

「金城ふ頭地先公有水面埋立てに係る環境影響評価方法書」についての環境の保全の見地からの意見及び当該意見についての事業者の見解

番号	市 民 意 見	事 業 者 の 見 解
1	p2 “本事業は、分散・点在している完成自動車取扱機能を集約・拠点化することで、完成自動車の効率的な海上輸送を行い、地域基幹産業の国際競争力の維持・強化を図るため、金城ふ頭地先において、16.4haの埋立てを行い、保管施設用地を確保することを目的とする。”と、完成自動車取扱機能を集約・拠点化するという事業目的が明確に示されたが、そのことが16.4haの埋立てを行うことにはつながらない。そもそも、完成自動車取扱機能を集約・拠点化が現時点で必要との根拠が全く示されていない。名古屋港基本計画検討委員会 第4回委員会資料（H27.6.19）では、外貿の増加は★輸送機械の輸出で（2013）2,200万トン→（目標年次）2,300万トン＜完成自動車の増加を見込む＞で、将来的にはほとんど変化がない。内貿の増加は★輸送機械の輸出で（2013）2,200万トン→（目標年次）3,000万トン＜完成自動車の増加を見込む＞とあり、せいぜい10年で1.36倍と過去の10年で3倍には及ばない。これらの数値及びその根拠を示し、将来的な必要性を説明すべきである。	本事業は、分散・点在している完成自動車取扱機能を集約・拠点化することで、完成自動車の効率的な海上輸送を行い、地域基幹産業の国際競争力の維持・強化を図るため、保管施設用地を確保することを目的としています。 平成27年12月の港湾計画改訂において、金城ふ頭は、将来需要として今後増加の見込まれる中古車やトランシップへの対応のため、岸壁や物流用地等をより一層拡充するとともに、フェリーや大型の旅客船に対応した岸壁を位置づけており、交流機能と物流機能の更なる分離を図るため、ふ頭の再編を目指しています。本事業は、港湾計画改訂で位置付けられた、将来を見据えたふ頭再編の一端として、必要性・緊急性の高さから、完成自動車の効率的な海上輸送に必要な保管施設用地を確保することとしています。 なお、上述の港湾計画の改訂において示される計画が事業化する際には、「公有水面埋立法」（大正14年法律第57号）等の関係法令に基づき、必要な手続きを行っていきます。

番号	市 民 意 見	事 業 者 の 見 解
2	p2 公有水面埋立ての審査にあたって使用する基本文献「港湾行政の概要」では、「埋立免許を行うことは、本来、排他的な支配を許されていない公有水面について、特定人に埋立権を付与するものであると同時に、一般公衆の自由使用を廃止又は制限するものである。また、埋立ては、自然環境の改変を伴うことから軽微とはいえども地元住民の生活、環境の保全等に影響を及ぼすことになることから、埋立免許を行うにあたっては、出願に係る土地需要が真に必要なものであり、埋立ての規模は過大であってはならず、埋立ての場所は適正な位置でなければならない等の制約があることに十分留意しなければならない。」とされており、真に必要なものであるかどうかを説明する必要がある。 保管施設用地の確保が目的なら、今回の方法書施設整備計画の図 p5 でも「完成自動車取扱エリア」として緑色の線で囲んであることを先行すればほとんど費用もかけずに解決するはずである。また、2015. 12. 28 に全面改訂された名古屋港港湾計画のための名古屋港基本計画検討委員会最終報告（2015. 10）p9-8 では「金城ふ頭外に配置された保管用地の集約・拠点化による輸送効率化」があげられ、p9-10 には 70. 2ha の「完成車取扱機能の集約・拠点化」位置が図示してある。 http://www.port-of-nagoya.jp/keikaku/1-1/1-1-1/siryou9.pdf つまり、万が一、完成自動車取扱機能を集約・拠点化が必要だとしても、まずは、埋立予定周囲のふ頭用地 70. 2ha を完成車専用ふ頭とすることを複数案の第 1 候補とすべきである。その後の状況を見て、必要性・緊急性から必要なら、改めてこの 16. 4ha 公有水面埋立を申請すべきである。	本事業は、分散・点在している完成自動車取扱機能を集約・拠点化することで、完成自動車の効率的な海上輸送を行い、地域基幹産業の国際競争力の維持・強化を図るため、保管施設用地を確保することを目的としています。 平成 27 年 12 月の港湾計画改訂において、金城ふ頭は、将来需要として今後増加の見込まれる中古車やトランシップへの対応のため、岸壁や物流用地等をより一層拡充するとともに、フェリーや大型の旅客船に対応した岸壁を位置づけており、交流機能と物流機能の更なる分離を図るため、ふ頭の再編を目指しています。本事業は、港湾計画改訂で位置付けられた、将来を見据えたふ頭再編の一端として、必要性・緊急性の高さから、完成自動車の効率的な海上輸送に必要な保管施設用地を確保することとしています。 なお、上述の港湾計画の改訂において示される計画が事業化する際には、「公有水面埋立法」（大正 14 年法律第 57 号）等の関係法令に基づき、必要な手続きを行っていきます。 （1 と同じ）



図 2-3-3 金城ふ頭における交流機能に関する施設整備計画

番号	市 民 意 見	事 業 者 の 見 解
3	p2 “金城ふ頭及び弥富ふ頭には、主に完成自動車を取り扱う公共岸壁が集積しているが、…近年の自動車運搬船の大型化に伴い、岸壁の水深不足など、港湾機能不足も顕在化しており、完成自動車の輸出…需要増加や、自動車運搬船の大型化への対応が求められている、”とあるが、2015.12.28に全面改訂された名古屋港港湾計画でも、金城ふ頭および弥富ふ頭の水深は既存の12mのままである。“岸壁の水深不足”は虚偽の説明であり訂正が必要である。 12mの水深でも不足するのは、今回の金城ふ頭ではない。国土交通省の第61回港湾分科会（2015年12月7日）でも“産業機械等を運搬するRORO船は、水深14m級（7万GT以上）の大型船が増加しており、既設の水深12mの岸壁に喫水調整して入港している。”（配付資料p15）として、弥富ふ頭について、＜目的＞RORO船等の大型化に対応、＜変更内容＞公共埠頭の増深・延伸、（水深12m→14m、延長240m→340m）（配付資料p12）としているだけである。 （注：RORO船：ロールオン・ロールオフ船の略。船体と岸壁を結ぶ出入路「ランプ」を備え、貨物を積んだトラックが、そのまま船内外へ自走できる「貨物専用フェリー」） また、金城ふ頭については“自動車専用船は、水深12m級（6万GT以上）の大型船が増加しており、既設の水深12mの岸壁では能力が逼迫している。また、自動車輸出機能が金城ふ頭その他弥富ふ頭等に分散している。”（配付資料p15）として、既設計画：水深12m延長260mの南西方向に水深12m延長260m岸壁を新たに追加しただけである（配付資料p16）。 港湾分科会 開催状況. 第61回（2015年12月7日） http://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/s302_kouwan01.html	平成26年12月の港湾計画の一部変更において、完成自動車取扱機能を集約・拠点化し、保管施設用地の確保及び荷役の効率化を図るとともに、切迫性が指摘されている南海トラフ巨大地震等にも対応するため、金城ふ頭に16.4haの埋立計画とともに、現在10mである水深の場所に船舶の大型化に対応した12mの耐震強化岸壁を位置づけています。



