

中間とりまとめに対する市民意見の内容及び部会の考え方（案）

1 パブリックコメント実施結果

実施期間	平成24年2月9日（木）～平成24年3月9日（金）
提出状況	意見提出者数 17名 意見数 63件
提出方法	電子メール：11名 ファックス：3名 郵送：2名 持参：1名

2 意見の内訳

1 制度見直しに当たっての基本的考え方

- (1) 名古屋市における環境影響評価制度…………… 0件
- (2) 基本的考え方…………… 0件

2 今後の環境影響評価制度のあり方

(1) より早い段階での環境配慮制度の導入

- ア これまでの経緯、新たな制度導入の目的…………… 0件
- イ 制度の概要…………… 16件

(2) 現行制度の検討課題への対応

ア 環境影響評価におけるコミュニケーションの充実

- (ア) 方法書段階の手続の強化…………… 2件
- (イ) 情報提供（環境影響評価関係図書の周知）と市民参加の促進 12件
- (ウ) 分かりやすい図書の作成…………… 0件

イ 手続の見直し

- (ア) 工事の長期化・長期中断案件への対応…………… 5件
- (イ) 事業内容の変更の手続…………… 2件
- ウ 事後調査結果に関する審査会の役割…………… 1件

エ 対象事業

- (ア) 対象事業の種類と規模…………… 7件
- (イ) 関連する事業の捉え方…………… 2件

(3) 環境影響評価の技術手法等

- ア 環境影響評価の項目の体系化、今日的な環境問題への対応…………… 3件
- イ リプレース事業の環境影響評価のあり方…………… 5件

(4) 環境影響評価法及び愛知県環境影響評価条例との関係

- ア 事前配慮に係る準用規定…………… 0件
- イ 事後調査に係る準用規定…………… 1件
- ウ 法及び県条例対象事業に係る市長の意見の形成…………… 0件

3 将来的な検討課題…………… 2件

その他の意見…………… 5件

「2 今後の環境影響評価制度のあり方 (1) より早い段階での環境配慮制度の導入 イ 制度の概要」(本文3頁)に対する意見と考え方

	意見の内容	部会の考え方
1	<p>(1)より早い段階での環境配慮制度の導入 p2～ 「改正法で導入された配慮書の手続きに準じた制度を市条例の対象事業についても導入するべきである。」p3 については、賛成である。現在までの市をはじめとする全国的な戦略的環境アセスメントへの取組からみても、法の対象外の市条例対象事業についても当てはめることが当然の流れであり、特に、事業計画の立案の段階で、複数案を対象に比較評価をする点で重要となる。</p>	<p>ご意見のように、事業の実施段階の環境影響評価の限界を補い、事業の早期段階における環境配慮を可能とするため、改正法で導入された配慮書の手続きに準じた制度を市条例の対象事業についても導入する必要があると考えます。</p>
2	<p>計画段階環境配慮書(以下「配慮書」という。)手続きの民間事業への導入について 環境負荷や環境影響の少ない事業計画策定のため、配慮書手続きを加えることは基本的に賛成ですが、いくつか配慮すべき点があるのではないのでしょうか。 例えば、大規模建築物建設等の民間事業では、用地取得の側面から事業の実施位置を含めた代替案の検討は困難であると思います。(同じ敷地内での建物配置や形状の複数案程度なら可能ですが...) (港湾計画で定められている埋立計画なども同様です。) また、現行制度においても、高さ 98m など、アセス手続きが適用されないように恣意的に計画されている案件も多いのが実情で、今後、配慮書手続きが加わり、手続きに必要な期間が長期化すれば、このような建築計画を助長することにもなりかねません。実際に民間事業者がいわゆる「アセス逃れ」をする原因は、アセスに必要なコストよりも、経済情勢判断に基づき意志決定した計画をすぐに着手できないというのが主因のように聞いています。 したがって、法アセス対象となっているものを除く民間事業については、例えば「今後の環境影響評価制度の在り方について〔答申〕」(川崎市環境影響評価審査会、H23.12)にあるように、「配慮書」手続きの対象外とするか、対象とする場合は、「アセス逃れ」を防止するために、例えば川崎市の現行の環境影響評価制度の第2種行為や第3種行為のような比較的小規模な案件は短時間に手続きを行うことが可能な制度(ミニアセス制度の導入)とした方が、より実効のある制度になると感じます。</p>	<p>配慮書の手続きについては、環境配慮を確保する仕組みは、環境影響評価制度の対象とする事業の種類・規模に関わらず必要であることから、対象事業全てとすることが適当と考えます。 また、市条例の配慮書は、個々の事業の特性等に応じた柔軟な制度とすることが望ましいと考えています。複数案の設定については、ゼロ・オプション、事業実施想定区域、施設の配置・規模・形状・施工等の様々な要素のうち、事業者において環境の保全の観点から検討可能な要素に関して行うことが適切と考えます。</p>
3	<p>(1)制度の対象 環境影響評価の理念からすれば「対象事業全て」は理解できますが、民間事業に対しては特段の配慮が必要です。公共事業と民間事業とでは計画段階における意志決定等のスピードが決定的に異なります。すなわち、アセス手続きの更なる長期化は、民間事業を圧迫し深刻なダメージを与えます。対象事業に民間事業を入れるからには、制度の内容や運用面において民間事業に十分配慮する必要があると考えます。</p>	
4	<p>配慮書についてですが、「検討可能な複数案」の意味が良く分かりません。事業者が現実的に検討可能と言う意味でしょうか。どのような実現不可能な案でも「検討」は可能だと受け取れますので、「他の都市のように事業者が採用可能な案、ということを確認してはいかかでしょうか。」 また、このような現実的にどういった複数案を想定しているのかが不明確なまま、条例改正に向かうのはいかかかと思えます。民間では、事業の敷地や設計条件は限られております。そういった面への配慮が中間とりまとめ案には足りないと思います。 特に条件が限られている事業において、複数案を作成するのは困難であります。そういった場合に対し、「ゼロ・オプションとの比較」が例示されているのだと思いますが、大抵の開発は環境面からのみ評価すればマイナスになるものであり、事業上は環境面以外の理由で事業を決める要素が強いのではないかと思います。それらに対する受け皿のない制度であることに非常に違和感を感じております。</p>	
5	<p>(2)配慮書に記載すべき内容 「調査・予測は、原則として既存資料をもとに実施」することに異論はありませんが、既存資料のみで予測評価に必要な情報をそろえられるかは疑問です。そのため、「必要に応じ現地調査を実施」するはずが、情報不足から現地調査が当たり前のようになり、その結果、アセスの長期化やコスト増に繋がることを危惧しています。 それを防ぐためには、配慮書段階における予測の精度を明文化する必要があります。計画の早期段階において、既存資料のみで現実的に予測可能な手法や求める精度等を技術指針も含めて具体的に記述することが重要であると考えます。</p>	<p>配慮書段階における予測の精度は、事業者において環境の保全の観点から検討可能な要素の複数案を対象に比較評価できる程度の精度でよいと考えます。</p>
6	<p>環境評価的に不利になる場合でも、建物の老朽化による安全性の欠如・管理等の経済的な課題などで、やるかやらないか、という選択をして事業実施を決める場合に、環境面のみからの評価でゼロオプションとの比較をしては、「環境面では2番手の案になっても、事業を実施できるのでしょうか。その場合の制度上のよりどころを明示してください。そうでなければ、環境アセス的にNGだから事業反対に追い風が吹いて事業が実行できなかった場合、安全性・経済性に対して制度作成者であるアセス所管部署が責任を取る制度にすべきです。」 そして、そのような安全性・経済性を無視することは、昨年からの防災面での市民意識の向上や長引く景気の低迷感に対応していない制度ではないのでしょうか。社会状況を無視しては、制度が形骸化するのではないのでしょうか。「より現実的な制度にするためにも、別の総合的な評価視点も組込むべき」だと思います。 そういう総合的な視点が無ければでなければ、1案に絞った理由を事業者として説明できず、配慮書での評価項目からは単一案を作成できない、という状況になります。「事業案を選択した理由を明確に説明出来、制度上で選択理由を完結できる制度にしてください。」 お役所では、環境部署は環境面からの仕事を行うものかもしれませんが、世間はそうではありません。「世の中は総合的に動くものだという広い視野をもって、アセスを見た人が総合的に判断できる配慮書を作成することが可能な制度にしてください。」</p>	<p>環境影響評価制度は、環境面での評価をするものであり、社会状況を踏まえた総合的な評価は、環境影響評価とは別のプロセスで検討される必要があると考えます。 なお、事業計画を策定する際には、環境面の影響についての評価のほか、事業の必要性、経済性、社会性等も含めて総合的に判断されることとなりますが、その過程において、事業者は配慮書に対する市民意見や配慮意見書に記載された意見を踏まえて、事業計画を概ね特定し、方法書を作成する必要があると考えます。</p>

