

第 192 回 神戸市環境影響評価審査会 会議録

日 時	令和 3 年 2 月 17 日(水) 14:00～16:45
場 所	環境局研修会館
議 題	フェニックス 3 期神戸沖埋立処分場（仮称）設置事業に係る環境影響評価準備書に関する審議（第 1 回）
出席者 29 名	◇審査会委員：16 名 芥川委員，市川委員，丑丸委員，岡村委員，川井委員，島委員，島田委員 藤川委員，花嶋委員，花田委員，林委員，藤原委員，増田委員，宮川委員 山下委員，吉田委員
	◇環境局職員：7 名 福本環境局長，斉藤環境保全部長，植木水・土環境担当課長 岡部自然環境担当課長 他 3 名
	◇事業者：6 名 大阪湾広域臨海環境整備センター 外山常務理事 他 5 名
公開・ 非公開	公開（傍聴人 0 名）

○開会

- 【議 長】** ただいまから第 192 回神戸市環境影響評価審査会を開催いたします。  
 本日は，フェニックス 3 期神戸沖埋立処分場（仮称）設置事業に係る環境影響評価準備書に関する審議を予定しております。  
 それでは，事務局よりしくお願いいたします
- 【自然環境担当課長】** 新型コロナウイルス感染症拡大を受けて，本日の環境影響評価審査会はオンライン会議として開催いたします。つきましては，はじめに本日の審議の流れと注意点をご説明いたします。

《注意事項の説明》

続きまして，審査会意見の作成につきまして先生方にご審議のお願いを申し上げます。

令和 3 年 1 月 26 日に，事業者である大阪湾広域臨海環境整備センターより，フェニックス 3 期神戸沖埋立処分場（仮称）設置事業に係る環境影響評価準備書が送付されました。つきましては市長意見形成に当たり，審査会よりご意見を賜りたいと存じます。本来であれば，市長からご審議をお願い申し上げるところでございますが，公務のため環境局長よりご審議をお願い申し上げます。

《環境局長より、審議依頼を読み上げ》

【議長】 ただいま市長から諮問いただいた件について、本審査会においてこれをお受けし、審議を行っていきたいと思います。

【自然環境担当課長】 ありがとうございます。  
環境局長は、公務のため、これにて退席させていただきます。

《環境局長 退室》

【議長】 それでは、事務局から、資料1の説明をお願いいたします。

《事務局より、資料1 フェニックス3期神戸沖埋立処分場（仮称）設置事業に係る準備書手続について を説明》

【議長】 それでは、事業者の方の入室をお願いします。

《事業者入室、事務局より事業者を紹介》

【議長】 それでは、事業者の方から、資料2、資料3についてご説明をお願いいたします。

《事業者より、  
資料2 大阪湾フェニックス事業について  
資料3 フェニックス3期神戸沖埋立処分場（仮称）設置事業 環境影響評価準備書のうち、  
第2章 対象事業の内容及び目的  
第3章 対象事業実施区域及びその周囲の概況  
第9章 方法書に対する市長意見についての事業者見解  
について説明》

【議長】 ただいまの説明について、ご意見、ご質問がありましたらミュートを解除して挙手いただければと思います。いかがでしょうか。

【委員】 2点、確認させてください。1点目は、資料3の11ページに、現在、大阪府と兵庫県の2か所で埋立処分場を運営しておられて、緊急時でも常にどちらかが確保できることが重要な観点の一つである、と記載されています。現時点では、大阪沖埋立処分場に非常に余裕がある一方、神戸沖埋立処分場の埋立が進

んでいるため整備する必要があるとのことですが、例えば、進捗状況を見ながら埋立量の配分を変えることで、なるべくどちらか一方だけになってしまう時期をずらすような運用をすることは考えられていないのでしょうか。

