

都市高速鉄道名古屋鉄道名古屋本線
（桜駅～本星崎駅間連続立体交差）
環境影響評価方法書

要 約 書

（鉄道の建設）

令和元年12月

名古屋市

はじめに

都市高速鉄道名古屋鉄道名古屋本線(桜駅～本星崎駅間連続立体交差)環境影響評価方法書は、「名古屋市環境影響評価条例」(平成 10 年名古屋市条例第 40 号)第 9 条第 1 項に基づき、平成 30 年 12 月 26 日に名古屋市に提出した「(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)計画段階環境配慮書」(名古屋市、平成 30 年 12 月)に対する市民等の意見及び市長の意見を踏まえ、対象事業の目的、調査、予測及び評価を行う手法、環境の保全のために配慮した内容等についてとりまとめたものである。本要約書は、その方法書を要約したものである。

目 次

第 1 章	事業者の名称、代表者の氏名及び事務所の所在地	1
第 2 章	対象事業の名称、目的及び内容	1
2-1	事業の名称及び種類	1
2-2	事業の目的及び経緯	1
2-3	対象事業の内容	5
第 3 章	対象事業に係る計画について環境の保全の見地から配慮した内容	12
3-1	事業予定地の立地及び土地利用に際しての配慮	12
3-2	建設作業時を想定した配慮	12
3-3	施設の存在・供用時を想定した配慮	13
第 4 章	対象事業の実施予定地及びその周辺地域の概況	14
4-1	自然的状況	16
4-2	社会的状況	18
第 5 章	対象事業に係る環境影響評価の項目	22
第 6 章	調査、予測及び評価の手法	26
6-1	調査及び予測	26
6-2	環境の保全のための措置の検討	30
6-3	評価	30
第 7 章	環境影響評価の手続に関する事項	31
7-1	環境影響評価の手順	31
7-2	環境影響評価方法書作成までの経緯	33
7-3	配慮書に対する市民等の意見及び市長の意見	33

＜略 称＞

以下に示す名称等については、略称を用いた。

名称、法律等	略称
名古屋鉄道	名鉄
近畿日本鉄道	近鉄
東海旅客鉄道	JR
名古屋市高速度鉄道	地下鉄
地域特性を把握する範囲	調査地域
大気汚染常時監視測定局	常監局
一般環境大気測定局	一般局
自動車排出ガス測定局	自排局
「県民の生活環境の保全等に関する条例」(平成 15 年愛知県条例第 7 号)	愛知県生活環境保全条例
「市民の健康と安全を確保する環境の保全に関する条例」(平成 15 年名古屋市条例第 15 号)	名古屋市環境保全条例
「名古屋市環境基本条例」(平成 8 年名古屋市条例第 6 号)第 5 条の 2 第 1 項の規定に基づく、大気の汚染、水質の汚濁等に係る環境上の条件について、市民の健康を保護し、及び快適な生活環境を確保する上で維持されるべき目標値	環境目標値
事業予定地及びその周辺の環境に影響を及ぼすおそれがある行為・要因	影響要因
計画段階環境配慮書	配慮書

＜道路名＞

主な道路に対応する都市計画道路名と踏切名は下記の通りである。

道路名	都市計画道路名	踏切名
県道岩崎名古屋線	中根町線	(立体交差)
市道平針名古屋港線	—	桜 7 号
市道水車呼続町線	—	桜 6 号
市道宮崎通線	豊田新屋敷線	桜 5 号
市道東海橋線	東海橋線	桜 2 号
県道緑瑞穂線	笠寺緑線	本笠寺 1 号
市道名古屋環状線	名古屋環状線	(立体交差)
市道鳴海名古屋港線	弦月宝生線	(立体交差)
県道笠寺星崎線	—	本星崎 1 号
県道諸輪名古屋線	星崎鳴海線	鳴海 8 号

第1章 事業者の名称、代表者の氏名及び事務所の所在地

事業者の名称、代表者の氏名及び事務所の所在地

事業者名 名古屋市

代表者 名古屋市長 河村たかし

所在地 名古屋市中区三の丸三丁目1番1号

第2章 対象事業の名称、目的及び内容

2-1 事業の名称及び種類

名称 都市高速鉄道名古屋鉄道名古屋本線(桜駅～本星崎駅間連続立体交差)

種類 鉄道の建設

2-2 事業の目的及び経緯

2-2-1 目的

本事業は、道路と鉄道を連続立体交差化することによって、12カ所の踏切の除却や架道橋の改築を行うことにより、交通の円滑化及び安全性の向上を図るとともに地域分断を解消し、地域の活性化を図るものである。

2-2-2 経緯

名鉄名古屋本線は、豊橋駅を起点に、東岡崎、知立、名鉄名古屋、名鉄一宮の各駅を経由し、名鉄岐阜駅に至る 99.8km の都市間幹線鉄道である。その中の山崎川から天白川の区間は、名古屋市南区内に位置し、比較的本数が少ない平日の日中においても1時間当たり上下28本の列車が走行する運行密度が高い区間である上に、一般市道宮崎通線、主要市道東海橋線、主要県道諸輪名古屋線等の幹線道路5カ所と平面交差しており、上記の3路線との踏切は自動車ボトルネック踏切となっている。また、既に立体交差化している主要市道名古屋環状線は、鉄道との交差部において6車線から4車線に減少していることから、渋滞発生の要因となっている。さらに、本事業区間では、過去に死傷者を出す踏切事故が発生しており、交通安全の課題もある。また、本事業区間は既成市街地を南北に縦断しているため、地域分断の影響が大きく、市街地の一体化の障害となっている。

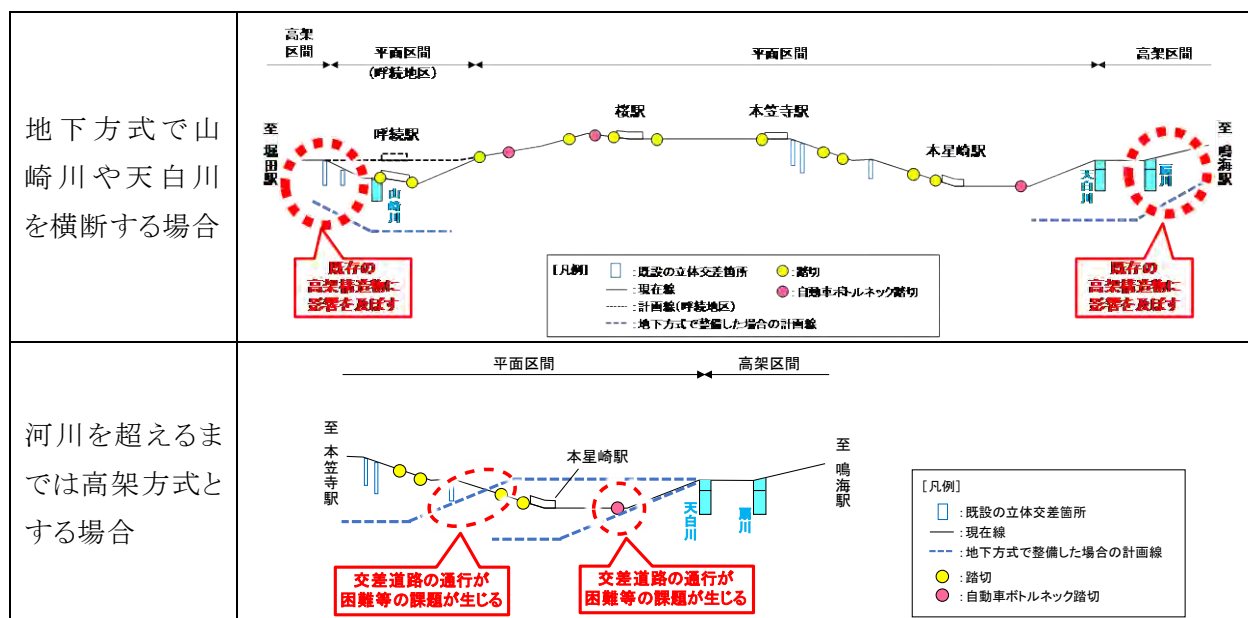
名古屋市では、名古屋市基本構想のもとに、長期的展望を持ったまちづくり、さらには都市像の実現に向けた施策、事業を総合的・体系的に示した計画として「名古屋市総合計画 2023」を令和元年度に策定した。この総合計画における、めざす都市像の「4. 快適な都市環境と自然が調和したまち」において、道路と鉄道の立体交差化の推進が掲げられており、本事業はそれに該当するものである。

2-2-3 計画段階環境配慮書における検討

(1) 複数案の内容及び設定の経緯

「環境影響評価技術指針」(平成11年名古屋市告示第127号)では、「事業計画の立案の段階から、環境への配慮を検討し、計画に反映させるために、(中略)事業を実施しない場合(ゼロ・オプション)、事業実施想定区域、施設の規模・配置・構造・形状・施工等の様々な要素のうち、事業者において実現可能であり、かつ、環境の保全の観点から検討可能な要素を抽出し、事業計画の複数案を設定する。」としている。本事業を実施しない場合は、他の施策との組み合わせ等によって事業の目的を達成することは難しいことから、以下のとおり事業実施に当たっての複数案について検討した。

本事業では、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。しかし、地下方式で山崎川や天白川を横断する場合、それぞれに隣接する堀田駅や鳴海駅付近の既設高架構造物に広範囲に渡り影響を及ぼすため、過去に鉄道高架事業で整備した区間の高架構造物を撤去する必要がある。一方で、堀田駅や鳴海駅付近の既設高架構造物を活用し、河川を超えるまでは高架方式とする場合においても、途中で地上付近を経由することになり道路が通行できなくなる等の課題が生じるため、地下方式は現実的ではない。



また、鉄道を地下方式で建設すると、高架方式で建設することに比べ、「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、土壌を掘ったあとに発生する「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。

さらに、連続立体交差事業として事業を行う場合、既存施設の規模を変えないことが原則であり、配置についても前後の区間と接続できる現在線と同じ位置に建設することが現実的である。

よって、事業を実施しない場合（ゼロ・オプション）、事業実施想定区域、施設の規模・配置・構造・形状・施工等について検討した結果、高架方式により連続立体交差事業を実施する案（A 案）と事業を実施しない案（B 案）の 2 案を複数案として設定することとした。

なお、事業を実施しない案（B 案）は現状から変化が無いものとして予測及び評価を行った。

表 2-1 複数案の内容

案	内容
A 案	高架方式により連続立体交差事業を実施する。
B 案	事業を実施しない。

(2) 計画段階配慮事項の抽出

本事業を実施する上で、列車の走行に伴って発生する騒音・振動を重大な影響のおそれがある環境要素として抽出し、重大な影響のおそれはないが、複数案で差がある環境要素として、大気質、日照障害、電波障害、地域分断、安全性、景観、温室効果ガス等を抽出した。

(3) 計画段階配慮事項の予測及び評価の概要

事業を実施する場合の計画段階配慮事項の予測及び評価の概要を表 2-2 に、複数案の比較を表 2-3 に、環境影響を回避・低減するための方向性(A 案の場合)を表 2-4 に示す。

