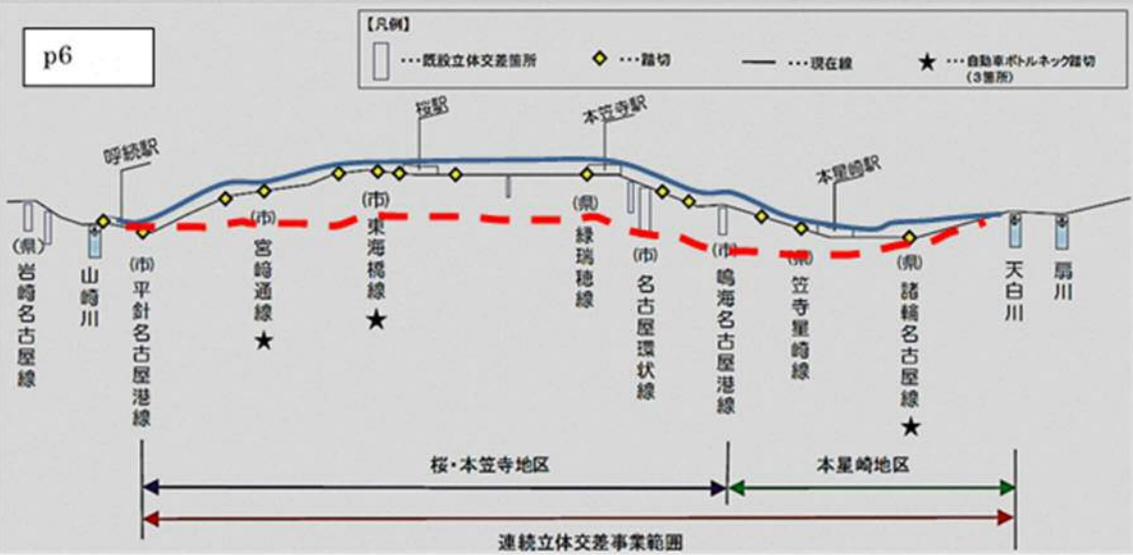


環境の保全の見地からの意見の概要及び事業者の見解（（仮称）都市高速鉄道名古屋鉄道名古屋本線（山崎川～天白川間連続立体交差））

番号	市民等の意見	事業者の見解
1	<p>*p1 事業者名が名古屋市となっているが、対象事業の名称が（仮称）都市高速鉄道名古屋鉄道名古屋本線（山崎川～天白川間連続立体交差）p2 とあるように、名鉄のための事業であることは明らかである。立体交差事業の事業主体が名古屋市であるとしても、名古屋鉄道が関与していないとは考えられない。共同事業者として名鉄を併記し、工事費用、高架桁下利用方法、その駅舎の維持管理などがどのように分担されているのかを明らかにすべきである。</p>	<p>道路の渋滞対策の一環で行う事業ですので、名古屋市の事業となっております。また、工事費用、高架下の利用方法については、現在決定しておりません。高架化後の駅舎等の維持管理については、基本的には鉄道事業者にて行われます。</p>
2	<p>*p3 複数案検討の経緯で“本事業区間は山崎川と天白川に挟まれているため、河川を超えるまでは高架方式とする必要がある。”とあるが、河川を地下で横断することができない理由が不明である。また、縦断面図を見ても、高架方式（下図青線）より地下方式（下図赤点線）の方が縦断面勾配も緩やかになると思われる。</p> 	<p>河川を地下方式にて横断しようとする、既に高架化を終えている堀田駅付近や鳴海駅付近まで影響を及ぼすため、地下方式は現実的ではないと考えております。赤点線の縦断面計画につきましては、地下方式では、県道諸輪名古屋線の踏切が除却できなくなるなど、縦断に関する計画が難しいと考えております。</p>

