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	水面の埋立てによる大気汚染（粉じん）	「衛生試験法・注解」（日本薬学会，平成30年）に準じる方法により調査する。	施工区域境界において最も降下ばいじん量が多くなると予測される地点	建設機械からの粉じんの排出量が最大と想定される時期（3ヶ月） ＜予定時期＞ 令和7年（着工後13～15ヶ月目）
	水面の埋立てによる大気汚染（水銀、ベンゼン）	「有害大気汚染物質等測定方法マニュアル」（平成 31 年３月 環境省）により調査する。	施工区域境界において最も大気汚染物質量が多くなると予測される地点	工事中 ＜予定時期＞ 令和6～15年（工事中） ＜調査頻度＞ 年1回（汚染土が露出する時期）
	建設機械の稼働による大気汚染（二酸化窒素及び浮遊粒子状物質）	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＞令和7～10年 （二酸化窒素：着工後44～55ヶ月目、浮遊粒子状物質：着工後23～34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＞ 令和10年（着工後49ヶ月目） ＜調査時間＞24時間
悪臭	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。	施工区域境界において最も悪臭が強くなると予測される地点	工事中 ＜予定時期＞ 令和6～15年（工事中） ＜調査頻度＞ 年1回（夏季） 及びヘドロ層が露出する時期

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及び背後地に住居が多く存在する地点	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＞ 令和8年（着工後31ヶ月目） 令和10年（着工後49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＞ 令和10年（着工後49ヶ月目） ＜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＞ 令和10年（着工後50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＞ 令和10年（着工後49ヶ月目） ＜調査時間＞6～22時の16時間
水質・底質	工事中に発生する水質汚濁物質（SS）及び発生の恐れのある有害物質（鉛、砒素、総水銀、PCB、ベンゼン、ふっ素、ほう素及びダイオキシン類）	「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）及び「ダイオキシン類による水質の汚濁に係る環境基準（平成11年12月環境庁告示第68号）に定める方法により調査する。	事業予定地西側の施工区域境界で、工事による水質汚濁物質の濃度が最も高くなると予測される地点	工事中 ＜予定時期＞令和6～15年 （工事中） ＜調査頻度＞月1回 ＜調査時期＞平常時（干潮時）及び出水時（干潮時）
	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2箇所（水質・底質の現地調査地点No.C及びNo.Dと同じ）	存在時（1年） ＜予定時期＞令和16年 ＜調査頻度＞春季、夏季、秋季及び冬季の年4回

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
地下水	工事中に発生の恐れのある汚染物質（鉛、砒素、総水銀、PCB、ベンゼン、ふっ素、ほう素及びダイオキシン類）	「地下水の水質汚濁に係る環境基準」（平成9年環境庁告示第10号）に定める方法により調査する。	事業予定地周辺（堤防敷地内の右左岸６地点）	工事前 ＜予定時期＞令和5年に1回 工事中 ＜予定時期＞令和6～15年（工事中） ＜調査頻度＞年4回 工事後 ＜予定時期＞令和16～17年 ＜調査頻度＞年4回
地盤	水面の埋立てによる地盤変位（鉛直及び水平変位）	「事業損失防止調査標準仕様書」（名古屋市，平成13年）に定める方法により調査する。	変位解析を行った4断面（8側線）（前掲図2-7-5 p.295参照）	工事中 ＜予定時期＞令和6～15年（工事中） ＜調査頻度＞月1回 工事後 ＜予定時期＞令和16年 ＜調査頻度＞月1回 工事完了時に地盤変位が継続している場合に、変位が収束するまで実施
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＞ 令和10年（着工後49ヶ月目） ＜調査時間＞6～22時の16時間
	工事の実施に伴う工事関係車両と歩行者及び自転車との交錯	工事関係車両、歩行者及び自転車交通量に分類し、数取り器により調査する。	事業予定地周辺（予測場所と同じ工事関係車両出入口）	工事関係車両台数が最大と想定される時期（平日1日） ＜予定時期＞ 令和10年（着工後49ヶ月目） ＜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＞令和6～15年（工事中）
植物	工事中の陸生植物	植物相：目視観察調査 植生：植物社会学的手法	現地調査範囲と同じ範囲	工事中（1年） ＜予定時期＞令和10年 ＜調査頻度＞春季、夏季、秋季及び冬季の年4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
動物	工事中の陸生動物（爬虫類及び鳥類）及び水生動物（底生生物（動物）及び魚介類）	[陸生動物] 爬虫類：目視観察調査 鳥類：定点観察調査、ラインセンサス調査、任意観察調査 [水生動物] 底生生物（動物）、魚介類：採取調査	[陸生動物] 爬虫類：大江川緑地内1地点 鳥類：事業予定地周辺の4点及び1ルート（前掲図2-11-3 p.365参照） [水生動物] 底生生物（動物）、魚介類：事業予定地前面海域2箇所（水生動物現地調査地点No.3及びNo.4と同じ）（前掲図2-11-4 p.366参照）	工事中（1年） ＜予定時期＞令和10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
	存在時の水生動物（底生生物（動物）及び魚介類）	底生生物（動物）、魚介類：採取調査	底生生物（動物）、魚介類：事業予定地前面海域2箇所（水生動物現地調査地点No.3及びNo.4と同じ）（前掲図2-11-4 p.366参照）	存在時（1年） ＜予定時期＞令和16年 ＜調査頻度＞春季、夏季、秋季及び冬季の年4回
生態系	工事中の注目種（植物群落、魚介類及び鳥類）	動植物調査結果の整理	事業予定地前面海域及び周辺	工事中（1年） ＜予定時期＞令和10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（植物群落、魚介類及び鳥類）	動植物調査結果の整理	事業予定地前面海域及び周辺	存在時（1年） ＜予定時期＞令和16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＞令和6～15年 （工事中）

また、工事期間中に、埋立てに用いた土砂が「土壌汚染対策法」（平成 14 年法律第 53 号）に定める基準（資料２－１８（資料編 p.54）参照）に適合した性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　　環境影響評価の手続に関する事項

第１章　環境影響評価の手順及び
　　評価書作成までの経緯　・・・・・・・・・・・・・・・・・ 493
第２章　配慮書に対する意見と見解　・・・・・・・・・・・・・ 495
第３章　方法書に対する意見と見解　・・・・・・・・・・・・・ 549
第４章　準備書に対する意見と見解　・・・・・・・・・・・・・ 607

第１章　環境影響評価の手順及び評価書作成までの経緯

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　5-1-1 に示すとおりである。

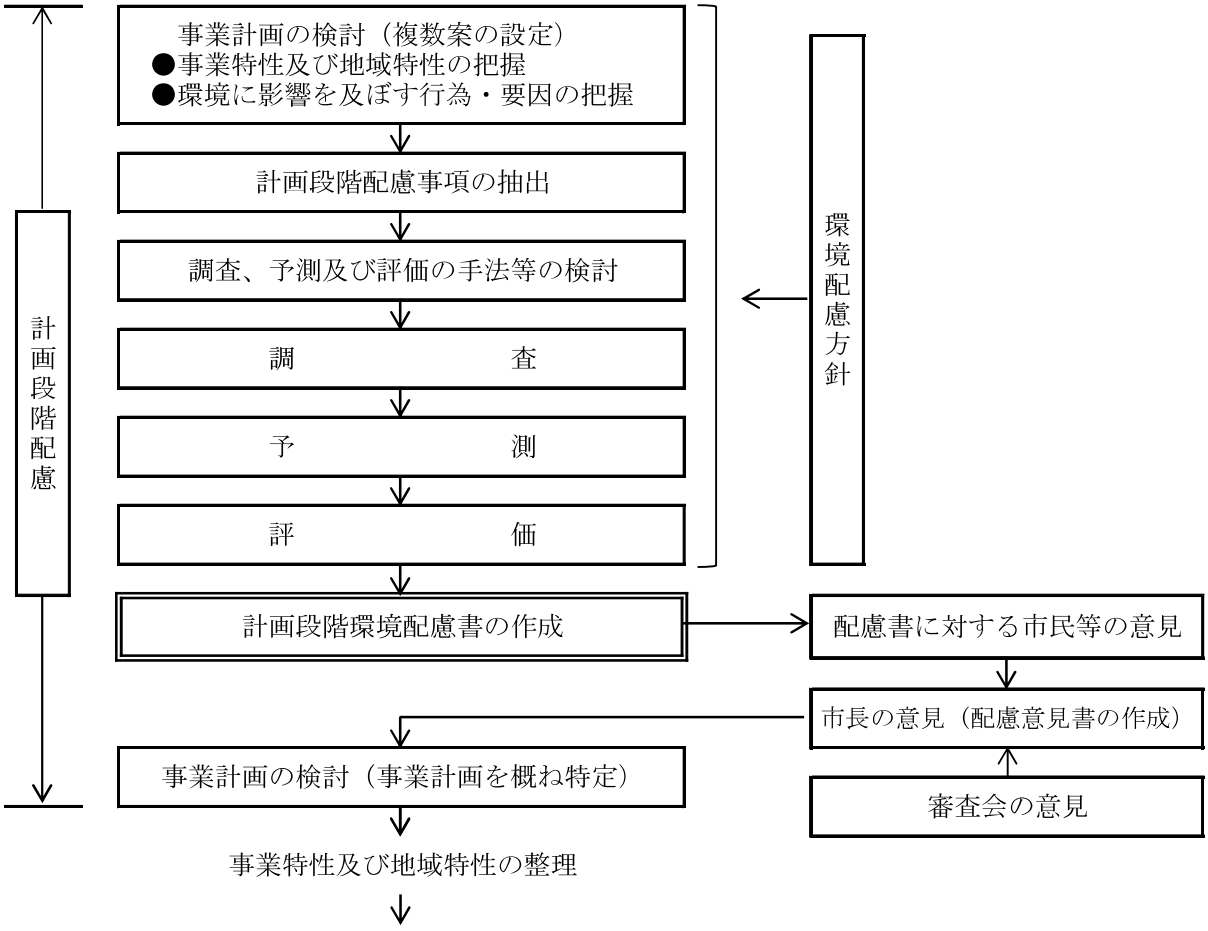


図　5-1-1(1)　環境影響評価の実施手順

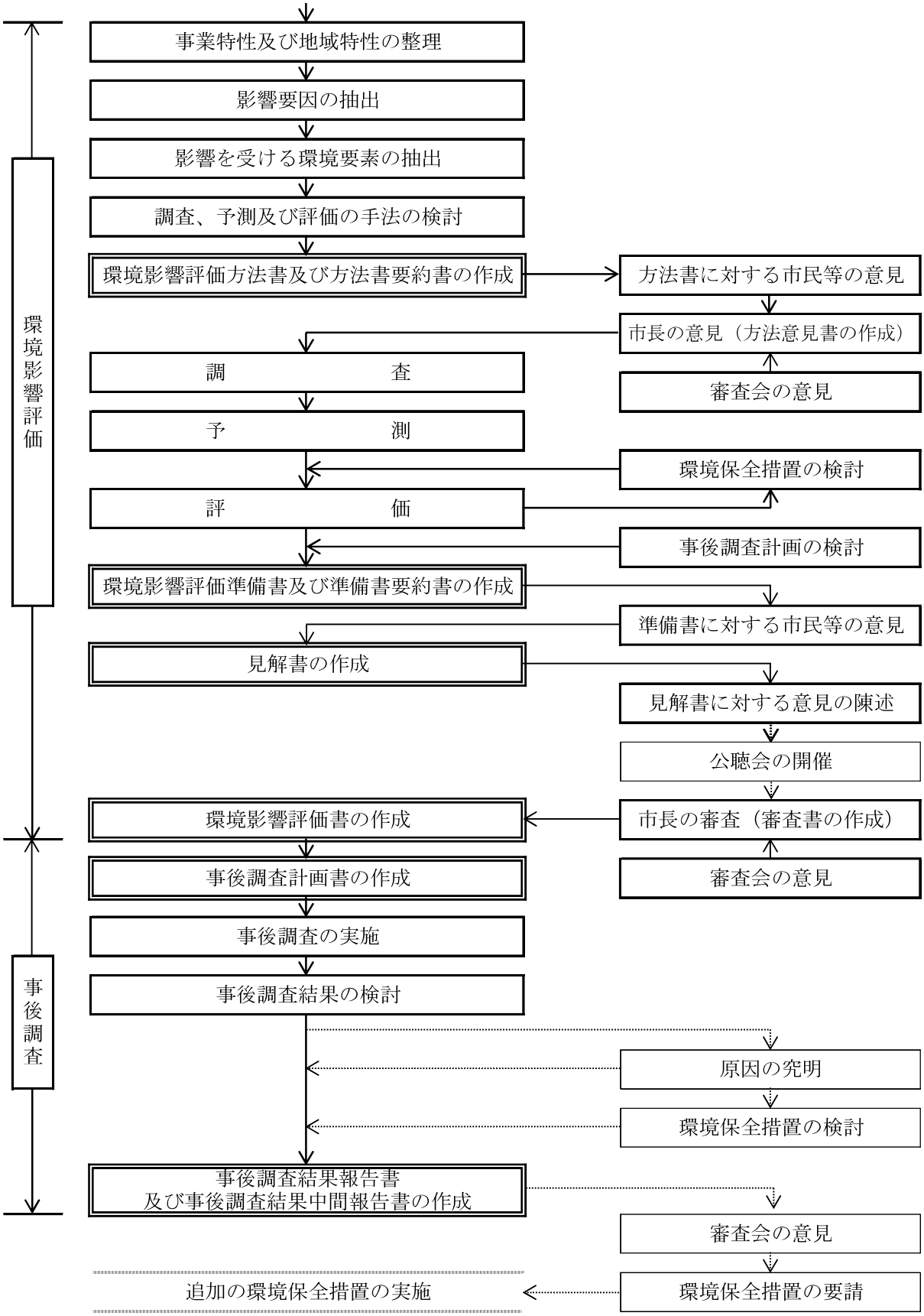


図 5-1-1（2） 環境影響評価の実施手順

環境影響評価書作成までの経緯は、表 5-1-1 に示すとおりである。

表 5-1-1　環境影響評価手続の経緯

事　　項		内　　容
計画段階環境配慮書	提出年月日	令和元年 12 月 10 日
	縦覧(閲覧)期間	令和元年 12 月 17 日から令和 2 年 1 月 15 日まで
	縦覧場所 (閲覧場所)	名古屋市環境局地域環境対策課、港区役所、南区役所、名古屋市環境学習センター、名古屋市南生涯学習センター (名古屋市緑政土木局河川工務課、名古屋港情報センター)
	縦覧者数 (閲覧者数)	15 名 (1 名)
計画段階環境配慮書に対する市民等の意見	提出期間	令和元年 12 月 17 日から令和 2 年 1 月 30 日まで
	提出件数	1 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	令和 2 年 3 月 10 日から 3 月 24 日まで
	縦覧場所	名古屋市環境局地域環境対策課、港区役所、南区役所、名古屋市環境学習センター、名古屋市南生涯学習センター
	縦覧者数	2 名
環境影響評価方法書	提出年月日	令和 2 年 3 月 17 日
	縦覧(閲覧)期間	令和 2 年 3 月 25 日から 4 月 23 日まで
	縦覧場所 (閲覧場所)	名古屋市環境局地域環境対策課、港区役所、南区役所(名古屋市環境学習センター、名古屋市南生涯学習センターは新型コロナウイルス感染拡大防止のための施設の休館により中止) (名古屋市緑政土木局河川工務課、名古屋港情報センター)
	縦覧者数 (閲覧者数)	5 名 (0 名)
環境影響評価方法書に対する市民等の意見	提出期間	令和 2 年 3 月 25 日から 5 月 8 日まで
	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	令和 2 年 6 月 30 日から 7 月 14 日まで
	縦覧場所	名古屋市環境局地域環境対策課、港区役所、南区役所、名古屋市環境学習センター、名古屋市南生涯学習センター
	縦覧者数	5 名
環境影響評価準備書	提出年月日	令和 4 年 8 月 24 日
	縦覧(閲覧)期間	令和 4 年 9 月 6 日から 10 月 5 日まで
	縦覧場所 (閲覧場所)	名古屋市環境局地域環境対策課、港区役所、南区役所、名古屋市環境学習センター、名古屋市南生涯学習センター (名古屋市緑政土木局河川工務課、名古屋港情報センター)
	縦覧者数 (閲覧者数)	54 名 (0 名)
	説明会 開催日	令和 4 年 9 月 17 日
	説明会 場所	大江破砕工場敷地内大江ホール
	説明会 参加人数	33 名
環境影響評価準備書に対する市民等の意見	提出期間	令和 4 年 9 月 6 日から 10 月 20 日まで
	提出件数	2 件
見解書	提出年月日	令和 4 年 11 月 29 日
	縦覧期間	令和 4 年 12 月 8 日から 12 月 22 日まで
	縦覧場所	名古屋市環境局地域環境対策課、港区役所、南区役所、名古屋市環境学習センター、名古屋市南生涯学習センター
	縦覧者数	12 名
公聴会	開催年月日	令和 5 年 1 月 28 日
	開催場所	名古屋市大江破砕工場集会室
	陳述人数	1 名
	傍聴人数	9 名
環境影響評価審査書	縦覧期間	令和 5 年 4 月 11 日から 4 月 25 日まで
	縦覧場所	名古屋市環境局地域環境対策課、港区役所、南区役所、名古屋市環境学習センター、名古屋市南生涯学習センター
	縦覧者数	18 名

第２章　配慮書に対する意見と見解

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」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。

2-1　配慮書についての環境の保全の見地からの意見（市民意見）の概要及び事業者の見解

配慮書に対する市民等の意見の提出件数は 1 件、意見数は 48 であった。意見の概要及び事業者の見解は、表 5-2-1 に示すとおりである。

表 5-2-1　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	はじめに	1
	事業者の名称、代表者の氏名及び事務所の所在地	1
	対象事業の名称、目的及び内容	23
	対象事業の実施想定区域及びその周辺地域の概況	10
	対象事業に係る計画段階配慮事項並びに調査、予測及び評価の手法	1
	環境の保全の見地から配慮した内容	9
	その他	3

(1) はじめに

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
はじめに	［適用法規について］ **はじめに　国、県の制度ではなく市境影響評価条例を適用する理由** “本計画段階環境配慮書は、「名古屋市環境影響評価条例」に基づき、…計画段階配慮事項を検討し、結果をとりまとめたものである。”とあるが、この公有水面埋立が名古屋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 10.3ha の公有水面埋立のため、名古屋市環境影響評価条例の 10ha 以上が適用されている。

(2) 事業者の名称、代表者の氏名及び事務所の所在地

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
事業者の名称、代表者の氏名及び事務所の所在地	［事業者の分担について］ **＊p1　事業者の名古屋市と名古屋港管理組合の役割分担等は？** 事業者名が“名古屋市”と“名古屋港管理組合”の連名となっているが、その理由、それぞれの役割分担、その根拠を記載すべきである。 例えば、“上流部約 1,800m については、昭和 48～53 年にかけて名古屋市が「大江川環境整備事業」による全面埋立を行い「大江川緑地」の造成が行われた。下流部約 1,820m については、昭和 54～61 年に名古屋港管理組合により、開橋上流の 1,240m は敷砂とアスファルトによる被覆と圧密脱水工法による汚染土の封じ込め、開橋下流 580m は浚渫除去が行われた。”p4~5 とあり、事業費の負担割合は分からないが、規模的にはほぼ半々の負担で公害防止事業を実施したことが理解できる。 この時の名古屋港管理組合施工のアスファルト封じ込め部分が、不十分な対策であったため、大規模地震に伴う地盤液状化で汚染土が露出・拡散する恐れがあることが判明したのだから、名古屋港管理組合が全額負担するのは当然と考えるが、名古屋市も負担するのか。

事　業　者　の　見　解	本文対応頁
本事業は、埋立てに係る区域の面積が 10ha 以上 40ha 未満であることから、「環境影響評価法」（平成 9 年法律第 81 号）ではなく、「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）に基づき環境影響評価手続を実施する旨を、方法書の事業規模に記載しました。	方法書 p. 13 準備書 p. 13

事　業　者　の　見　解	本文対応頁
本埋立区域は、名古屋港港湾計画の土地造成及び土地利用計画に位置づけられており、その他緑地 9.2ha を名古屋市が、緑地 1.1ha を名古屋港管理組合が整備する施設として計画されていることを、方法書の事業計画の概要に記載しました。 今後、名古屋市と名古屋港管理組合が連携して当該地区の埋立てによる汚染土壌対策を進めていく予定であることから、環境影響評価の手続においても、両事業者で対応を図ることとしております。	方法書 p. 13 準備書 p. 13

(3) 対象事業の名称、目的及び内容

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
事業の目的	［事業の目的について］ **＊p2　事業の目的は埋立ではない** 事業の目的が“地震・津波発生時の汚染土の露出・拡散の防止を目的として、公有水面の埋立を行うものである。”とあるが、先走りすぎている。あくまでも目的として“汚染土の露出・拡散の防止”にとどめ、その手段として埋立てか掘削除去等かは、この計画段階環境配慮書で検討するものである。事業目的で公有水面の埋立を行うといいながら、複数案の設設定 p12 では”A 案：埋立案“、”B 案：掘削除去案“とあるのは、矛盾している。 複数案の検討の経緯では“本事業では、大江川下流部において、大規模地震の発生時に懸念される有害物質を含む底質の露出･拡散防止を目的としており”p11 と正しく表現している。
事業の内容	［大江川河口部の対策について］ **＊p2　大江川の最下流部の対策をすべき** 事業の内容で、“事業の実施想定区域の位置”として“港区大江町及び昭和町地先から南区宝生町及び大同町地内まで（図 2-3-1 参照）”とあり、地図 p3 が示してあるが、大江川の最下流約 500m はなぜ、残したままなのか。“地震・津波発生時の汚染土の露出・拡散の防止を目的”とするなら、この最下流部も同様な対策をとるべきである。 それとも、この区域の底泥はしゅんせつ等で完全に無害となっているのか。当時の名古屋港管理組合によるしゅんせつ等で問題を解決したとしても、その後の東レ名古屋によるダイオキシン類汚染水により、下流部にはダイオキシン類汚染が考えられるので、現地調査を行い、必要な措置を執るべきである。 なお、“事業実施区域は、名古屋港港湾計画において「緑地」及び「その他緑地」となっている。”p6。その港湾計画に従っているだけと説明があるかもしれないが、現在の名古屋港港湾計画 は 2015.12.28、に全面改定されたが、3 港湾環境整備施設計画：内港地区：「既定計画どおりとする。」として、大江ふ頭：緑地 1ha、その他緑地 9ha のまま残されている。2014 年 11 月に一部変更されたままである。 他方、南海トラフについては。早くからその危険性が指摘され、2011 年 3 月の東北地方太平洋沖地震を受け、中央防災会議は「南海トラフの巨大地震モデル検討会」を設置し、中間報告（20011.12）では、南海トラフ連動型の最大クラスの地震・津波の想定がなされ、M9.0 との暫定値が発表され、2012 年 8 月に津波高及び浸水域、被害想定が発表されている。こうした動きに機敏に対応した港湾計画改定が必要だったものであり、今からでも大江川の最下流約 500m についても今回の計画案同様に緑地とする港湾計画変更をし、それに従った対策を今回の公有水面埋立計画に含めるべきである。

事　業　者　の　見　解	本文対応頁
「公有水面の埋立てを行うものである」との記述は事業内容を説明した一文であるため、方法書で事業の目的を修正しました。	方法書 p.2 準備書 p.2
河口部における土留矢板から下流の汚染土は、大江川下流部公害防止事業による浚渫によって除去されております。これまで、定期的な環境モニタリングを実施し、汚染が無いことを確認しております。	―

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
事業の内容	
	［大江川における過去の事業について］ **＊p4～p5　大江川環境整備事業、大江川下流部公害防止事業の事業費を参考に** 今回計画より上流部は河川は暗渠で大江川緑地として整備されている。“上流部約 1,800m については、昭和 48 年から 53 年にかけて名古屋市が「大江川環境整備事業」による全面埋立を行い「大江川緑地」の造成が行われた。”しかし、“下流部約 1,820m については、昭和 54～61 年に名古屋港管理組合による「大江川下流部公害防止事業」によって、開橋上流の 1,240m は…汚染土の封じ込め、開橋下流 580m は浚渫除去が行われた。”とあるが、この時の、名古屋市の大江川環境整備事業、名古屋港管理組合の大江川下流部公害防止事業の法的根拠、事業費総額、事業費負担割合を明記し、今回の事業について十分参考とすべきである。

事　業　者　の　見　解	本文対応頁
昭和40年代に国より全国環境調査の結果について通知があり、また、愛知県が名古屋等地域公害防止計画を策定しました。それに基づき、大江川環境整備事業、大江川下流部公害防止事業に着手しました。今回の事業の計画検討においては、過去の事業も参考としながら進めてまいります。	―

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
事業の内容	［原因者の事業費負担について］ **＊p4～p5　大江川環境整備事業等にならい原因者の事業費負担を** 今回計画より上流部（名古屋市の大江川環境整備事業）、今回計画部分（名古屋港管理組合の大江川下流部公害防止事業）のそれぞれについて、底泥の有害物質汚染（基準値を超える水銀、PCB、ベンゼン、砒素、鉛、ふっ素、ほう素、ダイオキシン類）p9,p10 の発生原因者の事業費負担があったはずである。その内訳を明記し、今回の追加対策事業にも費用負担を求めるべきである。 特にダイオキシン類については、1999(平成 11)年 7 月には議員立法により大気、水質（底質を含む。）及び土壌の環境基準や、排出ガス及び排出水の排出基準並びに汚染土壌に関する措置等を定めたダイオキシン類対策特別措置法が成立し、2000(平成 12)年 1 月 15 日施行されたものであり、過去の公害防止事業(1973(昭和 48)年から 1986(昭和 61)年)の時点では明らかになっていなかった汚染物質であり、ヘドロ層には 960 pg-TEQ/g と環境基準値 150 pg-TEQ/g の 6 倍以上ものダイオキシン類が含まれ、「公害防止事業費事業者負担法」を適用することは可能なはずである。 また、発生原因者も東レ(株)名古屋事業場であることが名古屋市の度重なる調査で明らかになっている。大江川におけるダイオキシン類汚染問題（2000 年 9 月 13 日公表)によれば、「名鉄常滑線鉄橋付近で環境基準(1pg-TEQ/L 以下)を大幅に上回る 23pg-TEQ/L のダイオキシン類が検出された。大江川流域のダイオキシン類対策特別措置法及び水質汚濁防止法に基づく特定事業場などの 13 事業場に対して、5 月中旬に立入検査を実施…東レ(株)名古屋事業場第 3 工場総合排水口の排出水で 120pg-TEQ/L、その下流の河川水で 25pg-TEQ/L のダイオキシン類が検出されたことなどから、**大江川のダイオキシン類汚染の汚染原因者は東レであることが判明**した。このため、本市は、東レに対し、早急に汚染原因を究明するとともに速やかに汚染防止対策を実施するよう指導した。併せて、工場内の主たる工程排水を採水し、原因究明に努めた。その結果、東レ第 3 工場のカプロラクタム製造工程の付属工程である脱水工程に汚染の主たる原因があることが判明した。東レは…ダイオキシン類の除去対策として活性炭処理及び凝集沈殿処理を行うこととし、9 月 6 日までにこれらの対策を完了した。本市は、9 月 14 日、東レに対してさらなる汚染防止対策の徹底と再発防止などを求めるため、改善勧告を行う。」と明記されている。 http://www.city.nagoya.jp/shisei/category/53-5-22-10-6-1-0-0-0-0.html

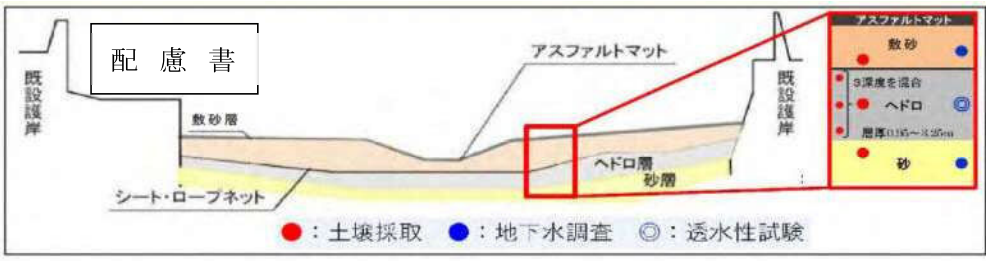
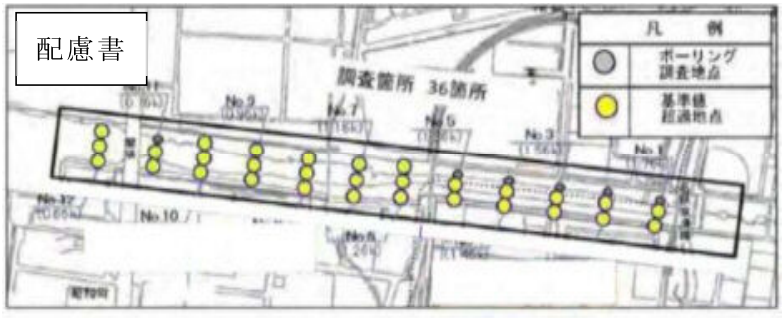
事　業　者　の　見　解	本文対応頁
当時の大江川下流部公害防止事業において、公害防止事業費事業者負担法に従い原因者は既に責務を果たしているものと考えます。	―

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
事業の内容	［事業計画の検討経緯について］ **＊p5　財政事情等により事業実施しなかった時の想定事業費は？** 事業計画検討の経緯で“昭和 60 年代初め頃から、地域住民より大江川の環境整備として「大江川緑地下流部の緑地化」や「地域スポーツの振興」に関する要望が寄せられており、事業者は既に整備されていた上流側の大江川緑地との連携も考慮して、下流部の埋立計画の検討を行ってきた。しかしながら、市の財政事情等により事業の実施には至らなかった。”とあるにも関わらず“その後、平成 23 年に東日本大震災…大江川では大規模地震に伴い地盤が液状化した場合には、有害物質を含む汚染土が露出・拡散するおそれがあることが判明した。”として、今回の埋立計画が出てきた経緯がある。 前段階の“市の財政事情等により事業の実施には至らなかった”ときの市に財政事情と想定された事業費を明記すべきである。地域住民の大江川緑地化の要望に真剣に対応するつもりなら概算事業費ぐらいは試算したはずである。
	［事業費について］ **＊p6　有識者懇談会で除外された掘削除去の事業費は？** 事業計画検討の経緯で、後半の“汚染土が露出・拡散するおそれがあることが判明した”ために“平成 30 年度に有識者懇談会にて検討…「掘削除去」は…PCB 等を含む汚染土の処理が発生し、事業費も非常に高額となる。…「埋立」は、施工にかかる初期投資は高額であるものの、長期的には経済的である。”とあるが、もう少し詳しく記述してこの本文だけで、理解できるようにすべきである。有識者懇談会の記録をつぶさに見ればわかることだと突き放すのではなく、例えば“対策工法の検討結果”p8 に事業費の欄を設けるべきである。 少なくとも非常に高額となる掘削除去、長期的には経済的な埋立の各事業費を記載し、これらの事業費用は地域住民から要望のあったときに事業を断念したときの事業費と比べてどうだったのかが判断できるようにすべきである。 なお、名古屋市の WEB サイト http://www.city.nagoya.jp/ryokuseidoboku/page/0000117023.html では「大江川の地震・津波対策について」2019 年 5 月 15 日の中で、「大江川の地震・津波対策に伴う汚染土壌対策有識者懇談会について」で、第 1 回 2018.8.7、第 2 回 2018.10.4、第 3 回 2018.11.20 での概要と主な意見が各回 3～5 点あるだけで、一般的にはこれ以上調べられない。しかも工法を議論した第 2 回、第 3 回は「率直な意見交換が損なわれるおそれがある」として非公開であった(会議の概要(開催結果 http://www.city.nagoya.jp/shisei/category/55-2-8-2-0-0-0-0-0-0.html)。素直な意見交換をしたうえで、会議の結果も出したのだから、配布資料、議事録など、内容を正確に公開すべきである。

事　業　者　の　見　解	本文対応頁
大江川の緑地整備は、昭和 63 年策定の名古屋市新基本計画で位置付けられた後、平成 2 年に名古屋港港湾計画へ位置付けられ、平成 7 年に港湾計画の変更がなされる等、事業化に向けた手続きを進めております。その後、平成 23 年に東日本大震災が発生したことから本事業に着手しました。	―
「掘削除去」は「埋立て」の何倍もの費用が必要となります。 一方で「埋立て」は、河川の暗渠化により初期投資は高額であるものの、維持管理や被災時の堤防復旧、及び港湾計画の実行の面で有利であり、長期的には経済的です。	―

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
事業の内容	［事業費について］ **＊p6 有識者懇談会での検討結果に概算事業費を追加すべき** 有識者懇談会での対策工法の検討結果が表で示してあるが、特記事項で、掘削除去は“事業費が非常に高い”、埋立ては“初期投資は高額であるが、長期的には経済的である”という抽象的な言葉ではなく、概算事業費を内訳とともに明記すべきである。また、固化処理、覆砂処理については事業費に触れておらず、あまりにも粗雑である。最初の段階から、問題のある工法だから、費用までは検討しない、その資料までは作成しなかったということでは対策工法の検討とは言えない。
	［埋立土量について］ **＊p9～p10　底泥の有害汚染物質汚染状況に多くの疑問** 大江川下流部における底泥の有害汚染物質汚染状況が示してあるが、多くの疑問がある。 ①　底泥の有害汚染物質汚染状況だけではなく、事業計画の骨格的内容である埋立土量がどれだけかを示すべきである。 そのためには、河川に沿って 10m 程度ごとの横断面調査をして概算の容積を算出するものである。これらがなければ、埋立土の搬入量、そのための搬入車両台数、搬入車両による大気。騒音などの環境影響評価ができない。
	［底質の調査結果について］ ②　そもそもアセス事業の事前調査に当たるのではないか。本来はこの計画段階環境配慮書で関係者の意見を聴き、その結果を基に、現況調査方法、予測評価方法を含んだ調査方法書を作成し、提出された意見を検討して、調査を行い、準備書、評価書と進めるものであり、事業者の勝手な調査に不備があれば再調査が必要となる。
	［底泥の調査結果の出典について］ ③　出典 p10 が名古屋市の「大江川の地震・津波対策の検討に伴う有識者懇談会運営及び汚染土壌対策検討業務委託」と、名古屋港管理組合の「基本計画調査(大江川地区等底泥対策に関する調査)」と併記してあるが、どの図がどちらの出典なのか明記すべきである。また、“注)１：上図では出典の記載の一部を修正している。”とあるのはどういうことか。出典をそのまま示すのが当たり前であるし、修正したなら、どこをどのように修正したかを記載すべきである。

事　業　者　の　見　解	本文対応頁
（見解は前述のとおり）	―
埋立土量は、約 40 万m^3を計画しています。埋立土の搬入に伴う大気質、騒音、振動及び安全性への影響については、準備書第２部において予測及び評価を行いました。	準備書 p. 154, 186, 204, 295
計画段階環境配慮書 p. 9、10 に記載の有害物質汚染状況は、本環境影響評価のために実施した調査ではなく、「大江川の地震・津波対策の検討に伴う有識者懇談会」において整理された既存資料を引用したものです。	―
出典は「大江川の地震・津波対策の検討に伴う有識者懇談会運営及び汚染土壌対策検討業務委託」のみでしたので、方法書で訂正しました。なお、配慮書及び方法書への掲載にあたり、調査結果と直接関連がない情報を削除しております。	方法書 p. 8 準備書 p. 8

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
事業の内容	［底質の調査結果について］ ④　調査位置図と河川横断図が示してあるが、封じ込めたヘドロ層に有害物質が含まれるのは当然であり“層厚 0.95～3.25m” を“3 深度を混合”して土壌採取したとあるので、底質の含有量調査（最大値表示）とあるのは 3 深度を混合した値の最大値であることを本文で明記すべきである。  調査位置図と河川横断図
	［封じ込め区域の下流端について］ ⑤　調査位置図と河川横断図が示してあるが、封じ込めたヘドロ層に有害物質が含まれるのは当然であり、問題は河川縦断図で最下流部のヘドロがどのように封じ込めてあるのかを図示すべきであるし、その部分の有害物質滲出状況を調査すべきである。
	［汚染土量について］ ⑥　調査位置図と河川横断図が示してあるが、各図面には縮尺を入れるべきであり、汚染物質の含有量だけではなく、“層厚 0.95～3.25m”が各ボーリング場所でどれだけの厚さで、全体の汚染土の容量はどれだけかを明記すべきである。それが無ければ複数案 1 の掘削除去の作業量、事業費も算定できない。埋立を前提としたため、他の案は適当に文章だけで済ませるつもりではないか。  基準値超過地点図

事　業　者　の　見　解	本文対応頁
ヘドロ層の結果は 3 深度を混合した試料を測定に供したこと、表中の数値は全ての調査結果の中で最大値であることを方法書の図の注釈に記載しました。	方法書 p.8 準備書 p.8
図 1-2-2 に示すとおり、汚染土の封じ込め区域の端部には、土留矢板が設置されております。 また、これまでの定期的な水質モニタリングでは、有害物質の検出はされていないことを確認しております。	準備書 p.3
方法書において、ご指摘の図に縮尺を記載しました。 また、汚染土量は、配慮書 p.114 に記載のとおり、約 260,000m^3 を想定しております。	方法書 p.8 準備書 p.8

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
事業の内容	［過去の調査時の汚染拡散防止対策について］ ⑦　ボーリング調査地点で 1,820m の間に、12 列（約 150m 間隔）で計 36 地点となっているが、ボーリングでアスファルト層を貫通した後から有害物質を含むヘドロを噴出させないため、どのような対策を行ったのか。また、その内容を本文に記載すべきである。
	［複数案の検討について］ **＊p11　複数案は有識者懇談会で検討した 4 案とすべき** 複数案の検討の経緯で“有識者懇談会の意見を踏まえ、埋立てにより地震時における汚染土の露出・拡散防止を進めていく必要があることから、埋立てを実施しないという判断はできない。しかしながら、…市民の環境影響への理解を深めるため、埋立てを実施しない場合(ゼロ・オプション)を比較評価の参考とするための複数案のひとつとした。このゼロ・オプション案…汚染土の掘削除去案を設定”とあるが、たった 3 回で、ほとんどが非公開の有識者懇談会の意見を踏まえ、“埋立てを実施しないという判断はできない”という行政の勝手な判断は間違いである。こうした思い込みが、事業の目的を“地震・津波発生時の汚染土の露出・拡散の防止を目的として、公有水面の埋立を行うものである。”p2 と間違った表現を導いている。 この配慮書で、有識者懇談会で検討した 4 案（案 1　浚渫、除去、 案 2 固化処理、 案 3　覆砂処理、 案 4　埋立て）を複数案として、今回の配慮書で公開した形で比較検討すべきである。

事　業　者　の　見　解	本文対応頁
削孔中はケーシングにより流出を防止し、調査孔は不透水性の材料にて直ちに閉塞することにより調査前と同様の状態に復旧していること並びに調査に用いた汚染土及び汚染水等を適切に処理したことを、方法書の図の注釈に記載しました。	方法書 p.8 準備書 p.8
懇談会における各対策工法案のうち、「環境影響評価技術指針」に基づき、実行可能であり、かつ対象事業の目的が達成されるものとして、埋立案と汚染土の掘削除去案の 2 案を設定しており、耐久性等の面から目的を達成できない他の案については、複数案に含めておりません。	―

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
事業の内容	［掘削除去案の内容について］ **＊p13　複数案の掘削除去案の内容が、配慮書の中で食い違っている** 複数案として、B 案（掘削除去案）の内容が、配慮書の中で食い違っている。この事業計画の工事計画では“汚染土が拡散しないように運搬を行う。埋戻しは搬入土でおこなう。” p13 として、掘削後に埋戻すことが事業の内容となっている。掘削除去案(B 案)の工事計画表でも“⑥埋戻し：搬入土で､現況のアスファルトマットが存在する高さまで埋戻しを行う。”p15 と明記してある。また、埋立て後の想定土地利用計画で”港湾計画において「緑地」及び「その他緑地」として既に位置づけがなされている。そのため､既存計画に従って緑地を整備することを想定している。”p16 と明記してある。 しかし、生態系の予測結果では“現況と同様な「海域生物とつながりのある河川生態系」､「ヨシ原を中心とした湿地生態系」､「干潟生態系」が形成され、水生生物相は回復していくものと予測される。”p118 と埋戻しは考えられていない。そして、環境の保全のための措置で“搬入土により、現況と同様な河川断面となるように埋戻しを行う。”p119 とあり、総合的な評価でも同じ表現となっている p120、“ このように、B 案（掘削除去案）の内容が、掘削除去後に埋め戻すかどうか､重要な中身が配慮書の工事計画と予測評価で異なるようでは配慮書と言えない。配慮書を作り直して再度縦覧すべきである。

事　業　者　の　見　解	本文対応頁
配慮書 p.118 の予測結果におきましても、「掘削除去案（B 案）は、（中略）現況と同様な河川断面とするため、」としており、埋戻すこととしております。	―

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
事業の内容	［搬入土について］ **＊p13　基準に適合した搬入土というが、どの基準か？** 複数案の工事計画で“埋立案(A 案)は、…左岸側を基準に適合した搬入土（以下、「搬入土」という。）で埋め立てる。”とあるが、どの基準に適合した搬入土かを明記すべきである。 埋立てた後を緑地にするのだから、緑地で遊ぶ幼児、子ども等が経口、経皮で土壌汚染に被ばくされないよう、そこに埋め立てる搬入土は、「環境基本法」に基づく「土壌の汚染に係る環境基準」p145 であってしかるべきである。 間違えても、金城ふ頭地先公有水面埋立で名古屋港管理組合が行うような、環境基準より 10 倍緩い「海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律」に基づく「埋立場所等に排出しようとする水底土砂に係る判定基準」p158 を用いてはならない。 現実にリニア工事の岐阜県日吉地区で土壌汚染対策法の基準値を超える有害物質を含む汚染土について、 瑞浪市の担当者は「三河港の埋立て用に運搬しているのは、土対法の基準を超える重金属などが含まれた残土だと JR 東海からきいている。」と答えている（赤旗 2019.10.2)。 規制基準的な「水底土砂に係る判定基準」は守るのが当たり前であり、特定建設作業の規制基準を守るということと同じであり、法規制を守るだけなら環境影響評価は必要なくなる。 この判定基準は「土壌環境基準」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/l 以下であるが、土壌環境基準は 0.01mg/l、ヒ素は 0.1mg/l に対し 0.01mg/l、フッ素は 15mg/l に対し、0.8mg/l となっている。このような土壌で海面埋立を行うと、将来の緑地には確実に土壌環境基準を超える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 倍厳しい土壌環境基準に適合した土砂を用いるのが、環境影響評価での事業者として実施可能な措置である。

事　業　者　の　見　解	本文対応頁
搬入土につきましては、土の搬入時期や土質条件が合致する場合には建設発生土を積極的に活用していきたいと考えております。埋立てに用いる土砂は、土壌汚染対策法に定める基準に適合した性質のものとします。	準備書 p. 18

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
事業の内容	［搬入土について］ **＊p13　リニア工事の発生土で埋立てるべきではない** 複数案の工事計画で“埋立案(A 案)は、…左岸側を基準に適合した搬入土（以下、「搬入土」という。）で埋め立てる。”とあるが、どんな基準かも明らかにしないまま、この１年間の動きを見ると、リニア工事の発生土を使うことを前提としているようである。 地域住民からも要望がありながら断念した理由が財政事情であった。しかし、第 3 回有識者懇談会(2018 年 11 月 20 日)で「建設発生土を活用することで、事業期間は伸びるものの事業費や環境負荷を抑えることができる」とし、同じ月の 1 週間後 2018 年 11 月 28 日に自民党の横井利明議員の質問に住宅都市局長が「大江川の埋め立てにリニア事業の発生土が活用できれば、事業費削減に寄与すると考えられることから、今後、JR 東海をはじめ関係機関と**協議していきたい**。」（市会だより 164 号）と回答し、半年後の 2019 年　6 月 20 日には日本共産党の江上博之議員の質問に住宅都市局長は「現在、大江川の埋め立て事業で建設発生土が活用できるかを、JR　東海と本市、及び名古屋港管理組合の間で協議をはじめたところです。」と協議開始と回答しながら、緑政土木局長は「埋め立て土砂の受け入れ基準などについて、**本年度実施する予備設計の中で、関係法令を遵守しつつ慎重に検討していく**。」とリニア事業の発生土を使うことを前提とした回答をしている。 しかし、安価又は無料で大量に近くから入手できるとしても、リニア工事の発生土はほとんど土壌汚染され（後述）、緑地という跡地利用から考えても利用すべきではない。埋立用材は安全・良質な残土に限定すべきである。

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
事業の内容	［搬入土について］ **＊p13　リニア工事の発生土はほとんど土壌汚染されている** リニア事業の発生土を使うことを前提としているようだが、JR 東海の事後調査結果中間報告書 2017.7 によれば、たった 1 地点の調査で名城非常口は、2016.5 に土壌汚染が判明し、10m 四方での区画調査を深度別に行い、20 カ所で鉛が基準値を超え、5,012ｔの汚染土を搬出し処理をしている p.43～p.46。名駅 1 地点は運よく基準値を超えなかったが、名駅周辺の土壌汚染から考えて調査が不十分だったことが想定される。今後名古屋駅の開削工事では汚染土壌が発生することは必至である。名古屋市土壌汚染等報告状況では 2018.5.31 現在で、中村区では名駅周辺を始めヒ素、ふっ素、鉛などの汚染土壌報告は 41 件もある。 http://www.city.nagoya.jp/kankyo/cmsfiles/contents/0000077/77198/daichou300531.pdf また、土壌から地下水に滲出することで地下水汚染が発生するが、愛知県の地下水質調査結果で、**尾張西部地域一帯**が地層・地質に由来する地下水汚染があることは周知の事実となっている。 2010 年度公共用水域及び地下水の水質調査結果では「砒素が環境基準を超過した愛西市北一色町、弥富市三百島、あま市北苅の 3 地点は、周辺において人為的な汚染原因が認められず、**汚染原因がこの地域特有の地層・地質に由来すると推定**されたため、周辺井戸の地下水調査は実施していない。」と周辺井戸の調査は実施しておらず、最新の 2018 年度の調査結果でも「砒素の汚染原因が地層・地質 に由来すると推定される、稲沢市奥田大沢町、弥富市前ヶ須町を含む地域」としている。 こうした事実があるにも関わらず、JR 東海は、環境影響評価書補正版 2014.8 では「発生土に含まれる重金属等の有無を定期的に確認」p.1457 するだけであり詳細は不明であった。 2018 年度の「環境調査の結果等」でも愛知県内 6 カ所の土壌調査で、名古屋駅、名城非常口は土壌汚染が確認され「発生土を有効利用する事業者への情報提供」がされている p.4-18、p.4-26。また、春日井市勝川町の非常口工事でも土壌汚染が確認されている p.3-67。非常に不十分な調査でも半分の非常口等で汚染土壌が確認されており、緑地にするような場所をリニア工事の発生土で埋立てるべきではない。 万が一リニア工事の発生土で埋立てる場合には、JR 東海の調査を鵜呑みにせず、埋立事業者としても独自に、安全な土壌を確認するための詳細な方法（毎日又は各ダンプごとのロット検査、結果が出るまでの仮置き場、土壌汚染基準を超えた場合の処置など）を事前配慮で定めるべきである。

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
事業の内容	［搬入土について］ **＊p13　搬入土は「基準に適合した」の基準は？** 工事計画で“埋立案(A 案)は、…基準に適合した搬入土（以下、「搬入土」という。）で埋め立てる。…掘削除去案(B 案)は、…埋戻しは搬入土で行う。”とあるが、掘削除去案(B 案)の搬入土は「基準に適合した」が欠落している。 いずれにしても”基準に適合した“の基準とは何法に基づくどんな基準か、どこからの搬入土かを明記したうえで、適合状況の確認方法（誰が、いつの時点で、どんな項目を、どんな頻度で行うのか）は重要になるので、計画段階配慮事項（p122 第７章”事業計画の策定にあたり、環境の保全の見地から事前に配慮した事項“）に入れておくべきである。 また、工事計画の施工手順を示した表 2-3-3(1)埋立案 A⑦埋立て・圧密沈下　p14、 表 2-3-3(2)埋立案 B　⑥埋戻し p15 でも、”搬入土”としてあるだけで、「基準に適合した」を追加し”基準に適合した“の基準とは何法に基づくどんな基準か、どこからの搬入土かを明記すべきである。
	［搬入土について］ **＊p13　「基準に適合した」搬入土は、まさか放射能汚染土？** すでに 2016 年 6 月に環境省は放射能の汚染土について「再生資材化した除去土壌の安全な利用に係る基本的考え方について」で、「『平成 23 年 3 月 11 日に発生した東北地方太平洋沖地震に伴う原子力発電所の事故により放出された放射性物質による環境の汚染への対処に関する特別措置法』の基準等に従い」p1、「放射能濃度を用途に応じて適切に制限した再生資材を、安全性を確保しつつ地元の理解を得て利用することを目指す。具体的には、管理主体や責任体制が明確となっている公共事業等における盛土材等の構造基盤の部材に限定」p2 とし、「再生資材として利用可能な放射能濃度レベル…8,000 Bq/kg 以下を原則」p5 として、着々と各地で実証実験を進めている。 将来緑地にするような事業に、このような放射能汚染土を用いることはあってはならない。

事　業　者　の　見　解	本文対応頁
（見解は前述のとおり）	―
放射性物質により汚染された土は用いません。	―

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
事業の内容	[搬入土及び搬入車両台数について] **＊p14、p15　搬入土の発生場所と搬入量を明記すべき** 複数案の工事計画でA案の⑦埋立て・圧密沈下で“橋梁周辺を除く範囲を搬入土で埋立て、圧密沈下をさせる。”B案⑥埋戻しで“搬入土で、現況のアスファルトマットが存在する高さまで埋戻しを行う。”とあるが、搬入土の発生場所を示して有害性を判断できるようにするとともに、環境影響評価の基本的条件となる搬入量を明記して、どの程度の搬入車両数になるかを判断できるようにすべきである。
	[工事中の排水処理について] **＊p14、p15　施工区域内の排水の放流基準値は？** 表 2-3-3(1)埋立案 A⑦埋立て・圧密沈下　p14、 表 2-3-3(2)埋立案 B⑥埋戻し p15 の注）1 で“施工区域内の排水については、釜場を設けてポンプアップし、濁水処理設備にて水質処理を行う。処理後、水質を確認し、基準値内であれば大江川に放流する。”とあるが、どのような濁水処理設備なのか、どの項目の水質をどこまで処理できるのか、基準値内とは、どのような法律等に基づくもので、その項目別基準値を示すべきである。

(4) 対象事業の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	[表の表現について] **＊p37　水質調査結果で環境基準値等を超過している場合などを赤字表現するのはわかりやすい** 河川及び海域の水質調査結果で、DO については環境基準の値もしくは環境目標値の値未満、BOD、全亜鉛については環境基準の値もしくは環境目標値の範囲を超過している場合に赤字にしており、表の内容が分かりやすくなっている。今後もこうした努力を続けられたい。

<table>
<tr><th>事　業　者　の　見　解</th><th>本文対応頁</th></tr>
<tr><td>埋立土量は、約 40 万m^3を計画しています。埋立てに用いる土砂は、土壌汚染対策法に定める基準に適合した性質のものとします。</td><td>準備書
p. 18</td></tr>
<tr><td>工事施工は、鋼板矢板を打設し水面と分離させた後に、その矢板の内側で行います。施工区域内で生じる水や雨水の排水については、釜場を設けてポンプアップし、濁水処理設備において適切に水質処理を行います。排水は、「水質汚濁の規制及び届出の概要（排水基準編）」（名古屋市）における「建設工事における排水対策」に基づき、沈砂槽等の処理施設を設置し、下記表の値を目安に処理して排水を行う予定としております。

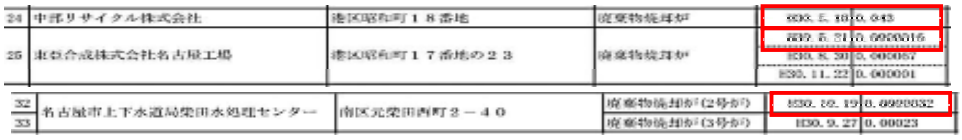
<table>
<tr><th>項　目</th><th>目　安</th></tr>
<tr><td>外　観</td><td>異常な着色又は発泡がみとめられないこと</td></tr>
<tr><td>水素イオン濃度</td><td>5.8～8.6</td></tr>
<tr><td>浮遊物質量</td><td>200 mg/L</td></tr>
<tr><td>ノルマルヘキサン
抽出物質含有量
（鉱油類含有量）</td><td>5 mg/L</td></tr>
</table>