表 2-2 計画段階配慮事項の予測及び評価の概要

計画段階 配慮事項	項 目	A 案 (鉄道高架により事業を実施する)	B 案 (事業を実施しない)
大気質	自動車から排出される大気汚染物質量	渋滞緩和によって自動車から排出される大気汚染物質が削減される。	現状から変化はない。
騒音	騒音レベル	現状よりも低減する。	
振動	振動レベル	現状よりも低減する。	
日照障害	冬至の日の日照	一部の地域で日照が障害される。	
電波障害	地上デジタル放送の受信	一部の地域で受信できない局がある。	
地域分断	地域の分断	地域分断が解消される。	
安全性	安全性	往来時の安全性が向上する。	
景観	眺望点からの景観	構造物が現れるが、圧迫感を与えるおそれは低い。	
温室効果ガス等	自動車から排出される温室効果ガス量	渋滞緩和によって自動車から排出される温室効果ガスが削減される。	

表 2-3 複数案の比較

計画段階 配慮事項	A 案 (鉄道高架により事業を実施する)	B 案 (事業を実施しない)
大気質	◎	○
騒音	◎	○
振動	◎	○
日照障害	△	○
電波障害	△	○
地域分断	◎	○
安全性	◎	○
景観	△	○
温室効果ガス等	◎	○
長所	・騒音、振動が低減する。 ・地域分断が解消され、往来時の安全性が向上する。 ・大気汚染物質、温室効果ガス等が低減する。	・現状の環境を維持できる。
短所	・日照障害、電波障害、景観への環境影響は B 案より大きい。	・事業目的が達成できない。 ・現状から変化はない。

なお、A 案を実施した場合、以下の社会的状況が改善されるものと考えられる。

- ・鉄道保安度が向上し、踏切事故が無くなる。
- ・ボトルネック踏切の解消による渋滞緩和と自動車旅行速度の増加が実現する。それに伴う経済損失の減少が期待できる。
- ・踏切警報機が除去でき、不快な騒音が低減する。
- ・駅施設が更新され、バリアフリー化が進む。
- ・高架下に駐車場、自転車駐輪場を設置でき、違法駐車や放置自転車を減らすことができる。

表 2-4 環境影響を回避・低減するための方向性(A 案の場合)

計画段階 配慮事項	事業を実施する場合の環境影響を低減させる方向性
日照障害	日照時間に支障が出る場合には、「公共施設の設置に起因する日陰により生ずる損害等に係る費用負担について」(昭和 51 年 2 月 23 日建設事務次官通知)に定められた居住環境の改善策を検討する。
電波障害	テレビ受信状況に支障が出る場合には、改善のための対策を検討する。
景観	主要な眺望点からの景観に影響がある場合は、改善のための対策を検討する。

(4) 計画段階配慮書以降の検討

以上の検討から、本事業では高架方式により連続立体交差事業を実施することとした。

2-3 対象事業の内容

2-3-1 事業予定地の位置

名古屋市南区呼続二丁目から阿原町地内(図 2-2 参照)

2-3-2 事業規模

名鉄名古屋本線 南区呼続二丁目から天白川(南区阿原町地内)に至る約 3.9km の区間

2-3-3 事業計画の概要

(1) 事業計画の概要

事業計画の概要を表 2-5 に示す。

本事業では施行地区を『桜・本笠寺地区』及び『本星崎地区』に分けて、段階的に整備していく予定である。なお、隣接する県道岩崎名古屋線から市道水車呼続町線に至る区間(呼続地区)については、山崎川の河積阻害の解消が喫緊の課題であることから、連続立体交差事業以外の手法で先行着手する計画としている。そのため、県道岩崎名古屋線から市道平針名古屋港線に至る区間は本事業予定地には含まれていない。

表 2-5 事業計画の概要

項目	既存施設(連続立体交差化前)	計画施設(連続立体交差化後)
区間	名古屋市南区呼続二丁目～阿原町地内	同左
路線延長	約 3.9km	同左
線路線数	2 線	同左
構造	地上線バラスト道床 (一部架道橋)	高架線バラスト道床または弾性枕 木直結軌道
踏切数	12 カ所	無し
交差する幹線道路	以下の幹線道路と立体交差 ・主要市道名古屋環状線 ・一般市道鳴海名古屋港線 以下の幹線道路と平面交差 ・一般市道宮崎通線 ・主要市道東海橋線 ・一般県道緑瑞穂線 ・一般県道笠寺星崎線 ・主要県道諸輪名古屋線	以下の幹線道路と立体交差 ・一般市道宮崎通線 ・主要市道東海橋線 ・一般県道緑瑞穂線 ・主要市道名古屋環状線 ・一般市道鳴海名古屋港線 ・一般県道笠寺星崎線 ・主要県道諸輪名古屋線
駅施設	本笠寺駅 2 面 4 線 桜駅、本星崎駅 2 面 2 線	同左

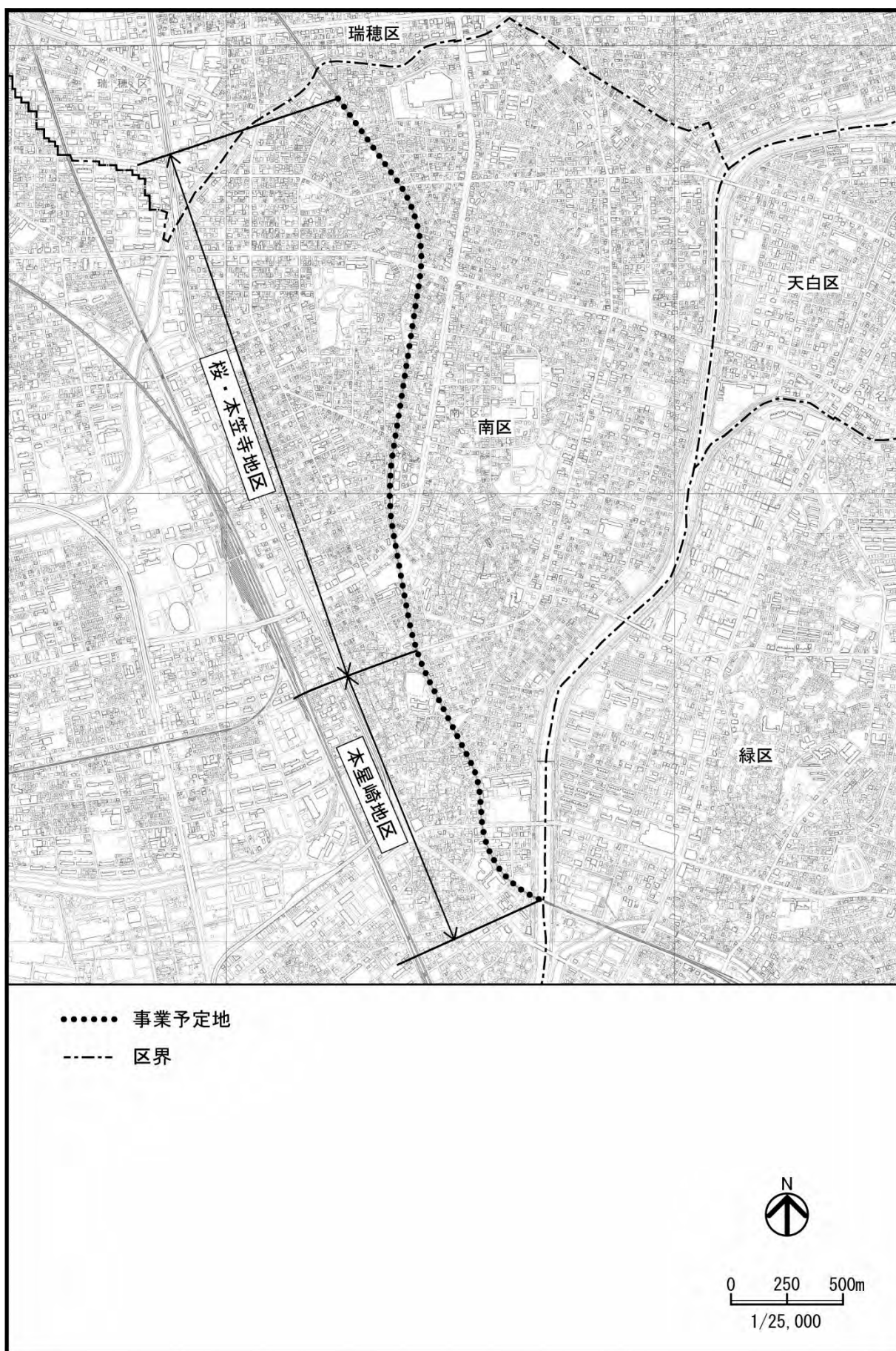
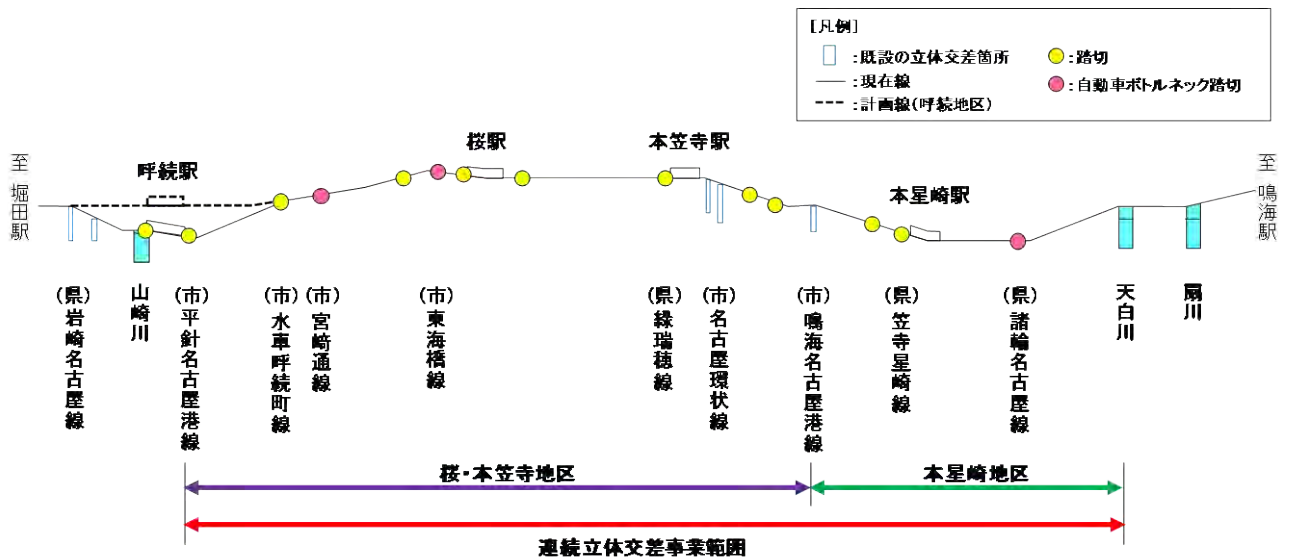


