

## 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 杉山博孝

〔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、本環境影響評価書は、「名古屋市環境影響評価条例」に基づき、平成 22 年 11 月 17 日に名古屋市に提出した『「(仮称)名駅三丁目計画」建設事業に係る環境影響評価準備書」(平成 22 年 三菱地所株式会社)に対する市民等の意見及び市長の意見を踏まえ、検討を加えた結果を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。

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。

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。

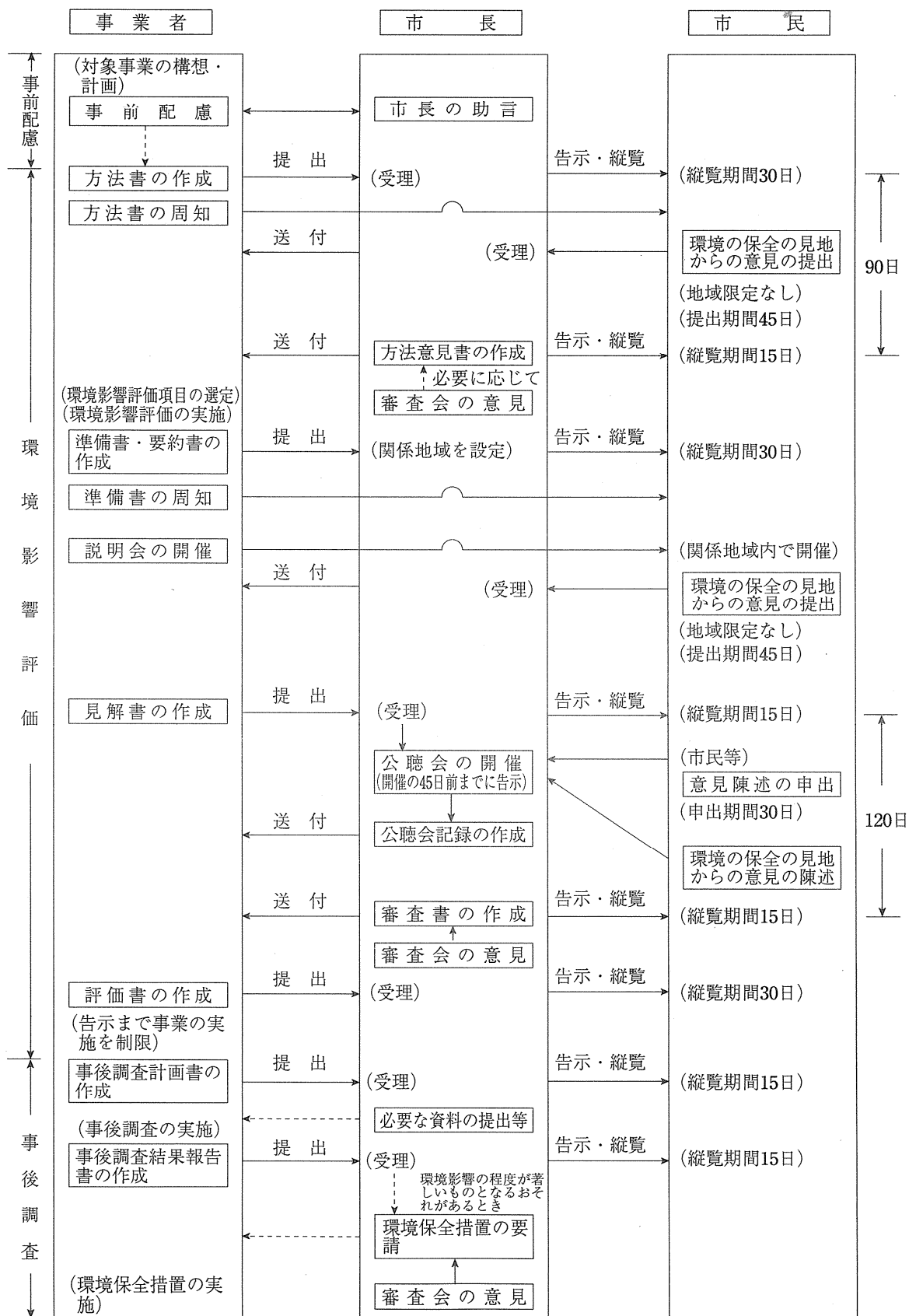
### (4) 評 価

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。

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。

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。

、 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

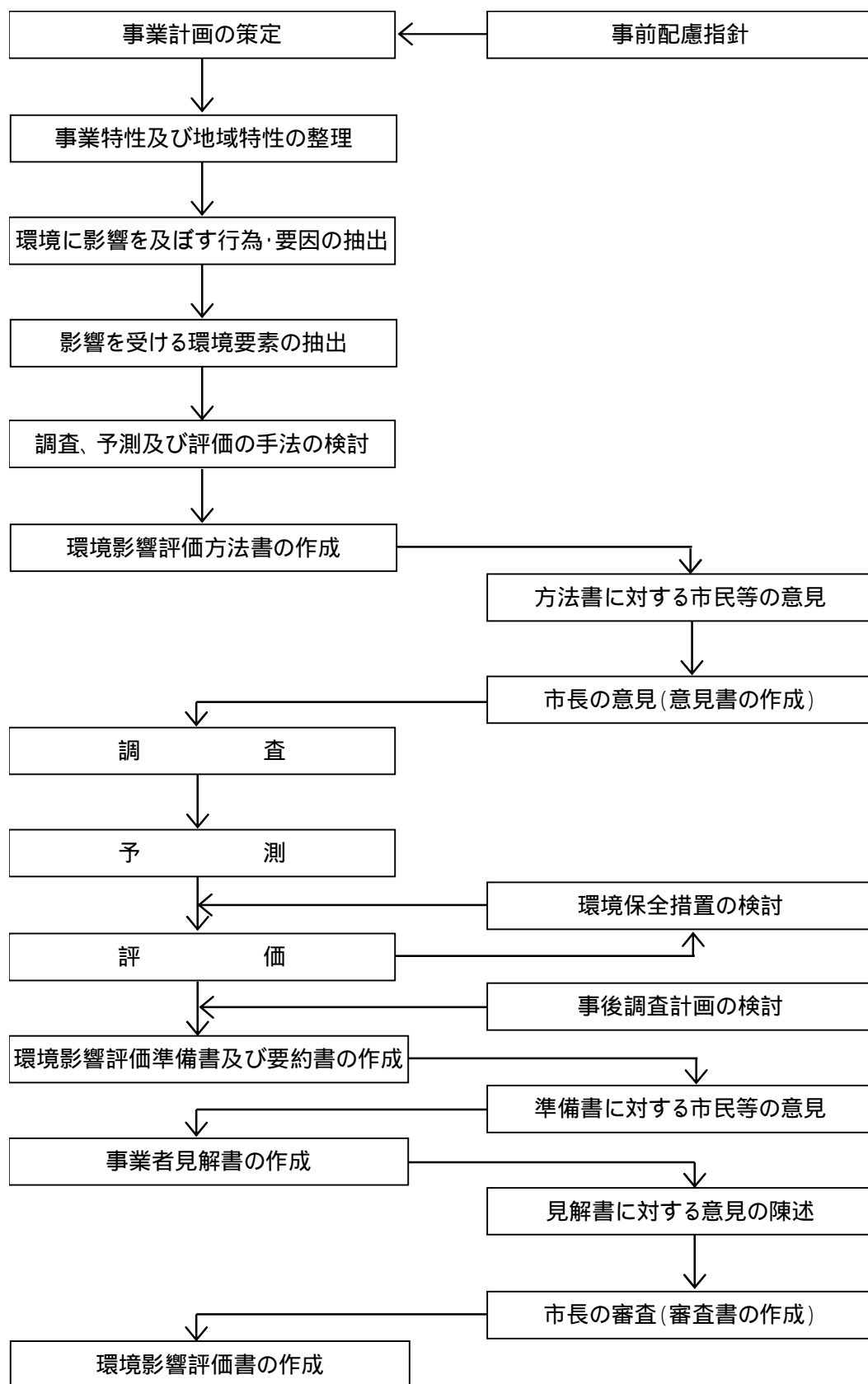


図 1.2-2 環境影響評価書の作成手順

## 2-3 環境影響評価書作成までの経緯

環境影響評価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<br>( 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<br>16 区役所<br>名古屋市環境学習センター<br>( 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<br>( 閲 覧 者 数 ) | 14 名<br>( 4 名 )                                                                  |
| 環境影響評価方法書<br>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<br>に対する市長の意見<br>( 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<br>16 区役所<br>名古屋市環境学習センター                                  |
|                                     | 縦 覧 者 数                | 2 名                                                                              |
| 環境影響評価準備書                           | 提 出 日                  | 平成 22 年 11 月 17 日                                                                |
|                                     | 縦 覧 ( 閲 覧 ) 期 間        | 平成 22 年 11 月 29 日から 12 月 28 日                                                    |
|                                     | 縦 覧 場 所<br>( 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<br>16 区役所<br>名古屋市環境学習センター<br>( 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<br>( 閲 覧 者 数 ) | 10 名<br>( 7 名 )                                                                  |
|                                     | 説 明 会                  | 開 催 日 平成 22 年 12 月 21 日<br>場 所 愛知県産業労働センター ウィンクあいち                               |
|                                     |                        | 参 加 人 数 39 名                                                                     |
| 準備書に対する<br>市民等の意見                   | 提 出 期 間                | 平成 22 年 11 月 29 日から平成 23 年 1 月 12 日                                              |
