

「名古屋港で発生する浚渫土砂の新たな処分場計画」の 環境影響に対する検討書に対する環境大臣意見

名古屋港で発生する浚渫土砂の新たな処分場計画（以下「本事業」という。）は、名古屋港で発生する浚渫土砂約 3,800 万 m³を処分することを目的とし、伊勢湾内及び伊勢湾近傍海域において、約 250～350ha の公有水面を埋め立てるものである。

本事業は、環境影響評価法の一部を改正する法律（平成 23 年法律第 27 号）の施行により配慮書手続が新設される以前の平成 22 年から検討が開始されており、候補地の設定や、候補地の比較評価等の段階において、パブリックインボルブメントを実施することにより、広く住民の意見を聞きながら検討が行われた。当時の検討資料について、この度、環境影響評価法（平成 9 年法律第 81 号）附則第 6 条第 1 項第 1 号に該当する配慮書みなし書類として、国土交通大臣から環境大臣へ意見を求められたものである。

本事業の事業実施想定区域に含まれる伊勢湾は、優良な漁場となるほど生物の生産性が高く、生態系が豊かな湾であるとともに、閉鎖性海域であり、水質に関する環境基準が未達成であることから、本事業の実施に伴いこれらの生態系・動物、水質等への影響が懸念される。

これらを踏まえ、本事業の更なる検討に当たっては、以下の措置を適切に講ずることが必要である。

また、それらの検討の経緯及び内容については、方法書以降の図書に適切に記載すること。

1. 候補地区域 a～d 案の選定について

本計画の検討に当たり、新たな土砂処分場の候補地として区域 a～d の 4 案が設定されているが、4 案の中から新たな土砂処分場を選定するに当たっては、以下の点について配慮した上で、重大な環境影響が回避できない場合等は、除外を含めて慎重に検討すること。また、潮流や T N T P、DO 濃度等の水質の変化については、定性的な比較評価にとどまっているが、シミュレーション結果を定量的に整理し、各案の潮流や水質変化に及ぼす影響を極力定量的に比較評価した上で、重大な環境影響を回避する必要がある。また、浚渫土砂を埋め立てる際は、海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律（昭和 45 年法律第 136 号。以下「海防法」という。）を遵守すること。

(1) 区域 a 案について

区域 a 案は、中部国際空港沖の海域を埋め立てることにより土砂処分を行うものである。全国的にも海域の生産性が高く豊かな生態系を持つ伊勢湾の中でも、区域 a とその周辺は特に生物の生産性が高く、底生生物の種類も多いことに加え、これまでの調査ではスナメリ等の希少生物も生息していることが明らかになっている。

区域 a に埋め立てによる土砂処分場を設置することは、生態系・動物に重大な環境影響を引き起こすことが懸念される。このため、候補地の決定にあたっては、伊勢湾漁業影響調査委員会の調査の取りまとめ結果等を踏まえ、可能な限り定量的に予測・評価し、生態系・動物への影響を明らかにした上で、重大な環境影響を回避すること。

(2) 区域 b 案について

区域 b 案は、四日市港港内を埋め立てることにより土砂処分を行うものである。四

日市港の沿岸部は、既存の埋立地が数多く存在し、土砂処分場設置により更に閉鎖性が高まり、貧酸素化の進行等による水質、底質及び海生生物に対する影響が懸念される。また、周辺の干潟はシギ・チドリ類の渡来湿地となっている。

このため、土砂処分場設置による水質、底質及び海生生物に対する影響や、シギ・チドリ類への直接的影響の他、潮流の変化に伴う水質・底質の変化等による干潟環境への影響について、既存情報を参考に、可能な限り定量的に予測・評価し、重大な環境影響を回避すること。

(3) 区域 c 案について

区域 c 案は、海域において船舶から浚渫土砂を排出するものである。当該行為は、船舶から排出される浚渫土砂が廃棄物に該当する場合は、海域における船舶からの廃棄物の排出に該当する行為であり、海防法においては、原則禁止されている。

なお、浚渫土砂を海域において船舶から排出しようとする場合、その浚渫土砂は、海防法第 10 条第 2 項第 5 号ロで定義する水底土砂に該当し、環境大臣の許可を受けなければならない。その際、陸上に仮置きされた土砂について、異物や有害物質等の混入が生じないよう適切に管理されていない場合、その浚渫土砂は、海洋等から除去した土砂と同一性を保っているとは考えられないため、海洋投入処分の環境大臣許可は得られない。

また、海域において船舶から浚渫土砂を排出する場合、その浚渫土砂が海防法第 3 条第 6 号で定義する廃棄物に該当しないことが確認されていなければ、海防法において原則禁止されている海域における船舶からの廃棄物の排出に該当する行為である。

(4) 区域 d 案について

区域 d 案は、海域において船舶から浚渫土砂を排出するものである。当該行為は、船舶から排出される浚渫土砂が廃棄物に該当する場合は、海域における船舶からの廃棄物の排出に該当する行為であり、海防法においては、原則禁止されている。

陸上に仮置きされた土砂や廃棄物の該当に関しては、区域 c 案と同様である。

2. 候補地の決定後における配慮事項について

本検討を踏まえて候補地が決定された後、方法書又は準備書を作成するまでの過程においては、特に以下の事項に配慮すること。

(1) 土砂処分場の施工位置、規模、形状等については、いずれも土砂処分場の設置海域及びその周辺環境に与える影響を評価する上で重要な要素である。これらの決定に当たっても実現可能な複数案を設定し、環境影響の比較評価を行い、環境影響を極力回避又は低減すること。

(2) 1. で指摘したような各案の環境影響については、既存資料を中心とした現行の検討に加え、多様な野生動植物の生息・生育環境について詳細な現地調査を実施し、その結果に基づく予測及び評価を行うとともに、土砂処分場の位置、規模、形状等を反映した詳細な潮流及び水質シミュレーション等を実施し、土砂処分場周辺での局所的な影響のみならず、伊勢湾全体への影響について予測及び評価を行う必要があること。

(3) 浚渫土砂処分によって失われる海域環境について十分把握を行い、適切な代償措置について検討・評価すること。具体的には、環境影響の低減の視点にとどまらず、新たな干潟の形成、藻場や海域生物の生息環境の造成、貧酸素水塊の解消促進など伊勢湾の環境の再生及び創造等を図る必要があること。

(4) 多数の鳥類が生息していることが確認されているポートアイランドに仮置きされている土砂の搬出により、鳥類への影響が懸念される。このため、ポートアイランドにおける鳥類の生息状況について詳細な調査を行った上で、必要な環境保全措置を講じ、ポートアイランドに生息する鳥類への影響を回避又は極力低減すること。

3. 長期的、総合的な視点からの海域処分抑制について

名古屋港内の開発的な浚渫のほか、泊地や航路の維持のためには永続的に浚渫が必要となることから、将来発生する土砂量を把握した上で、長期的、総合的な視点から、浚渫土砂量の低減、陸域における処分、広域的視点も含めた有効な利活用及びそれらの技術開発の促進を具体的に検討し、新たな海域処分は可能な限り回避すること。