	意見の内容	部会の考え方
7	配慮書手続について、環境省が定める環境影響評価法基本的事項の改正案では 配慮書は複数案を原則設定とあり、複数案設定できない場合は理由を付して許容する方向と伺っている。市条例においてもこの考え方を取り入れることを検討されてはどうか。	配慮書は、事業計画を概ね特定するにあたって、あらかじめ市民や市長の意見を聴き、環境面でよりよい計画にしていく制度です。個別の事業計画を固める前の段階の手続であるため、何らかの複数案は出し得ると考えます。
8	「配慮書の手続き…市長が告示・縦覧…意見を市長に提出できる…市長から事業者にその写しを送付する」p4 についても賛成である。特に、法では縦覧と意見書受付を事業者が行い、意見の概要だけを市長に送付するため、意見が黙殺されることへの不信感が強く、現在のように、まず市長が責任を持って意見を受け付ける制度を残すことは重要である。	ご意見のように、市の現行制度の特徴を活かし、市民への周知、意見の受付など環境影響評価に係る情報公開と市民参加について、引き続き市長が主体的に行う制度とする必要があると考えます。
9	「配慮書の手続き…事業者も配慮書の内容を周知すべきである。…適切な方法による周知、説明会を行うことが望ましい。」p4 とあるのは不十分である。この内容は改正法第三条の七「第一種事業を実施しようとする者は、…配慮書の案又は配慮書について関係する行政機関及び一般の環境の保全の見地からの意見を求めるように努めなければならない。」と同じ内容であるが、事業計画の立案の段階で作成する配慮書という性格になじまない。この段階でこそ、事業の意義・必要性やその理由を丁寧に説明するため、説明会の開催を義務づけるべきである。現に改正法では次の段階の方法書では説明会義務づけを追加しているほどであり、説明会の重要性は誰もが認めるものとなっている。	配慮書制度は、計画段階として複数案を提示するなど、事業計画が概ね固まっている方法書段階以降と位置付けが異なっており、事業者は、事務所等における図書の閲覧の他、事業の種類や計画の検討段階に応じた適切な方法により周知を行うことが望ましいため、周知の一方式である説明会を一様に義務付けることは望ましくないものと考えます。
10	配慮書の周知について、「周知、説明会を行うことが望ましい」とあるが、これは義務にすべきと考える。	
11	P4(ウ)配慮書の手続き 配慮書の手続きを方法書等の手続きと同様にすることに賛成である。ただし「中間とりまとめ」は「配慮書の周知、説明会を行うことが望ましい」としていて消極的である。周知、説明会は方法書同様に「義務付ける」べきである。	
12	中間とりまとめ4ページに「配慮書の手続き」について、方法書と同様(アセス条例第13条第2項)に、市長は事業者に対して配慮書に対する市民意見に対する見解や必要な資料の提出を求めることができるようにすべきではないでしょうか。	ご意見を踏まえ、2(1)イ(エ)「審査会の役割、配慮意見書の送付」に、「事業者に対し、配慮書に対する市民意見についての見解または必要な資料の提出を求めることが望ましい。さらに、」と追記しました。
13	「配慮書…都市計画…都市計画決定権者が…手続きを行うことができる…配慮書の手続きの実施者等について、別途検討することが適当である。」p5 については、意味不明である。都市計画決定するほど重要な事業については、当然その立案段階から都市計画決定権者である知事等が責任を持っているはずであり、配慮書の手続きとしての作成、説明会を含む意見聴取を自らが実施すべきである。まさか、公平であるはずの都市計画決定が一部財界や大企業の希望で決められていて、その事前準備は都市計画決定権者は知らないということではないと信じたいが…。	ご意見を踏まえ、2(1)イ(カ)「その他」で、「配慮書についても、当該都市計画に係る都市計画決定権者が、事業者に代わるものとして手続を行うことができること等について検討することが必要である。」と修正しました。
14	複数案をアセスで提示するとなると、他者と調整して単一案として合意を得てから複数案を公にすることは困難と思われ、複数案を提示した後に近隣者・出資者等の関係者と調整し単一案を決定する流れになるのではないかと考えます。その場合、複数案を提示してから単一案に絞るまで長い調整期間を要する可能性が考えられます。近隣・関係者に説明し、長期間を経て単一案を作成した途端にアセスがやり直しになっては、調整もやり直しになり手続きが間延びするのではないかと危惧しております。「 複数案提示から単一案作成までに時間を要した場合でも、配慮書段階の手続きはやり直しにならないことを明示してください」。	原則として、時間の経過を理由として手続の再実施を行う必要はないものと考えます。 なお、新しい制度が施行された後に、その運用状況等を踏まえ、必要に応じて制度を見直していくことが必要であると考えます。
15	配慮書手続が行われることにより、環境省が定めるスクリーニング手続を設け、配慮意見書の段階でアセスの要否を判断する手順を導入する検討をされてはどうか。配慮書の内容、事業の特性によっては省くことが妥当な場合も考えられる。	方法書以降の手続を行う対象事業の種類と規模については、他法令や社会情勢の状況、市域での実施の可能性などの背景を考慮して決められており、これらの事業については、現行通り、市民、市長等の意見を聞きながら環境影響評価の手続を行う必要があると考えます。 配慮書の手続についても、環境配慮を確保する仕組みは、環境影響評価制度の対象とする事業の種類・規模に関わらず必要であるから、対象事業全てとすることが妥当であると考えます。
16	配慮書手続が追加され、環境影響評価全体の期間が長くなることは避けられない。配慮意見書は方法書の手続と同様に、配慮書告示後 90 日以内に事業者に送付とあるが、極力、事業者負担の軽減をはかるため、方法書手続も含め日数を短縮し、全体の期間を短縮する方向で検討すべきではないか。	配慮書手続を導入することにより、手続期間は長くなります。配慮意見書の送付期限については、方法意見書に準じた期間として 90 日以内が妥当であると考えます。

「2 今後の環境影響評価制度のあり方 (2) 現行制度の検討課題への対応 ア 環境影響評価におけるコミュニケーションの充実 (ア) 方法書段階の手續の強化」(本文6頁)に対する意見と考え方

	意見の内容	部会の考え方
17	(2) 現行制度の検討課題への対応 p6～ 「改正法と同様に、方法書要約書の作成、方法書説明会の開催を義務づけるべきである。」p6 については賛成である。今までのように、次の段階の準備書で説明会を開催しても、既に調査、予測、評価が終わっており、事業者が後戻りできる余地はほとんど残されていない。事業内容、調査項目、調査地点、調査方法・期間、予測方法、評価方法などを示す方法書でも意見書は提出できる仕組みになっているが、特に地元を中心とする説明会がないため、その事業が計画されていることさえ知らない人が出てくる。これを解決するためにも方法書説明会の開催を義務づけるべきである。	ご意見のように、市条例においても、改正法と同様に方法書要約書の作成、方法書説明会の開催を義務付ける必要があると考えます。
18	現行制度の検討課題への対応について 方法書要約書の作成、方法書説明会は義務化にすべき。	

「2 今後の環境影響評価制度のあり方 (2) 現行制度の検討課題への対応 ア 環境影響評価におけるコミュニケーションの充実 (イ) 情報提供(環境影響評価関係図書の周知)と市民参加の促進」(本文6頁)に対する意見と考え方

