

愛知県環境影響評価審査会名古屋港浚渫土砂処分場部会 会議録

- 1 日時 平成28年7月1日（金）午後3時から午後4時20分まで
- 2 場所 東大手庁舎1階 あいち環境学習プラザ セミナー室
- 3 議事
 - (1) 部会長の選任について
 - (2) 「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
 - (3) その他
- 4 出席者
委員6名、説明のために出席した職員8名、事業者4名
- 5 傍聴人
5名
- 6 会議内容
 - (1) 開会
 - (2) 議事
 - ア 部会長の選任について
 - ・ 部会長について、松尾委員が互選により選出された。
 - ・ 議事録の署名について、松尾部会長が谷村委員と二宮委員を指名した。
 - ・ 部会長代理について、松尾部会長が井上委員を指名した。
 - イ 「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
 - ・ 資料2、資料3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>

- 【二宮委員】中部国際空港沖（区域a）の場合、処分場は現在の中部国際空港に隣接して造るのか。それとも離して造るのか。
- 【事務局】事業者は、検討書28ページの円で示した範囲の中で、今後環境影響評価などの結果を踏まえ形状を検討していくとしている。
- 【二宮委員】中部国際空港の第二滑走路と関係しているのか。
- 【事務局】前回の審査会でも同じようなご質問をいただいた。その時の事業者の回答では、浚渫土砂を捨てる場所がなくて困っていることから、そのための処分場を確保するという目的で検討が始められているので、第二滑走路ありきで検討が進められたものではないものの、一方で検討書29ページのとおり、今後中部国際空港沖で処分場を整備する場合は、空港の近くで行うものなの

で、当然その運用に十分留意して処分場の場所や形状などを検討していくということであった。

【二宮委員】中部国際空港沖とした場合に、空港と一体とした形とするか、それともその間を離すかで、流況も大きく異なったものになるのではないか。空港に隣接するのであれば、周辺の流況だけを考えればよいだろうが、離して造ることも候補にあるならば、その場合に流況がどうなるかということも検討する必要があるのではないか。

【事務局】今回の検討書は、重大な環境影響はあるかどうかを検討しているものである。中部国際空港沖で実施する場合の形状についてはまだ決まっておらず、詳細については、今後の環境影響評価方法書以降の手続の中で、流況への影響も含め環境影響が回避・低減できるのか、環境保全措置をどうすればよいのかなどについて調査・予測・評価されていくものと考えている。

【二宮委員】形状を空港と一体とした場合と離れた場合とでは、環境影響が大きく変わってくると思われる。また、離れた場合でも、空港と処分場の間を何キロ離すかでも、その間の流況が変わってくる。同じ位置であっても、それらは別物と考えた方がよいのではないか。

【事務局】ご指摘のとおり、一体の場合と、離れた場合では、流況や汚濁の状況は異なるものと考えられる。その点は今後の環境影響評価手続の中ではっきりとさせるが、今回の検討書では四日市港や伊勢湾中央部深場などとの候補地間の比較をしている段階ということで整理しているものと思われる。

【谷村委員】当該計画の検討は5年ぐらい前に行われている。それ以降検討委員会や連絡会は開催されず、内容の変更はないという前提で、審査するというところでよいか。

【事務局】平成22年から23年にかけて検討された結果をとりまとめた本検討書が制度上配慮書として取り扱われ、それについて本県の意見を聴きたいということで今回事業者から意見照会があったことから、検討書の内容を前提に審査をお願いしたい。

【谷村委員】そうすると、本検討書の内容は、現在でも検討委員会や連絡会の了解事項として扱われているということによいか。

【事務局】計画が変更されたとは聞いておらず、現在手続が進んでいるという状況である。

【宮崎委員】検討書29ページの海上交通において、「錨泊又は利用している船舶に配慮します」とあるが、「利用」の扱いが曖昧になっている気がする。その点どう整理されているのか。

【事務局】検討書20ページのとおり、各候補地について、海上交通への影響を低減する観点から図の対象規模以上の船舶についての利用も含めた航路等との位置関係により影響を評価している。それによると中部国際空港沖の場合、船舶への影響は少ないとしているが、当然船舶の航行はあることから、検討書29ページのとおり、今後の詳細な検討に当たっても配慮していくとしている。海上交通は、環境とは直接は関係しないと考えられるが、十分に検討が行われるものと理解している。

【宮崎委員】航行する船は海上交通安全法の規定が適用されるが、漁業活動が優先されるので、その点に注意していただきたい。

【増田委員】前回の審査会でも指摘したが、生態系への影響を評価するために選定する魚種等については、適切なものとされたい。

また、検討書の21ページでは「DO濃度の増加が見込まれる箇所」という記載があって、全体としてDOが増加するような印象も受けるが、資料3の別添2で詳細に確認すると、夏季でDOが減少している面積も大きい。夏季にこれだけDOが下がると、生物に大きな影響を与えると思う。また、窒素やリン濃度に変化はないとしているが、DOが下がれば窒素やリンにも悪い影響がでるのではないか。それらの点は、環境協調だけで対応できるのか。

【事務局】検討書21ページは最も顕著に流況の変化が現れる層について、流況が変わったときに、水質がどのように変化するかを示している。その点については、前回の審査会においてももう少し詳細な結果を示すよう指摘があったことから、今回資料3の別添2のとおり事業者に整理させた。

また、DOについて、資料3の別添2の例えば14ページで、中部国際空港沖に整備した場合に、第三層でDO濃度が低下している範囲が広く見受けられるのではないかとのご指摘かと思う。その点は、シミュレーションを行った当時はこのような結果が出たということで、それは事実としてあるわけだが、今後方法書以降で最新のデータに基づき再度シミュレーションを行い、DOやCODなどへの影響、海生生物への影響について、適切に予測評価した上で、環境影響が最大限回避・低減できているかということを検討することになる。

