

第3部 対象事業に係る

環境影響の総合的な評価

第1章 総合評価 389

第2章 調査、予測、環境保全措置

及び評価の概要 389

第1章 総合評価

第2部において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ることとした。

また、これらの環境保全措置の実施により、次に示すような関連する環境要素への改善が期待できる。

環境保全措置の内容	改善される環境影響の内容
低公害型建設機械の使用	<ul style="list-style-type: none"> ・二酸化窒素、浮遊粒子状物質及び二酸化硫黄濃度、騒音、振動の低減 ・動物、生態系への影響低減
建設機械の点検・整備及び適正な稼働	<ul style="list-style-type: none"> ・二酸化窒素、浮遊粒子状物質及び二酸化硫黄濃度、騒音、振動、温室効果ガス排出量の低減
工事関係車両及び新施設関連車両のアイドリングストップ遵守の指導	<ul style="list-style-type: none"> ・二酸化窒素及び浮遊粒子状物質濃度、騒音、温室効果ガス排出量の低減
工事関係車両及び新施設関連車両の点検・整備及び適正な走行	<ul style="list-style-type: none"> ・二酸化窒素及び浮遊粒子状物質濃度、騒音、振動、温室効果ガス排出量の低減
海上輸送を中心とした資材の運搬	<ul style="list-style-type: none"> ・二酸化窒素及び浮遊粒子状物質濃度、騒音、振動の低減 ・交通安全性の確保
工事関係車両の適正な車種の選定による運搬の効率化	<ul style="list-style-type: none"> ・二酸化窒素及び浮遊粒子状物質濃度、騒音、振動、温室効果ガス排出量の低減 ・交通安全性の確保
工事関係の通勤者に対する、公共交通機関の利用や自動車相乗りの推進	<ul style="list-style-type: none"> ・二酸化窒素及び浮遊粒子状物質濃度、騒音、振動、温室効果ガス排出量の低減 ・交通安全性の確保
自動車運搬船の港内シフトの解消	<ul style="list-style-type: none"> ・二酸化窒素、浮遊粒子状物質及び二酸化硫黄濃度、温室効果ガス排出量の低減
埋立工における改良土の使用	<ul style="list-style-type: none"> ・悪臭、濁り発生量の低減 ・動物、生態系への影響低減
汚濁防止膜の展張、浚渫船への汚濁防止枠の取り付け	<ul style="list-style-type: none"> ・濁りの拡散の抑制 ・動物、生態系への影響低減
埋立工における築堤の築造、余水吐の設置	<ul style="list-style-type: none"> ・濁り発生量の低減 ・動物、生態系への影響低減
護岸工における敷砂、防砂シートの敷設	<ul style="list-style-type: none"> ・濁り発生量の低減 ・動物、生態系への影響低減

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する。

第2章 調査、予測、環境保全措置及び評価の概要

本事業の実施により、影響を受けると想定された各環境要素についての調査、予測、環境の保全のための措置及び評価の概要は、次に示すとおりである。

環境要素	調 査	予 測
大 気 質	<p>【建設機械の稼働による大気汚染】</p> <p>既存資料調査によると、平成 28 年度の惟信高校における観測の結果、主風向は北西、年間平均風速は 3.1m/s、大気安定度の最多出現頻度は中立（D）である。</p> <p>平成 24～28 年度の事業予定地周辺の一般局における測定の結果、二酸化窒素濃度は、平成 24～28 年度にかけて緩やかな減少傾向を示している。平成 28 年度における測定結果は、環境基準及び名古屋市の大気汚染に係る環境目標値ともに達成している。</p> <p>平成 24～28 年度の事業予定地周辺の一般局における測定の結果、浮遊粒子状物質濃度は、平成 24～28 年度にかけて概ね横ばいで推移している。平成 28 年度における測定結果は、環境基準及び名古屋市の大気汚染に係る環境目標値ともに達成している。</p> <p>平成 24～28 年度の事業予定地周辺の一般局における測定の結果、二酸化硫黄濃度は、平成 24～28 年度にかけて概ね横ばいで推移している。平成 28 年度における測定結果は、環境基準を達成している。</p>	<p>【建設機械の稼働による大気汚染】</p> <p>1. 二酸化窒素 年平均値の寄与率は 29.1%、日平均値の年間 98% 値は 0.044ppm と予測される。</p> <p>2. 浮遊粒子状物質 年平均値の寄与率は 38.8%、日平均値の 2% 除外値は 0.073mg/m³ と予測される。</p> <p>3. 二酸化硫黄 年平均値の寄与率は 7.5%、日平均値の 2% 除外値は 0.005ppm と予測される。</p> <p>注) 数値は、金城ふ頭内の最高濃度を示す。</p>

環境の保全のための措置	評 価
<p>【建設機械の稼働による大気汚染】</p> <p>本事業の実施にあたっては、以下に示す環境の保全のための措置を講ずる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・建設機械の機種について、<u>原則として排出ガス対策型を使用する。</u> ・運搬車両のアイドリングについて、作業時及びやむを得ない場合以外は、停止する。 ・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、性能の維持に努める。 ・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する。 ・<u>大気汚染物質排出量の多い建設機械が同時に多数稼働することのないような工事計画に努める。</u> 	<p>【建設機械の稼働による大気汚染】</p> <p>予測結果によると、二酸化窒素の年平均値の寄与率は 29.1%、浮遊粒子状物質の寄与率は 38.8%、二酸化硫黄の寄与率は 7.5% である。（海域を含めた最高濃度出現地点における年平均値の寄与率は、二酸化窒素は 41.6%、浮遊粒子状物質は 58.1%、二酸化硫黄の寄与率は 9.3% である。）</p> <p>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% 値は、環境目標値を上回る。浮遊粒子状物質濃度の日平均値の 2% 除外値は、環境目標値を下回る。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ないが、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る。</p> <p>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、<u>原則として排出ガス対策型を使用する等</u>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る。</p>

環境要素	調 査	予 測
大 気 質	<p>【工事関係車両の走行による大気汚染】 既存資料調査は、【建設機械の稼働による大気汚染】参照。 現地調査によると、自動車交通量はNo.2地点の乗用車を除き、平日の方が休日よりも多い傾向を示していた。</p>	<p>【工事関係車両の走行による大気汚染】</p> <p>1. 二酸化窒素 年平均値の寄与率について、工事関係車両の走行は 0.10～0.32%、建設機械の稼働による影響との重合は 5.74～6.34%と予測される。日平均値の年間98%値について、工事関係車両の走行は 0.034～0.036ppm、建設機械の稼働による影響との重合は 0.036ppm と予測される。</p> <p>2. 浮遊粒子状物質 年平均値の寄与率について、工事関係車両の走行は 0.01～0.02%、建設機械の稼働による影響との重合は 6.81～7.20%と予測される。日平均値の2%除外値について、工事関係車両の走行は 0.047mg/m³、建設機械の稼働による影響との重合は 0.049～0.051mg/m³ と予測される。</p>

環境の保全のための措置	評 価
<p>【工事関係車両の走行による大気汚染】</p> <p>1. 予測の前提とした措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>2. その他の措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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る。 ・工事関係車両については、十分な点検・整備を行い、急発進や急加速を避けるなど、適正な走行に努める。 ・アイドリングストップの遵守を指導する。 ・工事関係車両の排出ガスについては、「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)に基づく対応を図る。 ・工事関係車両(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する。 	<p>【工事関係車両の走行による大気汚染】</p> <p>予測結果によると、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、小さいと判断する。</p> <p>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、工事関係車両の走行については、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、環境基準の値及び環境目標値を下回る。</p> <p>環境基準が適用されない No.2、No.3 について、環境目標値との対比を行った結果、工事関係車両の走行については、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、環境目標値を下回る。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、環境目標値を下回る。</p>

環境要素	調 査	予 測
大 気 質	<p>【新施設の供用による大気汚染】 既存資料調査は、【建設機械の稼働による大気汚染】参照。</p>	<p>【新施設の供用による大気汚染】</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 二酸化窒素 年平均値の寄与率は1.4%、日平均値の年間98%値は0.035ppmと予測される。 2. 浮遊粒子状物質 年平均値の寄与率は1.0%、日平均値の2%除外値は0.047mg/m³と予測される。 3. 二酸化硫黄 年平均値の寄与率は9.1%、日平均値の2%除外値は0.005ppmと予測される。 <p>注) 数値は、金城ふ頭内の最高濃度を示す。</p>

環境の保全のための措置	評 価
<p>【新施設の供用による大気汚染】 本事業の実施にあたっては、以下に示す環境の保全のための措置を講ずる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自動車運搬船の港内移動の解消により、船舶から排出される大気汚染物質排出量の低減に努める。 	<p>【新施設の供用による大気汚染】 予測結果によると、年平均値の寄与率について、二酸化窒素は 1.4%、浮遊粒子状物質は 1.0%、二酸化硫黄は 9.1%である。（海域を含めた最高濃度出現地点における年平均値の寄与率は、二酸化窒素は 2.8%、浮遊粒子状物質は 2.4%、二酸化硫黄は 21.0%である。）以上のことから、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、小さいと判断する。</p> <p>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%値は、環境目標値を下回る。浮遊粒子状物質濃度の日平均値の 2%除外値は、環境目標値を下回る。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ないが、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る。</p>

環境要素	調 査	予 測
大 気 質	<p>【新施設関連車両の走行による大気汚染】 既存資料調査は、【建設機械の稼働による大気汚染】参照。 現地調査は、【工事関係車両の走行による大気汚染】参照。</p>	<p>【新施設関連車両の走行による大気汚染】</p> <p>1. 二酸化窒素 年平均値の寄与率について、新施設関連車両の走行は 0.02～0.16%、新施設の供用による影響との重合は 0.60～0.65%と予測される。日平均値の年間98%値について、新施設関連車両の走行は 0.034～0.036ppm、新施設の供用による影響との重合は 0.034ppm と予測される。</p> <p>2. 浮遊粒子状物質 年平均値の寄与率について、新施設関連車両の走行は 0.00～0.01%、新施設の供用による影響との重合は 0.30～0.31%と予測される。日平均値の2%除外値について、新施設関連車両の走行は 0.047mg/m³、新施設の供用による影響との重合は 0.047mg/m³と予測される。</p>
悪 臭	<p>【工事中】 現地調査によると、特定悪臭物質濃度については、硫化水素及びアセトアルデヒドが検出されたものの、全ての項目で悪臭防止法に基づく規制基準値を下回った。 臭気指数については、名古屋市環境保全条例に基づく指導基準値を下回った。</p>	<p>【工事中】 現地調査の結果、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る。また、類似事例より、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る。 これらのことから、浚渫土砂を用いた水面の埋立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る。</p>

環境の保全のための措置	評 価
<p>【新施設関連車両の走行による大気汚染】 本事業の実施にあたっては、以下に示す環境の保全のための措置を講ずる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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、適正な走行に努める。 ・アイドリングストップの遵守を指導する。 ・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する。 	<p>【新施設関連車両の走行による大気汚染】 予測結果によると、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、小さいと判断する。</p> <p>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、新施設関連車両の走行については、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、環境基準の値及び環境目標値を下回る。</p> <p>環境基準が適用されない No.2、No.3 について、環境目標値との対比を行った結果、新施設関連車両の走行については、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、環境目標値を下回る。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、環境目標値を下回る。</p>
<p>【工事中】 本事業の実施にあたっては、以下に示す環境の保全のための措置を講ずる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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る。 	<p>【工事中】 予測結果より、浚渫土砂を用いた水面の埋立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、小さいと判断する。</p>

環境要素	調 査	予 測
騒 音	<p>【建設機械の稼働による騒音】</p> <p>既存資料調査によると、事業予定地周辺（港区野跡四丁目）における環境騒音の昼間（6～22時）の等価騒音レベル（L_{Aeq}）は、55dBであり、環境基準を達成している。</p> <p>現地調査によると、環境騒音の昼間の等価騒音レベル（L_{Aeq}）は平日で54dB、休日で49dBであり、平日及び休日ともに、環境基準を達成していた。</p>	<p>【建設機械の稼働による騒音】</p> <p>施工区域の境界上における建設機械の稼働による騒音レベルの最大値は、<u>76dB(A)</u>と予測される。</p>
	<p>【工事関係車両の走行による騒音】</p> <p>既存資料調査によると、事業予定地周辺（港区野跡五丁目）における道路交通騒音の昼間（6～22時）の等価騒音レベル（L_{Aeq}）は67dBであり、環境基準を達成している。</p> <p>現地調査によると、道路交通騒音の昼間の等価騒音レベル（L_{Aeq}）は、平日で65～69dB、休日で59～65dBであり、平日及び休日ともに、環境基準を達成していた。</p>	<p>【工事関係車両の走行による騒音】</p> <p>工事関係車両の走行による昼間の等価騒音レベル（L_{Aeq}）は65～70dBと予測される。</p> <p>また、工事関係車両の走行による増加分は0～1dB程度と予測される。</p>
	<p>【新施設関連車両の走行による騒音】</p> <p>既存資料調査及び現地調査は、【工事関係車両の走行による騒音】参照。</p>	<p>【新施設関連車両の走行による騒音】</p> <p>新施設関連車両の走行による昼間の等価騒音レベルは、平日で65～69dB、休日で60～67dBと予測される。</p> <p>また、新施設関連車両の走行による増加分は0～1dB程度と予測される。</p>

環境の保全のための措置	評 価
<p>【建設機械の稼働による騒音】</p> <p>本事業の実施にあたっては、以下に示す環境の保全のための措置を講ずる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・建設機械について、低騒音型機械の使用に努める。 ・運搬車両のアイドリングについて、作業時及びやむを得ない場合以外は、停止する。 ・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、性能の維持に努める。 ・<u>大きな音を発生する建設機械が同時に多数稼働することのないような工事計画に努める。</u> 	<p>【建設機械の稼働による騒音】</p> <p>予測結果によると、施工区域の境界上における建設機械の稼働による騒音レベルの最大値は <u>76dB(A)</u> 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を下回る。</p> <p>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、周辺的环境に及ぼす影響の低減に努める。</p>
<p>【工事関係車両の走行による騒音】</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 予測の前提とした措置 <ul style="list-style-type: none"> ・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。 2. その他の措置 <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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る。 ・工事関係車両については、十分な点検・整備を行い、急発進や急加速を避けるなど、適正な走行に努める。 ・アイドリングストップの遵守を指導する。 	<p>【工事関係車両の走行による騒音】</p> <p>予測結果によると、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する。</p> <p>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る。</p>
<p>【新施設関連車両の走行による騒音】</p> <p>本事業の実施にあたっては、以下に示す環境の保全のための措置を講ずる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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、適正な走行に努める。 ・アイドリングストップの遵守を指導する。 	<p>【新施設関連車両の走行による騒音】</p> <p>予測結果によると、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する。</p> <p>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る。</p>

環境要素	調 査	予 測
振 動	<p>【建設機械の稼働による振動】 現地調査によると、環境振動の振動レベル(L₁₀)の時間区分の平均値は、昼間(7～20時)の平日で36dB、休日で25dB、夜間(6～7時及び20～22時)の平日で27dB、休日で26dBであった。</p>	<p>【建設機械の稼働による振動】 施工区域の境界上における建設機械の稼働による振動レベルの最大値は、66dBと予測される。</p>
	<p>【工事関係車両の走行による振動】 既存資料によると、事業予定地周辺(港区野跡五丁目)における道路交通振動の昼間(7～20時)の振動レベル(L₁₀)は、53dBである。 現地調査によると、平日の道路交通振動の振動レベル(L₁₀)の平均値は、昼間で47～54dB、夜間で37～49dBであり、休日の道路交通振動の振動レベル(L₁₀)の平均値は、昼間で33～43dB、夜間で30～44dBであった。平日及び休日の道路交通振動の振動レベルは、「振動規制法」に基づく要請限度を下回っていた。</p>	<p>【工事関係車両の走行による振動】 道路交通振動の振動レベル(L₁₀)(8～18時)は、46～57dBと予測される。 また、工事関係車両の走行による増加分の最大値は0～2dB程度と予測される。</p>
	<p>【新施設関連車両の走行による振動】 既存資料調査及び現地調査は、 【工事関係車両の走行による振動】参照。</p>	<p>【新施設関連車両の走行による振動】 道路交通振動の振動レベル(L₁₀)(9～17時)は、平日で46～57dB、休日で33～48dBと予測される。 また、新施設関連車両の走行による増加分の最大値は、平日、休日とも0～1dB程度と予測される。</p>

環境の保全のための措置	評 価
<p>【建設機械の稼働による振動】 本事業の実施にあたっては、以下に示す環境の保全のための措置を講ずる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・建設機械について、低振動型機械の使用に努める。 ・運搬車両のアイドリングについて、作業時及びやむを得ない場合以外は、停止する。 ・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、性能の維持に努める。 ・<u>大きな振動を発生する建設機械が同時に多数稼働することのないような工事計画に努める。</u> 	<p>【建設機械の稼働による振動】 予測結果によると、建設機械の稼働による振動レベルは、最大値で66dBである。 建設機械の稼働による振動レベルは、「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を下回る。 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る。</p>
<p>【工事関係車両の走行による振動】</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 予測の前提とした措置 <ul style="list-style-type: none"> ・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。 2. その他の措置 <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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る。 ・工事関係車両については、十分な点検・整備を行い、急発進や急加速を避けるなど、適正な走行に努める。 	<p>【工事関係車両の走行による振動】 予測結果によると、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であり、工事中の予測値は46～57dBとなる。 工事関係車両の走行による振動レベル(L₁₀)は、全予測地点で「振動規制法」に基づく要請限度を下回る。 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、周辺の環境に及ぼす影響の低減に努める。</p>
<p>【新施設関連車両の走行による振動】 本事業の実施にあたっては、以下に示す環境の保全のための措置を講ずる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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、適正な走行に努める。 	<p>【新施設関連車両の走行による振動】 予測結果によると、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する。 新施設関連車両の走行による振動レベル(L₁₀)は、全予測地点で「振動規制法」に基づく要請限度を下回る。</p>

環境要素	調 査	予 測
水質・底質	<p>【工事中】</p> <p>既存資料調査によると、事業予定地周辺における水質の調査結果は、生活環境項目は環境基準に適合していない項目がある。健康項目は、全ての項目で環境基準に適合している。また、平成24～28年度の化学的酸素要求量（COD）及び浮遊物質量（SS）は、概ね横ばい傾向を示している。底質について、暫定除去基準の定められているポリ塩化ビフェニル（PCB）は、基準値の10ppmを下回っている。粒度分布をみると、泥質が99%を占めている。</p> <p>既往調査によると、事業予定地周辺の水質は、生活環境項目において環境基準に適合していない項目がある。流況は、冬季・夏季において、水面下2.0m及び5.0m層ともに、北東-南西方向に往復しながら港外側へ向かう流れが確認されている。</p> <p>現地調査によると、水質について、pH及びCODは環境基準を満足し、D₀、全窒素及び全りんは環境基準を満足しない地点、時期及び層がみられた。底質について、<u>溶出試験は全地点で水底土砂の判定基準を、含有量試験は全地点で底質の暫定除去基準及びダイオキシン類に係る環境基準を下回っていた。</u>流況について、上層（海面下2.0m層）、中層（海面下5.0m層）の潮流楕円は、冬季及び夏季ともに、周辺地形にほぼ沿った形の北北東-南南西方向であった。</p> <p>事業予定地の水質、底質、流況の状況は、周辺海域と比べても大きな差異はなく、各項目とも季節を通じて同様の傾向を示していた。</p>	<p>【工事中】</p> <p>SSの最高濃度出現地点における寄与濃度は、冬季の海底直上層の施工区域近傍で2.7mg/Lと予測される。</p>

環境の保全のための措置	評 価
<p>【工事中】</p> <p>1. 予測の前提とした措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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、濁りの拡散を抑制する。 ・浚渫工において浚渫船に汚濁防止枠を取り付けることにより、濁りの拡散を抑制する。 ・埋立工において埋立土砂に改良土を採用することにより、濁りの発生量を低減する。 ・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する。 ・埋立工において、埋立区域が護岸・岸壁で囲まれた後は、余水吐を設け、その前面に汚濁防止膜を設置することにより、外部へ流出する濁りを低減する。 ・護岸工において、地盤改良（プラスチックドレーン）の際に敷砂をすることにより、濁りの発生量を低減する。 <p>2. その他の措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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する。 ・<u>事業予定地の周辺海域で実施される航路・泊地浚渫を行う工事関係者と、濁りの発生</u><u>のピーク時期が重ならないよう</u><u>工事工程の調整を図る。</u> 	<p>【工事中】</p> <p>予測結果によると、汚濁防止膜及び汚濁防止枠を設置した場合には、未設置の場合と比較して、SSが約75%低減されることから、周辺的环境に及ぼす影響は低減されるものと判断する。また、汚濁防止膜及び汚濁防止枠を設置した場合における工事中のSSの寄与率は最高37.0%であるが、SSの拡散の範囲は夏季、冬季ともに施工区域近傍にとどまる。</p> <p>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7.3mg/Lであり、環境目標値（10mg/L）を下回る。なお、金城ふ頭の西岸に沿って延長した線より西の海域では、環境目標値が5mg/L以下に定められている。予測の結果、夏季の第5層及び海底直上層、冬季の第1層及び第5層においては寄与濃度が0.5mg/Lを上回ると予測されるため、この海域の工事中濃度は環境目標値を上回る。</p> <p>本事業の実施においては、一部の海域において環境目標値を上回ることから、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その他の措置を講ずることにより、周辺的环境に及ぼす影響のさらなる低減に努める。</p>

環境要素	調 査	予 測
水質・底質	<p>【存在時】 既存資料調査及び現地調査は、 【工事中】参照。</p>	<p>【存在時】</p> <p>1. 水象 事業の有無による水象の変化をみると、夏季、冬季ともに上げ潮最強時や下げ潮最強時に 5cm/s 増加～10cm/s 減少の流速変化がみられる。埋立地の有無による水象変化について、流速変化の範囲は、いずれの層も埋立地近傍に限られる。</p> <p>また、海底直上層の流速変化及び流速変化の範囲は、第1層（0～1.5m）や第5層（4.5～5.5m）と比較し小さい。</p> <p>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る。</p> <p>2. 化学的酸素要求量（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、埋立地の存在による COD の変化は極めて小さいと予測される。</p>

環境の保全のための措置	評 価
	<p>【存在時】 予測結果において、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する。</p>

環境要素	調 査	予 測
安 全 性	<p>【工事中】</p> <p>既存資料調査によると、事業予定地北側には、あおなみ線が通っており、金城ふ頭駅がある。また、事業予定地北側には、一般国道 302 号（伊勢湾岸道路）が通っており、名港中央インターチェンジがある。</p> <p>名古屋市一般交通量概況によると、事業予定地周辺における自動車交通量は、平日及び休日ともに、一般国道 302 号（伊勢湾岸道路）が最も多くなっている。</p> <p>名古屋市、港区及び野跡学区における交通事故発生件数の推移は、名古屋市全体では減少傾向を示し、港区では平成 24 年から平成 26 年にかけて減少し、平成 26 年から平成 27 年にかけて横ばいで推移している。野跡学区では、平成 24 年から増加傾向を示している。路線別の事故発生件数については、事業予定地周辺の道路についての記載はない。</p> <p>現地調査によると、事業予定地周辺には、平成 29 年度において、小学校 1 校、中学校 1 校の通学路が指定されている。</p> <p>事業予定地周辺の自動車区間断面交通量は、平日では区間 C の 17,757 台/16 時間、休日では区間 A の 9,093 台/16 時間が最も多く、大型車混入率は、平日では区間 H、休日では区間 B が最も高かった。</p> <p>事業予定地周辺は、主要交差点に信号機や横断歩道等の安全施設が整備されており、主要道路においては歩車道分離がなされていた。</p>	<p>【工事中】</p> <p>工事関係車両の発生集中による自動車交通量の増加率は、1.8～16.2%と予測される。</p>
	<p>【供用時】</p> <p>既存資料調査及び現地調査は、【工事中】参照。</p>	<p>【供用時】</p> <p>新施設関連車両による自動車交通量の増加率は、平日が 0.4～10.4%に対して、休日が 0.1～3.0%と予測される。</p>

環境の保全のための措置	評 価
<p>【工事中】</p> <p>1. 予測の前提とした措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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する。 <p>2. その他の措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・資材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。 ・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る。 ・工事関係車両の運転者には、走行ルートの遵守を指導し、徹底させる。 ・工事関係車両については、交通法規を遵守し、安全運転を徹底させる。 	<p>【工事中】</p> <p>予測結果によると、工事関係車両の走行ルート上の各区分における工事関係車両による交通量の増加率は、1.8～16.2%と予測されるが、これらのルートは、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、小さいと判断する。</p>
<p>【供用時】</p> <p>本事業の実施にあたっては、以下に示す環境の保全のための措置を講ずる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新施設関連車両の運転者には、走行ルートの遵守を指導する。 ・新施設関連車両については、交通法規を遵守し、安全運転に努める。 	<p>【供用時】</p> <p>予測結果によると、新施設関連車両の走行ルート上の各区分における新施設関連車両による交通量の増加率は、平日 0.4～10.4%、休日 0.1～3.0%と予測されるが、これらのルートは、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、小さいと判断する。</p>

環境要素	調 査	予 測						
廃棄物等	/	<p>【工事中】 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ある。</p> <p>・護岸工事</p> <table border="1" data-bbox="852 456 1356 573"> <thead> <tr> <th data-bbox="852 456 1043 533">種類</th> <th data-bbox="1043 456 1203 533">発生量</th> <th data-bbox="1203 456 1356 533">再資源化率 (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="852 533 1043 573">コンクリート(t)</td> <td data-bbox="1043 533 1203 573">約 0.79</td> <td data-bbox="1203 533 1356 573">約 99</td> </tr> </tbody> </table>	種類	発生量	再資源化率 (%)	コンクリート(t)	約 0.79	約 99
種類	発生量	再資源化率 (%)						
コンクリート(t)	約 0.79	約 99						
植 物	<p>【工事中】 既存資料調査によると、東海元浜ふ頭西の植物プランクトン及び北浜ふ頭西の付着生物（植物）の主な出現種は、沿岸域でごく一般的にみられる種である。</p> <p>現地調査によると、事業予定地の植物プランクトンは、周辺海域と比べると少ない傾向がみられた。付着生物（植物）は事業予定地では確認されず、周辺海域では冬季、春季にわずかにみられた。</p> <p>また、主な出現種は、沿岸域でごく一般的にみられる種であり、重要な種は確認されなかった。</p>	<p>【工事中】 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る。</p>						
	<p>【存在時】 既存資料調査及び現地調査は、【工事中】参照。</p>	<p>【存在時】 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る。</p>						

環境の保全のための措置	評 価
<p>【工事中】</p> <p>本事業の実施にあたっては、以下に示す環境の保全のための措置を講ずる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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る。 	<p>【工事中】</p> <p>予測結果によると、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する。</p>
<p>【工事中】</p> <p>予測結果によると、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海生植物への影響は回避されるものと判断する。</p>	<p>【工事中】</p> <p>予測結果によると、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海生植物への影響は回避されるものと判断する。</p>
<p>【存在時】</p> <p>予測結果によると、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海生植物への影響は回避されるものと判断する。</p>	<p>【存在時】</p> <p>予測結果によると、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海生植物への影響は回避されるものと判断する。</p>

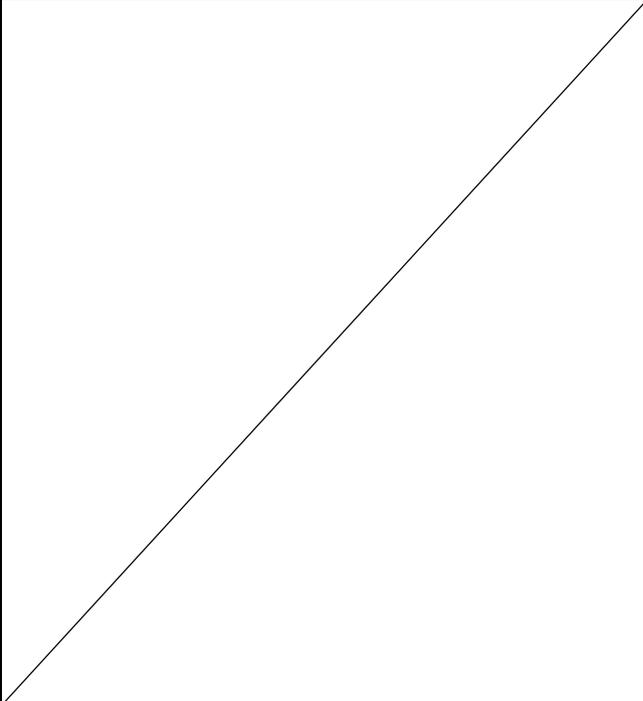
環境要素	調 査	予 測
動物	<p>【工事中】</p> <p>既存資料調査によると、東海元浜ふ頭西の動物プランクトン及び底生生物（動物）の主な出現種は、名古屋港内外で一般的にみられる種である。</p> <p>北浜ふ頭西の付着生物（動物）の主な出現種は、軟体動物門の二枚貝類及び節足動物門の甲殻類である。</p> <p>東海元浜ふ頭西の魚卵及び稚仔魚の主な出現種は、サッパ、スズキ、イソギンポ科及びフサカサゴ科等であり、飛島ふ頭南の魚介類の主な出現種は、マガキ、スズキ、ヒイラギ及びシバエビ等である。</p> <p>2011年から2013年まで、名古屋港内で行われた調査でスナメリが確認されたのは、24回73群165頭であった。季節別では、夏季に少なく、冬季に多い傾向がみられた。</p> <p>金城ふ頭南で確認された鳥類は7目9科13種で、種類数及び個体数ともに1月に多くなっている。</p> <p>現地調査によると、動物プランクトンが77種、底生生物（動物）が25種、付着生物（動物）が57種、魚卵が10種、稚仔魚が7種、魚介類が42種、鳥類が32種確認された。</p> <p>重要な種は、イヨスダレガイ、ヒメシラトリ、ゴイサギガイ、ウネナシトマヤガイ、サメハダヘイケガニ、モクズガニ、ケリ及びミサゴの8種が確認された。</p> <p>また、事業予定地において、水鳥の重要な餌場等の注目すべき生息地は確認されなかった。</p>	<p>【工事中】</p> <p>1. 重要な動物への影響</p> <p>重要な海生生物については、周辺海域でも確認（現地調査もしくは既存資料調査）されている。水面の埋立てにより生息海域の一部が消失しても、周辺に生息環境は確保されると予測される。また、工船用船舶の航行については、現状で多くの船が航行している地域であるため、影響は小さいものと予測される。工事に伴う水の濁りの影響については、浮遊物質（SS）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る。</p> <p>重要な鳥類については、繁殖行動は確認されず、営巣適地も近くに分布しないと考えられるため、事業予定地及びその周辺では繁殖していないと考えられる。また、採餌・探餌行動も確認されなかったことから、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と考えられる。以上により、水面の埋立てによる海域の一部消失、工船用船舶の航行、工事に伴う水の濁りの影響は小さいものと予測される。</p> <p>2. 注目すべき生息地への影響</p> <p>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る。</p> <p>3. その他</p> <p>スナメリは、既存資料による調査において名古屋港湾奥部で確認されていることから、事業予定地前面海域を利用している可能性があるが、現地調査では確認されなかったため、この海域の利用頻度は高くはないと考えられる。また、工事に伴う水の濁りの影響については、浮遊物質（SS）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、スナメリはこの範囲を避けて湾奥部へ移動することが可能であり、影響は小さいものと予測される。</p>

環境の保全のための措置	評 価
<p>【工事中】</p> <p>1. 予測の前提とした措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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、濁りの拡散を抑制する。 ・浚渫工において浚渫船に汚濁防止枠を取り付けることにより、濁りの拡散を抑制する。 ・埋立工において、埋立土砂に改良土を採用することにより、濁りの発生量を低減する。 ・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する。 ・埋立工において、埋立区域が護岸・岸壁で囲まれた後は、余水吐を設け、その前面に汚濁防止膜を設置することにより、外部へ流出する濁りを低減する。 ・護岸工において、地盤改良（プラスチックドレーン）の際に敷砂をすることにより、濁りの発生量を低減する。 <p>2. その他の措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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する。 ・建設工事に使用する機械は、可能な限り低騒音、低振動型を使用する。 ・<u>施工区域内でスナメリが確認された場合は、区域外に出るまで監視を続けるなど、適切な措置を講じる。</u> 	<p>【工事中】</p> <p>予測結果によると、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、小さいと判断する。</p>

環境要素	調 査	予 測
動 物	<p>【存在時】 既存資料調査及び現地調査は、【工事中】参照。</p>	<p>【存在時】</p> <p>1. 重要な動物への影響 重要な海生生物については、水質・底質の予測結果によると、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、化学的酸素要求量（COD）の変化は極めて小さいため、影響は極めて小さいと予測される。岸壁及び護岸の構造については、イヨスタレガイ、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の5種は底生性であるため、影響はないものと予測される。付着性のウネナシトマヤガイについては、現況と同じ直壁構造の岸壁及び護岸であるため、影響は小さいと予測される。</p> <p>重要な鳥類については、繁殖行動は確認されず、営巣適地も近くに分布しないと考えられるため、事業予定地及びその周辺では繁殖していないと考えられる。また、採餌・探餌行動も確認されなかったことから、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。以上により、水面の埋立てに伴う海岸の形状変化による水象及び化学的酸素要求量（COD）の変化、岸壁及び護岸の構造による影響は極めて小さいと予測される。</p> <p>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る。</p>

環境の保全のための措置	評 価
	<p>【存在時】 予測結果によると、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する。</p>

環境要素	調 査	予 測
生態系	<p>【工事中】</p> <p>事業予定地は、金城ふ頭、東海元浜ふ頭及び名古屋港北航路等の人工的要素の強い環境が周囲に広くみられ、閉鎖性の高い水域となっている。春から秋にかけて表層付近では赤潮が発生し易く、底層付近では溶存酸素が低下し易い環境にある。また、底質は、シルト・粘土分の占める割合が高いことから、海底に有機物が多く堆積しているものと推定される。</p> <p>生態系の注目種等は、上位に位置するという上位性の視点からは、魚類の「アカエイ」及び鳥類の「カワウ」、生態系の特徴をよく現すという典型性の視点からは、底生生物の「シノブハネエラスピオ」を抽出した。</p> <p>アカエイ及びシノブハネエラスピオは、名古屋港内外に広く分布していると考えられる。カワウは上空を通過する個体が多いものの、事業予定地及び周辺を休息場や採餌場の一部として利用しているものと考えられる。</p>	<p>【工事中】</p> <p>抽出した生態系の注目種等（アカエイ、カワウ及びシノブハネエラスピオ）は、水面の埋立てにより海域の一部が消失しても、生息環境は事業予定地外の周辺海域に広く存在するため、水面の埋立てによる影響は小さいものと予測される。工船用船舶の航行については、現状で多くの船が航行している地域であるため、影響は小さいものと予測される。工事に伴う水の濁りの影響については、浮遊物質（SS）の負荷量が 2mg/L（水産用水基準）を超える範囲が、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る。</p>
	<p>【存在時】</p> <p>既存資料調査及び現地調査は、【工事中】参照。</p>	<p>【存在時】</p> <p>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、化学的酸素要求量（COD）の変化は極めて小さいと予測されるため、抽出した生態系の注目種等への影響は極めて小さいと予測される。</p> <p>上位性のアカエイの主な餌は底生性の種、上位性の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る。また、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る。</p>

環境の保全のための措置	評 価
<p>【工事中】</p> <p>1. 予測の前提とした措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・護岸・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、濁りの拡散を抑制する。 ・浚渫工において浚渫船に汚濁防止枠を取り付けることにより、濁りの拡散を抑制する。 ・埋立工において、埋立土砂に改良土を採用することにより、濁りの発生量を低減する。 ・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する。 ・埋立工において、埋立区域が護岸・岸壁で囲まれた後は、余水吐を設け、その前面に汚濁防止膜を設置することにより、外部へ流出する濁りを低減する。 ・護岸工において、地盤改良（プラスチックドレーン）の際に敷砂をすることにより、濁りの発生量を低減する。 <p>2. その他の措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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する。 ・建設工事に使用する機械は、可能な限り低騒音、低振動型を使用する。 	<p>【工事中】</p> <p>予測結果によると、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、小さいと判断する。</p>
	<p>【存在時】</p> <p>予測結果によると、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する。</p>

環境要素	調 査	予 測
温室効果 ガス等		<p>【工事中】 工事中における温室効果ガス排出量（二酸化炭素換算）は、建設機械の稼働により 26,025tCO₂、建設資材の使用により <u>20,150tCO₂</u>、建設資材等の運搬により <u>486tCO₂</u>、廃棄物の発生により 0tCO₂ であり、これらの合計は、<u>46,661tCO₂</u> と予測される。</p>
		<p>【供用時】 供用時における温室効果ガス排出量（二酸化炭素換算）は、使用船舶の稼働により 2,767tCO₂/年、新施設関連自動車交通の発生・集中により 1,010tCO₂/年であり、これらの合計は、<u>3,777tCO₂/年</u> と予測される。</p>

環境の保全のための措置	評 価
<p>【工事中】</p> <p>本事業の実施にあたっては、以下に示す環境の保全のための措置を講ずる。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 建設機械の稼働 <ul style="list-style-type: none"> ・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る。 ・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、性能の維持に努める。 2. 建設資材の使用 <ul style="list-style-type: none"> ・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る。 3. 建設資材等の運搬 <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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る。 ・工事関係車両については、十分な点検・整備を行い、急発進や急加速を避けるなど、適正な走行に努める。 ・アイドリングストップの遵守を指導する。 ・一括運搬等、合理的な運搬計画を検討し、延べ輸送距離の縮減に努める。 	<p>【工事中】</p> <p>予測結果によると、工事中に発生する温室効果ガス排出量は、<u>46,661</u>tCO₂である。</p> <p>本事業の実施にあたっては、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る。</p>
<p>【供用時】</p> <p>本事業の実施にあたっては、以下に示す環境の保全のための措置を講ずる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自動車運搬船の港内移動の解消により、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。 ・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、適正な走行に努める。 ・アイドリングストップの遵守を指導する。 	<p>【供用時】</p> <p>予測結果によると、新施設の供用に伴い発生する温室効果ガス排出量は、<u>3,777</u>tCO₂/年である。</p> <p>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移動の解消により、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る。</p>

第4部 事後調査に関する事項

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、事後調査を実施する。

事後調査計画は、表 4-1 に示すとおりである。

なお、表に示した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する。また、事後調査結果が環境影響評価の結果と著しく異なる場合は、その原因を調査し、本事業の実施に起因することが判明した場合には、必要な環境保全措置について検討するとともに、必要に応じて追加的に調査を行う。