	意見の内容	部会の考え方
19	図書の電子縦覧が義務化された場合の事業者による「閲覧」の必要性について 最近のアクセス手続きにおいて、閲覧制度を利用する人は多くないのが実情ですので、事業者のHPによる電子縦覧(ダウンロード可能な)を行う場合は、閲覧を不要にするなど事業者の負担軽減措置が必要ではないかと感じます。	事業者の環境影響評価関係図書の内容の周知について、市民と事業者の情報交流を円滑にするため、事業者の事務所及び事業者が利用できる施設における環境影響評価関係図書の閲覧は必要と考えます。
20	閲覧会場数について 現条例では、事業者が行う閲覧は、「事業者の事務所及び事業者が利用できる施設」の2箇所で行うことになっています。大規模建築物(ビル)の建設事業の場合、民間事業の多くは、この事業者が入っている建物の建て替え事業であるため、閲覧会場は、この建物内にある事務所と、同じ建物内もしくは直近の建物での2箇所という事例が数多くみられます。非常に近い場所でも2箇所閲覧会場を設けることは、その分、環境影響評価関係図書を用意する必要があり、これは、事業者への負担もさることながら、大量に印刷される紙の無駄遣いにも感じます。このような場合は、閲覧会場の設置数は1箇所にしてもいいと思います。	
21	周知方法では、電子縦覧の整備は是非ともお願いしたいが、一方で図書での縦覧の機会を十二分に保障した体制も整えて欲しい。市民の情報へのフリーアクセスを最大限保障すべきである。	インターネット等を利用しない市民にも配慮し、今後は、自宅等で落ち着いて読むことができるように図書を積極的に貸し出すなど、市民ニーズにあった効率的かつ効果的な縦覧を実施する必要があると考えます。 縦覧後の図書の譲渡については、事業者の協力が必要なため、その可能性については、慎重に検討していく必要があると考えます。
22	P6(イ)a 有効な周知方法・縦覧方法 環境影響評価関係図書についての電子縦覧を制度化することには賛成である。 同時にウェブサイトにはアクセスできない市民に対しては、必要に応じてプリントアウトして提供するなどの配慮をすべきである。 縦覧場所で、膨大な関係図書に目を通すことは不可能である。図書の貸し出しをぜひ実施してほしい。また、縦覧が終了した図書は「廃棄」していると聞くと、事後評価時などに参照したいことが多い。縦覧済み図書を希望する市民に譲渡してほしい。	
23	意見の主旨は、「評価書及び事後調査結果報告書のWEB上でのアーカイブ化について」です。 中間とりまとめでは、事後調査の検証の充実が検討されています。そのことは是非、実施頂きたいと思います。 事後調査の検証や事後調査結果の公表は、今後のアクセスの流れとして充実していくかもしれません。その際に私が懸念するのは、事後調査結果が一時的な行政情報として扱われ、すぐに閲覧できなくなることです。 自然環境に関する影響予測は、予測手法が「類似事例の引用」になる例が多くあります。類似事例として最も適したものは、過去の同様の事業におけるアクセス調査です。過去のアクセスの事後調査から得られた情報(事業実施の結果、環境影響はどうであったか)は、将来のアクセスにおいて極めて有益な情報になり、これを蓄積していくことは、アクセスの(予測)精度をどんどん高めていくこととなります。これまでの全国のアクセスを見ても、同様な影響予測を、その都度試行錯誤しており、根拠の弱い「予測」を何度も繰り返すという無駄な流れが定着しているように思えます。 事後調査結果という情報を有効に活用するためには、事後調査結果報告書と、そのもととなった評価書がいつでも誰でも閲覧できることが重要です。名古屋市のアクセス条例改正に当たり、ぜひ、評価書と事後調査結果報告書(及び審査会での検証結果)の、ウェブへの恒常的な掲載をご検討ください。 なお、三重県では既に、過年度のアクセス事後調査報告書が常にウェブから閲覧できる状態であることを参考までに付記しておきます。	ご意見を踏まえ、2(2)ア(イ)a「有効な周知方法・縦覧方法」で、「なお、対象事業の環境影響評価の手續終了後も、一定期間、市公式ウェブサイトにおいて図書の電子データを掲載することが望ましい。」と追記しました。
24	「a 有効な周知方法・縦覧方法...市条例においても電子縦覧を制度化する...図書を積極的に貸し出すなど、市民のニーズにあった効率的かつ効果的な縦覧を実施すべきである。」p6 については従来からも要請してきたことであり賛成である。但し、意見の提出期間についてもこの部分で再検討すべきである。市条例では800ページを超えるものもあったとのことであるが、全国的に見れば、普天間代替施設(辺野古飛行場)環境影響評価準備書は5,400ページ、評価書は7,000頁と桁違いであった。中央新幹線(東京都・名古屋市間)は環境影響評価方法書段階で264頁もあり、次の準備書では名古屋市長意見や愛知県知事意見に従うまでもなく、路線の位置及び地下トンネル部の深さ、ターミナル駅、立坑その他関連施設の位置、規模、構造、施工等位置、変電所・換気施設等、工事中の立坑・土砂処分場等の関連施設についても追加され、膨大な準備書となる可能性がある。こうした膨大な準備書等(例えば500頁以上)については意見の提出期間を延期する特例(市条例第19条の45日を90日に延長するなど)を設けるべきである。	ご意見のように、今後は、電子縦覧を制度化するとともに、現在の縦覧場所を見直すことや、自宅等で落ち着いて読むことができるように図書を積極的に貸し出すなど、市民ニーズにあった効率的かつ効果的な縦覧を実施する必要があると考えます。 また、有効な周知方法の導入、市民のニーズにあった縦覧、意見の提出方法の改善、わかりやすい図書の作成など、様々な側面から、環境影響評価におけるコミュニケーションの充実を図ることにより、市民意見が出しやすい制度となると考えます。