また、底質の改良及び掘削作業等汚染土に関する作業を行う際には、有害物質排水処理設備にて適切に水質処理を行います。水質処理は、既存調査において基準超過を確認している鉛、砒素、総水銀、PCB、ベンゼン、ふっ素、ほう素及びダイオキシン類を対象に、「水質汚濁に係る環境基準」及び「ダイオキシン類に係る環境基準」に適合していることを確認の上、排水します。</td><td>準備書
p. 21</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th>事　業　者　の　見　解</th><th>本文対応頁</th></tr>
<tr><td>今後も、事業の内容を十分にご理解頂けるよう、分かりやすい図書の作成に努めます。</td><td>―</td></tr>
</table>

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
自然的状況	［ダイオキシン類の調査結果について］ **＊p42　大江川のダイオキシン類汚染の原因者も明記すべき** “大江川では、平成 12 年にダイオキシン類による高濃度汚染が明らかになって以降、…調査が名古屋臨海鉄道鉄橋において行われている。”と淡々と記載してあるが、当時の名古屋市の「大江川におけるダイオキシン類汚染問題(平成 12 年 9 月 13 日公表)」で、「加福処分場(仮称)…現況調査…名鉄常滑線鉄橋付近で環境基準(1pg-TEQ/L 以下)を大幅に上回る 23pg-TEQ/L のダイオキシン類が検出された。…再度、大江川の同一地点で 4 月 14 日に採水し分析したところ再び、21pg-TEQ/L のダイオキシン類が検出された。」「河川等の詳細調査及び事業場排出水の水質調査の結果、東レ(株)名古屋事業場(以下「東レ」という)第 3 工場総合排水口の排出水で 120pg-TEQ/L、その下流の河川水で 25pg-TEQ/L のダイオキシン類が検出されたことなどから、**大江川のダイオキシン類汚染の汚染原因者は東レであることが判明した。**」 http://www.city.nagoya.jp/shisei/category/53-5-22-10-6-1-0-0-0-0.html と名古屋市の真剣な努力と成果が明記してある。これぐらいは本文に記載すべきである。 なお、経年変化のグラフそのものは、出典の名古屋市ウェブサイト「大江川ダイオキシン類調査結果」で、各年度大江川ダイオキシン類継続調査結果をまとめるとこのようなグラフができるが、きっかけとなった 2000（H12）年度には。名古屋臨海鉄道鉄橋では 1.4pg-TEQ/L と小さな値になっているのは、当時の発表文とも異なる過小評価である。H12.6.2 には 25 pg-TEQ/L であり、H12,11,22 には 1.4　pg-TEQ/L であっても、環境基準と比較する年間平均値は 13.2　pg-TEQ/L となり、グラフのような 1.4　pg-TEQ/L にはならない。事実確認をして必要な修正をすべきである。 また、平成 21 年度の調査結果がなく、確かに公表資料でもそうなっているが、なぜこの年は調査しなかったのかを調べて明記すべきである。実は調査結果が大きすぎ、対応に悩んで調査しなかったことにしたのではないか、東レ東海に何らかの対策をさせて、その結果翌年の H13 年度に環境基準を少し超えた程度で済んだのではないか。

事　業　者　の　見　解	本文対応頁
本項目では、大江川の水環境の状況として、既存資料における水質の調査地点と調査結果について記載しています。また、図 3-1-12 の平成 12 年度のダイオキシンの調査結果につきましては、対策前の調査結果についても方法書の図の注釈に記載しました。 また、大江川ダイオキシン類調査は平成 21 年度から隔年での実施となりましたが、平成 22 年度夏季調査において環境基準を超過したため、毎年の調査を実施しております。	方法書 p. 48 準備書 p. 55

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
自然的状況	［ダイオキシン類事業者測定結果（排出ガス）について］ **＊p55　ダイオキシン類事業者測定結果（排出ガス）が出典と異なる** ダイオキシン類事業者測定結果（排出ガス）が、出典「平成 30 年度ダイオキシン類調査結果」（名古屋市ウェブサイト）とあるが、出典を確認すると、中部リサイクル㈱の H30.5.21 のデータは出典にはなく、H30,5,18 分だけである。東亜合成㈱は H30.10.19 のデータは出典にはなく、代わりに出典の H30.5.21 のデータが欠落している。名古屋市上下水道局柴田水処理センターは出典の H30.10.19 のデータが、欠落している。3 事業所すべてのデータが出典と異なるお粗末な資料である。確認して修正をすべきである。 http://www.city.nagoya.jp/kankyo/cmsfiles/contents/0000077/77556/H30dioxin.pdf  24　中部リサイクル株式会社　港区昭和町１８番地　廃棄物焼却炉　H30.5.18　0.043 25　東亜合成株式会社名古屋工場　港区昭和町１７番地の２３　廃棄物焼却炉　H30.5.21　0.0000016 H30.5.30　0.000057 H30.11.22　0.000091 32　名古屋市上下水道局柴田水処理センター　南区元柴田西町２－４０　廃棄物焼却炉（2号炉）　H30.10.19　0.0000032 33　廃棄物焼却炉（3号炉）　H30.9.27　0.00023
	［道路交通騒音の評価基準について］ **＊p57～p58　道路交通騒音の評価は環境基準だけではなく、マイナス 5dB の値で比較を** 調査地域の道路交通騒音 7 か所の調査結果を示し、要請限度との比較、環境基準の面的評価をしているが、先行している名古屋市南陽工場設備更新事業の準備書（2019.11）では、要請限度などという基準は無視し、“藤前 1 丁目における調査結果は昼間 77dB、夜間 75dB と、環境基準（幹線交通を担う道路における特例基準値）を超過している。また、一般国道 23 号や主要県道名古屋中環状線等において、環境基準（幹線交通を担う道路における特例基準値）から 5dB 減じた値を超過している測定地点がある。”と時代に即した評価をしている。 しかも脚注で 5dB 減じた値について“平成 7 年 7 月 7 日　最高裁で示された騒音の受忍限度…昼間 65dB　平成 26 年 1 月 29 日　広島高裁で示された騒音の受忍限度…昼間屋外 65dB、夜間室内 40dB”とまで説明している。 同じ時期に、同じ名古屋市が事業者となっている環境影響評価事業で、道路交通騒音の評価が異なるのはおかしい。南陽工場設備更新事業に合わせて、要請限度との比較はやめ、環境基準（幹線交通を担う道路における特例基準値）から 5dB 減じた値での評価を追加すべきである。

事　業　者　の　見　解	本文対応頁
「ダイオキシン類事業者測定結果（排出ガス）」の記載に誤りがありました。方法書では、下表のとおり修正しました。 出典）「平成30年度ダイオキシン類調査結果」（名古屋市ウェブサイト）	方法書 p.60 準備書 p.69
道路交通騒音の調査結果につきましては、出典資料に基づき、面的評価結果の基準については環境基準とし、地点別測定結果の評価基準については要請限度としています。	方法書 p.62,63 準備書 p.71～73

事業場	測定結果 (ng-TEQ/m³N)	採取年月日	排出基準
中部リサイクル株式会社	0.043	H30.5.18	5ng-TEQ/m³N 以下
東亞合成株式会社名古屋工場	0.0000016	H30.5.21	
	0.000067	H30.8.30	
	0.000001	H30.11.22	
名古屋市上下水道局柴田水処理センター	0.0000032	H30.10.19	1ng-TEQ/m³N 以下
	0.00023	H30.9.27	

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
社会的状況	[大気汚染の環境基準が適用されない地域または場所について] **＊p94　大気汚染の環境基準が「臨港地区」に適用されないは説明不十分** (6)関係法令の指定・規制等の、ア公害関係法（ア）環境基準等ａ大気汚染で“「環境基本法」に基づき、大気汚染に係る環境基準が定められている…なお、**臨港地区**に環境基準は適用されない。”とある説明は不十分である。p79 に臨港地区が図示されているが、事業実施想定区域は含まれていないように見える。しかし、この記載では事業地域があたかも臨港区域であるかのように理解される。記載を修正すべきである。 大気汚染に係る環境基準は、当時の公害対策基本法(現在の環境基本法)に基づき、1973(昭和 48)年 5 月 8 日にまず 4 項目が告示されており（二酸化窒素は、1978(昭和 53)年 7 月 11 日に追加告示)、「環境基準は、**工業専用地域、車道**その他一般公衆が通常生活していない地域または場所については、適用しない。」とされている。しかし、環境省の通知「二酸化窒素に係る環境基準の改定について」昭和 53 年 7 月 17 日環大企 262 号で「(2)　適用範囲：二酸化窒素に係る環境基準は、人の健康を保護する見地から設定されたものであるので、都市計画法第 9 条第 8 項に規定する**工業専用地域**、港湾法(昭和 25 年法律第 218 号)第 2 条第 4 項に規定する**臨港地区**、道路の**車道部分**その他原野、火山地帯**等**一般公衆が通常生活していない地域又は場所については適用されないものである。なお、道路沿道のうち、一般公衆が通常生活している地域又は場所については、環境基準が適用されるので念のため申し添える。」とされているだけで、環境基準の告示そのものに明記はされていない。通知による取り扱いで「臨港地区…等一般公衆が通常生活していない地域」に適用されないとあるだけであることを説明すべきである。

事　業　者　の　見　解	本文対応頁
工業専用地域、車道その他一般公衆が通常生活していない地域または場所に環境基準が適用されないことを方法書に記載しました。	方法書 p. 100 準備書 p. 109

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
社会的状況	［騒音の環境基準が適用されない地域について］ **＊p94　騒音の環境基準が「臨港地区」に適用されないは説明不十分** (6)関係法令の指定・規制等の、ア公害関係法（ア）環境基準等 b 騒音で“「環境基本法」に基づき、騒音に係る環境基準が定められている。なお、臨港地区に環境基準は適用されない。”とあるのは説明不十分である。前項でも指摘したが、この記載では事業地域があたかも臨港区域であるかのように理解される。記載を修正すべきである。 騒音に係る環境基準は、当時の公害対策基本法（現在の環境基本法）に基づき、平成 10 年 9 月 30 に告示されており、「第３　環境基準の適用除外について　この環境基準は、航空機騒音、鉄道騒音及び建設作業騒音には適用しないものとする。」とされているだけであり、“臨港地区に環境基準は適用されない。”とまでは告示されていない。せいぜい読み取れるのは、一般の環境基準が AA、A、B、C の地域区分で異なり、「C を当てはめる地域は、相当数の住居と併せて商業、工業等の用に供される地域とする。」とあるため、この地域区分は 1999 年 3 月愛知県告示第 261 号で定められているおり、愛知県内の騒音に係る環境基準について、地域 C は、近隣商業地域、商業地域、準工業地域、工業地域と定めてあるため、**工業専用地域などは除外されていると想定**できるだけであり、まして“臨港地区に環境基準は適用されない。”とはどこにも記載されていない。 なお、規制基準については、騒音規制法の一部を改正する法律の施行について（昭和 46 年 8 月 19 日　環大特 2 号）の通知で、第 2　指定地域の範囲の拡大に関する事項「指定地域の指定にあたっては、工業専用地域、臨港地区と分区、工業のための埋立地、飛行場、原野等住民の生活環境を保全すべき実態がない地域については、指定地域から当然除外されるものであり、市町村の全地域を機械的に一律指定することは避けられたい。」とあるが、環境省の通知による取り扱いで「臨港地区…住民の生活環境を保全すべき実態がない地域については、指定地域から当然除外される」とあるだけであることを説明すべきである。
	［ダイオキシン類の環境基準の対象について］ **＊p94　ダイオキシン類の環境基準の適用項目明記を** （ア）環境基準等で“ダイオキシン類対策特別法に基づき、ダイオキシン類に係る環境基準が定められている。とだけ書かれているが、他の項目との関連が分からない。大気、騒音、水質汚濁、土壌汚染の環境基準にはダイオキシン類が含まれていないため、議員立法で 1999 年 12 月 27 日に告示され、大気、水質、水底の底質、土壌についてダイオキシン類の環境基準が定められたことを追加すべきである。

事　業　者　の　見　解	本文対応頁
「臨港地区に環境基準は適用されない。」は誤りであるため、本環境影響評価方法書では、「なお、臨港地区に環境基準は適用されない。」の一文を削除しました。	方法書 p. 100 準備書 p. 109
より分かりやすい図書とするため、方法書では、大気、水質、水底の底質及び土壌についてダイオキシン類に係る環境基準が定められていることを記載しました。	方法書 p. 100 準備書 p. 109

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
社会的状況	［土壌汚染対策法の基準について］ **＊p94　土壌汚染対策法の説明で、土壌汚染基準を追記すべき** （イ）規制基準等で、g 土壌で、土壌汚染対策法の説明があるが、土壌調査をすべき対象があるだけで、重要な土壌汚染基準の記述が無い。 ①土壌汚染基準（土壌溶出量基準、土壌含有量基準等）があること。②土壌汚染基準に適合しない場合、知事等に土壌汚染状況調査の報告をすること。③知事等は健康被害のおそれの有無に応じて、要措置区域又は形質変更時要届出区域に指定すること。④要措置区域なら汚染 の除去等の措置が必要と定められていること。を追記すべきである。
	［名古屋港港湾計画における事業予定地の位置づけについて］ **＊p103　名古屋港港湾計画の説明には大江川の緑地計画を追加すべき** (7)環境保全に関する計画等で、エ名古屋港港湾計画があるが、基本方針しか示されていない。今回は大江川の下流部の計画であるから“事業実施想定区域は、名古屋港港湾計画において「緑地」及び「その他緑地」となっている。…緑地の状況は図 2-3-4 に示すとおりである。」p6、p7 を再掲すべきである。
	［低炭素都市なごや戦略第 2 次実行計画の数値目標について］ **＊p104　低炭素都市なごや戦略実行計画の目標数値を** (7)環境保全に関する計画等で、ク低炭素都市なごや戦略実行計画があるが、第 2 次実行計画までの策定経緯しかなく、今後の建設工事等で排出される地球温暖化ガスが、この実行計画にどのような影響を与えるかが判断できないため、目標数値を追記すべきである。 名古屋市は「低炭素都市 2050 なごや戦略」(2009 年 11 月)で、挑戦目標として、中期目標(2020 年)25%削減＝1304 万トン/年　長期目標(2050 年)8 割削減＝348 万トン/年 （いずれも 1990 年比＝1739 万トン/年)を策定したが、その後も温室効果ガス排出量は改善されていない。このため、「低炭素都市なごや戦略第 2 次実行計画」(2019 年 11 月)で、長期目標はそのまま、2030 年度の中期目標を 2013 年度比で 14%削減の 1,172 万トン/年とした。環境影響評価準備書での施設供用時を見ると、港アクスル、大ナゴヤビルジング、JR ゲートタワー、JP タワー、ささじまライブだけで、年間 20 万トンを超える温暖化ガスが排出されている。ちなみに市環境白書(H30 年版 p15)　によれば、2016 年度に 1,472 万トン/年と目標を大きく超えている。

事　業　者　の　見　解	本文対応頁
埋立てに用いる土砂は、土壌汚染対策法に定める基準に適合した性質のものとします。土壌汚染対策法等に基づく土壌溶出量基準及び土壌含有量基準等を本準備書に記載しました。	準備書 p. 18 資料編 p. 48, 49
ご指摘のとおり、名古屋港港湾計画における基本方針のほか、本埋立予定区域における土地造成及び土地利用計画を方法書に記載しました。	方法書 p. 109 準備書 p. 117
ご指摘のとおり、低炭素都市なごや戦略第 2 次実行計画の将来目標数値を方法書に記載しました。	方法書 p. 110 準備書 p. 118

(5) 対象事業に係る計画段階配慮事項並びに調査、予測及び評価の手法

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
環境に影響を及ぼす行為・要因の把握	[影響要因の把握について] **＊p106　影響要因の把握に土壌汚染を** 存在時の影響要因として“事業地の存在”の内容が“水質・流況の変化、動植物・生態系への影響”とあるが、埋立案、掘削除去案ともに、最終的には港湾計画の緑地とする計画である。しかし、最近の動きを見ると、リニア工事の発生土を使うことを前提としているようである。 地域住民からも要望がありながら断念した事業を、安価又は無料で大量に近くから入手できると思い込みがちであるが、リニア工事の発生土はほとんど土壌汚染されている。2018 年度の「環境調査の結果等」でも愛知県内 6 カ所の土壌調査で、名古屋駅、名城非常口は土壌汚染が確認され、春日井市勝川町の非常口工事でも土壌汚染が確認されている。非常に不十分な調査でも半分の非常口等で汚染土壌が確認されている。 万が一リニア工事の発生土で埋立てる場合には、計画段階配慮事項の調査、予測及び評価で“土壌汚染”の危険性を十分に検討し、必要な環境保全措置を示すべきである。 緑地という跡地利用から考えても、JR 東海の調査を鵜呑みにせず、埋立事業者としても独自に、安全な土壌を確認するための詳細な方法（毎日又は各ダンプごとのロット検査、結果が出るまでの仮置き場、土壌汚染基準を超えた場合の処置など）などを定めるべきである。

(6) 環境の保全の見地から配慮した内容

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
環境の保全の見地から配慮した内容	[環境の保全の見地から配慮した内容について] **＊p122～p124　建設作業時、存在・供用時を想定した配慮の“努める”は意味がない** 建設作業時を想定した配慮の 14 項目で“努める。” という努力規定が 12 項目もある。また、存在・供用時を想定した配慮の 6 項目すべてが“努める。” という努力規定である。 建設作業時を想定した配慮の 14 項目中、8 項目ある”～工事計画の策定に努める。”は “～工事計画を策定する。”と明記すべきである。 その他の“～努める。”は“～する。”と明記すべきである。このままでは、努めたが、～～のために実現しなかったといえば済むことになる。計画段階の事前配慮事項は、予測の前提ともなるものであり、守らないことはありえない。

事　業　者　の　見　解	本文対応頁
埋立てに用いる土砂は、土壌汚染対策法に定める基準に適合した性質のものとします。	準備書 p. 18

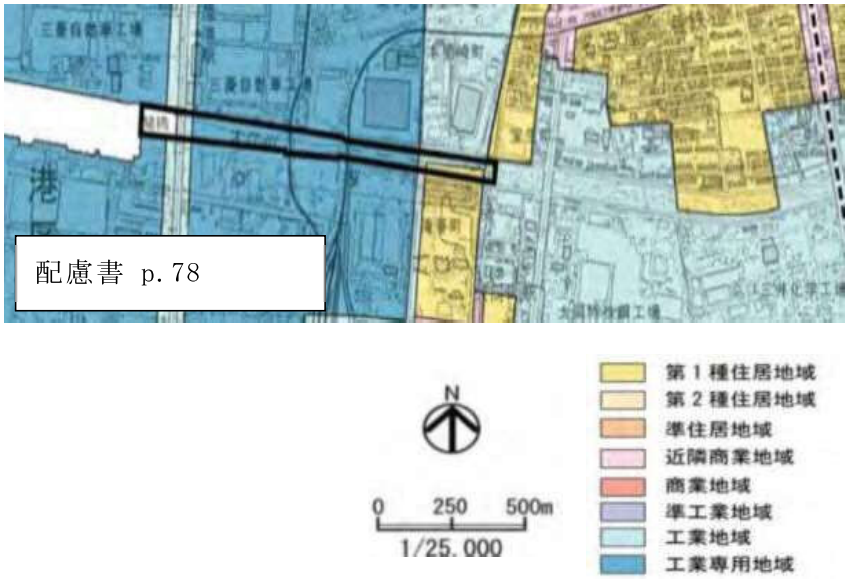
事　業　者　の　見　解	本文対応頁
本事業の実施に際しての環境配慮の内容や手法につきましては、事業計画の進捗を踏まえ、努力規定ではなく、具体的な措置を記載しました。	準備書 p. 28～30

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
建設作業時を想定した配慮	［埋立て土砂等による影響の防止について］ **＊p122　建設作業時を想定した配慮（土壌）は抽象的すぎる** 建設作業時を想定した配慮のうち、土壌について“埋立てや掘削除去後の埋め戻しに用いる土砂による周辺環境への影響の防止に留意した工事計画の策定に努める。”とあるが抽象的すぎる。 一連の経緯から、リニア工事の発生土を使用することを考えているようだが、ほとんどの発生土が土壌汚染対策法の土壌汚染基準（土壌溶出量基準、土壌含有量基準等）を超えることが事実で明らかなため、緑地にするような場所をリニア工事の発生土で埋立てないことを建設作業時を想定した配慮として第１に記載すべきである。 万が一リニア工事の発生土で埋立てる場合には、JR 東海の調査を鵜呑みにせず、埋立事業者としても独自に、安全な土壌を確認するための詳細な調査方法（毎日又は各ダンプごとのロット検査、結果が出るまでの仮置き場、土壌汚染基準を超えた場合の処置など）を、建設作業時を想定した配慮として定めるべきである。
	［工事に伴う公害の防止について］ **＊p123　低騒音・低振動型や排出ガス対策型建設機械の使用に努める？** 建設作業時を想定した配慮の工事に伴う公害の防止で“低騒音・低振動型や排出ガス対策型建設機械の使用に努める。”とあるが、まずは使用に努めるではなく、使用すると明記すべきである。 また、そのことを確実にするため、低騒音・低振動型や排出ガス対策型建設機械の使用を確実にするため、契約書に明記することを記載すべきである。 同じ時期に、同じ名古屋市が事業者となっている南陽工場設備更新事業準備書（2019.11）では、建設作業時を想定した配慮の建設作業に伴う公害の防止で「使用する建設機械は、排出ガス対策型や低騒音型・低振動型建設機械を採用することを工事仕様書に明記し、排出ガス対策型等の建設機械を採用する。」p28 と明言している。これにならうべきである。

事　業　者　の　見　解	本文対応頁
埋立てに用いる土砂は、土壌汚染対策法に定める基準に適合した性質のものとします。	準備書 p. 18
建設機械については、原則として低騒音・低振動型や排出ガス対策型建設機械を使用することとします。	準備書 p. 29

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
建設作業時を想定した配慮	［工事に伴う公害の防止について］ **＊p123　特定建設作業の規制基準の解釈は？** 建設作業時を想定した配慮の工事に伴う公害の防止で“特定建設作業については、規制基準を遵守し、その他の作業についても、特定建設作業に係る規制基準値を下回るよう努める。”とあるが、まずは“下回るよう努める”ではなく、特定建設作業と同様に“遵守する”と明記すべきである。 また、特定建設作業以外の“その他の作業”については“特定建設作業に係る規制基準値を下回る”との表現があるが、これでは、特定建設作業の規制基準（基準値、作業時間：夜間でない、１日あたりの作業時間：10又は14時間を超えない、作業期間：連続６日を超えない、作業日：日曜・休日でない）p149のうち、法令の規制のない“その他の作業”は基準値だけ守ればいい、つまり、日曜とか深夜でも“その他の作業”なら実施しますといっていることになる。“特定建設作業に係る規制基準値を下回る”ではなく、“特定建設作業に係る規制基準を下回る”の間違いではないか。 同じ時期に、同じ名古屋市が事業者となっている南陽工場設備更新事業準備書（2019.11）では、建設作業時を想定した配慮の建設作業に伴う公害の防止で「特定建設作業に伴って発生する騒音・振動に関する基準を遵守するとともに、その他の作業についても、特定建設作業の規制に関する基準を遵守する。」p28と明言している。これにならうべきである。
	［工事関係車両の走行による公害の防止について］ **＊p123　工事関係車両は車種規制非適合車を使用しないことを追加すべき** 建設作業時を想定した配慮の工事に伴う公害の防止で、使用する工事関係車両は車種規制非適合車を使用しないこととし、その旨を工事仕様書に明記することを追加すべきである。 同じ時期に、同じ名古屋市が事業者となっている南陽工場設備更新事業準備書（2019.11）では、建設作業時を想定した配慮の建設作業に伴う公害の防止で「工事関係車両について、「貨物自動車等の車種規制非適合車の使用制限等に関する要綱」（愛知県、平成22年）に定める車種規制非適合車を使用しないことを工事仕様書に明記し、車種規制非適合車を使用しない。」p28と明言している。これにならうべきである。

事　業　者　の　見　解	本文対応頁
特定建設作業に伴って発生する騒音、振動に関する基準を順守します。その他の作業につきましては、工事の状況により日曜や祝日に作業する可能性がありますが、工事に伴い発生する騒音・振動については、特定建設作業に係る規制基準値を遵守する計画です。	準備書 p. 29
工事関係車両については、「貨物自動車等の車種規制非適合車の使用制限等に関する要綱」（愛知県，平成 22 年）に基づき、「自動車ＮＯｘ・ＰＭ法」（平成 4 年法律第 70 号）の対象地域外からの流入車も含め、車種規制非適合車の使用抑制に努めるものとします。	―

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
建設作業時を想定した配慮	［工事に伴う公害の防止について］ **＊p123　工事区域の周囲には仮囲いを設置すべき** 建設作業時を想定した配慮の工事に伴う公害の防止で、工事区域の周囲には高さ 3m 以上の仮囲いを設置して周辺地域への騒音を軽減することを追加すべきである。工事区域が大江川という細長い区域(長さ 1,820m、幅 50～60m)であるため、建設機械が敷地に近くなることが想定され、騒音の規制基準を超える区域が相当多くなる。グーグルマップで確認すると、特に上流端の大江川緑地との境界には宝生公園、上流部南側（約 200m）第 1 種住居地域では滝春公園の東側に約 70 軒の住宅があり、その南に大同高校、西側に大同高校グラウンドがあり、騒音が周辺へ生活環境に支障を生じる恐れがあり、事前に十分な配慮をすべきである。 なお、この仮囲いも南陽工場設備更新事業準備書（2019.11）に記載してある。  注）上記の意見において大江川と名鉄常滑線の交差箇所周辺の画像が掲載されていましたが、画像の使用に係る著作権者の許諾の要否が不明であるため、本資料への掲載は差し控えさせていただきました。
	［工事関係車両の走行に伴う交通安全の確保について］ **＊p123　交通誘導員配置等による歩行者等の安全を図るようにすべき** 建設作業時を想定した配慮の工事に伴う公害の防止で、“歩行者等に対する交通安全の確保に留意した工事計画の策定”とあるが、もっと具体的に配慮事項を示すべきである。例えば、工事車両出入口等に交通誘導員を配置するなどを追加すべきである。

事　業　者　の　見　解	本文対応頁
本準備書において、建設機械の稼働に伴う騒音の影響を予測したところ、時間率騒音レベル（L_{A5}）の最大値は 82dB 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ります。また、事業予定地に最も近い学校における騒音レベルは 54dB と予測され、「学校保健安全法」に基づく学校環境衛生基準を満足します。これらのことから、本事業において、工事施工区域への仮囲いの設置は計画していませんが、原則として低騒音型機械を使用する等の環境の保全のための措置を講ずるとともに、周辺住民から申し立てがあった際には、真摯に対応する計画です。	準備書 p. 183 資料編 p. 88
工事関係車両の出入口において、歩行者及び自転車との交錯が予想される場所には交通誘導員を配置する計画です。	準備書 p. 316

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
建設作業時を想定した配慮	［汚染土の搬出・処分等に伴う影響の防止について］ **＊p123　搬出車両の防じんカバー、タイヤ・車両の洗浄を追加すべき** 建設作業時を想定した配慮の工事に伴う公害の防止で、”汚染土の搬出・処分等に伴う影響の防止“で、”汚染土の外部への搬出等による周辺環境への影響の防止に留意した工事計画の策定”とあるが、もっと具体的に配慮事項を示すべきである。例えば、搬出車両の荷台には防じんカバーをすること、タイヤ・車両の洗浄を追加すべきである。通常の残土搬出でも実施されていることであり、汚染土の搬出・処分ということになれば、もっと慎重にすることは当然である。
存在・供用時を想定した配慮	［掘削除去案に対する配慮について］ **＊p124　存在・供用時に、Ｂ案（掘削除去案）の内容を追加すべき** 存在・供用時を想定した配慮で６項目が記載してあるが、全て(Ａ案)についてのものであり、Ｂ案（掘削除去案）について検討した気配がない。しかし、内容的には全てＡ案、Ｂ案同じ配慮が必要と判断されるので、(Ａ案)を（共通)に変更すべきである。

(7) その他

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
その他	［微小粒子状物質に係る環境基準について］ **＊p135　微小粒子状物質に係る環境基準の表現が間違っている** 資料編 資料 9 大気汚染に係る環境基準等(3)微小粒子状物質に係る環境基準で“”とあるが、15μg/Vm^{3}以下の“V”は余分である。環境基準の告示では「1 年平均値が 15μg/m^{3}以下であり、かつ、1 日平均値が 35μg/m^{3}以下であること。」とされている。

事　業　者　の　見　解	本文対応頁
工事に伴い発生する有害物質を含む底質は全量を埋戻す計画であるため、外部への搬出はありません。	準備書 p. 21
掘削除去案（Ｂ案）は現況から地形を変化させず新たな土地が生じないため、存在・供用時を想定していません。緑地や施設の整備や維持管理に係る環境配慮事項は埋立案（Ａ案）についてのみ発生するため、埋立案のみを記載しております。	―

事　業　者　の　見　解	本文対応頁
ご指摘のとおり誤字ですので、本準備書において「μg/m^3」に修正し、(1)大気汚染に係る環境基準の表に追加しました。	準備書 資料編 p. 22

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
その他	［騒音に係る環境基準の幹線交通を担う道路の出典について］ **＊p136　騒音に係る環境基準の幹線交通を担う道路の定義は告示にはない** 資料編 資料 10 騒音に係る環境基準で、幹線交通を担う道路の定義として表の脚注で“注)高速自動車国道、一般国道、都道府県道、4 車線以上の市町村道及び自動車専用道路のことをいう。”とあり、あたかも、環境基準の告示で定められているかのような表現がしてあるが、騒音に係る環境基準は、中央環境審議会の審議・答申を経て 1998（平成 10）年 9 月 30 日に環境庁告示第 64 号として公布された。同時に「騒音に係る環境基準の改正について」1998 年 9 月 30 日環大企 257 号で、当時の環境庁（現在の環境省)大気保全局長が各都道府県知事あての通知文で示しただけのものである。何ら専門家の裏付けもない行政的な定義である。このことを脚注に追加すべきである。［騒音規制法第 17 条第 1 項に基づく自動車騒音の限度］p150 の注)2 も同様である。 また、環境基準(幹線交通を担う道路における特例基準値)の値から 5dB 減じた値について、南陽工場更新事業の環境影響評価準備書のように“平成 7 年 7 月 7 日　最高裁で示された騒音の受忍限度…昼間 65dB　平成 26 年 1 月 29 日　広島高裁で示された騒音の受忍限度…昼間屋外 65dB、夜間室内 40dB”と説明すべきである。
	［土壌汚染対策法の基準について］ **＊p158　水底土砂に係る判定基準ではなく、土壌汚染対策法の基準値を示せ** 資料編で「海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律」に基づく「埋立場所等に排出しようとする水底土砂に係る判定基準」が記載してあるが、その値の約 1/10 倍と厳しい「土壌汚染対策法に基づく基準値（土壌溶出量基準、土壌含有量基準等)」を併記すべきである。なお、「環境基本法」に基づく「土壌の汚染に係る環境基準」p145 が記載してあるのは当然であるが、この値と土壌汚染対策法の土壌溶出量基準が基本的には同じ値であることも追記すべきである。

事　業　者　の　見　解	本文対応頁
計画段階環境配慮書 p.136 における幹線交通を担う道路の注釈につきましては、出典を方法書に記載しました。なお、計画段階環境配慮書 p.150 の「騒音規制法第 17 条第 1 項に基づく自動車騒音の限度」の注)2 については、「騒音規制法第 17 条第 1 項の規定に基づく指定地域内における自動車騒音の限度を定める省令」（平成 12 年総理府令第 15 号）第 2 条 2 に注釈のとおりの記載がございます。	方法書 p.216 準備書 資料編 p.24
土壌汚染対策法等に基づく土壌溶出量基準及び土壌含有量基準等を本準備書に記載しました。	準備書 資料編 p.48,49

2-2　配慮意見書に記載された市長の意見及び事業者の見解

配慮書に対する配慮意見書において、(仮称) 大江川下流部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は、表 5-2-2 に示すとおりである。

表 5-2-2　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事項	3
環境影響評価の項目に関する事項	2
その他	2

(1) 対象事業の内容に関する事項

項　　目	意　　見
対象事業の内容	埋立案では、ボックスカルバートを設置するとしているが、設置位置等の計画が示されていない。したがって、埋立案を採用する場合は、今後の環境影響評価図書でその詳細について明らかにすること。
	埋立て等に用いる土砂については、搬入量が多くなることが想定されるため、運搬による粉じんの飛散防止及び土砂の性状把握に配慮した工事計画を策定すること。
	近年、大雨の発生回数が増加傾向にあることから、工事計画の検討にあたっては、大雨による河床に封じ込められた有害物質を含む底質の流出及び拡散の防止に配慮すること。

事　業　者　の　見　解	本文対応頁
埋立案を採用したため、ボックスカルバートの位置を平面図と標準断面図として図示しました。	準備書 p. 16, 17
搬入土運搬に伴う粉じんの飛散防止に配慮するため、以下の環境の保全のための措置を実施します。 ・工事現場内では、工事の状況を勘案して散水を実施する。 ・工事用運搬車両のタイヤに付着した泥・土の飛散を防止するために、工事関係車両の出入口付近に水洗いを行う洗車設備を設置する。 ・工事関係車両の出入口付近に適宜清掃員を配置し、清掃に努める。 ・土砂の運搬作業では、必要に応じて、運搬車両に飛散防止シート掛け等を行う。 なお、埋立てに用いる土砂は、土壌汚染対策法に定める基準に適合した性質のものとします。	準備書 p. 18, 136
工事施工は、鋼板矢板を打設し水面と分離させた後に、その矢板の内側で行います。施工区域内で生じる水や雨水の排水については、釜場を設けてポンプアップし、濁水処理設備において適切に水質処理を行います。また、底質の改良及び掘削作業等汚染土に関する作業を行う際には、有害物質排水処理施設にて適切に水質処理を行います。	準備書 p. 21

(2) 環境影響評価の項目の選定

項　　目	意　　見
項目の選定に関する事項	事業の実施により、事業実施想定区域における水辺の生態系が消失することから、重要な種等が存在するおそれのある場合は、環境影響評価の項目として植物、動物及び生態系を抽出し、調査、予測及び評価を適切に実施すること。
	埋立案において、事業実施想定区域外の下流部における流況の変化に伴い水質・底質及び生態系に影響を及ぼすおそれのある場合は、環境影響評価の項目として水質・底質、生態系及び水循環を抽出し、調査、予測及び評価を適切に実施すること。

(3) その他

項　　目	意　　見
全　般	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。
	今後の環境影響評価図書の作成にあたっては、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。

事　業　者　の　見　解	本文対応頁
本事業の実施に伴い、現況とは異なる生態系が形成されることが予測されるため、今後の環境影響評価の項目として植物、動物及び生態系を抽出し、適切に調査、予測及び評価を実施しました。	準備書 p.121, 319～420
本事業の実施に伴い、事業予定地外の西側において水象の変化が考えられるため、今後の環境影響評価の項目として水質・底質、生態系及び水循環を抽出し、適切に調査、予測及び評価を実施しました。	準備書 p.121, 211～269, 403～423

事　業　者　の　見　解	本文対応頁
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努めてまいります。	―
本環境影響評価方法書を作成するにあたり、図のカラー化や用語解説の記載等、市民に分かりやすい内容となるように配慮いたしました。	全　般

第３章　方法書に対する意見と見解

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」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　方法書についての環境の保全の見地からの意見（市民意見）の概要及び事業者の見解

方法書に対する市民等の提出件数は 1 件、意見数は 60 であった。意見の概要及び事業者の見解は、表 5-3-1 に示すとおりである。

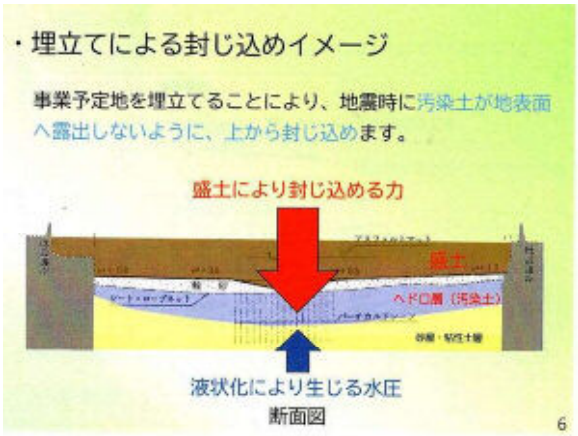
表 5-3-1　市民等の意見の提出件数、項目及び意見数

提出件数	意見の項目	意見数
1件	説明会について	2
	対象事業の名称、目的及び内容	26
	環境の保全の見地から配慮した内容	8
	事業予定地及びその周辺地域の概況	8
	対象事業に係る環境影響評価の項目	3
	調査、予測及び評価の手法	9
	環境影響評価手続きに関する事項	1
	その他	3

(1) 説明会について

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
説明会	［説明会の開催について］ **＊　説明会は中止ではなく延期を** 3 月 6 日付で、本研究員会は次のような抗議と要望を行った。『3 月 4 日の名古屋市のホームページのトップページ「新型コロナウイルスに関連する情報」の「イベント等の対応について」及び名古屋市新着情報で、突然「**方法書説明会中止**のお知らせ（大江川下流部公有水面埋立て）」が発表された。3 月 27 日に予定されていた説明会を、延期ではなく、中止としたとのことである。根拠として、「名古屋市環境影響評価条例第 11 条の 2 第 4 項の規定により、開催することができない場合と判断し」と記載されている。 そもそも当該事業の「方法書」の縦覧そのものも公表されておらず（方法書が縦覧されたのは 3 月 25 日からであった）、広報名古屋 3 月号に記載されているだけであり、開催までまだ 3 週間もある。3 月 6 日に「3 月 4 日付の名古屋市報道資料で、『配慮書』に対する市長意見送付」が公表された段階である。事業者はこの意見を基にこれから方法書を作成する段階であるはずである。まさか意見書を受け取る前に「方法書」を作成しているとは思いたくない。 国の発表では、「2 週間の自粛」が呼びかけられており、名古屋市の施設のキャンセル料の免除も 27 日までは想定されていない。 こうした段階で早々と中止を決定するのは、環境影響評価制度への冒涜であり看過できない。厳重に抗議する。あたかも「新型コロナを口実に、説明会が回避できる」と言わんばかりである。 事業実施は、そもそも 1 か月を争う緊急なものではない。新型コロナは震災のように影響が何年もの長期に及ぶものではない。 こうした事情を勘案すれば、しばらく延期してでも開催すべきである。延期して開催することを強く求める。』この抗議と要望に沿い、説明会を実施すべきである。

事　業　者　の　見　解	本文対応頁
新型コロナウイルス感染症の感染者の発生が名古屋市内においても続いていたこと及び国から、イベント等の開催については、感染の広がりや会場の状況等を踏まえて改めて検討するよう要請がなされたことを鑑みて、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の防止を図るため、開催を予定していた方法書説明会を中止しました。 名古屋市環境影響評価条例第11条の2第4項の規定により、方法書説明会開催の代替措置として、方法書説明会にて使用を予定していた説明資料の周知（事業予定地周辺にお住まいの皆様への回覧、本市及び本組合の公式ウェブサイトへの掲載並びに縦覧・閲覧場所への配架）を行いました。さらに、説明ブースの開設（2020年4月15日,22日南区役所、4月17日名古屋港情報センターの計3回）を行うことにより、方法書の内容を、事業予定地周辺の皆様及び市民の方々へ広く周知するよう努めました。 本事業は、南海トラフ巨大地震等の大規模地震発生時の汚染土の露出・拡散の防止を目的とするものであり、早期に実施する必要があることから、新型コロナウイルス感染拡大の収束を待たず、代替措置となったことをご理解いただければと思います。	―

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
説明会	［説明会資料について］ **＊　方法書以上の説明会資料は後出しジャンケン** “説明会の開催の代わりに、事業予定地周辺にお住まいの皆様に対しては、本説明資料を回覧させていただきます。”として、スライド資料らしきものがあるが、その内容は、方法書に記載してある以上のこともあり、これでは後出しジャンケンであり、方法書への意見に反映できなくなる。  例えば“埋立てによる封じ込めイメージ”で、初めて覆土の位置が図示され、既設護岸の堤防は残したまま、周辺地盤と同じ高さまで覆土することが分かったが、これなら大まかな覆土量は推定できるはずである。また。この図を見ただけで、“液状化により生じる水圧”より“盛土により封じ込める力”の方が大きいから、液状化の被害は生じないと説明したいということは分かるが、液状化の水圧、盛土圧のそれぞれの設定根拠がどれだけで、その算定根拠は何か、盛土圧による地盤沈下の恐れを記載すべきであるという意見を追加する。 また、既設護岸の堤防を残したままだが、後の緑地利用に支障がないよう、この大規模土工事と同時に除去することが望ましいと思われるが、緑地への出入口部分だけ除去するつもりなら、その大まかな位置、数を記載すべきである。あわせて、そうした状況が分かるよう、工事中の景観予測をすべきである。

(2) 適用法規について

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
はじめに	［適用法規について］ ＊p13　国、県の制度ではなく市境影響評価条例を適用する理由　については、“方法書の事業規模に記載しました”p151 とあり、少しわかり安くなっているが、“はじめに”の部分で、なぜ、国の環境影響評価法ではなく名古屋市環境影響評価条例を適用するのかという通常の疑問を解決するための意見であり、本来はこの冒頭で説明すべきことである。 なお、“事業規模”が、どこにあるのかわかりづらい。本文対応頁 p13 が記載してあることはよく分かるが、市長意見“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。”に従い、2－3　事業の内容、(2) 事業計画の概要及び諸元、イ　事業規模の 10.3ha に注を追記したと、丁寧に説明すべきである。

事　業　者　の　見　解	本文対応頁
埋立てによる封じ込めイメージは、方法書 p.4,5 に掲載の埋立てに関する記述を分かりやすくイメージとして視覚化したものです。 盛土による地盤沈下の影響につきましては、本準備書の「第 2 部　第７章　地盤」において、予測及び評価を行いました。 既設護岸の堤防（本準備書では、「パラペット」という。）については、工事用車両の坂路部のみ撤去する計画です。具体的な撤去位置は資料編に記載しました。	準備書 p.277～294 資料編 p.1

事　業　者　の　見　解	本文対応頁
より分かりやすい内容となるよう、本準備書において、「はじめに」に、市環境影響評価条例を適用する理由を追記しました。 また、「2－3　対象事業の内容、(2) 事業計画の概要及び諸元、イ　事業規模」の 10.3ha に注を追記しました。	準備書 はじめに, p.13

(3) 事業者の名称、代表者の氏名及び事務所の所在地

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
事業者の名称、代表者の氏名及び事務所の所在地	［事業者の分担について］ **＊p13　事業者の名古屋市と名古屋港管理組合の役割分担等は？**　については“名古屋港港湾計画で…その他緑地 9.2ha を名古屋市が、緑地 1.1ha を名古屋港管理組合が整備する”p151 とあり、事業規模の役割分担だけは分かるが、配慮書への意見の主旨は「名古屋港管理組合施工のアスファルト封じ込め部分が、不十分な対策であったため、大規模地震に伴う地盤液状化で汚染土が露出・拡散する恐れがあることが判明したのだから、名古屋港管理組合が全額負担するのは当然と考える」ということであり、事業費の負担割合をどうするのかについて答えるべきである。

(4) 対象事業の名称、目的及び内容

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
事業の内容	［大江川河口部の対策について］ **＊p2,3,6　大江川の最下流部の対策をすべき**　については、“大江川下流部公害防止事業による浚渫によって除去されております。これまで、定期的な環境モニタリングを実施し、汚染が無いことを確認しております。”p153 とあるが、定期的な環境モニタリングの方法。調査結果を示すべきである。 また、「当時の名古屋港管理組合によるしゅんせつ等で問題を解決したとしても、その後の東レ名古屋によるダイオキシン類汚染水により、下流部にはダイオキシン類汚染が考えられるので、現地調査を行い、必要な措置を執るべきである。」に対する見解が欠落している。

事　業　者　の　見　解	本文対応頁
本事業は、名古屋港港湾計画に示される緑地 1.1ha を名古屋港管理組合が、その他緑地 9.2ha を名古屋市が整備する計画であることから、事業費の負担につきましては、両事業者で連携して対応を図ってまいります。	―

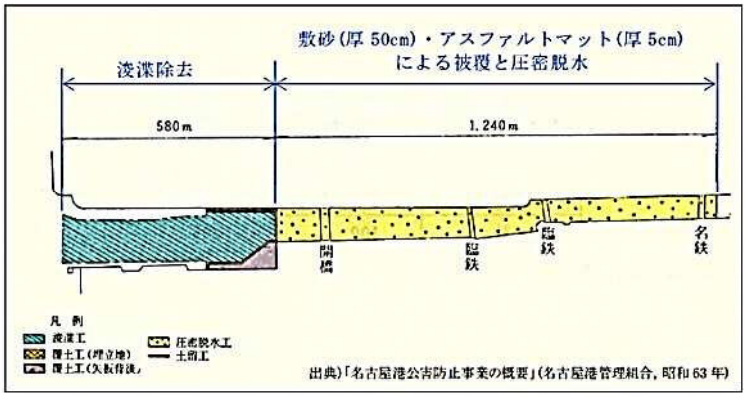
事　業　者　の　見　解	本文対応頁
定期的な環境モニタリングの調査方法につきましては、ダイオキシン類に係る水質は、日本産業規格 K0312、底質は、「ダイオキシン類に係る底質調査測定マニュアル」（環境省，平成 19 年）、ダイオキシン類以外に係る底質は、「底質調査方法」（環境省，平成 24 年 8 月）とされています。 ダイオキシン類（水質）の調査結果につきましては、本準備書の「第 1 部　第 4 章　4-1　自然的状況、(2) 水環境の状況、イ　水質、(ｲ)　ダイオキシン類」（図 1-4-15）に掲載しております。また、本事業でも大江川の最下流部で現地調査を実施しており（No.C 地点）、その結果は環境影響評価準備書の「第 2 部　第 5 章　水質・底質」に掲載しました。	準備書 p.55～56, 224,225

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
事業の内容	［大江川における過去の事業について］ **＊p3　大江川環境整備事業、大江川下流部公害防止事業の事業費を参考に**　については、“名古屋等地域公害防止計画…基づき…事業に着手しました。今回の事業の計画検討においては、過去の事業も参考としながら進めてまいります。“p155 とあるが、配慮書への意見の主旨は「名古屋市の大江川環境整備事業、名古屋港管理組合の大江川下流部公害防止事業の法的根拠、事業費総額、事業費負担割合を明記し、今回の事業について十分参考とすべきである。」ということであり、当時の事業費負担割合ぐらいは記載すべきである。
	［原因者の事業費負担について］ **＊p3　大江川環境整備事業等にならい原因者の事業費負担を**　については、”公害防止事業費事業者負担法に従い、原因者は既に責務を果たしているものと考えます。“とあるが、配慮書への意見の主旨は「発生原因者の事業費負担…その内訳を明記し、今回の追加対策事業にも費用負担を求めるべきである。特にダイオキシン類については…過去の公害防止事業（1973 年から 1986 年）の時点では明らかになっていなかった…ヘドロ層には…環境基準値 150pg-TEQ/g の 6 倍以上ものダイオキシン類が含まれ、「公害防止事業費事業者負担法」を適用することは可能なはずである」ということであり、過去の発生原因者の事業費負担、新たなダイオキシン類対策分について事業者負担法を適用することについての見解をすべきである。
	［事業計画の検討経緯について］ **＊p4　財政事情等により事業実施しなかった時の想定事業費は？**　については、“名古屋市新基本計画…名古屋港港湾計画…港湾計画の変更…事業化に向けた手続きを進めております。その後、平成 23 年に東日本大震災が発生したことから本事業に着手しました。”p159 とあるが、配慮書への意見の主旨は「市の財政事情等により事業の実施には至らなかったときの、市に財政事情と想定された事業費を明記すべき」ということである。地域住民の大江川緑地化の要望に真剣に対応するつもりなら概算事業費ぐらいは試算したはずである。

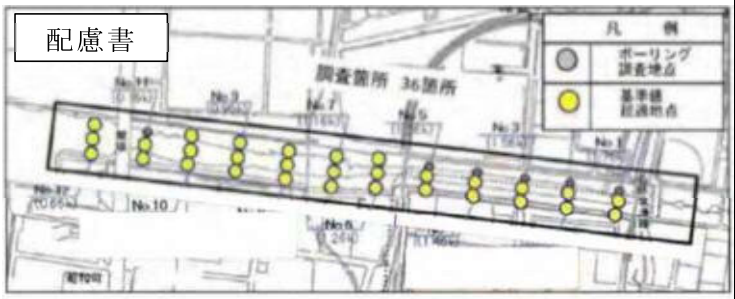
事　業　者　の　見　解	本文対応頁
昭和40年代に、国より全国環境調査の結果及び措置について通知があり、また、愛知県が名古屋等地域公害防止計画を策定しました。それに基づき、大江川環境整備事業、大江川下流部公害防止事業に着手しました。今回の事業の計画検討においては、過去の事業も参考としながら進めてまいります。	―
当時の「大江川下流部公害防止事業」において、公害防止事業費事業者負担法に従い、原因者は既に責務を果たしているものと考えます。	―
当時の大江川環境整備事業による埋立てと大江川緑地の整備の内容を参考にしながら事業を進めてまいります。	―

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
事業の内容	［事業費について］ **＊p4　有識者懇談会で除外された掘削除去の事業費は？**　については、“「掘削除去」は「埋立て」の何倍もの費用が必要となります。…「埋立て」は、河川の暗渠化により初期投資は高額であるもものの、維持管理や被災時の堤防復旧、及び港湾計画の実行の面で有利であり、長期的には経済的です。”p159 とあるが、配慮書への意見の主旨は「例えば“対策工法の検討結果”p8 に事業費の欄を設けることで、掘削除去は事業費も非常に高額となる。」ということである。 また、「「大江川の地震・津波対策に伴う汚染土壌対策有識者懇談会について」工法を議論した第 2 回、第 3 回は「率直な意見交換が損なわれるおそれがある」として非公開であったが、会議の結果も出したのだから、配布資料、議事録など、内容を正確に公開すべきである。」への見解が欠落している。
	［事業費について］ **＊p5　有識者懇談会での検討結果に概算事業費を追加すべき**　については、“見解は前述のとり”p161 とあるが、配慮書への意見の主旨は「有識者懇談会での対策工法の検討結果が表で示してあるが…概算事業費を内訳とともに明記すべきである。固化処理、覆砂処理については事業費に触れておらず、あまりにも粗雑である。」ということであり、前述の意見は有識者懇談会の正確な公開であり、この意見は概算事業費を明記すべきということであり、有識者懇談会では事業費までは示さず、感覚的に浚渫の方が〇〇倍も高くなるという程度で結論を出したのなら正直に記載すべきである。
	［埋立土量について］ **＊p７,８　底泥の有害汚染物質汚染状況に多くの疑問** ①　「底泥の有害汚染物質汚染状況だけではなく、事業計画の骨格的内容である埋立土量がどれだけかを示すべきである」については、“今後の工事計画の検討”p161 としているが、これでは、埋立土の搬入量、車両台数、搬入車両による大気・騒音などの環境影響評価ができないし、どの程度の調査をすべきかも判断できない。概算の埋立土量を示すのが、本来であるが、今後の工事計画というが、骨格的な部分なので、河川に沿って 10ｍ程度ごとの横断面調査をして概算の容積を算出し、公表すべきである。

事　業　者　の　見　解	本文対応頁
平成30年度に実施した有識者懇談会では、固化処理や覆砂処理は埋立てと比較して初期投資で若干優位であるものの、地震時の耐久性や維持管理の点で課題があるため、事業目的を達成することができない工法としております。一方、埋立ては、初期投資は高額であるものの、長期的に安定した効果が得られ、かつ維持管理や被災時の堤防復旧、及び港湾計画の実行の面で経済的な工法としております。	―
（見解は前述のとおり）	―
埋立土量は、約40万m^3を計画しています。	―

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
事業の内容	［底泥の調査結果の出典について］ ③　出典が名古屋市の「大江川の地震・津波対策の検討に伴う有識者懇談会運営及び汚染土壌対策検討業務委託」と、名古屋港管理組合の「基本計画調査（大江川地区等底泥対策に関する調査)」と併記してあるが、どちらの出典なのか明記すべきである。 については、“「大江川の地震・津波対策の検討に伴う有識者懇談会運営及び汚染土壌対策検討業務委託」だけなので、訂正した”p8 とあるので、了解するが、“調査結果と直接関連が無い情報を削除しております。”とあるが、この隠された部分に事業費比較があるはずであり、それを公表すべきである。
	［底質の調査結果について］ ④　底質の含有量調査（最大値表示）とあるのは 3 深度を混合した値の最大値であることを本文で明記すべきである。については、“方法書の図の注釈に記載しました”p163 とあり、“ヘドロ層の 3 深度を混合した資料の測定結果を示し。測定結果は、全測定結果の最大値を示す。”p8 とあるので了解する。
	［封じ込め区域の下流端について］ **＊p,8　底泥の有害汚染物質汚染状況に多くの疑問** ⑤　河川縦断図で最下流部のヘドロがどのように封じ込めてあるのかを図示すべきであるし、その部分の有害物質滲出状況を調査すべきである。については、“図 2－3－3 に示すとおり、汚染土の封じ込め区域の端部には，土留矢板が設置されております。また、これまでの定期的な水質モニタリングでは、有害物質の検出はされていないことを確認しております。”p163 とあるが、図 2－3－3 p17 は、工事関係車両の走行ルートであり、端部の，土留矢板などは示されていない。図 2－2－2 大江川下流部における公害防止事業 p3 の間違いである。  図 2-2-2　大江川下流部における公害防止事業 定期的な水質モニタリングの結果を出典とともに示すべきである。

