

## 前回審査会（令和元年 7 月 1 日）における指摘事項並びに事業者及び事務局の見解

番号	指 摘 事 項	事 業 者 の 見 解
<b>騒音及び超低周波音</b>		
1	工事の実施に伴う騒音について、天候によって音の伝わり方は変わると思われるが、どのような条件で予測したのか。	<p>埋立事業の環境影響評価における騒音の予測は、一般的に風向等の気象条件を加味しない予測手法が用いられています。</p> <p>本準備書の予測方法においては、P8.2-9,10 に示す通り、騒音予測は建設工事騒音計算式（「ASJ CN-Model 2007（日本音響学会）」）を用いており、本計算モデルの適用範囲の説明において、無風で特に強い気温の勾配が生じていない状態を標準とするとあるため、気象条件等は考慮しない予測としています。</p>
<b>水質</b>		
2	埋立地の形状の複数案の案-3について、夏季に水路部で貧酸素水塊が発生するとされているが、どのような条件でシミュレーションしたのか。	<p>埋立地の形状の複数案の比較においては、第 8 章の予測に用いたモデル（伊勢湾シミュレータ）により、流れ・水質のシミュレーションを行っています。</p> <p>第 8 章の予測においては、埋立地周辺の計算格子間隔を 200m としていますが、案-3 については、水路幅が 200m であることから流れ・水質を適切に評価するため、計算格子間隔を 100m としています。</p> <p>なお、シミュレーションの実施にあたり、計算格子間隔 50m でも計算を実施し、計算格子間隔 100m の計算結果と大きな差異は無く、計算格子間隔 100m で計算を行うことの妥当性を確認しました。（別紙-1）</p>
3	水の濁りの予測結果において、ケース 1（濁り発生最大時）に比べ、ケース 2（南東工区濁り発生量最大時）の方が、西側の 5mg/L を超える範囲が広いのはなぜか。	<p>ケース 1 は、西Ⅳ工区及び南東工区において護岸の工事を、西Ⅰ工区において埋立ての工事を行っている段階です。また、ケース 2 は、南東工区において護岸の工事を、西Ⅲ工区において埋立ての工事を行っている段階です。ケース 2 の埋立ての日当たり施工量は、ケース 1 の日当たり施工量の約 3 倍を想定しており、濁りの発生量も約 3 倍となります。</p> <p>護岸の工事により発生する濁りは、石材の投入や地盤改良時に表層から底層まで全ての水深にわたり低濃度の濁りが発生します。</p> <p>一方、埋立の工事により発生する濁りは、埋立てに伴う余水の排水により、比較的高濃度の濁りが表層に発生します。</p> <p>これらのことから、ケース 2 の西側工区において、ケース 1 よりも広範囲に 5mg/L 以上の濁りが発生する予測となりました。</p> <p>なお、水の濁りについては、水産用水基準に定められた「人為的に加えられる懸濁物質量の上限値 2.0mg/L」以上となる範囲を基に影響の評価を行っています。</p>

番号	指摘事項	事業者の見解
----	------	--------

**動物、植物**

4 水中騒音によるスナメリに対する影響は小さいと評価した根拠は。

公有水面埋立事業の環境影響評価では、比較的多くの事例で引用されている「水中音の魚類に及ぼす影響」（社団法人日本水産資源保護協会、平成9年）を参考に水中騒音が及ぼす影響の予測を行いました。

下表に引用した現況と工事中の水中の音環境に係る知見を整理しました。工事箇所から200m離れた地点と現況が同じ程度の水中騒音レベルとなると考えています。

このことから、「工事の実施に伴い水中騒音が発生するものの、航空機が離発着している現状でも空港島近傍で魚類及びスナメリ等の生息が確認されていることから、建設作業騒音の影響は小さいと考えられる。」と予測しています。

**表 準備書に掲載した水中の音環境に係る知見（測定例）**

現況の水中の音環境	工事中の水中の音環境
P8.8-126： 航空機の離発着時の空港島端から約500m地点で約140dB、フェリー（総トン数197.9t）から140m地点で最大129dB、貨物船（総トン数2,334.3t）から126m地点で最大134dB	P8.8-121またはP8.10-20： サンドコンパクションが90m地点で118～155dB、石材投入（捨石投入）が200m地点の平均値で137～138dB（最大値：140～142dB）、400m地点の平均値で130dB（最大値133～134dB）

出典：「水中音の魚類に及ぼす影響」（社団法人日本水産資源保護協会、平成9年）

また、スナメリの騒音に係る影響予測にあたっては、以下のとおり、専門家の助言を受けております（P7-95）。専門家によると、スナメリは比較的高い音の影響が大きいということですが、本事業における主な水中騒音は石材の投入や地盤改良（サンドコンパクション）によるものであり、鋼管杭の打設等、高い騒音が発生する工事は実施しない予定であることから、本事業が及ぼす影響は小さいと考えています。

**表 準備書作成時の専門家の助言（騒音がスナメリに与える影響に関する部分 抜粋）**

専門分野	所属機関の種別	助言内容
海生動物	民間	・スナメリは音に比較的敏感な生物である。空港島の周辺で多く確認されているようであるが、飛行機の音は比較的低いことが要因かと思う。
スナメリ	大学	・スナメリは、一般的に音の大きい内湾域に生息しているため、音に慣れやすいのかもしれない。 ・工事中における水中音の影響要因としては、護岸工事における石材の海中投入が考えられる。工事期間が長いのは気になるが、杭打ち工事を実施しないのであれば影響はそれほどないと思われる。

番号	指摘事項	事業者の見解
5	<p>アマモ場全体の面積は減っていないように見えるが、生息状況は悪化している。このことを踏まえて今回の予測を行っているのか。</p>	<p>「空港島及び空港対岸部に係る平成 19 年度環境監視結果年報」（中部国際空港株式会社・愛知県）によると、「空港島周辺の被度 50%以上のアマモ場の分布は、空港建設前から分布域が年により大きく変化していた。空港島等の存在後には、被度 50%以上の分布は自然変動などにより広がっていた。」とされています。藻場面積についても、「空港島建設前から、年による変化が大きかった。空港島等の存在後には、増減を繰り返しながらも増加傾向にあった。」とされています。</p> <p>また、本事業の環境影響評価に係る調査においても、アマモ場が分布していることを確認しました。（別紙－2）</p> <p>なお、準備書 P8.9-25 に示したグラフは常滑港～富具崎の区間のうち、現空港島建設時に主なアマモ場とされていた範囲（常滑～小鈴谷）の経年変化を示しています。</p> <p>評価書においては、知多半島西岸全体のアマモ場の変遷を示すため、常滑港～富具崎の範囲のグラフも掲載することとします。（別紙－3）</p>
6	<p>埋立により既設の緩傾斜護岸における生態系が消失するが、減少する護岸及び新たに造成される護岸の長さを年次別に示してください。</p> <p>併せて、空港島北側から東側、りんくう町に存在する類似の護岸の長さを示してください。</p>	<p>名古屋港から発生する浚渫土砂を受け入れる必要が生じる時期までに、段階的に護岸の整備を行う計画としています。</p> <p>新たな埋立により消失する空港島の西側の護岸延長は約 4.3km、新たに造成する護岸は約 5.2km です。年次別の消失・新設する護岸延長は別紙－4 のとおりです。</p> <p>動物・植物・生態系の予測の中で、既設の護岸と類似する護岸としている空港島北側から東側の護岸延長は約 3.9km、りんくう町の護岸延長は約 2.5km です。（別紙－5）</p>