番号	市 民 意 見	事 業 者 の 見 解
4	p4 （１）名古屋港の現状と課題 ③完成自動車取扱機能の分散・点在として“金城ふ頭、弥富ふ頭、空見ふ頭及び稲永ふ頭に分散・点在している。…完成自動車の横持ちや自動車運搬船の港内移動が発生するなど非効率な運用を強いられている。”とあるが、事業目的が完成自動車取扱機能を集約・拠点化することなので、まず、各ふ頭の面積・保管台数、各ふ頭間の距離・移動時間、実際の利用状況、自動車運搬船の港内移動状況を具体的に数値で示すべきである。 なお、国土交通省の第61回港湾分科会（2015年12月7日）では、名古屋港の利用状況の自動車積出基地として“新宝ふ頭、金城ふ頭、弥富ふ頭”（配付資料p1）とあり、今回の方法書にある“空見ふ頭及び稲永ふ頭”は、国の審議会で説明されていない。また、“新宝ふ頭”が方法書には記載されていない。自動車積出基地としてのふ頭がどれかさえ曖昧なままアセス手続きを進めることは中断し、明確な再説明が必要である。 	名古屋港において、主に完成自動車を取り扱う公共岸壁は金城ふ頭と弥富ふ頭に分かれています。完成自動車の海上輸送には、船積み前、船卸し後の完成自動車を仮置きする広大なモータープールが必要です。しかし、この両ふ頭では、現状において用地の不足により、完成自動車の船積み前の仮置きに使用されるモータープール（完成自動車の一時保管用地）が空見ふ頭及び稲永ふ頭に分散・点在しているため、完成自動車の横持ちが発生するなど、非効率な輸送を余儀なくされています。 また、金城ふ頭地区内では、今後、“LEGOLAND JAPAN”の開業や、国際展示場第1展示館の移転等が計画されており、交流拠点としての開発が進んでいることから、交流機能と物流機能の混在が懸念されます。 平成27年12月の港湾計画改訂は、これら分散・点在している完成自動車取扱機能を集約・拠点化することで、一般車両と貨物車両の交通動線を分離し、完成自動車の効率的な海上輸送を行うことにより、地域基幹産業の国際競争力の維持・強化を図ることを目的の一つとしています。

番号	市 民 意 見	事 業 者 の 見 解
5	p4 (1) 名古屋港の現状と課題 (2) 事業の必要性 ①完成自動車取扱量の増加への対応で“金城ふ頭における完成自動車取扱台数は…約 43 万台…新車の将来需要…ほぼ横ばいで推移することを見込んでいる。…中古車の輸出台数は増加傾向にある。…トランシップは生産地域と販売地域の間位置している日本での取扱が増加している。このため、完成自動車取扱量の増加への対応が必要である。”とあるが、新車、中古車、トランシップのそれぞれの将来見込みを数値で明確に示すべきである。 (注 トランシップ：Transshipment. 積荷港から荷卸港まで、同一船舶で運送せずに、途中港で積み替えること。) 名古屋港基本計画検討委員会 第4回委員会資料3 (H27.6.19) で“外貿の増加は、★輸送機械の輸出で(2013) 2,200 万トン→(目標年次) 2,300 万トン<完成自動車の増加を見込む>で、将来的にはほとんど変化がない。内貿の増加は★輸送機械の移出で(2013) 2,200 万トン→(目標年次) 3,000 万トン<完成自動車の増加を見込む>でせいぜい10年で1.36倍と過去の10年で3倍には及ばない。”とある。これらの数値及びその根拠を示し、将来的な必要性を説明すべきである。 国土交通省の第61回港湾分科会(2015年12月7日)名古屋港港湾計画改訂の計画貨物量の設定p10には完成自動車分として、輸出57,694千トンの54%(H26)が70,765千トンの48%(H30年代後半)とある。31,155千トンが33,967千トンと1.09倍になる程度であることが明記されている。その根拠を説明した資料はないが、この程度で貴重な公有水面埋立を許可する理由にはならない。	本事業は、分散・点在している完成自動車取扱機能を集約・拠点化することで、完成自動車の効率的な海上輸送を行い、地域基幹産業の国際競争力の維持・強化を図るため、保管施設用地を確保することを目的としています。 平成27年12月の港湾計画改訂において、金城ふ頭は、将来需要として今後増加の見込まれる中古車やトランシップへの対応のため、岸壁や物流用地等をより一層拡充するとともに、フェリーや大型の旅客船に対応した岸壁を位置づけており、交流機能と物流機能の更なる分離を図るため、ふ頭の再編を目指しています。本事業は、港湾計画改訂で位置付けられた、将来を見据えたふ頭再編の一端として、必要性・緊急性の高さから、完成自動車の効率的な海上輸送に必要な保管施設用地を確保することとしています。 なお、上述の港湾計画の改訂において示される計画が事業化する際には、「公有水面埋立法」(大正14年法律第57号)等の関係法令に基づき、必要な手続きを行っていきます。 (1と同じ)

