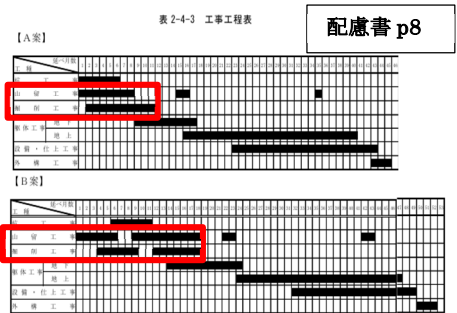


環境の保全の見地からの意見の概要及び事業者の見解（（仮称）千種駅前計画に係る環境影響評価方法書）

番号	市民等からの意見	事業者の見解
1	<p>p3 数案の設定 地下1階だけ？</p> <p>【配慮書に必要な複数案が、「地下縮小案と地下拡大案の2案しかありません。」とこれだけの複数案しか考えなかったのか疑問です。「・環境の保全の観点から環境影響の程度及び環境配慮の内容について比較検討ができるもの。」という検討方針にかなったものがこれだけなのですか。『事業実施想定区域の位置や事業を実施しない場合（ゼロ・オプション）は複数案として設定できない。特にここは、中央本線千種駅の真横であり、掘割式ホームのため、ホーム上での大気汚染物質の滞留、鉄道騒音の上空への拡散など、環境上は問題の多い地区です」とあるが、この近くでもっと適当な場所はないのですか。】 p122 の意見に対し、【事業者の実現可能な案として「地下縮小案」と「地下拡大案を選定しました。】p123 と固執した見解ですが、高さ190mもの巨大な高層ビルを減少させること、例えば【現在解体中のビルの高さを超える建物の建築は、いかなる場合でも容認されるべきではないと考える。】 p172 という意見は考慮しなかったのですか。その見解を示してください。</p> <p>また、【環境省のパンフレット（環境アセスメント制度のあらまし）では事業の必要性や採算性だけでなく、環境の保全についてもあらかじめよく考えていくことが重要となります。」とあり、必要性、採算性、環境保全をよく考えることを求めています。】 p120 の意見に対し、【本事業は、近年の都心回帰の傾向を踏まえ、都心における質の高い居住環境を形成することにより、十分な需要が見込まれる計画と考えています。】 p121 と見解がありますが、十分な需要が、どの程度の費用ならどの程度見込まれるかの採算面を検討した結果を示してください。</p>	<p>事業の目的を達成するうえで、地上部の計画は、敷地の有効活用を前提とした合理的な内容とし、本事業に最も適した計画であることから、事業構想段階においては、地上部ではなく、地下部で複数案を設定しました。</p> <p>採算性については事業者として事業判断の中で検討しておりますが、環境影響評価手続は環境保全の観点から環境影響を評価することを目的とする制度であるため、採算面に関する情報をお示しする予定はありません。</p>
2	<p>p5 複数案の設定 南東部地上階は居住地に不適？</p> <p>【（配慮書では）「地上部の計画については、敷地の有効活用を前提とした合理的な内容となり、本事業に最も適した計画であることから、複数案の設定はできない。」とあるが、敷地の有効活用を前提としたなら、南東部の1階角地に低層部を移動することはあり得るのではないですか。現に地下1階平面図 p7 ではA案、B案ともに、この南東部角地も利用しています。】 p124 との意見に対し、【南東地上部は交通量の多い西側道路からの視認性が悪く店舗配置の面から好ましくないこと、また、居住地としても錦通線や鉄道に近接し好ましくない環境であることから、このような配置としていますが、今後の事業計画の検討に際し、改めて有効活用の可能性について検討していきます。】 p125 と見解がありますが、南東部地上部は好ましくないと考えていることはわかりました。しかし、南東部地上部は居住地としても錦通線や鉄道に近接し好ましくない環境というのであれば、何を配置しようとする計画なのでしょう。</p>	<p>現在検討を進めている段階であるため、今後の事業計画の検討にあわせて、有効活用の可能性について改めて検討していきます。</p>
3	<p>p5 複数案の相違を</p> <p>【A案の西側を5m程度西側境界に近づけたようですが、何m近づけたかを記載してください。図には縮尺図しかないため、距離が不明です。また、低層階建物北側をもう少し道路側に寄せるのは、なぜ考えないのですか。】 p124 の意見に対し、【B案はA案を8m道路境界方向へ移動】 p125 と見</p>	<p>準備書では、基礎部西面と道路境界の離隔を記載します。</p> <p>低層階の配置については今後検討を行い、準</p>

番号	市民等からの意見	事業者の見解
	<p>解があるので、直接的な答えはわかりましたが、方法書そのものに、図中に縮刷図を分かり易くするとか、8m道路側へ移動と注記するとかの対応がありません。また【低層階建物については、現在示している配置より北側に寄せることを今後検討していきます。】p125 と見解がありますが、低層階建物北側をもう少し道路側に寄せるのは、なぜ考えないのですかの意見・質問に答えているようで、今後検討するというだけでその気がないことはわかります。なぜ考えないのかの理由を示してください。</p>	<p>備書に記載する予定です。低層部北側の位置も、今後、変更する可能性があります。</p>
4	<p>p5 地下の基礎構造はどうなるのか 【(配慮書では) 地下1階平面図及び断面図 p7 がありますが、断面図は地下1階部分しかありません(方法書) p5 でも同じ)。約190mもの高層階をささえるために、基礎は相当頑丈なものを作る必要があります、地下1階部分の基礎は大きくなるはずで。時には「砂礫を主体とする層」p16 を改質するため、地中に多数の杭を打ち込む必要も出てきます。こうした地下の基礎構造はどうするのか、発生する土砂の量、土壌汚染の有無(近隣に1,2-ジクロロエチレンが基準超え)、などの問題を発生させ、高層住宅の分譲価格にも反映されるため、慎重な対応が求められます。そのための基礎調査・基礎設計が必要です。】p124 との意見に対し、【超高層部の基礎構造については杭基礎を考えていますが、低層部などについては、今後行う基礎調査及び基礎設計における詳細な検討により、直接基礎となる可能性があります。掘削残土の搬出に際しては、関係法令に基づき、土壌調査を行い、適切に処理します。】p125 と見解があり、とりあえずはまともな見解と思いますが、超高層部の基礎構造の杭基礎は図示してください。しかし、今の段階で、基礎構造がまだ決まっていなるとは驚きです。</p>	<p>準備書では、高層部の基礎構造について記載します。</p>
5	<p>p6 計画段階配慮事項の予測及び評価 大気質の建設機械稼働による二酸化窒素、浮遊粒子状物質が、配慮書ではA案、B案ともに「環境基準の値を下回るものの、環境目標値を上回る」p6 とあるような計画は根本から見直すべきです。いくらNO₂: A案0.046ppm<, B案0.047ppm, SPM:A案0.0173mg/m³<B案0.01777mg/m³だからと言っても、市環境基本条例の環境目標値を上回ることを認めてしまうような計画をそのまま認めるような計画は中止してください。</p>	<p>事業の実施に際しては、方法書第3章に記載の環境の保全の見地から配慮した内容や、準備書における予測結果を踏まえ検討する環境の保全のための措置を実施することにより、さらなる影響の低減を検討します。</p>
6	<p>p7 回避・低減するための方向性 特定建設作業 【(配慮書では) 「特定建設作業に伴って発生する騒音及び振動に関する基準を遵守する。また、その他の作業についても、特定建設作業に係る騒音及び振動に関する基準を遵守する。」とありますが、その他の作業は「特定建設作業に係る」と、表現が異なるのはなぜですか。今までの市の指導に従い、特定建設作業、その他の作業の区別なく特定建設作業に伴って発生する騒音及び振動に関する基準を遵守するという事ではないのですか。】p148 との意見に対し、【「その他の作業」は「特定建設作業」ではないため、表現を区別しています。本事業では、環境の保全のための措置に</p>	<p>工事の関係上、夜間や日曜日に特定建設以外の作業を行う可能性もあります。その場合においても、大きな音や振動が発生しないよう、環境配慮に努めます。</p>

番号	市民等からの意見	事業者の見解
	<p>ついて、「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」を遵守する計画です。】p149 と見解がありますが、「規制基準値」を遵守するだけでは不十分です。</p> <p>「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係る騒音の基準」p 資料-14 には「規制基準値」以外にも、作業禁止（夜間、日休日、10～14 時間/日、連続 6 日）の基準があります。振動も同様です p 資料-17。その他の作業と言えども、夜間や日休日に規制基準値（騒音 85dB、振動 75dB）以下とはいえ、騒音・振動を発生させれば周辺的生活環境に影響を与えます。その他の作業も「規制基準値」を遵守するだけではなく、作業時間などを含めた「基準」を遵守すると訂正してください。</p>	
7	<p>p12 既存施設基礎部の解体とは？</p> <p>工事工程で「工事实施手順は、地下部分において既存施設基礎部の解体・除去、杭、山留、掘削工事を進めたのち」p12 とあり、環境影響評価の項目として抽出した環境要素と影響要因の関連の表で、工事中の最初に「既存施設基礎部の解体および新建築物の建設」p85 とありますが、どういうことですか。新建築物の建築だけの説明ばかりでしたが、現場では、旧ビルを解体中であることが明らかになっています。その基礎部の解体が間に合わず、または残しておいて、今回の計画に含むということですか。</p> <p>それならそれで、解体中の旧ビルの規模、高さ、範囲、種類、基礎構造、解体方法、事業者間の調整内容などを記載しなければ、既存施設基礎部の解体でどのようなことを考えねばならないかを検討もできません。例えば、旧ビルの高さを超えるような計画なのか。解体方法によっては粉じんだけではなく、NO₂、SPM が発生するのではないかと、規模や範囲によっては、掘削土量が増えるのではないかなどの疑問が出てきます。</p>	<p>既存施設基礎部の解体・除去工事とは、事業予定地内に残存し、新築建築物に干渉する既存施設の基礎部分を解体・撤去する工事を指しています。配慮書段階では、杭工事及び山留工事に含んでいましたが、影響要因として分かりやすくするため、別の工種として記載しました。</p> <p>方法書では、既存施設基礎部の解体・除去による影響も考慮し、環境影響評価の項目の抽出、調査、予測及び評価の手法を検討しています。</p>
8	<p>p12 工事行程の疑問</p> <p>【「工事予定期間をみると、地下縮小案（A 案）は 46 カ月、地下拡大案（B 案）は 53 カ月であり… B 案は全体工期が 7 ヶ月長い。」と常識的ですが、工事工程表でみると B 案の山留工事、掘削工事期間が 2 回に分けてあるため、長くなっています。</p> <p>西側に 8m ほど長く掘削することをなぜ 2 回に分ける必要があるのですか。】 p126 との意見に対し、【B 案において、西側に 8m ほど長く地下躯体を構築すると、山留の自立が成立しなくなり、水平切梁の工事が必要になります、～これらの工事を 2 回に分けて行います。】 p127 の見解ですが、この程度のことは、質問されるまでもなく、方法書に注記すれば済むことです。もっと方法書を分かり易くしてください。それにしてもたった 8m 追加するだけで、</p>	<p>配慮書、方法書作成時点の工事計画に基づき工程を記載しています。</p> <p>A 案は、敷地境界から地下躯体までの離隔が確保できることから、オープンな作業空間を確保することが可能であり、段階的に掘り下げる自立山留工法にて計画しております。</p> <p>B 案は、敷地境界と地下躯体との離隔がないため、土圧を支持する目的で水平切梁工法にて計画しております。この場合、作業動線や重機の稼働範囲が制限され、施工手順にも制約が生じることから、作業効率の低下が見込まれます。</p>