2点目は、遮水工の方式について、方法書までは矢板式でしたが、今回の準備書では、既存護岸沿いの矢板打設の難しさや経済性などの理由で遮水シートに変更されています。既存護岸沿いの工事が難しいことは理解できますが、西側は新たに護岸を造るのではないのでしょうか。

それから遮水シートというのはどれぐらいの寿命があるものなのか、矢板式と比べて安全性や安定性の面でどうなのか、というところがあまり書かれていないのでご説明いただきたいと思います。

**【事業者】**

一つ目の大阪沖埋立処分場と神戸沖埋立処分場の物量の調整ですが、処分場ごとに後背圏といいまして、どこの市町からどこの基地に持っていかかが決まっています。その基地から各処分場に廃棄物を運搬しています。そのため、その配分を変えるとすると、それぞれの後背地域の地元市町や各基地を設置している地元の方々の了解を取って進める必要があります、通常は変更が難しい状況になっています。

ただ、平成30年度の台風で神戸沖処分場の浸水事故が発生したときは、神戸沖処分場に廃棄物を搬入できなくなりましたので、大阪沖処分場に全て振り替えて運んだ事例はあります。

現在、大阪沖処分場の進捗率は約40%、神戸沖処分場は80%弱です。現在の廃棄物受入量は、大阪沖処分場のほうがかなり多く、進捗スピードも速くなっておりませんが、先に埋立が完了するのは神戸沖埋立処分場になります。神戸沖埋立処分場が埋まる前に、3期神戸沖埋立処分場が何らかの理由で完成していない場合、平成30年度の台風のときのような対応ができません。

先ほど申し上げたように、台風のような災害以外で運用の中で変えるのは、関係機関との調整が必要になるため難しいですが、神戸沖埋立処分場の埋立が終了する最終年度あたりで調整を行う可能性はあります。

2点目の遮水シートに変更した理由と遮水シートの性能については、1年以上の期間をかけて、遮水シートと矢板式の耐震性や施工性等、それぞれの性能を細かく比較しました。また、矢板を打つときに大きな石があると施工上難しくなるため、3期沖処分場の事業区域周辺でそういった調査も行った結果、今回の場所については、施工性も含めて遮水シートのほうが優位であると判断し、遮水シートを採用することとしました。

採用する遮水シートですが、製造メーカーによると、約50年以上品質が維持されると聞いています。また我々では遮水シートによる海面埋立処分場の設置実績はありませんが、他の処分場では遮水シートによる処分場が設置されていますので、性能的には問題ないと判断しております。

- 【委員】 これは意見になりますが、1点目についてはやはり最後ぎりぎりになって調整するというのは、今までの事例を見ていると当初の目算がずれることがしばしばあるので、余裕をもって対応しておくほうがいいのではないかと思います。
- 2点目については、遮水シートの耐久性は、おそらく震災のような物理的な力が加わらない状態で50年ということだと思いますので、慎重に考えていただいたほうがいいのではないかと思います。先ほど十分な検証をされたということなので、その資料をある程度提示していただくとありがたいと思います。
- 【委員】 護岸天端高について、平成30年の台風21号と同等以上の波浪に対する許容越波流量より設定したことが資料3の18ページに書かれていますが、台風21号のときは、神戸港基準面からどれぐらい高い護岸を越えてしまったのか、それに対して今回の計画はどれぐらい高くなっているかということのを数字で教えていただけますでしょうか。
- 【事業者】 これまでは、護岸についてはK.P.(神戸港基準面)+3.7メートルの最高潮位を条件に、さらに波浪を考慮し設計しており、2期処分場の南護岸天端高は約6メートルで設計していました。平成30年台風21号のときは、想定外の波浪による越波があり、それよりもさらに2メートル近く嵩上げする復旧工事を行っています。その後、神戸市による本台風を考慮した波浪推算が行われています。その結果をもとに、既存の護岸ではまだ足りないということで、3期処分場の護岸については、それよりも1.5メートルから2メートル近く高くするよう設計することにしました。
- 【委員】 6メートルの護岸を2メートル越えたのであれば、8メートル以上の護岸でないと足りないのではないのでしょうか。
- 【事業者】 護岸をどれだけの波が越えていくかという許容越波量という考え方がありますが、護岸の越波を全くないようにするのはなかなか難しく、完全に波が入らないようにするような設計にはなっていません。18ページに記載のとおり、平成30年台風第21号と同等の波浪があっても許容越波流量が $0.02\text{m}^3/\text{m}/\text{s}$ 以下に収まるように設計しています。
- 【委員】 本当に、護岸天端高が神戸港基準面+7.3メートルで十分なのでしょう。
- 【事業者】 6メートルに対して2メートル越えたということではなく、もともと計算していたK.P.+3.7メートルの最高潮位と波浪条件より設計した高さである6メートルの護岸を越え、その越波量が多かったので、今回はさらに高くして設計しました。
- 【委員】 もう1点、台風21号は非常にまれに見る強さだと言われていましたが、今後、その規模以上の台風が来ることも予想されるので、今までの事例をもとに考えておけば大丈夫だろうという考え方には不安があります。
- 【事業者】 ご意見を参考にさせていただき、より安全な設計をしていきます。
- 【委員】 資料3の20ページの排水処理フローについて、溶解性の窒素やりんを除去す

