

第1章 事業者の名称、代表者の氏名及び対象事業の名称

1-1 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〕 三菱地所株式会社

〔代 表 者〕 代表取締役 木村恵司

〔所 在 地〕 東京都千代田区大手町一丁目6番1号

1-2 対象事業の名称及び種類

〔名 称〕 「(仮称) 名駅三丁目計画」 建設事業

〔種 類〕 大規模建築物の建築

第2章 環境影響評価の目的及び内容

2-1 環境影響評価の目的

「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）においては、工作物の新設等の事業の実施に際し、あらかじめ環境の保全の見地からの事前配慮及び環境影響評価を行うことにより、現在及び将来の世代の市民が健康で安全かつ快適な生活を営むことができる良好な環境の確保に資することを目的とするとされている。

本事業は、「名古屋市環境影響評価条例」に定められた対象事業のうち「大規模建築物の建築」に該当するため、この条例に基づいて環境影響評価を実施した。

なお、本環境影響評価準備書は、「名古屋市環境影響評価条例」に基づき、本事業が環境に及ぼす影響について事前に調査、予測及び評価を行い、影響の内容、程度、環境の保全のための措置についての検討結果をとりまとめ、この結果について、市民等の意見及び市長の意見を聞くための準備としてとりまとめたものである。

2-2 環境影響評価の手順

環境影響評価の手続きと環境影響評価準備書の作成手順は、それぞれ図 1.2-1 及び図 1.2-2 に示すとおりである。

環境影響評価準備書の作成にあたり、環境影響の調査、予測、環境の保全のための措置の検討及び評価は、以下のとおり行った。

(1) 調 査

適切に予測及び評価を行うために必要な情報を得ることを目的として、調査を実施した。調査は、本事業において影響を受けると想定される環境要素について、既存資料の収集、現地調査等により行った。

(2) 予 測

地域の環境特性及び事業計画に基づき、理論式、類似事例等により推定し、可能な限り定量的に予測した。また、定量的な予測が困難な環境要素については、環境の変化を定性的に明らかにした。

(3) 環境の保全のための措置

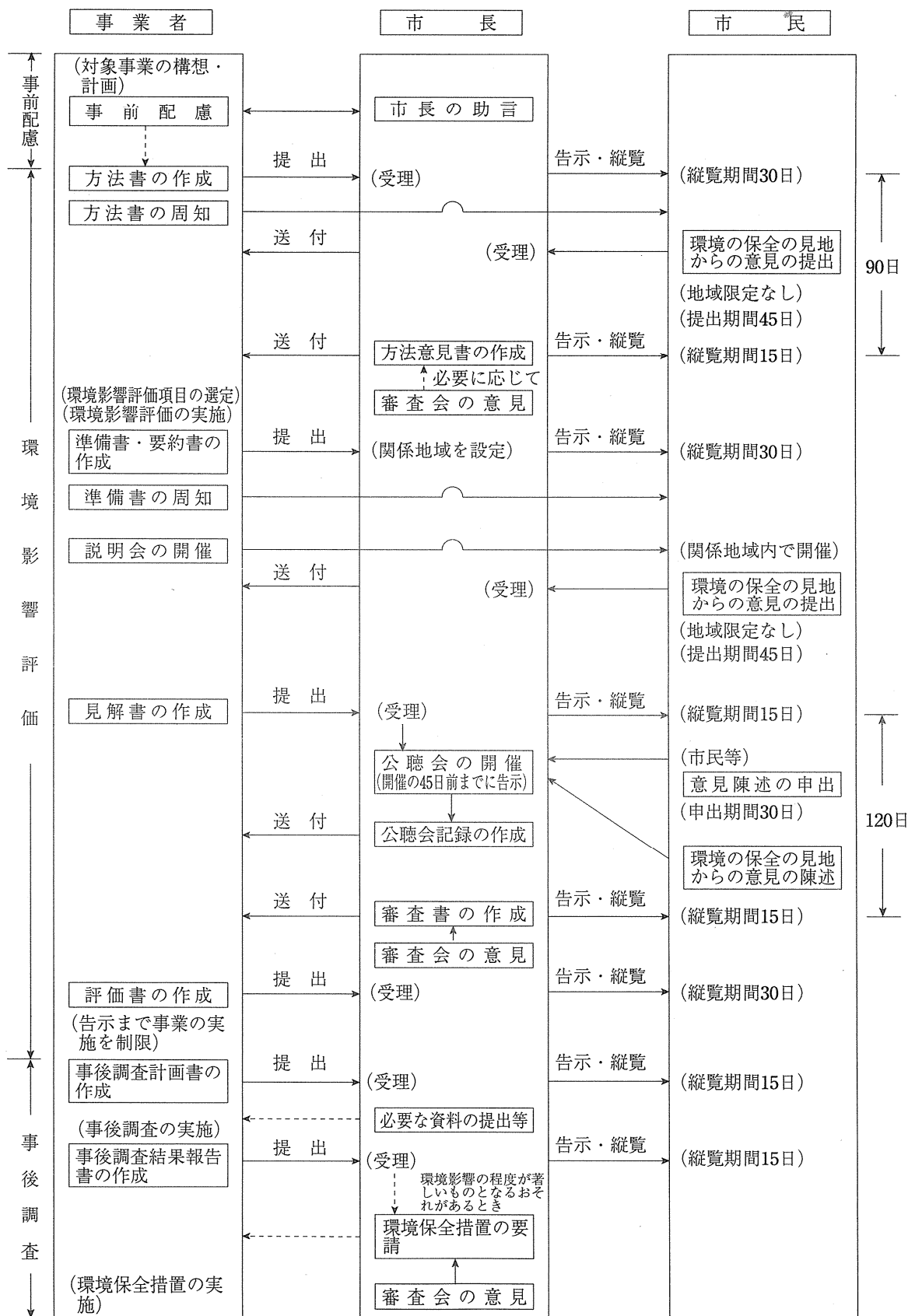
予測の結果、環境影響がないと判断される場合及び環境影響の程度が極めて小さいと判断される場合以外には、次のことを目的として環境保全措置を検討した。

- ① 事業者の実行可能な範囲内で、環境影響をできる限り回避または低減する。
- ② 国、愛知県または名古屋市による基準または目標の達成に努める。

(4) 評 価

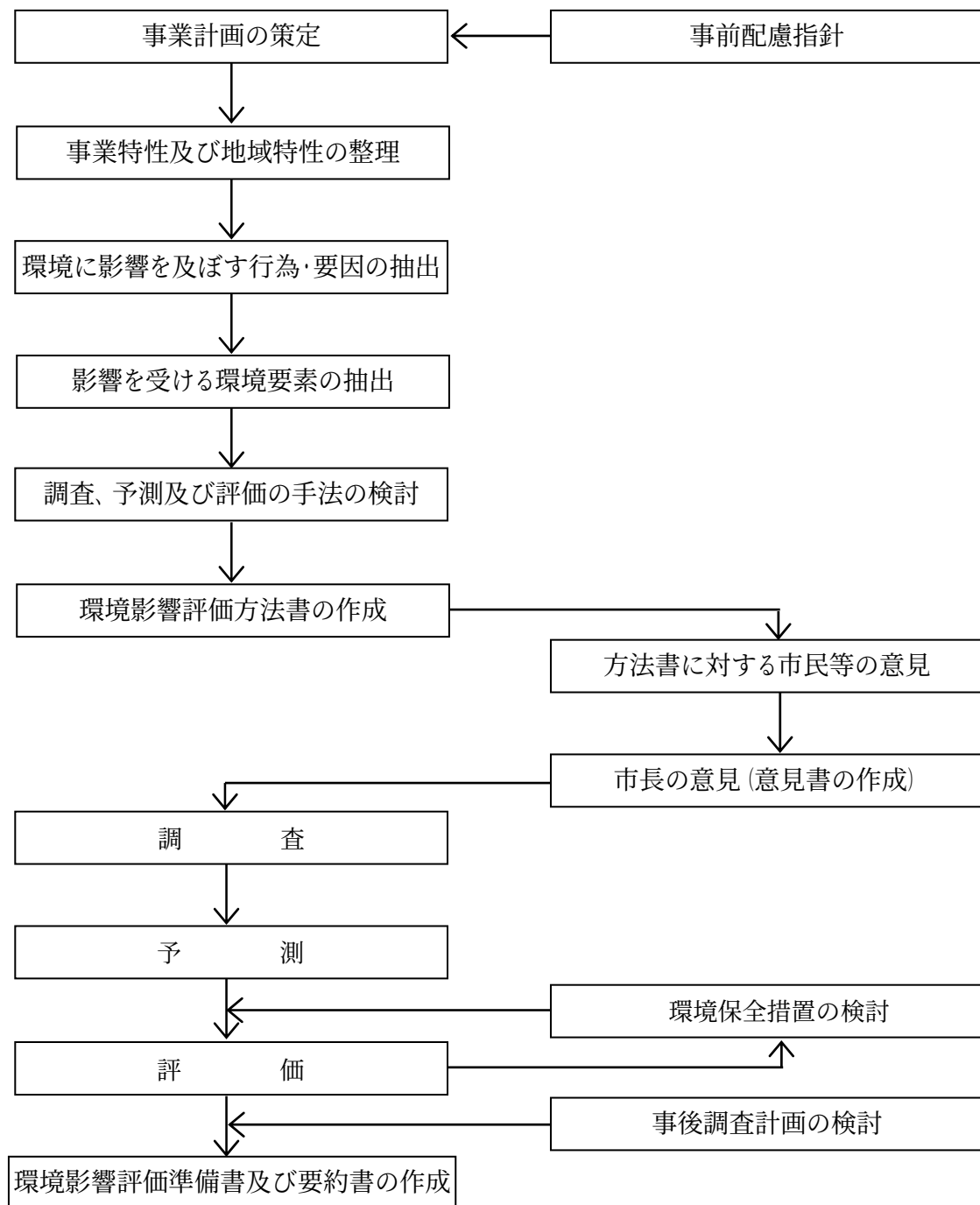
調査、予測及び環境保全措置の検討結果を踏まえ、次のことを明らかにして、環境保全の見地から適正な配慮を行った。

- ① 事業の内容や地域の状況に応じ、検討した環境保全措置について複数案を比較検討することや、最新技術の導入を検討することなどにより、事業の実施による環境影響が、事業者の実行可能な範囲内で回避または低減されているか否か、あるいは改善されているかについて評価した。
- ② 環境基準、環境目標値、関係法令に基づく基準、目標、指針等が示されている環境要素については、調査、予測結果との整合性について評価した。
- ③ ①、②を踏まえ、環境要素毎の予測、評価結果の概要を一覧表とし、他の環境要素との関連についても検討するなど、総合的に評価した。



出典：「平成 21 年版 名古屋市環境白書」（平成 21 年 名古屋市）

図 1.2-1 名古屋市環境影響評価条例の手続のあらまし



出典：「環境影響評価技術指針」（平成 11 年 名古屋市告示第 127 号）

図 1.2-2 環境影響評価準備書の作成手順

2-3 環境影響評価準備書作成までの経緯

環境影響評価準備書作成までの経緯は、表 1.2-1 に示すとおりである。

表 1.2-1 環境影響評価手続きの経緯

事 項		内 容
環境影響評価方法書	提 出 年 月 日	平成 21 年 12 月 16 日
	縦 覧 (閲 覧) 期 間	平成 22 年 1 月 5 日から 2 月 3 日
	縦 覧 場 所 (閲 覧 場 所)	名古屋市環境局地域環境対策部地域環境対策課 16 区役所 名古屋市環境学習センター (三菱地所株式会社名古屋支店、大名古屋ビルB121区)
	縦 覧 者 数 (閲 覧 者 数)	14 名 (4 名)
環境影響評価方法書 に対する市民等の意見	提 出 期 間	平成 22 年 1 月 5 日から 2 月 18 日
	提 出 件 数	1 件
環境影響評価方法書 に対する市長の意見 (方法意見書)	縦 覧 期 間	平成 22 年 4 月 9 日から 4 月 23 日
	縦 覧 場 所	名古屋市環境局地域環境対策部地域環境対策課 16 区役所 名古屋市環境学習センター
	縦 覧 者 数	2 名

2-4 市民等の意見の概要及び市長の意見に対する事業者の見解

(1) 市民等の意見の概要に対する事業者の見解

環境影響評価方法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。

① 事業者の名称、代表者の氏名及び事務所の所在地

項 目	意 見 の 概 要
事業者の名称	[事業者について] アセス中の名駅一丁目南地区、北地区、今回の三丁目計画の隣接3事業でまとめてアセス準備書を作成すべきである。このままでは個別に予測・評価し、影響が過小評価される。そのようなことは許されない。名古屋市環境影響評価条例第42条(手続の併合)第2項では「2以上の事業者が相互に密接に関連する2以上の対象事業を実施しようとするときは、これらの事業者は、当該2以上の対象事業に係る事前配慮、環境影響評価、事後調査その他の手続を併せて行うことができる。この場合において、これらの事業者は、相互に協議して当該手続を行う事業者を定め、その旨を市長に通知しなければならない。」の規定を適用するよう、アセス中の名駅一丁目南地区の事業者：東海旅客鉄道(株)及び名駅一丁目北地区の事業者：郵便局(株)、名工建設(株)、名古屋鉄道(株)、今回の名駅三丁目計画の事業者：三菱地所に対して、市が責任を持って指導すべきである。 現に名駅一丁目南地区の環境影響評価方法書 p2 で「本事業は隣接事業予定地(北地区)とも連携し、具体的に検討を進める。」と宣言しているし、市長意見が送付されてから行うはずの大気質、水質、底質を事前に共同して行ってしまう。共同して準備書を作ることは可能なはずである。例えば、工事関係車両は同時に走行するため複合影響となる。特に、今回の名駅三丁目計画の基礎工事(25～26年度 p6)は、名駅一丁目南地区の基礎工事(23年度後半～25年度)と重なり、地下躯体工事と地上躯体工事は25～27年度で重なっている。工事関係車両は、3事業全体で予測・評価すべきである。排出ガス、風害についても同様である。

② 対象事業の名称、目的及び内容

項 目	意 見 の 概 要
対象事業の目的	[自動車交通について] 名古屋市新基本計画(昭和63～75年度)で「都心部への自動車の過度な流入を抑制するなど、公共交通機関優先の原則に立ちつつ」と宣言し、JRツインビルの環境影響評価手続きで市長は「極力自動車交通量を抑制するため・・・公共交通機関の利用促進施策を今後さらに積極的に推進していくべきです」としている。 こうした状況の中で、愛知県や名古屋市の長期予測で二酸化窒素の高濃度地区とされるこの名古屋駅周辺に、更に自動車交通を集中させ、環境も悪化させる高層ビルの集中立地は再検討すべきである。

事業者の見解	本文対応頁
事業者としましては、「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）に従い、環境影響評価手続きを行っています。 なお、本事業は名駅一丁目北地区及び南地区の事業とは別の単独事業となりますが、名駅一丁目北地区及び南地区の事業者から、影響を考慮することが可能なデータの提供を受けた項目について、複合的な予測を行いました。 具体的には、工事中では、工事関係車両の走行に伴う大気質、騒音及び振動、安全性の予測について、本事業の予測時期における名駅一丁目北地区及び南地区の工事車両を考慮して行いました。また、存在・供用時では、景観、風害、日照障害及び安全性について、名駅一丁目北地区及び南地区の新建築物の影響を考慮して行いました。 なお、ご指摘の水質及び底質については、名古屋市が実施した調査結果を既存資料調査結果として記載しています。	p.132,138, 163,179, 205,244, 253,296, 308 p.92