	意見の内容	部会の考え方
25	「市条例の施行後...方法書及び準備書...市民意見の提出件数は、0 件～16 件であり、近年減少傾向にあることが課題となっている。...現行の郵送または持参による方法に加えて、電子メール、FAX、ウェブ入力フォーム等による意見提出方法の検討が必要である。」p6,7 とあるが、提出方法については、検討するのではなく、そのように改善すると明記すべきである。	電子メール、FAX、ウェブ入力フォーム等による意見提出方法について、今後、市において検討を進め、意見提出がより容易になるように改善する必要があると考えます。
26	意見の提出についても、郵送・持参では意見表明権を保障しておらず、メールや FAX も含め多様なスタイルを認めるべき。	
27	図書の縦覧件数は減少傾向にあるので PR をすれば人の数は増えると考えられ、説明会を充実させれば市民の意識改革につながるのだからしっかり取り組んでもらいたいと思う。	縦覧者数や意見の提出件数の減少については、様々な要因が関係していると思われます。今後は、方法書説明会の義務化、有効な周知方法・縦覧方法の導入、わかりやすい図書の作成など、様々な側面から環境影響評価におけるコミュニケーションを充実させる方向に制度を変える必要があると考えます。
28	<p>また、意見書提出件数の減少傾向の原因を提出方法に限定するのはおかしい。「a 有効な周知方法・縦覧方法」にも原因があるはずであるし、方法書の説明会さえないことも原因である。根本的には、意見を提出しても、事業者が意見を軽々しく扱うことが度重なったからである。特に事業目的・必要性についてその傾向が大きい。</p> <p>例えば、意見の概要として取り上げずに抹殺し、そのため事業者の見解も示さない。 意見は紹介するが、羅列又はまとめてしまって、見解は教科書的な短文だけ。 意見は紹介し、その通りにすると見解を示すが、都合のいい一部だけしか解決しない。 意見は紹介するが、事業者の見解は的はずれに法律文、国の見解だけを示す。 方法書への意見の見解が不十分なため準備書で再指摘しても同じ見解しかない。等がある。これらの点について、意見の概要をまとめ、見解が示された段階で、審査会議の事務局が力量を発揮して事業者を指導することを追加すべきである。</p> <p>参考までに、中央新幹線(東京都・名古屋市間)環境影響評価方法書 2011.10で、配慮書に対する意見抹殺、見解も示さない例を ~ 、都合のいい一部だけしか解決しない例を に示す。</p> <p>「大動脈の二重系化...災害リスクへの備え」...道路のように物流を受け持つ訳でもないのに、災害リスクへの備えになるようなものではない。 「地域振興に寄与する。」...地域がますます過疎化し寂れていくという事実が今までの日本の歴史である。 「東海道新幹線の輸送形態の転換と沿線都市群の再発展」...沿線地域の振興に反する事態が既に東海道新幹線で起きていることを白状しているだけ。並行する在来線機能を縮小してきた結果である。 「都市集積圏域が形成され...国際競争力を大きく向上させる」...巨大な都市集積圏域が国際競争力を大きく向上させるという理論展開は理解できない。 「世界をリードする先進的な鉄道技術の確立及び他の産業への波及効果」...確実に他の産業への波及効果があるとは断言できていない。 路線選定の考え方として「活断層は回避する。」と原則を示しているが、糸魚川静岡構造線、中央構造線と日本で有数の断層があり、「周辺は破碎され脆弱である」。トンネルを掘削するとすれば、大量の湧水、崩落・変形など不測の事態も予想される。こうした点から、中央新幹線そのものの計画廃止も含めて慎重に検討すべきである。 トンネルやシールド工事などは、地下水脈の破断、遮断などを引き起こし、自然公園等の植物枯死など生態系へも影響を及ぼすことが常であるため、十分な事前調査が必要であることを明記すべきである。</p> <p>名古屋市環境局長からの意見「市条例に基づく事前配慮事項」への事業者見解で「第5章「対象事業に係る計画段階配慮事項」に追記しました。」とあるが、以下のように多くに漏れがある。 建設作業時の配慮、「地形・地質・地盤・地下水・水環境(地形等の変更による影響の防止)」「環境汚染(工場跡地等における土壌汚染物質等による環境汚染の防止)」「廃棄物(建設廃棄物の減量化及び再資源化の推進)」「廃棄物(建設残土の搬出・処分等に伴う影響の防止)」「地球環境(地球環境問題に対する取り組みの推進) 施設の存在・供用時の配慮、「日照障害(日照障害及び電波障害等の防止)」「地域分断(地域のコミュニティの分断防止)」「安全性(危険物からの安全性の確保)」「自動車交通(公共交通機関の利用促進)」「自動車交通(低公害な車の普及促進)」「水資源(水資源の保全及び活用)」「地球環境(自然エネルギー及び未利用エネルギーの活用)</p>	
29	この「中間とりまとめ」の基本的な考え方の中に、「市民の関心の低下が懸念される」との記載があるが、関心の低下ではなく、「意見を述べても反映されない」という期待はずれの思いではないだろうか。よって今回の見直しは、目的を体現する見直しになって欲しい。	
30	<p>全体として、現行の環境影響評価制度をより良くする方向の見直しと評価します。しかし、市民や環境運動に関わった者から見ると、まだ不十分な点があります。その点に絞って以下、意見を記します。</p> <p>P1(2)基本的考え方 「中間とりまとめ」は「環境影響評価制度に対する市民の関心の低下が懸念される」と記している。しかし、制度への関心が低下しているのではなく、市民は、環境影響評価のそれぞれの段階で意見を出しても反映された実感がなく「やる気」を失っているのである。制度の見直しでは、実際の事業に市民の意見が反映される仕組みと運用にこそ焦点を当てるべきである。</p>	

「2 今後の環境影響評価制度のあり方 (2) 現行制度の検討課題への対応 イ 手続の見直し (ア) 工事の長期化・長期中断案件への対応」(本文8頁)に対する意見と考え方

	意見の内容	部会の考え方
31	事後調査手続きについて 事後調査は、アセスの実効性を担保するために重要であるため、工期が複数年に及ぶ場合、工事の進捗状況把握も兼ねて、毎年報告することを義務づける制度としてはどうでしょうか。	工事が長期間に及ぶ場合に、事業者が事後調査結果を定期的に報告する規定を設けることが必要と考えています。報告の時期については、工事期間が5年を超える場合は、工事着工後3年を超えない年毎に1回を基本に、今後市において検討を進める必要があると考えます。
32	事後調査について 事後調査について、工事中と存在・供用時に区分する必要があるかが疑問です。周辺の状況や事業費などにより、工事期間中に工事工程が変わり、一部の施設が先行して供用されることは、これから多々あると思います。また、現状では、工事中の事後調査計画書には、電波障害など存在・供用時における調査内容も記載されています。これらのことから、事後調査計画書は、工事中と存在・供用時を一つにまとめ、事後調査結果報告書は、期間毎もしくは実施調査毎に「第 回目」というようにして提出し、その際、その後の調査時期が、前回提示した計画から変更される場合には、補正した時期を併せて事後調査結果報告書に記載するようにすれば、より事業の状況がわかるようになると思います。	事業者が調査・予測・評価を行うにあたって、環境に影響を及ぼす行為・要因を対象事業の「工事中」と「存在・供用時」を分けて行われていることから、事後調査も「工事中」と「存在・供用時」を分けて行う必要があると考えます。 また、事後調査計画書には、具体的な調査時期を明記する必要があることから、一部供用の開始時に存在・供用時の事後調査計画書を作成する必要があると考えます。
33	「工事が長期間に及ぶ場合には、...事後調査を工事中と存在・供用時に区分し、施設の一部供用を開始する際に存在・供用時の事後調査計画書を提出し、事後調査を開始する...一部供用が長期間に及ぶ場合等に...調査を行いその結果を報告する規定を設けることが必要である。」p8 については賛成である。都市高速道路、環状2号線でこうした事例が見られ、時には当時の環境影響評価で約束した環境保全目標さえ忘れられていることがある。こうしたことを解決し、予測が大幅に食い違った場合の対応を早期に検討できるようにするため、事後調査を綿密に行うべきである。例えば、1987年半地下式を高架に変更する不十分なアセスを実施したために事後調査で予測を上回る騒音問題等が判明した。市条例に基づき2002年に市長は異例の「環境保全上の措置」を求め、名古屋高速道路公社が「対策期間として概ね5カ年を目途」と回答したことで、誰もが忘れた頃の2008年に公社は「環境保全上の措置にかかる報告」を提出した。ところが、その内容は問題だらけであり、夜間の騒音レベルが環境保全目標を上回っている地点は約束された低層遮音壁さえ設置せず高架裏面吸音板もない。公社が約束した環境目標値の達成さえできていないNO ₂ については、2000年のバックグラウンド濃度が近接測定局で0.036ppmと予測の2倍以上であった。このため市長は2009年2月に「環境保全目標を達成するように、公社に対し『さらなる対策の実施』と『実施後の調査』を行うよう求めてまいります。」と回答せざるを得なかった。	ご意見のように、今後は、工事が長期間に及ぶ場合には、事業者が定期的に調査結果を報告する制度を設けること、事後調査を工事中と存在・供用時に区分し、施設の一部供用を開始する際に存在・供用時の事後調査計画書を提出し、事後調査を開始する仕組みにすること、さらに施設の一部供用が長期間に及ぶ場合には必要と認められる時期にも調査を行いその結果を報告する規定を設けることが必要と考えます。
34	「対象事業に係る工事中及び存在・供用時の環境影響については、事後調査により把握される。事後調査の手続きについては、工事中と完了後に分けて、それぞれ、事後調査計画書の作成、事後調査の実施及び事後調査報告書の作成を義務づけている。」p8 とあるが、事後調査を行うべき項目は環境影響評価を行った全てであると定めてあることを明記・再確認すべきである。市条例に基づく環境影響評価技術指針 第5事後調査では「事後調査は、対象事業に係る工事中及び存在・供用時において、対象事業の実施により環境影響評価の項目に係る環境要素に及ぼす影響の程度について把握し、予測及び評価並びに環境保全措置の妥当性を検証することを目的として行う。」とある。環境影響評価法での事後調査は「指針に関する基本的事項：予測の不確実性が大きい場合、効果に係る知見が不十分な環境保全措置を講ずる場合」のみ必要性を検討する、とされているため、法対象事業では道路騒音や排ガスの発生源量等の不確実性は無視して、予測方法が確定しているため事後調査をしないという抵抗がこれからも続くであろう。	事後調査項目の選定の考え方は、技術指針において、「予測及び評価の結果に基づき、環境影響評価の項目のうちから選定する。この場合、調査結果の解析に必要な範囲内で、気象や水象等の状況、施設の稼働状況、環境保全措置の実施状況等について併せて調査を行う。」となっています。 法対象事業の事後調査については、市条例と同様に、事業による環境影響の程度を把握し、予測及び評価並びに環境保全措置の妥当性を検証することを目的として事後調査を行う必要があると考えます。
35	事後調査の手続きについて、今回の考え方に見直しに賛同するが、事後調査が行われ報告はされるが、それらが公表されるのかどうかがこの「中間とりまとめ」ではよく分からない。何らかの形で公表されるべきと考える。	ご意見を踏まえ、2(2)イ(ア)「工事の長期化・長期中断案件への対応」で、「なお、市長は、これらの報告について速やかに公表することが必要である。」と追記しました。