るようなプロセスは入っていません。一方、処理後の排水の水質については、窒素やりんは通常よりも厳しい条件にしたということでした。埋め立てるものによって窒素やりんの濃度はかなり変わるとは思いますが、この排水処理フローで対応できるのでしょうか。

あと、先ほど話のあったシート式のことですが、日本で管理型処分場が広く運用されるようになってから50年は経っていないと思います。遮水シートに重機が引っかかって破れたという話もよく聞きます。こういう海面埋立処分場だと、管理といますか補修もおそらくやりにくいと思いますが、本当に遮水シートが50年もつのかというところの説明が今ひとつ納得いかないのもう少し補足資料をいただきたいと思います。

次に、資料3の399ページで、廃棄物運搬車両の通行は本事業のアセス対象外とありますが、廃棄物を搬出する港に交通が集中して、地元から苦情が出ないか懸念されるのですが、そのあたりについてはどうお考えでしょうか。

**【事業者】**

まず排水処理施設についてですが、2期神戸沖処分場で窒素、りんの挙動を把握しており、その挙動からすると、埋立の初期は高い濃度にはならないのではないかと予想しています。ただ、2期神戸沖処分場では、りんはかなり低いのですが窒素が高くなる時がありました。

また、尼崎や泉大津沖の処分場では、埋立が終わりに近づくにつれて、窒素が高くなる時がありましたので、そのときには窒素の処理装置を後で設置しました。さらに、神戸沖処分場よりも窒素濃度が高い大阪沖処分場では、近いうちに窒素の処理設備をつける予定です。

このように、処分場ごとに我々が想定している濃度に近くなってきた時点で、それぞれの物質についての処理設備を追加していく予定ですが、3期神戸沖処分場におきましては、2期神戸沖処分場の過去の挙動をふまえると、処分場の設置時点ではこの処理フローで十分ではないかと考えています。

次にシート式の耐久性についてですが、海面埋立処分場の場合、水があつてそこに廃棄物を投入するので、重機が直接遮水シートをひっかけたりすることはありません。あとは、地震や津波などに対する耐久性であったり、水の中に廃棄物を投入したときに下にどれぐらいのショックがかかるかなどになりますが、我々の計算上は現在予定している遮水シートで強度的には十分であると考えています。

あと1点、排出事業者の排出場所から運搬船に積み込むまでの廃棄物運搬車両の影響について、今回環境影響評価を行っているのは、廃棄物処理法上の最終処分場の建設に係る環境アセスメントになります。各搬入基地までの廃棄物の輸送に係る環境影響評価につきましては、フェニックス計画の中に基本計画という環境省と国土交通省から認可を受ける計画があり、その計画を策定または変更するときに各搬入基地を含めた環境アセスメントを行います。3期神戸

