

# 環境影響評価審査書

## 5 横須賀港（安浦地区）埋立事業

### I 総括事項

東京湾は、自然条件、社会条件に恵まれているところから、湾岸地域の都市化が進むとともに、早くから臨海工業地帯の造成、港湾機能及び都市機能の整備、廃棄物の処分などのための埋立てが各所で行われてきた。

その結果、水質汚濁、浅海域の消滅に伴う海の生物への影響、市民と海の触れあいの場の喪失などの問題が生じ、最近では、湾内の埋立てに対し、環境上の視点からさまざまな問題提起がなされている。

本事業は、この東京湾の湾口部に近い横須賀港のほぼ中央に位置する横須賀市日の出町、安浦町及び三春町の地先海面約58ヘクタールの埋立てを予定している。

かつて、この地域周辺は、砂浜を主とした自然の海浜であり、沖合に浮ぶ東京湾唯一の自然島である猿島と一体となって、海を中心とした特色ある自然環境を保ってきたことにより、市民の身近なレクリエーションの場あるいは生活の場として活用が図られてきた。

その後、この地域周辺では、東京湾岸の他の地域と同様に、都市化の進展や経済の発展により、住宅用地や都市施設用地などの整備を目的として逐次埋立てが行われてきたため、現在では自然の海岸がほとんど無くなり、市民が海と触れあう機会が大きく失われてきている状況にある。

このように、当地域の沿岸域は人工化され、大きく変ぼうしてきたが、なお、その地先海域は、猿島との間に複雑な海底地形を有し、また、海域が比較的良好な状態に保たれてきたことから、海生生物にも恵まれ、漁業の場や、猿島を中心とするレクリエーションの場として利用されてきている。

今回の事業は、横須賀市の都市づくりを総合的に進めるための主要事業の一つとして実施が予定されているもので、本事業による埋立地には、港湾施設の整備、学校、下水処理場などの都市施設の整備、幹線道路の整備などが計画されている。

この事業は、都市づくりの一環として行われるものであるとはいえ、年ごとに厳しくなる海の環境、特に東京湾の現状を考えると、埋立ては必要最小限の規模で計画し、かつ、環境に細心の注意を払って実施していくとともに、必要に応じて、積極的に海の環境を創造していくことも必要と考えられる。

したがって、埋立ての方法についても、機能性や経済性に重きを置いた従来のいきかたに、環境保全の思想を積極的に取入れ、失われる海の代償として新しい海の環境をつくり出すこと、水際部分に市民のための触れあいの場などの新しい環境を創造すること、埋立地内の環境を保全することなどの配慮が必要となっている。

このようなことから、予測評価書案のなかで、まず、事業実施の前提となる埋立実施の目的について、個別の目的ごとに、その背景、内容、計画の進めかたなどを具体的に検討し、明らかにしておく必要がある。

また、個別事項については、土地利用、水際部分の構造及びそこへの経路の取扱い、緑地のとりかたなどについても、より良い環境の創造という意識をもって検討をする必要がある。

以上のことを基本的視点として、予測評価書案について個別事項にかかわる審査をした結果は次のとおりであるが、事業者は、予測評価書を作成するにあたっては、以上述べたことを十分に踏まえ、適切な対応をすること。

### II 個別事項

#### 1 大気汚染、悪臭・粉じん等について

この事業の実施による主な大気汚染の問題としては、埋立工事中の土砂による粉じんの飛散及び臨港道路小川三春線を中心とする自動車交通による窒素酸化物等の汚染があり、また、悪臭としては、下水処理場の沈殿池、曝気槽、污泥処理系統などからの発生によるものがある。

粉じんについては、埋立工事が、約58ヘクタールの海面に、6年6箇月にわたり810万立方メートルの土砂を投入して進められるものであるため、各種の工事のうち、特に護岸その他の既存構造物の撤去時と、車による土砂の搬入時及び埋立土砂の敷きならし時に、粉じんの発生及び飛散が予想されている。

防じん対策として、移動式ネットの設置、仮設道路の舗装、土砂運搬車両の荷台の幌かけ及び車輪の洗浄、強風時における作業の一時中断、土砂搬入後における速やかな敷きならし、散水、表面処理剤の散布、種子吹付等を予定している。