事業者の見解	本文対応頁
事業予定地は、JR 名古屋駅や地下鉄名古屋駅等が近傍にあり、公共交通機関の利便性の高い場所に立地しています。 また、本事業では、大名古屋ビルと地下街との接続部の改修並びにバリアフリー化をはじめ、事業予定地内の貫通通路・サンクンガーデンの整備により、回遊性を備えた歩行者ネットワークを形成し、公共交通機関の利用者及び歩行者の利便性や快適性に配慮した建築物とします。 また、新建築物の利用者に対しては、公共交通機関の利用を働きかけることにより、自動車の利用者を減らすように努めていきたいと考えています。	p.38, 70～72 資料編 p.20

項 目	意 見 の 概 要
対象事業の 目的	[自動車流入の抑制について] P2 対象事業の目的で「名古屋市都心部将来構想」に「にぎわいあふれる魅力づくり」等の方針が示されていると紹介されているが、この中には「自動車流入の抑制による良好な歩行環境の形成」が明記されていることを記載し、計画立案、環境影響の評価にどう生かすかを明示すべきである。
	[バックグラウンド濃度の設定について] 平成 21 年版名古屋市環境白書でも、二酸化窒素について「環境基準は 28 測定局（一般局全局、自排局 11 局）で達成し、」とあり、20 年版のように「自動車排出ガス測定局（11 局）は、環境基準を 1 局で非達成」と明確には記載しなくなったが、深刻な状況は変わっていない。ところが、今までの道路アセスメント（環状 2 号線、高速 3 号線高架化）では、二酸化窒素のバックグラウンド濃度として、平成 12 年度の年平均値 0.0175ppm を用いてきた。現実には、一般局の平均でさえ 0.028ppm（自動車排出ガス測定局では 0.034ppm）と、予測の 1.6 倍もの濃度であり、その予測がいかに過小であるかが事実で示され、その状況は依然として同じである。道路事業者が設定し、市がアセス審査会で妥当とした市内の二酸化窒素濃度がこれほど異なったことについて猛省するとともに科学的な解明を行い、今後のアセスメントの審査資料とすべきである。当時のアセスは次の単純比例式であった。 ・ $P75 = (P52 - P0) \times (F75 + C75) / (F52 + C52) + P0 = 0.0135\text{ppm}$ 環 2 アセス 1982 (S57.9) p24 添え字は昭和の年度、F は工場、C は車からの NOx 量、P は NO2 濃度、P0 は自然界、家庭等からのバックグラウンド濃度 0.003ppm（市資料） ・ 移項すると、$(P75 - P0) / (P52 - P0) = (F75 + C75) / (F52 + C52)$ となる。 ・ つまり、自然界、家庭等からの濃度 P0 を除いた 2000（S75=H12）年度と 1977（S52）年度の濃度の比は、2000 年度と 1977 年度の NOx 量の比になるという単純比例式である。 ・ 例えば、基準の 1977（S52）年度の NOx 量（工場＋車）が、将来 0.5 倍になれば、自然界等濃度を除いた NO₂ 濃度も 0.5 倍になるという理論（単純比例式）。誤差を与えるのは工場からの排出量か車からの排出量が予測をはずれたためである。工場からの排出量が予定以上に減少していることから、車からの排出量に問題があったことは明らかであるが、その内容は車種別の排出係数×走行距離×走行台数が基本となっている。このどれが、又はどれとどれがどう予測と異なったのか、アセス審査会でも早急に検討し、これからのアセス審査に適用すべきである。

事業者の見解	本文対応頁
(見解は p.7「2-4 (1) ② 対象事業の名称、目的及び内容 対象事業の目的 [自動車交通について]」と同じ)	—
大気質のバックグラウンド濃度については、「道路環境影響評価の技術手法 2007 改訂版 第 2 巻」(平成 19 年 財団法人 道路環境研究所)等を参考に、事業予定地に最も近い一般局である中村保健所の平成 21 年度の年平均値としました。	p.119,123

項 目	意 見 の 概 要
対象事業の内容	[新建築物のイメージ図について] P6 事業計画の新建築物のイメージ図があるが、アセス中の名駅一丁目南地区及び名駅一丁目北地区計画も同時に記載して理解しやすいようにすべきである。
	[排水計画について] P7 排水計画で「工事の実施及び事業活動に伴い発生する汚水は、公共下水道に放流する計画である。」とあるが、もっと正確に記載すべきである。このままでは、どんな排水も全て公共下水道に放流することになる。p63では「工事に伴い発生する濁水は、沈砂槽を経て公共下水道へ放流」とある。また、アセス中の名駅一丁目南地区、北地区、今回の三丁目計画の隣接3事業でまとめたの排水量はどれだけで、放流下水道の処理能力及び実績処理量のどんな割合を占めるのかを明記すべきである。
	[工事予定期間について] P7 工事予定期間を、平成24年中頃に解体工事、平成25年中頃に地上躯体工事と決めることは、アセスの精神を無視したものとなる。事務的にそう考えているのはかまわないかもしれないが、アセス手続き終了後〇年目にどんな作業をすると記載すべきである。

③ 事前配慮の内容

項 目	意 見 の 概 要
建設作業時を想定した配慮	[土壌汚染について] P9 建設作業の事前配慮として「土壌汚染」について検討していないことは問題である。椿町線アセスで「土壌汚染の地歴はないということで、環境項目としていないが、この地区は、元鉄道操車場であったことから、有害な車両用 PCB 変圧器からの PCB の漏れ、車両の消毒殺菌剤としてのディルドリンなどの有機塩素化合物や、その分解によるダイオキシンの発生などにより、土壌汚染の恐れがあるため、検討項目とすべきである。」と意見を出したにもかかわらず、事業者としての市は真筆な扱いをせず「椿町線の計画区域には、過去の地歴（土地利用の経歴）から大規模な工場等は存在しておりません。このため、今回の環境影響評価においては、土壌汚染を環境項目としませんでした。なお、笹島貨物駅跡地については、国鉄清算事業団（現鉄道建設公団）にもヒアリングを行ないましたが、土壌汚染はないとのことでした。」と見解を述べただけであり、その後、土壌から有害物質が検出され大きな問題となった。この経験が全く生かされていない。審査部局としての市も厳格な指導をすべきである。
	[工事関係車両の走行ルートについて] P9 建設作業の事前配慮として、「工事関係車両について、適切な車両の運行管理を行うことにより集中化を避けるとともに、特定の道路に工事関係車両が集中しないように、走行ルートの分散化を図る。」とあるので、その具体的なルート検討結果を示すべきである。

事業者の見解	本文対応頁
新建築物の完成イメージ図は、名古屋駅前のロータリーから本事業による新建築物のみを見上げたものであるため、名駅一丁目北地区及び南地区の新建築物は入りません。ただし、「景観」の項目において、本事業の新建築物のモニター写真に、名駅一丁目北地区及び南地区の新建築物を加えました。	p.40, 208～217
工事中の排水は、沈砂槽を経て公共下水道へ放流します。 また、本事業に伴う公共下水道への排出量については、今後、関係機関と協議していきます。	p.50
ご指摘の工事工程の概要は、事業者で想定している事業スケジュールを記載したものです。本環境影響評価準備書では、工事着工時からの延べ月数と工種を記載しました。	p.51

事業者の見解	本文対応頁
本環境影響評価準備書 p.89 に記載したとおり、「地図で見る名古屋市街の今昔」（国土地理院）によると、事業予定地は鉄道操車場跡地ではありませんでした。 なお、「土壌汚染対策法」及び「名古屋市環境保全条例」に基づき、大規模な土地改変の前までに必要な調査を実施し、市長へ報告します。	p.89 82
工事関係車両の走行ルートについては、関係機関と協議を行い、また、名駅一丁目北地区及び南地区の工事関係車両の走行ルート等を考慮した上で、周辺の交通事情に十分配慮して設定しました。	p.54,301

項 目	意 見 の 概 要
建設作業時 を想定した 配慮	[地上躯体工事時期について] P9 建設作業の事前配慮として「新建築物の着工時期を地上デジタル放送の完全移行後である 2012 年度とし、アナログ放送の電波障害の発生を回避する」とあるが、そもそも工事予定期間を確定すること自体が問題であることは上記で指摘したが、社会情勢として、地上デジタル放送の完全移行が予定どおりできるかどうかは微妙となっている。その場合でも新建築物の着工時期を地上デジタル放送の完全移行後にするという宣言ととらえれば良いのか。
	[事前配慮の記載内容について] P9～11 事前配慮として「努める」の表現が多すぎる。建設廃棄物の減量化及び再資源化の項目では 4 項目全てが「努める」となっている。事前配慮全体でわずか 3 ページの中に「努める」が 11 回も出てくる。努めさえすれば約束を守ったことになるのでは意味がない。もっと具体的に「する」と表現できる内容とすべきである。
	[アスベストについて] P10 建設作業の事前配慮として「解体工事前の調査により、石綿の使用が明らかになった場合、・・・(マニュアルに従って) 除去し、・・・運搬及び廃棄・・・(マニュアルに従って) 適切に行う」とあるが、p61 からの環境影響評価の項目に加え、調査、予測の手法を示すべきである。調査の範囲、調査方法、除去対象などは、マニュアルに従うだけなのか、事業者として環境に配慮するさらなる方法を検討したのか、さらには、結果の公表はどうなるのかなど多くの疑問が残る。
	[PCB について] P11 「建設残土」の搬出等で「現況施設内で管理されている PCB は、解体工事前に・・・法に基づき、適切に処理を行う。」とあるが、「現況施設には、PCB が入っている変圧器や照明器具等が存在するが、漏洩を防ぐために耐食性の金属容器に入れるなど適切に管理されており、過去に PCB の漏洩等の事故は発生していない」P44 とある。このうち、「照明器具等」については、愛知県内ではまだ処理体制が整っていないため「適切に処理を行う」ことはできない。引き続き保管するしかないはずである。その事情を正確に記載し、保管の方法、管理責任者などを明記すべきである。
施 設 の 存 在・供用時 を想定した 配慮	[排出ガス量の削減について] P12 施設が存在・供用時を想定した事前配慮として「DHC を導入し、排出ガス量の削減に配慮する」とあるが、「削減」という以上、現状の解体予定のビルからの排出ガス量と汚染負荷を明示し、今回予定している高さ 190m 延べ床 15 万 m² ものビルの冷暖房等の排出ガス量と汚染負荷を比較して説明すべきである。

事業者の見解	本文対応頁
総務省より、地上デジタル放送の完全移行が 2011 年 7 月 24 日に行われると公式に発表されています。 なお、万が一、地上デジタル放送の完全移行が、本事業の新建築物の地上躯体工事開始時期よりも遅れる場合には、関係機関と協議し、適切に対応します。	p.277
事前配慮の内容として「努める」と記載した項目については、実施する方向で前向きに検討を行っているものについて記載しています。現段階で確定した内容については、各環境要素の予測区分における「環境の保全のための措置」において記載しました。 また、現段階で確定しない内容については、事後調査において再度検証を行い、具体化した項目について報告する予定です。	—
アスベストについては、現況調査を実施し、過去に確認された飛散性アスベストは除去工事が行われたこと、また、その後の目視及びサンプリング調査において、施設内に飛散性アスベストが存在していないことを確認しました。 なお、現況施設の解体工事前の調査により、石綿の使用が明らかになった場合には、本環境影響評価準備書に記載したとおり、解体工事に先立ち「建築物解体等に係る石綿飛散防止対策マニュアル 2007」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」に従い、適切に行います。	p.223,226
PCB の「適切に処理を行う」の「処理」の中には、「保管」という意味を含めていました。 本環境影響評価準備書において、PCB に係る記載内容を、「適切に処理を行う」から「適切に処理・保管を行う」に改めました。	p.226
同一の燃料を使用した場合、個別熱源施設を採用して熱源に相当する排出ガスを個別に排出するよりも、地域冷暖房施設（以下、「DHC」という）を採用して排出源を集約化、高効率化し、排ガス再循環装置及び脱硝装置を設置するほうが、一般的に二酸化窒素の排出量を低減できると考えます。	p.235,236

項 目	意 見 の 概 要
施 設 の 存 在 ・ 供 用 時 を 想 定 し た 配 慮	[熱源施設について] P12 施設の存在・供用時を想定した事前配慮として「DHCを導入し、排出ガス量の削減に配慮する」とあるが、これは名駅前のミッドランドスクエアにある DHC 名古屋（株）のことであり、この地域の排出ガス量を削減できるものではないと思われる。そのホームページでは「負荷の下がる中間期に「名駅東地区」から「名駅南地区」へ熱融通する事により、「名駅東地区」の機器負荷率がアップ、緊急時の熱供給リスクの軽減」とあり、1 事業所で冷暖房施設を設置するより、余った時間帯のエネルギーを他に回すと言うことが基本であり、地域全体での総排出ガスはほとんど変わらない。このため、追加される大気汚染物質についての予測、評価を実施することを明記すべきである。
	[廃棄物の保管場所について] P13 施設の存在・供用時を想定した事前配慮（廃棄物の適正処理）として「廃棄物の搬出に際しては、・・・一般廃棄物処理業者に委託して運搬、処理を行う。」とあるが、搬出までの保管について、公用のスペースとして明確に位置づけ、確実に設置し、維持管理していくことを明記すべきである。アセス中の名駅一丁目南地区及び名駅一丁目北地区計画では「一時的な保管場所として貯蔵できるスペースを設けるよう努める」とあるが、今までのアセス事業でもこうした表現で事業を進め、営業用に賃貸料を取るスペースが必要などの理由で、実現せず、生活環境上の問題も発生する事例があると聞いている。
	[地域冷暖房施設について] P12 施設の存在・供用時を想定した配慮で、公害の防止として「DHCを導入し、・・・排出ガス量の削減に配慮する。」とあるが、名駅北地区の「既存の地域冷暖房施設（DHC）の導入」のことを指すのか。それとも、独自に新たな DHC を設置するのか。既存の地域冷暖房施設（DHC）の導入なら、その旨を明記すべきである。
	[自然エネルギーの活用について] P13 施設の存在・供用時を想定した事前配慮として「太陽光発電設備の導入に努める。」とあるが、アセス中の名駅一丁目南地区及び名駅一丁目北地区計画にある「外気を利用した空調システムの導入を検討する。」北地区計画にある「自然採光の利用促進に努める」ことも配慮事項に追加すべきである。

事業者の見解	本文対応頁
DHC は、熱供給事業者が、事業予定地内に新たに設置します。 DHC から発生する大気汚染物質（二酸化窒素）については、「大気質」の項目において予測・評価を行いました。	資料編 p.1 p.142～146
廃棄物の保管場所については、「名古屋市廃棄物の減量及び適正処理に関する条例」に基づき保管スペースを確保し、建築確認申請の前までに「廃棄物・再利用対象物保管場所設置届出書」を名古屋市へ提出します。 また、生活環境上の問題が発生しないよう、適切に運用します。	p.228
DHC は、熱供給事業者が、事業予定地内に新たに設置します。新建築物は、この DHC プラントより冷熱、温熱及び蒸気の供給を受けます。	資料編 p.1
本事業においては、最新の省エネルギー機器の使用及び自然エネルギーの導入を実施する方向で前向きに検討を行っています。	p.55,236