事　業　者　の　見　解	本文対応頁
基準値超過地点図の中に既設護岸の堤防管理区分の記載があり、調査結果と直接関連が無い情報のため削除しております。	準備書 p.8
今後も、事業の内容を十分にご理解頂けるよう、分かりやすい図書の作成に努めます。	―
ご指摘のとおり、配慮書に対するご意見への回答において、図番号の記載誤りがありましたので、本準備書では正確に記載しました。また、方法書の表 4-1-4（4）（p.45）に掲載しております公共用水域における水質調査結果では、有害物質が検出されていないことを確認しております。	準備書 p.501

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
事業の内容	［汚染土量について］ ⑥　調査位置図と河川横断図には縮尺を入れるべき。各ボーリング場所でどれだけの厚さで、全体の汚染土の容量はどれだけかを明記すべき。については、“縮尺を記載しました。汚染土量は配慮書 p114 に記載のとおり、約 260,000m^{3}を想定しています。”p 163 とあり、縮尺記載は当然であるが、全体の汚染土量が配慮書の廃棄物のところで掘削削除案で約260,000m^{3}となっているが、その算定根拠として、各ボーリング場所でどれだけの厚さかを記載せよというのが意見の主旨である。それ以外の算定根拠があればそれでも良い。  基準値超過地点図
	［過去の調査時の汚染拡散防止対策について］ ⑦　ボーリングでアスファルト層を貫通した後ヘドロを噴出させない対策とその内容を本文に記載すべきである。については、“調査孔は不透水性の材料にて直ちに閉塞…方法書の図の注釈に記載しました。“p165 とあり、了解する。
	［複数案の検討について］ **＊p11　複数案は有識者懇談会で検討した 4 案とすべき**　については、“耐久性等の面から目的を達成できない他の案については、複数案に含めていません。”p165 とあるが、たった 3 回の有識者懇談会で検討した 4 案（案 1　浚渫、除去、案 2　固化処理、案 3　覆砂処理、案 4　埋立て）の半分が、今さら耐久性等の面から目的を達成できないというのなら、有識者懇談会は、何を議論していたのか、事務局は無駄な案まで提案していたということか。

事　業　者　の　見　解	本文対応頁
0.95ｍから 3.25ｍの厚さでヘドロ層が存在しており、この結果から汚染土量を約 260,000㎥と想定しております。	準備書 p. 7, 11
今後も、事業の内容を十分にご理解いただけるよう、分かりやすい図書の作成に努めます。	準備書 p. 8
有識者懇談会では、土壌汚染対策法に基づく措置を参考とした対策工法 4 案について議論が行われました。その中で固化処理と覆砂処理には地震時の耐久性や維持管理の点で課題が残り、また、引き続き水面が残るため、現在想定されていないリスクに対して将来的にこの懇談会と同様の検討の場が再度開かれることになることや被災時に堤防を復旧する必要があること等の意見が出されました。これらの意見を踏まえ、「環境影響評価技術指針」に基づき、実行可能であり、かつ対象事業の目的が達成されるものとして「埋立案」と、その比較評価の参考として「掘削除去案」を設定しております。	―

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
事業の内容	［掘削除去案の内容について］ **＊p13　複数案の掘削除去案の内容が、配慮書の中で食い違っている**については、“配慮書 p118 の予測結果におきましても、「掘削除去案（B 案）は、（中略）現況と同様な河川断面とするため」としており、埋め戻すこととしております。”p167 とあるが、現況と同様な河川断面というのは、現況のアスファルトマットまでを埋め戻すとしか理解できない。意見の主旨も「環境の保全のための措置で“搬入土により、現況と同様な河川断面となるように埋戻しを行う。”」ということは、埋立案（A 案）とは異なるということである。掘削除去後に現況断面まで埋め戻すか、そのあと、港湾計画の緑地にするかどうかあいまいでは、配慮書と言えない。ということである。
	［搬入土について］ **＊p15　搬入土の発生場所と搬入量を明記すべき** 複数案の工事計画で「搬入土の発生場所を示して有害性を判断できるように、基本的条件となる搬入量搬入車両数を明記すべき」については、“今後の工事計画の検討…埋立土の搬入及び搬出に伴う周辺環境への影響について…準備書で予測及び評価を行う”p177 としているが、搬入量、搬入台数がわからなければ、どの程度の調査・予測・評価が必要か、調査・予測地点数はこれで良いのかなどが判断できない。 **＊p15　基準に適合した搬入土というが、どの基準か？**　については、“土の搬入時期や土質条件が合致する場合には建設発生土を積極的に活用したいと考えており、関係法令を基に受入基準を慎重に検討してまいります。“p169 とあるが、配慮書への意見の主旨は「埋立後を緑地にするのだから、緑地で遊ぶ幼児、子ども等が土壌汚染に被ばくされないよう、埋立搬入土は、「土壌の汚染に係る環境基準」であってしかるべき、環境基準より 10 倍緩い判定基準を用いてはならない。」ということであり、こうした大事な原則を、これから検討するというのは事業者の怠慢としかいえない。少なくとも”放射性物質により汚染された土は用いません。“p175 と同程度のことは見解を示すべきである。公有水面埋立の規制基準的な「水底土砂に係る判定基準」は守るのが当たり前であり、法規制を守るだけなら環境影響評価は必要なくなる。 **＊p15　リニア工事の発生土で埋立てるべきではない**　については、“（見解は前述のとおり）”p171 とあるが、配慮書への意見の主旨は「安価又は無料で大量に近くから入手できるとしても、リニア工事の発生土はほとんど土壌汚染され（後述）、緑地という跡地利用から考えても利用すべきではない。埋立用材は安全・良質な残土に限定すべきである。」ということであり、方法書の段階では、埋立用材は安全・良質な残土に限定するなどの原則ぐらい示すべきである。

事　業　者　の　見　解	本文対応頁
掘削除去案（B 案）は、汚染土とアスファルトマットを除去した上で、現況の河川断面と同様になるように搬入土で埋戻すことを想定しております。 その後に名古屋港港湾計画における緑地及びその他緑地を整備するところまでは、計画段階配慮における掘削除去案の工事計画として想定しておりません。	―
埋立土量は、約 40 万m^3を計画しています。 埋立土の搬入に伴う大気質、騒音、振動及び安全性への影響については、本準備書「第２部　第１章　大気質、第３章　騒音、第４章　振動、第８章　安全性」において予測及び評価を行いました。	準備書 p. 154, 186, 204, 295
埋立てに用いる土砂は、土壌汚染対策法に定める基準に適合した性質のものとします。 また、放射性物質により汚染された土は用いません。	準備書 p. 18

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
事業の内容	［搬入土について］ **＊p15　リニア工事の発生土はほとんど土壌汚染されている**　については、“（見解は前述のとおり）”p173 とあるが、配慮書への意見の主旨は「JR 東海の調査でも愛知県内 6 カ所の土壌調査で、名古屋駅、名城非常口は土壌汚染が確認され、春日井市勝川町の非常口工事でも土壌汚染が確認されている。非常に不十分な調査でも半分の非常口等で汚染土壌が確認されており、緑地にするような場所をリニア工事の発生土で埋立てるべきではない。」ということである。リニア工事の発生土を事業者の名古屋市長としてどのように判断しているかをここでは示すべきである。 また、万が一リニア工事の発生土で埋立てる場合には、JR 東海の調査を鵜呑みにせず、埋立事業者としても独自に、受入基準を定め、安全な土壌を確認するための詳細な確認方法を事前配慮で定めるべきである。 **＊p15　搬入土は「基準に適合した」の基準は？**　については、“（見解は前述のとおり）”p175 とあるが、配慮書への意見の主旨は「適合状況の確認方法（誰が、いつの時点で、どんな項目を、どんな頻度で行うのか）は重要になるので、計画段階配慮事項（p122 第 7 章”事業計画の策定にあたり、環境の保全の見地から事前に配慮した事項“）に入れておくべきである。」ということである。計画段階配慮事項に不足があるという指摘に対する見解を示すべきである。 **＊p15　「基準に適合した」搬入土は、まさか放射能汚染土？**　については、”放射性物質により汚染された土は用いません。“p175 とあり、通常は、原子力発電所の事故により放出された放射性物質による汚染土壌、又は処理された汚染土壌は用いないと理解するが、本当にそのとおりで良いのか。役所用語で、「放射性物質により汚染された土」は、「再生資材として利用可能な放射能濃度レベル…8,000Bq/kg 以下」の土壌とは違うということにならないよう、将来緑地にするような事業に、このような放射能汚染土を用いるつもりではないことを再度明確にすべきである。

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
事業の内容	［工事中の排水処理について］ **＊p16　施工区域内の排水の放流基準値は？**　については、“水質汚濁の規制及び届出の概要（排水基準編）…「建設工事における排水対策」に基づき、沈砂池等の処理施設を設置し、下記表の値を目安に処理して排水を行う予定”p177・資料編 p240 とあるが、この目安を使うということが配慮書には示されていなかった。今回の見解を方法書のどこか（例えば p16 埋立ての工事計画）に記載すべきである。建設作業時を想定した配慮で、“発生した排水は適切に水質処理を行った後、放流する。”という言葉が追加されたが、この目安とは読み取れない。 資料編にあるということと、適用するということとは異なる。例えば、搬入土の基準を何にするかは検討中であるが、資料編には土壌の環境基準 p225、批判の多い判定基準 p238、土壌汚染対策法で定める特定有害物質 p241、土壌汚染処理基準 p242 と多くの値が資料として示されている。 また、この表は［下水道処理区域以外］の場合であり、大江川左岸は全て、右岸もほとんどが下水道処理区域外のようであるが、まずこの、下水道処理区域を、4－2 社会的状況 p79 からのどこかに記載すべきである。 さらに、「※この値は目安であり、排水量が多く河川等に与える影響が大きい場合は、このかぎりではない。」との注意書きがあり、今回は、“施工区域内の排水については、釜場を設けてポンプアップし、濁水処理設備にて水質処理を行う、処理後、水質を確認し、基準値内であれば大江川に放流する。”p16 とあるので、上流の暗渠の水量がほとんどせき止められ、濁水処理後、全量が大江川に戻されると思われ、「排水量が多く河川等に与える影響が大きい」場合に該当し、この程度（浮遊物質量 200mg/l）の放流水質では、大江川、地先海域に大きな汚濁を排出することになる。事業者として可能な限りの対策をすべきである。
	［工事関係車両の走行ルートについて］ **＊p16　工事関係車両の走行ルート** “主な走行ルートを図 2－3－3 に示す。”とあり、想定している搬入土は、事業地南側から運び込むと考えられるので、少なくとも北側からのリニア工事の発生土を考えていないと理解してよいか。 また、この走行ルートを示した以上、どこからの搬入を考えているのかも示すべきである。

事　業　者　の　見　解	本文対応頁
下水道の整備状況につきましては、本準備書 p.107，108 に記載しております。また、本準備書の工事施工手順（p.18～20）に記載のとおり、上流からの暗渠の水は堰き止めず、まず、河道の一部を水路として残した状態で施工する計画です。ボックスカルバートを設置したのちに、流路をボックスカルバートに切り替えます。 工事排水は、準備書 p.21 に記載のとおり、釜場を設けてポンプアップし、濁水処理設備において適切に水質処理を行う計画とします。また、底質の改良及び掘削作業等汚染土に関する作業を行う際には有害物質排水処理施設にて適切に水質処理を行う計画です。	準備書 p.107，108 p.18～21
搬入土につきましては、土の搬入時期や土質条件が合致する場合には建設発生土を積極的に活用していきたいと考えております。 搬入土の搬入・搬出ルートは、本準備書 p.26 図 1-2-13 に示す計 5 ルートを計画しており、これらは、事業予定地から南西方向を起点・終点としています。 搬入土の具体的な調達場所は現時点では未定です。	準備書 p.26

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
事業の内容	［工事関係車両の走行ルートについて］ **＊p17　搬入土の積下し場は再検討が必要** 工事関係車両の走行ルートの終点は大江川右岸であり、市の大江破砕工場の近くとなっているが、対岸は、第１種住居地域であり、70 軒ほどの住宅もあるため、大気、騒音などの問題を防止するため作業場所を再検討する必要がある。場合によっては、右岸と左岸の水路切替など工事計画を入れ替えても良いほどである。 例えば、計画では青矢印で名古屋半田線経由で南から地下鉄東名古屋港駅右折、800m 後また右折して、700m 南下して大江川ということだが、図の赤矢印のように、東亜合成名古屋工場の北側で右折、500m で左折すれば大江川左岸に突き当たる（無理なら東隣の昭和土木名古屋合材センター構内）。ここなら、周囲は工場で道路幅員も歩道付きの２車線である。最後の突き当りが 20m ほど狭い程度である。大江川埋立の中間地点にもなるので合理的と思われる。 方法書 p17 より ［埋立後の土地利用計画］ **＊p18　想定土地利用計画は緑地だが駐車場は不要で良い** 港湾計画に従って、想定土地利用計画は緑地としており、植栽帯、散策路及び休憩施設、広場、スポーツ施設等となっているが、来場者のための駐車場などは不必要と考えるが、「等」の中に駐車場はないことを約束すべきである。上流にある既存の大江川緑地内にも駐車場はなくても十分その機能は果たしている。 なお、公有水面埋立を行うのだから、公有水面埋立法第四条四号の許可基準（埋立地ノ用途ニ照シ公共施設ノ配置及規模ガ適正ナルコト）に従い、埋立地の将来の用途・緑地に対して公共施設の配置及び規模として、施設の配置と面積を明らかにしないと許可は下りない。公有水面埋立法第四条五号の許可基準（埋立地ノ処分方法及予定対価ノ額ガ適正ナルコト）に従う対「対価」を明確にしなければ公有水面の埋立申請はできないため、準備書までには確定されたい。

事　業　者　の　見　解	本文対応頁
工事関係車両の走行ルートは、事業計画の進捗に伴い、方法書で示したルートを含め、本準備書 p.26 図 1-2-13 に示す計 5 ルートに見直しました。 このうち、ルート 5 は、方法書で示した、名古屋半田線を北上する車両の一部が同路線を東進し、右折南下した後に事業予定地の北側から進入するルートですが、工事着工後 107 ヶ月目以降に使用するルートであり、全体台数から考えますと、その割合は小さくなります。 工事関係車両は、主に工業専用地域を走行する、ルート 1～ルート 3 が中心となります。	準備書 p.26
想定土地利用計画は緑地としており、詳細につきましては地域住民からの要望などを参考に、関係機関と協議しながら検討を進めてまいります。	―

(5) 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	［埋立て土砂等による影響の防止について］ **＊p20（配慮書の p122）　建設作業時を想定した配慮（土壌）は抽象的すぎる**　については、“本事業の実施に際しての環境配慮の内容や手法につきましては、今後の事業計画の進捗に応じて、できる限り適切かつ具体的に検討してまいります。”p191 とあるが、配慮書の“埋立てや掘削除去後の埋め戻しに用いる土砂による周辺環境への影響の防止に留意した工事計画の策定に努める。”から一歩も進んでいない。 一連の経緯から、リニア工事の発生土を使用することを考えているようだが、ほとんどの発生土が土壌汚染対策法の土壌汚染基準（土壌溶出量基準、土壌含有量基準等）を超えることが事実で明らかなため、緑地にするような場所をリニア工事の発生土で埋立てないことを建設作業時を想定した配慮として第１に記載すべきである。
	［工事に伴う公害の防止について］ **＊p20（配慮書 p123）　低騒音・低振動型や排出ガス対策型建設機械の使用に努める？**　については、“本事業の実施に際しての環境配慮の内容や手法につきましては、今後の事業計画の進捗に応じて、できる限り適切かつ具体的に検討してまいります。”p191 とあるが、配慮書への意見の主旨は「使用に努めるではなく、使用すると明記すべきである。また、低騒音・低振動型や排出ガス対策型建設機械の使用を確実にするため、契約書に明記することを記載すべきである。同じ時期に、同じ名古屋市が事業者となっている南陽工場設備更新事業準備書（2019.11）では「排出ガス対策型や低騒音型・低振動型建設機械を採用することを工事仕様書に明記し、排出ガス対策型等の建設機械を採用する。」と明言している。これにならうべきである。」ということである。
	［工事関係車両の走行による公害の防止について］ **＊p20（配慮書 p123）　工事関係車両は車種規制非適合車を使用しないことを追加すべき**　については、“本事業の実施に際しての環境配慮の内容や手法につきましては、今後の事業計画の進捗に応じて、できる限り適切かつ具体的に検討してまいります。”p193 とあるが、配慮書への意見の主旨は「同じ時期に、同じ名古屋市が事業者となっている南陽工場設備更新事業準備書（2019.11）で「工事関係車両について…車種規制非適合車を使用しないことを工事仕様書に明記し、車種規制非適合車を使用しない。」にならうべき」というものである。この程度のことは、今後の事業計画の進捗を待たずに決断できるはずである。

事　業　者　の　見　解	本文対応頁
埋立てに用いる土砂につきましては、土の搬入時期や土質条件が合致する場合には建設発生土を積極的に活用していきたいと考えており、土壌汚染対策法に定める基準に適合した性質のものとします。	準備書 p. 18
建設機械については、原則として低騒音・低振動型や排出ガス対策型建設機械を使用することとします。	準備書 p. 29
工事関係車両については、「貨物自動車等の車種規制非適合車の使用制限等に関する要綱」（愛知県，平成 22 年）に基づき、「自動車ＮＯｘ・ＰＭ法」（平成 4 年法律第 70 号）の対象地域外からの流入車も含め、車種規制非適合車の使用抑制に努めるものとします。	―

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
建設作業時を想定した配慮	［工事に伴う公害の防止について］ **＊p20（配慮書 p123）　工事区域の周囲には仮囲いを設置すべき**　については、“（見解は前述のとおり）”p195　とあり、“本事業の実施に際しての環境配慮の内容や手法につきましては、今後の事業計画の進捗に応じて、できる限り適切かつ具体的に検討してまいります。”p193 と思われるが、配慮書への意見の主旨は「工事区域が細長い区域（長さ 1,820m、幅 50～60m）であるため、騒音の規制基準を超える区域が相当多くなることから、工事区域の周囲には高さ 3m 以上の仮囲いを設置することを追加すべきである。」というものである。この程度のことは、今後の事業計画の進捗を待たずに決断できるはずである。南陽工場設備更新事業方法書の事前配慮事項に記載してあるように当たり前のことである。 また、配慮書で、上流端の大江川緑地との境界には宝生公園、上流部南側（約 200m）第 1 種住居地域では滝春公園の東側に約 70 軒の住宅があり、その南に大同高校、西側に大同高校グラウンドがあることを調査しており、騒音が周辺へ生活環境に支障を生じる恐れがあることは十分想定できる。
	［工事関係車両の走行に伴う交通安全の確保について］ **＊p20（配慮書 p123）　交通誘導員配置等による歩行者等の安全を図るようにすべき**　については、“（見解は前述のとおり）”p195　とあり、“本事業の実施に際しての環境配慮の内容や手法につきましては、今後の事業計画の進捗に応じて、できる限り適切かつ具体的に検討してまいります。”p193 と思われるが、どこに、いつ、どれだけの交通誘導員を配置するかという具体的な内容は今後の事業計画の進捗を待たねばならないが、この程度のことは、今後の事業計画の進捗を待たずに決断できるはずである。

事　業　者　の　見　解	本文対応頁
本準備書において、建設機械の稼働に伴う騒音の影響を予測したところ、時間率騒音レベル（L_{A5}）の最大値は 82dB 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ります。また、事業予定地に最も近い学校における騒音レベルは 54dB と予測され、「学校保健安全法」に基づく学校環境衛生基準を満足します。これらのことから、本事業において、工事施工区域への仮囲いの設置は計画していませんが、原則として低騒音型機械を使用する等の環境の保全のための措置を講ずるとともに、周辺住民から申し立てがあった際には、真摯に対応する計画です。	準備書 p. 183 資料編 p. 88
工事関係車両の出入口において、歩行者及び自転車との交錯が予想される場所には交通誘導員を配置する計画です。	準備書 p. 316

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
建設作業時を想定した配慮	［汚染度の搬出・処分等に伴う影響の防止について］ **＊ｐ20（配慮書 p123）　搬出車両の防じんカバー、タイヤ・車両の洗浄を追加すべき**　については、“「汚染土壌の運搬に関するガイドライン（環境省）に従い運搬することを想定しております。”p197 とあるが、想定しておりますではなく､ガイドラインに従い運搬しますと断定すべきである。 また、汚染土壌の運搬に関するガイドライン（改訂第４版）平成 31 年 3 月 環境省 水・大気環境局 土壌環境課　は、第 3 章に「運搬に関する基準」（法第 17 条）があり、規則第 65 条第 1 号～第 15 号を、通知を含めて説明したものである。例えば、3.1 運搬全般（規則第 65 条第 1 号）：汚染土壌の運搬 p54 においては、周辺環境の保全に配慮し、下記の対応等を行うことが必要となる。（運搬通知記の第 1 の 2(1)）として、次の 6 点があるが、全て従うということで良いのか。 ① 運搬中は、汚染土壌を耐久性を有する浸透防止シート等で覆うことや、汚染土壌を密閉性を有し、損傷しにくいドラム缶、フレキシブルコンテナ及びコンテナ等の容器に入れて運搬する。 ② 自動車等のタイヤ・車体に付着した汚染土壌を要措置区域等から持ち出さないよう、搬出前に洗浄を行う。 ③ 作業員の長靴等に付着した汚染土壌を要措置区域等外へ持ち出さないよう、搬出前に洗浄等を行う。 ④ 住宅街、商店街、通学路、狭い道路を避ける等、地域住民に対する影響を低減するように努める。 ⑤ 混雑した時間帯や通学通園時間を避ける。 ⑥ 運搬にあたっては、低騒音型の運搬車両や重機等を選択し、騒音を低減する。 さらに、3.4 自動車等への表示等（規則第 65 条第 4 号）：汚染土壌の運搬においては､自動車等の両側面に汚染土壌を運搬している旨の表示が必要である。3.6.1 囲い：積替え場所における囲いは、汚染土壌の飛散等を防止するために必要な高さを備える必要がある。（運搬通知記の第 1 の 2(6)①）。3.6.4 地下浸透防止措置：積替施設の地下浸透防止措置として、下記に示す措置のいずれかを講ずる必要がある（運搬通知 記の第 1 の 2(6)②）。① 床面を厚さ 10 ㎝以上のセメント・コンクリートの層とすること ② 床面を厚さ 5 ㎝以上のアスファルト・コンクリートの層とすること ③ 床面を遮水シートで覆い、その上に鉄板（振れ止め有り）を敷設すること ④ 床面を上記①から③と同等以上の耐久性及び遮断の効果を有するものにする。3.11　汚染土壌の運搬期限（規則第 65 条第 12 号）、3.12　管理票の交付又は回付（規則第 65 条第 13 号及び第 14 号）、も法規則で定められているので遵守するのは当然であり､土壌汚染対策法の説明 p102～p103 に追加すべきである。

事　業　者　の　見　解	本文対応頁
工事施工は、鋼板矢板を打設し水面と分離させた後に、その矢板の内側で行います。ボックスカルバート設置時に生じた汚染土は、一時的に有害物質を流出させない袋（袋詰め脱水処理工法用袋）に詰めて施工区域内に仮置きし、再度、袋詰めの状態で埋戻しを行います。 工事に伴い発生するヘドロ層を含む底質は全量を埋戻す計画であるため、外部への排出はありません。	準備書 p. 21

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
建設作業時、存在・供用時を想定した配慮	［環境の保全の見地から配慮した内容について］ **＊p20（配慮書の p122～124）　建設作業時、存在・供用時を想定した配慮の“努める”は意味がない**　については、“本事業の実施に際しての環境配慮の内容や手法につきましては、今後の事業計画の進捗に応じて、できる限り適切かつ具体的に検討してまいります。”p189 とあるが、配慮書への意見の主旨は「建設作業時を想定した配慮で“努める”8 割以上もあり、存在・供用時を想定した配慮の 6 項目すべてが“努める” という努力規定である。“～努める”は“～する”と明記すべきである。」ということである。新たに公害の防止に追加された排水も“発生の低減に努めるとともに”と努力規定になっている。再検討すべきである。
存在・供用時を想定した配慮	［掘削除去案に対する配慮について］ **＊p21（配慮書 p124）　存在・供用時に、B 案（掘削除去案）の内容を追加すべき**　については、“掘削除去案（B 案）は現況から地形を変化させず新たな土地が生じないため、存在・供用時を想定していません。緑地や施設の整備や維持管理に係る環境配慮事項は埋立案（A 案）についてのみ発生するため、埋立案のみを記載しております。”p197 とあるが、「掘削除去案（B 案)）は、（中略）現況と同様な河川断面とするため」としており、埋め戻すこととしております。”p167 とあるように、新たな土地が生じないという理由はなりたたず、存在・供用時を想定した複数案の比較をすべきであった。

(6) 事業予定地及びその周辺地域の概況

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
自然的状況	［ダイオキシン類の調査結果について］ **＊p48　大江川のダイオキシン類汚染の原因者も明記すべき**　については、“大江川の水環境…既存資料…調査結果について記載…。平成 12 年度のダイオキシン類…対策前の調査結果についても…方法書の図の注釈に記載しました。また、平成 21 年度から隔年での実施となりましたが、平成 22 年度夏季調査において環境基準を超過したため、毎年の調査を実施しています。”p179 とあるが、配慮書への意見の主旨は「名古屋市の真剣な努力と成果で、大江川のダイオキシン類汚染の汚染原因者は東レであることが判明したこれぐらいは本文に記載すべきである。」ということである。今後の費用負担にも影響するので、この点ははっきりさせておくべきである。

事　業　者　の　見　解	本文対応頁
方法書において「努める」とした配慮事項につきましては、事業の進捗を踏まえ、実行可能な範囲で表現を改めました。	準備書 p.28～30
掘削除去案（B案）は、有害物質を含むヘドロ層を除去した後、搬入土により現況と同様な河川断面となるよう埋戻すことを想定しており、引き続き水面が残るため、新たな土地は生じません。	―

事　業　者　の　見　解	本文対応頁
ダイオキシン類汚染については、汚染原因者が特定され、原因究明や必要な汚染防止対策が既に実施されております。	―

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
自然的状況	［道路交通騒音の評価基準について］ **＊p62～p63　道路交通騒音の評価は環境基準だけではなく、マイナス5dBの値で比較を**　については、“道路交通騒音の調査結果につきましては、出典資料に基づき、面的評価結果の基準については環境基準とし、地点別測定結果の評価基準については要請限度としています。”p181　とあるが、配慮書への意見の主旨は「同じ時期に、同じ名古屋市が事業者となっている環境影響評価事業で、道路交通騒音の評価が異なるのはおかしい。南陽工場設備更新事業に合わせて、要請限度との比較はやめ、環境基準（幹線交通を担う道路における特例基準値）から5dB減じた値での評価を追加すべきである。」ということである。名古屋市南陽工場設備更新事業の準備書（2019.11）では脚注で5dB減じた値について「平成7年7月7日　最高裁で示された騒音の受忍限度…昼間65dB。　平成26年1月29日　広島高裁で示された騒音の受忍限度…昼間屋外65dB、夜間室内40dB」とまで説明している。
	［既存資料における動植物調査について］ **＊p68～　動物の調査は違法な事前調査ではないのか** 動物プランクトンp68、底生生物（動物）p68、付着生物（動物）p68、魚卵・稚仔魚p68、植物プランクトンp69、 付着生物（植物）、陸域の植生 p70 の出典は、配慮書以来、「基本計画調査（環境影響評価調査（現況））」（名古屋港管理組合、平成24年）となっているが、環境影響評価法や市環境影響評価条例で禁止されている事前調査ではないのか。 この事業が適用される名古屋市の環境影響評価技術指針（平成11年名古屋市告示第127号　改正　平成25年名古屋市告示第19号）では、配慮書の調査方法として「原則として文献その他の資料による情報の収集並びに当該情報の整理及び解析により行う。それらによっても必要な情報が得られない場合は、現地調査等を行う。」とある。既存文献のレッドデータブックあいち、レッドデータブックなごやだけで充分検討できるはずであり、どうしても必要な情報が得られない場合には該当しない。 いずれにしても、今回の「基本計画調査（環境影響評価調査（現況））」の調査項目、調査時期、調査方法などを明らかにし、十分な調査であったかどうかを判断できるようにすべきであるし、何か不十分な点があれば、その責任を明らかにし、再度適切な調査をすべきである。

事　業　者　の　見　解	本文対応頁
既存資料における道路交通騒音結果の評価は、出典資料において設定された基準に基づき行っております。	方法書 p. 62, 63 準備書 p. 71～73
「基本計画調査（環境影響評価調査（現況）」（名古屋港管理組合，平成24 年）は、名古屋港管理組合が、名古屋港全体の環境を把握するために実施した基礎調査であり、レッドデータブックに記載のない動植物についての情報も整理されております。 本環境影響評価において、名古屋港内に生息・生育する水生生物の情報は貴重であり、「事業予定地及びその周辺地域の概況」に既存資料として調査結果の概要を記載しました。なお、上記基礎調査は、本事業との直接的な関係はありません。	準備書 p. 77～79

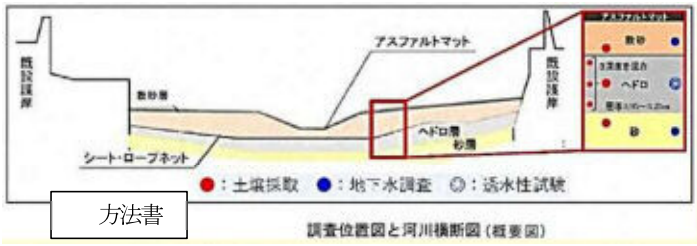
項　　目	意　　見　　の　　概　　要
社会的状況	［道路に面する地域に係る騒音の環境基準について］ **＊p100、p216　騒音の環境基準の説明を丁寧に** 方法書本文では、関係法令の指定・規制等で、騒音の環境基準が、“「環境基本法」に基づき騒音に係る環境基準が定められている。”としかないが、もっと丁寧に説明すべきである。 騒音に係る環境基準はまず、「一般地域」で昼間は 50～60dB（夜間も定めてあるが省略）と定められ、**ただし書き**で「道路に面する地域」は昼間 60～65dB と緩めてある。そのうえ、「幹線交通を担う道路に近接する空間」は**特例として**の基準値昼間 70dB として更に緩い環境基準が定めてある。この緩い特例の環境基準が環境影響評価の工事車両の走行などの評価基準とされている。しかも、この幹線交通を担う道路の定義は中央環境審議会の答申に基づく環境基準の告示ではなく、環境省の通知で「高速道路、国・県道、4 車線以上の市道」と定めただけである。こうしたことを分かりやすく記載すべきである。 なお、南陽工場設備更新事業の環境影響評価準備書では、工事関係車両の走行の騒音予測結果は、現地調査結果と同様に、“環境基準”と“環境基準から 5dB 減じた値”が併記してあり、方法書への意見をそれなりに取り入れている。
	［関係法令の指定・規制等について］ **＊p101～106　事業損失防止調査標準仕様書の明記を** 関係法令の指定・規制等で、事業損失防止調査標準仕様書の存在、その内容を追記すべきである。 橋脚付近の地盤改良、ボックスカルバート設置範囲のアスファルトマット撤去、汚染土上部の敷砂掘削、排水ドレーン撤去、搬入土で埋立・圧密沈下、ボックスカルバート設置、上流部の汚染土掘り下げ、ボックスカルバート両側に矢板打設など p16、大規模で多様な土工事を狭い範囲で行うため、家屋被害が発生する可能性が高いため、この標準仕様書は「名古屋市緑政土木局が所管する建設工事に伴う環境調査委託の施行に係る設計図書等の内容について、統一的な解釈及び運用を図る」ために定められている。特に、第 2 編 工事に伴う環境調査の基本的事項等では「建設工事現場周辺に発生する騒音、振動、地盤変形、地下水変化等の減少及び家屋への影響について、工事前の状況を把握し、工事の施工に伴う変化並びに工事後の変更を定量的に把握する調査方法を定めた」ものである。 このうち家屋調査は「工事施工による影響で被害を与えたかどうかを正確に判断する資料を得るために、建物等の状態変化を調査する」ということで「建物等の調査は、事前調査と事後調査に区分して行う」、「調査区域は、工事区域に沿って民地側に 30m入った区域を標準とする」。事前調査・事後調査における損傷調査は、「①基礎、②軸部、③開口部、④床、⑤天井、⑥内壁、⑦外壁、⑧屋根、⑨水回り、⑩外構」とし、写真撮影を行う。というものである（出典 事業損失防止調査標準仕様書 平成 31 年 4 月 名古屋市緑政土木局）。 ただし事前調査・事後調査報告書の副本を建物所有者等に配布し説明することが未だに欠落している問題が残っているが、環状 2 号線の工事被害問題では国の工事損害要領に基づく調査をさせ、報告書の副本を配布させている事例も考慮し、名古屋市はこの事業損失防止調査標準仕様書（平成 31 年 4 月）を早急に追加改正すべきである。

事　業　者　の　見　解	本文対応頁
騒音の環境基準の詳細につきましては、準備書資料編（資料編 p.24）に記載しています。 本事業の影響による騒音レベルの評価につきましては、「幹線交通を担う道路に近接する空間」である No.2 地点は昼間 70dB を、「道路に面する地域」である No.4 地点は昼間 65dB を評価値としています。	準備書 資料編 p.24 準備書 p.187
施工影響範囲につきましては、今後の工事計画の中で具体的に検討してまいります。その際は「事業損失防止調査標準仕様書」又は「用地調査及び物件調査委託関係仕様書」に従い、適切に対応してまいります。	―

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
社会的状況	［関係法令の指定・規制等について］ **＊p101～106　学校環境衛生基準を追加すべき** 関係法令の指定・規制等で、騒音について、環境基準と規制基準しかないが、「学校環境衛生基準」を追加し、その基準により必要な対策を検討すべきである。学校保健安全法（昭和 33 年法律第 56 号）第 6 条第 1 項の規定に基づく「学校環境衛生基準」（平成 21 年 4 月 1 日施行、平成 31 年 4 月 1 日改正施行）では、「教室内の等価騒音レベルは、窓を閉じているときは L_{Aeq} 50dB（デシベル）以下、窓を開けているときは L_{Aeq} 55dB 以下であることが望ましい。」とあり、通常の環境基準とは異なる特別な基準が定められているため、まずはそうした基準があることを明記すべきである。大江川南側 250m に大同高校があり p96、騒音の影響を確認する必要がある。 **＊p102　土壌汚染対策法の説明で、土壌汚染基準を追記すべき**　については、“埋立てに用いる土砂の受入基準については今後の検討事項となりますが、土壌汚染対策法等に基づく土壌溶出量基準及び土壌含有量基準等を…方法書に記載しました。”p187 として、資料編に p241,p242 に記載しており、それ自体は了解するが、配慮書への意見の主旨は「規制基準等で…土壌汚染対策法の説明があるが、土壌調査をすべき対象があるだけで、①土壌汚染基準（土壌溶出量基準、土壌含有量基準等）があること。②土壌汚染基準に適合しない場合、知事等に土壌汚染状況調査の報告をすること。③知事等は健康被害のおそれの有無に応じて、要措置区域又は形質変更時要届出区域に指定すること。④要措置区域なら汚染の除去等の措置が必要と定められていること、を追記すべきである。」ということであり、①しか解決していない。②～④も追記すべきである。 ［環境保全に関する計画等について］ **＊p110　低炭素都市なごや戦略実行計画の目標数値を**　については、“ご指摘のとおり…将来目標値を…方法書に記載しました。”とあり、一見意見を取り入れたかのようであるが、“2030 年度に向けた新たな削減目標として、温室効果ガス排出量の 27%削減及び最終エネルギー消費量の 14%削減（ともに 2013 年度比）を掲げている、”と削減率だけの文章が追加されただけであるが、配慮書への意見の主旨は「今後の建設工事等で排出される地球温暖化ガスが、この実行計画にどのような影響を与えるかが判断できないため、目標数値を追記すべきである。」ということであり、「2013 年度比で 14%削減の 1,172 万トン/年とした。」と具体的目標数値を記載すべきである。

事　業　者　の　見　解	本文対応頁
事業予定地に最も近い学校（大同大学大同高等学校）において建設作業騒音の予測を行ったところ、敷地境界において 54dB と予測され、「学校保健安全法」に基づく学校環境衛生基準を満足することを確認しました。	準備書 資料編 p. 88
本準備書では、「事業予定地及びその周辺地域の概況」の項であることを考慮し、土壌汚染対策法及び名古屋市環境保全条例における土壌汚染調査が必要となる場合の要件の記載に留めております。	準備書 p. 111
本準備書に、「低炭素都市なごや戦略第 2 次実行計画」の目標数値を記載しました。	準備書 p. 118

(7) 対象事業に係る環境影響評価の項目

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
環境影響評価の項目	［影響要因の把握について］ **＊p112　影響要因の把握に土壌汚染を**　については、“本事業の実施に際しての環境配慮の内容や手法につきましては、今後の事業計画の進捗に応じて、できる限り適切かつ具体的に検討してまいります。”p189 とあるが、配慮書への意見の主旨は「存在時の影響要因として“事業地の存在”の内容が“水質・流況の変化、動植物・生態系への影響”とあるが、埋立案、掘削除去案ともに、最終的には港湾計画の緑地とする計画である。しかし、最近の動きを見ると、リニア工事の発生土を使うことを前提としているようである。リニア工事の発生土はほとんど土壌汚染されている。万が一リニア工事の発生土で埋立てる場合には、計画段階配慮事項の調査、予測及び評価で“土壌汚染”の危険性を十分に検討し、必要な環境保全措置を示すべきである。」ということである。今後、埋立土壌の受入基準などを具体的に検討していくというなら、存在時の影響要因として土壌を選択すべきであり、今後の事業計画の進捗を待つまでもない。現に、建設作業時を想定した配慮として”埋立て土砂等による影響の防止“p19、”土壌・地下水汚染物質による環境汚染の防止”p20 が配慮されている。
	［環境影響評価の項目について］ **＊p113, p115　存在時の地盤を影響要因に追加すべき** 対象事業に係る環境影響評価の項目で、影響要因として“工事中：水面の埋立による地盤変位”があるが、「存在・供用時の地盤変位」を追加すべきである。これは説明会を行なえば必ず出てくる要望である。名古屋環状 2 号線の工事実例を見るまでもなく、住宅に近接して掘削、杭打ちなど土地の改変、建設重機の稼働、工事関係車両の走行による振動などで、地盤が変動し、家屋の傾き、基礎・壁の亀裂、タイルの剥離などが確実視され、国の「工事損害防止要領」にならった名古屋市事業損失防止調査標準仕様書(平成 31 年 4 月版)でも、事前・事後の損傷調査を定めているほどである。供用時に環境影響評価の項目として抽出しなかった理由が“大規模な建築物を設置しない。”p115 とあるが、汚染土（ヘドロ層）量約 26 万 m^3（配慮書 p114）の上に、約 2 倍の敷砂(方法書 p8 から推定）、その上に約 5,000m^3 のアスファルトマット(配慮書 p114)、をそのままにして、その上に、汚染土(ヘドロ層）と敷砂の約 3 倍の埋立土で大江川を埋め立てるものである。大規模な建築物を設置こそしないが、それ以上の大規模な埋立てを行う。そのうえ、“川底の地質は…泥及び細砂等である”p25 であるため、周囲への圧密沈下は相当なもので、長期にわたると想定できる。建設工事中はもちろん、存在時についても、埋立土による影響を予測・評価すべきである。  大名古屋ビルジング環境影響評価では、工事中だけではなく、存在時の地盤変位を予測しているが、“新建築物の重量は、N 値 60 以上の非常に堅固な海部・弥富累層まで打ち込んだ杭（支持杭）によって支えられる。…建物荷重による地盤変位は小さく、実質生じないと予測する。”（2018 年 7 月 6 日評価書 p252）ということですんだが、大江川埋立は、こうした支持杭を打つわけでもなく、ヘドロ層そのままに、埋立てるだけなので、その荷重による地盤変動は予測する必要がある。

事　業　者　の　見　解	本文対応頁
埋立てに用いる土砂は、土の搬入時期や土質条件が合致する場合には建設発生土を積極的に活用していきたいと考えています。また、土壌汚染対策法に定める基準に適合した性質のものを用いるため、土砂の搬入が周辺環境に及ぼす影響はないと考えます。	準備書 p. 18
本準備書の工事施工手順に示すとおり、プレロード盛土による圧密沈下の後に、ボックスカルバートを設置することとしております。本工事は工事期間が約 10 年間と長く、プレロード盛土・圧密沈下の期間も約 5 年程度と考えていますので、工事による周辺地盤への影響は工事中に現れると考えられます。このため、環境影響評価項目として「地盤」を選定し、工事中の影響として、水面の埋立てによる周辺地盤の沈下について予測評価を行いました。 先行解析の結果を踏まえた盛土高での予測の結果、水面の埋立てに伴う護岸背後の地盤沈下は少ないことから、工事の実施による地盤への影響は小さいと判断しています。なお、工事施工時には動態観測を行い、必要に応じて沈下の軽減対策を実施することとしています。	準備書 p. 18～20, p. 277～294

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
環境影響評価の項目	［環境影響評価の項目について］ **＊p113　景観について、工事中を影響要因に追加すべき** 景観については、工事中、存在・供用時ともに影響要因としておらず、存在・供用時だけは“埋立て後の土地利用計画は工事期間中に決定する予定であり、現時点では未定であるため。”という理由が記載してあり、さすがに植栽の種類、高さ、位置までは現時点では決めにくいと思われるが、公有水面埋立法第四条四号の許可基準を満たした申請が必要になるので、準備書までには確定すべきである。 また、工事中の景観については、予測・評価を実施し、埋立工事完了時に、今までの水面がなくなり、緑地になることは理解できるが、既存の堤防はどうなるのか、どの高さまで埋立、どう見えるのかが理解できるようにすべきである。

(8) 調査、予測及び評価の手法

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
調査、予測の手法	［大気質について］ **＊p116　大気質の現地調査を** 大気質の現地調査が、自動車交通量だけとなっているが、道路交通騒音 p119、道路交通振動 p121 と同様に、大気質の現地調査も行うべきである。このままでは、バックグラウンド濃度は事業区域から離れた一般局の白水小学校(1km 南東、NO_2 0.038ppm) 、自排局の本塩公園(1.5km 東、NO_2 0.046ppm) を使うことになるのではないか。それとも、3～4km 離れた東海市立名和小学校、東海市名和町、港陽 p53 のデータまで使い、非現実的な予測を行うのか。 **＊p117　大気質の予測方法を適切に** 大気質の予測方法で”水面の埋立”が“プルーム式を基本とする経験式による予測”とあるが、プルーム式が適用できる拡散場であることを示す必要があるし、プルーム式という理論式を基本とする経験式とはどの部分かを示すべきである。 中部横断自動車道(長坂～八千穂間)の環境影響評価方法書への意見(2019 年 9 月 17 日締切り)で、横浜の住民団体から、横浜環状南線で、“独自に現地で実験し「科学的にはもっと正しい方法がある」と公害調停を申請した結果、2017 年 2 月 20 日に公害調停合意が成立し、「環境影響評価の大気汚染予測の方法について、科学的知見に基づき最適な予測手法を用いるものとする。」と、これまで大気拡散予測時に採用されている「プルーム・パフ」モデルではなく、３次元流体モデルなど最適な方法を採用すべきという合意がされた。国土交通省からは「合意内容については誠実に対応していく」とのコメントを引き出したものである。こうした経緯を国土交通省は真剣にとらえ、このような複雑な地形の道路計画では予測手法を３次元流体モデルなど最適な方法に変更すべきである。”とある。この到達点を十分検討し、適切な大気拡散モデルを選択すべきである。

事　業　者　の　見　解	本文対応頁
景観に関し、本準備書 p.17 図 1-2-9 に示すとおり、既設の護岸（パラペット）は残置し、既設の堤防道路と同程度の高さまで盛土する計画です。盛土面の上に緑化等を行うことになりますが、具体的な土地利用計画は未定であるため、周辺地域からの景観の変化を予測することはできません。このため、環境影響評価項目として、景観は選定しませんでした。 埋立後の土地利用計画は緑地を想定しておりますが、詳細につきましては地域住民からの要望などを参考に、関係機関と協議しながら検討を進めてまいります。	準備書 p.17

事　業　者　の　見　解	本文対応頁
事業予定地周辺の大気質の現況濃度（バックグラウンド濃度）につきましては、事業予定地の周辺で、過去 10 年間の継続的な測定結果がある、一般局の白水小学校の測定データを用いることで、より精度の高い予測が可能と考えます。	準備書 p.145,150
水面の埋立てによる粉じん濃度の予測は、「道路環境影響評価の技術手法（平成 24 年度版）」（国土交通省、独立行政法人土木研究所，平成 25 年）における「2.3　建設機械の稼働に係る粉じん等」を参考に行いました。 プルーム式は拡散場が平坦であることを前提として導かれており、事業予定地への適用は可能と考えております。	準備書 p.129

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
調査、予測の手法	［大気質について］ **＊p117　大気質の予測方法を適切に** 大気質の予測方法で“建設機械の稼働”、”工事関係車両の走行”が“大気拡散モデルに基づく予測”とあるが、どのような拡散モデルを用いるかを示さなければ意見は出せない。道路環境影響評価の技術手法（国土交通省）を用いるつもりなら、建設機械の稼働、工事関係車両の走行ともにともに「正規型プルーム式及び積分型簡易パフ式」を用いており、”水面の埋立”の“プルーム式を基本”と同じことになる。
	［騒音、振動について］ **＊p120,p122　建設機械の予測場所を明確に** 工事中・建設機械の稼働・予測場所は“事業予定地周辺”とあいまいな表現であるが、埋立工程ごとに予測することとし、主要な騒音・振動発生源を中心として等騒音・振動レベル線で示すべきである。例えば、②仮設工の工事用坂路設置、③仮締切の土のう設置、④アスファルトマットの撤去、⑤敷砂の掘削、排水ドレーン撤去、⑥橋脚付近の地盤改良、⑦埋立て・搬入土の積み下ろし、⑧ボックスカルバート設置（特に矢板打設）p10 参照。
	＊p120,p122　建設機械が民地に近い場合の騒音・振動予測を 工事中・建設機械の稼働・予測時期は“建設機械の稼働による騒音・振動の影響が最大となる時期”とあるが、“影響が最大となる時期”だけではなく、主要な騒音・振動発生源が敷地境界に近い時、または最寄り住居側に近い時を追加すべきである。騒音･振動は距離による減衰があるため、事業地全体での騒音・振動発生量が最大の時が、敷地境界での騒音・振動最大時にはならない例が多いので、注意が必要である。
	［植物、動物について］ **＊p129,p131 陸生と水生の植物及び動物の調査・予測はまとめて** 陸生の植物及び動物の調査･予測は事業地内では 1 カ所となっているが p139（図 6－1－3）、水生の植物及び動物の調査予測は、事業地内では 2 カ所となっている p140（図 6－1－4）。これは、事業地内の河川構造が違っているためであり、図 6－1－4 の①茶色は水面が半分あり残りは堤防まで地面となっているが､②黄色はほとんどが水面になっているためと思われる。つまり、陸生の植物及び動物の調査・予測は 1 か所は、図 6－1－4 の①茶色だと思われる。この意味では、図 6－1－3 を削除して、図 6－1－4 に、陸生と水生の調査・予測位置をまとめて、②黄色はほとんどが水面になっているため､陸生調査・予測は行わないと注書きする方が分かりやすい。

事　業　者　の　見　解	本文対応頁
建設機械の稼働は「窒素酸化物総量規制マニュアル[新版]」（公害研究対策センター、独立行政法人土木研究所，平成 25 年）、工事関係車両の走行は「道路環境影響評価の技術手法（平成 24 年度版）」（国土交通省、独立行政法人　土木研究所，平成 25 年）に基づく大気拡散モデルを用いて予測を行いました。	準備書 p. 141, 159
建設作業騒音・振動の予測は、工事区域全体を俯瞰し、事業による周辺への影響が最も大きくなる時期に行いました。 予測範囲は、事業予定地を中心として、工事により影響を及ぼす範囲としました。	準備書 p. 178～184, p. 198～202
（見解は前述のとおり）	―
陸生の植物及び動物の調査は、方法書の図 6-1-3（p. 139）に示すとおり、大江川緑地、事業予定地内、海側の 3 つの区域に分けて調査を行いました。「事業予定地内」の西側（図 6-1-4 の②黄色）は護岸上に草地や低木があり、事業予定地内の東側（図 6-1-4 の①茶色）はヨシ原が広がっています。この両環境をあわせて踏査し、事業実施区域として扱いました。 陸生動植物の調査は、基本的には環境の違い等を考慮しながら面的に行い、水生動植物の調査は代表地点で行いますので、図面を別としております。	方法書 p. 139，140 準備書 p. 358～360

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
調査、予測の手法	［人と自然との触れ合いの活動の場について］ **＊p135　人と自然との触れ合いの活動の場は、供用時を影響要因に追加すべき** 人と自然との触れ合いの活動の場は、供用時について“埋立て後の土地利用計画は工事期間中に決定する予定であり、現時点では未定であるため。”という理由で、環境影響評価の項目として抽出しなかったとあるが、事業者の怠慢である。公有水面埋立を行うのだから、公有水面埋立法第四条四号の許可基準(埋立地ノ用途ニ照シ公共施設ノ配置及規模ガ適正ナルコト）に従い、埋立地の将来の用途・緑地に対して公共施設の配置及び規模として、施設の配置と面積を明らかにしないと許可は下りない。公有水面埋立法第四条五号の許可基準(埋立地ノ処分方法及予定対価ノ額ガ適正ナルコト）に従う対「対価」を明確にしなければ公有水面の埋立申請はできない。緑地としての公共施設の配置及び規模がないと、どこをどう埋立てるかが確定できず、工事の 2 重手間となる恐れもある。工事期間中に決定するということではなく、準備書までには確定されたい。 ［現地調査地点図について］ **＊p137　現地調査地点図をわかりやすく** 現地調査地点図（大気質、悪臭、騒音、振動及び安全性）p137 が非常にわかりづらく、どこで調査・予測をするかが理解できない。搬出入車両と関係が関係あるのだから、せめて、主要な道路網 p91、鉄道網及びバス路線図 p92 のように道路名とバス停名・名鉄駅名ぐらいは記載すべきである。 方法書 p137 現地調査地点図

事　業　者　の　見　解	本文対応頁
埋立後の土地利用計画は緑地を想定しておりますが、詳細につきましては地域住民からの要望などを参考に、関係機関と協議しながら検討を進めてまいります。	―
分かりやすい図書とするために、本準備書においては、煩雑にならない範囲で、主要な道路名及び路線名を記載しました。	準備書 p. 156, 172, 177, 188, 298

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
評価の手法	［評価の手法について］ **＊p141　評価方法が抽象的すぎる** 総合的な評価方法として、“調査、予測…環境の保全のための措置の検討結果を踏まえ、以下に示すことを明らかにして、環境保全の見地から適正な配慮を行う。”とあり、“(1)…事業者の実行可能な範囲内で回避又は低減されているか否か、あるいは改善されているかについて評価する。該当する環境要素（全15項目）、(2)環境基準や目標値が示されている環境要素については、調査、予測結果との整合性について評価する。該当する環境要素：大気質、悪臭、騒音、振動、地盤、(3)環境要素ごとの予測、評価結果の概要を一覧表とし、他の環境要素に及ぼすおそれがある影響について検討するなど、総合的に評価する。”と抽象的に評価方法があるだけでは、意見は出せない。通常の環境影響評価のように、各項目毎の評価方法を具体的に示すまでは、意見提出を保留する。 まして、環境影響評価手法の概要の一覧表p142,p143は、環境要素ごとの調査事項、予測事項、予測方法があるだけなので、評価方法の欄を設けるべきである。 ①大気質については、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の環境基準を日平均値の年間98%値や2%除外値で評価するだけなのか。 ②騒音については、建設機械は規制基準だけではなく、“特定建設作業の規制に関する基準を遵守する。”p20と修正したことを受け、評価方法に明確に記載すべきである。 工事関係車両は悪名高い「幹線交通を担う道路」の特例環境基準を用いてはならない。南陽工場設備更新事業準備書（2019.11）のように、環境基準から5dB減じた値との比較をすべきである。 学校保健安全法に基づく「学校環境衛生基準」「教室内の等価騒音レベルは、窓を閉じているときはLAeq 50dB(デシベル)以下、窓を開けているときはLAeq 55dB以下」も適用すべきである。 ③振動については、建設機械は規制基準だけではなく、騒音と同様に、“特定建設作業の規制に関する基準を遵守する。”p20と修正したことを受け、評価方法に明確に記載すべきである。 道路交通振動については、環境基準や規制基準がないが、どう扱うのか。南陽工場設備更新事業準備書(2019.11)では、道路交通振動について「感覚閾値55dB」で評価し、「感覚閾値を上回る地点があることから、工事関係車両のエコドライブを徹底する等の環境保全措置を講ずる」p259としている。この事例にならうべきである。 ④水質については、「建設工事における排水対策」に基づく目安に処理して排水を行う予定というが、「※この値は目安であり、排水量が多く河川等に与える影響が大きい場合は、このかぎりではない。」との注意書きがあり、今回は、濁水処理後、全量が大江川に戻されると思われ、この程度（浮遊物質量200mg/l）の放流水質では、大江川、地先海域に大きな汚濁を排出することになる。事業者として可能な限りの対策を目標とし、評価方法に記載すべきである。 ⑤埋立土壌の受入基準は、事業者として可能な限りの対策とするため、土壌環境基準を守れる値の設定と事業者独自の検査体制を定め、評価目標とすべきである。 ⑥温室効果ガスについては、「低炭素都市なごや戦略第2次実行計画」（2019年11月）で、2030年度の中期目標を2013年度比で27%削減の1,172万トン/年という具体的な目標数値に対する影響を評価の基準とすべきである。