しかし、事業予定地は既成市街地に近接しており、また、5月から8月までの4箇月を除くと、既成市街地に向かって吹く海風が卓越しており、対策の進めかたによっては市街地の生活環境に影響を及ぼすことも考えられる。

このため、予定している防じん対策について、工事の実施場所、時期、方法その他の状況に応じて、適切な組合せと具体的な実施方法及びその管理方法を検討すること。窒素酸化物については、県の環境目標値を超える地域を生ずるおそれがあるので、長期的な視点に立ち、総合的な交通政策なども考慮しながら対応を検討しておくこと。

悪臭については、沈殿池等の発生源にふたをかけ、乾式オゾン脱臭設備などを設置することにより、その発生を防止することとしているが、覆蓋の方法、脱臭装置の維持管理には十分留意し、周辺に影響を及ぼすことのないようにすること。

## 2 水質汚濁－海水の濁り等について

事業予定地周辺の海域は、水質がおおむね良好な状態にあり、魚類などの海生生物の生息も多くみられ、ノリ、ワカメの海面養殖も盛んであり、海水浴場にも利用されているため、海水の汚濁による影響を極力少なくするための配慮が必要と認められる。

この事業の実施による海水への影響としては、埋立工事中の床掘、しゅんせつ時及び敷砂工、埋立工、捨石工の際の海水の濁りと、埋立地供用後の下水処理場からの排水によるものがある。

埋立工事中の海水の濁りは、仮締切堤の設置、汚濁防止膜の設置等の対策を実施して防止し、ノリの生育に影響を及ぼすことのないようにするとしているが、予定している対策の実施の方法によっては、海生生物に影響を及ぼすことも考えられる。

このため、汚濁防止膜の設置にあたっては、潮流の方向、工事場所の位置等との関係、工船用船舶の出入口の位置及び幅などを考慮し、工事の進捗状況に合わせて具体的に設置場所及び設置方法を検討し、汚濁防止効果を高め、かつ、土砂の沈降に伴う影響海域が極力小さくなるようにすること。

下水処理場の排水については、一部三次処理を予定しているが、下水処理場における大規模な三次処理は実績が乏しいこともあるので、維持管理は十分にいき、目標とする処理水質が安定して得られるようにすること。

## 3 騒音、振動

### (1) 建設作業騒音及び建設作業振動について

埋立工事中の特定建設作業としては、突堤式物揚場の施工等に伴うくい打作業、既存構造物等を撤去するためのコンクリートブレーカによる作業が予定されており、これらの作業の実施に伴って発生する騒音と振動は、防音べいの設置、作業場所からの距離との関係などにより、いずれも騒音規制法及び振動規制法の規制基準以下になると予測している。

しかしながら、コンクリートブレーカによる作業は住宅地に近接した場所で行われることもあり、かつ、工期も比較的長期にわたるところから、より防音と防振に配慮した対策の実施が望まれる。

このため、防音べいの設置にあたっては、近接する住宅との位置関係などを考慮し、より効果のある構造及び設置方法を検討し、また、低騒音低振動型機械の採用なども合わせて検討すること。

さらに、埋立土砂の敷きならし時のブルドーザなどによる工事騒音と工事振動についても、既存住宅との位置関係を考慮しながら、防止対策に留意すること。

### (2) 工場騒音等について

住工混在解消のための企業移転用地に予定されている工業用地と、公共事業を促進するための代替地に予定されている住宅用地は、幅員16メートルの道路と幅10メートルの緑地を挟んで接するようになっており、状況によっては住宅用地と工業用地の接点で公害問題を引き起こす可能性もある。

このため、工業用地内の企業の配置、緑地の配置及び構造などについて検討を行い、適切な対応策を実施すること。

なお、工業用地内に立地する企業は、現在のところ特定されていないため、環境への影響の予測評価が個別具体的に行われていないが、対象企業の選定にあたっては、各企業ごとに、公害、安全等に関する調査を詳細に行い、そ