表 4-1(1) 事後調査計画

環境要素	調査事項	調査方法	調査場所	調査時期
大 気 質	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)	建設機械の配置及び稼働状況を調査する。	施工区域内	建設機械からの大気汚染物質の排出量が最大と想定される時期(1年) < 予定時期 > : 平成31~33年 (二酸化窒素及び浮遊粒子状物質 : 着工後15~26ヶ月目、二酸化硫黄 : 着工後6~17ヶ月目)
	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)	自動車交通量(一般車両及び工事関係車両)及び走行速度を調査する。	予測場所と同じ地点	工事関係車両からの大気汚染物質の排出量が最大と想定される時期(平日1日) < 予定時期 > : 平成34年(着工後35ヶ月目) < 調査時間 > : 24時間
	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)	使用船舶の稼働状況を調査する。	事業予定地内	供用時(1年) < 予定時期 > : 平成34~35年
	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)	自動車交通量(一般車両及び新施設関連車両)及び走行速度を調査する。	予測場所と同じ地点	供用時(平日・休日の各1日) < 予定時期 > : 平成34年 < 調査時間 > : 24時間
悪 臭	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)	特定悪臭物質については「悪臭防止法施行規則」(昭和47年総理府令第39号)及び「特定悪臭物質の測定の方法」(昭和47年環境庁告示第9号)、臭気指数については「臭気指数及び臭気排出強度の算定の方法」(平成7年環境庁告示第63号)に基づく方法により調査する。	調査場所と同じ地点	工事中(平日1日) < 予定時期 > : 平成31年

表 4-1(2) 事後調査計画

環境要素	調査事項	調査方法	調査場所	調査時期
騒音	建設機械の稼働による騒音	「特定建設作業に伴って発生する騒音の規制に関する基準」(昭和43年厚生省・建設省告示第1号)に基づく方法により調査する。また、建設機械の配置及び稼働状況も併せて調査する。	施工区域境界(陸域側)で、建設機械の稼働による騒音が最も大きくなると予測される地点	建設機械の稼働による影響(合成騒音レベル)が最大と想定される時期(平日1日) < 予定時期 > : 平成33年(着工後24ヶ月目) < 調査時間 > : 工事実施時間
	工事関係車両の走行による騒音	「騒音に係る環境基準について」(平成10年環境庁告示第64号)に基づく方法により調査する。また、自動車交通量(一般車両及び工事関係車両)及び走行速度も併せて調査する。	予測評価場所と同じ地点 ^{注)}	工事関係車両の走行による影響(合成騒音レベル)が最大と想定される時期(平日1日) < 予定時期 > : 平成34年(着工後35ヶ月目) < 調査時間 > : 6~22時の16時間
	新施設関連車両の走行による騒音	「騒音に係る環境基準について」に基づく方法により調査する。また、自動車交通量(一般車両及び新施設関連車両)及び走行速度も併せて調査する。	予測評価場所と同じ地点 ^{注)}	供用時(平日・休日の各1日) < 予定時期 > : 平成34年 < 調査時間 > : 6~22時の16時間
振動	建設機械の稼働による振動	JIS Z 8735に定める方法により調査する。また、建設機械の配置及び稼働状況も併せて調査する。	施工区域境界(陸域側)で、建設機械の稼働による振動が最も大きくなると予測される地点	建設機械の稼働による影響(合成振動レベル)が最大と想定される時期(平日1日) < 予定時期 > : 平成33年(着工後27ヶ月目) < 調査時間 > : 工事実施時間
	工事関係車両の走行による振動	JIS Z 8735に定める方法により調査する。また、自動車交通量(一般車両及び工事関係車両)及び走行速度も併せて調査する。	予測評価場所と同じ地点 ^{注)}	工事関係車両の走行による影響(等価交通量)が最大と想定される時期(平日1日) < 予定時期 > : 平成34年(着工後35ヶ月目) < 調査時間 > : 6~22時の16時間
	新施設関連車両の走行による振動	JIS Z 8735に定める方法により調査する。また、自動車交通量(一般車両及び新施設関連車両)及び走行速度も併せて調査する。	予測評価場所と同じ地点 ^{注)}	供用時(平日・休日の各1日) < 予定時期 > : 平成34年 < 調査時間 > : 6~22時の16時間

注)予測は道路両端で行っているが、評価は増加分の多い側で行っており、調査は評価地点の側で行う。

表 4-1(3) 事後調査計画

環境要素	調査事項	調査方法	調査場所	調査時期
水質・底質	工事中に発生する水質汚濁物質(SS)	「水質汚濁に係る環境基準について」(昭和46年環境庁告示第59号)に定める方法により調査する。	施工区域境界で、建設機械の稼働によるSS濃度が最も高くなると予測される地点	工事中 < 予定時期 > : 平成31~34年 (工事中) < 調査頻度 > : 月1回
	埋立地の存在による水質汚濁(COD)	「水質汚濁に係る環境基準について」に定める方法により調査する。	事業予定地前面海域1箇所	存在時(1年) < 予定時期 > : 平成34~35年 < 調査頻度 > : 春季、夏季、秋季及び冬季の年4回
安全性	工事の実施に伴う自動車交通量	工事関係車両の走行ルート上における自動車交通量(一般車両及び工事関係車両)を調査する。	事業予定地周辺(予測場所と同じ区間の交通量が把握できる場所)	工事関係車両の交通量が最大と想定される時期(平日1日) < 予定時期 > : 平成34年(着工後35ヶ月目) < 調査時間 > : 6~22時の16時間
	新施設の供用に伴う自動車交通量	新施設関連車両の走行ルート上における自動車交通量(一般車両及び新施設関連車両)を調査する。	事業予定地周辺(予測場所と同じ区間の交通量が把握できる場所)	供用時(平日・休日の各1日) < 予定時期 > : 平成34年 < 調査時間 > : 6~22時の16時間
廃棄物等	工事中に発生する廃棄物等の種類、量及び再資源化量	廃棄物の発生量、搬入先、処理方法、有効利用の方法及び再資源化率について調査する。	事業予定地及びその周辺	工事中 < 予定時期 > : 平成31~34年 (工事中)
植物	工事中の海生植物(植物プランクトン及び付着生物(植物))	植物プランクトン: 採取調査 付着生物(植物): 採取調査及び目視観察調査	植物プランクトン: 事業予定地前面海域1箇所 付着生物(植物): 事業予定地周辺の護岸1箇所	工事中(1年) < 予定時期 > : 平成31~32年 < 調査頻度 > : 春季、夏季、秋季及び冬季の年4回
	存在時の海生植物(植物プランクトン及び付着生物(植物))			存在時(1年) < 予定時期 > : 平成34~35年 < 調査頻度 > : 春季、夏季、秋季及び冬季の年4回
動物	工事中の海生動物(動物プランクトン、底生生物(動物)、付着生物(動物)、魚卵・稚仔魚、魚介類、スナメリ及び鳥類)	動物プランクトン、底生生物(動物)、魚卵・稚仔魚、魚介類: 採取調査 付着生物(動物): 採取調査及び目視観察調査 スナメリ: 目視観察調査	動物プランクトン、底生生物(動物)、魚卵・稚仔魚、魚介類: 事業予定地前面海域1箇所 付着生物(動物): 事業予定地周辺の護岸1箇所 スナメリ: 事業予定地及びその周辺海域 鳥類: 事業予定地周辺の1定点及び2ルート	工事中(1年) < 予定時期 > : 平成31~32年 < 調査頻度 > : 春季、夏季、秋季及び冬季の年4回 ただし、鳥類については春季、一般鳥類繁殖期、夏季、秋季及び冬季の年5回
	存在時の海生動物(動物プランクトン、底生生物(動物)、付着生物(動物)、魚卵・稚仔魚、魚介類、スナメリ及び鳥類)	鳥類: 定点観察調査、ラインセンサス調査、任意観察調査		存在時(1年) < 予定時期 > : 平成34~35年 < 調査頻度 > : 春季、夏季、秋季及び冬季の年4回 ただし、鳥類については春季、一般鳥類繁殖期、夏季、秋季及び冬季の年5回

表 4-1(4) 事後調査計画

環境要素	調査事項	調査方法	調査場所	調査時期
生態系	工事中の注目種(魚介類及び鳥類)	動物調査結果の整理	事業予定地前面 海域及び周辺	工事中(1年) < 予定時期 > : 平成31~32年 < 調査頻度 > : 春季、夏季、秋季及び冬季の年4回 ただし、鳥類については春季、一般鳥類繁殖期、夏季、秋季及び冬季の年5回
	存在時の注目種(魚介類及び鳥類)	動物調査結果の整理	事業予定地前面 海域及び周辺	存在時(1年) < 予定時期 > : 平成34~35年 < 調査頻度 > : 春季、夏季、秋季及び冬季の年4回 ただし、鳥類については春季、一般鳥類繁殖期、夏季、秋季及び冬季の年5回
温室効果ガス等	工事中に発生する温室効果ガスの排出量	原材料の追跡等が可能な範囲内において、建設資材の使用に伴う温室効果ガスの排出量について調査する。	事業予定地内	工事中 < 予定時期 > : 平成31~34年 (工事中)
	供用時に発生する温室効果ガスの排出量	使用船舶の稼働状況を調査する。	事業予定地内	供用時(1年) < 予定時期 > : 平成34~35年

また、工事期間中に、投入した浚渫土及び改良土が「海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律」(昭和45年法律第136号)に定める基準(資料編 p.37 参照)に適合した土質であることを確認するため、工事中の事後調査結果報告書において、同法に基づき行った試験結果を記載する。

第5部 環境影響評価の手續に 関する事項

第1章 環境影響評価の手續	423
第2章 環境影響評価書作成までの経緯	425
第3章 市民等の意見の概要及び 市長の意見に対する事業者の見解	426

第1章 環境影響評価の手順

本事業の環境影響評価手続きは、「名古屋市環境影響評価条例」（平成10年名古屋市条例第40号）に基づいて実施している。本事業における環境影響評価の実施手順は図5-1に示すとおりである。

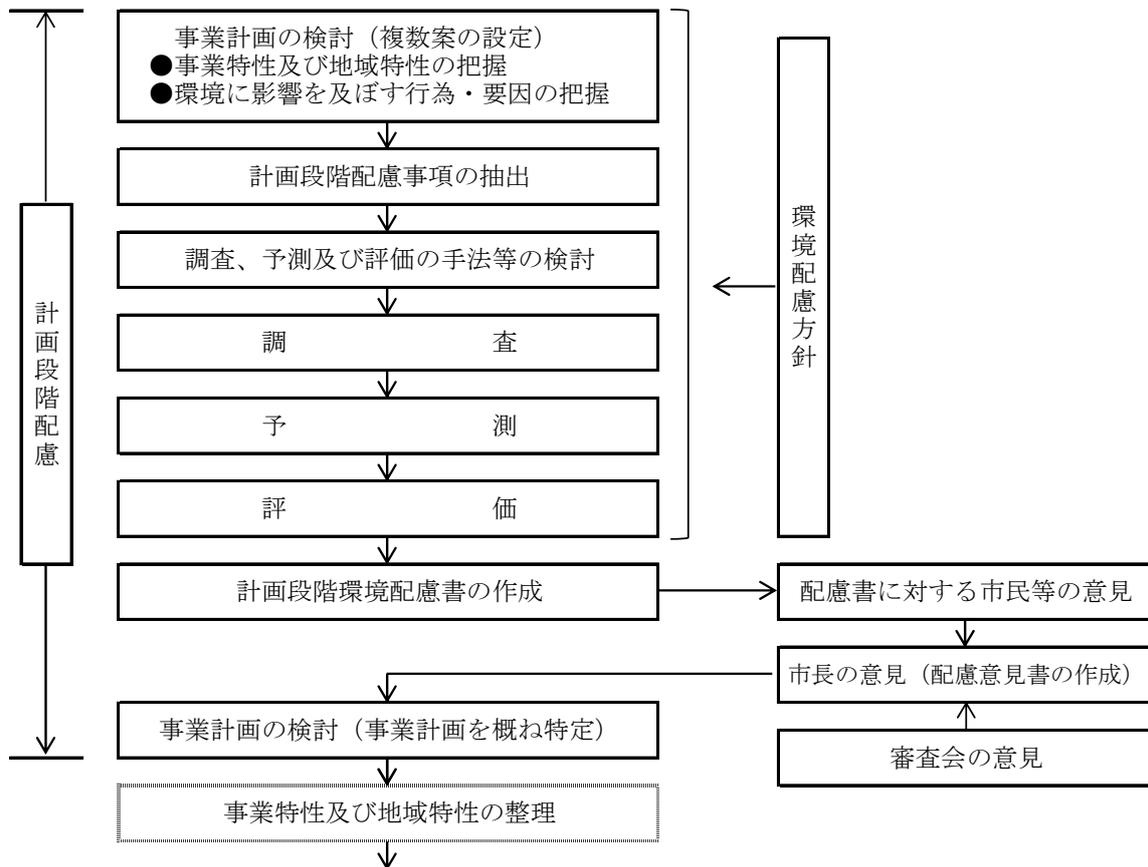


図5-1(1) 環境影響評価の実施手順（計画段階配慮）

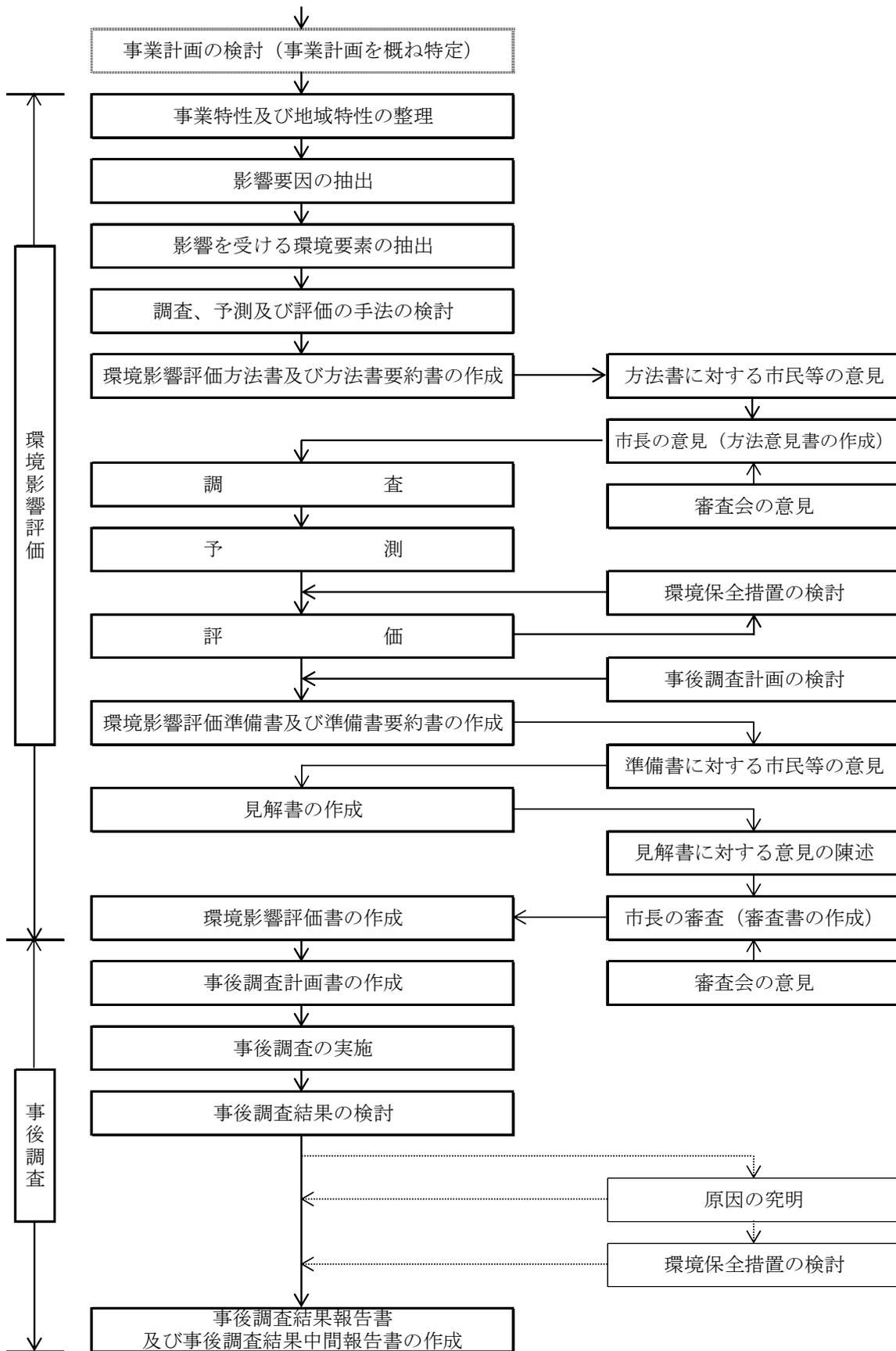


図5-1(2) 環境影響評価の実施手順（環境影響評価～事後調査）

第2章 環境影響評価書作成までの経緯

環境影響評価書作成までの経緯は、表5-1に示すとおりである。

表 5-1 環境影響評価手続きの経緯

事 項	内 容		
計画段階環境配慮書	提出年月日	平成27年9月3日	
	縦覧(閲覧)期間	平成27年9月14日から10月13日	
	縦覧場所 (閲覧場所)	名古屋市環境局地域環境対策部地域環境対策課、港区役所、名古屋市環境学習センター、国際展示場 (名古屋港情報センター、名古屋市稲永スポーツセンター)	
	縦覧者数 (閲覧者数)	20名 (0名)	
計画段階環境配慮書に対する市民等の意見	提出期間	平成27年9月14日から10月28日	
	提出件数	2件	
計画段階環境配慮書に対する市長の意見 (配慮意見書)	縦覧期間	平成27年12月8日から12月22日	
	縦覧場所	名古屋市環境局地域環境対策部地域環境対策課、港区役所、名古屋市環境学習センター、国際展示場	
	縦覧者数	4名	
環境影響評価方法書	提出年月日	平成28年2月1日	
	縦覧(閲覧)期間	平成28年2月9日から3月9日	
	縦覧場所 (閲覧場所)	名古屋市環境局地域環境対策部地域環境対策課、港区役所、名古屋市環境学習センター、国際展示場 (名古屋港情報センター、名古屋市稲永スポーツセンター)	
	縦覧者数 (閲覧者数)	9名 (2名)	
	説明会	開催日	平成28年2月13日
		場 所	国際展示場
参加人数	9名		
環境影響評価方法書に対する市民等の意見	提出期間	平成28年2月9日から3月24日	
	提出件数	1件	
環境影響評価方法書に対する市長の意見 (方法意見書)	縦覧期間	平成28年5月13日から5月27日	
	縦覧場所	名古屋市環境局地域環境対策部地域環境対策課、港区役所、名古屋市環境学習センター、国際展示場	
	縦覧者数	2名	
環境影響評価準備書	提出年月日	平成29年9月27日	
	縦覧(閲覧)期間	平成29年10月4日から11月2日	
	縦覧場所 (閲覧場所)	名古屋市環境局地域環境対策部地域環境対策課、港区役所、名古屋市環境学習センター、国際展示場 (名古屋港情報センター、名古屋市稲永スポーツセンター)	
	縦覧者数 (閲覧者数)	10名 (2名)	
	説明会	開催日	平成29年10月21日
		場 所	野跡コミュニティセンター
参加人数	38名		
環境影響評価準備書に対する市民等の意見	提出期間	平成29年10月4日から11月17日	
	提出件数	2件	
見 解 書	提出年月日	平成29年12月5日	
	縦覧期間	平成29年12月12日から12月26日	
	縦覧場所	名古屋市環境局地域環境対策部地域環境対策課、港区役所、名古屋市環境学習センター、国際展示場	
	縦覧者数	4名	
公 聴 会	開催年月日	平成30年2月3日	
	開催場所	国際展示場	
	陳述人数	1名	
	傍聴人数	6名	
環境影響評価審査書	縦覧期間	平成30年4月3日から4月17日	
	縦覧場所	名古屋市環境局地域環境対策部地域環境対策課、港区役所、名古屋市環境学習センター、国際展示場	
	縦覧者数	2名	

第3章 市民等の意見の概要及び市長の意見に対する事業者の見解

市民等の意見の概要及び市長の意見に対する事業者の見解は以下に示すとおりである。
 なお、本章においては、計画段階環境配慮書を「配慮書」、環境影響評価方法書を「方法書」、
 環境影響評価準備書を「準備書」、環境影響評価書を「評価書」、環境影響評価審査書を「審
 査書」と記載する。ただし、市民等の意見の概要及び市長の意見については、原則、原文
 のとおり記載する。

3-1 配慮書における意見に対する事業者の見解

(1) 市民等の意見の概要に対する事業者の見解

配慮書に対する市民等の提出件数は2件、意見数は36であった。意見の概要及び事業者
 の見解は、次に示すとおりである。

表 5-2 市民等の意見の提出件数、項目及び意見数

提出件数	意見の項目	意見数
2件	対象事業の名称、目的及び内容	20
	事業実施想定区域及びその周辺地域の概況	5
	計画段階配慮事項に係る調査、予測及び評価の結果	6
	環境配慮方針	5

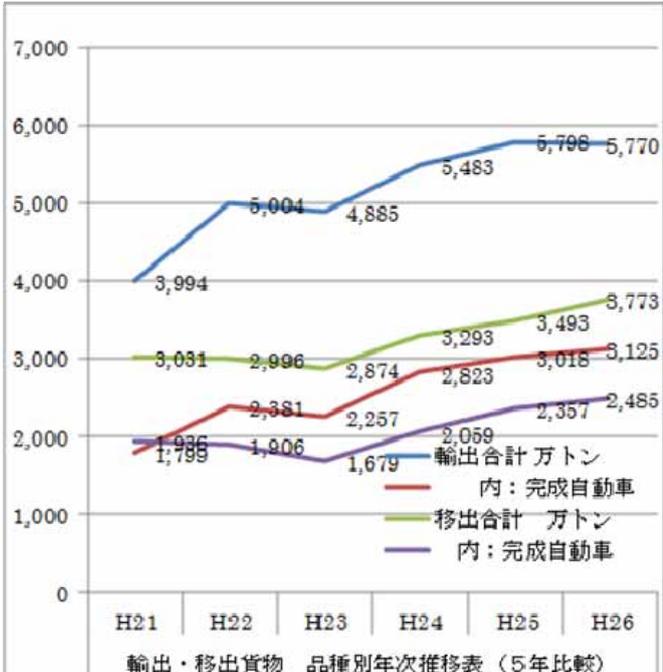
対象事業の名称、目的及び内容

項 目	意 見 の 概 要
対象事業の 名称及び種 類	[対象事業の種類について] p2 対象事業の名称、目的及び内容の中に、この公有水面埋立が市環境 影響評価条例の対象となった理由を明記すべきである。国の環境影響評価 法では50ha 超え、愛知県環境影響評価条例では40ha 以上50ha 以下が環境 影響評価対象だが、この事業は16.4ha の公有水面埋立のため、市環境影響 評価条例の10ha 以上が適用されている。

事業者の見解	本文対応頁
<p>本事業は、埋立面積が 16.4ha であり、「名古屋市環境影響評価条例」（平成 10 年名古屋市条例第 40 号）における対象事業となるため、同条例に基づき環境影響評価手続きを実施するものです。</p>	<p>方法書 p. 2 評価書 p. 2</p>

項 目	意 見 の 概 要
対象事業の 目的	<p>[事業の目的について]</p> <p>p4 検討経緯の概要で、現時点で埋立の必要性がどれだけ出てきたのかを明確にする必要がある。「ア 名古屋港港湾計画への位置づけ」のあと、すぐ「イ 基本方針」が掲げているが、港湾計画に位置づけた各計画は、自動的に実施できるわけではなく、それぞれの必要性が出てきた段階で必要な法手続を踏むことになっている。この金城ふ頭地先公有水面埋立ても、現時点で埋立の必要性がどれだけ出てきたのかを明確にすることが最低限必要である。</p> <p>p4 検討経緯の概要で、埋立てを必要とする理由及び埋立ての規模の算出根拠を明記すべきである。「公有水面埋立法の一部改正について」（昭和49年6月14日港管第1580号、建設省河政発第57号、運輸省港湾局長及び建設省河川局長通達）で、「(3) 埋立ての理由等について：免許の審査に際しては、埋立てを必要とする理由及び埋立ての規模の算出根拠を確認すること。」とあり、埋立ての必要性がない場合、埋立免許を付与する必要はないから、法第4条第1項が定める公有水面埋立免許の6要件の大前提としての条件であることが通達されている。具体的には名古屋港管理組合行政手続条例第5条に審査基準を定めるものとして定められており、平成6年の行政手続法施行に伴い港湾管理者は審査基準を作成し、そのなかにこの旨が記載されているはずである。</p> <p>p4 検討経緯の概要で、埋立の必要性について、土地需要が真に必要なものなのか、その埋立規模は過大ではないかを、説明すべきである。公有水面埋立ての審査にあたって使用する基本文献の一つとされる「港湾行政の概要」では、埋立ての内容の適否について「埋立免許を行うことは、本来、排他的な支配を許されていない公有水面について、特定人に埋立権を付与するものであると同時に、一般公衆の自由使用を廃止又は制限するものである。また、埋立ては、自然環境の改変を伴うことから軽微とはいえども地元住民の生活、環境の保全等に影響を及ぼすことになることから、埋立免許を行うにあたっては、出願に係る土地需要が真に必要なものであり、埋立ての規模は過大であってはならず、埋立ての場所は適正な位置でなければならない等の制約があることに十分留意しなければならない。」とされている。</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>名古屋港は背後地域に立地している自動車メーカーの海外への積出基地の機能を担っているほか、中古車輸出や第3国間輸送における積替え(トランシップ)拠点としての機能を有しています。近年、名古屋港における完成自動車輸出の全国シェアは4割まで拡大してきており、その役割が益々高まっている状況です。</p> <p>このような中、金城ふ頭では、完成自動車、建設機械、産業機械等を取扱うターミナルが集積していますが、近年の船舶の大型化に伴い、岸壁延長や水深など港湾機能の不足が顕在化しているほか、ふ頭内の用地不足に伴い、金城ふ頭だけでなく、空見ふ頭や稲永ふ頭など港内各地に保管施設用地を確保している状況になっています。そのため、完成自動車の船積み前の仮置きに使用されるモータープールが分散・点在化し、利用者は、岸壁から離れた他のふ頭から完成自動車を再輸送するなど非効率な輸送を行っています。</p> <p>また、利便性の高い公共の完成車取扱機能が金城ふ頭・弥富ふ頭に配置されていることから、金城ふ頭・弥富ふ頭間での完成自動車の移送や自動車運搬船の港内移動による、非効率な輸送も行われています。そのため、大型船に対応し、災害時の緊急物資輸送機能を有する耐震強化岸壁を整備するとともに、金城ふ頭と弥富ふ頭に分かれている公共の完成自動車輸送の拠点を金城ふ頭に集約・拠点化するために必要な、荷捌き及び保管施設用地として16.4haを確保することを目的としています。</p>	<p>方法書 p.2 評価書 p.2</p> <p>評価書 p.5~6</p>

項 目	意 見 の 概 要																												
対象事業の目的	<p>[事業の目的について]</p> <p>p4 検討経緯の概要で、「名古屋港における完成自動車取り扱い機能の主要拠点は金城ふ頭となっているが、現状においては保管施設用地が不足しており、完成自動車を取り扱う公共岸壁が名古屋港全体に分散しているため、荷役の効率化が求められているところである。」と感覚的な表現であるが、保管施設用地が不足しているという根拠はどこにもないため、追加説明すべきである。現在作業中の港湾計画全面改定でも、外貿の増加は★輸送機械の輸出で(2013) 2,200万トン→(目標年次) 2,300万トン<完成自動車の増加を見込む>で、将来的にはほとんど変化がない。内貿の増加は★輸送機械の移出で(2013) 2,200万トン→(目標年次) 3,000万トン<完成自動車の増加を見込む>でせいぜい10年で1.36倍と過去の10年で3倍には及ばない(名古屋港基本計画検討委員会 第4回委員会資料 3 H 27.6.19)。過去の完成自動車の輸出・移出台数の推移、自動車生産・販売の動向をもとに、事業が今必要という根拠を明確に示すべきである。例えば、「トヨタ国内生産、3年連続減産の方向 国内販売苦戦で朝日新聞デジタル 2014/11/28」、「トヨタなどが販売計画を下方修正 2014年度の自動車生産・販売見通し 2015/03/10」、「トヨタ自動車 15年グループ世界生産計画、1020万台に下方修正 日刊産業新聞 2015/8/12」(2015年暦年のトヨタグループの自動車・販売計画を下方修正した。グループのグローバル生産は1020万台と当初計画比5000台減。このうち、トヨタのグローバル生産は当初計画と変わらずの901万台で、内訳は国内生産が321万台と同8万台増、海外生産が580万台と同8万台減。)という状況である。</p> <p>なお、現状は専用埠頭の新宝埠頭90万台分が最大であり、公共埠頭のうち、金城ふ頭40万台分について弥富埠頭15万台分があるのみで、この他に分散しているわけではない。正確な表現をすべきである。</p>  <table border="1" data-bbox="534 1288 1197 1960"> <caption>輸出・移出貨物 品種別年次推移表 (5年比較)</caption> <thead> <tr> <th>年次</th> <th>輸出合計 万トン</th> <th>移出合計 万トン</th> <th>内: 完成自動車</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>H21</td> <td>3,994</td> <td>3,031</td> <td>1,785</td> </tr> <tr> <td>H22</td> <td>5,004</td> <td>2,996</td> <td>1,806</td> </tr> <tr> <td>H23</td> <td>4,885</td> <td>2,874</td> <td>1,679</td> </tr> <tr> <td>H24</td> <td>5,483</td> <td>3,293</td> <td>2,059</td> </tr> <tr> <td>H25</td> <td>5,798</td> <td>3,493</td> <td>2,357</td> </tr> <tr> <td>H26</td> <td>5,770</td> <td>3,773</td> <td>2,485</td> </tr> </tbody> </table>	年次	輸出合計 万トン	移出合計 万トン	内: 完成自動車	H21	3,994	3,031	1,785	H22	5,004	2,996	1,806	H23	4,885	2,874	1,679	H24	5,483	3,293	2,059	H25	5,798	3,493	2,357	H26	5,770	3,773	2,485
年次	輸出合計 万トン	移出合計 万トン	内: 完成自動車																										
H21	3,994	3,031	1,785																										
H22	5,004	2,996	1,806																										
H23	4,885	2,874	1,679																										
H24	5,483	3,293	2,059																										
H25	5,798	3,493	2,357																										
H26	5,770	3,773	2,485																										

事業者の見解	本文対応頁
(見解は前述のとおり)	—

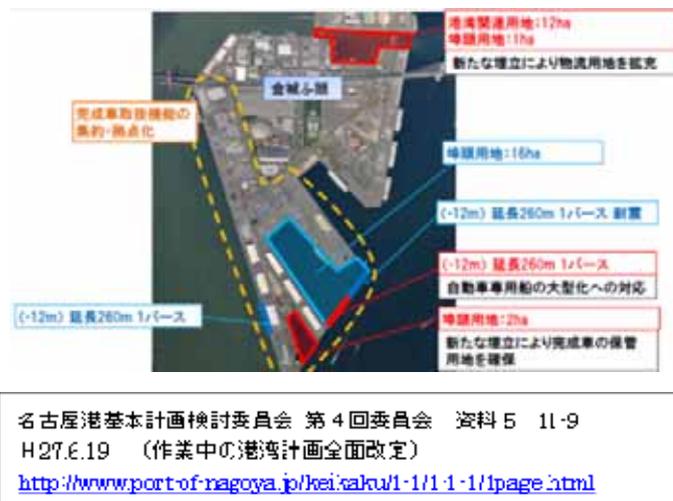
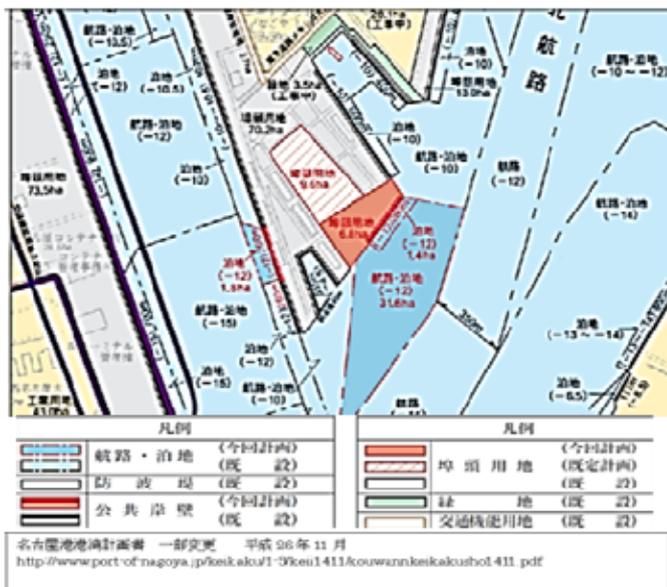
項 目 意 見 の 概 要

対象事業の
内容

[事業計画の検討経緯について]

p4 検討経緯の概要で、現在作業中の港湾計画全面改定の内容も追加し、今回の埋立計画との整合性、埋立時期の問題を明らかにすべきである。確かに名古屋港港湾計画は平成 26 年 11 月に一部変更され、埠頭用地 9.6ha に 6.8ha が新規追加され、水深 12m の岸壁 260m も新規追加されている。

しかし、現港湾計画は、平成 20 年代前半の目標年次を既に迎え、計画の改訂が必要となったので、平成 30 年代後半を目標とする港湾計画改訂を目指し「名古屋港基本計画検討委員会」を設置した。平成 24 年 10 月から平成 27 年 6 月に 4 回の審議をただけである。金城ふ頭については、残された南西側の岸壁 260m も水深 12m にし、今回の埋立予定地の南西側のくぼみ 2ha も埋め立ててしまい、名古屋港の完成車輸送拠点とは公共埠頭での取扱いは、金城ふ頭に集約し機能強化という計画案となっており、今回の配慮書の内容と大きく異なっている。この計画案を国土交通大臣が交通政策審議会港湾分科会の審議を経て審査が終了した段階で公示して港湾計画となる。



事業者の見解	本文対応頁
<p>本事業は、現状において不足している完成自動車の保管施設用地を確保し、港内において分散している完成自動車取扱機能を拠点化・効率化することを目的としています。</p> <p>港湾計画は港湾のマスタープランであり、今後の港湾開発の指針となるものです。これらの計画は、社会、経済状況、貨物動向を見極め、事業の必要性、緊急性を踏まえて、適宜、事業化に向けた取組みを進めています。現在、検討が進められている港湾計画の改訂は、将来需要として、今後増加の見込まれる中古車やトランシップ（船から船への積み替え）への対応のため、岸壁や物流用地等を拡充するとともに、交流機能と物流機能の分離を図るためにふ頭再編を目指しているものです。</p> <p>これらの計画は、事業化する時期については明確に決まっていませんので、現在、手続きを進めています本事業には含めていません。</p> <p>なお、上述の港湾計画の改訂において示される計画が事業化する際には、「公有水面埋立法」（大正 14 年法律第 57 号）等の関係法令に基づき、必要な手続きを行っていきます。</p>	<p>方法書 p. 10 評価書 p. 9～10, 14</p>

項 目	意 見 の 概 要
対象事業の内容	<p>[事業計画の検討経緯について]</p> <p>p4 検討経緯の概要で、現在作業中の港湾計画全面改定の内容で、「金城ふ頭において、完成車取扱機能の強化・拡充」として、専用埠頭の新宝埠頭 90 万台分はそのまま残すが、公共埠頭は弥富埠頭 15 万台分を金城ふ頭 40 万台分に集約する計画であり（第 4 回委員会 資料 5）、今回の計画との整合性が説明できない。今回埋立予定の 16.4ha の周囲の埠頭用地 71.2ha を完成車専用埠頭とし、2.2ha の新たな埋立まで計画している。現在作業中の港湾計画全面改定を先行して周囲の埠頭用地 71.2ha を完成車取扱機能を持つことにすれば、今回埋立予定の 16.4ha は不要となり、出願に係る土地需要が真に必要なものとは言えなくなる。</p> <p>p5 土地利用計画で、水深 12m 耐震岸壁 1 バース 260m の南西方向の残り半分の護岸構造が不明であり、明確にすべきである。現在の港湾計画では 12m が決まっているだけで岸壁 1 バースは決まっていない。欠落している現在作業中の港湾計画全面改定の内容ではこの残り部分も水深 12m 岸壁 260m とする計画であるが、この全面改定を待って、同じ構造の水深 12m 耐震岸壁 260m とするほうが工事の重複もなくなるのではないか。</p> <p>p5 土地利用計画で、埠頭用地のことしか記載されていないが、その周辺の埠頭の現在の用途及び現在作業中の港湾計画全面改定では周囲の埠頭用地 71.2ha を完成車取扱機能を持たせることになっていることを記載すべきである。それでもなおこの埠頭用地としての公有水面埋立が、今必要かを判断するために必要である。</p>
	<p>[泊地浚渫について]</p> <p>p5 土地利用計画で、埠頭用地のことしか記載されていないが、前面泊地の水深 12m のための浚渫が欠落しているため、追加記載すべきである。この浚渫が環境に与える影響は大きいはずであり、環境影響評価の対象とすべきである。現在の港湾計画でも、水深 12m で 31.6ha の大規模な航路・泊地が記載されているため、浚渫が必要と判断できるが、既に泊地水深 10m が浚渫済みならその旨を記載すべきである。</p>

事業者の見解	本文対応頁
(見解は前述のとおり)	—
<p>本事業は埋立事業であり、「港湾分野の環境影響評価ガイドブック 2013」(一般社団法人みなと総合研究財団, 平成 25 年)に従い、航路・泊地の整備は本埋立事業に含んでいませんが、岸壁築造に必要となる基礎捨石等の床掘土砂の掘削については対象としており、これらの工種の実施に伴い、濁りの発生が予想されることから、濁りの発生量を低減させるような保全措置の検討を行います。</p>	<p>方法書 p. 18 評価書 p. 30</p>

項 目	意 見 の 概 要
対象事業の内容	<p>[複数案の設定について]</p> <p>p6 複数案の検討方針で、「環境影響評価技術指針に基づき…以下の方針に基づき検討した。・実現可能であり、対象事業の目的が達成されるもの。・環境の保全の観点から環境影響の程度及び環境配慮の内容について比較検討ができるもの。」とあるが、環境影響評価技術指針を正確に表現すべきである。環境影響評価技術指針は「事業計画の立案の段階から、環境への配慮を検討し、計画に反映させるために、以下に定める事項に留意して、事業を実施しない場合（ゼロ・オプション）、事業実施想定区域、施設の規模・配置・構造・形状・施工等の様々な要素のうち、事業者において実現可能であり、かつ、環境の保全の観点から検討可能な要素を抽出し、事業計画の複数案を設定する。」とあり、事業を実施しない場合や施設の規模などの要素のうちから選ぶことを明記すべきである。</p> <p>p6 複数案の設定で、「上位計画である名古屋港港湾計画において、埋立地の位置、規模、形状及び土地利用が定められている」のは事実であるが、「(上位計画…定められている) 中で、主要な工作物である岸壁の構造については、当該水域の特性等を踏まえた上で、設置可能な構造として、「重力式」と「栈橋式」の2案を検討していることから、これを複数案として設定した。」とあるのは虚偽記載である。「名古屋港港湾計画書……一部変更……平成26年11月」には、そのような岸壁構造についての記載はない。せいぜい、策定作業中に岸壁構造が話題になった程度にすぎないのではないか。いかにも上位計画の港湾計画で決まっているから、それに従った埋立計画であるという姿勢を改め、正確な表現とすべきである。</p> <p>p6 複数案の設定で、岸壁構造だけを複数案で検討しているが、市環境影響評価条例に基づく環境影響評価技術指針にあるとおり、「事業を実施しない場合（ゼロ・オプション）」を複数案として追加すべきである。つまり、今差し迫ってこの公有水面埋立をしなければならない理由が示されていない、現在作業中の港湾計画全面改定が済んでから総合的に判断すべきであり、当面港湾計画のままにしておき、事業実施はしない案を追加すべきである。</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>配慮書 p. 6 に記載した複数案の検討方針は、「環境影響評価技術指針」(平成 11 年名古屋市告示第 127 号)に基づき、本事業における検討方針を示したものです。</p> <p>複数案の設定について、埋立地の位置、規模、形状及び土地利用は、上位計画である港湾計画(平成 26 年 12 月 一部変更)において定められています。一方、岸壁構造については事業実施段階の検討事項であるため、記載していません。岸壁の構造については、本事業の事業化にあたり検討した内容であり、これを事業計画の複数案としました。</p> <p>なお、事業を実施しない案(ゼロ・オプション)については、完成自動車取り扱い機能の集約・拠点化、保管施設用地の確保及び荷役の効率化など、事業の必要性から、現実的ではないと判断し、複数案に含めていません。</p>	<p>方法書 p. 7 評価書 p. 11</p>