番号	市 民 意 見	事 業 者 の 見 解
6	p7 事業計画の検討の中に、埋立土の性状、量、埋立方法の記載がないので、方法書とはいえない。浚渫土か購入土か、その性状の確認方法、どれだけの量をどこから、どのように運ぶか、どう埋め立てるのかで、環境影響評価の内容は全く変わってしまうため、まずこの点を明らかにすべきである。悪臭の予測手法 p97 で「浚渫土砂を用いた水面の埋立による悪臭の影響」があることから、少なくとも浚渫土砂を用いることだけは判断できるだけである。	埋立用材には名古屋港内の浚渫土砂を用いて護岸締切後海上から投入する予定です。投入に当たっては、環境影響評価方法書 p187 に記載の「排出しようとする水底土砂に係る判定基準」により、汚染がないことを確認して適切に行ってまいります。
7	p7 計画段階環境配慮書における検討として“名古屋港港湾計画の一部変更（平成 26 年 12 月）において、埋立地の位置、規模、形状及び土地利用が位置づけられている中で、岸壁の構造については…複数案として設定した。”とある。しかし、護岸位置は明記されておらず、p8 には標準断面図があり、その右上に護岸位置が小さく記載されており、埋立計画地の北東側 260m だけは重力式か栈橋式のどちらかの耐震護岸と読み取れる。p14 の土地利用計画の概要の図では延長 260m の岸壁が記載されているが、埋立計画地の南西側の護岸構造は不明のままである。記載された耐震護岸以外の護岸構造が傾斜式護岸なのか岸壁なのか、それは耐震岸壁なのかなど未定のままでは事業計画とはいえない。 なお、p10 計画段階環境配慮書提出以降の検討では、“計画段階環境配慮書提出以後の平成 27 年 12 月に改訂が行われた。…これらの計画は、社会、経済状況、貨物動向を見極め、事業の必要性、緊急性を踏まえ、適宜、事業化に向けた取り組みを進める”として、名古屋港港湾計画図(平成 27 年 12 月改訂)の抜粋などがあるが、金城ふ頭の護岸構造は埋立計画地の南西側 260m を新たに追加して全てを耐震護岸とすることになっている。しかし、その旨は本文にも記載が無い。この方法書でも曖昧なままの護岸構造については、平成 27 年 12 月に改訂された計画に基づき見直す必要がある。	本事業では、港湾計画改訂内容のうち、必要性・緊急性の高さから、既定計画（平成 26 年 12 月一部変更）である金城ふ頭公有水面地先 16.4ha の埋立てについて、事業化することとしており、事業予定地の南西部分の護岸は締切護岸として整備します。 港湾計画に新たに位置付けられた事業については、社会、経済状況、貨物動向を見極め、事業の必要性、緊急性を踏まえ、適宜、事業化に向けた取り組みを進めていきます。
8	p7 (p11?) 名古屋港港湾計画図 (H27.12 改訂) の抜粋で、今回の埋立岸壁が「公共岸壁」であることが判明する。このほかにも企業のための専用岸壁（図中の黒線）も多く存在するなかで、そもそも完成自動車取扱だけの埠頭を公共埠頭として建設することに無理がある。トヨタなどの一部自動車会社が専用で使うだけのものなら、なぜ、公共埠頭といえるのか。電力会社の燃料受け入れ専用埠頭のように、自動車会社が専用岸壁として費用負担をし、その責任で公有水面埋立許可を得て建設すべきである。	金城ふ頭の公共岸壁は、国内各メーカーの新車だけでなく、中古車・トランシップも多く取り扱っており、一部は完成自動車だけでなく工作機械等様々な業種に利用されています。
9	p16 供用時及び工事車の車両並びに船舶の主な走行・航行ルートがあるが、工事車両の走行ルートが、平面道路であおなみ線に沿った市道金城ふ頭線で名古屋市内へ向かうことになっているが、主な走行ルートは伊勢湾岸線として、それより北側はやむを得ない場合だけとして、調査対象区域としている港区野跡学区 (p23) などの住宅密集地をさける計画とすべきである。	一般道路を走行する車両は、方法書 p16 図 2-5-4 に示すとおり、市道金城埠頭線を主要な走行ルートとすることになります。本事業においては、ルート沿道の野跡学区地域への大気質、騒音、振動等の影響を低減するため、工事の資材の搬入経路を主に海上とし、陸上を走行する工事関係車両台数を少なくする計画としています。
18	p67 都市計画法に基づく用途区分で「調査対象区域（陸域部）は、事業予定地の位置する金城ふ頭の一部に商業地域が、北側には第 1 種住居地域、第 2 種住居地域、準住居地域…の指定がある」と現状把握をしているのだから、第 1 種住居地域、第 2 種住居地域、準住居地域のある野跡学区へは渋滞、排ガス、騒音・振動、交通安全の問題が起きないよう、極力、工事車両が運行しない配慮が必要である。	

番号	市 民 意 見	事 業 者 の 見 解
10	p19 建設作業時を想定した配慮：建設作業に伴う公害：「建設機械については、低騒音・低振動型や排出ガス対策型機械の使用に努める。」とあるが、「使用に努める」だけでは配慮事項といえない。2015. 12. 25 現在、低騒音型機械は 5,688 形式、低振動型機械は 27 形式、排出ガス対策型建設機械は 582 形式と十分な数の形式が指定されているのだから、「国土交通省の指定がある機械については原則としてその機械を使用する。」と明確にすべきである。 また、国土交通省は地球温暖化対策の一環として低炭素型建設機械の認定を 2013 年度から行い、2014. 7. 18 現在、バックフォアの 30 形式が認定されている。騒音・振動、排出ガス対策と同様に、低炭素型建設機械の認定のある機械は原則としてその機械を使用すると明確にすべきである。 低騒音型・低振動型建設機械 http://www.mlit.go.jp/report/press/sogo15_hh_000146.html 排出ガス対策型建設機械 http://www.mlit.go.jp/report/press/sogo15_hh_000147.html 低炭素型建設機械 http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/constplan/sosei_constplan_tk_000005.html	本事業においては、環境負荷の低減のため、低騒音・低振動型、排出ガス対策型等の建設機械を出来る限り使用していきたいと考えています。
11	p20 建設作業時を想定した配慮：工事関係車両の走行による公害の防止：「主に、海上施工とし、工事関係車両を少なくすることで、大気汚染、騒音、振動等の公害の発生を抑制する。」とあるが、海上施工の意味が不明である。海上での施工と理解すると、海上の施工でも資機材を陸上から搬出入する場合もある。「資機材の搬出入は海上輸送を原則とし、不可能な～は陸上輸送とする」などの表現にすべきである。	海上施工とは、建設機械（工事用船舶）が海上で稼働することを意味します。 環境影響評価方法書 p20 の前半の表は、建設作業時の環境配慮の内容を記載しており、海上施工とすることにより、工事用資機材の搬出入は海上輸送が中心となり、周辺道路を走行する工事関係車両台数を少なくします。

番号	市 民 意 見	事 業 者 の 見 解
12	p20 建設作業時を想定した配慮：工事関係車両の走行による公害の防止：「工事車両を少なくする」と「運転者へ適正走行等の指導、徹底」の2点しかないが不十分である。①工事車両の走行ルートは原則として伊勢湾岸道路を使用すること。②特定の道路に工事車両が集中しないような工事行程とする。③“貨物自動車等の車種規制非適合車の使用抑制等に関する要綱（愛知県）”に従い、工事車両は車種規制適合車に限定する。を追加すべきである。	
13	p20 建設作業時を想定した配慮：環境負荷の低減：「廃棄物等」：「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律に基づき、建設廃材の分別回収、再資源化、減量化に努める」とあるが、法律だけでは不十分である。廃棄物関連法の調査 p84 で「法第4条に基づき、「あいち建設リサイクル指針」が制定され…再資源化等率の目標は、コンクリート塊 100%、アスファルト・コンクリート塊 100%、建設発生木材 95%となっている」のだから、この法律に基づく「あいち建設リサイクル指針」を最低限の具体的な再資源化等率の目標として掲げるべきである。	
14	p20 建設作業時を想定した配慮：環境負荷の低減：「自動車交通」と「廃棄物等」の2点しかないが不十分である。「地球環境」を追加し、耐震護岸の建設工事機械の選定、使用する資材の低炭素化をライフサイクルの観点から検討することを追加すべきである。	工事関係車両の走行ルート別走行割合や、使用する車両の環境対応、廃棄物等の再資源化率目標値、使用資材の選定などの詳細な工事計画については、今後の事業計画が具体化していく段階で検討していきます。検討に際しては、工事による環境影響や環境負荷を低減させる計画とするよう、環境にも十分に配慮していきます。

