分野の見地からご意見を述べていただければ結構です。以下の（1）から（6）より該当する分野に○をつけて下さい。（7）その他の場合には具体的な分野について記載して下さい。）。

- (1) 大気質 (2) 騒音 (3) 振動 (4) 悪臭 (5) 水質・地下水
(6) 廃棄物の処理 (7) その他 ()

問題はありません。

2 その他 御意見がありましたら御記入ください。

意見はありません。



御協力ありがとうございました。

浜松市環境部産業廃棄物対策課 ~~あて~~ 御中芳名 尾島 俊之

産業廃棄物処理施設変更許可における意見聴取について

1 株式会社ミダックが設置する産業廃棄物の最終処分場の変更許可申請に関して、「当該計画が周辺地域の生活環境の保全について適切な配慮がなされているか」について以下の事項の見地から御意見をお伺いします（専門、得意とする分野の見地からご意見を述べていただければ結構です。以下の（1）から（6）より該当する分野に○をつけて下さい。（7）その他の場合には具体的な分野について記載して下さい。）。

- （1）大気質 （2）騒音 （3）振動 （4）悪臭 （5）水質・地下水
（6）廃棄物の処理 （7）その他（ 公衆衛生学 ）

廃棄物運搬車両増加に伴う生活環境影響調査によると、現況実測値が 63dB であるのに対し、大型車 200 台を想定した予測結果は 66dB と騒音が増加する予測となっており、今回の変更によって騒音の悪化が懸念される。

一方で、今回の変更は 1 日の搬入量 400t について、従来は 10t 積み車両 40 台としていたものを 200 台に分散させることにより、大型車から中小型車にシフトし、大型車による最大レベルの騒音が発生する時間が短縮することが期待できる。そこで、変更後も騒音が現況と同等程度、またはそれ以下となるように運用をしていただきたい。

また、意見書で懸念が指摘されているように、大型車について従来 10t 車であったものが、10t を超える車両による搬入が増えると、その際の瞬間的な騒音が増加し、また路面の劣化を進行させ、それによる騒音が増悪することが懸念される。10t を超える車両による搬入が現況より増加することが無いように運用いただきたい。

その他、車両の台数が増加することから、搬入車両には交通安全を徹底いただきたい。

2 その他 御意見がありましたら御記入ください。

変更後の実際の状況については、具体的な運用方法による部分が大きいと考えられるため、沿道の住民の意見をよく聴取して、地域の環境が悪化することがないように留意いただきたい。



御協力ありがとうございました。

浜松市環境部産業廃棄物対策課あて

氏名 横田久里子

産業廃棄物処理施設変更許可における意見聴取について

1 株式会社ミダックが設置する産業廃棄物の最終処分場の変更許可申請に関して、「当該計画が周辺地域の生活環境の保全について適切な配慮がなされているか」について以下の事項の見地から御意見をお伺いします（専門、得意とする分野の見地からご意見を述べていただければ結構です。以下の（1）から（6）より該当する分野に○をつけて下さい。（7）その他の場合には具体的な分野について記載して下さい。）。

- （1）大気質 （2）騒音 （3）振動 （4）悪臭 （5）水質・地下水
（6）廃棄物の処理 （7）その他（ ）

廃棄物運搬車両の走行に伴う影響について、環境保全対策の一つとして「・車体及びタイヤの洗浄を確実に実施する。」とされています。搬入予定量が1日40台から1日200台に変更されることから、増加した車両の洗浄に伴い排出される洗浄水について、周辺地域の生活環境の保全についてどのような対応がなされているのでしょうか。施設内の浸出水処理施設内で処理されるならその旨記載して下さい。

2 その他 御意見がありましたら御記入ください。

特にありません。



御協力ありがとうございました。

浜松市環境部産業廃棄物対策課あて

芳名 樋口 能士

産業廃棄物処理施設変更許可における意見聴取について

- 1 株式会社ミダックが設置する産業廃棄物の最終処分場の変更許可申請に関して、「当該計画が周辺地域の生活環境の保全について適切な配慮がなされているか」について以下の事項の見地からご意見をお伺いします（専門、得意とする分野の見地からご意見を述べていただければ結構です。以下の(1)から(6)より該当する分野に○をつけて下さい。その他の場合には具体的な分野について記載して下さい。）。

(1) 大気質 (2) 騒音 (3) 振動 (4) 悪臭 (5) 水質・地下水
(6) 廃棄物の処理 (7) その他 ()