項 目	意 見 の 概 要
対象事業の内容	<p>[複数案の設定について]</p> <p>p6 複数案の設定で、岸壁構造だけを複数案で検討しているが、基本的には区域の位置又は規模に関する適切な複数の案の設定に努めるべきである。「港湾分野の環境影響評価に関する計画段階環境配慮書作成等ガイドライン 国土交通省 港湾局」でも、「3-1 複数案の設定について (1) 基本的な考え方：計画段階配慮事項についての検討にあたっては、埋立事業が実施される区域の位置又は規模に関する適切な複数の案の設定に努める。水域利用の制約や埋立地の機能の確保等の観点から、位置等に関する複数案の設定が困難な場合は、単一案とすることも可能である。その場合は、複数案を設定しない理由を明らかにしなければならない。」とされている。</p> <p>http://www.mlit.go.jp/common/000994681.pdf#search=%E6%B8%AF%E6%B9%BE%E5%9F%8B%E7%AB%8B%E8%A8%88%E7%94%BB</p> <p>港湾計画で定められている区域のうち、どこをどれだけを埋め立てるかなど、埋立地の設置海域（ゾーン）や埋立面積の異なる複数案の設定に努めるべきであり、単一案とする場合は、最低限、複数案を設定しない理由を明らかにしなければならない。</p> <p>p6 複数案の設定で、岸壁構造だけを複数案で検討しているが、北浜ふ頭地先公有水面埋立の方法書（平成 25 年 3 月 名古屋港管理組合）でも、配慮書に対して環境省から「(1) 複数案の設定・・・環境配慮の検討に当たり、埋立地の形状について、…2 案が設定されているが、両案の設定に当たって与えられた前提条件や考え方が明らかではないため、これらとその検討経緯とともにより具体的に方法書に記載すること。また、現実的である限り、当該事業を実施しない案も提示されるべきであるため、これを案に含めなかった理由についても、方法書に記載すること。」と意見が提出されたため、方法書では、複数案として、A 案：現計画、②B 案：埋立地分離形式（水路設定による埋立面積縮小）、③事業を実施しない案、について検討している。少なくとも、この例にならうべきである。</p> <p>北浜ふ頭方法書 http://www.port-of-nagoya.jp/kokusai_senryaku/houhousyo/houhousyo.pdf</p> <p>環境省意見 https://www.env.go.jp/press/files/jp/21425.pdf</p>

事業者の見解	本文対応頁
(見解は前述のとおり)	—

項 目	意 見 の 概 要
対象事業の内容	<p>[複数案の設定について]</p> <p>p6 複数案の設定で、岸壁構造だけを複数案で検討しているが、護岸だけは作ってもよいが公有水面埋立は行わないという代替案を検討すべきである。「港湾分野の環境影響評価に関する計画段階環境配慮書作成等ガイドライン 国土交通省 港湾局」でも、「3-2 埋立事業の代替となる事業の検討について：位置等に関する複数案の設定に当たっては、第一種埋立て又は干拓事業に代わる事業の実施により適切な土地利用の確保が図られる場合その他第一種埋立て又は干拓事業を実施しないこととする案を含めた検討を行うことが合理的であると認められる場合には、当該案を含めるよう努めるものとする。」とされ、「③ふ頭用地等の確保が事業の目的となる埋立事業の場合・構造形式：ふ頭用地等の必要性から埋立てを計画した場合で、埋立てを行わず、栈橋形式や浮体構造とする案。」を代替案として扱うよう指示している。</p>
	<p>[使用土砂について]</p> <p>p7 不可解なのは、使用土砂について埋立土砂・地盤改良土・海底土の区別ですが、まず海底土とは現状元々の地盤の事と思うのですが、単価とか工費として高くつくものですか。また、A案とB案を見比べると何か意図的と思われる程に使用量に差があります。この点もっと正しく書けないものか。(寸法表示する)この部分は元々の地盤土地を掘削除去の後に地盤改良土(俗に呼ぶ再生土砂?)を投入する工法であるなら前方の大部分に鋼矢板を打つ工事になると思うのですが、それとも改良土を下から加圧注入して盛り上がった分を吸引除去するのか私にはその原因理由が判りません。もし私ならB案の基礎捨石と裏込め石の境界の所をコンクリートパイルか鋼矢板打ち工を強化する事で搬入土砂量のアンバランスを解消できるのでないかと考えます。</p>
	<p>[水砕スラグについて]</p> <p>p7 水砕スラグの素性について使うに先立って一言私は言わせて頂きたい。この人工土砂は焼却灰の溶融化・スラッジの高熱処理されたものの事と思いますが、同体積当たりの重量、つまり比重が少し軽い事に他に粒の表面が山土・天然石砕石などと比べると滑らかでしかも球面をなしている事がこうした場所の用途に適してるものか疑問に思えます。経時的に変型移動を起こすのでないかと心配します。特に常に水分のある所でしかも重量が常にかかり、時に振動が加わるなどこうした条件下での使用は十分検討検証が必要と考えます。B案において何故水砕スラグがこの様に大量に使用される理由はなんでしょうか。本来ならもっと航路浚渫土砂を沢山消費すべきでないでしょうか。裏込め石についてもどの様な素性の石なんでしょうか。荷重に十分耐える事ができますか心配するところです。</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>事業の目的が達成でき、実現可能な構造を複数案として設定しました。</p>	<p>方法書 p. 7 評価書 p. 11</p>
<p>事業実施想定区域の地盤は軟弱であるため、構造物を設置するには地盤改良が必要です。</p> <p>栈橋式である B 案は、配慮書 p. 7 下図に示す海と陸を分ける鋼管矢板の前面及び背後に、鋼管杭や鋼管矢板を打設しますが、構造を安定化させるため、打設底面の地盤改良が必要です。地盤改良の範囲は、岸壁本体が一体構造のケーソンとなっていて安定している A 案の重力式と比較し広域となります。</p> <p>なお、配慮書 p. 7 に記載した標準断面図には寸法が入っていませんでしたので、方法書では寸法を入れ、よりわかりやすい図面としています。</p>	<p>方法書 p. 8 評価書 p. 12</p>
<p>構造を安定させるため、標準的な材料として水砕スラグの使用を予定しています。B 案は、岸壁本体が一体構造のケーソンになっており安定している A 案の重力式と比較し、地盤改良の範囲は広く、また、水砕スラグの使用量は多くなります。</p> <p>なお、使用する水砕スラグや裏込石の素材等については、耐震性も含めた岸壁としての機能が十分発揮されるよう今後の詳細設計の中で検討していきます。</p>	<p>方法書 p. 8 評価書 p. 12</p>

項 目	意 見 の 概 要
対象事業の内容	<p>[工事实施計画について]</p> <p>p8 工事予定期間が突然示されているが、護岸工（260mの耐震護岸と260mの構造不明護岸）が3年間、16.4haの埋立工が4年間という工事日程をどのように積算したかを追加すべきである。例えば、地盤改良工のサンドコンパクション船3連装で1日16本を3班で行うというが（資料編p118）、環境への影響を低減するため1班にすればいいのではないか。</p> <p>p8 工事予定期間について、準備書作成中の北浜ふ頭（方法書p4）は護岸工（岸壁約1.1kmと環境配慮型護岸約1.5km）が2年間、耐震護岸67.7haの埋立工が3年間となっており、これも工事日程の根拠は示されていないが、今回の金城ふ頭の埋立はゆったりした工期となっている。つまり、それほど差し迫った埋立の必要性がないのではないか。</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>配慮書に記載した使用船舶や工事工程は、配慮書作成時点での概略の工事計画に基づき、標準的な船団構成や作業能力により作業量を作成したものです。</p> <p>なお、今後の工事計画の作成において、浮遊物質発生量の多い建設機械を稼働させる場合には、環境にも配慮しながら検討していきます。</p>	<p>—</p>

事業実施想定区域及びその周辺地域の概況

項 目	意 見 の 概 要
自然的状況	<p>[水質の状況について]</p> <p>p13 水環境の状況で「平成 25 年度の水質調査結果は、環境基準もしくは環境目標値に適合していない項目がある。」とあるが、具体的な項目、非適合状況を記載すべきである。資料編 p44 によれば、pH、DO、COD、SS、全窒素、全リン、全亜鉛、と全ノニルフェノール以外の全ての項目が適合していない検体がある。</p> <p>また、資料編 p44 では健康項目 27 項目の水質調査結果が欠落している。健康項目の達成状況を記載すべきである（荒古川ポンプ所で 1,2-ジクロロエタンが環境基準を達成しなかったものの、その他の 140 地点、すべての項目で環境基準を達成した。）</p> <p>なお、直鎖アルキルベンゼンスルホン酸について、環境基準がありながら（資料編 p98）調査結果がないことの説明が必要である。</p>
	<p>[底質の状況について]</p> <p>p13 水環境の状況で「底質調査結果について、暫定除去基準の定められている PCB は基準値を下回っている。」とあるが不十分である。同じく暫定除去基準の定められている水銀 ($C=0.18 * \Delta H / J / S$) についても評価すべきである。また、調査対象区域及びその周辺の 9 地点（資料編 p44）で、PCB を測定しているのはわずか 2 地点しかないことを明記すべきである。</p>
	<p>[騒音の状況について]</p> <p>p13 騒音・振動・悪臭の状況が資料編 p52～54 ではまとめてあるのに、本文では欠落している。特に、道路騒音については市道金城埠頭線（港区野跡 5 丁目）では、大型車混入率が 25%もあり、昼間の等価騒音レベルが 67dB であり（資料編 p53）、確かに環境基準を達成してはいるが、これは 1998 年 9 月に改悪された「騒音に係る環境基準」で、「一般地域」、「道路に面する地域」の基準にかかわらず、特例として「幹線交通を担う道路に近接する空間」について「昼間 70dB 以下、夜間 65dB 以下」を基準値としたためである。しかし、2015 年 6 月 24 日の最高裁決定により、広島高裁判決（2014 年 1 月 29 日）「昼間屋外値が $L_{Aeq}65dB$ を超える場合には、1 審原告らに受忍限度を超える聴取妨害としての生活妨害の被害が発生していると認められる」とし、居住者はもちろん、勤務者をも含んで損害賠償を認容した。損害賠償に関する騒音の基準は完全に確定した。少なくとも「幹線交通を担う道路に近接する空間」を廃止すべきとの声もあがっている状況を加味した表現とすべきである。</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>配慮書においては、市民によりわかりやすい内容の図書とするため、「事業実施想定区域及びその周辺地域の概況」を本編と資料編の2部構成としており、本編には概要を、資料編には詳細を記載しています。</p> <p>水質の健康項目に係る調査結果は、事業予定地及びその周辺において、「金城ふ頭西」を除く地点で調査されており、全ての項目について環境基準に適合しています。調査結果を、方法書 p. 41 に記載しました。</p> <p>また、直鎖アルキルベンゼンスルホン酸については、配慮書作成時点での最新の入手資料である平成25年度公共用水域における調査結果では、事業実施想定区域及びその周辺において調査している地点が無かったため、記載しませんでした。平成26年度調査結果では調査しているため、結果を方法書 p. 40 に記載しました。</p>	<p>方法書 p. 21 評価書 p. 41</p> <p>方法書 p. 40, 41 評価書 p. 60, 61</p>
<p>海域の底質の水銀については、暫定除去基準がその海域の平均潮位差（ΔH）や溶出率（J）、安全率（S）により算出されるものであり、その値は一律ではありません。出典資料とした「平成26年度 公共用水域及び地下水の水質調査結果」（愛知県ホームページ）においても、評価値は示されていません。</p>	<p>方法書 p. 43 評価書 p. 63</p>
<p>配慮書においては、市民によりわかりやすい内容の図書とするため、「事業実施想定区域及びその周辺地域の概況」を本編と資料編の2部構成とし、本編には概要を、資料編には詳細を記載していました。方法書においては、これを変更し、「事業予定地及びその周辺地域の概況」は本編第4章のみとしました。</p> <p>また、道路交通騒音については、既存資料により、調査対象区域内またはその周辺の調査地点における騒音の状況を記述しました。</p>	<p>方法書 p. 21 評価書 p. 41</p> <p>方法書 p. 52 評価書 p. 72</p>

項 目	意 見 の 概 要
自然的状況	<p>[温室効果ガス等の状況について]</p> <p>p13 温室効果ガス等の状況が資料編 p55 ではまとめてあるのに、本文では欠落している。工事に伴う膨大な温室効果ガスの発生が想定されるため、現況を正しく把握し、本文に記載すべきである。</p>
	<p>[土壌汚染の状況について]</p> <p>p13 3-1 自然的状況で、土壌汚染の状況が欠落している。ちなみに、主な公害関係法令等 p15 では、土壌汚染の環境基準があると明記している。埋立予定地の北側に隣接して、レゴランドが工事中であるが、環境影響評価準備書についての名古屋市長の審査書(2014.4.18)では「事業予定地では土壌汚染が確認されていることから、汚泥中に有害物質が含有する可能性がある。したがって、汚泥を産業廃棄物として適切に処理するとともに、搬出にあたっては汚染が拡散しないよう措置を講ずること。」と指摘している。この状況を正確に記載すべきである。「金城ふ頭は、昭和37年から平成3年にかけて埋立が行われた区域」(資料編 p31)であり、埋立に用いた浚渫土に検出されたフッ素や砒素が含まれていたことが考えられ、浚渫土の汚染状況を確認しつつ埋め立てる必要もあり、重要な事柄である。</p>

計画段階配慮事項に係る調査、予測及び評価の結果

項 目	意 見 の 概 要
水質・底質	<p>[予測対象時期について]</p> <p>p20 予測対象時期を「工事による水質の影響が最大となる時期として、浮遊物質発生量が最大となる時期とした。」の根拠、継続月数を記載すべきである。</p> <p>p20 予測条件の発生原単位で、工種・名称・工事用船舶名・規格毎に、濁り発生原単位だけが記載してあるが、工事期間・稼働率・施工時間を追加すべきである。これでは日最大発生量が把握できるだけであり、その状態が1週間なのか、1ヶ月なのか、1年以上続くのかの判断ができず、総負荷量が把握できない。なお、このことは「港湾工事における濁り影響予測の手引き」(平成16年4月 国土交通省港湾局) p19の「施工量の整理」にも「濁りの発生要因となる工種について、日当たりの施工量及び施工期間等の情報を整理する。」と明記されている。</p> <p>http://www.mlit.go.jp/kowan/nigori/pdf/5.pdf</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>配慮書においては、市民によりわかりやすい内容の図書とするため、「事業実施想定区域及びその周辺地域の概況」を本編と資料編の2部構成とし、本編には概要を、資料編には詳細を記載していました。方法書においては、これを変更し、「事業予定地及びその周辺地域の概況」は本編第4章のみとしました。</p> <p>温室効果ガス等については、本編 p. 54 に、既存資料により、名古屋市における部門別二酸化炭素排出量や、二酸化炭素濃度の推移等を記載しました。</p>	<p>方法書 p. 21 評価書 p. 41</p> <p>方法書 p. 54 評価書 p. 74</p>
<p>配慮書においては、市民によりわかりやすい内容の図書とするため、「事業実施想定区域及びその周辺地域の概況」を本編と資料編の2部構成とし、本編には概要を、資料編には詳細を記載していました。方法書においては、これを変更し、「事業予定地及びその周辺地域の概況」は本編第4章のみとしました。</p> <p>土壌汚染については、本編 p. 32 に、調査対象区域である金城ふ頭の一部の区域において土壌調査が行われ、「砒素及びその化合物」、「ふっ素及びその化合物」及び「鉛及びその化合物」が溶出量基準を上回り、形質変更時要届出区域に指定されていることを記載しました。</p>	<p>方法書 p. 21 評価書 p. 41</p> <p>方法書 p. 32 評価書 p. 52</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>配慮書では、配慮書作成時点での概略の施工計画に基づき、日あたり浮遊物質発生量が最大となる時期について予測評価を行いました。</p> <p>なお、事業計画が具体化していく段階での環境影響評価において、稼働率、施工時間等を含む詳細な工事計画を作成し、その上で工事期間を通じた浮遊物質発生量を整理・把握していきます。</p>	<p>—</p>

項目 意見の概要

水質・底質

[濁り発生原単位について]

p20 予測条件の濁り発生原単位でA案の基礎工・床堀・グラブ浚渫船・鋼D15m³のものを用いて設定しているが、B案の地盤改良工のように、同程度の能力とシルト・粘土分のデータを平均して用いるべきである。資料編p121の濁り発生原単位の表では8文献が示され、そのうち型式15m³のシルト・粘土分70.2%の発生原単位 $9.60 \times 10^{-3} \text{t/m}^3$ に粒子径の粒径加積百分率の補正 $98.2/70.2$ を掛けて(資料編p123)、 $13.43 \times 10^{-3} \text{t/m}^3$ としている。ここでそもそも1形式だけに限定する問題がある。今の時期でこのグラブ浚渫船に限定するのは海洋建設業者との癒着も疑われる。

また、資料編p121では型式が18m³、15m³、13m³の8文献を掲げているが、1文献は16m³のまちがいである。そもそもの出典「港湾工事における濁り影響予測の手引き」p23には、30m³～3m³の30文献が掲げてあり、20m³～10m³だけでも12文献あり、このうちのシルト・粘土分が80%以上の4文献の発生原単位を平均すると $19.25 \times 10^{-3} \text{t/m}^3$ 、粒子径の粒径加積百分率の補正 $98.2/93.85$ を掛けて $20.1 \times 10^{-3} \text{t/m}^3$ となり、予測条件 $13.43 \times 10^{-3} \text{t/m}^3$ の5割増しとなり、A案としたいがための機種限定の予測ともとれる。

工法	使用船舶	型式	取扱い土砂			発生原単位w ₀ (t/m ³)	参考 単位時間 あたりの 施工量 (m ³ /h)	出典
			粗粒土	細粒土	シルト・ 粘土分 (%)			
浚渫工	グラブ浚渫船	30m ³		○	96.0	3.85×10^{-3}	775	15
			○		38.5	2.03×10^{-3}	191	16
		27.5m ³	○		13.5	2.18×10^{-3}	450	47
		25m ³		○	85.6	1.48×10^{-3}	400	36
		23m ³	○		6.9	2.37×10^{-3}	346	17
		20m ³	○		11.8	1.29×10^{-3}	335	42
		18m ³	○		97.0	5.10×10^{-3}	96	18
			○		96.6	17.25×10^{-3}	404	19
			○		84.8	18.40×10^{-3}	300	11
			○		7.1	4.51×10^{-3}	216	20
		16m ³	○		15.9	1.91×10^{-3}	292	40
		15m ³		○	70.2	9.60×10^{-3}	346	21
			○		7.1	9.04×10^{-3}	119	22
		13m ³		○	97.0	16.00×10^{-3}	250	35
		12m ³	○		16.2	13.20×10^{-3}	113	12
		11.5m ³	○		25.6	18.25×10^{-3}	172	23
		10m ³		○	87.2	18.21×10^{-3}	248	24
		9m ³		○	94.5	25.80×10^{-3}		4
			○		58.0	9.91×10^{-3}		1,2
			○		21.7	2.59×10^{-3}	220	25
	○		63.1	31.94×10^{-3}	137	41		
6m ³		○	90.4	26.30×10^{-3}	61	26		
5m ³	○		22.6	16.59×10^{-3}	106	27		
4m ³		○	74.0	10.86×10^{-3}	128	5		
	○		74.0	0.96×10^{-3}	128	5		
	○		15.0	8.40×10^{-3}		1		
	○		11.3	9.34×10^{-3}	100	28		
3m ³		○	87.5	17.11×10^{-3}		1,2		
	○		62.0	11.90×10^{-3}		1,2		
	○		45.0	15.84×10^{-3}		1,2		

選択した青色4文献の平均 93.85% 19.25×10^{-3}
 出典「港湾工事における濁り影響予測の手引き」p23
 表-5. 3.1(2) 濁り発生原単位(浚渫工 2)
 赤点線のみ資料編掲載(16m³は資料編では18m³と混同している)、赤塗りつぶし1データが予測条件。

事業者の見解	本文対応頁
<p>配慮書に記載した使用船舶や工事工程は、配慮書作成時点での概略の工事計画に基づき、標準的な船団構成や作業能力により作業量を作成したものであり、A案の基礎工（床堀）ではグラブ浚渫船（15m³形式）を設定しました。</p> <p>出典資料に記された2種類の原単位のうち、シルト・粘土分が多いという本海域の特性を踏まえ、シルト分70.2%の$9.60 \times 10^{-3} \text{t/m}^3$を採用しました。</p> <p>なお、ご指摘の18m³形式の5文献のうち、1文献は16m³の誤りでした。訂正いたします。</p>	<p>—</p>

項目 意見の概要

水質・底質

[濁り発生原単位について]

p20 予測条件の濁り発生原単位で B 案の地盤改良工・サンドコンパクション船・3 連装 45m が $474.5 \times 10^{-3} \text{t/本}$ とされており、資料編 p122 で確認すると、8 文献の平均を求めた値となっている。

しかし、もともとの出典「港湾工事における濁り影響予測の手引き」 p26 では、地盤改良工・サンドコンパクション船・3 連装として、9 文献が示されており、シルト粘土分が 94.5% の $2.7 \times 10^{-3} \text{t/本}$ が欠落している。

この 1 文献を追加すると、 $(380.2 \times 8 + 2.7) / 9 \times 10^{-3} \text{t/本} = 338.29 \times 10^{-3} \text{t/本}$ と原単位は減少する。また、本文 p21 の汚濁物質発生量 22,774kg/日も補正係数は $(84.4 \times 8 + 94.5) / 9 = 85.5$ となり、 $338.29 \times 10^{-3} \text{t/m}^3 \times 98.2 / 85.5 \times 16 \text{本/日} \times 3 \text{班}$ (資料編 p117) = 18,650kg/日と更に減少する。しかも 3 班 (3 台稼働) を 1 台稼働にすれば、汚濁物質発生量は 1/3 の 6,217kg/日となり、A 案の基礎工・グラブ浚渫船・鋼 D15m³ より少なくなり、工法の選択は逆になる。十分な検討が必要である。複数案の一つとして、地盤改良工・サンドコンパクション船・3 連装を 3 台稼働と 1 台稼働を検討すべきである。

表- 5. 3.1(6) 濁り発生原単位(地盤改良工)

工法	使用船舶	型式	取扱い土砂			発生原単位 w ₀ (t/本)	参考 単位時間 あたりの 施工量	出典	
			粗粒土	細粒土	シルト・ 粘土分 (%)				
地盤改良工	サンドコンパクション船	2連装 敷砂あり	○		24.0	18.57×10^{-3}	18本/2h	1	
		3連装 敷砂あり	○		24.0	14.37×10^{-3}	27本/2h	1	
		2連装 敷砂なし			○	81.3	124.65×10^{-3}	4本/2h	1
					○	81.3	113.90×10^{-3}	4本/2h	1
					○	81.3	328.72×10^{-3}	2本/2h	1
					○	81.3	374.80×10^{-3}	2本/2h	1
					○	81.3	374.80×10^{-3}	2本/2h	1
		3連装 敷砂なし			○	94.5	2.70×10^{-3} (t/m ³)		4
					○	93.7	$1,609. \times 10^{-3}$	4.5本/h	45
					○	87.7	$385. \times 10^{-3}$	1.88本/h	44
					○	81.3	99.50×10^{-3}	6本/3h	1
					○	81.3	109.08×10^{-3}	6本/3h	1
					○	81.3	125.06×10^{-3}	3本/3h	1
					○	81.3	119.12×10^{-3}	3本/3h	1
			○	43.2	65.2×10^{-3}	9本/h	29		
		○	22.3	$530. \times 10^{-3}$	3.89本/h	30			

配慮書記載 8文献の平均 **84.4** 407.79×10^{-3}
 試算した青色 9文献の平均 **85.5** 338.29×10^{-3}
 出典「港湾工事における濁り影響予測の手引き」 p26
 表-5. 3.1(6) 濁り発生原単位(地盤改良工)
 赤点線のみ資料編掲載、赤塗りつぶし1データが予測条件。

p22 環境の保全のための措置で、B 案について「複数の建設機械が稼働する際には、建設機械を適正に配置することにより、浮遊物質排出量の平準化に努める。」だけであるが、「3 台稼働を 1 台稼働に変更することで浮遊物質排出量の平準化する」を追加すべきである。この場合、A 案よりも浮遊物質排出量は少なくなり、工法の変更となる。

事業者の見解	本文対応頁
<p>出典資料とした「港湾工事における濁り影響予測の手引き」（国土交通省港湾局，平成16年4月）によりますと、サトコンパクション船（3連装 敷砂なし）で示された9文献のうち、ご指摘の1文献については単位が t/m^3 と他の8文献の単位 $t/本$ と異なっています。また、粗粒土を対象とした2文献についても、シルト・粘土分が多いという本海域の土砂の性状を踏まえ、平均を求めることには採用せず、残りの6事例の平均値を採用しました。</p> <p>なお、配慮書に記載した使用船舶や工事工程は、配慮書作成時点での概略の工事計画に基づき、標準的な船団構成や作業能力により作業量を作成したものであり、B案の地盤改良工（栈橋下部）では、サトコンパクション船（3連装 敷砂なし）を3台稼働させるよう設定しました。</p> <p>浮遊物質発生量の多い建設機械を稼働させる場合においては、今後の工事工程作成において環境にも配慮しながら検討していきます。</p>	<p>—</p>

項 目	意 見 の 概 要
水質・底質	<p>[予測・評価について]</p> <p>p22 評価で「水産用水基準に定める魚介類の基準値との対比を A 案は岸壁より約 120m、B 案は約 900m で基準値を下回る…汚濁物質発生量が多い工程において、汚濁防止柵や汚濁防止膜を設置」と明記したのだから、次の段階の方法書では、「汚濁防止柵や汚濁防止膜の設置」を事業計画の前提として、予測・評価をすべきである。</p>

環境配慮方針

項 目	意 見 の 概 要
事業実施想定区域の立地及び土地利用に際しての配慮	<p>[土地利用について]</p> <p>p7 資料 p2 によると、今回事業は自動車保管用裸地駐車場用地造成工事と解釈しました。もし、アスファルト張りであるなら全面積の 1% でもいいです、裸地をコアジサシ保護として営巣用地に残して頂きたいと思います。(コアジサシは今度国の絶滅危惧種に指定、環境省、愛知県も躍起です。) 以下端的に述べますが、A・B 案の図は何か変に感じます。A 案は素人目に見て考えても A 案推進ありきの感がぬぐえませんが B 案を支持推進に賛同します。以下にその理由等々を記しました。</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>事業計画が具体化していく段階での環境影響評価においては、「汚濁防止柵や汚濁防止膜の設置」を予測の前提条件として、予測・評価を行う予定です。</p>	<p>方法書 p. 103</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>本事業は完成自動車の保管用地の確保を目的の一つとしており、使用用途より、埋立地は基本的にアスファルト舗装と考えています。このため、埋立地内にまとまった裸地を確保することは難しいと考えます。</p>	<p>方法書 p. 14 評価書 p. 21</p>

項 目	意 見 の 概 要
<p>建設作業時を想定した配慮</p>	<p>[自然環境の保全について]</p> <p>p7 A 案のケーソン使用は新規製作し、海上運送・設置後どんな資材か工法も分からないですが中込め工があるとか、何か相当な費用がかさむのではと思います。また海水と接する面が垂直で付着生物がカキ、フジツボ、イガイと一寸した植物性藻類ぐらいと単種になり生物的環境が劣ると思います。その点 B 案は既製品鋼管の使用が可能で延長工作も今では接続専用機械が充実、街中のビル工事現場でも容易に行われている工作法です。</p> <p>私は B 案を支持推選理由の最大要因は鋼管に囲われ支えられた中で使用される基礎捨石の利用にあります。生き物が勝手に選べる適度な空隙が自然に作られる事です。そこには海草（藻）類が発生成育する事や石裏には多種多様な甲殻類が居付き、仔種魚が集まり生育する場が提供されます。暗がりをお好む根魚、土砂に潜り込む底生生物の生息環境がよくなり、生物種の多種多様性が図られます。これこそ生き物環境に優しい開発工事工法と言えるのでないでしょうか。</p> <p>p25 資料 p3 この表の中程にある動植物の生態系の環境保全に繋がる事が大きいのでしっかり取り入れたい。万一 A 案のケーソン方式になったとしてもケーソンを奥へ押し込むとか、又は天端の荷捌き場先端をひさしの様に少し張り出すとかして若干の捨石の投入ができるスペースを確保して、例え少しでも捨石を入れて頂きたい。一寸戻って p3 の図の対比面積に歴然と差が一目で分かる程にあるし、p3 上の表での浮遊物質や寄与濃度についても約 1.5 倍と 7.5 倍の差があり A 案が小さいとしていますが、これも何か意図的の様に思えてなりません。ならば、B 案の方で工事進行を検討され最大限許される所まで先行鋼板矢板打ちを実施し、海側への開口部を狭くする事はできないでしょうか。私には工事の詳しい内容は判りませんが検討の余地までもないでしょうか。</p>
<p>施設の存在・供用時を想定した配慮</p>	<p>[自然災害への対応について]</p> <p>p26 資料 p4 上部の表に自然災害への対応については先にも指摘したように使用する地盤材の素性選択や使用工法等々十分検討して頂きたい。例えば、四日市港にある旧防波堤はレンガ造りの 100 余年前の物ですが、伊勢湾台風にも耐えて今尚現役をつとめてます。当時四日市は地形、台風に対する位置関係では名古屋港より何倍かの過酷な負荷があったと思います。これは構造設計が良かったと思います。津波に対しても 100% 立ち向かうのではなく、少しは力を抜かしたり吸収する構造があってほしいと思います。この様に考えてくるとどこかで航路障害になっているような岩石があればそれを開洞船で運び根固め石に使用する手もありと考えますがいかがでしょうか。</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>今後の事業計画の検討において、方法書内に示した事前配慮方針をふまえて、事業の必要性、経済性、社会性等も含めて総合的に行っていきます。</p>	<p>—</p>
<p>今後の詳細設計において、岸壁・護岸の耐震性や耐久性についても十分検討していきます。</p>	<p>—</p>

(2) 市長の意見（配慮意見書）に対する事業者の見解

配慮書に対する配慮意見書において、金城ふ頭地先公有水面埋立てに係る事業計画の検討及び今後の環境影響評価手続の実施に当たっては、配慮書に記載されている内容及び以下の事項を踏まえて、適切に対応することが必要であると指摘された。

配慮意見書における指摘事項及び事業者の見解並びに方法書における対応状況は、次に示すとおりである。

表 5-3 市長の意見の項目及び意見数

意見の項目	意見数
対象事業の内容に関する資料	2
環境影響評価項目の選定	1
各環境要素に関する事項	3
その他	2

対象事業の内容に関する事項

項 目	配 慮 意 見 書 に よ る 指 摘 事 項
対象事業の内容	<p>本事業は、「名古屋港港湾計画において、埋立地の位置、規模、形状及び土地利用が定められている」とされているが、それらの決定に至るまでの経緯が配慮書に具体的に記載されていない。したがって、環境影響評価方法書においては、位置や規模等の検討経緯を含め、事業計画を概ね特定するに至る経緯を分かりやすく記載すること。</p> <p>現在、名古屋港港湾計画の改訂が検討されていることから、当該改訂内容との関係性を整理した上で、環境影響評価手続を適切に実施すること。</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>方法書 第2章 対象事業の名称、目的及び内容において、名古屋港の現状と課題、事業の必要性や、事業計画の検討経緯を記載しました。</p>	<p>方法書 p. 2～11 評価書 p. 3～17</p>
<p>本事業は、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・強化を図るため、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。配慮書提出以降の平成 27 年 12 月に、名古屋港港湾計画が改訂されましたが、この改訂は、将来需要として、今後増加の見込まれる中古車やトランシップへの対応のため、岸壁や物流用地等をより一層拡充するとともに、フェリーや大型の旅客船に対応した岸壁を位置づけており、交流機能と物流機能の更なる分離を図るため、ふ頭の再編を目指すものです。これらの計画は、社会、経済状況、貨物動向を見極め、事業の必要性、緊急性を踏まえ、適宜、事業化に向けた取り組みを進めるものですが、本事業では、必要性・緊急性の高さから、既定計画（平成 26 年 12 月一部変更）である金城ふ頭公有水面地先 16.4ha の埋立てについて、事業化することとしました。</p> <p>なお、上述の港湾計画の改訂において示される計画が事業化する際には、関係法令に基づき、必要な手続きを行っていきます。</p>	<p>方法書 p. 2, 10 評価書 p. 14～15</p>

環境影響評価の項目の選定

項 目	配 慮 意 見 書 に よ る 指 摘 事 項
項目の選定に関する事項	配慮書において抽出しなかった環境要素についても、周辺の土地利用状況等に応じて、環境影響評価の項目として適切に選定すること。なお、選定に当たっては、事業実施想定区域付近に存在するラムサール条約登録湿地についても十分に考慮すること。

各環境要素に関する事項

項 目	配 慮 意 見 書 に よ る 指 摘 事 項
大気質	工事については、「主に海上施工とすることで、工事関係車両からの公害の発生を抑制する」とされているが、工事用船舶からの排出ガスによる大気環境への影響も想定される。したがって、工事用船舶が環境へ及ぼす影響にも配慮し工事計画を検討するとともに、調査、予測及び評価を適切に実施すること。
水質・底質	<p>複数案の比較検討に当たっては、影響が最大となる工種における1日当たりの浮遊物質発生量により予測・評価されているが、当該予測結果は各工種が実施される期間が考慮されていない。事業計画を検討する際には、更なる環境影響の回避・低減が図られるよう工事全体での影響についても考慮すること。</p> <p>環境保全措置として汚濁防止柵等を設置する場合は、それらの設置効果を反映できる予測及び評価手法を検討すること。</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>配慮書では、事業により重大な影響を及ぼすおそれのある項目として「工事中の水質・底質」を抽出しました。方法書では、事業により影響を受ける環境要素として、大気質や騒音など、計 11 項目を抽出しました。</p> <p>なお、動物・植物・生態系については、方法書図 5-3-4 に示す地点において現地調査を行うなど、本事業予定地及びその周辺を調査対象区域に設定していますが、本事業予定地の北西約 2.5km にラムサール条約登録湿地が存在することから、準備書の作成にあたり湿地を生息場所とする鳥類等の生物も考慮していきます。</p>	<p>方法書 p. 92 評価書 p. 112 方法書 p. 114 p. 106, 107, 109, 112</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>建設機械の稼働に係る大気質の予測は、陸上で稼働する工事用機械の他、工事用船舶も予測の対象とします。準備書段階での環境影響評価において、工事用船舶が及ぼす影響にも配慮した工事計画を検討し、工事用船舶からの影響も含めた調査、予測及び評価を行いました。</p>	<p>方法書 p. 96 評価書 p. 29, 123～141</p>
<p>配慮書では、配慮書作成時点での概略の施工計画に基づき、日あたり浮遊物質発生量が最大となる時期について予測評価を行いました。事業計画が具体化した準備書段階での環境影響評価において、工事期間を通じた浮遊物質発生量を整理・把握した上で予測・評価を行い、環境に配慮した工事計画を検討しました。</p>	<p>評価書 p. 252 評価書資料編 p. 8</p>
<p>工事に発生する水質汚濁物質の予測は、数値シミュレーションモデルにより行う計画としています。本事業では、配慮書における環境配慮方針に示したとおり、環境保全措置として汚濁防止柵等の設置を検討しており、準備書における予測においては、その設置効果（水質汚濁物質の除去率）を反映して行いました。</p>	<p>評価書 p. 252, 258</p>

その他

項 目	配 慮 意 見 書 に よ る 指 摘 事 項
全 般	今後の環境影響評価図書の作成に当たっては、図表の活用や用語解説の記載等により、市民に十分理解される分かりやすい表現となるよう努めること。
	住民等から寄せられた意見について十分な検討を行うとともに、今後とも住民意見の把握に努めること。

事業者の見解	本文対応頁
<p>方法書を作成するにあたり、凡例の判別が分かり難い図表につきましては、カラーを用いてとりまとめました。</p> <p>さらに、用語解説を本編に記載するなど、市民に分かりやすい内容となるよう配慮いたしました。</p>	方法書全般
<p>住民等からのご意見については、内容を十分検討させていただくとともに、今後とも意見の把握に可能な限り努力します。</p>	—

3-2 方法書における意見に対する事業者の見解

(1) 市民等の意見の概要に対する事業者の見解

方法書に対する市民等の提出件数は1件、意見数は46であった。意見の概要及び事業者の見解は、次に示すとおりである。

表 5-4 市民等の意見の提出件数、項目及び意見数

提出件数	意見の項目	意見数
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

対象事業の名称、目的及び内容

項目	意見の概要
対象事業の目的	<p>[事業の目的について]</p> <p>p2 “本事業は、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・強化を図るため、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する。”と、完成自動車取扱機能を集約・拠点化するという事業目的が明確に示されたが、そのことが16.4haの埋立てを行うことにはつながらない。そもそも、完成自動車取扱機能を集約・拠点化が現時点で必要との根拠が全く示されていない。名古屋港基本計画検討委員会 第4回委員会資料（H27.6.19）では、外貿の増加は★輸送機械の輸出で（2013）2,200万トン→（目標年次）2,300万トン<完成自動車の増加を見込む>で、将来的にはほとんど変化がない。内貿の増加は★輸送機械の輸出で（2013）2,200万トン→（目標年次）3,000万トン<完成自動車の増加を見込む>とあり、せいぜい10年で1.36倍と過去の10年で3倍には及ばない。これらの数値及びその根拠を示し、将来的な必要性を説明すべきである。</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>本事業は、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・強化を図るため、保管施設用地を確保することを目的としています。</p> <p>平成 27 年 12 月の港湾計画改訂において、金城ふ頭は、将来需要として今後増加の見込まれる中古車やトランシッブへの対応のため、岸壁や物流用地等をより一層拡充するとともに、フェリーや大型の旅客船に対応した岸壁を位置づけており、交流機能と物流機能の更なる分離を図るため、ふ頭の再編を目指しています。本事業は、港湾計画改訂で位置づけられた、将来を見据えたふ頭再編の一端として、必要性・緊急性の高さから、完成自動車の効率的な海上輸送に必要な保管施設用地を確保することとしています。</p> <p>なお、上述の港湾計画の改訂において示される計画が事業化する際には、「公有水面埋立法」（大正 14 年法律第 57 号）等の関係法令に基づき、必要な手続きを行っていきます。</p>	<p>準備書 p. 2 評価書 p. 2～8</p>

