

別紙 2 : 変更の理由

新潟港（西港地区）の水域（信濃川河口）は、信濃川上流部から多量の土砂が流入、堆積しており、航路・泊地の機能維持のため、日々、浚渫を実施している。

今回追加申請する信濃川河口奥部には、本土と佐渡島を結ぶ新潟～両津航路のフェリー岸壁が所在し、その岸壁は約 270 万トンの貨物量と約 130 万人の乗降員数を取り扱っており、佐渡島民の生活や観光産業を支える重要な施設となっている。

当該岸壁の前面を含む今回追加申請する範囲の航路・泊地について、所定の水深・幅が確保されない場合、フェリーの入出港ができなくなり、佐渡島への生活物資輸送や観光産業等に甚大な影響を及ぼすこととなるため浚渫を行う必要がある。

新潟港（西港地区）の水域における浚渫については、当事務所所属のドラグサクシオン船（白山）による通年作業を基本としているが、今回追加申請する信濃川河口奥部は水域の幅が狭くドラグサクシオン船による浚渫作業が困難であるため、請負契約により毎年度 2 回浚渫作業を行い、航路・泊地の機能を維持している。

廃棄物海洋投入処分許可申請にあたっては、海洋投入処分しようとする一般水底土砂の特性を把握するため、代表点である 9 地点における水底土砂の判定基準の分析に加え、COD の水平的な分布状況を把握する目的で補足調査（50m 間隔で試料採取し、COD の分析）を行った。

その結果、浚渫範囲のうち信濃川河口奥部の一部（7 地点）における COD のデータについて、過去のデータに比べ統計的に有意に変動していると判断される値が検出された。

この 7 地点については、COD の値が変化しており、水底土砂の判定基準に係る有害物質の濃度についても変化が生じている可能性が示唆されると考えられ、水底土砂の分析を行い判定基準に適合するか確認する必要があった。

今般、7 地点における水底土砂の分析が終了し、いずれの地点も判定基準に適合することが確認されたことから、この 7 地点を含む浚渫範囲の追加変更、それに伴う海洋投入処分をしようとする廃棄物の量の変更を申請するものである。