

金城ふ頭地先公有水面埋立て
に係る見解書

(公有水面の埋立て)

平成29年12月

名古屋港管理組合

は　じ　め　に

本見解書は、「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）に基づき、環境影響評価準備書に対する市民等の意見について、その内容を整理したうえ、事業者としての見解を示したものである。

また、環境影響評価準備書の記載内容について誤りがあったため、見解書作成にあたり、環境影響評価準備書の記載内容の訂正についても示したものである。

目 次

	頁
1. 事業者の名称、代表者の氏名及び事務所の所在地	1
2. 対象事業の名称	1
3. 意見の概要及び事業者の見解	1
(1) 環境影響評価に係る事項	2
対象事業の名称、目的及び内容	2
対象事業に係る計画について環境の保全の見地から配慮した内容	12
対象事業の事業予定地及びその周辺地域の概況	14
対象事業に係る環境影響評価の項目	16
(2) 環境影響評価	18
大気質	18
騒音	20
水質・底質	24
廃棄物等	32
植 物	32
動 物	32
温室効果ガス等	32
(3) 環境影響評価の手続きに関する事項	34
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	34
4. 環境影響評価準備書の記載内容の訂正について	51

<略 称>

以下に示す条例名及び名称については、略称を用いた。

条 例 名 等	略 称
「市民の健康と安全を確保する環境の保全に関する条例」(平成15年名古屋市条例第15号)	「名古屋市環境保全条例」
大気汚染常時監視測定局	常監局
一般環境大気測定局	一般局
計画段階環境配慮書	配慮書
環境影響評価方法書	方法書
環境影響評価準備書	準備書
環境影響評価準備書資料編	資料編
環境影響評価書	評価書
環境影響評価書資料編	評価書資料編

1. 事業者の名称、代表者の氏名及び事務所の所在地

〔事業者名〕名古屋港管理組合

〔代表者〕名古屋港管理組合管理者 名古屋市長 河村 たかし

〔所在地〕名古屋市港区港町1番11号

2. 対象事業の名称

〔名称〕金城ふ頭地先公有水面埋立て

3. 意見の概要及び事業者の見解

準備書に対する市民等の意見の概要及び事業者の見解は、次に示すとおりである。

市民等の意見の提出件数、項目及び意見数

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

(1) 環境影響評価に係る事項

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

事業者の見解

- (1) 完成自動車の輸出台数は、ここ数年、順調に増加していますが、完成自動車の船積み前の仮置きに使用されるモータープールが分散・点在しているため、完成自動車を工場等から岸壁背後に直接輸送できず二次輸送が生じていることや、自動車運搬船の港内シフトが生じていることにより、非効率な輸送を余儀なくされています。また、完成自動車輸送の競争力向上に伴う自動車運搬船の大型化に対し、岸壁の水深不足により喫水調整を強いられていることや、切迫性の高い南海トラフ巨大地震等の自然災害への対応が課題となっています。

本事業は、現状におけるこれらの喫緊の課題を解消するため、大型船舶を活用した、効率的な完成自動車輸送への対応に必要な保管施設用地を確保すること、並びに大規模地震が発生した場合において、緊急物資の輸送機能を確保するための大規模地震対策施設を早期に整備することを目的としています。

また、本事業は、不特定多数の利用に供する公共埠頭を、港湾管理者である名古屋港管理組合が整備・管理するものであり、利用者は名古屋港管理組合が提供するサービスの対価として、利用料金を支払うことになります。

- (2) 埋立予定地周辺の埠頭用地（70.2ha）は既に完成自動車等の保管施設用地として高度な土地利用がなされており、十分な完成自動車の保管施設用地を確保することはできません。事業の目的を達成するためには、公有水面の埋立てにより、新たに用地を確保する必要があり、既存の埠頭用地の利用は複数案に含めていません。
- (5) 準備書図1-2-1に記載のとおり、完成自動車の取扱台数の推移では、平成21年はリーマンショックの影響により一時的に落ち込んだものの、現在は順調に回復・増加しており、過去最高の水準を取り扱っています。

将来需要について、新車は各自動車メーカーで一定規模の国内生産を維持し、半分程度を海外輸出とする見通しであることから、輸出台数は横ばいで推移することを見込んでいます。

一方、中古車は中南米、アフリカ、ASEAN地域等において経済成長に伴う自動車保有台数の増加が見込まれることから、輸出台数は増加するものと見込んでいます。

また、トランシップは、東南アジアやインド等の新興国での完成自動車の生産拡大と、北米・南米などを中心とした需要増に伴う両地域間における荷動きの増加に伴い、生産地域と販売地域の間位置し、完成自動車の輸出台数が日本一である名古屋港は、トランシップに優位であることから、輸出台数は増加するものと見込んでいます。

このため、名古屋港は、完成自動車取扱量の増加への対応が必要であり、港湾計画改訂（平成27年12月）において、金城ふ頭への完成自動車取扱機能の集約・拠点化に対応するため、新規の埋立てや機能転換による保管施設用地の充足を計画しています。

- (30) 見解は(1)(2)と同じ。

- (31) 本事業において整備する延長260mの公共岸壁は、大規模地震時の物資の緊急輸送や住民の避難等に供するため、港内各地区に必要な施設数をバランスよく分散配置した耐震強化岸壁の一つとして整備することとしています。一方、耐震強化岸壁の南西側に整備する延長157mの護岸②は、港湾計画において、耐震性を強化しない通常岸壁の計画として位置づけています。

- (32)(34) についての見解はp.5参照

項 目	意 見 の 概 要
対象事業の 名称、目的 及び内容	(意見の内容は前述p.2と同じ)

事 業 者 の 見 解

- (32) 港湾計画は港湾のマスタープランであり、今後の港湾開発の指針となるものです。港湾計画で定めた事項は、社会、経済状況、貨物動向を見極め、事業の必要性、緊急性を踏まえて、適宜、事業化に向けた取組みを進めています。平成27年12月に港湾計画が改訂され、新たな埋立計画などが示されましたが、本事業は、この計画のうち、必要性や緊急性の高さから、ふ頭再編改良事業として、金城ふ頭地先公有水面16.4haの埋立てと、公共耐震強化岸壁1バースを対象に、平成27年4月に国の新規事業採択を受け事業化したものです。
- (34) 見解は(1)(2)と同じ。

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

事業者の見解

本事業は、現状における喫緊の課題を解消するため、大型船舶を活用した、効率的な完成自動車輸送への対応に必要な保管施設用地を確保すること、並びに大規模地震が発生した場合において、緊急物資の輸送機能を確保するための大規模地震対策施設を早期に整備することを目的としています。

一方で、名古屋港は、庄内川、新川をはじめとする河川によって運ばれた土砂の堆積が続く遠浅な港であることから、港湾施設の機能維持、整備のための浚渫は必要不可欠です。本事業の埋立てにおいては、浚渫に伴い発生する土砂を埋立用材として活用していく予定です。

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。

港湾計画で定めた事項は、社会、経済状況、貨物動向を見極め、事業の必要性、緊急性を踏まえて、適宜、事業化に向けた取組みを進めています。平成27年12月に港湾計画が改訂され、新たな埋立計画などが示されましたが、本事業は、港湾計画のうち、必要性や緊急性の高さから、ふ頭再編改良事業として、金城ふ頭地先公有水面16.4haの埋立てと、公共耐震強化岸壁1バースを対象に、平成27年4月に国の新規事業採択を受け事業化したものです。

具体的には、港湾計画の一部変更（平成26年12月）において、金城ふ頭に耐震強化岸壁1バースと埠頭用地16.4haの計画を位置づけました。一方で、岸壁の構造については、港湾計画の段階では定めておりません。金城ふ頭地先公有水面埋立計画の事業化にあたり、その時点で未定であった岸壁構造について、当該水域の特性等を踏まえた上で、設置可能な構造として、「重力式」と「栈橋式」の2案の検討を進めていたことから、これを事業計画の複数案として設定しました。

その後、港湾計画の改訂（平成27年12月）において、耐震強化岸壁の南西側に、新たに公共岸壁の整備が位置づけられたことから、事業計画の検討を進め、本事業において整備する護岸②は、船舶の係留に必要な措置を行うことにより、岸壁として機能しうる形状としました。なお、この岸壁は、港湾計画において、耐震性を強化しない通常岸壁の計画として位置づけています。

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

事業者の見解

方法書では、標準的な工法により、岸壁及び護岸の概成によって埋立区域と外海とを遮断した後、埋立地に埋立用材（浚渫土砂）を投入することとし、工事期間を7年と見込みました。その後の事業計画の進捗により工事計画を見直し、埋立てに先立ち、事業予定地内に築堤を造成することにより、岸壁及び護岸の概成前に埋立地に埋立用材を投入することが可能となり、工事期間を3年に短縮することとしました。

本事業においては、主に海上施工とすることで、工事関係車両台数を少なくするとともに、大気汚染物質排出量の多い建設機械、大きな音や振動を発生する建設機械が同時に多数稼働することのないような工事計画に努めます。

改良材は、埋立用材として活用する、港湾工事で発生する軟弱な浚渫土に強度を発現させ、早期の土地利用を可能とすること、並びに、埋立作業時の濁り発生量を低減させることを目的として使用します。なお、改良材は製鋼スラグなどの固化材料を用いることを想定しています。

