

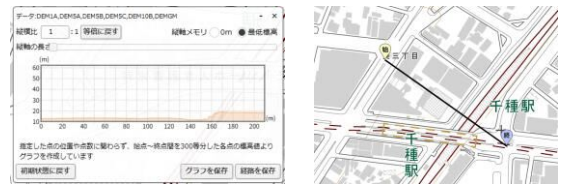
環境の保全の見地からの意見の概要及び事業者の見解（（仮称）千種駅前計画に係る計画段階環境配慮書）

番号	市民等からの意見	事業者の見解
1	<p>p2 事業の目的</p> <p>「当該地域は、名古屋市が策定した「名古屋都市計画マスタープラン 2030」において、将来都市構造における拠点市街地『都市ゾーン』に位置づけられている。…施策の方向性の一つとして「都心における質の高い居住環境の形成」が掲げられており」までは事実ですが、そのための質の高い居住環境を確保するために、この地区の上下水道の給排水能力、電力の供給能力、保育・教育施設の受入能力、周辺交通への影響・安全性などを調査・検討した結果が不足しています。事業計画策定の前に、環境問題の前提として、立地及び土地利用に際しての配慮を記載してください。</p>	<p>本事業実施想定区域の土地及び土地利用に係る検討内容は以下のとおりです。</p> <p>上下水道の給排水能力につきましては、今後、名古屋市上下水道局と協議を行い、上下水道の給排水能力に対する影響に問題がないように検討を進めていきます。</p> <p>電力の供給能力につきましては、今後、中部電力株式会社と協議を行い、必要電力の供給を受ける計画とし検討を進めていきます。</p> <p>保育・教育施設の受入能力につきましては、今後、関係各所と協議を行い、適切に対応します。</p> <p>周辺交通への影響・安全性につきましては、新建築物関連車両が事業実施想定区域外で停滞し、交通の妨げとならないよう、車両の動線・待機スペースの適切な確保に努めます。</p>
2	<p>p5 複数案の設定 地下1階だけ？</p> <p>配慮書に必要な複数案が、地下縮小案と地下拡大案の2案しかありません。しかも、「一方、地下1階部分の規模及び構造について、西側道路境界から隔離を確保し、山留の範囲を狭くすることで工事の合理化を図る計画と、機能面での合理性を優先し、西側道路境界付近まで躯体を構築し、敷地の有効利用を図る計画の2案を検討していることから、<u>地下1階部分の規模及び構造を複数案として設定した。</u>」とこれだけの複数案しか考えなかったのか疑問です。</p> <p>「・環境の保全の観点から環境影響の程度及び環境配慮の内容について比較検討ができるもの。」という検討方針にかなったものがこれだけなのか。</p> <p>環境省のパフレット（環境アセスメント制度のあらまし）「1. 環境アセスメントとは」で、「開発事業による重大な環境影響を防止するためには、事業の内容を決めるに当たって、事業の必要性や採算性だけでなく、環境の保全についてもあらかじめよく考えていくことが重要となります。」とあり、必要性、採算性、環境保全をよく考えることを求めています。</p>	<p>事業構想段階において、事業の目的を達成し、且つ、土地の有効活用を考慮したうえで、事業者の実現可能な案として、「地下縮小案」と「地下拡大案」を選定しました。それぞれの案について、環境保全の観点から、環境影響を回避・低減するための方向性を示しています。</p> <p>今後、事業計画の熟度を深める中で、環境保全措置の具体的な内容の検討を進めていきます。</p>

番号	市民等からの意見	事業者の見解
3	<p>p5 複数案の設定 想定区域の位置やゼロ・オプションは設定できない？</p> <p>「本事業では、千種駅周辺の賑わいの創出に寄与するとともに、快適で持続可能な居住環境の形成を図り、地域の魅力向上とまちづくりの推進を目的としており、事業実施想定区域の位置や事業を実施しない場合（ゼロ・オプション）は複数案として設定できない。」とあるが、設定できないのは本当ですか。この近くでもっと適当な場所はないのですか。</p> <p>特にここは、中央本線千種駅の真横であり、掘割式ホームのため、ホーム上での大気汚染物質の滞留、鉄道騒音の上空への拡散など、環境上は問題の多い地区です。</p> <p>名鉄名古屋本線（山崎川～天白川間連続立体交差）の配慮書（2019年1月）では、「高架方式により連続立体交差事業を実施する案と事業を実施しない案を複数案として設定することとした。」p2-2とあるように、事業を実施しない場合（ゼロ・オプション）を複数案の一つとして検討してください。</p>	<p>本事業では、千種駅周辺の賑わいの創出に寄与するとともに、快適で持続可能な居住環境の形成を図り、地域の魅力向上とまちづくりの推進を目的としているため、事業を実施しない案（ゼロ・オプション）は複数案としての設定が難しいと判断しました。</p>
4	<p>p5 複数案の設定 地上部は最も適した計画？</p> <p>「地上部の計画については、敷地の有効活用を前提とした合理的な内容となっており、本事業に最も適した計画であることから、複数案の設定はできない。」とあるが、敷地の有効活用を前提としたなら、南東部の1階角地に低層部を移動することはあり得るのではないですか。現に地下1階平面図p7ではA案、B案ともに、この南東部角地も利用しています。</p>	<p>敷地内の南東地上部は交通量の多い西側道路（一般市道赤萩町線）からの視認性が悪く店舗配置の面から好ましくないこと、また、居住地としても錦通線や鉄道に近接し好ましくない環境であることから、このような配置としています。が、今後の事業計画の検討に際し、改めて有効活用の可能性について検討していきます。</p>
5	<p>p7 複数案の相違を</p> <p>A案の西側を5m程度西側境界に近づけたようですが、何m近づけたかを記載してください。図には縮尺図しかないので、距離が不明です。</p> <p>また、低層階建物北側をもう少し道路側に寄せるは、なぜ考えないのですか。</p>	<p>B案は、A案と比較し地下1階部の西側壁面を約8m道路境界方向へ移動しています。</p> <p>低層階建物については、現在示している配置より北側に寄せることも今後検討していきます。</p>

番号	市民等からの意見	事業者の見解
6	<p>p7 地下の基礎構造はどうか</p> <p>地下 1 階平面図及び断面図 p7 がありますが、断面図は地下 1 階部分しかありません。約 190m もの高層階をささえるために、基礎は相当頑丈なものを作る必要があります。地下 1 階部分の基礎は大きくなるはずですが、時には「砂礫を主体とする層」p16 を改質するため、地中に多数の杭を打ち込む必要も出てきます。こうした地下の基礎構造はどうするのか、発生する土砂の量、土砂汚染の有無（近隣に 1, 2-ジクロロエチレンが基準超え）、などの問題を発生させ、高層住宅の分譲価格にも反映されるため、慎重な対応が求められます。そのための基礎調査・基礎設計が必要です。</p>	<p>超高層部の基礎構造については杭基礎を考えていますが、低層部などについては、今後行う基礎調査及び基礎設計における詳細な検討により、直接基礎となる可能性があります。</p> <p>掘削残土の搬出に際しては、関係法令に基づき土壌調査を行い、適切に処理します。</p>
7	<p>p8 工事行程の疑問</p> <p>「工事予定期間をみると、地下縮小案（A 案）は 46 カ月、地下拡大案（B 案）は 53 ヶ月であり… B 案は全体工期が 7 ヶ月長い。」と常識的ですが、工事工程表でみると B 案の山留工事、掘削工事期間が 2 回に分けてあるため、長くなっています。</p> <p>西側に 5m ほど長く掘削することをなぜ 2 回に分ける必要があるのですか。</p>	<p>表 2-4-3 工事工程表</p> <p>【A 案】</p> <p>【B 案】</p> <p>配慮書 p8</p> <p>B 案において、西側に 8m ほど長く地下躯体を構築すると、山留の自立が成立しなくなり、水平切梁の工事が必要となります。掘削工事期間の延長により山留工事が実施できない期間、並びに、水平切梁工事（山留工事工程内）により掘削工事が実施できない期間があることから、これらの工事を 2 回に分けて行います。</p>
8	<p>p9 建設機械の稼働計画</p> <p>「各案の主な建設機械の稼働台数は、図 2-4-4 に示すとおりであり、稼働台数が最大となる時期は、A 案は工事着工後 11 か月目、B 案は 16 か月目である。」とありますが、A 案の建設機械稼働台数は 30 台/日、ところが 9, 10 か月目は各 25 台/日になっています。12 か月目は 10 台/日だけです。最大の 11 か月目の台数を工事平準化をし、その前後に異動すれば、予測対象時期も変わるのではないですか。</p>	<p>【A 案】</p> <p>配慮書 p 資料 14-</p> <p>1 ピーク時期（工事着工後 11 ヶ月目）</p> <p>建設機械稼働台数（台/日）</p> <p>工事着工後月数（ヶ月目）</p> <p>今後の工事計画の検討において、工事を分散化させ、同時に稼働する建設機械の台数が少なくなるよう配慮します。</p>

