

(仮称) 港明用地開発事業に係る
事後調査計画書 (工事中)

(工場又は事業場の建設)

平成27年2月

東邦ガス株式会社
東邦不動産株式会社
三井不動産株式会社
三井不動産レジデンシャル株式会社

は　じ　め　に

本事後調査計画書（工事中）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）に基づき、平成 27 年 1 月 27 日に名古屋市に提出した「（仮称）港明用地開発事業に係る環境影響評価書」（東邦ガス株式会社、東邦不動産株式会社、三井不動産株式会社、三井不動産レジデンシャル株式会社，平成 27 年 1 月）に記載した事後調査計画を基に、実施計画を定めたものである。

目 次

| | 頁 |
|------------------------------------|----|
| 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 対象事業の名称及び種類 | 1 |
| 2-1 対象事業の名称及び種類 | 1 |
| 2-2 事業予定地の位置及び事業規模 | 1 |
| 第 3 章 対象事業の概要 | 3 |
| 3-1 対象事業の目的 | 3 |
| 3-2 事業計画の概要 | 3 |
| 3-3 工事計画の概要 | 9 |
| 第 4 章 環境影響評価の概要 | 11 |
| 4-1 手続きの経緯 | 11 |
| 4-2 調査、予測、環境保全措置及び評価の概要 | 13 |
| 第 5 章 事後調査 | 40 |
| 5-1 事後調査の目的 | 40 |
| 5-2 事後調査計画（工事中） | 41 |

< 略 称 >

以下に示す条例名及び名称については、略称を用いた。

| 条 例 名 及 び 名 称 | 略 称 |
|-------------------------------------------------|--------------|
| 「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」 |
| 環境影響評価方法書 | 方法書 |
| 環境影響評価準備書 | 準備書 |
| 環境影響評価審査書 | 審査書 |
| 環境影響評価書 | 評価書 |
| 日本貨物鉄道 | JR貨物 |
| 名古屋市高速度鉄道 | 地下鉄 |

第1章 事業者の名称、代表者の氏名及び事務所の所在地

〔事業者名〕東邦ガス株式会社

〔代表者〕取締役社長 安井 香一

〔所在地〕名古屋市熱田区桜田町19番18号

〔事業者名〕東邦不動産株式会社

〔代表者〕取締役社長 山崎 正美

〔所在地〕名古屋市熱田区桜田町19番18号

〔事業者名〕三井不動産株式会社

〔代表者〕代表取締役社長 菰田 正信

〔所在地〕東京都中央区日本橋室町二丁目1番1号

〔事業者名〕三井不動産レジデンシャル株式会社

〔代表者〕代表取締役社長 藤林 清隆

〔所在地〕東京都中央区日本橋室町三丁目1番20号

第2章 対象事業の名称及び種類

2-1 対象事業の名称及び種類

〔名称〕（仮称）港明用地開発事業

〔種類〕工場又は事業場の建設

2-2 事業予定地の位置及び事業規模

〔事業予定地〕

A区域：名古屋市港区港明二丁目、名古屋市港区津金一丁目 の一部

B区域：名古屋市港区金川町 の一部

C区域：名古屋市港区河口町 の一部 （図2-2-1参照）

〔事業規模〕

エネルギー施設：排出ガス量

約 52,000 Nm³/h

開発行為：土地の面積

A区域 約 13.8 ha

B区域 約 12.5 ha

C区域 約 4.9 ha

合計 約 31.2 ha



凡例

 : 事業予定地

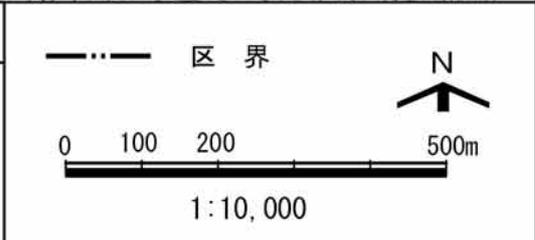


図2-2-1 事業予定地の位置及び区域

第3章 対象事業の概要

3-1 対象事業の目的

本事業は、立地特性を活かした商業、住宅、業務施設、スポーツ施設等の複合機能をもったまちづくりを行うとともに、賑わいの創出に資する道路や公園等の整備、「中川運河再生計画」にも配慮した運河沿いに散策などができる親水空間の整備、さらには、災害時における一時滞留者や帰宅困難者のためのスペースの確保等防災機能も備えた、新たな賑わいや交流等に資する良好な都市環境を創出していくことを目的とする。

また、省エネルギーと環境負荷低減を徹底したまち、スマートエネルギーネットワークによる新たなシステムの提案、豊かな緑を育む自然共生のまち、災害時にもライフライン機能を維持できるまち、といった環境と省エネルギーへの取り組みによる先進的なエネルギーシステムのモデルエリアの形成を図ることも目的に、本事業の熱源を集中管理し、エネルギーを供給する施設を計画している。

3-2 事業計画の概要

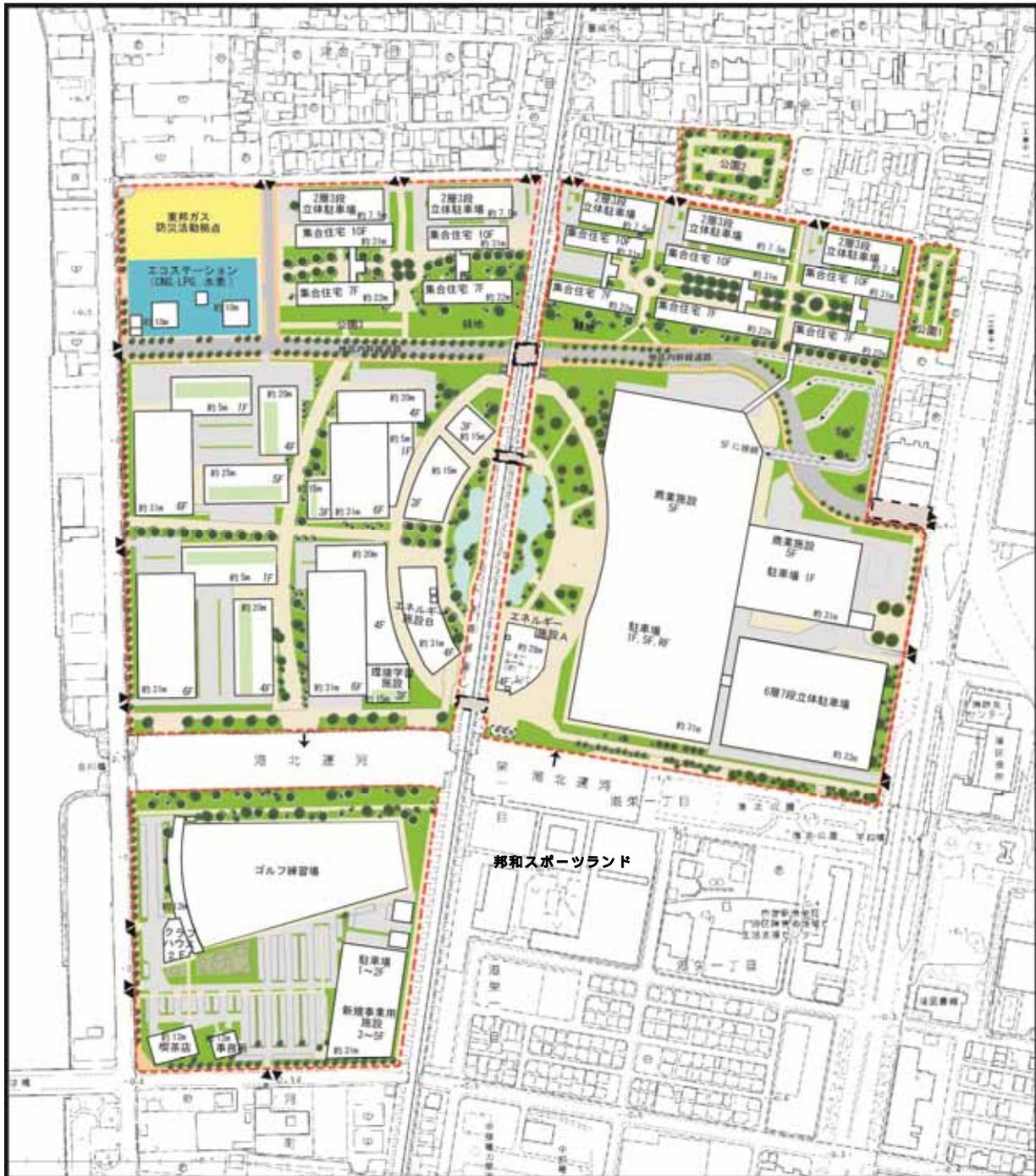
本事業を進めるにあたっては、「人と環境と地域のつながりを育むまち」を実現させるために、以下の事項を基本方針としている。

また、事業予定地の土地利用ゾーニングは図3-2-1、計画配置図は図3-2-2、エネルギー施設の概要は表3-2-1、開発事業の概要は表3-2-2に示すとおりである。

- ・ 環境と省エネルギーへの取り組みによる先進的なまちづくり
- ・ 省エネルギーと環境負荷低減を徹底したまち
- ・ スマートエネルギーネットワークによる新たなシステムの提案
- ・ 豊かな緑を育む自然共生のまち
- ・ 地域防災に資する災害に強いまちづくり
- ・ 巨大地震や津波等の自然災害に強いまち
- ・ 災害時にもライフライン機能を維持できるまち
- ・ 災害後の避難場所確保など地域社会と共生するまち
- ・ 多様な人々が集い交流するにぎわいのあるまちづくり
- ・ 住まう人と働く人、訪れる人がいきいきと暮らせるまち
- ・ 賑わいと交流を育む複合的な機能をもつまち
- ・ 運河沿いの親水空間や散策路による歩いて楽しいまち



図3-2-1 土地利用ゾーニング図



- : 開発区域
- : 開発関連区域
- : 建物
- : 通路等
- : 歩道状空地
- : 平面駐車場
- : 防災活動拠点
- : エコステーション
- : 中高木
- : 中低木・地被類
- : 地被類
- : 屋上緑化
- : 池
- ▲▼ : 自動車出入口
- B : 煙突
- : 運河水取水口・放水口



0 50 100m
1/5,000

図3-2-2 計画配置図

表3-2-1 エネルギー施設の概要

| 項 目 | 内 容 |
|--------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 排出ガス量 | エネルギー施設 A : 約23,000 Nm ³ /h エネルギー施設 B : 約29,000 Nm ³ /h 合計 : 約52,000 Nm ³ /h |
| 施設の位置 | 図3-2-2のエネルギー施設A,B |
| 燃料等の種類 | ガス及び電気 |
| 煙突位置、高さ | 位置 : 図3-2-2、高さ : 31m |
| 熱源規模 | エネルギー施設 A : 約 59 GJ/h エネルギー施設 B : 約 80 GJ/h 合計 : 約139 GJ/h |
| 主な設置機器 | <p>エネルギー施設 A</p> <p>ガスエンジン発電機 1,200kW × 2 台 排熱利用冷温水機 800RT × 2 台 ガス吸収冷温水機 800RT × 1 台 ターボ冷凍機 500RT × 1 台 蒸気吸収式冷凍機 560RT × 1 台 ヒートポンプ 500RT × 1 台 蒸気貫流ボイラー 2t/h × 2 台 小型バイナリー発電機 20kW × 1 台 クーリングタワー 4,653kW × 3 台、3,355kW × 1 台、 2,442kW × 1 台、2,089kW × 1 台、 小型バイナリー用 × 1 台、ラジエーター × 2 台</p> <p>エネルギー施設 B</p> <p>ガスエンジン発電機 1000kW × 4 台 排熱利用冷温水機 800RT × 2 台 ガス吸収冷温水機 800RT × 2 台 冷凍機 800RT × 1 台、600RT × 2 台 クーリングタワー 5128kW × 4 台、3314kW × 2 台、2884kW × 1 台</p> |
| エネルギー施設稼働時間 | 24 時間 |
| 運河水利用量 | 放熱時、採熱時 : 10,000L/min (600m ³ /h) |
| 取水・放流速度 | 0.20 m/s(放熱時、採熱時) |
| 運河水利用時間 | 9 ~ 22時(放熱時)、9 ~ 20時(採熱時) |
| 運河水利用に係る運転条件 | 放熱時 : 最高放水温度 (37)、最高取水温度 (34)。 取水温度32 までは取水温度 + 5 で放水。取水温度33 では取水温度 + 4 で放水。取水温度34 では取水温度 + 3 で放水。 採熱時 : 最低放水温度 (3)、最低取水温度 (6)。 取水温度6 まで取水温度 - 3 で放水。 |

注)1:RTはアメリカ(米国)冷凍トン。1 RT = 3.52kW。

2:放熱時 = 冷房時。採熱時 = 暖房時。

3:小型バイナリー発電機 : 温水などの低位熱を有効利用する発電機

表3-2-2(1) 開発事業の用途毎の土地の面積

単位：ha

| 用途 | A区域 | B区域 | C区域 |
|------------|-------|-------|------|
| 商業施設 | 約8.4 | - | - |
| 住宅 | 約2.8 | 約2.0 | - |
| エネルギー施設 | 約1.0 | 約8.0 | - |
| 複合業務施設 | - | | - |
| スポーツ施設等 | - | - | 約4.9 |
| 地区内幹線道路 | 約0.6 | 約0.6 | - |
| 公園 | 約0.7 | 約0.2 | - |
| 東邦ガス防災活動拠点 | - | 約0.6 | - |
| エコステーション | - | 約0.7 | - |
| その他緑地等 | 約0.3 | 約0.4 | - |
| 合計 | 約13.8 | 約12.5 | 約4.9 |
| | 約31.2 | | |

注)1:A,B,C区域の通路、通路沿い緑地、駐車場は、商業施設、エネルギー施設、住宅、複合業務施設、スポーツ施設等を含む。

2:開発関連区域を除く。

表3-2-2(2) 開発事業の概要

| 項目 | 内容 |
|------------------------|-----------------------------------------------------------------------|
| 土地の面積 | 約31.2ha (用途ごとの面積は表3-2-2(1)参照) |
| 地域・地区 | 工業地域、工業専用地域、商業地域、第一種住居地域、準防火地域、緑化地域、絶対高31m高度地区(工業地域)、31m高度地区(第一種住居地域) |
| 主要用途 | 商業施設、住宅、複合業務施設(研究開発施設、教育施設、医療・老人福祉施設、業務施設)、スポーツ施設、エネルギー施設 |
| 商業施設(A区域) 最大利用者数 | 平日：約19,565人/日 休日：約45,500人/日 |
| 住宅戸数 | A区域：約 500戸 B区域：約 400戸 |
| 複合業務施設(B区域) 最大利用者数 | 平日：約11,651人/日 休日：約 1,163人/日 |
| スポーツ施設等(C区域) 最大利用者数 | 平日：約 1,289人/日 休日：約 1,386人/日 |
| 主な駅からの距離 | 東海通駅：約200m 港区役所駅：約150m |

表3-2-2(3) 開発事業の概要

| 区域 | 施設 | 建物 高さ | 延べ面積 (容積対象床面積) | 駐車 台数 | 駐輪 台数 | 供用時期 |
|----|-------------------|-----------|-------------------|----------|----------|-----------|
| A | 商業施設 | 31m 以下 | 約162,000㎡ | 約3,000台 | 約 530台 | 平成28年度 |
| | 住宅 | | 約 48,100㎡ | 約 500台 | 約1,000台 | 平成28～31年度 |
| | エネルギー施設 | | 約 4,400㎡ | - | - | 平成28年度 |
| B | 複合業務施設 エネルギー施設 | | 約161,800㎡ | 約 600台 | - | 平成34年度 |
| | 住宅 | | 約 34,800㎡ | 約 400台 | 約 800台 | |
| | エコステーション | | 約 1,000㎡ | - | - | 平成28年度 |
| C | スポーツ施設等 | | 約 28,600㎡ | 約 500台 | - | 平成27～31年度 |
| 合計 | | - | 約440,700㎡ | 約5,000台 | 約2,330台 | - |

注) 駐輪台数は今後検討していく予定。

3-3 工事計画の概要

(1) 工事予定期間

各施設等の工事予定期間は、表3-3-1に示すとおりである。

工事着工時期は、平成27年2月を予定しており、1期工事では、C区域、A区域並びにB区域のエコステーションと地区内幹線道路を整備する。2期工事では、B区域の複合業務施設、住宅、エネルギー施設を整備する。

表3-3-1 工事予定期間

| 区 域 | 施設等 | 工事予定期間 |
|------|-------------------------------|-----------------------------------------------|
| A 区域 | 準備・解体・基盤整備工事 | 工事着工後1～24ヶ月目 |
| | 商業施設 | 工事着工後11～24ヶ月目 |
| | 住宅 | 工事着工後11～52ヶ月目 |
| | エネルギー施設 | 工事着工後1～24ヶ月目 |
| | 地区内幹線道路 | 工事着工後1～19ヶ月目 |
| B 区域 | 準備・解体・基盤整備工事 | 工事着工後1～4ヶ月目 工事着工後69～77ヶ月目 工事着工後89～94ヶ月目 |
| | エコステーション | 工事着工後5～16ヶ月目 |
| | 複合業務施設、 住宅、エネルギー施設 | 工事着工後74～94ヶ月目 |
| | 地区内幹線道路 | 工事着工後1～19ヶ月目 |
| C 区域 | 準備・解体・基盤整備工事 | 工事着工後1～3ヶ月目 |
| | スポーツ施設等 ゴルフ練習場等 新規事業用施設 | 工事着工後3～10ヶ月目 工事着工後35～52ヶ月目 |

(2) 工程計画

工事工程表は、表3-3-2に示すとおりである。

1期工事は平成27年2月～平成31年5月（工事着工後1～52ヶ月目）の期間、2期工事は平成32年10月～平成34年11月（工事着工後69～94ヶ月目）の期間である。なお、平成31年6月～平成32年9月（工事着工後53～68ヶ月目）は工事は行わない期間である。

1期工事のC区域の供用開始は平成27～31年度、1期工事A区域の供用開始は平成29～31年度、B区域の供用開始は平成28～34年度の間で段階的に行うことを予定している。

