

金城ふ頭地先公有水面埋立て
に係る環境影響評価準備書

要 約 書

(公有水面の埋立て)

平成 2 9 年 9 月

名古屋港管理組合

はじめに

金城ふ頭地先公有水面埋立てに係る環境影響評価準備書は、「名古屋市環境影響評価条例」に基づき、環境影響評価方法書に対する市長の意見等を考慮して選定した項目並びに調査、予測及び評価の手法により、対象事業に係る環境影響評価を行った結果をとりまとめたものです。本要約書は、その準備書を要約したものです。なお、本文中は、略称を用いています。

事業者の名称、代表者の氏名及び対象事業の名称

●事業者の名称、代表者の氏名及び事務所の所在地

〔事業者名〕名古屋港管理組合

〔代表者〕名古屋港管理組合管理者 名古屋市長 河村 たかし

〔所在地〕名古屋市港区港町1番11号

●対象事業の名称及び種類

〔名称〕金城ふ頭地先公有水面埋立て

〔種類〕公有水面の埋立て

対象事業の目的

●事業の目的

本事業は、金城ふ頭地先において16.4haの埋立てを行い、保管施設用地を確保することを目的としています。金城ふ頭及び弥富ふ頭における用地の不足に伴い、分散・点在している完成自動車取扱機能を集約・拠点化することで、完成自動車の効率的な海上輸送を行い、地域基幹産業の国際競争力の維持・強化を図ります。同時に、切迫性が指摘されている南海トラフ巨大地震等に対応するため、耐震強化岸壁を整備するものです。

対象事業の概要

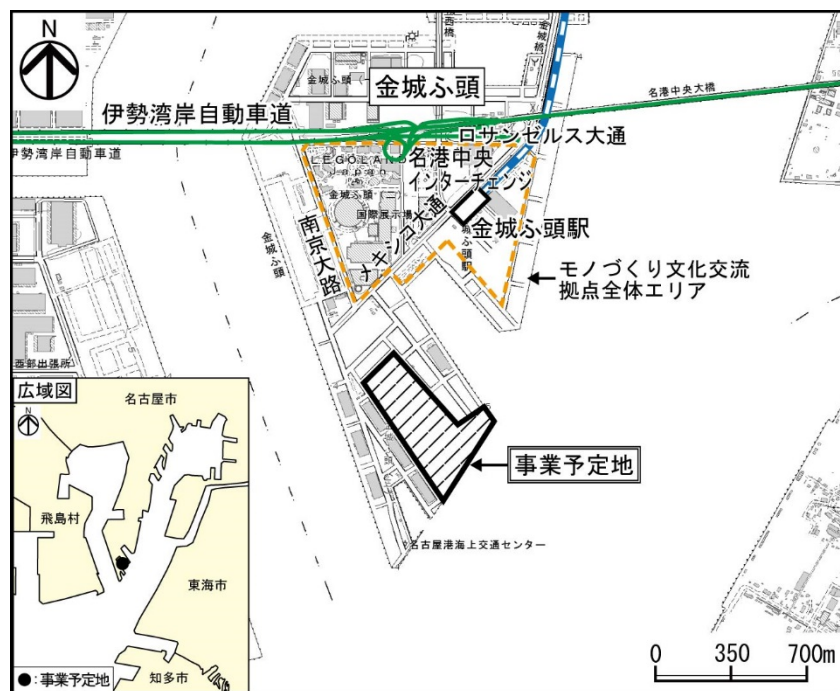
●事業予定地の位置及び規模

- ・事業予定地の位置及び区域（位置図参照）
名古屋市港区金城ふ頭三丁目地先公有水面

- ・事業規模

〔埋立区域の面積〕 16.4ha

【事業予定地の位置】



●基本方針

- I. 大型船舶を活用した、効率的な完成自動車輸送への対応に必要な保管施設用地を確保します。
- II. 大規模地震が発生した場合において、緊急物資の輸送機能を確保するため、大規模地震対策施設を整備します。

●供用開始予定時期

平成34年度（2022年度）を目標としています。

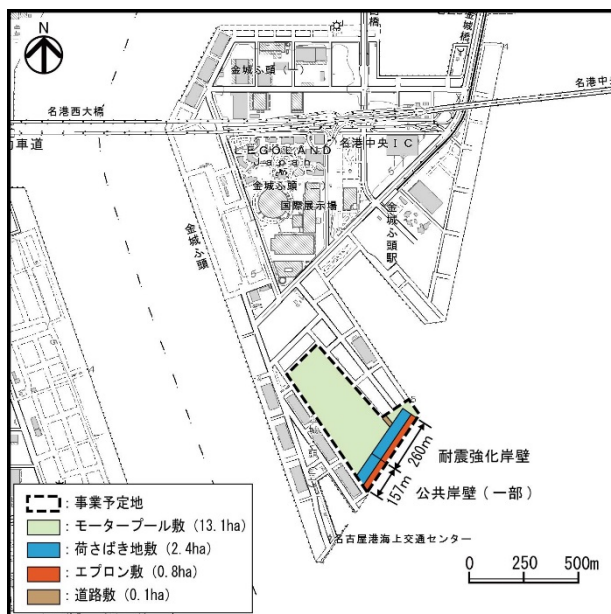
●土地利用計画の概要

本事業においては、金城ふ頭地先に16.4haの埠頭用地を整備するとともに、緊急物資の輸送機能を確保するため、公共耐震強化岸壁及び公共岸壁（一部）を整備します。

【土地利用計画の概要】

用 途	利用計画	面 積	その他施設
埠頭用地	モータープール敷	13.1ha	・ 公共耐震強化岸壁 水深 12m 岸壁 1 バース 延長 260m
	荷さばき地敷	2.4ha	
	エプロン敷	0.8ha	
	道路敷	0.1ha	
合 計		16.4ha	・ 公共岸壁（一部） 水深 12m 岸壁 1 バース 延長 157m

【土地利用の配置図】



【施設のイメージ図】



●工事予定期間

平成31年～平成34年

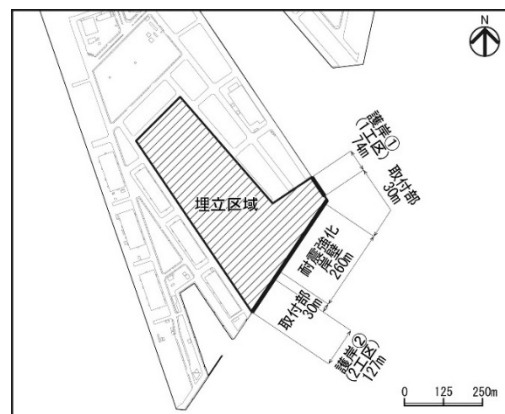
【工事工程表】

工 種			延べ月数																		
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
準備工		事業損失防止工 (汚濁防止膜設置・撤去)	■																		
護岸工	1工区	基礎工 (地盤改良工)		■	■	■	■														
		本体工				■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■			
	2工区	基礎工 (地盤改良工)		■	■	■	■	■													
		本体工						■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
岸壁工		浚渫工		■				■				■				■		■			
		地盤改良工		■	■	■	■	■	■	■		■	■	■		■	■	■	■	■	
		基礎工								■	■	■	■	■	■	■	■	■		■	
		本体工															■	■	■	■	
		裏込工																	■	■	
		上部工																		■	■
		舗装工																			
		付属工																			
埋立工	付帯工	■																			
	埋立工	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
	舗装工																				

延べ月数			19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36
工 種																				
準備工			事業損失防止工 (汚濁防止膜設置・撤去)																	
護岸工	1工区	基礎工 (地盤改良工)																		
		本体工																		
	2工区	基礎工 (地盤改良工)																		
		本体工																		
岸壁工	浚渫工																			
	地盤改良工																			
	基礎工																			
	本体工																			
	裏込工																			
	上部工																			
	舗装工																			
	付属工																			
埋立工	付帯工																			
	埋立工																			
	舗装工																			

名 称	種類	構 造
護岸① (1工区)	護岸	(本体工) 鋼管矢板、控え鋼管杭 (上部工) 場所打ちコンクリート 天端高 N.P. +4.8m
護岸② (2工区)	護岸	(本体工) 鋼管矢板、控え鋼管杭 (上部工) 場所打ちコンクリート 天端高 N.P. +4.8m
耐震強化 岸壁	岸壁	(基礎工) 基礎捨石 (本体工) ハイブリッドケーソン (上部工) 場所打ちコンクリート 天端高 N.P. +4.8m

【工作物の配置及び延長】



注) 護岸②は、p.3の土地利用計画の表に示す「その他施設」の公共岸壁(一部)となる計画である。

事前配慮の内容

●建設作業時を想定した配慮

- ・ 自然環境の保全のため、浮遊物質発生量が多い工程において、汚濁防止膜を設置し、濁りの拡散を抑制するとともに、浮遊物質発生量の多い建設機械の使用を分散させる工事計画とし、浮遊物質発生量の平準化に努めます。
- ・ 生活環境の保全のため、低騒音・低振動型や排出ガス対策型機械の使用や工事関係車両台数の低減に努め、大気汚染、騒音、振動等の公害の発生を抑制します。
- ・ 交通安全の確保のため、工事関係車両台数の低減に努め、工事関係車両の運転者に対し、適正な走行の遵守を指導、徹底します。
- ・ 工事の実施に伴い発生する廃棄物について「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」に基づき、建設廃材の分別回収、再資源化、減量化に努めます。 等

●施設の存在・供用時を想定した配慮

- ・ 自然災害への対応として、整備する岸壁を耐震強化岸壁とすることで、大規模地震発生時において当該事業に起因する二次災害の発生を防止するとともに、緊急物資輸送の拠点とします。
- ・ 低公害・低燃費車の普及促進のため、施設利用事業者に対し、「貨物自動車等の車種規制非適合車の使用抑制等に関する要綱」（愛知県）に基づく中継施設管理者として車種規制非適合車の不使用について周知します。 等

事業予定地及びその周辺地域の概況

事業予定地は名古屋市港区に位置し、現在、主に貨物船が自動車や資材等を輸送する公有水面として利用されています。

事業予定地が位置する金城ふ頭は、貨物船が接岸する商港機能のほか、国際展示場やリニア・鉄道館など、市民等が利用する施設もあります。

名古屋市は、この金城ふ頭内に“モノづくり文化”を発信・継承するため、「産業技術」をテーマとして人々が交流する拠点を創出する「モノづくり文化交流拠点構想」を計画しています。この構想における“モノづくり文化交流拠点全体エリア”内に、民間事業者によるテーマパーク“LEGOLAND JAPAN”が平成 29 年 4 月に開業しました。

