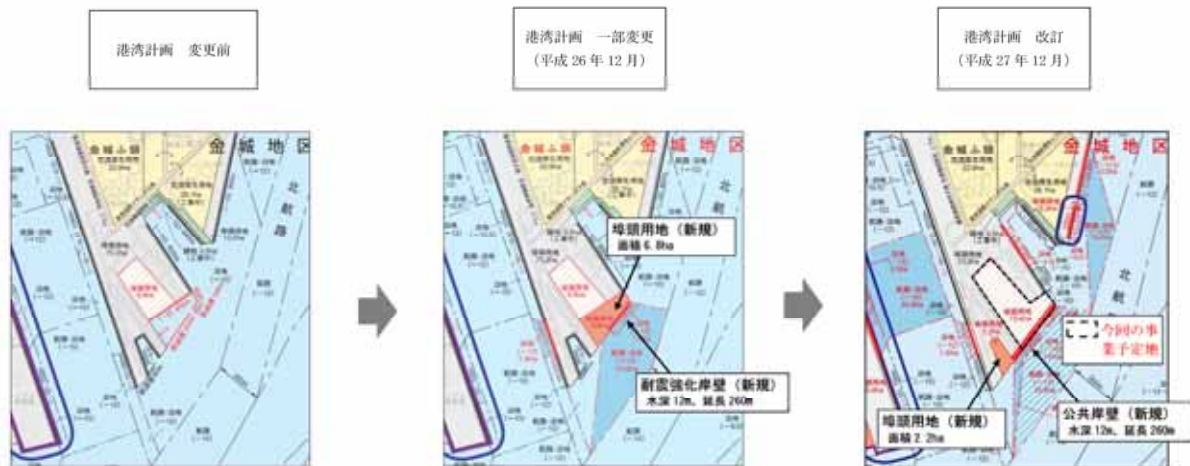


名古屋港港湾計画について、平成 26 年 12 月の一部変更、並びに平成 27 年 12 月の改訂における、金城ふ頭及び弥富ふ頭の計画の変更内容は、以下に示すとおりである。

1. 金城ふ頭

金城ふ頭では、変更前の港湾計画においてふ頭用地 9.6ha の埋立てが位置づけられていた。港湾計画の一部変更により、新たに 6.8ha の埋立てと、耐震強化岸壁が位置づけられた。港湾計画の改訂により、新たに本編図 1-2-8 (本編 p.8 参照) の完成自動車取扱エリア内の事業予定地ではない水面 2.2ha の埋立てと、耐震強化岸壁の南側の公共岸壁が位置づけられた。



2. 弥富ふ頭

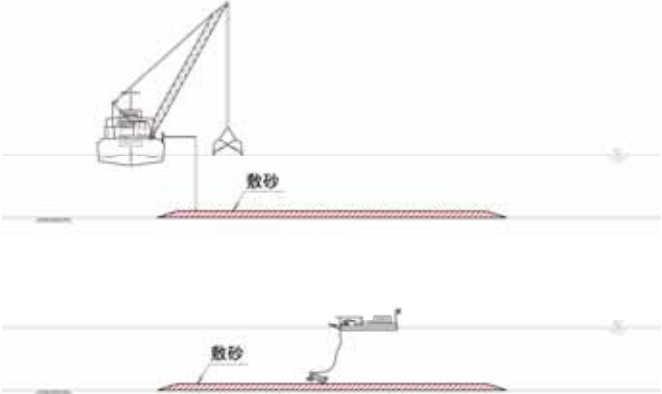
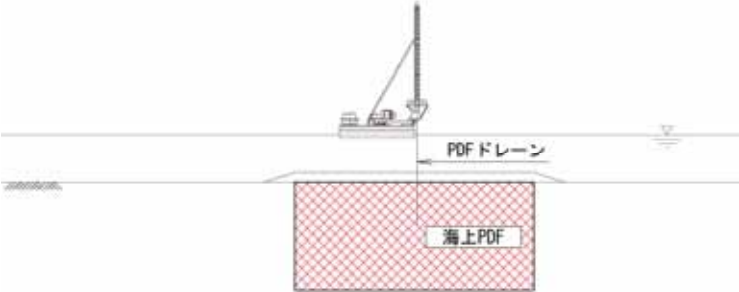
弥富ふ頭では、変更前の港湾計画において交通機能用地 2.1ha、ふ頭用地 5.7ha 及び公共岸壁の整備が位置づけられていた箇所について、港湾計画の一部変更により、7.8ha を工業用地に変更し、公共岸壁の計画が削除された。