番号	市民等の意見	事業者の見解
3	<p>現に名古屋環状2号線高速部は矢田川を地下で横断している。東京では各所で河川を潜る道路が計画、実行されている。高架方式を前提とした文脈には疑問がある。そもそも名古屋市が進めている地下鉄事業がおかしいという認識なのか、また、JR東海のリニア新幹線の大深度工法について「名古屋市より、事業者には工事に伴う安全確保や環境保全、基本方針に沿った適切な対応、地域住民への丁寧な対応や適時適切な情報提供を願う意見」を延べながら「国土交通省には使用認可の要件を確認のうえ早期の認可を願う意見があった。」(2018年8月24日・第6回中部圏大深度地下使用協議会の審議概要)と、国に大深度地下の早期認可を願った姿勢とも異なるのではないか。</p>	<p>これまでの名古屋市の地下鉄建設やリニア新幹線を否定しているわけではなく、本事業において河川を地下方式にて横断しようとする、既に高架化を終えている堀田駅付近や、鳴海駅付近まで影響を及ぼすため、地下方式は現実的ではないと考えております。</p>
4	<p>*p3 複数案検討の経緯で“地下方式で建設すると…「騒音」、「日照障害」、「電波障害」、「景観」についての影響が除去できる。しかし、土壌を掘った後に発生する「廃棄物等」の問題、地下水脈への影響(「水質」の問題)が発生することや、供用後の鉄道事業で発生する電力消費の増大(地下駅やトンネル照明等)、それに伴う「温室効果ガス等」の問題が発生するため、環境影響の面で有利とは言えない。”と言葉だけで片付けて、結論として“高架方式により連続立体交差事業を実施する案と事業を実施しない案を複数案として設定することとした。”とあるが、“連続立体交差事業として事業を実施するため、一般的に高架方式、地下方式を取ることができると考えられる。”のとおり、複数案としては、素直に、高架方式と地下方式を比較することが基本であり、比較のために事業を実施しない場合も含めた3ケースで比較を行えばよい。少なくとも地下方式とした場合の問題点(土壌掘削後の廃棄物等、地下水脈への影響、電力消費、温室効果ガス等)についての定量的、定性的な予測を行い、高架方式の問題点(騒音、日照障害、電波障害、景観)と比較検討すべきである。リニアの地下方式は容認しながら、名鉄の地下化は検討にも値しないというのは納得できない。</p>	<p>地下方式は縦断計画が難しいため現実的ではないと考えております。高架方式により連続立体交差事業を実施する案と事業を実施しない案を複数案として設定しました。</p>

番号	市民等の意見	事業者の見解
5	<p>*p7 運行計画として、580 本/日、32 本/時、列車速度；最高 110km/h とあるが、これは B 案（事業を実施しない）と同じか、それとも何か環境に悪影響を与えるような変化があるのか明記すべきである。</p>	<p>現段階では将来の運行計画及び列車速度は未定なので、A 案と B 案で同じと設定しております。</p>
6	<p>*p7 側道計画として、“供用後の日照障害や電波障害、騒音・振動対策等として、地域の状況を勘案の上、必要に応じて事業実施想定区域に側道を設置する。”とあるが、重要な環境対策ともなる側道新設計画が未定のまま事業を進行させるのは許されない。“地域の状況を勘案”とか“必要に応じて…設置する。”という言葉は、役所用語で「設置するつもりはない」と同義語である。側道計画について環境配慮事項として明確な案を示すべきである。</p>	<p>本市における過去の連続立体交差事業では、側道を設置した事例が多数あり、本事業におきましても側道を設置することが適当と考えております。側道計画については、方法書段階以降でお示ししたいと考えております。</p>
7	<p>*p136、p210 大気、温室効果ガス等の評価で“A 案（鉄道高架で事業を実施する）と B 案（事業を実施しない）の比較により評価を行った。予測結果によると、A 案は、B 案に比べて窒素酸化物、浮遊粒子状物質とも約 26%減少する。以上より、A 案の影響が小さいと判断した。”“A 案は、B 案に比べ温室効果ガス等（二酸化炭素）は約 23%減少する。”とあるが、予測結果の表では事業実施前（B 案）が 10km/h、踏切除去後（A 案）が 20km/h で予測している。その予測手順 p135、p209 によると“事業実施前の旅行速度は「平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査一般交通量調査」の路線別旅行速度の平均値（15.3km/h）から、供用時の旅行速度は名古屋市の人口集中地区（DID）における一般道路昼間平均旅行速度（25.0km/h）から 1 の位を切捨て、事業実施前を 10km/h、供用時を 20km/h と設定した。”とある。しかし、これらの旅行速度は「昼間 12 時間旅行速度」（p133 表 5-1-3、p134 表 5-1-4）であり、24 時間旅行速度はもっと早いはずであり、昼間 12 時間の旅行速度の差で年間の大気排出量を予測することは理論的に間違っている。大筋の結論は間違いがないにしても、それを強調しすぎている。方法書以降の手続きでは、間違いのない手法で予測することが必要である。</p>	<p>大気質及び温室効果ガス等の予測につきましては、渋滞の発生が大きいことが想定される昼間時間帯を対象に、予測を行っております。</p> <p>ご指摘の、24 時間旅行速度を踏まえた調査及び予測の実施につきましては今後、検討してまいりたいと考えております。</p>