④ 事業予定地及びその周辺地域の概況

項 目	意 見 の 概 要
全 般	[既存資料の収集について] P48～地域の概況で、気象は平成 15～19 年度 (p48)、大気質は 20 年度の測定結果 (p50)、環境騒音は平成 16 年度 (p52)、道路交通騒音、振動は平成 15 年度 (p54,56)、温室効果ガス等は二酸化炭素が平成 6～19 年度、フロンは平成 2～15 年度 (p57,58) とバラバラであり、しかも古い測定結果が多い。名古屋市環境行政の後退で、道路交通騒音やフロンが 5 年近く調査されていない問題はあるが、この程度で地域の概況把握が終わったとするのは許されない。準備書の段階では平成 21 年度の名古屋市の測定結果を用いて、最新の地域の概況把握とすべきである。
社会的状況	[水域利用の概況について] P25 地域の概況の (3) 水域利用で「揚水設備等設置事業場は、調査対象区域内に 14 事業場あり、揚水 (井戸) の深さは 10～300m の範囲である。」と記載があるが、この井戸の地下水質の状況ぐらひは調査して記載すべきである。また、ほとんど同じ区域内で計画されているアセス中の名駅一丁目南地区では「揚水設備等設置事業場は、調査対象区域内に 17 事業場あり」とあるが、なぜ異なるのか。 [交通量調査について] P29 道路交通状況で「本事業を計画する上で、交通検討のための基礎資料を得ることを目的とした交通実態調査を行った。」とあるが、アセス手続きの精神を踏みにじるものである。本来はどのような項目について、どのような方法で調査をするのか、を議論するのが今回の「環境影響評価方法書」であり、事業者が勝手な判断で事前に調査するのは間違っている。アセス審査部局の厳格な指導を要請する。そもそも、事業を計画する上で必要な調査は文献で充分であり、現にアセス中の名駅一丁目南地区 P27 及び名駅一丁目北地区計画では既存資料として「平成 17 年度名古屋市一般交通量概況」(平成 19 年 名古屋市)を用いている。こうした現地調査の規模、地点、調査時期、調査内容について、この方法書で示し、市民をはじめとする関係者の意見も踏まえ、名古屋市環境影響評価審査会で検討し、市長意見が示されるはずである。 P29 道路交通状況で「歩行者交通量は・・・自動車交通量調査と同日、同時間で調査を行った。」とあるが、アセスの精神を踏みにじる行為である。アセス審査部局の厳格な指導を要請する。事業を計画する上で必要な調査は文献で充分である。事業計画を定めるために必要な現地調査の規模、地点、調査時期、調査内容について、この方法書で示し、市民をはじめとする関係者の意見も踏まえ、名古屋市環境影響評価審査会で検討し、市長意見が示されるはずである。

事業者の見解	本文対応頁
本環境影響評価準備書を作成するにあたり、平成 22 年 7 月末の時点で入手可能な最新の資料を用いて、地域の概況を把握しました。	p.61
地下水質の状況は、公的資料を基に本環境影響評価準備書 p.92 にまとめています。 また、揚水設備等設置井戸数は、名古屋市環境局への聞き取り調査によって確認しました。なお、名駅一丁目南地区とは調査対象区域が異なるため、確認された井戸数も異なります。	p.92 p.190
事業計画を検討するための基礎資料として、周辺の交通量を早期に把握する必要があり、調査を実施しました。	資料編 p.226

項 目	意 見 の 概 要
社会的状況	[地盤に係る法的規制について] P37 関係法令の指定・規制等で「地盤」について、地下水揚水規制だけが記載してあるが不十分である。名古屋市環境保全条例では同時に、地下掘削工事に関する措置として、(地下水のゆう出を伴う掘削工事に関する措置) 第 79 条で「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。」(地下掘削工事の実施の届出) 第 80 条、(地下水のゆう出量等の報告) 第 81 条があり、(地下掘削工事に係る指導) 第 82 条で「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、・・・必要な指導及び助言を行うことができる。」とされている。今回のように大規模な掘削工事で、この規定を十分踏まえる必要がある。資料編(資-24)の表の備考に「吐出口の断面積が 78cm² を超える場合に、届け出が必要となっている。」と、こそこそ不十分に記載するだけでなく、この規定に該当する「地下水のゆう出水を伴う掘削工事」があるのか、ないのか、あるならその事前配慮事項を明記すべきである。
	[土壌について] P37 関係法令の指定・規制等で「土壌」について、「名古屋市環境保全条例に基づき、大規模な土地(3,000m²以上)の改変時には、当該土地における過去の特定有害物質等を取り扱っていた工場等の設置の状況等を調査する必要がある。」とあるが、その調査結果をどうするのかについての説明が抜けている。名古屋市環境保全条例第 57 条第 2 項では「前項の規定による調査の結果、当該土地の土壌又は地下水が汚染され、又は汚染されているおそれがあるときは、当該大規模土地改変者は、土壌汚染等対策指針に基づき、当該土壌及び地下水の汚染の状況を調査し、規則で定めるところにより、その結果を市長に報告しなければならない。」と定められている。
	[水質汚濁の環境基準について] 資-4 水質汚濁に係る環境基準等で「人の健康の保護に関する環境基準」があるが、間違いである。平成 21 年 11 月 30 日に追加告示された「1,4 ジオキサン」を追加すべきである。 資-7 地下水の水質汚濁に係る環境基準は間違いである。平成 21 年 11 月 30 日に追加された「1,4-ジオキサン、塩化ビニールモノマー、1,2 ジクロロエチレン」を追加すべきである。

事業者の見解	本文対応頁
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。なお、上記の内容については、本環境影響評価準備書に記載しました。 また、本環境影響評価準備書 p.55 の地盤に記載した事前配慮のとおり、地下工事においては止水性の高い山留壁（ソイルセメント柱列壁）を透水性の低い難透水層まで構築することにより、地盤の変形を抑制し、周辺環境に影響を及ぼさないよう努める計画としております。	資料編 p.50
「土壤汚染対策法」及び「名古屋市環境保全条例」に基づき、大規模な土地改変の前までに必要な調査を実施し、市長へ報告します。	p.82
環境影響評価方法書は、平成 21 年 9 月末の時点で入手可能な資料をまとめたため、ご指摘の物質は、環境基準の対象項目に含まれていませんでした。なお、本環境影響評価準備書は、平成 22 年 7 月末の時点で入手可能な資料をまとめました。 ご指摘の物質については、本環境影響評価準備書の資料編 p.30 及び p.33 に追記しています。	p.61 資料編 p.30 資料編 p.33

項 目	意 見 の 概 要
自然的状況	[地歴について] P44 自然的状況の「土壌汚染」で「明治 24 年では廣井村の集落として記載され、その後の大正 9 年、昭和 22 年、平成元年では建物密集地として記載されている。事業予定地内の大名古屋ビルは、昭和 37 年に竣工された。」という過去の地歴調査結果だけがあるが、名古屋市環境保全条例の「特定有害物質等を取り扱っていた工場等の設置の状況等を調査する必要がある」に従った調査とは認めがたい。「建物密集地」にどのような中小工場が存在していたのか、メッキ工場、国鉄関係の整備工場、トリクロロエチレン等を使用する工場はなかったのか、などが重要である。また、「調査の結果、当該土地の土壌又は地下水が汚染され、又は汚染されているおそれがある」かどうかの判断、調査方針もない。こうしたことを確実に実施しないと、椿町線アセスの二の舞となる。有害な車両用 PCB 変圧器からの PCB の漏れ、車両の消毒殺菌剤としてのディルドリンなどの有機塩素化合物、鉄道停車場につきものの鉛、ヒ素などの現地調査が必要である。
	[PCB について] P44 自然的状況の「土壌汚染」で「現況施設には、PCB が入っている変圧器や照明器具等が存在するが、漏洩を防ぐために耐食性の金属容器に入れるなど適切に管理されており、過去に PCB の漏洩等の事故は発生していない」とあるが、圧器（トランス）の次に重要な充電器（コンデンサ）はないのか、いずれにしても、それぞれの種類、数、PCB 量、保管責任者を明記し、このまま保管を続けるのか、解体工事前に処分するのかを明らかにすべきである。PCB 廃棄物の適正な処理に関する特別措置法では、2016 年（平成 28 年）7 月 14 日までに全ての PCB 廃棄物を処分してしまうことが定められており、いつまでも不安定な保管を続けるべきではない。
	[水質のデータについて] P47 自然的状況の「水質」で、「堀川（納屋橋）及び中川運河（船溜）における pH、DO 及び BOD の調査結果によると」とあるが、PCB、カドミウム、鉛、ヒ素、水銀など有害な「健康項目」について記載されていない。出典では市が調査している。この点をまず触れるべきである。
	[底質のデータについて] P47 自然的状況の「底質」で、「平成 16 年度に実施された堀川 2 地点及び中川運河 1 地点における調査結果によると、暫定除去基準が定められている総水銀について、基準値を上回った地点はない。」とあるが、事業者が勝手に行った調査と思われるので、調査場所、調査方法、調査者、調査日時などとともに調査結果そのものを記載すべきである。なお、こうした調査は、本来はどのような項目について、どのような方法で実施するのか、を議論するのが今回の「環境影響評価方法書」であり、事業者が勝手な判断で事前に調査するのは間違っている。

事業者の見解	本文対応頁
「土壌汚染対策法」及び「名古屋市環境保全条例」に基づき、大規模な土地改変の前までに必要な調査を実施し、市長へ報告します。	p.82
現在、保管しているのは、高圧トランス、蛍光灯安定器、蛍光灯安定器用コンデンサです。 これらは、「ポリ塩化ビフェニル廃棄物の適正な処理の推進に関する特別措置法」に基づいて適切な保管を行っており、年に 1 回、保管及び処分状況を名古屋市へ報告しています。 なお、工事中については、その時点で保管されている PCB を含む廃棄物を関係法令に基づき適正に運搬し、年に 1 回、保管及び処分状況を名古屋市へ報告していきます。また、存在・供用時についても、その時点で存在する PCB を含む廃棄物について関係法令に基づき適切に保管し、年に 1 回、保管及び処分状況を名古屋市へ報告していきます。	p.89,226
出典に記載したとおり、名古屋市が実施した調査結果です。 本環境影響評価準備書では、水質については、平成 21 年度に堀川 2 地点（小塩橋・港新橋）及び中川運河 1 地点（東海橋）で行われた pH、D0 並びに BOD の調査結果を記載しました。また、底質については、平成 16 年度に堀川 2 地点（小塩橋・港新橋）及び中川運河 1 地点（東海橋）で行われた総水銀の調査結果と、平成 21 年度に堀川 1 地点（港新橋）で行われた総水銀及び PCB の調査結果を記載しました。	p.92

項 目	意 見 の 概 要
自然的状況	[底質データの項目について] P47 自然的状況の「底質」で、「平成 16 年度に実施された堀川 2 地点及び中川運河 1 地点における調査結果によると、暫定除去基準が定められている総水銀について、基準値を上回った地点はない。」とあるが、暫定除去基準は、総水銀だけではなく、PCB についても定められている。底質の PCB 調査を行い、その評価をすべきである。事業者が勝手に事前調査を行うとこのような問題が出てくるのを防ぐために方法書の審査があるはずである。
	[地下水の状況について] P47 自然的状況の「地下水」で、「16～20 年度・・・地下水調査結果によると・・・西区では環境基準に適合していない地点が平成 19 年度に 2 地点、平成 20 年度に 5 地点ある。」とあるが、その項目名、濃度、住所を明記して、今回の事業地への影響を判断できるようにすべきである。
	[地下水汚染の状況について] P47 自然的状況の「地下水」で、「16～20 年度・・・中村区及び西区・・・地下水調査結果によると」として、結果が記載してあるが、部分的であり、不十分である。この名古屋市の調査だけではなく、地下水汚染として新聞でも大々的に報道された件については、その時々により市が公表しているので関係分を記載すべきである。たとえば、トリクロロエチレンの地下水汚染で平成 12 年 3 月まで土壌掘削と浄化対策工事を実施した東芝名古屋はこの地区から北北西 4km もない所であり、庄内川の流れに平行した形で地下水脈が続いている可能性がある。そうした汚染された地下水や土壌が問題とならないよう、十分検討すべきである。
	P47 自然的状況の「地下水」で、「16～20 年度・・・中村区及び西区・・・地下水調査結果によると」として、結果が記載してあるが、20 年度西区の環境基準不適合地点数 5 は間違いである。出典の「平成 20 年度公共用水域及び地下水の水質常時監視結果」によれば、環境基準不適合地点は、西区では丸野 2 丁目、貴生町、栄生一丁目、則武新町一丁目の 4 地点のはずである。 P47 自然的状況の「地下水」で、「16～20 年度・・・中村区及び西区・・・地下水調査結果によると」として、結果が記載してあるが、19 年度西区の環境基準不適合地点数 2 は、名駅一丁目南地区の環境影響評価方法書では不適合地点数 1 となっている。違いを説明すべきである。

事 業 者 の 見 解					本文対応頁
本環境影響評価準備書では、出典に記載したとおり、平成 21 年度に名古屋市が実施した、堀川 1 地点（港新橋）における総水銀及び PCB の調査結果を記載しました。					p.92
環境基準不適合の住所、項目名、濃度は以下のとおりです。					p.92
年 度	住 所	項 目	濃度 (mg/ℓ)	基準値 (mg/ℓ)	
平成 19	西区丸野二丁目	シス-1,2-ジ`クロロエチレン	0.083	0.04 以下	
	西区丸野二丁目	シス-1,2-ジ`クロロエチレン	0.090		
平成 20	西区丸野二丁目	シス-1,2-ジ`クロロエチレン	0.25	0.01 以下	
	西区貴生町	砒素	0.026		
	西区栄生一丁目	シス-1,2-ジ`クロロエチレン	0.52	0.04 以下	
	西区則武新町一丁目	シス-1,2-ジ`クロロエチレン	0.038		
	西区丸野二丁目	シス-1,2-ジ`クロロエチレン	0.10		
名古屋市の「公共用水域及び地下水の水質常時監視結果」には、地下水常時監視以外の調査地点として、工場等で地下水汚染が確認された場所における結果が記載されています。そのため、本環境影響評価準備書において、該当する地点を含めたデータを記載しました。					p.92
なお、ご指摘の東芝工場跡地の周辺において、名古屋市が井戸水調査を行っており、平成 21 年度調査結果によると、1 地点で環境基準を超えていました。一方、調査対象区域の調査地点は全て環境基準に適合しており、東芝工場跡地の汚染が事業予定地及びその周辺の地下水へ影響を及ぼす可能性は低いと考えます。					
「平成 20 年度公共用水域及び地下水の水質常時監視結果」において、西区内の環境基準不適合地点として挙げられている地点は、定期調査の丸野二丁目、貴生町、栄生一丁目及び則武新町一丁目の 4 地点と、汚染井戸周辺地区調査の丸野二丁目の 1 地点でした。					p.92
なお、丸野二丁目の調査地点は同一であるため、環境基準不適合地点数は、ご指摘のとおり 4 地点に訂正しました。					
定期調査を行った西区丸野二丁目と汚染井戸周辺地区調査を行った西区丸野二丁目の調査地点は同一であるため、平成 19 年度の環境基準不適合地点数は、1 地点に訂正しました。					p.92