表3-3-2 工事工程の概要

| 区域 | 工種/工事着工後月数 | 1期工事 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----|--------------|----------------------|----------|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|--|
| | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | |
| A区域 | 準備・解体・基盤整備工事 | [Shaded] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 建設工事 | 商業施設 | [Shaded] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 住宅 | [Shaded] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | エネルギー施設 | [Shaded] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 地区内幹線道路 | [Shaded] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| B区域 | 準備・解体・基盤整備工事 | [Shaded] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 建設工事 | エコステーション | [Shaded] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 複合業務施設 住宅、エネルギー施設 | [Shaded] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 地区内幹線道路 | [Shaded] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| C区域 | 準備・解体・基盤整備工事 | [Shaded] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 建設工事 | スポーツ施設等 | [Shaded] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| 区域 | 工種/工事着工後月数 | 1期工事 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----|--------------|----------------------|----------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|--|
| | | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | 32 | 33 | 34 | 35 | 36 | 37 | 38 | 39 | 40 | 41 | 42 | 43 | 44 | 45 | 46 | 47 | 48 | |
| A区域 | 準備・解体・基盤整備工事 | [Shaded] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 建設工事 | 商業施設 | [Shaded] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 住宅 | [Shaded] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | エネルギー施設 | [Shaded] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 地区内幹線道路 | [Shaded] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| B区域 | 準備・解体・基盤整備工事 | [Shaded] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 建設工事 | エコステーション | [Shaded] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 複合業務施設 住宅、エネルギー施設 | [Shaded] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 地区内幹線道路 | [Shaded] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| C区域 | 準備・解体・基盤整備工事 | [Shaded] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 建設工事 | スポーツ施設等 | [Shaded] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| 区域 | 工種/工事着工後月数 | 1期工事 | | | | | | | | | | | | 2期工事 | | | | | | | | | | | | |
|-----|--------------|----------------------|----------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|--|
| | | 49 | 50 | 51 | 52 | 53 | 54 | 55 | 56 | 57 | 58 | 59 | 60 | 61 | 62 | 63 | 64 | 65 | 66 | 67 | 68 | 69 | 70 | 71 | 72 | |
| A区域 | 準備・解体・基盤整備工事 | [Shaded] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 建設工事 | 商業施設 | [Shaded] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 住宅 | [Shaded] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | エネルギー施設 | [Shaded] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 地区内幹線道路 | [Shaded] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| B区域 | 準備・解体・基盤整備工事 | [Shaded] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 建設工事 | エコステーション | [Shaded] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 複合業務施設 住宅、エネルギー施設 | [Shaded] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 地区内幹線道路 | [Shaded] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| C区域 | 準備・解体・基盤整備工事 | [Shaded] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 建設工事 | スポーツ施設等 | [Shaded] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| 区域 | 工種/工事着工後月数 | 2期工事 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----|--------------|----------------------|----------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|--|--|--|
| | | 73 | 74 | 75 | 76 | 77 | 78 | 79 | 80 | 81 | 82 | 83 | 84 | 85 | 86 | 87 | 88 | 89 | 90 | 91 | 92 | 93 | 94 | | | |
| A区域 | 準備・解体・基盤整備工事 | [Shaded] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 建設工事 | 商業施設 | [Shaded] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 住宅 | [Shaded] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | エネルギー施設 | [Shaded] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 地区内幹線道路 | [Shaded] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| B区域 | 準備・解体・基盤整備工事 | [Shaded] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 建設工事 | エコステーション | [Shaded] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 複合業務施設 住宅、エネルギー施設 | [Shaded] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 地区内幹線道路 | [Shaded] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| C区域 | 準備・解体・基盤整備工事 | [Shaded] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 建設工事 | スポーツ施設等 | [Shaded] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

第4章 環境影響評価の概要

4-1 手続きの経緯

本事後調査計画書作成までの経緯は、表4-1-1に示すとおりである。

表4-1-1(1) 環境影響評価手続きの経緯

| 事 項 | 内 容 | |
|-------------------------------|------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|
| 方 法 書 | 提 出 年 月 日 | 平成25年3月22日 |
| | 縦 覧 (閲 覧) 期 間 | 平成25年4月2日から5月1日 |
| | 縦 覧 場 所 (閲 覧 場 所) | 名古屋市環境局地域環境対策部地域環境対策課、 16区役所、名古屋市環境学習センター (東邦ガス株式会社本社、東邦ガス株式会社生産計 画部港明・空見用地管理事務所) |
| | 縦 覧 者 数 (閲 覧 者 数) | 15名 (0名) |
| 方法書に対する 市民等の意見 | 提 出 期 間 | 平成25年4月2日から5月16日 |
| | 提 出 件 数 | 3件 |
| 方法書に対する 市長の意見 (方法意見書) | 縦 覧 期 間 | 平成25年7月3日から7月17日 |
| | 縦 覧 場 所 | 名古屋市環境局地域環境対策部地域環境対策課、 16区役所、名古屋市環境学習センター |
| | 縦 覧 者 数 | 2名 |
| 準 備 書 | 提 出 年 月 日 | 平成26年5月12日 |
| | 縦 覧 (閲 覧) 期 間 | 平成26年5月27日から6月25日 |
| | 縦 覧 場 所 (閲 覧 場 所) | 名古屋市環境局地域環境対策部地域環境対策課、 熱田区役所、港区役所、名古屋市環境学習センター、 港生涯学習センター (東邦ガス株式会社本社) |
| | 縦 覧 者 数 (閲 覧 者 数) | 12名 (0名) |
| | 説 明 会 | 開 催 日 |
| | 場 所 | 東邦ガス業務用ガス機器ショールーム |
| | 参 加 人 数 | 69名 |
| 準備書に対する 市民等の意見 | 提 出 期 間 | 平成26年5月27日から7月10日 |
| | 提 出 件 数 | 3件 |
| 見 解 書 | 提 出 年 月 日 | 平成26年8月26日 |
| | 縦 覧 期 間 | 平成26年9月4日から9月18日 |
| | 縦 覧 場 所 | 名古屋市環境局地域環境対策部地域環境対策課、 熱田区役所、港区役所、名古屋市環境学習センター、 港生涯学習センター |
| | 縦 覧 者 数 | 7名 |
| 公 聴 会 | 開 催 年 月 日 | 平成26年10月25日 |
| | 開 催 場 所 | 名古屋市立港楽小学校体育館 |
| | 陳 述 人 数 | 1名 |
| | 傍 聴 人 数 | 19名 |

注)「名古屋市環境影響評価条例」の一部が改正され、平成25年4月1日に施行されたが、本事業は、計画段階配慮の手続きについて、経過措置により適用されない。

表4-1-1(2) 環境影響評価手続きの経緯

| 事 項 | | 内 容 |
|---------|-----------|---------------------------------------------------------|
| 審 査 書 | 縦 覧 期 間 | 平成26年11月28日から12月12日 |
| | 縦 覧 場 所 | 名古屋市環境局地域環境対策部地域環境対策課、熱田区役所、港区役所、名古屋市環境学習センター、港生涯学習センター |
| | 縦 覧 者 数 | 3名 |
| 事業内容の変更 | 届 出 年 月 日 | 平成26年12月8日 |
| 評 価 書 | 提 出 年 月 日 | 平成27年1月27日 |
| | 縦 覧 期 間 | 平成27年2月5日から3月6日 |
| | 縦 覧 場 所 | 名古屋市環境局地域環境対策部地域環境対策課、熱田区役所、港区役所、名古屋市環境学習センター、港生涯学習センター |

注) 本事後調査計画書(工事中)は、評価書の縦覧期間中に名古屋市に提出したことから、評価書の縦覧者数は記載していない。

4-2 調査、予測、環境保全措置及び評価の概要

本事業の工事により、影響を受けると想定された各環境要素についての調査、予測、環境保全措置及び評価の概要は、表4-2-1に示すとおりである。

表4-2-1 調査、予測、環境保全措置及び評価の概要

| 環境要素 | 調 査 | 予 測 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|-------------|------------------|-----|------|-------|-----|------|-------|-----|------|-------|----------|-------------|--------------------------------|-----|-----|-------|-----|-----|-------|-----|-----|-------|
| 大 気 質 | <p>【解体工事による粉じん】</p> <p>既存資料調査によると、平成24年度の港陽における観測の結果、主風向は北西、年間平均風速は2.8 m/sである。</p> <p>事業予定地には、事務所、ゴルフ練習場、社宅等の現況施設があり、建物の最高高さは、約15mである。</p> | <p>【解体工事による粉じん】</p> <p>粉じんが飛散する条件である風力階級4以上の年間出現頻度は、C区域で3.9～5.7%、A区域で3.9～7.1%、B区域で3.9～8.5%であり、西北西～北西の風向の時に多く発生すると予測される。また、時期的には12月から5月の冬季から春季に多く発生すると予測される。</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | <p>【建設機械の稼働による大気汚染】</p> <p>既存資料調査によると、平成24年度の港陽における観測の結果、主風向は北西、年間平均風速は2.8 m/s、大気安定度の最多出現は中立(D)である。</p> <p>平成20～24年度の惟信高校における測定の結果、窒素酸化物濃度は減少傾向にあり、二酸化窒素濃度は横ばいで推移している。平成24年度における測定結果は、環境基準及び名古屋市の大気汚染に係る環境目標値ともに達成している。</p> <p>平成20～24年度の惟信高校における測定の結果、浮遊粒子状物質濃度は近年は減少もしくは横ばい傾向を示している。平成24年度における測定結果は、環境基準及び名古屋市の大気汚染に係る環境目標値ともに達成している。</p> | <p>【建設機械の稼働による大気汚染】</p> <p>1．二酸化窒素</p> <table border="1" data-bbox="874 1070 1385 1301"> <thead> <tr> <th>ピークとなる区域</th> <th>年平均値の寄与率(%)</th> <th>日平均値の年間98%値(ppm)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>C区域</td> <td>12.6</td> <td>0.038</td> </tr> <tr> <td>A区域</td> <td>15.0</td> <td>0.039</td> </tr> <tr> <td>B区域</td> <td>19.0</td> <td>0.040</td> </tr> </tbody> </table> <p>2．浮遊粒子状物質</p> <table border="1" data-bbox="874 1373 1385 1603"> <thead> <tr> <th>ピークとなる区域</th> <th>年平均値の寄与率(%)</th> <th>日平均値の2%除外値(mg/m³)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>C区域</td> <td>5.8</td> <td>0.058</td> </tr> <tr> <td>A区域</td> <td>5.8</td> <td>0.058</td> </tr> <tr> <td>B区域</td> <td>8.1</td> <td>0.058</td> </tr> </tbody> </table> | ピークとなる区域 | 年平均値の寄与率(%) | 日平均値の年間98%値(ppm) | C区域 | 12.6 | 0.038 | A区域 | 15.0 | 0.039 | B区域 | 19.0 | 0.040 | ピークとなる区域 | 年平均値の寄与率(%) | 日平均値の2%除外値(mg/m ³) | C区域 | 5.8 | 0.058 | A区域 | 5.8 | 0.058 | B区域 | 8.1 | 0.058 |
| ピークとなる区域 | 年平均値の寄与率(%) | 日平均値の年間98%値(ppm) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| C区域 | 12.6 | 0.038 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A区域 | 15.0 | 0.039 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| B区域 | 19.0 | 0.040 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ピークとなる区域 | 年平均値の寄与率(%) | 日平均値の2%除外値(mg/m ³) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| C区域 | 5.8 | 0.058 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A区域 | 5.8 | 0.058 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| B区域 | 8.1 | 0.058 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| 環境の保全のための措置 | 評 価 |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>【解体工事による粉じん】</p> <p>本事業の実施にあたっては、以下に示す環境の保全のための措置を講ずる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・工事を行っている区域の敷地境界上に、高さ3mの仮囲いを設置するとともに、必要に応じて防じんシートを設置する。 ・工事現場内では、工事の状況を勘案して散水を実施する。 ・工事用運搬車両のタイヤに付着した泥・土の飛散を防止するために、工事関係車両の出入口付近に水洗いを行う洗車設備を設置する。 ・工事関係車両の出入口付近に適宜清掃員を配置し、清掃に努める。 ・土砂の運搬作業では、必要に応じて、運搬車両に飛散防止シート掛け等を行う。 ・現地に周辺の住民等からの問い合わせに対する連絡の窓口を設け、適切かつ迅速に対応する。 | <p>【解体工事による粉じん】</p> <p>予測結果によると、粉じんの飛散が考えられる気象条件の年間出現頻度は、C区域で3.9～5.7%、A区域で3.9～7.1%、B区域で3.9～8.5%である。風向は西北西～北西、時期的には12月から5月の冬季から春季において多く発生すると予測される。</p> <p>本事業の実施においては、環境の保全のための措置を講ずることにより、周辺の環境に及ぼす影響の低減に努める。</p> |
| <p>【建設機械の稼働による大気汚染】</p> <p>1. 予測の前提とした措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・仮囲い（高さ3m）を設置する。 ・導入可能な二次排出ガス対策型の建設機械を使用する。 <p>2. その他の措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・建設機械の機種を選定に際しては、実行可能な範囲で最新の排出ガス対策型の機種を導入する。 ・工事の際は作業区域を十分考慮し、建設機械を適切に配置する。 ・不要な空ぶかしの防止に努める。 ・運搬車両のアイドリングについて、作業時及びやむを得ない場合以外は、停止する。 ・建設機械の効率的な運用に努めるとともに、十分な点検・整備により、性能の維持に努める。 ・建設機械（ディーゼルエンジン仕様）に使用する燃料は、日本工業規格（JIS）に適合するものを使用する。 | <p>【建設機械の稼働による大気汚染】</p> <p>予測結果によると、導入可能な二次排出ガス対策型の建設機械を使用した場合には、全て排出ガス未対策型を使用した場合と比較して、二酸化窒素で約38.8～59.3%、浮遊粒子状物質で約40.0～53.1%削減されることから、周辺の環境に及ぼす影響は低減されるものと判断する。</p> <p>大気汚染に係る環境基準及び名古屋市の大気汚染に係る環境目標値との対比を行った結果、二酸化窒素濃度の日平均値の年間98%値は、環境基準の値及び環境目標値を満たしている。浮遊粒子状物質濃度の日平均値の2%除外値は、環境基準の値及び環境目標値ともに下回る。</p> <p>本事業の実施においては、環境の保全のための措置を講ずることにより、周辺の環境に及ぼす影響のさらなる低減に努める。</p> |

| 環境要素 | 調 査 | 予 測 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|-------------|--|-----------|-----|-----|-----------|-----------|--------|-----------|-----------|-----|-----------|-----------|----------|------------------|--|-----------|-----|-----|-------------|-------------|--------|-------------|-------------|-----|-------------|-------------|----------|-------------|--|-----------|-----|-----|-----------|-----------|--------|-----------|-----------|-----|-----------|-----------|----------|--------------------------------|--|-----------|-----|-----|-------|-------------|--------|-------|-------------|-----|-------|-------|
| 大 気 質 | <p>【工事関係車両の走行による大気汚染】 既存資料調査は【解体工事による粉じん】及び【建設機械の稼働による大気汚染】参照。 現地調査によると、自動車交通量の合計は、No.6を除き、平日の方が休日よりも多い傾向を示していた。</p> | <p>【工事関係車両の走行による大気汚染】</p> <p>1．二酸化窒素</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">ピークとなる区域</th> <th colspan="2">年平均値の寄与率(%)</th> </tr> <tr> <th>工事関係車両の走行</th> <th>重 合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>C区域</td> <td>0.00～1.71</td> <td>0.39～5.11</td> </tr> <tr> <td>A及びB区域</td> <td>0.00～1.32</td> <td>0.06～4.44</td> </tr> <tr> <td>B区域</td> <td>0.06～0.47</td> <td>0.50～4.58</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">ピークとなる区域</th> <th colspan="2">日平均値の年間98%値(ppm)</th> </tr> <tr> <th>工事関係車両の走行</th> <th>重 合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>C区域</td> <td>0.035～0.039</td> <td>0.036～0.039</td> </tr> <tr> <td>A及びB区域</td> <td>0.035～0.039</td> <td>0.036～0.039</td> </tr> <tr> <td>B区域</td> <td>0.036～0.037</td> <td>0.036～0.037</td> </tr> </tbody> </table> <p>2．浮遊粒子状物質</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">ピークとなる区域</th> <th colspan="2">年平均値の寄与率(%)</th> </tr> <tr> <th>工事関係車両の走行</th> <th>重 合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>C区域</td> <td>0.00～0.13</td> <td>0.04～2.04</td> </tr> <tr> <td>A及びB区域</td> <td>0.00～0.17</td> <td>0.00～1.33</td> </tr> <tr> <td>B区域</td> <td>0.00～0.04</td> <td>0.04～0.46</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">ピークとなる区域</th> <th colspan="2">日平均値の2%除外値(mg/m³)</th> </tr> <tr> <th>工事関係車両の走行</th> <th>重 合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>C区域</td> <td>0.056</td> <td>0.056～0.057</td> </tr> <tr> <td>A及びB区域</td> <td>0.056</td> <td>0.056～0.057</td> </tr> <tr> <td>B区域</td> <td>0.056</td> <td>0.056</td> </tr> </tbody> </table> | ピークとなる区域 | 年平均値の寄与率(%) | | 工事関係車両の走行 | 重 合 | C区域 | 0.00～1.71 | 0.39～5.11 | A及びB区域 | 0.00～1.32 | 0.06～4.44 | B区域 | 0.06～0.47 | 0.50～4.58 | ピークとなる区域 | 日平均値の年間98%値(ppm) | | 工事関係車両の走行 | 重 合 | C区域 | 0.035～0.039 | 0.036～0.039 | A及びB区域 | 0.035～0.039 | 0.036～0.039 | B区域 | 0.036～0.037 | 0.036～0.037 | ピークとなる区域 | 年平均値の寄与率(%) | | 工事関係車両の走行 | 重 合 | C区域 | 0.00～0.13 | 0.04～2.04 | A及びB区域 | 0.00～0.17 | 0.00～1.33 | B区域 | 0.00～0.04 | 0.04～0.46 | ピークとなる区域 | 日平均値の2%除外値(mg/m ³) | | 工事関係車両の走行 | 重 合 | C区域 | 0.056 | 0.056～0.057 | A及びB区域 | 0.056 | 0.056～0.057 | B区域 | 0.056 | 0.056 |
| ピークとなる区域 | 年平均値の寄与率(%) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 工事関係車両の走行 | 重 合 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| C区域 | 0.00～1.71 | 0.39～5.11 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A及びB区域 | 0.00～1.32 | 0.06～4.44 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| B区域 | 0.06～0.47 | 0.50～4.58 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ピークとなる区域 | 日平均値の年間98%値(ppm) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 工事関係車両の走行 | 重 合 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| C区域 | 0.035～0.039 | 0.036～0.039 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A及びB区域 | 0.035～0.039 | 0.036～0.039 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| B区域 | 0.036～0.037 | 0.036～0.037 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ピークとなる区域 | 年平均値の寄与率(%) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 工事関係車両の走行 | 重 合 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| C区域 | 0.00～0.13 | 0.04～2.04 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A及びB区域 | 0.00～0.17 | 0.00～1.33 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| B区域 | 0.00～0.04 | 0.04～0.46 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ピークとなる区域 | 日平均値の2%除外値(mg/m ³) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 工事関係車両の走行 | 重 合 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| C区域 | 0.056 | 0.056～0.057 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A及びB区域 | 0.056 | 0.056～0.057 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| B区域 | 0.056 | 0.056 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| 環境の保全のための措置 | 評 価 |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>【工事関係車両の走行による大気汚染】</p> <p>本事業の実施にあたっては、以下に示す環境の保全のための措置を講ずる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・土砂、資材等の搬出入については、積載量に応じた適正な車種の選定による運搬の効率化を推進することにより、さらに工事関係車両の走行台数を減らすよう努める。 ・工事関係の通勤者には、できる限り公共交通機関の利用や自動車の相乗りを指導し、通勤に使用する車両の走行台数を減らすよう努める。 ・工事関係車両については、十分な点検・整備を行い、急発進や急加速を避けるなど、適正な走行に努める。 ・アイドリングストップの遵守を指導、徹底させる。 ・工事関係車両については、「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）に基づく対応を極力実施する。 ・A区域の工事において、事業予定地北側道路から出入りする工事関係車両については、今後工事施行者決定後、詳細な工事計画を立案し、事業予定地東側からの出入りも視野に入れ、北側道路を走行する工事関係車両台数を減らすよう努める。また、工事の詳細が決まり次第、周辺の方々へは工事計画の内容を説明する。さらに、工事中には、現地に問い合わせの窓口を設け、周辺住民の皆様からの問い合わせ、意見に対して、適切かつ迅速に対応する。 | <p>【工事関係車両の走行による大気汚染】</p> <p>予測結果によると、工事関係車両の走行に起因する二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の寄与率は、二酸化窒素0.00～1.71%、浮遊粒子状物質0.00～0.17%であり、大気汚染に係る環境基準及び名古屋市の大気汚染に係る環境目標値との対比を行った結果、工事関係車両の走行については、二酸化窒素濃度の日平均値の年間98%値及び浮遊粒子状物質濃度の日平均値の2%除外値とともに、全予測地点で環境基準の値及び環境目標値を下回る。</p> <p>また、重合についても、二酸化窒素濃度の日平均値の年間98%値及び浮遊粒子状物質濃度の日平均値の2%除外値とともに、全予測地点で環境基準の値及び環境目標値を下回る。</p> <p>本事業の実施においては、環境の保全のための措置を講ずることにより、周辺の環境に及ぼす影響の低減に努める。</p> |

