

大江川下流部公有水面埋立て
に係る見解書

（公有水面の埋立て）

令和4年11月

名古屋市
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）第 20 条第 1 項に基づき、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。

目 次

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) 対象事業の名称、目的及び内容	2
(2) 環境の保全の見地から配慮した内容	26
(3) 対象事業の事業予定地及びその周辺地域の概況	28
(4) 対象事業に係る環境影響評価の項目	32
(5) 環境影響評価	38
大気質	38
悪 臭	54
騒 音	62
振 動	76
水質・底質	84
地下水	86
地 盤	88
安全性	90
廃棄物等	92
植 物	94
動 物	96
生態系	102
水循環	106
人と自然との触れ合いの活動の場	106
温室効果ガス等	110
(6) 事後調査に関する事項	118
(7) 環境影響評価手続きに関する事項	124
(8) その他に関する事項	128

< 略 称 >

以下に示す条例名等については、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
東海旅客鉄道	JR
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〕名古屋市

〔代表者〕名古屋市長 河村 たかし

〔所在地〕名古屋市中区三の丸三丁目1番1号

〔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〕大江川下流部公有水面埋立て

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

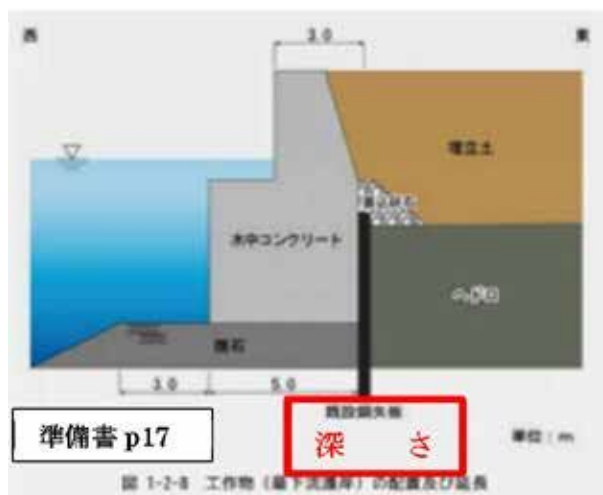
提出件数	意見の項目	意見数
2件	対象事業の名称、目的及び内容	29
	環境の保全の見地から配慮した内容	3
	対象事業の事業予定地及びその周辺地域の概況	5
	対象事業に係る環境影響評価の項目	5
	環境影響評価	95
	事後調査に関する事項	9
	環境影響評価の手続きに関する事項	2
	その他に関する事項	3

(1) 対象事業の名称、目的及び内容

項 目	意 見 の 概 要
事業の内容	[事業計画の検討経緯について] * p4 事業計画検討の経緯の疑惑 複数案は有識者懇談会で検討した 4 案とすべきと、配慮書の段階から疑問を示し、方法書への意見『“ 耐久性等の面から目的を達成できない他の案については、複数案に含めていません。” とあるが、たった 3 回の有識者懇談会で検討した 4 案（案 1 浚渫、除去、案 2 固化処理、案 3 覆砂処理、案 4 埋立て）の半分か、今さら耐久性等の面から目的を達成できないというのなら、有識者懇談会は、何を議論していたのか、事務局は無駄な案まで提案していたということか。』に対する見解は『有識者懇談会では... 4 案について議論、... 固化処理と覆砂処理には地震時の耐久性や維持管理の点で問題が残る... 対象事業の目的が達成されるものとして「埋立案」と、その比較評価の参考として「掘削除去案」を設定しております。』p555 とあるが、有識者懇談会は何を議論していたのか、無駄な案まで提案して議論したのかには、とうとう答えなかった。答えられない理由があるのか、明確にすべきである。また、せめて「事業費が非常に高い」、「初期投資は高額であるが長期的には経済的」p8 の根拠ぐらゐは公表すべきである。
	[埋立土量について] * p7,8,15 底泥の有害汚染物質汚染状況に埋立土量、根拠を 方法書への意見で、『 底泥の有害汚染物質汚染状況だけではなく、事業計画の骨格的内容である埋立土量がどれだけかを示すべきである』について、見解では『埋立土量は、約 40 万 m³ を計画しています。』p551 としているが、まずこの埋立土量を本文に記載し、その根拠を示すべきである。これでは、埋立土の搬入量、車両台数、搬入車両による大気。騒音などの環境影響評価が正しいかどうかの判断ができない。骨格的な部分なので、少なくとも河川に沿って 10m 程度ごとの横断面調査をして概算の容積を算出し、公表すべきである。
	[事業費について] * p8 底泥の有害汚染物質汚染状況に多くの疑問 配慮書で出典が余分だったため指摘したところ、“「大江川の地震・津波対策の検討に伴う有識者懇談会運営及び汚染土壌対策検討業務委託」だけなので、訂正した” p499 とあるので、基本的には了解したが、方法書への意見では『 調査結果と直接関連が無い情報を削除した部分に事業費比較があるはずであり、それを公表すべきである。』p552 とし、その見解では、削除した部分の説明がなく、本来の趣旨「事業費の負担割合」p553 はなぜ記載しないのか。例えば削除された名古屋港管理組合の「基本計画調査(大江川地区等底泥対策に関する調査)」に含まれているのではないか。

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

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



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

項 目	意 見 の 概 要
事業の内容	[汚染土量について] * p8 底泥の有害汚染物質汚染状況に多くの疑問 底泥の有害汚染物質汚染状況があるが、方法書への意見『 調査位置図と河川横断図には縮尺を入れるべき。各ボーリング場所でどれだけの厚さで、全体の汚染土の容量はどれだけかを明記すべき。については、“ 縮尺を記載しました。汚染土量は配慮書に記載のとおり、約 260,000m を想定しています。” とある。縮尺記載は当然であるが、全体の汚染土量が配慮書の廃棄物のところで掘削削除案で約 260,000m³ となっているが、その算定根拠として、各ボーリング場所でどれだけの厚さを記載せよというのが意見の主旨である。それ以外の算定根拠があればそれでも良い。』に対する見解は『0.95m から 3.25m の厚さでヘドロ層が存在しており、この結果から汚染土量を約 260,000m³ 想定しております。』 p555 とあるが、26 万 m³ の根拠を聞いている。ヘドロ層の面積と厚さが必要であるが、断面ごとの調査もせずに、面積に平均厚みを掛け算して想定しただけなのか。 
対象事業の名称、目的及び内容	[事業者の分担について] * p13 事業者の名古屋市と名古屋港管理組合の役割分担等は？ 事業計画の基本方針で “ 名古屋港港湾計画に示される「緑地」1.1ha を名古屋港管理組合が、「その他緑地」9.2ha を名古屋市が整備する ” 計画である p13 とあり、事業規模の役割分担だけは分かるが、配慮書への意見の主旨は『名古屋港管理組合施工のアスファルト封じ込め部分が、不十分な対策であったため、大規模地震に伴う地盤液状化で汚染土が露出・拡散する恐れがあることが判明したのだから、名古屋港管理組合が全額負担するのは当然と考える』 p488 ということであり、事業費の負担割合をどうするのかについて答えるべきである。方法書にも同じ意見を出したが『事業費の負担につきましては、両事業者で連携して対応を図ってまいります。』 p547 であり、配慮書への意見への見解に「連携して」が追加されただけである。事業費負担割合は決まっていないのか。

事業者の見解

汚染土量の算出方法としては、ボーリング調査を実施した地質断面図からヘドロ層の厚さを確認した後、各地質横断図間の延長を掛けて体積を算定しています。

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

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

事業者の見解
(見解は前述 p.7 下段に示すとおり)
当時的大江川下流部公害防止事業において、「公害防止事業費事業者負担法」に従い原因者は既に責務を果たしているものと考えます。
-

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

事業者の見解

準備書 p.27 に記載のとおり、埋立後の土地利用としては緑地を整備することを想定しております。

プレキャスト製品を使用できる箇所についてはプレキャスト製品の使用についても検討を進めてまいります。

大江川は複数の横断施設があり、ボックスカルバートを1本にまとめてしまうと、計画の断面より大きくなってしまい、横断施設の橋脚の間を通すことができないため、2本で計画しています。

ボックスカルバート下部の改良に関しては、バックホウの先端にトレンチャーを取り付けた施工機を使用する予定です。改良範囲につきましては、ボックスカルバートの設置に伴い必要となる地耐力を確保できる幅及び深さを改良します。

パイプロハンマは、ボックスカルバートを設置するための土留めとして、鋼矢板を打設する際に使用します。下流側は、資料編 p.86 においてプレロード盛土工事が主体と記載しましたが、一部の区域ではボックス工事も並行して行っており、そのため、パイプロハンマを使用する計画としています。

標準断面図に関しては、プレロード盛土に伴う圧密沈下の状況が正確に反映できない可能性があるため、ヘドロ層の位置を反映しておりません。

項 目	意 見 の 概 要
事業の内容	[工作物について] * p18 ボックスカルバートの設置手順を本文に 「予測対象時期である工事着工後 49 カ月目には、上流側でボックスカルバートの設置工事が、下流側ではプレロード盛土工事が主体である。」資料 p86 とあるが、ボックスカルバートの設置工事は下流部から行うという工事施工手順をまず、本文の工事施工手順に追記すべきである。建設騒音の予測条件で配置図からそれらしく読み取れるが、「右岸側に河川水路を残した状態で、左岸側を先行して...埋め立てる。」p18 だけでは、この予測条件が適正かどうかの判断もできない。
	[用語解説について] * p18 ジオテキスタイル敷設の説明が遅い 工事工程の概要の表に、「ジオテキスタイル敷設」という専門用語があり、何かと調べていたら、次ページの埋立の工事計画 p19 の ジオテキスタイル敷設の注で「道路・埋め立て地などの補強・排水などに使用される繊維シートのこと。」(用語解説 p605 と同じ文章)とあるので、それなりに理解できたが、本来は最初に出てきた p18 に注を付けるべきである。要するに、汚染土と盛土とが混合しないように、ただし水分は浸透するということと理解するが、それでよいのか。
	[地下水事後調査について] * p18 施工前・中・後に地下水質の確認場所、頻度は不十分 工事施工手順の最後に「施工前、施工中及び施工後に地下水質の確認を行い」とあるが、調査場所、調査頻度の概要をここで示すべきである。第 4 部事後調査に関する計画の地下水質で「工事前 2023 年に 1 回、工事中 1 回、工事後 2024 年に 1 回」p483 とあるが、この程度の回数では不十分である。 また、調査場所も「事業予定地内の盛土部(2カ所)」とあるが不十分である。これで十分というなら、その根拠を明示すべきである。
	[有害物質排水処理施設について] * p19 有害物質をすべて処理できる施設？ 埋立の工事計画「地盤改良：有害物質排水処理施設(注4)を設置する。」の注4で「重金属はじめダイオキシン類などの有害物質をすべて処理できる施設」p19 とあるが、そのような処理施設が存在するのか。その施設の仕組み、構造などを示すべきである。場所は右岸中央部の1か所しかないが(資料 p3) 4 か所設ける濁水処理設備でさえ、窠場を設けてポンプアップするが(資料 p2) 有害物質排水処理施設も下流部からはポンプアップまでするのか。右岸に残された河川をどのように配管するのか。もっと詳細に示すべきである。

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

項 目	意 見 の 概 要
事業の内容	[工事期間中の水質調査について] * p19 排水処理後の水質確認は復活すべき 埋立の工事計画の表で、「注）１：水質及び地下水質の確認は、工事期間中も定期的に行う。」とあるだけだが、方法書の埋立の工事計画の表にあった「注）１：施工区域内の排水については、釜場を設けてポンプアップし、濁水処理設備にて水質処理を行う、<u>処理後、水質を確認し、基準値内であれば大江川に放流する。</u>」（方法書 p16）が削除された。なぜ削除したのか、大江川へは放流しない計画となったのか。濁水処理水の水質確認後放流するということは重要であり復活すべきである。
	[汚濁防止膜について] * p21 汚濁防止膜の規模、性能は 有害物質の流出を防ぐための計画で「工事に、施工区域の最下流部に汚濁防止膜を設置する。」p21 としかないが、最低限、その規模（最下流部のどこに、どれだけの長さ、深さ）、性能（除去率）を明記すべきである。そもそも、水質の膨大な調査をしながら、予測手法が「工事による汚濁物質及び底質からの有害物質の拡散・流出について定性的に予測を実施した。」p233 というだけであり、汚濁防止膜を撤去後の存在時については流動シミュレーションにより「予定地周辺海域の水質（COD）を計算した」p236 とあるが、処理施設の事故、維持管理の不手際などで、最も危険な工事中の水質汚濁を防止するための万全の措置がわからない。
	[エコチューブ袋について] * p21 エコチューブ袋の疑問 有害物質の流出を防ぐための計画で、「ウ）袋詰め脱水処理工法の採用」として、「ヘドロ層を含む底質...エコチューブ袋に収納し、施工区域内に仮置き、脱水する」というが、エコチューブ袋の材質、性能はどのようなものか。１袋の大きさはどれぐらいで、26 万 m³ のヘドロ層のどれだけを取り出して処理するのか、脱水した水の処理はどうするのか。また、仮置きする施工区域内での浸出水は有害物質排水処理施設で処理するのか。

事業者の見解

方法書に記載のとおり、濁水処理設備で処理した後、水質を確認し放流する計画です。評価書に追記いたします。

有害物質の拡散・流出に対しては、有害物質排水処理施設で処理した後、水質を確認し放流します。また、基準の超過がみられた場合には、工事を中断し、原因究明・問題処理を行い拡散・流出防止に努めます。

なお、汚濁防止膜は埋立護岸の下流側に、施工状況を加味しながら横断方向の全面に設置をします。汚濁防止膜のカーテン長については、設置個所の水深に合わせ適切に設置します。また、汚濁防止膜の機能としては、有害物質の流出を堰き止めることが可能です。汚濁防止膜の機能確保のために、適切に設置、維持管理を行い、有害物質の拡散・流出防止に努めます。

本工法にて処理する予定の有害物質を含むヘドロ層は、盛土により圧密され、全体的に深度方向に下がった状態において、ボックスカルバート設置のために必要な掘削部分から発生するため、現在想定される 26 万 m³ の一部と考えています。また、エコチューブ袋から生じる脱水した水については状況を確認し排水する予定です。排水基準を満足しない結果となった場合については、有害物質排水処理施設を経由して排水する予定です。

袋詰め脱水処理工法の詳細について、評価書資料編に記載いたします。

項 目	意 見 の 概 要
事業の内容	[エコチューブ袋について] * p21 エコチューブ袋は埋戻後にアスファルトマットなどで覆うべき 「掘削した底質は、有害物質を流出させない袋（エコチューブ袋）に収納し、施工区域内に仮置き、脱水するとともに、袋詰め状態で埋戻す計画とする。埋戻す位置は、ボックスカルバートの側面の深い位置とし、その上に搬入土により盛土する計画とする。」p21 とあるが、袋に収納後、仮置き、脱水となると、エコチューブ袋からは有害物質が漏出する恐れがあり、搬入土で盛土するだけでは、将来の公園緑地に有害物質が浸出する恐れがあり、従来のようにアスファルトマット等で覆う必要がある。 なお、用語解説には、ジオテキスタイルのように本文の繰り返しではなく、エコチューブ袋こそ、その性能、有害物質が漏出する恐れについて解説すべきである。 説明会では、有害物は漏出しない性能と説明したが、それ以上の説明はなかった。エコチューブ袋に収納、脱水ということなので出てきた水は汚水処理施設へ誘導すること、エコチューブ袋の性能、汚水処理施設の性能を明示すべきである。
	[工事に使用する建設機械について] * p22, 23 工事に使用する建設機械の総台数は？ 工事に使用する主な建設機械の一覧表は規格、馬力しかないが p22, 23、総台数はどれだけかがないと、工事規模が判断できない。また、排ガス係数、騒音パワーレベルなど排出原単位を追加して、環境への影響の程度が想像できるようにすべきである。 例えば、「埋立土量は、約 40 万 m³ を計画している。」（配慮書への意見への見解 p515）なら、延べ 6 万台（40 万 m³/約 7m³/台）もの 10t ダンプが必要となる。
	[工事の平準化について] * p24 建設機械の稼働台数が最大の時期の理由、平準化の可能性は？ 建設機械の月別稼働台数は着工後 31 カ月目だが、降下ばいじん（3 カ月平均）は 13～15 か月目（資料 p2）、NOx は 44～55 か月目、SPM は 23～34 カ月目（資料 p8）、騒音は 49 カ月目、振動は 50 か月目（資料 p8）とそれぞれ異なるが、それぞれの時期の主要な工事内容を記載し、事業者として可能な工事の平準化の可能性について検討できるようにすべきである。