項 目	意 見 の 概 要
対象事業の 目的	<p>[事業の目的について]</p> <p>p2 公有水面埋立ての審査にあたって使用する基本文献「港湾行政の概要」では、「埋立免許を行うことは、本来、排他的な支配を許されていない公有水面について、特定人に埋立権を付与するものであると同時に、一般公衆の自由使用を廃止又は制限するものである。また、埋立ては、自然環境の改変を伴うことから軽微とはいえども地元住民の生活、環境の保全等に影響を及ぼすことになることから、埋立免許を行うにあたっては、出願に係る土地需要が真に必要なものであり、埋立ての規模は過大であってはならず、埋立ての場所は適正な位置でなければならない等の制約があることに十分留意しなければならない。」とされており、真に必要なものであるかどうかを説明する必要がある。</p> <p>保管施設用地の確保が目的なら、今回の方法書施設整備計画の図 p5 でも「完成自動車取扱エリア」として緑色の線で囲んであることを先行すればほとんど費用もかけずに解決するはずである。また、2015. 12. 28 に全面改訂された名古屋港港湾計画のための名古屋港基本計画検討委員会最終報告（2015. 10）p9-8 では「金城ふ頭外に配置された保管用地の集約・拠点化による輸送効率化」があげられ、p9-10 には 70. 2ha の「完成車取扱機能の集約・拠点化」位置が図示してある。</p> <p>http://www.port-of-nagoya.jp/keikaku/1-1/1-1-1/siryoku9.pdf</p> <p>つまり、万が一、完成自動車取扱機能を集約・拠点化が必要だとしても、まずは、埋立予定周囲のふ頭用地 70. 2ha を完成車専用ふ頭とすることを複数案の第 1 候補とすべきである。その後の状況を見て、必要性・緊急性から必要なら、改めてこの 16. 4ha 公有水面埋立てを申請すべきである。</p> <div data-bbox="518 1220 1220 1691" data-label="Image"> </div> <p>図 2-3-3 金城ふ頭における交流機能に関する施設整備計画</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>本事業は、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・強化を図るため、保管施設用地を確保することを目的としています。</p> <p>平成 27 年 12 月の港湾計画改訂において、金城ふ頭は、将来需要として今後増加の見込まれる中古車やトランシップへの対応のため、岸壁や物流用地等をより一層拡充するとともに、フェリーや大型の旅客船に対応した岸壁を位置づけており、交流機能と物流機能の更なる分離を図るため、ふ頭の再編を目指しています。本事業は、港湾計画改訂で位置づけられた、将来を見据えたふ頭再編の一端として、必要性・緊急性の高さから、完成自動車の効率的な海上輸送に必要な保管施設用地を確保することとしています。</p> <p>なお、上述の港湾計画の改訂において示される計画が事業化する際には、「公有水面埋立法」（大正 14 年法律第 57 号）等の関係法令に基づき、必要な手続きを行ってまいります。</p>	<p>準備書 p. 2 評価書 p. 2～8</p>

項 目	意 見 の 概 要
対象事業の 目的	<p>[事業の目的について]</p> <p>p2 “金城ふ頭及び弥富ふ頭には、主に完成自動車を取り扱う公共岸壁が集積しているが、…近年の自動車運搬船の大型化に伴い、岸壁の水深不足など、港湾機能不足も顕在化しており、完成自動車の輸出…需要増加や、自動車運搬船の大型化への対応が求められている、”とあるが、2015.12.28に全面改訂された名古屋港港湾計画でも、金城ふ頭および弥富ふ頭の水深は既存の12mのままである。“岸壁の水深不足”は虚偽の説明であり訂正が必要である。</p> <p>12m の水深でも不足するのは、今回の金城ふ頭ではない。国土交通省の第61回港湾分科会（2015年12月7日）でも“産業機械等を運搬するRORO船は、水深14m級（7万GT以上）の大型船が増加しており、既設の水深12mの岸壁に喫水調整して入港している。”（配付資料 p15）として、弥富ふ頭について、＜目的＞RORO船等の大型化に対応、＜変更内容＞公共埠頭の増深・延伸、（水深12m→14m、延長240m→340m）（配付資料 p12）としているだけである。（注：RORO船：ロールオン・ロールオフ船の略。船体と岸壁を結ぶ出入路「ランプ」を備え、貨物を積んだトラックが、そのまま船内外へ自走できる「貨物専用フェリー」）また、金城ふ頭については“自動車専用船は、水深12m級（6万GT以上）の大型船が増加しており、既設の水深12mの岸壁では能力が逼迫している。また、自動車輸出機能が金城ふ頭その他弥富ふ頭等に分散している。”（配付資料 p15）として、既設計画：水深12m延長260mの南西方向に水深12m延長260m岸壁を新たに追加しただけである（配付資料 p16）。</p> <p>港湾分科会 開催状況 第61回（2015年12月7日） http://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/s302_kouwan01.html</p> 

事業者の見解	本文対応頁
<p>平成 26 年 12 月の港湾計画の一部変更において、完成自動車取扱機能を集約・拠点化し、保管施設用地の確保及び荷役の効率化を図るとともに、切迫性が指摘されている南海トラフ巨大地震等にも対応するため、金城ふ頭に 16.4ha の埋立計画とともに、現在 10m である水深の場所に船舶の大型化に対応した 12m の耐震強化岸壁を位置づけています。</p>	<p>準備書 p. 6 評価書 p. 9～10</p>

項 目	意 見 の 概 要
対象事業の目的	<p>[事業の目的について]</p> <p>p4 (1) 名古屋港の現状と課題 ③完成自動車取扱機能の分散・点在として“金城ふ頭、弥富ふ頭、空見ふ頭及び稲永ふ頭に分散・点在している。…完成自動車の横持ちや自動車運搬船の港内移動が発生するなど非効率な運用を強いられている。”とあるが、事業目的が完成自動車取扱機能を集約・拠点化することなので、まず、各ふ頭の面積・保管台数、各ふ頭間の距離・移動時間、実際の利用状況、自動車運搬船の港内移動状況を具体的に数値で示すべきである。</p> <p>なお、国土交通省の第61回港湾分科会(2015年12月7日)では、名古屋港の利用状況の自動車積出基地として“新宝ふ頭、金城ふ頭、弥富ふ頭”(配付資料p1)とあり、今回の方法書にある“空見ふ頭及び稲永ふ頭”は、国の審議会で説明されていない。また、“新宝ふ頭”が方法書には記載されていない。自動車積出基地としてのふ頭がどれかさえ曖昧なままアセス手続きを進めることは中断し、明確な再説明が必要である。</p> <p>p4 (1) 名古屋港の現状と課題 (2) 事業の必要性 ①完成自動車取扱量の増加への対応で“金城ふ頭における完成自動車取扱台数は…約43万台…新車の将来需要…ほぼ横ばいで推移することを見込んでいる。…中古車の輸出台数は増加傾向にある。…トランシップは生産地域と販売地域の間で位置している日本での取扱が増加している。このため、完成自動車取扱量の増加への対応が必要である。”とあるが、新車、中古車、トランシップのそれぞれの将来見込みを数値で明確に示すべきである。</p> <p>(注 トランシップ: Transshipment. 積荷港から荷卸港まで、同一船舶で運送せずに、途中港で積み替えすること。)</p> <p>名古屋港基本計画検討委員会 第4回委員会資料3 (H27.6.19)で“外貿の増加は、★輸送機械の輸出で(2013)2,200万トン→(目標年次)2,300万トン<完成自動車の増加を見込む>で、将来的にはほとんど変化がない。内貿の増加は★輸送機械の移出で(2013)2,200万トン→(目標年次)3,000万トン<完成自動車の増加を見込む>でせいぜい10年で1.36倍と過去の10年で3倍には及ばない。”とある。これらの数値及びその根拠を示し、将来的な必要性を説明すべきである。</p> <p>国土交通省の第61回港湾分科会(2015年12月7日)名古屋港港湾計画改訂の計画貨物量の設定p10には完成自動車分として、輸出57,694千トンの54%(H26)が70,765千トンの48%(H30年代後半)とある。31,155千トンが33,967千トンと1.09倍になる程度であることが明記されている。その根拠を説明した資料はないが、この程度で貴重な公有水面埋立を許可する理由にはならない。</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>名古屋港において、主に完成自動車を取り扱う公共岸壁は金城ふ頭と弥富ふ頭に分かれています。完成自動車の海上輸送には、船積み前、船卸し後の完成自動車を仮置きする広大なモータープールが必要です。しかし、この両ふ頭では、現状において用地の不足により、完成自動車の船積み前の仮置きに使用されるモータープール（完成自動車の一時保管用地）が空見ふ頭及び稲永ふ頭に分散・点在しているため、完成自動車の横持ちが発生するなど、非効率な輸送を余儀なくされています。</p> <p>また、金城ふ頭地区内では、今後、“LEGOLAND JAPAN”の開業や、国際展示場第1展示館の移転等が計画されており、交流拠点としての開発が進んでいることから、交流機能と物流機能の混在が懸念されます。</p> <p>平成27年12月の港湾計画改訂は、これら分散・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、一般車両と貨物車両の交通動線を分離し、完成自動車の効率的な海上輸送を行うことにより、地域基幹産業の国際競争力の維持・強化を図ることを目的の一つとしています。</p>	<p>準備書 p. 10 評価書 p. 2～8</p>
<p>本事業は、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・強化を図るため、保管施設用地を確保することを目的としています。</p> <p>平成27年12月の港湾計画改訂において、金城ふ頭は、将来需要として今後増加の見込まれる中古車やトランシッブへの対応のため、岸壁や物流用地等をより一層拡充するとともに、フェリーや大型の旅客船に対応した岸壁を位置づけており、交流機能と物流機能の更なる分離を図るため、ふ頭の再編を目指しています。本事業は、港湾計画改訂で位置づけられた、将来を見据えたふ頭再編の一端として、必要性・緊急性の高さから、完成自動車の効率的な海上輸送に必要な保管施設用地を確保することとしています。</p> <p>なお、上述の港湾計画の改訂において示される計画が事業化する際には、「公有水面埋立法」（大正14年法律第57号）等の関係法令に基づき、必要な手続きを行っていきます。</p>	<p>準備書 p. 2 評価書 p. 2～8</p>

項 目	意 見 の 概 要
事業計画の 検討経緯	<p>[事業計画の検討について]</p> <p>p7 事業計画の検討の中に、埋立土の性状、量、埋立方法の記載がないので、方法書とはいえない。浚渫土か購入土か、その性状の確認方法、どれだけの量をどこから、どのように運ぶか、どう埋め立てるのかで、環境影響評価の内容は全く変わってしまうため、まずこの点を明らかにすべきである。悪臭の予測手法 p97 で「浚渫土砂を用いた水面の埋立による悪臭の影響」があることから、少なくとも浚渫土砂を用いることだけは判断できるだけである。</p> <p>[配慮書における検討について]</p> <p>p7 配慮書における検討として“名古屋港港湾計画の一部変更（平成 26 年 12 月）において、埋立地の位置、規模、形状及び土地利用が位置づけられている中で、岸壁の構造については…複数案として設定した。”とある。しかし、護岸位置は明記されておらず、p8 には標準断面図があり、その右上に護岸位置が小さく記載されており、埋立計画地の北東側 260m だけは重力式か栈橋式のどちらかの耐震護岸と読み取れる。p14 の土地利用計画の概要の図では延長 260m の岸壁が記載されているが、埋立計画地の南西側の護岸構造は不明のままである。記載された耐震護岸以外の護岸構造が傾斜式護岸なのか岸壁なのか、それは耐震岸壁なのかなど未定のままでは事業計画といえない。</p> <p>なお、p10 配慮書提出以降の検討では、“配慮書提出以後の平成 27 年 12 月に改訂が行われた。…これらの計画は、社会、経済状況、貨物動向を見極め、事業の必要性、緊急性を踏まえ、適宜、事業化に向けた取り組みを進める”として、名古屋港港湾計画図(平成 27 年 12 月改訂)の抜粋などがあるが、金城ふ頭の護岸構造は埋立計画地の南西側 260m を新たに追加して全てを耐震護岸とすることになっている。しかし、その旨は本文にも記載が無い。この方法書でも曖昧なままの護岸構造については、平成 27 年 12 月に改訂された計画に基づき見直す必要がある。</p> <p>p7 (p11?) 名古屋港港湾計画図 (H27.12 改訂) の抜粋で、今回の埋立岸壁が「公共岸壁」であることが判明する。このほかにも企業のための専用岸壁(図中の黒線)も多く存在するなかで、そもそも完成自動車取扱だけの埠頭を公共埠頭として建設することに無理がある。トヨタなどの一部自動車会社が専用で使うだけのものなら、なぜ、公共埠頭といえるのか。電力会社の燃料受け入れ専用埠頭のように、自動車会社が専用岸壁として費用負担をし、その責任で公有水面埋立許可を得て建設すべきである。</p>

項 目	意 見 の 概 要
対象事業の内容	<p>[車両の主な走行ルートについて]</p> <p>p16 供用時及び工事中の車両並びに船舶の主な走行・航行ルートの図があるが、工事車両の走行ルートが、平面道路であるおなみ線に沿った市道金城ふ頭線で名古屋市内へ向かうことになっているが、主な走行ルートは伊勢湾岸線として、それより北側はやむを得ない場合だけとして、調査対象区域としている港区野跡学区 (p23) などの住宅密集地をさける計画とすべきである。</p> <p>p67 都市計画法に基づく用途区分で「調査対象区域 (陸域部) は、事業予定地の位置する金城ふ頭の一部に商業地域が、北側には第1種住居地域、第2種住居地域、準住居地域…の指定がある」と現状把握をしているのだから、第1種住居地域、第2種住居地域、準住居地域のある野跡学区へは渋滞、排ガス、騒音・振動、交通安全の問題が起きないように、極力、工事車両が運行しない配慮が必要である。</p>

環境の保全の見地から配慮した内容

項 目	意 見 の 概 要
建設作業時を想定した配慮	<p>[建設機械について]</p> <p>p19 建設作業に伴う公害：「建設機械については、低騒音・低振動型や排出ガス対策型機械の使用に努める。」とあるが、「使用に努める」だけでは配慮事項といえない。2015.12.25 現在、低騒音型機械は 5,688 形式、低振動型機械は 27 形式、排出ガス対策型建設機械は 582 形式と十分な数の形式が指定されているのだから、「国土交通省の指定がある機械については原則としてその機械を使用する。」と明確にすべきである。</p> <p>また、国土交通省は地球温暖化対策の一環として低炭素型建設機械の認定を 2013 年度から行い、2014.7.18 現在、バックフォアの 30 形式が認定されている。騒音・振動、排出ガス対策と同様に、低炭素型建設機械の認定のある機械は原則としてその機械を使用すると明確にすべきである。</p> <p>低騒音型・低振動型建設機械 http://www.mlit.go.jp/report/press/sogo15_hh_000146.html 排出ガス対策型建設機械 http://www.mlit.go.jp/report/press/sogo15_hh_000147.html 低炭素型建設機械 http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/constplan/sosei_constplan_tk_000005.html</p> <p>p20 建設作業時を想定した配慮：工事関係車両の走行による公害の防止：「主に、海上施工とし、工事関係車両を少なくすることで、大気汚染、騒音、振動等の公害の発生を抑制する。」とあるが、海上施工の意味が不明である。海上での施工と理解すると、海上の施工でも資機材を陸上から搬出入する場合もある。「資機材の搬出入は海上輸送を原則とし、不可能な～は陸上輸送とする」などの表現にすべきである。</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>一般道路を走行する車両は、準備書 p. 34 図 2-1-21 に示すとおり、市道金城埠頭線を主要な走行ルートとすることになります。本事業においては、ルート沿道の野跡学区地域への大気質、騒音、振動等の影響を低減するため、工事中の資材の搬入経路を主に海上とし、陸上を走行する工事関係車両台数を少なくする計画としています。</p>	<p>準備書 p. 34 評価書 p. 38</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>本事業においては、環境負荷の低減のため、低騒音・低振動型、排出ガス対策型等の建設機械の使用に努めます。</p> <p>海上施工とは、建設機械（工事用船舶）が海上で稼働することを意味します。</p> <p>準備書 p. 35 の表は、建設作業時の環境配慮の内容を記載しており、海上施工とすることにより、工事用資機材の搬出入は海上輸送が中心となり、周辺道路を走行する工事関係車両台数を少なくする計画としています。</p>	<p>準備書 p. 137, 197, 220 評価書 p. 201, 226</p> <p>準備書 p. 28 評価書 p. 32</p>

項 目	意 見 の 概 要
建設作業時を想定した配慮	<p>[工事関係車両について]</p> <p>p20 工事関係車両の走行による公害の防止：「主に、海上施工とし、工事関係車両を少なくすることで、大気汚染、騒音、振動等の公害の発生を抑制する。」とあるが、海上施工の意味が不明である。海上での施工と理解すると、海上の施工でも資機材を陸上から搬出入する場合もある。「資機材の搬出入は海上輸送を原則とし、不可能な～は陸上輸送とする」などの表現にすべきである。</p> <p>p20 工事関係車両の走行による公害の防止：「工事車両を少なくする」と「運転者へ適正走行等の指導、徹底」の2点しかないが不十分である。 ①工事車両の走行ルートは原則として伊勢湾岸道路を使用すること。 ②特定の道路に工事車両が集中しないような工事行程とする。 ③“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）”に従い、工事車両は車種規制適合車に限定する。を追加すべきである。</p> <p>[環境負荷の低減について]</p> <p>p20 環境負荷の低減：「廃棄物等」：「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、減量化に努める」とあるが、法律だけでは不十分である。廃棄物関連法の調査 p84 で「法第4条に基づき、「あいち建設リサイクル指針」が制定され…再資源化等率の目標は、コンクリート塊 100%、アスファルト・コンクリート塊 100%、建設発生木材 95%となっている」のだから、この法律に基づく「あいち建設リサイクル指針」を最低限の具体的な再資源化等率の目標として掲げるべきである。</p> <p>p20 環境負荷の低減：「自動車交通」と「廃棄物等」の2点しかないが不十分である。「地球環境」を追加し、耐震護岸の建設工事機械の選定、使用する資材の低炭素化をライフサイクルの観点から検討することを追加すべきである。</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>海上施工とは、建設機械（工事用船舶）が海上で稼働することを意味します。</p> <p>準備書 p. 35 の表は、建設作業時の環境配慮の内容を記載しており、海上施工とすることにより、工事用資機材の搬出入は海上輸送が中心となり、周辺道路を走行する工事関係車両台数を少なくする計画としています。</p> <p>工事関係車両は、準備書 p. 34 図 2-1-21 に示すとおり、市道金城埠頭線を主要な走行ルートとすることになります。本事業においては、ルート沿道の野跡学区地域への大気質、騒音、振動等の影響を低減するため、工事中の資材の搬入経路を主に海上とし、陸上を走行する工事関係車両台数を少なくする計画としています。また、環境影響の更なる低減のため、準備書 p. 154、207、226 及び 297 に記載の環境保全のための措置を講ずる計画です。</p>	<p>準備書 p. 28 評価書 p. 32</p> <p>準備書 p. 34, 154, 207, 226, 297 評価書 p. 38, 158, 212, 232, 303</p>
<p>名古屋港管理組合が施工した工事において、コンクリート再資源化率の実績値は 99.81～99.96%であり、「あいち建設リサイクル指針」の目標値である 100%に近い値となっています。本事業においても、再資源化率 100%を目標として工事を行います。</p> <p>本事業においては、環境負荷の低減のため、低騒音・低振動型、排出ガス対策型等の建設機械の使用に努めます。</p>	<p>準備書 p. 305 評価書 p. 311</p> <p>準備書 p. 137, 197, 220 評価書 p. 201, 226</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>事業予定地及びその周辺における水質の状況として、公共用水域及び地下水の水質の常時監視または調査結果の概要を記載しました。</p> <p>表 1-4-4(1)については、方法書においては、環境基準に適合しない値に網掛けをしていましたが、ウェブサイト掲載時にデータ処理した際に欠落したことを踏まえ、準備書においては、文字を赤色に着色しました。</p> <p>また、表の注釈 5)については、赤字の説明を行ったものです。「その他の項目」とは、具体的には全窒素、全リン、全亜鉛、ノニルフェノール及び LAS を指しますが、これらの項目は、水質汚濁に係る環境基準において年平均値を評価値としており、表 1-4-4(1)の上段の数値が該当します。このため、注釈において、赤字は、「基準等に適合していないこと」としてあります。一方、下段の数値は、日間平均値の最小値及び最大値を示しています。ここでは、基準等の値との比較を行い、赤字は、「超過していること」としてあります。</p>	<p>準備書 p. 56 評価書 p. 60</p>
<p>準備書 p. 60 に記載のとおり、市の常時監視測定局では、平成 28 年度に調査対象区域内の汐止町において地下水調査が行われています。また、表 1-4-6 には、港区内で行われた調査結果により、環境基準に適合していない地点数を記載しました。</p> <p>なお、地下水汚染の状況については、法や条例に基づかない自主的な調査により汚染の報告がなされたものについても名古屋市ウェブサイトに掲載されています。準備書 p. 60 にて、調査対象区域内で汚染の報告がなされたものについて、結果を整理しました。</p>	<p>準備書 p. 60 評価書 p. 64</p>

項 目	意 見 の 概 要
自然的状況	<p>[微小粒子状物質について]</p> <p>p49 微小粒子状物質が周辺 6 測定局で全て環境基準未達成のため、埋め立て工事機械からの排ガスについては十分な環境配慮が事前になされなければならない。</p> <p>[道路交通騒音について]</p> <p>p52 道路交通騒音の既存資料調査で“港区野跡五丁目(市道金城埠頭線)で、…昼間の等価騒音レベル(LAeq)は 67dB、夜間は 62dB である。…昼夜間とも環境基準を達成した割合は 100%である。”とあるが、まずこの市道金城埠頭線の構造が往復 6 車線もあること、そのため、道路交通騒音の環境基準は通常の「道路に面する区域」ではなく、「幹線交通を担う道路に近接する空間」(市道で 4 車線以上)についての特例、昼間 70dB、夜間 65dB というとんでもなく緩やかな基準が適用されていることを明記すべきである。そのうえで、広島高裁判決 2014. 1. 29「昼間屋外値 Leq65dB を超える場合に、本件損害賠償請求が認められる」は、国側が上告しないことにより確定している。この確定した広島高裁判決の内容も踏まえれば、野跡五丁目の道路交通騒音は損害賠償請求が認められる昼間 65dB を超えていると評価を修正すべきである。</p> <p>また、今後の準備書での道路交通騒音の評価もこの旨を含んで検討すべきである。</p>
社会的状況	<p>[名古屋港港湾環境計画について]</p> <p>p89 環境保全に関する計画等の最後に④名古屋港港湾環境計画が紹介され、「名古屋港では、国の港湾環境政策「環境と共生する港湾－エコポート」(平成 6 年、運輸省策定)に基づき、「名古屋港港湾環境計画」(平成 13 年 3 月)を策定し、環境施策を進めています。」として、基本理念「人々に快適で潤いのある環境を創出するとともに、自然環境の保全・回復、地域環境の改善に配慮することにより、港湾の利用・開発と調和のとれた名古屋港を次世代に継承していきます。」を達成するための基本方針が 1～2 行で示してあるが、その後続く名古屋港での取組みの 3 つの視点から、今回の事業に関連があることを記載すべきである。たとえば、“人の視点・多様な緑地整備 名古屋港では、周辺地域の環境保全や「親しまれる港づくり」などのために、324ha の緑地を計画し、平成 20 年度末までに 253ha を整備しました。”、“港・地域の視点・港湾活動にともなう負荷軽減、陸上電力供給施設：停泊中の船舶は、作業などに必要な電力をアイドリングによりまかっています。陸上から電力を供給することで、アイドリングをストップし、排出ガスを削減します。(金城ふ頭：タグボートに供給)”など、具体的に追記すべきである。</p> <p>名古屋港港湾環境計画 http://www.port-of-nagoya.jp/kankyokeikaku/index.htm</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>本事業においては、建設機械について、排出ガス対策型の使用に努めるなど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更なる低減に努めます。なお、平成 28 年度の微小粒子状物質測定結果は、いずれの測定局も環境基準を達成しています。</p>	<p>準備書 p. 137, 197, 220 p. 65 評価書 p. 201, 206, 69</p>
<p>道路交通騒音については、既存資料により、調査対象区域内またはその周辺の調査地点における騒音の状況を記述しました。</p> <p>なお、本事業の環境影響評価における道路交通騒音の評価基準は、準備書 p. 207 及び p. 213 に記載のとおり、騒音に係る環境基準を用いました。</p> <p>なお、本事業の実施に伴う道路交通騒音レベルの増加は 0～1dB であり、周辺の環境に及ぼす影響は小さいと考えています。</p>	<p>準備書 p. 68 評価書 p. 72 準備書 p. 207, 213 評価書 p. 212, 219</p>
<p>方法書作成にあたり、事業予定地及びその周辺地域の社会的状況を取りまとめていく中で、「環境保全に関する計画等」において、「名古屋港港湾環境計画」を取り上げ、その基本理念及び基本方針を記載しました。本計画は、平成 27 年 12 月の港湾計画の改訂において見直され、良好な港湾環境の形成に向け、準備書の表 1-4-33 (p. 105) に示す基本方針が本計画に位置づけられました。この基本方針に基づき、環境施策に取り組んでいます。</p> <p>本事業においては、環境負荷の低減のため、工事中については、低騒音・低振動型、排出ガス対策型等の建設機械の使用に努めます。また、供用時については、新施設関連車両について、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。</p>	<p>準備書 p. 105 評価書 p. 109</p> <p>準備書 p. 137, 197, 220, 181, 213, 232 評価書 p. 201, 226, 184, 219, 238</p>

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

項 目	意 見 の 概 要
環境影響評価の項目	<p>[土壌について]</p> <p>p91 環境影響評価の項目として、土壌は環境要因として選定されていないが不十分である。本来事業計画で記載すべき埋立材が記載されていないが、埋立は基本的に浚渫土砂と思われ、周辺の埋立地でも土壌汚染がみられる。たとえば、事業予定地北側のレゴランドでも「砒素及びその化合物」及び「ふっ素及びその化合物」とフッ素が溶出量基準を上回り、形質変更要届出区域に指定されている。」p32 ほどである。</p> <p>工事中の水面の埋立及び存在時の埋立地の存在で土壌を環境要因として選定し、予測・評価をすべきである。なお、この点を明確にするためにも、埋立土の性状、量、埋立方法を事業計画で明らかにすべきである。</p> <p>p94 環境影響評価の項目として選定しなかった理由として、土壌について工事中は「海域の施工であり、隣地の掘削は行わない」とあるが、海域の施工は海域を埋め立てることであり、その埋立土がどんな性状かも確認せずに埋め立てる訳にはいかない。現に隣地は土壌汚染された土地であることが明白なため使用しないことを明記している。浚渫土なのか購入土なのかさえ明らかにせず、その性状確認方法も不明なままでは、環境影響評価の項目として選定すべきである。</p>
	<p>[運搬船の航行による大気汚染について]</p> <p>p92 環境影響評価の項目として、大気質の存在・供用時で新施設関連車両の走行だけではなく、運搬船の運航を追加すべきである。あわせて、事業計画に運搬船の運航頻度を追記すべきである。</p>
	<p>[緑地について]</p> <p>p94 環境影響評価の項目として選定しなかった理由として、緑地については存在時に「事業予定地に緑地を整備する計画はない。」とあるが、名古屋港港湾環境計画では人の視点で「多様な緑地の整備」を掲げ、“人の視点・多様な緑地整備 名古屋港では、周辺地域の環境保全や「親しまれる港づくり」などのために、324haの緑地を計画し、平成20年度末までに253haを整備しました。”とあり、まだ70ha以上の緑地計画が実現していない。実質的には完成自動車の専用ふ頭とはいえ、名目は公共ふ頭であり、緑地の整備、樹木の植栽ぐらひは検討すべきである。国際展示場やレゴランドなど集客施設のある地区から海上を眺めた場合に、閑散たるふ頭が見えるだけでは、自ら定めた名古屋港港湾環境計画にも反することとなる。</p> <p>また、名古屋港港湾環境計画の一部を構成する賭される名古屋港景観基本計画（平成21年3月）では、基本目標の一つに「水・緑・生物とふれあい、安らぎを感じるみなど」、景観形成重点地区として、ガーデンふ頭周辺～金城ふ頭周辺地区を「水と緑に彩られた、賑わいと憩いのセンター・ゾーン」と、方策例として「緑とふれあう」を掲げており、公共ふ頭での緑地整備を検討すべきである。</p> <p>名古屋港景観基本計画 http://www.port-of-nagoya.jp/keikan</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>本事業は海域の埋立事業であり、工事に際し陸域の掘削は行わないこと、また、供用時において、ダイオキシン類を排出する施設は設置しないことから、土壌は選定していません。</p> <p>なお、本事業における埋立用材は、原則として名古屋港内で発生する浚渫土砂とする計画ですが、埋立てにあたっては、準備書資料編 p. 36 に記載の水底土砂に係る判定基準により、汚染がないことを確認した土砂を用います。</p>	<p>準備書資料編 p. 36 評価書資料編 p. 37</p>
<p>本事業の環境影響評価において、新施設の供用に伴い使用される船舶からの大気質への影響を、項目として選定しています。</p>	<p>準備書 p. 108 評価書 p. 112</p>
<p>名古屋港の緑地については、社会情勢やレクリエーションニーズの変化に対応しながら人々に「親しまれる港づくり」の一環として名古屋港全体で多様な緑地を整備しております。</p>	<p>準備書 p. 105 評価書 p. 109</p>

項 目	意 見 の 概 要
調査及び予測の手法	<p>[大気質について]</p> <p>p95 大気質の既存資料調査で、調査項目が NO2、SPM、SO2 だけであるが、微小粒子状物質 PM2.5 が周辺 6 測定局で全て環境基準未達成 p49 のため、引き続き PM2.5 の既存資料調査をすべきである。</p> <p>p95 大気質の現地調査として、交通量しか考えていないが、既存資料の周辺 6 測定局は全て事業予定地から 5km 以上離れ p46、現地の大気汚染状況を把握できない。NO2、SPM、SO2、PM2.5 について、現地調査を実施すべきである。埋め立て工事機械からの排ガスがどれだけ大きな影響を与えるかを予測・評価する上で必須である。</p>
	<p>[騒音について]</p> <p>p98 騒音の現地調査で、調査時期が環境騒音、道路交通騒音いずれも昼間の 6～22 時の 16 時間だけとなっているが不十分であり、夜間の測定を追加すべきである。供用時はもちろん、特に工事中は夜間に車両が走行する可能性があり、夜間の現況騒音さえ把握しないような環境影響評価はあり得ない。</p>
	<p>[振動について]</p> <p>p100 振動の現地調査で、調査時期が環境振動、道路交通振動いずれも昼間の 6～22 時の 16 時間だけとなっているが不十分であり、夜間の測定を追加すべきである。供用時はもちろん、特に工事中は夜間に車両が走行する可能性があり、夜間の現況振動さえ把握しないような環境影響評価はあり得ない。なお、振動に関して環境基準はないが、工場振動、道路交通振動の要請限度ともに、昼間の時間帯は 7～20 時の 13 時間であり、騒音とは昼間の時間帯の定義が異なるのに、騒音と同じ時間帯とするのは調査の手抜きである。</p>
	<p>[温室効果ガス等について]</p> <p>p110 温室効果ガス等の予測条件で「建設機械の稼働」とだけ記載してあるが、「建設機械の稼働（陸上及び海上）」と正確に記載すべきである。大気質では予測事項として「建設機械（陸上及び海上）の稼働による大気汚染物質濃度」と正確に記載してある。</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>微小粒子状物質 PM2.5 については、事業予定地及びその周辺地域の概況の中で、事業予定地に比較的近い常監局における測定結果を整理しました。</p> <p>本事業予定地の周囲に常監局はありませんが、準備書 p. 62 図 1-4-15 に示すとおり、事業予定地を取り囲むように測定局が配置されており、これらの測定結果を整理することにより、事業予定地及びその周辺の大気質の状況は把握できるものと考えます。</p>	<p>準備書 p. 65 評価書 p. 69</p> <p>準備書 p. 62 評価書 p. 66</p>
<p>本事業における工事は、原則として昼間の施工であることから、騒音の環境基準に係る夜間の時間区分（22 時より翌 6 時まで）については、工事を行わない計画です。また、供用時についても、新施設関連車両の走行は昼間のみとすることから、騒音及び振動の現況把握は、昼間の時間帯のみとしました。</p> <p>なお、振動の現地調査は 6～22 時で行いましたが、振動の予測は、工事関係車両や新施設関連車両が走行する時間について行い、評価は要請限度の昼間の時間区分で行いました。</p>	<p>準備書 p. 200, 222 評価書 p. 204, 228</p>
<p>工事中の温室効果ガス等において予測対象とする建設機械は、陸上の建設機械のほか、海上の工事用船舶も含みます。準備書において、建設機械とは、原則として、工事用機械と工事用船舶を意味します。</p>	<p>準備書 p. 28 評価書 p. 32</p>

環境影響評価手続きに関する事項

項 目	意 見 の 概 要
対象事業の 目的	<p>[事業の目的について]</p> <p>p126, 127 “埋立てを必要とする理由及び埋立ての規模の算出根拠を明記すべき”の意見に対し、“完成自動車の船積み前の仮置きに使用されるモータープールが分散・点在化し、完成自動車を再輸送するなど非効率な輸送を行っています。”という事情は理解できなくもないが、埋立て理由、埋立規模 16.4ha の算出根拠にはならない。すでに 2015.12 に港湾計画の改訂が終わり、この周辺の用途を保管場所にすることが決まったのだから、まず、それを実施すべきであり、その状況を見て、必要なら改めて公有水面埋立を申請すべきである。</p>
対象事業の 内容	<p>[事業計画の検討経緯について]</p> <p>p130, 131 “現在作業中の港湾計画全面改訂の内容も追加し、今回の埋立計画との整合性、埋立時期の問題を明らかにすべきである。…平成 30 年代後半を目標とする港湾計画改訂を目指…金城ふ頭については、残された南西側の岸壁 260m も水深 12m にし、…となっており、今回の配慮書の内容と大きく異なっている。”の意見に対し、“これらの計画は、事業化する時期については明確に決まっておられませんので、現在、手続きを進めております本事業には含めておりません。”との見解であるが、指摘した港湾計画の改訂作業は、国土交通省の交通政策審議会（第 61 回港湾分科会 平成 27 年 12 月 2 日）で了承され、2015.12 に完了としてし、名古屋港管理組合も 2015.12.28 に公表している。同日に公表された見解も、当然、この全面改訂に基づき、残された南西側の 260m も耐震護岸として計画を見直すべきである。</p> <p>p132, 133 “この計画全面改訂が確定してから、今回の埋立事業環境影響評価の手続きを開始すべきである。”の意見に対し“これらの計画は、事業化する時期については明確に決まっておられませんので、現在、手続きを進めております本事業には含めておりません。”とあるが、すでに 2015.12.28、に港湾計画全面改訂が公表されている。それにもかかわらず、このような見解は許されない。「埋立予定周囲の埠頭用地 71.2ha を完成車専用埠頭とし（第 4 回委員会 資料 5）」を先行すれば、16.4ha の埋立は不要となるはずである。</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>本事業は、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・強化を図るため、保管施設用地を確保することを目的としています。</p> <p>平成 27 年 12 月の港湾計画改訂において、金城ふ頭は、将来需要として今後増加の見込まれる中古車やトランシップへの対応のため、岸壁や物流用地等をより一層拡充するとともに、フェリーや大型の旅客船に対応した岸壁を位置づけており、交流機能と物流機能の更なる分離を図るため、ふ頭の再編を目指しています。本事業は、港湾計画改訂で位置づけられた、将来を見据えたふ頭再編の一端として、必要性・緊急性の高さから、完成自動車の効率的な海上輸送に必要な保管施設用地を確保することとしています。</p> <p>なお、上述の港湾計画の改訂において示される計画が事業化する際には、「公有水面埋立法」（大正 14 年法律第 57 号）等の関係法令に基づき、必要な手続きを行っていきます。</p>	<p>準備書 p. 2 評価書 p. 2～10</p>

項 目	意 見 の 概 要
対象事業の内容	<p>[複数案の設定について]</p> <p>p134, 135 複数案の検討について“「上位計画である名古屋港港湾計画において、…、主要な工作物である岸壁の構造については、…設置可能な構造として、「重力式」と「栈橋式」の2案を検討していることから、これを複数案として設定した。」とあるのは虚偽記載である”の意見についての見解がない。事実関係を確認して追加すべきである。</p> <p>p134, 135 “市環境影響評価条例に基づく環境影響評価技術指針にあるとおり、「事業を実施しない場合（ゼロ・オプション）」を複数案として追加すべきである。つまり、今差し迫ってこの公有水面埋立をしなければならない理由が示されていない…事業実施はしない案を追加すべきである。”の意見に対し“保管施設用地の確保及び荷役の効率化など、事業の必要性から、現実的ではないと判断し、複数案に含めていません。”とあるが、代替案として、周辺地区の用途を保管施設用地に変更すればすむことであり、埋立の必要性＝事業の必要性は説明し切れていない。また、複数案を設定しない理由として“現実的ではない”はあまりにも粗雑な理論である。</p> <p>p136, 137 “複数案の設定で、岸壁構造だけを複数案で検討しているが、北浜ふ頭地先公有水面埋立の方法書（平成25年3月名古屋港管理組合）でも、配慮書に対して環境省から「(1)複数案の設定…埋立地の形状について、…2案が設定されているが…前提条件や考え方が明らかではないため、これらをその検討経緯とともにより具体的に方法書に記載すること。また、現実的である限り、当該事業を実施しない案も提示されるべきであるため、これを案に含めなかった理由についても、方法書に記載すること。」と意見が提出されたため、方法書では、複数案…について検討している。少なくとも、この例にならうべきである。”の意見に対し、“事業の必要性から、現実的ではないと判断し、複数案に含めていません。”とあるだけだが、誠実に見解を示すべきである。</p>
自然的状況	<p>[底質の状況について]</p> <p>p142, 143 暫定除去基準の定められている水銀 ($C=0.18 * \Delta H / J / S$) についても評価すべきである”の意見に対し、基準があることは認めながら、“平均潮位差 (ΔH) や溶出率 (J)、安全率 (S) により算出されるものであり、その値は一律ではありません。出典にも評価値は示されていません”と言いつつだけであるが、方法書以降では現地調査により、明確な評価をすべきである。</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>平成 26 年 12 月の港湾計画の一部変更において、埋立地の位置、規模、形状及び土地利用を定めましたが、岸壁構造については事業実施段階の検討事項であるため、記載していません。岸壁の構造については、本事業の事業化にあたり検討した内容であり、これを事業計画の複数案としました。</p> <p>本事業は、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・強化を図るため、保管施設用地を確保することを目的としています。</p> <p>平成 27 年 12 月の港湾計画改訂において、金城ふ頭は、将来需要として今後増加の見込まれる中古車やトランシッブへの対応のため、岸壁や物流用地等をより一層拡充するとともに、フェリーや大型の旅客船に対応した岸壁を位置づけており、交流機能と物流機能の更なる分離を図るため、ふ頭の再編を目指しています。本事業は、港湾計画改訂で位置づけられた、将来を見据えたふ頭再編の一端として、必要性・緊急性の高さから、完成自動車の効率的な海上輸送に必要な保管施設用地を確保することとしています。</p> <p>これら事業の目的及び必要性から、事業を実施しない案を複数案に含めていません。</p> <p>「北浜ふ頭地先公有水面埋立の方法書（平成 25 年 3 月 名古屋港管理組合）」には、複数案の設定に係る前提条件や設定根拠の記載はありますが、事業を実施しない案については、対象事業の目的を達成することが現実的でないことから、複数案に含めない旨の記載があります。</p> <p>本事業においても、これと同様の考えにより、事業を実施しない案を複数案に含めていません。</p>	<p>準備書 p. 10 評価書 p. 14</p>
<p>本事業においては、工事中、供用時ともに、水銀や PCB などの有害物質を排出する計画はないことから、現地調査を行う予定はありません。ここでは、出典とした既存資料に基づき、基準値の示された PCB の調査結果を記載しました。</p>	<p>準備書 p. 59 評価書 p. 63</p>

