

令和3年度第1回審査会での質問と回答（みなとアクルス開発事業）

	質問、意見の概要	審査会での事務局の回答	事業者の補足説明
1	<p>廃棄物</p> <p>木くずが予測の15倍程度となった理由が、伐採木等が入ったからとありますが、予定以上に木を切ったのですか。</p> <p>計画より悪い方向に緑の改変が行われていないかを事業者を確認し、そのようなことが無いよう伝えてください。</p>	<p>事業者を確認します。</p>	<p>評価書における木くずの廃棄物量は、既存施設の床面積に木くずの排出原単位を乗じて算定しており、伐採木は予測の数値に入れていませんでした。</p> <p>開発前に点在していた工場跡地内等の植栽を計画通りに伐採はしましたが、新たに多くの緑を植栽し整備するとともに、伐採木はチップ化し再資源化しております。</p>

令和3年度第1回審査会での質問と回答（名古屋都市計画道路3・3・14号椿町線）

	質問、意見の概要		審査会での事務局の回答	事業者の補足説明
1	大気汚染、騒音、振動、安全性	<p>令和2年度はコロナ禍であり、緊急事態宣言等により交通量が通常よりも少なかったことが予想されます。</p> <p>環境負荷が軽い等の特殊な条件での調査結果であるということに留意する必要があるかもしれません。</p>	<p>ご指摘を事業者に伝え、評価をしていく必要があると思います。</p>	<p>椿町線供用開始後から1年後のコロナ禍以前に測定した太閤一丁目交差点の南側における断面交通量は、計画交通量の5割程度でした。</p> <p>なお、この計画交通量は、椿町線に接続する笹島線の未開通区間開通後の将来交通量となっています。</p>
2	大気汚染、騒音、振動、安全性	<p>椿町線の交通量が少ない印象を受けます。数年経ってもこれ位の交通量なのか。まだ知られていなくて少ないのか、どちらでしょうか。</p>	<p>予測と比較し、実際の交通量がどうだったのか、事業者を確認します。</p>	<p>また、令和2年度は交通量調査を実施していませんが、コロナ禍の影響により交通量が減少した印象は無く、路線の認知も進んできたことから、通過交通量は安定していると考えています。</p>
3	その他	<p>黄金インターで降りたバスは、以前のように黄金橋を通過して西から名古屋駅へ向かっています。距離的には椿町線を使った方が近いと思いますが、今後も今のルートを使うのでしょうか。</p>	<p>名古屋市では交通局でバス路線を設定しています。新たに道ができるということで、何らかの検討はされていると思いますが、事業者を通して確認します。</p>	<p>交通局に確認したところ、「様々なご要望をいただいておりますが、需要を見極めて判断していきたい。」とのことでした。</p>