| 環境要素 | 調 査 | 予 測 |
|------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 騒 音 | <p>【建設機械の稼働による騒音】</p> <p>既存資料調査によると、事業予定地周辺における環境騒音の等価騒音レベル(L_{Aeq})は、昼間48～63dB、夜間38～55dBであり、一部の地点において環境基準を達成していない。</p> <p>現地調査によると、環境騒音の等価騒音レベル(L_{Aeq})は、平日で昼間45～49dB、夜間39～47dB、休日で昼間40～47dB、夜間36～45dBであり、環境基準を達成していた。</p> | <p>【建設機械の稼働による騒音】</p> <p>建設機械の稼働による騒音レベル(地上1.2m)は、C区域56～63dB(A)、A区域65～66dB(A)、B区域62～63dB(A)と予測される。</p> <p>また、高さ別(地上1.2～45mを検討)の予測結果の範囲は、各区域における予測ケース毎に以下のとおりである。</p> <p><1期工事：C区域></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ケース (解体・建設工事): 56～69dB(A) ・ケース (建設工事): 63～77dB(A) <p><1期工事：A区域></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ケース (解体・建設工事): 66～82dB(A) ・ケース (建設工事): 65～76dB(A) <p><2期工事：B区域></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ケース (解体・建設工事): 62～73dB(A) ・ケース (建設工事): 63～76dB(A) |

| 環境の保全のための措置 | 評 価 |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>【建設機械の稼働による騒音】</p> <p>1. 予測の前提とした措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・仮囲い（高さ3m）を設置する。 ・導入可能な低騒音型の建設機械を使用する。 <p>2. その他の措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・工事の際は作業区域を十分考慮し、建設機械を適切に配置する。 ・建設機械及び運搬車両のアイドリングについて、作業時及びやむを得ない場合以外は、停止する。 ・建設機械の使用に際しては、負荷を小さくするよう心がけるとともに、十分な点検・整備により、性能の維持に努める。 ・各機械が同時に稼働する時間を合理的な範囲で短くするように、施工計画を立案する。 ・工事の際には、衝撃音の発生を防止するよう努める。 | <p>【建設機械の稼働による騒音】</p> <p>予測結果によると、C区域のケース、A区域のケース及びB区域のケースについては、導入可能な低騒音型の建設機械を使用した場合には、全て低騒音型ではない場合と比較して、2.3～13.2dB低くなることから、周辺的环境に及ぼす影響は低減されるものと判断する。</p> <p>低騒音型の建設機械を使用することにより、建設機械の稼働による騒音レベルは、「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伴う騒音の規制に関する基準値を下回る。</p> <p>本事業の実施にあたっては、環境の保全のための措置を講ずることにより、周辺的环境に及ぼす影響のさらなる低減に努める。</p> |

| 環境要素 | 調 査 | 予 測 |
|------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 騒 音 | <p>【工事関係車両の走行による騒音】</p> <p>既存資料調査によると、事業予定地周辺における道路交通騒音の等価騒音レベル(L_{Aeq})は、昼間67～71dB、夜間60～66dBであり、一部の地点において環境基準を達成していない。</p> <p>現地調査によると、道路交通騒音の等価騒音レベル(L_{Aeq})は、平日で昼間49～71dB、夜間43～66dB、休日で昼間48～70dB、夜間42～66dBであった。平日ではNo.1、No.2、No.10及びNo.11地点、休日ではNo.2、No.10及びNo.11地点において、環境基準を達成していない時間帯がみられた。</p> | <p>【工事関係車両の走行による騒音】</p> <p>1．1期工事：C区域のピーク時期</p> <p>工事関係車両の走行による昼間の等価騒音レベル(L_{Aeq})は、平日で55～71dB、休日で55～70dBと予測される。また、工事関係車両の走行による増加分は、平日で0～6dB、休日で0～7dBと予測される。</p> <p>2．1期工事：A及びB区域のピーク時期</p> <p>工事関係車両の走行による昼間の等価騒音レベル(L_{Aeq})は、平日で52～71dB、休日で52～70dBと予測される。また、工事関係車両の走行による増加分は、平日で0～3dB、休日で0～4dBと予測される。</p> <p>3．2期工事：B区域のピーク時期</p> <p>工事関係車両の走行による昼間の等価騒音レベル(L_{Aeq})は、平日で65～71dB、休日で63～71dBと予測される。また、工事関係車両の走行による増加分は、平日で0～2dB、休日で0～2dBと予測される。</p> |

| 環境の保全のための措置 | 評 価 |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>【工事関係車両の走行による騒音】</p> <p>本事業の実施にあたっては、以下に示す環境の保全のための措置を講ずる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・土砂、資材等の搬出入については、積載量に応じた適正な車種の選定による運搬の効率化を推進することにより、さらに工事関係車両の走行台数を減らすよう努める。 ・工事関係の通勤者には、できる限り公共交通機関の利用や自動車の相乗りを指導し、通勤に使用する車両の走行台数を減らすよう努める。 ・工事関係車両については、十分な点検・整備を行い、急発進や急加速を避けるなど、適正な走行に努める。 ・アイドリングストップの遵守を指導、徹底させる。 ・工事関係車両の走行は、短時間に工事関係車両が集中しないように、適切な配車計画を立案する。 ・A区域の工事において、事業予定地北側道路から出入りする工事関係車両については、今後工事施行者決定後、詳細な工事計画を立案し、事業予定地東側からの出入りも視野に入れ、北側道路を走行する工事関係車両台数を減らすよう努める。また、工事の詳細が決まり次第、周辺の方々へは工事計画の内容を説明する。さらに、工事中には、現地に問い合わせの窓口を設け、周辺住民の皆様からの問い合わせ、意見に対して、適切かつ迅速に対応する。 ・1期工事C区域のピーク時期の休日のNo.10、2期工事のB区域ピーク時期のNo.1においては、工事関連車両の走行により工事中予測値が環境基準の値をわずかに上回るようになることから、今後、走行台数の抑制や走行ルート分散化などにより、周辺環境の改善を図るよう努める。 | <p>【工事関係車両の走行による騒音】</p> <p>予測結果によると、1期工事のC区域のピーク時期では、平日の4断面、休日の3断面において、工事中の予測値が環境基準値を超えるが、休日の1断面を除いて背景予測値からの増加はなく、その他の地点は環境基準の値以下である。1期工事のA及びB区域のピーク時期では、平日の3断面、休日の1断面において工事中の予測値が環境基準値を超えるが、休日の1断面を除いて背景予測値からの増加はなく、その他の地点は環境基準の値以下である。2期工事のB区域のピーク時期では、平日及び休日の3断面において工事中の予測値が環境基準値を超えるが、休日の1断面を除いて背景予測値からの増加はなく、その他の地点は環境基準の値以下である。</p> <p>また、工事関係車両による増加分が2dB以上ある地点においては環境基準を下回り、環境基準を上回る地点における工事関係車両による増加分は1dB程度である。</p> <p>本事業の実施にあたっては、環境の保全のための措置を講ずることにより、周辺の環境に及ぼす影響の低減に努める。</p> |

| 環境要素 | 調 査 | 予 測 |
|------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 振 動 | <p>【建設機械の稼働による振動】</p> <p>現地調査によると、環境振動の振動レベル (L_{10}) の平均値は、平日で昼間33～36dB、夜間30未満～32dB、休日で昼間30未満～30dB、夜間30未満～30dBであった。</p> | <p>【建設機械の稼働による振動】</p> <p>建設機械による振動レベルの最大値は、60～67dBと予測される。各区域における予測ケース毎の値は、以下のとおりである。</p> <p>1．1期工事：C区域</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ケース（解体・建設工事）：67dB <p>2．1期工事：A区域）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ケース（解体・建設工事）：60dB ・ケース（建設工事）：66dB <p>3．2期工事：B区域</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ケース（解体・建設工事）：66dB |
| | <p>【工事関係車両の走行による振動】</p> <p>既存資料によると、事業予定地周辺における道路交通振動の昼間の振動レベル (L_{10}) は、41～54dBである。</p> <p>現地調査によると、道路交通振動の振動レベル (L_{10}) の1時間毎の数値の最大値は、平日で昼間34～55dB、夜間33～53dB、休日で昼間32～47dB、夜間31～51dBであり、要請限度を下回っていた。</p> | <p>【工事関係車両の走行による振動】</p> <p>1．1期工事：C区域のピーク時期</p> <p>道路交通振動の振動レベル (L_{10}) の最大値は、平日で37～55dB、休日で35～50dBと予測される。また、工事関係車両の走行による増加分の最大値は、平日で0.1～10.0dB、休日で0.1～10.1dBと予測される。</p> <p>2．1期工事：A及びB区域のピーク時期</p> <p>道路交通振動の振動レベル (L_{10}) の最大値は、平日で41～55dB、休日で37～50dBと予測される。また、工事関係車両の走行による増加分の最大値は、平日で0.1～6.8dB、休日で0.2～7.7dBと予測される。</p> <p>3．2期工事：B区域のピーク時期</p> <p>道路交通振動の振動レベル (L_{10}) の最大値は、平日で45～55dB、休日で39～50dBと予測される。また、工事関係車両の走行による増加分の最大値は、平日で0.1～0.9dB、休日で0.1～3.1dBと予測される。</p> |

| 環境の保全のための措置 | 評 価 |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>【建設機械の稼働による振動】</p> <p>本事業の実施にあたっては、以下に示す環境の保全のための措置を講ずる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 工事の際は作業区域を十分考慮し、建設機械を適切に配置する。 ・ 建設機械の使用に際しては、できる限り負荷を小さくするよう心がけるとともに、十分な点検・整備により、性能の維持に努める。 ・ 各機械が同時に稼働する時間を合理的な範囲で短くするように、施工計画を立案する。 ・ 工事に際しては、可能な範囲で低振動型の建設機械を導入する。 ・ 工事の実施にあたっては、「振動規制法」及び「名古屋市環境保全条例」に基づく特定建設作業に伴う振動の規制に関する基準値とは別に、事業予定地周辺の事務所等に対しては、一般に人体が振動を感じ始める評価の目安の一つとして、閾値55dBにも配慮する。 | <p>【建設機械の稼働による振動】</p> <p>予測結果によると、建設機械の稼働による振動レベルは最大値で60～67dBとなり、建設機械の稼働による振動レベルは、「振動規制法」及び「名古屋市環境保全条例」に基づく特定建設作業に伴う振動の規制に関する基準値を下回る。</p> <p>また、一般に人体が振動を感じ始める評価の目安の一つの閾値55dBを上回るのは、事業予定地敷地境界近傍に限られることから、周辺の環境に及ぼす影響は小さいと判断する。なお、本事業の実施にあたっては、環境の保全のための措置を講ずることにより、周辺の環境に及ぼす影響の低減に努める。</p> |
| <p>【工事関係車両の走行による振動】</p> <p>1．予測の前提とした措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 工事関係車両の走行は、短時間に工事関係車両が集中しないように、適切な配車計画を立てる。 <p>2．その他の措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 土砂、資材等の搬出入については、積載量に応じた適正な車種の選定による運搬の効率化を推進することにより、さらに工事関係車両の走行台数を減らすよう努める。 ・ 工事関係の通勤者には、できる限り公共交通機関の利用や自動車の相乗りを指導し、通勤に使用する車両の走行台数を減らすよう努める。 ・ A区域の工事において、事業予定地北側道路から出入りする工事関係車両については、今後工事施行者決定後、詳細な工事計画を立案し、事業予定地東側からの出入りも視野に入れ、北側道路を走行する工事関係車両台数を減らすよう努める。また、工事の詳細が決まり次第、周辺の方々へは工事計画の内容を説明する。さらに、工事中には、現地に問い合わせの窓口を設け、周辺住民の皆様からの問い合わせ、意見に対して、適切かつ迅速に対応する。 ・ 事業予定地北側道路については、工事関係車両の徐行に努める。 ・ 振動レベルについては、一般に人体が振動を感じ始める評価の目安の一つとして、閾値55dBにも配慮する。 | <p>【工事関係車両の走行による振動】</p> <p>予測結果によると、予測の前提とした措置を講ずることにより、工事中の予測値は30～55dBとなり、工事関係車両の走行による振動レベル(L₁₀)は、「振動規制法」に基づく要請限度を下回る。また、工事関係車両の走行による背景予測値からの増加分は、全予測地点で0.0～10.1dB程度で、10.0～10.1dB程度増加するNo.12における工事中の予測値は42～44dBであり、一般に人体が振動を感じ始める評価の目安の一つである閾値55dB以下であることから、周辺の環境に及ぼす影響は小さいと判断する。</p> <p>なお、1断面については、工業専用地域であることから、要請限度は適用されない。</p> <p>本事業の実施にあたっては、土砂、資材等の搬出入の効率化により、さらに工事関係車両の走行台数を減らす等の環境の保全のための措置を講ずることにより、周辺の環境に及ぼす影響の低減に努める。</p> |

| 環境要素 | 調 査 | 予 測 |
|-------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 水質・底質 | <p>【工事中】</p> <p>既存資料調査によると、事業予定地周辺河川における水質は、pH7.3～8.3、SS6～11mg/ であり、カドミウム、鉛、砒素、総水銀及びベンゼンは定量下限値未満である。</p> | <p>【工事中】</p> <p>雨水及び湧水による排水は、管理濃度を遵守し排出することから、1期工事及び2期工事ともに、工事期間中の排水濃度は、以下のとおりと予測される。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ pH：5.8～8.6程度 ・ カドミウム濃度：0.1mg/ 以下 ・ 鉛濃度：0.1mg/ 以下 ・ 砒素濃度：0.1mg/ 以下 ・ 総水銀濃度：0.005mg/ 以下 ・ ベンゼン濃度：0.1mg/ 以下 <p>また、沈砂設備出口におけるSS濃度は154mg/ 、汚濁負荷量は11.3～31.7kg/hと予測される。</p> <p>現地盤面からの掘削深さをできる限り少なくすること、止水性の高い山留め壁を不透水層まで構築することなどにより、湧水量を極力減らすことで、港北運河への排水量は低減されると予測される。</p> |

| 環境の保全のための措置 | 評 価 |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>【工事中】</p> <p>1. 予測の前提とした措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・工事中に発生する濁水は、事業予定地内に沈砂設備を設置し、適切に処理した後、既設の雨水排水管を経て港北運河へ放流する。 ・沈砂設備は、洪水調整容量の算定に基づき必要容量を設け、位置、設置数は、施工計画にあわせて、工事施工の障害とならない場所、維持管理が容易な場所などを検討して選定する。 ・事業予定地内で発生する掘削土は、盛土として極力再利用することにより、現地盤面からの掘削深さを最小限とする。 ・掘削範囲は必要に応じて山留壁で止水し、湧水量を低減する。 ・工事排水の濁度及びpHについて、定期的に簡易測定により監視する。 ・基準不適合土壌に起因する排水の基準不適合について、定期的に監視することにより基準不適合の有無を確認する。基準不適合が確認された場合は基準不適合の状況に応じた水処理装置を設置し、適切に処理した後、放流する。 <p>2. その他の措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・沈砂設備に堆積する土砂を定期的に除去するなど、濁りの除去効果が低下しないよう維持管理を行う。 ・土工箇所は、速やかに転圧等を行うことにより、降雨による土砂等の流出を防止する。 ・集中的な降雨時には、大量の土砂を移動させない。 ・土工事が終了した地表面は、裸地のまま放置する期間を短くするよう配慮する。 ・コンクリートミキサー車の洗浄水は、場外運搬処分する。 | <p>【工事中】</p> <p>予測結果によると、適切な沈砂設備の設置、排水の適切な管理を行うことで、pH及びSS濃度は、「水質汚濁関係ハンドブック」(名古屋市, 2012年)に示す建設工事における排水対策の目安値以下、また、カドミウム、鉛、砒素、総水銀及びベンゼンは、「水質汚濁防止法」の特定施設に係る排水基準値以下となることから、港北運河の水質・底質に及ぼす影響はほとんどないものと判断する。</p> <p>また、現地盤面からの掘削深さをできる限り少なくすること、止水性の高い山留め壁を不透水層(透水係数:3.0×10^{-6}cm/s程度)まで構築することなどにより湧水量を極力減らすことにより、港北運河への排水量は低減されるものと判断する。</p> <p>本事業の実施にあたっては、環境の保全のための措置を講ずることにより、港北運河の水質・底質に及ぼす影響のさらなる低減に努める。</p> |

