

1 平成10年10月19日～平成10年11月2日の間に寄せられた市民意見の概要及び市(事業者)の意見

(1)都市計画について

全体的事項

項 目	意 見 の 概 要	市(事業者)の意見
都市計画手続き	● ささしまライブ24地区の事業目的や開発計画、内容、規模、事業主体等を明らかにし、その是非を含めて検討すべきであり、それまでは、この椿町線だけの都市計画や環境影響評価手続きを中断すべきである。 ● ささしまライブ24の開発計画次第で椿町線自体の事業目的が大きく失われるか、変更されることになる。 ● ささしまライブ24そのものの計画を白紙に戻し、椿町線計画そもそもの見直しを欲しい。	笹島貨物駅跡地は、都心に残された貴重な都市空間であり、名古屋駅周辺地区における整備・開発を先導していく開発拠点としての役割が期待されており、都市基盤の整備に合わせ「国際歓迎・交流拠点」として様々な都市機能が複合的に集積する名古屋都心の新しい核の形成をめざしています。 施設の具体的な内容等は未定ですが、今回、ささしまライブ24地区の土地区画整理事業についても、椿町線と同時に、都市計画の手続きを進めています。 また椿町線は、単にささしまライブ24地区のためということではなく、名古屋駅周辺の幹線道路網を形成する重要な路線であり、自動車交通の混雑緩和、鉄道施設による南北の地域分断の解消、沿道の活性化などの目的をもって計画しており、ささしまライブ24地区の開発計画の内容に関わらず、緊急に整備を図る必要性の高い路線と考えています。
地元合意	● 住民の意見を尊重し、納得のいく説明をして下さい。 ● 住民の納得と合意が得られるまで、都市計画手続きを進めないで下さい。 ● 形だけの地元説明会を行い、住民の批判を無視して、着々と手続きを進めていくのは許されない。 ● 幹線道路に対する住民の意識調査を実施して欲しい。	これまで、椿町線沿線の方々の理解を得るため、まちづくりに関する地元説明会を行うとともに、椿町線の計画区域や椿町線との一体的整備を提案した区域の方々を対象に聴き取り調査を行ってきました。 今後とも椿町線の整備と道路周辺のまちづくりについて、地元の方々のご意見を伺いながら進めていきたいと考えています。
意見書	● 閲覧期間中の2週間で準備書を読んで意見を出すのは、期間が短すぎて、住民には非常に困難なことである。	本件は、都市計画と環境影響評価の手続きを一体的に行うものであり、都市計画法第17条に準じて、閲覧及び意見書提出期間を2週間としています。

交通計画

項 目	意 見 の 概 要	市(事業者)の意見
総合的な交通施策	● J R ツインビルの環境影響評価手続きでは市長は「極力自動車交通量を抑制するため公共交通機関の利用促進施策を今後さらに積極的に推進していくべきです」としている。この施策の具体化なしに今回の椿町線を認めるわけにはいかない。 ● J R ツインビルの完成により、名駅への自動車の流入はさらに深刻な状態になることが明らかである。このような時に、さらに流入を促進するような道路の建設ではなく、公共交通機関を充実させることが求められているのではないか。	都市の交通手段には様々なものがあり、交通の目的や特質に応じて使い分けられます。 本市では、公共交通機関優先の原則に基づく総合交通体系実現のため、現在も地下鉄4号線やガイドウェイバス志段味線、上飯田連絡線の整備、西名古屋港線の旅客化等が鋭意進められています。 ささしまライブ24地区においても、西名古屋港線の駅設置が計画されています。 一方で、業務交通など自動車への依存度の高い交通を円滑に処理するための道路網整備も着実に進め、自動車交通と公共交通それぞれの利点を生

	● 新たな道路計画は、「都心部への自動車の過度な流入の抑制」「公共交通機関優先」の原則を宣言した新基本計画に反する。 ● 椿町線には市電やトロリーバスを走らせ、ディーゼル車は1台も通すな。	かした役割分担と連携のもと、効率的で調和のとれた交通体系の形成をめざしていく考えです。
道路計画	● 事業の目的として、笹島交差点及び運河通等の慢性的な交通渋滞の緩和をあげているが、道路整備によって渋滞が解消されるとは思えない。 ● 現況交通量は椿町線が18,397台/12時間、2015年の計画交通量はそのすぐ南側で26,700台/24時とされている。 何を根拠に交通環境の改善と言えるのか。正直に現状と将来の交通環境を比較して説明すべきである。 ● 道路ができることにより、抑制されていた潜在的な交通需要が喚起され、新たな自動車交通量を生み出し渋滞を引き起こすことは、全国各地の経験によって実証済である。	椿町線の整備によって、交通混雑が激しく、交通が輻輳する名古屋駅周辺の幹線道路網が充実が図られるものと考えています。 具体的な効果としては、広井町線・山王線と名古屋環状線の間に椿町線を整備し、さらに椿町線から山王線と交差して広井町線を結ぶ笹島線を整備することで、広小路線や岩井町線等の交通量も減少し、笹島交差点や六反交差点等の混雑を緩和することができるものと考えています。
	● 掘割部分で椿町線と笹島線が、交互に速度50km/hで3万台余の車が走行して渋滞にならないのか。	今回推計した計画交通量をもとに、椿町線と笹島線の交差点部の交差点飽和度を計算すると、0.6以下となり、円滑な交通処理が可能であると考えています。
	● 都市計画道路はこの地区には必要ない。白紙撤回、見直しを要求する。 ● 椿町線の幹線道路建設をやめ、現在の生活道路を生かして欲しい。 ● 過去3回にわたり米野地区から市当局に対し、鉄道線路を越える南北道路の設置を申し出た折、市の回答は、米野地区は名古屋駅、笹島方面に出た方が便利で、南の方へ行きたければ向野橋を利用すればよいという対応であった。 ● 道は、人が通るから道となるのであって車を走らせるのが道路ではない。	名古屋駅周辺の幹線道路網を強化し、南北の地域分断を解消するために、広井町線や山王線から環状線まで約1500mの中間に位置する区域に南北を連絡する道路を整備していくことが、是非とも必要と考えています。 これまで、笹島貨物駅が操業中であったため、道路計画は困難でしたが、貨物駅が廃止され、その跡地を本市のまちづくりに活用できることとなったことから、今回ささしまライブ24地区の総合整備と合わせて椿町線の延伸を計画したものです。
	● 自動車排ガスの有害性について、二酸化窒素や浮遊粒子状物質と被害との因果関係を積極的に肯定した川崎公害裁判の判決の持つ意味を受けとめ、道路公害を更に助長するような道路建設計画は白紙撤回するべきである。 ● 二酸化窒素の高濃度地区とされる名古屋駅周辺に、今以上に自動車交通を激化させ、環境を悪化させる施策は認められない。 ● 幹線道路の広域的位置づけや、道路の便利さと住民の健康・命の重さ・生活を天秤に掛ける選択はできない。	椿町線は名古屋駅周辺の幹線道路網を形成する重要な路線であり、是非とも必要な道路であると考えています。 今回は地域環境への影響に十分配慮するため、環境影響評価を実施しており、その結果維持すべき環境の水準として定めた環境保全目標を達成できていると考えています。 また大気汚染に係る環境改善には、発生源対策や全市的な改善が重要と考えており、本市では固定発生源の排出規制を実施するとともに、自動車排出ガス規制の一層の強化を国に要望しています。 さらに、自動車公害対策推進協議会においては各種自動車公害対策を総合的に推進しており、道路側の対策としてできるものについては、関係機関の協力も得ながら前向きに取り組んでいくことにより、沿道環境の保全に努めていきたいと考えています。
	● 椿町線に取りつく笹島線は、名古屋市新基本計画にも表示されていない突然の計画である。誰の要請で、誰が、何時このような計画を企てたのか。	昭和63年に策定しました名古屋市新基本計画で「道路の整備」としてあげている路線は、基本的に既決定の都市計画道路です 椿町線及び笹島線は、まちづくりの骨格をなす道路として、平成4年より地元に提示しています。

