

(仮称) 港明用地開発事業に係る
見 解 書

(工場又は事業場の建設)

平成26年8月

東 邦 ガ ス 株 式 会 社
東 邦 不 動 産 株 式 会 社
三 井 不 動 産 株 式 会 社
三井不動産レジデンシャル株式会社

は じ め に

本見解書は、「名古屋市環境影響評価条例」（平成 10 年名古屋市条例第 40 号）に基づき、環境影響評価準備書に対する市民等の意見について、その内容を整理したうえ、事業者としての見解を示したものである。

目 次

	頁
1. 事業者の名称、代表者の氏名及び事務所の所在地	1
2. 対象事業の名称	1
3. 意見の概要及び事業者の見解	1
(1) 環境影響評価に係る事項	2
対象事業の目的及び内容	2
事業予定地及びその周辺地域の概況	14
(2) 環境影響評価	20
大気質	20
騒音	38
振動	44
水質・底質	44
地下水	50
土壌	54
景観	54
廃棄物等	56
温室効果ガス等	58
日照障害	62
電波障害	64
安全性	64
(3) 事後調査に関する事項	66
地下水	66
(4) その他に関する事項	68
その他	68
(5) 名古屋市環境影響評価条例第19条第1項に基づく環境の保全の見地からの 意見に該当しない意見	72
対象事業の目的及び内容	72
土壌	72
安全性	72
緑地等	72

<略 称>

以下に示す条例名及び名称については、略称を用いた。

条 例 名 及 び 名 称	略 称
「市民の健康と安全を確保する環境の保全に関する条例」 (平成15年名古屋市条例第15号)	「名古屋市環境保全条例」
環境影響評価方法書	方法書
環境影響評価準備書	準備書
環境影響評価準備書資料編	資料編
環境影響評価書	評価書

1. 事業者の名称、代表者の氏名及び事務所の所在地

〔事業者名〕 東邦ガス株式会社

〔代表者〕 取締役社長 安井 香一

〔所在地〕 名古屋市熱田区桜田町19番18号

〔事業者名〕 東邦不動産株式会社

〔代表者〕 取締役社長 山崎 正美

〔所在地〕 名古屋市熱田区桜田町19番18号

〔事業者名〕 三井不動産株式会社

〔代表者〕 代表取締役社長 菰田 正信

〔所在地〕 東京都中央区日本橋室町二丁目1番1号

〔事業者名〕 三井不動産レジデンシャル株式会社

〔代表者〕 代表取締役社長 藤林 清隆

〔所在地〕 東京都中央区日本橋室町三丁目1番20号

2. 対象事業の名称

(仮称) 港明用地開発事業

3. 意見の概要及び事業者の見解

準備書に対する市民等の意見の概要及び事業者の見解は、次に示すとおりである。

市民等の意見の提出件数、項目及び意見数

提出件数	意見の項目	意見数
3件	環境影響評価に係る事項	29
	環境影響評価	76
	事後調査に関する事項	1
	その他に関する事項	5

なお、「名古屋市環境影響評価条例」(平成10年名古屋市条例第40号)第19条第1項に基づく環境の保全の見地からの意見に該当しない意見が1件提出され、意見数は5であった。

(1) 環境影響評価に係る事項

項 目	意 見 の 概 要
<p>対象事業の 目的及び内 容</p>	<p>[施設の高さについて]</p> <p>p6 事業計画の概要：「事業予定地全体で建物の高さを31m以下に抑え」とあり、開発事業の概要表で建物高さ「31m以下」p20 とまとめて記載してあるが、正確な高さが分かるのは、エネルギー施設A,B の立面図で約31m（ただし、煙突は31mを越えているが、高さに算入しない建築物の屋上部分）だけであるp16, 17。まず、事業計画として、開発事業の概要表の高さを正確に記載すべきである。</p> <p>p477 日照障害の予測条件で「施設等の配置計画は、前掲図p11 に示すとおりである。」とあるが、この計画配置図p11 では、集合住宅は7階と10階、商業施設は5階、複合業務地区は3～6階などが読み取れるだけである。予測条件は正確に記載すべきである。電波障害の予測も正確な高さが必要であるが、資料p754～759 では不明である。</p> <p>p428 景観：予測条件として、建物の高さが「31m以上の高さを基本とする」とあるだけで具体的な高さが不明である。計画配置図 p11 では、集合住宅は7階と10階、商業施設は5階、複合業務地区は3～6階などが読み取れるだけである。予測条件は正確に記載すべきである。</p> <p>p493 電波障害：予測条件として、新施設の配置、高さが全く記載されていない。日照障害では「新施設等の配置計画は、前掲図 1-2-7 (p11) に示すとおりである。」だけは記載されていたが、それさえも省略されている。正確な予測条件を示すべきである。</p>
	<p>[取水口及び放水口の位置について]</p> <p>p15、394 運河水利用のための配管と取水口・放水口の形状イメージ図があり、運河の底面が水面下約2mとなっているが、港北運河の水深調査結果p392では放水口付近で1.3m、取水口1.1mしかなく、いずれも水深の真ん中で取水・放水するのではなく、底面近くで底泥を巻き上げることになる。これは予測条件を非常に甘く見積もっていることになる。もっと上方で取水・放水すべきである。</p> <p>p402 運河水循環：底泥の舞い上がりの影響：予測条件で「取水・放水口の中央部から 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に計画する。」とあるが、港北運河の水深調査結果 p392 では放水口付近で 1.3 m、取水口 1.1mしかなく、取水口・放水口の形状イメージ図 p394 は不可能である。水深の真ん中で取水・放水するのではなく、底面近くで底泥を巻き上げることになる。</p> <p>p408 運河水循環：評価で「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。」とあるが、水深が放水口付近で1.3m、取水口1.1mしかなく、運河底面に直接流れがあたらないような計画はあり得ないため、このような評価はできない。</p>
	<p>[取水の計画について]</p> <p>p15 そもそも取水口まで港北運河にすることが熱力学的には間違いであり、中川運河から取水する計画に変更すべきである。</p>

事業者の見解

エネルギー施設については、排出ガス量 $40,000\text{m}^3/\text{h}$ 以上で、「名古屋市環境影響評価条例」の「工場又は事業場の建設」の対象となり、軽微な変更とならない事項である“排出ガス量、実施場所の位置、燃料の種類、主要な施設の構造、規模、位置”などを概要として示しております。

その他の施設などは、開発区域の面積が 10ha 以上で、「開発行為に係る事業」の対象となり、同様に、“開発区域の位置若しくは面積、土地の利用計画における工業の用、商業の用、住宅の用又はその他の利用目的ごとの土地の面積”などを概要として示しています。

エネルギー施設は約 31m 、住宅地区は約 $7.5\sim 31\text{m}$ 、商業地区は約 $23\text{m}\sim 31\text{m}$ 、複合業務地区は約 $5\sim 31\text{m}$ 、スポーツ・レクリエーション地区は約 $12\sim 31\text{m}$ を想定しています。

取水口、放水口の設置（施工）にあたっては、効率よく運河水利用をするために、取水口、放水口において有効な水深を確保できるよう、関係機関と協議を行ってまいります。

事業予定地と中川運河は、道路（中川運河東線）と中川運河沿いの用地により隔てられているため、港北運河から取水及び放水する計画としています。

港北運河内での取水、放水を条件としてシミュレーションを行い（準備書p. 393～401）、運河水を有効に利用できることを確認しています。

項 目	意 見 の 概 要
対象事業の 目的及び内 容	<p>[駐輪台数について]</p> <p>p20 開発事業の概要表で、駐輪台数が「今後検討していく予定」として未定のものがあるが、準備書段階でこのようなことは許されない。A 区域のエネルギー施設、B 区域の複合業務施設・エネルギー施設は、事業者が自ら計画を定めれば良いものであり、残るC 区域のスポーツ施設等は、現状のゴルフ場を移設することが主であり、この実態調査から推測できるはずである。</p>
	<p>[駐車台数及び駐輪台数の根拠について]</p> <p>*p20 開発事業の概要表で、駐車台数、駐輪台数の根拠を示すべきである。資料p4 交通手段別発生集中交通量などから算出した施設利用車両台数などの根拠が以下のようにバラバラである。</p> <p>*資料p4 交通手段別発生集中交通量をA, B, C区域別、用途分別に算出している。自転車については、例えばA 区域の住宅は平日609人TE/日なので、305台あれば良いが余裕、ないしは将来の増加を見込んで3倍の1,000台としている。しかし、B区域の住宅は平日487人TE/日なので、244台あれば良いが余裕、ないしは将来の増加を見込んだとしても2倍の487台としている。この違いはどこにあるのか。</p>
	<p>[エネルギー施設について]</p> <p>とくにエネルギー施設について、多大な温室効果ガスを発生させる存在であり大きな問題である。エネルギー施設とあるが、ガスを燃料にした発電所というべき施設ではないのか。その施設の性格についてもっと市民にわかりやすい記述をすべきではないか。</p>
	<p>[排水計画について]</p> <p>開発用地北側周辺は集中豪雨などにより浸水被害が多発している地域である。この開発に際して、開発用地の敷地の一部も活用して運河へと排水するような手立てをとるなど、この地域の排水状況を改善する施策があわせて必要ではないか。</p>
	<p>[浸水対策について]</p> <p>アンダーパスの浸水対策もふくめて開発用地に限定せずに、名古屋市とも協力して広域的な浸水対策を立てるべきではないか。</p>

事業者の見解

駐輪台数については、商業施設は付置義務台数を参考に、住宅は各戸2台程度で計画しています。その他の施設は、施設内容が未定の要素もあり、駐輪台数は記載しませんでした。今後の計画の進捗に合わせて、関係機関と協議の上、適切な台数を決定してまいります。

駐車台数について、商業施設は「大規模小売店舗を設置する者が配慮すべき事項に関する指針（再改訂版）」（経済産業省，平成19年）（以下「大店法指針」という。）、住宅は各戸1台程度、複合業務施設は事務所付置義務台数を参考に、スポーツ施設等は現状のゴルフ練習場等の実績を参考に計画しています。

駐輪台数については、商業施設は付置義務台数を参考に、住宅は各戸2台程度で計画しています。

なお、住宅の駐輪台数は、準備書p. 20表1-2-4(3)に示すとおり、A区域住宅で約1,000台、B区域住宅で約800台を計画しています。

当該施設は、省エネルギーと環境負荷の低減を徹底したまちづくりを目指して、ガスエンジンによる発電と排熱を利用したコジェネレーションなどに加え、太陽光発電による補足的な発電を組み合わせた、電力と熱を供給するエネルギー施設です。エネルギー施設の概要は、準備書 p. 12 に示すとおりであり、ガスエンジン発電機は 1,000kw の規模を合計 9 台設置する計画です。

雨水については、「名古屋市雨水流出抑制実施要綱」に基づき、周辺に影響を及ぼさないように、計画建物下等に雨水流出抑制施設を設けて一時貯留を行い、許容放流量以下（敷地全体として $2.0\text{m}^3/\text{s}$ 以下）として港北運河へ放流する予定です（準備書p. 22参照）。

事業予定地内には雨水流出抑制として、地下貯留槽を設けて、雨水を一時貯留する対策を行います。

事業予定地外については、一事業者ではお答えできることではありませんが、今後、名古屋市とも協議してまいります。

項 目	意 見 の 概 要
対象事業の 目的及び内 容	<p>[商業施設の駐輪台数について]</p> <p>資料p4 交通手段別発生集中交通量をA,B,C区域別、用途分別に算出している。自転車についてA区域の商業施設は休日15,834人TE/日なので、述べ7,912台必要だが、530台しか計画していないので駐輪場1カ所を1日15台が順に利用する計画となっている。つまり、自転車での客の滞留時間は40分程度にすぎない。これは少なすぎるのではないか。妥当性を証明する根拠を示すか、客の滞留時間を自動車客並みの2～3時間として駐輪台数を増加させるべきである。ちなみに資料p5では施設利用車両台数がA区域の商業施設は休日21,840台TE/日なので、実質10,920台であるが、3,000台の計画なので駐輪場1カ所を1日3.64台が順に利用する計画となっている。営業時間が不明だが、10時間とすれば、2.7時間の滞留時間となる。</p>
	<p>[駐輪台数について]</p> <p>p517など 駐輪場台数が未定のまま、安全性の予測条件の自転車交通量は現状値を用いているが、駐輪場ができて便利になり、また、自転車専用道の整備などにより、自転車交通量が多くなり、予測として車両と自転車の交錯はもっとひどくなるはずである。少なくとも事業計画の駐輪場台数は確定すべきである。</p>
	<p>[自転車専用道の整備について]</p> <p>p676,677 方法書への意見「専用の自転車道を設置する計画とすべきである」に対して「事業予定地内に専用の自転車道を設置する計画はありません。なお、駐輪場の位置等、自転車を利用される方へも配慮した計画とて（原文のまま）まいります。」とあるが、自転車道を設置しない理由ぐらい示すべきである。ちなみに、現在パブコメ中の「なごや交通まちづくりプラン（案）p23」でも「◆自転車走行空間の確保：道路幅員や交通実態を勘案し、必要に応じて、走行空間を確保します。走行空間の確保については、自転車専用の走行空間が確保できる場所は、自転車道や自転車レーン等を整備します。また、それ以外の場所においては、車道に自転車の適正な走行位置を路面表示等で示すこと等により、走行空間の意識付けを行います。」と市の明確な方針が示されている。こうした最新の方向も考慮し、自転車道設置を再検討すべきである。なお、見解に従い、計画配置図p11などに駐輪場の位置等も記載すべきである。</p> <p>p23 地区内幹線道路標準断面（イメージ図）で、「歩道者通路2.0m」は当然として、「歩道者通路2.0m」の片側・車道側に「歩道2.0m」があるが、図では自転車が走行している。やはり自転車専用道路を考えているのではないか。方法書での見解「専用の自転車道を設置する計画はありません」は矛盾している。なお、自転車は軽車両であるため「歩道」は押して歩くしかできないが、この図では自転車に乗って走行しているので「歩道」ではなく「自転車専用道路」と修正し、方法書への見解も修正すべきである。</p>

事業者の見解

商業施設の駐輪場は、付置義務台数を参考に計画しています。今後、「大規模小売店舗立地法」（平成10年法律第91号）などの手続きを進める中で、設置台数の詳細を検討してまいります。

自動車駐車台数は「大店法指針」に基づき計画しています。

現在では、駐輪台数が未定の施設もありますが、安全性の予測は、本計画により発生集中する自転車を見込んで、予測評価しています。今後、「大規模小売店舗立地法」の手続きなども踏まえ、安全については詳細な検討を行ってまいります。

自転車と自動車との交錯箇所については、地区内幹線道路の整備、事業予定地の周辺においては事業予定地側に歩道状空地を整備することで（準備書p.24参照）、交錯箇所を含めた歩道での歩車道分離や視認性確保による安全性の向上に努めてまいります。

自転車専用道は整備しませんが、準備書p.24に示すとおり、事業予定地周辺には道路に接して事業予定地側に歩道状空地を設け、歩行空間・自転車通行空間は現況よりも広くなります。

駐輪場の位置については、「大規模小売店舗立地法」の手続きなども踏まえ、今後、関係機関と協議の上、位置を検討してまいります。

項 目	意 見 の 概 要
対象事業の 目的及び内 容	<p>[工事の表記について]</p> <p>p36 工事工程の概要でA区域の「準備・解体・基盤整備工事」が一つにまとめられて、1～24 月（と思われる）で全て作業することになっているが、その内容を具体的に、期間別、場所別に示すべきである。特に建設工事と重複し、建設機械の稼働台数が多い11～24月目にはp37、どこで、どのような基盤整備を行うのか。工事平準化が検討できるような内容とすべきである。</p>
	<p>[建設機械の稼働による予測対象時期について]</p> <p>p39 建設機械の稼働による大気質、騒音及び振動の影響が最大となる時期が、区域別に示してあるが、事業区域の北側に隣接して住居が存在し第1種住居地域であるため、A区域及びB区域については、一括して稼働台数が最大の時期を求めるのではなく、それぞれの住宅地区建設での稼働台数が最大の時期を示し、予測対象時期に追加すべきである。</p>
	<p>[工事関係車両の都市高速道路利用について]</p> <p>p39 工事関係車両は「都市高速道路の利用は想定していない。」とあるが、そもそも、こうした工事関係車両の走行ルートを選定は慎重に行い、その理由と妥当性を記載すべきである。特にこの事業予定地には目前に名古屋高速4号線「港明出入口」があり、平面部の環境悪化を防ぐため高速道路の利用は積極的に取り入れるべきである。中部電力の西名古屋火力発電所リフレッシュ計画の環境影響評価準備書に対し、2013. 5. 20に知事は「工事関係車両の運行に伴う道路沿道への影響をより一層低減するため…伊勢湾岸自動車道の利用促進などの環境保全措置を徹底すること。」と意見を述べているほどである。</p>

事業者の見解

工事が大規模で段階的な各工事が混在した施工であることから、「準備・解体・基盤整備工事」として、まとめて記載しました。「準備・解体・基盤工事」は、各新施設などの建築工事（杭工事、躯体工事など）に先立ち実施する、仮囲いの設置や既存建築物の解体、切盛土の造成工事などを想定しています。時期については、準備工事は各区域の工事着手当初を、解体、基盤工事は各新施設の建築工事の前を想定しています。

なお、詳細の工事工程については、今後検討してまいります。

建設機械の稼働による騒音及び振動の予測は、各区域において合成騒音（振動）レベルが最大となる時期に予測を行っています。住宅地区建設は段階的に施工し、同時期に住宅地区全体に建設機械が配置されることはない計画です。なお、準備書p.261～264、340～342の建設機械の配置のとおり、北側住宅地域に近い区域での稼働も踏まえた予測としています。

