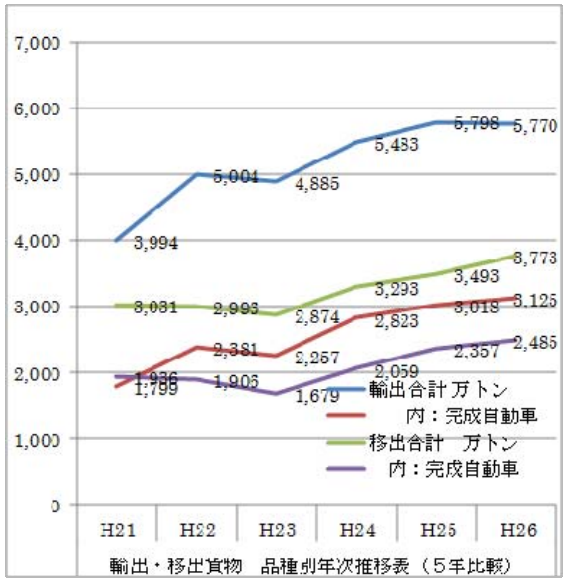
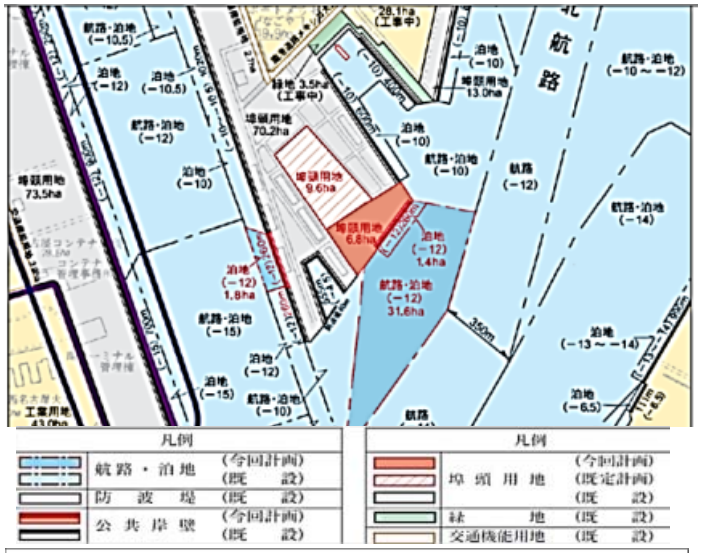
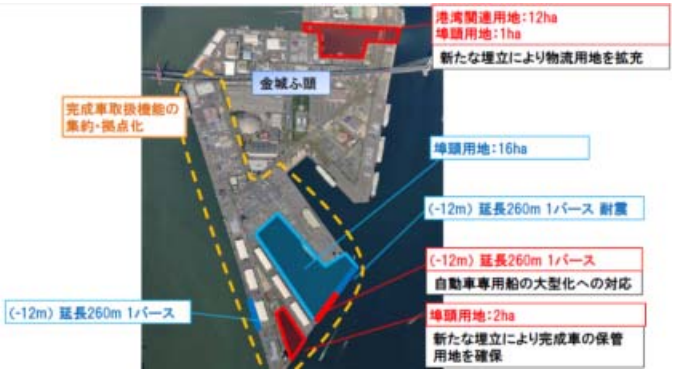
別紙

「金城ふ頭地先公有水面埋立てに係る計画段階環境配慮書」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　第２章：対象事業の名称、目的及び内容の中に、この公有水面埋立が市環境影響評価条例の対象となった理由を明記すべきである。国の環境影響評価法では 50ha 超え、愛知県環境影響評価条例では 40ha 以上 50ha 以下が環境影響評価対象だが、この事業は 16.4ha の公有水面埋立のため、市環境影響評価条例の 10ha 以上が適用されている。	本事業は、埋立面積が 16.4ha であり、名古屋市環境影響評価条例における対象事業となるため、同条例に基づき環境影響評価手続きを実施するものです。
2	p4　検討経緯の概要で、現時点で埋立の必要性がどれだけ出てきたのかを明確にする必要がある。「ア 名古屋港港湾計画への位置づけ」のあと、すぐ「イ 基本方針」が掲げてあるが、港湾計画に位置づけた各計画は、自動的に実施できるわけではなく、それぞれの必要性が出てきた段階で必要な法手続を踏むことになっている。この金城ふ頭地先公有水面埋立ても、現時点で埋立の必要性がどれだけ出てきたのかを明確にすることが最低限必要である。 p4　検討経緯の概要で、埋立てを必要とする理由及び埋立ての規模の算出根拠を明記すべきである。「公有水面埋立法の一部改正について」（昭和 49 年 6 月 14 日港管第 1580 号、建設省河政発第 57 号、運輸省港湾局長及び建設省河川局長通達）で、「（３）埋立ての理由等について：免許の審査に際しては、埋立てを必要とする理由及び埋立ての規模の算出根拠を確認すること。」とあり、埋立ての必要性がない場合、埋立免許を付与する必要はないから、法第 4 条第 1 項が定める公有水面埋立免許の 6 要件の大前提としての条件であることが通達されている。具体的には名古屋港管理組合行政手続条例第 5 条に審査基準を定めるものとすると定めており、平成 6 年の行政手続き法施行に伴い港湾管理者は審査基準を作成し、そのなかにこの旨が記載されているはずである。 p4　検討経緯の概要で、埋立の必要性について、土地需要が真に必要なものなのか、その埋立規模は過大ではないかを、説明すべきである。公有水面埋立ての審査にあたって使用する基本文献の一つとされる「港湾行政の概要」では、埋立ての内容の適否について「埋立免許を行うことは、本来、排他的な支配を許されていない公有水面について、特定人に埋立権を付与するものであると同時に、一般公衆の自由使用を廃止又は制限するものである。また、埋立ては、自然環境の改変を伴うことから軽微とはいえども地元住民の生活、環境の保全等に影響を及ぼすことになることから、埋立免許を行うにあたっては、出願に係る土地需要が真に必要なものであり、埋立ての規模は過大であってはならず、埋立ての場所は適正な位置でなければならない等の制約があることに十分留意しなければならない。」とされている。	名古屋港は背後地域に立地している自動車メーカーの海外への積み出し基地の機能を担っているほか、中古車輸出や第 3 国間輸送における積替え（トランシップ）拠点としての機能を有しています。近年、名古屋港における完成自動車輸出の全国シェアは 4 割まで拡大してきており、その役割が益々高まっている状況です。 このような中、金城ふ頭では、完成自動車、建設機械、産業機械等を取扱うターミナルが集積していますが、近年の船舶の大型化に伴い、岸壁延長や水深など港湾機能の不足が顕在化しているほか、ふ頭内の用地不足に伴い、金城ふ頭だけでなく、空見ふ頭や稲永ふ頭など港内各地に保管施設用地を確保している状況になっています。 そのため、完成自動車の船積み前の仮置きに使用されるモータープールが分散・点在化し、利用者は、岸壁から離れた他のふ頭から完成自動車を再輸送するなど非効率な輸送を行っています。 また、利便性の高い公共の完成車取扱機能が金城ふ頭・弥富ふ頭に配置されていることから、金城ふ頭・弥富ふ頭間での完成自動車の移送や自動車運搬船の港内シフトによる、非効率な輸送も行われています。 そのため、大型船に対応し、災害時の緊急物資輸送機能を有する耐震強化岸壁を整備するとともに、金城ふ頭と弥富ふ頭に分かれている公共の完成自動車輸送の拠点を金城ふ頭に集約・拠点化するために必要な、荷捌き及び保管施設用地として 16.4ha を確保することを目的としています。

番号	市　民　意　見	事　業　者　の　見　解