計画交通量	● 交通量の推計にあたって、名駅地区の開発フレームやささしまライブ24地区の計画をどのように設定したのか明らかにすべきである。 ● 開発フレームには、工事中のJRツインビル、現在アセス中の中小企業センター大改築は含まれているのか。他にも具体的な開発計画があるのか。 ● ささしまライブ24地区の開発計画を明らかにしないで、椿町線の交通量を推定するのは問題である。	今回の交通量推計にあたっては、ささしま3地区（ささしまライブ24地区、太閤地区、名駅南地区）の将来の延べ床面積の合計を約77haと想定しています。（現況約17ha） また、名古屋駅前地区については、JRセントラルタワーズ等の開発動向を踏まえたフレームが設定されています。
	● 大型車の混入率は本線・側道がともに、8.7%となっており、杜撰な予測である。その根拠も示されていない。	大型車混入率については、第3回中京都市圏パーソントリップ調査に基づく予測結果と計画路線周辺の広小路線、山王線、岩井町線で平成6年に行った交通量調査結果をもとに設定しています。
	● 地域の交通環境の改善を確認するために、椿町線だけでなく、その周辺道路の計画交通量を示すべきである。	今回の交通量推計によれば、周辺道路の将来交通量は、広小路線の太閤一丁目交差点の東で約4万8千台/日、岩井町線の運河橋西交差点の東で約3万3千台/日と予測されています。
	● 各交差点毎の詳細な現況交通量を示してほしい。	太閤一丁目、運河橋西交差点の現況交通量(H6年7月)は、資料1-3に示しています。

都市計画の内容等

項 目	意 見 の 概 要	市(事業者)の意見
線形等	● 代替案を示し、計画の変更・中止も含めて幹線道路の必要性を論議すべきである。 ● 地域分断の影響がない代替案(地下方式等)なども検討し、住民の前に提示すべきだ。 ● 近鉄線と椿町線地下道路とが、斜交差になっているのはなぜか。直角になるように修正すべきである。	椿町線の計画は、都市計画道路の椿町線の太閤一丁目交差点と都市計画道路荒子町線を結ぶことを基本とし、交通の流れの円滑かつ安全な処理、現況道路との接続や沿道利用の確保、既設の駅西線の活用、鉄道施設との交差距離をできるだけ短くすること等の方針を基に策定しました。
	● 駅西線は西へ烏森線、更に西進して302号線に接続する重要道路であるが、椿町線との合流点が危険な箇所となっている。側道から直進できるように設計して欲しい。 ● 駅西線は、4トン車も来るので、荷物の積み降しの道路幅の余裕なども考えてほしい。	太閤三丁目南交差点の南側の西側側道(現駅西線)と椿町線の合流部の設計については、関係機関と調整の上、できるだけ安全な形にしていきたいと考えています。 側道の幅員については、5.25mあり、通常は停車(積み降ろし)車両があっても、通行ができるものと考えています。
	● 太閤三南交差点で東行の道路が東行一方通行になっているが、椿町線完成又は工事が始まると東西通行が出来ないので、太閤三南より東行き道路を双方通行(対面通行)出来るようにして欲しい。 ● 太閤三南交差点より東へ多方通行して太閤三南交差点より南北進行して工場～倉庫へ運搬出来るように特別な配慮をして欲しい。	椿町線整備後も、側道経由とはなりますが、東西の通行は可能です。 椿町線整備後の交通処理については、沿道のまちづくりと合わせて、地元の意向を踏まえながら、関係機関と調整の上、検討していきたいと考えています。
構 造	● トンネル内の事故の危険性と大気汚染について評価を実施すべきである。 ● 防災の安全性、非常用施設、交通管制などの安全対策にも関心が寄せられている。こうしたことを含めアセスメントを行うべきである。 ● 堀割部分での渋滞は、大気汚染の増大、玉突き事故の危険が心配される。	堀割部、トンネル部については、車道幅員を拡げ、通常 0.5mの路肩を 1.5mとり、側方余裕と事故処理等のスペースの確保を行います。 また、椿町線と笹島線との交差点については、事故処理等の緊急用のスペースを確保することを計画しています。 その他、関係機関等と調整を図りながら、安全性の確保に努めていきたいと考えています。

	堀割道路は曲線を描いており、トンネルを出た所で笹島線の道路勾配を含めて安全性に問題がある。これらを判断できる図面、資料を示すべきだ。	
幅員	現在の椿町線(南向き)は交差点で左折が2車線で右折が1車線なので、新設区間は南行き1車線、北行き2車線でよいと思う。30m幅員は25m、36m幅員は30mで十分だと思う。	椿町線の新設区間は、約3万台/日の交通量を想定しており、基本的に往復4車線の車道で計画しています。 これに、歩道及び沿道利用や環境対策のための側道、植樹帯を設置することから、当路線の幅員は30mから40mの計画となります。

その他

項目	意見の概要	市(事業者)の意見
沿道のまちづくり	- 椿町線は、ささしまライブ24計画の為の道路であり、通過交通の利便性だけで「地域の活性化と発展」は期待できない。 - まちこわしにつながる道路計画案は中止すべきである。 - 高齢化、老齢化の進んだ住宅地に大手資本が進入し乱開発も予測される。それは地域の活性化ではなく、住民の追い出しや街並みの破壊に結びつく。 - 住民を追い出さなくてもいい創意、工夫に予算を使って欲しい。 - 沿道地域変貌に対する影響も評価し示すべきだ。 - 地元地域にどのようなメリット、デメリットがあるか具体的に示すべきだ。 - 道路が出来れば両側に立派な建物が出来るよう設計してほしい。 - 南へ向いて撮って自慢のできる道路を作してほしい。	椿町線は、ささしまライブ24地区と名古屋駅を結び、この地域の骨格としてその活性化と発展を促すものと考えています。 具体的には、近鉄名古屋線以南のささしまライブ24地区については土地区画整理事業による基盤整備と、地区計画等による土地利用誘導を一体的に行っていく考えであり、また、太閤地区については「幹線道路の整備に合わせ、地域の特性を活かしながらまちづくりを図るべき地域」の位置づけのもと、これまでも地元住民の方々とともに検討を進め、沿道にふさわしい街並みにしていく考えです。
補償	- 移転に対して、不安が大きいというのが素直な住民感情だ。 - このまま計画を強行されれば道路建設による立ち退き転出以外にないが、生活再建の目処が立たない。 - 再開発モデル計画案について、替地と移転費、補償費により移転します。 - 牧野町4・5丁目地内で替地を優先で出して下さい。	公共事業の施行に伴う補償は、「公共用地の取得に伴う損失補償基準要綱の施行について(昭和37年閣議決定)」により土地や建物等の補償を行っており、事業の実施にあたりましては、関係権利者の方々と充分話し合っていきたいと考えています。
ささしまライブ24地区関連	- 容積率250～600%の建物の建築を想定しているとのことだが、どのような種類の建物を想定しているのか。 - 名城公園のように人だけ集まる公園としてほしい。	ささしまライブ24地区の開発は、「国際歓迎・交流拠点」の形成をコンセプトとし、21世紀の国際都市名古屋にふさわしいまちづくりを実施するため、商業・業務・文化・娯楽等のさまざまな機能を持つ施設を誘導する予定です。 土地区画整理事業により地区中央部に公園を配置し(約0.7ha)、都心における貴重な水辺空間である中川運河の船だまりと一体的に整備を進め、広く

		市民の方々が集い、ふれあい、くつろぐことのできる場の創出を図ります。
その他	● 事業によりどのような経済効果を生み出すかを予測する「経済アセス」の実施は事業主体の責務である。対策のみでなくこの取扱を求めたい。	都市の最も基盤的な施設である道路は、交通のみならず、防災、オープンスペース、供給処理施設の収容、市街地形成など多様な機能をもち、円滑な都市活動と安全、快適な都市生活に欠くことのできない役割を担っています。 そして、道路の整備は、地域や産業に対して中長期的に様々な経済効果を及ぼします。 このうち、走行時間短縮、走行経費節減、交通事故減少などの直接的な効果についての総便益は、椿町線の場合、供用後40年間で総投資額の2倍以上になると試算されます。

1 平成10年10月19日～平成10年11月2日の間に寄せられた市民意見の概要及び市(事業者)