工事の施工手順は、表 1-1～表 1-3 に示すとおりである。

【護岸工（1工区、2工区）】

表 1-1(1) 護岸工事施工手順

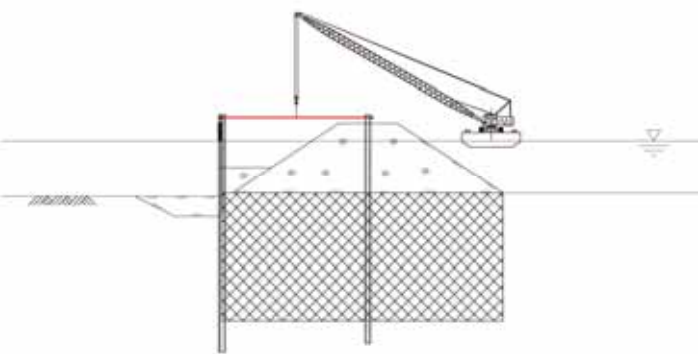
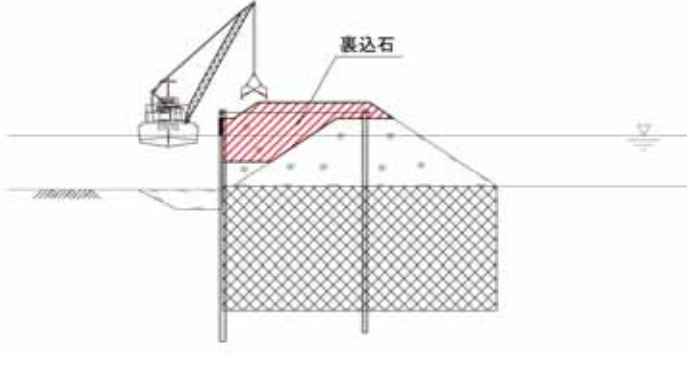
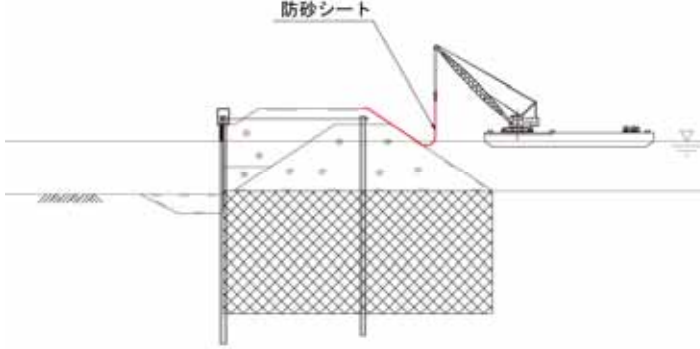
工種	施工内容	概略施工図
基礎工（地盤改良工）	敷砂投入・均し ガット船を用い、敷砂の投入を行う。投入後、潜水土船により均しを行う。	
	プラスチックドレーン 敷砂の敷設・均し後、プラスチックドレーンの施工を行う。	
本工	鋼管矢板・控え鋼管杭打設 プラスチックドレーンの施工完了後、杭打船に搭載した油圧ハンマにより、鋼管矢板・控え鋼管杭の打設を行う。	

注) 図の網掛け部は対象工事の施工場所を示す。(以降の図についても同じ)

表 1-1(2) 護岸工事施工手順

工種	施工内容	概略施工図
本体工	控えマウンド 鋼管矢板・控え鋼管杭の打設完了後、クレーン付台船等を用い、裏込石を投入する。	
	前面マウンド (床掘) 鋼管矢板前面の床掘をグラブ浚渫船により行う。	
	(捨石投入・均し) 床掘の完了後、クレーン付台船等を用い、基礎捨石の投入を行う。捨石の投入後、潜水土船により、天端の均しを行う。	
	裏込工 クレーン付台船等を用い、鋼管矢板と控えマウンドの間に、1 工区は-5.0m、2 工区は-6.0 mまで、裏込石の投入を行う。	

表 1-1(3) 護岸工事施工手順

工種	施工内容	概略施工図
本体工	タイ材工 所定の高さまでの裏込工の完了後、鋼管矢板と控え鋼管杭を、タイプルにより緊張する。	
	裏込工 クレーン付台船等を用い、裏込石を上部工下端まで投入する。潜水士船や陸上機械を用い、裏込の天端均しを行う。	
	防砂シート敷設 裏込材の均し完了後、クレーン付台船等を用い、防砂シートの敷設を行う。	

