

環境保全上の市長の意見及び市（事業者）の意見

項 目	市 長 の 意 見	市（事業者）の意見
大気汚染	大気汚染予測に用いた排出係数及び換算式等の出典を明らかにすべきである。	排出係数及び換算式等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おり、その出典については本文に記載します。
	浮遊粒子状物質については、現況において既に環境基準を上回っている状態にあるものの、計画路線による濃度寄与率が9.1～18.7%あることから、可能な限り軽減する措置を講じるべきである。	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、吸着効果が期待できる樹種による植樹帯の設置などにより、一層の低減に努めます。 なお、今後の排出ガス規制の強化などにより、実際の道路供用時の計画路線による寄与濃度は、予測結果より低く抑えられることが期待されるものと考えています。
騒 音	道路交通騒音については、騒音レベルの中央値（L ₅₀ ）による予測・評価がなされているが、平成10年9月30日に騒音に係る環境基準の改定があり、評価量として等価騒音レベルが採用され、平成11年4月1日に施行されたことから、計画路線における等価騒音レベルによる予測値についても記載し、新基準値を下回ることを明示すべきである。	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（L ₅₀ ）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した。 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（L ₅₀ ）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。
	道路交通騒音の予測については、定常走行を想定したモデルを用いていることから、全ての地点において定常走行を想定した断面予測を行っている。 しかし、交差点周辺については、停止・発進に伴う加減速の影響が生じると考えられることから、交差点周辺に設定されている予測断面については、この影響の程度について検討すべきである。	道路の環境影響評価においては、従来から沿道全体の環境影響をおおむね把握できるように、構造や幅員を考慮して、全体を代表するような箇所を代表断面としています。このため、設定した予測断面は、全て代表断面として位置づけられ、その性格上定常走行を想定した予測を実施しています。 なお、文献資料から交差点周辺の停止・発進に伴う加減速の影響については、交差点前後の定常走行部の平均走行速度が60km/h程度以下の場合には、平均走行速度60km/hでの定常走行と仮定すると、安全側の予測値が得られるとされています。 加減速の影響が生じると考えられる予測断面①について、走行速度を60km/hとした場合の予測結果は1dB未満の騒音レベルの上昇にとどまり、排水性舗装の実施により、それ以上の低減効果が期待できることから、実際の供用にあたっては加減速の影響を考慮しても環境保全目標を達成できると考えています。
	学校、病院その他特に静穏さが要求される施設に対しては、必要に応じて、より適切な対策を講じるべきである。	学校、病院等の施設に対しては、個別に対応していきますが、学校については、基本的に「学校環境衛生の基準」（平成4年6月文部省体育局長通知）に基づき対応していきます。 また、病院については、国によって示された基準は特にありませんが、入院患者の睡眠への影響などを考慮した対応を検討していきたいと考えています。
廃棄物	工事に伴い発生する廃棄物等については、発生を抑制するとともに、分別を徹底し、できる限り再利用・再資源化を図り、減量化を推進すべきである。	発生する廃棄物については、事業実施段階でできる限り発生を抑制するとともに、分別、再利用・再資源化を図っていく考えです。 なお、現時点で発生すると想定される廃棄物の量は、建設廃材約1,600m ³ 、建設発生土約110,000m ³ 、泥水約1,500m ³ であり、処分に当たって

		は各種法令等を遵守し、適切な運搬、処理を行います。
景 観	街路樹の植栽にあたっては、都市部の環境に合った樹種を選定するなど、都市景観の形成に配慮すべきである。	現段階で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。
地域分断	計画路線の整備にあたっては、地域の分断の軽減に一層の配慮をするとともに、種々の施策について関係機関と積極的に協議すべきである。	計画路線の整備にあたっては沿道のまちづくりとあわせて進めることとしており、その中で歩行者の横断について、地元の意向をふまえながら地域分断の軽減を図っていきたいと考えています。 また、種々の施策について積極的に関係機関との調整・協議を行っていきたいと考えています。
安全性	計画路線における歩道については、名古屋市の「福祉都市環境整備指針」に基づき整備する考え方を示すとともに、歩道の緑化や将来の高齢化社会の進展に対応できるよう幅員等への十分な配慮が望まれる。	計画路線の歩道幅員は 3.5m 以上確保されており、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。また、植樹帯も十分設置可能な幅員となっています。 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、緑化や段差の解消などにも配慮しながら進めていく考えです。
その他	計画路線は、車線数の変化や側道の有無を伴う複雑な路線であり、事業計画の概要において提示されている横断図面のみでは各断面間のつながりが理解できないため、計画路線の全体像が理解できる平面図を記載すべきである。	計画路線の全体像が理解できるよう、事業計画の概要の項に平面図を添付します。
	計画路線の建設が既存コミュニティを分断する恐れがあることから、既存コミュニティ活動に十分配慮するとともに、地元の意向等を踏まえた沿道のまちづくりを進めることが望まれる。	既存コミュニティの分断の影響を軽減するため、地元と十分な協議を行いながら、沿道のまちづくりの整備手法の検討を行い、長期的な視点に立ったまちづくりを推進していく考えです。