(2)環境影響評価について

全体的事項

項 目	意 見 の 概 要	市(事業者)の意見
環境影響評価手続き	●環境影響評価法が施行される来年6月を避けるための「駆け込み手続き」は許されない。 ●意見書で指摘された問題点、不備などを解決した上で、来年6月以降にアセス法の趣旨に沿って手続きに入るべきである。	本計画は、地元の方々に提案して以来長期間が経過しており、その間、関係機関等と調整、検討を重ね、今回手続きを行っています。なお今回の環境影響評価では、環境影響評価法に係る主務省令などを参考にし、従来に比べて、環境項目等の追加を行うなど、可能な範囲で同法の趣旨を先取りして、実施しています。
対象事業	●時期を合わせて推進されるささしまライブ24地区の開発計画、都市計画道路笹島線の事業目的、規模等を明らかにし、椿町線と一体の事業として環境影響を評価すべきである。	環境影響評価を実施すべき事業は、名古屋市環境影響評価指導要綱において、その要件が定められています。今回都市計画決定を予定している計画の中で、この要件に該当するのは椿町線のみです。 なお、笹島線については、4車線の道路であることから、関連計画として環境への影響の調査を行い、本評価書の参考資料として示しています。
環境項目	●新聞で大々的に報道された東芝名古屋から4kmも離れていない。庄内川の流れに平行した形で地下水脈が続いている可能性があり、汚染された地下水や土壌が問題とならないよう、十分検討すべきである。	東芝愛知工場名古屋分工場周辺における地下水汚染は、現時点ではその汚染源が特定されていません。 なお、椿町線のアンダーパス等の工事にあたっては、水質検査等の検討を行っていきたいと考えています。
	●この地区の一部は、元鉄道操車場であったため、有害な車両用PCBの漏れ、車両の消毒殺菌剤としてのディルドリンなどの有機塩素化合物や、その分解によるダイオキシンの発生などによる土壌汚染の恐れがあるため、検討項目とすべきである。	椿町線の計画区域には、過去の地歴(土地利用の経歴)から大規模な工場等は存在しておりません。このため、今回の環境影響評価においては、土壌汚染を環境項目としませんでした。 なお、笹島貨物駅跡地については、国鉄清算事業団(現鉄道建設公団)にもヒアリングを行ないましたが、土壌汚染はないとのことでした。
	●路面の状態、ジョイント部分の構造などにより発生する低周波空気振動について、類似地点の現況調査を行い、今回の事業による音圧レベル、周波数などを示していただきたい。	低周波空気振動は、工場施設、交通機関、自然現象等を発生源として、一般環境中にも存在します。 道路による低周波空気振動については、橋梁構造の桁部分の振動が空気を伝播して、ごく稀に建具のがたつき等を起こすことが知られていますが、計画路線にはそのような構造を有する箇所はなく、影響を及ぼすような低周波空気振動は生じないと考えています。
地域環境の概要	●地域の概況に教育施設、福祉施設、社会教育・文化施設を追加すべきである。	地域のコミュニティに関連するものとして、文教施設等に限って記載しました。 関係地域には、この他の社会教育・文化施設として、ヒマラヤ美術館等があります。
予 測	●大気・騒音・振動は平成27年、他の項目は平成22年の供用時と、予測時期をずらしているのは何故か。 ●供用後10年、20年後の大気・騒音・振動の評価も重視し、比較検討できる資料を示すべきである。	予測の対象時期は、各環境項目の影響要因ごとに予測に適した時期とするため、「施設の供用に係るものについては事業計画の目標時期」(平成27年:大気、騒音、振動)、「施設の設置に係るものについては施設の設置が完了する時期」(平成22年:景観、地域分断、安全性)、「工事の実施に係るものについては工事中の期間」(工事中の6項目)としました。
	●環境汚染が最も大きいと想定される椿町線と笹島線	環境影響の検討にあたっては、できるだけ沿線の

	島線との交差部において、大気汚染、騒音の予測を行うべきである。	住民の方々が沿道環境を把握しやすいように、沿線全体の環境影響を代表する箇所を選定し、予測・評価を行っています。
	● 交通量が4倍になるのに、NO₂、CO、SPM、騒音等の予測値が現況値と余り変わらないのはなぜか。	大気汚染や騒音の予測値については、走行条件、道路の幅員や構造、交通量、自動車に係る大気・騒音規制の状況など種々の要因を加味して予測計算を行っており、交通量だけで決まるものではありません。 特に大気汚染については、現況のバックグラウンド濃度に当該道路の自動車交通による寄与分を合成して求めるため、交通量が4倍になっても、合成濃度が4倍になることはなく、現況値と大きく変わるとは限りません。
	● 幹線道路は深夜には70～80km/h走行が当たり前になっている。現実に見合った条件で予測をやり直すべきだ。 ● 大気質の予測条件で、本線走行速度を50km/hとしているが、信号だらけの都心部の平面街路でこんなことはありえない。大気質の予測に用いる走行速度は20km/hとすべきである。 ● 走行速度が10km/h違うと騒音は2dB違う。実際の走行速度を予測し、予測条件の速度設定を改めるべきである。	大気、騒音、振動などの予測に用いる走行速度については、「原則として、道路交通法施行令で定める最高速度(法定速度)」(道路環境整備マニュアル)とされています。 椿町線は掘割部やトンネル部があり、本線の設計速度を50km/h、側道の設計速度を40km/hとしていることから、予測も設計速度で行っています。
評価	● 地域住民の日常生活や健康上の問題が起きることは確実である。 ● 隣接の道路の安全性に配慮し、環境の悪化を少なくした人々にやさしい計画の策定を考慮して欲しい。 ● 生活環境と健康が著しく阻害され、高齢者及び住民には甚だ迷惑である。 ● 今でも環境が悪いのに、これ以上道路を建設するなど絶対反対である。 ● この地域には高齢世帯が多いという実態を見ているのか。環境悪化に対応できないお年寄りが多いのである。 ● 市ははじめの頃、大気汚染は防げると説明していたのに、話が違う。	環境基準や沿線の環境実態等を勘案して、環境項目ごとに予測・評価を実施した結果、環境保全目標を達成できると考えています。 なお、供用後、予測しえなかった著しい影響がみられた場合には、関係機関の協力のもとに地域の状況を勘案し、適切な措置を講じていきたいと考えています。
事後調査	● 事後調査の実施と結果の公表、対策の明示を住民に約束すべきだ。	事後調査については事業実施段階で事業者が行うものであり、実施する方向で関係部局と調整していきます。

大気汚染

項目	意見の概要	市(事業者)の意見
現況調査	● 年4回の現地調査と大気汚染測定局の測定結果から、現地での環境基準適合状況を判断し、明記すべきである。 ● 調査結果から、この周辺は中村保健所より相当高濃度であることが推定される。	中村保健所(二酸化窒素、浮遊粒子状物質)及び南陽支所(一酸化炭素)での測定結果において、浮遊粒子状物質以外は環境基準に適合しています。 なお、現地調査結果については、四季におけるそれぞれ一週間の測定結果であり、年間を通じて測定したものではないため、環境基準や常時監視測定局の年平均値との比較は適切でないと考えています。