| 環境要素 | 調 査 | 予 測 |
|------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 地下水 | <p>既存資料調査によると、事業予定地周辺における地下水（周辺の井戸）は、全シアン、鉛、砒素及びベンゼンともに検出限界未満であった。</p> <p>事業予定地内において、平成24年1月～平成25年10月の約2年間、基準不適合が確認された区域の代表地点において、土壌・地下水浄化対策の地下水モニタリング調査を実施した結果、基準適合が確認されている。</p> <p>事業予定地内の地下水位はGL-1.8～-1.0m程度である。</p> | <p>基準不適合土壌の残置が確認されているA及びB区域掘削工事において、現地盤面からの掘削深さは、アンダーパス部を除いて1.5m程度であり、基準不適合土壌が残置する範囲の掘削は限られ、またアンダーパス部の掘削範囲においては、基準不適合土壌の残置はほとんどない。一方、地下水位は現地盤面から-1.8～-1.0m程度であるが、現地盤面から-1.0m以上掘削する範囲では、透水係数が3.0×10^{-6} cm/sのシルト層まで山留壁を根入れするなど、湧出水の発生を抑制する工法を採用することから、掘削に伴う基準不適合土壌による地下水への影響はほとんどないと予測される。</p> <p>また、杭工事においては、基準不適合土壌が残置する範囲は、関係機関と協議し、適正な工法を採用するとともに、鋼矢板で囲い込んだ範囲は「土壌汚染対策法に基づく調査及び措置に関するガイドライン（改訂第2版）」（環境省水・大気環境局土壌環境課，平成24年）に準じた汚染を拡散させない工法を採用することから、掘削に伴う基準不適合土壌による地下水への影響はほとんどないと予測される。</p> <p>なお、A区域の南東側に一部未調査範囲が存在するが、当該範囲は貯炭場として利用されていた場所であり、既存調査における同様の地歴での調査結果を参考にすると、仮に基準不適合土壌が確認された場合においても、確認される物質は自然由来と考えられる物質と想定され、調査済範囲と同様の対応を行うことで掘削等の土工による地下水汚染はほとんどないと予測される。</p> |

| 環境の保全のための措置 | 評 価 |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>【工事中】</p> <p>1. 予測の前提とした措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業予定地内の地下水は、対策工事終了後、基準適合を確認している。 ・事業予定地内で発生する掘削土は、盛土として極力再利用することにより、現地盤面からの掘削深さ、基準不適合土壌の残置する範囲の掘削を最小限とする。 ・掘削範囲は必要に応じて山留壁で止水してから掘削する。 ・鋼矢板で囲い込んだ範囲内及び鋼矢板周辺における施工にあたっては、汚染土壌の拡散や汚染物質の地下水への溶出がないよう「土壌汚染対策法に基づく調査及び措置に関するガイドライン（改訂第2版）」（環境省水・大気環境局土壌環境課，平成24年）に準じた工法を採用する。 <p>2. その他の措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・基準不適合範囲の掘削土は、原則、同基準不適合土壌が確認されている範囲に盛土し、基準不適合土壌の分布範囲を最小限とする。 ・基準不適合土壌を仮置きする際は、状況に応じて敷きシートや飛散防止シートの敷設等を行う。 ・掘削土等の再利用にあたっては土壌汚染対策を考慮した適切な計画となるよう関係機関と十分に協議、調整を行う。 ・「名古屋市環境保全条例」に従い、揚水機の吐出口の断面積が78cm²を超える設備を用いて、湧出水を伴う掘削工事を施工しようとする場合、名古屋市長に關係事項を届け出るとともに、同条例を遵守する。 | <p>【工事中】</p> <p>予測結果によると、本事業の工事にあたっては現地盤面からの掘削深さを最小限とし、基準不適合土壌の残置する範囲の掘削を極力減らすこと、必要に応じて山留壁で止水してから掘削することなどの予測の前提とした措置を講ずることにより、基準不適合土壌による地下水への影響はほとんどないと判断する。</p> <p>本事業の実施にあたっては、環境の保全のための措置を講ずることにより、周辺の環境に及ぼす影響のさらなる低減に努める。</p> |

| 環境要素 | 調 査 | 予 測 |
|------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 土 壌 | <p>事業予定地は、東邦ガス株式会社港明用地（旧港明工場）（A及びB区域）、東邦不動産株式会社河口用地（旧東邦理化港工場）（C区域）等である。旧港明工場は、昭和15年から平成10年まで石炭を主原料とする都市ガス製造工場として操業していた。また、旧東邦理化港工場は、平成18年まで主に石油化学製品の製造を行っていた。</p> <p>A及びB区域は、「名古屋市土壤汚染対策指導要綱」、C区域は、「名古屋市環境保全条例」に基づくとともに、「名古屋市土壤及び地下水汚染対策検討委員会」の助言を受けて、土壤、地下水の調査、並びに浄化対策を進め、すべての区域において、平成24年2月までに対策工事を終了した。</p> <p>なお、A及びB区域の一部には、封じ込め対策を行ったベンゼン及び自然由来と考えられる鉛、砒素等の基準不適合土壤が残置しているが、対策工事終了以降、対策効果を確認するための地下水モニタリング調査を実施しており、これまで基準適合を確認している。一方、C区域には基準不適合土壤の残置はなく、地下水モニタリング調査の結果についてもA及びB区域同様に、基準適合を確認している。</p> <p>また、A区域には現況施設の立地による未調査エリアがあるが、今後、現況施設の解体と合わせて調査を行い、基準不適合土壤が確認された場合は、一部の基準不適合土壤の残置エリアと同様に、「土壤汚染対策法」及び「名古屋市環境保全条例」に基づき、適正な対応を行う。</p> | <p>基準不適合土壤の残置が確認されているA及びB区域掘削工事において、現地盤面からの掘削深さは、アンダーパス部を除いて1.5m程度であり、基準不適合土壤が残置する範囲の掘削は限られ、またアンダーパス部の掘削範囲においては、基準不適合土壤の残置はほとんどないことから、基準不適合土壤の飛散はほとんどないと予測される。</p> <p>また、自然由来と考えられる基準不適合土壤が含まれる可能性がある土壤を仮置きする際には、飛散防止シートの敷設等を行って周辺地域への飛散を防止し、工事中の表層土壤については、基準不適合土壤が表面に出ないように、鉄板などで被覆するなどの対応を行う。</p> <p>なお、未調査範囲は「土壤汚染対策法」などに基づき適正な調査を行い、基準不適合土壤が確認された場合は、調査済範囲と同様の対応を行う。未調査範囲は、貯炭場として利用されていた場所であり、既存調査における同様の地歴での調査結果を参考にすると、仮に基準不適合土壤が確認された場合においても、確認される物質は自然由来と考えられる物質と想定される。</p> |

| 環境の保全のための措置 | 評 価 |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>1. 予測の前提とした措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鋼矢板で囲い込んだ範囲以外の掘削土はできる限り盛土材として再利用するなど、場外へ搬出する土量を極力少なくする。杭汚泥については、今後関係機関と協議を行い、適正に場外処分を行う。 ・鋼矢板で囲い込んだ範囲内及び鋼矢板周辺における施工にあたっては、汚染土壌の拡散や汚染物質の地下水への溶出がないよう適切な工法を採用する。 ・自然由来と考えられる基準不適合土壌が含まれる可能性がある土壌を仮置きする際には、飛散防止シートの敷設等を行い飛散を防止する。 ・基準不適合土壌を場外処分を行うにあたっては、関係機関と協議し、適正に処分を行う。 ・未調査範囲においては、現況施設の解体と合わせて「土壌汚染対策法」等に基づき適切な調査を行う。 ・工事中の表層土壌については、基準不適合土壌が表面に出ないように、鉄板などで被覆するなどの対応を速やかに行う。 <p>2. その他の措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・沈砂槽に堆積する汚泥は基準不適合の有無を確認し、場外で適切に処理・処分するにあたっては、運搬時等に周辺に飛散しないように適切に管理を行う。 ・タイヤ洗浄装置を設け、基準不適合土壌が事業予定地外へ飛散することを防止する。 ・工事に際しては、必要に応じて散水を行い、土壌の飛散を防止する。 ・掘削土等の再利用にあたっては土壌汚染対策を考慮した適切な計画となるよう関係機関と十分に協議、調整を行う。 ・供用時の仕上げ表層については、基準不適合土壌の直接摂取のリスクの観点から、舗装(厚さ10cm以上のコンクリート、もしくは厚さ3cm以上のアスファルト等により覆うなど)や盛土(先ず砂利その他の土壌以外のものでも覆い、厚さ50cm以上の基準不適合土壌以外の土壌により覆うなど)の措置を行う。 | <p>予測結果によると、基準不適合土壌が残置する範囲の掘削は限られることから、周辺環境への掘削等の土工による基準不適合土壌の飛散はほとんどないと判断する。</p> <p>なお、掘削土は、関係機関と協議を行い極力事業予定地内で利用していくことにより、事業予定地外への搬出土壌量を極力低減する。また、タイヤ洗浄装置の設置や必要に応じた散水を行うなど土壌の管理を適切に行うことで、基準不適合土壌の飛散の影響は低減に努める。</p> |

| 環境要素 | 調 査 | 予 測 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------|-----------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|-----|-----------|---------|-------|------|-----|-----|------|------|------|------|-----------|------|-----|---------|-----|-----|-----|-----|-----|----|-----|-----------|---------|----------|------|--------|---------|------|----|-----|-----------|----|----------------------|-----|-----|----------------------|------|------|-------|-----|----|-----|-----------|---------|----------|------|-----|------|------|------|---------|------|-----------|-------|-----|---------|------|-----|-----|------|-----|----|-----|-----------|---------|----------|------|--------|----------|------|----|-----|-----------|----|-----------------------|---|-----|-----------------------|---|------|---------|-------------|
| 廃棄物等 | | <p>【工事中】</p> <p>1．1期工事：C区域</p> <p>・現況施設解体工事</p> <table border="1" data-bbox="874 398 1383 667"> <thead> <tr> <th>種類</th> <th>発生量</th> <th>再資源化率 (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>コンクリート塊</td> <td>約125t</td> <td>約100</td> </tr> <tr> <td>木くず</td> <td>約5t</td> <td>約100</td> </tr> <tr> <td>金属くず</td> <td>約50t</td> <td>約100</td> </tr> <tr> <td>ガラス・陶磁器くず</td> <td>約23t</td> <td>約50</td> </tr> <tr> <td>廃プラスチック</td> <td>約5t</td> <td>約30</td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>約2t</td> <td>約30</td> </tr> </tbody> </table> <p>・地表面舗装部除去工事</p> <table border="1" data-bbox="874 739 1383 873"> <thead> <tr> <th>種類</th> <th>発生量</th> <th>再資源化率 (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>コンクリート塊</td> <td>約37,250t</td> <td>約100</td> </tr> <tr> <td>アスファルト</td> <td>約1,788t</td> <td>約100</td> </tr> </tbody> </table> <p>・熱源施設・新施設等建設工事</p> <table border="1" data-bbox="874 945 1383 1115"> <thead> <tr> <th>種類</th> <th>発生量</th> <th>再資源化率 (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>汚泥</td> <td>約8,708m³</td> <td>約50</td> </tr> <tr> <td>掘削土</td> <td>約3,804m³</td> <td>約100</td> </tr> <tr> <td>建設廃材</td> <td>約659t</td> <td>約80</td> </tr> </tbody> </table> <p>2．1期工事：A区域</p> <p>・現況施設解体工事</p> <table border="1" data-bbox="874 1227 1383 1496"> <thead> <tr> <th>種類</th> <th>発生量</th> <th>再資源化率 (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>コンクリート塊</td> <td>約45,400t</td> <td>約100</td> </tr> <tr> <td>木くず</td> <td>約17t</td> <td>約100</td> </tr> <tr> <td>金属くず</td> <td>約1,121t</td> <td>約100</td> </tr> <tr> <td>ガラス・陶磁器くず</td> <td>約154t</td> <td>約50</td> </tr> <tr> <td>廃プラスチック</td> <td>約33t</td> <td>約30</td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>約94t</td> <td>約30</td> </tr> </tbody> </table> <p>・地表面舗装部除去工事</p> <table border="1" data-bbox="874 1568 1383 1702"> <thead> <tr> <th>種類</th> <th>発生量</th> <th>再資源化率 (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>コンクリート塊</td> <td>約13,250t</td> <td>約100</td> </tr> <tr> <td>アスファルト</td> <td>約11,796t</td> <td>約100</td> </tr> </tbody> </table> <p>・熱源施設・新施設等建設工事</p> <table border="1" data-bbox="874 1774 1383 1966"> <thead> <tr> <th>種類</th> <th>発生量</th> <th>再資源化率 (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>汚泥</td> <td>約38,300m³</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>掘削土</td> <td>約71,950m³</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>建設廃材</td> <td>約6,377t</td> <td>約80 約100</td> </tr> </tbody> </table> | 種類 | 発生量 | 再資源化率 (%) | コンクリート塊 | 約125t | 約100 | 木くず | 約5t | 約100 | 金属くず | 約50t | 約100 | ガラス・陶磁器くず | 約23t | 約50 | 廃プラスチック | 約5t | 約30 | その他 | 約2t | 約30 | 種類 | 発生量 | 再資源化率 (%) | コンクリート塊 | 約37,250t | 約100 | アスファルト | 約1,788t | 約100 | 種類 | 発生量 | 再資源化率 (%) | 汚泥 | 約8,708m ³ | 約50 | 掘削土 | 約3,804m ³ | 約100 | 建設廃材 | 約659t | 約80 | 種類 | 発生量 | 再資源化率 (%) | コンクリート塊 | 約45,400t | 約100 | 木くず | 約17t | 約100 | 金属くず | 約1,121t | 約100 | ガラス・陶磁器くず | 約154t | 約50 | 廃プラスチック | 約33t | 約30 | その他 | 約94t | 約30 | 種類 | 発生量 | 再資源化率 (%) | コンクリート塊 | 約13,250t | 約100 | アスファルト | 約11,796t | 約100 | 種類 | 発生量 | 再資源化率 (%) | 汚泥 | 約38,300m ³ | - | 掘削土 | 約71,950m ³ | - | 建設廃材 | 約6,377t | 約80 約100 |
| 種類 | 発生量 | 再資源化率 (%) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| コンクリート塊 | 約125t | 約100 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 木くず | 約5t | 約100 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 金属くず | 約50t | 約100 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ガラス・陶磁器くず | 約23t | 約50 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 廃プラスチック | 約5t | 約30 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| その他 | 約2t | 約30 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 種類 | 発生量 | 再資源化率 (%) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| コンクリート塊 | 約37,250t | 約100 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| アスファルト | 約1,788t | 約100 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 種類 | 発生量 | 再資源化率 (%) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 汚泥 | 約8,708m ³ | 約50 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 掘削土 | 約3,804m ³ | 約100 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 建設廃材 | 約659t | 約80 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 種類 | 発生量 | 再資源化率 (%) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| コンクリート塊 | 約45,400t | 約100 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 木くず | 約17t | 約100 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 金属くず | 約1,121t | 約100 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ガラス・陶磁器くず | 約154t | 約50 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 廃プラスチック | 約33t | 約30 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| その他 | 約94t | 約30 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 種類 | 発生量 | 再資源化率 (%) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| コンクリート塊 | 約13,250t | 約100 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| アスファルト | 約11,796t | 約100 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 種類 | 発生量 | 再資源化率 (%) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 汚泥 | 約38,300m ³ | - | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 掘削土 | 約71,950m ³ | - | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 建設廃材 | 約6,377t | 約80 約100 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| 環境の保全のための措置 | 評 価 |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>【工事中】</p> <p>1. 予測の前提とした措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・工事の実施により発生した廃棄物等については、関係法令等を遵守して、適正処理を図るとともに、分別回収の上、減量化及び再利用・再資源化に努める。 ・現況施設の解体に伴い発生するコンクリート塊、鉄筋、鉄骨について、再生資源としてリサイクルに努める。 ・C区域の一部を除き、基本的に掘削土の搬出は行わず、事業予定地内でバランスを図り、建設残土は発生させない計画とする。 <p>2. その他の措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・建設工事に使用する型枠材の転用に努める。また、建設時の梱包材料についても簡素化や再利用できるものを用い、廃棄物発生量の抑制に努める。 ・A及びB区域における掘削土等の再利用にあたっては、土壌汚染対策を考慮した適切な計画となるよう関係機関と十分に協議、調整を行う。 ・事業予定地内の建物は、社宅等の昭和35～47年頃に建設された建物とゴルフ練習場等の平成に入って建設された建物に大別され、特に昭和35～47年頃に建設された建物にはアスベストが使用されている可能性があり、全ての建物で解体作業に先立ちアスベストの有無を確認する。 ・アスベストが使用されている現況施設の解体作業は、「建築物解体等に係る石綿飛散防止対策マニュアル2007」(環境省,平成19年)に従って除去し、この運搬及び廃棄にあたっては、「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)に従い、適切に行う。 ・発生したアスベストを含む廃棄物は、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」に基づき特別管理型産業廃棄物として適正に処理する。 | <p>【工事中】</p> <p>予測結果によると、予測の前提とした措置を講ずることにより、工事中に発生する廃棄物等は、1期工事及び2期工事ともに、種類ごとに約30～100%の再資源化(基準不適合土壌は除く)が図られるため、廃棄物等による環境負荷は低減されるものと判断する。また、アスベストは、関係法令に基づき適切に対応を行うことから、周辺的环境に及ぼす影響はないものと判断する。</p> <p>本事業の実施にあたっては、環境の保全のための措置を講ずることにより、廃棄物等による環境負荷のさらなる低減に努める。</p> |

