

環境影響評価準備書に対する意見及び事業者の見解(西名古屋港線建設事業)

市民の意見及び事業者の見解

総論	大気質	騒音・振動	騒音	振動	地盤	土壌
日照	電波	安全性	景観	廃棄物等	その他	

環境影響評価準備書に対する市民の意見及び事業者の見解

項 目		意 見 の 概 要	事 業 者 の 見 解
総論	関係地域	● 計画路線周辺で、騒音・振動など影響を受ける家屋数はどれくらいあるのか。	本事業の影響を受ける範囲として、供用時の鉄道騒音の影響を考慮し、計画路線の近接側軌道中心から100mまでの範囲を含むように、道路、町丁目界等を考慮して関係地域を設定しています。関係地域の家屋数は、約1万1千軒です。
	住民周知及び理解	● 住民に対して、事業内容の説明だけではなく環境被害についてどこまで説明しているのか。それにより、住民の不安や疑問が払拭されたと認識しているのか。	西名古屋港線(名古屋・金城ふ頭間)建設事業に係る環境影響評価については、愛知県環境影響評価要綱及び名古屋市環境影響評価指導要綱に基づき、事業が環境に与える影響について、調査、予測及び評価等を行っています。 環境影響評価方法書(現況調査計画書)及び環境影響評価準備書の縦覧の際には、日刊新聞へのお知らせの掲載や、概要版を関係地域へ各戸配布をするとともに、準備書の説明会を、中村区、中川区及び港区において実施しています。 また、住民の方からのご質問等について説明会の場で説明させていただくとともに、意見書についての事業者の見解を準備書や見解書の中で回答させていただいています。 今後ともご要望があれば、個別にご説明させていただきたいと考えています。
	手続き	● 今後の環境影響評価手続きのあらましを記述すべきである。今回記述しなかったのは、何か理由があるのか。	西名古屋港線(名古屋・金城ふ頭間)建設事業に係る環境影響評価は、愛知県環境影響評価要綱及び名古屋市環境影響評価指導要綱に基づいて実施しています。また、本年6月12日には環境影響評価法、愛知県環境影響評価条例及び名古屋市環境影響評価条例が施行されますが、本手続きは、その過渡期に実施していることとなります。 そのため、手続きが複雑になる等、詳細について準備書等に確定した形で記載することは難しいと考えています。 しかしながら、手続きの流れについて周知する事は大切であると考えており、関係地域に以下のような環境影響評価の主な手続きについて記載した概要版を各戸配布するとともに、説明会の場でも手続きについての説明をしています。 (図省略)
	予測条件	● 計画路線周辺の開発整備計画の具体的な事業内容は、環境への影響を評価する上で無視するわけには行かないはずであり、それとの関係で影響を評価すべきである。 - また、それぞれの事業終了時期は何年頃となっているか示してほしい。	西名古屋港線(名古屋・金城ふ頭間)建設事業に係る環境影響評価は、計画路線が愛知県環境影響評価要綱及び名古屋市環境影響評価指導要綱による環境影響評価の対象事業であるため、鉄道の建設に係る環境影響評価を実施するものです。周辺の開発計画等も含めた環境影響評価は実施しておりません。
		● 旅客線の24:00以降の深夜走行は、今後絶対ないのか。 ● 運転間隔は、予定以上本数が増えることはないのか。 ● 貨物列車は今後増加することはないのか。走行時間帯はどのように計画されているのか。 ● ささしまライブ24とは、24時間都市をつくらうというのがねらいの1つではなかったか。そうすれば、列車の走行時間は24時間を念頭において対策を検討すべきではないか。	旅客線の営業時間は、鉄道形態が同様な地下鉄の営業時間の他、JR東海等他の私鉄の運行実態を考慮して計画しており、現行と同程度で運行するJR貨物の走行を除き、24:00以降の深夜走行は想定していません。 運転間隔についても、輸送需要及び今後とも同程度の運行を予定しているJR貨物の運行本数を考慮して設定しています。