工事中における詳細の工事車両運行計画は未定のため、現時点においては、周辺の道路沿道への影響が大きくなる安全側の予測として、工事関係車両は高速道路を使わず全て一般道を通行するものとして、予測を行いました。

今後の詳細な施工計画の策定にあわせて、高速道路の利用についても、検討してまいります。

項 目	意 見 の 概 要
対象事業の目的及び内容	<p>[工事関係車両の北側道路の走行について]</p> <p>p39, 45 工事関係車両の走行ルートは、「A区域では事業予定地域東側及び北側」とあるが、北側は車道2.6m＋路肩1.0mの歩道もない2車線道路であり（資料p107:No, 12断面）、工事の大型車両走行を原則禁止とすべきである。基本的に東側だけを使用することとし、北側の2車線道路はやむを得ない場合を限定しておき、地元で事前連絡をして使用するべきである。</p> <p>p164 工事関係車両の走行：工事関係車両の交通量：事業予定地北側のN0.12の大型車が216台/8～17時と多く、事業地東側のN0.6, 8の257台/8～17時に次いで多い。北側のN0.12は住宅に隣接しており、しかも2車線の歩道のない幅員7.2mの生活道路であり、東側のN0.6, 8市道江川線は道路幅が約50mの6車線道路とは全く性格が異なる。環境の保全のための措置「A区域の工事においては、事業予定地北側道路から出入りする工事関係車両は、できる限り事業地東側からの出入りとさせることにより、北側道路を走行する工事関係車両を減らすよう努める。」p185に従い、工事の大型車両走行を原則禁止とすべきである。基本的に東側だけを使用することとし、北側の2車線道路はやむを得ない場合を限定しておき、地元で事前連絡をして使用するべきである。</p> <p>p295 工事関係車両：環境の保全のための措置：「A区域の工事においては、事業予定地北側道路から出入りする工事関係車両は、できる限り事業地東側からの出入りとさせることにより、北側道路を走行する工事関係車両を減らすよう努める。」とあるが、そもそも、このような生活道路を工事関係車両の走行に設定すること自体が間違っており、大気や騒音の予測をするまでもない。環境影響評価技術指針（平成11年名古屋市告示第127号）では「環境保全措置の検討に当たっては、環境保全措置についての複数の案の比較検討、実行可能なより良い技術が取り入れられているか否かの検討等を通じて、講じようとする環境保全措置の妥当性を検証し、これらの検討の経過を明らかにする」とされており、この環境保全措置は、複数案として①工事車両は基本的に東側だけを使用することとし、北側の2車線道路はやむを得ない場合を限定しておき、地元で事前連絡をして使用する。②最低限でも工事関係車両を大幅に減らす。を選定し、具体的にその効果がどうなるかも再予測・評価すべきである。</p> <p>p296 工事関係車両：評価：工事関係車両の走行による増加で、事業地北側の生活道路N012だけが3～7dB増加する特殊な地点になっている。しかも第1種住居地域のためB地域で2車線以上の道路に面する地域の環境基準65dBが適用される道路であり、N04, 6など他の幹線道路に面する地域の環境基準70dBよりも厳しい基準が適用されている。こうした生活道路は工事の大型車両走行を原則禁止とすべきである。基本的に東側だけを使用することとし、北側の2車線道路はやむを得ない場合を限定しておき、地元で事前連絡をして使用するべきである。</p> <p>p287 工事関係車両：予測条件：工事関係車両の交通量で、事業地北側の生活道路N012では、大型車が210台/8～17時であり、資料p235で確認すると、東行きと西行きで時間当たり大型者26台が通過する。これは2分に1台という異常な交通量であり、しかも現況は大型車が1台も通過していない。乗用車が1日で400台弱通過しているだけの閑静な道路である。工事の大型車両が走行するような道路ではない。基本的に東側だけを使用することとし、北側の2車線道路はやむを得ない場合を限定しておき、地元で事前連絡をして使用するべきである。</p>

事 業 者 の 見 解

A区域の住宅は段階的に施工する計画です。工事を行う時期によっては、地区内幹線道路からはアクセスできないことが想定されることから、北側道路の利用を想定して、予測評価しております。

A区域北側道路の利用については、できる限り事業予定地東側からの出入りとする事により、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ます。

工事関係車両の走行にあたっては、交通法規の遵守、急発進・急加速等を避けるなど、安全運転の徹底を図ります。また、工事関係車両の出入口などには交通整理員を配置するとともに、登校時間帯にはできる限り工事関係車両を走行しないよう配慮します。

なお、工事の着手にあたっては、周辺の方々に工事について事前にご説明するとともに、工事中のお問い合わせ窓口についても周知する計画です。

項 目	意 見 の 概 要
対象事業の目的及び内容	<p>p508 安全性：通学路の指定状況で、事業地北側の生活道路は港明中学校の通学路となっている。しかもこの生活道路は歩道もなく、車道の両側に路肩が各1mあるだけである。この生活道路に、10ヶ月目に250台も工事関係車両が走行するp529：AB-3。このような生活道路は安全性からも工事中の大型車通行禁止とすべきである。</p> <p>p543 安全性：工事関係車両出入口における歩行者及び自転車との交錯で、事業地北側の生活道路は工事10ヶ月目で、自転車が717台/12時間（時間最大83台/時）と、東側の市道江川線なみの通行量である。そこに3箇所の出入口それぞれ工事車両が83台/12時間（時間最大9台/時）も出入りする。これだけの交錯を環境保全措置「工事関係車両が出入りする際には、誘導員を配置する」ことだけで解決はできない。抜本的にこのような生活道路は安全性からも工事中の大型車通行禁止とすべきである。最低限でも、自転車の時間最大が出現する朝8時台と16時台（資料p774）は工事中の大型車通行禁止とすべきである。</p>
	<p>[新施設等関連車両台数について]</p> <p>p235, 233 大気：新施設等関連車両の年間平均交通量が、2期工事完了後で極端に増加する計画は駐車場削減、商業施設規模縮小など再検討すべきである。例えば、事業地東側の市道江川線N08では現況の大型車2,317台/日に504台・20%も増加する。小型車15,273台/日に2,564台・17%も増加する。その北側のN06では現況が小型車54,656台/日に8,374台・15%も増加する。このような無謀な計画は大幅に縮小すべきである。</p> <p>p320～325 新施設等関連車両：予測条件：新施設等関連車両の交通量が、2期工事完了後で極端に増加する計画は駐車場削減、商業施設規模縮小など再検討すべきである。例えば、事業地東側の市道江川線N08では休日について現況の大型車2,317台/日に504台・20%も増加する。小型車15,273台/日に2,564台・17%も増加する。その北側のN06では現況が小型車54,656台/日に8,374台・15%も増加する。このような無謀な計画は大幅に縮小すべきである。</p>
	<p>[A区域における工事関係車両の走行ルートについて]</p> <p>p39, 45 工事関係車両の走行ルートは、「A区域では事業予定地域東側及び北側」とあるが、沿線に環境影響を与えることが比較的少ない事業地西側の中川運河西線を基本的に使用すべきである。現に先立つC区域の工事ではこの中川運河西線を工事関係車両走行ルートにしているp44。A区域西側のB区域の整備が済んでいないため、工事ルートにできないことも考えられるが、B区域では地区内幹線道路の建設を当初から行うのでp36、地区内幹線道路の仮道路を設置し工事ルートに活用できるはずである。</p>

事 業 者 の 見 解

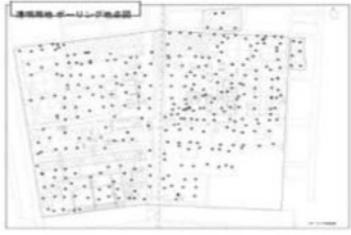
(続き)

周辺交通については、環境影響評価とは別に関係機関と協議を行い、施設規模や走行ルート等を計画しております。

商業施設については、今後、「大規模小売店舗立地法」の手続きの中でも、関係機関と協議しながら、詳細な検討を進めてまいります。

地区内幹線道路は、A区域とB区域の間を南北に通っている日本貨物鉄道（JR貨物）名古屋港線をアンダーパスで結ぶ計画です。アンダーパス部の工事に時間を要すること、またA区域のエネルギー施設、商業施設、住宅の一部が完成後は、地区内幹線道路からのアクセスができないことも想定されることから、「A区域では事業予定地域東側及び北側」から出入することを想定しています。

なお、今後の詳細検討において、利用可能な範囲で地区内幹線道路の利用を検討してまいります。

項 目	意 見 の 概 要																																			
事業予定地及びその周辺地域の概況	<p>[地盤について]</p> <p>p81 方法書への意見で“関係法令：規制基準等で（カ）地盤について、恒常的な地下水揚水規制しかふれていないが、今回の事業に関係する可能性のある地下水のゆう出を伴う掘削工事についての規制内容をこの部分で記載すべきである。資料-10 には「ゆう出水を汲み上げるポンプ等の吐出口の断面積の合計が78cm²を超える場合、地下掘削工事施工に係る届出が必要」とだけは記載してあるが、もっとも大事な「第79条 地下水のゆう出を伴う掘削工事を施工する者は、周辺の地盤及び地下水位に影響を及ぼさないよう、必要な措置を講ずるよう努めなければならない。」、また、届出すればすむのではなく「第81条 前条第1項の規定による届出をした者は、規則で定めるところにより、地下水のゆう出量その他の規則で定める事項を市長に報告しなければならない。」、最後に市長の責務（地下掘削工事に係る指導）として「第82条 市長は、地下掘削工事が行われることにより、その周辺の地盤又は地下水位に大きな影響を及ぼすおそれがあると認めるときは、当該地下掘削工事を施工する者に対し、工事の方法等について必要な指導及び助言を行うことができる。」の3点を追加記載する必要がある。”に対する見解で「準備書p417に記載しました。」とあり、環境の保全のための措置として「吐出口の断面積の合計が78cm²を超える場合設備を用いて、湧出水を伴う掘削工事を施工しようとする場合…市長に届け出…」とあるだけだが、そもそも、意見は関係法令がどうなっているかを事業に照らし合わせて正確に記載することを求めたものであり、市長の責務として地下掘削工事に係る指導があることまでを記載するよう求めたものである。なお、このように条例で定められたことを遵守するだけの行為は、前提とした予測条件であり、環境の保全のための措置ではあり得ない。</p>																																			
	<p>[建設廃材等について]</p> <p>p84 関係法令の指定・規制等：建設廃材等について、「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律（建設リサイクル法）」の記述があるが、法第4条に基づく「あいち建設リサイクル指針」お特定建設資材廃棄物の再資源化等率を追記し、基準等との整合性について検討すべきである。「あいち建設リサイクル指針」では、コンクリート塊：100%、アスファルト・コンクリート塊：100%、建設発生木材（木材が廃棄物となったもの）：95%とされている。</p>																																			
	<p>[土壌汚染調査について]</p> <p>p90 土壌汚染の現状として、「A,B区域の一部には、封じ込め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壌が残置している」とあるが、不十分な記載である。そもそも、土壌汚染調査はいつ、どれだけの範囲で何地点実施し、その結果はどうだったのか。全ての項目について正確に記載すべきである。資料p690,691でも「A区域：用地中央部等に集中、B区域：低濃度で比較邸浅い」程度であり、あいまいである。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-start;"> <table border="1" data-bbox="446 1792 909 2027"> <caption>土壌調査結果</caption> <thead> <tr> <th></th> <th>鉛</th> <th>砒素</th> <th>カドミウム</th> <th>総水銀</th> <th>全シアン</th> <th>ベンゼン</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>検体数</td> <td>1,572</td> <td>1,572</td> <td>1,572</td> <td>1,572</td> <td>1,648</td> <td>703</td> </tr> <tr> <td>基準超過数</td> <td>43</td> <td>165</td> <td>24</td> <td>3</td> <td>66</td> <td>77</td> </tr> <tr> <td>最高値 (mg/l)</td> <td>0.34</td> <td>0.16</td> <td>0.04</td> <td>0.0047</td> <td>4.2</td> <td>26</td> </tr> <tr> <td>環境基準 (mg/l)</td> <td>0.01</td> <td>0.01</td> <td>0.01</td> <td>0.0005</td> <td>検出され ないこと</td> <td>0.01</td> </tr> </tbody> </table>  </div>		鉛	砒素	カドミウム	総水銀	全シアン	ベンゼン	検体数	1,572	1,572	1,572	1,572	1,648	703	基準超過数	43	165	24	3	66	77	最高値 (mg/l)	0.34	0.16	0.04	0.0047	4.2	26	環境基準 (mg/l)	0.01	0.01	0.01	0.0005	検出され ないこと	0.01
	鉛	砒素	カドミウム	総水銀	全シアン	ベンゼン																														
検体数	1,572	1,572	1,572	1,572	1,648	703																														
基準超過数	43	165	24	3	66	77																														
最高値 (mg/l)	0.34	0.16	0.04	0.0047	4.2	26																														
環境基準 (mg/l)	0.01	0.01	0.01	0.0005	検出され ないこと	0.01																														

事業者の見解

本事業においては、「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、ゆう出水を排水する掘削工事を実施する場合には、関係事項を名古屋市長に届出し、同条例の規則で定める事項を報告します。この文章は、評価書において追記いたします。

本事業においては、コンクリート塊の再資源化率約100%、アスファルト約100%、木くず約100%を計画しております。
なお、「あいち建設リサイクル指針」（愛知県，平成14年）に示す再資源化等の目標を、評価書において追記いたします。

土壌を環境影響評価項目として選定していることから、事業予定地内の土地利用の経緯、土壌調査結果及び土壌調査対策の経緯、現在の状況について、準備書p. 419～420に記載しました。

また、基準不適合土壌の状況について、準備書p. 412～416に記載しました。

項 目	意 見 の 概 要
事業予定地及びその周辺地域の概況	<p>[土壌浄化対策について]</p> <p>p90「土壌浄化対策の概要等については資料8-1 p690に示すとおりである。」とあるが、これでは資料をわざわざ確認する必要がある。このように重要な項目については本文に対策後の現状を正確に記載すべきである。また、資料では対策結果として対象面積A,B区域、加熱処理が10ha、外部処理が8ha、原位置バイオ処理が2haとあるが、その平面的な位置関係を図示すべきである。更に資料では対策効果の確認として「1回/3ヶ月の頻度で2年間の地下水モニタリングを行い、基準適合を確認して、モニタリング調査を終えている」とあるが、(地下水環境)基準適合という言葉だけではなく、実際の測定値を記載すべきである。</p>
	<p>[土壌汚染のダイオキシン類調査について]</p> <p>p90 土壌汚染の現状として、ダイオキシン類調査を市が実施しているが、年間の測定地点数が4地点程度と少ないため、固定した測定点はなく事業区域周辺でのデータを確認できるよう名古屋市のホームページでは平成12年度から24年度の一覧表で示している。それによれば2009年6月に港区いろは町のいろは公園で調査を行っている。この区域は従来工業活動により様々な有害物質に汚染されている危険性があるため、入念な調査が必要である。大気、水質と同様に、調査結果0.19pg-TEQ/gを記載すべきである。</p>
	<p>[水質のダイオキシン類調査について]</p> <p>p93 水質の調査結果で「東海橋（中川運河）…港新橋（堀川）…ダイオキシン類は、両地点とも環境基準に適合している」とだけあるが、それぞれ0.064、0.055pg-TEQ/lであることを明記すべきである。</p>
	<p>[底質のダイオキシン類調査について]</p> <p>p94 底質の調査結果で「港新橋：総水銀及びPCB…両項目とも暫定除去基準の値を下回っている」とあるが、総水銀は2.0ppm<25ppm、PCBは1.9ppm<10ppmであることを明記すべきである。また「東海橋（中川運河）…港新橋（堀川）…ダイオキシン類は、両地点とも環境基準に適合している」とだけあるが、それぞれ0.98、46pg-TEQ/gであり、環境基準の150pg-TEQ/gに近いデータが検出されていることを明記すべきである。</p>
	<p>[地下水のダイオキシン類調査について]</p> <p>p94 地下水の調査結果でダイオキシン類調査にふれていないが、これも土壌と同様に固定した測定点はなく事業区域周辺でのデータを確認できるよう名古屋市のホームページでは平成12年度から24年度の一覧表で示している。それによれば2012年12月に港区いろは町のいろは公園で調査を行っている。大気、水質と同様に、調査結果0.020pg-TEQ/lを記載すべきである。</p>
	<p>[地下水の環境基準の適合状況について]</p> <p>p94 地下水の調査結果で「地下水…港区では、環境基準に適合していない地点が…平成24年度に2地点ある」と、淡々とした表現であるが、港区の調査地点2地点全てで地下水環境基準不適合があったという事実を明記すべきである。</p>

事業者の見解

土壌浄化対策については、「名古屋市土壌及び地下水汚染対策検討委員会」の助言を受け、対策の実施、報告を行いながら進め、平成25年10月に予定した対策工事のモニタリングまで終了しました。このことから、土壌対策工事の内容については概要をご説明し、現在の状況（対策後の状況）を土壌の項目で記載しました。
地下水のモニタリング調査結果は、地下水の項目で記載しました。

土壌汚染は本来移動性に乏しく、周辺地域で汚染土壌が確認されたとしても、この移動は容易ではないと考えられることから、準備書では事業予定地内の状況について記載いたしました。なお、「ダイオキシン類土壌調査結果」（名古屋市ホームページ）に示されている平成21年度に実施された「いろは公園」における測定結果0.19pg-TEQ/gは環境基準（1,000pg-TEQ/g）に適合しています。このことは、評価書に追記いたします。

