

# 令和5年度第2回熊本県環境影響評価審査会第一部会

## 議 事 概 要

### 1 日 時

令和6年（2024年）3月26日（火）午前10時から正午まで

### 2 場 所

ホテル熊本テルサ 3階 たい樹  
（熊本市中央区水前寺公園28番51号）

### 3 出席者

- （1）熊本県環境影響評価審査会第一部会  
委員13名中11名出席
- （2）事業者等  
宇土市、サンコーコンサルタント（株） 計8名
- （3）県関係課  
県関係課2名
- （4）事務局  
熊本県環境生活部環境局環境保全課 6名
- （5）傍聴者等  
報道関係1者

以上、オンライン出席者を含む。

### 4 議 題

「住吉漁港土砂受入地整備事業に係る環境影響評価方法書」について

### 5 議事概要

事務局（環境保全課）から、今回の事業概要等について説明した後、事業者等から事業及び方法書の概要について説明が行われた。

主な質疑の概要は次のとおり。

主な質疑の概要	
部会長	質問ある方は挙手をしていただき、マイクを持ってご発言いただきたい。
委員	資料40ページと42ページについて、陸上生物の調査を鳥に限った

	<p>ことについては既存の基準に従って決めたのだという説明は理解するが、海浜性の生物、それから海面の浮遊物に生息する生物がおり、これについては調査していただきたい。例えば、海浜性の節足動物としては、ヤマトウシオグモ、これは潮目、岩場の潮位の変化によってその生息域を変える種。それから、ウミアメンボというアメンボの種類で、海の上を生息域にしている、浮遊物、藻などに生息している生物がいる。それから、ハンミョウ、これは捕食性だが、砂場に生息する種がおり、節足動物の調査はしていただかないと困る。</p> <p>それからもう1点、海辺の面は堤防のような感じになるかと思うが、せっかくそういう堤防の状態になるとすると、例えば浜辺のような自然の状況に近いような、岩場にするとか、浜辺にするとかの処理をしていただくと、有明海特有の鳥や節足動物の生息場所を作ることになり、人と触れ合う場を供給することになる。漁具の干場がいるということはよくわかるが、せっかくであれば予算が許す限り、生物多様性を保全するような役割を持たせることも検討していただきたい。</p>
<p><b>事業者</b></p>	<p>今現在、確かに鳥類の方でしか調べないとしているが、実際調査に入った段階で、今意見があった希少種等の動物が発見された段階では、それももちろん追加して調査を進めていくべきと考えている。</p> <p>また、浜辺等の埋立地ができた後の環境に配慮した仕上がりという点については、そういった形で整備することも大事なため、今後検討をしていく必要があるかと思っている。ここは、住吉漁港としての漁港の機能も有しているため、漁業の組合等との協議を重ねながら、どのようにしていくか今後考えていきたい。</p>
<p><b>委員</b></p>	<p>今委員と同じようなことを私も申し上げようと思っていたが、実際現地調査すると、エコトーンという干潟から陸地に繋がるところに貝が堆積したところが多々あり、満潮のときにはそこでたくさんのクロツラヘラサギとか、希少種が休んでいる。先ほど植物の調査をしないということだったが、陸地にはケカモノハシやアイアシなどの希少な植物がそこに生育している。そういったことを考えると堤防でガクンと切って、ここまでは海、ここからが陸地のような作り方をしてしまうと、そういった生物が一切住めなくなることになる。現地調査をすると分かると思うが、希少種として挙げられているクロツラヘラサギもそういったところで休んでいる。また、A 案の端の石が積んである場所にもたくさん止まっているし、潮の加減によって利用するところが違っている。</p> <p>クロツラヘラサギは一時期、1000羽を切って500、600羽まで減って絶滅が世界的に心配された時期があるが、韓国の繁殖地である仁川では街中の調整地の真ん中に池を造り、クロツラヘラサギが繁殖でき</p>