| 環境要素 | 調 査 | 予 測 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------|-----------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|-----|-----------|---------|---------|------|-----|------|------|------|-------|------|-----------|------|-----|---------|------|-----|-----|------|-----|----|-----|-----------|--------|-------|------|----|-----|-----------|------|------|-----|----|-----|-----------|---------|---------|------|-----|------|------|------|-------|------|-----------|-------|-----|---------|------|-----|-----|------|-----|----|-----|-----------|---------|----------|------|--------|----------|------|----|-----|-----------|----|-----------------------|---|-----|-----------------------|---|------|---------|-----|
| 廃棄物等 | | <p>【工事中】</p> <p>3. 1期工事：B区域</p> <p>・現況施設解体工事</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>種類</th> <th>発生量</th> <th>再資源化率 (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>コンクリート塊</td> <td>約4,625t</td> <td>約100</td> </tr> <tr> <td>木くず</td> <td>約24t</td> <td>約100</td> </tr> <tr> <td>金属くず</td> <td>約420t</td> <td>約100</td> </tr> <tr> <td>ガラス・陶磁器くず</td> <td>約84t</td> <td>約50</td> </tr> <tr> <td>廃プラスチック</td> <td>約22t</td> <td>約30</td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>約14t</td> <td>約30</td> </tr> </tbody> </table> <p>・地表面舗装部除去工事</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>種類</th> <th>発生量</th> <th>再資源化率 (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>アスファルト</td> <td>約228t</td> <td>約100</td> </tr> </tbody> </table> <p>・新施設等建設工事</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>種類</th> <th>発生量</th> <th>再資源化率 (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>建設廃材</td> <td>約30t</td> <td>約80</td> </tr> </tbody> </table> <p>4. 2期工事：B区域</p> <p>・現況施設解体工事</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>種類</th> <th>発生量</th> <th>再資源化率 (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>コンクリート塊</td> <td>約9,725t</td> <td>約100</td> </tr> <tr> <td>木くず</td> <td>約50t</td> <td>約100</td> </tr> <tr> <td>金属くず</td> <td>約870t</td> <td>約100</td> </tr> <tr> <td>ガラス・陶磁器くず</td> <td>約174t</td> <td>約50</td> </tr> <tr> <td>廃プラスチック</td> <td>約44t</td> <td>約30</td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>約29t</td> <td>約30</td> </tr> </tbody> </table> <p>・地表面舗装部除去工事</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>種類</th> <th>発生量</th> <th>再資源化率 (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>コンクリート塊</td> <td>約26,750t</td> <td>約100</td> </tr> <tr> <td>アスファルト</td> <td>約10,320t</td> <td>約100</td> </tr> </tbody> </table> <p>・熱源施設・新施設等建設工事</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>種類</th> <th>発生量</th> <th>再資源化率 (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>汚泥</td> <td>約44,200m³</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>掘削土</td> <td>約55,675m³</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>建設廃材</td> <td>約6,789t</td> <td>約80</td> </tr> </tbody> </table> | 種類 | 発生量 | 再資源化率 (%) | コンクリート塊 | 約4,625t | 約100 | 木くず | 約24t | 約100 | 金属くず | 約420t | 約100 | ガラス・陶磁器くず | 約84t | 約50 | 廃プラスチック | 約22t | 約30 | その他 | 約14t | 約30 | 種類 | 発生量 | 再資源化率 (%) | アスファルト | 約228t | 約100 | 種類 | 発生量 | 再資源化率 (%) | 建設廃材 | 約30t | 約80 | 種類 | 発生量 | 再資源化率 (%) | コンクリート塊 | 約9,725t | 約100 | 木くず | 約50t | 約100 | 金属くず | 約870t | 約100 | ガラス・陶磁器くず | 約174t | 約50 | 廃プラスチック | 約44t | 約30 | その他 | 約29t | 約30 | 種類 | 発生量 | 再資源化率 (%) | コンクリート塊 | 約26,750t | 約100 | アスファルト | 約10,320t | 約100 | 種類 | 発生量 | 再資源化率 (%) | 汚泥 | 約44,200m ³ | - | 掘削土 | 約55,675m ³ | - | 建設廃材 | 約6,789t | 約80 |
| 種類 | 発生量 | 再資源化率 (%) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| コンクリート塊 | 約4,625t | 約100 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 木くず | 約24t | 約100 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 金属くず | 約420t | 約100 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ガラス・陶磁器くず | 約84t | 約50 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 廃プラスチック | 約22t | 約30 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| その他 | 約14t | 約30 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 種類 | 発生量 | 再資源化率 (%) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| アスファルト | 約228t | 約100 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 種類 | 発生量 | 再資源化率 (%) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 建設廃材 | 約30t | 約80 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 種類 | 発生量 | 再資源化率 (%) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| コンクリート塊 | 約9,725t | 約100 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 木くず | 約50t | 約100 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 金属くず | 約870t | 約100 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ガラス・陶磁器くず | 約174t | 約50 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 廃プラスチック | 約44t | 約30 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| その他 | 約29t | 約30 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 種類 | 発生量 | 再資源化率 (%) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| コンクリート塊 | 約26,750t | 約100 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| アスファルト | 約10,320t | 約100 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 種類 | 発生量 | 再資源化率 (%) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 汚泥 | 約44,200m ³ | - | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 掘削土 | 約55,675m ³ | - | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 建設廃材 | 約6,789t | 約80 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| 環境の保全のための措置 | 評 価 |
|-------------|-----|
| | |

| 環境要素 | 調 査 | 予 測 |
|---------|-----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 温室効果ガス等 | | <p>【工事中の温室効果ガス】</p> <p>1．1期工事 1期工事における温室効果ガス排出量（二酸化炭素換算）は、約415,100tCO₂（調整後排出係数を使用した場合は、約414,600 tCO₂）と予測される。内訳は建設機械の稼働が約9,300 tCO₂、建設資材の使用が約389,800 tCO₂、建設資材等の運搬が約14,600 tCO₂、廃棄物の発生が約1,500 tCO₂である。</p> <p>2．2期工事 2期工事における温室効果ガス排出量（二酸化炭素換算）は、約97,400tCO₂（調整後排出係数を使用した場合は、約97,000 tCO₂）と予測される。内訳は建設機械の稼働が約6,500tCO₂、建設資材の使用が約81,300tCO₂、建設資材等の運搬が約8,100 tCO₂、廃棄物の発生が約1,500 tCO₂である。</p> |

| 環境の保全のための措置 | 評 価 |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>【工事中の温室効果ガス】 本事業の実施にあたっては、以下に示す環境の保全のための措置を講ずる。</p> <p>1. 建設機械の稼働</p> <ul style="list-style-type: none"> ・工事中に際しては、建設機械の不要なアイドリングを中止するとともに、作業効率や機械の燃料消費率の向上に努める。 ・建設機械の使用に際しては、負荷を小さくするよう心がけるとともに、十分な点検・整備により、性能の維持に努める。 ・建設機械の機種を選定に際しては、実行可能な範囲で低燃費型建設機械を採用する。 <p>2. 建設資材の使用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・工事中の型枠材等の使用に際しては、熱帯雨林の伐採を伴わない鋼製型枠、特殊型枠、樹脂製型枠等の使用に努める。 ・熱源施設、新施設等の建設材料を製造する際、二酸化炭素の発生量が少ないものを使用するよう努める。 <p>3. 建設資材等の運搬</p> <ul style="list-style-type: none"> ・燃費の良い車種、低公害車の導入に努める。 ・アイドリングストップや経済走行など、エコドライブの実践を励行するとともに、省エネ対応車両の導入に努める。 ・工事関係車両については、十分な点検・整備を行い、急発進や急加速を避けるなど、適正な走行に努める。 ・土砂、資材等の搬出入については、積載量に応じた適正な車種を選定による運搬の効率化を推進することにより、さらに工事関係車両の走行台数を減らすよう努める。 ・工事関係の通勤者には、できる限り公共交通機関の利用や自動車の相乗りを指導し、通勤車両台数を減らすように努める。 ・合理的な運搬計画の策定により、運搬距離の最適化を図る。 ・一括運搬等を実践し、延べ輸送距離の縮減に努める。 <p>4. 廃棄物の発生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・工事中に発生した廃棄物等については、関係法令等を遵守して、適正処理を図るとともに、分別回収の上、減量化並びに再利用・再資源化に努める。 ・建設廃材の分別回収に努める。 ・仮設材分類による資材の再利用を図る。 ・型枠木材は、転用計画を立てるとともに、代替材の使用に努め、木材使用量の低減を図る。 ・仕上げ材、設備機器等の搬入は、ユニット化等の工夫により、梱包材の発生の削減に努める。 | <p>【工事中の温室効果ガス】 予測結果によると、工事中に発生する温室効果ガス排出量は、1期工事で約415,100tCO₂、2期工事で約97,400tCO₂である。(電力消費による排出量の算出において、調整後排出係数を用いた場合でも、1期工事で約414,600tCO₂、2期工事で約97,000tCO₂である。)</p> <p>本事業の実施にあたっては、環境の保全のための措置を講ずることにより、温室効果ガス排出量の低減に努める。</p> |

| 環境要素 | 調 査 | 予 測 |
|-------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 温室効果 ガス等 | <p>【オゾン層破壊物質】 聞き取り調査により、現況施設に設置されている空調機や冷凍機器、冷蔵機器等の冷媒として、クロロフルオロカーボン(CFC)、ハイドロクロロフルオロカーボン(HCFC)及び代替フロンであるハイドロフルオロカーボン(HFC)が、約460kg(C区域：約110kg、A区域：約210kg、B区域：約140kg)使用されていることを確認した。</p> | <p>【オゾン層破壊物質】 オゾン層破壊物質(フロン類)の処理については、廃棄する際に、フロン類の回収を義務づけた「フロン回収・破壊法」を遵守して、適切に処理・処分するため、大気への放出はないと予測される。</p> |

| 環境の保全のための措置 | 評 価 |
|-------------|-------------------------------------------------------------------------------|
| | <p>【オゾン層破壊物質】 予測結果によると、フロン類の大気への放出はないと考えられることから、フロン類の影響は回避されるものと判断する。</p> |

| 環境要素 | 調 査 | 予 測 |
|-------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 安 全 性 | <p>【工事中】</p> <p>既存資料調査によると、平日では主要市道東海橋線が約30,000台/15時間、休日では主要市道名古屋環状線が約27,000台/15時間と最も多くなっている。大型車混入率は、平日が約2～35%、休日が約1～12%である。</p> <p>事業予定地周辺における路線別の事故発生件数（平成24年）は、一般国道1号が1,436件、一般国道23号が727件、主要市道名古屋環状線が567件、主要市道東海橋線が239件、主要市道江川線が231件となっている。</p> <p>現地調査によると、事業予定地周辺には、平成25年度において、小学校6校、中学校4校の通学路が指定されている。</p> <p>事業予定地周辺における自動車区間断面交通量調査結果によると、平日及び休日ともに、主要市道江川線が最も多くなっていた。大型車混入率は、平日が約1～21%、休日が約0～7%であった。また、事業予定地周辺における歩行者区間断面交通量調査結果によると、平日ではC区域南側、休日では主要市道江川線沿いが最も多かった。自転車区間断面交通量調査結果によると、平日及び休日ともに、C区域南側が最も多かった。</p> <p>事業予定地周辺は、主要交差点に信号機や横断歩道等の安全施設が整備されており、主要道路においては、ガードレール、生け垣またはマウントアップにより歩車道分離がなされていた。</p> | <p>【工事中】</p> <p>1．1期工事：C区域のピーク時期 自動車交通量の増加率は、平日で0.2～77.2%、休日で0.2～82.8%と予測される。</p> <p>工事関係車両の出入口を8箇所設けることにより、平日のピーク時では9～32台/時の工事関係車両が出入りし、5～79人/時の歩行者及び62～357台/時の自転車との交錯が予測される。休日のピーク時では9～32台/時の工事関係車両が出入りし、12～35人/時の歩行者及び30～154台/時の自転車との交錯が予測される。</p> <p>2．1期工事：A及びB区域のピーク時期 自動車交通量の増加率は、平日で0.0～30.2%、休日で0.0～32.5%と予測される。</p> <p>工事関係車両の出入口を6箇所設けることにより、平日のピーク時では4～101台/時の工事関係車両が出入りし、5～37人/時の歩行者及び64～83台/時の自転車との交錯が予測される。休日のピーク時では4～101台/時の工事関係車両が出入りし、12～35人/時の歩行者及び32～78台/時の自転車との交錯が予測される。</p> <p>3．2期工事：B区域のピーク時期 自動車交通量の増加率は、平日で0.3～6.4%、休日で0.5～8.2%と予測される。</p> <p>工事関係車両の出入口を1箇所設けることにより、平日のピーク時では188台/時の工事関係車両が出入りし、8台/時の二輪車、541人/時の歩行者及び592台/時の自転車との交錯が予測される。休日のピーク時では138台/時の工事関係車両が出入りし、31台/時の二輪車、1,154人/時の歩行者及び1,342台/時の自転車との交錯が予測される。</p> |

| 環境の保全のための措置 | 評 価 |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>【工事中】</p> <p>本事業の実施にあたっては、以下に示す環境の保全のための措置を講ずる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・工事関係車両出入口及びその付近においては、視認性を向上させるとともに、工事関係車両が出入りする際には、交通整理員の配置を徹底する。なお、A区域北側道路においては特に配慮する。 ・工事関係車両の運転者には、走行ルートの遵守、適正な走行の遵守を指導し、徹底させる。 ・工事関係車両の走行については、交通法規を遵守し、安全運転を徹底させる。 ・土砂、資材等の搬入について、積載量に応じた適正な車種の選定による運搬の効率化を推進することにより、さらに工事関係車両の走行台数を減らすよう努める。 ・工事関係の通勤者には、できる限り公共交通機関の利用や自動車の相乗りを指導し、通勤に使用する車両の走行台数を減らすよう努める。 ・A区域の工事において、事業予定地北側道路から出入りする工事関係車両については、今後工事施行者決定後、詳細な工事計画を立案し、事業予定地東側からの出入りも視野に入れ、北側道路を走行する工事関係車両台数を減らすよう努める。また、工事の詳細が決まり次第、周辺の方々へは工事計画の内容を説明する。さらに、工事中には、現地に問い合わせの窓口を設け、周辺住民の皆様からの問い合わせ、意見に対して、適切かつ迅速に対応する。 ・事業予定地近隣に通学路が指定されている各小・中学校の登校時間帯においては、工事関係車両をできる限り走行させないように配慮する。 ・関係機関との連絡・調整を適切に行う。 | <p>【工事中】</p> <p>予測結果によると、工事関係車両の走行ルート上の各区間における工事関係車両による交通量の増加率は、1期工事におけるC区域のピーク時期で0.2～82.8%、A及びB区域のピーク時期で0.0～32.5%、2期工事におけるB区域のピーク時期で0.3～8.2%となるが、これらのルートは、ガードレール及びマウントアップ等により歩車道分離がなされているとともに、主要道路と交差する位置には信号機や横断歩道が整備されている。また、事業予定地近隣に通学路が指定されている各小・中学校の登校時間帯においては、工事関係車両をできる限り走行させないなどの処置を講ずるとともに、その他各小・中学校が指定している通学路と接する箇所は、マウントアップや信号機等が整備されていることから、工事関係車両の走行による安全性への影響は小さいと判断する。</p> <p>本事業の実施にあたっては、環境の保全のための措置を講ずることにより、周辺の交通安全に及ぼす影響の低減に努める。</p> |

第5章 事後調査

5-1 事後調査の目的

事後調査は、本事業の工事中において、環境影響評価を行った環境要素に及ぼす影響の程度を把握するとともに、予測、評価及び環境保全措置の妥当性を検証することを目的とする。

なお、事後調査結果が環境影響評価の結果と著しく異なる場合は、その原因を調査し、本事業の実施に起因することが判明した場合には、必要な環境保全措置について検討するとともに、必要に応じて追加的に調査を行う。

5-2 事後調査計画（工事中）

対象事業に係る事後調査の事項、方法、場所及び時期は、表5-2-1及び図5-2-1～4に示すとおりである。

なお、表5-2-1に示した全調査事項について、市民等からの苦情があった場合には、その内容及び対処方法並びにその後の状況を調査する。

表5-2-1 事後調査計画

| 環境要素 | 調査事項 | 調査方法 |
|------|--------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 大気質 | 解体工事による粉じん | 市民等からの苦情があった場合には、その内容及び対処方法並びにその後の状況を調査する。 |
| | 建設機械の稼働による大気汚染 (二酸化窒素及び浮遊粒子状物質) | 工事施行者へのヒアリングや管理資料等の確認により、建設機械の配置及び稼働状況を調査する。 |
| | 工事関係車両の走行による大気汚染 (二酸化窒素及び浮遊粒子状物質) | 自動車交通量(一般車両及び工事関係車両)及び走行速度を調査する。 都市高速道路の自動車交通量及び走行速度は、道路交通センサスなどの調査結果等から可能な範囲で収集・整理する方法とする。 |
| 騒音 | 建設機械の稼働による騒音 | 「特定建設作業に伴って発生する騒音の規制に関する基準」(昭和43年厚生省・建設省告示第1号)に基づく方法により調査する。 |
| | | 工事施行者へのヒアリングや管理資料等の確認により、建設機械の配置及び稼働状況も併せて調査する。 |

| 調査場所 | 調査時期 |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 事業予定地周辺 | 解体工事中 < 予定時期 > ・1期工事（C区域）：平成27年 ・1期工事（A区域）：平成27～29年 ・1期工事（B区域）：平成27年 ・2期工事（B区域）：平成32～34年 |
| 事業予定地内 | 建設機械からの大気汚染物質の排出量が最大と想定される時期 < 予定時期 > ・1期工事（C区域） ：平成27～28年（工事着工後1～12ヶ月目） ・1期工事（A区域） ：平成28年（工事着工後12～23ヶ月目） ・2期工事（B区域） ：平成33～34年（工事着工後75～87ヶ月目） |
| 事業予定地周辺道路（図5-2-1参照） ・1期工事（C区域）：11断面 ・1期工事（A及びB区域）：10断面 ・2期工事（B区域）：9断面 | 工事関係車両からの大気汚染物質の排出量が最大と想定される時期（ピーク時期） （平日及び休日の各24時間） < 予定時期 > ・1期工事（C区域） ：平成27年（工事着工後10ヶ月目） ・1期工事（A及びB区域） ：平成28年（工事着工後17ヶ月目） ・2期工事（B区域） ：平成33年（工事着工後80ヶ月目） |
| 事業予定地敷地境界上もしくはその付近（図5-2-2参照） ・1期工事（C区域）：2地点 ・3ヶ月目：地点No.2 ・5ヶ月目：地点No.1 ・1期工事（A区域）：3地点 ・15ヶ月目：地点No.3、No.5 ・22ヶ月目：地点No.4 ・2期工事（B区域）：3地点 ・76ヶ月目：地点No.8 ・83ヶ月目：地点No.6、No.7 | 建設機械の稼働による騒音の予測を行った工種毎に最も影響が大きくなると想定される時期（各時期1回） < 予定時期 > ・1期工事（C区域） ・解体・建設工事 ：平成27年（工事着工後3ヶ月目） ・建設工事 ：平成27年（工事着工後5ヶ月目） ・1期工事（A区域） ・解体・建設工事 ：平成28年（工事着工後15ヶ月目） ・建設工事 ：平成28年（工事着工後22ヶ月目） ・2期工事（B区域） ・解体・建設工事 ：平成33年（工事着工後76ヶ月目） ・建設工事 ：平成33年（工事着工後83ヶ月目） |
| 事業予定地内 | |