水質について、東海橋（中川運河）及び港新橋（堀川）における平成24年度のダイオキシン類の年間平均値は、それぞれ0.064pg-TEQ/l、0.055pg-TEQ/lであり、両地点とも環境基準（1 pg-TEQ/l）に適合しています。このことは、評価書において追記いたします。

底質について、港新橋における総水銀は2.0ppm、PCBは1.9ppmであり、両項目ともに暫定除去基準の値を下回っています。
また、東海橋（中川運河）及び港新橋（堀川）における平成24年度のダイオキシン類は、それぞれ0.98pg-TEQ/g、46pg-TEQ/gであり、両地点とも環境基準（150pg-TEQ/g）に適合しています。このことは、評価書において追記いたします。

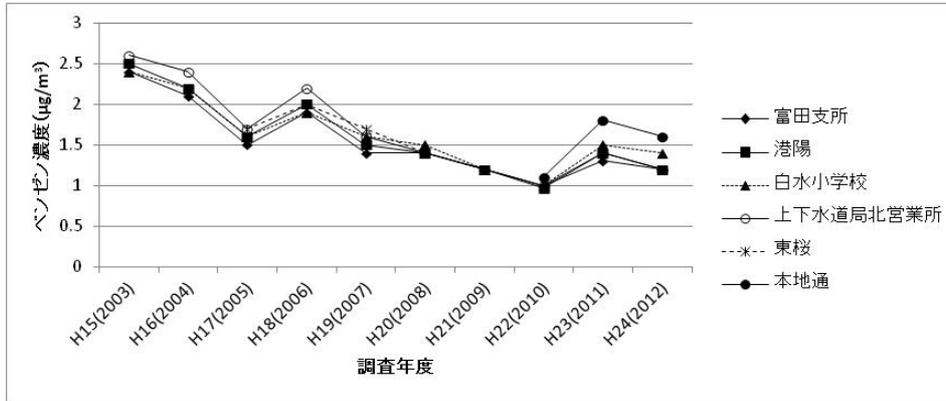
「平成24年度ダイオキシン類調査結果について」（名古屋市ホームページ）によると、調査対象区域におけるダイオキシン類の調査は、平成22年度において港区いろは町で行われており、この調査結果によると、0.020pg-TEQ/lであり、環境基準（1 pg-TEQ/l）に適合しています。このことは、評価書において追記いたします。

準備書p.94の表1-4-11において、平成24年度における港区の地下水調査結果における環境基準適合状況として、調査地点数2地点、環境基準不適合地点数2地点と記載しております。

項 目	意 見 の 概 要
事業予定地及びその周辺地域の概況	<p>[ベンゼンについて]</p> <p>p101 大気環境の現状でベンゼン：港陽小学校で2012年度に$1.2 \mu\text{g}/\text{m}^3$で環境基準の$3 \mu\text{g}/\text{m}^3$を達成している。という最新の事実だけを記載しているが、事業区域内で土壌中のベンゼン除去対策で周辺の大気環境に悪影響を与えていなかったかを確認するため、当時のベンゼン大気環境濃度も記載すべきである。例えば2005年は1.6、2006年は2.0、2007年は$1.5 \mu\text{g}/\text{m}^3$と、現状の値より大きい値が続いている。</p>
	<p>[道路交通騒音について]</p> <p>p103 道路交通騒音：市の調査結果で、国道154号、市道江川線、市道東海橋線だけが掲げているが、市道江川線と並行する名古屋高速4号線の高速道路公社による常時監視結果も追記すべきである。すでに2013年11月から熱田区大宝で調査を開始し、62～67dBの結果が公表されている。また、対象路線図p104にも市道江川線と並行する名古屋高速4号線を追加すべきである。</p>
	<p>[温室効果ガス等について]</p> <p>p106 温室効果ガス等：「名古屋市…22年度…図1-4-27…最も多いのは工場その他の27.7%、次いでオフィス・店舗24.2%、家庭の20.7%の順になっている。」とあるが、この図で確認すると、マイカーが12.4%、業務用車が15.0%で自動車からの割合は27.4%となり、工場に次ぐ第2位を占めている。この事実を明記すべきである。マイカーなのか業務用車なのかは被害を受ける市民にとっては同じことである。</p> <p>なお、出典の「2010年温室効果ガス排出量の調査結果について」では、部門別温室効果ガス排出量の推移として、基準年の1990年度、2009年度、2010年度の温室効果ガス排出量1365万トン-CO₂が棒グラフで示され、1990年度比が示してあるだけであり、全体に対する比率は示されていない。例えば、総量は1317万トンと勝手に変更されているので、CO₂以外の温室効果ガス42万トンを差し引いたものと思われる。出典のまとめ方を勝手に変える手法を取るならその旨を明記すべきである。</p>

事業者の見解

土壌・地下水浄化対策工事を開始した平成15（2003）年度以降について、名古屋市内でベンゼンの測定が行われている大気汚染常時監視測定局（常監局）の測定結果を確認したところ、全常監局において同様な傾向で推移していました。

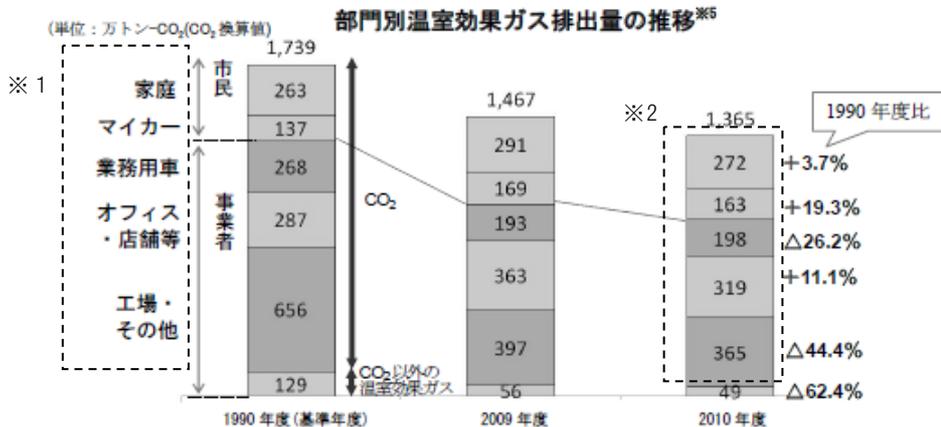


出典：「平成24年度 大気汚染常時監視結果」（名古屋市）

平成24年1月に名古屋高速道路公社が行った「高速4号東海線（山王JCT～六番北）の環境調査結果」によると、熱田区大宝4丁目における等価騒音レベル（ L_{Aeq} ）は、昼間（6時から22時）66～68dB、夜間（22時から翌日6時）62～65dBとなっています。

なお、調査対象区域内における都市高速道路の開通は、平成25年11月23日であり、準備書における資料の収集は、平成25年9月末の時点で入手可能な最新の資料としております。

ここでは、二酸化炭素排出量の状況を把握するために、出典に示されている棒グラフの左側の部門別（※1）に取りまとめました。また、CO₂の総量1,317万トンは、2010年度の棒グラフに示されている、家庭（272万トン）＋マイカー（163万トン）＋業務用車（198万トン）＋オフィス・店舗等（319万トン）＋工場・その他（365万トン）を合計した数値です（※2）。



出典：「2010年度温室効果ガス排出量の調査結果について」（名古屋市）

(2) 環境影響評価

項 目	意 見 の 概 要
大気質	<p>[粉じんの環境の保全のための措置について]</p> <p>p121 解体工事による粉じん：環境の保全ための措置：「必要に応じて」「適宜」など、措置をとるのかどうか不明なものが多い。それぞれの措置をとる基準・条件を明記すべきである。そうでなければ言葉だけの対策となり実効性がない。たとえば「必要に応じて防じんシートを設置する」は風下方向は全てとか、住宅のある北側とか。「必要に応じて散水」は「粉じんの飛散が考えられる冬季から春季」のとき。「必要に応じて、運搬車両に飛散防止シート掛け」は土砂の含水率が〇%以下のときとか、風速〇m/秒以上のときなど。</p>
	<p>[粉じんの評価について]</p> <p>p121 解体工事による粉じん：評価について「予測される」「低減に努める」と記載されているが、これでは「評価」といえない。</p>
	<p>[建設機械の稼働日数及び体積換算について]</p> <p>p127 建設機械の稼働：予測条件：排出量の算定：排出量の算定はp99によるとあるが、排出係数g/日＝排出係数原単位g/h×標準運転時間h/日までは確認できるが、その機種の間稼働日数が不明なため、年間排出量g/年が確認できない。また、年間排出量g/年をm³/年に換算する方法が記載されていない。</p>
	<p>[バックグラウンド濃度について]</p> <p>大気質などの環境基準の評価に関してバックグラウンド濃度に惟信高校のデータが用いられているが、もっと近接した観測点である港陽のデータを用いるべきではないか。</p>
	<p>[コンクリートポンプ車について]</p> <p>p127, 137 建設機械の稼働：予測条件：排出ガス諸元：コンクリートポンプ車は「対策型」を用いていないが、排出ガス対策型建設機械として、3次基準値（平成26年3月現在）4機種、2次基準値（平成22年9月指定）9機種、1次基準値（平成15年12月指定）3機種が指定されている（排出ガス対策型建設機械指定状況：国土交通省）。「導入可能な排出ガス第2次基準値に適合した建設機械を使用することを前提とした。」p127に忠実に従い、対策型に変更すべきである。特に、A区域のピーク時p129とB区域のピーク時p130では2番目のNO_x, SPM排出量であるため、この改善が必須である。</p>

事業者の見解

工事の内容、気象条件等から粉じんの飛散により周辺への影響が考えられる際には、状況に応じて、記載した環境の保全のための措置を講じてまいります。

粉じんについては、国又は名古屋市等による環境保全施策との整合性に係る評価として、環境要素に関する基準又は目標がないことから、予測結果のみを示しました。

本事業においては、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てまいります。

年間稼働日数は264日と想定しました。このことは、評価書に追記いたします。また、体積換算係数は、資料編p.102に示すとおり、窒素酸化物については、20℃1気圧523ml/gを用いました。

港陽は、道路沿道の大気質を測定する自動車排出ガス測定局（自排局）であることから、地域の一般環境大気質を把握するデータとしては、不適と考えました。

惟信高校は港区の一般環境大気測定局（一般局）であり、地域の一般環境大気質の状況を把握するのに妥当と考えました。

「排出ガス対策型建設機械の指定状況（平成26年6月26日現在）」（国土交通省）には、コンクリートポンプ（据え置き）はありますが、コンクリートポンプ車の指定がないことから、排出ガス未対策型の建設機械として設定しました。なお、本事業の実施においては、建設機械の機種を選定に際して、実行可能な範囲で最新の排出ガス対策型の機種を導入する等の環境の保全のための措置を講ずることにより、周辺の環境に及ぼす影響の低減に努めてまいりたいと考えております。

項 目	意 見 の 概 要
大気質	<p>[ダンプトラックについて]</p> <p>p127, 137 建設機械の稼働：予測条件：排出ガス諸元：ダンプトラックは「対策型」を用いていないが、排出ガス対策型建設機械として2次基準値（平成22年9月指定）25機種、1次基準値（平成15年12月指定）8機種が指定されている（排出ガス対策型建設機械指定状況：国土交通省http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/constplan/sosei_constplan_fr_000002.html）。「導入可能な排出ガス第2次基準値に適合した建設機械を使用することを前提とした。」p127に忠実に従い、対策型に変更すべきである。A区域のピーク時p129には、NOx排出量のワースト5に入っているため、積極的な対奥羽が必要である。</p>
	<p>[クレーンについて]</p> <p>p127, 137 建設機械の稼働：予測条件：排出ガス諸元：C区域のピーク時のA区域の油圧クレーン（規格不明、191Kw）とクレーン車（25t、162Kw）、B区域のクレーン（規格不明、191Kw）の違いは何か。単語の使い方を間違えているのか。また、これらは対策型のあるクローラクレーン、ホイールクレーン、ラフタークレーンで代替できないのか。</p>
	<p>[建設機械の機種について]</p> <p>p128 建設機械の稼働：予測条件：排出ガス諸元で不足している機種があり危険側の予測となっている。例えばC区域のピーク時（1～12ヶ月目）では、7機種が掲げているが、騒音予測ではC区域（3ヶ月目と5ヶ月目p259, 260）で、クローラクレーン、クレーン車、ボーリングマシーン、オールテレーンクレーンを使用することになっているが、大気汚染の排出源から省かれている。</p>
	<p>[建設機械の稼働による二酸化窒素の予測結果について]</p> <p>p131 建設機械の稼働：予測結果で、高濃度出現地点の寄与濃度が突然記載されているが確認できない。NOx排出量m3/年から、①NOx濃度の算出、②NOxからNO2への変換、③日平均値の年間98%値への変換式の3段階での計算値をこの表に追加すべきである。</p>

事 業 者 の 見 解

本事業では、10tのダンプトラックを想定しており、「排出ガス対策型建設機械の指定状況（平成26年6月26日現在）」（国土交通省）には、この規格のダンプトラックの指定がないことから、排出ガス未対策型の建設機械として設定しました。なお、本事業の実施においては、建設機械の機種を選定に際して、実行可能な範囲で最新の排出ガス対策型の機種を導入する等の環境の保全のための措置を講ずることにより、周辺の環境に及ぼす影響の低減に努めてまいりたいと考えております。

油圧クレーン、クレーン車及びクレーンは、トラッククレーンを想定しています。なお、評価書では名称を統一いたします。

建設機械の稼働による騒音について、C区域のピーク時期におけるクローラクレーン、クレーン車、オールテレーンクレーン及びボーリングマシーンは、A区域内において使用する建設機械であるため、C区域の排出ガス諸元には、これらの建設機械は記載しておりません。

建設機械の稼働による寄与濃度として、窒素酸化物濃度の年平均値、二酸化窒素濃度の年平均値及び日平均値の年間98%値は、下表に示すとおりです。

単位：ppm

ピークとなる 区 域 (時期)	寄与濃度		
	窒素酸化物濃度 年平均値	二酸化窒素濃度	
		年平均値	日平均値の年間98%値
C区域 (工事着工後 1～12ヶ月目)	0.022	0.0024	0.017
A区域 (工事着工後 12～23ヶ月目)	0.026	0.0030	0.018
B区域 (工事着工後 76～87ヶ月目)	0.037	0.0040	0.019

項 目	意 見 の 概 要
大気質	<p>[微小粒子状物質について]</p> <p>浮遊粒子状物質濃度については予測値が示されているが、環境影響評価方法書には、微小粒子状物質についての記載があり市内の2地点で環境基準が達成できていないとある。調査対象区域には測定地点がない、とされ準備書では微小粒子状物質について調査を行っていないようだが、近隣住民の立場からは通行車両の増加に伴う大気質の悪化に関する不安の中で大きいのはこの微小粒子状物質である。微小粒子状物質に関しても環境影響評価の予測調査項目に加えるべきではないか。</p>
	<p>[建設機械の稼働による浮遊粒子状物質の予測結果について]</p> <p>p140 建設機械の稼働：予測結果で、高濃度出現地点の寄与濃度が突然記載されているが確認できない。SPM排出量kg/年から、①SPM濃度の算出、②日平均値の2%除外値への変換式の2段階での計算値をこの表に追加すべきである。</p>
	<p>[都市高速道路について]</p> <p>p148 工事関係車両の走行：現地調査：調査断面がNO. 1～NO. 12とあるが、NO. 4とNO. 6の市道江川線は、その上を名古屋高速4号線が走っており、2013年11月には開通している。現地調査は6月30日6時からの24時間（休日）、7月2日からの24時間（平日）であるが、追加調査をして、名古屋高速4号線の交通量を把握すべきである。また、NO. 8の名古屋高速4号線利用車両も追加調査すべきである。現に予測の背景交通量として、NO. 4, 6, 8については名古屋高速4号線の利用車両数を推計しているp162。これが正しいかどうかの検証が必要である。</p>

事 業 者 の 見 解

微小粒子状物質の予測については、その生成過程が複雑であることなどもあり、現在、関係機関で予測手法の研究が進められているところであります。現時点においては、予測は難しいと考えられます。

なお、工事関係車両については、積載量に応じた適正な車種の選定による運搬の効率化の推進により工事関係車両を減らす、供用時は公共交通の利用を働きかけるなどにより、関連車両の走行台数を減らすよう努めてまいります。

また、荷捌き車両及び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ます。

建設機械の稼働による寄与濃度として、浮遊粒子状物質濃度の年平均値及び日平均値の2%除外値は、下表に示すとおりです。

単位：mg/m³

ピークとなる 区 域 (時期)	寄与濃度	
	年平均値	日平均値の2%除外値
C区域 (工事着工後 1～12ヶ月目)	0.0015	0.013
A区域 (工事着工後 12～23ヶ月目)	0.0015	0.013
B区域 (工事着工後 75～86ヶ月目)	0.0021	0.014

調査は、本事業に係る方法書に記載した調査期間として、平成25年9月末までで行いました。名古屋高速4号線の利用車両数については、準備書p.160表2-1-21の注)2に示すとおり想定しました。

