

LEGOLAND JAPANに係る
事後調査結果中間報告書（工事中）
（その４）

（レクリエーション施設の建設）

令和８年６月

LEGOLAND Japan 合同会社

は　じ　め　に

本事後調査結果中間報告書（工事中）（その４）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、「LEGOLAND JAPAN に係る事後調査計画書（工事中）」（Merlin Entertainments Group Limited, 平成 27 年 2 月）に従い、2 期区域（その 2）工事が開始された令和 7 年 7 月から令和 8 年 4 月までに行った調査の結果をとりまとめたものである。

目 次

	頁
第 1 部 環境影響評価に係る事項	
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
第 3 章 対象事業の概要	1
3-1 対象事業の目的	1
3-2 事業計画の概要	2
3-3 工事計画の概要	7
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 2 部 事後調査に関する事項	
第 1 章 事後調査の目的	35
第 2 章 事後調査の項目及び手法	35
2-1 事後調査の項目及び方法	35
2-2 事後調査の時期及び期間	42
第 3 部 事後調査の結果	
第 1 章 事後調査結果	45
1-1 大気質	45
1-2 騒 音	55
1-3 振 動	66
1-4 水質・底質	71
1-5 土 壌	75
1-6 廃棄物等	78
1-7 温室効果ガス等	82
1-8 安全性	84
1-9 その他	91
第 2 章 まとめ	93

＜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」
環境影響評価書	評価書
名古屋市国際展示場	国際展示場
名古屋臨海高速鉄道	あおなみ線

＜評価書等からの変更＞

評価書及び「LEGOLAND JAPANに係る事後調査結果中間報告書（工事中）（その3）」
(令和5年7月)の内容から変更を行った箇所や新たな内容を追加した箇所については、
下線を付加した。

第 1 部 環境影響評価に係る事項

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
第 3 章	対象事業の概要	1
第 4 章	環境影響評価の概要	11

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〕 LEGOLAND Japan 合同会社

〔代 表 者〕 代表社員マーリン・エンターテインメンツ・
グループ・ホールディングス・リミテッド
職務執行者 本多 良行

〔所 在 地〕 名古屋市港区金城ふ頭二丁目2番地の1

第2章 対象事業の名称及び種類

〔名 称〕 LEGOLAND JAPAN

〔種 類〕 レクリエーション施設の建設

第3章 対象事業の概要

3-1 対象事業の目的

本事業は、名古屋市が「モノづくり文化交流拠点」と位置づける名古屋市港区の金城ふ頭に、賑わい創出の新たな施設として「レゴランド」を建設するものである。「レゴランド」は、世界的に展開する子供向けテーマパークであり、当該地区において、ものづくりの都市に新たな創造性を加える各種魅力ある施設を整備し、「金城ふ頭」活性化への貢献を図るとともに、ものづくりに関する文化交流拠点となることを目的とする。

3-2 事業計画の概要

施設計画の概要は、表 1-3-1 に示すとおりである。

事業予定地（2 期区域）の位置及び形状を変更するため、令和 7 年 5 月 30 日に「事業内容の変更の届出」を行った。

「事業内容の変更（令和 7 年 5 月）」以降における計画配置図は図 1-3-2 に、緑化計画図は図 1-3-3 に示すとおりである。

表 1-3-1(1) 施設計画の概要

項 目	内 容	
事 業 の 名 称	LEGOLAND JAPAN	
事 業 予 定 地	名古屋市港区金城ふ頭二丁目 2 番地の 1（図 1-3-1 参照）	
地 域 ・ 地 区	商業地域、防火地域、臨海部防災区域（第 1 種区域）、緑化地域、臨港地区	
施 設 概 要	アトラクション施設、飲食施設、物販施設	
土 地 の 面 積	約 13ha	
駐 車 台 数	0 台（なし） なお、本施設を利用する来客用車両は、近隣に整備された集約駐車場を利用しており、ピーク時の駐車台数は約 3,000 台を計画している。また、本施設の管理に係る車両も、同様に集約駐車場を利用している。	
日 最 大 利 用 者 数	平 日	約 13,000 人
	休 日	約 23,000 人
日 平 均 利 用 者 数	平 日	約 3,000 人
	休 日	約 8,000 人
営業時間及び定休日	原則 10 時から 19 時まで。不定休日あり。 ^{注)1}	
主要なアクセス手段	あおなみ線「金城ふ頭駅」より徒歩約 10 分 伊勢湾岸自動車道「名港中央インターチェンジ」及び一般道路	
供 用 開 始 時 期 ^{注)2}	1 期区域：2017 年（平成 29 年）3 月プレオープン、4 月グランドオープン 2 期区域（その 1）：2019 年（令和元年） 2 期区域（その 2）：2027 年（令和 9 年）（予定） 2 期区域（その 3）：2031 年（令和 13 年）（予定） 2 期区域（その 4）：2034 年（令和 16 年）（予定）	

注)1:評価書作成時は「原則 10 時から 18 時まで。定休日は原則なし。」としていたが、事業計画の進捗により、営業時間及び定休日を見直した。

2:2 期区域の供用開始時期は、その 1～その 4 の 4 区域に分けて段階的に行う計画に変更した。

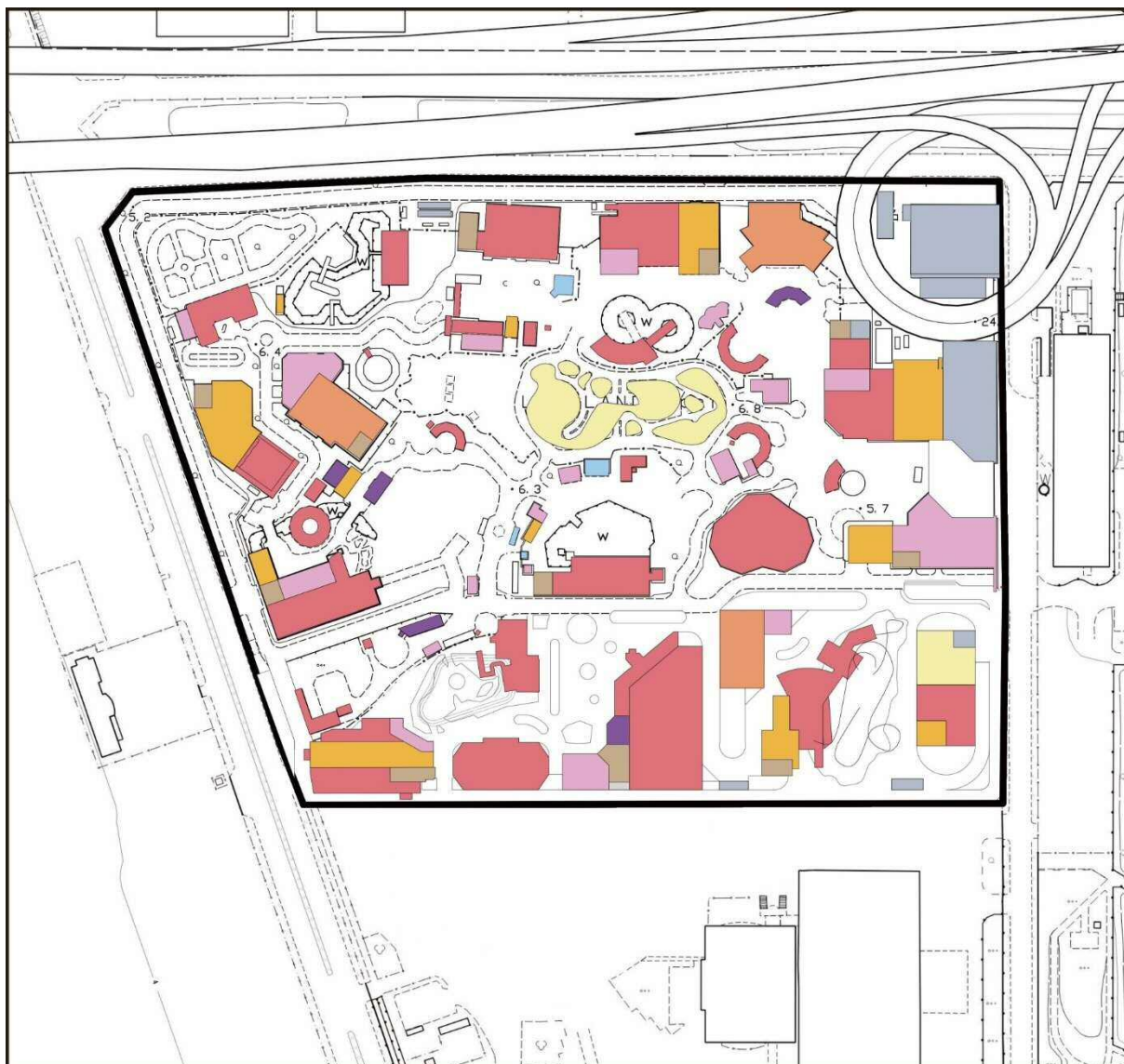
表 1-3-1(2) 施設計画の概要

項 目	内 容
電 気 及 び ガ ス	電力供給は、中部電力株式会社より供給を受け、各用途へ電力を供給する。また、建物ごとに電気を主体とした個別の冷暖房設備を設置する。 ガス供給は、使用する建物の近傍に液化石油ガス（LPG）を設置する。 ^{注)}
給 排 水	給水は、名古屋市の上水道から供給を受け、既設の給水管から新設する給水管を経て上水を引込み、一旦受水槽に貯水した後、各用途へ供給する。 汚水は、1期区域内、2期区域内それぞれに高度処理システムを採用した浄化槽を設置し、適切に汚水処理をした後、既設の雨水排水管へ放流する。

注) 評価書作成時は事業予定地周辺の既設ガス管から引込みを行う計画であったが、事業計画の進捗により、敷地内にガス施設を設置する方法に変更した。



図 1-3-1 事業予定地の位置



<施設の種類・規模>

区分	施設名	床面積		
		1期区域	2期区域	全区域
	アトラクション	25,000㎡	13,000㎡	38,000㎡
	遊具	2,200㎡	700㎡	2,900㎡
	レゴ展示館	4,000㎡	900㎡	4,900㎡
	シアター	1,900㎡	900㎡	2,800㎡
	飲食	5,600㎡	2,000㎡	7,600㎡
	商業	2,800㎡	800㎡	3,600㎡
	ゲーム	400㎡	300㎡	700㎡
	便所	1,700㎡	700㎡	2,400㎡
	管理・サービス部門	8,300㎡	400㎡	8,700㎡
	小計	51,900㎡	19,700㎡	-
	合計	-	-	71,600㎡

但し、工作物は除く。

注)1:建物高さは30m以下である。但し、アトラクション施設のタワー高さは約75mである。

2:「事業内容の変更(令和7年5月)」以降における施設全体の計画配置図である。

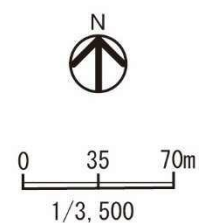


図 1-3-2 計画配置図

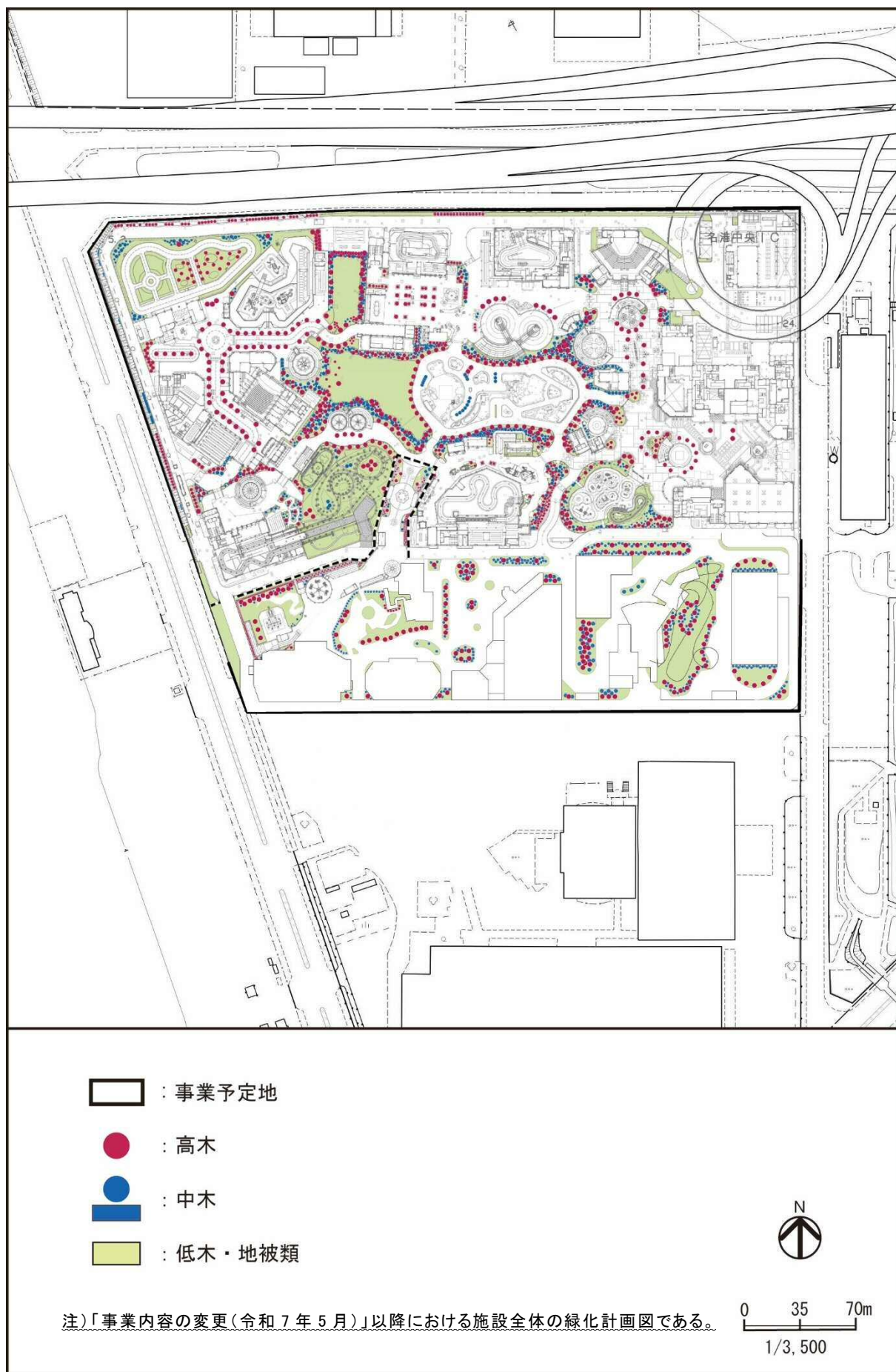


図 1-3-3 緑化計画図

3-3 工事計画の概要

3-3-1 工事期間

1 期区域：平成 27 年 4 月～平成 29 年 1 月

2 期区域：平成 30 年 8 月～令和 16 年 3 月（予定）

※本事後調査結果中間報告書（工事中）（その 4）の対象期間は令和 5 年 7 月から令和 8 年 6 月であり、調査期間は 2 期区域（その 2）の工事を開始した令和 7 年 7 月から令和 8 年 4 月とした。

3-3-2 工事工程

2 期区域の工事工程表は表 1-3-2 に示すとおりである。また、本事後調査結果中間報告書（工事中）（その 4）の調査期間における建設機械の稼働台数の推移は図 1-3-4 に、工事関係車両の走行台数の推移は図 1-3-5 に示すとおりである。

なお、評価書作成時点では、国際展示場旧第 1 展示館の解体工事は本事業で行う計画であったが、その後、名古屋市の国際展示場拡張整備に係る別事業として行われることとなったため、当該解体工事は本事業には含まないこととなった。また、変更後の 2 期区域（その 4）の区域として、今後解体予定である国際展示場第 2 展示館の跡地を一部使用する計画であるが、第 2 展示館の解体工事についても同様に、本事業には含まない別事業となることが決まっている。

表 1-3-2 工事工程表

【2期区域（その1）】（平成30年8月～令和元年6月）

年月 着手後月数	H30.8	H30.9	H30.10	H30.11	H30.12	H31.1	H31.2	H31.3	H31.4	R元.5	R元.6
工種	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
解体工事											
土木工事											
建築工事											
据付工事											
外構工事											

【2期区域（その2）】（令和7年7月～令和9年3月）

年月 着手後月数	R7.7	R7.8	R7.9	R7.10	R7.11	R7.12	R8.1	R8.2	R8.3	R8.4	R8.5	R8.6
工種	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
土木工事												
建築工事												
据付工事												
外構工事												

年月 着手後月数	R8.7	R8.8	R8.9	R8.10	R8.11	R8.12	R9.1	R9.2	R9.3
工種	13	14	15	16	17	18	19	20	21
土木工事									
建築工事									
据付工事									
外構工事									

<本報告書の調査期間>
令和7年7月～令和8年4月

【2期区域（その3）】（令和11年7月～令和13年3月）

年月 着手後月数	R11.7	R11.8	R11.9	R11.10	R11.11	R11.12	R12.1	R12.2	R12.3	R12.4	R12.5	R12.6
工種	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
土木工事												
建築工事												
据付工事												
外構工事												

年月 着手後月数	R12.7	R12.8	R12.9	R12.10	R12.11	R12.12	R13.1	R13.2	R13.3
工種	13	14	15	16	17	18	19	20	21
土木工事									
建築工事									
据付工事									
外構工事									

【2期区域（その4）】（令和14年7月～令和16年3月）

年月 着手後月数	R14.7	R14.8	R14.9	R14.10	R14.11	R14.12	R15.1	R15.2	R15.3	R15.4	R15.5	R15.6
工種	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
土木工事												
建築工事												
据付工事												
外構工事												

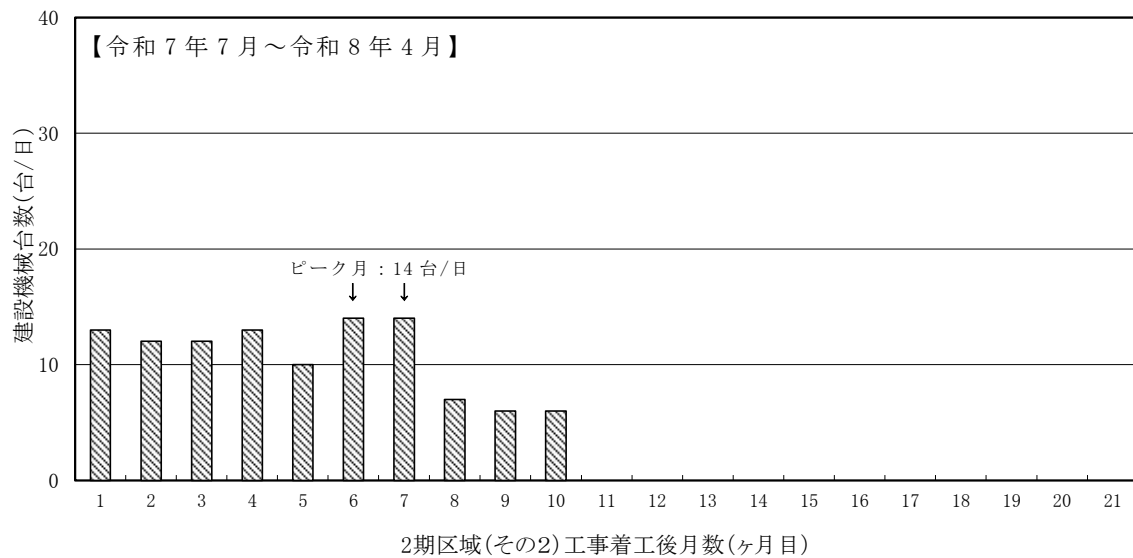
年月 着手後月数	R15.7	R15.8	R15.9	R15.10	R15.11	R15.12	R16.1	R16.2	R16.3
工種	13	14	15	16	17	18	19	20	21
土木工事									
建築工事									
据付工事									
外構工事									

注)1:「2期区域（その1）」については、既に供用開始している。

2:「2期区域（その2）」、「2期区域（その3）」、「2期区域（その4）」の工事計画は、現時点での
ものであり、今後変更する可能性がある。

[事後調査における調査結果（本報告書調査期間）]

2期区域(その2)【事後調査結果】



[変更届出における建設機械の稼働台数]

2期区域(その2)【変更届出】

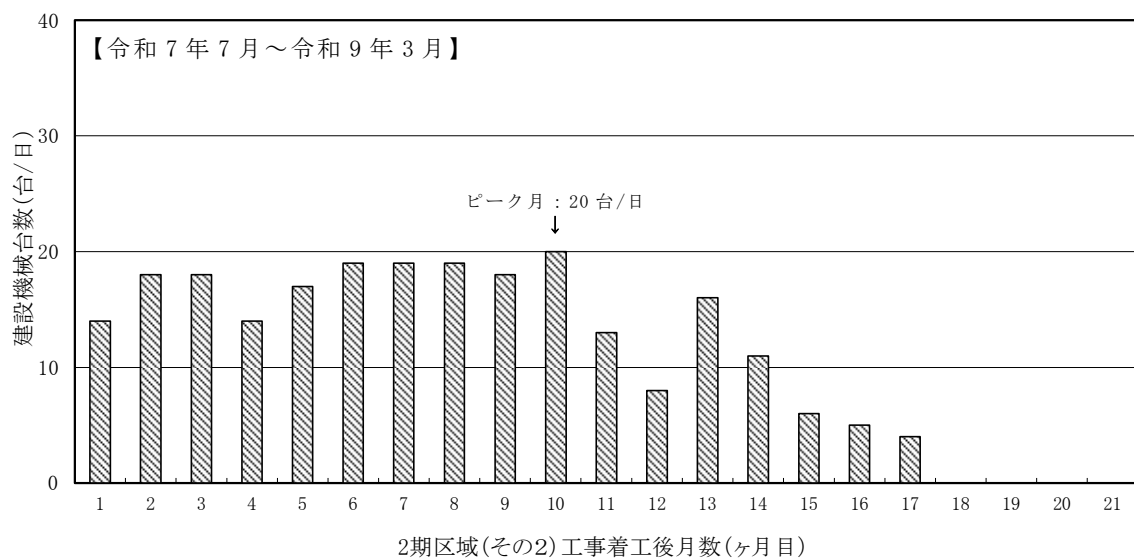
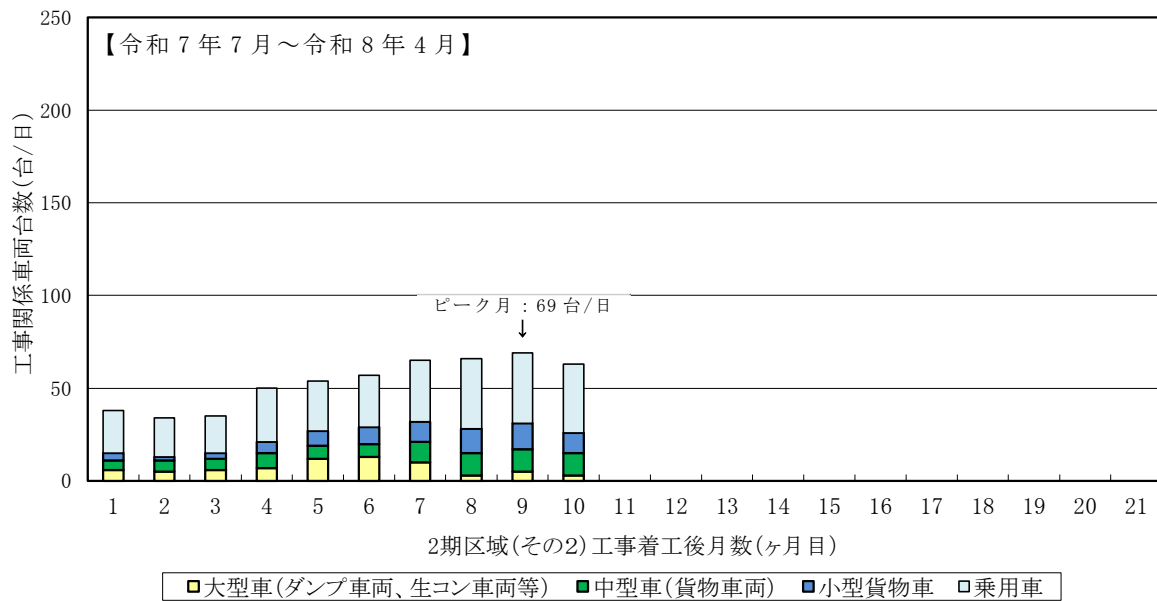


図 1-3-4 建設機械稼働台数の推移

[事後調査における調査結果（本報告書調査期間）]

2期区域（その2）【事後調査結果】



[変更届出における工事関係車両の走行台数]

