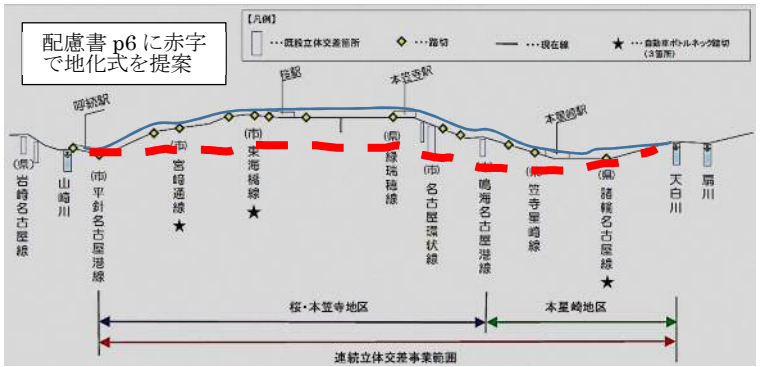
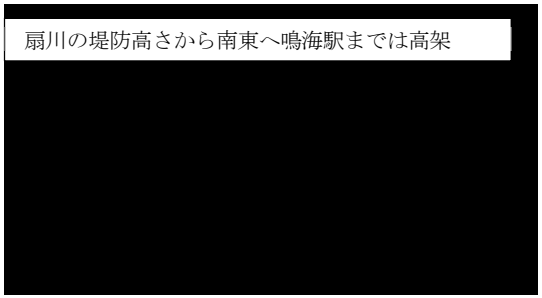
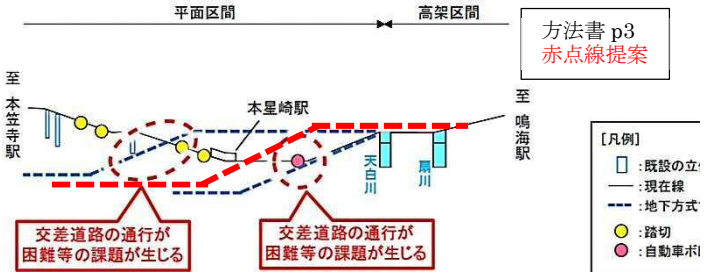
環境の保全の見地からの意見の概要及び事業者の見解（都市高速鉄道名古屋鉄道名古屋本線（桜駅~本星崎駅間連続立体交差））

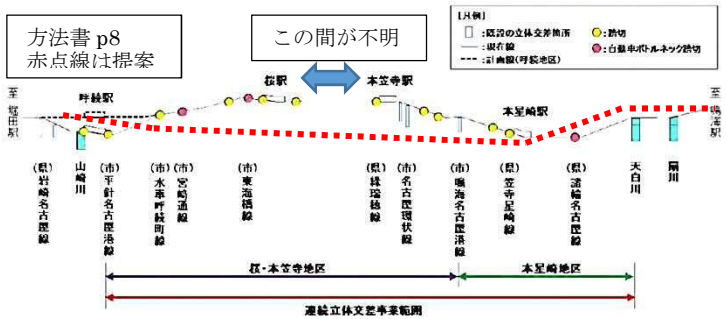
番号	市民等の意見	事業者の見解
1	**＊表題の変更理由は** 計画段階環境配慮書の表題は、(仮称）都市高速鉄道名古屋鉄道名古屋本線（山崎川から天白川間連続立体交差）であったが、今回の環境影響評価方法書の表題は、都市高速鉄道名古屋鉄道名古屋本線（桜駅から本星崎駅間連続立体交差）と変更され、川から川への 3.9km の事業が、駅から駅への 3.9km の事業に変更されたが、名称の変更だけなのか、事業実施予定地域に変更はあるのか。今回の事業で桜駅から北の呼続駅までは事業予定がないのか（事業予定地縦断図 p8 では、桜駅から呼続駅までも事業予定地となっている）など説明すべきである。	計画段階環境配慮書から環境影響評価方法書では、表題の名称が変更されておりますが、事業予定地の変更はありません。なお、事業予定地につきましては、環境影響評価方法書の p.7 及び p.8 に記載のとおりです。
2	**＊p1　名鉄のための事業だから、共同事業者とすべき** 事業者名が名古屋市となっているが、対象事業の名称が都市高速鉄道名古屋鉄道名古屋本線（桜駅から本星崎駅間連続立体交差）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。配慮書への意見に対する見解“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”p148 に異論をはさむものではないが、工事費用、高架下利用方法をどうするのかは重要な点であり、共同事業者として名鉄を併記すべきである。“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”p148 からこそ、アセスの最初から共同事業者として、協議、調整しながら事業を進めるべきである。“駅舎等の維持管理については鉄道事業者にて行われます“p148 と当たり前のことだけを名鉄が行うのでは、市税を名鉄のために使うようなものである。	連続立体交差事業は、道路の渋滞対策の一環で行う事業であり、名古屋市の事業となります。なお、名鉄との協議・調整につきましては、適宜実施しております。
3	**＊p1　費用負担や高架下利用について、明らかになっている点について記載すべきである。** 説明会では、質問に答え、「費用負担は名鉄１０％、名古屋市９０％、名古屋市負担分の１／２は国庫から補助が出る、高架下は名鉄の所有になるが、１５％は名古屋市が優先的に無償で利用できる、との説明であった。これらのことを記述すべきである。	ご意見のとおり、環境影響評価方法書の説明会では、連続立体交差事業の一般的な考え方を説明いたしました。なお、当該内容の記述につきましては、今後、関係機関等と協議・調整を実施する中で検討していきたいと考えております。

画像の使用に係る著作権者の許諾の要否が不明であるため、 一部の画像を黒塗りしています。

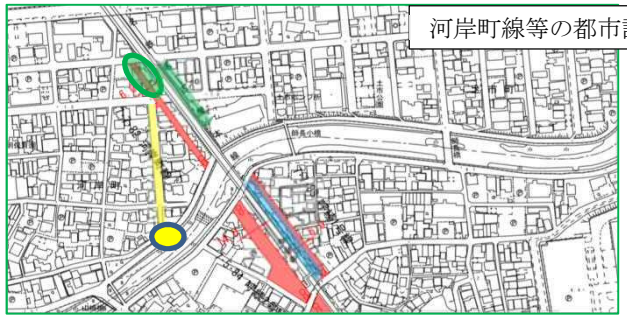
番号	市民等の意見	事業者の見解
4	**＊p3　地下方式とした場合の課題は説明不十分** **複数案の内容及び検討の経緯で**、配慮書に対し、「“本事業区間は山崎川と天白川に挟まれているため、河川を超えるまでは高架方式とする必要がある。”とあるが、河川を地下で横断することができない理由が不明である。また、縦断図を見ても、高架方式（下図青線）より地下方式（下図赤点線）の方が縦断勾配も緩やかになると思われる。」と意見を提出したところ、“地下方式とした場合の課題”の図と文章が追加されたが、本来は、配慮書で記載し、市民的な検討をすべきであったが、それが方法書になってしまったことについて、どう認識していたのか明らかにするとともに謝罪があってしかるべきである。本来、配慮書に記載すべきであるのに、配慮書に記載しなかったのであるから、配慮書を出し直すべきである。  	河川を地下方式で横断する場合、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影響を及ぼすため、現実的ではないと考えております。 また、環境影響評価方法書における地下化に関する追加記述につきましては、計画段階環境配慮書でご意見をいただいたため、環境影響評価方法書で図と文章を追加しております。

番号	市民等の意見	事業者の見解
5	それにしても、以下のように理解しがたい部分が残っている。 ① 地下方式で山崎川を横断する場合：“堀田駅付近の高架構造物に広範囲に渡り影響を及ぼす”とあるが、確かに堀田駅からは呼続駅に向けて高架が続き、山崎川の約100m手前で制限高2.4mの小街路を超え、そこからは地上部になって山崎川を越えている。 [redacted] 呼続駅の北側約100mで制限高2.4mで高架。 この100mの区間で山崎川の底を通過させることはできないのかの説明がない。もっと長い距離で既設高架構造を壊して地上部に降りてくることを前提としているが、そもそも山崎川を地下で通過するには何m潜る必要があり、その勾配は何‰のかさえ説明がなく垂直方向の縮尺さえなく、理解できない。例えば、100mの間に5m潜るとしたら50パーミル(‰：1,000mで10m)であり、短距離でもあり物理的には可能と思われる。 通常、幹線系の勾配は10‰以下で、特別な急勾配区間でも25‰、JRの最急勾配は飯田線の沢渡駅－赤木駅間にある40‰（100mで4m登る）、レールと車輪の粘着力だけで走る鉄道では箱根登山鉄道の80‰が最急勾配となっている。 また、配慮書への意見は、山崎川を今まで通り平面で通過し、そこからほぼ水平に進めば、地下にすることが可能という提案であり、それへの検討も見解もない。	現状の100mの区間で、山崎川の箇所について、鉄道を地下で通過させることは非常に困難であると考えております。なお、縮尺等を含めた図の示し方につきましては、今後、関係機関等と協議・調整を実施する中で検討していきたいと考えております。 また、山崎川を平面で鉄道を通過させて、ほぼ水平に進めて地下化することは、呼続駅の南北の踏切が除却されないだけではなく、山崎川の河積阻害の解消が図られないため、事業目的が果たせないと考えております。

番号	市民等の意見	事業者の見解
6	② 地下方式で天白川、扇川を横断する場合：“鳴海駅付近の高架構造物に広範囲に渡り影響を及ぼす”とあるが、現状は天白川の北東側約 200m で、堤防の高さまで少しずつ路面をあげており、扇川の堤防高さから南東へ鳴海駅までは高架になっている。このため、配慮書への意見は、地下方式で天白川、扇川を横断するようなことまでは求めず、天白川の手前で地上部に移行するという提案をしている。この提案への反論として“(名古屋に向かって)河川を超えるまでは高架式とする場合”は“交差道路の通行が困難等の課題が生じる”とあるが、図の赤点線のように鳴海駅に向け、本星崎駅を出てすぐに青点線と同じ勾配で地上部に出れば、県道諸輪名古屋線の上部を通過できると思われる。何故こうした案が検討していないのか。この勾配が何‰なのかぐらいは示して検討すべきである。 また、天白川、扇川を地下式として、その後地上式にしても、それほど既設の高架構造を壊す必要はないと思われる。天白川、扇川の深さはどれぐらいかも示して説明すべきである。   	高架後の鉄道駅につきましては、水平（レベル）に整備することを考えております。 また、駅位置の大幅な移設は考えておりません。青破線の案は、それを考慮したものです。

