第3部 対象事業に係る

環境影響の総合的な評価

第1章 総合評価	599
第2章 調査、予測、環境保全措置 及び評価の概要	601

第1章 総合評価

第2部において環境影響評価を行った各環境要素については、各種の環境の保全のための措置の実施により、環境への影響を低減するよう努めることとした。

また、これらの環境の保全のための措置の実施により、次に示すような関連する環境要素への改善が期待できる。

環境の保全のための措置の内容	改善される環境影響の内容
仮囲いの設置	・粉じん、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質、騒音の低減
散水の実施	・粉じんの低減 ・汚染土壌の拡散防止
タイヤ洗浄装置の設置、適宜	・粉じんの低減 ・汚染土壌の拡散防止
環境に配慮した建設機械の使用	・二酸化窒素及び浮遊粒子状物質、騒音、振動、 <u>温室効果ガス排出量の低減</u>
工事作業区域を十分考慮した適切な建設機械の配置	・二酸化窒素及び浮遊粒子状物質、騒音、振動の低減
建設機械のアイドリングストップの徹底	・二酸化窒素及び浮遊粒子状物質、騒音の低減、温室効果ガス排出量の低減
建設機械の点検・整備及び適正な稼働	・二酸化窒素及び浮遊粒子状物質、騒音、振動、温室効果ガス排出量の低減
建設機械の同時稼働時間の合理的範囲での短縮への施工計画の立案	・騒音、振動の低減
工事関係車両の適正な車種の選定による運搬の効率化	・二酸化窒素及び浮遊粒子状物質、騒音、振動、温室効果ガス排出量の低減 ・交通安全性の確保
工事関係の通勤者に対する公共交通機関の利用や自動車相乗りの推進	・二酸化窒素及び浮遊粒子状物質、騒音、振動、温室効果ガス排出量の低減 ・交通安全性の確保
工事関係車両の点検・整備及び適正な走行	・二酸化窒素及び浮遊粒子状物質、騒音、温室効果ガス排出量の低減
工事関係車両のアイドリングストップ遵守の指導、徹底	・二酸化窒素及び浮遊粒子状物質、騒音、温室効果ガス排出量の低減
工事関係車両の走行ルートへの配慮	・二酸化窒素及び浮遊粒子状物質、騒音、振動の低減
工事関係車両の適切な配車計画の立案	・騒音、振動の低減、 <u>交通安全性の確保</u>
掘削土の場内利用	・基準不適合土壌の拡散防止 ・廃棄物発生量の低減
山留壁による止水	・濁水の低減、基準不適合土壌の拡散防止
飛散防止シートの設置	・ <u>粉じんの低減</u> ・基準不適合土壌の飛散防止

環境の保全のための措置の内容	改善される環境影響の内容
廃棄物の減量化及び再利用・再資源化	・廃棄物発生量、温室効果ガス排出量の低減
型枠木材の転用	・廃棄物発生量、温室効果ガス排出量の低減
熱源施設の点検・整備及び適切な運転・維持管理	・二酸化窒素及び浮遊粒子状物質、騒音、低周波音の低減
熱源施設機器の屋内設置	・騒音、低周波音の低減
熱源施設設備本体へのサイレンサ等の設置	・騒音、低周波音の低減
頑強な建物壁面及び機械室内の吸音材の施工	・騒音、低周波音の低減
新施設等利用者への公共交通機関利用の広報活動、 <u>電気充電スタンド設置の検討</u>	・二酸化窒素及び浮遊粒子状物質、騒音、振動、温室効果ガス排出量の低減 ・交通安全性の確保
新設した緑地等の適切な維持・管理	・安らぎと潤いのある景観の形成 ・温室効果ガス排出量の低減 ・緑地等の確保
廃棄物の減量化及び再利用・再資源化	・廃棄物発生量、温室効果ガス排出量の低減

以上により、大気質、騒音、振動、低周波音、水質・底質、地下水、土壌、景観、廃棄物等、温室効果ガス等、安全性及び緑地等の環境要素について、総合的にみた場合においても、本事業の実施による影響は、低減が図られているものと判断する。

第2章 調査、予測、環境保全措置及び評価の概要

本事業の実施により、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、環境の保全のための措置及び評価の概要は、次に示すとおりである。

環境要素	調 査	予 測																								
大 気 質	<p>【解体工事による粉じん】</p> <p>既存資料調査によると、平成 24 年度の港陽における観測の結果、主風向は北西、年間平均風速は 2.8 m/s である。</p> <p>事業予定地には、事務所、ゴルフ練習場、社宅等の現況施設があり、建物の最高高さは、約 15m である。</p>	<p>【解体工事による粉じん】</p> <p>粉じんが飛散する条件である風力階級 4 以上の年間出現頻度は、C 区域で 3.9～5.7%、A 区域で 3.9～7.1%、B 区域で 3.9～8.5% であり、西北西～北西の風向の時に多く発生すると予測される。また、時期的には 12 月から 5 月の冬季から春季に多く発生すると予測される。</p>																								
	<p>【建設機械の稼働による大気汚染】</p> <p>既存資料調査によると、平成 24 年度の港陽における観測の結果、主風向は北西、年間平均風速は 2.8 m/s、大気安定度の最多出現は中立 (D) である。</p> <p>平成 20～24 年度の惟信高校における測定の結果、窒素酸化物濃度は減少傾向にあり、二酸化窒素濃度は横ばいで推移している。平成 24 年度における測定結果は、環境基準及び名古屋市の大気汚染に係る環境目標値ともに達成している。</p> <p>平成 20～24 年度の惟信高校における測定の結果、浮遊粒子状物質濃度は近年は減少もしくは横ばい傾向を示している。平成 24 年度における測定結果は、環境基準及び名古屋市の大気汚染に係る環境目標値ともに達成している。</p>	<p>【建設機械の稼働による大気汚染】</p> <p>1. 二酸化窒素</p> <table border="1" data-bbox="874 1070 1385 1301"> <thead> <tr> <th>ピークとなる区域</th> <th>年平均値の寄与率 (%)</th> <th>日平均値の年間 98% 値 (ppm)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>C 区域</td> <td>12.6</td> <td>0.038</td> </tr> <tr> <td>A 区域</td> <td>15.0</td> <td>0.039</td> </tr> <tr> <td>B 区域</td> <td>19.0</td> <td>0.040</td> </tr> </tbody> </table> <p>2. 浮遊粒子状物質</p> <table border="1" data-bbox="874 1375 1385 1606"> <thead> <tr> <th>ピークとなる区域</th> <th>年平均値の寄与率 (%)</th> <th>日平均値の 2% 除外値 (mg/m³)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>C 区域</td> <td>5.8</td> <td>0.058</td> </tr> <tr> <td>A 区域</td> <td>5.8</td> <td>0.058</td> </tr> <tr> <td>B 区域</td> <td>8.1</td> <td>0.058</td> </tr> </tbody> </table>	ピークとなる区域	年平均値の寄与率 (%)	日平均値の年間 98% 値 (ppm)	C 区域	12.6	0.038	A 区域	15.0	0.039	B 区域	19.0	0.040	ピークとなる区域	年平均値の寄与率 (%)	日平均値の 2% 除外値 (mg/m ³)	C 区域	5.8	0.058	A 区域	5.8	0.058	B 区域	8.1	0.058
ピークとなる区域	年平均値の寄与率 (%)	日平均値の年間 98% 値 (ppm)																								
C 区域	12.6	0.038																								
A 区域	15.0	0.039																								
B 区域	19.0	0.040																								
ピークとなる区域	年平均値の寄与率 (%)	日平均値の 2% 除外値 (mg/m ³)																								
C 区域	5.8	0.058																								
A 区域	5.8	0.058																								
B 区域	8.1	0.058																								

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

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

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

環境要素	調 査	予 測
大 気 質	<p>【熱源施設の稼働による大気汚染】 既存資料調査は【解体工事による粉じん】及び【建設機械の稼働による大気汚染】参照。</p>	<p>【熱源施設の稼働による大気汚染】 二酸化窒素濃度の寄与率は、1期工事完了後で 3.3%、2期工事完了後で 7.8%、日平均値の年間98%値は、1期工事完了後及び2期工事完了後ともに 0.037ppm と予測される。</p>
	<p>【新施設等関連車両の走行（事業予定地内設置駐車場）による大気汚染】 既存資料調査は【解体工事による粉じん】及び【建設機械の稼働による大気汚染】参照。</p>	<p>【新施設等関連車両の走行（事業予定地内設置駐車場）による大気汚染】</p> <p>1. 二酸化窒素 二酸化窒素濃度の寄与率は1期工事完了後で 20.0%、2期工事完了後で 16.0%、日平均値の年間98%値は1期工事完了後で 0.040ppm、2期工事完了後で 0.039ppm と予測される。</p> <p>2. 浮遊粒子状物質 浮遊粒子状物質濃度の寄与率は1期工事完了後で 0.4%、2期工事完了後で 0.2%、日平均値の2%除外値は1期工事完了後及び2期工事完了後ともに 0.056mg/m³ と予測される。</p>

環境の保全のための措置	評 価
<p>【熱源施設の稼働による大気汚染】 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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・熱源施設の稼働については、適切な運転・維持管理に努める。 ・今後の詳細設計の中で、高効率でより排出量が少ない機器の選定に努める。 	<p>【熱源施設の稼働による大気汚染】 予測結果によると、二酸化窒素の寄与率は、1期工事完了後で3.3%、2期工事完了後で7.8%である。大気汚染に係る環境基準及び名古屋市の大気汚染に係る環境目標値との対比を行った結果、最高濃度出現地点における日平均値の年間98%値は、1期工事完了後及び2期工事完了後ともに、環境基準の値及び環境目標値を下回る。</p> <p>本事業の実施にあたっては、熱源施設の稼働について、予測条件では年間を通して24時間の最大稼働としたが、電気の需要状況を踏まえ、適切な運転・維持管理に努めることにより、周辺の環境に及ぼす影響の低減に努めるとともに、今後の詳細設計の中で、高効率でより排出量が少ない機器の選定に努めることにより、さらなる周辺の環境に及ぼす影響の低減に努める。</p>
<p>【新施設等関連車両の走行（事業予定地内設置駐車場）による大気汚染】 本事業の実施にあたっては、以下に示す環境保全のための措置を講ずる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業予定地内設置駐車場へ出入りする新施設等関連車両に対し、アイドリングストップを徹底するとともに、不要な空ふかし、急加速等を行わないように、運転方法の周知に努める。 ・本施設の利用者にはできる限り公共交通機関の利用を働きかけ、特に商業施設の来場者にはホームページ等における公共交通での来場促進や駐車場有料化等の公共交通利用促進策を検討する。また、電気充電スタンドの設置について検討する。 ・荷捌き車両や送迎バスについては、極力低公害車を使用するよう、業者へ協力を求めている。 	<p>【新施設等関連車両の走行（事業予定地内設置駐車場）による大気汚染】 1期工事完了後については、二酸化窒素の寄与率20.0%、浮遊粒子状物質0.4%、2期工事完了後については、二酸化窒素の寄与率16.0%、浮遊粒子状物質0.2%である。大気汚染に係る環境基準及び名古屋市の大気汚染に係る環境目標値との対比を行った結果、二酸化窒素濃度の日平均値の年間98%値は、1期工事完了後及び2期工事完了後ともに、環境基準の値並びに環境目標値を満たしている。浮遊粒子状物質濃度の日平均値の2%除外値は、1期工事完了後及び2期工事完了後ともに、環境基準の値並びに環境目標値を下回る。</p> <p>本事業の実施にあたっては、環境の保全のための措置を講ずることにより、周辺の環境に及ぼす影響の低減に努める。</p>