沖処分場の環境アセスメントが終わる頃に、次の基本計画の改定作業に入りますので、そのときに各搬入基地までの交通量も含めたフェニックス事業全体としての環境影響評価の結果を基本計画に盛り込む予定であり、現在並行して作業を進めています。

【議長】 遮水シートの安全性については、委員の皆さんが気になっておられている点ですし、事業者としても検証されたということですから、何らかの情報提供が可能であれば、お願いしたいと思います。他にいかがでしょうか。

【委員】 今回の遮水シートの件に関して、ごみを最初に埋め立てるときではなくて、ある程度埋め立てた後に埋め立てたところが沈降していくということが起こるのではないかと思うのですが、何十センチとか1メートルぐらいの沈降が起こった場合に破れてしまうことがないのかどうかということも重要だと思います。やはり、他の海域の埋立の場所で同じような使用例があるのかどうか、またどのように経過しているのかということをお知らせしていただきたいと思っています。

【事業者】 先ほどのシート式と矢板式との比較結果や、シート式の強度に関する検討結果などの資料につきましては、一度持ち帰らせていただき、可能な範囲で提供させていただきたいと思っています。

それから、先ほどの搬入基地までの搬入車両の影響ですが、今回の3期処分場ができた後も、2期処分場のときと搬入ルートに変更はありません。ただし、新しい高速道路ができたりすると、搬入基地までのトラックの搬入ルートが少し変わることもありますが、次の基本計画の改定時には、そのあたりも盛り込んで環境アセスメントを行っていきます。

【委員】 処分場の東側と北側は遮水工のみを計画されています。東側については2期処分場の護岸があるので遮水工だけでいいということは理解できますが、北側も遮水工のみで護岸を造らない理由を教えてください。これはいずれ北側も陸上残土やしゅんせつ土砂などを入れるためでしょうか。

【事業者】 処分場区域の北側では、国土交通省が直轄事業として、しゅんせつ土砂による埋立作業を行っており、仮設の護岸を造られていますので、それに沿って我々が遮水工を造る計画としています。したがって、護岸が全くないわけではありません。

【委員】 これまで説明していただいた内容について、口頭だけで、しかもリモートなので、理解しづらいところがありました。そのため、後日でもかまいませんので、できれば図面などで示していただいたほうがよいと思います。

【議長】 委員の方々から、この点に関する資料が欲しい、あるいはこういう補足説明をしてほしい、といった質問や要望がありましたら、本日の会議終了後、事務局に連絡していただけますでしょうか。事務局から事業者はその内容を伝えていただいて、対応を検討していただくようにしたいと思いますが、よろしいで

しょうか。他はいかがでしょうか。

それでは続いて事業者の方から、「第 11 章 環境影響評価の結果」のうち「予測の前提」及び「大気質の調査、予測、評価の結果」の説明をお願いします。

《事業者より、

資料 3 フェニックス 3 期神戸沖埋立処分場(仮称)設置事業 環境影響評価準備書のうち、

第 11 章 11.1 予測の前提

第 11 章 11.2.1 大気質の調査、予測及び評価の結果

を説明》

**【議長】** ただいまの説明についてご質問、ご意見等ございましたらお願いします。  
**【委員】** 大気質に関する環境影響は小さいと予測されていて、それ自体は特に問題はないと思いますが、意見と質問があります。

一つは、スパイクタイヤ粉じんにおける生活環境の保全が必要な地域の指標である 20 トン/km<sup>2</sup>/月をもとに、その半分である 10 トン/km<sup>2</sup>/月を降下ばいじん量の評価基準として設定されていますが、降下ばいじんの評価基準としてスパイクタイヤ粉じんの値を参照することは適切ではないと思います。スパイクタイヤ粉じんの指標値は、スパイクタイヤを使うことで粉じんが大量に発生することに対して、これぐらいに抑えましょうというための値ですので、今回のような場所の基準値として参照することには適していません。しかも 10 トン/km<sup>2</sup>/月という値は 1960 年代、1970 年代の降下ばいじん量に相当する非常に高い値であって、今の時代の評価基準として使うことは適切ではないと思います。ここは、事業による寄与分だけで評価すればよかつたのではないかと思います。