事　業　者　の　見　解	本文対応頁
評価の手法につきましては、環境影響評価技術指針に基づいて記載しております。なお、環境要素ごとの評価は、以下のとおり行いました。	
①大気質については、大気汚染に係る環境基準のほか、名古屋市の大気汚染に係る環境目標値との整合を評価しました。また、降下ばいじんにつきましては、「住民の生活環境を保全することが特に必要な地域の参考値」との対比を行いました。	準備書 p. 136, 153, 169
②建設機械の稼働に係る騒音については、「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で評価しました。また、事業予定地に最も近い学校においては、「学校保健安全法」に基づく学校環境衛生基準との整合を確認しました。工事関係車両の走行に係る騒音については、「騒音に係る環境基準」との整合を評価しました。	準備書 p. 185, 196 資料編 p. 88
③建設機械の稼働に係る振動は、「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で評価しました。工事関係車両の走行に係る振動については、「振動規制法」に基づく要請限度で評価しました。	準備書 p. 203, 209
④工事中の水質については、汚濁物質及び有害物質の拡散、流出についての評価を行ったことから、定量的な評価は行いませんでした。供用時の水質については、名古屋市の水質汚濁に係る環境目標値で評価しました。	準備書 p. 235, 269
⑤埋立土壌の受入基準は、土壌汚染対策法に定める基準とします。	準備書 p. 18
⑥温室効果ガスについては、工事中に発生する温室効果ガス排出量を定量的に予測評価しました。	準備書 p. 441

(9) 環境影響評価手続きに関する事項

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
環境影響評価の手続き	［環境影響評価の実施手順］ **＊p148　環境影響評価の実施手続きに欠落がある** ①環境影響評価の手順で実施手順が記載してあるが、見解書の作成の後、公聴会の開催が抜けている。記載してある“見解書に対する意見の陳述”は、「意見陳述の申出」により「公聴会の開催」があるということであり、その後、”市長の審査“となる。公聴会は開かないつもりなのか。名古屋市環境影響評価条例第 21 条では「市長は、見解書の提出を受けたときは、…意見を聴くため、前条第 3 項の縦覧期間経過後、速やかに、公聴会を開催するものとする。」、そして第 22 条で「市長は、…第 19 条第 1 項の意見、見解書及び公聴会における意見に配意して、準備書について環境の保全の見地から審査を行い、環境影響評価審査書を作成し、事業者に送付するものとする。」と明記してある。 ②事後調査結果報告書の作成で手続きは終わりになっているが、名古屋市環境影響評価条例第 30 条では「市長は、事後調査の適正な実施を確保するために必要があると認めるときは、事業者に対し、必要な指導を行い、又は資料の提出を求めることができる。」となっている。また、「市長は、事後調査結果報告書又は事後調査結果中間報告書の提出を受けた場合は、必要に応じて、名古屋市環境影響評価審査会の意見を聴くものとする。」、その結果「対象事業に係る環境影響の程度が著しいものとなるおそれがあると認めるときは、事業者に対し、環境の保全について必要な措置を講ずるように求めることができる。」となっており、この旨を追記すべきである。 現に、名古屋都市高速道路で、環境保全目標は供用開始時に達成するべきものだが、2000 年の事後調査（工事完了後）の結果では、環境影響評価書での予測地点 5 カ所のうち 4 カ所で「環境保全目標」を超えていた。このため、2002 年 6 月 19 日「事後調査報告書」に対する市長の要請を行い、2002 年 7 月 15 日に名古屋高速道路公社から「概ね 5 年間を目途に対策を講じる。」と回答があり、2008 年 12 月 17 日に再度報告があったというほど、重要な規定である。

事　業　者　の　見　解	本文対応頁
環境影響評価の実施手順について、「公聴会の開催」や、事後調査結果報告書・事後調査結果中間報告書に対する「審査会の意見」「環境保全措置の要請」を加えました。	準備書 p. 486

(10) その他

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
その他	［その他］ **＊資料編 p216（配慮書 p136）　騒音に係る環境基準の幹線交通を担う道路の定義は告示にはない**　については、“p136 における幹線交通を担う道路の注釈につきましては、出典を…方法書に記載しました。”p199 とあるので了解する。しかし、「環境基準（幹線交通を担う道路における特例基準値）の値から 5dB 減じた値について、南陽工場更新事業の環境影響評価準備書のように“平成 7 年 7 月 7 日　最高裁で示された騒音の受忍限度…昼間 65dB　平成 26 年 1 月 29 日　広島高裁で示された騒音の受忍限度…昼間屋外 65dB、夜間室内 40dB”と説明すべきである。」についての見解が無い。
	＊資料編 p241（配慮書 p158）水底土砂に係る判定基準ではなく、土壌汚染対策法の基準値を示せ については、“（見解は前述のとおり）”p199 とあるが、前述の場所が分かりにくい。p187 の見解のとおりと丁寧に記載すべきである。内容としては、資料編に p241,p242 に追記しているので、了解するが、配慮事項として判定基準を用いず、土壌環境基準または土壌汚染基準（土壌溶出量基準、土壌含有量基準等）を用いることを早く判断すべきである。

事　業　者　の　見　解	本文対応頁
工事関係車両の走行に係る騒音の評価は、「騒音に係る環境基準」に基づき行いました。	準備書 p. 196 資料編 p. 24
埋立てに用いる土砂につきましては、土の搬入時期や土質条件が合致する場合には建設発生土を積極的に活用していきたいと考えており、土壌汚染対策法に定める基準に適合した性質のものとします。	準備書 p. 18

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
	簡単な間違い・不備は、修正・追記した **①＊p2　事業の目的は埋立ではない** 事業の目的が“地震・津波発生時の汚染土の露出・拡散の防止を目的として、公有水面の埋立を行うものである。”とあるが、先走りすぎている。については、“事業内容を説明した一文であるため、方法書で事業の目的を修正しました” p153 とあるので了解した。 **＊p７,8　底泥の有害汚染物質汚染状況に多くの疑問　②**　アセス事業の事前調査に当たるのではないか。については、“既存資料を引用した” p161 ということで、了解する。 **＊20**（配慮書 p123）　**特定建設作業の規制基準の解釈は？**　については、“…方法書では、ご意見を参考に記載しました。”p193 とあり、その他の作業について、“特定建設作業に係る規制基準値を下回るよう努める。”が“特定建設作業の規制に関する基準を遵守する。”と修正され、努めるという言葉も削除されたので了解する。しっかり工事業者を指導されたい。 **＊p43　水質調査結果で環境基準値等を超過している場合などを赤字表現するのはわかりやすい**　については、“今後も…分かりやすい図書の作成に努めます。” p177 とあるので、了解する。 **＊p60　ダイオキシン類事業者測定結果（排出ガス）が出典と異なる**については、“記載に誤り…修正しました。”p181 とあり、本文方法書本文で修正されているので了解した。 **＊p100　大気汚染の環境基準が「臨港地区」に適用されないは説明不十分**　については、“工業専用地域、車道その他一般公衆が通常生活していない地域または場所については、環境基準が適用されないことを…方法書に記載しました。”p183 とあるので了解する。「環境基準の告示そのものに明記はされていない。通知による取り扱いで「臨港地区…等一般公衆が通常生活していない地域」に適用されないとあるだけである」 **＊p100　騒音の環境基準が「臨港地区」に適用されないは説明不十分**については、“誤りであるため…方法書では「なお、臨港地区に環境基準は適用されない」の一文を削除しました。” p185 とあるので了解する。 **＊p100　ダイオキシン類の環境基準の適用項目明記を**　については、“より分かりやすい図書とするため…方法書では…ダイオキシン類に係る環境基準が定められていることを記載しました。”p185 とあるので了解する。 **＊p109　名古屋港港湾計画の説明には大江川の緑地計画を追加すべき**については、“ご指摘のとおり…基本方針のほか、土地造成及び土地利用計画を…方法書に記載しました。” p187 とあるので了解する。 **＊資料編 p215　微小粒子状物質に係る環境基準の表現が間違っている**については、“ご指摘のとおり誤字ですので、…方法書において「μg/m3」に修正しました。”p197 とあるので了解する。

事　業　者　の　見　解	本文対応頁
今後も、事業の内容を十分にご理解いただけるよう、分かりやすい図書の作成に努めます。	―

3-2　方法意見書に記載された市長の意見及び事業者の見解

方法書に対する方法意見書において、(仮称) 大江川下流部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あたっては、当該事業に係る環境影響評価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、環境影響評価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、表 5-3-2 に示すとおりである。

表 5-3-2　市長の意見の項目及び意見数

意見の項目	意見数
対象事業の目的及び内容に関する事項	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	4
その他	2

(1) 対象事業の目的及び内容に関する事項

項　　目	方　法　意　見　書　に　よ　る　指　摘　事　項
事業内容	事業計画等では、大江川の河床に封じ込められている有害物質を含む底質について、埋め立てによって大規模地震時の液状化等による露出・拡散を防止するとしているが、その詳細について示されていない。 したがって環境影響評価準備書の事業計画及び工事計画等において、有害物質を含む底質の封じ込め手法等について明らかにすること。
	埋め立て後の土地利用計画では、緑地として植栽帯や広場等が想定されていることから、埋め立てにあたっては、供用時の土地利用に適した性状の土砂を用いる計画とすること。

事　業　者　の　見　解	本文対応頁
工事施工は、鋼板矢板を打設し水面と分離させた後に、その矢板の内側で行います。ボックスカルバート設置時に生じた汚染土は、有害物質を流出させない袋（袋詰め脱水処理工法用袋）に詰めて施工区域内に仮置きし、再度、袋詰めの状態で埋戻しを行います。 工事に伴い発生する有害物質を含む底質は全量を埋戻す計画であるため、外部への排出はありません。	準備書 p. 21
埋立てに用いる土砂につきましては、土の搬入時期や土質条件が合致する場合には建設発生土を積極的に活用していきたいと考えており、土壌汚染対策法に定められた基準に適合した性質のものとします。また、放射性物質により汚染された土は用いません。	準備書 p. 18

(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
水質・底質	工事による汚濁物質の拡散・流出の予測については、浮遊物質による周辺の水質及び底質への影響について定性的な予測を行うとしているが、降雨時には、搬入した埋立土等の流出により、下流部において水の濁りが発生するおそれがある。 したがって、降雨時を踏まえた工事中の予測を実施するとともに、土砂の流出防止策について明らかにすること。
地盤	工事は長期間を要するため、周辺地盤への影響は工事中に現れるとの想定により、環境影響評価の項目として存在・供用時は抽出されていない。 そのため、工事中の環境影響評価の実施にあたっては、地盤の状況や盛土の厚さなどを明らかにすることにより、適切に予測及び評価を実施するとともに、存在・供用時においても周辺地域に対して影響を及ぼさないよう、工事計画を検討すること。
動物	哺乳類や鳥類の現地調査場所として、大江川緑地、事業予定地内及び海側が予定されているが、海域において生息するスナメリ等の海棲哺乳類や鳥類への工事の実施等による影響が考えられる。 したがって、水生動物の現地調査場所における海域の範囲についても、哺乳類及び鳥類の現地調査を実施すること。
人と自然との触れ合いの活動の場	事業予定地に隣接する大江川緑地の利用者に対しては、水面の埋立てに伴う粉じんや建設機械の稼働に伴い発生する騒音のほか、工事中の安全性や眺望についても影響が考えられる。 そのため、大江川緑地の利用の状況及び利用環境の状況を把握することにより、工事中における人と自然との触れ合いの活動の場の環境に与える影響について、適切に予測及び評価を実施すること。

事　業　者　の　見　解	本文対応頁
工事中の濁りの拡散防止には、以下の対策を実施します。 ①工事に先立ち、再下流部に汚濁防止膜を設置します。 ②施工区域内に矢板を打設し、土砂の搬入は矢板で締め切られた内側で行います。 ③矢板による締切後、施工区域内で生じる水や雨水の排水については、釜場を設けてポンプアップし、有害物質排水処理施設において適切に水質処理を行います。 なお、同施設は、直近 10 年間の最大時間雨量を想定して整備しており、降雨時においても適切な処理が可能と考えます。 工事中の水質・底質の予測において、上記の工事計画を示し、予測を行いました。	準備書 p.21,234 ～235 資料編 p.1～6
水面の埋立てによる周辺地盤の沈下について、地盤の状況や盛土高の計画を明らかにしたうえで、護岸背後の沈下量を予測及び評価を行いました。 本予測による護岸背後の地盤沈下は、相対沈下量や平均傾斜角で限界値（限界角）に含まれたり、わずかに超える地点があったものの、周辺地域に対する影響を低減する工事計画を引き続き検討するとともに、工事施工時には盛土の安定性や圧密状況、近接構造物等に対する影響等を動態観測によって確認します。	準備書 p.277～294,483
海棲哺乳類や鳥類につきましては、海域についても現地調査を実施しました。 現地調査の結果、海棲哺乳類は確認されませんでしたが、鳥類については 11 目 26 科 60 種の鳥類が確認されました。このうち、重要な種であるケリ、オオセグロカモメ、コアジサシ、ミサゴの 4 種について、事業による影響を予測・評価しました。	準備書 p.357,359,395～396
人と自然との触れ合いの活動の場については、隣接する公園の改変の有無、建設機械の稼働に伴う大気質、騒音及び振動の影響の程度、大江川左右岸道路（堤防天端）からの眺望景観への影響について予測し、環境の保全のための措置を踏まえ、評価を行いました。	準備書 p.436～437

(3) その他

項　　目	方　法　意　見　書　に　よ　る　指　摘　事　項
全　　般	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。
	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、他事業の環境影響評価図書の参照等により、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。

事　業　者　の　見　解	本文対応頁
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努めてまいります。	全　般
本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。 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。	―

第４章　準備書に対する意見と見解

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。

4-1　準備書についての環境の保全の見地からの意見（市民意見）の概要及び事業者の見解

準備書に対する市民等の提出件数は 2 件、意見数は 151 であった。意見の概要及び事業者の見解は、表 5-4-1 に示すとおりである。

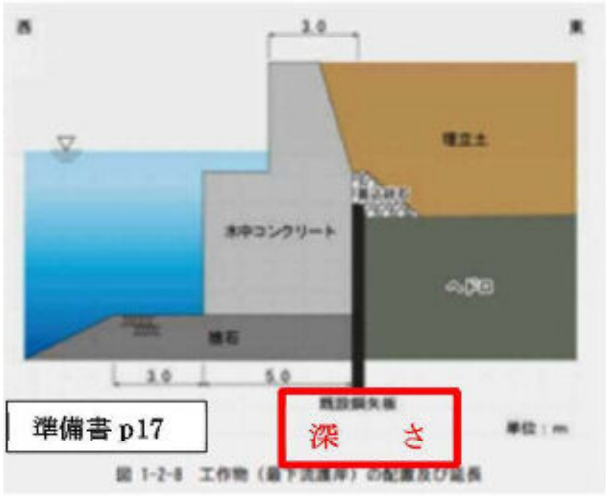
表 5-4-1　市民等の意見の提出件数、項目及び意見数

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	29
	環境の保全の見地から配慮した内容	3
	対象事業の事業予定地及びその周辺地域の概要	5
	対象事業に係る環境影響評価の項目	5
	環境影響評価	95
	事後調査に関する事項	9
	環境影響評価の手続きに関する事項	2
	その他に関する事項	3

(1) 対象事業の名称、目的及び内容

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
事業の内容	［事業計画の検討経緯について］ ＊p4 事業計画検討の経緯の疑惑 複数案は有識者懇談会で検討した 4 案とすべきと、配慮書の段階から疑問を示し、方法書への意見『“耐久性等の面から目的を達成できない他の案については、複数案に含めていません。”とあるが、たった 3 回の有識者懇談会で検討した 4 案（案 1 浚渫、除去、案 2 固化処理、案 3 覆砂処理、案 4 埋立て）の半分が、今さら耐久性等の面から目的を達成できないというのなら、有識者懇談会は、何を議論していたのか、事務局は無駄な案まで提案していたということか。』に対する見解は『有識者懇談会では…4 案について議論、…固化処理と覆砂処理には地震時の耐久性や維持管理の点で問題が残り…対象事業の目的が達成されるものとして「埋立案」と、その比較評価の参考として「掘削除去案」を設定しております。』p555 とあるが、有識者懇談会は何を議論していたのか、無駄な案まで提案して議論したのかには、とうとう答えなかった。答えられない理由があるのか、明確にすべきである。また、せめて「事業費が非常に高い」、「初期投資は高額であるが長期的には経済的」p8 の根拠ぐらいは公表すべきである。
	［埋立土量について］ ＊p7, 8, 15 底泥の有害汚染物質汚染状況に埋立土量、根拠を 方法書への意見で、『①底泥の有害汚染物質汚染状況だけではなく、事業計画の骨格的内容である埋立土量がどれだけかを示すべきである』について、見解では『埋立土量は、約 40 万m^3を計画しています。』p551 としているが、まずこの埋立土量を本文に記載し、その根拠を示すべきである。これでは、埋立土の搬入量、車両台数、搬入車両による大気。騒音などの環境影響評価が正しいかどうかの判断ができない。骨格的な部分なので、少なくとも河川に沿って 10m程度ごとの横断面調査をして概算の容積を算出し、公表すべきである。
	［事業費について］ ＊p8 底泥の有害汚染物質汚染状況に多くの疑問 配慮書で出典が余分だったため指摘したところ、“「大江川の地震・津波対策の検討に伴う有識者懇談会運営及び汚染土壌対策検討業務委託」だけなので、訂正した”p499 とあるので、基本的には了解したが、方法書への意見では『③調査結果と直接関連が無い情報を削除した部分に事業費比較があるはずであり、それを公表すべきである。』p552 とし、その見解では、削除した部分の説明しかなく、本来の趣旨「事業費の負担割合」p553 はなぜ記載しないのか。例えば削除された名古屋港管理組合の「基本計画調査(大江川地区等底泥対策に関する調査)」に含まれているのではないか。

事　　業　　者　　の　　見　　解	本文対応頁
「掘削除去」「埋立て」ともに、事業目的を達成できる対策工法として考えられますが、「掘削除去」は、PCB 等を含む汚染土の処理が発生するため、「埋立て」の何倍もの費用が必要となります。一方で「埋立て」は、河川の暗渠化により初期投資は高額になりますが、維持管理や被災時の堤防復旧、及び港湾計画の実行の面で優れており、長期的には経済的な対策です。	評価書 p.4
埋立土量の概算を算出するため、20ｍごとに横断面測量を行っており、その横断図を基に断面積を算出し、延長を掛けて埋立土量を算出しています。	―
本埋立区域は、名古屋港港湾計画の土地造成及び土地利用計画に位置づけられており、その他緑地 9.2ha を名古屋市が、緑地 1.1ha を名古屋港管理組合が整備する施設として計画しています。 今後、名古屋市と名古屋港管理組合が連携して当該地区の埋立てによる汚染土壌対策を進めていく予定であることから、環境影響評価の手続においても、両事業者で対応を図ることとしています。	評価書 p.8

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
事業の内容	［底質の調査結果について］ ＊p8 底泥の有害汚染物質汚染状況に多くの疑問 底泥の有害汚染物質汚染状況があるが、方法書への意見『④底質の含有量調査（最大値表示）とあるのは 3 深度を混合した値の最大値であることを本文で明記すべきである。』p500 については、『方法書の図の注釈に記載しました』p501 とあり、“ヘドロ層の 3 深度を混合した資料の測定結果を示し，測定結果は、全測定結果の最大値を示す。” p8 とあるので了解する。
	［水質モニタリング結果について］ ＊p8 底泥の有害汚染物質汚染状況に多くの疑問 底泥の有害汚染物質汚染状況があるが、方法書への意見『⑤ 河川縦断図で最下流部のヘドロがどのように封じ込めてあるのかを図示すべきであるし、その部分の有害物質滲出状況を調査すべきであるについては、図 2－3－3 に示すとおり、汚染土の封じ込め区域の端部には，土留矢板が設置されております。また、これまでの定期的な水質モニタリングでは、有害物質の検出はされていないことを確認しておりますとあるが、図 2－3－3 は、工事関係車両の走行ルートであり、…図 2－2－2 大江川下流部における公害防止事業 p3 の間違いである。』p552 に対する見解は『図番号の記載誤り…準備書では正確に記載…公共用水域…有害物質が検出されていない』p553 である。図番号修正は当然であるが、定期的な水質モニタリングの結果を出典とともに示すべきについて対応せず、方法書の繰り返しである。定期的モニタリング結果を出せない理由があるのか。 また、最下流部のヘドロの封じ込め方法を図示すべき、の指摘に対応して、準備書で新たに「工作物（最下流護岸）の配置及び延長」の図を追加した p17 ことを明記し、この図の説明文（見解の文章）と既設鋼矢板の深さを本文に記載すべきである。図 2-6-2 不透水層と帯水層の位置 p274 では、不透水層の大まかな深さが、標高約-22m と判断できるが、これは横断図であり、最下流部での不透水層深さは不明である。 

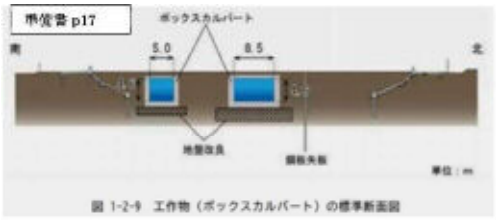
事　　業　　者　　の　　見　　解	本文対応頁
－	―
定期的な水質モニタリング結果は準備書 p.53　表 1-4-5(4)に示すとおりであり、名古屋港内で令和 2 年度に実施された「公共用水域及び地下水の水質常時監視結果」によると、有害物質は検出されていません。また、準備書 p.56　図 1-4-15 に示すとおり、ダイオキシン類についても過去 10 年間は環境基準値を下回る値で推移しています。 また、最下流部に存在する鋼矢板は深度 TP-13.1m(NP-11.7m)であり、不透水層より深い位置まで設置されています。	評価書 p.17,53,56

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
事業の内容	［汚染土量について］ ＊p8 底泥の有害汚染物質汚染状況に多くの疑問 底泥の有害汚染物質汚染状況があるが、方法書への意見『⑥調査位置図と河川横断図には縮尺を入れるべき。各ボーリング場所でどれだけの厚さで、全体の汚染土の容量はどれだけかを明記すべき。については、“縮尺を記載しました。汚染土量は配慮書に記載のとおり、約260,000ｍを想定しています。”とある。縮尺記載は当然であるが、全体の汚染土量が配慮書の廃棄物のところで掘削削除案で約 260,000ｍ^3 となっているが、その算定根拠として、各ボーリング場所でどれだけの厚さかを記載せよというのが意見の主旨である。それ以外の算定根拠があればそれでも良い。』に対する見解は『0.95ｍから 3.25ｍの厚さでヘドロ層が存在しており、この結果から汚染土量を約 260,000ｍ^3 想定しております。』p555 とあるが、26 万ｍ^3 の根拠を聞いている。ヘドロ層の面積と厚さが必要であるが、断面ごとの調査もせずに、面積に平均厚みを掛け算して想定しただけなのか。
対象事業の名称、目的及び内容	［事業者の分担について］ ＊p13 事業者の名古屋市と名古屋港管理組合の役割分担等は？ 事業計画の基本方針で“名古屋港港湾計画に示される「緑地」1.1ha を名古屋港管理組合が、「その他緑地」9.2ha を名古屋市が整備する”計画である p13 とあり、事業規模の役割分担だけは分かるが、配慮書への意見の主旨は『名古屋港管理組合施工のアスファルト封じ込め部分が、不十分な対策であったため、大規模地震に伴う地盤液状化で汚染土が露出・拡散する恐れがあることが判明したのだから、名古屋港管理組合が全額負担するのは当然と考える』p488 ということであり、事業費の負担割合をどうするのかについて答えるべきである。方法書にも同じ意見を出したが『事業費の負担につきましては、両事業者で連携して対応を図ってまいります。』p547 であり、配慮書への意見への見解に「連携して」が追加されただけである。事業費負担割合は決まっていないのか。

事　　業　　者　　の　　見　　解	本文対応頁
汚染土量の算出方法としては、ボーリング調査を実施した地質断面図からヘドロ層の厚さを確認した後、各地質横断図間の延長を掛けて体積を算定しています。	―
本事業は、名古屋港港湾計画に示される緑地 1.1ha を名古屋港管理組合が、その他緑地 9.2ha を名古屋市が整備する計画であることから、事業費の負担につきましては、両事業者で連携して対応を図ってまいります。	―

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
対象事業の名称、目的及び内容	［事業者の分担について］ ＊p13 大江川環境整備事業等の事業費を参考に 事業計画の基本方針で“名古屋港港湾計画に示される「緑地」1.1ha を名古屋港管理組合が、「その他緑地」9.2ha を名古屋市が整備する”計画であり p13 とあるが、大江川環境整備事業の事業費を参考にという配慮書への意見に対する見解は『名古屋等地域公害防止計画…基づき…事業に着手しました。今回の事業の計画検討においては、過去の事業も参考としながら進めてまいります。』p493 だけであった。方法書にも同じ意見を出したが、配慮書への意見の見解と全く同じである p540。主旨は「名古屋市の大江川環境整備事業、名古屋港管理組合の大江川下流部公害防止事業の法的根拠、事業費総額、事業費負担割合を明記し、今回の事業について十分参考とすべきである。」ということであり、事業費の負担割合をどうするのかについて具体的に答えるべきである
	［事業者の分担について］ ＊p13 大江川環境整備事業等にならい原因者の事業費負担を 事業計画の基本方針で“名古屋港港湾計画に示される「緑地」1.1ha を名古屋港管理組合が、「その他緑地」9.2ha を名古屋市が整備する”計画であり p13 とあるが、原因者の事業費負担をとの配慮書への意見に対する見解は『公害防止事業費事業者負担法に従い、原因者は既に責務を果たしているものと考えます。』p495 であった。方法書にも同様の意見を出したが、配慮書への意見の見解と全く同じである p549。配慮書・方法書への意見の主旨は『発生原因者の事業費負担…その内訳を明記し、今回の追加対策事業にも費用負担を求めるべきである。特にダイオキシン類については…過去の公害防止事業(1973 年から 1986 年)の時点では明らかになっていなかった…ヘドロ層には…環境基準値 150pg-TEQ/g の 6 倍以上ものダイオキシン類が含まれ、「公害防止事業費事業者負担法」を適用することは可能なはずである』ということであり、過去の発生原因者の事業費負担、新たなダイオキシン類対策分について事業者負担法を適用することについての見解を示すべきである。
はじめに	［適用法規について］ ＊p13 市環境影響評価条例を適用する、と根拠を記載した 事業規模（埋立区域の面積）10.3ha の注で「本事業は、埋立に係る区域の面積が 10ha 以上 40ha 未満であることから、「環境影響評価法」ではなく、「名古屋市環境影響評価条例」に基づき環境影響評価手続きを実施するものである。」と明記した、また、「はじめに」でも記載してあるので了解する。そもそもの根拠法・条例を明記するのは当然のことである。

事　　業　　者　　の　　見　　解	本文対応頁
（見解は前述 p.613　下段に示すとおり）	―
当時の大江川下流部公害防止事業において、「公害防止事業費事業者負担法」に従い原因者は既に責務を果たしているものと考えます。	―
―	―

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
事業の内容	［埋立て後の土地利用計画］ ＊p16 緑地整備は含まない? 工事計画の概要の(2)工事予定期間として「約 10 年（緑地整備は含まない)」とあり、方法書と同じ表現であるが、港湾計画には明確に緑地としてある、本来は緑地整備も含めて全事業を環境影響評価の対象とすべきであるが、最低限そのことを前提とした埋立を行うことぐらいは注記すべきである。
	［工作物について］ ＊p16 ボックスカルバートぐらいは工場製造で 工作物の種類及び構造で、最下流護岸、ボックスカルバートのいずれも本体工が「現場打コンクリート」となっているが、ボックスカルバートぐらいは、公害対策が可能な別の場所で工場製作し、この場所に移動させればいいのではないか。大気汚染、水質汚濁、騒音対策上も有効である。特に工事中の大気が市の環境目標値を達成できない予測なので、根本的な対策が必要である。現場打でなければならないのであれば、その理由を明記すべきである。
	［工作物について］ ＊p16 ボックスカルバートが 2 本必要な理由は？ 工作物の平面図では、ボックスカルバートが 2 本（高さ 4m、幅 5.0、8.5m）あるが、なぜ 2 本もあるのか。その理由を明記すべきである。また、それぞれの上流部からの水量と月変化などを追記し、1 本ではダメなのかの検討をすべきである。
	［工作物について］ ＊p17 ボックスカルバート下部の地盤改良の内容は？ 工作物（ボックスカルバート）の標準断面図で、ボックスカルバートの底面部を地盤改良とだけあるが、その内容を追記すべきである。資料 p4 でも、ボックス基礎改良として「ボックスカルバート設置範囲の基礎改良を行う。」とあるだけで、改良方法、改良範囲・深さ、材料、使用建設機械がわからず、どのような予測が必要かの判断ができない。図を見る限りでは杭打ちはないと思われるが、建設機械の配置図（騒音 p181,182、振動 p200,201)では、上流側のボックスカルバート設置、下流側のプレロード盛土とも、バイブロハンマーをそれぞれ 2 台ずつ使用する計画となっており、はっきりしない。  図 1-2-9 工作物（ボックスカルバート）の標準断面図 なお、この標準断面図に、「ボックスカルバートの設置のため掘削したヘドロ層」p21 が理解できるように、ヘドロ層を記載し、ボックスカルバートのどの位置までがヘドロ層なのかがわかるようにすべきである。

事　　業　　者　　の　　見　　解	本文対応頁
準備書 p.27 に記載のとおり、埋立後の土地利用としては緑地を整備することを想定しております。	評価書 p.27
プレキャスト製品を使用できる箇所についてはプレキャスト製品の使用についても検討を進めてまいります。	―
大江川は複数の横断施設があり、ボックスカルバートを 1 本にまとめてしまうと、計画の断面より大きくなってしまい、横断施設の橋脚の間を通すことができないため、2 本で計画しています。	―
ボックスカルバート下部の改良に関しては、バックホウの先端にトレンチャーを取り付けた施工機を使用する予定です。改良範囲につきましては、ボックスカルバートの設置に伴い必要となる地耐力を確保できる幅及び深さを改良します。 バイブロハンマは、ボックスカルバートを設置するための土留めとして、鋼矢板を打設する際に使用します。下流側は、資料編 p.86 においてプレロード盛土工事が主体と記載しましたが、一部の区域ではボックス工事も並行して行っており、そのため、バイブロハンマを使用する計画としています。 標準断面図に関しては、プレロード盛土に伴う圧密沈下の状況が正確に反映できない可能性があるため、ヘドロ層の位置を反映しておりません。	評価書 p.17

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
事業の内容	［工作物について］ ＊p18 ボックスカルバートの設置手順を本文に 「予測対象時期である工事着工後 49 カ月目には、上流側でボックスカルバートの設置工事が、下流側ではプレロード盛土工事が主体である。」資料 p86 とあるが、ボックスカルバートの設置工事は下流部から行うという工事施工手順をまず、本文の工事施工手順に追記すべきである。建設騒音の予測条件で配置図からそれらしく読み取れるが、「右岸側に河川水路を残した状態で、左岸側を先行して…埋め立てる。」p18 だけでは、この予測条件が適正かどうかの判断もできない。
	［用語解説について］ ＊p18 ジオテキスタイル敷設の説明が遅い 工事工程の概要の表に、「ジオテキスタイル敷設」という専門用語があり、何かと調べていたら、次ページの埋立の工事計画 p19 の⑤ジオテキスタイル敷設の注で「道路・埋め立て地などの補強・排水などに使用される繊維シートのこと。」（用語解説 p605 と同じ文章）とあるので、それなりに理解できたが、本来は最初に出てきた p18 に注を付けるべきである。要するに、汚染土と盛土とが混合しないように、ただし水分は浸透するということと理解するが、それでよいのか。
	［地下水事後調査について］ ＊p18 施工前・中・後に地下水質の確認場所、頻度は不十分 工事施工手順の最後に「施工前、施工中及び施工後に地下水質の確認を行い」とあるが、調査場所、調査頻度の概要をここで示すべきである。第 4 部事後調査に関する計画の地下水質で「工事前 2023 年に 1 回、工事中年 1 回、工事後 2034 年に 1 回」p483 とあるが、この程度の回数では不十分である。 また、調査場所も「事業予定地内の盛土部（2 カ所）」とあるが不十分である。これで十分というなら、その根拠を明示すべきである。
	［有害物質排水処理施設について］ ＊p19 有害物質をすべて処理できる施設？ 埋立の工事計画「地盤改良：有害物質排水処理施設（注 4）を設置する。」の注 4 で「重金属はじめダイオキシン類などの有害物質をすべて処理できる施設」p19 とあるが、そのような処理施設が存在するのか。その施設の仕組み、構造などを示すべきである。場所は右岸中央部の 1 か所しかないが（資料 p3)、4 か所設ける濁水処理設備でさえ、窯場を設けてポンプアップするが（資料 p2)、有害物質排水処理施設も下流部からはポンプアップまでするのか。右岸に残された河川をどのように配管するのか。もっと詳細に示すべきである。

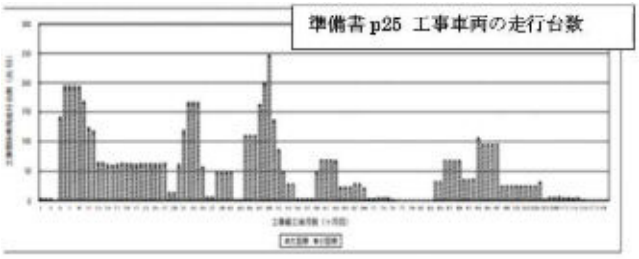
事　　業　　者　　の　　見　　解	本文対応頁
評価書において、ボックスカルバートの設置の順序を追記します。	評価書 p. 18
ジオテキスタイルは、埋立時に軟弱地盤での施工性向上のために敷設します。また、水分は排出可能であるため、圧密を妨げることもありません。 ジオテキスタイルの用語説明について、準備書 p. 18　表 1-2-8 の注釈に追記します。	評価書 p. 18
地下水の調査時期、場所及び頻度について、再度検討します。変更する場合には評価書に記載します。	評価書 p. 491
有害物質排水処理施設の仕組み、構造等の詳細について、評価書資料編への記載を検討します。	資料編 p. 18

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
事業の内容	［工事期間中の水質調査について］ ＊p19 排水処理後の水質確認は復活すべき 埋立の工事計画の表で、「注）1：水質及び地下水質の確認は、工事期間中も定期的に行う。」とあるだけだが、方法書の埋立の工事計画の表にあった「注）1：施工区域内の排水については、釜場を設けてポンプアップし、濁水処理設備にて水質処理を行う、処理後、水質を確認し、基準値内であれば大江川に放流する。」（方法書 p16）が削除された。なぜ削除したのか、大江川へは放流しない計画となったのか。濁水処理水の水質確認後放流するということは重要であり復活すべきである。
	［汚濁防止膜について］ ＊p21 汚濁防止膜の規模、性能は 有害物質の流出を防ぐための計画で「工事に、施工区域の最下流部に汚濁防止膜を設置する。』p21 としかないが、最低限、その規模（最下流部のどこに、どれだけの長さ、深さ)、性能（除去率）を明記すべきである。そもそも、水質の膨大な調査をしながら、予測手法が「工事による汚濁物質及び底質からの有害物質の拡散・流出について定性的に予測を実施した。」p233 というだけであり、汚濁防止膜を撤去後の存在時については流動シミュレーションにより「予定地周辺海域の水質（COD）を計算した」p236 とあるが、処理施設の事故、維持管理の不手際などで、最も危険な工事中の水質汚濁を防止するための万全の措置がわからない。
	［エコチューブ袋について］ ＊p21 エコチューブ袋の疑問 有害物質の流出を防ぐための計画で、「ウ)袋詰め脱水処理工法の採用」として、「ヘドロ層を含む底質…エコチューブ袋に収納し、施工区域内に仮置き、脱水する」というが、エコチューブ袋の材質、性能はどのようなものか。１袋の大きさはどれぐらいで、26 万m^3のヘドロ層のどれだけを取り出して処理するのか、脱水した水の処理はどうするのか。また、仮置きする施工区域内での浸出水は有害物質排水処理施設で処理するのか。

事　　業　　者　　の　　見　　解	本文対応頁
方法書に記載のとおり、濁水処理設備で処理した後、水質を確認し放流する計画です。評価書に追記いたします。	評価書 p. 19
有害物質の拡散・流出に対しては、有害物質排水処理施設で処理した後、水質を確認し放流します。また、基準の超過がみられた場合には、工事を中断し、原因究明・問題処理を行い拡散・流出防止に努めます。 なお、汚濁防止膜は埋立護岸の下流側に、施工状況を加味しながら横断方向の全面に設置をします。汚濁防止膜のカーテン長については、設置個所の水深に合わせ適切に設置します。また、汚濁防止膜の機能としては、有害物質の流出を堰き止めることが可能です。汚濁防止膜の機能確保のために、適切に設置、維持管理を行い、有害物質の拡散・流出防止に努めます。	資料編 p. 1, 18
本工法にて処理する予定の有害物質を含むヘドロ層は、盛土により圧密され、全体的に深度方向に下がった状態において、ボックスカルバート設置のために必要な掘削部分から発生するため、現在想定される 26 万m^3の一部と考えています。また、エコチューブ袋から生じる脱水した水については状況を確認し排水する予定です。排水基準を満足しない結果となった場合については、有害物質排水処理施設を経由して排水する予定です。 袋詰め脱水処理工法の詳細について、評価書資料編に記載いたします。	評価書 p. 21 資料編 p. 13

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
事業の内容	［エコチューブ袋について］ ＊p21 エコチューブ袋は埋戻後にアスファルトマットなどで覆うべき 「掘削した底質は、有害物質を流出させない袋（エコチューブ袋）に収納し、施工区域内に仮置き、脱水するとともに、袋詰めの状態で埋戻す計画とする。埋戻す位置は、ボックスカルバートの側面の深い位置とし、その上に搬入土により盛土する計画とする。」p21 とあるが、袋に収納後、仮置き、脱水となると、エコチューブ袋からは有害物質が漏出する恐れがあり、搬入土で盛土するだけでは、将来の公園緑地に有害物質が浸出する恐れがあり、従来のようにアスファルトマット等で覆う必要がある。 なお、用語解説には、ジオテキスタイルのように本文の繰り返しではなく、エコチューブ袋こそ,その性能、有害物質が漏出する恐れについて解説すべきである。 説明会では、有害物は漏出しない性能と説明したが、それ以上の説明はなかった。エコチューブ袋に収納、脱水ということなので出てきた水は汚水処理施設へ誘導すること、エコチューブ袋の性能、汚水処理施設の性能を明示するべきである。
	［工事に使用する建設機械について］ ＊p22,23 工事に使用する建設機械の総台数は？ 工事に使用する主な建設機械の一覧表は規格、馬力しかないが p22,23、総台数はどれだけかがないと、工事規模が判断できない。また、排ガス係数、騒音パワーレベルなど排出原単位を追加して、環境への影響の程度が想像できるようにすべきである。 例えば、「埋立土量は、約 40 万m^3を計画している。」（配慮書への意見への見解 p515）なら、延べ 6 万台（40 万m^3/約 7m^3/台）もの 10t ダンプが必要となる。
	［工事の平準化について］ ＊p24 建設機械の稼働台数が最大の時期の理由、平準化の可能性は？ 建設機械の月別稼働台数は着工後 31 カ月目だが、降下ばいじん（3 カ月平均）は 13～15 か月目（資料 p2)、NOx は 44～55 か月目、SPM は 23～34 カ月目（資料 p8)、騒音は 49 カ月目、振動は 50 か月目（資料 p8)、とそれぞれ異なるが、それぞれの時期の主要な工事内容を記載し、事業者として可能な工事の平準化の可能性について検討できるようにすべきである。

事　　業　　者　　の　　見　　解	本文対応頁
（見解は前述 p.621　下段のとおり。）	評価書 p.21 資料編 p.13
工事に使用する建設機械の稼働台数は、準備書 p.24　図 1-2-11 に示すとおりです。グラフは月別の日平均稼働台数を示していますが、これに月の平均工事日数（約 20 日）を乗じますと、総台数となります。	評価書 p.24
大気質、騒音及び振動の影響が最大となる時期の工事内容は準備書 p.24　表 1-2-11 に示すとおりであり、左岸側工事の盛土、地盤改良やボックス工事が中心となります。工事の平準化につきましては、今後の事業の進捗の中で検討していきます。	評価書 p.24

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
事業の内容	［工事の平準化について］ ＊p25 工事車両の 49 か月目だけが飛び出ているので平準化か削減を 工事関係車両の走行台数が 49 か月目だけが飛び出ているが p25 平準化すべきである。49 か月目は p18 でボックス工事（アスファルトマット撤去、床堀、基礎改良）及びプレロード作業だが、ダンプトラック 10t は 20 台/時も使うし、コンクリートミキサー車は 34 台/時も使う p180。これ以後の半年間に割り振りをしても工期に影響はないのではないか。また、現場打コンクリートではなく工場製造とすればコンクリートミキサー車は 0 台/時に削減できるはずである。環境基準を守れているからいいというだけでは環境影響評価とはならない。事業者として可能な工事の平準化の可能性について検討すべきである。  図 1-2-12　工事関係車両の走行台数

事　　業　　者　　の　　見　　解	本文対応頁
プレキャスト製品を使用できる箇所についてはプレキャスト製品の使用についても検討を進めてまいります。	―

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
事業の内容	［工事関係車両の走行ルートについて］ ＊p25 走行ルート・出入り口を方法書から変更 2-4 工事実施計画の概要で、工事関係車両の(イ)走行ルートで「なお、環境影響評価方法書作成時には、上述のルート 5 のみを計画していたが、ルート及び出入り口の位置を変更した。」p25 とたいしたことのないかの如く、文末に「なお書き」しているが、本来、方法書の事業内容を変更する場合は、市環境影響評価条例第 31 条に基づき、市長への届け出、市長の再手続きの必要性判断などが必要となる。ただし、当該変更が規則で定める軽微な変更であるためその必要がなかったということであり、もっと真剣に反省すべきである。 出入り口が増えるということは、搬出入車両による排ガス、騒音、振動などの影響を受ける地域が増加することであり、方法書に示された調査、予測場所、予測項目などを増加させる必要が出てくる。方法書で北側から搬出入すると計画していたのに、安易に南側を中心とするのは「事業計画の進捗により」ということであるが、その理由、環境への影響比較を行ない、その結果を示すべきである。 参考：市環境影響評価条例(事業内容の変更の場合の環境影響評価、事後調査その他の手続) 第 31 条 事業者は、第 10 条の規定による告示が行われてから…対象事業の目的及び内容を変更しようとする場合において、当該変更後の事業が対象事業に該当するときは、変更予定年月日の 30 日前までに、規則で定めるところにより、当該変更を行う旨を市長に届け出なければならない。ただし、当該変更が規則で定める軽微な変更その他の規則で定める変更に該当する場合は、この限りでない。 施行細則(条例第 31 条第 1 項の規則で定める軽微な変更等) 第 33 条 条例第 31 条第 1 項の規則で定める軽微な変更及びその他の規則で定める変更は、別表第 2 の左欄に掲げる対象事業の区分ごとにそれぞれ同表の右欄に掲げる事業の諸元の変更以外の変更とする。(別表２：(1)埋立区域の位置又は面積、(2)対象事業実施予定地又は実施場所の位置(評価書の告示後のものに限る。)

事　　業　　者　　の　　見　　解	本文対応頁
方法書提出後の事業計画の検討により、工事関係車両を河川の両岸から事業予定地に進入する必要が生じ、これに伴い、工事関係車両の走行ルートを変更しました。 準備書において環境影響を適切に予測評価するため、新たに設定したルート沿道において、自動車交通量、走行速度、道路交通騒音及び振動を調査しました。	評価書 p.25

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
事業の内容	［工事関係車両の走行ルートについて］ ＊p25 工事関係車両の走行ルートは、方法書への意見を検討したのか 　工事関係車両の走行ルートとして、方法書では北側からのルートしか考えていなかったので、南側からのルートとして、『東亜合成名古屋工場の北側で右折、500m で左折すれば大江川左岸に突き当たる（無理なら東隣の昭和土木名古屋合材センター構内）。ここなら、周囲は工場で道路幅員も歩道付きの 2 車線である。最後の突き当りが 20ｍほど狭い程度である。大江川埋立の中間地点にもなるので合理的と思われる。』と意見を提出しておいたが、見解は『…5 ルートに見直し…工事関係車両は、主に工業専用地域を走行する、ルート 1～ルート 3 が中心となります。』とあるだけであり。意見への見解とは言えないが、新しいルート 3 が提案をほとんど取り入れたものであり、了解する。このルート 3 を活用して運搬車両の再配分により周辺環境への影響を少なくするよう努められたい。さらに、工事車両の走行ルートについては、地元住民の方にしっかり説明し、意見を聞き、対応することを明記すべきである。 準備書 p26 工事車両の走行ルート
	［埋立て後の土地利用計画について］ ＊ｐ27 想定土地利用計画は緑地だけでは埋立免許申請はできない 　埋立後の想定土地利用計画は「港湾計画において「緑地」及び「その他緑地」としてすでに位置付けがされている。そのため、既存計画にしたがって緑地を整備することを想定している。」p27 とあるが、公有水面埋立法による埋立免許申請がすぐ必要になる。そのために「なお、詳細の土地利用については、今後検討を行っていく予定である。」とあるが、埋立免許申請では、公有水面埋立法第 4 条 4 号の許可基準で、埋立地の将来の用途を決め、それに必要な規模として、面積と容量を明らかにしないと許可は下りない。また、公有水面埋立法第 4 条 5 号の許可基準で、将来の利用方法、売却価格が確実でなければ公有水面の埋立申請はできない。これらを着工までに確定しないと、埋立の最初の段階の手続きができなくなることを肝に銘じて作業すべきである。

事　　業　　者　　の　　見　　解	本文対応頁
工事関係車両の走行ルートについては、地元住民の方の意見も聞きながら最終的に決めていきます。	―
公有水面埋立法に基づく埋立免許申請については、環境影響評価の手続きと並行して、必要な手続きを適切に進めてまいります。	―

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
事業の内容	［埋立て後の土地利用計画について］ ＊ｐ27 土地利用計画で駐車場は不要 「なお、詳細の土地利用計画については、今後検討を行っていく予定である。」p27 とあるが、すでに方法書の段階で、『「想定土地利用計画は緑地だが駐車場は不要で良い」として「港湾計画に従って…緑地としており、植栽帯、散策路及び休憩施設、広場、スポーツ施設等となっているが、来場者のための駐車場などは不必要と考えるが、「等」の中に駐車場はないことを約束すべきである。上流にある既存の大江川緑地内にも駐車場はなくても十分その機能は果たしている。なお、公有水面埋立を行うのだから、公有水面埋立法第 4 条 4 号の許可基準（埋立地ノ用途ニ照シ公共施設ノ配置及規模ガ適正ナルコト）に従い、埋立地の将来の用途・緑地に対して公共施設の配置及び規模として、施設の配置と面積を明らかにしないと許可は下りない。公有水面埋立法第 4 条 5 号の許可基準（埋立地ノ処分方法及予定対価ノ額ガ適正ナルコト）に従う「対価」を明確にしなければ公有水面の埋立申請はできないため、準備書までには確定されたい。』p562 と意見を提出したが、その見解は『想定土地利用計画は緑地としており、詳細につきましては地域住民からの要望などを参考に、関係機関と協議しながら検討を進めてまいります。』p563 と方法書から変化はない。これから地域住民の要望をまとめ、関係機関と協議するのでは、公有水面の埋立申請ができず、着工もできない。

事　　業　　者　　の　　見　　解	本文対応頁
埋立地には緑地を整備する計画としていますが、詳細につきましては、今後、地域住民からの要望などを参考に、関係機関と協議しながら検討を進めてまいります。 埋立免許申請については、環境影響評価の手続きと並行して、必要な手続きを適切に進めてまいります。	評価書 p.27

(2) 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	［工事に伴う公害の防止について］ ＊p29 低騒音・低振動型や排出ガス対策型建設機械を使用するのは原則ではいけない 建設作業時を想定した配慮で「建設機械については、原則として低騒音・低振動型や排出ガス対策型建設機械を使用する。」p29 とあるが、公共事業では低騒音・低振動型や排出ガス対策型建設機械を使用することが当たり前のようになっている現状で、「原則として」などの限定を付けるべきではない。「建設機械の環境対策」（国土交通省環境・リサイクル企画室）では「平成 8 年度より国土交通省所管直轄工事の工事発注仕様書に「排出ガス対策型建設機械を使用しなければならない」旨を記載することにより，排出ガス対策型建設機械の普及を図っている。なお，この排出ガス対策型建設機械の使用原則については，約 9 割の地方自治体がこれに準じた取組を実施している。…国土交通省が発注する工事においては，住民の生活環境を保全する必要があると認められる区域での低騒音型建設機械の使用を原則としており，該当工事においてはその旨仕様書に記載される。」（環境マネジメントシステム 2015 年）ということは承知しているのか。発注仕様書にはその旨の記載と、排出ガス対策型建設機械を使用しない場合は、やむを得ない理由を明記することを求める。 説明会で他局では発注仕様書に排出ガス対策車使用を明記するようになってきていると追及したら、緑政土木局のマニュアルにはいまだに「原則として」があると言い逃れるのは大問題である。局のマニュアルにあるからこれでいいというのではなく、この環境影響評価から改めるべきである。さもないと、事後調査では意見も出せないし結果として報告されても意味がない。
存在・供用時を想定した配慮	［自然環境の保全及び快適環境の安全と創造について］ ＊p30　自然環境の保全の配慮事項のとおり埋立後の土地利用計画を定めるべき 存在・供用時を想定した配慮で「自然環境の保全…緑地としての機能向上及び生物多様性の保全に留意し、地域特性を踏まえた植生管理を行う。」及び「快適環境の保全と創造の緑地・景観…事業予定地の緑化を図るとともに、施設の配置、規模、形状、色彩等が良好な都市景観の形成するよう努める。」p30 は、埋立後の想定土地利用計画「緑地を整備することを想定している。…詳細な土地利用計画については、今後検討を行っていく予定である。」p27　と異なる。これから検討するというのに、自然環境の保全や快適環境の保全と創造の配慮事項が書けるのか。

事　　業　　者　　の　　見　　解	本文対応頁
建設機械については施工業者と協議し、排出ガス対策型建設機械の使用に努めます。 また、貨物自動車等の車種規制非適合車の使用については、発注仕様書に使用しない旨を明記します。	―
準備書 p.30　表 1-3-3 の記載内容は、施設の存在・供用時を想定した配慮事項です。現時点で、埋立て後の土地利用計画の詳細については未定ですが、自然環境の保全や、快適環境の保全と創造に配慮した緑地を整備していく予定です。	評価書 p.30

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
存在・供用時を想定した配慮	［埋立て土砂等による影響の防止について］ ＊p30 自然環境の保全の配慮(埋立土砂は基準に適合）の確認方法を 「存在・供用時を想定した配慮で「快適環境の保全と創造の緑地・景観…埋立てに用いる土砂は、土壌汚染対策法に定める基準に適合した性質のものとする。」は、やっとこのように記述したことは評価できるが、この基準を守っていることをどう確認するのかを記載すべきである。たとえば、埋立土砂の受入れ基準を、土壌汚染対策法に定める基準の半分程度にするとか、市独自の調査をダンプ１台ごとに行なうとか、プレロードで載荷した土砂を細かく採取して基準の適合状況を確認するなどを、具体的に決めて記載すべきである。搬入者による調査ではなく、事業者としてチェックすることを明記すべきである。 なお、方法書に対して『水底土砂に係る判定基準ではなく、土壌汚染対策法の基準値を示せ』との意見を提出したところ、その見解は『土壌汚染対策法等に基づく土壌溶出量基準及び土壌含有量基準等を本準備書に記載しました。』p537 とあり、資料 p48 に値だけがあるが、10 倍も緩い判定基準と異なるという説明もないまま資料 p46 には水底土砂に係る判定基準が残されている。土壌汚染対策法に定める基準に適合した性質の土砂で埋立るのだから、その値の 10 倍も緩い判定基準は載せる必要もない。 この点も説明会で質問したが、リニアの掘削土の使用を否定しなかったので、JR が持ち込んだ土が岐阜県の調査で基準を超えていた事例がある。検査頻度を明確にすべきと質問したが時間切れであった。