環境要素	調 査	予 測																																												
大 気 質	<p>【新施設等関連車両の走行（事業予定地周辺道路）による大気汚染】</p> <p>既存資料調査は【解体工事による粉じん】及び【建設機械の稼働による大気汚染】参照。</p> <p>現地調査は【工事関係車両の走行による大気汚染】参照。</p>	<p>【新施設等関連車両の走行（事業予定地周辺道路）による大気汚染】</p> <p>1. 二酸化窒素</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">予測時期</th> <th colspan="2">年平均値の寄与率（%）</th> </tr> <tr> <th>新施設等 関連車両 の走行</th> <th>重 合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1 期工事 完了後</td> <td>0.05～0.94</td> <td><u>0.39</u>～<u>4.79</u></td> </tr> <tr> <td>2 期工事 完了後</td> <td>0.11～0.61</td> <td><u>0.72</u>～<u>9.16</u></td> </tr> </tbody> </table> <table border="1"> <thead> <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>新施設等 関連車両 の走行</th> <th>重 合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1 期工事 完了後</td> <td>0.035～0.039</td> <td>0.036～0.039</td> </tr> <tr> <td>2 期工事 完了後</td> <td>0.035～0.037</td> <td>0.036～<u>0.037</u></td> </tr> </tbody> </table> <p>2. 浮遊粒子状物質</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">予測時期</th> <th colspan="2">年平均値の寄与率（%）</th> </tr> <tr> <th>新施設等 関連車両 の走行</th> <th>重 合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1 期工事 完了後</td> <td>0.00～0.08</td> <td>0.00～0.08</td> </tr> <tr> <td>2 期工事 完了後</td> <td>0.00～0.04</td> <td>0.00～0.04</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">予測時期</th> <th colspan="2">日平均値の 2% 除外値（mg/m³）</th> </tr> <tr> <th>新施設等 関連車両 の走行</th> <th>重 合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1 期工事 完了後</td> <td>0.056</td> <td>0.056</td> </tr> <tr> <td>2 期工事 完了後</td> <td>0.056</td> <td>0.056</td> </tr> </tbody> </table>	予測時期	年平均値の寄与率（%）		新施設等 関連車両 の走行	重 合	1 期工事 完了後	0.05～0.94	<u>0.39</u> ～ <u>4.79</u>	2 期工事 完了後	0.11～0.61	<u>0.72</u> ～ <u>9.16</u>	予測時期	日平均値の年間 98% 値（ppm）		新施設等 関連車両 の走行	重 合	1 期工事 完了後	0.035～0.039	0.036～0.039	2 期工事 完了後	0.035～0.037	0.036～ <u>0.037</u>	予測時期	年平均値の寄与率（%）		新施設等 関連車両 の走行	重 合	1 期工事 完了後	0.00～0.08	0.00～0.08	2 期工事 完了後	0.00～0.04	0.00～0.04	予測時期	日平均値の 2% 除外値（mg/m ³ ）		新施設等 関連車両 の走行	重 合	1 期工事 完了後	0.056	0.056	2 期工事 完了後	0.056	0.056
予測時期	年平均値の寄与率（%）																																													
	新施設等 関連車両 の走行	重 合																																												
1 期工事 完了後	0.05～0.94	<u>0.39</u> ～ <u>4.79</u>																																												
2 期工事 完了後	0.11～0.61	<u>0.72</u> ～ <u>9.16</u>																																												
予測時期	日平均値の年間 98% 値（ppm）																																													
	新施設等 関連車両 の走行	重 合																																												
1 期工事 完了後	0.035～0.039	0.036～0.039																																												
2 期工事 完了後	0.035～0.037	0.036～ <u>0.037</u>																																												
予測時期	年平均値の寄与率（%）																																													
	新施設等 関連車両 の走行	重 合																																												
1 期工事 完了後	0.00～0.08	0.00～0.08																																												
2 期工事 完了後	0.00～0.04	0.00～0.04																																												
予測時期	日平均値の 2% 除外値（mg/m ³ ）																																													
	新施設等 関連車両 の走行	重 合																																												
1 期工事 完了後	0.056	0.056																																												
2 期工事 完了後	0.056	0.056																																												

環境の保全のための措置	評 価
<p>【新施設等関連車両の走行（事業予定地周辺道路）による大気汚染】</p> <p>本事業の実施にあたっては、以下に示す環境の保全のための措置を講ずる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ <u>本施設の利用者にはできる限り公共交通機関の利用を働きかけ、特に商業施設の来場者にはホームページ等における公共交通での来場促進や駐車場有料化等の公共交通利用促進策を検討する。また、電気充電スタンドの設置について検討する。</u> ・ <u>荷捌き車両や送迎バスについては、極力低公害車を使用するよう、業者へ協力を求めている。</u> 	<p>【新施設等関連車両の走行（事業予定地周辺道路）による大気汚染】</p> <p>予測結果によると、新施設等関連車両の走行に起因する二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の寄与率は、二酸化窒素 0.05～0.94%、浮遊粒子状物質 0.00～0.08%であり、大気汚染に係る環境基準及び名古屋市の大気汚染に係る環境目標値との対比を行った結果、新施設等関連車両の走行については、1期工事完了後及び2期工事完了後ともに、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を下回る。</p> <p>また、重合についても、1期工事完了後及び2期工事完了後ともに、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を下回る。</p> <p>本事業の実施においては、環境の保全のための措置を講ずることにより、周辺の環境に及ぼす影響の低減に努める。</p>

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

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

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

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

環境要素	調 査	予 測
騒 音	<p>【熱源施設の稼働による騒音】 既存資料調査及び現地調査は【建設機械の稼働による騒音】参照。</p>	<p>【熱源施設の稼働による騒音】</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 1期工事完了後 施設機器の稼働による騒音レベルは、 51dB(A)と予測される。 2. 2期工事完了後 施設機器の稼働による騒音レベルは、 51dB(A)と予測される。

環境の保全のための措置	評 価
<p>【熱源施設の稼働による騒音】</p> <p>1. 予測の前提とした措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・屋内設置が可能な機器については屋内に設置する。 ・設備本体へのサイレンサの設置や低騒音型機器を採用する。 ・防音ルーバー及びコンクリート壁を設置する。 ・建物については、頑強な建物壁面の施工、機械室内の吸音材の施工などにより、施設壁面の透過音を周辺環境に影響を及ぼすおそれがないように低減させる。 <p>2. その他の措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・施設機器の運転管理において騒音の発生の低減に努めるとともに、十分な点検・機能検査・整備により、性能の維持に努める。 ・今後、<u>継続して発生騒音レベルの小さな機器の選定や防音壁の設置及び構造、サイレンサを設置できるスペースの確保等、将来の用途変更による規制基準の変更があった場合にも対応できるように検討を行う。</u> 	<p>【熱源施設の稼働による騒音】</p> <p>予測結果によると、予測の前提とした措置を講ずることで、周辺環境に及ぼす影響は低減されると判断する。</p> <p>熱源施設の稼働による騒音レベルの敷地境界付近での最大値は、1期工事完了後及び2期工事完了後ともに51dB(A)であり、「騒音規制法」及び「名古屋市環境保全条例」に基づく特定工場等において発生する騒音の規制基準値（60dB(A)）を下回る。</p> <p>本事業の実施にあたっては、環境の保全のための措置を講ずることにより、周辺の環境に及ぼす影響のさらなる低減に努める。</p>

環境要素	調 査	予 測
騒 音	<p>【新施設等関連車両の走行による騒音】 既存資料調査及び現地調査は【工事関係車両の走行による騒音】参照。</p>	<p>【新施設等関連車両の走行による騒音】</p> <p>1. 1期工事完了後 新施設等関連車両の走行による等価騒音レベル (L_{Aeq}) は、平日で昼間 53～71dB、夜間 50～66dB、休日で昼間 53～70dB、夜間 52～66dB と予測される。また、工事関係車両の走行による増加分は、平日で昼間 0～4dB、夜間 0～3dB、休日で昼間で 0～5dB、夜間で 0～6dB と予測される。</p> <p>2. 2期工事完了後 新施設等関連車両の走行による等価騒音レベル (L_{Aeq}) は、平日で昼間 53～71dB、夜間 47～66dB、休日で昼間 53～70dB、夜間 47～66dB と予測される。また、工事関係車両の走行による増加分は、平日で昼間 0～5dB、夜間 0～4dB、休日で昼間 0～7dB、夜間 0～6dB と予測される。</p>