番号	市民等からの意見	事業者の見解
	水平切梁の工事が必要というのには納得できません。6～7mならいいのですか。	<p>A案:自立山留工法イメージ B案:切梁工法山留イメージ</p>
9	<p>p14 事業予定地の立地及び土地利用に際しての配慮</p> <p>【都心における質の高い居住環境の形成するために、この地区の上下水道の給排水能力、電力の供給能力、保育・教育施設の受入能力、周辺交通への影響・安全性などを調査・検討した結果が不足しています。事業計画策定の前に、環境問題の前提として、立地及び土地利用に際しての配慮を記載してください。】 p120 との意見に対し、立地及び土地利用に際しての配慮が不足していたことを認め、【上下水道の給排水能力につきましては、今後名古屋市上下水道局と調整を行い、上下水道の給排水能力に対する影響に問題がないように検討を進めていきます。電力の供給能力につきましては、今後中部電力株式会社と協議を行い、必要電力の供給を受ける計画とし検討を進めていきます。保育・教育施設の受入能力につきましては、今後、関係各所と協議を行い、適切に対応します。周辺交通への影響・安全性につきましては新建築物関連車両が事業実施措定区域外で停滞し、交通の妨げとならないよう、車両の度線・待機スペースの適切な確保に努めます。】 p121 と見解がありますが、事業予定地の立地及び土地利用に際しての配慮 p14 に、この検討・協議結果を記載すべきです。上下水道や電力供給を今後検討・協議するのでは、供給能力拡充のための施設整備が必要になるなど思いもかけない結論が出るかもしれません。本来は、こうした計画が可能なことをまずここで示すべきです。</p>	<p>電力の供給、保育・教育施設の受け入れ、周辺交通への影響については、今後、関係各所と協議を行い、事業計画に反映します。準備書では、作成時点での事業計画に基づき、環境影響評価を行う予定です。</p>

番号	市民等からの意見	事業者の見解	
10	<p>p15 建設機械の稼働計画</p> <p>【（配慮書では）「建設機械の稼働台数が最大となる時期は、A案は工事着工後11か月目、B案は16か月目である。」とありますが、A案の建設機械稼働台数は9、10か月目は各25台/日12か月目は10台/日だけです。最大の11か月目の台数を工事平準化をし、その前後に移動すれば、予測対象時期も変わるのではないですか。】</p> <p>【p126との意見に対し、【今後の工事計画の検討において、工事を分散化させ、同時に稼働する建設機械の台数が少なくなるよう配慮します。】p127と見解が示されたことに伴い、方法書p15の建設作業時の配慮・建設作業に伴う公害の防止に「工事の分散化・平準化」を追加してください。</p>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;"> <p>【A案】</p> <p>配慮書p資料14-1 方法書にはない</p> </div>	<p>準備書に、工事の分散化・平準化に関する保全措置を追記します。</p>
11	<p>p15 地盤沈下</p> <p>【（配慮書では）「調査地域には、名古屋市の水準点が3地点あり、令和5年度の測量結果では、2～4mmの沈下を示している。」とあり、この地域は年間の沈下量が2～4mmあることは、高層住宅を建設する際に重大なものと認識する必要があります。】p128との意見に対し【地盤沈下を生じさせないよう、工事計画を検討します。】p129の見解ですが、周辺の地盤が沈下していることで高層ビルの計画に重大な影響があることの認識を求めているのであり、工事計画を検討すればいいわけではありません。</p> <p>また、本文対応頁が「-」となっていますが、「建設作業時を想定した配慮・地形等の改変による影響の防止」p15に「地下工事において、止水性、曲げ剛性の高い山留め壁を構築することにより、周辺地下水位の低下と地盤の変化を抑制する。」「地下水のくみ上げ量を少なくする工法を採用する。」p15と記載したと追加すればいいのではないですか。</p> <p>なお、今回の方法書p22では「名古屋市の水準点が3地点あり、令和5年度の測量結果では2～3mmの隆起を示している。」と配慮書の「名古屋市の水準点が3地点あり、令和5年度の測量結果では、2～4mmの沈下を示している。」と今までの沈下が隆起と逆の結果になっていますが、事実関係を確認してください。おかしいなら過去の沈下？の推移、累積沈下量なども調べる必要があります。</p>	<p>周辺地盤が沈下又は隆起していることを踏まえ、影響が大きくなるような工事計画を策定するとともに、準備書では、事業の実施による地盤変位を予測、評価します。</p> <p>なお、地形等の改変による影響の防止に関する環境配慮事項は、配慮書第7章にも記載している内容であるため、本文対応頁は「-」としていました。</p> <p>また、配慮書と方法書で沈下と隆起が逆の結果となっていることについて、過去5年の同水準点の測量結果を調べたところ、沈下と隆起を繰り返しており、この地点の特性と認識しています。</p>	
12	<p>p16 地形・地質から安全性の環境配慮を</p> <p>【（配慮書では）地形・地質を平面的にしか把握していませんが、「台地・段丘（中位段丘及び下位段丘）及び低地（盛土地）」ということで、中央本線千種駅が掘割式になっている（東側が8m、西側が2m）ため、工事中に崩落したり、大気汚染物質がホーム上に滞留する恐れがあるため、この周辺の高低差を確認してください。】p128の意見に対し、【事業実施想定区域の標高は約12～13m。千種駅の標高は約11m、千種駅より東側は約18mとなっています。工事に際しては、JRおよび名古屋</p>	<p>建設作業時の地形等の改変による影響の防止については、方法書p15に「地下工事において、止水性、曲げ剛性の高い山留め壁を構築することにより、周辺地下水位の低下と地盤の変形を抑制する。」「新建築物の建設における工事過程</p>	

番号	市民等からの意見	事業者の見解
	<p>屋市交通局と協議の上、鉄道軌道への影響および周辺地盤の崩落を生じさせないように、山留計画・管理方法を検討します。】p129 と見解があるので、安全性(3.2 建設作業時を想定した配慮・工事車両走行 p16、及び 3.3 施設が存在・供用時を想定した配慮・環境汚染 p17)に、「建設工事に伴う地下水の漏出、豪雨時の崩落を生じさせない」を追加して下さい。</p> <p>また、「大気汚染物質がホーム上に滞留する恐れ」については見解がありませんが、そんなことは起こらないという自信でもあるのですか。1～2m低い千種駅に、無風時に工事中の建設機械排ガスが流れ込み、東側の 18mの壁に遮られて、滞留することはないのですか。現地調査を行って確認してください。</p>	<p>において、荷重の変動を極力抑えるよう配慮することにより、地盤の変形を抑制する。」との配慮内容を記載しています。</p> <p>また、大気汚染物質のホーム上への滞留については、方法書 p135 に記載のとおり、JR 千種駅は掘削構造ではあるものの密閉されておらず、電車の走行による大気の攪乱もあるため、長期的な影響は小さいと考えます。</p>
13	<p>p16 SMW 工法</p> <p>【環境負荷の低減（廃棄物等）で「必要に応じて SMW 工法等を採用することにより、掘削土の搬出量を低減する。」とあるが、そもそも SMW 工法とはなにかがわかりません。せめてソイルセメント連続壁工法としたり、巻末の用語解説に内容を記載してください。また、ソイルセメント連続壁工法にする場合は、この配慮書の予測で用いた建設機械（p93 等）が異なるのではないですか確認してください。地質が適したものかも確認が必要です。】p150 との意見に対し、【（SMW 工法の説明）、方法書以降の図書では、より分かり易い図書となるよう、用語解説または注釈により説明を加えます。なお、配慮書～SMW 工法の採用を前提としていますが、～親杭横矢板工法を併用する可能性があります。】p151 と見解があり、方法書の用語解説の（あ行）（用語-1）に記載してあるため了解します。今後もこうした専門用語の扱いには注意してください。</p> <p>また、ソイルセメント工法の場合は、予測で用いた建設機械と異なるのではないかの疑問に答え、適切な建設機械での予測・評価を行ってください。</p>	<p>方法書 p151 に記載のとおり、配慮書に記載した工事工程や建設機械の稼働計画は、SMW 工法の採用を前提としています。</p>
14	<p>p16 建設残土の搬出・処分・土壌検査を</p> <p>【（配慮書では）環境負荷の低減（廃棄物等）で、法等に基づき適正に処理する、とありますが、市内の土壌は汚染されていることが多く、調査地域内でも、千種区千種 1 丁目～203.4m²が形質変更時要届出区域に指定されています（配慮書 p18）。搬出する場合には土壌検査をして、問題がないことを確認することを明記してください。】p150 の意見に対し、【掘削残土の搬出については、関係法令に基づき土壌調査を行い。適切に処理します。】p151 の見解ですが、たしかに、建設作業時を想定した配慮で「建設残土の搬出・処分等に伴う影響の防止」p16 として「発生した廃棄物については～法～処理指針～適正マニュアル～に従って適正に処理する」とありますが、掘削残土の土壌調査についてどう対応するのか不明です。土壌調査の頻度、調査項目、評価方法などを明記してください。</p>	<p>掘削残土を場外に搬出する際には、関係法令に基づき、汚染が確認された場合は適正に処理します。</p>