なお、事後調査として、予測を行った地点において、現地調査を実施する計画です。

項 目	意 見 の 概 要
大気質 [騒音、振動]	<p>[都市高速道路の走行速度について]</p> <p>p165 工事関係車両の走行：工事関係車両の交通量：予測条件：走行速度は「N04及びN06における都市高速道路は、現地調査時には、まだ開通していなかったことから、既に開通している区間における制限速度を参考にして設定した。」として 60km/hとしているが、予測手法として採用している「道路環境影響評価の技術手法（平成24年版）」p156によれば「自動車専用道路の場合、沿道環境の保全の観点から、必要に応じ法定速度（又は規制速度）よりも10km/h程度高めの走行速度とすることができる。また、一般道路の場合は信号交差点により走行速度が低下し、排出係数が増加する場合もあることから、適切な平均走行速度を設定する…一般道路における平均走行速度の目安…60km/h規制なら45km/hが目安」p2-1-28とされており、高速専用部の走行速度は70km/hを用いて再予測・評価をすべきである。ちなみに2014年1月に公表された環2西南部の環境照査（30年以上昔の1982年の時代遅れアセスの修正版）でも、設計速度60km/hとしながら、「ただし、走行速度は沿道環境の保全の観点から適切な値を用いた」としており、大気は専用部70km/h、一般部45km/hを用いた形跡がある。</p> <p>p290, 326 騒音予測：予測条件：走行速度「N04及びN06における都市高速道路は、現地調査時には、まだ開通していなかったことから、既に開通している区間における制限速度を参考にして設定した。」として 60km/hとしているがあまりにも現実離れしている。「道路環境影響評価の技術手法（平成24年版）」によれば予測の基本的な手法として「日本音響学会の道路交通騒音の予測モデル（ASJ RTN-Model）とする」（p279の予測手法である）とされ、走行速度は「沿道環境の保全の観点から適切な値を用いることができる。」、この値は「沿道環境の保全の観点から、必要に応じ法定速度（又は規制速度）よりも10km/h程度高めに設定した速度」とすることができる。」p4-1-20とされており、騒音予測も70km/hを用いて再予測・評価をすべきである。2014年1月に公表された環2西南部の環境照査（30年以上昔の1982年の時代遅れアセスの修正版）でも、設計速度60km/hとしながら、「ただし、走行速度は沿道環境の保全の観点から適切な値を用いた」としており、騒音は70km/hを用いた形跡がある。</p> <p>p350, 358 道路交通振動：予測条件：走行速度「N04 及び N06 における都市高速道路は、現地調査時には、まだ開通していなかったことから、既に開通している区間における制限速度を参考にして設定した。」として 60km/hとしているがあまりにも現実離れしている。「道路環境影響評価の技術手法（平成24年版）」によれば道路交通振動の予測手法として、走行速度は「沿道環境の保全の観点から適切な値を用いることができる。」、この値は「沿道環境の保全の観点から、必要に応じ法定速度（又は規制速度）よりも10km/h程度高めの速度を設定することを言う」p6-1-17 とされており、振動予測も70km/hを用いて再予測・評価をすべきである。</p>

事業者の見解

車両からの排出ガス量は、走行速度が60～70km/時までは走行速度が遅いほど多くなりますが、騒音及び振動は、走行速度が速いほど大きくなります。これらのことを考慮し、本予測では、都市高速道路が既に開通している区間における制限速度を参考にして、60km/時と設定しました。

項 目	意 見 の 概 要
大気質	<p>[工事関係車両の走行による二酸化窒素の予測結果について]</p> <p>p168 工事関係車両の走行：NO_x濃度の予測結果（A・B区域のピーク時期）で、工事関係車両寄与濃度に疑義がある。N06の東側で0.00025ppm、N08の東側で0.00022ppmと不可解な値となっている。バックグラウンド濃度はおなじであり、工事中交通量はN06とN08は同じ大型車類257台/8～17時、小型車類59台/8～17時である。また、道路幅員もともに約50m、正確に言うとN06は50.7mに対し、N08は48.8mと狭いため、予測結果は大きくなるはずなのに、小さくなっている。同様に、C区域のピーク時期でもN06の東側で0.00004ppm、N08の東側で0.00007ppmと異なっているp167。審査事務局も慎重に確認されたい。</p> <p>誤差の問題というなら、この表の算出方法に問題がある。単純にバックグラウンド濃度A、背景交通量寄与濃度B、工事関係車両寄与濃度Xをそれぞれ算出すれば正確な予測値が算出できる。工事中濃度はA+B+X、寄与率はX/(A+B+X)で算出できる。</p>

事 業 者 の 見 解

No. 6断面は、No. 8断面よりも車道部幅員が広く、また車道部と道路端（予測地点）までの距離が短いことから、No. 6断面の方が、工事関係車両の寄与濃度が高くなったものと考えられます。

なお、準備書p. 167表2-1-28(1)に示すとおり、C区域のピーク時期の工事関係車両寄与濃度について、No. 6東側は0.00008ppm、No. 8東側は0.00007ppmであり、C区域のピーク時期はA及びB区域のピーク時期と同様にNo. 6東側がNo. 8東側よりも工事関係車両寄与濃度が高くなると予測されます。

項 目	意 見 の 概 要
大気質	<p>[重合について]</p> <p>p177 大気汚染物質の「重合」を予測したことは評価できる。リニア中央新幹線の準備書に対し、同じJR東海の「名駅1丁目南アセス」の事後調査事例(建設機械の稼働による騒音…両地点ともにすべての調査時期において予測結果を大きく上回った。これは…予測では含めていなかった工事関係車両の出入りによる走行音が影響しているためと考えられる。)を示して、建設機械の稼働と工事車両の走行を合算して予測・評価すべき、との意見に対し評価書では「あくまで騒音の原因を述べたものであり、建設機械の稼働と工事関係車両の出入りを一括して予測することを示したものではありません。」と居直るJR東海とは姿勢が違うことを認める。</p> <p>ただし、重合の手法が不十分である。工事関係車両の走行と建設機械の稼働を重合しているが、予測場所が工事関係車両の走行で用いたN01～N012であり、それに建設機械の稼働の値を安易にプラスしただけではp179～185、最も問題のある場所での検討ができない。通常は建設機械稼働が最も高濃度であるので、その最大地点付近で、自動車交通などを重合して検討すべきである。例えばA区域のピーク時(12～23ヶ月目)のN02年平均値では、バックグラウンド濃度の0.017ppm(p130)、建設機械稼働の最大寄与濃度は0.0030ppm(p131)であるが、この地点は事業地東側道路の西側であり(p133)、この時期(17ヶ月目)の工事中交通量による寄与濃度はN08西側を代用すると0.00096ppmとなり(p168)、合計すると0.02096ppmとなり、年間98%値への変換式(p131)を用いると0.04024ppmとなり、「名古屋市の環境目標値0.04ppm以下を下回る。」(p186)とは逆の結論が出てきて、更なる対策が必要である。同様にSPMについても再検討が必要である。</p> <p>p177 大気汚染物質の「重合」として、バックグラウンド濃度、建設機械稼働、熱源施設稼働、設置駐車場、工事中交通量を合計して予測したことは評価できる。ただし、重合の手法が不十分である。通常は建設機械稼働が最も高濃度であるので、その最大地点付近で、自動車交通などを重合して検討すべきである。例えばB区域のピーク時(76～87ヶ月目)で、バックグラウンド濃度は0.017ppm(p130)、建設機械稼働からは0.0008ppm(p134図から読み取り)、熱源施設稼働からは0.0014ppm(p194図から読み取り)、設置駐車場からは0.0008ppm(p210図から読み取り)、工事中交通量からは0.00064ppm(p169)となり、合計すると0.02064ppm、年間98%値への変換式(p131)を用いると0.0398ppmとなり、市の環境目標値ぎりぎりとなる。この他に地区内幹線道路のアンダーパス部の勾配補正を行うと、もっと大きくなるはずである。同様に他の地点、時期についても再検討すべきである。</p>

事 業 者 の 見 解

道路の予測地点は、保全対象となる住宅や学校などの存在を勘案して設定しており、それらの地点で重合の影響を予測しております。

なお、建設機械の稼働による大気汚染、工事関係車両の走行による大気汚染、熱源施設の稼働による大気汚染及び新施設等関連車両の走行（事業予定地内設置駐車場）による大気汚染の重合における予測結果は、環境目標値付近の数値であることから、本事業の実施にあたっては、建設機械の稼働による大気汚染、工事関係車両の走行による大気汚染、熱源施設の稼働による大気汚染及び新施設等関連車両の走行（事業予定地内設置駐車場）による大気汚染に記載した環境の保全のための措置を講ずることにより、周辺環境に及ぼす影響の低減に努めてまいりたいと考えております。

項 目	意 見 の 概 要
大気質	<p>[煙突の排出口の高さについて]</p> <p>p190 熱源施設の稼働の予測条件で、排出口の高さがCGS、ガス冷温水器ともに31mとされているが、エネルギー施設A,B の立面図で屋上が約31mであり、煙突はそれを超えているp16, 17。屋上の約31mが実は30.5mで煙突はちょうど31mというようなことなのか。予測条件に関係する数値は正確に記載すべきである。</p>
	<p>[熱源施設の排出濃度について]</p> <p>p190 熱源施設：排出源条件：エネルギー施設の排出ガス量とNOx排出量だけではなく、排出濃度を記載すべきである。排ガス処理計画ではNOx排出濃度がガスエンジン200ppm、ガス冷温水器60ppmとなっているがp18、この濃度×乾きガス排出量で計算すると、ガスエンジンは4m³N/hとなり、表の4.09m³N/hにはならない。また、ガス冷温水器は0.552m³N/hとなり、表の0.45m³N/hにはならない。排ガスの酸素濃度の影響と思われるが、そうであれば、その値と、NOx排出量の算定方法を記載すべきである。</p>
	<p>[排ガス処理について]</p> <p>p190 熱源施設：排出源条件：「窒素酸化物排出量は、排ガス処理後の数値である」と注書きがあるが、排ガス処理の概要も記載すべきである。ある例では、CGS（ガスエンジン発電機）に、尿素水を用いた脱硝装置を設け、排出NOxを500ppmから200ppm（O₂=0%）を実現したが、将来100ppmへの対応可能であるとしている。環境の保全のための措置で「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」p195は「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及び脱硝効率の高い機器の選定に努める」に修正すべきである。</p>
	<p>[複合業務施設利用車両台数について]</p> <p>資料p5と資料p183 大気排出量等の基礎となる施設利用車両台数の整合性が取れていない。審査事務局で十分慎重に確認されたい。一例をあげると、B区域の複合業務施設利用車両はp183の8カ所の駐車場利用車両を合計すると5,194台/日となるが、p5から計算すると、(平日9,088×5+休日669×2) /7=6,683台TE/日=3,341台/日となる。</p>

事業者の見解

煙突排出口へ雨等が入らないようにするための笠の部分は31mよりも高くなりますが、煙突の排出口高さは31mで計画しています。

熱源施設の排出濃度はCGS（ガスエンジン発電機）が200ppm、ガス冷温水機が60ppmを想定しており、このことは評価書に記載します。なお、窒素酸化物の排出量は、乾き排出ガス量、排出濃度及び酸素濃度を考慮して設定しますが、機種、メーカー等により、数値に差が生じることから機器容量からのメーカーヒアリング値を記載しています。

今後の詳細設計の中で、脱硝効率も勘案して、高効率でより排出量が少ない機器の選定に努めてまいります。

【B区域／複合業務施設利用車両】道路における利用台数について、資料編p. 183表－2(7)の1～4段目に示す数値は、B-1～B-4駐車場を利用する台数を示しており、これらの合計は、資料編p. 5表－7より算出される全複合業務施設利用車両台数3,341台/日と一致します。また、資料編p. 183表－2(7)の5～8段目に示す数値は、B-1及びB-2駐車場を利用するために、地区内幹線道路を走行する台数を示しており、5～8段目に示す数値の合計は、1及び2段目に示すB-1並びにB-2駐車場を利用する台数の合計と一致します。

項 目	意 見 の 概 要
大気質	<p>[アンダーパス部について]</p> <p>p23 地区内幹線道路アンダーパス部縦断図によれば、7%もの急勾配が登り下りそれぞれ100mづつあり、自動車走行による排出ガスによる影響は大きくなる。NOx排出係数は4%勾配までに資料しかないが、大型車類で60km/h未満：登り1+0.52i 小型車類で60km/h未満：登り1+0.31i倍になる（道路環境影響評価等に用いる自動車排出係数の算定根拠（平成22年度版））。また、アンダーパス部による大気の滞留があるため、個別に予測・評価すべきである。</p> <p>p23 地区内幹線道路アンダーパス部は7%もの急勾配があるため、事業区域内とはいえ、すぐ北側の集合住宅や事業区域外の北側に隣接する住宅への影響を考え、重要な大気汚染物質発生源として追加して予測・評価すべきである。工事関係車両の走行ルートとして、事業区域外だけを選定しているがp151～155など、この地区内幹線道路も追加し、勾配補正を行って予測・評価すべきである。</p> <p>p196 新施設等関連車両の走行で、排出源条件として、商業施設利用車両p201、複合業務施利用車両p204については地区内幹線道路も追加しているが、予測条件を見る限りでは、勾配補正を行っていない。大気汚染物質の排出源単位が2～3倍になると想定されるので、勾配補正を行って再予測・評価をすべきである。</p>
	<p>[商業施設の駐車場について]</p> <p>p208 設置駐車場：予測結果でI期工事完了後のNO2寄与濃度は0.0042ppmで寄与率は20%にもなり、年間98%値は0.040ppm（計算上は0.0403ppm）で市の環境目標値を超えてしまう。このような大規模駐車場を設置する計画は再検討すべきである。現に現在パブリックコメント中のなごや交通まちづくりプラン（案）では、「☆自動車が入り過ぎない都心部を目指し、違法駐車を排除しつつ、既存駐車場を有効に活用するなど集約化を図ることで、駐車場の増加を抑制し、適正な規模に誘導していきます。☆将来的には、権利者や駐車場利用者等の意向をふまえながら、現在の駐車場整備地区を見直し、駐車場の整備を抑制する地区の指定を目指します。」と明確な市の方針が述べられている。この施策を先取りし、商業施設への来客は公共交通利用者を主体とした内容で駐車場を大胆に縮小すべきである。</p>

事業者の見解

アンダーパス部の距離、事業予定地北側に隣接する住宅までの距離が100m以上あること、年間の主風向は北西であること、走行速度は排出係数が大きくなる10km/hを想定していることなどを勘案して、アンダーパス部についても平面道路と想定して予測を行いました。

また、アンダーパス部の排出源位置は、「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）に示される、切土道路における設定条件に従い、平面道路と同じ高さに設定しております。

商業施設の駐車場台数は、「大店法指針」に従い、必要とされる駐車台数を確保する必要があります。

商業施設等の新施設利用者には、できる限り公共交通機関を利用してもらうよう、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します。

荷捌き車両及び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ます。

項 目	意 見 の 概 要
大気質	<p>[熱源施設の稼働、新施設等関連車両の走行（事業予定地内設置駐車場）及び新施設等関連車両の走行（事業予定地周辺道路）の重合について]</p> <p>p244 大気汚染物質の供用時についても「重合」として、バックグラウンド濃度、熱源施設稼働、設置駐車場、供用時交通量を合計して予測したことは評価できる。ただし、重合の手法が不十分である。熱源施設と設置駐車場についてはコンター図しかないため、その値を読み取るともっと大きな値となる。例えばⅠ期工事完了後のN03道路南側で、バックグラウンド濃度は0.017pm (p130)、供用時交通量からは0.00283ppm (p244) はそのまま良いとして、熱源施設稼働からは0.00009ppmとしているが図p193から読み取ると0.0002ppm、設置駐車場からは0.00018ppmとしているが図p209から読み取ると0.0002ppm以上は明らかだが0.0002ppmとすると、合計すると0.02023ppm、年間98%値への変換式 (p131) を用いると0.0393ppmとなり、市の環境目標値ぎりぎりとなる。</p> <p>同様に他の地点、時期についても再検討すべきである。</p> <p>p244 大気汚染物質の供用時についても「重合」として、バックグラウンド濃度、熱源施設稼働、設置駐車場、供用時交通量を合計して予測したことは評価できる。ただし、重合の手法が不十分である。熱源施設と設置駐車場についてはコンター図しかないため、その値を読み取るともっと大きな値となる。例えばⅡ期工事完了後のN03道路南側で、バックグラウンド濃度は0.017pm (p130)、供用時交通量からは0.00197ppm (p244) はそのまま良いとして、熱源施設稼働からは0.00017ppmとしているが図p194から読み取ると0.0002ppm、設置駐車場からは0.00015ppmとしているが図p210から読み取ると0.0002ppmとすると、合計すると0.01937ppm、年間98%値への変換式 (p131) を用いると0.0383ppmとなり、市の環境目標値ぎりぎりとなる。</p> <p>同様に他の地点、時期についても再検討すべきである。</p>

事 業 者 の 見 解

道路の予測地点は、保全対象となる住宅や学校などの存在を勘案して設定しており、それらの地点で重合の影響を予測しております。

なお、熱源施設の稼働による大気汚染、新施設等関連車両の走行（事業予定地内設置駐車場）による大気汚染及び新施設等関連車両の走行（事業予定地周辺道路）による大気汚染の重合における予測結果は、環境目標値付近の数値であることから、本事業の実施にあたっては、熱源施設の稼働による大気汚染、新施設等関連車両の走行（事業予定地内設置駐車場）による大気汚染及び新施設等関連車両の走行（事業予定地周辺道路）による大気汚染に記載した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てまいりたいと考えております。