事業者の見解

(見解は前述 p.15 下段のとおり。)

工事に使用する建設機械の稼働台数は、準備書 p.24 図 1-2-11 に示すとおりです。グラフは月別の日平均稼働台数を示していますが、これに月の平均工事日数(約 20 日)を乗じますと、総台数となります。

大気質、騒音及び振動の影響が最大となる時期の工事内容は準備書 p.24 表 1-2-11 に示すとおりであり、左岸側工事の盛土、地盤改良やボックス工事が中心となります。工事の平準化につきましては、今後の事業の進捗の中で検討していきます。

項 目	意 見 の 概 要
事業の内容	[工事の平準化について] * p25 工事車両の 49 か月目だけが飛び出ているので平準化か削減を 工事関係車両の走行台数が 49 か月目だけが飛び出ているが p25 平準化 すべきである。49 か月目 は p18 でボックス工事 (アスファルトマット撤 去、床堀、基礎改良) 及び プレロード作業だが、ダ ンプトラック 10t は 20 台/時も使うし、コンクリ ートミキサー車は 34 台/ 時も使う p180。これ以後の半年間に割り振りをしても工期に影響はない のではないか。また、現場打コンクリートではなく工場製造とすればコン クリートミキサー車は 0 台/時に削減できるはずである。環境基準を守れ ているからいいというだけでは環境影響評価とはならない。事業者として 可能な工事の平準化の可能性について検討すべきである。 The chart displays the monthly distribution of construction vehicle runs. The title is '準備書 p25 工事車両の走行台数'. The vertical axis is labeled '工事関係車両の走行台数 (台/時)' with a scale from 0 to 40. The horizontal axis is labeled '工事関係車両の走行台数 (台/時)' with a scale from 1 to 49. The data shows a general trend of low vehicle runs per month, with a prominent peak in month 49, where the number of runs exceeds 30. Other months show varying levels of activity, mostly between 5 and 15 runs per month. 図 1-2-12 工事関係車両の走行台数

事業者の見解

プレキャスト製品を使用できる箇所についてはプレキャスト製品の使用についても検討を進めてまいります。

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

事業者の見解

方法書提出後の事業計画の検討により、工事関係車両を河川の両岸から事業予定地に進入する必要が生じ、これに伴い、工事関係車両の走行ルートを変更しました。

準備書において環境影響を適切に予測評価するため、新たに設定したルート沿道において、自動車交通量、走行速度、道路交通騒音及び振動を調査しました。

項 目	意 見 の 概 要
事業の内容	[工事関係車両の走行ルートについて] * p25 工事関係車両の走行ルートは、方法書への意見を検討したのか 工事関係車両の走行ルートとして、方法書では北側からのルートしか考えていなかったの、南側からのルートとして、『東亜合成名古屋工場の北側で右折、500m で左折すれば大江川左岸に突き当たる（無理なら東隣の昭和土木名古屋合材センター構内）。ここなら、周囲は工場で道路幅員も歩道付きの 2 車線である。最後の突き当たりが 20m ほど狭い程度である。大江川埋立の中間地点にもなるので合理的と思われる。』と意見を提出しておいたが、見解は『... 5 ルートに見直し... 工事関係車両は、主に工業専用地域を走行する、ルート 1～ルート 3 が中心となります。』とあるだけであり。意見への見解とは言えないが、新しいルート 3 が提案をほとんど取り入れたものであり、了解する。このルート 3 を活用して運搬車両の再配分により周辺環境への影響を少なくするよう努められたい。さらに、工事車両の走行ルートについては、地元住民の方にしっかり説明し、意見を聞き、対応することを明記すべきである。  準備書 p26 工事車両の走行ルート
	[埋立て後の土地利用計画について] * p 27 想定土地利用計画は緑地だけでは埋立免許申請はできない 埋立後の想定土地利用計画は「港湾計画において「緑地」及び「その他緑地」としてすでに位置付けがされている。そのため、既存計画にしたがって緑地を整備することを想定している。」p27 とあるが、公有水面埋立法による埋立免許申請がすぐ必要になる。そのために「なお、詳細の土地利用については、今後検討を行っていく予定である。」とあるが、埋立免許申請では、公有水面埋立法第 4 条 4 号の許可基準で、埋立地の将来の用途を決め、それに必要な規模として、面積と容量を明らかにしないと許可は下りない。また、公有水面埋立法第 4 条 5 号の許可基準で、将来の利用方法、売却価格が確実でなければ公有水面の埋立申請はできない。これらを着工までに確定しないと、埋立の最初の段階の手続きができなくなることを肝に銘じて作業すべきである。

事業者の見解

工事関係車両の走行ルートについては、地元住民の方の意見も聞きながら最終的に決めていきます。

公有水面埋立法に基づく埋立免許申請については、環境影響評価の手続きと並行して、必要な手続きを適切に進めてまいります。

項 目	意 見 の 概 要
事業の内容	[埋立て後の土地利用計画について] * p 27 土地利用計画で駐車場は不要 「なお、詳細の土地利用計画については、今後検討を行っていく予定である。」p27 とあるが、すでに方法書の段階で、『「想定土地利用計画は緑地だが駐車場は不要で良い」として「港湾計画に従って…緑地としており、植栽帯、散策路及び休憩施設、広場、スポーツ施設等」となっているが、来場者のための駐車場などは不必要と考えるが、「等」の中に駐車場はないことを約束すべきである。上流にある既存の大江川緑地内にも駐車場はなくても十分その機能は果たしている。なお、公有水面埋立を行うのだから、公有水面埋立法第 4 条 4 号の許可基準（埋立地ノ用途ニ照シ公共施設ノ配置及規模ガ適正ナルコト）に従い、埋立地の将来の用途・緑地に対して公共施設の配置及び規模として、施設の配置と面積を明らかにしないと許可は下りない。公有水面埋立法第 4 条 5 号の許可基準（埋立地ノ処分方法及予定対価ノ額ガ適正ナルコト）に従う「対価」を明確にしなければ公有水面の埋立申請はできないため、準備書までには確定されたい。』p562 と意見を提出したが、その見解は『想定土地利用計画は緑地としており、詳細につきましては地域住民からの要望などを参考に、関係機関と協議しながら検討を進めてまいります。』p563 と方法書から変化はない。これから地域住民の要望をまとめ、関係機関と協議するのでは、公有水面の埋立申請ができず、着工もできない。

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

(2) 環境の保全の見地から配慮した内容

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

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

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

(3) 対象事業の事業予定地及びその周辺地域の概況

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

事業者の見解

埋立てに用いる土砂は、入手先や量、時期について関係機関と協議中です。

また、海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律に定める基準に加え、土壤汚染対策法に定める基準に適合した土砂を用いますが、調査方法についても、関係機関と協議の上、検討してまいります。

調査結果については、事後調査結果報告書に掲載します。

資料編 p.46 の水底土砂に係る判定基準は、調査対象地域において一般的に埋立てを行う際の基準を掲載したものです。

事業者の見解

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

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

事業者の見解

ダイオキシン類による汚染については、汚染原因者が特定され、原因究明や必要な汚染防止対策が既に実施されています。

なお、調査地域の報告対象事業場における排出水中のダイオキシン類濃度は準備書 p.56 表 1-4-8 に示すとおりであり、全ての事業場において排出基準の値を大きく下回っています。

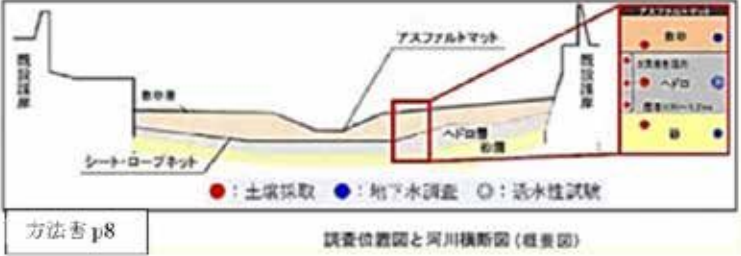
名古屋市の関係部署に確認したところ、当該事業場は行政検査の対象とし、適切に指導しているとのことでした。

ご指摘のとおり誤字がありましたので、評価書において以下のとおり訂正します。

「また、市内における環境騒音の主な寄与音源は、図 1-4-17 に示すとおりであり、自動車騒音が 67.0%と最も多く、次いで工場騒音の 8.7%の順となっている。」

出典資料に基づき、調査地域における自動車騒音の調査結果を整理しました。なお、出典資料には、個別の評価区間における、環境基準の達成・非達成についての原因は記載されていません。

(4) 対象事業に係る環境影響評価の項目

項 目	意 見 の 概 要
環境影響評価の項目	[環境影響評価の項目について] * p123 地盤（存在時）を影響要因に追加すべき 方法書への意見『影響要因として“ 工事中：水面の埋立による地盤変位 ”があるが、「存在・供用時の地盤変位」を追加すべきである。これは説明会を行えば必ず出てくる要望である。名古屋環状 2 号線の工事实例を見るまでもなく、住宅に近接して掘削、杭打ちなど土地の改変、建設重機の稼働、工事関係車両の走行による振動などで、地盤が変動し、家屋の傾き、基礎・壁の亀裂、タイルの剥離などが確認され、国の「工事損害防止要領」にならった名古屋市事業損失防止調査標準仕様書(平成 31 年 4 月版)でも、事前・事後の損傷調査を定めているほどである。供用時に環境影響評価の項目として抽出しなかった理由が“ 大規模な建築物を設置しない。”とあるが、汚染土（ヘドロ層）量約 26 万 m³(配慮書 p114)の上に、約 2 倍の敷砂(方法書 p8 から推定)、その上に約 5,000m³のアスファルトマット(配慮書 p114)、をそのままにして、その上に、汚染土（ヘドロ層）と敷砂の約 3 倍の埋立土で大江川を埋め立てるものである。大規模な建築物を設置こそしないが、それ以上の大規模な埋立を行う。埋立の工事計画でもプレロードの注で「構造物と同等以上の荷重をかけ、地盤を圧密させ強度を増加させるために行う盛土のこと」p19 と説明している。そのうえ、“ 川底の地質は…泥及び細砂等である ”(方法書 p25)ため、周囲への圧密沈下は相当なもので、長期にわたると想定できる。建設工事中はもちろん、存在時についても、埋立土による影響を予測・評価すべきである。』p578 に対する見解は『工事期間が 10 年と長く、プレロード盛土・圧密沈下の期間も約 5 年程度…工事による周辺地盤への影響は工事中に現れると考えられます。…なお、工事施工時には動態観測を行い、必要に応じて沈下の軽減対策を実施することとしております。』p579 と、あくまでも工事中しか予測評価しないといいはる。しかし、方法書への意見でも触れたが、大名古屋ビルジング環境影響評価では、工事中だけではなく、存在時の地盤変位を予測している。さいわい“ 新建築物の重量は、N 値 60 以上の非常に堅固な海部・弥富累層まで打ち込んだ杭（支持杭）によって支えられる。…建物荷重による地盤変位は小さく、実質生じないと予測する。”(2018 年 7 月 6 日評価書 p252)ということですが、大江川埋立は、こうした支持杭を打つわけでもなく、ヘドロ層そのままにして、その上を土砂で埋立てるだけなので、その荷重による地盤変動は必須なので予測・調査をする必要がある。 

事業者の見解

本事業は大江川の埋立てを行うものであり、埋立土の荷重による周辺地盤の沈下が予想されます。方法書において、本事業の実施に伴い周辺に影響を及ぼすおそれのある行為・要因（影響要因）を整理しており、その中で、工事中の「水面の埋立て」を影響要因としています。このため、準備書において「工事中」の地盤の予測・評価を行いました。

なお、事例として挙げられた大規模建築物の建築に伴う環境影響は、工事に伴う解体、掘削、杭打ち等による影響と、大規模建築物の存在による建物荷重の影響は別のものであることから、「工事中」と「存在時」のそれぞれについて予測評価を行っているものと考えます。

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

事業者の見解

本事業において、埋立地には緑地を整備する計画です。事業予定地に隣接する大江川緑地は、「人と自然との触れ合いの活動の場」において現地調査を行っています。準備書 p.433 表 2-14-7(1)によりますと、大江川緑地の利用目的は「通行」「散策・ウォーキング」「ジョギング」が多く、車を利用する割合は低いと考えます。

工事中に発生する土砂は全て場内に埋戻す計画であり、場外に持ち出すことはありません。また、埋立てに用いる土砂は、海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律に定める基準に加え、土壌汚染対策法に定める基準に適合した土砂を用います。このため、新たに土壌汚染が生じる可能性はないことから、環境影響評価の項目として選定していません。

景観については、工事期間中の一時的な変化を影響要因として考えることはなく、工事終了後の存在・供用時における景観の変化を影響要因として考え、その程度を予測事項と考えることが一般的と考えます。

本事業において、埋立地には緑地を整備する計画としていますが、具体的な内容は未定であることから、環境影響評価の項目として選定していません。

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

事業者の見解

(見解は前述 p.23 下段のとおり。)

(5) 環境影響評価

項 目	意 見 の 概 要																							
大気質	[排出量が最大となる時期について] * p128 大気汚染物質の予測対象時期が粉じん、NOx、SPM で異なる理由を大気汚染物質の予測対象時期が排出量が最大となる時期として、降下ばいじん（3 か月）は着工後 13～15 か月目 p128、NOx（1 年間）は着工後 44～55 か月目 p146、SPM（1 年間）は着工後 23～34 か月目 p148 と異なる根拠を記載すべきである。資料編 p7、p8 でも、結果として月別の排出量が記載してあるだけで、その排出量のもとになる使用機械、使用時間がなく、検討ができない。																							
	[粉じんについて] * p131 工事中粉じんの予測条件は非散水だが、散水すれば 13%に減る 工事中の水面埋立による粉じん、予測条件の構造物取壊し工の基準降下ばいじん量は「<u>コンクリート構造物取壊し（非散水）</u>」の予測条件になっているが p131、出典の「道路環境影響評価の技術手法」p2-3-27 によれば、「<u>コンクリート構造物取壊し（散水）</u>」とすれば、基準降下ばいじん量 a は、13,000 が 1,700 と 13%となり、その比はそのまま、1 日当たりの降下ばいじん量（t/km²/日/ユニット）に影響して激減する。そもそも、市街地での堤防コンクリート破碎を散水もせずに実施するような原始的な手法は認められない。 非散水と散水の違いが分かるように、資料編 p51 の資料 3-2 予測手法に追記するとともに、それが他の工法のうちどれだけの割合を占めるかも記載すべきである。 <table><caption>表-2.3.3 基準降下ばいじん量a及び降下ばいじんの拡散を表す係数c</caption><tr><th>種 別</th><th>ユ ニ ャ ッ ト</th><th>a</th><th>c</th><th>ユニット近傍での降下ばいじん量 (t/km²/8h)¹⁰</th></tr><tr><td rowspan="3">技術手法 p2-3-27</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>コンクリート構造物取壊し(非散水)</td><td>13,000</td><td>2.0</td><td></td></tr><tr><td>コンクリート構造物取壊し(散水)</td><td>1,700</td><td>2.0</td><td></td></tr><tr><td>構造物取壊し工</td><td>自走式破砕機による段の破砕</td><td>12,000</td><td>2.0</td><td></td></tr></table>	種 別	ユ ニ ャ ッ ト	a	c	ユニット近傍での降下ばいじん量 (t/km ² /8h) ¹⁰	技術手法 p2-3-27					コンクリート構造物取壊し(非散水)	13,000	2.0		コンクリート構造物取壊し(散水)	1,700	2.0		構造物取壊し工	自走式破砕機による段の破砕	12,000	2.0	
種 別	ユ ニ ャ ッ ト	a	c	ユニット近傍での降下ばいじん量 (t/km ² /8h) ¹⁰																				
技術手法 p2-3-27																								
	コンクリート構造物取壊し(非散水)	13,000	2.0																					
	コンクリート構造物取壊し(散水)	1,700	2.0																					
構造物取壊し工	自走式破砕機による段の破砕	12,000	2.0																					
	[粉じんの環境の保全のための措置について] * p136 工事中粉じん対策の散水は必須 工事中の水面埋立による粉じんの「環境の保全のための措置」で「工事現場内では、工事の状況を勘案して散水を実施する。」p136 とあるが、市街地での堤防コンクリート破碎を散水もせずに実施するような原始的な手法は認められない。「工事の状況を勘案して」ではなく、最初から散水を前提とした計画に変更すべきである。																							
	[粉じんの環境の保全のための措置について] * p136 工事中粉じん対策の洗車設備からの排水処理方法は 工事中の水面埋立による粉じんの「環境の保全のための措置」で「工事関係車両の出入り口付近に水洗いを行う洗車設備を設置する。」p136 とあるが、洗車設備からの排水処理方法を明記すべきである。																							