(3) 対象事業の事業予定地及びその周辺地域の概況

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
自然的状況	［形質変更時要届出区域について］ ＊p41,42 形質変更時要届出区域等は地名だけではなく地図で示すべき 地形・地質等の状況で、形質変更時要届出区域が調査区域内に 14 か所、市条例による形質変更時届出管理区域が 6 か所あり、その住所が掲げられているが p41,42、今回の埋立区域周辺ではないのか、他の項目と同じように地図として示すべきである。

事　　業　　者　　の　　見　　解	本文対応頁
埋立てに用いる土砂は、入手先や量、時期について関係機関と協議中です。 また、海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律に定める基準に加え、土壌汚染対策法に定める基準に適合した土砂を用いますが、調査方法についても、関係機関と協議の上、検討してまいります。 調査結果については、事後調査結果報告書に掲載します。 準備書資料編 p.46 の水底土砂に係る判定基準は、調査対象地域において一般的に埋立てを行う際の基準を掲載したものです。	―

事　　業　　者　　の　　見　　解	本文対応頁
本事業は大江川の埋立てを行うものであり、事業予定地の外側を改変するものではありません。事業予定地及びその周辺地域の土壌汚染の状況を準備書 p.41,42　表 1-4-3 に示しましたが、これらの届出区域はいずれも事業予定地の外側であり、本事業に影響を及ぼすものではないと考えます。	評価書 p.41,42

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
自然的状況	［ダイオキシン類の調査結果について］ ＊p55,56 ダイオキシン類水質調査結果は方法書の意見を取り入れていない 方法書への意見『p48 大江川のダイオキシン類汚染の原因者も明記すべき、については、配慮書への意見の主旨は「名古屋市の真剣な努力と成果で、大江川のダイオキシン類汚染の汚染原因者は東レであることが判明したこれぐらいは本文に記載すべきである。」ということである。今後の費用負担にも影響するので、この点ははっきりさせておくべきである。』p570に対する見解は『ダイオキシン類汚染については、汚染原因者が特定され、原因究明や必要な汚染防止対策がすでに実施されております。』p571であるが、配慮書、方法書への意見のとおり、大江川のダイオキシン類汚染の汚染原因者は東レであることが判明した、ということは本文に記載すべきである。今後の費用負担にも影響するので、この点ははっきりさせておくべきである。対策が実施されたが、不十分だったのではないか。それが、東レのダイオキシン類排水濃度の上昇（p56 の 2020 年度調査と方法書の 2018 年度調査）につながっているのではないか。
	［ダイオキシン類の調査結果について］ ＊p56 東レの行政検査を（ダイオキシン類排水濃度が増加している） 方法書では、ダイオキシン類事業者測定結果が 2018(H30)年度のものであり、東レ株式会社名古屋事業は 0.090pg-TEQ/l であったが、今回の準備書では、2020(R2)年度の東レ株式会社名古屋事業場は 0.15pg-TEQ/l と増加している p56。規制基準値 10pg-TEQ/l 以下を守れているとはいえ、その動向を注視し、名古屋市の行政検査で確認すべきである。
	［環境騒音について］ ＊p70 印刷ミスの修正を（騒音の状況） 環境騒音で「主な寄与音源…自動車騒音が 67.0%と最も多く、p70 いで工場騒音の 8.7%の順となっている。」p70 とあるが、印刷ミスと思われ、文章がおかしい。印刷ミスと思われる。「67.0%と最も多く p70、次いで工場騒音の 8.7%の順となっている。」の間違いではないか。
	［自動車騒音について］ ＊p71 環境基準達成率 0%の状況は、詳しく分析を 自動車騒音の状況で「昼夜間ともに環境基準を達成した割合は、0%の区間が 1 区間あるが、他の区間は 81.1～100%となっている。」p71 とあるが、環境基準達成率 0%の状況は詳しく分析する必要がある。0%の 1 区間は港区大江町～港区船見町で、平成 29・30 年度 p72、令和元年・2 年度 p73 とも、名古屋半田線・名古屋高速 4 号線沿線の 9 軒は、すべて特例の環境基準さえ守れていないこと、その原因は何かを明記すべきである。

事　　業　　者　　の　　見　　解	本文対応頁
ダイオキシン類による汚染については、汚染原因者が特定され、原因究明や必要な汚染防止対策が既に実施されています。 なお、調査地域の報告対象事業場における排出水中のダイオキシン類濃度は準備書 p.56　表 1-4-8 に示すとおりであり、全ての事業場において排出基準の値を大きく下回っています。	評価書 p.56
名古屋市の関係部署に確認したところ、当該事業場は行政検査の対象とし、適切に指導しているとのことです。	―
ご指摘のとおり誤字がありましたので、評価書において以下のとおり訂正します。 「また、市内における環境騒音の主な寄与音源は、図 1-4-17 に示すとおりであり、自動車騒音が 67.0%と最も多く、次いで工場騒音の 8.7%の順となっている。」	評価書 p.70
出典資料に基づき、調査地域における自動車騒音の調査結果を整理しました。なお、出典資料には、個別の評価区間における、環境基準の達成・非達成についての原因は記載されていません。	評価書 p.71～73

(4) 対象事業に係る環境影響評価の項目

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
環境影響評価の項目	［環境影響評価の項目について］ ＊p123 地盤（存在時）を影響要因に追加すべき 方法書への意見『影響要因として“工事中：水面の埋立による地盤変位”があるが、「存在・供用時の地盤変位」を追加すべきである。これは説明会を行なえば必ず出てくる要望である。名古屋環状2号線の工事実例を見るまでもなく、住宅に近接して掘削、杭打ちなど土地の改変、建設重機の稼働、工事関係車両の走行による振動などで、地盤が変動し、家屋の傾き、基礎・壁の亀裂、タイルの剥離などが確実視され、国の「工事損害防止要領」にならった名古屋市事業損失防止調査標準仕様書(平成31年4月版)でも、事前・事後の損傷調査を定めているほどである。供用時に環境影響評価の項目として抽出しなかった理由が“大規模な建築物を設置しない。”とあるが、汚染土（ヘドロ層）量約26万m^3(配慮書p114)の上に、約2倍の敷砂(方法書p8から推定)、その上に約5,000m^{3}のアスファルトマット(配慮書p114)、をそのままにして、その上に、汚染土（ヘドロ層）と敷砂の約3倍の埋立土で大江川を埋め立てるものである。大規模な建築物を設置こそしないが、それ以上の大規模な埋立てを行う。埋立の工事計画でもプレロードの注で「構造物と同等以上の荷重をかけ、地盤を圧密させ強度を増加させるために行う盛土のこと」p19と説明している。そのうえ、“川底の地質は…泥及び細砂等である”（方法書p25）ため、周囲への圧密沈下は相当なもので、長期にわたると想定できる。建設工事中はもちろん、存在時についても、埋立土による影響を予測・評価すべきである。』p578に対する見解は『工事期間が10年と長く、プレロード盛土・圧密沈下の期間も約5年程度…工事による周辺地盤への影響は工事中に現れると考えられます。…なお、工事施工時には動態観測を行い、必要に応じて沈下の軽減対策を実施することとしております。』p579と、あくまでも工事中しか予測評価しないといいはる。しかし、方法書への意見でも触れたが、大名古屋ビルジング環境影響評価では、工事中だけではなく、存在時の地盤変位を予測している。さいわい“新建築物の重量は、N値60以上の非常に堅固な海部・弥富累層まで打ち込んだ杭（支持杭）によって支えられる。…建物荷重による地盤変位は小さく、実質生じないと予測する。”（2018年7月6日評価書p252）ということですんだが、大江川埋立は、こうした支持杭を打つわけでもなく、ヘドロ層そのままにして、その上を土砂で埋立てるだけなので、その荷重による地盤変動は必須なので予測・調査をする必要がある。

事　　業　　者　　の　　見　　解	本文対応頁
本事業は大江川の埋立てを行うものであり、埋立土の荷重による周辺地盤の沈下が予想されます。方法書において、本事業の実施に伴い周辺に影響を及ぼすおそれのある行為・要因（影響要因）を整理しており、その中で、工事中の「水面の埋立て」を影響要因としています。このため、準備書において「工事中」の地盤の予測・評価を行いました。 なお、事例として挙げられた大規模建築物の建築に伴う環境影響は、工事に伴う解体、掘削、杭打ち等による影響と、大規模建築物の存在による建物荷重の影響は別のものであることから、「工事中」と「存在時」のそれぞれについて予測評価を行っているものと考えます。	評価書 p.123、 294～300

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
環境影響評価の項目	［環境影響評価の項目について］ ＊p123 車両交通量を増加させる施設を設置しない、の根拠は？ 環境影響評価の項目として抽出しなかった理由として、大気質、騒音、振動で「周辺の車両交通量を著しく増加させる施設を設置しない」p123 とあるが、将来は緑地にするのだから、そこへの来客がどの程度かの調査ぐらい実施すべきである。少なくとも、事業地の東側の現在の大江川緑地 p37 の来客数を調査し、その結果を記載すべきである。
環境影響評価の項目	［環境影響評価の項目について］ ＊p123 土壌を抽出しない理由はこじつけ 環境影響評価の項目として抽出しなかった理由として、土壌は「工事中：公有水面の施工であり、陸地の掘削を行わない。」とあるが、「存在・供用時を想定した配慮で「快適環境の保全と創造の緑地・景観…埋立てに用いる土砂は、土壌汚染対策法に定める基準に適合した性質のものとする。」p30 とあるほど、埋立土砂による土壌汚染が心配され、また、エコチューブ袋で封じ込めたはずヘドロからの浸出水で地下水汚染、それによる土壌汚染が心配されるため、環境影響評価の項目として抽出すべきである。
環境影響評価の項目	［環境影響評価の項目について］ ＊p123 景観について、工事中を影響要因に追加すべき 方法書への意見『工事中の景観については、予測・評価を実施し、埋立工事完了時に、今までの水面がなくなり、緑地になることは理解できるが、既存の堤防はどうなるのか、どの高さまで埋立、どう見えるのかが理解できるようにすべきである。』p580 に対する見解はない。しかも、工事中の景観について環境影響評価の項目として抽出しなかった理由もない p123。ボックスカルバートの設置工事の状況、アスファルトマットの除去、エコチューブ袋のおさめ方、プレロード盛土が当初は堤防より高くなることなど疑問は多くあるので、工事中の景観は追加すべきである。少なくとも、項目として抽出しなかった理由を追記すべきである。

事　　業　　者　　の　　見　　解	本文対応頁
本事業において、埋立地には緑地を整備する計画です。事業予定地に隣接する大江川緑地は、「人と自然との触れ合いの活動の場」において現地調査を行っています。準備書 p.433　表 2-14-7(1)によりますと、大江川緑地の利用目的は「通行」「散策・ウォーキング」「ジョギング」が多く、車を利用する割合は低いと考えます。	準備書 p.433 評価書 p.439
工事中に発生する土砂は全て場内に埋戻す計画であり、場外に持ち出すことはありません。また、埋立てに用いる土砂は、海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律に定める基準に加え、土壌汚染対策法に定める基準に適合した土砂を用います。このため、新たに土壌汚染が生じる可能性はないことから、環境影響評価の項目として選定していません。	―
景観については、工事期間中の一時的な変化を影響要因として考えることはなく、工事終了後の存在・供用時における景観の変化を影響要因として考え、その程度を予測事項と考えることが一般的と考えます。 本事業において、埋立地には緑地を整備する計画としていますが、具体的な内容は未定であることから、環境影響評価の項目として選定していません。	―

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
環境影響評価の項目	［環境影響評価の項目について］ ＊p123 土地利用計画が未定なので存在時景観が予測できないのは怠慢 方法書への意見『景観については、工事中、存在・供用時ともに影響要因としておらず、存在・供用時だけは“埋立て後の土地利用計画は工事期間中に決定する予定であり、現時点では未定であるため。”という理由が記載してあり、さすがに植栽の種類、高さ、位置までは現時点では決めにくいと思われるが、公有水面埋立法第4条4号の許可基準を満たした申請が必要になるので、準備書までには確定すべきである。』p580に対する見解は『既設の護岸（パラペット）は残置し、既設の堤防道路と同程度の高さまで盛土する計画です。盛土面の上に緑化等を行うことになりますが、付帯的な土地利用計画は未定であるため、周辺地域からの景観の変化を予測することはできません。このため、景観は選定しませんでした。…』p581とあるが、公有水面埋立法第4条4号の許可基準を満たした申請が必要になるので、準備書までには確定すべきに答えるべき。 環境影響評価の項目として抽出しなかった理由で「埋立て後の土地利用計画は工事期間中に決定する予定であり、現時点では未定であるため。」p123 とあるが、埋立て後の土地利用を考慮せずに埋立てを行うことは二重手間の整地作業まで必要になるので、埋立て後の緑地計画を頭に入れた作業をすべきである。

事　　業　　者　　の　　見　　解	本文対応頁
（見解は前述 p.629　下段のとおり。）	―

(5) 環境影響評価

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
大気質	［排出量が最大となる時期について］ ＊p128 大気汚染物質の予測対象時期が粉じん、NOx、SPM で異なる理由を 大気汚染物質の予測対象時期が排出量が最大となる時期として、降下ばいじん（3 か月）は着工後 13～15 か月目 p128、NOx（1 年間）は着工後 44～55 か月目 p146、SPM（1 年間）は着工後 23～34 か月目 p148 と異なる根拠を記載すべきである。資料編 p7、p8 でも、結果として月別の排出量が記載してあるだけで、その排出量のもとになる使用機械、使用時間がなく、検討ができない。
	［粉じんについて］ ＊p131 工事中粉じんの予測条件は非散水だが、散水すれば 13%に減る 工事中の水面埋立による粉じんで、予測条件の構造物取壊し工の基準降下ばいじん量は「コンクリート構造物取壊し（非散水）」の予測条件になっているが p131、出典の「道路環境影響評価の技術手法」p2-3-27 によれば、「コンクリート構造物取壊し（散水）」とすれば、基準降下ばいじん量 a は、13,000 が 1,700 と 13%となり、その比はそのまま、1 日当たりの降下ばいじん量（t/km²/日/ユニット）に影響して激減する。そもそも、市街地での堤防コンクリート破砕を散水もせずに実施するような原始的な手法は認められない。 非散水と散水の違いが分かるように、資料編 p51 の資料 3-2 予測手法に追記するとともに、それが他の工法のうちどれだけの割合を占めるかも記載すべきである。
	［粉じんの環境の保全のための措置について］ ＊p136 工事中粉じん対策の散水は必須 工事中の水面埋立による粉じんの「環境の保全のための措置」で「工事現場内では、工事の状況を勘案して散水を実施する。」p136 とあるが、市街地での堤防コンクリート破砕を散水もせずに実施するような原始的な手法は認められない。「工事の状況を勘案して」ではなく、最初から散水を前提とした計画に変更すべきである。
	［粉じんの環境の保全のための措置について］ ＊p136 工事中粉じん対策の洗車設備からの排水処理方法は 工事中の水面埋立による粉じんの「環境の保全のための措置」で「工事関係車両の出入り口付近に水洗いを行う洗車設備を設置する。」p136 とあるが、洗車設備からの排水処理方法を明記すべきである。

表－2.3.3 基準降下ばいじん量a及び降下ばいじんの拡散を表す係数c

種別	ユニット	a	c	ユニット近傍での降下ばいじん量 (t/km²/8h)※1
技術手法 p2-3-27				
構造物取壊し工	コンクリート構造物取壊し(非散水)	13,000	2.0	
	コンクリート構造物取壊し(散水)	1,700	2.0	
	自走式破砕機による盤の破砕	12,000	2.0	

事　　業　　者　　の　　見　　解	本文対応頁
粉じんの予測時期については、粉じんが発生すると予想される工種を抽出し、「道路環境影響評価の技術手法 平成 24 年度改訂版」（国土交通省、独立行政法人　土木研究所，平成 25 年）に掲載されている工事種別・ユニットのうち、作業内容が類似と考えられる工事種別・ユニットに置き換えたうえで、基準降下ばいじん量 a の 3 ヶ月間平均排出量が最大となる時期を予測時期としました。窒素酸化物、浮遊粒子状物質は、資料編 p.62　資料３－８に記載の算出方法に基づき、準備書 p.22～23　表 1-2-10 に記載の建設機械の馬力（P.S.）、並びに「令和 3 年度版　建設機械等損料表」（一般社団法人　日本建設機械施工協会，令和 3 年）における運転 1 時間あたりの燃料消費率より排出量を算出し、各物質の排出量が最大となる 12 ヶ月間を抽出しました。	評価書 p.22,23 資料編 p.68
ご指摘のとおり、構造物取壊し工における基準降下ばいじん量は、コンクリート構造物取壊しの“非散水”と“散水”の 2 種類があります。散水作業は、工事の状況を勘案して実施する計画であり、常時散水を続けるものではないため、“散水”を選択した場合には、予測結果が過小になる可能性が考えられます。このため、“非散水時”を選択し、降下ばいじんの影響が大きくなることを想定して予測を行いました。予測の結果、参考値を下回ることを確認しましたが、周辺に及ぼす影響を低減するための措置として、散水を行う計画としています。	―
工事中の散水は、粉じんの発生が予想され、周辺に及ぼす影響が懸念される時期に実施することを計画しています。このような状況を、準備書では「工事の状況を勘案して」と表現しています。	―
洗車設備からの排水は、有害物質による汚染の恐れがない場合は、雨水排水と同様、濁水処理設備にて処理されたのち、大江川に放流する計画としています。有害物質の付着等、汚染の恐れがある場合には、有害物質排水処理施設にて処理したのちに大江川に放水する計画としています。	―

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
大気質	［粉じんの評価について］ ＊p136　工事中粉じんの評価で参考値を下回るのに影響の低減に努める理由は 工事中の水面埋立による粉じんの評価で、「…参考値 10t/km^2・月を下回る。」という部分と「本事業の実施においては、…工事の状況を勘案して散水を実施…影響の低減に努める。」p136 とは、どのような関係にあるのか明確にすべきである。参考値を下回るが、環境影響があると判断して環境保全措置の検討を行なったのであれば、そのことがわかるようにすべきである。 市環境影響評価条例 6 条に基づく環境影響評価技術指針の 2 環境影響評価準備書及び環境影響評価書の作成(4)環境保全措置で、「環境影響がないと判断される場合及び環境影響の程度が極めて小さいと判断される場合以外の場合にあっては、…事業者の実行可能な範囲内で、当該影響をできる限り回避し、又は低減すること及び…環境の保全のための措置の検討を行う。」とされ、自ら定めた目標は達成しそうだが、影響がないよとは言えないので、事業者の実行可能な範囲内で回避・低減策を講じるとの流れを明確にするため、他の項目のように、予測結果で「影響は小さい」などの表現を追加すべきである。
	［排出ガス諸元について］ ＊p145 排出量の算定は具体的一覧表を 「排出量算定の詳細は、資料 3-8（資料編 p62）参照」とあるが、排出ガス諸元 p145 の表に建設機械別に 1 台当たりの排出量を示し、その注目すべき機械名を確認できるようにすべきである。また、本文定格出力(KW)、資料編の定格（P.S.)と単位が異なるため、1PS は 0.7355kW であることを明記すべきである。騒音では建設機械別に A 特性パワーレベルが記載され p180、注目すべき機械名がわかる。 例えば、NOｘ・ラフテレーンクレーン・120kw の場合、Ｑ＝a・Ｐｂで、a=0.0129、b=0.6812 を用いると（資料編 p62）、Q=0.0129＊(120＊0.7355)0.6812=0.2729m^3/h となり、NOx 排出量 m^3/日＝0.2729＊42＊6.0=68.785m^3/年となり、103.14m^3/年 (p145)と異なっているので確認されたい。
	［建設機械の排出ガス対策型について］ ＊p145　NOx の排出ガス諸元のラフタークレーンなどは 3 次対策型がないのか NOx の排出ガス諸元の表で、2 次対策型を用いるのはラフテレーンクレーン 25t 吊、バイブロハンマー235kw であるが p145、これらは 3 次対策型がないということか。表の注書きをすべきである。

事　　業　　者　　の　　見　　解	本文対応頁
降下ばいじん量は 0.9～1.7t/km2・月と予測され、参考値を下回ると予測されますが、参考値と比較し、「環境影響がない」または「環境影響の程度が極めて小さい」とは判断できないと考え、環境の保全のための措置を講じる計画です。	評価書 p.131,136
使用する建設機械の排出ガス諸元については、準備書資料編 p.62 に示す方法により算定し、建設機械毎に予測対象時期における排出量を準備書 p.145　表 2-1-10“窒素酸化物排出量”の欄に記載しました。 本工事で使用する建設機械の出力は、準備書 p.22～23　表 1-2-10 に馬力（P.S.）にて表記していますが、浮遊粒子状物質の排出量の算出には定格出力（kW）を用いるため、1（P.S.）＝0.7355（kW）の換算式にて換算しています。 なお、ラフテレーンクレーン（25t 吊）は、120kW＝160P.S.となりますので、1 台あたり、1 時間あたりの排出量は Q=0.0129×(160)^0.6812=0.4093m3/h となり、年間稼働延べ台数 42 台、日稼働時間 6h より、年間窒素酸化物排出量は以下のとおりとなります。 年間排出量（m3/日）＝0.4093×6.0×42 =103.14	評価書 p.145 資料編 p.68
国土交通省が指定する排出ガス対策型建設機械は、令和 4 年 9 月時点において、3 次対策型に指定されたラフテレーンクレーンがないため、2 次対策型を原則として使用します。	評価書 p.145

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
大気質	［建設機械の排出ガス対策型について］ ＊p145　NOx の排出ガス諸元の発動発電機などは排出ガス対策型があるのになぜ使用しない NOx の排出ガス諸元の表で、備考に 2 次対策型、3 次対策型の記載がなく、「－」になっているが発動発電機、空気圧縮機などは、排ガス対策型がない建設機械ばかりなのかと調べたところ、2022 年 9 月現在、3 次基準値が指定されているのは、発動発電機 276 機種、空気圧縮機 135 機種である。なぜ、これらを使用しないのか。建設作業時を想定した配慮：「建設機械については、原則として…排出ガス対策型建設機械を使用する。」p29 の原則にあたらない理由は何か。
	［ダンプトラック、コンクリートミキサー車の窒素酸化物排出量について］ ＊p145 ダンプトラック、コンクリートミキサー車の NOx 排ガス予測条件がない NOx の排出ガス諸元の表で、NOｘはダンプトラック 13,808.70m^3/年、コンクリートミキサー車 24,391.25m^3/年 p145 の予測条件が資料編にもないが、どのようにこの値を予測したのか、排出原単位を追加すべきである。工事用機械の排出係数算出方法（資料 p62）で計算するとダンプトラックは　Q=0.0129 ＊ (246 ＊ 0.7355)0.6812=0.4451m^3/h 、 0.4451 ＊ 20,604 ＊ 5.0=45,849m^3/年となり、計算に用いた 14,000m^3/年の 0.3 倍しかないことになり、コンクリートミキサー車は約 16,000m^3/年と、計算に用いた 24,391m^3/年の 2/3 しかない。構内での移動距離などが異なるので車両は別の算定方法があるはずである。ダンプトラック、コンクリートミキサー車で NOx 排出量 42,822.11m^3/年の半分以上を占めるが、その予測条件さえないのは準備書とは言えない。
	［建設機械の排出ガス対策型について］ ＊p145 ダンプトラックは排出ガス対策型建設機械がある ダンプトラックについては、備考で、2 次対策型や 3 次対策型ではなく「－」となっているが p145、排出ガス対策型建設機械として国土交通省から指定されており、2022 年 9 月現在、3 次対策型こそないが、3 次みなし機械届け出型式が 6 機種、2 次基準値指定型式が 25 機種、1 次基準値指定型式が 8 機種存在する。なぜこれらを使用しないのか。運搬業者がもう決まっていて、その業者は排出ガス対策型を所有していないためなのかと勘ぐりたくなる。

事　　業　　者　　の　　見　　解	本文対応頁
発動発電機、空気圧縮機については、排出ガス対策型建設機械を使用する計画です。評価書において修正します。	評価書 p.145
建設機械からの窒素酸化物排出量は、資料編 p.62 に記載の計算式と、準備書 p.145　表 2-1-10 に記載の定格出力、年間稼働延べ台数、日稼働時間、燃料消費量から算出可能です。一例として、ダンプトラック（10t）の排出量は以下のとおり算出されます。 なお、ダンプトラックの日稼働時間を 5.0h と記載していましたが、施工区域内での稼働は 1 時間程度であることから、1.0h として算出しています。 排出量 Q（m^3/h）= 0.0129×(330)^0.6812 = 0.670195 年間排出量（m^3/年）= 0.670195×1.0×20,604 = 13,808.70 評価書において、準備書 p.145　表 2-1-10 のダンプトラックの日稼働時間を 1.0h に修正いたします。	評価書 p.145
ダンプトラックについては排出ガス対策型の指定機種はあるものの、現時点では十分に普及されておらず、事業者の努力によっても調達不可能な場合も考えられることから、予測においては非対策型の原単位を使用しました。また、施工時においては施工業者と協議し、可能な限り排出ガス対策型の使用に努める計画です。	評価書 p.145

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
大気質	［建設機械の稼働に係る環境の保全のための措置について］ ＊p146　建設機械による NOx の寄与が 54.7%もあり確実な環境保全措置が必要 建設機械による NOx 濃度の予測結果で、年平均値に 54.7%もの寄与がある p146 のは異常である。排出ガス対策型建設機械の使用を必ず実施し、搬入車両の再配分など確実な環境保全措置が必要である。 ＊p146 建設機械による NOx 濃度が環境目標値をこえるため確実な環境保全措置が必要 建設機械による NOx 濃度の予測結果が、年間 98%値 0.055ppm と、市の環境目標値 0.04ppm を大きく上回るため p146、真剣に環境保全措置を検討すべきである。「原則として…排出ガス対策型建設機械を使用する。」の「原則とし」を削除する程度では済まない。工事の平準化や、ルート 3 の含めた車両の再配分でだめなら、最終的には施工速度をおとして工事期間を 2～3 倍にすることも考えるべきである。
	［二酸化窒素濃度の予測結果について］ ＊p147 建設機械による NOx 濃度予測は年間 98%値であることを明記 建設機械による NOx 濃度の予測結果の図 2-1-13 は、年平均値ではなく、環境基準、環境目標値と比較できる年間 98%値であることを明記すべきである。
	［建設機械の排出ガス対策型について］ ＊p150　SPM の排出ガス諸元のラフタークレーンなどは 3 次対策型がないのか SPM の排出ガス諸元の表で、2 次対策型を用いるのはラフテレーンクレーン 25,50t 吊、バックホウ 0.45m^3、バイブロハンマー235kw であるが、これらは 3 次対策型がないということか。表の注書きをすべきである。例えば、バイブロハンマーは 2 次基準値指定(2010 年 9 月指定終了）が 6 種類しかないが、3 次基準値指定型式数（2022 年 9 月現在）で、19 種指定されており、235kw では最大起振力 347.3～1884kN まで揃っている。 ＊p150　SPM の排出ガス諸元の発動発電機などは排出ガス対策型があるのになぜ使用しない SPM の排出ガス諸元の表で、備考に 2 次対策型、3 次対策型の記載がなく、「－」になっている発動発電機、施工機、空気圧縮機などは、排ガス対策型がない建設機械ばかりなのかと調べたところ、2022 年 9 月現在、3 次基準値が指定されているのは、発動発電機 276 機種、空気圧縮機 135 機種である。なぜ、これらを使用しないのか。建設作業時を想定した配慮：「建設機械については、原則として…排出ガス対策型建設機械を使用する。」の原則にあたらない場合の理由は何か。

事　　業　　者　　の　　見　　解	本文対応頁
建設機械の稼働による二酸化窒素濃度は、寄与濃度 0.017ppm、年平均値 0.031ppm、寄与率 54.7%、日平均値の年間 98%値 0.055ppm と予測され、環境基準の値を下回るものの、環境目標値を上回ることから、建設機械の機種については、原則として排出ガス対策型を使用する等の環境の保全のための措置を講ずることにより、周辺の環境に及ぼす影響のさらなる低減に努める計画としています。 なお、本工事に使用する建設機械は、排出ガス対策型建設機械を優先して用いますが、機種によっては十分に普及されておらず、事業者の努力によっても調達不可能な場合も考えられることから、「原則として使用する」計画としています。	評価書 p.147
準備書 p.147　図 2-1-13 は、二酸化窒素濃度の寄与濃度の年平均値を図示したものです。	―
国土交通省が指定する排出ガス対策型建設機械は、令和 4 年 9 月時点において、3 次対策型に指定されたラフテレーンクレーンがないため、2 次対策型を原則として使用します。バックホウは 3 次対策型を原則として使用します。バイブロハンマについては、3 次対策型の指定はあるものの、本工事においては調達が難しいと判断し、2 次対策型を原則として使用する計画ですが、施工業者と協議し、可能な限り 3 次対策型の使用に努める計画です。 発動発電機、空気圧縮機については、排出ガス対策型建設機械を使用する計画です。施工機については、排出ガス対策型の指定機種はあるものの、本工事については調達が難しいと判断し、非対策型を使用する計画ですが、施工業者と協議し、可能な限り排出ガス対策型の使用に努める計画です。	準備書 p.150 評価書 p.152

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
大気質	［施工機について］ ＊p150 SPM の排出ガス諸元の表の「施工機」とはなにか SPM の排出ガス諸元の表（23～34 カ月目）で、「施工機」とあるが、どのような用途でどう使うのかの注が必要と思われる。圧入式施工機械、鋼管杭用打設機のようなものか。まさか路面標示施工機械ではないと思うが。また、NOx の排出ガス諸元の表（44～55 カ月目）に含まれないのはなぜか。たった１カ月の差で工程がそれほど異なるのか。
	［建設機械の排出ガス対策型について］ ＊p150 ダンプトラック、コンクリートミキサー車の SPM 排ガス予測条件がない SPM の排出ガス諸元の表で、ダンプトラック 298.59kg/年の予測条件が資料編にもないが、どのようにこの値を予測したのか。 SPM 排出量 1,467.74kg/年の約 2 割を占めるが、その予測条件さえないのは準備書とは言えない。また、ダンプトラックについては、排出ガス対策型建設機械として国土交通省から指定されており、3 次対策型こそないが、3 次みなし機械届け出型式が 6 機種、2 次基準値指定型式が 25 機種、1 次基準値指定型式が 8 機種存在する。なぜこれらを使用しないのか。

事　　業　　者　　の　　見　　解	
施工機とは、地盤を改良する際に使用する機械であり、非盛土部における地盤改良や応力遮断に用います。 SPM排出量がピークとなった工事着工後23～34ヶ月目は使用しますが、10ヶ月後の44～55ヶ月目には使用しない計画です。	―
建設機械からの浮遊粒子状物質排出量は、資料編p.63に記載の計算式と、準備書p.150　表2-1-14に記載の定格出力、年間稼働延べ台数、日稼働時間、燃料消費量から算出可能です。一例として、ダンプトラック（10t）の排出量は以下のとおり算出されます。 なお、ダンプトラックの日稼働時間を5.0hと記載していましたが、施工区域内での稼働は1時間程度であることから、1.0hとして算出しています。 燃料資料量W（kg/h）＝0.043×246×0.84 ＝ 8.886 排出量 Q（kg/h）＝8.886×0.0018 ＝ 0.01599 年間排出量（kg/年）＝0.01599×1.0×18,669 ＝ 298.59 評価書において、準備書p.150　表2-1-14のダンプトラックの日稼働時間を1.0hに修正いたします。 また、ダンプトラックについては排出ガス対策型の指定機種はあるものの、現時点では十分に普及されておらず、事業者の努力によっても調達不可能な場合も考えられることから、予測においては非対策型の原単位を使用しましたが、施工時においては施工業者と協議し、可能な限り排出ガス対策型の使用に努める計画です。	準備書 p.150 評価書 p.145,152 資料編 p.68

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
大気質	［建設機械の稼働に係る環境の保全のための措置について］ ＊p151 建設機械による SPM の寄与が 13.6％もあり確実な環境保全措置が必要 建設機械による SPM 濃度の予測結果で、年平均値に 13.6％もの寄与があるのは異常である。工事中の散水、排出ガス対策型建設機械の使用を必ず行なうことと、搬入車両の再配分など確実な環境保全措置が必要である。 ＊p151 建設機械の SPM 濃度予測が環境目標値が達成できないので抜本的対策を 建設機械による SPM 濃度の予測結果が、年平均値 0.0174mg/m^3 と、市の環境目標値 0.015mg/m^3 以下を大きく上回るため、真剣に環境保全措置を検討すべきである。降下ばいじんの環境保全措置「工事の状況を勘案して散水を実施する。」を「必ず散水を実施する」と SPM 対策でも追加する必要がある。また、「原則として…排出ガス対策型建設機械を使用する。」の「原則として」を削除するべきである。さらに工事の平準化や、ルート 3 を含めた車両の再配分でだめなら、最終的には施工速度をおとして工事期間を 2～3 倍にすることも考えるべきである。
	［浮遊粒子状物質の予測結果について］ ＊p152 建設機械による SPM 濃度予測結果は年平均値なのか明記を 建設機械による SPM 濃度の予測結果の図 2-1-15 は、年平均値ではなく、環境基準、環境目標値と比較できる 2％除外値であることを明記すべきである。

事　　業　　者　　の　　見　　解	
建設機械の稼働による浮遊粒子状物質濃度は、寄与濃度 0.0024mg/m^3、年平均値 0.0174mg/m^3、寄与率 13.6%、日平均値の 2%除外値 0.043mg/m^{3}と予測され、環境基準の値及び環境目標値（市民の健康の保護に係る目標値）を下回りますが、年平均値は、環境目標値（快適な生活環境の確保に係る目標値）を上回ると予測されます。環境基準の値を下回るものの、快適な生活環境の確保に係る環境目標値を上回ることから、建設機械の機種については、原則として排出ガス対策型を使用する等の環境の保全のための措置を講ずることにより、周辺の環境に及ぼす影響のさらなる低減に努める計画としています。 なお、本工事に使用する建設機械は、排出ガス対策型建設機械を優先して用いますが、機種によっては十分に普及されておらず、事業者の努力によっても調達不可能な場合も考えられることから、「原則として使用する」計画としました。	評価書 p.153,156
準備書 p.152　図 2-1-15 の予測結果は、浮遊粒子状物質の寄与濃度の年平均値を図示したものです。 図中で示した最高濃度出現地点における寄与濃度（年平均値）を元にして、準備書 p.151　表 2-1-16 において、2%除外値への換算を行いました。	準備書 p.151,152 評価書 p.153,154

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
大気質	［建設機械の稼働に係る環境の保全のための措置について］ ＊p153　建設機械の大気評価で市の環境目標値が達成できないので、抜本対策で再予測を 建設機械によるNO_2の評価で、「環境基準の値を下回る。」しかし、NO_2、SPM濃度は「環境目標値を上回ることから、…原則として排出ガス対策型を使用する等…低減に努める。」p153という言葉での対策は意味がない。名古屋市と名古屋港管理組合が実施する埋立計画では、市の環境目標値を基準とすべきである。市の定めた環境目標値が達成できない予測値がでたのだから、「必ず散水」、「排出ガス対策型機械があれば必ず使用する」、「搬入車両の再配分」「工事の平準化」、さらには「工事期間の延長」を環境保全措置として検討し、必要な再予測を行い、少なくとも第1種住居地域内では達成できるようにすべきである。
	［評価について］ ＊p153　建設機械の大気評価で市の環境目標値は市全域を対象とすることも明記を 建設機械による NOx、SPM の評価で「大気汚染に係る環境基準が適用されない工業専用地域が含まれるが、参考までに環境基準と比較すると」p153 とあるが、名古屋市の環境目標値は「地域は、名古屋市全域とする。」と環境目標値の表の注に記載してあることを同時に記載すべきである。
	［工事関係車両の走行による大気汚染の調査場所について］ ＊p155 工事車両の大気汚染予測場所の根拠を 工事関係車両の走行による大気汚染の調査場所が 4 断面としてあるがp155、その理由を追加すべきである。
	［工事関係車両の走行ルートについて］ ＊p157(NOx),p165(SPM) 工事車両の大気予測場所はルート3も 工事車両の大気予測場所は「工事関係車両の走行ルートに該当する現地調査地点 No.2 及び No.4 の 2 断面とした。」とあるが、工事関係車両の走行ルート p26 は、現地調査地点 No.2 び No.4 だけではなく、その間の工業専用地域内 p93 で現地調査を実施している No.3 もルート 3 とされているため、ルート3にも工事車両を割り振り、抜本的に環境保全措置をとるべきである。

事　　業　　者　　の　　見　　解	本文対応頁
建設機械の稼働による二酸化窒素濃度は、寄与濃度 0.017ppm、年平均値 0.031ppm、寄与率 54.7%、日平均値の年間 98%値は 0.055ppm と予測され、環境基準の値を下回りますが、環境目標値を上回ると予測されます。浮遊粒子状物質濃度は、寄与濃度 0.0024mg/m^3、年平均値 0.0174mg/m^3、寄与率 13.6%、日平均値の 2%除外値 0.043mg/m^3 と予測され、環境基準の値及び環境目標値（市民の健康の保護に係る目標値）を下回りますが、年平均値は、環境目標値（快適な生活環境の確保に係る目標値）を上回ると予測されます。環境基準の値を下回るものの、一部の環境目標値を上回ることから、建設機械の機種については、原則として排出ガス対策型を使用する等の環境の保全のための措置を講ずることにより、周辺の環境に及ぼす影響のさらなる低減に努める計画としています。	評価書 p.147,156
建設機械の稼働に係る予測結果は、環境目標値と環境基準の値それぞれについて比較を行いましたが、予測範囲には環境基準が適用されない工業専用地域が含まれており、これを明確にするため、参考として、環境基準の値との比較を改めて記載しました。	評価書 p.156
調査地点 No.1 及び No.2 については方法書において選定した地点です。No.3 及び No.4 の選定理由については、準備書 p.156　図 2-1-16 の注に記載しています。	評価書 p.159
本工事は大江川の埋立てですが、施工区域には道路や鉄道線路が横断しており、これを跨いで建設機械は移動できません。このため、工事に用いる資材の搬出入は、それぞれの施工場所に最も近い工事関係車両出入口を用いることとしています。予測対象時期である工事着工後 49 ヶ月目には、ルート 3 の施工場所では資材の搬出入は予定していないことから、ルート 3 は工事関係車両は走行しません。	―

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
大気質	［工事関係車両の 1 台当たりの NOx 排出量について］ ＊p161 工事車両の NOx 排ガス係数は資料ではなく本文へ 工事関係車両の走行による大気汚染（NOx 予測）で、交通量、走行速度などは記載してあるが、1 台当たりの NOx 排出量が示されないまま p161、予測結果 p164 がある。資料編 p76、p77 には、NOx 大型車類は、No2 で 0.38、No4 で 0.42 などあるが、予測の基本的条件であるため、本文に移動すべきである。
	［工事関係車両の排出係数について］ ＊p161 工事車両の排ガス係数は出典の係数と異なる 資料編の車種別排出係数の算出方法 p76 の、EF=A/V+B*V+C*V2+D によれば、大型車では、NOx:No.2 は、0.38g/km・台となっているが、試算では 0.369g/km・台となるので再確認されたい。 EF=1.85596/47−0.02540*47+0.00021*47*47+1.05949=0.03949−1.19380+0.46389+1.05949=0.3691 なお、資料 p76 では、出典の係数の桁を省いているため、正確に計算すると、さらに大きくなる。 出典に基づく正しい係数を用いると、 EF=1.85596118/47−0.02539552*47+0.00021347*47*47+1.05948939=0.03949−1.19359+0.47156+1.05949=0.37694 と大きくなり、桁を少なくすると過小評価することになる。こうした詳細な桁のある計算は出典を勝手にまとめるととんでもない間違いにつながるので、他の地点や、SPM についても再確認が必要である。 排出係数 $EF = A/V + BV + CV^2 + D$ A、B、C、D：下表の係数 V　　：平均走行速度（km/時） 準備書資料編

年　次	項　目	大型車類 A	大型車類 B	大型車類 C	大型車類 D	小型車類 A	小型車類 B	小型車類 C	小型車類 D
令和10年	窒素酸化物	1.85596	-0.02540	0.00021	1.05949	-0.18936	-0.00271	0.00002	0.12968
	浮遊粒子状物質	0.07324	-0.00028	0.00000	0.01264	0.00671	-0.00009	0.00000	0.00254

注）令和10年の排出係数は、令和7年（2025年）の値を用いて算出した。

表 6.4　中間年次の自動車排出係数近似式係数一覧

年	項目	小型車類 A (1/V)	小型車類 B (V)	小型車類 C (V²)	小型車類 D (切片)	大型車類 A (1/V)	大型車類 B (V)	大型車類 C (V²)	大型車類 D (切片)
2030	NOx	-0.19696891	-0.00266758	0.00002001	0.12803385	1.51907564	-0.02047372	0.00017190	0.85845306
	SPM	0.0066267499	-0.0000858465	0.0000008010	0.0025264717	0.0733023707	-0.0002637561	0.0000021092	0.0120059692
	CO	-3.39372141	-0.08663153	0.00080139	2.86000619	-13.97516670	-0.07307898	0.00054784	3.43626449
	SO_2	0.0392401814	-0.0000893086	0.0000007344	0.0058562918	0.0154621346	-0.0001420501	0.0000011458	0.0081465379
2025	NOx	-0.18936377	-0.00270580	0.00002039	0.12967510	1.85596118	-0.02539552	0.00021347	1.05948939
	SPM	0.0067094321	-0.0000860043	0.0000008025	0.0025368970	0.0732428849	-0.0002792905	0.0000022382	0.0126419279
	CO	-3.39372141	-0.08663153	0.00080139	2.86000619	-13.97516670	-0.07307898	0.00054784	3.43626449
	SO_2	0.0392909158	-0.0000894785	0.0000007356	0.0058664389	0.0159895741	-0.0001472790	0.0000011878	0.0084447696

道路環境影響評価等に用いる自動車排出係数の算定根拠 **p6-6**

事　　業　　者　　の　　見　　解	本文対応頁
環境影響評価準備書では、予測に用いた詳細な条件は資料編に記載することとしています。工事関係車両の 1 台あたりの排出係数は、準備書資料編 p.77　表 3-16-1 に示したとおりです。	資料編 p.83
車種別排出係数の算定は、「道路環境影響評価等に用いる自動車排出係数の算定根拠（平成 22 年度版）」に基づき行いました。 準備書資料編 p.76 に記載の係数は、出典資料の値をそのまま記載すると文字が小さくなり読みにくくなるため、小数点第 5 位までの表記としましたが、実際の計算は出典資料の値で行っています。また、資料編 p.77 表 3-16-1 についても小数点第 2 位または第 3 位で整理していますが、実際の計算は算出された値をそのまま用いています。 このため、予測結果に変更はありません。	資料編 p.82,83

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
大気質	［工事関係車両の排出係数について］ ＊p161 工事車両の排ガス係数は少数点以下 3 桁で 排出係数は大型車 NOx だけは小数点以下 2 桁で計算しているが p161(資料 p77)、出典の国土省の排出係数は、すべて少数点以下 3 桁なので、この値で予測を行うべきである。 例えば NOx:No.4 は、0.42g/km・台（資料 p77）となっているが、正しい係数による試算では 0.4224g/km・台であり、桁数を通常の少数点以下 3 桁にすれば予測値は増加する。
	［工事関係車両の排出ガス対応について］ ＊p169 工事車両は「県…非適合車抑制要綱」に基づく対応ではわからない 工事関係車両の走行による大気汚染の環境保全措置について「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。」p169 とあるが、対応の具体例を示すべきである。このままでは、いかにも実効のある対応があるように感じ取れる。
悪　臭	［現地調査地点について］ ＊p171 悪臭の調査場所は第 1 種住居地域を 悪臭の調査場所として「事業予定地周辺 1 地点で調査を実施した。」p171 とあるが、なぜこの 1 地点に限定したのかの説明を記載すべきである。 日常的に悪臭苦情の発生しそうな東側の第 1 種住居地域内はどうするのか。調査期間が「悪臭の発生が最も予想される時期」を選定したことと矛盾する。 また、大気汚染の最大発生濃度が予測された地点も追加すべきである。

事　　業　　者　　の　　見　　解	本文対応頁
（見解は前質問と同じ。）	―
本工事では、貨物自動車等の車種規制非適合車の使用について、発注仕様書に使用しない旨を明記します。	―
悪臭の現地調査は、方法書において選定した事業予定地周辺の 1 地点で行いました。なお、この調査地点は、事業予定地南東側に位置する住居群への影響を把握するために選定していますが、住居北側道路は片側 1 車線の道路であり、測定に必要な機材を設置することができないため、用途地域が住居系ではないものの、比較的近い場所にて調査を行いました。調査地点の道路は、調査時において車の走行が不可であり、安全に調査が可能な場所です。	準備書 p. 171 評価書 p. 174

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
悪　臭	［悪臭防止法等の適用について］ ＊p173 悪臭防止法等の適用は適用されないのか 悪臭の現地調査の調査結果で「悪臭防止法の特定悪臭物質濃度、名古屋市環境保全条例の臭気指数指導基準値は現在の大江川に適用されるものではないが、参考までに比較を行なった。」p173 とあるが、その理由を記載すべきである。悪臭防止法では「(規制基準の遵守義務) 第 7 条規制地域内に事業場を設置している者は、当該規制地域についての規制基準を遵守しなければならない。」とあり、現在の大江川に適用はされないとしても、大江川への排水については適用され、大江川下流部公有水面埋立事業の現場事務所を設置すれば、法が適用される事業場となるのではないか。また、名古屋市環境保全条例第 45 条に基づく悪臭対策指導指針の第 5 必要な措置では「(2)悪臭を著しく発生する作業は、外部に悪臭の漏れることのないように吸着設備、洗浄設備、燃焼設備その他の脱臭設備を設置し、又は消臭剤の散布等を行うこと。」としており、大江川への排水について適用除外とはしていない。
	［アセトアルデヒドについて］ ＊p173（資料 p83）悪臭の現地調査で検出されたアセトアルデヒドに注意を 悪臭の現地調査で、腐敗した汚泥から発生する（青くさい刺激臭・発酵が起こるところでは付きまとう臭気）アセトアルデヒドが、法の規制基準値 0.05ppm 以下ではあるが、唯一検出されて 0.004ppm いる（資料 p83)。今後の工事中モニタリングでは、このアセトアルデヒドについて十分な注意が必要である。現に中部国際空港沖公有水面埋立事業の環境影響評価準備書では“第 1 種地域の基準値と比較した結果、名古屋港ポートアイランドで夏季にアセトアルデヒドが超過している”という事実がある。
	［脱水した水からの悪臭の発生について］ ＊p174　悪臭の予測で掘削除去、エコチューブから浸出水の防止方法を 悪臭の予測条件として、工事計画があるが、「アスファルトマット下層のヘドロ層を含む底質を掘削除去するが、掘削した底質は袋詰め脱水処理工法により汚染物質を流出させないエコチューブ袋に収納する。施工区域内で仮置き、脱水し、…ボックスカルバート側面の深い位置に袋詰めの状態で埋め戻す。」p174 とあるが、ヘドロ層を含む底質を掘削除去する際の悪臭、エコチューブ袋を仮置き、脱水する際の脱水した水からの悪臭、についての悪臭防止方法が不明である。

事　　業　　者　　の　　見　　解	本文対応頁
本事業は大江川の埋立てであり、調査対象は現在の大江川そのものです。悪臭防止法及び名古屋市環境保全条例の悪臭規制は、工場その他の事業場の事業活動に伴って発生する悪臭（排水等）に対して規制するものであり、大江川自体は工場その他の事業場ではないことから、悪臭規制は適用されません。 また、名古屋市環境保全条例第45条に基づく悪臭対策指導指針は、工場又は事業場における事業活動に伴って発生する悪臭に対するものですが、工事は長期間のため適切に対応してまいります。	―
現地調査においてわずかに検出されたアセトアルデヒドの発生要因は不明ですが、水辺の堆積物から発生したものか、あるいは、事業予定地周辺の化学工場から発生した可能性も考えられます。いずれにしろ、基準値を十分に下回る濃度であり、問題はないと考えています。 本事業では、工事期間中のモニタリングとして、現地調査と同じ場所において、アセトアルデヒドを含む特定悪臭物質及び臭気指数の調査を行う計画としています。	評価書 p. 489
エコチューブ袋を用いることで、仮置き時及び脱水した水に関しても悪臭を低減する効果があります。	資料編 p. 13

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
悪　臭	［地盤改良時の悪臭防止方法について］ ＊p174　悪臭の予測は地盤改良時の防止方法を 　悪臭の予測条件として、工事計画があるが、「橋梁の上下流の非盛土部については地盤改良による固化処理をおこない、臭いを封じ込める計画とする。」p174 とあるが、地盤改良後はいいとしても、地盤改良時の悪臭防止方法が不明である。
	［予測時期について］ ＊p174 悪臭の予測は工事後ではなく工事期間中を 　悪臭の予測結果で「盛土部については約 4ｍの盛土、非盛土部については地盤改良による固化処理により適切に処理する計画である。…これらのことから、工事期間中において、…規制基準値及び指導基準値を下回ると予測される。」としているが、工事計画を見ても「適切に処理」の内容が不明で、ヘドロ層を含む底質を掘削除去する際の悪臭、エコチューブ袋を仮置き・脱水した水からの悪臭、と地盤改良時の悪臭防止方法が不明である。工事期間中を工事後と勘違いした予測をしている。

事　　業　　者　　の　　見　　解	本文対応頁
地盤改良工事中の悪臭に係る環境の保全のための措置としては、準備書 p.174「(4)環境の保全のための措置」に記載したとおり、ヘドロ層を含む底質の露出に対して、露出する時間ができる限り短くなるよう工程計画を検討し、速やかに地盤改良を行う計画としています。	準備書 p.174 評価書 p.176
ヘドロ層を含む底質を掘削除去する際及び地盤改良時の悪臭については、必要以上に施工範囲を広げず最小限の露出に抑えながらの施工に努めることで、周辺環境に与える影響は小さくなるものと考えております。 エコチューブ袋を用いることで、仮置き時及び脱水した水に関しても悪臭を低減する効果があります。	資料編 p.13

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
悪　臭	［埋立土の確認について］ ＊p174 悪臭防止計画で臭いの少ない搬入土の確認方法を 悪臭の予測結果で「盛土に利用する土砂は、臭いの少ない山土または建設残土を活用し、且、土壌汚染対策法に定める基準に適合した搬入土を用いる計画である。…これらのことから、工事期間中において、…規制基準値及び指導基準値を下回ると予測される。」p174 としているが、「臭いの少ない山土または建設残土」をどのように誰が確認するか、その方法、頻度を記載すべきである。 また、「土壌汚染対策法に定める基準に適合した搬入土」については、基本的条件となる搬入量を記載するとともに、リニア中央新幹線の残土も考えられているが、リニア工事の発生土はほとんど土壌汚染されていることが JR 東海の公表資料でも明らかなので使用しないことを明記すべきである。 JR 東海の事後調査結果中間報告書 2017.7 によれば、たった 1 地点の調査で名城非常口は、2016.5 に土壌汚染が判明し、10ｍ四方での区画調査を深度別に行い、20 カ所で鉛が基準値を超え、5,012ｔの汚染土を搬出し処理をしている。名駅 1 地点は運よく基準値を超えなかったが、名駅周辺の土壌汚染から考えて調査が不十分だったことが想定される。今後名古屋駅の開削工事では汚染土壌が発生することは必至である。名古屋市土壌汚染等報告状況では 2018.5.31 現在で、中村区では名駅周辺を始めヒ素、ふっ素、鉛などの汚染土壌報告は 41 件もある。 2018 年度の「環境調査の結果等」でも愛知県内 6 カ所の土壌調査で、名古屋駅、名城非常口は土壌汚染が確認され、春日井市勝川町の非常口工事でも土壌汚染が確認されている。非常に不十分な調査でも半分の非常口等で汚染土壌が確認されており、緑地にするような場所をリニア工事の発生土で埋立てるべきではない。万が一リニア工事の発生土で埋立てる場合には、JR 東海の調査を鵜呑みにせず、埋立事業者としても独自に、安全な土壌を確認するための詳細な方法（受入基準を土壌汚染対策法の基準の半分にする、毎日又は各ダンプごとのロット検査、結果が出るまでの仮置き場、土壌汚染基準を超えた場合の処置など）を事前配慮で定めるべきである。