番号	市 民 意 見	事 業 者 の 見 解
15	p40 水質の状況で「平成 26 年度における調査結果は、生活環境項目は、環境基準もしくは環境目標値に適合していない項目がある。」と表現するだけでは不十分である。どの項目がどの程度（年間測定回数の中の非適合回数）適合していないのかを明記すべきである。たとえば、M-2（金城ふ頭東側）では、pH7.6～8.4 であるが、何回測定して、環境基準 8.3 以下に適合しないのは何回かを追記すべきである。同じく M-2 で全窒素は 0.75～1.2mg/1 であるが、何回測定して、環境基準 1mg/1 以下に適合しないのは何回かを追記すべきである。また、水生生物の環境基準（生物 A）で全亜鉛 0.006～0.053mg/1 であるが、何回測定して、環境基準 0.02mg/1 以下に適合しないのは何回かを追記すべきである。護岸工事により水質汚濁がもっとも影響をうけるので、現況把握は正確に行わなければならない。 なお、表の注)5 で、「網掛けをしたものは、pH については環境基準の値もしくは環境目標値の範囲を、DO については…」とあるが、方法書では正しく表記されているが、ホームページで公開されたこの表には網掛けが無い。修正してわかりやすくすべきである。また、表の注)5 で、「その他の項目について、上段は環境基準もしくは環境目標値に適合していないことを…、下段は環境基準の値もしくは環境目標値を超過していることを示す。」は全く意味不明であるし、そのような上段、下段の分類もしていない。	事業予定地及びその周辺における水質の状況として、公共用水域及び地下水の水質の常時監視または調査結果の概要を記載しました。 表 4-1-3(1)の網掛け部については、ホームページ掲載用にデータ処理した際に欠落してしまいました。今後、適切に修正したいと考えます。修正時期等については、ホームページ管理者である名古屋市と調整いたします。 また、表の注釈 5)については、網掛け部の説明を行ったものです。「その他の項目」とは、具体的には全窒素、全リン、全亜鉛、ノニルフェノール及び LAS を指しますが、これらの項目は、水質汚濁に係る環境基準において年平均値を評価値としており、表 4-1-3(1)の上段の数値が該当します。このため、注釈において、網掛けは、「基準等に適合していないこと」としています。一方、下段の数値は、日間平均値の最小値及び最大値を示しています。ここでは、基準等の値との比較を行い、網掛けは、「超過していること」としています。
16	p44 地下水の状況で「環境基準に適合していない地点が各年 1～2 地点ある。」と総括的な表現がしてあるだけでは不十分である。どこの地点で（事業予定地からどれぐらい近いか）、どの項目がどの程度の値であったかを追記すべきである。埋立による土壤汚染、地下水汚染が危惧されるため、これぐらいの作業はするのが当然である。	p44 に記載のとおり、市の常時監視測定局では、調査対象区域内において地下水調査は行われていません。ここでは、港区内で行われた調査結果により、環境基準に適合していない地点数を記載しました。 なお、地下水汚染の状況については、法や条例に基づかない自主的な調査により汚染の報告がなされたものについても名古屋市ホームページに掲載されています。環境影響評価準備書では、調査対象区域内で汚染の報告がなされたものについて、地域の概況において整理していきます。
17	p49 微小粒子状物質が周辺 6 測定局で全て環境基準未達成のため、埋め立て工事機械からの排ガスについては十分な環境配慮が事前になされなければならない。	本事業においては、建設機械の稼働に伴う公害の防止のための配慮事項として、排出ガス対策型機械を出来る限り使用していきたいと考えています。

表 4-1-3(1) 水質調査結果（生活環境項目）

水質 区分	調査地点	類型	区分	pH	DO (mg/ℓ)	COD (mg/ℓ)	SS (mg/ℓ)	全窒素 (mg/ℓ)	全リン (mg/ℓ)
伊勢湾	金城ふ頭西	心管内 生物A	心管	7.8	7.2	4.3	3	0.3	0.13
			心管	47.5～48.0	13.3～14.0	13.7～15.0	12～15	10.8～11.7	10.037～10.223
	N-1(東光ふ頭西)		心管	8.0	8.7	4.0	—	0.0	0.01
			心管	47.5～48.0	13.3～14.0	13.7～15.0	—	10.8～11.7	10.037～10.24
	N-10(区内川内川(1))		心管	7.8	7.4	4.5	—	0.3	0.13
			心管	47.5～48.0	13.3～14.0	13.8～15.0	—	10.8～11.9	10.039～10.233
	N-11(東光ふ頭西)		心管	8.3	9.0	4.0	4	0.0	0.01
			心管	47.5～48.7	14.0～14.5	13.9～14.5	13～14	10.71～10.7	10.061～10.223
	N-2		—	8.2	8.3	3.8	—	0.03	0.006
			—	47.5～47.7	14.2～14.5	14.4～15.0	—	10.05～10.1	10.043～10.102
伊勢湾	N-2(金城ふ頭東側)	心管内 生物A	心管	8.3	8.6	4.3	—	0.03	0.005
			心管	47.6～48.0	15.4～16.0	15.3～16.0	—	10.75～10.7	10.054～10.177
	金城ふ頭西		心管	8.0	8.0	4.0	—	0.0002	0.0000
			心管	10.007～10.010	10.00014～10.00023	10.00003～10.00003	—	0.00003～10.00003	—
	N-1(東光ふ頭西)		心管	8.0	8.0	4.0	—	0.0002	0.0000
			心管	10.006～10.003	10.00026～10.00030	10.00015～10.00015	—	0.00015～10.00015	—
	N-10(区内川内川(1))		心管	8.0	8.0	4.0	—	0.0003	0.0000
			心管	10.006～10.010	10.00015～10.00015	10.00003～10.00003	—	0.00003～10.00003	—
	N-11(東光ふ頭西)		心管	8.0	8.0	4.0	—	0.0003	0.0000
			心管	10.006～10.010	10.00019～10.00023	10.00015～10.00015	—	0.00015～10.00015	—
伊勢湾	N-2	心管内 生物A	心管	8.0	8.0	4.0	—	0.0006	0.0000
			心管	10.007～10.010	10.00006	10.00003	—	0.00003	0.0000
	N-2		—	8.0	8.0	4.0	—	0.0006	0.0000
			—	10.007～10.010	10.00006	10.00003	—	0.00003	0.0000
	N-2(金城ふ頭東側)		—	8.0	8.0	4.0	—	0.0006	0.0000
			—	10.006～10.010	10.00003	10.00003	—	0.00003	0.0000
	金城ふ頭西		心管	8.0	8.0	4.0	—	0.0002	0.0000
			心管	10.007～10.010	10.00014～10.00023	10.00003～10.00003	—	0.00003～10.00003	—
	N-1(東光ふ頭西)		心管	8.0	8.0	4.0	—	0.0002	0.0000
			心管	10.006～10.003	10.00026～10.00030	10.00015～10.00015	—	0.00015～10.00015	—