番号	市民等の意見	事業者の見解
8	<p>*p139 在来線鉄道の騒音調査結果で“等価騒音レベルは近接側軌道の中心より 12.5m の地点で 51～65dB、25m の地点で 50～63dB であった。”とあるが、測定点の高さを記載すべきである。p141 で“過去に連続立体交差事業を実施した名鉄常滑線大同町の場合、列車速度が速くなっているにもかかわらず、最大騒音レベル(12.5m)が概ね 87dB から 71dB に約 16dB 減少し、等価騒音レベル(12.5m 点)が概ね 69dB から 54dB に約 15dB 減少している”と、さも、立体交差事業が騒音対策上効果があるかのような評価がしてあるが、高架面より上の部分の 3 階以上では騒音が大きくなっているはずであり、単に地上 1.2m での測定結果だけで評価するのは間違いである。また、12.5m 点だけで評価するのも高架構造からの騒音回り込み（前面の建物の遮へいがなくなり、上空から騒音が回り込む）で新たな被害家屋が発生する。これらのことを評価対象とすべきである。</p>	<p>ご指摘のとおり、高架面より高い箇所等では、騒音が大きくなる可能性もあるため、ご指摘を参考にさせていただき、方法書以降で騒音に関する調査及び予測の方法を検討してまいります。</p>
9	<p>*p142 騒音の評価が“A 案（鉄道高架で事業を実施する）と B 案（事業を実施しない）の比較により評価を行った。予測結果によると、A 案は、B 案に比べて、騒音レベルが低減すると予測される。以上より、A 案の影響が小さいと判断する。”とあるが、予測内容は地上 1.2m での結果だけであり、高架面より上部など、騒音が大きくなる部分について検討していないのは不十分である。</p>	