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

項 目	意 見 の 概 要
大気質	[粉じんの評価について] * p136 工事中粉じんの評価で参考値を下回るのに影響の低減に努める理由は 工事中の水面埋立による粉じんの評価で、「...参考値 10t/km²・月を下回る。」という部分と「本事業の実施においては、...工事の状況を勘案して散水を実施...影響の低減に努める。」p136 とは、どのような関係にあるのか明確にすべきである。参考値を下回るが、環境影響があると判断して環境保全措置の検討を行なったのであれば、そのことがわかるようにすべきである。 市環境影響評価条例 6 条に基づく環境影響評価技術指針の 2 環境影響評価準備書及び環境影響評価書の作成(4)環境保全措置で、「環境影響がないと判断される場合及び環境影響の程度が極めて小さいと判断される場合以外の場合にあっては、...事業者の実行可能な範囲内で、当該影響をできる限り回避し、又は低減すること及び...環境の保全のための措置の検討を行う。」とされ、自ら定めた目標は達成しそうだが、影響がないよとは言えないので、事業者の実行可能な範囲内で回避・低減策を講じるとの流れを明確にするため、他の項目のように、予測結果で「影響は小さい」などの表現を追加すべきである。
	[排出ガス諸元について] * p145 排出量の算定は具体的一覧表を 「排出量算定の詳細は、資料 3-8 (資料編 p62) 参照」とあるが、排出ガス諸元 p145 の表に建設機械別に 1 台当たりの排出量を示し、その注目すべき機械名を確認できるようにすべきである。また、本文定格出力(KW) \ 資料編の定格 (P.S.) と単位が異なるため、1PS は 0.7355kW であることを明記すべきである。騒音では建設機械別に A 特性パワーレベルが記載され p180、注目すべき機械名がわかる。 例えば、NOx ・ラフテレーンクレーン・120kw の場合、$Q = a \cdot P^b$ で、$a=0.0129$、$b=0.6812$ を用いると (資料編 p62)、$Q=0.0129 \cdot (120 \cdot 0.7355)^{0.6812}=0.2729\text{m}^3/\text{h}$ となり、NOx 排出量 $\text{m}^3/\text{日} = 0.2729 \cdot 42 \cdot 6.0=68.785\text{m}^3/\text{年}$ となり、$103.14\text{m}^3/\text{年}$ (p145) と異なっているので確認されたい。
	[建設機械の排出ガス対策型について] * p145 NOx の排出ガス諸元のラフタークレーンなどは 3 次対策型がないのか NOx の排出ガス諸元の表で、2 次対策型を用いるのはラフテレーンクレーン 25t 吊、バイプロハンマー 235kw であるが p145、これらは 3 次対策型がないということか。表の注書きをすべきである。

事 業 者 の 見 解

降下ばいじん量は $0.9 \sim 1.7 \text{ t/km}^2 \cdot \text{月}$ と予測され、参考値を下回ると予測されますが、参考値と比較し、「環境影響がない」または「環境影響の程度が極めて小さい」とは判断できないと考え、環境の保全のための措置を講じる計画です。

使用する建設機械の排出ガス諸元については、資料編 p.62 に示す方法により算定し、建設機械毎に予測対象時期における排出量を準備書 p.145 表 2-1-10 “窒素酸化物排出量” の欄に記載しました。

本工事で使用する建設機械の出力は、準備書 p.22～23 表 1-2-10 に馬力 (P.S.) にて表記していますが、浮遊粒子状物質の排出量の算出には定格出力 (kW) を用いるため、 $1 (\text{P.S.}) = 0.7355 (\text{kW})$ の換算式にて換算しています。

なお、ラフテレーンクレーン (25t 吊) は、 $120 \text{ kW} = 160 \text{ P.S.}$ となりますので、1 台あたり、1 時間あたりの排出量は $Q = 0.0129 \times (160)^{0.6812} = 0.4093 \text{ m}^3/\text{h}$ となり、年間稼働延べ台数 42 台、日稼働時間 6h より、年間窒素酸化物排出量は以下のとおりとなります。

$$\text{年間排出量 (m}^3/\text{日)} = 0.4093 \times 6.0 \times 42 = 103.14$$

国土交通省が指定する排出ガス対策型建設機械は、令和 4 年 9 月時点において、3 次対策型に指定されたラフテレーンクレーンがないため、2 次対策型を原則として使用します。

項 目	意 見 の 概 要
大気質	[建設機械の排出ガス対策型について] * p145 NOx の排出ガス諸元の発動発電機などは排出ガス対策型があるのになぜ使用しない NOx の排出ガス諸元の表で、備考に 2 次対策型、3 次対策型の記載がなく、「 - 」になっているが発動発電機、空気圧縮機などは、排ガス対策型がない建設機械ばかりなのかと調べたところ、2022 年 9 月現在、3 次基準値が指定されているのは、発動発電機 276 機種、空気圧縮機 135 機種である。なぜ、これらを使用しないのか。建設作業時を想定した配慮：「建設機械については、<u>原則として</u>...排出ガス対策型建設機械を使用する。」p29 の原則にあたらぬ理由は何か。
	[ダンプトラック、コンクリートミキサー車の窒素酸化物排出量について] * p145 ダンプトラック、コンクリートミキサー車の NOx 排ガス予測条件がない NOx の排出ガス諸元の表で、NOx はダンプトラック 13,808.70m³/年、コンクリートミキサー車 24,391.25m³/年 p145 の予測条件が資料編にもないが、どのようにこの値を予測したのか、排出原単位を追加すべきである。工事用機械の排出係数算出方法（資料 p62）で計算するとダンプトラックは $Q=0.0129 * (246 * 0.7355)0.6812=0.4451\text{m}^3/\text{h}$、$0.4451 * 20,604 * 5.0=45,849\text{m}^3/\text{年}$となり、計算に用いた 14,000m³/年の 0.3 倍しかないことになり、コンクリートミキサー車は約 16,000m³/年と、計算に用いた 24,391m³/年の 2/3 しかない。構内での移動距離などが異なるので車両は別の算定方法があるはずである。ダンプトラック、コンクリートミキサー車で NOx 排出量 42,822.11m³/年の半分以上を占めるが、その予測条件さえないのは準備書とは言えない。
	[建設機械の排出ガス対策型について] * p145 ダンプトラックは排出ガス対策型建設機械がある ダンプトラックについては、備考で、2 次対策型や 3 次対策型ではなく「 - 」となっているが p145、排出ガス対策型建設機械として国土交通省から指定されており、2022 年 9 月現在、3 次対策型こそないが、3 次みなし機械届け出型式が 6 機種、2 次基準値指定型式が 25 機種、1 次基準値指定型式が 8 機種存在する。なぜこれらを使用しないのか。運搬業者がもう決まっていて、その業者は排出ガス対策型を所有していないためなのかと勘ぐりたくなる。

事 業 者 の 見 解

発動発電機、空気圧縮機については、排出ガス対策型建設機械を使用する計画です。評価書において修正します。

建設機械からの窒素酸化物排出量は、資料編 p.62 に記載の計算式と、準備書 p.145 表 2-1-10 に記載の定格出力、年間稼働延べ台数、日稼働時間、燃料消費量から算出可能です。一例として、ダンプトラック（10t）の排出量は以下のとおり算出されます。

なお、ダンプトラックの日稼働時間を 5.0h と記載していましたが、施工区域内での稼働は 1 時間程度であることから、1.0h として算出しています。

$$\text{排出量 } Q (\text{m}^3/\text{h}) = 0.0129 \times (330)^{0.6812} = 0.670195$$

$$\text{年間排出量 } (\text{m}^3/\text{年}) = 0.670195 \times 1.0 \times 20,604 = 13,808.70$$

評価書において、準備書 p.145 表 2-1-10 のダンプトラックの日稼働時間を 1.0h に修正いたします。

ダンプトラックについては排出ガス対策型の指定機種はあるものの、現時点では十分に普及されておらず、事業者の努力によっても調達不可能な場合も考えられることから、予測においては非対策型の原単位を使用しました。また、施工時においては施工業者と協議し、可能な限り排出ガス対策型の使用に努める計画です。

項 目	意 見 の 概 要
大気質	[建設機械の稼働に係る環境の保全のための措置について] * p146 建設機械による NOx の寄与が 54.7%もあり確実な環境保全措置が必要 建設機械による NOx 濃度の予測結果で、年平均値に 54.7%もの寄与がある p146 のは異常である。排出ガス対策型建設機械の使用を必ず実施し、搬入車両の再配分など確実な環境保全措置が必要である。 * p146 建設機械による NOx 濃度が環境目標値をこえるため確実な環境保全措置が必要 建設機械による NOx 濃度の予測結果が、年間 98%値 0.055ppm と、市の環境目標値 0.04ppm を大きく上回るため p146、真剣に環境保全措置を検討すべきである。「原則として...排出ガス対策型建設機械を使用する。」の「原則とし」を削除する程度では済まない。工事の平準化や、ルート 3 の含めた車両の再配分でだめなら、最終的には施工速度をおとして工事期間を 2～3 倍にすることも考えるべきである。
	[二酸化窒素濃度の予測結果について] * p147 建設機械による NOx 濃度予測は年間 98%値であることを明記 建設機械による NOx 濃度の予測結果の図 2-1-13 は、年平均値ではなく、環境基準、環境目標値と比較できる年間 98%値であることを明記すべきである。
	[建設機械の排出ガス対策型について] * p150 SPM の排出ガス諸元のラフタークレーンなどは 3 次対策型がないのか SPM の排出ガス諸元の表で、2 次対策型を用いるのはラフテレーンクレーン 25,50t 吊、バックハウ 0.45m³、パイプロハンマー 235kw であるが、これらは 3 次対策型がないということか。表の注書きをすべきである。例えば、パイプロハンマーは 2 次基準値指定(2010 年 9 月指定終了)が 6 種類しかないが、3 次基準値指定型式数(2022 年 9 月現在)で、19 種指定されており、235kw では最大起振力 347.3～1884kN まで揃っている。 * p150 SPM の排出ガス諸元の発動発電機などは排出ガス対策型があるのになぜ使用しない SPM の排出ガス諸元の表で、備考に 2 次対策型、3 次対策型の記載がなく、「 - 」になっている発動発電機、施工機、空気圧縮機などは、排ガス対策型がない建設機械ばかりなのかと調べたところ、2022 年 9 月現在、3 次基準値が指定されているのは、発動発電機 276 機種、空気圧縮機 135 機種である。なぜ、これらを使用しないのか。建設作業時を想定した配慮:「建設機械については、原則として...排出ガス対策型建設機械を使用する。」の原則にあたらなない場合の理由は何か。

事業者の見解

建設機械の稼働による二酸化窒素濃度は、寄与濃度 0.017ppm、年平均値 0.031ppm、寄与率 54.7%、日平均値の年間 98% 値 0.055ppm と予測され、環境基準の値を下回るものの、環境目標値を上回ることから、建設機械の機種については、原則として排出ガス対策型を使用する等の環境の保全のための措置を講ずることにより、周辺の環境に及ぼす影響のさらなる低減に努める計画としています。

なお、本工事に使用する建設機械は、排出ガス対策型建設機械を優先して用いますが、機種によっては十分に普及されておらず、事業者の努力によっても調達不可能な場合も考えられることから、「原則として使用する」計画としています。

準備書 p.147 図 2-1-13 は、二酸化窒素濃度の寄与濃度の年平均値を図示したものです。

国土交通省が指定する排出ガス対策型建設機械は、令和 4 年 9 月時点において、3 次対策型に指定されたラフテレーンクレーンがないため、2 次対策型を原則として使用します。バックホウは 3 次対策型を原則として使用します。パイプロハンマについては、3 次対策型の指定はあるものの、本工事においては調達が難しいと判断し、2 次対策型を原則として使用する計画ですが、施工業者と協議し、可能な限り 3 次対策型の使用に努める計画です。

発動発電機、空気圧縮機については、排出ガス対策型建設機械を使用する計画です。施工機については、排出ガス対策型の指定機種はあるものの、本工事については調達が難しいと判断し、非対策型を使用する計画ですが、施工業者と協議し、可能な限り排出ガス対策型の使用に努める計画です。

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

事 業 者 の 見 解

施工機とは、地盤を改良する際に使用する機械であり、非盛土部における地盤改良や応力遮断に用います。

SPM 排出量がピークとなった工事着工後 23～34 ヶ月目は使用しますが、10 ヶ月後の 44～55 ヶ月目には使用しない計画です。

建設機械からの浮遊粒子状物質排出量は、資料編 p.63 に記載の計算式と、準備書 p.150 表 2-1-14 に記載の定格出力、年間稼働延べ台数、日稼働時間、燃料消費量から算出可能です。一例として、ダンプトラック（10t）の排出量は以下のとおり算出されます。

なお、ダンプトラックの日稼働時間を 5.0h と記載していましたが、施工区域内での稼働は 1 時間程度であることから、1.0h として算出しています。

$$\text{燃料資料量 } W \text{ (kg/h)} = 0.043 \times 246 \times 0.84 = 8.886$$

$$\text{排出量 } Q \text{ (kg/h)} = 8.886 \times 0.0018 = 0.01599$$

$$\text{年間排出量 (kg/年)} = 0.01599 \times 1.0 \times 18,669 = 298.59$$

評価書において、準備書 p.150 表 2-1-14 のダンプトラックの日稼働時間を 1.0h に修正いたします。

また、ダンプトラックについては排出ガス対策型の指定機種はあるものの、現時点では十分に普及されておらず、事業者の努力によっても調達不可能な場合も考えられることから、予測においては非対策型の原単位を使用しましたが、施工時においては施工業者と協議し、可能な限り排出ガス対策型の使用に努める計画です。

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

事 業 者 の 見 解

建設機械の稼働による浮遊粒子状物質濃度は、寄与濃度 $0.0024\text{mg}/\text{m}^3$ 、年平均値 $0.0174\text{mg}/\text{m}^3$ 、寄与率 13.6%、日平均値の 2% 除外値 $0.043\text{mg}/\text{m}^3$ と予測され、環境基準の値及び環境目標値（市民の健康の保護に係る目標値）を下回りますが、年平均値は、環境目標値（快適な生活環境の確保に係る目標値）を上回ると予測されます。環境基準の値を下回るものの、快適な生活環境の確保に係る環境目標値を上回ることから、建設機械の機種については、原則として排出ガス対策型を使用する等の環境の保全のための措置を講ずることにより、周辺の環境に及ぼす影響のさらなる低減に努める計画としています。

なお、本工事に使用する建設機械は、排出ガス対策型建設機械を優先して用いますが、機種によっては十分に普及されておらず、事業者の努力によっても調達不可能な場合も考えられることから、「原則として使用する」計画としました。

