

第2回 能動的運転管理の効果的な実施に向けた検討委員会 議事要旨

日時：令和3年3月9日（金）13時30分～15時00分

場所：Web会議システムにより開催

能動的運転管理は、水産業者からの要望だけで実施するのではなく、水産部局、環境部局の理解のもと、放流先水域の関係者の合意形成を図った上で行うものであり、資料2の栄養塩類の能動的運転管理検討フロー図やチェックリストにおいても、その点について明記すべきではないか。

チェックリストの「能動的運転管理の細則の検討」に記載されている「水質監視項目」や「水質管理目標値」の意味について、事例集等での類語との整理も含め、もっと分かりやすく記載する必要があるのではないか。特に「水質管理目標値」については、どのタイミングで設定するのかフロー図上で明確にできないか。

技術資料（案）の「運転管理における課題の抽出」において、可能な範囲で構わないので、課題の対策方針も合わせて記載すると技術資料としての有用性が高まるのではないか。また、現場で運転管理に苦労している点も踏まえて、効率的な運転方法を検討できるといいと考える。

水処理工程だけではなく、汚泥を集約処理している処理場等においては、汚泥処理工程も含めて、効果的な能動的運転管理の実施の可能性について記載すべきと考える。

能動的運転管理の実施にあたり、アダプティブマネジメント（順応的管理）の観点から、放流先水域の水質モニタリングの必要性について記載する必要があるのではないか。ただし、必ずしも下水道部局が全てを実施するという訳ではなく、地域において、関係者で役割分担を決定する必要があることを記載するといいいのではないか。

放流先の栄養塩類の状況により、時期によっては、窒素とリンの両方を増加させる運転管理などが求められることも考えられる。現時点の技術で出来る事と出来ない事があると思うが、今後、技術資料でその点も整理できればいいと考える。

環境省の方で、瀬戸内海環境保全特別措置法を改正し、関係府県知事が栄養塩類の管理に関する計画を策定できる制度を創設し、海域及び季節ごとに栄養塩類のきめ細かな管理を行えることなどとしており、技術資料にも参考情報として記載すべきではないか。

能動的運転管理の導入時に、下水道部局が、水産部局などの関係部局も含めた関係者の中で、こういった役割を担ったかや、水産業者との調整で苦労した情報などについては、大変重要であるため、導入に実際に携わった詳しい人に話を聞くなどして、技術資料の中でコラムとしてとりまとめるべきではないか。

以上