番号	指 摘 事 項	事 業 者 の 見 解
7	<p>事後調査の検討において、定性的な手法は過去の環境影響評価の事例で実績がある手法であることと定量的な予測結果を活用する手法を用いていることから不確実性が小さいとしているが、今回の評価手法と同様の手法で、動物および植物などの予測とその後の事後調査等で結果が一致している例を示してください。</p>	<p>埋立てに限らず、多くの事業の環境影響評価において、動物・植物・生態系については定性的な予測が用いられています。</p> <p>他の埋立事業における環境監視・事後調査の実施状況を別紙－6に示します。</p> <p>事業継続中が多く、予測と事後の調査結果が比較されている事例は2事例です。</p> <p>①中部国際空港においては、「工事着工前後を比較した結果、出現状況にほとんど変化がなかった。」、「存在及び供用に伴う環境への影響はほとんど認められなかった。」とされています。</p> <p>②東京国際空港再拡張においては、「工事の実施による周辺海域の水生動植物、陸生動植物への顕著な影響は無し。」、存在・供用時については「現況調査結果と比較して、過去の調査結果よりも多い値を示す傾向が見られたり、多摩川河口干潟の生態系で局所的な変化が見られたが、調査範囲全体として著しい変化が見られなかった。」とされています。</p> <p>なお、事後調査の実施は、2事例です。</p> <p>④那覇空港滑走路増設においては、環境保全措置として実施するサンゴの移植や誘導路下の通水管設置等の効果の不確実性及び知見が不十分であることから事後調査を実施しています。</p> <p>⑤新門司沖土砂処分場においては、干潟表層の粒度組成変化の予測は事例が少なく、予測の不確実性が大きいことから、干潟の底質変化に合わせ、重要種であるカブトガニ及び関連する底生生物、微小底生藻類を事後評価の対象としています。</p> <p>いずれも、動物・植物・生態系の予測手法の不確実性から事後調査を実施しているものではありません。</p>
その他		
8	<p>新たな護岸とすることによって、プラスの影響があるか示すことができないか。</p>	<p>新しい埋立地の護岸は、現在の空港島に類似した生物との共生に配慮した構造とする計画としており、護岸延長は現在よりも長くなります。</p>

番号	指 摘 事 項	事 業 者 の 見 解
9	西 I 工区及び西IV工区を埋立てると、中部国際空港西側の緩傾斜護岸の流速が低下し、酸素濃度も低下することから、生態系が維持できないと考えるが、なぜこのような施工順としたのか。	<p>名古屋港から発生する浚渫土砂を受け入れる必要が生じる時期までに、段階的に護岸の整備を行う計画としています。</p> <p>護岸整備の順序は、護岸の工事及び埋立ての工事の実施に伴い発生する大気質、騒音や水質等の負荷の発生場所を分散することにより、環境に及ぼす影響を低減させるため、また、工事実施中の安全対策として作業船の輻輳を避けるため、隣り合わない工区の順（西 I 工区、西IV工区、西 II 工区、西 III 工区の順）に整備する計画としています。</p> <p>工事の途中段階の形状における水の流れ及び水質についても、予測を行い、準備書 8.4-85～112 ページ、準備書 8.6-24～36 ページ及び資料編 8.4-237～316 ページ、資料編 8.6-37～96 ページに示しました。</p> <p>流速については、西 I 工区及び西IV工区の護岸整備完了時に、西 I 工区の北側及び西IV工区の南側において、流速が低下すると予測しました。夏季の底層溶存酸素量の平均値は、埋立地が無い場合に 4.0mg/L、西 I 工区及び西IV工区の整備後においても 0.5mg/L 以上の変化は生じないと予測しました。</p>
10	意見の概要と事業者の見解において「修正します」等としている項目について、どのように修正するのか示してください。	評価書において修正する項目を別紙—7に整理しました。

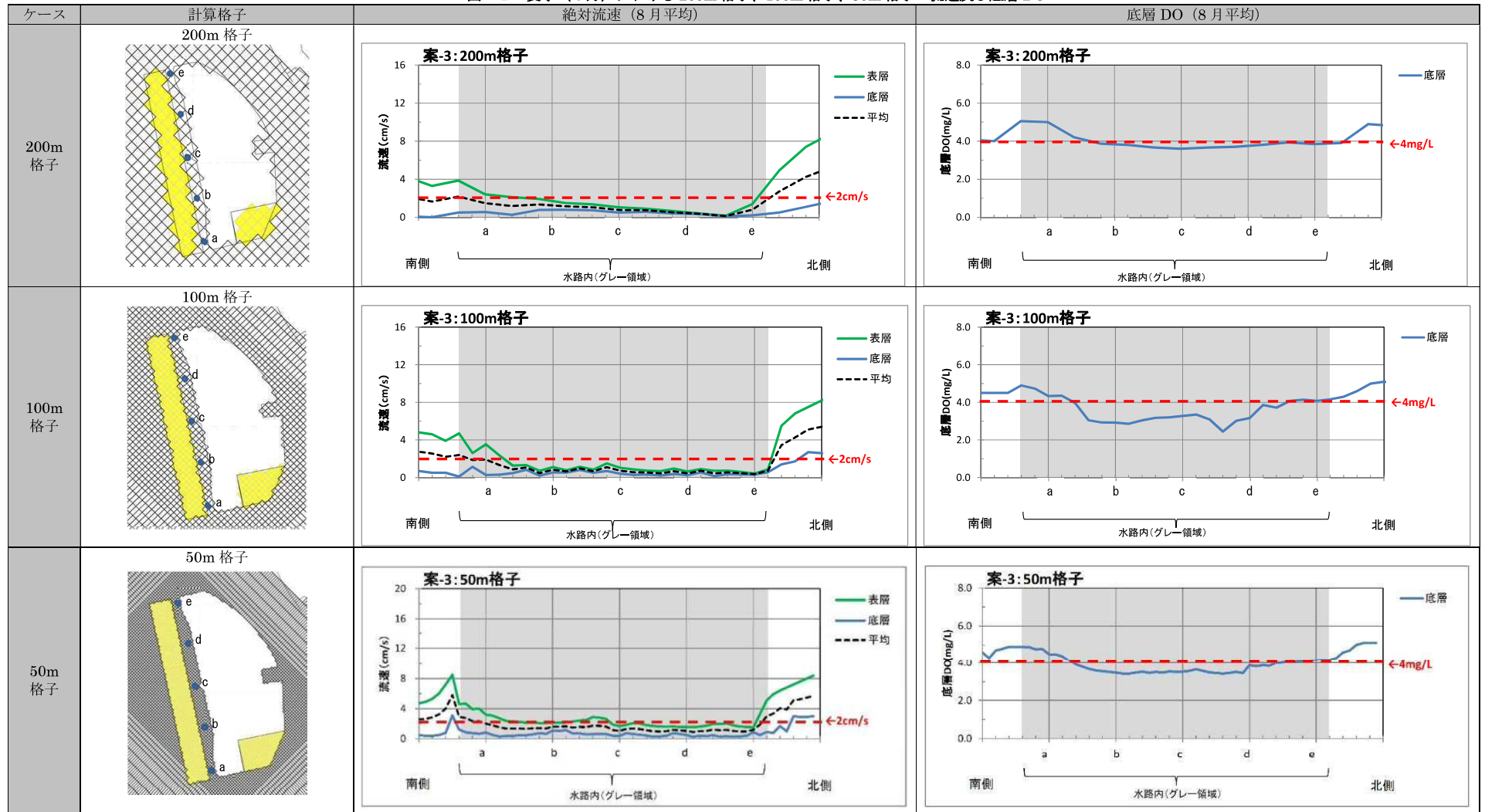
番号	指 摘 事 項	事 務 局 の 見 解
11	埋立後の跡地を空港として利用することとなった場合の影響は審査されるのか。	<p>本事業は名古屋港で発生する浚渫土砂の新たな処分場を整備するものであり、当該事業を審査するものです。</p> <p>埋立後の跡地利用は未定となっていますが、仮に空港として利用することとなった場合には、滑走路長 2,500m 以上であれば第 1 種事業として、また、滑走路長 1,850m 以上 2,500m 未満であれば愛知県環境影響評価条例の対象事業として環境影響評価の手続が行われ、影響を審査することになります。</p>