番号	市民等の意見	事業者の見解
1 0	<p>*p142 騒音の評価が「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年環大一第174号で示された指針と対比したところ、事業実施後の等価騒音レベルは現状より低減すると予測されるため、指針を満足するものと判断する。」とある。確かに、この指針には、測定点として、近接側軌道中心線からの水平距離が12.5mの地点、高さは地上1.2m、窓又は外壁から原則として3.5m以上離れた地点を選定する、指針は「騒音レベルの状況を改良前より改善すること。」であり、まずは、水平距離12.5m、地上1.2mでの騒音が改善されることが大前提である。</p> <p>しかし「3 その他で、① 学校、病院その他特に静穏さを要求する施設、線路に著しく近接した施設等があらかじめ存在していた場合など、特殊な事情により騒音問題が発生する場合には、必要に応じた対策を講じること。② 測定点と異なる場所において鉄道騒音が問題となる場合には、参考のため、当該問題となる場所においても併せて測定を行うことが望ましい。」としており、静穏を要する施設、測定点と異なる場所で問題となる場合が生じるのか、生じないのか、必要な対策は何が考えられるのかを方法書以降の手続きで明らかにしていく必要がある。</p> <p>市民の健康の維持、環境の保全の見地からは、単に「改良前より改善する」にとどめるのではなく、少なくとも新設時の「指針」で示されている値（昼間(7～22時)については60dB(A)以下、夜間(22時～翌日7時)については55dB(A)以下とする。なお、住居専用地域等住居環境を保護すべき地域にあっては、一層の低減に努めること。)とすべきである。</p>	<p>既存資料を基に調査や予測を行っておりますので、資料として存在する部分を参考にした調査及び予測としております。ご指摘のとおり、「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年環大一第174号）」には、学校や病院など静穏さを要求する施設に関する記載や、測定点と異なる場所における記載がありますので、ご指摘にあるように周辺の環境にも配慮しながら、方法書以降で調査及び予測に関する検討を行ってまいります。</p>
1 1	<p>*p149 日照の予測条件では、緻密な計算式を用いた割に“高架構造物等天端高…約5m”とあいまいな表現である。逆に電波障害の予測条件では、地盤高さ22.2m、計画軌道面高さ28.7m p168とあり、軌道面の高さは6.5m(28.7m—22.2m=6.5m)と計算できる。日照の予測条件の高さは約5mではなく、少なくとも1.5m 高い6.5m以上で予測すべきである。</p>	<p>ご指摘のとおり、日照障害と電波障害に係る予測条件の高さが異なっております。今後は、適切な高さを設定の上、調査及び予測を行ってまいります。</p>

番号	市民等の意見	事業者の見解
1 2	<p>*p150 日照の評価で“A案(鉄道高架で事業を実施する)とB案(事業を実施しない)の比較により評価を行った。予測結果によると、A案は、B案に比べ、「建築基準法」…日影規制等と比較すると、事業の実施に伴い、高架等の構造型式は必要最低限の高さ及び幅としても、一部の地域で日照が阻害されると予測された。”とあるが、高架方式にすることにより悪化する項目の予測・評価にしては粗雑である。</p> <p>まず、“高架等は必要最低限の高さ及び幅にして”という事業計画がどこにも示されておらず、環境配慮指針p215で“高架等の構造は必要最低限の高さ及び幅となるよう配慮する。”というだけである。予測条件p149のところで“高架構造物等天端高…約5m”と具体的な結論だけが記載されており、他の鉄道高架事業の高さや軒下高さの比較もなく、必要最低限にしたということは理解できない。しかも“約5m”とあいまいな表現であり、電波障害の予測では、軌道面の高さは6.5mとくい違っている。加えて、事業計画区間に桜駅、本笠寺駅、本星崎駅があり、その駅舎がもっと高くなるはずであるが加味されていない。さらに、景観予測図 p198, p200, p202 で明らかのように2階部分以上の騒音対策として防音壁を設置すれば、この高さは更に高くなり、日照被害はもっと多くなる。さらに電車通過による日照のちらつきにも触れていない。</p>	<p>本配慮書における予測及び評価は、本市における過年度調査の資料を使用しております。現在は、計画の検討段階であり、詳細が決定していません。今後は適切な高さ等を設定の上、調査及び予測を行ってまいります。</p>
1 3	<p>*p150 日照の評価で“一部の地域で日照が阻害されると予測された。”の表現は間違いであり、“全線に渡り、日影規制を超える部分が出現すると予測された。”などとすべきである。これ以外にも、予測面の高さ4m未満から地表面までは、もっと広範囲に“日照が阻害される”はずである。また、日影規制を超えないにしても南北線のため、午前には西側、午後には東側で半日、日照が奪われる。そうした事実も予測して示すべきである。</p>	