事業予定地は、この“モノづくり文化交流拠点全体エリア”の南に位置しています。（p.2 図参照）

環境影響評価の項目

本事業の実施に伴い、周辺環境に影響を及ぼす恐れのある行為・要因（影響要因）と、環境影響の対象とする環境要素を下表のとおり抽出しました。

環境要素の区分	影響要因の区分	工 事 中			存在・供用時		
	細区分	水面の埋立て	注) 建設機械の稼働	工事関係車両の走行	埋立地の存在	新施設の供用	新施設関連車両の走行
A 大気質	二酸化窒素	-	●	●	-	●	●
	浮遊粒子状物質	-	●	●	-	●	●
	二酸化硫黄	-	●	-	-	●	-
B 悪 臭	特定悪臭物質及び臭気指数	●	-	-	-	-	-
C 風 害	—	-	-	-	-	-	-
D 騒 音	建設作業騒音	-	●	-	-	-	-
	道路交通騒音	-	-	●	-	-	●
E 振 動	建設作業騒音	-	●	-	-	-	-
	道路交通騒音	-	-	●	-	-	●
F 低周波音	—	-	-	-	-	-	-
G 水質・底質	浮遊物質	●	-	-	-	-	-
	水象	-	-	-	●	-	-
	化学的酸素要求量	-	-	-	●	-	-
H 地下水	—	-	-	-	-	-	-
I 土 壤	—	-	-	-	-	-	-
J 地 盤	—	-	-	-	-	-	-
K 地形・地質	—	-	-	-	-	-	-
L 日照阻害	—	-	-	-	-	-	-
M 電波障害	—	-	-	-	-	-	-
N 地域分断	—	-	-	-	-	-	-
O 安全性	交通安全	-	-	●	-	-	●
P 廃棄物等	廃棄物等	●	-	-	-	-	-
Q 植 物	重要な海生植物	●	-	-	●	-	-
R 動 物	重要な動物 注目すべき生息地	●	-	-	●	-	-
S 生態系	地域を特徴づける生態系 に応じた注目種等	●	-	-	●	-	-
T 緑 地	—	-	-	-	-	-	-
U 水循環	—	-	-	-	-	-	-
V 景 観	—	-	-	-	-	-	-
W 人と自然との触れ 合いの活動の場	—	-	-	-	-	-	-
X 文化財	—	-	-	-	-	-	-
Y 温室効果ガス等	温室効果ガス	-	●	●	-	●	●
Z ヒートアイランド現象	—	-	-	-	-	-	-

注) 建設機械には、陸上で稼働する工事用機械と、海上で稼働する工事用船舶を含む。

環境影響評価結果の概要

大 気 質

(1) 建設機械の稼働による大気汚染

工事中における建設機械の稼働に起因する二酸化窒素、浮遊粒子状物質及び二酸化硫黄濃度について、大気拡散モデルに基づき検討を行いました。

① 予測場所

事業予定地周辺

② 予測結果（金城ふ頭内の最高濃度出現地点）

単位：（二酸化窒素・二酸化硫黄）ppm、（浮遊粒子状物質）mg/m³

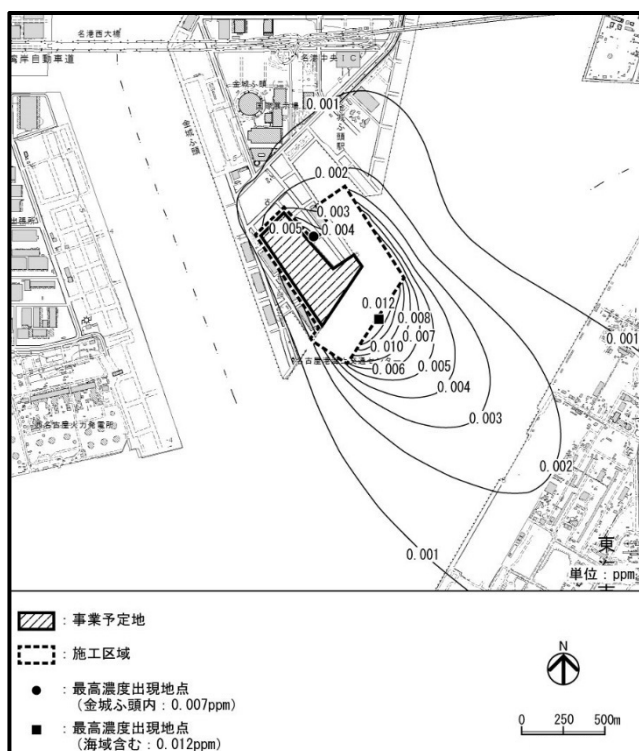
予測項目	寄与濃度 ①	バックグラウンド濃度 ②	寄与率 (%) ①/(①+②)	年間98%値 または 2%除外値	環境基準 との対比	環境目標値 との対比
二酸化窒素	0.007	0.017	29.1	0.044	○	×
浮遊粒子状物質	0.013	0.020	38.8	0.073	○	○
二酸化硫黄	0.00016	0.002	7.5	0.005	○	—

注）二酸化窒素：環境基準の値（0.04～0.06ppm又はそれ以下）、環境目標値（0.04ppm以下）

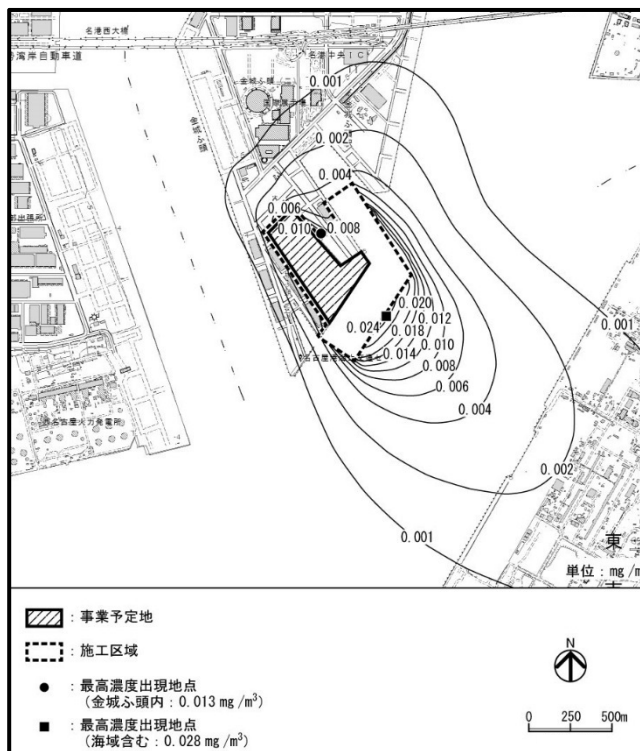
浮遊粒子状物質：環境基準の値及び環境目標値（0.10mg/m³以下）

二酸化硫黄：環境基準の値（0.04ppm以下）

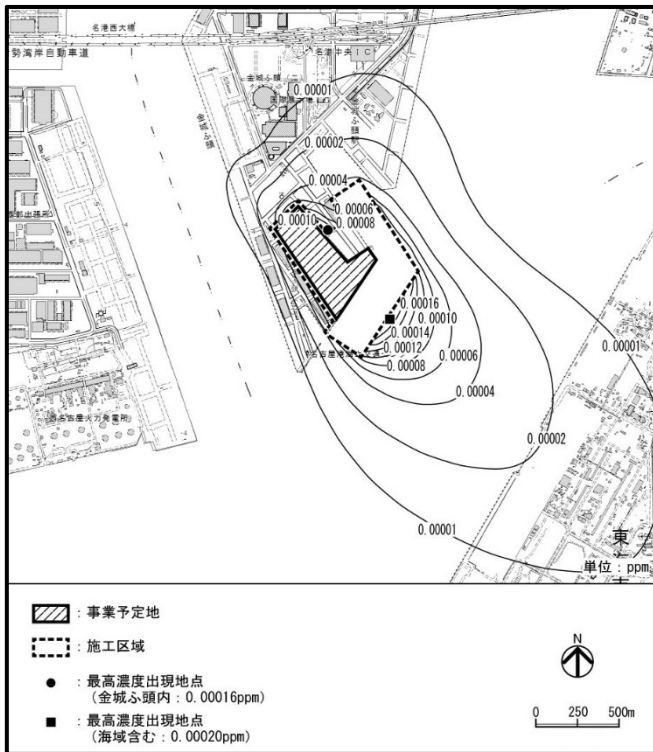
【二酸化窒素の寄与濃度】



【浮遊粒子状物質の寄与濃度】



【二酸化硫黄の寄与濃度】



③ 環境の保全のための措置

- ・建設機械の機種について、排出ガス対策型の使用に努めます。
- ・建設機械の効率的な運用に努めるとともに、十分な点検・整備により、性能の維持に努めます。
- ・建設機械（ディーゼルエンジン仕様）に使用する燃料は、日本工業規格（JIS）に適合するものを使用します。等

④ 評 価

二酸化窒素濃度の日平均値の年間 98%値は、環境目標値を上回ります。浮遊粒子状物質濃度の日平均値の 2%除外値は、環境目標値を下回ります。なお、事業予定地を含む金城ふ頭は臨港地区であり、大気汚染に係る環境基準は適用されませんが、参考までに環境基準と比較すると、二酸化窒素、浮遊粒子状物質及び二酸化硫黄の環境基準の値を下回ります。

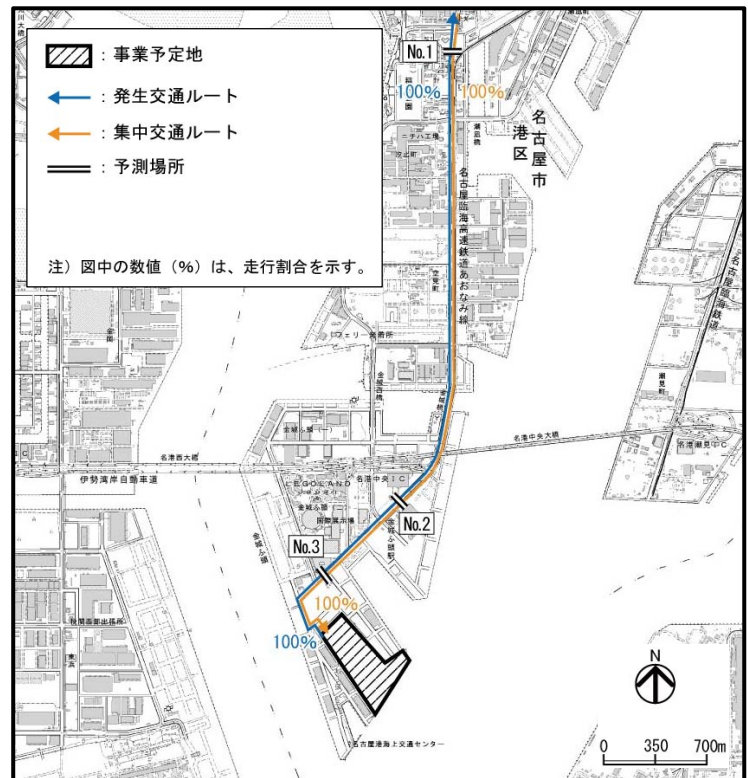
本事業の実施においては、二酸化窒素濃度が環境目標値を上回ることから、建設機械の機種について、排出ガス対策型の使用に努める等の環境の保全のための措置を講ずることにより、周辺環境に及ぼす影響のさらなる低減に努めます。

