

第 3 部 対象事業に係る

環境影響の総合的な評価

第 1 章 総合評価	443
第 2 章 調査、予測、環境保全措置 及び評価の概要	444

第1章 総合評価

第2部において環境影響評価を行った各環境要素については、各種の環境保全措置の実施により、環境への影響を低減するよう努めることとした。

また、これらの環境保全措置の実施により、次に示すような関連する環境要素への改善が期待できる。

環境保全措置の内容	改善される環境影響の内容
低公害型建設機械の使用	・二酸化窒素及び浮遊粒子状物質濃度、騒音、振動の低減 ・動物、生態系、人と自然との触れ合いの活動の場への影響低減
環境負荷の大きい建設機械が同時に稼働することがないような工事計画の策定	・二酸化窒素及び浮遊粒子状物質濃度、騒音、振動の低減 ・動物、生態系、人と自然との触れ合いの活動の場への影響低減
建設機械の点検・整備による性能の維持	・二酸化窒素及び浮遊粒子状物質濃度、騒音、振動、温室効果ガス排出量の低減
工事関係車両のアイドリングストップ遵守の指導	・二酸化窒素及び浮遊粒子状物質濃度、騒音、温室効果ガス排出量の低減 ・人と自然との触れ合いの活動の場への影響低減
工事関係車両の適正な車種の選定による運搬の効率化	・二酸化窒素及び浮遊粒子状物質濃度、騒音、振動、温室効果ガス排出量の低減 ・交通安全性の確保
工事関係車両の点検・整備及び適正な走行	・二酸化窒素及び浮遊粒子状物質濃度、騒音、振動、温室効果ガス排出量の低減 ・人と自然との触れ合いの活動の場への影響低減 ・交通安全性の確保
工事関係の通勤者に対する、公共交通機関の利用や自動車相乗りの推進	・二酸化窒素及び浮遊粒子状物質濃度、騒音、振動、温室効果ガス排出量の低減 ・交通安全性の確保
住居等生活関連施設の近くを走行する際の静穏な走行	・騒音、振動の低減 ・交通安全性の確保
非盛土部の地盤改良の際、ヘドロ層を含む底質が露出する時間をできる限り短くする工程計画の策定	・粉じんの発生抑制 ・悪臭、水質の影響低減
汚濁防止膜の設置	・濁りの拡散の抑制 ・動物、生態系への影響低減
工事排水の適切な排水処理	・水質・底質の保全 ・動物、生態系への影響低減 ・人と自然との触れ合いの活動の場への影響低減
廃棄物の減量化及び再利用・再資源化	・廃棄物発生量、温室効果ガス排出量の低減
最新のリサイクル技術の情報収集	・廃棄物発生量、温室効果ガス排出量の低減
省エネルギー型建設機械の使用	・粉じん、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質濃度、温室効果ガス排出量の低減

以上により、大気質、悪臭、騒音、振動、水質・底質、地下水、地盤、安全性、廃棄物等、植物、動物、生態系、水循環、人と自然との触れ合いの活動の場及び温室効果ガス等の環境要素について、総合的にみた場合においても、本事業の実施による影響は、回避又は低減が図られているものと判断する。

第 2 章 調査、予測、環境保全措置及び評価の概要

本事業の実施により、影響を受けると想定された各環境要素についての調査、予測、環境の保全のための措置及び評価の概要は、次に示すとおりである。

環境要素	調 査	予 測
大 気 質	【水面の埋立てによる大気汚染】 既存資料調査によると、令和 2 年度の白水小学校における観測の結果、主風向は北北西、年間平均風速は 2.1m/s である。 平成 28～令和 2 年度の一畑保育園（東海市）における測定の結果、降下ばいじん量の年平均值は、2.7～3.4t/km²・月の範囲にあり、大きな増減はなく 3t/km²・月前後で推移している。	【水面の埋立てによる大気汚染】 施工区域の境界上における水面の埋立てによる降下ばいじん量の最高濃度（季節別）は 0.9～1.7t/km²・月と予測される。

環境の保全のための措置	評 価
【水面の埋立てによる大気汚染】 本事業の実施にあたっては、以下に示す環境の保全のための措置を講ずる。 ・ 工事現場内では、工事の状況を勘案して散水を実施する。 ・ 工事用運搬車両のタイヤに付着した泥・土の飛散を防止するために、工事関係車両の出入口付近に水洗いを行う洗車設備を設置する。 ・ 工事関係車両の出入口付近に適宜清掃員を配置し、清掃に努める。 ・ 土砂の運搬作業では、必要に応じて、運搬車両に飛散防止シート掛け等を行う。	【水面の埋立てによる大気汚染】 予測結果によると、施工区域の境界上における水面の埋立てによる降下ばいじん量の最高濃度の予測結果(季節別)は $0.9 \sim 1.7 \text{ t/km}^2 \cdot \text{月}$ である。 技術手法で示されている「住民の生活環境を保全することが特に必要な地域の参考値」との対比を行った結果、降下ばいじん量は、参考値 $10 \text{ t/km}^2 \cdot \text{月}$ を下回る。 本事業の実施においては、工事現場内では、工事の状況を勘案して散水を実施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低減に努める。

環境要素	調 査	予 測
大 気 質	【建設機械の稼働による大気汚染】 既存資料調査によると、令和 2 年度の白水小学校における観測の結果、主風向は北北西、年間平均風速は 2.1m/s、大気安定度の最多出現頻度は中立（D）である。 平成 28～令和 2 年度の白水小学校における測定の結果、窒素酸化物濃度は、緩やかな減少傾向を示している。令和 2 年度における二酸化窒素濃度の測定結果は、環境基準及び名古屋市の大気汚染に係る環境目標値ともに達成している。 平成 28～令和 2 年度の白水小学校における測定の結果、浮遊粒子状物質濃度は、緩やかな減少傾向を示している。令和 2 年度における測定結果は、環境基準及び名古屋市の大気汚染に係る環境目標値ともに達成している。	【建設機械の稼働による大気汚染】 ア．二酸化窒素 年平均値は 0.031ppm、年平均値の寄与率は 54.7%、日平均値の年間 98% 値は 0.055ppm と予測される。 イ．浮遊粒子状物質 年平均値は 0.0174mg/m³、年平均値の寄与率は 13.6%、日平均値の 2% 除外値は 0.043mg/m³ と予測される。 注) 数値は、施工区域外側での最高濃度を示す。

環境の保全のための措置	評 価
【建設機械の稼働による大気汚染】 本事業の実施にあたっては、以下に示す環境の保全のための措置を講ずる。 ・建設機械の機種について、原則として排出ガス対策型を使用する。 ・運搬車両のアイドリングについて、作業時及びやむを得ない場合以外は、停止する。 ・建設機械の効率的な運用に努めるとともに、十分な点検・整備により、性能の維持に努める。 ・建設機械(ディーゼルエンジン仕様)に使用する燃料は、日本産業規格(JIS)に適合するものを使用する。 ・大気汚染物質排出量の多い建設機械が同時に多数稼働することのないような工事計画に努める。	【建設機械の稼働による大気汚染】 予測結果によると、施工区域の境界上における建設機械の稼働による二酸化窒素の年平均値の寄与率は 54.7%、浮遊粒子状物質の寄与率は 13.6%である。 大気汚染に係る環境基準及び名古屋市の大気汚染に係る環境目標値(市民の健康の保護に係る目標値)との対比を行った結果、二酸化窒素濃度の日平均値の年間 98%値は、環境基準の値を下回るものの、環境目標値を上回る。浮遊粒子状物質濃度の日平均値の 2%除外値は、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)を下回るが、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。なお、予測場所には、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、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の環境基準の値を下回る。 本事業の実施においては、二酸化窒素濃度について環境目標値(市民の健康の保護に係る目標値)を上回り、また、浮遊粒子状物質濃度について環境目標値(快適な生活環境の確保に係る目標値)を上回ることから、建設機械の機種について、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、周辺環境に及ぼす影響のさらなる低減に努める。

環境要素	調 査	予 測
大 気 質	【工事関係車両の走行による大気汚染】 既存資料調査は、【建設機械の稼働による大気汚染】参照。 現地調査によると、自動車交通量及び大型車混入率は、№2 地点が最も多い結果であった。	【工事関係車両の走行による大気汚染】 ア．二酸化窒素 年平均値の寄与率について、工事関係車両の走行は 0.18～0.42%、建設機械の稼働による影響との重畳は 20.56～22.68%と予測される。日平均値の年間98%値について、工事関係車両の走行は 0.032～0.033ppm、建設機械の稼働による影響との重畳は 0.036～0.038ppm と予測される。 イ．浮遊粒子状物質 年平均値の寄与率について、工事関係車両の走行は 0.01～0.02%、建設機械の稼働による影響との重畳は 1.80～2.87%と予測される。日平均値の2%除外値については、工事関係車両の走行は 0.037mg/m³、建設機械の稼働による影響との重畳は 0.039mg/m³と予測される。
悪 臭	【工事中】 現地調査によると、特定悪臭物質濃度については、全ての項目で悪臭防止法に基づく規制基準値を下回った。 臭気指数については、名古屋市環境保全条例に基づく指導基準値を下回った。	【工事中】 現地調査の結果、悪臭の発生が最も予想される夏季において、事業予定地周辺の調査地点での特定悪臭物質濃度は規制基準値を、臭気指数は指導基準値を下回っており、現況において悪臭の発生源はないものと考えられる。 本工事において、悪臭の影響が懸念される大江川の河床に堆積しているヘドロ層を含む底質について、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。また、盛土に利用する土砂は、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。 これらのことから、工事期間中において、事業予定地周辺の特定悪臭物質及び臭気指数は、規制基準値及び指導基準値を下回ると予測される。

環境の保全のための措置	評 価
【工事関係車両の走行による大気汚染】 ・工事関係車両の運転者に対し、適正な走行、アイドリングストップの遵守を指導、徹底する。 ・資材等の搬出入については、積載量に応じた適正な車種の選定による運搬の効率化を推進することにより、さらに工事関係車両の走行台数を減らすよう努める。 ・工事関係の通勤者には、公共交通機関の利用や自動車の相乗りを指導し、通勤に使用する車両の走行台数を減らすよう努める。 ・工事関係車両については、十分な点検・整備を行い、急発進や急加速を避けるなど、適正な走行に努める。 ・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。 ・工事関係車両(ディーゼルエンジン仕様)に使用する燃料は、日本産業規格(JIS)に適合するものを使用する。	【工事関係車両の走行による大気汚染】 予測結果によると、工事関係車両の走行による二酸化窒素の年平均値の寄与率は0.18～0.42%、浮遊粒子状物質は0.01～0.02%であることから、工事関係車両の走行に起因する二酸化窒素及び浮遊粒子状物質が周辺環境に及ぼす影響は、小さいと判断する。 大気汚染に係る環境基準及び名古屋市の大気汚染に係る環境目標値との対比を行った結果、工事関係車両の走行については、二酸化窒素濃度の日平均値の年間98%値並びに浮遊粒子状物質濃度の日平均値の2%除外値は、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、浮遊粒子状物質濃度の年平均値は、環境目標値(快適な生活環境の確保に係る目標値)と同じ値である。 また、建設機械の稼働による影響との重合については、二酸化窒素濃度の日平均値の年間98%値並びに浮遊粒子状物質濃度の日平均値の2%除外値は、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、浮遊粒子状物質濃度の年平均値は、環境目標値(快適な生活環境の確保に係る目標値)と同じ値である。
【工事中】 ・橋梁の上下流の非盛土部について、地盤改良の際、ヘドロ層を含む底質が露出する期間が生じるが、露出する時間を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。	【工事中】 予測結果より、工事期間中において、事業予定地周辺の特定悪臭物質濃度は規制基準値を、臭気指数は指導基準値を下回る。なお、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った。 工事に際しては、ヘドロ層を含む底質が露出する期間を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低減に努める。

環境要素	調 査	予 測
騒 音	【建設機械の稼働による騒音】 既存資料によると、事業予定地周辺の昼間の環境騒音は、環境基準の適用のある地点において、環境基準を達成していなかった。 現地調査によると、昼間について環境基準を達成していた。	【建設機械の稼働による騒音】 施工区域の境界上における建設機械の稼働による騒音レベルの最大値は、82dB(A)と予測される。
	【工事関係車両の走行による騒音】 既存資料調査によると、事業予定地周辺における昼間の等価騒音レベル(L_{Aeq})は59～70dBであり、環境基準を達成している。 現地調査によると、昼間の等価騒音レベルは、調査地点 No.2 については、環境基準を達成していなかったが、No.4 については、環境基準を達成していた。	【工事関係車両の走行による騒音】 工事関係車両の走行による昼間の等価騒音レベル(L_{Aeq})は64～73dBと予測される。 また、工事関係車両の走行による増加分は0～2dB程度と予測される。

環境の保全のための措置	評 価
【建設機械の稼働による騒音】 ・建設機械について、原則として低騒音型機械を使用する。 ・大きな音を発生する建設機械が同時に多数稼働することのないような工事計画の策定に努める。 ・運搬車両のアイドリングについて、作業時及びやむを得ない場合以外は、停止する。 ・建設機械の使用に際しては、負荷を小さくするよう心がけるとともに、十分な点検・整備により、性能の維持に努める。	【建設機械の稼働による騒音】 予測結果によると、施工区域の境界上における建設機械の稼働による騒音レベルの最大値は82dB(A)であり、「名古屋市環境保全条例」に基づく特定建設作業に伴う騒音の規制に関する基準値を下回る。なお、予測場所には、騒音規制法が適用されない工業専用地域が含まれるが、参考までに騒音の規制に関する基準と比較すると、騒音レベルの最大値は基準値を下回る。 本事業の実施にあたっては、建設機械について、原則として低騒音型機械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低減に努める。
【工事関係車両の走行による騒音】 ・土砂、資材等の搬出入については、積載量に応じた適正な車種の選定による運搬の効率化を推進することにより、さらに工事関係車両の走行台数を減らすよう努める。 ・工事関係の通勤者には、公共交通機関の利用や自動車の相乗りを指導し、通勤に使用する車両の走行台数を減らすよう努める。 ・工事関係車両については、十分な点検・整備を行い、急発進や急加速を避けるなど、適正な走行に努める。 ・アイドリングストップの遵守を指導する。 ・No.4地点の前面道路において、住居等生活関連施設の近くを走行する際は、徐行運転を行う等静穏な走行に努めることにより、騒音の増加を減らすよう配慮する。	【工事関係車両の走行による騒音】 予測結果によると、工事関係車両の走行による工事中の予測値は、全予測地点で0～2dB程度の増加である。 工事関係車両の走行による騒音レベルは、No.4地点では2dB増加するものの、環境基準の値(65dB)を下回る。No.2地点については、環境基準の値(70dB)を上回るものの、現況においても環境基準の値を上回っている状況であり、工事関係車両の走行による増加分は0dBである。騒音レベルが2dB増加するNo.4地点の前面道路について、住居等生活関連施設の近くを走行する際は、徐行運転を行う等静穏な走行に努めることにより、騒音の増加を減らすよう配慮する。 本事業の実施にあたっては、土砂、資材等の搬出入の効率化により、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、周辺の環境に及ぼす影響の低減に努める。

環境要素	調 査	予 測
振 動	【建設機械の稼働による振動】 現地調査によると、環境振動の振動レベル（L_{10}）の時間区分の平均値は、昼間（7～20時）で 38dB、夜間（6～7時及び 20～22時）で 25dB であった。	【建設機械の稼働による振動】 施工区域の境界上における建設機械の稼働による振動レベルの最大値は、72dB と予測される。
	【工事関係車両の走行による振動】 既存資料調査によると、事業予定地周辺における昼間の振動レベル（L_{10}）は 49～56dB である。 現地調査によると、昼間及び夜間ともに、要請限度を下回っていた。	【工事関係車両の走行による振動】 道路交通振動の振動レベル（$L_{10} \times 8 \sim 18$ 時）は、39～52dB と予測される。 また、工事関係車両の走行による増加分の最大値は 0～7dB 程度と予測される。

環境の保全のための措置	評価
【建設機械の稼働による振動】 ・大きな振動を発生する建設機械が同時に多数稼働することのないような工事計画に努める。 ・建設機械について、原則として低振動型機械を使用する。 ・建設機械の使用に際しては、負荷を小さくするよう心がけるとともに、十分な点検・整備により、性能の維持に努める。	【建設機械の稼働による振動】 予測結果によると、施工区域の境界上における建設機械の稼働による振動レベルは、最大値で 72dB である。 建設機械の稼働による振動レベルは、「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を下回る。なお、予測場所には、振動規制法が適用されない工業専用地域が含まれるが、参考までに振動の規制に関する基準と比較すると、振動レベルの最大値は基準値を下回る。 本事業の実施にあたっては、建設機械について、原則として低振動型機械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低減に努める。
【工事関係車両の走行による振動】 ・土砂、資材等の搬出入については、積載量に応じた適正な車種の選定による運搬の効率化を推進することにより、さらに工事関係車両の走行台数を減らすよう努める。 ・工事関係の通勤者には、公共交通機関の利用や自動車の相乗りを指導し、通勤に使用する車両の走行台数を減らすよう努める。 ・工事関係車両については、十分な点検・整備を行い、急発進や急加速を避けるなど、適正な走行に努める。 ・No.4 地点の前面道路において、住居等生活関連施設の近くを走行する際は、徐行運転を行う等静穏な走行に努めることにより、振動の増加を減らすよう配慮する。	【工事関係車両の走行による振動】 予測結果によると、工事関係車両の走行による工事中の予測値は、全予測地点で 0～7dB 程度の増加である。 工事関係車両の走行による振動レベルは、全予測地点で「振動規制法」に基づく要請限度を下回るが、No.4 地点では最大 7dB 増加すると予測される。No.4 地点の前面道路について、住居等生活関連施設の近くを走行する際は、徐行運転を行う等静穏な走行に努めることにより、振動の増加を減らすよう配慮する。 本事業の実施にあたっては、土砂、資材等の搬出入の効率化により、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、周辺の環境に及ぼす影響の低減に努める。

環境要素	調 査	予 測
水質・底質	【工事中】 既存資料調査によると、令和 2 年度の事業予定地周辺の水質は、生活環境項目は環境基準に適合していない項目があり、健康項目は、全ての項目で環境基準に適合している。ダイオキシン類は、全ての地点で環境基準に適合している。大江川の令和 2 年度の調査結果は年平均値で 0.21pg-TEQ/L であり、環境基準に適合している。 また、平成 28～令和 2 年度の化学的酸素要求量（COD）及び浮遊物質（SS）の経年変化は令和元年度に高い値を示している。 底質は、暫定除去基準に定められているポリ塩化ビフェニル（PCB）及び総水銀は、全ての地点で基準値を下回っている。アスファルトマットより上を対象とした底質調査結果は、ヘドロ層において、PCB、ベンゼン、砒素、鉛、ふっ素、ほう素及びダイオキシン類が基準値を超過している。 現地調査によると、水質については、生活環境項目は、pH、SS、DO、全窒素、全燐、全亜鉛で環境基準、環境目標値を満足しない地点、時期及び層がみられた。その他の項目は地点、時期及び層で環境基準、環境目標値を満足していた。健康保護項目等は、全地点で環境基準を満足していた。 底質については、いずれの地点も粘性の土質であり、事業予定地の No.A 及び No.B は砂分の割合が多く、周辺海域の No.C 及び No.D ではシルト・粘土分の割合が多かった。 事業予定地の水質、底質、流況の状況は、周辺海域と比べても大きな差異はなく、水質、底質、流況の状況は季節を通じて同様の傾向を示していた。	【工事中】 現地調査の結果、事業予定地での事業予定地での有害物質（水質）は、全ての地点で環境基準に適合していることから、現況において水質の汚染はないものと考えられる。 本工事において、汚濁物質及び有害物質の流出を防ぐための工事計画及び排水処理が計画されている。また、工事期間中は河口部に汚濁防止膜を設置し、ヘドロ層を含む底質の改良時には有害物質排水処理施設を設け、水質処理を行う計画である。 これらのことから、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。

環境の保全のための措置	評 価
【工事中】 ・ 橋梁の上下流の非盛土部について、地盤改良の際、ヘドロ層を含む底質が露出する期間が生じるが、露出する時間を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。	【工事中】 予測結果において、汚濁物質及び有害物質が拡散・流出する可能性は極めて小さいと考えられることから、水面の埋立てによる水質・底質への影響は小さいと判断する。

環境要素	調 査	予 測
水質・底質	【存在時】 既存資料調査及び現地調査は、【工事中】参照。	【存在時】 ア．水 象 防潮壁のみ存在時、防潮壁と埋立地両方の存在時について、流速変化の範囲は、3.0cm/s 増加～6.6cm/s 減少の範囲にあった。事業予定地近傍の 4 地点における流速値をみると、現況で最大 3cm/s 程度であり、防潮壁と埋立地両方の存在時は流速が 1～2cm/s 程度減少するが、元々の流速が小さいことから、その影響は小さいと考えられる。 また、下層（7.0m～海底）の流速変化及び流速変化の範囲は、上層（0m～2.6m）や中層（2.6m～7.0m）と比較し小さい。 以上により、埋立地の存在による水象の変化は小さいと予測される。 イ．水質（COD） 防潮壁より河川側においては、流速の低下に伴い COD がわずかに上昇している。防潮壁より海側においては、わずかに COD の増減がみられる。現況再現年次と、防潮壁と埋立地両方の存在時を比較した際の COD 増加値は最大 0.25mg/L であり、この値を現況調査結果における各地点の COD75% 値に足し合わせても、名古屋市の環境目標値（5mg/L）を下回る。 以上により、埋立地の存在による水質（COD）の変化は小さいと予測される。

環境の保全のための措置	評 価
	【存在時】 予測結果において、埋立地の存在による水象の変化は小さいと予測されること、COD増加値は最大 0.25mg/L であり、この値を現況調査結果における各地点の COD75% 値に足し合わせても、名古屋市の環境目標値（5mg/L）を下回ること、また、事業計画より、新たな汚濁負荷となる排出はないことから、埋立地の存在による水質・底質への影響は小さいと判断する。

環境要素	調 査	予 測
地 下 水	【工事中】 既存資料調査によると、令和 2 年度の事業予定地周辺の地下水質の状況は、南区三条一丁目の砒素及び南区要町のクロロエチレンが環境基準に適合していない。 平成 29 年度における事業予定地の地下水調査結果は、対象 8 項目は、全項目、両地点とも環境基準に適合していた。 平成 28～29 年度における事業予定地の透水性試験結果は、透水係数 k (m/s) はヘドロ層が 10^{-9}、粘性土が $10^{-7} \sim 10^{-8}$ のオーダーの値であり、透水性が「非常に低い～低い」土層であった。一方、砂質土は 10^{-5} のオーダーの値であり、透水性が「中位」の土層であった。 事業予定地における不透水層は、ヘドロ層の下層に厚く分布する粘性土(シルト;Ac)層となる。帯水層は、不透水層の上部に位置する砂質土層、ヘドロ層(0.95～3.25m厚)、覆土層(平均 50cm 厚)及びアスファルトマット(5cm 厚)となる。 底質はこれまでの調査において、汚染土壌はヘドロ層のみに留まっており、ヘドロ層上部の覆土層、ヘドロ層下部の砂質土層には広がっていない。 大江川の水底下は、ヘドロ層の少し下層まで帯水している。ヘドロ層は、現場で地下水が採水できず透水係数も非常に低いことから、層内の水はほとんど動いていないと考えられる。一方、ヘドロ層の上下層にある覆土層と砂質土層は、現場で採水ができたことから地下水として流動している。この覆土層と砂質土層では、地下水の汚染は確認されておらず、土壌の汚染も確認されていない。	【工事中】 ア．地下水汚染の発生・拡散 既存資料調査の結果、ヘドロ層の上層及び下層について、現状で地下水質及び土壌ともに汚染は確認されておらず、ヘドロ層内の水もほとんど動いていないことがわかっている。 水面の埋立て(載荷重)に伴う汚染水の溶出の可能性については、汚染土層内で水の動きがほとんどないことに加え、ヘドロ層の下層には不透水層があること、工事は大江川の流路と遮断してから(河道内仮締切工)、ヘドロ層の上層にある覆土層及びアスファルトマットの上に盛土を行うことから、汚染物質が上層及び下層の地下水及び大江川右岸へ溶出する可能性は極めて小さいと予測される。 イ．汚染した地下水の摂取 汚染土層の水を直接的に摂取する可能性は、汚染土層内で水の動きがほとんどないことに加え、大江川の両岸には護岸構造物が不透水層まで設置されており、河川内の地下水が護岸背後まで移動できないこと、また、事業予定地が感潮域のため飲用利用はほとんどないと考えられることから、その可能性は極めて低いと予測される。

環境の保全のための措置	評 価
【工事中】 ・汚染土による周辺環境への影響の防止に留意した工事計画を策定する。 ・工事施工前、施工中及び施工後に地下水質の調査を行い、施工に伴う地下水汚染が生じていないことを確認する。	【工事中】 予測結果によると、工事による周辺の地下水に及ぼす影響は極めて小さいことから、工事による地下水汚染の発生・拡散への影響は極めて小さいと判断する。

環境要素	調 査	予 測
地 盤	【工事中】 既存資料調査によると、事業予定地及び周辺で地盤沈下（年間 1cm 以上の沈下）は発生していない。 事業予定地内の地質（地層層序）は、大江川水底表面に汚染土対策として施されたアスファルトマットが敷設され、その下に覆土が設けられている。その下層に汚染土のヘドロ層が分布し、その下層には不透水性の粘性土層が厚く分布し、その下層に砂質、礫質、粘性の土層が交互に分布している。 事業予定地周辺となる護岸背後は、砂を主とした盛土層が 3～4m 程度以上の層厚でみられ、その下層に砂質土層が分布する。厚く分布する粘性土層以下は、事業予定地内の河川とほぼ同様の地層層序となっている。	【工事中】 地盤沈下は、0.86k 左岸の送電鉄塔で、平均傾斜角が限界角をわずかに超えた。 また、0.86k 左岸の建屋では相対沈下量、1.66k 左岸の民家では相対沈下量と平均傾斜角が限界値もしくは限界角の範囲に含まれた。 限界値（限界角）とは、この値を超えると沈下による何らかの障害が建物に発生する確率が高いとされるものである。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。