2期区域（その2）【変更届出】

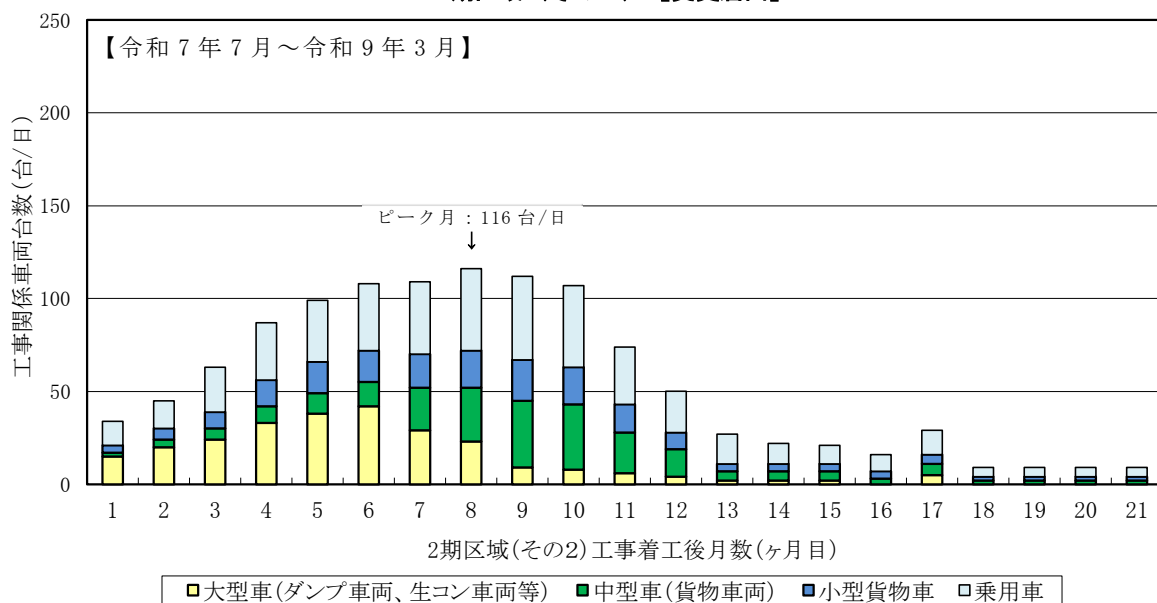


図 1-3-5 工事関係車両走行台数の推移

第4章 環境影響評価の概要

4-1 手続きの経緯

本事後調査結果中間報告書（工事中）（その4）作成までの経緯は、表1-4-1に示すとおりである。

表1-4-1(1) 環境影響評価手続きの経緯

事 項	内 容
環境影響評価方法書	提出年月日
	平成24年7月25日
	縦覧(閲覧)期間
	平成24年8月6日から9月4日まで
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 (G C D S J A P A N株式会社、国際展示場、 株式会社日本設計中部支社)
	縦覧者数 (閲覧者数)
	12名 (2名)
環境影響評価方法書に 対する市民等の意見	提出期間
	平成24年8月6日から9月19日まで
環境影響評価方法書に 対する市長の意見 (方法意見書)	提出件数
	1件
	縦覧期間
縦覧場所	平成24年11月7日から11月21日まで
	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
4名	
対象事業の実施の 引継ぎの届出	届出年月日
	平成25年3月15日
環境影響評価準備書	提出年月日
	平成25年9月20日
	縦覧(閲覧)期間
	平成25年10月7日から11月5日まで
	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、 名古屋市港区役所、名古屋市環境学習センター、 名古屋市野鳥観察館 (国際展示場)
	縦覧者数 (閲覧者数)
33名 (0名)	
	説明会
	開催日
平成25年10月12日	
	場 所
国際展示場	
	参加人数
24名	
環境影響評価準備書に 対する市民等の意見	提出期間
	平成25年10月7日から11月20日まで
見 解 書	提出件数
	2件
	提出年月日
	平成25年12月24日
縦覧期間	平成26年1月7日から1月21日まで
	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、 名古屋市港区役所、名古屋市環境学習センター、 名古屋市野鳥観察館
縦覧者数	18名
公 聴 会	開催年月日
	平成26年2月22日
	開催場所
	国際展示場
陳述人数	1名(欠席のため代読)
	傍聴人数
22名	
環境影響評価審査書	縦覧期間
	平成26年5月1日から5月15日まで
	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、 名古屋市港区役所、名古屋市環境学習センター、 名古屋市野鳥観察館	
	縦覧者数
6名	

表 1-4-1(2) 環境影響評価手続きの経緯

事 項	内 容
環境影響評価書	提出年月日
	平成 26 年 6 月 20 日
	縦覧期間
	平成 26 年 6 月 30 日から 7 月 29 日まで
事後調査計画書 (工事中)	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、 名古屋市港区役所、名古屋市環境学習センター、 名古屋市野鳥観察館
	縦覧者数
	10 名
事後調査計画書 (供用開始後)	提出年月日
	平成 27 年 2 月 18 日
	縦覧期間
	平成 27 年 2 月 26 日から 3 月 12 日まで
事後調査結果中間報告書 (工事中)(その 1)	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、 名古屋市港区役所、名古屋市環境学習センター
	縦覧者数
	5 名
事後調査結果中間報告書 (供用開始後)	提出年月日
	平成 29 年 2 月 24 日
	縦覧期間
	平成 29 年 3 月 7 日から 3 月 21 日まで
事後調査結果中間報告書 (工事中)(その 2)	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、 名古屋市港区役所、名古屋市環境学習センター
	縦覧者数
	3 名
事後調査結果中間報告書 (工事中)(その 3)	提出年月日
	平成 29 年 7 月 18 日
	縦覧期間
	平成 29 年 8 月 1 日から 8 月 15 日まで
事業内容の変更	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、 名古屋市港区役所、名古屋市環境学習センター
	縦覧者数
	5 名
対象事業の実施の 引継ぎの届出	提出年月日
	平成 30 年 8 月 29 日
	縦覧期間
	平成 30 年 9 月 7 日から 9 月 21 日まで
事後調査結果中間報告書 (工事中)(その 2)	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、 名古屋市港区役所、名古屋市環境学習センター
	縦覧者数
	6 名
事後調査結果中間報告書 (工事中)(その 3)	提出年月日
	令和 2 年 7 月 17 日
	縦覧期間
	令和 2 年 7 月 31 日から 8 月 14 日まで
事業内容の変更	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、 名古屋市港区役所、名古屋市環境学習センター
	縦覧者数
	2 名
事業内容の変更	提出年月日
	令和 5 年 7 月 14 日
	縦覧期間
	令和 5 年 7 月 25 日から 8 月 8 日まで
事業内容の変更	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、 名古屋市港区役所、名古屋市環境学習センター
	縦覧者数
	1 名
事業内容の変更	提出年月日
	令和 7 年 5 月 30 日
	縦覧期間
	令和 7 年 6 月 13 日から 6 月 27 日まで
事業内容の変更	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、 名古屋市港区役所、名古屋市環境学習センター
	縦覧者数
	1 名

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1-4-2に示すとおりである。

表1-4-2 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	【解体工事による粉じん】 既存資料調査によると、平成21年度の惟信高校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。 現況施設は、1期区域にはアスファルトで覆われた駐車場及びモータープールが、2期区域には最高高さ約35m程度の国際展示場第1展示館がある。	【解体工事による粉じん】 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、1期区域では6.2%、2期区域では6.2～13.0%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4月の冬季から春季に多く発生すると予測される。																	
	【建設機械の稼働による大気汚染】 既存資料調査によると、平成21年度の惟信高校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頻度は中立（D）である。 平成19～23年度の惟信高校における測定の結果、二酸化窒素濃度は、平成21年度まで減少傾向にあり、これ以降は同じ数値で推移している。平成23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。 平成19～23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、平成22年度までは減少傾向にあり、平成23年度は平成22年度とほぼ同じ数値となっている。平成23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。	【建設機械の稼働による大気汚染】 1. 二酸化窒素 <table border="1"> <thead> <tr> <th>予測時期</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>1期区域</td><td>21.7</td><td>0.043</td></tr> <tr> <td>2期区域</td><td>18.2</td><td>0.042</td></tr> </tbody> </table> 2. 浮遊粒子状物質 <table border="1"> <thead> <tr> <th>予測時期</th><th>年平均値の寄与率(%)</th><th>2%除外値(mg/m³)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1期区域</td><td>11.5</td><td>0.058</td></tr> <tr> <td>2期区域</td><td>8.0</td><td>0.056</td></tr> </tbody> </table>	予測時期	年平均値の寄与率(%)	日平均値の年間98%値(ppm)	1期区域	21.7	0.043	2期区域	18.2	0.042	予測時期	年平均値の寄与率(%)	2%除外値(mg/m ³)	1期区域	11.5	0.058	2期区域	8.0
予測時期	年平均値の寄与率(%)	日平均値の年間98%値(ppm)																	
1期区域	21.7	0.043																	
2期区域	18.2	0.042																	
予測時期	年平均値の寄与率(%)	2%除外値(mg/m ³)																	
1期区域	11.5	0.058																	
2期区域	8.0	0.056																	

環境保全措置	評 価
【解体工事による粉じん】 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。 ・ 工事を行っている区域の敷地境界上に、高さ2mの仮囲いを設置する。 ・ 工事現場内では、必要に応じて散水を実施する。 ・ 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、車両の出入口付近に水洗いを行う洗車施設を設置する。 ・ 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。	【解体工事による粉じん】 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、1期区域で6.2%、2期区域で6.2～13.0%である。風向は西北西（WNW）～北西（NW）、時期的には12月から4月の冬季から春季において多く発生すると予測される。 本事業の実施にあたっては、工事を行っている区域の敷地境界上には、高さ2mの仮囲いを設置する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。
【建設機械の稼働による大気汚染】 1. 予測の前提とした措置 ・ 仮囲い（高さ2m）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。 2. その他の措置 ・ 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。	【建設機械の稼働による大気汚染】 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、すべ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37.5～42.9%、浮遊粒子状物質で約25.0～33.3%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。 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、1期区域及び2期区域ともに、環境目標値を上回る。浮遊粒子状物質濃度の日平均値の2%除外値は、1期区域及び2期区域ともに、環境目標値（市民の健康の保護に係る目標値）を下回る。なお、事業予定地を含む金城ふ頭は臨港地区であり、大気汚染に係る環境基準は適用されないが、参考までに環境基準と比較すると、1期区域及び2期区域ともに、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の環境基準の値を下回る。 本事業の実施においては、二酸化窒素濃度について、1期区域及び2期区域ともに、環境目標値を上回ることから、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さらなる低減に努める。

環境要素	調 査	予 測																																												
大 気 質	【工事関係車両の走行による大気汚染】 既存資料調査は、【建設機械の稼働による大気汚染】参照。 現地調査によると、自動車交通量はNo.2地点を除き、休日の方が平日よりも多い傾向を示していた。	【工事関係車両の走行による大気汚染】 1. 二酸化窒素 <table> <tr> <th rowspan="2">予測 時期</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>建設機械の稼 働による影響 と の 重 合</th></tr> <tr> <td>1期区域</td><td>0.10～0.46</td><td>1.97～2.73</td></tr> <tr> <td>2期区域</td><td>0.04～0.26</td><td>0.58～3.53</td></tr> </table> <table> <tr> <th rowspan="2">予測 時期</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>建設機械の稼 働による影響 と の 重 合</th></tr> <tr> <td>1期区域</td><td>0.036～0.038</td><td>0.037</td></tr> <tr> <td>2期区域</td><td>0.036～0.037</td><td>0.036～0.037</td></tr> </table> 2. 浮遊粒子状物質 <table> <tr> <th rowspan="2">予測 時期</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>建設機械の稼 働による影響 と の 重 合</th></tr> <tr> <td>1期区域</td><td>0.01～0.07</td><td>0.56～0.80</td></tr> <tr> <td>2期区域</td><td>0.00～0.01</td><td>0.15～1.25</td></tr> </table> <table> <tr> <th rowspan="2">予測 時期</th><th colspan="2">2%除外値(mg/m³)</th></tr> <tr> <th>工事関係 車両の走行</th><th>建設機械の稼 働による影響 と の 重 合</th></tr> <tr> <td>1期区域</td><td>0.053</td><td>0.053</td></tr> <tr> <td>2期区域</td><td>0.053</td><td>0.053</td></tr> </table>	予測 時期	年平均値の寄与率(%)		工事関係 車両の走行	建設機械の稼 働による影響 と の 重 合	1期区域	0.10～0.46	1.97～2.73	2期区域	0.04～0.26	0.58～3.53	予測 時期	日平均値の年間98%値(ppm)		工事関係 車両の走行	建設機械の稼 働による影響 と の 重 合	1期区域	0.036～0.038	0.037	2期区域	0.036～0.037	0.036～0.037	予測 時期	年平均値の寄与率(%)		工事関係 車両の走行	建設機械の稼 働による影響 と の 重 合	1期区域	0.01～0.07	0.56～0.80	2期区域	0.00～0.01	0.15～1.25	予測 時期	2%除外値(mg/m ³)		工事関係 車両の走行	建設機械の稼 働による影響 と の 重 合	1期区域	0.053	0.053	2期区域	0.053	0.053
予測 時期	年平均値の寄与率(%)																																													
	工事関係 車両の走行	建設機械の稼 働による影響 と の 重 合																																												
1期区域	0.10～0.46	1.97～2.73																																												
2期区域	0.04～0.26	0.58～3.53																																												
予測 時期	日平均値の年間98%値(ppm)																																													
	工事関係 車両の走行	建設機械の稼 働による影響 と の 重 合																																												
1期区域	0.036～0.038	0.037																																												
2期区域	0.036～0.037	0.036～0.037																																												
予測 時期	年平均値の寄与率(%)																																													
	工事関係 車両の走行	建設機械の稼 働による影響 と の 重 合																																												
1期区域	0.01～0.07	0.56～0.80																																												
2期区域	0.00～0.01	0.15～1.25																																												
予測 時期	2%除外値(mg/m ³)																																													
	工事関係 車両の走行	建設機械の稼 働による影響 と の 重 合																																												
1期区域	0.053	0.053																																												
2期区域	0.053	0.053																																												

環境保全措置	評 価
【工事関係車両の走行による大気汚染】 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。 ・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。 ・関係機関や事業予定地近隣開発事業者との連絡・調整を適切に行い、環境負荷の低減に努める。	【工事関係車両の走行による大気汚染】 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が周辺環境に及ぼす影響は、小さいと判断する。 大気汚染に係る環境基準が適用される地点について、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、1期区域及び2期区域ともに、二酸化窒素濃度の日平均値の年間98%値並びに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（市民の健康の保護に係る目標値）を下回る。 環境基準が適用されない地点について、環境目標値との対比を行った結果、工事関係車両の走行、並びに建設機械の稼働による影響との重合については、1期区域及び2期区域ともに、二酸化窒素濃度の日平均値の年間98%値並びに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（市民の健康の保護に係る目標値）を下回る。

環境要素	調 査	予 測
騒 音	【建設機械の稼働による騒音】 既存資料調査によると、事業予定地周辺（港区稲永五丁目及び港区潮風町）における環境騒音の昼間（6～22時）の等価騒音レベル（L_{Aeq}）は49dB及び63dBであり、港区稲永五丁目については環境基準を達成しているが、港区潮風町については環境基準を達成していない。 現地調査によると、環境騒音の昼間の等価騒音レベル（L_{Aeq}）は平日で60dB、休日で62dBであり、環境基準を達成していた。	【建設機械の稼働による騒音】 1．1期区域 建設機械の稼働による騒音レベル（地上1.2m）は、52～69dB(A)と予測される。 また、高さ別（地上1.2～35mを検討）の予測結果の範囲は、予測ケース毎に以下のとおりである。 ・ケースⅠ（解体工事）：52～60dB(A) ・ケースⅡ（土木・建築工事）：69～82dB(A) 2．2期区域 建設機械の稼働による騒音レベル（地上1.2m）は、55～67dB(A)と予測される。 また、高さ別（地上1.2～35mを検討）の予測結果の範囲は、予測ケース毎に以下のとおりである。 ・<u>ケースⅠ（土木工事）：67～77dB(A)</u> ・<u>ケースⅡ（建築工事）：65～74dB(A)</u>
	【工事関係車両の走行による騒音】 既存資料調査によると、事業予定地周辺（港区野跡五丁目）における道路交通騒音の昼間の等価騒音レベル（L_{Aeq}）は68dBであり、環境基準を達成している。 現地調査によると、道路交通騒音の昼間の等価騒音レベル（L_{Aeq}）は、平日で55～68dB、休日で60～67dBであり、平日及び休日ともに、環境基準を達成していた。	【工事関係車両の走行による騒音】 1．1期区域 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64～69dBと予測される。 また、工事関係車両の走行による増加分は0～1 dB程度と予測される。 2．2期区域 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64～69dBと予測される。 また、工事関係車両の走行による増加分は0～2dB程度と予測される。

環境保全措置	評 価
【建設機械の稼働による騒音】 1. 予測の前提とした措置 ・仮囲い（高さ2m）を設置する。 ・導入可能な低騒音型の建設機械を使用する。 2. その他の措置 ・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。 ・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。	【建設機械の稼働による騒音】 予測結果によると、導入可能な低騒音型の建設機械を使用した場合には、すべて低騒音型ではない場合と比較して、1期区域ケースⅠについては3.2～4.5dB(A)低くなることから、周辺の環境に及ぼす影響は低減されるものと判断する。その他のケースについては、仮囲い（高さ2m）を設置すること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。 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。 本事業の実施にあたっては、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さらなる低減に努める。
【工事関係車両の走行による騒音】 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。 ・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。 ・関係機関や事業予定地近隣開発事業者との連絡・調整を適切に行い、環境負荷の低減に努める。	【工事関係車両の走行による騒音】 予測結果によると、工事関係車両の走行による工事中の予測値は、2期区域のNo.5を除き0～1dB程度の増加である。2期区域のNo.5については2dB増加するものの、同地点及びその周辺は商業地域または工業地域であり、住居は存在せず、また、予測結果は環境基準の値（70dB）を6dB下回る。以上のことから、工事関係車両の走行に起因する騒音が周辺の環境に及ぼす影響は、小さいと判断する。 工事関係車両の走行による騒音レベルは、全予測地点で環境基準の値を下回る。 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。

環境要素	調 査	予 測
振 動	【建設機械の稼働による振動】 現地調査によると、環境振動の振動レベル (L_{10}) の時間区分の平均値は、昼間43dB、夜間39dBであった。	【建設機械の稼働による振動】 1. 1期区域 建設機械の稼働による振動レベルの最大値は、ケースⅠで49dB、ケースⅡで64dBと予測される。 2. 2期区域 建設機械の稼働による振動レベルの最大値は、<u>ケースⅠ（土木・建築工事）</u>で61dBと予測される。
	【工事関係車両の走行による振動】 既存資料によると、事業予定地周辺（港区野跡五丁目）における道路交通振動の昼間の振動レベル (L_{10}) は、53dBであった。 現地調査によると、道路交通振動の振動レベルの1時間毎の数値の最大値は、昼間で43～59dB、夜間で35～54dBであり、要請限度を下回っていた。	【工事関係車両の走行による振動】 1. 1期区域 道路交通振動の振動レベル (L_{10}) の最大値は、53～59dB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0.4～2.9dB程度と予測される。 2. 2期区域 道路交通振動の振動レベル (L_{10}) の最大値は、52～59dB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0.3～3.3dB程度と予測される。

環境保全措置	評 価
【建設機械の稼働による振動】 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。 ・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にも注目する。 ・近隣施設等からの問い合わせに対する連絡の窓口を設け、適切に対応する。	【建設機械の稼働による振動】 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49～64dBである。 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。 本事業の実施にあたっては、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。
【工事関係車両の走行による振動】 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。 ・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。 ・関係機関や事業予定地近隣開発事業者との連絡・調整を適切に行い、環境負荷の低減に努める。	【工事関係車両の走行による振動】 予測結果によると、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0.0～3.3dBであり、工事中の予測値は36～59dBとなる。 工事関係車両の走行による振動レベル（L_{10}）は、要請限度を下回る。 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。

環境要素	調 査	予 測
水 質・底 質	【工事中】 既存資料調査によると、事業予定地周辺における水質の調査結果は、pHが7.9～8.1、CODが2.7～3.8mg/ℓ、SSが7mg/ℓ、全窒素が0.84～1.4mg/ℓ、全磷が0.086～0.11mg/ℓ、砒素が0.005mg/ℓ未満であり、環境基準もしくは環境目標値に適合していない地点や項目がある。	【工事中】 排水は、管理濃度を遵守して排出することから、1期区域及び2期区域ともに、工事中に発生する汚濁水は以下のとおり予測される。 pH : 5.8～8.6 SS : 200mg/ℓ以下 砒素 : 0.1mg/ℓ以下 ふっ素 : 15mg/ℓ以下 ほう素 : 230mg/ℓ以下 また、大規模な掘削は行わない計画であることから、湧出水は少ないと考えられるが、湧出水を排出する場合には、濁水の適切な処理、濁度及びpHの常時監視、土壌汚染の有無の確認を行う。さらに、沈砂槽に堆積する汚泥についても適正に処理を行う。

環境保全措置	評 価
【工事中】 1. 予測の前提とした措置 ・工事中に発生する濁水は、事業予定地内に沈砂槽を設置し、適切に処理した後、既設の雨水排水管へ放流する。 ・工事排水の濁度及びpHについて、簡易測定により常時監視する。 ・土壌汚染に起因する排水の汚染について、定期的に監視することにより汚染の有無を確認する。汚染が確認された場合は汚染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。 2. その他の措置 ・沈砂槽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。	【工事中】 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、周辺の環境に及ぼす影響は小さいと判断する。 本事業の実施にあたっては、沈砂槽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さらなる低減に努める。

環境要素	調 査	予 測
土 壌	事業予定地の地歴をみると、事業予定地は昭和37年～46年にかけて埋立てが行われ、埋立後、現況施設である駐車場、国際展示場及び緑地として利用されており、これまで、特定有害物質を使用する工場等が存在したことはない。 既存資料によると、名古屋市が行った国際展示場における土壌調査結果より、砒素及びその化合物とふっ素及びその化合物について溶出量基準不適合であった。含有量調査については、鉛及びその化合物、砒素及びその化合物、ふっ素及びその化合物、ほう素及びその化合物は検出されたものの、基準値を下回っている。	2期区域内には浚渫土による埋立てが原因と考えられる汚染土壌があるが、1期区域及び2期区域ともに、建設残土は発生させない計画であり、万一発生する場合には、適正に調査、処理・処分を行う。また、施工の際には、土壌の飛散防止等のために、仮囲いを設置する。これらのことから、周辺への土壌汚染の拡散はほとんどないと予測される。

環境保全措置	評 価
1. 予測の前提とした措置 - 基本的には土壌の搬出は行わず、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。 - 万一、土壌の搬出が発生する場合には、汚染の有無を確認し、汚染が確認された土壌については、管理型の最終処分場への搬出やセメント材への活用等により、適正に処理・処分を行う。 - 施工の際には、仮囲いを設置する。 - 掘削土の仮置き場には、飛散防止シート掛けを行う。 2. その他の措置 - 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。 - 汚染が確認された土壌の運搬時には、飛散防止シート掛けを行う。 - 今後、「土壌汚染対策法」及び「名古屋市環境保全条例」に基づき、大規模な土地改変の前までに必要な届出等を実施し、適切に対応していく。なお、1期区域、2期区域の工事は段階的に行う計画であることから、それぞれのスケジュールに合わせて届出等を区分して実施し、適切に対応する。	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、周辺の環境に及ぼす影響はほとんどないと判断する。 本事業の実施にあたっては、土工箇所は、速やかに転圧等を行うことにより、降雨による流出を防止する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。

環境要素	調 査	予 測																																																
廃棄物等		【工事中】 1. 1期区域 ・現況施設解体工事 <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(t)</td><td>約400</td><td>約100</td></tr> <tr> <td>アスファルト(t)</td><td>約 30</td><td>約100</td></tr> <tr> <td>木くず (t)</td><td>約 4</td><td>約100</td></tr> <tr> <td>金属くず (t)</td><td>約 20</td><td>約100</td></tr> <tr> <td>混合廃棄物 (t)</td><td>約 8</td><td>約 40</td></tr> </tbody> </table> ・その他地表面舗装部除去工事 <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(t)</td><td>約22,200</td><td>約100</td></tr> </tbody> </table> ・新施設建設工事 <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 (m³)</td><td>約46,000</td><td>約 50</td></tr> <tr> <td>建設廃材 (t)</td><td>約 2,100</td><td>約 80</td></tr> </tbody> </table> 2. 2期区域 ・現況施設解体工事 <u>国際展示場旧第1展示館の解体工事は、名古屋市の国際展示場拡張整備に係る別事業として行われることとなった。また、2期区域(その4)の区域として、今後解体予定である国際展示場第2展示館の跡地を一部使用する計画であるが、第2展示館の解体工事についても同様に、本事業には含まない別事業となることが決まっている。</u> ・その他地表面舗装部除去工事 <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(t)</td><td>約6,600</td><td>約100</td></tr> </tbody> </table> ・新施設建設工事 <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 (m³)</td><td>約17,300</td><td>約 50</td></tr> <tr> <td>建設廃材 (t)</td><td>約 820</td><td>約 80</td></tr> </tbody> </table>	種類	発生量	再資源化率 (%)	コンクリート(t)	約400	約100	アスファルト(t)	約 30	約100	木くず (t)	約 4	約100	金属くず (t)	約 20	約100	混合廃棄物 (t)	約 8	約 40	種類	発生量	再資源化率 (%)	アスファルト(t)	約22,200	約100	種類	発生量	再資源化率 (%)	汚泥 (m ³)	約46,000	約 50	建設廃材 (t)	約 2,100	約 80	種類	発生量	再資源化率 (%)	アスファルト(t)	約6,600	約100	種類	発生量	再資源化率 (%)	汚泥 (m ³)	約17,300	約 50	建設廃材 (t)	約 820	約 80
種類	発生量	再資源化率 (%)																																																
コンクリート(t)	約400	約100																																																
アスファルト(t)	約 30	約100																																																
木くず (t)	約 4	約100																																																
金属くず (t)	約 20	約100																																																
混合廃棄物 (t)	約 8	約 40																																																
種類	発生量	再資源化率 (%)																																																
アスファルト(t)	約22,200	約100																																																
種類	発生量	再資源化率 (%)																																																
汚泥 (m ³)	約46,000	約 50																																																
建設廃材 (t)	約 2,100	約 80																																																
種類	発生量	再資源化率 (%)																																																
アスファルト(t)	約6,600	約100																																																
種類	発生量	再資源化率 (%)																																																
汚泥 (m ³)	約17,300	約 50																																																
建設廃材 (t)	約 820	約 80																																																