【岸壁工】

表 1-2(1) 岸壁工事施工手順

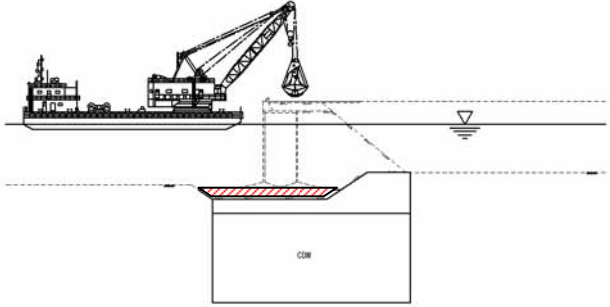
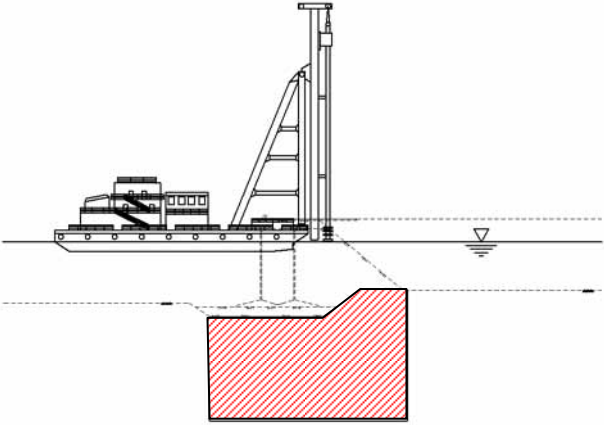
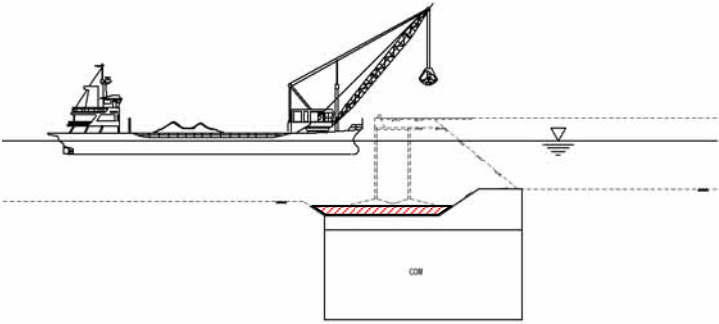
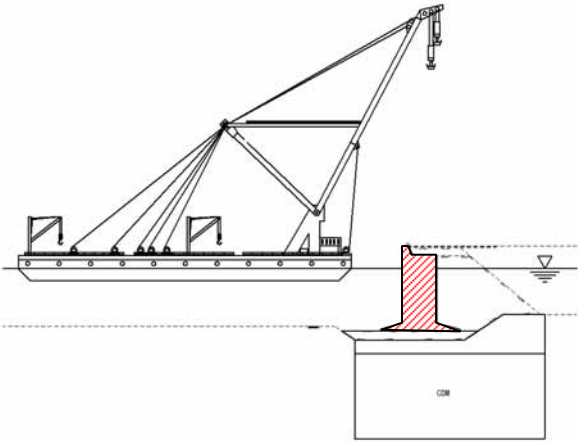
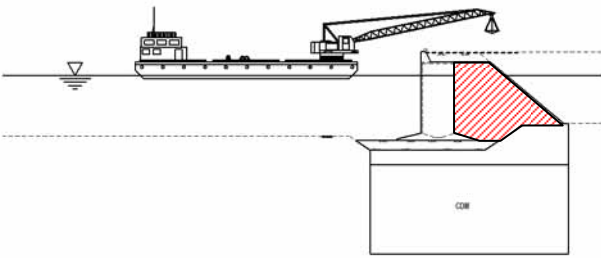
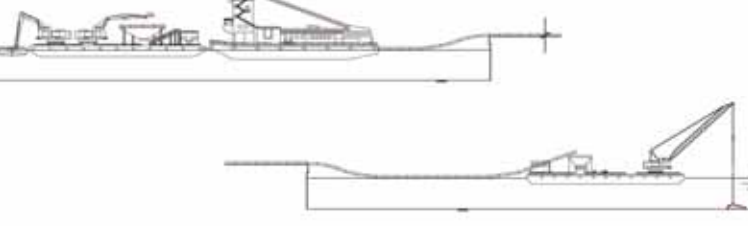
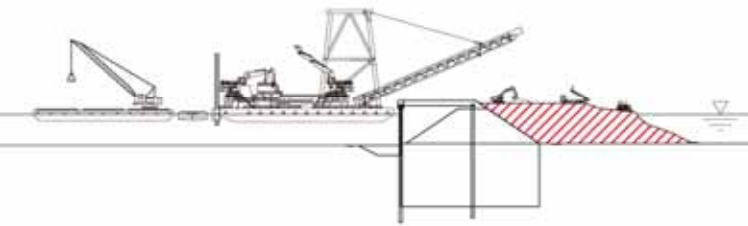
工種	施工内容	概略施工図
浚渫工	グラブ浚渫船を用い、岸壁基礎の床掘を行う。	 The diagram shows a side view of a grab dredger (a barge with a crane and a grab bucket) positioned on the water surface. The grab is lowered into the seabed to excavate the foundation bed of a pier. The pier's cross-section is shown below the water line, with a red hatched area indicating the excavation zone. A water level symbol is shown on the right.
地盤改良工	深層混合処理船を用い、施工場所の地盤改良を行う。	 The diagram shows a side view of a deep layer mixing treatment ship (a barge with a tall vertical mixing rig) positioned on the water surface. The rig is used to mix and improve the seabed soil near the pier foundation. The pier's cross-section is shown below the water line, with a red hatched area indicating the treatment zone. A water level symbol is shown on the right.
基礎工	ガット船を用い、基礎捨石の投入を行う。投入後、潜水土船により均しを行う。	 The diagram shows a side view of a gully ship (a barge with a crane and a hopper) positioned on the water surface. It is used to drop stones (riprap) onto the seabed near the pier foundation. The pier's cross-section is shown below the water line, with a red hatched area indicating the area where stones are being placed. A water level symbol is shown on the right.