環境の保全のための措置	評 価
【工事中】 ア．予測の前提とした措置 ・右岸側工事時には、先行解析の結果、護岸背後で許容値を超える沈下が生じると評価されたため、盛土高を 3.6～4.3m に低減する。 イ．その他の措置 ・埋立てに用いる土砂による周辺環境への影響の防止に留意した工事計画を策定する。 ・工事施工時には、盛土の安定性や圧密状況、近接構造物等に対する影響等を動態観測によって確認し、必要に応じて更なる沈下の軽減対策を実施する。	【工事中】 水面の埋立てによる地盤沈下は、過年度より解析・評価・対策の検討が進められており、護岸背後に及ぼす影響についても、右岸工事時の盛土高を低減する対策が事業計画に反映されている。予測結果によると、水面の埋立てに伴う護岸背後の地盤沈下は少ないと予測されること、また、工事施工時には動態観測を行い、必要に応じて対策を実施することから、工事の実施による地盤への影響は小さいと判断する。

環境要素	調 査	予 測
安 全 性	【工事中】 既存資料調査によると、調査地域における交通網の状況は、主要な道路網として、名古屋高速 4 号東海線、名古屋高速 3 号大高線、一般国道 23 号及び 247 号、主要県道名古屋半田線及び諸輪名古屋線等が通っている。鉄道は、名鉄の常滑線及び築港線、臨海鉄道の東港線及び東築線が通っている。バス路線は、市バスが通っている。 平成 27 年度における事業予定地周辺の道路の自動車交通量は、一般国道 247 号(№7)が 48,008 台/24 時間、主要県道諸輪名古屋線(№8)が 14,607 台/24 時間、主要県道名古屋半田線(№10)が 14,721 台/24 時間、主要県道名古屋半田線(№11)が 28,443 台/24 時間である。また、大型車混入率は、12.9～43.3%である。 現地調査によると、自動車交通量の調査結果、最も交通量が多い区間は、大型車類は区間 E、小型車類及び合計は区間 G であった。大型車混入率は 4.7～46.9%であり、最も混入率が高い区間は区間 A であった。 事業予定地周辺は、主要交差点に信号機や横断歩道等の安全施設が整備されており、主要道路においては歩車道分離がなされているが、一部には歩道無しの区間が存在する。	【工事中】 ア．事業予定地周辺の発生集中交通量 工事関係車両の発生集中による自動車交通量の増加率は、0.5～3.5%と予測される。 イ．工事関係車両出入口における歩行者及び自転車との交錯 工事関係車両出入口における工事関係車両は 158 台/16 時間(ピーク時：20 台/時)、歩行者は 30 人/16 時間(ピーク時：8 人/時)、自転車は 99 台/16 時間(ピーク時：33 台/時)と予測される。
廃棄物等		【工事中】 工事中に発生する廃棄物等は、コンクリートが約 300t、廃プラスチック類が約 1t、その他(アスファルトマット)が約 2,000t、その他(かき殻)が約 13t と推定した。このうち、再資源化率は、前 2 者が 100%、後 2 者が 0%である。廃棄物の処理にあたっては、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ある。リサイクルが行えない廃棄物については、最終処分場へ搬入し、埋立処分する。

環境の保全のための措置	評 価
【工事中】 本事業の実施にあたっては、以下に示す環境の保全のための措置を講ずる。 ・ 工事関係車両の出入口付近では、視認性を良好に保ち、交通誘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。 ・ 工事関係車両の運転者には、走行ルートの遵守、適正な走行の遵守を指導し、徹底させる。 ・ 工事関係車両の走行については、交通法規を遵守し、安全運転を徹底させる。 ・ 土砂、資材等の搬出入については、積載量に応じた適正な車種の選定による運搬の効率化を推進することにより、さらに工事関係車両の走行台数を減らすよう努める。 ・ 工事関係の通勤者には、公共交通機関の利用や自動車の相乗りを推進することにより、通勤車両の走行台数を減らすよう努める。	【工事中】 予測結果によると、工事関係車両の走行ルート上の各区分における工事関係車両による交通量の増加率は、0.5～3.5%と予測されるが、これらのルートは、概ねマウントアップ等により歩車道分離がなされていること、主要道路と交差する位置には信号機や横断歩道が整備されている。また、近隣の小学校が指定している通学路と接する箇所は、マウントアップや信号機等が整備されている。これらのことから、工事関係車両の走行による交通安全への影響は小さいと判断する。 本事業の実施にあたっては、工事関係車両出入口付近の視認性を良好に保ち、交通誘導員を配置する等の環境の保全のための措置を講ずることにより、周辺の交通安全に及ぼす影響の低減に努める。
【工事中】 本事業の実施にあたっては、以下に示す環境の保全のための措置を講ずる。 ・ 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る。 ・ 最新のリサイクル技術の情報収集に努め、可能な限り再資源化を図る。	【工事中】 本事業の実施においては、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。また、最新のリサイクル技術の情報収集に努め、可能な限り再資源化を図っていくものとする。

環境要素	調 査	予 測
植 物	【工事中】 既存資料調査によると、調査地域及びその周辺で生育情報のある重要な陸生植物は 41 科 82 種であった。 現地調査によると、陸生植物が 230 種、植物プランクトンが 63 種、付着生物（植物）が 5 種確認された。 重要な種は、陸生植物で 3 種（イセウキヤガラ、アキノミチヤナギ、ホソバハマアカザ）が確認された。 重要な群落、重要な水生植物は確認されなかった。	【工事中】 重要な種 3 種は、水面の埋立てにより、本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ると予測される。しかしながら、これらの種は周辺に生育情報があり、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る。
	【存在時】 既存資料調査及び現地調査は、【工事中】参照。	【存在時】 事業予定地及び事業予定地周辺に重要な水生植物はみられなかったことから、埋立地の存在による影響はないものと予測される。

環境の保全のための措置	評 価
	【工事中】 予測結果によると、重要な植物種に及ぼす影響は小さく、事業予定地内に重要な群落は確認されなかったことから、水面の埋立てによる植物への影響は小さいと判断する。
	【存在時】 予測結果によると、事業予定地及び事業予定地周辺に重要な水生植物種はみられなかったことから、埋立地の存在による水生植物種への影響は回避されるものと判断する。

環境要素	調 査	予 測
動 物	【工事中】 既存資料調査によると、調査地域及びその周辺で生息情報のある重要な陸生及び水生動物は、哺乳類が 5 種、鳥類が 43 種、爬虫類が 3 種、両生類が 2 種、昆虫類が 54 種、陸生貝類が 0 種、クモ類が 5 種、底生動物が 69 種、魚介類が 25 種、付着生物が 0 種であった。 現地調査によると、哺乳類が 1 種、鳥類が 60 種、爬虫類が 3 種、昆虫類が 342 種、動物プランクトンが 43 種、底生生物が 26 種、魚卵が 8 種、稚仔魚が 5 種、魚介類が 32 種、付着生物（動物）が 27 種確認された。 重要な種は、鳥類で 4 種（ケリ、オオセグロカモメ、コアシサシ、ミサゴ）、爬虫類で 1 種（ニホンスッポン）、昆虫類で 2 種（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）、底生生物で 2 種（カワグチツボ、ウミゴマツボ）、魚介類で 6 種（ニホンウナギ、トビハゼ、マサゴハゼ、クシテガニ、モクズガニ、コメツキガニ）が確認された。 水鳥の重要な餌場等の注目すべき生息地は確認されなかった。	【工事中】 ア．陸生動物種及び注目すべき生息地への影響 鳥類 4 種は、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、事業予定地及び事業予定地周辺では繁殖していないと考えられる（オオセグロカモメは冬鳥）。また、確認内容等から事業予定地の餌場としての価値も低い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される。 爬虫類のニホンスッポンは、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、大江川の河川連続性は確保される。本種は移動能力があり、多様な水環境にも生息できるため、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。事業による影響は小さいものと予測される。 昆虫類 2 種は、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る。しかしながら、大江川での確認個体数も多くないと考えられること等から、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る。 イ．重要な水生動物種及び注目すべき生息地への影響 底生動物 2 種は、移動能力が低く、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る。しかしながら、両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予測される。 魚介類 6 種のうちニホンウナギ、モクズガニは移動能力が高く、マサゴハゼは埋立て範囲外にも生息するため、事業による影響は小さいものと予測される。一方、トビハゼ、クシテガニ、コメツキガニは、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る。しかしながら、これらの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予測される。

環境の保全のための措置	評 価
【工事中】 ・ 工事時の大気汚染、粉じん、騒音、振動、濁水等による重要な動物種の生息環境への影響の防止に留意した工事計画を策定する。 ・ 工事に先立ち、施工区域の境界に汚濁防止膜を設置することにより、濁りの拡散を抑制する。 ・ 排水の発生の低減に努めるとともに、発生した排水は適切に水質処理を行った後、放流する。	【工事中】 予測結果によると、重要な動物種に及ぼす影響は小さく、事業予定地内に注目すべき生息地は確認されなかったことから、水面の埋立てによる動物への影響は小さいと判断する。

環境要素	調 査	予 測
動 物	【存在時】 既存資料調査及び現地調査は、【工事中】参照。	【存在時】 ア．重要な水生動物種への影響 カワグチツボ、ウミゴマツボ、トビハゼ、クシテガニ及びコメツキガニは、開放水面である事業予定地より海側の水域は、基本的に干満差がなくなり淡水化する。この海側の水域は、淡水化に伴いヨシ群落が成立することと考えられるが汽水域ではなくなるため、これらの種の生息環境は消失する。しかしながら、これらの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予測される。 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、両種とも多様な水環境にも生息できるため、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予測される。 マサゴハゼは、生息が確認された事業予定地より海側の水域が淡水化するため、生息環境が消失すると予測される。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。 イ．注目すべき生息地への影響 事業予定地内に注目すべき生息地は確認されなかったことから、埋立地の存在による影響はないものと予測される。

環境の保全のための措置	評 価
	【存在時】 予測結果によると、重要な水生動物種に及ぼす影響は小さく、事業予定地内に注目すべき生息地は確認されなかったことから、埋立地の存在による動物への影響は小さいと判断する。

環境要素	調 査	予 測
生 態 系	【工事中】 調査範囲の大半を占める大江川は、全体的に人為的要素の強い環境であり、両岸とも人工護岸となっている。満潮時には護岸まで水位が上がる感潮域で、水生生物面からみた海域との連続性は確保されているが、注目される干潟、藻場、砂浜等は報告されていない。調査範囲内の大江川は、大江川緑地下の暗渠から開渠となった環境で、川幅は下流方向に約 70m(事業予定地内) 約 80m(事業予定地内) 約 150m(海側) となっている。開放水面が連続してみられ、ヨシ群落等の植生は、上流側(事業予定地内) で成立している。 また、事業予定地の上流側に隣接する大江川緑地は、植栽された樹木が高木に生長しており、まとまった樹林地が形成されている。 地域を特徴づける生態系の注目種等は、生態系の上位に位置するという上位性の視点からは、魚類の「スズキ」、生態系の特徴をよく現すという典型性の視点からは、魚類の「ハゼ類」、植生の「ヨシ群落」、鳥類の「シジュウカラ」を抽出した。	【工事中】 スズキは、水面の埋立てにより確認地点が消失し生息環境も変化するが、大江川の河川連続性は確保される。本種は移動能力が高く、多様な水環境にも生息できるため、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。また、餌資源となる魚介類や底生生物は事業予定地より海側の水域においても多く確認されているため、大きな餌資源量の減少はない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される。 ハゼ類は、その多くの種が埋立てられない海側へ移動すると考えられるため、工事中的影響は小さいものと予測される。 ヨシ群落は、水面の埋立てにより、確認地点及び生育環境が消失し、ヨシ群落を利用するクシテガニやトビハゼ、チョウ類やガ類等のほか、アブラコウモリやツバメといった上位種の生息環境も消失することになるため、事業による影響はあると予測される。しかしながら、本群落はアスファルトマット上に成立した二次的な植生であること、事業予定地の周辺にも広く分布していることから、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る。 シジュウカラは、大江川緑地の樹林帯(植栽樹林群)で、年間を通して数例ずつ確認された。大江川緑地は改変されないため、水面の埋立てによる影響はないものと予測される。

環境の保全のための措置	評 価
【工事中】 ・ 工事時の大気汚染、粉じん、騒音、振動、濁水等による重要な動物種の生息環境への影響の防止に留意した工事計画を策定する。 ・ 工事に先立ち、施工区域の境界に汚濁防止膜を設置することにより、濁りの拡散を抑制する。 ・ 排水の発生の低減に努めるとともに、発生した排水は適切に水質処理を行った後、放流する。	【工事中】 予測結果によると、生態系で抽出した注目種等に及ぼす影響は小さいことから、水面の埋立てによる地域を特徴づける生態系への影響は小さいと判断する。

環境要素	調 査	予 測
生 態 系	【存在時】 既存資料調査及び現地調査は、【工事中】参照。	【存在時】 スズキは、淡水への適応性があり、移動能力も高いため、海域や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される。 なお、開放水面である事業予定地より海側の水域は淡水化するため、餌資源となる魚介類や底生生物は減少するものと考えられる。 ハゼ類は、その多くの種は汽水域を生息環境とし、純淡水の環境下では生息できないため、淡水化に伴い生息環境が消失すると予測される。しかしながら、これらのハゼ類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予測される。 ヨシ群落は、開放水面である事業予定地より海側の水域が淡水化し、現況よりヨシの生育に適した環境になると考えられる。ヨシ群落が発達することもあり、事業による影響は極めて小さいものと予測される。 シジュウカラは、大江川の上部空間に植栽帯を設けた緑地が計画されているため、本種の生息地も拡大すると考えられる。事業による影響はなく、本種が生息できる樹林環境が創出されると予測される。

環境の保全のための措置	評 価
【存在時】 ・事業予定地の緑化を図る。 ・地域の植生に適した緑化を図る等、周囲の自然環境と調和した土地利用に努める。 ・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。	【存在時】 予測結果によると、生態系で抽出した注目種等に及ぼす影響は小さいことから、埋立地の存在による地域を特徴づける生態系への影響は小さいと判断する。

環境要素	調 査	予 測
水 循 環	【存在時】 伊勢湾及び三河湾西部の潮流は、上げ潮流は湾奥へ向かい、下げ潮流は湾口に向かって流れている。 調査地域には、大江川が流れており、調査地域の北側には山崎川及び堀川が、南側には天白川が流れている。なお、事業予定地は大江川に位置する。 水象については、No.1 は夏季の海面下 2.0mを除き、北方成分が大きくなっていた。No.2 は夏季の海面下 5.0mを除き、東方成分が大きくなっていた。	【存在時】 大江川の河川水はボックスカルバートに入り、事業予定地より西側の開放水面に排水される計画であることから、河川水の状況の変化は小さいと予測される。 海域は「第2部 第5章 水質・底質」に示すとおり、埋立地の存在による流速の変化は小さいと予測される。 地下水は、事業予定地の下流端に、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、事業予定地内の地下水は、事業予定地外の海側と分離されている。事業の実施により、大江川は暗渠で流下するため、河川水と地下水が遮断される。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。一方、事業予定地より西側の開放水面は、防潮壁の設置により淡水・滞水化を示すものの水域が維持されるため、地下水の状況に大きな変化はないと予測される。 事業予定地内の雨水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、事業の実施による雨水排水に大きな変化はないと予測される。 これらのことから、埋立地の存在による水循環への影響は小さいと考えられる。

環境の保全のための措置	評 価
	【存在時】 予測結果によると、埋立地の存在による水循環の変化は小さいことから、埋立地の存在による水循環への影響は小さいと判断する。

環境要素	調 査	予 測
人と自然との触れ合いの活動の場	【工事中】 人と自然との触れ合いの活動の場として、調査地域内には 13 の公園があり、事業予定地周辺には、大江川緑地、宝生公園、滝春公園が隣接している。このうち、事業予定地の東側に広がる大江川緑地は、大江川の上流側（約 1.8km）を埋立てた際、その地上空間に造成した緑地で、利用者数は事業予定地周辺で最も多い。現地調査で得られた利用者数は、秋季の休日 1 日で 880 名であり、事業予定地内の大江川左右岸道路（堤防天端）を散策等で利用する人も、この大江川緑地を起点・終点としている場合が多い。	【工事中】 ア．人と自然との触れ合いの活動の場の改変 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は、工事に伴う直接的な改変はない。 イ．人と自然との触れ合いの活動の場の変化 水面の埋立てによる降下ばいじん量は工事最盛期で $0.1\text{t}/\text{km}^2 \cdot \text{月}$ 以下、二酸化窒素寄与濃度は 0.004ppm 以下、浮遊粒子状物質は $0.0005\text{mg}/\text{m}^3$ 以下、建設作業騒音は工事最盛期で 60dB 程度、建設作業振動は 50dB 程度であり、事業による影響は小さいと予測される。 ウ．事業予定地内の大江川左右岸道路 工事期間中は、大江川の河川内で埋立てが施工されるため、水辺景観の質は低下する。また、埋立てが進むと、堤防より高い位置に盛土面が出現する時期があり（その後は堤防高まで自然沈下）、眺望景観の質も低下する。 大江川左右岸道路の利用者は、大江川緑地を起点・終点としている場合が多い。また、利用目的は「通行（通過）」が最も多く、水辺景観を求めて大江川左右岸道路を訪れる人は、調査を実施した休日で右岸が 1 日 31 名、左岸が 1 日 88 名で、工事が通常行われる平日でみれば、利用者数は休日より少なくなると考えられる。 利用者の多い大江川緑地は改変されないこと、人と自然との触れ合いを目的に大江川左右岸道路まで訪れる人は少ないと考えられることから、工事による影響は小さいものと予測される。

環境の保全のための措置	評 価
【工事中】 ・ 大きな音や振動を発生する建設機械が同時に多数稼働することのないような工事計画の策定に努める。 ・ 建設機械については、原則として低騒音・低振動型や排出ガス対策型建設機械を使用する。 ・ 排水の発生の低減に努めるとともに、発生した排水は適切に水質処理を行った後、放流する。 ・ 工事関係車両の運転者に対し、適正な走行、アイドリングストップの遵守を指導、徹底する。 ・ 工事関係車両が事業予定地周辺を走行する際、歩行者等に対する交通安全の確保に留意した工事計画の策定に努める。 ・ 工事関係車両の運転者に対し、適正な走行の遵守を指導、徹底する。	【工事中】 人と自然との触れ合いの活動の場は改変されず、水面の埋立て及び建設機械の稼働による影響も小さいと予測された。また、事業予定地内の大江川左右岸道路は、自然との触れ合いを目的として訪れる人は少ないと考えられること等から、工事による影響は小さいと予測された。これらのことから、人と自然との触れ合いの活動の場への影響は小さいと判断する。

環境要素	調 査	予 測
温室効果 ガ ス 等		【工事中】 工事中における温室効果ガス排出量（二酸化炭素換算）は、建設機械の稼働により 14,562tCO₂、建設資材の使用により 47,346tCO₂、建設資材等の運搬により 1,769tCO₂、廃棄物の発生（埋立）により 7,547tCO₂ であり、これらの合計は、71,224tCO₂ と予測される。

環境の保全のための措置	評 価
【工事中】 本事業の実施にあたっては、以下に示す環境の保全のための措置を講ずる。 ア．建設機械の稼働 ・建設機械の不要なアイドリングを中止するとともに、作業効率や機械の燃料消費率の向上に努める。 ・建設機械の使用に際しては、負荷を小さくするよう心がけるとともに、十分な点検・整備により、性能の維持に努める。 ・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。 イ．建設資材の使用 ・建設材料を製造する際、二酸化炭素の発生量が少ないものを使用するよう努める。 ウ．建設資材等の運搬 ・資材等の搬出入については、積載量に応じた適正な車種の選定による運搬の効率化を推進することにより、さらに工事関係車両の走行台数を減らすよう努める。 ・工事関係の通勤者には、公共交通機関の利用や自動車の相乗りを指導し、通勤車両台数を減らすように努める。 ・工事関係車両については、十分な点検・整備を行い、急発進や急加速を避けるなど、適正な走行に努める。 ・アイドリングストップの遵守を指導する。 ・一括運搬等、合理的な運搬計画を検討し、延べ輸送距離の縮減に努める。 4．廃棄物の発生 ・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、減量化並びに再利用・再資源化に努める。 ・最新のリサイクル技術の情報収集に努め、可能な限り再資源化を図る。	【工事中】 予測結果によると、工事中に発生する温室効果ガス排出量は、71,224tCO₂である。 本事業の実施にあたっては、建設機械の不要なアイドリングを中止するとともに、作業効率や機械の燃料消費率の向上に努める等の環境の保全のための措置を講ずることにより、温室効果ガス排出量の低減に努める。

第4部 事後調査に関する事項

環境影響評価を行った環境要素に及ぼす影響の程度を把握するとともに、予測、評価及び環境保全措置の妥当性を検証することを目的として、事後調査を実施する。

事後調査計画は、表 4-1 に示すとおりである。

なお、表に示した全調査事項について、市民等からの苦情があった場合には、その内容及び対処方法並びにその後の状況を調査する。また、事後調査結果が環境影響評価の結果と著しく異なる場合は、その原因を調査し、本事業の実施に起因することが判明した場合には、必要な環境保全措置について検討するとともに、必要に応じて追加的に調査を行う。

表 4-1(1) 事後調査計画

環境要素	調査事項	調査方法	調査場所	調査時期
大 気 質	水面の埋立てによる大気汚染（粉じん）	「衛生試験法・注解」（日本薬学会，平成30年）に準じる方法により調査する。	施工区域境界において最も降下ばいじん量が多くなると予測される地点	建設機械からの粉じんの排出量が最大と想定される時期（3ヶ月） < 予定時期 > 令和7年（着工後13～15ヶ月目）
	建設機械の稼働による大気汚染（二酸化窒素及び浮遊粒子状物質）	建設機械の配置及び稼働状況を調査する。	施工区域内	建設機械からの大気汚染物質の排出量が最大と想定される時期（1年） < 予定時期 > 令和7～10年 （二酸化窒素：着工後44～55ヶ月目、浮遊粒子状物質：着工後23～34ヶ月目）
	工事関係車両の走行による大気汚染（二酸化窒素及び浮遊粒子状物質）	自動車交通量（一般車両及び工事関係車両）及び走行速度を調査する。	予測場所と同じ地点	工事関係車両からの大気汚染物質の排出量が最大と想定される時期（平日1日） < 予定時期 > 令和10年（着工後49ヶ月目） < 調査時間 > 24時間
悪 臭	水面の埋立てによる悪臭（特定悪臭物質及び臭気指数）	特定悪臭物質については「悪臭防止法施行規則」（昭和47年総理府令第39号）及び「特定悪臭物質の測定の方法」（昭和47年環境庁告示第9号）、臭気指数については「臭気指数及び臭気排出強度の算定の方法」（平成7年環境庁告示第63号）に基づく方法により調査する。	前掲図 2-2-1（p.172）に示す現地調査場所と同じ地点	工事中 < 予定時期 > 令和6～15年（工事中） < 調査頻度 > 年1回（夏季）

表 4-1(2) 事後調査計画

環境要素	調査事項	調査方法	調査場所	調査時期
騒音	建設機械の稼働による騒音	「特定建設作業に伴って発生する騒音の規制に関する基準」(昭和43年厚生省・建設省告示第1号)に基づく方法により調査する。また、建設機械の配置及び稼働状況も併せて調査する。	施工区域境界で、建設機械の稼働による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	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(平日1日) < 予定時期 > 令和10年(着工後49ヶ月目) < 調査時間 > 工事実施時間
	工事関係車両の走行による騒音	「騒音に係る環境基準について」(平成10年環境庁告示第64号)に基づく方法により調査する。また、自動車交通量(一般車両及び工事関係車両)及び走行速度も併せて調査する。	予測評価場所と同じ地点 ^{注)}	工事関係車両の走行による影響(合成騒音レベル)が最大と想定される時期(平日1日) < 予定時期 > 令和10年(着工後49ヶ月目) < 調査時間 > 6~22時の16時間
振動	建設機械の稼働による振動	JIS Z 8735に定める方法により調査する。また、建設機械の配置及び稼働状況も併せて調査する。	施工区域境界で、建設機械の稼働による振動が最も大きくなると予測される地点	建設機械の稼働による影響(合成振動レベル)が最大と想定される時期(平日1日) < 予定時期 > 令和10年(着工後50ヶ月目) < 調査時間 > 工事実施時間
	工事関係車両の走行による振動	JIS Z 8735に定める方法により調査する。また、自動車交通量(一般車両及び工事関係車両)及び走行速度も併せて調査する。	予測評価場所と同じ地点 ^{注)}	工事関係車両の走行による影響(等価交通量)が最大と想定される時期(平日1日) < 予定時期 > 令和10年(着工後49ヶ月目) < 調査時間 > 6~22時の16時間
水質・底質	工事中に発生する水質汚濁物質(SS)及び発生の恐れのある有害物質(鉛、砒素、総水銀、PCB、ベンゼン、ふっ素、ほう素及びダイオキシン類)	「水質汚濁に係る環境基準について」(昭和46年環境庁告示第59号)及び「ダイオキシン類による水質の汚濁に係る環境基準(平成11年12月環境庁告示第68号)に定める方法により調査する。	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	工事中 < 予定時期 > 令和6~15年(工事中) < 調査頻度 > 月1回 < 調査時期 > 平常時(干潮時)及び出水時(干潮時)
	埋立地の存在による水質汚濁(COD)	「水質汚濁に係る環境基準について」に定める方法により調査する。	事業予定地前面海域2箇所(水質・底質の現地調査地点No.C及びNo.Dと同じ)	存在時(1年) < 予定時期 > 令和16年 < 調査頻度 > 春季、夏季、秋季及び冬季の年4回