埋立ての際には、「海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律」（昭和45年法律第136号）（以下、「海洋汚染防止法」という。）に基づき、埋立てに使用する浚渫土の底質調査を行い、基準に適合した浚渫土を用います。浚渫土と改良材を混合した改良土についても、同様に基準に適合しているかどうかを確認し、適合したものを用います。

また、埋立地は、土壌表面をアスファルト舗装で被覆するため、土壌の外部への流出は防止されるものと考えます。

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

事業者の見解

ご指摘を踏まえ、評価書において、「タイ材」、「管中混合固形化处理」、「港内シフト」についての用語解説を、該当ページの注釈に追記します。なお、「トランシップ」については準備書p. 2に注釈を付けています。

配慮書に記載した使用船舶や工事工程は、配慮書作成時点での概略の工事計画に基づき、標準的な船団構成や作業能力により作業量を作成したものです。複数案における影響検討において、その時点での工事計画に基づき、濁り発生量の多くなる工種として、A案（重力式）では「基礎工」の「床掘」及び「基礎捨石投入」を、B案（栈橋式）では「地盤改良工」の「サンドコンパクションパイル（SCP）」を選定し、各工種に用いる、グラブ浚渫船、ガット船及びサンドコンパクション船から発生する浮遊物質量を比較しました。

方法書p. 7～10において、配慮書における検討を掲載しましたが、この段階で新たな検討を行ったのではなく、配慮書の内容を要約、再掲したものです。

方法書提出以降の事業計画の進捗により、岸壁構造はハイブリッドケーソンを部材とした重力式構造に決定しました。重力式構造では、配慮書作成時点の工事工程においても、地盤改良工は深層混合処理船を用いる計画でしたが、浮遊物質発生量が最大となる工種ではないため、配慮書に記載していません。

準備書における影響予測は、決定した重力式構造に基づく岸壁工の他、配慮書及び方法書作成段階で未定だった護岸工、埋立工を含めた詳細な工事計画に基づき行っています。（準備書p. 25～31参照）なお、地盤改良の方法については、配慮書作成段階と同様に深層混合処理船を用いる計画としています。

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

事 業 者 の 見 解

工事中における二酸化窒素の予測結果が環境目標値を上回っている大気質については、評価書において、建設機械の機種を選定に係る環境保全措置として、原則として排出ガス対策型の機種を使用することを明記します。

騒音及び振動については、予測結果は騒音、振動の規制に関する基準値を下回ると予測されますが、影響のさらなる低減のため、低騒音型、低振動型の機種の使用に努めます。

なお、温室効果ガス等の発生に係る、低炭素型建設機械については、現時点で認定機種が限定されているため、今後の認定状況などの動向を注視していきます。

陸上輸送は、ダンプトラックにより運搬する舗装工の路盤材及びアスファルト、並びにトラックミキサにより運搬する上部工コンクリート打設に用いるコンクリートを対象としています。これらは、埋立てが進み、土地が概成した時期の工程において実施するものであり、施工性、効率性、経済面を考慮して陸上輸送としています。

なお、海上輸送は、土地が既成する前の、主に工事用船舶の使用工程における砕石やケーソン等の運搬を対象としており、これらを陸上輸送とした場合、ダンプトラックやクレーン車などをより多く使用することになります。

一例を挙げますと、護岸①の裏込工（裏込材の運搬）におけるガット船の稼働隻数は延べ16隻と設定していますが、これを陸上輸送とした場合、ダンプトラック（10トン）約3千台に相当します。

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

事 業 者 の 見 解

準備書p. 35～36に記載の配慮事項は、事業計画を策定するにあたって環境の保全の見地から配慮した内容であり、準備書p. 154に記載の内容は、現地調査及び予測結果を踏まえ、工事の実施に際し配慮する内容です。

工事関係車両の使用については、工事仕様書に諸条例の遵守について定めており、「貨物自動車等の車種規制非適合車の使用抑制等に関する要綱」（愛知県）に基づき車種規制非適合車を使用しないように努めるものとします。

また、新施設利用車両については、同要綱に基づき車種規制非適合車の不使用について周知を行います。

配慮書及び方法書では、周辺地域の概況を整理する上で、「公共用水域及び地下水の水質常時監視結果」を整理掲載していましたが、方法書に対する市民等の意見を踏まえ、準備書においては、法や条例に基づかない自主的な調査により汚染の報告がなされたものについても、名古屋市のウェブサイトに掲載されているものについては、掲載することとしました。

本事業においては、埋立ての際には、「海洋汚染防止法」に基づき、埋立てに使用する浚渫土の底質調査を行い、基準に適合した浚渫土を用います。浚渫土と改良材を混合した改良土についても、同様に基準に適合しているかどうかを確認し、適合したものをを用います。

また、埋立地は、土壌表面をアスファルト舗装で被覆するため、土壌の外部への流出は防止されるものと考えます。

なお、土壌汚染の報告のあった区域は、「海洋汚染防止法」の土砂投入基準施行前である、昭和39年から昭和46年の間に埋立工事が行われています。

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

事 業 者 の 見 解

本事業における埋立用材は、築堤も含め、浚渫土に改良材を混合した改良土を用いる計画です。埋立土量は、約240万 m^3 を予定しています。

埋立てには、名古屋港内で発生する浚渫土砂を活用する計画です。名古屋港内の浚渫土は、一般的にシルト・粘土分が多いことが予想されるため、本事業では、これに改良材を混合することにより、埋立作業時の濁り発生量の低減を図ります。同時に、改良材の混合により、軟弱な浚渫土に強度を発現させ、早期の土地利用を図ります。

投入にあたっては、「海洋汚染防止法」に基づき、埋立てに使用する浚渫土の底質調査を行い、基準に適合した浚渫土を用います。浚渫土と改良材を混合した改良土についても、同様に基準に適合しているかどうかを確認し、適合したものを用います。

また、埋立地は、土壌表面をアスファルト舗装で被覆するため、土壌の外部への流出は防止されるものと考えます。

(2) 環境影響評価

項 目	意 見 の 概 要
大気質	<p>[風速のべき乗則について]</p> <p>p121 大気予測の気象条件で、風速のべき乗則が次のように対象によって異なる。どちらかに統一すべきである。</p> <p>建設機械稼働資料編p43と使用船舶資料編p70は、窒素酸化物総量規制マニュアル〔新版〕で、指数αは大気安定度別6段階の0.1～0.30。</p> <p>工事関係車両と新施設関連車両資料編p61は道路環境影響評価の技術手法(H24)で指数αは土地利用状況別3段階で$1/7 \sim 1/3$(0.143～0.333)と異なっている。</p>
	<p>[空気圧送船の稼働について]</p> <p>p121～122 排出ガス諸元を見ると、年間稼働延べ台数が多すぎるものがある。空気圧送船が221台で、$\text{NOx}22,045\text{m}^3/\text{年}$、固化材供給船も221台で、$\text{NOx}2,344\text{m}^3/\text{年}$、深層混合処理船が120台で、$\text{NOx}8,786\text{m}^3/\text{年}$であり、小計$33,175\text{m}^3/\text{年}$で排出量合計の$65,684\text{m}^3/\text{年}$の半分以上を占める。これは工期7年を3年に短縮した悪影響と思われる。浚渫土の固化処理を当初の7年のペースに戻すべきである。(以下、浮遊粒子状物質、二酸化硫黄についても同様である。)</p>
	<p>[輸送方法について]</p> <p>p122 排出ガス諸元を見ると、ダンプトラックの年間稼働延べ台数が1,702台、1日6.3時間稼働して、$\text{NOx}7,186\text{m}^3/\text{年}$と排出量合計の$65,684\text{m}^3/\text{年}$の1割を超える。このほとんどは、築堤南側エリアの埋立用と思われる。“主に海上施工とし、工事関係車両台数を少なくする“p35といいながら、年間稼働延べ台数が1,702台は多すぎる。基本的には築堤を可能な限り南側に移動し、築堤南側エリアを少なくしてリクレーマ船による浚渫土量を少なくすべきである。</p> <p>(参考：資料編p6)“築堤の南側エリアにおいて、リクレーマ船に装備したベルトコンベアにより、浚渫土及び改良材を運搬し、落下投入する。バックホウを用いて改良土をダンプトラックに積み込み、埋立場所まで運搬投入し、ブルドーザにて整地する。”</p>
	<p>[工事関係車両台数について]</p> <p>p147 交通条件の設定で工事関係車両の交通量が、大型車類は318台/日、小型車類が8台/日となっているが、あまりにも多すぎる。LEGOLAND JAPANの工事さえ、大型車は315台/日(1期区域)、202台/日(2期区域)だけであった。“主に海上施工とし、工事関係車両台数を少なくする“p35という以上、この318台の内訳を示し、ギリギリに限定したものかを確認する必要がある。そもそも、どのような場合に陸上交通としたのかを示すべきである。</p>

事業者の見解

建設機械及び使用船舶の稼働に係る予測は大気汚染物質の面的な広がりを考慮するため、広域の一般環境における拡散予測に適した「窒素酸化物総量規制マニュアル」に従い、べき指数を設定しています。一方、工事関係車両及び新施設関連車両に係る予測は道路沿道環境の予測に特化した「道路環境影響評価の技術手法」に従っており、この中で、べき指数は事業予定地及びその周辺の土地利用に応じた値を用いています。

