

## 添付書類 1

一般水底土砂が海洋投入処分以外に適切な処分  
の方法がないものであることを説明する書類

## 目 次

1 一般水底土砂が発生する事業の概要及び必要性 .....	1
(1) 事業の概要.....	1
(2) 事業の必要性.....	6
2 海洋投入処分量の削減に関する取組 .....	7
(1) しゅんせつ土量の削減に関する取組 .....	7
(2) しゅんせつにより発生する水底土砂の土量 .....	7
(3) しゅんせつ土砂の有効利用 .....	15
(4) 海洋投入処分以外の方法による処分量 .....	15
(5) 最終的な海洋投入処分量 .....	16

## 1 一般水底土砂が発生する事業の概要及び必要性

### (1) 事業の概要

#### ア 事業の名称

地方創生港整備推進交付金（港整備交付金）整備事業

#### イ 事業の位置

事業の位置は、鹿児島県鹿児島郡十島村小宝島小宝島港である（図 1 参照）。

#### ウ 小宝島港の概要

小宝島港（港湾区域認可：昭和 56 年 6 月 24 日、定期船接岸：平成 2 年 4 月 10 日、管理者：鹿児島県十島村）は、小宝島の西南岸に位置し、東シナ海に面している（図 2 参照）。

小宝島港は、小宝島への唯一の交通手段である村営船「フェリーとしま(1,391t)」の発着港で、週 2 回運航により、島民や観光客又は生活物資や建設資材等、物資の供給基地として利用されている。

現在までの港湾整備では港内の静穏度を確保することを優先し、交付金事業（社会資本整備総合交付金事業）を利用し、防波堤（外郭施設）の整備を促進してきており、定期船はその一部を岸壁として一時的に利用している状況である。

#### エ 事業の内容

地方創生港整備推進交付金（港整備交付金）整備事業計画に伴う一般水底土砂の発生量を表 1 に示す。本申請の海洋投入処分をしようとする期間中に、泊地(-5.5m) しゅんせつで発生する一般水底土砂の発生量は、2017 年 12 月から 2021 年 3 月までの 40 ヶ月間のうちの台風常襲期を除く 16 ヶ月間で毎月 400~1,350m<sup>3</sup>（総計：15,100m<sup>3</sup>）を計画しているが、海洋投入処分を実施するにあたり、当該区域は台風や冬季波浪の影響を受ける地域であり、海象条件により作業不可能期間が長期的となった場合、計画どおりの作業が見込めないため、申請期間については 2017 年 12 月から 2021 年 8 月の 45 ヶ月間を設定している。

なお、本地方創生港整備推進交付金（港整備交付金）整備事業計画では、泊地(-5.5m) と岸壁(-5.5m) しゅんせつ事業が計画されているが、本申請に係る一般水底土砂の海洋投入処分は泊地(-5.5m) しゅんせつ事業のみに限られる。

表 1 小宝島港整備事業に伴う一般水底土砂の発生量

単位：m<sup>3</sup>

年 度	月	海底しゅんせつ (一般水底土砂発生量)	備 考
		泊地 (-5.5m)	
2017 年度	12	750	海洋投入処分 (1 年次)
	1	750	
	2	750	
	3	550	
	小計	2,800	
2018 年度	12	1,050	海洋投入処分 (2 年次)
	1	1,050	
	2	1,050	
	3	950	
	小計	4,100	
2019 年度	12	900	海洋投入処分 (3 年次)
	1	900	
	2	900	
	3	400	
	小計	3,100	
2020 年度	12	1,350	海洋投入処分 (4 年次)
	1	1,350	
	2	1,350	
	3	1,050	
	小計	5,100	
合 計		15,100	—

備考：1 廃棄物の海洋投入処分をしようとする期間は、台風常襲期を回避した時期とした。

2 月別の数量は、年次別発生量を台風常襲期を除く4ヶ月の工程を想定したものであるが、気象条件等による安全性の考慮により各月の排出数量等の変更する場合が考えられる。その場合は本申請における単位期間において海洋投入処分しようとする廃棄物の数量を厳守する。