図 2-2 事業予定地の位置



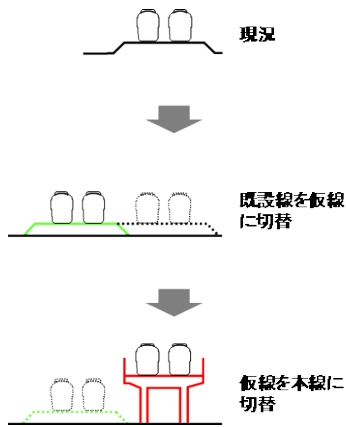
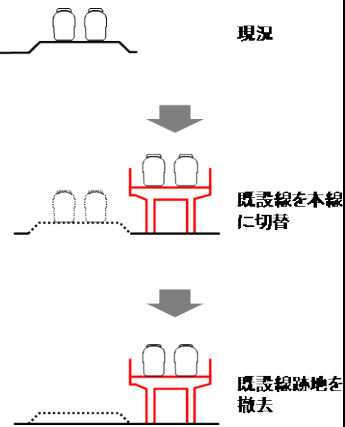
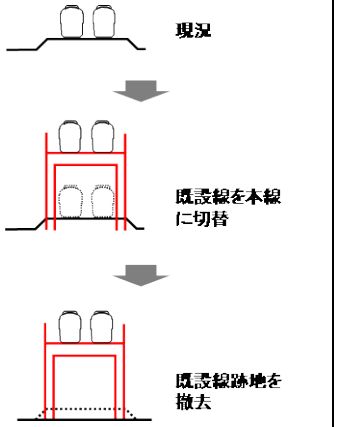
※(県)は県道、(市)は市道であることを示す。

図 2-3 事業予定地縦断図施工方法の選定

(2) 施工方法の選定

鉄道の高架化による立体交差の施工方法として、「仮線方式」、「別線方式」、「直上方式」があり、各方式の特徴を比較したものを、表 2-6 に示す。鉄道高架化の方法として、機能性や経済性、影響範囲等より総合的に勘案し、施工方法として最も一般的である「仮線方式」を選定した。

表 2-6 施工方法の比較

	仮線方式	別線方式	直上方式
施工方法 (イメージ)	 現況 既設線を仮線に切替 仮線の本線に切替	 現況 既設線を本線に切替 既設線跡地を撤去	 現況 既設線を本線に切替 既設線跡地を撤去
概要	仮線を設けて、列車を仮線に切り替えることにより生ずる鉄道用地で高架構造物を施工する。	仮線を設けずに新設高架橋を現在線に隣接した別線に構築する。	仮線を設けずに、新設高架橋を現在線の直上に構築する。
特徴	- 全国的に最も施工されている工法である。 - 高架後も現状と同等の機能を確保できる。 - 鉄道沿線が市街地部の場合、仮線敷設に伴い用地取得が必要となる場合がある。	- 仮線方式と比べ、仮線を敷設しない分、工期が短い。 - 鉄道沿線地域において現況に比べ環境面での影響が大きくなる場合がある。 - 鉄道沿線が市街地部の場合、別線敷設に伴い用地取得が必要となる場合がある。	- 現在線上での作業となるため夜間工事が多く工期も長い。 - 工事費が他の方式での高架橋建設に比べ高い。 - 取り付け区間で仮線用地が必要となるほか、鉄道沿線両側で用地取得が必要となる場合がある。

※施工方法のイメージ図は一般的な概略を示したもので、本事業の施工方法を具体的に示したものではない。

(3) 運行計画の概要

運行計画の概要を表 2-7 に示す。

表 2-7 運行計画の概要

項目	運行計画
運行本数 (堀田駅～鳴海駅間)	1日当たり 580 本 1時間当たり 特急 8 本 急行 12 本 準急 4 本 普通 8 本 合計 32 本
列車速度	最高 110km/時

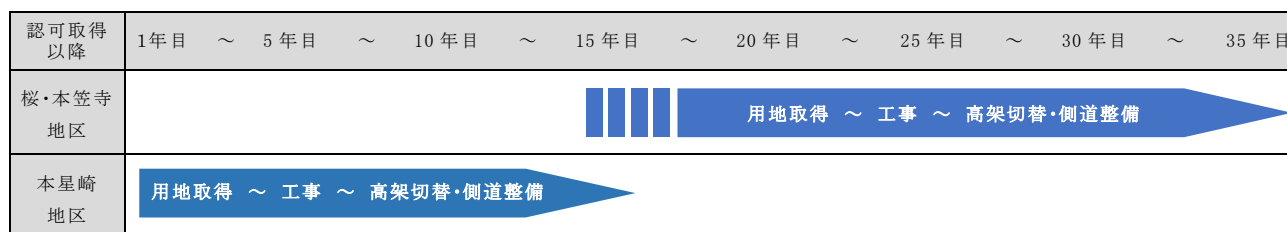
(4) 側道計画

沿道地区内の交通処理、災害時の緊急避難路及び供用後の日照阻害や電波障害、騒音・振動対策等として、地域の状況を勘案の上、必要に応じて事業予定地に側道を設置する。

2-3-4 工事实施計画の概要

(1) 工事予定期間

工事予定期間は、本市における直近の連続立体交差事業(名鉄名古屋本線(鳴海駅付近)やJR関西本線・近鉄名古屋線(八田駅付近))において、用地補償から高架化完了まで 14 年～15 年を要していることを踏まえ、本星崎地区では約 15 年、桜・本笠寺地区では約 20 年の工事期間を想定している。工事予定期間の概要を図 2-4 に示す。



※桜・本笠寺地区の事業開始時期及び工事予定期間は、本星崎地区の事業進捗状況や本市の財政状況等を勘案の上検討する。

図 2-4 工事予定期間

(2) 工事概要

仮線方式による工事の進め方を以下の①～⑥及び図 2-5 に示す。

- ① 現在線の横に仮線を敷設する。
- ② 現在線 A、B を仮線 A、B に切り替える。
- ③ 現在線 A、B を撤去し、跡地に計画線 A の高架橋を建設する。
- ④ 仮線 A を計画線 A に切り替える。
- ⑤ 仮線 A を撤去し、跡地に計画線 B の高架橋を建設する。
- ⑥ 仮線 B を計画線 B に切り替える。

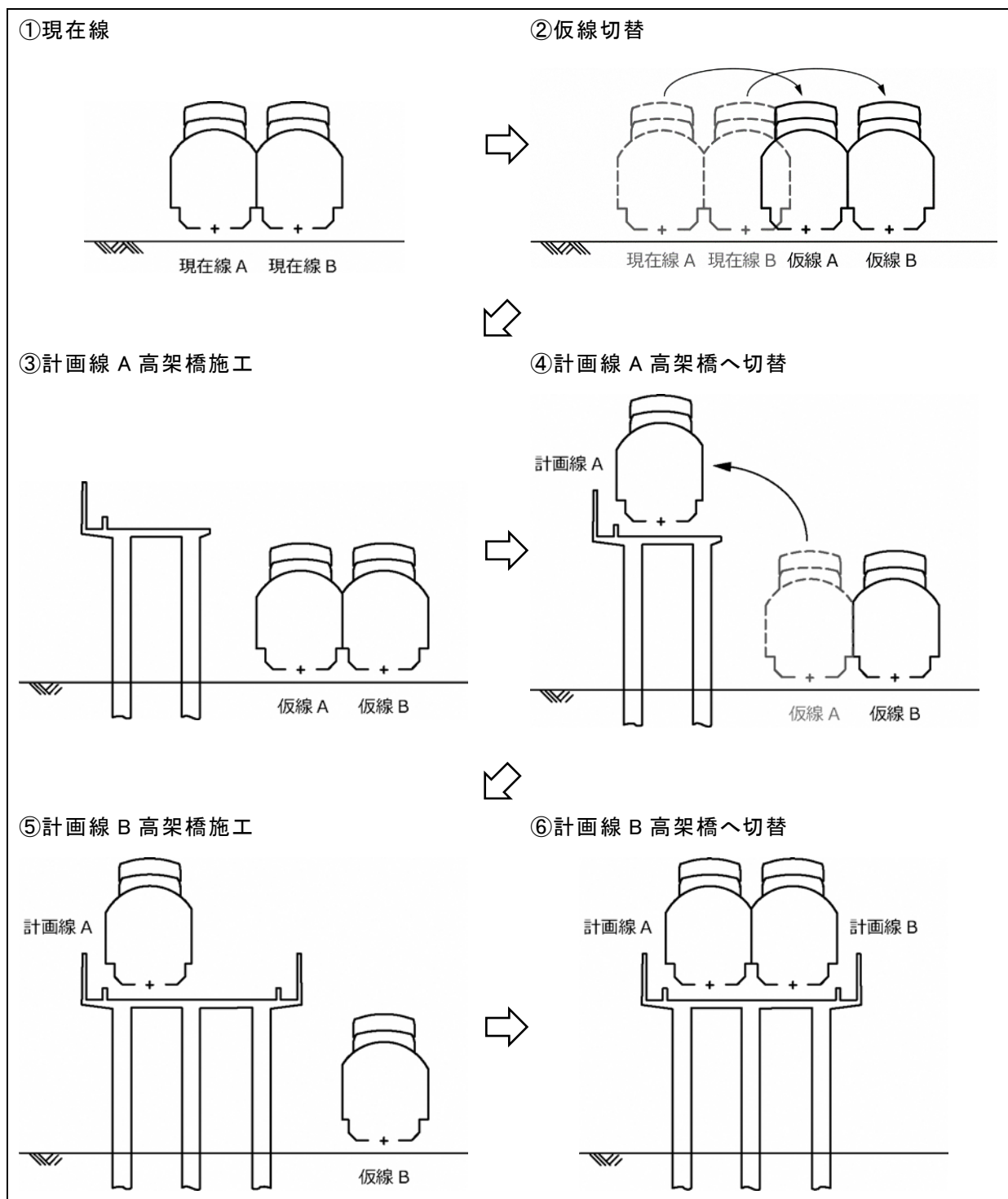


図 2-5 仮線方式による工事の進め方

(3) 工事中の排水計画

工事中、工事排水は公共用水域に排水せず、公共下水道に放流する計画であり、必要に応じ排水処理施設を設置する。

2-3-5 工事関係車両の主な走行ルート

工事関係車両の主な走行ルートを図 2-6 に示す。



図 2-6 工事関係車両の主な走行ルート

第3章 対象事業に係る計画について環境の保全の見地から配慮した内容

3-1 事業予定地の立地及び土地利用に際しての配慮

表 3-1 事業予定地の立地及び土地利用に際しての配慮

環境配慮事項			配慮内容
自然環境の保全	植物・動物・生態系・緑地	動植物の生息・生育環境の保全	・仮線位置は可能な限り現在軌道に近づけるよう配慮する。

3-2 建設作業時を想定した配慮

表 3-2 (1) 建設作業時を想定した配慮

環境配慮事項			配慮内容
自然環境の保全	土壌	表土の保全と活用	・緑地を改変する場合は、法面等を植栽により保護するなど、表土の流出防止に留意した工事を行う。
	植物・動物・生態系・緑地	動植物の生息域への影響の防止	・緑地を改変する面積は最小限とし、改変によって失われた植生は可能な限り工事完了後に復旧する。
生活環境の保全	環境汚染	建設作業に伴う公害の防止	・使用する建設機械は、可能な限り排出ガス対策型、低騒音型及び低振動型を使用する。
		工事関係車両の走行による公害の防止	・工事関係車両の走行台数を可能な限り分散する工事計画を策定するよう努める。 ・建設資材の搬出、搬入車両については、搬入出量に応じた適正な車種・規格を選定し、工事関係車両の抑制に努める。 ・工事関係の従業員の通勤には、公共交通機関の利用や、通勤自動車の相乗りを推進し、通勤のための自動車走行台数を抑制する。 ・工事関係車両は「貨物自動車等の車種規制非適合車の使用抑制等に関する要綱」(愛知県、平成 22 年)に定められた非適合車を使用しない。
		仮線走行時の公害の防止	・設置する仮線の走行時は事業者の実施可能な範囲で、騒音・振動の低減を図る。
		水環境への汚染防止	・工事中、工事排水は公共用水域に排出せず、公共下水道に放流する。
快適環境の保全と創造	歴史環境	歴史的・文化的遺産の保全	・土地の改変による文化財への影響をできる限り回避または低減する。