		● 将来的に金城埠頭から中部新空港までのアク	西名古屋港線(名古屋・金城ふ頭間)建設事業

	セスとして海底トンネルの構想も一部報道されたが、機が熟して、それらの構想が持ち上がってきた時には、要請に応えることもあるのかどうか。第三セクターが抱えるにはいかにも無謀な事業ではないかと思われる。将来に向かって、きちんとした姿勢を示すべきではないか。 ● 中部新国際空港への延伸の計画が現在ないことはわかったが、今後もないと断言できるのか。	は、運輸省の附属機関である運輸政策審議会の答申第12号「名古屋圏における高速鉄道を中心とする交通網の整備に関する基本計画について」に基づき、現在貨物線として運行されている西名古屋港線の旅客線化を図るとともに、金城ふ頭まで延伸し、名古屋から笹島、稲永を経由して金城ふ頭に至る鉄道を整備するものです。 事業者として、西名古屋港線を中部国際空港へのアクセス線とする計画はありません。
環境要素	● 環境要素に低周波空気振動が入っていない。高架構造で列車が走れば、発生する危険性がある。少なくとも、類似事例での調査を実施すべきである。	西名古屋港線においては新たに建設する鉄道高架橋のような構造物では環境に影響を及ぼすようなレベルの低周波空気振動は生じないと考えています。
大気質 (工事の実施)	● 粉じんの環境保全措置にある道路清掃員の配置、車両の清掃、低速走行の励行、道路への散水を実施するとは、具体的にはどのような条件で実施するのか。また、これらの実施でどの程度粉じんを防止できるのか。	建設工事に伴う粉じんに対する環境保全措置の確実な実施を図るための具体的な措置としては、専任の道路清掃員の配置、工事占用出入口での工事用車両清掃の実施、工事用車両運転手への低速走行の励行に対する定期的な教育指導、粉じんの発生が予測される冬季から春季の散水の適切な実施について、施工業者に対して監督指導を行うことにより、粉じんの飛散はほとんどないと考えています。
大気質 (存在及び供用)	● バラストマット上を列車が走行すれば、粉塵が発生する。	バラスト道床(砕石道床)に使用する砕石は、供用後の摩耗は少なく、粉じんの発生は少ないと考えています。
騒音・振動	● 計画路線の地質構成について盛土層・沖積層を主体として軟弱な地盤であることが示されているのに、高架橋や橋台基礎の掘削の深さ2～3mでは騒音・振動対策としても問題がある。基礎杭の具体的な数値が示されていない。 仮にこの掘削の深さによる基礎杭であるならば、騒音・振動防止の観点が基本的な姿勢としていないのではないか。周辺の住宅等に対する地盤や基礎杭等による騒音・振動の影響について考慮されていないように思う。	新設する高架橋や橋台の基礎構造物は、深さが約2～3mですが、基礎杭については深さ約20～40mとして確実な地盤に支持をさせます。 周辺の住宅等に対する騒音・振動の影響については類似事例調査を基に予測しています。
	● 稲永～金城ふ頭間は駅間距離があるため、走行速度100km/hを超えるが、その区間を75km/hで予測している。沿線では市営住宅が建設されるので、住宅への影響を考慮して100 km/hを前提とした予測をすべきだ。	予測に用いる旅客列車の速度は、予測断面のある駅間内で、同一の構造が続く区間の最高速度を基本として、上下線別に設定しています。 稲永～野跡間については、駅間の最高速度65km/hで予測しています。 野跡～汐止交差点付近までの市営住宅が建設されている区間については、住宅のある区間までの最高速度である上り85km/h、下り70km/hで予測しています。
	● ロングレールを使用することが困難な箇所は具体的にどこか。	急曲線部と分岐器の設置場所では、ロングレールにすることは技術的に困難です。 急曲線部の具体的な場所としては稲永～野跡間の曲線部が、分岐器の設置箇所としては、車庫及び名古屋貨物ターミナル等の車両の線路変更を行う場所があります。