	● 中村保健所の二酸化窒素、一酸化炭素、浮遊粒子状物質の観測高さを明記し、地上1.5mでの予測のバックグラウンド値として適切な観測位置であるかを判断できるようにすべきである。	中村保健所における二酸化窒素、浮遊粒子状物質及び南陽支所における一酸化炭素の採気口の地上からの高さは3.0mであり、「大気環境常時監視の適正な実施について」(平成8年、環境庁)に示された考え方(二酸化窒素、一酸化炭素:地上 1.5m以上10m以下、浮遊粒子状物質:地上3m以上10m以下)の範囲内であるため、適切であると考えています。
	● 名古屋駅前、笹島周辺の大気汚染調査結果を住民に教えてください。	名古屋駅前、笹島周辺には、一般環境大気測定局はありません。
保全目標	● 二酸化窒素、一酸化炭素の環境保全目標はそれぞれ環境基準内としているが、これでは環境基準が「ここまでは悪化してもよい」という悪化容認基準となってしまう。 環境保全目標は、現況を悪化させないとするべきである。	環境保全目標については、名古屋市環境影響評価指導要綱に基づく技術指針において、公害対策基本法に基づく「環境基準」や名古屋市公害防止条例に基づく「環境目標値」などを参考にして設定することとされており、今回の環境影響評価においても、地域の環境の現況等を環境項目ごとに設定した上で、「環境基準」等を参考に設定しています。
	● 二酸化窒素の環境保全目標は名古屋市の環境目標値である0.04ppm以下とすべきである。 ● 二酸化窒素の予測値は名古屋市の環境目標値を大幅に超えている。これ以上環境を悪化させる事業を行うべきではない。 ● 事業を実施する場合、環境目標値以下にする具体的な対策が必要である。	環境保全目標は、人の健康を保護する上で維持されることが望ましい基準として定められた環境基準に適合することとして、二酸化窒素については、「1時間値の1日平均値が0.04ppmから0.06ppmのゾーン内、又はそれ以下であること」と設定しましたが、環境目標値についても評価の際に配慮しています。 なお、予測結果の数値の約9割が、対象道路以外の発生源等に起因するバックグラウンド濃度であることから、環境目標値の達成に向けては全市的な発生源対策等の取り組みが重要であると考えています。
	● 浮遊粒子状物質は現況で環境基準を超えており、これ以上悪化させないことを環境保全目標とすべきである。 ● 浮遊粒子状物質の環境保全目標は、「影響ができるだけ少ない」となどという抽象的で曖昧なものではなく、客観的に判断できる数値などで示す必要がある。 ● 基準すらあいまいにする環境影響評価準備書では環境保全目標の達成に大きな疑問を持たざるを得ない。	浮遊粒子状物質の環境基準は、「1時間値の1日平均値が0.10mg/m³以下であり、かつ、1時間値が0.20mg/m³以下であること。」とされています。 今回バックグラウンド濃度とした中村保健所の調査結果、現地での調査結果ともに環境基準を上回っており、名古屋市全体でみても、市内の測定局の大部分で環境基準を上回っているのが現状です。 浮遊粒子状物質の発生源は、工場・事業場など産業活動に係るもののほか多種多様で、環境基準の達成は、産業活動における削減をはじめとして、全市的な環境行政の中で努力することが必要となることから、椿町線の環境影響評価における環境保全目標は、「現況に対して影響ができるだけ少ないこと」としました。
	● 浮遊粒子状物質について、地域住民は環境基準以上に更に環境が悪化することを我慢せよというのか。 ● 浮遊粒子状物質の環境保全目標のように環境基準をすでに超えているのに「影響が少なく」として更に悪化することが可能ならば何のための環境基準なのか。	自動車の走行に起因する浮遊粒子状物質は、自動車の排ガスに含まれるもの、タイヤ、ブレーキ路面等の磨耗によるもの及び路面堆積物の巻き上げによるものなどが考えられます。 浮遊粒子状物質の環境基準の達成については、環境行政の総合的な施策のなかで行っていくべき課題だと理解していますが、道路事業者側としては、道路による影響をできるだけ少なくするよう、路面の清掃等、関係機関と協力しながら対応していきたいと考えています。
バックグラウンド濃度	● 大気汚染物質の濃度のバックグラウンド値の設定には、中村保健所や港区役所南陽支所では計画路線から離れすぎていて適当ではない。 ● バックグラウンド値の設定には、出来るだけ関係地域内の最新の数値を使用すべきであり、現地調査の測定結果の数値を使用すべきである。	バックグラウンド濃度は、特定の発生源(今回の場合は当該道路)の影響を含まないその地域に存在する大気汚染濃度です。 中村保健所(二酸化窒素、浮遊粒子状物質)及び南陽支所(一酸化炭素)は、計画路線に最も近い一般環境大気測定局であり、関係地域の環境実態に近いと考えられ、この2局の値を基にバックグラウンド濃度を設定しました。

	● 現地調査の結果は、現地での貴重な資料として、中村保健所の当該測定期間のデータから当該地区の年平均値や98%値を求め、環境基準適合状況を推定するとともに、その値を予測のバックグラウンド値とすべきである。 ● 二酸化窒素の予測に用いるバックグラウンド濃度を、松蔭高校の0.038ppmとすると、太閤二丁目での合成年平均濃度は、環境基準を超える。このような計画を認めるわけにはいかない。 ● 現況調査において、幹線道路の大気汚染の現況を調査しているなら、自排局の数値を使うのが当然であり、松蔭高校の数値を使用すべきだ。	現地調査は、四季において各1週間の連続測定を行ったものであり、1年を通して連続測定を行ったものではないことや、主に既存の平面街路沿線(中村区平池町を除く)で調査しており、その値には既存の平面街路に起因する濃度が含まれているため、バックグラウンド濃度に用いるのは適切ではないと考えています。 また、松蔭高校は自動車排出ガス測定局であり、その値には既存の幹線道路に起因する濃度が含まれているため、バックグラウンド濃度に用いることは適切ではないと考えています。
	● バックグラウンド値の設定をするのに、物質によって測定地点を変えているのはなぜか。恣意的な選択がされたか疑問を持たざるを得ない。	一般環境大気測定局の内、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の測定をしている関係地域に最も近い局が中村保健所で、一酸化炭素の測定をしている関係地域に最も近い局が南陽支所です。
	● 予測対象時期が、現在から17年後なのに、バックグラウンド濃度の低減を予測していないことについて、安全度を見て現況値にしたとのことだが、これでは、名古屋市が環境基準を達成する意図が全く無いと判断せざるを得ない。	大気汚染の予測は平成27年を対象時期としており、自動車交通公害防止のための総合的施策の推進や、国における自動車の排出ガス規制の強化等により将来改善が期待されますが、現在のところ、広域的な具体的施策による将来の低減等を考慮した排出量の推定値等はないことから、計画路線周辺の一般環境大気測定局の年平均値をバックグラウンド濃度としています。
予 測	● 排出係数の縦断勾配補正は「縦断勾配が相当長い区間に渡って続く場合に...補正を行う」とあるが、相当長い区間とはどれだけか。今回は補正したのか、何%を用いたのか明示すべきである。 ● 勾配区間の正確な勾配と延長距離を明示すべきである。	本路線の最急勾配区間は6%で延長約100mであり、延長的には一般に勾配補正を行わないところですが、トンネルの坑口であることを勘案し、勾配補正を行いました。 補正係数については、延長が短いこと、補正式の適用範囲が4%までとされていることから、4%を用いています。 なお、一酸化炭素については勾配による影響が小さいとされていることから、また浮遊粒子状物質については、確立された知見がないことから、勾配補正を行っていません。
	● ディーゼル車の混入率を予測するべきである。 ● 小型車も含めてディーゼル車が、環境にどれほどの影響があるのか示すべきである。	大気汚染の予測に用いる、自動車から排出される汚染物質の単位走行距離当たりの量(排出係数)は、ディーゼル車も含む最新の規制適合車について行った排出ガス量の調査結果を基に算出したものを用いるため、ディーゼル車の影響は見込まれています。
	● JRツインビルの完成に伴い、対象地域の風速、風向が変わることは、今回の環境影響評価で考慮されているのか。	今回の予測地点は、JRセントラルタワーズの環境影響評価書の関係地域には含まれていません。同ビルの完成による風速、風向の変化の影響はほとんど受けないものと考えています。
評 価	● 年平均値から日平均値の98%値への変換式、窒素酸化物の二酸化窒素への変換式、車種別排出係数について、その根拠、出典を明記すべきである。	窒素酸化物から二酸化窒素への変換式、二酸化窒素の年平均値から日平均値の年間98%値への変換式については、いずれも最新の知見として国から示されたものであり、信頼できるものと考えています。その出典については本文に記載します。
	● 1時間値の1日平均値、年平均値、98%値、道路寄与濃度、バックグラウンド濃度、合成濃度と、注釈を入れずに示されては混乱するだけである。現況と予測は同じ指標で示し、各数値を比較して影響の程度を示すべきだ。	バックグラウンド濃度(特定の発生源の影響を含まないその地域に存在する大気汚染濃度)と道路寄与濃度(予測の対象とする道路を通過する自動車から発生する大気汚染物質の予測地点への影響分)を合計したものが合成濃度で、いずれも年平均値で示しています。 評価においては、日平均値で設定された環境基準と比較するため、合成濃度の年平均値を1日平均

		値の年間98%値(年間における1日平均値のうち、低い方から98%に相当するもの)に換算して評価しています。
	●浮遊粒子状物質の予測結果は、環境基準を超えている現況濃度から更に1～2割増加するという事で、現況に対して影響が少ないとはいえない。 ●現況に対して1～2割の濃度増加なら大丈夫となれば、同じ論理でその後の開発事業は無制限に認められることになる。 ●何%ならば影響は少ないのか。基準を示すべきである。	浮遊粒子状物質については、現況においても環境基準を超過していることに鑑み、今後関係機関とも調整して、総合的な対策を推進するとともに、比較的寄与の高い巻き上げによる浮遊粒子状物質の発生を抑制するための道路面の清掃や、吸着に適した植樹帯の設置などにより、一層の低減に努めます。 なお、浮遊粒子状物質については、今後の排出ガス規制などにより、実際の道路供用時の計画路線による寄与濃度は、予測結果よりも低く抑えられることが期待されるものと考えています。
保全対策	●トンネル坑口部の堀割の排出ガス、粉塵対策として、脱硝などの低減処置をどう考えているのか示して欲しい。	椿町線においては、トンネル区間の延長が短く、その影響は少ないと考えられ、脱硝装置などの設置は考えていません。