もう一つは、今回は船舶を使うので、船舶も大気汚染物質の発生源になるわけですが、おそらく航路に沿って大気汚染物質の拡散計算をされたのだと思います。例えば、549 ページなどで等濃度線が示されていますが、なぜ航路に沿って相対的に濃度が高いところが現れないのかという点が疑問です。

もう一つは、本事業では船舶からの大気汚染物質の排出がそれなりにあると思いますが、大阪湾全体の船舶からの排出量に対してどれぐらいの割合で増えるのかといったような結果が分かっていたら教えていただければと思います。

**【事業者】** 粉じんの基準については、ご指摘のとおりスパイクタイヤの基準が今回の事業による粉じんの評価基準にふさわしい基準だとは思っておりません。一応根拠としては、国が環境影響評価で使っている技術手法に示されている基準を参考にしました。ただ、あまり参考にならない基準を使うくらいであれば、本事業からの寄与分だけで評価するべきではないかというご指摘はもっともだと思います。そのため、そのあたりの表記につきましては、事務局と今後協議させて

いただくのがいいのかなと考えています。

それから船舶について、航路に沿ってコンターが出ていないのではないかと  
いうご指摘ですが、資料3の547ページに予測計算の前提とした発生源の位置  
関係を示しています。埋立処分場から南に降りるルート、東から来るルート、  
北に上るルート、この三つの航路に発生源を設定して計算しましたが、それに  
沿った形でコンターが出ていることを確認しています。

それから大阪湾全域に対する寄与分については計算していませんが、本事業  
による寄与濃度は非常に小さいと予測していますので、大阪湾全域に対する寄  
与割合はさらに小さいと考えています。

【委員】 寄与が小さいということは、濃度が十分小さいのでよく分かります。です  
から、濃度が小さいからこそ排出量が大体どのぐらいかということをお教えいた  
だくほうが、ここの影響がよく分かっていいのではないかと思います。事業  
に伴う排出量は求められているわけですよね。ですから、大阪湾内の船舶から  
の排出量が分かればそれに対する割合も分かると思うので、もし分かれば教え  
ていただければと思います。

それとスパイクタイヤの件については、10トン/km<sup>2</sup>/月という高い値を設定し  
たことによって何か安心してしまおうといけないので、一度事務局と相談してご  
検討ください。

それから船舶のコンター図ですが、549ページの図は何となく航路が分かる  
気がしますが、524ページなどの図で航路に沿ってコンターが見えていないの  
はなぜでしょうか。

【事業者】 524ページから526ページの図は、護岸及び埋立工事による影響の予測結果  
であり、そのときの発生源の位置を518ページに示しています。工事中におい  
ても工事資機材の輸送に係る船舶を発生源として考慮していますが、埋立処分  
場で稼働する重機による負荷のほうが相対的に大きいため、予測結果のコンタ  
ー図には航路に沿った線が顕著には表れていません。

【委員】 そうであれば524ページの図も陸上の機械と船舶を合算された結果だと思  
いますが、航路に沿ったコンターがないのはなぜなのでしょう。

【事業者】 524ページから526ページの計算結果を算出したときの発生源の位置を518  
ページに示しています。工事ピーク時の排出量は、護岸付近の作業船による負  
荷量がかかなり大きくなりますので、その影響がコンターに強く表れています。