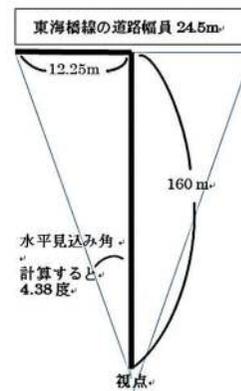


番号	市民等の意見	事業者の見解
1 4	<p>*p168 電波障害の予測結果で“23ch(テレビ愛知)において遮蔽障害が生じると予測され、…その範囲が最大で 200m 程度となった。なお、その他のチャンネルについては、テレビ受信障害は生じないと予測された。”とあるが、予測結果や予測条件では、どのチャンネルの予測であるかが判明しない。予測条件の放送局は“表 5-5-3、に示した地上デジタル放送チャンネルとした。” p155 とあり、NHK 教育の物理チャンネル 13ch (リモコン番号 2) からテレビ愛知の物理チャンネル 23ch (リモコン番号 10) までの 7 局が掲げてあり、表 5-5-1 では NHK 教育の中心周波数は 473.14MHz、テレビ愛知の中心周波数は 533.14MHz など p153 から、一番条件の悪いテレビ愛知の中心周波数 533.14MHz を用いたと推測されるが、それがどこにも記載されていない。</p> <p>そもそも予測方法の予測計算式 p167 では、受信周波数 f により、結果が変わるため、主要な要素である受信周波数 f が記載されないまま予測結果を示すのでは環境影響評価といえない。また“その他のチャンネルについては、テレビ受信障害は生じないと予測された。”とあるが、その証明を追加すべきである。方法書以降の手続きで明らかにしていく必要がある。</p>	<p>本配慮書における予測及び評価は、本市における過年度調査の資料を使用しております。現在は、計画の検討段階であり、詳細が決定していません。今後は適切な高さ等を設定の上、調査及び予測を行ってまいります。</p>

番号	市民等の意見	事業者の見解
1 5	<p>*p168 電波障害の評価で“予測結果によると、A案は、B案に比べ、一部の地域でテレビ電波の受信障害が生じる。”とあるが、これは予測結果から明らかなように”遮へい障害が生じると予測され“p168 ということであり、遮蔽障害が起こるような場合は、反射障害も発生する可能性があり、その予測を行っていないため‘受信障害が生じる’”という結論は同じであるにしても、その被害範囲、内容が全く異なるため、方法書以降の手続きで明らかにしていく必要がある。</p> 	<p>既存資料を基に予測及び評価を整理しています。ご指摘を参考にさせていただき、方法書以降で調査、予測及び評価について検討してまいります。</p>
1 6	<p>*p168 電波障害の評価で“なお、テレビ電波の受信障害が生じる場合には、改善のための対策を検討する。”とあり、当たり前のことである。現地調査結果で“調査地点 NO. 8, 9, 12, 34 で 23 チャンネル(テレビ愛知)が受信不能となっていた。“p156 とあり、NO. 7~50 の 44 地点のうち、NO. 12 は電波の方向から、あきらかにイオンモール新瑞橋（地図では建築中とある）が原因と判断でき、原因者負担で解決しておくべきことである。</p>	

番号	市民等の意見	事業者の見解
17	<p>*p196 景観の予測で“視覚に関する物理的指標”が示してあるが、この出典根拠、どのような指標なのか（環境基準や規制基準とどの程度違う性格なのか）を示すべきである。特に“水平見込角”の“ただし、構造物に近接すると必然的に大きな角度を示す。”と“スカイライン切断の有無”の“ただし、構造物直近においては、必然的にスカイラインを切断することになる。”及び“視距離”の近景で“対象の色彩やテクスチャー、ディテール等”、の記述が疑問である。また、ただし書きにある構造物に近接する部分についての検討はしたのか、この3地点の予測だけで良いのかの疑問がある。</p>	<p>視覚に関する出典根拠については、「道路環境影響評価の技術手法（平成24年度版）」（国総研資料第714号・土木研究所資料第4254号）です。また、本配慮書による予測は、眺望点を抽出し行ったものです。ご指摘を参考にさせていただき、方法書以降で景観に関する調査及び予測の方法を検討してまいります。</p>