注) 1. 本表は平成 26 年度調査結果を示す。2. 本表は伊勢湾の水質調査結果を示す。3. 本表は伊勢湾の水質調査結果を示す。4. 本表は伊勢湾の水質調査結果を示す。5. 本表は伊勢湾の水質調査結果を示す。6. 本表は伊勢湾の水質調査結果を示す。7. 本表は伊勢湾の水質調査結果を示す。8. 本表は伊勢湾の水質調査結果を示す。9. 本表は伊勢湾の水質調査結果を示す。10. 本表は伊勢湾の水質調査結果を示す。

番号	市 民 意 見	事 業 者 の 見 解
19	p52 道路交通騒音の既存資料調査で“港区野跡五丁目（市道金城埠頭線）で、…昼間の等価騒音レベル(L_{Aeq})は67dB、夜間は62dBである。…昼夜間とも環境基準を達成した割合は100%である。”とあるが、まずこの市道金城埠頭線の構造が往復6車線もあること、そのため、道路交通騒音の環境基準は通常の「道路に面する区域」ではなく、「幹線交通を担う道路に近接する空間」（市道で4車線以上）についての特例、昼間70dB、夜間65dBというとんでもなく緩やかな基準が適用されていることを明記すべきである。そのうえで、広島高裁判決 2014.1.29「昼間屋外値 Leq65dB を超える場合に、本件損害賠償請求が認められる」は、国側が上告しないことにより確定している。この確定した広島高裁判決の内容も踏まえれば、野跡五丁目の道路交通騒音は損害賠償請求が認められる昼間65dBを超えていると評価を修正すべきである。 また、今後の準備書での道路交通騒音の評価もこの旨を含んで検討すべきである。	道路交通騒音については、既存資料により、調査対象区域内またはその周辺の調査地点における騒音の状況を記述しました。 なお、本事業の環境影響評価における道路交通騒音の評価基準は、環境影響評価方法書 p167 に記載のとおり、騒音に係る環境基準を用いる予定です。今後、環境基準が改訂された場合にあっては、その時点において適用の状況を考慮し、適切に判断します。
20	p89 環境保全に関する計画等の最後に④名古屋港港湾環境計画が紹介され、「名古屋港では、国の港湾環境政策「環境と共生する港湾－エコポート」（平成6年、運輸省策定）に基づき、「名古屋港港湾環境計画」（平成13年3月）を策定し、環境施策を進めています。」として、基本理念「人々に快適で潤いのある環境を創出するとともに、自然環境の保全・回復、地域環境の改善に配慮することにより、港湾の利用・開発と調和のとれた名古屋港を次世代に継承していきます。」を達成するための基本方針が1～2行で示してあるが、その後続く名古屋港での取組みの3つの視点から、今回の事業に関連があることを記載すべきである。たとえば、“人の視点・多様な緑地整備 名古屋港では、周辺地域の環境保全や「親しまれる港づくり」などのために、324haの緑地を計画し、平成20年度末までに253haを整備しました。”、“港・地域の視点・港湾活動にともなう負荷軽減、陸上電力供給施設：停泊中の船舶は、作業などに必要な電力をアイドリングによりまかなっています。陸上から電力を供給することで、アイドリングをストップし、排出ガスを削減します。（金城ふ頭：タグボートに供給）”など、具体的に追記すべきである。 名古屋港港湾環境計画 http://www.port-of-nagoya.jp/kankyokeikaku/index.htm	事業予定地及びその周辺地域の社会的状況を取りまとめている中で、「環境保全に関する計画等」において、「名古屋港港湾環境計画」を取り上げ、その基本理念及び基本方針を記載しました。 本事業においては、環境負荷の低減のため、低騒音・低振動型、排出ガス対策型等の建設機械を出来る限り使用していきたいと考えています。

番号	市 民 意 見	事 業 者 の 見 解
21	p91 環境影響評価の項目として、土壌は環境要因として選定されていないが不十分である。本来事業計画で記載すべき埋立材が記載されていないが、埋立は基本的に浚渫土砂と思われ、周辺の埋立地でも土壌汚染がみられる。たとえば、事業予定地北側のレゴランドでも「砒素及びその化合物」及び「ふっ素及びその化合物」とフッ素が溶出量基準を上回り、形質変更時要届出区域に指定されている。」p32 ほどである。 工事中の水面の埋立及び存在時の埋立地の存在で土壌を環境要因として選定し、予測・評価をすべきである。なお、この点を明確にするためにも、埋立土の性状、量、埋立方法を事業計画で明らかにすべきである。	本事業は海域の埋立事業であり、工事に際し陸域の掘削は行わないこと、また、供用時において、ダイオキシン類を排出する施設は設置しないことから、土壌は選定していません。 なお、本事業における埋立用材は、原則として名古屋港内で発生する浚渫土砂とする計画ですが、埋立てに当たっては、方法書 p187 に記載の水底土砂に係る判定基準により、汚染がないことを確認した土砂を用います。
22	p92 環境影響評価の項目として、大気質の存在・供用時で新施設関連車両の走行だけではなく、運搬船の運航を追加すべきである。あわせて、事業計画に運搬船の運航頻度を追記すべきである。	本事業の環境影響評価において、新施設の供用に伴い使用される船舶からの大気質への影響を、項目として選定しています。
24	p94 環境影響評価の項目として選定しなかった理由として、緑地については存在時に「事業予定地に緑地を整備する計画はない。」とあるが、名古屋港港湾環境計画では人の視点で「多様な緑地の整備」を掲げ、“人の視点・多様な緑地整備 名古屋港では、周辺地域の環境保全や「親しまれる港づくり」などのために、324haの緑地を計画し、平成 20 年度末までに 253ha を整備しました。”とあり、まだ 70ha 以上の緑地計画が実現していない。実質的には完成自動車の専用ふ頭とはいえ、名目は公共ふ頭であり、緑地の整備、樹木の植栽ぐらゐは検討すべきである。国際展示場やレゴランドなど集客施設のある地区から海上を眺めた場合に、閑散たるふ頭が見えるだけでは、自ら定めた名古屋港港湾環境計画にも反することとなる。 また、名古屋港港湾環境計画の一部を構成する賭される名古屋港景観基本計画（平成 21 年 3 月）では、基本目標の一つに「水・緑・生物とふれあい、安らぎを感じるみなと」、景観形成重点地区として、ガーデンふ頭周辺～金城ふ頭周辺地区を「水と緑に彩られた、賑わいと憩いのセンター・ゾーン」と、方策例として「緑とふれあう」を掲げており、公共ふ頭での緑地整備を検討すべきである。 名古屋港景観基本計画 http://www.port-of-nagoya.jp/keikan	名古屋港の緑地については、社会情勢やレクリエーションニーズの変化に対応しながら人々に「親しまれる港づくり」の一環として名古屋港全体で多様な緑地を整備しております。