|                                     | 提 出 件 数                | 1 件                                                                              |
| 見 解 書                               | 提 出 日                  | 平成 23 年 2 月 23 日                                                                 |
|                                     | 縦 覧 期 間                | 平成 23 年 3 月 3 日から 3 月 17 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<br>16 区役所<br>名古屋市環境学習センター                                  |
|                                     | 縦 覧 者 数                | 25 名                                                                             |
| 公 聴 会                               | 開 催 日                  | 陳述の申出がなかったため開催せず                                                                 |
| 環境影響評価審査書                           | 縦 覧 期 間                | 平成 23 年 6 月 17 日から 7 月 1 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<br>16 区役所<br>名古屋市環境学習センター                                  |
|                                     | 縦 覧 者 数                | 6 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) 環境影響評価方法書における意見に対する事業者の見解

#### 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。

#### ア 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<br>名 称 | <p>[ 事業者について ]</p> <p>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。</p> <p>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っている。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。</p> |

#### イ 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<br>目 的 | <p>[ 自動車交通について ]</p> <p>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。</p> <p>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。</p> |

| 事業者の見解                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 本文対応頁                                                                         |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|
| <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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> | <p>p.186,192,<br/>217,233,<br/>259,298,<br/>307,350,<br/>362</p> <p>p.146</p> |

| 事業者の見解                                                                                                                                                                                                                                                                         | 本文対応頁                                 |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------|