番号	市民等の意見	事業者の見解
18	<p>*p196 景観の予測結果（ア）主要市道東海橋線で“水平見込角は約8度、仰角は約0.7度であり、圧迫感を与える恐れはない。”の表現は正しように思われるが、東海橋線の幅員24.5mから水平見込角を計算すると8.8度となり（陸橋の中央で左右それぞれ$\tan^{-1}(12.25/160) \times 180/\pi = 4.38$度）、約8度ではない。さらに、その前後の民家に係る部分も見えたと、水平見込角はもっと増えるが、景観図でははっきりしない。他の2地点の水平見込み角も再確認が必要である。</p> <p>また、これは構造物から約160m離れた呼続小学校前の横断歩道橋からの予測でありp195、この歩道橋を降りて、歩道に沿って名鉄に近づき140m以降は（$12.25/\text{距離} = \tan^{-1}(5 \times \pi/180)$）、水平見込角が10度を超える地点が出てくるはずであり、その範囲を予測して示すべきである。</p>	<p>本配慮書におきましては、眺望点を設定し、調査、予測及び評価を行っています。ご指摘を参考にさせていただき、方法書以降で景観に関する調査及び予測の方法を検討してまいります。</p>
19	<p>*p196 景観の予測結果（イ）本城公園で“水平見込角は約62度であり、高架構造物は目につきやすいが、仰角は約3.9度であり圧迫感を与える恐れはない。”としているが、これも名鉄に近づいていけば仰角が圧迫感を感じる18度を超える地点があるはずであり、その範囲を予測して示すべきである。特に、公園という誰もが集う場所でこうした事態になることは極力避けるべきである。</p>	
20	<p>*p196 景観の予測結果（ウ）主要県道諸輪名古屋線で“水平見込角は約20度であり高架構造物は目につきやすいが、仰角は約2.9度であり、圧迫感を与えるおそれはない。”とあるが、これは構造物から約120m離れた名南工業高校南の交差点からの予測でありp195、この交差点から西側の“鳴海8号”踏切へ近づけば、仰角が圧迫感を感じる18度を超える地点があるはずであり、その範囲を予測して示すべきである。</p>	



番号	市民等の意見	事業者の見解
2 1	<p>*p203 景観の評価で“A案はB案に比べて、眺望点から新たな高架構造物が確認でき、部分的に景観の変化はあるものの景観への影響は小さいと考える。”とあるが、“景観への影響は小さいと考える”の評価はどのように導いたのか不明である。また、事業を実施しない場合と比べて景観は明らかに悪化するため、特に圧迫感を感じる仰角が18度を超える範囲はどの部分になるかを明示して、この評価を修正すべきである</p>	<p>本配慮書におきましては、眺望点を設定し、調査、予測及び評価を行っています。ご指摘を参考にさせていただき、方法書以降で景観に関する調査及び予測の方法を検討してまいります。</p>
2 2	<p>*p213 総合評価で予測及び評価の概要がまとめてあるが、以下のように表現等が不十分である。</p> <p>大気質・温室効果ガス：“渋滞緩和によって自動車から排出される大気汚染物質・温室効果ガスが削減される。”とあるが、昼間12時間の旅行速度の差で年間の大気排出量を予測することは理論的に間違えており、効果を強調しすぎている。</p> <p>騒音：“現状よりも低減する”とあるが、高架面より上の部分では騒音が大きくなっているはずであり、単に地上1.2mでの測定結果だけで評価するのは間違いである。今まで線路際の建物で遮へいされていた建物では、騒音が高架上から降り注ぐ可能性が高い。それらの点を加味すべきである。</p> <p>日照障害：“一部の地域で日照が障害される。”とあるが、悪化する項目の予測・評価にしては粗雑である。まず、“高架等は必要最低限の高さ及び幅にして”という具体的な事業計画がどこにも示されていない。しかも高さが“約5m”とあいまいな表現であり、電波障害の予測では、軌道面の高さは6.5mとくい違っている。加えて、事業計画区間に桜駅、本笠寺駅、本星崎駅があり、その3か所の駅舎がもっと高くなるはずであるが加味されていない。さらに、景観予測図で明らかなよう防音壁を設置すれば、この高さは更に高くなり、日照被害はもっと大きくなる。さらに電車通過による日照のちらつきにも触れていない。</p> <p>電波障害：“一部の地域で受信出来ない局がある。”とあるが電波障害の評価で“一部の地域でテレビ電波の受信障害が生じる。”p168の表現と異なる。受信できるかできないかではなく、受信障害がどの程度起こるかが問題である。</p> <p>景観：“構造物が現れるが、圧迫感を与えるおそれは低い。”とあるが、景観の評価で“新たな高架構造物が確認でき、部分的に景観の変化はあるものの景観への影響は小さいと考える。”p203とある表現と異なる。</p>	<p>ご指摘を参考にさせていただき、方法書以降で調査、予測及び評価の内容を検討してまいります。</p>