準備書 p.152 図 2-1-15 の予測結果は、浮遊粒子状物質の寄与濃度の年平均値を図示したものです。

図中で示した最高濃度出現地点における寄与濃度（年平均値）を元にして、準備書 p.151 表 2-1-16 において、2% 除外値への換算を行いました。

項 目	意 見 の 概 要
大気質	[建設機械の稼働に係る環境の保全のための措置について] * p153 建設機械の大気評価で市の環境目標値が達成できないので、抜本対策で再予測を 建設機械による NO₂ の評価で、「環境基準の値を下回る。」しかし、NO₂、SPM 濃度は「環境目標値を上回ることから、...原則として排出ガス対策型を使用する等...低減に努める。」p153 という言葉での対策は意味がない。名古屋市と名古屋港管理組合が実施する埋立計画では、市の環境目標値を基準とすべきである。市の定めた環境目標値が達成できない予測値がでたのだから、「必ず散水」、「排出ガス対策型機械があれば必ず使用する」、「搬入車両の再配分」、「工事の平準化」、さらには「工事期間の延長」を環境保全措置として検討し、必要な再予測を行い、少なくとも第 1 種住居地域内では達成できるようにすべきである。
	[評価について] * p153 建設機械の大気評価で市の環境目標値は市全域を対象とすることも明記を 建設機械による NO_x、SPM の評価で「大気汚染に係る環境基準が適用されない工業専用地域が含まれるが、参考までに環境基準と比較すると」p153 とあるが、名古屋市の環境目標値は「地域は、名古屋市全域とする。」と環境目標値の表の注に記載してあることを同時に記載すべきである。
	[工事関係車両の走行による大気汚染の調査場所について] * p155 工事車両の大気汚染予測場所の根拠を 工事関係車両の走行による大気汚染の調査場所が 4 断面としてあるが p155、その理由を追加すべきである。
	[工事関係車両の走行ルートについて] * p157(NO_x), p165(SPM) 工事車両の大気予測場所はルート 3 も 工事車両の大気予測場所は「工事関係車両の走行ルートに該当する現地調査地点 No.2 及び No.4 の 2 断面とした。」とあるが、工事関係車両の走行ルート p26 は、現地調査地点 No.2 び No.4 だけではなく、その間の工業専用地域内 p93 で現地調査を実施している No.3 もルート 3 とされているため、ルート 3 にも工事車両を割り振り、抜本的に環境保全措置をとるべきである。

事業者の見解

建設機械の稼働による二酸化窒素濃度は、寄与濃度 0.017ppm、年平均値 0.031ppm、寄与率 54.7%、日平均値の年間 98% 値は 0.055ppm と予測され、環境基準の値を下回りますが、環境目標値を上回ると予測されます。浮遊粒子状物質濃度は、寄与濃度 0.0024mg/m³、年平均値 0.0174mg/m³、寄与率 13.6%、日平均値の 2% 除外値 0.043mg/m³ と予測され、環境基準の値及び環境目標値（市民の健康の保護に係る目標値）を下回りますが、年平均値は、環境目標値（快適な生活環境の確保に係る目標値）を上回ると予測されます。環境基準の値を下回るものの、一部の環境目標値を上回ることから、建設機械の機種については、原則として排出ガス対策型を使用する等の環境の保全のための措置を講ずることにより、周辺の環境に及ぼす影響のさらなる低減に努める計画としています。

建設機械の稼働に係る予測結果は、環境目標値と環境基準の値それぞれについて比較を行いました。予測範囲には環境基準が適用されない工業専用地域が含まれており、これを明確にするため、参考として、環境基準の値との比較を改めて記載しました。

調査地点 No.1 及び No.2 については方法書において選定した地点です。No.3 及び No.4 の選定理由については、準備書 p.156 図 2-1-16 の注に記載しています。

本工事は大江川の埋立てですが、施工区域には道路や鉄道線路が横断しており、これを跨いで建設機械は移動できません。このため、工事に用いる資材の搬出入は、それぞれの施工場所に最も近い工事関係車両出入口を用いることとしています。予測対象時期である工事着工後 49 ヶ月目には、ルート 3 の施工場所では資材の搬出入は予定していないことから、ルート 3 は工事関係車両は走行しません。

項 目	意 見 の 概 要																																																																																																																																									
大気質	[工事関係車両の 1 台当たりの NOx 排出量について] * p161 工事車両の NOx 排ガス係数は資料ではなく本文へ 工事関係車両の走行による大気汚染（NOx 予測）で、交通量、走行速度などは記載してあるが、1 台当たりの NOx 排出量が示されないまま p161、予測結果 p164 がある。資料編 p76、p77 には、NOx 大型車類は、No2 で 0.38、No4 で 0.42 などあるが、予測の基本的条件であるため、本文に移動すべきである。																																																																																																																																									
	[工事関係車両の排出係数について] * p161 工事車両の排ガス係数は出典の係数と異なる 資料編の車種別排出係数の算出方法 p76 の、$EF=A/V+B*V+C*V^2+D$ によれば、大型車では、NOx:No.2 は、0.38g/km・台となっているが、試算では 0.369g/km・台となるので再確認されたい。 $EF=1.85596/47-0.02540*47+0.00021*47*47+1.05949=0.03949-1.19380+0.46389+1.05949=0.3691$ なお、資料 p76 では、出典の係数の桁を省いているため、正確に計算すると、さらに大きくなる。 出典に基づく正しい係数を用いると、 $EF=1.85596\textcolor{red}{118}/47-0.025\textcolor{red}{39552}*47+0.00021\textcolor{red}{347}*47*47+1.0594\textcolor{red}{8939}=0.03949-1.19359+0.47156+1.05949=0.37694$ と大きくなり、桁を少なくすると過小評価することになる。こうした詳細な桁のある計算は出典を勝手にまとめるととんでもない間違いにつながるので、他の地点や、SPM についても再確認が必要である。 排出係数 $EF=A/V+B*V+C*V^2+D$ A、B、C、D：下表の係数 V ：平均走行速度（km/時） 準備書資料編 <table><tr><th rowspan="2">年 次</th><th rowspan="2">項 目</th><th colspan="4">大型車類</th><th colspan="4">小型車類</th></tr><tr><th>A</th><th>B</th><th>C</th><th>D</th><th>A</th><th>B</th><th>C</th><th>D</th></tr><tr><td rowspan="2">令和10年</td><td>窒 素 酸 化 物</td><td>1.85596</td><td>-0.02540</td><td>0.00021</td><td>1.05949</td><td>-0.18936</td><td>-0.00271</td><td>0.00002</td><td>0.12968</td></tr><tr><td>浮遊粒子状物質</td><td>0.07324</td><td>-0.00029</td><td>0.00000</td><td>0.01264</td><td>0.00471</td><td>-0.00009</td><td>0.00000</td><td>0.00254</td></tr></table> 注）令和10年の排出係数は、令和7年（2025年）の値を用いて算出した。 表 6.4 中間年次の自動車排出係数近似式係数一覧 <table><tr><th rowspan="2">年</th><th rowspan="2">項 目</th><th colspan="4">小型車類</th><th colspan="4">大型車類</th></tr><tr><th>A (1/V)</th><th>B (V)</th><th>C (V²)</th><th>D (切片)</th><th>A (1/V)</th><th>B (V)</th><th>C (V²)</th><th>D (切片)</th></tr><tr><td rowspan="5">2030</td><td>NO_x</td><td>-0.19696891</td><td>-0.00266758</td><td>0.00002001</td><td>0.12803385</td><td>1.51907564</td><td>-0.02047372</td><td>0.00017190</td><td>0.85845306</td></tr><tr><td>SPM</td><td>0.0066267499</td><td>-0.0000858465</td><td>0.0000008010</td><td>0.0025264717</td><td>0.0733023707</td><td>-0.0002637561</td><td>0.0000021092</td><td>0.0120059692</td></tr><tr><td>CO</td><td>-3.39372141</td><td>-0.08663153</td><td>0.00080139</td><td>2.86000619</td><td>-13.97516670</td><td>-0.07307898</td><td>0.00054784</td><td>3.43626449</td></tr><tr><td>SO₂</td><td>0.0392401814</td><td>-0.0000893086</td><td>0.0000007344</td><td>0.0058562918</td><td>0.0154621346</td><td>-0.0001420501</td><td>0.0000011458</td><td>0.0081465379</td></tr><tr><td>NO₂</td><td>-0.18936377</td><td>-0.00270580</td><td>0.00002039</td><td>0.12967510</td><td>1.85596118</td><td>-0.025395521</td><td>0.0000213475</td><td>1.05948939</td></tr><tr><td rowspan="4">2025</td><td>SPM</td><td>0.0067094321</td><td>-0.0000860043</td><td>0.0000008025</td><td>0.0025368970</td><td>0.0732428849</td><td>-0.0002792905</td><td>0.0000022382</td><td>0.0126419279</td></tr><tr><td>CO</td><td>-3.39372141</td><td>-0.08663153</td><td>0.00080139</td><td>2.86000619</td><td>-13.97516670</td><td>-0.07307898</td><td>0.00054784</td><td>3.43626449</td></tr><tr><td>SO₂</td><td>0.0392909158</td><td>-0.0000894785</td><td>0.0000007356</td><td>0.0058664389</td><td>0.0159895741</td><td>-0.0001472790</td><td>0.0000011878</td><td>0.0084447696</td></tr><tr><td>NO₂</td><td>-0.18936377</td><td>-0.00270580</td><td>0.00002039</td><td>0.12967510</td><td>1.85596118</td><td>-0.025395521</td><td>0.0000213475</td><td>1.05948939</td></tr></table> 道路環境影響評価等に用いる自動車排出係数の算定根拠 p6-6	年 次	項 目	大型車類				小型車類				A	B	C	D	A	B	C	D	令和10年	窒 素 酸 化 物	1.85596	-0.02540	0.00021	1.05949	-0.18936	-0.00271	0.00002	0.12968	浮遊粒子状物質	0.07324	-0.00029	0.00000	0.01264	0.00471	-0.00009	0.00000	0.00254	年	項 目	小型車類				大型車類				A (1/V)	B (V)	C (V ²)	D (切片)	A (1/V)	B (V)	C (V ²)	D (切片)	2030	NO _x	-0.19696891	-0.00266758	0.00002001	0.12803385	1.51907564	-0.02047372	0.00017190	0.85845306	SPM	0.0066267499	-0.0000858465	0.0000008010	0.0025264717	0.0733023707	-0.0002637561	0.0000021092	0.0120059692	CO	-3.39372141	-0.08663153	0.00080139	2.86000619	-13.97516670	-0.07307898	0.00054784	3.43626449	SO ₂	0.0392401814	-0.0000893086	0.0000007344	0.0058562918	0.0154621346	-0.0001420501	0.0000011458	0.0081465379	NO ₂	-0.18936377	-0.00270580	0.00002039	0.12967510	1.85596118	-0.025395521	0.0000213475	1.05948939	2025	SPM	0.0067094321	-0.0000860043	0.0000008025	0.0025368970	0.0732428849	-0.0002792905	0.0000022382	0.0126419279	CO	-3.39372141	-0.08663153	0.00080139	2.86000619	-13.97516670	-0.07307898	0.00054784	3.43626449	SO ₂	0.0392909158	-0.0000894785	0.0000007356	0.0058664389	0.0159895741	-0.0001472790	0.0000011878	0.0084447696	NO ₂	-0.18936377	-0.00270580	0.00002039	0.12967510	1.85596118	-0.025395521	0.0000213475
年 次	項 目			大型車類				小型車類																																																																																																																																		
		A	B	C	D	A	B	C	D																																																																																																																																	
令和10年	窒 素 酸 化 物	1.85596	-0.02540	0.00021	1.05949	-0.18936	-0.00271	0.00002	0.12968																																																																																																																																	
	浮遊粒子状物質	0.07324	-0.00029	0.00000	0.01264	0.00471	-0.00009	0.00000	0.00254																																																																																																																																	
年	項 目	小型車類				大型車類																																																																																																																																				
		A (1/V)	B (V)	C (V ²)	D (切片)	A (1/V)	B (V)	C (V ²)	D (切片)																																																																																																																																	
2030	NO _x	-0.19696891	-0.00266758	0.00002001	0.12803385	1.51907564	-0.02047372	0.00017190	0.85845306																																																																																																																																	
	SPM	0.0066267499	-0.0000858465	0.0000008010	0.0025264717	0.0733023707	-0.0002637561	0.0000021092	0.0120059692																																																																																																																																	
	CO	-3.39372141	-0.08663153	0.00080139	2.86000619	-13.97516670	-0.07307898	0.00054784	3.43626449																																																																																																																																	
	SO ₂	0.0392401814	-0.0000893086	0.0000007344	0.0058562918	0.0154621346	-0.0001420501	0.0000011458	0.0081465379																																																																																																																																	
	NO ₂	-0.18936377	-0.00270580	0.00002039	0.12967510	1.85596118	-0.025395521	0.0000213475	1.05948939																																																																																																																																	
2025	SPM	0.0067094321	-0.0000860043	0.0000008025	0.0025368970	0.0732428849	-0.0002792905	0.0000022382	0.0126419279																																																																																																																																	
	CO	-3.39372141	-0.08663153	0.00080139	2.86000619	-13.97516670	-0.07307898	0.00054784	3.43626449																																																																																																																																	
	SO ₂	0.0392909158	-0.0000894785	0.0000007356	0.0058664389	0.0159895741	-0.0001472790	0.0000011878	0.0084447696																																																																																																																																	
	NO ₂	-0.18936377	-0.00270580	0.00002039	0.12967510	1.85596118	-0.025395521	0.0000213475	1.05948939																																																																																																																																	

事業者の見解

環境影響評価準備書では、予測に用いた詳細な条件は資料編に記載することとしています。工事関係車両の1台あたりの排出係数は、資料編 p.77 表 3-16-1 に示したとおりです。

車種別排出係数の算定は、「道路環境影響評価等に用いる自動車排出係数の算定根拠（平成 22 年度版）」に基づき行いました。

資料編 p.76 に記載の係数は、出典資料の値をそのまま記載すると文字が小さくなり読みにくくなるため、小数点第 5 位までの表記としましたが、実際の計算は出典資料の値で行っています。また、資料編 p.77 表 3-16-1 についても小数点第 2 位または第 3 位で整理していますが、実際の計算は算出された値をそのまま用いています。

このため、予測結果に変更はありません。

項 目	意 見 の 概 要
大気質	[工事関係車両の排出係数について] * p161 工事車両の排ガス係数は少数点以下 3 桁で 排出係数は大型車 NOx だけは小数点以下 2 桁で計算しているが p161(資料 p77) 出典の国土省の排出係数は、すべて少数点以下 3 桁なので、この値で予測を行うべきである。 例えば NOx:No.4 は、0.42g/km・台 (資料 p77) となっているが、正しい係数による試算では 0.4224g/km・台であり、桁数を通常の少数点以下 3 桁にすれば予測値は増加する。 [工事関係車両の排出ガス対応について] * p169 工事車両は「県...非適合車抑制要綱」に基づく対応ではわからない 工事関係車両の走行による大気汚染の環境保全措置について「工事関係車両の排出ガスについては、「貨物自動車等の車種規制非適合車の使用抑制等に関する要綱」(愛知県) に基づく対応を図る。」p169 とあるが、対応の具体例を示すべきである。このままでは、いかにも実効のある対応があるように感じ取れる。
悪 臭	[現地調査地点について] * p171 悪臭の調査場所は第 1 種住居地域を 悪臭の調査場所として「事業予定地周辺 1 地点で調査を実施した。」p171 とあるが、なぜこの 1 地点に限定したのかの説明を記載すべきである。 日常的に悪臭苦情の発生しそうな東側の第 1 種住居地域内はどうするのか。調査期間が「悪臭の発生が最も予想される時期」を選定したと矛盾する。 また、大気汚染の最大発生濃度が予測された地点も追加すべきである。  準備書 p171 悪臭調査地点  準備書 p93

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

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

事業者の見解

本事業は大江川の埋立てであり、調査対象は現在の大江川そのものです。悪臭防止法及び名古屋市環境保全条例の悪臭規制は、工場その他の事業場の事業活動に伴って発生する悪臭（排水等）に対して規制するものであり、大江川自体は工場その他の事業場ではないことから、悪臭規制は適用されません。

また、名古屋市環境保全条例第 45 条に基づく悪臭対策指導指針は、工場又は事業場における事業活動に伴って発生する悪臭に対するものですが、工事は長期間のため適切に対応してまいります。

現地調査においてわずかに検出されたアセトアルデヒドの発生要因は不明ですが、水辺の堆積物から発生したものか、あるいは、事業予定地周辺の化学工場から発生した可能性も考えられます。いずれにしろ、基準値を十分に下回る濃度であり、問題はないと考えています。