なお、本予測手法は、環境影響評価の手法として一般的なものと考えます。

本事業は、現状における喫緊の課題を解消するため、大型船舶を活用した、効率的な完成自動車輸送への対応に必要な保管施設用地を確保すること、並びに大規模地震が発生した場合において、緊急物資の輸送機能を確保するための大規模地震対策施設を早期に整備することを目的としています。

配慮書及び方法書作成時点では、岸壁及び護岸の概成によって埋立区域と外海とを遮断した後、埋立地に埋立用材（浚渫土砂）を投入することとし、工事期間を7年と見込んでいましたが、事業計画の進捗に伴い、岸壁及び護岸の概成前に、築堤を造成することにより、埋立地に埋立用材を投入する計画とし、その結果、工事期間を3年に短縮しました。工期の短縮は、護岸工と埋立工を同時期に行うことによるものであり、各工種の工事期間は大きく変わっていません。

本事業の実施にあたっては、建設機械の効率的な運用に努めるとともに、十分な点検・整備により、性能の維持に努める等の環境の保全のための措置を講ずることにより、周辺の環境に及ぼす影響のさらなる低減に努めます。

準備書p.122表2-1-7(2)に示した建設機械は、施工区域内で作業を行う機種について記載したものであり、工事関係車両の台数を表すものではありません。同表におけるダンプトラックは、リクレーマ船により投入された改良土を、埋立地内の各部に運搬するために使用します。

本事業では、建設機械の機種について、排出ガス対策型を原則として使用すること、工事関係車両については、積載量に応じた適正な車種の選定による運搬の効率化を推進することにより、さらに工事関係車両の走行台数を減らすよう努めること等の環境保全措置の実施により、周辺の環境に及ぼす影響のさらなる低減に努めます。

築堤の位置については、築堤設置に要する期間と、岸壁及び護岸工事における作業への影響を考慮した上で、可能な限り築堤南側エリアが少なくなる箇所としています。

本事業では、主に海上施工とすることで、土砂や碎石などを海上輸送することにより、陸上輸送に用いる車両台数を少なくする計画としています。

陸上輸送は、主に、埋立てが進み、土地が概成した時期の工程で行います。予測対象時期である工事着工後35ヶ月目は、埋立工における舗装工を予定しており、路盤材及びアスファルトをダンプトラックにより運搬します。

工事関係車両台数は、工事に必要な台数を設定しています。

項 目	意 見 の 概 要																																																						
大気質	<p>[自動車専用船の主機の運転時間について]</p> <p>p158 自動車専用船の排出ガス諸元で、標準運転時間が、主機は1時間、補機は33時間となっているが、その根拠を示すべきである。特に主機は燃料消費量が補機の2.4倍あるため、可能な限り稼働させないようにすべきであり、1時間の内訳を具体的にしめして、その削減方法を検討すべきである。</p> <p>また、補機の33時間稼働についても、その必要性、削減可能性を説明すべきである。</p>																																																						
騒 音	<p>[建設機械の騒音予測について]</p> <p>p195 建設機械の稼働による騒音予測結果が最大値84dB（規制基準値85dB）とされているが、予測計算が間違っていると思われる。最大値出現地点に最も近い③空気圧送船はA特性パワーレベルが118dBであり、距離を図から読み取って70mとすると、資料編p84の予測式$L=L_{WA}-20\log r -8$から、73.1dBとなる。その周辺の①押船2台111dBが120mと140m、④固化材供給船1台106dBが80m、⑦揚錨船2台111dBが150mと220m、⑤打設船114dBが160mでそれぞれからの騒音レベルを計算し、合計しても74.3dBであり、他の音源は300m以上離れており（$-20\log(300)=-50$）と、影響はなく全体として、とても予測の84dBには届かない。どこかで計算違いをしていると思われるので再検討すべきである。</p> <table border="1" data-bbox="399 952 1356 1400"> <thead> <tr> <th>NO</th> <th>L_{WA}</th> <th>距離 r(m)</th> <th>$20\log r$</th> <th>$L=L_{WA}-20\log r -8$</th> <th>$10^{(Li/10)}$</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>3</td> <td>118</td> <td>70</td> <td>36.9</td> <td>73.1</td> <td>20,408,163</td> </tr> <tr> <td>1</td> <td>111</td> <td>120</td> <td>41.6</td> <td>61.4</td> <td>1,385,599</td> </tr> <tr> <td>1</td> <td>111</td> <td>140</td> <td>42.9</td> <td>60.1</td> <td>1,017,991</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>106</td> <td>80</td> <td>38.1</td> <td>59.9</td> <td>985,871</td> </tr> <tr> <td>7</td> <td>111</td> <td>150</td> <td>43.5</td> <td>59.5</td> <td>886,783</td> </tr> <tr> <td>7</td> <td>111</td> <td>220</td> <td>46.8</td> <td>56.2</td> <td>412,244</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>114</td> <td>160</td> <td>44.1</td> <td>61.9</td> <td>1,555,106</td> </tr> <tr> <td colspan="4">合計</td> <td>74.3</td> <td>26,651,758</td> </tr> </tbody> </table>	NO	L_{WA}	距離 r(m)	$20\log r$	$L=L_{WA}-20\log r -8$	$10^{(Li/10)}$	3	118	70	36.9	73.1	20,408,163	1	111	120	41.6	61.4	1,385,599	1	111	140	42.9	60.1	1,017,991	4	106	80	38.1	59.9	985,871	7	111	150	43.5	59.5	886,783	7	111	220	46.8	56.2	412,244	5	114	160	44.1	61.9	1,555,106	合計				74.3	26,651,758
NO	L_{WA}	距離 r(m)	$20\log r$	$L=L_{WA}-20\log r -8$	$10^{(Li/10)}$																																																		
3	118	70	36.9	73.1	20,408,163																																																		
1	111	120	41.6	61.4	1,385,599																																																		
1	111	140	42.9	60.1	1,017,991																																																		
4	106	80	38.1	59.9	985,871																																																		
7	111	150	43.5	59.5	886,783																																																		
7	111	220	46.8	56.2	412,244																																																		
5	114	160	44.1	61.9	1,555,106																																																		
合計				74.3	26,651,758																																																		
	<p>[工事関係車両の騒音予測式について]</p> <p>p203 工事関係車両の騒音予測手法が“予測は、ASJ RTN-Model 2013の予測式により行った。”とあるが、資料編p88では“$L_{PA}=L_{WA}-8-20\log r + \Delta L_d + \Delta L_g$”とあり、ここまでは出典のとおりであるが、そのあと“各車線・車種ごとに算出されたA特性単発騒音暴露レベルは、次式により等価騒音レベル（L_{Aeq}）へ換算した。$L_{Aeq}(n)=L_{AE}+10\log N -35.6$”の部分は、出典のASJ RTN-Model 2013では示されていない部分であり、勝手な係数があるように見える。</p> <p>$L_{Aeq}(n)=L_{AE}+10\log N -35.6$ は$L_{Aeq}(n)=L_{AE}+10\log(N/T)$、$T=3600$（秒）と表現すべきである。</p>																																																						

事 業 者 の 見 解

主機は、航行時（着岸時及び離岸時）に使用するものであり、安全側の予測を行うため、やや長めの時間を想定して、着岸時、離岸時にそれぞれ30分と設定しました。

補機及び補助ボイラは、航行時・停泊時のどちらにも使用します。6万トン超の規模の自動車専用船の名古屋港における停泊時間の実績値より、33時間と設定しました。

本事業の実施にあたっては、施設の供用に伴い、自動車運搬船の港内シフトを解消することより、船舶から排出される大気汚染物質排出量の低減に努めます。

ご指摘のとおり、準備書にて提示しました、建設機械の稼働に係る騒音レベルの算出に誤りがありました。建設機械の稼働による騒音レベルの最大値を、下表のとおり訂正いたします。なお、訂正後の等騒音分布図については、本見解書の「4. 環境影響評価準備書の記載内容の訂正について」に記載します。

再計算の結果、騒音レベルの最大値は76dBと予測されます。

表 建設機械の稼働による騒音レベルの最大値

単位：dB(A)

最大値（施工区域境界上）	規制基準
76	85

注）規制基準とは、「騒音規制法」及び「名古屋市環境保全条例」に基づく特定建設作業に伴う騒音の規制に関する基準値をいう。

ご指摘のとおり、ASJ RTN-Model 2013におけるA特性単発騒音暴露レベルから等価騒音レベル（ L_{Aeq} ）へ換算は、 $L_{Aeq}(n) = L_{AE} + 10 \log(N/T)$ 、 $T = 3600$ （秒）が正しい記載であり、評価書において訂正いたします。

なお、準備書において記載した $L_{Aeq}(n) = L_{AE} + 10 \log N - 35.6$ は、前述の「 $10 \log(N/T)$ 」を「 $10 \log N$ 」と「 $-10 \log T$ 」に分割し、 T に3,600（秒）を代入した結果導かれる式であり、両者は同じ式であることから、予測計算結果の訂正はありません。