番号	市民等の意見	事業者の見解
23	<p>*p219～p225 用語解説では、間違いもあるので、修正し、該当する用語の使用されているページと対照できるようにすべきである。また、この配慮書に用いてない用語まで解説し混乱を招くような不要な単語を削除すべきである。方法書や準備書でも同じものを用いるための手抜きではないのか。</p> <p>例：“1日平均値の年間98パーセントタイル値” p219は“浮遊粒子状物質の環境基準を評価する際には、この値で評価する。”とあるが、浮遊粒子状物質ではなく、二酸化窒素の間違いである。なお、別頁にある“日平均値の98%値” p223、“日平均値の2%除外値” p223は正確に記述されている。</p> <p>本文では二酸化窒素 p32 で正しく記載され、浮遊粒子状物質 p34 は“日平均値の2パーセント除外値”と表現している。いずれにしても“1日平均値の年間98パーセントタイル値”は①と番号を付け、該当する本文 p32 に①と注釈を入れることがわかりやすい。</p> <p>例：“A特性” p219は今回の配慮書には一回も用いられていない。むしろ、“騒音レベル” p221で“A特性”を用いているので、その中の簡単な注で済ませればよい。いずれにしても“騒音レベル”を②として、本文 p39～の騒音レベルに②と注釈を入れる。ちなみに、振動では“振動レベル” p221として説明している。</p> <p>例：“側道” p222は事業計画 p7に“側道計画”と表題があり、“必要に応じて事業実施想定区域内に側道を設置する。”と出てくるだけであり、必要に応じてという程度の曖昧な計画のため、しかもこのような当たり前で、本文と同じような解説は不要である。</p> <p>例：“弾性枕木直結軌道” p222は、今回の配慮書には一回も用いられていない。騒音・振動対策として、将来の準備書などでこの軌道を採用することを想起させるが、この配慮書では不要である。同様に、“バラスト道床” p223も、今回の配慮書では用いられていないため不要である。</p> <p>例：“ng(ナノグラム)” p223は、ダイオキシン類の規制基準を意識した解説かとも思われるが、ダイオキシン類の環境基準はpg(ピコグラム)(大気は0.6pg-TEQ/m³、水質は1pg-TEQ/l、土壌は1000pg-TEQ/g)であり、全く意味のない解説となる。pg(ピコグラム) p224の解説だけにし、数値の説明だけではなく、どの環境基準に使用するのかなどの解説を追加した方がいい。</p>	<p>ご指摘のとおり、用語解説については、配慮書に使われていないものまで含まれておりました。方法書以降ではご指摘も踏まえ、わかりやすい用語解説に努めてまいります。</p>

番号	市民等の意見	事業者の見解
24	<p>施設計画課に電話致しました。</p> <p>まだ名鉄と相談していないので、来年以後検討して説明書を配布するとおっしゃいましたが、もうベースは決まっていますよね。それまで待つてよろしいでしょうか。納得できないこと柄それから変更できるのでしょうか。</p> <p>現状、事前の調査は終わっている。まだ西か東かわからないと申ししておりましたが、私のほうであれば仮線作る時、はずす時工事中の騒音、安全性、その他もろもろとりはずし以後側道が家のすぐそばにできる可能性もあります。駐車場、自動車、自転車、人、いろいろ考えられます。</p> <p>騒音、プライバシー、安全性まだまだあるかもしれません。心配です。先走っても話を伺いたい、安心したいのです。</p>	<p>現在、立体交差化の計画について、鉄道事業者始め関係機関と協議を進めております。そのため、まだ仮線の位置などについて、お示しできるものはありません。</p> <p>平成31年度以降に事業化に向けた地元説明会を開催し、計画の概要について説明したいと考えておりますので、その際にご意見もお伺いしたいと考えております。</p>
25	<p>踏切の除却や交差道路の整備によって、東西方向の通過交通の事業区間への流入量の増加が予想されるが、これによる環境への影響についての評価が書かれていないがどのように考えているか。</p>	<p>踏切の除却による通過交通の増加の可能性があるため、大気質や温室効果ガス等による影響を方法書以降で検討してまいりたいと考えております。</p>