騒音

項 目	意 見 の 概 要	市(事業者)の意見
保全目標	●静かな住宅地であった所に道路を通し、2車線を超える車線を有する道路に面する地域の環境基準を保全目標にされてはたまらない。	騒音に係る環境基準は、人の健康を保護し、生活環境を保全する上で望ましい値として、地域の土地利用や接道状況などにより、類型区分毎に設定されています。 今回の環境影響評価においても、この考え方に基づいて環境保全目標を設定しており、適切であると考えます。
	●中央値(L₅₀)だけでなく、等価騒音レベル(LAeq)についても検討を行うべきである。 ●大型トラックの夜間走行の影響などを考え、騒音予測は騒音レベルの中央値だけでなく、ピーク値も考慮すべきである。	環境影響評価準備書の段階においては、その作成時期に運用されている基準を採用するとの考えから、中央値(L₅₀)で予測・評価を行っています。 環境影響評価書では平成11年4月1日の新環境基準の施行を受けて、これに対応した予測・評価の検討結果を資料として記載します。 なお、等価騒音レベルによる予測結果では、騒音レベルの中央値(L₅₀)に対応する環境保全対策を実施することにより、全ての予測地点において新環境基準値を下回ります。
予 測	●堀割道路に伴う、騒音の影響に触れていないが、トンネル構造による影響を示すべきだ。 ●騒音は道路の急坂部において影響が大きい。	騒音については、堀割区間の予測を行っており、予測手順のとおり、堀割構造やトンネル構造などを反映した予測結果を示しています。
	●騒音の予測点 では、すぐ北側30m程でT字型に接続する笹島線の騒音も加重して予測すべきである。	環境影響評価においては、沿道状況や道路構造を勘案の上、全体のなかでの代表的な位置について区間を代表させて予測を行うものです。 このため、椿町線以外の特定の要因を加味する予測は行っていません。
	●騒音対策の予測計算の中に、JRツインビルに関連する車両や名古屋駅周辺のビル立て替えに関連する工事用車両等はどの項目で計算に入れられているのか明らかにされたい。	騒音も含めて、予測に用いた計画交通量の中に、JRセントラルタワーズ等の名古屋駅周辺地区の開発によって生じる交通も加味されています。
	●騒音対策は地上1.2mだけでなく、人が居住する全ての高さで環境基準を守る対策を検討すべきである。 ●何のために、騒音分布図を作成したのか。	騒音については、全国的に、JIS に定められた測定方法に基づき、道路と民地との境界地上1.2mの高さで予測・評価を行っています。また「道路環境整備マニュアル」でも同様の方法で予測・評価を行うこととされています。 なお、それ以外の高さ等の予測値を示すために、騒音分布図を作成しています。

保全対策	● 遮音壁の設置だけでなく、吸音板の設置、速度抑制舗装や低騒音舗装など低減措置を示すべきである。 ● 遮音壁は忍び返し型、特殊吸音板を備えた物等、具体的に示してほしい。 ● 植樹帯は厚みのある密生種や二重垣根の植樹など効果のある対応を具体的に触れてほしい。	騒音の予測・評価並びに保全対策の検討結果から、通常の遮音壁を設置することにより、環境保全目標を達成できるものと考えています。 なお事業実施段階では、沿道の土地利用状況に応じ、地域の意向、新技術の開発動向や効果等を勘案しつつ、必要に応じて各種対策の導入について検討していきたいと考えています。
-------------	--	---

1 平成10年10月19日～平成10年11月2日の間に寄せられた市民意見の概要及び市(事業者)の意見

(2)環境影響評価について

振動

項 目	意 見 の 概 要	市(事業者)の意見
保全目標	● 保全目標は、日常生活に支障がない程度という抽象的なものではなく、不眠の症状、家屋への影響など具体的な支障内容の程度を示すべきである。 ● 高すぎる要請基準値を用いて保全目標を達成できるとしている。	振動については環境基準が定められていないため、環境保全目標の設定にあたっては、「大部分の地域住民が日常生活において支障がない程度であること」としています。 評価にあたっては、振動規制法に基づく道路交通振動の限度の値と比較するため、80%レンジの上端値(L10)を予測し、その結果、予測値がこの値を大きく下回っていることから、環境保全目標を達成できると考えています。
予 測	● 振動による学校・保育園・病院等への影響を予測すべきである。	学校等についても予測結果から、影響が少ないと考えていますが、これらの施設の性格に配慮し、供用後の状況を見ながら、必要に応じ適切な対応を検討していきたいと考えています。
	● 掘割道路に伴う、振動の影響にふれていないが、トンネル構造による影響を示すべきだ。 ● 道路構造、交通量、大型車混入率、地盤、土被りなど振動に係わる因子の住民への影響を知りたい。	振動の予測においては、掘割やトンネル構造などを勘案の上、代表断面を設定し、種々の要因による影響を加味して予測した結果を示しています。
保全対策	● 住民からの苦情が出た場合、どのような対策を取るのか示して欲しい。	振動の予測・評価結果から、環境保全目標を達成できるものと考えていますが、事業実施段階では、地盤等の状況を十分に調査し、振動が少なくなるよう配慮するとともに、振動の発生原因となる路面の凹凸が生じないように、できる限り路面の平坦性の確保に努める考えです。

景観

項 目	意 見 の 概 要	市(事業者)の意見
現況調査	● 「地域景観の特性」で、太閤一～二丁目は、病院や4階建の集合住宅群が立地とあり、環境影響の大きさが想像されるので、地域の概況調査では、住宅の立地状況も把握すべきである。	地区毎の具体的な記述はしておりませんが、第1部第6章2-(2)-イ(土地利用)の(イ)土地利用状況で、「住宅地が大部分を占めるものとなっている。」と述べています。
予 測	● 調査場所2と3からは鉄道上空の歩道が見えるはずなのに、何もなし。景観予測が手抜きなのか。	調査場所2の予測図には鉄道上空の歩道も表現されています。調査場所3は鉄道まである程度離れているため表現されていません。
	● 調査場所1の景観は鳥瞰図である。日常生活における視点を考慮し、地上付近からの景観を示すべきである。	調査場所1は、地上付近からの視点では建物に遮られて奥行きを表現できず、将来との比較が分かりにくいことから、鳥瞰図を採用しました。
	● 「街路樹については、工事中一時撤去するが工事完了後可能な限り緑化を行うため影響を及ぼさない」として、緑地を環境項目から外しているが、最観予測の場所1では、現在の道路東側の高木がなくなり、見る影もない低木になっている。このことから考えて、緑地も検討対象にすべきである。	調査場所1の将来図の道路東側(右側)の車道寄りの植栽は、環境施設帯の低木の植栽で、その右側が歩道の植栽であり、高木の植栽を予定しています。 この結果、植栽は現況よりも増加すると考えています。なお、現段階では樹種の選定は行っていないが、事業実施段階において景観面ならびに大気浄化機能、管理面などを総合的に検討して適切

		な樹種を選定していく考えです。
	● 調査場所3の予測では、中川運河が埋め立てられることになっているが、これは事実か。また、そのための必要な手続きはされているのか。 ● 調査場所3の予測では、周囲が芝生となっているが、これは事実か。	埋め立てについては、平成7年5月に名古屋港港湾計画の土地利用計画で、都心における貴重な水辺空間を活用するため、親水緑地、水際遊歩道等の整備を図ることが位置づけられており、今回椿町線の都市計画変更の手続きと同時に、中川運河の船だまりの一部を縮小する都市計画の変更を行っています。