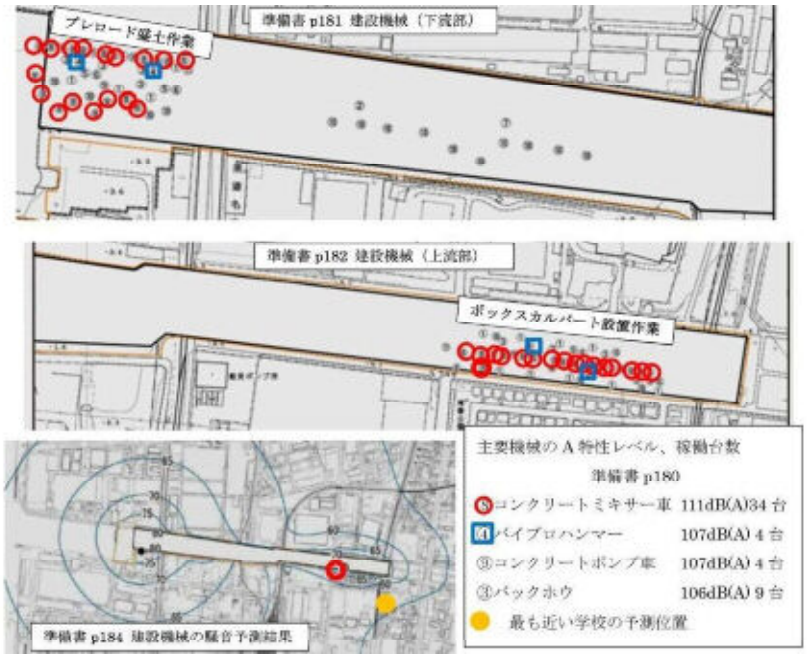
事　　業　　者　　の　　見　　解	本文対応頁
山土または建設発生土につきましては、有機物が堆積した浚渫土と異なり、一般的に臭いが少ないと考えられるため、埋立てに使用する土の臭いに関する検査は必要ないと考えております。 埋立てに用いる土砂は、入手先や量、時期について関係機関と協議中です。 また、海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律に定める基準に加え、土壌汚染対策法に定める基準に適合した土砂を用いますが、調査方法についても、関係機関と協議の上、検討してまいります。	―

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
騒　音	［現地調査地点について］ ＊p176 騒音調査場所は 1 種住居地域内で 騒音の調査場所として「事業予定地周辺の 2 地点(No.1：大同高校グラウンド前、No.2：大同高校南館屋上)で調査を行った。」p176 とあるが、なぜこの 2 地点に限定したのかの説明を記載すべきである。No.1 は、悪臭と同じ地点であるが工業専用地域であるため、日常的に騒音苦情の発生しそうな、東隣の第 1 種住居地域内とすべきではないか。住宅が密集した西側には、滝春公園 p427 があり、適切な調査場所と考えられる。また、大気汚染の最大発生濃度が予測された地点も建設機械が集中する場所であり、追加すべきである。
	［建設機械の稼働による騒音の予測時期について］ ＊p178 建設騒音の予測は埋立工程ごとに 騒音の予測対象時期は工事着工後 49 か月目としているが、すでに方法書に対し『埋立工程ごとに予測することとし、主要な騒音・振動発生源を中心として等騒音・振動レベル線で示すべきである。例えば、②仮設工の工事用坂路設置、③仮締切の土のう設置、④アスファルトマットの撤去、⑤敷砂の掘削、排水ドレーン撤去、⑥橋脚付近の地盤改良、⑦埋立て・搬入土の積み下ろし、⑧ボックスカルバート設置（特に矢板打設)』p582 との意見を提出したが、見解は『工事区域全体を俯瞰し、事業による周辺への影響が最も大きくなる時期に行いました。』p583 と、あるが、騒音・振動の場合は、工事全体で最も大きくなる時期では不十分な場合が多い。埋立工程ごとに予測を、に答えるべきである。例えば、2022 年 9 月 30 日から縦覧されている勅使ケ池墓園に係る事後調査結果中間報告書（工事中その４）では「杭打機等、発生源の騒音レベルの大きな機種が稼働する場合と複数の機種が同時に稼働する場合は、保全目標を超えることもある。」p9 と明記している。

事　　業　　者　　の　　見　　解	本文対応頁
調査地点 No.1 は、方法書において選定した地点です。No.2 は、事業予定地に最も近い学校として、工事による騒音の影響を把握するため、現地調査を実施しました。	―
建設機械の稼働による騒音の予測は、方法書に基づき、騒音の影響が最大となる時期に行いました。この時期は、工事期間において月別に稼働する建設機械のパワーレベルを合成し、期間内で合成騒音レベルが最大となる月としています。資料編 p.9 の上図に月別の合成騒音レベルを掲載しています。	評価書 p.187～189

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
騒　音	［建設機械の稼働による騒音の予測時期について］ ＊p178　地盤改良区域での騒音予測を追加すべき 予測対象時期として「騒音の影響が最大となる時期を対象に予測を行った。」p178 とあるが、事業用地東端などで「橋梁及びその周辺は、圧密沈下に伴う橋梁への影響を避けるため、埋め立てを行わず、地盤改良により対応する。」p18 ため、その時期に使用する建設機械名とパワーレベル、配置図を示して騒音予測を追加すべきである。バイブロハンマーなどを多用するのではないか。 事業用地東端の南約 220ｍに、最も近い学校の騒音予測で 54dB と結果だけがあるが（資料 p88）事業用地東端の地盤改良時の予測条件が示してないため信用するに値しない。
	［建設機械の配置について］ ＊p179 騒音予測の機械配置は意図的 埋立工程のうち「建設機械による騒音の影響が最大となる時期」p178 としたにも関わらず、建設機械の配置は意図的なものである。「図 2-3-3 に示す通り設定した。」p179 とあるが、設定理由・設定時期を明記すべきである。
	［低騒音型建設機械の原単位について］ ＊p180 低騒音型建設機械の原単位で予測を 建設機械の A 特性パワーレベルが 96～111dB(A)と出典に従った値が掲げてあるが、大気質の排出ガス諸元 p145 では「原則として排出ガス対策型を使用する。」p153 として、その排出ガス原単位を用いている。騒音でも同じように「原則として低騒音型機械を使用する。」p185 とあるのだから、その値を用いて予測すべきである。
	［バイブロハンマーの使用について］ ＊p182,183 プレロード作業でバイブロハンマーが必要か 騒音予測で、上流部でのボックスカルバートの設置、下流部でのプレロード作業ともバイブロハンマー各 2 基を使用する計画であるが、その必要性を記載すべきである。「予測対象時期である工事着工後 49 カ月目には、上流側でボックスカルバートの設置工事が、下流側ではプレロード盛土工事が主体である。」資料 p86 とあるが、ボックスカルバート設置ぐらいで使う必要は本当にあるのか。バイブロハンマーを使うようなら、ボックスカルバートの基礎工事はもっと大規模なものではないのか。 また、ボックスカルバート設置後のプレロード盛土工事でバイブロハンマーがなぜ必要なのか。

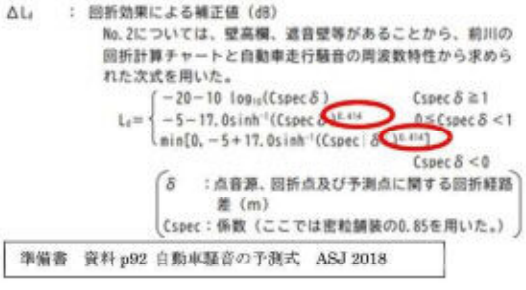
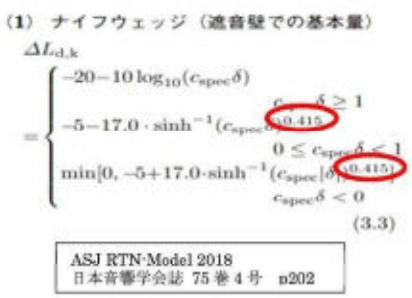
事　　業　　者　　の　　見　　解	
（見解は前述 p.669　下段のとおり。）	―
建設機械の配置にあたっては、予測対象時期である工事着工後 49 ヶ月目の工事内容に基づき、使用する機械を、それぞれの施工場所に配置しました。	―
本工事に使用する建設機械は、低騒音型建設機械を優先して用いますが、機種によっては十分に普及されておらず、事業者の努力によっても調達不可能な場合も考えられることから、予測においては非対策型の原単位を使用し、その場合においても規制基準値を下回ることを確認しています。なお、大気質についても同様に、非対策型を用いて予測しています。	評価書 p.145,152, 184,203 資料編 p.94,203
バイブロハンマは、ボックスカルバートを設置するための土留めとして、鋼矢板を打設する際に使用します。下流側は、準備書資料編 p.86 においてプレロード盛土工事が主体と記載しましたが、一部の区域ではボックス工事も並行して行っており、そのため、バイブロハンマを使用する計画としています。	資料編 p.101

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
騒　音	［敷地境界付近のコンクリートミキサーについて］ ＊p182　境界のコンクリートミキサー車１台だけでも騒音は規制基準を超える 　建設機械の配置図（上流側）で⑧コンクリートミキサー車 111dB(A)の１台が事業予定地（埋立区域）にあるが p182、他の 16 台はボックスカルバート設置位置に並んでいるにも関わらず、この１台だけが境界にあるのはなぜか。工事車両搬入路を整備するためのものなのか。 　この事業予定地（埋立区域）は、堤防（パラペット）であり資料 p86、工事の施工区域の内側とはいえ、もっとも高い位置にあり、回折減衰はゼロである。つまり、このコンクリートミキサー車 111dB(A) からの騒音は、LA＝LWA － 20 log r －8+ΔLd（資料 p87)により、１ｍ離れれば、111−20 log１−8=103，2ｍ離れても 111−20 log2 −8=103−6=97，3ｍ離れても 111−20 log3 −8=103−10=93、5ｍ離れても 111−20 log5 −8=103−14=89、10ｍ離れても 111−20 log10 −8=103−20=83 となるが、この地点の予測はせいぜい 70dB p184 であり、コンクリートミキサー車１台だけで、予測値を大きく上回る。周囲への騒音影響を考慮すれば、河川側の堤防下にコンクリートミキサー車を配置するのが常識的であるが、もしそれなら、そうした注をしたうえで、その回折減衰が確認できるように、断面図で距離関係から、行程差を示すべきである。 　いずれにしろ、敷地境界に近いこの部分にコンクリートミキサー車を使用することは騒音予測に大きな影響を与えるため騒音予測を再確認すべきである。また、西側の別の搬入路２カ所でも同様に騒音予測をすべきである。 

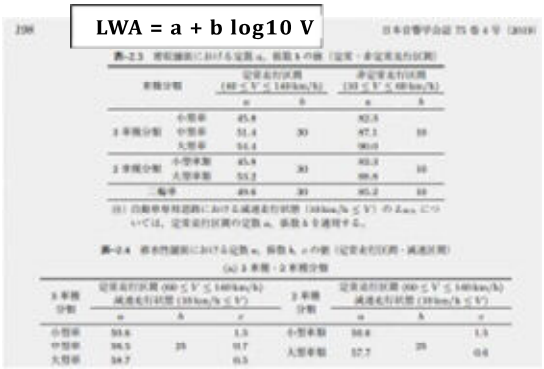
事　　業　　者　　の　　見　　解	本文対応頁
準備書 p.182　図 2-3-3(2)に記載のコンクリートミキサーは、図面の縮尺上、堤防上にあるように見えますが、実際は、他の建設機械と同様に、ボックスカルバートの底面高さで稼働します。 誤解を生じる表示であったため、評価書において修正いたします。	評価書 p.186

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
騒　音	［評価基準について］ ＊p185（資料 p88）学校の騒音レベルの評価基準と予測結果を本文に 「事業予定地に最も近い学校における騒音レベルは、資料 5-4（資料編 p88）の示す通りである。」と本文にあるが、これでは「関係法令の指定・規制等」で「学校保健安全法」第 6 条第 1 項に基づき、騒音に関する学校環境衛生基準が定められている。」p110 と記載した意味がない。評価基準 55dB 以下、ということと、予測結果が 54dB とギリギリの値であったことを本文で記載すべきである。 なお、予測結果が 54dB（資料 p88）とあるが、本文の騒音予測結果 p184 の図では 55dB の線上に、予測地点が重なっているので確認されたい。そもそも建設機械の配置がこの学校の騒音に最悪の場合になっているかの再検討が必要である。
	［道路交通騒音の現況について］ ＊p186 道路交通騒音の現況は最新資料を夜間も含めて 「事業予定地周辺における道路交通騒音の昼間の等価騒音レベル（L_{Aeq}）」として、表 2-3-6 に示すとおりである」p186 として、表 2-3-6(1) 平成 29～30 年度、表 2-3-6(2) 令和 2 年度があるが、2022 年 8 月 31 日に、令和 3 年度自動車騒音常時監視結果が公表されているので、次に作成する評価書ではこの最新資料を追加されたい。なお、一般国道 23 号の南区浜田町は昼間より夜間のほうが騒音が大きいので、昼間に限定せず、夜間の値も追加されたい。

事　　業　　者　　の　　見　　解	本文対応頁
「騒音規制法」に基づく特定建設作業に伴い発生する騒音の基準と、「学校保健安全法」に基づく学校環境衛生基準は異なる基準であり、同時に評価することはできないため、後者を資料編に記載しました。 なお、事業予定地に最も近い学校の敷地は、準備書 p.184　図 2-3-4 の 55dB の等値線の外側であることを確認しています。	準備書 p.184 評価書 p.187 資料編 p.103
道路交通騒音結果について、昼間の結果のみを記載していますが、これは、予測対象とする工事関係車両の走行時間帯が 8 時～18 時であり、騒音の時間区分の昼間を対象とすることから、現況調査結果についても昼間の記載としました。 なお、評価書では、準備書に記載した既存資料データの時点更新は行いません。	―

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
騒　音	［工事関係車両の走行ルートについて］ ＊p190 工事関係車両の走行ルートのくいちがい 2－4 工事実施計画の概要の工事関係車両の走行ルート p26 では、工事期間中としてルート 1～ルート 4 が示され、さらに工事着工後 107 カ月目以降にルート 5 が示されている。それにも関わらず、工事関係車両の走行ルート及び予測場所では、走行ルートが食い違っており、工事実施計画のルート 3、ルート 5 が削除されている。予測は 49 か月目なので、107 カ月目以降のルート 5 が省かれているのは理解できるが、ルート 3 が省略され、予測も行わないのは問題である。 また、予測地点 No.2 は、ルート 3 への搬出入車両がなくなった後であり、台数が少なめに予測することになる。ルート 3 に分かれる手前で、予測地点 No.2 から 100ｍほど南側に移動する必要がある。さらにルート 1 だけの工事関係車両の影響を把握できる予測地点を「特例の環境基準」ではなく、「道路に面する区域」として追加することも必要である。 準備書 p190 工事車両の走行ルート及び予測条件 準備書 p26 工事車両の走行ルート
	［予測式について］ ＊p192 工事車両の予測方法は出典と異なる 工事車両の騒音予測で「予測は、ASJ RTN-Model 2018 の予測式により実施した（予測式の詳細は、資料 5-7(資料編 p92)参照」p192 とあるが、回折効果による補正値の算出方法で 0≦Cspec δ ＜1 の時の次数が 0.414 となっているが、出典では 0.415 となっている。確認されたい。場合によっては再予測が必要である。  準備書　資料 p92 自動車騒音の予測式　ASJ 2018  ASJ RTN-Model 2018 日本音響学会誌 75 巻 4 号　p202

事　　業　　者　　の　　見　　解	本文対応頁
本工事は大江川の埋立てですが、施工区域には道路や鉄道線路が横断しており、これを跨いで建設機械は移動できません。このため、工事に用いる資材の搬出入は、それぞれの施工場所に最も近い工事関係車両出入口を用いることとしています。予測対象時期である工事着工後 49 ヶ月目には、ルート 3 の施工場所では資材の搬出入は予定していないことから、ルート 3 は工事関係車両は走行しません。 なお、予測断面 No.2 は、ルート 1 及びルート 2 の工事関係車両が走行する地点であり、ルート 1 を走行する車両の影響も合わせて予測評価しています。	—
ご指摘のとおり、資料編 p.92 及び 93 に記載の回折効果による補正量を計算する式の次数に誤りがありましたので、評価書において、下記のとおり訂正いたします。 なお、当該訂正は、表記上の問題であり、予測は正しい次数を用いて計算していることから、予測結果に変更はありません。 ΔL_d ： 回折効果による補正値（dB） No.2については、壁高欄、遮音壁等があることから、前川の回折計算チャートと自動車走行騒音の周波数特性から求められた次式を用いた。 $L_d = \begin{cases} -20-10\ \log_{10}(C_{spec}\delta) & C_{spec}\delta \geqq 1 \\ -5-17.0\sinh^{-1}(C_{spec}\delta)^{0.415} & 0 \leqq C_{spec}\delta < 1 \\ \min[0, -5+17.0\sinh^{-1}(C_{spec}\lvert\delta\rvert)^{0.415}] & C_{spec}\delta < 0 \end{cases}$	資料編 p.107～108

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
騒　音	［路面の舗装種類について］ ＊p193 工事車両の予測条件（道路条件の設定）は、舗装種類を 工事車両の予測条件（道路条件の設定）で「道路断面は、資料 5-8（資料編 p96）に示すとおりである。」p193 としかないが、ASJ RTN-Model 2018 の予測式では、舗装種別（密粒舗装、排水性舗装）により大型車、小型車共にパワーレベルが異なっているため、道路断面には、舗装種別を明記し、それに基づいた予測をすべきである。
	［ルート 4 の工事関係車両台数について］ ＊p193 工事車両のルート 3 を含んで配分再検討を 工事車両の交通量で、予測断面 No.4（ルート 4）は 、大型車の背景交通量が 30 台しかないにも関わらず、工事関係車両は 156 台と 5 倍以上もあり、結果的にも 2dB 増加する p195。このような異常な騒音増加をもたらさないよう、ルート 3 を活用した工事車両の配分を再検討すべきである。  LWA = a + b log10 V
	［工事時間帯について］ ＊p194 工事時間帯を明記し、その時間帯に限定した評価を 工事関係車両の交通量 p193 で、大型車は 9～17 時、小型車は 8～9 時、17～18 時とあるため、そのように考えていると想定されるが、騒音・振動は、大気汚染のような年間評価ではなく、1 日ごとの評価であるため、重要な工事計画である 1 日の工事時間帯を環境保全措置（約束）として明記すべきである。 時間別交通量（資料 p96,97）で、環境基準の昼間の時間 6～22 時でまとめているため、予測結果（資料 p98）では、工事中増加分は No.2 で 0.2dB、No.4 で 1.7dB だけであるが、6～9 時、18～22 時の工事関係車両が 0 台の騒音も加えて平均しているため、工事の影響が明確に出てこない。工事時間帯に限定した工事中増加分を明記すべきである。 なお、昼間の 16 時間平均は、各時間の予測計算値の算術平均ではなく、各時間の予測値のパワー平均（No.2：73.2, 73.4、No.4：61.6、63.3）であることを明記すべきである。

事　　業　　者　　の　　見　　解	本文対応頁
工事関係車両の走行による騒音レベルの予測対象とした道路は、いずれも密粒舗装であり、資料編 p92 に示した自動車走行騒音の A 特性パワーレベル（L_{WA}）の算出式は、全て密粒舗装としています。評価書において舗装種別を記載します。	資料編 p.110
（見解は前述 p.677　上段のとおり。）	―
本工事は、準備書資料編 p.37 及び p.40 に記載の騒音・振動規制法及び名古屋市環境保全条例に係る基準を遵守して行います。 道路交通騒音の予測は、資料編 p.98 に記載のとおり、1 時間ごとの等価騒音レベルを算出していますが、環境基準の値と比較するための昼間の等価騒音レベルは、6 時から 22 時までの 1 時間ごとの等価騒音レベルをパワー平均しています。	資料編 p.42,46

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
騒　音	［名古屋高速 4 号大高線の走行速度について］ ＊p194 工事車両の走行速度は適正に 「走行速度は、現地調査結果より、表 2-3-10 に示す数値を用いた。No.2 の都市高速部は、制限速度の 60km/時とした。」p194 とあるが、平面道路に現地調査結果を用いながら、都市高速部は制限速度とした理由がわからない。現地調査で都市高速部も調査することが原則であるが、方法書 p116 では、「現地調査・交通量・自動車交通量（時刻別、車種別、方向別）及び走行速度」とあるだけで、都市高速の走行速度は測定しないとは書いてないため、意見も出せなった。方法書で虚偽説明があったことになる。せめて、高速道路公社が実測している走行速度を用いるべきである。 通常の環境影響評価事業で用いている「道路環境影響評価の技術手法(平成 24 年度版)」によれば騒音の「予測に用いる走行速度は、…道路交通法施行令で定める法定速度、又は規制速度を予め設定できる場合にはその速度を基本とする。ただし、この場合、沿道環境の保全の観点から適切な値を用いることができる。」p4-1-17 とされ、解説*5 で「沿道環境の保全の観点から、必要に応じ法定速度（又は規制速度）よりも 10km/h 程度高めに設定した速度のことをいう。」p4-1-20 とされている。この推奨に従い、規制速度を 10km/h 高めに設定した予測を行うのが事実に即し適正である。
	［仮囲いの設置について］ ＊195 騒音の環境保全措置に仮囲いを 方法書への意見『工事区域の周囲には仮囲いを設置すべき…』p566 に対する見解は『建設機械の稼働に伴う騒音の影響を予測…時間率騒音レベル（L_{A5}）の最大値は 82dB であり、…規制に関する基準値を下回ります。また、事業予定地に最も近い学校における騒音レベルは 54dB と予測…学校環境衛生基準を満足しています。…仮囲いの設置は計画していません』p567 とあるが、それぞれの騒音予測には問題があることは指摘したとおりであり、基準値を超える恐れがある。また、基準値を超えるかどうかではなく、環境影響評価条例に基づく環境影響評価技術指針第 5-1-(4)環境保全措置にあるように「事業者の実行可能な範囲内で、当該影響をできる限り回避し、又は低減する」ことが求められている。まして、プレロード盛土により、堤防より高い位置でブルドーザ等の整地作業があれば、回析効果もないまま騒音が振りまかれることになる。5m程度の境界内側の仮囲いは、こうした事業の常識となっている。

事　　業　　者　　の　　見　　解	本文対応頁
予測地点No.2の都市高速部は高架構造であり、安全に自動車交通量や走行速度を測定する場所が無かったことから、道路管理者より現地調査と同一時間帯の交通量観測データを収集しました。しかしながら、走行速度については道路管理者の実測データが収集できなかったことから、規制速度を採用しました。 なお、工事関係車両は都市高速部の走行を想定していません。	―
予測の不確実性を踏まえ、工事中のモニタリングとして、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に騒音レベルを測定します。また、周辺住民から騒音について申し立てがあった際には、仮囲いの設置を含め、真摯に対応する計画です。	―

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
騒　音	［道路交通騒音の環境保全措置について］ ＊p195 都市高速沿いは騒音の環境基準を超える 道路交通騒音の No.2 の昼間の等価騒音レベルは 73(73.1)dB であり、特例の環境基準 70dB 以下を超えている p195。そもそも、現況実測値が 73(72.9)dB と環境基準をこえているため、やむをえない、という感覚でなく、少しでも現状を改良する努力が必要である。 また No.4 は、市道で 2 車線のため、「特例の環境基準」ではなく、「道路に面する区域」の環境基準（昼間 65dB 以下）が適用され、工事中予測値が 64.0dB で昼間の環境基準 65dB 以下であるとはいえ、工事車両大型車が 10 台/時も増加（現況は 0～4 台/時）資料 p96,97 するために、現況より 2（1,7）dB も増加するため、十分な環境保全対策が必要である。 環境の保全のための措置として「No.4…住居等生活関連施設の近くを走行する際は、徐行運転を行なう等静穏な走行に努める…」p195 程度のことでは、解決にならない。走行ルートとして、工業専用地域内のルート 3 も使用する計画 p26 にしたがい、ルート 3 を含めた、工事車両の割り振りを行ない、ルート 3 を含めて予測地点を追加して検討すべきである。
振　動	［建設機械の稼働による振動の予測時期について］ ＊p198 建設機械稼働振動の予測対象時期は埋立工程ごとに 振動の予測対象時期は工事着工後 50 か月目としているが p198、すでに方法書に対し『埋立工程ごとに予測することとし、主要な騒音・振動発生源を中心として等騒音・振動レベル線で示すべきである。例えば、②仮設工の工事用坂路設置、③仮締切の土のう設置、④アスファルトマットの撤去、⑤敷砂の掘削、排水ドレーン撤去、⑥橋脚付近の地盤改良、⑦埋立て・搬入土の積み下ろし、⑧ボックスカルバート設置（特に矢板打設）』p582 との意見を提出したが、見解は『工事区域全体を俯瞰し、事業による周辺への影響が最も大きくなる時期に行いました。』p583 と、あるが、騒音・振動の場合は、工事全体で最も大きくなる時期では不十分な場合が多い。埋立工程ごとに予測をすべきである。 ＊p198 ~~p201~~ 地盤改良区域での振動予測を追加すべき 予測対象時期として「振動の影響が最大となる時期を対象に予測を行った。」p198 とあるが、事業用地東端などで「橋梁及びその周辺は、圧密沈下に伴う橋梁への影響を避けるため、埋め立てを行わず、地盤改良に対応する。」p18 ため、その時期に使用する建設機械名とパワーレベル、配置図を示して騒音予測を追加すべきである。バイブロハンマーなどを多用するのではないか。

事　　業　　者　　の　　見　　解	本文対応頁
本工事は大江川の埋立てですが、施工区域には道路や鉄道線路が横断しており、これを跨いで建設機械は移動できません。このため、工事に用いる資材の搬出入は、それぞれの施工場所に最も近い工事関係車両出入口を用いることとしています。予測対象時期である工事着工後 49 ヶ月目には、ルート 3 の施工場所では資材の搬出入は予定していないことから、ルート 3 は工事関係車両は走行しません。 なお、工事関係車両の走行による影響を低減するための措置として、準備書 p.195 に記載の環境保全のための措置を講じる計画です。	準備書 p.195 評価書 p.199
建設機械の稼働による振動の予測は、方法書に基づき、振動の影響が最大となる時期に行いました。この時期は、工事期間において月別に稼働する建設機械の基準点における振動レベルを合成し、期間内で合成振動レベルが最大となる月としています。資料編 p.9 の下図に月別の合成振動レベルを掲載しています。	―

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
振　動	［建設機械の配置について］ ＊p199 振動予測の機械配置は意図的 予測対象時期は、埋立工程のうち「建設機械による振動の影響が最大となる時期」p198 としたにも関わらず、建設機械の配置は意図的なものである。「図 2-4-2 に示す通り設定した。」p199 とあるが、設定理由・設定時期を明記すべきである。
	［低振動型建設機械の原単位について］ ＊p199 低振動型建設機械の原単位で予測を 建設機械の基準点における振動レベルが 47～80dB と出典に従った値が掲げてあるが、大気質の排出ガス諸元 p145 では「原則として排出ガス対策型を使用する。」p153 として、その排出ガス原単位を用いている。振動でも同じように「原則として低振動型機械を使用する。」p203 とあるのだから、その値を用いて予測すべきである。 なお、予測の原単位として「基準点における振動レベル」の定義が、騒音のパワーレベルに相当する値であるが、建設機械の大きさ等により基準点が 5m,7m と異なるため単純に相互比較はできないことを追記すべきである。表 2-4-3 主要な建設機械の基準点における振動レベル及び稼働台数で、「振動源より基準点までの距離」が記載してあるだけでは何の意味があるかわからない。
	［工事着工後 50 ヶ月目の建設機械の配置について］ ＊p200 騒音予測の機械配置と違う理由は 建設機械の配置図 50 か月目・振動（下流部）p200 が、騒音予測の配置図 49 か月目 p181 と異なっている理由を明記すべきである。騒音は、中流部でダンプトラック 10 台、ブルドーザと振動ローラー各 1 台で、プレロード盛土の締固め作業をしていると思われるが、たった 1 カ月で、工程がそれほど変化はせず、位置を少し移動するだけで、振動予測の機械配置から消えることはないはずである。まして、基準点 7m の振動レベルが最大 80dB の振動ローラを使用する作業である。機械配置に追加した再予測が必要である。

事　　業　　者　　の　　見　　解	本文対応頁
建設機械の配置にあたっては、予測対象時期である工事着工後 50 ヶ月目の工事内容に基づき、使用する機械を、それぞれの施工場所に配置しました。	―
本工事に使用する建設機械は、低振動型建設機械を優先して用いますが、機種によっては十分に普及されておらず、事業者の努力によっても調達不可能な場合も考えられることから、予測においては非対策型の原単位を使用し、その場合においても規制基準値を下回ることを確認しています。なお、大気質についても同様に、非対策型を用いて予測しています。 準備書 p.199　表 2-4-3 に示した“基準点における振動レベル”と“振動源より基準点までの距離”は、出典資料からの情報をそのまま記載しました。これらの情報は、資料編 p.100 に示した振動伝搬理論式の、「VL_0：振動源から r_0（m）離れた地点（基準点）の振動レベル（dB)」と「r_0：振動源から基準点までの距離（m)」にそのまま代入して計算を行うことが可能です。	準備書 p.199 評価書 p.204
ご指摘の中流部でのプレロード盛土は工事着工後 49 ヶ月目までに終わるため、50 ヶ月目には建設機械の稼働はありません。一方で、上流部及び下流部で振動ローラが稼働し、全体としては振動パワーレベルが最大となる時期に予測しています。	―

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
振　動	［バイブロハンマーの使用について］ ＊p200,201　プレロード作業でバイブロハンマーが必要か 　振動予測で、上流部でのボックスカルバートの設置、下流部でのプレロード作業ともバイブロハンマー各 2 基を使用する計画であるが、その必要性を記載すべきである。「予測対象時期である工事着工後 49 カ月目には、上流側でボックスカルバートの設置工事が、下流側ではプレロード盛土工事が主体である。」資料 p86 とあるが、ボックスカルバート設置ぐらいで使う必要は本当にあるのか。バイブロハンマーを使うようなら、ボックスカルバートの基礎工事はもっと大規模なものではないのか。 　また、ボックスカルバート設置後のプレロード盛土工事で、なぜバイブロハンマーが必要なのか。
	［敷地境界付近のコンクリートミキサーについて］ ＊p201　境界のコンクリートミキサー車 1 台だけでも振動はもっと大きくなる 　建設機械の配置図（上流側）p201 で⑦コンクリートミキサー車 63dB の 1 台が事業予定地（埋立杭域）にあるが、他の 16 台はボックスカルバート設置位置に並んでいるにも関わらず、この 1 台だけが境界にあるのはなぜか。工事車両搬入路を整備するためのものなのか。 　事業予定地（埋立区域）は、堤防（パラペット）であり資料 p86、このコンクリートミキサー車 63dB からの振動は、VLr=VLro-20log(r/r0)0.75-8.68(r-r0)α（資料 p100)により、基準点の 5m では VL5＝63、8m では VL10=63-20log(8/5)0.75-8.68(8-5)＊0.01=60.2 となるが、この地点の予測はせいぜい 60dB　p202 である。コンクリートミキサー車のほかにも 10～20ｍの範囲で多数の振動源があり、63dB 以上になることは確実であり信用できない。 　いずれにしろ、敷地境界に近いこの部分にコンクリートミキサー車を使用することは振動予測に大きな影響を与えるため振動予測を再確認すべきである。また、西側の別の搬入路 2 カ所でも同様に振動予測をすべきである。

事　　業　　者　　の　　見　　解	本文対応頁
（見解は、前述 p.671　最下段のとおり。）	―
（見解は、前述 p.673　のとおり。）	評価書 p.205

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
振　動	［特定建設作業に係る振動の基準について］ ＊p203 建設振動の規制基準と規制基準値は異なる 建設振動の評価が「基準値を下回る」ということだけになっているがp203、方法書への意見『③振動については、建設機械は規制基準だけではなく、騒音と同様に、“特定建設作業の規制に関する基準を遵守する。”p20 と修正したことを受け、評価方法に明確に記載すべきである。』p586 に対する見解は『建設機械の稼働に係る振動は…規制に関する基準値で評価しました。』p587 と、理由も記載せず拒否しており、方法書を修正したことを忘れた行為であり許されない。「特定建設作業に関する基準を遵守する」と「規制に関する基準値で評価」は意味が異なる。基準値は単純に「敷地の境界線での値が 75dB を超えないこと」であるが、「特定建設作業に係る振動の基準」は、基準値はもちろん、作業時間、１日当たりの作業時間、作業期間、作業日と５項目ある（資料 p40)。基準値だけで評価するのは、環境影響評価の精神とも異なるし、法・条例を守るのはあたりまえであり、これらの基準値を超えている場合は、市長が改善・命令することができるほど重大なことである。
	［道路交通振動の評価について］ ＊p209 道路交通振動の評価は不十分 道路交通振動の評価は「全予測地点で「振動規制法」に基づく要請限度を下回るが…」p209 とあり、方法書への意見『道路交通振動については、環境基準や規制基準がないが、どう扱うのか。南陽工場設備更新事業準備書（2019.11）では、道路交通振動について「感覚閾値 55dB」で評価し、「感覚閾値を上回る地点があることから、工事関係車両のエコドライブを徹底する等の環境保全措置を講ずる」p259 としている。この事例にならうべきである。』p586 に対する見解『工事関係車両の走行に係る振動については、「振動規制法」に基づく要請限度で評価しました。』p587 と不変であるが、同じ名古屋市長の事業の南陽工場設備更新事業準備書（2019.11）では、道路交通振動について「感覚閾値 55dB」で評価している。この方針に従うべきである。
	［工事関係車両の走行ルート］ ＊p209 道路交通振動が 7dB も増加するのは解消すべき 環境の保全のための措置として「No.4 地点では最大 7dB 増加すると予測される。…住居等生活関連施設の近くを走行する際は、徐行運転を行なう等静穏な走行に努める…」p209 程度のことでは、解決にならない。走行ルートとして、工業専用地域内のルート 3 も使用する計画 p26 にしたがい、ルート 3 を含めた、工事車両の割り振りを行ない、ルート 3 を含めて予測地点を追加して検討すべきである。

事　　業　　者　　の　　見　　解	本文対応頁
本事業は、建設作業時を想定した配慮として、特定建設作業に伴って発生する騒音・振動に関する基準を遵守します。 建設機械の稼働による振動の予測結果は、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により評価しました。 なお、ご指摘にありました特定建設作業に係る振動の基準に含まれる“作業時間”、“1日あたりの作業時間”、“作業期間”及び“作業日”についても遵守することで、周辺への影響の低減に配慮してまいります。	―
道路交通振動の評価は、名古屋市環境影響評価技術指針に記載の基準の内、振動規制法に基づく要請限度により評価しました。	―
本工事は大江川の埋立てですが、施工区域には道路や鉄道線路が横断しており、これを跨いで建設機械は移動できません。このため、工事に用いる資材の搬出入は、それぞれの施工場所に最も近い工事関係車両出入口を用いることとしています。予測対象時期である工事着工後49ヶ月目には、ルート3の施工場所では資材の搬出入は予定していないことから、ルート3は工事関係車両は走行しません。 なお、工事関係車両の走行による影響を低減するための措置として、準備書p.209に記載の環境保全のための措置を講じる計画です。	準備書 p.209 評価書 p.213

<table>
<tr><th>項　　目</th><th>意　　見　　の　　概　　要</th></tr>
<tr><td>振　動</td><td>［道路交通振動の評価について］
＊p209 道路交通振動は最大値を
道路交通振動の予測結果が示されているが p209、これは要請限度と比較するため、L_{10}(80%レンジ上端値）である。工事中の建設振動についても、「建設機械の稼働による時間率振動レベル（L_{10}）の最大値」p199 としてあり、いずれも人体の感覚に対応した時間率振動レベル L_{10} を用いている。しかし、振動の場合は家屋被害という物理的被害があり、それは瞬間的な最大値が大きく影響する。地震のように、本来は X,Y,Z 3 方向のベクトルを合成した値で比較すべきであるが、少なくとも、振動規制法で定めた Z 方向だけでもいいから最大値を予測、評価すべきである。それもできれば物理量の gal で行なうのが、家屋被害には適している。

表 2-4-8　道路交通振動の振動レベルの予測結果
単位：dB
<table><tr><th>予測断面</th><th>現況実測値</th><th>工事中予測値</th><th>増加分</th><th>要請限度</th></tr><tr><td>No.2</td><td>45 ～ 52
(45.2～52.0)</td><td>45 ～ 52
(45.2～52.2)</td><td>0 ～ 0
(0.0～0.3)</td><td rowspan="2">70</td></tr><tr><td>No.4</td><td>36 ～ 46
(35.8～45.5)</td><td>39 ～ 51
(39.4～50.7)</td><td>0 ～ 7
(0.0～6.6)</td></tr></table>注)1:上記の数値は、工事関係車両の走行時間帯（8 時～18 時）における最小値から最大値までを示した。</td></tr>
<tr><td>水質・底質</td><td>［底質の調査項目について］
＊p216 水象の現地調査で底質のダイオキシン類を追加すべき
水象の現地調査で、底質の調査項目が粒度組成、COD、硫化物、強熱減量、含水率だけであるが p227、ダイオキシン類も現地調査すべきである。事業計画の検討経緯で「ヘドロ層において…ダイオキシン類が基準値を超える濃度で検出された。」p7 として、調査結果ではヘドロ層のダイオキシン類が 900pg-TEQ/l で環境基準 150pg-TEQ/l の 6 倍ある。底質調査地点の No.C、No.D は、事業地の下流であり、アスファルトマットが敷設していない地点である。ここに、鋼製矢板の隙間から上流部のヘドロ層のダイオキシン類が流出していないかを確認する必要がある。</td></tr>
<tr><td></td><td>［海水中のダイオキシン類濃度について］
＊p224 水質現地調査のダイオキシン類は注視する必要
水質現地調査は干潮時、満潮時ともに「全地点で環境基準を満足していた。」p224 とあるが、そのうちダイオキシン類は干潮時に周辺海域 No.A で 0.47pg-TEQ/l、No.B で 0.81pg-TEQ/l、満潮時に周辺海域 No.A で 0.70pg-TEQ/l、No.B で 0.24pg-TEQ/l と、いずれも事業予定地の No.C、No.D より大きく、ダイオキシン類の水質環境基準 1pg-TEQ/l に近い値となっていることに注視すべきである。ヘドロ層に閉じ込められたはずのダイオキシン類が流出してきている可能性があるのではないか。</td></tr>
</table>

事　　業　　者　　の　　見　　解	本文対応頁
（見解は、前述 p.689　中段のとおり。）	—
事業予定地周辺の底質のダイオキシン類は、準備書 p.58 に示すとおり、環境基準の値を下回っていることに加え、No.C、No.D は事業予定地の外側であり、直接改変を行う場所ではないことから、現地調査は不要であると考えました。 なお、工事中のダイオキシン類の流出については、事後調査において、事業予定地西側の施工区域境界で、工事による水質汚濁物質の濃度が最も高くなると予測される地点において月 1 回の現地調査を行い監視していく計画です。	—
事業予定地内の海水中のダイオキシン類濃度は、準備書 p.56　図 1-4-15 に示すとおり過去 10 年間は比較的低濃度で推移しています。現地調査結果においても環境基準の値を下回っており、ダイオキシンが流出している可能性は小さいと考えます。	—

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
水質・底質	［工事中の予測について］ ＊p234 工事排水の放流基準値は？ 方法書に対する意見『“「建設工事における排水対策」に基づき、沈砂池等の処理施設を設置し、下記表の値を目安に処理して排水を行う予定”とあるが、この目安を使うということが配慮書には示されていなかった。今回の見解を方法書のどこかに記載すべきである。…「※この値は目安であり、排水量 が多く河川等に与える影響が大きい場合は、このかぎりではない。」との注意書きがあり、今回は、“濁水処理設備にて水質処理を行う、処理後、水質を確認し、基準値内であれば大江川に放流する。”とあるので、上流の暗渠の水量全量が大江川に戻されると思われ、「排水量が多く河川等に与える影響が大きい」場合に該当することになる。事業者として可能な限りの対策をすべきである。』p560 に対する見解は、『(施工手順、排水処理方法は繰り返し。建設工事における排水対策の目安は「下水道処理区域以外」に適用するものからか書かない。)』p561 であり、目安の浮遊物質量 200mg/l の放流水質では、大江川、地先海域に大きな汚濁を排出することになる。そもそも工事中の予測で濁水処理施設、有害物質排水処理施設からの水質、水量が、本文、資料編のどこにも示さずに、工事中の予測結果「工事期間中において、汚濁物質及び有害物質の拡散・流出する可能性は小さいと予測される」p234 が出るようでは環境影響評価とは言えない。 存在時の水質予測のように、淡水等流入条件の大江川流入量 102,367.91 m^3/日(資料 p132)、大江川流入 COD 負荷量設定条件 532.82kg/日(資料 p138)が、工事中の濁水処理によりどう変わるか、予測をすべきである。 なお、濁水処理と汚水処理、同じなのか違うのか。言葉としては、濁水処理は濁るものを取るという意味しかないのではないか。
地下水	［境界線での地下水調査について］ ＊p272 境界線での地下水調査を 地下水等調査地点として、透水性試験が No.1～5、地下水質調査が No,1 と No.4 の事業地内 2 点だけであるが、堤防の下部は No.4 の堤防盛土層下層の粘性土（シルト）で透水係数は 6.36×10^{-8}m/s と、「中位の土層であった」p273 であり、ヘドロ層からの有害物質が堤防下を通過して、事業地外とはいえ民家側に浸出する可能性があるため、河川添いの境界線での地下水質調査をすべきである。

事　　業　　者　　の　　見　　解	本文対応頁
工事中の水質の予測は、方法書に基づき、工事計画に基づく定性的な予測としています。 本工事における排水処理は、準備書 p.234 に記載のとおりであり、汚濁物質が拡散・流出する可能性は小さいと考えています。 なお、準備書においては、汚水処理施設という語句は使用しておらず、有害物質排水処理施設としています。汚濁処理設備は水の濁りを、有害物質排水処理施設は有害物質を取り除く施設です。	―
透水性が「中位」に分類される土層はヘドロ層下部の砂質土であり、その下に位置する不透水層（シルト層）は「非常に低い～低い」に分類されています。 地下水の調査時期及び場所、頻度について、再度検討します。変更する場合には評価書に記載します。	評価書 p.491

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
地下水	［埋立土砂の受け入れ基準について］ ＊p275 法基準より厳しい値の受け入れ基準、市の独自調査を 地下水質の予測条件で「盛土に用いる土砂は、臭いの少ない山土又は建設残土を活用し、且つ、土壌汚染対策法に定める基準に適合した搬入土を用いる計画である。」p275 とあるが、埋立土砂の受入基準を定めるだけと考えられるが、土壌汚染対策法に定める基準より厳しい受入基準とし、市としての独自の調査を行なうことなどを具体的に記載すべきである。
地　盤	［盛土材の重量について］ ＊p291 盛土材の重量は安全側か 「盛土材の重量は、既設堤防（盛土）の単位体積重量のうち、安全側となる 20kN/m^3 とした。」p291 とあり、資料編 p142～146 では、覆土 19.00、ヘドロ 12.50、As$_1$19,5、Ac$_3$15.0、As$_1$19,5 などがあるが、Dmg21.0kN/m^3 と、20kN/m^3 より重量の大きな盛土材を使用している。しかも層厚が No.10 で 5.4m、No.6 で 7.49m もあり、影響は大きくなるはずである。それぞれの単位体積重量と層厚を掛けた値が盛土材の重量に比例するはずであり、安全側という単位体積重量は再検討すべきである。 また、資料編で解析に用いた地盤特性値、で青色で「与値」があるが、「層厚」も「与値」とすべきである。
	［施工時の動態観測について］ ＊p293 盛土材による隆起があるが、施工時の動態観測方法は 「本予測による相対沈下量や平均傾斜角は限界範囲内の最小値側であったものの、工事施工時には動態観測が必要と予測される。」p293 とあるが、環境保全措置として「盛土高を 3.6～4.3m に低減する。」p294 とはいえ、予測の不確実性、施工の不揃いなどもあるため、工事施工時の動態観測方法、公表方法を明記すべきである。
	［盛土高を低くする環境保全措置の再予測について］ ＊p294 盛土高を低くする環境保全措置の再予測を 環境保全措置として「盛土高を 3.6～4.3m に低減する。」p294 とあるが、どの地点をどれだけの盛土高さにするかを具体的に明記すべきである。少なくとも表 2-7-3 解析断面と盛土高の断面、No.10 で 5.0～6.5m、No.7 で 5.3～7.1m，No.5 で 5.7～6.6m，No.2 で 5.7～6.6m とある計画を、どのように縮小するのかを示すとともに、それぞれについての再予測結果を示し、この環境保全措置が適切かどうかの判断ができるようにすべきである。

事　　業　　者　　の　　見　　解	本文対応頁
埋立てに用いる土砂は、入手先や量、時期について関係機関と協議中です。 また、海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律に定める基準に加え、土壌汚染対策法に定める基準に適合した土砂を用いますが、調査方法についても、関係機関と協議の上、検討してまいります。	―
準備書資料編 p.142～146 に示す覆土 19.00、ヘドロ 12.50、$As_1$19,5、$Ac_3$15.0 のほか Dmg21.0kN/m^3 等は、その解析地点に分布する地層それぞれの単位体積重量です。As は砂質土層、Ac は粘性土層、Dmg は礫質土層となります。 また、層厚は、層下面深度（層厚の 2 つ左の列）から自動算出しています。	資料編 p.164～168
工事施工中（令和 6 年～15 年の予定）は、月 1 回の頻度で、鉛直及び水平方向の地盤変位を確認します。調査場所は、上流左岸の居住地を含む 4 断面（変位解析を行った断面）を計画しています。	―
計画盛土高（盛土厚 7.2m、NP+7.1m）が最も高く、地中の圧密対象層（ヘドロ層及び粘性土層）が最も厚い 1.16k（No.7）断面において、地盤変動を解析した結果、傾斜角が許容値を満足しなかったため、右岸側全区間の盛土高を最大 1.8m低くする環境保全措置を検討しました。 準備書 p.290　表 2-7-3 の盛土高とした場合の予測結果が準備書 p.293 表 2-7-4 であり、全ての断面で大きな問題がないことを確認しました。 ただし、場所によっては限界値の範囲に含まれることから、工事中に動態観測を行い、必要に応じて更なる沈下の軽減対策を実施する計画です。	準備書 p.290 評価書 p.299

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
安全性	［区間番号Ｍの交通量について］ ＊p313 背景交通量が、大気予測と異なる 発生集中交通量が、区間番号 M で増加率が 3.5%しかないようにみえ p313、背景交通量が 4,493 台/16 時間、工事関係車両（増加交通量）が 158 台/16 時から計算されているが p314、内訳を確認すると、区間番号Ｍの背景交通量は 4,493 台/16 時間となっているが p310、「現況交通量を用いることとした。（背景交通量 p161 参照）とあり、大気の背景交通量の No.4 が、安全性の区間番号Ｍに相当するが、大型車類 119 台/日、小型車類が 1,951 台/日 p161、合計で 2,070 台/日。これを 16 時間交通量にするため、資料編 p80 の時間交通量から 6～22 時までの計算をすると、大型車類が 117 台/16 時間、小型車類が 1,879 台/16 時間、合計で 1,994 台/16 時間となり、安全性の 4,493 台/16 時間は、実は 1994 台/16 時間しかない。区間番号Ｍでの増加率を少なく見せるため、母数の背景交通量を多くしたのではないか。この違いを説明すべきである。 また、背景交通量 1994 台/16 時間が正しいとすれば、区間番号Ｍの増加率は 3.5%ではなく、8.1%と増加し、区間別の増加率が最大の区間番号Ｍの増加率はもっと大きくなる。真剣な交通安全策を考えるべきである。 準備書 **p314** 工事中増加交通量及び増加率
	［大型車による安全性の評価について］ ＊p313 安全性を評価するなら、大型車の増加率を示すべき 発生集中交通量が、区間番号Ｍで増加率が 3.5%（または 8.1%）しかないようにみえるが p313、安全性にとっては大型車の走行が最も影響が大きいため、大型車の増加率を示すべきである。 例えば工事車両の 158 台/16 時間のうち、大型車は 156 台/16 時間もあり（資料 p80）、背景交通量 1994 台/16 時間のうち、大型車類は 117 台/16 時間だけであり、大型車類の増加率は 156/(156+117)=57%にも達し、危険な大型車が異常に増大することになる。

事　　業　　者　　の　　見　　解	本文対応頁
安全性の予測区間Mに用いた背景交通量は、準備書p.298　図2-8-1に示す交差点No.4の北側断面における現況交通量としており、4,493台/16時間です。一方、大気質の予測断面No.4に用いた背景交通量は、準備書p.156　図2-1-16に示す調査地点No.4の断面交通量を用いています。 大気質は、調査断面（＝予測断面）における交通量を用いて予測評価していることに対し、安全性は調査区間全体での交通量を用いて予測評価しています。	準備書 p.156,298 評価書 p.159,304
工事関係車両はピーク時期である工事着工後49ヶ月目に1日あたり494台が走行し、複数ルートによる分散化が図られるものの、もともとの交通量の少ない区間では増加率が高くなります。本事業の実施にあたっては、土砂、資材等の搬出入について、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、周辺の交通安全に及ぼす影響の低減に努めます。	評価書 p.322

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
安全性	［交通誘導員の配置について］ ＊p316 安全性の環境保全措置は不十分 安全性の環境保全措置として「工事関係車両の出入り口付近では、視認性を良好に保ち、交通指導員を配置することにより、工事関係車両の徐行及び一時停止を徹底させる。」p316 とあるが、危険場所は工事関係車両の出入り口だけではない。周辺地域で工事関係車両の右左折がある部分にも交通指導員を配置すべきである。例えば、区間番号 M は、埋立土砂搬入場所の東側は、第 1 種住居地域であり、住宅が密集している。また。P の交差点から北へ曲がるところも住宅が密集している。このルートは大型車が 20 台/時、つまり 3 分に 1 台は通過する危険な道路となるため、交通指導員を配置すべきである。
廃棄物等	［廃棄物発生量の根拠について］ ＊p317 廃棄物の予測方法に廃棄物発生量の根拠を示すべき 廃棄物の予測方法で「工事計画により、工事中に発生する廃棄物等の種類、発生量及び再資源化量を推定した。」p317 とあるが、その根拠を記載すべきである。例えば、約 2,000t と最大の廃棄物発生量は、除去するアスファルトマット量から推定されたと思われるが、工事計画をみても、除去するアスファルトマットの位置、面積は示されていないし、アスファルトマット 1㎡が何トンになるかの実験、文献もない。⑪ボックス床掘として「ボックスカルバートの設置を行う範囲のアスファルトマットを撤去し」とあるので、ボックスカルバートの床面積を試算すると、(8.5+5.0+α（ボックスカルバート厚み)) ×約 1,240m=16,740＋β（p17 標準断面図：壁厚 α 不明、p3 大江川下流部における公害防止事業：最上流部の北側カルバートの取り入れ距離不明）で、約 17,000m^2と想定されるが、120kg/m^2程度を想定しているのか。 いずれにしろ、除去するアスファルトマットは最大の廃棄物発生量であり、表の注 3 で、アスファルトマットは「内部にガラス繊維が含まれており分別が難しいため、現状では再資源化ができない。」p317 とされており、発生量の予測根拠、アスファルトマットに付着するヘドロの除去など廃棄物を少しでも少なくする具体的努力を記載すべきである。
	［廃棄物の再資源化、処理方法について］ ＊p317 発生する廃棄物の再資源化や処理の方法を記載すべき 工事中に発生する廃棄物としてコンクリート、廃プラスチック類、その他（アスファルトマット)、その他（かき殻）の 4 種類について、再資源化するコンクリート及び廃プラスチック類の再資源化の方法を記載すべきである。また、再資源化できないアスファルトマット、かき殻については、その処理方法を明記すべきである。温室効果ガス等の予測でこの 2 種は焼却・埋め立てによる排出係数を用いているので（資料 p208)、焼却し埋立することが計画されているはずである。大事な廃棄物のところでそれを隠してはならない。

事　　業　　者　　の　　見　　解	本文対応頁
工事関係車両の走行ルートは、概ねマウントアップ等により歩車道分離がなされています。また、ご指摘の P 交差点には信号機や横断歩道が整備されていることから、歩行者及び自転車の安全性は確保できるものと考えています。ただし、工事関係車両出入口では、工事関係車両と歩行者・自転車が交錯するため、交通誘導員を配置し、工事関係車両の徐行及び一時停止を徹底させることとしています。	評価書 p.322
アスファルトマットの発生量は、工事計画より算出しています。アスファルトマットをはじめ、工事中に発生した廃棄物等については、関係法令等を遵守して、適正処理を図るとともに再資源化に努めます。 アスファルトマットの撤去数量については、施工上撤去せざるを得ないボックスの設置箇所の他、非盛土部及び応力遮断の地盤改良範囲にマットの厚さを掛けて算出しています。	―
工事中に発生するコンクリート及び廃プラスチック類は、収集・運搬後、中間処理場へ搬入しリサイクルを行う計画です。リサイクルが行えない、アスファルトマット及びかき殻については、最終処分場へ搬入し、埋立処分する計画です。	―