注) 予測は道路両端で行っているが、評価は増加分の多い側で行っており、調査は評価地点の側で行う。

表 4-1(3) 事後調査計画

環境要素	調査事項	調査方法	調査場所	調査時期
地下水	工事中に発生の恐れのある汚染物質（鉛、砒素、総水銀、PCB、ベンゼン、ふっ素、ほう素及びダイオキシン類）	「地下水の水質汚濁に係る環境基準」（平成9年環境庁告示第10号）に定める方法により調査する。	事業予定地内の盛土部（2地点）	工事前 ＜予定時期＞令和5年に1回 工事中 ＜予定時期＞令和6～15年（工事中） ＜調査頻度＞年1回 工事後 ＜予定時期＞令和16年に1回
地盤	水面の埋立てによる地盤変位（鉛直及び水平変位）	「事業損失防止調査標準仕様書」（名古屋市、平成13年）に定める方法により調査する。	変位解析を行った4断面（8側線）（前掲図2-7-5 p.289参照）	工事中 ＜予定時期＞令和6～15年（工事中） ＜調査頻度＞月1回
安全性	工事の実施に伴う自動車交通量	工事関係車両の走行ルート上における自動車交通量（一般車両及び工事関係車両）を調査する。	事業予定地周辺（予測場所と同じ区間の交通量が把握できる場所）	工事関係車両の交通量が最大と想定される時期（平日1日） ＜予定時期＞令和10年（着工後49ヶ月目） ＜調査時間＞6～22時の16時間
	工事の実施に伴う工事関係車両と歩行者及び自転車との交錯	工事関係車両、歩行者及び自転車交通量に分類し、数取り器により調査する。	事業予定地周辺（予測場所と同じ工事関係車両出入口）	工事関係車両台数が最大と想定される時期（平日1日） ＜予定時期＞令和10年（着工後49ヶ月目） ＜調査時間＞6～22時の16時間
廃棄物等	工事中に発生する廃棄物等の種類、量及び再資源化量	廃棄物の発生量、搬入先、処理方法、有効利用の方法及び再資源化率について調査する。	事業予定地及びその周辺	工事中 ＜予定時期＞令和6～15年（工事中）
植物	工事中の陸生植物	植物相：目視観察調査 植生：植物社会学的手法	現地調査範囲と同じ範囲	工事中（1年） ＜予定時期＞令和10年 ＜調査頻度＞春季、夏季、秋季及び冬季の年4回

表 4-1(4) 事後調査計画

環境要素	調査事項	調査方法	調査場所	調査時期
動物	工事中の陸生動物（爬虫類及び鳥類）及び水生動物（底生生物（動物）及び魚介類）	[陸生動物] 爬虫類：目視観察調査 鳥類：定点観察調査、ラインセンサス調査、任意観察調査 [水生動物] 底生生物（動物）、魚介類：採取調査	[陸生動物] 爬虫類：大江川緑地内1地点 鳥類：事業予定地周辺の4点及び1ート（前掲図2-11-3 p.359参照） [水生動物] 底生生物（動物）、魚介類：事業予定地前面海域2箇所（水生動物現地調査地点No.3及びNo.4と同じ）（前掲図2-11-4 p.360参照）	工事中（1年） ＜予定時期＞令和10年 ＜調査頻度＞春季、夏季、秋季及び冬季の年4回 ただし、鳥類については春季、一般鳥類繁殖期、夏季、秋季及び冬季の年5回
	存在時の水生動物（底生生物（動物）及び魚介類）	底生生物（動物）、魚介類：採取調査	底生生物（動物）、魚介類：事業予定地前面海域2箇所（水生動物現地調査地点No.3及びNo.4と同じ）（前掲図2-11-4 p.360参照）	存在時（1年） ＜予定時期＞令和16年 ＜調査頻度＞春季、夏季、秋季及び冬季の年4回
生態系	工事中の注目種（植物群落、魚介類及び鳥類）	動植物調査結果の整理	事業予定地前面海域及び周辺	工事中（1年） ＜予定時期＞令和10年 ＜調査頻度＞春季、夏季、秋季及び冬季の年4回 ただし、鳥類については春季、一般鳥類繁殖期、夏季、秋季及び冬季の年5回
	存在時の注目種（植物群落、魚介類及び鳥類）	動植物調査結果の整理	事業予定地前面海域及び周辺	存在時（1年） ＜予定時期＞令和16年 ＜調査頻度＞春季、夏季、秋季及び冬季の年4回 ただし、鳥類については春季、一般鳥類繁殖期、夏季、秋季及び冬季の年5回
温室効果ガス等	工事中に発生する温室効果ガスの排出量	原材料の追跡等が可能な範囲内において、建設資材の使用に伴う温室効果ガスの排出量について調査する。	事業予定地内	工事中 ＜予定時期＞令和6～15年（工事中）

また、工事期間中に、埋立てに用いた土砂が「土壤汚染対策法」（平成14年法律第53号）に定める基準（資料2-18（資料編p.48）参照）に適合した性質であることを確認するため、工事中の事後調査結果報告書において、同法に基づき行った試験結果を記載する。

第 5 部 環境影響評価の手續に 関する事項

第 1 章	環境影響評価の手順及び 準備書作成までの経緯	485
第 2 章	配慮書に対する意見と見解	487
第 3 章	方法書に対する意見と見解	541

第 1 章 環境影響評価の手順及び準備書作成までの経緯

本事業の環境影響評価手続きは、「名古屋市環境影響評価条例」（平成 10 年名古屋市条例第 40 号）に基づいて実施している。本事業における環境影響評価の実施手順は図 5-1-1 に示すとおりである。

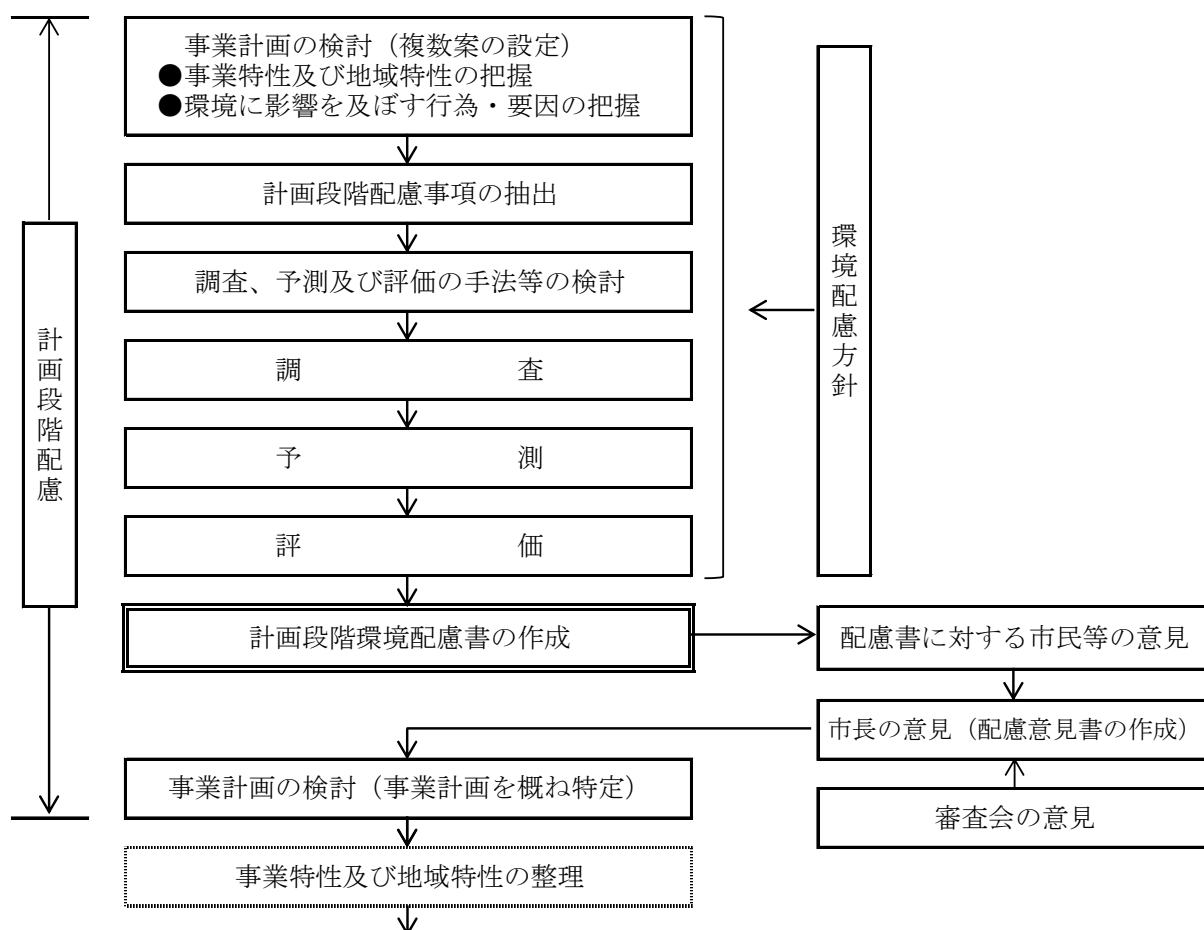


図 5-1-1(1) 環境影響評価の実施手順

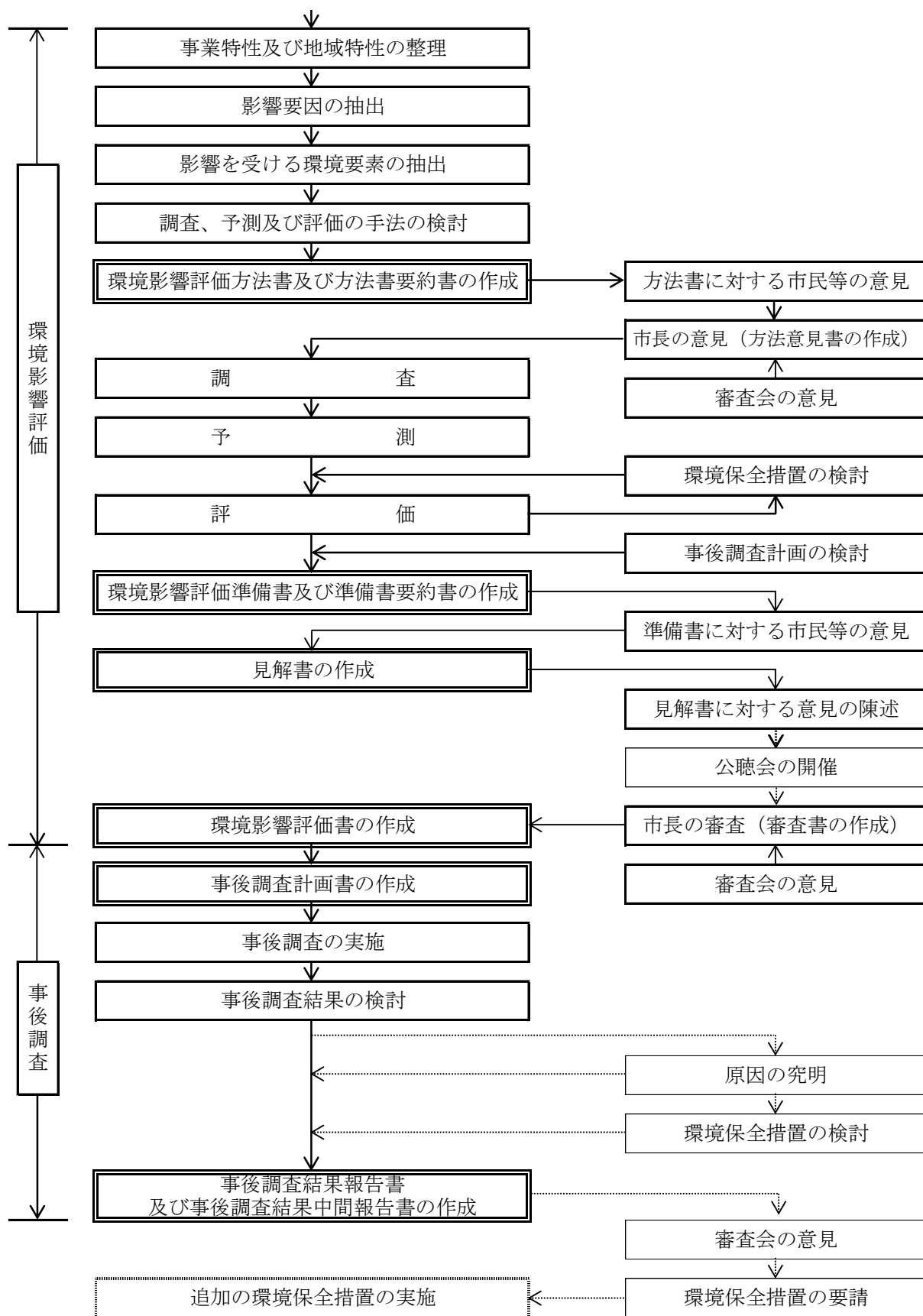


表 5-1-1(2) 環境影響評価の実施手順

環境影響評価準備書作成までの経緯は、表 5-1-1 に示すとおりである。

表 5-1-1 環境影響評価手続の経緯

事 項		内 容
計画段階環境配慮書	提出年月日	令和元年12月10日
	縦覧(閲覧)期間	令和元年12月17日から令和2年1月15日まで
	縦 覧 場 所 (閲 覧 場 所)	名古屋市環境局地域環境対策課、港区役所、南区役所、名古屋市環境学習センター、名古屋市南生涯学習センター (名古屋市緑政土木局河川工務課、名古屋港情報センター)
	縦 覧 者 数 (閲 覧 者 数)	15名 (1名)
計画段階環境配慮書に対する市民等の意見	提 出 期 間	令和元年12月17日から令和2年1月30日まで
	提 出 件 数	1件
計画段階環境配慮書に対する市長の意見 (配慮意見書)	縦 覧 期 間	令和2年3月10日から3月24日まで
	縦 覧 場 所	名古屋市環境局地域環境対策課、港区役所、南区役所、名古屋市環境学習センター、名古屋市南生涯学習センター
	縦 覧 者 数	2名
環境影響評価方法書	提出年月日	令和2年3月17日
	縦覧(閲覧)期間	令和2年3月25日から4月23日まで
	縦 覧 場 所 (閲 覧 場 所)	名古屋市環境局地域環境対策課、港区役所、南区役所(名古屋市環境学習センター、名古屋市南生涯学習センターは新型コロナウイルス感染拡大防止のための施設の休館により中止) (名古屋市緑政土木局河川工務課、名古屋港情報センター)
	縦 覧 者 数 (閲 覧 者 数)	5名 (0名)
環境影響評価方法書に対する市民等の意見	提 出 期 間	令和2年3月25日から5月8日まで
	提 出 件 数	1件
環境影響評価方法書に対する市長の意見 (方法意見書)	縦 覧 期 間	令和2年6月30日から7月14日まで
	縦 覧 場 所	名古屋市環境局地域環境対策課、港区役所、南区役所、名古屋市環境学習センター、名古屋市南生涯学習センター
	縦 覧 者 数	5名

第2章 配慮書に対する意見と見解

市民等の意見の概要及び市長の意見に対する事業者の見解は以下に示すとおりである。なお、本章においては、計画段階環境配慮書を「配慮書」、環境影響評価方法書を「方法書」、環境影響評価準備書を「準備書」と記載する。ただし、市民等の意見の概要及び市長の意見については、原則、原文のとおり記載する。

2-1 配慮書についての環境の保全の見地からの意見（市民意見）の概要及び事業者の見解

配慮書に対する市民等の意見の提出件数は 1 件、意見数は 48 であった。意見の概要及び事業者の見解は、表 5-2-1 に示すとおりである。

表 5-2-1 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
1件	はじめに	1
	事業者の名称、代表者の氏名及び事務所の所在地	1
	対象事業の名称、目的及び内容	23
	対象事業の実施想定区域及びその周辺地域の概況	10
	対象事業に係る計画段階配慮事項並びに調査、予測及び評価の手法	1
	環境の保全の見地から配慮した内容	9
	その他	3

(1) はじめに

項 目	意 見 の 概 要
はじめに	[適用法規について] はじめに 国、県の制度ではなく市境影響評価条例を適用する理由 “本計画段階環境配慮書は、「名古屋市環境影響評価条例」に基づき、…計画段階配慮事項を検討し、結果をとりまとめたものである。”とあるが、この公有水面埋立が名古屋市環境影響評価条例の対象となった理由を明記すべきである。 国の環境影響評価法では 50ha 超え、愛知県環境影響評価条例では 40ha 以上 50ha 以下が環境影響評価対象だが、この事業は 10.3ha の公有水面埋立のため、名古屋市環境影響評価条例の 10ha 以上が適用されている。

(2) 事業者の名称、代表者の氏名及び事務所の所在地

項 目	意 見 の 概 要
事業者の名称、代表者の氏名及び事務所の所在地	[事業者の分担について] *p1 事業者の名古屋市と名古屋港管理組合の役割分担等は？ 事業者名が“名古屋市”と“名古屋港管理組合”の連名となっているが、その理由、それぞれの役割分担、その根拠を記載すべきである。 例えば、“上流部約 1,800m については、昭和 48～53 年にかけて名古屋市が「大江川環境整備事業」による全面埋立を行い「大江川緑地」の造成が行われた。下流部約 1,820m については、昭和 54～61 年に名古屋港管理組合により、開橋上流の 1,240m は敷砂とアスファルトによる被覆と圧密脱水工法による汚染土の封じ込め、開橋下流 580m は浚渫除去が行われた。”p4～5 とあり、事業費の負担割合は分からないが、規模的にはほぼ半々の負担で公害防止事業を実施したことが理解できる。 この時の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が、名古屋市も負担するのか。

事業者の見解	本文対応頁
本事業は、埋立て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」（平成 9 年法律第 81 号）ではなく、「名古屋市環境影響評価条例」（平成 10 年名古屋市条例第 40 号）に基づき環境影響評価手続を実施する旨を、方法書の事業規模に記載しました。	方法書 p. 13 準備書 p. 13

事業者の見解	本文対応頁
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されていることを、方法書の事業計画の概要に記載しました。 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、環境影響評価の手続においても、両事業者で対応を図ることとしております。	方法書 p. 13 準備書 p. 13

(3) 対象事業の名称、目的及び内容

項 目	意 見 の 概 要
事業の目的	[事業の目的について] *p2 事業の目的は埋立ではない 事業の目的が“地震・津波発生時の汚染土の露出・拡散の防止を目的として、公有水面の埋立を行うものである。”とあるが、先走りすぎている。あくまでも目的として“汚染土の露出・拡散の防止”にとどめ、その手段として埋立てか掘削除去等かは、この計画段階環境配慮書で検討するものである。事業目的で公有水面の埋立を行うといいながら、複数案の設設定 p12 では” A 案：埋立案 “、” B 案：掘削除去案 “とあるのは、矛盾している。 複数案の検討の経緯では“本事業では、大江川下流部において、大規模地震の発生時に懸念される有害物質を含む底質の露出・拡散防止を目的としており” p11 と正しく表現している。
事業の内容	[大江川河口部の対策について] *p2 大江川の最下流部の対策をすべき 事業の内容で、“事業の実施想定区域の位置”として“港区大江町及び昭和町地先から南区宝生町及び大同町地内まで（図 2-3-1 参照）”とあり、地図 p3 が示してあるが、大江川の最下流約 500m はなぜ、残したままなのか。“地震・津波発生時の汚染土の露出・拡散の防止を目的”とするなら、この最下流部も同様な対策をとるべきである。 それとも、この区域の底泥はしゅんせつ等で完全に無害となっているのか。当時の名古屋港管理組合によるしゅんせつ等で問題を解決したとしても、その後の東レ名古屋によるダイオキシン類汚染水により、下流部にはダイオキシン類汚染が考えられるので、現地調査を行い、必要な措置を執るべきである。 なお、“事業実施区域は、名古屋港港湾計画において「緑地」及び「その他緑地」となっている。” p6。その港湾計画に従っているだけと説明があるかもしれないが、現在の名古屋港港湾計画 は 2015. 12. 28、に全面改定されたが、3 港湾環境整備施設計画：内港地区：「既定計画どおりとする。」として、大江ふ頭：緑地 1ha、その他緑地 9ha のまま残されている。2014 年 11 月に一部変更されたままである。 他方、南海トラフについては。早くからその危険性が指摘され、2011 年 3 月の東北地方太平洋沖地震を受け、中央防災会議は「南海トラフの巨大地震モデル検討会」を設置し、中間報告（2011. 12）では、南海トラフ連動型の最大クラスの地震・津波の想定がなされ、M9.0 との暫定値が発表され、2012 年 8 月に津波高及び浸水域、被害想定が発表されている。こうした動きに機敏に対応した港湾計画改定が必要だったものであり、今からでも大江川の最下流約 500m についても今回の計画案同様に緑地とする港湾計画変更をし、それに従った対策を今回の公有水面埋立計画に含めるべきである。

事業者の見解	本文対応頁
「公有水面の埋立てを行うものである」との記述は事業内容を説明した一文であるため、方法書で事業の目的を修正しました。	方法書 p. 2 準備書 p. 2
河口部における土留矢板から下流の汚染土は、大江川下流部公害防止事業による浚渫によって除去されております。これまで、定期的な環境モニタリングを実施し、汚染が無いことを確認しております。	—

項 目	意 見 の 概 要
事業の内容	[大江川における過去の事業について] *p4～p5 大江川環境整備事業、大江川下流部公害防止事業の事業費を参考に 今回計画より上流部は河川は暗渠で大江川緑地として整備されている。“上流部約 1,800m については、昭和 48 年から 53 年にかけて名古屋市が「大江川環境整備事業」による全面埋立を行い「大江川緑地」の造成が行われた。”しかし、“下流部約 1,820m については、昭和 54～61 年に名古屋港管理組合による「大江川下流部公害防止事業」によって、開橋上流の 1,240m は…汚染土の封じ込め、開橋下流 580m は浚渫除去が行われた。”とあるが、この時の、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。

事業者の見解	本文対応頁
昭和 40 年代に国より全国環境調査の結果について通知があり、また、愛知県が名古屋等地域公害防止計画を策定しました。それに基づき、大江川環境整備事業、大江川下流部公害防止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。	—

項 目	意 見 の 概 要
事 業 の 内 容	[原因者の事業費負担について] * p4～p5 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 今回計画より上流部（名古屋市の大江川環境整備事業）、今回計画部分（名古屋港管理組合の大江川下流部公害防止事業）のそれぞれについて、底泥の有害物質汚染（基準値を超える水銀、PCB、ベンゼン、砒素、鉛、ふっ素、ほう素、ダイオキシン類）p9, p10 の発生原因者の事業費負担があったはずである。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、1999(平成 11)年 7 月には議員立法により大気、水質（底質を含む。）及び土壌の環境基準や、排出ガス及び排出水の排出基準並びに汚染土壌に関する措置等を定めたダイオキシン類対策特別措置法が成立し、2000(平成 12)年 1 月 15 日施行されたものであり、過去の公害防止事業(1973(昭和 48)年から 1986(昭和 61)年)の時点では明らかになっていなかった汚染物質であり、ヘドロ層には 960 pg-TEQ/g と環境基準値 150 pg-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。 また、発生原因者も東レ(株)名古屋事業場であることが名古屋市の度重なる調査で明らかになっている。大江川におけるダイオキシン類汚染問題（2000 年 9 月 13 日公表）によれば、「名鉄常滑線鉄橋付近で環境基準(1pg-TEQ/L 以下)を大幅に上回る 23pg-TEQ/L のダイオキシン類が検出された。大江川流域のダイオキシン類対策特別措置法及び水質汚濁防止法に基づく特定事業場などの 13 事業場に対して、5 月中旬に立入検査を実施…東レ(株)名古屋事業場第 3 工場総合排水口の排水で 120pg-TEQ/L、その下流の河川水で 25pg-TEQ/L のダイオキシン類が検出されたことなどから、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。このため、本市は、東レに対し、早急に汚染原因を究明するとともに速やかに汚染防止対策を実施するよう指導した。併せて、工場内の主たる工程排水を採水し、原因究明に努めた。その結果、東レ第 3 工場のカプロラクタム製造工程の付属工程である脱水工程に汚染の主たる原因があることが判明した。東レは…ダイオキシン類の除去対策として活性炭処理及び凝集沈殿処理を行うこととし、9 月 6 日までにこれらの対策を完了した。本市は、9 月 14 日、東レに対してさらなる汚染防止対策の徹底と再発防止などを求めるため、改善勧告を行う。」と明記されている。 http://www.city.nagoya.jp/shisei/category/53-5-22-10-6-1-0-0-0-0.html

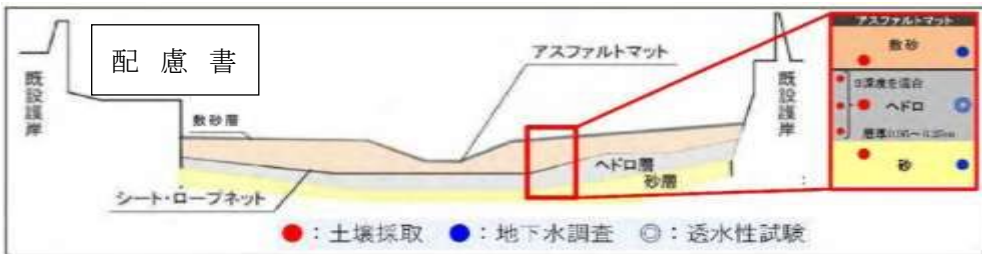
事業者の見解	本文対応頁
当時的大江川下流部公害防止事業において、公害防止事業費事業者負担法に従い原因者は既に責務を果たしているものと考えます。	—