地域分断・安全性

項 目	意 見 の 概 要	市(事業者)の意見
評 価	● 太閤地区の横断歩道が2箇所廃止されると予測にあるが、その場所を明示すべきである。 ● 掘割道路による地域分断では著しい影響はないというが、通学路や横断歩道、生活道路などが削減、寸断されるなど数多くの問題を含んでいる。 ● 道路のできる前とできた後の地域分断の状況について、具体的に示さずに環境保全目標は達成できるとすることは、納得できない。 ● 地域分断については、他地区の例から判断し、影響は少ないと予測しているが、その他地区の例はどこか。 ● 高齢化した住民が交差点への迂回を問題なしという見解は許せない。乳母車で横断するお年寄りへの配慮が感じられない。 ● 太閤一丁目、二丁目は、いたって年寄りの多いまちなので年寄りが安心して過ごせる道路を設計して欲しい。	横断歩道の廃止予定箇所は、JR東海総合病院南と大正通の2箇所です。 椿町線は、現在の駅西線に比べ幅員が広がり4車線となることから歩行者の道路の横断の安全確保と、円滑な交通確保のため横断箇所の集約化が必要と考えています。 また、道路構造からも掘割部の平面横断はできないため横断歩道の廃止が必要となります。 その結果、椿町線の交差点間隔は、約80～250mとなります。市内の一般的な信号交差点の間隔も、200m以上であり、歩道等の整備により信号交差点への歩行者動線が確保されることから、地域分断や安全性への影響は少ないものと考えています。 計画路線は全線にわたり幅員 3.5m以上の歩道を確保し、有効幅員についても「福祉都市環境整備指針」に定められた 2.0m以上を十分満たしています。 なお、歩道の整備にあたっては高齢化の進んだ地域の状況や地元の意向を踏まえるとともに、段差の解消などにも配慮しながら進めていく考えです。
	● 将来にわたり子供が安全に生活できない地域では発展は望めない。 ● 高齢者に対して、車椅子でも安全に通行できる横断歩道等も考慮して欲しい。	なお椿町線の沿道のまちづくりとあわせて道路整備を計画することとしており、その中で計画路線の歩行者横断についても、高齢化の進んだ地域の状況も踏まえながら、必要に応じて関係機関との調整を行うなど、検討していきたいと考えています。
	● 横断道路がすべて掘割により通行不能になり、平池一丁目、平池三丁目東部に大災害が発生した場合、大型緊急車両が全く進入出来なくなる。 ● 環境目標に防災面の説明がないのは不都合である。大災害の場合の対策をどうするのか述べるべきである。	太閤南地区の消防車等の緊急車両の通行については、現在と走行経路は異なってきますが、椿町線から掘割区間の側道を経由して進入が可能です。
	● 「牧野小学校の通学路が廃止されることから、別途信号交差点への通学路の変更が必要と考えられるが、現状機能は概ね確保できる」とあるが、変更先の交差点は何处を考えているのか。その変更の必要性について学区、小学校の意向は確認したのか。	牧野学区の椿町線の横断箇所には、信号交差点を計画しており、通学路の変更により通学の安全が確保できると考えています。 なお、具体的な経路等については、今後関係機関等と充分調整を図っていきたいと考えています。
	● 鉄道敷を跨ぐ歩道橋は屋根もなく吹きさらしで、安全性や防犯上の問題が無くなる訳ではない。 ● 鉄道の上を渡る歩道の起終点、勾配を明示すべきである。 ● 鉄道の構造を示す図面を公開し、歩道橋の是非	椿町線の鉄道横断部の歩行者専用部は、主に防犯面に配慮して高架構造としました。 また、具体的な構造等については、できるだけ利便性と安全性に配慮していきたいと考えています。

を住民に問うべきだ。

- 鉄道交差部の歩道の縦断勾配が判る図面を示すべきである。また、自転車や老人などの歩行困難者に対して、バリアフリーとしてどんな対策を実施するのも併せて示すべきだ。

1 平成10年10月19日～平成10年11月2日の間に寄せられた市民意見の概要及び市(事業者)の意見

(2)環境影響評価について 工事中

項 目	意 見 の 概 要	市(事業者)の意見
全体的事項	●「必要に応じ...事前に工事区域の沿線の住民の方にお知らせ」という姿勢は改め、必ず説明することとし、沿線住民に納得してもらうように約束するべきである。	工事の内容については、工事現場周辺の住民の方々に適宜必要な説明を行い、円滑な工事の実施に努めたいと考えています。
	●鉄道下のアンダーパス部を中心として、「掘割範囲内薬液注入」としており、pH異常などの水質汚濁も調査、予測、評価の対象にすべきである。	アンダーパスの工事箇所について薬液注入を想定していますが、「薬液注入工法による建設工事の施工に関する暫定指針」(建設省)に基づき適切な工事を行うことや他事例から判断して、水質の問題は起きないと考えています。
大気汚染	●工事中の大気汚染に関連して、中村区の降下ばいじん量は約 2.6 t/km²・月の数値が示されているが、それと工事との関連が不明であり、具体的にどれほどのものか想定できない。 ●工事中の大気汚染について散水程度の処置では十分でなく、建設工事対策要綱に基づく対策で済まらず、影響の程度や被害の具体策を示すべきだ。	粉じんの発生については、定量的に予測をする手法がないことから、工事に伴う影響について定性的な予測を行い、事業実施に伴う影響について評価を行っています。 したがって、工事による粉じんの発生量は予測をしていませんが、工事用車両の通路選定、土砂の掘削・運搬時の散水等適切な措置を講じていきたいと考えています。
騒音・振動	●建設機械の騒音レベルは84dB、振動レベル74dBが最大値と基準値ぎりぎりとして予測しているが、地下鉄の車両なみの値であり、生活への影響も懸念される。 ●工事中の騒音、振動の環境保全目標は「日常生活に著しい影響を及ぼさない」という抽象的な表現だけでは許されない。 せめて、「法と条例の規制対象の特定建設作業は規制基準を遵守すること、それ以外の建設作業については、規制基準の値を参考とする。」との表現をすべきである。	工事に伴い建設機械を稼働することによる騒音、振動に関する評価については、それぞれ騒音規制法、振動規制法に定められている特定建設作業に関する規制基準に照らして行っています。 なお、工事の実施にあたっては、騒音・振動を極力抑える工法を採用するほか、機種を選定にあたっては低騒音・振動型機械の導入や防音シートの導入等に努めていきたいと考えています。 また機械の操作、配置、使用期間及び作業区域についても十分留意し、周辺環境に及ぼす影響を少なくなるよう努めていきたいと考えています。
地 盤	●笈瀬川が流れていた地域であり、地盤沈下の原因となる腐食土層、水分を沢山含んだ粘性土層が存在する可能性が高い。工事による浸水の危険性は本当はないのか。 ●掘割部の工事は地下水位より深い領域となり、保全目標は達成できるとしながらも水位低下、地盤変位の可能性も触れている。安全性の根拠を具体的に示すべきだ。	アンダーパス部、掘割部の工事については、詳細な地質調査等を行い、適切な工法を採用するとともに綿密な施工管理を行い、工事箇所周辺への影響を及ぼさないようにすることから、日常生活に影響を及ぼす地盤沈下等の発生の恐れは少ないと考えています。
	●地盤の評価について、地下水、地盤等の変位により住居、井戸等障害が生じた場合は原因を調査し適切な措置を実施するとしているが、適切な措置とは何か。具体的な補償内容を明記すべきではないか。 ●現状復帰は当然の措置ではあるが、復帰ができない損傷についての補償を明らかに示すべきである。	工事の実施にあたっては、地域の方々にはできる限り被害を与えないように充分配慮する考えですが、事前及び事後調査の結果、工事が原因の被害については、事業者において、「公共用地の取得に伴う損失補償基準要綱の施行について(昭和37年、閣議決定)」及び「公共事業に係る工事の施行に起因する地盤変動により生じた建物等の損害等に係る事務処理要領の制定について(昭和61年、建設事務次官通知)」に基づき対応する考えです。
廃棄物等	●廃棄物の発生量算出根拠で、泥水が約 1500m³発生する根拠が示していない。 11万m³もの土砂が発生させる掘削工事で、地下	泥水等の廃棄物の処理にあたっては、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」等を遵守し、廃棄物が飛散することがないように適切な運搬を行い、

	水位が地表面下 1.5～4.0mという状況では、泥水がもっと発生するのが土木工事の常識であり、沈殿槽、時には凝集剤投入で土砂分を除去して排水する。この泥水発生量は正確に予測し十分な対策を取るべきである。	産業廃棄物処理場に搬入処分するものと考えています。 また湧水については、止水性の高い工法及び補助工法を採用することで、できるだけ抑制するように考えています。
	● 産業廃棄物には「汚泥」という定義はあるが「泥水」という定義はないはずである。掘削範囲内で薬剤注入する時のペントナイト汚水だけを「泥水」という不明確な単語で示したのではないか。	工事の施行に伴い発生すると考えられる主な廃棄物の種類を想定したもので、産業廃棄物の分類で表現したものではありません。
安全性	● 椿町線の工事で、トラック車両の乗り入れが困難になると思われるので、少し検討してほしい。	椿町線の工事の施行により、沿道の方には、ご迷惑をかけることとなりますが、できるかぎり歩行者や車両の通行及び沿道の利用を考慮して、工事を実施していきたいと考えています。
その他	● 廃棄物について建物の撤去を想定しないというが、撤去工事は避けられない。廃棄物発生量の算出根拠に含めて評価すべきだ。 ● 建物撤去に伴う騒音、振動など学校、病院施設への影響は計り知れない。この点の評価をすべきだ。	椿町線に支障する建物等については、原則として、その所有者が移転等を行うものであり、椿町線の工事とは別に行われるものです。 このことから、建物の撤去に伴う廃棄物や騒音については、環境影響評価の対象としていません。