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
廃棄物等	［事業予定地に存在するヨシについて］ ＊p317 工事中に発生する廃棄物の種類に伐採物を追加すべき 工事中に発生する廃棄物としてコンクリート、廃プラスチック類、その他（アスファルトマット）、その他（かき殻）の 4 種類しかないが、ヨシ群落の伐採物があるはずであり、その発生量、処理方法を追記すべきである。12 章生態系の現地調査で初めて「ヨシ群落…群落の大半は、アスファルトマット上に成立した 2 次的な植生である。」p414 とあり、アスファルトマットを剥がすためにヨシ群落を伐採する必要があることが判明した。伐採物の処理は相当面倒であり、費用も掛かるため慎重に検討する必要がある。
植　物	［重要な陸生植物の現地調査について］ ＊p343 重要な陸生植物 3 種の調査が不十分 重要な陸生植物 3 種（イセウキヤガラ 1 群落、アキノミチヤナギ 51 個体、ホソバハマアカザ 27 個体と 2 群落）が確認され「本種の確認地点及び生息環境が消滅するため、事業による影響があると予測される。」としながら、「しかしながら、本種は周辺に生息情報があり、大江川での確認個体数も多くないと考えられることから、名古屋港湾における地域個体群に及ぼす影響は小さいものと考えられる。」p343 と、勝手な予測をしている。「周辺に生息情報があり」というなら、その出典を明らかにすべきであるし、そもそも直近の周辺として事業地下流の「海側」名古屋港までの約 400m でも現地調査を行なったり、代償措置として、そこの岸壁側にできる浅瀬に移植することを検討すべきである。
	［重要な陸生植物に対する環境保全措置について］ ＊p344 植物の評価は不十分、評価前に環境保全措置を 重要な陸生植物 3 種が確認され「事業による影響があると予測される」としながら、事業地ではなく名古屋港湾における地域個体群に及ぼす影響は小さいものと予測される」とした手法に問題はあるが、環境保全措置を検討していないのは、環境影響評価としては完結していない。評価が「名古屋港湾における地域個体群に及ぼす影響は小さい。」p344 とあるのは、市の環境影響評価条例に基づく環境影響評価技術指針の「環境保全措置」で「予測の結果、環境影響がないと判断される場合及び環境影響の程度が極めて小さいと判断される場合以外の場合にあっては、…事業者の実行可能な範囲内で、当該影響をできる限り回避し、又は低減すること…を目的として環境の保全のための措置の検討を行う。」に反している。環境保全措置の検討をすべきである。現に、重要な陸生動物種については、同様な理論で影響は小さいと結論付けているが、環境保全措置の検討だけはしている p400。

事　　業　　者　　の　　見　　解	本文対応頁
事業予定地及びその河口域のヨシ原は、港湾管理者である名古屋港管理組合が定期的に刈り取っています。確認したところ、本事業の着手前に刈り取りを行う予定であり、工事着手時にはヨシ原はありません。 しかしながら、右岸着手時等ヨシ原の伐採が必要になることも想定されるため、再度検討してまいります。	評価書 p.324
陸生植物の現地調査は、準備書 p.326　図 2-10-3 に示す範囲で実施しており、事業予定地下流の「海域」も対象としています。 現地調査で確認された、イセウキヤガラは庄内川、新川及び天白川河口、ホソバハマアカザは、「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 植物編」（名古屋市，平成 27 年 4 月）において、庄内川及び日光川河口と港区加福町で生育が確認されています。 水面の埋立てにより、これらの種の確認地点及び生育環境が消失するため、事業による影響はあると予測されますが、これらの種は既存資料調査や現地調査により周辺での生育情報があり、また、大江川での確認個体数も多くないと考えられることから、名古屋港湾における地域個体群に及ぼす影響は小さく、事業による影響は小さいと判断しています。	準備書 p.326 評価書 p.332
現地調査で確認された、イセウキヤガラは庄内川、新川及び天白川河口、ホソバハマアカザは、「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 植物編」（名古屋市，平成 27 年 4 月）において、庄内川及び日光川河口と港区加福町で生育が確認されています。 水面の埋立てにより、これらの種の確認地点及び生育環境が消失するため、事業による影響はあると予測されますが、これらの種は既存資料調査や現地調査により周辺での生育情報があり、また、大江川での確認個体数も多くないと考えられることから、名古屋港湾における地域個体群に及ぼす影響は小さく、事業による影響は小さいと判断しており、移植等の環境保全措置は実施しない計画です。	―

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
動　物	［重要な陸生動物（ケリ、コアジサシ）の予測について］ ＊p395 重要な陸生動物（ケリ、コアジサシ）の予測が不十分 重要な陸生動物として、鳥類4種（ケリ、オオセグロカモメ、コアジサシ、ミサゴ）p377が確認され、ケリ、コアジサシについて「繁殖行動が確認されず、営巣適地も近くに分布しないと考えられるため、…予定地周辺では繁殖していないと考えられる。」p395、とあるが「営巣適地も近くに分布しないと考えられる」というなら根拠を示すべきである。 また、「採餌・探餌行動も確認されなかった…飛翔通過が大半であるものと考えられる。」p395とあるが、ケリは9例とも事業予定地で確認されており p377、これは探餌行動ではないのか、調査票を再確認すべきである。
	［重要な陸生動物（ミサゴ）の予測について］ ＊p396 重要な陸生動物（ミサゴ）の予測が不十分 重要な陸生動物として、鳥類4種（ケリ、オオセグロカモメ、コアジサシ、ミサゴ）p377が確認され、ミサゴについて「繁殖行動が確認されず、営巣適地も近くに分布しないと考えられるため、…予定地周辺では繁殖していないと考えられる。」p396、とあるが「営巣適地も近くに分布しないと考えられる」というなら根拠を示すべきである。 また「海側で採餌行動が確認されたため…周辺は、餌場の一部として利用しているものと考えられる。しかし…事業予定地では確認されなかったこと…事業による影響は小さいものと予測される。」p396とあるが、採餌行動が確認されたのだから、「餌場の一部として利用しているものと考えられる。」の「ものと考えられる」は削除すべきである。 さらに、ミサゴは事業予定地下流の海側で採餌しているのだから影響は小さい、の表現は間違いであり、環境保全措置 p400は具体的な検討をすべきである。
	［重要な陸生動物（ニホンスッポン）について］ ＊p397 重要な陸生動物（ニホンスッポン）の予測が不十分 重要な陸生動物（ニホンスッポン）が事業予定地で2個体確認されたが「水面の埋立てにより本種の確認地点は消失し生息環境も変化するが…工事中は事業予定地の上下流へ移動するものと考えられる。」p397とあるのはあまりにも楽観的な考えである。上下流へ移動できればいいが、通常考えられるのは、工事による圧死・損壊である。上流へ移動できたものは、すべてが暗渠のため大事な日光浴・甲羅干しができずに死滅する。下流へ移動できたものは、汽水域ならまだしも、海域では生息できない。このため「事業による影響は小さいものと予測される。」という結論は間違いであり、環境保全措置p400は具体的な検討をすべきである。

事　　業　　者　　の　　見　　解	本文対応頁
ケリ及びコアジサシの一般的生態として、両種は地上で営巣し、営巣適地は、ケリが地上を歩くことができる程度の草丈の低い草地、コアジサシが砂礫地とされています。現地調査の結果、このような環境は事業予定地内及び周辺に分布していないと考えます。 なお、ケリの9例は、飛翔確認です。	―
ミサゴの一般的生態として、海辺や大きな湖近くの岩棚等で営巣します。現地調査の結果、このような環境は事業予定地内及び周辺に分布していないと考えます。 また、予測の文章のうち、「餌場の一部として利用しているものと予測される。」につきましては、ご指摘のとおり、「餌場の一部として利用している。」に修正します。 なお、ミサゴは開放的な水辺を好み、本調査でも事業予定地より下流側の水面が広がるエリアでのみ採餌が確認されています。この採餌場所に大きな環境変化はないことから、事業の実施による影響は小さいものと予測しています。	評価書 p.402
埋立ては大江川左岸側から順次行っていきますが、その期間中の右岸側は、現況と同様に河川水が流下することとなります。河川右岸側の利用により、スッポンの上下流への移動は容易と考えており、また、下流側は汽水環境が残った状態となっています。これらのことから、事業による影響は小さいものと予測していますが、事業の実施にあたっては、環境保全措置を講ずることにより、重要な陸生動物への影響の低減に努めてまいります。	評価書 p.406

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
動　物	［重要な昆虫類（ヤマトヒメメダカカッコウムシ、キアシハナダカバチモドキ）について］ ＊p397 重要な陸生動物（昆虫類 2 種）の予測が不十分 重要な昆虫類（ヤマトヒメメダカカッコウムシ、キアシハナダカバチモドキ）は、それぞれ 1 個体が事業予定地内で確認されたが、「生息環境が消失するため、事業による影響はあると予測される。」というところまではその通りである。しかし、そのまとめでは「名古屋港湾における地域個体群に及ぼす影響は小さいものと予測される。」p397 であり、その根拠は、ヤマトヒメメダカカッコウムシは「本種は周辺に生息環境があり」、キアシハナダカバチモドキは「生息環境となる砂質の河川敷は天白川河口にも見られること」などと出典も示さず断定している。それにも関わらず「事業による影響は小さいものと予測される。」という結論は間違いであり、環境保全措置 p400 は具体的な検討をすべきである。
	［重要な水生生物（底生生物：カワグチツボ、ウミゴマツボ）について］ ＊p398 重要な水生動物（底生生物 2 種）の工事中予測が不十分 重要な水生生物（底生生物：カワグチツボ、ウミゴマツボ）は、それぞれ 10 個体が事業予定地内で確認されたが、「生息環境が消失するため、事業による影響はあると予測される。」というところまではその通りである。しかし、そのまとめでは「名古屋港湾における地域個体群に及ぼす影響は小さいものと予測される。」p398 であり、その根拠は、「本種は周辺に生息環境があり」と出典も示さず「事業による影響は小さいものと予測される。」という飛躍した結論を出している。これは大江川下流部の埋立事業に関する環境影響評価であり、名古屋港湾全体でのことを検討しているわけではない。環境保全措置 p400 は具体的な検討をすべきである。
	［重要な水生動物（魚介類 6 種のうち、トビハゼ、クシテガニ、コメツキガニについて］ ＊p398 重要な水生動物（魚介類 6 種）の工事中予測が不十分 重要な水生動物（魚介類 6 種のうち、トビハゼ、クシテガニ、コメツキガニ）について、「生息環境が消失するため、事業による影響はあると予測される。」というところまではその通りである。しかし、そのまとめは「周辺に生息情報があり…名古屋港湾における地域個体群に及ぼす影響は小さいものと予測される。」p398, 399 であり、周辺の生息情報の出典も示さず、飛躍した結論を出している。これは大江川下流部の埋立事業に関する環境影響評価であり、名古屋港湾全体でのことを検討しているわけではない。 また、重要な水生動物（魚介類 6 種のうち、ニホンウナギ、マサゴハゼ、モクズガニ）について、「大江川の河川連続性は確保される」などで大江川の個体群は維持されるとして「事業による影響は小さいものと予測される。」p398, 399 と「事業による影響はあると予測される」という言葉まで省いてしまった。環境保全措置 p400 は具体的な検討をすべきである。

事　　業　　者　　の　　見　　解	本文対応頁
現地調査で確認されたヤマトヒメメダカカッコウムシは、「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,平成 27 年 4 月）において庄内川に分布していることが確認されています。キアシハナダカバチモドキは、「レッドデータブック 2014 日本の絶滅のおそれのある野生生物 5 昆虫類」（環境省,平成 27 年 2 月）において砂丘海岸、左室の河川敷に生息するとの記載があり、このような環境を、天白川河口部で確認しています。 水面の埋立てにより本種の確認地点及び生息環境が消失するため、事業による影響はあると予測されますが、これらの種は既存資料調査や現地調査により周辺での生息情報があり、大江川での確認個体数も多くないと考えられることから、名古屋港湾における地域個体群に及ぼす影響は小さいものと予測されます。事業の実施にあたっては、環境保全措置を講ずることにより、重要な昆虫類への影響の低減に努めてまいります。	評価書 p. 406
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。 現地調査で確認されたウミゴマツボ及びカワグチツボは、名古屋市内では藤前干潟の干潟上部の泥表面で比較的多数の生息がされており健全な個体群が残っているとされています。（木村,2001,愛知県環境部自然環境課,2002,名古屋市動植物実態調査検討会,2004）。 水面の埋立てにより本種の確認地点及び生息環境が消失するため、事業による影響はあると予測されますが、これらの種は既存資料調査や現地調査により周辺での生息情報があり、大江川での確認個体数も多くないと考えられることから、名古屋港湾における地域個体群に及ぼす影響は小さいものと予測されます。事業の実施にあたっては、環境保全措置を講ずることにより、重要な水生生物への影響の低減に努めてまいります。	評価書 p. 406
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。 現地調査で確認されたトビハゼは、名古屋市内でも泥質の河口干潟で採集されています。（荒尾ほか, 2007,愛知県の河口魚類.豊橋自然死博物館研報）。クシテガニは、「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,平成 27 年 4 月）によると、庄内川河口左岸に残された干潟・ヨシ原と右岸の背割堤に生息しています。コメツキガニについては、同資料によると、庄内川河口砂底干潟に多く分布しているとされています。 また、埋立ては大江川左岸側から順次行っていきますが、その期間中の右岸側は、現況と同様に河川水が流下することとなります。河川右岸側の利用により、ニホンウナギ、マサゴハゼ、モクズガニの上下流への移動は容易と考えており、また、下流側は汽水環境が残った状態となっています。 水面の埋立てにより本種の確認地点及び生息環境が消失するため、事業による影響はあると予測されますが、これらの種は既存資料調査や現地調査により周辺での生息情報があり、大江川での確認個体数も多くないと考えられることから、名古屋港湾における地域個体群に及ぼす影響は小さいものと予測されます。事業の実施にあたっては、環境保全措置を講ずることにより、重要な水生動物への影響の低減に努めてまいります。	評価書 p. 406

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
動　物	［重要な水生動物（カワグチツボ、ウミゴマツボ、トビハゼ、クシテガニ、コメツキガニ）について］ ＊p401　重要な水生動物（底生生物 2 種、魚介類 3 種）の存在時予測が不十分 　重要な水生動物（カワグチツボ、ウミゴマツボ、トビハゼ、クシテガニ、コメツキガニ）について、「存在時の大江川は暗渠の区間が長くなり…海側の水域は、基本的に干満差がなくなり淡水化する。…生息環境は消失する。」とあるが、「周辺に生息情報があり…名古屋港湾における地域個体群に及ぼす影響は小さいものと予測される。」p402 と、周辺の生息情報の出典も示さず、飛躍した結論を出している。環境保全措置 p400 は具体的な検討をすべきである。
	［重要な水生動物（ニホンウナギ、モクズガニ）について］ ＊p402　重要な水生動物（魚介類 2 種）の存在時予測が不十分 　重要な水生動物（ニホンウナギ、モクズガニ）について、「ニホンウナギは移動能力が高く、モクズガニは移動能力があり…大江川の連続した水域で生息を続けるほか、周辺河川へ移動するものと考えられる。事業による影響は小さいものと考える。」p402 とあるが、暗渠の中で生息するとか、周辺河川へ逃避することで影響が小さいと予測するのはおかしい。環境保全措置 p400 は具体的な検討をすべきである。
	［重要な水生動物（マサゴハゼ）について］ ＊p402　重要な水生動物（マサゴハゼ）の存在時予測が不十分 　重要な水生動物（マサゴハゼ）について、「…干満差がなくなり淡水化するため、生息環境は消失する。」とあるが、「周辺に生息情報があり…における地域個体群に及ぼす影響は小さいものと予測される。」p402 と、周辺の生息情報の出典も示さず、飛躍した結論を出している。トビハゼ等の予測のように名古屋港湾ではなく、名古屋市河口部に限定しているが、この事業予定地では解決できないための苦肉の策でしかない。代償措置を含めたこの地域での環境保全措置 p400 は具体的な検討をすべきである。

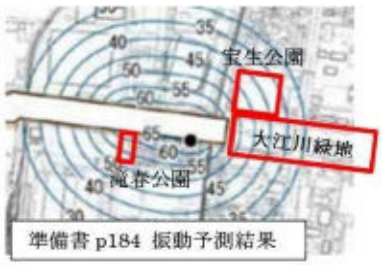
事　　業　　者　　の　　見　　解	本文対応頁
現地調査により確認された重要種については、確認内容や、その種の一般的な生態、既存の科学的知見等から、影響の程度を予測しています。 現地調査で確認されたカワグチツボ、ウミゴマツボ、トビハゼ、クシテガニ、コメツキガニは、工事中の影響に関する見解（前述 p.705 参照）のとおり、藤前干潟等に安定した生息環境が残っているとされています。 事業の実施に伴う淡水化により、これらの種の生息環境は消失すると予測されますが、これらの種は既存資料調査や現地調査により周辺での生息情報があり、大江川での確認個体数も多くないと考えられることから、名古屋港湾における地域個体群に及ぼす影響は小さいものと予測しています。	評価書 p.404～406
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。 ニホンウナギやモクズガニは移動能力が高く、埋立て完了後においても、事業予定地より海側の開放水面で生息を続けるほか、周辺河川へ移動するものと考えられることから、事業による影響は小さいものと予測しています。	評価書 p.404～406
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。 現地調査で確認されたマサゴハゼは、「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,平成 27 年 4 月）によると、日光川、庄内川の河口干潟に分布しています。 事業の実施に伴う淡水化により、本種の生息環境は消失すると予測されますが、本種は既存資料調査や現地調査により周辺での生息情報があり、大江川での確認個体数も多くないと考えられることから、名古屋港湾における地域個体群に及ぼす影響は小さいものと予測しています。	評価書 p.404～406

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
生態系	［スズキ（上位性）、ハゼ類及びヨシ群落（典型性）について］ ＊p416,417 予測結果は不十分 生態系の予測結果でスズキ（上位性）は「生息環境も変化するが…工事中は事業予定地の下流へ移動するものと考えられる。…影響は小さいものと考えられる。」p416、ハゼ類（典型性）は「事業予定地内でのみ確認されたアシシロハゼ、アベハゼ、ビリンゴ、ウキゴリ属は、生息環境が消失するが、…海側へ移動するものと考えられることから…影響は小さいものと考えられる。」p417 と、魚類は下流部に移動できるから生息環境がなくなっても影響は小さいと予測している。 しかし、「トビハゼは、干潟部が消失することから、事業による影響はあると予想される。しかしながら…名古屋市河口部における地域個体群に及ぼす影響は小さいものと予測される。」p417 と干潟部消失で影響はあると認めざるを得ないので、名古屋市河口部における地域個体群に及ぼす影響は小さいと見当違いのまとめ方をしている。 ヨシ群落に至っては「生育環境が消失し、ヨシ群落を利用するクシテガニやトビハゼ、鳥類やガ類等のほか、アブラコウモリやツバメといった上位種の生息環境も消失することになるため、事業による影響はあると予測される。しかしながら…名古屋港湾における地域個体群に及ぼす影響は小さいものと予測される。」p417 と、生態系として影響はあると認めざるを得ないので、トビハゼのように名古屋市河口部ではなく、もっと広い名古屋港湾における地域個体群に及ぼす影響は小さいと見当違いのまとめ方をしている。

事　　業　　者　　の　　見　　解	本文対応頁
生態系の環境影響評価は、方法書に基づき、地域を特徴づける生態系に応じた注目種等への影響の程度について予測しています。 事業の実施に伴い、大江川河口部の干潟部及びヨシ群落は消失するため、事業による影響はあるものと予測されます。しかしながら、同様の環境は庄内川河口部や事業予定地周辺の天白川、土留木川の河口部周辺にも広く成立していることから、名古屋市河口部における地域個体群に及ぼす影響は小さいものと予測しています。	評価書 p. 424

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
生態系	［生態系の環境保全措置について］ ＊p418 生態系の環境保全措置は移植、代替策などを 環境保全措置として、「生息環境への影響の防止に留意した工事計画の策定」、「施工区域の境界に汚濁防止膜の設置」、「排水の適切な水質処理後に放流」とあるが p418、いずれも具体性がない。工事計画のどこが生息環境防止につながるのか、汚濁防止膜でどれだけ汚れが除去できるのか、適切な排水処理の放流目標値は、放流水の確認頻度はなど疑問だらけである。 環境保全措置として、あいまいで具体性がないのなら、現存植生を考慮した植栽及び緑化の実施、重要な動物の生息環境の確保 、緑地面積の確保など、移植、代償策などを検討し示すべきである。例えば、①三重県は、宮川流域下水道浄化センター設置（伊勢市宮川及び五十鈴川の河口付近、2001 年度工事着手）に伴い、ヨシ群落で、絶滅危惧Ⅰ類ヒヌマイトトンボが発見された。生活排水が浄化センターで処理されてヨシ群落に供給されなくなり、ヒヌマイトトンボの生息に適さなくなる可能性があった。そこで、三重県は、この生息地を保全するとともに、周辺の耕作放棄地に新たな生息地（約 2,000 ㎡）を創出することとし、代償措置として隣接する放棄水田にヨシの根茎を密植し、保全ゾーン（トンボゾーン）として整備した（三重県（2016）宮川流域下水道（宮川処理区）の浄化センター設置に伴う事後調査報告書）。 ②水資源開発機構は、琵琶湖総合開発に伴うヨシ原の植栽（1997 年事業完了）を行った。湖沼における湖岸堤や湖岸道路の設置に伴う湿地（ヨシ原）への環境影響に対し、自然状態の前浜を確保することが困難な区間が生じたことから、この区間については、代償措置として新たに幅 50～60m 程度の人工的な前浜を造成し（代償）、ヨシの人工植栽を実施し、ヨシ原の面積拡大（ネットゲイン 2,9ha を 5.0ha に増加）を達成した。（滋賀県／琵琶湖総合開発の概要）。 ③国土交通省は、円山川（兵庫県但馬地域）治水事業を行う際に、湿地の創出も兼ねた整備を行い、湿地面積としてネットゲイン（湿地面積増加 1.5 倍）を達成した。2004 年の台風 23 号による氾濫後、河川激甚災害対策特別緊急事業（河岸の掘削による河道断面の拡大）を開始し、2011 年に完了した。円山川が流れる但馬地域では、国の特別天然記念物であるコウノトリの野生復帰の取組を進めてきた。そこで、治水事業にあわせて、コウノトリが生息できるよう、コウノトリの採餌環境に配慮した湿地を整備することとした。（コウノトリ野生復帰に係る取り組みの広がりの分析と評価.コウノトリ野生復帰検証委員会（2014））

事　　業　　者　　の　　見　　解	本文対応頁
生態系の環境保全措置に記載した内容は、「大気質」「騒音」「振動」「水質・底質」及び「水循環」の各章において記載した内容を総括しており、例えば、排出ガス対策型や低騒音・低振動型建設機械の使用は陸生動物に、有害物質を排出しない排水処理は水生動物の生息環境保全に資するものと考えています。	―

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
水循環	［埋立地内の地下水の停滞について］ ＊p423 地下水滞水化は影響ないのか 「事業予定地内は、河川と地下水が遮断される形となるため、事業予定地内の地下水は滞水化し、水循環は停滞すると予測される。」とあるが、評価の「埋立地の存在による水循環の変化は小さいことから…影響は小さいものと判断する。」p423 は楽観的すぎる。「既設鋼矢板が大江川を横断する形で不透水層まで打設されていることから（前掲図 1-2-8(p17) 及び図 2-6-2(p274)参照)」p423 地下水はどんどんたまり、最下流部での地下水位は上昇し、エコチューブ袋のヘドロに含まれる有害物質が滲出するのではないか。それとも既設鋼矢板に隙間があり、帯水化した地下水は漏れ出しているのか。
	［雨水排水について］ ＊p423 雨水はボックスカルバートに流れ込む？ 「事業予定地内の雨水については、ボックスカルバートに流れ込み、事業予定地より西側の開放水面に排水される構造となる計画であることから」とあるが、工作物の種類及び構造 p16,17 をみても雨水がボックスカルバートに流れ込む構造にはなっておらず、密閉されている。この予測結果が正しいことを説明する計画は読み取れない。工事計画に雨水処理方法・構造を追加すべきである。
人と自然との触れ合いの活動の場	［人と自然との触れ合いの活動の場に対する影響について］ ＊p436　人と自然との触れ合いの活動の場に対する影響は過少評価 人と自然との触れ合いの活動の場に対する影響は、建設作業騒音が「工事最盛期で 60dB 程度」とあるが、予測場所の「事業予定地」で、大江川緑地、宝生公園の中央はそれに近いが、滝春公園では、約 65～70dB と 5～10dB も大きい p184。これは工場の規制基準（第 1 種住居地域・昼間）の 50dB よりはるかに大きく工事が長期にわたるため、生活環境への影響は大きい（資料 p35)。 同様に建設作業振動が「工事最盛期で 50dB 程度」とあるが、滝春公園では、約 60dB と 10dB も大きい p202。この滝春公園と大江川緑地等との違いを明記すべきである。この滝春公園の西隣は搬入場所を計画し、東隣では住宅が密集しているため、特別に注意が必要である。場合によっては道路沿いに防音壁を設置することも考えるべきである。 準備書 p184 建設機械騒音予測結果  準備書 p184 振動予測結果

事　　業　　者　　の　　見　　解	本文対応頁
地下水位が上昇した場合においても、エコチューブ袋の性能上、有害物質が流出することはないと考えています。	―
開橋上流側の表面排水については集水桝で集水し、適切にボックスカルバートに排水する計画です。開橋下流側の緑地の表面排水については集水桝で集水し、埋立護岸前面の水面に直接放流する計画です。詳細な構造については現在検討中です。	―
人と自然との触れ合いの活動の場に対する粉じん、大気質、騒音及び振動は、事業予定地に隣接する大江川緑地、宝生公園及び滝春公園を対象に予測を行っており、ご指摘のとおり、滝春公園については工事最盛期の騒音レベル、振動レベルが過小評価となっていました。評価書において、以下のとおり訂正いたします。 騒音：工事最盛期で 60～65dB 程度 振動：工事最盛期で 50～60dB 程度 なお、人と自然との触れ合いの活動の場に対する影響を低減するため、準備書 p. 437 (4)に記載の環境保全措置を実施する計画です。	準備書 p. 436 評価書 p. 442, 443

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
人と自然との触れ合いの活動の場	［供用時の予測について］ ＊p436 人と自然との触れ合いの活動の場は、供用時も予測すべき 人と自然との触れ合いの活動の場の予測対象時期は「工事期間中」p436だけとしているが、供用時について“埋立て後の土地利用計画は工事期間中に決定する予定であり、現時点では未定であるため。”p123という理由で、環境影響評価の項目として抽出しなかったとあるが、事業者の怠慢である。方法書への意見『公有水面埋立を行うのだから、公有水面埋立法第4条4号の許可基準に従い、埋立地の将来の用途・緑地に対して公共施設の配置及び規模として、施設の配置と面積を明らかにしないと許可は下りない。公有水面埋立法第4条5号の許可基準…に従う「対価」を明確にしなければ公有水面の埋立申請はできない。緑地としての公共施設の配置及び規模がないと、どこをどう埋立てるかが確定できず、工事の2重手間となる恐れもある。工事期間中に決定するということではなく、準備書までには確定されたい。』p584に対する見解は『埋立後の土地利用計画は緑地を想定しておりますが、詳細につきましては地域住民からの要望などを参考に、関係機関と協議しながら検討を進めてまいります。』p585と、いつまでに決定するとの記載さえない。公有水面埋立法第4条4号の許可基準として施設の配置と面積。公有水面埋立法第4条5号の許可基準として「対価」を明確にしなければ公有水面の埋立申請はできない。住民として意見が出せるのは準備書が最後であるため、この準備書に追加予測して関係者の意見を聞くべきである。それとも、準備書手続きとは別に地域住民から要望を聞く機会を設けるつもりなのか。

事　　業　　者　　の　　見　　解	本文対応頁
埋立地には緑地を整備する計画としていますが、詳細につきましては、今後、地域住民からの要望などを参考に、関係機関と協議しながら検討を進めてまいります。	―

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
温室効果ガス等	［建設機械の稼働に伴う CO_2 排出量について］ ＊p439 予測手法に多くに疑問 温室効果ガス等の予測手法は、「表 12-1-1 建設機械の稼働に伴う CO_2 排出量」資料 p203 にあるが、以下のように多くの疑問があり、場合によっては再予測が必要である。 ① 発動発電機 100KVA の定格出力が 120kwh となっているが(資料 p203)、排出ガス諸元 p145 では 59kw となっている。59kw はまちがいではないか。150KVA、500KVA は資料 p203 と排出ガス諸元 p145 はそれぞれ、140kw、290kw と同じである。 ② 引船の燃料が重油となっていて、燃料原単位が 2.71kgCO_2/l となっているが(資料 p203)、注 3)の出典では A 重油の燃料原単位であり、B 重油、C 重油ではもっと大きな値となる。燃料を「A 重油」と正確に記載すべきである。 ③ 延べ稼働台数が論理に合わないものがあるので、再確認をすべきである。 たとえば発動発電機 150kVA は 3,750 台日稼働するとあるが(資料 p203)、排出ガス諸元（44～55 か月目）で年間稼働台数は 42 台/年なので p145、3,750/42≒89 で 89 年間も稼働することになる。発動発電機 500KV は 2,028 台日稼働するとあるが、年間稼働台数は 42 台/年なので、2,028/42≒48 で、48 年間も稼働することになる。工事工程は 10 年 p18 なので、あまりにも異常である。もっとも多いダンプトラックは 96,405 台日（資料 p203）稼働するが、年間稼働台数は 26,604 台/年（p245）なので、96,405/26,604≒3.6 年稼働なので正しそうである。 ④ 延べ稼働時間が論理に合わないものがあるので、再確認をすべきである。 コンクリートミキサー車は 141,839 時間稼働（資料 p203）するとあるが、排出ガス諸元（44～55 か月目）で日稼働時間は 7.2 時間（p245）とあるので、141,839/7.2≒19,700 日稼働することになり、年間 250 日稼働なら 79 年も工事をすることになる。ダンプトラックは 96,405 時間稼働とあるので、96,405/5.0=19,281 日稼働することになり、77 年も工事をすることになる。 ⑤ 延べ燃料消費量⑥＝③×⑤が異なる例がある。再確認をされたい。 例えば、発動発電機 150KVA は③18.51/h、⑤22,500h で延べ燃料消費量⑥は 415,227(1)(資料 p203)となっているが、③×⑤を真面目に計算すると 18.5×22,500=416,250 となり過少評価することになる。また、ダンプトラックは③9.61/h、⑤96,405h で延べ燃料消費量⑥は 927,066(1)となっているが、9.6×96,405=925,488 となり異なっている。

事　　業　　者　　の　　見　　解	本文対応頁

① 発動発電機 100KVA について

準備書 p.22～23　表 1-2-10 に記載のとおり、発動発電機 100KVA には 80P.S.（59kW）と 160KVA（120kW）の 2 種類があり、準備書 p.145 に記載の大気質予測においては 59kW が稼働する計画としています。一方で、温室効果ガスの計算では、資料編 p.203　表 12-1-1 に示すとおり全て 120kW として計算していますので、過大評価していたこととなります。修正した表 12-1-1 は以下のとおりであり、総排出量は 14,562tCO_2 から 14,103tCO_2 に減少します。（下線部が修正した箇所を示します。）

評価書 p.446

資料編 p.224

建設機械等			定格出力 ①	運転1時間あたり燃料消費率 ②	運転1時間あたり燃料消費量 ③ =①×②/1.1	延べ稼働台数 ④	延べ稼働時間 ⑤	延べ燃料消費量 ⑥ =③×⑤	燃料原単位 ⑦	CO_2排出量 ⑥×⑦/1,000
機械名	規　格	燃料	(kWh)	(ℓ/kWh)	(ℓ/h)	(台日)	(h)	(ℓ)	($kgCO_2$/ℓ)	(tCO_2)
引船	D450PS型	重油	330	0.155	46.5	14	28	1,302	2.71	4
クレーン付台船	45～50t吊	軽油	110	0.167	16.7	14	84	1,403	2.58	4
潜水士船	3～5t吊	軽油	130	0.108	12.8	106	636	8,118	2.58	21
ラフテレーンクレーン	25t吊	軽油	200	0.088	16.0	3,647	21,882	350,112	2.58	903
	50t吊	軽油	273	0.088	21.8	1,722	10,332	225,651	2.58	582
ブルドーザ	16t級	軽油	100	0.153	13.9	1,770	8,850	123,095	2.58	318
発動発電機	100KVA	軽油	59	0.145	7.8	2,028	10,140	78,862	2.58	203
		軽油	120	0.145	15.8	70	560	8,858	2.58	23
	150KVA	軽油	140	0.145	18.5	3,750	22,500	415,227	2.58	1,071
	500KVA	軽油	290	0.145	38.2	2,028	12,168	465,149	2.58	1,200
バックホウ	山積0.45m^3	軽油	73	0.153	10.2	1,262	7,572	76,883	2.58	198
	山積0.8m^3	軽油	104	0.153	14.5	2,183	13,753	198,942	2.58	513
パイプロハンマ	235kw	-	235	0.308	65.8	340	1,972	129,758	2.58	335
中間混合処理機	20t	軽油	122	0.153	17.0	376	2,369	40,196	2.58	104
ダンプトラック	10t	軽油	246	0.043	9.6	96,405	96,405	927,066	2.58	2,392
セミトレーラ	15t積	軽油	235	0.075	16.0	1,031	1,031	16,519	2.58	43
スラリープラント	20m^3/h	軽油	102	0.533	49.4	376	2,294	113,358	2.58	292
施工機	機械質量2.5t	軽油	55	0.085	4.3	56	336	1,428	2.58	4
	機械質量25.5t	軽油	92	0.085	7.1	1,262	7,572	53,830	2.58	139
	機械質量26.4t	軽油	122	0.085	9.4	460	2,760	26,019	2.58	67
振動ローラ	0.8～1.1t	軽油	5	0.231	1.1	2,122	10,610	11,141	2.58	29
コンクリートミキサー車	10t	軽油	250	0.059	13.4	19,700	141,839	1,901,926	2.58	4,907
コンクリートポンプ車	圧送能力90～110m^3/h	軽油	141	0.078	10.0	268	1,930	19,292	2.58	50
空気圧縮機	11m^3/分	軽油	81	0.187	13.8	3,290	19,740	271,820	2.58	701
合計（CO_2総排出量）										14,103

② 使用する重油の種類について

本工事において使用する重油は A 重油です。評価書において追記します。

③ 延べ稼働台数について

準備書 p.145　表 2-1-10 に記載の年間稼働延べ台数は、窒素酸化物の排出量が最大となる 12 ヶ月（44～55 ヶ月目）の台数であり、1～43 ヶ月目や、56 ヶ月目以降と年間稼働台数は同じではありません。

④ 延べ稼働時間について

ご意見の計算は、コンクリートミキサーやダンプトラックが同時に 1 台のみ稼働すると仮定したものと推察されます。実際には同時に 10 台以上稼働する日もあり、10 年間の工事期間内に収まる計画としています。

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
温室効果ガス等	（意見の内容は、前述p. 110と同じ。）

事　　業　　者　　の　　見　　解	本文対応頁
⑤ 延べ燃料消費量の算出について 　延べ燃料消費量の算出の中で、③運転 1 時間あたり燃料消費量は小数点第 1 位の表示としていますが、⑥の算出にあたっては第 2 位以下の値も用いており、表中の値により計算した値と差が生じます。 　評価書において、端数処理をしており、③と⑤の積が⑥と一致しないことを記載します。	資料編 p.224

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
温室効果ガス等	［建築資材からの CO_2 排出の削減について］ ＊p440 建築資材からの CO_2 排出を削減する技術採用を 工事中の温室効果ガス排出量 71,224tCO_2/工事中のうち、最大のものは建設資材の使用 47,346tCO_2/工事中と 7 割弱を占めるため p440、環境保全措置に力を注ぐべきである。 この建設資材 47,346tCO_2 うち、生コンクリートから 26,207tCO_2 発生するため（資料 p205)、特に生コンクリートの脱炭素技術の動向を注視すべきである。資源エネルギー庁 2021.12.15「コンクリート・セメントで脱炭素社会を築く！」のなかで、「セメント製造工程では、石灰石などの原料を「プレヒーター」とよばれる設備で仮焼きし…セメント焼成炉で、1450 度の高温で原料を熱します。セメント製造工程で発生する原料由来の CO_2 のほとんどは、このプレヒーターの内部で発生しています。このシステムに着目し、プレヒーターの部分だけを改造することで、セメント製造工程で発生する原料由来の CO_2 を 80%以上も回収…画期的な技術の開発を進めます。…さらに、廃コンクリートなどの廃材などからカルシウムを取り出し、それにセメント製造工程で排出される CO_2 を吸着させて「炭酸塩（$CaCO_3$)」にすることで、セメントの主原料である石灰石の代替（人工石灰石）を生成しようとしています。実現すれば、石灰石を使わずに生成する「カーボンリサイクルセメント」が新たに生まれ」も参考にすべきである。
	［2030 年度に向けた新たな削減目標について］ ＊p118 低炭素都市なごや戦略実行計画の目標数値を 低炭素都市なごや戦略実行計画の目標数値については、配慮書への意見に対する見解で『ご指摘のとおり…将来目標値を…方法書に記載しました。』p525 とあり、一見意見を取り入れたかのようであるが、方法書では『2030 年度に向けた新たな削減目標として、温室効果ガス排出量の 27%削減』と削減率だけの文章が追加されただけであるため、方法書への意見『…具体的目標数値を記載すべきである。』p576 への見解では「本準備書に、「低炭素都市なごや戦略第 2 次実行計画」の目標数値を記載しました。(準備書 p118)」 p577 とやっと解決したので了解する。 しかし、「2030 年度に向けた新たな削減目標として,2013 年度比で温室効果ガス排出量を 27%削減…1,172 万 t/年にすることを目標としている。」p118 とあるが、国の削減目標は 5 年ぶりに「2030 年度において、温室効果ガス 46%削減（2013 年度比）を目指すこと、さらに 50%の高みに向けて挑戦を続ける（2021 年 10 月 22 日閣議決定)」と強化された。このため、名古屋市の目標も変えざるを得ないのではないか、その動きを記載すべきである。

事　　業　　者　　の　　見　　解	本文対応頁
本事業においては、工事に伴う温室効果ガス排出量の低減のため、製造過程において二酸化炭素の発生量が少ない建設資材の使用に努めます。	―
準備書　第１部　第４章　対象事業の事業予定地及びその周辺地域の概況に記載の情報は、令和４年３月末に入手可能な情報としています。	―

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
温室効果ガス等	［温室効果ガス等の予測結果に対する評価について］ ＊p440 予測結果を示すだけではなく評価を いずれにしても、現時点で 2030 年度までに 1,172 万トン/年にする計画を持つ市が、大江川埋立の工事だけで、温室効果ガス排出量 71,224tCO_2 も排出することは、環境に一時的に大きな影響をおよぼす。予測結果で「工事中における温室効果ガス排出量は、表 2-15-1 に示すとおりである。」p440 と結果を示すだけではなく、他の項目のように「影響はある、影響は小さい」などの評価をし、環境保全措置を検討することになったことを明記すべきである。
	［低炭素型建設機械の導入について］ ＊p441 環境保全措置に低炭素型建設機械導入を 温室効果ガス等の環境保全措置として「省エネルギー型の建設機械を使用するなど、燃料消費の低減に努める。」p441 とあるが、国土交通省は 2013 年 6 月に「低炭素型建設機械の認定に関する規定」を策定し、2022 年 3 月現在、バックホウとブルドーザだけであるが、51 型式の低炭素型建設機械を認定している。大気の排出ガス諸元では、バックホウもブルドーザも 3 次対策型を使用する計画なので、その中から低炭素型建設機械を採用するようにすれば済む。このことを温室効果ガス等の環境保全措置として明記すべきである。

事　　業　　者　　の　　見　　解	本文対応頁
温室効果ガスの排出量につきましては、国や自治体における削減目標は定められていますが、個別事業について排出量の制限や削減目標を定めたものはありません。 評価では、工事に伴い排出される温室効果ガスの総量を示すとともに、排出量の低減のための保全措置を記載することとしています。	評価書 p. 447
低炭素型建設機械の使用については、施工業者と協議し、可能な限り使用することに努めます。	―

(6) 事後調査に関する事項

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
事後調査	［建設機械の稼働による大気汚染の調査場所について］ ＊p481 建設機械の稼働（NO_2，SPM） 事後調査の調査場所は「施工区域内」というあいまいなものではなく、粉じんの「降下ばいじん量が最も多くなると予測される地点」と同様に、「NO_2，SPM が最も多くなると予測される地点」p147 とすること。
	［悪臭の調査地点について］ ＊p481 埋立による悪臭 事後調査の調査場所は「現地調査場所と同じ地点」とあるが、そもそも現地調査場所の設定根拠はなく「事業予定地周辺の 1 地点で調査を実施した」p171 だけであり、滝春公園の西側約 100ｍにこだわる必要はない。調査期間が「悪臭の発生が最も予想される時期：8 月」p171 を選定したことと矛盾する。悪臭苦情の発生が最も予想される現地調査場所の東側約 150ｍの第 1 種住居地域内又は近接する敷地境界とすべきである。東側約 100ｍの滝春公園でもよい。
	［建設機械の稼働による騒音・振動の調査地点について］ ＊p482 建設機械の稼働騒音・振動 事後調査の調査場所が「騒音が最も大きくなると予測される地点及び背後地に住居が多く存在する地点」p482 とあるが、背後地に住居が多く存在する地点は、何地点で、どこを考えているのかを図示すべきである。
	［建設機械の稼働による騒音・振動の調査時期について］ ＊p482 建設機械の稼働騒音・振動 事後調査の調査時期が「建設機械の稼働による影響が最大と想定される時期」（49 カ月目）p482 とあるが、コンクリートミキサー車、バイブロハンマーなど大きな騒音を発生する機械が敷地に近くなれば、全体的な影響が最大でなくても、特殊地点では問題となるので、工事工程別にそうした時期を適宜選定すること。
	［工事排水の水質目標値について］ ＊p482 工事中に発生する水質汚濁物質 事後調査の調査場所が「事業予定地西側の施工区域境界で…濃度が最も高くなると予測される地点」p482 とあるが、「矢板による締切後…窯場を設けてポンプアップし、濁水処理設備において適切に脂質処理を行う…汚染土に関する作業を行う際には有害物質排水処理施設にて適切に水質処理を行う」p234 とあることから、その処理目標値を示すとともに、それぞれの排水放流口で、事後調査としても調査することも追加すべきである。 また、調査時期は通常の調査の月 1 回に追加して、それぞれの排水放流口で常時連続開始をすべきである。

事　　業　　者　　の　　見　　解	本文対応頁
建設機械の稼働による大気汚染の調査は、建設機械の配置及び稼働状況を調査する計画であり、調査場所は施工区域全体としています。	―
悪臭の事後調査は、方法書に記載の現況調査地点と同一とします。	評価書 p. 489
事業予定地南東の第１種住居地域における住居を対象に、騒音・振動を適切に調査できる場所１地点を考えています。	―
調査は、建設機械の稼働による影響が最大と想定される時期の平日 1 日に行う計画です。	―
有害物質排水処理施設にて処理した水に関しては、準備書資料編 p. 44 に記載する水質汚濁防止法に基づく排水基準を満たしていることを確認した後に排水する計画です。調査結果については、事後調査結果報告書に記載します。	資料編 p. 50

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
事後調査	［地下水の現地調査地点について］ ＊p483 地下水 事後調査の調査場所が「事業予定地内の盛土部（2 地点）」p483 とあるが、左岸上流部の滝春公園や住宅街にも堤防下から地下水が流出する恐れがあるため、この地域の地下水調査を追加すべきである。
	［工事前の地盤変位調査について］ ＊p483 地盤 事後調査の調査時期が工事中しかないが p483、工事前の事前調査 1 回（所有者立ち合い）は必須である。 方法書への意見『事業損失防止調査標準仕様書の明記を：関係法令の指定・規制等で、事業損失防止調査標準仕様書の存在、その内容を追記すべきである。橋脚付近の地盤改良、搬入土で埋立・圧密沈下、ボックスカルバート設置など、大規模で多様な土工事を狭い範囲で行うため、家屋被害が発生する可能性が高いため…建物等の調査は、事前調査と事後調査に区分して行う…というものである（出典 事業損失防止調査標準仕様書 平成 31 年 4 月 名古屋市緑政土木局）。ただし事前調査・事後調査報告書の副本を建物所有者等に配布し説明することが未だに欠落している問題が残っているが、環状 2 号線の工事被害問題では国の工事損害要領に基づく調査をさせ、報告書の副本を配布させている事例も考慮し、名古屋市はこの事業損失防止調査標準仕様書を早急に追加改正すべきである。』p574 への見解は『施工影響範囲につきましては、今後の工事計画の中で具体的に検討してまいります。その際は「事業損失防止調査標準仕様書」又は「用地調査及び物件調査委託関係仕様書」に従い、適切に対応してまいります。』p575 とあるが、早急に「調査副本配布」を追加改正すべき、への回答がない。いづれにしても、現在の事業損失防止調査標準仕様書に基づき「建物等の調査は、事前調査と事後調査に区分して行う」ことを明確にするため、この事後調査計画にも事前調査を追加すべきである。
	［埋立土砂の成分調査の方法等について］ ＊p484 土壌を事後調査報告に記載する？ 事前調査計画の表の欄外に「工事期間中に、埋立てに用いた土砂が「土壌汚染対策法」に定める基準に適合した性質であることを確認するため、工事中の事後調査報告書において、同法に基づき行った試験結果を記載する。」p484 とあるが、調査項目、調査方法、調査場所、調査時期・頻度を記載すべきである。埋立土量は「約 40 万 m^3 を計画」（配慮書への意見の見解 p515）という大規模・長期の埋立にも関わらず、その土壌成分の確認調査方法が全く示されないようでは通常の工事ではありえず、まして環境影響評価にはそぐわない。

事　　業　　者　　の　　見　　解	本文対応頁
地下水の調査時期及び場所、頻度について、再度検討します。変更する場合には評価書に記載します。	評価書 p. 491
建物に影響があると懸念される範囲においては、地盤変位調査及び家屋調査を実施する予定です。また、調査副本については、各家屋等に必要の有無を確認し、求められた場合においては配布する予定です。	―
埋立てに用いる土砂は、入手先や量、時期について関係機関と協議中です。 また、海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律に定める基準に加え、土壌汚染対策法に定める基準に適合した土砂を用いますが、調査方法についても、関係機関と協議の上、検討してまいります。	―

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
事後調査	［埋立土砂についての土壌汚染調査について］ ＊p484　影響要因の把握に土壌汚染を 　影響要因の把握に土壌汚染をとして、配慮書の段階から『リニア工事の発生土はほとんど土壌汚染されている。…緑地にするような場所をリニア工事の発生土で埋め立てるべきではない。万が一リニア工事の発生土で埋立てる場合には、JR 東海の調査を鵜呑みにせず、埋立て事業者としても独自に、安全な土壌を確認するための詳細な方法を事前配慮で定めるべきである。』p510 と意見を提出し、見解で『納入時期や土質条件が合致する場合には建設発生土を積極的に活用していきたい…埋立てに用いる土砂は、土壌汚染対策法に定める基準に適合した性質のものとします。』p507 と土壌汚染対策法に定める基準に適合した土砂を用いることだけは約束したが、リニア発生土の不使用は煮え切らないため、方法書では『リニア工事の発生土はほとんど土壌汚染され、緑地という跡地利用から考えても利用すべきではない。方法書の段階では、埋立て用材は安全・良質な残土に限定するなどの原則ぐらい示すべきである。』p556 と意見を提出したところ、見解は、それには答えず『土壌汚染対策法に定める基準に適合した性質のものとします。また、放射性物質により汚染された土は用いません。』p557 と、土壌汚染対策法に定める基準に適合した土砂を用いることを繰り返すだけであった。しかし、影響要因として土壌を選択しないために、事後調査の表の欄外に「…に適合した性質であることを確認するため、工事中の事後調査報告書において、同法に基づき行った試験結果を記載する」p484 と中途半端の方法をとっている。少なくとも正式な事後調査項目として、この表に追加すべきである。

事　　業　　者　　の　　見　　解	本文対応頁
「土壌」は本環境影響評価において選定していないため、準備書 p.481～484　表 4-1 に記載していませんが、埋立土の性質確認は事業計画に明記しており、予測の前提条件となるものです。事後調査において、基準に適合した性質であることを確認するとともに、試験結果を事後調査結果報告書に掲載します。	―

(7) 環境影響評価手続きに関する事項

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
説明会	［方法書説明会の開催について］ ＊p487　方法書説明会は中止ではなく延期を 　環境影響評価手続きの経緯が一覧表になっているが、方法書説明会が延期でもなく中止になったことが記載されていないが、事情を正確に記載すべきである。 　2020 年 3 月 6 日付で、本研究員会は次のような抗議と要望を行った。『3 月 4 日の名古屋市のホームページのトップページ「新型コロナウイルスに関連する情報」の「イベント等の対応について」及び名古屋市新着情報で、突然「方法書説明会中止のお知らせ(大江川下流部公有水面埋立て)」が発表された。3 月 27 日に予定されていた説明会を、延期ではなく、中止としたとのことである。根拠として、「名古屋市環境影響評価条例第 11 条の 2 第 4 項の規定により、開催することができない場合と判断し」と記載されている。…開催までまだ 3 週間もある。3 月 6 日に「3 月 4 日付の名古屋市報道資料で、『配慮書』に対する市長意見送付」が公表された段階である。…国の発表では、「2 週間の自粛」が呼びかけられており、名古屋市の施設のキャンセル料の免除も 27 日までは想定されていない。こうした段階で早々と中止を決定するのは、環境影響評価制度への冒涜であり看過できない。厳重に抗議する。あたかも「新型コロナを口実に、説明会が回避できる」と言わんばかりである。 　事業実施は、そもそも 1 か月を争う緊急なものではない。新型コロナは震災のように影響が何年もの長期に及ぶものではない。こうした事情を勘案すれば、しばらく延期してでも開催すべきである。延期して開催することを強く求める。この抗議と要望に沿い、説明会を実施すべきである。』に対する見解は『…代替措置として、方法書説明会にて使用を予定していた説明資料の周知（…周辺…回覧、ウェブサイトへの掲載…）を行いました。さらに説明ブースの開設（…計 3 回）を行うことにより…周知するよう努めました。…大規模地震発生時の汚染土の露出・拡散の防止を目的…早期に実施する必要…』p543 とあるが、説明資料の周知、説明ブースの開設だけでは関係者の意見を正しく把握することはできず、他の人がどのような意見を持っているかも聞けない。地震時の流出対応で早期に実施する必要といいながら、この準備書は方法書の 2020 年 3 月から 2 年半遅れた 2022 年 8 月とゆっくり公表された。 　なお、中部国際空港 PI（パブリックコメント）の説明会で美浜町（9 月 19 日）が台風で中止されたが、その代替日程が 9 月 27 日に延期された。中止ではなく、延期が当たり前の取り扱いである。

事　　業　　者　　の　　見　　解	本文対応頁
方法書説明会を予定していた令和 2 年 3 月は、新型コロナウイルスが国内で感染が始まった時期でもあり、ウイルスの特性は未知の状態でした。感染拡大や収束について予測できない状況であり、その時点としては、集団感染の可能性が高いと考えられていた説明会を、延期ではなく中止としたことはやむを得ない判断だったと考えています。 説明会開催の代替措置として、方法書説明会にて使用を予定していた説明資料の周知（事業予定地周辺にお住まいの皆様への回覧、本市及び本組合の公式ウェブサイトへの掲載並びに縦覧・閲覧場所への配架）を行いました。さらに、説明ブースの開設（2020 年 4 月 15 日,22 日南区役所、4 月 17 日名古屋港情報センターの計 3 回）を行うことにより、方法書の内容を、事業予定地周辺の皆様及び市民の方々へ広く周知するよう努めました。説明会と異なり、対面での意見交換はできませんが、方法書の内容を周知し、意見を伺う機会を設けさせていただき、手続きとしての問題は無いと考えています。 なお、方法書意見書の受理から準備書提出まで 2 年 2 ヶ月要していますが、四季の現地調査を行い、周辺環境への影響を回避・低減するための事業計画を検討したうえで、予測評価を行っており、必要な時間であったと考えています。本事業は、南海トラフ巨大地震等の大規模地震発生時の汚染土の露出・拡散の防止を目的とするものであり、早期に実施する必要があることについてはいささかも変更しておりません。今後も適切な環境影響評価の手続きを経たうえで、早期の事業着手に向けて準備を進めていきます。	—