項 目	意 見 の 概 要
事業の内容	[事業計画の検討経緯について] * p5 財政事情等により事業実施しなかった時の想定事業費は？ 事業計画検討の経緯で“昭和 60 年代初め頃から、地域住民より大江川の環境整備として「大江川緑地下流部の緑地化」や「地域スポーツの振興」に関する要望が寄せられており、事業者は既に整備されていた上流側の大江川緑地との連携も考慮して、下流部の埋立計画の検討を行ってきた。しかしながら、市の財政事情等により事業の実施には至らなかった。”とあるにも関わらず“その後、平成 23 年に東日本大震災…大江川では大規模地震に伴い地盤が液状化した場合には、有害物質を含む汚染土が露出・拡散するおそれがあることが判明した。”として、今回の埋立計画が出てきた経緯がある。 前段階の“市の財政事情等により事業の実施には至らなかった”ときの市に財政事情と想定された事業費を明記すべきである。地域住民の大江川緑地化の要望に真剣に対応するつもりなら概算事業費ぐらいは試算したはずである。 [事業費について] * p6 有識者懇談会で除外された掘削除去の事業費は？ 事業計画検討の経緯で、後半の“汚染土が露出・拡散するおそれがあることが判明した”ために“平成 30 年度に有識者懇談会にて検討…「掘削除去」は…PCB 等を含む汚染土の処理が発生し、事業費も非常に高額となる。…「埋立」は、施工にかかる初期投資は高額であるものの、長期的には経済的である。”とあるが、もう少し詳しく記述してこの本文だけで、理解できるようにすべきである。有識者懇談会の記録をつぶさに見ればわかることだと突き放すのではなく、例えば“対策工法の検討結果” p8 に事業費の欄を設けるべきである。 少なくとも非常に高額となる掘削除去、長期的には経済的な埋立の各事業費を記載し、これらの事業費用は地域住民から要望のあったときに事業を断念したときの事業費と比べてどうだったのかが判断できるようにすべきである。 なお、名古屋市の WEB サイト http://www.city.nagoya.jp/ryokuseidoboku/page/0000117023.html では「大江川の地震・津波対策について」2019 年 5 月 15 日の中で、「大江川の地震・津波対策に伴う汚染土壌対策有識者懇談会について」で、第 1 回 2018. 8. 7、第 2 回 2018. 10. 4、第 3 回 2018. 11. 20 のの概要と主な意見が各回 3～5 点あるだけで、一般的にはこれ以上調べられない。しかも工法を議論した第 2 回、第 3 回は「率直な意見交換が損なわれるおそれがある」として非公開であった(会議の概要(開催結果 http://www.city.nagoya.jp/shisei/category/55-2-8-2-0-0-0-0-0-0-0.html)。素直な意見交換をしたうえで、会議の結果も出したのだから、配布資料、議事録など、内容を正確に公開すべきである。

事業者の見解	本文対応頁
大江川の緑地整備は、昭和 63 年策定の名古屋市新基本計画で位置付けられた後、平成 2 年に名古屋港港湾計画へ位置付けられ、平成 7 年に港湾計画の変更がなされる等、事業化に向けた手続きを進めております。その後、平成 23 年に東日本大震災が発生したことから本事業に着手しました。	—
「掘削除去」は「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であるものの、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有利であり、長期的には経済的です。	—

項 目	意 見 の 概 要
事 業 の 内 容	[事業費について] *p6 有識者懇談会での検討結果に概算事業費を追加すべき 有識者懇談会での対策工法の検討結果が表で示してあるが、特記事項で、掘削除去は“事業費が非常に高い”、埋立ては“初期投資は高額であるが、長期的には経済的である”という抽象的な言葉ではなく、概算事業費を内訳とともに明記すべきである。また、固化処理、覆砂処理については事業費に触れておらず、あまりにも粗雑である。最初の段階から、問題のある工法だから、費用までは検討しない、その資料までは作成しなかったということでは対策工法の検討とは言えない。
	[埋立土量について] *p9～p10 底泥の有害汚染物質汚染状況に多くの疑問 大江川下流部における底泥の有害汚染物質汚染状況が示してあるが、多くの疑問がある。 ① 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。 そのためには、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するものである。これらがなければ、埋立土の搬入量、そのための搬入車両台数、搬入車両による大気、騒音などの環境影響評価ができない。
	[底質の調査結果について] ② そもそもアセス事業の事前調査に当たるのではないか。本来はこの計画段階環境配慮書で関係者の意見を聴き、その結果を基に、現況調査方法、予測評価方法を含んだ調査方法書を作成し、提出された意見を検討して、調査を行い、準備書、評価書と進めるものであり、事業者の勝手な調査に不備があれば再調査が必要となる。
	[底泥の調査結果の出典について] ③ 出典 p10 が名古屋市の「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」と、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)」と併記してあるが、どの図がどちらの出典なのか明記すべきである。また、“注) 1：上図では出典の記載の一部を修正している。”とあるのはどういうことか。出典をそのまま示すのが当たり前であるし、修正したなら、どこをどのように修正したかを記載すべきである。

事業者の見解	本文対応頁
(見解は前述のとおり)	—
埋立土量は、約 40 万 m³ を計画しています。埋立土の搬入に伴う大気質、騒音、振動及び安全性への影響については、準備書第 2 部において予測及び評価を行いました。	準備書 p. 154, 186, 204, 295
計画段階環境配慮書 p. 9、10 に記載の有害物質汚染状況は、本環境影響評価のために実施した調査ではなく、「大江川の地震・津波対策の検討に伴う有識者懇談会」において整理された既存資料を引用したものです。	—
出典は「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」のみでしたので、方法書で訂正しました。なお、配慮書及び方法書への掲載にあたり、調査結果と直接関連がない情報を削除しております。	方法書 p. 8 準備書 p. 8

項 目	意 見 の 概 要
事 業 の 内 容	[底質の調査結果について] ④ 調査位置図と河川横断図が示してあるが、封じ込めたヘドロ層に有害物質が含まれるのは当然であり“層厚 0.95～3.25m”を“3 深度を混合”して土壌採取したとあるので、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。  調査位置図と河川横断図
	[封じ込め区域の下流端について] ⑤ 調査位置図と河川横断図が示してあるが、封じ込めたヘドロ層に有害物質が含まれるのは当然であり、問題は河川縦断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。
	[汚染土量について] ⑥ 調査位置図と河川横断図が示してあるが、各図面には縮尺を入れるべきであり、汚染物質の含有量だけではなく、“層厚 0.95～3.25m”が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である。それが無ければ複数案 1 の掘削除去の作業量、事業費も算定できない。埋立を前提としたため、他の案は適当に文章だけで済ませるつもりではないか。  基準値超過地点図

事業者の見解	本文対応頁
ヘドロ層の結果は 3 深度を混合した試料を測定に供したこと、表中の数値は全ての調査結果の中で最大値であることを方法書の図の注釈に記載しました。	方法書 p. 8 準備書 p. 8
図 1-2-2 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。	準備書 p. 3
方法書において、ご指摘の図に縮尺を記載しました。 また、汚染土量は、配慮書 p. 114 に記載のとおり、約 260,000m³を想定しております。	方法書 p. 8 準備書 p. 8

項 目	意 見 の 概 要
事 業 の 内 容	[過去の調査時の汚染拡散防止対策について] ⑦ ボーリング調査地点で 1,820m の間に、12 列（約 150m 間隔）で計 36 地点となっているが、ボーリングでアスファルト層を貫通した後から有害物質を含むヘドロを噴出させないため、どのような対策を行ったのか。また、その内容を本文に記載すべきである。
	[複数案の検討について] * p11 複数案は有識者懇談会で検討した 4 案とすべき 複数案の検討の経緯で“有識者懇談会の意見を踏まえ、埋立てにより地震時における汚染土の露出・拡散防止を進めていく必要があることから、埋立てを実施しないという判断はできない。しかしながら、…市民の環境影響への理解を深めるため、埋立てを実施しない場合（ゼロ・オプション）を比較評価の参考とするための複数案のひとつとした。このゼロ・オプション案…汚染土の掘削除去案を設定”とあるが、たった 3 回で、ほとんどが非公開の有識者懇談会の意見を踏まえ、“埋立てを実施しないという判断はできない”という行政の勝手な判断は間違いである。こうした思い込みが、事業の目的を“地震・津波発生時の汚染土の露出・拡散の防止を目的として、公有水面の埋立を行うものである。” p2 と間違った表現を導いている。 この配慮書で、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）を複数案として、今回の配慮書で公開した形で比較検討すべきである。

事業者の見解	本文対応頁
削孔中はケーシングにより流出を防止し、調査孔は不透水性の材料にて直ちに閉塞することにより調査前と同様の状態に復旧していること並びに調査に用いた汚染土及び汚染水等を適切に処理したことを、方法書の図の注釈に記載しました。	方法書 p. 8 準備書 p. 8
懇談会における各対策工法案のうち、「環境影響評価技術指針」に基づき、実行可能であり、かつ対象事業の目的が達成されるものとして、埋立案と汚染土の掘削除去案の 2 案を設定しており、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、複数案に含めておりません。	—

項 目	意 見 の 概 要
事業の内容	[掘削除去案の内容について] *p13 複数案の掘削除去案の内容が、配慮書の中で食い違っている 複数案として、B 案（掘削除去案）の内容が、配慮書の中で食い違っている。この事業計画の工事計画では“汚染土が拡散しないように運搬を行う。埋戻しは搬入土でおこなう。” p13 として、掘削後に埋戻すことが事業の内容となっている。掘削除去案(B 案)の工事計画表でも“㊦埋戻し：搬入土で、現況のアスファルトマットが存在する高さまで埋戻しを行う。” p15 と明記してある。また、埋立て後の想定土地利用計画で” 港湾計画において「緑地」及び「その他緑地」として既に位置づけがなされている。そのため、既存計画に従って緑地を整備することを想定している。” p16 と明記してある。 しかし、生態系の予測結果では“現況と同様な「海域生物とつながりのある河川生態系」、「ヨシ原を中心とした湿地生態系」、「干潟生態系」が形成され、水生生物相は回復していくものと予測される。” p118 と埋戻しは考えられていない。そして、環境の保全のための措置で“搬入土により、現況と同様な河川断面となるように埋戻しを行う。” p119 とあり、総合的な評価でも同じ表現となっている p120、“ このように、B 案（掘削除去案）の内容が、掘削除去後に埋め戻すかどうか、重要な中身が配慮書の工事計画と予測評価で異なるようでは配慮書と言えない。配慮書を作り直して再度縦覧すべきである。

事業者の見解	本文対応頁
配慮書 p. 118 の予測結果におきましても、「掘削除去案（B 案）は、（中略）現況と同様な河川断面とするため、」としており、埋戻すこととしております。	—

項 目	意 見 の 概 要
事業の内容	[搬入土について] *p13 基準に適合した搬入土というが、どの基準か？ 複数案の工事計画で“埋立案(A案)は、…左岸側を基準に適合した搬入土(以下、「搬入土」という。)で埋め立てる。”とあるが、どの基準に適合した搬入土かを明記すべきである。 埋立てた後を緑地にするのだから、緑地で遊ぶ幼児、子ども等が経口、経皮で土壌汚染に被ばくされないよう、そこに埋め立てる搬入土は、「環境基本法」に基づく「土壌の汚染に係る環境基準」p145 であってしかなるべきである。 間違えても、金城ふ頭地先公有水面埋立で名古屋港管理組合が行うような、環境基準より 10 倍緩い「海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律」に基づく「埋立場所等に排出しようとする水底土砂に係る判定基準」p158 を用いてはならない。 現実にリニア工事の岐阜県日吉地区で土壌汚染対策法の基準値を超える有害物質を含む汚染土について、瑞浪市の担当者は「三河港の埋立て用に運搬しているのは、土対法の基準を超える重金属などが含まれた残土だと JR 東海からきいている。」と答えている(赤旗 2019. 10. 2)。 規制基準的な「水底土砂に係る判定基準」は守るのが当たり前であり、特定建設作業の規制基準を守ることと同じであり、法規制を守るだけなら環境影響評価は必要なくなる。 この判定基準は「土壌環境基準」と比べて、項目数は少し多いが、基準値は概ね 10 倍緩くなっている。例えばカドミウムの水底土砂に係る判定基準は 0.1mg/l 以下であるが、土壌環境基準は 0.01mg/l、ヒ素は 0.1mg/l に対し 0.01mg/l、フッ素は 15mg/l に対し、0.8mg/l となっている。このような土壌で海面埋立を行うと、将来の緑地には確実に土壌環境基準を超える汚染地区が出現する。こうした事態を避けるため、判定基準より 10 倍厳しい土壌環境基準に適合した土砂を用いるのが、環境影響評価での事業者として実施可能な措置である。

事業者の見解	本文対応頁
搬入土につきましては、土の搬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と考えております。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します。	準備書 p. 18

項 目	意 見 の 概 要
事 業 の 内 容	[搬入土について] *p13 リニア工事の発生土で埋立てるべきではない 複数案の工事計画で“埋立案(A案)は、…左岸側を基準に適合した搬入土(以下、「搬入土」という。)で埋め立てる。”とあるが、どんな基準かも明らかにしないまま、この1年間の動きを見ると、リニア工事の発生土を使うことを前提としているようである。 地域住民からも要望がありながら断念した理由が財政事情であった。しかし、第3回有識者懇談会(2018年11月20日)で「建設発生土を活用することで、事業期間は伸びるものの事業費や環境負荷を抑えることができる」とし、同じ月の1週間後2018年11月28日に自民党の横井利明議員の質問に住宅都市局長が「大江川の埋め立てにリニア事業の発生土が活用できれば、事業費削減に寄与すると考えられることから、今後、JR東海をはじめ関係機関と協議していきたい。」(市会だより164号)と回答し、半年後の2019年6月20日には日本共産党の江上博之議員の質問に住宅都市局長は「現在、大江川の埋め立て事業で建設発生土が活用できるかを、JR東海と本市、及び名古屋港管理組合の間で協議をはじめたところです。」と協議開始と回答しながら、緑政土木局長は「埋め立て土砂の受け入れ基準などについて、本年度実施する予備設計の中で、関係法令を遵守しつつ慎重に検討していく。」とリニア事業の発生土を使うことを前提とした回答をしている。 しかし、安価又は無料で大量に近くから入手できるとしても、リニア工事の発生土はほとんど土壌汚染され(後述)、緑地という跡地利用から考えても利用すべきではない。埋立用材は安全・良質な残土に限定すべきである。

事業者の見解	本文対応頁
(見解は前述のとおり)	—

項 目	意 見 の 概 要
事業の内容	[搬入土について] *p13 リニア工事の発生土はほとんど土壌汚染されている リニア事業の発生土を使うことを前提としているようだが、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 に土壌汚染が判明し、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 p.43～p.46。名駅 1 地点は運よく基準値を超えなかったが、名駅周辺の土壌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。名古屋市土壌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。 http://www.city.nagoya.jp/kankyo/cmsfiles/contents/0000077/77198/daichou300531.pdf また、土壌から地下水に滲出することで地下水汚染が発生するが、愛知県の地下水質調査結果で、尾張西部地域一帯が地層・地質に由来する地下水汚染があることは周知の事実となっている。 2010 年度公共用水域及び地下水の水質調査結果では「砒素が環境基準を超過した愛西市北一色町、弥富市三百島、あま市北苅の 3 地点は、周辺において人為的な汚染原因が認められず、汚染原因がこの地域特有の地層・地質に由来すると推定されたため、周辺井戸の地下水調査は実施していない。」と周辺井戸の調査は実施しておらず、最新の 2018 年度の調査結果でも「砒素の汚染原因が地層・地質 に由来すると推定される、稲沢市奥田大沢町、弥富市前ヶ須町を含む地域」としている。 こうした事実があるにも関わらず、JR 東海は、環境影響評価書補正版 2014.8 では「発生土に含まれる重金属等の有無を定期的に確認」p.1457 するだけであり詳細は不明であった。 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、名城非常口は土壌汚染が確認され「発生土を有効利用する事業者への情報提供」がされている p.4-18、p.4-26。また、春日井市勝川町の非常口工事でも土壌汚染が確認されている p.3-67。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（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、土壌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	本文対応頁
(見解は前述のとおり)	—

項 目	意 見 の 概 要
事業の内容	[搬入土について] *p13 搬入土は「基準に適合した」の基準は？ 工事計画で“埋立案(A 案)は、…基準に適合した搬入土（以下、「搬入土」という。）で埋め立てる。…掘削除去案(B 案)は、…埋戻しは搬入土で行う。”とあるが、掘削除去案(B 案)の搬入土は「基準に適合した」が欠落している。 いずれにしても”基準に適合した“の基準とは何法に基づくどんな基準か、どこからの搬入土かを明記したうえで、適合状況の確認方法（誰が、いつの時点で、どんな項目を、どんな頻度で行うのか）は重要になるので、計画段階配慮事項（p122 第 7 章”事業計画の策定にあたり、環境の保全の見地から事前に配慮した事項“）に入れておくべきである。 また、工事計画の施工手順を示した表 2-3-3(1)埋立案 A⑦埋立て・圧密沈下 p14、表 2-3-3(2)埋立案 B ⑥埋戻し p15 でも、“搬入土”としてあるだけで、「基準に適合した」を追加し”基準に適合した“の基準とは何法に基づくどんな基準か、どこからの搬入土かを明記すべきである。 [搬入土について] *p13 「基準に適合した」搬入土は、まさか放射能汚染土？ すでに 2016 年 6 月に環境省は放射能の汚染土について「再生資材化した除去土壌の安全な利用に係る基本的考え方について」で、『平成 23 年 3 月 11 日に発生した東北地方太平洋沖地震に伴う原子力発電所の事故により放出された放射性物質による環境の汚染への対処に関する特別措置法』の基準等に従い」p1、「放射能濃度を用途に応じて適切に制限した再生資材を、安全性を確保しつつ地元の理解を得て利用することを目指す。具体的には、管理主体や責任体制が明確となっている公共事業等における盛土材等の構造基盤の部材に限定」p2 とし、「再生資材として利用可能な放射能濃度レベル…8,000 Bq/kg 以下を原則」p5 として、着々と各地で実証実験を進めている。 将来緑地にするような事業に、このような放射能汚染土を用いることはあってはならない。

事業者の見解	本文対応頁
(見解は前述のとおり)	—
放射性物質により汚染された土は使いません。	—

項 目	意 見 の 概 要
事 業 の 内 容	[搬入土及び搬入車両台数について] *p14、p15 搬入土の発生場所と搬入量を明記すべき 複数案の工事計画で A 案の⑦埋立て・圧密沈下で“橋梁周辺を除く範囲を搬入土で埋立て、圧密沈下をさせる。” B 案⑥埋戻しで“搬入土で、現況のアスファルトマットが存在する高さまで埋戻しを行う。”とあるが、搬入土の発生場所を示して有害性を判断できるようにするとともに、環境影響評価の基本的条件となる搬入量を明記して、どの程度の搬入車両数になるかを判断できるようにすべきである。
	[工事中の排水処理について] *p14、p15 施工区域内の排水の放流基準値は？ 表 2-3-3(1)埋立案 A⑦埋立て・圧密沈下 p14、表 2-3-3(2)埋立案 B⑥埋戻し p15 の注) 1 で“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。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。”とあるが、どのような濁水処理設備なのか、どの項目の水質をどこまで処理できるのか、基準値内とは、どのような法律等に基づくもので、その項目別基準値を示すべきである。

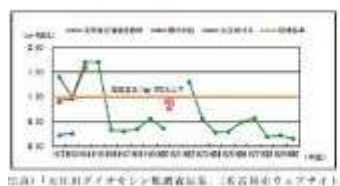
(4) 対象事業の実施想定区域及びその周辺地域の概況

項 目	意 見 の 概 要
自 然 的 状 況	[表の表現について] *p37 水質調査結果で環境基準値等を超過している場合などを赤字表現するのはわかりやすい 河川及び海域の水質調査結果で、D0 については環境基準の値もしくは環境目標値の値未満、BOD、全亜鉛については環境基準の値もしくは環境目標値の範囲を超過している場合に赤字にしており、表の内容が分かりやすくなっている。今後もこうした努力を続けられたい。

事業者の見解	本文対応頁										
埋立土量は、約 40 万 m³を計画しています。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します。	準備書 p. 18										
工事施工は、鋼板矢板を打設し水面と分離させた後に、その矢板の内側で行います。施工区域内で生じる水や雨水の排水については、釜場を設けてポンプアップし、濁水処理設備において適切に水質処理を行います。排水は、「水質汚濁の規制及び届出の概要（排水基準編）」（名古屋市）における「建設工事における排水対策」に基づき、沈砂槽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しております。 <table border="1"> <thead> <tr> <th>項目</th><th>目 安</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>外 観</td><td>異常な着色又は発泡がみとめられないこと</td></tr> <tr> <td>水素イオン濃度</td><td>5.8～8.6</td></tr> <tr> <td>浮遊物質</td><td>200 mg/L</td></tr> <tr> <td>ノルマルヘキサン抽出物質含有量（鉱油類含有量）</td><td>5 mg/L</td></tr> </tbody> </table> また、底質の改良及び掘削作業等汚染土に関する作業を行う際には、有害物質排水処理設備にて適切に水質処理を行います。水質処理は、既存調査において基準超過を確認している鉛、砒素、総水銀、PCB、ベンゼン、ふっ素、ほう素及びダイオキシン類を対象に、「水質汚濁に係る環境基準」及び「ダイオキシン類に係る環境基準」に適合していることを確認の上、排水します。	項目	目 安	外 観	異常な着色又は発泡がみとめられないこと	水素イオン濃度	5.8～8.6	浮遊物質	200 mg/L	ノルマルヘキサン抽出物質含有量（鉱油類含有量）	5 mg/L	準備書 p. 21
項目	目 安										
外 観	異常な着色又は発泡がみとめられないこと										
水素イオン濃度	5.8～8.6										
浮遊物質	200 mg/L										
ノルマルヘキサン抽出物質含有量（鉱油類含有量）	5 mg/L										

事業者の見解	本文対応頁
今後も、事業の内容を十分にご理解頂けるよう、分かりやすい図書の作成に努めます。	—

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] *p42 大江川のダイオキシン類汚染の原因者も明記すべき “大江川では、平成 12 年にダイオキシン類による高濃度汚染が明らかになって以降、…調査が名古屋臨海鉄道鉄橋において行われている。”と淡々と記載してあるが、当時の名古屋市の「大江川におけるダイオキシン類汚染問題(平成 12 年 9 月 13 日公表)」で、「加福処分場(仮称)…現況調査…名鉄常滑線鉄橋付近で環境基準(1pg-TEQ/L 以下)を大幅に上回る 23pg-TEQ/L のダイオキシン類が検出された。…再度、大江川の同一地点で 4 月 14 日に採水し分析したところ再び、21pg-TEQ/L のダイオキシン類が検出された。」「河川等の詳細調査及び事業場排水の水質調査の結果、東レ(株)名古屋事業場(以下「東レ」という)第 3 工場総合排水口の排水で 120pg-TEQ/L、その下流の河川水で 25pg-TEQ/L のダイオキシン類が検出されたことなどから、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。」 http://www.city.nagoya.jp/shisei/category/53-5-22-10-6-1-0-0-0-0.html と名古屋市の真剣な努力と成果が明記してある。これぐらいは本文に記載すべきである。 なお、経年変化のグラフそのものは、出典の名古屋市ウェブサイト「大江川ダイオキシン類調査結果」で、各年度大江川ダイオキシン類継続調査結果をまとめるとこのようなグラフができるが、きっかけとなった 2000 (H12) 年度には。名古屋臨海鉄道鉄橋では 1.4pg-TEQ/L と小さな値になっているのは、当時の発表文とも異なる過小評価である。H12. 6. 2 には 25 pg-TEQ/L であり、H12, 11, 22 には 1.4 pg-TEQ/L であっても、環境基準と比較する年間平均値は 13.2 pg-TEQ/L となり、グラフのような 1.4 pg-TEQ/L にはならない。事実確認をして必要な修正をすべきである。 また、平成 21 年度の調査結果がなく、確かに公表資料でもそうになっているが、なぜこの年は調査しなかったのかを調べて明記すべきである。実は調査結果が大きすぎ、対応に悩んで調査しなかったことにしたのではないか、東レ東海に何らかの対策をさせて、その結果翌年の H13 年度に環境基準を少し超えた程度で済んだのではないか。



ダイオキシン類の調査結果			
調査年度	調査地点	調査結果(pg-TEQ/L)	環境基準(pg-TEQ/L)
平成12年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
平成13年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
平成14年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
平成15年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
平成16年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
平成17年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
平成18年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
平成19年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
平成20年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
平成21年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
平成22年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
平成23年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
平成24年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
平成25年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
平成26年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
平成27年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
平成28年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
平成29年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
平成30年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
令和元年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
令和2年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
令和3年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
令和4年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
令和5年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
令和6年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
令和7年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
令和8年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
令和9年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
令和10年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
令和11年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
令和12年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
令和13年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
令和14年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
令和15年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
令和16年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
令和17年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
令和18年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
令和19年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
令和20年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
令和21年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
令和22年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
令和23年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
令和24年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
令和25年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
令和26年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
令和27年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
令和28年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
令和29年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
令和30年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
令和31年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
令和32年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
令和33年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
令和34年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
令和35年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
令和36年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
令和37年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
令和38年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
令和39年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
令和40年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
令和41年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
令和42年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
令和43年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
令和44年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
令和45年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
令和46年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
令和47年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
令和48年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
令和49年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
令和50年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
令和51年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
令和52年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
令和53年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
令和54年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
令和55年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
令和56年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
令和57年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
令和58年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
令和59年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
令和60年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
令和61年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
令和62年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
令和63年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
令和64年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
令和65年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
令和66年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
令和67年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
令和68年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
令和69年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
令和70年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
令和71年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
令和72年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
令和73年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
令和74年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
令和75年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
令和76年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
令和77年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
令和78年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
令和79年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
令和80年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
令和81年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
令和82年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
令和83年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
令和84年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
令和85年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
令和86年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
令和87年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
令和88年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
令和89年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
令和90年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
令和91年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
令和92年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
令和93年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
令和94年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
令和95年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
令和96年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
令和97年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
令和98年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
令和99年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4
令和100年度	名古屋臨海鉄道鉄橋	1.4	1.4

大江川ダイオキシン類調査結果	
調査年度	調査結果(pg-TEQ/L)
平成12年度	1.4
平成13年度	1.4
平成14年度	1.4
平成15年度	1.4
平成16年度	1.4
平成17年度	1.4
平成18年度	1.4
平成19年度	1.4
平成20年度	1.4
平成21年度	1.4
平成22年度	1.4
平成23年度	1.4
平成24年度	1.4
平成25年度	1.4
平成26年度	1.4
平成27年度	1.4
平成28年度	1.4
平成29年度	1.4
平成30年度	1.4
平成31年度	1.4
平成32年度	1.4
平成33年度	1.4
平成34年度	1.4
平成35年度	1.4
平成36年度	1.4
平成37年度	1.4
平成38年度	1.4
平成39年度	1.4
平成40年度	1.4
平成41年度	1.4
平成42年度	1.4
平成43年度	1.4
平成44年度	1.4
平成45年度	1.4
平成46年度	1.4
平成47年度	1.4
平成48年度	1.4
平成49年度	1.4
平成50年度	1.4
平成51年度	1.4
平成52年度	1.4
平成53年度	1.4
平成54年度	1.4
平成55年度	1.4
平成56年度	1.4
平成57年度	1.4
平成58年度	1.4
平成59年度	1.4
平成60年度	1.4
平成61年度	1.4
平成62年度	1.4
平成63年度	1.4
平成64年度	1.4
平成65年度	1.4
平成66年度	1.4
平成67年度	1.4
平成68年度	1.4
平成69年度	1.4
平成70年度	1.4
平成71年度	1.4
平成72年度	1.4
平成73年度	1.4
平成74年度	1.4
平成75年度	1.4
平成76年度	1.4
平成77年度	1.4
平成78年度	1.4
平成79年度	1.4
平成80年度	1.4
平成81年度	1.4
平成82年度	1.4
平成83年度	1.4
平成84年度	1.4
平成85年度	1.4
平成86年度	1.4
平成87年度	1.4
平成88年度	1.4
平成89年度	1.4
平成90年度	1.4
平成91年度	1.4
平成92年度	1.4
平成93年度	1.4
平成94年度	1.4
平成95年度	1.4
平成96年度	1.4
平成97年度	1.4
平成98年度	1.4
平成99年度	1.4
平成100年度	1.4

