

愛知県環境影響評価審査会 会議録

- 1 日時 平成28年6月6日（月）午前10時から午前11時10分まで
- 2 場所 自治センター 4階 大会議室
- 3 議事
 - (1) 「名古屋港で発生する浚渫土砂の新たな処分場計画」の環境影響に関する検討書について
 - (2) その他
- 4 出席者
委員17名、説明のために出席した職員12名、事業者6名
- 5 傍聴人等
2名
- 6 会議内容
 - (1) 開会
 - (2) 議事
 - ア 「名古屋港で発生する浚渫土砂の新たな処分場計画」の環境影響に関する検討書について
 - ・ 会議録の署名について、大東会長が井上委員と片山委員を指名した。
 - ・ 「名古屋港で発生する浚渫土砂の新たな処分場計画」の環境影響に関する検討書について、別紙1のとおり諮問を受けた。
 - ・ 資料及び参考資料2について、事務局から説明があった。

<質疑応答>

【片山委員】 検討書 22 ページについて、干潟や藻場に影響を与えることが分かっているにもかかわらず、中部国際空港沖（区域 a）を候補地としたのはなぜか。

【事業者】 最終的な位置の選定においては、環境の項目のみを評価するのではなく、検討書 27 ページの表で示したように、総合的に評価している。このため、総合的に評価した結果、最終的に区域 a を選定した。

【片山委員】 最初から影響のない場所を選んだ方がよいのではないか。

【事業者】 区域 a の場合、中部国際空港の沖合いを想定している。具体的には検討書 22 ページの赤丸で示した範囲内を想定しており、右の拡大図区域 a のとおり藻場・干潟が存在する沿岸部での埋立てではない。埋立てによる影響がない

とは言わないが、影響については相当程度低減されると考えている。

【谷村委員】検討は、東日本大震災の前にほとんど行われているが、震災後には行ったのか。

【事業者】東日本大震災の発生以降、東海、東南海、南海地震の同時発生の可能性も含め南海トラフの全てが同時に動く場合も想定して、構造物等を検討しようというのが行政全体の流れになった。そのような状況から、今回の土砂処分場についても耐震性等の確認は行っており、技術的に対応することは可能であることを確認している。

【谷村委員】どこに埋立地を造ったとしても、浚渫した土砂を置くというのは、津波による崩壊や流出等様々なリスクがあると思う。地震のリスクについて、検討する余地があるのではないか。

【事務局】候補地の選定において地震のリスクをどう考慮しているのかについては、次回お示ししたい。

【井上委員】浚渫土砂とヘドロのような泥の違いをどう分けているのか。ヘドロに近いような浚渫土砂を埋め立てることはあるのか。

【事業者】浚渫に伴うものは全て浚渫土砂として扱い、関係法令を遵守し処理を行っている。仮に処理をするに当たって問題のあるものが出てきた場合は、法令に従って対応することになるが、これまでにそのような浚渫土砂はなかった。

【事務局】浚渫土砂に含まれる有害物質には基準があり、基準に合致しないものは当然適切に処理されることとなる。

【井上委員】浚渫土砂に含まれる有機物の含有量が多いと、それを分解する時に酸素が使われるので、処分場は廃棄物の管理型処分場のような構造とする必要があるのではないか。また、汚泥中の有機物が外に流出してしまうようなことはないか。

【事業者】埋立護岸は、大規模地震時にも埋立土砂が流出しないような耐震性能とすることとされており、有機物が溶出して埋立護岸から外へ出ることは想定されない。仮に、有害物質が含まれている土砂を埋立てる場合は、より強固な遮水構造を備えた管理型の埋立護岸とすることが関係法令等で定められている。これらのことから、安全性は担保されていると考えている。

【井上委員】検討書 21 ページで、伊勢湾中央部深場（区域c）の場合、土砂処分場を検討している場所とはかなり離れた場所に、DO 濃度が増加する水域が現れるとしている。こういったメカニズムでこのようなことになるのか。

【事業者】水の流れや水温等多くの要素が複雑に絡み合っ、このようなシミュレーション結果となった。詳細については、次回お示ししたい。

【山田委員】区域aについて、既存の空港を広げるような形とするのか。

【事業者】本計画は、名古屋港の機能強化や機能維持のために必要な浚渫土砂の処分場をどこに整備するべきかという観点から検討を行っているものである。複数の選択肢がある中で、区域aが最も適地ではないかということで提案してい

るものであり、空港の拡張とは直接は関係がない計画である。

ただし、検討書 29 ページのとおり、今後配慮すべき事項として空港の運用を掲げている。これは、空港の近くに処分場を整備するのであれば、当然空港の運用に迷惑がかからないように、土砂処分場の整備内容や環境影響等を考えていく必要があるということであり、まったく空港に関係しないで検討するということでもない。