「2 今後の環境影響評価制度のあり方 (2) 現行制度の検討課題への対応 イ 手続の見直し (イ) 事業内容の変更の手続」(本文9頁)に対する意見と考え方

	意見の内容	部会の考え方
36	「事業内容の変更の手続き...変更の諸元や軽微な変更等の考え方を見直すべきである。...変更届けの内容、判断結果について告示・縦覧する規定を設けることが必要である。」p9 は基本的に賛成であるが、「届出の必要がない変更であっても、環境への影響が大きくなる可能性があり」などの内容を具体的に記述し、変更届の対象を縮小することではないような表現に修正することが必要である。	変更の届出を求める要件については、必要以上に煩雑にならないことを考慮しつつ、事業内容の変更に係る環境影響を適切に把握できるようにするため、市条例施行細則に規定する変更の諸元や軽微な変更等の考え方を見直す必要があると考えます。また、判断結果の通知期間を定めることや、再手続の必要性に関わらず判断結果の通知を行う制度とすることで、手続がより明確になると考えます。
37	(3)事業内容の変更の手続き アセスの手続き期間中においては、事業計画の変更は大なり小なり当然のごとく行われます。「変更の諸元や軽微な変更等の考え方を見直す」とありますが、アセスの変更手続きが煩雑にならないように、また迅速な手続きとなるような見直しを望みます。特に民間事業においては、事業実施までのスピードが求められるため、アセスの変更手続きが足かせにならないよう、「個々の事業特性等に応じた柔軟な制度」にする必要があると考えます。	

「2 今後の環境影響評価制度のあり方 (2) 現行制度の検討課題への対応 ウ 事後調査に関する審査会の役割」(本文9頁)に対する意見と考え方

	意見の内容	部会の考え方
38	<p>「事後調査結果に関する審査会の役割...事業者に追加措置を要請する場合に限り審査会に意見を求める規定...それ以外の場合...審査会の場では報告されていない。...今後は事後調査結果に関しても積極的に審査会を活用すべきである。」p8,p9 とあるのは賛成である。特に道路事業の場合は、環境予測の根拠を明記することが困難であり、事業の必要性を過大に説明するための計画交通量が示され、せいぜい規制速度を掲げるだけである。このため予測と実測は大きな誤差が生じる。高速3号線のアクセスでは、平成17年の実測交通量(平面4車線)が3万ながし、平成38年の予測交通量が6万ながし。そんなら平面街路を8車線にするだけで足りる。高架をつくるというなら、平面6車線+高架4車線(交通容量からいえば平面4車線の4.5倍)になって、しかも6万ながしを越えないようにする方法を明記せよと迫ったが、何も応えないままであった。こうしたことがないよう、本来は環境保全措置として予測条件の交通量、速度を担保する措置を明記すべきであるが、手続き法という性格のため事業者独自でできる環境保全措置が限られている現状では、せめて、事後調査結果で予測と実測の違い、調査結果により事業者が行った環境保全措置を、技術的、専門的な見知から審査会で審議すべきである。このため、技術指針で事後調査項目について「調査結果の解析に必要な範囲内で、気象や水象等の状況、施設の稼働状況、環境保全措置の実施状況等について併せて調査を行う。」を「調査結果の解析に必要な予測諸条件、環境保全措置の実施状況等について併せて調査を行う。」などと改正すべきである。</p>	<p>ご意見のように、今後は、事後調査結果に関しても、積極的に審査会を活用する必要があると考えます。</p> <p>また、技術指針において、事後調査結果報告書の作成にあたっては、事後調査結果を環境影響評価の結果と比較検討し、環境影響評価の結果と異なる場合は、その原因を調査すること、その際必要に応じて追加調査を行うことが規定されています。</p>

「2 今後の環境影響評価制度のあり方 (2) 現行制度の検討課題への対応 エ 対象事業 (ア) 対象事業の種類と規模」(本文10頁)に対する意見と考え方

	意見の内容	部会の考え方
39	<p>今回の「中間とりまとめ」10頁、「エ 対象事業 (ア) 対象事業の種類と規模」の中に、「対象事業の規模要件に満たない事業であっても、周辺の環境を悪化させるおそれがあるが、市域における社会情勢の動向を踏まえ、当面、現行の対象事業の種類と規模要件で運用しつつ、今後必要に応じて見直しを行うことが望ましい」とあるのは不十分である。</p> <p>最近の環境問題の主なものとして、住宅街での道路建設がある。戦後のどさくさに都市計画決定され、その後未着手で、住宅街が形成されてしまっている地域で、計画をこり押しする動きに地域住民の反発が出ている。ところがこれらはほとんどが2車線であるため、市条例の環境影響評価対象外となり、建設当局は整備効果(交通円滑化、生活利便性、交通安全)の面だけしか説明せず、環境面でどうなるかの配慮はない。このため、市条例第2条第2号の規則で定める対象事業、別表第1の左欄「その他の道路」で「車線数が4以上であり、かつ、長さが1キロメートル以上であるもの」を「車線数が2以上であり、かつ、長さが500m以上であるもの(都市計画決定後20年以上経過した道路を含む)」に改正すべきである。</p> <p>現在、天白区内の八事天白溪線の問題が起きている。昭和32年9月の都市計画決定後、今まで未整備だった16m幅員、990m延長の計画強行がもくろまれている。しかし、簡略に道路騒音の推定を行うと、建設当局の説明する3,000台/日なら、道路際では昼間に約65dBとなり、「道路に面する地域の環境基準」(A地域で2車線以上に面する地域 昼間60dB以下、夜間55dB以下)を超えてしまう。</p> <p>通常環境影響評価対象事業は4車線以上のため、ほとんどが、道路に面する地域の環境基準を更にゆるめた「幹線交通を担う道路に近接する空間の特例」(昼間70dB以下、夜間65dB以下)が適用されるため、環境基準に適合、問題なしと評価されている。しかし、八事天白溪線地域の用途地域はほとんど1種低層、一部2種中高層の住宅街のA地域であり、「道路に面する地域の環境基準」の「A地域で2車線以上に面する地域」(昼間60dB以下、夜間65dB以下)の環境基準が適用され、上記のように、道路騒音が環境基準に適合しないことが確実である。この点を明らかにするため、正式に環境影響評価を行い、計画の廃止・変更、代替措置、環境保全措置などを検討できるようにすべきである。</p> <p>こうした面での不都合は、2003年に提起された千種区の池内猪高線(日泰寺~高見小学校)昭和21年7月都市計画決定・高架2車線道路の道路工事差止訴訟でも現れている。市条例の環境影響評価対象が4車線かつ1km以上になっていたため、原告は高架2車線に両側の側道で合計4車線であり、事業区間は、750mだが、都市計画路線そのものは4,560mだから、対象とすべきと訴えたがしりぞけられた。訴訟に踏み切る前に、アクセス実施を要請したが、4車線以上でないからとして、正式アクセスは断られたが、運動に押され、名古屋市は、それに近いものを実施し、結果を400頁にのぼる文書をまとめ住民に提供した。</p> <p>昭和区の高田町線は2006年及び2010年市議会でも問題にされ、30m幅、4車線、延長1,870m(瑞穂区部分も加えると3,580m)、昭和21年6月都市計画決定の計画を16~20m幅、2車線に計画変更すると地元への説明があるが、密集した住宅街(1種住居、2種中高)のため、遅々として進んでいない。これも正式に環境影響評価を行い、今まで説明されてきた交通面に環境面の問題を加えて地域住民が検討できるようにすべきである。</p> <p>また、昭和32年都市計画決定の弥富相生山線(相生山貫通道路)は、関係住民が環境影響評価実施を要望したが、2車線であり、かつ、約900メートルしかなく1キロメートル未満だとして、要望が受け入れられなかった。</p>	<p>対象事業の種類と規模については、市域における社会情勢の動向を踏まえ、当面、現行の対象事業の種類と規模で運用しつつ、今後、必要に応じて見直しを行うことが望ましいと考えます。また、時代とともに変化する望ましい地域のあり方を考慮した適切な制度となるよう、今後も情報の収集に努め、引き続き検討を進めることも必要であると考えます。</p> <p>なお、市条例の道路の建設に係る対象事業の規模要件は、市条例施行細則別表第1に定められているとおり、「その他の道路」の新設の事業は「車線数が4以上であり、かつ、長さが1キロメートル以上であるもの」として、法や愛知県環境影響評価条例より厳しく設定しており、他の政令指定都市と比べても、比較的小規模な事業まで対象としています。</p>