番号	市民等の意見	事業者の見解
7	③　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、日照阻害、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。 高架式の場合、かなりの部分で側道がなく、側道部分を買収し、仮線を作るという手順で、“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” p11 とされている。リニアの工法、地下鉄の工法を使えば、買収も必要もなく、工事期間も少なくて済むし、開通後の、騒音、振動、日照、電波障害なども軽減できる。本来は配慮書で検討すべきことであったが、遅まきながら準備書では、地下化を含めて検討すべきである。	河川を地下方式で横断する場合、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影響を及ぼすこと、また、河川を超えるまでは高架方式とする場合、途中で地上付近を経由することになり、除却できない踏切が発生する等の課題が生じるため、現実的ではないと考えております。なお、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。
8	**＊p６　事業計画の概要に高架・駅舎の高さを** 事業計画の概要として、区間、路線延長、線路線数、構造、踏切数などが記載してあり、構造は“高架線バラスト道床または弾性枕木直結軌道”とあるが、日照阻害、電波障害の関係で高架と駅舎についてその高さと幅員を記載すべきである。	一般的な高架と駅舎の高さや幅員につきましては、環境影響評価準備書でお示ししたいと考えております。
9	**＊p8 事業予定地縦断図に縮尺を** 事業予定地縦断図があるが、中央の桜駅から本笠寺駅の地表面が全く読み取れないし、全体として、不鮮明なのでわかりやすくすべきである。 また、縦断図には常識通り、水平方向、垂直方向の縮尺を入れるべきである。 念のために地下式の提案図を赤点線で示す。この方が全体的な線路勾配は少なくできる。  ※(県)は県道、(市)は市道であることを示す。 図 2-3-2 事業予定地縦断図	縮尺等を含めた図の示し方につきましては、今後、関係機関等と協議・調整を実施する中で検討していきたいと考えております。なお、地下化につきましては、除却できない踏切が発生する等の課題が生じるため、現実的ではないと考えております。

番号	市民等の意見	事業者の見解
１０	**＊p10 運行計画は現段階では決定していない** 配慮書に対し、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)と同じなのか、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。との意見を提出したが、その見解は“運行計画は現段階では決定しておりません。そのため、配慮書においてはＡ案とＢ案で同じと設定しました。”p152 とあるので、その旨をこの運行計画で「現段階では未決定、現状の運行状況を記載した。」などと明記すべきである。そのうえで、連続立体交差により、列車速度が大きくなったり、列車本数が増えて騒音暴露回数が増えるようなことはしないと約束すべきである。そもそも運行計画がないままで、調査、予測、評価方法についての意見は出せるはずがない。欠陥の境影響評価方法書である。	運行計画の記述につきましては、今後、関係機関等と協議・調整を実施する中で検討していきたいと考えております。
１１	**＊p10 側道計画も現段階では決定していない** 配慮書に対し、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。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。との意見を提出したが、その見解は“側道計画につきましては、現段階では決定しておりませんので、準備書以降でお示ししたいと考えております。”p152 とあり、本文では“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。”p10 とあるだけなので、「側道新設計画が現段階では未定」という重要な文章を追加すべきである。そもそも側道計画案がないまま調査、予測、評価方法についての意見は出せるはずがない。欠陥の境影響評価方法書である。 また、工事概要でも、仮線方式による工事の進め方として“①現在線の横に仮線を敷設する。” p12 とあるが、仮線を敷設する用地があるのか、それはどことどこなのか、なければ側道を新設することになるが、こうした重要な点は方法書段階で地図上で確認できるようにすべきである。工事予定期間が“本星崎地区では約 15 年、桜・本笠寺地区では約 20 年”p11 と長期にわたるため、側道をどこに、どのように新設するかを十分検討し、必要な調査方法を記載したうえで、環境影響評価の手続きに入るべきである。	環境影響評価準備書での側道計画の記述につきましては、今後、関係機関等と協議・調整を実施する中で検討していきたいと考えております。なお、仮線計画や側道計画等、移転が発生し直接的に地域住民にご負担をお願いする内容は、都市計画の説明会でお示ししていくことを考えておりますので、ご理解をお願いします。

番号	市民等の意見	事業者の見解
１２	**＊p10　側道計画は都市計画手続き中** 現在、側道として考えられる河岸町線（延長 140m、幅 6m）、呼続 1 号線（延長 130m、幅員 6m、路線の追加）、呼続 2 号線（延長 130m、幅員 14m、路線の追加）、呼続 3 号線（延長 330m、幅員 6m、路線の追加）、呼続 4 号線（延長 330m、幅員 4m、路線の追加）の都市計画手続きが進行中であり、2019 年 8 月 23 日から 9 月 6 日まで都市計画案が縦覧され、その間、意見を受け付けたばかりである。 確定もしていない高架による名鉄立体交差事業を前提にして、仮線用の土地を借り上げではなく、土地収用法で強制的に買い上げるために、周辺の区画街路を都市計画決定する案には反対している。この名古屋鉄道名古屋本線（桜駅から本星崎駅間連続立体交差）の環境影響評価方法書に対する市民等からの意見に真摯に対応し、準備書、評価書が完成した後に、必要な街路の都市計画手続きに入るべきである。  河岸町線等の都市計画案より 	呼続地区につきましては、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による整備を考えており、先行して手続き等を進めております。そのため、河岸町線他 4 路線につきましては、地元説明会及び都市計画手続きを経て、既に都市計画決定しております。なお、本事業の都市計画手続きは、環境影響評価準備書及び環境影響評価書の手続きに合わせて進めていくことを考えております。
１３	**＊p10 軌道計画は高架と断定すべきではない** 軌道計画は“高架方式により連続立体交差事業とする。”とあるが、地下式と高架の比較が適切になされていないため、高架方式を削除し、連続立体交差事業だけとすべきである。	地下方式につきましては、現実的ではないため、本事業は高架方式による連続立体交差事業の実施を考えております。

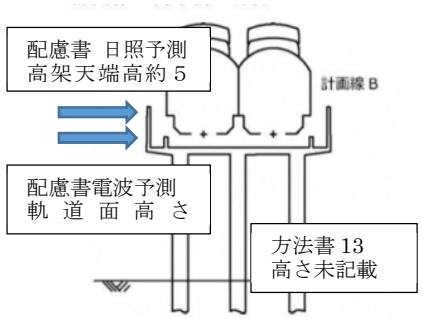
番号	市民等の意見	事業者の見解
１４	**＊p14 工事車両の走行ルートは細街路まで** “工事関係車両の主な走行ルートを図２－３－５に示す。”とあるが、図には、名古屋環状線と国道１号しか示されていない。この事業で問題となるのは、主なルートとなる国道道１号等から工事現場に至る細街路であり、そもそも工事部分へ工事車両が入り込めるのかさえ、不明であるため、細街路も含めた詳細な走行ルートを定め、細街路周辺への大気汚染、騒音、振動などの影響、安全性など環境影響評価で対象とすべきことが多い。こうした細街路のルート限定、通勤時・通学時の事前配慮などを検討するため、工事現場に至る細街路を示すべきである。 	工事現場に至る細街路につきましては、現時点で未確定であるとともに、事業予定地の延長が長く、ルートが分散されるためお示ししておりません。なお、工事着手の前には、工事説明会を開催し、地域住民等の意見を伺いながら進めていくことを考えております。
１５	**＊p16　仮線位置を明確に** 事前に配慮した“事業予定地の立地及び土地利用に際しての配慮”で“自然環境の保全”のために“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。”p16とあるが、仮線位置は、自然環境の保全だけではなく、細街路周辺での大気汚染、騒音、振動、安全性などを軽減する重要な事項であり、生活環境の保全としても位置付けるべきである。 また、線路の北東側なのか南西側なのかを含め、そこは現道があるのかなどは、現時点でも決定できるはずであり、この事前配慮に従った事業計画を示すべきである。 説明会では、呼続駅～弦月宝生線までは南西側、そこから天白川までは北東側を考えているとあった。なぜ、方法書に記載しないのか。 さらに“可能な限り現在軌道に近づける”とは約何mで、その原則を外れた場合にはその理由を明らかにすることを約束すべきである。 例えば、隣接道路がないのは、桜駅をでてすぐから、本笠寺駅を超え300m 先の環状線までの約1100mであるが、現在都市計画案の審議中である呼続駅周辺とは異なり、何の計画もないため、土地の借り上げだけを考えているのか。それならなおのこと、線路のどちら側にどれだけの幅の仮線位置を考えているのか事業計画で示すべきである。	工事中の仮線走行時の騒音、振動及び安全性は、環境影響評価の項目として抽出しております。今後、環境影響評価を行う中で、環境保全措置としてお示ししたいと考えております。 仮線につきましては、環境影響評価方法書の説明会において桜・本笠寺地区は西側、本星崎地区は東側で計画しており、その跡地は、側道として整備していきたいと説明しており、その旨を環境影響評価準備書でお示ししていくことを考えております。なお、仮線計画や側道計画等、移転が発生し直接的に地域住民にご負担をお願いする内容は、都市計画の説明会でお示ししていくことを考えておりますので、ご理解をお願いします。

番号	市民等の意見	事業者の見解
１６	**＊p17　表土の保全策は矛盾** 　事前に配慮した“建設作業時の想定した配慮”で“自然環境の保全：表土の保全と活用”のために“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。”とあるが、矛盾している。緑地を改変する時点では法面等の植栽は剥ぎ取らざるをえないはずである。改変と法面等の植栽は両立しない。	緑地の改変に伴って新たに生じる法面等につきましては、植栽によって保護するなど、表土の流出防止に留意してまいります。
１７	**＊p17　低公害型建設機械の使用は確実に、かつ予測条件に反映を** 　事前に配慮した“建設作業時の想定した配慮”で“生活環境の保全：建設作業に伴う公害の防止”のために“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。”とあるが、“可能な限り…使用する、”では、”可能な限り”を削除し、受注した建設業者が、所有していなかったり、他工事で使用中などの理由で使用しないことの無いよう、工事契約書に明記すべきである。その工事契約書に、可能な限りとは、低公害型建設機械の指定機種がない場合に限定する旨を明記すべきである。国土交通省所管直轄工事では、「建設機械に関する技術指針」で指指定機種のある建設機械を「使用する場合は、排出ガス対策型建設機械の使用を原則とする。」「使用を指定する場合は、仕様書等によりその旨を明らかにする。」と明記し、「建設工事に伴う騒音振動対策技術指針」では、掘削，積込み作業、締固め作業、空気圧縮機・発動発電礎等で可搬式のものは，「低騒音型建設機械の使用を原則とする。」と明記してある。 　また、排出ガス対策型は、第 1 次から第 3 次までの基準があるので、最新の第 3 次型式を使用することを原則とすべきである。例えば、2019 年 12 月現在の第 3 次型式の機種数は、小型バックホウ 138、トラクタショベル 31、クローラクレーン 17、バイブロハンマー16、アスファルトフィニッシャ 4、空気圧縮機 117、発動発電機 245、全回転型オールケーシング掘削機 45 などが指定されている（排出ガス対策型建設機械指定状況：www.mlit.go.jp/sogoseisaku/constplan/sosei_constplan_fr_000002.html　）。 　さらに、これらの低公害型建設機械の使用は事前に配慮した事項であるため、今後の準備書では、大気、騒音、振動の予測条件とすべきである。それぞれの指定に基準があるため、予測条件として活用できるはずである。	工事中の低公害型建設機械の使用につきましては、今後詳細な施工計画を策定する段階で、具体的に検討してまいります。