(2) 工事関係車両の走行による大気汚染

工事中における工事関係車両の走行に起因する二酸化窒素及び浮遊粒子状物質濃度について、大気拡散モデルに基づき検討を行いました。

① 予測場所

工事関係車両の走行ルートに該当する No. 1、No. 2 及び No. 3 の 3 断面の道路端両側（右図参照）



② 予測結果

単位：(二酸化窒素)ppm、(浮遊粒子状物質)mg/m³

予測項目	予測断面	バックグラウンド濃度	工事中濃度	寄与率 (%)	年間 98%値 または 2%除外値	環境基準 との対比	環境目標値 との対比
二酸化窒素	No. 1	0.017	0.018	0.10~0.24	0.036	○	○
	No. 2	0.017	0.017	0.18~0.29	0.034	○	○
	No. 3	0.017	0.017	0.21~0.32	0.034	○	○
浮遊粒子状物質	No. 1	0.020	0.020	0.01~0.02	0.047	○	○
	No. 2	0.020	0.020	0.01~0.02	0.047	○	○
	No. 3	0.020	0.020	0.01~0.02	0.047	○	○

注) 二酸化窒素：環境基準の値 (0.04~0.06ppm 又はそれ以下)、環境目標値 (0.04ppm 以下)

浮遊粒子状物質：環境基準の値及び環境目標値 (0.10mg/m³ 以下)

③ 環境の保全のための措置

- ・ 資材の運搬は海上輸送を中心とし、工事関係車両台数を少なくします。
- ・ 資材等の搬出入については、積載量に応じた適正な車種の選定による運搬の効率化を推進することにより、さらに工事関係車両の走行台数を減らすよう努めます。
- ・ 工事関係の通勤者には、公共交通機関の利用や自動車の相乗りを指導し、通勤に使用する車両の走行台数を減らすよう努めます。 等

④ 評 価

二酸化窒素の年平均値の寄与率は 0.10～0.32%、浮遊粒子状物質は 0.01～0.02%であることから、工事関係車両の走行に起因する二酸化窒素及び浮遊粒子状物質が周辺環境に及ぼす影響は、小さいと判断します。

大気汚染に係る環境基準が適用される No.1 について、環境基準及び名古屋市の大気汚染に係る環境目標値との対比を行った結果、二酸化窒素濃度の日平均値の年間 98%値及び浮遊粒子状物質濃度の日平均値の 2%除外値は、環境基準の値及び環境目標値を下回ります。

No.2、No.3 は環境基準が適用されないため、環境目標値との対比を行った結果、二酸化窒素濃度の日平均値の年間 98%値並びに浮遊粒子状物質濃度の日平均値の 2%除外値は、環境目標値を下回ります。また、建設機械の稼働による影響との重合については、二酸化窒素濃度の日平均値の年間 98%値及び浮遊粒子状物質濃度の日平均値の 2%除外値は、環境目標値を下回ります。

(3) 新施設の供用による大気汚染

供用時における使用船舶の稼働に起因する二酸化窒素、浮遊粒子状物質及び二酸化硫黄濃度について、大気拡散モデルに基づき検討を行いました。

① 予測場所

事業予定地周辺

② 予測結果（金城ふ頭内の最高濃度出現地点）

単位：（二酸化窒素・二酸化硫黄）ppm、（浮遊粒子状物質）mg/m³

予測項目	寄与濃度 ①	バックグラウンド 濃度 ②	寄与率 (%) ①/(①+②)	年間98%値 または 2%除外値	環境基準 との対比	環境目標値 との対比
二酸化窒素	0.0002	0.017	1.4	0.035	○	○
浮遊粒子状 物質	0.0002	0.020	1.0	0.047	○	○
二酸化硫黄	0.0002	0.002	9.1	0.005	○	—

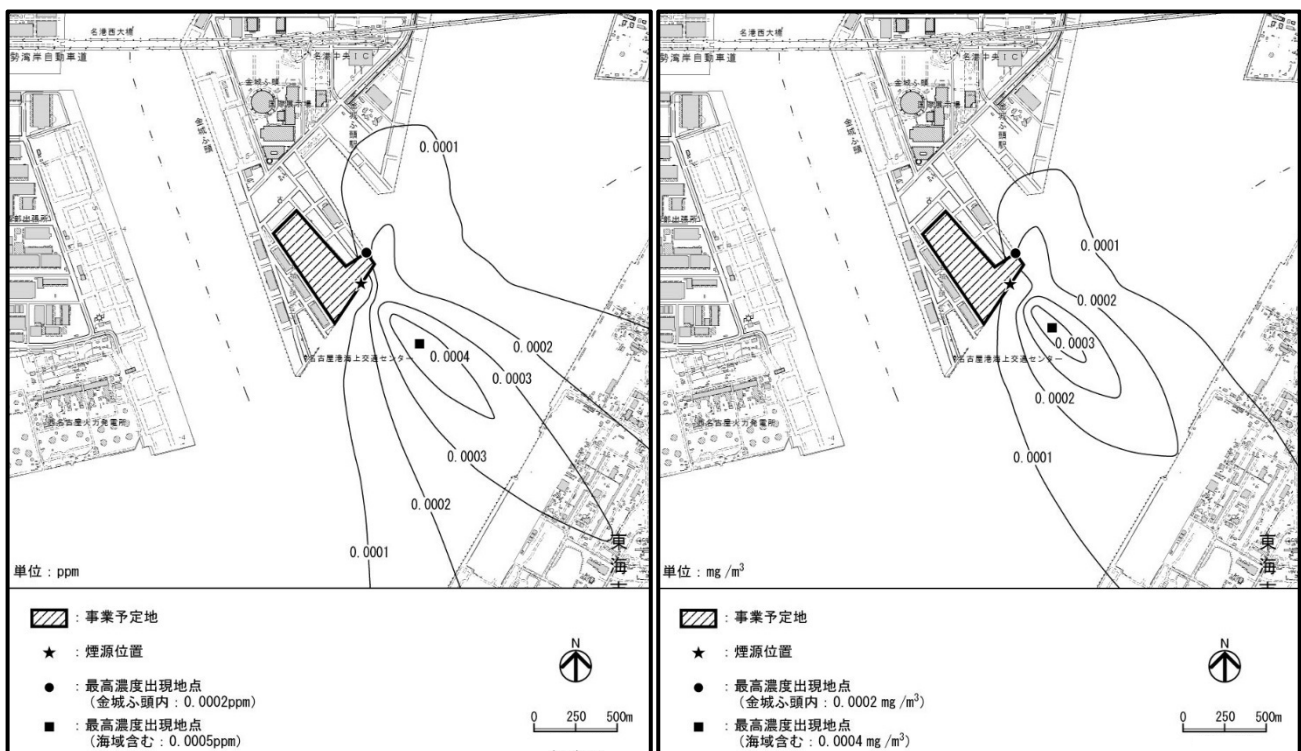
注）二酸化窒素：環境基準の値（0.04～0.06ppm またはそれ以下）、環境目標値（0.04ppm 以下）

浮遊粒子状物質：環境基準の値及び環境目標値（0.10mg/m³ 以下）

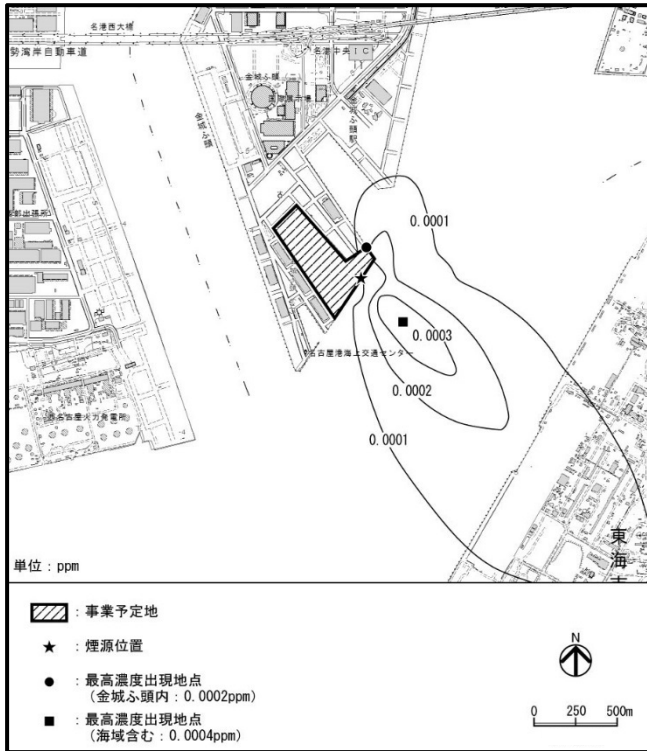
二酸化硫黄：環境基準の値（0.04ppm 以下）

【二酸化窒素の寄与濃度】

【浮遊粒子状物質の寄与濃度】



【二酸化硫黄の寄与濃度】



③ 環境の保全のための措置

- ・自動車運搬船の港内シフトの解消により、船舶から排出される大気汚染物質排出量の低減に努めます。

④ 評価

二酸化窒素の年平均値の寄与率は1.4%、浮遊粒子状物質の寄与率は1.0%、二酸化硫黄の寄与率は9.1%であることから、使用船舶の稼働に起因する二酸化窒素、浮遊粒子状物質及び二酸化硫黄が周辺環境に及ぼす影響は、小さいと判断します。

二酸化窒素濃度の日平均値の年間98%値及び浮遊粒子状物質濃度の日平均値の2%除外値は、環境目標値を下回ります。なお、事業予定地を含む金城ふ頭は臨港地区であり、大気汚染に係る環境基準は適用されませんが、参考までに環境基準と比較すると、二酸化窒素、浮遊粒子状物質及び二酸化硫黄の環境基準の値を下回ります。

(4) 新施設関連車両の走行による大気汚染

供用時における新施設関連車両の走行に起因する二酸化窒素及び浮遊粒子状物質濃度について、大気拡散モデルに基づき検討を行いました。

① 予測場所

新施設関連車両の走行ルートに該当する No. 1、No. 2 及び No. 3 の 3 断面の道路端両側（右図参照）



② 予測結果

単位：(二酸化窒素)ppm、(浮遊粒子状物質)mg/m³

予測項目	予測断面	バックグラウンド濃度	供用時濃度	寄与率 (%)	年間 98% 値 または 2% 除外値	環境基準 との対比	環境目標値 との対比
二酸化窒素	No. 1	0.017	0.018	0.02~0.04	0.036	○	○
	No. 2	0.017	0.017	0.09~0.13	0.034	○	○
	No. 3	0.017	0.017	0.11~0.16	0.034	○	○
浮遊粒子状物質	No. 1	0.020	0.020	0.00	0.047	○	○
	No. 2	0.020	0.020	0.00~0.01	0.047	○	○
	No. 3	0.020	0.020	0.00~0.01	0.047	○	○