事業者の見解	本文対応頁
本項目では、大江川の水環境の状況として、既存資料における水質の調査地点と調査結果について記載しています。また、図 3-1-12 の平成 12 年度のダイオキシンの調査結果につきましては、対策前の調査結果についても方法書の図の注釈に記載しました。 また、大江川ダイオキシン類調査は平成 21 年度から隔年での実施となりましたが、平成 22 年度夏季調査において環境基準を超過したため、毎年の調査を実施しております。	方法書 p. 48 準備書 p. 55

項 目	意 見 の 概 要																																		
自然的状況	[ダイオキシン類事業者測定結果（排出ガス）について] *p55 ダイオキシン類事業者測定結果（排出ガス）が出典と異なる ダイオキシン類事業者測定結果（排出ガス）が、出典「平成 30 年度ダイオキシン類調査結果」（名古屋市ウェブサイト）とあるが、出典を確認すると、中部リサイクル㈱の H30. 5. 21 のデータは出典にはなく、H30. 5. 18 分だけである。東亜合成㈱は H30. 10. 19 のデータは出典にはなく、代わりに出典の H30. 5. 21 のデータが欠落している。名古屋市上下水道局柴田水処理センターは出典の H30. 10. 19 のデータが、欠落している。3 事業所すべてのデータが出典と異なるお粗末な資料である。確認して修正をすべきである。 http://www.city.nagoya.jp/kankyo/cmsfiles/contents/0000077/77556/H30dioxin.pdf <table><tr><td>24</td><td>中部リサイクル株式会社</td><td>港区昭和町 1-8 番地</td><td>廃棄物処理場²</td><td>H30. 5. 18</td><td>0.043</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td>H30. 5. 21</td><td>0.0000014</td></tr><tr><td>25</td><td>東亜合成株式会社名古屋工場</td><td>港区昭和町 1-7 番地の 2-3</td><td>廃棄物処理場²</td><td>H30. 9. 30</td><td>0.000001</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td>H30. 11. 22</td><td>0.000001</td></tr><tr><td>32</td><td rowspan="2">名古屋市上下水道局柴田水処理センター</td><td rowspan="2">南区元柴田西町 2-4-10</td><td>廃棄物処理場⁴（は号あり）</td><td>H30. 10. 19</td><td>0.0000032</td></tr><tr><td>33</td><td>廃棄物処理場⁴（は号あり）</td><td>H30. 9. 27</td><td>0.00023</td></tr></table>	24	中部リサイクル株式会社	港区昭和町 1-8 番地	廃棄物処理場 ²	H30. 5. 18	0.043					H30. 5. 21	0.0000014	25	東亜合成株式会社名古屋工場	港区昭和町 1-7 番地の 2-3	廃棄物処理場 ²	H30. 9. 30	0.000001					H30. 11. 22	0.000001	32	名古屋市上下水道局柴田水処理センター	南区元柴田西町 2-4-10	廃棄物処理場 ⁴ （は号あり）	H30. 10. 19	0.0000032	33	廃棄物処理場 ⁴ （は号あり）	H30. 9. 27	0.00023
24	中部リサイクル株式会社	港区昭和町 1-8 番地	廃棄物処理場 ²	H30. 5. 18	0.043																														
				H30. 5. 21	0.0000014																														
25	東亜合成株式会社名古屋工場	港区昭和町 1-7 番地の 2-3	廃棄物処理場 ²	H30. 9. 30	0.000001																														
				H30. 11. 22	0.000001																														
32	名古屋市上下水道局柴田水処理センター	南区元柴田西町 2-4-10	廃棄物処理場 ⁴ （は号あり）	H30. 10. 19	0.0000032																														
33			廃棄物処理場 ⁴ （は号あり）	H30. 9. 27	0.00023																														
	[道路交通騒音の評価基準について] *p57～p58 道路交通騒音の評価は環境基準だけではなく、マイナス 5dB の値で比較を 調査地域の道路交通騒音 7 か所の調査結果を示し、要請限度との比較、環境基準の面的評価をしているが、先行している名古屋市南陽工場設備更新事業の準備書（2019. 11）では、要請限度などという基準は無視し、“藤前 1 丁目における調査結果は昼間 77dB、夜間 75dB と、環境基準（幹線交通を担う道路における特例基準値）を超過している。また、一般国道 23 号や主要県道名古屋中環状線等において、環境基準（幹線交通を担う道路における特例基準値）から 5dB 減じた値を超過している測定地点がある。”と時代に即した評価をしている。 しかも脚注で 5dB 減じた値について“平成 7 年 7 月 7 日 最高裁で示された騒音の受忍限度…昼間 65dB 平成 26 年 1 月 29 日 広島高裁で示された騒音の受忍限度…昼間屋外 65dB、夜間室内 40dB”とまで説明している。 同じ時期に、同じ名古屋市が事業者となっている環境影響評価事業で、道路交通騒音の評価が異なるのはおかしい。南陽工場設備更新事業に合わせて、要請限度との比較はやめ、環境基準（幹線交通を担う道路における特例基準値）から 5dB 減じた値での評価を追加すべきである。																																		

事業者の見解	本文対応頁																					
「ダイオキシン類事業者測定結果（排出ガス）」の記載に誤りがありました。方法書では、下表のとおり修正しました。 <table><tr><th>事業場</th><th>測定結果 (ng-TEQ/m³N)</th><th>採取年月日</th><th>排出基準</th></tr><tr><td>中部リサイクル株式会社</td><td>0.043</td><td>H30.5.18</td><td rowspan="4">5ng-TEQ/m³N 以下</td></tr><tr><td rowspan="3">東亜合成株式会社名古屋工場</td><td>0.0000016</td><td>H30.5.21</td></tr><tr><td>0.000067</td><td>H30.8.30</td></tr><tr><td>0.000001</td><td>H30.11.22</td></tr><tr><td rowspan="2">名古屋市上下水道局柴田水処理センター</td><td>0.0000032</td><td>H30.10.19</td><td rowspan="2">1ng-TEQ/m³N 以下</td></tr><tr><td>0.00023</td><td>H30.9.27</td></tr></table> 出典）「平成30年度ダイオキシン類調査結果」（名古屋市ウェブサイト）	事業場	測定結果 (ng-TEQ/m ³ N)	採取年月日	排出基準	中部リサイクル株式会社	0.043	H30.5.18	5ng-TEQ/m ³ N 以下	東亜合成株式会社名古屋工場	0.0000016	H30.5.21	0.000067	H30.8.30	0.000001	H30.11.22	名古屋市上下水道局柴田水処理センター	0.0000032	H30.10.19	1ng-TEQ/m ³ N 以下	0.00023	H30.9.27	方法書 p. 60 準備書 p. 69
事業場	測定結果 (ng-TEQ/m ³ N)	採取年月日	排出基準																			
中部リサイクル株式会社	0.043	H30.5.18	5ng-TEQ/m ³ N 以下																			
東亜合成株式会社名古屋工場	0.0000016	H30.5.21																				
	0.000067	H30.8.30																				
	0.000001	H30.11.22																				
名古屋市上下水道局柴田水処理センター	0.0000032	H30.10.19	1ng-TEQ/m ³ N 以下																			
	0.00023	H30.9.27																				
道路交通騒音の調査結果につきましては、出典資料に基づき、面的評価結果の基準については環境基準とし、地点別測定結果の評価基準については要請限度としています。	方法書 p. 62, 63 準備書 p. 71～73																					

項 目	意 見 の 概 要
社 会 的 状 況	[大気汚染の環境基準が適用されない地域または場所について] *p94 大気汚染の環境基準が「臨港地区」に適用されないは説明不十分 (6)関係法令の指定・規制等の、ア公害関係法（ア）環境基準等 a 大気汚染で“「環境基本法」に基づき、大気汚染に係る環境基準が定められている…なお、臨港地区に環境基準は適用されない。”とある説明は不十分である。p79 に臨港地区が図示されているが、事業実施想定区域は含まれていないように見える。しかし、この記載では事業地域があたかも臨港区域であるかのように理解される。記載を修正すべきである。 大気汚染に係る環境基準は、当時の公害対策基本法（現在の環境基本法）に基づき、1973（昭和 48）年 5 月 8 日にまず 4 項目が告示されており（二酸化窒素は、1978（昭和 53）年 7 月 11 日に追加告示）、「環境基準は、工業専用地域、車道その他一般公衆が通常生活していない地域または場所については、適用しない。」とされている。しかし、環境省の通知「二酸化窒素に係る環境基準の改定について」昭和 53 年 7 月 17 日環大企 262 号で「(2) 適用範囲：二酸化窒素に係る環境基準は、人の健康を保護する見地から設定されたものであるので、都市計画法第 9 条第 8 項に規定する工業専用地域、港湾法（昭和 25 年法律第 218 号）第 2 条第 4 項に規定する臨港地区、道路の車道部分その他原野、火山地帯等一般公衆が通常生活していない地域又は場所については適用されないものである。なお、道路沿道のうち、一般公衆が通常生活している地域又は場所については、環境基準が適用されるので念のため申し添える。」とされているだけで、環境基準の告示そのものに明記はされていない。通知による取り扱いで「臨港地区…等一般公衆が通常生活していない地域」に適用されないとあるだけであることを説明すべきである。

事業者の見解	本文対応頁
工業専用地域、車道その他一般公衆が通常生活していない地域または場所に環境基準が適用されないことを方法書に記載しました。	方法書 p. 100 準備書 p. 109

項 目	意 見 の 概 要
社 会 的 状 況	[騒音の環境基準が適用されない地域について] *p94 騒音の環境基準が「臨港地区」に適用されないは説明不十分 (6)関係法令の指定・規制等の、ア公害関係法（ア）環境基準等 b 騒音で“「環境基本法」に基づき、騒音に係る環境基準が定められている。なお、臨港地区に環境基準は適用されない。”とあるのは説明不十分である。前項でも指摘したが、この記載では事業地域があたかも臨港区域であるかのように理解される。記載を修正すべきである。 騒音に係る環境基準は、当時の公害対策基本法（現在の環境基本法）に基づき、平成 10 年 9 月 30 に告示されており、「第 3 環境基準の適用除外について この環境基準は、航空機騒音、鉄道騒音及び建設作業騒音には適用しないものとする。」とされているだけであり、“臨港地区に環境基準は適用されない。”とまでは告示されていない。せいぜい読み取れるのは、一般の環境基準が AA、A、B、C の地域区分で異なり、「C を当てはめる地域は、相当数の住居と併せて商業、工業等の用に供される地域とする。」とあるため、この地域区分は 1999 年 3 月愛知県告示第 261 号で定められているおり、愛知県内の騒音に係る環境基準について、地域 C は、近隣商業地域、商業地域、準工業地域、工業地域と定めてあるため、工業専用地域などは除外されていると想定できるだけであり、まして“臨港地区に環境基準は適用されない。”とはどこにも記載されていない。 なお、規制基準については、騒音規制法の一部を改正する法律の施行について（昭和 46 年 8 月 19 日 環大特 2 号）の通知で、第 2 指定地域の範囲の拡大に関する事項「指定地域の指定にあたっては、工業専用地域、臨港地区と分区、工業のための埋立地、飛行場、原野等住民の生活環境を保全すべき実態がない地域については、指定地域から当然除外されるものであり、市町村の全地域を機械的に一律指定することは避けられたい。」とあるが、環境省の通知による取り扱いで「臨港地区…住民の生活環境を保全すべき実態がない地域については、指定地域から当然除外される」とあるだけであることを説明すべきである。 [ダイオキシン類の環境基準の対象について] *p94 ダイオキシン類の環境基準の適用項目明記を （ア）環境基準等で“ダイオキシン類対策特別法に基づき、ダイオキシン類に係る環境基準が定められている。とだけ書かれているが、他の項目との関連が分からない。大気、騒音、水質汚濁、土壌汚染の環境基準にはダイオキシン類が含まれていないため、議員立法で 1999 年 12 月 27 日に告示され、大気、水質、水底の底質、土壌についてダイオキシン類の環境基準が定められたことを追加すべきである。

事業者の見解	本文対応頁
「臨港地区に環境基準は適用されない。」は誤りであるため、本環境影響評価方法書では、「なお、臨港地区に環境基準は適用されない。」の一文を削除しました。	方法書 p. 100 準備書 p. 109
より分かりやすい図書とするため、方法書では、大気、水質、水底の底質及び土壌についてダイオキシン類に係る環境基準が定められていることを記載しました。	方法書 p. 100 準備書 p. 109

項 目	意 見 の 概 要
社 会 的 状 況	[土壌汚染対策法の基準について] *p94 土壌汚染対策法の説明で、土壌汚染基準を追記すべき (イ) 規制基準等で、g 土壌で、土壌汚染対策法の説明があるが、土壌調査をすべき対象があるだけで、重要な土壌汚染基準の記述が無い。 ①土壌汚染基準（土壌溶出量基準、土壌含有量基準等）があること。②土壌汚染基準に適合しない場合、知事等に土壌汚染状況調査の報告をすること。③知事等は健康被害のおそれの有無に応じて、要措置区域又は形質変更時要届出区域に指定すること。④要措置区域なら汚染 の除去等の措置が必要と定められていること。を追記すべきである。
	[名古屋港港湾計画における事業予定地の位置づけについて] *p103 名古屋港港湾計画の説明には大江川の緑地計画を追加すべき (7)環境保全に関する計画等で、エ名古屋港港湾計画があるが、基本方針しか示されていない。今回は大江川の下流部の計画であるから“事業実施想定区域は、名古屋港港湾計画において「緑地」及び「その他緑地」となっている。…緑地の状況は図 2-3-4 に示すとおりである。」p6、p7 を再掲すべきである。
	[低炭素都市なごや戦略第 2 次実行計画の数値目標について] *p104 低炭素都市なごや戦略実行計画の目標数値を (7)環境保全に関する計画等で、ク低炭素都市なごや戦略実行計画があるが、第 2 次実行計画までの策定経緯しかなく、今後の建設工事等で排出される地球温暖化ガスが、この実行計画にどのような影響を与えるかが判断できないため、目標数値を追記すべきである。 名古屋市は「低炭素都市 2050 なごや戦略」（2009 年 11 月）で、挑戦目標として、中期目標（2020 年）25%削減＝1304 万トン/年 長期目標（2050 年）8 割削減＝348 万トン/年（いずれも 1990 年比＝1739 万トン/年）を策定したが、その後も温室効果ガス排出量は改善されていない。このため、「低炭素都市なごや戦略第 2 次実行計画」（2019 年 11 月）で、長期目標はそのまま、2030 年度の中期目標を 2013 年度比で 14%削減の 1,172 万トン/年とした。環境影響評価準備書での施設供用時を見ると、港アクスル、大ナゴヤビルディング、JR ゲートタワー、JP タワー、ささじまライブだけで、年間 20 万トンを超える温暖化ガスが排出されている。ちなみに市環境白書（H30 年版 p15）によれば、2016 年度に 1,472 万トン/年と目標を大きく超えている。

事業者の見解	本文対応頁
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します。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。	準備書 p. 18 資料編 p. 48, 49
ご指摘のとおり、名古屋港港湾計画における基本方針のほか、本埋立予定区域における土地造成及び土地利用計画を方法書に記載しました。	方法書 p. 109 準備書 p. 117
ご指摘のとおり、低炭素都市なごや戦略第 2 次実行計画の将来目標数値を方法書に記載しました。	方法書 p. 110 準備書 p. 118

(5) 対象事業に係る計画段階配慮事項並びに調査、予測及び評価の手法

項 目	意 見 の 概 要
環 境 に 影 響 を 及 ぼ す 行 為 ・ 要 因 の 把 握	[影響要因の把握について] *p106 影響要因の把握に土壤汚染を 存在時の影響要因として“事業地の存在”の内容が“水質・流況の変化、動植物・生態系への影響”とあるが、埋立案、掘削除去案ともに、最終的には港湾計画の緑地とする計画である。しかし、最近の動きを見ると、リニア工事の発生土を使うことを前提としているようである。 地域住民からも要望がありながら断念した事業を、安価又は無料で大量に近くから入手できると思込みがちであるが、リニア工事の発生土はほとんど土壤汚染されている。2018 年度の「環境調査の結果等」でも愛知県内 6 カ所の土壤調査で、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いる。 万が一リニア工事の発生土で埋立てる場合には、計画段階配慮事項の調査、予測及び評価で“土壤汚染”の危険性を十分に検討し、必要な環境保全措置を示すべきである。 緑地という跡地利用から考えても、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（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）などを定めるべきである。

(6) 環境の保全の見地から配慮した内容

項 目	意 見 の 概 要
環 境 の 保 全 の 見 地 か ら 配 慮 し た 内 容	[環境の保全の見地から配慮した内容について] *p122～p124 建設作業時、存在・供用時を想定した配慮の“努める”は意味がない 建設作業時を想定した配慮の 14 項目で“努める。”という努力規定が 12 項目もある。また、存在・供用時を想定した配慮の 6 項目すべてが“努める。”という努力規定である。 建設作業時を想定した配慮の 14 項目中、8 項目ある“～工事計画の策定に努める。”は“～工事計画を策定する。”と明記すべきである。 その他の“～努める。”は“～する。”と明記すべきである。このままでは、努めたが、～のために実現しなかったといえは済むことになる。計画段階の事前配慮事項は、予測の前提ともなるものであり、守らないことはありえない。

事業者の見解	本文対応頁
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します。	準備書 p. 18

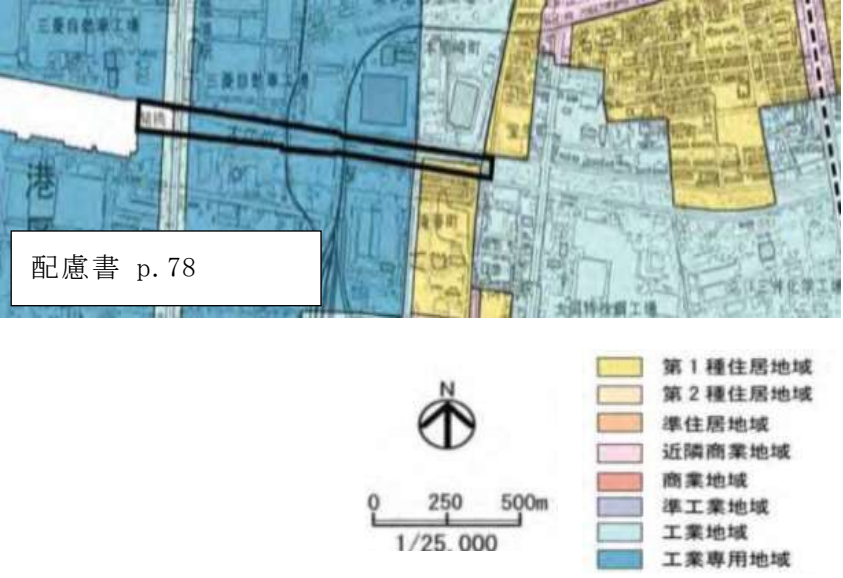
事業者の見解	本文対応頁
本事業の実施に際しての環境配慮の内容や手法につきましては、事業計画の進捗を踏まえ、努力規定ではなく、具体的な措置を記載しました。	準備書 p. 28～30

項 目	意 見 の 概 要
建設作業時を想定した配慮	[埋立て土砂等による影響の防止について] *p122 建設作業時を想定した配慮（土壌）は抽象的すぎる 建設作業時を想定した配慮のうち、土壌について“埋立てや掘削除去後の埋め戻しに用いる土砂による周辺環境への影響の防止に留意した工事計画の策定に努める。”とあるが抽象的すぎる。 一連の経緯から、リニア工事の発生土を使用することを考えているようだが、ほとんどの発生土が土壌汚染対策法の土壌汚染基準（土壌溶出量基準、土壌含有量基準等）を超えることが事実で明らかなため、緑地にするような場所をリニア工事の発生土で埋立てないことを建設作業時を想定した配慮として第1に記載すべきである。 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調査方法（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、土壌汚染基準を超えた場合の処置など）を、建設作業時を想定した配慮として定めるべきである。 [工事に伴う公害の防止について] *p123 低騒音・低振動型や排出ガス対策型建設機械の使用に努める？ 建設作業時を想定した配慮の工事に伴う公害の防止で“低騒音・低振動型や排出ガス対策型建設機械の使用に努める。”とあるが、まずは使用に努めるではなく、使用すると明記すべきである。 また、そのことを確実にするため、低騒音・低振動型や排出ガス対策型建設機械の使用を確実にするため、契約書に明記することを記載すべきである。 同じ時期に、同じ名古屋市が事業者となっている南陽工場設備更新事業準備書（2019.11）では、建設作業時を想定した配慮の建設作業に伴う公害の防止で「使用する建設機械は、排出ガス対策型や低騒音型・低振動型建設機械を採用することを工事仕様書に明記し、排出ガス対策型等の建設機械を採用する。」p28 と明言している。これにならうべきである。

事業者の見解	本文対応頁
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しします。	準備書 p. 18
建設機械については、原則として低騒音・低振動型や排出ガス対策型建設機械を使用することとしします。	準備書 p. 29

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] *p123 特定建設作業の規制基準の解釈は？ 建設作業時を想定した配慮の工事に伴う公害の防止で“特定建設作業については、規制基準を遵守し、その他の作業についても、特定建設作業に係る規制基準値を下回るよう努める。”とあるが、まずは“下回るよう努める”ではなく、特定建設作業と同様に“遵守する”と明記すべきである。 また、特定建設作業以外の“その他の作業”については“特定建設作業に係る規制基準値を下回る”との表現があるが、これでは、特定建設作業の規制基準（基準値、作業時間：夜間でない、1日あたりの作業時間：10又は14時間を超えない、作業期間：連続6日を超えない、作業日：日曜・休日でない）p149のうち、法令の規制のない“その他の作業”は基準値だけ守ればいい、つまり、日曜とか深夜でも“その他の作業”なら実施しますといっていることになる。“特定建設作業に係る規制基準値を下回る”ではなく、“特定建設作業に係る規制基準を下回る”の間違いではないか。 同じ時期に、同じ名古屋市が事業者となっている南陽工場設備更新事業準備書（2019.11）では、建設作業時を想定した配慮の建設作業に伴う公害の防止で「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するとともに、その他の作業についても、特定建設作業の規制に関する基準を遵守する。」p28と明言している。これにならうべきである。
	[工事関係車両の走行による公害の防止について] *p123 工事関係車両は車種規制非適合車を使用しないことを追加すべき 建設作業時を想定した配慮の工事に伴う公害の防止で、使用する工事関係車両は車種規制非適合車を使用しないこととし、その旨を工事仕様書に明記することを追加すべきである。 同じ時期に、同じ名古屋市が事業者となっている南陽工場設備更新事業準備書（2019.11）では、建設作業時を想定した配慮の建設作業に伴う公害の防止で「工事関係車両について、「貨物自動車等の車種規制非適合車の使用制限等に関する要綱」（愛知県、平成22年）に定める車種規制非適合車を使用しないことを工事仕様書に明記し、車種規制非適合車を使用しない。」p28と明言している。これにならうべきである。

事業者の見解	本文対応頁
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順守します。その他の作業につきましては、工事の状況により日曜や祝日に作業する可能性があります。工事に伴い発生する騒音・振動については、特定建設作業に係る規制基準値を遵守する計画です。	準備書 p. 29
工事関係車両については、「貨物自動車等の車種規制非適合車の使用制限等に関する要綱」（愛知県，平成 22 年）に基づき、「自動車NOx・PM法」（平成 4 年法律第 70 号）の対象地域外からの流入車も含め、車種規制非適合車の使用抑制に努めるものとします。	—

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] *p123 工事区域の周囲には仮囲いを設置すべき 建設作業時を想定した配慮の工事に伴う公害の防止で、工事区域の周囲には高さ 3m 以上の仮囲いを設置して周辺地域への騒音を軽減することを追加すべきである。工事区域が大江川という細長い区域(長さ 1,820m、幅 50～60m)であるため、建設機械が敷地に近くなることが想定され、騒音の規制基準を超える区域が相当多くなる。グーグルマップで確認すると、特に上流端の大江川緑地との境界には宝生公園、上流部南側(約 200m)第 1 種住居地域では滝春公園の東側に約 70 軒の住宅があり、その南に大同高校、西側に大同高校グラウンドがあり、騒音が周辺へ生活環境に支障を生じる恐れがあり、事前に十分な配慮をすべきである。 なお、この仮囲いも南陽工場設備更新事業準備書(2019.11)に記載してある。  注) 上記の意見において大江川と名鉄常滑線の交差箇所周辺の画像が掲載されていましたが、画像の使用に係る著作権者の許諾の要否が不明であるため、本資料への掲載は差し控えさせていただきました。
	[工事関係車両の走行に伴う交通安全の確保について] *p123 交通誘導員配置等による歩行者等の安全を図るようすべき 建設作業時を想定した配慮の工事に伴う公害の防止で、“歩行者等に対する交通安全の確保に留意した工事計画の策定”とあるが、もっと具体的に配慮事項を示すべきである。例えば、工事車両出入口等に交通誘導員を配置するなどを追加すべきである。

事業者の見解	本文対応頁
本準備書において、建設機械の稼働に伴う騒音の影響を予測したところ、時間率騒音レベル（L_{A5}）の最大値は 82dB であり、「騒音規制法」及び「名古屋市環境保全条例」に基づく特定建設作業に伴う騒音の規制に関する基準値を下回ります。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 と予測され、「学校保健安全法」に基づく学校環境衛生基準を満足します。これらのことから、本事業において、工事施工区域への仮囲いの設置は計画していませんが、原則として低騒音型機械を使用する等の環境の保全のための措置を講ずるとともに、周辺住民から申し立てがあった際には、真摯に対応する計画です。	準備書 p. 183 資料編 p. 88
工事関係車両の出入口において、歩行者及び自転車との交錯が予想される場所には交通誘導員を配置する計画です。	準備書 p. 316