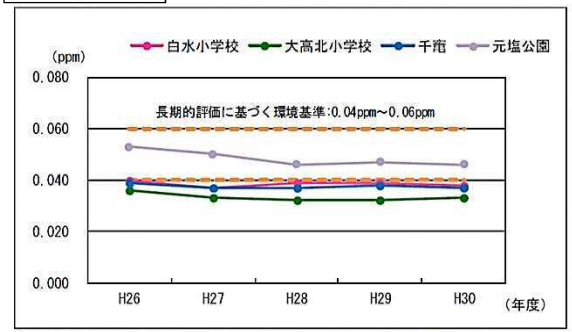
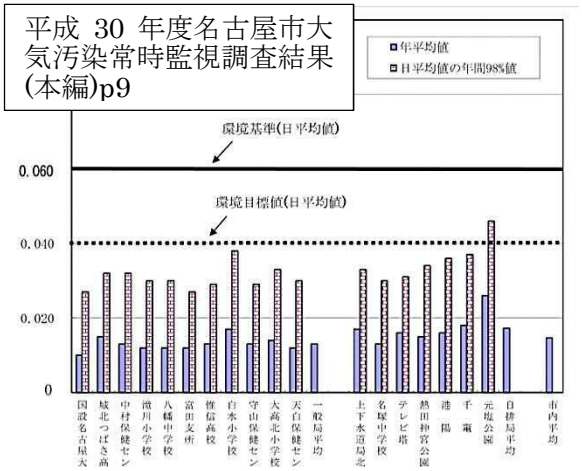
番号	市民等の意見	事業者の見解
１８	**＊p17　工事関係車両の走行は地元との協議を** 事前に配慮した“建設作業時の想定した配慮”で“生活環境の保全：工事関係車両の走行による公害の防止”のために“走行台数を可能な限り分散する工事計画”があるが、細街路に入り込む工事であるため、走行台数を可能な限り分散することが必ずしも最善とは言えず、搬出入路を限定して、仮線用地を使用して工事現場まで運ぶなど、工事計画を定める際には、地元への説明・協議で了解を得ることを約束すべきである。 また、工事関係車両の通行時間帯について、公害、安全などの面から、通勤・通学時間帯を除外するなど、工事計画を定める際には、地元への説明・協議で了解を得ることを約束すべきである。	工事に関する地元説明等につきましては、工事着手の前に工事説明会を開催し、地域住民等の意見を伺いながら進めていくことを考えております。
１９	**＊p17　建設工事の規制基準遵守を追加すべき** 事前に配慮した“建設作業時の想定した配慮”で、建設工事については「特定建設作業等の規制基準遵守」が欠落しているため追加すべきである。同じ時期に、同じ名古屋市が事業者となっている南陽工場設備更新事業準備書（2019.11）では、建設作業時を想定した配慮で「特定建設作業に伴って発生する騒音・振動に関する基準を遵守するとともに、その他の作業についても、特定建設作業の規制に関する基準を遵守する。」p28 と明記している。これにならうべきである。 なお、大江川下流部公有水面埋立てに係る計画段階環境配慮書（2019.12）でも同様の配慮があるが“特定建設作業については、規制基準を遵守し、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下回るよう努める。”とあるため、“規制基準値”を“規制基準”に、“下回るよう努める”を“遵守する”と修正するよう意見を提出してある。名古屋市としても一貫した姿勢を示すべきである。 特定建設作業の規制基準は、基準値だけではなく、作業時間：夜間でない、１日あたりの作業時間：10 又は 14 時間を超えない、作業期間：連続６日を超えない、作業日：日曜・休日でないと多くの規制基準が定められている。また、法令で規制されている特定建設作業以外にも関連した作業があるため、その他の作業についても特定建設作業の規制基準を遵守することは名古屋市の環境影響評価制度の中で確立してきた内容である。	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規制基準につきましては、法令遵守は当然であるため、環境配慮事項には記載しておりません。 また、その他の作業につきましては、今後詳細な施工計画を策定する段階で、具体的に検討してまいります。

番号	市民等の意見	事業者の見解
２０	**＊p17　建設工事の配慮事項に土壌を追加すべき** 事前に配慮した“建設作業時の想定した配慮”で、建設工事については土壌汚染への配慮が欠落しているため追加すべきである。 高架方式なら、高架橋の基礎工事で表層部の土を剥ぎ取り、地下方式ならトンネル部分の掘削土が発生し、部分的には盛土も必要になる。このため、事前配慮事項として「発生土、搬入土は土壌環境基準等の安全性を満たしていることを確認する」を追加すべきである。 特に、本笠寺駅前(東側)の笠寺町字松東 58－1、前浜通 7－11～13 は、砒素、ふっ素の土壌汚染があり、市条例に基づく形質変更時届出管理区域に指定されている p25。愛知県の地下水質調査結果で、土壌汚染により尾張西部地域一帯が地層・地質に由来する地下水汚染があることは周知の事実である。土壌汚染は開発計画がある時などだけ調査するので、この周囲の状況は不明である。この付近一帯が土壌汚染されている可能性がある。このため、事前の配慮として、着工前に土壌調査を綿密に行い、その対応策を明記すべきである。 同時期の大江川下流部公有水面埋立てでは、土壌汚染の可能性が大きいリニア新幹線発生土を使用する動きがある。また、環境省は放射能汚染土について「再生資材化した除去土壌の安全な利用に係る基本的考え方について」2016 年 6 月で、「『…放射性物質による環境の汚染への対処に関する特別措置法』の基準等に従い」、「放射能濃度を用途に応じて適切に制限した再生資材を、安全性を確保しつつ地元の理解を得て利用することを目指す。具体的には、管理主体や責任体制が明確となっている公共事業等における盛土材等の構造基盤の部材に限定」し、「再生資材として利用可能な放射能濃度レベル…8,000 Bq/kg 以下を原則」として、着々と各地で実証実験を進めている。このような放射能汚染土を、人家が密集するこの地区に用いることはあってはならない。	工事中の土壌汚染につきましては、地歴から特定有害物質等による汚染のおそれはないこと、及び特定有害物質等は使用しないことから、影響は小さいと考えております。 また、工事を行う際は、土壌汚染対策法及び名古屋市環境保全条例等の関係法令を遵守してまいります。

番号	市民等の意見	事業者の見解
２１	**＊p17　仮線走行時の具体的公害防止策配慮を** 事前に配慮した“建設作業時の想定した配慮”で、“仮線走行時の公害の防止”として“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。”とあるが、具体的な措置を明記すべきである。通常考えられる騒音対策として、仮線沿いに防音壁を設置することが考えられるが、事業者の実施可能な範囲という限定を悪用して実施しない恐れがある。 また、根本的な騒音・振動対策として仮線走行時は列車速度の低減をすべきであるが、事業者を名古屋市に限定しているため、名鉄への協力依頼ということしかできなくなる。やはり、名鉄は共同事業者となり、責任を果たすべきである。	仮線走行時の騒音・振動への配慮につきましては、今後、関係機関等と協議・調整を実施する中で適切な低減策を検討してまいります。
２２	**＊p17　建設作業時に環境負荷の低減配慮を** 事前に配慮した“建設作業時の想定した配慮”で“環境負荷の低減”として“廃棄物等”しかないが、建設機械について「低炭素型建設機械」を可能な限り使用することを追加すべきであり、そうしたことを仕様書等で明記すべきである。排出ガス対策型建設機械、低騒音型・低振動型建設機械と同様に、国土交通省が認定した低炭素型建設機械は 2018 年９月現在、バックホウとブルドーザで 49 型式が認定されている。低炭素型建設機械の使用は重要である。	工事中の低炭素型建設機械の使用につきましては、今後詳細な施工計画を策定する段階で検討してまいります。
２３	**＊p17　工事中・仮線走行時の安全性配慮を** 工事中・仮線走行時の安全性配慮を追加すべきである。列車走行時の公害の防止でさえ、“安全性”の配慮がしてある p18。	工事中の仮線走行時の安全性につきましては、環境影響評価の項目として抽出しております。今後、環境影響評価を行う中で、環境保全措置としてお示ししたいと考えております。
２４	**＊p18　列車走行時の具体的公害防止配慮を** 事前に配慮した“施設の存在・供用時を想定した配慮”で、“列車走行時の公害の防止：路線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。”とあるが、路線保守は名古屋市の業務ではなく、責任をもって約束できないはずである。やはり、名鉄が共同事業者となり路線保守の具体的対策を記載すべきである。 また、列車走行時の騒音・振動対策として、名古屋市としてできる構造上の有力な措置は防音壁設置と、強固な高架橋であるので、その旨を追加すべきである。それに必要な費用は名鉄に負担させるよう協議、調整を進めればよい。	路線保守等の対策につきましては、今後、関係機関等と協議・調整する中で検討していきたいと考えております。

番号	市民等の意見	事業者の見解
２５	**＊p18　日照阻害・電波障害防止のための高架の必要最低限の高さを** 配慮書への意見「日照の予測条件…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。」に対し、“ご指摘のとおり、日照阻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、予測を行ってまいります。”p156 と見解があるのだから、高架の天端高さ（防音壁があればその上端）、軌道面高さ、幅員ぐらいは示すべきである。  事前に配慮した“施設の存在・供用時を想定した配慮”で、日照阻害・電波障害の防止で“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。”とあり、その具体的数値は事業計画の必須条件であるし、騒音、日照阻害、電波障害に必要最低限の予測条件である	一般的な高架の天端高さ、軌道面高さ、幅員につきましては、環境影響評価準備書でお示ししたいと考えております。
２６	**＊p25　本笠寺駅前の土壌汚染に注意を** 調査地域に、市条例に基づく形質変更時届出管理区域として、笠寺町字松東 58－1、前浜通 7－11～13 で、砒素、ふっ素の土壌汚染があるが、住所だけでは意味が分からない。地盤沈下の水準点位置 p26 のように地図を示して、本笠寺駅前(東側)であることを明らかにし、事前配慮などに活用すべきである。土壌汚染は開発計画がある時などだけ調査するので、この周囲の状況は不明である。この付近一帯が土壌汚染されている可能性がある。 なお、ダイオキシン類調査地点が、南区天白町千鳥公園となっているが、これも地図が無いため分かりにくいが、調査地域には含まれていない。本星崎駅と鳴海駅の中間から約 2km 南西で国道 23 号沿いにある。ダイオキシン類調査地点数が少ないため、直近の調査地点の資料を記載したと思われるが、その旨を明記すべきである。	市条例に基づく形質変更時届出管理区域につきましては、所在地が住所の一部として表記されているため、出典どおりの記載といたしました。 また、土壌に係るダイオキシン類の調査地点につきましては、調査地域には含まれない旨を環境影響評価準備書で記載いたします。