項 目	意 見 の 概 要
騒 音	<p>[道路交通騒音の評価基準について]</p> <p>p207 広島高裁判決の「昼間屋外値Leq65dBを超える場合に損害賠償請求が認められる」内容も踏まえれば、野跡五丁目の道路交通騒音は損害賠償請求が認められる昼間65dBを超えていると評価を修正すべきである、との意見を全く検討しておらず、環境基準だけで評価する姿勢を崩していない。少なくとも現状把握は、裁判も含め、広範な資料で検討すべきである。</p> <p>まして、予測断面No. 1は工事中に70dB(69.7dB)となり、緩すぎる道路に面する環境基準の、そのまた特例である70dB以下ギリギリであり、さらなる効果的な対策として、工期延長による1日当たりの運転台数の削減などが必要である。この点は供用時予測断面No. 1が69dB (69.4dB) p213となることについても同じ指摘ができる。</p> <p>また、2016. 6. 7に公表した方法書への意見に対する見解が変更され、“今後、環境基準が改訂された場合にあっては、その時点において適用の状況を考慮し、適切に判断します。”を、今回の方法書への意見に対する見解で削除した理由は何か。環境基準の改訂は十分考えられることであり、その時点で適用の状況を考慮し、適切に判断することはしないということか。</p> <p>なお、南陽工場更新の名古屋市事業で、2017. 10. 24に公表された配慮書への意見に対する事業者（名古屋市）の見解で、道路騒音の評価は、環境基準のほかに“環境基準から5dB減じた値”との比較を方法書で記載する（これは広島高裁で確定した値と同じ）。としている。県と市が半々で出資している名古屋港管理組合であれば、名古屋市のこれに見習うべきである。</p>

事 業 者 の 見 解

2016.6.7に公表した方法書への意見に対する見解では、道路交通騒音の評価は、環境影響評価実施時点での環境基準の適用の状況を考慮し、適切に判断するとしました。

準備書作成にあたり、配慮書及び方法書作成時点から、道路交通騒音に係る環境基準に変更がないことを確認し、予測地点No.1は「幹線交通を担う道路に近接する空間」に適用される70dBを評価基準値としました。

なお、本事業の実施にあたっては、積載量に応じた適正な車種の選定による運搬の効率化を推進することにより、さらに工事関係車両の走行台数を減らすよう努めること、新施設関連車両については、十分な点検・整備を行い、急発進や急加速を避けるなど、適正な走行に努めること等の環境保全措置の実施により、周辺の環境に及ぼす影響のさらなる低減に努めます。

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

事 業 者 の 見 解

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

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

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

また、SS発生量の算定に用いた原単位は表-2に示すとおりです。

表-1 工事着工後2ヶ月目の工事内容等

施工場所	工事内容	使用船舶及び形式	施工量 (m ³)	施工日数	日施工量 (m ³ /日)	原単位種類	SS発生量 (kg/日)
護岸 (1工区)	基礎工 (敷砂投入)	ガット船 (1,000m ³ 積・3.0m ³)	5,328	6	888	①	2,007
護岸 (2工区)	基礎工 (敷砂投入)	ガット船 (1,000m ³ 積・3.0m ³)	10,001	10	1,000	①	2,260
岸壁	浚渫工 (浚渫)	グラブ浚渫船 (15.0m ³)	63,252	16	3,936	②	26,096
埋立地	埋立工 (改良土投入)	ガット船 (1,000m ³ 積・3.0m ³)	143,377	63	2,276	③	20,756

表-2 原単位の設定

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

注)1:①、②の発生原単位の求め方

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

w : 当該区域における濁り発生原単位 (kg/m³)

w₀ : 既往の濁り発生原単位 (kg/m³)

R : 現地流速を汚濁限界流速とする汚濁限界粒子径の粒径加積百分率 (%)

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

①のR₇₅及びw₀は、手引きより以下の9事例の平均値を使用した。

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

②のR₇₅及びw₀は、手引きより以下の値を使用した。

浚渫工：グラブ浚渫船 (15 m³, 細粒土)

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

項 目	意 見 の 概 要
水質・底質	(意見の内容は前述p. 24と同じ)

事 業 者 の 見 解

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

施工場所の水深及び各層の厚さ（水深帯）は、以下の表に示すとおりであり、この表を評価書資料編に記載します。

表 取扱土砂の性状及び濁りの発生量の設定

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

注)1:[]内の数値は、各層の水深帯(m)を示す。

2:各層における濁りの発生量は、各発生位置の水深に合わせ配分した。

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

事 業 者 の 見 解

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

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

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

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

事 業 者 の 見 解

淡水等流入量の算定については、以下の考え方により設定を行いました。

- ・ 淡水等流入量は下記の3つの項目から設定しました。

Ⅰ 河川上流域（河川からの淡水等流入量）

Ⅱ 河川下流域（事業所排水、土地系からの淡水等流入量）

Ⅲ 電力会社等事業所の取放水量

- ・ Ⅰ及びⅡは、環境省流入負荷量等算定調査（平成26年度）のデータを使用しました。また、Ⅲは、電力会社等事業所へのアンケート調査によるデータを使用しました。

- ① 資料編p. 151の表7-4-4に示した淡水等流入量は、事業予定地周辺海域を含む計算範囲（狭域）における流動計算の境界条件及び初期条件を得るため、伊勢湾全域（広域）の計算で設定した値です。淡水等の流入地点は、資料編p. 152～p154の図7-4-6(1)～(5)に示した番号の位置（500m等間隔の計算格子上）であり、表7-4-4の番号とリンクしています。

資料編p. 155の表7-4-5に示した淡水等流入量は、事業予定地周辺海域を含む計算範囲（狭域）の計算で設定した値です。淡水等の流入地点は、資料編p. 156の図7-4-7(1)～(2)に示した番号の位置（50～250m不等間隔の計算格子上）であり、表7-4-5の番号とリンクしています。

資料編p. 168の表7-6-1に示した淡水等流入量は、狭域の将来予測（埋立地の存在時）で設定した値で、供用時までには淡水等流入量の増減のある事業場については変更を行っています。また、淡水等の流入地点は、資料編p. 169の図7-6-1(1)～(2)に示した番号の位置（50～250m不等間隔の計算格子上）であり、表7-6-1の番号とリンクしています。なお、新規に追加した番号106～111以外の淡水等の流入地点は、図7-4-7(1)～(2)と同じです。

取放水量の設定にあたっては、取放水口の鉛直的な大きさを考慮し、対象となる深度に合わせて層別に分配を行っており、取放水口の数に合わせて設定したものではありません。ご指摘のありました資料編p. 151の表7-4-4の番号151～155と、資料編p. 155の表7-4-5及び資料編p. 168の表7-6-1の番号95～98の数の違いは、同じ事業所からの放水ではありますが、予測を行う際の水深が広域と狭域で異なることから生じたものです。狭域の予測では格子分割を広域よりも細かくしたことから、水深もより詳細に設定しています。結果として、該当する放水地点における格子の層数は、広域では5層、狭域では4層となりました。また、総量は同量ではありますが、層数が異なることから、分配した放水量に違いが生じています。

- ② 事業所の取放水量に関するデータについては、評価書により公表されたレゴランドの放水量を除き、今回の水象予測のため各事業所の協力を得てアンケート調査を行った結果から収集・整理したものです。そのため、具体的な事業所名の記載については控えさせていただきます。
- ③ 電力会社等事業所の取放水量の設定は、事業所へのアンケート結果を基にしています。また、現況の流動シミュレーションの計算年次は平成26年であり、西名古屋火力発電所1～4号機は平成25年度に廃止されたことから、現況の淡水等流入量から除いています。
- ④ 将来（埋立地の存在時）の淡水等流入量の設定については、埋立地の供用開始目標年次を平成34年度としており、予測年次が比較的直近であることを踏まえ、社会的な情勢や生活形態に大きな変化は無いものと考え、増減なしと設定しました。なお、平成34年度までに新たな排水施設として設置が決まっている事業所やアンケート調査により廃止、変更が決まっている事業所については、淡水等流入量を変化させています。

項 目	意 見 の 概 要
廃棄物等	<p>[廃棄物の再資源化率について]</p> <p>p305 建設作業時の再資源化率について、「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」に基づく「あいち建設リサイクル指針」を最低限の具体的な再資源化等率の目標として掲げるべきである。との方法書への意見に対する見解は“名古屋港管理組合が施工した工事において、コンクリート再資源化率の実績値は99.81～99.96%であり、「愛知建設リサイクル指針」の目標値である100に近い値となっています。本事業においても、再資源化率100%を目標として工事を行います。”とし、予測では“再資源化率、約99%”としている。</p> <p>しかし、「愛知建設リサイクル指針」では再資源化率の目標の表のあとに、“特に、県の事業においては、再資源化等を先導する観点から、コンクリート塊、建設発生木材及びアスファルト・コンクリート塊について、平成17年度までに再資源化等率を100%にすることを目指します。”と明記しており、県と市が半々で出資している名古屋港管理組合であれば、当然、再資源化率100%とすべきである。</p>
植 物	<p>[海生植物の評価について]</p> <p>p317, 318 工事中（存在時）の植物の予測を行い、評価として“重要な海生植物はみられなかったことから、水面の埋立て（埋立地の存在）による海生植物への影響は回避されるものと判断する。”とあるが、あまりにも皮相である。重要な海生植物がないから、海生植物（重要種も含めた）全体への影響がないとは論理も成立していない。</p>
動 物	<p>[動物の評価について]</p> <p>p353, 356 工事中（存在時）の動物の予測を行い、評価として“重要な動物種に及ぼす影響は（極めて）小さく事業予定地内に注目すべき生息地は確認されなかったことから、水面の埋立て（埋立地の存在）による動物への影響は（極めて）小さいと判断する。”とあるが、あまりにも皮相である。重要な動物種がないから、動物（重要種も含めた）全体への影響がないとは論理も成立していない。</p>
温室効果ガス等	<p>[温室効果ガス等の対策について]</p> <p>p379 温室効果ガス排出量は工事に約56,920tCO₂と膨大であるにも関わらず、環境保全措置が不要なアイドリング中止、作業効率や機械の燃料消費率の向上に努めるだけである。</p> <p>名古屋市が策定した「地球温暖化防止行動計画」では、2011年度の目標は1449.4万tCO₂であり、2008年度の現状1712万tCO₂からは、263万tCO₂の削減が必要である。そうした状況のところへ、5万6920tCO₂もの排出増加は異常である。</p> <p>少なくとも、国土交通省が地球温暖化対策の一環として低炭素型建設機械の認定を2013年度から行い、2017.4.3現在、バックホウとブルドーザの41形式が認定されている。騒音・振動、排出ガス対策と同様に、低炭素型建設機械の認定のある機械は原則としてその機械を使用すると明確にすべきである。</p>