3	p4　検討経緯の概要で、「名古屋港における完成自動車取り扱い機能の主要拠点は金城ふ頭となっているが、現状においては保管施設用地が不足しており、完成自動車を取り扱う公共岸壁が名古屋公港全体に分散しているため、荷役の効率化が求められているところである。」と感覚的な表現であるが、保管施設用地が不足しているという根拠はどこにもないため、追加説明すべきである。現在作業中の港湾計画全面改定でも、外貿の増加は★輸送機械の輸出で（2013）2,200 万トン→（目標年次）2,300 万トン＜完成自動車の増加を見込む＞で、将来的にはほとんど変化がない。内貿の増加は★輸送機械の移出で（2013）2,200 万トン→（目標年次）3,000 万トン＜完成自動車の増加を見込む＞でせいぜい 10 年で 1.36 倍と過去の 10 年で 3 倍には及ばない（名古屋港基本計画検討委員会 第 4 回委員会資料 3　H27.6.19）。過去の完成自動車の輸出・移出台数の推移、自動車生産・販売の動向をもとに、事業が今必要という根拠を明確に示すべきである。例えば、「トヨタ国内生産、3 年連続減産の方向　国内販売苦戦で 朝日新聞デジタル 2014/11/28」、「トヨタなどが販売計画を下方修正　2014 年度の自動車生産・販売見通し 2015/03/10」、「トヨタ自動車　15 年グループ世界生産計画、1020 万台に下方修正 日刊産業新聞 2015/8/12」（2015 年暦年のトヨタグループの自動車・販売計画を下方修正した。グループのグローバル生産は 1020 万台と当初計画比 5000 台減。このうち、トヨタのグローバル生産は当初計画と変わらずの 901 万台で、内訳は国内生産が 321 万台と同 8 万台増、海外生産が 580 万台と同 8 万台減。）という状況である。 　なお、現状は専用埠頭の新宝埠頭 90 万台分が最大であり、公共埠頭のうち、金城ふ頭 40 万台分についで弥富埠頭 15 万台分があるのみで、この他に分散しているわけではない。正確な表現をすべきである。 	（見解は番号 2 と同じ）

番号	市　民　意　見	事　業　者　の　見　解
4	p4　検討経緯の概要で、現在作業中の港湾計画全面改定の内容も追加し、今回の埋立計画との整合性、埋立時期の問題を明らかにすべきである。 　確かに名古屋港港湾計画は平成 26 年 11 月に一部変更され、埠頭用地 9.6ha に 6.8ha が新規追加され、水深 12mの岸壁 260mも新規追加されている。 　しかし、現港湾計画は、平成 20 年代前半の目標年次を既に迎え、計画の改訂が必要となったので、平成 30 年代後半を目標とする港湾計画改訂を目指し名古屋港基本計画検討委員会」を設置した。平成 24 年 10 月から平成 27 年 6 月に 4 回の審議をしただけである。金城ふ頭については、残された南西側の岸壁 260mも水深 12mにし、今回の埋立予定地の南西側のくぼみ 2ha も埋め立ててしまい、名古屋港の完成車輸送拠点は公共埠頭での取扱いは、金城ふ頭に集約し機能強化という計画案となっており、今回の配慮書の内容と大きく異なっている。この計画案を国土交通大臣が交通政策審議会港湾分科会の審議を経て審査が終了した段階で公示して港湾計画となる。  名古屋港港湾計画書　一部変更　平成 26 年 11 月 http://www.port-of-nagoya.jp/keikaku/1-3/keii1411/kouwannkeikakusho1411.pdf  名古屋港基本計画検討委員会 第４回委員会　資料５　11-9 H27.6.19　（作業中の港湾計画全面改定） http://www.port-of-nagoya.jp/keikaku/1-1/1-1-1/1page.html	本事業は、現状において不足している完成自動車の保管施設用地を確保し、港内において分散している完成自動車取扱い機能を拠点化・効率化することを目的としています。 港湾計画は港湾のマスタープランであり、今後の港湾開発の指針となるものです。 これらの計画は、社会、経済状況、貨物動向を見極め、事業の必要性、緊急性をふまえて、適宜、事業化に向けた取組みを進めています。 現在、検討が進められている港湾計画の改訂は、将来需要として、今後増加の見込まれる中古車やトランシップ（船から船への積み替え）への対応のため、岸壁や物流用地等を拡充するとともに、交流機能と物流機能の分離を図るためにふ頭再編を目指しているものです。 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せんので、現在、手続きを進めております本事業には含めておりません。 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。

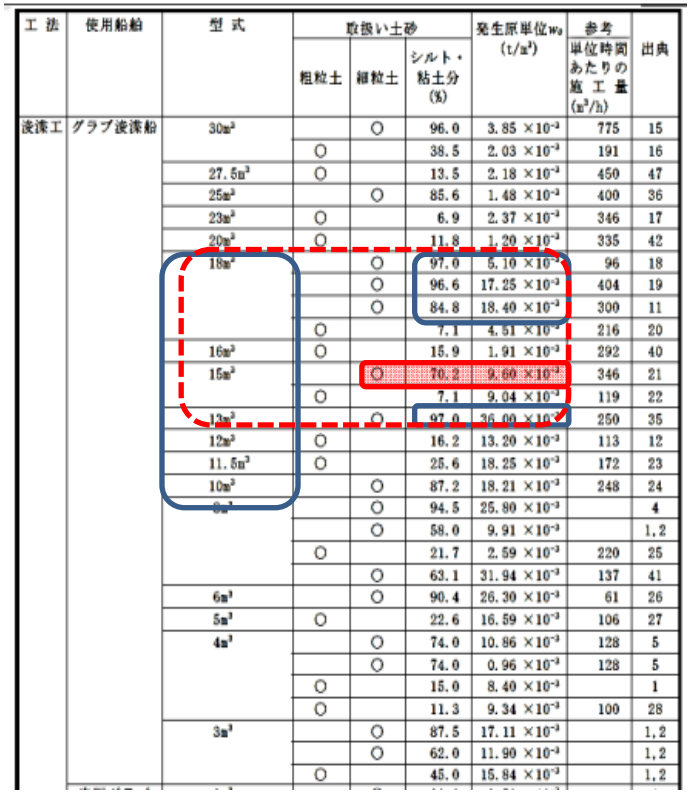
番号	市　民　意　見	事　業　者　の　見　解
5	p4　検討経緯の概要で、現在作業中の港湾計画全面改定の内容で、「金城ふ頭において、完成車取扱機能の強化・拡充」として、専用埠頭の新宝埠頭 90 万台分はそのまま残すが、公共埠頭は弥富埠頭 15 万台分を金城ふ頭 40 万台分に集約する計画であり（第 4 回委員会　資料 5)、今回の計画との整合性が説明できない。今回埋立予定の 16.4ha の周囲の埠頭用地 71.2ha を完成車専用埠頭とし、2.2ha の新たな埋立まで計画している。現在作業中の港湾計画全面改定を先行して周囲の埠頭用地 71.2ha を完成車取扱機能を持つことにすれば、今回埋立予定の 16.4ha は不要となり、出願に係る土地需要が真に必要なものとは言えなくなる。 p5　土地利用計画で、水深 12m 耐震岸壁 1 バース 260mの南西方向の残り半分の護岸構造が不明であり、明確にすべきである。現在の港湾計画では 12mが決まっているだけで岸壁 1 バースは決まっていない。欠落している現在作業中の港湾計画全面改定の内容ではこの残り部分も水深 12m岸壁 260mとする計画であるが、この全面改定を待って、同じ構造の水深 12m耐震岸壁 260mとするほうが工事の重複もなくなるのではないか。 p5　土地利用計画で、埠頭用地のことしか記載されていないが、その周辺の埠頭の現在の用途及び現在作業中の港湾計画全面改定では周囲の埠頭用地 71.2ha を完成車取扱機能を持たせることになっていることを記載すべきである。