	<p>る場を作っている。そのおかげでクロツラヘラサギがたくさん繁殖して増えて、現在は世界で 3000 羽ぐらいまでになっている。熊本は日本の中で最大の越冬地であるが、その休む場も作らないような作り方をしてしまったら、世界的にも恥ずかしい。クロツラヘラサギやツクシガモ、今年はミヤコドリという希少種が越冬する非常に大事な場所は、先ほど述べたようにエコトーンがわずかではあるが成り立っている。そういう整備をぜひ心がけていただけると、世界的にも恥ずかしくないような事業ができるのではないかと。</p>
事業者	<p>資料 13 ページに埋め立て護岸の周辺の構造を大まかに示している。これが、今考えている埋め立ての護岸の形状だが、今の助言の内容を踏まえて、今後設計を検討するにあたり、配慮すべきところも踏まえた上で検討をしていきたい。これについては、住吉漁協の意見等も踏まえながら、あわせて検討していく。</p>
委員	<p>要約書の 3 ページの対象事業の規模のところだが、埋め立ての面積が 15.8ha で、埋立量 56 万トンとなると、3.5m ぐらいの高さになる。陸域が 3m ということは、埋立の高さは 3.5~4m で、そのうち帯水する部分が 1m 前後ということになるのか。</p>
事業者	<p>今埋立をしている範囲があるが、今ある土はフラットではない状態になっている。</p>
委員	<p>道路と大体同じ高さだということだった。最初は、道路より 3m くらい上がるのかと思ったが、今の説明で道路と同じぐらいということになると、浚渫土の埋立の深さは埋立の高さは 3.5~4m になる。そうすると要約書の 6 ページ図 2-3 の護岸堤は道路と同じ高さになるのか。</p>
事業者	<p>国道沿いの図面はないが、捨石護岸の右側に「埋土」と書いてある高さのラインが、概ね国道と同程度の高さとなる。</p>
委員	<p>要約書の 8 ページの表 2-2 に浚渫土の土壌分析を記載している。前回、配慮書の際に埋立予定地の底質の COD などの有機性の項目を調査することになっているが、搬入される浚渫土の COD や窒素、リンの評価はしていないのか。浚渫土でも埋立をすれば有機物が入ってくると思うが、海面に浸かった状態になるため、嫌氣的になるとガスやにおいが出るのが起こりうる。単純に浚渫土イコール土砂ではなく、有機物の汚れがついたものを埋め立てるため、埋立地の底質と同じように評価をしていただきたい。これが 1 点。</p> <p>それから、要約書 9 ページの図 2-5 に工法が書いてあるが、護岸で埋立地の中と海域を締め切ることになる。護岸は完全な不透層ではないため、護岸がない状態での潮位の変動による海域の流速に対し、護岸を経由した海域に出る流速がどうなるか、シミュレーションしていただきたい。底質の浚渫土は、多分シルトなど非常に粒度が細かいも</p>

	<p>のがあるため、それが護岸の中を經由して流亡していく可能性も十分ある。護岸による影響がないイメージになっているが、そういった影響あるのではないかと、ということが2点目。</p> <p>それから3点目は、浚渫土を6年7年と埋め立てるが、護岸で仕切った中に浚渫土を入れることによって汚染水が出てくる。その汚染水は、処理をするのか、そのままの状態なのか。埋立中に余水があるところで水が腐ったりとすると、においの問題、悪臭が発生するのではないかと思うため、その計算は予定しているのか、検討いただきたい。</p>
事業者	<p>今の指摘については、すべて把握してないところもあるため、今後調査や検討をしていく中で、考慮しながら、整理をしていきたい。</p>
委員	<p>浚渫土の土壌調査の話を知りたい。成分を測るときのサンプルは、どういうふうなサンプルのとり方をして、数値として代表性を出しているのかを教えてください。かつ、それは方法の中に記載していただきたい。</p>
事業者	<p>土砂の採取の仕方は、浚渫土として持っていきようとしている土砂の土を採取し、そのまま試験場の方に持って行って試験をする。</p>
委員	<p>私が申しているのは、その浚渫土という範囲が非常に大きい中で1サンプルを取ることになるので、いつの段階のサンプルを取ったかによって、成分濃度が全然変わってくるのではないかと懸念している。例えば表層に近いようなものを取った数値と、もっと深いところの土壌を取ったものでは全然濃度が変わってくると思う。全体が平均的にまざり合った代表値になるようにするにはどのような手法を取られるのかということを知りたい。</p>
事業者	<p>指摘のとおり、表層の部分と深層の部分では確かに性質や基準が違っている。宇土市の漁港においては、概ね50cm～1mほどの浚渫土砂が溜まっているものを取って、搬出している。今申し上げた浚渫高さくらの土砂を採取、試験をしている。今後、指摘を受けて、どの排出の際にどこがベストなのか考えたうえで、それを試験結果に反映させていきたい。</p>
委員	<p>結局、汚染している土壌を埋立に使うことを前提としていない書き方となっているため、ちゃんと調査をしない、全く疑っていないのはどうなのかと思って、今のよう質問をした。</p>
委員	<p>文化財保護法に則って文化財について調査しようと思うと資料50ページのようになる。ただ、現在は指定されていない文化財にも配慮するということがもう世の中の流れになってきているため、そういった文化財にも配慮いただきたい。文化財はどの場所にあるのかということが非常に重要な観点になっていて、それが景観にも直結する。文化財がどういう立地で、どういう環境の中であって、地域の人たちが</p>