| 環境要素 | 調査事項 | 調査方法 |
|---------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 騒音 | 工事関係車両の走行による騒音 | <p>「騒音に係る環境基準について」(平成10年環境庁告示第64号)に基づく方法により調査する。また、自動車交通量(一般車両及び工事関係車両)及び走行速度も併せて調査する。</p> <p>都市高速道路の自動車交通量及び走行速度は、道路交通センサスなどの調査結果等から可能な範囲で収集・整理する方法とする。</p> |
| 振動 | 建設機械の稼働による振動 | <p>「振動規制法」に基づく方法により調査する。</p> <p>工事施行者へのヒアリングや管理資料等の確認により、建設機械の配置及び稼働状況も併せて調査する。</p> |
| | 工事関係車両の走行による振動 | <p>JIS Z 8735に定める方法により調査する。また、自動車交通量(一般車両及び工事関係車両)及び走行速度も併せて調査する。</p> <p>都市高速道路の自動車交通量及び走行速度は、道路交通センサスなどの調査結果等から可能な範囲で収集・整理する方法とする。</p> |
| 水質 ・ 底質 | <p>工事中に発生する水質汚濁物質</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ A 及び B 区域 : pH、SS、カドミウム、鉛、砒素、総水銀、ベンゼンの濃度 ・ C 区域 : pH、SS | <p>「水質汚濁防止法施行規則」(昭和46年総理府・通商産業省令第2号)に基づく測定方法による。</p> |
| | | <p>工事施行者へのヒアリングや管理資料等の確認により、定期的な簡易測定による監視結果も併せて調査する。</p> |

| 調査場所 | 調査時期 |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>事業予定地周辺道路（図5-2-1参照）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・1期工事（C区域）：11断面 ・1期工事（A及びB区域）：10断面 ・2期工事（B区域）：9断面 | <p>工事関係車両の走行による影響（合成騒音レベル）が最大と想定される時期（ピーク時期）（平日及び休日の各6～22時）</p> <p>< 予定時期 ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・1期工事（C区域） ：平成27年（工事着工後10ヶ月目） ・1期工事（A及びB区域） ：平成28年（工事着工後17ヶ月目） ・2期工事（B区域） ：平成33年（工事着工後80ヶ月目） |
| <p>事業予定地敷地境界上もしくはその付近（図5-2-3参照）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・1期工事（C区域）：1地点 ・3ヶ月目：地点No.2 ・1期工事（A区域）：2地点 ・15ヶ月目：No.9 ・19ヶ月目：No.3 ・2期工事（B区域）：2地点 ・76ヶ月目：地点No.6、No.8 | <p>建設機械の稼働による振動の予測を行った工種毎に最も影響が大きくなると想定される時期（各時期1回）</p> <p>< 予定時期 ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・1期工事（C区域） ・解体・建設工事 ：平成27年（工事着工後3ヶ月目） ・1期工事（A区域） ・解体・建設工事） ：平成28年（工事着工後15ヶ月目） ・建設工事 ：平成28年（工事着工後19ヶ月目） ・2期工事（B区域） ・解体・建設工事 ：平成33年（工事着工後76ヶ月目） |
| <p>事業予定地内</p> | |
| <p>事業予定地周辺道路（図5-2-1参照）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・1期工事（C区域）：11断面 ・1期工事（A及びB区域）：10断面 ・2期工事（B区域）：9断面 | <p>工事関係車両の走行による影響（等価交通量）が最大と想定される時期（ピーク時期）（平日及び休日の各7～19時）</p> <p>< 予定時期 ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・1期工事（C区域） ：平成27年（工事着工後10ヶ月目） ・1期工事（A及びB区域） ：平成28年（工事着工後17ヶ月目） ・2期工事（B区域） ：平成33年（工事着工後80ヶ月目） |
| <p>各沈砂設備の排出口</p> | <p>工事期間中の水の濁りが最大と想定される時期（各時期1回）</p> <p>< 予定時期 ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・1期工事中（C区域）：平成27～31年 ・1期工事中（A区域）：平成27～31年 ・1期工事中（B区域）：平成27～28年 ・2期工事中（B区域）：平成32～34年 <p>上記、各区域工事期間中</p> |

| 環境要素 | 調査事項 | 調査方法 |
|---------|-------------------------|---------------------------------------------------------------------------|
| 地下水 | 工事中の掘削等の土工による地下水への影響 | 工事施行者へのヒアリングや管理資料等の確認により、掘削時における施工状況等を確認する。 |
| 土 壌 | 工事中の土工による基準不適合土壌の飛散の影響 | 工事施行者へのヒアリングや管理資料等の確認により、掘削時における施工状況等を確認する。 |
| | 未調査範囲の調査結果等 | 「土壌汚染対策法」等に基づく調査方法による。 |
| 廃棄物等 | 工事に発生する廃棄物等の種類、量及び再資源化量 | 工事施行者へのヒアリングや管理資料等の確認により、廃棄物の発生量、搬入先、処理方法、有効利用の方法及び再資源化率について調査する。 |
| 温室効果ガス等 | 工事に発生する温室効果ガスの種類及び量 | 工事施行者へのヒアリングや管理資料等の確認により、原材料の追跡等が可能な範囲内において、建設資材の使用に伴う温室効果ガスの排出量について調査する。 |
| | オゾン層破壊物質 | 工事施行者へのヒアリングや管理資料等の確認により、解体工事におけるフロン類の処理方法について調査する。 |

| 調査場所 | 調査時期 |
|-------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 事業予定地内 | 工事中（1期工事中及び2期工事中における掘削工事中） < 予定時期 > ・1期工事中（C区域）：平成27～31年 ・1期工事中（A区域）：平成27～31年 ・1期工事中（B区域）：平成27～28年 ・2期工事中（B区域）：平成32～34年 |
| 事業予定地内 | 工事中（1期工事中及び2期工事中における掘削工事中） < 予定時期 > ・1期工事中（C区域）：平成27～31年 ・1期工事中（A区域）：平成27～31年 ・1期工事中（B区域）：平成27～28年 ・2期工事中（B区域）：平成32～34年 |
| 事業予定地内 | 工事中 < 予定時期 > ・1期工事中（A区域）：平成27～31年 |
| 事業予定地及びその周辺 | 工事中 < 予定時期 > ・1期工事中（C区域）：平成27～31年 ・1期工事中（A区域）：平成27～31年 ・1期工事中（B区域）：平成27～28年 ・2期工事中（B区域）：平成32～34年 |
| 事業予定地内 | 工事中 < 予定時期 > ・1期工事中（C区域）：平成27～31年 ・1期工事中（A区域）：平成27～31年 ・1期工事中（B区域）：平成27～28年 ・2期工事中（B区域）：平成32～34年 |
| 事業予定地内 | 解体工事中 < 予定時期 > ・1期工事（C区域）：平成27年 ・1期工事（A区域）：平成27～29年 ・1期工事（B区域）：平成27年 ・2期工事（B区域）：平成32～34年 |

| 環境要素 | 調査事項 | 調査方法 |
|------|-----------------------------|----------------------------------------------------------|
| 安全性 | 工事の実施に伴う自動車交通量 | 方向別に大型車類及び小型車類の2車種に分類し、数取り器等により調査する。また、工事関係車両台数も併せて調査する。 |
| | 工事の実施に伴う工事関係車両と歩行者及び自転車との交錯 | 工事関係車両、二輪車、歩行者及び自転車交通量に分類し、数取り器等により調査する。 |

| 調査場所 | 調査時期 |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>事業予定地周辺道路（図5-2-4参照）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 1期工事（C区域）：27区間 ・ 1期工事（A及びB区域）：25区間 ・ 2期工事（B区域）：22区間 | <p>工事関係車両台数が最大と想定される時期（ピーク時期）（平日及び休日の各7～19時） < 予定時期 ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 1期工事（C区域） ：平成27年（工事着工後10ヶ月目） ・ 1期工事（A及びB区域） ：平成28年（工事着工後17ヶ月目） ・ 2期工事（B区域） ：平成33年（工事着工後80ヶ月目） |
| <p>工事関係車両出入口（図5-2-4参照）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 1期工事（C区域）：8箇所 ・ 1期工事（A及びB区域）：6箇所 ・ 2期工事（B区域）：1箇所 | <p>工事関係車両台数が最大と想定される時期（ピーク時期）（平日及び休日の各7～19時） < 予定時期 ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 1期工事（C区域） ：平成27年（工事着工後10ヶ月目） ・ 1期工事（A及びB区域） ：平成28年（工事着工後17ヶ月目） ・ 2期工事（B区域） ：平成33年（工事着工後80ヶ月目） |

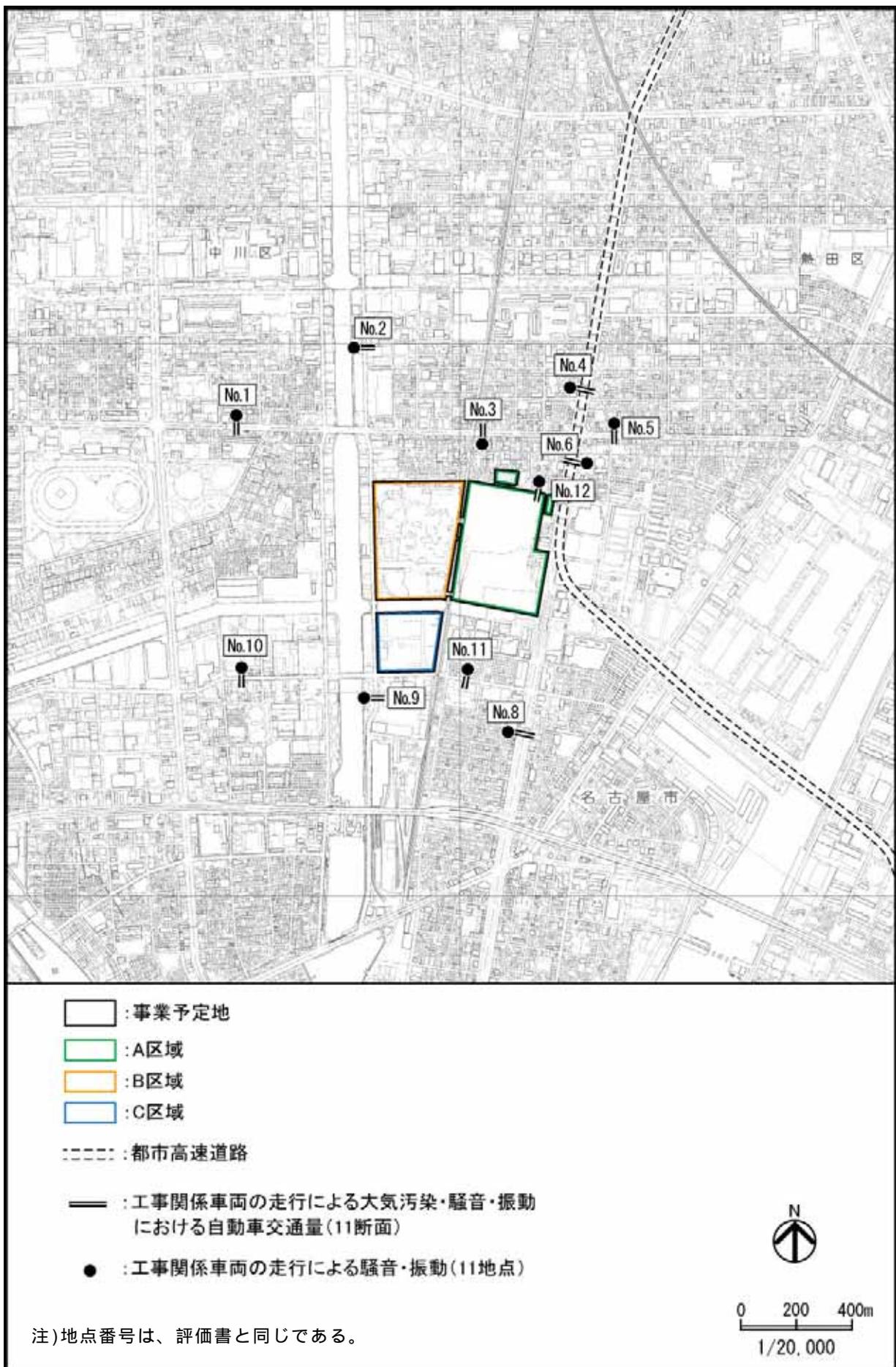


図5-2-1(1) 調査場所
 (工事関係車両の走行による大気汚染・騒音・振動)(1期工事(C区域のピーク時期))

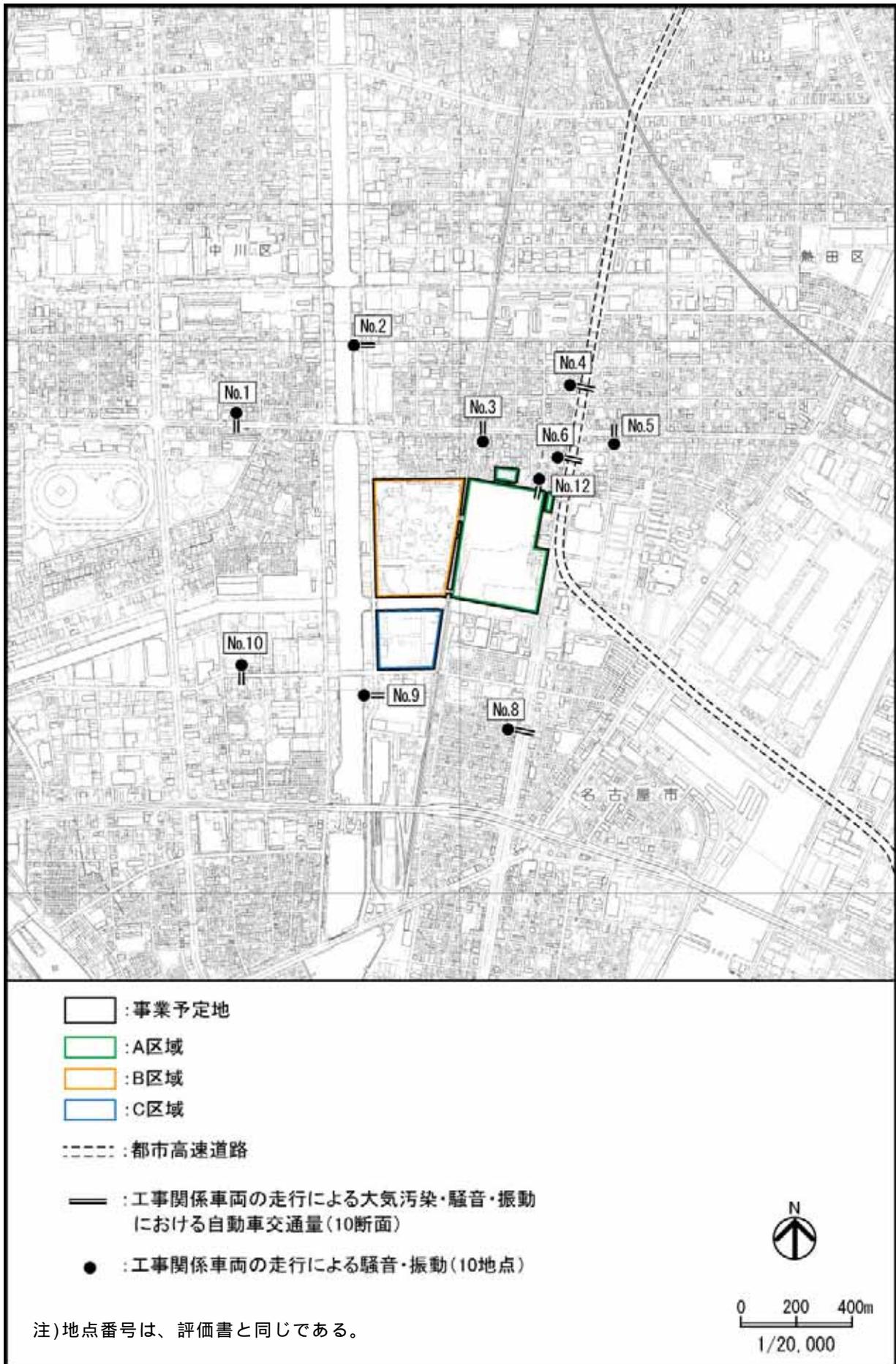


図5-2-1(2) 調査場所
 (工事関係車両の走行による大気汚染・騒音・振動)(1期工事(A及びB区域のピーク時期))

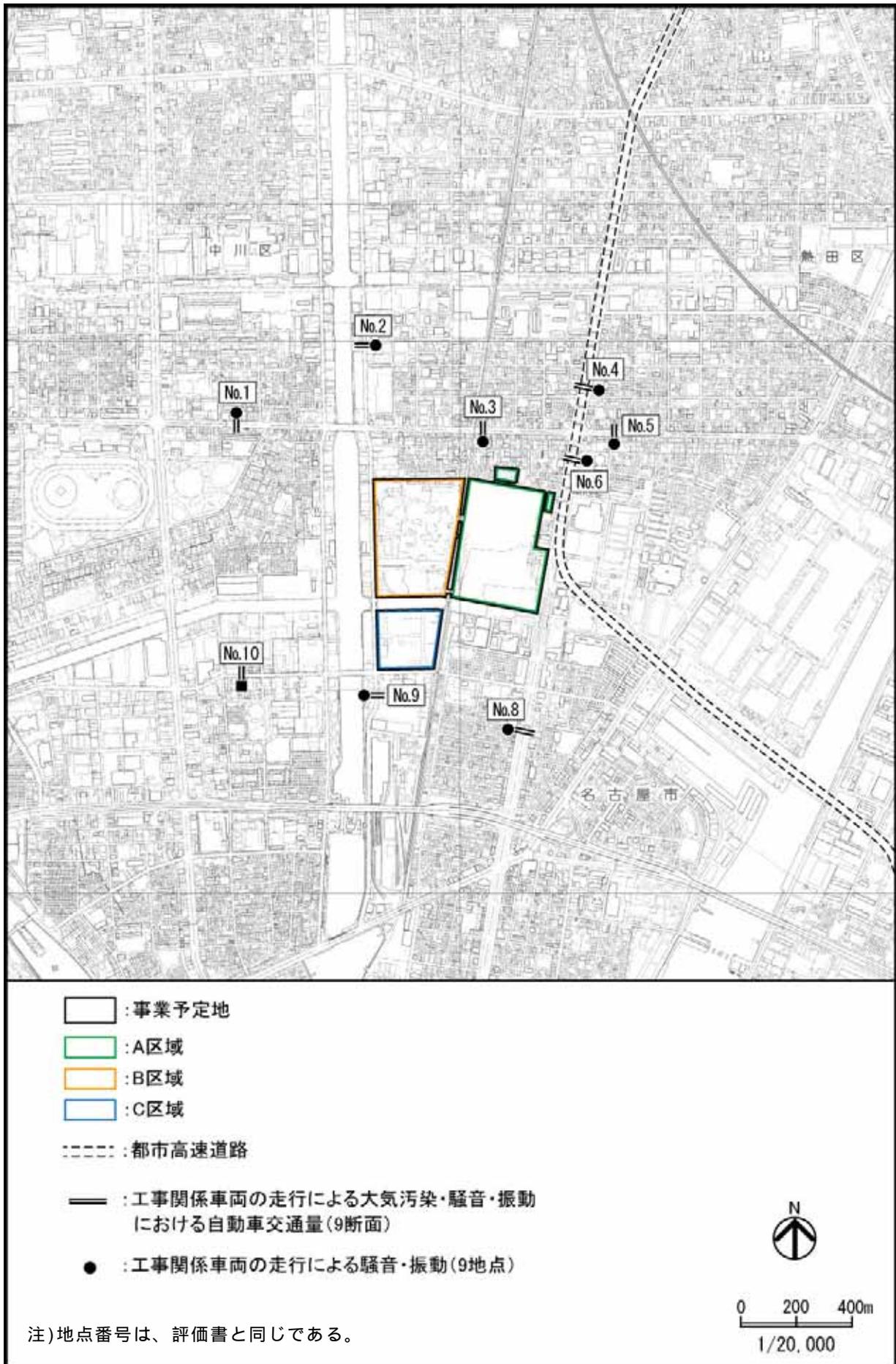


図5-2-1(3) 調査場所
 (工事関係車両の走行による大気汚染・騒音・振動)(2期工事(B区域のピーク時期))