案-3の水路部における流速及び底層溶存酸素量について

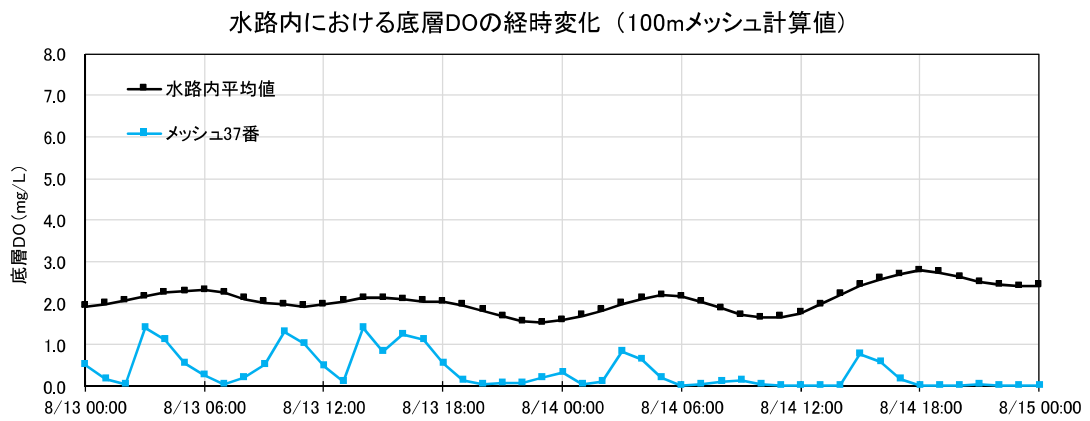
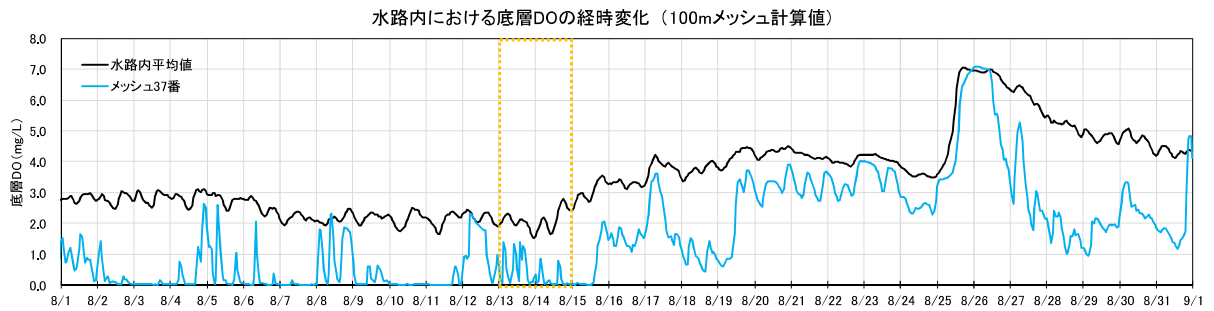
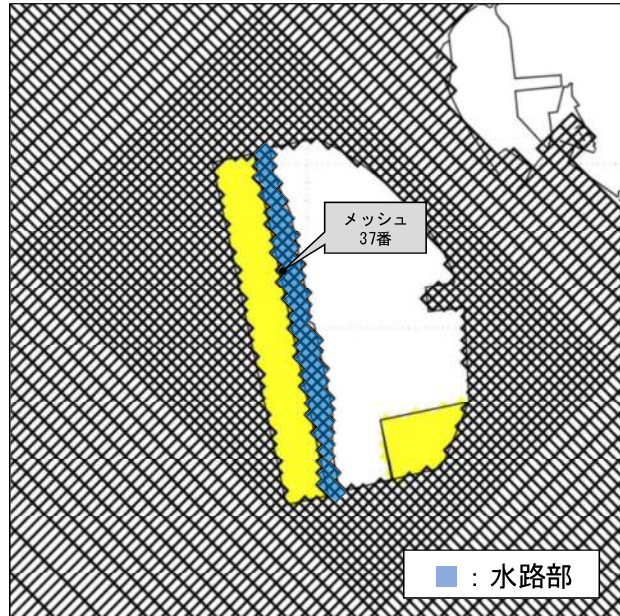
埋立地形の3案の比較検討については、計算格子200mで実施しており、水路案である案-3については計算格子の幅により計算結果が適切に示されていない可能性もある。このため、現行の200m格子から100m格子及び50m格子に細分化して案-3の流れについて別途予測を行い、200m格子の結果と比較を行った。(50m格子については、計算時間の都合から1年間の計算は実施していない。)

夏季及び秋季における水路部の絶対流速と水質として底層DOの分布を示す(図-1)。水路部の流速(表層と底層の平均値)は、夏季において概ね2cm/s以下の流れが見られ、200m、100m、50m格子ともに概ね同程度の結果であった。また、水路部の底層DOについては、夏季において水路部内で4mg/L以下となっており、200m、100m、50m格子ともに同程度の結果であった。

図-1 夏季(8月)における200m格子、100m格子、50m格子の流速及び底層DO



100m メッシュで水路部の底層 DO（8月平均値）が最低となる地点の経時変化



空港島及び空港対岸部に係る

# 平成19年度 環境監視結果年報

平成20年10月

中部国際空港株式会社

愛 知 県



(1) 藻場（アマモ場分布）

藻場（アマモ場分布）の分布状況及び分布面積の経年変化は図 2.4-29 のとおりである。

(a) 分布域

藻場（アマモ場分布）は、常滑地先～野間地先にみられ、被度 50%以上の分布の中心は、平成 5 年度は苅屋地先にあり、平成 7 年度にはみられなくなった。平成 8 年度及び平成 13 年度は樽水、阿野地先に出現し、年により分布域が大きく変化していた。

平成 19 年度に出現した分布域、被度 50%以上の分布の中心は、平成 8 年度及び平成 13 年度に出現した分布域、被度 50%以上の分布の中心より自然変動などにより広がっており、樽水～大谷地先であった。

また、空港島等の存在後の環境監視結果をみると、平成 14、15 年度の被度 50%以上の分布の中心は樽水～阿野地先であり、平成 16、17 年度の被度 50%以上の分布の中心は、樽水～阿野地先と苅屋～小鈴谷地先と自然変動などにより広がっていた。平成 18 年度及び平成 19 年度は、分布域が樽水～大谷地先と南北方向の分布域が平成 16 年度、17 年度より狭くなったが、沖合に広がっていた。