	<p>どういう形でそれを守っているのかという点を考えることが、今は重要な観点になっている。そういう点では景観に関わるが、今日の資料の 45 ページにある現在の眺望点からだけの景観を調査する、変化を調査する。これでは足りないと思う。</p> <p>例えば、夫婦岩がある。夫婦岩は文化財としても重要であるが、市の指定文化財などになっていないので調査対象にはなっていない。ただ、地域の人にとっては重要な文化的要素である。埋立によってその眺望がどう変わるのかが非常に重要なことになるため、そういう点も調査をしていただきたい。</p> <p>また、この場所は非常に面白い場所で、埋立地の西側と東側に前方後円墳がある。ちょうどこの場所にはない、つまり、半島状に出っ張っているところに、古墳はそれほど作られていないという場所である。その場所に埋立地を作ると、古墳を作った時代の景観がまた変わってくる。陸地側からこの場所を見た景観の変化、それと海側から見た場合の景観の変化も重要になる。45 ページに景観を調査する場所を示しているが、もう少し範囲を大きくするべきと思う。</p>
事業者	<p>今ご指摘いただきました内容を踏まえて、再度現場を確認し、眺望の調査地点を増やすような検討をしていきたい。</p>
委員	<p>景観の観点からだが、夫婦岩が非常に気になっていて、前回配慮書の中には、3メートルの位置まで上がるということで、夫婦岩が随分とその中にうずもれてしまう形になるという話を聞いた。その時に、どんな感じになるのかはこれからだという話だったが、少し進展はしているのか。</p> <p>また、しめ縄できれいにされており、地域住民の方の心の拠り所になっているのではないかとということが気になっているが、いかがか。</p>
事業者	<p>夫婦岩については、地元の住民からもどう保護するのか興味を持たれている。事業者としても保護をすべきものと考えており、埋立地の中にあるため、そのまま埋めるわけにはいかないと考えている。そのため、周辺を囲う形で保護できればと思っているが、その囲う形の構造などは検討中であり、今後考えていく。現在のところ、保護をしていかなければいけないものだと思っている。</p>
委員	<p>前回のときに、眺望点とか点だけじゃなく、動く景観もということで指摘し、追加いただいている。一般国道 57 号線及び JR 三角線からの眺望点として 3 点を設定して調査するということだが、方法書にはどういうところで、どんな調べ方をするかが書かれていないため、聞きたい。</p>
事業者	<p>今から調査を行っているうえで追加するのは、天草方面に向かう際にまず、最初に見えるところの 1 地点。続いて、計画地の中心ぐらい</p>