番号	市民等からの意見	事業者の見解
15	<p>p16 建設材料はCO₂排出量が少ないもの？ 【環境負荷の低減（地球環境）で、「新建築物の建設材料を製造する際、二酸化炭素の排出量が少ないものを使用する計画とする。」とあるが、具体的な内容はわかりません。方法書の段階で建設材料の使用計画をどのような基準で選定するかを明記してください。】p150の意見に対し【具体的な建設材料の検討は今後行う予定であり、製造過程において二酸化炭素の排出量が少ないもの（例：低炭素型コンクリート、低炭素型の建設材料 など）を使用する計画です。今後の工事計画の検討を踏まえ、準備書において、具体的な記載を行う予定です。】p151の見解です。準備書では、「低炭素型」と一律の言葉ではなく、建設材料ごとに、どのような基準でどんな製品を選定するかを明確にしてください。</p>	<p>方法書 p151 に記載のとおり、今後の工事計画の検討を踏まえ、準備書において、具体的な記載を行う予定です。</p>
16	<p>p17 日照障害・電波障害等の配慮追加 日照障害・電波障害等の配慮として「<u>教育施設等と適切な時期に協議を実施する。過度に光を反射する素材を使用しないように検討するなど、反射光への環境配慮に努める</u>」p17 と、<u>網掛け（表の柱で「網掛けは、計画段階拝領所から追記又は変更した部分を示す。」）</u>で、配慮書から追記した事業者の努力を評価しますが、「協議を実施する」は「名古屋市中高層建築物の建築に係る紛争の予防及び調整等に関する条例」の仕組みから、また意見 p146 への見解として当然です。「素材を使用しないように検討する」は「使用しないようにする」だけで充分なので「検討」は削除して下さい。</p>	<p>現在検討を進めている段階であるため、事業計画の検討にあわせて、反射光に対する環境配慮に努めます。</p>
17	<p>p17 内水氾濫に備えた駐車場計画の配慮追加 「自然災害への対応」として「大雨発生時における内水氾濫に備えた駐車場計画とする。」p17 と、配慮書から追記した事業者の努力を評価しますが、配慮書 p18 で災害の状況の調査不足を指摘され、方法書 p26、p28 に内水氾濫の状況を追加した影響と思われます。これだけでも事業予定地が「東海豪雨」により浸水したことが判明するので、地下駐車場への浸水防止の重要性（物理的仕組み、その維持管理）がわかります。しかし、豪雨、台風による浸水区域の調査だけではなく、浸水ギリギリの状況や、事業予定地より低い JR 千種駅への浸水状況は調査して追加すべきです。</p>	<p>方法書 p26～28 に、調査地域及びその周辺における浸水状況を示しました。事業予定地の一部には、平成 12 年の東海豪雨による浸水区域があることを踏まえ、今後、駐車場計画を検討していきます。</p>
18	<p>p18 交通渋滞の防止 【（配慮書では）環境負荷の低減（自動車交通）で、「新建築物関連車両が事業実施想定区域外で渋滞することがないよう車両の動線・待機スペースの適切な確保に努める。」とあるが、この狭い敷地内では車両の動線・待機スペースの適切な確保は難しいと思われます、具体的にはどこにどのような形で設置するのですか。】p150の意見に対し、【今後の検討となります。敷地内の駐車場については自走式の他、機械式立体駐車場（タワーパーキング）を建設する計画であり、できる限り待機スペースを確保する計画とします。】p151の見解では、今後の検討に任せるということですが、出来る限りの待機スペースを確保することは配慮書のとおり当然です。方法書の事業計画に具体的な待機スペース位置図を示してください。</p>	<p>準備書では、駐車場の具体的な計画や、車両の待機スペース等を示します。</p>

番号	市民等からの意見	事業者の見解																					
19	<p>p28 災害の状況の調査不足</p> <p>【（配慮書では）災害の状況が地震災害危険度評価（建物倒壊の危険性）だけが調べてありますが、豪雨時に JR 中央線千種駅が浸水することが繰り返されている。その事実をまず記載してください。特に、地下鉄駅の洪水対策について（避難確保・浸水防止計画）で、「避難確保・浸水防止計画（内水氾濫）」が作られていることを追記してください。最近の「線状降水帯」の多発から、重要なことです。】p128 との意見に対し、【周辺の災害の状況について、地震災害に加え、事業実施想定区域及びその周辺で発生した内水氾濫などの水害についても整理しました。】p129 と見解がありましたが、「千種駅が浸水することが繰り返されている」という事実をまず記載してください。また、「避難確保・浸水防止計画（内水氾濫）千種駅 令和 6 年 4 月」が作られていることも追記してください。</p> <p>施設の存在・供用時を想定した配慮・自然災害に「大雨発生時における内水氾濫に備えた駐車場計画とする。」p17 だけでは、自分だけが助かるという姿勢で不十分です。今回の事業計画により千種駅の排水能力が落ちる危険性はないのですか。もっと広い目で、公共的施設として千種駅の浸水を防ぐ手だてを考えてください。</p>	<p>「避難確保・浸水防止計画（内水氾濫）千種駅 令和 6 年 4 月」は水防法第 15 条の 2 第 1 項に記載のとおり、「地下街等の利用者の洪水時等の円滑かつ迅速な避難の確保及び洪水時等の浸水の防止を図るために必要な訓練その他の措置に関する計画」であり、千種駅周辺の災害状況の記録は掲載されていないことから掲載はいたしません。</p> <p>名古屋市営地下鉄千種駅への浸水に関して、名古屋市交通局との協議を踏まえ、事業計画を検討します。</p>																					
20	<p>p30 地下水は定期モニタリング調査地点が環境基準に近い</p> <p>【地下水は定期モニタリング調査として毎年調査をしており、内山町 1 丁目（桜通りと中央線の交差点）で 1,2-ジクロロエチレンが 0.063mg/L あり、環境基準の 0.04mg/L を超えているため、注視する必要があります。】との意見に対し、【調査区域及びその周辺の地下水の状況について、引き続き情報収集と整理を行います。方法書において、令和 6 年度の調査結果を掲載しました。】p30 と見解があり、内山町 1 丁目の 1,2-ジクロロエチレン 0.045mg/L>環境基準 0.04mg/L p30 と明記され、「令和 7 年度の調査結果は、「内山町 1 丁目」のクロロエチレンが 0.011mg/L であり、環境基準に適合していない。」p29 とあり、その推移を注視する必要があります。引き続き情報収集と整理を確実に行ってください。</p>	<p>準備書においても、引き続き調査地域及びその周辺における地下水の情報収集と整理を行います。</p>																					
21	<p>p36 有害大気汚染物質調査結果の単位間違い</p> <p>【環境基準が定められている物質 p28 指針値が定められている物質 p29 の測定結果が「σg/m³」となっているが「μg/m³」の間違いです。】p128 の意見に対し【名古屋市公式ウェブサイトにおいて、配慮書内の一部の文字に誤植が見られました。ご指摘の箇所は「μg/m³」が正しく、名古屋市と調整のうえ、正しい単位に更新しています。】p129 の見解です。このように素直に間違いを認め、誤りは正してください。特に建設振動・騒音の予測は真剣に検討してください。</p>	<p>表 3-1-11 環境基準が定められている物質の測定結果（令和 5 年度）</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>測定品</th> <th>単位</th> <th>会評</th> <th>環境基準の達成状況</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ベンゼン</td> <td>(μg/m³)</td> <td>0.68</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>トリクロロエチレン</td> <td>(μg/m³)</td> <td>0.27</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>テトラクロロエチレン</td> <td>(μg/m³)</td> <td>0.091</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>ジクロロメタン</td> <td>(μg/m³)</td> <td>2.8</td> <td>○</td> </tr> </tbody> </table> <p>注1:値は、年平均値である。 注2:環境基準は、以下に示すとおりである。 ベンゼン:3μg/m³以下 トリクロロエチレン:130μg/m³以下 テトラクロロエチレン:200μg/m³以下 ジクロロメタン:150μg/m³以下</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block;"> <p>配慮書 p28</p> </div>	測定品	単位	会評	環境基準の達成状況	ベンゼン	(μ g/m ³)	0.68	○	トリクロロエチレン	(μ g/m ³)	0.27	○	テトラクロロエチレン	(μ g/m ³)	0.091	○	ジクロロメタン	(μ g/m ³)	2.8	○	<p>準備書以降の図書において、正確な記載を心掛けます。建設作業騒音・振動の予測についても、一層の精査のうえ、記載します。</p>
測定品	単位	会評	環境基準の達成状況																				
ベンゼン	(μ g/m ³)	0.68	○																				
トリクロロエチレン	(μ g/m ³)	0.27	○																				
テトラクロロエチレン	(μ g/m ³)	0.091	○																				
ジクロロメタン	(μ g/m ³)	2.8	○																				

番号	市民等からの意見	事業者の見解
22	<p>p38 ダイオキシン類大気調査結果が若宮大通公園の値しかない</p> <p>【（配慮書では）市はダイオキシン類大気調査を R6 年度に 3 地点で調査し、若宮大通公園（道路沿道）0.014pg-TEQ/m³、港陽測定局（●発生源周辺）0.023、守山保健センター（一般環境）0.0153。調査地点ごとの年間平均値の濃度範囲は、0.014～0.023pg-TEQ/m³と公表しています。R5 年度は、同じ 3 地点で 0.041、0.040、0.015 と公表しています。なぜ 3 地点調査しているのに、最小値の若宮大通公園しか示さないのですか。】 p130 の意見に対し、【名古屋市が実施した大気中のダイオキシン類の調査結果については、事業実施想定区域から最も近い若宮大通公園の値を掲載しました。方法書では、若宮大通公園の値に加え、守山保健センターの値も掲載しました。】 p131 と見解がありました。確かに方法書 p38 には、大気中のダイオキシン類の調査結果として若宮大通公園と守山保健センターの値が掲載してありますが、なぜ 3 地点中の 2 点を選んだのかがわかりません。また、若宮大通公園（道路沿道）と守山保健センター（一般環境）と地点の属性ぐらいは追加してください。</p>	<p>図 4-1-6 に示すとおり、調査地域及びその周辺の一般局及び自排局を対象に測定結果を整理しています。港陽測定局は港区にあり、調査地域及びその周辺から離れた位置にあるため、掲載していません。</p> <p>地点の属性は、方法書 p32 図 4-1-6 に記載しています。</p>
23	<p>p39 環境騒音 H 元年度結果は古すぎる。</p> <p>【既に 2025（令和 7）年 9 月 1 日 令和 6 年度一般環境騒音実態監視結果が公表されています。「本市では、市内の環境騒音の状況を把握するため、概ね 5 年ごとに一般環境騒音の実態監視を行っています。」とあるので、しょうがない面もありますが、方法書からは新しい資料とすべきです。】 p130 との意見に対し【記載のとおり、資料の収集は令和 7 年 5 月末時点で入手可能な資料を用いて整理しています。ご指摘の「令和 6 年度一般環境騒音実態監視結果」については、方法書 p39 に記載しました。】 p131 と見解がありますが、配慮書 p31 記載の「令和元年度環境騒音調査結果」がもうその時点で 5 年以上経過しているため、もうそろそろ 6 年度の調査結果が公表されるのではないかと考えた対応が必要でした。</p>	<p>配慮書は令和 7 年 5 月末時点で入手可能な資料を用いて整理しているため、「令和元年度環境騒音調査結果」を記載しました。</p> <p>方法書は令和 7 年 11 月末時点で入手可能な資料を用いて整理しており、p39 に「令和 6 年度一般環境騒音調査結果」を記載しています。</p>