本事業では、工事期間中のモニタリングとして、現地調査と同じ場所において、アセトアルデヒドを含む特定悪臭物質及び臭気指数の調査を行う計画としています。

エコチューブ袋を用いることで、仮置き時及び脱水した水に関しても悪臭を低減する効果があります。

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

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

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

事業者の見解

山土または建設発生土につきましては、有機物が堆積した浚渫土と異なり、一般的に臭いが少ないと考えられるため、埋立てに使用する土の臭いに関する検査は必要ないと考えております。

埋立てに用いる土砂は、入手先や量、時期について関係機関と協議中です。

また、海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律に定める基準に加え、土壤汚染対策法に定める基準に適合した土砂を用いますが、調査方法についても、関係機関と協議の上、検討してまいります。

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

事業者の見解

調査地点 No.1 は、方法書において選定した地点です。No.2 は、事業予定地に最も近い学校として、工事による騒音の影響を把握するため、現地調査を実施しました。

建設機械の稼働による騒音の予測は、方法書に基づき、騒音の影響が最大となる時期に行いました。この時期は、工事期間において月別に稼働する建設機械のパワーレベルを合成し、期間内で合成騒音レベルが最大となる月としています。資料編 p.9 の上図に月別の合成騒音レベルを掲載しています。

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

事業者の見解
(見解は前述 p.63 下段のとおり。)
建設機械の配置にあたっては、予測対象時期である工事着工後 49 ヶ月目の工事内容に基づき、使用する機械を、それぞれの施工場所に配置しました。
本工事に使用する建設機械は、低騒音型建設機械を優先して用いますが、機種によっては十分に普及されておらず、事業者の努力によっても調達不可能な場合も考えられることから、予測においては非対策型の原単位を使用し、その場合においても規制基準値を下回ることを確認しています。なお、大気質についても同様に、非対策型を用いて予測しています。
バイプロハンマは、ボックスカルバートを設置するための土留めとして、鋼矢板を打設する際に使用します。下流側は、資料編 p.86 においてプレロード盛土工事が主体と記載しましたが、一部の区域ではボックス工事も並行して行っており、そのため、バイプロハンマを使用する計画としています。

項 目	意 見 の 概 要
騒 音	[敷地境界付近のコンクリートミキサーについて] * p182 境界のコンクリートミキサー車 1 台だけでも騒音は規制基準を超える 建設機械の配置図(上流側)で コンクリートミキサー車 111dB(A)の 1 台が事業予定地(埋立区域)にあるが p182、他の 16 台はボックスカルバート設置位置に並んでいるにも関わらず、この 1 台だけが境界にあるのはなぜか。工事車両搬入路を整備するためのものなのか。 この事業予定地(埋立区域)は、堤防(パラペット)であり資料 p86、工事の施工区域の内側とはいえ、もっとも高い位置にあり、回折減衰はゼロである。つまり、このコンクリートミキサー車 111dB(A)からの騒音は、$LA = LWA - 20 \log r - 8 + \Delta L_d$ (資料 p87)により、1 m 離れれば、$111 - 20 \log 1 - 8 = 103$, 2m 離れても $111 - 20 \log 2 - 8 = 103 - 6 = 97$, 3m 離れても $111 - 20 \log 3 - 8 = 103 - 10 = 93$、5m 離れても $111 - 20 \log 5 - 8 = 103 - 14 = 89$、10m 離れても $111 - 20 \log 10 - 8 = 103 - 20 = 83$ となるが、この地点の予測はせいぜい 70dB p184 であり、コンクリートミキサー車 1 台だけで、予測値を大きく上回る。周囲への騒音影響を考慮すれば、河川側の堤防下にコンクリートミキサー車を配置するのが常識的であるが、もしそれなら、そうした注をしたうえで、その回折減衰が確認できるように、断面図で距離関係から、行程差を示すべきである。 いずれにしろ、敷地境界に近いこの部分にコンクリートミキサー車を使用することは騒音予測に大きな影響を与えるため騒音予測を再確認すべきである。また、西側の別の搬入路 2 カ所でも同様に騒音予測をすべきである。 準備書 p181 建設機械(下流部) 準備書 p182 建設機械(上流部) ボックスカルバート設置作業 準備書 p184 建設機械の騒音予測結果 主要機械の A 特性レベル、稼働台数 準備書 p180 ① コンクリートミキサー車 111dB(A)34 台 ② バイブローハンマー 107dB(A)4 台 ③ コンクリートポンプ車 107dB(A)4 台 ④ バックホウ 106dB(A)9 台 ● 最も近い学校の予測位置

事業者の見解

準備書 p.182 図 2-3-3(2)に記載のコンクリートミキサーは、図面の縮尺上、堤防上にあるように見えますが、実際は、他の建設機械と同様に、ボックスカルバートの底面高さで稼働します。

誤解を生じる表示であったため、評価書において修正いたします。

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

事業者の見解

「騒音規制法」に基づく特定建設作業に伴い発生する騒音の基準と、「学校保健安全法」に基づく学校環境衛生基準は異なる基準であり、同時に評価することはできないため、後者を資料編に記載しました。

なお、事業予定地に最も近い学校の敷地は、準備書 p.184 図 2-3-4 の 55dB の等値線の外側であることを確認しています。

道路交通騒音結果について、昼間の結果のみを記載していますが、これは、予測対象とする工事関係車両の走行時間帯が 8 時～18 時であり、騒音の時間区分の昼間を対象とすることから、現況調査結果についても昼間の記載としました。

なお、評価書では、準備書に記載した既存資料データの時点更新は行いません。

項 目	意 見 の 概 要
騒 音	[工事関係車両の走行ルートについて] * p190 工事関係車両の走行ルートのくいちがい 2 - 4 工事実施計画の概要の工事関係車両の走行ルート p26 では、工事期間中としてルート 1～ルート 4 が示され、さらに工事着工後 107 カ月目以降にルート 5 が示されている。それにも関わらず、工事関係車両の走行ルート及び予測場所では、走行ルートが食い違っており、工事実施計画のルート 3、ルート 5 が削除されている。予測は 49 か月目なので、107 カ月目以降のルート 5 が省かれているのは理解できるが、ルート 3 が省略され、予測も行わないのは問題である。 また、予測地点 No.2 は、ルート 3 への搬出入車両がなくなった後であり、台数が少なめに予測することになる。ルート 3 に分かれる手前で、予測地点 No.2 から 100m ほど南側に移動する必要がある。さらにルート 1 だけの工事関係車両の影響を把握できる予測地点を「特例の環境基準」ではなく、「道路に面する区域」として追加することも必要である。 
	[予測式について] * p192 工事車両の予測方法は出典と異なる 工事車両の騒音予測で「予測は、ASJ RTN-Model 2018 の予測式により実施した（予測式の詳細は、資料 5-7(資料編 p92)参照）」p192 とあるが、回折効果による補正値の算出方法で $0 < c_{spec} \delta < 1$ の時の次数が 0.414 となっているが、出典では 0.415 となっている。確認されたい。場合によっては再予測が必要である。 ΔL_r : 回折効果による補正値 (dB) No.21については、壁高欄、遮音壁等があることから、前川の回折計算チャートと自動車走行騒音の周波数特性から求められた次式を用いた。 $L_e = \begin{cases} -20 - 10 \log_{10}(c_{spec} \delta) & c_{spec} \delta \geq 1 \\ -5 - 17.0 \sinh^{-1}(c_{spec} \delta) & 0 \leq c_{spec} \delta < 1 \\ \min[0, -5 + 17.0 \sinh^{-1}(c_{spec} \delta)] & c_{spec} \delta < 0 \end{cases}$ δ : 点音源、回折点及び予測点に関する回折経路差 (m) c_{spec} : 係数 (ここでは密粒舗装の0.85を用いた。) 準備書 資料 p92 自動車騒音の予測式 ASJ 2018 (1) ナイフウェッジ (遮音壁での基本量) $\Delta L_{r1,1} = \begin{cases} -20 - 10 \log_{10}(c_{spec} \delta) & c_{spec} \delta \geq 1 \\ -5 - 17.0 \sinh^{-1}(c_{spec} \delta) & 0 \leq c_{spec} \delta < 1 \\ \min[0, -5 + 17.0 \sinh^{-1}(c_{spec} \delta)] & c_{spec} \delta < 0 \end{cases}$ (3.3) ASJ RTN-Model 2018 日本音響学会誌 75 巻 4 号 p202

事 業 者 の 見 解

本工事は大江川の埋立てですが、施工区域には道路や鉄道線路が横断しており、これを跨いで建設機械は移動できません。このため、工事に用いる資材の搬出入は、それぞれの施工場所に最も近い工事関係車両出入口を用いることとしています。予測対象時期である工事着工後 49 ヶ月目には、ルート 3 の施工場所では資材の搬出入は予定していないことから、ルート 3 は工事関係車両は走行しません。

なお、予測断面 No.2 は、ルート 1 及びルート 2 の工事関係車両が走行する地点であり、ルート 1 を走行する車両の影響も合わせて予測評価しています。

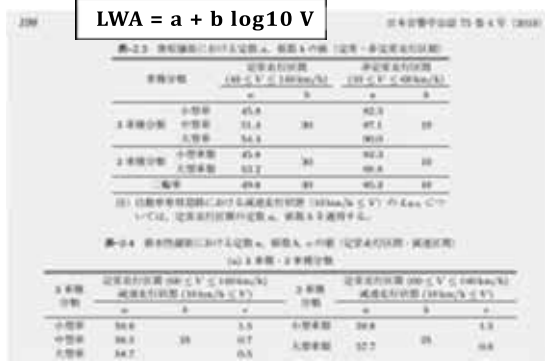
ご指摘のとおり、資料編 p.92 及び 93 に記載の回折効果による補正量を計算する式の次数に誤りがありましたので、評価書において、下記のとおり訂正いたします。

なお、当該訂正は、表記上の問題であり、予測は正しい次数を用いて計算していることから、予測結果に変更はありません。

ΔL_d : 回折効果による補正值 (dB)

No.2については、壁高欄、遮音壁等があることから、前川の回折計算チャートと自動車走行騒音の周波数特性から求められた次式を用いた。

$$L_d = \begin{cases} -20 - 10 \log_{10}(C_{\text{spec}} \delta) & C_{\text{spec}} \delta \geq 1 \\ -5 - 17.0 \sinh^{-1}(C_{\text{spec}} \delta)^{0.415} & 0 < C_{\text{spec}} \delta < 1 \\ \min[0, -5 + 17.0 \sinh^{-1}(C_{\text{spec}} |\delta|)^{0.415}] & C_{\text{spec}} \delta < 0 \end{cases}$$

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

事業者の見解

工事関係車両の走行による騒音レベルの予測対象とした道路は、いずれも密粒舗装であり、資料編 p92 に示した自動車走行騒音の A 特性パワーレベル (L_{WA}) の算出式は、全て密粒舗装としています。評価書において舗装種別を記載します。

(見解は前述 p.71 上段のとおり。)

本工事は、資料編 p.37 及び p.40 に記載の騒音・振動規制法及び名古屋市環境保全条例に係る基準を遵守して行います。

道路交通騒音の予測は、資料編 p.98 に記載のとおり、1 時間ごとの等価騒音レベルを算出していますが、環境基準の値と比較するための昼間の等価騒音レベルは、6 時から 22 時までの 1 時間ごとの等価騒音レベルをパワー平均しています。

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

事業者の見解

予測地点 No.2 の都市高速部は高架構造であり、安全に自動車交通量や走行速度を測定する場所が無かったことから、道路管理者より現地調査と同一時間帯の交通量観測データを収集しました。しかしながら、走行速度については道路管理者の実測データが収集できなかったことから、規制速度を採用しました。

なお、工事関係車両は都市高速部の走行を想定していません。

予測の不確実性を踏まえ、工事中のモニタリングとして、建設機械の稼働による影響（合成騒音レベル）が最大と想定される時期に騒音レベルを測定します。また、周辺住民から騒音について申し立てがあった際には、仮囲いの設置を含め、真摯に対応する計画です。

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

事業者の見解

本工事は大江川の埋立てですが、施工区域には道路や鉄道線路が横断しており、これを跨いで建設機械は移動できません。このため、工事に用いる資材の搬出入は、それぞれの施工場所に最も近い工事関係車両出入口を用いることとしています。予測対象時期である工事着工後 49 ヶ月目には、ルート 3 の施工場所では資材の搬出入は予定していないことから、ルート 3 は工事関係車両は走行しません。

なお、工事関係車両の走行による影響を低減するための措置として、準備書 p.195 に記載の環境保全のための措置を講じる計画です。

建設機械の稼働による振動の予測は、方法書に基づき、振動の影響が最大となる時期に行いました。この時期は、工事期間において月別に稼働する建設機械の基準点における振動レベルを合成し、期間内で合成振動レベルが最大となる月としています。資料編 p.9 の下図に月別の合成振動レベルを掲載しています。

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

事業者の見解

建設機械の配置にあたっては、予測対象時期である工事着工後 50 ヶ月目の工事内容に基づき、使用する機械を、それぞれの施工場所に配置しました。

本工事に使用する建設機械は、低振動型建設機械を優先して用いますが、機種によっては十分に普及されておらず、事業者の努力によっても調達不可能な場合も考えられることから、予測においては非対策型の原単位を使用し、その場合においても規制基準値を下回ることを確認しています。なお、大気質についても同様に、非対策型を用いて予測しています。

準備書 p.199 表 2-4-3 に示した“基準点における振動レベル”と“振動源より基準点までの距離”は、出典資料からの情報をそのまま記載しました。これらの情報は、資料編 p.100 に示した振動伝搬理論式の、「 VL_0 ：振動源から r_0 (m) 離れた地点 (基準点) の振動レベル (dB)」と「 r_0 ：振動源から基準点までの距離 (m)」にそのまま代入して計算を行うことが可能です。

ご指摘の中流部でのプレロード盛土は工事着工後 49 ヶ月目までに終わるため、50 ヶ月目には建設機械の稼働はありません。一方で、上流部及び下流部で振動ローラが稼働し、全体としては振動パワーレベルが最大となる時期に予測しています。

項 目	意 見 の 概 要
振 動	[バイブロハンマーの使用について] * p200,201 プレロード作業でバイブロハンマーが必要か 振動予測で、上流部でのボックスカルバートの設置、下流部でのプレロード作業ともバイブロハンマー各2基を使用する計画であるが、その必要性を記載すべきである。「予測対象時期である工事着工後49カ月目には、上流側でボックスカルバートの設置工事が、下流側ではプレロード盛土工事が主体である。」資料 p86 とあるが、ボックスカルバート設置ぐらいで使う必要は本当にあるのか。バイブロハンマーを使うようなら、ボックスカルバートの基礎工事はもっと大規模なものではないのか。 また、ボックスカルバート設置後のプレロード盛土工事で、なぜバイブロハンマーが必要なのか。 [敷地境界付近のコンクリートミキサーについて] * p201 境界のコンクリートミキサー車1台だけでも振動はもっと大きくなる 建設機械の配置図(上流側) p201 で コンクリートミキサー車 63dB の1台が事業予定地(埋立杭域)にあるが、他の16台はボックスカルバート設置位置に並んでいるにも関わらず、この1台だけが境界にあるのはなぜか。工事車両搬入路を整備するためのものなのか。 事業予定地(埋立区域)は、堤防(パラペット)であり資料 p86、このコンクリートミキサー車 63dB からの振動は、$V_{Lr}=V_{Lro}-20\log(r/r_0)0.75-8.68(r-r_0)\alpha$ (資料 p100)により、基準点の5mでは$V_{L5}=63$、8mでは$V_{L10}=63-20\log(8/5)0.75-8.68(8-5)*0.01=60.2$となるが、この地点の予測はせいぜい60dB p202 である。コンクリートミキサー車のほかにも10~20mの範囲で多数の振動源があり、63dB 以上になることは確実であり信用できない。 いずれにしろ、敷地境界に近いこの部分にコンクリートミキサー車を使用することは振動予測に大きな影響を与えるため振動予測を再確認すべきである。また、西側の別の搬入路2カ所でも同様に振動予測をすべきである。

事 業 者 の 見 解
(見解は、前述 p.65 最下段のとおり。)
(見解は、前述 p.67 のとおり。)