	● 列車が通過すればストレスとなり何らかの影響が発生すると思われる。 ● 工事中、完成後の予測は非常に近接した家屋では納得できない。	環境保全措置を講じることにより、地域住民の日常生活への影響を低減できると考えていますが、予測結果の妥当性を検証するため、予測地点において事後調査を実施し、環境保全の見地から対策が必要と認められたときは、適切な措置を講じます。

	●騒音・振動の事後調査は、全ての家屋を対象に実施するのか。	事後調査は、工事の実施に係る騒音振動については代表的な場所で、供用に係る騒音振動については予測地点において実施します。
騒音 (工事の実施)	●建設工事に伴う騒音についてどのような対策をとるのか。	工事中の騒音対策として、次の環境保全措置を講じます。 (1) 工事敷地境界に近接して民地境界があり家屋がある場合には、建設作業騒音を低減するため、建設機械の近接する工事敷地境界に高さ2mのフェンスまたは防音シートを設置する。 (2) 使用する機械はできる限り低騒音のものとし、一時的に多数の機械が集中しない工事計画及び配置とする。 (3) 建設機械の取り扱いは、以下の点について十分配慮する。 ・過負荷運転による騒音増大を防ぐため、不必要な過負荷運転は避ける。 ・機械は常に良好な状態に整備し、無用なきしみ音やがたつき音の発生を防止する。
	●建設作業騒音の環境保全措置で、過負荷運転による騒音増大を防ぐため、不必要な過負荷運転は避けるとしているが、具体的にはどのようにこれらの措置を実施するのか。 ●建設作業音の環境保全措置で、機械は常に良好な状態に整備し、無用なきしみ音やがたつき音の発生を防止するとなっているが、具体的にはどのようにこれらの措置を実施するのか。	建設機械の取り扱いや整備不良に伴う無用な建設作業騒音の発生削減を図る具体的な対応としては、直接携わる建設機械の運転手や整備士を含めた施工会社に対して、地域住民の環境への配慮についての教育を実施して意識の向上を図るとともに、定期的に作業状況を監督指導して遵守の徹底を図ります。
	●工事中、防音壁2～3mで対策したとしても、非常に近接した家屋の2階の窓から見れば、無意味のように思える。	近接した家屋への建設騒音への対策としては、フェンスを設置するとともに、特に影響が大となる固定式機械の配置計画や家屋への直接的な対策をすることにより影響の低減に努めます。
	●工事中の騒音レベル85dBとは実感としてどの程度か。	特定建設作業の騒音規制基準(85dB)は、他の騒音に例えると地下鉄電車内での騒音に相当します。 出典:公害防止の技術と法規(平成9年 通商産業省環境立地局監修・産業環境管理協会発行)
	●建設作業音の規制基準は、もともと甘い。これに適合するだけでは、周辺住宅への影響は避けられない。また、現在は土曜日が休日になっているところが多いのに、基準では土曜日は休日扱いになっていない。土曜日を休日と扱うことを明示すべきである。	特定建設作業の騒音規制基準の達成にとどまらず、工事計画において地域条件を十分考慮した建設機械の配置等きめ細かい対応により、地域住民の日常生活への影響を低減したいと考えています。 なお、すべての作業の休みは原則として日曜日だけと考えています。
騒音 (騒音及び供用)	●騒音の予測式の妥当性を検討するためにも、高さ別の測定を実施すべきである。 ●高さ方向の予測の妥当性の検討結果を明らかにすべきだ。	列車騒音については、「在来鉄道の新設又は大規模改良に際しての騒音対策の指針について」(平成7年12月20日環境庁大気保全局長通知)に基づき、近接側軌道中心線からの水平距離12.5m地点の地上高さ1.2mで測定しています。 予測は、「環境庁在来鉄道騒音指針検討会報告書資料」(平成7年 環境庁)に在来鉄道騒音の予測方法として紹介されている(財)鉄道総合技術研究所の森藤らの提案式を基に、線路構造や列車が類似した路線の調査結果を考慮した補正を加えて実施しており、適切であると考えています。