- ・ 車両台数の増加に伴う周辺環境の大気質の悪化が心配されているが、車両の円滑な運行を確保することによりその防止に努めるという対応には、一定の合理性は認められる。事業者には、通行路の補修や搬入時間帯の分散等、報告書に記載の対策を遵守するとともに、加えて以下の事項についても検討し、可能な限り実施していただきたい。

◎ 低排ガス車のみによる運搬（例えば、NOx・PM 法対応車両のみ運行可とするなど）

◎ 車両退出時の車輪等洗浄の徹底に加え、退出車両による泥汚れが想定される通行路の散水による粉じん巻き上げの防止

- ・ 悪臭については、今回の計画変更による特段の影響は考えられないが、既に計画されている敷地境界線での年1回の臭気指数測定の際には、同時にガス抜き管排出ガスの臭気指数も測定すること、さらに、ガス抜き管の排出ガス（硫化水素、可能であればメタンなどの成分、ガス温度やガス流速）を定期的に測定することを、強く推奨する。この測定は、悪臭の影響の検証のみならず、埋立地安定化の進行状況を示す貴重なデータとなると考えられる。

- 2 その他 御意見がありましたら御記入ください。

(特 に な し)



ご協力ありがとうございました。

廃棄物処理法第15条の2の6第2項の規定により準用する同条第6項の規定により、当該産業廃棄物処理施設の設置に関し利害関係を有する者から提出された意見書

提出期間：令和4年9月27日から令和4年11月10日

提出意見書数：4件（うち1件は重複）

1. 10tから10t以上に既成事実化

許可申請書では、10t車は埋め立て期間を算定するという(※1)処理施設の基本にかかわる重要な諸元であった。にもかかわらず理由書の中で「搬入予定量を達成するために搬入車両を10t車以上に制限し、それ以外の小型・中型車両による搬入を断っています。」と記述されているように、許可申請書の諸元の10tを無視して、10t以上の車両を受け入れて既成事実化させている。実際連結した輸送車を見かけることも珍しくない。10t以上の大型車両を受け入れるとき、今回の中型小型を受け入れる変更申請のように、変更申請をしましたか？

2. すでに小型車を搬入出

「それ以外の小型・中型車両による搬入を断っています。」と記載するも、令和4年3月25日(金)の表3.1-4(1自動車交通量調査結果)によれば、「廃棄物搬入台数は、大型車・小型車合わせて40台であった」と記載され、すでに小型車を搬入出させており、虚偽内容である。「(※3)」

3. また当初小型中型車の受け入れを想定していたのではないのですか？
(※2)

4. 開業から2か月の変更申請

許可申請書に大型40台で許可を取得し、令和4年2月7日に稼働し、2か月も経過しない3月25日には騒音振動等の現地調査が行われている。そして稼働から2か月しか経過していないのに、許可内容の変更(申請年月日:令和4年4月14日)を求めることは、開業と同時に不具合がわかったということか。あるいは事前に交通上の隘路はわかっていたがまず許可をとり工事着工という既成事実を作っておけば後はなんでもできるという積もりで許可申請をしたのか。計画の杜撰さがあらわになったということである。

理由書の内容は許可申請前に予見できたものばかり(災害ゴミ、都市再開発事業ごみなど)で、許可外の車両の搬入出をしたこと、理由に偽りを記載し、何らかの行政処分が必要こそあれ、変更申請について特段の理由は述べられていないので、変更申請は許可すべきではない。

※1 許可申請書

○埋立期間算定根拠

(時間当たり5台受入、1日8時間稼働で年間300日稼働、積載量8m³/台)

iii. 搬入予定量：10t積み車輛で、40台/日を予定する。

P2-26

※2 事業計画説明会平成23年2月26日(土)

C-1-3 施設(経路・車輛・交通安全)に関するご意見

Q1.交通量が増えてうるさくなったり、ほこりが舞ったりすることが心配です。騒音、飛散防止対策を説明してください。

回答

本計画により、現状より大型車が4~5台/時、小型車が1~10台/時が増えると想定されますが、生活環境影響調査によれば、廃棄物運搬車輛の走行による影響は環境基準を十分達成できるという評価となっています。