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

事 業 者 の 見 解

本事業は、建設作業時を想定した配慮として、特定建設作業に伴って発生する騒音・振動に関する基準を遵守します。

建設機械の稼働による振動の予測結果は、振動規制法及び名古屋市環境保全条例に基づく特定建設作業に伴う振動の規制に関する基準値により評価しました。

なお、ご指摘にありました特定建設作業に係る振動の基準に含まれる“作業時間”、“1日あたりの作業時間”、“作業期間”及び“作業日”についても遵守することで、周辺への影響の低減に配慮してまいります。

道路交通振動の評価は、名古屋市環境影響評価技術指針に記載の基準の内、振動規制法に基づく要請限度により評価しました。

本工事は大江川の埋立てですが、施工区域には道路や鉄道線路が横断しており、これを跨いで建設機械は移動できません。このため、工事に用いる資材の搬出入は、それぞれの施工場所に最も近い工事関係車両出入口を用いることとしています。予測対象時期である工事着工後49ヶ月目には、ルート3の施工場所では資材の搬出入は予定していないことから、ルート3は工事関係車両は走行しません。

なお、工事関係車両の走行による影響を低減するための措置として、準備書p.209に記載の環境保全のための措置を講じる計画です。

項 目	意 見 の 概 要														
振 動	[道路交通振動の評価について] * p209 道路交通振動は最大値を 道路交通振動の予測結果が示されているが p209、これは要請限度と比較するため、L_{10}(80%レンジ上端値)である。工事中の建設振動についても、「建設機械の稼働による時間率振動レベル(L_{10})の最大値」p199 としてあり、いずれも人体の感覚に対応した時間率振動レベル L_{10} を用いている。しかし、振動の場合は家屋被害という物理的被害があり、それは瞬間的な最大値が大きく影響する。地震のように、本来は X,Y,Z 3 方向のベクトルを合成した値で比較すべきであるが、少なくとも、振動規制法で定めた Z 方向だけでもいいから最大値を予測、評価すべきである。それもできれば物理量の gal で行なうのが、家屋被害には適している。 表 2-4-8 道路交通振動の振動レベルの予測結果 単位：dB <table><tr><th>予測断面</th><th>現況実測値</th><th>工事中予測値</th><th>増加分</th><th>要請限度</th></tr><tr><td>No. 2</td><td>45 ～ 52 (45.2～52.0)</td><td>45 ～ 52 (45.2～52.2)</td><td>0 ～ 0 (0.0～0.3)</td><td rowspan="2">70</td></tr><tr><td>No. 4</td><td>36 ～ 46 (35.8～45.5)</td><td>39 ～ 51 (39.4～50.7)</td><td>0 ～ 7 (0.0～6.6)</td></tr></table> 注)1:上記の数値は、工事関係車両の走行時間帯(8 時～18 時)における最小値から最大値までを示した。	予測断面	現況実測値	工事中予測値	増加分	要請限度	No. 2	45 ～ 52 (45.2～52.0)	45 ～ 52 (45.2～52.2)	0 ～ 0 (0.0～0.3)	70	No. 4	36 ～ 46 (35.8～45.5)	39 ～ 51 (39.4～50.7)	0 ～ 7 (0.0～6.6)
予測断面	現況実測値	工事中予測値	増加分	要請限度											
No. 2	45 ～ 52 (45.2～52.0)	45 ～ 52 (45.2～52.2)	0 ～ 0 (0.0～0.3)	70											
No. 4	36 ～ 46 (35.8～45.5)	39 ～ 51 (39.4～50.7)	0 ～ 7 (0.0～6.6)												
水質・底質	[底質の調査項目について] * p216 水象の現地調査で底質のダイオキシン類を追加すべき 水象の現地調査で、底質の調査項目が粒度組成、COD、硫化物、強熱減量、含水率だけであるが p227、ダイオキシン類も現地調査すべきである。事業計画の検討経緯で「ヘドロ層において...ダイオキシン類が基準値を超える濃度で検出された。」p7 として、調査結果ではヘドロ層のダイオキシン類が 900pg-TEQ/l で環境基準 150pg-TEQ/l の 6 倍ある。底質調査地点の No.C、No.D は、事業地の下流であり、アスファルトマットが敷設していない地点である。ここに、鋼製矢板の隙間から上流部のヘドロ層のダイオキシン類が流出していないかを確認する必要がある。 [海水中のダイオキシン類濃度について] * p224 水質現地調査のダイオキシン類は注視する必要 水質現地調査は干潮時、満潮時ともに「全地点で環境基準を満足していた。」p224 とあるが、そのうちダイオキシン類は干潮時に周辺海域 No.A で 0.47pg-TEQ/l、No.B で 0.81pg-TEQ/l、満潮時に周辺海域 No.A で 0.70pg-TEQ/l、No.B で 0.24pg-TEQ/l と、いずれも事業予定地の No.C、No.D より大きく、ダイオキシン類の水質環境基準 1pg-TEQ/l に近い値となっていることに注視すべきである。ヘドロ層に閉じ込められたはずのダイオキシン類が流出してきている可能性があるのではないか。														

事業者の見解

(見解は、前述 p.83 中段のとおり。)

事業予定地周辺の底質のダイオキシン類は、準備書 p.58 に示すとおり、環境基準の値を下回っていることに加え、No.C、No.D は事業予定地の外側であり、直接改変を行う場所ではないことから、現地調査は不要であると考えました。

なお、工事中のダイオキシン類の流出については、事後調査において、事業予定地西側の施工区域境界で、工事による水質汚濁物質の濃度が最も高くなると予測される地点において月 1 回の現地調査を行い監視していく計画です。

事業予定地内の海水中のダイオキシン類濃度は、準備書 p.56 図 1-4-15 に示すとおり過去 10 年間は比較的低濃度で推移しています。現地調査結果においても環境基準の値を下回っており、ダイオキシンが流出している可能性は小さいと考えます。

項 目	意 見 の 概 要
水質・底質	[工事中の予測について] * p234 工事排水の放流基準値は？ 方法書に対する意見『“「建設工事における排水対策」に基づき、沈砂池等の処理施設を設置し、下記表の値を目安に処理して排水を行う予定”とあるが、この目安を使うということが配慮書には示されていない。今回の見解を方法書のどこかに記載すべきである。...「<u>この値は目安であり、排水量が多く河川等に与える影響が大きい場合は、このかぎりではない。</u>」との注意書きがあり、今回は、“濁水処理設備にて水質処理を行う、処理後、水質を確認し、基準値内であれば大江川に放流する。”とあるので、上流の暗渠の水量全量が大江川に戻されると思われ、「排水量が多く河川等に与える影響が大きい」場合に該当することになる。事業者として可能な限りの対策をすべきである。』p560 に対する見解は、『(施工手順、排水処理方法は繰り返し。建設工事における排水対策の目安は「下水道処理区域以外」に適用するものから書かない。)』p561 であり、目安の浮遊物質濃度 200mg/l の放流水質では、大江川、地先海域に大きな汚濁を排出することになる。そもそも工事中の予測で濁水処理施設、有害物質排水処理施設からの水質、水量が、本文、資料編のどこにも示さずに、工事中の予測結果「工事期間中において、汚濁物質及び有害物質の拡散・流出する可能性は小さいと予測される」p234 が出るようでは環境影響評価とは言えない。 存在時の水質予測のように、淡水等流入条件の大江川流入量 102,367.91 m³/日(資料 p132)、大江川流入 COD 負荷量設定条件 532.82kg/日(資料 p138)が、工事中の濁水処理によりどう変わるか、予測をすべきである。 なお、濁水処理と汚水処理、同じなのか違うのか。言葉としては、濁水処理は濁るものを取るという意味しかないのではないか。
地下水	[境界線での地下水調査について] * p272 境界線での地下水調査を 地下水等調査地点として、透水性試験が No.1～5、地下水質調査が No.1 と No.4 の事業地内 2 点だけであるが、堤防の下部は No.4 の堤防盛土層下層の粘性土(シルト)で透水係数は $6.36 \times 10^{-8} \text{m/s}$ と、「中位の土層であった」p273 であり、ヘドロ層からの有害物質が堤防下を通過して、事業地外とはいえ民家側に浸出する可能性があるため、河川添いの境界線での地下水質調査をすべきである。

事業者の見解

工事中の水質の予測は、方法書に基づき、工事計画に基づく定性的な予測としています。

本工事における排水処理は、準備書 p.234 に記載のとおりであり、汚濁物質が拡散・流出する可能性は小さいと考えています。

なお、準備書においては、污水处理施設という語句は使用しておらず、有害物質排水処理施設としています。汚濁処理設備は水の濁りを、有害物質排水処理施設は有害物質を取り除く施設です。

透水性が「中位」に分類される土層はヘドロ層下部の砂質土であり、その下に位置する不透水層（シルト層）は「非常に低い～低い」に分類されています。

地下水の調査時期及び場所、頻度について、再度検討します。変更する場合には評価書に記載します。

項 目	意 見 の 概 要
地下水	[埋立土砂の受け入れ基準について] * p275 法基準より厳しい値の受け入れ基準、市の独自調査を 地下水質の予測条件で「盛土に用いる土砂は、臭いの少ない山土又は建設残土を活用し、且つ、土壤汚染対策法に定める基準に適合した搬入土を用いる計画である。」p275 とあるが、埋立土砂の受入基準を定めるだけと考えられるが、土壤汚染対策法に定める基準より厳しい受入基準とし、市としての独自の調査を行なうことなどを具体的に記載すべきである。
地 盤	[盛土材の重量について] * p291 盛土材の重量は安全側か 「盛土材の重量は、既設堤防（盛土）の単位体積重量のうち、安全側となる 20kN/m^3 とした。」p291 とあり、資料編 p142～146 では、覆土 19.00、ヘドロ 12.50、As19.5、Ac315.0、As19.5 などがあるが、$\text{Dmg}21.0\text{kN/m}^3$ と、20kN/m^3 より重量の大きな盛土材を使用している。しかも層厚が No.10 で 5.4m、No.6 で 7.49m もあり、影響は大きくなるはずである。それぞれの単位体積重量と層厚を掛けた値が盛土材の重量に比例するはずであり、安全側という単位体積重量は再検討すべきである。 また、資料編で解析に用いた地盤特性値、で青色で「与値」があるが、「層厚」も「与値」とすべきである。
	[施工時の動態観測について] * p293 盛土材による隆起があるが、施工時の動態観測方法は 「本予測による相対沈下量や平均傾斜角は限界範囲内の最小値側であったものの、工事施工時には動態観測が必要と予測される。」p293 とあるが、環境保全措置として「盛土高を 3.6～4.3m に低減する。」p294 とはいえ、予測の不確実性、施工の不揃いなどもあるため、工事施工時の動態観測方法、公表方法を明記すべきである。
	[盛土高を低くする環境保全措置の再予測について] * p294 盛土高を低くする環境保全措置の再予測を 環境保全措置として「盛土高を 3.6～4.3m に低減する。」p294 とあるが、どの地点をどれだけの盛土高さにするかを具体的に明記すべきである。少なくとも表 2-7-3 解析断面と盛土高の断面、No.10 で 5.0～6.5m、No.7 で 5.3～7.1m、No.5 で 5.7～6.6m、No.2 で 5.7～6.6m とある計画を、どのように縮小するのかを示すとともに、それぞれについての再予測結果を示し、この環境保全措置が適切かどうかの判断ができるようにすべきである。

事業者の見解

埋立てに用いる土砂は、入手先や量、時期について関係機関と協議中です。

また、海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律に定める基準に加え、土壤汚染対策法に定める基準に適合した土砂を用いますが、調査方法についても、関係機関と協議の上、検討してまいります。

資料編 p.142～146 に示す覆土 19.00、ヘドロ 12.50、As19.5、Ac315.0 のほか Dmg21.0kN/m³等は、その解析地点に分布する地層それぞれの単位体積重量です。As は砂質土層、Ac は粘性土層、Dmg は礫質土層となります。

また、層厚は、層下面深度（層厚の2つ左の列）から自動算出しています。

工事施工中（令和6年～15年の予定）は、月1回の頻度で、鉛直及び水平方向の地盤変位を確認します。調査場所は、上流左岸の居住地を含む4断面（変位解析を行った断面）を計画しています。

計画盛土高（盛土厚 7.2m、NP+7.1m）が最も高く、地中の圧密対象層（ヘドロ層及び粘性土層）が最も厚い 1.16k（No.7）断面において、地盤変動を解析した結果、傾斜角が許容値を満足しなかったため、右岸側全区間の盛土高を最大 1.8m低くする環境保全措置を検討しました。

準備書 p.290 表 2-7-3 の盛土高とした場合の予測結果が準備書 p.293 表 2-7-4 であり、全ての断面で大きな問題がないことを確認しました。

ただし、場所によっては限界値の範囲に含まれることから、工事中に動態観測を行い、必要に応じて更なる沈下の軽減対策を実施する計画です。

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



事業者の見解

安全性の予測区間 M に用いた背景交通量は、準備書 p.298 図 2-8-1 に示す交差点 No.4 の北側断面における現況交通量としており、4,493 台/16 時間です。一方、大気質の予測断面 No.4 に用いた背景交通量は、準備書 p.156 図 2-1-16 に示す調査地点 No.4 の断面交通量を用いています。

大気質は、調査断面（＝予測断面）における交通量を用いて予測評価していることに
対し、安全性は調査区間全体での交通量を用いて予測評価しています。

工事関係車両はピーク時期である工事着工後 49 ヶ月目に 1 日あたり 494 台が走行し、複数ルートによる分散化が図られるものの、もともとの交通量の少ない区間では増加率が高くなります。本事業の実施にあたっては、土砂、資材等の搬出入について、積載量に応じた適正な車種の選定による運搬の効率化を推進することにより、さらに工事関係車両の走行台数を減らすよう努める等の環境の保全のための措置を講ずることにより、周辺の交通安全に及ぼす影響の低減に努めます。

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

事業者の見解

工事関係車両の走行ルートは、概ねマウントアップ等により歩車道分離がなされています。また、ご指摘のP交差点には信号機や横断歩道が整備されていることから、歩行者及び自転車の安全性は確保できるものと考えています。ただし、工事関係車両出入口では、工事関係車両と歩行者・自転車が交錯するため、交通誘導員を配置し、工事関係車両の徐行及び一時停止を徹底させることとしています。

アスファルトマットの発生量は、工事計画より算出しています。アスファルトマットをはじめ、工事中に発生した廃棄物等については、関係法令等を遵守して、適正処理を図るとともに再資源化に努めます。

アスファルトマットの撤去数量については、施工上撤去せざるを得ないボックスの設置箇所その他、非盛土部及び応力遮断の地盤改良範囲にマットの厚さを掛けて算出しています。

工事中に発生するコンクリート及び廃プラスチック類は、収集・運搬後、中間処理場へ搬入しリサイクルを行う計画です。リサイクルが行えない、アスファルトマット及びかき殻については、最終処分場へ搬入し、埋立処分する計画です。

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

事業者の見解

事業予定地及びその河口域のヨシ原は、港湾管理者である名古屋港管理組合が定期的に刈り取っています。確認したところ、本事業の着手前に刈り取りを行う予定であり、工事着手時にはヨシ原はありません。

しかしながら、右岸着手時等ヨシ原の伐採が必要になることも想定されるため、再度検討してまいります。

陸生植物の現地調査は、準備書 p.326 図 2-10-3 に示す範囲で実施しており、事業予定地下流の「海域」も対象としています。

現地調査で確認された、イセウキヤガラは庄内川、新川及び天白川河口、ホソバハマアカザは、「名古屋市の絶滅のおそれのある野生生物 レッドデータブックなごや 2015 植物編」(名古屋市,平成 27 年 4 月)において、庄内川及び日光川河口と港区加福町で生育が確認されています。

水面の埋立てにより、これらの種の確認地点及び生育環境が消失するため、事業による影響はありと予測されますが、これらの種は既存資料調査や現地調査により周辺での生育情報があり、また、大江川での確認個体数も多くないと考えられることから、名古屋港湾における地域個体群に及ぼす影響は小さく、事業による影響は小さいと判断しています。

現地調査で確認された、イセウキヤガラは庄内川、新川及び天白川河口、ホソバハマアカザは、「名古屋市の絶滅のおそれのある野生生物 レッドデータブックなごや 2015 植物編」(名古屋市,平成 27 年 4 月)において、庄内川及び日光川河口と港区加福町で生育が確認されています。