表 1-2(2) 岸壁工事施工手順

工種	施工内容	概略施工図
本 体 工	起重機船を用い、ケーソン(本体) を据え付ける。 据え付け後、中詰材を投入し、蓋コンクリートの打設を行う。	
裏 込 工	ガット船等を用い、ケーソンの裏側(陸地側) に裏込工(裏込石等の投入) を行う。 投入後、潜水土船及び陸上機械により均しを行う。	

【埋立工】

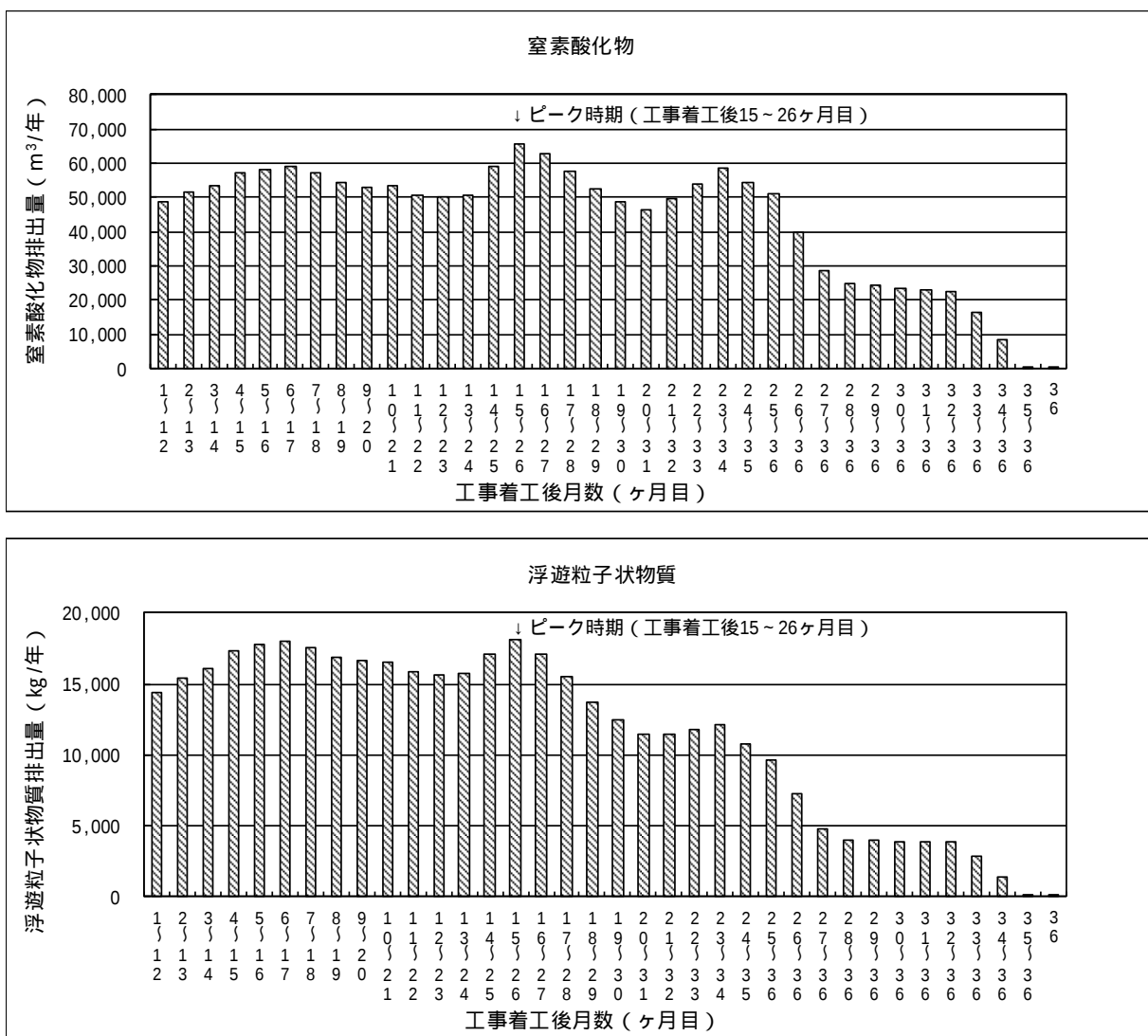
表 1-3 埋立工事施工手順

工種	施工内容	概略施工図
埋立工（流出防止工）	ガット船を用いて、埋立工用汚濁防止膜の内側に築堤を造成する。	
埋立工（管中混合固化処理工）	空気圧送船から送り出された浚渫土に、固化材供給船からの改良材を加え、排砂管を通して築堤の北側エリアに改良土を送り込み、打設船を用いて改良土を投入し、ブルドーザにて整地する。	
埋立工（リクレーマ揚土工）	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ヤにより、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込み、埋立場所まで運搬投入し、ブルドーザにて整地する。	