番号	市民等の意見	事業者の見解
２７	**＊p30　水質調査結果が分かりにくい** 　生活環境の保全に関する環境基準の調査結果が、5 行の文書、6 枚の表で示してあるが、わかりにくい。現在配慮書への意見受付けを 1 月 30 日まで行っていて、名古屋市も共同事業者の大江川下流部公有水面埋立てに係る計画段階環境配慮書 p37 では、 河川及び海域の水質調査結果で、DO については環境基準の値もしくは環境目標値の値未満、BOD、全亜鉛については環境基準の値もしくは環境目標値の範囲を超過している場合に赤字にしており、表の内容が分かりやすくなっている。同じ名古屋市として、こうした例にならうべきである。	生活環境の保全に関する環境基準の調査結果につきましては、環境影響評価準備書において分かり易く記載いたします。

番号	市民等の意見	事業者の見解
２８	**＊p43　市の大気環境目標値を明確に** 二酸化窒素の経年変化で、橙色の点線が２本あり、0.06ppm は“長期的評価に基づく環境基準：0.04ppm~0.06ppm”とあるので、国が定めた環境基準のことを示していると理解できるが、もう１本の 0.04ppm は名古屋市が定めた環境目標値であることを明記すべきである。出典の「名古屋市大気汚染常時監視調査結果」では右図のように環境目標値を明記している。 方法書 p43  出典:「平成 26～30 年度　大気汚染常時監視結果」(名古屋市、平成 27 年～令和元年) 図 4-1-12　二酸化窒素の経年変化(日平均値の年間 98%値) なお、二酸化窒素の環境基準について、“長期的評価に基づく環境基準：0.04ppm~0.06ppm”は正確に言えば間違っている。次の意見で指摘するように 0.06ppm 以下の場合は環境基準達成としている。 また、浮遊粒子状物質についても、国の環境準と市の環境目標値は同じ値とはいえ、“環境基準を達成しており、過去 5 年間についても達成している状況である。”p45 については“環境基準<u>及び市民の健康の保護に係る環境目標値</u>を達成しており、過去 5 年間についても達成している状況である。”と修正し、浮遊粒子状物質の経年変化の図についても“長期的評価に基づく環境基準”を“長期的評価に基づく環境基準<u>及び市民の健康の保護に係る環境目標値</u>”と修正し、名古屋市環境基本条例に基づく環境目標値の存在を明確にすべきである。 平成 30 年度名古屋市大気汚染常時監視調査結果(本編)p9  さらに光化学オキシダント p46、遊粒子状物質 PM2.5 p47 についても、同様に名古屋市環境基本条例に基づく環境目標値の存在を明確にすべきである。	二酸化窒素、浮遊粒子状物質及び光化学オキシダントの調査結果につきましては、環境影響評価準備書において環境目標値を適切に記載いたします。

番号	市民等の意見	事業者の見解
２９	**＊p43　NO2 環境基準の長期評価の出典が間違っている** 二酸化窒素の調査結果表の注）３で“環境基準の長期的評価方法は、年間における二酸化窒素の１日平均値のうち、低い方から 98%に相当するものが 0.04ppm から 0.06ppm までのゾーン内又はそれ以下の場合は環境基準が達成されているものとする。（昭和 53 年 7 月　環境省　環大企第 262 号）”とあるが、この表現は出典と異なっており、間違っている。二酸化窒素の環境基準が「1 時間値の 1 日平均値が 0.04ppm から 0.06ppm までのゾーン内又はそれ以下であること。(53. 7.11 告示）」と改悪されたが、この出典・環大企第 262 号は、告示から 6 日後に環境省が昭和 53 年 7 月 17 日に通知したもので、環境基準による大気汚染の評価について「その年間における二酸化窒素の 1 日平均値のうち、低い方から 98%に相当するもの(以下「1 日平均値の年間 98%値」という。)が 0.06ppm 以下の場合は環境基準が達成され、1 日平均値の年間 98%値が 0.06ppm を超える場合は環境基準が達成されていないものと評価する。」と昭和 53 年 7 月 17 日に環大企第 262 号として、0.04ppm は忘れた形になっている。こうした歴史を忘れないよう、出典については正しく引用すべきである。	出典からの引用に誤りがありました。環境影響評価準備書において正しく修正いたします。

番号	市民等の意見	事業者の見解
３０	**＊p62、p71　動植物現地調査は違法な事前調査**　p9~10 重要な動物種、植物種の確認文献として、レッドデータブックあいち、レッドデータブックなごやは常識的な文献と言えるが、“「名鉄名古屋本線（山崎川～天白川）連続立体交差事業環境調査委託報告書」(名古屋市、平成 22 年)”は環境影響評価法第 31 条（対象事業の実施の制限）「事業者は、第 27 条の規定による公告を行うまでは、対象事業を実施してはならない。」（現地調査も当然、対象事業の実施に該当する）に違反するため、環境省も慎重に検討している。経済産業省は環境省と連携し、環境アセスメントに係る手続期間の半減を目指して、前倒環境調査を行う上での課題の特定・解決を図るための実証事業を風力と地熱発電で 2014 年度から実施し、2018 年 3 月には NEDO 報告「前倒環境調査を適用した適切かつ迅速な環境影響評価の実施について」が出されている。 しかし、「発電所に係る環境影響評価の手引」平成 31 年 3 月経済産業省)では、手続きの概要 p3 で「＜参考＞前倒環境調査の結果を、配慮書段階や方法書段階に活用することで、環境影響評価の質を落とすことなく適切に手続を進めることができ、また、手続全体の迅速化に寄与することが示唆された。」というだけである。 手引きの「計画段階配慮事項に係る調査」では、「予測及び評価の基本的な手法…調査は、国又は関係地方公共団体が有する**文献**その他の資料を収集し、その結果を整理、解析することが基本である。**ただし**、重大な環境影響を把握する上で必要と認められるときは、**専門家等から科学的知見を聴取**し、**なお 必要な情報が得られない場合**には、**現地調査等**を行う（発電所アセス省令第 7 条 第１項 第２号 ）。」p150 と環境影響評価法の事前調査禁止を意識した最低限の現地調査（重大な環境影響を把握するための動植物調査に限定）ができるとしているだけである。このような状況で環境影響評価法違反の「前倒環境調査」を認めるわけにはいかない。あくまでも既存資料の分析にとどめるべきである。	平成 22 年に行っている環境調査につきましては、環境影響評価法第 31 条における対象事業には含まれないと考えています。 なお、事業予定地周辺の植物、動物、生態系の現況把握につきましては、今後環境影響評価方法書に示した手法に従って調査を行ってまいります。

番号	市民等の意見	事業者の見解
３１	**＊p62、p71　違法な事前調査は動植物だけか** 今回の方法書の重要な動物種、植物種の確認文献として、“「名鉄名古屋本線（山崎川～天白川）連続立体交差事業環境調査委託報告書」(名古屋市、平成 22 年)”とあるが、使っている調査結果は、重要な動物種では、ミサゴ、コルリ、ジャコウアゲハの３種だけ p64~66、重要な植物種ではシロダモ、シロバイの 2 種だけ p72,73 だけであり、こうした事実は、この方法書で提案している植物 p134、動物 p135 に基づき、これからの現地調査で明らかにすべきことである。しかも配慮書では動植物について評価していないため、この連続立体交差事業環境調査委託報告書そのものが記載されていない。配慮書が 2019 年 1 月 8 日に縦覧されていることから、既に調査は終了し、配慮書に記載できたはずである。 この事業が適用される名古屋市の環境影響評価技術指針（平成 11 年名古屋市告示第 127 号　改正　平成 25 年名古屋市告示第 19 号）では、配慮書の調査方法として「原則として文献その他の資料による情報の収集並びに当該情報の整理及び解析により行う。<u>それらによっても必要な情報が得られない場合は、現地調査等を行う。</u>」とある。既存文献のレッドデータブックあいち、レッドデータブックなごやだけで充分検討できるはずであり、どうしても必要な情報が得られない場合には該当しない。 この連続立体交差事業環境調査委託報告書では、動植物以外に重要な項目が調査してあり、その内容を今後の準備書にも使用するのではないか。いずれにしても、今回の「名鉄名古屋本線（山崎川～天白川）連続立体交差事業環境調査委託報告書」の調査項目、調査時期、調査方法などを明らかにし、十分な調査であったかどうかを判断できるようにすべきであるし、何か不十分な点があれば、その責任を明らかにし、再度適切な調査をすべきである。	（見解は前述のとおり）

番号	市民等の意見	事業者の見解
３２	**＊p108　事業損失防止調査標準仕様書の明記を** 　関係法令の指定・規制等で、事業損失防止調査標準仕様書の存在、その内容を追記すべきである。 この標準仕様書は、「名古屋市緑政土木局が所管する建設工事に伴う環境調査委託の施行に係る設計図書等の内容について、統一的な解釈及び運用を図る」ために定められており、特に、第２編 工事に伴う環境調査の基本的事項等では、「建設工事の施工に伴って発生する住民の健康、または生活環境に影響を及ぼす現象を防止、若しくは軽減することを目的とする。」として、「建設工事現場周辺に発生する騒音、振動、地盤変形、地下水変化等の減少及び家屋への影響について、工事前の状況を把握し、工事の施工に伴う変化並びに工事後の変更を定量的に把握する調査方法を定めた」p2-1 ものである。 騒音調査、振動調査、地盤変形調査、地下水調査、さらには家屋調査まで含んでいる。 　このうち家屋調査は「工事施工による影響で被害を与えたかどうかを正確に判断する資料を得るために、建物等の状態変化を調査する」p2-103 ということで「建物等の調査は、事前調査と事後調査に区分して行う」、「原則として建物等の所有者及び所有権以外の権利を有する者の立会のうえ行い」、「調査区域は、工事区域に沿って民地側に 30m入った区域を標準とする」。事前調査・事後調査における損傷調査は、「① 基礎、② 軸部、③ 開口部、④ 床、⑤ 天井、⑥ 内壁、⑦ 外壁、⑧ 屋根、⑨ 水回り、⑩ 外構」p2-104,p2-106 とし、 写真撮影 p2-105 を行う。というものである。 　出典　事業損失防止調査標準仕様書　平成 31 年 4 月　名古屋市緑政土木局 http://www.city.nagoya.jp/ryokuseidoboku/cmsfiles/contents/0000045/45474/035_jigyousonsitu_siyousyo_201904.pdf 　ただし事前調査・事後調査報告書の副本を建物所有者等に配布し説明することが未だに欠落している問題が残っているが、環状 2 号線の工事被害問題では国の工事損害要領に基づく調査をさせ、報告書の副本を配布させている事例も考慮し、名古屋市はこの事業損失防止調査標準仕様書（平成 31 年 4 月）を早急に追加改正すべきである。	関係法令の指定・規制等につきましては、環境の保全を目的とする法令等を記載しております。