※3 奥山の杜クリーンセンター 廃棄物運搬車両の走行に伴う 近隣住居に対する 大気質・騒音・振動調査 報告書 P-23

※4 近隣報告書

調査地点：市道引佐三岳山採石線中央線

調査日：令和4年3月25日

意見書

奥山の杜クリーンセンター廃棄物運搬車両の走行に伴う

近隣住居に対する大気質・騒音・振動調査

環境測定地点の不足

産廃車両の増加に伴う近隣住居への環境影響調査が行われ、騒音振動等について、測定地点は市道引佐三岳山採石線南端で実施された環境影響評価は、市道引佐三岳山採石線の道路南端で行ったものであり、その限り環境基準が適用される。しかし新規通行路は道路（公衆用）ではなく、処分場の私有地（私道）なので、処分場から発生する騒音等と考えられ、騒音規制法が適用される。それに従えば通行路端（敷地境界で住家に最も近いところ）において騒音等測定され、評価が行われるべきである。その基準は処分場敷地境界の騒音等、許可申請書に記載されている（※1）ように55dB(A)であり、環境基準の65dBとは異なる。

このように今回の産廃の搬入出車両増加に対する騒音等の影響について、少なくとも市道引佐三岳山採石線南端と通行路（棧橋）敷地境界の2点が必要であったが、通行路について環境影響調査に欠落しているため、不完全な環境影響調査となっており、それに基づいた変更許可申請は却下されるべきである。

※1 許可申請書 特定工場等において発生する騒音の規制に関する基準

表 2.1-5 騒音・振動の法規制基準・目標値への対処・確認方法

別紙 p.2-4

埋立処分場 法規制値 敷地境界 昼間(8時～18時) 55dB(A)

意見書

産廃運搬車両の騒音の対策として、搬入出車両数の集中ないように調整を行うとしたが調整されておらず、新たな対策がない

2022年6月1か月の産廃搬入出実績調査では、74%の車両が8時から10時台に集中している。(※1)

近隣住宅への騒音は、「8時台(70.8dB)が最も高くなっていた」。また「8時台～11時台は参考とした環境基準(LAeq)を超過している」と記載されている。昼間の平均値で評価するので基準はクリアするという(※2)。その平均値は目安によれば、ファミリーレストラン相当のようだ。(※3)

維持基準(※4)や近隣報告書(※5)でいう車両数の調整というのは、環境調査であってはめた机上の案分であり、現実がそのようになっているなら理解できるが、現実の車輛台数はとても調整されたものとは言えず騒音データに反映している。

近隣報告書の近隣住宅への搬入出車輛の騒音について、対策として4項目を挙げているが、うち「廃棄物運搬車両及び工事車両用の通行路を設置する。」(※6)とあるが、通行路の新設により、騒音源が騒音測定を行った地点よりも通行路により近くなり、また道路材による騒音振動発生、合流部での車両の一旦停止による、上り、下りの車両の待合の一時停止、スタートが繰り返され、騒音振動、排ガスなど現在よりもそれら環境が悪化しないとは言いきれない。改善されるならその根拠を環境影響評価書にして示すべきである。

いずれにしても搬入出車両の騒音対策について通行路以外目新しいものはなく、通行路の新設による効果も科学的に検討されていないので効果は疑わしく、変更申請は許可しないでいただきたい。

※1 奥山の杜クリーンセンター廃棄物運搬車両の走行に伴う近隣住居に対する大気質・騒音・振動調査報告書(以下近隣報告書と略す) p.33

※2 近隣報告書 p.21

※3 近隣報告書 図3.1-2 騒音の目安 p.26

※4 許可申請書 別紙2 産業廃棄物処理施設の維持管理に関する計画表 2.1-6 騒音・振動の法規制基準・目標値への対処・確認方法

b. 適切な搬入搬出の調整

短時間に廃棄物運搬車両が集中することのないよう車両搬出入時間の調整を行う。P2-5

※5 近隣報告書 搬入時間の分散

1 ヶ月あたりの搬入状況を時間帯別にみると、そのほとんどが8時台から10時台の間に集中している（図3.4-1）。変更許可取得後に見込まれる廃棄物運搬車両の増車分が特定の時間帯に集中してしまうと市道が混雑する原因となり、その結果アイドリング音や排気ガスによる影響も懸念される。この対策として搬入時間の分散を行う。

施設への廃棄物搬入は事前予約制にしているから、予約の段階で搬入を空き時間帯に分散するように努める。これにより市道の混雑やアイドリング音・排気ガスを抑制することが可能である。

※6 近隣報告書

大幅な増車が見込まれることから市道の混雑が予想される。この対策として廃棄物運搬車両及び工事車両用の通行路を設置する。通行路は鋼材を用いて市道脇に設置し、主に施設から退場する車両が通行する。通行路を設置することで入退場車両が分離されるから交互通行の状態が解消されて、路上待機や待機中の車両から出るアイドリング音・排気ガスを抑制することができる。