	意見の内容	部会の考え方
40	<p>「対象事業の種類と規模...当面、現行の対象事業の種類と規模要件で運用しつつ、今後必要に応じて見直しを行うことが望ましい。」p10 とあるのは不十分である。最近の環境問題の主なものとして、住宅街での道路建設がある。戦後のどさくさに都市計画決定され、その後未着手で、住宅街が形成されてしまっている地域で、計画をこり押しする動きに地域住民の反発が出ている。ところがこれらはほとんどが2車線であるため、市条例の環境影響評価対象外となり、建設当局は整備効果(交通円滑化、生活利便性、交通安全)の面だけしか説明せず、環境面でどうなるかの配慮はない。このため、市条例第2条第2号の規則で定める対象事業、別表第1の左欄「その他の道路」で「車線の数が4以上であり、かつ、長さが1キロメートル以上であるもの」を「車線の数が2以上であり、かつ、長さが500メートル以上であるもの(都市計画決定後20年以上経過した道路を含む)」に改正すべきである。</p> <p>現在、天白区内の八事天白溪線の問題が起きている。昭和32年9月の都市計画決定後、今まで未整備だった16m幅員、990m延長の計画強行がもくろまれている。しかし、簡略に道路騒音の推定を行うと、建設当局の説明する3,000台/日なら、道路際では昼間に約65dBとなり、「道路に面する地域の環境基準」(A地域で2車線以上に面する地域 昼間60dB以下、夜間55dB以下)を約5dBも超えてしまう。通常環境影響評価対象道路は4車線以上のため、ほとんどが、道路に面する地域の環境基準を更にゆるめた「幹線交通を担う道路に近接する空間の特例」(昼間70dB以下、夜間65dB以下)が適用されるため、環境基準に適合、問題なしと評価されてしまっているが、この地域の用途地域はほとんど1種低層、一部2種中高層の住宅街(A地域)であり、A地域の2車線道路に適用されるのは「道路に面する地域の環境基準」であるため、道路騒音が環境基準に適合しないことが確実である。この点を明らかにするため、正式に環境影響評価を行い、計画の廃止・変更、代替措置、環境保全措置などを検討できるようにすべきである。</p> <p>こうした面での不都合は、2003年に提起された千種区の池内猪高線(日泰寺～高見小学校)昭和21年7月都市計画決定・高架2車線道路の道路工事差止訴訟でも現れている。市条例の環境影響評価対象が4車線かつ1km以上になっていたため、原告は高架2車線に両側の側道で合計4車線であり、事業区間は750mだが都市計画路線そのものは4,560mだから対象とすべきと訴えたがしりぞけられた。訴訟に踏み切る前に、アセス実施を要請したが、4車線以上でないからとして、正式アセスは断られたが、運動に押され、名古屋市は、それに近いものを実施し、結果を400頁にのぼる文書をまとめ住民に提供した。</p> <p>昭和区の高田町線は2006年及び2010年市議会でも問題にされ、30m幅、4車線、延長1,870m(瑞穂区部分も加えると3,580m)、昭和21年6月都市計画決定の計画を16～20m幅、2車線に計画変更すると地元への説明があるが、密集した住宅街(1種住居、2種中高)のため、遅々として進んでいない。これも正式に環境影響評価を行い、今まで説明されてきた交通面に環境面の問題を加えて地域住民が検討できるようにすべきである。</p> <p>また、弥富相生山線(相生山貫通道路)昭和32年都市計画決定は、関係住民が環境影響評価実施を要望したが、2車線であり、約900余メートルで1キロメートル未達として、要望が受け入れられなかった。</p>	(前頁から続く)
41	<p>今回の「中間とりまとめ」10頁、「エ 対象事業(ア)対象事業の種類と規模」の中に、「対象事業の規模要件に満たない事業であっても、周辺の環境を悪化させるおそれがあるが、市域における社会情勢の動向を踏まえ、当面、現行の対象事業の種類と規模要件で運用しつつ、今後必要に応じて見直しを行うことが望ましい」とあるのは不十分である。</p> <p>最近の環境問題の主なものとして、住宅街での道路建設がある。戦後のどさくさに都市計画決定され、その後未着手で、住宅街が形成されてしまっている地域で、計画をこり押しする動きに地域住民の反発が出ている。ところがこれらはほとんどが2車線であるため、市条例の環境影響評価対象外となり、建設当局は整備効果(交通円滑化、生活利便性、交通安全)の面だけしか説明せず、環境面でどうなるのかの配慮はない。このため、市条例第2条第2号の規則で定める対象事業、別表第1の左欄「その他の道路」で「車線の数が4以上であり、かつ、長さが1キロメートル以上であるもの」を「車線の数が2以上であり、かつ、長さが500m以上であるもの」に改正すべきである。</p> <p>現在、天白区内の都市計画道路八事天白溪線が造られると、自然が破壊される。交通円滑化にならない。騒音、空気汚染が悪化し、環境が破壊される。として私達住民は計画を白紙に戻せと要求している。</p> <p>この計画道は、昭和32年9月の都市計画決定後、今まで未整備だった16m幅員の計画ですが、簡略に道路騒音の推定を行うと、建設当局の説明する3,000台/日なら、道路際では昼間に約65dBとなり、「道路に面する地域の環境基準」(A地域で2車線以上に面する地域 昼間60dB以下、夜間65dB以下)を超えてしまう。通常環境影響評価対象道路は4車線以上のため、ほとんどが、道路に面する地域の環境基準を更にゆるめた「幹線交通を担う道路に近接する空間の特例」(昼間70dB以下、夜間65dB以下)が適用されるため、環境基準に適合、問題なしと評価されてしまっているが、この地域の用途地域はほとんど1種低層、一部2種中高層の住宅街(A地域)であるため、A地域の2車線道路に適用されるのは「道路に面する地域の環境基準」であるため、道路騒音が環境基準に適合しないことが確実である。</p> <p>さらに道路が計画されている天白溪は溪谷なのでさらに騒音が増幅するとともに、空気汚染が健康を蝕むことが予想される。この点を明らかにするため、正式に環境影響評価を行い、計画の廃止・変更、代替措置、環境保全措置などを検討出来るようにすべきである。</p> <p>こうした面での不都合は、既に2003年に千種区の池内猪高線(日泰寺～高見小学校)で高架2車線道路の道路工事差止訴訟でも現れている。市条例の環境影響評価対象が4車線になっていたため原告は高架2車線に両側の側道で合計4車線だから対象とすべきと訴えたがしりぞけられた。</p> <p>また、昭和区の高田町線は2006年市議会でも問題にされ、30m幅、4車線の計画を16～20m幅、2車線に計画変更すると地元への説明があるが、密集した住宅街(1種住居、2種中高)のため、遅々として進んでいない。</p> <p>さらに、昭和区の山手植田線については、計画地にヒメボタルの自生地があり、計画がこのまま進めば取り返しのつかない環境破壊が起きる可能性があります。これらについても正式に環境影響評価を行い、今まで説明されてきた交通面に環境面の問題を加えて地域住民が検討できるようにすべきである。</p>	