番号	市民等の意見	事業者の見解
３３	**＊p108、p175　騒音の環境基準の説明を丁寧に** 関係法令の指定・規制等で、騒音の環境基準が、“「環境基本法」に基づき騒音に係る環境基準が定められている。”としかないが、もっと丁寧に説明すべきである。 騒音に係る環境基準はまず、「一般地域」で昼間は 50～60 dB（夜間も定めてあるが省略）と定められ、ただし書きで「道路に面する地域」は昼間 60～65dB と緩めてある。そのうえ、「幹線交通を担う道路に近接する空間」は特例としての基準値昼間 70dB として更に緩い環境基準が定めてある。この緩い特例の環境基準が環境影響評価の工事車両の走行などの評価基準とされている。しかも、この幹線交通を担う道路の定義は中央環境審議会の答申に基づく環境基準の告示ではなく、環境省の通知で「高速道路、国・県道、4 車線以上の市道」と定めただけである。こうしたことを分かりやすく記載すべきである。 なお、南陽工場設備更新事業の環境影響評価準備書では、工事関係車両の走行の騒音予測結果は、現地調査結果と同様に、“環境基準”と“環境基準から 5dB 減じた値”が併記してあり、方法書への意見をそれなりに取り入れている。 また、資料 2　騒音に係る環境基準 p175 では、「一般地域」と、ただし書きの「道路に面する地域」が並列に示され、「幹線交通を担う道路に近接する空間」は特例であることが欠落している。また、幹線交通を担う道路の定義は、特例の基準値の注）であるかのように、国道、県道、4 車線以上の市町村道などと記載してあるが、告示された環境基準とは異なり、環境省の勝手な通知であることが判断できる表現とすべきである。	騒音の環境基準につきましては、分かり易い図書とするため、詳細は資料編に記載しております。 また、資料編における幹線交通を担う道路の注釈につきましては、環境影響評価準備書において出典を記載いたします。
３４	**＊p108　在来線鉄道の騒音対策指針を追加すべき** 関係法令の指定・規制等で、騒音について、環境基準と規制基準しかないが、「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」環境省:平成 7 年 12 月 20 日を記載し、連続立体交差事業が対象となっていること、新設の指針は昼間 60dB(A)以下、夜間(22 時～翌日 7 時) 55dB(A)以下とし、大規模改良（連続立体交差）の指針は騒音レベルの状況を改良前より改善すること、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、などを明記するとともに、資料編にも追加すべきである。	「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」につきましては、環境影響評価準備書において概要を記載いたします。

番号	市民等の意見	事業者の見解
３５	**＊p108　学校環境衛生基準を追加すべき** 関係法令の指定・規制等で、騒音について、環境基準と規制基準しかないが、「学校環境衛生基準」を追加し、その基準により必要な対策を検討すべきである。学校保健安全法（昭和 33 年法律第 56 号）第 6 条第 1 項の規定に基づく「学校環境衛生基準」（平成 21 年 4 月 1 日施行、平成 31 年 4 月 1 日改正施行）では、「教室内の等価騒音レベルは、窓を閉じているときは LAeq 50dB（デシベル）以下、窓を開けているときは LAeq 55dB 以下であることが望ましい。」とあり、通常の環境基準とは異なる特別な基準が定められているため、まずはそうした基準があることを明記すべきである。	「学校環境衛生基準」につきましては、環境影響評価準備書において概要を記載いたします。
３６	**＊p110　ダイオキシン類の環境基準の対象を明確に** 関係法令の指定・規制等で、ダイオキシン類の環境基準が“「ダイオキシン類対策特別措置法」に基づき、ダイオキシン類に係る環境基準が定められている。” としかないが、もっと丁寧に説明し、どんな項目にダイオキシン類の環境基準が定められているのか理解できるようにすべきである。 大気、騒音、水質汚濁、土壌汚染の環境基準にはダイオキシン類が含まれていないため、議員立法で 1999 年 12 月 27 日に告示され、大気、水質、水底の底質、土壌についてダイオキシン類の環境基準が定められたことを追加すべきである。	ダイオキシン類の環境基準につきましては、大気、水質、水底の底質及び土壌について定められていることを環境影響評価準備書に記載いたします。

番号	市民等の意見	事業者の見解
３７	**＊p111　日照阻害の紛争予防条例を詳細に** 関係法令の指定・規制等で、日照阻害について、建築基準法の日影規制が記載されているのは当然であるが、“「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」により、中高層建築物の等に建築主等は、建築物により学校、児童福祉施設等に冬至日に日影となる部分を生じさせる場合には、日影の影響について特に配慮しなくてはいけないとしている。”の内容を具体的に記載すべきである。資料p196 には、「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」のことは何も記載がない。 まずは高架なら中高層建築物に該当するのか。それとも準用するのか。第一種低層住居専用地域又は第二種低層住居専用地域 で、軒の高さが 7 メートルを超える建築物となるのか。それとも第一種・第二種中高層住居専用地域、第一種・第二種住居地域、準住居地域、近隣商業地域、準工業地域で高さが 10 メートルを超える建築物になるのか。 また、”特に配慮しなくてはいけない”の内容は、①近隣関係者（敷地から 10m 以下または、2 時間以上の日影）への説明義務。②周辺関係者（敷地から 50m 以下） から要求があれば説明義務。③日影を生じさせる場合は教育施設等（学校、幼稚園、保育所等）の設置者と協議。④紛争当事者双方から申し出があれば、市長は着工前にあっせん、調停を行う。という制度の概要を説明すべきである。	関係法令の指定・規制等につきましては、環境の保全を目的とする法令等を記載しております。なお、今後事業計画が具体化する段階で、「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」に定める中高層建築物に該当する場合は、環境影響評価準備書の中でお示ししたいと考えております。
３８	**＊p111　電波障害も紛争予防条例で対象になっている** 関係法令の指定・規制等で、電波障害について追加し、「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」の規定で、「テレビジョン放送の電波の著しい受信障害が生じるおそれがある建築物の所有者及び居住者」を周辺関係者とし、要求があれば説明義務があること、紛争当事者双方から申し出があれば、市長は着工前にあっせん、調停を行うことが定められていることを明記し、「周辺関係者」の権利を明らかにすべきである。実際に工事が始まれば電波障害は必ず発生するので、事前に十分な説明をすべきである。 対象事業に係る環境影響評価の項目で、影響要因として“鉄道施設の存在”で“電波障害の発生”p122 を掲げている以上、それに関連する法令は記載しなければならない。	関係法令の指定・規制等につきましては、環境の保全を目的とする法令等を記載しております。

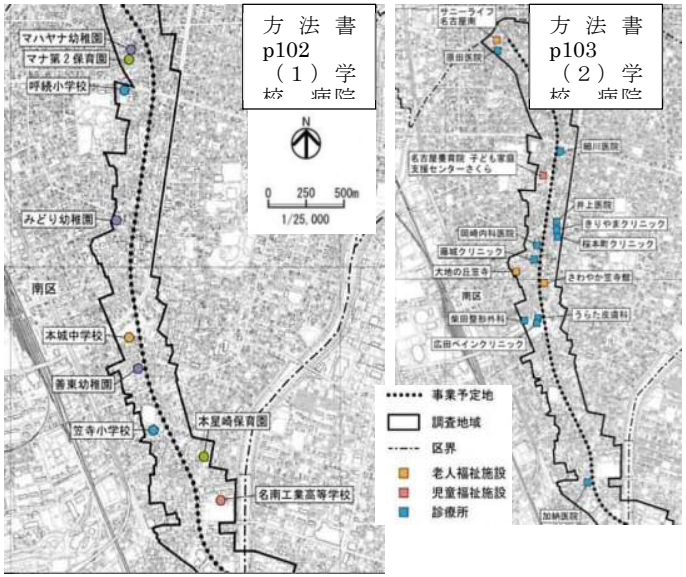
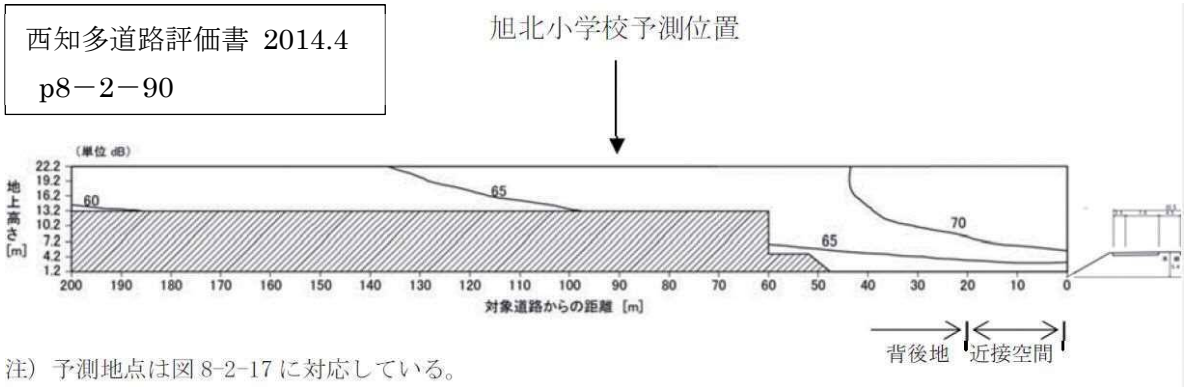
番号	市民等の意見	事業者の見解
３９	**＊p111　影響要因に土壌・地下水を追加すべき** 対象事業に係る環境影響評価の項目で、影響要因として“工事中：土地の改変”に「土壌」「地下水」を追加すべきである。 高架方式なら、高架橋の基礎工事で表層部の土を剥ぎ取り、地下方式ならトンネル部分の掘削土が発生し、部分的には盛土も必要になり、汚染土壌、それによる地下水汚染が懸念される。このため、影響要因として「(8)地下水、(9)土壌」を追加し、土地の改変、現在線の撤去、建設機械の稼働を選定すべきである。 なお、環境影響評価の項目として抽出しなかった理由として、地下水・土壌の工事中は“地歴から特定有害物質等による汚染のおそれはない。”p125 とあるが、本笠寺駅前(東側)の笠寺町字松東 58－1、前浜通 7－11～13 は、砒素、ふっ素の土壌汚染があり、市条例に基づく形質変更時届出管理区域に指定されている p25。愛知県の地下水質調査結果で、土壌汚染により尾張西部地域一帯が地層・地質に由来する地下水汚染があることは周知の事実である。土壌汚染は開発計画がある時などだけ調査するので、この周囲の状況は不明である。この付近一帯が土壌汚染されている可能性がある。このため、着工前に土壌調査、予測、評価を綿密に行い、その対応策を明記すべきである。 同時期の大江川下流部公有水面埋立てでは土壌汚染の可能性があるリニア新幹線発生土を使用する動きがある。この事業にもそうした可能性があり、土壌についての十分な検討が必要であるとの意見を提出している。	工事中の土壌及び地下水につきましては、地歴から特定有害物質等による汚染のおそれはないこと、及び特定有害物質等は使用しないことから、環境影響評価の項目として抽出しておりません。 また、工事を行う際は、土壌汚染対策法及び名古屋市環境保全条例等の関係法令を遵守してまいります。
４０	**＊p111　影響要因に地盤を追加すべき** 対象事業に係る環境影響評価の項目で、影響要因として“工事中:土地の改変”に「地盤」を追加すべきである。これは説明会でも多かった要望である。名古屋環状 2 号線の工事実例を見るまでもなく、住宅に近接して掘削、杭打ちなど土地の改変、建設重機の稼働、工事関係車両の走行による振動などで、地盤が変動し、家屋の傾き、基礎・壁の亀裂、タイルの剥離などが想定され、国の「工事損害防止要領」にならった名古屋市事業損失防止調査標準仕様書(平成 31 年 4 月版)でも、事前・事後の損傷調査を定めているほどである。環境影響評価の項目として抽出しなかった理由が“地下掘削工事は限定的である。”p125 とあるが、橋脚基礎のために掘削が必要となるはずであり、限定的ではなく、高架線沿いに連続するはずである。もし、工事場所が限定的だとしても、その限定した場所では家屋被害が生ずる可能性が大きいため、影響要因として調査、予測、評価をすべきである。	工事中の地盤につきましては、地下掘削工事は限定的であること及び地下水の大規模な汲み上げは行わないことから、環境影響評価の項目として抽出しておりません。なお、住宅に近接して工事を行う際は、施工計画を策定する段階で、必要に応じて適切な工法等を検討してまいります。