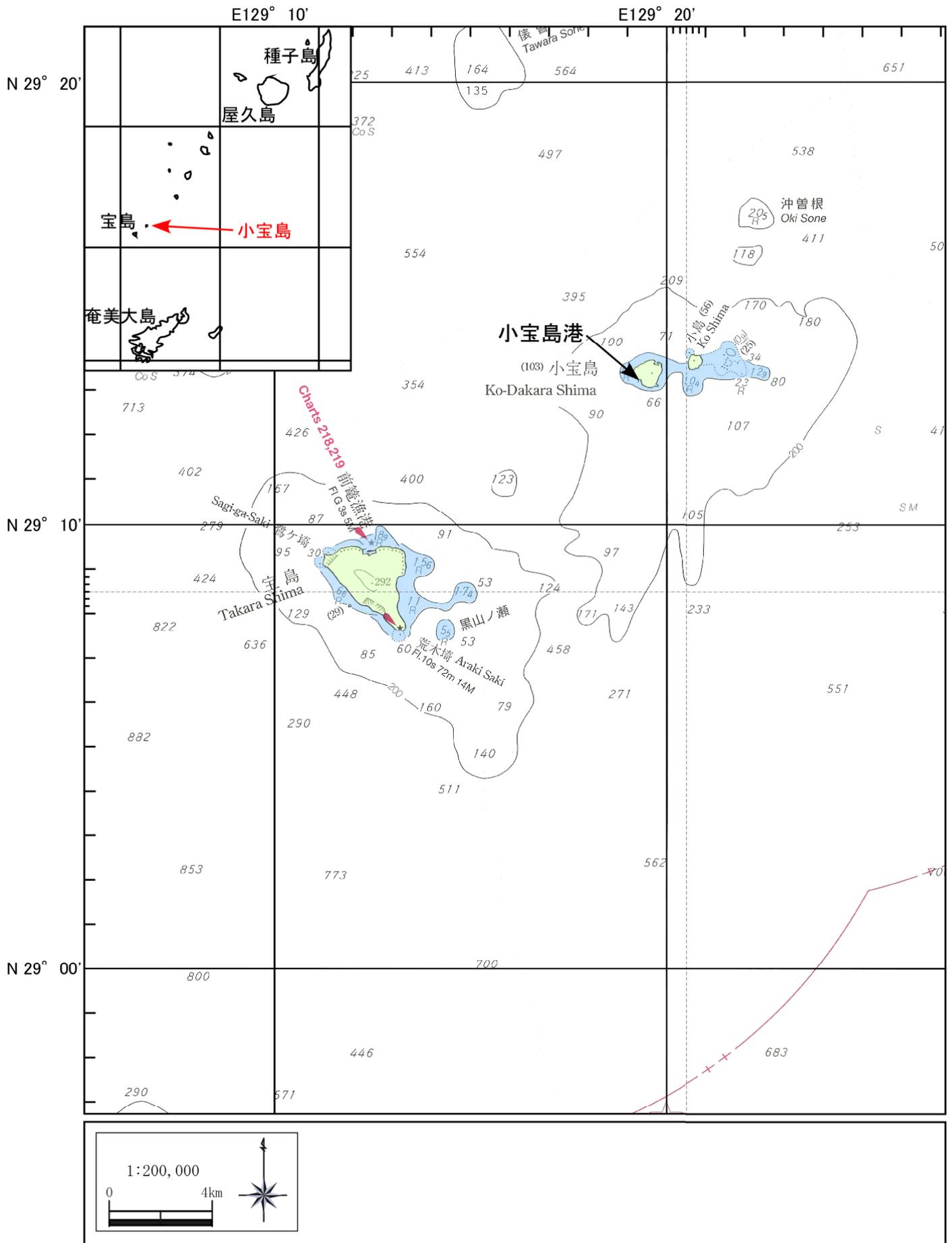