注) 二酸化窒素：環境基準の値 (0.04~0.06ppm 又はそれ以下)、環境目標値 (0.04ppm 以下)

浮遊粒子状物質：環境基準の値及び環境目標値 (0.10mg/m³ 以下)

③ 環境の保全のための措置

- ・新施設関連車両については、十分な点検・整備を行い、急発進や急加速を避けるなど、適正な走行に努めます。
- ・施設利用事業者に対し、車種規制非適合車の不使用について周知します。 等

④ 評 価

二酸化窒素の年平均値の寄与率は 0.02～0.16%、浮遊粒子状物質は 0.00～0.01%であることから、新施設関連車両の走行に起因する二酸化窒素及び浮遊粒子状物質が周辺環境に及ぼす影響は、小さいと判断します。

大気汚染に係る環境基準が適用される No.1 について、環境基準及び名古屋市の大気汚染に係る環境目標値との対比を行った結果、二酸化窒素濃度の日平均値の年間 98%値及び浮遊粒子状物質濃度の日平均値の 2%除外値は、環境基準の値及び環境目標値を下回ります。

No.2、No.3 は環境基準が適用されないため、環境目標値との対比を行った結果、二酸化窒素濃度の日平均値の年間 98%値及び浮遊粒子状物質濃度の日平均値の 2%除外値は、環境目標値を下回ります。また、新施設の供用による影響との重合については、二酸化窒素濃度の日平均値の年間 98%値及び浮遊粒子状物質濃度の日平均値の 2%除外値は、環境目標値を下回ります。

悪 臭

(1) 工事中

浚渫土砂を用いた水面の埋立てによる悪臭について、工事計画、類似事例に基づき検討を行いました。

① 予測場所

事業予定地周辺

② 予測結果

現地調査の結果によると、悪臭の発生が最も予想される夏季において、事業予定地周辺の調査地点での特定悪臭物質濃度は規制基準値を、臭気指数は指導基準値を下回っています。また、名古屋港内で採取された土砂から発生する臭気は、特定悪臭物質濃度の規制基準値及び臭気指数の指導基準値を下回っています。

これらのことから、浚渫土砂を用いた水面の埋立ての工事期間中において、事業予定地周辺の特定悪臭物質及び臭気指数は、規制基準値及び指導基準値を下回ると予測されます。

③ 環境の保全のための措置

- ・埋立用材には、浚渫土砂に改良材を混合した、悪臭発生の少ない改良土を用います。

④ 評 価

浚渫土砂を用いた水面の埋立て工事期間中において、事業予定地周辺の特定悪臭物質濃度は規制基準値を、臭気指数は指導基準値を下回ることから、周辺の環境に及ぼす影響は小さいと判断します。

騒 音

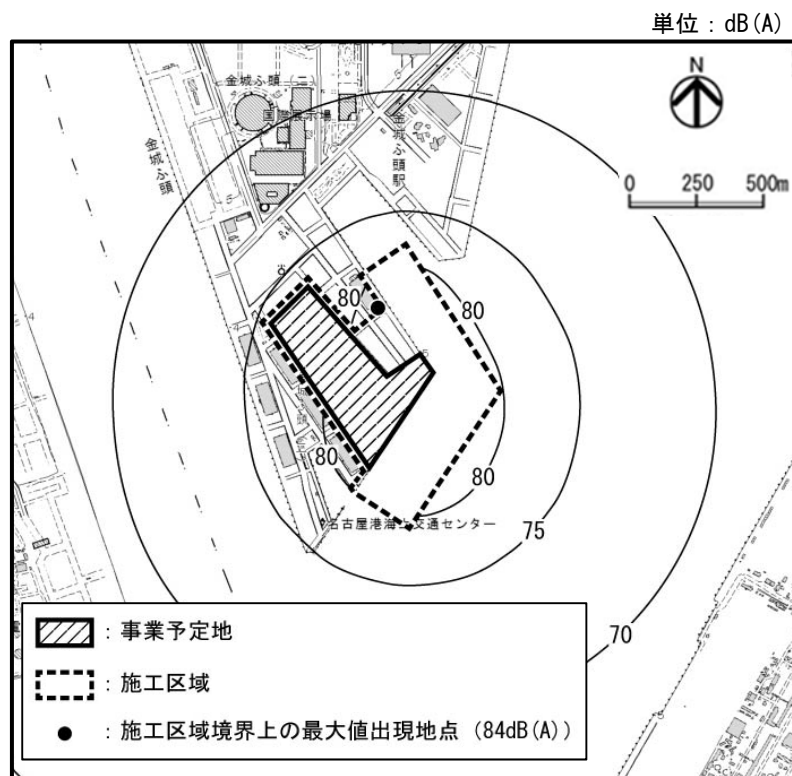
(1) 建設機械の稼働による騒音

工事中における建設機械（陸上及び海上）の稼働に起因する騒音について、「日本音響学会 建設工事騒音予測“ASJ CN-Model 2007”」に基づき検討を行いました。

① 予測場所

事業予定地周辺

② 予測結果



③ 環境の保全のための措置

- ・ 建設機械について、低騒音型機械の使用に努めます。
- ・ 建設機械の使用に際しては、負荷を小さくするよう心がけるとともに、十分な点検・整備により、性能の維持に努めます。 等

④ 評 価

建設機械の稼働による騒音レベルの最大値は 84dB(A) であり、「騒音規制法」及び「名古屋市環境保全条例」に基づく特定建設作業に伴う騒音の規制に関する基準値 (85dB) を下回ります。

本事業の実施にあたっては、建設機械について、低騒音型機械の使用に努める等の環境の保全のための措置を講ずることにより、周辺の環境に及ぼす影響の低減に努めます。

(2) 工事関係車両の走行による騒音

工事中における工事関係車両の走行に起因する騒音について、「日本音響学会 道路交通騒音予測 “ASJ RTN-Model 2013”」の予測式により検討を行いました。

① 予測場所

p. 9 の図に示す、No. 1、No. 2 及び No. 3 の 3 断面の道路端両側

② 予測結果

単位：dB

予測断面	現況実測値	背景予測値	工事中予測値	増加分	環境基準との対比
No. 1	69 (68.9)	69 (69.3)	70 (69.7)	0 (0.4)	○
No. 2	67 (67.1)	67 (67.1)	68 (67.7)	1 (0.6)	○
No. 3	65 (64.5)	65 (64.5)	65 (65.4)	1 (0.9)	○

注) 1: 環境基準: 70dB 以下

2: 背景予測値とは、現況交通量に、事業予定地近隣のテーマパーク及び商業施設の供用車両の自動車交通量を加えた交通量（背景交通量）を用いて予測した値を意味します。

3: 上記の数値は、道路端の予測値のうち増加分が多い方の数値を示します。

③ 環境の保全のための措置

- ・ 資材の運搬は海上輸送を中心とし、工事関係車両台数を少なくします。
- ・ 資材等の搬出入については、積載量に応じた適正な車種の選定による運搬の効率化を推進することにより、さらに工事関係車両の走行台数を減らすよう努めます。
- ・ 工事関係の通勤者には、公共交通機関の利用や自動車の相乗りを指導し、通勤に使用する車両の走行台数を減らすよう努めます。 等

④ 評価

工事関係車両の走行による背景予測値からの増加分は、全予測地点で 0～1dB 程度の増加であることから、周辺的环境に及ぼす影響は小さいと判断します。

工事関係車両の走行による騒音レベルは、全予測地点で環境基準の値以下となります。

(3) 新施設関連車両の走行による騒音

新施設の供用時における新施設関連車両の走行に起因する騒音について、「日本音響学会 道路交通騒音予測“ASJ RTN-Model 2013”」の予測式により検討を行いました。

① 予測場所

p. 13 の図に示す、No. 1、No. 2 及び No. 3 の 3 断面の道路端両側

② 予測結果

単位：dB

予測断面		現況実測値	背景予測値	供用時予測値	増加分	環境基準との対比
平日	No. 1	69 (68.9)	69 (69.3)	69 (69.4)	0 (0.1)	○
	No. 2	67 (67.1)	67 (67.1)	68 (67.5)	0 (0.4)	○
	No. 3	65 (64.5)	65 (64.5)	65 (65.1)	1 (0.6)	○
休日	No. 1	65 (64.5)	67 (67.2)	67 (67.2)	0 (0.0)	○
	No. 2	63 (63.0)	63 (63.0)	63 (63.1)	0 (0.1)	○
	No. 3	59 (59.3)	59 (59.3)	60 (59.5)	0 (0.2)	○

注) 1: 環境基準: 70dB 以下

2: 背景予測値とは、現況交通量に、事業予定地近隣のテーマパーク及び商業施設の供用車両の自動車交通量を加えた交通量（背景交通量）を用いて予測した値を意味します。

3: 上記の数値は、道路端の予測値のうち増加分が多い方の数値を示します。

③ 環境の保全のための措置

- ・新施設関連車両については、十分な点検・整備を行い、急発進や急加速を避けるなど、適正な走行に努めます。
- ・アイドリングストップの遵守を指導します。

④ 評価

新施設関連車両の走行による背景予測値からの増加分は、平日、休日ともに、全予測地点で 0～1dB 程度の増加であることから、周辺的环境に及ぼす影響は小さいと判断します。

新施設関連車両の走行による騒音レベルは、平日及び休日ともに、全予測地点で環境基準の値を下回ります。

振動

(1) 建設機械の稼働による振動

工事中における建設機械の稼働に起因する振動について、振動伝搬理論式により検討を行いました。

① 予測場所

事業予定地周辺

② 予測結果



③ 環境の保全のための措置

- ・建設機械について、低振動型機械の使用に努めます。
- ・建設機械の使用に際しては、負荷を小さくするよう心がけるとともに、十分な点検・整備により、性能の維持に努めます。 等

④ 評 価

建設機械の稼働による振動レベルの最大値は 66dB であり、「振動規制法」及び「名古屋市環境保全条例」に基づく特定建設作業に伴う振動の規制に関する基準値（75dB）を下回ります。

本事業の実施にあたっては、建設機械について、低振動型機械の使用に努める等の環境の保全のための措置を講ずることにより、周辺の環境に及ぼす影響の低減に努めます。

(2) 工事関係車両の走行による振動

工事中における工事関係車両の走行に起因する振動について、旧建設省土木研究所の提案式により検討を行いました。

① 予測場所

p. 9 の図に示す、No. 1、No. 2 及び No. 3 の 3 断面の道路端両側

② 予測結果

単位：dB

予測断面	現況実測値	背景予測値	工事中予測値	増加分	要請限度との対比
No. 1	52 ～ 57 (51.5～56.7)	52 ～ 57 (51.7～56.9)	52 ～ 57 (51.7～57.1)	0 ～ 0 (0.0～0.4)	○
No. 2	48 ～ 53 (48.0～52.7)	48 ～ 53 (48.0～52.7)	48 ～ 54 (48.0～53.6)	0 ～ 1 (0.0～1.2)	○
No. 3	45 ～ 50 (45.0～50.1)	45 ～ 50 (45.0～50.1)	46 ～ 52 (46.3～51.5)	0 ～ 2 (0.0～2.0)	○

