

横浜港新本牧ふ頭地区公有水面埋立事業

環境影響評価準備書に係る見解書

平成 30 年 9 月

国土交通省関東地方整備局  
横 浜 市

## 横浜港新本牧ふ頭地区公有水面埋立事業環境影響評価準備書についての意見の概要 及びそれに対する事業者の見解

環境影響評価法、神奈川県環境影響評価条例、横浜市環境影響評価条例に基づき、環境影響評価準備書を平成30年6月22日から平成30年8月6日まで縦覧に供し、同期間内に意見を求めたところ、同法第十八条第一項に基づく環境保全の見地からの意見書は5通（30意見）でした。

提出された意見は、環境影響評価に関することと、その他に分類し、整理しました。

以下に、意見の概要及び事業者の見解を示します。

### 1. 環境影響評価に関する意見

#### ア. 手続きに関する意見

| 意見書に記載された意見の概要                                                                                                                     | 事業者の見解                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. 昔の南本牧ふ頭の埋立ての資料や最近の手続き方法を調べたが、埋立出願の手続きでは、供用時の影響を評価することになっているのに、このアセスメントではやっていないため、この矛盾を説明してほしい。                                  | 南本牧ふ頭地区公有水面埋立事業の環境影響評価実施時（昭和64年）は、環境影響評価法の制定前であったことから、当時の運輸省の通達及び横浜市の指針に基づき評価を行いました（「閣議アセス」と一般的に呼ばれています）。横浜市の指針においては、公有水面の埋立に関し、利用時についても検討するとされていたことから、利用（土地利用、交通）時の影響についても評価を実施したものです。                                                                                                         |
| 2. 方法書の神奈川県知事の意見にもあった土地利用計画や交通に関しては、公有水面埋立免許手続きで示すとの事業者側見解だが、アセスメントで土地利用に伴う影響評価が示されていないことに違和感がある。なぜアセスメントで土地利用計画による影響評価が無いのか説明を問う。 | その後、平成9年に環境影響評価法が制定され、一定規模の事業について環境影響評価の実施が義務付けられることとなりました。同法（主務省令）に基づき、公有水面の埋立てに際しては、「工事の実施」及び「土地又は工作物の存在」による影響について評価することと規定されていることから、本公有水面埋立事業についてはこれらについて評価を行ったものです。<br>なお、供用（土地利用、交通）時の環境影響については、環境影響評価法の手続き後に実施予定の公有水面埋立法に基づく公有水面埋立承認・免許出願手続きの中で、埋立地の供用（土地利用、交通）時の環境への影響予測及び評価を示すこととしています。 |
| 3. 環境影響評価準備書の縦覧期間が、国交省と神奈川県・横浜市で異なるのはなぜか。                                                                                          | 環境影響評価法では、事業者による1ヶ月間の縦覧が規定されていることから、事業者である国土交通省関東地方整備局及び横浜市においては縦覧期間を1ヶ月間として設定しました。<br>一方、神奈川県環境影響評価条例及び横浜市環境影響評価条例においては、「環境影響評価法対象事業の準備書等の送付を受けたときは、知事及び市長はその旨を公告し、45日間縦覧すること」と定められていることから、縦覧期間が異なっているものです。                                                                                    |