番号	市民等からの意見	事業者の見解
9	<p>p14 地形・地質</p> <p>地形・地質を平面的にしか把握していませんが、「台地・段丘（中位段丘及び下位段丘）及び低地（盛土地）」ということで、中央本線千種駅が掘割式になっている（東側が8m、西側が2m）ため、工事中に崩落したり、大気汚染物質がホーム上に滞留する恐れがあるため、この周辺の高低差を確認してください。</p>	<p>国土地理院 GSI Maps をみると、事業実施想定区域の標高は約 12～13m、千種駅の標高は約 11 m、千種駅より東側は約 18m となっています。</p> <p>工事に際しては、JR および名古屋市交通局と協議の上、鉄道軌道への影響および周辺地盤の崩落を生じさせないように、山留計画・管理方法を検討します。</p>
10	<p>p14 地盤沈下</p> <p>「調査地域には、名古屋市の水準点が 3 地点あり、令和 5 年度の測量結果では、2～4mm の沈下を示している。」と、この地域は年間の沈下量が 2～4mm あることは、高層住宅を建設する際に重大なものと認識する必要があります。</p>	<p>地盤沈下を生じさせないように、工事計画を検討します。</p>
11	<p>p18 災害の状況の調査不足</p> <p>災害の状況が地震災害危険度評価（建物倒壊の危険性）だけが調べてありますが、豪雨時に JR 中央線千種駅が浸水することが繰り返されている。その事実をまず記載してください。特に、地下鉄駅の洪水対策について（避難確保・浸水防止計画）で、「避難確保・浸水防止計画（内水氾濫）」が作られていることを追記してください。最近の「線状降水帯」の多発から、重要なことです。</p>	<p>方法書では、調査地域及び及びその周辺の災害の状況について、地震災害に加え、事業実施想定区域及びその周辺で発生した内水氾濫などの水害についても整理します。</p>
12	<p>p21 地下水は定期モニタリング調査地点が環境基準に近い</p> <p>地下水は定期モニタリング調査として毎年調査をしており、内山町 1 丁目（桜通りと中央線の交差部）で 1,2-ジクロロエチレンが 0.063mg/L あり、環境基準の 0.04mg/L を超えているため、注視する必要があります。</p>	<p>調査地域及びその周辺の地下水の状況について、引き続き情報収集と整理を行います。</p>



平成12年9月11日～12日	東海豪雨	浸水区域
平成16年9月5日	集中豪雨	浸水区域
平成20年8月28日～29日	平成20年8月末豪雨	浸水区域
平成21年10月8日	台風18号	浸水区域
平成23年9月20日	台風15号及び秋雨前線豪雨	浸水区域
平成25年9月4日	集中豪雨	浸水区域
雨量観測所（観測データ：別紙）		
【千種区生活】千種区の過去の大雨の浸水の状況		

番号	市民等からの意見	事業者の見解
13	<p>p28 有害大気汚染物質調査結果の単位間違い</p> <p>環境基準が定められている物質 p28 指針値が定められている物質 p29 の測定結果が「オ/m³」となっているが「μg/m³」の間違いではないでしょうか。</p>	<p>名古屋市公式ウェブサイトにおいて、配慮書内の一部の文字に誤植がみられました。</p> <p>ご指摘の箇所は「μg/m³」が正しく、名古屋市と調整のうえ、正しい単位に更新しています。</p>
14	<p>p30 ダイオキシン類大気調査結果が若宮大通公園の値しかない</p> <p>市はダイオキシン類大気調査を H6 年度に 3 地点で調査し、若宮大通公園（道路沿道）0.014pg-TEQ/m³、港陽測定局（発生源周辺）0.023、守山保健センター（一般環境）0.0153。調査地点ごとの年間平均値の濃度範囲は、0.014～0.023pg-TEQ/m³と公表しています。H5 年度は、同じ 3 地点で 0.041、0.040、0.015 と公表しています。なぜ 3 地点調査しているのに、最小値の若宮大通公園しか示さないのですか。</p> <p>また、H4 年度までは 4 地点で調査し、上下水道局北営業所 0.011、瑞穂保健センター0.017、港陽測定局 0.021、守山保健センター0.019 と公表しています。H3 年度、H2 年度、H 元年度も同じ 4 地点で調査しています。この調査地点変更の理由も調査し、記載してください。</p> <p>資料-2-1(p 資料 5)大気汚染に係る環境基準等にも、ダイオキシン類の環境基準が欠落しています。これは p66 の(6)関係法令の指定・規制等「公害関係法令 ア. 環境基準等」で「「ダイオキシン類対策特別措置法」に基づき、大気、水質、水底の底質及び土壌についてダイオキシン類に係る環境基準が定められている。」にも反します。</p>	<p>配慮書における地域特性の把握は、令和 7 年 5 月末の時点で入手可能な資料を基に整理しています。</p> <p>名古屋市が実施した大気質中のダイオキシン類の調査結果については、事業実施想定区域から最も近い若宮大通公園の値を掲載しました。</p> <p>なお、ダイオキシン類の環境基準は、配慮書資料 2-5 (資料編 p. 資料-15)に掲載しています。</p>
15	<p>p31 環境騒音 H 元年度結果は古すぎる。</p> <p>既に 2025 年 9 月 1 日令和 6 年度一般環境騒音実態監視結果が公表されています。「本市では、市内の環境騒音の状況を把握するため、概ね 5 年ごとに一般環境騒音の実態監視を行っています。」とあるので、しょうがない面もありますが、方法書からは新しい資料とすべきです。</p>	<p>配慮書第 3 章 (p. 11) に記載のとおり、資料の収集は令和 7 年 5 月末時点で入手可能な資料を用いて整理しています。</p> <p>ご指摘の「令和 6 年度一般環境騒音実態監視結果」については、今後作成する方法書に掲載いたします。</p>

表 3-1-11 環境基準が定められている物質の測定結果（令和 5 年度）

測定項目	測定結果	単位	環境基準の達成状況
ベンゼン	0.68	μg/m ³	○
トリクロロエチレン	9.27	μg/m ³	○
テトラクロロエチレン	0.091	μg/m ³	○
ジクロロメタン	2.8	μg/m ³	○

注) 1. 値は、年平均値である。
2. 環境基準は、以下に示すとおりである。
ベンゼン：3μg/m³以下
トリクロロエチレン：130μg/m³以下
テトラクロロエチレン：250μg/m³以下
ジクロロメタン：150μg/m³以下

配慮書 p28

番号

市民等からの意見

事業者の見解

16

p33 在来線の騒音は千種 2 丁目だけか

「調査地域の周辺における在来鉄道騒音の調査結果は、表 3-1-17 に示すとおりである。令和 3 年度の調査結果は、軌道の中心より 12.5m 地点及び 25 m 地点ともに 58dB である。」とありますが、中央本線だけで 8 地点調査、そのうち 14・掘割を選ばず 13・高架を選んだ理由は何ですか。

掘割の場合の高さ別騒音の現地調査が必要です。

図 3-1-17 在来鉄道騒音の調査結果（令和 3 年度）

調査地域の周辺における在来鉄道騒音の調査結果は、表 3-1-17 に示すとおりである。令和 3 年度の調査結果は、軌道の中心より 12.5m 地点及び 25m 地点ともに 58dB である。

地点番号	路線名	調査地点	軌道構造	測定調査	等価騒音レベル [L _{eq}] (dB)		最大騒音レベル [L _{max}] (dB)		列車速度 (km/h)
					12.5m	25m	12.5m	25m	
11	JR 中央本線	千種 2 丁目	高架	上り線	58	58	75	73	94
12	JR 中央本線	千種 2 丁目	高架	上り線	58	58	75	73	94
13	JR 中央本線	千種 2 丁目	高架	上り線	58	58	75	73	94
14	JR 中央本線	千種 2 丁目	掘割	上り線	57*	52	72*	67	51*
15	JR 中央本線	千種 2 丁目	掘割	上り線	61	60	77	76	56
16	JR 中央本線	千種 2 丁目	掘割	上り線	59	59	77	77	54
17	JR 中央本線	千種 2 丁目	掘割	上り線	66	62	84	80	59

名古屋市の騒音 在来線の騒音・振動編（令和 3 年度）
在来鉄道実態監視結果及び騒音防止対策（防音壁等）

名古屋市の騒音 在来線の騒音・振動編（令和 3 年度）
在来鉄道実態監視結果及び騒音防止対策（防音壁等）

名古屋市が実施した在来鉄道騒音の調査結果のうち、事業実施想定区域から最も近い調査地点である「13・千種二丁目」の結果を掲載しました。

17

p42 人口について

「人口は、名古屋市及び東区、千種区、中区ともに増加傾向を示している」とありますが、令和 2 年を平成 27 年と比較しているだけであり（表 3-2）、問題になっている将来人口減少の問題に触れていません。

例えば「名古屋市都市計画マスタープラン 2030」p6 でも「本市の人口は令和 5（2023）年にも減少に転じる見込みで、人口減少は広域でみるとより顕著です。」と正直に記載しています。

店舗付き共同住宅（高さ 190m、共同住宅 450 戸）を計画している積水ハウス(株)としても、採算性のためにも、きちんと検討しておく必要のある数値です。

人口の状況は、公表されている最新の国勢調査結果と、前回の調査結果を比較し、人口の推移を記載しています。

本事業は、近年の都心回帰の傾向を踏まえ、老朽化した既存施設の建替えにより、都心における良質な住環境の整備を目的としています。

18

p47 駐車場整備地区

「事業実施想定区域には、駐車場整備地区の指定がある。」という事実だけではなく、その指定によりどれだけの駐車場台数を確保する必要があるのか、それは計画の 450 台もいるのか、それとも特例で、もっと少なくてもいいのかを調べたのか、そもそも名古屋市駐車場条例の適用外なのかなどを追記してください。