【松尾部会長】位置や形を決めないとシミュレーションはできない。資料3の別添2では、それらが示されていない。それらも示していただいた上で、今回の環境的な視点の評価にどう結びついたのか説明していただく必要がある。

また、境界条件について、時間変動はどう考慮したか。

【事業者】定常状態に至るまで、日数としては35日間となったが、35日目の計算結果を示している。

今回は候補地を選定するという事で検討を行っており、この段階で形状を示すと、その形ありきというふうにも捉えられかねないことから、現時点では、おおよその範囲と、埋立規模を示すことで御理解いただきたい。

【松尾部会長】先ほどの二宮委員のご指摘にも繋がるが、同じ位置でも形や場所によっても、影響は大きく異なってくると思われる。中部国際空港沖でもいくつか候補を設定して、それでシミュレーションを行った結果として、どのような形にしたとしても同じような結果が出てくるということならそれでよい。今回は一つの形状を仮に設定してシミュレーションを行ったということではよいのか。

【事務局】今回は一つの形状を仮に設定したとのことである。ご指摘いただいたとおり、形状が設定されないと正確なシミュレーションは行えないとは思いますが、事業者としては現時点では決まっていないので示すことは難しいとしている。ただし、今は位置の検討段階だが、今後は形状などの検討となり、環境

影響評価において、前提となる詳細な形状は示していただく必要がある。また、ご指摘のとおり形状によって与える環境影響は異なってくると思われるので、その検討の経緯を丁寧に説明することは重要なことであり、そこは指摘していかなくてはいけないことだと考えている。

【事業者】今回は候補地4つの中から絞りこみを行って一つに決めている。今後は、その中で複数案を再度検討し、環境影響について比較評価した上で、その結果を環境影響評価準備書において示していきたいと考えている。

【松尾部会長】今回形状を一つに設定したことが、どう評価に繋がったのかが気になるところである。

【事業者】シミュレーションの結果からは定量的に示す事もできたが、形状が決まっていないことから、検討書においては定性的な評価の方が適当であると考えて、評価結果を示させていただいている。

【谷村委員】生態系の観点から問題となるのはクラゲだと思う。今伊勢湾は相当量のクラゲが発生していると聞いている。そのためクラゲのシミュレーションが必要だと思われる。クラゲは漁業にも大きな影響を与えると考えられるし、今回環境協調で検討している傾斜堤護岸にしても、それがかえってクラゲの温床になるという可能性はある。その点をどう配慮するかも考えていく必要があると思う。

【事務局】漁業や生態系、伊勢湾全体での生活・利用などについてトータルで考えた時にクラゲが重要なファクターになるとのご指摘をいただいた。その点は重要なことだと考えるが、一方でシミュレーションができるかは、この場でお答えするのが難しい。潮流の影響や発生源など様々な要素を考慮する必要があると思われ、シミュレーションが可能かなどを調べて次回回答させていただきたい。

【山澤委員】クラゲについて、発電所の取水でクラゲの処理が結構大変な作業になると聞いている。可能であればそういった影響の観点も含めていただきたい。

【松尾部会長】増田委員からご指摘があった生態系を評価する際の上位性や典型性の選定の妥当性とも関係することかと思う。

【事務局】検討書23ページの生態系の評価は、検討書を取りまとめた段階での選定種であり、今後現地調査などを進めていく中でより適切な種が選定されるものとする。そこは事業者が専門家に確認する必要もあると考えている。また、必要に応じて方法書に対する知事意見でも指摘していくものとする。

【二宮委員】検討書27ページについて、伊勢湾中央部深場（区域c）では、「新たな生物生息空間の創出や貧酸素水塊の希釈といった伊勢湾の環境改善効果も期待できると考える」との記載があり、一方で中部国際空港沖については、対策を行えば環境影響を少なくすることも期待できるとの記載になっている。中部国際空港沖を選ぶ場合には、どのような形状や場所だったらその対策が実施できるかについて、ある程度示さないと、環境面からは伊勢湾中央深場の方がよいとなってしまわないか。

【事務局】環境の視点だけでは、伊勢湾中央部深場の方が良いとも読めるが、その前提として新たな施工技術の開発が必要であり、まずはそれが解決しないと

事業が進まないということで、総合的に検討した結果、中部国際空港沖を候補地として選定したということかと思う。ただ、ご指摘のとおり環境面についてまだはっきりと示されていないところもあり、その点については方法書、準備書で詳細に検討され、問題が判明すれば、指摘していくことになる。この検討書では、社会的な視点、環境的な視点、経済的な視点、技術的な視点をトータルで評価された結果を示していると理解している。

【二宮委員】伊勢湾中央部深場の施工が技術的に難しいとはどういうことなのか。

【事務局】検討書 25 ページのとおり、伊勢湾中央部深場の場合、施工条件として新たな施工技術の開発および作業船の建造が必要であるとのことである。また伊勢湾中央部深場の水深に土砂を捨てる技術が確立されていないということかと思う。

【松尾部会長】既存の台船では難しいということかと思う。結構深いところに、ピンポイントで土砂を投入しなくてはいけないと思われるので、それなりの技術開発は必要かと思う。

また事業は環境面だけで進むわけではないので、総合的な評価でもって事業が検討されていくのは理解できる。ただし、本審査会では環境面について審査していく必要がある。

ウ その他

- ・ 特になし。

(3) 閉会