| <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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> | <p>p.92,<br/>124～126<br/>資料編 p.20</p> |

| 項 目          | 意 見 の 概 要                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|--------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 対象事業の<br>目 的 | <p>[ 自動車流入の抑制について ]</p> <p>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。</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|              | <p>[ バックグラウンド濃度の設定について ]</p> <p>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説明を行い、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。</p> <p>・ <math>P75 = (P52 - P0) \times (F75 + C75) / (F52 + C52) + P0 = 0.0135\text{ppm}</math> 環 2 アセス 1982 (S57.9) p24</p> <p>添え字は昭和の年度、F は工場、C は車からの NOx 量、P は NO<sub>2</sub> 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）</p> <p>・ 移項すると、<math>(P75 - P0) / (P52 - P0) = (F75 + C75) / (F52 + C52)</math> となる。</p> <p>・ 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。</p> <p>・ 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 NO<sub>2</sub> 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が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。</p> |

| 事業者の見解                                                                                                                         | 本文対応頁            |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|
| <p>(見解は p.7「2-4 (1) イ 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)</p>                                                              | <p>-</p>         |
| <p>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> | <p>p.173,177</p> |

| 項 目          | 意 見 の 概 要                                                                                                                                                                                                                                                        |
|--------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 対象事業の<br>内 容 | <p>[ 新建築物のイメージ図について ]</p> <p>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。</p>                                                                                                                                                        |
|              | <p>[ 排水計画について ]</p> <p>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。</p> |
|              | <p>[ 工事予定期間について ]</p> <p>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○年目にどんな作業をすると記載すべきである。</p>                                                                                                        |