【事務局】現在は配慮書なので、候補地について、おおよその範囲を示している段階である。今後方法書や準備書の検討を進めていく段階で、計画の熟度が高まっていき、形や規模、詳細な場所等について、環境に与える影響を評価しながら、事業者の方で決めて行くことになる。

【山澤委員】検討書 6 ページで、「金城ふ頭、第一貯木場等埋立計画地への浚渫土砂受入約 900 万 m^3 について調査検討している」とあり、続いて「港湾機能の強化や維持により発生する土砂約 3,200 万 m^3 及び、中長期的に必要な港湾機能の維持により発生する土砂約 600 万 m^3 に対応するため、新たな土砂処分場として約 3,800 万 m^3 を受入容量の目安としている」とある。既に 900 万 m^3 については、検討を進めているのであれば、それを差し引いた 2,900 万 m^3 について新たな処分場を検討すればよいのではないか。

【事業者】約 900 万 m^3 の他に、3,800 万 m^3 必要ということであり、計画の見通しが立っていない 3,800 万 m^3 の受入可能な場所を、名古屋港港外に確保しなければいけないため、今回検討を進めている。

【事務局】受入容量等の根拠については、整理して次回お示ししたい。

【松尾委員】検討書 24 ページについて、区域 a では、護岸築造コスト削減のため、既設護岸の利用を想定しているとある。これは、現在の中部国際空港の護岸の利用を想定しているのか。

【事業者】中部国際空港の護岸を利用することも考えているが、詳細は今後検討していく。

【松尾委員】隣接するかどうかは決めていないということでしょうか。

【事務局】そのとおり。

【松尾委員】検討書 21 ページについて、区域 a の場合、水深 0～2 m の流向・流速の変化を示しているが、それより深いところはどうなっているのか。とくに D0 の場合深いところが重要となる。

【事業者】シミュレーションは、水深方向をいくつかに分けて計算している。検討書 21 ページで示しているのは、その中でも最も顕著に変化が現れた水深について示している。区域 a の場合は、底層よりも表層の方が変化が大きかったということである。

【松尾委員】検討書に示されていない層でも、変化はあったということでしょうか。また、検討書では流れの変化が最も大きいと見込まれる水深の状況を示しているが、水質の変化は当該水深が最も大きいとは限らないということでしょうか。

【事業者】他の層でも変化はあるが、流速について最も顕著な変化が現れた層を資料に示している。詳細は整理して次回お示ししたい。

【松尾委員】シミュレーションは、何層に分けているのか。深くなるほど層厚を大きくしているのか、それとも同じ層厚か。

【事業者】水深の深いところは5 m間隔で、浅いところは2 m間隔としている。

【松尾委員】使用したデータや、シミュレーションの結果等もう少し詳しく示していただきたい。

【大東会長】シミュレーションの前提条件等、色々と示していただかないと分からない点がある。

【山田委員】今後のスケジュールが示されていないが、平成30年代前半には仮置きが限界に達すると説明があるので、それまでの完成を目指していると思う。そのためには、いつ頃から工事を始めないといけないのか。

【事業者】毎年度の予算等の都合もあり確定的なことは言えないが、現在は環境影響評価法に基づき手続を一つ一つ進めているところである。手続は法に則り進めることになるが、時期については、まだ見通すことはできていない状況である。いずれにしても、関係する皆様の御理解を一つ一つ得ながら進めていく必要があると考えている。

【井上委員】必要とされる3,800万 m^3 には、現在仮置きしている2,000万 m^3 も含まれるのか。

【事業者】含まれている。

【井上委員】新たな処分場ができると、仮置きしている部分がなくなり、地震等による影響の心配はなくなると理解してよいか。

【事業者】そのとおり。

【井上委員】現在の中部国際空港の護岸には、生物が生息・生育していると思うが、その生態系への影響は、考慮する必要はないか。あるいは、既に検討された結果なのか。

【事業者】配慮書の段階なので、まだそこまで詳細な検討はしていないが、何らかの影響の可能性はあると考えている。様々な先行事例を参考にしながら、できる限り影響を回避・低減するような対策を実施していくことになると考えており、今後の方法書や準備書の手続の中で、しっかり調査し、影響を精査していきたい。