環境の保全のための措置	評 価
<p>【新施設等関連車両の走行による騒音】</p> <p>本事業の実施にあたっては、以下に示す環境の保全のための措置を講ずる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ <u>本施設の利用者にはできる限り公共交通機関の利用を働きかけ、特に商業施設の来場者にはホームページ等における公共交通での来場促進や駐車場有料化等の公共交通利用促進策を検討する。また、電気充電スタンドの設置について検討する。</u> ・ 1 期工事及び 2 期工事完了後における休日の昼間の No. 10 については、新施設等関連車両の走行により、現況では環境基準の値である 65dB をわずかに上回ることから、今後、走行ルートの分散化などにより、周辺環境の改善を図るように努める。 ・ <u>集合住宅入居時などに、急発進や急加速を避けるなど静かな走行の励行について、周知に努める。</u> 	<p>【新施設等関連車両の走行による騒音】</p> <p>予測結果によると、1 期工事完了後において、平日昼間の 4 断面、平日夜間の 2 断面、休日昼間及び夜間の 3 断面において供用時予測値が環境基準値を超えるが、休日昼間の 3 断面を除いて背景予測値からの増加はなく、その他の地点は環境基準の値以下である。2 期工事完了後において、平日昼間の 4 断面、平日夜間の 2 断面、休日昼間及び夜間の 3 断面において供用時予測値が環境基準値を超えるが、平日昼間及び夜間の 1 断面、休日昼間の 3 断面を除いて背景予測値からの増加はなく、その他の地点は環境基準の値以下である。</p> <p>また、新施設等関連車両による増加分が 2dB 以上ある地点においては環境基準を下回り、環境基準を上回る地点における新施設等関連車両による増加分は、1dB 未満である。</p> <p>なお、1 断面については、工業専用地域であることから、環境基準は適用されない。</p> <p>本事業の実施にあたっては、環境の保全のための措置を講ずることにより、周辺の環境に及ぼす影響の低減に努める。</p>

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

環境の保全のための措置	評 価
<p>【建設機械の稼働による振動】 本事業の実施にあたっては、以下に示す環境の保全のための措置を講ずる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 工事の際は作業区域を十分考慮し、建設機械を適切に配置する。 ・ 建設機械の使用に際しては、できる限り負荷を小さくするよう心がけるとともに、十分な点検・整備により、性能の維持に努める。 ・ 各機械が同時に稼働する時間を合理的な範囲で短くするように、施工計画を立案する。 ・ 工事に際しては、可能な範囲で低振動型の建設機械を導入する。 ・ 工事の実施にあたっては、「振動規制法」及び「名古屋市環境保全条例」に基づく特定建設作業に伴う振動の規制に関する基準値とは別に、事業予定地周辺の事務所等に対しては、一般に人体が振動を感じ始める評価の目安の一つとして、閾値 55dB にも配慮する。 	<p>【建設機械の稼働による振動】 予測結果によると、建設機械の稼働による振動レベルは最大値で 60～67dB となり、建設機械の稼働による振動レベルは、「振動規制法」及び「名古屋市環境保全条例」に基づく特定建設作業に伴う振動の規制に関する基準値を下回る。</p> <p>また、一般に人体が振動を感じ始める評価の目安の一つの閾値 55dB を上回るのは、事業予定地敷地境界近傍に限られることから、周辺の環境に及ぼす影響は小さいと判断する。なお、本事業の実施にあたっては、環境の保全のための措置を講ずることにより、周辺の環境に及ぼす影響の低減に努める。</p>
<p>【工事関係車両の走行による振動】</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 予測の前提とした措置 <ul style="list-style-type: none"> ・ 工事関係車両の走行は、短時間に工事関係車両が集中しないように、適切な配車計画を立てる。 2. その他の措置 <ul style="list-style-type: none"> ・ 土砂、資材等の搬出入については、積載量に応じた適正な車種の選定による運搬の効率化を推進することにより、さらに工事関係車両の走行台数を減らすよう努める。 ・ 工事関係の通勤者には、できる限り公共交通機関の利用や自動車の相乗りを指導し、通勤に使用する車両の走行台数を減らすよう努める。 ・ A 区域の工事において、事業予定地北側道路から出入りする工事関係車両については、<u>今後工事施行者決定後、詳細な工事計画を立案し、事業予定地東側からの出入りも視野に入れ、北側道路を走行する工事関係車両台数を減らすよう努める。また、工事の詳細が決まり次第、周辺の方々へは工事計画の内容を説明する。さらに、工事中には、現地に問い合わせの窓口を設け、周辺住民の皆様からの問い合わせ、意見に対して、適切かつ迅速に対応する。</u> ・ 事業予定地北側道路については、工事関係車両の徐行に努める。 ・ 振動レベルについては、一般に人体が振動を感じ始める評価の目安の一つとして、閾値 55dB にも配慮する。 	<p>【工事関係車両の走行による振動】 予測結果によると、予測の前提とした措置を講ずることにより、工事中の予測値は 30～55dB となり、工事関係車両の走行による振動レベル (L_{10}) は、「振動規制法」に基づく要請限度を下回る。また、工事関係車両の走行による背景予測値からの増加分は、全予測地点で 0.0～10.1dB 程度で、10.0～10.1dB 程度増加する No. 12 における工事中の予測値は 42～44dB であり、一般に人体が振動を感じ始める評価の目安の一つである閾値 55dB 以下であることから、周辺の環境に及ぼす影響は小さいと判断する。</p> <p>なお、1 断面については、工業専用地域であることから、要請限度は適用されない。</p> <p>本事業の実施にあたっては、土砂、資材等の搬出入の効率化により、さらに工事関係車両の走行台数を減らす等の環境の保全のための措置を講ずることにより、周辺の環境に及ぼす影響の低減に努める。</p>

環境要素	調 査	予 測
振 動	<p>【新施設等関連車両の走行による振動】 現地調査は、【工事関係車両の走行による振動】参照。</p>	<p>【新施設等関連車両の走行による振動】</p> <p>1. 1期工事完了後 道路交通振動の振動レベル (L_{10}) の最大値は、平日で昼間 37～55dB、夜間 35～52dB、休日で昼間 36～49dB、夜間 32～51dB と予測される。また、新施設等関連車両の走行による増加分の最大値は、平日で昼間 0.1～5.9dB、夜間 0.1～2.2dB、休日で昼間 0.3～4.9dB、夜間 0.2～1.6dB と予測される。</p> <p>2. 2期工事完了後 道路交通振動の振動レベル (L_{10}) の最大値は、平日で昼間 37～55dB、夜間 35～52dB、休日で昼間で 35～49dB、夜間 32～51dB と予測される。また、新施設等関連車両の走行による増加分の最大値は、平日で昼間 0.2～5.9dB、夜間 0.2～2.4dB、休日で昼間 0.3～4.9dB、夜間 0.2～2.5dB と予測される。</p>
低周波音	<p>現地調査によると、低周波音の音圧レベル (L_{G5}) は、平日で昼間 67～74dB、夜間 66～72dB、全日 67～73dB、休日で昼間 64～71dB、夜間 64～69dB、全日 64～70dB であった。</p> <p>低周波音の 1/3 オクターブバンドの音圧レベル (L_{50}) は、25Hz～40Hz で 45～60dB をピークとする概ね平坦な周波数のパターンであり、いずれの周波数とも、「物的苦情に関する参照値」を下回る数値であった。また、「心身に係る苦情に関する参照値」では、40Hz～80Hz の範囲でみると、最大で 12dB 程度超えているが、それ以外の周波数では参照値を下回る数値であった。</p>	<p>施設機器の稼働による低周波音圧レベル (G特性) の予測結果は、1期工事完了後は敷地境界で最大 64dB、2期工事完了後は 65dB と予測される。</p> <p>1/3 オクターブバンド音圧レベルの予測値 (平坦特性) は、「物的苦情に関する参照値」以下の数値となると予測される。また、「心身に係る苦情に関する参照値」については、敷地境界の 80Hz の周波数で最大 2dB 程度超えているが、現況において計測した数値 (44～53dB) 未満となっている。</p>

環境の保全のための措置	評 価
<p>【新施設等関連車両の走行による振動】</p> <p>本事業の実施にあたっては、以下に示す環境の保全のための措置を講ずる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ <u>本施設の利用者にはできる限り公共交通機関の利用を働きかけ、特に商業施設の来場者にはホームページ等における公共交通での来場促進や駐車場有料化等の公共交通利用促進策を検討する。また、電気充電スタンドの設置について検討する。</u> ・ 振動レベルについては、一般に人体が振動を感じ始める評価の目安の一つとして、閾値 55dB にも配慮する。 	<p>【新施設等関連車両の走行による振動】</p> <p>予測結果によると、供用時の予測値は昼間 30～55dB、夜間 30 未満～52dB となり、新施設等関連車両の走行による振動レベル (L₁₀) は、「振動規制法」に基づく要請限度を下回る。また、新施設等関連車両の走行による背景予測値からの増加分は、全予測地点で昼間 0.0～5.9dB、夜間 0.0～2.5dB 程度の増加であり、比較的増加レベルが大きい No. 12、No. 13 における供用時の予測値は 40dB 以下である。一般に人体が振動を感じ始める評価の目安の一つである閾値 55dB 以下であることから、周辺の環境に及ぼす影響は小さいと判断する。</p> <p>なお、1 断面については、工業専用地域であることから、要請限度は適用されない。</p> <p>本事業の実施にあたっては、商業施設等の新施設等利用者には、できる限り公共交通機関を利用してもらうよう広報活動を行うことにより、周辺の環境に及ぼす影響の低減に努める。</p>
<p>1. 予測の前提とした措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 屋内設置が可能な機器については屋内に設置する。 ・ 施設内の機器に対しては、頑強な建物壁面の施工、機械室内の吸音材の施工などにより、施設壁面の透過する低周波音を周辺環境に影響を及ぼすおそれがないように低減させる。 <p>2. その他の措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 可能な範囲で、設備本体へのサイレンサ等の設置を行う。 ・ 施設機器の運転管理において低周波音の発生の低減に努めるとともに、十分な点検・機能検査・整備により、性能の維持に努める。 	<p>予測結果によると、予測の前提とした措置を講ずることで、施設機器の稼働による低周波音圧レベル (G 特性) の予測結果は、1 期工事完了後で最大 64dB、<u>2 期工事完了後で最大 65dB</u> と予測され、低周波音の苦情に対して低周波音によるものかを判断する目安である参照値 (92dB) 以下、並びに「物的苦情に関する参照値」、「心身に係る苦情に関する参照値」と比較すると、80Hz の周波数で最大 2dB 程度超えているが、現況において計測した数値未満であり、周辺環境に及ぼす影響は小さいと判断する。</p> <p>本事業の実施にあたっては、環境の保全のための措置を講ずることにより、周辺の環境に及ぼす影響のさらなる低減に努める。</p>