環境保全措置	評 価
【工事中】 1. 予測の前提とした措置 ・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。 ・基本的に土壌の搬出は行わず、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。 2. その他の措置 ・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。 ・建設残土が発生した場合には、事業予定地外において、埋立、盛土、土地造成工事への活用に努める。 ・汚泥搬出の際には、汚染の有無を確認し、汚染が確認された場合には、汚染が拡散しないよう適正な処理・処分を行う。 ・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対応する。 ・現況施設内で管理されているPCBは、解体工事前に「ポリ塩化ビフェニル廃棄物の適正な処理の推進に関する特別措置法」に則り、确实かつ適正に対応する。また、処分を行うまでは、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」に基づき、適正な保管を行う。	【工事中】 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、工事中に発生するアスベストを含む廃棄物以外の廃棄物等は、1期区域及び2期区域ともに、種類ごとに約40～100%の再資源化が図られるため、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、アスベストを含む廃棄物及びPCBは、関係法令に基づき適切に対応を行うことから、周辺の環境に及ぼす影響はないものと判断する。 本事業の実施にあたっては、建設工事に使用する型枠材の転用に努め、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等の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。

環境要素	調 査	予 測
温室効果ガス等		【工事中の温室効果ガス】 1. 1期区域 工事中における温室効果ガス排出量（二酸化炭素換算）は、建設機械の稼働により約2,700tCO₂、建設資材の使用により約21,800tCO₂、建設資材等の運搬により約4,100tCO₂、廃棄物の発生により約500tCO₂であり、これらの合計は、約29,000tCO₂と予測される。 2. 2期区域 工事中における温室効果ガス排出量（二酸化炭素換算）は、建設機械の稼働により約2,000tCO₂、建設資材の使用により約8,300tCO₂、建設資材等の運搬により約3,600tCO₂、廃棄物の発生により約100tCO₂であり、これらの合計は、約14,000tCO₂と予測される。 注）2期区域の工事中における温室効果ガス排出量（二酸化炭素換算）のうち、<u>「建設機械の稼働（燃料消費）」及び「建設資材等の運搬」については、変更届出（令和7年5月）において再予測を行った。</u> <u>再予測の結果は、以下のとおりと予測される。</u> ・ 建設機械の稼働（燃料消費）： 約1,000tCO₂ ・ 建設資材等の運搬：約3,300tCO₂

環境保全措置	評 価
【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。 1. 建設機械の稼働 ・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。 2. 建設資材の使用 ・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。 ・新施設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。 3. 建設資材等の運搬 ・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。 4. 廃棄物の発生 ・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。	【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期区域で約29,000tCO₂、2期区域で約14,000tCO₂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期区域で約29,000tCO₂、2期区域で約14,000tCO₂である。） 本事業の実施にあたっては、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等の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。

環境要素	調 査	予 測
温室効果 ガス等	【オゾン層破壊物質】 現況施設管理者へのヒアリングの結果、現況施設の執務室等に設置されているルーム用エアコンにおいてクロロフルオロカーボン（R410）が1,500g、パッケージ用エアコンにおいてハイドロクロロフルオロカーボン（R22）が約12kg使用されていると想定した。	【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「特定製品に係るフロン類の回収及び破壊の実施の確保等に関する法律」（平成13年法律第64号）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。

環境保全措置	評 価
	【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。

環境要素	調 査	予 測
安 全 性	【工事中】 既存資料調査によると、事業予定地東側には、あおなみ線が通っており、金城ふ頭駅がある。また、事業予定地北側には、一般国道302号（伊勢湾岸道路）が通っており、名港中央インターチェンジがある。 事業予定地周辺における自動車交通量は、名古屋市自動車交通量調査結果によると、平日では区間D（金城埠頭線）、休日では区間U（金城ふ頭の北西側道路）が最も多くなっている。また、名古屋市一般交通量概況によると、事業予定地周辺における自動車交通量は、平日及び休日ともに、一般国道302号（伊勢湾岸道路）が最も多くなっている。 名古屋市、港区及び野跡学区における交通事故発生件数の推移は、名古屋市全体及び港区では、それぞれ減少傾向を示している。野跡学区では、平成22年までは減少傾向を示していたが、平成23年では増加に転じている。なお、路線別の事故発生件数については、事業予定地周辺の道路についての記載はない。 現地調査によると、事業予定地周辺には、小学校1校、中学校1校の通学路が指定されている。 事業予定地周辺の歩行者区間断面交通量は、平日では全区間とも2人/16時間であり、休日では事業予定地東側が61人/16時間と最も多かった。 また、自転車区間断面交通量は、平日では事業予定地西側が16台/16時間、休日では事業予定地東側が15台/16時間と最も多かった。 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歩車道分離がなされていた。	【工事中】 1. 1期区域 自動車交通量の増加率は、1.9～170.6%と予測される。 工事関係車両の出入口は、事業予定地の西側に1箇所、北側に2箇所設けられ、ピーク時では、西側では100台/時の工事関係車両が出入りし、1人/時の歩行者及び8台/時の自転車との交錯が予測される。北側の2箇所では、それぞれ50台/時の工事関係車両が出入りし、1人/時の歩行者及び7台/時の自転車との交錯が予測される。 2. 2期区域 自動車交通量の増加率は、1.5～201.3%と予測される。 工事関係車両の出入口は、事業予定地の西側に2箇所設けられ、ピーク時では、西側の2箇所では、それぞれ100台/時の工事関係車両が出入りし、1人/時の歩行者及び8台/時の自転車との交錯が予測される。

環境保全措置	評 価
【工事中】 1. 予測の前提とした措置 ・現況において交通量が多く、また、商港関連車両の主要動線である金城埠頭線を通らないルートとする。 2. その他の措置 ・工事関係車両出入口において、工事関係車両が出入りする際には、誘導員を配置する。 ・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、資材等の搬出入について、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。 ・関係機関や事業予定地近隣開発事業者との連絡・調整を適切に行う。	【工事中】 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期区域では1.9～170.6%、2期区域では1.5～201.3%となるが、これらのルートは、マウントアップ等により歩車道分離がなされていること、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ことから、工事関係車両の走行による交通安全への影響は、小さいと判断する。 本事業の実施にあたっては、工事関係車両出入口において、工事関係車両が出入りする際には、誘導員を配置する等の環境の保全のための措置を講ずることにより、周辺の交通安全に及ぼす影響の低減に努める。

第2部 事後調査に関する事項

第1章 事後調査の目的	35
第2章 事後調査の項目及び手法	35

第 1 章 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。

第 2 章 事後調査の項目及び手法

2-1 事後調査の項目及び方法

事後調査計画（工事中）は、表2-2-1及び図2-2-1～2に示すとおりである。

なお、表2-2-1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2-2-1(1) 事後調査計画

環境要素	調査事項	調査方法	調査場所	調査時期
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。	事業予定地周辺	1期区域、2期区域の解体工事中 ＜予定時期＞ 1) 1期区域 ：平成27年 2) 2期区域 ：平成30年
	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）	建設機械の配置及び稼働状況を調査する。	事業予定地内	1期区域、2期区域それぞれにおいて、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（1年） ＜予定時期＞ 1) 1期区域 ・二酸化窒素・浮遊粒子状物質 ：平成27～28年 （1期区域着工後5～16ヶ月目） 2) 2期区域 ・二酸化窒素 ：令和14～15年 <u>（2期区域（その4）着工後1～12ヶ月目）</u> ・浮遊粒子状物質 ：令和7～8年 <u>（2期区域（その2）着工後1～12ヶ月目）</u>
	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。	1期区域、2期区域ともに、事業予定地周辺道路の4断面（図2-2-1参照）	1期区域、2期区域それぞれにおいて、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（平日1日） ＜予定時期＞ 1) 1期区域 ・二酸化窒素・浮遊粒子状物質 ：平成28年 （1期区域着工後12ヶ月目） 2) 2期区域 ・二酸化窒素・浮遊粒子状物質 ：令和7年 <u>（2期区域（その2）着工後6ヶ月目）</u> ＜調査時間＞：24時間

表2-2-1(2) 事後調査計画

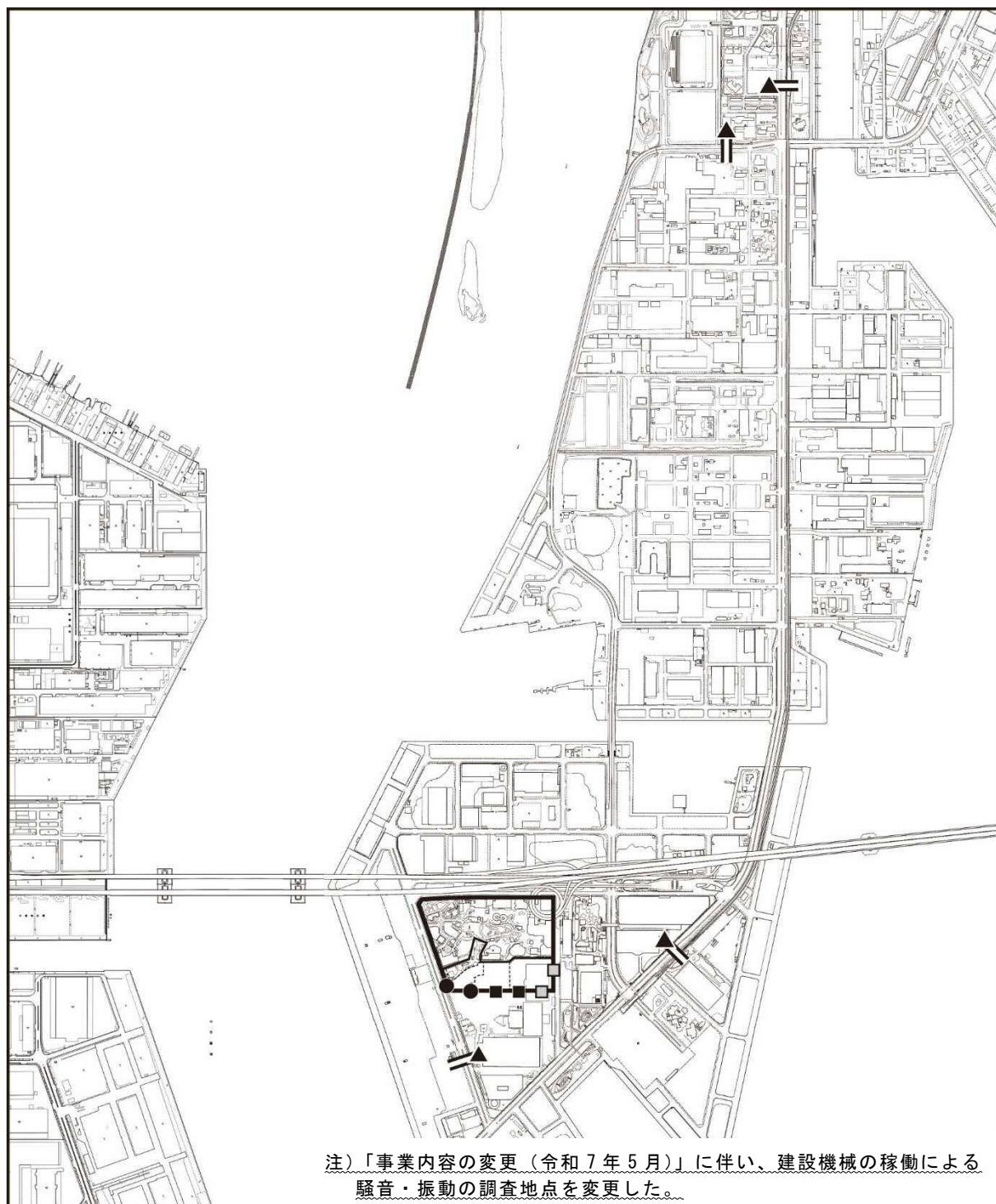
環境要素	調査事項	調査方法	調査場所	調査時期
騒音	建設機械の稼働による騒音	「特定建設作業に伴って発生する騒音の規制に関する基準」(昭和43年厚生省・建設省告示第1号)に基づく方法により調査する。また、建設機械の配置及び稼働状況も併せて調査する。	1期区域の測定は、事業予定地敷地境界上の3地点 2期区域の測定は、事業予定地敷地境界上の2地点(図2-2-1参照) 建設機械の配置や稼働状況は事業予定地内	1期区域、2期区域それぞれにおいて、建設機械の稼働による騒音の予測を行った工種毎に最も影響が大きくなると想定される時期(平日1日) <予定時期> 1) 1期区域 ・ケースⅠ(解体工事) : 平成27年 (1期区域着工後2ヶ月目) ・ケースⅡ(土木・建築工事) : 平成27年 (1期区域着工後8ヶ月目) 2) 2期区域 ・ <u>ケースⅠ(土木工事)</u> : <u>令和7年</u> (<u>2期区域(その2)着工後4ヶ月目</u>) ・ <u>ケースⅡ(建築工事)</u> : <u>令和12年</u> (<u>2期区域(その3)着工後9ヶ月目</u>) <調査時間>: 工事実施時間
	工事関係車両の走行による騒音	「騒音に係る環境基準について」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。	1期区域、2期区域ともに、事業予定地周辺道路の4地点(図2-2-1参照)	1期区域、2期区域それぞれにおいて、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(平日1日) <予定時期> 1) 1期区域 : 平成28年 (1期区域着工後12ヶ月目) 2) 2期区域 : <u>令和7年</u> (<u>2期区域(その2)着工後6ヶ月目</u>) <調査時間>: 6~22時の16時間

表2-2-1(3) 事後調査計画

環境要素	調査事項	調査方法	調査場所	調査時期
振動	建設機械の稼働による振動	「振動規制法」に基づく方法により調査する。また、建設機械の配置及び稼働状況も併せて調査する。	1期区域の測定は、事業予定地敷地境界上の3地点 2期区域の測定は、事業予定地敷地境界上の2地点（図2-2-1参照） 建設機械の配置や稼働状況は事業予定地内	1期区域、2期区域それぞれにおいて、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（平日1日） ＜予定時期＞ 1) 1期区域 ・ケースⅠ（解体工事） ：平成27年 （1期区域着工後2ヶ月目） ・ケースⅡ（土木・建築工事） ：平成27年 （1期区域着工後11ヶ月目） 2) 2期区域 ・ <u>ケースⅠ（土木・建築工事）</u> ： <u>令和15年</u> <u>（2期区域（その4）着工後7ヶ月目）</u> ＜調査時間＞：工事实施時間
	工事関係車両の走行による振動	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。	1期区域、2期区域ともに、事業予定地周辺道路の4地点（図2-2-1参照）	1期区域及び2期区域それぞれにおいて、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（平日1日） ＜予定時期＞ 1) 1期区域 ：平成28年 （1期区域着工後12ヶ月目） 2) 2期区域 ： <u>令和7年</u> <u>（2期区域（その2）着工後6ヶ月目）</u> ＜調査時間＞：7～19時の12時間
水質・底質	工事中に発生する水質汚濁物質（pH、SS、砒素、ふっ素及びほう素）	「水質汚濁に係る環境基準について」（昭和46年環境庁告示第59号）に定める方法により調査する。	排出口1箇所	1期区域、2期区域の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） ＜予定時期＞ 1) 1期区域 ：平成27～29年 2) 2期区域 ：平成30年～令和1年、 <u>令和7～9年</u> 、 <u>令和11～13年</u> 、 <u>令和14～16年</u>
	※砒素、ふっ素、ほう素については、「土壌汚染対策法」及び「名古屋市環境保全条例」等の調査の結果、汚染土壤が確認された場合に実施する。	工事施行者へのヒアリングや管理資料等の確認により、定期的な簡易測定による監視結果も併せて調査する。		上記、予定時期期間中

表2-2-1(4) 事後調査計画

環境要素	調査事項	調査方法	調査場所	調査時期
土 壌	掘削等の土工による土壌汚染(砒素及びその化合物、ふっ素及びその化合物、ほう素及びその化合物)	土壌の処理・処分方法について調査する。	事業予定地内	1期区域、2期区域の工事中 ＜予定時期＞ 1) 1期区域 ：平成27～29年 2) 2期区域 ：平成30年～令和1年、 <u>令和7～9年、令和11～13年、令和14～16年</u>
廃棄物等	工事中に発生する廃棄物等の種類、量及び再資源化量	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。	事業予定地及びその周辺	1期区域、2期区域の工事中 ＜予定時期＞ 1) 1期区域 ：平成27～29年 2) 2期区域 ：平成30年～令和1年、 <u>令和7～9年、令和11～13年、令和14～16年</u>
温室効果ガス等	工事中に発生する温室効果ガスの種類及び量	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。	事業予定地内	1期区域、2期区域の工事中 ＜予定時期＞ 1) 1期区域 ：平成27～29年 2) 2期区域 ：平成30年～令和1年、 <u>令和7～9年、令和11～13年、令和14～16年</u>
	オゾン層破壊物質	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。	事業予定地内	1期区域、2期区域の解体工事中 ＜予定時期＞ 1) 1期区域 ：平成27年 2) 2期区域 ：平成30年
安 全 性	工事の実施に伴う自動車交通量	工事関係車両の走行ルート上における交通量を調査する。	1期区域は事業予定地周辺道路の22区間 2期区域は事業予定地周辺道路の19区間 (図2-2-2参照)	1期区域、2期区域それぞれにおいて、工事関係車両の交通量が最大と想定される時期(平日1日) 1) 1期区域 ：平成28年 (1期区域着工後14ヶ月目) 2) 2期区域 ： <u>令和15年(2期区域(その4)着工後13ヶ月目)</u> ＜調査時間＞：6～22時の16時間
	工事の実施に伴う自動車と歩行者及び自転車との交錯	工事関係車両台数、歩行者及び自転車交通量を、数取り器により調査する。	1期区域は事業予定地における各工事関係車両出入口の3箇所 2期区域は事業予定地における工事関係車両出入口の2箇所 (図2-2-2参照)	



- : 事業予定地
- == : 工事関係車両の走行による大気汚染・騒音・振動
における自動車交通量(4断面)
- : 建設機械の稼働による騒音(ケースⅠ[土木工事]:2地点)
- : 建設機械の稼働による騒音(ケースⅡ[建築工事]:2地点)
- : 建設機械の稼働による振動(ケースⅠ[土木・建築工事]:2地点)
- ▲ : 工事関係車両の走行による騒音・振動(4地点)

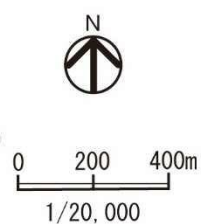


図 2-2-1 調査場所(大気質・騒音・振動)(2期区域)

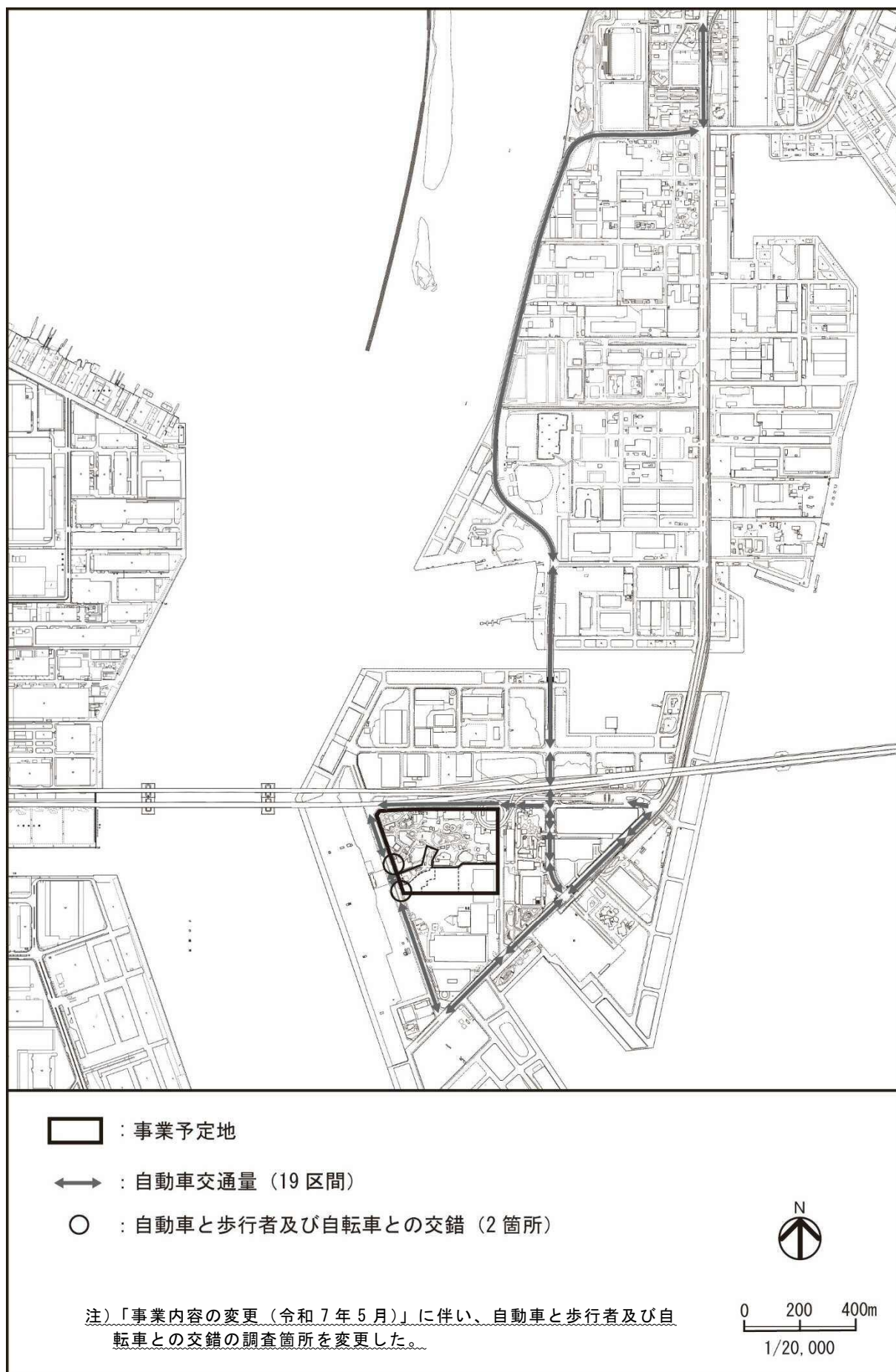


図 2-2-2 調査場所(安全性)(2期区域)

2-2 事後調査の時期及び期間

本事後調査結果中間報告書（工事中）（その４）の調査は、２期区域（その２）工事が開始された令和７年７月から令和８年４月までの期間を対象とした。事後調査の時期は、表2-2-2に示すとおりである。

表 2-2-2(1) 調査事項及び調査時期

環境要素	調査事項	調査時期
大気質	解体工事による粉じん	国際展示場旧第１展示館の解体工事は、名古屋市の国際展示場拡張整備に係る別事業として行われることとなったため、実施していない。
	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）	令和７年７月～令和８年４月 ^{注)1}
	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）	令和８年１月 ^{注)2}
騒音	建設機械の稼働による騒音	令和７年１０月及び令和７年１２月 ^{注)3}
	工事関係車両の走行による騒音	令和８年１月 ^{注)2}
振動	建設機械の稼働による振動	令和７年１０月及び令和７年１２月 ^{注)4}
	工事関係車両の走行による振動	令和８年１月 ^{注)2}
水質・底質	工事中に発生する水質汚濁物質（pH、SS、砒素及びふっ素）	令和７年９月
	工事中に発生する水質汚濁物質（pH、濁度、砒素及びふっ素）の常時監視	令和７年７月～令和８年４月
土壌	掘削等の土工による土壌汚染（砒素及びその化合物、ふっ素及びその化合物）	令和７年７月～令和８年４月
廃棄物等	工事中に発生する廃棄物等の種類、量及び再資源化量	令和７年７月～令和８年４月

注)1:「建設機械の稼働による大気汚染」の調査時期は、建設機械からの大気汚染物質排出量が最大となる時期（二酸化窒素：２期区域（その４）工事着工後１～１２ヵ月目、浮遊粒子状物質：２期区域（その２）工事着工後１～１２ヵ月目）ではないが、参考として本調査期間中の大気汚染物質排出量を整理した。