#### ウ 事前配慮の内容

| 項 目                   | 意 見 の 概 要                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|-----------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 建設作業時<br>を想定した<br>配 慮 | <p>[ 土壌汚染について ]</p> <p>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。</p> |
|                       | <p>[ 工事関係車両の走行ルートについて ]</p> <p>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。</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |

| 事業者の見解                                                                                                                                         | 本文対応頁                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|
| <p>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> | <p>p.94,<br/>262～271</p> |
| <p>工事中の排水は、沈砂槽を経て公共下水道へ放流します。<br/>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>                                                               | <p>p.104</p>             |
| <p>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。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>                                                            | <p>p.105</p>             |

| 事業者の見解                                                                                                                                                 | 本文対応頁                     |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|
| <p>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。<br/>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> | <p>p.143<br/><br/>136</p> |
| <p>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>                                                        | <p>p.108,355</p>          |

| 項 目                                      | 意 見 の 概 要                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 建設作業時<br>を想定した<br>配 慮                    | <p>[ 地上躯体工事時期について ]</p> <p>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。</p>                                                               |
|                                          | <p>[ 事前配慮の記載内容について ]</p> <p>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。</p>                                                                                                                  |
|                                          | <p>[ アスベストについて ]</p> <p>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。</p>                                                     |
|                                          | <p>[ PCB について ]</p> <p>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。</p> |
| 施 設 の 存<br>在 ・ 供 用 時<br>を 想 定 し た<br>配 慮 | <p>[ 排出ガス量の削減について ]</p> <p>P12 施設の使用・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 m<sup>2</sup> 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。</p>                                                                                                           |

| 事業者の見解                                                                                                                                                                                                                                                                  | 本文対応頁     |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <p>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。</p> <p>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>                                                                                                                             | p.331     |
| <p>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。</p> <p>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。</p>                                                                              | -         |
| <p>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。</p> <p>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、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> | p.277,280 |
| <p>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。</p> <p>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>                                                                                                                                                   | p.280     |
| <p>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>                                                                                                                           | p.289,290 |

| 項 目                                      | 意 見 の 概 要                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 施 設 の 存<br>在 ・ 供 用 時<br>を 想 定 し た<br>配 慮 | <p>[ 熱源施設について ]</p> <p>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。</p> |
|                                          | <p>[ 廃棄物の保管場所について ]</p> <p>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。</p>                                |
|                                          | <p>[ 地域冷暖房施設について ]</p> <p>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。</p>                                                                                                                                                              |
|                                          | <p>[ 自然エネルギーの活用について ]</p> <p>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。</p>                                                                                                                                                                         |

| 事業者の見解                                                                                                                                        | 本文対応頁                        |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------|
| <p>DHC は、熱供給事業者が、事業予定地内に新たに設置します。</p> <p>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。</p>                                            | <p>資料編 p.1<br/>p.196～200</p> |
| <p>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。</p> <p>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> | <p>p.282</p>                 |
| <p>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。</p>                                                                    | <p>資料編 p.1</p>               |
| <p>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>                                                                              | <p>p.109,290</p>             |

エ 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   | <p>[ 既存資料の収集について ]</p> <p>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。名古屋市の環境行政の後退で、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。</p>                                                                                                 |
| 社会的状況 | <p>[ 水域利用の概況について ]</p> <p>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いい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。</p>                                                                                                                                                                                                  |
|       | <p>[ 交通量調査について ]</p> <p>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。</p> |
|       | <p>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。</p>                                                                                                                                                                                                     |

| 事業者の見解                                                                                                                                    | 本文対応頁                     |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|
| <p>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>                                                                    | <p>p.115</p>              |
| <p>地下水質の状況は、公的資料を基に環境影響評価準備書 p.92 にまとめています。</p> <p>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> | <p>p.146</p> <p>p.244</p> |
| <p>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。</p>                                                                                 | <p>資料編 p.236</p>          |