(b) 分布面積

藻場（アマモ場分布）面積は、平成 7 年度には平成 5 年度の約 1/3 に減少したが、平成 8 年度には平成 5 年度の約 1.1 倍に拡大するなど、年による変化が大きかった。

平成 19 年度に出現した分布面積は、存在前の平成 5 年、平成 7 年、平成 8 年に出現した分布面積と比べ自然変動などにより広がっており 310ha であった。

また、空港島等の存在後の環境監視結果をみると、増減を繰り返しながらも増加傾向にあった。

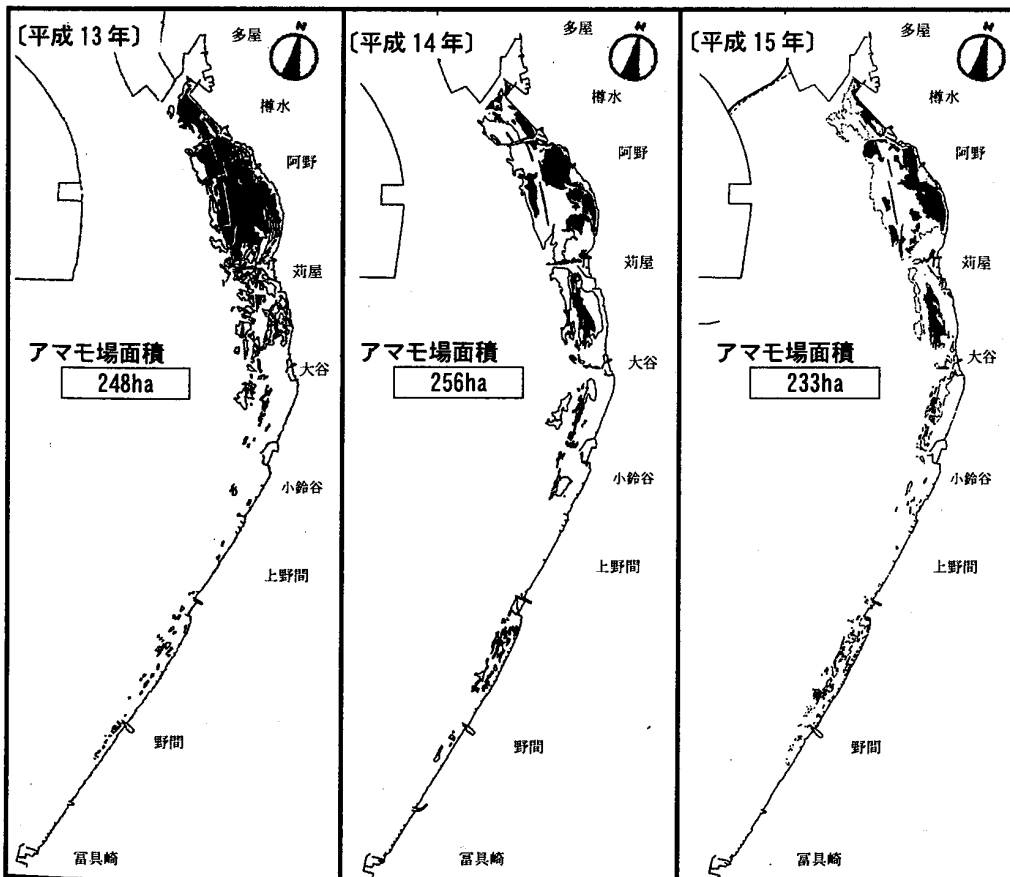
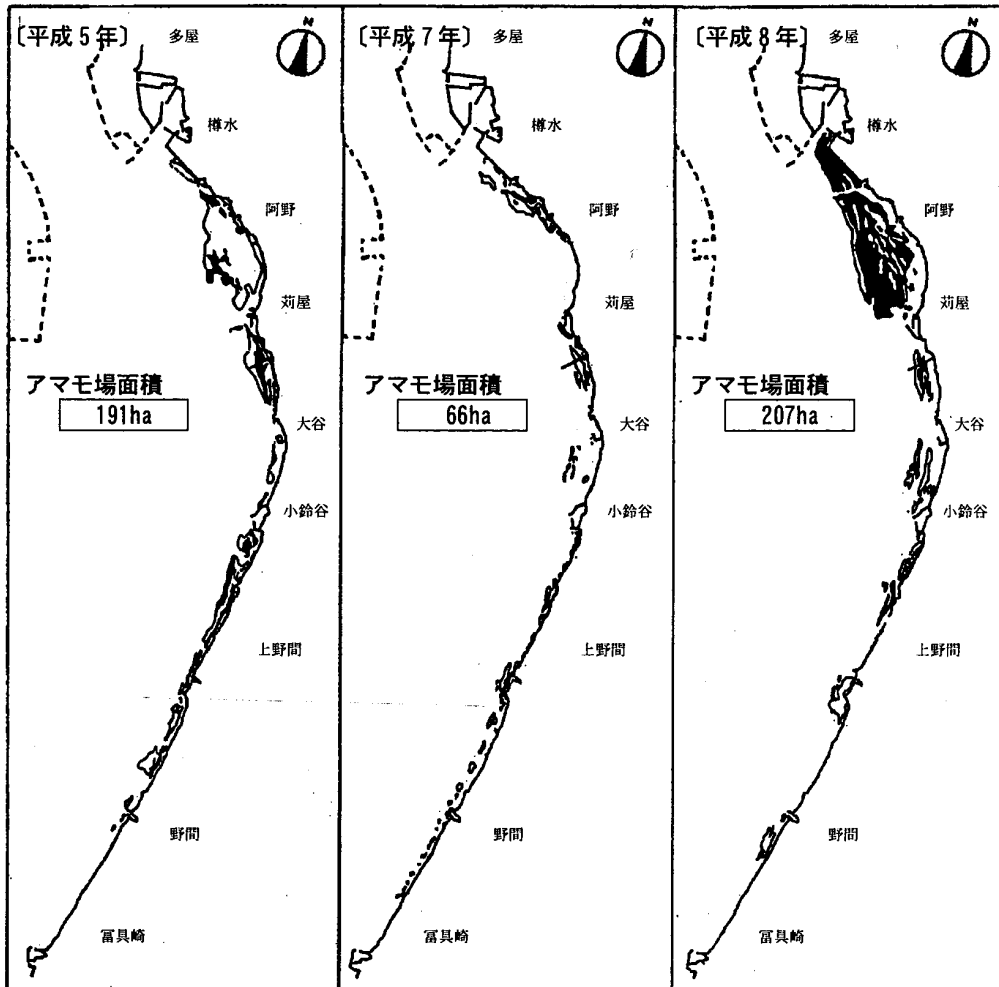