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

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

環境要素	調 査	予 測
水質・底質	<p>【熱源施設の運河水循環による温度差利用に伴う運河水への影響】</p> <p>既存資料調査によると、事業予定地近傍（中川運河：東海橋）における近年5年間の水温（平均値）は、夏の時期に30℃程度まで上昇し、冬の時期は7℃程度まで低下する。各月の変動幅をみると、最大と最小値の差は2～6℃である。また、水温は気温と同期して変化している。</p> <p>現地調査によると、中川運河と港北運河の水温は、強い相関関係にある。また、港北運河の平均的な水深は、2m程度である。</p>	<p>【熱源施設の運河水循環による温度差利用に伴う運河水への影響】</p> <p>1. 放熱時</p> <p>水温30℃の運河水を利用開始した場合の温度変化は、運河水利用の終了時間頃に最大となる。</p> <p>また、断面では、放水口から対岸に向かうにしたがって水温の<u>降下</u>が見られる。</p> <p>運河水利用を停止すると、翌日の利用開始時までには概ね前日の開始時の水温に戻ると予測される。</p> <p>2. 採熱時</p> <p>水温7℃の運河水を利用開始した場合の温度変化は、運河水利用の終了時間頃に最大となる。</p> <p>また、断面では、放水口から対岸に向かうにしたがって水温の<u>上昇</u>が見られる。</p> <p>運河水利用を停止すると、翌日の利用開始時には<u>4～5℃</u>程度であり、開始時点の7℃まで水温は回復しないと予測されるが、翌日の運転開始は水温が7℃以上となった時点から開始するものとする。</p>

環境の保全のための措置	評 価
<p>【熱源施設の運河水循環による温度差利用に伴う運河水への影響】</p> <p>1. 予測の前提とした措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・取水口と放水口は、港北運河の運河水をできる限り効率的に利用できるように配置する。 ・取水口と放水口の水深は、運河深さの中央部とする。 ・放水口からは、取水口温度に対して、放熱時+3～5℃、採熱時-3℃で放出するように、適正に運転管理を行う。 <p>2. その他の措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運河水を間接的に利用することから、汚濁物質は排出せず、熱のみを利用する。 ・運河に著しい影響を与えるおそれがある場合は、<u>運河水利用の運転・制御の見直しを行うなどの適切な措置を講じる。</u> ・運河水利用にあたっては、採熱を行う冬季においては、気温が低い場合、翌日の利用開始時間に運河水利用開始温度まで運河水の水温は戻りきれないことも考えられ、翌日の利用開始にあたっては、取水温度の状況を踏まえ、適正な運転制御・管理を行う。 	<p>【熱源施設の運河水循環による温度差利用に伴う運河水への影響】</p> <p>予測結果によると、予測の前提とした措置を講ずることにより、放熱時に放水口から水温 <u>35～36℃</u>で放水された場合、<u>33～36℃</u>の範囲は運河全体の <u>0.05%</u>程度で、取水温 <u>30～31℃</u>に対して、大部分（<u>99%</u>程度）は <u>29～33℃</u>の水温であり、また採熱時に放水口から水温 <u>3～4℃</u>で放水された場合、<u>3～4℃</u>の範囲は運河全体の <u>0.1%</u>程度で、取水温 <u>6～7℃</u>に対して、大部分（<u>99%</u>程度）は <u>4～6℃</u>の水温であることから、港北運河の水温変化に対する影響は低減されていると判断する。</p> <p>また、利用開始時の取水温度の状況を踏まえ、運河水利用の運転条件で適正な運転制御・管理を行うことで、運河水循環による温度差利用に伴う運河水の水温への影響はほとんどないと判断する。</p>

環境要素	調 査	予 測
水質・底質		<p>【運河水取水・放水口付近における底泥の舞い上がりの影響】</p> <p>放熱時及び採熱時ともに、断面において、<u>0.20m/s</u>の流速は放水口付近に限られ、運河底面付近ではさらに小さくなると予測される。</p> <p>取水口の断面においては、取水口に入った後の水流速は<u>0.20m/s</u>であるが、運河内では<u>0.1m/s</u>以下と予測される。</p> <p>平面においても、<u>0.20m/s</u>の流速は放水口付近に限られ、港北運河内で水流速は概ね<u>0.1m/s</u>以下である。</p> <p><u>また、参考として、舞い上がりが発生する速度について、霞ヶ浦の底泥の実験的研究において、流速と底泥の含水比の関係から、底泥の洗掘（舞い上がり）の有無の検討がなされている。名古屋市の公共用水域重金属等調査における中川運河（東海橋）での底質の含水比30.2～446.4%を上記研究結果に照らした場合、本事業の取水・放水流速0.20m/sは、洗掘（舞い上がり）は生じない流速に分類される。</u></p> <p>以上のことから、運河水取水・放水口付近における底泥の舞い上がりはほとんどないと予測される。</p>

環境の保全のための措置	評 価
<p>【運河水取水・放水口付近における底泥の舞い上がりの影響】</p> <p>1. 予測の前提とした措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・取水・放水口にはボックスを設置し、流速を3割程度低減する。 ・取水・放水口の中央部から運河底面までは1m程度水深差を確保し、運河底面に直接流れがあたらないよう計画する。 <p>2. その他の措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運河水利用にあたっては、設計と整合した運河水循環水量とするために、適正な運転制御・管理を行う。 ・底泥の堆積物などについては、必要に応じて、運河管理者と協議を行う。 ・<u>運河管理者等の関係機関と十分協議を行い、適切な工法等を検討することにより港北運河の水質に与える影響の低減に努める。</u> 	<p>【運河水取水・放水口付近における底泥の舞い上がりの影響】</p> <p>予測結果によると、予測の前提とした措置を講ずることにより、放熱時及び採熱時ともに<u>0.20m/s</u>の流速は放水口付近に限られ、運河底面付近ではさらに小さくなると予測され、また取水・放水口の構造は、運河底面に直接流れがあたらないよう計画する。</p> <p><u>また、流速と底泥の含水比の関係から、本事業の取水・放水流速0.20m/sは、洗掘（舞い上がり）は生じない流速に分類される。</u></p> <p><u>以上のことから、底泥の舞い上がりに及ぼす影響はほとんどないと判断する。</u></p> <p>本事業の実施にあたっては、環境の保全のための措置を講ずることにより、底泥の舞い上がりに及ぼす影響のさらなる低減に努めるとともに、<u>万一舞い上がりが生じるような場合には、因果関係の調査を行い、運転制御方法等の検討や必要に応じて運河管理者との協議などを行う。</u></p>

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

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

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

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

環境要素	調 査	予 測
景 観	<p>現地調査によると、事業予定地は、A～C区域のいずれも工場跡地として現在は大部分が空地となっており、A区域の南側には、邦和みなどゴルフ練習場、天然ガス充填ステーションのほか、事務所棟等が立地している。また、B区域では、西側に事務所棟が、北側に東邦ガス金川社宅が立地している。C区域は、ほとんどが空地となっており、一部が管理棟及び駐車場として使用されている。</p> <p>事業予定地周辺は、東側の江川線沿いに中高層のマンション等が立地しており、西側は中川運河に沿って工場や運輸会社の駐車場が立地している。南側は、港北公園、邦和スポーツセンター、みなど温水プール等の施設のほか、小規模の工場等の事業場が比較的多く立地している。北側は、道路を挟んで低層の住宅地が立地している。また、B区域とC区域の間に港北運河が位置する。</p>	<p>新たに洗練されたイメージの都市空間が出現し、明るい都市空間を感じさせ、建物高さを抑えることにより、周辺施設と調和し、圧迫感は緩和されると予測される。</p> <p>また、敷地内及び敷地境界には、中高木を含む緑地を整備することにより、安らぎと潤いを感じさせると予測される。</p>

環境の保全のための措置	評 価
<p>1. 予測の前提とした措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業予定地は、「名古屋市景観計画」（平成 23 年 9 月）で位置づけられた都市景観形成地区の 1 つである「築地都市景観形成地区」に一部含まれることから、“活気とにぎわいにあふれた港まちらしい個性豊かな都市空間”を考慮しつつ、既存の周辺建物イメージと調和を感じさせる施設とする。 ・敷地内の建物は高さ 31m 以下の建物を基本とすることにより、周辺施設と調和し、圧迫感を緩和するように配慮する。 ・敷地内及び敷地境界には、中高木を含む緑地を整備することにより、安らぎと潤いを感じさせる施設とする。 ・「中川運河再生計画」（平成 24 年 10 月）に示されている中川運河沿岸整備との連続性、事業予定地が港北運河に面することを考慮して、港北運河沿いには植栽を施し、運河沿いの親水空間や散策路を整備する。 <p>2. その他の措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新設した緑地等については、適切に維持・管理作業を行う。 ・<u>屋外広告物等については、関係機関と十分に協議、調整する。</u> 	<p>予測結果によると、現在の工場跡地などの事業予定地に新たな熱源施設・新施設等が出現するものの、予測の前提とした措置を講ずることで、新たに整備した緑地が既存の景観に調和し溶け込むことにより景観に及ぼす影響は低減され、これまでの都市空間や水辺景観に著しい変化はみられない。</p> <p>また、周辺施設と調和した安らぎと潤いのある、賑わい創出の新たな施設として、魅力ある景観が創出されるものと判断する。</p>