それでもなおこの埠頭用地としての公有水面埋立が、今必要かを判断するために必要である。 p26　環境配慮方針のうち、6-2 施設の存在・供用時を想定した配慮・自然災害への対応で「整備する岸壁を耐震強化岸壁とすることで、大規模地震発生時において当該事業に起因する二次災害の発生を防止する。…緊急物資輸送の拠点とする。」とあるが、この計画では北東方向の 260mだけであり、南西側 260mの護岸は構造さえ明らかにされていない。表現を修正すべきである。 現在作業中の港湾計画全面改定の内容では、西南側 260mも耐震護岸にする構想であるが、計画案を国土交通大臣が交通政策審議会港湾分科会の審議を経て審査が終了した段階で公示して港湾計画となる。この計画全面改定が確定してから、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。	（見解は番号 4 と同じ）
6	p5　土地利用計画で、埠頭用地のことしか記載されていないが、前面泊地の水深 12mのための浚渫が欠落しているため、追加記載すべきである。この浚渫が環境に与える影響は大きいはずであり、環境影響評価の対象とすべきである。現在の港湾計画でも、水深 12mで 31.6ha の大規模な航路・泊地が記載されているため、浚渫が必要と判断できるが、既に泊地水深 10mが浚渫済みならその旨を記載すべきである p19　環境要因の抽出で、工事中は「水面の埋立」、「建設機械の稼働」、「工事関係車両の走行」の３種類であるが、泊地・航路のために「前面海域の浚渫」が必要であり、追加すべきである。前面海域は水深約 10m であり、ここを水深 12m にすることが必要であり、護岸の基礎捨石を投入するためにも前面海域の浚渫が必要である。この浚渫が水の濁りに大きな影響を与えるはずである。	本事業は埋立事業であり、「港湾分野の環境影響評価ガイドブック２０１３」に従い、航路・泊地の整備は本埋立事業に含んでおりませんが、岸壁築造に必要となる基礎捨石等の床掘土砂の掘削については対象としており、これらの工種の実施に伴い、濁りの発生が予想されることから、濁りの発生量を低減させるような保全措置の検討を行います。

番号	市　民　意　見	事　業　者　の　見　解
7	p6　複数案の検討方針で、「環境影響評価技術指針に基づき…以下の方針に基づき検討した。・実現可能であり、対象事業の目的が達成されるもの。・環境の保全の観点から環境影響の程度及び環境配慮の内容について比較検討ができるもの。」とあるが、環境影響評価技術指針を正確に表現すべきである。環境影響評価技術指針は「事業計画の立案の段階から、環境への配慮を検討し、計画に反映させるために、以下に定める事項に留意して、事業を実施しない場合（ゼロ・オプション）、事業実施想定区域、施設の規模・配置・構造・形状・施工等の様々な要素のうち、事業者において実現可能であり、かつ、環境の保全の観点から検討可能な要素を抽出し、事業計画の複数案を設定する。」とあり、事業を実施しない場合や施設の規模などの要素のうちから選ぶことを明記すべきである。 p6　複数案の設定で、「上位計画である名古屋港港湾計画において、埋立地の位置、規模、形状及び土地利用が定められている」のは事実であるが、「（上位計画…定められている）中で、主要な工作物である岸壁の構造については、当該水域の特性等を踏まえた上で、設置可能な構造として、「重力式」と「桟橋式」の2案を検討していることから、これを複数案として設定した。」とあるのは虚偽記載である。「名古屋港港湾計画書……一部変更……平成26年11月」には、そのような岸壁構造についての記載はない。せいぜい、策定作業中に岸壁構造が話題になった程度にすぎないのではないか。 　いかにも上位計画の港湾計画で決まっているから、それに従った埋立計画であるという姿勢を改め、正確な表現とすべきである。 p6　複数案の設定で、岸壁構造だけを複数案で検討しているが、市環境影響評価条例に基づく環境影響評価秘術指針にあるとおり、「事業を実施しない場合（ゼロ・オプション）」を複数案として追加すべきである。つまり、今差し迫ってこの公有水面埋立をしなければならない理由が示されていない、現在作業中の港湾計画全面改定が済んでから総合的に判断すべきであり、当面港湾計画のままにしておき、事業実施はしない案を追加すべきである。 p6　複数案の設定で、岸壁構造だけを複数案で検討しているが、基本的には区域の位置又は規模に関する適切な複数の案の設定に努めるべきである。「港湾分野の環境影響評価に関する計画段階環境配慮書作成等ガイドライン 国土交通省 港湾局」でも、「3-1 複数案の設定について（1）基本的な考え方：計画段階配慮事項についての検討にあたっては、埋立事業が実施される区域の位置又は規模に関する適切な複数の案の設定に努める。水域利用の制約や埋立地の機能の確保等の観点から、位置等に関する複数案の設定が困難な場合は、単一案とすることも可能である。その場合は、複数案を設定しない理由を明らかにしなければならない。」とされている。 http://www.mlit.go.jp/common/000994681.pdf#search='%E6%B8%AF%E6%B9%BE%E5%9F%8B%E7%AB%8B%E8%A8%88%E7%94%BB' 　港湾計画で定められている区域のうち、どこをどれだけを埋め立てるかなど、埋立地の設置海域（ゾーン）や埋立面積の異なる複数案の設定に努めるべきであり、単一案とする場合は、最低限、複数案を設定しない理由を明らかにしなければならない。	配慮書 p6 に記載した複数案の検討方針は、「環境影響評価技術指針」に基づき、本事業における検討方針を示したものです。 　複数案の設定について、埋立地の位置、規模、形状及び土地利用は、上位計画である港湾計画（平成26年11月　一部変更）において定められています。一方、岸壁構造については事業実施段階の検討事項であるため、記載していません。岸壁の構造については、本事業の事業化にあたり検討した内容であり、これを事業計画の複数案としました。 　なお、事業を実施しない案（ゼロ・オプション）については、完成自動車取り扱い機能の集約・拠点化、保管施設用地の確保及び荷役の効率化など、事業の必要性から、現実的ではないと判断し、複数案に含めていません。