450 戸の共同住宅のために、450 台が必要という理屈にはなりません。この地区は JR 中央本線、市営地下鉄東山線が交差し、公共交通機関が利用できるため、1 戸に 1 台の駐車場を設置する必要があるのか疑問です。1 章の事業の目的に引用している「名古屋市都市計画マスタープラン 2030」（2020 年 6 月）では 4 章 将来都市構造で「通過交通が排除され、パーソナルモビリティやシェアサイクルが行き交う、ゆとりのある歩道やにぎわい空間の創出などによりウォーカブルな町が実現…路面公共交通がまちをシームレスにつなぎ…」p39 としているほど、全体として自動車利用の推進は消え、公共交通優先が叫ばれています。

駐車場台数について、共同住宅に対しては「名古屋市中高層建築物の建築に係る紛争の予防及び調整に関する条例」、店舗に対しては「名古屋市駐車場条例」に基づく付置義務台数を上回る台数を整備する計画です。

台数の詳細については、今後の事業計画において検討していきます。

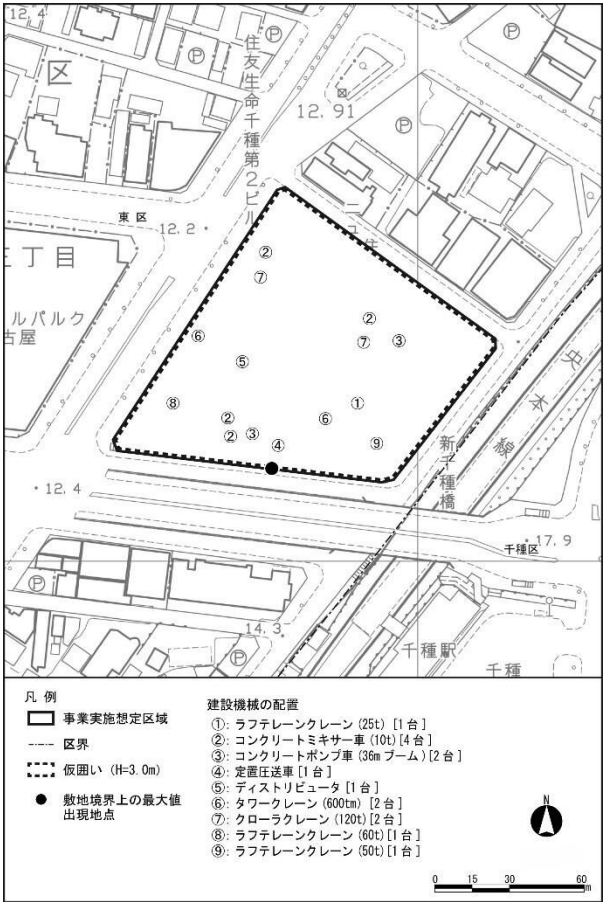
番号	市民等からの意見	事業者の見解
19	<p>p61 保育園 1～4 が西側に隣接</p> <p>学校・病院・コミュニティ施設等で、保育園 1～4 が西側に隣接しており、交通安全・送り迎えなどに格段の配慮が必要です。少なくとも通勤通学の現状調査が必要です。</p>	<p>事業実施想定区域周辺に学校、病院、コミュニティ施設が複数存在することから、工事に際し、安全の確保に配慮した計画とします。</p> <p>事業実施想定区域周辺の歩行者・自転車の状況や通学路の状況については、今後の現況調査において把握に努めます。</p>
20	<p>p78 環境要素に安全性を入れるべき</p> <p>計画段階配慮事項の環境要素に安全性を入れるべき、ないしは、抽出した理由だけではなく、他の項目も含め、抽出しない理由を示してください。</p> <p>環境影響評価技術指針（平成 11 年 3 月 30 日）第 4 の 2 には、「配慮書には、計画段階配慮事項として抽出した理由を記載する。」としかありませんが、抽出しない理由を追加して、市民が分かり易い配慮書とするよう、事業者が判断して示してください。</p>	<p>計画段階配慮事項は、構想段階での事業計画に基づき、事業の実施により重大な影響を及ぼす恐れがある項目を抽出しました。</p> <p>なお、「安全性」については、方法書において環境影響評価項目に選定し、準備書において調査、予測及び評価を行うことを想定しています。</p>
21	<p>p90 予測対象時期</p> <p>「A 案は工事着工後 2～13 カ月、B 案は工事着工後 12～23 カ月のそれぞれ 1 年間とした。（資料 1-1（p. 資料-1）参照）」とありますが、p. 資料-1 では、期間が違うとはいえ、A 案と B 案の排出量の月数変化が全く異なります。また、最大値も 6000m³/年に対し、B 案は 7000m³/年と多くなっています。この理由を迫記してください。</p> <p>なお、B 案で 7000m³/年が 3 カ月も続くのは異常です。A 案と同様な方法にして、最大排出量を減少させてください。西側に 5 m ほど長く掘削するだけでこのような差が出るのはなぜですか。</p>	<div data-bbox="1064 742 1444 1173"> <p>排出係数は、「道路掘削機稼働計画の資料集（平成 23 年度版）」（国土交通省 国土利用政策研究所 策定・国土行政法人 国土院 策定、平成 23 年）に基づき算出した。</p> <p>配慮書 p 資料 1</p> </div> <p>大気汚染物質の排出量は、工事計画に基づく建設機械の稼働状況に基づき算出しています。</p> <p>A 案と B 案の工事計画を比較すると、構造の異なる地下の躯体工事月数は、A 案は 5 カ月、B 案は 10 カ月であり、これは、地下部の面積が大きい B 案の工事規模が A 案より大きいことが要因です。その結果、年間の大気汚染物質の排出量も B 案が多くなります。</p> <p>なお、今後の工事計画の検討において、大気汚染物質排出量が少なくなるよう配慮を行います。</p>

番号	市民等からの意見	事業者の見解
22	<p>p90 大気・予測場所は地上 1.5m だけ？</p> <p>予測場所は「50m メッシュの格子点で予測を行なった。予測高さは地上 1.5m とした。」とありますが、事業実施想定区域は中央本線千種駅の西側の道路を経てすぐ真横であり、掘割式ホームに年間 931 万人を超える乗客 p60 が利用しています。大気汚染物質の滞留が考えられるため、現地調査、予測については、掘割式ホーム上の汚染状況を確認する必要があります。</p>	<p>大気汚染物質の滞留は、無風時に発生する可能性があります。JR 千種駅は掘割構造ではあるものの、密閉されておらず、電車の走行による大気の攪乱もあるため、年平均値への影響は小さいと考えます。</p> <p>なお、JR 千種駅のホームは敷地境界から 25m 程度離れており、配慮書に記載した敷地境界付近での予測値より大きくなることは考えにくいです。</p>
23	<p>p92 建設機械の排出係数の出典を正確に</p> <p>予測対象時期の年間排出量は、本文 p92→資料 1 の表の注で「排出係数は、「道路環境影響評価の技術手法（平成 24 年度版）」（国土交通省・独立行政法人 土木研究所、平成 25 年）に基づき算出した。」とあるだけですが、そのうちの「2.5 建設機械の稼働に係る二酸化窒素及び浮遊粒子状物質（国総研資料）」と明記してください。この技術手法には、2. 大気質～16. 廃棄物等まで多くの項目の手法が示されています。</p>	<p>出典の記載は、図書の名称のみとしています。</p>
24	<p>p92 建設機械の排出係数は対策型か</p> <p>建設機械の排出係数は「技術手法に基づき算出した。」と「二次排出ガス対策型の建設機械を使用することを前提とした。」とは矛盾しないのですか。排出ガス諸元は確かに「技術手法」に基づいて計算し、予測にも用いているようですが対策型の排出係数ではありません。</p>	<p>出典とした「道路環境影響評価の技術手法」には、排出ガス対策型建設機械に搭載された機関について、代表的な ISO-C1 モードにおける平均燃料消費率が掲載されており、この値を用いて排出係数を算出しています。</p>
25	<p>p93 建設機械の排出係数で</p> <p>ダンプトラックの「対策型」が 0 台ですが、2025 年 7 月現在、39 台が排出ガス対策型建設機械に指定されています。なぜ、この排出ガス対策型建設機械のダンプトラックを使用しないのですか。</p>	<p>ダンプトラックについては排出ガス対策型の指定機種はあるものの、現時点では十分に普及されておらず、事業者の努力によっても調達不可能な場合も考えられることから、予測においては非対策型の原単位を使用しました。</p> <p>今後、工事計画の検討にあたり、可能な限り最新の排出ガス対策型を使用する計画としています。</p>