⑤ 対象事業に係る環境影響評価の項目並びに調査及び予測の手法

項 目	意 見 の 概 要
環境影響評価の項目	[熱源施設の稼働による大気汚染について] P60 影響要因の抽出では、「大気汚染物質の排出」があるが、名駅北地区の「既存の地域冷暖房施設（DHC）の導入」のことであれば、影響要因として抽出したことは評価できるが、設置主体が異なるための熱量分担などをどうするのか、必要な対策費用はどのようにするのかなどに触れるべきである。
	[存在・供用時の大気質、騒音について] P61 環境影響評価の項目のため、影響要因の抽出をしているが、大気質（浮遊粒子状物質、二酸化窒素）、騒音について、存在・供用時（事業活動）の事業活動（新建築物関連車両の走行）を追加すべきである。アセス中の名駅一丁目南地区及び名駅一丁目北地区計画でも新建築物関連車両の走行による浮遊粒子状物質、二酸化窒素、騒音を抽出している。 工事中はこの３事業が重なることが考えられることから、配車計画を調整する上からも必要である。 P61 環境影響評価の項目のため、影響要因の抽出をしているが、大気質（浮遊粒子状物質、二酸化窒素）、騒音について、存在・供用時（事業活動）の事業活動（新建築物関連車両の走行）を追加すべきである。抽出した理由 p62 では、安全性（供用時）に「新建築物関連車両の走行に伴う交通安全への影響が考えられる。」とあり、交通安全に影響があるのに大気質、騒音に影響がないと判断する理由はない。
	[地下水について] P63 環境影響評価の項目として抽出しなかった理由で、「地下水」は「工事に伴い発生する濁水は、沈砂槽を経て公共下水道に放流するため、周辺環境への影響は小さいと考えられる。」ということで環境影響評価の対象から除外してあるが、自然的状況の「地下水」で、H20 年度に西区で多数の環境基準不適合があり、3 地点はシス 1,2-ジクロロエチレンであり、地下水汚染で平成 12 年 3 月まで土壌掘削と浄化対策工事を実施した東芝名古屋のトリクロロエチレンの分解物の可能性もある。なお、地下水の水質汚濁に係る環境基準は平成 21 年 11 月 30 日に「1,4-ジオキサン、塩化ビニールモノマー、1,2 ジクロロエチレン」が追加されており、いずれもトリクロロエチレンの分解物である。周辺地下水の調査を実施し、工事による「湧出水」が本当に環境に影響を与えないかを真剣に検討すべきである。

事業者の見解	本文対応頁
DHC は、事業予定地内に新たに設置します。	資料編 p.1
新建築物は事務所主体の建物であるため、発生集中交通量は周辺の幹線道路の交通量に比べて少なく、かつ公共交通機関の利便性の高い場所に立地していることから、新建築物の駐車台数は約 330 台とする計画です（既存建築物の駐車台数は 147 台）。また、そのほとんどが小型車です。 そのため、周辺環境への影響は小さいと考えられるため、環境影響評価の項目として抽出しませんでした。 なお、安全性については、台数の多少や車種に関わらず、歩道上での交錯が発生するため、抽出しました。	p.39,107, 108
公共下水道への排水計画については、今後、名古屋市の関係機関と協議していきます。	p.50

項 目	意 見 の 概 要
環境影響評価の項目	[土壌について] P63 環境影響評価の項目として「土壌」は環境影響評価の対象から除外してあるが、大規模な土地（3,000m²以上）の改変時に行うので、名古屋市環境保全条例の「特定有害物質等を取り扱っていた工場等の設置の状況等を調査する必要がある」に従った調査とは認めがたい。「平成元年では建物密集地として記載されている。事業予定地内の大名古屋ビルは、昭和 37 年に竣工された。」という過去の地歴調査結果だけがあるが、「建物密集地」にどのような中小工場が存在していたのか、メッキ工場、国鉄関係の整備工場、トリクロロエチレン等を使用する工場はなかったのか、などが重要である。また、「調査の結果、当該土地の土壌又は地下水が汚染され、又は汚染されているおそれがある」かどうかの判断→調査方針もない。こうしたことを確実に実施しないと、椿町線アセスの二の舞となる。当該土壌及び地下水の汚染の状況を調査する必要がある。 P63 環境影響評価の項目として「土壌」は環境影響評価の対象から除外してあるが、ルーセントタワー評価書 H12.11.17 では、「変電所の解体工事時には、この施設直下における土壌を採取し、PCB の調査を行う。」としている。最低限この程度の調査は行うべきである。
	[大気質の既存資料について] P64 調査及び予測手法の「大気質の調査」で、大気質と気象の調査方法が「大気汚染常時観測局データの整理」「名古屋地方気象台データの整理」とされているだけだが、騒音 p66 のように年度を記載すべきである。大気質のように毎年データが変化し、環境基準や環境目標値の適合状況が変わるものは、当然平成 21 年度のデータを使用すべきである。
	[大気質と温室効果ガスの現地調査について] P64,73 大気質及び温室効果ガスの供用時の現地調査に、既存の熱源施設の排出源条件（排出ガス量、窒素酸化物排出量等）を追加して、DHC にすることにより、どの程度の削減効果があるかを説明出来るようにすべきである。
	[騒音レベルの記載について] P66 騒音の現地調査の調査事項で、環境騒音、道路交通騒音ともに「等価騒音レベル、時間率騒音レベル」としているが、時間率騒音レベルは建設工事騒音の「時間率騒音レベルの 90%レンジの上端値」P67 のように、90%レンジの上端値、下端値、中央値など具体的に。
	[振動の現地調査について] P68 振動の現地調査の調査事項及び調査方法で「路面平坦性」を追加すべきである。予測方法では路面平坦性が必要となってくる。整備基準と現状とは大きくかけ離れていることが多いため、現状の路面平坦性を測定しておくべきである。

事業者の見解	本文対応頁
本環境影響評価準備書 p.89 に記載したとおり、「地図で見る名古屋市街の今昔」（国土地理院）によると、事業予定地は鉄道操車場跡地等ではありませんでした。また、現況の建物内には、変電所等の土壤汚染の可能性がある施設は存在しません。 なお、「土壤汚染対策法」及び「名古屋市環境保全条例」に基づき、大規模な土地改変の前までに必要な調査を実施し、市長へ報告します。	p.89 82
環境影響評価方法書作成時点では、予測・評価の開始時期に入手可能な最新の資料を使用する計画であったことから、資料が公開された年度は記載していませんでした。 ご指摘の資料については、本環境影響評価準備書を作成するにあたり、入手可能な最新のデータである平成 21 年度のデータを使用しました。	p.61 114,115
「温室効果ガス等」の項目において、現況施設と新建築物との単位床面積当たりの二酸化炭素排出量の比較を行いました。	p.234,235
本環境影響評価準備書において、具体的な記載を行いました。	p.147,161
道路交通振動の予測において、現況の振動調査結果と、現況交通量による予測結果を比較しました。この差分は、距離減衰等以外の路面平坦性や地盤条件等を含めた影響によるものと考えられます。 道路交通振動の予測値は、将来交通量による予測計算結果に、この差分を考慮した値としました。	p.179 資料編 p.127

項 目	意 見 の 概 要
調査及び予測の手法	〔振動の現地調査時間について〕 P68 調査及び予測手法の「振動の現地調査」で、「道路交通振動は・・・6～22 時の 16 時間で行う」とあるが、7～22 時の間違いではないか。評価の参考にする値とはほど遠いが、資-23 の道路交通振動の限度は昼間は 7～22 時となっている。
	〔風害の予測について〕 P75 風害の予測方法で、「三次元流体解析による予測」とあるが、予測条件の「事業予定地周辺の開発計画等」には、アセス中の名駅一丁目南地区、北地区は含まれているのか明記すべきである。また、アセス中の名駅一丁目南地区、北地区の風害予測は風洞実験で行うとされているが、この風洞実験ではなく三次元流体解析で予測する意味も明記すべきである。
	P75 風害の予測は、個別に行うことは意味がない。アセス中の名駅一丁目南地区、北地区、今回の三丁目計画の隣接 3 事業でまとめてアセス準備書を作成すべきである。

事業者の見解	本文対応頁
「振動規制法」（昭和 51 年 法律第 64 号）に基づく道路交通振動の限度（要請限度）における昼間の時間区分は 7 時～20 時ですが、道路交通振動の現地調査時間は騒音と整合させ、6 時から 22 時までの 16 時間で調査を行いました。	p.178
風害の予測手法は、「名古屋市環境影響評価技術指針」に定められた方法から、汎用性の高い三次元流体解析を選びました。 なお、将来の風害の予測は、名駅一丁目北地区及び南地区の新建築物が存在しているものとして行いました。	p.242 244
本事業は単独の事業となりますが、建設前は、大名古屋ビル、ロイヤルパークイン名古屋、名駅一丁目北地区及び南地区の既存建築物が存在しているものとし、建設後の供用時は 3 事業の新建築物がすべて存在しているものとして風害の予測を行いました。	p.244

(2) 市長の意見（方法意見書）に対する事業者の見解

環境影響評価方法書に対する方法意見書において、「（仮称）名駅三丁目計画」建設事業に係る環境影響評価の実施にあたっては、当該事業に係る環境影響評価方法書に記載されている内容を適正に実施するほか、次に掲げる事項を踏まえて環境影響評価準備書を作成することが必要であると指摘された。

方法意見書における指摘事項及び事業者の見解は、次に示すとおりである。

① 事業計画に関する事項

項 目	方 法 意 見 書 に よ る 指 摘 事 項
対象事業の内容	名古屋駅周辺地区では、「名駅一丁目1番計画北地区（仮称）建設事業」及び「名駅一丁目1番計画南地区（仮称）建設事業」（以下、両事業を合わせて「名駅一丁目計画（北・南）」という）の環境影響評価手続きが進められており、工事期間の重複が想定される。今後、工事工程や工事関係車両の走行ルート等工事計画の検討にあたっては、「名駅一丁目計画（北・南）」の事業者等との綿密な連絡調整に努めるとともに、周辺環境に及ぼす影響を低減するための措置を具体的に記載すること。
	本事業計画の基本方針の一つである「回遊性のある歩行者ネットワークの形成」について、事業予定地に含まれている市道との関係も含め、将来計画を具体的に記載すること。
	本事業計画の基本方針の一つである「環境共生への取組み」で、最新の地域冷暖房施設の設置等に努めることとしている。本事業で導入を想定している地域冷暖房施設について、その構成・規模、排ガス処理等の方法、環境負荷の低減の効果等について具体的に記載すること。
	本事業は、事業予定地が地下街・地下鉄等に隣接し、大規模な掘削工事を予定していることから、既存の地下構造物に影響を及ぼさないように、事業計画・工事計画等を検討すること。

② 事前配慮に関する事項

項 目	方 法 意 見 書 に よ る 指 摘 事 項
事業計画・工事計画に対する事前配慮	事前配慮において、「努める」等としている事項については、今後、環境影響評価準備書の段階で具体的な内容をできるだけ示すとともに、事業計画・工事計画等にこれを反映すること。

事業者の見解	本文対応頁
工事関係車両の走行ルート設定に際しては、名駅一丁目北地区及び南地区事業者への聞き取りを行い、両事業の工事関係車両に関する計画の提供を受けた上で設定しました。環境影響評価において、工事関係車両の影響を検討する際には、両地区からの工事車両台数を含めた上で、予測・評価を行いました。 なお、名駅一丁目北地区及び南地区の事業計画、工事計画は、平成22年6月に告示・縦覧された見解書提出時の計画を反映しました。 周辺環境に及ぼす影響を低減するための具体的な措置は、大気質、騒音及び振動等の環境保全のための措置に記載したとおりであり、例えば「可能な限り最新の排出ガス対策型建設機械を採用する」等と記載しています。	p.54,301 132,138, 163,179, 296 141,167, 182,307
新建築物内の歩行者ネットワークの状況を資料編に記載しました。 なお、本事業は事業予定地に存在する大名古屋ビル、ロイヤルパークイン名古屋及びその間に挟まれた市道を一体的に開発する計画です。	資料編 p.20 p.37
DHCの概要を資料編に記載しました。また、環境負荷の低減効果については、DHCを導入した場合のエネルギー消費量と、個別熱源方式とした場合のエネルギー消費量について比較し、単位床面積当たりの二酸化炭素排出量の削減効果を示しました。	資料編 p.1 p.235,236
建設工事の着工前に、関係機関と近接工事に関する協議を行い、既存の地下構造物に影響を及ぼさない工法を選定します。	—

事業者の見解	本文対応頁
事前配慮の内容として「努める」と記載した項目については、実施する方向で前向きに検討を行っているものについて記載しています。現段階で確定した内容については、各環境要素の予測区分における「環境保全のための措置」において記載しました。 また、現段階で確定しない内容については、事後調査において再度検証を行い、具体化した項目について報告する予定です。	—

③ 予測・評価に関する事項

項 目	方 法 意 見 書 に よ る 指 摘 事 項
予測条件の 設 定	環境影響評価の実施にあたっては、「名駅一丁目計画（北・南）」との相互協力・調整に努めるとともに、これらの事業計画・工事計画等を考慮した上で、予測条件を明確に記載し、的確な予測・評価等を実施すること。
大 気 質	事業予定地周辺地域は、超高層建築物等の大規模なビル群が集中しており、局所的な大気質への影響が懸念される。また、幹線道路における自動車交通量も多い地域である。このため、これらの特性を踏まえて、本事業における熱源施設の稼働等に伴う影響について検討すること。
温 室 効 果 ガ ス 等	事業活動に伴う温室効果ガス発生量の内、エネルギー消費による二酸化炭素排出量の予測・評価において、新建築物と現況施設の排出状況を比較・検討するとともに、新たに導入する省エネルギー対策等の削減効果を具体的に記載すること。
風 害	事業予定地周辺では、複数の高層建築物による複合的なビル風の発生が考えられる。このため、予測に際しては、「名駅一丁目計画（北・南）」を考慮するとともに、予測条件（境界条件・解析範囲等）とその設定理由を具体的に記載すること。
安 全 性	安全性について、本事業の工事により遮断される敷地内地下通路の通過歩行者が、地上へ流れることが想定されることから、現在の地下通路歩行者の実態を記載するとともに、これらを含めた歩行者の工事中の安全性に対し、どのように配慮するのかについて記載すること。
緑 地 等	緑地等について、事業予定地周辺の緑地等の現地調査を行い、その結果を踏まえ、緑化計画を記載すること。

事業者の見解	本文対応頁
工事関係車両の走行による影響を検討した項目（大気質、騒音、振動、安全性）については、名駅一丁目北地区及び南地区の環境影響評価準備書を参考とし、かつ、事業者への聞き取りを行い、両事業の工事関係車両に関する計画の提供を受けた上で予測・評価を行いました。 また、景観、日照障害及び風害についても、両事業の新建築物を考慮して予測・評価を行いました。	p.132,138, 163,179, 296,308 205,244, 253
熱源施設の稼働による二酸化窒素の寄与濃度は 0.000012ppm、バックグラウンド濃度に対する寄与率は 0.07%と予測され、周辺環境への影響は小さいと判断しました。 また、事業予定地は、自動車交通量が多い幹線道路に面した地域ですが、新建築物から発生・集中する自動車は小型車が主体であり、かつ台数も周辺の幹線道路の交通量と比較すると少ないため、方法書において新建築物関連車両の走行による影響は、環境影響評価の項目として抽出していません。 なお、熱源施設の排出口を高層部の屋上とすることにより、ダウンウォッシュ等による局所的な大気質への影響を極力抑える計画としています。 以上のことから、本事業における熱源施設の稼働等に伴う周辺環境への影響は小さいと判断しました。	p.145 107 57,144
新建築物と現況施設との、単位床面積当たりの二酸化炭素排出量の比較を行いました。また、DHC を導入した場合のエネルギー消費量と、個別熱源方式とした場合のエネルギー消費量について比較し、単位床面積当たりの二酸化炭素排出量の削減効果を示しました。	p.234～236
本事業の「新建築物建設後」の予測において、名駅一丁目北地区及び南地区の新建築物も含め、3 事業の新建築物が存在するものとして予測しました。 また、予測条件とその設定理由を、資料編 p.165～167 に記載しました。	p.244 資料編 p.165 ～167
事業予定地外の地下街から事業予定地内地下通路を通り、大名古屋ビル背後に通り抜ける通過歩行者通行量について、平成 22 年 5 月に実施した調査により把握しました。工事中の予測において、既存調査により把握した外周道路の歩行者交通量に、通過交通量を付加し、工事関係車両との交錯を予測・評価しました。 なお、歩行者の工事中の安全性に対しては、環境保全のための措置に記載したとおり、例えば、「工事関係車両の出入口付近に交通誘導員を配置し、車両の徐行及び一旦停止の徹底」等について配慮していきます。	p.283,285, 288
事業予定地周辺の緑地等について、現地調査を行い、調査結果を記載しました。	p.325～327