番号	市民等の意見	事業者の見解
26	<p>私の願い - 【立体化を、高架化ではなく、地下化（トンネル化）とする。】 具体的には、呼続熊野三社 - 笠寺小学校間を、地下化（トンネル化）する。 ただし、洪水対策のため呼続駅、本星崎駅は、高架化する。</p> <p>利点</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 笠寺台地は、遺跡の宝庫であり、保存できる。 ② 遺跡発掘調査費が減る。工期が短くなる。 ③ 桜神明社古墳周濠の東側が、復元できる。 ④ 桜神明社氏神様と氏子の分断が、解消できる。 ⑤ 仮線用の用地買収が減る。 ⑥ 騒音・振動・日照障害・電波障害・地域分断が完全に無くなる。 ⑦ 安全性・景観が良くなる。 ⑧ 空き地ができ、広域避難場所が確保できる。 ⑨ 地下鉄桜通線桜本町駅と名鉄桜駅の連絡が容易になる。 ⑩ 南部線との接続が容易になる。 <p>欠点</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 工事費が高くなる？（以下の試算参照） ② 設計変更が要る。 ③ 地下振動が発生する。（地下鉄桜通線の地下振動はあるか？） <p>試算</p> <p>シールドトンネル 約 100 億円/km × 約 4km = 約 400 億円 地下駅（桜駅、本笠寺駅） 約 200 億円/駅 × 2 駅 = 約 400 億円 高架化（呼続駅、本星崎駅） α</p> <p style="text-align: center;">↓</p> <p>高架化全体事業費 約 600 億円 （20 土建 第 82 号 平成 20 年 10 月 20 日 国土交通省道路局長 金井道夫 宛 名古屋市長 松原武久 発出 より） +その後の工事単価の高騰、遺跡発掘調査費</p>	<p>熊野三社～笠寺小学校間の地下化については、縦断勾配に関する計画が厳しく、難しいと考えております。事業の実施にあたり、環境にはできる限り配慮したいと考えております。</p>

名古屋市環境影響評価条例第7条の4第1項に基づく環境の保全の見地からの意見に該当しない意見

番号	市民等の意見	事業者の見解
参考 1	<p>わが家は桜2号踏切に近く、線路から5件目に住んでいます。そのため名鉄の立体高架には大賛成ですが、行政の動きが鈍く、いつも掛け声だけの惨状です。さらに名鉄自体も利益を優先しているため、中部国際空港を重点的に設備投資しています。名鉄本線は主力路線にも関わらず、触らぬ神に祟りなしの語源の如く担当部署も先送りを続けています。そのため沿線住民は計画がアバウトなために線路を挟んだ住民たちがお互いに向こう側が立ち退きだわと喚んでいます。さらに計画がずさんなため、双方の空き地には新たな住宅の建設や改築がここ数年増加しています。当局が計画を明確にしないためこのままでは立ち退き作業が難航することは確実です。つまり、立てたばかりなのに或は改装したばかりのために今頃何か・・・と怒鳴られることは必定だと思います。私は以前に道徳に住んでいましたが、常滑線の方が立派になってしまい、主力である名鉄本線は放置もしくは先送りしたツケが溜まっています。関係当局は、工事の内容を一刻も早く沿線住民に伝え理解を求めることが肝要だと思います。わが家もこの地に住んで30年余り経過しますが、以前からこの計画はあったものの、まさに絵に描いた餅で行政の怠慢を感じています。</p>	<p>平成31年度以降に事業化に向けた住民説明会を開催し、計画概要について説明したいと考えております。</p>