表 3-2 (2) 建設作業時を想定した配慮

環境配慮事項			配慮内容
環境負荷の低減	廃棄物等	建設廃棄物の発生抑制及び循環利用の推進等	・コンクリート塊、アスファルト塊は、再資源化施設へ搬出して有効利用する。 ・建設発生土は、盛土への再利用等に努める。 ・工事従事者が出す一般廃棄物については分別収集を適切に実施し、再資源化に努める。 ・既存駅舎解体時にアスベストの使用が確認された場合は、「石綿含有廃棄物等処理マニュアル(第2版)」(環境省、平成23年)及び「建設廃棄物適正処理マニュアル」(財団法人日本産業廃棄物処理振興センター、平成23年)に基づき、適正に処理を行う。

3-3 施設の存在・供用時を想定した配慮

表 3-3 施設の存在・供用時を想定した配慮

環境配慮事項			配慮内容
生活環境の保全	環境汚染	列車走行時の公害の防止	・線路保守における一般的・日常的対策を講じることで、騒音・振動の低減を図る。
	日照阻害	日照阻害の防止	・高架線の構造は必要最低限の高さ及び幅となるよう配慮する。 ・日照時間に支障が出る場合には、「公共施設の設置に起因する日陰により生ずる損害等に係る費用負担について」(昭和51年2月23日建設事務次官通知)に定められた居住環境の改善策を検討する。
	電波障害	電波障害の防止	・高架線の構造は必要最低限の高さ及び幅となるよう配慮する。 ・テレビ受信状況に支障が出る場合には、改善のための対策を検討する。
	地域分断	地域分断の解消	・踏切の除却後の交差道路を整備することによって、地域交通を円滑にして、地域を活性化する。
	安全性	安全性の向上	・踏切を除却し、往来時の安全性を向上させる。
快適環境の保全と創造	景観	良好な都市景観の形成	・高架線の構造は必要最低限の高さ及び幅となるよう配慮する。
環境負荷の低減	自動車交通	大気汚染物質及び温室効果ガス等の排出抑制	・踏切を除却し、鉄道と道路の立体交差を実現することにより、自動車旅行速度を向上させ、大気汚染物質・温室効果ガス等排出量を削減する。

第4章 対象事業の実施予定地及びその周辺地域の概況

事業予定地は図 4-1 のとおり、名古屋市南区に位置し、山崎川と天白川に挟まれた区域である。周辺には JR 東海道本線、JR 東海道新幹線、一般国道 1 号が並行しており、主要市道名古屋環状線、主要市道東海橋線等の主要道路と交差している。

事業予定地及びその周辺地域の概況(地域特性)について文献等により調査した。なお、地域特性は「自然的状況」と「社会的状況」に分けて整理した。

調査地域を表 4-1 に示す。

その根拠については、本事業の実施により騒音レベルが一定以上変化することが予想される範囲(近接軌道の中心線より 100m 程度)を含む地域とし、地域社会の単位(学区、町丁目界等)及び道路、鉄道の位置を考慮し、設定した。

なお、収集するデータは令和元年 8 月末時点で入手できるものを基本とした。

表 4-1 調査地域

区	学区等
南区	菊住学区の一部、桜学区の一部、呼続学区の一部、春日野学区の一部、大磯学区の一部、笠寺学区の一部、星崎学区の一部
緑区	鳴海学区の一部

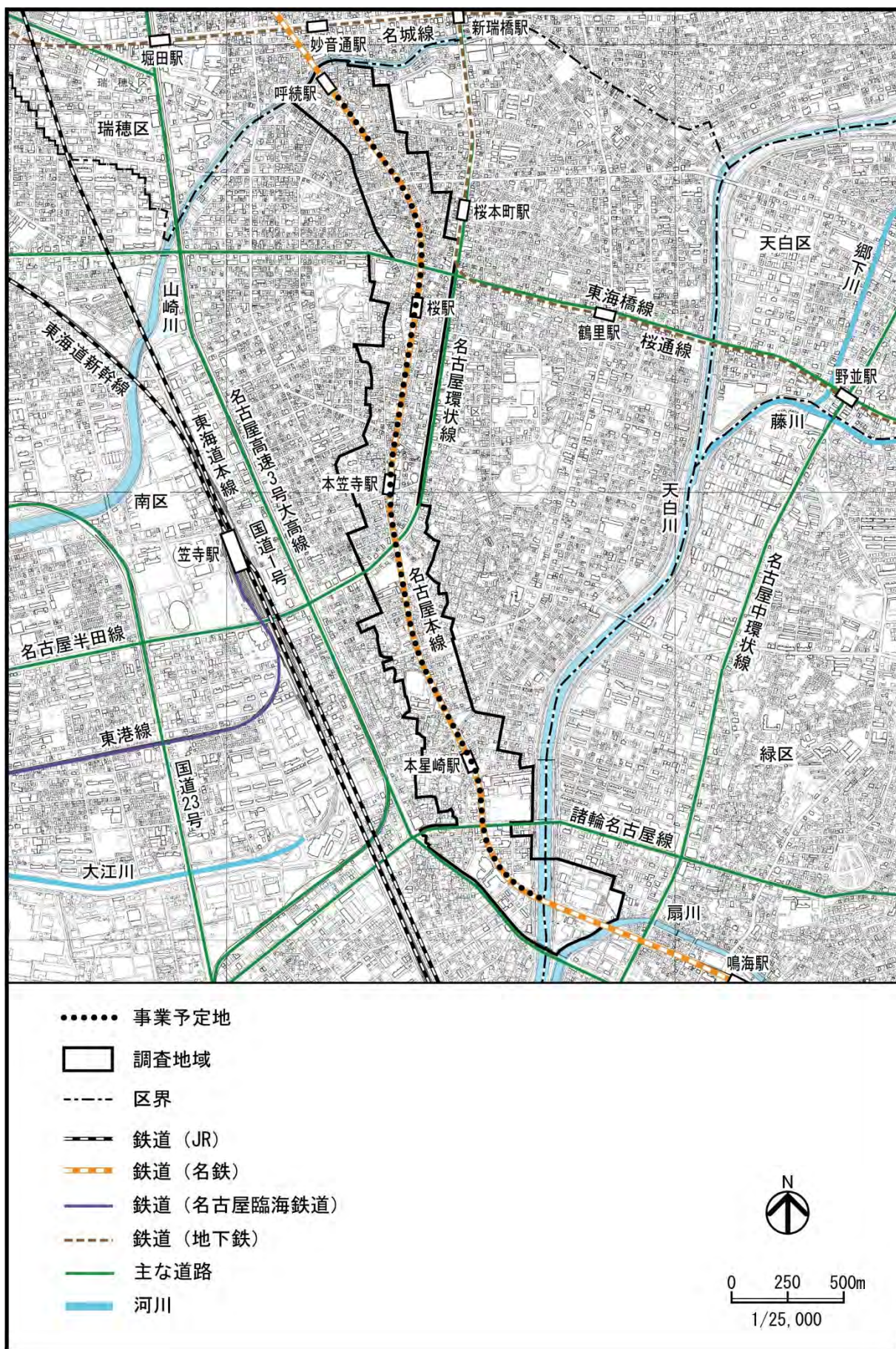


図 4-1 事業予定地及びその周辺地域

4-1 自然的状況

4-1-1 地形・地質等の状況

(1) 地形

調査地域周辺は盛土地などの人工改変地が多くを占めており、自然地形は川沿いの自然堤防、砂州・砂堆など沖積平野、やや小高くなっている更新世段丘などが残っている。事業予定地は、更新世段丘、盛土地などとなっている。

(2) 地質

天白川、山崎川の周辺等水辺沿いでは主に自然堤防、河道堆積物など沖積層であり、やや小高くなっている場所では更新世の熱田層、八事層などとなっている。事業予定地は、熱田層、沖積層などとなっている。

(3) 地盤沈下

調査地域における平成 30 年度の測量結果では、地盤沈下の目安とされている 1 年間又は 1 年当たりで 1cm 以上沈下した水準点はない。

(4) 土壌等

調査地域周辺における土壌は、多くが市街地、人工改変地などであり、自然土壌は台地及び低地土壌に属する灰色低地土壌、細粒灰色低地土壌が一部に分布している。

4-1-2 水環境の状況

(1) 水象

調査地域周辺には、2 級河川の山崎川、天白川及び扇川等が流れている。

(2) 水質

調査地域周辺では、道德橋(山崎川)、天白橋(天白川)、鳴海橋(扇川)で河川の水質調査が実施されており、平成 30 年度における調査結果では、環境基準又は環境目標値に適合していない項目がある。

(3) 底質

調査地域周辺において底質の調査は実施されていない。

(4) 地下水

調査地域周辺における平成 30 年度の調査結果では、定期モニタリング調査で環境基準に適合していない項目がある。また、平成 26 年度のダイオキシン類の調査結果は、環境基準に適合している。

4-1-3 大気環境の状況

(1) 気象

名古屋地方気象台における月別平均気温(平年値)は、最高が 8 月の 27.8℃、最低が 1 月の 4.5℃となっており、月別降水量(平年値)は、最大が 9 月の 234.4mm、最小が 12 月の 45.0mm であり、年間降水量(平年値)は 1,535.3mm である。また、風向・風速(平年値)は、年間最多風向が北北西、平均風速が 2.9m/s である。

(2) 大気質

調査地域周辺には常監局が 4 局、ダイオキシン類の調査地点が 1 地点ある。平成 30 年度における大気質調査結果は、二酸化窒素、浮遊粒子状物質及び光化学オキシダントを除いて環境基準等を達成している。