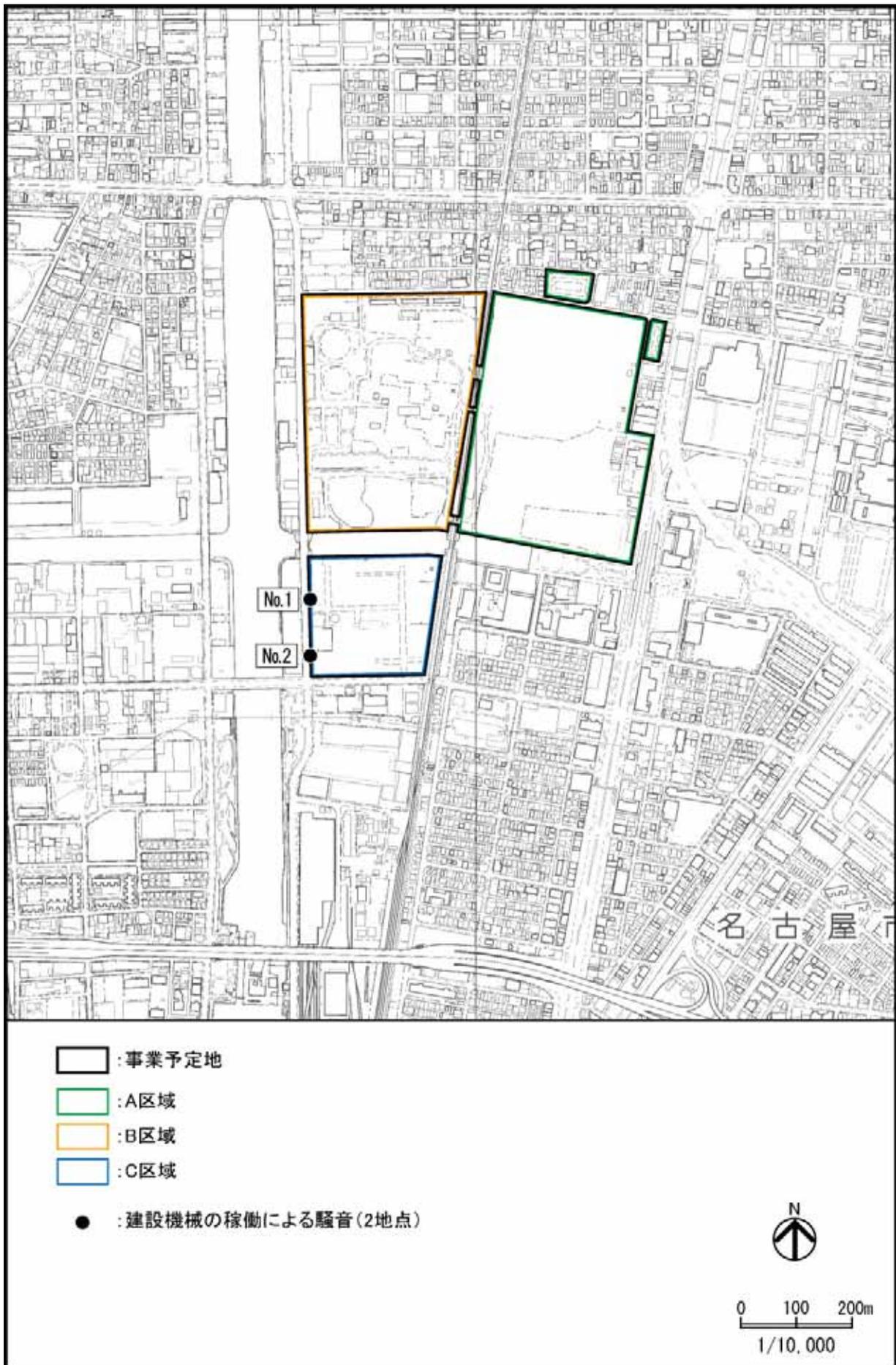


図5-2-2(1) 調査場所（建設機械の稼働による騒音）(1期工事（C区域）)

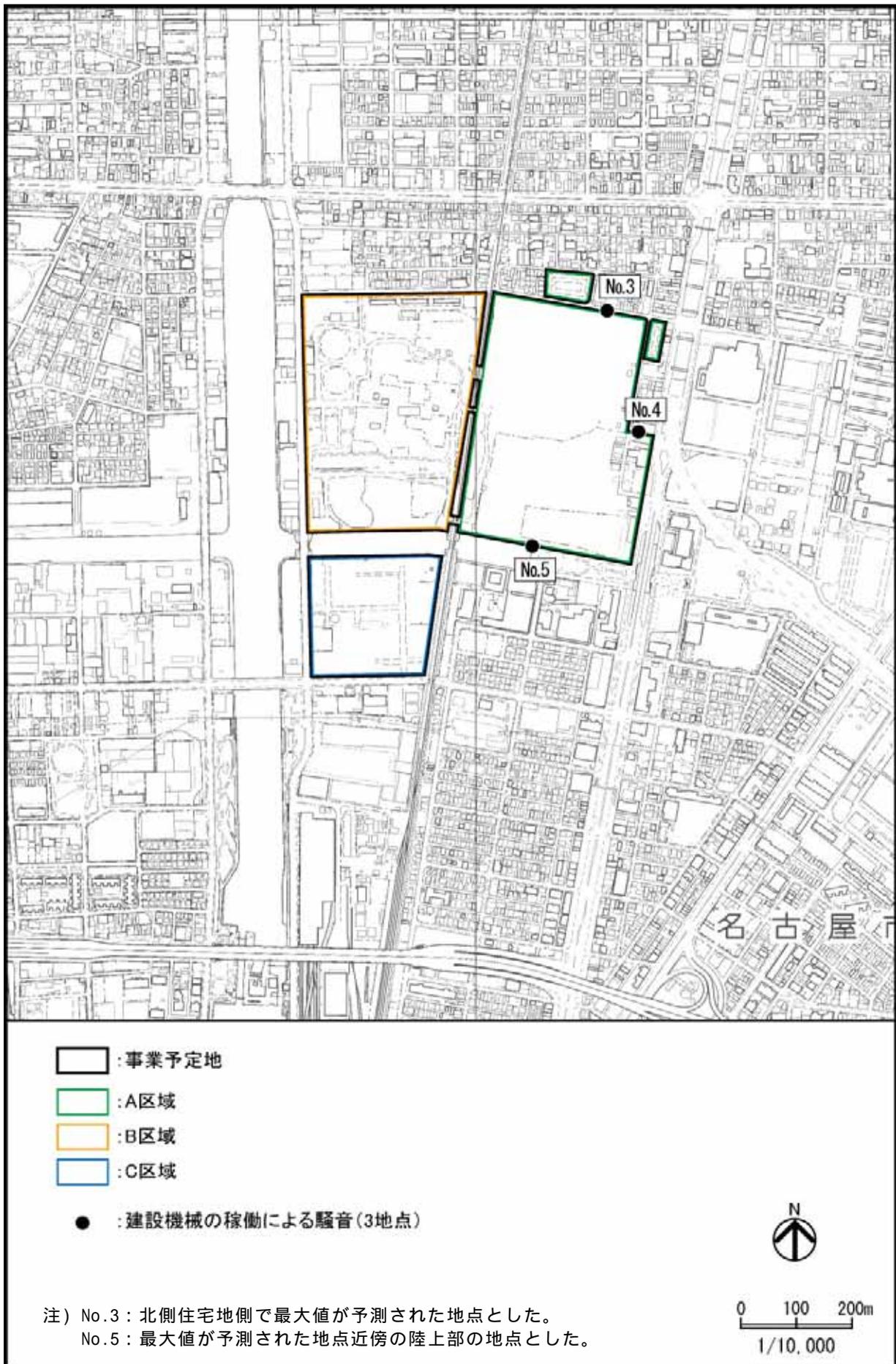


図5-2-2(2) 調査場所(建設機械の稼働による騒音)(1期工事(A区域))

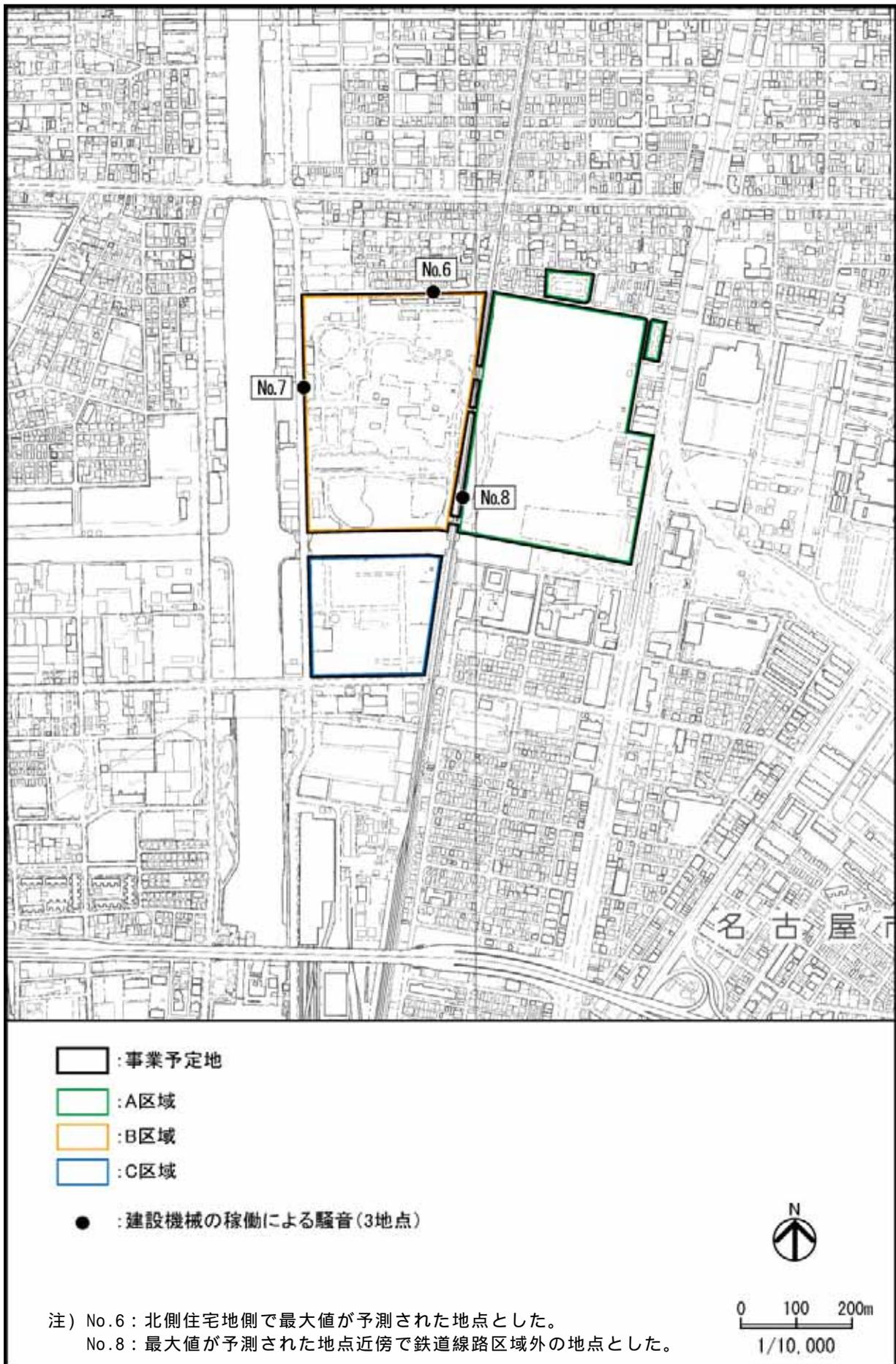


図5-2-2(3) 調査場所(建設機械の稼働による騒音)(2期工事(B区域))

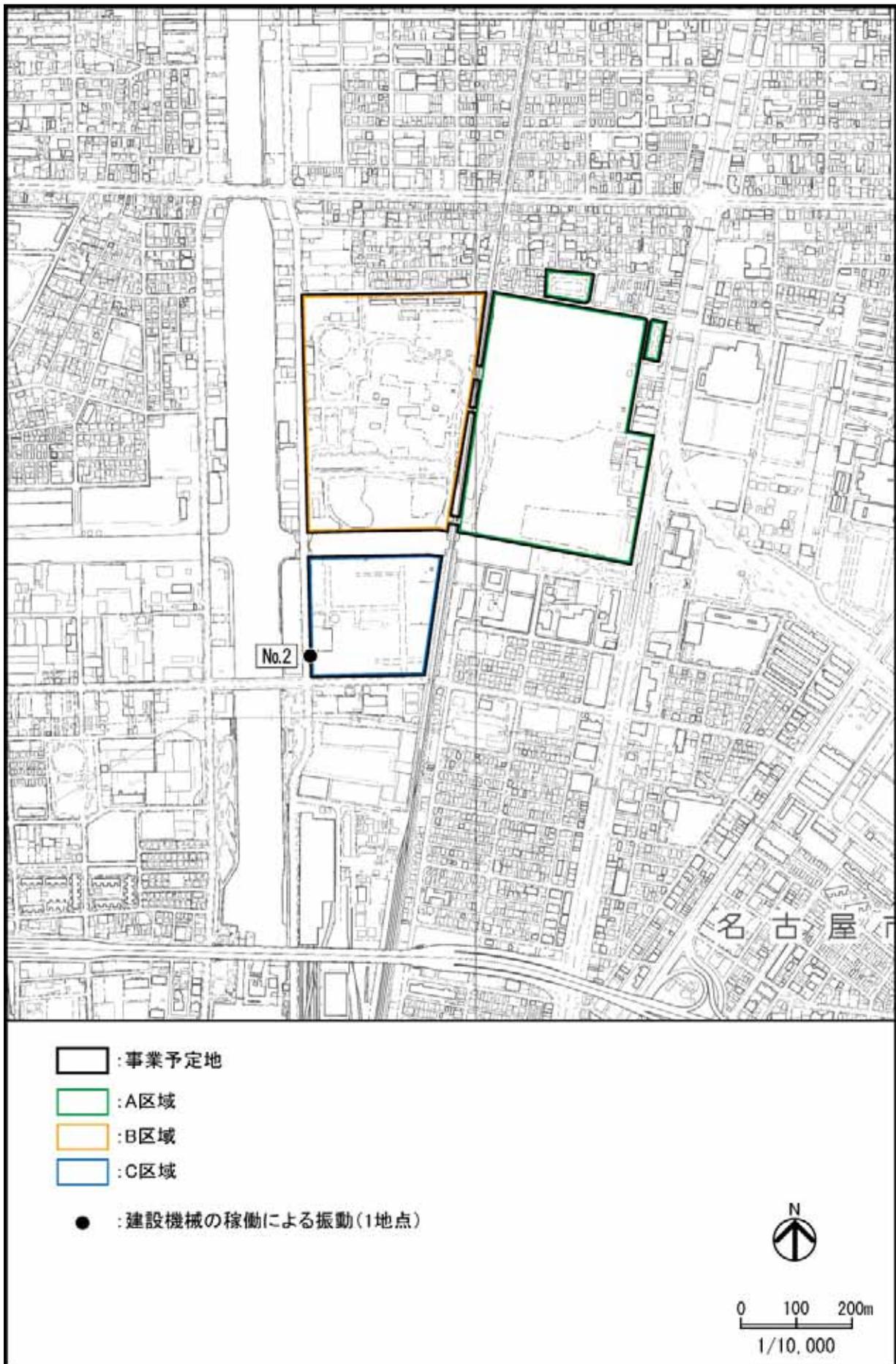


図5-2-3(1) 調査場所（建設機械の稼働による振動）(1期工事（C区域）)