項 目	意 見 の 概 要
自然的状況	<p>[騒音の状況について]</p> <p>p142, 143 “広島高裁判決（2014年1月29日）…損害賠償に関する騒音の基準は完全に確定…「幹線交通を担う道路に近接する空間」を廃止すべきとの声もあがっている状況を加味した表現とすべきである。”の意見に対して何の見解も示していない。</p>
	<p>[温室効果ガス等の状況について]</p> <p>p144, 145 “温室効果ガス等の状況が資料編 p55 ではまとめてあるのに、本文では欠落している”の意見に対し、今回の方法書では“配慮書…本編には概要を、資料編には詳細を記載…。本方法書においては、これを変更し、「事業予定地及びその周辺地域の状況」は本編第4章のみとし…本編 p54 に…記載しました。”と、意見に従い、渋々本編に温室効果ガス等の状況を入れた。しかし、2015. 12. 28 に市のホームページで公表された配慮書への「意見の概要及び事業者の見解」は“温室効果ガス等については、資料編 p55 に、既存資料により、名古屋市における部門別二酸化炭素排出量や、二酸化炭素濃度の推移等を記載しています。”と意見無視の姿勢であった。いつどんな理由で見解の姿勢を変えたのか。これらの事実を確認し反省を追加すべきである。</p> <p>p144, 145 温室効果ガス等の状況について“配慮書…本編には概要を、資料編には詳細を記載…”は虚偽説明である。配慮書の本編 3-1 自然的状況 p13 には、(1)地形・地質等の状況、(2)水環境の状況、(3)大気環境の状況、(4)動植物および生態系の状況、(5)景観及び人と自然との触れ合いの活動の場の状況であり、(3)大気質の状況で常監局の5項目の環境基準達成状況の記載しかなく、温室効果ガス等の状況は記載されていない。これらの事実を確認し、修正及び反省を追加すべきである。</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>道路交通騒音については、既存資料により、調査対象区域内またはその周辺の調査地点における騒音の状況を記述しました。</p> <p>なお、本事業の環境影響評価における道路交通騒音の評価基準は、準備書 p. 207 及び p. 213 に記載のとおり、騒音に係る環境基準を用いました。</p> <p>なお、本事業の実施に伴う道路交通騒音レベルの増加は 0～1dB であり、周辺の環境に及ぼす影響は小さいと考えています。</p>	<p>準備書 p. 68 評価書 p. 72 準備書 p. 207, 213 評価書 p. 212, 219</p>
<p>配慮書において、地域特性の把握は、名古屋市環境影響評価技術指針解説書の記載を参考に簡潔にとりまとめたため、本編にはその概況を記載し、詳細は資料編に記載しました。</p> <p>市のウェブサイトで公表された配慮書への「意見の概要及び事業者の見解」においては、この構成の説明を前段で行った上で、道路交通騒音、温室効果ガス等及び土壌汚染の詳細な状況については、資料編に記載していることをご意見への見解といたしました。</p>	<p>—</p>

項 目	意 見 の 概 要
自然的状況	<p>[土壌汚染の状況について]</p> <p>p144, 145 土壌汚染について“配慮書…本編には概要を、資料編には詳細を記載…”は虚偽説明である。配慮書の本編 3-1 自然的状況 p13 には、(1)地形・地質等の状況、(2)水環境の状況、(3)大気環境の状況、(4)動植物および生態系の状況、(5)景観及び人と自然との触れ合いの活動の場の状況であり、土壌汚染には一言も触れていない。これらの事実を確認し、修正及び反省を追加すべきである。</p>
水質・底質	<p>[予測対象時期について]</p> <p>p144, 145 “「工事による水質の影響が最大となる時期として、浮遊物質発生量が最大となる時期とした。」の根拠、継続月数を記載すべきである。”との意見に対し全く説明していない。見解では“配慮書作成時点での概略の施工計画に基づき、日あたり浮遊物質排出量が最大となる時期について予測評価を行いました。”とあるので、その内容を説明すべきである。</p>
	<p>[濁り発生原単位について]</p> <p>p146, 147 “2 種類の原単位のうち、シルト・粘土分が多いという本海域の特性を踏まえ、シルト分 70.2%の $9.60 \times 10^{-3} \text{t/m}^3$ を採用しました。”と見解が示されているが、“シルト分 70.2%”は“シルト・粘土分 70.2%”の間違いである。まず、その修正をすべきである。</p> <p>その前提で配慮書資料編 p120 の土の粒度試験では、2 点の試料(26-1-T-1、26-1-T-2)が示され、それぞれシルト分は 55.1%、55.7%粘土分は 39.2%、39.3%であり、説明の“シルト・粘土分”は 94.3% (55.1+39.2)、95.0% (55.7+39.3)であり、“シルト・粘土分 70.2%”を用いるのは危険側である。むしろ、出典 18 の 97.0、出典 19 の 96.6%、出典 11 の 84.8%の平均を求めることの方が理にかなっている。今回の方法書ではこれらの記述が削除されているが、次の環境影響評価準備書では適正な原単位を用いることが必要である。</p> <p>p148, 149 “複数案の一つとして、地盤改良工・サンドコンパクション船・3 連装を 3 台稼働と 1 台稼働を検討すべきである。”の意見に対し“概略の工事計画に基づき、標準的な船団構成や作業能力により作業量を作成した…サンドコンパクション船(3 連装 敷砂なし)を 3 台稼働させるよう設定しました。”との見解であるが、3 台稼働を 1 台稼働に変更するという意見を誠実に検討した結果を示すべきである。また、今回の方法書ではこれらの記述が削除されているが、次の環境影響評価準備書では誠実な検討結果、誰もが納得できる作業計画とされたい。</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>配慮書において、地域特性の把握は、名古屋市環境影響評価技術指針解説書の記載を参考に簡潔にとりまとめたため、本編にはその概況を記載し、詳細は資料編に記載しました。</p> <p>市のウェブサイトで公表された配慮書への「意見の概要及び事業者の見解」においては、この構成の説明を前段で行った上で、道路交通騒音、温室効果ガス等及び土壌汚染の詳細な状況については、資料編に記載していることをご意見への見解としました。</p>	<p>—</p>
<p>配慮書の予測は、名古屋市環境影響評価技術指針に基づき、事例の引用または解析により比較的簡易な手法で行いました。「配慮書作成時点での概略の施工計画」は、概略の工事計画に基づき、標準的な船団構成や作業能力により作業量を作成したものであり、浮遊物質発生量のピーク時期や、作業項目毎の継続期間を明確化した工程表は作成していません。</p> <p>なお、準備書において、稼働率、施工時間等を含む詳細な工事計画を作成し、その上で工事期間を通した浮遊物質発生量を整理・把握しました。</p>	<p>—</p> <p>準備書資料編 p. 10 評価書資料編 p. 11</p>
<p>事業者の見解で示した“シルト分 70.2%”は、ご指摘のとおり“シルト・粘土分 70.2%”の誤りでした。訂正いたします。</p> <p>なお、予測に用いた濁り発生原単位は、現場海域の平均流速（恒流）や濁り対象土砂の粒度組成により、シルト・粘土分 98.2%として補正を行っています。（配慮書 p. 122～123 参照）</p> <p>負荷量の設定については、準備書において、詳細な工事計画に基づき検討を行い、工事による浮遊物質量（SS）の発生量が最大となる時期を対象に予測評価を行いました。本事業の実施にあたっては、汚濁防止膜の展張、浚渫船への汚濁防止枠の取付等の環境の保全のための措置を実施し、周辺環境に及ぼす影響の低減に努めます。</p>	<p>—</p> <p>準備書資料編 p. 10 評価書資料編 p. 11 準備書 p. 255 評価書 p. 261</p>

項 目	意 見 の 概 要
水質・底質	<p>[濁り発生原単位について]</p> <p>p150, 151 “評価で「水産用水基準…基準値を下回る…汚濁物質発生量が多い工程において、汚濁防止柵や汚濁防止膜を設置」と明記したのだから、次の段階の方法書では、「汚濁防止柵や汚濁防止膜の設置」を事業計画の前提として、予測・評価をすべきである。”との意見に対し、“前提条件として、予測評価を行う予定”と見解を示したのは、配慮書への市長意見でも同様の趣旨があったこともあり当然である。本来、配慮書の段階でこの旨を明記すべきであった。</p>
対象事業の内容	<p>[港湾計画の改訂について]</p> <p>p154, 155 配慮書への市長意見“現在、名古屋港港湾計画の改訂が検討されていることから、当該改訂内容との関係性を整理した上で、環境影響評価手続きを適切に実施すること。”に対して“配慮書提出以降の平成 27 年 12 月に、名古屋港港湾計画が改訂されましたが、本事業では、必要性・緊急性の高さから、規定計画（平成 26 年 12 月一部変更）である金城ふ頭公有水面地先 16.4ha の埋め立てについて、事業化することとしました。”と事実を認めている。しかし、配慮書公表以後の 2015.12 に港湾計画の全面改訂が終わり、「埋立予定周囲の埠頭用地 70.2ha を完成車専用埠頭とし」が決まったのだから、まず、それを実施すべきである。16.4ha の埋立は不要となるはずである。その後の状況を見て、必要性・緊急性から必要なら、改めて公有水面埋立を申請すべきである。また、護岸構造が不明な南西側の 260m も、全面改訂のとおり耐震護岸として計画を見直すべきである。</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>負荷量の設定については、準備書において、詳細な工事計画に基づき検討を行い、工事による浮遊物質（SS）の発生量が最大となる時期を対象に予測評価を行いました。予測に際しては、配慮書に、環境影響を回避・低減するための方向性として記載した「汚濁防止柵や汚濁防止膜の設置」を予測の前提としました。</p> <p>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などのその他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。</p>	<p>準備書資料編 p. 10 評価書資料編 p. 11</p> <p>準備書 p. 255 評価書 p. 261</p>
<p>本事業は、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・強化を図るため、保管施設用地を確保することを目的としています。</p> <p>平成 27 年 12 月の港湾計画改訂において、金城ふ頭は、将来需要として今後増加の見込まれる中古車やトランシップへの対応のため、岸壁や物流用地等をより一層拡充するとともに、フェリーや大型の旅客船に対応した岸壁を位置づけており、交流機能と物流機能の更なる分離を図るため、ふ頭の再編を目指しています。本事業は、港湾計画改訂で位置づけられた、将来を見据えたふ頭再編の一端として、必要性・緊急性の高さから、完成自動車の効率的な海上輸送に必要な保管施設用地を確保することとしています。</p> <p>なお、上述の港湾計画の改訂において示される計画が事業化する際には、「公有水面埋立法」（大正 14 年法律第 57 号）等の関係法令に基づき、必要な手続きを行っていきます。</p>	<p>準備書 p. 2 評価書 p. 2～10</p>

(2) 市長の意見（方法意見書）に対する事業者の見解

方法書に対する方法意見書において、金城ふ頭地先公有水面埋立てに係る環境影響評価の実施に当たっては、当該事業に係る方法書に記載されている内容を適正に実施するとともに、準備書の作成にあたり、以下の事項について対応が必要であると指摘された。

方法意見書における指摘事項及び事業者の見解は、次に示すとおりである。

表 5-5 市長の意見の項目及び意見数

意見の項目	意見数
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

事業内容に関する事項

項 目	方 法 意 見 書 に よ る 指 摘 事 項
事業内容	<p>事業予定地周辺では、LEGOLAND JAPAN 等の供用開始や名古屋港港湾計画に基づく海域の航路・泊地浚渫が予定されていることから、事業計画の具体化に当たっては周辺の開発事業者及び関係機関等と綿密に協議、調整し、環境への影響の低減に努めること。</p>
	<p>岸壁構造について、「重力式」または「栈橋式」の2方式から今後決定するとされている。このため、いずれの方式を採用するか確定した段階において、計画を確定するに至った経緯、採用する方式に応じた環境への配慮事項等を環境影響評価図書に記載すること。</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>事業予定地の位置する金城ふ頭では、平成 29 年 4 月にテーマパークである LEGOLAND JAPAN が開業し、同施設の来客車両と、本事業に起因する工事関係車両、新施設関連車両との交通が集中することによる環境負荷が懸念されました。事業計画の策定にあたり、本事業の車両動線を、同施設の来客車両が主に利用する潮風線を避け、金城埠頭線を主要動線とする計画としました。また、本環境影響評価では、LEGOLAND JAPAN 事業者と調整を行い、同事業の評価書に記載された発生集中交通量（商業施設を含む）を引用し、これを含め、大気質、騒音、振動及び安全性の予測を行いました。</p> <p>なお、本事業では、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、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実施することにより、環境への影響の低減に努めます。</p> <p>また、事業予定地周辺で計画されている航路・泊地浚渫については、事業計画の具体化にあたり、今後、事業者間で調整を行っていく予定です。</p>	<p>準備書 p. 19, 34, 146, 173, 204, 211, 223, 228, 292, 298 評価書 p. 23, 38, 150, 177, 209, 217, 230, 235, 298, 304</p> <p>準備書 p. 154, 207, 226, 297 評価書 p. 158, 212, 232, 303</p>
<p>準備書において、方法書提出後に行った岸壁構造に関する検討経緯を掲載しました。</p> <p>岸壁構造はハイブリッドケーソンを部材とした重力式構造に決定しましたが、事業による重大な影響を及ぼす恐れのある項目として抽出した工事中の濁りについて、その影響を回避・低減するための環境保全措置を準備書に掲載しました。</p>	<p>準備書 p. 12 評価書 p. 16 準備書 p. 255 評価書 p. 261</p>

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

項 目	方 法 意 見 書 に よ る 指 摘 事 項
全般的事項	環境影響評価準備書段階においても岸壁構造が特定されない場合は、両案について予測及び評価を行い、必要に応じ適切な措置を検討すること。
大気質、騒音、振動及び安全性に共通する事項	事業予定地周辺では、本事業に伴う自動車交通量に加えて、金城ふ頭地内の他の開発事業の関連車両の増加も想定されている。したがって、本事業の工事中及び供用時の自動車走行に伴う影響について、周辺の開発事業等による今後の交通量の変化を考慮し、予測・評価等を行うこと。
低周波音	環境影響評価方法書では、環境影響評価の項目として低周波音を選定せず、著しく低周波音を発生する建設機械は使用しないとしているが、施工方法や工事に使用する船舶が発生源となるおそれがある。このため、低周波音を環境影響評価の項目として選定しない場合は、周辺の土地利用等も含め、その根拠を明らかにすること。
水質・底質	平成 26 年 12 月の名古屋港港湾計画一部変更において、事業予定地周辺の水深を現在の 10 メートルから 12 メートルに変更する計画となっていることから、流況の予測に際しては、当該計画に伴う海底地形の変化を考慮した予測条件を設定すること。
	工事に伴い発生する浮遊物質は粒径に応じて沈降速度に差があるため、予測に当たっては、土砂の性状に応じた沈降や拡散係数を考慮した適切な予測手法を用いること。
	名古屋港では航路維持のため定期的に浚渫が行われており、本事業と同時期に事業予定地周辺で実施される可能性がある。そのため、当該浚渫による周辺海域の水象の変化を踏まえ予測・評価等を行うこと。

事業者の見解	本文対応頁
<p>方法書提出後の検討により、岸壁構造はハイブリッドケーソンを部材とした重力式構造に決定しました。本環境影響評価では、決定した構造に基づき、影響予測及び評価を行いました。</p>	<p>準備書 p. 12 評価書 p. 16</p>
<p>金城ふ頭内において、道路交通騒音・振動調査及び自動車交通量調査を行った平成 29 年 3 月以降に開業した事業は、テーマパークである LEGOLAND JAPAN と商業施設です。本環境影響評価では、LEGOLAND JAPAN 事業者と調整を行い、同事業の評価書に記載された発生集中交通量（商業施設を含む）を含め、工事中及び供用時の、大気質、騒音、振動及び安全性の予測・評価を行いました。</p>	<p>準備書 p. 146, 173, 204, 211, 223, 228, 292, 298 評価書 p. 150, 177, 209, 217, 230, 235, 298, 304</p>
<p>事業予定地周辺は、住居等生活関連施設の無い埠頭用地であり、事業予定地直近の集客施設（国際展示場）まで約 1km、直近の住居等までは約 4km 離れています。工事の実施に伴う建設機械の稼働により、低周波音の発生が予想されますが、本事業で使用する建設機械（工事用船舶を含む）は、名古屋港内の港湾工事で一般的に用いられる機械であり、著しい低周波音を発生しません。また、名古屋港のふ頭周辺において、港湾工事による低周波音が大きな問題となったことはありません。以上のことから、低周波音による影響はほとんどないものと考え、環境影響評価の項目として低周波音は選定していません。</p>	<p>準備書 p. 110 評価書 p. 114</p>
<p>存在時の予測において、予測条件としての地形条件は、事業予定地周辺を含む名古屋港全域の、予測時期における海底地形を考慮しました。</p>	<p>準備書 p. 259 評価書 p. 265</p>
<p>本環境影響評価では、浮遊物質の粒径に応じた沈降速度を設定し、この速度に応じた拡散の程度に基づく予測を行いました。 浚渫に伴い、施工区域内の海底より生じる浮遊物質については、事業予定地内で平成 28 年に行われた粒度試験結果を踏まえ、沈降速度を設定しました。護岸工で用いる敷砂や、埋立てに用いる改良土については、用いる土砂の性状に応じて沈降速度を設定しました。</p>	<p>準備書資料編 p. 164, 166 評価書資料編 p. 165, 168</p>
<p>事業予定地周辺では、平成 26 年 12 月の名古屋港港湾計画一部変更に基づき、水深 12m の航路・泊地が整備される計画です。存在時の予測において、予測条件としての地形条件は、事業予定地周辺を含む名古屋港全域の、予測時期における海底地形を考慮しました。具体的には、将来の海底地形に基づく水象を予測し、さらに、事業の実施（事業予定地の埋立て）を行った場合との変化を示し、変化の程度を評価しました。 なお、工事中の予測については、事業予定地周辺での航路・泊地浚渫の実施中である可能性が高いと考えられるため、現況（水象）の予測年次である平成 26 年時点の状況を基に設定を行いました。現況については海図を基に設定しています。</p>	<p>準備書 p. 259 評価書 p. 265 準備書 p. 249 評価書 p. 255</p>

項 目	方 法 意 見 書 に よ る 指 摘 事 項
地形・地質	<p>埋立てに伴う潮流変化によって、周辺海底の堆積・侵食が考えられるため、環境影響評価の項目として地形・地質を選定しない場合、その根拠を明らかにすること。</p> <p>また、海底地形の変化は、水象や底生生物への影響を予測する上で基礎となるものであることから、環境影響評価の項目として選定しない場合であっても、現況及び将来の海底地形について明らかにすること。</p>
植物、動物及び生態系	<p>埋立てによって流況が変化し、堆積・侵食により底質の変化が起きた場合、底生の植物、動物及び生態系に影響を及ぼすおそれがあることを考慮し、予測・評価等を行うこと。</p> <p>事業予定地の海域及び護岸は埋立てにより消失することから、現況調査結果を十分に精査し、必要に応じ影響の回避・低減に努めるとともに、それが困難な場合は代償措置を検討すること。</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>水質・底質の存在時の予測結果より、埋立地の存在による水象の変化は事業予定地近傍に限られることから、事業の実施による周辺海域の地形・地質変化はほとんどないものと考え、環境影響評価の項目として地形・地質は選定していません。</p> <p>また、海底地形の変化については、本環境影響評価において、工事中については現況地形とし、海図を基に設定しました。存在時については、事業予定地周辺を含む名古屋港全域の、予測時期における海底地形を考慮しました。なお、工事中及び存在時の海底地形については、図 2-5-8 (p. 249) 及び図 2-5-13 (p. 259) に掲載しました。</p>	<p>準備書 p. 260～278 評価書 p. 266～284 準備書 p. 249, 259 評価書 p. 255, 265</p>
<p>水質・底質の存在時の予測結果より、埋立地の存在による水象の変化は事業予定地近傍に限られること、また、海底直上層の流速変化は極めて小さいことから、事業の実施による周辺海域の地形・地質変化はほとんどないものと考えます。さらに、埋立地の存在による COD の変化は極めて小さいと予測されることから、底質の変化も極めて小さいと考えます。</p> <p>本環境影響評価では、この予測結果を踏まえ、植物、動物及び生態系の予測及び評価を行いました。</p>	<p>準備書 p. 260～278 評価書 p. 266～284</p>
<p>事業予定地及びその周辺で実施した現地調査の結果、重要な植物は確認されず、重要な動物として、イヨスダレガイ、ヒメシラトリ、ゴイサギガイ、ウネナシトマヤガイ、サメハダヘイケガニ、モクズガニ、ケリ及びミサゴを確認しました。このうち、事業予定地内（海域）で確認されたゴイサギガイ及びサメハダヘイケガニは、同時に周辺海域でも確認されたこと、また、名古屋港内では、名古屋港の沖合や、潮見・金城ふ頭南海岸の海底に生息しているとされており、水面の埋立てにより海域の一部が消失しても、本種の生息環境は確保されると予測しています。また、ヒメシラトリ及びウネナシトマヤガイは、現地調査において事業予定地のみで確認されましたが、ウネナシトマヤガイは既存資料調査において、名古屋港内で生息していることを確認しています。ヒメシラトリは、「名古屋市の絶滅のおそれのある野生生物 レッドデータブックなごや 2015 動物編」（名古屋市ウェブサイト）より、名古屋港内で生息していることが知られており、水面の埋立てにより海域の一部が消失しても、本種の生息環境は確保されると予測されます。なお、イヨスダレガイ及びモクズガニについては、周辺海域のみで確認されています。</p> <p>また、水面の埋立てに伴い、現況の護岸の一部が消失しますが、新たに構築される岸壁及び護岸の構造については、現況と同じ直壁構造であることから、環境変化はほとんどなく、影響は小さいと予測されます。</p> <p>ケリ及びミサゴについては、事業予定地周辺での飛翔のみの確認であり、繁殖行動は確認されず、営巣適地も近くに分布していないと考えられるため、影響は小さいと予測されます。</p> <p>なお、事業の実施に伴うこれら重要な動物への影響を低減するため、工事中については、汚濁防止膜の設置等の環境の保全のための措置を実施します。</p>	<p>準備書 p. 350～353 評価書 p. 356～359</p>

③その他

項 目	方 法 意 見 書 に よ る 指 摘 事 項
全 般	<p>今後の環境影響評価図書の作成に当たっては、図表の活用や用語解説の記載等により、市民に十分理解される分かりやすい表現となるよう努めること。</p>
	<p>住民等から寄せられた意見について十分な検討を行うとともに、今後とも住民意見の把握に努めること。</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>準備書を作成するにあたり、凡例の判別が分かり難い図表につきましては、カラーを用いてとりまとめました。</p> <p>さらに、用語解説を本編に記載するなど、市民に分かりやすい内容となるよう配慮いたしました。</p>	全般
<p>住民等からのご意見については、内容を十分検討させていただくとともに、今後とも意見の把握に可能な限り努力します。</p>	—

3-3 準備書における意見に対する事業者の見解

(1) 市民等の意見の概要に対する事業者の見解

準備書に対する市民等の提出件数は2件、意見数は60であった。意見の概要及び事業者の見解は、次に示すとおりである。

表 5-6 市民等の意見の提出件数、項目及び意見数

提出件数	意見の項目	意見数
2件	環境影響評価に係る事項	12
	環境影響評価	15
	環境影響評価手続きに関する事項	33

環境影響評価に係る事項

項 目	意 見 の 概 要
対象事業の名称、目的及び内容	<p>[事業の必要性の具体的説明について]</p> <p>p4 方法書に対し、最も重要な必要性の根拠について具体的な説明を求めているにも関わらず、方法書と全く同じ文章を繰り返したうえで、あたりまえの公有水面埋立法の手続きをするというだけであり、方法書への意見を求めた意味が全くない。以下の内容を具体的に説明すべきである。</p> <p>(1) 完成自動車取扱機能を集約・拠点化が現時点で必要性・緊急性の高さがあることの根拠。特に工期を3年に短縮する根拠。公共埠頭といいながら、大部分が自動車関連であり、工事費等の利用者負担をしない理由。</p> <p>(2) 周囲の埠頭用地 71.2ha を完成車専用埠頭とすることを複数案の第1候補とすべき。</p> <p>(5) 完成自動車取扱量の増加への対応が必要という数値及びその根拠を新車、中古車、トランシブ別に示すべき。</p> <p>(30) モータープールが分散・点在化し、完成自動車を再輸送するなど非効率な輸送を行っていることが、埋立理由、埋立規模 16.4ha の算出根拠にはならない。2015.12 に港湾計画の改訂の周辺の用途を保管場所にすることをまず実施すべき。</p> <p>(31) 2015.12 の全面改訂で、残された南西側の 260m も耐震護岸と定められたので、事業計画を見直し、護岸②の通常護岸 p21 を耐震強化岸壁とすべきである。</p> <p>(32) 配慮書で“これらの計画は、事業化する時期については明確に決まっておきませんので、…本事業には含めておりません。”とあるが、すでに 2015.12.28 に港湾計画全面改訂されている。それにもかかわらず、このような見解は許されない。</p> <p>(34) “事業実施はしない案を追加すべきである。”の意見に対し “事業の必要性から、現実的ではないと判断し、複数案に含めていません。”とあるが、代替案として、周辺地区の用途を保管施設用地に変更すればすむことである。</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>(1) 完成自動車の輸出台数は、ここ数年、順調に増加していますが、完成自動車の船積み前の仮置きに使用されるモータープールが分散・点在しているため、完成自動車を工場等から岸壁背後に直接輸送できず二次輸送が生じていることや、自動車運搬船の港内移動が生じていることにより、非効率な輸送を余儀なくされています。また、完成自動車輸送の競争力向上に伴う自動車運搬船の大型化に対し、岸壁の水深不足により喫水調整を強いられていることや、切迫性の高い南海トラフ巨大地震等の自然災害への対応が課題となっています。</p> <p>本事業は、現状におけるこれらの喫緊の課題を解消するため、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すること、並びに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の大規模地震対策施設を早期に整備することを目的としています。</p> <p>また、本事業は、不特定多数の利用に供する公共埠頭を、港湾管理者である名古屋港管理組合が整備・管理するものであり、利用者は名古屋港管理組合が提供するサービスの対価として、利用料金を支払うこととなります。</p> <p>(2) 埋立予定地周辺の埠頭用地（70.2ha）は既に完成自動車等の保管施設用地として高度な土地利用がなされており、十分な完成自動車の保管施設用地を確保することはできません。事業の目的を達成するためには、公有水面の埋立てにより、新たに用地を確保する必要があり、既存の埠頭用地の利用は複数案に含めていません。</p> <p>(5) (30) (31) (32) (34) についての見解は p. 505 参照</p>	<p>評価書 p. 2～8</p>

項 目	意 見 の 概 要
対象事業の 名称、目的 及び内容	(意見の内容は前述 p. 502 と同じ)

事業者の見解	本文対応頁
<p>(5) 準備書図 1-2-1 に記載のとおり、完成自動車の取扱台数の推移では、平成 21 年はリーマンショックの影響により一時的に落ち込んだものの、現在は順調に回復・増加しており、過去最高の水準を取り扱っています。</p> <p>将来需要について、新車は各自動車メーカーで一定規模の国内生産を維持し、半分程度を海外輸出とする見通しであることから、輸出台数は横ばいで推移することを見込んでいます。</p> <p>一方、中古車は中南米、アフリカ、ASEAN 地域等において経済成長に伴う自動車保有台数の増加が見込まれることから、輸出台数は増加するものと見込んでいます。</p> <p>また、トランシップは、東南アジアやインド等の新興国での完成自動車の生産拡大と、北米・南米などを中心とした需要増に伴う両地域間における荷動きの増加に伴い、生産地域と販売地域の間位置し、完成自動車の輸出台数が日本一である名古屋港は、トランシップに優位であることから、輸出台数は増加するものと見込んでいます。</p> <p>このため、名古屋港は、完成自動車取扱量の増加への対応が必要であり、港湾計画改訂（平成 27 年 12 月）において、金城ふ頭への完成自動車取扱機能の集約・拠点化に対応するため、新規の埋立てや機能転換による保管施設用地の充足を計画しています。</p>	<p>評価書 p. 7</p>
<p>(30) 見解は(1)(2)と同じ。</p> <p>(31) 本事業において整備する延長 260mの公共岸壁は、大規模地震時の物資の緊急輸送や住民の避難等に供するため、港内各地区に必要な施設数をバランスよく分散配置した耐震強化岸壁の一つとして整備することとしています。一方、耐震強化岸壁の南西側に整備する延長 157mの護岸②は、港湾計画において、耐震性を強化しない通常岸壁の計画として位置づけています。</p>	<p>評価書 p. 25～27</p>
<p>(32) 港湾計画は港湾のマスタープランであり、今後の港湾開発の指針となるものです。</p> <p>港湾計画で定めた事項は、社会、経済状況、貨物動向を見極め、事業の必要性、緊急性を踏まえて、適宜、事業化に向けた取組みを進めています。平成 27 年 12 月に港湾計画が改訂され、新たな埋立計画などが示されましたが、本事業は、この計画のうち、必要性や緊急性の高さから、ふ頭再編改良事業として、金城ふ頭地先公有水面 16.4haの埋立てと、公共耐震強化岸壁 1 バースを対象に、平成 27 年 4 月に国の新規事業採択を受け事業化したものです。</p> <p>(34) 見解は(1)(2)と同じ。</p>	<p>評価書 p. 14</p>

項 目	意 見 の 概 要
対象事業の名称、目的及び内容	<p>[事業の目的について]</p> <p>p4 この事業の主要目的が隠されている。国土交通省（中部地方整備局）は、2016. 5. 27 に、「名古屋港で発生する浚渫土砂の新たな処分場計画」の「環境影響に関する検討書（平成 28 年 5 月）」（配慮書）を公表し縦覧・意見募集を開始し、2017. 3 には“中部国際空港沖公有水面埋立事業”と露骨な名称に改名した。この中で“港湾機能の強化や維持により発生する土砂（約 3,200 万 m³）及び、中長期的に必要な港湾機能の維持により発生する土砂（約 600 万 m³）に対応するため、新たなる土砂処分場として約 3,800 万 m³ を受入容量の目安”として、中部国際空港西隣を第 2 滑走路の布石としているが、それまでの間は、2015. 12. 28 全面改訂の名古屋港港湾計画 4-2 廃棄物処理への対応“今回計画における金城地区の 16ha、西部地区の 72ha の土地造成において、浚渫土砂 700 万 m³ の廃棄物処理を新たに計画する。”とある。</p> <p>この、国も認めている浚渫土砂の処分のために海面埋立てを行うのが、今回の重要な目的である。この目的を明記すべきである。中部空港沖埋立計画の目的は、埋立地の利用計画が全くないため、金城ふ頭埋立計画より悪質であるが、浚渫土砂の処分のためだけは記載している。</p> <p>[耐震強化岸壁の南西側の整備計画について]</p> <p>p10 配慮書提出以降の検討として“名古屋港港湾計画…平成 27 年 12 月に改訂が行われた。”ため、“事業の必要性、緊急性を踏まえ、適宜事業化に向けた取り組みを進める”とあり、今回の金城ふ頭計画の岸壁で、水深 12m 延長 260m の南西方向に水深 12m 延長 260m 岸壁を新たに追加した。昔の 2015 年港湾計画では“岸壁の水深不足”であったが、現在の 2016 年港湾計画では、岸壁の能力不足が挙げられている。このように港湾計画がどんどん変化しているときに、昔の港湾計画のまま、岸壁構造の比較検討をすること自体が間違っている p12。</p> <p>方法書への意見に対する見解で初めて、“南西部分の護岸は締切護岸”と明言したが、“必要性・緊急性の高さ”を具体的に数値で示してから、2016. 12 の港湾計画で位置づけられた南西部分の耐震護岸 12m 深さはもっとゆっくり着工し、その間は工事費と環境汚染が二重となることもやむを得ないと判断したことを明記すべきである。</p> <p>今回の計画で事業を実施すれば、耐震化が必要となった時点で、2 工区の捨石の下部を耐震強化するための地盤改良が必要となり p22, 23、2 重投資にもなる無駄で無責任な計画である、2016 年港湾計画のとおり、金城ふ頭計画を実施するならば、岸壁は全てを耐震岸壁とすべきである。</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>本事業は、現状における喫緊の課題を解消するため、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すること、並びに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の大規模地震対策施設を早期に整備することを目的としています。</p> <p>一方で、名古屋港は、庄内川、新川をはじめとする河川によって運ばれた土砂の堆積が続く遠浅な港であることから、港湾施設の機能維持、整備のための浚渫は必要不可欠です。本事業の埋立てにおいては、浚渫に伴い発生する土砂を埋立用材として活用していく予定です。</p>	<p>評価書 p. 2～8</p>
<p>港湾計画は港湾のマスタープランであり、今後の港湾開発の指針となるものです。</p> <p>港湾計画で定めた事項は、社会、経済状況、貨物動向を見極め、事業の必要性、緊急性を踏まえて、適宜、事業化に向けた取組みを進めています。平成 27 年 12 月に港湾計画が改訂され、新たな埋立計画などが示されましたが、本事業は、港湾計画のうち、必要性や緊急性の高さから、ふ頭再編改良事業として、金城ふ頭地先公有水面 16.4ha の埋立てと、公共耐震強化岸壁 1 バースを対象に、平成 27 年 4 月に国の新規事業採択を受け事業化したものです。</p> <p>具体的には、港湾計画の一部変更（平成 26 年 12 月）において、金城ふ頭に耐震強化岸壁 1 バースと埠頭用地 16.4ha の計画を位置づけました。一方で、岸壁の構造については、港湾計画の段階では定めておりません。金城ふ頭地先公有水面埋立計画の事業化にあたり、その時点で未定であった岸壁構造について、当該水域の特性等を踏まえた上で、設置可能な構造として、「重力式」と「栈橋式」の 2 案の検討を進めていたことから、これを事業計画の複数案として設定しました。</p> <p>その後、港湾計画の改訂（平成 27 年 12 月）において、耐震強化岸壁の南西側に、新たに公共岸壁の整備が位置づけられたことから、事業計画の検討を進め、本事業において整備する護岸②は、船舶の係留に必要な措置を行うことにより、岸壁として機能しうる形状としました。なお、この岸壁は、港湾計画において、耐震性を強化しない通常岸壁の計画として位置づけています。</p>	<p>評価書 p. 14</p> <p>評価書 p. 9～10</p> <p>評価書 p. 14～15</p>

項 目	意 見 の 概 要
対象事業の 名称、目的 及び内容	<p>[工期の短縮について]</p> <p>p25 方法書 p17 では工期が7年となっていたが、今回の準備書 p25 で3年に短縮している。この理由は何か。7年後でいいと言っていたものが、方法書 2016.2 以後にどのような情勢変化があつて、3年後になったのか。“事業計画の進捗により”(p20 脚注)では全く必然性の意味が分からない。事業計画がどれだけ進捗しても工期が短縮できる理由にはならない。また、どの工程でどれだけ期間短縮できるのか、大気汚染や騒音・振動で工事集中による悪影響はないのか。事業者として可能な対策として工事の平準化をもっとすべきである。</p>
	<p>[浚渫土の改良について]</p> <p>p27 方法書に対する意見“埋立土の性状、量、埋立方法の記載がない…。浚渫土か購入土か、その性状の確認方法、どれだけの量をどこから、どのように運ぶか、どう埋め立てるのかで、環境影響評価の内容は全く変わってしまう”に対する見解は“埋立用材には名古屋港内の浚渫土砂に改良材を混合した改良土を使用する計画です。”とあるが、2016.6.7 に公表した方法書への意見に対する見解が変更され、埋立用材は名古屋港内の浚渫土砂だけでは環境上不安なので、改良材を混合することになったようだが、その変更理由を明記すべきである。改良材の内容も明らかにすべきである。</p> <p>また、“管中混合固化処理工にて浚渫土を改良し、改良土を築堤の内側エリアに空気圧送船を用いて投入する。…築堤の外側エリアは…リクレーマ揚土工により生成した改良土を、ダンプトラック等により運搬し投入する。” p27 では、大まかな工法がわかるだけで、環境への影響がどうなるかの判断はできない。固化材の性状（セメントには六価クロムが含まれることがある）、運転管理方法（品質の管理、監視方法）などを示すべきである。</p> <p>特に、「水底土砂に係る判定基準」は「土壤環境基準」と比べて、項目数は少し多いが、基準値は概ね 10 倍緩くなって、法の整合性の観点からは課題となっている。例えばカドミウムの水底土砂に係る判定基準は 0.1mg/1 以下であるが、土壤環境基準は 0.01mg/1、ヒ素は 0.1mg/1 に対し 0.01mg/1、フッ素は 15mg/1 に対し 0.8mg/1 と緩やかな基準となっている。このような浚渫土で海面埋立てを行うと、確実に土壤汚染地区が出現する。こうした事態を避けるため、判定基準より 10 倍厳しい土壤環境基準に適合した土砂を用いるべきである。</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>方法書では、標準的な工法により、岸壁及び護岸の概成によって埋立区域と外海とを遮断した後、埋立地に埋立用材（浚渫土砂）を投入することとし、工事期間を7年と見込みました。その後の事業計画の進捗により工事計画を見直し、埋立てに先立ち、事業予定地内に築堤を造成することにより、岸壁及び護岸の概成前に埋立地に埋立用材を投入することが可能となり、工事期間を3年に短縮することとしました。</p> <p>本事業においては、主に海上施工とすることで、工事関係車両台数を少なくするとともに、大気汚染物質排出量の多い建設機械、大きな音や振動を発生する建設機械が同時に多数稼働することのないような工事計画に努めます。</p>	<p>評価書 p. 29</p>
<p>改良材は、埋立用材として活用する、港湾工事で発生する軟弱な浚渫土に強度を発現させ、早期の土地利用を可能とすること、並びに、埋立作業時の濁り発生量を低減させることを目的として使用します。なお、改良材は製鋼スラグなどの固化材料を用いることを想定しています。</p> <p>埋立ての際には、「海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律」（昭和45年法律第136号）（以下、「海洋汚染防止法」という。）に基づき、埋立てに使用する浚渫土の底質調査を行い、基準に適合した浚渫土を用います。浚渫土と改良材を混合した改良土についても、同様に基準に適合しているかどうかを確認し、適合したものを用います。</p> <p>また、埋立地は、土壌表面をアスファルト舗装で被覆するため、土壌の外部への流出は防止されるものと考えます。</p>	<p>評価書 p. 31</p>