(3) 騒音

調査地域周辺における環境騒音の平成 26 年度の調査結果は、昼間は南区堤起町、夜間は堤起町及び南区忠次一丁目を除いて環境基準を達成している。道路交通騒音の平成 29・30 年度の面的評価結果は、昼夜間ともに環境基準を達成した割合は 67.5～100%である。在来鉄道騒音(名鉄名古屋本線)の平成 28 年度の調査結果は、軌道から 12.5m 地点で 51～65dB である。

(4) 振動

調査地域周辺における道路交通振動の平成 29・30 年度の調査結果は、昼間で 28～56dB である。在来鉄道振動(名鉄名古屋本線)の平成 28 年度の調査結果は、軌道から 12.5m 地点で 44～66dB である。

(5) 悪臭

平成 29 年度の南区における悪臭に関する苦情処理件数は 20 件であり、苦情処理件数総数 79 件の 25.3%を占めている。

(6) 温室効果ガス

名古屋市における 2016 年度の温室効果ガス排出量は、基準年の 2013 年度から 7.9%減少している。部門別温室効果ガス排出量は、運輸の割合が 28.9%と最も多く、次いで業務その他の 27.5%、産業の 20.4%の順となっている。市内 2 地点における二酸化炭素濃度の測定結果は、ともに増加傾向にある。

4-1-4 動植物、生態系及び緑地の状況

(1) 動物

調査地域周辺における重要な哺乳類は 1 目 1 科 1 種、鳥類は 5 目 10 科 17 種、爬虫類は 2 目 3 科 3 種、両生類は 1 目 1 科 1 種、魚類は 5 目 6 科 7 種、昆虫類は 4 目 5 科 5 種、クモ類は 1 目 2 科 3 種、カニ類は 1 目 2 科 4 種、貝類は 2 目 2 科 2 種が確認されている。なお、注目すべき生息地等は確認されていない。

(2) 植物

調査地域周辺は大部分が市街地、緑の多い住宅地及び工場地帯であり、調査地域内には寺社等のシイ・カシ二次林、ケネザサ-コナラ群集等が点在している。調査地域周辺における重要な種子植物は 32 科 56 種、シダ植物は 3 科 3 種、コケ植物は 1 科 1 種が確認されている。なお、重要な植物群落等は存在しないが、調査地域には 4 件の巨樹が存在する。

(3) 生態系

調査地域周辺では、天白川沿いのススキ群団、オギ群集や社寺林のシイ・カシ二次林が典型的な植生としてみられる。こうした環境下には様々な動物が生息しており、川沿いにはサギ類、カモ類等、社寺林にはハト、トカゲ、セミ等がみられ、調査地域周辺における典型的な種であるといえる。

(4) 緑地

調査地域周辺には、都市計画公園、都市計画緑地及び特別緑地保全地区が存在する。調査地域には、都市計画公園の粕島公園、本城公園等、都市計画緑地の天白川緑地、特別緑地保全地区の熊野三社、桜神明社等が存在する。

4-1-5 景観及び人と自然との触れ合いの活動の場

(1) 景観資源

「第 3 回自然環境保全基礎調査 愛知県自然環境情報図」(環境庁、平成元年)によると、調査地域周辺に自然景観資源は存在しないが、名古屋市の「都市景観条例」(昭和 59 年名古屋市条例第 17 号)に基づく都市景観重要建築物等指定物件が調査地域周辺に存在する。

(2) 屋外レクリエーション施設

調査地域周辺には、野球場、テニスコート及びサイクリングコース等の施設を有した公園や緑地が存在する。

(3) 人と自然との触れ合いの活動の場

調査地域には、都市計画公園の丹八山公園、粕島公園等、特別緑地保全地区の熊野三社、桜神明社及び七所神社が存在する。

4-2 社会的状況

4-2-1 人口及び産業

(1) 人口、世帯数及び人口動態

平成 27 年国勢調査において、南区の人口は 136,935 人(世帯数:61,064 世帯)、緑区の人口は 241,822 人(世帯数:95,210 世帯)となっている。平成 22 年からの 5 年間では、人口が南区では 3.1%減少、緑区では 5.3%増加している。学区単位では、平成 27 年の人口密度は菊住学区が最も高く、平成 22 年からの 5 年間の人口増減率は鳴海学区が最も大きくなっている。

(2) 産業

調査地域周辺における産業大分類別の事業所数は、南区、緑区ともに卸売業、小売業の数が最も多く、次いで製造業の順になっている。従業者数は、南区は製造業の数が最も多く、次いで卸売業、小売業、緑区は卸売業、小売業の数が最も多く、次いで製造業の順になっている。

4-2-2 土地利用

(1) 土地利用の状況

調査地域周辺における民有地の地目別土地利用面積は、南区、緑区ともに宅地が最も多くなっている。建物の利用状況は、調査地域は住居施設用地が多くみられる。

(2) 都市計画区域

調査地域は、第二種中高層住居専用地域、第一種住居地域、近隣商業地域等が分布している。事業予定地には 15m 高度地区が含まれている。

(3) 周辺地域における開発の動向

調査地域には大規模な開発事業は予定されていない。

4-2-3 水域利用

(1) 河川の利用の状況

調査地域を流れる天白川は、河川延長約 21.5km、流域面積約 118.8km²の二級河川で、高水敷に公園やサイクリングロードが整備されている。天白川に漁業権は設定されていない。

(2) 地下水の利用の状況

調査地域は「工業用水法」(昭和 31 年法律第 146 号)による指定地域に指定されていないが、名古屋市環境保全条例による揚水規制区域に指定されており、地下水の採取が規制されている。

4-2-4 交通

(1) 交通網（道路網、公共交通機関網）

調査地域は、本事業の対象路線である名鉄名古屋本線が縦断し、主要県道諸輪名古屋線、主要市道名古屋環状線等が横断している。また、名古屋市バス及び名鉄バスが運行している。

(2) 道路交通状況

平成 27 年度道路交通センサスの調査結果をみると、調査地域を横断する諸輪名古屋線で 24 時間交通量が 17,756 台、昼間 12 時間交通量が 12,683 台、昼間 12 時間大型車混入率が 8.5%、名古屋環状線で 24 時間交通量が 27,925 台、昼間 12 時間交通量が 20,685 台、昼間 12 時間大型車混入率が 13.5%、東海橋線で昼間 12 時間交通量が 14,326 台、昼間 12 時間大型車混入率が 8.1%となっている。

(3) 公共交通機関の利用状況

調査地域周辺における駅の利用者数は、名鉄名古屋本線においては本笠寺駅が最も多くなっている。

4-2-5 地域社会等

(1) 学校、病院の配置

調査地域において、保育園が 2 箇所、幼稚園が 3 箇所、小学校が 2 箇所、中学校が 1 箇所、高等学校が 1 箇所、老人福祉施設が 3 箇所、児童福祉施設が 1 箇所、診療所が 11 箇所立地している。

(2) 文化財の分布

調査地域において、国登録有形文化財の七所神社本殿が存在する。また、調査地域には 16 箇所の周知の埋蔵文化財包蔵地が存在する。

(3) コミュニティ施設の状況

調査地域には笠寺コミュニティセンターが存在している。

(4) 交通安全の状況

平成 30 年における南区及び緑区の交通事故死亡者数はともに 5 人となっており、前年から南区で 5 人、緑区で 2 人増加している。

(5) 上下水道の整備状況

名古屋市における上水道普及率は、平成 29 年度末において 100.0%、下水道普及率は 99.8%となっている。事業予定地は合流区域となっている。

(6) 廃棄物の発生状況

平成 29 年度のごみ収集量は南区が 24,547t、緑区が 42,026t となっている。資源収集量は南区、緑区ともにプラスチック製容器包装が最も多くなっている。

4-2-6 関係法令の指定・規制等

調査地域が適用区域等に該当する、主な関係法令等を表 4-2～表 4-6 に示す。

表 4-2 主な公害関係法令等

区 分		法 令 等	該当基準等
環境基準等	大気汚染	・環境基本法(平成 5 年法律第 91 号)	大気汚染に係る環境基準
			有害大気汚染物質に係る環境基準、指針値
			微小粒子状物質に係る環境基準
		・名古屋市環境基本条例(平成 8 年名古屋市条例第 6 号)	大気汚染に係る環境目標値
	騒 音	・環境基本法	騒音に係る環境基準
	水質汚濁	・環境基本法	人の健康の保護に関する環境基準
			生活環境の保全に関する環境基準
			地下水の水質汚濁に係る環境基準
		・名古屋市環境基本条例	水質汚濁に係る環境目標値
規制基準等	土壌	・環境基本法	土壌の汚染に係る環境基準
	ダイオキシン類	・ダイオキシン類対策特別措置法(平成 11 年法律第 105 号)	ダイオキシン類に係る環境基準
	大気汚染	・大気汚染防止法(昭和 43 年法律第 97 号) ・愛知県生活環境保全条例(平成 15 年愛知県条例第 7 号) ・名古屋市環境保全条例 ・自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法(平成 4 年法律第 70 号)	排出基準
	騒 音	・騒音規制法(昭和 43 年法律第 98 号) ・名古屋市環境保全条例 ・騒音規制法	特定工場等に係る規制基準
			特定建設作業に係る規制基準
			自動車騒音の限度
	振 動	・振動規制法(昭和 51 年法律第 64 号) ・名古屋市環境保全条例 ・振動規制法	特定工場等に係る規制基準
			特定建設作業に係る規制基準
			道路交通振動の限度
	悪 臭	・悪臭防止法(昭和 46 年法律第 91 号) ・名古屋市環境保全条例	規制基準、指導基準
	水質及び底質	・水質汚濁防止法(昭和 45 年法律第 138 号) ・水質汚濁防止法に基づく排水基準を定める省令(昭和 46 年総理府令第 35 号) ・水質汚濁防止法第 3 条第 3 項に基づく排水基準を定める条例(昭和 47 年愛知県条例第 4 号) ・底質の暫定除去基準について(環水管第 119 号 昭和 50 年環境庁水質保全局長通達)	排水基準 上乗せ排水基準 総量規制基準
			暫定除去基準
	土壌	・土壌汚染対策法(平成 14 年法律第 53 号) ・農用地の土壌の汚染防止等に関する法律(昭和 45 年法律第 139 号) ・名古屋市環境保全条例	各種基準
	日照障害	・建築基準法(昭和 25 年法律第 201 号) ・名古屋市中高層建築物日影規制条例(昭和 52 年名古屋市条例第 58 号)	日影規制

表 4-3 主な廃棄物関係法令等

区 分	法 令 等
事業系廃棄物	・廃棄物の処理及び清掃に関する法律(昭和 45 年法律第 137 号)
	・名古屋市産業廃棄物の適正な処理及び資源化の促進に関する条例(平成 15 年名古屋市条例第 68 号)
建設廃材等	・廃棄物の処理及び清掃に関する法律
	・建設廃棄物処理指針(平成 22 年度版)(環境省、平成 23 年)
	・建設廃棄物適正処理マニュアル(財団法人日本産業廃棄物処理振興センター、平成 23 年)
	・建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律(平成 12 年法律第 104 号)
	・あいち建設リサイクル指針(愛知県、平成 14 年)