	<p>になるであろうというところの1点。そして最後に、計画地を通り過ぎる直前最後の部分の1点の3地点を追加して調査をしていきたいと思っている。</p>
委員	<p>一般的な眺めではないものが突然現れる形になると思うので、重機、危険性などの問題があり色の指定があるのであれば、それはさておき、重機の色彩、彩度、明度なども極力考えて、注意していただきたい。</p>
委員	<p>この景観に関して私も質問があるが、浚渫土で埋設して高さが国道57号の道路面と一緒にになる。現在57号線の海側は波が入ってこないように1.5mぐらい立ち上がっている。あれはどうなるのか、なくなるのか、そのまま残っているのか。あれがなくなると、57号線から夫婦岩はもっと見えるようになる。だから、あれがどう処理されるかによって夫婦岩の見え方もまた変わる。</p> <p>夫婦岩は今、満潮になると水没して2本突き出る形で、干潮のときはむき出しになっている。囲うだけだと土の中から突き出ているだけの状態が延々で、海の中から夫婦岩が出ている光景はなくなる。一帯としてどんな処理を考えているのか、それによって景観はどういうふうになるのか。そういうモンタージュがないと、地元の人たちから夫婦岩がどう見えるようになるかがわからないのではないのか。</p>
事業者	<p>まず、1点目について、国道を高潮等から守るように護岸が1mほど高くなっている。今、計画としては、埋立地を埋め立てた後の利用計画の中で、埋立地内に新たな道路を造るような必要がある。そのためには、国道57号の管理者である国交省との協議等を踏まえ、どの位置に、どのような形でアクセスする新たな道路を造るか協議をしていく必要がある。それに伴い、その交差点が新たにできる箇所はパラペット、今ある護岸は必ず取り除かなければいけない。それ以外の護岸の取扱いについては、国交省の所有となっているため、今後の土地利用計画を踏まえ、国交省との協議の上でどうするか、決めていかなければならない。</p>
委員	<p>資料45ページに「好天日1回」とあるが、本当に1回だけ見るのか。これだけ干満差があるところで、1回なのか。満潮のときの有明海と干潮のときの有明海は全く風景違うし、朝と夕方では全く違うし、冬と夏では全く違う。</p> <p>地元の人たちにとっても、冬と夏は全然違うし干潮と満潮では全然違う、海床路だってそうですし、1回なのか。</p>
事業者	<p>確かに今指摘のとおり、季節または干潮満潮、特に潮位の変化が激しいところなので、景色の変わり方が全く変わってくる。そういう観点を含めると、確かに1回のとき、満潮時だけだった場合、干潮のときはどうだったのかといった疑問などの意見は必ずあると思う。</p>

委員	<p>57号線から埋立地が外側に延び平地が広がるため、干潮時は道から干潟が見えなくなるかもしれない。満潮のときは海が見えるかもしれないが、はるか先の海しか見えなくなるかもしれない。満潮と干潮の差が特に大きい日は5mあるため、気をつけなければいけない。特に57号線からの眺めはかなり効いてくると思った。</p>
委員	<p>人と自然との触れ合いの活動の場のところで、資料47、48ページ。現地調査が2地点で、これは、あじさい公園とジンベエ像のところの2地点。いろいろな期間、時期、時間帯に実施すると書かれているが、何しろ工事の期間が長い。その長い中で、ここに訪れる人に何か支障がないかと考えると、複数回予定されているため、そこは心配ない。先ほど夫婦岩の話もあったが、自分がここに行ったときどういう楽しみ方をするのか考えると、1ヶ所あじさい公園を見て帰るではなく、あじさい公園を見て、夫婦岩を見て、ジンベエ像まで見て、景色を楽しんだり、風を感じたり、いろんな楽しみ方をするのではないか。そのため、地点だけではなく、散策するルート全体を見ていただきたい。</p> <p>長い期間工事があるため、特にあじさい公園は、アジサイの時期はたくさん来られると思うので、時期時期よっての評価をしっかりとってもらいたいという要望でお願いしたい。</p>
事業者	<p>指摘のとおり、住吉自然公園ではあじさい公園としてアジサイが非常に有名なところになっており、実際6月ごろにあじさいまつりというの開催される。今回の調査では、その時期を狙って調査を行う予定。</p> <p>また、今指摘にあったとおり、その際にあじさい公園だけの調査ではなく、そのまま西側の方に歩いていくような散策ルートとしての調査もちょっと考えていきたい。</p>
委員	<p>全然中身に関連しないことから申し上げますと、方法書の説明資料には方法書との対応がない。説明内容の1から7が、方法書の章に対応しているわけでもなく、ページの対応が書いてあるわけでもない。次もあるため、説明資料は、方法書あるいは準備書の説明となるものを作っていただきたい。</p>
事業者	<p>注意して、次のときには配慮したい。</p>
委員	<p>方法書を開けると、目次が大見出しだけ書いてあるのが1つ。</p> <p>それから、今夫婦岩やあじさい公園の話が出たが、それが景観の保全のところに書いていない。夫婦岩の保全などの資料の作成に関して、住民の方が見て文字で書いてあってもわからないし、この段階でも、せめて地図に、ここに夫婦岩があるとか、あるいはその断面図を描くとか、そういうことはすぐできると思うが、なぜやらないのか。</p>
事業者	<p>今指摘のとおり、その部分についての記載はしていなかった。</p>