| 項 目   | 意 見 の 概 要                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|-------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 社会的状況 | <p>[ 地盤に係る法的規制について ]</p> <p>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78cm<sup>2</sup>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。</p> |
|       | <p>[ 土壌について ]</p> <p>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(3,000m<sup>2</sup>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。</p>                                                                                                                                                                                               |
|       | <p>[ 水質汚濁の環境基準について ]</p> <p>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。</p> <p>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。</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |

| 事業者の見解                                                                                                                                                                                                                                                                                                | 本文対応頁                                     |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|
| <p>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 78cm<sup>2</sup>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、環境影響評価準備書に記載しました。</p> <p>また、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。</p> | <p>p.136<br/>資料編 p.50</p> <p>p.109</p>    |
| <p>「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>                                                                                                                                                                                                                                   | <p>p.136</p>                              |
| <p>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、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。</p> <p>ご指摘の物質については、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>                                                                                                                  | <p>p.115<br/>資料編 p.30</p> <p>資料編 p.33</p> |

| 項 目   | 意 見 の 概 要                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|-------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 自然的状況 | <p>[ 地歴について ]</p> <p>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。</p> |
|       | <p>[ PCB について ]</p> <p>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。</p>                                                                                                                              |
|       | <p>[ 水質のデータについて ]</p> <p>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。</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|       | <p>[ 底質のデータについて ]</p> <p>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。</p>                                                                                                                                                                                       |

| 事業者の見解                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | 本文対応頁            |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|
| <p>「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>                                                                                                                                                                                                                                                      | <p>p.136</p>     |
| <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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> | <p>p.143,280</p> |
| <p>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。</p> <p>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、DO 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>                                                             | <p>p.146</p>     |

| 項 目   | 意 見 の 概 要                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|-------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 自然的状況 | <p>[ 底質データの項目について ]</p> <p>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。</p>                                                                                             |
|       | <p>[ 地下水の状況について ]</p> <p>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。</p>                                                                                                                                                                      |
|       | <p>[ 地下水汚染の状況について ]</p> <p>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。</p>           |
|       | <p>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。</p> <p>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。</p> |