表 5-1-5 (1) 排出ガス諸元（窒素酸化物：A 案）


建設機械名	規格	定格出力 (kW)	年間稼働延べ台数 (台)	標準運転時間 (時/日)	燃料消費量 (L/h・台)	窒素酸化物排出量 (mg/年)	配慮書 p93
アースドリル	18.5t	235.3	200	5.91	21.88	583.26	-
グラブショベル	30t	122	450	6.40	17.57	1,141.09	-
クローラークレーン	100t	271	75	6.00	20.60	81.90	対策型
クローラークレーン	120t	247	50	6.00	18.77	49.76	対策型
クローラークレーン	70t	213	25	6.00	16.19	21.46	対策型
コンクリートポンプ車	36m アーム	287	200	6.79	18.94	579.77	-
コンクリートミキサー車	10t	195	400	5.00	11.51	518.94	-
ダンプトラック	10t	279	575	5.93	11.16	858.00	-
バックホウ	136t	147	75	5.73	64.09	620.89	-
バックホウ	0.1m³	19	450	5.83	2.74	60.01	対策型
バックホウ	0.45m³	67	900	5.83	9.65	446.27	対策型
バックホウ	0.4m³	69	275	5.83	9.94	140.43	対策型
バックホウ	0.4m³	69	100	6.00	5.18	27.36	対策型
バックホウ	0.5m³	62.5	25	5.83	10.94	14.05	対策型
バックホウ	0.5m³	71	75	5.83	6.92	24.36	対策型
バックホウ	0.7m³	107	125	5.83	15.41	98.99	対策型
ラフテレーンクレーン	25t	201	175	6.00	15.08	139.87	対策型
ラフテレーンクレーン	80t	272	200	6.00	20.40	216.31	対策型
ラフテレーンクレーン	50t	276	50	6.00	20.70	54.87	対策型
ラフテレーンクレーン	60t	283	200	6.00	21.23	225.06	対策型
ラフテレーンクレーン	60t	275	25	6.00	20.63	27.34	対策型
全乗組	RT150A II	147	25	5.83	21.17	27.28	対策型
排出量合計						6,106.44	

番号	市民等からの意見	事業者の見解
26	<p>p 資料 47 建設工事騒音の回折効果（行路差 δ）が確認できない</p> <p>回折減衰の予測式だけは記載してありますが、N フレネル数を算定するための δ 行路差が算定できるように、主要な発生源から最大騒音レベル地点までの距離を明記してください。</p> <p>名古屋都市高速道路の出入り口の追加が環境影響評価対象外だとされ、正式な環境影響評価は行なわれませんでした。地元説明や市議会の説明に必要として名古屋市の依頼により、名古屋高速道路公社は環境予測を行い、都市計画変更も行いました。ところが、名古屋高速道路公社は 2024 年 6 月に、都心アクセス関連事業（新洲崎先地区、黄金地区、栄・丸田町地区）では、騒音予測結果に誤りがあると公表しました。新洲崎地区では最大 7dB、黄金地区では最大 5dB、栄・丸田地区では最大 3dB 増加し、いずれの地区においても必要な環境保全対策を講じないと環境基準を満足しないというひどい間違いでした。公社の再発防止検討会は、計算プログラムブラックボックスの可視化として、入力データ、計算過程など受注者の照査状況が分かる資料の提出を設計図書（特記仕様書）に記載するとの報告があります。内部での照査をどう行うのかという今後の問題はありますが、こうしたことが起こらないよう、自分たちで確認できることは確認すべきです。建設騒音予測は回折減衰の行路差が正確に出せなければ、確認のしようがありません。</p>	<p>主要な音源と仮囲い、最大値出現地点の位置がわかるように、位置図を以下に示しました。</p> <p>【A 案】</p>  <p>凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業実施想定区域 区界 仮囲い (H=3.0m) 敷地境界上の最大値出現地点 <p>建設機械の配置</p> <ul style="list-style-type: none"> ①: ラフトレーンクレーン (25t) [1 台] ②: コンクリートミキサー車 (10t) [6 台] ③: コンクリートポンプ車 (36m プーム) [3 台] ④: 定置圧送車 [1 台] ⑤: ディストリビュータ [1 台] ⑥: タワークレーン (600t) [2 台] ⑦: クローラクレーン (120t) [2 台] ⑧: ラフトレーンクレーン (60t) [2 台] ⑨: ラフトレーンクレーン (50t) [2 台]

番号	市民等からの意見	事業者の見解
		<p>【B案】</p>  <p>凡 例</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業実施想定区域 区界 仮囲い (H=3.0m) 敷地境界上の最大値出現地点 <p>建設機械の配置</p> <ul style="list-style-type: none"> ①: ラフテレーンクレーン (25t) [1 台] ②: コンクリートミキサー車 (10t) [4 台] ③: コンクリートポンプ車 (36m ブーム) [2 台] ④: 定置圧送車 [1 台] ⑤: ディストリビュータ [1 台] ⑥: タワークレーン (600tn) [2 台] ⑦: クローラクレーン (120t) [2 台] ⑧: ラフテレーンクレーン (60t) [1 台] ⑨: ラフテレーンクレーン (50t) [1 台] <p>0 15 30 60 m</p>

番号	市民等からの意見	事業者の見解
27	<p>*p 資料 51 最大値 70dB の試算（建設工事騒音）</p> <p>騒音源③コンクリートポンプ車（113dB）1 台と、④定置圧送車（113dB）1 台が、境界から 10m（A 案、B 案ともに）と縮尺から読み取り、p 資料 44 の予測式にあてはめると、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・回折音：$L_1 = L_w - \Delta A - 20 \log r - 8 - \Delta L$ $L_w = 113A$ ΔA: A 特性補正值 ΔL 周波数別回折減衰 ・透過音：$L_2 = L_w - \Delta A - 20 \log r - 8 - TL$ TL: 周波数別等価損失 = 15 (p 資料 49) <p>総合的な予測を行なうと、周波数特性の違いがあっても回折音はせいぜい 68dB、同じパワーレベルの音源が同じような位置に 2 つあるので、予測は 71dB となります。</p> <p>透過音も 70dB なので、建設機械の騒音最大値は、回折音と透過音の合計で 74dB と予測される。最大値 70dB は過小の恐れはあります。</p>	<p>再確認したところ、予測に用いた ASJ CN-Model 2007 の回折減衰式は以下のとおりであり、配慮書資料編資料 4-4（資料-47）の記載に誤りがありました。</p> $\Delta L_d = \begin{cases} -10 \log_{10} \delta - a & \delta \geq 1 \\ -5 - b \sinh^{-1}(\delta^c) & 0 \leq \delta < 1 \end{cases}$ <p>δ : 航路差 a, b, c : 定数</p> <p>この式でご記載の条件（境界から 10m の位置）で計算すると、回折音と透過音の合計が 71dB となります。</p> <p>準備書では回折減衰式を修正します。</p>
28	<p>p107 騒音・現地調査前に必要か？</p> <p>騒音の調査方法で、①既存資料調査、②現地調査があり、現地調査は「調査期間は令和 7 年 5 月 1 日（木）6-22 時とした。」とあり、「昼間の環境騒音の等価騒音レベルは、59dB であり、環境基準を達成していた。」とあるだけですが、なぜ配慮書段階で現地調査があるのですか。その後の予測手法では現地調査の結果は用いていません。また、大気質は既存資料調査だけ p87 です。</p>	<p>既存資料調査では事業実施想定区域周辺の結果しか得られなかったため、区域内でこれまでに行われた騒音測定結果を記載しました。</p>
29	<p>p109 騒音・予測場所は地上 1.2m だけ？</p> <p>事業実施想定区域の位置は、鉄道騒音の上空への拡散など、環境上は問題の多い地区です。中央本線千種駅の西側の道路を経てすぐ真横であり、掘割式ホームに年間 931 万人を超える乗客 p60 が利用しています。ここは掘割式になっているため、通過する鉄道騒音が上空に拡散し、しかもホーム東側擁壁約 8m 高さによる反射音で、高層住宅への騒音被害が大きいと思われ、販売価格にも影響します。そのため、存在時の地上 10, 20, 30, 50, 100m などの高層住宅での鉄道騒音を予測してください。</p>	<p>事業実施想定区域の周辺には中高層建築物が立地していますので、準備書において、周辺の建物高さを考慮した予測を行うことを想定しています。</p>
30	<p>p120 振動・現地調査前に必要か？</p> <p>振動の調査方法で、現地調査だけが有り、資料 5-1 環境振動調査結果（p 資料 50）で「測定年月日：令和 7 年 5 月 1 日（木）」とあり、7～19 時の結果が示してあります。なぜ配慮書段階で現地調査があるのですか。その後の予測手法では現地調査の結果は用いていません。また、大気質は既存資料調査だけ p87 です。</p>	<p>既存資料調査では事業実施想定区域周辺の結果が得られなかったため、区域内でこれまでに行われた振動測定結果を記載しました。</p>