④ その他

項 目	方 法 意 見 書 に よ る 指 摘 事 項
全 般	図表の活用や用語解説の記載などにより、市民に理解される分かりやすい図書の作成に努めること。
	住民等から寄せられた意見について十分な検討を行うとともに、今後とも住民意見の把握に努めること。

事業者の見解	本文対応頁
本環境影響評価準備書を作成するにあたり、影響の程度、範囲がわかるようカラーを用いた図を多数用いるとともに、用語解説を本編に記載する等、市民にわかりやすい内容となるよう配慮いたしました。	全 般
住民等からのご意見については、内容を十分検討させていただくとともに、今後とも意見の把握に可能な限り努力してまいります。	—

第3章 対象事業の目的及び内容

3-1 対象事業の目的

事業予定地は、名古屋駅前東側に位置し、現在、大名古屋ビル（地下4階、地上12階、昭和37年竣工）、及び、ロイヤルパークイン名古屋（地下1階、地上10階、昭和58年竣工）が存在しており、業務・ホテル機能としての役割を果たしている。しかしながら、建物の老朽化が進む中で、その就業環境や機能は必ずしも時代のニーズに適合しえない状況となっている。

事業予定地を含む周辺地区における上位計画としては、名古屋市の総合計画である「名古屋新世紀計画2010」、「名古屋市都市計画マスタープラン」等を踏まえ、平成16年3月に「名古屋市都心部将来構想」が策定されている。本構想は、名古屋駅から栄にかけての都心部を対象に、総合的なまちづくりの指針としておおむね20年後を目標として策定されたものであり、市民、企業、行政等がまちづくりを進めていくうえでの共通目標として『にぎわいあふれる魅力づくり』、『歩いてたのしい空間づくり』、『人や環境へのやさしさづくり』を基本方針としている。

この構想の中で事業予定地を含む名古屋駅周辺は、『名古屋駅周辺地区』と位置づけられている。そこでは、ターミナル機能の強化やシンボリックなまちなみにぎわい空間の形成をはかり、歩行者空間を拡大することで回遊性を高め、にぎわいと魅力のあるまちの広がりを創出することが掲げられている。また、これを実現するための具体的なまちづくりの展開として「なごやターミナル拠点構想」が示されており、『名駅通と沿道を活用した駅前広場機能の拡充』、『交通結節機能の強化』、『シンボリックなまちなみにぎわい空間の形成』等により、名古屋市の玄関口にふさわしいターミナル機能の強化をはかり、加えてシンボリックなまちなみを形成することが示されている。

このような上位計画をふまえ、近年、名古屋駅周辺建物において施設の機能更新が進みつつある。

本事業においても、建替えによる建物機能の更新を行うにあたり「名古屋市都心部将来構想」が目指す『にぎわいあふれる魅力づくり』、『歩いてたのしい空間づくり』、『人や環境へのやさしさづくり』の目標に貢献することを目的とする。

3-2 事業予定地の位置及び事業規模

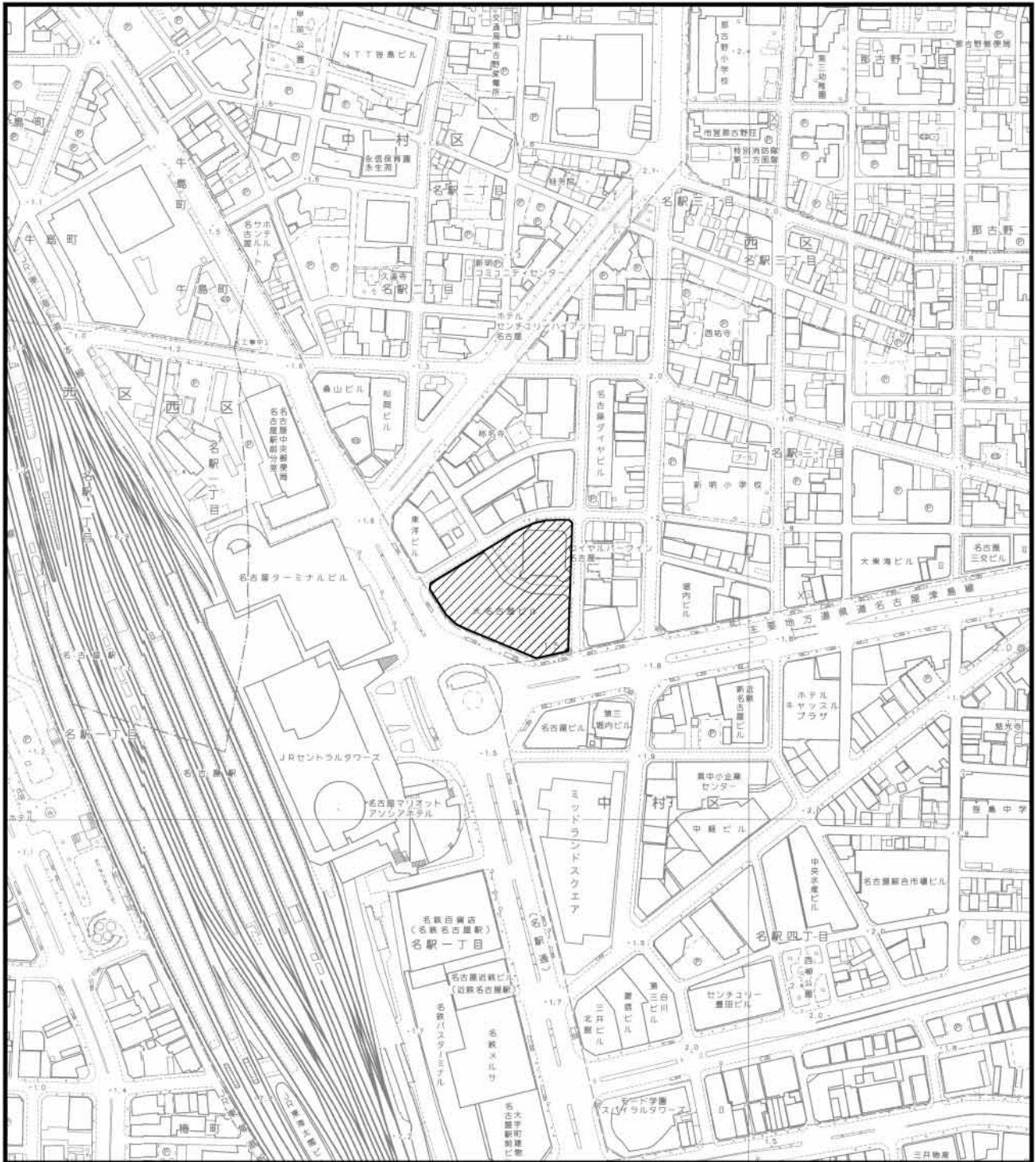
(1) 事業予定地の位置

名古屋市中村区名駅三丁目28番12号、27番5号 他（図1.3-1参照）

(2) 事業規模

〔高さ〕 約190m

〔延べ面積〕 約150,000 m²



 : 事業予定地



Scale 1:5,000

0 50 100 200m

図 1.3-1 事業予定地の位置

3-3 事業計画の概要

(1) 基本方針

- ・国際的・広域的な業務拠点の形成

名古屋の玄関口及び中心にふさわしい高度・高質な業務空間の創出とあわせ、賑わい施設等を導入し、国際的・広域的な業務拠点の形成を図る。

- ・回遊性のある歩行者ネットワークの形成

名古屋ビルと地下街との接続部の改修並びにバリアフリー化をはじめ、事業予定地内の貫通通路・サンクンガーデンの整備により、立体的回遊性を備えた歩行者ネットワークを形成する。

- ・名古屋の玄関口にふさわしい景観の形成

更新が進む周辺の景観を考慮した建物形態やスカイラインの形成により、名古屋の玄関口にふさわしいシンボリックな街並み形成に努める。

- ・環境共生への取組み

最新の DHC の設置や、建物設備の省エネルギーシステムの構築、歩道状空地や広場状空地等の緑化に努める（DHC 計画の概要は、資料 1-1（資料編 p.1）参照）。

(2) 建築計画

建築計画の概要は、表 1.3-1 に示すとおりである（本事業に係る環境影響評価方法書から変更した箇所については欄外参照）。

また、新建築物の完成イメージ図、配置図、断面図及び平面図は、図 1.3-2～5 に示すとおりである。

表 1.3-1 建築計画の概要

項 目	内 容
地域・地区	商業地域、防火地域、緑化地域、駐車場整備地区、景観形成地区、都市再生緊急整備地域
主要用途※	事務所、店舗、駐車場
階数・高さ※	地下 4 階、地上 34 階、塔屋 1 階 建築高さ約 190m
基礎底※	G.L.約-29m
構 造※	鉄骨造（地上）、鉄骨鉄筋コンクリート造（地下）
事業予定地の区域面積※	約 9,150 m ²
延べ面積※	約 150,000 m ²
駐車台数※	約 330 台
日最大利用者数※	平 日 約 43,000 人
	休 日 約 20,000 人
主要なアクセス手段	歩行者：JR「名古屋駅」より徒歩約 3 分 地下鉄東山線「名古屋駅」より徒歩約 1 分 自動車：名古屋高速都心環状線名駅入口から約 500m
供用開始予定時期※	平成 27 年度（2015 年度）

※現時点での計画であり、今後変更となる可能性がある。

※事業計画の進捗により、本事業に係る環境影響評価方法書から変更した箇所は、以下のとおりである。

項 目	環境影響評価方法書	環境影響評価準備書
階 数	地下 4 階、地上 38 階、塔屋 1 階	地下 4 階、地上 34 階、塔屋 1 階
日最大利用者数	平日 約 50,000 人	約 43,000 人
	休日 約 26,000 人	約 20,000 人