項 目	意 見 の 概 要
騒 音	<p>[特定建設作業に伴って発生する騒音の規制に関する基準について]</p> <p>p80 関係法令：騒音で「特定建設作業に伴って発生する騒音の規制に関する基準が定められている。」とあるが、内容を正確に記載し、建設作業で「予測の前提とした措置」に反映させるべきである。「特定建設作業に係る騒音の規制基準」は「基準値」は勿論、他に、作業時間（深夜作業禁止）、1日あたりの作業時間、作業期間（連続6日を超えない）、作業日（日曜、休日禁止）があり、それらを全て満たした時に、初めて「特定建設作業に係る騒音の規制基準」を遵守したことになる。法を守るのは当然のことだが、この規制を理解していない建設請負業者も多いため、「予測の前提とした措置」に明記すべきである。</p>
	<p>[仮囲いの設置について]</p> <p>p121 解体工事による粉じん：環境の保全ための措置：「敷地境界上に、高さ3mの仮囲い」では、騒音の規制基準が守れない。仮囲いは敷地境界から50cmは敷地内に控えを設置すべきである。</p>
	<p>[コンクリートポンプ車の配置について]</p> <p>p258 建設機械の稼働：規制基準の85dB(A)に近い予測値となった地点については、予測値を追試できるよう、敷地近傍の発生源について、予測条件として敷地からの距離を追記すべきである。例えば、A区域のケース I で地上高さ5mで82dB(A)となっているが、敷地から5mの地点でコンクリートポンプ車が稼働するとして試算すると、この1台だけで88dB(A)となり、規制基準を超えることになる。資料p200の中心周波数別音圧レベルから7m離れた地点でのコンクリートポンプ車125～4000HzのA特性レベルはそれぞれ82-16.1、89-8.6、85-3.2、84、80+1.2、75+1となり、パワー合計すると88.37dB(A)となる。地上高さ5m、水平距離5mなので音源までの距離は$5\sqrt{2}=7\text{m}$となり、仮囲い3mは無視できるから、地上高さ5mで82dB(A)ではなく88dB(A)となる。</p> <p>p261 A区域のケース I の等騒音レベル線図では、事業地北側の地上1.2mで62dB(A)となっているが、コンクリートポンプ車が敷地近くで稼働する最大値出現地点と同様な音源配置であり、地上高さによっては規制基準を超える恐れがあるため、住宅のある北側については、高さ別の等騒音レベル線図を示すべきである。簡単な試算ではコンクリートポンプ車1台が敷地から5mで稼働すると地上高さ5mで88dB(A)となる。事業区域北側については仮囲い3mだけでは不十分と思われる。事業者として可能な低減策をとるべきである。</p>
	<p>[工事の平準化について]</p> <p>p266 建設機械の稼働による騒音：環境の保全のための措置：「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。」とあるが、中長期的な工事の平準化を追加すべきである。例えば資料p46：A区域の22ヶ月目の合成騒音レベル124dBだけが突出しているが、その前の21ヶ月目は119dB、その後の23ヶ月目は111dB と少ないので、この3ヶ月の工事を平準化すれば、建設騒音については相当改善されるはずである。</p>

事業者の見解

「特定建設作業に伴って発生する騒音の規制に関する基準」には、基準値のほか、作業時間、1日あたりの作業時間、作業期間及び作業日が定められています。なお、予測条件の如何に関わらず、関係法令遵守は当然のことから、予測の前提とした措置には記載しませんでした。

仮囲いを敷地境界の内側に設置することにより、敷地境界上における特定建設作業に伴う騒音の規制に関する基準値を遵守してまいります。

コンクリートポンプ車は、北側の集合住宅の建設を想定した配置としており、敷地境界からの距離は約40mとして設定いたしました。

本事業の実施にあたっては、建設機械をできる限り敷地境界から離して配置するなどの環境の保全のための措置を講ずることにより、事業予定地北側における住宅への影響の低減に努めてまいりたいと考えております。

今後の詳細な施工計画の立案にあたっては、工事の平準化に留意してまいります。

項 目	意 見 の 概 要
騒 音	<p>[休日について]</p> <p>p287, 288, 289 工事関係車両：予測条件：「工事関係車両の交通量は、平日及び休日ともに同じ台数である。」とあるが、騒音規制法による「特定建設作業に係る騒音の規制基準」は「基準値」は勿論、他に、作業時間（深夜作業禁止）、1日あたりの作業時間、作業期間（連続6日を超えない）、作業日（日曜、休日禁止）があり、それらを全て満たした時に、初めて「特定建設作業に係る騒音の規制基準」を遵守したことになる。特定建設作業として騒音規制法施行令で空気圧縮機15Kw以上、バックホー80kw以上、ブルドーザ40kw以上などが定められており、こうした建設機械は休日使用禁止である。土砂運搬用のダンプトラックは規制対象外であるが、積み卸しするためのバックホー、ブルドーザなどは使用できないため、常識的には休日の建設工事は行わないはずである。なぜ、休日の工事関係車両の交通量を設定するのか。</p>
	<p>[騒音に係る環境基準について]</p> <p>p292 道路交通騒音：予測結果で、比較として環境基準が掲げてあるが、このうち大部分の地点に適用されている「70dB 以下」は、道路に面する環境基準より更に緩い「幹線交通を担う道路に近接空間」に適用される特例であり、単純にこの値を記載するのは不十分である。</p> <p>広島高裁判決 2014. 1. 29「昼間屋外値 Leq65dB (①) 又は夜間屋内値 Leq40dB (②) を超える場合に、本件損害賠償請求が認められる」は、国側が上告しないことにより民側勝訴部分は確定している。平成 10 年騒音環境基準の幹線道路近接空間特例（昼間屋外 70dB）より 5dB も小さい。現在の環境基準の甘さを確定したもの。国としても、環境基本法第 16 条「環境基準…基準については、常に適切な科学的判断が加えられ、必要な改定がなされなければならない。」に従い、しかるべき対応がとられるはずである。</p>
	<p>[保全対策について]</p> <p>周辺道路の騒音については環境基準を上回る地点が発生する地点があるとしているが、この開発による影響はわずかであり、影響の低減をはかる、としか記載されていない。開発による影響はわずかということは、この地域がもともと車の騒音に悩まされている地域ということであり、地域住民にとっては、いまでも環境が良好とは言えないのにさらにひどくなるのか、と受け止めざるを得ない。努力するだけでなく、環境基準を上回る状態を確実に解消するための具体的な対策を示すべきではないか。</p>

事業者の見解

本事業では、土曜日においても工事を行う計画であることから、この土曜日を休日として設定し、予測及び評価を行いました。

環境基準の欄には、「環境基本法」(平成5年法律第91号)に基づく騒音に係る環境基準について、各予測断面に対応する数値を記載いたしました。なお、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、周辺環境に及ぼす影響の低減に努めてまいりたいと考えております。

工事中においては、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、工事関係車両を減らすよう努めます。また、工事関係の通勤者に対しては、できる限り公共交通機関の利用や自動車の相乗りの指導を行い、通勤に使用する車両の走行台数を減らすように努めます。

供用時においては、商業施設等の新施設利用者に対しては、できる限り公共交通機関を利用してもらうようホームページなどで周知する計画です。

また、荷捌き車両及び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まいります。

項 目	意 見 の 概 要
騒 音	<p>[車種の区分について]</p> <p>p320～325 新施設等関連車両：予測条件：新施設等関連車両の交通量が、「大型車」と「乗用車」に2分類しているが、間違いである。予測手法（資料p212）によれば、自動車のパワーレベルは大型車、中型車、小型貨物車、乗用車の4分類としている。現に資料p367の「新施設等関連車両の走行による騒音の予測に用いた時間交通量」では、文献の4分類としている。例えば、1期工事完了後の平日N01では本文p324で、乗用車が802台とされているが、p367で東行乗用車が401台、p368で西行乗用車が401台とされており、N02道路の合計は802台とされている。つまり、本文の表2-2-29新施設等関連車両の交通量（1期工事完了後）、表2-2-31新施設等関連車両の交通量（2期工事完了後）は、中型車と小型貨物車を省いており、事業による影響を少なく見せかけており、公式に陳謝し修正を公表すべきである。審査事務局としても他の地点の齟齬を確認し、騒音予測はどちらの台数で行ったかを確認されたい。なお、資料では新施設等関連車両の交通量は中型車と小型貨物車はいずれも0台と常識はずれの設定がしてあり、交通計画そのものの見直しが必要である。</p>
	<p>[車両の動線計画について]</p> <p>p320～325 新施設等関連車両：予測条件：新施設等関連車両の交通量が、事業地北側のN012で極端に増加するので、計画の見直しが必要である。例えば2期工事完了後に現況乗用車は平日、休日ともに395台/日であるが、2期工事完了後に平日854台・2.2倍に増加し、休日1,094台・2.8倍に増加する。このため、騒音の増加分は休日昼間で5dB、夜間で6dBもあるp331。大気、騒音の良好な環境のこの生活道路にこのような変化をもたらすことをやめ、事業北側の集合住宅の出入りはA区域中央の地区内幹線道路経由に変更すべきである。</p> <p>p332 新施設等関連車両：環境の保全のための措置は、不十分であり、事業地北側の生活道路N012だけが3～7dB増加するための対策を具体的に、事業北側の集合住宅の出入りはA区域中央の地区内幹線道路経由に変更するなどを検討すべきである。</p>
	<p>[環境保全措置について]</p> <p>p332 新施設等関連車両：評価で「N012およびN013においては、本事業により整備される住宅に居住される方々の走行に起因するものであり、増加分は4～7dBであるが、環境基準に対しては大きく下回るレベルである」の表現は撤回し、必要な事業者が可能な低減策を環境保全措置として検討すべきである。環境省は「汚染が現在進行していない地域については、少なくとも現状より悪化することとならないように環境基準を設定し、これを維持していくことが望ましいものである。」としており、現在が良好な環境なら、環境基準まで悪化させても良いということではない。</p>

事業者の見解

供用時においては、新施設等を利用する車両として、施設利用車両と荷捌き車両を想定しています。これらの車両を4車種に分類した場合、施設利用車両は乗用車が想定されます。また荷捌き車両は、大型車、中型車及び小型貨物車が想定されるため、安全側を考慮し、全て大型車として想定しました。

土地を有効に活用し、緑地をできるかぎり多く確保する配置計画の考え方から立体駐車場を北側に配置し、北側の道路からの車両動線としています。騒音の増加レベルは5～6dBですが、昼間：48dB→53dB（環境基準65dB）、夜間：46dB→52dB（環境基準60dB）であり、環境基準を大きく下回ると予測されます。

本事業に実施にあたっては、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、周知に努めてまいりたいと考えております。

項 目	意 見 の 概 要
振 動	<p>[予測値について]</p> <p>p338 建設機械の稼働：A区域ケースⅡで最大66dBであるが、予測値を追試できるように、敷地近傍の発生源について、予測条件として敷地からの距離を追記すべきである。資料p518の予測式で確認すると、バックホウ1台が、敷地から5mのところ稼働するだけで72dBとなる。10mとしても67dBとなり、66dBにならない。</p> <p>[保全措置について]</p> <p>p343 建設機械の稼働：環境の保全のための措置として「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にも配慮する」こと、評価として、規制基準値のほかに「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。」と今までの環境影響評価事業にはなかった表現を追加したことは評価する。</p> <p>[要請限度について]</p> <p>p354, 364 工事関係車両、新施設等関連車両による振動レベル：環境の保全のための措置として「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にも配慮する」こと、評価として、「要請限度」にふれなかったこと、「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。」と今までの環境影響評価事業にはなかった表現を追加したことは評価する。これはレゴランドや御園座と最近の市アセス事業に対する市長審査書でも盛り込まれるようになった内容であり、今後の事業に対しても市から同様な指導をされたい。</p> <p>なお、評価として、「要請限度」にふれないため、道路交通振動の振動レベルの予測結果の表p351～353、p360～363の表中の「要請限度」は削除すべきである。</p>
水質・底質	<p>[測定位置と頻度について]</p> <p>p382 排水計画で、「工事排水の濁度及びpHについては、定期的に簡易測定により監視する。」とあるが、その場所は6カ所の沈砂槽p383のどの位置か、又は放流口入口か出口か。いずれにしても問題があった場合に放流を停止できる位置で測定すべきなので、その位置を明記すべきである。また、測定頻度について、簡易測定なので、毎日又は常時と想定されるが明記すべきである。</p> <p>[測定項目と頻度について]</p> <p>p382 排水計画で、「過去の調査において基準不適合土壌として確認され、一部区域に残置しているカドミウム、鉛、砒素、総水銀、ベンゼンに起因する排水の基準不適合の有無については、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。」とあるが、項目として、全シアンが欠落しているのではないかと。過去の調査での基準不適合土壌では全シアンが66地点で最高4.2mg/l検出されているが、一部区域に残置している土壌の汚染項目と濃度を明記し、全シアン有無を明らかにすべきである。また、測定頻度が「工事期間中の水の濁りが最大と想定される時期（各時期1回）：事後調査計画p662では不十分すぎる。有害物質による水質汚濁という観点から、週1回程度は必要である。</p>

事 業 者 の 見 解

A区域北側の敷地境界に最も近いバックホウは、集合住宅の立体駐車場建設を想定した配置としており、敷地境界からの距離は約12mとして設定いたしました。

本事業の実施にあたっては、環境の保全のための措置に示したように、閾値55dBにも配慮してまいりたいと考えております。

国又は名古屋市等による環境保全施策との整合性に係る評価として、道路交通振動については、道路交通振動の限度（要請限度）が基準値等として示されていることから、予測結果には基準値等として要請限度を記載し、評価では予測結果と要請限度を比較しております。

濁度及び pH の測定は、沈砂設備出口での測定を計画しています。
工事排水の調査は、工種、排水量等が変化していくことを考慮し、工種、排水量等の状況、水質の調査結果等も踏まえながら、適切な水質管理となるように、測定頻度を決定してまいります。

シアンについては、既往の対策工事により基準適合が確認されていることから、管理濃度の項目としておりません。
工事排水の調査は、工種、排水量等が変化していくことを考慮し、工種、排水量等の状況、水質の調査結果等も踏まえながら、適切な水質管理となるように、測定頻度を決定してまいります。

項 目	意 見 の 概 要
水質・底質	<p>[底質の調査について]</p> <p>港北運河の底質そのものがどうなっているか記載がない。水質及び底質については堀川と中川運河・東海橋のデータが示されているが、肝心なのは港北運河の底質である。底泥の舞い上がりによる影響はほとんどない、とされているが、そのまえにまずは港北運河の底質そのものがどうなっているか調査し明らかにすべきではないか。</p>
	<p>[管理基準について]</p> <p>p382, 387 排水計画、予測の前提とした措置で、管理濃度としてpHとSSは名古屋市の建設工事における排水対策の目安、カドミウム、鉛、砒素、総水銀、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を参考として用いた。」とあるが、環境基準はこの1/10の値（カドミウムは1/20）である。この排水が直接、公共用水域の港北運河から中川運河の放流されること、環境影響評価条例が適用される大規模開発であること、過去の土壤汚染履歴と一部区域に残置している土壤汚染などから判断して、環境基準などもっと厳しい管理濃度とすべきである。</p>
	<p>[降水量の設定について]</p> <p>p384 工事中水質の予測手法：濁水の発生量の算定で、A工事区域の面積は事業計画から確認できるが、I：平均降雨強度の3.0mm/hの根拠が不明である。そもそも、第1部第4章の自然的状況で、降水量の資料を示すべきである。その上で平均降雨強度の根拠を示すべきである。例えば、名古屋市の過去30年の降雨水量記録では、台風月の9月に2013年9月の最大1時間雨量は9/4に55.0mm（73.0mm/日）、9/8に21.5mm（26.5mm/日）、9/16に21.0mm（101.0mm/日）、9/23に32.5mm（32.5mm/日）もあり、設定の3.0mm/hの10倍近い実績がある。設定が甘すぎ、台風時期は濁水がそのまま運河に流出するのではないか。 http://www.data.jma.go.jp/obd/stats/etrn/index.php?prec_no=62&prec_ch=%91%E5%8D%E3%95%7B&block_no=1471&block_ch=%8A%D6%8B%F3%93%87&year=2007&month=2&day=17&elm=&view=</p>
	<p>[洗浄水について]</p> <p>p387 工事中水質：環境の保全のための措置のうち「その他の措置」として「コンクリートミキサー車の洗浄水は、場外運搬処分する。」とあるが、そもそもこうした排水の処理は「予測の前提とした措置」として、当初から事業計画、工事計画に含み混むべきである。なお、コンクリートミキサー車の洗浄水を貯留する設備、その位置、数を明記すべきである。</p>
	<p>[維持管理について]</p> <p>p387 工事中水質：環境の保全のための措置のうち「その他の措置」として「沈砂設備に堆積した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。」とあるが、定期的の内容を記載すべきである。まさか、A, B, C区域の工事期間中に1回だけということはないのか。そもそも、堆積土砂の常時監視、除去する基準としての堆積量・深さをまず決めるべきである。</p>

事業者の見解

港北運河については、水温と水深について現地調査を実施しました。
なお、予測結果では、底泥の舞い上がりはほとんどないと予測しております(準備書p. 402～408参照)。

「水質汚濁防止法」(昭和45年法律第138号)の特定施設に係る排水基準値は、環境基準が達成されることを前提に設定された規制値であり、この規制値を参考に管理濃度を設定し、適切に処理した後、放流する計画です。

平均降雨強度は、SSの流出負荷量(初期濃度)の設定(準備書p. 385)と同様に、「面整備事業環境影響評価技術マニュアル」(監修 建設省都市局都市計画課, 平成11年)に示されている、人間活動(農業用水の取水、水道原水の取水、水産用水の取水、漁業、野外レクリエーション活動等)が見られる日常的な降雨条件として示されている瞬間強度0.0～3.0mm/h未満を参考に、3.0mm/hと設定しました。雨水流出係数についても、同マニュアルに示されている工事中の伐採地(裸地)の0.5と設定しました。