番号	市民等からの意見	事業者の見解
31	<p>p123 建設工事振動はどう確認したのか</p> <p>建設工事振動の予測式だけは、「振動伝播理論式を用いた予測式の詳細は、資料 5-2 (p 資料 51) 参照」とあり、記載してあるが、建設機械の配置図 p123, p124 があるだけです。主要な発生源から最大振動レベル地点までの距離を明記してください。図面に縮尺が書いてあるからいいだろうということでは確認できません。</p> <p>名古屋都市高速道路の出入り口の追加が環境影響評価対象外だとされ、正式な環境影響評価は行なわれなかったが、地元説明や市議会の説明に必要として名古屋市の依頼により、名古屋高速道路公社は環境予測を行い、都市計画変更も行いました。ところが、名古屋高速道路公社は 2024 年 6 月に、都心アクセス関連事業（新洲崎先地区、黄金地区、栄・丸田町地区）では、騒音予測結果に誤りがあると公表しました。新洲崎地区では最大 7dB、黄金地区では最大 5dB、栄・丸田地区では最大 3dB 増加し、いずれの地区においても必要な環境保全対策を講じないと環境基準を満足しないというひどい間違いでした。</p> <p>こうしたことが起こらないよう、自分たちで確認できることは確認すべきです。建設振動予測は配置図上の距離が正確に出せなければ、確認のしようがありません。</p>	<p>主要な振動源と最大値出現地点の位置がわかるように、位置図を以下に示しました。</p> <p>【A案】</p>  <p>凡 例</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業実施想定区域 区界 敷地境界上の最大値出現地点 <p>建設機械の配置</p> <ul style="list-style-type: none"> ①: バックホウ (0.45m³) [8 台] ②: バックホウ (0.1m³) [4 台] ③: クラムシェル (30t) [4 台] ④: ダンプトラック (10t) [4 台] ⑤: コンクリートミキサー車 (10t) [4 台] ⑥: コンクリートポンプ車 (36m プーム) [2 台] ⑦: ラフテレーンクレーン (60t) [2 台] ⑧: ラフテレーンクレーン (50t) [2 台]

番号	市民等からの意見	事業者の見解
		<p>【B案】</p>  <p>凡 例</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業実施想定区域 区界 敷地境界上の最大値出現地点 <p>建設機械の配置</p> <ul style="list-style-type: none"> ①: バックホウ (0.45m³) [8 台] ②: バックホウ (0.1m³) [2 台] ③: クラムシェル (30t) [2 台] ④: ダンプトラック (10t) [2 台] ⑤: コンクリートミキサー車 (10t) [4 台] ⑥: コンクリートポンプ車 (36m プーム) [2 台] ⑦: ラフテレーンクレーン (60t) [2 台] ⑧: ラフテレーンクレーン (50t) [3 台] <p>0 15 30 60 m</p>

番号	市民等からの意見	事業者の見解
32	<p>*p 資料 51 最大値 70dB の試算（建設工事振動）</p> <p>振動源①バックフォア（5mで72dB）1台が、境界から10m（A案、B案ともに）と縮尺から読み取り、p 資料 51 の予測式にあてはめると、</p> $VL_r = VL_{r0} - 20 \log(r/r_0) - 0.75 - 8.68(r-r_0) \times \alpha \quad n=0.75 \quad \alpha=0.01 \quad p \text{ 資料 } 51$ $VL_{10} = 72 - 15 \log(10/5) - 8.68(10-5) \times 0.01 \quad 5m \text{ で } 72dB \quad p122$ $= 72 - 4.5 - 0.00868 \times 5$ ≈ 67.50 <p>同じ振動源が3つある（①、②、①）ので+5dB=72.5dB $\neq 72$（敷地境界上の最大値は72dB） p125 このため、建設振動の最大値72dBは過小の恐れがある。</p>	<p>ご記載の条件（境界から10mの位置）で計算しますと、1台で67dBとなり、3台分を合成すると72dBになります。</p>
33	<p>p128 振動予測結果は現況を大きく超える</p> <p>建設振動の評価は「予測結果によると、建設機械の稼働による振動はA案、B案ともに敷地境界上の最大値が72dBと予測される。... いずれの案においても、規制基準値（75dB）を下回る。」としかありませんが、環境振動の現地調査は「環境振動の振動レベル（L_{10}）の平均値は25dBであった。」p120 と比べて、ひどい予測結果であることを明記してください。法令を守るだけなら、環境影響評価の手続きをする必要はありません。</p> <p>なお、法令による振動レベルは鉛直振動だけを対象としているため、建物被害を防止する観点から、水平振動も含めた3次元の振動加速度（gal）を調査し、原子力発電所の設計基準などと比較し、地震との関係を確認してください。</p>	<p>現況の振動レベルと比較し、工事中の振動レベルの最大値は72dBと予測され、規制基準値（75dB）を下回るものの、影響の低減が必要と認識しています。</p> <p>建設機械の使用に際しては、原則として低振動型を使用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計画です。</p>
34	<p>p134 風害</p> <p>「本事業の実施に伴う風害が発生する恐れのある範囲は380mである。... 範囲内には住居施設用地及び商業施設用地が多く、その他、教育施設用地... も点在している」という結論だけなら、配慮書で検討する必要もない。特に、複数案が地下構造の違いしかないため、工事中、存在時ともに風害を比較するようなものではありません。</p> <p>また、日照阻害 p140、電波障害 p147 景観 p154 も同様です。影響があるから「低減させるための措置が必要である。」p155 という結論ならこんな手続きを踏む必要がありません。それぞれ、具体的な影響程度を把握してください。</p>	<p>配慮書における影響予測は、「環境影響評価技術指針」に記載のとおり、比較的簡易な手法で行いました。</p> <p>風害については影響を及ぼす恐れのある範囲の土地建物の状況を整理し、今後、計画を進めるうえで配慮すべき事項を整理しました。</p> <p>日照阻害、電波障害については、簡易な手法ではあるものの、定量的な予測評価を行いました。</p> <p>なお、準備書においては、事業計画の進捗に応じて、より詳細な検討を行い、具体的な影響程度を把握することを想定しています。</p>

番号	市民等からの意見	事業者の見解
35	<p>p156 総合評価 低公害型建設機械</p> <p>「建設機械の使用に際しては、<u>原則として</u>低騒音・低振動型を使用する。また、<u>可能な限り最新の</u>排出ガス対策型機械を使用する。」とありますが、なぜ、騒音・振動と排出ガスとで扱いが異なるのですか。</p>	<p>建設機械の稼働による大気質への影響予測では、導入可能な二次排出ガス対策型の建設機械を使用することを前提として行っています。ただし、実際には排出ガス対策型の建設機械は、現在、3次基準値指定型まで指定されています。そのため、さらなる環境保全のための措置として、「可能な限り最新の排出ガス対策型機械を使用する。」という記述としています。</p>
36	<p>p156 総合評価 特定建設作業</p> <p>・「特定建設作業に<u>伴って発生する</u>騒音及び振動に関する基準を遵守する。また、その他の作業についても、特定建設作業に係る騒音及び振動に関する基準を遵守する。」とありますが、その他の作業は「特定建設作業に係る」と、表現が異なるのはなぜですか。今までの市の指導に従い、特定建設作業、その他の作業の区別なく特定建設作業に<u>伴って発生する</u>騒音及び振動に関する基準を遵守するということではないのですか。</p>	<p>「その他の作業」は「特定建設作業」ではないため、表現を区別しています。本事業では、環境の保全のための措置として、「その他の作業」についても「特定建設作業に係る規制基準値」を遵守する計画です。</p>
37	<p>p157 立地及び土地利用に際しての配慮</p> <p>環境配慮として、生活環境の保全（日照障害・電波障害等）、快適環境の保全と創造（水循環）、環境負荷の低減（自動車交通）の3項目が掲げてあるだけですが、事業計画 p4 によれば、地上 190m、共同住宅約 450 戸（一部店舗）、延べ面積約 10 万 m²、駐車台数最大約 450 台もの大規模建物を計画している以上、この地区の上下水道の給排水能力、電力の供給能力、保育・教育施設の受入能力、周辺交通への影響・安全性などを調査・検討した結果が不足しています。</p> <p>事業計画策定の前に、環境問題の前提として立地及び土地利用に際しての配慮を記載してください。</p>	<p>本事業実施想定区域の土地及び土地利用に係る検討内容は以下のとおりです。</p> <p>上下水道の給排水能力につきましては、今後、名古屋市上下水道局と協議を行い、上下水道の給排水能力に対する影響に問題がないように検討を進めていきます。</p> <p>電力の供給能力につきましては、今後、中部電力株式会社と協議を行い、必要電力の供給を受ける計画とし検討を進めていきます。</p> <p>保育・教育施設の受入能力につきましては、今後、関係各所と協議を行い、適切に対応します。</p> <p>周辺交通への影響・安全性につきましては、新建築物関連車両が事業実施想定区域外で停滞し、交通の妨げとならないよう、車両の動線・待機スペースの適切な確保に努めます。</p>

