

前回審査会（平成25年5月16日）における指摘事項

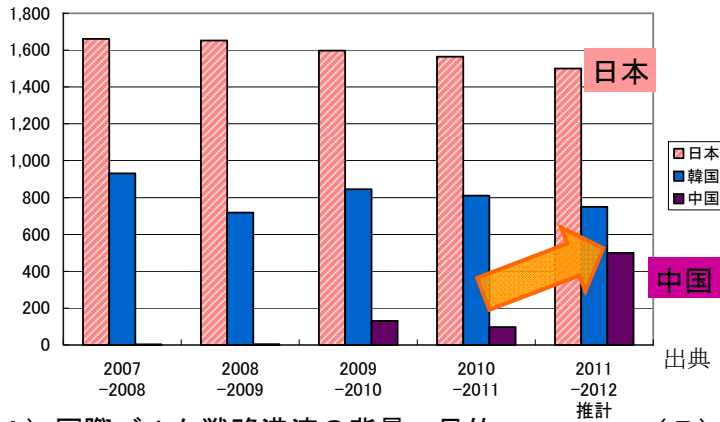
番号	指 摘 事 項	事 業 者 の 考 え 方
1	この事業の必要性及びこの場所を埋立てることとした背景・検討の経緯を資料でもって説明されたい。	別添①により御説明します。
2	方法書の20～22ページで、環境面、社会面及び経済面で比較評価をし、A案が適切としているが、結論があるのみで、具体的な内容がわからない。また、水路を設けるB案で、流況に変化を与えるほどの効果はみられないとした根拠を示されたい。	別添②（第2回検討委員会資料より抜粋）により御説明します。
3	方法書の89ページで、埋立予定地に接する開放水域があるが、現状はどうなっており、埋立地ができることによって、この開放水域はどうなるのか。	該当部分は人工の排水路であり、現在の計画案においても、水路の排水を考慮した地形としております（別添③参照）。
4	方法書の152ページで、大気質の調査期間を四季ごとに1週間、あるいは1か月間の連続測定としているが、調査期間の設定理由を示されたい。	大気質の現地調査は、事業実施区域直近の状況を把握し、周囲の常時監視測定局との関連性を把握するために行います。 関連性は、風向等気象条件の季節変化を考慮し、四季1週間の調査で把握します。この調査期間（1週間）は、これまでのアセスメントに係る調査で一般的な期間と考えます。

番号	指 摘 事 項	事 業 者 の 考 え 方
5	<p>ポートアイランド付近は狭く、浚渫土砂が溜まりやすい地形であるのに対して、更にこの狭窄部を埋立てることで、閉鎖的な水域となることから、土砂が溜まったり、水質が悪化したりするなどの影響についての検討が必要ではないか。</p>	<p>当該地域は港湾区域であり、河川からの土砂については、河口付近に滞留すると考えております。また、これまで埋立地周辺では埋没による浚渫の実績はありませんが、泊地内の水域環境の変化について把握していきます。</p>
6	<p>浚渫土砂での埋立てを計画しているが、たとえば、セメント改良を加えて埋立地盤を作るのであれば、水質に与える影響も変わってくる可能性もあるのではないか。</p>	<p>浚渫土砂をそのまま活用し、セメント固化の予定はありません。水質シミュレーション時には埋立用材の土質調査結果を元に工法（汚濁防止膜の設置等）に従った負荷量の設定を行います。</p>
7	<p>方法書の169ページで、埋立予定地と陸地の間に流況と粒度組成の調査地点を設定しているが、もう少し下の埋立予定地と陸地がつながっている付近が、最も水質などが悪化するおそれがあると思われるので、その地点での調査を検討されたい。</p>	<p>当初、北浜ふ頭泊地における水域環境の変化を把握する地点として、別添②に示した流況の予測結果から、流速変化が大きい場所として北浜ふ頭前面泊地の北側（計画における泊地の開口部中央）に水質調査地点を設定しましたが、埋立てにより北浜ふ頭前面泊地の海水交換が弱まり、泊地内の水域環境への影響が懸念されることから、泊地内の代表点として、北浜ふ頭前面泊地の北側の水質調査地点を泊地中央部（流況・粒度組成の調査点と同じ）へ移動させることで、泊地内の水域環境の変化を把握することとします。</p> <p>また、水質調査地点の変更と合わせ、方法書 p. 172 における動物プランクトン、植物プランクトン、底生生物、魚卵・稚仔魚、魚介類の調査地点も泊地中央部へ移動させることとします。</p>