項 目	意 見 の 概 要
建設作業時を想定した配慮	[汚染土の搬出・処分等に伴う影響の防止について] *p123 搬出車両の防じんカバー、タイヤ・車両の洗浄を追加すべき 建設作業時を想定した配慮の工事に伴う公害の防止で、“汚染土の搬出・処分等に伴う影響の防止“で、“汚染土の外部への搬出等による周辺環境への影響の防止に留意した工事計画の策定”とあるが、もっと具体的に配慮事項を示すべきである。例えば、搬出車両の荷台には防じんカバーをすること、タイヤ・車両の洗浄を追加すべきである。通常に残土搬出でも実施されていることであり、汚染土の搬出・処分ということになれば、もっと慎重にすることは当然である。
存在・供用時を想定した配慮	[掘削除去案に対する配慮について] *p124 存在・供用時に、B案（掘削除去案）の内容を追加すべき 存在・供用時を想定した配慮で6項目が記載してあるが、全て(A案)についてのものであり、B案（掘削除去案）について検討した気配がない。しかし、内容的には全てA案、B案同じ配慮が必要と判断されるので、(A案)を（共通）に変更すべきである。

(7) その他

項 目	意 見 の 概 要
その他	[微小粒子状物質に係る環境基準について] *p135 微小粒子状物質に係る環境基準の表現が間違っている 資料編 資料 9 大気汚染に係る環境基準等(3)微小粒子状物質に係る環境基準で“ ”とあるが、$15\mu\text{g}/\text{Vm}^3$以下の“V”は余分である。環境基準の告示では「1年平均値が$15\mu\text{g}/\text{m}^3$以下であり、かつ、1日平均値が$35\mu\text{g}/\text{m}^3$以下であること。」とされている。

事業者の見解	本文対応頁
工事に伴い発生する有害物質を含む底質は全量を埋戻す計画であるため、外部への搬出はありません。	準備書 p. 21
掘削除去案（Ｂ案）は現況から地形を変化させず新たな土地が生じないため、存在・供用時を想定していません。緑地や施設の整備や維持管理に係る環境配慮事項は埋立案（Ａ案）についてのみ発生するため、埋立案のみを記載しております。	—

事業者の見解	本文対応頁
ご指摘のとおり誤字ですので、本準備書において「$\mu\text{g}/\text{m}^3$」に修正し、(1)大気汚染に係る環境基準の表に追加しました。	準備書 資料編 p. 22

項 目	意 見 の 概 要
その他	[騒音に係る環境基準の幹線交通を担う道路の出典について] *p136 騒音に係る環境基準の幹線交通を担う道路の定義は告示にはない 資料編 資料 10 騒音に係る環境基準で、幹線交通を担う道路の定義として表の脚注で“注)高速自動車国道、一般国道、都道府県道、4車線以上の市町村道及び自動車専用道路のことをいう。”とあり、あたかも、環境基準の告示で定められているかのような表現がしてあるが、騒音に係る環境基準は、中央環境審議会の審議・答申を経て1998(平成10)年9月30日に環境庁告示第64号として公布された。同時に「騒音に係る環境基準の改正について」1998年9月30日環大企257号で、当時の環境庁(現在の環境省)大気保全局長が各都道府県知事あての通知文で示しただけのものである。何ら専門家の裏付けもない行政的な定義である。このことを脚注に追加すべきである。[騒音規制法第17条第1項に基づく自動車騒音の限度]p150の注)2も同様である。 また、環境基準(幹線交通を担う道路における特例基準値)の値から5dB減じた値について、南陽工場更新事業の環境影響評価準備書のように“平成7年7月7日 最高裁で示された騒音の受忍限度…昼間65dB 平成26年1月29日 広島高裁で示された騒音の受忍限度…昼間屋外65dB、夜間室内40dB”と説明すべきである。 [土壌汚染対策法の基準について] *p158 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 資料編で「海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律」に基づく「埋立場所等に排出しようとする水底土砂に係る判定基準」が記載してあるが、その値の約1/10倍と厳しい「土壌汚染対策法に基づく基準値(土壌溶出量基準、土壌含有量基準等)」を併記すべきである。なお、「環境基本法」に基づく「土壌の汚染に係る環境基準」p145が記載してあるのは当然であるが、この値と土壌汚染対策法の土壌溶出量基準が基本的には同じ値であることも追記すべきである。

事業者の見解	本文対応頁
計画段階環境配慮書 p.136 における幹線交通を担う道路の注釈につきましては、出典を方法書に記載しました。なお、計画段階環境配慮書 p.150 の「騒音規制法第 17 条第 1 項に基づく自動車騒音の限度」の注)2 については、「騒音規制法第 17 条第 1 項の規定に基づく指定地域内における自動車騒音の限度を定める省令」(平成 12 年総理府令第 15 号) 第 2 条 2 に注釈のと通りの記載がございます。	方法書 p. 216 準備書 資料編 p. 24
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。	準備書 資料編 p. 48, 49

2-2 配慮意見書に記載された市長の意見及び事業者の見解

配慮書に対する配慮意見書において、(仮称)大江川下流部公有水面埋立てに係る事業計画の検討及び今後の環境影響評価手続の実施に当たっては、配慮書に記載されている内容及び以下の事項を踏まえて、適切に対応することが必要であると指摘された。

配慮意見書における指摘事項及び事業者の見解は、表 5-2-2 に示すとおりである。

表 5-2-2 市長の意見の項目及び意見数

意見の項目	意見数
対象事業の内容に関する事項	3
環境影響評価の項目に関する事項	2
その他	2

(1) 対象事業の内容に関する事項

項 目	意 見
対 象 事 業 の 内 容	埋立案では、ボックスカルバートを設置するとしているが、設置位置等の計画が示されていない。したがって、埋立案を採用する場合は、今後の環境影響評価図書でその詳細について明らかにすること。
	埋立て等に用いる土砂については、搬入量が多くなることが想定されるため、運搬による粉じんの飛散防止及び土砂の性状把握に配慮した工事計画を策定すること。
	近年、大雨の発生回数が増加傾向にあることから、工事計画の検討にあたっては、大雨による河床に封じ込められた有害物質を含む底質の流出及び拡散の防止に配慮すること。

事業者の見解	本文対応頁
埋立案を採用したため、ボックスカルバートの位置を平面図と標準断面図として図示しました。	準備書 p. 16, 17
搬入土運搬に伴う粉じんの飛散防止に配慮するため、以下の環境の保全のための措置を実施します。 ・ 工事現場内では、工事の状況を勘案して散水を実施する。 ・ 工事用運搬車両のタイヤに付着した泥・土の飛散を防止するために、工事関係車両の出入口付近に水洗いを行う洗車設備を設置する。 ・ 工事関係車両の出入口付近に適宜清掃員を配置し、清掃に努める。 ・ 土砂の運搬作業では、必要に応じて、運搬車両に飛散防止シート掛け等を行う。 なお、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します。	準備書 p. 18, 136
工事施工は、鋼板矢板を打設し水面と分離させた後に、その矢板の内側で行います。施工区域内で生じる水や雨水の排水については、釜場を設けてポンプアップし、濁水処理設備において適切に水質処理を行います。また、底質の改良及び掘削作業等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います。	準備書 p. 21

(2) 環境影響評価の項目の選定

項 目	意 見
項 目 の 選 定 に 関 す る 事 項	事業の実施により、事業実施想定区域における水辺の生態系が消失することから、重要な種等が存在するおそれのある場合は、環境影響評価の項目として植物、動物及び生態系を抽出し、調査、予測及び評価を適切に実施すること。
	埋立案において、事業実施想定区域外の下流部における流況の変化に伴い水質・底質及び生態系に影響を及ぼすおそれのある場合は、環境影響評価の項目として水質・底質、生態系及び水循環を抽出し、調査、予測及び評価を適切に実施すること。

(3) その他

項 目	意 見
全 般	住民等から寄せられた意見について十分な検討を行うとともに、今後とも住民意見の把握に努めること。
	今後の環境影響評価図書の作成にあたっては、図表の活用や用語解説の記載等により、市民に十分理解される分かりやすい表現となるよう努めること。

事業者の見解	本文対応頁
本事業の実施に伴い、現況とは異なる生態系が形成されることが予測されるため、今後の環境影響評価の項目として植物、動物及び生態系を抽出し、適切に調査、予測及び評価を実施しました。	準備書 p. 121, 319～420
本事業の実施に伴い、事業予定地外の西側において水象の変化が考えられるため、今後の環境影響評価の項目として水質・底質、生態系及び水循環を抽出し、適切に調査、予測及び評価を実施しました。	準備書 p. 121, 211～269, 403～423

事業者の見解	本文対応頁
住民等からのご意見については、内容を十分検討させていただくとともに、今後とも意見の把握に努めてまいります。	—
本環境影響評価方法書を作成するにあたり、図のカラー化や用語解説の記載等、市民に分かりやすい内容となるように配慮いたしました。	全 般

第3章 方法書に対する意見と見解

市民等の意見の概要及び市長の意見に対する事業者の見解は以下に示すとおりである。なお、本章においては、計画段階環境配慮書を「配慮書」、環境影響評価方法書を「方法書」、環境影響評価準備書を「準備書」と記載する。ただし、市民等の意見の概要及び市長の意見については、原則、原文のとおり記載する。

3-1 方法書についての環境の保全の見地からの意見（市民意見）の概要及び事業者の見解

方法書に対する市民等の提出件数は1件、意見数は60であった。意見の概要及び事業者の見解は、表5-3-1に示すとおりである。

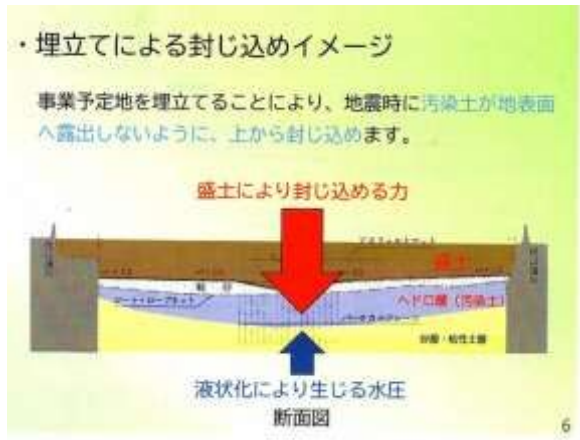
表 5-3-1 市民等の意見の提出件数、項目及び意見数

提出件数	意見の項目	意見数
1件	説明会について	2
	対象事業の名称、目的及び内容	26
	環境の保全の見地から配慮した内容	8
	事業予定地及びその周辺地域の概況	8
	対象事業に係る環境影響評価の項目	3
	調査、予測及び評価の手法	9
	環境影響評価手続きに関する事項	1
	その他	3

(1) 説明会について

項 目	意 見 の 概 要
説明会	[説明会の開催について] * 説明会は中止ではなく延期を 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。 そもそも当該事業の「方法書」の縦覧そのものも公表されておらず（方法書が縦覧されたのは3月25日からであった）、広報名古屋3月号に記載されているだけであり、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。事業者はこの意見を基にこれから方法書を作成する段階であるはずである。まさか意見書を受け取る前に「方法書」を作成しているとは思いたくない。 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。

事業者の見解	本文対応頁
新型コロナウイルス感染症の感染者の発生が名古屋市内においても続いていたこと及び国から、イベント等の開催については、感染の広がりや会場の状況等を踏まえて改めて検討するよう要請がなされたことを鑑みて、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の防止を図るため、開催を予定していた方法書説明会を中止しました。 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、方法書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。 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から、新型コロナウイルス感染拡大の収束を待たず、代替措置となったことをご理解いただければと思います。	—

項 目	意 見 の 概 要
説明会	[説明会資料について] * 方法書以上の説明会資料は後出しジャンケン “説明会の開催の代わりに、事業予定地周辺にお住まいの皆様に対しては、本説明資料を回覧させていただきます。”として、スライド資料らしきものがあるが、その内容は、方法書に記載してある以上のこともあり、これでは後出しジャンケンであり、方法書への意見に反映できなくなる。 例えば“埋立て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。また、この図を見ただけで、“液状化により生じる水圧”より“盛土により封じ込める力”の方が大きいから、液状化の被害は生じないと説明したいということは分かるが、液状化の水圧、盛土圧のそれぞれの設定根拠がどれだけで、その算定根拠は何か、盛土圧による地盤沈下の恐れを記載すべきであるという意見を追加する。 また、既設護岸の堤防を残したままだが、後の緑地利用に支障がないよう、この大規模土工事と同時に除去することが望ましいと思われるが、緑地への出入口部分だけ除去するつもりなら、その大まかな位置、数を記載すべきである。あわせて、そうした状況が分かるよう、工事中の景観予測をすべきである。 

(2) 適用法規について

項 目	意 見 の 概 要
はじめに	[適用法規について] *p13 国、県の制度ではなく市境影響評価条例を適用する理由 については、“方法書の事業規模に記載しました” p151 とあり、少しわかり安くなっているが、“はじめに”の部分で、なぜ、国の環境影響評価法ではなく名古屋市環境影響評価条例を適用するのかという通常の疑問を解決するための意見であり、本来はこの冒頭で説明すべきことである。 なお、“事業規模”が、どこにあるのかわかりづらい。本文対応頁 p13 が記載してあることはよく分かるが、市長意見“市民に十分理解される分かりやすい表現となるよう努めること。”に従い、2-3 事業の内容、(2) 事業計画の概要及び諸元、イ 事業規模の 10.3ha に注を追記したと、丁寧に説明すべきである。

事業者の見解	本文対応頁
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す。 盛土による地盤沈下の影響につきましては、本準備書の「第 2 部 第 7 章 地盤」において、予測及び評価を行いました。 既設護岸の堤防（本準備書では、「パラペット」という。）については、工事用車両の坂路部のみ撤去する計画です。具体的な撤去位置は資料編に記載しました。	準備書 p. 277～294 資料編 p. 1

事業者の見解	本文対応頁
より分かりやすい内容となるよう、本準備書において、「はじめに」に、市環境影響評価条例を適用する理由を追記しました。 また、「2-3 対象事業の内容、(2) 事業計画の概要及び諸元、イ 事業規模」の 10.3ha に注を追記しました。	準備書 はじめに、 p. 13

(3) 事業者の名称、代表者の氏名及び事務所の所在地

項 目	意 見 の 概 要
事業者の名称、代表者の氏名及び事務所の所在地	[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？ については“名古屋港港湾計画で…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” p151 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」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。

(4) 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	[大江川河口部の対策について] * p2, 3, 6 大江川の最下流部の対策をすべき については、“大江川下流部公害防止事業による浚渫によって除去されております。これまで、定期的な環境モニタリングを実施し、汚染が無いことを確認しております。” p153 とあるが、定期的な環境モニタリングの方法。調査結果を示すべきである。 また、「当時の名古屋港管理組合によるしゅんせつ等で問題を解決したとしても、その後の東レ名古屋によるダイオキシン類汚染水により、下流部にはダイオキシン類汚染が考えられるので、現地調査を行い、必要な措置を執るべきである。」に対する見解が欠落している。

事業者の見解	本文対応頁
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。	—

事業者の見解	本文対応頁
定期的な環境モニタリングの調査方法につきましては、ダイオキシン類に係る水質は、日本産業規格 K0312、底質は、「ダイオキシン類に係る底質調査測定マニュアル」（環境省，平成 19 年）、ダイオキシン類以外に係る底質は、「底質調査方法」（環境省，平成 24 年 8 月）とされています。 ダイオキシン類（水質）の調査結果につきましては、本準備書の「第 1 部 第 4 章 4-1 自然的状況、(2) 水環境の状況、イ 水質、(イ) ダイオキシン類」（図 1-4-15）に掲載しております。また、本事業でも大江川の最下流部で現地調査を実施しており（No.C 地点）、その結果は環境影響評価準備書の「第 2 部 第 5 章 水質・底質」に掲載しました。	準備書 p. 55～56, 224, 225

項 目	意 見 の 概 要
事業の内容	[大江川における過去の事業について] *p3 大江川環境整備事業、大江川下流部公害防止事業の事業費を参考に については、“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。”p155 とあるが、配慮書への意見の主旨は「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、当時の事業費負担割合ぐらいは記載すべきである。
	[原因者の事業費負担について] *p3 大江川環境整備事業等にならい原因者の事業費負担を については、“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。”とあるが、配慮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すべきである。
	[事業計画の検討経緯について] *p4 財政事情等により事業実施しなかった時の想定事業費は？ については、“名古屋市新基本計画…名古屋港港湾計画…港湾計画の変更…事業化に向けた手続きを進めております。その後、平成 23 年に東日本大震災が発生したことから本事業に着手しました。” p159 とあるが、配慮書への意見の主旨は「市の財政事情等により事業の実施には至らなかったときの、市に財政事情と想定された事業費を明記すべき」ということである。地域住民の大江川緑地化の要望に真剣に対応するつもりなら概算事業費ぐらいは試算したはずである。

事業者の見解	本文対応頁
昭和 40 年代に、国より全国環境調査の結果及び措置について通知があり、また、愛知県が名古屋等地域公害防止計画を策定しました。それに基づき、大江川環境整備事業、大江川下流部公害防止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。	—
当時の「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。	—
当時の大江川環境整備事業による埋立てと大江川緑地の整備の内容を参考にしながら事業を進めてまいります。	—

項 目	意 見 の 概 要
事業の内容	[事業費について] *p4 有識者懇談会で除外された掘削除去の事業費は？ については、“「掘削除去」は「埋立て」の何倍もの費用が必要となります。…「埋立て」は、河川の暗渠化により初期投資は高額であるものの、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有利であり、長期的には経済的です。” p159 とあるが、配慮書への意見の主旨は「例えば“対策工法の検討結果” p8 に事業費の欄を設けることで、掘削除去は事業費も非常に高額となる。」ということである。 また、「「大江川の地震・津波対策に伴う汚染土壌対策有識者懇談会について」工法を議論した第2回、第3回は「率直な意見交換が損なわれるおそれがある」として非公開であったが、会議の結果も出したのだから、配布資料、議事録など、内容を正確に公開すべきである。」への見解が欠落している。
	[事業費について] *p5 有識者懇談会での検討結果に概算事業費を追加すべき については、“見解は前述のとおり” p161 とあるが、配慮書への意見の主旨は「有識者懇談会での対策工法の検討結果が表で示してあるが…概算事業費を内訳とともに明記すべきである。固化処理、覆砂処理については事業費に触れておらず、あまりにも粗雑である。」ということであり、前述の意見は有識者懇談会の正確な公開であり、この意見は概算事業費を明記すべきということであり、有識者懇談会では事業費までは示さず、感覚的に浚渫の方が〇〇倍も高くなるという程度で結論を出したのなら正直に記載すべきである。
	[埋立土量について] *p7,8 底泥の有害汚染物質汚染状況に多くの疑問 ① 「底泥の有害汚染物質汚染状況だけではなく、事業計画の骨格的な内容である埋立土量がどれだけかを示すべきである」については、“今後の工事計画の検討” p161 としているが、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できないし、どの程度の調査をすべきかも判断できない。概算の埋立土量を示すのが、本来であるが、今後の工事計画というが、骨格的な部分なので、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。

事業者の見解	本文対応頁
平成 30 年度に実施した有識者懇談会では、固化処理や覆砂処理は埋立と比較して初期投資で若干優位であるものの、地震時の耐久性や維持管理の点で課題があるため、事業目的を達成することができない工法としております。一方、埋立ては、初期投資は高額であるものの、長期的に安定した効果が得られ、かつ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経済的な工法としております。	—
(見解は前述のとおり)	—
埋立土量は、約 40 万 m³を計画しています。	—

項 目	意 見 の 概 要
事業の内容	[底泥の調査結果の出典について] ③ 出典が名古屋市の「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」と、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）」と併記してあるが、どちらの出典なのか明記すべきである。 については、“「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” p8 とあるので、了解するが、“調査結果と直接関連が無い情報を削除しております。” とあるが、この隠され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。
	[底質の調査結果について] ④ 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。については、“方法書の図の注釈に記載しました” p163 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。
	[封じ込め区域の下流端について] *p, 8 底泥の有害汚染物質汚染状況に多くの疑問 ⑤ 河川縦断図で最下流部のヘドロがどのように封じ込められてい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。” p163 とあるが、図2-3-3 p17は、工事関係車両の走行ルートであり、端部の、土留矢板などは示されていない。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。 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である。 図2-2-2 大江川下流部における公害防止事業

事業者の見解	本文対応頁
基準値超過地点図の中に既設護岸の堤防管理区分の記載があり、調査結果と直接関連が無い情報のため削除しております。	準備書 p. 8
今後も、事業の内容を十分にご理解頂けるよう、分かりやすい図書の作成に努めます。	—
ご指摘のとおり、配慮書に対するご意見への回答において、図番号の記載誤りがありましたので、本準備書では正確に記載しました。また、方法書の表 4-1-4 (4) (p. 45) に掲載しております公共用水域における水質調査結果では、有害物質が検出されていないことを確認しております。	準備書 p. 501

項 目	意 見 の 概 要
事業の内容	[汚染土量について] ⑥ 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 p114 に記載のとおり、約 260,000m³を想定しています。” p 163 とあり、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。 
	[過去の調査時の汚染拡散防止対策について] ⑦ ボーリングでアスファルト層を貫通した後ヘドロを噴出させない対策とその内容を本文に記載すべきである。については、“調査孔は不透水性の材料にて直ちに閉塞…方法書の図の注釈に記載しました。” p165 とあり、了解する。
	[複数案の検討について] *p11 複数案は有識者懇談会で検討した 4 案とすべき については、“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。” p165 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）の半分以上が、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。

事業者の見解	本文対応頁
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と想定しております。	準備書 p. 7, 11
今後も、事業の内容を十分にご理解いただけるよう、分かりやすい図書の作成に努めます。	準備書 p. 8
有識者懇談会では、土壤汚染対策法に基づく措置を参考とした対策工法 4 案について議論が行われました。その中で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課題が残り、また、引き続き水面が残るため、現在想定されていないリスクに対して将来的にこの懇談会と同様の検討の場が再度開かれることになることや被災時に堤防を復旧する必要があること等の意見が出されました。これらの意見を踏まえ、「環境影響評価技術指針」に基づき、実行可能であり、かつ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。	—

項 目	意 見 の 概 要
事業の内容	〔掘削除去案の内容について〕 *p13 複数案の掘削除去案の内容が、配慮書の中で食い違っている については、“配慮書 p118 の予測結果におきましても、「掘削除去案（B 案）は、（中略）現況と同様な河川断面とするため」としており、埋め戻すこととしております。” p167 とあるが、現況と同様な河川断面というのは、現況のアスファルトマットまでを埋め戻すとししか理解できない。意見の主旨も「環境の保全のための措置で“搬入土により、現況と同様な河川断面となるように埋戻しを行う。”」ということは、埋立案（A 案）とは異なるということである。掘削除去後に現況断面まで埋め戻すか、そのあと、港湾計画の緑地にするかどうかあいまいでは、配慮書と言えない。ということである。 〔搬入土について〕 *p15 搬入土の発生場所と搬入量を明記すべき 複数案の工事計画で「搬入土の発生場所を示して有害性を判断できるように、基本的条件となる搬入量搬入車両数を明記すべき」については、“今後の工事計画の検討…埋立土の搬入及び搬出に伴う周辺環境への影響について…準備書で予測及び評価を行う” p177 としているが、搬入量、搬入台数がわからなければ、どの程度の調査・予測・評価が必要か、調査・予測地点数はこれで良いのかなどが判断できない。 *p15 基準に適合した搬入土というが、どの基準か？ については、“土の搬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たいと考えており、関係法令を基に受入基準を慎重に検討してまいります。” p169 とあるが、配慮書への意見の主旨は「埋立後を緑地にするのだから、緑地で遊ぶ幼児、子ども等が土壌汚染に被ばくされないよう、埋立搬入土は、「土壌の汚染に係る環境基準」であってしかるべき、環境基準より 10 倍緩い判定基準を用いてはならない。」ということであり、こうした大事な原則を、これから検討するというのは事業者の怠慢としかいえない。少なくとも”放射性物質により汚染された土は用いませぬ。” p175 と同程度のことは見解を示すべきである。公有水面埋立の規制基準的な「水底土砂に係る判定基準」は守るのが当たり前であり、法規制を守るだけなら環境影響評価は必要なくなる。 *p15 リニア工事の発生土で埋立てるべきではない については、“（見解は前述のとおり）” p171 とあるが、配慮書への意見の主旨は「安価又は無料で大量に近くから入手できるとしても、リニア工事の発生土はほとんど土壌汚染され（後述）、緑地という跡地利用から考えても利用すべきではない。埋立用材は安全・良質な残土に限定すべきである。」ということであり、方法書の段階では、埋立用材は安全・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。

事業者の見解	本文対応頁
掘削除去案（B 案）は、汚染土とアスファルトマットを除去した上で、現況の河川断面と同様になるように搬入土で埋戻すことを想定しております。 その後名古屋港港湾計画における緑地及びその他緑地を整備するところまでは、計画段階配慮における掘削除去案の工事計画として想定しておりません。	—
埋立土量は、約 40 万 m³ を計画しています。 埋立土の搬入に伴う大気質、騒音、振動及び安全性への影響については、本準備書「第 2 部 第 1 章 大気質、第 3 章 騒音、第 4 章 振動、第 8 章 安全性」において予測及び評価を行いました。 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します。 また、放射性物質により汚染された土は使いません。	準備書 p. 154, 186, 204, 295 準備書 p. 18