【井上委員】そういうことであれば、例えば検討書22ページ等でその点をしっかりと説明されておいた方がよい。

【事務局】補足だが、検討書26ページにおいて、他案件の実績も踏まえて環境協調を検討していることが説明されている。

また、現在の中部国際空港護岸の生態系がどのような状況にあるのかについては、次回お示ししたい。

どのような影響があるのかについては、配慮書でもそうだが、今後の方法書

以降の手續において明らかにし、環境影響の回避についてしっかりと検討していただく必要があるものと考えている。

【井上委員】現在は、配慮書段階であり、候補地の選定に当たっては、中部国際空港護岸の生態系への影響についても、今の段階から配慮する必要があるのではないか。

【事務局】ご指摘いただいたとおり、重大な環境影響を回避するのが配慮書の目的であるので、その観点からも審査いただきたい。

【井上委員】今回は、中部国際空港護岸の生態系への影響を考慮せずに候補地として選定したのか。

【事業者】考慮していないということではなく、配慮書の段階では、重大な環境影響が回避できるかどうかという視点で検討しているものである。そうした検討の中で、区域 a であれば、適切な対策を実施すれば、重大な環境影響を回避することができると思込んで選定したということである。

【大東会長】中部国際空港の護岸は人工的に造られた場所であり、今そこに生態系がうまく定着しつつあるわけだが、その点をどう評価されたのか。

【事務局】整理して次回お示ししたい。

【増田委員】検討書 23 ページにおいて、上位種にマイワシを選定しているが、なぜマイワシを選定したのか。マイワシもプランクトンを食べているので上位性はあると思うが、当該水域であれば上位種には、スナメリを始めとした哺乳類等、より相応しい種があったのではないか。

【事業者】今回の検討より約 10 年前の中部国際空港建設時の環境影響評価において選定された魚種等を参考に、上位種や典型種を選んでいる。

【増田委員】マイワシやカタクチイワシ等は、数が変動することが知られており、選定種としては適切ではないと思われる。

【宮崎委員】中部国際空港を建設するときは、何も無いところにマイワシ等が湾内で回遊していたということで選定したのかもしれないが、現在は空港が存在しているので、生態系はその時と違っていると思われる。

また、私が知っている限りでは、沖合いに埋立地や人工物を造ると、テトラポッドの隙間にメバルが住み着くことがある。そのようなところに土砂を入れると生態系が壊れるのではないかという印象を受けた。

【大東会長】配慮書段階は、原則既存資料を基にして、重大な影響があるかないかを評価する段階だが、方法書以降は、詳細に検討していくこととなり、ご指摘のあった上位種についても適切なものを再度検討、選定していくことになる。

【谷村委員】浚渫土砂は、何かに利用できないか。利用して減量した上で、残ったものを埋立てすることはできないか。

【事業者】浚渫土砂については、できる限り再利用することが重要だと考えている。例えば藻場・干潟や浅場に利用できるような良質なものは、積極的に活用していくことを考えているが、全ての浚渫土砂を活用することはできないので、可

能な範囲で対応していく。

【谷村委員】名古屋港内に年間 30 万 m^3 の土砂が堆積するということは、月平均で 2 万 5 千 m^3 程度になる。土砂を焼き固めて魚礁ブロックにする等、利用の可能性はあると思うが、コストの問題で難しいのか。

【事業者】コストだけで考えれば埋立ての方が安い。また量も年間 30 万 m^3 というのは維持に必要な浚渫の量であり、それ以外の浚渫も含めると、年で変動はあるが、多い年で 100 万 m^3 を超えることもある。そのうちの一部を利用することはできるが、全てを利用するのは現実的に難しい。

【谷村委員】本計画はコストを前提に検討しているということか。

【事業者】必ずしもコストのみで判断している訳ではないが、貴重な税金を使って事業を進めていかなければならないということもあり、環境への影響とかかる費用の両者のバランスをとりながら進めることが必要と考えている。

【大東会長】検討書とはなっているが、今回は配慮書手続を行っているものである。このため、まずは、環境への影響を相対的に評価して、どの場所が一番環境に与える影響が少ないか等について、○×△等により評価をした上で、その次の方法書までに、社会性・経済性等様々な要素を考慮して、場所の選定を行うのが、配慮書手続の本来の趣旨である。本計画は、配慮書手続が導入される前に検討が行われていることから、計画段階配慮事項の検討と、候補地の決定が一緒になってしまっている。

このため、4つの候補地について、検討書中の環境面のみ抜き出して、相対的な評価を示していただきたい。

【事務局】整理して次回お示ししたい。

【大東会長】コストの検討は当然なされることであり、環境面だけで計画が決まるとは限らないのは、当然ありえる。そこは選定の理由や環境配慮の検討を丁寧に説明すればよい。

- ・ 「名古屋港で発生する浚渫土砂の新たな処分場計画」の環境影響に関する検討書について審査させるため、大東会長の指名により、別紙2のとおり名古屋港浚渫土砂処分場部会を設置した。

イ その他

- ・ 特になし。

(3) 閉会