

国土交通省説明資料
港湾工事における浚渫土砂の海洋投入について

平成15年 9月16日

国土交通省港湾局

1. 浚渫土砂の発生過程等の実態

(1) 主な実施港一覧

港名(実施者)	発 生	処 分
酒田港 (東北地整局)	酒田港航路維持浚渫 発生量：約 3万トン/年	酒田港沖 F 海域、約 4 km 沖 投入回数：約 20回/年
新潟港 (北陸地整局)	新潟西港維持浚渫 発生量：約 114万トン/年	新潟港西区沖合 F 海域、約 4 km 沖 投入回数：約 170回/年
高知港 (高知県)	高知港航路泊地浚渫 発生量：約 17万トン/年	高知港沖 F 海域 約 5 km 沖 投入回数：約 70回/年
佐世保港 (九州地整局)	佐世保港航路浚渫 発生量：約 6万トン/年	長崎県五島沖 F 海域：約40km沖 投入回数：約 30回/年
鹿児島港 (鹿児島県)	鹿児島港航路浚渫 発生量：約 1万トン/年	鹿児島港浜平川沖 F 海域：約 2 km 沖 投入回数：約 20回/年
西之表港 (鹿児島県)	西之表港防波堤工事 発生量：約 0.5万トン/年	西之表港沖 F 海域、約 2 km 沖 投入回数：約 10回/年
合 計	発生量：約 140万トン/年	

(2) 新潟港における海洋投入の具体的実施方法

- ・ 浚渫土砂については、有害物質の含有量を事前に検査し、判定基準を満たすクリーンな土砂（一般水底土砂）であることを確認したうえで海洋投入している。
- ・ 投入場所の選定等については、漁業関係者と調整しつつ、また、海上保安部の指導をえて行っている。

- ・定期的な深浅測量により、投入場所の深浅管理を行っている。
- ・事後モニタリングについては、投入場所の底質・底生生物等について調査した実績がある。

2. 海洋投入処分に関する今後の方針等

(1) 海洋投入処分を継続する必要があるとする理由

- ・海洋投入処分を行っている新潟港等においては、港湾工事における所要の浚渫工事により発生する土砂の処分として、海洋投入が引続き必要となるため。

(2) 海洋投入処分量の削減の可能性

- ・港湾工事で発生する浚渫土砂については、埋立、養浜、干潟造成、覆砂等に有効活用することを基本とし、最終的に有効活用できない水底土砂のみを海洋投入している（海洋投入量は、浚渫土砂総量の約3%）。
- ・今後も、可能な限り有効活用を図っていくが、その上においても、海洋投入処分をせざるをえないものについては、引続き、適切に海洋投入する必要がある。

(3) 海洋投入処分に係る許可発給制度の導入に関する留意点

- ・環境影響評価等については、実施事業者の責任において行うこととなることから、その枠組の構築に際しては、浚渫・海洋投入・有効活用等を広く実施し多くの知見を有している国土交通省（港湾局）の考え方を十分尊重して頂きたい。
- ・浚渫物については、その処分方法として、海洋投入、埋立、有効活用により行うほかにないという事情を踏まえて頂きたい。
- ・適切なスクリーニング基準を設定して頂きたい。
- ・新規に導入される許可手続が既往の手続（港則法による工事許可等）との間でうまく整理されるようにして頂きたい。
- ・継続的な海洋投入については、包括的な手続が可能となるようにして頂きたい。