番号	市 民 意 見	事 業 者 の 見 解
25	p95 大気質の既存資料調査で、調査項目がNO ₂ 、SPM、SO ₂ だけであるが、微小粒子状物質PM2.5が周辺6測定局で全て環境基準未達成p49のため、引き続きPM2.5の既存資料調査をすべきである。	微小粒子状物質PM2.5については、事業予定地及びその周辺地域の概況の中で、事業予定地に比較的近い大気汚染常時監視測定局における測定結果を整理していきます。
26	p95 大気質の現地調査として、交通量しか考えていないが、既存資料の周辺6測定局は全て事業予定地から5km以上離れp46、現地の大気汚染状況を把握できない。NO ₂ 、SPM、SO ₂ 、PM2.5について、現地調査を実施すべきである。埋め立て工事機械からの排ガスがどれだけ大きな影響を与えるかを予測・評価する上で必須である。	本事業予定地の周囲に大気汚染常時監視測定局はありませんが、環境影響評価方法書p46図4-1-13に示すとおり、事業予定地を取り囲むように測定局が配置されており、これらの測定結果を整理することにより、事業予定地及びその周辺の大気質の状況は把握できるものと考えます。
27	p98 騒音の現地調査で、調査時期が環境騒音、道路交通騒音いずれも昼間の6～22時の16時間だけとなっているが不十分であり、夜間の測定を追加すべきである。供用時はもちろん、特に工事中は夜間に車両が走行する可能性があり、夜間の現況騒音さえ把握しないような環境影響評価はあり得ない。	本事業における工事は、原則として昼間の施工であることから、騒音の環境基準に係る夜間の時間区分（22時より翌6時まで）については、工事関係車両の走行を含む工事は行わない計画です。また、供用時についても、新施設関連車両の走行は昼間のみとすることから、騒音及び振動の現況把握は、昼間の時間帯のみとします。
28	p100 振動の現地調査で、調査時期が環境振動、道路交通振動いずれも昼間の6～22時の16時間だけとなっているが不十分であり、夜間の測定を追加すべきである。供用時はもちろん、特に工事中は夜間に車両が走行する可能性があり、夜間の現況振動さえ把握しないような環境影響評価はあり得ない。なお、振動に関して環境基準はないが、工場振動、道路交通振動の要請限度ともに、昼間の時間帯は7～20時の13時間であり、騒音とは昼間の時間帯の定義が異なるのに、騒音と同じ時間帯とするのは調査の手抜きである。	なお、振動の測定は6-22時で行いますが、振動の予測及び評価に当たっては振動規制法に係る昼間の7-20時の測定結果を用います。
29	p110 温室効果ガス等の予測条件で「建設機械の稼働」とだけ記載してあるが、「建設機械の稼働（陸上及び海上）」と正確に記載すべきである。大気質では予測事項として「建設機械（陸上及び海上）の稼働による大気汚染物質濃度」と正確に記載してある。	工事中の温室効果ガス等において予測対象とする建設機械は、陸上の建設機械のほか、海上の工事船舶も含みます。環境影響評価準備書では、「建設機械の稼働（陸上及び海上）」と記載します。

番号	市 民 意 見	事 業 者 の 見 解
30	p126, 127 “埋立てを必要とする理由及び埋立ての規模の算出根拠を明記すべき”の意見に対し、“完成自動車の船積み前の仮置きに使用されるモータープールが分散・点在化し、完成自動車を再輸送するなど非効率な輸送を行っています。”という事情は理解できなくもないが、埋立て理由、埋立規模 16.4ha の算出根拠にはならない。すでに 2015.12 に港湾計画の改訂が終わり、この周辺の用途を保管場所にすることが決まったのだから、まず、それを実施すべきであり、その状況を見て、必要なら改めて公有水面埋立を申請すべきである。	本事業は、分散・点在している完成自動車取扱機能を集約・拠点化することで、完成自動車の効率的な海上輸送を行い、地域基幹産業の国際競争力の維持・強化を図るため、保管施設用地を確保することを目的としています。 平成 27 年 12 月の港湾計画改訂において、金城ふ頭は、将来需要として今後増加の見込まれる中古車やトランシップへの対応のため、岸壁や物流用地等をより一層拡充するとともに、フェリーや大型の旅客船に対応した岸壁を位置づけており、交流機能と物流機能の更なる分離を図るため、ふ頭の再編を目指しています。本事業は、港湾計画改訂で位置付けられた、将来を見据えたふ頭再編の一端として、必要性・緊急性の高さから、完成自動車の効率的な海上輸送に必要な保管施設用地を確保することとしています。
31	p130, 131 “現在作業中の港湾計画全面改訂の内容も追加し、今回の埋立計画との整合性、埋立時期の問題を明らかにすべきである。…平成 30 年代後半を目標とする港湾計画改訂を目指…金城ふ頭については、残された南西側の岸壁 260m も水深 12m にし、…となっており、今回の配慮書の内容と大きく異なっている。”の意見に対し、“これらの計画は、事業化する時期については明確に決まっておりますので、現在、手続きを進めております本事業には含めておりません。”との見解であるが、指摘した港湾計画の改訂作業は、国土交通省の交通政策審議会（第 61 回港湾分科会 平成 27 年 12 月 2 日）で了承され、2015.12 に完了としてし、名古屋港管理組合も 2015.12.28 に公表している。同日に公表された見解も、当然、この全面改訂に基づき、残された南西側の 260m も耐震護岸として計画を見直すべきである。	なお、上述の港湾計画の改訂において示される計画が事業化する際には、「公有水面埋立法」（大正 14 年法律第 57 号）等の関係法令に基づき、必要な手続きを行っていきます。
32	p132, 133 “この計画全面改訂が確定してから、今回の埋立事業環境影響評価の手続きを開始すべきである。”の意見に対し“これらの計画は、事業化する時期については明確に決まっておりますので、現在、手続きを進めております本事業には含めておりません。”とあるが、すでに 2015.12.28、に港湾計画全面改訂が公表されている。それにもかかわらず、このような見解は許されない。「埋立予定周囲の埠頭用地 71.2ha を完成車専用埠頭とし（第 4 回委員会 資料 5）」を先行すれば、16.4ha の埋立は不要となるはずである。	(1 と同じ)
33	p134, 135 複数案の検討について“「上位計画である名古屋港港湾計画において、…、主要な工作物である岸壁の構造については、…設置可能な構造として、「重力式」と「栈橋式」の 2 案を検討していることから、これを複数案として設定した。」とあるのは虚偽記載である”の意見についての見解がない。事実関係を確認して追加すべきである。	平成 26 年 12 月の港湾計画の一部変更において、埋立地の位置、規模、形状及び土地利用を定めましたが、岸壁構造については事業実施段階の検討事項であるため、記載していません。岸壁の構造については、本事業の事業化にあたり検討した内容であり、これを事業計画の複数案としました。