	●存在及び供用による騒音の予測地点につい	列車騒音については、「在来鉄道の新設又は大

て、鉄道敷地境界の位置を明らかにすべきだ。また、鉄道敷地境界での騒音予測値も明らかにすべきだ。 ● 存在及び供用による騒音予測値は、ピークレベルも示すべきだ。	規模改良に際しての騒音対策の指針について」(平成7年12月 20 日環境庁大気保全局長通知)に基づき、近接側軌道中心線からの水平距離12.5m地点での等価騒音レベルを予測しています。
● 騒音の4つの環境保全措置により予測騒音レベルからさらにどの程度低下するのかを明らかにすべきだ。	環境保全措置は、予測条件も含めて記載しています。騒音の環境保全措置の内、ロングレールの採用とバラストマットの使用については予測条件に含まれています。車輪踏面形状及びレール頭面の平滑化については、予測条件に含まれていませんが、車輪踏面形状及びレール頭面を平滑化し適正に維持管理することにより、転動音と構造物音の発生レベルを低減できると考えています。
● 供用時の騒音対策はどうするのか。 ● 民家の各窓への二重サッシ等の防音対策はするのか。	高架構造及び盛土直壁区間は原則として防音壁を設置するとともに、列車騒音の主要な騒音である転動音や構造物音を低減するため、発生源である鉄道構造物側の対策を原則とし、次の環境保全措置を講じます。 ・分岐器及び急曲線等を除く箇所におけるロングレールの採用 ・高架構造区間でのバラストマットの使用 ・車輪踏面形状の平滑化 ・レール頭面の平滑化
● 騒音の評価基準を地上1.2mに限定しているが、全ての地点、全ての高さでの目標値とすべきである。	評価の基準は、環境庁が定めた「在来鉄道の新設又は大規模改良に際しての騒音対策の指針について」(平成7年12月20日環境庁大気保全局長通知)としています。 なお、高さ方向については、中高層住宅等への対策として、防音壁の高さ、構造等で影響の緩和に努めます。
● 中高層住宅への対策として、防音壁の高さ、構造などで影響の緩和に努めることにより、地域住民の日常生活への影響を低減できると評価できると述べているが、具体的にどの程度の騒音レベルとなるかは示されていない。結局は、抽象的で、沿線の騒音問題が発生しても、対応できないことになる。	高さ方向については、中高層住宅等への対策として、防音壁の高さ、構造等で影響の緩和に努めます。
● 供用時の騒音レベル60dBとは実感としてどの程度か。	列車騒音については、「在来鉄道の新設又は大規模改良に際しての騒音対策の指針について」(平成7年12月20日環境庁大気保全局長通知)において目標となる指針が定められており、等価騒音レベルで、昼間(7～22時)60dB以下、夜間(22時～翌日7時)55dB以下と定められています。等価騒音レベルは音の全エネルギーを時間平均したものであり、対象となる時間の長さが関係するため、実感を類似例で表現するのは困難です。 しかしながら、5分間または音発生時間内という時間に限定したものであれば、他の事例となりますが、等価騒音レベル60dB程度として、デパート内広場、洗濯機等と示したものがあります。 出典:「環境測定実務者のための騒音レベル測定マニュアル」(平成10年12月20日発行)
● 防音壁設置により騒音はどのくらい低減されるのか。	新設高架構造区間で考えた場合、防音壁の設置により、予測地点において等価騒音レベルで約4～6dBの低減が予測されます。