図 1.3-2 新建築物の完成イメージ図

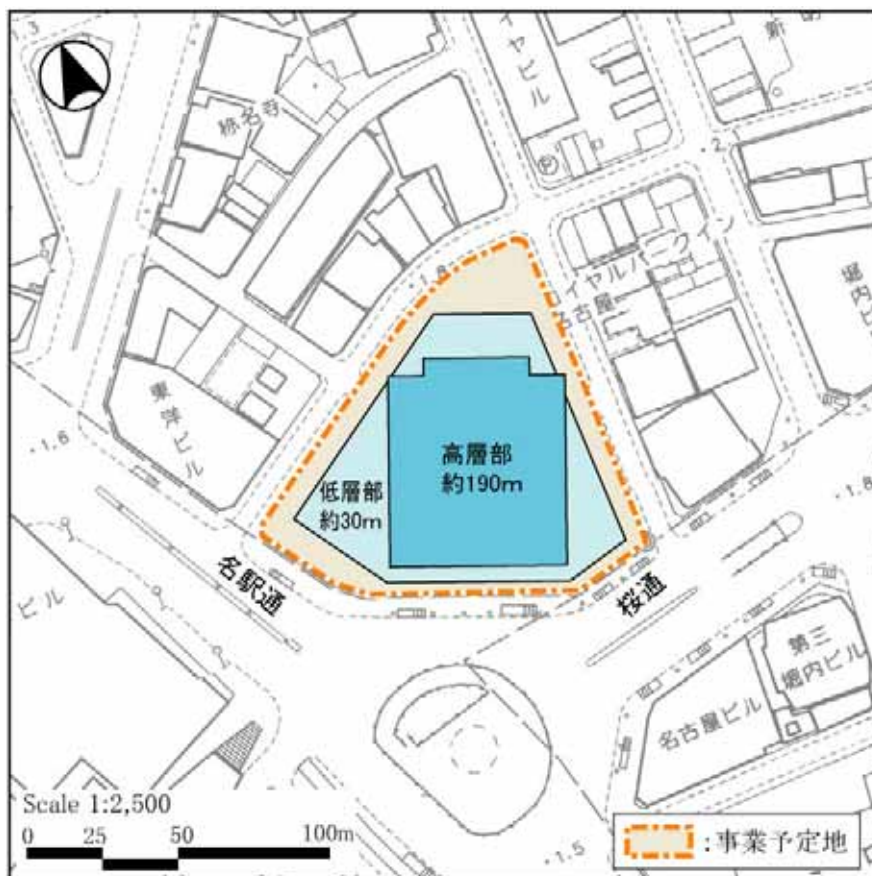


図 1.3-3 配置図

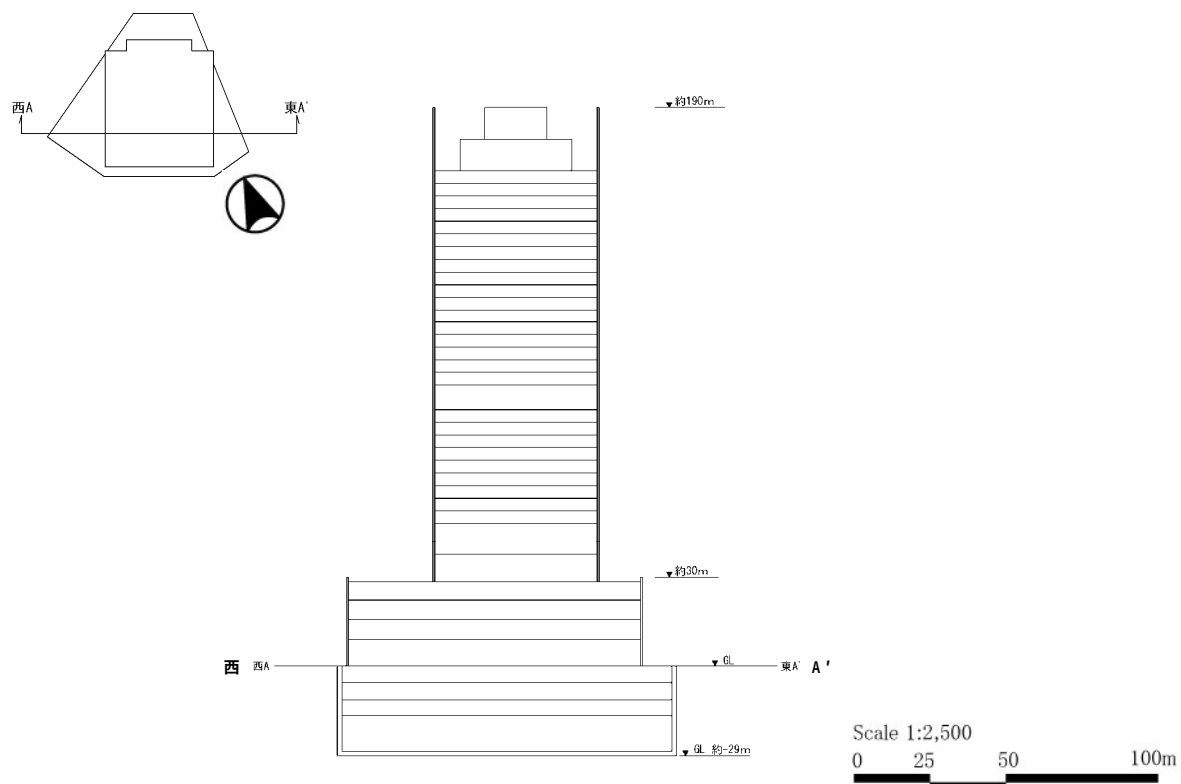


図 1.3-4 東西断面図

【地下4階～地下2階】

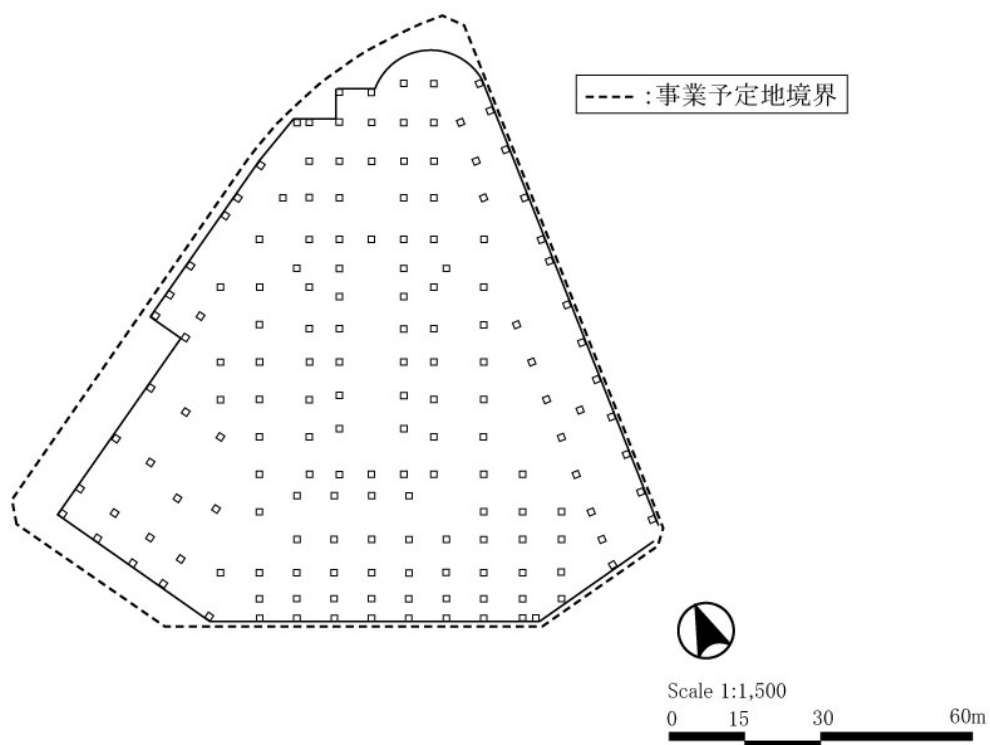


図 1.3-5(1) 平面図

【地下1階】

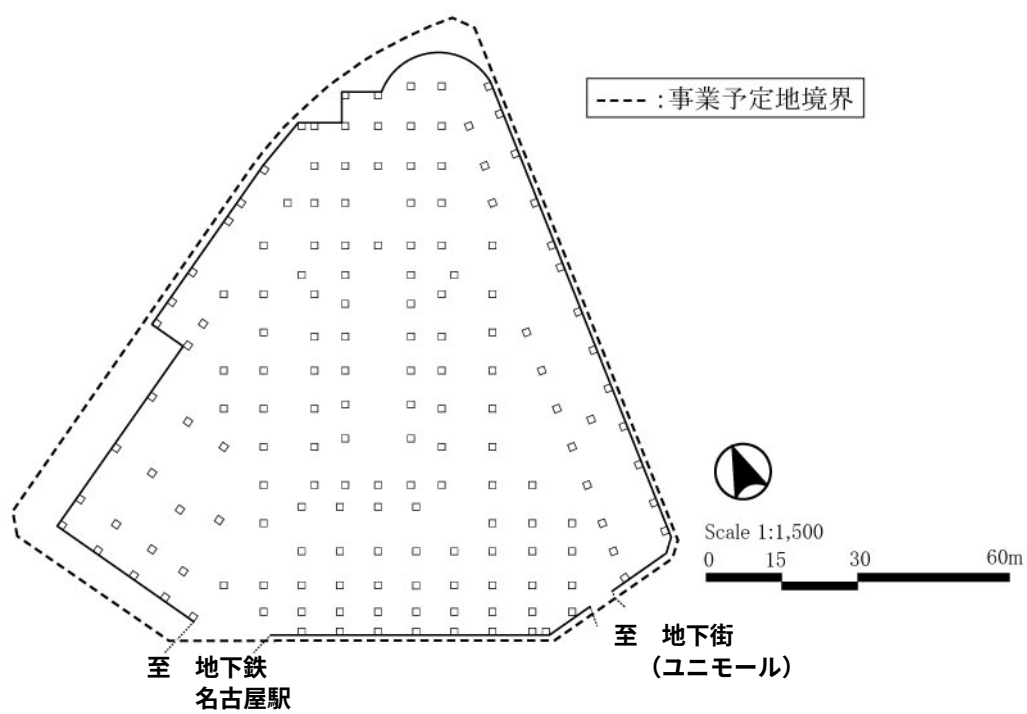


図 1.3-5(2) 平面図

【地上1階】

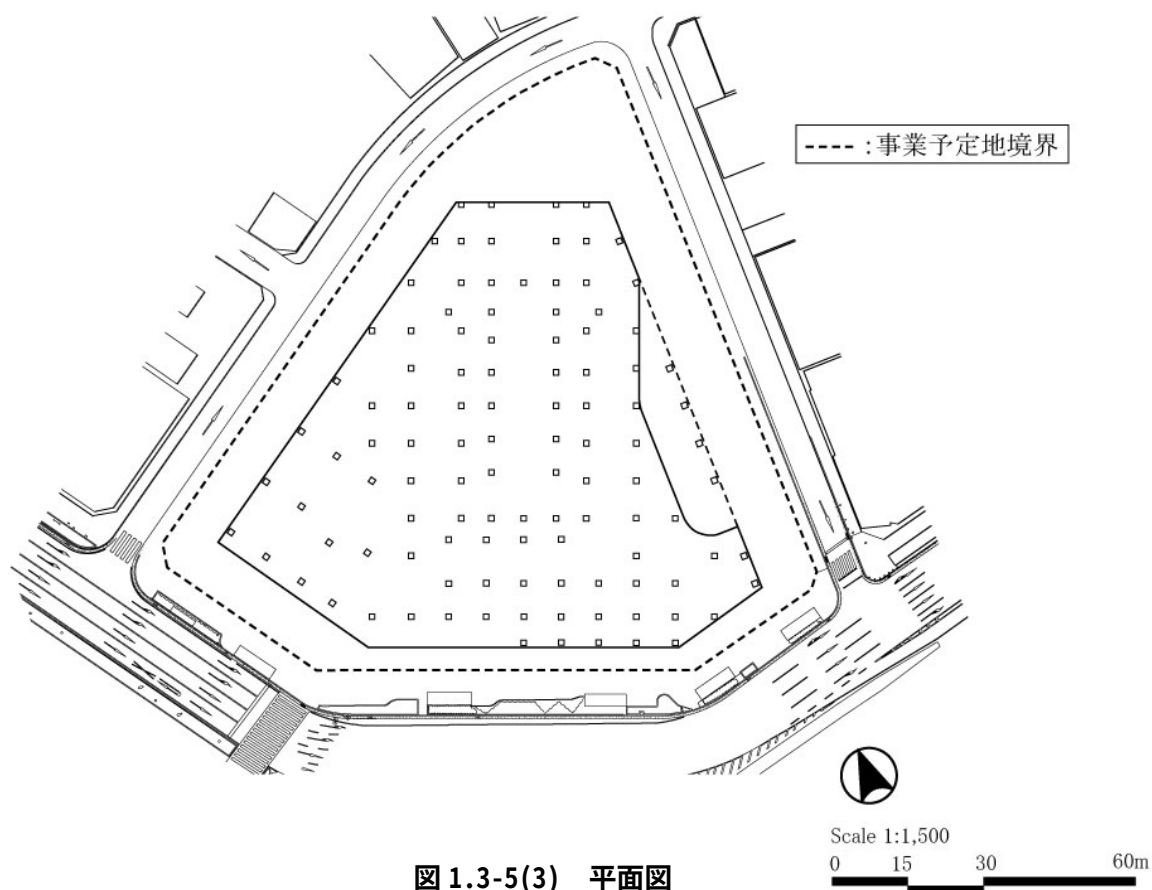


図 1.3-5(3) 平面図

【地上 2～4 階】

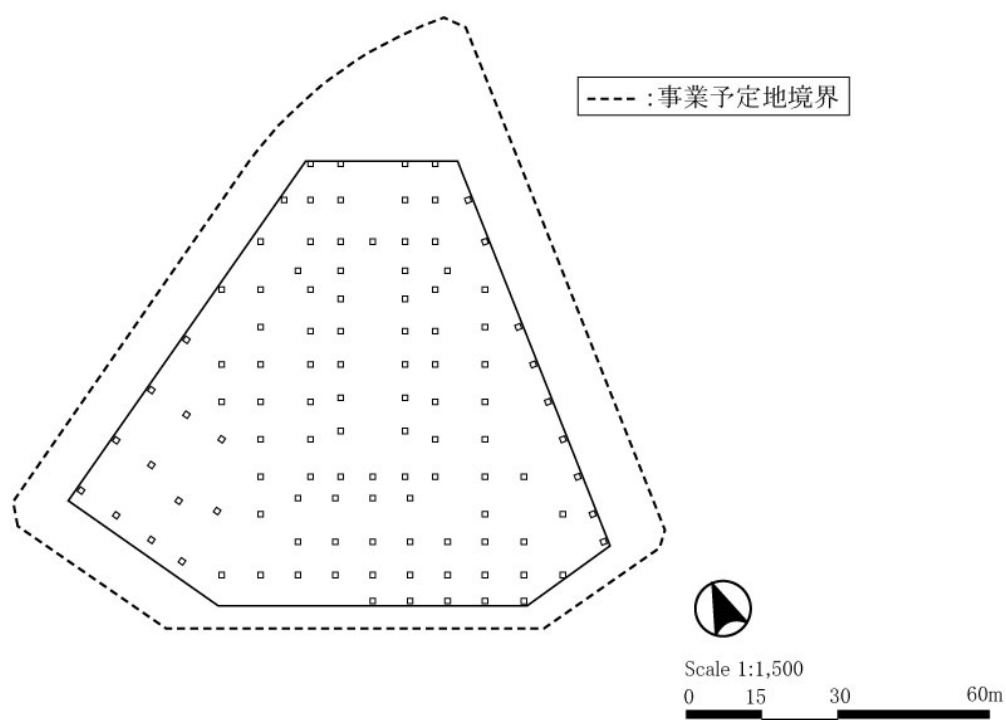


図 1.3-5(4) 平面図

【地上 5～34 階】

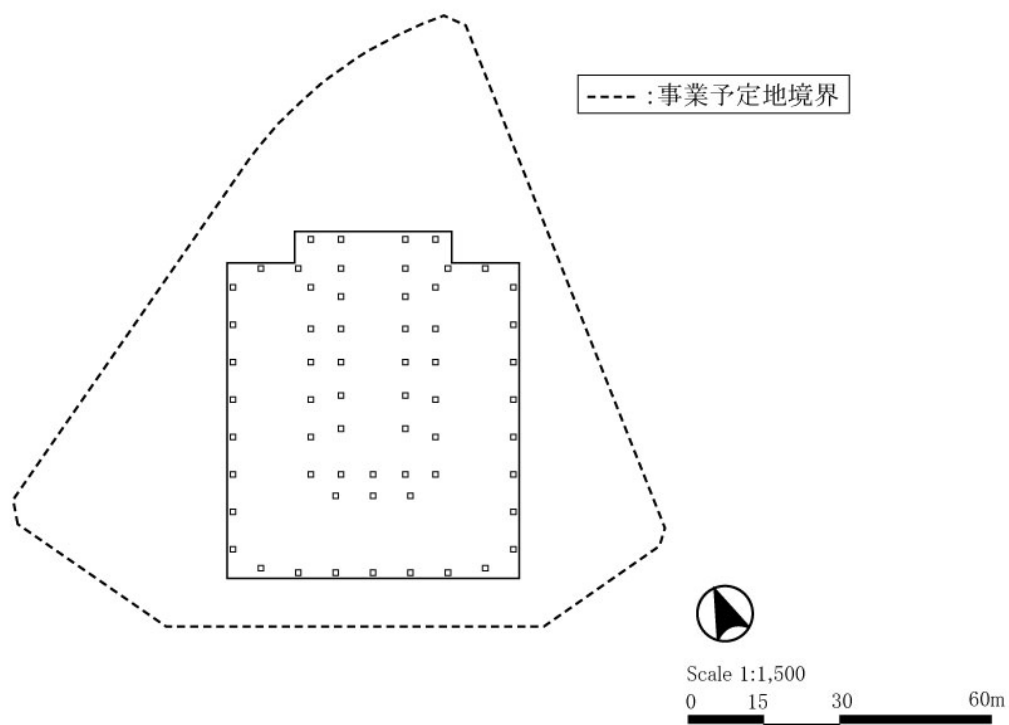


図 1.3-5(5) 平面図

(3) 緑化計画

緑化計画は、図 1.3-6 に示すとおりである。

事業予定地の北西側、北側及び東側に中高木を植栽する計画である。また、低層部の屋上に低木や地被類のほか、中高木を植栽する計画である。

植栽予定の主な樹種等は、表 1.3-2 に示すとおりである。

表 1.3-2 植栽予定の主な樹種等

区分	緑地等	形態及び樹種等
緑地	屋上緑化	中高木：コブシ、アラカシ、エゴノキ等 低 木：ヤマツツジ、アジサイ、ヤマブキ等 地被類：ノシラン、ハツユキカズラ、スイセン等
	街路樹等	中高木：エゴノキ、クスノキ等
その他	透水性または保水性舗装	—



凡
例

- :事業予定地
- :中高木
- :屋上緑化
- :透水性舗装または保水性舗装
- :主な既存植栽(中高木)
- :主な既存植栽(低木・地被類)
- :主な既存植栽(屋上緑化)



Scale 1:2,500

0 25 50 100m

図 1.3-6 緑化計画図

(4) 発生集中交通量及び動線計画

① 発生集中交通量

新建築物供用時における発生集中交通量は、「大規模開発地区関連交通計画マニュアル 改訂版」（平成 19 年 3 月 国土交通省）に準じて算出した（発生集中交通量の算出の詳細は、資料 1-2（資料編 p.2）参照）。

自動車及びタクシーの発生集中交通量は表 1.3-3 に、それ以外の発生集中交通量は表 1.3-4 に示すとおりである。自動車及びタクシーについては平日約 4,800 台 TE^{注)}/日、休日約 1,600 台 TE/日、自動車及びタクシー以外については平日約 79,000 人 TE/日、休日約 37,000 人 TE/日と推計した。