図 2.4-29(1) 藻場 (アマモ場分布) の分布状況の経年変化

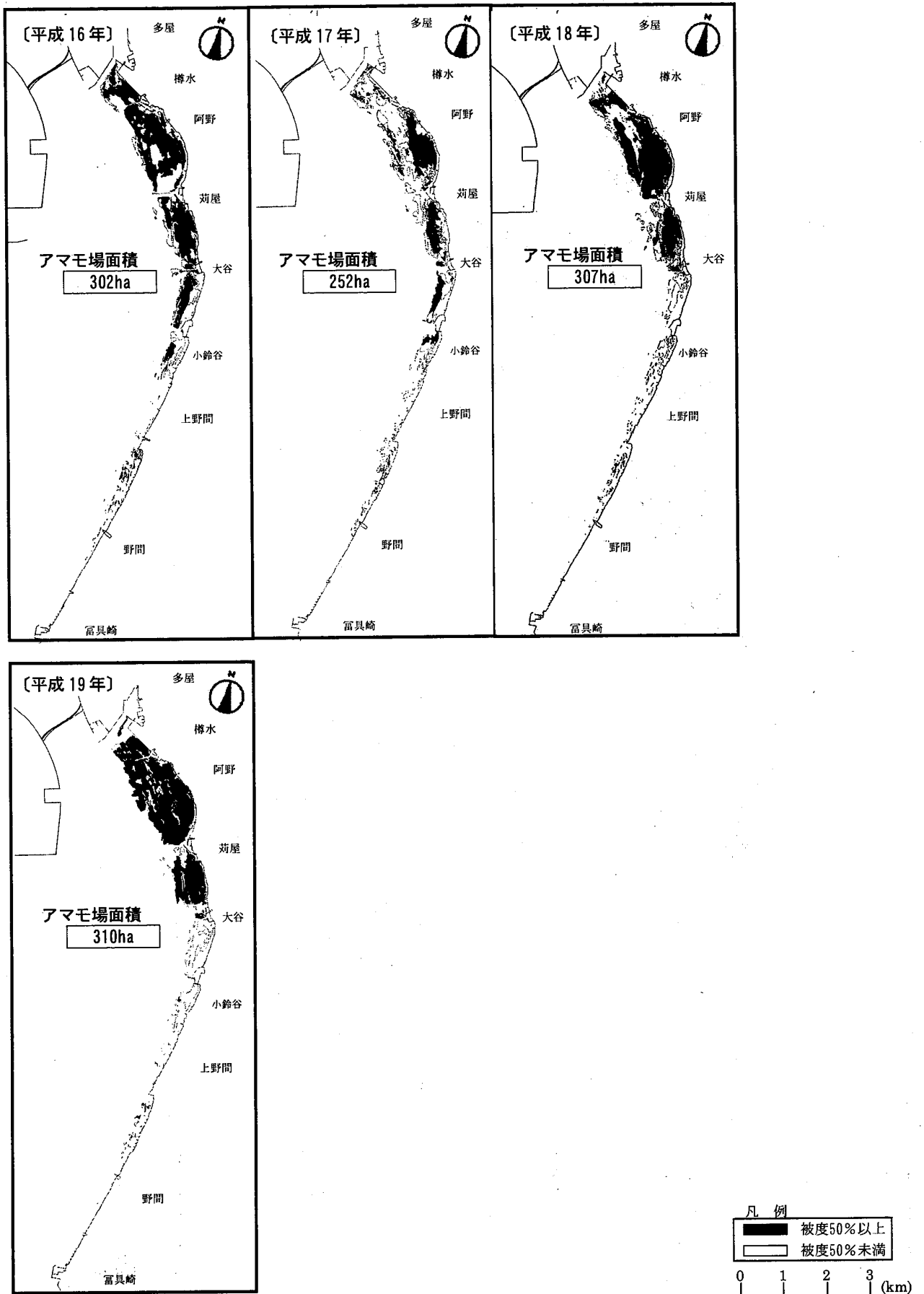


図 2.4-29(2) 藻場（アマモ場分布）の分布状況の経年変化

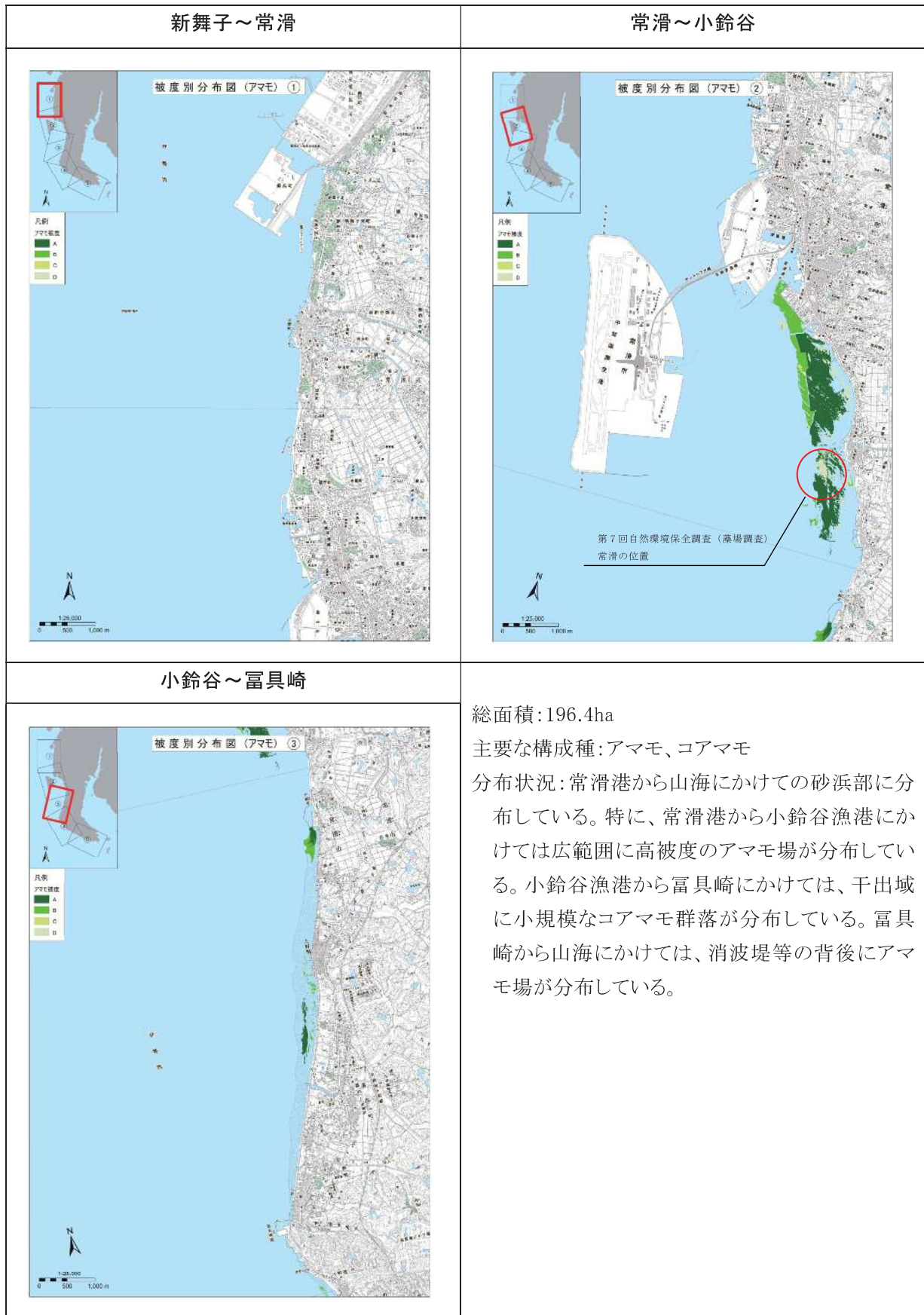


図 藻場種類別被度別分布図（平成 26 年度）：アマモ場 拡大図

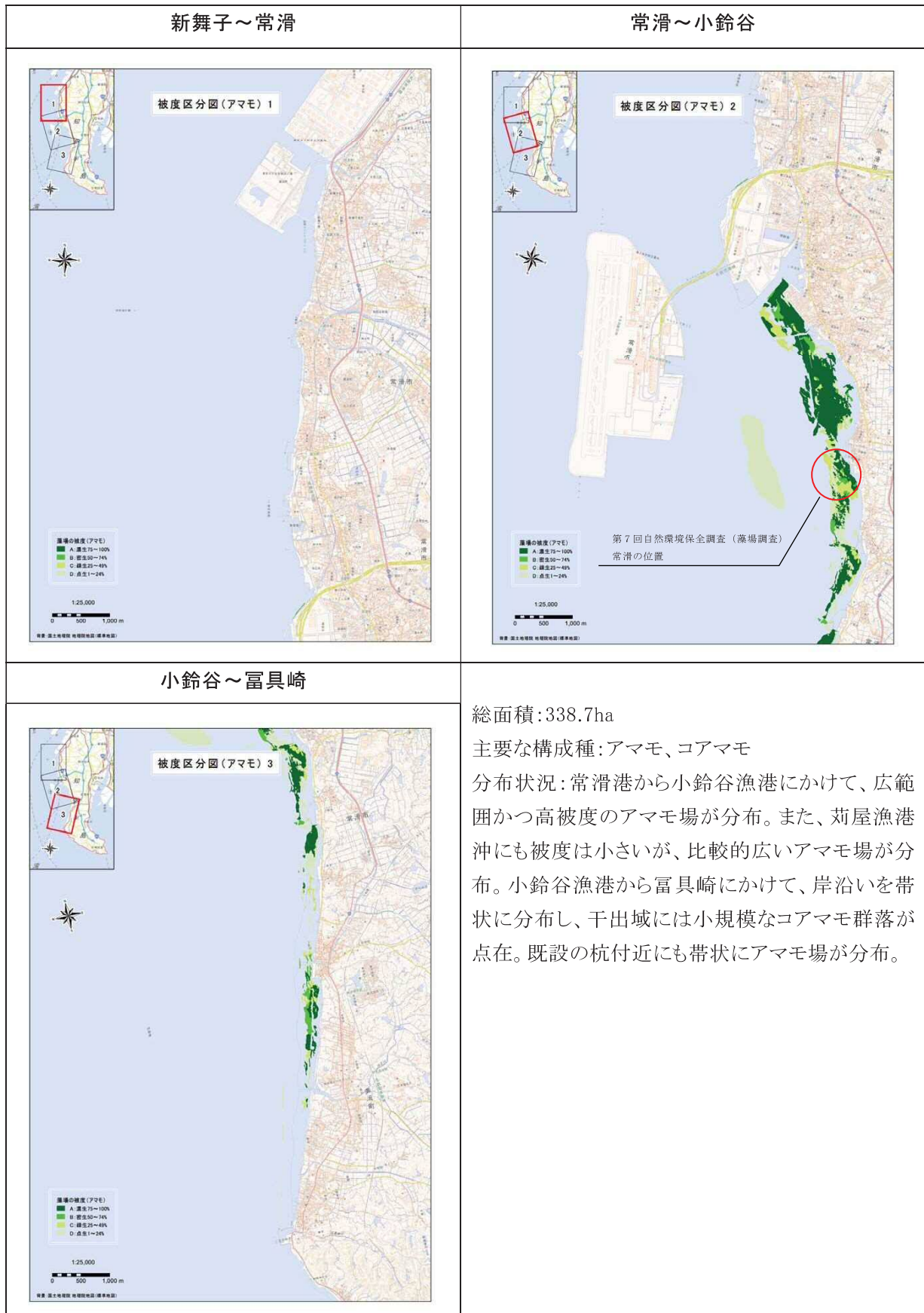


図 8.9.1-4(3) 藻場種類別被度別分布図(平成28年度) : アマモ場 拡大図

既往空港島の環境影響評価と本事業で整理したアマモ場面積について

●調査範囲の比較

- ・ 本事業の準備書： 総論としてP8.9-15~24に知多半島西岸海域における分布を広範囲に示すとともに、P8.9-25では空港島に近い範囲（既往空港島事業時に主なアマモ場とされていた範囲 常滑～小鈴谷）に絞って、面積の経年変化を整理している。