番号	市 民 意 見	事 業 者 の 見 解
34	p134, 135 “市環境影響評価条例に基づく環境影響評価技術指針にあるとおり、「事業を実施しない場合（ゼロ・オプション）」を複数案として追加すべきである。つまり、今差し迫ってこの公有水面埋立をしなければならぬ理由が示されていない…事業実施はしない案を追加すべきである。”の意見に対し“保管施設用地の確保及び荷役の効率化など、事業の必要性から、現実的ではないと判断し、複数案に含めていません。”とあるが、代替案として、周辺地区の用途を保管施設用地に変更すればすむことであり、埋立の必要性＝事業の必要性は説明し切れていない。また、複数案を設定しない理由として“現実的ではない”はあまりにも粗雑な理論である。	本事業は、分散・点在している完成自動車取扱機能を集約・拠点化することで、完成自動車の効率的な海上輸送を行い、地域基幹産業の国際競争力の維持・強化を図るため、保管施設用地を確保することを目的としています。 平成 27 年 12 月の港湾計画改訂において、金城ふ頭は、将来需要として今後増加の見込まれる中古車やトランシッパへの対応のため、岸壁や物流用地等をより一層拡充するとともに、フェリーや大型の旅客船に対応した岸壁を位置づけており、交流機能と物流機能の更なる分離を図るため、ふ頭の再編を目指しています。本事業は、港湾計画改訂で位置付けられた、将来を見据えたふ頭再編の一端として、必要性・緊急性の高さから、完成自動車の効率的な海上輸送に必要な保管施設用地を確保することとしています。 これら事業の目的及び必要性から、事業を実施しない案を複数案に含めていません。
35	p136, 137 “複数案の設定で、岸壁構造だけを複数案で検討しているが、北浜ふ頭地先公有水面埋立の方法書（平成 25 年 3 月 名古屋港管理組合）でも、配慮書に対して環境省から「（１）複数案の設定…埋立地の形状について、…2 案が設定されているが…前提条件や考え方が明らかではないため、これらをその検討経緯とともにより具体的に方法書に記載すること。また、現実的である限り、当該事業を実施しない案も提示されるべきであるため、これを案に含めなかった理由についても、方法書に記載すること。」と意見が提出されたため、方法書では、複数案…について検討している。少なくとも、この例にならうべきである。”の意見に対し、“事業の必要性から、現実的ではないと判断し、複数案に含めていません。”とあるだけだが、誠実に見解を示すべきである。	「北浜ふ頭地先公有水面埋立の方法書（平成 25 年 3 月 名古屋港管理組合）」には、複数案の設定に係る前提条件や設定根拠の記載はありますが、事業を実施しない案については、対象事業の目的を達成することが現実的でないことから、複数案に含めない旨の記載があります。 本事業においても、これと同様の考えにより、事業を実施しない案を複数案に含めていません。

番号	市 民 意 見	事 業 者 の 見 解
36	p142, 143 暫定除去基準の定められている水銀 ($C=0.18 * \Delta H / J / S$) についても評価すべきである”の意見に対し、基準があることは認めながら、“平均潮位差 (ΔH) や溶出率 (J)、安全率 (S) により算出されるものであり、その値は一律ではありません。出典にも評価値は示されていません”と言い訳だけであるが、方法書以降では現地調査により、明確な評価をすべきである。	本事業においては、工事中、供用時ともに、水銀やPCBなどの有害物質を排出する計画はないことから、現地調査を行う予定はありません。ここでは、出典とした既存資料に基づき、基準値の示されたPCBの調査結果を記載します。
37	p142, 143 “広島高裁判決 (2014 年 1 月 29 日) …損害賠償に関する騒音の基準は完全に確定…「幹線交通を担う道路に近接する空間」を廃止すべきとの声もあがっている状況を加味した表現とすべきである。”の意見に対して何の見解も示していない。	道路交通騒音については、既存資料により、調査対象区域内またはその周辺の調査地点における騒音の状況を記述しました。 なお、本事業の環境影響評価における道路交通騒音の評価基準は、環境影響評価方法書 p167 に記載のとおり、騒音に係る環境基準を用いる予定です。今後、環境基準が改訂された場合にあっては、その時点において適用の状況を考慮し、適切に判断します。 (19 と同じ)

番号	市 民 意 見	事 業 者 の 見 解
38	p144, 145 “温室効果ガス等の状況が資料編 p55 ではまとめてあるのに、本文では欠落している”の意見に対し、今回の方法書では“配慮書…本編には概要を、資料編には詳細を記載…。本方法書においては、これを変更し、「事業予定地及びその周辺地域の状況」は本編第4章のみとし…本編 p54 に…記載しました。”と、意見に従い、少々本編に温室効果ガス等の状況を入れた。しかし、2015. 12. 28 に市のホームページで公表された配慮書への「意見の概要及び事業者の見解」は“温室効果ガス等については、資料編 p55 に、既存資料により、名古屋市における部門別二酸化炭素排出量や、二酸化炭素濃度の推移等を記載しています。”と意見無視の姿勢であった。いつどんな理由で見解の姿勢を変えたのか。これらの事実を確認し反省を追加すべきである。	計画段階環境配慮書において、地域特性の把握は、名古屋市環境影響評価技術指針解説書の記載を参考に簡潔にとりまとめたため、本編にはその概況を記載し、詳細は資料編に記載しました。 市のホームページで公表された計画段階環境配慮書への「意見の概要及び事業者の見解」においては、この構成の説明を前段で行った上で、道路交通騒音、温室効果ガス等及び土壌汚染の詳細な状況については、資料編に記載していることをご意見への見解といたしました。
39	p144, 145 温室効果ガス等の状況について“配慮書…本編には概要を、資料編には詳細を記載…”は虚偽説明である。配慮書の本編 3-1 自然的状況 p13 には、(1) 地形・地質等の状況、(2) 水環境の状況、(3) 大気環境の状況、(4) 動植物および生態系の状況、(5) 景観及び人と自然との触れ合いの活動の場の状況であり、(3) 大気質の状況で常監局の5項目の環境基準達成状況の記載しかなく、温室効果ガス等の状況は記載されていない。これらの事実を確認し、修正及び反省を追加すべきである。	
40	p144, 145 ”北側に隣接して、レゴランドが工事中であるが、…名古屋市長の審査書(2014. 4. 18)では「事業予定地では土壌汚染が確認されていることから、汚泥中に有害物質が含有する可能性がある。したがって、汚泥を産業廃棄物として適切に処理するとともに、搬出にあたっては汚染が拡散しないよう措置を講ずること。」と指摘している。正確に記載すべき”との意見に対し、今回の方法書では“配慮書…本編には概要を、資料編には詳細を記載…。本方法書においては、これを変更し、「事業予定地及びその周辺地域の状況」は本編第4章のみとし…本編 p32 に…記載しました。”と、意見に従い、少々本編に土壌汚染の状況を入れた。しかし 2015. 12. 28 に市のホームページで公表された配慮書への「意見の概要及び事業者の見解」は“土壌汚染については、資料編 p38 に…一部区域において…溶出量基準を上回り、形質変更時要届出区域に指定されていることを記載しています。”と意見無視の姿勢であった。いつどんな理由で見解の姿勢を変えたのか。これらの事実を確認し反省を追加すべきである。	
41	p144, 145 土壌汚染について“配慮書…本編には概要を、資料編には詳細を記載…”は虚偽説明である。配慮書の本編 3-1 自然的状況 p13 には、(1) 地形・地質等の状況、(2) 水環境の状況、(3) 大気環境の状況、(4) 動植物および生態系の状況、(5) 景観及び人と自然との触れ合いの活動の場の状況であり、土壌汚染には一言も触れていない。これらの事実を確認し、修正及び反省を追加すべきである。	