項 目	意 見 の 概 要
事業の内容	〔搬入土について〕 *p15 リニア工事の発生土はほとんど土壌汚染されている については、“（見解は前述のとおり）” p173 とあるが、配慮書への意見の主旨は「JR 東海の調査でも愛知県内 6 カ所の土壌調査で、名古屋駅、名城非常口は土壌汚染が確認され、春日井市勝川町の非常口工事でも土壌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。」ということである。リニア工事の発生土を事業者の名古屋市長としてどのように判断しているかをここでは示すべきである。 また、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、受入基準を定め、安全な土壌を確認するための詳細な確認方法を事前配慮で定めるべきである。 *p15 搬入土は「基準に適合した」の基準は？ については、“（見解は前述のとおり）” p175 とあるが、配慮書への意見の主旨は「適合状況の確認方法（誰が、いつの時点で、どんな項目を、どんな頻度で行うのか）は重要になるので、計画段階配慮事項（p122 第 7 章”事業計画の策定にあたり、環境の保全の見地から事前に配慮した事項“）に入れておくべきである。」ということである。計画段階配慮事項に不足があるという指摘に対する見解を示すべきである。 *p15 「基準に適合した」搬入土は、まさか放射能汚染土？ については、“放射性物質により汚染された土は用いません。” p175 とあり、通常は、原子力発電所の事故により放出された放射性物質による汚染土壌、又は処理された汚染土壌は用いないと理解するが、本当にそのとおりで良いのか。役所用語で、「放射性物質により汚染された土」は、「再生資材として利用可能な放射能濃度レベル…8,000Bq/kg 以下」の土壌とは違うということにならないよう、将来緑地にするような事業に、このような放射能汚染土を用いるつもりではないことを再度明確にすべきである。

事業者の見解	本文対応頁
(見解は前述のとおり)	—

項 目	意 見 の 概 要
事業の内容	[工事中の排水処理について] *p16 施工区域内の排水の放流基準値は？ については、“水質汚濁の規制及び届出の概要（排水基準編）…「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” p177・資料編 p240 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かった。今回の見解を方法書のどこか（例えば p16 埋立ての工事計画）に記載すべきである。建設作業時を想定した配慮で、“発生した排水は適切に水質処理を行った後、放流する。”という言葉が追加されたが、この目安とは読み取れない。 資料編にあるということと、適用するということとは異なる。例えば、搬入土の基準を何にするかは検討中であるが、資料編には土壌の環境基準 p225、批判の多い判定基準 p238、土壌汚染対策法で定める特定有害物質 p241、土壌汚染処理基準 p242 と多くの値が資料として示されている。 また、この表は[下水道処理区域以外]の場合であり、大江川左岸は全て、右岸もほとんどが下水道処理区域外のようなものであるが、まずこの、下水道処理区域を、4-2 社会的状況 p79 からのどこかに記載すべきである。 さらに、「※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。」との注意書きがあり、今回は、“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、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。” p16 とあるので、上流の暗渠の水量がほとんどせき止められ、濁水処理後、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」場合に該当し、この程度（浮遊物質 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。事業者として可能な限りの対策をすべきである。
	[工事関係車両の走行ルートについて] *p16 工事関係車両の走行ルート “主な走行ルートを図 2-3-3 に示す。”とあり、想定している搬入土は、事業地南側から運び込むと考えられるので、少なくとも北側からのリニア工事の発生土を考えていないと理解してよい。 また、この走行ルートを示した以上、どこからの搬入を考えているのかも示すべきである。

事業者の見解	本文対応頁
下水道の整備状況につきましては、本準備書 p. 107, 108 に記載しております。また、本準備書の工事施工手順（p. 18～20）に記載のとおり、上流からの暗渠の水は堰き止めず、まず、河道の一部を水路として残した状態で施工する計画です。ボックスカルバートを設置したのちに、流路をボックスカルバートに切り替えます。 工事排水は、準備書 p. 21 に記載のとおり、釜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水質処理を行う計画とします。また、底質の改良及び掘削作業等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計画です。	準備書 p. 107, 108 p. 18～21
搬入土につきましては、土の搬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と考えております。 搬入土の搬入・搬出ルートは、本準備書 p. 26 図 1-2-13 に示す計 5 ルートを計画しており、これらは、事業予定地から南西方向を起点・終点としています。 搬入土の具体的な調達場所は現時点では未定です。	準備書 p. 26

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〕 *p17 搬入土の積下し場は再検討が必要 工事関係車両の走行ルートの終点は大江川右岸であり、市の大江破碎工場の近くとなっているが、対岸は、第1種住居地域であり、70軒ほどの住宅もあるため、大気、騒音などの問題を防止するため作業場所を再検討する必要がある。場合によっては、右岸と左岸の水路切替など工事計画を入れ替えても良いほどである。 例えば、計画では青矢印で名古屋半田線経由で南から地下鉄東名古屋港駅右折、800m後また右折して、700m南下して大江川ということだが、図の赤矢印のように、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。  方法書 p17 より 〔埋立後の土地利用計画〕 *p18 想定土地利用計画は緑地だが駐車場は不要で良い 港湾計画に従って、想定土地利用計画は緑地としており、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、公有水面埋立法第四条四号の許可基準（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。公有水面埋立法第四条五号の許可基準（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「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。

事業者の見解	本文対応頁
工事関係車両の走行ルートは、事業計画の進捗に伴い、方法書で示したルートを含め、本準備書 p. 26 図 1-2-13 に示す計 5 ルートに見直しました。 このうち、ルート 5 は、方法書で示した、名古屋半田線を北上する車両の一部が同路線を東進し、右折南下した後、事業予定地の北側から進入するルートですが、工事着工後 107 ヶ月目以降に使用するルートであり、全体台数から考えますと、その割合は小さくなります。 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。	準備書 p. 26
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。	—

(5) 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	[埋立て土砂等による影響の防止について] *p20（配慮書 p122） 建設作業時を想定した配慮（土壌）は抽象的すぎる については、“本事業の実施に際しての環境配慮の内容や手法につきましては、今後の事業計画の進捗に応じて、できる限り適切かつ具体的に検討してまいります。” p191 とあるが、配慮書の“埋立てや掘削除去後の埋め戻しに用いる土砂による周辺環境への影響の防止に留意した工事計画の策定に努める。” から一步も進んでいない。 一連の経緯から、リニア工事の発生土を使用することを考えているようだが、ほとんどの発生土が土壌汚染対策法の土壌汚染基準（土壌溶出量基準、土壌含有量基準等）を超えることが事実で明らかなため、緑地にするような場所をリニア工事の発生土で埋立てないことを建設作業時を想定した配慮として第1に記載すべきである。
	[工事に伴う公害の防止について] *p20（配慮書 p123） 低騒音・低振動型や排出ガス対策型建設機械の使用に努める？ については、“本事業の実施に際しての環境配慮の内容や手法につきましては、今後の事業計画の進捗に応じて、できる限り適切かつ具体的に検討してまいります。” p191 とあるが、配慮書への意見の主旨は「使用に努めるではなく、使用すると明記すべきである。また、低騒音・低振動型や排出ガス対策型建設機械の使用を確実にするため、契約書に明記することを記載すべきである。同じ時期に、同じ名古屋市が事業者となっている南陽工場設備更新事業準備書（2019.11）では「排出ガス対策型や低騒音型・低振動型建設機械を採用することを工事仕様書に明記し、排出ガス対策型等の建設機械を採用する。」と明言している。これにならうべきである。」ということである。
	[工事関係車両の走行による公害の防止について] *p20（配慮書 p123） 工事関係車両は車種規制非適合車を使用しないことを追加すべき については、“本事業の実施に際しての環境配慮の内容や手法につきましては、今後の事業計画の進捗に応じて、できる限り適切かつ具体的に検討してまいります。” p193 とあるが、配慮書への意見の主旨は「同じ時期に、同じ名古屋市が事業者となっている南陽工場設備更新事業準備書（2019.11）で「工事関係車両について…車種規制非適合車を使用しないことを工事仕様書に明記し、車種規制非適合車を使用しない。」にならうべき」というものである。この程度のことは、今後の事業計画の進捗を待たずに決断できるはずである。

事業者の見解	本文対応頁
埋立てに用いる土砂につきましては、土の搬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と考えており、土壌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。	準備書 p. 18
建設機械については、原則として低騒音・低振動型や排出ガス対策型建設機械を使用することとします。	準備書 p. 29
工事関係車両については、「貨物自動車等の車種規制非適合車の使用制限等に関する要綱」（愛知県，平成 22 年）に基づき、「自動車NOx・PM法」（平成 4 年法律第 70 号）の対象地域外からの流入車も含め、車種規制非適合車の使用抑制に努めるものとします。	—

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] *p20（配慮書 p123） 工事区域の周囲には仮囲いを設置すべき については、“（見解は前述のとおり）” p195 とあり、“本事業の実施に際しての環境配慮の内容や手法につきましては、今後の事業計画の進捗に応じて、できる限り適切かつ具体的に検討してまいります。” p193 と思われるが、配慮書への意見の主旨は「工事区域が細長い区域（長さ 1,820m、幅 50～60m）であるため、騒音の規制基準を超える区域が相当多くなることから、工事区域の周囲には高さ 3m 以上の仮囲いを設置することを追加すべきである。」というものである。この程度のことは、今後の事業計画の進捗を待たずに決断できるはずである。南陽工場設備更新事業方法書の事前配慮事項に記載してあるように当たり前のことである。 また、配慮書で、上流端の大江川緑地との境界には宝生公園、上流部南側（約 200m）第 1 種住居地域では滝春公園の東側に約 70 軒の住宅があり、その南に大同高校、西側に大同高校グラウンドがあることを調査しており、騒音が周辺へ生活環境に支障を生じる恐れがあることは十分想定できる。
	[工事関係車両の走行に伴う交通安全の確保について] *p20（配慮書 p123） 交通誘導員配置等による歩行者等の安全を図るようにすべき については、“（見解は前述のとおり）” p195 とあり、“本事業の実施に際しての環境配慮の内容や手法につきましては、今後の事業計画の進捗に応じて、できる限り適切かつ具体的に検討してまいります。” p193 と思われるが、どこに、いつ、どれだけの交通誘導員を配置するかという具体的な内容は今後の事業計画の進捗を待たねばならないが、この程度のことは、今後の事業計画の進捗を待たずに決断できるはずである。

事業者の見解	本文対応頁
本準備書において、建設機械の稼働に伴う騒音の影響を予測したところ、時間率騒音レベル（L_{A5}）の最大値は 82dB であり、「騒音規制法」及び「名古屋市環境保全条例」に基づく特定建設作業に伴う騒音の規制に関する基準値を下回ります。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 と予測され、「学校保健安全法」に基づく学校環境衛生基準を満足します。これらのことから、本事業において、工事施工区域への仮囲いの設置は計画していませんが、原則として低騒音型機械を使用する等の環境の保全のための措置を講ずるとともに、周辺住民から申し立てがあった際には、真摯に対応する計画です。	準備書 p. 183 資料編 p. 88
工事関係車両の出入口において、歩行者及び自転車との交錯が予想される場所には交通誘導員を配置する計画です。	準備書 p. 316

項 目	意 見 の 概 要
建設作業時を想定した配慮	[汚染度の搬出・処分等に伴う影響の防止について] * p 20 (配慮書 p123) 搬出車両の防じんカバー、タイヤ・車両の洗浄を追加すべき については、“「汚染土壌の運搬に関するガイドライン（環境省）に従い運搬することを想定しております。” p197 とあるが、想定しておりますではなく、ガイドラインに従い運搬しますと断定すべきである。 また、汚染土壌の運搬に関するガイドライン（改訂第 4 版）平成 31 年 3 月 環境省 水・大気環境局 土壤環境課 は、第 3 章に「運搬に関する基準」（法第 17 条）があり、規則第 65 条第 1 号～第 15 号を、通知を含めて説明したものである。例えば、3.1 運搬全般（規則第 65 条第 1 号）：汚染土壌の運搬 p54 においては、周辺環境の保全に配慮し、下記の対応等を行うことが必要となる。（運搬通知記の第 1 の 2(1)）として、次の 6 点があるが、全て従うということで良いのか。 ① 運搬中は、汚染土壌を耐久性を有する浸透防止シート等で覆うことや、汚染土壌を密閉性を有し、損傷しにくいドラム缶、フレキシブルコンテナ及びコンテナ等の容器に入れて運搬する。 ② 自動車等のタイヤ・車体に付着した汚染土壌を要措置区域等から持ち出さないよう、搬出前に洗浄を行う。 ③ 作業員の長靴等に付着した汚染土壌を要措置区域等外へ持ち出さないよう、搬出前に洗浄等を行う。 ④ 住宅街、商店街、通学路、狭い道路を避ける等、地域住民に対する影響を低減するように努める。 ⑤ 混雑した時間帯や通学通園時間を避ける。 ⑥ 運搬にあたっては、低騒音型の運搬車両や重機等を選択し、騒音を低減する。 さらに、3.4 自動車等への表示等（規則第 65 条第 4 号）：汚染土壌の運搬においては、自動車等の両側面に汚染土壌を運搬している旨の表示が必要である。3.6.1 囲い：積替え場所における囲いは、汚染土壌の飛散等を防止するために必要な高さを備える必要がある。（運搬通知記の第 1 の 2(6)①）。3.6.4 地下浸透防止措置：積替施設の地下浸透防止措置として、下記に示す措置のいずれかを講ずる必要がある（運搬通知 記の第 1 の 2(6)②）。① 床面を厚さ 10 cm 以上のセメント・コンクリートの層とすること ② 床面を厚さ 5 cm 以上のアスファルト・コンクリートの層とすること ③ 床面を遮水シートで覆い、その上に鉄板（振れ止め有り）を敷設すること ④ 床面を上記①から③と同等以上の耐久性及び遮断の効果を有するものにする。3.11 汚染土壌の運搬期限（規則第 65 条第 12 号）、3.12 管理票の交付又は回付（規則第 65 条第 13 号及び第 14 号）、も法規則で定められているので遵守するのは当然であり、土壤汚染対策法の説明 p102～p103 に追加すべきである。

事業者の見解	本文対応頁
工事施工は、鋼板矢板を打設し水面と分離させた後に、その矢板の内側で行います。ボックスカルバート設置時に生じた汚染土は、一時的に有害物質を流出させない袋（袋詰め脱水処理工法用袋）に詰めて施工区域内に仮置きし、再度、袋詰めの状態で埋戻しを行います。 工事に伴い発生するヘドロ層を含む底質は全量を埋戻す計画であるため、外部への排出はありません。	準備書 p. 21

項 目	意 見 の 概 要
建 設 作 業 時、存在・供 用時を想定 した配慮	[環境の保全の見地から配慮した内容について] *p20（配慮書の p122～124） 建設作業時、存在・供用時を想定した配慮の“努める”は意味がない については、“本事業の実施に際しての環境配慮の内容や手法につきましては、今後の事業計画の進捗に応じて、できる限り適切かつ具体的に検討してまいります。” p189 とあるが、配慮書への意見の主旨は「建設作業時を想定した配慮で“努める”8割以上もあり、存在・供用時を想定した配慮の6項目すべてが“努める”という努力規定である。“～努める”は“～する”と明記すべきである。」ということである。新たに公害の防止に追加された排水も“発生の低減に努めるとともに”と努力規定になっている。再検討すべきである。
存在・供用 時を想定し た配慮	[掘削除去案に対する配慮について] *p21（配慮書 p124） 存在・供用時に、B 案（掘削除去案）の内容を追加すべき については、“掘削除去案（B 案）は現況から地形を変化させず新たな土地が生じないため、存在・供用時を想定していません。緑地や施設の整備や維持管理に係る環境配慮事項は埋立案（A 案）についてのみ発生するため、埋立案のみを記載しております。” p197 とあるが、「掘削除去案（B 案）は、（中略）現況と同様な河川断面とするため」としており、埋め戻すこととしております。” p167 とあるように、新たな土地が生じないという理由はなりたらず、存在・供用時を想定した複数案の比較をすべきであった。

(6) 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	[ダイオキシン類の調査結果について] *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、“大江川の水環境…既存資料…調査結果について記載…。平成 12 年度のダイオキシン類…対策前の調査結果についても…方法書の図の注釈に記載しました。また、平成 21 年度から隔年での実施となりましたが、平成 22 年度夏季調査において環境基準を超過したため、毎年の調査を実施しています。” p179 とあるが、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。

事業者の見解	本文対応頁
方法書において「努める」とした配慮事項につきましては、事業の進捗を踏まえ、実行可能な範囲で表現を改めました。	準備書 p. 28～30
掘削除去案（B 案）は、有害物質を含むヘドロ層を除去した後、搬入土により現況と同様な河川断面となるよう埋戻すことを想定しており、引き続き水面が残るため、新たな土地は生じません。	—

事業者の見解	本文対応頁
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既に実施されております。	—

項 目	意 見 の 概 要
自然的状況	〔道路交通騒音の評価基準について〕 * p62～p63 道路交通騒音の評価は環境基準だけではなく、マイナス 5dB の値で比較を については、“道路交通騒音の調査結果につきましては、出典資料に基づき、面的評価結果の基準については環境基準とし、地点別測定結果の評価基準については要請限度としています。”p181 とあるが、配慮書への意見の主旨は「同じ時期に、同じ名古屋市が事業者となっている環境影響評価事業で、道路交通騒音の評価が異なるのはおかしい。南陽工場設備更新事業に合わせて、要請限度との比較はやめ、環境基準（幹線交通を担う道路における特例基準値）から 5dB 減じた値での評価を追加すべきである。」ということである。名古屋市南陽工場設備更新事業の準備書（2019.11）では脚注で 5dB 減じた値について「平成 7 年 7 月 7 日 最高裁で示された騒音の受忍限度…昼間 65dB。平成 26 年 1 月 29 日 広島高裁で示された騒音の受忍限度…昼間屋外 65dB、夜間室内 40dB」とまで説明している。 〔既存資料における動植物調査について〕 * p68～ 動物の調査は違法な事前調査ではないのか 動物プランクトン p68、底生生物（動物）p68、付着生物（動物）p68、魚卵・稚仔魚 p68、植物プランクトン p69、付着生物（植物）、陸域の植生 p70 の出典は、配慮書以来、「基本計画調査（環境影響評価調査（現況））」（名古屋港管理組合、平成 24 年）となっているが、環境影響評価法や市環境影響評価条例で禁止されている事前調査ではないのか。 この事業が適用される名古屋市の環境影響評価技術指針（平成 11 年名古屋市告示第 127 号 改正 平成 25 年名古屋市告示第 19 号）では、配慮書の調査方法として「原則として文献その他の資料による情報の収集並びに当該情報の整理及び解析により行う。それらによっても必要な情報が得られない場合は、現地調査等を行う。」とある。既存文献のレッドデータブックあいち、レッドデータブックなごやだけで充分検討できるはずであり、どうしても必要な情報が得られない場合には該当しない。 いずれにしても、今回の「基本計画調査（環境影響評価調査（現況））」の調査項目、調査時期、調査方法などを明らかにし、十分な調査であったかどうかを判断できるようにすべきであるし、何か不十分な点があれば、その責任を明らかにし、再度適切な調査をすべきである。

事業者の見解	本文対応頁
既存資料における道路交通騒音結果の評価は、出典資料において設定された基準に基づき行っております。	方法書 p. 62, 63 準備書 p. 71～73
「基本計画調査（環境影響評価調査（現況）」（名古屋港管理組合，平成24年）は、名古屋港管理組合が、名古屋港全体の環境を把握するために実施した基礎調査であり、レッドデータブックに記載のない動植物についての情報も整理されております。 本環境影響評価において、名古屋港内に生息・生育する水生生物の情報は貴重であり、「事業予定地及びその周辺地域の概況」に既存資料として調査結果の概要を記載しました。なお、上記基礎調査は、本事業との直接的な関係はありません。	準備書 p. 77～79

項 目	意 見 の 概 要
社会的状況	[道路に面する地域に係る騒音の環境基準について] *p100、p216 騒音の環境基準の説明を丁寧に 方法書本文では、関係法令の指定・規制等で、騒音の環境基準が、“「環境基本法」に基づき騒音に係る環境基準が定められている。”としかないが、もっと丁寧に説明すべきである。 騒音に係る環境基準はまず、「一般地域」で昼間は50～60dB（夜間も定めてあるが省略）と定められ、ただし書きで「道路に面する地域」は昼間60～65dBと緩めてある。そのうえ、「幹線交通を担う道路に近接する空間」は特例としての基準値昼間70dBとして更に緩い環境基準が定めてある。この緩い特例の環境基準が環境影響評価の工事車両の走行などの評価基準とされている。しかも、この幹線交通を担う道路の定義は中央環境審議会の答申に基づく環境基準の告示ではなく、環境省の通知で「高速道路、国・県道、4車線以上の市道」と定めただけである。こうしたことを分かりやすく記載すべきである。 なお、南陽工場設備更新事業の環境影響評価準備書では、工事関係車両の走行の騒音予測結果は、現地調査結果と同様に、“環境基準”と“環境基準から5dB減じた値”が併記しており、方法書への意見をそれなりに取り入れている。
	[関係法令の指定・規制等について] *p101～106 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、ボックスカルバート設置範囲のアスファルトマット撤去、汚染土上部の敷砂掘削、排水ドレーン撤去、搬入土で埋立・圧密沈下、ボックスカルバート設置、上流部の汚染土掘り下げ、ボックスカルバート両側に矢板打設などp16、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、この標準仕様書は「名古屋市長政土木局が所管する建設工事に伴う環境調査委託の施行に係る設計図書等の内容について、統一的な解釈及び運用を図る」ために定められている。特に、第2編 工事に伴う環境調査の基本的事項等では「建設工事現場周辺に発生する騒音、振動、地盤変形、地下水変化等の減少及び家屋への影響について、工事前の状況を把握し、工事の施工に伴う変化並びに工事後の変更を定量的に把握する調査方法を定めた」ものである。 このうち家屋調査は「工事施工による影響で被害を与えたかどうかを正確に判断する資料を得るために、建物等の状態変化を調査する」ということで「建物等の調査は、事前調査と事後調査に区分して行う」、「調査区域は、工事区域に沿って民地側に30m入った区域を標準とする」。事前調査・事後調査における損傷調査は、「①基礎、②軸部、③開口部、④床、⑤天井、⑥内壁、⑦外壁、⑧屋根、⑨水回り、⑩外構」とし、写真撮影を行う。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 名古屋市長政土木局）。 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（平成31年4月）を早急に追加改正すべきである。

事業者の見解	本文対応頁
騒音の環境基準の詳細につきましては、準備書資料編（資料編 p. 24）に記載しています。 本事業の影響による騒音レベルの評価につきましては、「幹線交通を担う道路に近接する空間」である No. 2 地点は昼間 70dB を、「道路に面する地域」である No. 4 地点は昼間 65dB を評価値としています。	準備書 資料編 p. 24 準備書 p. 187
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。	—

項 目	意 見 の 概 要
社会的状況	〔関係法令の指定・規制等について〕 *p101～106 学校環境衛生基準を追加すべき 関係法令の指定・規制等で、騒音について、環境基準と規制基準しかないが、「学校環境衛生基準」を追加し、その基準により必要な対策を検討すべきである。学校保健安全法（昭和 33 年法律第 56 号）第 6 条第 1 項の規定に基づく「学校環境衛生基準」（平成 21 年 4 月 1 日施行、平成 31 年 4 月 1 日改正施行）では、「教室内の等価騒音レベルは、窓を閉じているときは L_{Aeq} 50dB（デシベル）以下、窓を開けているときは L_{Aeq} 55dB 以下であることが望ましい。」とあり、通常の環境基準とは異なる特別な基準が定められているため、まずはそうした基準があることを明記すべきである。大江川南側 250m に大同高校があり p96、騒音の影響を確認する必要がある。 *p102 土壌汚染対策法の説明で、土壌汚染基準を追記すべき については、“埋立てに用いる土砂の受入基準については今後の検討事項となりますが、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…方法書に記載しました。” p187 として、資料編に p241, p242 に記載しており、それ自体は了解するが、配慮書への意見の主旨は「規制基準等で…土壌汚染対策法の説明があるが、土壌調査をすべき対象があるだけで、①土壌汚染基準（土壌溶出量基準、土壌含有量基準等）があること。②土壌汚染基準に適合しない場合、知事等に土壌汚染状況調査の報告をすること。③知事等は健康被害のおそれの有無に応じて、要措置区域又は形質変更時要届出区域に指定すること。④要措置区域なら汚染の除去等の措置が必要と定められていること、を追記すべきである。」ということであり、①しか解決していない。②～④も追記すべきである。 〔環境保全に関する計画等について〕 *p110 低炭素都市なごや戦略実行計画の目標数値を については、“ご指摘のとおり…将来目標値を…方法書に記載しました。”とあり、一見意見を取り入れたかのようなのであるが、“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%削減及び最終エネルギー消費量の 14%削減（ともに 2013 年度比）を掲げている、”と削減率だけの文章が追加されただけであるが、配慮書への意見の主旨は「今後の建設工事等で排出される地球温暖化ガスが、この実行計画にどのような影響を与えるかが判断できないため、目標数値を追記すべきである。」ということであり、「2013 年度比で 14%削減の 1,172 万トン/年とした。」と具体的目標数値を記載すべきである。

事業者の見解	本文対応頁
事業予定地に最も近い学校（大同大学大同高等学校）において建設作業騒音の予測を行ったところ、敷地境界において 54dB と予測され、「学校保健安全法」に基づく学校環境衛生基準を満足することを確認しました。 本準備書では、「事業予定地及びその周辺地域の概況」の項であることを考慮し、土壌汚染対策法及び名古屋市環境保全条例における土壌汚染調査が必要となる場合の要件の記載に留めております。	準備書 資料編 p. 88 準備書 p. 111
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 p. 118

(7) 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	[影響要因の把握について] *p112 影響要因の把握に土壌汚染を については、“本事業の実施に際しての環境配慮の内容や手法につきましては、今後の事業計画の進捗に応じて、できる限り適切かつ具体的に検討してまいります。” p189 とあるが、配慮書への意見の主旨は「存在時の影響要因として“事業地の存在”の内容が“水質・流況の変化、動植物・生態系への影響”とあるが、埋立案、掘削除去案ともに、最終的には港湾計画の緑地とする計画である。しかし、最近の動きを見ると、リニア工事の発生土を使うことを前提としているようである。リニア工事の発生土はほとんど土壌汚染されている。万が一リニア工事の発生土で埋立てる場合には、計画段階配慮事項の調査、予測及び評価で“土壌汚染”の危険性を十分に検討し、必要な環境保全措置を示すべきである。」ということである。今後、埋立土壌の受入基準などを具体的に検討していくというなら、存在時の影響要因として土壌を選択すべきであり、今後の事業計画の進捗を待つまでもない。現に、建設作業時を想定した配慮として”埋立て土砂等による影響の防止“p19、”土壌・地下水汚染物質による環境汚染の防止” p20 が配慮されている。 [環境影響評価の項目について] *p113, p115 存在時の地盤を影響要因に追加すべき 対象事業に係る環境影響評価の項目で、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。これは説明会を行なえば必ず出てくる要望である。名古屋環状2号線の工事事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実視され、国の「工事損害防止要領」にならった名古屋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。” p115 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てを行う。そのうえ、“川底の地質は…泥及び細砂等である” p25 であるため、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。 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が、“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、埋立てるだけなので、その荷重による地盤変動は予測する必要がある。