| 事 業 者 の 見 解                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | 本文対応頁     |                 |           |            |            |       |         |                 |       |         |         |                 |       |       |         |                 |      |         |       |    |       |         |                 |      |         |           |                 |       |         |                 |      |       |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|-----------------|-----------|------------|------------|-------|---------|-----------------|-------|---------|---------|-----------------|-------|-------|---------|-----------------|------|---------|-------|----|-------|---------|-----------------|------|---------|-----------|-----------------|-------|---------|-----------------|------|-------|
| <p>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>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | p.146     |                 |           |            |            |       |         |                 |       |         |         |                 |       |       |         |                 |      |         |       |    |       |         |                 |      |         |           |                 |       |         |                 |      |       |
| <p>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> <table><tr><th>年 度</th><th>住 所</th><th>項 目</th><th>濃度 (mg/ℓ)</th><th>基準値 (mg/ℓ)</th></tr><tr><td rowspan="2">平成 19</td><td>西区丸野二丁目</td><td>シス-1,2-ジ`クロロフェン</td><td>0.083</td><td rowspan="2">0.04 以下</td></tr><tr><td>西区丸野二丁目</td><td>シス-1,2-ジ`クロロフェン</td><td>0.090</td></tr><tr><td rowspan="5">平成 20</td><td>西区丸野二丁目</td><td>シス-1,2-ジ`クロロフェン</td><td>0.25</td><td rowspan="2">0.01 以下</td></tr><tr><td>西区貴生町</td><td>砒素</td><td>0.026</td></tr><tr><td>西区栄生一丁目</td><td>シス-1,2-ジ`クロロフェン</td><td>0.52</td><td rowspan="3">0.04 以下</td></tr><tr><td>西区則武新町一丁目</td><td>シス-1,2-ジ`クロロフェン</td><td>0.038</td></tr><tr><td>西区丸野二丁目</td><td>シス-1,2-ジ`クロロフェン</td><td>0.10</td></tr></table> | 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`クロロフェン | 0.083 | 0.04 以下 | 西区丸野二丁目 | シス-1,2-ジ`クロロフェン | 0.090 | 平成 20 | 西区丸野二丁目 | シス-1,2-ジ`クロロフェン | 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`クロロフェン | 0.52 | 0.04 以下 | 西区則武新町一丁目 | シス-1,2-ジ`クロロフェン | 0.038 | 西区丸野二丁目 | シス-1,2-ジ`クロロフェン | 0.10 | p.146 |
| 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`クロロフェン | 0.083     | 0.04 以下    |            |       |         |                 |       |         |         |                 |       |       |         |                 |      |         |       |    |       |         |                 |      |         |           |                 |       |         |                 |      |       |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | 西区丸野二丁目   | シス-1,2-ジ`クロロフェン | 0.090     |            |            |       |         |                 |       |         |         |                 |       |       |         |                 |      |         |       |    |       |         |                 |      |         |           |                 |       |         |                 |      |       |
| 平成 20                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | 西区丸野二丁目   | シス-1,2-ジ`クロロフェン | 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`クロロフェン | 0.52      | 0.04 以下    |            |       |         |                 |       |         |         |                 |       |       |         |                 |      |         |       |    |       |         |                 |      |         |           |                 |       |         |                 |      |       |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | 西区則武新町一丁目 | シス-1,2-ジ`クロロフェン | 0.038     |            |            |       |         |                 |       |         |         |                 |       |       |         |                 |      |         |       |    |       |         |                 |      |         |           |                 |       |         |                 |      |       |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | 西区丸野二丁目   | シス-1,2-ジ`クロロフェン | 0.10      |            |            |       |         |                 |       |         |         |                 |       |       |         |                 |      |         |       |    |       |         |                 |      |         |           |                 |       |         |                 |      |       |
| <p>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、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> <p>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。</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | p.146     |                 |           |            |            |       |         |                 |       |         |         |                 |       |       |         |                 |      |         |       |    |       |         |                 |      |         |           |                 |       |         |                 |      |       |
| <p>「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> <p>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。</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | p.146     |                 |           |            |            |       |         |                 |       |         |         |                 |       |       |         |                 |      |         |       |    |       |         |                 |      |         |           |                 |       |         |                 |      |       |
| <p>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>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | p.146     |                 |           |            |            |       |         |                 |       |         |         |                 |       |       |         |                 |      |         |       |    |       |         |                 |      |         |           |                 |       |         |                 |      |       |

オ 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<br>評 価 の 項 目 | <p>[ 熱源施設の稼働による大気汚染について ]</p> <p>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。</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|                      | <p>[ 存在・供用時の大気質、騒音について ]</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> |
|                      | <p>[ 地下水について ]</p> <p>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。</p>                                     |

| 事業者の見解                                                                                                                                                                                                                                                         | 本文対応頁                |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|
| <p>DHC は、事業予定地内に新たに設置します。</p>                                                                                                                                                                                                                                  | <p>資料編 p.1</p>       |
| <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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> | <p>p.93,161, 162</p> |
| <p>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>                                                                                                                                                                                                                 | <p>p.104</p>         |

| 項 目                  | 意 見 の 概 要                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|----------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 環 境 影 響<br>評 価 の 項 目 | <p>[ 土壌について ]</p> <p>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（3,000m<sup>2</sup>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、椿町線アク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。</p> <p>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。</p> |
|                      | <p>[ 大気質の既存資料について ]</p> <p>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。</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|                      | <p>[ 大気質と温室効果ガスの現地調査について ]</p> <p>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。</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|                      | <p>[ 騒音レベルの記載について ]</p> <p>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。</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|                      | <p>[ 振動の現地調査について ]</p> <p>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。</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |

| 事業者の見解                                                                                                                                                                                           | 本文対応頁                         |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|
| <p>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。</p> <p>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> | <p>p.143</p> <p>136</p>       |
| <p>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。</p> <p>ご指摘の資料については、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>                                     | <p>p.115</p> <p>168,169</p>   |
| <p>「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>                                                                                                                                   | <p>p.288,289</p>              |
| <p>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>                                                                                                                                                               | <p>p.201,215</p>              |
| <p>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。</p> <p>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>                                             | <p>p.233</p> <p>資料編 p.128</p> |

| 項 目                  | 意 見 の 概 要                                                                                                                                                                                         |
|----------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 調 査 及 び<br>予 測 の 手 法 | <p>[ 振動の現地調査時間について ]</p> <p>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。</p>                                       |
|                      | <p>[ 風害の予測について ]</p> <p>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。</p> |
|                      | <p>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。</p>                                                                                                           |

| 事業者の見解                                                                                                                     | 本文対応頁                   |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|
| <p>「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>        | <p>p.232</p>            |
| <p>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。</p> <p>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>   | <p>p.296</p> <p>298</p> |
| <p>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> | <p>p.298</p>            |