番号	市民等の意見	事業者の見解
４１	**＊p139　現地調査地点図をわかりやすく** 自動車交通量の現地調査地点図(大気現地 p126、大気予測 p127、騒音現地 p128、騒音予測 p129、振動調査 p130、振動予測 p131)が非常にわかりづらく、どこで調査・予測をするかが理解できない。交通量と関係が関係あるのだから、せめて交通網の状況図 p95 のように道路名と名鉄駅名ぐらいは記載すべきである。	自動車交通量の現地調査地点図につきましては、環境影響評価準備書において分かり易く記載いたします。
４２	**＊p121　低炭素都市なごや戦略実行計画の目標を具体的に** 環境保全に課する計画等の中で、低炭素都市なごや戦略実行計画で“目標年度（2030 年度）までに温室効果ガス排出量を 2013 年度比で 27%…削減することを目標にしている。”とあるが、「低炭素都市なごや戦略第 2 次実行計画」(2019 年 11 月)で、2030 年度の中期目標を 2013 年度比で 27%削減の 1,172 万トン/年とした。と具体的な目標数値を追記すべきである。	「低炭素都市なごや戦略第 2 次実行計画」の目標数値を環境影響評価準備書に記載いたします。
４３	**＊p123　供用時の大気汚染で、鉄粉の飛散がなぜ項目から抜けているのか。** 供用時の大気汚染で、鉄道からは鉄粉の飛散がることは明らかであるが、抜け落ちている。遮音壁を付けても、鉄粉は飛散する。新幹線でも同様なことが起きている。項目として追加すべきである。	鉄道から発生する鉄粉につきましては、著しい影響はないものと考えております。
４４	**＊p126　大気質の現地調査を** 大気質の現地調査が、自動車交通量だけとなっているが、道路交通騒音 p128、道路交通振動 p130 と同様に、大気質の現地調査も行うべきである。このままでは、バックグラウンド濃度は事業区域から離れた一般局の白水小学校（2km 西 0.017ppm）、大高北小学校（1.5km 南 0.014）を使うことになるのではないか。それとも、自排局の千竈(0.8km 西 0.018ppm)、本塩公園（1km 西 0.026ppm）の値も用いるのか。	大気質の予測に使用するバックグラウンド濃度につきましては、事業予定地周辺の一般局である白水小学校及び大高北小学校の測定データを用いる予定です。

番号	市民等の意見	事業者の見解
４５	**＊p127　大気質(工事関係車両)の予測は事業区域で** 大気質(工事関係車両)の予測場所は“工事関係車両の主な走行ルートと想定される事業予定地周辺道路の 4 地点”とあり、事業予定地は 1 か所もないことになっている。ただし、現地調査地点図を見ると。名古屋環状線の南側地点、諸輪名古屋線の 1 地点が事業予定地内になっているので、整合性をとる必要がある。いずれにしても、工事関係車両の大気予測は事業予定地内とすべきである。 また、供用時の予測場所は“踏切の除去により道路交通の円滑化が図られる幹線道路の 3 地点”とあるが、この 3 地点付近で工事車両が走行する地点は現地調査及び工事中の予測地点とすべきである。	工事関係車両に係る大気質の予測につきましては、工事関係車両の主な走行ルートと想定される事業予定地周辺道路の沿道 4 地点で行うこととしており、そのうち 2 地点は調査地域内に位置しております。 また、供用時の道路交通円滑化による大気質の変化の予測につきましては、踏切除却前後の自動車交通量等を用いて行うため、現地調査は踏切が除却される幹線道路の 3 地点で行うこととしております。
４６	**＊p127　大気質の予測方法を適切に** 大気質の予測方法が、“建設機械の稼働”、”工事関係車両の走行”、“鉄道施設の供用”（踏切除去後の効果確認）の全てが“大気拡散モデルに基づく予測”とあるが、どのような拡散モデルを用いるかを示さなければ意見は出せない。例えば、南陽工場設備更新事業準備書では、「“事業予定地周辺の状況を踏まえ、予測手法について検討した結果、調査地域はほぼ平坦な地形であることから、プルーム式及びパフ式による予測を行うこととした。”とあるが、事業予定地周辺の地質断面図では南側と東側に大きな堤防があり、その高さは 6.6m と 2 階建て以上の高さが連続しており、平坦という判断には疑問がある。更に、方法書への市長意見で“周囲の建造物が風向・風速に影響を与えるおそれがあるため、堤防等による影響を考慮し”p450 と指摘している」との意見を提出している。 中部横断自動車道（長坂～八千穂間）の環境影響評価方法書への意見（2019 年 9 月 17 日締切り）で、横浜の住民団体から、横浜環状南線で、“独自に現地で実験し「科学的にはもっと正しい方法がある」と公害調停を申請した結果、2017 年 2 月 20 日に公害調停合意が成立し、「環境影響評価の大気汚染予測の方法について、科学的知見に基づき最適な予測手法を用いるものとする。」と、これまで大気拡散予測時に採用されている「プルーム・パフ」モデルではなく、３次元流体モデルなど最適な方法を採用すべきという合意がされた。国土交通省からは「合意内容については誠実に対応していく」とのコメントを引き出したものである。こうした経緯を国土交通省は真剣にとらえ、このような複雑な地形の道路計画では予測手法を （次頁へ続く）	建設機械の稼働は「窒素酸化物総量規制マニュアル[新版]」（公害研究対策センター）、工事関係車両の走行及び鉄道施設の供用につきましては「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）に基づく大気拡散モデルを用いて行うこととしております。

番号	市民等の意見	事業者の見解
	（前頁より続き） ３次元流体モデルなど最適な方法に変更すべきである。”とある。この到達点を十分検討し、適切な大気拡散モデルを選択すべきである。 山梨県の見解では“地域特性を考慮した係数を適切に設定することで、地域条件を考慮した大気汚染の状況を予測できる。”とあるが、2019 年 12 月 18 日の山梨県環境影響評価等技術審議会議事録概要では、K 委員から”評価の技術指針…で、通常より拡散しにくい地形の場合についても書いてありますよね。”と質問があり、受託したコンサルタント会社員は“プルーム式パフ式の拡散式の補正適用…を用いることは、念頭にあります。…測定結果を見てからどれを適用するのが適切であるか、相談していきたい。”ととりあえずの回答しかなく、更に K 委員が“このぐらいの複雑さになると、野外拡散実験とか、やはり数値モデルにシミュレーションというのは必要になってくるかと思いますけども、そのあたりも念頭に検討されていますでしょうか。”と質問があり、事業者の甲府河川国道事務所は“この場では即答できませんので、持ち帰りをさせていただいて、回答を準備させていただければと思います。”p33 と回答不能に陥っている。 出典　山梨県 WEB　（仮称）韮崎都市計画道路 1・4・1 号双葉・韮崎・清里幹線他（中部横断自動車道（長坂～八千穂））に係る環境影響評価手続　https://www.pref.yamanashi.jp/taiki-sui/asesu_cyubuoudandou.html	
４７	**＊p127　大気質供用時の予測は現状の踏切渋滞を反映すること** 大気質供用時の予測事項が“道路交通円滑化による大気汚染物質の変化”とあるため、現地調査も“踏切が除去される幹線道路の 3 地点”p126 を含んでいるが、踏切渋滞のある現地調査結果を反映できるようにすべきである。“走行速度はストップウオッチで区間通過速度を計測する”という単純な方法であるとしても、適切な区間距離を設定すべきであるし、根本的には加減速を加味できる排出係数を検討すべきである。	踏切が除却される幹線道路 3 地点の現地調査につきましては、自動車交通量及び走行速度が適切に把握できるよう調査を行ってまいります。

番号	市民等の意見	事業者の見解
４８	**＊p129　供用時鉄道騒音の予測は４階建て以上全てで** 供用時鉄道騒音の予測場所は、“事業予定地周辺の７地点（図６－１－２参照）”とあるが、図６－１－２の表題は“現地調査地点図（騒音、振動、景観）” p140 となっているため、「現地調査及び予測地点図」と修正すべきであるが、鉛直方向の現地調査、予測が２カ所と非常に少ない。文献「平成 28 年度 建築用途別現況調査」p90 によれば、４階建て以上の建物は、沿線に 50 か所近くあり、それぞれの高層階の鉄道騒音がどうなるかを予測・評価すべきである。 配慮書に対する意見「“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 に減少し、等価騒音レベル(12.5m 点)が概ね 69dB から 54dB に減少している”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」に対する見解が“現地調査では、５地点において水平方向へ５測点（鉄道境界、民地境界、12.5m、25m、50m）を設けた調査を行い、２地点において鉛直方向へ３測点（沿線の建物状況を踏まえて設定）”p154 と、それなりに意見を受けた対応をしているが、高架方式を前提としているなら、予測手法で、予測場所が事業予定地周辺の７地点とあるが、高さ別にどのように予測するかが記載されていないため、名古屋市の環境影響評価制度の歴史の中で常識的となっている断面での<u>騒音 等レベル線</u>を作成すべきである。 また、鉛直方向へ３測点の現地調査が“沿線の建物状況を踏まえて設定”では、これで十分かどうか全く検討できない。断面での騒音 等レベル線でなく、高さ別３地点で予測するとしても、地上 1.2m、２階窓中心部分、<u>最上階</u>の窓中心部分など、建物状況を踏まえての原則を示すべきである	鉄道騒音につきましては、沿線を代表する２地点で鉛直方向の調査を実施し、中高層住宅等への影響も考慮した予測及び評価を行ってまいります。 また、鉛直方向の現地調査は、既存建物を利用して地上階、中間階、最上階の３測点で測定を行うことを予定しております。