注) 1: 要請限度: 65dB (No. 1)、70dB (No. 2 及び No. 3)

2: 背景予測値とは、現況交通量に、事業予定地近隣のテーマパーク及び商業施設の供用車両の自動車交通量を加えた交通量（背景交通量）を用いて予測した値を意味します。

3: 上記の数値は、道路端の予測値のうち増加分が多い方の数値を示します。

③ 環境の保全のための措置

- ・ 資材の運搬は海上輸送を中心とし、工事関係車両台数を少なくします。
- ・ 資材等の搬出入については、積載量に応じた適正な車種の選定による運搬の効率化を推進することにより、さらに工事関係車両の走行台数を減らすよう努めます。
- ・ 工事関係の通勤者には、公共交通機関の利用や自動車の相乗りを指導し、通勤に使用する車両の走行台数を減らすよう努めます。 等

④ 評価

工事関係車両の走行による背景予測値からの増加分は、全予測地点で 0～2dB です。

工事関係車両の走行による振動レベルは、全予測地点で「振動規制法」に基づく要請限度を下回ります。

本事業の実施にあたっては、資材等の搬出入については、積載量に応じた適正な車種の選定による運搬の効率化を推進することにより、さらに工事関係車両の走行台数を減らすよう努める等の環境の保全のための措置を講ずることにより、周辺環境に及ぼす影響の低減に努めます。

(3) 新施設関連車両の走行による振動

新施設の供用時における新施設関連車両の走行に起因する振動について、旧建設省土木研究所の提案式もしくはモンテカルロ法により検討を行いました。

① 予測場所

p. 13 の図に示す、No. 1、No. 2 及び No. 3 の 3 断面の道路端両側

② 予測結果

単位：dB

予測断面		現況実測値	背景予測値	供用時予測値	増加分	要請限度との対比
平日	No. 1	54 ～ 57 (54.0～56.7)	54 ～ 57 (54.2～56.9)	54 ～ 57 (54.3～57.0)	0 ～ 0 (0.0～0.1)	○
	No. 2	48 ～ 53 (48.1～52.7)	48 ～ 53 (48.1～52.7)	49 ～ 53 (48.8～53.4)	1 ～ 1 (0.6～0.7)	○
	No. 3	45 ～ 50 (45.0～50.1)	45 ～ 50 (45.0～50.1)	46 ～ 51 (46.1～51.2)	1 ～ 1 (1.0～1.1)	○
休日	No. 1	42 ～ 44 (42.1～44.0)	45 ～ 48 (44.9～47.7)	45 ～ 48 (45.0～47.7)	0 ～ 0 (0.0～0.1)	○
	No. 2	36 ～ 39 (36.3～39.1)	36 ～ 39 (36.3～39.1)	37 ～ 40 (36.6～39.6)	0 ～ 0 (0.2～0.5)	○
	No. 3	32 ～ 38 (32.2～38.2)	32 ～ 38 (32.2～38.2)	33 ～ 38 (32.7～38.4)	0 ～ 1 (0.1～0.9)	○

注) 1: 要請限度: 65dB (No. 1)、70dB (No. 2 及び No. 3)

2: 背景予測値とは、現況交通量に、事業予定地近隣のテーマパーク及び商業施設の供用車両の自動車交通量を加えた交通量（背景交通量）を用いて予測した値を意味します。

3: 上記の数値は、道路端の予測値のうち増加分が多い方の数値を示します。

③ 環境の保全のための措置

- ・新施設関連車両については、十分な点検・整備を行い、急発進や急加速を避けるなど、適正な走行に努めます。

④ 評価

新施設関連車両の走行による背景予測値からの増加分は、全予測地点で 0～1dB 程度の増加であることから、周辺の環境に及ぼす影響は小さいと判断します。

新施設関連車両の走行による振動レベルは、全予測地点で「振動規制法」に基づく要請限度を下回ります。

水質・底質

(1) 工事中

工事中に発生する水質汚濁物質（浮遊物質：SS）の排出量及び濃度について、数値モデル（濁り拡散シミュレーション）を用いて検討を行いました。

① 予測場所

事業予定地周辺海域

② 予測結果（最高濃度出現地点）

単位：mg/L

予測項目	寄与濃度 ①	バックグラウンド濃度 ②	工事中濃度 ③=①+②	寄与率（%） ①/③	環境目標値 との対比
SS	2.7	4.6	7.3	37.0	☆：○ ☆☆：×

注) 1: 環境目標値：☆10mg/L 以下、☆☆5mg/L 以下

2: 冬季海底直上層の施工区域近傍の値

3: 名古屋市環境目標値の地域区分については、事業予定地先の海域は「☆」に該当し、金城ふ頭の西岸に沿って延長した線より西の海域は「☆☆」に該当します。

③ 環境の保全のための措置

- ・護岸工及び岸壁工に先立ち、施工区域の境界に汚濁防止膜を展張することにより、濁りの拡散を抑制します。
- ・浚渫工において浚渫船に汚濁防止柵を取り付けることにより、濁りの拡散を抑制します。
- ・埋立工において、埋立区域が護岸・岸壁で囲まれるまでは、汚濁防止膜を設置したうえで築堤を築造することにより、外部へ流出する濁りを低減します。
- ・護岸工及び岸壁工において、裏込石の埋立地側に防砂シートを敷設することにより、外部へ流出する濁りを低減します。 等

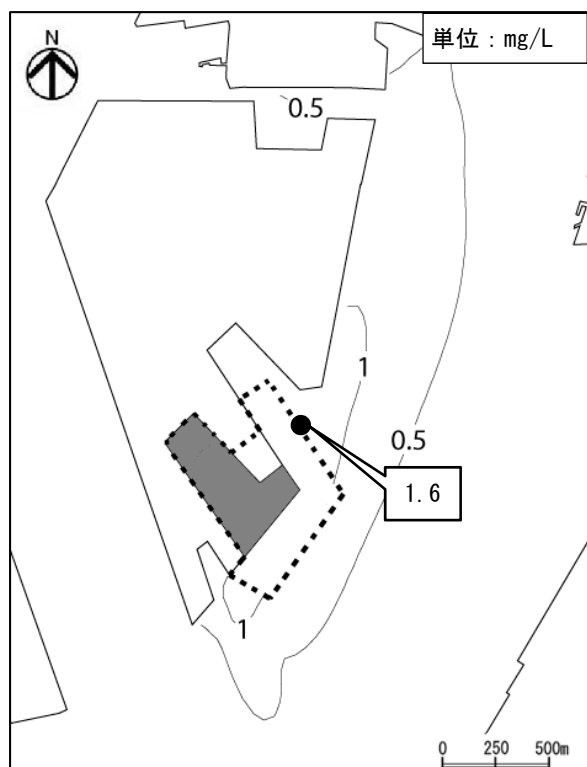
④ 評価

汚濁防止膜及び汚濁防止柵を設置した場合には、設置しない場合と比較して、SS（浮遊物質）が約 75%低減されると予測されます。また、寄与率は最高 37.0%と予測されますが、拡散の範囲は施工区域近傍にとどまります。

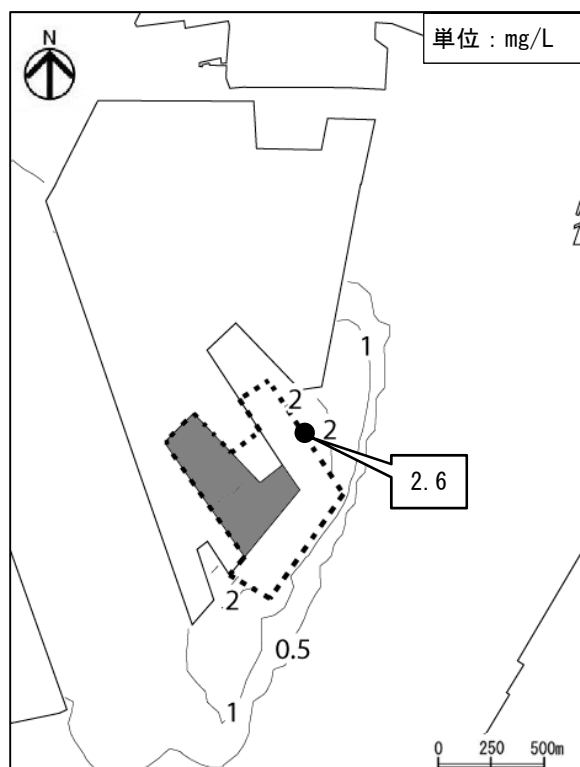
名古屋市の水質汚濁に係る環境目標値と対比を行った結果、SS の工事中濃度は最大 7.3mg/L であり、一部の海域を除き、名古屋市の環境目標値を下回ります。

本事業の実施にあたっては、護岸工及び岸壁工の際に裏込石の埋立地側に防砂シートを敷設する等の環境の保全のための措置を講ずることにより、周辺の環境に及ぼす影響のさらなる低減に努めます。