環境要素	調 査	予 測																																																																																				
廃棄物等		<p>【工事中】</p> <p>1. 1期工事：C区域</p> <p>・現況施設解体工事</p> <table border="1" data-bbox="874 398 1385 667"> <thead> <tr> <th>種類</th> <th>発生量</th> <th>再資源化率 (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>コンクリート塊</td> <td>約 125t</td> <td>約 100</td> </tr> <tr> <td>木くず</td> <td>約 5t</td> <td>約 100</td> </tr> <tr> <td>金属くず</td> <td>約 50t</td> <td>約 100</td> </tr> <tr> <td>ガラス・陶磁器くず</td> <td>約 23t</td> <td>約 50</td> </tr> <tr> <td>廃プラスチック</td> <td>約 5t</td> <td>約 30</td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>約 2t</td> <td>約 30</td> </tr> </tbody> </table> <p>・地表面舗装部除去工事</p> <table border="1" data-bbox="874 739 1385 873"> <thead> <tr> <th>種類</th> <th>発生量</th> <th>再資源化率 (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>コンクリート塊</td> <td>約 37,250t</td> <td>約 100</td> </tr> <tr> <td>アスファルト</td> <td>約 1,788t</td> <td>約 100</td> </tr> </tbody> </table> <p>・熱源施設・新施設等建設工事</p> <table border="1" data-bbox="874 945 1385 1115"> <thead> <tr> <th>種類</th> <th>発生量</th> <th>再資源化率 (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>汚泥</td> <td>約 8,708m³</td> <td>約 50</td> </tr> <tr> <td>掘削土</td> <td>約 3,804m³</td> <td>約 100</td> </tr> <tr> <td>建設廃材</td> <td>約 659t</td> <td>約 80</td> </tr> </tbody> </table> <p>2. 1期工事：A区域</p> <p>・現況施設解体工事</p> <table border="1" data-bbox="874 1227 1385 1496"> <thead> <tr> <th>種類</th> <th>発生量</th> <th>再資源化率 (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>コンクリート塊</td> <td>約 45,400t</td> <td>約 100</td> </tr> <tr> <td>木くず</td> <td>約 17t</td> <td>約 100</td> </tr> <tr> <td>金属くず</td> <td>約 1,121t</td> <td>約 100</td> </tr> <tr> <td>ガラス・陶磁器くず</td> <td>約 154t</td> <td>約 50</td> </tr> <tr> <td>廃プラスチック</td> <td>約 33t</td> <td>約 30</td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>約 94t</td> <td>約 30</td> </tr> </tbody> </table> <p>・地表面舗装部除去工事</p> <table border="1" data-bbox="874 1568 1385 1702"> <thead> <tr> <th>種類</th> <th>発生量</th> <th>再資源化率 (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>コンクリート塊</td> <td>約 13,250t</td> <td>約 100</td> </tr> <tr> <td>アスファルト</td> <td>約 11,796t</td> <td>約 100</td> </tr> </tbody> </table> <p>・熱源施設・新施設等建設工事</p> <table border="1" data-bbox="874 1774 1385 1966"> <thead> <tr> <th>種類</th> <th>発生量</th> <th>再資源化率 (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>汚泥</td> <td>約 38,300m³</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>掘削土</td> <td>約 71,950m³</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>建設廃材</td> <td>約 6,377t</td> <td>約 80 約 100</td> </tr> </tbody> </table>	種類	発生量	再資源化率 (%)	コンクリート塊	約 125t	約 100	木くず	約 5t	約 100	金属くず	約 50t	約 100	ガラス・陶磁器くず	約 23t	約 50	廃プラスチック	約 5t	約 30	その他	約 2t	約 30	種類	発生量	再資源化率 (%)	コンクリート塊	約 37,250t	約 100	アスファルト	約 1,788t	約 100	種類	発生量	再資源化率 (%)	汚泥	約 8,708m ³	約 50	掘削土	約 3,804m ³	約 100	建設廃材	約 659t	約 80	種類	発生量	再資源化率 (%)	コンクリート塊	約 45,400t	約 100	木くず	約 17t	約 100	金属くず	約 1,121t	約 100	ガラス・陶磁器くず	約 154t	約 50	廃プラスチック	約 33t	約 30	その他	約 94t	約 30	種類	発生量	再資源化率 (%)	コンクリート塊	約 13,250t	約 100	アスファルト	約 11,796t	約 100	種類	発生量	再資源化率 (%)	汚泥	約 38,300m ³	—	掘削土	約 71,950m ³	—	建設廃材	約 6,377t	約 80 約 100
種類	発生量	再資源化率 (%)																																																																																				
コンクリート塊	約 125t	約 100																																																																																				
木くず	約 5t	約 100																																																																																				
金属くず	約 50t	約 100																																																																																				
ガラス・陶磁器くず	約 23t	約 50																																																																																				
廃プラスチック	約 5t	約 30																																																																																				
その他	約 2t	約 30																																																																																				
種類	発生量	再資源化率 (%)																																																																																				
コンクリート塊	約 37,250t	約 100																																																																																				
アスファルト	約 1,788t	約 100																																																																																				
種類	発生量	再資源化率 (%)																																																																																				
汚泥	約 8,708m ³	約 50																																																																																				
掘削土	約 3,804m ³	約 100																																																																																				
建設廃材	約 659t	約 80																																																																																				
種類	発生量	再資源化率 (%)																																																																																				
コンクリート塊	約 45,400t	約 100																																																																																				
木くず	約 17t	約 100																																																																																				
金属くず	約 1,121t	約 100																																																																																				
ガラス・陶磁器くず	約 154t	約 50																																																																																				
廃プラスチック	約 33t	約 30																																																																																				
その他	約 94t	約 30																																																																																				
種類	発生量	再資源化率 (%)																																																																																				
コンクリート塊	約 13,250t	約 100																																																																																				
アスファルト	約 11,796t	約 100																																																																																				
種類	発生量	再資源化率 (%)																																																																																				
汚泥	約 38,300m ³	—																																																																																				
掘削土	約 71,950m ³	—																																																																																				
建設廃材	約 6,377t	約 80 約 100																																																																																				

環境の保全のための措置	評 価
<p>【工事中】</p> <p>1. 予測の前提とした措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・工事の実施により発生した廃棄物等については、関係法令等を遵守して、適正処理を図るとともに、分別回収の上、減量化及び再利用・再資源化に努める。 ・現況施設の解体に伴い発生するコンクリート塊、鉄筋、鉄骨について、再生資源としてリサイクルに努める。 ・C区域の一部を除き、基本的に掘削土の搬出は行わず、事業予定地内でバランスを図り、建設残土は発生させない計画とする。 <p>2. その他の措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・建設工事に使用する型枠材の転用に努める。また、建設時の梱包材料についても簡素化や再利用できるものを用い、廃棄物発生量の抑制に努める。 ・<u>A及びB区域における掘削土等の再利用にあたっては、土壌汚染対策を考慮した適切な計画となるよう関係機関と十分に協議、調整を行う。</u> ・事業予定地内の建物は、社宅等の昭和35～47年頃に建設された建物とゴルフ練習場等の平成に入って建設された建物に大別され、特に昭和35～47年頃に建設された建物にはアスベストが使用されている可能性があり、全ての建物で解体作業に先立ちアスベストの有無を確認する。 ・アスベストが使用されている現況施設の解体作業は、「建築物解体等に係る石綿飛散防止対策マニュアル2007」（環境省，平成19年）に従って除去し、この運搬及び廃棄にあたっては、「石綿含有廃棄物等処理マニュアル（第2版）」（環境省，平成23年）に従い、適切に行う。 ・発生したアスベストを含む廃棄物は、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」に基づき特別管理型産業廃棄物として適正に処理する。 	<p>【工事中】</p> <p>予測結果によると、予測の前提とした措置を講ずることにより、工事中に発生する廃棄物等は、1期工事及び2期工事ともに、種類ごとに約30～100%の再資源化（基準不適合土壌は除く）が図られるため、廃棄物等による環境負荷は低減されるものと判断する。また、アスベストは、関係法令に基づき適切に対応を行うことから、周辺の環境に及ぼす影響はないものと判断する。</p> <p>本事業の実施にあたっては、環境の保全のための措置を講ずることにより、廃棄物等による環境負荷のさらなる低減に努める。</p>

環境要素	調 査	予 測																																																																											
廃棄物等		<p>【工事中】</p> <p>3. 1 期工事：B 区域</p> <p>・ 現況施設解体工事</p> <table border="1" data-bbox="874 398 1385 667"> <thead> <tr> <th>種類</th> <th>発生量</th> <th>再資源化率 (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>コンクリート塊</td> <td>約 4,625t</td> <td>約 100</td> </tr> <tr> <td>木くず</td> <td>約 24t</td> <td>約 100</td> </tr> <tr> <td>金属くず</td> <td>約 420t</td> <td>約 100</td> </tr> <tr> <td>ガラス・陶磁器くず</td> <td>約 84t</td> <td>約 50</td> </tr> <tr> <td>廃プラスチック</td> <td>約 22t</td> <td>約 30</td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>約 14t</td> <td>約 30</td> </tr> </tbody> </table> <p>・ 地表面舗装部除去工事</p> <table border="1" data-bbox="874 739 1385 840"> <thead> <tr> <th>種類</th> <th>発生量</th> <th>再資源化率 (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>アスファルト</td> <td>約 228t</td> <td>約 100</td> </tr> </tbody> </table> <p>・ 新施設等建設工事</p> <table border="1" data-bbox="874 913 1385 1014"> <thead> <tr> <th>種類</th> <th>発生量</th> <th>再資源化率 (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>建設廃材</td> <td>約 30t</td> <td>約 80</td> </tr> </tbody> </table> <p>4. 2 期工事：B 区域</p> <p>・ 現況施設解体工事</p> <table border="1" data-bbox="874 1126 1385 1395"> <thead> <tr> <th>種類</th> <th>発生量</th> <th>再資源化率 (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>コンクリート塊</td> <td>約 9,725t</td> <td>約 100</td> </tr> <tr> <td>木くず</td> <td>約 50t</td> <td>約 100</td> </tr> <tr> <td>金属くず</td> <td>約 870t</td> <td>約 100</td> </tr> <tr> <td>ガラス・陶磁器くず</td> <td>約 174t</td> <td>約 50</td> </tr> <tr> <td>廃プラスチック</td> <td>約 44t</td> <td>約 30</td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>約 29t</td> <td>約 30</td> </tr> </tbody> </table> <p>・ 地表面舗装部除去工事</p> <table border="1" data-bbox="874 1467 1385 1601"> <thead> <tr> <th>種類</th> <th>発生量</th> <th>再資源化率 (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>コンクリート塊</td> <td>約 26,750t</td> <td>約 100</td> </tr> <tr> <td>アスファルト</td> <td>約 10,320t</td> <td>約 100</td> </tr> </tbody> </table> <p>・ 熱源施設・新施設等建設工事</p> <table border="1" data-bbox="874 1675 1385 1843"> <thead> <tr> <th>種類</th> <th>発生量</th> <th>再資源化率 (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>汚泥</td> <td>約 44,200m³</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>掘削土</td> <td>約 55,675m³</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>建設廃材</td> <td>約 6,789t</td> <td>約 80</td> </tr> </tbody> </table>	種類	発生量	再資源化率 (%)	コンクリート塊	約 4,625t	約 100	木くず	約 24t	約 100	金属くず	約 420t	約 100	ガラス・陶磁器くず	約 84t	約 50	廃プラスチック	約 22t	約 30	その他	約 14t	約 30	種類	発生量	再資源化率 (%)	アスファルト	約 228t	約 100	種類	発生量	再資源化率 (%)	建設廃材	約 30t	約 80	種類	発生量	再資源化率 (%)	コンクリート塊	約 9,725t	約 100	木くず	約 50t	約 100	金属くず	約 870t	約 100	ガラス・陶磁器くず	約 174t	約 50	廃プラスチック	約 44t	約 30	その他	約 29t	約 30	種類	発生量	再資源化率 (%)	コンクリート塊	約 26,750t	約 100	アスファルト	約 10,320t	約 100	種類	発生量	再資源化率 (%)	汚泥	約 44,200m ³	—	掘削土	約 55,675m ³	—	建設廃材	約 6,789t	約 80
種類	発生量	再資源化率 (%)																																																																											
コンクリート塊	約 4,625t	約 100																																																																											
木くず	約 24t	約 100																																																																											
金属くず	約 420t	約 100																																																																											
ガラス・陶磁器くず	約 84t	約 50																																																																											
廃プラスチック	約 22t	約 30																																																																											
その他	約 14t	約 30																																																																											
種類	発生量	再資源化率 (%)																																																																											
アスファルト	約 228t	約 100																																																																											
種類	発生量	再資源化率 (%)																																																																											
建設廃材	約 30t	約 80																																																																											
種類	発生量	再資源化率 (%)																																																																											
コンクリート塊	約 9,725t	約 100																																																																											
木くず	約 50t	約 100																																																																											
金属くず	約 870t	約 100																																																																											
ガラス・陶磁器くず	約 174t	約 50																																																																											
廃プラスチック	約 44t	約 30																																																																											
その他	約 29t	約 30																																																																											
種類	発生量	再資源化率 (%)																																																																											
コンクリート塊	約 26,750t	約 100																																																																											
アスファルト	約 10,320t	約 100																																																																											
種類	発生量	再資源化率 (%)																																																																											
汚泥	約 44,200m ³	—																																																																											
掘削土	約 55,675m ³	—																																																																											
建設廃材	約 6,789t	約 80																																																																											