番号	市民等からの意見	事業者の見解																																																																																
24	<p>p41 在来線の騒音は千種2丁目だけか</p> <p>【(配慮書では)「調査地域の周辺における在来鉄道騒音の～令和3年度の調査結果は、軌道の中心より12.5m地点及び25m地点ともに58dBである。」とありますが、出典では、中央本線だけで8地点調査、そのうち14・掘割を選ばず13・高架を選んだ理由は何ですか。掘割の場合の高さ別騒音の現地調査が必要です。】との意見に答えずに、【事業実施想定区域から最も近い調査地点である「13・千種2丁目」の結果を掲載しました。方法書についても同様です。】と見解が示されましたが、「14・出来町三丁目」の掘割構造では、57、52dBという小さな値になっています。</p> <p>つまり、現状のJR線の騒音が58dBと実際の騒音57、52dBより大きいと勘違いさせるものです。文献調査では、同じ掘割構造の方が現実を表しているはずです。それにしても、市の実態調査では不十分なので、今回のように高層ビルを沿線に立てる場合の掘割の高さ別現地調査を求めているのです。</p> <div data-bbox="815 472 1384 507" style="text-align: center;"> <p>名古屋市の騒音 在来線の騒音・振動編 (令和3年度)</p> </div> <table border="1" data-bbox="689 520 1442 746"> <thead> <tr> <th rowspan="2">地点 番号</th> <th rowspan="2">路線名</th> <th colspan="2">調査地点</th> <th rowspan="2">軌道 構造</th> <th rowspan="2">測定側</th> <th colspan="2">等価騒音レベル 【L_{eq}】(dB)</th> <th colspan="2">最大騒音レベル 【L_{max}】(dB)</th> <th colspan="2">振動レベル 【V_L】(dB)</th> <th rowspan="2">列車 本数 (昼間)</th> <th rowspan="2">列車 速度 (km/h)</th> <th rowspan="2">軌道高 (m)</th> </tr> <tr> <th>12.5m</th> <th>25m</th> <th>12.5m</th> <th>25m</th> <th>12.5m</th> <th>25m</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>11</td> <td>JR 中央本線</td> <td>中区</td> <td>金山五丁目</td> <td>高架</td> <td>上り側</td> <td>55*</td> <td>55</td> <td>69*</td> <td>70</td> <td>54*</td> <td>48</td> <td>309</td> <td>76</td> <td>7</td> </tr> <tr> <td>12</td> <td>JR 中央本線</td> <td>昭和区</td> <td>鶴舞二丁目</td> <td>高架</td> <td>上り側</td> <td>-</td> <td>57</td> <td>-</td> <td>73</td> <td>-</td> <td>52</td> <td>309</td> <td>80</td> <td>5</td> </tr> <tr style="border: 2px solid red;"> <td>13</td> <td>JR 中央本線</td> <td>千種区</td> <td>千種二丁目</td> <td>高架</td> <td>上り側</td> <td>58</td> <td>58</td> <td>75</td> <td>73</td> <td>52</td> <td>46</td> <td>309</td> <td>94</td> <td>5.5</td> </tr> <tr> <td>14</td> <td>JR 中央本線</td> <td>東区</td> <td>出来町三丁目</td> <td>掘割</td> <td>上り側</td> <td>57*</td> <td>52</td> <td>72*</td> <td>67</td> <td>51*</td> <td>46</td> <td>309</td> <td>88</td> <td>-6</td> </tr> </tbody> </table>	地点 番号	路線名	調査地点		軌道 構造	測定側	等価騒音レベル 【L _{eq} 】(dB)		最大騒音レベル 【L _{max} 】(dB)		振動レベル 【V _L 】(dB)		列車 本数 (昼間)	列車 速度 (km/h)	軌道高 (m)	12.5m	25m	12.5m	25m	12.5m	25m	11	JR 中央本線	中区	金山五丁目	高架	上り側	55*	55	69*	70	54*	48	309	76	7	12	JR 中央本線	昭和区	鶴舞二丁目	高架	上り側	-	57	-	73	-	52	309	80	5	13	JR 中央本線	千種区	千種二丁目	高架	上り側	58	58	75	73	52	46	309	94	5.5	14	JR 中央本線	東区	出来町三丁目	掘割	上り側	57*	52	72*	67	51*	46	309	88	-6
地点 番号	路線名			調査地点				軌道 構造	測定側	等価騒音レベル 【L _{eq} 】(dB)		最大騒音レベル 【L _{max} 】(dB)					振動レベル 【V _L 】(dB)		列車 本数 (昼間)	列車 速度 (km/h)	軌道高 (m)																																																													
		12.5m	25m	12.5m	25m	12.5m	25m																																																																											
11	JR 中央本線	中区	金山五丁目	高架	上り側	55*	55	69*	70	54*	48	309	76	7																																																																				
12	JR 中央本線	昭和区	鶴舞二丁目	高架	上り側	-	57	-	73	-	52	309	80	5																																																																				
13	JR 中央本線	千種区	千種二丁目	高架	上り側	58	58	75	73	52	46	309	94	5.5																																																																				
14	JR 中央本線	東区	出来町三丁目	掘割	上り側	57*	52	72*	67	51*	46	309	88	-6																																																																				

番号	市民等からの意見	事業者の見解
26	<p>p47 駐車場整備地区</p> <p>【「事業実施想定区域には、駐車場整備地区の指定がある。」という事実だけではなく、その指定によりどれだけの駐車場台数を確保する必要があるのか、それは計画の 450 台もいるのか、それとも特例で、もっと少なくてもいいのかを調べたのか、そもそも名古屋市駐車場条例の適用外なのかなどを追記してください。「名古屋市都市計画マスタープラン 2030」では～ウォークアブルな町が実現…路面公共交通がまちをシームレスにつなぎ…」p39 としているほど、全体として自動車利用の推進は消え、公共交通優先が叫ばれています。】p132 の意見に対し、【共同住宅に対しては「名古屋市中高層建築物の建築に係る紛争の予防及び調整に関する条例」、店舗に対しては「名古屋市駐車場条例」に基づく付置義務台数を上回る台数を整備する計画です。】p133 の見解ですが、450 台もの具体的な数値の内訳を示してください。</p> <p>また、450 台のうち、共同住宅用は何台で、店舗用は何台なのか内訳を示してください。</p> <p>たとえば、共同住宅 450 戸に対しては、$450 \times 1/2 \rightarrow 1/3 \times 0.3 = 68 \rightarrow 45$（令和 2 年から共同住宅型集合建築物の入居者用駐車場は 1/2 が 1/3 になりました）と 45 台の付置義務だけです（付置義務駐車場見直しパンフレット）、1 家に 1 台という現状では、外部の貸駐車場を探しまわるしかないのではないですか。</p>	<p>方法書に記載の駐車場台数 450 台は最大数であり、詳細については今後、検討する計画です。共同住宅、店舗それぞれについて、条例に基づく必要台数を上回る台数を整備する計画です。</p>
27	<p>p69 保育園 1～4 が西側に隣接</p> <p>【（配慮書では）学校・病院・コミュニティ施設等で、保育園 1～4 が西側に隣接しており、交通安全などに格段の配慮が必要です。少なくとも通勤通学の現状調査が必要です。】p132 の意見に対し、【周辺に学校、病院、コミュニティ施設が複数存在することから、工事に際し、安全の確保に配慮した計画とします。～周辺の歩行者・自転車の状況や通学路の状況については、今後の現況調査において把握に努めます。】p133 との見解ですが、コミュニティ施設が複数存在すると「等」を除外したために、保育園の交通安全・送り迎えなどに格段の配慮の意見が伝わっていません。配慮書 p69 には「学校・病院・コミュニティ施設等」の表があり、その最初に「保育所・こども園が 4 箇所」と明記してあります。このため、現況調査（安全性）p99 では、通学路だけではなく、通園路を追加し、歩行者・自転車の状況だけでなく、ベビーカーの状況を歩行者の内訳として追加してください。</p>	<p>方法書 p132 に示した見解は、方法書 p69 表 4-2-7 の施設全体を対象としており、保育所・こども園も含んでいます。方法書 p16 に記載の「工事関係車両の走行に伴う交通安全の確保」に関する環境の保全の見地から配慮した内容を実行し、工事中の安全確保に努めます。</p> <p>また、事業予定地周辺で行う歩行者・自転車交通量調査では、ベビーカー利用者についても調査の対象とします。</p>
28	<p>配慮書 p90 大気・予測場所は地上 1.5m だけ？</p> <p>【（配慮書では）予測場所は「50mメッシュの格子点で予測を行なった。予測高さは地上 1.5m とした。」とありますが（方法書 p90 では具体的な高さはない）、事業実施想定区域は中央本線千種駅の西側の道路をすぐ真横であり、掘割式ホームに年間 931 万人を超える乗客 p60 が利用しています。大気汚染物質の滞留が考えられるため、現地調査、予測については、掘割式ホーム上の汚染状況を確認する必要があります。】p134 との意見に対し、【JR 千種駅は掘割構造であるものの、密閉</p>	<p>方法書 p135 に記載の見解と同様となりますが、JR 千種駅は掘割構造であるものの、密閉されておらず、電車の走行による大気の攪乱もあるため、事業予定地内で稼働する建設機械からの排出ガスが、ホーム内に長期的に滞留すると</p>

番号	市民等からの意見	事業者の見解
	<p>されておらず、電車の走行による大気の大攪乱もあるため、年平均値への影響は小さいと考えられます。なお、JR千種駅のホームは敷地境界から25m程度離れており、配慮書に記載した敷地境界付近での予測値より大きくなることは考えにくいです。】p135 との見解ですが、大気汚染物質の滞留が考えられるかどうかは判明しないため、まず現地調査でそのことを確認し、必要なら予測をすることを求めたものです。このままでは影響が小さいか大きいかどうか考えるかの見解の相違にしかありません。ホームでの現地調査がまず必要です。</p>	<p>は考えにくく、事業予定地近傍より高濃度になるとは考えていません。大気質の予測は、方法書p90に記載のとおり、大気拡散モデルに基づき、事業予定地を中心に平面的な濃度分布を示し、予測高さは一般的な地上1.5mを想定しています。なお、大気質濃度の現況把握は、方法書p89に記載のとおり、事業予定地周辺の常監局データを整理して行います。</p>
29	<p>p85、89 大気の滞留と考えられる掘割式ホームでの予測を 環境影響評価の項目として抽出した環境要素と影響要因の関連の表 p85 で、工事中に建設機械稼働、工事車両走行によるNO₂、SPMを選定し、その予測は配慮書では地上1.5mだけということですが、中央本線千種駅のすぐ真横であり、掘割式ホームに大気汚染物質の滞留が考えられるため、ホーム上の人への影響を検討するために、それ以下の深さの予測を行ってください。</p> <p>環境影響評価の項目として抽出した環境要素と影響要因の関連の表 p85 で、大気汚染物質の滞留が考えられる掘割式ホームでの予測が読み取れません。そもそも調査の手法 p89 で、大気質の現地調査は既存資料調査で「常監局データの整理」だけ、現地調査は「周辺に負える交通量及び走行速度の現況把握」だけであり、大気質は現地調査もしないことに問題があります。特に掘割式ホームの汚染状況を現地調査で確認してください。</p> <p>なお、調査手法で工事中の予測場所が、解体等・建設機械稼働ともに「事業予定地周辺」p90と漠然とした表現ですが、工事車両の走行「予定地周辺の地点」と明記してあるのとは異なります。いい目で見れば予定地周辺の等濃度レベル線を示すことだと理解します。それを文章化してください。また、細かなことですが、予測地点の高さを明記してください（通常は地上1.5mでの予測、配慮書でも1.5mです）。千種駅ホームでの予測は行わないのかの疑問が残ります。</p>	<p>は考えにくく、事業予定地近傍より高濃度になるとは考えていません。大気質の予測は、方法書p90に記載のとおり、大気拡散モデルに基づき、事業予定地を中心に平面的な濃度分布を示し、予測高さは一般的な地上1.5mを想定しています。なお、大気質濃度の現況把握は、方法書p89に記載のとおり、事業予定地周辺の常監局データを整理して行います。</p>
30	<p>p87 環境影響評価の項目として選定しなかった理由（土壌） 環境影響評価の項目として選定しなかった理由（土壌）で、「工事中で過去使用PCBは漏洩等の事故はない、地歴からその他の特定有害物質は存在しない」p87のために選定しないということですが、リニア中央新幹線などの例をみると、こうした理由は同じで、予測項目にはしていませんが、大規模な掘削工事を行うと、砒素、ふっ素、鉛などを含む汚染土壌が発生し、掘削残土の土壌調査をすることが常識となっています。土壌を環境影響評価項目に選定し、土壌調査の頻度、調査項目、評価方法などを明記してください。そのことは、見解p151にも「掘削残土の搬出に際しては、関係法令に基づき土壌調査を行い、適切に処理します。」と明記してあります。</p>	<p>調査地域内に形質変更時要届出区域1箇所が存在するものの、事業予定地の地歴等から、事業予定地内に汚染土壌が存在する可能性は低いと考え、環境影響評価項目に選定していません。ただし、工事中の掘削残土の搬出に際しては、関係法令に基づき土壌調査を行い、汚染が確認された場合には、適切に処理する計画です。</p>