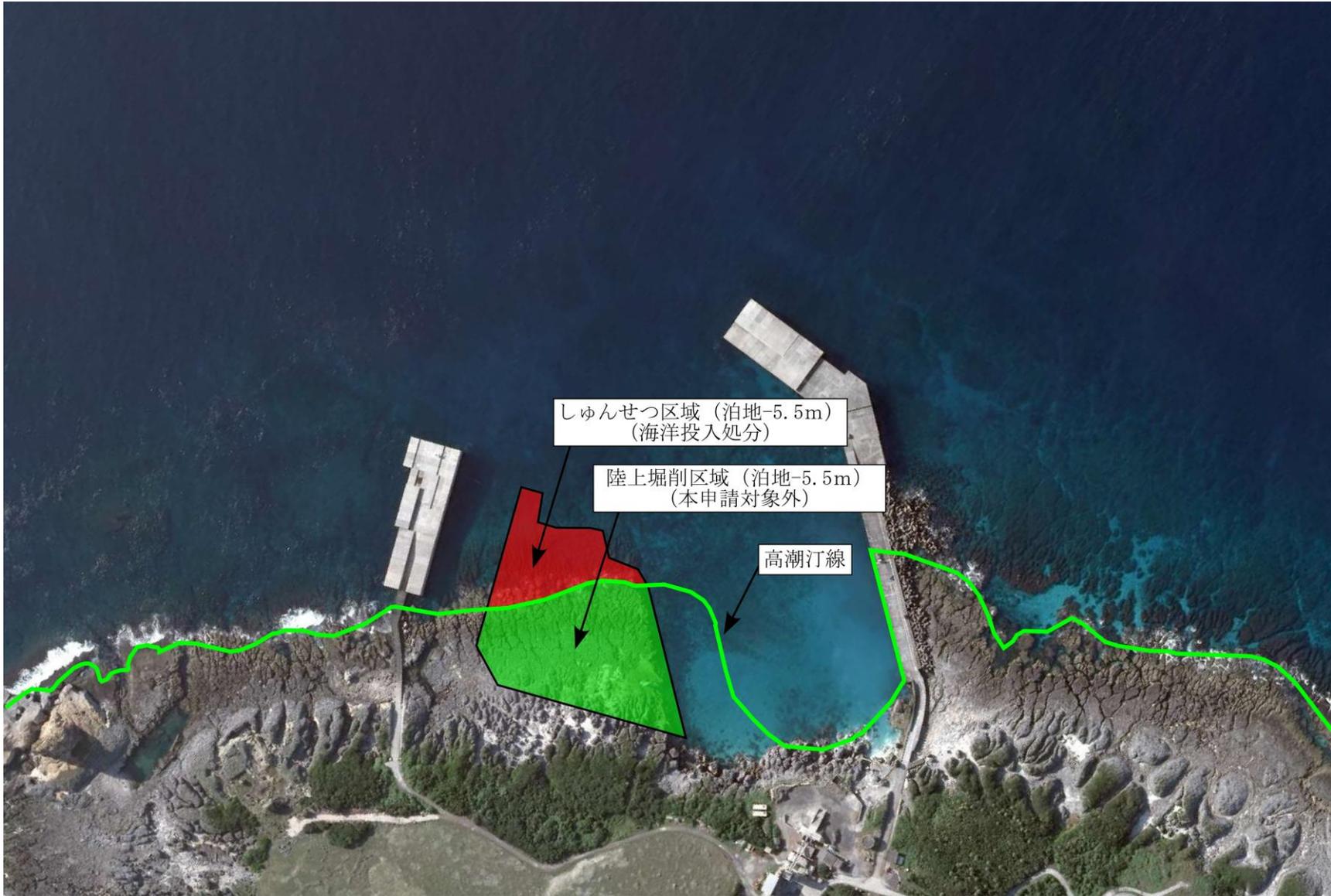