2:「工事関係車両の走行による大気汚染・騒音・振動」の調査時期は、「２期区域（その２）工事着工後６ヶ月目」を予定していたが、コンクリートミキサー車（大型車）が多数走行する予定のあった「２期区域（その２）工事着工後７ヶ月目」に変更し、調査を実施した。

3:「建設機械の稼働による騒音」の調査時期は、最も影響が大きくなると想定される時期（土木工事：２期区域（その２）工事着工後４ヶ月目、建築工事：２期区域（その３）工事着工後９ヶ月目）のうち、「建築工事」は予定時期ではないが、参考として本調査期間中の「建築工事」の最大影響時期にも調査を実施した。

4:「建設機械の稼働による振動」の調査時期は、最も影響が大きくなると想定される時期（土木・建築工事：２期区域（その４）工事着工後７ヵ月目）ではないが、参考として本調査期間中の「土木・建築工事」の最大影響時期にも調査を実施した。また、建設機械の稼働による騒音の調査を行った「土木工事」についても、参考として振動の調査を実施した。

表 2-2-2(2) 調査事項及び調査時期

環境要素	調査事項	調査時期
温室効果ガス等	工事中に発生する温室効果ガスの種類及び量	令和7年7月～令和8年4月
	オゾン層破壊物質	国際展示場旧第1展示館の解体工事は、名古屋市の国際展示場拡張整備に係る別事業として行われることとなったため、実施していない。
安全性	工事の実施に伴う自動車交通量	令和8年1月 ^{注)}
	工事の実施に伴う自動車と歩行者及び自転車との交錯	令和8年1月 ^{注)}

注) 安全性の調査時期は、工事関係車両の交通量が最大と想定される時期(2期区域(その4)工事着工後13ヵ月目)ではないが、参考として本調査期間中の大型車集中時期にも調査を実施した。

第3部 事後調査の結果

第1章 事後調査結果	45
第2章 まとめ	93

第 1 章 事後調査結果

1-1 大気質

1-1-1 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）

（1）調査事項

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）

（2）調査場所

事業予定地内

（3）調査時期

2 期区域（その 2）の工事を開始した令和 7 年 7 月から本報告の調査期間である令和 8 年 4 月まで調査を実施した。

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）の調査時期は、変更届出（令和 7 年 5 月）にて算出した建設機械からの大気汚染物質排出量が最大となると想定される時期として、以下のとおり予定している。

＊二酸化窒素：2 期区域（その 4）工事着工後 1～12 ヶ月目（令和 14 年 7 月～令和 15 年 6 月）

＊浮遊粒子状物質：2 期区域（その 2）工事着工後 1～12 ヶ月目（令和 7 年 7 月～令和 8 年 6 月）

このうち、「二酸化窒素」については、本報告の調査期間ではなく、「浮遊粒子状物質」についても本調査期間ではあるものの調査期間が 2 ヶ月間不足する。このため、本報告では、参考として本調査期間（2 期区域（その 2）工事着工後 1～10 ヶ月目）における 10 ヶ月間の排出量を調査することとした。

なお、各調査項目の予定時期における調査結果については、次回以降の「事後調査結果報告書（工事中）」にて報告する。

（4）調査方法

工事日誌等により、建設機械の配置及び稼働状況を調査した。

(5) 環境の保全のために講じた措置

本工事で実施した環境保全措置は、次のとおりである。

- ・ 工事期間を通して、仮囲い(高さ2m※)を設置した。
- ・ 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した。
- ・ 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した。
- ・ 不要な空ぶかしの防止に努めた。
- ・ 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、停止した。
- ・ 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、性能の維持に努めた。
- ・ 建設機械（ディーゼルエンジン仕様）に使用する燃料は、日本産業規格（JIS）に適合するものを使用した。

※：仮囲いについては、評価書作成時点では高さ3.0mを予定していたが、工事計画の変更に伴い、建設機械の同時稼働台数を大きく減らすことができたため、変更届出（令和7年5月）にて高さ2.0mに変更した。

(6) 調査結果

2 期区域（その 2）工事着工後 1～10 ヶ月目における建設機械の稼働状況は表 3-1-1 に、建設機械の平均的な配置は図 3-1-1 に示すとおりである。また、参考までに、変更届出（令和 7 年 5 月）における予測条件を表 3-1-2 に示す。

調査時期は、主に土木工事及び建築工事を行っており、その間の主な建設機械の稼働状況としては、バックホウ、コンクリートミキサー車及びダンプトラックの稼働台数が多かった。また、建設機械は、施工区域内を中心に概ね隔たりなく配置されていた。

建設機械の稼働による大気汚染物質排出量は、表 3-1-3 に示すとおりである。

調査結果（10 ヶ月間の排出量）を、変更届出（令和 7 年 5 月）における予測条件（年間排出量）と比較すると、窒素酸化物は予測条件を下回り、粒子状物質は予測条件をわずかに上回った。本報告では、「2 期区域（その 2）工事着工後 1～10 ヶ月目」における 10 ヶ月間の排出量を調査したが、今後、工事着工後 12 ヶ月間における年間の排出量を整理した際には、さらに 2 ヶ月分の排出量が増加することになる。

粒子状物質の調査結果が予測条件を上回った要因としては、本工事を進める中で、既設建築物跡地において地下残存物の撤去作業が必要となったため、バックホウの稼働やコンクリートがらを運搬するダンプトラック等が計画以上に多くなったことが考えられる。なお、今後も負荷量が予測値を超過する可能性がある場合には、環境負荷量を低減させるために建設機械の稼働計画の見直しを行い、稼働の平準化に努める。

また、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）に関して、市民等からの苦情はなかった。

表 3-1-1 建設機械の稼働状況（2 期区域（その 2）工事着工後 1～10 ヶ月目）

建設機械名	規格	定格出力 (kW)	年間稼働 ^{注)} 延べ台数 (台/10 ヶ月)	平均運転 時間 (時/日)	排出ガス 対策型の 状況
バックホウ	0.1m ³	13	61	5.0	二次
	0.15m ³	21	103	5.0	二次
	0.2m ³	29	78	5.0	二次
	0.25m ³	41	220	5.0	二次
	0.45m ³	70	132	5.0	二次
	0.7m ³	117	168	5.0	二次
パイルドライバ	100t	123	18	7.0	二次
クローラクレーン	16t	160	1	7.0	二次
	25t	196	5	7.0	二次
	50t	276	1	7.0	二次
	60t	283	15	7.0	二次
	70t	276	2	7.0	二次
	75t	275	22	7.0	二次
	120t	271	167	7.0	二次
コンクリートポンプ車	10t	141	57	3.0	二次
コンクリートミキサー車	10t	213	551	1.0	二次
ダンプトラック	2t	96	20	4.0	二次
	3t	100	223	4.0	二次
	4t	140	134	4.0	二次
	10t	300	15	4.0	二次
トラッククレーン（ユニック）	2t	100	21	2.0	二次
	4t	110	10	2.0	二次
ラフタークレーン	16t	160	5	7.0	二次
	25t	226	2	7.0	二次
	70t	192	17	7.0	二次
タイヤショベル	0.5m ³	30	14	4.0	二次
コンバインドローラー	4t	26	41	4.0	二次
タイヤローラー	24v	69	13	4.0	二次
発電機	1.8kVA	1.4	159	5.0	一次
	150kVA	120	5	8.0	二次

注)「年間稼働延べ台数（台/10 ヶ月）」は、「2 期区域（その 2）工事着工後 1～10 ヶ月目」における 10 ヶ月間の値であり、参考値である。

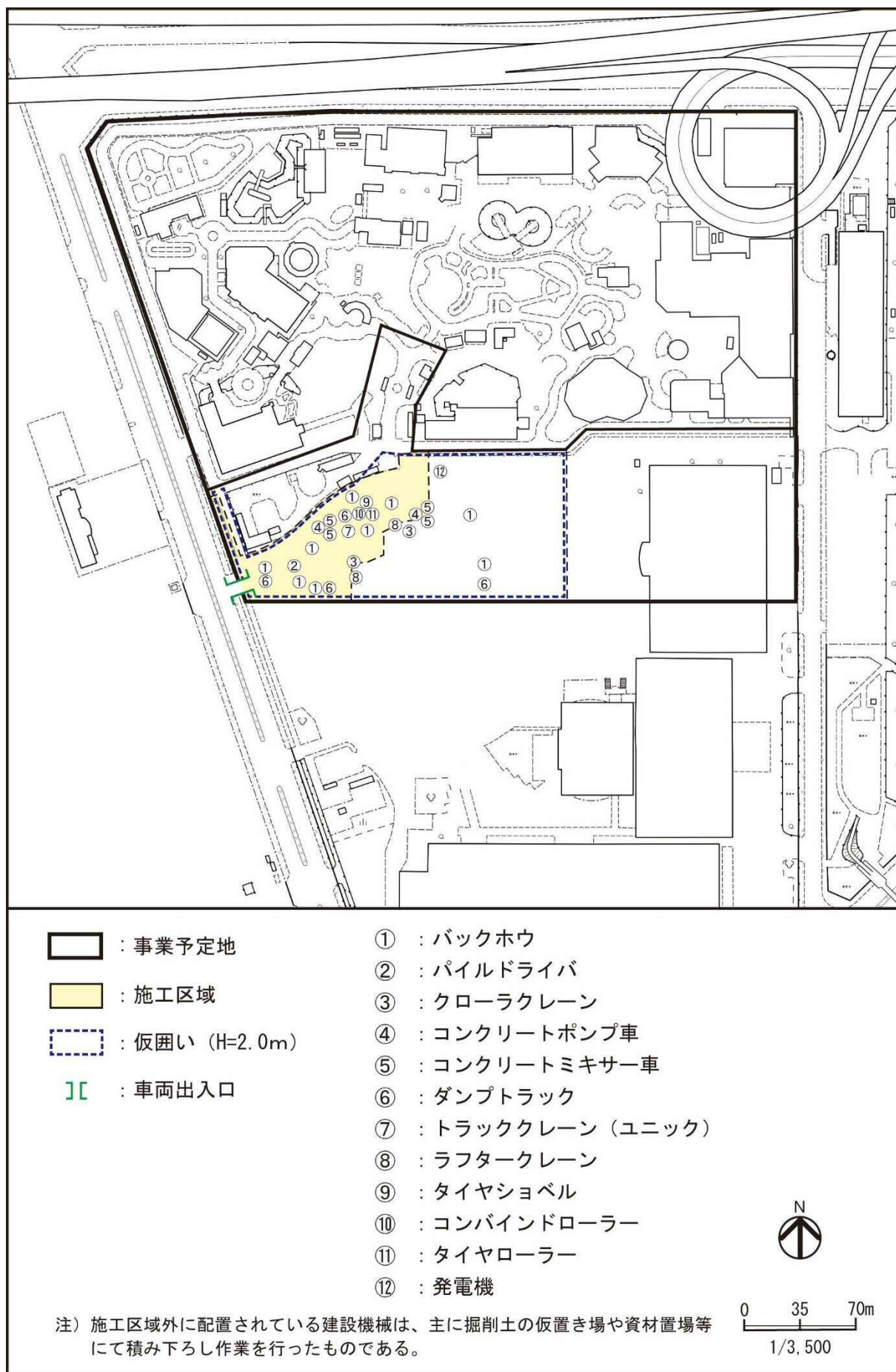


図 3-1-1 建設機械の平均的な配置状況 (2期区域 (その2) 工事着工後 1~10ヶ月目 [10ヶ月間])

表 3-1-2(1) 変更届出（令和 7 年 5 月）における二酸化窒素の予測条件
（2 期区域（その 4）工事着工後 1～12 ヶ月目）

建設機械名	規格	定格出力 (kW)	年間稼働 延べ台数 (台/年)	標準運転 時間 (時/日)	排出ガス 対策型の 状況
バックホウ	0.4m ³	64	202	6.27	二次
	0.7m ³	122	227	6.27	二次
パイルドライバ	100t	123	126	6.20	二次
クローラクレーン	100t	184	134	5.83	二次
コンクリートポンプ車	10t	141	19	6.86	二次
コンクリートミキサー車	10t	213	152	4.88	二次
ダンプトラック	10t	235	449	5.93	二次
トラッククレーン	25t	250	54	6.40	二次
	45t	272	59	6.40	二次

表 3-1-2(2) 変更届出（令和 7 年 5 月）における浮遊粒子状物質の予測条件
（2 期区域（その 2）工事着工後 1～12 ヶ月目）

建設機械名	規格	定格出力 (kW)	年間稼働 延べ台数 (台/年)	標準運転 時間 (時/日)	排出ガス 対策型の 状況
バックホウ	0.4m ³	64	231	6.27	二次
	0.7m ³	122	101	6.27	二次
パイルドライバ	100t	123	42	6.20	二次
クローラクレーン	100t	184	378	5.83	二次
コンクリートポンプ車	10t	141	32	6.86	二次
コンクリートミキサー車	10t	213	218	4.88	二次
ダンプトラック	10t	235	327	5.93	二次
トラッククレーン	25t	250	56	6.40	二次
	45t	272	56	6.40	二次

表 3-1-3 建設機械の稼働による大気汚染物質排出量の比較

大気汚染物質	調査結果 ^{注)1}	予測条件 ^{注)2}
窒素酸化物	999.69 m ³ /10 ヶ月 (2 期区域[その 2]工事着工後 1～10 ヶ月目)	1,168.61 m ³ /年 (2 期区域[その 4]工事着工後 1～12 ヶ月目)
粒子状物質	68.26 kg/10 ヶ月 (2 期区域[その 2]工事着工後 1～10 ヶ月目)	66.82 kg/年 (2 期区域[その 2]工事着工後 1～12 ヶ月目)

注)1:調査結果は、「2 期区域（その 2）工事着工後 1～10 ヶ月目」における 10 ヶ月間の値であり、参考値である。

2:予測条件は、変更届出（令和 7 年 5 月）における値である。

1-1-2 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）

（1）調査事項

自動車交通量（一般車両及び工事関係車両）並びに走行速度

（2）調査場所

図 3-1-2 に示す事業予定地周辺道路の 4 断面で調査を実施した。

（3）調査時期

工事関係車両からの大気汚染物質排出量が最大となる時期として、「令和 8 年 1 月 29 日（木）6 時～30 日（金）6 時」に調査を実施した。

「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）」の調査時期は、工事関係車両からの大気汚染物質（二酸化窒素及び浮遊粒子状物質）の排出量が最大となると想定される「2 期区域（その 2）工事着工後 6 ヶ月目」（令和 7 年 12 月）を予定していたが、コンクリートミキサー車（大型車）が多数走行する予定のあった「2 期区域（その 2）工事着工後 7 ヶ月目」（令和 8 年 1 月）に変更し、調査を実施した。

（4）調査方法

自動車交通量については、表 3-1-4 に示す大型車、中型車、小型貨物車及び乗用車の 4 車種に分類し、1 時間間隔で測定した。走行速度^{注)1}については、大型車類及び小型車類の 2 車種に分類し、1 時間当たり 10 台を基本^{注)2}として測定し、平均値を算出した。なお、走行速度は、一般車両と工事関係車両の区別を行わずに測定した。

表 3-1-4 車種分類

2 車種分類	4 車種分類	ナンバープレートの頭一文字
大型車類	大型車	1*, 2*, 9, 0
	中型車	1, 2
小型車類	小型貨物車	4（バンを除く）, 6
	乗用車	3, 5, 7, 4（バン）

注)1: 分類番号の頭一文字 8 の特殊用途自動車は、実態によって区分した。

2: 「*」は、大型プレート（長さ 440mm、幅 220mm）を意味する。
なお、中型車のナンバープレートは、小型車類と同じ寸法（長さ 330mm、幅 165mm）である。

注)1: 走行速度は、距離既知の区間を走行する車両の通過時間を、ストップウォッチを用いて測定した。

2: 1 時間内において、計測台数が 10 台に満たなかった場合は、計測した実数を用いて走行速度を算出した。

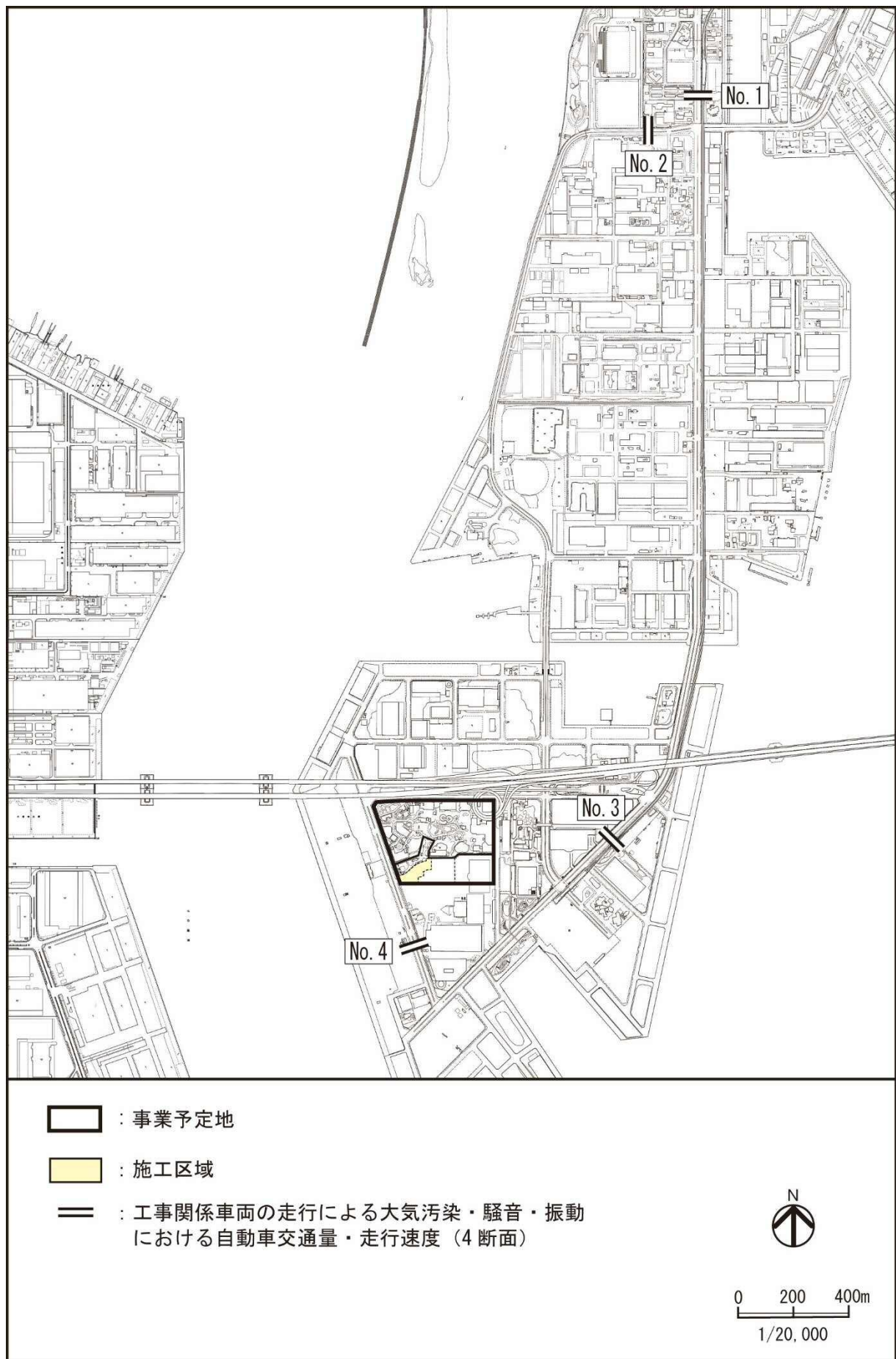


図 3-1-2 自動車交通量及び走行速度調査地点

(5) 環境の保全のために講じた措置

本工事で実施した環境保全措置は、次のとおりである。

- ・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た。
- ・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た。
- ・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、適正な走行に努めた。
- ・アイドリングストップの遵守を指導、徹底させた。
- ・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した。

(6) 調査結果

調査結果は、表 3-1-5 及び表 3-1-6 に示すとおりである。（調査結果の詳細は、資料－1（p.105）及び資料－2（p.107）参照）

自動車交通量（工事関係車両台数）については、No.1 及び No.2 地点が多く、大型車類（大型車及び中型車）144 台/日、小型車類（小型貨物車及び乗用車）96 台/日であった。また、調査結果を変更届出（令和 7 年 5 月）における予測条件と比較すると、No.3 地点の大型車類を除くすべての調査地点・車種で予測条件を上回っていた。

走行速度については、大型車類（大型車及び中型車）44～50km/時、小型車類（小型貨物車及び乗用車）51～54km/時であった。また、調査結果を評価書における予測条件と比較すると、No.2 地点を除き、大型車類の速度が予測条件よりもやや速くなっていた。

なお、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）に関して、市民等からの苦情はなかった。

表 3-1-5 自動車交通量調査結果

単位：台/日

項 目			No. 1	No. 2	No. 3	No. 4
調 査 結 果	一般車両	大型車類	3,672	1,912	1,490	451
		小型車類	7,704	4,486	3,908	2,166
	工事関係車両	大型車類	144	144	16	80
		小型車類	96	96	59	77
	合 計	大型車類	3,816	2,056	1,506	531
		小型車類	7,800	4,582	3,967	2,243
予 測 条 件	一般車両	大型車類	4,610	1,778	1,500	371
		小型車類	11,851	6,582	3,040	1,096
	工事関係車両 ^{注)2}	大型車類	88	88	22	55
		小型車類	54	54	54	53
	合 計	大型車類	4,698	1,866	1,522	426
		小型車類	11,905	6,636	3,094	1,149

注)1:大型車類は大型車及び中型車の合計、小型車類は小型貨物車及び乗用車の合計台数を示す。

2:予測条件の工事関係車両台数は、変更届出(令和7年5月)における車両台数であり、以下の条件に基づき算出した値である。

- ・窒素酸化物及び浮遊粒子状物質のピーク月：2期区域(その2)工事着工後6ヶ月目
- ・ピーク月の車両台数：大型車類55台/日、小型車類53台/日
- ・各調査地点における走行割合：評価書の図2-1-11(3)～(4)参照(p109～110)

各調査地点における走行割合(%)

	発生交通ルート		集中交通ルート	
	大型車類	小型車類	大型車類	小型車類
No. 1	80	50	80	50
No. 2	80	50	80	50
No. 3	20	50	20	50
No. 4	100	100	—	—

表 3-1-6 走行速度調査結果

単位：km/時

項 目		No. 1	No. 2	No. 3	No. 4
調 査 結 果	大型車類	45	44	50	44
	小型車類	52	51	54	53
予 測 条 件	大型車類	43	46	46	42
	小型車類	53	55	55	49

注) 走行速度は、24時間平均値を示す。

1-2 騒 音

1-2-1 建設機械の稼働による騒音

(1) 調査事項

建設機械の稼働による騒音

(2) 調査場所

図 3-1-3 に示す事業予定地敷地境界付近の 2 地点で調査を実施した。

(3) 調査時期

建設機械の稼働による騒音の調査時期は、表 3-1-7 に示すとおりである。

表 3-1-7 調査時期（建設機械の稼働による騒音）

調査回	対象工事	調査時期	
1	土木工事	令和 7 年 10 月 10 日（金）	午 前： 9:50 ～ 10:00 午 後： 13:20 ～ 13:30 暗騒音： 12:40 ～ 12:50
2	建築工事	令和 7 年 12 月 15 日（月）	午 前： 9:40 ～ 9:50 午 後： 13:50 ～ 14:00 暗騒音： 12:10 ～ 12:20

建設機械の稼働による騒音の調査時期は、変更届出（令和 7 年 5 月）にて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として、以下のとおり予定している。

＊土木工事： 2 期区域（その 2）工事着工後 4 ヶ月目（令和 7 年 10 月）

＊建築工事： 2 期区域（その 3）工事着工後 9 ヶ月目（令和 12 年 3 月）

このうち、「建築工事」については、本報告の調査期間ではないものの、参考として本調査期間における「建築工事」の最大影響時期にも調査を実施した。

なお、「建築工事」の予定時期における調査結果については、次回以降の「事後調査結果報告書（工事中）」にて報告する。

(4) 調査方法

「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」に基づき、時間率騒音レベル（90%レンジの上端値（ L_{A5} ））を求めた。測定は、午前及び午後の各 1 回ずつ行うとともに、建設機械が稼働していない時間帯においても、暗騒音として 1 回行った。なお、測定高さは地上 1.2m とした。