番号	市　民　意　見	事　業　者　の　見　解
8	p6　複数案の設定で、岸壁構造だけを複数案で検討しているが、北浜ふ頭地先公有水面埋立の方法書（平成25年3月 名古屋港管理組合）でも、配慮書に対して環境省から「（1）複数案の設定・・・・環境配慮の検討に当たり、埋立地の形状について、…2 案が設定されているが、両案の設定に当たって与えられた前提条件や考え方が明らかではないため、これら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、複数案として、A案：現計画、②B案：埋立地分離形式（水路設定による埋立面積縮小）、③事業を実施しない案、について検討している。少なくとも、この例にならうべきである。 北浜ふ頭方法書　http://www.port-of-nagoya.jp/kokusai_senryaku/houhousyo/houhousyo.pdf 環境省意見　https://www.env.go.jp/press/files/jp/21425.pdf	（見解は番号7と同じ）
9	p6　複数案の設定で、岸壁構造だけを複数案で検討しているが、護岸だけは作ってもよいが公有水面埋立は行わないという代替案を検討すべきである。「港湾分野の環境影響評価に関する計画段階環境配慮書作成等ガイドライン　国土交通省 港湾局」でも、「3－2 埋立事業の代替となる事業の検討について：位置等に関する複数案の設定に当たっては、第一種埋立て又は干拓事業に代わる事業の実施により適切な土地利用の確保が図られる場合その他第一種埋立て又は干拓事業を実施しないこととする案を含めた検討を行うことが合理的であると認められる場合には、当該案を含めるよう努めるものとする。」とされ、「③ふ頭用地等の確保が事業の目的となる埋立事業の場合・構造形式：ふ頭用地等の必要性から埋立てを計画した場合で、埋立てを行わず、桟橋形式や浮体構造とする案。」を代替案として扱うよう指示している。	事業の目的が達成でき、実現可能な構造を複数案として設定しました。
10	p8　工事予定期間が突然示されているが、護岸工(260mの耐震護岸と260mの構造不明護岸)が3年間、16.4haの埋立工が4年間という工事日程をどのように積算したかを追加すべきである。例えば、地盤改良工のサンドコンパクション船3連装で1日16本を3班で行うというが（資料編p118)、環境への影響を低減するため1班にすればいいのではないか。 p8　工事予定期間について、準備書作成中の北浜ふ頭（方法書p4）は護岸工（岸壁約1.1kmと環境配慮型護岸約1.5km）が2年間、耐震護岸67.7haの埋立工が3年間となっており、これも工事日程の根拠は示されていないが、今回の金城ふ頭の埋立はゆったりした工期となっている。つまり、それほど差し迫った埋立の必要性がないのではないか。	配慮書に記載した使用船舶や工事工程は、配慮書作成時点での概略の工事計画に基づき、標準的な船団構成や作業能力により作業量を作成したものです。 なお、今後の工事計画の作成において、浮遊物質発生量の多い建設機械を稼働させる場合には、環境にも配慮しながら検討してまいります。

番号	市　民　意　見	事　業　者　の　見　解
11	p13　水環境の状況で「平成 25 年度の水質調査結果は、環境基準もしくは環境目標値に適合していない項目がある。」とあるが、具体的な項目、非適合状況を記載すべきである。資料編 p44 によれば、pH、DO、COD、SS、全窒素、全リン、全亜鉛、と全ノニルフェノール以外の全ての項目が適合していない検体がある。 　また、資料編 p44 では健康項目 27 項目の水質調査結果が欠落している。健康項目の達成状況を記載すべきである（荒古川ポンプ所で 1,2-ジクロロエタンが環境基準を達成しなかったものの、その他の 140 地点、すべての項目で環境基準を達成した。） 　なお、直鎖アルキルベンゼンスルホン酸について、環境基準がありながら（資料編 p98）調査結果がないことの説明が必要である。	本配慮書においては、市民によりわかりやすい内容の図書とするため、「事業実施想定区域及びその周辺地域の概況」を本編と資料編の 2 部構成としており、本編には概要を、資料編には詳細を記載しています。 　水質の健康項目に係る調査結果は、事業実施想定区域及びその周辺において、「金城ふ頭西」を除く地点で調査されており、全ての項目について環境基準に適合しています。 　なお、直鎖アルキルベンゼンスルホン酸については事業実施想定区域及びその周辺において調査している地点が無かったため、記載していません。