1. 大気質

建設機械の稼働による窒素酸化物、浮遊粒子状物質及び硫黄酸化物の年間排出量（12 ヶ月積算値）は、次に示すとおりである。

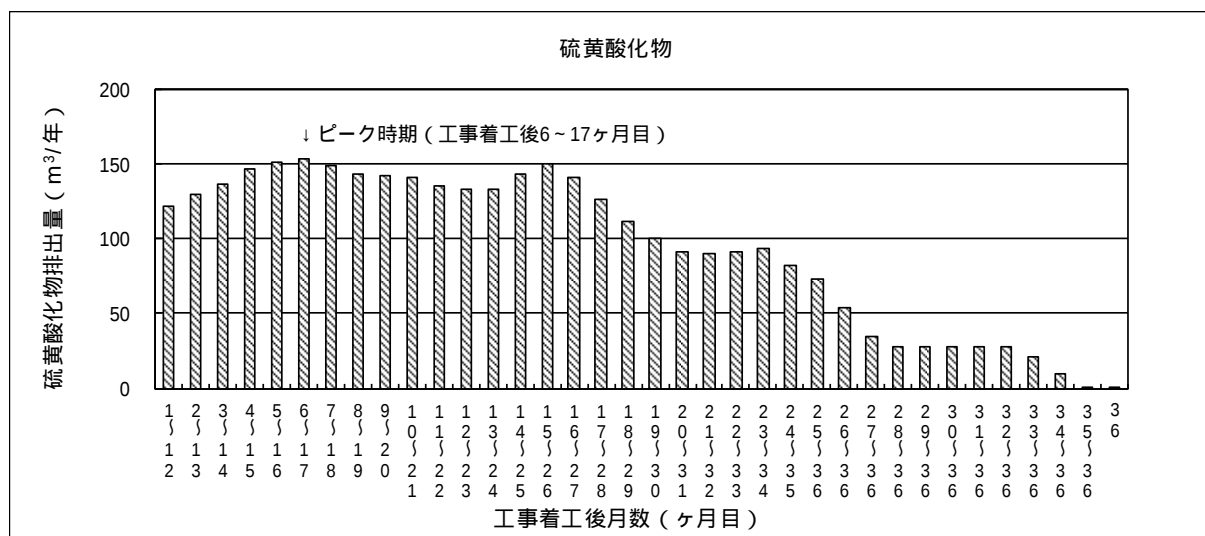
予測時期は、各物質の排出量が最大となる時期とし、窒素酸化物及び浮遊粒子状物質については工事着工後 15～26 ヶ月目、硫黄酸化物については工事着工後 6～17 ヶ月目とした。



注）排出量の算出は、以下に示す文献に基づき行った。

窒素酸化物：「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，平成 12 年）

浮遊粒子状物質及び硫黄酸化物：「官公庁公害専門資料」（環境庁，平成 7 年）



注) 排出量の算出は、以下に示す文献に基づき行った。

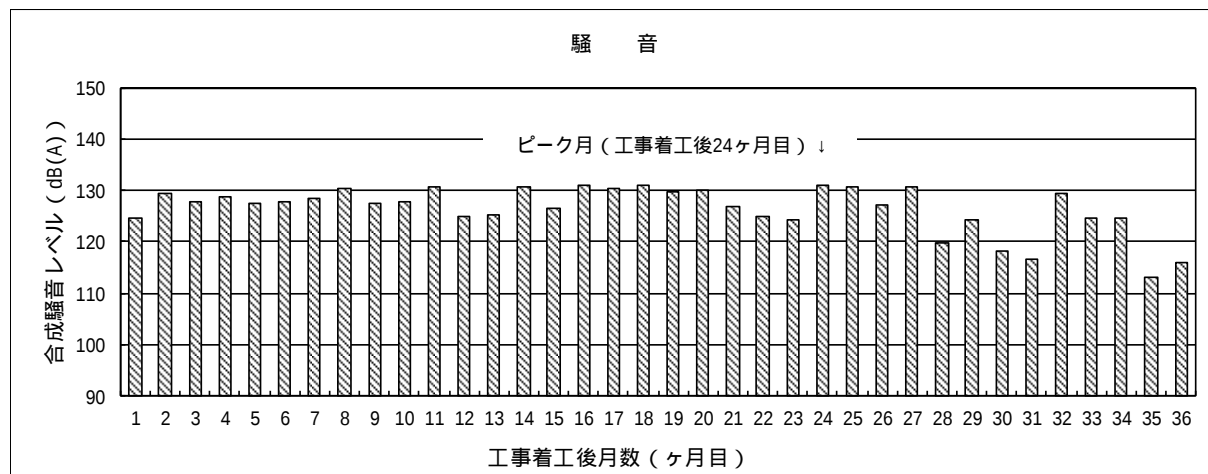
窒素酸化物：「窒素酸化物総量規制マニュアル〔新版〕」（公害研究対策センター，平成 12 年）