番号	市 民 意 見	事 業 者 の 見 解
42	p144, 145 “「工事による水質の影響が最大となる時期として、浮遊物質発生量が最大となる時期とした。」の根拠、継続月数を記載すべきである。”との意見に対し全く説明していない。見解では“配慮書作成時点での概略の施工計画に基づき、日あたり浮遊物質排出量が最大となる時期について予測評価を行いました。”とあるので、その内容を説明すべきである。	配慮書の予測は、名古屋市環境影響評価技術指針に基づき、事例の引用または解析により比較的簡易な手法で行いました。「配慮書作成時点での概略の施工計画」は、概略の工事計画に基づき、標準的な船団構成や作業能力により作業量を作成したものであり、浮遊物質発生量のピーク時期や、作業項目毎の継続期間を明確化した工程表は作成していません。 なお、事業計画が具体化していく段階での環境影響評価準備書において、稼働率、施工時間等を含む詳細な工事計画を作成し、その上で工事期間を通した浮遊物質発生量を整理・把握していきます。
43	p146, 147 “2種類の原因のうち、シルト・粘土分が多いという本海域の特性を踏まえ、シルト分 70.2%の $9.60 \times 10^{-3} \text{t/m}^3$ を採用しました。”と見解が示されているが、“シルト分 70.2%”は“シルト・粘土分 70.2%”の間違いである。まず、その修正をすべきである。 その前提で配慮書資料編 p120 の土の粒度試験では、2点の試料(26-1-T-1、26-1-T-2)が示され、それぞれシルト分は 55.1%、55.7%粘土分は 39.2%、39.3%であり、説明の“シルト・粘土分”は 94.3% (55.1+39.2)、95.0% (55.7+39.3)であり、“シルト・粘土分 70.2%”を用いるのは危険側である。むしろ、出典 18 の 97.0、出典 19 の 96.6%、出典 11 の 84.8%の平均を求めることの方が理にかなっている。今回の方法書ではこれらの記述が削除されているが、次の環境影響評価準備書では適正な原単位を用いることが必要である。	事業者の見解で示した“シルト分 70.2%”は、ご指摘のとおり“シルト・粘土分 70.2%”の誤りでした。訂正いたします。 なお、予測に用いた濁り発生原単位は、現場海域の平均流速（恒流）や濁り対象土砂の粒度組成により、シルト・粘土分 98.2%として補正を行っています。(配慮書 p. 122～123 参照)
44	p148, 149 “複数案の一つとして、地盤改良工・サンドコンパクション船・3連装を3台稼働と1台稼働を検討すべきである。”の意見に対し“概略の工事計画に基づき、標準的な船団構成や作業能力により作業量を作成した…サンドコンパクション船（3連装 敷砂なし）を3台稼働させるよう設定しました。”との見解であるが、3台稼働を1台稼働に変更するという意見を誠実に検討した結果を示すべきである。また、今回の方法書ではこれらの記述が削除されているが、次の環境影響評価準備書では誠実な検討結果、誰もが納得できる作業計画とされたい。	負荷量の設定については、今後の事業計画が具体化していく段階での環境影響評価準備書において、詳細な工事計画を作成し、検討していきます。検討に際しては、濁りの発生による環境影響を低減させる施工計画とするよう、環境にも十分に配慮していきます。
45	p150, 151 “評価で「水産用水基準…基準値を下回る…汚濁物質発生量が多い工程において、汚濁防止柵や汚濁防止膜を設置」と明記したのだから、次の段階の方法書では、「汚濁防止柵や汚濁防止膜の設置」を事業計画の前提として、予測・評価をすべきである。”との意見に対し、“前提条件として、予測評価を行う予定”と見解を示したのは、配慮書への市長意見でも同様の趣旨があったこともあり当然である。本来、配慮書の段階でこの旨を明記すべきであった。	

番号	市 民 意 見	事 業 者 の 見 解
46	p154, 155 配慮書への市長意見“現在、名古屋港港湾計画の改訂が検討されていることから、当該改訂内容との関係性を整理した上で、環境影響評価手続きを適切に実施すること。”に対して“配慮書提出以降の平成27年12月に、名古屋港港湾計画が改訂されましたが、本事業では、必要性・緊急性の高さから、規定計画（平成26年12月一部変更）である金城ふ頭公有水面地先16.4haの埋め立てについて、事業化することとしました。”と事実を認めている。しかし、配慮書公表後の2015.12に港湾計画の全面改訂が終わり、「埋立予定周囲の埠頭用地70.2haを完成車専用埠頭とし」が決まったのだから、まず、それを実施すべきである。16.4haの埋立は不要となるはずである。その後の状況を見て、必要性・緊急性から必要なら、改めて公有水面埋立を申請すべきである。また、護岸構造が不明な南西側の260mも、全面改訂のとおり耐震護岸として計画を見直すべきである。	本事業は、分散・点在している完成自動車取扱機能を集約・拠点化することで、完成自動車の効率的な海上輸送を行い、地域基幹産業の国際競争力の維持・強化を図るため、保管施設用地を確保することを目的としています。 平成27年12月の港湾計画改訂において、金城ふ頭は、将来需要として今後増加の見込まれる中古車やトランシップへの対応のため、岸壁や物流用地等をより一層拡充するとともに、フェリーや大型の旅客船に対応した岸壁を位置づけており、交流機能と物流機能の更なる分離を図るため、ふ頭の再編を目指しています。本事業は、港湾計画改訂で位置付けられた、将来を見据えたふ頭再編の一端として、必要性・緊急性の高さから、完成自動車の効率的な海上輸送に必要な保管施設用地を確保することとしています。 なお、上述の港湾計画の改訂において示される計画が事業化する際には、「公有水面埋立法」（大正14年法律第57号）等の関係法令に基づき、必要な手続きを行っていきます。 （1と同じ）