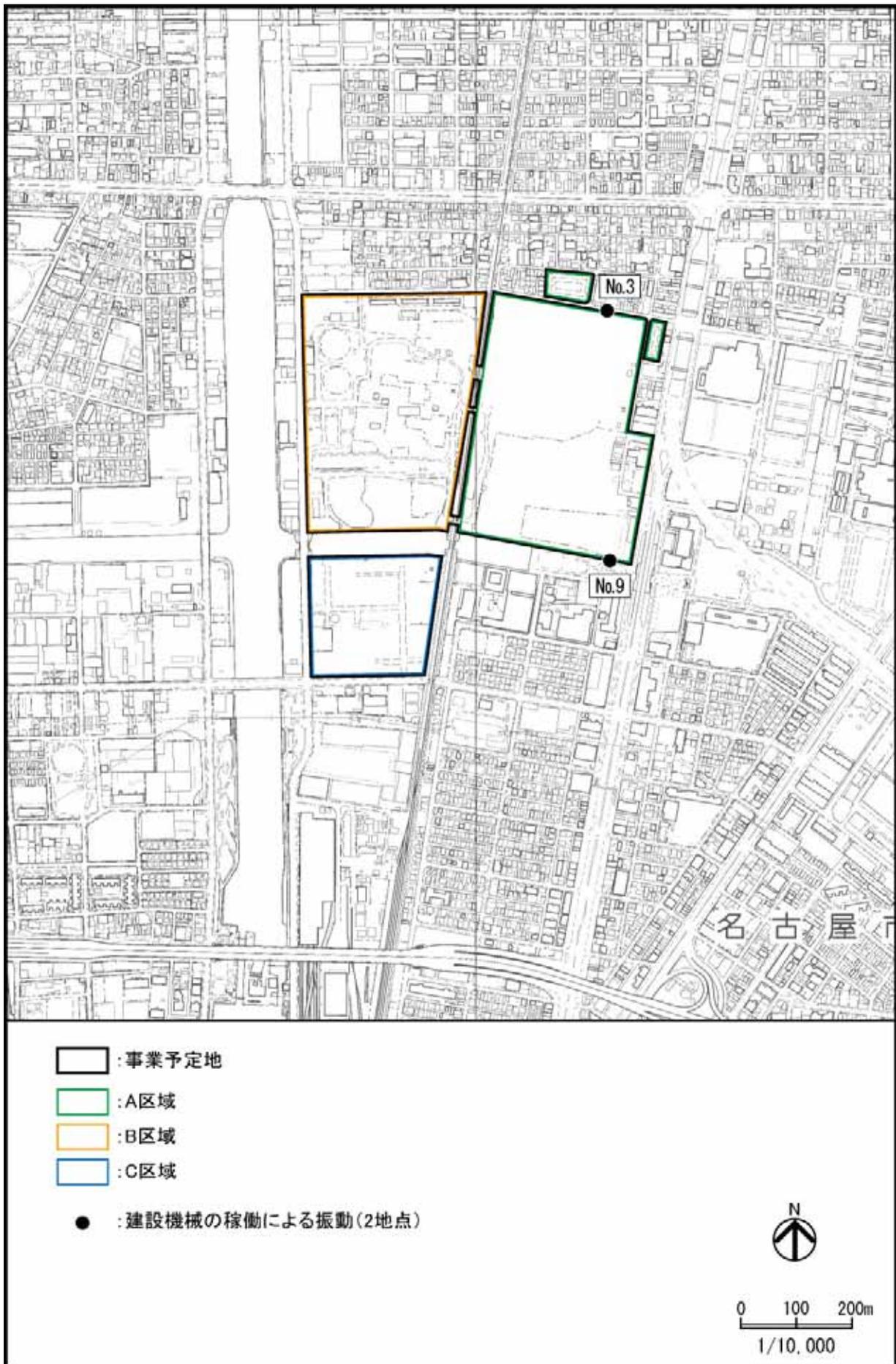


図5-2-3(2) 調査場所（建設機械の稼働による振動）(1期工事（A区域）)

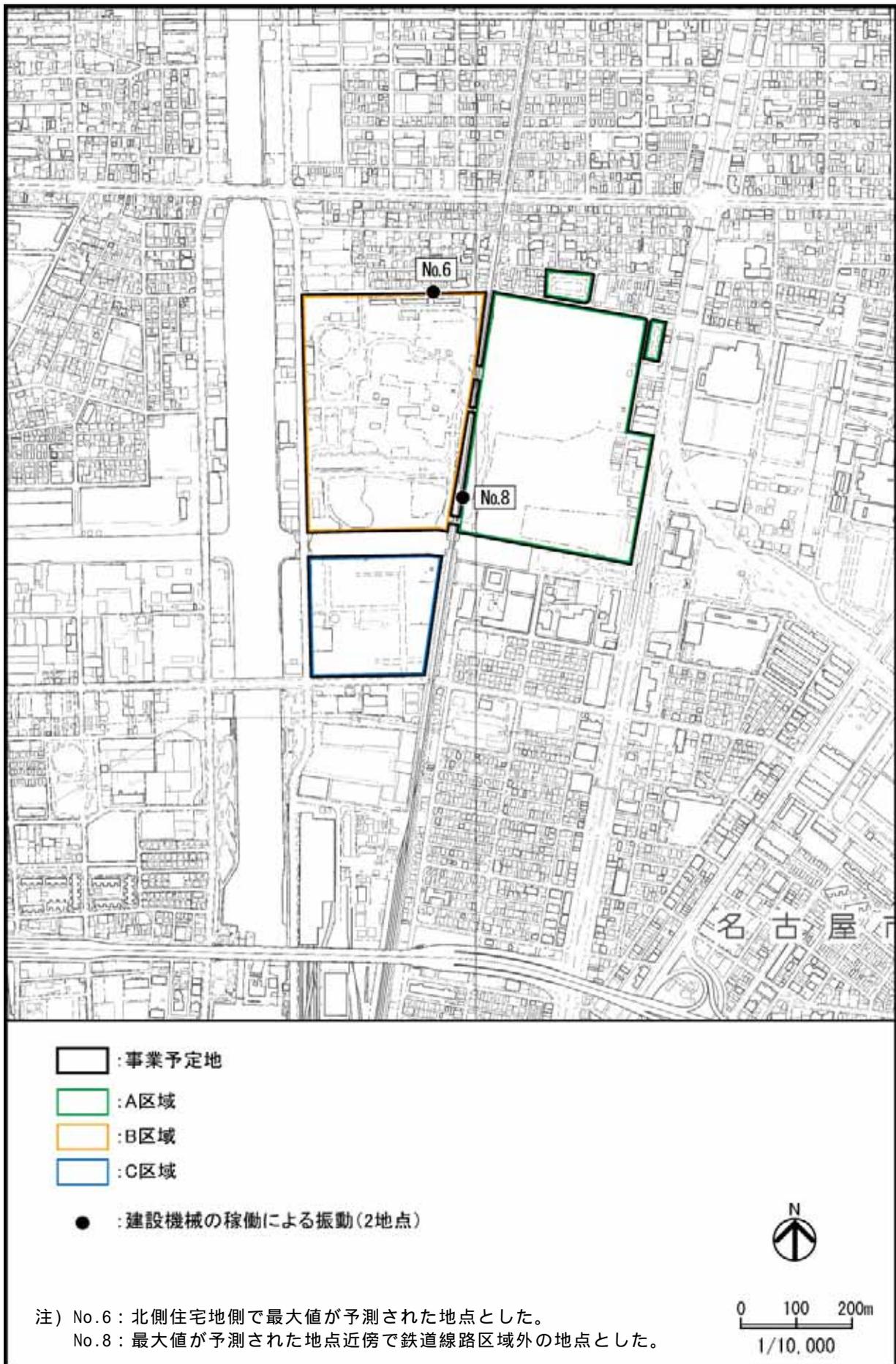
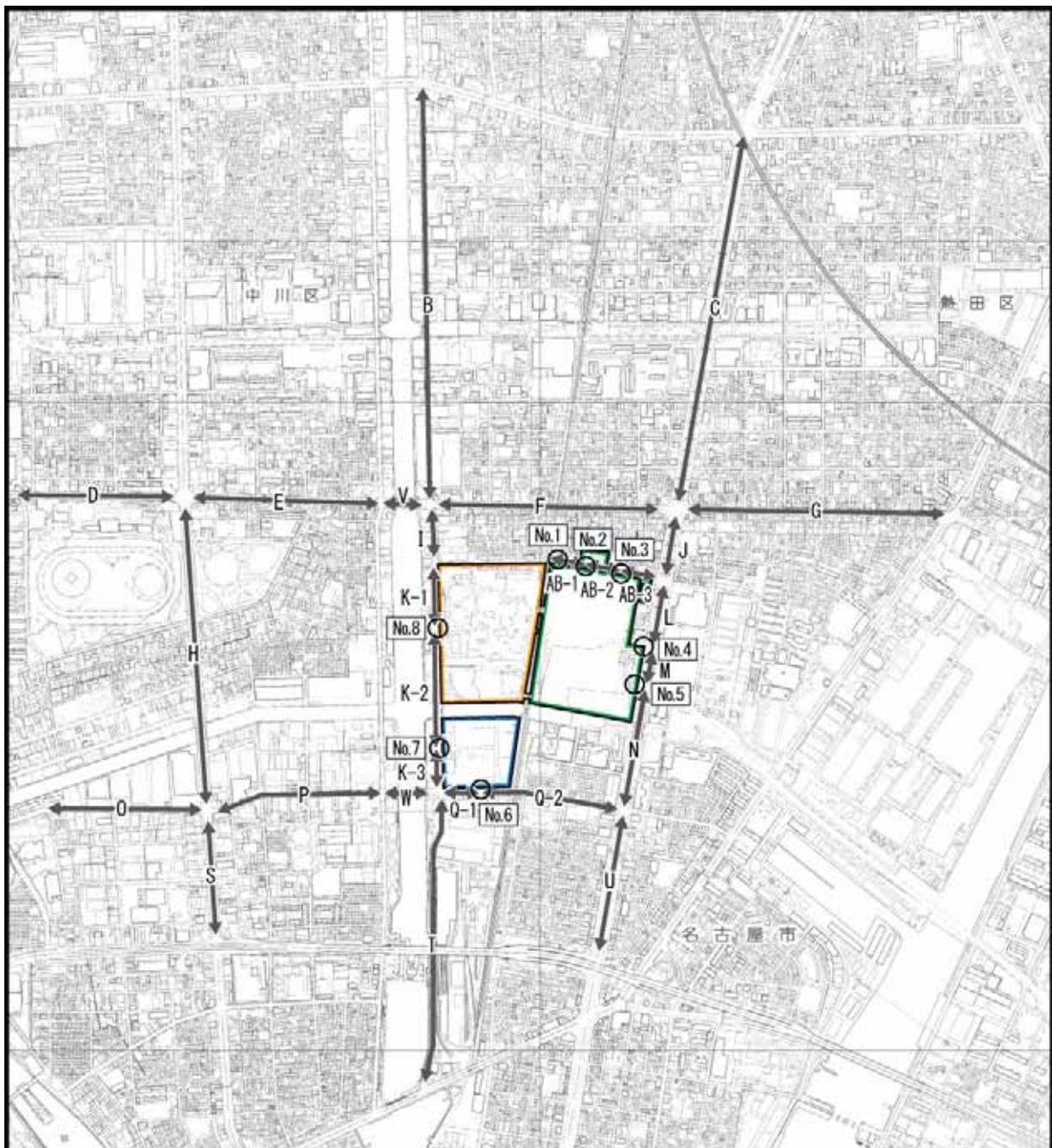


図5-2-3(3) 調査場所（建設機械の稼働による振動：2期工事（B区域））



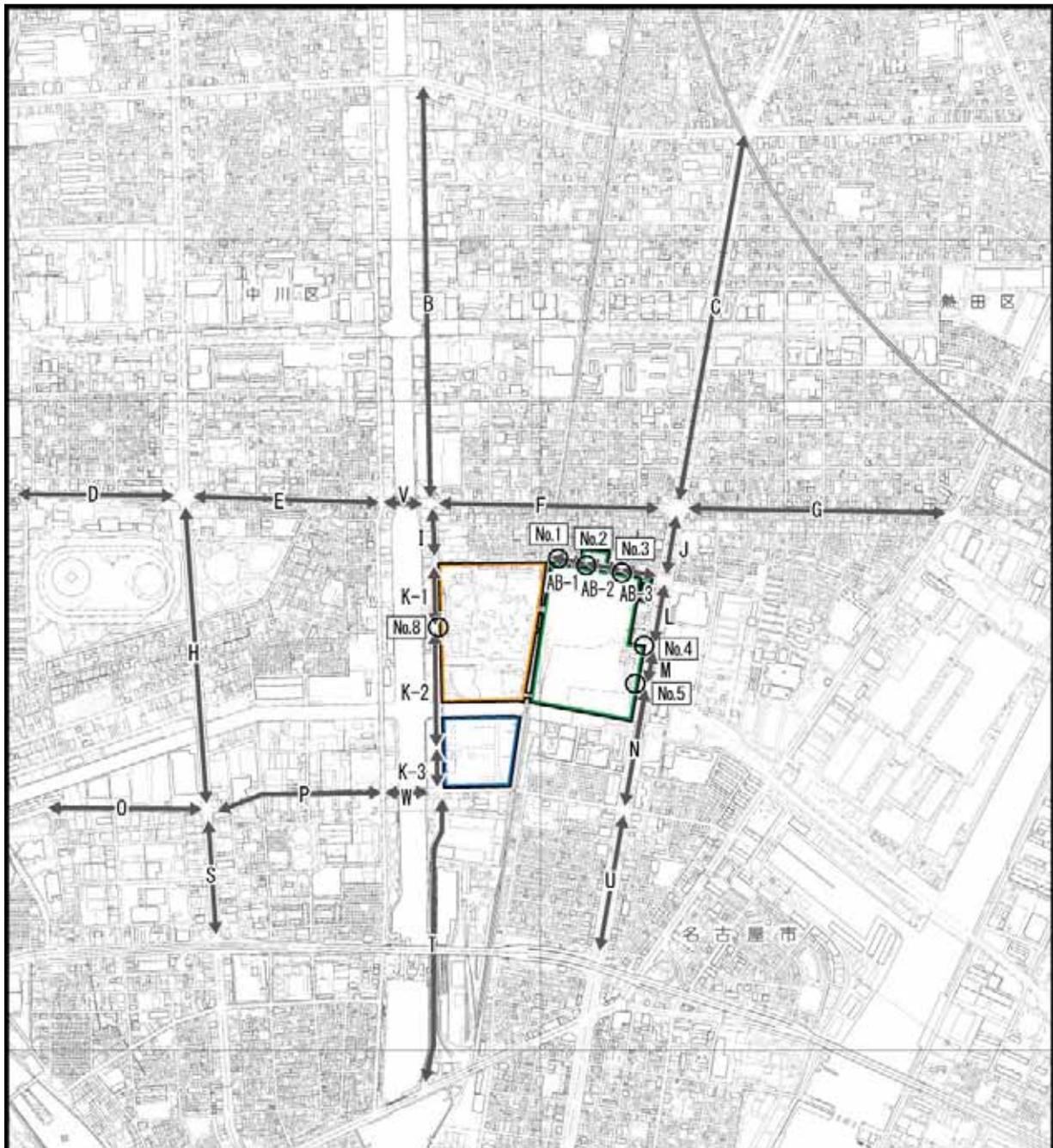
- : 事業予定地
- : A区域
- : B区域
- : C区域
- \longleftrightarrow : 自動車交通量(27区間)
- : 自動車と歩行者及び自転車との交錯(8箇所)



0 200 400m
1/20,000

注) 区間記号は、評価書と同じである。

図5-2-4(1) 調査場所(安全性)(1期工事(C区域のピーク時期))



- : 事業予定地
- : A区域
- : B区域
- : C区域
- : 自動車交通量(25区間)
- : 自動車と歩行者及び自転車との交錯(6箇所)



0 200 400m
1/20,000

注)区間記号は、評価書と同じである。

図5-2-4(2) 調査場所(安全性)(1期工事(A及びB区域のピーク時期))

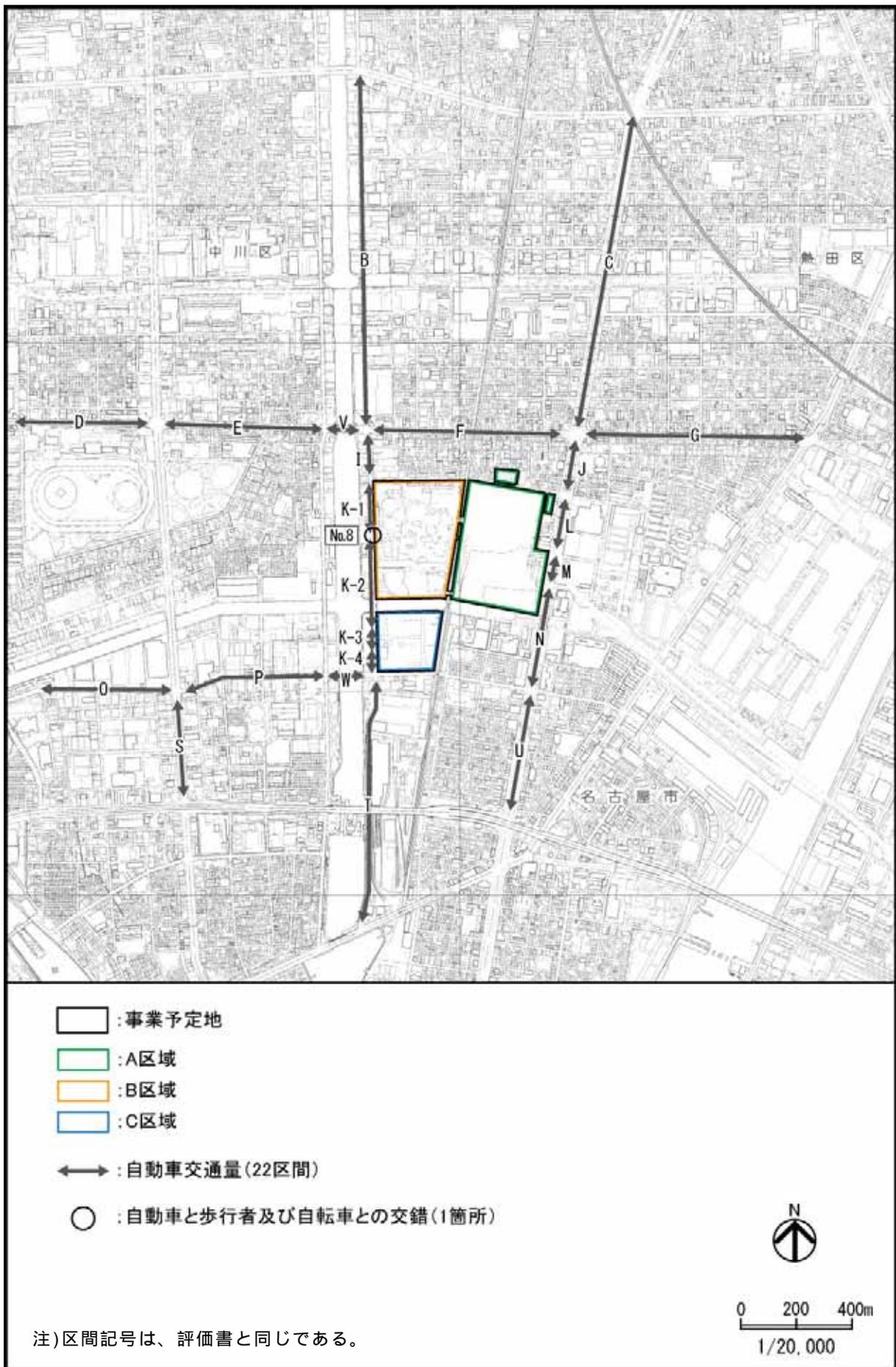


図5-2-4(3) 調査場所(安全性)(2期工事(B区域のピーク時期))

本書に使用した地図は、名古屋市の承認を得て、名古屋都市計画基本図（平成22年度測量縮尺1/2,500、1/10,000、1/25,000）を複製して作成したものである。承認番号 平成26年 第84号

本書は、再生紙を使用している。