

3 次選定条件について

1 本条件設定の位置付け

(1) 調査対象地（1次）抽出（前々回）

- 敷地面積、埋立容量、地形条件、取付道路距離、住居からの距離からなる抽出要件を設定。
- 管理型最終処分の立地を回避すべき地域を、法律で定められた土地利用規制等の条件を勘案して設定。

(2) 2次選定（前回）

- 調査対象地を次の視点により既存資料等をもとに客観的な評価を行い、管理型最終処分場の立地に相応しくない地域を含んでいる箇所を除外し、調査対象地を選定する。

- ① 自然環境の保全（希少動植物生息地等）
- ② 災害の防止（活断層）
- ③ 生活環境の保全（上水道水源、文教施設、厚生施設、観光資源等との位置関係）
- ④ 土地利用への配慮（農業農村整備事業、既定の開発計画、国有林（保安林））

(3) 3次選定（今回）

2次選定後の調査対象地について、さらに考慮すべき状況等を調査して客観的基準により評価した後、相対的な評価により、より管理型最終処分場の立地に適した箇所を調査対象地として選定する。

①客観的評価項目

- ア アクセス上の障害事象
- イ 地域文化の保護

②相対的評価項目

- ア 放流想定河川までの距離
- イ 排出重心からの距離

(4) 次回以降のイメージ

- 地域事情の精査（地権者情報、その他地域事情）
- 現地実地踏査（地盤、希少種、景観等）
- 各種コスト比較（建設、運営、運搬）
- 総合評価等

2 3次選定条件（案）

(1) 客観的評価項目

次の項目について、それぞれに設定した評価指標に基づき評価する。

なお、中間評価(△)に該当する箇所については、全体の評価状況を踏まえ、委員会において取り扱いを判断する。

① アクセス上の障害事象

アクセスの実現性を確保するため、障害事象の有無について調査し評価する。

<設定理由>

調査対象地の抽出（1次）時点において暫定的な取付道路の想定路線や接続先を設定したが、当該路線において鉄道踏切、高規格道路及び河川との交差、取付道路の接続先として想定していた既存道路において、大型車両の通行が困難な区間（住宅が連担した狭隘区間等）等、整備時の障害となり得る事象の有無を調査する必要があるため。

- ・ 障害事象は主に次のような事象を想定する。
 - * 取付道路の想定路線が鉄道踏切と交差し、現状で適切な幅員を確保できない。
 - * 取付道路の想定路線が高規格道路と交差し、現状で適切な幅員、高さを確保できない。
 - * 取付道路の想定路線が河川等と交差し、現状で適切な幅員を確保できない。
 - * 取付道路の想定接続先となる既存道路において、大型車両の通行が困難な区間が存在する。
 - * その他、適切な幅員や高さが確保できない事象が存在する場合。

- ・ 評価指標は次のとおりとする。
 - 「○」⇒障害事象が存在しない場合
 - 「△」⇒障害事象が存在するが回避可能な場合
 - 「×」⇒障害事象が存在し回避不能または相当困難な場合

＜指標の考え方＞

適切な幅員や高さは、大型車両（10トン車相当）の寸法を考慮し、概ね幅員は5.5m（待避所が設けられている場合を除く）、高さは3.5m程度を想定する。

障害事象が回避不能又は相当困難な場合は、アクセスの実現性が確保できないため、除外する基準として設定した。

② 地域文化の保護

調査対象地の想定区画内及びその周囲に存在する、国、県及び市町村指定の文化財等について、地域文化の保護の観点から状況等を調査し、施設を整備することにより生じる影響度合等を検討、評価する。

＜設定理由＞

2次選定の「観光資源まで距離」の評価を経て、観光資源となっている文化財等への影響は一定程度排除できたと考えられる。

しかし、平泉の文化遺産（世界遺産）に追加登録を目指す関連資産に隣接する地域を除外できなかったほか、県や市町村が指定する文化財等は2次選定にて評価対象とした観光資源に該当しないものも多く、現状では、調査対象地の想定区画内及びその周辺に存在する可能性を排除できない。

これらを踏まえ、地域文化を保護する観点から、施設を整備することにより生じる文化財等への影響度合等を精査する必要が認められるため。

- ・ 影響度合等を検討すべき文化財等の想定は、文化財保護法及び県または市町村が文化財保護条例に基づき指定している有形の文化財、若しくは、これに類する（個別の条例を制定し指定又は認定しているもの）と考えられるものとする。
- ・ 調査の対象は調査対象地想定区画の周囲おおむね1kmを目安にし、文化財等の有無のみの単純評価ではなく、周辺環境や地域事情等を勘案しながら評価する。
⇒(例)文化財等が公民館等に収蔵されている場合は、施設整備による影響度合は小さいと評価。
- ・ 評価指標は次のとおりとする。
 - 「○」⇒文化財等が存在しない場合
 - 「△」⇒文化財等は存在するが、施設整備に伴いその価値等が毀損する恐れがない、または、低いと認められる場合
 - 「×」⇒文化財等が存在し、施設整備に伴いその価値等を毀損する恐れのある客観的な状況が認められる場合

<指標の考え方>

調査の対象となる文化財等は、その学術的価値、地域等での認識度合や活用状況、立地環境等、様々な状況が想定されることから、中間評価(△)を設定した。

(2) 相対的評価項目

上記の客観的評価項目により評価し、除外箇所が確定した後、さらに、次の項目により相対評価を行い、より上位の箇所（距離が短いほど上位）を選定する。

また、調査対象地として選定する箇所数または境界基準は、全体の調査結果を踏まえ、委員会において判断する。

なお、下記①及び②の項目双方の結果を確認のうえ、総合的に評価する。

① 放流想定河川等までの距離

放流先として想定可能な河川区域等、海域、工業排水、下水道までの距離を計測し評価する。

<設定理由>

放流地点までの距離は専用放流管等の整備延長となり、建設コストの増嵩要因となることから、放流先までの距離が短いことが望ましいと思料されるため。

- ・ 距離は、調査対象地の想定区画の下流端を計測基点とし、放流が可能と思われる地点までとする。

② 排出重心からの距離

「産業廃棄物最終処分場整備基本方針」資料編に掲載した「県内産業廃棄物の地域別排出量を基にした重心位置」（以下、「排出重心」という。）から調査対象地までの距離（冬期間も通行可能な路線距離）を計測し評価する。

<設定理由>

排出者責任の観点から、より排出量の多い地域にて負担（立地）することが望ましいと考えられ、また、運搬の効率性を確保する観点からも適当と思料されるため。

- ・ 排出重心は区界峠の南西部であり道路上ではないため、計測基点は道路上の直近位置と考えられる『国道106号上の盛岡市と宮古市との境』とする。
- ・ 収集運搬業務の実態を考慮し、高速自動車国道（有料区間に限る）を利用しない路線距離を計測する。