イ．環境影響予測の前提（工事計画等）に関する意見

| 意見書に記載された意見の概要                                                                                                                                 | 事業者の見解                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>4．工事中と供用時の公害による環境影響や交通安全が心配である。南本牧ふ頭埋立事業では、土砂は全量海上から搬入したはずなのに、新本牧ふ頭埋立事業の土砂の搬入は海上からに加えて、陸から入れるような記載である。そうであれば工事中の車両の走行経路や台数、影響を調べるべきである。</p> | <p>工事中の土砂の搬入経路については、基本的に海上搬入を行う計画ですが、コンクリートや埋立用材の一部などについては陸上搬入する計画としています。経路としては、横浜市内等から「市道山下町39号線」や「国道357号」を経由して「市道新山下34号線」から事業実施区域に至る経路を想定しています。</p> <p>陸上搬入作業による環境影響については、ピーク時の陸上搬入車両台数を約150台/日と設定し、沿道地域の大気質、騒音、振動の影響について予測及び評価を行っています。</p>                                                                    |
| <p>5．コンテナ車が走行する経路や台数で影響を受ける場所はどこか。</p>                                                                                                         | <p>また、環境保全措置として、資材搬入はできるだけ海上輸送とするように努めることや、地域住民の生活環境に配慮して、土曜、日曜及び祝日の工事用車両の通行を極力控える工程に努めるなど、影響の低減に努めてまいります。</p> <p>供用時のコンテナ車両の走行経路については、港湾計画（平成26年改訂）に示すとおり、本埋立地から新たに整備する臨港幹線道路（計画）を経由して、背後幹線道路へ接続する計画としており、生活道路と分離を図ることとしています。なお、前述の見解のとおり、供用時のコンテナ車両の走行による環境への影響の予測及び評価については、公有水面埋立承認・免許出願手続きの中で示すこととしています。</p> |
| <p>6．山砂購入は有り得るのか。とすると、地山自然環境を破壊することになるので反対する。</p>                                                                                              | <p>本事業の埋立用材は、建設発生土、浚渫土砂、山砂等を想定しており、埋立土量約3,900万<math>\text{m}^3</math>のうち山砂等は埋立地の覆土に必要な約200万<math>\text{m}^3</math>を想定しています。大部分は建設発生土及び浚渫土砂を有効活用することとしています。</p>                                                                                                                                                   |
| <p>7．残土の土壌基準は何か。海洋汚染防止法か環境基準か、別の基準か。将来新本牧埠頭で掘削が見込まれ、別へ処分先する可能性が少しでもあれば環境基準とすべきである。</p>                                                         | <p>本事業の埋立用材については、「海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律」が適用され、同法で定める基準を満たしていることを確認した上で受け入れることとしています。</p> <p>また、現時点では埋立後に掘削した土砂を他の場所に処分することは想定していませんが、必要が生じた場合には、土壌汚染対策法等の関係法令に基づき適切に対応することとなります。</p>                                                                                                                              |
| <p>8．新本牧の容量と工事期間から、年次別の受け入れの見込み土量と発生側需要を数値で示されたい。</p>                                                                                          | <p>本事業については、工事期間は約20年間、埋立土量は約3,900万<math>\text{m}^3</math>と想定しています。評価に当たっては環境への負荷が最大となる可能性がある時点における影響を予測及び評価する観点から、受入土量は最大で約300万<math>\text{m}^3</math>/年と設定しました。</p> <p>現時点では、建設発生土の発生場所は未定ですが、年間約100万<math>\text{m}^3</math>～約300万<math>\text{m}^3</math>程度の受入量を見込んでいます。</p>                                   |

ウ．環境影響評価に関するその他の意見

| 意見書に記載された意見の概要                                                                             | 事業者の見解                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|--------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>9．工事中、海づり施設への海水汚染度はどれくらいか。</p>                                                          | <p>工事の実施期間中、本牧海釣り施設の栈橋付近における水の濁りは最大でSS 寄与濃度 2mg/L 程度と予測されます。</p> <p>魚類については、水の濁りに敏感な魚種であるイシダイの卵及びふ化仔魚並びにブリの幼魚の生残、成長に影響を及ぼす水の濁りは 10mg/L 以上とされており、またマアジについては 110mg/L 程度でも行動に影響を及ぼさないことから、2mg/L 程度であれば、魚類や海釣り施設の利用環境への影響は小さいと予測されます。</p> <p>なお、実際の施工段階においては濁りの発生する工種の重複をできるだけ避けるよう工程管理に努めるなど、濁りによる影響の低減に努めてまいります。</p> |
| <p>10．人と自然との触れ合いの活動の場を本牧海づり施設に限定すれば、利用環境に及ぼす影響は大きいと考える。環境監視調査を行うに当たっては、海づり施設を加えるべきである。</p> | <p>水質や動植物に関する環境監視調査については、事業実施区域の周辺において実施することとしており、本牧海釣り施設周辺を含む環境影響については、具体的な環境監視調査の調査方法、調査地点、調査頻度等を含め、必要に応じて専門家等の助言を聴きつつ、検討してまいります。</p>                                                                                                                                                                            |
| <p>11．工事中、横浜港（山下公園付近）の汚染度はどれくらいか。</p>                                                      | <p>工事実施期間中の、水の濁りは最大時期で大黒防波堤～本牧防波堤付近の港口部に達すると予測されますが、港奥部までは到達しないことから、山下公園付近への影響は極めて小さいものと考えられます。</p>                                                                                                                                                                                                                |
| <p>12．水質やその他環境項目、道路交通渋滞等について、工事中に調査を実施し、天気予報のように公開して下さい。</p>                               | <p>工事実施期間中の環境監視調査については、必要に応じて専門家等の助言を聴きつつ、事業の実施段階に応じて適切な調査方法、調査地点、調査頻度、公開方法等となるよう今後検討してまいります。</p>                                                                                                                                                                                                                  |
| <p>13．生物共生護岸は結構なことだが、その経過観察や効果検証、管理はどのような体制で行うのか。</p>                                      | <p>生物共生型護岸の経過観察や効果検証、管理等に関しては、上記の環境調査内容と併せて、必要に応じて専門家等の助言を聴きつつ検討してまいります。</p>                                                                                                                                                                                                                                       |
| <p>14．生物共生護岸が実現するのであれば、観察場や釣り栈橋など市民と海の触れ合いの場をつくることを提案する。</p>                               | <p>事業実施にあたっては、シンボルタワー緑地と一体となった親水性のある水際線緑地を形成し、海釣りの場として活用するなど、広く市民に開放していくこととしています。</p>                                                                                                                                                                                                                              |