浮遊粒子状物質及び硫黄酸化物：「官公庁公害専門資料」（環境庁，平成 7 年）

2. 騒音・振動

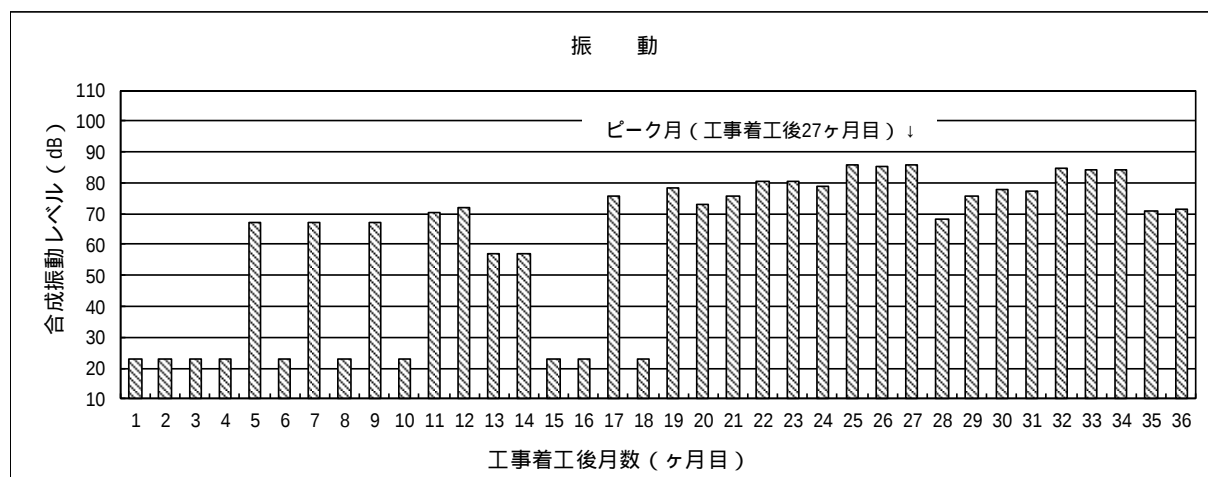
各月における建設機械の稼働による合成騒音レベル及び合成振動レベルは、次に示すとおりである。

予測時期は、合成騒音レベル及び合成振動レベルがそれぞれ最大となる時期とし、騒音については工事着工後 24 ヶ月目、振動については工事着工後 27 ヶ月目とした。



注)1: 各建設機械の稼働による騒音レベルのベースを合わせるために、各建設機械の音圧レベルから A 特性パワーレベルに換算し、これにより、合成騒音レベルを算出した。

2: 各建設機械の A 特性パワーレベルは、本編第 2 部 第 3 章 3-1-3 (4) イ「建設機械の A 特性パワーレベル」(本編 p.197) に示すとおりである。



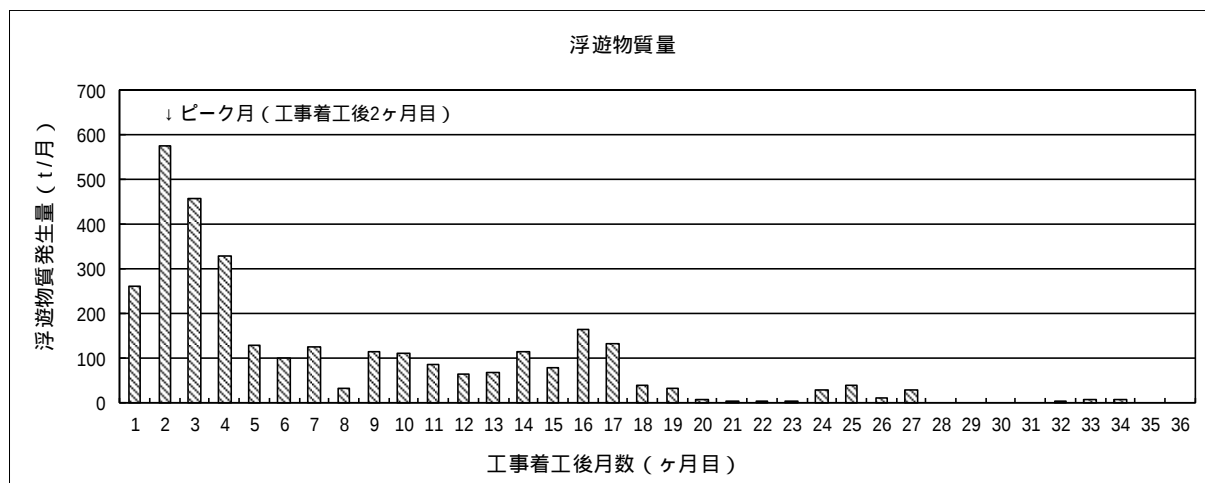
注)1: 各建設機械の稼働による振動レベルのベースを合わせるために、振動源より基準点までの距離が 7 m における振動レベルに換算し、これにより、合成振動レベルを算出した。

2: 各建設機械の振動レベルは、本編第 2 部 第 4 章 4-1-3 (4) イ「建設機械の基準点における振動レベル」(本編 p.223) に示すとおりである。