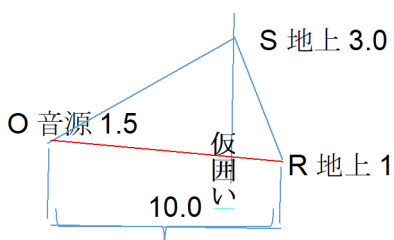
番号	市民等からの意見	事業者の見解																																																																																																																																																																																																																										
31	<p>p91 風害の予測方法は3次元流体解析でいいのか 風害の存在時の予測方法は「3次元流体解析による予測」p91となっていますが、その予測高さは何mなのか、明記してください。また、この予測方法の事例があれば示してください。 190mの高さという大規模な建物では、模型モデルによる予測を行うのが普通ではないですか。</p>	<p>風害の予測は、事業予定地周辺の中高層建築物高さを考慮し、地上1.5mで行います。 3次元流体解析による予測は、名古屋市環境影響評価技術指針に掲載された方法であり、「(仮称)栄一丁目御園座共同ビル計画」建設事業に係る環境影響評価評価において採用されています。</p>																																																																																																																																																																																																																										
32	<p>p90 配慮書 p92 建設機械の排出係数は対策型か 【建設機械の排出係数は「技術手法に基づき算出した。」と「二次排出ガス対策型の建設機械を使用することを前提とした。」とは矛盾しないのですか。排出ガス諸元は確かに「技術手法」に基づいて計算し、予測にも用いているようですが対策型の排出係数ではありません。】p134の意見に対し、【出典とした「道路環境影響評価の技術手法」には、排出ガス対策型建設機械に搭載された機関について、代表的なISO-C1モードにおける平均燃料消費率が掲載されており、この値を用いて排出係数を算出しています。】p135との見解で、当方の勘違いもありましたが、出典では、定格出力別に、2次排出ガス対策型、1次排出ガス対策型、排出ガス未対策型別に示されています。配慮書p93では表の備考で23種のうち「対策型」(注3で、2次排出ガス対策型とわかる)が16種2/3だけで「前提とした」と言えるほどのことではありません。7種は「未対策型」です。 2次基準値が2010(平成22)年9月指定終了で25機種が指定され、それ以降は16年間、3次基準値(みなし基準を含む)の指定がされています。 なお、配慮書表5-1-5(1)のままでは、燃料消費量(1/h・台)からNOx排出量(m³/年)の算出方法が分からないので、準備書では資料編などで、予測</p>	<p>配慮書 5-1-5(1) 排出ガス諸元(窒素酸化物:A案)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>建設機械名</th> <th>規格</th> <th>定格出力(kW)</th> <th>年間稼働延べ台数(台)</th> <th>標準運転時間(時/日)</th> <th>燃料消費量(1/h・台)</th> <th>窒素酸化物排出量(m³/年)</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>アースドリル</td><td>18.5t</td><td>235.3</td><td>200</td><td>5.91</td><td>21.88</td><td>583.26</td><td>-</td></tr> <tr><td>グラブシェン</td><td>30t</td><td>122</td><td>450</td><td>6.40</td><td>17.57</td><td>1,141.09</td><td>-</td></tr> <tr><td>クローラクレーン</td><td>100t</td><td>271</td><td>75</td><td>6.00</td><td>20.60</td><td>81.90</td><td>対策型</td></tr> <tr><td>クローラクレーン</td><td>120t</td><td>247</td><td>50</td><td>6.00</td><td>18.77</td><td>49.76</td><td>対策型</td></tr> <tr><td>クローラクレーン</td><td>70t</td><td>213</td><td>25</td><td>6.00</td><td>16.19</td><td>21.46</td><td>対策型</td></tr> <tr><td>コンクリートポンプ車</td><td>36m³/h</td><td>287</td><td>200</td><td>6.79</td><td>18.94</td><td>579.77</td><td>-</td></tr> <tr><td>コンクリートミキサー車</td><td>10t</td><td>195</td><td>400</td><td>5.00</td><td>11.51</td><td>518.94</td><td>-</td></tr> <tr><td>ダンプトラック</td><td>10t</td><td>279</td><td>575</td><td>5.93</td><td>11.16</td><td>858.00</td><td>-</td></tr> <tr><td>バイルドライブ</td><td>136t</td><td>147</td><td>75</td><td>5.73</td><td>64.09</td><td>620.89</td><td>-</td></tr> <tr><td>バイルドライブ</td><td>136t</td><td>147</td><td>100</td><td>6.00</td><td>11.03</td><td>149.19</td><td>-</td></tr> <tr><td>バックホウ</td><td>0.1m³</td><td>19</td><td>450</td><td>5.83</td><td>2.74</td><td>60.01</td><td>対策型</td></tr> <tr><td>バックホウ</td><td>0.45m³</td><td>67</td><td>900</td><td>5.83</td><td>9.65</td><td>446.27</td><td>対策型</td></tr> <tr><td>バックホウ</td><td>0.4m³</td><td>69</td><td>275</td><td>5.83</td><td>9.94</td><td>140.43</td><td>対策型</td></tr> <tr><td>バックホウ</td><td>0.4m³</td><td>69</td><td>100</td><td>6.00</td><td>5.18</td><td>27.36</td><td>対策型</td></tr> <tr><td>バックホウ</td><td>0.5m³</td><td>62.5</td><td>25</td><td>5.83</td><td>10.94</td><td>14.05</td><td>対策型</td></tr> <tr><td>バックホウ</td><td>0.5m³</td><td>71</td><td>75</td><td>5.83</td><td>6.32</td><td>24.36</td><td>対策型</td></tr> <tr><td>バックホウ</td><td>0.7m³</td><td>107</td><td>125</td><td>5.83</td><td>15.41</td><td>98.99</td><td>対策型</td></tr> <tr><td>ラフテレーンクレーン</td><td>25t</td><td>201</td><td>175</td><td>6.00</td><td>15.08</td><td>139.87</td><td>対策型</td></tr> <tr><td>ラフテレーンクレーン</td><td>50t</td><td>272</td><td>200</td><td>6.00</td><td>20.40</td><td>216.31</td><td>対策型</td></tr> <tr><td>ラフテレーンクレーン</td><td>50t</td><td>276</td><td>50</td><td>6.00</td><td>20.70</td><td>54.87</td><td>対策型</td></tr> <tr><td>ラフテレーンクレーン</td><td>60t</td><td>283</td><td>200</td><td>6.00</td><td>21.23</td><td>225.06</td><td>対策型</td></tr> <tr><td>ラフテレーンクレーン</td><td>60t</td><td>275</td><td>25</td><td>6.00</td><td>20.63</td><td>27.34</td><td>対策型</td></tr> <tr><td>全旋回</td><td>RT150AII</td><td>147</td><td>25</td><td>5.83</td><td>21.17</td><td>27.28</td><td>対策型</td></tr> <tr><td colspan="6">排出量合計</td><td>6,106.44</td><td></td></tr> </tbody> </table> <p>注)1:標準運転時間は、「令和7年度版 建設機械等損料表」(一般社団法人 日本建設機械施工協会、令和7年)における年間標準運転時間及び年間標準運転日数等より算出した。 2:燃料消費量は、定格出力と「令和7年度版 建設機械等損料表」(一般社団法人 日本建設機械施工協会、令和7年)における運転1時間当たりの燃料消費率より算出した。 3:備考に示す「対策型」とは二次排出ガス対策型を、「-」とは排出ガス未対策型をいう。</p> <p>表-2.5.9 ISO-C1モードにおける平均燃料消費率(h)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>定格出力</th> <th>二次排出ガス対策型</th> <th>一次排出ガス対策型 排出ガス未対策型</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>～ 15 kW</td> <td>285 g/kW・h</td> <td>296 g/kW・h</td> </tr> <tr> <td>15 ～ 30 kW</td> <td>265 g/kW・h</td> <td>279 g/kW・h</td> </tr> <tr> <td>30 ～ 60 kW</td> <td>238 g/kW・h</td> <td>244 g/kW・h</td> </tr> <tr> <td>60 ～ 120 kW</td> <td>234 g/kW・h</td> <td>239 g/kW・h</td> </tr> <tr> <td>120 kW ～</td> <td>229 g/kW・h</td> <td>237 g/kW・h</td> </tr> </tbody> </table> <p>道路環境影響評価の技術手法 p2-5-20</p>	建設機械名	規格	定格出力(kW)	年間稼働延べ台数(台)	標準運転時間(時/日)	燃料消費量(1/h・台)	窒素酸化物排出量(m ³ /年)	備考	アースドリル	18.5t	235.3	200	5.91	21.88	583.26	-	グラブシェン	30t	122	450	6.40	17.57	1,141.09	-	クローラクレーン	100t	271	75	6.00	20.60	81.90	対策型	クローラクレーン	120t	247	50	6.00	18.77	49.76	対策型	クローラクレーン	70t	213	25	6.00	16.19	21.46	対策型	コンクリートポンプ車	36m ³ /h	287	200	6.79	18.94	579.77	-	コンクリートミキサー車	10t	195	400	5.00	11.51	518.94	-	ダンプトラック	10t	279	575	5.93	11.16	858.00	-	バイルドライブ	136t	147	75	5.73	64.09	620.89	-	バイルドライブ	136t	147	100	6.00	11.03	149.19	-	バックホウ	0.1m ³	19	450	5.83	2.74	60.01	対策型	バックホウ	0.45m ³	67	900	5.83	9.65	446.27	対策型	バックホウ	0.4m ³	69	275	5.83	9.94	140.43	対策型	バックホウ	0.4m ³	69	100	6.00	5.18	27.36	対策型	バックホウ	0.5m ³	62.5	25	5.83	10.94	14.05	対策型	バックホウ	0.5m ³	71	75	5.83	6.32	24.36	対策型	バックホウ	0.7m ³	107	125	5.83	15.41	98.99	対策型	ラフテレーンクレーン	25t	201	175	6.00	15.08	139.87	対策型	ラフテレーンクレーン	50t	272	200	6.00	20.40	216.31	対策型	ラフテレーンクレーン	50t	276	50	6.00	20.70	54.87	対策型	ラフテレーンクレーン	60t	283	200	6.00	21.23	225.06	対策型	ラフテレーンクレーン	60t	275	25	6.00	20.63	27.34	対策型	全旋回	RT150AII	147	25	5.83	21.17	27.28	対策型	排出量合計						6,106.44		定格出力	二次排出ガス対策型	一次排出ガス対策型 排出ガス未対策型	～ 15 kW	285 g/kW・h	296 g/kW・h	15 ～ 30 kW	265 g/kW・h	279 g/kW・h	30 ～ 60 kW	238 g/kW・h	244 g/kW・h	60 ～ 120 kW	234 g/kW・h	239 g/kW・h	120 kW ～	229 g/kW・h	237 g/kW・h
建設機械名	規格	定格出力(kW)	年間稼働延べ台数(台)	標準運転時間(時/日)	燃料消費量(1/h・台)	窒素酸化物排出量(m ³ /年)	備考																																																																																																																																																																																																																					
アースドリル	18.5t	235.3	200	5.91	21.88	583.26	-																																																																																																																																																																																																																					
グラブシェン	30t	122	450	6.40	17.57	1,141.09	-																																																																																																																																																																																																																					
クローラクレーン	100t	271	75	6.00	20.60	81.90	対策型																																																																																																																																																																																																																					
クローラクレーン	120t	247	50	6.00	18.77	49.76	対策型																																																																																																																																																																																																																					
クローラクレーン	70t	213	25	6.00	16.19	21.46	対策型																																																																																																																																																																																																																					
コンクリートポンプ車	36m ³ /h	287	200	6.79	18.94	579.77	-																																																																																																																																																																																																																					
コンクリートミキサー車	10t	195	400	5.00	11.51	518.94	-																																																																																																																																																																																																																					
ダンプトラック	10t	279	575	5.93	11.16	858.00	-																																																																																																																																																																																																																					
バイルドライブ	136t	147	75	5.73	64.09	620.89	-																																																																																																																																																																																																																					
バイルドライブ	136t	147	100	6.00	11.03	149.19	-																																																																																																																																																																																																																					
バックホウ	0.1m ³	19	450	5.83	2.74	60.01	対策型																																																																																																																																																																																																																					
バックホウ	0.45m ³	67	900	5.83	9.65	446.27	対策型																																																																																																																																																																																																																					
バックホウ	0.4m ³	69	275	5.83	9.94	140.43	対策型																																																																																																																																																																																																																					
バックホウ	0.4m ³	69	100	6.00	5.18	27.36	対策型																																																																																																																																																																																																																					
バックホウ	0.5m ³	62.5	25	5.83	10.94	14.05	対策型																																																																																																																																																																																																																					
バックホウ	0.5m ³	71	75	5.83	6.32	24.36	対策型																																																																																																																																																																																																																					
バックホウ	0.7m ³	107	125	5.83	15.41	98.99	対策型																																																																																																																																																																																																																					
ラフテレーンクレーン	25t	201	175	6.00	15.08	139.87	対策型																																																																																																																																																																																																																					
ラフテレーンクレーン	50t	272	200	6.00	20.40	216.31	対策型																																																																																																																																																																																																																					
ラフテレーンクレーン	50t	276	50	6.00	20.70	54.87	対策型																																																																																																																																																																																																																					
ラフテレーンクレーン	60t	283	200	6.00	21.23	225.06	対策型																																																																																																																																																																																																																					
ラフテレーンクレーン	60t	275	25	6.00	20.63	27.34	対策型																																																																																																																																																																																																																					
全旋回	RT150AII	147	25	5.83	21.17	27.28	対策型																																																																																																																																																																																																																					
排出量合計						6,106.44																																																																																																																																																																																																																						
定格出力	二次排出ガス対策型	一次排出ガス対策型 排出ガス未対策型																																																																																																																																																																																																																										
～ 15 kW	285 g/kW・h	296 g/kW・h																																																																																																																																																																																																																										
15 ～ 30 kW	265 g/kW・h	279 g/kW・h																																																																																																																																																																																																																										
30 ～ 60 kW	238 g/kW・h	244 g/kW・h																																																																																																																																																																																																																										
60 ～ 120 kW	234 g/kW・h	239 g/kW・h																																																																																																																																																																																																																										
120 kW ～	229 g/kW・h	237 g/kW・h																																																																																																																																																																																																																										