表 1.3-3 自動車及びタクシーの発生集中交通量

単位：台 TE/日

単位：台/日

用 途 区 分			平 日	休 日
関 連 車 両 新 建 築 物	施設利用車両	事務所	1,367	106
		店舗等	2,735	1,368
	荷さばき車両	事務所	442	91
		店舗等	279	58
合 計			4,823	1,623

表 1.3-4 自動車及びタクシー以外の発生集中交通量

単位：人 TE/日

区 分		自動二輪	鉄 道	バ ス	徒 歩	自転車	合 計	総 計
平日	事務所	24	14,574	810	4,008	500	19,916	78,975
	店舗等	180	44,860	3,953	6,653	3,413	59,059	
休日	事務所	12	1,309	69	176	63	1,629	37,251
	店舗等	290	30,026	1,904	1,730	1,672	35,622	

注) TE とは、トリップエンド（発生集中交通量）をいう。

② 動線計画

新建築物に出入りする人及び車両の主要動線は、図 1.3-7 に示すとおりである。

ア 人の動線計画

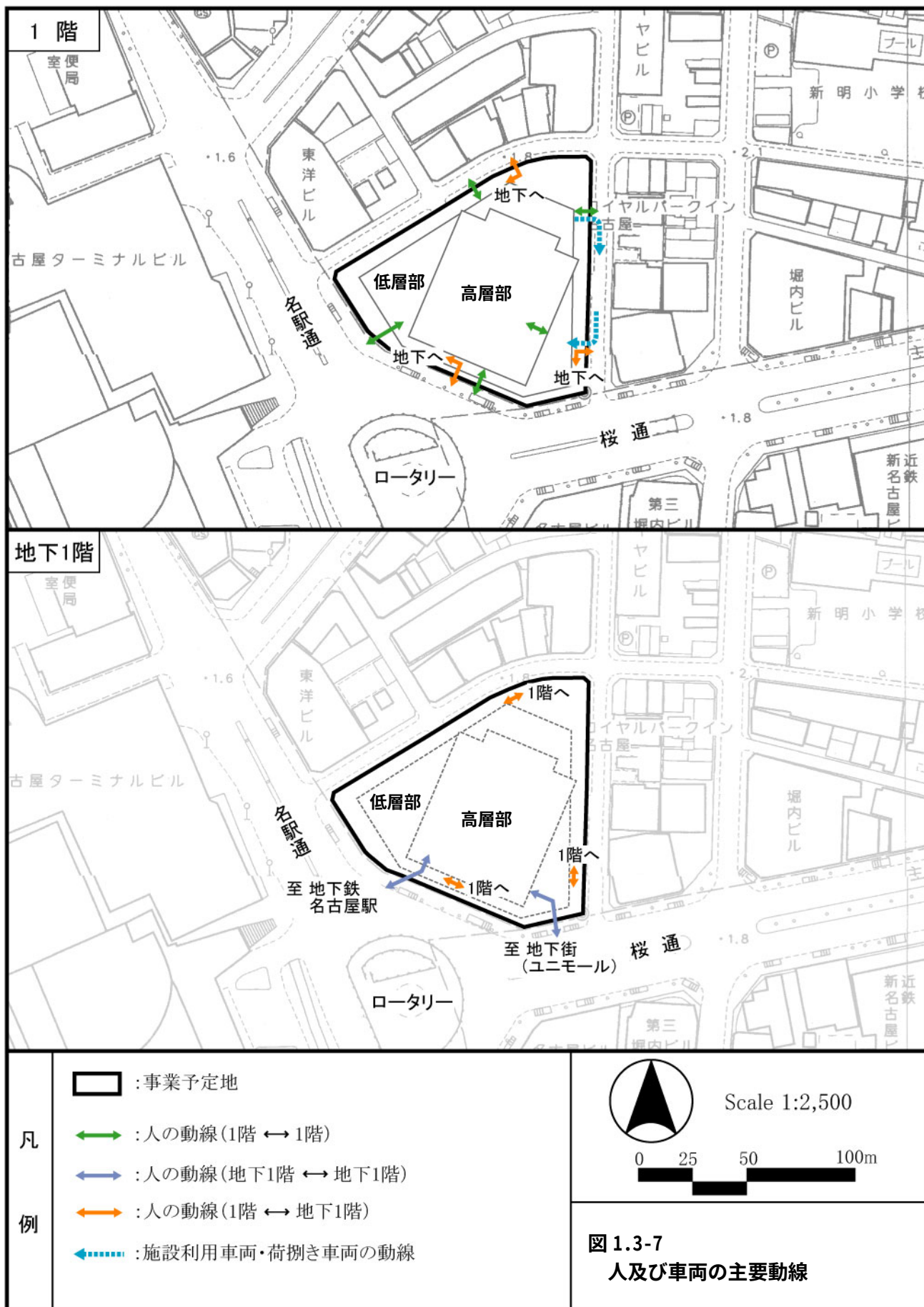
新建築物の主な歩行者動線の出入口は、1 階において、事業予定地東側道路側に 1 箇所、ロータリー側に 1 箇所、名駅通側に 1 箇所及び事業予定地北側道路側に 1 箇所設け、さらに高層部の東側に 1 箇所設ける計画である。また、地下 1 階との連絡口を、事業予定地東側道路側、ロータリー側、事業予定地北側道路側にそれぞれ 1 箇所ずつ設ける計画である。

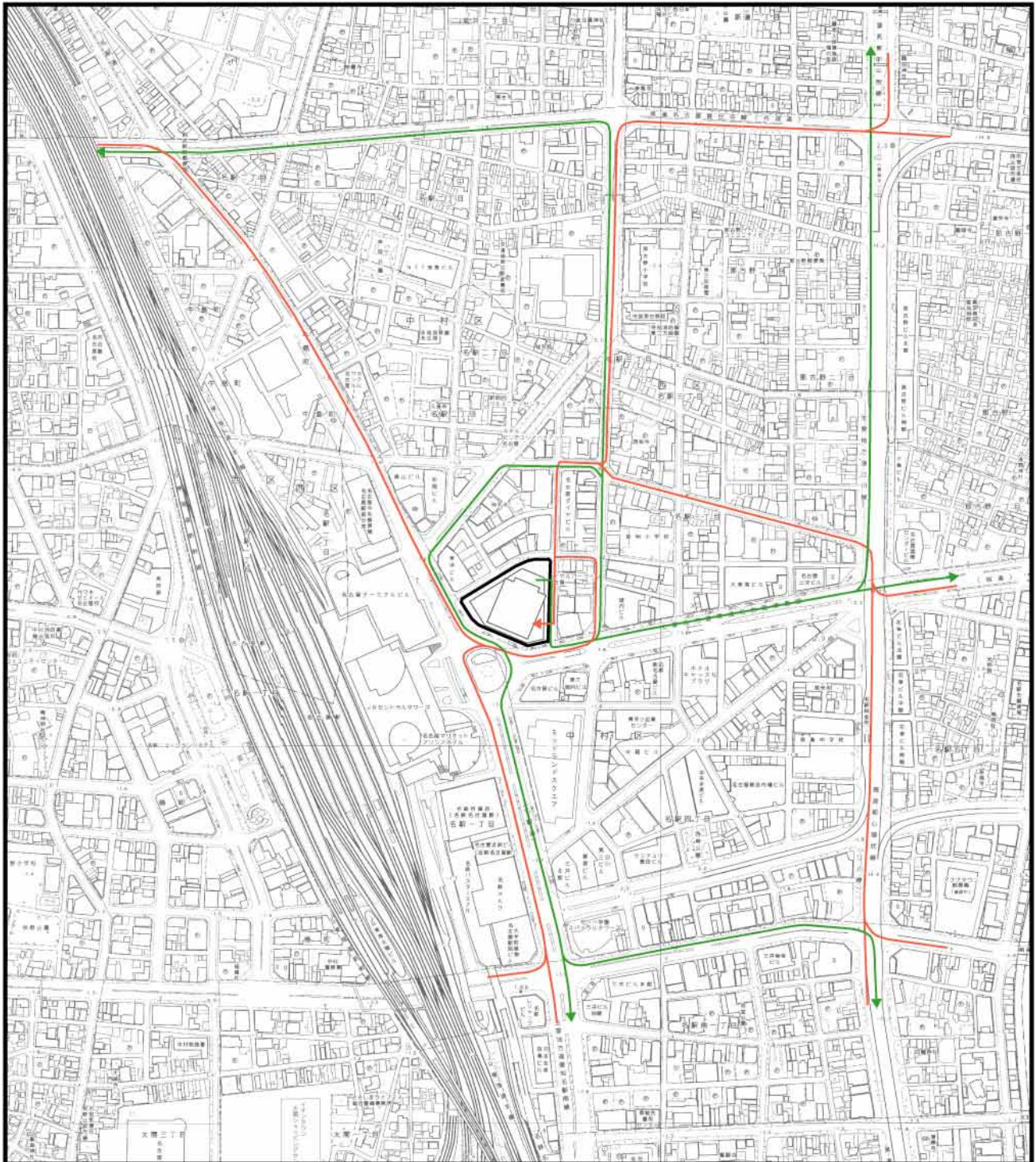
地下 1 階は、桜通側に 1 箇所及びロータリー側に 1 箇所の出入口を設ける計画である。このうち、桜通側については地下街（ユニモール）と、ロータリー側については地下鉄名古屋駅と連続させ、回遊性の高い歩行者ネットワークを形成する計画である（歩行者ネットワークの概要は、資料 1-4（資料編 p.20）参照）。

イ 車両の動線計画

施設利用車両及び荷さばき車両は、地下 2 階並びに地下 3 階に設けられた駐車場（駐車台数約 330 台）を利用する計画である。出入口は、建物東側に入口 1 箇所、出口 1 箇所を設ける計画である。出入口は、幹線道路を避け、交通量の少ない事業予定地東側道路に設ける計画としている。

新建築物関連車両の走行ルートは、図 1.3-8 に示すとおりである。





凡
例

- :事業予定地
- ← :発生交通ルート
- ← :集中交通ルート



Scale 1:8,000

0 100 200 400m

図 1.3-8
新建築物関係車両の走行ルート

(5) 熱源施設計画

エネルギーの有効利用に配慮した高効率な DHC を導入し、冷温熱源を供給する計画である（資料 1-1（資料編 p.1）参照）。

(6) 電気、ガス設備計画

電気については、電力会社より特別高圧（77,000V）にて受電し、地下階に設ける特高受変電室より、館内数ヵ所の副電気室に 6,600V にて配電する計画である。さらに、副電気室にて低圧に降圧し、各電気使用場所へ配電する計画である。また、地階に非常用発電機を設置し、停電時に防災設備及び重要設備に電力を供給する計画である。

ガスについては、ガス会社より DHC 一次エネルギー及び厨房用として都市ガスの供給を受ける計画である。

(7) 給排水計画

上水は、事業予定地外周道路下の名古屋市上水道からの供給を受け、受水槽に貯留の後、高架水槽方式及び加圧給水方式にて供給を行う計画である。

排水は、汚水と雨水排水を公共下水道へ放流する計画である。雨水に関しては、公共下水道に過度の負担がかからないようにするため、雨水貯留槽の設置を行い、放流量の調整を行う計画である。上水の節水への配慮から、中水処理施設（雑用水再処理施設）を地下に設け、建物内の雑排水並びに雨水貯留槽の雨水再利用を行う計画であり、主な用途は便所洗浄水を計画している。

3-4 工事計画の概要

(1) 工事予定期間

平成 24 年度～平成 27 年度

(2) 工程計画

工事工程表は、表 1.3-5 に示すとおりである。

表 1.3-5 工事工程表

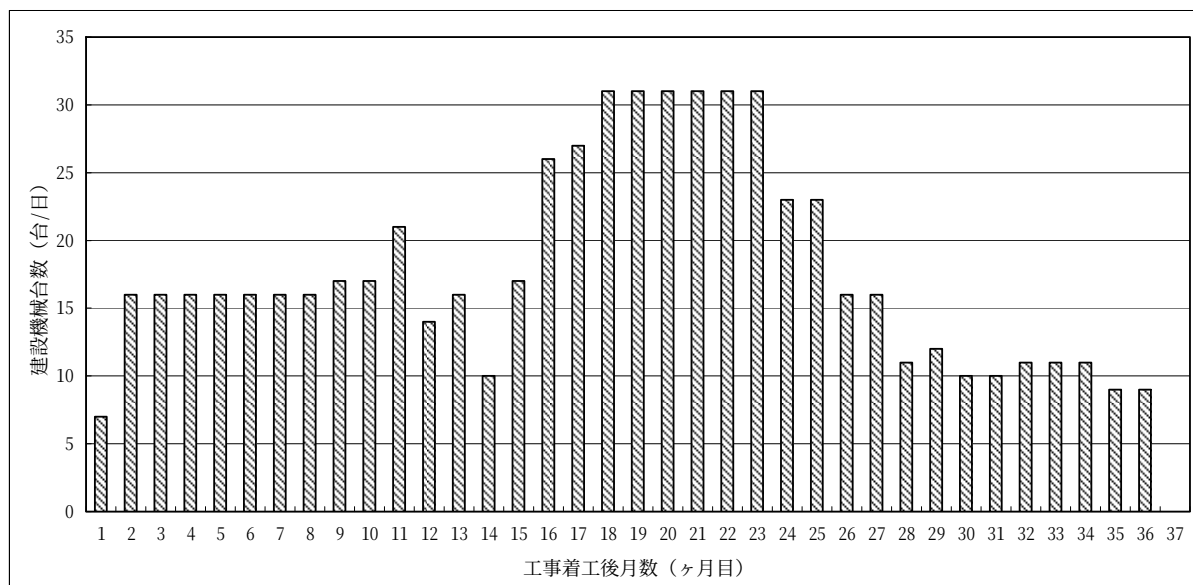
工 種 \ 延べ月数	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
地上解体工事																				
地下解体工事																				
山留工事																				
構真柱工事																				
根切工事																				
地下躯体工事																				
地上躯体工事																				
仕上工事																				
外構工事																				

工 種 \ 延べ月数	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37
地上解体工事																	
地下解体工事																	
山留工事																	
構真柱工事																	
根切工事																	
地下躯体工事																	
地上躯体工事																	
仕上工事																	
外構工事																	

(3) 建設機械及び工事関係車両

① 建設機械

主な建設機械の月別稼働台数は、図 1.3-9 に示すとおりであり、稼働台数が最大となる時期は、工事着工後 18～23 ヶ月目である。また、建設機械の稼働による大気質への影響及び各工事内容における騒音並びに振動の影響が最大となる時期は、表 1.3-6 に示すとおりである（資料 1-5（資料編 p.21）参照）。



注) 工事着工後 37 ヶ月目については、設備・内装等の工事であるため、建設機械の稼働はない。

図 1.3-9 建設機械の稼働台数

表 1.3-6 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

環境要素		工事内容	最大となる時期
大気質	二酸化窒素	地下解体・山留・構真柱・根切・地下躯体・地上躯体工事	工事着工後 8～19 ヶ月目
	浮遊粒子状物質	地下解体・山留・構真柱・根切・地下躯体・地上躯体工事	工事着工後 8～19 ヶ月目
騒音	音	地上解体工事	// 4 ヶ月目
		山留・構真柱工事	// 11 ヶ月目
		構真柱・地下躯体工事	// 13 ヶ月目
		地下解体・根切・地下躯体・地上躯体工事	// 20 ヶ月目
振動	動	地上解体工事	// 4 ヶ月目
		山留工事	// 9 ヶ月目
		山留・構真柱工事	// 11 ヶ月目
		地下解体・根切・地下躯体・地上躯体工事	// 20 ヶ月目