3．水質・底質

各月における建設機械の稼働による浮遊物質量(SS)の合計は、次に示すとおりである。

予測時期は、SS 発生量が最大となる時期とし、工事着工後 2 ヶ月目とした。



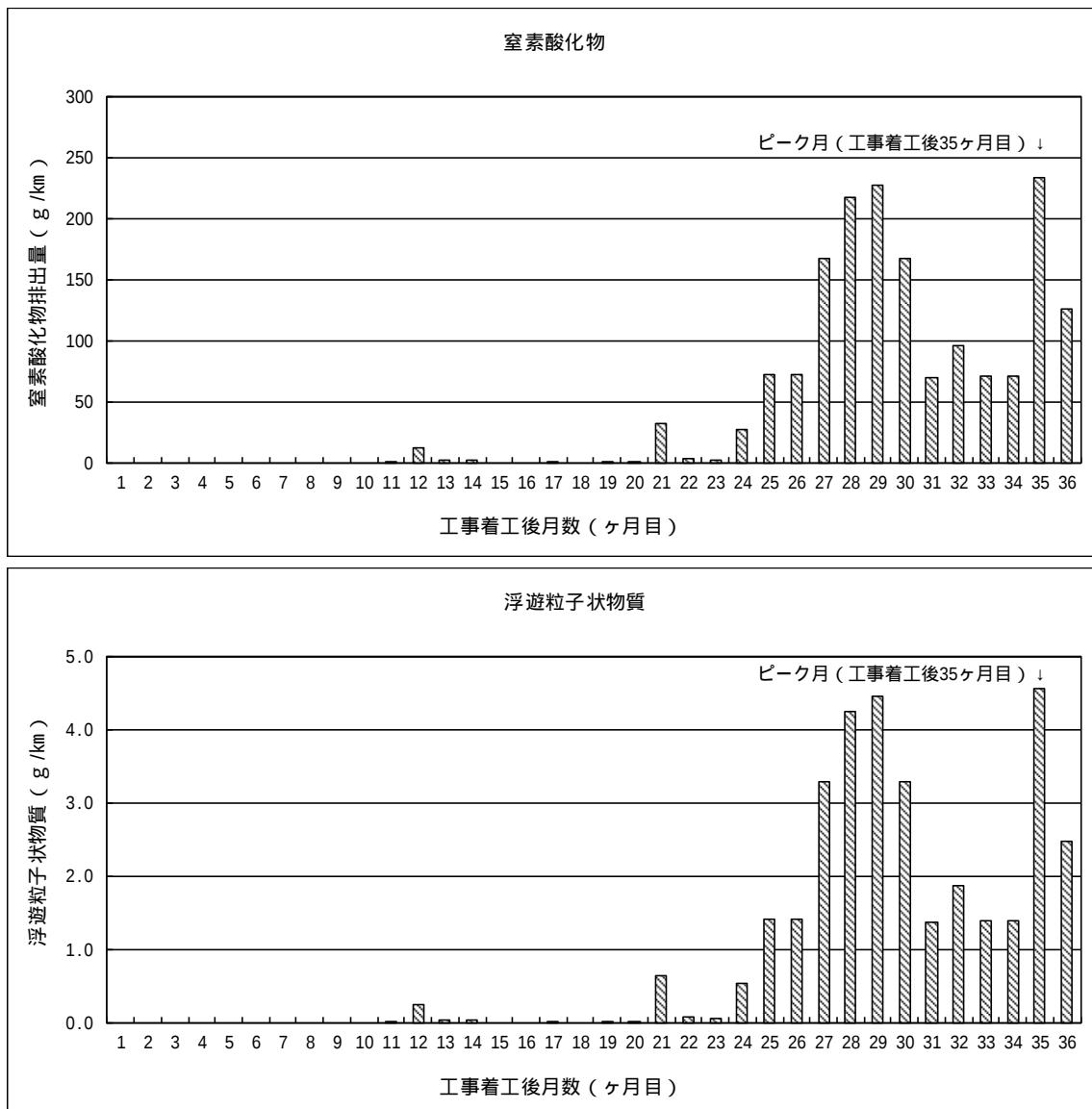
資料 1 - 4 工事関係車両の走行による予測時期

[本編 p.37,145,154,205,229,298 参照]