番号	市民等からの意見	事業者の見解																																																																																																
	条件から、予測結果の算出方法を分かり易く記載してください。振動や騒音予測の問題と同じようなことが起こっているかもしれません。																																																																																																	
33	<p>p90 建設機械の排出係数でダンプトラックの「対策型」が0台？</p> <p>【（配慮書では）ダンプトラックの「対策型」が0台ですが、2025年7月現在、39機種が排出ガス対策型建設機械に指定されています。なぜ、この排出ガス対策型建設機械のダンプトラックを使用しないのですか。】p134の意見に対し、【ダンプトラックについては排出ガス対策型の指定機種はあるものの、現時点では十分に普及されておらず、事業者の努力によっても調達不可能な場合も考えられることから、予測においては非対策型の原単位を使用しました。なお、工事計画の検討に当たり、可能な限り最新の排出ガス対策型を使用する計画としています。】p135との見解ですが、そもそも、道路環境影響評価の技術手法は平成24年度版とはいえ、排出ガス対策型の指定は、1次基準値の指定が平成15年12月指定終了で8機種指定され、2次基準値が2010(平成22)年9月指定終了で25機種が指定され、それ以降の3次基準値（みなし基準を含む）の指定は6機種だけです。2次基準値指定の33機種は既に15年以上経過しています。これが「十分に普及されておらず」というのは単なる言い訳です。道路環境影響評価の技術手法の改定が遅れているだけです。その間は発注者の責任として、発注条件として「ダンプトラックは3次排出対策型を使用すること」とすれば済むことで、事業者の努力によっても調達不可能ではなく、事業者の決断だけのことです。</p>	<p>今後の工事計画の検討においては、対策型ダンプトラックの使用を原則とした調達方針とします。</p>																																																																																																
<div style="text-align: center;"> <p>表 5-1-5(1) 排出ガス諸元（窒素酸化物：A案）</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;"> <p>配慮書 p93 方法書にはない</p> </div> </div> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th>建設機械名</th> <th>規格</th> <th>定格出力 (kW)</th> <th>年間稼働延べ台数 (台)</th> <th>標準運転時間 (時/日)</th> <th>燃料消費量 (l/h・台)</th> <th>窒素酸化物排出量 (m³/年)</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>アースドリル</td> <td>18.5t</td> <td>235.3</td> <td>200</td> <td>5.91</td> <td>21.88</td> <td>583.26</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>クラムシェル</td> <td>30t</td> <td>122</td> <td>450</td> <td>6.40</td> <td>17.57</td> <td>1,141.09</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>クローラクレーン</td> <td>100t</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>クローラクレーン</td> <td>120t</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>クローラクレーン</td> <td>70t</td> <td>213</td> <td>25</td> <td>6.00</td> <td>16.19</td> <td>21.46</td> <td>対策型</td> </tr> <tr> <td>コンクリートポンプ車</td> <td>36m³/m</td> <td>287</td> <td>200</td> <td>6.79</td> <td>18.94</td> <td>579.77</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>コンクリートミキサー車</td> <td>10t</td> <td>195</td> <td>400</td> <td>5.00</td> <td>11.51</td> <td>518.94</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>ダンプトラック</td> <td>10t</td> <td>279</td> <td>575</td> <td>5.93</td> <td>11.16</td> <td>858.00</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>ハイルドライブ</td> <td>136t</td> <td>147</td> <td>75</td> <td>5.73</td> <td>64.09</td> <td>620.89</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>ハイルドライブ</td> <td>136t</td> <td>147</td> <td>100</td> <td>6.00</td> <td>11.03</td> <td>149.19</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>バックホウ</td> <td>0.1m³</td> <td>19</td> <td>450</td> <td>5.83</td> <td>2.74</td> <td>60.01</td> <td>対策型</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center; margin-top: 10px;">注) 3 対策型とは2次排出ガス対策型</p>			建設機械名	規格	定格出力 (kW)	年間稼働延べ台数 (台)	標準運転時間 (時/日)	燃料消費量 (l/h・台)	窒素酸化物排出量 (m ³ /年)	備考	アースドリル	18.5t	235.3	200	5.91	21.88	583.26	-	クラムシェル	30t	122	450	6.40	17.57	1,141.09	-	クローラクレーン	100t							クローラクレーン	120t							クローラクレーン	70t	213	25	6.00	16.19	21.46	対策型	コンクリートポンプ車	36m ³ /m	287	200	6.79	18.94	579.77	-	コンクリートミキサー車	10t	195	400	5.00	11.51	518.94	-	ダンプトラック	10t	279	575	5.93	11.16	858.00	-	ハイルドライブ	136t	147	75	5.73	64.09	620.89	-	ハイルドライブ	136t	147	100	6.00	11.03	149.19	-	バックホウ	0.1m ³	19	450	5.83	2.74	60.01	対策型
建設機械名	規格	定格出力 (kW)	年間稼働延べ台数 (台)	標準運転時間 (時/日)	燃料消費量 (l/h・台)	窒素酸化物排出量 (m ³ /年)	備考																																																																																											
アースドリル	18.5t	235.3	200	5.91	21.88	583.26	-																																																																																											
クラムシェル	30t	122	450	6.40	17.57	1,141.09	-																																																																																											
クローラクレーン	100t																																																																																																	
クローラクレーン	120t																																																																																																	
クローラクレーン	70t	213	25	6.00	16.19	21.46	対策型																																																																																											
コンクリートポンプ車	36m ³ /m	287	200	6.79	18.94	579.77	-																																																																																											
コンクリートミキサー車	10t	195	400	5.00	11.51	518.94	-																																																																																											
ダンプトラック	10t	279	575	5.93	11.16	858.00	-																																																																																											
ハイルドライブ	136t	147	75	5.73	64.09	620.89	-																																																																																											
ハイルドライブ	136t	147	100	6.00	11.03	149.19	-																																																																																											
バックホウ	0.1m ³	19	450	5.83	2.74	60.01	対策型																																																																																											