水面の埋立てにより、これらの種の確認地点及び生育環境が消失するため、事業による影響はありと予測されますが、これらの種は既存資料調査や現地調査により周辺での生育情報があり、また、大江川での確認個体数も多くないと考えられることから、名古屋港湾における地域個体群に及ぼす影響は小さく、事業による影響は小さいと判断しており、移植等の環境保全措置は実施しない計画です。

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

事 業 者 の 見 解

ケリ及びコアジサシの一般的生態として、両種は地上で営巣し、営巣適地は、ケリが地上を歩くことができる程度の草丈の低い草地、コアジサシが砂礫地とされています。現地調査の結果、このような環境は事業予定地内及び周辺に分布していないと考えます。

なお、ケリの9例は、飛翔確認です。

ミサゴの一般的生態として、海辺や大きな湖近くの岩棚等で営巣します。現地調査の結果、このような環境は事業予定地内及び周辺に分布していないと考えます。

また、予測の文章のうち、「餌場の一部として利用しているものと予測される。」につきましては、ご指摘のとおり、「餌場の一部として利用している。」に修正します。

なお、ミサゴは開放的な水辺を好み、本調査でも事業予定地より下流側の水面が広がるエリアでのみ採餌が確認されています。この採餌場所に大きな環境変化はないことから、事業の実施による影響は小さいものと予測しています。

埋立ては大江川左岸側から順次行っていますが、その期間中の右岸側は、現況と同様に河川水が流下することとなります。河川右岸側の利用により、スッポンの上下流への移動は容易と考えており、また、下流側は汽水環境が残った状態となっています。これらのことから、事業による影響は小さいものと予測していますが、事業の実施にあたっては、環境保全措置を講ずることにより、重要な陸生動物への影響の低減に努めてまいります。

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

事業者の見解

現地調査で確認されたヤマトヒメメダカカッコウムシは、「名古屋市の絶滅のおそれのある野生生物 レッドデータブックなごや 2015 動物編」(名古屋市,平成 27 年 4 月)において庄内川に分布していることが確認されています。キアシハナダカバチモドキは、「レッドデータブック 2014 日本の絶滅のおそれのある野生生物 5 昆虫類」(環境省,平成 27 年 2 月)において砂丘海岸、左室の河川敷に生息するとの記載があり、このような環境を、天白川河口部で確認しています。

水面の埋立てにより本種の確認地点及び生息環境が消失するため、事業による影響はあると予測されますが、これらの種は既存資料調査や現地調査により周辺での生息情報があり、大江川での確認個体数も多くないと考えられることから、名古屋港湾における地域個体群に及ぼす影響は小さいものと予測されます。事業の実施にあたっては、環境保全措置を講ずることにより、重要な昆虫類への影響の低減に努めてまいります。

現地調査により確認された重要種については、確認内容や、その種の一般的な生態、既存の科学的知見等から、影響の程度を予測しています。

現地調査で確認されたウミゴマツボ及びカワグチツボは、名古屋市内では藤前干潟の干潟上部の泥表面で比較的多数の生息がされており健全な個体群が残っているとされています。(木村,2001,愛知県環境部自然環境課,2002,名古屋市動植物実態調査検討会,2004)。

水面の埋立てにより本種の確認地点及び生息環境が消失するため、事業による影響はあると予測されますが、これらの種は既存資料調査や現地調査により周辺での生息情報があり、大江川での確認個体数も多くないと考えられることから、名古屋港湾における地域個体群に及ぼす影響は小さいものと予測されます。事業の実施にあたっては、環境保全措置を講ずることにより、重要な水生生物への影響の低減に努めてまいります。

現地調査により確認された重要種については、確認内容や、その種の一般的な生態、既存の科学的知見等から、影響の程度を予測しています。

現地調査で確認されたトビハゼは、名古屋市内でも泥質の河口干潟で採集されています。(荒尾ほか,2007,愛知県の河口魚類・豊橋自然死博物館研報)。クシテガニは、「名古屋市の絶滅のおそれのある野生生物 レッドデータブックなごや 2015 動物編」(名古屋市,平成 27 年 4 月)によると、庄内川河口左岸に残された干潟・ヨシ原と右岸の背割堤に生息しています。コメツキガニについては、同資料によると、庄内川河口砂底干潟に多く分布しているとされています。

また、埋立ては大江川左岸側から順次行っていますが、その期間中の右岸側は、現況と同様に河川水が流下することとなります。河川右岸側の利用により、ニホンウナギ、マサゴハゼ、モクズガニの上下流への移動は容易と考えており、また、下流側は汽水環境が残った状態となっています。

水面の埋立てにより本種の確認地点及び生息環境が消失するため、事業による影響はあると予測されますが、これらの種は既存資料調査や現地調査により周辺での生息情報があり、大江川での確認個体数も多くないと考えられることから、名古屋港湾における地域個体群に及ぼす影響は小さいものと予測されます。事業の実施にあたっては、環境保全措置を講ずることにより、重要な水生動物への影響の低減に努めてまいります。

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

事業者の見解

現地調査により確認された重要種については、確認内容や、その種の一般的な生態、既存の科学的知見等から、影響の程度を予測しています。

現地調査で確認されたカワグチツボ、ウミゴマツボ、トビハゼ、クシテガニ、コメツキガニは、工事中的影響に関する見解（前述 p.99 参照）のとおり、藤前干潟等に安定した生息環境が残っているとされています。

事業の実施に伴う淡水化により、これらの種の生息環境は消失すると予測されますが、これらの種は既存資料調査や現地調査により周辺での生息情報があり、大江川での確認個体数も多くないと考えられることから、名古屋港湾における地域個体群に及ぼす影響は小さいものと予測しています。

現地調査により確認された重要種については、確認内容や、その種の一般的な生態、既存の科学的知見等から、影響の程度を予測しています。

ニホンウナギやモクズガニは移動能力が高く、埋立て完了後においても、事業予定地より海側の開放水面で生息を続けるほか、周辺河川へ移動するものと考えられることから、事業による影響は小さいものと予測しています。

現地調査により確認された重要種については、確認内容や、その種の一般的な生態、既存の科学的知見等から、影響の程度を予測しています。

現地調査で確認されたマサゴハゼは、「名古屋市の絶滅のおそれのある野生生物 レッドデータブックなごや 2015 動物編」（名古屋市，平成 27 年 4 月）によると、日光川、庄内川の河口干潟に分布しています。

事業の実施に伴う淡水化により、本種の生息環境は消失すると予測されますが、本種は既存資料調査や現地調査により周辺での生息情報があり、大江川での確認個体数も多くないと考えられることから、名古屋港湾における地域個体群に及ぼす影響は小さいものと予測しています。

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

事業者の見解

生態系の環境影響評価は、方法書に基づき、地域を特徴づける生態系に応じた注目種等への影響の程度について予測しています。

事業の実施に伴い、大江川河口部の干潟部及びヨシ群落は消失するため、事業による影響はあるものと予測されます。しかしながら、同様の環境は庄内川河口部や事業予定地周辺の天白川、土留木川の河口部周辺にも広く成立していることから、名古屋市河口部における地域個体群に及ぼす影響は小さいものと予測しています。

項 目	意 見 の 概 要
生態系	[生態系の環境保全措置について] * p418 生態系の環境保全措置は移植、代替策などを 環境保全措置として、「生息環境への影響の防止に留意した工事計画の策定」、「施工区域の境界に汚濁防止膜の設置」、「排水の適切な水質処理後に放流」とあるが p418、いずれも具体性がない。工事計画のどこが生息環境防止につながるのか、汚濁防止膜でどれだけ汚れが除去できるのか、適切な排水処理の放流目標値は、放流水の確認頻度はなど疑問だらけである。 環境保全措置として、あいまいで具体性がないのなら、現存植生を考慮した植栽及び緑化の実施、重要な動物の生息環境の確保、緑地面積の確保など、移植、代償策などを検討し示すべきである。例えば、三重県は、宮川流域下水道浄化センター設置（伊勢市宮川及び五十鈴川の河口付近、2001 年度工事着手）に伴い、ヨシ群落で、絶滅危惧Ⅰ類ヒヌマイトトンボが発見された。生活排水が浄化センターで処理されてヨシ群落に供給されなくなり、ヒヌマイトトンボの生息に適さなくなる可能性があった。そこで、三重県は、この生息地を保全するとともに、周辺の耕作放棄地に新たな生息地（約 2,000 m²）を創出することとし、代償措置として隣接する放棄水田にヨシの根茎を密植し、保全ゾーン（トンボゾーン）として整備した（三重県（2016）宮川流域下水道（宮川処理区）の浄化センター設置に伴う事後調査報告書）。 水資源開発機構は、琵琶湖総合開発に伴うヨシ原の植栽（1997 年事業完了）を行った。湖沼における湖岸堤や湖岸道路の設置に伴う湿地（ヨシ原）への環境影響に対し、自然状態の前浜を確保することが困難な区間が生じたことから、この区間については、代償措置として新たに幅 50～60m 程度の人工的な前浜を造成し（代償）、ヨシの人工植栽を実施し、ヨシ原の面積拡大（ネットゲイン 2.9ha を 5.0ha に増加）を達成した。（滋賀県 / 琵琶湖総合開発の概要）。 国土交通省は、円山川（兵庫県但馬地域）治水事業を行う際に、湿地の創出も兼ねた整備を行い、湿地面積としてネットゲイン（湿地面積増加 1.5 倍）を達成した。2004 年の台風 23 号による氾濫後、河川激甚災害対策特別緊急事業（河岸の掘削による河道断面の拡大）を開始し、2011 年に完了した。円山川が流れる但馬地域では、国の特別天然記念物であるコウノトリの野生復帰の取組を進めてきた。そこで、治水事業にあわせて、コウノトリが生息できるよう、コウノトリの採餌環境に配慮した湿地を整備することとした。（コウノトリ野生復帰に係る取り組みの広がりとの分析と評価、コウノトリ野生復帰検証委員会（2014））

事業者の見解

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

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

事業者の見解

地下水位が上昇した場合においても、エコチューブ袋の性能上、有害物質が流出することはないと考えています。

開橋上流側の表面排水については集水桝で集水し、適切にボックスカルバートに排水する計画です。開橋下流側の緑地の表面排水については集水桝で集水し、埋立護岸前面の水面に直接放流する計画です。詳細な構造については現在検討中です。

人と自然との触れ合いの活動の場に対する粉じん、大気質、騒音及び振動は、事業予定地に隣接する大江川緑地、宝生公園及び滝春公園を対象に予測を行っており、ご指摘のとおり、滝春公園については工事最盛期の騒音レベル、振動レベルが過小評価となっていました。評価書において、以下のとおり訂正いたします。

騒音：工事最盛期で 60～65dB 程度

振動：工事最盛期で 50～60dB 程度

なお、人と自然との触れ合いの活動の場に対する影響を低減するため、準備書 p.437 (4)に記載の環境保全措置を実施する計画です。

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

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

項 目	意 見 の 概 要
温室効果ガス等	[建設機械の稼働に伴う CO₂ 排出量について] * p439 予測手法に多くに疑問 温室効果ガス等の予測手法は、「表 12-1-1 建設機械の稼働に伴う CO₂ 排出量」資料 p203 にあるが、以下のように多くの疑問があり、場合によっては再予測が必要である。 発動発電機 100KVA の定格出力が 120kwh となっているが(資料 p203)、排出ガス諸元 p145 では 59kw となっている。59kw はまちがいでないか。150KVA、500KVA は資料 p203 と排出ガス諸元 p145 はそれぞれ、140kw、290kw と同じである。 引船の燃料が重油となっていて、燃料原単位が 2.71kgCO₂/l となっているが(資料 p203)、注 3)の出典では A 重油の燃料原単位であり、B 重油、C 重油ではもっと大きな値となる。燃料を「A 重油」と正確に記載すべきである。 延べ稼働台数が論理に合わないものがあるので、再確認をすべきである。 たとえば発動発電機 150kVA は 3,750 台日稼働するとあるが(資料 p203)、排出ガス諸元(44～55 か月目)で年間稼働台数は 42 台/年なので p145、3,750/42 89 で 89 年間も稼働することになる。発動発電機 500KV は 2,028 台日稼働するとあるが、年間稼働台数は 42 台/年なので、2,028/42 48 で、48 年間も稼働することになる。工事工程は 10 年 p18 なので、あまりにも異常である。もっとも多いダンプトラックは 96,405 台日(資料 p203)稼働するが、年間稼働台数は 26,604 台/年(p245)なので、96,405/26,604 3.6 年稼働なので正しそうである。 延べ稼働時間が論理に合わないものがあるので、再確認をすべきである。 コンクリートミキサー車は 141,839 時間稼働(資料 p203)するとあるが、排出ガス諸元(44～55 か月目)で日稼働時間は 7.2 時間(p245)とあるので、141,839/7.2 19,700 日稼働することになり、年間 250 日稼働なら 79 年も工事をすることになる。ダンプトラックは 96,405 時間稼働とあるので、96,405/5.0=19,281 日稼働することになり、77 年も工事をすることになる。 延べ燃料消費量 = × が異なる例がある。再確認をされたい。 例えば、発動発電機 150KVA は 18.5l/h、22,500h で延べ燃料消費量は 415,227(l)(資料 p203)となっているが、× を真面目に計算すると 18.5×22,500=416,250 となり過少評価することになる。また、ダンプトラックは 9.6l/h、96,405h で延べ燃料消費量は 927,066(l)となっているが、9.6×96,405=925,488 となり異なっている。

事 業 者 の 見 解

発動発電機 100KVA について

準備書 p.22～23 表 1-2-10 に記載のとおり、発動発電機 100KVA には 80P.S. (59kW) と 160KVA (120kW) の 2 種類があり、準備書 p.145 に記載の大気質予測においては 59kW が稼働する計画としています。一方で、温室効果ガスの計算では、資料編 p.203 表 12-1-1 に示すとおり全て 120kW として計算していますので、過大評価していたこととなります。修正した表 12-1-1 は以下のとおりであり、総排出量は 14,562tCO₂ から 14,103tCO₂ に減少します。(下線部が修正した箇所を示します。)

建設機械等			定格出力	運転1時間あたり 燃料消費率	運転1時間あたり 燃料消費量	延べ稼働 台数	延べ稼働 時間	延べ燃料 消費量	燃料原単位	CO ₂ 排出量 × /1,000 (tCO ₂)
機械名	規 格	燃料	(kWh)	(l / kWh)	= × /1.1 (l/h)	(台日)	(h)	= × (l)	(kgCO ₂ /l)	
引船	D450PS型	重油	330	0.155	46.5	14	28	1,302	2.71	4
クレーン付台船	45～50t吊	軽油	110	0.167	16.7	14	84	1,403	2.58	4
潜水士船	3～5t吊	軽油	130	0.108	12.8	106	636	8,118	2.58	21
ラフテレーンクレーン	25t吊	軽油	200	0.088	16.0	3,647	21,882	350,112	2.58	903
	50t吊	軽油	273	0.088	21.8	1,722	10,332	225,651	2.58	582
ブルドーザ	16t級	軽油	100	0.153	13.9	1,770	8,850	123,095	2.58	318
発動発電機	100KVA	軽油	<u>59</u>	<u>0.145</u>	<u>7.8</u>	<u>2,028</u>	<u>10,140</u>	<u>78,862</u>	<u>2.58</u>	<u>203</u>
		軽油	120	0.145	15.8	<u>70</u>	560	8,858	2.58	<u>23</u>
	150KVA	軽油	140	0.145	18.5	3,750	22,500	415,227	2.58	1,071
	500KVA	軽油	290	0.145	38.2	2,028	12,168	465,149	2.58	1,200
バックホウ	山積0.45m ³	軽油	73	0.153	10.2	1,262	7,572	76,883	2.58	198
	山積0.8m ³	軽油	104	0.153	14.5	2,183	13,753	198,942	2.58	513
パイプロハンマ	235kw	-	235	0.308	65.8	340	1,972	129,758	2.58	335
中間混合処理機	20t	軽油	122	0.153	17.0	376	2,369	40,196	2.58	104
ダンプトラック	10t	軽油	246	0.043	9.6	96,405	96,405	927,066	2.58	2,392
セミトレーラ	15t積	軽油	235	0.075	16.0	1,031	1,031	16,519	2.58	43
スラリープラント	20m ³ /h	軽油	102	0.533	49.4	376	2,294	113,358	2.58	292
施工機	機械質量2.5t	軽油	55	0.085	4.3	56	336	1,428	2.58	4
	機械質量25.5t	軽油	92	0.085	7.1	1,262	7,572	53,830	2.58	139
	機械質量26.4t	軽油	122	0.085	9.4	460	2,760	26,019	2.58	67
振動ローラ	0.8～1.1t	軽油	5	0.231	1.1	2,122	10,610	11,141	2.58	29
コンクリートミキサー車	10t	軽油	250	0.059	13.4	19,700	141,839	1,901,926	2.58	4,907
コンクリートポンプ車	圧送能力90～110m ³ /h	軽油	141	0.078	10.0	268	1,930	19,282	2.58	50
空気圧縮機	11m ³ /分	軽油	81	0.187	13.8	3,290	19,740	271,820	2.58	701
合計 (CO ₂ 総排出量)										<u>14,103</u>