1. 大気質

工事関係車両の走行による窒素酸化物及び浮遊粒子状物質の月別排出量は、次に示すとおりである。

予測時期は排出量が最大となる時期とし、両物質ともに工事着工後 35 ヶ月目とした。



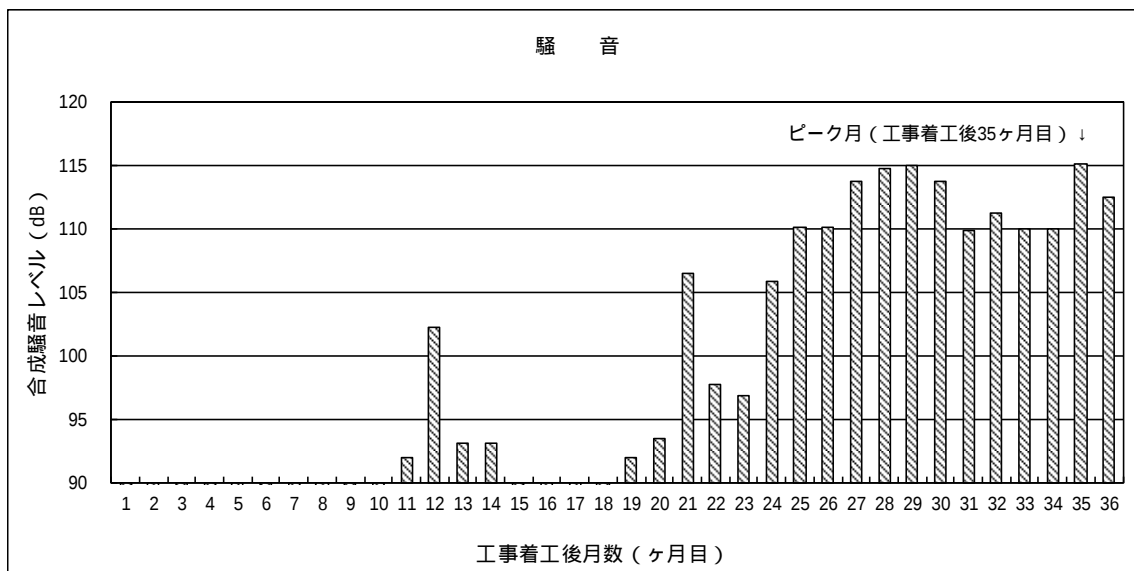
注)1: 排出係数は、「道路環境影響評価等に用いる自動車排出係数の算定根拠(平成 22 年度版)」(国土交通省国土技術政策総合研究所資料第 671 号, 平成 24 年)に示す平均走行速度 40 km/時の数値を用いた。

2: 排出量は、車種別工事関係車両台数及び排出係数を用いて算出した。

2. 騒音

工事関係車両の走行による合成騒音レベルは、次に示すとおりである。

予測時期は、合成騒音レベルが最大となる時期とし、工事着工後 35 ヶ月目とした。



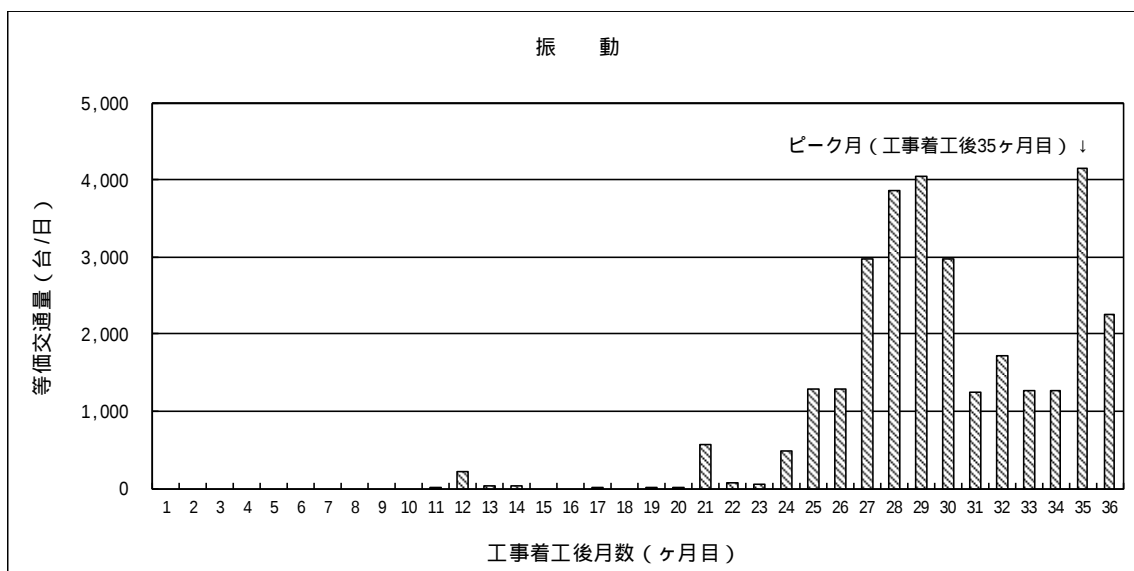
注)1:車種別パワーレベルは、ASJ RTN-Model 2013 に示す大型車 90.0dB、中型車 87.1dB、小型貨物車 83.2dB、乗用車 82.0dB を用いた。

2:合成騒音レベルは、車種別工事関係車両台数及びパワーレベルを用いて算出した。

3. 振動

工事関係車両の走行による等価交通量は、次に示すとおりである。

予測時期は、等価交通量が最大となる時期とし、工事着工後 35 ヶ月目とした。



注) 等価交通量は、旧建設省土木研究所の提案式に基づき算出した。

4．安全性

工事関係車両の走行台数は、次に示すとおりである。

予測時期は、走行台数が最大となる時期とし、工事着工後 35 ヶ月目とした。