予測は最大の状況を想定して、区域全域が裸地状態を想定しています。工事においては、現状のアスファルト等で被覆されている表層を順次掘削して、基礎工事、躯体工事に進むことから、濁水の発生量は想定量よりも少なくなると考えております。

コンクリートミキサー車の洗浄水の処分方法等は今後の施工計画の中で検討し、事後調査の中で報告してまいります。

頻度については、堆積土量の程度によると考えております。貯留容量が確保できるように、適切に管理していく計画です。

項 目	意 見 の 概 要
水質・底質	<p>[洗浄水について]</p> <p>p387 工事中水質：環境の保全のための措置のうち「予測の前提とした措置」として「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」とあるが、評価では「止水性の高い山留め壁を不透水層まで構築する」と全ての掘削で山留め壁を不透水層まで構築することになっている。予測の前提とした措置の「必要に応じて」は削除すべきである。</p>
	<p>[水温調査について]</p> <p>p389 運河水循環：中川運河と港北運河の水温の相関性のための現地調査は7月と8月に計2回行っただけで、「中川運河の既存調査結果は、港北運河の水温にも当てはまると考えられる。」としているが、冬季にも採熱のため約7℃の運河水を取水するため、年間を通した港北運河の水温再調査が必要である。</p> <p>p391 運河水循環：中川運河と港北運河の水温の相関性で、「相関係数を求めた結果、0.876と“強い相関関係がある”といえ、中川運河の既存調査結果は、港北運河の水温にも当てはまると考えられる。」としているが、冬季の調査が不足しているためこの結論は出せない。最も寒い2月の中川運河水温7.2℃から、この相関関係で港北運河の水温を求めると、マイナス4.2℃と常識外の水温となる{(7.2-9.99024)/0.669}。現実に予測条件では採熱時の取水温度は7℃としている p394。</p>
	<p>[水循環について]</p> <p>p394 予測条件で運河水利用開始時の取水温度設定で「放熱時30℃、採熱時7℃」とあるが、中川運河水温から相関式で求めた港北運河の平均取水温度は7月は28.1℃、8月でも30.4℃と、この放熱時30℃の条件に当てはまる日はほとんどない。図のように時間変動もあまりない。また、冬季はこの相関式が使えないが、中川運河水温は月平均で2月は7.2℃あり、採熱時7℃の条件に当てはまる日はほとんどないと考えられる。底泥の巻き上げについても慎重に検討していないし、本当にこの運河水循環は可能なのか、単なる宣伝効果をねらったものではないのか。</p> <p>http://www.city.nagoya.jp/kankyo/cmsfiles/contents/0000028/28463/nakagawa1107.pdf</p> <div data-bbox="580 1509 1150 1832" data-label="Figure"> <p>水温 (中川運河) '11年 7月 8日(金)～'11年 7月22日(金)</p> <p>— 松重ポンプ所 — 野立橋 — 東海橋付近 — 降水量</p> <p>水温 °C (Left Y-axis: 0.0 to 35.0) 降水量 mm (Right Y-axis: 0.0 to 20.0)</p> <p>日 (X-axis: 8 to 22)</p> </div>

事業者の見解

評価では、「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」と記載しております。

掘削箇所によっては、地下水が湧出する深さまで掘削しない可能性もあることから、「必要に応じて」と記載しております。いずれにしても、湧水量を極力減らす適切な工法での施工を考えております。

年間のうち、概ねの水温が高い状況と低い状況を把握するために、既存調査である中川運河の調査結果を参考に、予測計算の初期値を設定して予測を行っております。その中で、夏の中川運河と港北運河の水温の状況を把握して、大きな違いはないものと考えました。運用にあたっては、港北運河の水温に影響を与えないように運転制御・管理を行う計画です。

運河水の取水温度設定は、運河水温の温度変化の検討を行うための予測条件として設定しました。

実際の運用は、今後の検討及び運転をしながらの調査により、ヒートポンプの機器特性、運河水の温度変化等を総合的に勘案して、機器効率がよく、運河への影響が少ない運転方法を確認してまいります。

なお、準備書p. 394に示すとおり、放熱時は34℃まで取水を行う条件で予測し、翌朝の午前9時までには概ね前日の開始時の水温に戻ると予測されます。

項 目	意 見 の 概 要
水質・底質	<p>[生物相への影響について]</p> <p>p401 運河水循環：評価で、「取水温度31～32℃に対して、大部分（95％程度）は30～33℃の水温」、「取水温6～7℃に対するして、大部分（99％程度）は4～6℃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。」とあるが、水温が変化すると、水中に住む変温動物である魚類や無脊椎動物は、体温を調節できないために大きく影響を受けるため、水温上昇や低下に対する生物層への影響も検討すべきである。中川運河にはボラやスズキの生息が確認されている（p108動植物及び生態系の状況）。</p>
地下水	<p>[検出限界について]</p> <p>p409 調査：調査結果で、全シアン、鉛、砒素、ベンゼンの全てがND（検出限界未満）となっているが、地下水環境基準値と比べて、その検出限界がどの程度かを理解するため、p410の地下水モニタリング結果のように、ND（0.01mg/l未満）などと表記すべきである。</p> <p>[地下水調査について]</p> <p>p414 予測：A区域には、現在、営業中の施設等の立地により未調査エリアがあるが、今後、現況施設の解体に合わせて、「土壤汚染対策法」等に基づき、適切な調査を行う。」とあるが、土壤汚染対策法の調査項目は土壤溶出量、土壤含有量、土壤ガスであり、地下水そのものは含まれていない。土壤溶出量調査は、土壤を室温・常圧で2時間振とう・30分静置後の濾過水が塩酸1mol/l水に、土壤中の有害物質がどれだけ溶け出すかを調べるものであり、長期間・高圧の土中への地下水への溶出とは状況が異なるため、別途地下水質調査が必要である。なお、汚染土壤の除去等の措置の実施の方法として「当該土地において土壤汚染に起因する地下水汚染の状況を的確に把握できると認められる地点に観測井を設け、当初一年は四回以上、二年目から十年目までは一年に一回以上、十一年目以降は二年に一回以上定期的に地下水を採取し、当該地下水に含まれる特定有害物質の量を測定すること。」と定められていることを念頭に検討されたい。</p>

事業者の見解

運河水の温度変化の程度は、気候、気温等により日常的に起きている変化の程度であり、その範囲も限られることから、影響は小さいと考えました。

万が一、予期せぬ状況が確認された場合には、因果関係を調査の上、適切な対応を図ってまいります。

準備書p. 409の調査結果は名古屋市ホームページで掲載されていた表記と同じとしています。

本事業に係る土壌調査及び対策、報告については名古屋市及び「名古屋市土壌及び地下水汚染対策検討委員会」の指導、助言に基づき進めてまいりました。

今後の施工時における届出、調査等においても継続して、名古屋市の指導を受け適切に進めてまいります。

項 目	意 見 の 概 要
地下水	<p>[掘削範囲について]</p> <p>p415 工事予測結果で「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。」とあるが、基準不適合土壌残置範囲の図 p413 でみると、確かに 30m² ほどアンダーパス部の南東部で重なっている。ここは、鋼矢板で囲い込んだ範囲内の土壌を処理した後で、アンダーパス部の工事にかかることになるが、そうした工事工程になっているのか。少なくとも工事工程の概要 p36 に注記すべきである。そもそも、こんな無理は配置計画は再検討が必要である。アンダーパス部をあと 10m 程度北側に移動すれば済むことである</p> <p>p441 廃棄物等：予測条件で「アンダーパス部の掘削土は、事業予定地内で盛土材として再利用する。」とあるが、アンダーパス部では鋼矢板で囲った部分があり、「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。」p415 と事業者が勝手に判断しているだけであり、汚染土壌である危険性は残っている。慎重に土壌分析を行って、基準に適合することを確認できた掘削土だけは盛土に使用すると明記すべきである。さもないと、アンダーパス部を北へ約10m移動させて鋼矢板で囲った部分と重ならないようにすべきである。</p>
	<p>[保全措置について]</p> <p>p417 地下水：環境の保全のための措置：「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、準不適合土壌の分布範囲を最小限とする。」とあるが、こうした土壌汚染の恐れのある掘削土は、毎回、土壌分析を行い、汚染土壌が確定すれば処理を実施し、汚染されていない土壌だけを基準不適合土壌が確認されている範囲の盛土に使用することとすべきである。</p>

事業者の見解

アンダーパス部の工事は、地区内幹線道路の工事に含み検討しています。鋼矢板と重なる部分の工事については、詳細な施工計画を作成し、基準値不適合土壌に対する適切な対応を図ります。

なお、地区内幹線道路とアンダーパスの位置については、建物配置計画、周辺道路との接続位置等を総合的に勘案して、現在の計画としています。

基準不適合土壌の範囲は、今までの土壌分析調査結果に基づき設定しています。なお、工事中の環境の保全のための措置として、基準不適合土壌の分布範囲を最小限とし、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います。

項 目	意 見 の 概 要
土 壤	<p>[配置計画について]</p> <p>p423 土壌：環境の保全のための措置：「鋼矢板で囲い込んだ範囲内の施工にあたっては、範囲外へ基準不適合土壌が拡散しない工法を採用する。」とあるが、サンダーパス部と重なる部分の鋼矢板は撤去せざるを得ないのではないか。もっと別の工法があるのか。本来はこんな無理な配置計画は再検討し、アンダーパス部をあと 10m 程度北側に移動すれば済むことである。</p>
	<p>[関係機関との協議について]</p> <p>p423 土壌：環境の保全のための措置：「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。」とあるが、基準不適合土壌は土壌汚染対策法に従って、運搬と処理についての許可を持った業者に委託することになる。関係機関とは何を協議するのか。</p>
	<p>[環境保全措置について]</p> <p>p423 土壌：環境の保全のための措置：供用時の仕上げ表層：「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）や盛土（先ず砂利その他の土壌以外のもので覆い、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。」とあり、地下水の環境保全措置とは表現（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 p417）が異なる。地下水の表現が間違っているのではないか。</p>
景 観	<p>[ゴルフ場のネットについて]</p> <p>p437, 438 全体として各建物の高さが明記していないのではっきりしないが、N05 地点でゴルフ場の囲いネットが描かれているが、高すぎるのではないか。この高さはどれだけか。既設ゴルフ場と比べて高くしているのか。2 期工事完了後の前後で比較すると p438、既設ゴルフ場の囲いネットは新規商業施設と同程度の高さ約 31m と推定できるが、新設ゴルフ場の囲いネットは、その北 6 階建て複合業務地区ビル（高さ約 31m）より、そうとう高く描かれている。景観図が間違っているのか。新設ゴルフ場の囲いネットは建築基準法の建築物に該当し、高度規制も適用されるはずである。（建築基準法第 2 条：定義：建築物 土地に定着する工作物のうち、屋根及び柱若しくは壁を有するもの、これに附属する門若しくは塀、…をいい、建築設備を含むものとする。）</p>

事業者の見解

地区内幹線道路の位置（アンダーパス部の位置）については、全体の建物配置、周辺道路との接道位置、幹線道路の形状等を総合的に検討して現在の計画としています。鋼矢板とアンダーパス部の重なる部分については、アンダーパスの仕上げ構造、レベル等を総合的に勘案して、基準不適合土壌が拡散しない対応を図ってまいります。

基準不適合土壌を場外処分するにあたっては、「土壌汚染対策法」(平成14年法律第53号)及び「名古屋市環境保全条例」に基づき適切な対応、届出が必要となることから、関係機関と適正な運搬方法、処分方法、処分先などについて、協議を行ってまいります。

地下水の項目での盛土については、工事中において基準不適合土壌の存在する範囲の掘削を極力少なくするための、環境の保全のための措置です。一方、土壌の項目におけるご指摘の環境の保全のための措置（供用時の仕上げ表層）は、供用時における基準不適合土壌の飛散防止のための、仕上げ工事について記載しています。

ゴルフ場のポールの高さは約50mです。
また、ポール、ネット共に建築基準法上では建築物ではなく工作物に該当し、高さや日影規制の対象外です。

項 目	意 見 の 概 要
廃棄物等	<p>[再資源化率について]</p> <p>p441 廃棄物等：予測条件で「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。」とあるが、建設リサイクル法第4条に基づく「あいち建設リサイクル指針」で、特定建設資材廃棄物の再資源化等率として、コンクリート塊：100%、アスファルト・コンクリート塊：100%、建設発生木材（木材が廃棄物となったもの）：95%とされている。最低限この指針にしたがい、項目を追加し、それぞれの再資源化等率を明記すべきである。</p>
	<p>[杭汚泥について]</p> <p>p441 廃棄物等：予測条件で「杭汚泥については、今後関係機関と協議を行い、盛土材として場内で利用できるものは利用していく。」とあるが、廃棄物処理法では事業活動に伴う汚泥は産業廃棄物であり、適切に処理すべきものである。関係機関と協議すれば、そのまま盛土材として再利用することができるのか。</p>
	<p>[原単位について]</p> <p>p443 廃棄物等：予測条件で、原単位として「建設系混合廃棄物の原単位調査報告書」（平成24年）を出典としているが、原単位の数値が異なっているので再確認し必要な修正を行われたい。審査事務局も十分な指導をお願いする。</p> <p>http://www.nikkenren.com/publication/pdf/75/konngouhaiki_houkoku.pdf</p> <p>例えば、A区域の商業施設は、店舗・10,000m²以上で25.3kg/m²となっているが、出典p7では26kg/m²である。A区域の集合住宅は、店舗・RC造・10,000m²未満で31.5kg/m²となっているが、出典p9では37kg/m²である。A区域の駐車場は、工場・10,000m²以上で13.5kg/m²となっているが、出典p7では18kg/m²である。C区域の駐車場は、工場・10,000m²未満で17.4kg/m²となっているが、出典p7では23kg/m²である。出典p7では26kg/m²である。いずれも危険側の原単位ばかりである。そもそも、出典では少数点以下の表示は品目別原単位p15だけであり、出典とは異なることが明らかである。</p>
	<p>[建設資材の運搬について]</p> <p>p456 予測条件：建設資材の運搬：「工事関係車両台数と走行量等の諸元は、資料9-1に示すとおり」とあるが、これは工事中の廃棄物等の算出方法及び発生量であり間違っている。工事関係車両台数と走行量等の諸元はどこに記載してあるのか。</p>

事業者の見解

本事業では、準備書p. 443表2-9-2に示すとおり、現況施設解体工事及び地表面舗装部除去工事における再資源化率として、コンクリート塊約100%、アスファルト約100%、木くず約100%と計画しております。

杭汚泥は、基本的には場外搬出し適切な処理・処分を考えていますが、工事関係車両の削減にもつながることなどもあり、場内で利用できる方策等について協議検討していきたいと考えております。

準備書の原単位は、出典として示しております「建設系混合廃棄物の原単位調査報告書」（平成24年）の中で、ご指摘の例で示されているP. 7, 9, 15ではなく、用途別構造別規模別に示されている【参考資料16】（p. 45～）の発生源単位を用いました。