表 4-4 主な自然環境関係法令

区 分	法 令
自然環境保全地域	・自然環境保全法(昭和 47 年法律第 85 号)
	・自然環境の保全及び緑化の推進に関する条例(昭和 48 年愛知県条例第 3 号)
自然公園地域	・自然公園法(昭和 32 年法律第 161 号)
	・愛知県立自然公園条例(昭和 43 年愛知県条例第 7 号)
都市計画公園等	・都市公園法(昭和 31 年法律第 79 号)
風致地区	・都市計画法(昭和 43 年法律第 100 号)
特別緑地保全地区	・都市緑地法(昭和 48 年法律第 72 号)
生産緑地地区	・生産緑地法(昭和 49 年法律第 68 号)
保安林	・森林法(昭和 26 年法律第 249 号)
鳥獣保護区	・鳥獣の保護及び狩猟の適正化に関する法律(平成 14 年法律第 88 号)
農業振興地域等	・農業振興地域の整備に関する法律(昭和 44 年法律第 58 号)

表 4-5 主な防災関係法令

区 分	法 令
河川保全区域	・河川法(昭和 39 年法律第 167 号)
砂防指定地	・砂防法(明治 30 年法律第 29 号)
地すべり防止区域	・地すべり等防止法(昭和 33 年法律第 30 号)
急傾斜地崩壊危険区域	・急傾斜地の崩壊による災害の防止に関する法律(昭和 44 年法律第 57 号)
土砂災害警戒区域	・土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律(平成 12 年法律第 57 号)
災害危険区域	・建築基準法
	・名古屋市臨海部防災区域建築条例(昭和 36 年名古屋市条例第 2 号)
防火地域等	・都市計画法

表 4-6 環境保全に関する主な計画等

区 分	計 画 名 等
計画等	・愛知地域公害防止計画
	・愛知県環境基本計画
	・名古屋市環境基本計画
	・名古屋市一般廃棄物処理基本計画
	・あいち地球温暖化防止戦略 2030
	・低炭素都市 2050 なごや戦略
	・低炭素都市なごや戦略第 2 次実行計画
	・美しい愛知づくり基本計画
	・名古屋市景観計画

第5章 対象事業に係る環境影響評価の項目

事業特性を踏まえて把握した影響要因に基づき、事業予定地及びその周辺の地域特性を勘案し、環境影響評価の対象とする環境要素を抽出して、環境影響評価の項目を選定した。

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を表 5-1 に、各環境要素について、環境影響評価の項目として抽出した理由を表 5-2 に、抽出しなかった理由を表 5-3 に示す。

なお、環境影響評価の対象とする環境要素は、大気質、騒音、振動、日照阻害、電波障害、安全性、廃棄物等、植物、動物、生態系、緑地、景観、人と自然との触れ合いの活動の場、文化財及び温室効果ガス等の計 15 項目である。

表 5-1 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

環境要素の区分	影響要因の区分	工事中					存在・供用時		
	細区分	土地 の改変	現在線 の撤去	建設機 械の稼働	工事関係車 両の走行	列車の仮線 走行	鉄道施設 の存在	列車の走行	鉄道施設 の供用
(1) 大気質	二酸化窒素			●	●				●
	浮遊粒子状物質			●	●				●
(2) 悪臭	—								
(3) 風害	—								
(4) 騒音	建設作業騒音			●					
	道路交通騒音				●				●
	鉄道騒音					●		●	
(5) 振動	建設作業振動			●					
	道路交通振動				●				●
	鉄道振動					●		●	
(6) 低周波音	—								
(7) 水質・底質	—								
(8) 地下水	—								
(9) 土壌	—								
(10) 地盤	—								
(11) 地形・地質	—								
(12) 日照阻害	日影						●		
(13) 電波障害	テレビ電波障害						●		
(14) 地域分断	—								
(15) 安全性	交通安全				●	●			
(16) 廃棄物等	廃棄物等	●	●						
(17) 植物	重要な種・群落	●					●		
(18) 動物	重要な種 注目すべき生息地	●					●		
(19) 生態系	地域を特徴づける生態 系に応じた注目種等	●					●		
(20) 緑地	緑地	●					●		
(21) 水循環	—								
(22) 景観	主要な眺望点からの 景観						●		
(23) 人と自然との触れ 合いの活動の場	人と自然との触れ合い の活動の場	●					●		
(24) 文化財	有形文化財 埋蔵文化財	●							
(25) 温室効果ガス等	温室効果ガス			●	●				●
(26) ヒートアイラン ド現象	—								

表 5-2 環境影響評価の項目として抽出した理由

環境要素	時期	抽出理由
(1) 大気質	工事中	- 建設機械の稼働に伴い排出される二酸化窒素及び浮遊粒子状物質による大気質への影響が考えられる。 - 工事関係車両の走行に伴い排出される二酸化窒素及び浮遊粒子状物質による大気質への影響が考えられる。
	供用時	道路交通円滑化に伴い排出される二酸化窒素及び浮遊粒子状物質による大気質への影響が考えられる。
(4) 騒音	工事中	- 建設機械の稼働に伴い発生する騒音による影響が考えられる。 - 工事関係車両の走行に伴い発生する騒音による影響が考えられる。 - 列車の仮線走行に伴い発生する騒音による影響が考えられる。
	供用時	- 列車の走行に伴い発生する騒音による影響が考えられる。 - 道路交通円滑化に伴い発生する騒音による影響が考えられる。
(5) 振動	工事中	- 建設機械の稼働に伴い発生する振動による影響が考えられる。 - 工事関係車両の走行に伴い発生する振動による影響が考えられる。 - 列車の仮線走行に伴い発生する振動による影響が考えられる。
	供用時	- 列車の走行に伴い発生する振動による影響が考えられる。 - 道路交通円滑化に伴い発生する振動による影響が考えられる。
(12) 日照障害	存在時	高架構造物等の存在による日影の影響が考えられる。
(13) 電波障害	存在時	高架構造物等の存在によるテレビ電波受信への影響が考えられる。
(15) 安全性	工事中	- 工事関係車両の走行による交通安全への影響が考えられる。 - 列車の仮線走行による交通安全への影響が考えられる。
(16) 廃棄物等	工事中	掘削等の土工及び現在線の撤去に伴い発生する廃棄物等による影響が考えられる。
(17) 植物	工事中 存在時	土地の改変による重要な種及び群落への影響が考えられる。
(18) 動物	工事中 存在時	土地の改変による重要な種及び注目すべき生息地への影響が考えられる。
(19) 生態系	工事中 存在時	土地の改変による地域を特徴づける生態系への影響が考えられる。
(20) 緑地	工事中 存在時	土地の改変による緑地への影響が考えられる。
(22) 景観	存在時	高架構造物等の存在による地域景観の変化が考えられる。
(23) 人と自然との 触れ合いの活動 の場	工事中 存在時	土地の改変による人と自然との触れ合いの活動の場への影響が考えられる。
(24) 文化財	工事中	土地の改変による有形文化財及び埋蔵文化財への影響が考えられる。
(25) 温室効果 ガス等	工事中	建設機械の稼働及び工事関係車両の走行に伴い排出される温室効果ガスによる影響が考えられる。
	供用時	道路交通円滑化に伴い排出される温室効果ガスによる影響が考えられる。

表 5-3 環境影響評価の項目として抽出しなかった理由

環境要素	時期	非抽出理由
(2) 悪臭	工事中	・悪臭を発生する建設機械等は使用しない。
	供用時	・悪臭を発生する機械・施設等は設置しない。
(3) 風害	存在時	・高層建築物を建築しない。
(6) 低周波音	工事中	・低周波音を著しく発生する建設機械等は使用しない。
	供用時	・低周波音を著しく発生する機械・施設等は設置しない。
(7) 水質・底質	工事中	・河川にある橋脚の撤去及び新設は行わない。 ・工事中の排水は公共下水道に放流する。
	供用時	・駅舎からの生活排水は公共下水道に放流する。
(8) 地下水	工事中	・地歴から特定有害物質等による汚染のおそれはない。
(9) 土壌	供用時	・特定有害物質等は使用しない。
(10) 地盤	工事中	・地下掘削工事は限定的である。
	供用時	・地下水の大規模な汲み上げは行わない。
(11) 地形・地質	工事中	・事業予定地に重要な地形・地質は存在しない。
	存在時	・大規模な土地の改変は行わない。
(14) 地域分断	工事中 存在時	・本事業は地域分断の解消を図るものである。
(15) 安全性	供用時	・鉄道を高架にすることにより往来時の安全性が向上する。
(16) 廃棄物等	供用時	・既存駅舎と同様に関係法令を遵守して適正処理を行う。
(21) 水循環	工事中	・緑地を著しく減少させる土地の改変は行わない。
	供用時	・地下水の大規模な汲み上げは行わない。
(24) 文化財	供用時	・文化財に影響を及ぼす機械・施設等は設置しない。
(26) ヒートアイランド現象	工事中	・緑地を著しく減少させる土地の改変は行わない。
	供用時	・人工排熱を著しく発生する施設は設置しない。