- ・ 既往空港島の環境影響評価や環境監視： 常滑港から富具崎の広範囲を対象に面積の経年変化を整理している。

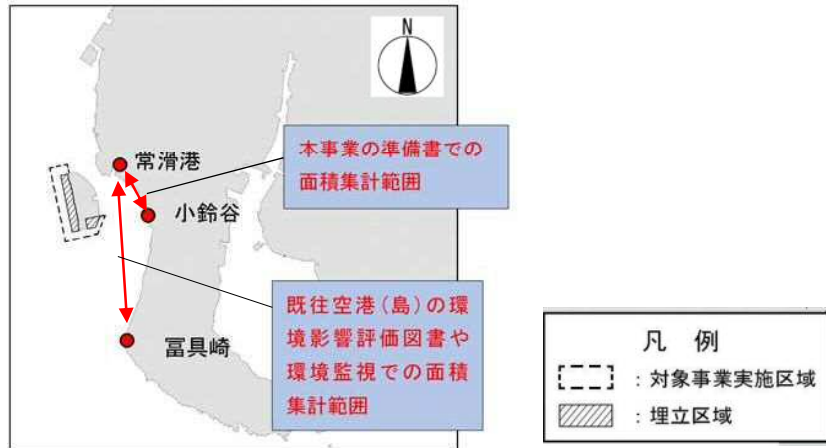


図 地先位置図

●既往空港島と本準備書で整理したアマモ場面積の比較

- ・ 常滑～富具崎の範囲では常滑～小鈴谷が主なアマモ場であるため、両者の差は小さい。いずれのグラフも、既往空港島建設前後を比べると、建設後（H11～）のアマモ場面積のほうが広がっており、環境監視報告資料では、自然変動が要因と分析している。

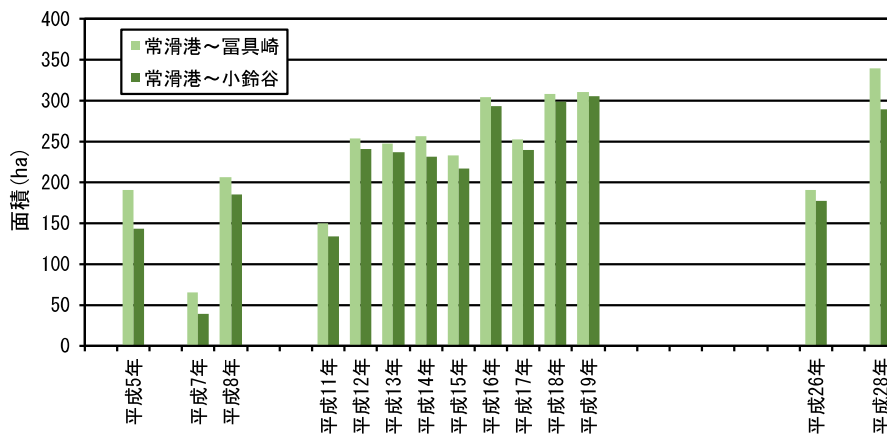


図 アマモ場面積の経年変化の整理 (常滑～富具崎 常滑～小鈴谷)