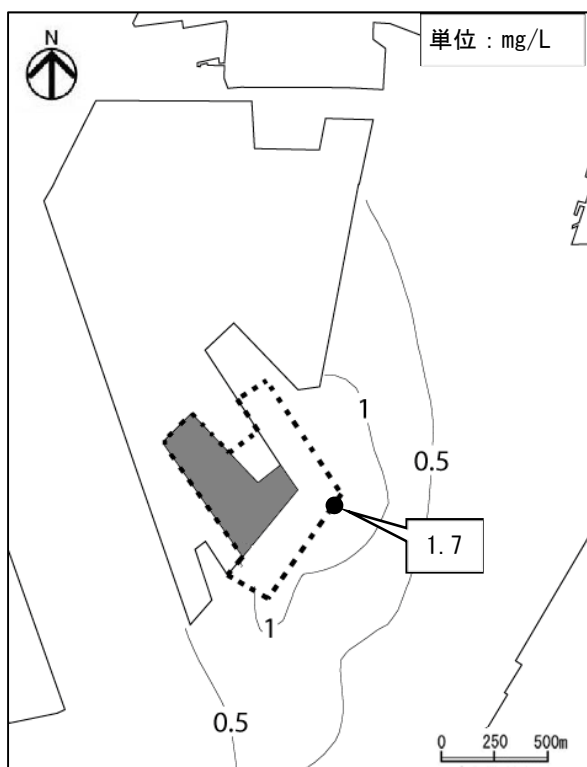
【夏季：第1層（0～-1.5m）の寄与濃度】



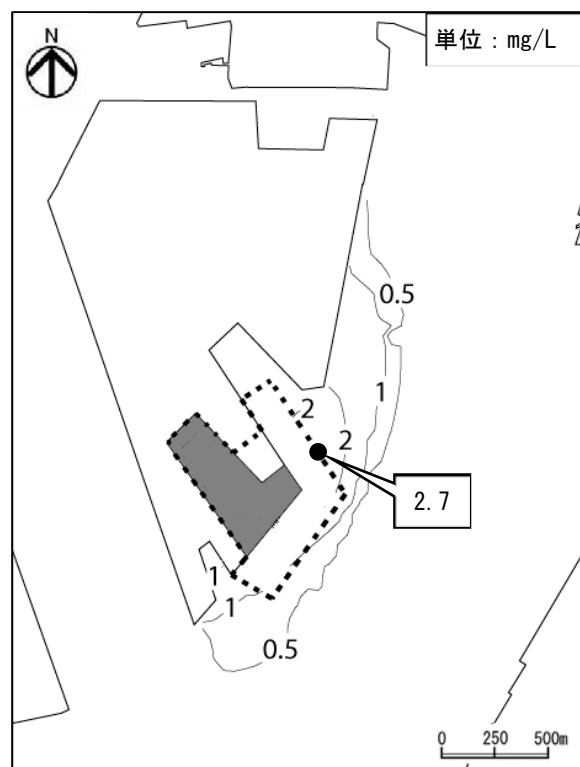
【夏季：海底直上層の寄与濃度】



【冬季：第1層（0～-1.5m）の寄与濃度】



【冬季：海底直上層の寄与濃度】



- : 事業予定地
- : 施工区域
- : 最高濃度出現地点

(2) 存在時

埋立地の存在による水質・底質への影響（水象、化学的酸素要求量：COD）について、3次元非定常傾圧流動モデル（流動シミュレーション）を用いて検討を行いました。

① 予測場所

事業予定地周辺海域

② 予測結果

1) 水 象

〔埋立地の有無による水象の変化（夏季、冬季）〕

単位：cm/s

時期	層（水深）	恒 流	上げ潮最強時	下げ潮最強時
夏 季	第1層（0～1.5m）	0.8 増加～2.7 減少	4.0 増加～7.2 減少	5.0 増加～10.2 減少
	第5層（4.5～5.5m）	1.0 増加～0.4 減少	1.9 増加～4.4 減少	3.3 増加～ 6.4 減少
	海底直上層	0.3 増加～1.3 減少	1.8 増加～7.5 減少	0.8 増加～ 3.5 減少
冬 季	第1層（0～1.5m）	1.8 増加～3.5 減少	2.4 増加～7.1 減少	1.8 増加～ 7.2 減少
	第5層（4.5～5.5m）	0.9 増加～0.9 減少	1.9 増加～9.6 減少	3.2 増加～ 5.6 減少
	海底直上層	0.3 増加～1.4 減少	1.9 増加～6.6 減少	2.1 増加～ 3.9 減少

〔流速変化の範囲〕

流速が変化する範囲は、いずれの層も事業予定地近傍に限られます。

以上により、埋立地の存在による水象の変化は小さいと予測されます。

2) COD

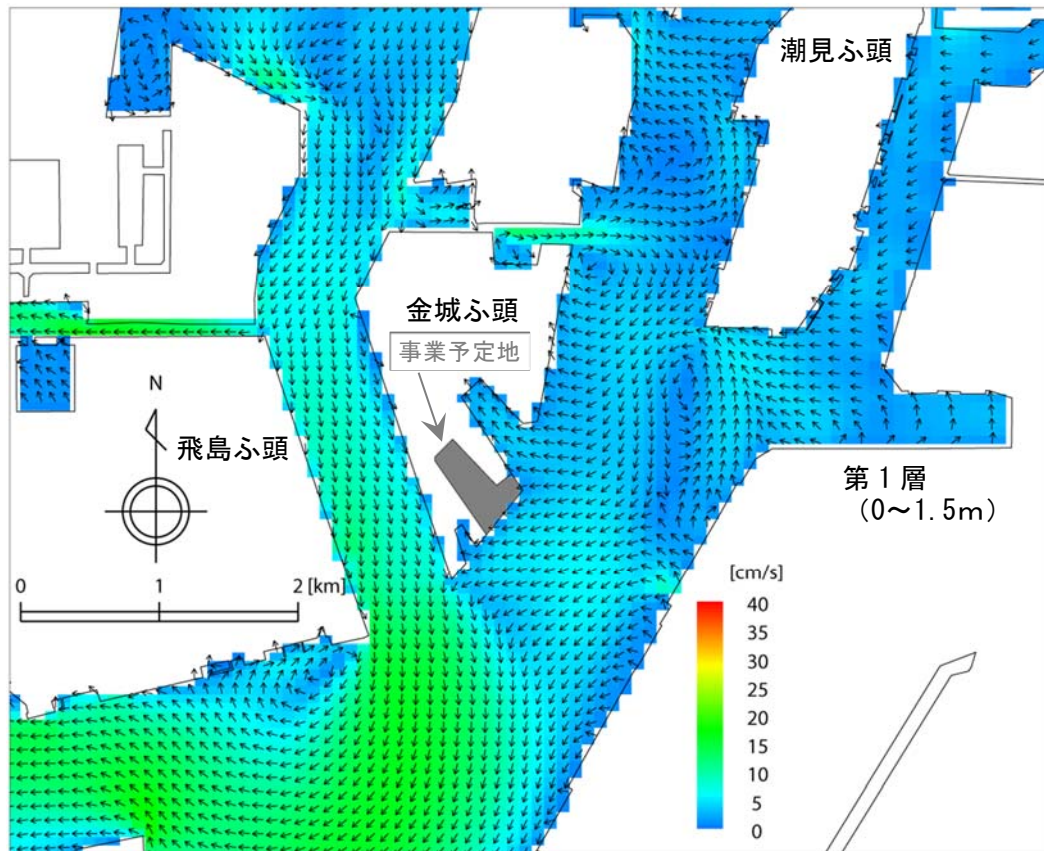
水象の予測結果より、埋立地の存在による水象の変化は小さいと予測されること、また、事業計画より、新たな汚濁負荷となる排出はないことから、COD の変化は極めて小さいと予測されます。

③ 評 価

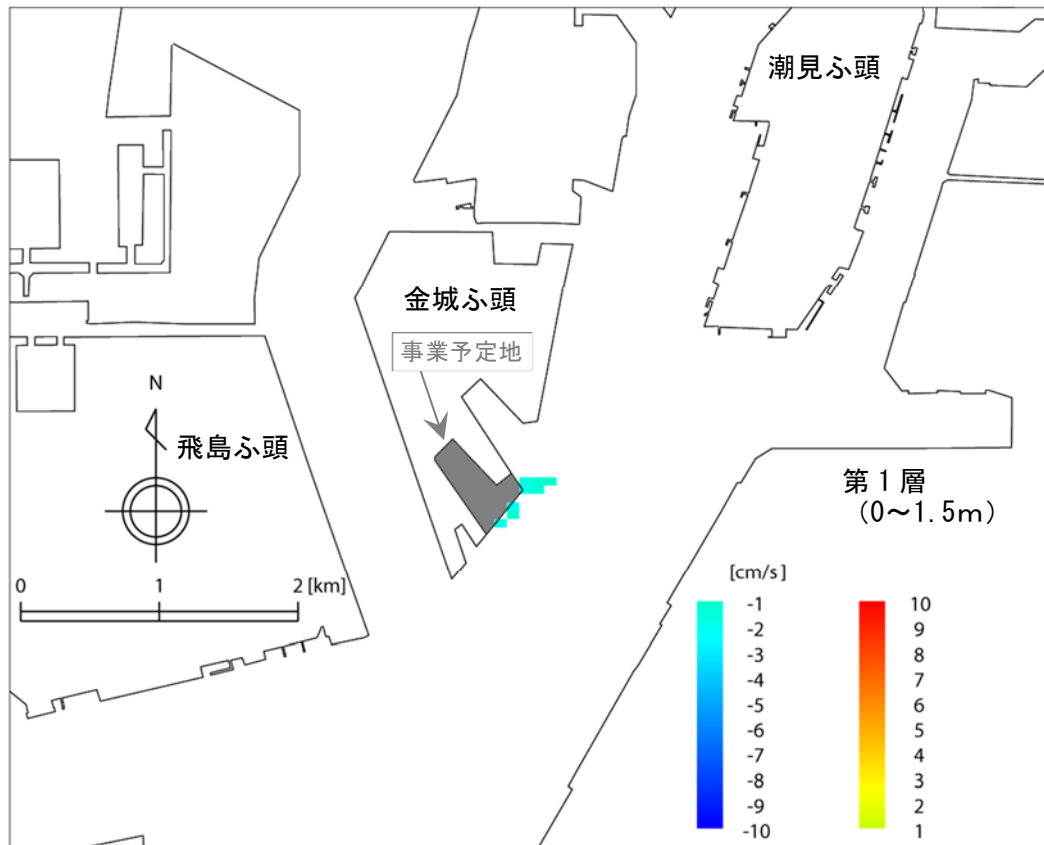
埋立地の存在による水象の変化は小さいと予測されること、COD の変化は極めて小さいと予測されること、また、事業計画より、新たな汚濁負荷となる排出はないことから、埋立地の存在による水質・底質への影響は極めて小さいと判断します。