【委員】 ちょっと不思議な気がします。

【事業者】 517ページに予測の前提とした発生源ごとの排出量を示しています。数字を  
見ていただくと、護岸周りで稼働する船舶の排出量のほうがかなり大きいので、  
相対的に資機材運搬船の影響がコンターに表れにくいと考えています。

【委員】 分かりました。後でよく見させていただきます。



【議長】 他にいかがでしょうか。それでは次に、騒音、悪臭の調査、予測、評価の結果の説明をお願いします

《事業者より、

資料3 フェニックス3期神戸沖埋立処分場(仮称)設置事業 環境影響評価  
準備書のうち、

第11章 11.2.2 騒音

第11章 11.2.3 悪臭

について説明》

【議長】 ありがとうございます。ただいまの説明について、ご意見、ご質問等あればお願いします。いかがでしょうか。

【委員】 騒音に関してですが、最大限配慮されるとの説明がありましたので、それについてはぜひお願いします。

次に質問ですが、作業船などは移動すると思うのですが、どういう状況を想定した予測なのでしょう。先ほど大気質でもコンターの話がありましたが、どういう前提での予測なのかということについて、もう少し教えていただきたいと思います。おそらく、最も影響が大きくなる時期を想定して予測されたのではないかと思います。そのあたりのことを教えてください。

あと、調査地点 No. 1 と No. 2 の距離がどのくらいなのかを教えてください。

【事業者】 予測計算にあたっての音源の配置ですが、工事中については資料3の570ページのとおり、①の4か所に作業船、②に資機材運搬船があると仮定して計算しています。

供用時については、579ページの①で廃棄物運搬船、②、③、④でベルトコンベアの発電機、⑤で埋立用機械が稼働すると想定して計算を行っています。

続いて、その1日をどのように設定したのかということについてですが、騒音についても大気質と同様、567ページから568ページに工事期間8年間の発生源からの騒音パワーレベルを積算した結果を示していますが、8年間の中で発生源のパワーレベルが最大になると考えられる7年目の7か月あたりを対象に予測計算を行っています。供用時についても同じ考え方で時期を想定して計算しています。

続いて、調査地点 No. 1 と No. 2 の距離は約200メートルです。なぜそのような近い距離で設定したかという理由ですが、まず地点 No. 2 は、六甲アイランドの陸域の中で最も事業地に近接する場所ということで選定しました。ただ、ここは公園の敷地であり、人が居住する場所ではありません。そういった意味で、地点 No. 2 よりも200メートルほど事業地から離れますが、住居地域の中で最も事業地に近接する場所ということで地点 No. 1 を選定しました。

【委員】 最初の質問について、移動音源を考えているわけではないということでしょうか。

【事業者】 音源の移動は考えておりません。ただし移動音源を全く含めていないわけではなくて、移動するダンプトラックや船舶なども、その日に動く台数をきちんと考慮した上で、ある場所で音を発出し続けると想定してその日の等価騒音レベルを求めています。

【委員】 分かりました。騒音が一番大きくなると想定されるケースで予測計算されているという理解でよいですね。

【事業者】 はい。工事期間と供用中それぞれで全期間中を見た上で、最も影響が大きい時期を選定しております。

【委員】 人が住んでいる場所を考えると、地点 No. 1 が最も影響を受けやすい場所だということですね。

【事業者】 単純に離隔距離の話になりますが、住む可能性のある場所のうちで最も事業地に近い場所ということで選定しています。

【委員】 もう1点伺いたいことがあります。最初のほうで少し話が出ていたのですが、ここに廃棄物が運ばれてくるためには、やはり運搬車両が市街地を走るはずですので、そのあたりの影響についても気になるところです。

運搬車両の影響は今回のアセスの対象範囲には含まれていないのかもしれませんが、騒音や振動が増えないのか気になるので、何か説明をいただけたらと思います。

【事業者】 先ほども申し上げましたが、2期処分場が終了した後に3期処分場が稼働しますので、各搬入基地への搬入車両台数や搬入量は変化しません。ただし、基本計画の変更のときには、搬入基地を含めた環境影響評価を行い、大気質、騒音、振動等の影響について予測評価を行います。時期的には今回の環境影響評価が終了した後の令和3年度末から令和4年度くらいになる予定です。