また、建設機械の配置及び稼働状況も併せて調査した。

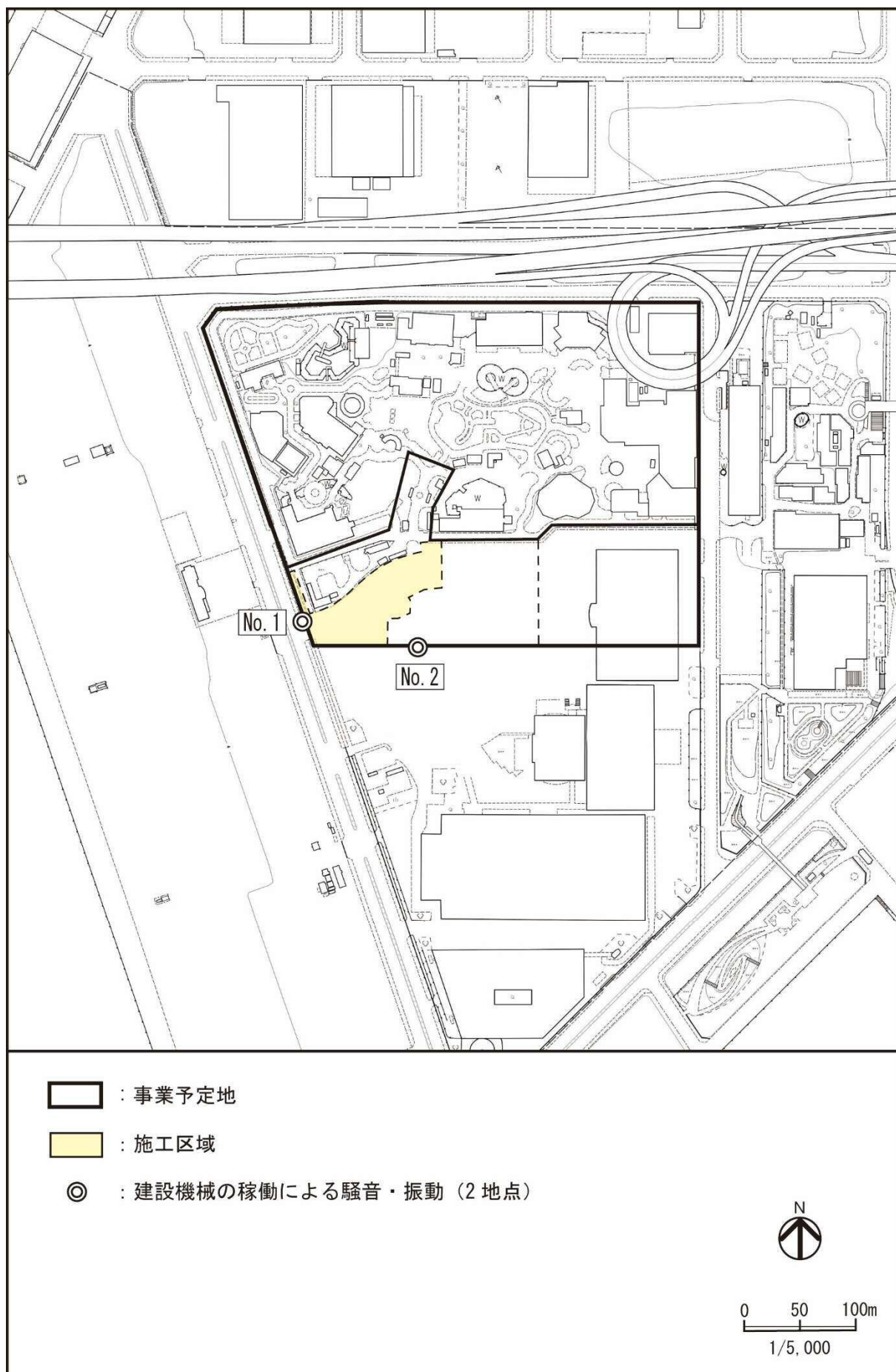


図 3-1-3 建設機械の稼働による騒音及び振動調査地点

(5) 環境の保全のために講じた措置

本工事で実施した環境保全措置は、次のとおりである。

- ・ 工事期間を通して、仮囲い（高さ2m※）を設置した。
- ・ 導入可能な低騒音型の建設機械を使用した。
- ・ 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した。
- ・ 運搬車両のアイドリングについて、作業時及びやむ得ない場合以外は、停止した。
- ・ 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、性能の維持に努めた。
- ・ 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、施工計画を立案した。
- ・ 工事の際には、衝撃音の発生を防止するよう努めた。
- ・ 隣接する国際展示場における催事（搬出入も含む）の状況も考慮し、工事計画を立案した。

※:仮囲いについては、評価書作成時点では高さ3.0mを予定していたが、工事計画の変更に伴い、建設機械の同時稼働台数を大きく減らすことができたため、変更届出（令和7年5月）にて高さ2.0mに変更した。

(6) 調査結果

建設機械の稼働による騒音調査結果は表 3-1-8 に、調査時の建設機械の配置及び稼働状況は図 3-1-4～5 に示すとおりである。

調査結果は、すべての調査時期及び調査地点において、「特定建設作業に伴う騒音の規制に関する基準値（85dB）」を下回った。また、調査結果を変更届出（令和 7 年 5 月）における予測結果と比較すると、1 回目調査（土木工事を対象）では No. 1 地点（午前・午後）で、2 回目調査（建築工事を対象）では No. 1 地点（午前・午後）及び No. 2 地点（午後）で予測結果を上回った。

No. 1 地点の 1 回目及び 2 回目の調査結果（ともに午前・午後）が予測結果を上回った主な要因は、調査地点が工事関係車両の出入口付近に位置していたため、予測で加味していた仮囲いによる回折減衰の効果が一部得られなかったことと、予測では含めていなかった工事関係車両の出入りに伴う走行音が影響したことが考えられる。それらに加え、調査地点が市道（南京大路）に面していることから、一般車両の走行音も大きく影響したことが考えられる。

No. 2 地点の 2 回目の調査結果（午後）が予測結果を上回った主な要因は、予測では設定していなかった油圧ブレーカーを用いた地盤の研り作業（施工区域内の 1 箇所：図 3-1-5 参照）が、午後から一時的に実施されたことが影響したものと考えられる。その他の建設機械の配置及び稼働状況は、1 回目（土木工事を対象）の調査結果（図 3-1-4 参照）と比較しても、騒音レベルの上昇に影響する大きな相違点は見られず、予測結果を上回った主たる原因ではないものと考えられる。

なお、建設機械の稼働による騒音に関し、市民等からの苦情はなかった。

表 3-1-8 建設機械の稼働による騒音の調査結果

単位：dB(A)

単位：dB(A)

調査 回	対象工事	区分・時間帯		騒音レベル（ L_{A5} ）		予測結果 ^{注）2} （最大値） （地上 1.2m）	規制 基準
				No. 1	No. 2		
1	土木工事	建設作業 騒音	午前	72	65	67 予測ケースⅠ： 土木工事	85
			午後	71	61		
		暗騒音		71	57	－	
2	建築工事	建設作業 騒音	午前	72	63	65 予測ケースⅡ： 建築工事	
			午後	70	70		
		暗騒音		68	57	－	

注)1:建設作業騒音は、暗騒音を含めた騒音レベルで示している。

2:予測結果は、変更届出（令和 7 年 5 月）における予測値である。

3:規制基準値は、暗騒音を含まない建設作業から発生する騒音に対する基準値である。

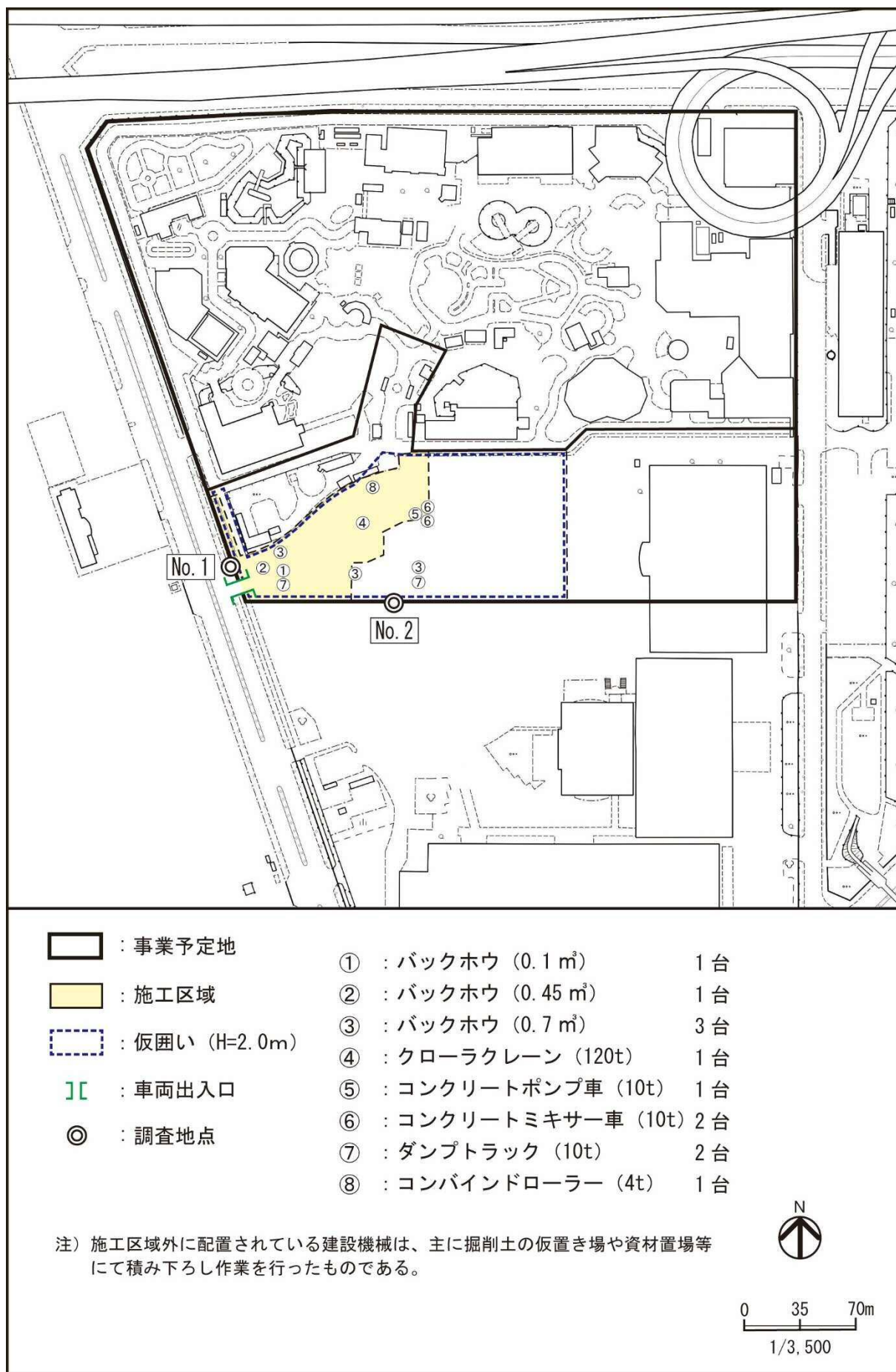


図 3-1-4 調査地点及び建設機械の配置及び稼働状況 (1 回目: 土木工事)

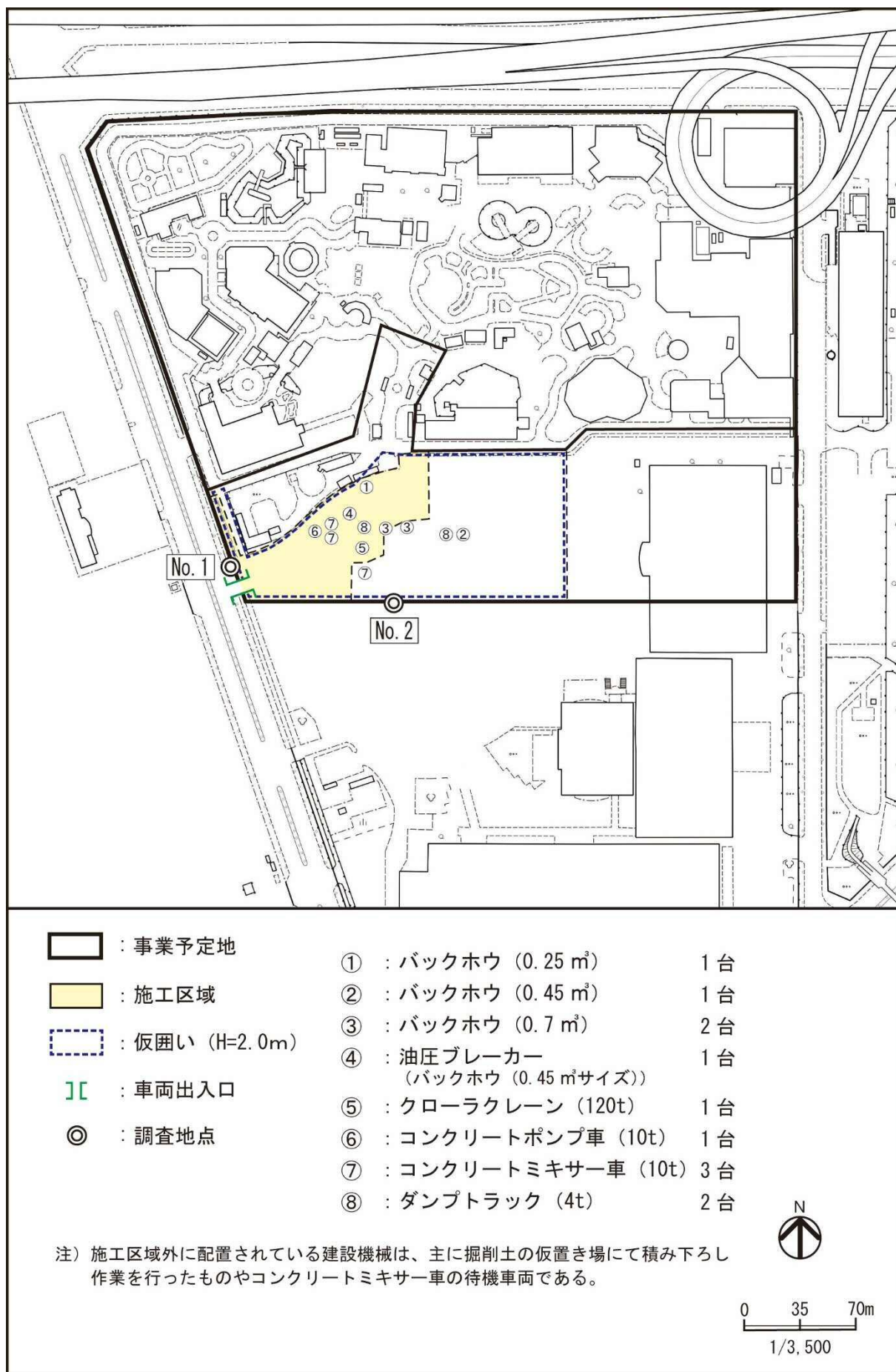


図 3-1-5 調査地点及び建設機械の配置及び稼働状況 (2 回目: 土木・建築工事)

1-2-2 工事関係車両の走行による騒音

(1) 調査事項

- ・工事関係車両の走行による騒音
- ・自動車交通量（一般車両及び工事関係車両）並びに走行速度

(2) 調査場所

図 3-1-6 に示す事業予定地周辺道路の 4 地点で調査を実施した。

(3) 調査時期

工事関係車両の走行による影響が最大となる時期として、「令和 8 年 1 月 29 日（木）6 時～22 時」に調査を実施した。

「工事関係車両の走行による騒音」の調査時期は、工事関係車両の走行による影響が最大となると想定される「2 期区域（その 2）工事着工後 6 ヶ月目」（令和 7 年 12 月）を予定していたが、コンクリートミキサー車（大型車）が多数走行する予定のあった「2 期区域（その 2）工事着工後 7 ヶ月目」（令和 8 年 1 月）に変更し、調査を実施した。

(4) 調査方法

工事関係車両の走行による騒音は、「騒音に係る環境基準について」に基づき、「JIS C 1509-1」の規格のサウンドレベルメータ（騒音計）を使用して、「JIS Z 8731」に定められた騒音レベル測定方法により、調査時間内において毎正時から 10 分間測定し、等価騒音レベル（ L_{Aeq} ）及び時間率騒音レベル（90%レンジの上端値（ L_{A5} ）・中央値（ L_{A50} ）・下端値（ L_{A95} ））を算出した。なお、騒音レベルの測定位置は道路端とし、測定高さは地上 1.2m とした。

自動車交通量及び走行速度については、1-1-2「工事関係車両の走行による大気汚染」（p. 51）と同じとした。

(5) 環境の保全のために講じた措置

本工事で実施した環境保全措置は、次のとおりである。

- ・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た。
- ・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た。
- ・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、適正な走行に努めた。
- ・アイドリングストップの遵守を指導、徹底させた。
- ・関係機関や事業予定地近隣開発事業者との連絡・調整を適切に行い、環境負荷の低減に努めた。

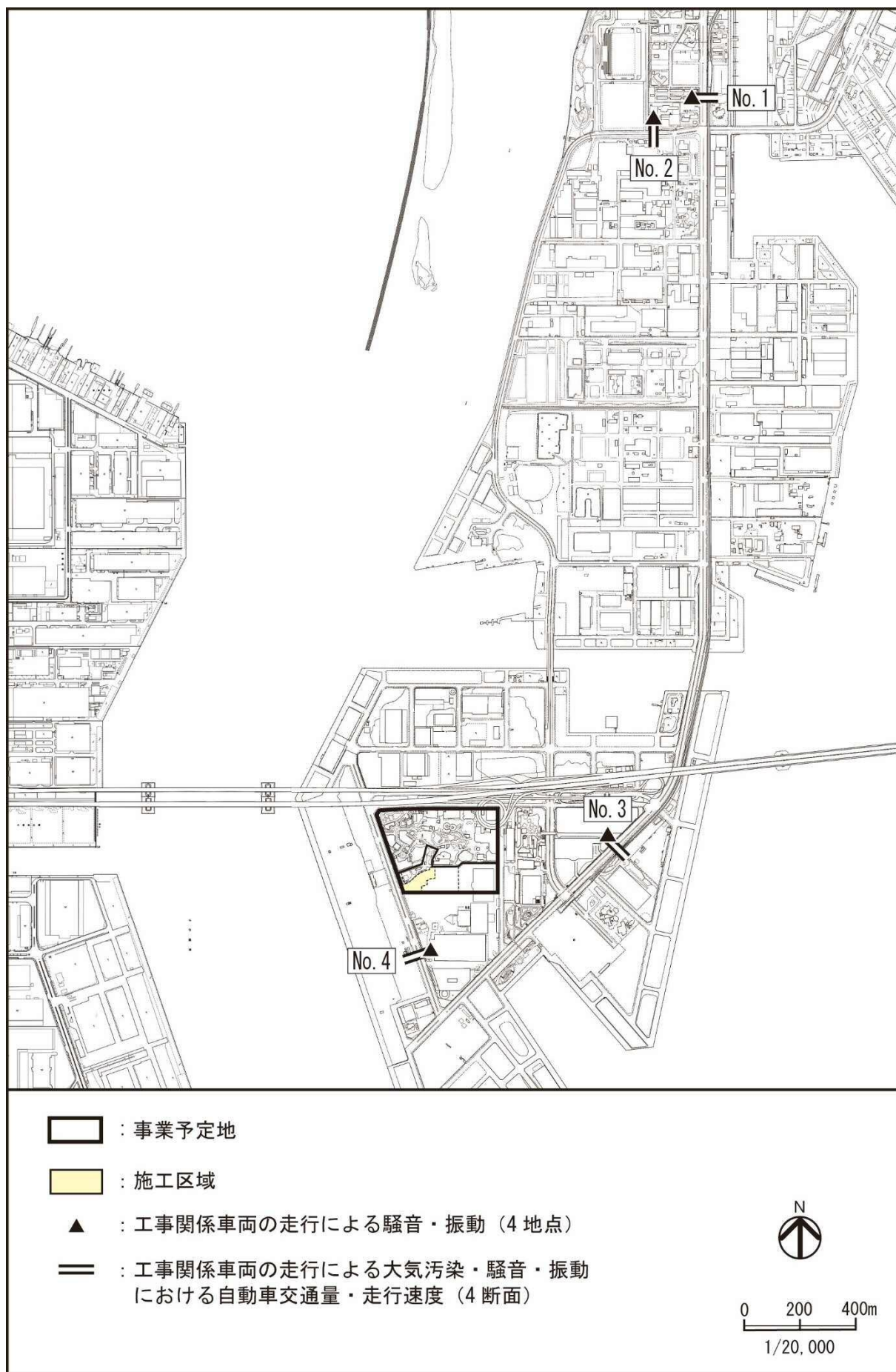


図 3-1-6 工事関係車両の走行による騒音及び振動調査地点

(6) 調査結果

工事関係車両の走行による騒音調査結果は表 3-1-9 に、自動車交通量調査結果は表 3-1-10 に、走行速度調査結果は表 3-1-11 に示すとおりである。（調査結果の詳細は、資料－3（p.108）参照）

騒音調査結果は、すべての調査地点で環境基準を下回った。また、調査結果を評価書における予測結果と比較すると、すべての調査地点で予測結果を下回った。

自動車交通量（工事関係車両台数）については、No.1 及び No.2 地点が最も多く、大型車 122 台/16 時間、中型車 22 台/16 時間、小型貨物車 22 台/16 時間、乗用車 74 台/16 時間であった。また、調査結果を変更届出（令和 7 年 5 月）における予測条件と比較すると、No.3 地点の大型車、中型車、小型貨物車及び No.4 地点の中型車を除くすべての調査地点・車種で予測条件を上回っていた。

走行速度については、大型車類 43～49km/時、小型車類 50～54km/時であった。また、調査結果を評価書における予測条件と比較すると、No.3 地点の大型車類を除き、予測条件と同値、もしくは速度が遅くなっていた。

なお、工事関係車両の走行による騒音に関し、市民等からの苦情はなかった。

表 3-1-9 工事関係車両の走行による騒音調査結果

調査地点	等価騒音レベル (L_{Aeq}) (dB) [昼間]		
	調査結果	予測結果	環境基準
No. 1	68	69	70 以下
No. 2	61	65	70 以下
No. 3	66	67	70 以下
No. 4	63	64	70 以下

注) 昼間は 6～22 時である。

表 3-1-10 自動車交通量調査結果

単位：台/16 時間

項 目			No. 1	No. 2	No. 3	No. 4
調 査 結 果	一般車両	大型車	2, 176	1, 009	961	220
		中型車	1, 023	696	441	217
		小型貨物車	1, 424	738	964	657
		乗用車	5, 660	3, 481	2, 716	1, 404
	工事関係車両	大型車	122	122	12	67
		中型車	22	22	4	13
		小型貨物車	22	22	18	20
		乗用車	74	74	41	57
	合 計	大型車	2, 298	1, 131	973	287
		中型車	1, 045	718	445	230
		小型貨物車	1, 446	760	982	677
		乗用車	5, 734	3, 555	2, 757	1, 461
予 測 条 件	一般車両	大型車	3, 174	1, 168	1, 112	204
		中型車	895	503	316	144
		小型貨物車	737	296	363	285
		乗用車	10, 503	6, 089	2, 417	771
	工事関係車両 ^{注)2}	大型車	68	68	16	42
		中型車	20	20	6	13
		小型貨物車	18	18	18	17
		乗用車	36	36	36	36
	合 計	大型車	3, 242	1, 236	1, 128	246
		中型車	915	523	322	157
		小型貨物車	755	314	381	302
		乗用車	10, 539	6, 125	2, 453	807

注)1: 自動車交通量の調査時間は、6～22 時の 16 時間である。

2: 予測条件の工事関係車両台数は、変更届出（令和 7 年 5 月）における車両台数であり、以下の条件に基づき算出した値である。

- ・工事関係車両の走行による騒音のピーク月：2 期区域（その 2）工事着工後 6 ヶ月目
- ・ピーク月の車両台数：大型車 42 台/日、中型車 13 台/日、小型車類 17 台/日、乗用車 36 台/日
- ・各調査地点における走行割合：評価書の図 2-1-11(3)～(4)参照（p109～110）

各調査地点における走行割合（％）

	発生交通ルート		集中交通ルート	
	大型車類	小型車類	大型車類	小型車類
No. 1	80	50	80	50
No. 2	80	50	80	50
No. 3	20	50	20	50
No. 4	100	100	—	—

表 3-1-11 走行速度調査結果

単位：km/時

項 目		No. 1	No. 2	No. 3	No. 4
調査結果	大型車 中型車	44	43	49	44
	小型貨物車 乗用車	51	51	54	50
予測条件	大型車 中型車	44	47	46	44
	小型貨物車 乗用車	53	56	56	50

注) 走行速度は、6～22 時の 16 時間平均値を示す。

1-3 振 動

1-3-1 建設機械の稼働による振動

(1) 調査事項

建設機械の稼働による振動

(2) 調査場所

前掲図 3-1-3 (p. 56) に示した事業予定地敷地境界付近の 2 地点で調査を実施した。

(3) 調査時期

建設機械の稼働による振動の調査時期は、表 3-1-12 に示すとおりである。

表 3-1-12 調査時期（建設機械の稼働による振動）

調査回	対象工事	調査時期	
1	土木工事	令和 7 年 10 月 10 日（金）	午 前： 9:50 ～ 10:00 午 後： 13:20 ～ 13:30 暗振動： 12:40 ～ 12:50
2	土木・建築工事	令和 7 年 12 月 15 日（月）	午 前： 9:40 ～ 9:50 午 後： 13:50 ～ 14:00 暗振動： 12:10 ～ 12:20

建設機械の稼働による振動の調査時期は、変更届出（令和 7 年 5 月）にて予測を行った工種を対象に、最も影響が大きくなると想定される時期として、以下のとおり予定している。