振 動 (工事の実施)	● 予測場所は、工事敷地境界及び民地境界としたとあるが、民地境界での予測値が記載されていないのではないか。	予測地点は、道路の占有をする場合としない場合とで、民地境界と工事敷地境界とに区分されますが、民地境界の場合は、工事敷地境界から民地境界までの距離が工事箇所により異なるため、0～5mまでの地点について予測しています。
	● 建設工事に伴う振動についてどのような対策をとるのか。 ● 工事中の振動対策はどうするのか。	工事中の振動対策として、次の環境保全措置を講じます。 (1) 工事に使用する機械はできる限り低振動のものとし、一時的に多数の機械が集中しない工事計画及び配置とする。 (2) 建設機械の取り扱いは、以下の点について十分配慮する。 ・過負荷運転による振動増大を防ぐため、不必要な過負荷運転は避ける。 ・土工板・バケット等の地面への落下による振動発生を避ける。 ・機械は常に良好な状態に整備し、無用な振動の発生を防止する。
	● 特定建設作業による振動の規制基準が、75dBとなっているが、これは高すぎる。予測により70dBとなる地点があるが、低減措置を具体的にとるべきである。	特定建設作業の振動規制基準の達成にとどまらず、工事計画において地域条件を十分考慮した建設機械の配置等きめ細かい対応により、地域住民の日常生活への影響を低減したいと考えています。
振 動 (存在及び供用)	● 類似事例調査で求めた距離減衰式とあるが、類似事例の構造の詳細、西名古屋港線の構造の詳細が明らかにされなければ、予測の妥当性は担保できない。構造の詳細を明らかにすべきである。	振動の予測については、高架、盛土及び地表の構造別に、類似路線調査結果や現地調査結果を用いて行っています。類似事例調査は構造や沖積層の地盤条件が似た地点を選定して行っており、計画路線の予測に適用できると考えています。
	● 構造毎に、距離減衰回帰式が求められているが、当然ばらつきがある。予測の安全性を確保するためには、信頼限界の上端値を予測値とすべきである。	列車振動の予測にあたっては、構造別に振動レベルと距離との関係から統計的に求めた回帰式を使用しています。このようにして求めた関係式を使用することが、供用時の振動レベルに最も近い予測値を得るための方法と考えています。
	● 供用時の振動対策はどうするのか。	列車振動を低減するため、次の環境保全措置を講じます。 ・分岐器及び急曲線等を除く箇所におけるロングレールの採用 ・高架構造区間でのバラストマットの使用 ・車輪踏面形状の平滑化 ・レール頭面の平滑化

項 目	意 見 の 概 要	事 業 者 の 見 解
地 盤	●事業地域はかつて地盤沈下地域であったので、工事による地盤沈下について十分にチェックしながら工事を進めることが求められる。	掘削は、地表面から深さ2～3m程度と比較的浅いこと及び掘削に際しては、鋼矢板等による土留めを行うことから地盤沈下は生じないと考えています。また、盛土工事の実施にあたっては、地盤沈下量を観測しながら行います。 なお、工事箇所周辺で、万一、地盤の沈下や地下水位の低下が発生した場合には、原因を調査し、適切な措置を講じます。
土 壌	●土壌の汚染の原因がしっかり分かっていないのは困る。分かっている範囲で明らかにし、今後の取り組みについても姿勢を明らかにする必要がある。また汚染土壌は、最終処分場でどれだけ処分されるのか。また、埋め立てに必要な土砂の量と、どこからそれを調達するかを聞きたい。工事による産業廃棄物及び建設副産物の発生状況には、重金属等に汚染された土砂の発生量に触れていないし、保全措置に触れていない。	今回、土壌調査を実施した場所は昭和4年～昭和57年にかけて埋め立てられたもので、埋立地周辺の浚渫土砂をもって整備されました。埋立地が汚染された原因については、埋立年代等も古く明確にすることは難しいと考えられます。今後については、関係機関と協議しながら進めていきたいと考えています。 また、現地調査の結果、土壌汚染が確認された箇所で搬出される土壌については、すべて管理型最終処分場へ運搬し処理をします。搬入土については、事前に土壌汚染がないことを確認のうえ搬入します。 汚染土量の確定については、今後、詳細に調査等を行って確認していきたいと考えています。なお、全区間にわたる埋戻土及び盛土としての搬入土の調達先は、現段階では未定であります。