【議長】 他にいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは続いて、景観、廃棄物、温室効果ガス等の調査、予測、評価の結果の説明をお願いします。

《事業者より、

資料3 フェニックス3期神戸沖埋立処分場(仮称)設置事業 環境影響評価  
準備書のうち、

第11章 11.2.8 景観

第11章 11.2.9 廃棄物等

第11章 11.2.10 温室効果ガス等

について説明》

【議長】 ありがとうございます。ただいまの説明について、ご意見、ご質問ございましたらお願いします。

【委員】 温室効果ガスに関して、政府が2020年9月に我が国のCO<sub>2</sub>排出量を2050年に実質ゼロを目指すことを表明されました。また神戸市も、2020年12月にこれに同意表明されました。このような状況の中、この事業においても工事中や供用時に、温室効果ガス排出量の抑制措置を講じるとされていますが、内容的には排出量ゼロに向かう形のものではないので、ゼロに向かうような何らかの工夫、対策を講じてほしいと思っています。また、今後実施される事後調査の中でも、どれだけ排出量を削減することができたのかということ进行调查していただきたいと思います。

【事業者】 船舶や重機の稼働については、燃料を使用しますのでどうしてもCO<sub>2</sub>が発生しますが、CO<sub>2</sub>排出量がより少ない機種が今後増えてくると思いますので、そういった機種を採用することでできる限り少なくしていくとともに、燃料自体についても排出抑制が可能な良質燃料を使っていきたいと思っています。

また事業者の取り組みとして、エコアクションという環境マネジメントシステムを採用しています。その中で、事業者として温室効果ガス排出量の削減がどのくらい進んでいるかということ把握し、その結果をホームページで公表しています。これは環境影響評価の事後調査とは少し違いますが、事業者としてそのような環境経営に積極的に取り組んでいます。

再生可能エネルギーについては、例えば搬入基地では結構大きな電力が必要ですが、基地内のストックヤードの屋根に太陽光パネルを設置して、そこで発電した電気を基地内の電力に使うことで購入電力量を減らしています。また尼崎沖処分場と泉大津処分場は埋立容量の98%から99%埋まっていますが、埋立が終わった後の土地を利用して、我々とは別の事業者になりますが大規模な太陽光発電を行っています。

【委員】 廃棄物もだんだん減ってくると思いますが、今後の工事や供用時にどのような措置を講じて、年次ごとにどれくらいの削減ができるのかといったところを把握しておいていただきたいと思います。

【委員】 温室効果ガスやそれ以外の環境要素も同じですが、環境保全措置の中で「環境配慮型の機種の導入に努める」といったようなことが必ず書かれていますが、「努める」だけでは絶対に採用しないといけないという拘束力もありませんし、先ほど遮水工のところ「経済性等を考慮して変更しました」という説明もありました。

環境保全措置に関する効果の不確実性については「効果が確実である」と書いていますが、その前提となる環境保全措置自体があまり具体的に書かれていないように思います。どういう機種や装置を導入するのかは今後決めることだと思うので現時点で準備書に書くのは難しいかもしれませんが、単に「措置を

行う、努力します」とするのではなく、「今後確実に導入します」というようなことを示していただいたほうがよいと思いました。

**【事業者】** ご意見ありがとうございます。今回の環境影響評価の段階では「努力する」という言い方で書かせていただいておりますが、数年後の工事の設計段階の仕様書等では、エネルギー効率が何%以上であるとか、燃料はこれより良質なものを使うように、といったことを決めていくことになります。

今の段階では具体的な性能や仕様を決められていませんが、環境配慮型の機械や燃料を採用することは事業者としての共通基準になっていますので、そこは信用していただければと思います。