番号	市民等からの意見	事業者の見解
38	<p>p159 SMW 工法</p> <p>環境負荷の低減（廃棄物等）で「必要に応じて SMW 工法等を採用することにより、掘削土の搬出量を低減する。」とあるが、そもそも SMW 工法とはなにかがわかりません。せめてソイルセメント連続壁工法としたり、巻末の用語解説に内容を記載してください。</p> <p>また、ソイルセメント連続壁工法にする場合は、この配慮書の予測で用いた建設機械(p93 等)が異なるのではないですか。確認してください。地質が適したものかも確認が必要です。</p>	<p>SMW 工法とは、Soil Mixing Wall の略で、地中において、土 (Soil) とセメントスラリーを原位置で混合・攪拌 (Mixing) して造成する連続壁体 (Wall) であり、現在、最も普及している山留工法の 1 つです。</p> <p>方法書以降の図書では、より分かりやすい図書となるよう、用語解説又は注釈により説明を加えます。</p> <p>なお、配慮書に記載した工事工程や建設機械の稼働計画は、SMW 工法の採用を前提としていますが、今後の工事計画の検討により、親杭横矢板工法^{注)}を併用する可能性があります。</p> <p>注)「親杭」と呼ばれる H 形鋼を一定間隔で地中に打設し、その間に「横矢板」(鋼板や木板)を挿入して土圧を受け止める工法のこと。</p>
39	<p>p159 建設残土の搬出・処分・土壌検査を</p> <p>環境負荷の低減（廃棄物等）で、法等に基づき適正に処理する、とありますが、市内の土壌は汚染されていることが多く、調査地域内でも、千種区千種 1 丁目 1706 番地及び 1707 番地 2 の全域 203. 4m² が形質変更時要届出区域に指定されています p18。</p> <p>搬出する場合には土壌検査をして、問題がないことを確認することを明記してください。</p>	<p>掘削残土の搬出に際しては、関係法令に基づき土壌調査を行い、適切に処理します。</p>
40	<p>p159 建設材料は CO₂ 排出量が少ないもの？</p> <p>環境負荷の低減（地球環境）で、「新建築物の建設材料を製造する際、二酸化炭素の排出量が少ないものを使用する計画とする。」とあるが、具体的な内容はわかりません。方法書の段階で建設材料の使用計画をどのような基準で選定するかを明記してください。</p>	<p>具体的な建設材料の検討は今後行う予定であり、製造過程において二酸化炭素の排出量が少ないもの（例：低炭素型コンクリート、低炭素型の建材 など）を使用する計画です。</p> <p>今後の工事計画の検討を踏まえ、準備書において、具体的な記載を行う予定です。</p>

番号	市民等からの意見	事業者の見解
41	<p>p161 交通渋滞の防止</p> <p>環境負荷の低減（自動車交通）で、「新建築物関連車両が事業実施想定区域外で渋滞することがないよう車両の動線・待機スペースの適切な確保に努める。」とあるが、この狭い敷地内では車両の動線・待機スペースの適切な確保は難しいと思われます。具体的にはどこにどのような形で設置するのですか。</p>	<p>新建築物の建物配置、駐車場の形状や出入口の位置は今後の検討となります。敷地内の駐車場については自走式その他、機械式立体駐車場（タワーパーキング）を建設する計画であり、できる限り待機スペースを確保する計画とします。</p>
42	<p>採算性の検討がされていない</p> <p>前にも述べましたが、環境省のパンフレット（環境アセスメント制度のあらまし）「1. 環境アセスメントとは」で、「開発事業による重大な環境影響を防止するためには、事業の内容を決めるに当たって、事業の必要性や採算性だけでなく、環境の保全についてもあらかじめよく考えていくことが重要となります。」と記載されています。採算性の検討はなされたのでしょうか。</p>	<p>本事業は、近年の都心回帰の傾向を踏まえ、都心における質の高い居住環境を形成することにより、十分な需要が見込まれる計画と考えています。</p>
43	<p>「（仮称）千種駅前計画に係る計画段階環境配慮書（大規模建築物の建築）令和7年9月積水ハウス株式会社」（以下、事業者作成書面という）を拝読させて頂きました。事業者作成書面に示された計画では、建物（以下本件建物という）の高さが約190mと周辺地域にある建築物に比して突出して高くなっており、広い範囲に環境面で多大な影響を及ぼすことが懸念されます。建物の高さが千種駅前地区及びその周辺地域に与える負の影響について、環境の保全の見地から検討し、意見を申し述べます。意見をご検討の上、現在及び将来の地域環境に配慮した対応を切に望みます。</p> <p>（1）景観上の問題について</p> <p>① 事業者作成書面 P148 以下に景観予測が記述されています。P149 に明示された3地点において1.5mの高さから見た場合のCG景観予測図がP151以下に示されています。これらの予測図について、例えば、P152に記された図5-7-3（No.2:事業実施想定区域周辺の南東側）から見た図を精査すると、錦通の北側に面し、かつ、本件建物より相当程度遠方にある建物と大差がないように描写されております。その結果、景観上の影態が少ないような印象を与える予測図となっておりますが、この点について以下のとおり検証いたします。</p> <p>② 上記①の検証のため、千種駅前周辺の2地点からデジタルカメラで撮影しました。これらの写真画像は、次ページの地図¹上に、①及び②として示した地点から大人の目の高さからデジタルカメラで撮影したものです。</p> <p>¹ 事業者作成書面 P149 の地図に撮影場所を書き加えております。</p> <p>③ 写真①および②に190mの高さの建物を貼り付けて表示する技術はありませんが、これらの写</p>	<p>本事業は、名古屋市環境影響評価条例における対象事業であり、同条例に基づき、今後も環境影響評価手続きを進めていくものです。</p> <p>環境影響評価とは、事業の実施により、周辺環境にどのような影響を及ぼすかをあらかじめ事業者自らが調査・予測・評価を行い、その結果を公表して一般の方々、地方公共団体などから意見を聴き、それらを踏まえて環境の保全の観点からより良い事業計画を作り上げていこうという制度です。</p> <p>いただいたご意見を踏まえ、今後の環境影響評価手続きでは、事業による影響の予測・評価に加え、可能な限り影響を回避・低減できるよう、環境保全のための措置について検討・実施し、その内容を事業計画や工事計画に反映させることで、より良い事業となるよう努めていきます。</p> <p>なお、今回、提出しました配慮書は、事業の早期段階における環境配慮を可能にするため、事業の位置・規模等の検討段階において、環境の保全のために適正な配慮をしなければならない事項について検討を行い、その結果をまとめた図</p>

番号	市民等からの意見	事業者の見解
	<p>真に写っている周辺建物（高さが 50m 前後であると考えられる）や建設予定地に設置されているクレーンの高さから、高さ約 190m の本件建物が、建設予定地に計画どおり建築された場合の景観を想像することはできると思います。本件建物は、地点①から撮影し写真ではクレーンの高さの 4 倍～5 倍、地点②から撮影した写真では 3 倍程度の高さとなると予測されます。その結果、本件建物により景観が多大な影響を受け、周辺地区の眺望は一変してしまうことが予測されます。本件建物は、その高さ故に景観を損ない、人々に圧迫感を与え、この地区の風景と調和しないと考えられます。以前から景観上問題があると思っているマンションが名古屋高速 1 号楠線からよく見える位置にあります。その建物は名古屋市北区成願寺 1 丁目に 1996 年に建築された「ザ・シーン城北アストロタワー」43 階建てです。建物の高さ故に、周辺地区の比較的低層である住宅から抜け出してそびえ立っており、大いに違和感を覚えます。このように感じるのは、私だけではないと思います。千種駅前地区において、このようなことにならないように、本件建物の高さについては、周りの建物と調和する高さまで低く抑える必要があると考えられます。</p> <p>④ 加えて、本件建物の建築により景観の重要な部分である「空」が相当程度奪われてしまいます。その結果、景観を大きく損ねると考えられます。また、約 190m という高さ故に、人々は圧迫感を感じる事が懸念されます。</p> <p>⑤ 「名古屋市環境評価技術指針解説書」P263 によると、「(ア) 最大仰角 対象建物等の上端と視点を結ぶ線と水平線をなす角を仰角といい、視野の中に建築物等が占める割合と仰角がほぼ比例するものとして、建築物等の敷地周辺から建築物を見たときの仰角を求め、圧迫感を予測する。仰角が大きい程、圧迫感を感じるとされている。」写真の①及び②の地点からの仰角は 50°程度と考えられ、市民及び住民は相当な圧迫感を覚えることとなると考えられます。</p>	<p>書です。</p> <p>配慮書において、事業による重大な影響を及ぼす恐れのある環境要素として、工事中の大気質、騒音、振動、存在時の風害、日照障害、電波障害及び景観を抽出させていただき、比較的簡易な手法ではありますが、影響の予測・評価を行いました。同時に、環境影響を回避・低減するための方向性を示し、今後は、この方向性に基づき、事業計画・工事計画の検討を進めていきます。</p> <p>検討した事業計画・工事計画に基づき、より詳細な調査、予測及び評価を行い、その結果を環境影響評価準備書に記載いたします。</p> <p>事業計画の進捗に伴い、異なる条件で予測・評価を行うことから、配慮書に記載の結果とは異なる内容になることが予想されます。そのため、ご意見をいただいた項目につきましては、準備書の内容をご確認いただきますようお願いいたします。</p> <p>以下、個別の項目ごとのご意見について、環境保全の見地から、見解を示します。</p> <p>(1) 景観について</p> <p>【CG パースの精度】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・今回、比較的簡易な手法として事業実施想定区域周辺の建物データを用いた CG パースにより、ボリュームイメージの予測を行いました。 ・今後、準備書の予測では、実際に撮影した写真に新建築物を重ね合わせたフォトモンタージュを作成し、その結果に基づき評価を行うことを想定しています。

番号	市民等からの意見	事業者の見解
		<p>【圧迫感の予測評価】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・準備書では、圧迫感の予測評価について、新建築物に対する仰角の程度による評価を行うことを想定しています。 <p>(2) 日照障害について</p> <p>【既存建物との複合的な影響】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ご指摘のとおり、今回は比較的簡易な手法として新建築物のみによる日影の長さ及び範囲の予測を行いました。 <p>準備書では、既存建築物による現状の日影の状況に、新建築物による日影を付加した複合的な予測を行うことを想定しています。</p> <p>(3) 電波障害について</p> <p>【反射障害について】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・今回実施した簡易的な手法による予測では、配慮書 p145 の「②反射障害」に記載のとおり、新建築物による反射障害は発生しないと予測しています。 <p>準備書では、事業計画の進捗に応じた新建築物の配置・形状を踏まえて反射障害を予測し、結果を記載します。</p> <p>【BS・110度CS及びスカパーの影響予測】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・配慮書では、高層建築物の存在に伴い、影響が大きくなると予想される地上波を対象に予測を行いました。 <p>準備書では、BS・CS放送についても予測項目に加えることを想定しています。</p>