事業者の見解

準備書に記載した廃棄物の再資源化率の設定根拠は、名古屋港管理組合が施工した工事におけるコンクリート再資源化率の実績値であり、99.81～99.96%と100%に近い値となっています。本事業の実施にあたっては、「愛知建設リサイクル指針」の目標値である再資源化率100%を目指し、工事を行う計画です。

海生植物の環境影響評価は、方法書に基づき、「重要な海生生物への影響」について予測評価を行いました。

現地調査の結果、出現種は沿岸域でごく一般的にみられる種であり、重要な種は確認されませんでした。工事の実施及び埋立地の存在により水面の一部は消失しますが、出現種は名古屋港内に広く分布すると考えられることから、事業による影響はないものと考えます。

動物の環境影響評価は、方法書に基づき、「重要な動物及び注目すべき生息地への影響」について予測評価を行いました。

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。

なお、重要な種を除く一般種については、「生態系」の項目の中で、「上位性」及び「典型性」の視点から注目種を抽出し、工事中及び存在時の影響を予測評価しています。

名古屋市は、低炭素で快適な都市なごやを目指し、「低炭素都市2050なごや戦略」を平成21年11月に策定しました。この戦略では、名古屋の自然や風土を生かしたまちづくりを進め、2050年までの長期目標として温室効果ガス8割削減、2020年までの中期目標として25%削減に挑戦することを掲げています。

また、名古屋市は、この中期目標に向けた具体的な施策を掲げるとともに、「第2次名古屋市地球温暖化防止行動計画（目標年次2010年）」に続く新たな実行計画として、「低炭素都市なごや戦略実行計画」を平成23年12月に策定しました。

本事業においても、名古屋市の実行計画を踏まえ、準備書p. 379及びp. 381に記載した環境保全措置を講じる計画です。

なお、低炭素型建設機械については、現時点で認定機種が限定されているため、今後の認定状況などの動向を注視していきます。

(3) 環境影響評価の手続きに関する事項

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

事 業 者 の 見 解

(見解は前述p.3 , p.5 , p.7 上段に示すとおり)

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

事 業 者 の 見 解

(見解は前述p. 3(1)(2)(30)に示すとおり)

(見解は前述p. 7 下段に示すとおり)

現在、完成自動車を取り扱う公共岸壁は金城ふ頭及び弥富ふ頭に配置されていますが、完成自動車の保管施設用地は金城ふ頭の全体、並びに弥富ふ頭、空見ふ頭及び稲永ふ頭の一部の約30箇所に分散・点在しています。そのため、公共岸壁より離れた場所から完成自動車を再輸送する場合があります。一例を挙げますと、弥富ふ頭の保管施設用地に蔵置した完成自動車を金城ふ頭の公共岸壁へ運搬する場合は、伊勢湾岸自動車道を経由する陸送距離にして片道約8kmの移動時間と輸送コストが追加で発生します。

また、自動車運搬船の港内シフトについては、自動車運搬船が金城ふ頭や弥富ふ頭など複数の埠頭に着岸し、完成自動車を積み合わせて輸送する形態がとられています。

(見解は前述p. 3(5)に示すとおり)

項 目	意 見 の 概 要
市民等の意見の概要及び市長の意見に対する事業者の見解	<p>[方法書における意見に対する事業者見解への意見について]</p> <p>p464 2016. 6. 7に公表した方法書への意見に対する見解が変更され、埋立用材は名古屋港内の浚渫土砂だけでは環境上不安なので、改良材を混合することになったが、その変更理由を明記すべきである。</p> <p>「水底土砂に係る判定基準」は「土壌環境基準」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、法の整合性の観点からは課題となっている。例えばカドミウムの水底土砂に係る判定基準は0. 1mg/1以下であるが、土壌環境基準は0. 01mg/1、ヒ素は0. 1mg/1に対し0. 01mg/1、フッ素は15mg/1に対し0. 8mg/1と緩やかな基準となっている。このような浚渫土で海面埋立てを行うと、確実に土壌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べきである。</p>
	<p>[方法書における意見に対する事業者見解への意見について]</p> <p>p464 この見解で初めて、“南西部分の護岸は締切護岸”と明言し、構造も標準断面図p22で示されたが、“必要性・緊急性の高さ”を具体的に数値で示してから、2016. 12の港湾計画で位置づけられた南西部分の耐震護岸12m深さはもっとゆっくり着工し、その間は工事費と環境汚染が二重となることもやむを得ないと判断したことを明記すべきである。</p>
	<p>[方法書における意見に対する事業者見解への意見について]</p> <p>p464 中古車・トランシッブ、工作機械等様々な業種の実績を明記して、公共岸壁と説明すべきである。ちなみに名古屋港名古屋港統計年鑑（H26）では、埠頭別ではないが名港全体で、完成自動車が54. 2%、自動車部品が16. 8%、“工作機械”という分類はないが、産業機械4. 8%、電気機械1. 2%とあり、自動車関連だけで71%も占めている。これを金城ふ頭で検討すれば、9割以上が自動車関連なのではないか。とても公共埠頭といえず、利用者負担で自動車関連業界が環境影響評価を実施し、工事費を負担すべきである。</p>
	<p>[方法書における意見に対する事業者見解への意見について]</p> <p>p466 見解は方法書と全く同一文章であり、意見への見解とは言えない。供用時及び工事中の車両は港区野跡学区などの住宅密集地をさける計画とすべき。極力、工事車両が運行しない配慮をすべきとの意見を十分検討し、必要な環境保全措置を示すべきである。</p>

事 業 者 の 見 解

(見解は前述p.9 下段に示すとおり)

(見解は前述p.7 下段に示すとおり)

特定の者が利用する専用埠頭に対し、公共埠頭とは、公共事業で整備され、不特定多数の荷主、船会社などに利用される埠頭となります。

本事業は不特定多数の利用に供する公共埠頭を、港湾管理者である名古屋港管理組合が整備・管理するものであり、利用者は名古屋港管理組合が提供するサービスの対価として、利用料金を支払うこととなります。

本事業では、主に海上施工とすることで、土砂や砕石などを海上輸送することにより、陸上輸送に用いる車両台数を少なくする計画としています。

工事中及び供用時の道路沿道No.1地点の大気質、騒音及び振動の予測結果より、沿道環境に与える影響は小さいと判断しています。

項 目	意 見 の 概 要
市民等の意見の概要及び市長の意見に対する事業者の見解	<p>[方法書における意見に対する事業者見解への意見について]</p> <p>p466 配慮書の“使用に努める”が、2016.6.7に公表した方法書への意見に対する見解では“出来る限り使用していきたい”、今回の方法書では“使用に努めます”とふらふらと変化しているが、使用していきたいとか、努めますということは、努力すれば済むことなので、やはり不十分である。“認定のある機械は原則としてその機械を使用する”と明確にすべきである。</p> <p>なお、2013年度から始まった低炭素型建設機械を“低騒音・低振動型、排出ガス対策型等”の“等”に含めるのは稚拙である。低炭素型建設機械と明記すべきである。</p> <p>ちなみに、リニア新幹線では“排出ガス対策型建設機械の採用”、“低騒音型建設機械の採用”、JRゲートタワーでは“実行可能な範囲で3次排出対策型の機種…の導入をする。”、“導入可能な低騒音型の建設機械を使用する。”と、それぞれ、明確に事業者の意思を示している。</p>
	<p>[方法書における意見に対する事業者見解への意見について]</p> <p>p466 “工事用資機材の搬出入は海上輸送が中心となり”の内訳を示し、“周辺道路を走行する工事関係車両”が少なくなる根拠を定量的に示すべきである。また、その内訳を示し、ギリギリに限定したものかを確認する必要がある。そもそも、どのような場合に陸上交通としたのかを示すべきである。</p>
	<p>[方法書における意見に対する事業者見解への意見について]</p> <p>p468 2016.6.7に公表した方法書への意見に対する見解は“…廃棄物等の再資源化率目標値…などの詳細な工事計画については、今後の事業計画が具体化していく段階で検討していきます。検討に際しては、工事による環境影響や環境負荷を低減させる計画とするよう、環境にも十分に配慮していきます。”という曖昧なものであった。</p> <p>やっとあたりまえの見解が示されたが、“再資源化率100%を目標”では不十分である。「愛知建設リサイクル指針」では再資源化率の目標の表のあとに、“特に、県の事業においては、再資源化等を先導する観点から、コンクリート塊、建設発生木材及びアスファルト・コンクリート塊について、平成17年度までに再資源化等率を100%にすることを目指します。”と明記しており、県と市が半々で出資している名古屋港管理組合であれば、当然、再資源化率100%にすることを目指すとすべきである。</p>