番号	市民等からの意見	事業者の見解
34	<p>p93 建設騒音の予測時期</p> <p>建設騒音の予測時期は「各工種別工事区分について、騒音の影響が最も大きくなると予想される時期」p93とありますが、通常は、配慮書（資料-3）の例で明らかのように、事業地全体の建設機械の発生量（合成騒音レベル）が最大の時としていることがほとんどです。しかし、大きな騒音源が敷地境界線に近い場合に問題が起きていることが多いため、準備書では、そうした時期を選定するように「敷地境界に主要な騒音源が近づく時期」としてください。建設振動p95でも同じです。</p>	<p>「名古屋市環境影響評価技術指針解説書」（令和7年2月名古屋市環境局）では、「建設工事手順あるいは全体工程表に基づき、投入される建設機械の種類、能力、台数を設定した後、騒音（振動）影響が最も大きくなると思われる時期（騒音（振動）の大きい重機類等の稼働台数が最も多い時期や工事車両の運行台数が最大となる時期等）を対象とする。」とあるため、方法書に記載のとおり「各工種別工事区分について、騒音（振動）の影響が最も大きくなると予想される時期」とします。</p> <p>なお、敷地境界線に近い場所で建設機械が稼働することによる影響は、環境保全措置として、回避・低減方針を記載します。</p>
35	<p>p137(配慮書 p 資料 47)建設工事騒音の回折効果（行路差 δ）が確認できない</p> <p>【（配慮書では）回折減衰の予測式だけは記載してありますが、予測条件のNフレネル数を算定するためのδ行路差が分かりません。算定できるように、主要な発生源から最大騒音レベル地点までの距離を明記してください。</p> <p>名古屋都市高速道路の出入り口の追加が環境影響評価対象外だとされ、正式な環境影響評価は行なわれませんでした。地元説明や市議会の説明に必要として名古屋市の依頼により、名古屋高速道路公社は環境予測を行い、都市計画変更も行いました。ところが、名古屋高速道路公社は2024年6月に、都心アクセス関連事業（新洲崎先地区、黄金地区、栄・丸田町地区）では、騒音予測結果に誤りがあると公表しました。</p> <p>新洲崎地区では最大7dB、黄金地区では最大5dB、栄・丸田地区では最大3dB増加し、いずれの地区においても必要な環境保全対策を講じないと環境基準を満足しないというひどい間違いでし</p>	<p>準備書で改めて予測を行うため、その際は仮囲いと敷地境界線の位置がわかるよう、断面図の概要を記載します。</p>



番号	市民等からの意見	事業者の見解
	<p>た。こうしたことが起こらないよう、自分たちで確認できることは確認すべきです。建設騒音予測は回折減衰の行路差が正確に出せなければ、確認のしようがありません。】p136の意見に対し、【主要な音源と仮囲い、最大値出現地点の位置が分かるように、位置図を以下に示しました。】p137と見解が示されました。しかし、この位置図 p137, 139 は平面図であり、仮囲いと敷地境界線の微妙な断面の位置関係がわかりません、断面図の概要を示して、主要な音源①、②、③までの距離を記載して行程差δを示してください。</p>	
36	<p>p142(配慮書 p123) 建設工事振動はどう確認したのか 【(配慮書では) 建設工事振動の予測式だけは、「振動伝播理論式を用いた〈予測式の詳細は、資料5-2 (p資料51)参照」とあり、記載してあるが、建設機械の配置図 p123, p124 があるだけです。主要な発生源から最大振動レベル地点までの距離を明記してください。図面に縮尺が書いてあるからいいだろうということでは確認できません。建設振動予測は配置図上の距離が正確に出せなければ、確認のしようがありません。】p142との意見に対し、【主要な振動減と最大値出現の位置がわかるように、位置図を以下に示しました。】p143と見解が示されました。主要な振動源①、②までの距離を記載してください。</p>	<p>方法書 p143, 145 の平面図より、主要な建設機械と最大値出現地点の距離は把握できると考えます。</p>
37	<p>p146(配慮書 p資料51) 最大値 72dB の試算 (建設工事振動) 【(配慮書では) 振動源①バックフォア (5mで72dB) 1台が、境界から10m (A案、B案ともに) と縮尺から読み取り、p資料51の予測式にあてはめると、 $VL_r = VL_{r_0} - 20 \log(r/r_0) - 0.75 - 8.68(r-r_0) * \alpha$ $VL_{10} = 72 - 15 \log(10/5) - 8.68(10-5) * 0.01 = 72 - 4.5 - 0.00868 * 5 \quad \approx 67.50$ 同じ振動源が3つある(①、②、①)ので+5dB=72.5dB≠72 (敷地境界上の最大値は72dB) p125 このため、<u>建設振動の最大値72dBは過小の恐れがある。</u>】p146との意見に対し、【主要な振動減と最大値出現の位置がわかるように、位置図を以下に示しました。】p143、【ご記載の条件(境界から10mの位置)で計算しますと、1台で67dBとなり、3台分を合計すると72dBになります。】p147と見解がありますが、その方法なら計算は合ってますよと言われなくても結構です。配慮書の建設工事予測は間違いであるということですか。それとも、境界から10mの位置という読み取りが間違えているということですか。 示された位置図 p143, 145 によると、①、②は5mと読み取れるので $VL_{10} = 72 - 15 \log(5/5) - 8.68(5-5) * 0.01 = 72 - 0 \approx 72$、①、②の2台分で75dBとなり、全体では規制基準の75Bをも超える状態となります。 いずれにしても建設工事振動予測の全面的な見直しをし、建設工事騒音のように必要な修正をしてください。また、予測結果の表現「A案、B案ともに敷地境界上の最大値が72dBと予測される。～いずれの案においても、規制基準値(75dB)を下回る。」も必要な修正をしてください。</p>	<p>振動源①、②、③について、最大地点との離隔は約10～15mです。同じ振動源が3つある(①、②、①)ので+5dB=72.5dB≠72」と計算されていますが、配慮書資料編 p資料-45に記載の式で計算すると、振動レベルの合成値は72.2…dBとなり、配慮書における予測に誤りはありません。</p>

番号	市民等からの意見	事業者の見解																																																																																										
38	<p>p140(配慮書 p 資料 51) 最大値 70dB の試算 (建設工事騒音)</p> <p>【配慮書では) 騒音源③コンクリートポンプ車 (113dB) 1 台と、④定置圧送車 (113dB) 1 台が、境界から 10m (A 案、B 案ともに) と縮尺から読み取り、p 資料 44 の予測式にあてはめると、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・回折音：L1=Lw-ΔA-20logr-8-ΔL Lw=113A ΔA：A 特性補正值 ΔL 周波数別回折減衰 ・透過音：L2=Lw-ΔA-20logr-8-TL TL：周波数別等価損失=15(p 資料 49)、 <p>総合的な予測を行なうと、周波数特性の違いがあっても回折音はせいぜい 68dB、同じパワーレベルの音源が同じような位置に 2 つあるので、予測は 71dB となります。</p> <p>透過音も 70dB なので、建設機械の騒音最大値は、回折音と透過音の合計で 74dB と予測される。最大値 70dB は過小の恐れはあります。】 p140</p> <table border="1" data-bbox="246 542 1232 686"> <tr> <td></td> <td>Hz</td> <td>63</td> <td>125</td> <td>250</td> <td>500</td> <td>1000</td> <td>2000</td> <td>4000</td> <td></td> </tr> <tr> <td>資料 44</td> <td>ΔL</td> <td>26.2</td> <td>16.1</td> <td>8.6</td> <td>3.2</td> <td>0</td> <td>1.2</td> <td>1.0</td> <td></td> </tr> <tr> <td>資料 46</td> <td>③ Lc</td> <td>81</td> <td>82</td> <td>89</td> <td>85</td> <td>84</td> <td>80</td> <td>75</td> <td></td> </tr> <tr> <td>資料 46-44</td> <td>③ LA</td> <td>54.8</td> <td>65.9</td> <td>81.8</td> <td>84</td> <td>84</td> <td>81.2</td> <td>76.</td> <td>計 89</td> </tr> </table> <p>L1=113-20log(10)-8-ΔL=85-ΔL=68(各周波数合計) L2=113-20log(10)-8-TL=85-TL=70 (TL=15:資料 48)</p> <p>回折減衰は、新幹線非常口並みに、塀は敷地境界から 0.5m 内側とすると、</p> <div data-bbox="235 925 1344 1165">  <p>OS²=(10-0.5)²+(3-1.5)²=90.25+1.44 OS=9.651 SR²=0.5²+(3-1.2)²=0.25+3.24 SR=1.868 OR²=10²+(1.5-1.2)²=100+ 0.09 OR=10.000 δ = OS+SR-OR=1.519 p 資料 47 で、フレネル数 N= δ ・ f/170</p> <table border="1" data-bbox="649 1149 1456 1340"> <tr> <td></td> <td>Hz</td> <td>63</td> <td>125</td> <td>250</td> <td>500</td> <td>1000</td> <td>2000</td> <td>4000</td> <td></td> </tr> <tr> <td>0.5</td> <td>N</td> <td>0.56</td> <td>1.12</td> <td>2.2</td> <td>4.5</td> <td>8.9</td> <td>17.9</td> <td>35.7</td> <td></td> </tr> <tr> <td>③LA</td> <td>A 特性 L1</td> <td>54.8</td> <td>65.9</td> <td>81.8</td> <td>84</td> <td>84</td> <td>81.2</td> <td>76.</td> <td>計 89</td> </tr> <tr> <td>ΔL=10logN+13 (N>1.0) (p 資料 46)</td> <td></td> <td>10.6</td> <td>13.5</td> <td>16.5</td> <td>19.5</td> <td>22.5</td> <td>25.5</td> <td>28.5</td> <td></td> </tr> <tr> <td>A 特性 L1-ΔL 遮蔽後 L1</td> <td></td> <td>44.3</td> <td>52.4</td> <td>63.9</td> <td>62.3</td> <td>61.5</td> <td>55.7</td> <td>47.5</td> <td>計 68』</td> </tr> </table> </div> <p>p140 の意見に対し【再確認したところ、予測に用いた ASJ CN-Model 2007 の回折減衰式は以下の通りであり、配慮書資料編資料 4-4(資料-47)の記載に誤りがありました。ΔLd=-10log δ -a(δ ≥1)、</p>		Hz	63	125	250	500	1000	2000	4000		資料 44	ΔL	26.2	16.1	8.6	3.2	0	1.2	1.0		資料 46	③ Lc	81	82	89	85	84	80	75		資料 46-44	③ LA	54.8	65.9	81.8	84	84	81.2	76.	計 89		Hz	63	125	250	500	1000	2000	4000		0.5	N	0.56	1.12	2.2	4.5	8.9	17.9	35.7		③LA	A 特性 L1	54.8	65.9	81.8	84	84	81.2	76.	計 89	ΔL=10logN+13 (N>1.0) (p 資料 46)		10.6	13.5	16.5	19.5	22.5	25.5	28.5		A 特性 L1-ΔL 遮蔽後 L1		44.3	52.4	63.9	62.3	61.5	55.7	47.5	計 68』	<p>ご指摘のとおり、回折減衰式に記載の誤りがありました。距離の設定について誤りはありません。</p> <p>準備書では修正した回折減衰式を用いて予測を行います。</p>
	Hz	63	125	250	500	1000	2000	4000																																																																																				
資料 44	ΔL	26.2	16.1	8.6	3.2	0	1.2	1.0																																																																																				
資料 46	③ Lc	81	82	89	85	84	80	75																																																																																				
資料 46-44	③ LA	54.8	65.9	81.8	84	84	81.2	76.	計 89																																																																																			
	Hz	63	125	250	500	1000	2000	4000																																																																																				
0.5	N	0.56	1.12	2.2	4.5	8.9	17.9	35.7																																																																																				
③LA	A 特性 L1	54.8	65.9	81.8	84	84	81.2	76.	計 89																																																																																			
ΔL=10logN+13 (N>1.0) (p 資料 46)		10.6	13.5	16.5	19.5	22.5	25.5	28.5																																																																																				
A 特性 L1-ΔL 遮蔽後 L1		44.3	52.4	63.9	62.3	61.5	55.7	47.5	計 68』																																																																																			