＊土木・建築工事： 2 期区域（その 4）工事着工後 7 ヶ月目（令和 15 年 1 月）

予定時期は、本報告の調査期間ではないものの、参考として本調査期間における「土木・建築工事」の最大影響時期にも調査を実施した。

また、建設機械の稼働による騒音の調査を行った「土木工事」についても、参考として振動の調査を実施した。

なお、「土木・建築工事」の予定時期における調査結果については、次回以降の「事後調査結果報告書（工事中）」にて報告する。

(4) 調査方法

「振動規制法施行規則」（昭和 51 年総理府令第 58 号）に基づき、振動レベルの 80% レンジの上端値（ L_{10} ）を求めた。測定は、午前及び午後の各 1 回ずつ行うとともに、建設機械が稼働していない時間帯においても、暗振動として 1 回行った。

また、建設機械の配置及び稼働状況も併せて調査した。

(5) 環境の保全のために講じた措置

本工事で実施した環境保全措置は、次のとおりである。

- ・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した。
- ・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、性能の維持に努めた。
- ・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、施工計画を立案した。
- ・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した。
- ・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 にも注目した。
- ・近隣施設等からの問い合わせに対する連絡の窓口を設けた。
- ・隣接する国際展示場における催事（搬出入も含む）の状況も考慮し、工事計画を立案した。

(6) 調査結果

建設機械の稼働による振動調査結果は表 3-1-13 に、調査時の建設機械の配置及び稼働状況は前掲図 3-1-4～5 (p. 59～60) に示したとおりである。

調査結果は、すべての調査時期及び調査地点において、「特定建設作業に伴う振動の規制に関する基準値 (75dB)」を下回った。また、調査結果を変更届出 (令和 7 年 5 月) における予測結果と比較すると、すべての調査時期及び調査地点において予測結果を下回った。

なお、建設機械の稼働による振動に関し、市民等からの苦情はなかった。

表 3-1-13 建設機械の稼働による振動の調査結果

単位：dB

単位：dB

調査 回	対象工事	区分・時間帯		振動レベル（L ₁₀ ）		予測結果 ^{注）2} （最大値）	規制 基準
				No. 1	No. 2		
1	土木工事	建設作業 振動	午前	54	55	61	75
			午後	55	54	予測ケースⅠ： 土木・建築工事	
		暗振動		41	38	－	
2	土木・建築 工事	建設作業 振動	午前	51	55	61	
			午後	49	56	予測ケースⅠ： 土木・建築工事	
		暗振動		41	36	－	

注) 1: 建設作業振動は、暗振動を含めた振動レベルで示している。

2: 予測結果は、変更届出 (令和 7 年 5 月) における予測値である。

3: 規制基準値は、暗振動を含まない建設作業から発生する振動に対する基準値である。

1-3-2 工事関係車両の走行による振動

(1) 調査事項

- ・ 工事関係車両の走行による振動
- ・ 自動車交通量（一般車両及び工事関係車両）並びに走行速度

(2) 調査場所

前掲図 3-1-6（p. 62）に示した事業予定地周辺道路の 4 地点で調査を実施した。

(3) 調査時期

工事関係車両の走行による影響が最大となる時期として、「令和 8 年 1 月 29 日（木）6 時～22 時」に調査を実施した。

「工事関係車両の走行による振動」の調査時期は、工事関係車両の走行による影響が最大となると想定される「2 期区域（その 2）工事着工後 6 ヶ月目」（令和 7 年 12 月）を予定していたが、コンクリートミキサー車（大型車）が多数走行する予定のあった「2 期区域（その 2）工事着工後 7 ヶ月目」（令和 8 年 1 月）に変更し、調査を実施した。

(4) 調査方法

工事関係車両の走行による振動は、「振動規制法施行規則」に基づき、「JIS C 1510」の規格の振動レベル計を使用して、「JIS Z 8735」に定められた振動レベル測定方法により、調査時間内において、毎正時から 10 分間測定し、振動レベルの 80%レンジの上端値（ L_{10} ）、中央値（ L_{50} ）及び下端値（ L_{90} ）を算出した。なお、振動レベルの測定位置は道路端とした。

自動車交通量及び走行速度については、1-1-2「工事関係車両の走行による大気汚染」（p. 51）と同じとした。

(5) 環境の保全のために講じた措置

本工事で実施した環境保全措置は、次のとおりである。

- ・ 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た。
- ・ 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た。
- ・ 関係機関や事業予定地近隣開発事業者との連絡・調整を適切に行い、環境負荷の低減に努めた。

(6) 調査結果

工事関係車両の走行による振動調査結果は表 3-1-14 に、自動車交通量調査結果は表 3-1-15 に、走行速度調査結果は表 3-1-16 に示すとおりである。(振動調査結果の詳細は資料－4 (p.109) 参照)

振動調査結果は、すべての調査地点において、「振動規制法」に基づく道路交通振動の限度（以下「要請限度」という）を下回った。また、調査結果を評価書における予測結果と比較すると、No.3 地点の最小値及び最大値が予測結果を上回ったものの、それ以外の調査地点は同値、または予測結果を下回った。

自動車交通量（工事関係車両台数）については、No.1 及び No.2 地点が最も多く、大型車類（大型車及び中型車）は 144 台/16 時間、小型車類（小型貨物車及び乗用車）は 96 台/16 時間であった。また、調査結果を変更届出（令和 7 年 5 月）における予測条件と比較すると、No.3 地点の大型車類を除くすべての調査地点・車種で予測条件を上回っていた。

走行速度については、45～50km/時であった。また、調査結果を評価書における予測条件と比較すると、No.2 地点は予測条件よりも速度が－6 km/時遅くなっていた。

なお、工事関係車両の走行による振動に関し、市民等からの苦情はなかった。

表 3-1-14 工事関係車両の走行による振動調査結果

調査地点	振動レベル (L ₁₀) (dB) [昼間]		
	調査結果	予測結果	要請限度
No. 1	45～55	51～59	65
No. 2	40～50	45～52	
No. 3	45～56	43～55	70
No. 4	36～49	36～54	

注) 上記の数値は、7～20 時の 1 時間毎の数値において、最小値と最大値を示したものである。

表 3-1-15 自動車交通量調査結果

単位：台/16 時間

項 目			No. 1	No. 2	No. 3	No. 4
調 査 結 果	一般車両	大型車類	3,199	1,705	1,402	437
		小型車類	7,084	4,219	3,680	2,061
	工事関係車両	大型車類	144	144	16	80
		小型車類	96	96	59	77
	合 計	大型車類	3,343	1,849	1,418	517
		小型車類	7,180	4,315	3,739	2,138
予 測 条 件	一般車両	大型車類	4,069	1,671	1,428	348
		小型車類	11,240	6,385	2,780	1,056
	工事関係車両 ^{注)3}	大型車類	88	88	22	55
		小型車類	54	54	54	53
	合 計	大型車類	4,157	1,759	1,450	403
		小型車類	11,294	6,439	2,834	1,109

注)1:自動車交通量の調査時間は、6～22 時の 16 時間である。

2:大型車類は大型車及び中型車の合計、小型車類は小型貨物車及び乗用車の合計台数を示す。

3:予測条件の工事関係車両台数は、変更届出（令和 7 年 5 月）における車両台数であり、以下の条件に基づき算出した値である。

- ・工事関係車両の走行による騒音のピーク月：2 期区域（その 2）工事着工後 6 ヶ月目
- ・ピーク月の車両台数：大型車類 55 台/日、小型車類 53 台/日
- ・各調査地点における走行割合：評価書の図 2-1-11(3)～(4)参照（p109～110）

各調査地点における走行割合（％）

	発生交通ルート		集中交通ルート	
	大型車類	小型車類	大型車類	小型車類
No. 1	80	50	80	50
No. 2	80	50	80	50
No. 3	20	50	20	50
No. 4	100	100	—	—

表 3-1-16 走行速度調査結果

単位：km/時

項 目	No. 1	No. 2	No. 3	No. 4
調査結果 (全車種)	47	46	50	45
予測条件 (全車種)	48	52	—	—

注)1:走行速度は、7～19 時の 12 時間平均値を示す。

2:予測条件の No. 3 及び No. 4 については、交通量が少ない道路の予測に用いるモンテカルロ法により予測を行っており、同手法は計算に走行速度を必要としないため、走行速度は設定していない。

1-4 水質・底質

1-4-1 工事中に発生する水質汚濁物質

(1) 調査事項

工事中に発生する水質汚濁物質（pH、SS、濁度、砒素※、ふっ素※）

※砒素及びふっ素は、工事前に自主的に行った土壤汚染対策法等に基づく土壤調査により、土壤溶出量基準及び土壤含有量基準に不適合であることが確認されたため、事後調査計画に基づき、調査対象項目とした。

(2) 調査場所

図 3-1-7 に示す工事排水排出口の 2 地点（No. 1 及び No. 2）において、pH 及び SS の調査を行った。また、2 期区域（その 2）全域において砒素及びふっ素による土壤汚染が確認されたことから、砒素及びふっ素の調査についても両調査地点にて実施した。（以下、「水質調査」という。）

なお、水質調査以外にも、pH、濁度、砒素及びふっ素の簡易測定を行った。（以下、「常時監視」という。）

(3) 調査時期

水質調査は、水の濁りが最大となる時期として、新建築物基礎部の土工事が実施され、かつ、台風通過に伴う多量の降雨があった令和 7 年 9 月 5 日に実施した。

常時監視は、調査期間（令和 7 年 7 月～令和 8 年 4 月）を通して実施した。そのうち、No. 2 については、排水を開始した令和 7 年 8 月から実施した。

(4) 調査方法

水質調査は、「水質汚濁に係る環境基準について」（昭和 46 年環境庁告示第 59 号）に基づき、工事排水中の水素イオン濃度（pH）、浮遊物質（SS）、砒素及びその化合物、ふっ素及びその化合物を測定した。

常時監視のうち、pH は各工事排水排出口の直前に設置した炭酸ガス連続中和処理装置の pH 計にて測定した。また、濁度はポータブル濁度計、砒素及びふっ素はパックテスト（株式会社共立理化学研究所製）により測定した。



図 3-1-7 工事中に発生する水質汚濁物質調査地点

(5) 環境の保全のために講じた措置

本工事で実施した環境保全措置は、次のとおりである。

- ・ 工事中に発生する濁水は、事業予定地内に適切な貯留容量及び床面積をもった沈砂槽（釜場及び素掘り側溝）及びノッチタンクを設置し、濁りの除去を行った後、既設の雨水排水管へ放流した。
- ・ 工事排水の pH、濁度、砒素及びふっ素について、簡易測定により常時監視した。
- ・ 土壌汚染に起因し汚染が懸念された排水について、定期的な監視により汚染が無いことを確認し、既設の雨水排水管へ放流した。
- ・ 沈砂槽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った。
- ・ 土工箇所は、速やかに転圧等を行うことにより、降雨による流出を防止した。
- ・ 集中的な降雨時には、大量の土砂の移動を行わなかった。
- ・ 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した。
- ・ コンクリートミキサー車の洗浄水は、場外運搬処分した。

(6) 調査結果

水質調査結果は表 3-1-17 に示すとおりである。

pH は 6.2～8.3、SS は 110～130mg/ℓ、砒素は 0.018mg/ℓ、ふっ素は 0.07～0.14mg/ℓ の範囲であった。両調査地点ともに、pH は管理濃度の範囲内であり、SS、砒素及びふっ素は管理濃度を下回った。

また、常時監視結果は表 3-1-18 に示すとおりである。

pH は 6.1～8.5 の範囲、濁度は 4.3～139.1 NTU (SS : 130mg/ℓ 以下)、砒素は 0.01～0.05 mg/ℓ、ふっ素は 0～0.4 mg/ℓ の範囲であった。

調査結果を評価書における予測結果と比較すると、すべての項目で予測のとおりであった。

なお、工事中に発生した水質汚濁物質に関し、市民等からの苦情はなかった。

表 3-1-17 水質調査結果

項 目	単位	No. 1	No. 2	管理濃度
pH	—	6.2	8.3	5.8～8.6
SS	mg/ℓ	110	130	200
砒素及びその化合物	mg/ℓ	0.018	0.018	0.1
ふっ素及びその化合物	mg/ℓ	0.14	0.07	15

注)1:調査日：令和 7 年 9 月 5 日

2:pH 及び SS の管理濃度は、「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を用いた。砒素及びその化合物並びにふっ素及びその化合物の管理濃度は、「水質汚濁防止法」に基づく特定施設に係る一律排水基準の値を用いた。(水質汚濁防止法施行令 昭和 46 年政令第 188 号)

表 3-1-18 常時監視結果

調査地点 項目	No. 1	No. 2	予測結果
調査期間	令和 7 年 7 月～ 令和 8 年 4 月	令和 7 年 8 月～ 令和 8 年 4 月	—
pH	6.3 ～ 8.5	6.1 ～ 8.3	5.8～8.6
濁度 (NTU)	4.3～139.1 (SS : 130mg/ℓ以下 ^{注 3)})		SS : 200mg/ℓ
砒素 (mg/ℓ)	0.01～0.05		0.1 以下
ふっ素 (mg/ℓ)	0～0.4		15 以下

注)1:表中の値は、測定値の最小値から最大値を示す。

2:工事排水排出口 (No. 1・No. 2) は、排水量が多い時以外は主に No. 2 を使用したため、濁度、砒素及びふっ素の常時監視は No. 2 を中心に測定した。

3:濁度の最大値 139.1 NTU は、水質調査における SS の調査結果 130mg/ℓ (表 3-1-17 参照) と同一日時での測定結果であるため、SS に換算した場合の値は 130 mg/ℓ と推定した。

1-5 土 壤

1-5-1 掘削等の土工による土壤汚染

(1) 調査事項

土壤汚染物質（砒素及びその化合物、ふっ素及びその化合物）による汚染が確認された土壤の処理・処分方法

(2) 調査場所

事業予定地及びその周辺

(3) 調査時期

図 3-1-8 に示す形質変更時要届出区域の汚染土壤の掘削を開始した令和 7 年 7 月から本報告の調査期間である令和 8 年 4 月まで調査を実施した。

(4) 調査方法

「形質変更時要届出区域内における土地の形質の変更届出書」（LEGOLAND Japan 合同会社、令和 8 年）等を基に、汚染土壤の処理・処分方法について調査した。

(5) 環境の保全のために講じた措置

本工事で実施した環境保全措置は、次のとおりである。

- ・2 期区域（その 2）の工事着工前に自主的に行った土壤調査により、2 期区域（その 2）の全域において「砒素及びその化合物」及び「ふっ素及びその化合物」による汚染が確認され、形質変更時要届出区域に指定されたため、この区域から生じた汚染土壤について、関係法令に基づき適切に処理した。
- ・掘削土は事業予定地内でバランスを図り、できるだけ建設残土が少なくなるよう計画した。
- ・施工の際には、仮囲いを設置した。
- ・掘削土の仮置き場には、飛散防止シート掛けを行った。
- ・土工箇所は、速やかに転圧等を行うことにより、降雨による流出を防止した。
- ・集中的な降雨時には、大量の土砂の移動を行わなかった。
- ・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した。
- ・汚染が確認された土壤の運搬時には、飛散防止シート掛けを行った。

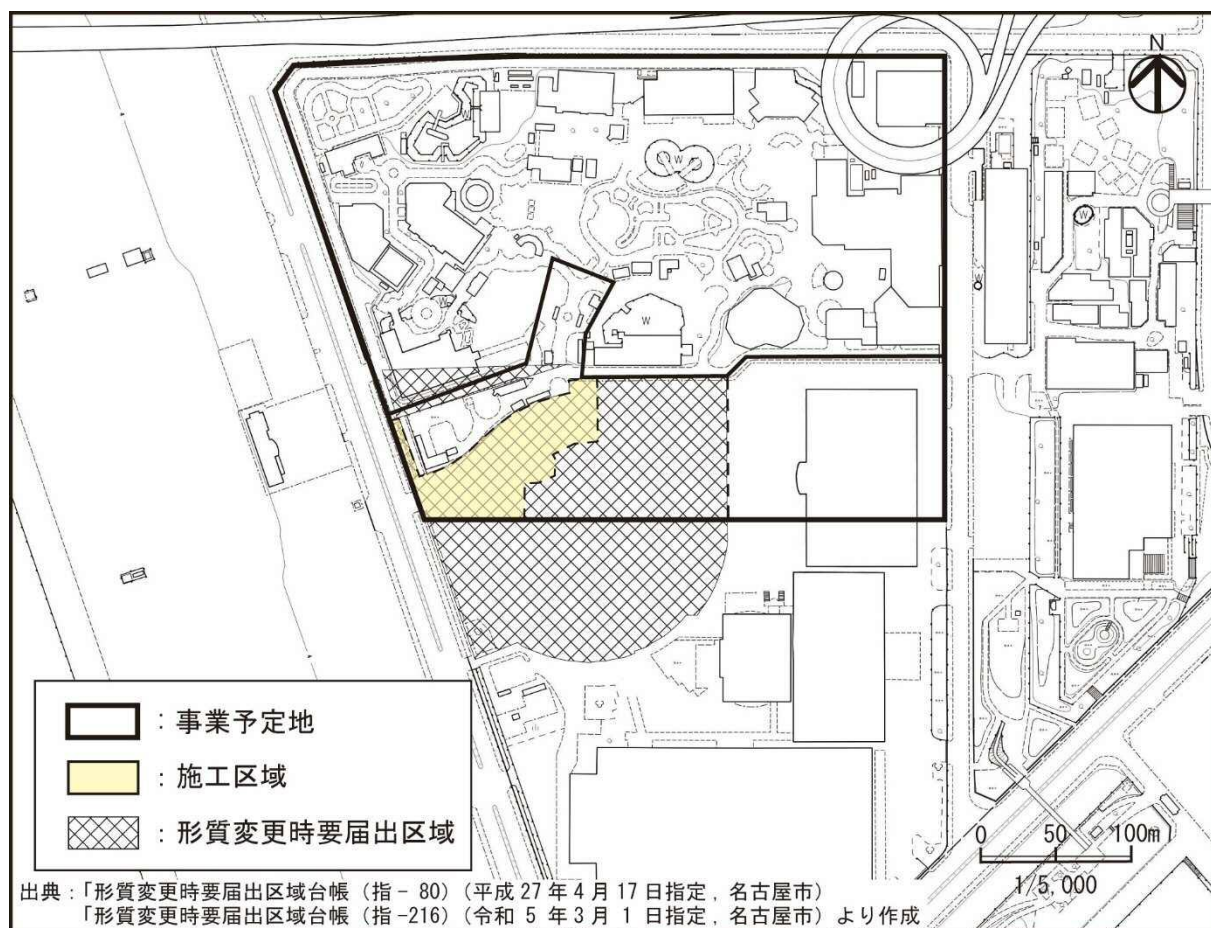


図 3-1-8 土壤汚染が確認されたエリア（形質変更時要届出区域）

(6) 調査結果

本施工区域（2期区域（その2））は、図 3-1-8 に示したとおり、その全域が形質変更時要届出区域に指定されている。施工時の主な環境保全対策は表 3-1-19 に示すとおりである。

本工事の基礎施工時には、掘削した汚染土壌を事業予定地内の同じ汚染状態の場所に仮置きし、シート養生等必要な環境保全対策を実施した。また、構造物・工作物構築後は、仮置きした汚染土壌を掘削時と同じ区画の発生場所に埋め戻した。なお、埋戻しできない分については、今後、処理資格を有する専門業者に委託し、適正に処理する計画である。

汚染土壌の処理・処分方法についての調査結果を評価書における予測結果と比較すると、予測のとおりであった。

なお、汚染土壌の処理・処分に關し、市民等からの苦情はなかった。

表 3-1-19 汚染土壌の処理・処分に係る環境保全対策の内容

項 目	内 容
飛散防止措置	・工事エリア周辺部に仮囲いを設置するとともに、必要に応じて散水、シート養生を行った。 ・汚染土壌の場内運搬時には、飛散防止や降雨対策として、運搬車両の荷台を飛散防止シートで覆った。 ・車両走路や土間上において、適時清掃、散水を行った。
二次汚染の防止	・掘削で発生した汚染土壌は、同じ物質により指定されている区画に盛土（仮置き）した。 ・仮置きした汚染土壌は、掘削時と同じ区画の発生場所に埋め戻した。
場外への持ち出し防止対策	・汚染土壌を含む施工エリアに出入りする運搬車両等のタイヤを介して汚染が拡散することがないように、施工エリア内の車両通路には敷鉄板等を設置し、車両は極力その上を走行した。 ・タイヤに付着した土壌は、ジェットウォッシャーで洗浄を行った。
地下水管理	・杭施工による地下水汚染がないことを確認するため観測井戸を設置し、施工前、施工中、施工後に水質調査（砒素及びふっ素）を行った。 ・施工中の濃度は、施工前の濃度を大きく超えていないことから、工事により地下水汚染が拡大していないことを確認した。
排水対策	・掘削時の排水は、一旦貯留槽に貯留し、簡易分析（パックテスト）にて砒素及びふっ素の排水基準への適合を確認後、放流した。 砒素：0.1mg/ℓ以下、ふっ素：15mg/ℓ以下^{注)}
掲示板の設置	・盛土区画周囲には、「関係者以外立ち入り禁止」であることを示した立て看板を設置した。
汚染土壌の処理	・仮置きした汚染土壌のうち、埋戻しできなかった分は、令和 8 年 5 月以降、処理資格を有する専門業者に委託し、適正に処理する計画とした。

注)「水質汚濁防止法」(昭和 45 年法律第 138 号)に基づく特定施設に係る一律排水基準の値

1-6 廃棄物等

1-6-1 工事中に発生する廃棄物等の種類、量及び再資源化量

(1) 調査事項

工事中に発生する廃棄物等の種類、量及び再資源化量

(2) 調査場所

事業予定地及びその周辺

(3) 調査時期

2 期区域（その 2）の工事を開始した令和 7 年 7 月から本報告の調査期間である令和 8 年 4 月まで調査を実施した。

(4) 調査方法

マニフェスト伝票等により、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した。

(5) 環境の保全のために講じた措置

本工事で実施した環境保全措置は、次のとおりである。

- ・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・再資源化に努めた。
- ・掘削土は事業予定地内でバランスを図り、できるだけ建設残土が少なくなるよう計画した。
- ・建設工事に使用する型枠材の転用に努めた。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た。

(6) 調査結果

① 種類及び発生量

廃棄物等の種類及び発生量は、表 3-1-20 に示すとおりである。

2 期区域（その 2）において工事中に発生した廃棄物等は、アスファルト 825t、がれき類 43 t、建設廃材 301t 及びコンクリート 760t であった。

調査結果を評価書における予測結果と比較すると、各廃棄物等の 2 期区域（その 1 及びその 2）の合計量は、発生したすべての種類で予測結果を下回った。これは、2 期区域（その 1 及びその 2）が 2 期区域全体の一部のみであるためと考えられる。

表 3-1-20 廃棄物等の種類及び発生量

工 事	廃棄物等の種類	発 生 量			
		2 期区域 (その 1)	2 期区域 (その 2)	合 計	予測結果
		平成 30 年 8 月 ～ 令和元年 6 月	令和 7 年 7 月 ～ 令和 8 年 4 月		
現況施設 解体工事	コンクリート (t)	329	別事業	329	約 8,300
	アスファルト (t)	0		0	約 700
	木くず (木材、樹木) (t)	51		51	約 200
	金属くず (t)	0		0	約 900
	混合廃棄物 (t)	67		67	約 200
	アスベスト含有建材 (t)	0		0	約 40
	アスベスト (t)	0		0	約 120
その他 地表面 舗装部 除去工事	アスファルト (t)	512	825	1,337	約 6,600
	がれき類 ^{注)1} (t)	0	43	43	—
新建築物 建設工事	汚 泥 (m ³)	60	0	60	約 17,300
	建設廃材 (t)	84	301	385	約 820
	コンクリート ^{注)2} (t)	0	760	760	—

注)1 がれき類とは、地表面舗装アスファルトの下層の鈹さいのことである。

2 新建築物建設工事の「コンクリート」は、既設建築物跡地において地下残存物を撤去した際に発生したものであり、「コンクリート」と「土砂混じりコンクリート」の合計量である。

② 処理方法及び搬入先

廃棄物等の処理方法等は、表 3-1-21 に示すとおりである。

表 3-1-21 廃棄物等の処理方法及び搬入先

工 事	廃棄物等の種類	搬入先	処理方法等	
その他 地表面 舗装部 除去工事	アスファルト	中間処理 施設	中間処理 (破砕)	再生アスファルト・コンクリート、再生骨材、再生路盤材として再資源化
	がれき類		中間処理 (破砕)	再生路盤材として再資源化
新建築物 建設工事	建設廃材		中間処理 (破砕・選別)	再生アスファルト・コンクリート、再生骨材、再生路盤材、リサイクル製品、燃料チップ等として再資源化。再資源化されない廃棄物については埋立処分。
	コンクリート		中間処理 (破砕)	再生路盤材として再資源化

③ 有効利用の方法

廃棄物等は、表 3-1-22 に示すとおり有効利用を図った。

表 3-1-22 廃棄物等の有効利用の方法

工 事	廃棄物等の種類	有効利用の方法
その他 地表面 舗装部 除去工事	アスファルト	中間処理（破碎）を行った後、再生アスファルト・コンクリート、再生骨材、再生路盤材として再資源化した。
	がれき類	中間処理（破碎）を行った後、再生路盤材として再資源化した。
新建築物 建設工事	建設廃材	中間処理（破碎・選別）を行った後、再生アスファルト・コンクリート、再生骨材、再生路盤材、リサイクル製品、燃料チップ等として再資源化した。
	コンクリート	中間処理（破碎）を行った後、再生路盤材として再資源化した。