建設資材等の運搬の諸元は、資料編p. 720～724に示しております。なお、評価書においては、資料番号及び参照頁を訂正いたします。

項 目	意 見 の 概 要																																																						
温室効果ガス等	<p>[温室効果ガスの削減について]</p> <p>p457 温室効果ガス等：工事中の予測結果、計 512,500t-CO2 が突然示されているが、最近の他のアセス事業と比べて最大であり多すぎる。延べ面積が大きいいためかと単位面積当たり CO2 排出量で比較したが 1.15t-CO2/年とやはり最大である。</p> <p>例えば名駅 1 丁目南アセスでは 244,000t-CO2 (延べ面積 260,000m²) であり、延べ面積が今回の港明用地開発の 2 倍弱だが、CO2 排出量は 2.2 倍にもなっている。どこかに無駄な CO2 排出があるはずであり、更なる削減が必要である。</p> <table border="1" data-bbox="414 604 1372 884"> <thead> <tr> <th rowspan="2">事業名</th> <th rowspan="2">延べ面積 m²</th> <th colspan="4">工事中</th> <th>1,199,200</th> <th>t-CO₂/年</th> </tr> <tr> <th>建設機械 稼働</th> <th>建設資材 使用</th> <th>建設資材 運搬</th> <th>工事中 廃棄物</th> <th>工事中 計</th> <th>CO₂/m²</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>港明用地</td> <td>445,300</td> <td>15,800</td> <td>471,100</td> <td>22,700</td> <td>3,000</td> <td>512,600</td> <td>1.15</td> </tr> <tr> <td>名駅3</td> <td>150,000</td> <td>7,600</td> <td>111,000</td> <td>3,700</td> <td>700</td> <td>123,000</td> <td>0.82</td> </tr> <tr> <td>名駅1南</td> <td>260,000</td> <td>12,000</td> <td>213,000</td> <td>16,000</td> <td>3,000</td> <td>244,000</td> <td>0.94</td> </tr> <tr> <td>名駅1北</td> <td>190,000</td> <td>8,000</td> <td>156,000</td> <td>13,000</td> <td>1,500</td> <td>178,500</td> <td>0.94</td> </tr> <tr> <td>ささじまライブ</td> <td>160,000</td> <td>4,900</td> <td>130,700</td> <td>4,800</td> <td>700</td> <td>141,100</td> <td>0.88</td> </tr> </tbody> </table> <p>p459, 468 温室効果ガス等：評価：低炭素都市なごや戦略実行計画（平成23年11月）では「2008年の名古屋市の排出量は、基準年である1990年比▲11%となっており、2020年に▲25%を達成するためには、更に15%の削減が必要となります。」とあり、2008年の1,548万トン/年を2020年に1,310万トン/年に削減することを目標としている。また、あいち地球温暖化防止戦略の1990年度と比べて6%削減し7,466万t-CO2にするという目標の2割近くを名古屋市分で占めていることも併記すべきである。その上で、今回の港明開発：1期工事415,100tCO2、2期工事97,400 tCO2、供用時93,559 tCO2/年がどれほど大きな影響を与えるかについての評価が必要である。</p>	事業名	延べ面積 m ²	工事中				1,199,200	t-CO ₂ /年	建設機械 稼働	建設資材 使用	建設資材 運搬	工事中 廃棄物	工事中 計	CO ₂ /m ²	港明用地	445,300	15,800	471,100	22,700	3,000	512,600	1.15	名駅3	150,000	7,600	111,000	3,700	700	123,000	0.82	名駅1南	260,000	12,000	213,000	16,000	3,000	244,000	0.94	名駅1北	190,000	8,000	156,000	13,000	1,500	178,500	0.94	ささじまライブ	160,000	4,900	130,700	4,800	700	141,100	0.88
事業名	延べ面積 m ²			工事中				1,199,200	t-CO ₂ /年																																														
		建設機械 稼働	建設資材 使用	建設資材 運搬	工事中 廃棄物	工事中 計	CO ₂ /m ²																																																
港明用地	445,300	15,800	471,100	22,700	3,000	512,600	1.15																																																
名駅3	150,000	7,600	111,000	3,700	700	123,000	0.82																																																
名駅1南	260,000	12,000	213,000	16,000	3,000	244,000	0.94																																																
名駅1北	190,000	8,000	156,000	13,000	1,500	178,500	0.94																																																
ささじまライブ	160,000	4,900	130,700	4,800	700	141,100	0.88																																																
	<p>[予測条件について]</p> <p>p457 温室効果ガス等：工事中の予測結果計 512,500t-CO2 が突然示されているが、排出量の多い原因を発生源から判断し、必要な環境保全措置ができるようにするため、予測条件として、建設機械の稼働の燃料消費量、電力消費量、建設資材の使用の資材使用量、建設資材の運搬の工事関係車両台数と走行量、廃棄物の発生量を、工期別、区域別に表に追加すべきである。建設機械の稼働の燃料消費量（1期C：582,802t、1期A：900,912t、1期B：71,324t、2期B：858,955t）などは資料10-1から各機種の燃料消費量を合計すれば良いので困難な作業ではない。</p>																																																						

事 業 者 の 見 解

工事中の温室効果ガスの算定は、建設機械の稼働、建設資材の使用、建設資材の運搬、廃棄物の発生に伴う CO₂ 排出量を算定することとなりますが、本事業の特徴として商業施設、住宅、業務施設、スポーツ施設等の多く用途の建物を建設する事業であり、かつ平面的に広く広がる施設が多いことから、建設資材が多く想定されます。このことから準備書に記載した CO₂ の排出量が想定されますが、本事業の工事にあたっては、型枠材等の使用に際しては、熱帯雨林の伐採を行わない鋼製型枠等の使用に努めるなど、環境の保全のための措置を踏まえ、CO₂ 排出量の削減に努めてまいります。

1期工事及び2期工事において、各区域別の建設機械の稼働による延べ燃料消費量等の状況は、下表に示すとおりです。なお、これらの数値は、評価書において、資料編の各該当箇所に追記いたします。

【1期工事】

項 目	C区域	A区域	B区域
建設機械の稼働に伴う延べ燃料消費量 (l)	582,808	900,912	71,324
建設機械の稼働に伴う延べ電力消費量 (kWh)	1,123,120	9,034,576	-
建設資材の使用量 (生コンクリートを除く) (kg)	10,589,325	1,297,188	-
" (生コンクリート) (m ³)	32,286	1,125,608	-
建設資材等の運搬に伴う延べ車両台数 (台)	66,180	169,383	15,771
建設資材等の運搬に伴う延べ走行量 (km)	4,724,100	12,923,450	1,117,300
廃棄物の焼却・埋立処理量 (t)	48	472	2

【2期工事】

項 目	B区域
建設機械の稼働に伴う延べ燃料消費量 (l)	858,955
建設機械の稼働に伴う延べ電力消費量 (kWh)	8,289,520
建設資材の使用量 (生コンクリートを除く) (kg)	653,729
" (生コンクリート) (m ³)	208,208
建設資材等の運搬に伴う延べ車両台数 (台)	123,952
建設資材等の運搬に伴う延べ走行量 (km)	9,971,250
廃棄物の焼却・埋立処理量 (t)	523

項 目	意 見 の 概 要																																																			
温室効果ガス等	<p>[電力消費量について]</p> <p>資料p716 電力消費：実排出係数では、1期C：1,123,120kwh、1期A：9,034,576kwh、2期B：8,289,529kwhは読み取れるが、1期B：資料から欠落しているため不明である。1期Bの工事で電力を使用しないとは考えられないので追記すべきである。また、1期は計10,157,696kwhが5,262t-CO₂、2期工事は8,289,529kwhが4,294t-CO₂となるので、電力消費量とCO₂排出量の比はいずれも1,930kwh/t-CO₂ となり、1期B区域からのCO₂排出量はゼロのまま計算していることになる。予測結果の1期工事はB区域からのCO₂排出量を追加することにより電力消費5,262t-CO₂に追加するなど、全体的に数値を修正すべきである。</p>																																																			
	<p>[保全のための措置について]</p> <p>p458 温室効果ガス等：工事中：環境の保全のための措置：建設機械の稼働では、国土交通省による低炭素型の建設機械の認定が進んでいるため、大気、騒音、振動と同様に「導入可能な低炭素型の建設機械を導入する」を追加すべきである。2014.6.11現在バックホー、ブルドーザの28機種が国土交通省から認定されている。</p> <p>http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/constplan/sosei_constplan_tk_000005.html</p>																																																			
	<p>[予測結果について]</p> <p>p457 温室効果ガス等：供用時の予測結果：計 32,305t-CO₂ が突然示されているが、最近の他のアセス事業と比べて最大であり多すぎる。延べ面積が大きいためかと単位面積当たり CO₂ 排出量で比較したが 0.07t-CO₂/年とやはり最大である。どこかに無駄な CO₂ 排出があるはずであり、更なる削減が必要である。</p> <table border="1" data-bbox="375 1276 1388 1590"> <thead> <tr> <th rowspan="2">事業名</th> <th rowspan="2">延べ面積 m²</th> <th colspan="3">存在供用時</th> <th rowspan="2">緑化</th> <th rowspan="2">208,124 供用時計</th> <th rowspan="2">t-CO₂/ 年 CO₂/m²</th> </tr> <tr> <th>新建築物 存在</th> <th>新建築物 関連交通</th> <th>供用時 廃棄物</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>港明用地</td> <td>445,300</td> <td>61,254</td> <td>32,659</td> <td>640</td> <td>-994</td> <td>93,559</td> <td>0.21</td> </tr> <tr> <td>名駅3</td> <td>150,000</td> <td>16,300</td> <td>5,100</td> <td>300</td> <td>-15</td> <td>21,685</td> <td>0.14</td> </tr> <tr> <td>名駅1南</td> <td>260,000</td> <td>35,670</td> <td>8,100</td> <td>500</td> <td>-10</td> <td>44,260</td> <td>0.17</td> </tr> <tr> <td>名駅1北</td> <td>190,000</td> <td>17,000</td> <td>600</td> <td>300</td> <td>-60</td> <td>17,840</td> <td>0.09</td> </tr> <tr> <td>ささじまライブ</td> <td>160,000</td> <td>22,400</td> <td>8,100</td> <td>300</td> <td>-20</td> <td>30,780</td> <td>0.19</td> </tr> </tbody> </table>	事業名	延べ面積 m ²	存在供用時			緑化	208,124 供用時計	t-CO ₂ / 年 CO ₂ /m ²	新建築物 存在	新建築物 関連交通	供用時 廃棄物	港明用地	445,300	61,254	32,659	640	-994	93,559	0.21	名駅3	150,000	16,300	5,100	300	-15	21,685	0.14	名駅1南	260,000	35,670	8,100	500	-10	44,260	0.17	名駅1北	190,000	17,000	600	300	-60	17,840	0.09	ささじまライブ	160,000	22,400	8,100	300	-20	30,780	0.19
事業名	延べ面積 m ²			存在供用時						緑化	208,124 供用時計	t-CO ₂ / 年 CO ₂ /m ²																																								
		新建築物 存在	新建築物 関連交通	供用時 廃棄物																																																
港明用地	445,300	61,254	32,659	640	-994	93,559	0.21																																													
名駅3	150,000	16,300	5,100	300	-15	21,685	0.14																																													
名駅1南	260,000	35,670	8,100	500	-10	44,260	0.17																																													
名駅1北	190,000	17,000	600	300	-60	17,840	0.09																																													
ささじまライブ	160,000	22,400	8,100	300	-20	30,780	0.19																																													
	<p>[緑化・植栽による CO₂ の吸収・固定量について]</p> <p>p465 温室効果ガス等：供用時の予測結果：緑化・植栽による CO₂ の吸収・固定量が 994t-CO₂/年もあるが、他の事業と比べても大きすぎる。その原因を分析し環境保全措置や評価に追加すべきである。また、資料 10-3、p745～749 によれば、高木・中低木は C 区域で 109、A 区域で 382、B 区域で 306、地衣類は C 区域で 22、A 区域で 9、B 区域で 16t-CO₂/年となっており、合計 844t-CO₂/年であり、本編の 994t-CO₂/年とは異なっている。既存の公園 1 の 83、公園 2 の 45、公園 1, 2 の地衣類の 22 (資料 p729, 930) を足してやっと 994t-CO₂/年となる。分かり易い表現に修正すべきである。</p>																																																			

事業者の見解

B区域では、電力消費の建設機械等として、仮設エレベータ、溶接機及び照明を想定しています。1期工事のエコステーションや地区内道路の建設においては、主要な建設機械等ではないと想定することから、ここでは想定しませんでした。

建設機械の機種を選定に際しては、実行可能な範囲で低炭素型建設機械を採用してまいります。なお、このことは評価書において、環境の保全のための措置の中に追記いたします。

本事業は、大規模商業施設のほか、現時点では計画の詳細が定まっていない複合業務施設については発生集中交通量が多い「事務所」の用途で想定しています。このことから、関連車両の走行に伴う温室効果ガス排出量も、安全側の予測になっていると考えています。本事業の実施にあたっては、エネルギー施設を設けるなど、環境の保全のための措置に記載した事項を講ずることにより、温室効果ガス排出量の低減に努めてまいりたいと考えております。

緑化計画に示す緑地を施すことにより、緑化・植栽によるCO₂の吸収・固定量は、1期工事完了後において672tCO₂/年、2期工事完了後において994 tCO₂/年と予測されます。なお、これらの数値は、既存の公園1,2におけるCO₂の吸収・固定量と新たに創出される緑地におけるCO₂の吸収・固定量の合計であり、このことは、評価書において予測結果に記載いたします。

項 目	意 見 の 概 要
温室効果ガス等	<p>[地被類の面積について]</p> <p>資料p730, 748 温室効果ガス等：現況及び供用時の予測で、地衣類の年間CO2吸収量＝総葉面積（m²）×となっているが、各工事区域とも総葉面積（m²）が示されてるが多すぎるのではないか。追試できるよう総葉面積（m²）の算出方法を記載すべきである。地衣類での緑化面積が記載されていないため、本編緑地面積p597と比較すると、A区域の緑地32,600m²で総葉面積2,500m（緑地面積の7.7%）、B区域の緑地28,800m²で総葉面積4,700m（緑地面積の16.3%）、C区域の緑地12,500m²で総葉面積6,200m（緑地面積の49.6%）と、C区域が極端に多く不自然である。</p> <p>[地被類の原単位について]</p> <p>資料p730, 748 温室効果ガス等：現況及び供用時の予測で、地衣類について、単位葉面積あたりの総CO2吸収量として3.5kgCO₂/m²・年を用いているが、これは、予測条件の出典「大気浄化マニュアル」（環境再生保全機構 平成18年）にも示されていない手法である。出典p71では確かに3.5kgCO₂/m²・年という値はあるが、落葉広葉樹高木3種、常緑広葉樹高木3種、中低木4種から求めた平均値であり、地衣類（セダム、ハイビヤクシン、キチジョウソウ、ヒペリカム、カリシナム）のCO2吸収量には触れていない。葉が短かかったり、尖っていたりして、高木、中低木のCO2吸収量がそのまま適用できる訳ではない。</p> <p>[増加させない計画について]</p> <p>また環境を売り物にする開発ならば、温室効果ガスの総量を増加させない開発計画とすべきである。その観点から緑被率などもふくめて再検討を願いたい。</p>
日照障害	<p>[計算高さについて]</p> <p>p471 日照障害：計算条件で計算面高さが、平均地盤面より+4.0mとしているが、この事業で日照障害が発生する事業地北側は第1種住居地域であり、都心のわずかな空間で洗濯物を干し、プランターで花を楽しんでいる人もいる。こうした状況がどう変わるかを知るため、地表面での日照障害も示し、評価すべきである。</p> <p>[予測条件について]</p> <p>p477 日照障害：予測条件として「新施設等の配置計画は、前掲図1-2-7(p11)に示すとおりである。」と、いかにも記載してあるかのような表現であるが、前掲図1-2-7（p11）は縮尺1/5000の計画配置図で、位置は大まかにしか分からないし、高さは「集合住宅10F、2層3段立体駐車場」などしか分からない。もっと正確な予測条件を示すべきである。</p>

事業者の見解

公園1,2については、現在地被類が施されている面積、A～C区域については、将来地被類を施す面積として設定しました。

なお、C区域はスポーツ・レクリエーション地区であり、他の区域に比べ多くの緑を確保する計画としています。

本予測では、現時点で本数まで設定できない地表面等を覆うように生育する植物を地被類として分類しました。この地被類の原単位は、「大気浄化植樹マニュアル」に示された樹木の単位葉面積あたりの年間総CO₂吸収量を参考にしました。中低木の例として示されている原単位3.7～4.2(平均3.9)よりも安全側の予測となる3.5kgCO₂/m²・yrの値を用いました。

なお、緑地等の位置、樹種、面積等の状況は、事後調査において調査し、報告します。

温室効果ガスの発生量の抑制については、工事中の建設機械の稼働における不要なアイドリングストップなどの実施、建設資材の使用にあたっての鋼製型枠の使用努力、建設資材等運搬にあたっての低公害車の導入努力・エコドライブの励行・運搬の効率化等による工事関係車両台数の削減、廃棄物の発生においては分別回収の上、減量化及び再利用・再資源化に努めます。

供用時は、太陽光発電などによる自然エネルギーの利用促進を図るとともに、新施設等の利用者への公共交通機関利用促進の広報活動、廃棄物発生にあたってのごみの分別収集、減量化、再利用及び再資源化、新設する緑地の適正管理などに努めてまいります。

「建築基準法」(昭和25年法律第201号)及び「名古屋市中高層建築物日影規制条例」(昭和52年名古屋市条例第58号)では、用途地域などに応じて規制が定められています。事業予定地周辺の計画建物による日影が及ぶ範囲では、第一種住居地域、準工業地域で平均地盤面高さから4mで規制が定められており、その規制と比較を行うために平均地盤面から高さ4mの日影を示しております。

集合住宅10Fは約31m、2層3段立体駐車場は約7.5mです。このことは、評価書に追記します。

項 目	意 見 の 概 要
日照障害	<p>[保全措置の記載方法について]</p> <p>p485 日照障害：環境の保全のための措置で「北側住宅地への日影に配慮して、住宅棟と北側既存住宅地との間に極力距離を設けた。」とあるが、予測結果p482から見ると、建築基準法等による規制時間を守れる距離ぎりぎりまで近づけた計画となっている。つまり、A区域北側で平均地盤面から4mで、2.5時間の日影が及ぶ範囲は規制の10.0時間に設計されている。正直に規制時間を守れる距離ぎりぎりに配置した」と記載すべきである。</p>
電波障害	<p>[費用負担方法について]</p> <p>p497 電波障害：環境の保全のための措置で「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。」とあるが、被害受付方法、本事業に起因することの証明方法、CATV加入等の費用負担方法などの原則はここで示すべきである。</p>
安全性	<p>[工事関係車両について]</p> <p>p549 安全性：環境の保全のための措置「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。」は言葉だけである。そもそもこうしたことは予測の前提として当然工事車両の配分計画に含まれているはずであるにも拘わらず、全て8時から17時まで（12時台は休憩）に等分割され、例えば事業地北側の生活道路N012は10ヶ月目に28台/時と2番目に多く配分してある（資料p132～137）。この措置に従い、工事関係車両の再配分を行い、大気、騒音、振動、安全性の再予測・評価をすべきである。</p> <p>[車両の抑制対策について]</p> <p>江川線沿いのある地点では一日 868 台、工事関係車両の通行が増える、と説明会では質問に対する回答があった。つまり 8 時間工事をすると一時間当たり約百台もの車両増であり、周辺の環境と安全には大きな脅威となる。少なくとも時間と経路の分散化をはかる等、自動車と歩行者が多い江川線沿いの通行量を抑制する対策が必要ではないか。</p>