使用する重油の種類について

本工事において使用する重油は A 重油です。評価書において追記します。

延べ稼働台数について

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

延べ稼働時間について

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

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

事業者の見解

延べ燃料消費量の算出について

延べ燃料消費量の算出の中で、 運転 1 時間あたり燃料消費量は小数点第 1 位の表示としていますが、 の算出にあたっては第 2 位以下の値も用いており、表中の値により計算した値と差が生じます。

評価書において、端数処理をしており、 と の積が と一致しないことを記載します。

項 目	意 見 の 概 要
温室効果ガス等	[建築資材からの CO₂ 排出の削減について] * p440 建築資材からの CO₂ 排出を削減する技術採用を 工事中の温室効果ガス排出量 71,224tCO₂/工事のうち、最大のものは建設資材の使用 47,346tCO₂/工事中と 7 割弱を占めるため p440、環境保全措置に力を注ぐべきである。 この建設資材 47,346tCO₂うち、生コンクリートから 26,207tCO₂ 発生するため(資料 p205) 特に生コンクリートの脱炭素技術の動向を注視すべきである。資源エネルギー庁 2021.12.15「コンクリート・セメントで脱炭素社会を築く！」のなかで、「セメント製造工程では、石灰石などの原料を「プレヒーター」とよばれる設備で仮焼きし...セメント焼成炉で、1450 度の高温で原料を熱します。セメント製造工程で発生する原料由来の CO₂ のほとんどは、このプレヒーターの内部で発生しています。このシステムに着目し、プレヒーターの部分だけを改造することで、セメント製造工程で発生する原料由来の CO₂ を 80%以上も回収...画期的な技術の開発を進めます。...さらに、廃コンクリートなどの廃材などからカルシウムを取り出し、それにセメント製造工程で排出される CO₂ を吸着させて「炭酸塩 (CaCO₃)」にすることで、セメントの主原料である石灰石の代替(人工石灰石)を生成しようとしています。実現すれば、石灰石を使わずに生成する「カーボンリサイクルセメント」が新たに生まれ」も参考にすべきである。 [2030 年度に向けた新たな削減目標について] * p118 低炭素都市なごや戦略実行計画の目標数値を 低炭素都市なごや戦略実行計画の目標数値については、配慮書への意見に対する見解で『ご指摘のとおり...将来目標値を...方法書に記載しました。』p525 とあり、一見意見を取り入れたかのようなのであるが、方法書では『2030 年度に向けた新たな削減目標として、温室効果ガス排出量の 27%削減』と削減率だけの文章が追加されただけであるため、方法書への意見『...具体的目標数値を記載すべきである。』p576 への見解では「本準備書に、「低炭素都市なごや戦略第 2 次実行計画」の目標数値を記載しました。(準備書 p118)」p577 とやっと解決したので了解する。 しかし、「2030 年度に向けた新たな削減目標として、2013 年度比で温室効果ガス排出量を 27%削減...1,172 万 t/年にすることを目標としている。」p118 とあるが、国の削減目標は 5 年ぶりに「2030 年度において、温室効果ガス 46%削減(2013 年度比)を目指すこと、さらに 50%の高みに向けて挑戦を続ける(2021 年 10 月 22 日閣議決定)」と強化された。このため、名古屋市の目標も変えざるを得ないのではないか、その動きを記載すべきである。

事業者の見解

本事業においては、工事に伴う温室効果ガス排出量の低減のため、製造過程において二酸化炭素の発生量が少ない建設資材の使用に努めます。

準備書 第1部 第4章 対象事業の事業予定地及びその周辺地域の概況に記載の情報は、令和4年3月末に入手可能な情報としています。

項 目	意 見 の 概 要
温室効果ガス等	[温室効果ガス等の予測結果に対する評価について] * p440 予測結果を示すだけではなく評価を いづれにしても、現時点で 2030 年度までに 1,172 万トン/年にする計画を持つ市が、大江川埋立の工事だけで、温室効果ガス排出量 71,224tCO₂ も排出することは、環境に一時的に大きな影響をおよぼす。予測結果で「工事中における温室効果ガス排出量は、表 2-15-1 に示すとおりである。」p440 と結果を示すだけではなく、他の項目のように「影響はある、影響は小さい」などの評価をし、環境保全措置を検討することになったことを明記すべきである。
	[低炭素型建設機械の導入について] * p441 環境保全措置に低炭素型建設機械導入を 温室効果ガス等の環境保全措置として「省エネルギー型の建設機械を使用するなど、燃料消費の低減に努める。」p441 とあるが、国土交通省は 2013 年 6 月に「低炭素型建設機械の認定に関する規定」を策定し、2022 年 3 月現在、バックハウとブルドーザだけであるが、51 型式の低炭素型建設機械を認定している。大気の排出ガス諸元では、バックハウもブルドーザも 3 次対策型を使用する計画なので、その中から低炭素型建設機械を採用するようにすれば済む。このことを温室効果ガス等の環境保全措置として明記すべきである。

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

(6) 事後調査に関する事項

項 目	意 見 の 概 要
事後調査	[建設機械の稼働による大気汚染の調査場所について] * p481 建設機械の稼働 (NO₂ , SPM) 事後調査の調査場所は「施工区域内」というあいまいなものではなく、粉じんの「降下ばいじん量が最も多くなると予測される地点」と同様に、「 NO₂ , SPM が最も多くなると予測される地点」 p147 とすること。
	[悪臭の調査地点について] * p481 埋立による悪臭 事後調査の調査場所は「現地調査場所と同じ地点」とあるが、そもそも現地調査場所の設定根拠はなく「事業予定地周辺の 1 地点で調査を実施した」 p171 だけであり、滝春公園の西側約 100m にこだわる必要はない。調査期間が「悪臭の発生が最も予想される時期：8 月」 p171 を選定したと矛盾する。悪臭苦情の発生が最も予想される現地調査場所の東側約 150 m の第 1 種住居地域内又は近接する敷地境界とすべきである。東側約 100 m の滝春公園でもよい。
	[建設機械の稼働による騒音・振動の調査地点について] * p482 建設機械の稼働騒音・振動 事後調査の調査場所が「騒音が最も大きくなると予測される地点及び背後地に住居が多く存在する地点」 p482 とあるが、背後地に住居が多く存在する地点は、何地点で、どこを考えているのかを図示すべきである。
	[建設機械の稼働による騒音・振動の調査時期について] * p482 建設機械の稼働騒音・振動 事後調査の調査時期が「建設機械の稼働による影響が最大と想定される時期」 (49 カ月目) p482 とあるが、コンクリートミキサー車、パイプロハンマーなど大きな騒音を発生する機械が敷地に近くなれば、全体的な影響が最大でなくても、特殊地点では問題となるので、工事工程別にそうした時期を適宜選定すること。
	[工事排水の水質目標値について] * p482 工事中に発生する水質汚濁物質 事後調査の調査場所が「事業予定地西側の施工区域境界で...濃度が最も高くなると予測される地点」 p482 とあるが、「矢板による締切後...窯場を設けてポンプアップし、濁水処理設備において適切に脂質処理を行う...汚染土に関する作業を行う際には有害物質排水処理施設にて適切に水質処理を行う」 p234 とあることから、その処理目標値を示すとともに、それぞれの排水放流口で、事後調査としても調査することも追加すべきである。 また、調査時期は通常の調査の月 1 回に追加して、それぞれの排水放流口で常時連続開始をすべきである。

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

項 目	意 見 の 概 要
事後調査	[地下水の現地調査地点について] * p483 地下水 事後調査の調査場所が「事業予定地内の盛土部（２地点）」p483 とあるが、左岸上流部の滝春公園や住宅街にも堤防下から地下水が流出する恐れがあるため、この地域の地下水調査を追加すべきである。
	[工事前の地盤変位調査について] * p483 地盤 事後調査の調査時期が工事中しかないが p483、<u>工事前</u>の事前調査 １回（所有者立ち合い）は必須である。 方法書への意見『事業損失防止調査標準仕様書の明記を：関係法令の指定・規制等で、事業損失防止調査標準仕様書の存在、その内容を追記すべきである。橋脚付近の地盤改良、搬入土で埋立・圧密沈下、ボックスカルバート設置など、大規模で多様な土工事を狭い範囲で行うため、家屋被害が発生する可能性が高いため…建物等の調査は、事前調査と事後調査に区分して行う…というものである（出典 事業損失防止調査標準仕様書 平成 31 年 4 月 名古屋市緑政土木局）。ただし事前調査・事後調査報告書の副本を建物所有者等に配布し説明することが未だに欠落している問題が残っているが、環状 2 号線の工事被害問題では国の工事損害要領に基づく調査をさせ、報告書の副本を配布させている事例も考慮し、名古屋市はこの事業損失防止調査標準仕様書を早急に追加改正すべきである。』p574 への見解は『施工影響範囲につきましては、今後の工事計画の中で具体的に検討してまいります。その際は「事業損失防止調査標準仕様書」又は「用地調査及び物件調査委託関係仕様書」に従い、適切に対応してまいります。』p575 とあるが、早急に「調査副本配布」を追加改正すべき、への回答がない。いづれにしても、現在の事業損失防止調査標準仕様書に基づき「建物等の調査は、事前調査と事後調査に区分して行う」ことを明確にするため、この事後調査計画にも事前調査を追加すべきである。
	[埋立土砂の成分調査の方法等について] * p484 土壌を事後調査報告に記載する？ 事前調査計画の表の欄外に「工事期間中に、埋立てに用いた土砂が「土壌汚染対策法」に定める基準に適合した性質であることを確認するため、工事中の事後調査報告書において、同法に基づき行った試験結果を記載する。」p484 とあるが、調査項目、調査方法、調査場所、調査時期・頻度を記載すべきである。埋立土量は「約 40 万 m³を計画」（配慮書への意見の見解 p515）という大規模・長期の埋立にも関わらず、その土壌成分の確認調査方法が全く示されないようでは通常の工事ではありえず、まして環境影響評価にはそぐわない。

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

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

事業者の見解

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

(7) 環境影響評価手続きに関する事項

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

事業者の見解

方法書説明会を予定していた令和２年３月は、新型コロナウイルスが国内で感染が始まった時期でもあり、ウイルスの特性は未知の状態でした。感染拡大や収束について予測できない状況であり、その時点としては、集団感染の可能性が高いと考えられていた説明会を、延期ではなく中止としたことはやむを得ない判断だったと考えています。

説明会開催の代替措置として、方法書説明会にて使用を予定していた説明資料の周知（事業予定地周辺にお住まいの皆様への回覧、本市及び本組合の公式ウェブサイトへの掲載並びに縦覧・閲覧場所への配架）を行いました。さらに、説明ブースの開設（2020年４月15日、22日南区役所、4月17日名古屋港情報センターの計３回）を行うことにより、方法書の内容を、事業予定地周辺の皆様及び市民の方々へ広く周知するよう努めました。説明会と異なり、対面での意見交換はできませんが、方法書の内容を周知し、意見を伺う機会を設けさせていただき、手続きとしての問題は無いと考えています。

なお、方法書意見書の受理から準備書提出まで２年２ヶ月要していますが、四季の現地調査を行い、周辺環境への影響を回避・低減するための事業計画を検討したうえで、予測評価を行っており、必要な時間であったと考えています。本事業は、南海トラフ巨大地震等の大規模地震発生時の汚染土の露出・拡散の防止を目的とするものであり、早期に実施する必要があることについてはいささかも変更しておりません。今後も適切な環境影響評価の手続きを経たうえで、早期の事業着手に向けて準備を進めていきます。

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

事業者の見解

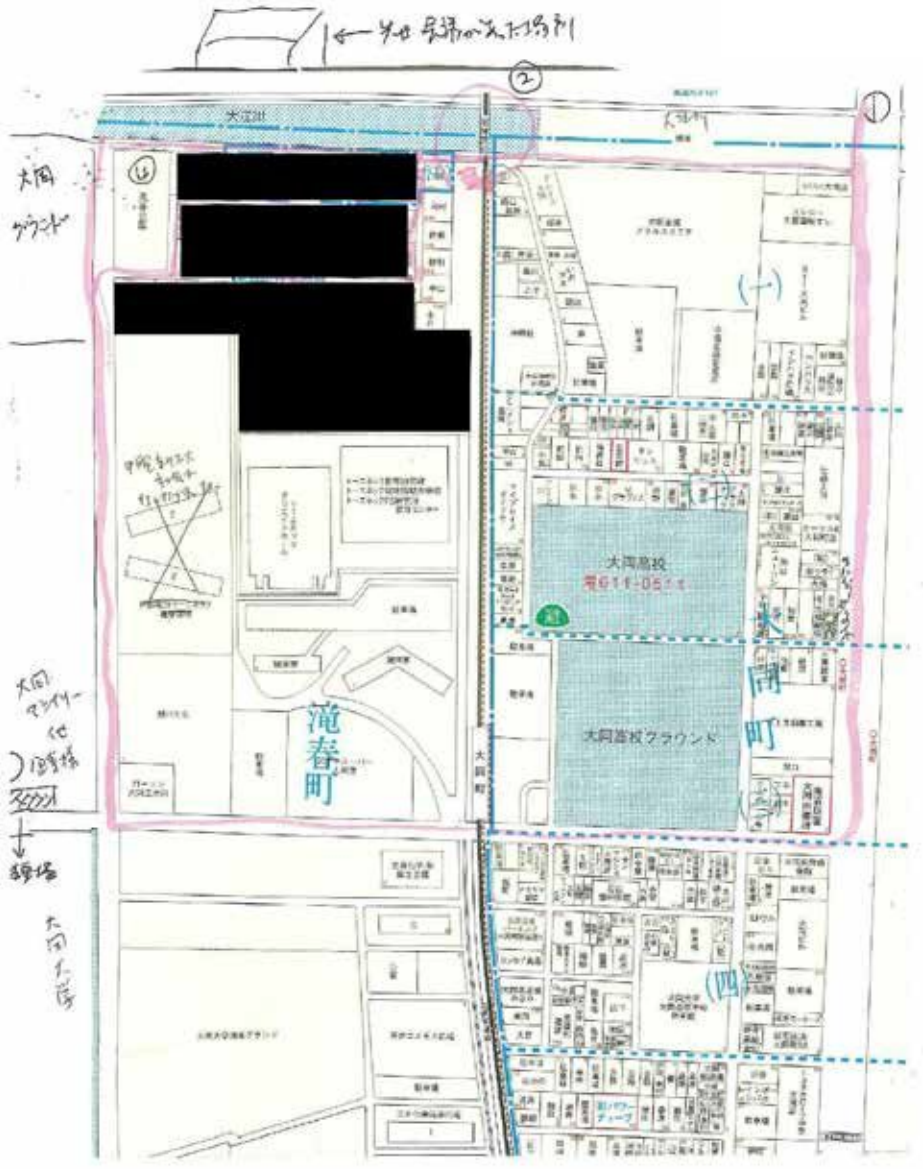
埋立てによる封じ込めイメージは、方法書 p.4,5 に掲載の埋立てに関する記述を分かりやすくイメージとして視覚化したものであり、方法書の内容を補足するものです。

なお、盛土の位置が周辺地盤と同じ高さであるということは、方法書 p.5 図 2-2-1 の最下段の表にも掲載されています。

(8) その他に関する事項

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

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

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

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

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

その他意見に添付されていた資料