番号	市民等からの意見	事業者の見解
	<div data-bbox="488 204 1220 762" data-label="Image"> </div> <div data-bbox="504 770 1198 798" data-label="Caption"> <p>地点①から 2025/10/22 11:27 に撮影した写真↑ 地点②から撮影した写真↓</p> </div> <div data-bbox="488 810 1220 1369" data-label="Image"> </div>	<p>【MF 帯及び VHF 帯の AM 放送及び FM 放送】</p> <ul style="list-style-type: none"> 電波障害の予測は、「名古屋市環境影響評価技術指針解説書」（令和 7 年 2 月 名古屋市環境局）に基づき実施しています。この指針には「ラジオ放送等は含まないものとする」とあるため、予測評価は実施していません。 <p>(4) 風害について</p> <p>【シミュレーションによる予測の実施】</p> <ul style="list-style-type: none"> 配慮書では、比較的簡易な予測手法として、風害が発生するおそれのある範囲を示し、範囲内の建物用途を整理しました。準備書では、数値シミュレーションによる予測を行い、新建築物による風害の影響予測及び環境保全対策の検討を行うことを想定しています。 <p>(5) 其他のご質問について</p> <p>本事業は、分譲後も適切な維持管理が継続されるよう、管理組合の設立と長期修繕計画の策定を前提に計画していきます。これにより、将来的な老朽化や建替えに備えた合意形成や費用負担についても、区分所有者間で適切に対応できる体制が整えられると考えております。</p> <p>また、建物の設計段階から耐久性や維持管理のしやすさに配慮し、長期にわたり安全で良好な住環境を維持できるよう計画していきます。新建築物の存在、供用による地域への影響につきましても、関係法令に基づき、かつ、環境影響評価の手続きを通して、必要な環境保全措置を講じてまいります。</p>

番号	市民等からの意見	事業者の見解
	<p>(2) 周辺住民等への日照障害の問題について</p> <p>① 事業者作成書面の P136 に掲載されている図 5-5-1 によると、約 190m の高さの建物の建築が計画されている場所周辺は、商業地区及び近隣商業地区が 6 割程度を占め、2 割程度が住居地区とされている。一方で、事業者作成書面の P137 に掲載されている図 5-5-2 によると、80% 程度は住居施設用地として使用されていることが確認できる。事業者作成書面 P138 によると、日照障害予測の計算面の高さは「平均地盤面より +4m」として算定したと記述されている。同書面の P139 以下において、この前提により計算した日陰範囲は、約 1.3km に達し、1 時間以上日陰となる最大範囲は約 250m と予測されている。しかしながら、『「建築基準法」及び「名古屋市中高層建築物日陰規制条例」の規制区域に該当する近隣商業地域において、日陰が 3 時間を超える範囲は生じないと予測される』として日照障害については、これらの規定を満足しているから問題ないという結論を導き出している。しかしながら、日陰は本件建物のみによって生じるのではなく、他の建物からも生じる。日陰を生じさせる個々の建物から生じる日陰は 3 時間以内であっても、すべての建物から発生する日陰の合計時間が 3 時間を超えることもあり得る。その結果、日陰規制を超える日陰が生じることもあり得ることを指摘したい。個々の建物で個々の建物から生じる日陰時間のみを基に日照障害の受忍限度を満たすか否かを判定すれば足りるという判断を容認すれば、極端な想定では 1 日中日照障害を受けることとなっても、被害者は何ら日照障害に対する保護を受けられないこととなり、きわめて不合理であるといえる。事業者作成書面の日陰時間の算定は、名古屋市中高層建築物日陰条例の第一種・第二種・準住居地域等の場合の日陰時間を測定する場合の高さである地面から 4m の高さの地点で算定されており、実際の日陰はこれよりも当然に大きくなる。本件建物の高さが約 190m と高いことに起因して、本件建物から遠く離れた場所にまで、日照障害を引き起こすことを容認することは問題であると考えられる。商業地区については、名古屋市中高層建築物日陰規制条例は特段の定めをおいていない。一方で、本件建物の西南側には、容積率 300% の近隣商業地区があり、また、南東側には第 1 種・第 2 種住居地区があり、これらの地区に対しては、日陰規制が定められている。上述したように、本件建物から生ずる日陰が最低限の上記基準で満たしていれば良いというものでもないと考えられます。</p> <p>(3) 電波障害に関する問題点について、</p> <p>① 事業者作成書面では、受信障害について UHF 帯における地上波テレビ放送についてのみ検討している。また、その検討の範囲は遮蔽障害についてのみである。現在のテレビ放送はデジタル放送になり、アナログ放送のような反射波が直接波より遅れて到達することに起因して発生するゴースト障害（画面が二重に写る現象）は発生しないと考えられるが、受信アンテナに到達</p>	

番号	市民等からの意見	事業者の見解									
	<p>した反射波の電界強度が高い場合には、デジタル信号の誤り訂正許容限度を超えてしまいテレビの受信画像に深刻なレベルの受信障害が発生する可能性がある。電波の反射は、本件建物と他の反射物体から生じる反射波が重なって発生する可能性もある。この点についての検討評価は事業者作成書面ではなされていないことを指摘したい。地上波放送の受信障害は、周辺に居住する住民だけではなく、自動車等の移動体に設置されたテレビ受像機にも発生することにも留意する必要がある。</p> <p>② UHF 帯地上波デジタル放送以外についても事業者作成書面では検討されていない。衛星放送（BS・110 度 CS 及びスカパー）は、人工衛星を赤道上の静止軌道に乗せて、これら衛星から送信された電波をパラボラアンテナ等を使用して受信するというシステムにより行われており、広く日本中で普及している。名古屋市におけるこれら放送衛星の方位と仰角は下記の表²のとおりである。</p> <table data-bbox="454 614 1238 734"> <tr> <th>放送衛星</th><th>仰角</th><th>方位角</th></tr> <tr> <td>BS・110 度 CS</td><td>40.9</td><td>220.1</td></tr> <tr> <td>スカパー</td><td>44.8</td><td>198.6</td></tr> </table> <p>これらの方位に本件建物がある場所に衛星アンテナを設置する場合には、アンテナの設置高にもよるが、最大 200m 程度の距離にあるものまで影響を受ける可能性があると考えられる。パラボラアンテナの LNB 出力から衛星放送のテレビ側の入力端子への伝送周波数は、1032MHz～3224MHz の周波数帯を使用しており、3224MHz で信号伝送する場合は、比較的太い低損失である伝送用同軸ケーブルである S7CFB を使用したとしても、信号の減衰が 100m あたり、約 35DB³ と大きい⁴ことから、衛星受信放送電波と同規格である 4K ハイビジョンに対応した受信障害対策には高性能かつ大がかりな設備が必要になる可能性がある。</p> <p>² データーは、サン電子株式会社の WEBPAGE (https://sun-ele.co.jp/support/how/bs_adjustment.html) 及びスカパーの WEBPAGE (http://www.satellite.co.jp/sps-houkou.html 及び https://map.skyperfectv.co.jp/)</p> <p>³ マスプロ電工の WEBPAGE 記載のデーターによる。 https://www.maspro.co.jp/prod/s7cfbmaspro/</p> <p>⁴ 35DB/100m は、入力した信号は 100m と地点で、電力比で約 4000 分の 1 となることを意味する。</p>	放送衛星	仰角	方位角	BS・110 度 CS	40.9	220.1	スカパー	44.8	198.6	
放送衛星	仰角	方位角									
BS・110 度 CS	40.9	220.1									
スカパー	44.8	198.6									