1. 事業の必要性について

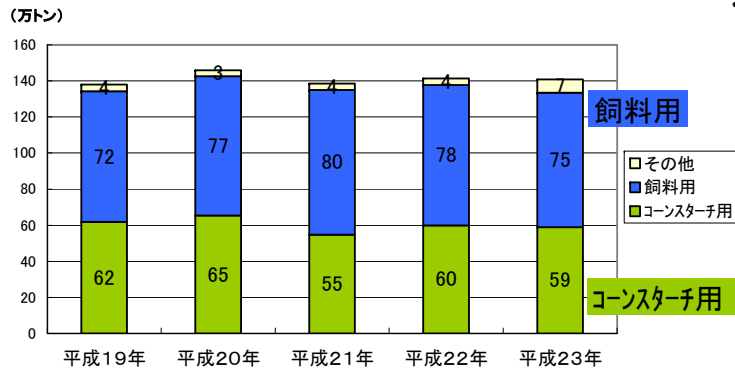
(1) アジア主要国のトウモロコシ輸入量の推移

- ・日本は、飼料やコーンスターチの製造に必要なトウモロコシ(デントコーン)の 世界最大の輸入国で、ほぼ 100%を輸入に頼っている。
- ・アジア諸国の経済発展やバイオエタノール原料としての利用を背景に、世界のトウモロコシ需要は拡大。特に、世界第2位のトウモロコシ生産国であり消費国でもある中国の輸入量が増加している。



(2) 名古屋港のトウモロコシ輸入量の推移

- ・名古屋港のトウモロコシ輸入量は、全国で第3位
- ・飼料用とコーンスターチ用をバランスよく取り扱っており、1,000 種類を超える多様な商品に利用され、食の安全・安心と産業活動を支えている。



出典：貿易統計 (財務省)

(3) トウモロコシ輸送の動向

- ・トウモロコシの世界最大の輸出国であるアメリカからの輸送ルートとして、大半の船舶がパナマ運河を通航している。
- ・同運河は拡張工事を進めており、将来は10万トン級の大型船舶の通航が可能となる。
- ・中国や韓国は、既にパナマ運河の拡張に対応する岸壁を有し、穀物を安価で大量に買い付ける条件が整っている。

港名	最大岸壁水深(m)
日本	
釧路	12
鹿島	12
名古屋	12
水島	12
志布志	13

港名	最大岸壁水深(m)
中国	
ターリエン 大連	15
リーチャオ 日照	15
ホツカイ 北海	14.5
韓国	
ピョンテク 平澤	14.5
インチョン 仁川	14

(4) 国際バルク戦略港湾の背景・目的

背景

我が国に立地する産業の国際競争力の強化を図るため、国際バルク貨物等の輸出入の拠点となる港湾を「選択と集中」により強化する。

目的

大型船舶の活用等により、対象品目(穀物・鉄鉱石・石炭)を取り扱うアジアの主要港湾と比べて遜色ない物流コスト・サービスを実現し、それにより我が国の産業や国民生活に必要な資源、エネルギー、食糧等の物資を安定的かつ安価に供給すること。

(5) 名古屋港の目的と目標

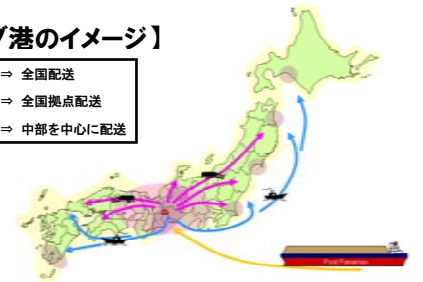
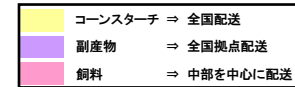
目的

～輸入原料から付加価値を創造し、
全国へ配送する国内産業ハブ拠点の形成～

目標

- ① 日本経済や国民生活を支える国内産業ハブ港として、船舶の大型化への対応及び食糧コンビナート群、飼料工場の段階的な移転集約や更なる拠点化も視野に入れた施策を展開し、国際競争力の強化を図る。
- ② 糖化業界のコスト競争力を強化するとともに、副産物の供給を受ける飼料業界のコスト競争力の強化にも貢献する。
- ③ 異なる商社間が連携しやすい港湾環境を整えることにより、港湾間連携を促進し、穀物の安価で安定的な輸送の実現により、東海経済圏の地域活性化に貢献していく。

【国内産業ハブ港のイメージ】



国際バルク戦略港湾施策を展開しない場合

穀物の安定的かつ安価な供給に支障をきたして、**原材料価格の上昇・供給不安、企業の生産拠点の海外移転、名古屋港の背後産業の空洞化、雇用の喪失、食の安全・安心への影響が危惧される。**