事例個票　オランダ埋立

|  |  |
| --- | --- |
| 所在地 | オランダ、ロッテルダム市、ロッテルダム港湾地区 |
| 事業名 | Maasvlakte 2 |
| 図書名 | 環境影響報告書 Maasvlakte 2 目的地　（2007年）  Milieueffectrapport Bestemming Maasvlakte 2 (2007) |
| 累積的影響評価実施主体 | ロッテルダム港管理局 |
| 事業主体 | プロジェクト組織 Maasvlakte2  Project Organization Maasvlakte2 |
| 事業種別 | 埋立て及び干拓・面整備事業 |
| 規模 | 約2000ha |
| 事業概要 | マースフラクテ2は、ロッテルダム港の現在のマースフラクテの隣に位置する港湾および工業地域の開発計画である。マースフラクテ2は、面積、立地、大規模さ、そして利用開始までに長期間を要する大規模開発計画である。建設工事そのもの、埋め立て地の存在、そしてそこに進出する企業の活動も加わって、さまざまな影響を及ぼす。そのため、このプロジェクトの実現には、広範な調査、多数の関係者との協議、さまざまな意思決定手続きなど、入念な準備が必要である。  マースフラクテ2は北海に新たに建設される埋立地であり、フォールデルタへと自然に変化する護岸で囲まれる。さらに、現在のマースフラクテと同様に、マースフラクテ2にもレクリエーション用のスペースが設けられる予定であり、特にビーチが整備される。港湾および工業地域は段階的に開発される。2008年に作業を開始する予定である。2013年までの期間には、護岸が建設され、必要な港湾施設やインフラが建設され、最初の用地が開発される。2013年以降のマースフラクテ2のさらなる開発のペースは、市場の動向に左右される。  最終的には、1,000ヘクタールの港湾および工業用地が実現することになる。さらに、港の水域、防潮堤、乾燥したインフラおよびその他の施設として、約1,000ヘクタールが必要となる。 |
| 累積的影響評価の位置付け | 個別の事業の環境アセスメントの中で行われている累積的影響評価 |
| 累積的影響の対象環境要素・項目 | 騒音 |
| 累積的影響の内容 | 産業騒音と交通騒音を足し合わせ、騒音の影響を受ける人数が割り出された。  騒音の程度は環境品質基準であるMKM値を用いて評価された。  地域住民に対するすべての発生源を合わせた影響はMKM等高線で示されている。地図上には55MKMと50MKMの両方の等値線が記され、住民が騒音公害にさらされる地域を示している。  現時点（2007年）では、約10万人がMKM50を超え、2020年には約144,500人に増加すると予想される。2033年にはこの数は約13万人に減少すると予測されている。  自然生態系に対する累積的騒音の影響範囲は、Voornes Duinの静穏区域における40dB(A)等高線を用いて表現されている。  当初案では、発生源対策を行うことで、影響範囲が233haから32haに減少すると予測されている。  代替案では、2020年と2033年の両方において、Voornes Duinの40dB(A)の輪郭の面積が増加すると予測されている。 |
| 考慮した既存・将来事業の範囲 | 既存のマースフラクテで計画されている事業  ・石炭火力ユニットの増設、第二次拡張の可能性、2つの新しいエネルギー企業の立地が予定されている。加えて、港内には液化ガス（LNG）用のターミナルが2か所設置される計画）  ・既存のマースフラクテと港湾地域の交通接続周辺の住宅地の拡張事業が計画されている |
| 空間的範囲 | 下の図は、EIAの調査地域である。 |
| 時間的範囲 | マースフラクテ2の最初の用地は、2013年以降に利用可能になる予定であり、同時に、埋め立て地の造成やその他のインフラの建設作業も継続して実施されている。これらの累積的影響を判断する基準年として、2015年が選定し、累積のための2つ目の校正時点を2025年に設定した。 |
| 関連事業に係る情報収集の方法 | 文献調査 |
| 評価の考え方、方法、評価に用いた閾値等 | ○評価の考え方  騒音負荷の最大基準は、「騒音障害法（Wet geluidhinder）」に明記されている。この法律は、騒音源の周囲または沿線を騒音区域と設定している。住宅に対する産業騒音は、50dB(A)を超えないこととされている。そのため、港湾および工業地域の周囲には区域輪郭（ゾーンコンター）が設定されている。産業騒音の区域輪郭内に位置する住宅に対しては、VROM（住宅・空間計画・環境省）大臣によってより高い限度値、いわゆる「最大許容騒音値（MTG）」が定められており、これらの値を超えてはならない。  道路交通による騒音負荷についても、住宅に対しては望ましくは50dB(A)を超えないこととされており、鉄道交通騒音についても同様に最大騒音負荷は57dB(A)とされている。  船舶交通、低周波音、および騒音の累積に関しては、現時点では規定された計算方法や法的基準は存在しない。新法には、騒音の累積に関する提案が盛り込まれると予想されている。本環境影響評価書（MER）では、この新しい騒音指標への対応はまだ行われていない。ただし、クイックスキャンにより、この新しい指標が効果調査の結論にどの程度影響を及ぼすかについての検討は行われている。  **港湾・工業地域の騒音区域内での最大許容範囲**  ラインモンド・ウェスト騒音協定において、事業者、行政担当者、および港湾管理局との間で、港湾地域内で企業が発生させることのできる最大騒音負荷について合意がなされている。この合意により、50dB(A)の騒音輪郭、すなわち終端輪郭（エンドコンター）が定められている。この合意は、港湾管理局、企業、そして周辺地域にとって、港湾および工業地域の開発における前提条件となっている。  ○評価の方法  地域住民に対するすべての発生源を合わせた影響は、MKM等高線で示され、騒音協定で設定された最大騒音負荷を基準に評価が行われた。 |
| ミチゲーションの内容 | 騒音の累積的影響に対するミティゲーションは、静音性アスファルトの導入や、鉄道交通におけるレール研磨などが提案されている。これらミティゲーションを実行しながらモニタリングし、順応的に対策を講じる。 |
| モニタリング計画 | モニタリングは2010年から2033年まで行い、2015年・2020年・2025年・2033年にモニタリングの評価を実施する。評価の結果が予想の範囲内であればモニタリング頻度や強度を下げることを検討し、影響が発生しないと明らかになった場合や知識の空白が解消された場合には、その項目をモニタリング計画から除外する。 |
| 優れている点・問題点 | 【優れている点】  ・事業者、行政担当者、および港湾管理局との間で最大騒音負荷について合意を行ったこと。  【問題点】  ・騒音しか取り上げていない点。 |
| 特記事項等 |  |