項 目	意 見 の 概 要
対象事業の 名称、目的 及び内容	<p>[専門用語の説明不足について]</p> <p>p4, 27, 168 誰にでもわかりやすく説明すべきである。</p> <p>○p4 トランシップ：Transshipment：途中港で積み替えすること。</p> <p>○p27 タイ材：張力で強度を持たせる構造部材。仙台塩釜港などで大林組が施工。</p> <p>○p27 管中混合固化処理：空気圧送中の管内に固化材を注入し、圧送管内で発生するプラグ流による乱流効果を利用して、浚渫土と固化材を攪拌混合するもので、平成9年度以降、大量急速施工、およびコスト縮減の可能性を追求するために、実用化が進められてきました。</p> <p>また、平成10年、11年度には、名古屋港において大規模急速施工のための実海域実証実験、および追跡調査が行われ、その成果に基づき、管中混合固化処理工法に関する多くの技術的知見が得られました。中部空港の空港島工事で、固化処理土量 863 万 m³ の実績がある。</p> <p>“管中混合固化処理工法技術マニュアル（改訂版）”</p> <p>○p168 港内シフトの解消：船舶などが係船場所を移動することをいう。名古屋では港内の2つのBerthでタイから積んできた貨物を上げ（最近知ったのだが日産 March って今はタイで作っているらしい）、そしてもう一つのBerthでイスラエル向けの荷物を積む。</p>
	<p>[地盤改良工の変更について]</p> <p>p27 “複数案の一つとして、地盤改良工・サンドコンパクション船・3連装を3台稼働と1台稼働を検討すべきである。”の配慮書への意見に対し“概略の工事計画に基づき、標準的な船団構成や作業能力により作業量を作成した…サンドコンパクション船を3台稼働させるよう設定しました。”との見解であり、方法書では船舶台数の記述が削除されていたため、次の準備書では誠実な検討結果、とするよう意見を提出したが、この点についての見解はない p485。</p> <p>また、準備書で、地盤改良工の深層混合処理船（大気予測で14時間/日、120台/年が分かるだけで、水質予測の条件にはない。）というだけで、配慮書のような“サンドコンパクション船”を使用するかどうか不明である。工事期間も7年が3年に短縮されたが地盤改良工の方法は変更したのではないか。配慮書の内容の基本的変更があれば、その理由、環境影響の変化等について説明すべきである。</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>ご指摘を踏まえ、評価書において、「タイ材」及び「管中混合固形化处理」についての用語解説を、該当ページの注釈に追記しました。なお、「トランシップ」については準備書 p.2 に注釈を付けています。また、「港内シフト」については評価書において「港内移動」に名称を変更し、評価書内で語句の内容を記載しました。</p>	<p>評価書 p. 2, 31, 172, 387</p>
<p>配慮書に記載した使用船舶や工事工程は、配慮書作成時点での概略の工事計画に基づき、標準的な船団構成や作業能力により作業量を作成したものです。複数案における影響検討において、その時点での工事計画に基づき、濁り発生量の多くなる工種として、A案（重力式）では「基礎工」の「床掘」及び「基礎捨石投入」を、B案（栈橋式）では「地盤改良工」の「サンドコンパクションパイル（SCP）」を選定し、各工種に用いる、グラブ浚渫船、ガット船及びサンドコンパクション船から発生する浮遊物質量を比較しました。</p> <p>方法書 p. 7～10 において、配慮書における検討を掲載しましたが、この段階で新たな検討を行ったのではなく、配慮書の内容を要約、再掲したものです。</p> <p>方法書提出以降の事業計画の進捗により、岸壁構造はハイブリッドケーソンを部材とした重力式構造に決定しました。重力式構造では、配慮書作成時点の工事工程においても、地盤改良工は深層混合処理船を用いる計画でしたが、浮遊物質発生量が最大となる工種ではないため、配慮書に記載していません。</p> <p>準備書における影響予測は、決定した重力式構造に基づく岸壁工の他、配慮書及び方法書作成段階で未定だった護岸工、埋立工を含めた詳細な工事計画に基づき行っています。（準備書 p. 25～31 参照）なお、地盤改良の方法については、配慮書作成段階と同様に深層混合処理船を用いる計画としています。</p>	<p>—</p> <p>評価書 p. 29～35</p>

項 目	意 見 の 概 要
<p>対象事業に係る計画について環境の保全の見地から配慮した内容</p>	<p>[低騒音・低振動型や排出ガス対策型機械の使用について]</p> <p>p35 建設作業時を想定した配慮：“建設機械については、低騒音・低振動型や排出ガス対策型機械の使用に努める。”とあるが、“使用に努める”だけでは配慮事項といえない。しかも生態系の環境保全措置では“可能な限り低騒音、低振動型を使用する。” p373 と違う表現がしてある。</p> <p>2017.9.29 現在、低騒音型機械は6,153型式、低振動型機械は29型式、排出ガス対策型建設機械は698型式と十分な数の形式が指定されているのだから、「国土交通省の指定がある機械については原則としてその機械を使用する。」と明確にすべきである。</p> <p>また、国土交通省が地球温暖化対策の一環として低炭素型建設機械の認定を2013年度から行い、2017.4.3 現在、バックホウとブルドーザの41形式が認定されている。騒音・振動、排出ガス対策と同様に、低炭素型建設機械の認定のある機械は原則としてその機械を使用すると明確にすべきである。</p> <p>なお、配慮書の“使用に努める”が、2016.6.7に公表した方法書への意見に対する見解では“出来る限り使用していきたい”、今回の方法書では“使用に努めます”とふらふらと変化しているが、使用していきたいとか、努めますということは、単なる努力目標であり、努力すれば済むことなので、やはり不十分である。</p> <p>ちなみに、リニア新幹線では“排出ガス対策型建設機械の採用”、“低騒音型建設機械の採用”と宣言し、JRゲートタワーでは“実行可能な範囲で3次排出対策型の機種…の導入をする。”、“導入可能な低騒音型の建設機械を使用する。”と、それぞれ、明確に事業者の意思を示している。</p>
	<p>[工事関係車両について]</p> <p>p35 建設作業時を想定した配慮：“主に海上施工とし、工事関係車両台数を少なくすることで、大気汚染、騒音、振動等の公害の発生を抑制する。”とあるが、“主に海上施工とし”の内訳を示し、工事関係車両台数が少なくなる根拠を定量的に示すべきである。少なくとも陸上輸送にしたものは何に限定したかを明記すべきである。</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>工事中における二酸化窒素の予測結果が環境目標値を上回っている大気質については、評価書において、建設機械の機種を選定に係る環境保全措置として、原則として排出ガス対策型の機種を使用することを明記しました。</p> <p>騒音及び振動については、予測結果は騒音、振動の規制に関する基準値を下回ると予測されますが、影響のさらなる低減のため、低騒音型、低振動型の機種の使用に努めます。</p> <p>なお、温室効果ガス等の発生に係る、低炭素型建設機械については、現時点で認定機種が限定されているため、今後の認定状況などの動向を注視していきます。</p>	<p>評価書 p. 141</p> <p>評価書 p. 201, 226</p>
<p>陸上輸送は、ダンプトラックにより運搬する舗装工の路盤材及びアスファルト、並びにトラックミキサにより運搬する上部工コンクリート打設に用いるコンクリートを対象としています。これらは、埋立てが進み、土地が概成した時期の工程において実施するものであり、施工性、効率性、経済性を考慮して陸上輸送としています。</p> <p>なお、海上輸送は、土地が既成する前の、主に工事用船舶の使用工程における砕石やケーソン等の運搬を対象としており、これらを陸上輸送とした場合、ダンプトラックやクレーン車などをより多く使用することになります。</p> <p>一例を挙げますと、護岸①の裏込工（裏込材の運搬）におけるガット船の稼働隻数は延べ16隻と設定していますが、これを陸上輸送とした場合、ダンプトラック（10トン）約3千台に相当します。</p>	<p>—</p>

項 目	意 見 の 概 要
<p>対象事業に係る計画について環境の保全の見地から配慮した内容</p>	<p>[車種規制非適合車の使用抑制について]</p> <p>p35 施設の存在・供用時を想定した配慮では、環境負荷の低減として“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）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する。” p36 とあるにも関わらず、建設作業時を想定した配慮では、環境負荷の低減として車種規制非適合車の使用抑制についての項目がない。また、工事関係車両の走行による大気汚染の環境保全措置 p154 では、“予測の前提とした措置”にはないが“その他の措置”の中に“「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）に基づく対応を図る。”と掲げてある。</p> <p>事業の発注者として、契約書に車種規制適合車を使用することと決定すれば済むことであり、予測の前提とした措置に追加すべきである。また、“要綱に基づく対応を図る”では意味が分からない。事業の発注者として、建設作業時、中継施設管理者として施設の存在・供用時いずれも“非適合車の使用は認めない”と明記すべきである。</p> <p>なお、南陽工場更新の名古屋市事業で、2017. 10. 24 に公表された配慮書への意見に対する事業者（名古屋市）の見解で、“仕様書に明記いたします。”としている。これは“車種規制非適合車を使用しない“だけでは不十分で”契約書の仕様書で确实の実行されたい“との意見に対する見解であり、県と市が半々で出資している名古屋港管理組合であれば、名古屋市のこれに見習うべきである。</p>
<p>対象事業の事業予定地及びその周辺地域の概況</p>	<p>[地下水の汚染について]</p> <p>p60 前回の方法書 p44 では“調査対象区域では、地下水調査は行われていない。”という事であったが、今回の準備書 p60 で“調査対象区域では、平成 27 年に金城ふ頭の一部の区域で行われた土壌汚染調査に関連し、地下水の調査が行われており、その結果、「砒素」及び「ふっ素」が環境基準値を上回っていた。”と大きく変化したことを重視すべきである。ここで水底土砂の判定基準という緩やかな基準で埋立てを行ったため土壌・地下水の環境基準を超えたのではないか。</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>準備書 p. 35～36 に記載の配慮事項は、事業計画を策定するにあたって環境の保全の見地から配慮した内容であり、準備書 p. 154 に記載の内容は、現地調査及び予測結果を踏まえ、工事の実施に際し配慮する内容です。</p> <p>工事関係車両の使用については、工事仕様書に諸条例の遵守について定めており、「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）に基づき車種規制非適合車を使用しないように努めるものとします。</p> <p>また、新施設関連車両については、同要綱に基づき車種規制非適合車の不使用について周知を行います。</p>	<p>評価書 p. 39～40, 158</p>
<p>配慮書及び方法書では、周辺地域の概況を整理する上で、「公共用水域及び地下水の水質常時監視結果」を整理掲載していましたが、方法書に対する市民等の意見を踏まえ、準備書においては、法や条例に基づかない自主的な調査により汚染の報告がなされたものについても、名古屋市のウェブサイトに掲載されているものについては、掲載することとしました。</p> <p>本事業においては、埋立ての際には、「海洋汚染防止法」に基づき、埋立てに使用する浚渫土の底質調査を行い、基準に適合した浚渫土を用います。浚渫土と改良材を混合した改良土についても、同様に基準に適合しているかどうかを確認し、適合したものをを用います。</p> <p>また、埋立地は、土壌表面をアスファルト舗装で被覆するため、土壌の外部への流出は防止されるものと考えます。</p> <p>なお、土壌汚染の報告のあった区域は、「海洋汚染防止法」の土砂投入基準施行前である、昭和 39 年から昭和 46 年の間に埋立工事が行われています。</p>	<p>評価書 p. 64</p>

項 目	意 見 の 概 要
対象事業に係る環境影響評価の項目	<p>[評価項目について]</p> <p>p110 環境影響評価の項目として、土壌は環境要因として選定されていないが不十分である。本来事業計画で記載すべき埋立材が記載されていないが、埋立材は基本的に浚渫土砂であり、周辺の埋立地でも土壌汚染がみられる。たとえば、事業予定地北側のレゴランドでも「砒素及びその化合物」及び「ふっ素及びその化合物」とフッ素が溶出量基準を上回り、形質変更時要届出区域に指定されている。」p32 ほどである。また、準備書 p60 で“調査対象区域では、平成 27 年に金城ふ頭の一部の区域で行われた土壌汚染調査に関連し、地下水の調査が行われており、その結果、「砒素」及び「ふっ素」が環境基準値を上回っていた。”とある。</p> <p>このため、工事中の水面の埋立て及び存在時の埋立地の存在で土壌を環境要因として選定し、予測・評価をすべきである。なお、この点を明確にするためにも、埋立土の性状、量、埋立方法を事業計画で明らかにすべきである。</p> <p>工事中は“海域の施工であり、陸地の掘削は行わない。”こと、供用時は“特定有害物質は使用せず、ダイオキシン類を排出する施設は設置しない。”から、土壌は選定していないという理由で選定除外しているが p110、準備書本文 p27 では“築堤を造成する、その後、管中混合固化処理工にて浚渫土を改良し、改良土を築堤の内側エリアに空気圧送船を用いて投入する。築堤の外側エリアは…リクレーマ揚土工により生成した改良土を、ダンプトラック等により運搬し投入する。”となっている。</p> <p>まず、築堤はどこからの土壌で、どんな性状かの確認方法が不明であり、明記すべきである。</p> <p>また、海底面の掘削による浚渫土が汚染されていることは容易に推定できる。そのために浚渫土そのものを改良する計画に変更したはずである。そのため、“水底土砂に係る判定基準により、汚染がないことを確認”というが、これは土壌環境基準の約 10 倍緩い基準であり、埋立地の土壌汚染を防ぐには不十分である。水底土砂に係る判定基準ではなく土壌環境基準を採用し、埋立土の性状、確認方法、頻度などを設定して予測・評価すべきである。</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>本事業における埋立用材は、築堤も含め、浚渫土に改良材を混合した改良土を用いる計画です。埋立土量は、約 240 万 m³を予定しています。</p> <p>埋立てには、名古屋港内で発生する浚渫土砂を活用する計画です。名古屋港内の浚渫土は、一般的にシルト・粘土分が多いことが予想されるため、本事業では、これに改良材を混合することにより、埋立作業時の濁り発生量の低減を図ります。同時に、改良材の混合により、軟弱な浚渫土に強度を発現させ、早期の土地利用を図ります。</p> <p>投入にあたっては、「海洋汚染防止法」に基づき、埋立てに使用する浚渫土の底質調査を行い、基準に適合した浚渫土を用います。浚渫土と改良材を混合した改良土についても、同様に基準に適合しているかどうかを確認し、適合したものを用います。</p> <p>また、埋立地は、土壌表面をアスファルト舗装で被覆するため、土壌の外部への流出は防止されるものと考えます。</p>	<p>—</p>

環境影響評価

項 目	意 見 の 概 要
大気質	<p>[風速のべき乗則について]</p> <p>p121 大気予測の気象条件で、風速のべき乗則が次のように対象によって異なる。どちらかに統一すべきである。</p> <p>建設機械稼働資料編 p43 と使用船舶資料編 p70 は、窒素酸化物総量規制マニュアル {新版} で、指数αは大気安定度別 6 段階の 0.1~0.30。</p> <p>工事関係車両と新施設関連車両資料編 p61 は道路環境影響評価の技術手法 (H24) で指数αは土地利用状況別 3 段階で 1/7~1/3(0.143~0.333)と異なっている。</p>
	<p>[空気圧送船の稼働について]</p> <p>p121~122 排出ガス諸元を見ると、年間稼働延べ台数が多すぎるものがある。空気圧送船が 221 台で、NOx22,045m³/年、固化材供給船も 221 台で、NOx2,344m³/年、深層混合処理船が 120 台で、NOx8,786m³/年であり、小計 33,175m³/年で排出量合計の 65,684m³/年の半分以上を占める。これは工期 7 年を 3 年に短縮した悪影響と思われる。浚渫土の固化処理を当初の 7 年のペースに戻すべきである。(以下、浮遊粒子状物質、二酸化硫黄についても同様である。)</p>
	<p>[輸送方法について]</p> <p>p122 排出ガス諸元を見ると、ダンプトラックの年間稼働延べ台数が 1,702 台、1 日 6.3 時間稼働して、NOx7,186m³/年と排出量合計の 65,684m³/年の 1 割を超える。このほとんどは、築堤南側エリアの埋立用と思われる。“主に海上施工とし、工事関係車両台数を少なくする “p35 といいながら、年間稼働延べ台数が 1,702 台は多すぎる。基本的には築堤を可能な限り南側に移動し、築堤南側エリアを少なくしてリクレーマ船による浚渫土量を少なくすべきである。</p> <p>(参考：資料編 p6) “築堤の南側エリアにおいて、リクレーマ船に装備したベルトコンベアにより、浚渫土及び改良材を運搬し、落下投入する。バックホウを用いて改良土をダンプトラックに積み込み、埋立場所まで運搬投入し、ブルドーザにて整地する。”</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>建設機械及び使用船舶の稼働に係る予測は大気汚染物質の面的な広がりを考慮するため、広域の一般環境における拡散予測に適した「窒素酸化物総量規制マニュアル」に従い、べき指数を設定しています。一方、工事関係車両及び新施設関連車両に係る予測は道路沿道環境の予測に特化した「道路環境影響評価の技術手法」に従っており、この中で、べき指数は事業予定地及びその周辺の土地利用に応じた値を用いています。</p> <p>なお、本予測手法は、環境影響評価の手法として一般的なものと考えます。</p>	<p>評価書資料編 p. 44, 71, 62</p>
<p>本事業は、現状における喫緊の課題を解消するため、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すること、並びに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の大規模地震対策施設を早期に整備することを目的としています。</p> <p>配慮書及び方法書作成時点では、岸壁及び護岸の概成によって埋立区域と外海とを遮断した後、埋立地に埋立用材（浚渫土砂）を投入することとし、工事期間を7年と見込んでいましたが、事業計画の進捗に伴い、岸壁及び護岸の概成前に、築堤を造成することにより、埋立地に埋立用材を投入する計画とし、その結果、工事期間を3年に短縮しました。工期の短縮は、護岸工と埋立工を同時期に行うことによるものであり、各工種の工事期間は大きく変わっていません。</p> <p>本事業の実施にあたっては、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。</p>	<p>評価書 p. 2～8</p> <p>評価書 p. 29</p> <p>評価書 p. 141</p>
<p>準備書 p. 122 表 2-1-7(2)に示した建設機械は、施工区域内で作業を行う機種について記載したものであり、工事関係車両の台数を表すものではありません。同表におけるダンプトラックは、リクレーマ船により投入された改良土を、埋立地内の各部に運搬するために使用します。</p> <p>本事業では、建設機械の機種について、排出ガス対策型を原則として使用すること、工事関係車両については、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こと等の環境保全措置の実施により、周辺の環境に及ぼす影響のさらなる低減に努めます。</p> <p>築堤の位置については、築堤設置に要する期間と、岸壁及び護岸工事における作業への影響を考慮した上で、可能な限り築堤南側エリアが少なくなる箇所としています。</p>	<p>評価書 p. 126</p> <p>評価書 p. 141</p> <p>評価書 p. 27</p>

項 目	意 見 の 概 要																																																												
大気質	<p>[工事関係車両台数について]</p> <p>p147 交通条件の設定で工事関係車両の交通量が、大型車類は 318 台/日、小型車類が 8 台/日となっているが、あまりにも多すぎる。LEGOLAND JAPAN の工事でさえ、大型車は 315 台/日(1期区域)、202 台/日(2期区域)だけであった。“主に海上施工とし、工事関係車両台数を少なくする“p35 という以上、この 318 台の内訳を示し、ギリギリに限定したものかを確認する必要がある。そもそも、どのような場合に陸上交通としたのかを示すべきである。</p>																																																												
	<p>[自動車専用船の主機の運転時間について]</p> <p>p158 自動車専用船の排出ガス諸元で、標準運転時間が、主機は 1 時間、補機は 33 時間となっているが、その根拠を示すべきである。特に主機は燃料消費量が補機の 2.4 倍あるため、可能な限り稼働させないようにすべきであり、1 時間の内訳を具体的にしめして、その削減方法を検討すべきである。また、補機の 33 時間稼働についても、その必要性、削減可能性を説明すべきである。</p>																																																												
騒 音	<p>[建設機械の騒音予測について]</p> <p>p195 建設機械の稼働による騒音予測結果が最大値 84dB（規制基準値 85dB）とされているが、予測計算が間違っていると思われる。最大値出現地点に最も近い③空気圧送船は A 特性パワーレベルが 118dB であり、距離を図から読み取って 70m とすると、資料編 p84 の予測式 $L=L_{WA}-20\log r -8$ から、73.1dB となる。その周辺の①押船 2 台 111dB が 120m と 140m、④固化材供給船 1 台 106dB が 80m、⑦揚錨船 2 台 111dB が 150m と 220m、⑤打設船 114dB が 160m でそれぞれからの騒音レベルを計算し、合計しても 74.3dB であり、他の音源は 300m 以上離れており（$-20\log(300)=-50$）と、影響はなく全体として、とても予測の 84dB には届かない。どこかで計算違いをしていると思われるので再検討すべきである。</p> <table border="1" data-bbox="383 1523 1308 1971"> <thead> <tr> <th data-bbox="383 1523 446 1556">NO</th> <th data-bbox="446 1523 526 1556">L_{WA}</th> <th data-bbox="526 1523 654 1601">距離 r (m)</th> <th data-bbox="654 1523 734 1556">$20\log r$</th> <th data-bbox="734 1523 1085 1556">$L=L_{WA}-20\log r -8$</th> <th data-bbox="1085 1523 1308 1556">$10^{(Li/10)}$</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="383 1601 446 1635">3</td> <td data-bbox="446 1601 526 1635">118</td> <td data-bbox="526 1601 654 1635">70</td> <td data-bbox="654 1601 734 1635">36.9</td> <td data-bbox="734 1601 1085 1635">73.1</td> <td data-bbox="1085 1601 1308 1635">20,408,163</td> </tr> <tr> <td data-bbox="383 1635 446 1668">1</td> <td data-bbox="446 1635 526 1668">111</td> <td data-bbox="526 1635 654 1668">120</td> <td data-bbox="654 1635 734 1668">41.6</td> <td data-bbox="734 1635 1085 1668">61.4</td> <td data-bbox="1085 1635 1308 1668">1,385,599</td> </tr> <tr> <td data-bbox="383 1668 446 1702">1</td> <td data-bbox="446 1668 526 1702">111</td> <td data-bbox="526 1668 654 1702">140</td> <td data-bbox="654 1668 734 1702">42.9</td> <td data-bbox="734 1668 1085 1702">60.1</td> <td data-bbox="1085 1668 1308 1702">1,017,991</td> </tr> <tr> <td data-bbox="383 1702 446 1736">4</td> <td data-bbox="446 1702 526 1736">106</td> <td data-bbox="526 1702 654 1736">80</td> <td data-bbox="654 1702 734 1736">38.1</td> <td data-bbox="734 1702 1085 1736">59.9</td> <td data-bbox="1085 1702 1308 1736">985,871</td> </tr> <tr> <td data-bbox="383 1736 446 1769">7</td> <td data-bbox="446 1736 526 1769">111</td> <td data-bbox="526 1736 654 1769">150</td> <td data-bbox="654 1736 734 1769">43.5</td> <td data-bbox="734 1736 1085 1769">59.5</td> <td data-bbox="1085 1736 1308 1769">886,783</td> </tr> <tr> <td data-bbox="383 1769 446 1803">7</td> <td data-bbox="446 1769 526 1803">111</td> <td data-bbox="526 1769 654 1803">220</td> <td data-bbox="654 1769 734 1803">46.8</td> <td data-bbox="734 1769 1085 1803">56.2</td> <td data-bbox="1085 1769 1308 1803">412,244</td> </tr> <tr> <td data-bbox="383 1803 446 1836">5</td> <td data-bbox="446 1803 526 1836">114</td> <td data-bbox="526 1803 654 1836">160</td> <td data-bbox="654 1803 734 1836">44.1</td> <td data-bbox="734 1803 1085 1836">61.9</td> <td data-bbox="1085 1803 1308 1836">1,555,106</td> </tr> <tr> <td data-bbox="383 1836 446 1870"></td> <td data-bbox="446 1836 526 1870"></td> <td data-bbox="526 1836 654 1870"></td> <td data-bbox="654 1836 734 1870"></td> <td data-bbox="734 1836 1085 1870"></td> <td data-bbox="1085 1836 1308 1870"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="383 1870 446 1904"></td> <td data-bbox="446 1870 526 1904"></td> <td data-bbox="526 1870 654 1904"></td> <td data-bbox="654 1870 734 1904">合計</td> <td data-bbox="734 1870 1085 1904">74.3</td> <td data-bbox="1085 1870 1308 1904">26,651,758</td> </tr> </tbody> </table>	NO	L_{WA}	距離 r (m)	$20\log r$	$L=L_{WA}-20\log r -8$	$10^{(Li/10)}$	3	118	70	36.9	73.1	20,408,163	1	111	120	41.6	61.4	1,385,599	1	111	140	42.9	60.1	1,017,991	4	106	80	38.1	59.9	985,871	7	111	150	43.5	59.5	886,783	7	111	220	46.8	56.2	412,244	5	114	160	44.1	61.9	1,555,106										合計	74.3	26,651,758
NO	L_{WA}	距離 r (m)	$20\log r$	$L=L_{WA}-20\log r -8$	$10^{(Li/10)}$																																																								
3	118	70	36.9	73.1	20,408,163																																																								
1	111	120	41.6	61.4	1,385,599																																																								
1	111	140	42.9	60.1	1,017,991																																																								
4	106	80	38.1	59.9	985,871																																																								
7	111	150	43.5	59.5	886,783																																																								
7	111	220	46.8	56.2	412,244																																																								
5	114	160	44.1	61.9	1,555,106																																																								
			合計	74.3	26,651,758																																																								

事業者の見解	本文対応頁				
<p>本事業では、主に海上施工とすることで、土砂や砕石などを海上輸送することにより、陸上輸送に用いる車両台数を少なくする計画としています。</p> <p>陸上輸送は、主に、埋立てが進み、土地が概成した時期の工程で行います。予測対象時期である工事着工後 35 ヶ月目は、埋立工における舗装工を予定しており、路盤材及びアスファルトをダンプトラックにより運搬します。</p> <p>工事関係車両台数は、工事に必要な台数を設定しています。</p>	<p>評価書 p. 37</p>				
<p>主機は、航行時（着岸時及び離岸時）に使用するものであり、安全側の予測を行うため、やや長めの時間を想定して、着岸時、離岸時にそれぞれ 30 分と設定しました。</p> <p>補機及び補助ボイラは、航行時・停泊時のどちらにも使用します。6 万トン超の規模の自動車専用船の名古屋港における停泊時間の実績値より、33 時間と設定しました。</p> <p>本事業の実施にあたっては、施設の供用に伴い、自動車運搬船の港内移動を解消することにより、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。</p>	<p>評価書 p. 162</p> <p>評価書 p. 172</p>				
<p>ご指摘のとおり、準備書にて提示しました、建設機械の稼働に係る騒音レベルの算出に誤りがありました。建設機械の稼働による騒音レベルの最大値を、下表のとおり訂正いたします。なお、訂正後の等騒音分布図については、見解書の「4. 環境影響評価準備書の記載内容の訂正について」に記載しました。</p> <p>再計算の結果、騒音レベルの最大値は 76dB と予測されます。</p> <p style="text-align: center;">表 建設機械の稼働による騒音レベルの最大値 単位：dB(A)</p> <table border="1" data-bbox="264 1489 1139 1585"> <thead> <tr> <th data-bbox="264 1489 703 1541">最大値（施工区域境界上）</th> <th data-bbox="703 1489 1139 1541">規制基準</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="264 1541 703 1585" style="text-align: center;">76</td> <td data-bbox="703 1541 1139 1585" style="text-align: center;">85</td> </tr> </tbody> </table> <p>注) 規制基準とは、「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をいう。</p>	最大値（施工区域境界上）	規制基準	76	85	<p>評価書 p. 199</p>
最大値（施工区域境界上）	規制基準				
76	85				

項 目	意 見 の 概 要
騒 音	<p>[工事関係車両の騒音予測式について]</p> <p>p203 工事関係車両の騒音予測手法が“予測は、ASJ RTN-Model 2013の予測式により行った。”とあるが、資料編 p88 では“$LPA=LWA-8-20 \log r+\Delta Ld+\Delta Lg$”とあり、ここまでは出典のとおりであるが、そのあと“各車線・車種ごとに算出されたA特性単発騒音暴露レベルは、次式により等価騒音レベル(LAeq)へ換算した。$LAeq(n)=LAE+10 \log N-35.6$”の部分は、出典のASJ RTN-Model 2013では示されていない部分であり、勝手な係数があるように見える。</p> <p>$LAeq(n)=LAE+10 \log N-35.6$ は $LAeq(n)=LAE+10 \log (N/T)$、$T=3600$ (秒) と表現すべきである。</p>
	<p>[道路交通騒音の評価基準について]</p> <p>p207 広島高裁判決の「昼間屋外値 Leq65dB を超える場合に損害賠償請求が認められる」内容も踏まえれば、野跡五丁目の道路交通騒音は損害賠償請求が認められる昼間 65dB を超えていると評価を修正すべきである、との意見を全く検討しておらず、環境基準だけで評価する姿勢を崩していない。少なくとも現状把握は、裁判も含め、広範な資料で検討すべきである。</p> <p>まして、予測断面 No.1 は工事中に 70dB (69.7dB) となり、緩すぎる道路に面する環境基準の、そのまた特例である 70dB 以下ギリギリであり、さらなる効果的な対策として、工期延長による 1 日当たりの運転台数の削減などが必要である。この点は供用時予測断面 No.1 が 69dB (69.4dB) p213 となることについても同じ指摘ができる。</p> <p>また、2016.6.7 に公表した方法書への意見に対する見解が変更され、“今後、環境基準が改訂された場合にあっては、その時点において適用の状況を考慮し、適切に判断します。”を、今回の方法書への意見に対する見解で削除した理由は何か。環境基準の改訂は十分考えられることであり、その時点で適用の状況を考慮し、適切に判断することはしないということか。</p> <p>なお、南陽工場更新の名古屋市事業で、2017.10.24 に公表された配慮書への意見に対する事業者(名古屋市)の見解で、道路騒音の評価は、環境基準のほかに“環境基準から 5dB 減じた値”との比較を方法書で記載する(これは広島高裁で確定した値と同じ)。としている。県と市が半々で出資している名古屋港管理組合であれば、名古屋市のこれに見習うべきである。</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>ご指摘のとおり、ASJ RTN-Model 2013 における A 特性単発騒音暴露レベルから等価騒音レベル (LAeq) へ換算は、$LAeq(n) = LAE + 10 \log (N/T)$、$T = 3600$ (秒) が正しい記載であり、評価書において訂正しました。</p> <p>なお、準備書において記載した $LAeq(n) = LAE + 10 \log N - 35.6$ は、前述の「$10 \log (N/T)$」を「$10 \log N$」と「$-10 \log T$」に分割し、T に 3,600 (秒) を代入した結果導かれる式であり、両者は同じ式であることから、予測計算結果の訂正はありません。</p>	<p>評価書 資料編 p. 89</p>
<p>2016.6.7 に公表した方法書への意見に対する見解では、道路交通騒音の評価は、環境影響評価実施時点での環境基準の適用の状況を考慮し、適切に判断するとしました。</p> <p>準備書作成にあたり、配慮書及び方法書作成時点から、道路交通騒音に係る環境基準に変更がないことを確認し、予測地点 No.1 は「幹線交通を担う道路に近接する空間」に適用される 70dB を評価基準値としました。</p> <p>なお、本事業の実施にあたっては、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こと、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、適正な走行に努めること等の環境保全措置の実施により、周辺の環境に及ぼす影響のさらなる低減に努めます。</p>	<p>評価書 p. 212, 219</p>

項 目	意 見 の 概 要
水質・底質	<p>[工事中の水質汚濁物質予測条件について]</p> <p>p247 工事中の水質汚濁物質予測手順として、使用船舶、施工量、SS 発生原単位から、SS の発生量を求めることになっているが、本文には着工後 2 か月目の使用船舶・規格のあと、突然 SS 発生量が示してあり、詳細を示したはずの資料編 p143～、資料編 p163～のどこにも、SS 発生量の根拠が示されていない。</p> <p>地点別の粒径 (mm)、密度 (g/cm³) から Stokes の式で沈降速度を求めることまでは記載してあるが、第 1 層から第 9 層の SS 発生量が示され、各層の濁りの発生量の算定根拠は示されておらず、その地点別各層合計を本文に記載しただけである。各層の厚さと SS 発生原単位、出典を示すべきである。</p> <p>配慮書でさまざまに指摘した“予測に用いた濁り発生原単位” p440～p445 の問題について、全く答えないまま、準備書で SS 発生原単位、工法を示さないという姿勢であるが、使用船舶・型式別に、取扱土砂 (シルト・粘土分%) の発生原単位 (t/m³)、施工量を示し直す必要がある。</p>

事業者の見解

本文対応頁

SSの発生量の求め方は、「港湾工事における濁り影響予測の手引き」（国土交通省港湾局，平成16年）（以下、「手引き」という。）を参考に算定を行いました。

まずは、当該事業の工事計画（施工場所、施工方法・工種、使用機械・船舶、工種別施工量、施工条件、工事工程等）から濁りの発生要因となる工種を抽出し、日あたりの施工量を整理した上で、「手引き」を参考に工法、使用船舶別の濁り発生原単位を設定し、工事期間中における濁りの発生量を算定しました。詳細な算定方法は、以下に示します。なお、評価書において、この内容を評価書資料編に追記しました。

濁り（SS）の発生量が最大となる工事着工後2ヶ月目における工事内容、使用船舶、施工量、施工日数、日施工量及びSS発生量を表7-5-1に示す。

また、SS発生量の算定に用いた原単位を表7-5-2に示す。

表7-5-1 工事着工後2ヶ月目の工事内容等

施工場所	工事内容	使用船舶及び形式	施工量 (m³)	施工日数	日施工量 (m³/日)	原単位種類	SS発生量 (kg/日)
護岸 (1工区)	基礎工 (敷砂投入)	ガット船 (1,000m³積・3.0m³)	5,328	6	888	①	2,007
護岸 (2工区)	基礎工 (敷砂投入)	ガット船 (1,000m³積・3.0m³)	10,001	10	1,000	①	2,260
岸壁	浚渫工 (浚渫)	グラブ浚渫船 (15.0m³)	15,744	4	3,936	②	26,096
埋立地	埋立工 (改良土投入)	ガット船 (1,000m³積・3.0m³)	43,244	19	2,276	③	20,756

表7-5-2 原単位の設定

原単位種類	使用船舶及び形式	工事工法	w ₀ (kg/m³)	R (%)	R ₇₅ (%)	w (kg/m³)	削減率 (%)	原単位 (kg/m³)
①	ガット船 (1,000m³積・3.0m³)	土砂投入工 (敷砂投入)	2.26	3.7	3.7	2.26	0	2.26
②	グラブ浚渫船 (15.0m³)	浚渫工	9.60	97.0	70.2	13.26	50	6.63
③	ガット船 (1,000m³積・3.0m³)	埋立工 (改良土投入)	-	-	-	-	-	9.12

注)1:①、②の発生原単位の求め方

$$w = w_0 \times R / R_{75}$$

w : 当該区域における濁り発生原単位 (kg/m³)

w₀ : 既往の濁り発生原単位 (kg/m³)

R : 現地流速を汚濁限界流速とする汚濁限界粒子径の粒径加積百分率 (%)

R₇₅ : 既往の原単位w₀を推定したときの土粒子 (75μm以下)の粒径加積百分率 (%)

①のR₇₅及びw₀は、手引きより以下の9事例の平均値を使用した。

土砂投入工：グラブ船 (3.3m³, 3m³, 2m³)、ガット船 (540m³, 500m³ [5事例])

②のR₇₅及びw₀は、手引きより以下の値を使用した。

浚渫工：グラブ浚渫船 (15 m³, 細粒土)

2:③の発生原単位は、改良材による土砂投入時の試験結果資料より設定を行った。

注) 上記表7-5-1は、見解書提出後の検討により、「浚渫工」及び「埋立工」の、「施工量」及び「施工日数」を工事着工後2ヶ月目の値に修正しています。なお、見解書p.25に掲載した表-1における施工量及び施工日数は、全工程の総数を示していました。

評価書資料編 p.166

項 目	意 見 の 概 要
水質・底質	<p>(意見の内容は前述 p. 524 と同じ)</p>
	<p>[水質汚濁防止膜の除去率について]</p> <p>p252 “汚濁防止膜…50%を採用し、濁りの 50%に設定して予測計算を行った。”とあり、資料編 p167に“「港湾工事における濁り影響予測の手引き」(国土交通省、平成 16 年)を参考にした。”とのことであるが、その内容は“既往の環境影響評価について、この除去率を調べたところ、…除去効果を見込んだ事例は 41 事例…、この 41 事例のうち 50%の値が用いられている事例は 38 事例と大半であった。また…既存の調査データを元に算定した結果、40～80%であった。”ということであり、環境影響評価の予測では大半が 50%を用いたが、結果は 40～80%であった。</p> <p>この出典では沖縄の平良港で「汚濁防止膜の内側の SS が 20mg/1 以下の場合には除去率のばらつきは大きい、20mg/1 以上の値では除去率は 40～80%であった。」また、「横浜港の事例においても、データ数が少ないものの、平良港と同様に除去率 40～80%の値が得られた。」というものであり、自信を持って主張できるほど多くのデータで裏付けられ確立されたものではない。少なくとも安全側の除去率 40%で再予測すべきである。</p>

また、水中での濁りの発生については、SS 発生量が最大となる時期の工事内容が浚渫（グラブ浚渫船）、敷砂投入（ガット船）及び改良土投入（ガット船）であることから、「手引き」を参考に、濁りが海面から海底まで均一に発生するモデルを選択し、各施工場所の水深に合わせ、発生量を各層ごとに配分しました。なお、水深は、海図を基に設定を行いました。施工場所の水深及び各層の厚さ（水深帯）は、以下の表に示すとおりであり、この表を評価書資料編に記載しました。

評価書資料編
p. 168

表 取扱土砂の性状及び濁りの発生量の設定

項目（単位）		発生位置			
		A	B	C	D
粒径（mm）		1.0	1.0	0.0019	0.09
密度（g/cm ³ ）		2.65	2.65	2.663	2.802
水深（m）		9.1	6.2	11.6	9.1
濁りの発生量 （kg/日）	第1層[0～-1.5]	332	546	3,372	3,417
	第2層[-1.5～-2.5]	221	364	2,248	2,278
	第3層[-2.5～-3.5]	221	364	2,248	2,278
	第4層[-3.5～-4.5]	221	364	2,248	2,278
	第5層[-4.5～-5.5]	221	364	2,248	2,278
	第6層[-5.5～-6.5]	221	258	2,248	2,278
	第7層[-6.5～-8.0]	332	—	3,372	3,417
	第8層[-8.0～-10.0]	237	—	4,496	2,531
	第9層[-10.0～-12.0]	—	—	3,618	—
	合計		2,007	2,260	26,096