委員	<p>環境アセスメントということで、誰に向けた資料なのか意識して作っていただきたい。必要な事業だとするとそういうところが伝わって欲しいと思っている。</p> <p>もう1点あるが、要約書の調査予測評価、例えば40ページに大気質で43ページに騒音の地点が、全部この5万分の1の地図で表されていて、43ページの図の4-3、5万分の1の地図では、どこに対する何の影響を見たいのかわからない。後の方に騒音の影響範囲は1kmとかなり広い範囲を対象としているが、この図では端から端まで10kmくらいある。方法書を読んでいて、こうした図をなぜ用いてしまうのか、わからないと思うが、いかがか。</p>
事業者	<p>今回1つの地図を用いて、各項目等を作成したが、それぞれの項目に対する詳細な資料が行き届いていなかった。</p>
委員	<p>広い範囲で見なければいけないような調査対象もあれば、騒音のように狭いレンジでの問題もある。誰かに示そう、誰が対象なのかが、少し不足しているのではないか。</p> <p>国道57号線、幹線道路はかなり交通量が多く、環境基準を超えているようなところも多い。それにこの事業の工事がオーバーラップするというようなものが見えるとよい。住宅が集中している区域から離れているが、住んでいる人はいるため、そうした方々への影響評価ではないか。この騒音を受ける対象の想定は、どうなっているのか。周囲の方ではなくて、保育園や病院やというような遠いから大丈夫なのか、どういう方々に対する騒音・振動の影響評価なのか。</p> <p>この図から全く読み取れなくて、何か点で書いているのは多分、住居であり、そういう方々に対する影響評価なのか。遠く離れた集中している市街地への影響評価なのか、どういうところを見ているのか。</p>
事業者	<p>考えているのは、この埋立地周辺の方への影響評価。</p>
委員	<p>そうであれば、その周囲の住居の位置がわかるようなあるいは距離がわかるような図が必要。それをやっているのであれば、図があると思うが、それが示されていないということは、してないと読み取れる。方法書という具体的にこう調査するという図書でこれは、いかがなものか。</p>
事業者	<p>指摘のとおり各分野の中での詳細な話は、行き届いていないところが確かにある。</p>
委員	<p>配慮書でこの項目を配慮するという段階であればまだ良いが、この段階では具体的なところが見えて欲しい。これでは騒音と振動に関して、影響評価を議論することは難しいと思っている。その辺り具体性が必要である。</p>
事業者	<p>指摘のとおり、配慮できていないところもある。今後の対応として</p>