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。

#### ア 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<br>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。                                                                                                                                              |

#### イ 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・<br>工事計画に<br>対 する<br>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                                                                             |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|
| <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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> | <p>p.108,355</p> <p>186,192,<br/>217,233,<br/>350</p> <p>195,221,<br/>236,361</p> |
| <p>新建築物内の歩行者ネットワークの状況を環境影響評価準備書資料編に記載しました。</p> <p>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。</p>                                                                                                                                                                                                              | <p>資料編 p.20</p> <p>p.91</p>                                                       |
| <p>DHCの概要を環境影響評価準備書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。</p>                                                                                                                                                                                                | <p>資料編 p.1<br/>p.288,289</p>                                                      |
| <p>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。</p>                                                                                                                                                                                                                                                                    | -                                                                                 |

| 事業者の見解                                                                                                                                                                                    | 本文対応頁 |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| <p>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。</p> <p>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。</p> | -     |

ウ 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<br>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<br>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                                              |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------|
| <p>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。</p> <p>また、景観、日照阻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>                                                                                                                                                                                       | <p>p.186,192, 217,233, 350</p> <p>259,298, 307</p> |
| <p>熱源施設の稼働による二酸化窒素の寄与濃度は 0.000013ppm、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。</p> <p>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、環境影響評価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。</p> <p>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。</p> <p>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> | <p>p.199</p> <p>161</p> <p>111,198</p>             |
| <p>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>                                                                                                                                                                                                                                               | <p>p.288～290</p>                                   |
| <p>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。</p> <p>また、予測条件とその設定理由を、環境影響評価準備書資料編 p.165～167 に記載しました。</p>                                                                                                                                                                                                                                             | <p>p.298</p> <p>資料編 p.166～168</p>                  |
| <p>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。</p> <p>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>                                                                                                             | <p>p.337,339, 342</p>                              |
| <p>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>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | <p>p.379～381</p>                                   |

エ 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      |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| <p>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。</p> | <p>全 般</p> |
| <p>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。</p>                                 | <p>-</p>   |

(2) 環境影響評価準備書における意見に対する事業者の見解

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。

ア 環境影響評価に係る事項

| 項 目          | 意 見 の 概 要                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|--------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 事業計画<br>及び内容 | <p>[ 名駅一丁目1番計画とのアセス手続きについて ]</p> <p>p.7 方法書に対し「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るべきである。このままでは個別に予測・評価し、影響が過小評価される。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。」の規定を適用するよう、市が責任を持って指導すべきである。」と意見を提出したが、見解は「事業者としましては、「名古屋市環境影響評価条例」に従い、環境影響評価を行っています」とある。</p> <p>条例第42条(手続の併合)第2項で、手続を併せて行うことができるとされている規定を適用すべきとの意見は従う必要なしとした根拠を記載すべきである。</p> <p>また、市としてその根拠を検討し、市が責任を持って指導すべきとの意見に対する見解を市は示すべきである。こんな「環境影響評価」をやっていれば、単に「やった」ということでしかなくなってしまう。</p> <p>事業者は事業者として、積極的に「環境を守る」立場で対応すべきであるし、名古屋市は名古屋市としての「環境を保全する」責任を自覚すべきである。</p> |
|              | <p>[ 自動車交通量の削減について ]</p> <p>p.7 方法書に対し「名古屋市新基本計画で「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、J R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」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。」と意見を提出したが、見解は「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。」とある。</p> <p>「努めていく」というならまだしも、「努めていきたい」より更に後退した「努めていきたいと考えています」では、何もやらないと宣言していることと一緒である。本当の気持ちは何なのか。</p>                                                                                                                                                                 |

