

名古屋市長 広沢 一郎 様

(名古屋市環境局地域環境対策部地域環境対策課 あて)

電子メール：asesu-iken@kankyokyo.city.nagoya.lg.jp

2026年4月16日

(仮称) 千種駅前計画に係る環境影響評価方法書についての環境の保全の見地からの意見

日本科学者会議愛知支部交通問題研究委員会  
アセスメント部会 代表 中川 武夫

名古屋市千種区鹿子殿 19-12

### 1 p3 複数案の設定 地下1階だけ？

【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。

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。

### 2 p5 複数案の設定 南東部地上階は居住地に不適？

【(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っており、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。

### 3 p5 複数案の相違を

【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。

#### 4 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いとは驚きです。

#### 5 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 NO<sub>2</sub> : A 案 0.046ppm<、B 案 0.047ppm, SPM:A 案 0.0173mg/m<sup>3</sup><B 案 0.01777 mg/m<sup>3</sup> 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。

#### 6 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。

「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。

#### 7 p12 既存施設基礎部の解体とは?

工事工程で「工事実施手順は、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。

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、NO<sub>2</sub>、SPM が発生するのではないのか、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。

## 8 p12 工事行程の疑問

【「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。

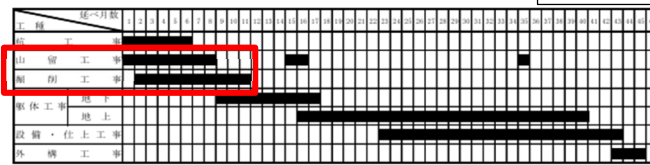
西側に8mほど長く掘削することをなぜ2回に分ける必要があるのですか。】p126との意見に対し、【B案において、西側に

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、水平切梁の工事が必要というのは納得できません。6～7mならいいのですか。

表 2-4-3 工事工程表

【A案】

配慮書 p8



【B案】



## 9 p14 事業予定地の立地及び土地利用に際しての配慮

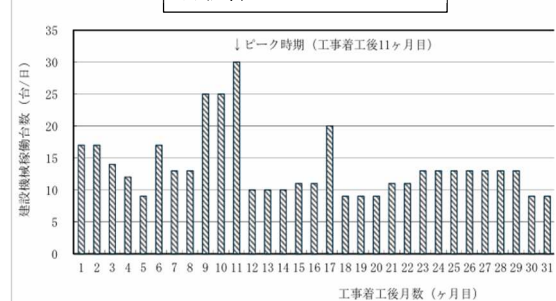
【都心における質の高い居住環境の形成するために、この地区の上下水道の給排水能力、電力の供給能力、保育・教育施設の受入能力、周辺交通への影響・安全性などを調査・検討した結果が不足しています。事業計画策定の前に、環境問題の前提として、立地及び土地利用に際しての配慮を記載してください。】p120との意見に対し、立地及び土地利用に際しての配慮が不足していたことを認め、【上下水道の給排水能力につきましては、今後名古屋市上下水道局と調整を行い、上下水道の給排水能力に対する影響に問題がないように検討を進めていきます。電力の供給能力につきましては、今後中部電力株式会社と協議を行い、必要電力の供給を受ける計画と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指定区域外で停滞し、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ることをまずここで示すべきです。

## 10 p15 建設機械の稼働計画

【（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。】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。

【A案】

配慮書 p 資料 14-1  
方法書にはない



## 11 p15 地盤沈下

【（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こと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。

また、本文対応頁が「ー」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。

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 6 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。

## 15 p16 地形・地質から安全性の環境配慮を

【（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 施設の存在・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。

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。

## 16 p16 SMW 工法

【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。

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て、適切な建設機械での予測・評価を行ってください。

## 17 p16 建設残土の搬出・処分・土壌検査を

【（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~203,4m<sup>2</sup> 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。

## 18 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なう予定であり、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、具体的な記載を行なう予定です。】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。

## 19 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「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」p17 と、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。」）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。

## 20 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る。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。

## 21 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に車両の動線・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。

## 22 p28 災害の状況の調査不足

【（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。

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。

### 23 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

【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部）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/Lp30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。

### 24 p36 有害大気汚染物質調査結果の単位間違い

【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「g/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。

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）

測定項目	会評	環境基準の達成状況
ベンゼン (μg/m <sup>3</sup> )	0.68	○
トリクロロエチレン (μg/m <sup>3</sup> )	0.27	○
テトラクロロエチレン (μg/m <sup>3</sup> )	0.091	○
ジクロロメタン (μg/m <sup>3</sup> )	2.8	○

注1)値は、年平均値である。  
2)環境基準は、以下に示すとおりである。  
ベンゼン：3μg/m<sup>3</sup>以下  
トリクロロエチレン：130μg/m<sup>3</sup>以下  
テトラクロロエチレン：200μg/m<sup>3</sup>以下  
ジクロロメタン：150μg/m<sup>3</sup>以下

環境

### 25 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

【（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/m<sup>3</sup>、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/m<sup>3</sup>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。