注)1:[]内の数値は、各層の水深帯(m)を示す。

2:各層における濁りの発生量は、各発生位置の水深に合わせ配分した。

汚濁防止膜による濁りの除去効果について、実際に汚濁防止膜の効果を現地調査により確認した事例は多くはありませんが、「手引き」には平良港や横浜港の事例（除去率 40～80%）の他、岩田による汚濁防止膜効果（内側濁度と外側濁度の比較）を確認した事例では「平均除去率（内外の比較による）は約 75～80%であるとされている。」とあります。

評価書資料編
p. 169

また、石垣港において汚濁防止膜内外の調査地点での SS を比較した結果として、「除去率は、各層、各調査時間帯において多少のばらつきは見られるものの、平均は約 70%であった。」との報告があります。

今回の濁り拡散予測で用いた汚濁防止膜及び汚濁防止枠の効果（除去率 50%）については、現地調査により確認された除去率の範囲（40～80%）の低値よりも高い値ではありますが、これまでの環境影響評価の事例で多く用いられている値であることから、これを設定値としました。

項 目	意 見 の 概 要
水質・底質	<p>[淡水等流入量について]</p> <p>p246,260 詳細は、“資料7-4(資料編 p143)”、“資料7-6(資料編 p168)に示すとおりである。”としているが、出典が記載されていないため、内容を確認できない。また、将来の追加・変更が予定されている事業場だけを変化させているだけだが、河川流量の将来変化も考慮すべきである。</p> <p>① 淡水等流入量(資料編 p151,p155,p168)の出典を明示したうえで、地点番号を統一すること。流動シミュレーション p151,p155 と、埋立地の存在時 p168 で番号が異なり直接比較ができない。例えば、現況の流動シミュレーション資料編 p151 の地点番号 151~155 の 10 は知多火力発電所と思われる、$110.299 \times 5 = 551.495 \text{ m}^3/\text{日}$であるのに、埋立地の存在時 p168 の地点番号 96~98 で $137.8737 \times 4 = 551.4948 \text{ m}^3/\text{日}$と同じ放水量だが放水口が5か所から4箇所へ減少するのか。</p> <p>② 備考の事業所(排水)、事業所(放水)の具体的事業所名を記載すべきである。少なくとも1日100万 m^3を超えるような放水、排水の事業場名ぐらいは明記すべきである。</p> <p>ちなみに、表7-6-1埋立地の存在時の淡水等流入量の番号110だけは、レゴランド(放水)と明記しており、$300 \text{ m}^3/\text{日}$が判明する。</p> <p>③ 金城ふ頭の1km南西に大規模な取放水を行う西名古屋火力発電所があるが、埋立地の存在時 p168 では地点番号106で432万$\text{ m}^3/\text{日}$の取水、107~109で144万$\times 3$の放水であり、環境影響評価書では確かに冷却用の取水は432万 m^3であるが、この他の排水としてプラント排水900(最大1200)$\text{ m}^3/\text{日}$、生活排水が22(最大40)$\text{ m}^3/\text{日}$が計画されている。放水量に間違いがある。</p> <p>なお、現況の流動シミュレーション資料編 p151,p155 では記載されていない。西名古屋火力発電所は更新のため、2013年11月には稼働をやめているため、それ以後の資料と思われるが、淡水等流入量(資料編 p151,p155,p168)の出典を明示することで、調査時点を明確にすべきである。</p> <p>④ 将来の埋立地の存在時では、将来の追加・変更が予定されている事業場だけを変化させているだけだが、河川流量の将来変化として、生活系の原単位及び人口の増減、下水道普及率、畜産系の頭数や原単位の変化、地目別面積の変化、降水量、流達率も考慮した値を明記すべきである。</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>淡水等流入量の算定については、以下の考え方により設定を行いました。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・淡水等流入量は下記の3つの項目から設定しました。 <ul style="list-style-type: none"> I 河川上流域（河川からの淡水等流入量） II 河川下流域（事業所排水、土地系からの淡水等流入量） III 電力会社等事業所の取放水量 ・I及びIIは、環境省流入負荷量等算定調査（平成26年度）のデータを使用しました。また、IIIは、電力会社等事業所へのアンケート調査によるデータを使用しました。 <p>① 準備書資料編 p. 151 の表 7-4-4 に示した淡水等流入量は、事業予定地周辺海域を含む計算範囲（狭域）における流動計算の境界条件及び初期条件を得るため、伊勢湾全域（広域）の計算で設定した値です。淡水等の流入地点は、資料編 p. 152～p154 の図 7-4-6(1)～(5)に示した番号の位置（500m等間隔の計算格子上）であり、表 7-4-4 の番号とリンクしています。</p> <p>資料編 p. 155 の表 7-4-5 に示した淡水等流入量は、事業予定地周辺海域を含む計算範囲（狭域）の計算で設定した値です。淡水等の流入地点は、資料編 p. 156 の図 7-4-7(1)～(2)に示した番号の位置（50～250m不等間隔の計算格子上）であり、表 7-4-5 の番号とリンクしています。</p> <p>資料編 p. 168 の表 7-6-1 に示した淡水等流入量は、狭域の将来予測（埋立地の存在時）で設定した値で、供用時までには淡水等流入量の増減のある事業場については変更を行っています。また、淡水等の流入地点は、資料編 p. 169 の図 7-6-1(1)～(2)に示した番号の位置（50～250m不等間隔の計算格子上）であり、表 7-6-1 の番号とリンクしています。なお、新規に追加した番号 106～111 以外の淡水等の流入地点は、図 7-4-7(1)～(2)と同じです。</p> <p>取放水量の設定にあたっては、取放水口の鉛直的な大きさを考慮し、対象となる深度に合わせて層別に分配を行っており、取放水口の数に合わせて設定したものではありません。ご指摘のありました資料編 p. 151 の表 7-4-4 の番号 151～155 と、資料編 p. 155 の表 7-4-5 及び資料編 p. 168 の表 7-6-1 の番号 95～98 の数の違いは、同じ事業所からの放水ではありますが、予測を行う際の水深が広域と狭域で異なることから生じたものです。狭域の予測では格子分割を広域よりも細かくしたことから、水深もより詳細に設定しています。結果として、該当する放水地点における格子の層数は、広域では5層、狭域では4層となりました。また、総量は同量ではありますが、層数が異なることから、分配した放水量に違いが生じています。</p> <p>② 事業所の取放水量に関するデータについては、評価書により公表されたレゴランドの放水量を除き、今回の水象予測のため各事業所の協力を得てアンケート調査を行った結果から収集・整理したものです。そのため、具体的な事業所名の記載については控えさせていただきます。</p> <p>③④についての見解は p. 531 参照</p>	<p>評価書 資料編 p. 151～157</p>

項 目	意 見 の 概 要
水質・底質	(意見の内容は前述 p. 528 と同じ)
廃棄物等	<p>[廃棄物の再資源化率について]</p> <p>p305 建設作業時の再資源化率について、「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」に基づく「あいち建設リサイクル指針」を最低限の具体的な再資源化等率の目標として掲げるべきである。との方法書への意見に対する見解は“名古屋港管理組合が施工した工事において、コンクリート再資源化率の実績値は 99.81～99.96%であり、「愛知建設リサイクル指針」の目標値である 100 に近い値となっています。本事業においても、再資源化率 100%を目標として工事を行います。”とし、予測では“再資源化率、約 99%”としている。</p> <p>しかし、「愛知建設リサイクル指針」では再資源化率の目標の表のあとに、“特に、県の事業においては、再資源化等を先導する観点から、コンクリート塊、建設発生木材及びアスファルト・コンクリート塊について、平成 17 年度までに再資源化等率を 100%にすることを目指します。”と明記しており、県と市が半々で出資している名古屋港管理組合であれば、当然、再資源化率 100%とすべきである。</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>③ 電力会社等事業所の取放水量の設定は、事業所へのアンケート結果を基にしています。また、現況の流動シミュレーションの計算年次は平成26年であり、西名古屋火力発電所1～4号機は平成25年度に廃止されたことから、現況の淡水等流入量から除いています。</p> <p>④ 将来（埋立地の存在時）の淡水等流入量の設定については、埋立地の供用開始目標年次を平成34年度としており、予測年次が比較的直近であることを踏まえ、社会的な情勢や生活形態に大きな変化は無いものと考え、増減なしと設定しました。なお、平成34年度までに新たな排水施設として設置が決まっている事業所やアンケート調査により廃止、変更が決まっている事業所については、淡水等流入量を変化させています。</p>	<p>評価書資料編 p. 151～157</p>
<p>準備書に記載した廃棄物の再資源化率の設定根拠は、名古屋港管理組合が施工した工事におけるコンクリート再資源化率の実績値であり、99.81～99.96%と100%に近い値となっています。本事業の実施にあたっては、「愛知建設リサイクル指針」の目標値である再資源化率100%を目指し、工事を行う計画です。</p>	<p>評価書 p. 311</p>

項 目	意 見 の 概 要
植 物	<p>[海生植物の評価について]</p> <p>p317, 318 工事中（存在時）の植物の予測を行い、評価として“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（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する。”とあるが、あまりにも皮相である。重要な海生植物がないから、海生植物（重要種も含めた）全体への影響がないとは論理も成立していない。</p>
動 物	<p>[動物の評価について]</p> <p>p353, 356 工事中（存在時）の動物の予測を行い、評価として“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、水面の埋立て（埋立地の存在）による動物への影響は（極めて）小さいと判断する。”とあるが、あまりにも皮相である。重要な動物種がないから、動物（重要種も含めた）全体への影響がないとは論理も成立していない。</p>
温室効果ガス等	<p>[温室効果ガス等の対策について]</p> <p>p379 温室効果ガス排出量は工事に約 56,920tCO₂ と膨大であるにも関わらず、環境保全措置が不要なアイドルング中止、作業効率や機械の燃料消費率の向上に努めるだけである。</p> <p>名古屋市が策定した「地球温暖化防止行動計画」では、2011 年度の目標は 1449.4 万 tCO₂ であり、2008 年度の現状 1712 万 tCO₂ からは、263 万 tCO₂ の削減が必要である。そうした状況のところへ、5 万 6920tCO₂ もの排出増加は異常である。</p> <p>少なくとも、国土交通省が地球温暖化対策の一環として低炭素型建設機械の認定を 2013 年度から行い、2017. 4. 3 現在、バックホウとブルドーザの 41 形式が認定されている。騒音・振動、排出ガス対策と同様に、低炭素型建設機械の認定のある機械は原則としてその機械を使用すると明確にすべきである。</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>海生植物の環境影響評価は、方法書に基づき、「重要な海生生物への影響」について予測評価を行いました。</p> <p>現地調査の結果、出現種は沿岸域でごく一般的にみられる種であり、重要な種は確認されませんでした。工事の実施及び埋立地の存在により水面の一部は消失しますが、出現種は名古屋港内に広く分布すると考えられることから、事業による影響はないものと考えます。</p>	<p>評価書 p. 323, 324</p>
<p>動物の環境影響評価は、方法書に基づき、「重要な動物及び注目すべき生息地への影響」について予測評価を行いました。</p> <p>現地調査により確認された重要種については、確認内容や、その種の一般的な生態、既存の科学的知見等から、影響の程度を予測しています。</p> <p>なお、重要な種を除く一般種については、「生態系」の項目の中で、「上位性」及び「典型性」の視点から注目種を抽出し、工事中及び存在時の影響を予測評価しています。</p>	<p>評価書 p. 356～362 評価書 p. 378～381</p>
<p>名古屋市は、低炭素で快適な都市なごやを目指し、「低炭素都市 2050 なごや戦略」を平成 21 年 11 月に策定しました。この戦略では、名古屋の自然や風土を生かしたまちづくりを進め、2050 年までの長期目標として温室効果ガス 8 割削減、2020 年までの中期目標として 25%削減に挑戦することを掲げています。</p> <p>また、名古屋市は、この中期目標に向けた具体的な施策を掲げるとともに、「第 2 次名古屋市地球温暖化防止行動計画（目標年次 2010 年）」に続く新たな実行計画として、「低炭素都市なごや戦略実行計画」を平成 23 年 12 月に策定しました。</p> <p>本事業においても、名古屋市の実行計画を踏まえ、準備書 p. 379 及び p. 381 に記載した環境保全措置を講じる計画です。</p> <p>なお、低炭素型建設機械については、現時点で認定機種が限定されているため、今後の認定状況などの動向を注視していきます。</p>	<p>評価書 p. 385, 387</p>

環境影響評価の手続きに関する事項

項 目	意 見 の 概 要
<p>市民等の意見の概要及び市長の意見に対する事業者の見解</p>	<p>[方法書における意見に対する事業者見解への意見について]</p> <p>p456 最も重要な必要性の根拠について具体的な説明を求めているにも関わらず、方法書と全く同じ文章（方法書 p2 対象事業の目的、p10 名古屋港港湾計画の改訂）を繰り返したうえで、あたりまえの公有水面埋立法の続きをするというだけであり、方法書への意見を求めた意味が全くない。以下の内容を具体的に説明すべきである。</p> <p>① (1) 完成自動車取扱機能を集約・拠点化が現時点で必要性・緊急性の高さがあることの根拠。</p> <p>② (2) 周囲の埠頭用地 71.2ha を完成車専用埠頭とすることを複数案の第1候補とすべき。</p> <p>③ (5) 完成自動車取扱量の増加への対応が必要という数値及びその根拠を新車、中古車、トランシッパ別に示すべき。</p> <p>④ (30) モータープールが分散・点在化し、完成自動車を再輸送するなど非効率な輸送を行っていることが、埋立理由、埋立規模 16.4ha の算出根拠にはならない。2015.12 に港湾計画の改訂の周辺の用途を保管場所にすることをまず実施すべき。</p> <p>⑤ (31) 2015.12 の全面改訂に基づき、残された南西側の 260m も耐震護岸として計画を見直すべきである。</p> <p>⑥ (32) 配慮書で“これらの計画は、事業化する時期については明確に決まっておきませんので、…本事業には含めておりません。”とあるが、すでに 2015.12.28、に港湾計画全面改訂されている。それにもかかわらず、このような見解は許されない。</p> <p>⑦ (34) 事業実施はしない案を追加すべきである。”の意見に対し “事業の必要性から、現実的ではないと判断し、複数案に含めていません。”とあるが、代替案として、周辺地区の用途を保管施設用地に変更すればすむことである。</p> <p>そもそも、この事業の主要目的が隠されている。国土交通省（中部地方整備局）は、2016.5.27 に、「名古屋港で発生する浚渫土砂の新たな処分場計画」の「環境影響に関する検討書（平成 28 年 5 月）」（配慮書）を公表し縦覧・意見募集を開始し、2017.3 には“中部国際空港沖公有水面埋立事業”と露骨な名称に改名した。この中で“港湾機能の強化や維持により発生する土砂（約 3,200 万 m³）及び、中長期的に必要な港湾機能の維持により発生する土砂（約 600 万 m³）に対応するため、新たなる土砂処分場として約 3,800 万 m³ を受入容量の目安”として、中部国際空港西隣を第 2 滑走路の布石としているが、それまでの間は、2015.12.28 全面改訂の名古屋港港湾計画 4-2 廃棄物処理への対応“今回計画における金城地区の 16ha、西部地区の 72ha の土地造成において、浚渫土砂 700 万 m³ の廃棄物処理を新たに計画する。”とある。</p> <p>この国も認めている浚渫土砂の処分のために海面埋立てを行うのが、今回の重要な目的である。この目的を明記すべきである。中部空港沖埋立計画の目的は、埋立地の利用計画が全くないため、金城ふ頭埋立計画より悪質であるが、浚渫土砂の処分のためだけは記載している。</p>

事業者の見解	本文対応頁
(見解は前述 p. 503 , p. 505 , p. 507 上段に示すとおり)	—

項 目	意 見 の 概 要
市民等の意見の概要及び市長の意見に対する事業者の見解	<p>[方法書における意見に対する事業者見解への意見について]</p> <p>p458 公有水面埋立ては、真に必要なものであるかどうかを説明する必要がある。万が一、完成自動車取扱機能を集約・拠点化が必要だとしても、まずは、埋立予定地周囲の埠頭用地 71.2ha を完成車専用埠頭とすることを複数案の第1候補とすべきも意見に答えるべきである。</p>
	<p>[方法書における意見に対する事業者見解への意見について]</p> <p>p460 2014年(平成26)12月の港湾計画の一部変更の1年後、2015.12に全面改訂があり、水深12m延長260mの南西方向に水深12m延長260m岸壁を新たに追加した。つまり、昔の港湾計画では“岸壁の水深不足”であったが、現在の港湾計画では、岸壁の能力不足が挙げられている。このように港湾計画がどんどん変化しているときに、昔の港湾計画のまま、岸壁構造の比較検討をすること自体が間違っている p12。</p> <p>方法書への意見に対する見解で初めて、“南西部分の護岸は締切護岸”と明言したが、“必要性・緊急性の高さ”を具体的に数値で示してから、2016.12の港湾計画で位置づけられた南西部分の耐震護岸12m深さはもっとゆっくり着工し、その間は工事費と環境汚染が二重となることもやむを得ないと判断したことを明記すべきである。</p> <p>今回の計画で事業を実施すれば、耐震化が必要となった時点で、2工区の捨石の下部を耐震強化するための地盤改良が必要となり p22, 23、2重投資にもなる無駄で無責任な計画である、2016年港湾計画のとおり、金城ふ頭計画を実施するならば、岸壁は全てを耐震岸壁とすべきである。</p>
	<p>[方法書における意見に対する事業者見解への意見について]</p> <p>p462 非効率な輸送の実態を示すべきとの意見(各埠頭の面積・保管台数、各埠頭間の距離・移動時間、実際の利用状況、自動車運搬船の港内移動状況)に対し、何も答えていない。これでは配慮書や方法書への意見を求めた意味がない。</p>
	<p>[方法書における意見に対する事業者見解への意見について]</p> <p>p462 新車、中古車、トランシップの将来数値を明確に示さなければ、埋立ての必要性は説明できない。</p>

事業者の見解	本文対応頁
(見解は前述 p. 503(1)(2), p. 505(30)に示すとおり)	—
(見解は前述 p. 507 下段に示すとおり)	—
<p>現在、完成自動車を取り扱う公共岸壁は金城ふ頭及び弥富ふ頭に配置されていますが、完成自動車の保管施設用地は金城ふ頭の全体、並びに弥富ふ頭、空見ふ頭及び稲永ふ頭の一部の約 30 箇所に分散・点在しています。そのため、公共岸壁より離れた場所から完成自動車を再輸送する場合があります。一例を挙げますと、弥富ふ頭の保管施設用地に蔵置した完成自動車を金城ふ頭の公共岸壁へ運搬する場合は、伊勢湾岸自動車道を経由する陸送距離にして片道約 8km の移動時間と輸送コストが追加で発生します。</p> <p>また、自動車運搬船の港内移動については、自動車運搬船が金城ふ頭や弥富ふ頭など複数の埠頭に着岸し、完成自動車を積み合わせて輸送する形態がとられています。</p>	<p>評価書 p. 5, 6</p>
(見解は前述 p. 505(5)に示すとおり)	—

項 目	意 見 の 概 要
市民等の意見の概要及び市長の意見に対する事業者の見解	<p>[方法書における意見に対する事業者見解への意見について]</p> <p>p464 2016.6.7 に公表した方法書への意見に対する見解が変更され、埋立用材は名古屋港内の浚渫土砂だけでは環境上不安なので、改良材を混合することになったが、その変更理由を明記すべきである。</p> <p>「水底土砂に係る判定基準」は「土壤環境基準」と比べて、項目数は少し多いが、基準値は概ね 10 倍緩くなって、法の整合性の観点からは課題となっている。例えばカドミウムの水底土砂に係る判定基準は 0.1mg/1 以下であるが、土壤環境基準は 0.01mg/1、ヒ素は 0.1mg/1 に対し 0.01mg/1、フッ素は 15mg/1 に対し 0.8mg/1 と緩やかな基準となっている。このような浚渫土で海面埋立てを行うと、確実に土壤汚染地区が出現する。こうした事態を避けるため、判定基準より 10 倍厳しい土壤環境基準に適合した土砂を用いるべきである。</p>
	<p>[方法書における意見に対する事業者見解への意見について]</p> <p>p464 この見解で初めて、“南西部分の護岸は締切護岸”と明言し、構造も標準断面図 p22 で示されたが、“必要性・緊急性の高さ”を具体的に数値で示してから、2016.12 の港湾計画で位置づけられた南西部分の耐震護岸 12m 深さはもっとゆっくり着工し、その間は工事費と環境汚染が二重となることもやむを得ないと判断したことを明記すべきである。</p>
	<p>[方法書における意見に対する事業者見解への意見について]</p> <p>p464 中古車・トランシッブ、工作機械等様々な業種の実績を明記して、公共岸壁と説明すべきである。ちなみに名古屋港名古屋港統計年鑑（H26）では、埠頭別ではないが名港全体で、完成自動車が 54.2%、自動車部品が 16.8%、“工作機械”という分類はないが、産業機械 4.8%、電気機械 1.2%とあり、自動車関連だけで 71%も占めている。これを金城ふ頭で検討すれば、9 割以上が自動車関連なのではないか。とても公共埠頭といえず、利用者負担で自動車関連業界が環境影響評価を実施し、工事費を負担すべきである。</p>
	<p>[方法書における意見に対する事業者見解への意見について]</p> <p>p466 見解は方法書と全く同一文章であり、意見への見解とは言えない。供用時及び工事中の車両は港区野跡学区などの住宅密集地をさける計画とすべき。極力、工事車両が運行しない配慮をすべきとの意見を十分検討し、必要な環境保全措置を示すべきである。</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>(見解は前述 p. 509 下段に示すとおり)</p>	<p>—</p>
<p>(見解は前述 p. 507 下段に示すとおり)</p>	<p>—</p>
<p>特定の者が利用する専用埠頭に対し、公共埠頭とは、公共事業で整備され、不特定多数の荷主、船会社などに利用される埠頭となります。</p> <p>本事業は不特定多数の利用に供する公共埠頭を、港湾管理者である名古屋港管理組合が整備・管理するものであり、利用者は名古屋港管理組合が提供するサービスの対価として、利用料金を支払うこととなります。</p>	<p>—</p>
<p>本事業では、主に海上施工とすることで、土砂や砕石などを海上輸送することにより、陸上輸送に用いる車両台数を少なくする計画としています。</p> <p>工事中及び供用時の道路沿道 No. 1 地点の大気質、騒音及び振動の予測結果より、沿道環境に与える影響は小さいと判断しています。</p>	<p>評価書 p. 153, 157, 180, 183, 212, 219, 232, 238</p>

項 目	意 見 の 概 要
市民等の意見の概要及び市長の意見に対する事業者の見解	<p>[方法書における意見に対する事業者見解への意見について]</p> <p>p466 配慮書の“使用に努める”が、2016. 6. 7 に公表した方法書への意見に対する見解では“出来る限り使用していきたい”、今回の方法書では“使用に努めます”とふらふらと変化しているが、使用していきたいとか、努めますということは、努力すれば済むことなので、やはり不十分である。“認定のある機械は原則としてその機械を使用する”と明確にすべきである。</p> <p>なお、2013 年度から始まった低炭素型建設機械を“低騒音・低振動型、排出ガス対策型等”の“等”に含めるのは稚拙である。低炭素型建設機械と明記すべきである。</p> <p>ちなみに、リニア新幹線では“排出ガス対策型建設機械の採用”、“低騒音型建設機械の採用”、JR ゲートタワーでは“実行可能な範囲で 3 次排出対策型の機種…の導入をする。”、“導入可能な低騒音型の建設機械を使用する。”と、それぞれ、明確に事業者の意思を示している。</p>
	<p>[方法書における意見に対する事業者見解への意見について]</p> <p>p466 “工事用資機材の搬出入は海上輸送が中心となり”の内訳を示し、“周辺道路を走行する工事関係車両”が少なくなる根拠を定量的に示すべきである。また、その内訳を示し、ギリギリに限定したものかを確認する必要がある。そもそも、どのような場合に陸上交通としたのかを示すべきである。</p>
	<p>[方法書における意見に対する事業者見解への意見について]</p> <p>p468 2016. 6. 7 に公表した方法書への意見に対する見解は“…廃棄物等の再資源化率目標値…などの詳細な工事計画については、今後の事業計画が具体化していく段階で検討していきます。検討に際しては、工事による環境影響や環境負荷を低減させる計画とするよう、環境にも十分に配慮していきます。”という曖昧なものであった。</p> <p>やっとあたりまえの見解が示されたが、“再資源化率 100%を目標”では不十分である。「愛知建設リサイクル指針」では再資源化率の目標の表のあとに、“特に、県の事業においては、再資源化等を先導する観点から、コンクリート塊、建設発生木材及びアスファルト・コンクリート塊について、平成 17 年度までに再資源化等率を 100%にすることを目指します。”と明記しており、県と市が半々で出資している名古屋港管理組合であれば、当然、再資源化率 100%にすることを目指すとすべきである。</p>

事業者の見解	本文対応頁
(見解は前述 p. 513 上段に示すとおり)	—
(見解は前述 p. 521 1段目に示すとおり)	—
(見解は前述 p. 531 下段に示すとおり)	—

項 目	意 見 の 概 要
市民等の意見の概要及び市長の意見に対する事業者の見解	<p>[方法書における意見に対する事業者見解への意見について]</p> <p>p468 見当はずれの見解である。意見は環境負荷の低減を、自動車交通と廃棄物等に、地球環境を追加し、使用する資材の低炭素化をライフサイクルの観点等から検討することを求めたものである。</p> <p>また、2016.6.7に公表した方法書への意見に対する見解は“…使用する車両の環境対応、…などの詳細な工事計画については、今後の事業計画が具体化していく段階で検討していきます。”という曖昧なものであったが、この時の見解でもすでに“本事業においては、環境負荷の低減のため、低騒音、低振動型、排出ガス対策型等の建設機械を出来る限り使用していきたいと考えています。”とすでに触れていることであり、新たな追加項目とは言えない。</p>
	<p>[方法書における意見に対する事業者見解への意見について]</p> <p>p470 “網掛け部…ホームページ掲載用にデータ処理した際に欠落”については、誤りを認めたのでよしとするが、早期に市と調整し、修正されたい。2016.6.13、2017.10.5 現在未修正である。ただし、今回の準備書p56では“網掛け部”を“赤字”にして、実質的な修正が行われている。しかし、準備書を修正したからと言って、方法書の間違いをそのままにしておいてよいというわけではない。</p>
	<p>[方法書における意見に対する事業者見解への意見について]</p> <p>p472 平成27年度までは、周辺6測定局で全て環境基準未達成、平成28年度は運よく達成という重要な問題についての対策が、たった1項目だけ、しかも“排出ガス対策型機械の使用に努める”だけでは不十分である。</p>
	<p>[方法書における意見に対する事業者見解への意見について]</p> <p>p472 広島高裁判決の「昼間屋外値 Leq65dB を超える場合に損害賠償請求が認められる」内容も踏まえれば、野跡五丁目の道路交通騒音は損害賠償請求が認められる昼間 65dB を超えていると評価を修正すべきである、との意見を全く検討しておらず、環境基準だけで評価する姿勢を崩していない。少なくとも現状把握は、裁判も含め、広範な資料で検討すべきである。</p> <p>また、2016.6.7に公表した方法書への意見に対する見解が変更され、“今後、環境基準が改訂された場合にあっては、その時点において適用の状況を考慮し、適切に判断します。”を削除した理由は何か。環境基準の改訂は十分考えられることであり、その時点で適用の状況を考慮し、適切に判断することはしないということか。</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>本事業では、ライフサイクル CO₂ の削減を考慮し、工事中に使用する建設資材について、準備書 p. 379 に記載のとおり、製造の際に二酸化炭素の発生量が少ないものを使用するよう努める計画としています。</p>	<p>評価書 p. 385</p>
<p>方法書 p. 40 の表 4-1-3(1)における網掛け部の欠落については、名古屋市と協議の上、平成 29 年 11 月に修正しました。</p>	<p>—</p>
<p>本事業の実施にあたっては、排出ガス対策型の使用に努めること、建設機械の効率的な運用、十分な点検・整備による性能の維持など、準備書 p. 137 に記載の環境保全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。</p>	<p>評価書 p. 141</p>
<p>(見解は前述 p. 523 下段に示すとおり)</p>	<p>—</p>

項 目	意 見 の 概 要
市民等の意見の概要及び市長の意見に対する事業者の見解	<p>[方法書における意見に対する事業者見解への意見について]</p> <p>p472 港湾環境計画については、港湾計画改訂（平成 27 年 12 月）に合わせて、環境施策のさらなる充実を図るため、総合的な見直しを行ったことはわかるが、“「名古屋港港湾環境計画」…その基本理念及び基本方針を記載”するだけでは不十分であり、供用時に“停泊中の船舶…陸上から電力を供給することで、アイドリングをストップし、排出ガスを削減します”という具体的な提案をしているので、この点についての検討結果を示すことが必要である。</p>
	<p>[方法書における意見に対する事業者見解への意見について]</p> <p>p474 確かに、新施設の供用に伴い使用される船舶からの大気質への影響は選定されているが、そのもとになる事業計画に運搬船の運航頻度を追記することについての見解がない。今回の準備書でも工事に使用する主な建設機械 p28～31 で準備工、護岸工、岸壁工、埋立工ごとに示されているが、機械名、規格、馬力だけであり、運行頻度は示されていない。大気質の予測でやっと、自動車専用船 6 万 GT 以上が年間 23 台で NOx 排出量が 26,379m³/年 p158 と理解できる程度である。この運行計画を事業計画に明記すべきである。</p>
	<p>[方法書における意見に対する事業者見解への意見について]</p> <p>p474 “名古屋港全体で多様な緑地を整備しております”の一言の見解であるが、名古屋港管理組合のホームページには“名古屋港金城ふ頭において、平成 22 年度から改修が進められていた金城ふ頭緑地の整備が完了し、4 月から供用が始まりました。…リニューアルした緑地には、小高い丘の上に帆型の展望休憩所や水辺に面した階段状のベンチが設けられ、立地条件を活かして港の眺望を楽しむことができる他、夏場に涼しげな空間を演出するミスト発生器なども整備されました。”とある。この埋立計画の北東側に隣接する区域であり、少なくとも、こうした事実があること、さらには、まだ 70ha 以上の緑地計画が実現していないことを考え合わせると、事業地北東側に隣接する金城ふ頭緑地をもっと拡大することや、公共埠頭に緑地の整備、樹木の植栽ぐらいは検討すべきである。</p>
	<p>[方法書における意見に対する事業者見解への意見について]</p> <p>p476 “大気質の既存資料調査で、調査項目が NO₂、SPM、SO₂ だけ”という問題を指摘され、あわせて“事業予定地に比較的近い大気汚染常時監視測定局における測定結果を整理”することにしたのは、遅まきながら認められるが、“事業予定地に比較的近い”という限定はすべきではない。p46 の常監局位置図の 6 局（惟信高校、白水小学校、東海市名和町、東海市横須賀小学校、港陽、国設飛島）は全て微小粒子状物質 PM2.5 を測定している。</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>現在、名古屋港では、停泊中のタグボートや港務艇等の小型船舶を対象として、陸上電力供給施設を導入しています。一方、本事業で整備する公共岸壁では、現段階において、停泊中の自動車専用船に陸上から電力を供給する施設を設置する計画はありません。</p>	<p>—</p>
<p>自動車専用船の年間稼働台数は、港湾計画改訂時の検討により完成自動車取扱量等から想定した台数であり、具体的な運航計画を示したものでないことから、事業計画への記載は控えたいと考えます。</p>	<p>—</p>
<p>金城ふ頭においては、今後の完成自動車輸送の需要増加や交流機能の整備を見据え、物流機能と交流機能の棲み分けが必要となっています。本事業予定地は、完成自動車取扱拠点とする場所であることから、完成自動車輸送に必要な保管施設用地を、公有水面の埋立てにより確保していくものではありませんが、事業予定地北東側の交流拠点においては、平成 23 年度に親水機能を備えた金城ふ頭中央緑地を整備しました。また、将来的には、事業予定地の隣接地に緑地を拡大整備する計画です。</p>	<p>—</p>
<p>準備書 p. 61～66 において、事業予定地に比較的近い常監局として、惟信高校、白水小学校、東海市名和町、東海市横須賀小学校、港陽、国設飛島の 6 局を選定し、SO₂、NO₂ 等の大気質について、事業予定地及び周辺地域の概況を整理しました。</p> <p>方法書 p. 95 において選定した既存資料調査の項目は、本事業に起因して発生が予想されるとして、大気質の予測・評価を行う項目であり、NO₂、SPM、SO₂ を選定しています。</p> <p>なお、調査結果は、準備書 p. 115～118 に記載しています。</p>	<p>評価書 p. 65～70</p> <p>評価書 p. 119～122</p>

項 目	意 見 の 概 要
市民等の意見の概要及び市長の意見に対する事業者の見解	<p>[方法書における意見に対する事業者見解への意見について]</p> <p>p476 事業予定地周辺の測定値は非常にばらついている。p63 の NO₂ は、年平均値で 0.013ppm (惟信高校) ~0.024ppm (国設飛島) である。また、p64 の SPM でも、0.018mg/m³ (国設飛島) ~0.021mg/m³ (東海市名和町) と年平均値でさえ大きくばらついており、その平均が事業地の大気の現状などとは決して言えない。きちんと現地調査をすることが原則である。</p>
	<p>[方法書における意見に対する事業者見解への意見について]</p> <p>p476 昼間の施工・供用時車両走行は昼間のみという理由で、騒音・振動の現地調査は昼間だけとするが、そもそも金城ふ頭の活動により、昼間はどれだけ騒音・振動がひどいかを確認する意味で、活動のない夜間の現地調査は実施すべきである。</p> <p>なお、振動の測定 6~22 時を振動規制法に係る昼間の 7~20 時に変更することは当たり前であるが、騒音と振動をひとくくりにして調査してしまおうという魂胆が見え隠れする。このような姿勢は改める必要がある。</p>
	<p>[方法書における意見に対する事業者見解への意見について]</p> <p>p476 2016.6.7 に公表した方法書への意見に対する見解は“準備書では、「建設機械の稼働（陸上及び海上）」と記載します”と筆足らずを認めたにもかかわらず、今回の見解では、また修正して“建設機械の稼働”に戻した理由は何か。</p>
	<p>[方法書における意見に対する事業者見解への意見について]</p> <p>p478 方法書と全く同じ文章（方法書 p2 対象事業の目的、p10 名古屋港港湾計画の改訂）を繰り返したうえで、あたりまえの公有水面埋立法の手続きをするというだけであり、方法書への意見を求めた意味が全くない。個別の指摘に答えるべきである。30：埋立理由、埋立規模 16.4ha の算出根拠、31：2015.12.28 港湾計画全面改訂に基づき、残された南西側の 260m も耐震護岸として計画を見直すべき、32：埋立予定周囲の埠頭用地 71.2ha を完成車専用埠頭とすることを先行すれば、16.4ha の埋立ては不要となるはず。</p>
	<p>[方法書における意見に対する事業者見解への意見について]</p> <p>p480 方法書の虚偽説明を認めたが、今回の準備書 p7 でも、引き続き虚偽説明を繰り返している。“名古屋港港湾計画の一部変更（平成 26 年 1 月）において、…主要な工作物である岸壁構造については、…設置可能な構造として、「重力式」と「栈橋式」の 2 案を検討していることから、これを複数案として設定した。”</p>
	<p>[方法書における意見に対する事業者見解への意見について]</p> <p>p480 今まで指摘したように、事業の必要性は具体的に説明していない。事業を実施せず、周辺地区の用途を保管施設用地に変更すればすむ。</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>バックグラウンド濃度の設定は、事業予定地周辺の一般局における年平均値の平均値を用いています。一般局の年平均値は、NO₂が0.013～0.019ppm、SPMが0.020～0.021mg/m³、SO₂が0.001～0.003ppmであり、中でもNO₂は値にばらつきがみられますが、これらを平均することにより、この地域の平均的な状況として設定しました。</p>	<p>評価書 p. 127, 133, 139</p>
<p>騒音・振動の現地調査は、事業による影響を及ぼす時間帯について、工事中は工事関係車両の、供用時は新施設関連車両の走行時間を考慮し、騒音の環境基準の昼間の時間帯（6～22時）に調査を行いました。（準備書 p. 200 参照）</p> <p>振動については、測定時間帯に、振動規制法における夜間の時間帯を含みますが、調査結果はそれぞれの時間帯毎に整理しました。（準備書 p. 222 参照）</p>	<p>評価書 p. 204, 228</p>
<p>「建設機械の稼働」という文言を初めて記載している準備書 p. 28 の注釈に、本書で記載する建設機械は、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と定義づけしているため、以降の記載については省略しました。</p>	<p>評価書 p. 32</p>
<p>（見解は前述 p. 505 (30) (31) (32) に示すとおり）</p>	<p>—</p>
<p>（見解は前述 p. 507 下段に示すとおり）</p>	<p>—</p>
<p>（見解は前述 p. 503 (1) (2) に示すとおり）</p>	<p>—</p>

項 目	意 見 の 概 要
市民等の意見の概要及び市長の意見に対する事業者の見解	<p>[方法書における意見に対する事業者見解への意見について]</p> <p>p480 北浜ふ頭地先公有水面埋立ての方法書 p17 では、“②事業を実施しない案について” 11 行を費やし、“「対象事業の目的」を達成するためには、穀物関連機能が立地し、総合的な機能強化が期待できる北浜ふ頭地先に新たに食糧コンビナート用地を確保する必要があり、事業を実施しないことは現実的ではないことから、複数案にふくめていません。”と具体的な非現実性を説明している。少なくとも、事業を実施しない案の項目を追加し“対象事業の目的を達成することが現実的でない”ことを具体的に説明すべきである。</p>
	<p>[方法書における意見に対する事業者見解への意見について]</p> <p>p480 “有害物質を排出する計画はない”のは当たり前だが、有害物質を浚渫することは十分あり得る。このために埋立地の土壌汚染を引き起こさないよう、浚渫場所の現地調査をすべきである。また、暫定除去基準の定められている水銀については平均潮位差（ΔH）や溶出率（J）、安全率（S）により算出して、評価すべきである。既存資料を集めて記載すればよいものではない。</p>
	<p>[方法書における意見に対する事業者見解への意見について]</p> <p>p482 広島高裁判決の「昼間屋外値 Leq65dB を超える場合に損害賠償請求が認められる」内容も踏まえれば、野跡五丁目の道路交通騒音は損害賠償請求が認められる昼間 65dB を超えていると評価を修正すべきである、との意見を全く検討しておらず、環境基準だけで評価する姿勢を崩していない。少なくとも現状把握は、裁判も含め、広範な資料で検討すべきである。</p> <p>また、2016. 6. 7 に公表した方法書への意見に対する見解が変更され、“今後、環境基準が改訂された場合にあつては、その時点において適用の状況を考慮し、適切に判断します。”を削除した理由は何か。環境基準の改訂は十分考えられることであり、その時点で適用の状況を考慮し、適切に判断することはしないということか。</p>
	<p>[方法書における意見に対する事業者見解への意見について]</p> <p>p482 これらの本編、資料編であったり、なかったりした問題を、今回の方法書では基本的に本編にまとめ、資料編は環境基準、規制基準などに限定したので、すっきりしたが、環境項目に軽重をつけるような姿勢は今後改められたい。</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>本事業は、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・強化を図るため、保管施設用地を確保することを目的としています。</p> <p>金城ふ頭内は既に高度な土地利用がなされており、十分な完成自動車の保管施設用地を確保することは不可能であるため、事業の目的を達成するためには、公有水面の埋立てにより、新たに用地を確保する必要があります。埋立てを行わず、新たな土地を確保しない状況で、事業の目的を達成することは現実的ではないことから、複数案に含めていません。</p>	<p>評価書 p. 2～8</p>
<p>本事業に用いる浚渫土砂は、関係法令に基づき底質調査を行い、汚染の有無を確認し、基準に適合した浚渫土を用います。また、本事業では、工事中、供用時ともに、水銀やPCBなどの有害物質を排出する計画はありません。このため、出典とした既存資料に基づき、基準値の示されたPCBの調査結果を記載しました。</p>	<p>評価書 p. 63</p>
<p>(見解は前述 p. 523 下段に示すとおり)</p>	<p>—</p>
<p>準備書においても、方法書と同様に、温室効果ガス等や土壌汚染の情報を本編に、環境基準、規制基準などの情報を準備書資料編に記載しました。</p>	<p>—</p>