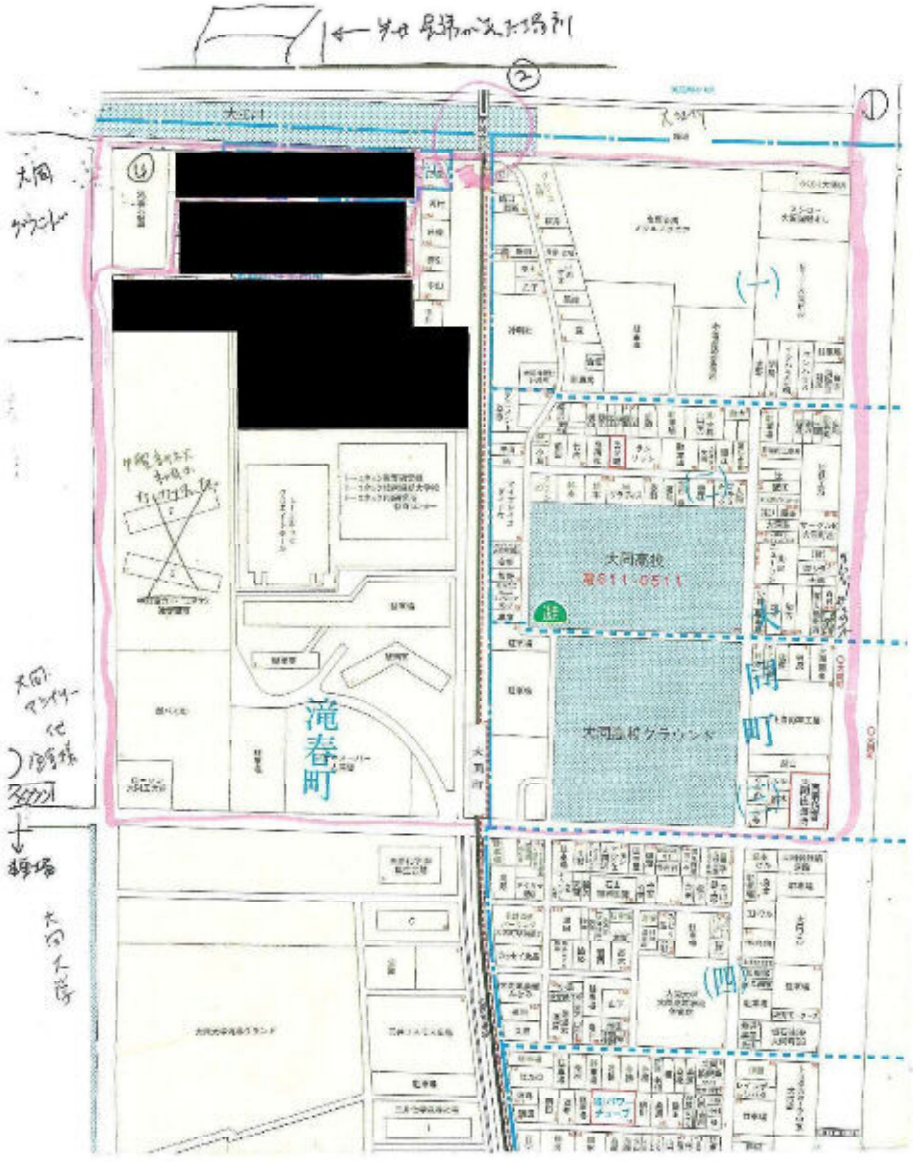
項　　目	意　　見　　の　　概　　要
説明会	［方法書説明会資料について］ ＊p545　説明会資料は後出しじゃんけん 　説明会資料では、方法書以上の内容があり、方法書への意見に反映できなくなる。たとえば、「埋立による封じ込めイメージで、初めて覆土の位置が図示され、既設護岸の堤防は残したまま、周辺地盤と同じ高さまで覆土することが分かったが、これなら大まかな覆土量は推定できるはずである。…」の意見に対する見解は『イメージとして視覚化したものです』p545であり、全く意見に答えていない。説明会は方法書を説明するものであり、それ以上の内容は事業者も決定していないはずである。それとも方法書は不十分であったということか。

事　　業　　者　　の　　見　　解	本文対応頁
埋立てによる封じ込めイメージは、方法書 p.4,5 に掲載の埋立てに関する記述を分かりやすくイメージとして視覚化したものであり、方法書の内容を補足するものです。 なお、盛土の位置が周辺地盤と同じ高さであるということは、方法書 p.5　図 2-2-1 の最下段の表にも掲載されています。	―

(8) その他に関する事項

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
その他	［工事看板の設置について］ 工事箇所の大江川まで、少し前から工事していることがわかるように立て看板を出すこと。 （例） 私は東京に主人の親族がいます。蓮根レインボーホールに行く機会があり名古屋から新幹線で目指しました。駅を降りてすぐ立て看板を辿って無事に着くことができました。東京は土地が狭いのもあり、式と焼却が別の施設で行います。1日で済ますとなると1週間後なんてことも、なぜなら焼却する設備が8基しかないからです。 こちらの施設は名古屋を参考にしている点が沢山ありました。予算の関係もありますが、警備員さんに多数きてもらうより経済的ですよ。（参考資料を見て下さい。） 大きなプロジェクトなので名古屋にしかできないと思います。
	［供用後の土地利用について］ 先日説明会にて埋立て後に建設される施設などはまだ未定だと聞きました。住民の意見を聞いて欲しいです。アンケート形式。今回のような感じでもいいし、幼稚園児、保育園児、小学生の意見を。

事　　業　　者　　の　　見　　解	本文対応頁
工事に先立ち、工事看板を適切に配置し、周辺住民の皆さまに工事を周知できるように努めます。	―
埋立て後の土地利用の検討については、地域住民の方からの要望なども参考にできるよう、方法を検討していきます。	―

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
その他	［工事関係車両の走行ルートについて］ 以下の図で示す範囲内に工事関係車両が進入しないようにしてほしい。 ※小学校に通学時、登下校時間帯と大型トラック走行が重ならないように。 ※住宅内の走行は禁止にしてほしいです。（通り抜けで普通自転車も町内をよく通ります。）→交通事故が起きています。（すごいスピードで走っていきます。） 

※図中の黒塗り箇所は、意見の提出先である担当部局において、個人情報保護の観点から黒塗りとされたものであり、本見解書においては、受領したものをそのまま掲載しています。

事　　業　　者　　の　　見　　解	本文対応頁
工事関係車両の走行ルートについては、地元住民の方の意見も聞きながら最終的に決めていきます。	―

その他意見に添付されていた資料

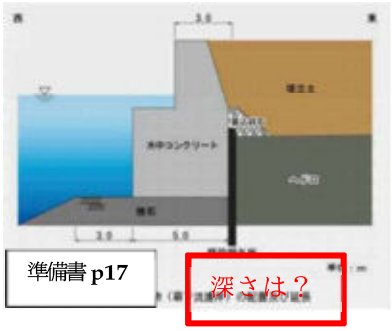
4-2　公聴会における意見の概要及び事業者の見解

公聴会における陳述人数は 1 名、意見の数は 40 件であった。公聴会における意見の概要及び事業者の見解は、表 5-4-2 に示すとおりである。

表 5-4-2　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 名	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	2
	対象事業の事業予定地及びその周辺地域の概要	1
	対象事業に係る環境影響評価の項目	2
	環境影響評価	21
	事後調査に関する事項	3
	環境影響評価の手続きに関する事項	1

(1) 対象事業の名称、目的及び内容

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
事業の内容	［事業計画の検討経緯について］ ＊見解書 p3 事業計画検討の経過の疑惑（準備書 p4） 複数案有識者懇談会は何を議論していたのか、無駄な案まで提案して議論したのかには、とうとう答えなかった。せめて「事業費が非常に高い」、「初期投資は高額であるが長期的には経済的」p8 の根拠ぐらいは公表すべきである。
	［水質モニタリング結果について］ ＊p8 底泥の有害汚染物質汚染状況に多くの疑問 準備書の 17 の図を指します。図番号修正は当然であるが、定期的な水質モニタリングの結果を出典とともに示すべきについて対応せず、方法書の繰り返しである。 準備書で新たに「工作物（最下流護岸）の配置及び延長」の図を追加したことを明記し、この図の説明文（見解の文章）と既設鋼矢板の深さを評価書本文に記載すべき。また、最下流部での不透水層位置を明記すべきである。 

事　　業　　者　　の　　見　　解	本文対応頁
掘削除去、埋立てともに事業目的を達成できる対策方法として考えられますが、掘削除去はＰＣＢ 等を含む汚染土の処理が発生するため、埋立ての何倍もの費用が必要となります。一方で埋立ては、河川の暗渠化により、初期投資は高額になりますが、堤防の維持管理費の削減や、地震時の堤防損傷リスクの軽減及び公園整備により、土地利用が可能となると考えております。	―
最下流部に存在する鋼矢板は、深度 T.P.-13.1m であり、不透水層より深い位置まで設置されています。	―

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
事業の内容	［工作物について］ ＊見解書 p11 ボックスカルバートぐらいは工場製造で（準備書 p16） ボックスカルバートについて、プレキャスト製品の検討もする、というが、工事工程の大きな変更であり、準備書の運搬車両数・頻度、建設機械の種類など、準備書と全く異なることになるため、今頃検討では遅すぎる。これでは準備書の変更が必要となる。
	［用語解説について］ ＊見解書 p13 ジオテキスタイル敷設の説明が遅い（準備書 p18） ジオテキスタイル敷設の専門用語は次頁の注で出てくるが、軟弱地盤対策というだけで、水分は排出可能＝溶出した有害物質は滲みだしてくることが分かった。抑え込むヘドロ層から有害成分は滲出してこないのか。
	［地下水事後調査について］ ＊見解書 p13 施工前、施工中、施工後に地下水質の確認場所、頻度は不十分（準備書 p18） との指摘に「再検討します」とのことであるが、その結果の地下水質の調査時期、場所、頻度についてどのように「再度検討」するのか、それがなければ見解書とは言えず、公聴会での陳述もできない。
	［有害物質排水処理施設について］ ＊見解書 p12 有害物質を全て処理できる施設？（準備書 p19） 埋立の工事計画「地盤改良：有害物質排水処理施設（注４）を設置する。」の注 4 で「重金属はじめダイオキシン類などの有害物質をすべて処理できる施設」p19 とあるが、そのような処理施設が存在するのか、との指摘に対し詳細を評価書資料編へ掲載するとのことであるが、有害物質をすべて処理できる施設はあるのか、施設の仕組み、構造などを示すべき、下流部からはポンプアップまでするのか、配管はどうするのか、と様々な疑問がある。見解書でもっと明快な説明が必要である。
	［工事期間中の水質調査について］ ＊見解書 p15 排水処理後の水質確認は復活すべき（準備書 p19） 準備書への意見がなければ、方法書を無視して濁水処理設備の水質確認は行なわないつもりだったのではないか。それとも、うっかり忘れたのならその原因を明らかにすべきである。 また、評価書に追記するつもりなら、その頻度、項目を見解で明らかにし、公聴会での陳述に耐えられるようにすべきである。

事　　業　　者　　の　　見　　解	本文対応頁
プレキャスト製品を使用できる箇所については、プレキャスト製品の使用についても検討を進めてまいります。	―
水面の埋立てに伴う汚染水の溶出の可能性については、汚染土層内で水の動きがほとんどないことに加え、ヘドロ層の下層には不透水層があること、工事は大江川の流路と遮断してから、ヘドロ層の上層にある覆土層及びアスファルトマットの上に盛土を行うことから、汚染物質が上層及び下層の地下水及び大江川右岸へ溶出する可能性は極めて小さいと予測しております。さらに予測の確実性を補うために、定期的なモニタリングにより、有害物質の観測を行っていく予定でございます。	評価書 p. 21, 293, 491
地下水質のモニタリングにつきましては、汚染の拡散がないことを確認できるよう、調査地点や頻度等を見直しているところでございます。結果につきましては、評価書に記載していきます。	評価書 p. 491
有害物質排水処理施設の詳細につきましては、評価書資料編へ記載いたします。各施工箇所から配管を設置し、処理施設まではポンプ排水を行う予定でございます。	資料編 p. 18
濁水処理設備で処理した後、水質を確認し放流する計画です。	評価書 p. 19

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
事業の内容	［エコチューブ袋について］ ＊見解書 p15 エコチューブ袋の疑問（準備書 p21） 有害物質の流出を防ぐための計画で、「ウ)袋詰め脱水処理工法の採用」として、「ヘドロ層を含む底質…エコチューブ袋に収納し、施工区域内に仮置き、脱水する」というが、エコチューブ袋の材質、性能はどのようなものか。１袋の大きさはどれぐらいで、26 万 m3 のヘドロ層のどれだけを取り出して処理するのか、脱水した水の処理はどうするのか。また、仮置きする施工区域内での浸出水は有害物質排水処理施設で処理するのか。 見解では、詳細を評価書資料編に記載するというだけ。これでは準備書の意味はない。何を言われても、評価書に記載しますというのでは、準備書は不要ということになる。
	［工事の平準化について］ ＊見解書 p19 工事車両の 49 カ月目だけが飛び抜けている（準備書 p25） 工事車両の 49 カ月目だけが飛び抜けているので、平準化か削減をすべきである。
	［工事関係車両の走行ルートについて］ ＊見解書 p23 工事関係車両の走行ルート、出入り口は方法書から変更したが、新しいルート３を活用し、運搬車両の再配分を行い、地元住民に説明して対応すること（準備書 p25） この意見に対し、「地元住民の意見も聞きながら最終的に行きます。」との見解だが、まだ、未定では準備書とは言えない。少なくとも評価書には最終結論に基づき予測をされたい。

事　　業　　者　　の　　見　　解	本文対応頁
脱水処理中にエコチューブ袋から生じる水については、水質を確認し、汚染がないことを確認した上で排水する予定です。排水基準を満足しない結果となった場合につきましては、有害物質排水処理施設を経由して排水する予定でございます。	評価書 p. 21 資料編 p. 18
プレキャスト製品を使用できる箇所についてはプレキャスト製品の使用についても検討を進めてまいります。	―
工事関係車両の走行ルートについては、地元住民の方の意見も聞きながら最終的に決めていきます。	―

(2) 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	［工事に伴う公害の防止について］ ＊見解書 p27 低騒音・低振動型や排出ガス対策型建設機械を使用するのは原則ではいけない（準備書 p29） この意見に対し、「使用に努めます。」との見解だが、非適合車の使用だけは発注仕様書に使用しないことを明記するとある。低公害型建設機械についても、発注仕様書に明記すべきである。
存在・供用時を想定した配慮	［自然環境の保全及び快適環境の安全と創造について］ ＊見解書 p29 自然環境の保全の配慮の確認方法を（準備書 p30） 検討結果を本来準備書に記載すべきである。

(3) 対象事業の事業予定地及びその周辺地域の概要

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
自然的状況	［ダイオキシン類の調査結果について］ ＊見解書 p31 東レの行政検査を（ダイオキシン類排水濃度が増加している）（準備書 p56） 方法書では、ダイオキシン類事業者測定結果が 2018(H30)年度のものであり、東レ株式会社名古屋事業は 0.090pg-TEQ/l であったが、今回の準備書では、2020(R2)年度の東レ株式会社名古屋事業場は 0.15pg-TEQ/l と増加している p56。規制基準値 10pg-TEQ/l 以下を守れているとはいえ、その動向を注視し、名古屋市の行政検査で確認した結果を記載すべきである、への見解は「行政検査の対象とし、適切の指導」というが、その結果を求めている。

事　　業　　者　　の　　見　　解	本文対応頁
原則として対策型建設機械を用いる計画でございますが、施工機械の種類によっては、対策型機械がない機種や、十分に普及していない機種もあるため、原則と記載にとどめております。	評価書 p.29
埋立てに用いる土砂は、入手先や量、時期について関係機関と協議中でございます。また、海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律に定める基準に加え、土壌汚染対策法に定める基準に適合した土砂を用いますが、調査方法についても関係機関と協議の上、検討してまいります。	―

事　　業　　者　　の　　見　　解	本文対応頁
環境局の報告によりますと、大江川での調査結果は、2020 年度が年間平均値 0.21pg-TEQ/L、2021 年度が年間平均値 0.13pg-TEQ/L となっており、環境基準の値である 1pg-TEQ/L を下回っております。	―

(4) 対象事業に係る環境影響評価の項目

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
環境影響評価の項目	［環境影響評価の項目について］ ＊見解書 p33 地盤（存在時）を影響要因に追加すべき（準備書 p123） 工事中の地盤の予測・評価をしたというだけで、プレロード盛土・圧密沈下の期間も約 5 年程度の証明もしていない。大規模な建築物を設置こそしないが、それ以上の大規模な埋立てを行うため、供用時の予測・評価をすべきに答えるべきである。
	［環境影響評価の項目について］ ＊見解書 p35 土壌を抽出しない理由はこじつけ（準備書 p123） 環境影響評価の項目として抽出しなかった理由として、土壌は「工事中：公有水面の施工であり、陸地の掘削を行わない。」とあるが、エコチューブ袋で封じ込めたはずのヘドロからの浸出水で地下水汚染、それによる土壌汚染が心配されるため、環境影響評価の項目として抽出し、予測評価の対象とすべきである。

(5) 環境影響評価

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
大気質	［建設機械の排出ガス対策型について］ ＊見解書 p43 Nox の排出ガスの発電機などは排出ガス対策型があるになぜ使用しないのか（準備書 p145） 評価書で修正ではなく、見解書にも記載すべきである。
	［建設機械の排出ガス対策型について］ ＊見解書 p43 ダンプトラックは排出ガス対策型建設機械がある（準備書 p145） ＊見解書 p43 SPM の排出ガス諸元の発動発電機などは排出ガス対策型があるのになぜ使用しない（準備書 p150） 見解では「可能な限り使用に努める」とあるが、「可能な限り」とは何か。

事　　業　　者　　の　　見　　解	本文対応頁
地盤の影響予測について、工事中を選択した理由は、影響要因が水面の埋立てのためです。一方で水面の埋立て、具体的には盛土による沈下、隆起の影響予測につきましては、予測対象期間を工事初期から盛土完成後20年間としており、影響は工事期間中のみを対象としておりません。準備書ではこの予測対象期間の説明が不足していたため、誤解を生じさせる内容となっておりました。評価書では予測期間が工事初期から盛土完成後20年間であることを明記いたします。	評価書 p. 120
準備書に記載のとおり、ヘドロ層を含む底質は有害物質を流出させないエコチューブ袋に収納し、地下に埋設するため、周辺土壌の汚染はないと考えております。また、地下水汚染についても、準備書に記載のとおり地域特性、事業特性などから工事による周辺への影響は極めて小さいと予測しております。	―

事　　業　　者　　の　　見　　解	本文対応頁
発動発電機、空気圧縮機については、排出ガス対策型建設機械を使用する計画です。評価書において修正します。	評価書 p. 145
ダンプトラックについては、排出ガス対策型の指定機種はあるものの、現時点では十分に普及されておらず、事業者の努力によっても調達不可能な場合も考えられることから、予測においては非対策型の原単位を使用しましたが、施工時においては施工業者と協議し、可能な限り排出ガス対策型の使用に務める計画です。	評価書 p. 145

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
悪　臭	［予測時期について］ ＊見解書 p59 悪臭の予測は工事後ではなく工事期間中を（準備書 p174）
騒　音	［建設機械の配置について］ ＊見解書 p65 騒音予測の機械配置は意図的（準備書 p179）
	［低騒音型建設機械の原単位について］ ＊見解書 p64 低騒音型建設機械の原単位で予測を（準備書 p180） 見解書 p65（見解書 p79 で、騒音、振動、大気とも同内容）騒音、大気ともに、「予測においては非対策型の原単位を使用し」とあるが、そのような注意書きは予測条件、評価のどこにもなく、大気予測は当然、備考にある 2 次対策型、3 次対策型の原単位を用いていると理解していたが、違うということか。だからこそ、騒音は、A 特性パワーレベルが 96～111dB(A)と出典に従った値が掲げてあるだけなのか。いかにも原単位が対策型になっているかのような表現（p145：NOx 原単位、P150：SPM 原単位）は住民をごまかすようなものである。最低限、原単位の表でしっかり注意書きをし、評価でも非対策型の原単位で予測した結果であることを追加すべきであるし、本来は、対策型という環境保全対策を含んだ原単位で予測すべきである。
	［仮囲いの設置について］ ＊見解書 p75 騒音の環境保全措置に仮囲いを（準備書 p195） 苦情があって初めて仮囲いの設置を含め対応するという姿勢では、事業者の姿勢を疑う。まして、プレロード盛土により、堤防より高い位置でブルドーザ等の整地作業があれば、回析効果もないまま騒音が振りまかれることになる。それぞれの騒音予測には問題があることは指摘したとおりであり、基準値を超える恐れがあるのに、事業者により実行可能な範囲内で回避・低減すると評価できるのか。

事　　業　　者　　の　　見　　解	本文対応頁
ヘドロ層を含む底質を掘削除去する際及び地盤改良時の悪臭については、必要以上に施工範囲を広げず最小限の露出に抑えながらの施工に努めることで、周辺環境に与える影響は小さくなるものと考えております。 エコチューブ袋を用いることで、仮置き時及び脱水した水に関しても悪臭を低減する効果があります。 エコチューブ袋を用いた袋詰め脱水処理工法については、資料編に記載いたします。	資料編 p. 13
建設機械の配置にあたっては、予測対象時期である工事着工後 49 ヶ月目の工事内容に基づき、使用する機械を、それぞれの施工場所に配置しました。	―
本事業では準備書の環境保全措置の記載のとおり、原則として対策型の機械を使用する計画ですが、予測においては、非対策型の原単位で計算を行っております。評価書においては非対策型の原単位を用いて計算したことを明記いたします。	評価書 p. 145, 150
堤防天端より高い位置で、盛土工事を実施する際には、上流左岸側の住居前面のパラペットの上に適切な高さの防音フェンスを設置する予定でございます。	評価書 p. 189 資料編 p. 114

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
騒　音	［道路交通騒音の環境保全措置について］ ＊見解書 p77 都市高速沿いは騒音の環境基準を超える（準備書 p195） No4 は、市道で 2 車線のため、「特例の環境基準」ではなく、「道路に面する区域」の環境基準（昼間 65dB 以下）が適用され、工事中予測値が 640dB で昼間の環境基準 65dB 以下であるとはいえ、工事車両大型車が 10 台/時も増加（現況は 0～4 台/時）資料 p96,97 するために、現況より 2（1,7）dB も増加するため、十分な環境保全対策が必要である。それこそ、環境基準を超えないからいいというだけではなく、事業者により実行可能な範囲内で回避・低減することが必要である。
振　動	［建設機械の稼働による振動の予測時期について］ ＊見解書 p77 地盤改良区域での振動予測を追加すべき（準備書 p198）
	［特定建設作業に係る振動の基準について］ ＊見解書 p83 建設振動の規制基準と規制基準値は異なる（準備書 p203） 基準値は単純に「敷地の境界線での値が 75dB を超えないこと」であるが、「特定建設作業に係る振動の基準」は、基準値はもちろん、作業時間、１日当たりの作業時間、作業期間、作業日と５項目ある（資料 p40）。法・条例を守るのはあたりまえである。 基準値だけで評価するのは、環境影響評価の精神とも異なる。市の環境影響評価技術指針では、「評価に当たって…イ 国又は名古屋市等による環境保全施策との整合性に係る評価 はもちろんであるが、これは環境基準が定められていればいいが、規制基準しかない建設工事のような場合は、基準値ばかりでなく、作業時間、作業日などの基準を順守するのは当然である。との意見に対し、見解では訂正と言う言葉はないが実質的に訂正してお理了解する。なお、ア 環境影響の回避・低減及び環境の改善に係る評価を行い、事業者により実行可能な範囲内で回避され、又は低減されており、必要に応じてその他の方法により環境への保全についての配慮が適正になされているかどうか、あるいはどのように改善されているかを評価する。」ことも含まれている。

事　　業　　者　　の　　見　　解	本文対応頁
工事関係車両が走行する№4地点は、道路交通騒音に係る環境基準や道路交通振動に係る要請限度の値は下回るものの、もともとの交通量が少ない場所であることから、工事関係車両の走行による騒音振動の増加分が大きく、事業者として影響を低減するための配慮が必要と認識しております。具体的には急発進や急加速を避けることや、住居等生活関連施設の近くを走行する際は、徐行運転を行う等、静穏な走行に努めることを実施する予定でございます。	評価書 p.199～200
建設機械の稼働による振動の予測は、方法書に基づき、振動の影響が最大となる時期に行いました。この時期は、工事期間において月別に稼働する建設機械の基準点における振動レベルを合成し、期間内で合成振動レベルが最大となる月としています。資料編 p.9 の下図に月別の合成振動レベルを掲載しています。	―
作業時間、1日当たりの作業時間、作業期間、作業日などの基準を順守し、周辺への影響の低減に配慮してまいります。	―

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
水質・底質	［工事中の予測について］ ＊見解書 p87 工事排水の放流基準値は？（準備書 p234） 方法書に対する意見『“水質汚濁の規制及び届出の概要（排水基準編）…「建設工事における排水対策」に基づき、沈砂池等の処理施設を設置し、下記表の値を目安に処理して排水を行う予定”とあるが、この目安を使うということが配慮書には示されていなかった。今回の見解を方法書のどこかに記載すべきである。…事業者として可能な限りの対策をすべきである。』p560 に対する見解は、『(施工手順、排水処理方法は繰り返し。建設工事における排水対策の目安は「下水道処理区域以外」に適用するものから書かない。)』p561 であり、目安の浮遊物質量 200mg/l の放流水質では、大江川、地先海域に大きな汚濁を排出することになる。いくら定性的予測とはいえ、そもそも工事中の予測で濁水処理施設、有害物質排水処理施設からの水質、水量が、本文、資料編のどこにも示さずに、工事中の予測結果「工事期間中において、汚濁物質及び有害物質の拡散・流出する可能性は小さいと予測される」p234 が出るようでは環境影響評価とは言えない。
地下水	［境界線での地下水調査について］ ＊見解書 p87 境界線での地下水調査を（準備書 p272） 見解で「地下水の調査時期および場所、頻度について、再度検討します。変更する場合には評価書に記載します。」とあるが、見解でその結果を記載すべきである。
地　盤	［盛土高を低くする環境保全措置の再予測について］ ＊見解書 p89 盛土高を低くする環境保全措置の再予測を（準備書 p294） 見解にあるように、常識的な左岸側、右岸側同じ盛土高で予測し、その結果を示し、護岸背後の沈下許容値を満足しない状況を明らかにすべきである。そのうえで環境保全対策を検討し、「右岸側全区間の盛土高を最大 1.8m 低くする」をした再予測結果が表 2-7-4 であることを明記すべきである。
安全性	［区間番号 M の交通量について］ ＊見解書 p91 背景交通量が、大気予測と異なる（準備書 p313） 見解は理解できない。安全性の予測区間 M は、交差点ではなく 1 断面であり、大気質の予測断面 N04 とほとんど同じで脇道もなく、交通量は同じはずである。

事　　業　　者　　の　　見　　解	本文対応頁
工事中の水質の予測は、方法書に基づき、工事計画に基づく定性的な予測としています。 本工事における排水処理は、準備書 p.234 に記載のとおりであり、汚濁物質が拡散・流出する可能性は小さいと考えています。	準備書 p.234 評価書 p.238
汚染の拡散がないことが確認できるよう調査地点や頻度等を増やす方向で見直しております。	評価書 p.491
計画盛土高（盛土厚 7.2m、NP+7.1m）が最も高く、地中の圧密対象層（ヘドロ層及び粘性土層）が最も厚い 1.16k（No.7）断面において、地盤変動を解析した結果、傾斜角が許容値を満足しなかったため、右岸側全区間の盛土高を最大 1.8m低くする環境保全措置を検討しました。 準備書 p.290　表 2-7-3 の盛土高とした場合の予測結果が準備書 p.293 表 2-7-4 であり、全ての断面で大きな問題がないことを確認しました。 ただし、場所によっては限界値の範囲に含まれることから、工事中に動態観測を行い、必要に応じて更なる沈下の軽減対策を実施する計画です。	―
安全性の調査地点№.４の北側断面と大気質の予測地点である№.４地点の間には信号交差点が１つ、脇道は３本あるほか、大学施設への出入り口も複数あります。大気質の予測地点である№.４地点から北進すると脇道を挟んで一方通行になり、その後は堤防道路を東進するのみとなります。よって両地点間の交通量が大きく異なったものと考えております。	評価書 p.159,160 308,315

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
安全性	［交通誘導員の配置について］ ＊見解書 p93 安全性の環境保全措置は不十分（準備書 p316） 「走行ルートは、おおむねマウントアップ等により歩車道分離がなされています。」というが準備書 p307,308（交通安全施設等の状況）では逆のように見える。工事関係車両の走行ルート及び走行台数 p312 の図に、ルートごとの交通安全施設等の状況を追加すべきである。 また、マウントアップ等により歩車道分離がなされていないルートについては特別な環境保全対策を検討すべきである。
廃棄物	［廃棄物発生量の根拠について］ ＊見解書 p93 廃棄物の予測方法に廃棄物発生量の根拠を示すべき（準備書 p317） 「アスファルトマットの発生量は工事計画より算出」とあるが、除去するアスファルトマットは最大の廃棄物発生量であり、内部にガラス繊維が含まれており分別が難しいため、まず、発生量の予測根拠を明確にすべきである。工事計画をみても、除去するアスファルトマットの位置、面積は示されていないし、アスファルトマット 1m^{2}が何トンになるかの実験、文献もない。約 2000 トンと想定した内訳を示すべきである。 また、アスファルトマットに付着するヘドロの除去など廃棄物を少しでも少なくする具体的努力をすべきとの意見に対応した見解を記載すべきである。
	［廃棄物の再資源化、処理方法について］ ＊見解書 p93 発生する廃棄物の再資源化や処理の方法を記載すべき（準備書 p317）
植　物	［重要な陸生植物の現地調査について］ ＊見解書 p95 重要な陸生植物 3 種の調査、が不十分（準備書 p343）

事　　業　　者　　の　　見　　解	本文対応頁
準備書 p.307 に記載の図 2-8-5(２)と、p.312 のルート図を比較すると、工事関係車両の走行ルートにはほとんどの区間で歩道が整備され、右左折を行う交差点には信号機と横断歩道が設置されていることが確認できます。安全施設のない工事関係車両の出入り口や民地に直接侵入する場所への環境保全対策として、視認性を良好に保つことや、交通誘導員を配置する予定です。	準備書 p.307,312 評価書 p.312,318
アスファルトマットの発生量は、工事計画より算出しています。アスファルトマットをはじめ、工事中に発生した廃棄物等については、関係法令等を遵守して、適正処理を図るとともに再資源化に努めます。 アスファルトマットの撤去数量については、施工上撤去せざるを得ないボックスの設置箇所の他、非盛土部及び応力遮断の地盤改良範囲にマットの厚さを掛けて算出しています。	―
工事中に発生するコンクリート及び廃プラスチック類は、収集・運搬後、中間処理場へ搬入しリサイクルを行う計画です。リサイクルが行えない、アスファルトマット及びかき殻については、最終処分場へ搬入し、埋立処分する計画です。	―
陸生植物の現地調査は、準備書 p.326　図 2-10-3 に示す範囲で実施しており、事業予定地下流の「海域」も対象としています。 現地調査で確認された、イセウキヤガラは庄内川、新川及び天白川河口、ホソバハマアカザは、「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 植物編」（名古屋市，平成 27 年 4 月）において、庄内川及び日光川河口と港区加福町で生育が確認されています。	準備書 p.326 評価書 p.332

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
動　物	［重要な陸生動物の予測について］ ＊見解書 p97 重要な陸生動物（ケリ、コアジサシ）（準備書 p395） ＊見解書 p97 重要な陸生動物（ミサゴ）（準備書 p396） ＊見解書 p97 重要な陸生動物（ニホンスッポン）の予測が不十分（準備書 p397） ＊見解書 p88 重要な水生動物（魚介類 6 種）の工事中予測が不十分（準備書 p398） ＊見解書 p101 重要な水生動物（魚介類 2 種）の存在時予測が不十分（準備書 p402）
生態系	［生態系の環境保全措置について］ ＊見解書 p105 生態系の環境保全措置は移植･代替策などを（準備書 p418） 見解は、意見に答えていない。「各章において記載した内容を総括し」というだけでは、生態系の環境保全措置とはならない。全国的な実例を参考に、独自の移植・代替策などを検討すべきである。
温室効果ガス等	［建設機械の稼働に伴う CO_2 排出量について］ ＊見解書 p111 温室効果ガス等の予測手法に多くに疑問（準備書 p439） 大気と温室効果ガスで異なる発動発電機で予測するような初歩的な間違いは起こさないように、今後も注意すること。
	［2030 年度に向けた新たな削減目標について］ ＊見解書 p115 低炭素都市なごや戦略実行計画の目標数値を（準備書 p118） 低炭素都市なごや戦略実行計画の目標数値については、配慮書への意見に対する見解で『ご指摘のとおり…将来目標値を…方法書に記載しました。』p525 とあり、一見意見を取り入れたかのようであるが、方法書では削減率だけの文章が追加されただけであるため、方法書への意見『…具体的目標数値を記載すべきである。』p576 への見解では「本準備書に、「低炭素都市なごや戦略第 2 次実行計画」の目標数値を記載しました。（準備書 p118）」p577 とやっと解決したので了解する。 しかし、「2030 年度に向けた新たな削減目標として、2013 年度比で温室効果ガス排出量を 27%削減…1,172 万 t/年にすることを目標としている。」p118 とあるが、国の削減目標は 5 年ぶりに「2030 年度において、温室効果ガス 46%削減（2013 年度比）を目指すこと、（2021 年 10 月 22 日閣議決定）」と強化された。このため、名古屋市の目標も変えざるを得ないのではないか、その動きを記載すべきである。との意見に対し「令和 4 年に入手可能な情報」としているが、愛知県は、あいち地球温暖化防止戦略２０３０をパブコメを実施した後、2022 年 12 月に改定している。こうした動きは名古屋市にはないのか。

事　　業　　者　　の　　見　　解	本文対応頁
埋立ては大江川左岸側から順次行っていきますが、その期間中の右岸側は、現況と同様に河川水が流下することとなります。河川右岸側の利用により、スッポンの上下流への移動は容易と考えており、また、下流側は汽水環境が残った状態となっています。これらのことから、事業による影響は小さいものと予測していますが、事業の実施にあたっては、環境保全措置を講ずることにより、重要な陸生動物への影響の低減に努めてまいります。 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。	評価書 p. 406
生態系に関する環境保全措置は、準備書 p. 418 に記載のとおり、生息環境への影響の防止に留意した工事計画の策定、濁りの拡散抑制、排水の適切な水質処理を実施していく計画でございます。	準備書 p. 418 評価書 p. 424
－	―
準備書　第１部　第４章　対象事業の事業予定地及びその周辺地域の概況に記載の情報は、令和４年３月末に入手可能な情報としています。	―

(6) 事後調査に関する事項

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
事後調査	［建設機械の稼働による大気汚染の調査場所について］ ＊見解書 p119 建設機械の稼働（NO2, SPM）（準備書 p481） 事後調査の調査場所は「施工区域内」というあいまいなものではなく、大気汚染の事後調査といいながら、建設機械配置と稼働状況を把握するというだけであり 3 次対策型を使うということも、発注仕様書で指示するわけでもないため、どのような大気汚染状態になるかも不明なため、NOｘ、SPM の最大濃度地点の濃度調査をすべきである。
	［建設機械の稼働による騒音・振動の調査地点について］ ＊見解書 p119 建設機械の稼働騒音・振動（準備書 p482） 方法書・準備書のとおりに騒音・振動事後調査を実施すると繰り返すだけであるが、意見で特殊地点では問題となるので、工事工程別にそうした時期を適宜選定することと指摘したのだから、なぜそうしないのかの理由を示すべきである。
	［工事排水の水質目標値について］ ＊p119 工事中に発生する水質汚濁物質(p482) 事後調査の調査場所が「事業予定地西側の施工区域境界で…濃度が最も高くなると予測される地点」p482 とあるが、それぞれの排水放流口で、事後調査としても調査することも追加すべきである。 また、調査時期は通常の調査の月 1 回に追加して、それぞれの排水放流口で常時連続をすべきである。このような不十分な見解は修正すべきである。

(7) 環境影響評価手続きに関する事項

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
説明会	［方法書説明会資料について］ ＊見解書 p127 説明会資料は後出しじゃんけん（準備書 p545） 「盛土の位置が周辺地盤と同じ高さであるということは、方法書 p5…記載されています。」とあるが、これは準備書 p5 にもある図であり、「事業計画検討の経緯」の中の「対策工法の検討結果」の一部であり、今回の「対象事業の内容」（準備書 p13～）には含まれていない。 まして、準備書 p290 では計画地盤高は「護岸背後の沈下許容値を満足しなかったことを受け、対策工法として盛土高を低減したためである。」と、圧密沈下後の完成高は、地点ごとにばらばらの高さとなっているし、工事時の盛土高は No7 を例にすると、左岸側工事時は 7.1m、現況護岸堤防高 5.96m に対し、1.14m も堤防より高く盛り上げることになる。こうした結果になることを想定したイメージ図だったのか。

事　　業　　者　　の　　見　　解	本文対応頁
建設機械の稼働による大気汚染の調査は、建設機械の配置及び稼働状況を調査する計画であり、調査場所は施工区域全体としています。 なお、本工事に使用する建設機械は、排出ガス対策型建設機械を優先して用いますが、機種によっては十分に普及されておらず、事業者の努力によっても調達不可能な場合も考えられることから、「原則として使用する」計画としています。	―
事業予定地南東の第１種住居地域における住居を対象に、騒音・振動を適切に調査できる場所１地点を考えています。	―
有害物質排水処理施設にて処理した水に関しては、準備書資料編 p.44 に記載する水質汚濁防止法に基づく排水基準を満たしていることを確認した後に排水する計画です。調査結果については、事後調査結果報告書に記載します。	資料編 p.50

事　　業　　者　　の　　見　　解	本文対応頁
埋立てによる封じ込めイメージは、方法書 p.4,5 に掲載の埋立てに関する記述を分かりやすくイメージとして視覚化したものであり、方法書の内容を補足するものです。 なお、盛土の位置が周辺地盤と同じ高さであるということは、方法書 p.5　図 2-2-1 の最下段の表にも掲載されています。	―

4-3　審査書に記載された市長の意見及び事業者の見解

審査書において、大江川下流部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あたっては、当該事業に係る環境影響評価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、環境影響評価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、表 5-4-3 に示すとおりである。

表 5-4-3　市長の意見の項目及び意見数

意　見　の　項　目	意見数
対象事業目的及び内容に関する事項	1
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	19
その他	1

(1) 対象事業の目的及び内容に関する事項

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
事業内容	埋立て後の詳細な土地利用計画について、今後検討を行っていくとしていることから、具体化するにあたっては、環境保全の見地からよりよい計画となるよう、周辺の住民等への情報提供に努め、緑地・景観、人と自然との触れ合い等に関して、住民等の要望を聴きながら検討を行うこと。

(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	意　　見　　の　　概　　要
全　般	施工主体によって施工業者が異なった場合、施工区域の境において、連携不足により環境の保全のための措置（以下「環境保全措置」という。）に記載した対策等が適切に実施されないことが懸念される。したがって、工事の実施にあたっては、施工業者間で連絡調整を行うとともに、情報共有を緊密に行えるような体制づくりに努めること。

事　　業　　者　　の　　見　　解	本文対応頁
環境保全の見地からよりよい計画となるよう、周辺の住民等への情報提供に努め、緑地 景観、人と自然との触れ合い等に関して、住民等の要望を聴きながら検討を行い環境に配慮することを、評価書に記載しました。	評価書 p.27

事　　業　　者　　の　　見　　解	本文対応頁
評価書において、施工業者間で連絡調整を行うとともに、情報共有を緊密に行えるような体制づくりに努めることを、環境保全措置に追記しました。	評価書 第2部各章における「環境の保全のための措置」

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
全　般	工事予定期間が約 10 年と長期間であり、また、施工区域上流側には住居及び学校が隣接し、工事関係車両が通学路や住居が接する道路を走行することから、周辺の住民等に対し、事前に工事内容を丁寧に説明するとともに、苦情等が発生した場合には適切に対応するなどの措置を講ずること。
大気質及び騒音	住居等が隣接する施工区域上流側で建設機械の稼働が集中する際の影響について予測・評価がされていないことから、施工区域上流側における建設機械の稼働による大気汚染物質排出量及び合成騒音レベルが最大となる時期の予測・評価を行い、必要に応じて適切な措置を講ずること。
大気質	地盤改良等を行う際に有害物質を含むヘドロ層が露出するため、有害物質を含む粉じんが飛散する可能性があるが、粉じんに係る環境保全措置はその効果の確実性に乏しいと考えられる。したがって、ヘドロ層に有害物質が含まれていることを踏まえた予測・評価を行うとともに、ヘドロ層に含まれる有害物質に係る大気質の状況について事後調査を行い、必要に応じて適切な措置を講ずること。
悪　臭	ヘドロ層が露出する時期が最も悪臭の影響があると考えられるが、当該時期における影響について予測・評価が行われていない。したがって、ヘドロ層の露出に伴う悪臭の程度や悪臭に係る影響が大きくなる施工内容を明らかにし、適切に予測・評価を行うこと。また、ヘドロ層が露出する時期に、悪臭の状況について事後調査を行い、必要に応じて適切な措置を講ずること。
騒音及び振動	施工区域上流側には住居及び学校が隣接し、また、No.4 地点では工事関係車両の走行により騒音が 2dB、振動が 7dB 増加する予測結果となっていることから、走行ルート 4 を走行する工事関係車両の走行時間、交通量等について適切な配車計画を検討し、沿道環境に対する影響を低減すること。

事　　業　　者　　の　　見　　解	本文対応頁
評価書において、周辺の住民等に対し、事前に工事内容を丁寧に説明するとともに、苦情等が発生した場合には適切に対応するなどの措置を講ずることを、環境保全措置に追記しました。	評価書 第2部各章における「環境の保全のための措置」
施工区域上流側における建設機械の稼働による大気汚染物質排出量及び合成騒音レベルが最大となる時期の予測を行い、環境保全措置を踏まえた評価を行いました。 また、建設機械が堤防と同程度の高さで稼働する時期には、施工区域境界付近（パラペット天端上）に遮音壁を設置することを、環境保全措置に追記しました。	評価書 p.146～149,153～156,187,189 資料編 p.89,114
大気質の予測において、ヘドロに含まれる有害物質が粉じんとして飛散する可能性があることを踏まえて予測・評価を行いました。 また、事後調査において、ヘドロ層に含まれる有害物質を対象とした調査の実施を追加しました。	評価書 p.131,136,489
悪臭の予測において、ヘドロ層の露出に伴う悪臭があることを踏まえて予測・評価を行いました。また、悪臭の発生する可能性のある時期についても明らかにしました。 事後調査については、ヘドロ層が露出する時期の調査の実施を追加しました。	評価書 p.175～176,489
走行ルート4を走行する工事関係車両の走行時間、交通量等について適切な配車計画を検討することを、環境保全措置に追記しました。	評価書 p.199、213

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
振　動	建設機械の稼働による振動の予測結果では、住居等が存在する地域において、最大値が 72dB であり、感覚閾値である 55dB 以上の範囲も広いことから、住居等に近い場所で工事を実施する際には、丁寧な作業に努めるなど、周辺環境への影響の低減を十分に図ること。
水質・底質及び地下水	本事業の目的からして、河床に封じ込められている汚染土から周辺環境に有害物質を拡散・流出させないことが最も重要である。しかし、予測条件として示した工事計画、排水処理等について、設定した根拠となる説明や対応が不十分である。したがって、以下の事項について対応するとともに、有害物質の拡散・流出を防止するための適切な計画となるよう、関係機関と十分に協議・調整を行い、予測の前提条件として、確実に実施すること。 ア　袋詰め脱水処理工法について、科学的知見に基づく効果を説明して予測結果の妥当性及び信頼性を明らかにするとともに、脱水された水の状況確認、処理等を適切に行い、汚染土の袋への充填、袋の埋戻し等の作業を十分に注意して施工すること。
	イ　有害物質排水処理施設について、有害物質処理の方法及び排出水の管理方法の他、工事施工手順に応じた排水処理の計画を分かりやすく示すとともに、施設の仕様は短時間豪雨を想定したものとし、施設の管理や排出水の監視を十分に行うこと。
	ウ　地下水の事後調査について、関係機関と協議し、適切な期間、頻度及び地点で実施するとともに、工事中だけでなく工事完了後についても、地下水の測定結果に応じて適切な措置を講ずること。
水質・底質（存在時）	水象の予測において、防潮壁と埋立地両方の存在時には流速が減少するとされていることから、流速が減少すると COD 濃度が上昇する可能性があることを踏まえた予測・評価を適切に行うこと。

事　　業　　者　　の　　見　　解	本文対応頁
住宅等に近い場所で工事を実施する際には、丁寧な作業に努めるなど、周辺環境への影響の低減を十分に図ることを、環境保全措置に追記しました。	評価書 p. 207
工事計画の検討、排水処理の実施にあたっては関係機関と十分に協議調整することを、環境保全措置に追記しました。 ア　袋詰め脱水処理工法について、評価書資料編に追記しました。また、脱水された水の状況確認、処理等を適切に行い、汚染土の袋への充填、袋の埋め戻し等の作業を十分に注意して施工することを、環境保全措置に追記しました。	評価書 p. 239 資料編 p. 13
イ　有害物質排水処理施設について、有害物質処理の方法及び排出水の管理方法の他、工事施工手順に応じた排水処理の計画を評価書資料編に追記しました。また、施設の仕様は短時間豪雨を想定したものであることを踏まえて予測・評価を行い、施設の管理や排出水の監視を十分に行うことを、環境保全措置に追記しました。	評価書 p. 238, 239 資料編 p. 18
ウ　地下水の事後調査については調査期間、頻度、地点を見直して評価書に記載しました。また、工事完了後の地下水の測定結果に応じて適切な措置を講ずることを、環境保全措置に追記しました。	評価書 p. 280, 491
水質について、流速が減少すると COD 濃度が上昇する可能性があることを踏まえて予測・評価を行いました。	評価書 p. 266, 273

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
地　盤	予測対象時期の設定の考え方、解析に用いた地盤物性値の設定根拠、解析手法を用いた理由等の説明が不十分である。したがって、予測条件を根拠も含めて分かりやすく示し、予測結果の妥当性及び信頼性を明らかにすること。
	予測結果において、相対沈下量と平均傾斜角が限界角を超過又は限界値もしくは限界角の範囲に含まれている地点があることから、盛土の計測や地盤変形の観測等により地盤への影響について、工事中だけでなく工事完了後も把握に努めること。また、工事前及び工事完了後に家屋調査を行い、工事による影響が確認された場合には、適切な措置を講ずること。
安全性	工事関係車両の走行ルート上に通学路と接する箇所があることから、当該ルートに交通誘導員を適切に配置し、工事関係車両の徐行及び一時停止を徹底させるとともに、歩行者及び自転車に対しても注意を払うなど、交通安全に係る影響を回避・低減する十分な措置を講ずること。
廃棄物等	工事中に約 2,000t 発生するアスファルトマットの再資源化率が 0%となっていることに対し、最新のリサイクル技術の情報収集に努めるとしているが、工事期間が約 10 年と長期間であることから、この間に収集した知見により、適切な再資源化に係る措置を講ずること。

事　　業　　者　　の　　見　　解	本文対応頁
予測対象時期は、工事初期から盛土完成後 20 年放置した段階までとしており、評価書において修正しました。また、盛土直下だけでなく護岸背後についても変位を予測する必要があったため、解析手法に通常行われる一次元圧密沈下解析だけではなく、盛土周辺地盤の圧密現象の再現が可能な二次元弾塑性 FEM 解析を行ったこと、解析条件の地盤物性値の地盤定数は、室内土質試験を実施した地層はその結果を用い、実施していない地層は一般値または推定値を用いていることを予測手法に明記しました。	評価書 p. 296, 297
盛土の計画や地盤変形の観測等により地盤への影響について、事後調査は工事完了後も実施するよう事後調査計画を修正しました。また、工事前及び工事完了後に家屋調査を行い、工事による影響が確認された場合には、適切な措置を講ずることを、環境保全措置に追記しました。	評価書 p. 300, 491
工事関係車両の走行ルートにおいて、通学路と接する箇所には、交通誘導員を適切に配置し、工事関係車両の徐行及び一時停止を徹底させるとともに、歩行者及び自転車に対しても注意を払うことを、環境保全措置に追記しました。	評価書 p. 322
廃棄物等の環境保全措置について、工事期間が約 10 年と長期間であることから、最新のリサイクル技術の情報収集に努め、収集した知見により適切な再資源化を図ることを、環境保全措置に追記しました。	評価書 p. 324

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
植物及び動物	事業予定地内で確認された重要な植物種及び動物種について、周辺に生育・生息情報があること等を理由に水面の埋立てによる影響は小さいと評価しているが、水面の埋立てにより生育・生息環境が消失するため事業による影響はあることから、これらの影響を踏まえた評価を適切に行うこと。
動　物	水生動物の生息域を少しでも消失させないよう、専門家と相談し、重要な水生動物種の移動能力を踏まえ、水面の埋立てによる影響を可能な限り軽減するための工事計画を検討し実施すること。
	既存資料調査で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、名古屋港湾におけるスナメリの生息状況について情報収集に努めるとともに、工事中に生息が確認された場合には、必要に応じて工事による影響を軽減するための措置を講ずること。
人と自然との触れ合いの活動の場	大江川左右岸道路において、通常工事が行われる平日の利用者数が休日よりも少ないと定性的に予測しているが、必ずしも少ないとは限らない。したがって、平日の利用状況の把握に努め、必要に応じて適切な措置を講ずること。

(3) その他

項　　目	意　　見　　の　　概　　要
その他	記載内容の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。

事　　業　　者　　の　　見　　解	本文対応頁
事業予定地内で確認された重要な植物種及び動物種において、水面の埋立てにより生息・生育環境が消失することを踏まえて予測・評価を行いました。	評価書 p. 350, 352, 406, 408
水生動物の生息域について、水面の埋立てによる影響を可能な限り軽減するための工事計画を実施することを、環境保全措置に追記しました。	評価書 p. 406
スナメリについては、現地調査で確認されておりませんが、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、その他に注目すべき生物種として記載し、工事中、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、工事による影響を軽減するための措置を講じることを、環境保全措置に追記しました。	評価書 p. 406
大江川左右岸道路において、平日の利用状況の把握に努め、必要に応じて適切な措置を講ずることを、環境保全措置に追記しました。	評価書 p. 443

事　　業　　者　　の　　見　　解	本文対応頁
記載内容の誤りを修正し、調査や予測の条件の記載を見直し、市民に分かりやすい図書となるように修正しました。	評価書 全般

第６部　　環境影響評価業務委託先

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）日本工営株式会社　名古屋支店
代表取締役社長　　新屋　浩明
名古屋市中区葵一丁目 20 番 22 号

用　語　解　説

【用　語　解　説】

（あ　行）

アスファルトマット

アスファルト、ダスト、細骨材、粗骨材を混合して製造されるマット。たわみ性が大きく、耐摩耗性があるため、洗掘防止、法面保護等を目的として利用される。

圧密

土粒子の周囲には水分またはガスが存在し、必ずある程度の間隙がある。このため、土が荷重を受けると、この間隙に圧力が加わり、水分がしみ出し、あるいはガスの体積が圧縮されて、土の密度が増し、全体の体積が減少する現象をいう。

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。

ＦＥＭ解析

有限要素法とも呼ばれる数値解析手法の一つ

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

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。

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、三ふっ化窒

素の 7 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、「低炭素都市なごや戦略第 2 次実行計画 2018-2030」を平成 30 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。

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。

ジオテキスタイル

道路・埋立地などの補強・排水などに使用される繊維シートのこと。

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、各家庭からの汚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（でんぱん） 理論式

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を覚まし､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。

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。

天端

ダムや堤防の頂部のことをいう。

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。二酸化硫黄、浮遊粒子状物質及び一酸化炭素の 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。

日平均値の年間 98%値及び日平均値の年間 98 パーセンタイル値

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。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で、二酸化窒素は日平均値の年間 98%値、微小粒子状物質は日平均値の年間 98 パーセンタイル値が適用される。

（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。

パラペット

堤防道路の河川側道路境界に設置された壁のこと。

袋詰め脱水処理工法用袋（エコチューブ袋）

ポリエステル繊維を素材とした透水性のある袋のこと。ろ過機能により脱水時の排出水をきれいにするとともに、土壌に付着している環境汚染物質（放射性物質、ダイオキシン類を含む）を袋内に封じ込めることができる。なお、本事業では外気に触れず、土の中に埋めるので、耐久性は半永久的なものである。

プレロード盛土

ボックス設置に先立ち、構造物と同等以上の荷重をかけ、地盤を圧密させ強度を増加させるために行う盛土のこと。

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。

ボックスカルバート

主に地中に埋設して使用する箱型コンクリート構造物のことで、水路や通信線などの収容、地下道などに用いられる。

（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。

レッドデータブック

絶滅のおそれのある野生生物をリストアップして、1 種ごとに生息・生育状況や特徴などを解説し、まとめたもの。名古屋市では平成 27 年 4 月に「レッドデータブックなごや 2015」を公表している。

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漸次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、1/30,000、1/35,000、1/50,000、1/60,000 の地図は、国土地理院発行の電子地形図 25,000 を複製したものである。

また、本書に掲載した地図のうち、1/3,000、1/6,000、1/10,000 の地図は、名古屋都市計画基本図（縮尺 2 千 5 百分の 1　平成 29 年度）を、1/15,000、1/20,000 の地図は、名古屋都市計画基本図（縮尺 1 万分の 1　平成 29 年度）を複製したものである。

本書は、再生紙を使用しています。