### 26 p39 環境騒音 H元年度結果は古すぎる。

【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。

### 27 p41 在来線の騒音は千種2丁目だけか

【（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。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が、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。

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 <sub>1eq</sub> 】(dB)		最大騒音レベル【L <sub>1max</sub> 】(dB)		振動レベル【V <sub>L</sub> 】(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

## 28 p50 人口について

【配慮書では）「人口は、名古屋市及び東区、千種区、中区ともに増加傾向を示している」とありますが、令和2年を平成27年と比較しているだけであり（表3-2）、問題になっている将来人口減少の問題に触れていません。例えば「名古屋市都市計画マスタープラン2030」p6でも「本市の人口は令和5（2023）年にも減少に転じる見込み」と正直に記載しています。共同住宅450戸を計画している積水ハウス(株)としても、採算性のためにも、きちんと検討しておく必要のある数値です。】p130の意見に対し、【配慮書では～人口の推移を記載～方法書では令和7年人口の状況及び推移を記載しています。本事業は、近年の都心回帰の傾向を踏まえ、老朽化した既存施設の建替えにより、都心における良質な住環境の整備を目的としています。】p131と見解があり、配慮書p42にあった「人口は、名古屋市及び東区、中区ともに増加傾向を示している。」という言葉はそのまま残っています。基本的な、将来人口減少の問題に触れていません。その中で、駅前とはいえ、高額なマンションの販売計画の難しさをどう解決するかを展望を示してください。

また、見解で「近年の都心回帰の傾向を踏まえ、老朽化した既存施設の建て替えにより」と、初めての言葉が出てきますが、都心回帰の傾向の根拠は何ですか。老朽化した既存施設の建替えとは、どの施設のことを指すのですか。

## 29 p47 駐車場整備地区

【「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。

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。

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が(附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。

## 30 p69 保育園1～4が西側に隣接

【(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

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。

### 31 配慮書 p90 大気・予測場所は地上 1.5m だけ？

【（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 1.5 m 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。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、密閉されておらず、電車の走行による大気の攪乱もあるため、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許回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。

### 32 p85、89 大気の滞留が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 NO<sub>2</sub>, 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。

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。

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。

### 33 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 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。

### 34 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 なのですか、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。

### 35 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(l/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。

### 36 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？

【(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

配慮書 p93 5-1-5(1) 排出ガス諸元 (窒素酸化物：A案)

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 <sup>3</sup> /年)	備考
アースドリル	18.5t	235.3	200	5.91	21.88	583.26	-
グラムシェル	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 <sup>3</sup> /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	-
バイルドライバ	136t	147	75	5.73	64.09	620.89	-
バイルドライバ	136t	147	100	6.00	11.03	149.19	-
バックホウ	0.1m <sup>3</sup>	19	450	5.83	2.74	60.01	対策型
バックホウ	0.45m <sup>3</sup>	67	900	5.83	9.65	446.27	対策型
バックホウ	0.4m <sup>3</sup>	69	275	5.83	9.94	140.43	対策型
バックホウ	0.4m <sup>3</sup>	69	100	6.00	5.18	27.36	対策型
バックホウ	0.5m <sup>3</sup>	62.5	25	5.83	10.94	14.05	対策型
バックホウ	0.5m <sup>3</sup>	71	75	5.83	6.32	24.36	対策型
バックホウ	0.7m <sup>3</sup>	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	RT150A II	147	25	5.83	21.17	27.28	対策型
排出量合計						6,106.44	

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。

表-2.5.9 ISO-C1モードにおける平均燃料消費率(b)

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

### 道路環境影響評価の技術手法 p2-5-20

表 5-1-5(1) 排出ガス諸元 (窒素酸化物：A案)

配慮書 p93  
方法書にはな

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 <sup>3</sup> /年)	備考
アースドリル	18.5t	235.3	200	5.91	21.88	583.26	-
グラムシェル	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 <sup>3</sup> /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	-
バイルドライバ	136t	147	75	5.73	64.09	620.89	-
バイルドライバ	136t	147	100	6.00	11.03	149.19	-
バックホウ	0.1m <sup>3</sup>	19	450	5.83	2.74	60.01	対策型

注) 3 対策型とは2次排出ガス対策型

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。

### 37 p93 建設騒音の予測時期

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)の例で明らかなように、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。

### 38 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

【(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。

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。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。



### 39 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。

### 40 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、

$$VLr = VLr0 - 20 \log(r/r0) - 8.68(r-r0) * \alpha \quad VL10 = 72 - 15 \log(10/5) - 8.68(10-5) * 0.01$$

$$= 72 - 4.5 - 0.00868 * 5 \quad = 67.50$$

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、建設振動の最大値 72dB は過小の恐れがある。】 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 67 dB 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

$VL_{10} = 72 - 15 \log(5/5) - 8,68(5-5) * 0.01 = 72 - 0 = 72$ 、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。