日 照	●住居系で地上4mで5時間以内の基準は影響が大きすぎる。特に、新たに実施する事業の影響としては問題である。	計画路線の構造物の周辺家屋に対する日影は、ほとんどが1時間以内であり、日影による居住環境への影響は小さいと考えています。
電 波	●運行による電波障害は考えられないのか。また影響があった場合はどうするのか。	高架構造物の新設等により、計画路線に近接する一部地域で、しゃへい障害・フラッター障害が発生すると予測されますが、影響が見られた場合には、「公共施設の設置に起因するテレビジョン電波受信障害により生ずる損害等に係る費用負担について」(昭和54年10月建設省事務次官通知)に定められた共同受信施設の設置等に必要な費用負担を行います。
安全性	●工事用車両通行による地域への影響等についてどのような対策をするのか。	工事中の交通安全対策としては、 ・工事車両の出入り口に交通誘導員を配置し、安全確保に努める。 ・工事車両の通行ルートが通学路と交差する地点では、学校と十分協議して、登下校時には必要に応じて交通誘導員を配置する。 ・工事車両の走行については、警察、道路管理者と協議して工事車両の通行ルート等を定め、安全の確保を行う。 等の対策を実施します。
景 観	●駅がどのような設置形態になるのか景觀図を示すべきだ。 ●金城埠頭駅周辺の開発の具体的なイメージ図と駅舎の姿をだぶらせて触れるべきだ。 ●潮風車庫についても、海岸側から見た景觀図を示してほしい。この車庫は、港からの積み荷の受け入れ機能も持つのか。	景觀については、鉄道施設の建設による景觀資源、主要な眺望点及び主要な眺望景觀に及ぼす影響として、高架、橋梁、盛土等6地点で予測しています。 駅舎、車庫のデザイン等については、今後の詳細検討の中で検討します。 なお、潮風車庫は、西名古屋港線の旅客列車専用の車庫であり、港からの積み荷の受け入れ機能はありません。
廃棄物等 (工事の実施)	●工事中の廃棄物の環境保全処置は、抽象的で、本当に廃棄物が削減できるか疑わしい。例え	工事作業員の日常の活動によって発生する一般廃棄物は、工事作業箇所にゴミ箱を適正に

		ば、一般廃棄物の発生抑制に努めるとは、具体的に何を実施するのか。 その結果、どの程度の削減になるのか。	配備して回収し、事業系の廃棄物として処理する他、定期的に教育指導を行い発生量の抑制に努めます。
		●杭基礎工事等で発生する汚泥について、発生の抑制に努めるとは、具体的には何を実施するのか。その結果、汚泥の発生がどの程度抑制されるのか。	杭基礎工事の計画にあたっては、周辺地域の環境等に配慮しつつ、可能な限り汚泥の発生が少ない工法を採用します。
廃棄物等 (存在及び供用)		●平成16年の供用時の廃棄物の発生量の予測に用いる1日の乗降人員を、12駅合計で16万6千人と単純に利用客約8万3千人を2倍化していることについて根拠を示してほしい。	廃棄物予測においては地下鉄駅の乗車人員と降車人員を足しあわせた乗降人員による発生量原単位を用いて予測しております。このため、乗降人員は利用人員 8 万 3 千人を乗車と降車とでそれぞれ足しあわせた16万6千人となります。
		●供用時の廃棄物で、ビン類、カン類は発生量原単位をゼロとしたのは納得できない。本当に自販機業者が全て回収しているのか。	存在及び供用に係る廃棄物の予測は、都市内を走る類似鉄道である名古屋市地下鉄の調査に基づき予測しています。この調査の結果、ビン類・カン類はすべて自動販売機業者によって回収されており、駅回収ゴミにはありませんでした。従って、本事業も同様な対応をすることにより、駅からビン類・カン類が出ることはほとんどないと考えます。