番号	市民等からの意見	事業者の見解
	<p>③ テレビ放送受信障害以外に、MF 帯及び VHF 帯の AM 放送及び FM 放送にも受信障害や受信品質の低下をもたらすことが十分想定される。放送受信障害意外に、携帯電話、警察無線、消防無線、タクシー無線などの業務通信に建物の高さや大きさに起因する通信障害が発生する可能性がある。カーナビゲーションやスマートフォンなどで使用されている GPS 装置も衛星の電波を受信しており、約 190m の高さの本件建物によって、GPS 衛星からの電波が遮蔽されることにより受信障害が発生し、位置計測ができなくなることも想定される。将来、技術の発展により、現在の GPS より格段に精度が高い GPS 位置方位計測システムが構築されることが計画されているが、建物による GPS 電波の遮蔽障害は、このようなより精度が高い GPS の位置方位計測を活用した無人運転や配送システムなどに障害を与える可能性がある。</p> <p>④ 受信障害や通信障害などについては、建物建設時に現に存するシステムや現に居住する者に対してのみに受信障害及び通信障害の対策がされてきた。千種駅南西に建築された UR 都市機構アクシオス千種及びライオンズタワー千種の建築に起因する UHF テレビ放送の受信障害の対策は、建設後に居住を開始した住民に対しては受信障害対策の対象外となるとの説明を受けた。本件建物の建築により発生する受信障害については、本件建物が建設された後に居住等をした者に対しても、本件建物の建築に起因して発生したと考えられる場合には、建設時に居住等していた者と同様な受信障害対策が受けられるようにすべきである。なぜなら、本件建物は、建物がある限り千種駅周辺地区等に対して、負の環境上の影響を与え続けるから、本件建物の建物から生じた障害の対策を現住者に限定することは適切でないと考えられる。</p> <p>(4) 超高層建物による風害の懸念について</p> <p>① 私は、風害の専門的知識に基づく知見を述べることはできないが、1970 年代に名古屋で最初に建設された高層ビルであったタキヒョービル（名古屋市中区丸の内）での経験から風害についてコメントしたい。このビルは既に取り壊されて、現在は別のビルが、タキヒョービルがあった場所に建っている。25 階建のタキヒョービルの周辺では、北風が強く吹く冬場には、ほとんど歩けないほどの強いビル風が頻繁に発生していた。この経験から高層ビルにより強いビル風が発生することが予測されることは、経験により実感している。本件建物は、タキヒョービルとは比べものにならないほど超高層であるから、ビル風による風害が懸念され、本件建物周辺の環境に悪影響を与えることが想定される。</p> <p>② 上記の対策としては、本件建物が引き起こすビル風による風害をシミュレーションし、その結果に基づいて本件建物の高さ、大きさ、形状、位置などを適正化して、本件建物の建築に起因して発生する風害を支障のないレベル以下に低減する必要があると考えられる。</p>	

番号	市民等からの意見	事業者の見解
	<p>(5) マンションとして分譲することを目的とする超高層建物の建築の問題点</p> <p>① デベロッパーがマンションを建築して分譲し、利益獲得するというビジネスモデルは、本件建物の所有者責任を区別所有者であるマンションの購入者に移転することを意味する。マンションの築年数の経過に伴い必要となる維持管理が十分できない問題や将来老朽化して取り壊す必要が生じたときに区分所有者間で必要な合意ができない問題やこれらの費用を区分所有者が負担できない問題が生ずる。これらの問題は既に顕在化している。</p> <p>② 本件建物について検討する。本件建物にかかるマンションの区分所有権を新規に購入する者は十分な経済的基盤も有する者であることが想定される。しかし、新規購入者は経済的基盤があるがゆえに、本件建物が古くなって問題が生じる前に区分所有している本件建物にかかるマンションの区分所有権を譲渡して別の物件を購入することも容易にできる。本件建物にかかるマンションの区分所有権を中古で購入する者は、新規購入者に比べて経済的基盤が弱いことが想定される。本件建物にかかる区分所有権の譲渡が繰り返された後に、本件建物が建物のライフサイクルの終盤を迎えると、維持管理が十分できない問題や将来老朽化して取り壊す必要が生じたときに区分所有者間で必要な合意ができない問題や本件建物の区分所有者がこれらの問題を解決するための経済的負担に耐えられない問題が生じる可能性がある。このような状況になったときに、本件建物においては、何百人もの区分所有者間が存在するので、区分所有者間の合意は容易ではないと考えられる。とりわけ、超高層建物であるが故に費用が高額になることが予測される高さが約 190mある本件建物の解体費や再建築費用を捻出できるかという問題はきわめて深刻であると考えられる。解決ができないこととなった場合には、約 190mの高さの本件建物が廃墟となって地域の環境を著しく悪化させることとなる。適切なメンテナンスがされていない状況や物理的耐用年数を越えた約 190mの高さの建物が周辺に及ぼすリスクは中低層建物とは比べものにならないほど高いと考えられる。</p> <p>③ 一方で、本件建物のデベロッパーは、マンションの売却によりこれらのリスクのすべてを回避しており、前述の問題について何ら責任を持つことはないと考えられる。このようなマンション分譲にかかる将来のリスクを考慮すると、約 190mという超高層の本件建物のようなマンション用建物の建築は、将来千種駅前周辺地域の環境にとってきわめて重大なリスクを生じさせる可能性がある。この点からも、本件建物の高さについては、建築予定地の近隣の建物以下にすることを再検討する必要があると考えられる。</p> <p>(6) 商業的利益追求と住民の被る不利益との調和がとれた解決の必要性</p> <p>① 建物を建築する事業者の主目的は経済利益の獲得であると考えられる。また、前述したとおり事業者が本件建物をマンションとして分譲する場合と自社物件として継続して保有し続ける</p>	

番号	市民等からの意見	事業者の見解
	<p>場合とでは、将来の老朽化リスクに対する責任に大きな差が生じる。事業者は分譲により本物件を譲渡すれば、譲渡後の老朽化リスクや建物の保守費用を負担するリスクは免責となり、経済的利益のみを獲得し、本プロジェクトにより建設される本件建物の所有にともなうリスクを切り離すことができることとなる。</p> <p>② 一方で周辺住民や地域住民は、景観障害、日照障害、電波障害、将来本件建物が老朽化した場合に適正に対応されないリスクを負うこととなるが、超高層マンション建設によるメリットは享受しないと考えられる。商業施設については、利便性の向上などのメリットが想定される一方で、商業施設の利用者で周辺に混雑が発生するリスク、マナーの悪い商業施設利用者による喫煙やゴミやタバコの吸い殻などを周辺道路に捨てる行為、騒音などが発生し、本件建物の周辺環境が悪化するリスクを負うこととなる。</p> <p>(7) 事業者は、法律に抵触しないかぎり自由に経済活動をする権利があるから、この権利を制限されるべきではないと考えるかもしれない。しかし、経済活動主体である事業者は、最低限の規範である法律遵守に加えて、環境の維持などについて社会的責任を負っているという考え方も定着してきている。本件建物の建築計画においても、周辺に与える負の影響について十分な配慮をすべきであると考えられる。</p> <p>(8) 容積率規制との関係について</p> <p>① 本件建物の建築予定地は、建蔽率が80%、幹線道路から30mまでの部分の容積率は600%、幹線道路から30m超の部分の容積率は400%となっている。</p> <p>② 本件建物は、上記建蔽率及び容積率の規制により制限を受けることになると考えられるが、どのような計算で約190mの本件建物がこれらの規制をクリアすることができるという結論に達したのであろうか。容積率が建設地の容積率の基準をクリアできているかについては疑義がある。行政側の特別な措置により容積率の緩和措置がされることがないよう強くお願いしたい。容積率の制約により本件建物の高さが制限されて、前述した懸念や問題点が軽減されることを強く望む。</p> <p>(9) まとめ及び結論</p> <p>① 計画されている本件建物の高さが約190mであることによる周辺環境に関する問題点は以下のとおりとなる。</p> <p>(A) 超高層建物であることによる景観の悪化及び圧迫感の問題 環境への影響：きわめて重大 有効な対策：高さ制限</p>	

番号	市民等からの意見	事業者の見解
	<p>(B) 周辺居住者への日照障害の問題 環境への影響：きわめて重大 有効な対策：高さ制限</p> <p>(C) 電波障害に関する問題 環境への影響：重大 有効な対策：高さ制限、共同受信設備設置、中継局の設置</p> <p>(D) 超高層建物による風害 環境への影響：重大 有効な対策：主として高さ制限、補助として建物の形状、位置などの変更による低減</p> <p>(E) マンション固有の維持管理問題 環境への影響：将来においてきわめて重大 有効な対策：高さを制限して、維持管理及び取り壊し費用の低減を図る</p> <p>(F) 事業者の利益追求と住民の受忍限度との調和の問題 環境への影響：重大 有効な対策：建築計画の見直</p> <p>(G) 事業者の環境維持へ協力 環境への影響：きわめて重大 有効な対策：事業者のコミットメント</p> <p>② 結論</p> <p>(A) 以上のとおり、高さ約 190mの超高層マンションの建築については、周辺地域及び住民に対して、建設開始から建物のライフサイクルが終了して更地になるまでの長期に渡って、環境に大きな影響を及ぼすことが想定される。</p> <p>(B) 高さ 190mという超高層マンションは、環境に多大な負の影響を与えることが想定される。事業者としては、超高層マンションということで、マンションの購入予定者に眺望をアピールし、マンションの建つ地区の利便性をアピールして、この建築計画から得られる利益を最大化することを考えることは、きわめて自然なことである。しかしながら、本計画は、本件建物の高さが約 190mであることにより、千種駅前地区の他の建物との調和を乱し、周辺で暮らす者や働く者に圧迫感を与え、日照障害を生じさせ、風害などを生じさせ、これらの負の影響を受忍させることにより成り立っている点についても、十分配慮する必要があると考えられる。負の側面の最大の原因は、約 190m高さで計画されている本件建物にあると考えられるので、行政が例外的に容積率を緩和して、本件建物の建築を容認することは</p>	

番号	市民等からの意見	事業者の見解
	<p>絶対にあってはならない。また、現在解体中の旧住友生命ビルの高さを超える建物の建築は、いかなる場合でも容認されるべきではないと考える。本件建物に一定の制限を課すことにより、千種駅前地区の景観をはじめとする諸問題の程度を軽減し、地域との調和がとれた建設計画となると考えられる。千種駅前地域が魅力ある街であり続けられることを切に望む。</p>	