環境の保全のための措置	評 価

環境要素	調 査	予 測																																																																																																																																	
廃棄物等		<p>【供用時】</p> <p>1. 1期工事完了後</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>区域</th> <th>用途区分</th> <th>発生量 (m³/日)</th> <th>再資源化率 (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="7">C</td> <td>ゴルフ練習場</td> <td>約 4.0</td> <td>約 60</td> </tr> <tr> <td>クラブハウス</td> <td>約 2.0</td> <td>約 60</td> </tr> <tr> <td>喫茶店</td> <td>約 2.6</td> <td>約 58</td> </tr> <tr> <td>事務所</td> <td>約 1.3</td> <td>約 62</td> </tr> <tr> <td>倉庫</td> <td>約 0.4</td> <td>約 100</td> </tr> <tr> <td>スポーツ施設</td> <td>約 36.7</td> <td>約 60</td> </tr> <tr> <td>駐車場</td> <td>約 19.7</td> <td>約 91</td> </tr> <tr> <td></td> <td>緑地等</td> <td>約 0.1</td> <td>約 100</td> </tr> <tr> <td rowspan="6">A</td> <td>商業施設 (小売店舗)</td> <td>約 53.2</td> <td>約 81</td> </tr> <tr> <td>商業施設 (飲食店)</td> <td>約 15.1</td> <td>約 57</td> </tr> <tr> <td>集合住宅</td> <td>約 17.9</td> <td>約 51</td> </tr> <tr> <td>エネルギー施設</td> <td>約 4.8</td> <td>約 92</td> </tr> <tr> <td>駐車場</td> <td>約 102.4</td> <td>約 91</td> </tr> <tr> <td>緑地等</td> <td>約 0.3</td> <td>約 100</td> </tr> <tr> <td>B</td> <td>エコステーション</td> <td>約 7.7</td> <td>約 91</td> </tr> <tr> <td></td> <td>合 計</td> <td>約 268.2</td> <td>約 79</td> </tr> </tbody> </table> <p>2. 2期工事完了後</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>区域</th> <th>用途区分</th> <th>発生量 (m³/日)</th> <th>再資源化率 (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="7">C</td> <td>ゴルフ練習場</td> <td>約 4.0</td> <td>約 60</td> </tr> <tr> <td>クラブハウス</td> <td>約 2.0</td> <td>約 60</td> </tr> <tr> <td>喫茶店</td> <td>約 2.6</td> <td>約 58</td> </tr> <tr> <td>事務所</td> <td>約 1.3</td> <td>約 62</td> </tr> <tr> <td>倉庫</td> <td>約 0.4</td> <td>約 100</td> </tr> <tr> <td>スポーツ施設</td> <td>約 36.7</td> <td>約 60</td> </tr> <tr> <td>駐車場</td> <td>約 19.7</td> <td>約 91</td> </tr> <tr> <td></td> <td>緑地等</td> <td>約 0.1</td> <td>約 100</td> </tr> <tr> <td rowspan="6">A</td> <td>商業施設 (小売店舗)</td> <td>約 53.2</td> <td>約 81</td> </tr> <tr> <td>商業施設 (飲食店)</td> <td>約 15.1</td> <td>約 57</td> </tr> <tr> <td>集合住宅</td> <td>約 17.9</td> <td>約 51</td> </tr> <tr> <td>エネルギー施設</td> <td>約 4.8</td> <td>約 92</td> </tr> <tr> <td>駐車場</td> <td>約 102.4</td> <td>約 91</td> </tr> <tr> <td>緑地等</td> <td>約 0.3</td> <td>約 100</td> </tr> <tr> <td rowspan="6">B</td> <td>エコステーション</td> <td>約 7.7</td> <td>約 91</td> </tr> <tr> <td>複合業務施設</td> <td>約 386.0</td> <td>約 60</td> </tr> <tr> <td>集合住宅</td> <td>約 14.3</td> <td>約 52</td> </tr> <tr> <td>エネルギー施設</td> <td>約 8.8</td> <td>約 91</td> </tr> <tr> <td>駐車場</td> <td>約 16.5</td> <td>約 91</td> </tr> <tr> <td>緑地等</td> <td>約 0.3</td> <td>約 100</td> </tr> <tr> <td></td> <td>合 計</td> <td>約 694.1</td> <td>約 68</td> </tr> </tbody> </table>	区域	用途区分	発生量 (m ³ /日)	再資源化率 (%)	C	ゴルフ練習場	約 4.0	約 60	クラブハウス	約 2.0	約 60	喫茶店	約 2.6	約 58	事務所	約 1.3	約 62	倉庫	約 0.4	約 100	スポーツ施設	約 36.7	約 60	駐車場	約 19.7	約 91		緑地等	約 0.1	約 100	A	商業施設 (小売店舗)	約 53.2	約 81	商業施設 (飲食店)	約 15.1	約 57	集合住宅	約 17.9	約 51	エネルギー施設	約 4.8	約 92	駐車場	約 102.4	約 91	緑地等	約 0.3	約 100	B	エコステーション	約 7.7	約 91		合 計	約 268.2	約 79	区域	用途区分	発生量 (m ³ /日)	再資源化率 (%)	C	ゴルフ練習場	約 4.0	約 60	クラブハウス	約 2.0	約 60	喫茶店	約 2.6	約 58	事務所	約 1.3	約 62	倉庫	約 0.4	約 100	スポーツ施設	約 36.7	約 60	駐車場	約 19.7	約 91		緑地等	約 0.1	約 100	A	商業施設 (小売店舗)	約 53.2	約 81	商業施設 (飲食店)	約 15.1	約 57	集合住宅	約 17.9	約 51	エネルギー施設	約 4.8	約 92	駐車場	約 102.4	約 91	緑地等	約 0.3	約 100	B	エコステーション	約 7.7	約 91	複合業務施設	約 386.0	約 60	集合住宅	約 14.3	約 52	エネルギー施設	約 8.8	約 91	駐車場	約 16.5	約 91	緑地等	約 0.3	約 100		合 計	約 694.1	約 68
区域	用途区分	発生量 (m ³ /日)	再資源化率 (%)																																																																																																																																
C	ゴルフ練習場	約 4.0	約 60																																																																																																																																
	クラブハウス	約 2.0	約 60																																																																																																																																
	喫茶店	約 2.6	約 58																																																																																																																																
	事務所	約 1.3	約 62																																																																																																																																
	倉庫	約 0.4	約 100																																																																																																																																
	スポーツ施設	約 36.7	約 60																																																																																																																																
	駐車場	約 19.7	約 91																																																																																																																																
	緑地等	約 0.1	約 100																																																																																																																																
A	商業施設 (小売店舗)	約 53.2	約 81																																																																																																																																
	商業施設 (飲食店)	約 15.1	約 57																																																																																																																																
	集合住宅	約 17.9	約 51																																																																																																																																
	エネルギー施設	約 4.8	約 92																																																																																																																																
	駐車場	約 102.4	約 91																																																																																																																																
	緑地等	約 0.3	約 100																																																																																																																																
B	エコステーション	約 7.7	約 91																																																																																																																																
	合 計	約 268.2	約 79																																																																																																																																
区域	用途区分	発生量 (m ³ /日)	再資源化率 (%)																																																																																																																																
C	ゴルフ練習場	約 4.0	約 60																																																																																																																																
	クラブハウス	約 2.0	約 60																																																																																																																																
	喫茶店	約 2.6	約 58																																																																																																																																
	事務所	約 1.3	約 62																																																																																																																																
	倉庫	約 0.4	約 100																																																																																																																																
	スポーツ施設	約 36.7	約 60																																																																																																																																
	駐車場	約 19.7	約 91																																																																																																																																
	緑地等	約 0.1	約 100																																																																																																																																
A	商業施設 (小売店舗)	約 53.2	約 81																																																																																																																																
	商業施設 (飲食店)	約 15.1	約 57																																																																																																																																
	集合住宅	約 17.9	約 51																																																																																																																																
	エネルギー施設	約 4.8	約 92																																																																																																																																
	駐車場	約 102.4	約 91																																																																																																																																
	緑地等	約 0.3	約 100																																																																																																																																
B	エコステーション	約 7.7	約 91																																																																																																																																
	複合業務施設	約 386.0	約 60																																																																																																																																
	集合住宅	約 14.3	約 52																																																																																																																																
	エネルギー施設	約 8.8	約 91																																																																																																																																
	駐車場	約 16.5	約 91																																																																																																																																
	緑地等	約 0.3	約 100																																																																																																																																
	合 計	約 694.1	約 68																																																																																																																																

環境の保全のための措置	評 価
<p>【供用時】</p> <p>1. 予測の前提とした措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業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、減量化及び再利用・再資源化に努める。 <p>2. その他の措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・資源化利用が容易になるよう分別回収場所を設け、分別回収を徹底する。 ・施設利用者に対して、分別排出によるごみの減量化及び再資源化を働きかける。 ・従業員など施設関係者に対して、分別排出によるごみの減量化及び再資源化に努めるよう指導する。 ・減量化及び再資源化に関する知見の収集に努める。 	<p>【供用時】</p> <p>予測結果によると、1期工事完了後には約 270m³/日、2期工事完了後には約 690m³/日の廃棄物等が生じる。このうち、予測の前提とした措置を講ずることにより、1期工事完了後には約 79%、2期工事完了後には約 68%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。</p> <p>本事業の実施にあたっては、環境の保全のための措置を講ずることにより、廃棄物等による環境負荷のさらなる低減に努める。</p>