## 2. その他の意見

| 意見書に記載された意見の概要                                                                                                                                                                                                     | 事業者の見解                                                                                                                                                                                                                   |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 15. 工事は、説明会及び全ての質問・疑問を経て、住民の了解をもって行って下さい（公開の上）。                                                                                                                                                                    | 工事の実施にあたっては、地元関係者の方々を対象にした工事説明会等の開催を検討してまいります。                                                                                                                                                                           |
| 16. 地元への経済効果はどれくらいか、工事中、完成後についていろいろな分析を経て、検討して下さい。                                                                                                                                                                 | <p>「横浜港の経済効果（横浜市港湾局、2017 年 7 月）」によると、横浜港は市内の所得及び雇用の約 3 割を生み出しているほか、国際コンテナ戦略港湾として首都圏さらには我が国全体の経済・貿易活動を支える重要な役割を果たしています。</p> <p>また、本事業の費用対効果については、今後、「国土交通省所管公共事業の事業評価実施要領」等に基づき、適切に実施してまいります。</p>                         |
| 17. 全ての手続きを経て、いつ頃から工事着手の予定か。                                                                                                                                                                                       | 本環境影響評価の手続き後、公有水面埋立法に基づく公有水面埋立承認・免許出願手続きを実施することとなり、工事着手は、平成 31 年度以降を予定しています。                                                                                                                                             |
| <p>18. 新本牧ふ頭地区埋立事業の実施に伴い、”都市計画マスタープラン・中区プラン中区まちづくり方針”（H17.7 月策定）において、</p> <p>1) 中区プランの基本計画方針</p> <p>2) 同上による地区方針など（公共交通・産業・都市計画・港湾計画・地区別まちづくり・港湾臨海地区土地利用・都市施設など）</p> <p>などが挙げられているが、変更、変化が生じる。その対応、対策を提示して下さい。</p> | 横浜市都市計画マスタープラン・中区プラン「中区まちづくり方針（平成 17 年 7 月策定）」は、平成 30 年 9 月現在、改訂作業が進められていますが、現行プランにおいて、港湾・臨海地区のまちづくりの方針の一つとして「横浜港の国際物流機能の強化」を図ることとしており、コンテナ船の大型化に対応した高規格ふ頭の整備や効率的な利用、さらに港と背後圏とのアクセス強化などにより、国内外の貨物が集積する総合物流拠点の形成を目指しています。 |
| 19. 事業必要性根拠として貨物増加を述べているが、過去の推移と将来予測、将来予測の根拠は何か。                                                                                                                                                                   | 京浜港（東京港、川崎港、横浜港）のコンテナ貨物量（20 フィートコンテナ換算）は 2017 年には前年比 5 % 増の約 810 万個に達しました。15 年前の 2002 年の取扱量は約 540 万個であったことから、この 15 年で約 1.5 倍と、この間の我が国の GDP の伸び率約 1.2 倍を大きく上回る伸びを示しています。                                                  |
| 20. コンテナ需要は東京湾単位で考えれば、既に充足しているのではないか。満載喫水状態での寄港は考えられないことから新本牧ふ頭岸壁は不要であろう。                                                                                                                                          | <p>京浜港各港の港湾計画においては、GDP 等を含む社会経済指標を踏まえた推計に基づき、将来の取扱量は 1,100 万個に達すると見込まれています。船舶の大型化も進んでおり、今後就航が進む 1～2 万個積の超大型コンテナ船が入港可能となるよう、水深 -18m 岸壁を備えた新本牧ふ頭の整備を着実に進めていくことが、我が国への基幹航路の就航を維持・拡大するためにも必要と考えています。</p>                     |