④ 再資源化率

廃棄物等の再資源化率は表 3-1-23 に示すとおりである。

その他地表面舗装部除去工事のアスファルト及びがれき類の再資源化率はともに 100%、新建築物建設工事における建設廃材及びコンクリートの再資源化率は 95～99% であった。

調査結果を評価書における予測結果と比較すると、各廃棄物等の 2 期区域（その 1 及びその 2）の合計量に対する再資源化率は、アスファルトについては予測結果と同値、建設廃材については予測結果を上回った。

表 3-1-23 再資源化率

工 事	廃棄物等の種類	再資源化量			再資源化率 (%)	予測結果 (%)
		2 期区域 (その 1)	2 期区域 (その 2)	合計		
		平成 30 年 8 月 令和元年 6 月	令和 7 年 7 月 令和 8 年 4 月			
現況施設 解体工事	コンクリート (t)	329	別事業	329	100	約 100
	アスファルト (t)	0		0	—	約 100
	木くず (木材、樹木) (t)	39		39	76	約 100
	金属くず (t)	0		0	—	約 100
	混合廃棄物 (t)	52		52	77	約 80
	アスベスト含有建材 (t)	0		0	—	0
	アスベスト (t)	0		0	—	0
その他 地表面 舗装部 除去工事	アスファルト (t)	512	825	1,337	100	約 100
	がれき類 (t)	0	43	43	100	—
新建築物 建設工事	汚 泥 (m³)	59	0	59	97	約 50
	建設廃材 (t)	77	287	364	95	約 80
	コンクリート (t)	0	751	751	99	—

⑤ 市民等からの苦情の状況

廃棄物等に関して、市民等からの苦情はなかった。

1-7 温室効果ガス等

1-7-1 工事中に発生する温室効果ガスの種類及び量

(1) 調査事項

工事中に発生する温室効果ガスの種類及び量

(2) 調査場所

事業予定地内

(3) 調査時期

2期区域（その2）の工事を開始した令和7年7月から令和8年4月まで調査を実施した。

(4) 調査方法

建設資材の使用実績等の記録を整理し、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した。

(5) 環境の保全のために講じた措置

本工事で実施した環境保全措置は、次のとおりである。

<建設機械の稼働>

- ・建設機械のアイドリングストップ遵守を指導、徹底させるとともに、作業効率の向上及び燃料消費量の抑制に努めた。
- ・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、性能の維持に努めた。

<建設資材の使用>

- ・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た。
- ・新施設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た。

<建設資材等の運搬>

- ・燃費の良い車種、低公害車の導入に努めた。
- ・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た。
- ・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、適正な走行に努めた。
- ・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た。
- ・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た。

・合理的な運搬計画の策定により、運搬距離の最適化を図った。

・一括運搬等を実践し、延べ輸送距離の縮減に努めた。

<廃棄物の発生>

・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・再資源化に努めた。

・建設廃材の分別回収に努めた。

・仮設材分類による資材の再利用を図った。

・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った。

・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た。

(6) 調査結果

建設資材の使用に伴う温室効果ガス排出量は、表 3-1-24 に示すとおりである。（調査結果の詳細は、資料－ 5 （p.110）参照）。

2 期区域（その 2）における建設資材の使用による温室効果ガス排出量は、1,472 tCO₂であった。なお、現場発泡の建築用断熱材は使用せず、温室効果ガスは排出されなかった。

2 期区域（その 1 及びその 2）の合計値を評価書における予測結果と比較すると、調査結果は予測結果を下回った。これは、2 期区域（その 1 及びその 2）が 2 期区域全体の一部のみであるためと考えられる。なお、調査は、原材料の追跡が可能な資材（砂利・碎石、碎石、木材、セメント、鉄鋼、アルミニウム（サッシ相当品）、ガラス（板ガラス相当品）、アスファルト及び塗装）のみを対象とした。

温室効果ガスに関して、市民等からの苦情はなかった。

表 3-1-24 建設資材の使用に伴う温室効果ガス排出量

単位：tCO₂

分類項目	温室効果ガス排出量（CO ₂ 換算）			
	2 期区域 その 1	2 期区域 その 2	合 計	予測結果
	平成 30 年 8 月 ～ 令和元年 6 月	令和 7 年 7 月 ～ 令和 8 年 4 月		
建設資材の使用（CO ₂ ）	289	1,472	1,761	8,248
建築用断熱材の現場発泡（HFC-134a）	—	—	—	0
合 計	289	1,472	1,761	約 8,300

1-8 安全性

1-8-1 工事の実施に伴う自動車交通量

(1) 調査事項

工事の実施に伴う自動車交通量

(2) 調査場所

図 3-1-9 に示す事業予定地周辺道路の 7 交差点及び 2 断面（計 18 区間）で調査を実施した。なお、調査区間は計 19 区間を予定していたが、工事関係車両の出入口が 2 箇所から 1 箇所に減少したことに伴い、両出入口間に設定していた調査区間が不要となったことから、計 18 区間となった。

(3) 調査時期

本調査期間において、工事関係車両の交通量が最大となる時期として、「令和 8 年 1 月 29 日（木）6 時～22 時」に調査を実施した。

「工事の実施に伴う自動車交通量」の調査時期は、工事関係車両の交通量が最大となると想定される「2 期区域（その 4）工事着工後 13 ヶ月目」（令和 15 年 7 月）を予定しているが、参考までに本調査期間における大型車集中時期にも調査を実施した。

なお、「工事の実施に伴う自動車交通量」の予定時期における調査結果は、次回以降の事後調査結果報告書（工事中）」にて報告する。

(4) 調査方法

自動車台数を 1 時間間隔で測定した。

(5) 環境の保全のために講じた措置

本工事で実施した環境保全措置は、次のとおりである。

- ・現況において交通量が多く、また、商港関連車両の主要動線である金城埠頭線を通らないルートとした。
- ・工事関係車両出入口において、工事関係車両が出入りする際には、誘導員を配置した。
- ・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、徹底させた。
- ・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た。
- ・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た。
- ・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た。
- ・関係機関や事業予定地近隣開発事業者との連絡・調整を適切に行った。



図 3-1-9 自動車交通量調査地点

(6) 調査結果

自動車交通量の調査結果は、表 3-1-25 及び図 3-1-10 に示すとおりである。

工事関係車両台数が最も多い区間は区間 1～5 であり、240 台/16 時間であった。また、増加率が最も大きい区間は区間 7 であり、16.4%であった。

調査結果を予測結果と比較すると、各区間の工事関係車両台数は予測結果を上回っている区間が多いものの、増加率の最大値は予測結果を下回った。

なお、工事関係車両の走行による安全性に関し、市民等からの苦情はなかった。

表 3-1-25 事業予定地周辺における自動車交通量調査結果

単位：台/16 時間

調査区間	調査結果			予測結果		
	背景交通量	工事関係車両	増加率 (%)	背景交通量	工事関係車両 ^{注)2}	増加率 (%)
1	10,283	240	2.3	16,613	148	0.9
2	5,924	240	4.1	7,936	148	1.9
3	4,020	240	6.0	6,541	148	2.3
4	1,982	240	12.1	2,952	148	5.0
5	2,327	240	10.3	4,221	148	3.5
6	999	158	15.8	150	119	79.3
7	964	158	16.4	296	119	40.2
8	999	158	15.8	296	119	40.2
9	6,467	36	0.6	8,057	45	0.6
10	2,193	158	7.2	901	119	13.2
11	2,498	157	6.3	901	119	13.2
12	1,967	160	8.1	2,815	119	4.2
13	1,600	160	10.0	1,396	119	8.5
14	1,726	160	9.3	1,396	119	8.5
15	5,761	75	1.3	5,823	90	1.5
16	5,082	75	1.5	4,101	90	2.2
17	4,583	157	3.4	3,253	119	3.7
18	3,324	157	4.7	2,943	119	4.0

注)1:自動車交通量の調査時間は、6～22 時の 16 時間である。

2:予測結果の工事関係車両台数は、変更届出(令和 7 年 5 月)における車両台数であり、以下の条件に基づき算出した値である。

- ・工事関係車両の走行台数のピーク月：2 期区域(その 4)工事着工後 13 ヶ月目
- ・ピーク月の車両台数：大型車類 49 台/日、小型車類 70 台/日
- ・各調査区間における走行割合：評価書の図 2-1-11(3)～(4)参照 (p109～110)

各調査区間における走行割合 (%)

	発生交通ルート		集中交通ルート	
	大型車類	小型車類	大型車類	小型車類
調査区間 1～5	80	50	80	50
調査区間 6～8, 10	—	—	100	100
調査区間 9	20	50	—	—
調査区間 11, 17～18	100	100	—	—
調査区間 12～14	80	50	20	50
調査区間 15～16	20	50	20	50

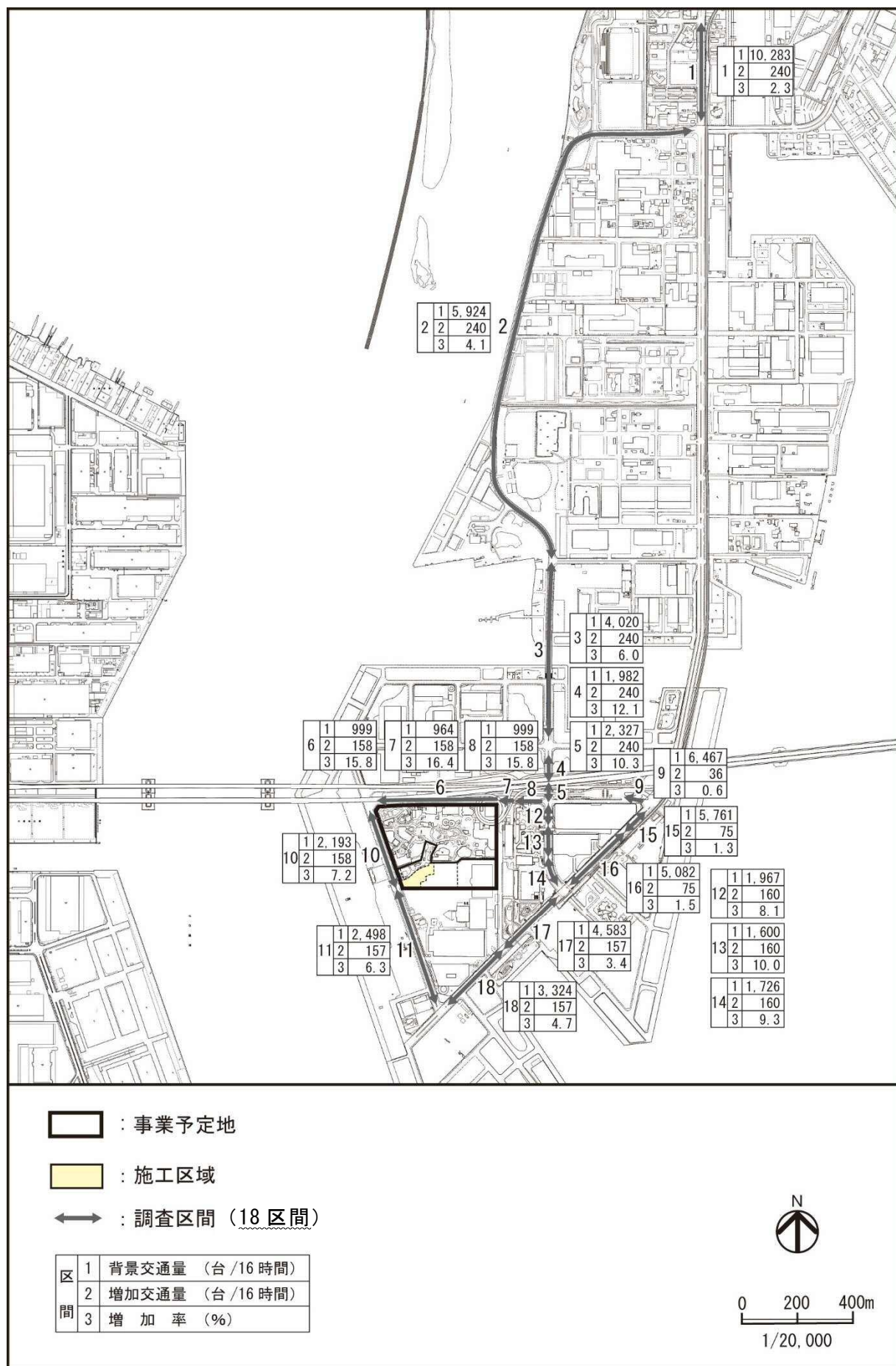


図 3-1-10 自動車交通量調査結果

1-8-2 工事の実施に伴う自動車と歩行者及び自転車との交錯

(1) 調査事項

工事の実施に伴う自動車と歩行者及び自転車との交錯

(2) 調査場所

事業予定地における工事関係車両出入口として、図 3-1-11 に示す歩行者及び自転車と工事関係車両が交錯する出入口 1 箇所を調査を実施した。なお、工事関係車両出入口は、前掲図 2-2-2 (p. 41) に示したとおり、2 箇所を使用する計画であったが、北側の出入口は通常使用しなかったため、調査の対象外とした。

(3) 調査時期

本調査期間において、工事関係車両の交通量が最大となる時期として、「令和 8 年 1 月 29 日（木）6 時～22 時」に調査を実施した。

「工事の実施に伴う自動車と歩行者及び自転車との交錯」の調査時期は、工事関係車両の交通量が最大となると想定される「2 期区域（その 4）工事着工後 13 ヶ月目」（令和 15 年 7 月）を予定しているが、参考までに本調査期間における大型車集中時期にも調査を実施した。

なお、「工事の実施に伴う自動車と歩行者及び自転車との交錯」の予定時期における調査結果は、次回以降の事後調査結果報告書（工事中）」にて報告する。

(4) 調査方法

工事関係車両の台数、歩行者の人数及び自転車の台数を 1 時間間隔で測定した。

(5) 環境の保全のために講じた措置

本工事で実施した環境保全措置は、1-8-1 「工事の実施に伴う自動車交通量」（p. 84）に示したとおりである。

(6) 調査結果

工事関係車両出入口における工事関係車両と歩行者及び自転車との交錯の調査結果は、表 3-1-26 及び図 3-1-11 に示すとおりである。

工事関係車両出入口において、315 台/16 時間の工事関係車両が出入りし、38 人/16 時間の歩行者、8 台/16 時間の自転車と交錯した。また、ピーク時間では、44 台/時の工事関係車両が出入りし、11 人/時の歩行者、6 台/時の自転車と交錯した。

調査結果を予測結果と比較すると、工事関係車両台数は変更届出（令和 7 年 5 月）における車両台数よりも 77 台/16 時間多かった。また、歩行者は評価書における予測結果よりも 36 人/16 時間多く、予測結果よりも交錯の機会が多かった。自転車は評価書よりも 8 台/16 時間少なく、予測結果よりも交錯の機会が少なかった。歩行者の交通量が予測結果よりも増加した要因は、調査中隣接する国際展示場で開催されていたイベントの関係者が調査地点を往来する機会が多かったことが影響したものと考えられる。

なお、工事の実施に伴う自動車と歩行者及び自転車との交錯に関し、市民等からの苦情はなかった。

表 3-1-26 交錯の調査結果

単位：台または人

出入口	項 目	調査結果		予測結果	
		16 時間 交通量	ピーク時間 交通量	16 時間 交通量	ピーク時間 交通量
No. 1	自動車 ^{注)1}	315	44	238	79
	歩行者	38	11	2	1
	自転車	8	6	16	8

注)1:自動車とは、工事関係車両を示す。

2:予測結果の自動車は、変更届出（令和 7 年 5 月）における車両台数であり、以下のとおり設定した値である。

- ・16 時間交通量：工事関係車両の走行台数のピーク月：2 期区域（その 4）工事着手後 13 ヶ月目の値。
- ・ピーク時間交通量：変更届出では設定していないため、評価書における予測結果の「ピーク時間交通量／16 時間交通量」の比率（100 台／302 台）を用いて設定した。

3:予測結果の歩行者及び自転車は、評価書の予測値である。

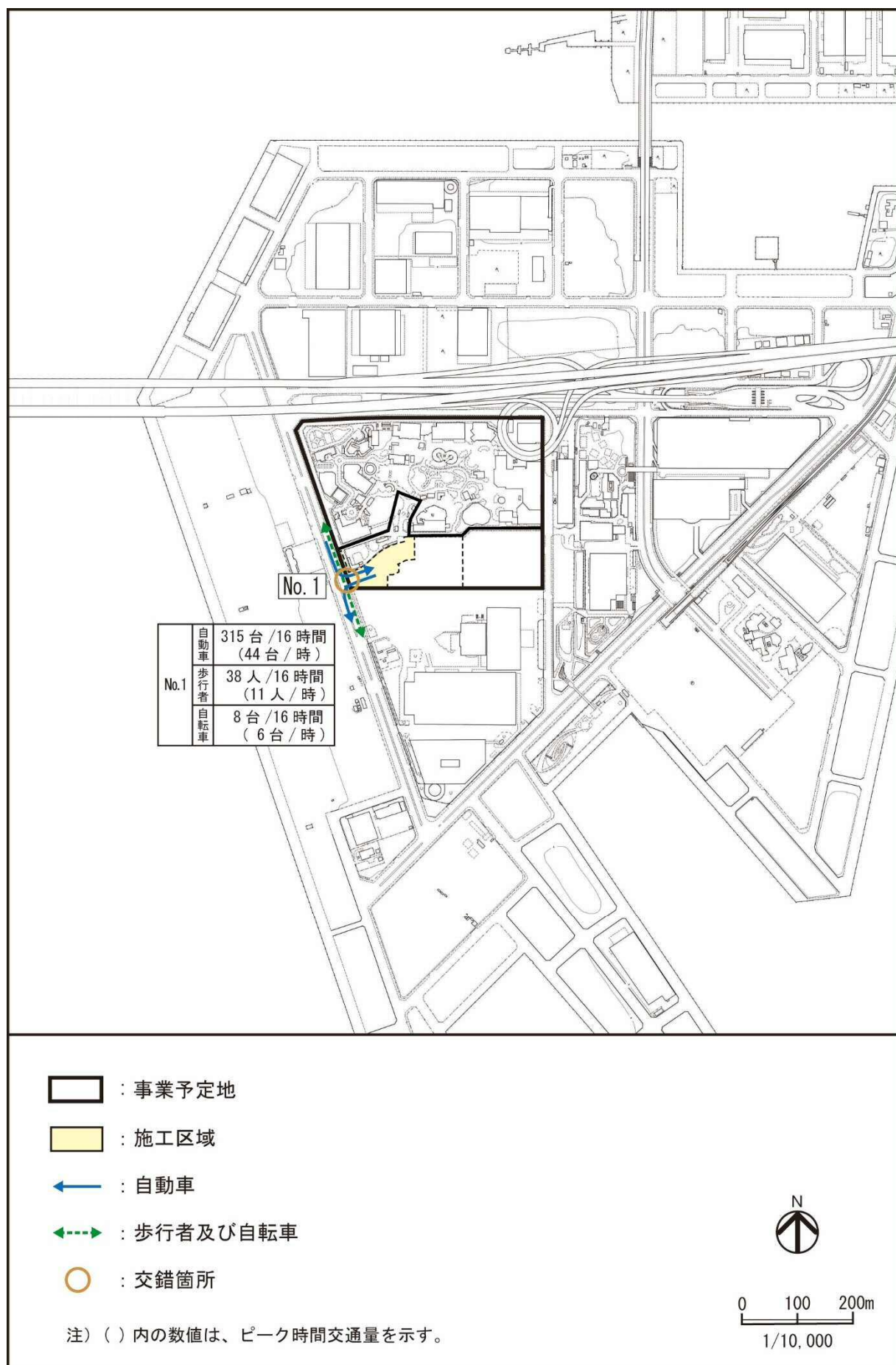


図 3-1-11 工事関係車両と歩行者及び自転車の交錯

1-9 その他

前述の大気質、騒音、振動、水質・底質、土壌、廃棄物等、温室効果ガス等及び安全性以外の環境要素について、市民等からの苦情はなかった。

第 2 章 まとめ

事後調査結果の概要は、表 3-2-1 に示すとおりである。

表 3-2-1 事後調査結果のまとめ

環境要素	調査事項	調査地点数	環境の保全のために講じた措置
大気質	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)	—	評価書に記載した措置を実施した。
	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)	4 断面	評価書に記載した措置を実施した。

調査結果	予測結果との比較
調査時期の主な建設機械の稼働状況としては、バックホウ、コンクリートミキサー車及びダンプトラックの稼働台数が多かった。 建設機械の稼働による窒素酸化物の排出量は 999.69 m³/10 ヶ月、粒子状物質の年間排出量が 68.26 kg/10 ヶ月であった。 なお、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）に関して、市民等からの苦情はなかった。	調査結果（10 ヶ月間の排出量）を、変更届出（令和 7 年 5 月）における予測条件（年間排出量）と比較すると、窒素酸化物は予測条件を下回り、粒子状物質は予測条件をわずかに上回った。 粒子状物質の調査結果が予測条件を上回った要因としては、本工事を進める中で、既設建築物跡地において地下残存物の撤去作業が必要となったため、バックホウの稼働やコンクリートがらを運搬するダンプトラック等が計画以上に多くなったためと考えられる。
自動車交通量（工事関係車両台数）については、No.1 及び No.2 地点が多く、大型車類（大型車及び中型車）144 台/日、小型車類（小型貨物車及び乗用車）96 台/日であった。 走行速度については、大型車類 44～50km/時、小型車類 51～54km/時であった。 なお、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）に関して、市民等からの苦情はなかった。	自動車交通量について、調査結果を変更届出（令和 7 年 5 月）における予測条件と比較すると、No.3 地点の大型車類を除くすべての調査地点・車種で予測条件を上回っていた。 走行速度について、調査結果を評価書における予測条件と比較すると、No.2 地点を除き、大型車類の速度が予測条件よりもやや速くなっていた。

環境要素	調査事項	調査地点数	環境の保全のために講じた措置
騒音	建設機械の稼働による騒音	2 地点	評価書に記載した措置に加え、以下の措置についても実施した。 ・隣接する国際展示場における催事（搬出入も含む）の状況も考慮し、工事計画を立案した。
	工事関係車両の走行による騒音	4 地点	評価書に記載した措置を実施した。

調査結果	予測結果との比較
調査結果は、すべての調査時期及び調査地点において、「特定建設作業に伴う騒音の規制に関する基準値（85dB）」を下回った。 なお、建設機械の稼働による騒音に関し、市民等からの苦情はなかった。	調査結果を変更届出（令和7年5月）における予測結果と比較すると、1回目調査（土木工事を対象）ではNo.1地点（午前・午後）で、2回目調査（建築工事を対象）ではNo.1地点（午前・午後）及びNo.2地点（午後）で予測結果を上回った。 No.1地点の1回目及び2回目の調査結果（ともに午前・午後）が予測結果を上回った主な要因は、調査地点が工事関係車両の出入口付近に位置していたため、予測で加味していた仮囲いによる回折減衰の効果が一部得られなかったことと、予測では含めていなかった工事関係車両の出入りに伴う走行音が影響したことが考えられる。それらに加え、調査地点が市道（南京大路）に面していることから、一般車両の走行音も大きく影響したことが考えられる。 No.2地点の2回目の調査結果（午後）が予測結果を上回った主な要因は、予測では設定していなかった油圧ブレーカーを用いた地盤の研り作業が、午後から一時的に実施されたことが影響したものと考えられる。
騒音調査結果は、すべての調査地点で環境基準を下回った。 自動車交通量（工事関係車両台数）については、No.1及びNo.2地点が最も多く、大型車122台/16時間、中型車22台/16時間、小型貨物車22台/16時間、乗用車74台/16時間であった。 走行速度については、大型車類43～49km/時、小型車類50～54km/時であった。 なお、工事関係車両の走行による騒音に関し、市民等からの苦情はなかった。	騒音調査結果について、調査結果を評価書における予測結果と比較すると、すべての調査地点で予測結果を下回った。 自動車交通量（工事関係車両台数）について、調査結果を変更届出（令和7年5月）における予測条件と比較すると、No.3地点の大型車、中型車、小型貨物車及びNo.4地点の中型車を除くすべての調査地点・車種で予測条件を上回っていた。 走行速度について、調査結果を評価書における予測条件と比較すると、No.3地点の大型車類を除き、予測条件と同値、もしくは速度が遅くなっていた。

環境要素	調査事項	調査地点数	環境の保全のために講じた措置
振動	建設機械の稼働による振動	2 地点	評価書に記載した措置に加え、以下の措置についても実施した。 ・隣接する国際展示場における催事（搬出入も含む）の状況も考慮し、工事計画を立案した。
	工事関係車両の走行による振動	4 地点	評価書に記載した措置を実施した。