事 業 者 の 見 解

(見解は前述p. 13 上段に示すとおり)

(見解は前述p. 19 4段目に示すとおり)

(見解は前述p. 33 1段目に示すとおり)

項 目	意 見 の 概 要
市民等の意見の概要及び市長の意見に対する事業者の見解	<p>[方法書における意見に対する事業者見解への意見について]</p> <p>p468 見当はずれの見解である。意見は環境負荷の低減を、自動車交通と廃棄物等に、地球環境を追加し、使用する資材の低炭素化をライフサイクルの観点等から検討することを求めたものである。</p> <p>また、2016.6.7に公表した方法書への意見に対する見解は“…使用する車両の環境対応、…などの詳細な工事計画については、今後の事業計画が具体化していく段階で検討していきます。”という曖昧なものであったが、この時の見解でもすでに“本事業においては、環境負荷の低減のため、低騒音、低振動型、排出ガス対策型等の建設機械を出来る限り使用していきたいと考えています。”とすでに触れていることであり、新たな追加項目とは言えない。</p>
	<p>[方法書における意見に対する事業者見解への意見について]</p> <p>p470 “網掛け部…ホームページ掲載用にデータ処理した際に欠落”については、誤りを認めたのでよしとするが、早期に市と調整し、修正されたい。2016.6.13、2017.10.5現在未修正である。ただし、今回の準備書p56では“網掛け部”を“赤字”にして、実質的な修正が行われている。しかし、準備書を修正したからと言って、方法書の間違いをそのままにしておいてよいというわけではない。</p>
	<p>[方法書における意見に対する事業者見解への意見について]</p> <p>p472 平成27年度までは、周辺6測定局で全て環境基準未達成、平成28年度は運よく達成という重要な問題についての対策が、たった1項目だけ、しかも“排出ガス対策型機械の使用に努める”だけでは不十分である。</p>
	<p>[方法書における意見に対する事業者見解への意見について]</p> <p>p472 広島高裁判決の「昼間屋外値Leq65dBを超える場合に損害賠償請求が認められる」内容も踏まえれば、野跡五丁目の道路交通騒音は損害賠償請求が認められる昼間65dBを超えていると評価を修正すべきである、との意見を全く検討しておらず、環境基準だけで評価する姿勢を崩していない。少なくとも現状把握は、裁判も含め、広範な資料で検討すべきである。</p> <p>また、2016.6.7に公表した方法書への意見に対する見解が変更され、“今後、環境基準が改訂された場合にあっては、その時点において適用の状況を考慮し、適切に判断します。”を削除した理由は何か。環境基準の改訂は十分考えられることであり、その時点で適用の状況を考慮し、適切に判断することはしないということか。</p>
	<p>[方法書における意見に対する事業者見解への意見について]</p> <p>p472 港湾環境計画については、港湾計画改訂（平成27年12月）に合わせて、環境施策のさらなる充実を図るため、総合的な見直しを行ったことはわかるが、“「名古屋港港湾環境計画」…その基本理念及び基本方針を記載”するだけでは不十分であり、供用時に“停泊中の船舶…陸上から電力を供給することで、アイドリングをストップし、排出ガスを削減します”という具体的な提案をしているので、この点についての検討結果を示すことが必要である。</p>

事 業 者 の 見 解

本事業では、ライフサイクルCO₂の削減を考慮し、工事中に使用する建設資材について、準備書p. 379に記載のとおり、製造の際に二酸化炭素の発生量が少ないものを使用するよう努める計画としています。

方法書p. 40の表4-1-3(1)における網掛け部の欠落については、名古屋市と協議の上、平成29年11月に修正しました。

本事業の実施にあたっては、排出ガス対策型の使用に努めること、建設機械の効率的な運用、十分な点検・整備による性能の維持など、準備書p. 137に記載の環境保全措置を講ずることにより、周辺の環境に及ぼす影響のさらなる低減に努めます。

(見解は前述p. 23に示すとおり)

現在、名古屋港では、停泊中のタグボートや港務艇等の小型船舶を対象として、陸上電力供給施設を導入しています。一方、本事業で整備する公共岸壁では、現段階において、停泊中の自動車専用船に陸上から電力を供給する施設を設置する計画はありません。

項 目	意 見 の 概 要
市民等の意見の概要及び市長の意見に対する事業者の見解	<p>[方法書における意見に対する事業者見解への意見について]</p> <p>p474 確かに、新施設の供用に伴い使用される船舶からの大気質への影響は選定されているが、そのもとになる事業計画に運搬船の運航頻度を追記することについての見解がない。今回の準備書でも工事に使用する主な建設機械p28～31で準備工、護岸工、岸壁工、埋立工ごとに示されているが、機械名、規格、馬力だけであり、運行頻度は示されていない。大気質の予測でやっと、自動車専用船6万GT以上が年間23台でNOx排出量が26,379m³/年p158と理解できる程度である。この運行計画を事業計画に明記すべきである。</p>
	<p>[方法書における意見に対する事業者見解への意見について]</p> <p>p474 “名古屋港全体で多様な緑地を整備しております”の一言の見解であるが、名古屋港管理組合のホームページには“名古屋港金城ふ頭において、平成22年度から改修が進められていた金城ふ頭緑地の整備が完了し、4月から供用が始まりました。…リニューアルした緑地には、小高い丘の上に帆型の展望休憩所や水辺に面した階段状のベンチが設けられ、立地条件を活かして港の眺望を楽しむことができる他、夏場に涼しげな空間を演出するミスト発生器なども整備されました。”とある。この埋立計画の北東側に隣接する区域であり、少なくとも、こうした事実があること、さらには、まだ70ha以上の緑地計画が実現していないことを考え合わせると、事業地北東側に隣接する金城ふ頭緑地をもっと拡大することや、公共埠頭に緑地の整備、樹木の植栽ぐらいは検討すべきである。</p>
	<p>[方法書における意見に対する事業者見解への意見について]</p> <p>p476 “大気質の既存資料調査で、調査項目がNO₂、SPM、SO₂だけ”という問題を指摘され、あわてて“事業予定地に比較的近い大気汚染常時監視測定局における測定結果を整理”することにしたのは、遅まきながら認められるが、“事業予定地に比較的近い”という限定はすべきではない。p46の常監局位置図の6局（惟信高校、白水小学校、東海市名和町、東海市横須賀小学校、港陽、国設飛島）は全て微小粒子状物質PM2.5を測定している。</p>
	<p>[方法書における意見に対する事業者見解への意見について]</p> <p>p476 事業予定地周辺の測定値は非常にばらついている。p63のNO₂は、年平均値で0.013ppm（惟信高校）～0.024ppm（国設飛島）である。また、p64のSPMでも、0.018mg/m³（国設飛島）～0.021mg/m³（東海市名和町）と年平均値でさえ大きくばらついており、その平均が事業地の大気の現状などとは決して言えない。きちんと現地調査をすることが原則である。</p>
	<p>[方法書における意見に対する事業者見解への意見について]</p> <p>p476 昼間の施工・供用時車両走行は昼間のみという理由で、騒音・振動の現地調査は昼間だけとするが、そもそも金城ふ頭の活動により、昼間はどれだけ騒音・振動がひどいかを確認する意味で、活動のない夜間の現地調査は実施すべきである。</p> <p>なお、振動の測定6～22時を振動規制法に係る昼間の7～20時に変更することは当たり前であるが、騒音と振動をひとくくりにして調査してしまうという魂胆が見え隠れする。このような姿勢は改める必要がある。</p>
	<p>[方法書における意見に対する事業者見解への意見について]</p> <p>p476 2016.6.7に公表した方法書への意見に対する見解は“準備書では、「建設機械の稼働（陸上及び海上）」と記載します”と筆足らずを認めたにもかかわらず、今回の見解では、また修正して“建設機械の稼働”に戻した理由は何か。</p>

事業者の見解

自動車専用船の年間稼働台数は、港湾計画改訂時の検討により完成自動車取扱量等から想定した台数であり、具体的な運航計画を示したものでないことから、事業計画への記載は控えたいと考えます。

金城ふ頭においては、今後の完成自動車輸送の需要増加や交流機能の整備を見据え、物流機能と交流機能の棲み分けが必要となっています。本事業予定地は、完成自動車取扱拠点とする場所であることから、完成自動車輸送に必要な保管施設用地を、公有水面の埋立てにより確保していくものではありませんが、事業予定地北東側の交流拠点においては、平成23年度に親水機能を備えた金城ふ頭中央緑地を整備しました。また、将来的には、事業予定地の隣接地に緑地を拡大整備する計画です。

準備書p. 61～66において、事業予定地に比較的近い常観局として、惟信高校、白水小学校、東海市名和町、東海市横須賀小学校、港陽、国設飛島の6局を選定し、SO₂、NO₂等の大気質について、事業予定地及び周辺地域の概況を整理しました。