	は、環境調査の中で周辺の方々に配慮したやり方をやっていきたい。
委員	<p>すごく抽象的で、具体的なところが全くないと思う。</p> <p>どういう建設工事が行われてどのような機械が、どの辺りに存在する。そこからの距離から予測する。距離が何メートルなのか見えるような図が欲しい。</p> <p>「配慮する」などの曖昧な言い方ではなく、騒音・振動の予測にはこれぐらいの解像度で影響範囲の具体的な提示が必要ではないかと思う。</p>
委員	<p>今の意見に関して私も同じような意見があって、騒音の評価は国道57号線をメインと考えてやっていくと思われるが、現実には未確定と言いながら、沖合から浚渫土を入れる予定と言っている。浚渫土を運んでくる船があって、空気圧送船がある。そこは干潟の真ん中であって、音を発しないで行うわけではない。評価をするときまでには、具体的にどんな機材を何時間、どういう時間帯に使って、どういう騒音を発するのかを決めておかないと、騒音の評価はできない。57号線から埋め立てているところは遠いため、影響ないで終わってしまう。57号線で運んでくる割石とか捨石の影響はそれほどないかもしれないが、海側から運んでくるものをもう少し具体的にしなければ、本当の騒音評価はできないのではないかと。特に北西の季節風がきつい、冬場はうるさいと思う。ちゃんと評価をしていただきたい。</p>
委員	<p>大気について、人口が集中しているところは少し離れているが、事業地域に一番近い住宅は20m程度など結構近い。影響を大きく受けるのは、近くに住んでいる方であると思う。住宅が集中しているところからの距離だけで大丈夫かなというような見通しにならないように、近隣に住んでいる方たちに大気に関しても騒音に関してもしっかりと配慮していただきたい。</p> <p>あと1つ気づいた点だが、方法書の159ページの水銀の項目で式が文字化けして「？」となっている。正確にはどういう式だったのか確認したい。</p>
委員	<p>要約書6ページに記載されている図で、埋立の一番沖側はどこになるのか。「被覆捨石」は埋立ではないのか。</p>
事業者	<p>「被覆捨石」の右側の「埋土」とある部分が埋め立てる部分になる。</p> <p>「基礎捨石」も新たに築造することになるが、その内側、図では右側が受け入れ側ということになる。</p>
委員	<p>事業区域の赤線の一番沖側のところか。</p>
事業者	<p>一番外側の外郭の部分が護岸となる。</p>
委員	<p>先ほどの意見と関連するが、この「被覆捨石」のところは、人間の工事なので直線が一番得意かもしれないが、自然界には直線は基本的</p>

	<p>にない。川であれば加藤清正が造った石刳（いしばね）など、出っ張った構造があるが、あのように波打たせるなどの構造はできないのか。そうすると多様性がますます高まるのではないか。先ほど貝などが打ち寄せられてできている陸地に希少な植物があるということを行ったが、いろいろな地形を作るといろいろな生物が生息できる。</p> <p>そのあたりの構造を決定するのはいつの段階で、どういう過程で決まるのか。</p>
事業者	<p>今後、護岸の詳細設計、地盤改良の深度等も含めた上での調査及び設計に入っていくことになるが、その段階で護岸の構造物としての形や法線を決定していくこととなるため、そのタイミングで決定する。</p>
委員	<p>要約書の 32 ページ、表の 4-4、4-5 と、方法書本編の 185 ページ、表 4-4、4-5 は、要約書と本編で異なるが、確認したい。要約書の表 4-5 では護岸の工事と埋立の工事が分かっているが、本編では分かれていないので確認したい。</p> <p>質問だが、要約書の 9 ページ、図 2-5 に浚渫土砂の投入方法で、空気圧送船を使うことになっている。要約書 33 ページ、38、39 ページの大気のところでは窒素酸化物と粉じんが対象で、悪臭は調査しないこととなっている。圧送船の稼働による窒素酸化物などは分かるが、浚渫土を圧送して処分するには圧送した空気の臭気、悪臭についても把握しておいた方が良いのではないか。これまでの既存の情報があると思うため、整理していただきたい。</p> <p>あと 1 点は、資料 11 ページに対象事業概要の土地利用計画、将来計画がある。この事業は、公有水面埋立法、浚渫土砂の海洋投入及び有効利用に関する技術指針、海防法（海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律）をベースに作られていると思うが、実は、同様に浚渫土砂を埋め立てたところに、跡地利用で建物を建てていて爆発した事例がある。今回の事業には関係ないかもしれないが、埋め立てが 6~7 年くらいで、そのあと跡地として建物を建てることもあると思う。実際にネットで調べていただければ分かるが、姫路市の網干地区の浚渫土砂で公共施設を形成中にメタンガスが出て、爆発している。そういう事例もあるため、このアセスには関係しないが、土地利用をするときには注意した方が良い。</p>
委員	<p>圧送船の話が出たので、まだ構造やどんな工事をするかが決まっていないが、もう 1 年後には工事を始めそうなので聞きたい。事業実施区域の外側、北側には、小さいが留め石が置いてある。それが幅何メートルかまだ分からないが、巨大なものに変わっていく。さらにその下を地盤改良するということになっており、今の事業実施区域の北側の小さい石が並んでいるところは、ほぼ全面的に改変され、大きい捨</p>