【夏季 恒流 第1層 (0~1.5m)】

水象予測結果

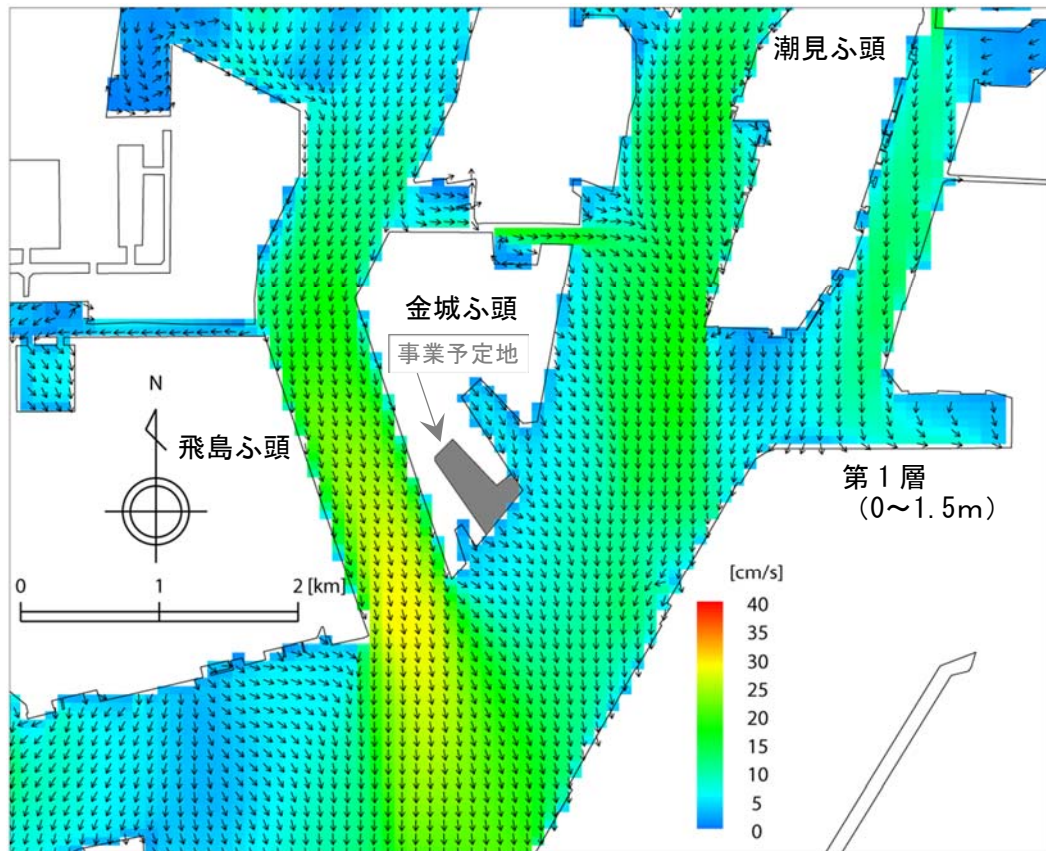


水象変化

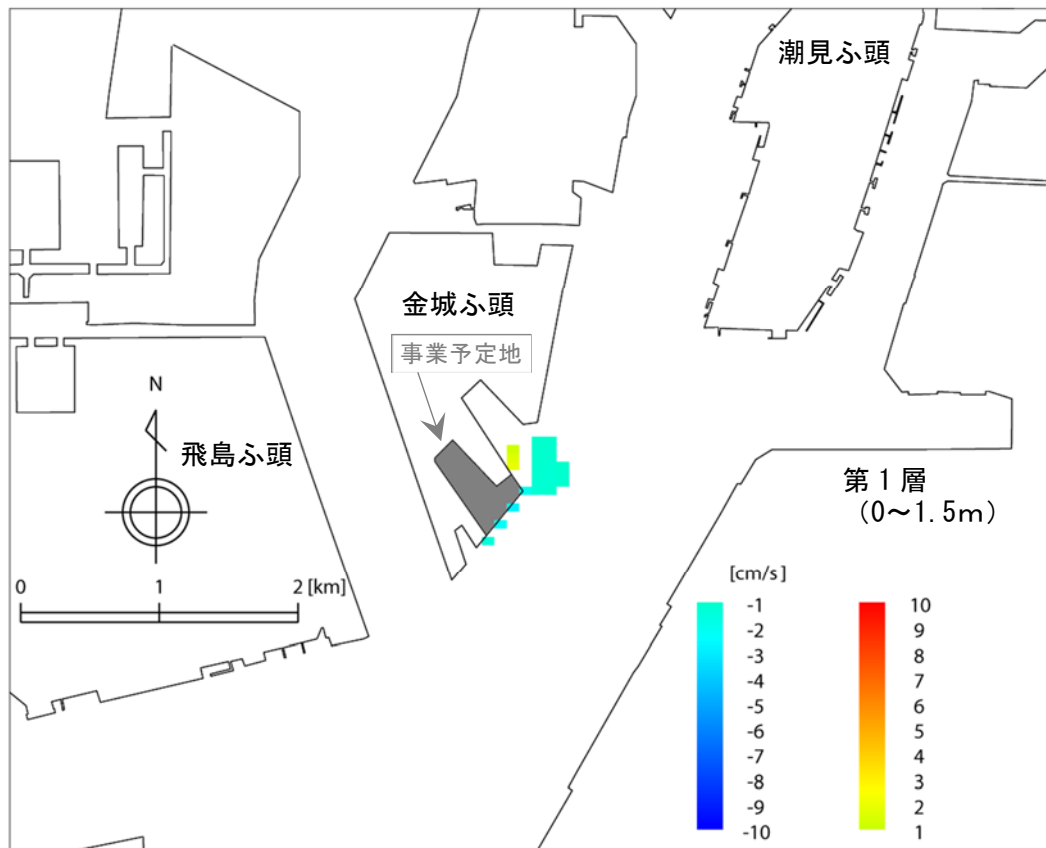


【冬季 恒流 第1層 (0~1.5m)】

水象予測結果



水象変化



安 全 性

(1) 工事中

工事関係車両の走行に伴う道路交通状況の変化が、周辺の交通安全に及ぼす影響について、工事計画に基づき検討を行いました。

① 予測場所

工事関係車両が走行する事業予定地周辺道路

② 予測結果

工事関係車両の発生集中による自動車交通量の区間別増加率は、1.8～16.2%と予測されます。

③ 環境の保全のための措置

- ・ 資材の運搬は海上輸送を中心とし、工事関係車両台数を少なくすることで、事業予定地周辺の道路への交通負荷を低減します。
- ・ 工事関係の通勤者には、公共交通機関の利用や自動車の相乗りを指導し、通勤に使用する車両の走行台数を減らすよう努めます。 等

④ 評 価

工事関係車両の走行ルートには、マウントアップ等により歩車道分離がなされていること、主要道路と交差する位置には信号機や横断歩道が整備されていることから、工事関係車両の走行による交通安全への影響は、小さいと判断します。

(2) 供用時

新施設関連車両の走行に伴う道路交通状況の変化が、周辺の交通安全に及ぼす影響について、事業計画に基づき検討を行いました。

① 予測場所

新施設関連車両が走行する事業予定地周辺道路

② 予測結果

新施設関連車両の発生集中による自動車交通量の区間別増加率は、平日 0.4～10.4%、休日 0.1～3.0%と予測されます。

③ 環境の保全のための措置

- ・新施設関連車両については、走行ルートの遵守を指導します。
- ・新施設関連車両については、交通法規を遵守し、安全運転に努めます。

④ 評 価

新施設関連車両の走行ルートには、マウントアップ等により歩車道分離がなされていること、主要道路と交差する位置には信号機や横断歩道が整備されていることから、新施設関連車両の走行による交通安全への影響は、小さいと判断します。

廃 棄 物 等

(1) 工事中

工事中に発生する廃棄物等について、工事計画に基づき検討を行いました。

① 予測結果

廃棄物の処理にあたっては、収集・運搬後、中間処理場へ搬入しリサイクルを行う計画です。

工 事	廃棄物等の種類	発 生 量 ^{注)}		再資源化率 (%)
			再資源化量	
護岸工事	コンクリート (t)	約 0.79	約 0.78	約 99

注) 発生量は、再資源化前の量を示します。

② 環境の保全のための措置

- ・工事中に発生した廃棄物等については、関係法令等を遵守して、適正処理を図るとともに再資源化に努めます。

③ 評 価

工事中に発生する廃棄物等は約 99%の再資源化が図られるため、廃棄物等による環境負荷は低減されるものと判断します。

植 物

(1) 工事中

水面の埋立てによる海生植物への影響について、工事計画及び現地調査結果等を基に検討を行いました。

① 予測結果

現地調査によると、事業予定地及びその周辺海域に、重要な海生植物はみられなかったことから、水面の埋立てによる影響はないものと予測されます。

② 評 価

事業予定地及びその周辺海域に、重要な海生植物はみられなかったことから、水面の埋立てによる海生植物への影響は回避されるものと判断します。

(2) 存在時

埋立地の存在による海生植物への影響について、事業計画及び現地調査結果等を基に検討を行いました。

① 予測結果

現地調査によると、事業予定地及びその周辺海域に、重要な海生植物はみられなかったことから、埋立地の存在による影響はないものと予測されます。

② 評 価

事業予定地及びその周辺海域に、重要な海生植物はみられなかったことから、埋立地の存在による海生植物への影響は回避されるものと判断します。

動物

(1) 工事中

水面の埋立てによる動物への影響について、工事計画及び現地調査結果等を基に検討を行いました。

① 予測結果

1) 重要な動物への影響

〔現地調査で確認された重要な種〕

- イヨスダレガイ（貝類）
- ヒメシラトリ（貝類）
- ゴイサギガイ（貝類）
- ウネナシトマヤガイ（貝類）
- サメハダヘイケガニ（甲殻類）
- モクズガニ（甲殻類）
- ケリ（鳥類）、ミサゴ（鳥類）

計 8 種



a. 工事の影響

重要な貝類及び甲殻類については、事業予定地及びその周辺を含め、名古屋港内で確認されており、水面の埋立てにより生息海域の一部が消失しても、生息環境は確保されると予測されます。重要な鳥類については、事業予定地及びその周辺は採餌場としての利用頻度も低く、飛翔通過が大半であるものと考えられるため、工事の実施による影響は小さいと予測されます。

b. 工事用船舶の航行による影響

現状で多くの船が航行している地域であるため、全ての重要な種において、影響は小さいものと予測されます。

c. 工事に伴う水の濁りの影響

浮遊物質量の負荷量が 2mg/L（水産用水基準）を超える範囲は、工事最盛期においても施工区域から最大で約 200m であることから、影響は小さいものと予測されます。

2) 注目すべき生息地への影響

事業予定地内に注目すべき生息地は確認されなかったことから、水面の埋立てによる影響はないものと予測されます。

② 環境の保全のための措置

- ・護岸工及び岸壁工に先立ち、施工区域の境界に汚濁防止膜を展張することにより、濁りの拡散を抑制します。
- ・浚渫工において浚渫船に汚濁防止柵を取り付けることにより、濁りの拡散を抑制します。 等

③ 評 価

重要な動物種に及ぼす影響は小さく、事業予定地内に注目すべき生息地は確認されなかったことから、水面の埋立てによる動物への影響は、小さいと判断します。

(2) 存在時

埋立地の存在による動物への影響について、事業計画及び現地調査結果等を基に検討を行いました。

① 予測結果

1) 重要な動物への影響

〔現地調査で確認された重要な種〕

「動物（１）工事中」（p. 30 参照）において記載した重要な種と同じ 8 種としました。

a. 水質・底質の影響

水面の埋立てに伴う海岸の形状変化による水象の変化は小さく、COD の変化は極めて小さいため、重要な種への影響は極めて小さいと予測されます。

b. 岸壁及び護岸の構造による影響

イヨスダレガイ、ヒメシラトリ、ゴイサギガイ、サメハダヘイケガニ及びモクズガニについては底生性の種であるため、岸壁及び護岸の構造による影響はないものと予測されます。付着性の種であるウネナシトマヤガイについては、岸壁及び護岸の構造が現況と同じ直壁構造であるため、影響は小さいと予測されます。また、ケリ及びミサゴについては、事業予定地及びその周辺は餌場としての利用頻度も低く、飛翔通過が大半であるものと考えられるため、影響は極めて小さいものと予測されます。