	意見の内容	部会の考え方
42	対象事業の種類追加について 現在の対象事業に、駐車場の設置(1000台以上=大規模商業施設等)、ヘリポートの設置(ドクターヘリ拠点病院や飛行場外離着陸場等を対象)を加えてはどうでしょうか。	対象事業の種類と規模については、市域における社会情勢の動向を踏まえ、当面、現行の対象事業の種類で運用しつつ、今後、必要に応じて見直しを行うことが望ましいと考えます。また、時代とともに変化する望ましい地域のあり方を考慮した適切な制度となるよう、今後も情報の収集に努め、引き続き検討を進めることも必要と考えます。
43	P10工対象事業(ア)対象事業の種類と規模 「市域には風力発電の適地がほとんどなく事業実施の可能性が低い」としているが、今後、自然再生エネルギー開発が進み、都市部でも可能な風力発電設備の登場も考えられる。法同様に風力発電所も対象事業に追加すべきである。	
44	名古屋市の大規模建築物の建築に関する環境アセスメント要件は「高さ100m以上かつ延べ面積5万平方メートル以上」となっていますが、他の大都市と比べて厳しすぎだと思います。 例えば、東京では、「高さ100m超(階段室、昇降機塔等を含む)かつ延べ面積10万㎡超(駐車場面積を含む)**特定の地域については、高さ180m超(同上)かつ延べ面積15万㎡超(同上)となっています。そのため、名古屋で必要な規模でも、東京ではコストのかかる環境アセスメントの対象にならない場合があり、そのため採算性も改善されます。その結果、より多くの資金を呼び込むことができます。 また、環境アセスに対象にならないギリギリの規模で開発が計画されることもよくありますので、東京は名古屋より大規模な開発が都市規模の差以上に多く、結果的に街により活気が出やすい面があると思います。 名古屋は外部から資金を呼び込むため、また、街の活気を増すため、大規模建築物の建築に関する環境アセスメント要件を緩和すべきだと思いますので、是非ともご検討ください。	
45	対象事業の種類と規模について 例えばビルに関してみると、現条例では、「高さ100m以上かつ延べ面積5万㎡以上」については、環境影響評価手続きを行うことになっています。名古屋市内には、高さ100m以上のビルが約20棟ありますが、この半分以上は、延べ面積が5万㎡未満のため、環境影響評価手続きが行われていない状況です。改正条例では、新たに配慮書の手続きが加わるようになっており、これは、工事着手までの期間の長期化や、環境影響評価費用のさらなる出費から、条例対象外になるような大規模なビルがさらに増し、周辺環境の悪化が懸念されます。しかし、小さい規模のものまで大規模事業と同様な手続きを行うことは、事業者への過度な負担になるとともに、再開発・整備の進行の妨げにもなりかねません。これらのことから、条例対象となる規模要件は現行の一つとせず、例えば第一種事業として現行の要件、第二種事業として第一種事業よりも幾分小さい要件と複数に分け、第二種事業に該当するものは、手続きの短縮化などの制度を設けるようにしてはどうかと思います。	人口、産業が集積し市街化が進んだ地域や、自然豊かな地域など様々な地域を対象とした国や県の制度とは異なること、また、市民や事業者にとって複雑でなくわかりやすい制度とすることが望ましいことから、市条例では全ての対象事業で同一の手続を行うことが適当と考えます。

「2 今後の環境影響評価制度のあり方 (2) 現行制度の検討課題への対応 エ 対象事業 (イ) 関連する事業の捉え方」(本文10頁)に対する意見と考え方

	意見の内容	部会の考え方
46	事業単体ではさして影響と思われないものが、関連する事業によって結果大規模となり、環境への影響が大きくなることは想像に難くない。できるだけ関連づけての評価が必要である。	一の対象事業に含まれると解すべき不可分の関連事業・関連工事、付帯施設等の捉え方、また、相互に密接に関連する二以上の事業を一の事業とみなすと対象事業に該当する場合の取扱い等について、できるだけ関連付けて評価されるよう、考え方を明確にする必要があると考えます。
47	P10工対象事業(イ)関連する事業の捉え方 個々で見ると小さな影響であっても複数が関連することで無視できない大きな環境影響を与える事例は少なくない。「関連事業・関連工事・付帯施設」、「相互に密接に関連する二以上の事業」を一の事業として全体の環境影響を評価することは当然、必要である。「関連する」という定義以外に、時期や地域が重なる二つ以上の事業については、これら複数事業を併せた全体による影響を評価するようにすべきである。	

「2 今後の環境影響評価制度のあり方 (3) 環境影響評価の技術手法等 ア 環境影響評価の項目の体系化、今日的な環境問題への対応」(本文10頁)に対する意見と考え方

	意見の内容	部会の考え方
48	昨年の東日本大震災に続く、福島第1原発の事故以来、セシウム等による放射能汚染が環境中に拡散しています。そのため、廃棄物処分場、下水処理場、残土処理などの面で、今後数10年は放射能汚染が懸念されます。アセスの評価項目に放射能を加えるべきではないでしょうか。	平成23年3月の未曾有の大震災により、原発の持つ大きなリスクが顕在化されましたが、現行の法でも放射性物質汚染が対象とされていません。放射性物質汚染対処特措法附則では環境規制の体系を見直すべきとされたことから、今後の環境規制体系の見直しなど国等の動向を踏まえ、必要に応じて制度を見直していくことが必要であると考えます。
49	環境影響評価の技術手法等について 今日的な環境問題への対応として、生物の多様性の保全の視点が取り上げられているが、これまでも希少生物の生息が確認されても事業が進むことが多い。実効性のあるものを望む。	生物の多様性の保全等の視点を技術指針の中に盛り込むことを検討する必要があると考えます。

	意見の内容	部会の考え方
50	<p>市街地における高層建造物が近隣地域に及ぼすビル風害に係わる建築規制の市条例化の提言</p> <p>近年、当該市街地では住民、事業の都市集中化に伴い高層建造物が急速に建設されている。いっぽう高層建造物が引き起こすビル風害を抑制するための関連建築基準が制定されていないので近隣地域、とくに隣接する低層住居地域の住民はビル風害に悩まされている状況が多発している。</p> <p>一般市民の基本的な人権保護のため、全国に先駆けて名古屋市がビル風害に係わる建築ガイドラインの市条例化に向けて関係部署がご尽力くださいますようお願いいたします。</p> <p>そのためには、風害に係わる環境影響評価方法の確立が不可欠であることは従前から貴担当部署に提言し続けています。ガイドラインの制定はもとより、風害技術専門家の育成、検査体制の整備が急がれることにご異存はないものと考えます。</p> <p>なお、現状で適用されている影響評価基準のひとつに村上基準があることは承知していますが、名古屋市立大学付属病院新病棟(18階、85m高さ)の建造に際し実施された村上基準による環境影響評価は、東側住居地域の現状風環境にそぐわないことを経験していますことを参考までに申し添えます。</p>	<p>環境影響評価における風害の予測評価の手法については、技術指針で定められていますが、技術指針は最新の科学的知見に基づき検討を加えることが必要であり、国の動きや他自治体の指針等も参考にし、見直していくことが必要であると考えます。</p>