の結果を踏まえながら、問題のないよう対応策を検討すること。

また、住宅用地及び工業用地は、それぞれの目的に即した用途として、将来ともに適切に活用される環境をつくっていく必要がある。

このため、特別用途地区の指定、建築協定の導入などの手法を検討し、土地利用の純化が図れるような方向で、適切な方法を導入すること。

### （3）道路交通騒音について

埋立地の主要道路となる臨港道路小川三春線の道路交通騒音は、供用時における交通量を10,910台／日として予測を行い、その時の騒音は環境基準を満足するとしている。

しかしながら、この道路の供用により、沿線及び取付部の住宅地等で現況より騒音レベルが高くなる地域の出現することが予想される。また、臨港道路の交通量予測は港湾発生交流を中心に行われているが、この道路は国道16号に接続するので、そのバイパスとなる可能性があり、国道16号と本町山中線（仮称）との接続を考慮すると、一般交通の流入量が大幅に増大し、騒音レベルが高くなることも考えられる。

このため、臨港道路沿いの住宅地等における騒音の影響を低減するために、沿道緑地の構造なども含めて適切な対応策を検討すること。

## 4 動物、植物

### （1）海生動植物について

事業予定地周辺の海域は、長い埋立ての歴史のなかで、海生生物の生息の場となっている砂浜を中心とした浅海域が大きく失われてきている。

しかしながら、この海域には、まだ一部に浅海部もみられ、猿島から続く砂浜と、岩礁が入り組んだ複雑な地形が残されているため、比較的海生生物に恵まれた状況にある。

今回の事業は、この海生生物に恵まれた海域の一角を埋立てるものであり、事業の実施にあたっては、当然、現況を十分に確認のうえ、その影響を最小限にするとともに、必要に応じて、海生生物の生息の場の回復、創造などを図る必要がある。

このため、海生生物の生息の状況を種類別に詳細に把握し、主少な生息域との関係、浅海域の減少による影響の程度、埋立てにより失われる生息域に対する新たな対応などを具体的に検討すること。

### （2）緑化について

事業計画で予定されている道路沿道緑地、シンボル緑地、下水処理場に接する修景緑地は、周辺の土地利用、緑地の位置づけなどを考慮し、海に接するという植栽条件を勘案しながら、極力、郷土樹種を中心とした植栽を行い、環境保全林として構成できるよう配慮すること。

## 5 景観、レクリエーション資源

事業予定地を含む安浦町から馬堀町に至る海岸は、かつては砂浜を中心にした自然の海浜であり、海水浴、釣り、風景を楽しむなどさまざまな形で、レクリエーションの場として市民に活用されてきたが、経済の発展や都市化に伴って、この地域の埋立てが進められ、現在では市民と海の触れあいがほとんど困難な状況になっている。

このような状況のなかで実施される今回の埋立事業は、市民の日常生活の場からさらに海を遠ざけるという問題を含んでいるが、水際部分及びそこに至る市街地からの経路について、市民が容易に海に接することのできるよう配慮することにより、現状よりも優れた状況をつくり出せる可能性をもっている。

このため、水際部分の計画にあたっては、シンボル緑地とそれに接続する荷さばき地及び野積地の海に面する部分が、猿島を望む優れた景観を楽しむ場あるいは憩いの場となることを考慮して、潤いのある環境づくりを行い、また、修景緑地については、下水処理場の空間利用と一体のものとして、ゆとりのある水ぎわの空間として構成できるよう配慮すること。

なお、水際部分については、事業地近傍の海上及び陸上の地点からの景観にも配慮し、周辺の状況、海との調和などを考慮して、全体として、より良い景観が創造できるようにすること。

また、市街地から水際部分に至る経路については、シンボル緑地、修景緑地のそれぞれにつながる主要な経路を設け、さらに、これらの経路相互間のつながりにも配慮して、全体として緑化を行うことにより、潤いがあり、か

つ、市民が気軽に歩ける水際部分への経路が構成できるようにすること。

## 6 その他

昭和57年8月18日に決定された横須賀港港湾計画によると、本事業計画とは別に、約16ヘクタールの新港第二突堤の建設及び猿島から続く410メートルの東防波堤の建設が予定されている。

今回の環境影響評価手続のなかでは、この新港第二突堤及び東防波堤の建設事業は対象事業になっていないが、総括事項でも明らかにしたとおり、事業を予定している海域の環境は年ごとに厳しさを増しており、より慎重な環境上の配慮が必要と認められる。

したがって、この新港第二突堤及び東防波堤の建設計画の具体化にあたっては、これらの状況を踏まえるとともに、安浦地区の埋立事業の工事中及び供用後の環境の変化について、十分な監視調査を行い、この結果を反映させるなど、適切な環境影響評価を実施すること。