注) 「最大となる時期」について、大気質は 12 ヶ月間の排出量が最大となる期間を、騒音及び振動は各工種の施工期間中における合成騒音レベル、合成振動レベルがそれぞれ最大となる月を示す。

② 工事関係車両

工事関係車両の月別走行台数は、図 1.3-10 に示すとおりであり、走行台数が最大となる時期は、工事着工後 23 ヶ月目である。また、工事関係車両の走行による大気質、騒音及び振動の影響が最大となる時期も、工事着工後 23 ヶ月目である（資料 1-6（資料編 p.24）参照）。

工事関係車両の走行ルートは、図 1.3-11 に示すとおりである。事業予定地内への工事関係車両の出入りは、事業予定地西側、北側及び東側から行う計画である。

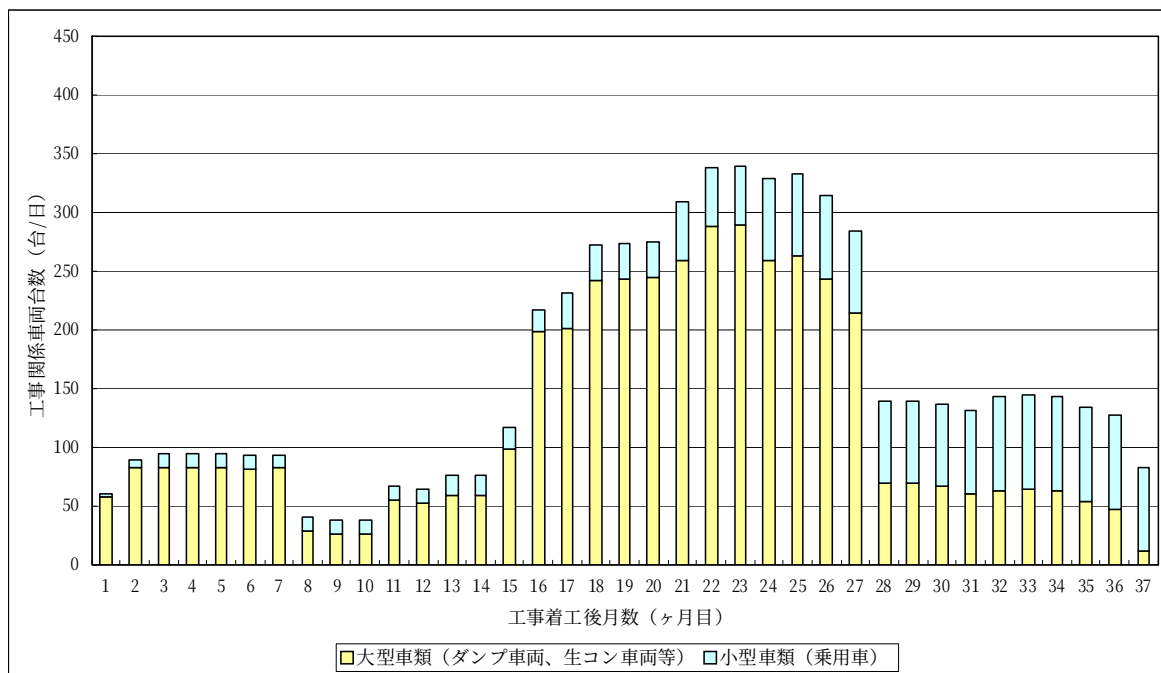
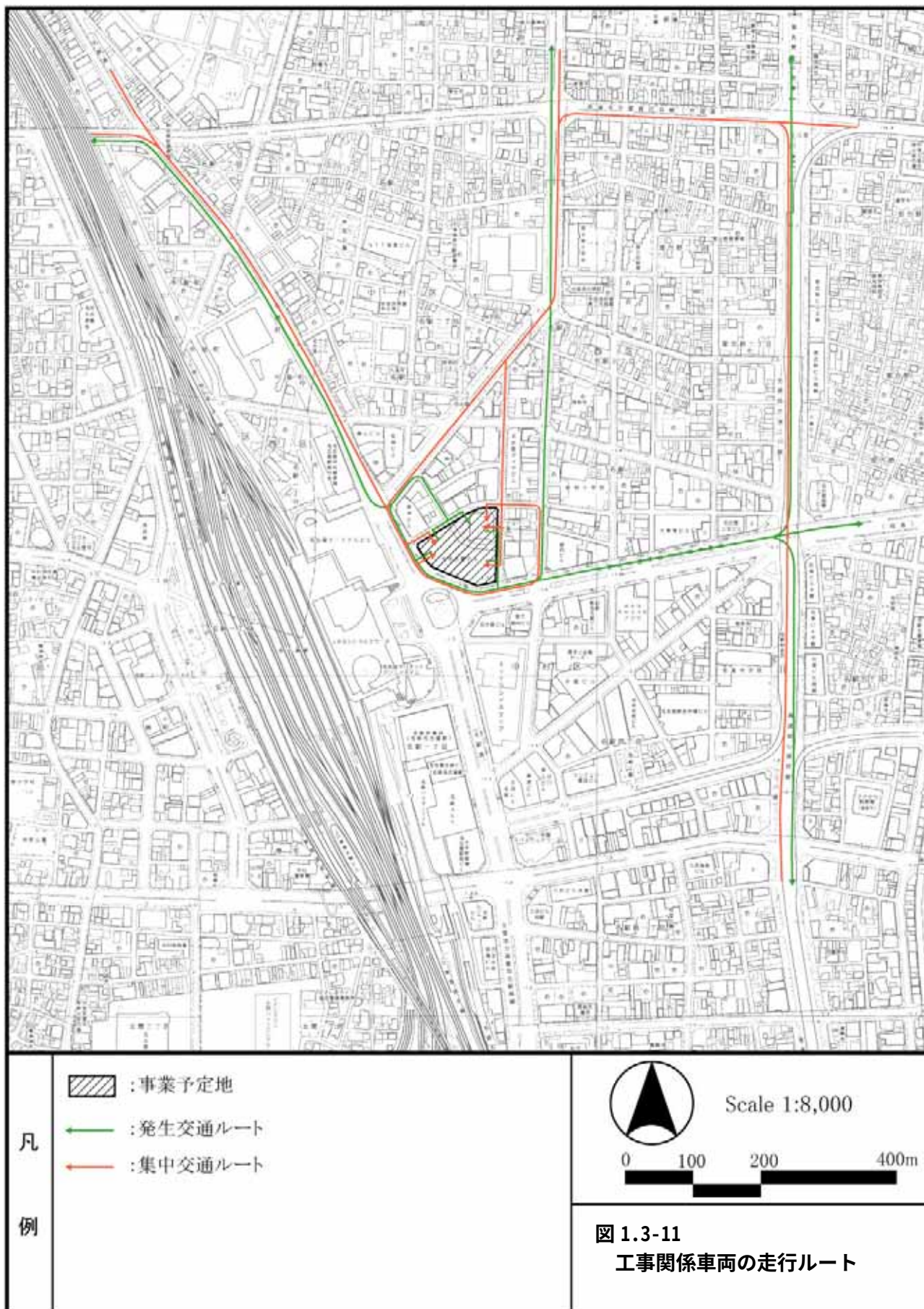


図 1.3-10 工事関係車両の走行台数



第4章 事前配慮の内容

名古屋市の「事前配慮指針」（平成 11 年 名古屋市告示第 126 号）を基に、事業計画を策定するにあたって環境保全の見地から事前に配慮した内容は、次に示すとおりである。

4-1 事業予定地の立地及び土地利用に際しての配慮

- ・国際的・広域的な業務拠点の形成、回遊性のある歩行者ネットワークの形成、名古屋の玄関口にふさわしい景観の形成を図る。
- ・新建築物の高層部をセットバックさせ、圧迫感の緩和や、ビル風による風害の緩和に配慮した計画とする。
- ・最新の省エネルギー機器の使用、自然エネルギーの導入及び緑化に努める計画とする。

4-2 建設作業時を想定した配慮

事前配慮事項			内 容
自然環境の保全	地 盤	地盤の改変による影響の防止	・周辺地下水位低下と地盤の変形を抑制するため、地下工事において止水性の高い山留め壁（ソイルセメント柱列壁）を透水性の低い難透水層まで構築する。
生活環境の保全	環境汚染	建設作業に伴う公害の防止	・仮囲いを設置するとともに、現況施設の解体時に防音パネルを設置する。 ・建設工事において使用する建設機械について、排出ガス対策型建設機械や、低騒音型建設機械の採用に努める。 ・工事現場内において、必要に応じて散水を実施するとともに、粉じん防止用のシートを使用する。 ・特定建設作業について、規制基準を遵守するとともに、その他作業についても、特定建設作業に係る規制基準値を下回るよう努める。
		工事関係車両の走行による公害の防止	・工事関係車両について、適切な車両の運行管理を行うことにより集中化を避けるとともに、特定の道路に工事関係車両が集中しないよう走行ルート分散化に努める。 ・工事関係車両の運転者に対し、走行ルートの遵守、適正な走行、アイドリングストップの遵守を指導、徹底する。
	安全性	工事関係車両の走行に伴う交通安全の確保	・工事関係車両について、適切な車両の運行管理を行うことにより集中化を避けるとともに、特定の道路に工事関係車両が集中しないよう走行ルート分散化に努める。 ・工事関係車両の運転者に対し、走行ルートの遵守、適正な走行の遵守を指導、徹底する。 ・事業予定地への工事関係車両の出入口に警備員を配置し、歩行者等に対する安全確保に努める。 ・事業予定地周辺の各小・中学校の指定通学路に配慮する。
	電波障害	電波障害の防止	・新築建物の着工時期を地上デジタル放送への完全移行後（2011 年 7 月 24 日以降）である 2012 年度とし、アナログ放送への電波障害の発生を回避する。

事前配慮事項			内 容
快適環境の保全と創出	景 観	周辺地域との景観の調和	・仮囲い等について、名古屋駅都市景観形成基準に配慮する。
環境負荷の低減	自動車交通	工事関係車両による交通渋滞の防止	・工事関係車両について、適切な車両の運行管理を行うことにより集中化を避けるとともに、特定の道路に工事関係車両が集中しないよう走行ルート分散化に努める。 ・工事関係車両の運転者に対し、走行ルートの遵守、適正な走行の遵守を指導、徹底する。
	廃棄物	建設廃棄物の減量化及び再資源化の推進	・計画建築物の建築に伴い発生する廃棄物について「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」(平成 12 年 法律第 104 号)に基づき、建設廃材の分別回収、再資源化、減量化に努める。 ・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。 ・掘削土について、埋立、盛土、土地造成工事への活用に努める。 ・搬入物の梱包材について、削減に努める。
		建設残土・廃棄物の搬出・処分等に伴う影響の防止	・建設残土の運搬時には、必要に応じてシート掛け等の措置をとる。 ・発生した廃棄物については、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」(昭和 45 年 法律第 137 号)及び「建設廃棄物処理マニュアルー建設廃棄物処理ガイドライン改訂版ー」(平成 13 年 財団法人 日本産業廃棄物処理振興センター)に従って適正に処理するとともに、マニフェスト(集荷目録)による管理を徹底する。 ・現況施設の解体工事前の調査により、石綿の使用が明らかになった場合、解体工事に先立ち、「建築物解体等に係る石綿飛散防止対策マニュアル 2007」(平成 19 年 環境省)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」(平成 19 年 環境省)に従い、適切に行う。
		建設残土・廃棄物の搬出・処分等に伴う影響の防止	・現況施設内で管理されている PCB は、解体工事前に「ポリ塩化ビフェニル廃棄物の適正な処理の推進に関する特別措置法」(PCB 特別措置法)(平成 13 年 法律第 65 号)に基づき、適切に処理・保管を行う。
	地球環境	地球環境問題に対する取り組みの推進	・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、特殊金網、樹脂製型枠等の使用に努める。 ・新建築物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。 ・現況施設の解体工事に伴い、フロン類を用いた設備機器が確認された場合は、「特定製品に係るフロン類の回収及び破壊の実施の確保等に関する法律」(平成 13 年 法律 64 号)に基づき、フロン類の回収等適切な対応を行う。

4-3 施設の存在・供用時を想定した配慮

事前配慮事項			内容
生活環境の保全	環境汚染	公害の防止	・DHCを導入し、周辺建物から発生する排出ガス量の削減に配慮する。 ・熱源施設の排出口を高層部屋上とし、周辺環境に配慮する。 ・臭気対策について、臭気を発生させるごみ置場や厨房等の排気系統には必要に応じて脱臭装置を設け、建物外部への臭気漏洩防止に努める。
	日照障害・風害	日照障害、風害の防止	・日照障害について、「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」（平成11年 名古屋市区条例第40号）に規定される教育施設に配慮する。 ・風害については、低層部周辺に樹木を植栽する事により、周辺地域の風環境に及ぼす影響の低減を図る。
	安全性	自然災害からの安全性の確保	・雨水の一時貯留施設の設置・保水性舗装の採用等を検討し、雨水流出抑制に配慮する。 ・十分な耐震性能をもつ構造計画・施工を行う。
		交通安全の確保	・事業予定地内への自動車の出入りについては、周辺の交通事情に十分配慮して出入口の設置、運用管理を行う。 ・事業予定地内に歩道状空地を配し、歩車分離を図る。
快適環境の保全と創造	景観	景観の調和	・新建築物の周囲に歩道状空地や広場状空地を設けることにより、圧迫感を緩和するように配慮する。 ・高層部の建物形状をセットバックさせ、周辺環境に対して圧迫感の低減に努める。
	緑地等	施設の緑化	・「緑のまちづくり条例」（平成17年 名古屋市区条例第39号）に基づき、緑化に努める。
	自動車交通	交通渋滞の防止	・新建築物関連車両の動線・待機スペースの適切な確保に努める。
		公共交通機関の利用促進	・既存地下街と連結させるとともにバリアフリー化を行い、公共交通機関とのより快適なアクセスを図る。
	廃棄物	廃棄物の減量化及び再資源化の推進	・「循環型社会形成推進基本法」（平成12年 法律第110号）及び「名古屋市区廃棄物の減量化及び適正処理に関する条例」（平成4年 名古屋市区条例第46号）を遵守する。 ・資源化利用が容易な分別回収場所を設け、分別回収を徹底することにより、廃棄物の減量化及び資源のリサイクル促進に配慮する。
		廃棄物の適正処理	・廃棄物の搬出に際しては、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」（昭和45年 法律第137号）を遵守し、名古屋市長の許可した一般廃棄物処理業者に委託して運搬、処理を行う。

事前配慮事項			内容
環境負荷の低減	地球環境	省エネルギー対策の推進	・最新の省エネルギー機器を導入した DHC を設置することにより、周辺建物を含めた環境負荷の低減を図る。 ・熱源の搬送動力の低減・搬送効率の向上、高効率照明等の省エネルギーシステムを検討し、エネルギー消費の削減を図る。 ・雨水の利用により、上水の節約に努める。
		自然エネルギー及び未利用エネルギーの活用	・太陽光発電設備の導入に努める。
		温室効果ガスの排出抑制	・「地球温暖化対策指針」（平成 16 年 名古屋市告示第 11 号）に基づき、温室効果ガスの排出の抑制に努める。 ・「緑のまちづくり条例」（平成 17 年 名古屋市条例第 39 号）に基づき、緑化に努める。