「2 今後の環境影響評価制度のあり方 (3) 環境影響評価の技術手法等 イ リプレース事業の環境影響評価のあり方」(本文 11 頁)に対する意見と考え方

	意見の内容	部会の考え方
51	<p>(3) 環境影響評価の技術手法等 p10～</p> <p>「リプレースにより環境負荷の低減が図られる事業については、環境影響評価項目の削減または調査若しくは予測手法の簡略化により環境影響評価の期間の短縮が図られるよう、技術指針を見直すべきである。」p11 とあるが、慎重に再検討すべきである。</p> <p>2011年3月の中部電力西名古屋火力発電所の環境影響評価方法書では、主燃料を石油から天然ガスに変更することで環境への負荷を少なくするというふれこみであり、この事例に該当しそうであるが、方法書を少し詳しくみただけで、目的の「二酸化炭素排出量の削減...目指す」が、実は「発電電力量当たりの二酸化炭素排出量を低減する」だけで総量は増える。項目選定で、建設機械稼働の NOx、粉じん、騒音、振動、供用時の騒音、振動が「建設機械の稼働の影響が及ぶ範囲には民家等が存在しない」から選定せず、動植物への影響を考慮していない(さすがに市長意見で「ラムサール条約登録湿地(藤前干潟)に飛来する鳥類及び生息する水生生物等への影響について、工事中及び供用時に影響が及ばないとする理由を明らかにすること。」と指摘された)。また、国の時代遅れの「発電所に係る環境影響評価の手引き」に従い、工事中の温室効果ガスの予測・評価は行わない(さすがに市長意見で「撤去工事、新たな発電設備の建設工事及び燃料ガス導管に係る工事が約5年にわたり行われる...相当量の温室効果ガス等の排出が見込まれる。...建設機械の稼働、建設資材の使用、建設資材等の運搬及び廃棄物等の発生のそれぞれの側面から、温室効果ガス等...対策を検討し、その内容を環境影響評価準備書に記載すること。」と指摘された)。こうしたことが今後起きないよう、十分な歯止めをしておく必要がある。</p>	<p>温室効果ガスの排出量の削減が見込まれるなど、リプレースによって環境負荷の低減が図られる事業に限り、環境影響評価の項目の削除、調査、予測手法の簡略化が図られる必要があると考えます。</p> <p>ご意見を踏まえて、2(3)イ「リプレース事業の環境影響評価のあり方」で、「なお、技術指針において、事業者が項目の削減または手法を簡略化することができるリプレース事業の定義、その簡略化等の基準を明確にする必要がある。」と追記しました。</p>
52	リプレース事業についての簡略化は安易にすべきではない。	
53	<p>P11 イ リプレース事業の環境影響評価のあり方</p> <p>「環境影響負荷の低減が図られる事業」についての環境影響評価手続きを合理化することには異論はない。ただし、「リプレース = 環境影響評価手続き簡略化、短期化」とならないように、個々のリプレース事業が「環境影響負荷の低減が図られる事業」であるか否かの判断を誰がどこで行うか明確にする必要がある。</p>	
54	リプレース事業と言っても環境負荷が低減する項目が事業により異なると考えられる。またリプレースが事業全体に渡る場合と事業の中心となる設備の更新に限られる場合では環境負荷の低減も異なると考えられるので、リプレース事業の定義をアセス対象事業毎、リプレースの範囲等で明確にすると良い。	
55	リプレース事業について、環境負荷を低減できることから積極的な活用をお願いしたい。そこで、環境負荷が低減することが明確に示された場合等は環境影響評価項目を削減することを原則とし、事業によっては配慮書で環境負荷の低減が明確に示された場合は方法書についても省略することが可能とするなど、環境負荷の低減に向けて積極的な運用を期待している。	リプレース事業であっても、市民等の意見に配慮して事業計画、環境保全措置を検討することが必要であること、また、国の動向(火力発電所リプレースに係る環境影響評価手続合理化に関する技術的提案 平成 23 年 3 月 環境省)等を考慮すると、方法書等の手続の省略については望ましくないと考えます。

「2 今後の環境影響評価制度のあり方 (4) 環境影響評価法及び愛知県環境影響評価条例との関係 イ 事後調査に係る準用規定」(本文 12 頁)に対する意見と考え方

	意見の内容	部会の考え方
56	<p>(3) 環境影響評価法及び愛知県環境影響評価条例との関係 p11～</p> <p>「事後調査における準用規定...改正法...環境保全措置に係る報告書の公表、許認可権者への送付が義務づけられた。...市長が意見を述べるができる規定がない。...市域で行われる法対象事業については、市条例の事後調査手続きを準用していくべきである。」p12 については賛成である。市条例の事後調査は、項目や手続きが法の不備を補うものであり、今後ともその活用を図るべきものである。法第六十一条でも「この法律の規定は、地方公共団体が次に掲げる事項に関し条例で必要な規定を定めることを妨げるものではない。」と明確にその根拠を示している。</p>	<p>ご意見のように、今後も、市域で行われる法対象事業については、市条例の事後調査手続を準用していく必要があると考えます。</p>

「3 将来的な検討課題」(本文 13 頁)に対する意見と考え方

	意見の内容	部会の考え方
57	「中間とりまとめ」の方向は現行制度をより良くしていく姿勢が感じられ、全体的には評価できると思う。しかし、より改善点として希望する意見を記載したい。 より早い段階での環境配慮制度の導入について 市条例でも配慮書の手続きを導入すべきという点では「中間とりまとめ」の意見に賛同だが、計画検討段階から柔軟な対応を可能とするために「戦略的環境アセスメント」導入が早急に必要であると思う。	事業の実施段階の環境影響評価の限界を補い、事業の早期段階における環境配慮を可能とするため、計画の立案段階における配慮書の制度を導入する必要があると考えます。 政策決定や上位計画の策定段階における戦略的環境アセスメント制度については、国等の動向の情報収集に努めるとともに、市における制度導入の可能性、その効果等についてさらに研究を進めることが望ましいと考えます。
58	P2 2 今後の環境影響評価制度のあり方(1)ア 「中間とりまとめ」も「事業計画が概ね固まった段階で行う環境影響評価では、環境保全措置の採用等についての柔軟な対応が困難な場合が見られる」と記している。実際は「場合が見られる」程度ではなく、ほとんど「柔軟な対応」がされていない。事業計画の立案段階からの影響評価が必要である。そのために戦略的環境アセスメント制度を市が早急に導入すべきである。	

その他の意見と考え方

	意見の内容	部会の考え方
59	現行制度の背景と課題において課題の解決方法にはさまざまな手法が考えられるが硬直した対応ではなく柔軟な対応で課題を解決した方がよいと考えられる。	中間とりまとめは、学識経験者で構成される名古屋市環境審議会環境影響評価部会において検討したものです。市民のみなさまからいただいたご意見を踏まえ、部会報告を取りまとめました。
60	最後に、「パブコメへの見解書では、「今後検討します」といった曖昧な書き方ではなく、とりまとめを行った部署として、事業を制限する制度を設計している責任をもって「そのくらいの課題は想定内であり、対応はこう考えている」といった明確な対応策を示してください。」柔軟性のある制度、という文言に甘えて事業者負担・責任を丸投げする制度設計はしないでください。国の法改正に追従するのが地方自治体の本分ではないはず。名古屋は対象事業の条件を法より厳しくすることで、進んだアセス制度を持っているという自負があるように感じられます。しかし、本当の進んだ制度と言うのは対象事業の規模ではなく、現実的かどうか、形骸化せずに機能するかどうか、理解を得られる制度かどうかだと思います。事業に対して制度設計を行うのであれば、事業の具体的なイメージをもって条例等を作成してください。実際、今回のパブコメ担当に事業に携わった経験のある方はいらっしゃるのでしょうか。	
61	審査会での意見、文面としての言葉使いとしては良いと思いますが、一市民として内容を読んでみると超難解で、何をどうして行くのか全く伝わって来ません。もう少し一般市民に判り易い用語表現はできないものかと、残念に思います。 この「マトメ」や今後の活動の報告等を判り易くするのも環境(言葉・文章)影響評価制度の評価対象にしてはどうでしょう。先ず平易な文章で一般市民に判り易く伝えることが市民参加形の原点ではないでしょうか。 例えば「地球環境への配慮による快適(衣食住)生活の実現」に向け市民参加を呼び掛ける手法が必要ではないでしょうか。	市民のみなさまに理解していただけるよう、本文の巻末に用語解説を掲載し、また、本文とは別に概要版を作成しました。 なお、ご意見を踏まえ、附帯意見を「説明するとともに、制度の仕組み等を平易に記載したパンフレットを作成するなど」と修正しました。
62	技術・専門分野に詳しい人の取組みも期待しております。	市条例では、市長の附属機関として、学識経験者を委員とする審査会を設置することとし、審査会は、市長の求めに応じて、環境影響評価等に関する技術的又は専門的事項について調査審議するとともに、市長に意見を述べるものとされています。 今後は、市長が配慮意見書を作成するにあたっては必要に応じて審査会に意見を求めることや、事後調査結果に関しても積極的に審査会を活用するなどの規定を設ける必要があると考えます。
63	(追記別件) 事業系可燃ゴミの内容について調査が必要と思われます。平成 23 年 4 月 ~ のゴミ種別が変わってから、ほとんどのゴミが可燃ゴミになっているのが環境に対して気になって仕方ありません。	ご意見については、諮問の対象外と考えます。いただいたご意見・ご提案については、市に伝えさせていただきます。