2 平成11年4月13日～平成11年4月27日の間に寄せられた市民意見の概要及び市(事業者)の意見

(1)全体的事項

項 目	意 見 の 概 要	市(事業者)の意見
都市計画	●市民が楽しく生活できるための公園こそ造るべきで、道路は造るべきではない。 ●住民は現在の道路で渋滞もなく満足しているがどうして今、椿町線が必要なのか。住民が希望して建設される道路なら反対しないが、住民が必要ないと反対する道路をなぜ建設するのか。 ●市内には軌道敷に遮られたまま放置されている道路が残されているにもかかわらず、地元の意向を無視して「緊急に整備を図る必要性の高い路線」と位置づける事はおかしい。 ●地元住民のことは少しも考えられていない都市計画は、白紙撤回若しくは計画縮小して頂きたい。 ●この地区に幹線道路は住民からすれば当然必要ないと思う。	都市計画は都市の健全な発展と秩序ある整備を図ることを目的として定めるものです。 椿町線の整備目的は、名古屋駅周辺の幹線道路網の充実、鉄道施設による地域分断の解消等ですが、その整備効果として地域の骨格を形成し、ささしまライブ24地区はもとより、沿線地域の活性化と発展を促すものと考えています。 なお、沿線のまちづくりについては、今後引き続き地域のみなさんと検討し、進めていく予定です。 また、軌道敷による地域の分断解消については、計画的に順次、鉄道の立体化等の事業を全市的に進めているところです。名古屋駅周辺地区においては、広井町線や山王線から環状線までの区間において、南北を連絡する道路の整備が必要と考えています。これまでは、笹島貨物駅が操業中であつたため、道路計画が困難でしたが、貨物駅が廃止され、その跡地が本市のまちづくりに活用できるようになったことから、今回ささしまライブ24地区の総合整備と合わせて椿町線の延伸を計画したものです。
都市計画手続き	●「椿町線」建設反対だ。 ●椿町線について白紙撤回して下さい。 ●道路建設が計画通りならば、建物を壊し、立ち退かなくてはならず、犠牲を強いられるので、椿町線の道路建設の白紙撤回を求める。	椿町線は、名古屋駅周辺の幹線道路網を形成する重要な路線であり、今回、ささしまライブ24地区の土地区画整理事業等と同時に、都市計画の手続きを進めています。 なお、公共事業の施行に伴う補償は「公共用地の取得に伴う損失補償基準要綱の施行について(昭和37年、閣議決定)」により用地や建物等の補償を行っています。
	●生活の根幹が失われることなので、早く計画をはっきりして推進して頂けないと、生活の将来の方策が立てられず、困惑しているので、早期に確定して進めてほしい。	今回の手続きは、県知事による都市計画手続きの中で実施しているものです。愛知県都市計画地方審議会での審議、建設大臣の認可等を経て、都市計画変更の告示、縦覧を実施します。 引き続き、早期事業化に向けて努めていきたいと考えています。
地元合意・住民参加	●まず、長くそこに住み続けている住民、特に高齢者の生活、安全を考慮して意見を聞き住民とともに考え計画すべきである。形のみ説明会をしても住民は納得していない。「白紙撤回」を含め、もっと住民の声を掘り起こし、耳をかたむけ、街づくりを考えるべきである。 ●椿町線は住民にとって通過交通道路であり、住民の意思を問いながら実施する事が住民参加の公共事業である。 ●住民は全てを知り、選択する権利がある。新たな地域分断と環境破壊を生む道路建設について、住民の納得と合意を得るまで都市計画手続きを停止せよ。 ●名古屋市は基盤整備を進めようとするのであれば、住民の知らないところで跡地利用の論議を進めるのではなく跡地利用のあり方、幹線道路建設に伴う道路公害を始め、地域分断や環境破壊について、住民と論議を進めるべきだ。	椿町線についてはこれまで、沿線の方々の理解を得るため、その必要性や沿線のまちづくりに関する地元説明会を行うとともに、計画区域や椿町線との一体的整備を提案した区域の方々を対象に聴き取り調査等も行ってきました。 今後とも椿町線の整備と道路周辺のまちづくりについて、地元の方々のご意見を伺いながら進めていきたいと考えていきます。

	● 椿町線についても住民が納得、理解するまで計画決定しないで下さい。 ● 陳情書や請願書に見る住民の意思に基づいて、幹線道路計画を白紙撤回せよ。	
--	---	--

(2)交通計画

項 目	意 見 の 概 要	市(事業者)の意見
道路計画	● 笹島交差点に自動車が一極集中することになるこの計画は白紙撤回していただきたい。 ● 椿町線を延伸し荒子町線につないだ場合、南西方向の車の流入が激しくなり、椿町線と笹島線の交差点部に新たな渋滞が発生するのは明白であり、椿町線の延伸は白紙撤回すべきである。 ● 駅周辺地域の活性化と発展を考えるのなら、岩塚牧野線を東へ延伸し、広井町線へつなぐのが最良である。椿町線の延伸は間違っており白紙撤回すべきである。	椿町線の整備によって、交通交雑が激しく、自動車交通が輻輳する名古屋駅周辺の幹線道路網の充実や南北の地域分断の解消が図られるものです。 具体的な効果としては、広井町線・山王線と名古屋環状線の間に椿町線を整備し、さらに椿町線から山王線と交差して広井町線を結ぶ笹島線を整備することで、広小路線や岩井町線等の交通量が減少し、笹島交差点や六反交差点等の混雑を緩和することができるものと考えています。
	● 住居地域を犠牲にする通過道路だ。 ● 椿町線の北は亀島でストップになっており、名駅周辺の渋滞の流れを変えるのみの道路である。住民にとっての具体的なメリットは何であるのか。 ● 広幅員の道路は、日常生活に不自由さをもたらす、道路公害を撒き散らし環境悪化を招く大型車を中心に駅前に匹敵する交通量が24時間体制で走り抜ける通過交通の道路に他ならない。 ● 道路の便利さと住民の健康や命の重さ、生活を天秤にかけると選択はできない。	椿町線は名古屋駅周辺の幹線道路網を形成する重要な路線であり、この地域の骨格として、その活性化と発展を促すものと考えています。 また、椿町線等の整備により、朝夕のラッシュ時等に地区内の生活道路を通過していた交通が適正に処理されると考えています。 今回横町線については、環境影響評価を実施しており、その結果、維持すべき環境の水準として定めた環境保全目標を達成できると考えています。
道路の必要性	● 笹島跡地の付加価値を高めるための幹線道路建設 = 住民犠牲という方程式が本音ではないか。 ● 駅周辺の幹線道路網の整備を事業目的としているが、笹島再開発の事業がなければ、椿町線を南北に貫く必要はなかったはずだ。 ● 道路の必要性が、駅周辺の道路網の充実、南北地域の分断解消、沿道地域の活性化へ視点がすり替えられてきている。 ● そのような必要性があるか、理解できない。 ● 椿町線の延伸しなくてもささしまライブは計画できるのではないか。 ● 笹島跡地に何を作って何をやるかが決まっておらず、CAT構想は不要との結論があるなかで、椿町線を貨物駅跡地まで延伸し、跡地利用の効率アップを目的とした計画は白紙撤回すべきである。 ● ささしまライブ24総合整備事務所が行う事業なのに、ささしまライブ24のための道路ではないと住民だましはやめてください。	椿町線は名古屋駅周辺の幹線道路網の充実による笹島交差点や六反交差点の混雑緩和、鉄道建設による地域分断解消等を目的として計画したものです。 笹島貨物駅の操業中にはこのような道路の計画はできませんでしたが、貨物駅の廃止に伴い貨物駅跡地を利用した道路計画が可能となり、椿町線の延伸として今回都市計画変更するものです。 ささしまライブ24総合整備事務所はささしまライブ24地区と併せて太閤・名駅南地区の整備を担当しているため、地区内を通過する椿町線等についても同事務所が担当しています。