図 1 小宝島港の位置図

資料：海図（W231 吐噺群島及付近、平成 15 年 8 月刊行）より作成



出典:国土地理院 航空写真 整理番号 CKU2009X より加工 平成 21 年 12 月 8 日撮影  
(国土地理院ウェブサイト内、地図・空中写真閲覧サービスのページより)  
注) 高潮汀線は数値地図 25000 (行政界・海岸線) ベクトルデータより加工

図 2 小宝島港写真

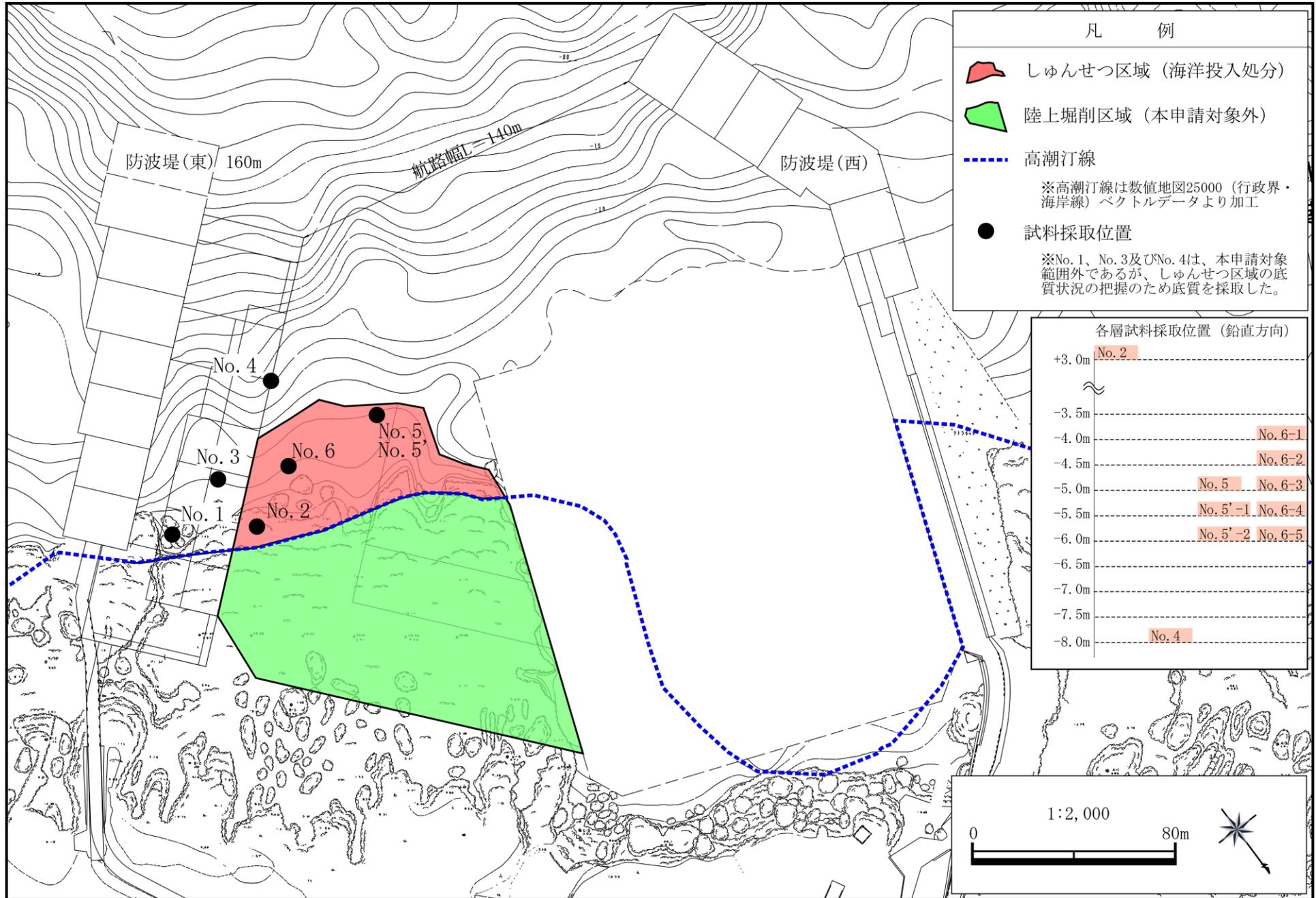


図 3 小宝島港整備事業平面図

## (2) 事業の必要性

### ア 整備経緯

小宝島は島が小さく、外海波浪の影響を受けやすいため、他島への定期船接岸が可能な気象条件であっても、小宝島港へは接岸できず、抜港する事態が年 10 回程度生じていることから、これまで、小宝島と鹿児島県本土、奄美大島を結ぶ唯一の定期連絡船であるフェリーとしまが安全に接岸できるよう港内の静穏度を確保することを優先し、交付金事業（社会資本整備総合交付金事業）を利用し、防波堤（外郭施設）の整備を促進してきており、定期船はその一部を岸壁として一時的に利用している。

### イ 整備の必要性と緊急性

小宝島港に入出港するフェリーとしまは、小宝島と鹿児島県本土、奄美大島を結ぶ唯一の定期連絡船であり、生活物資の輸送等、島民の生活に欠くことのできない重要な船舶となっている。

小宝島は面積 1.0km<sup>2</sup> と小さく、補完港が整備できる地形を有していない。また、小宝島港は島影がないため、外海からの波浪の影響を直接受ける港湾施設である。定期船は、防波堤（西）の一部を兼用岸壁として利用し、接岸しているが、岸壁幅が 10m と狭いため、貨物の積み降ろしのためのクレーン作業やフォークリフト作業の危険な荷役作業、または乗降客と荷役作業の分離がされていない状況である。現在は、接岸既設の対岸側へ防波堤（東）を整備中で、計画延長 160m のうち 120m が完成している。防波堤整備は、港外から侵入する波浪を防ぐために必要な整備であることから、定期船が安全に接岸し、乗降客と荷役作業者の安全を図るためには、係留施設である岸壁整備は島民生活を守る上で必要不可欠なものである。

このようなことから、地方創生港整備推進交付金（港整備交付金）整備事業により係留施設の整備を行う計画としている。防波堤（東）に整備している岸壁に定期船が接岸するために必要な水深(-5.5m)を確保し、定期船が港内で安全に回頭可能となる水域を確保するため、小宝島港の泊地のしゅんせつが必要である。