委員からいただいたご意見は、持ち帰って工事の設計担当にも確実に伝えるようにいたします。

**【委員】** 今のことに関連して、例えば 975 ページにCO<sub>2</sub>排出量の予測結果が書かれていますが、船の燃費が少しでも改善していけば少しずつ減っていくはずですが。ここの表では、1年間の合計が 2,477 t-CO<sub>2</sub>で、それを単純に 20 倍して 20 年後の予測結果にされているので、船の燃費が改善していただいだけでも 20 年後にはこれより小さい値になるということが理解できるような表記にさせていただかないと、事業者として改善の努力をしていなくても予測結果の範囲内に収まってしまうことになるので、そのあたりの書き方を少し考えていただいたほうがいいかと思います。

**【議長】** 他はいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは以上で本日の審議は終了させていただきたいと思います。

事業者の方、ご説明ありがとうございました。退席いただいて結構です。

《事業者退室》

**【議長】** それでは、事務局より今後の予定及び連絡事項をお願いします。

**【自然環境担当課長】** 本日の審議の中でご意見がありました追加資料の件ですが、台風時期を想定した護岸のかさ上げ高、処分場北側の護岸構造、遮水シートの性能といったご質問については、事業者に追加資料を作成していただき、後日委員にお送りさせていただきます。

それとあと1点、少し分かりにくい話になっていましたが、本事業はアセス法に基づいて図書が作られております。そのため、事業者としては、法律に基づく事後調査はしないと書いていますが、市条例に基づく事後調査を実施してもらうよう意見を出すことは十分可能だと思っておりますので、審査会の答申及び市長意見に反映させていきたいと思っております。

次に、今後の審議の進め方について2点ご相談があります。1点目は専門部会での審議についてです。時間の都合上、本日審議できなかった水質、動物、

植物、生態系については、本事業における重要な環境要素であると考えております。本日はオンライン会議により開催しましたが、委員の皆様により自由闊達にご議論いただくためには、従来の対面方式で開催することが望ましいのではないかと考えています。一方で、このようなコロナ禍の状況ですので、出席いただく人数を絞って会議を開催したほうがよいのではないかと考えています。そこで、先ほど申し上げた残りの環境要素については、専門部会を設置してご審議いただいております。

2点目は、住民意見に対する事業者見解についての報告方法です。現在アセス法に基づく準備書の縦覧及び意見募集が行われています。これまでアセス手続に基づいて住民意見が提出された場合には、意見に対する事業者見解と合わせて、審査会の場で事業者へ報告していただいていたのですが、現在のコロナ禍の状況を鑑みて、審議の効率化の観点から全委員にメール等でご報告し、個別にご質問やご意見を伺えればと考えています。

**【議長】** 事務局より二つの提案をいただきました。一つ目は、まだ取り扱っていない水質、動物、植物、生態系については専門部会で審議することとしてはどうかということ、二つ目は、住民意見に対する事業者の見解は、全委員に対してメールを用いてご報告して、それに対してご意見等を頂くということにしたいということです。コロナ禍が今後収まっていくのであればそれに合わせた対応を考えたいと思いますが、とりあえず現在のような状況であれば、人数を絞って専門部会で審議してはどうかということですが、いかがでしょうか。ご意見等いただければと思いますが。よろしいでしょうか。

《異議なし》

**【議長】** それでは、今後は専門部会を立ち上げて審議を行うこととし、住民意見に対する事業者見解についてはメールを使ってご報告させていただきたいと思えます。もちろん委員の皆様から、質問や疑問あるいはこういった資料を提出してほしいということがありましたら、事務局まで連絡いただければと思います。また今後の状況を見て、弾力的な審査会の運営をしたいと思えますので、ご意見、ご要望等あれば遠慮なく事務局までご連絡ください。

**【自然環境担当課長】** 本日は、お忙しい中ご審議いただき誠にありがとうございました。