12	p13　水環境の状況で「底質調査結果について、暫定除去基準の定められている PCB は基準値を下回っている。」とあるが不十分である。同じく暫定除去基準の定められている水銀（C=0.18＊ΔH/Ｊ/S）についても評価すべきである。また、調査対象区域及びその周辺の 9 地点（資料編 p44）で、PCB を測定しているのはわずか 2 地点しかないことを明記すべきである。	海域の底質の水銀については、暫定除去基準がその海域の平均潮位差（⊿H）や溶出率（J）、安全率（S）により算出されるものであり、その値は一律ではありません。出典資料とした「平成 25 年度　公共用水域及び地下水の水質調査結果」（愛知県ホームページ）においても、評価値は示されていません。

番号	市　民　意　見	事　業　者　の　見　解
13	p13　騒音・振動・悪臭の状況が資料編 p52～54 ではまとめてあるのに、本文では欠落している。特に、道路騒音については市道金城埠頭線（港区野跡 5 丁目）では、大型車混入率が 25%もあり、昼間の等価騒音レベルが 67dB であり（資料編 p53）、確かに環境基準を達成してはいるが、これは 1998 年 9 月に改悪された「騒音に係る環境基準」で、「一般地域」、「道路に面する地域」の基準にかかわらず、特例として「幹線交通を担う道路に近接する空間」について「昼間 70dB 以下、夜間 65dB 以下」を基準値としたためである。しかし、2015 年 6 月 24 日の最高裁決定により、広島高裁判決（2014 年 1 月 29 日）「昼間屋外値が L_{Aeq}65dB を超える場合には、1 審原告らに受忍限度を超える聴取妨害としての生活妨害の被害が発生していると認められる」とし、居住者はもちろん、勤務者をも含んで損害賠償を認容した。損害賠償に関する騒音の基準は完全に確定した。少なくとも「幹線交通を担う道路に近接する空間」を廃止すべきとの声もあがっている状況を加味した表現とすべきである。 p13　温室効果ガス等の状況が資料編 p554 ではまとめてあるのに、本文では欠落している。工事に伴う膨大な温室効果ガスの発生が想定されるため、現況を正しく把握し、本文に記載すべきである。 p13　3-1 自然的状況で、土壌汚染の状況が欠落している。ちなみに、主な公害関係法令等 p15 では、土壌汚染の環境基準があると明記している。埋立予定地の北側に隣接して、レゴランドが工事中であるが、環境影響評価準備書についての名古屋市長の審査書（2014. 4. 18）では「事業予定地では土壌汚染が確認されていることから、汚泥中に有害物質が含有する可能性がある。したがって、汚泥を産業廃棄物として適切に処理するとともに、搬出にあたっては汚染が拡散しないよう措置を講ずること。」と指摘している。この状況を正確に記載すべきである。「金城ふ頭は、昭和 37 年から平成 3 年にかけて埋立が行われた区域」（資料編 p31）であり、埋立に用いた浚渫土に検出されたフッ素や砒素が含まれていたことが考えられ、浚渫土の汚染状況を確認しつつ埋め立てる必要もあり、重要な事柄である。	本配慮書においては、市民によりわかりやすい内容の図書とするため、「事業実施想定区域及びその周辺地域の概況」を本編と資料編の 2 部構成としており、本編には概要を、資料編には詳細を記載しています。 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。 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。 土壌汚染については、資料編 p38 に、調査対象区域である金城ふ頭の一部の区域において土壌調査が行われ、「砒素及びその化合物」及び「ふっ素及びその化合物」が溶出量基準を上回り、形質変更時要届出区域に指定されていることを記載しています。
14	p20　予測対象時期を「工事による水質の影響が最大となる時期として、浮遊物質発生量が最大となる時期とした。」の根拠、継続月数を記載すべきである。 p20　予測条件の発生原単位で、工種・名称・工事用船舶名・規格毎に、濁り発生原単位だけが記載してあるが、工事期間・稼働率・施工時間を追加すべきである。これでは日最大発生量が把握できるだけであり、その状態が 1 週間なのか、1 ヶ月なのか、1 年以上続くのかの判断ができず、総負荷量が把握できない。なお、このことは「港湾工事における濁り影響予測の手引き」（平成 16 年 4 月　国土交通省港湾局）p19 の「施工量の整理」にも「濁りの発生要因となる工種について、日当たりの施工量及び施工期間等の情報を整理する。」と明記されている。 http://www.mlit.go.jp/kowan/nigori/pdf/5.pdf	本配慮書では、配慮書作成時点での概略の施工計画に基づき、日あたり浮遊物質発生量が最大となる時期について予測評価を行っています。 なお、事業計画が具体化していく段階での環境影響評価において、稼働率、施工時間等を含む詳細な工事計画を作成し、その上で工事期間を通した浮遊物質発生量を整理・把握していきます。

番号	市　民　意　見	事　業　者　の　見　解