既往空港島のアマモ場面積データ及び変動要因分析の典拠

- ・ 中部国際空港建設事業及び空港島地域開発用地埋立造成事業に関する環境影響評価書 平成11年6月 中部国際空港株式会社 愛知県
- ・ 中部国際空港株式会社ホームページ 監視結果 (環境監視年報 過去の環境監視結果)
- ・ 環境モニタリング(藻場分布)調査報告書、名古屋港新土砂処分場漁業影響検討業務報告書 国土交通省資料

施工年次毎の消失護岸延長と新設護岸延長（単位:km）

別紙－4

西工区

	年次														計
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	
護岸消失延長	-0.2	-0.7	-0.2		-1.1		-0.1		-1.0		-1.0				-4.3
護岸整備延長(西)		0.9		0.3	1.0			0.4	0.7		1.0				4.3
護岸整備延長(南)	0.4	0.1													0.5
護岸整備延長(北)			0.3	0.2											0.5
施工場所	西Ⅰ工区		西Ⅳ工区				西Ⅱ工区			西Ⅲ工区					

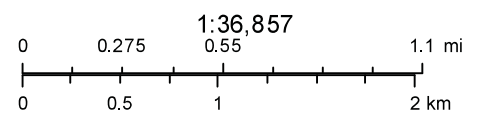
南東工区

	年次														計
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	
護岸消失延長			-0.1									-0.1	-1.6		-1.8
護岸整備延長(南東-1)			0.6												0.6
護岸整備延長(南東-2)			0.2									0.6	0.1		0.9
施工場所			仮防波堤									南東工区			

# 消失する護岸延長



2019年 7月 10日

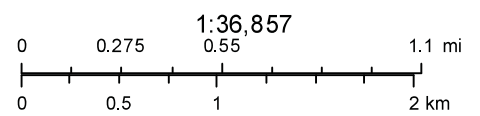




# 護岸延長



2019年 7月 10日



類似事業の環境影響評価先行事例の整理

(動物・植物・生態系の予測手法／予測の不確実性の判定と事後調査実施有無／環境監視結果のレビュー等)

●調査対象とした先行事例：

- ①中部国際空港建設事業及び空港島地域開発用地埋立造成事業に関する環境影響評価書 平成 11 年 6 月 中部国際空港株式会社・愛知県
- ②東京国際空港再拡張事業に係る環境影響評価書 平成 18 年 6 月 国土交通省関東地方整備局・国土交通省東京航空局
- ③新潟港(西港区)公有水面埋立事業環境影響評価書 平成 25 年 9 月 国土交通省・北陸地方整備局
- ④那覇空港滑走路増設事業に係る環境影響評価書 平成 25 年 9 月 内閣府沖縄総合事務局・国土交通省大阪航空局
- ⑤新門司沖土砂処分場環境影響評価書 平成 28 年 10 月 国土交通省九州地方整備局
- ⑥横浜港新本牧ふ頭地区公有水面埋立事業環境影響評価書 平成 31 年 3 月 国土交通省関東地方整備局・横浜市

●整理結果

事業 No.	動物・植物・生態系の予測手法	「事後調査の章」に記載された「動物・植物・生態系の予測の不確実性の判定」と「事後調査実施有無と概要」	自主的に環境監視を行っている動物・植物・生態系の監視項目の概要と監視結果公表資料に記載されている監視結果のレビュー等
① 中部 国際 空港	<p>【動物・植物(水生生物)】 工事の実施/存在及び供用 P7.7-1,8.8-1 現況調査結果及び水質等の海域環境の予測結果を踏まえて定性的に予測</p> <p>【動物・植物(陸生生物)】 工事の実施/存在及び供用 P7.8-1,8.9-1 調査結果に基づく生息・生育状況と影響要因の比較により定性的に予測</p> <p>【生態系】 工事の実施/存在及び供用 P7.9-1,8.10-1 水質等の海域環境の予測結果、動物・植物の予測結果及び生態系の現況結果を踏まえ、代表種に着目し、他の生物との環境及び生息・生育環境等への影響について定性的に予測</p>	<p>不確実性の判定 記載なし</p> <p>事後調査 実施無し</p>	<p>環境監視項目の概要 海域生物、海浜植物、鳥類</p> <p>環境監視結果の要点やレビューの概要</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 工事中： 工事着工前後を比較した結果、出現状況にほとんど変化がなかった。</li> <li>・ 存在・供用時の監視： 存在及び供用に伴う環境への影響はほとんど認められなかったと評価(理由：海域生物で年変動が見られたものの出現状況は埋立地の存在前後でほぼ同じ、藻場面積が拡大したが自然変動によるものと推測、主要な水鳥(25種)の出現状況は種により異なったが渡り鳥の出現状況に大きな変化なし)</li> </ul>

事業 No.	動物・植物・生態系の予測手法	「事後調査の章」に記載された「動物・植物・生態系の予測の不確実性の判定」と「事後調査実施有無と概要」	自主的に環境監視を行っている動物・植物・生態系の監視項目の概要と監視結果公表資料に記載されている監視結果のレビュー等
② 東京 国際 空港 再 拡張	<b>工事の実施/存在及び供用</b> P6-12-188,192,6-13-83,86,6-14-45,48, 6-15-12,6-16-25,31 重要な種の分布及び生息・生育環境 の改変の程度を踏まえた定性的な予測	<b>予測の不確実性の判定</b> 記載なし  <b>事後調査</b> 実施無し	<b>環境監視項目の概要</b> 水生動植物、陸生動植物  <b>環境監視結果の要点やレビューの概要</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 工事の実施による周辺海域の水生動植物、陸生動植物への顕著な影響は無し(理由:動植物プランクトンや卵稚仔で特定の種が特異的に多くなるがあったが、それを除けば水生・陸生動植物の出現状況の変動傾向は、工事前と工事期間全体で同じ)。</li> <li>・ 存在・供用時についてレビューは無いが、現況調査結果と比較して、過去の調査結果よりも多い値を示す傾向が見られたり多摩川河口干潟の生態系で局所的又は一時的な変化が見られたが、調査範囲全体として著しい変化が見られなかった。</li> </ul>
③ 新潟 港 ( 西 工 区 )	<b>工事の実施/土地または工作物の存在</b> P6-8-45,49,6-9-18,20,6-10-11,13 調査の結果から抽出した重要な種及び注目すべき生息地・群落に関する情報と事業特性に基づき、その生息・生育地や生息・生育環境の改変の程度を推定し、予測地域の分布等の調査結果の引用または解析、生物特性等の知見の引用又は解析、専門家の意見等により定性的に予測	<b>予測の不確実性の判定</b> 記載なし  <b>事後調査</b> 実施無し(工事中のSSと濁度を実施するようになっているが、実施理由と目的、動物・植物・生態系との関係は明記されていない)	<b>環境監視項目の概要</b> 魚介類、鳥類  <b>環境監視結果の要点やレビューの概要</b> 公表資料無し