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

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

環境要素	調 査	予 測
温室効果ガス等	<p>【存在・供用時の温室効果ガス】</p> <p>現地調査によると、事業予定地の敷地境界付近や現況施設の周囲には、常緑樹の中高木、常緑樹及び落葉樹の低木等の緑地がみられる。また、A区域の北側及び北東側の公園には、常緑樹及び落葉樹が混在して、中高木、低木及び地被類が全面に植栽された緑地がみられる。</p> <p>現況における植栽によるCO₂の吸収・固定量は、A区域約 220tCO₂/年、B区域約 27tCO₂/年、C区域約 7tCO₂/年であり、事業予定地全体では約 254tCO₂/年、また、A区域の北側及び北東側の公園を除くと約 104tCO₂/年である。</p>	<p>【存在・供用時の温室効果ガス】</p> <p>1. 1期工事完了後</p> <p>1期工事完了後における温室効果ガス排出量（二酸化炭素換算）は、<u>40,040tCO₂</u>と予測される。内訳は新施設の存在・供用が <u>24,887tCO₂</u>、新施設等関連車両の走行が <u>15,655tCO₂</u>、廃棄物の発生が <u>170tCO₂</u>である。なお、緑化・植栽によるCO₂の吸収・固定による削減量は <u>672tCO₂</u>である。</p> <p>2. 2期工事完了後</p> <p>2期工事完了後における温室効果ガス排出量（二酸化炭素換算）は、<u>85,918tCO₂</u>と予測される。内訳は新施設の存在・供用が <u>53,613tCO₂</u>、新施設等関連車両の走行が <u>32,659tCO₂</u>、廃棄物の発生が <u>640tCO₂</u>である。なお、緑化・植栽によるCO₂の吸収・固定による削減量は <u>994tCO₂</u>である。</p>

環境の保全のための措置	評 価
<p>【存在・供用時の温室効果ガス】</p> <p>1. 予測の前提とした措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ A区域及びB区域内にエネルギー施設をそれぞれ設置し、地区内へ電気供給を行うことで、二酸化炭素の排出量の削減を図る。 ・ <u>グリーン電力の活用を図る。</u> ・ <u>運河水の熱利用を図る。</u> <p>2. その他の措置</p> <p>①新施設の存在・供用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 太陽光発電設備を設置し、自然エネルギーの利用促進に努める。 ・ 自然採光の利用促進に努める。 ・ LED 照明、高効率ガスエンジンヒートポンプを採用する。 ・ 高効率ガス熱源厨房器具を導入する。 ・ 節水器具を採用する。 ・ 断熱性の高い外壁材等の使用に努める。 ・ <u>温水等の低位熱利用を図る。</u> <p>②新施設等関連車両の走行</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ <u>本施設の利用者にはできる限り公共交通機関の利用を働きかけ、特に商業施設の来場者にはホームページ等における公共交通での来場促進や駐車場有料化等の公共交通利用促進策を検討する。また、電気充電スタンドの設置について検討する。</u> <p>③廃棄物の発生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 商業施設、複合業務施設、エネルギー施設、スポーツ施設などにおいては、資源化利用が容易になるよう分別回収場所を設け、分別回収を徹底する。 ・ 居住者や施設利用者に対して、分別排出によるごみの減量化及び再資源化を働きかける。 ・ 商業施設、複合業務施設、エネルギー施設、スポーツ施設などの施設関係者に対して、分別排出によるごみの減量化及び再資源化に努めるよう指導する。 ・ 減量化及び再資源化に関する知見の収集に努め、商業施設、複合業務施設、エネルギー施設、スポーツ施設などの施設関係者に周知に努める。 <p>④緑化・植栽による二酸化炭素の吸収・固定量</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 新設した緑地等については、適切に維持・管理作業を行う。 ・ 緑地の維持・管理に関する年間スケジュールを立て、清掃、灌水、病害虫の駆除等を計画的に行う。 	<p>【存在・供用時の温室効果ガス】</p> <p>予測結果によると、<u>本事業の実施により、1期工事完了後で約40,000tCO₂/年、2期工事完了後で約86,000tCO₂/年の温室効果ガスの発生が予測されるが、予測の前提とした措置を講ずることにより、1期工事完了後で約11,000tCO₂/年、2期工事完了後で約17,700tCO₂/年の温室効果ガスを削減することから、温室効果ガスの排出による環境負荷は対策が未実施の場合と比較して低減されるものと判断する。</u></p> <p>本事業の実施にあたっては、環境の保全のための措置を講ずることにより、周辺の環境に及ぼす影響のさらなる低減に努める。</p>

環境要素	調 査	予 測
温室効果ガス等	<p>【オゾン層破壊物質】</p> <p>聞き取り調査により、現況施設に設置されている空調機や冷凍機器、冷蔵機器等の冷媒として、クロロフルオロカーボン (CFC)、ハイドロクロロフルオロカーボン (HCFC) 及び代替フロンであるハイドロフルオロカーボン (HFC) が、約 460kg (C 区域：約 110kg、A 区域：約 210kg、B 区域：約 140kg) 使用されていることを確認した。</p>	<p>【オゾン層破壊物質】</p> <p>オゾン層破壊物質 (フロン類) の処理については、廃棄する際に、フロン類の回収を義務づけた「フロン回収・破壊法」を遵守して、適切に処理・処分するため、大気への放出はないと予測される。</p>
日照障害	<p>既存資料調査及び現地調査によると、事業予定地の北側は、住居施設がほとんどを占めており、商業施設・一般店舗・商業的サービス施設、工業施設・工業的サービス施設が点在している。一方、西側は中川運河に沿って工業施設・工業的サービス施設や供給・処理・運輸施設が多くなっている。南側及び東側は娯楽施設や工業施設・工業的サービス施設となり、周縁部より距離を置いて住居施設がまとまった区画に立地している。建物階数別にみると、事業予定地近くでは1～2階または3～5階の低層及び中層の建築物が大部分であり、10階以上の高層の建築物がわずかに点在するのみである。</p> <p>既存建物による時刻別日影は、8時及び16時における日影の東側及び西側で長さは、約30～60mになっている。また、等時間日影では、1時間以上の日影を生じる範囲は、敷地境界より最長で約20m程度までの範囲となる。</p> <p>日影時間毎に、規制を受ける範囲を比較すると、現況の建物は、4時間以上の等時間日影を生じてはならない規制を受ける境界線から5mを超える範囲には、4時間以上の等時間日影は生じていない。また、2.5時間以上の等時間日影を生じてはならない規制を受ける境界線から10mを超える範囲に2.5時間の等時間日影は生じていない。</p>	<p>1. 1期工事完了後</p> <p>時刻別日影図によると、8時及び16時における熱源施設・新施設等の日影の北側及び西側で長さは、約40～120mになると予測される。また、等時間日影図によると、1時間以上の日影を生じる範囲は、事業予定地より約20～50m程度までの範囲 (A区域の北側の住宅地では最大約40m、C区域の東側の邦和スポーツランド周辺では最大約40mの範囲) と予測される。</p> <p>A及びB区域の北側の住宅地 (第1種住居地域) において、熱源施設・新施設等は、4時間以上の等時間日影を生じてはならない規制を受ける境界線から5mを超える範囲には、4時間以上の等時間日影は生じない。また、2.5時間以上の等時間日影を生じてはならない規制を受ける境界線から10mを超える範囲には、2.5時間以上の等時間日影は生じない。</p> <p>C区域東側の第1種住居区域及び準工業地域は、いずれも境界線から10mを超える範囲となるが2.5時間以上の等時間日影は生じない。</p> <p>なお、「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等に関する条例」に規定される教育施設が存在する。</p>

環境の保全のための措置	評 価
	<p>【オゾン層破壊物質】</p> <p>予測結果によると、フロン類の大気への放出はないと考えられることから、フロン類の影響は回避されるものと判断する。</p>
<p>本事業の実施にあたっては、以下に示す環境の保全のための措置を講ずる。</p> <ul style="list-style-type: none"> 配置計画にあたり、事業予定地北側の既存住宅地への日影に配慮して、住宅棟と北側既存住宅地の間に極力距離を設けた。 	<p>予測結果によると、日影となる範囲を低減できるように、北側住宅地との間に距離をとるように住宅棟を配置することなどにより、新たに生じる日影は敷地境界周辺の限られた範囲に留まり、熱源施設・新施設等が建設されることによる周辺の日照環境に及ぼす影響は低減されていると判断する。</p> <p>熱源施設・新施設等により日影の影響を受ける区域のうち、「建築基準法」及び「名古屋市中高層建築物日影規制条例」で規制を受ける第1種住居地域及び準工業地域は、1期工事完了後及び2期工事完了後ともに、いずれの規制時間についても満足する。</p> <p>なお、「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等に関する条例」に規定される教育施設については、当該条例に基づき適切な対応を行う。</p>

環境要素	調 査	予 測
日照阻害		<p>2. 2期工事完了後</p> <p>時刻別日影図によると、8時及び16時における熱源施設・新施設等の日影の東側及び西側で長さは、約30～130mになると予測される。また、等時間日影図によると、1時間以上の日影を生じる範囲は、事業予定地より約30～50m程度までの範囲（A及びB区域の北側の住宅地では最大約40m、C区域の東側の邦和スポーツランド周辺では最大約40mの範囲）と予測される。</p> <p>A及びB区域の北側の住宅地（第1種住居地域）において、熱源施設・新施設等は、4時間以上の等時間日影を生じてはならない規制を受ける境界線から5mを超える範囲には、4時間以上の等時間日影は生じない。また、2.5時間以上の等時間日影を生じてはならない規制を受ける境界線から10mを超える範囲には、2.5時間以上の等時間日影は生じない。</p> <p>C区域東側の第1種住居区域及び準工業地域は、いずれも境界線から10mを超える範囲となるが2.5時間以上の等時間日影は生じない。</p> <p>なお、「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等に関する条例」に規定される教育施設が存在する。</p>