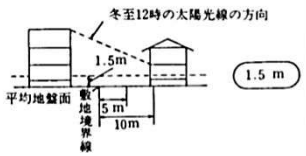
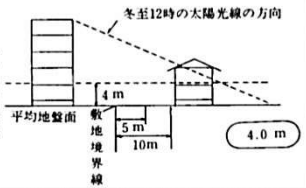
番号	市民等の意見	事業者の見解
４９	**＊p129　供用時鉄道騒音の予測は小学校等でも** 供用時鉄道騒音の予測場所は、“事業予定地周辺の 7 地点”とあるが、その選定理由を明記すべきである。4 階建て以上、学校、病院等の立地状況を加味したものとは思われない。 また、「在来鉄道の新設又は大規模改良に際しての騒音対策の指針について」環境省:平成 7 年 12 月 20 日で、「学校、病院その他特に静穏さを要求する施設、線路に著しく近接した施設等があらかじめ存在していた場合など、特殊な事情により騒音問題が発生する場合には、必要に応じた対策を講じること」に基づき、笠寺小学校、呼続小学校、本城中学校、老人福祉施設のさわやか笠寺館、サニーライフ名古屋南、児童福祉施設の子ども家庭支援センターさくらなどは予測対象とすべきである。  西知多道路評価書 2014.4 p8－2－90  注）予測地点は図 8-2-17 に対応している。 図 8-2-19(5)　騒音横断分布図（昼間）（予測地点 5：知多市日長 2） （次頁へ続く）	鉄道騒音の調査地点は、鉄道の軌道構造、沿線の学校及び中高層住宅等の分布状況を考慮して、水平方向 5 地点、鉛直方向 2 地点を設定しております。

番号	市民等の意見	事業者の見解
	（前頁より続き） こうした予測・評価は西知多道路でも、騒音 等レベル線とともに実施している。 さらに、学校保健安全法（昭和 33 年法律第 56 号）第 6 条第 1 項の規定に基づく「学校環境衛生基準」（平成 31 年 4 月 1 日改正施行）では、「教室内の等価騒音レベルは、窓を閉じているときは LAeq 50dB（デシベル）以下、窓を開けているときは LAeq 55dB 以下であることが望ましい。」とあり、学校（幼稚園、小学校、中学校、高等学校、中等教育学校、特別支援学校、大学及び高等専門学校）で、この基準を満たしているかを調査、予測、評価すべきである	
５０	**＊p129　鉄道騒音の予測方法はなぜ違うのか** 騒音について“列車の仮線走行の予測方法：回帰モデルに基づく予測”と“列車の走行の予測方法：指向性有限長線音源に基づく予測”は、なぜ予測方法が異なるのか。同じ列車の走行による騒音レベルなら同じ予測方法でいいはずである。 仮線走行の回帰モデル予測というと、配慮書の「連続立体交差事業を実施した名鉄常滑線大同町」の資料を統計処理したものになると思われるが、列車の走行速度、特急～普通という違いから、名鉄本線とは状況が異なるため、安易に回帰モデルを使用すると間違った評価となる恐れがある	鉄道騒音の予測につきましては、基本的に工事中は仮線が現況軌道のすぐ横に設置されるため、現地調査結果を用いた回帰モデルに基づき予測を行うこととしております。 一方、供用時は軌道構造が高架となるため、指向性有限長線音源モデルに基づく予測を行うこととしております。
５１	**＊p129、p131　建設機械が民地に近い場合の騒音・振動予測を** 工事中建設機械の予測時期は“工区毎に建設機械の稼働による騒音・指導の影響が最大となる時期”とあるが、“影響が最大となる時期”だけではなく、主要な騒音・振動発生源が敷地境界に近い時、または最寄り住居側に近い時を追加すべきである。騒音・振動は距離による減衰があるため、事業地全体での騒音・振動発生量が最大の時が、敷地境界での騒音・振動最大時にはならない例が多いので、注意が必要である。 また、工区毎に予測するというが、工区をどのようにいくつ分類し、予測場所は何カ所あるかを明記すべきである。事業予定地の位置 p7 では、“桜・本笠寺地区”と“本星崎地区”の 2 分類がしてあり、工事予定期間 p11 でも、この 2 地区分類であり、まさか、この 2 地区だけではないと思うが…	建設機械の稼働による騒音レベルにつきましては、工事期間中の建設機械の稼働による合成騒音レベルを計算して、合成騒音レベルが最大となる時期を「影響が最大となる時期」として予測を行うこととしております。 また、想定される工区割りにつきましては、今後、関係機関等と協議・調整を実施する中で検討していきたいと考えております。

番号	市民等の意見	事業者の見解
５２	**＊p131　鉄道振動の予測方法はなぜ違うのか** 振動について“列車の仮線走行の予測方法：回帰モデルに基づく予測”と“列車の走行の予測方法：類似事例からの数理解析モデルに基づく予測”は、なぜ予測方法が異なるのか。同じ列車の走行による振動レベルなら同じ予測方法でいいはずである。 仮線走行の回帰モデル予測というと、配慮書の「連続立体交差事業を実施した名鉄常滑線大同町」の資料を統計処理したものになると思われるが、列車の走行速度、特急～普通、地盤の違いから、名鉄本線とは状況が異なるため、安易に回帰モデルを使用すると間違った評価となる恐れがある。また、類似事例からの数理解析モデルということで、もっと多くの類似事例を統計処理したものになると、この地域の、この運行計画にどのように対応するかを明記した予測とすべきである	鉄道振動の予測につきましては、基本的に工事中は仮線が現況軌道のすぐ横に設置されるため、現地調査結果を用いた回帰モデルに基づき予測を行うこととしております。 一方、供用時は軌道構造が高架となるため、類似事例からの数理解析モデルに基づく予測を行うこととしております。なお、類似事例は事業特性と地域特性を考慮して、適切な事例を用います。
５３	**＊p132　日照阻害・電波障害は、駅舎、防音壁も加味して予測を** 配慮書への意見「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に…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。」に対する見解は“今後、事業計画が具体化した段階で高さ等の予測条件を確定させ、適切な調査、予測及び評価を行ってまいります。”p158 とあるだけで、駅舎、防音壁も加味して予測することが説明されていない。平均高さの代表断面での日照、電波障害だけですますつもりなのか。	日照阻害及び電波障害につきましては、駅舎及び壁高欄の高さも考慮して予測を行ってまいります。
５４	**＊p132　日照阻害は、適切な予測はできるのか** 配慮書への意見「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、午前は西側、午後は東側で半日、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。」に対する見解は”今後、事業計画が具体化した段階で高さ等の予測条件を確定させ、適切な調査、予測及び評価を行ってまいります。”p158 とあるだけで、意見に対する具体的見解はこの方法書では表明されず、次の段階の準備書に委ねている。その方向性ぐらいは示すべきである。	日照阻害につきましては、今後環境影響評価方法書に示した手法に従って予測及び評価を行ってまいります。

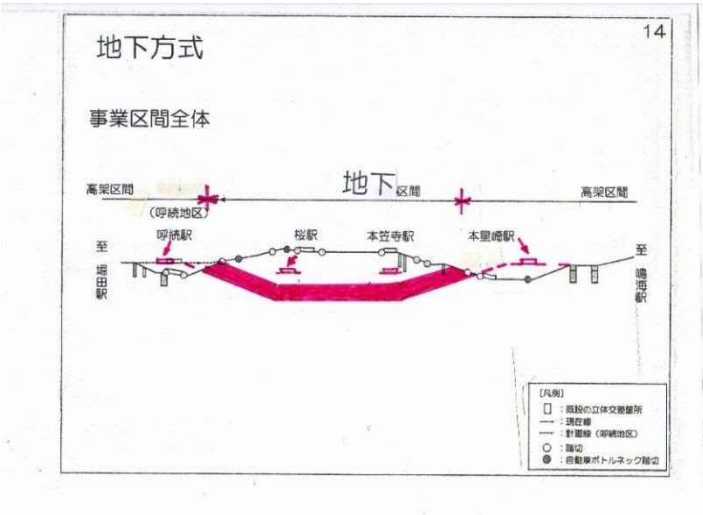
番号	市民等の意見	事業者の見解
５５	**＊p132　電波障害は、適切な予測はできるのか** 配慮書への意見「電波障害の予測結果で“23ch(テレビ愛知)において遮蔽障害が生じる…その範囲が最大で 200m 程度…。なお、その他のチャンネルについては、テレビ受信障害は生じない…。”とあるが…、どのチャンネルの予測であるかが判明しない。…一番条件の悪いテレビ愛知の中心周波数 533.14MH z を用いたと推測されるが、それがどこにも記載されていない。そもそも…予測計算式で…主要な要素である受信周波数 f が記載されないまま予測結果を示すのでは環境影響評価といえない。また“その他のチャンネルについては、テレビ受信障害は生じない”とあるが、その証明を追加すべきである。」に対する見解は、”今後、事業計画が具体化した段階で高さ等の予測条件を確定させ、適切な調査、予測及び評価を行ってまいります。”p158 とあるだけで、意見に対する具体的見解はこの方法書では表明されず、次の段階の準備書に委ねている。その方向性ぐらいは示すべきである。	電波障害につきましては、今後環境影響評価方法書に示した手法に従って予測及び評価を行ってまいります。
５６	**＊p132　電波障害は、遮蔽障害の予測も** 配慮書への意見「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、その予測を行なっていないため‘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…。」に対する見解は、”今後、事業計画が具体化した段階で高さ等の予測条件を確定させ、適切な調査、予測及び評価を行ってまいります。”p158 とあるだけで、意見に対する具体的見解はこの方法書では表明されず、次の段階の準備書に委ねている。その方向性ぐらいは示すべきである。	
５７	**＊p137　景観予測は、適切な予測はできるのか** 配慮書への意見「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。…本城公園…高架構造物は目につきやすいが…圧迫感を与える恐れはない。…主要県道諸輪名古屋線で水平見込角は約 20 度、仰角は約 2.9 度などは、予測地点が高架に近づけば、もっと大きく見える」への見解は、“主要な眺望点として近景及び中景を考慮した 5 地点を設定して、適切な調査、予測及び評価を行ってまいります。”p162 とあるが、具体的には 5 地点 p137 だけで、交差道路毎に 1 地点だけである。これでは、近景及び中景を考慮したとは言えない。それぞれの地点で近景と中景の 2 点で予測すべきである。	景観に係る主要な眺望点として、近景 3 地点及び中景 2 地点の計 5 地点を設定いたしました。 近景につきましては、不特定多数の人が集まり景観への影響が大きくなる場所として、本笠寺駅前、粕畠公園、本城公園の 3 地点を設定しております。 中景につきましては、踏切が除却され高架構造物が出現する幹線道路（東海橋線、諸輪名古屋線）の 2 地点を設定しております。