第6章 調査、予測及び評価の手法

6-1 調査及び予測

環境影響評価手法の概要を表 6-1 に、現地調査地点図を図 6-1 及び図 6-2 に示す。

表 6-1 (1) 環境影響評価手法の概要

環境要素	調査事項	データ収集		予測事項	予測方法
		既存資料	現地調査		
大気質	・二酸化窒素及び浮遊粒子状物質濃度 ・風向、風速、日射量及び雲量 ・自動車交通量(時刻別、車種別、方向別)及び走行速度	○	○	建設機械の稼働による大気汚染物質濃度	大気拡散モデルに基づく予測
				工事関係車両の走行による大気汚染物質濃度	
				道路交通円滑化による大気汚染物質濃度の変化	
騒音	・環境騒音(等価騒音レベル(L _{Aeq})) ・鉄道騒音(等価騒音レベル(L _{Aeq})) ・鉄道の運行状況(列車本数、編成、走行速度等) ・道路交通騒音(等価騒音レベル(L _{Aeq})) ・自動車交通量(時刻別、車種別、方向別)及び走行速度	○	○	建設機械の稼働による騒音レベル	「日本音響学会 建設工事騒音予測“ASJ CN-Model 2007”」に基づく予測
				工事関係車両の走行による騒音レベル	「日本音響学会 道路騒音予測“ASJ RTN-Model 2018”」に基づく予測
				列車の仮線走行による騒音レベル	回帰モデルに基づく予測
				列車の走行による騒音レベル	指向性有限長線音源モデルに基づく予測
				道路交通円滑化による騒音レベルの変化	「日本音響学会 道路騒音予測“ASJ RTN-Model 2018”」に基づく予測
振動	・環境振動(時間率振動レベル(L ₁₀)) ・鉄道振動(ピーク振動レベル(L _p)) ・鉄道の運行状況(列車本数、編成、走行速度等) ・道路交通振動(時間率振動レベル(L ₁₀)) ・地盤卓越振動数 ・自動車交通量(時刻別、車種別、方向別)及び走行速度	○	○	建設機械の稼働による振動レベル	振動伝搬理論式に基づく予測
				工事関係車両の走行による振動レベル	「道路環境影響評価の技術手法(平成 24 年度版)」(国土交通省他)に基づく予測
				列車の仮線走行による振動レベル	回帰モデルに基づく予測
				列車の走行による振動レベル	類似事例からの数理解析モデルに基づく予測
				道路交通円滑化による振動レベルの変化	「道路環境影響評価の技術手法(平成 24 年度版)」(国土交通省他)に基づく予測
日照阻害	—	—	—	高架構造物等による日影の影響	太陽の方位角等から得られる理論式に基づく予測
電波障害	・事業予定地周辺のテレビ電波受信状況	—	○	高架構造物等によるテレビ電波障害	電波障害予測理論式に基づく予測
安全性	・交通量の状況 ・交通事故の発生状況 ・通学路の指定状況 ・自転車、歩行者及び自動車交通量 ・交通安全施設及び交通規制の状況	○	○	工事関係車両の走行による交通安全への影響	工事計画に基づく予測
				列車の仮線走行による交通安全への影響	工事計画及び類似事例等に基づく予測
廃棄物等	—	—	—	工事中に発生する廃棄物等の種類及び発生量	工事計画及び類似事例等から発生量及び再資源化量を推計
植物	・植物相(維管束植物)及び植生	○	○	土地の改変及び鉄道施設の存在による植物への影響	工事計画及び事業計画に基づく予測
動物	・動物相 (哺乳類、鳥類、爬虫類、両生類、昆虫類、クモ類及び陸産貝類)	○	○	土地の改変及び鉄道施設の存在による動物への影響	工事計画及び事業計画に基づく予測
生態系	・動植物その他の自然環境に係る概況 ・地域を特徴づける生態系に応じた注目種等の状況	—	○	土地の改変及び鉄道施設の存在による生態系への影響	工事計画及び事業計画に基づく予測

表 6-1 (2) 環境影響評価手法の概要

環境要素	調査事項	データ収集		予測事項	予測方法
		既存資料	現地調査		
緑地	・緑地の状況 （位置、種類、面積、利用形態、植生等）	○	○	土地の改変及び鉄道施設の存在による緑地への影響	工事計画及び事業計画に基づく予測
景観	・地域景観の特性 ・主要な眺望点からの景観	－	○	高架構造物等による景観への影響	フォトモンタージュ等による予測
人と自然との 触れ合いの活動 の場	・人と自然との触れ合いの活動の場の状況 （位置、概要、利用形態、植生等）	○	○	土地の改変及び鉄道施設の存在による人と自然との触れ合いの活動の場への影響	工事計画及び事業計画に基づく予測
文化財	・有形文化財の状況 ・周知の埋蔵文化財包蔵地の状況（位置、概要等）	○	－	土地の改変による文化財への影響	工事計画に基づく予測
温室効果 ガス等	－	－	－	工事に伴い発生する温室効果ガス発生量	排出原単位を用いた排出量算定式に基づく推計
				道路交通円滑化による温室効果ガス発生量の変化	

注) 「○」:調査を実施する項目
「－」:調査を実施しない項目

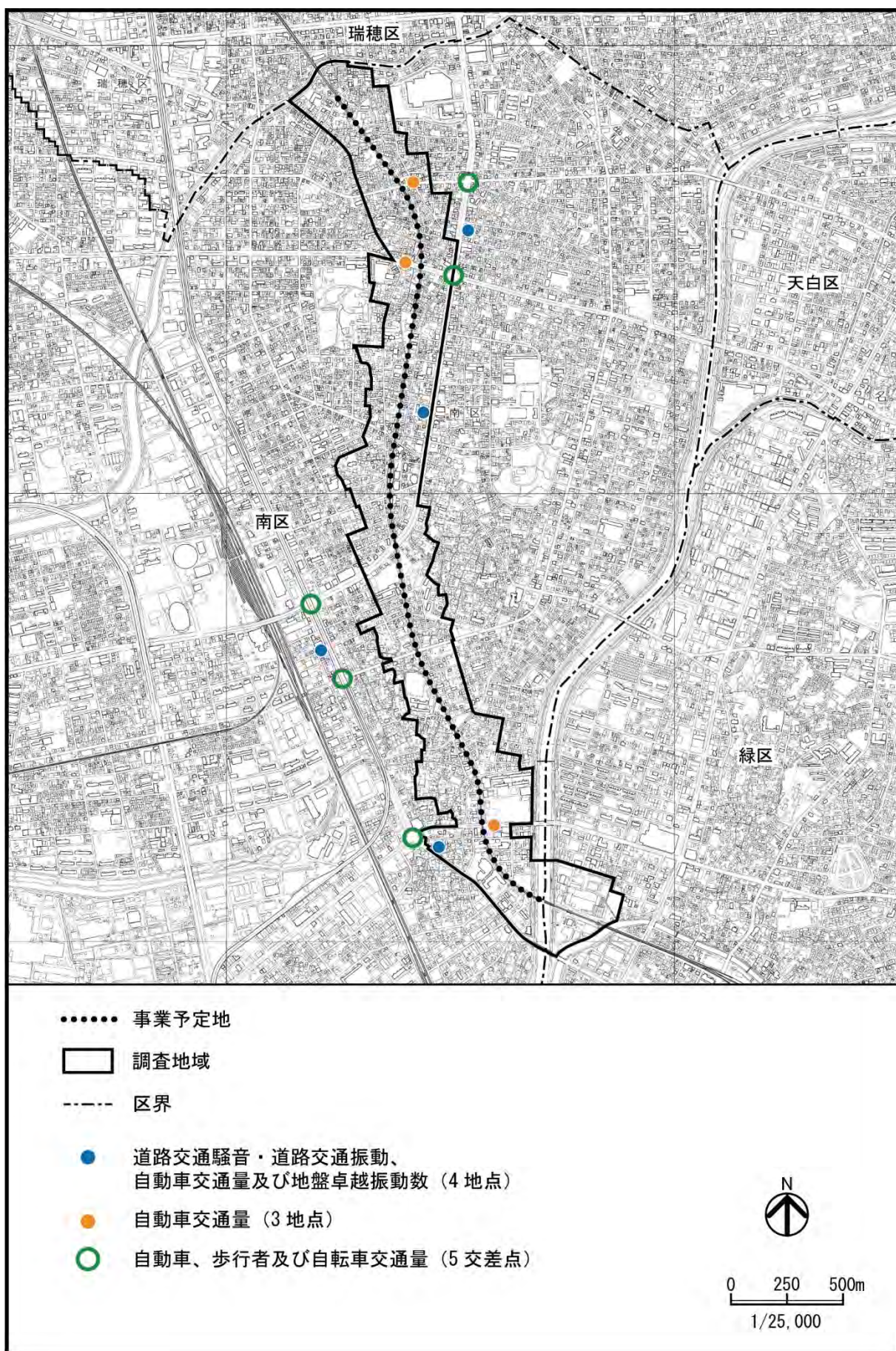


図 6-1 現地調査地点図（騒音、振動、自動車交通量等）

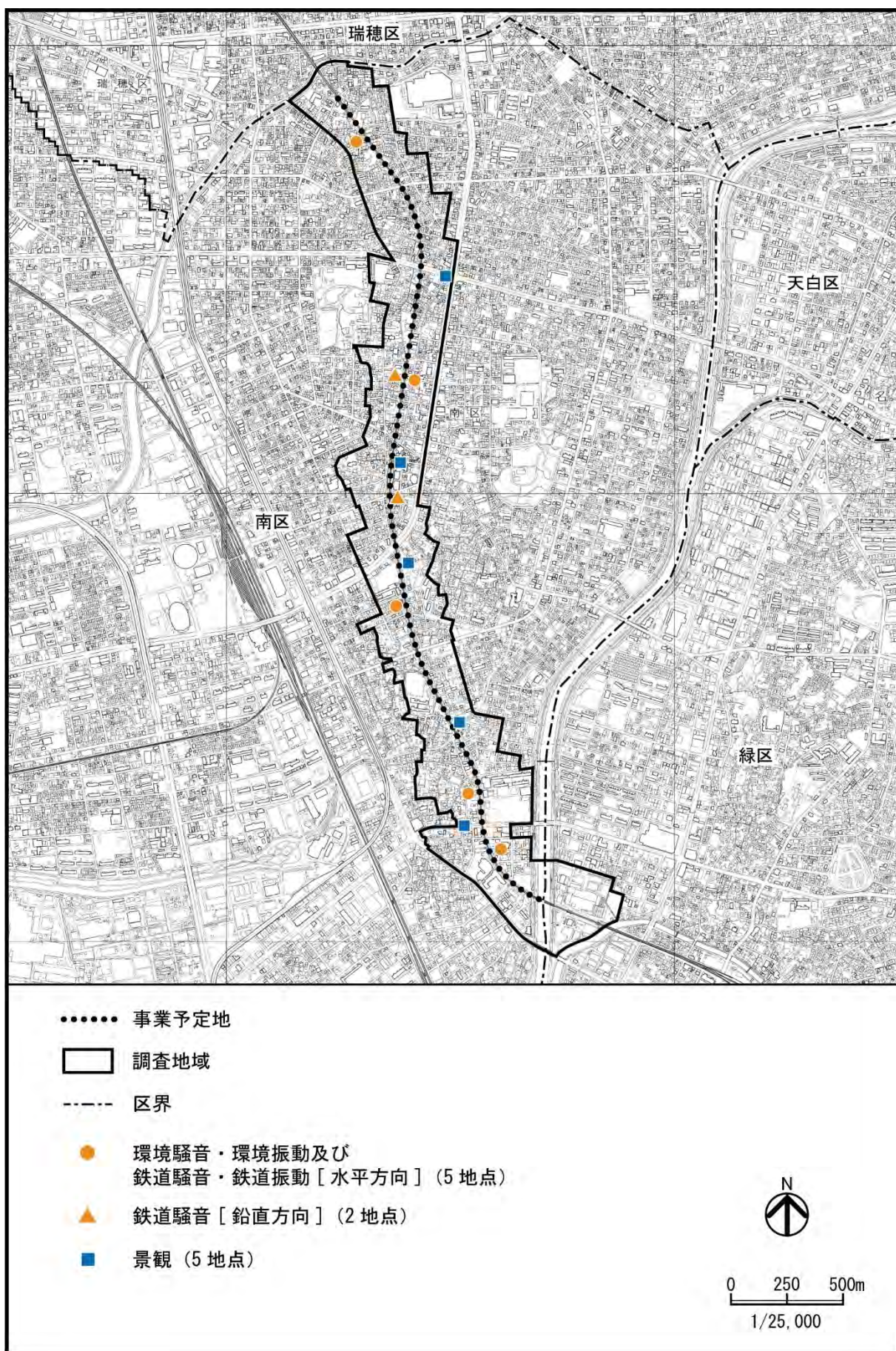


図 6-2 現地調査地点図(騒音、振動、景観)