#### 41 p140(配慮書 p 資料 51) 最大値 70dB の試算 (建設工事騒音)

【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、

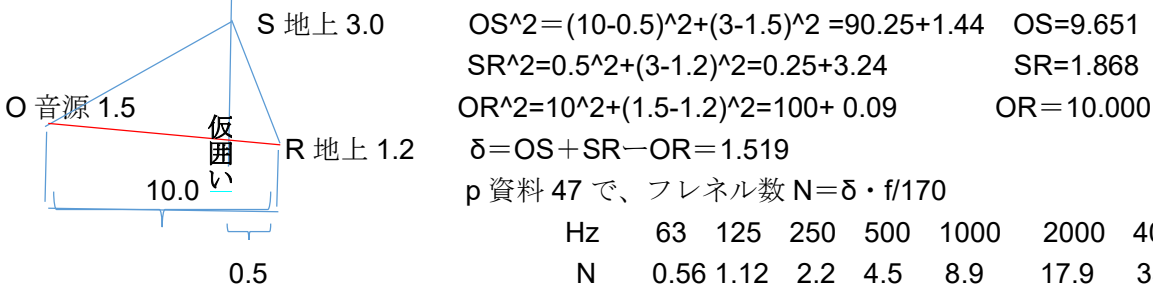
- ・回折音： $L_1 = L_w - \Delta A - 20 \log r - 8 - \Delta L$   $L_w = 113A$   $\Delta A$ : A 特性補正值  $\Delta L$  周波数別回折減衰
- ・透過音： $L_2 = L_w - \Delta A - 20 \log r - 8 - TL$   $TL$ : 周波数別等価損失=15 (p 資料 49)

、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 71 dB となります。

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

	Hz	63	125	250	500	1000	2000	4000	
資料 44 $\Delta L$		26.2	16.1	8.6	3.2	0	1.2	1.0	
資料 46 ③ $L_c$		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
$L_1 = 113 - 20 \log(10) - 8 - \Delta L = 85 - \Delta L = 68$ (各周波数合計)									
$L_2 = 113 - 20 \log(10) - 8 - TL = 85 - TL = 70$ (TL=15:資料 48)									

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、



$$OS^2 = (10-0.5)^2 + (3-1.5)^2 = 90.25 + 1.44 \quad OS = 9.651$$

$$SR^2 = 0.5^2 + (3-1.2)^2 = 0.25 + 3.24 \quad SR = 1.868$$

$$OR^2 = 10^2 + (1.5-1.2)^2 = 100 + 0.09 \quad OR = 10.000$$

$$\delta = OS + SR - OR = 1.519$$

p 資料 47 で、フレネル数  $N = \delta \cdot f / 170$

	Hz	63	125	250	500	1000	2000	4000	
N		0.56	1.12	2.2	4.5	8.9	17.9	35.7	
③ $LA$ A 特性 $L_1$		54.8	65.9	81.8	84	84	81.2	76.	計 89
$\Delta L = 10 \log N + 13$ (N>1.0)(p 資料 46)		10.6	13.5	16.5	19.5	22.5	25.5	28.5	
A 特性 $L_1 - \Delta L$ 遮蔽後 $L_1$		44.3	52.4	63.9	62.3	61.5	55.7	47.5	計 68

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。  $\Delta L_d = -10 \log \delta - a$  ( $\delta \geq 1$ ) ,  $-5 - b \sinh^{-1} \delta$  ( $0 \leq \delta < 1$ ) 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。

#### 42 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。

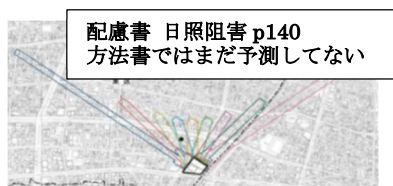
環境影響評価の項目として抽出した環境要素と影響要因の関連 p85 として、工事中は建設機械の稼働と工事関係車両の騒音だけ、存在・供用時は新建築物関連車両の走行騒音だけしか、予測・評価しないので、高層住宅への騒音被害が影響を与えることを評価できません。

#### 43 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。

#### 44 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。



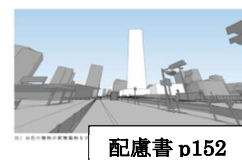
配慮書 日照障害 p140  
方法書ではまだ予測していない



配慮書 電波障害 p146  
方法書ではまだ予測していない

#### 45 p115～景観は圧迫感を与える

【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



配慮書 p152

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パースによるボリュ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。

また、準備書では、圧迫感の予測評価について、新建築物に対する仰角の程度による評価を行う】 p155 と見解がありますが、今回の方法書 p103 (予測方法) では、網掛けもせず、こっそりと「圧迫感の程度」を追加しています。

仰角がどうなるかは、現時点でもできるはずですが、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。

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。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。



#### 46 p97 日照障害は既存建築物による日陰を付加して検討を

【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1.3km、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。

#### 47 p98 電波障害は衛星放送も対象に 全般意見

【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易くしてください。

以上