15	p20　予測条件の濁り発生原単位でA案の基礎工・床堀・グラブ浚渫船・鋼D15m³のものを用いて設定しているが、B 案の地盤改良工のように、同程度の能力とシルト・粘土分のデータを平均して用いるべきである。資料編 p121 の濁り発生原単位の表では 8 文献が示され、そのうち型式 15m³のシルト・粘土分 70.2%の発生原単位 9.60×10^{-3}t/m³に粒子径の粒径加積百分率の補正 98.2/70.2 を掛けて（資料編 p123）、13.43×10^{-3}t/m³としている。ここでそもそも 1 形式だけに限定する問題がある。今の時期でこのグラブ浚渫船に限定するのは海洋建設業者との癒着も疑われる。 　また、資料編 p121 では型式が 18m³、15m³、13m³の 8 文献を掲げているが、1 文献は 16m³のまちがいである。そもそもの出典「港湾工事における濁り影響予測の手引き」p23 には、30m³～3m³の 30 文献が掲げてあり、20m³～10m³だけでも 12 文献あり、このうちのシルト・粘土分が 80%以上の 4 文献の発生源単位を平均すると 19.25×10^{-3}t/m³、粒子径の粒径加積百分率の補正 98.2/93.85 を掛けて 20.1×10^{-3}t/m となり、予測条件 13.43×10^{-3}t/m³の 5 割増しとなり、A 案としたいがための機種限定の予測ともとれる。  選択した青色 4 文献の平均　　93.85%　19.25×10^{-3} 出典「港湾工事における濁り影響予測の手引き」p23 表- 5. 3.1(2) 濁り発生原単位(浚渫工 2) 赤点線のみ資料編掲載(16m³は資料編では 18m³と混同している)、赤塗りつぶし 1 データが予測条件。	配慮書に記載した使用船舶や工事工程は、配慮書作成時点での概略の工事計画に基づき、標準的な船団構成や作業能力により作業量を作成したものであり、A 案の基礎工（床堀）ではグラブ浚渫船（15m³形式）を設定しました。 出典資料に記された 2 種類の原単位のうち、シルト・粘土分が多いという本海域の特性を踏まえ、シルト分 70.2%の 9.60×10^{-3}t/m³を採用しました。 なお、ご指摘の 18m³形式の 5 文献のうち、1 文献は 16m³の誤りでした。訂正いたします。

<table>
<tr><th>番号</th><th>市　民　意　見</th><th>事　業　者　の　見　解</th></tr>
<tr><td>16</td><td>
p20　予測条件の濁り発生原単位でB案の地盤改良工・サンドコンパクション船・3連装45mが474.5×10^{-3}t/本とされており、資料編p122で確認すると、8文献の平均を求めた値となっている。
しかし、もともとの出典「港湾工事における濁り影響予測の手引き」p26では、地盤改良工・サンドコンパクション船・3連装として、9文献が示されており、シルト粘土分が94.5%の2.7×10^{-3}t/本が欠落している。
この1文献を追加すると、
(380.2×8+2.7)/9×10^{-3}t/本=
338.29×10^{-3}t/本と原単位は減少する。また、本文p21の汚濁物質発生量22,774kg/日も補正係数は(84.4×8+94.5)/9=85.5となり、338.29×10^{-3}t/m^3×98.2/85.5×16本/日×3班（資料編p117）=18,650kg/日と更に減少する。しかも3班（3台稼働）を1台稼働にすれば、汚濁物質発生量は1/3の6,217kg/日となり、A案の基礎工・グラブ浚渫船・鋼D15m^{3}より少なくなり、工法の選択は逆になる。十分な検討が必要である。複数案の一つとして、地盤改良工・サンドコンパクション船・3連装を3台稼働と1台稼働を検討すべきである。

表－ 5. 3.1(6)　濁り発生原単位(地盤改良工)
<table>
<tr><th rowspan="2">工法</th><th rowspan="2">使用船舶</th><th rowspan="2">型式</th><th colspan="3">取扱い土砂</th><th rowspan="2">発生原単位w_0 (t/本)</th><th rowspan="2">参考
単位時間あたりの施工量</th><th rowspan="2">出典</th></tr>
<tr><th>粗粒土</th><th>細粒土</th><th>シルト・粘土分(%)</th></tr>
<tr><td rowspan="13">地盤改良工</td><td rowspan="13">サンドコンパクション船</td><td>2連装　敷砂あり</td><td>○</td><td></td><td>24.0</td><td>18.57 ×10^{-3}</td><td>18本/2h</td><td>1</td></tr>
<tr><td>3連装　敷砂あり</td><td>○</td><td></td><td>24.0</td><td>14.37 ×10^{-3}</td><td>27本/2h</td><td>1</td></tr>
<tr><td rowspan="4">2連装　敷砂なし</td><td></td><td>○</td><td>81.3</td><td>124.65 ×10^{-3}</td><td>4本/2h</td><td>1</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>81.3</td><td>113.90 ×10^{-3}</td><td>4本/2h</td><td>1</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>81.3</td><td>328.72 ×10^{-3}</td><td>2本/2h</td><td>1</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>81.3</td><td>374.80 ×10^{-3}</td><td>2本/2h</td><td>1</td></tr>