その他	鉄 粉	●鉄粉についての現状の調査、予測があまりにもあいまいではないか。荷物の重さ、車両数、レール等の成分や摩擦係数からの現状の予測及び利用者数、車両重量、加速、減速に伴う摩擦等からの予測との対比はされているのか。 ●レールと車輪の摩擦により鉄粉が発生するのではないか。	高架構造区間については、防音壁を設置することにより、鉄粉の影響は軽減されるものと考えています。また、盛土構造区間については民地までの距離があり、影響はほとんどないと考えています。
	窓 口	●工事中と供用後における住民の苦情を受ける窓口を住民に周知しておく必要があると思う。(2件)	工事中における苦情の連絡先等については、工事実施前に行う工事説明会の場等を通じて説明させていただきます。 また、供用後については、名古屋臨海高速鉄道株式会社及び名古屋港管理組合において担当窓口を設けたいと考えています。
	事 業	●地下鉄並みの料金と乗降客の見積もりによる試算などから、借入金の償還期間、事業の成立性などについての精査が行われたとしても、十分な根拠に基いてなされたのかどうか懸念がある。事業費を圧迫する事案についてどのような検討がなされているのか。また総事業費を軽減するための諸策について、どのような検討がなされたのか具体的に明らかにされたい。	西名古屋港線(名古屋・金城ふ頭間)建設事業は、運輸省の附属機関である運輸政策審議会の答申第12号「名古屋圏における高速鉄道を中心とする交通網の整備に関する基本計画について」において整備することが適当である路線との答申がなされました。 その後、地元において、学識経験者、関係機関による検討会を設置し、採算性を含めた事業化を詳細に検討してきました。本事業は、その検討結果を踏まえて実施されるものです。 なお、本事業は、既設の貨物鉄道構造物、現状の鉄道用地や臨港鉄道用地を活用することにより、事業費の削減を図ります。
		●住民の数を調べ、需要予測の公式に当てはめ、開発計画による集客力を勘案しても、それが乗降客数にどの程度反映されるかは不明である。12駅それぞれの供用時と供用10年後の乗降客数はどの程度と想定しているのか。採算性を踏まえた乗降客数は、どれくらいを想定しているのか。	1日の利用者数については、最新の国勢調査、各種交通データを基に開業時8万3千人と予測しており、さらに鉄道事業免許を取得する等、信頼度の高い数字であると考えています。また、採算性についても、この数字を基にして検討を行っています。 なお、利用者数の各駅における配分や今後の需要動向については、駅への他の交通機関の接続形態、周辺交通施設の利用形態、沿線人口の変化等により変動が生じるものと考えています。

		● 稲永駅はどこに設置するのか。	稲永駅は、西名古屋港線と県道港中川線の交差部分に設置します。
		● 計画路線の事業時期と周辺開発の事業時期のずれ込みの関係をどう見ているか。	沿線の開発計画については、既に具体的に事業が進行中のものも、また、具体化に向けて詳細な検討を進めているものもあります。鉄道の開業時期と開発計画の進行の整合が図られるように今後も、開発主体に働きかけを続けていきます。
		● 計画路線の地質構成について盛土層・沖積層を主体として軟弱な地盤であることが示されているのに、高架橋や橋台基礎の掘削の深さ2～3mでは安全性に問題がある。高架橋部分の基礎杭の深さ、太さはどの程度か。(2件)	新設する高架橋や橋台の基礎構造物は、深さが約2～3mであり、基礎杭については深さ約20～40mの確実な地盤に支持をさせるとともに、兵庫県南部地震を考慮した新しい鉄道構造物の耐震設計基準に基づいて杭断面を設計して安全の確保を図ります。 なお、杭断面は概ね直径1.3m程度を予定しています。