2) 注目すべき生息地への影響

事業予定地内に注目すべき生息地は確認されなかったことから、埋立地の存在による影響はないものと予測されます。

② 評 価

重要な動物種に及ぼす影響は極めて小さく、事業予定地内に注目すべき生息地は確認されなかったことから、埋立地の存在による動物への影響は、極めて小さいと判断します。

生態系

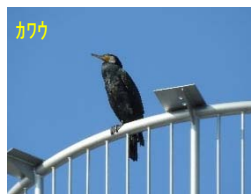
(1) 工事中

水面の埋立てによる生態系への影響について、工事計画及び現地調査結果等を基に検討を行いました。

① 予測結果

〔注目種〕

アカエイ（魚類）、カワウ（鳥類）、シノブハネエラスピオ（底生生物） 計 3 種



a. 工事の影響

アカエイ、カワウ及びシノブハネエラスピオは、名古屋港内外で広くみられています。水面の埋立てにより海域の一部が消失しても生息環境は広く存在するため、水面の埋立てによる影響は小さいものと予測されます。

b. 工船用船舶の航行による影響

現状で多くの船が航行している地域であるため、注目種への影響は小さいものと予測されます。

c. 工事に伴う水の濁りの影響

浮遊物質量の負荷量が 2mg/L（水産用水基準）を超える範囲は、工事最盛期においても施工区域から最大で約 200mであることから、注目種への影響は小さいものと予測されます。

② 環境の保全のための措置

- ・護岸工及び岸壁工に先立ち、施工区域の境界に汚濁防止膜を展張することにより、濁りの拡散を抑制します。
- ・浚渫工において浚渫船に汚濁防止柵を取り付けることにより、濁りの拡散を抑制します。
- ・護岸工及び岸壁工において、裏込石の埋立地側に防砂シートを敷設することにより、外部へ流出する濁りを低減します。
- ・建設工事に使用する機械は、可能な限り低騒音、低振動型を使用します。 等

③ 評価

生態系で抽出した注目種等に及ぼす影響は小さいことから、水面の埋立てによる地域を特徴づける生態系への影響は、小さいと判断します。

(2) 存在時

埋立地の存在による生態系への影響について、事業計画及び現地調査結果等を基に検討を行いました。

① 予測結果

〔注目種〕

「生態系（１）工事中」（p. 32 参照）において記載した注目種と同じ３種としました。

a. 水質・底質の影響

水質・底質の予測結果によると、埋立地の存在による水象の変化は小さく、COD の変化は極めて小さいと予測されるため、注目種への影響は極めて小さいと予測されます。

b. 岸壁及び護岸の構造による影響

アカエイの主な餌は底生性の種であるため、岸壁及び護岸の構造による影響はないものと予測されます。カワウの主な餌は魚類であるため、岸壁及び護岸の構造による影響はないものと予測されます。シノブハネエラスピオは底生性の種であるため、岸壁及び護岸の構造による影響はないものと予測されます。

② 評 価

生態系で抽出した注目種等に及ぼす影響は極めて小さいことから、埋立地の存在による地域を特徴づける生態系への影響は、極めて小さいと判断します。

温室効果ガス等

(1) 工事中

工事の実施に伴い温室効果ガスを排出するため、「建設機械の稼働」、「建設資材の使用」、「建設資材等の運搬」及び「廃棄物の発生」に起因する排出量について検討を行いました。

① 予測結果

単位：tCO₂

区 分		温室効果ガス排出量 (CO ₂ 換算)
建設機械の稼働	燃料消費 (CO ₂)	26,025
建設資材の使用	建設資材の使用 (CO ₂)	30,410
建設資材等の運搬	CO ₂	480
	CH ₄	0
	N ₂ O	4
廃棄物の発生		0
合 計		約56,920

② 環境の保全のための措置

1) 建設機械の稼働

- ・建設機械の不要なアイドリングを中止するとともに、作業効率や機械の燃料消費率の向上に努めます。
- ・建設機械の使用に際しては、負荷を小さくするよう心がけるとともに、十分な点検・整備により、性能の維持に努めます。

2) 建設資材の使用

- ・建設材料を製造する際、二酸化炭素の発生量が少ないものを使用するよう努めます。

3) 建設資材等の運搬

- ・資材等の搬出入については、積載量に応じた適正な車種の選定による運搬の効率化を推進することにより、さらに工事関係車両の走行台数を減らすよう努めます。
- ・工事関係の通勤者には、公共交通機関の利用や自動車の相乗りを指導し、通勤車両台数を減らすように努めます。 等

③ 評 価

本事業の実施にあたっては、建設機械の稼働について、不要なアイドリングを中止するとともに、作業効率や機械の燃料消費率の向上に努める等の環境の保全のための措置を講ずることにより、温室効果ガス排出量の低減に努めます。

(2) 供用時

新施設の供用に伴い温室効果ガスを排出するため、「使用船舶の稼働」及び「新施設関連自動車交通の発生・集中」に起因する排出量について検討を行いました。

① 予測結果

単位：tCO₂/年

区 分		温室効果ガス排出量 (CO ₂ 換算)
使用船舶の稼働	燃料消費 (CO ₂)	2,767
新施設関連自動車交通の発生・集中	CO ₂	999
	CH ₄	0
	N ₂ O	11
合 計		約3,780

② 環境の保全のための措置

- ・自動車運搬船の港内シフトの解消により、船舶から排出される温室効果ガス排出量の低減に努めます。
- ・新施設関連車両については、十分な点検・整備を行い、急発進や急加速を避けるなど、適正な走行に努めます。 等

③ 評 価

本事業の実施にあたっては、使用船舶の稼働について、自動車運搬船の港内シフトの解消により、船舶から排出される温室効果ガス排出量の低減に努める等の環境の保全のための措置を講ずることにより、温室効果ガス排出量の低減に努めます。

対象事業に係る環境影響の総合的な評価

環境影響評価を行った各環境要素については、各種の環境保全措置の実施により、環境への影響を低減するよう努めます。

以上により、大気質、悪臭、騒音、振動、水質・底質、安全性、廃棄物等、植物、動物、生態系及び温室効果ガス等の環境要素について、総合的にみた場合においても、本事業の実施による影響は、回避又は低減が図られているものと判断します。

事後調査計画の概要

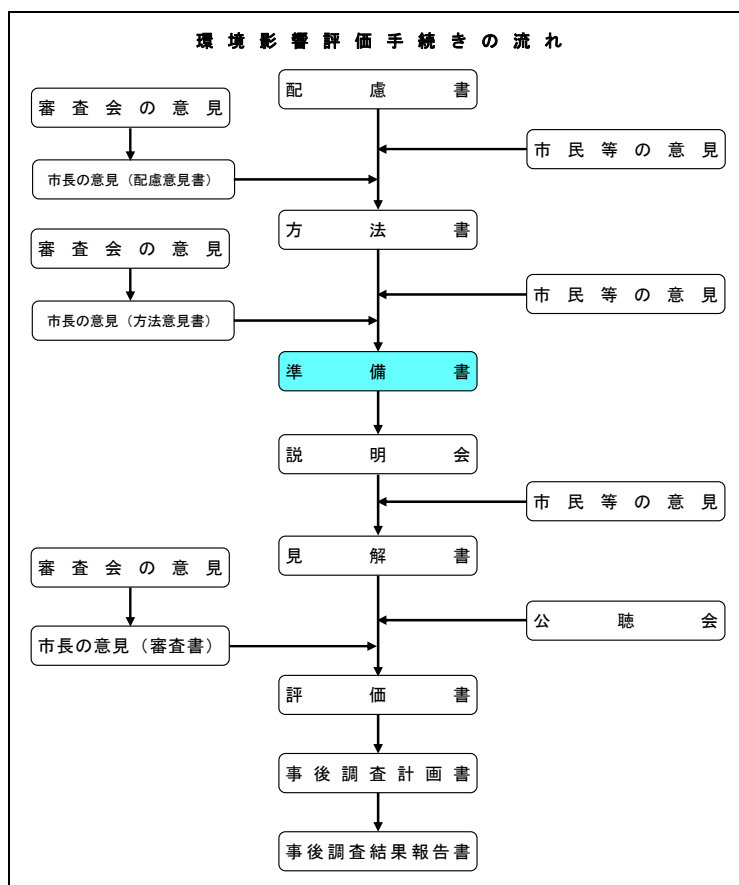
環境影響評価を行った環境要素に及ぼす影響の程度を把握するとともに、予測、評価及び環境保全措置の妥当性を検証することを目的として、事後調査を実施します。

工事中
・ 建設機械の稼働による大気汚染（二酸化窒素、浮遊粒子状物質及び二酸化硫黄）、騒音及び振動 ・ 工事関係車両の走行による大気汚染（二酸化窒素及び浮遊粒子状物質）、騒音及び振動 ・ 浚渫土砂を用いた水面の埋立てによる悪臭（特定悪臭物質及び臭気指数） ・ 工事中に発生する浮遊物質量（SS） ・ 工事の実施に伴う自動車交通量 ・ 工事中に発生する廃棄物等の種類、量及び再資源化量 ・ 工事中海生植物（植物プランクトン及び付着生物）、海生動物（動物プランクトン、底生生物、付着生物、魚卵・稚仔魚、魚介類、スナメリ及び鳥類）及び生態系の注目種（魚介類及び鳥類） ・ 工事中に発生する温室効果ガスの排出量
供用開始後
・ 新施設の供用による大気汚染（二酸化窒素、浮遊粒子状物質及び二酸化硫黄） ・ 新施設関連車両の走行による大気汚染（二酸化窒素及び浮遊粒子状物質）、騒音及び振動 ・ 埋立地の存在による化学的酸素要求量（COD） ・ 新施設の供用に伴う自動車交通量 ・ 新施設存在時の海生植物（植物プランクトン及び付着生物）、海生動物（動物プランクトン、底生生物、付着生物、魚卵・稚仔魚、魚介類、スナメリ及び鳥類）及び生態系の注目種（魚介類及び鳥類） ・ 供用時に発生する温室効果ガスの排出量

注）全調査事項について、市民等からの苦情があった場合には、その内容及び対処方法並びにその後の状況を調査します。

環境影響評価の手続き

本事業の手続きは、下図の流れに従い、現在、準備書を提出した段階です。



方法書に対する市民等の意見数及び市長の意見（方法意見書）数は、下表のとおりです。

事 項	意 見 の 項 目	意 見 数
方法書に対する 市民等の意見 【提出件数：1件】	対象事業の名称、目的及び内容	10
	環境の保全の見地から配慮した内容	6
	事業予定地及びその周辺地域の概況	5
	対象事業に係る環境影響評価の項目並びに調査及び予測の手法	9
	環境影響評価手続きに関する事項	16
市長の意見 (方法意見書)	事業内容に関する資料	2
	環境影響評価の項目並びに調査、予測及び評価に関する事項	9
	その他	2

環境影響評価業務委託先

受託者) 玉野総合コンサルタント株式会社
 代表取締役社長 西村 正直
 名古屋市東区東桜二丁目 17 番 14 号

本書に掲載した地図は、国土地理院長の承認を得て、同院発行の電子地形図 25,000 を複製したものです。(承認番号 平 29 情複、第 572 号)

本書に掲載した地図を複製する場合には、国土地理院長の承認を得る必要があります。

本書は、再生紙を使用しています。