6-2 環境の保全のための措置の検討

予測の結果、環境影響がないと判断される場合及び環境影響の程度が極めて小さいと判断される場合以外には、以下のことを目的として環境の保全のための措置を検討する。

- (1) 事業者の実行可能な範囲内で、環境影響をできる限り回避又は低減する。
- (2) 国、愛知県または名古屋市による基準又は目標の達成に努める。

6-3 評価

調査、予測及び 6-2 で行った環境の保全のための措置の検討結果を踏まえ、以下に示すことを明らかにして、環境保全の見地から適正な配慮を行う。

- (1) 事業の内容や地域の状況に応じ、検討した環境の保全のための措置について複数案を比較検討することや、より良い技術の導入を検討することなどにより、事業の実施による環境影響が事業者の実行可能な範囲内で回避又は低減されているか否か、あるいは改善されているかについて評価する。

該当する環境要素：大気質、騒音、振動、日照障害、電波障害、安全性、廃棄物等、植物、動物、生態系、緑地、景観、人と自然との触れ合いの活動の場、文化財及び温室効果ガス等

- (2) 環境基準や目標値が示されている環境要素については、調査、予測結果との整合性について評価する。

該当する環境要素：大気質、騒音及び振動

- (3) (1)、(2)を踏まえ、環境要素ごとの予測、評価結果の概要を一覧表とし、他の環境要素に及ぼすおそれがある影響について検討するなど、総合的に評価する。

第7章 環境影響評価の手續に関する事項

7-1 環境影響評価の手續

本事業における環境影響評価の実施手續を

図 7-1 に示す。本事業の環境影響評価手續きは、「名古屋市環境影響評価条例」(平成 10 年名古屋市条例第 40 号)に基づいて実施している。

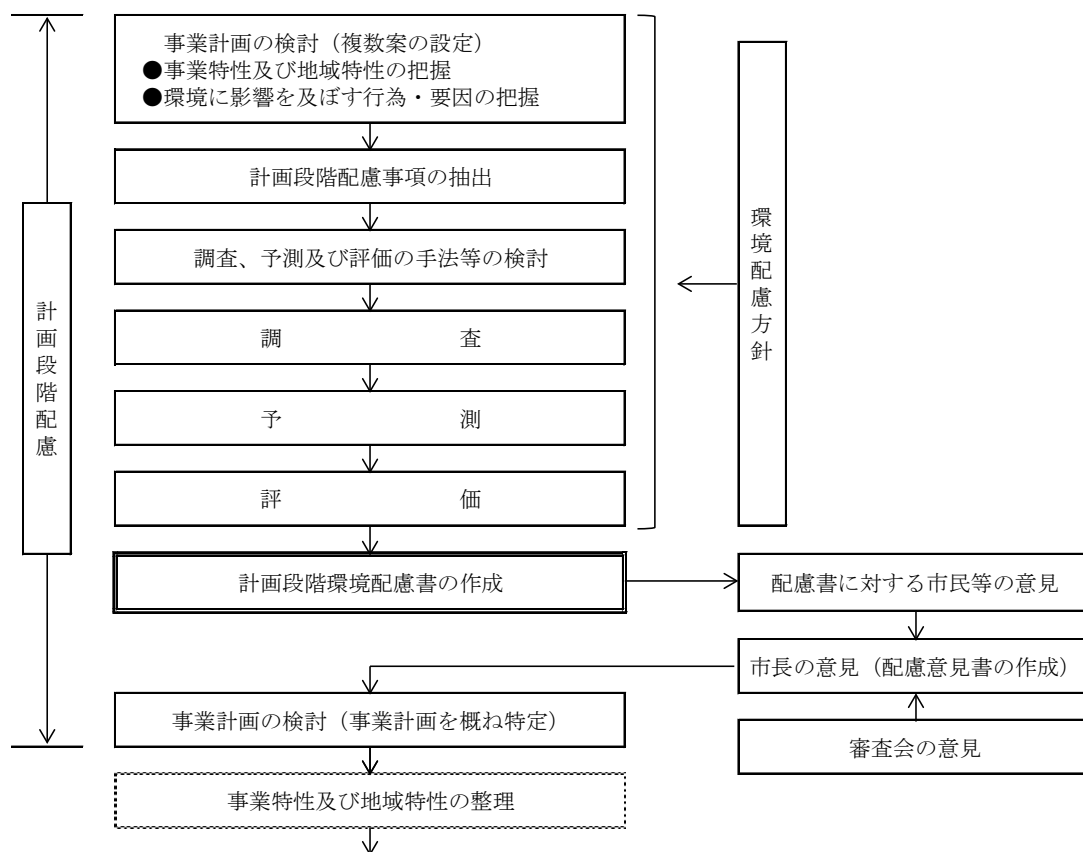


図 7-1(1) 環境影響評価の実施手續(計画段階配慮)

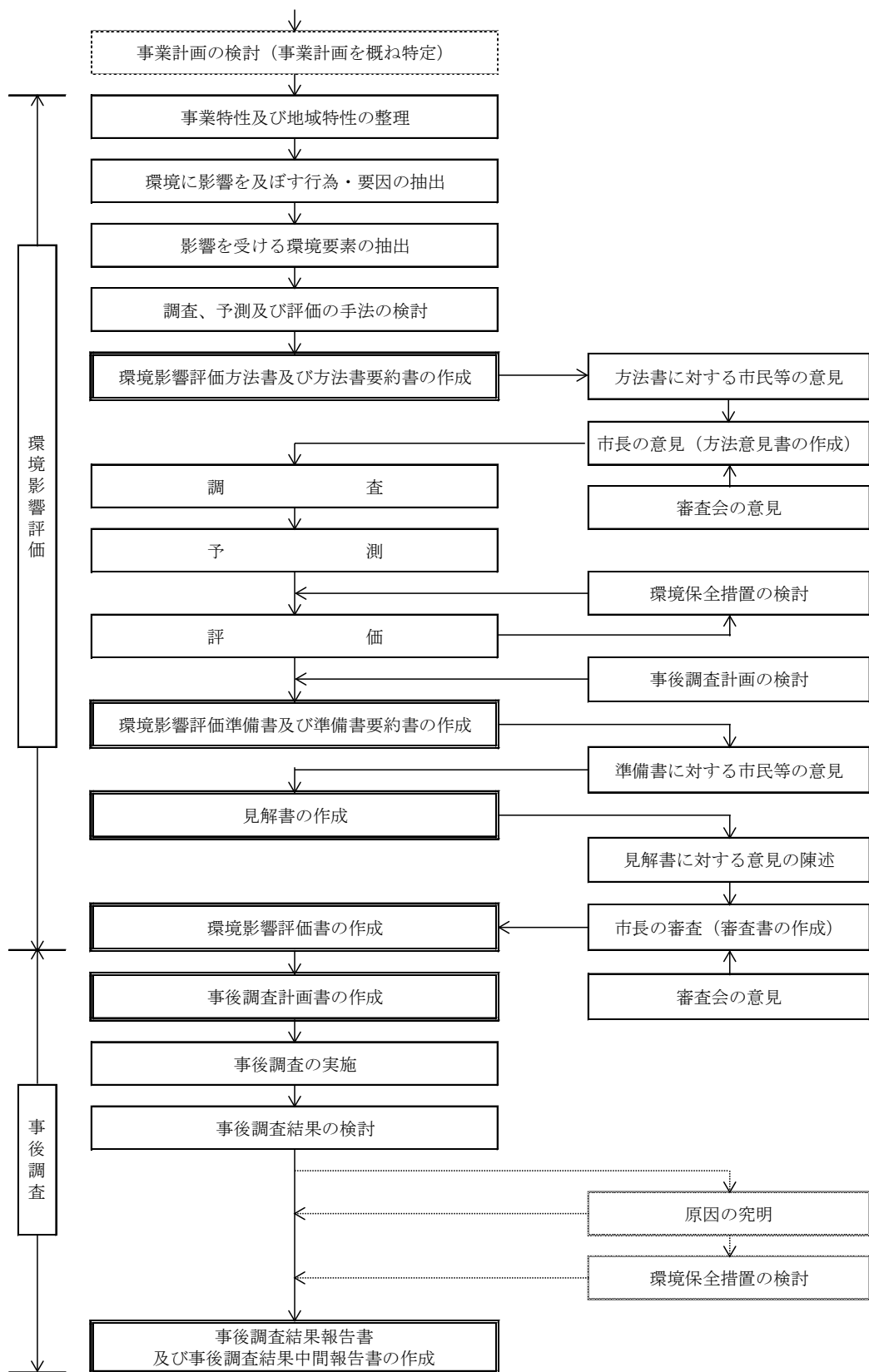


図 7-1(2) 環境影響評価の実施手順(環境影響評価～事後調査)

7-2 環境影響評価方法書作成までの経緯

環境影響評価方法書作成までの経緯を表 7-1 に示す。

表 7-1 環境影響評価手続きの経緯

事 項		内 容
計画段階環境配慮書	提出年月日	平成 30 年 12 月 26 日
	縦覧(閲覧)期間	平成 31 年 1 月 8 日から平成 31 年 2 月 6 日
	縦 覧 場 所 (閲覧場所)	名古屋市環境局地域環境対策課、南区役所、緑区役所、環境学習センター、南生涯学習センター (名古屋市住宅都市局街路計画課)
	縦 覧 者 数 (閲覧者数)	39 名 (2 名)
計画段階環境配慮書に対する市民等の意見	提 出 期 間	平成 31 年 1 月 8 日から平成 31 年 2 月 21 日
	提 出 件 数	4 件
計画段階環境配慮書に対する市長の意見 (配慮意見書)	縦 覧 期 間	平成 31 年 4 月 9 日から平成 31 年 4 月 23 日
	縦 覧 場 所	名古屋市環境局地域環境対策課、南区役所、緑区役所、環境学習センター、南生涯学習センター
	縦 覧 者 数	21 名

7-3 配慮書に対する市民等の意見及び市長の意見

配慮書に対する市民等の意見及び市長の意見(配慮意見書)の数を表 7-2 に示す。

表 7-2 配慮書に対する意見数

事 項	意見の項目	意見数
配慮書に対する 市民等の意見 【提出件数:4 件】	対象事業の名称、目的及び内容	7
	計画段階配慮事項に係る調査、予測及び評価の結果	16
	その他	4
市長の意見 (配慮意見書)	対象事業の内容に関する事項	2
	環境影響評価の項目の選定	3
	環境要素に関する事項	4
	その他	3

本書に使用した地図の下図は、名古屋都市計画基本図（縮尺 1 万分の 1、2 万 5 千分の 1、平成 29 年度）を使用したものである。

本書は、古紙パルプを含む再生紙を使用しています。