方法書p. 95において選定した既存資料調査の項目は、本事業に起因して発生が予想されるとして、大気質の予測・評価を行う項目であり、NO₂、SPM、SO₂を選定しています。

なお、調査結果は、準備書p. 115～118に記載しています。

バックグラウンド濃度の設定は、事業予定地周辺の一般局における年平均値の平均値を用いています。一般局の年平均値は、NO₂が0.013～0.019ppm、SPMが0.020～0.021mg/m³、SO₂が0.001～0.003ppmであり、中でもNO₂は値にばらつきがみられますが、これらを平均することにより、この地域の平均的な状況として設定しました。

騒音・振動の現地調査は、事業による影響を及ぼす時間帯について、工事中は工事関係車両の、供用時は新施設関連車両の走行時間を考慮し、騒音の環境基準の昼間の時間帯（6～22時）に調査を行いました。（準備書p. 200参照）

振動については、測定時間帯に、振動規制法における夜間の時間帯を含みますが、調査結果はそれぞれの時間帯毎に整理しました。（準備書p. 222参照）

「建設機械の稼働」という文言を初めて記載している準備書p. 28の注釈に、本書で記載する建設機械は、陸上で稼働する工事用機械と、海上で稼働する工事用船舶を含むと定義づけしているため、以降の記載については省略しました。

項 目	意 見 の 概 要
市民等の意見の概要及び市長の意見に対する事業者の見解	<p>[方法書における意見に対する事業者見解への意見について]</p> <p>p478 方法書と全く同じ文章(方法書p2対象事業の目的、p10名古屋港港湾計画の改訂)を繰り返したうえで、あたりまえの公有水面埋立法の手続きをするというだけであり、方法書への意見を求めた意味が全くない。個別の指摘に答えるべきである。30:埋立理由、埋立規模16.4haの算出根拠、31:2015.12.28港湾計画全面改訂に基づき、残された南西側の260mも耐震護岸として計画を見直すべき、32:埋立予定周囲の埠頭用地71.2haを完成車専用埠頭とすることを先行すれば、16.4haの埋立ては不要となるはず。</p>
	<p>[方法書における意見に対する事業者見解への意見について]</p> <p>p480 方法書の虚偽説明を認めたが、今回の準備書p7でも、引き続き虚偽説明を繰り返している。“名古屋港港湾計画の一部変更(平成26年1月)において、…主要な工作物である岸壁構造については、…設置可能な構造として、「重力式」と「栈橋式」の2案を検討していることから、これを複数案として設定した。”</p>
	<p>[方法書における意見に対する事業者見解への意見について]</p> <p>p480 今まで指摘したように、事業の必要性は具体的に説明していない。事業を実施せず、周辺地区の用途を保管施設用地に変更すればすむ。</p>
	<p>[方法書における意見に対する事業者見解への意見について]</p> <p>p480 北浜ふ頭地先公有水面埋立ての方法書p17では、“②事業を実施しない案について”11行を費やし、“対象事業の目的”を達成するためには、穀物関連機能が立地し、総合的な機能強化が期待できる北浜ふ頭地先に新たに食糧コンビナート用地を確保する必要がある、事業を実施しないことは現実的ではないことから、複数案にふくめていません。”と具体的な非現実性を説明している。少なくとも、事業を実施しない案の項目を追加し“対象事業の目的を達成することが現実的でない”ことを具体的に説明すべきである。</p>
	<p>[方法書における意見に対する事業者見解への意見について]</p> <p>p480 “有害物質を排出する計画はない”のは当たり前だが、有害物質を浚渫することは十分あり得る。このために埋立地の土壌汚染を引き起こさないよう、浚渫場所の現地調査をすべきである。また、暫定除去基準の定められている水銀については平均潮位差(ΔH)や溶出率(J)、安全率(S)により算出して、評価すべきである。既存資料を集めて記載すればよいものではない。</p>
	<p>[方法書における意見に対する事業者見解への意見について]</p> <p>p482 広島高裁判決の「昼間屋外値Leq65dBを超える場合に損害賠償請求が認められる」内容も踏まえれば、野跡五丁目の道路交通騒音は損害賠償請求が認められる昼間65dBを超えていると評価を修正すべきである、との意見を全く検討しておらず、環境基準だけで評価する姿勢を崩していない。少なくとも現状把握は、裁判も含め、広範な資料で検討すべきである。</p> <p>また、2016.6.7に公表した方法書への意見に対する見解が変更され、“今後、環境基準が改訂された場合にあっては、その時点において適用の状況を考慮し、適切に判断します。”を削除した理由は何か。環境基準の改訂は十分考えられることであり、その時点で適用の状況を考慮し、適切に判断することはしないということか。</p>

事 業 者 の 見 解

(見解は前述p. 3(30)(31), p5(32)に示すとおり)

(見解は前述p. 7 下段に示すとおり)

(見解は前述p. 3(1)(2)に示すとおり)

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。

金城ふ頭内は既に高度な土地利用がなされており、十分な完成自動車の保管施設用地を確保することは不可能であるため、事業の目的を達成するためには、公有水面の埋立てにより、新たに用地を確保する必要があります。埋立てを行わず、新たな土地を確保しない状況で、事業の目的を達成することは現実的ではないことから、複数案に含めていません。

本事業に用いる浚渫土砂は、関係法令に基づき底質調査を行い、汚染の有無を確認し、基準に適合した浚渫土を用います。また、本事業では、工事中、供用時ともに、水銀やPCBなどの有害物質を排出する計画はありません。このため、出典とした既存資料に基づき、基準値の示されたPCBの調査結果を記載しました。

(見解は前述p. 23に示すとおり)

項 目	意 見 の 概 要
市民等の意見の概要及び市長の意見に対する事業者の見解	<p>[方法書における意見に対する事業者見解への意見について]</p> <p>p482 これらの本編、資料編であったり、なかったりした問題を、今回の方法書では基本的に本編にまとめ、資料編は環境基準、規制基準などに限定したので、すっきりしたが、環境項目に軽重をつけるような姿勢は今後改められたい。</p>
	<p>[方法書における意見に対する事業者見解への意見について]</p> <p>p484 配慮書のもっともらしい予測が“概略の工事計画に基づき、標準的な船団構成や作業能力により作業量を作成したものであり、浮遊物質発生量のピーク時期や、作業項目毎の継続期間を明確化した工程表は作成していません”ということ自らが認め、今回の方法書にはそうした簡略予測は影を潜めたが、準備書ではそうしたことのないよう、複数案ごとに明確に説明できる工程表、作業内容を示していただきたい。</p>
	<p>[方法書における意見に対する事業者見解への意見について]</p> <p>p484 “シルト分70.2%”は“シルト・粘土分70.2%”の誤りでした。訂正いたします。ということは理解したが、いつ、どのように方法書を訂正するのか、それとも次回の準備書で修正するのかなど、今後の対応を明記すべきである。</p> <p>なお“予測に用いた濁り発生原単位は、現場海域の平均流速（恒流）や濁り対象土砂の粒度組成により、シルト・粘土分98.2%として補正を行っています。”とあるが、発生原単位という基本となる値は、現地のシルト・粘土分98.2%に補正するにしても、できるだけ現実に近い値を用いて補正すべきである。</p>
	<p>[方法書における意見に対する事業者見解への意見について]</p> <p>p484 地盤改良工のサンドコンパクション船・3連装を3台稼働と1台稼働を検討すべきである、の指摘に全く答えていない。逆に工事期間7年を3年に短縮している。配慮書の内容の基本的変更であり、その理由、環境影響の変化、について説明すべきである。</p>

事業者の見解

準備書においても、方法書と同様に、温室効果ガス等や土壌汚染の情報を本編に、環境基準、規制基準などの情報を資料編に記載しました。

方法書提出以降の事業計画の進捗により、岸壁構造はハイブリッドケーソンを部材とした重力式構造に決定しました。方法書p. 91に記載したとおり、岸壁構造の違いによる影響要因に違いは無く、調査、予測及び評価の手法に変更はありません。

なお、準備書における影響予測は、決定した重力式構造に基づく岸壁工の他、配慮書及び方法書作成段階で未定だった護岸工、埋立工を含めた詳細な工程表に基づき行っています。(準備書p. 25参照)

配慮書意見に対する事業者見解の訂正(“シルト分70.2%”は“シルト・粘土分70.2%”の誤り)は、準備書p. 485に記載したとおり、方法書意見に対する事業者見解において訂正させていただきます。

なお、準備書における影響予測は、事業予定地周辺で採取された底質の性状を反映しています。(資料編p. 164参照)

(見解は前述p. 11 下段に示すとおり)

4. 環境影響評価準備書の記載内容の訂正について

準備書 第2部 第3章 3-1 建設機械の稼働による騒音 において予測した、建設機械の稼働に起因する騒音のうち、予測結果の算出に誤りがあった。この記載内容の誤り（以下、「訂正前」という。）と、これを訂正したもの（以下、「訂正後」という。）は、次に示すとおりである。

なお、準備書の内容を訂正した部分については、訂正前、訂正後ともに（下線）を付加した。訂正した内容は、評価書に記載する。

<訂正前>

準備書p. 195

表2-3-6 建設機械の稼働による騒音レベルの最大値

単位：dB(A)