事業 No.	動物・植物・生態系の予測手法	「事後調査の章」に記載された「動物・植物・生態系の予測の不確実性の判定」と「事後調査実施有無と概要」	自主的に環境監視を行っている動物・植物・生態系の監視項目の概要と監視結果公表資料に記載されている監視結果のレビュー等												
④ 那覇 覇空 港滑 走路 増設	<b>工事の実施/土地または工作物の存在及び供用</b> P6.13-165 生息・生育場の改変の程度、重要な動植物種の生息・生育状況への影響の程度に関する類似事例等を踏まえて、定性的に予測	<b>予測の不確実性の判定</b> P8-3~4 記載無し  <b>事後調査</b> P8-3~4 いずれも予測の不確実性が理由ではない  <table border="1" data-bbox="763 488 1386 932"> <thead> <tr> <th>実施項目</th> <th>実施理由</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>コアジサシの繁殖</td> <td>環境保全措置(緑化)に、<b>効果の不確実性を伴う</b></td> </tr> <tr> <td>サンゴ類、クビレミドロ</td> <td>環境保全措置(移植)の、<b>効果の不確実性の程度及び知見の充実の程度を勘案</b></td> </tr> <tr> <td>付着生物</td> <td>護岸が新たな生息基盤として期待されるが、<b>効果の不確実性の程度及び知見の充実の程度を勘案</b></td> </tr> <tr> <td>底生動物・魚類</td> <td>予測が長期的または限られた範囲が対象であり、新たな環境に順応した生物相が形成される(底質変化に伴う生物相の変化を把握するため事後調査を実施)</td> </tr> <tr> <td>海域生物</td> <td>環境保全措置(濁り対策、連絡誘導路における通水性確保等)の、<b>効果の不確実性の程度及び知見の充実の程度を勘案</b></td> </tr> </tbody> </table>	実施項目	実施理由	コアジサシの繁殖	環境保全措置(緑化)に、 <b>効果の不確実性を伴う</b>	サンゴ類、クビレミドロ	環境保全措置(移植)の、 <b>効果の不確実性の程度及び知見の充実の程度を勘案</b>	付着生物	護岸が新たな生息基盤として期待されるが、 <b>効果の不確実性の程度及び知見の充実の程度を勘案</b>	底生動物・魚類	予測が長期的または限られた範囲が対象であり、新たな環境に順応した生物相が形成される(底質変化に伴う生物相の変化を把握するため事後調査を実施)	海域生物	環境保全措置(濁り対策、連絡誘導路における通水性確保等)の、 <b>効果の不確実性の程度及び知見の充実の程度を勘案</b>	<b>環境監視項目の概要</b> 陸域生物、海域生物  <b>環境監視結果の要点やレビューの概要(現在は工事中)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>まだ工事期間中でありレビューはない。</li> <li>陸域生物:ヒメガマ群落は工事前調査と同様の湿地帯に分布。生育地の水位変動は降雨不足や台風によるものであり、工事による濁水は生育地に流入していない。</li> <li>海域生物:海草藻場の面積が変動しているが、工事前の変動の範囲内であった。</li> </ul>
実施項目	実施理由														
コアジサシの繁殖	環境保全措置(緑化)に、 <b>効果の不確実性を伴う</b>														
サンゴ類、クビレミドロ	環境保全措置(移植)の、 <b>効果の不確実性の程度及び知見の充実の程度を勘案</b>														
付着生物	護岸が新たな生息基盤として期待されるが、 <b>効果の不確実性の程度及び知見の充実の程度を勘案</b>														
底生動物・魚類	予測が長期的または限られた範囲が対象であり、新たな環境に順応した生物相が形成される(底質変化に伴う生物相の変化を把握するため事後調査を実施)														
海域生物	環境保全措置(濁り対策、連絡誘導路における通水性確保等)の、 <b>効果の不確実性の程度及び知見の充実の程度を勘案</b>														
⑤ 新門 司 沖土 砂処 分場	<b>工事の実施</b> P6-62,71,75 調査結果、工事中の騒音、水質の予測結果を踏まえ、分布又は生息・生育環境の改変の程度を定性的に予測  <b>埋立地の存在</b> P6-63,71,75 調査結果、埋立地の存在時の水質、地形又は地質の予測結果を踏まえ、分布又は生息・生育環境の程度を定性的に予測	<b>予測の不確実性の判定</b> P9-4~6 本予測は、長期的な蓄積データに基づく水質や地形及び地質に係る定量的な調査結果を活用した影響予測によるものであり、予測の不確実性は小さい。  <b>事後調査</b> P9-4 <b>当該海域は西日本有数のカブトガニ生息地である曽根干潟が存在し、干潟表層の粒度組成変化の予測は環境影響評価で実績が少なく、予測の不確実性が考えられる。</b> このため干潟底質の変化と関連がある鳥類、干潟底生生物、微小底生藻類、カブトガニへの影響について、事後調査を実施する。	<b>環境監視項目の概要</b> 動物、植物  <b>環境監視結果の要点やレビューの概要(現在は工事中)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>まだ工事期間中でありレビューはない。</li> <li>環境監視結果は H29分が公表されているが結果の評価等無し(工事着手前調査)。</li> </ul>												

事業 No.	動物・植物・生態系の予測手法	「事後調査の章」に記載された「動物・植物・生態系の予測の不確実性の判定」と「事後調査実施有無と概要」	自主的に環境監視を行っている動物・植物・生態系の監視項目の概要と監視結果公表資料に記載されている監視結果のレビュー等
⑥ 横 浜 港 新 本 牧	<b>工事の実施及び埋立地の存在</b> P6-31,32,41,46 重要な種及び注目すべき生息地・群落について、分布又は生息・生育環境の 改変の程度を踏まえた事例の引用又は 解析	<b>予測の不確実性の判定・事後調査</b> P9-3 本予測は、水質や地形及び地質に係る定量的な予測結果を活用した影響予測によるものであり、予測の不確実性は小さく、かつ周辺環境への影響の程度が著しいものとなるおそれがないと考えられることから、事後調査は実施しない。	<b>環境監視項目の概要</b> 動物、植物  <b>環境監視結果の要点やレビューの概要(現在は工事中)</b> 環境監視結果は公表されていない(工事未着手)。

## 準備書に対する意見を踏まえた評価書の修正箇所

項目	意見番号	修正内容	修正ページ番号
事業の目的	No.76	・名古屋港庄内川泊地の埋没量推移（グラフ）の追加（名古屋港湾事務所 HP より）	p2-1
事業計画	No.19	・護岸の工事に既設消波ブロック撤去量（約 16,800 個）を記載	p2-25
	No.27	・埋立の工事 土砂の採取方法に P I 仮置き土の採取・積み込み方法は検討中であることを記載	p2-28
地域の概要	No.33	・名古屋港入港隻数を記載（富具崎港も合わせて追加）	p3-113,114
	No.102	・特定建設作業（騒音）の記述の修正（道路騒音の記載内容、セントレア全体が規制地域、対象事業実施区域が規制対象外の理由）	p3-125-127, 140,142, 143,145, 147
	No.103		
	No.104		
No.105			
予測・評価	No.115	・水質（水の濁り、底層DO）の評価結果に水産用水基準との参考比較について記載	p8.4-67, 113,114
	No.124		
	No.119	・水質（pH）の評価から、平均値による記載を削除	p8.4-70,71
	No.120	・水質（pH）の評価に 2 km 範囲は基準を超えていることを明記	
	No.106	・騒音パワーレベルの出典元の明示（各機械に出典元番号を入れる）	p3.2-17
	No.134	・葉上生物（護岸生物）の単位を個体数/m <sup>2</sup> に修正	p8.8-44