環境の保全のための措置	評 価

環境要素	調 査	予 測
電波障害	<p>既存資料調査及び現地調査によると、地上デジタル放送電波の受信品質評価が「きわめて良好」～「おおむね良好」とされた地点は、広域局で 100%、県域局で 95%であった。</p> <p>なお、事業予定地上空において、マイクロウェーブ通信回線は通過していない。</p>	<p>遮蔽障害は、1期工事完了後及び2期工事完了後ともに、熱源施設・新施設等から南西方向へ発生し、この障害面積は、1期工事完了後では、広域局で約0.002km²、県域局で約0.024km²、2期工事完了後では、広域局で約0.004km²、県域局で約0.035km²と予測される。</p> <p>反射障害は、1期工事完了後及び2期工事完了後ともに、広域局並びに県域局における熱源施設・新施設等単体による障害は発生しないと予測される。</p> <p>事業予定地上空において、マイクロウェーブ通信回線は通過していないことから、影響はないと予測される。</p>

環境の保全のための措置	評 価
<p>本事業の実施にあたっては、以下に示す環境の保全のための措置を講ずる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地上デジタル放送電波受信の状況が悪化すると予測される地域において発生した受信障害について、本事業に起因する障害であることが明らかになった場合には、CATV への加入など適切な措置を実施する。 ・予測範囲以外において受信障害が発生し、調査を行った結果、本事業による影響と判断された場合については、適切な措置を実施する。 ・周辺の住民等からの問い合わせに対する連絡の窓口を設ける。 	<p>予測結果によると、熱源施設・新施設等の存在による地上デジタル放送の遮蔽障害範囲は、1期工事完了後における広域局で約 0.002km²、県域局で約 0.024km²、2期工事完了後における広域局で約 0.004km²、県域局で約 0.035km²である。</p> <p>本事業の実施にあたっては、地上デジタル放送電波受信の状況が悪化すると予測される地域において発生した受信障害について、本事業に起因する障害であることが明らかになった場合には、CATV への加入など適切な措置を実施することにより、熱源施設・新施設等が地上デジタル放送電波の受信に及ぼす影響の回避に努める。</p> <p>マイクロウェーブの送信経路への影響については、事業予定地上空において、マイクロウェーブ通信回線は通過していないことから、回避されるものと判断する。</p>

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

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

環境要素	調 査	予 測
安 全 性	<p>【供用時】 既存資料調査及び現地調査は【工事中】参照。</p>	<p>【供用時】</p> <p>1. 1期工事完了後 自動車の増加率は、平日よりも休日の方が高く、平日が 0.2～203.3%に対して、休日が 0.2～287.5%と予測される。 歩行者の増加交通量は、平日が 66～6,458 人/24 時間、休日が 86～15,580 人/24 時間と予測され、休日が平日を上回っている。 自転車の増加交通量は、平日が 100～6,084 台/24 時間、休日が 46～13,602 台/24 時間と予測され、休日が平日を上回っている。 新施設等関連車両出入口は、10 箇所設けることにより、平日のピーク時では 36～409 台/時の新施設等関連車両及び 0～9 台/時の二輪車が入りし、34～1,195 人/時の歩行者及び 83～1,060 台/時の自転車との交錯が予測される。休日のピーク時では 34～970 台/時の新施設等関連車両及び 2～34 台/時の二輪車が入りし、26～2,723 人/時の歩行者及び 68～2,416 台/時の自転車との交錯が予測される。</p> <p>2. 2期工事完了後 自動車の増加率は、平日よりも休日の方が高く、平日が 0.9～209.1%に対して、休日が 0.2～336.1%と予測される。 歩行者の増加交通量は、平日が 626～6,908 人/24 時間、休日が 214～1,772 人/24 時間と予測され、平日が休日を上回っている。 自転車の増加交通量は、平日が 292～3,606 台/24 時間、休日が 0～736 台/24 時間と予測され、平日が休日を上回っている。 新施設等関連車両出入口は、14 箇所設けることにより、平日のピーク時では 36～1,114 台/時の新施設等関連車両及び 0～119 台/時の二輪車が入りし、12～3,201 人/時の歩行者及び 9～1,762 台/時の自転車との交錯が予測される。休日のピーク時では 26～1,022 台/時の新施設等関連車両及び 2～82 台/時の二輪車が入りし、8～2,887 人/時の歩行者及び 8～2,520 台/時の自転車との交錯が予測される。</p>

環境の保全のための措置	評 価
<p>【供用時】 本事業の実施にあたっては、以下に示す環境の保全のための措置を講ずる。</p> <p>1. 予測の前提とした措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業予定地北側では、事業予定地側に歩行者通路を設ける。 <p>2. その他の措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業予定地車両出入口付近の視認性を良好に保つため、カーブミラー、誘導サイン、回転灯等を設置し、車両の一時停止を徹底させる。 ・<u>本施設の利用者にはできる限り公共交通機関の利用を働きかけ、特に商業施設の来場者にはホームページ等における公共交通での来場促進や駐車場有料化等の公共交通利用促進策を検討する。</u> ・必要に応じて、<u>商業施設出入口などの要所に交通整理員の配置を徹底させる。</u> 	<p>【供用時】 予測結果によると、新施設等関連車両の走行ルート上の各区間の新施設等関連車両による交通量の増加率は、1期工事完了後で平日0.2～203.3%、休日0.2～287.5%、2期工事完了後で平日0.9～209.1%、休日0.2～336.1%となるが、これらのルートのうち、主要道路について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から、新施設等関連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。</p> <p>また、事業予定地車両出入口における新施設等関連車両と歩行者及び自転車との交錯による影響は、地区内幹線道路の出入口においては、信号交差点や歩道を確保した出入口として整備されること、商業施設出入口などの要所には必要に応じて交通整理員を配置することから影響は小さいと判断する。</p> <p>本事業の実施にあたっては、環境の保全のための措置を講ずることにより、周辺の交通安全に及ぼす影響の低減に努める。</p>

環境要素	調 査	予 測
安 全 性	<p>【危険物等】</p> <p>事業予定地内には、エコステーション（天然ガス（CNG）、ブタン・プロパンガス（LPG））が設置されている。</p>	<p>【危険物等】</p> <p>エコステーションは既に安全性が確認され一般市街地で稼働している施設であること、関係法令に基づくとともに実績も踏まえた安全性に配慮した施設計画とすること、万一、CNG、LPG及び水素ガスの漏洩が発生した場合でも、各種安全対策がとられており、火災・爆発等のおそれはないと予測される。</p>

環境の保全のための措置	評 価
<p>【危険物等】 本事業の実施にあたっては、以下に示す環境の保全のための措置を講ずる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ C N G、 L P G 及び水素ガスが万一漏洩した場合に備え、迅速にガス漏れが検知できるように適所にガス漏洩検知センサを設置する。 ・ ガス漏れを検知した場合には、設備を停止し、安全対応を行う。 ・ 定期的な検査、点検を実施し、施設の性能を維持する。 ・ 施設関係者への安全研修・訓練等を徹底する。 ・ エコステーション北側には東邦ガス防災活動拠点を配置し、事業予定地北側との距離を設ける。 	<p>【危険物等】 予測結果によると、万一、C N G、L P G 及び水素ガスの漏洩が発生した場合でも、各種安全対策がとられており、さらに万一漏洩した場合は、いち早く設備を停止して安全対応を行うことで、火災・爆発等の事故の発生を未然に防ぐことから、周辺環境に与える影響は回避されると考えられる。</p>

環境要素	調 査	予 測
緑 地 等	<p>現地調査によると、事業予定地の敷地境界付近や現況施設の周囲には、常緑樹の中高木、常緑樹及び落葉樹の低木等の緑地がみられる。また、A区域の北側及び北東側の公園には、常緑樹及び落葉樹が混在して、中高木、低木及び地衣類が全面に植栽された緑地がみられる。</p> <p>現況における緑化率は、A区域約18.3%、B区域約6.1%、C区域約3.9%であり、事業予定地全体では約11.3%、A区域の北側及び北東側の公園1,2を除くと約9.5%である。</p> <p>事業予定地北側の主要市道東海橋線、東側の主要市道江川線等の歩道沿いには、落葉樹の中高木及び低木等が街路樹として植栽されている。また、事業予定地南東側にある港北公園及び港区役所等の公共施設には、中高木、低木及び地衣類が植栽された緑地がみられる。</p>	<p>新設する緑地等は、新施設等の屋上の一部に地被類を植栽し、地上部には中高木、低木及び地被類を植栽する。</p> <p>新設する緑地等の種類は、屋上緑化としてセダム等の地被類を、地上部の緑化としてクスノキ、ヒトツバタゴ等の中高木、サツキツツジ、クサツゲ等の低木及びハイビヤクシン、キチジョウソウ等の地被類を植栽する。なお、樹種の選定に際しては、在来種を積極的に植栽する計画である。</p> <p>新設する緑地等の面積は、緑地等としてA区域約32,600m²、B区域約28,800m²、C区域約12,500m²であり、合計約73,900m²の緑地等を整備する計画である。</p> <p>緑化率はA区域約23.6%、B区域約23.0%、C区域約25.5%で、全体で約23.7%となる。</p> <p>事業予定地は3つの区域に分かれるものの、新設する緑地等は、区域間の連続性に配慮することで、事業予定地全体としてまとまりのある豊かな緑地空間が形成されるものと予測される。特に、A区域の南側及び東側に植栽する緑地は、港北公園並びに主要市道江川線沿いの街路樹との連続性に配慮し、調和を図ることにより、地域として一体感のある豊かな緑地空間が形成されるものと予測される。このような緑化計画により、事業予定地及びその周辺に、既存植栽を上回る豊かで一体感のある快適な都市環境が、新たに形成されるものと予測される。</p>

環境の保全のための措置	評 価
<p>本事業の実施にあたっては、以下に示す環境の保全のための措置を講ずる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新設した緑地等については、適切に維持・管理作業を行う。 ・緑地の維持・管理に関する年間スケジュールを立て、清掃、灌水、病虫害の駆除等を計画的に行う。 ・樹種の選定に際しては、在来種を積極的に使用する。 ・透水性・保水性舗装の採用に努める。 	<p>予測結果によると、事業予定地内に中高木等の植栽を行うことにより、事業予定地全体で約 73,900m²の緑地が整備され、緑化率は約 23.7%である。緑地等の整備により、周辺との調和が図られ、一体感のある緑地空間が形成されるものと判断する。</p> <p>また、区域別に緑化率をみても、23.0～25.5%であり、全ての区域において、工業地域等で求められる緑化率の最低限度である 15%を上回るとともに、現況の緑化率も上回る。</p> <p>本事業の実施にあたって、環境の保全のための措置を講ずることにより、良好な緑地環境の維持に努める。</p>