事業者の見解	本文対応頁
埋立てに用いる土砂は、土の搬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と考えています。また、土壌汚染対策法に定める基準に適合した性質のものを用いるため、土砂の搬入が周辺環境に及ぼす影響はないと考えます。	準備書 p. 18
本準備書の工事施工手順に示すとおり、プレロード盛土による圧密沈下の後に、ボックスカルバートを設置することとしております。本工事は工事期間が約10年間と長く、プレロード盛土・圧密沈下の期間も約5年程度と考えていますので、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。このため、環境影響評価項目として「地盤」を選定し、工事中の影響として、水面の埋立てによる周辺地盤の沈下について予測評価を行いました。 先行解析の結果を踏まえた盛土高での予測の結果、水面の埋立てに伴う護岸背後の地盤沈下は少ないことから、工事の実施による地盤への影響は小さいと判断しています。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います。	準備書 p. 18～20, p. 277～294

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] *p113 景観について、工事中に影響要因に追加すべき 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るに難しいと思われるが、公有水面埋立法第四条四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。 また、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。

(8) 調査、予測及び評価の手法

項 目	意 見 の 概 要
調査、予測の手法	[大気質について] *p116 大気質の現地調査を 大気質の現地調査が、自動車交通量だけとなっているが、道路交通騒音 p119、道路交通振動 p121 と同様に、大気質の現地調査も行うべきである。このままでは、バックグラウンド濃度は事業区域から離れた一般局の白水小学校(1km南東、NO₂ 0.038ppm)、自排局の本塩公園(1.5km東、NO₂ 0.046ppm)を使うことになるのではないかと。それとも、3～4km離れた東海市立名和小学校、東海市名和町、港陽 p53 のデータまで使い、非現実的な予測を行うのか。 *p117 大気質の予測方法を適切に 大気質の予測方法で”水面の埋立”が“ブルーム式を基本とする経験式による予測”とあるが、ブルーム式が適用できる拡散場であることを示す必要があるし、ブルーム式という理論式を基本とする経験式とはどの部分かを示すべきである。 中部横断自動車道(長坂～八千穂間)の環境影響評価方法書への意見(2019年9月17日締切り)で、横浜の住民団体から、横浜環状南線で、“独自に現地で実験し「科学的にはもっと正しい方法がある」と公害調停を申請した結果、2017年2月20日に公害調停合意が成立し、「環境影響評価の大気汚染予測の方法について、科学的知見に基づき最適な予測手法を用いるものとする。」と、これまで大気拡散予測時に採用されている「ブルーム・パフ」モデルではなく、3次元流体モデルなど最適な方法を採用すべきという合意がされた。国土交通省からは「合意内容については誠実に対応していく」とのコメントを引き出したものである。こうした経緯を国土交通省は真剣にとらえ、このような複雑な地形の道路計画では予測手法を3次元流体モデルなど最適な方法に変更すべきである。”とある。この到達点を十分検討し、適切な大気拡散モデルを選択すべきである。

事業者の見解	本文対応頁
景観に関し、本準備書 p. 17 図 1-2-9 に示すとおり、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、具体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、環境影響評価項目として、景観は選定しませんでした。 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。	準備書 p. 17

事業者の見解	本文対応頁
事業予定地周辺の大気質の現況濃度（バックグラウンド濃度）につきましては、事業予定地の周辺で、過去 10 年間の継続的な測定結果がある、一般局の白水小学校の測定データを用いることで、より精度の高い予測が可能と考えます。 水面の埋立てによる粉じん濃度の予測は、「道路環境影響評価の技術手法（平成 24 年度版）」（国土交通省、独立行政法人土木研究所，平成 25 年）における「2.3 建設機械の稼働に係る粉じん等」を参考に行いました。 ブルーム式は拡散場が平坦であることを前提として導かれており、事業予定地への適用は可能と考えております。	準備書 p. 145, 150 準備書 p. 129

項 目	意 見 の 概 要
調査、予測 の手法	[大気質について] *p117 大気質の予測方法を適切に 大気質の予測方法で“建設機械の稼働”、“工事関係車両の走行”が“大気拡散モデルに基づく予測”とあるが、どのような拡散モデルを用いるかを示さなければ意見は出せない。道路環境影響評価の技術手法（国土交通省）を用いるつもりなら、建設機械の稼働、工事関係車両の走行とともに「正規型プルーム式及び積分型簡易パフ式」を用いており、“水面の埋立”の“プルーム式を基本”と同じことになる。
	[騒音、振動について] *p120, p122 建設機械の予測場所を明確に 工事中・建設機械の稼働・予測場所は“事業予定地周辺”とあいまいな表現であるが、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、②仮設工の工事用坂路設置、③仮締切の土のう設置、④アスファルトマットの撤去、⑤敷砂の掘削、排水ドレーン撤去、⑥橋脚付近の地盤改良、⑦埋立て・搬入土の積み下ろし、⑧ボックスカルバート設置（特に矢板打設）p10 参照。
	*p120, p122 建設機械が民地に近い場合の騒音・振動予測を 工事中・建設機械の稼働・予測時期は“建設機械の稼働による騒音・振動の影響が最大となる時期”とあるが、“影響が最大となる時期”だけではなく、主要な騒音・振動発生源が敷地境界に近い時、または最寄り住居側に近い時を追加すべきである。騒音・振動は距離による減衰があるため、事業地全体での騒音・振動発生量が最大の時が、敷地境界での騒音・振動最大時にはならない例が多いので、注意が必要である。
	[植物、動物について] *p129, p131 陸生と水生の植物及び動物の調査・予測はまとめて 陸生の植物及び動物の調査・予測は事業地内では1カ所となっているがp139（図6-1-3）、水生の植物及び動物の調査予測は、事業地内では2カ所となっているp140（図6-1-4）。これは、事業地内の河川構造が違っているためであり、図6-1-4の①茶色は水面が半分あり残りは堤防まで地面となっているが、②黄色はほとんどが水面になっているためと思われる。つまり、陸生の植物及び動物の調査・予測は1カ所は、図6-1-4の①茶色だと思われる。この意味では、図6-1-3を削除して、図6-1-4に、陸生と水生の調査・予測位置をまとめて、②黄色はほとんどが水面になっているため、陸生調査・予測は行わないと注書きする方が分かりやすい。

事業者の見解	本文対応頁
建設機械の稼働は「窒素酸化物総量規制マニュアル[新版]」（公害研究対策センター、独立行政法人土木研究所，平成 25 年）、工事関係車両の走行は「道路環境影響評価の技術手法（平成 24 年度版）」（国土交通省、独立行政法人 土木研究所，平成 25 年）に基づく大気拡散モデルを用いて予測を行いました。	準備書 p. 141, 159
建設作業騒音・振動の予測は、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。 予測範囲は、事業予定地を中心として、工事により影響を及ぼす範囲としました。	準備書 p. 178～ 184, p. 198～202
（見解は前述のとおり）	—
陸生の植物及び動物の調査は、方法書の図 6-1-3（p. 139）に示すとおり、大江川緑地、事業予定地内、海側の 3 つの区域に分けて調査を行いました。「事業予定地内」の西側（図 6-1-4 の②黄色）は護岸上に草地や低木があり、事業予定地内の東側（図 6-1-4 の①茶色）はヨシ原が広がっています。この両環境をあわせて踏査し、事業実施区域として扱いました。 陸生動植物の調査は、基本的には環境の違い等を考慮しながら面的に行い、水生動植物の調査は代表地点で行いますので、図面を別としております。	方法書 p. 139, 140 準備書 p. 358～360

項 目	意 見 の 概 要
調査、予測 の手法	〔人と自然との触れ合いの活動の場について〕 *p135 人と自然との触れ合いの活動の場は、供用時を影響要因に追加すべき 人と自然との触れ合いの活動の場は、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。”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。公有水面埋立を行うのだから、公有水面埋立法第四条四号の許可基準(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。公有水面埋立法第四条五号の許可基準(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「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。 〔現地調査地点図について〕 *p137 現地調査地点図をわかりやすく 現地調査地点図（大気質、悪臭、騒音、振動及び安全性）p137 が非常にわかりづらく、どこで調査・予測をするかが理解できない。搬出入車両と関係が関係あるのだから、せめて、主要な道路網 p91、鉄道網及びバス路線図 p92 のように道路名とバス停名・名鉄駅名ぐらいは記載すべきである。 方法書 p137 現地調査地点図 

事業者の見解	本文対応頁
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。	—
分かりやすい図書とするために、本準備書においては、煩雑にならない範囲で、主要な道路名及び路線名を記載しました。	準備書 p. 156, 172, 177, 188, 298

項 目	意 見 の 概 要
評価の手法	[評価の手法について] *p141 評価方法が抽象的すぎる 総合的な評価方法として、“調査、予測…環境の保全のための措置の検討結果を踏まえ、以下に示すことを明らかにして、環境保全の見地から適正な配慮を行う。”とあり、“(1)…事業者の実行可能な範囲内で回避又は低減されているか否か、あるいは改善されているかについて評価する。該当する環境要素(全15項目)、(2)環境基準や目標値が示されている環境要素については、調査、予測結果との整合性について評価する。該当する環境要素：大気質、悪臭、騒音、振動、地盤、(3)環境要素ごとの予測、評価結果の概要を一覧表とし、他の環境要素に及ぼすおそれがある影響について検討するなど、総合的に評価する。”と抽象的に評価方法があるだけでは、意見は出せない。通常環境影響評価のように、各項目毎の評価方法を具体的に示すまでは、意見提出を保留する。 まして、環境影響評価手法の概要の一覧表 p142, p143 は、環境要素ごとの調査事項、予測事項、予測方法があるだけなので、評価方法の欄を設けるべきである。 ①大気質については、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の環境基準を日平均値の年間98%値や2%除外値で評価するだけなのか。 ②騒音については、建設機械は規制基準だけではなく、“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。 工事関係車両は悪名高い「幹線交通を担う道路」の特例環境基準を用いてはならない。南陽工場設備更新事業準備書(2019.11)のように、環境基準から5dB減じた値との比較をすべきである。 学校保健安全法に基づく「学校環境衛生基準」「教室内の等価騒音レベルは、窓を閉じているときはLAeq 50dB(デシベル)以下、窓を開けているときはLAeq 55dB以下」も適用すべきである。 ③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。 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。 ④水質については、「建設工事における排水対策」に基づく目安に処理して排水を行う予定というが、「※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。」との注意書きがあり、今回は、濁水処理後、全量が大江川に戻されると思われ、この程度(浮遊物質質量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。事業者として可能な限りの対策を目標とし、評価方法に記載すべきである。 ⑤埋立土壌の受入基準は、事業者として可能な限りの対策とするため、土壤環境基準を守る値の設定と事業者独自の検査体制を定め、評価目標とすべきである。 ⑥温室効果ガスについては、「低炭素都市なごや戦略第2次実行計画」(2019年11月)で、2030年度の中期目標を2013年度比で27%削減の1,172万トン/年という具体的な目標数値に対する影響を評価の基準とすべきである。

事業者の見解	本文対応頁
評価の手法につきましては、環境影響評価技術指針に基づいて記載しております。なお、環境要素ごとの評価は、以下のとおり行いました。 ①大気質については、大気汚染に係る環境基準のほか、名古屋市の大気汚染に係る環境目標値との整合を評価しました。また、降下ばいじんにつきましては、「住民の生活環境を保全することが特に必要な地域の参考値」との対比を行いました。 ②建設機械の稼働に係る騒音については、「騒音規制法」及び「名古屋市環境保全条例」に基づく特定建設作業に伴う騒音の規制に関する基準値で評価しました。また、事業予定地に最も近い学校においては、「学校保健安全法」に基づく学校環境衛生基準との整合を確認しました。工事関係車両の走行に係る騒音については、「騒音に係る環境基準」との整合を評価しました。 ③建設機械の稼働に係る振動は、「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で評価しました。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。 ④工事中の水質については、汚濁物質及び有害物質の拡散、流出についての評価を行ったことから、定量的な評価は行いませんでした。供用時の水質については、名古屋市の水質汚濁に係る環境目標値で評価しました。 ⑤埋立土壌の受入基準は、土壌汚染対策法に定める基準とします。 ⑥温室効果ガスについては、工事中に発生する温室効果ガス排出量を定量的に予測評価しました。	準備書 p. 136, 153, 169 準備書 p. 185, 196 資料編 p. 88 準備書 p. 203, 209 準備書 p. 235, 269 準備書 p. 18 準備書 p. 441

(9) 環境影響評価手続きに関する事項

項 目	意 見 の 概 要
環境影響評価の手続き	[環境影響評価の実施手順] *p148 環境影響評価の実施手続きに欠落がある ①環境影響評価の手順で実施手順が記載してあるが、見解書の作成の後、公聴会の開催が抜けている。記載してある“見解書に対する意見の陳述”は、「意見陳述の申出」により「公聴会の開催」があるということであり、その後、“市長の審査”となる。公聴会は開かないつもりなのか。名古屋市環境影響評価条例第 21 条では「市長は、見解書の提出を受けたときは、…意見を聴くため、前条第 3 項の縦覧期間経過後、速やかに、公聴会を開催するものとする。」、そして第 22 条で「市長は、…第 19 条第 1 項の意見、見解書及び公聴会における意見に配意して、準備書について環境の保全の見地から審査を行い、環境影響評価審査書を作成し、事業者に送付するものとする。」と明記してある。 ②事後調査結果報告書の作成で手続きは終わりになっているが、名古屋市環境影響評価条例第 30 条では「市長は、事後調査の適正な実施を確保するために必要があると認めるときは、事業者に対し、必要な指導を行い、又は資料の提出を求めることができる。」となっている。また、「市長は、事後調査結果報告書又は事後調査結果中間報告書の提出を受けた場合は、必要に応じて、名古屋市環境影響評価審査会の意見を聴くものとする。」、その結果「対象事業に係る環境影響の程度が著しいものとなるおそれがあると認めるときは、事業者に対し、環境の保全について必要な措置を講ずるように求めることができる。」となっており、この旨を追記すべきである。 現に、名古屋都市高速道路で、環境保全目標は供用開始時に達成すべきものだが、2000 年の事後調査（工事完了後）の結果では、環境影響評価書での予測地点 5 カ所のうち 4 カ所で「環境保全目標」を超えていた。このため、2002 年 6 月 19 日「事後調査報告書」に対する市長の要請を行い、2002 年 7 月 15 日に名古屋高速道路公社から「概ね 5 年間を目途に対策を講じる。」と回答があり、2008 年 12 月 17 日に再度報告があったというほど、重要な規定である。

事業者の見解	本文対応頁
環境影響評価の実施手順について、「公聴会の開催」や、事後調査結果報告書・事後調査結果中間報告書に対する「審査会の意見」「環境保全措置の要請」を加えました。	準備書 p. 486

(10) その他

項 目	意 見 の 概 要
その他	[その他] *資料編 p216 (配慮書 p136) 騒音に係る環境基準の幹線交通を担う道路の定義は告示にはない については、“p136 における幹線交通を担う道路の注釈につきましては、出典を…方法書に記載しました。” p199 とあるので了解する。しかし、「環境基準（幹線交通を担う道路における特例基準値）の値から 5dB 減じた値について、南陽工場更新事業の環境影響評価準備書のように“平成 7 年 7 月 7 日 最高裁で示された騒音の受忍限度…昼間 65dB 平成 26 年 1 月 29 日 広島高裁で示された騒音の受忍限度…昼間屋外 65dB、夜間室内 40dB”と説明すべきである。」についての見解が無い。
	*資料編 p241 (配慮書 p158) 水底土砂に係る判定基準ではなく、土壤汚染対策法の基準値を示せ については、“（見解は前述のとおり）” p199 とあるが、前述の場所が分かりにくい。p187 の見解のとおりと丁寧に記載すべきである。内容としては、資料編に p241, p242 に追記しているので、了解するが、配慮事項として判定基準を用いず、土壤環境基準または土壤汚染基準（土壤溶出量基準、土壤含有量基準等）を用いることを早く判断すべきである。

事業者の見解	本文対応頁
工事関係車両の走行に係る騒音の評価は、「騒音に係る環境基準」に基づき行いました。	準備書 p. 196 資料編 p. 24
埋立てに用いる土砂につきましては、土の搬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と考えており、土壌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。	準備書 p. 18

項 目	意 見 の 概 要
	簡単な間違い・不備は、修正・追記した ①* p2 事業の目的は埋立ではない 事業の目的が“地震・津波発生時の汚染土の露出・拡散の防止を目的として、公有水面の埋立を行うものである。”とあるが、先走りすぎている。については、“事業内容を説明した一文であるため、方法書で事業の目的を修正しました” p153 とあるので了解した。 * p 7, 8 底泥の有害汚染物質汚染状況に多くの疑問 ② アセス事業の事前調査に当たるのではないかと。については、“既存資料を引用した” p161 ということで、了解する。 * 20 (配慮書 p123) 特定建設作業の規制基準の解釈は？ については、“…方法書では、ご意見を参考に記載しました。” p193 とあり、その他の作業について、“特定建設作業に係る規制基準値を下回るよう努める。”が“特定建設作業の規制に関する基準を遵守する。”と修正され、努めるという言葉も削除されたので了解する。しっかり工事業者を指導されたい。 * p43 水質調査結果で環境基準値等を超過している場合などを赤字表現するのはわかりやすい については、“今後も…分かりやすい図書の作成に努めます。” p177 とあるので、了解する。 * p60 ダイオキシン類事業者測定結果 (排出ガス) が出典と異なる については、“記載に誤り…修正しました。” p181 とあり、本文方法書本文で修正されているので了解した。 * p100 大気汚染の環境基準が「臨港地区」に適用されないは説明不十分 については、“工業専用地域、車道その他一般公衆が通常生活していない地域または場所については、環境基準が適用されないことを…方法書に記載しました。” p183 とあるので了解する。「環境基準の告示そのものに明記はされていない。通知による取り扱いで「臨港地区…等一般公衆が通常生活していない地域」に適用されないとあるだけである」 * p100 騒音の環境基準が「臨港地区」に適用されないは説明不十分 については、“誤りであるため…方法書では「なお、臨港地区に環境基準は適用されない」の一文を削除しました。” p185 とあるので了解する。 * p100 ダイオキシン類の環境基準の適用項目明記を については、“より分かりやすい図書とするため…方法書では…ダイオキシン類に係る環境基準が定められていることを記載しました。” p185 とあるので了解する。 * p109 名古屋港港湾計画の説明には大江川の緑地計画を追加すべき については、“ご指摘のとおり…基本方針のほか、土地造成及び土地利用計画を…方法書に記載しました。” p187 とあるので了解する。 * 資料編 p215 微小粒子状物質に係る環境基準の表現が間違っている については、“ご指摘のとおり誤字ですので、…方法書において「μ g/m³」に修正しました。” p197 とあるので了解する。

事業者の見解	本文対応頁
今後も、事業の内容を十分にご理解いただけるよう、分かりやすい図書の作成に努めます。	—

3-2 方法意見書に記載された市長の意見及び事業者の見解

方法書に対する方法意見書において、(仮称)大江川下流部公有水面埋立てに係る事業計画の検討及び今後の環境影響評価手続の実施にあたっては、当該事業に係る環境影響評価方法書に記載されている内容を適正に実施するとともに、環境影響評価準備書の作成にあたり、以下の事項について対応が必要であると指摘された。

方法意見書における指摘事項及び事業者の見解は、表 5-3-2 に示すとおりである。

表 5-3-2 市長の意見の項目及び意見数

意見の項目	意見数
対象事業の目的及び内容に関する事項	2
環境影響評価の項目並びに調査、予測及び評価に関する事項	4
その他	2

(1) 対象事業の目的及び内容に関する事項

項 目	方 法 意 見 書 に よ る 指 摘 事 項
事業内容	事業計画等では、大江川の河床に封じ込められている有害物質を含む底質について、埋め立てによって大規模地震時の液状化等による露出・拡散を防止するとしているが、その詳細について示されていない。 したがって環境影響評価準備書の事業計画及び工事計画等において、有害物質を含む底質の封じ込め手法等について明らかにすること。
	埋め立て後の土地利用計画では、緑地として植栽帯や広場等が想定されていることから、埋め立てにあたっては、供用時の土地利用に適した性状の土砂を用いる計画とすること。

事業者の見解	本文対応頁
工事施工は、鋼板矢板を打設し水面と分離させた後に、その矢板の内側で行います。ボックスカルバート設置時に生じた汚染土は、有害物質を流出させない袋（袋詰め脱水処理工法用袋）に詰めて施工区域内に仮置きし、再度、袋詰めの状態で埋戻しを行います。 工事に伴い発生する有害物質を含む底質は全量を埋戻す計画であるため、外部への排出はありません。	準備書 p. 21
埋立てに用いる土砂につきましては、土の搬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と考えており、土壌汚染対策法に定められた基準に適合した性質のものとしします。また、放射性物質により汚染された土は用いません。	準備書 p. 18

(2) 環境影響評価の項目並びに調査、予測及び評価に関する事項

項 目	方 法 意 見 書 に よ る 指 摘 事 項
水質・底質	工事による汚濁物質の拡散・流出の予測については、浮遊物質による周辺の水質及び底質への影響について定性的な予測を行うとしているが、降雨時には、搬入した埋立土等の流出により、下流部において水の濁りが発生するおそれがある。 したがって、降雨時を踏まえた工事中の予測を実施するとともに、土砂の流出防止策について明らかにすること。
地盤	工事は長期間を要するため、周辺地盤への影響は工事中に現れるとの想定により、環境影響評価の項目として存在・供用時は抽出されていない。 そのため、工事中の環境影響評価の実施にあたっては、地盤の状況や盛土の厚さなどを明らかにすることにより、適切に予測及び評価を実施するとともに、存在・供用時においても周辺地域に対して影響を及ぼさないよう、工事計画を検討すること。
動物	哺乳類や鳥類の現地調査場所として、大江川緑地、事業予定地内及び海側が予定されているが、海域において生息するスナメリ等の海棲哺乳類や鳥類への工事の実施等による影響が考えられる。 したがって、水生動物の現地調査場所における海域の範囲についても、哺乳類及び鳥類の現地調査を実施すること。
人と自然との 触れ合い の活動の場	事業予定地に隣接する大江川緑地の利用者に対しては、水面の埋立てに伴う粉じんや建設機械の稼働に伴い発生する騒音のほか、工事中の安全性や眺望についても影響が考えられる。 そのため、大江川緑地の利用の状況及び利用環境の状況を把握することにより、工事中における人と自然との触れ合いの活動の場の環境に与える影響について、適切に予測及び評価を実施すること。

事業者の見解	本文対応頁
工事中の濁りの拡散防止には、以下の対策を実施します。 ①工事に先立ち、再下流部に汚濁防止膜を設置します。 ②施工区域内に矢板を打設し、土砂の搬入は矢板で締め切られた内側で行います。 ③矢板による締切後、施工区域内で生じる水や雨水の排水については、釜場を設けてポンプアップし、有害物質排水処理施設において適切に水質処理を行います。 なお、同施設は、直近 10 年間の最大時間雨量を想定して整備しており、降雨時においても適切な処理が可能と考えます。 工事中の水質・底質の予測において、上記の工事計画を示し、予測を行いました。	準備書 p. 21, 234 ~ 235 資料編 p. 1~6
水面の埋立てによる周辺地盤の沈下について、地盤の状況や盛土高の計画を明らかにしたうえで、護岸背後の沈下量を予測及び評価を行いました。 本予測による護岸背後の地盤沈下は、相対沈下量や平均傾斜角で限界値（限界角）に含まれたり、わずかに超える地点があったものの、周辺地域に対する影響を低減する工事計画を引き続き検討するとともに、工事施工時には盛土の安定性や圧密状況、近接構造物等に対する影響等を動態観測によって確認します。	準備書 p. 277~294, 483
海棲哺乳類や鳥類につきましては、海域についても現地調査を実施しました。 現地調査の結果、海棲哺乳類は確認されませんでした。鳥類については 11 目 26 科 60 種の鳥類が確認されました。このうち、重要な種であるケリ、オオセグロカモメ、コアジサシ、ミサゴの 4 種について、事業による影響を予測・評価しました。	準備書 p. 357, 359, 395~396
人と自然との触れ合いの活動の場については、隣接する公園の改変の有無、建設機械の稼働に伴う大気質、騒音及び振動の影響の程度、大江川左右岸道路（堤防天端）からの眺望景観への影響について予測し、環境の保全のための措置を踏まえ、評価を行いました。	準備書 p. 436~437

(3) その他

項 目	方 法 意 見 書 に よ る 指 摘 事 項
全 般	住民等から寄せられた意見について十分な検討を行うとともに、今後とも住民意見の把握に努めること。
	今後の環境影響評価図書の作成に当たっては、図表の活用や用語解説の記載、他事業の環境影響評価図書の参照等により、市民に十分理解される分かりやすい表現となるよう努めること。

事業者の見解	本文対応頁
住民等からのご意見については、内容を十分検討させていただくとともに、今後とも意見の把握に努めてまいります。	全 般
本準備書を作成するにあたり、凡例の判別が分かり難い図表につきましては、カラーを用いてとりまとめました。 さらに、用語解説を本編に記載するなど、市民に分かりやすい内容となるよう配慮いたしました。	—

第 6 部 業 務 委 託 先

本環境影響評価準備書に係る業務は、次に示すものに委託して実施した。

担当業務	環境影響評価の委託先
調査	委託先氏名　：株式会社復建技術コンサルタント名古屋事務所 委託先代表者：代表取締役社長　　菅原　稔郎 委託先住所　：名古屋市中区錦一丁目 7 番 32 号
予測及び評価	委託先氏名　：日本工営都市空間株式会社 委託先代表者：代表取締役社長　　吉田　典明 委託先住所　：名古屋市東区東桜二丁目 17 番 14 号