事業者の見解

一部では、8時～16時の間に2.5時間の日影が生じる範囲が境界線から最大10mまで及ぶ場所がありますが、北側住宅地への日影に配慮して、住宅棟と北側既存住宅地との間に極力距離を設けた計画としました。

工事着手後の受付窓口は、施工業者決定後、改めてお知らせする計画です。本事業に起因するかについては電波障害予測対策の専門機関に依頼し、調査することになると考えています。対策方法については、アンテナを移動することにより解決することもあり、状況を確認させていただき、適切な対策をご提案させていただきたいと考えております。

施工時における工事関係車両の走行ルートが、通学路と重複する箇所における走行時間帯等の運行計画については、実際の施工時においての小中学校の児童・生徒の登校時の通行状況に応じて対応してまいります。

事業予定地のA区域は幹線道路である江川線に、B区域及びC区域は中川運河東線に接していることから、事業予定地への主な出入りは江川線及び中川運河東線に接した出入口からとなります。工事関係車両台数については、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、工事関係車両を減らすよう努めます。また、工事関係の通勤者に対しては、できる限り公共交通機関の利用や自動車の相乗りの指導を行い、通勤に使用する車両の走行台数を減らすように努めます。

江川線から事業予定地へは、2箇所の信号交差点を經由して出入りする予定であり、歩行者及び自転車との交錯の際の安全性は確保されと考えておりますが、さらに出入口には交通誘導員を配置し、安全性の向上に努めます。

項 目	意 見 の 概 要
安全性	<p>[歩行者通路について]</p> <p>p584 安全性：環境の保全のための措置として「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。」とあるが、：予測の前提とした措置であるため、計画配置図p11に明記し、地区内幹線道路の標準断面p23のように、事業予定地側の歩行者通路の幅員、既存道路との関係などが分かるようにすべきである。なお、2期区域供用後の休日は事業地北側の生活道路に607台/24時間の自転車が走行すると予測されているのでp583、この事業予定地側の歩行者通路には、自転車専用道路も設置するよう、環境保全措置を追加すべきである。</p>
	<p>[安全対策について]</p> <p>p589 安全性：危険物：環境の保全のための措置として5項目が掲げているが、予測条件で示した安全対策等のうち、地震計、消火・散水機能、緊急停止機能が欠落しているため、追加すべきである。</p>
	<p>[交通量の増加について]</p> <p>p584 安全性：評価で「新施設等関連車両による交通量の増加率は…2期工事完了後で平日0.9～209.1%、休日0.2～336.1%となるが…」とあるが、この地域の交通量が2～3倍になるような開発は認められない。商業施設等や集合住宅の駐車場は最低限にして、この地域の交通量を増加させないよう、計画を抜本的に修正すべきである。</p>

(3) 事後調査に関する事項

項 目	意 見 の 概 要
地下水	<p>[事後調査計画について]</p> <p>p662 地下水工事中：事後調査計画：調査方法が「聞き取りにより、掘削時における施工状況等を確認する。」だけであるが、これだけ土壌掘削、移動を行うのだから、地下水質の事後調査は聞き取りではなく、水質分析を行うべきである。</p>

事業者の見解

事業予定地北側の道路の歩行者用通路は、準備書p. 24に示すとおり、事業予定地内に2.0mの歩行者通路を新たに整備する計画です。

安全対策として予測条件に挙げた対策は、保安設備として最低限の範囲で実施するもので、保全対策は、さらに実施できる対策としての観点より追記しています。ご指摘いただきました、地震計、消火・散水機能、緊急停止機能の保安設備は、設置する計画です。

計画する駐車場の台数は、附置義務台数などを参考に台数を設定しています。本事業予定地の周辺の交通機関は、地下鉄駅やバス路線の公共交通機関が近接しており、公共交通機関での利便性が良い箇所である立地を考慮して、商業施設等の新施設利用者に対しては、地下鉄やバスの公共交通機関を利用していただけるようにホームページなどで周知する計画です。

事業者の見解

工事中の事後調査においては、施工者に掘削の状況、山留め・止水の方法等を確認します。また、今までの調査で事業予定地内の地下水の基準適合を確認しており、かつ準備書で記載した環境の保全のための措置を施すことから地下水への影響はほとんどないものと考えました。

(4) その他に関する事項

項 目	意 見 の 概 要
その他	<p>[自然保護について]</p> <p>名古屋市の環境影対策、評価業務ではお世話になりましてありがとうございます。</p> <p>私は港区港栄に住む住民であります「港明用地改造計画の環境影響評価基準書の要約は理解できましたが一つ「自然環境保護の観点」で一つも触れられていませんが環境保護の要望と致しまして</p> <p>●現在、用地開発計画のC区域の主に港北運河の東側の岸壁の残り少ない樹木にしがみつくように（最近はここ3年くらい前に東側空き地に仮の残土置き場を設置してから樹木も少なくなり）川鶉が生息しています。</p> <p>このあたりの港北運河あたりはコノシロ、ボラ（亀）等が豊富に繁殖しており川鶉が住むには絶好の住環境になっています。このあたりの開発後はゴルフのバッティング場になるようですが川鶉の環境保護を考慮して樹木をたくさん植えるとか騒音防止対策したゴルフ練習場にするとか（おそらくナイター練習可能な練習場であれば練習場の照明で川鶉は住んでおれなくなることは明らかです。</p> <p>以上このあたりの開発は従来通り川鶉が生息できる環境に配慮された建設計画をなされていますでしょうか。担当部署違いかもしれませんがご質問いたします。</p> <p>質問根拠として、知多半島道路にあります「鶉の山」は日本全国で有数の川鶉の生息地であり国の天然記念物に指定されています。</p> <p>このような名古屋市内では珍しい貴重な川鶉の生息地を人間にとって都合のいい空き地の開発計画により川鶉の安住の地を一瞬に潰してしまうことは川鶉にとってまことに可愛想であります。</p> <p>以前、知多半島道路の工事では川鶉トンネルと称して夜間通行する車のライトを付近の川鶉にライトを当てないよう川鶉の保護のためトンネルが建設されたと記憶しています。</p> <p>今後もこのあたりに川鶉が生息することが継続できる保護対策を考慮されていますでしょうか。</p> <p>これを機会に名古屋市の中川運河、再生の目玉として名古屋市南部に自然環境を残した観光地を「港明用地」に建設されたらいかがでしょうか？</p> <p>まず樹木をたくさん植えて静かな川鶉の住環境をこの際建設されるようお願いします。</p> <p>川鶉のエサになる小魚はたくさん生息しています。</p> <p>ただ大雨がたまに降る年があります（4年ほど前か）その時は雨水を大量に流し込むところがあるようで、魚は一時的に酸欠状態で大量死します。そのような意味でも運河の水質管理体制の徹底が必要になります。</p> <p>どうか貴重な自然環境の保存に考慮をお願いします。</p> <p>一度自然を破壊したら元には戻りません。</p> <p>川鶉の安らぎの地、拡大解釈として名古屋市民の精神的な安らぎの地。これは名古屋市の財産であります。私は写真を趣味としています。</p> <p>また一つ貴重な撮影スポットが消えるかと思うと非常に残念であります。</p> <p>特に中学生頃よりこの付近に育ったものにたいしては昔の風景には愛着があります。</p> <p>ご参考に今までに撮りためた川鶉の写真及び中川運河の写真を添付いたします。</p>

事業者の見解

カワウは、名古屋市においては、名古屋城などでも見られるなど貴重種とはされていないことから、準備書では、予測評価項目として選定しておりません。

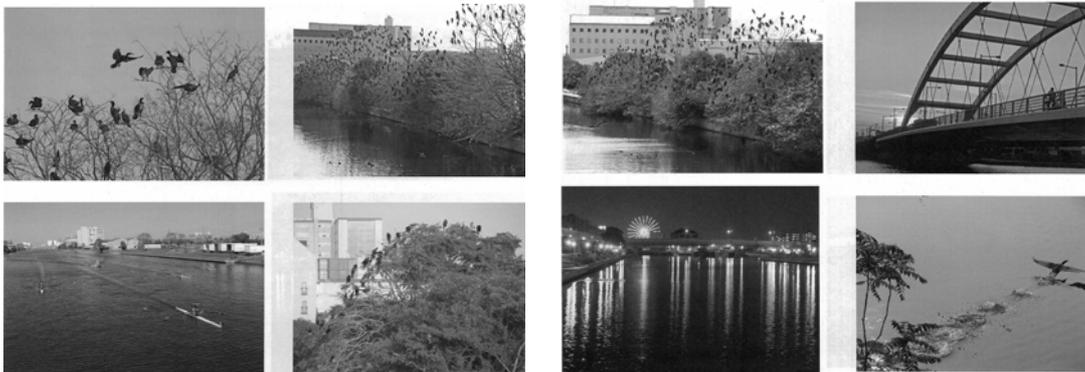
本事業の実施後においても、カワウにとっての餌場と考えられる港北運河の水場は維持され、止まり木などの植栽環境は、植栽の植え替えは今後検討することになりますが、現在よりも多くの植栽を計画するとともに、運河沿いには中高木の植栽を施す計画としています。

また、運河沿いの夜間照明は管理上の必要最小限とする考えです。

なお、降雨時の港北運河への流入水については、関係機関等の協議を踏まえ、必要な雨水貯留槽を設け、流出量負荷軽減を図る計画です。

このように、カワウの餌場となる港北運河の水場は維持され、港北運河沿いには植栽を整備していく計画としております。

意見に添付されていた写真



項 目	意 見 の 概 要
その他	<p>[準備書のあらましについて]</p> <p>以上述べてきた問題点が「準備書のあらまし」では明らかになっていない。少なくとも周辺の道路環境に与える影響については、どこがどうなるのか、地図も使って地域住民にわかりやすく説明する必要があるのではないか。</p> <p>この計画による温室効果ガスの発生総量が準備書のあらましに記載されていないのは問題である。削減努力の効果のみを記載し、開発による増加総量を載せないのは、市民に対する説明責任を果たすうえで問題ではないか。要約書にも表中には増加数値の記載はあるが、文章には何も記載がない。まったくフェアではない記述であり、市民にわかりやすく記載すべきである。</p>
	<p>[水鳥の生息環境について]</p> <p>港北運河とその周辺は鶺が多数生育する環境となっている。止まり木としている樹木はどうするのか、など水鳥の生息環境についての保全措置が明らかにされていないのではないか。対策を明らかにすべきである。</p>
	<p>[環境負荷の少ない計画について]</p> <p>もともとこの開発地域は東邦瓦斯の工揚が稼働していた地域であり、近隣住民を苦しめた巨大な公害発生源であった歴史を持っている。この歴史を十分に認識し、周辺環境にプラスになる開発になることを切に要望する。その視点から、緑地面積の更なる拡大などより環境負荷の少ない計画にすべきである。過去の公害とその後の経過についても藤前干潟にある掲示物のような形で表示することも必要ではないか。</p>
	<p>[意見受付期間の掲載について]</p> <p>市のインターネットHPで平成26年5月27日の新着情報で、「(仮称)港明用地開発事業に係る環境影響評価準備書を掲載しました。(事業向け情報)」、「(仮称)港明用地開発事業に係る環境影響評価準備書をご覧いただけます。(事業向け情報)」では、準備書の縦覧期間：平成26年5月27日から6月25日があるだけで、準備書への意見受付期限が記載されていない。市のアセス条例では準備書の縦覧の「告示の日から起算して45日以内に、規則で定めるところにより、当該意見を市長に提出することができる。」とあるので、調べれば分かることであるが、他の事業では準備書について、「環境の保全の見地からの意見：提出期間：平成25年10月7日から11月20日」(「(仮称)栄一丁目御園座共同ビル計画」建設事業の例)と「実施事業一覧」には記載されている。なぜ、このように意見受付期限を隠すようなことをするのか。なお、配布パンフレットの最終頁には意見の提出期間7月10日が記載されているが、誰もが見られるものではない。</p>

事業者の見解

「準備書のあらまし」においては、簡潔に事業計画の概要及び環境影響評価の概要をご説明するために、極力要点を絞り掲載いたしました。詳細につきましては、準備書をご覧頂きたいと考えております。

工事関係車両の走行ルートについては、準備書 p. 151～155 に走行割合とともに示しました。

供用に伴う温室効果ガスの排出量については、準備書 p. 463～465 に記載しています。

1 期工事において C 区域の開発、2 期工事において B 区域の開発を行う計画であり、既存樹木の段階的な撤去と新たな樹木を植栽することで、水鳥の生息環境を維持できるように配慮致します。

本事業の実施後においても、カワウにとっての餌場と考えられる港北運河の水場は維持されるとともに、止まり木などの植栽環境は、今後詳細に検討することになりますが、現在よりも多くの植栽を計画するとともに、運河沿いには中高木の植栽を施す計画としています。

本事業は環境と省エネルギーへの取り組みによる先進的なまちづくりを 1 つの基本方針としており、豊かな緑をはぐくむ自然共生のまちを目指しています。事業予定地内の緑地面積は、公園を除き現状では全体の 9.5% 程度ですが、将来はできる限り緑地の面積を確保し、全体で 23.7% の緑地面積となるように新たに緑地を整備する計画です。

なお、エネルギーや環境を学ぶ施設として環境学習施設を計画しており、その中で本事業の環境への取り組み等について掲示することも検討してまいります。

環境影響評価手続きに関する内容であることから、名古屋市の環境局地域環境対策部地域環境対策課に確認したところ、以下のとおり回答がありました。

(仮称) 港明用地開発事業に係る環境影響評価準備書に対する環境の保全の見地からの意見の提出期間につきましては、名古屋市公式ウェブサイトの「環境アセスメントからのお知らせ」に掲載していましたが、ご指摘のとおり、新着情報からリンクされていた「(仮称) 港明用地開発事業」に当該情報を掲載していませんでした。

今後は、ウェブサイトにおけるわかりやすい情報の提供に努めてまいります。

(5) 名古屋市環境影響評価条例第19条第1項に基づく環境の保全の見地からの意見に
該当しない意見

項 目	意 見 の 概 要
対象事業 の目的及 び内容	<p>[施設の内容について]</p> <p>商業施設、スポーツ施設ともに、大人の消費者向けのものでなく、無料や低料金で子どもが利用できるようなものを考えて下さい。</p> <p>[自然エネルギーの開発について]</p> <p>太陽光発電所など再生可能な自然光ねるぎーの開発にあの広大な敷地を使って、利益優先ではなく、地域還元型 ヨーロッパやアメリカで成功しているそのような街作りの例を参考にしてほしいです。</p>
土 壤	<p>[土壌汚染について]</p> <p>東邦ガス跡地の土壌汚染は解消したのですか？環境基準を数万倍超えた有毒物質が出たことがあったはずですが。</p>
安全性	<p>[交通安全について]</p> <p>中川運河、貨物線路、堀川に挟まれ迂回路に乏しい用地に大型商業施設を作ると、江川線や東海通線が大渋滞します。 中部労災病院への救急搬送に支障が出たり、周辺的生活道路への車の流入により、中川小学校、港明中学校、港特別支援学校の生徒たちが事故に会う心配があります。</p>
緑地等	<p>[緑地率について]</p> <p>緑化については、既存の2つの公園を除いた緑化率の新設を。</p>

事業者の見解

商業施設、スポーツ施設のテナントなどについては、現在検討中であり、ニーズ等を踏まえ決定してまいります。

本事業を進めるにあたっては、「人と環境と地域のつながりを育むまち」を実現させるために、3つの基本方針を掲げています。

1つ目は、環境と省エネルギーへの取り組みによる先進的なまちづくりであり、スマートエネルギーネットワークによる新たなシステムの提案等を行い、名古屋市の「低炭素モデル地区」の認定も目指します。2つ目は、地域防災に資する災害に強いまちづくりであり、地震や津波などの災害時にもライフライン機能が維持され、一時避難場所にもなるまちづくりを目指します。3つ目は、多様な人々が集い交流するにぎわいのあるまちづくりであり、地域ぐるみの活動を推進するエリアマネジメントの導入や、港北運河沿いの親水空間や散策路を整備し、歩いて楽しいまちづくりを目指します。

事業予定地の土地利用の経緯、土壌調査結果及び対策の経緯、現在（対策後）の状況については、準備書p.419～420に示しております。

各区域の操業停止後、設備撤去にあわせて順次土壌調査を行った結果基準不適合の土壌が確認されたことから、「名古屋市土壌及び地下水汚染対策検討委員会」の助言を受けながら、A及びB区域は平成15年から、C区域は平成20年から土壌・地下水対策を実施し、平成24年2月までに計画した対策工事を終了しました。対策工事終了後、概ね2年間の地下水モニタリング調査を平成25年10月まで実施し、基準適合を確認して、調査を終了しています。

なお、自然由来と考えられる鉛などが一部基準不適合で存在していることを確認していることから、これらについては留意して工事を実施する計画です。

環境影響評価とは別に関係部署との協議において、江川線や東海通の主要交差点での交通検討を実施しており、将来の交通量は、許容量を満足する結果となっています。したがって、平常時において慢性的な渋滞が発生する事はないと考えています。今後、商業施設については、「大規模小売店舗立地法」の手続きがありますので、その手続きの中でも警察、名古屋市と協議しながら、詳細な検討を進めていきたいと考えております。

また、商業施設利用車両の誘導方法については、江川線の手前から誘導員、看板を設置して誘導経路を周知するとともに、ホームページなどでも誘導経路を周知する計画です。

既存の2つの公園の緑化面積は約6,800m²で、既存公園を除いた緑化面積は約67,100m²となり、既存公園を除いた緑化率は既存の約9.5%から約22.0%に増える計画です。

本書は、再生紙を使用している。