番号	市民等の意見	事業者の見解
５８	**＊p141　評価方法が抽象的すぎる** 総合的な評価方法として、“調査、予測…環境の保全のための措置の検討結果を踏まえ、…適正な配慮を行う。”とあり、“(1) …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、或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（全 15 項目)、(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) 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。”と抽象的に評価方法があるだけでは、意見は出せない。通常の環境影響評価のように、各項目毎の評価方法を具体的に示すまでは、意見提出を保留する。 まして、環境影響評価手法の概要の一覧表 p142,p143 は、予測、評価結果の概要を一覧表にしたものではなく、環境要素ごとの調査事項、予測事項、予測方法があるだけなので、評価方法の欄を設けるべきである。 ① 大気質については、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の環境基準を日平均値の年間 98%値や 2%除外値で評価するだけなのか。 ② 騒音については、**建設機械**は規制基準だけではなく、南陽工場設備更新事業準備書（2019.11）のように「特定建設作業に伴って発生する騒音・振動に関する基準を遵守するとともに、その他の作業についても、特定建設作業の規制に関する基準を遵守する。」とすべきである。 **工事関係車両**は悪名高い「幹線交通を担う道路」の特例環境基準を用いてはならない。南陽工場設備更新事業準備書（2019.11）のように、環境基準から 5dB 減じた値との比較をすべきである。 **鉄道騒音**は、意見への見解で“今後実施する鉄道騒音の環境影響評価においては、「「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」に基づき、周辺の環境に配慮しながら調査、予測及び評価を行ってまいります。”p156 とあるので、杓子定規に大規模改良線の場合の指針「騒音レベルの状況を改良前より改善すること。」を適用するのではなく、新線の場合の指針「等価騒音レベルとして(LAeq)として、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。」を適用すべきである。 また、学校保健安全法に基づく「学校環境衛生基準」「教室内の等価騒音レベルは、窓を閉じているとき （次頁へ続く）	評価の手法につきましては、環境影響評価技術指針に基づいて記載しております。なお、環境要素ごとの評価は、今後実施する調査及び予測の結果を踏まえ、具体的に行ってまいります。

番号	市民等の意見	事業者の見解
	（前頁より続き） は LAeq 50dB（デシベル）以下、窓を開けているときは LAeq 55dB 以下」も適用すべきである。 ③　振動については、**建設機械**は規制基準だけではなく、南陽工場設備更新事業準備書（2019.11）のように「特定建設作業に伴って発生する騒音・振動に関する基準を遵守するとともに、その他の作業についても、特定建設作業の規制に関する基準を遵守する。」とすべきである。 　**鉄道振動**、**道路交通振動**ともに、環境基準や規制基準がないが、どう扱うのか。南陽工場設備更新事業準備書（2019.11）では、道路交通振動について「感覚閾値 55dB」で評価し、「感覚閾値を上回る地点があることから、工事関係車両のエコドライブを徹底する等の環境保全措置を講ずる」p259 としている。この事例にならうべきである。 ④　日照阻害については、建築基準法第 56 条の 2 に基づく「名古屋市中高層建築物日影規制条例」第 2 条による規制と整合が図られているかで評価することが多いようだが、平均地盤面 1.5m や 4m の高さではなく地表面で評価すべきである。また、2～5 時間の日影時間ではなく、一番厳しい第 1 種・第 2 種低層住居専用地域の 2 時間とするなど、事業者として可能な対策を選択すべきである。条例の規制を守るだけなら環境影響評価は必要ない。まして、日影補償で済ますようなことはあってはならない。 ⑤　電波障害については、施設配置の工夫を第一に検討すべきであり、やむを得ない場合は電波障害を回避するため、有線テレビ、共同受信施設、個別受信施設の移設・改良などが必要であり、被害補償で済ますようなことはあってはならない。 ⑥　温室効果ガスについては、「低炭素都市なごや戦略第 2 次実行計画」(2019 年 11 月)で、2030 年度の中期目標を 2013 年度比で 27%削減の <u>1,172 万トン/年</u>という具体的な目標数値を評価の基準とすべきである。 **名古屋市中高層建築物日影規制条例の概要** <table><tr><th rowspan="2">規制を受ける区域</th><th rowspan="2">規制を受ける建築物</th><th rowspan="2">測定面（平均地盤面からの高さ）</th><th colspan="2">規制を受ける日影時間</th></tr><tr><th>境界線から5mを超え、10m以内の範囲における日影時間</th><th>境界線から10mを超える範囲における日影時間</th></tr><tr><td>第一種・第二種低層住居専用地域</td><td>軒高が7mを超える建築物又は地上階数が3以上の建築物</td><td>日影時間測定面  </td><td colspan="2">冬至日において 午前8時～午後4時</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td>3時間</td><td>2時間</td></tr><tr><td>第一種・第二種中高層住居専用地域</td><td rowspan="3">高さが10mを超える建築物</td><td rowspan="3">日影時間測定面  </td><td>3時間</td><td>2時間</td></tr><tr><td>第一種・第二種・準住居地域</td><td>4時間</td><td>2.5時間</td></tr><tr><td>近隣商業地域（容積率が400%地域は除く）・準工業地域</td><td>5時間</td><td>3時間</td></tr></table>	

番号	市民等の意見	事業者の見解
５９	**＊p145　事後調査に係る市長の措置が欠落している** 　環境影響評価の手順で実施手順が記載してあるが、最後の事後調査結果報告書の扱いが欠落している。名古屋市環境影響評価条例第 30 条では「市長は、事後調査の適正な実施を確保するために必要があると認めるときは、事業者に対し、必要な指導を行い、又は資料の提出を求めることができる。 2　市長は、事後調査結果報告書又は事後調査結果中間報告書の提出を受けた場合は、必要に応じて、名古屋市環境影響評価審査会の意見を聴くものとする。 3　市長は、前項の意見を踏まえ、対象事業に係る環境影響の程度が著しいものとなるおそれがあると認めるときは、事業者に対し、環境の保全について必要な措置を講ずるように求めることができる。 4　事業者は、前項の措置を講じたときは、その内容を市長に報告しなければならない。」と、市長の措置が定めてある。 　この旨を追記すべきである。	環境影響評価の実施手順の図につきましては、環境影響評価準備書において事後調査結果報告書の扱いを補足いたします。

番号	市民等の意見	事業者の見解
６０	**＊p166　用語解説の問題は全ては解決されていない** 　配慮書への意見“用語解説の間違い、不要なもの”に対する見解は、“ご指摘の…を踏まえ、用語解説の修正を行いました。”とあるが修正されていないものがある。 ①　“1 日平均値の年間 98 パーセントタイル値”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。は修正されていない p197。 ②　“A 特性”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“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 p200。は修正済み。 ③　”側道”は “必要に応じて事業実施想定区域内に側道を設置する。”と出てくるだけの曖昧な計画で、本文と同じような解説は不要である。はそのまま残してある p200。しかし本文の事業計画では位置さえも具体化していない。 ④　“弾性枕木直結軌道”　“バラスト道床”は今回の配慮書では用いられていないため不要である。については、今回の事業計画の概要 p6 で用いているため、そのまま残してある p200、p202。 ⑤　”ng(ナノグラム)“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）であり、全く意味のない解説となる。pg（ピコグラム）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。” については、ng(ナノグラム)は“本書では有害大気汚染物質の単位に使用されている。”と追記した p201。	「1 日平均値の年間 98 パーセンタイル値」につきましては、微小粒子状物質に関する記述であり、間違いではありませんので修正しておりません。

番号	市民等の意見	事業者の見解
６１	名古屋鉄道名古屋本線（呼続駅南～本星崎駅北）間の地中（シールド・トンネル）化等を求める陳情書 陳情事項 ⑴ 名古屋鉄道名古屋本線（山崎川～天白川間）連続立体交差事業が進められていますが、（呼続駅南～本星崎駅北）間を地中（シールド・トンネル）化する。 ⑵ 呼続駅を現在計画中の位置から北へ移設し山崎川上の橋上駅とする。 ⑶ 本星崎駅を現在計画中の位置から南へ移設し県道諸輪名古屋線上の高架駅とする。 ようお願いします。 理由 ⑴ （山崎川～天白川間）連続立体交差事業は、現在、高架化する計画が進められています。 ・包蔵埋蔵文化財の保護 ・用地買収・工期の最小化 ・騒音・日照・景観・地域分断問題の解消 ・名鉄桜駅と地下鉄桜通線桜本町駅間地下連絡の実現 等の理由により（呼続駅南～本星崎駅北）間を地中（シールド・トンネル）化する。 添付概念図を参照下さい。 ⑵ (1)の実現に向けて ・地下（トンネル）への侵入勾配を緩和 ・瑞穂区住民利用者の利便性を向上 等の理由により、呼続駅を移設する。 ⑶ (1)の実現に向けて ・地下（トンネル）への侵入勾配を緩和 ・住民利用者の利便性を向上 等の理由により、本星崎駅を移設する。  	地下方式につきましては、河川を超えるまでは高架方式とする場合、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あり、現実的ではないと考えております。 また、駅位置の大幅な移設は考えておりません。

名古屋市環境影響評価条例第 12 条第 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
1	「名鉄名古屋本線立体交差について」 私は名古屋市南区寺崎町に住んでいますが、名鉄本線が高架化されるとの話はかなり前から聞いていました。具体的な指針は公表されていません。ちなみにわが家は、名鉄名古屋本線から数えて 6 軒目に建っています。そのため現在の線路の西側を走るのか、或は東側を走るのかさえ具体的に発表されていないのが実情です。 従って線路の両側に住む人たちは、現在でも家の増改築を行っています。これは極めて不親切であり、立体工事をするならば一刻でも早く詳細を示すべきです。何故ならば、建物ができるたびに立ち退きが困難になるからです。このことは私達も極めて不本意であり、名鉄を始めとする関係諸氏の責任のなすり合いだと思っています。 ちなみに私は以前に道徳学区に住んでいましたが、名鉄常滑線は今は立派になりましたね。高架工事の前には名鉄電車が通過するたびに家屋が揺れていましたが、今は昔です。 それに比べて、本家の名古屋本線が平面交差の体たらくに甘んじています。恐らく各担当者は高架工事は面倒なので、棚上げにしたままであり次期担当者に丸投げというお粗末な人材であったと推察されます。 余談ですが、私は河村市長にも責任があると思います。彼はどちらかと言えば遊びの話には積極的で、面倒なことは後回しという傾向があります。私が在職時代には民主党の河村さんを応援していただけに、現在の彼の手腕には失望しています。 いずれにしても、地域住民にもつと詳しく具体的な方向指針を示して南区を活性化されて欲しいものです。 余談ですが、役所関係は数年で異動があるようですね。そのため、ややもすると責任感が薄れて面倒な仕事は後回しにする傾向があると私は見ています。 ちなみに民間であるならば、自分の時代に改革をしてやろうという意欲や野心がありましたが、私の知る限り残念ながら公務員諸氏には余り見受けられませんね。 名鉄名古屋本線の立体工事などは最たるものだと思います。	仮線につきましては、環境影響評価方法書の説明会において桜・本笠寺地区は西側、本星崎地区は東側で計画していると説明しております。 今後も都市計画及び環境影響評価準備書の説明会を実施するなど、事業化に向けて手続きを進めていきたいと考えております。

番号	市民等の意見	事業者の見解
2	名鉄桜駅付近に居住しておる者です 踏切により、時間帯により渋滞。桜本町の交差点を渡り切れなかった車両が青信号の横断歩道を横切ることも日常茶飯事です。 また、桜駅の踏切は「抜け道」となっていることもあり交通量が多く、夕暮れ時には踏切待ちで苛立ったような車両が急加速をしたり、歩行者すれすれで加速したり、たいへん危険に感じます。 子をもつ親として、立体交差の早期実現を望んでおります。	今後、都市計画及び環境影響評価準備書の説明会を実施するなど、事業化に向けて手続きを進めていきたいと考えております。