番号	市民等からの意見	事業者の見解
	<p>$-5-b \sinh^{-1} \delta c (0 < \delta < 1)$ この式で、ご記載の条件（境界から 10m）で計算すると、回折音と透過音の合計が 71dB となります。準備書では回折減衰式を修正します。】 p141 と見解があり、回折減衰式だけが間違っていたということになりますが、その間違いを修正するのは当然として、建設工事振動のように、距離そのものの問題は無かったのですか。</p>	
39	<p>p93 鉄道騒音による新建築物への影響は？ 【事業実施想定区域の位置は、鉄道騒音の上空への拡散など、環境上は問題の多い地区です。中央本線千種駅の西側の道路を経てすぐ真横であり、掘割式ホームに年間 931 万人を超える乗客 p60 が利用しています。ここは掘割式になっているため、通過する鉄道騒音が上空に拡散し、しかもホーム東側擁壁約 8m 高さによる反射音で、高層住宅への騒音被害が大きいと思われ、販売価格にも影響します。そのため、存在時の地上 10, 20, 30, 50, 100m などの高層住宅での鉄道騒音を予測してください。】 p140 の意見に対し、【周辺には中高層住宅が立地していますので、準備書において、周辺の建物高さを考慮した予測を行うことを想定しています。】 p141 と見解が示されましたが、これは新建築物の工事と供用時で、どのような影響を与えるかという問題で、新建築物に JR 東海の鉄道騒音がどう影響するかとは別の問題です。 環境影響評価の項目として抽出した環境要素と影響要因の関連 p85 として、工事中は建設機械の稼働と工事関係車両の騒音だけ、存在・供用時は新建築物関連車両の走行騒音だけしか、予測・評価しないので、高層住宅への騒音被害が影響を与えることを評価できません。</p>	<p>環境影響評価は、事業の実施による周辺環境への影響を予測評価するものであり、事業予定地外の要因が、予定地内の建物への影響を予測評価するものではないと考えます。</p>
40	<p>p146 (配慮書 p128) 振動予測結果は現況を大きく超える 【建設振動の評価は「予測結果によると、建設機械の稼働による振動は A 案、B 案ともに敷地境界上の最大値が 72dB と予測される。…いずれの案においても、規制基準値 (75dB) を下回る。」としかありませんが、環境振動の現地調査は「環境振動の振動レベル (L₁₀) の平均値は 25dB であった。」 p120 と比べて、ひどい予測結果であることを明記してください。法令を守るだけなら、環境影響評価の手続きをする必要はありません。なお、法令による振動レベルは鉛直振動だけを対象としているため、建物被害を防止する観点から、水平振動も含めた 3 次元の振動加速度 (gal) を調査し、原子力発電所の設計基準などと比較し、地震との関係を確認してください。】 p146 の意見に対し【工事中の振動レベルの最大値は 72dB と予測され、規制基準値を下回るものの、影響の低減が必要と認識しています。建設機械の使用に際しては、原則として低振動型を使用する等の環境の保全のための措置を講ずることにより、周辺の環境に及ぼす影響の低減に努める計画です。】 p147 と見解がありますが、建設工事振動予測の全面的な見直しをすることで、さらに環境保全措置の追加をしてください。</p>	<p>準備書では、事業計画の熟度を反映した工事計画に基づき、方法書 p.95 に示す方法により影響予測を行います。配慮書での検討結果を踏まえると、現況の振動レベルと比較して工事中には振動レベルの大幅な増加が想定されることから、低振動型の建設機械を使用する等、影響の回避・低減を図るための環境保全措置について検討します。</p>
41	<p>p113 風害・日照・電波の具体的影響は？ 【本事業の実施に伴う風害が発生する恐れのある範囲は 380m である。…範囲内には住居施設用</p>	<p>配慮書では、高層建築物の建築という事業特</p>

番号	市民等からの意見	事業者の見解
	<p>地及び商業施設用地が多く、その他、教育施設用地…も点在している」という結論だけなら、配慮書で検討する必要もない。特に、複数案が地下構造の違いしかないため、工事中、存在時ともに風害を比較するようなものではありません。また、日照障害 p140、電波障害 p147 景観 p154 も同様です。影響があるから「低減させるための措置が必要である。」 p155 という結論ならこんな手続きを踏む必要がありません。それぞれ、具体的な影響程度を把握してください。】 p146 との意見に対し、【風害については影響を及ぼす恐れのある範囲の土地建物の状況を整理し、今後、計画を進めるうえで配慮すべき事項を整理しました。日照障害、電波障害については、簡易な手法ではあるものの、定量的な予測評価を行いました。なお、準備書においては、～より詳細な検討～具体的な影響程度を把握する～】 p147 と見解がありますが、いずれも、配慮書での検討項目にするような理由はありません。準備書で具体的な影響程度を把握すれば済む話です。</p> <div data-bbox="224 598 1456 774"> </div>	<p>性を考慮し、事業の実施に伴い重大な影響のおそれのある項目を選定しました。また、予測は、名古屋市環境影響評価技術指針に基づき比較的簡易な手法により行いました。</p> <p>準備書では、方法書 p91, 97, 98, 103 に記載の方法で予測・評価を行います。</p>
42	<p>p115～景観は圧迫感を与える</p> <p>【配慮書 p148～計画予測：p152 の図を精査すると。錦通の北側に面しかつ相当遠方にある建物と大差がないように描写され、景観上の影響が少ないような印象を与える予想図となっている。本件建物は地点①から撮影するとクレーンの高さの4～5倍、地点②からは3倍と予測され、景観を損ない、人々に圧迫感を与え、風景と調和しない。周りの建物と調和する高さまで低く抑える必要がある。「空」が相当程度奪われ、景観を大きく損ない、圧迫感を与える。～市環境影響評価技術指針解説書 p263 によると、最大仰角が大きいほど圧迫感を感じるとされている。この写真①②での仰角は50°程度と考えられ、相当の圧迫感を与えると考える。】 p151, 153 の意見に対し、【今回～周辺の建物データを用いたCGパースにより、ボリュームイメージの予測を行いました、今後、準備書の予測では、実際に撮影した写真に新建築物を重ね合わせたフォトモンタージュを作成し～】 p155 と見解がありますが、CGパースによるボ</p>	<div data-bbox="1086 829 1411 1404"> </div> <p>配慮書における予測は、名古屋市環境影響評価技術指針において比較的簡易な手法により行われ、新建築物による景観の変化の程度をみるため、CGパースによるボリュームイメージの予測を行いました。</p> <p>一方、準備書では、方法書 p103 に記載のとおり、現地調査により主要な眺望地点から写真撮影を行い、その写真を基に、フォトモンタージュによる予測を行います。配慮書とは基本的な手法が異なりますので、結果も異なることが予想されます。</p>

番号	市民等からの意見	事業者の見解
	<p>リ्यूームイメージではあまりにも現実離れとなるため、準備書では実撮影写真を用いたフォトモンタージュを作成するといわざるを得ない、配慮書では意味のない景観予測をしていたこととなります。しかし、配慮書と準備書と全く異なる景観図が出来たらどうするのですか。</p> <p>仰角がどうなるかは、現時点でもできるはずです。配慮書だから市の技術指針解説書を無視していいはずはありません。なぜ最初から仰角の予測をしないのですか。</p> <p>全体として、190mもの高層ビルを建設する点に問題があるのに、そのことをできるだけ隠そうとする意図が隠されています。本来は高さをもっと少なくする複数案を考えなかった問題が出てきています。</p> <p>いまからでも、複数案として高さを減少する案で配慮書を作りなおしてください。</p>	
43	<p>p 97 日照障害は既存建築物による日陰を付加して検討を</p> <p>【配慮書 p136 で、周辺は 2 割程度が用途地域の住居地域だが、p138 では 80%近くが住居施設用地。地上 4mでの日陰は 1.3 km、1 時間以上日陰は 250mと予測。しかしながら、法令の近隣商業地域の規定 3 時間以内だから問題ないという結論。すべての建物からの日影の合計が 3 時間を超えることもありうる。極端な想定では、1 日中、日照障害を受けても何ら保護を受けられない不合理がある。】 p158、160 との意見に対し、【準備書では、既存建築物による現状の日陰の状況に、新建築物の日陰の状況を付加した複合的な予測を行うことを検討しております。】 p155 と見解が示されたので、新建築物の日陰の状況を付加した複合的な予測を行い、必要な日照補償を行なうことを明記してください。</p>	<p>準備書では、方法書 p97 に記載のとおり、周辺建物の日影の状況も含めた複合的な予測を行い、事業による影響を評価します。</p>
44	<p>p98 電波障害は衛星放送も対象に 全般意見</p> <p>【UHF 帯地上波デジタル放送以外については検討されていない。衛星放送は、人工衛星を赤道上の静止軌道からの電波を受信するシステムであり、名古屋では、BS・110 度 CS の仰角 40.9°、方位角 220.1°、スカパーの仰角 44.8°、方位角 196.8° の範囲では受信が困難となり、4K ハイビジョンに対応した受信障害対策には、高性能かつ大がかりな設備が必要になる可能性がある。】 p162 との意見に対し、【配慮書では、～影響が大きくなると予想される地上波（だけ）を対象に予測しました。準備書では、BS・CS 放送についても予測項目に加えることを検討しています。】 p155 と見解があり、配慮書の予測の不備を認めています。今回の方法書 p98（予測事項）のとおり、衛星放送も対象に予測・評価をしてください。なお、この追加予測も網掛けで分かりやすくしてください。</p>	<p>準備書では、方法書 p98 に記載のとおり、衛星放送も含めた受信障害の予測・評価を行います。</p>