	<p>石に置き換わることになる。今現在も事業実施区域とその外側の干潟のところには、ある1つの生態系ができ上がっている。そこに構造物を作るが、動物相や底生生物の調査地点は、すごく遠いところに飛び飛びにしかない。</p> <p>あと圧送船を持ってくる。浚渫土を運んでくる船もあるが、圧送船はそんなに頻繁には動かないのではないか。干潟なので、圧送船は、1日の半分はおそらく着底している。その底生生物はどうなるのか疑問。想定される現在圧送船が動きそうなエリアの中、着底も頻繁にするエリアの中に、希少生物がいるのかいないのかの調査が、今の計画ではできそうにないように見える。かなり離れたところでの調査で、あと付着動物は縁でしかやっていない。浚渫土の船も満潮時に入ってくるが、全部取りきれなければ着底もするだろう。図には平均潮位の断面で引いてあるが、干潮時はこれより2.48m下がる。ということはかなり干潟が出る。工事に伴って底質は変わらないかもしれないが、環境負荷は加わると思う。今後想定されていく工事計画、どんな圧送船を、どう稼働して1日の半分は着底する。そういう中で、どう底生生物に影響を及ぼすか。それらについては、これからの1年間くらいの間に調べなければならないものは、年4回でいいとか、1シーズン1回でいいではなく、その計画が煮詰まっていくに従って、また、地盤改良に伴って変わりそうなものは調べておいていただきたい。</p> <p>図面は平均潮位で描いてあるので、海の中で作業して船が浮いているように思うが、半分の時間帯は着底しているはずである。海床路を見ればよくわかるが、ああいう状況の干潟のため、やっぱり半分は着底している。工事の時間帯も、昼できるか、夜できるか、時間帯に制限がかかってくる。そうなところで住民の生活とのバランスが合うかどうか。おそらく春の後半の干潮は真っ昼間で、いい時間帯は朝と、夕方となる。よく計画を煮詰めて、どういう環境影響が出そうか、特に今年の春が主の間の調査が勝負だと思うので、気をつけていただきたい。</p>
<p><b>委員</b></p>	<p>圧送船の関係だが、56万m<sup>3</sup>を約6年間で埋め立てると1年間に10万m<sup>3</sup>。200日稼働だと1日500m<sup>3</sup>、250日稼働だと400m<sup>3</sup>くらいの浚渫土を運ぶことになる。しかもそれは水も含んでいるため、それを考えると、一日に圧送船は何台くることになるのか。また、夜間も作業をやるのか、あるいは昼間だけなのか、計画が全然見えていないので、よくわからない。</p> <p>それと、東側と西側が護岸で分けられているが、間には護岸がダブルで入るのか。</p>
<p><b>事業者</b></p>	<p>今回のこの埋立地の構造は、ちょうど中心で東と西と分けて計画し</p>

	ている。理由としては、南側に集落があり、そこから山等からの排水が、今この分断している海の方に出ている状況になっている。この水路は開渠で埋めないで欲しいという地元の要望を受け、そのまま排水路として残すため、右と左で分かれた構造になっている。
<b>委員</b>	水質について質問したい。水の汚れに関して、資料 31 ページの水の汚れの供給減としては、何を考えているのか。質問をした理由としては、現地視察の際に、今話にあった 2 つの区域の間に流れている排水路から出ている排水が汚染源の一つの可能性があるとこの話だった。現在、水質の現地調査を行う予定の地点から外れているが、今後潮の流れが変わったときの水質の予測を行うときを考えると、一番近い汚染源と考えられるような場所の水質も取っておいた方が良いのではないか。
<b>事業者</b>	指摘のとおり、陸側からの方の余水排水が発生する場所がある。確かに今、示している調査点には入っていないが、今後の調査の中で追加していきたい。
<b>部会長</b>	他に質問がないようであれば審議を終わりたい。

※配付資料

(資料 1) 令和 5 年度第 2 回熊本県環境影響評価審査会第一部会 次第

(資料 2) 住吉漁港土砂受入地整備事業に係る環境影響評価方法書の手続きについて

(資料 3) 「住吉漁港土砂受入地整備事業に係る環境影響評価方法書」に係る意見について (委員限り)

【事業者資料】 住吉漁港土砂受入地整備事業に係る環境影響評価方法書