<tr><td rowspan="7">3連装　敷砂なし</td><td>○</td><td></td><td>94.5</td><td>2.70 ×10^{-3} (t/m^3)</td><td></td><td>4</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>93.7</td><td>1,609.　×10^{-3}</td><td>4.5本/h</td><td>45</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>87.7</td><td>385.　×10^{-3}</td><td>1.88本/h</td><td>44</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>81.3</td><td>99.50 ×10^{-3}</td><td>6本/3h</td><td>1</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>81.3</td><td>109.08 ×10^{-3}</td><td>6本/3h</td><td>1</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>81.3</td><td>125.06 ×10^{-3}</td><td>3本/3h</td><td>1</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>81.3</td><td>119.12 ×10^{-3}</td><td>3本/3h</td><td>1</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>43.2</td><td>65.2　×10^{-3}</td><td>9本/h</td><td>29</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>22.3</td><td>530.　×10^{-3}</td><td>3.89本/h</td><td>30</td></tr>
</table>
配慮書記載　　8文献の平均　84.4　407.79×10^{-3}
試算した青色9文献の平均　85.5　338.29×10^{-3}
出典「港湾工事における濁り影響予測の手引き」p26
表－ 5. 3.1(6) 濁り発生原単位(地盤改良工)
赤点線のみ資料編掲載、赤塗りつぶし1データが予測条件。

p22　環境の保全のための措置で、B案について「複数の建設機械が稼働する際には、建設機械を適正に配置することにより、浮遊物質排出量の平準化に努める。」だけであるが、「3台稼働を1台稼働に変更することで浮遊物質排出量の平準化する」を追加すべきである。この場合、A案よりも浮遊物質排出量は少なくなり、工法の変更となる。
</td><td>
出典資料とした「港湾工事における濁り影響予測の手引き」（平成16年4月　国土交通省港湾局）によりますと、ｻﾝﾄﾞｺﾝﾊﾟｸｼｮﾝ船（3連装　敷砂なし）で示された9文献のうち、ご指摘の1文献については単位がt/m^{3}と他の8文献の単位t/本と異なっています。また、粗粒土を対象とした2文献についても、シルト・粘土分が多いという本海域の土砂の性状を踏まえ、平均を求めることには採用せず、残りの6事例の平均値を採用しました。
なお、配慮書に記載した使用船舶や工事工程は、配慮書作成時点での概略の工事計画に基づき、標準的な船団構成や作業能力により作業量を作成したものであり、B案の地盤改良工（桟橋下部）では、ｻﾝﾄﾞｺﾝﾊﾟｸｼｮﾝ船（3連装　敷砂なし）を3台稼働させるよう設定しました。
浮遊物質発生量の多い建設機械を稼働させる場合においては、今後の工事工程作成において環境にも配慮しながら検討してまいります。
</td></tr>
<tr><td>17</td><td>
p22　評価で「水産用水基準に定める魚介類の基準値との対比をA案は岸壁より約120m、B案は約900mで基準値を下回る…汚濁物質発生量が多い工程において、汚濁防止枠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、「汚濁防止枠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。
</td><td>
事業計画が具体化していく段階での環境影響評価においては、「汚濁防止枠や汚濁防止膜の設置」を予測の前提条件として、予測・評価を行う予定です。
</td></tr>
</table>

番号	市　民　意　見	事　業　者　の　見　解
18	p7　資料 p2 によると、今回事業は自動車保管用裸地駐車場用地造成工事と解釈しました。もし、アスファルト張りであるなら全面積の 1%でもいいです、裸地をコアジサシ保護として営巣用地に残して頂きたいと思います。(コアジサシは今度国の絶滅危惧種に指定、環境省、愛知県も躍起です。) 以下端的に述べますが、A・B 案の図は何か変に感じます。A 案は素人目に見て考えても A 案推進ありきの感がぬぐえません。私は天邪鬼でないが B 案を支持推進に賛同します。以下にその理由等々を記しました。	本事業は完成自動車の保管用地の確保を目的の一つとしており、使用用途より、埋立地は基本的にアスファルト舗装と考えています。このため、埋立地内にまとまった裸地を確保することは難しいと考えます。