項 目	意 見 の 概 要
市民等の意見の概要及び市長の意見に対する事業者の見解	<p>[方法書における意見に対する事業者見解への意見について]</p> <p>p484 配慮書のもっともらしい予測が“概略の工事計画に基づき、標準的な船団構成や作業能力により作業量を作成したものであり、浮遊物質発生量のピーク時期や、作業項目毎の継続期間を明確化した工程表は作成していません”ということ自らが認め、今回の方法書にはそうした簡略予測は影を潜めたが、準備書ではそうしたことのないよう、複数案ごとに明確に説明できる工程表、作業内容を示していただきたい。</p>
	<p>[方法書における意見に対する事業者見解への意見について]</p> <p>p484 “シルト分 70.2%”は“シルト・粘土分 70.2%”の誤りでした。訂正いたします。ということは理解したが、いつ、どのように方法書を訂正するのか、それとも次回の準備書で修正するのかなど、今後の対応を明記すべきである。</p> <p>なお“予測に用いた濁り発生原単位は、現場海域の平均流速（恒流）や濁り対象土砂の粒度組成により、シルト・粘土分 98.2%として補正を行っています。”とあるが、発生原単位という基本となる値は、現地のシルト・粘土分 98.2%に補正するにしても、できるだけ現実に近い値を用いて補正すべきである。</p>
	<p>[方法書における意見に対する事業者見解への意見について]</p> <p>p484 地盤改良工のサンドコンパクション船・3連装を3台稼働と1台稼働を検討すべきである、の指摘に全く答えていない。逆に工事期間7年を3年に短縮している。配慮書の内容の基本的変更であり、その理由、環境影響の変化、について説明すべきである。</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>方法書提出以降の事業計画の進捗により、岸壁構造はハイブリッドケーソンを部材とした重力式構造に決定しました。方法書 p. 91 に記載したとおり、岸壁構造の違いによる影響要因に違いは無く、調査、予測及び評価の手法に変更はありません。</p> <p>なお、準備書における影響予測は、決定した重力式構造に基づく岸壁工の他、配慮書及び方法書作成段階で未定だった護岸工、埋立工を含めた詳細な工程表に基づき行っています。(準備書 p. 25 参照)</p>	<p>評価書 p. 16</p> <p>評価書 p. 29</p>
<p>配慮書意見に対する事業者見解の訂正(“シルト分 70.2%”は“シルト・粘土分 70.2%”の誤り)は、準備書 p. 485 に記載したとおり、方法書意見に対する事業者見解において訂正させていただきます。</p> <p>なお、準備書における影響予測は、事業予定地周辺で採取された底質の性状を反映しています。(準備書資料編 p. 164 参照)</p>	<p>—</p> <p>評価書資料編 p. 165</p>
<p>(見解は前述 p. 511 下段に示すとおり)</p>	<p>—</p>

(2) 公聴会における意見の概要に対する事業者の見解

公聴会における陳述人数は1人、意見数は9であった。意見の概要及び事業者の見解は、次に示すとおりである。

表 5-7 陳述人数、意見の項目及び意見数

陳述人数	意見の項目	意見数
1人	環境影響評価に係る事項	7
	環境影響評価	2

環境影響評価に係る事項

項 目	意 見 の 概 要
対象事業の 名称、目的 及び内容	<p>[事業の必要性の具体的説明について]</p> <p>事業の必要性の具体的な説明が無い。方法書に対して最も重要な必要性の根拠について説明を求めているにも関わらず、方法書と全く同じ文章を繰り返したばかりであり、方法書への意見を求めた意味が全くない。以下の内容について明確に説明すべきである。</p> <p>(1) 完成自動車取扱機能の集約・拠点化に現時点で必要性・緊急性の高さがあるとしているが、なぜその緊急性・必要性があるのか。</p> <p>(2) 完成自動車取扱量の増加への対応が必要という根拠を、新車、中古車、トランシッブ別に明らかにしてほしい。</p> <p>(3) この事業には膨大な工事費がかかる。これを利用料でペイしようとしても実際にはできない。工事費、整備費用がどれだけか、そのうち使用料・手数料でどれだけか収入があるのか、きちんと示して欲しい。必要のない工事をして、根拠のない必要性で工事をして、そして環境を破壊することは許されない。環境影響評価としては看過できない問題である。</p> <p>(4) 事業予定地周辺のふ頭用地を完成自動車専用ふ頭とすることを複数案の第一候補とすべきである。それに対して完成自動車等の保管施設として高度な土地利用がなされており、もう余裕がないということであるが、私たちが Google 等で見る限り、そのようなことはない。具体的にどのように利用されているかを明確に示すべきである。</p>
	<p>[隠された事業の必要性について]</p> <p>隠された事業の必要性をきちんと述べるべきである。この事業の主要目的が隠されている。2015年12月28日に全面改訂された名古屋港港湾計画において、浚渫土砂の廃棄処理を新たに計画することが示されている。これに対して本事業は、保管施設用地を確保することが目的で、埋立てるときに浚渫土砂も使うとしている。</p> <p>本来の目的はどちらなのか、きちんと明記すべきである。</p> <p>本来の目的は保管用地としても、もう一つの目的が浚渫土砂の埋立てということであれば、そのこともきちんと書くべきである。</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>名古屋港では、現在、完成自動車の非効率な輸送が行われており、これを解消することが喫緊の課題となっています。また、自動車輸送船の大型化に対し、岸壁の水深不足も生じています。さらに、切迫性の高い南海トラフ巨大地震等の自然災害への対応が課題となっています。</p> <p>これらの課題を解消するため、金城ふ頭に新たな保管施設用地を確保し、大型輸送船の利用が可能な、かつ、巨大地震にも耐えることができる耐震性の高い岸壁・護岸を整備することを目的としています。</p> <p>なお、埋立予定地周辺の埠頭用地は既に完成自動車等の保管施設用地として高度な土地利用がなされており、十分な完成自動車の保管施設用地を確保することはできません。</p>	<p>評価書 p. 2～8</p>
<p>本事業は、現状における喫緊の課題を解消するため、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すること、並びに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の大規模地震対策施設を早期に整備することを目的としています。</p> <p>一方で、名古屋港は、庄内川、新川をはじめとする河川によって運ばれた土砂の堆積が続く遠浅な港であることから、港湾施設の機能維持、整備のための浚渫は必要不可欠です。本事業の埋立てにおいては、浚渫に伴い発生する土砂を埋立用材として活用していく予定です。</p>	<p>評価書 p. 2～8</p>

項 目	意 見 の 概 要
対象事業の 名称、目的 及び内容	<p>[事前着工の疑い]</p> <p>この事業が、平成 27 年 4 月に国の新規事業採択を受け事業化したものであれば、現在、環境影響評価の手続きをしていることは、事前着工に当たるのではないか。ここで採択された事業内容は具体的に何なのか、明確にすべきである。</p>
	<p>[工期 7 年を 3 年に短縮することについて]</p> <p>工期の短縮の理由について、見解書では事業計画の進捗によるとしているが、これはおかしい。具体的に事業計画の進捗とはどういうことなのか、明確にしてほしい。</p> <p>また、築堤全体の余水吐や汚濁防止膜については位置しか示されておらず、明確に示すべきである。</p>
	<p>[土質改良材として鉄鋼スラグの使用について]</p> <p>鉄鋼スラグは具体的にどの程度、どのようなものを使うのか、その内容についても明確にすべきである。</p>
対象事業に 係る計画に ついて環境 の保全の見 地から配慮 した内容	<p>[ダンプトラックの使用について]</p> <p>ダンプトラックをもっと海上輸送にすべきであるという意見に対し、見解書では「可能な限り」とあり、結果として可能であったかなかったかはだれが判断するのか、ということで、環境影響評価の意味がない。</p> <p>また、築堤位置は図だけでなく、正確な位置、海水面の切れ目等々も全て示すべきである。</p>
	<p>[低公害型建設機械の使用について]</p> <p>使用する建設機械について、低公害対策型を使用するよう努めるとあるが、努めるだけであれば、努めたか努めていないかはだれが判断するか、ということで、全て低公害対策型を使うべきである。努めるだけでは、結果として何もしないということになってしまう。</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>「事業化する」という言葉は、行政手続きにおいて用いられる専門用語であり、事業の計画段階から、具体的な設計段階に移行する節目で用います。この段階ではあくまで机上検討のみであり、実際に工事を着工するわけではありません。</p> <p>本事業は、名古屋市環境影響評価条例に基づき環境影響評価の手続きを進めています。工事の着工は、条例において、工事の着手届と、工事中の事後調査計画書を提出した後に可能とされており、本事業においても条例で定められた手続きに従い、工事を着手する計画です。</p>	—
<p>工事工程の見直しは、方法書提出後に行いました。 築堤の詳細な構造については今後検討する予定です。</p>	評価書 p. 24
<p>埋立ての用材は改良材を使用します。 改良材の投入に際しては、「海洋汚染防止法」に基づき、基準に適合したものを uses。</p>	評価書 p. 31
<p>築堤の位置は、設置に要する期間や岸壁及び護岸工事への影響を考慮したうえで、できる限りダンプトラックの台数を少なくするため、築堤の位置を可能な限り南に移動し、築堤南側エリアを小さくすることとしています。</p> <p>築堤の材質は、埋立用材と同じく改良土を使用する予定です。 なお、築堤の詳細な構造については今後検討する予定です。</p>	評価書 p. 27
<p>本事業の実施にあたり、建設機械の機種を選定について、原則として排出ガス対策型の機種を使用すること、低騒音型、低振動型の機種の使用に努めることにより、事業の実施による環境への影響をできる限り低減するように努めます。</p> <p>なお、事業者として、環境影響を低減するため、準備書に記載の環境保全措置を実施する計画です。</p>	評価書 p. 141, 201, 226

環境影響評価

項 目	意 見 の 概 要
騒 音	<p>[建設機械騒音予測の間違い]</p> <p>建設機械騒音の予測の間違いについて、見解書で訂正したことは評価するが、どこで間違ったのかについての回答が無い。これではどこで間違ったかわからない。全ての予測が間違っているかもしれないが、そのことについては何も回答していないということは、非常に大きな問題である。</p> <p>準備書を委託した業者に指示して全ての予測をやり直すのか、そうでなければ、なぜ今回間違ったかを明確にすべきである。</p>
水 質	<p>[水質汚濁の濁りの予測条件（発生原単位等）の不足について]</p> <p>準備書では、水質汚濁の濁りの予測条件の根拠が十分に示されていない。見解書では若干の追加がされているが極めて不十分である。予測条件の未記載は、環境影響評価の基本条件さえ満たしていない準備書であり、準備書とはいえ、私たちはこれに対しきちんと意見をいうことができなかつた。きちんと条件を示して、もう一度、私たちに意見を述べる機会を与えるべきである。その上で、次の4点について明確に回答してほしい。</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) グラブ浚渫船の施工量を施工日数で割ると、見解書で示されている日施工量と異なる。これはなぜか。 (2) ガット船・土砂投入工の濁り発生原単位が過小と思われる。なぜこういう数値になったのか、明確な根拠を示して欲しい。 (3) ガット船・埋立工の濁り発生原単位について、最終の値のみ示されているが、なぜこの値が導き出されたかの記載がない。 (4) グラブ浚渫船の濁り発生原単位が過小と思われる。なぜこういう数値になったのか、明確な根拠を示して欲しい。

事業者の見解	本文対応頁
<p>建設作業騒音計算の誤りの原因は、受音点に到達する騒音レベルの算出にあたり、予測式ではA特性パワーレベルから8dBを減じた上で距離減衰効果を見込むことになっているところ、8dBを減じずに算出したことによるものです。このため、受音点での騒音レベルは8dB大きい値となっていました。</p> <p>なお、その他の計算条件や、類似の計算を行う建設作業振動などの計算結果について改めて確認を行い、誤りが無いことを確認しています。</p>	<p>評価書 p. 199</p>
<p>(1)見解書 p. 25 の表-1 に記載した日施工量の値は、濁りの発生がピークとなる工事着工後 2 ヶ月目の施工量を示していますが、同じ表の施工量及び施工日数は全工程の総数を示しています。対象とした岸壁工における浚渫工は、全体を 5 つの工区に分け、時期を変えて施工するものであり、工区により施工量、施工日数が異なります。そのため、全施工量を全体の施工日数で割った、日施工量の平均値と、予測対象とした工事着工後 2 ヶ月目の日施工量は異なります。</p> <p>(2)対象水域における濁り発生原単位は、「手引き」をもとに、事例から設定した濁り発生原単位を、土砂中に含まれるシルト・粘土分の割合を用いて補正を行います。ご指摘のガット船・500m³の濁り発生原単位は、5 事例を 1 つの事例として扱った場合、補正前の原単位の値は準備書で設定した値より大きくなりますが、シルト・粘土分の割合についても値が変わります。補正後の値については、複数の条件で計算を行いましたが、いずれも準備書で設定した値を下回っていました。準備書では取り扱う土砂の性状を考慮した適切な設定を行っていることから、過小という指摘はあたらないと考えます。</p> <p>(3)ガット船・土砂投入工（改良土投入）の原単位の設定にあたっては、改良材を使用する施工業者に聞き取り調査を行いました。今回の浚渫土の改良に使用する改良材と同じ材料を用いて行われた 10 海域での試験結果資料について、ご提供いただきましたので、その資料を基に設定を行いましたが、試験結果資料の明示については、控えさせていただきます。</p> <p>(4)浚渫工におけるグラブ浚渫船による濁りの発生原単位の設定にあたっては、「手引き」を参考に、型式が同じグラブ浚渫船 15m³の原単位の中から、シルト・粘土の割合が高い浚渫土砂の性状を踏まえ、取扱土砂が細粒土である事例の値を採用しました。本工事に使用する船舶の型式と、シルト・粘土の割合が高い浚渫土砂の性状から、適切な値を設定したものと考えます。</p>	<p>評価書 資料編 p. 166</p>

(3) 審査書に対する事業者の見解

審査書において、金城ふ頭地先公有水面埋立てに係る環境影響評価の実施に当たっては、当該事業に係る準備書に記載されている内容を適正に実施するとともに、評価書の作成にあたり、以下の事項について対応が必要であると指摘された。

審査書における指摘事項及び事業者の見解は、次に示すとおりである。

表 5-9 市長の意見の項目及び意見数

意見の項目	意見数
対象事業の名称、目的及び内容	2
予測・評価等に関する事項	5
事後調査に関する事項	1
その他	1

事業の目的及び内容に関する事項

項 目	審 査 書 に よ る 指 摘 事 項
事業の位置づけ	事業計画の内容に関して、市民にその必要性や妥当性がよく理解されるよう、本事業の前提となる名古屋港港湾計画の改訂や一部変更の変遷について分かりやすく示すとともに、現状とその課題等について詳細に示すこと。
工事計画	環境影響評価方法書において7年としていた工事予定期間を、環境影響評価準備書では3年に短縮しており、工事の集中による周辺への環境影響が考えられる。したがって、工事計画の具体化にあたっては、建設機械及び工事関係車両が集中しないよう、工事の平準化等に努めること。

事業者の見解	本文対応頁
<p>金城ふ頭では、変更前の港湾計画において埠頭用地 9.6ha の埋立てが位置づけられていました。平成 26 年 12 月の港湾計画の一部変更により、新たに 6.8ha の埋立てと、耐震強化岸壁が位置づけられました。その後、平成 27 年 12 月の港湾計画の改訂により、新たに 2.2ha の埋立てと、耐震強化岸壁の南側に公共岸壁が位置づけられました。これら計画の変遷について、関連する弥富ふ頭とともに、資料編 p. 1 に記載しました。</p> <p>また、名古屋港の現状と課題については、完成自動車のトランシップ拠点である名古屋港の特徴と、完成自動車の取扱機能が港内に分散・点在中にあることにより、船舶の港内移動や完成自動車の横持ちが発生するなど、非効率な運用を強いられている実態を、評価書 p. 3～6 に記載しました。</p>	<p>評価書 p. 9～10 評価書 資料編 p. 1</p> <p>評価書 p. 3～6</p>
<p>工事期間の短縮は、埋立てに先立ち、事業予定地内に築堤を造成することにより、岸壁及び護岸の概成前に埋立地に埋立用材を投入することが可能となったことによるものです。</p> <p>今後、工事計画の具体化にあたっては、大気汚染物質排出量が多い建設機械や、大きな音や振動を発生する建設機械がなるべく同時に多数稼働しないような工事計画に努めてまいります。この内容について、建設機械の稼働に係る大気質、騒音及び振動の環境保全のための措置の項目に加えしました。</p>	<p>評価書 p. 29</p> <p>評価書 p. 141, 201, 226</p>

予測・評価等に関する事項

項 目	審 査 書 に よ る 指 摘 事 項
大気質	<p>建設機械の稼働による大気質の予測において、二酸化窒素濃度が環境基準の値を下回るものの、名古屋市の環境目標値を上回る範囲があることから、工事の実施にあたっては、原則として排出ガス対策型の建設機械を使用する等の環境の保全のための措置（以下、「環境保全措置」という。）を講ずることにより、大気汚染物質排出量を低減するよう努めること。</p>
騒 音	<p>建設機械の稼働による騒音の予測において、予測計算の誤りにより、予測結果が 8dB 過大となっていた。予測結果の誤りは環境影響評価の信頼性に大きく関わるので、適切に修正すること。また、修正に伴い、予測・評価等がどのように変わったのかを明らかにすること。</p>
水質・底質	<p>本事業の予測においては、事業予定地の周辺海域で実施される航路・泊地のしゅんせつ事業を含めていないが、工事中の予測結果において、浮遊物質濃度が、一部の海域で名古屋市の環境目標値を上回ることから、工事期間が重なった場合の水質への影響が考えられる。したがって、工事の実施にあたっては、しゅんせつ工事関係者と綿密に協議、調整するとともに、必要に応じて浮遊物質発生量を低減させるための追加の環境保全措置を講ずること。</p>
動 物	<p>既存資料調査では確認されたスナメリについて、現地調査では確認されていないことにより、重要な種として選定していないが、その調査方法等の詳細が示されていない。したがって、重要な種として選定しない理由について、既存資料調査結果を踏まえて示すとともに、現地調査の妥当性、信頼性を検証できるよう、調査方法を詳細に示すこと。</p>
生態系	<p>アカエイの抽出理由について、既往資料において多くの確認情報がある等としているが、既往調査及び現地調査において確認された大型肉食性魚類はアカエイに限定されないことから、抽出したことの妥当性が十分に示されているとは言い難い。したがって、アカエイを抽出するに至った考え方が理解できるよう適切に修正すること。</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>建設機械の稼働による大気質への影響を低減するため、建設機械の機種を選定に係る環境保全措置として、原則として排出ガス対策型の機種を使用することとします。</p>	<p>評価書 p. 141</p>
<p>計算の誤りの原因は、受音点に到達する騒音レベルの算出にあたり、予測式では A 特性パワーレベルから 8dB を減じた上で距離減衰効果を見込むことになっているところ、8dB を減じずに算出したことによるものです。このため、受音点での騒音レベルは 8dB 大きい値となっていました。評価書ではこれを修正し、適切な値としました。</p> <p>修正後の騒音レベル (L_{10}) の最大値は 76dB です。予測結果は、「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を下回っており、評価については準備書と同じです。</p>	<p>評価書 p. 199</p>
<p>本事業と、事業予定地の周辺海域で実施される航路・泊地の浚渫事業は別事業と考えていますが、工事期間が一部重なる可能性があります。</p> <p>浚渫を含めた海上工事に伴う濁りの影響をできるだけ小さくするため、浚渫工事関係者と工事工程の調整を図り、濁りの発生がピークとなる時期が重ならないような工夫を行うなど、影響の低減に努めます。</p> <p>この内容について、工事中の水質・底質に係る環境保全措置の項目に加えました。</p>	<p>評価書 p. 261</p>
<p>スナメリの調査は、船上での海域調査時に、海上でスナメリの確認経験のある作業員及び船長が、延べ 40 時間実施しました。調査範囲は、概ね評価書 p. 44 に示す調査対象区域の海域部分です。この調査方法について、評価書に記載しました。</p> <p>同種は、既存資料による調査において名古屋港内の広い範囲で確認されていることから、事業予定地前面海域を利用している可能性があります。が、現地調査では確認されず、この海域の利用頻度は高くないと考えられるため、重要な種として選定しませんでした。ただし、同種の貴重性に鑑み、工事に伴う同種への影響について、評価書において新たに予測を行いました。</p>	<p>評価書 p. 334</p> <p>評価書 p. 359</p>
<p>アカエイの抽出理由は、大型の肉食性魚類であり、海中（主に海底）における食物連鎖の上位捕食者に位置づけられること、並びに魚介類調査（既往調査及び現地調査）において、事業予定地及び周辺海域で確認されたことです。また、この調査において、アカエイと同様に魚食性で生態系の上位に位置する種として「スズキ」が確認されていますが、現地調査において確認されたスズキは小型の個体が大半であったことから、この海域での生態系の上位種には当たらないと判断し、上位性の注目種等として抽出しませんでした。</p> <p>上記の抽出理由を、評価書に記載しました。</p>	<p>評価書 p. 366</p>

事後調査に関する事項

項 目	審 査 書 に よ る 指 摘 事 項
事後調査	<p>金城ふ頭地先公有水面埋立てに係る見解書において、埋立てに使用するしゅんせつ土及びしゅんせつ土と改良材を混合した改良土については、「海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律」（昭和 45 年法律第 136 号）に基づく調査を行い、基準に適合したものをを用いることとしていることから、事後調査にこの項目を追加すること。</p>

その他

項 目	審 査 書 に よ る 指 摘 事 項
その他	<p>記載内容に分かりづらい表現や誤りが多いことから、誤りは適切に修正するとともに、調査や予測の条件を詳細に記載するなど、市民に分かりやすい図書となるよう十分に配慮すること。</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>埋立てに用いる浚渫土（改良土を含む）は、海洋汚染防止法に基づき調査を行い、基準に適合したものを用います。</p> <p>工事中の事後調査において、同法に基づき行われた調査結果をとりまとめ、事後調査結果報告書に記載します。この内容を、評価書 p. 422 の事後調査計画に記載しました。</p>	<p>評価書 p. 422</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>準備書において、記載内容に誤りがあった箇所は、適切に修正しました。また、評価書の作成にあたり、準備書の内容を読みやすく、かつ分かりやすくするために、表現や図表等の修正及び追加を行いました。</p> <p>準備書の内容から修正を行った箇所（単純な誤字等や体裁の修正は除く）については<u>下線</u>を付加しました。なお、新たに項目を追加した場合、または、項目内の内容を全面的に修正した場合は、見出しに<u>下線</u>を、図表等を全面的に修正または新たな図表等を追加した場合は図表等の表題に<u>下線</u>を付加しました。</p>	<p>全 般</p>

第6部 環境影響評價業務委託先

本環境影響評価書に係る業務は、次に示すものに委託して実施した。

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

用 語 解 説

【用語解説】

(あ 行)

影響要因

環境に影響を及ぼすおそれのある行為・要因。工事中の機械の稼働や車両の走行、供用時の施設の存在など。

A特性

A特性聴感補正回路（人間の聴覚にあわせて騒音計に組み込まれている回路）によって補正した音圧レベルであり、環境基準や騒音規制法に基づく評価は、A特性で測定された結果により行うこととなっている。

オクターブバンド

ドレミファソラシドの低いドから高いドまでの間を1オクターブという。1オクターブ高い音は、周波数が倍の音に相当する。オクターブバンドとは、1オクターブ分の周波数帯域のことを指す。音の分析の場合、区切りのいい1,000Hzを基準にしてオクターブバンドを設定している。なお、1/3オクターブバンドとは、1オクターブバンドを1/3に分割した周波数帯域を示す。

汚濁防止膜

海洋を主とする公有水面での浚渫工事や埋立工事等において、発生する汚濁の拡散を物理的に防止し、周辺へ濁りの影響を与えないようにするために、作業区域を囲むように設置される膜材を主に構成された複合的な構造物のこと。

汚濁防止枠

フロート部の下部にカーテン部を垂下させた形式の汚濁防止膜。フロート部は、鋼管をボルト等で接合し枠状にしたものが用いられることが多い。

温室効果ガス

大気中の微量ガスが地表面から放出される赤外線を吸収して、宇宙空間に逃げる熱を大気中に蓄積するために、気温が上昇する現象を“温室効果”という。この赤外線を吸収する気体を、温室効果ガスといい、「地球温暖化対策の推進に関する法律」（平成10年法律第117号）では、二酸化炭素・メタン・一酸化二窒素・政令で定めるハイドロフルオロカーボン類・政令で定めるパーフルオロカーボン類・六ふっ化硫黄の6種類について、排出の抑制などの施策を行うとしている。

名古屋市は、地球温暖化等の環境問題に対処していくため、地球環境保全のための行動計画「なごやアジェンダ21」を平成8年に策定し、その後、具体的な削減目標を掲げた「名古屋市地球温暖化防止行動計画」を平成13年に、「第2次名古屋市地球温暖化防止行動計画」を平成18年に、「低炭素都市なごや戦略実行計画」を平成23年に策定した。

(か 行)

環境基準

「環境基本法」(平成5年法律第91号)第16条は、「大気の汚染、水質の汚濁、土壌の汚染及び騒音に係る環境上の条件について、それぞれ、人の健康を保護し、及び生活環境を保全する上で維持されることが望ましい基準」を環境基準としている。これは、公害発生源を直接規制するための基準(いわゆる規制基準)とは異なる。

環境騒音

ある観測点において観測されるあらゆる騒音源から、救急車のサイレン等のような特異音を除いた騒音をいう。

環境要素

影響要因によって、影響を受ける可能性が考えられる項目。大気質、騒音、景観、安全性など。

岸壁

船舶を接岸、係留させて、貨物の積み卸し、船客の乗降等の利用に供する施設のこと。

基準点における振動レベル

建設機械からの振動を予測する際に設定されるもので、建設機械から基準点まで離れた時の振動レベルをいう。

減衰定数

振動や波動の振幅が時間的あるいは空間的な減衰を示すとき、その減衰の速さを示す数値を減衰定数という。振動がより広い領域に広がり、領域あたりの振動エネルギーが減っていくために生じる減衰を幾何減衰といい、振動が地盤内を伝わる際、土質の粘性抵抗により、振動エネルギーが熱エネルギーに変換されることで、振動エネルギーが減っていくために生じる減衰を地盤減衰という。

高度地区

「都市計画法」に基づく地域地区の一種である。市街地の環境の維持または土地利用の増進を図るため、建築物の高さの最高限度または最低限度が定められている。

港湾区域

港湾法で定める手続きにより、国土交通大臣又は都道府県知事によって港湾管理者の権限のおよびうる範囲として認可された水域。その範囲は、経済的に一体の港湾として管理運営するために必要な最小限度の区域とされる。

港湾計画

港湾法第3条の3に位置づけられた「港湾の開発・利用及び保全並びに港湾に隣接する地域の保全に関する政令で定める事項に関する計画」のこと。

名古屋港でも、長期構想をベースとして、港湾の開発、利用及び保全等の方針及び目標年次における港湾の能力（取扱可能な貨物量等）とそれに対応する港湾施設の規模と配置、港湾の環境の整備と保全等、その他基本的な事項を定めた港湾整備のマスタープランとして位置づけている。

（さ 行）

GNSS

GNSS(全地球測位システム)とは、人工衛星を使用して地上の現在位置を計測する「衛星測位システム」のうち、全地球を測位対象とすることができるシステムのこと。

時間率振動（騒音）レベル

振動（騒音）の評価方法の1つ。振動（騒音）があるレベル以上になっている時間が実測時間のX%を占める場合、そのレベルをX%時間率振動（騒音）レベルといい、 L_x と表す。

地盤卓越振動数

対象車両の通過ごとに振動加速度レベルが最大を示す周波数帯域の中心周波数をいう。

浚渫

海底・河床などを、水深を深くするために掘削すること。その際に発生する土砂を浚渫土砂という。名古屋港は、多くの河川が流入する遠浅の地形であるため、航路や泊地を建設・維持するための浚渫が不可欠であり、浚渫土砂の処分も大きな課題となっている。

人口普及率（下水道の人口普及率）

行政区域内人口（住民基本台帳人口及び外国人登録人口の合計）に対する下水道整備済区域内人口（公共下水道管が整備され、各家庭からの污水配水管を接続している地域及び接続が可能な地域の人口）の割合のこと。

振動伝搬理論式^{でんぱん}

地盤を伝搬する振動は、幾何学的拡散に加え、地盤を形成する土質の粘性抵抗の影響を受けて減衰する。振動を予測する場合には、これらの要因を考慮した伝搬理論に基づく予測式を用いる。この式のことを振動伝搬理論式という。

振動レベル

物理的に測定した振動加速度に、振動感覚補正を加えてレベル表示したもので、単位としてはデシベル（dB）が用いられる。通常、振動感覚補正回路をもつ公害振動計により測定した値である。

< 振動レベルの目安 >

- 90dB.....つり下げ物が大きく揺れ、棚にある食器類が音を立てる。眠っている人のほとんどが目覚まし、歩いている人も揺れを感じる程度の地震。震度 4。
- 80dB.....室内にいる人のほとんどが揺れを感じ、棚にある食器類が音を立てることがある程度の地震。震度 3。
- 70dB.....室内にいる多くの人が揺れを感じ、電灯などのつり下げ物がわずかに揺れる程度の地震。震度 2。
- 60dB.....室内にいる人の一部が、わずかな揺れを感じる程度の地震。震度 1。
- 50dB.....人体に感じないで地震計に記録される程度。震度 0。

騒音レベル

物理的に測定した騒音の強さ（圧力）に、周波数ごとに人間の感じ方を加味して補正を行ってレベル表示したものを、騒音レベル（A 特性音圧レベル）といい、単位としてはデシベル（dB）が用いられる。通常、騒音計の A 特性で測定した値である。

< 騒音レベルの目安 >

- 120dB.....飛行機のエンジン近く
- 110dB.....自動車のクラクション（前方 2m）、リベット打ち
- 100dB.....電車が通るときのガード下
- 90dB.....大声による独唱、騒々しい工場の中
- 80dB.....地下鉄の車内
- 70dB.....騒々しい街頭、騒々しい事務所の中
- 60dB.....静かな乗用車、普通の会話
- 50dB.....静かな事務所
- 40dB.....図書館の中、静かな住宅地の昼
- 30dB.....郊外の深夜、ささやき声
- 20dB.....木の葉のふれあう音、置時計の秒針の音（前方 1m）

(た 行)

大気安定度

大気の垂直方向の混合、拡散のしやすさを「大気安定度」という。基本的には気温の高度分布によって決まる。

良く晴れた日中で日射が強く、かつ、風が弱い時は大気は「不安定」となり、拡散しやすくなる。一方、風の弱い良く晴れた夜間には地表面近くが冷やされるため、重い空気が地表近くにある「安定」な状態となる。曇天・雨天時や風が強い場合は「中立」となる。

大気汚染と関係が深く、風向、風速、大気安定度により汚染物質の拡散が左右される。

大気拡散モデル

発生源から排出された大気汚染物質がどのように大気中へ拡散するかを予測する方法。風速・風向等が一定の状態のもとで、煙源から連続的に排出された煙流の空間分布を予測するプルームモデルと煙源から瞬間的に排出された大気汚染物質の塊（パフ）の空間分布を予測するパフモデルを組合わせて予測する方法が一般的である。

耐震強化岸壁

大規模な地震が発生した場合に、被災直後の緊急物資及び避難者の海上輸送を確保するために、特定の港湾において、通常のものより耐震性を強化して建設される岸壁。被災直後だけでなく、その後の人々の生活や産業活動の復旧にも重要な役割を持つ。名古屋港では、現在、飛鳥ふ頭南側、鍋田ふ頭、潮風ふ頭、大江ふ頭に合わせて6バースが整備されている。

単発騒音暴露レベル（ L_{AE} ）

単発的や間欠的に発生する継続時間の短い騒音を測定する場合の騒音レベルのことで、単発的に発生する騒音の全エネルギーを等しいエネルギーを持つ、継続時間1秒の定常音の騒音レベルに換算した値で示す。

地球温暖化定数

個々の温室効果ガスの地球温暖化に対する効果を、その持続時間も加味した上で、 CO_2 の効果に対して相対的に表す指標。温室効果を見積もる期間の長さによって変わる。

等価交通量

道路には、大型車や小型車が走行しており、振動発生の視点からみると、小型車に比べて大型車が与える影響の方が大きいため、この影響を考慮できるよう「旧建設省土木研究所の提案式」を参考に、大型車1台が小型車13台に相当するように換算した交通量をいう。

等価騒音レベル（ L_{Aeq} ）

一定時間連続測定された騒音レベルについて、それと等しいエネルギーを持つ連続定常騒音に置き換えたときの騒音レベルのことで、環境基準の評価には等価騒音レベルが用いられている。

特定建設作業

建設工事として行われる作業のうち、著しい騒音や振動を発生する作業であって、政令で定めるもの及び「名古屋市環境保全条例」に基づくもので、騒音についてはびょう打機を使用する作業、さく岩機を使用する作業など 13 種類、振動については鋼球破壊、くい打ち機・くい抜き機を使用する作業など 4 種類の作業がある。

（な 行）

日平均値の 2% 除外値

1 年間に測定された欠測日を除くすべての日平均値を、1 年間での最高値を第 1 番目として、値の高い方から低い方に順（降順）に並べたとき、高い方（最高値）から数えて 2% 分の日数に 1 を加えた番号に該当する日平均値のこと。浮遊粒子状物質及び二酸化硫黄の 1 年間の測定結果が環境基準に適合したかどうかを判断する際に用いられる年間統計値。

日平均値の年間 98% 値

1 年間に測定された欠測日を除くすべての日平均値を、1 年間での最低値を第 1 番目として、値の低い方から高い方に順（昇順）に並べたとき、低い方（最低値）から数えて 98% 目に該当する日平均値のこと。二酸化窒素の 1 年間の測定結果が環境基準に適合したかどうかを判断する際に用いられる年間統計値。

（は 行）

排出ガス対策型建設機械

国土交通省が、建設現場の作業環境の改善、機械化施工が大気環境に与える負荷の低減を目的として、「排出ガス対策型建設機械指定要領」（平成 3 年 10 月 8 日付建設大臣官房技術審議官通達、最終改正平成 14 年 4 月 1 日）に基づき定めた基準値に適合する建設機械を指す。平成 4 年から第 1 次基準値、平成 13 年から第 2 次基準値、平成 18 年から第 3 次基準値に適合した排出ガス対策型エンジン及び排出ガス対策型黒煙浄化装置の型式認定、排出ガス対策型建設機械等の型式指定が行われている。

バックグラウンド濃度

対象となる事業を実施しない場合の背景としての濃度。バックグラウンド濃度に対象事業活動に伴い発生する付加濃度を加えた濃度が将来濃度となる。

80%レンジの上端値 (L_{10})

振動等のレベルが、ある値以上である時間が、実測時間の10%を占める場合のレベルをいう。

発生集中交通量 (TE)

1つの移動(トリップ)の出発側と到着側をそれぞれ「トリップエンド」といい、トリップエンドを集計したものを「発生集中交通量」という。

パワーレベル

本書(第2部 第3章「騒音」)では音響パワーレベルを指す。音響パワーレベルは、機械などの(騒)音源が放射する音の全パワーを、レベル表示したもの。

分潮

潮流は月と太陽の引力(起潮力)の変化による海面の昇降に伴う周期的な流れである。調和分解によって求められた分潮のうちで起潮力の大きい M_2 分潮(主太陰半日周潮)、 S_2 分潮(主太陽半日周潮)、 O_1 分潮(主太陰日周潮)、 K_1 分潮(主太陽日周潮)を主要4分潮と呼ぶ。なお、 M_2 分潮は、月の引力によって起こる分潮で、12.42時間の周期で干満を起こし、振幅が最も大きい基本的な分潮である。 S_2 分潮は、周期12時間ちょうどで太陽の動きに起因する分潮である。 O_1 分潮は、周期が25.82時間で月に起因する分潮である。 K_1 分潮は、周期23.93時間で月と太陽が合成して引き起こす分潮である。

(ま 行)

モノづくり文化交流拠点構想

“モノづくり文化”を発信・継承するため、名古屋港金城ふ頭に「産業技術」をテーマとして、人々が交流する拠点を形成する構想。名古屋市が平成20年3月に策定した。

(や 行)

用途地域

用途地域とは一定の範囲の地域を定め、その地域内には一定用途以外の建築物を規制し、適正な土地利用を図り、市街地の健全な発展と環境保全を目的として、「都市計画法」(昭和43年法律第100号)に基づく一連の手続きに従って定めるものである。

都市計画として定める地域は、第一種低層住居専用地域、第一種住居地域、近隣商業地域など12種類の地域区分がある。

(ら 行)

リサイクル

環境汚染の防止、省資源、省エネルギーの推進、廃棄物の減量化を図るために、廃棄物を資源として再利用することをいう。

臨港地区

港湾の管理運営を円滑に行うため、港湾区域と一体として機能すべき陸域であり、都市計画法の規定により定められた地区又は港湾法の規定により港湾管理者が定めた地区のこと。

路面平坦性

路面の平坦さを表す言葉で、高速道路以外の道路については、3mプロフィールメータによる路面凹凸の標準偏差で定義される。道路の補修基準値に適用され、一般に路面平坦性は舗装完成後が最も良く、累計通過交通量の増加とともに暫時劣化していく傾向がある。

本書に掲載した地図のうち、1/25,000、1/35,000、1/50,000、1/80,000の地図の下図は、国土地理院長の承認を得て、同院発行の電子地形図 25,000 を複製したものである。(承認番号 平 29 情複、第 1776 号) この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る。

また、本書に掲載した地図のうち、1/6,000、1/10,000、1/12,500の地図の下図は、名古屋都市計画基本図(縮尺 2 千 5 百分の 1、平成 22 年度)を使用したものである。

本書は、再生紙を使用しています。