2 平成11年4月13日～平成11年4月27日の間に寄せられた市民意見の概要及び市(事業者)の意見

(3)環 境

項 目	意 見 の 概 要	市(事業者)の意見
対象事業	● 笹島開発の目途を立てずに、椿町線や笹島線などの道路事業を細切れにした環境影響評価では、複合的な汚染が考慮されているとはいえない。総合的なアセスが必要である。	環境影響評価を実施すべき事業は、名古屋市環境影響評価指導要綱において、その要件が規定されています。 今回都市計画変更を予定している事業の中で、この要件に該当するのは椿町線のみですが、椿町線と笹島線が密接に関連するため、笹島線についても現況調査や予測を行っています。 また、道路の環境影響評価は、基本的に代表断面における予測・評価により、関係地域の環境に与える影響を検討しており、今回の椿町線では、予測条件の設定において、笹島線等の接続する道路との流出入交通や、ささしまライブ24地区等の開発の影響による発生集中交通量も加味したものとなっています。
予 測	● トンネル内の事故の危険性と大気汚染や、掘割部の渋滞による大気汚染、笹島線との交差部の勾配も含めた危険性について、トンネル構造の特性も踏まえた科学的な調査に基づく所見を明らかにすべきである。	椿町線の構造は一般的技術基準である「道路構造令」に基づき計画されています。さらに安全性を高めるため、掘割部・トンネル部については、側方余裕と事故処理等のスペースの確保を行います。 大気汚染については、トンネル構造の影響を加味した箇所においても予測・評価を行っています。 また、渋滞の発生は局所的かつ一時的であることから、渋滞時のみの大気汚染予測は行っていないが、環境影響評価において、風向・風速などの気象変動や交通量の時間変動の影響も反映した実質上の上限値である日平均値の年間98%値を予測しており、ある程度、影響は考慮されていると考えています。 その他、関係機関等と調整を図りながら、安全性の確保に努めていきたいと考えています。
	● 交通量が4倍になった時の大気汚染や騒音の予測値が現況と変わらないことについて納得できない。	大気汚染や騒音の予測値については、走行条件、道路の幅員や構造、交通量、自動車に係る大気・騒音規制の状況等種々の要因を加味して予測計算を行っており、交通量だけで決まるものではありません。 また、大気汚染の予測は、バックグラウンド濃度に対象道路を通行する自動車による寄与濃度を付加して行っており、幾度にもわたる自動車の排出ガス規制によって、自動車の走行そのものが環境に与える寄与濃度が低くなっています。
評 価	● 現状で環境基準や市の環境目標値が守れていないところに現況の4倍の交通量が通る道路事業で、環境に問題なしとする事に、説得力はない。	椿町線の環境影響評価においては、環境基準や沿線の環境実態等を勘案して、環境項目毎に予測・評価を実施した結果、環境保全目標を達成できると考えています。 なお、供用後、予測しえなかった著しい影響がみられた場合には、関係機関の協力のもとに地域の状況を勘案し、適切な措置を講じていきたいと考えています。
保全対策	● 小手先の対策や、国や企業の規制強化に依拠するのではなく、総量規制などの保全対策を講じるべき。	環境影響評価においては、環境基準や沿線の環境実態等を勘案して環境保全目標を設定しており、必要に応じ適切な対策を実施することにより、この目標を達成できると考えています。 なお、一層の環境改善にむけては、発生源対策が最も有効であり、本市としても規制の強化を国に要望しているところです。

騒音	● 今、静かな住宅街なので、騒音について基準値内と言われても、窓を開けて生活できないのは嫌だ。	騒音に係る環境基準は、人の健康を保護し、生活環境を保全する上で望ましい値として、地域の土地利用や接道状況等により、類型区分毎に設定されています。 今回の環境影響評価においても、この考え方に基づいて環境保全目標を設定しており、予測・評価等適切であると考えています。
地域分断	● 椿町線により、新たな東西地域分断と、東側の孤立を生み出す。 ● 生活道路が寸断、横断歩道の削減など、高齢化した地域住民にとって、安全性にも大きな問題を残している。 ● 西へ向かって行動する生活習慣を無視した計画は白紙撤回すべきだ。	椿町線は駅西線に比べ幅員が広がり、4車線となることから、歩行者の道路横断の安全確保と円滑な交通確保のため、横断箇所の集約化が必要と考えています。 その結果、交差点間隔は約80～250mとなりますが、市内の一般的な信号交差点の間隔も200m以上であり、歩道等の整備により、信号交差点への歩行者動線が確保されることから、地域分断や安全性への影響は少ないものと考えています。 なお、椿町線の沿道のまちづくりとあわせて道路整備を計画することとしており、その中で計画路線の歩行者横断についても、高齢化の進んだ地域の状況を踏まえながら、必要に応じて関係機関との調整を行う等、検討していきたいと考えています。
安全性	● この地区の広域避難場所である米野小学校への避難路を遮る事は、大問題だ。 ● 分断地域は防災上も危険な環境となる可能性は大である。 ● 紆余曲折の道路構成では、避難時にパニック状態になることは明らかだ。	防災対策については、かねてより太閤地区の課題の一つと考えており、椿町線沿線地域のまちづくりと合わせて、地元の意向を踏まえながら、関係機関と調整の上、総合的に検討していきたいと考えています。

(4)その他

項目	意見の概要	市(事業者)の意見
沿道のまちづくり	● 紆余曲折の道路構成となり地域の活性化とはおよそ縁遠いものとなる。 ● 工事による住民の追い出しと、戦災復興都市計画にて策定された街並みの破壊につながる。 ● 椿町線は掘割道路の傾斜と交差点部への車の進入、営業に与える影響等、地域住民にとって利便性が高まる道路でないことは明らかである。 ● 「建前と本音」論から言う在建前論で住民を追い出そうとしている様に思われる。	椿町線は、ささしまライブ24地区と名古屋駅を結び、地域の骨格として、沿線地域の活性化と発展を促すものと考えています。 ささしまライブ24地区は、土地区画整理事業による都市基盤の整備と地区計画等による土地利用の誘導を一体的に行うことで「新しい都心の核の形成」をめざしており、太閤地区については「幹線道路の形成に合わせ、地域の特性を生かしながらまちづくりを図るべき地域」と位置づけ、まちづくりの方向、内容等について地元の方々と話し合いを続けているところです。 今後とも、引き続き話し合いを行うなかで、沿道に相応しい街並みの形成と地域の発展につながるまちづくりを地元の方々と探求していきたいと考えています。
ささしまライブ24地区関連	● 笹島跡地の利用法は大型開発でなく市民で論議して決めていただきたい。 ● 今年度ささしまライブ24事業に1億4200万も予算がついているが、税金は県民、市民の納得できる使い方をして下さい。	ささしまライブ24地区の整備については土地区画整理事業により基盤の整備をしますが、上物につきましては民間による建築を基本としています。市民等が集い、ふれあい、くつろぐことのできる賑わいのある交流の場を創出し、様々な機能を持つ施設を誘導する予定です。
財政事情	● 財政ひっ迫の折、経済面からも環境破壊の面からも事業を急速に進めるべきではない。 ● バブル崩壊後の経済状況、市財政の圧迫などをみると、大規模開発の計画は見直すべきである。	経常的経費、公債費、自主財源等の財政構造を示す指標は、良好な状態にあるとは言えません。このため、平成9年12月には「行政改革実施計画」をつくり、事務・事業の見直し、定員の削減等を進めています。 また公園・土木・交通等の都市基盤整備は、快適

	● 経済状況、市財政の逼迫を考えると大規模開発を進める状況にはない。	な市民生活や活発な都市活動を保つために効率的・効果的な事務・事業を推進していくなかで、必要なものを事業化していきます。 名古屋市新基本計画において笹島地区一帯は名古屋都心の新しい核の形成をめざすとされており、第4次名古屋市推進計画において、椿町線・笹島線の整備やささしまライブ24地区土地区画整理事業はそれぞれ計画の推進・事業の着手が施策として位置づけられる等、必要性が高く、着実な整備推進を図っていきたいと考えています。
投資効果	● 40年間で投資額の2倍以上の便益が得られるとしている試算の根拠を明らかにされたい。 ● 環境への負荷や対策費、固定資産税の増加、道路の維持費、道路公害による住民への被害などのマイナス要因を加味した費用対効果の分析を行うべきである。	費用対効果の試算につきましては、建設省のマニュアルに従って行いました。マイナス要因のうち、現在換算手法が確立されている道路の維持費については、これらを加味したものとなっています。