|                                                                                                                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>2 1. 事業必要性根拠として船舶大型化を述べているが、過去の推移と将来予測、将来予測の根拠は何か。</p>                                                                                 | <p>世界的に2万個以上のコンテナ（20 フィートコンテナ換算）を積載可能な超大型コンテナ船が就航する等、コンテナ船の大型化が急速に進む中で、北米航路や欧州航路のみならず、南米航路等においても1万個積級のコンテナ船が主流となりつつあります。</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| <p>2 2. コンテナ船大型化は確かに趨勢と承知している、大型船が日本の港に寄港することは無いのではないか。ヨーロッパ航路は日本寄港時点では満載状態は考えられず、アメリカ航路はもはやアジアのハブポート寄港に集約しており、結果、新本牧埠頭は無駄な公共事業ではないか。</p> | <p>横浜港においても、10万総トン以上（約1万個積級相当）のコンテナ船の寄港実績は2017年には80隻に達し、5年間で約3倍に増加しています。また、2018年7月現在で、最大船型13,000個積級のコンテナ船が寄港する等、既に満載喫水16mを超える超大型コンテナ船が入港しています。</p> <p>現状でも我が国と北米間のコンテナ貨物の約8割は我が国からの直航便で輸出入されており、我が国経済の国際競争力を強化するためにも、引き続き基幹航路を維持・拡大する必要があります。現在、横浜港に寄港している北米・南米航路の大半は、国内では横浜港のみに寄港している航路であることから、横浜への寄港を維持することは特に重要です。また、横浜港は地理的にアジアから北米向け最終寄港地、北米からアジア向け最初の寄港地に位置することから、満載状態の船舶も安全に入港可能な水深を確保することが求められています。</p> <p>このため、我が国への基幹航路の寄港を維持・拡大するためには、世界の海運の主流となりつつある1～2万個積の超大型コンテナ船が満載で入港可能な国内最大水深となる-18m岸壁を備えた新本牧ふ頭の整備を着実に進めていくことが必要と考えています。</p> |
| <p>2 3. 南本牧埠頭も結局は建設途上で物流用地を止めて廃棄物処分場に切り替えたが、新本牧ふ頭も同様になるのではないか。</p>                                                                        | <p>南本牧ふ頭の一部（5ブロック）については、当初は港湾関連用地（物流用地等）として計画していましたが、横浜市内の廃棄物最終処分場の容量が逼迫する状況にあったことから、平成18年に廃棄物最終処分場用地に変更を行ったものです。</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| <p>2 4. 新本牧ふ頭事業の意義を考えるに、残土や廃棄物受け入れ地以外に考えにくいのではないか。</p>                                                                                    | <p>南本牧第5ブロック廃棄物最終処分場については、計画上約50年間の容量があることから新本牧ふ頭については廃棄物処分場となる予定はありません。</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| <p>2 5. 新本牧ふ頭事業の資金計画を示されたい。</p>                                                                                                           | <p>公有水面埋立承認・免許出願手続きの中で示すこととしています。</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| <p>2 6. 残土や廃棄物受け入れ地であれば、事業資金は受益者負担が妥当で税金を使うべきでないと思う。</p>                                                                                  | <p>現在行っている建設発生土受入事業においても、必要な受入料金を徴収しており、本事業においても適切な費用負担について検討してまいります。</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |

|                                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                        |
|------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>27. 川崎港では埋め立て地に JR 東海のリニア新幹線の残土を入れ、受益者負担として相当額を JR が負担することが報道されている。新本牧ではリニア新幹線残土を入れるのか。</p> | <p>本事業においては、埋立用材として建設発生土（残土）などの活用を考えていますが、現時点では建設発生土の発生場所は決まっていません。費用負担も含めた詳細については、今後検討してまいります。</p>                                                                                                                                    |
| <p>28. リニア新幹線残土を入れるのであれば、新本牧ふ頭工事費に見合った受益者負担を求めるべきで、川崎港の例にとらわれてはいけない。</p>                       |                                                                                                                                                                                                                                        |
| <p>29. 新本牧ふ頭は半島状に東京湾に突き出るが、反射波と風波、うねりなどの合成波が近傍の船舶に影響はないのか。特にプレジャーボートなど小型船への影響は大丈夫か。</p>        | <p>本事業における埋立地の存在及び供用に伴う周辺船舶の航行安全については、港湾計画改訂時（平成 26 年 11 月）において、海事関係者を含めた委員会を設置し、中・小型船舶も含めて検討を行った結果、「航行船舶への影響は軽微或いは限定的である」との結論を得ています。</p> <p>また、本事業においては、航行船舶に対する護岸等での返し波（反射波）の影響を軽減するため、本事業で計画する護岸の一部には消波機能を有するものを採用することを検討しています。</p> |
| <p>30. 新本牧からの污水排水はどのようなのか。埠頭の污水を浄化槽処理するのは時代遅れではないか。</p>                                        | <p>新本牧ふ頭においては、コンテナターミナル及びロジスティクス施設を計画しており、多量の污水排水は想定されませんが、今後、具体的な施設配置を検討する中で污水排水の処理計画についても検討を行うこととしています。</p>                                                                                                                          |