最大値（施工区域境界上）	規制基準
84	85

注) 規制基準とは、「騒音規制法」及び「名古屋市環境保全条例」に基づく特定建設作業に伴う騒音の規制に関する基準値をいう。

<訂正後>

準備書p. 195

表2-3-6 建設機械の稼働による騒音レベルの最大値

単位：dB(A)

最大値（施工区域境界上）	規制基準
76	85

注) 規制基準とは、「騒音規制法」及び「名古屋市環境保全条例」に基づく特定建設作業に伴う騒音の規制に関する基準値をいう。

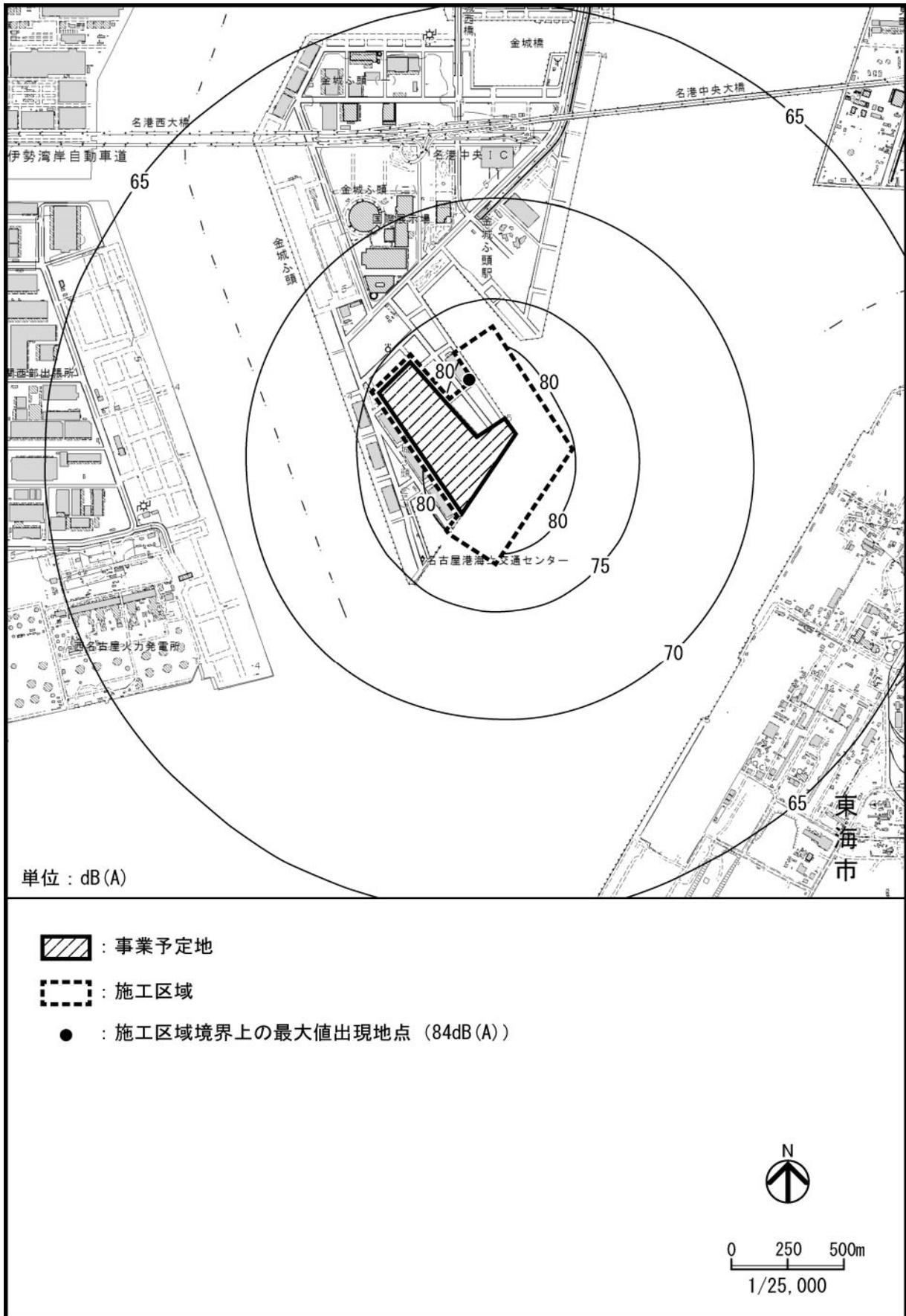


図2-3-4 建設機械の稼働による騒音レベルの予測結果

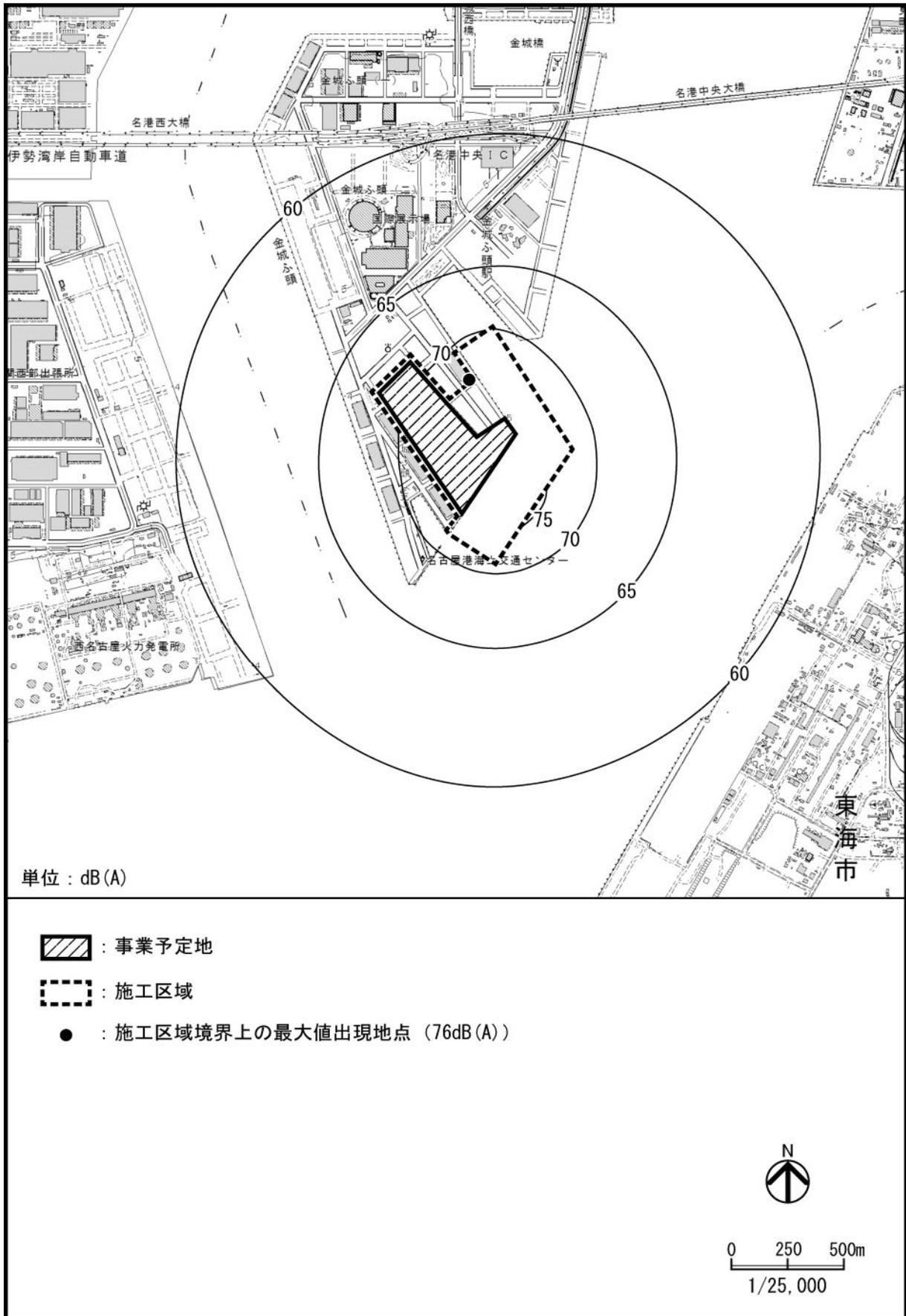


図2-3-4 建設機械の稼働による騒音レベルの予測結果

<訂正前>

準備書p. 197

3-1-5 評 価

予測結果によると、施工区域の境界上における建設機械の稼働による騒音レベルの最大値は84dB(A)であり、「騒音規制法」及び「名古屋市環境保全条例」に基づく特定建設作業に伴う騒音の規制に関する基準値を下回る。

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

<訂正後>

準備書p. 197

3-1-5 評 価

予測結果によると、施工区域の境界上における建設機械の稼働による騒音レベルの最大値は76dB(A)であり、「騒音規制法」及び「名古屋市環境保全条例」に基づく特定建設作業に伴う騒音の規制に関する基準値を下回る。

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

本書に掲載した地図のうち、1/25,000の地図の下図は、国土地理院長の承認を得て、同院発行の電子地形図25,000を複製したものである。(承認番号 平29情複、第1024号) この地図を複製する場合には、国土地理院長の承認を得る必要がある。

本書は、再生紙を使用しています。