19	p7　A 案のケーソン使用は新規製作し、海上運送・設置後どんな資材か工法も分からないですが中込め工があるとか、何か相当な費用がかさむのではと思います。また海水と接する面が垂直で付着生物がカキ、フジツボ、イガイと一寸した植物性藻類ぐらいと単種になり生物的環境が劣ると思います。その点 B 案は既製品鋼管の使用が可能で延長工作も今では接続専用機械が充実、街中のビル工事現場でも容易に行われている工作法です。 私は B 案を支持推選理由の最大要因は鋼管に囲われ支えられた中で使用される基礎捨石の利用にあります。生き物が勝手に選べる適度な空隙が自然に作られる事です。そこには海草（藻）類が発生成育する事や石裏には多種多様な甲殻類が居付き、仔種魚が集まり生育する場が提供されます。暗がりを好む根魚、土砂に潜り込む底生生物の生息環境がよくなり、生物種の多種多様性が図られます。これこそ生き物環境に優しい開発工事工法と言えるのでないでしょうか。 p25　資料 p3　この表の中程にある動植物の生態系の環境保全に繋がることが大きいのでしっかり取り入れたい。万一 A 案のケーソン方式になったとしてもケーソンを奥へ押し込むとか、又は天端の荷捌き場先端をひさしの様に少し張り出すとかして若干の捨石の投入ができるスペースを確保して、例え少しでも捨石を入れて頂きたい。一寸戻って p3 の図の対比面積に歴然と差が一目で分かる程にあるし、p3 上の表での浮遊物質や寄与濃度についても約 1.5 倍と 7.5 倍の差があり A 案が小さいとしていますが、これも何か意図的の様に思えてなりません。ならば、B 案の方で工事進行を検討され最大限許される所まで先行鋼板矢板打ちを実施し、海側への開口部を狭くする事はできないでしょうか。私には工事の詳しい内容は判りませんが検討の余地までもないでしょうか。	今後の事業計画の検討において、本配慮書内に示した環境配慮方針をふまえつつ、事業の必要性、経済性、社会性等も含めて総合的に行っていきます。

番号	市　民　意　見	事　業　者　の　見　解
20	p7　不可解なのは、使用土砂について埋立土砂・地盤改良土・海底土の区別ですが、まず海底土とは現状元々の地盤の事と思うのですが、単価とか工費として高くつくものですか。また、A 案と B 案を見比べると何か意図的と思われる程に使用量に差があります。この点もっと正しく書けないものか。（寸法表示する）この部分は元々の地盤土地を掘削除去の後に地盤改良土（俗に呼ぶ再生土砂？）を投入する工法であるなら前方の大部分に鋼矢板を打つ工事になると思うのですが、それとも改良土を下から加圧注入して盛り上がった分を吸引除去するのか私にはその原因理由が判りません。もし私なら B 案の基礎捨石と裏込め石の境界の所をコンクリートパイルか鋼矢板打ち工を強化する事で搬入土砂量のアンバランスを解消できるのでないかと考えます。	事業実施想定区域の地盤は軟弱であるため、構造物を設置する際には地盤改良が必要です。 桟橋式である B 案は、配慮書 P7 下図に示す海と陸を分ける鋼管矢板の前面及び背後に、鋼管杭や鋼管矢板を打設しますが、構造を安定化させるため、打設底面の地盤改良が必要です。地盤改良の範囲は、岸壁本体が一体構造のケーソンとなっていてが安定している A 案の重力式と比較し広域となります。 なお、配慮書 p7 に記載した標準断面図には寸法が入っていませんでしたので、方法書では寸法を入れよりわかりやすい図面とします。
21	p7　水砕スラグの素性について使うに先立って一言私は言わせて頂きたい。この人工土砂は焼却灰の溶融化・スラッジの高熱処理されたものの事と思いますが、同体積当たりの重量、つまり比重が少し軽い事の他に粒の表面が山土・天然石砕石などと比べると滑らかでしかも球面をなしている事がこうした場所の用途に適してるものか疑問に思えます。経時的に変型移動を起こすのでないかと心配します。特に常に水分のある所でしかも重量が常にかかり、時に振動が加わるなどこうした条件下での使用は十分検討検証が必要と考えます。B 案において何故水砕スラグがこの様に大量に使用される理由はなんでしょうか。本来ならもっと航路浚渫土砂を沢山消費すべきでないでしょうか。裏込め石についてもどの様な素性の石なんでしょうか。荷重に十分耐える事ができますか心配するところです。	構造を安定させるため、標準的な材料として水砕スラグの使用を予定しています。B 案は、岸壁本体が一体構造のケーソンになっており安定している A 案の重力式と比較し、地盤改良の範囲は広く、また、水砕スラグの使用量は多くなります。 なお、使用する水砕スラグや裏込石の素材等については、耐震性も含めた岸壁としての機能が十分発揮されるよう今後の詳細設計の中で検討していきます。
22	p26　資料 p4　上部の表に自然災害への対応については先にも指摘したように使用する地盤材の素性選択や使用工法等々十分検討して頂きたい。例えば、四日市港にある旧防波堤はレンガ造りの 100 余年前の物ですが、伊勢湾台風にも耐えて今尚現役をつとめてます。当時四日市は地形、台風に対する位置関係では名古屋港より何倍かの過酷な負荷があったと思います。これは構造設計が良かったと思います。津波に対しても100％立ち向かうのでなく、少しは力を抜かしたり吸収する構造があってほしいと思います。この様に考えてくるとどこかで航路障害になっているような岩石があればそれを開胴船で運び根固め石に使用する手もありと考えますがいかがでしょうか。	今後の詳細設計において、岸壁・護岸の耐震性や耐久性についても十分検討していきます。