調査結果	予測結果との比較
調査結果は、すべての調査時期及び調査地点において、「特定建設作業に伴う振動の規制に関する基準値（75dB）」を下回った。 なお、建設機械の稼働による振動に関し、市民等からの苦情はなかった。	調査結果を変更届出（令和7年5月）における予測結果と比較すると、すべての調査時期及び調査地点において予測結果を下回った。
振動調査結果は、すべての調査地点において、「振動規制法」に基づく道路交通振動の限度を下回った。 自動車交通量（工事関係車両台数）については、No.1 及び No.2 地点が最も多く、大型車類（大型車及び中型車）は 144 台/16 時間、小型車類（小型貨物車及び乗用車）は 96 台/16 時間であった。 走行速度については、45～50km/時であった。 なお、工事関係車両の走行による振動に関し、市民等からの苦情はなかった。	振動調査結果について、調査結果を評価書における予測結果と比較すると、No.3 地点の最小値及び最大値が予測結果を上回ったものの、それ以外の調査地点は同値、または予測結果を下回った。 自動車交通量（工事関係車両台数）について、調査結果を変更届出（令和7年5月）における予測条件と比較すると、No.3 地点の大型車類を除くすべての調査地点・車種で予測条件を上回っていた。 走行速度について、調査結果を評価書における予測条件と比較すると、No.2 地点は予測条件よりも速度が－6 km/時遅くなっていた。

環境要素	調査事項	調査地点数	環境の保全のために講じた措置
水質	工事中に発生する水質汚濁物質 (水質調査及び常時監視)	2 地点	評価書に記載した措置を実施した。
土壌	掘削等の土工による土壌汚染	ー	掘削土は事業予定地内でバランスを図り、できるだけ建設残土が少なくなるよう計画した。 その他、評価書に記載した措置を実施した。
廃棄物等	工事中に発生する廃棄物等の種類、量及び再資源化量	ー	掘削土は事業予定地内でバランスを図り、できるだけ建設残土が少なくなるよう計画した。 その他、評価書に記載した措置を実施した。

調査結果	予測結果との比較
水質調査結果について、pH は 6.2～8.3、SS は 110～130mg/ℓ、砒素は 0.018mg/ℓ、ふっ素は 0.07～0.14mg/ℓ の範囲であった。両調査地点ともに、pH は管理濃度の範囲内であり、SS、砒素及びふっ素は管理濃度を下回った。 常時監視結果について、pH は 6.1～8.5 の範囲、濁度は 4.3～139.1NTU (SS: 130mg/ℓ 以下)、砒素は 0.01～0.05mg/ℓ、ふっ素は 0～0.4mg/ℓ の範囲であった。 なお、工事中に発生した水質汚濁物質に関し、市民等からの苦情はなかった。	調査結果を評価書における予測結果と比較すると、すべての項目で予測のとおりであった。
本工事の基礎施工時には、掘削した汚染土壌を事業予定地内の同じ汚染状態の場所に仮置きし、シート養生等必要な環境保全対策を実施した。また、構造物・工作物構築後は、仮置きした汚染土壌を掘削時と同じ区画の発生場所に埋め戻した。なお、埋戻しできない分については、今後、処理資格を有する専門業者に委託し、適正に処理する計画である。 なお、汚染土壌の処理・処分に関し、市民等からの苦情はなかった。	汚染土壌の処理・処分方法についての調査結果を評価書における予測結果と比較すると、予測のとおりであった。
調査期間中に発生した廃棄物等の発生量は、アスファルト 825t、がれき類 43 t、建設廃材 301t、コンクリート 760t であった。 2 期区域（その 1 及びその 2）の合計量に対する再資源化率は、アスファルト 100%、がれき類 100%、建設廃材 95%、コンクリート 99% であった。 廃棄物等は、中間処理を行った後、再生路盤材等として再資源化し、有効利用を図った。 なお、廃棄物等に関して、市民等からの苦情はなかった。	廃棄物等の発生量について、調査結果を予測結果と比較すると、各廃棄物等の 2 期区域（その 1 及びその 2）の合計量は、発生したすべての種類で予測結果を下回った。これは、2 期区域（その 1 及びその 2）が 2 期区域全体の一部のみであるためと考えられる。 また、再資源化率について、調査結果を評価書における予測結果と比較すると、各廃棄物等の 2 期区域（その 1 及びその 2）の合計量に対する再資源化率は、アスファルトについては予測結果と同値、建設廃材については予測結果を上回った。

環境要素	調査事項	調査地点数	環境の保全のために講じた措置
温室効果ガス等	工事中に発生する温室効果ガスの種類及び量	－	評価書に記載した措置を実施した。
安全性	工事の実施に伴う自動車交通量	18 区間	評価書に記載した措置を実施した。
	工事の実施に伴う自動車と歩行者及び自転車との交錯	1 箇所	評価書に記載した措置を実施した。

調査結果	予測結果との比較
2期区域（その2）における建設資材の使用による温室効果ガス排出量は、1,472 tCO₂であった。 現場発泡の建築用断熱材は使用せず、温室効果ガスは排出されなかった。 なお、温室効果ガスに関して、市民等からの苦情はなかった。	2期区域（その1及びその2）の合計値を評価書における予測結果と比較すると、調査結果は予測結果を下回った。これは、2期区域（その1及びその2）が2期区域全体の一部のみであるためと考えられる。
工事関係車両台数が最も多い区間は区間1～5であり、240台/16時間であった。また、増加率が最も大きい区間は区間7であり、16.4%であった。 なお、工事関係車両の走行による安全性に関し、市民等からの苦情はなかった。	調査結果を予測結果と比較すると、各区間の工事関係車両台数は予測結果を上回っている区間が多いものの、増加率の最大値は予測結果を下回った。
工事関係車両出入口において、315台/16時間の工事関係車両が出入りし、38人/16時間の歩行者、8台/16時間の自転車と交錯した。また、ピーク時間では、44台/時の工事関係車両が出入りし、11人/時の歩行者、6台/時の自転車と交錯した。 なお、工事の実施に伴う自動車と歩行者及び自転車との交錯に関し、市民等からの苦情はなかった。	調査結果を予測結果と比較すると、工事関係車両台数は変更届出（令和7年5月）における車両台数よりも77台/16時間多かった。また、歩行者は評価書における予測結果よりも36人/16時間多く、予測結果よりも交錯の機会が多かった。自転車は評価書よりも8台/16時間少なく、予測結果よりも交錯の機会が少なかった。 歩行者の交通量が予測結果よりも増加した要因は、調査中隣接する国際展示場で開催されていたイベントの関係者が調査地点を往来する機会が多かったことが影響したものと考えられる。

資料編

資料－１ 自動車交通量調査結果

[p. 53 参照]

調査年月日：令和8年1月29日（木）～令和8年1月30日（金）

[No. 1地点]

単位：台/時

区分 時間帯	一般車両					工事関係車両					合計				
	大型車	中型車	小 型 貨物車	乗用車	合 計	大型車	中型車	小 型 貨物車	乗用車	合 計	大型車	中型車	小 型 貨物車	乗用車	合 計
06:00～07:00	137	37	74	411	659	0	0	5	8	13	137	37	79	419	672
07:00～08:00	139	68	137	807	1,151	6	4	3	8	21	145	72	140	815	1,172
08:00～09:00	190	117	94	428	829	18	5	1	5	29	208	122	95	433	858
09:00～10:00	245	126	115	242	728	30	2	2	2	36	275	128	117	244	764
10:00～11:00	240	97	102	222	661	19	3	1	8	31	259	100	103	230	692
11:00～12:00	186	81	109	292	668	26	2	2	4	34	212	83	111	296	702
12:00～13:00	163	80	72	288	603	22	0	0	12	34	185	80	72	300	637
13:00～14:00	183	107	100	243	633	1	0	2	5	8	184	107	102	248	641
14:00～15:00	186	73	119	281	659	0	1	0	6	7	186	74	119	287	666
15:00～16:00	147	81	129	368	725	0	1	2	5	8	147	82	131	373	733
16:00～17:00	97	61	142	557	857	0	4	3	4	11	97	65	145	561	868
17:00～18:00	76	38	110	623	847	0	0	1	4	5	76	38	111	627	852
18:00～19:00	71	24	60	443	598	0	0	0	3	3	71	24	60	446	601
19:00～20:00	42	14	28	205	289	0	0	0	0	0	42	14	28	205	289
20:00～21:00	53	12	23	144	232	0	0	0	0	0	53	12	23	144	232
21:00～22:00	21	7	10	106	144	0	0	0	0	0	21	7	10	106	144
22:00～23:00	20	13	12	84	129	0	0	0	0	0	20	13	12	84	129
23:00～00:00	15	13	6	77	111	0	0	0	0	0	15	13	6	77	111
00:00～01:00	26	9	3	37	75	0	0	0	0	0	26	9	3	37	75
01:00～02:00	21	8	4	38	71	0	0	0	0	0	21	8	4	38	71
02:00～03:00	32	10	4	21	67	0	0	0	0	0	32	10	4	21	67
03:00～04:00	45	17	3	51	116	0	0	0	0	0	45	17	3	51	116
04:00～05:00	66	31	15	71	183	0	0	0	0	0	66	31	15	71	183
05:00～06:00	113	34	28	166	341	0	0	0	0	0	113	34	28	166	341
16時間合計	2,176	1,023	1,424	5,660	10,283	122	22	22	74	240	2,298	1,045	1,446	5,734	10,523
24時間合計	2,514	1,158	1,499	6,205	11,376	122	22	22	74	240	2,636	1,180	1,521	6,279	11,616

[No. 2地点]

単位：台/時

区分 時間帯	一般車両					工事関係車両					合計				
	大型車	中型車	小 型 貨物車	乗用車	合 計	大型車	中型車	小 型 貨物車	乗用車	合 計	大型車	中型車	小 型 貨物車	乗用車	合 計
06:00～07:00	48	15	23	297	383	0	0	5	8	13	48	15	28	305	396
07:00～08:00	52	32	63	581	728	6	4	3	8	21	58	36	66	589	749
08:00～09:00	99	80	54	327	560	18	5	1	5	29	117	85	55	332	589
09:00～10:00	111	71	64	179	425	30	2	2	2	36	141	73	66	181	461
10:00～11:00	98	56	65	162	381	19	3	1	8	31	117	59	66	170	412
11:00～12:00	116	69	52	155	392	26	2	2	4	34	142	71	54	159	426
12:00～13:00	51	44	54	166	315	22	0	0	12	34	73	44	54	178	349
13:00～14:00	108	81	60	112	361	1	0	2	5	8	109	81	62	117	369
14:00～15:00	101	49	66	151	367	0	1	0	6	7	101	50	66	157	374
15:00～16:00	68	56	86	200	410	0	1	2	5	8	68	57	88	205	418
16:00～17:00	55	58	64	376	553	0	4	3	4	11	55	62	67	380	564
17:00～18:00	39	42	39	340	460	0	0	1	4	5	39	42	40	344	465
18:00～19:00	23	18	22	212	275	0	0	0	3	3	23	18	22	215	278
19:00～20:00	25	7	10	92	134	0	0	0	0	0	25	7	10	92	134
20:00～21:00	10	11	6	70	97	0	0	0	0	0	10	11	6	70	97
21:00～22:00	5	7	10	61	83	0	0	0	0	0	5	7	10	61	83
22:00～23:00	5	17	11	28	61	0	0	0	0	0	5	17	11	28	61
23:00～00:00	3	10	4	51	68	0	0	0	0	0	3	10	4	51	68
00:00～01:00	11	9	1	17	38	0	0	0	0	0	11	9	1	17	38
01:00～02:00	9	5	2	13	29	0	0	0	0	0	9	5	2	13	29
02:00～03:00	5	8	0	6	19	0	0	0	0	0	5	8	0	6	19
03:00～04:00	12	8	1	12	33	0	0	0	0	0	12	8	1	12	33
04:00～05:00	16	35	7	23	81	0	0	0	0	0	16	35	7	23	81
05:00～06:00	34	20	5	86	145	0	0	0	0	0	34	20	5	86	145
16時間合計	1,009	696	738	3,481	5,924	122	22	22	74	240	1,131	718	760	3,555	6,164
24時間合計	1,104	808	769	3,717	6,398	122	22	22	74	240	1,226	830	791	3,791	6,638

調査年月日：令和8年1月29日（木）～令和8年1月30日（金）

[No. 3地点]

単位：台/時

区分 時間帯	一般車両					工事関係車両					合計				
	大型車	中型車	小 型 貨物車	乗用車	合 計	大型車	中型車	小 型 貨物車	乗用車	合 計	大型車	中型車	小 型 貨物車	乗用車	合 計
06:00～07:00	17	12	29	157	215	1	0	3	5	9	18	12	32	162	224
07:00～08:00	26	22	60	203	311	1	0	5	10	16	27	22	65	213	327
08:00～09:00	96	33	62	229	420	3	0	0	2	5	99	33	62	231	425
09:00～10:00	115	40	58	152	365	2	0	2	4	8	117	40	60	156	373
10:00～11:00	117	33	64	165	379	3	0	1	1	5	120	33	65	166	384
11:00～12:00	130	30	57	169	386	1	0	0	4	5	131	30	57	173	391
12:00～13:00	71	27	48	177	323	0	0	0	0	0	71	27	48	177	323
13:00～14:00	82	43	63	179	367	1	1	1	0	3	83	44	64	179	370
14:00～15:00	87	34	70	188	379	0	1	0	0	1	87	35	70	188	380
15:00～16:00	74	30	101	211	416	0	0	2	2	4	74	30	103	213	420
16:00～17:00	55	37	182	474	748	0	2	3	5	10	55	39	185	479	758
17:00～18:00	26	29	78	176	309	0	0	1	8	9	26	29	79	184	318
18:00～19:00	11	27	36	88	162	0	0	0	0	0	11	27	36	88	162
19:00～20:00	18	18	36	62	134	0	0	0	0	0	18	18	36	62	134
20:00～21:00	20	19	16	62	117	0	0	0	0	0	20	19	16	62	117
21:00～22:00	16	7	4	24	51	0	0	0	0	0	16	7	4	24	51
22:00～23:00	7	7	9	30	53	0	0	0	0	0	7	7	9	30	53
23:00～00:00	7	1	4	23	35	0	0	0	0	0	7	1	4	23	35
00:00～01:00	4	1	3	11	19	0	0	0	0	0	4	1	3	11	19
01:00～02:00	3	1	1	10	15	0	0	0	0	0	3	1	1	10	15
02:00～03:00	6	3	0	9	18	0	0	0	0	0	6	3	0	9	18
03:00～04:00	10	3	4	26	43	0	0	0	0	0	10	3	4	26	43
04:00～05:00	10	2	1	24	37	0	0	0	0	0	10	2	1	24	37
05:00～06:00	8	15	9	64	96	0	0	0	0	0	8	15	9	64	96
16時間合計	961	441	964	2,716	5,082	12	4	18	41	75	973	445	982	2,757	5,157
24時間合計	1,016	474	995	2,913	5,398	12	4	18	41	75	1,028	478	1,013	2,954	5,473

[No. 4地点]

単位：台/時

区分 時間帯	一般車両					工事関係車両					合計				
	大型車	中型車	小 型 貨物車	乗用車	合 計	大型車	中型車	小 型 貨物車	乗用車	合 計	大型車	中型車	小 型 貨物車	乗用車	合 計
06:00～07:00	4	9	16	40	69	0	0	0	0	0	4	9	16	40	69
07:00～08:00	10	12	41	139	202	1	0	0	1	2	11	12	41	140	204
08:00～09:00	16	9	46	142	213	11	2	0	2	15	27	11	46	144	228
09:00～10:00	25	8	41	76	150	17	1	2	1	21	42	9	43	77	171
10:00～11:00	18	13	58	109	198	11	2	2	5	20	29	15	60	114	218
11:00～12:00	25	13	60	94	192	12	1	1	6	20	37	14	61	100	212
12:00～13:00	17	8	34	105	164	13	0	0	7	20	30	8	34	112	184
13:00～14:00	22	20	44	73	159	2	1	3	2	8	24	21	47	75	167
14:00～15:00	24	24	50	77	175	0	1	0	3	4	24	25	50	80	179
15:00～16:00	10	37	109	177	333	0	1	4	6	11	10	38	113	183	344
16:00～17:00	14	26	68	174	282	0	4	6	9	19	14	30	74	183	301
17:00～18:00	10	19	37	68	134	0	0	2	12	14	10	19	39	80	148
18:00～19:00	7	11	19	34	71	0	0	0	3	3	7	11	19	37	74
19:00～20:00	6	3	19	28	56	0	0	0	0	0	6	3	19	28	56
20:00～21:00	10	3	14	56	83	0	0	0	0	0	10	3	14	56	83
21:00～22:00	2	2	1	12	17	0	0	0	0	0	2	2	1	12	17
22:00～23:00	0	3	6	21	30	0	0	0	0	0	0	3	6	21	30
23:00～00:00	0	0	2	8	10	0	0	0	0	0	0	0	2	8	10
00:00～01:00	0	0	1	10	11	0	0	0	0	0	0	0	1	10	11
01:00～02:00	0	2	1	4	7	0	0	0	0	0	0	2	1	4	7
02:00～03:00	0	0	1	5	6	0	0	0	0	0	0	0	1	5	6
03:00～04:00	3	1	3	12	19	0	0	0	0	0	3	1	3	12	19
04:00～05:00	0	0	2	9	11	0	0	0	0	0	0	0	2	9	11
05:00～06:00	0	5	2	18	25	0	0	0	0	0	0	5	2	18	25
16時間合計	220	217	657	1,404	2,498	67	13	20	57	157	287	230	677	1,461	2,655
24時間合計	223	228	675	1,491	2,617	67	13	20	57	157	290	241	695	1,548	2,774

資料－2 走行速度調査結果

[p. 53 参照]

調査年月日：令和8年1月29日（木）～ 令和8年1月30日（金）

単位：km/時

地点 区分 時間帯	No. 1		No. 2		No. 3		No. 4	
	大型車類	小型車類	大型車類	小型車類	大型車類	小型車類	大型車類	小型車類
06:00～07:00	42	52	49	55	56	55	56	54
07:00～08:00	42	57	38	54	51	49	43	60
08:00～09:00	51	52	37	49	49	55	42	48
09:00～10:00	43	46	35	40	53	56	49	49
10:00～11:00	45	47	41	45	45	55	46	46
11:00～12:00	41	46	43	50	50	56	45	48
12:00～13:00	50	50	48	54	47	48	49	44
13:00～14:00	44	49	45	50	44	53	43	46
14:00～15:00	45	48	54	55	49	49	40	45
15:00～16:00	42	48	44	47	45	49	40	45
16:00～17:00	43	47	42	51	47	53	34	47
17:00～18:00	40	50	41	46	43	52	36	45
18:00～19:00	46	55	47	54	49	62	41	55
19:00～20:00	46	58	46	53	54	55	51	57
20:00～21:00	47	52	43	51	48	63	45	57
21:00～22:00	43	58	40	59	53	59	43	61
22:00～23:00	49	56	40	51	51	55	－	59
23:00～24:00	44	55	32	46	57	55	－	56
00:00～01:00	42	54	49	58	59	55	25	58
01:00～02:00	45	55	48	49	50	56	62	65
02:00～03:00	42	52	41	47	50	51	－	49
03:00～04:00	51	49	48	54	45	55	45	62
04:00～05:00	49	50	49	57	52	45	－	66
05:00～06:00	45	51	45	53	52	57	49	52
12時間平均	47		46		50		45	
16時間平均	44	51	43	51	49	54	44	50
24時間平均	45	52	44	51	50	54	44	53

注)1:「12 時間平均」は 7～19 時の算術平均を、「16 時間平均」は 6～22 時の算術平均を示す。

2:No. 4 地点における 22 時台、23 時台、2 時台及び 4 時台の小型車類については、車両の走行がなく、車速の計測ができなかったことから、「－」と表示した。

3:1 時間内において、計測台数が 10 台に満たなかった場合は、計測した実数を用いて走行速度を算出した。

4:走行速度は、一般車両と工事関係車両の区別をせず測定した。

資料－３ 工事関係車両の走行による騒音の調査結果

[p. 63 参照]

調査年月日：令和8年1月29日（木）

単位：dB

地点 No.	項目	昼 間																	平均値
		6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	昼間	
1	L _{Aeq}	66.3	67.4	68.1	70.8	69.7	69.6	69.0	68.0	68.8	68.0	68.9	68.2	67.1	66.6	62.4	61.8	68	
	L _{A5}	71	74	75	77	76	76	76	75	75	74	74	74	74	73	69	69		
	L _{A50}	58	62	61	65	65	65	63	62	65	64	65	63	61	56	53	52		
	L _{A95}	46	51	50	58	57	57	51	51	55	55	56	50	47	45	45	43		
2	L _{Aeq}	57.2	62.9	61.8	63.1	62.5	62.8	62.1	59.7	61.9	61.6	61.9	61.5	59.0	57.5	53.6	56.9	61	
	L _{A5}	63	68	68	69	69	69	68	66	68	68	68	68	65	65	61	64		
	L _{A50}	50	62	58	60	58	60	59	53	58	57	58	57	53	49	47	48		
	L _{A95}	47	50	48	49	51	52	55	48	49	48	52	52	48	45	45	43		
3	L _{Aeq}	61.2	62.6	65.0	66.1	68.0	67.5	67.1	66.7	67.9	66.7	67.3	65.4	64.3	63.2	60.7	61.2	66	
	L _{A5}	67	68	71	73	75	74	73	74	74	74	74	72	71	70	66	67		
	L _{A50}	54	59	59	61	60	61	63	59	62	61	62	59	58	57	55	54		
	L _{A95}	52	54	54	55	54	55	55	55	54	54	55	55	54	54	52	53		
4	L _{Aeq}	58.3	58.5	60.5	62.4	62.5	62.7	63.7	63.1	64.3	61.8	67.7	66.1	59.6	55.8	55.8	56.0	63	
	L _{A5}	61	63	66	67	66	67	69	68	69	67	67	69	65	57	61	56		
	L _{A50}	54	56	56	57	60	60	60	60	61	59	64	65	56	55	53	52		
	L _{A95}	52	55	53	55	59	59	58	59	60	58	63	64	54	53	51	51		

注) 平均値の算出は、エネルギー平均にて行った。

資料－４ 工事関係車両の走行による振動の調査結果

[p. 69 参照]

調査年月日：令和8年1月29日（木）

単位：dB

地点 No.	項目	夜間	昼 間													夜間		平均値	
		6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	昼間	夜間
1	L ₁₀	49	53	53	55	54	54	54	54	53	54	51	49	47	45	47	37	52	44
	L ₅₀	37	41	42	46	46	46	43	42	43	43	40	39	34	33	32	28	41	32
	L ₉₀	27	32	33	39	38	36	33	33	37	36	32	31	26	25	24	23	33	25
2	L ₁₀	41	45	46	50	48	49	46	45	47	46	45	44	41	40	40	37	46	39
	L ₅₀	35	38	39	43	42	42	40	40	42	41	39	39	36	34	34	33	40	34
	L ₉₀	32	35	35	40	38	38	35	37	38	37	36	35	32	30	30	29	36	30
3	L ₁₀	47	45	53	54	55	56	52	52	55	53	51	46	47	46	47	40	51	45
	L ₅₀	38	39	45	48	48	49	46	44	47	44	44	40	40	37	36	32	44	35
	L ₉₀	33	35	39	42	42	44	40	39	42	39	38	36	36	32	32	28	39	31
4	L ₁₀	34	37	44	44	42	47	48	45	49	43	42	43	43	36	37	28	43	33
	L ₅₀	28	31	37	38	37	39	38	36	38	35	37	35	31	31	28	26	36	27
	L ₉₀	25	28	33	34	33	35	33	32	34	32	35	31	27	27	25	24	32	25

注) 1: 振動レベルの測定下限値は25dBであるため、それ未満の数値は参考値である。

2: 平均値の算出は、算術平均にて行った。

資料－5 建設資材の使用に伴う温室効果ガス排出量

[p. 83 参照]

【建設資材の使用】

分類項目		資材の使用量 ① (kg, m ³)	資材の排出原単位 ② (kgCO ₂ /kg, kgCO ₂ /m ³)	CO ₂ 排出量 ①×② (kgCO ₂)
砂利・碎石		100,000	0.00565	565
碎石		50,000	0.00693	347
木 材	製材品	6	0.1089	1
	合 板	20	0.1903	4
セメント	ポルトランドセメント	—	0.836	0
	高炉スラブ 45%混入 高炉セメント	—	0.495	0
	生コンクリート	2,300	311.3	715,990
鉄 鋼	高炉製熱間圧延鋼材	350,000	1.507	527,450
	電炉製棒鋼・型钢	450,000	0.469	211,050
アルミニウム（サッシ相当品）		250	7.44	1,860
陶磁器（建設用）		—	0.689	0
ガラス（板ガラス相当品）		3,000	1.782	5,346
プラスチック製品		—	1.804	0
アスファルト	アスファルト	—	0.1030	0
	舗装用アスファルト 混合物	145,000	0.0414	6,003
塗 装		2,000	1.657	3,314
合 計 （CO ₂ 総排出量）				1,471,930

注)1:生コンクリートの使用量の単位は「m³」、それ以外は「kg」である。

2:資材の排出原単位は、「名古屋市環境影響評価技術指針マニュアル（温室効果ガス等）」（名古屋市、平成19年）に掲載されている土木学会公表値（1995年）を基に設定した。

本書に使用した地図の下図は、名古屋都市計画基本図（縮尺 2 千 5 百分の 1、令和 2 年度）を使用したものである。

本書は、再生紙を使用している。