| 事業者の見解                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | 本文対応頁                                                            |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------|
| <p>本事業は、単独事業であり、手続きは別になりますが、名駅一丁目北地区及び南地区の事業計画の実施箇所が近く、また工事時期が重なることから、影響を把握する事ができる内容を極力取り込み、複合的な予測を行いました。</p> <p>例えば工事中では、工事関係車両の走行に伴う大気質及び騒音、振動、安全性について、名駅一丁目北地区及び南地区で発生する工事関係車両を考慮しました。また、存在・供用時では、景観、風害、日照障害について、名駅一丁目北地区及び南地区の新建築物を考慮し、安全性については、名駅一丁目北地区及び南地区、並びにささしま地区<sup>注)</sup>の施設関連車両をそれぞれ考慮して予測評価しました。</p> <p>注) ささしま地区の計画は、(仮称)グローバルゲート、愛知大学及び独立行政法人 国際協力機構 中部国際センターの事業計画を含む。</p> | <p>p.186,192,<br/>217,233,<br/>259,298,<br/>307,350,<br/>363</p> |
| <p>本事業は、名古屋市新基本計画における「都心部への自動車の過度な流入を抑制する…」や、「なごやターミナル拠点構想」における「交通結節機能の強化」に貢献するため、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等により、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。</p> <p>事業者としましては、これらハード機能の強化に加え、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ます。</p>                                                                                                                                         | <p>p.92,101,<br/>378<br/>資料編 p.20</p>                            |

| 項 目          | 意 見 の 概 要                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|--------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 事業計画<br>及び内容 | <p>[ 自動車交通量の削減について ]</p> <p>p.7 方法書に対し「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。」と意見を提出したが、見解は「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。」とある。</p> <p>方法書以後の2010年8月13日に愛知県は、幹線道路沿道における二酸化窒素及び浮遊粒子状物質に係る環境基準の達成維持並びに地球温暖化防止のため、自動車の運行に伴い排出される窒素酸化物、粒子状物質及び二酸化炭素を低減するため、「貨物自動車等の車種規制非適合車の使用抑制等に関する要綱」を制定・施行し、県内の自動車 NOx・PM 法の対策地域において、対象自動車を運行する者は、車種規制非適合車を使用しない。対策地域内の荷主等・旅行業者は、運送事業者等に対し、貨物の運送等の発注時に車種規制非適合車を使用しないよう要請することを定めた。この要綱に従い、少なくとも「発注時に車種規制非適合車を使用しないことを求める」と明記すべきである。</p>                         |
|              | <p>p.7 方法書に対し「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。」と意見を提出したが、見解は「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。」とある。</p> <p>方法書以後の2010年9月21日に名古屋市長は、名駅一丁目1番計画南地区（仮称）および名駅一丁目1番計画北地区（仮称）建設事業に係る環境影響評価準備書についての環境影響評価審査書で「名古屋駅周辺は自動車交通量が多く、新建築物関連車両が利用する駐車場出入口が設けられる清正公通をはじめとして、現在でも時間帯によっては混雑している状況が見られる。したがって、自動車利用の総量を抑制するなど、新建築物関連車両の発生集中による影響の低減に努めること。」としている。これは非常に重大な審査結果であり、同様のことが、この3丁目計画にも当てはまる。事業者は、この審査書をしっかりと受け止め、自動車利用の総量を抑制するなど、新建築物関連車両の発生集中による影響の低減に努めるための具体策を定め、駐車台数の大幅な削減などの計画変更をすべきである。</p> |
|              | <p>[ 排水計画について ]</p> <p>p.11 方法書に対し「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事業でまとめた排水量はどれだけ、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。」と意見を提出したが、見解は「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。」とある。</p> <p>現状の下水道の処理能力及び実績処理量、計画排水量ぐらいは明記すべきである。</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |

| 事業者の見解                                                                                                                                                                                                                                                    | 本文対応頁    |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|
| <p>本事業においては、貨物等の運送事業者等に対し、愛知県が定めた「貨物自動車等の車種規制非適合車の使用抑制等に関する要綱」に基づき、対象自動車について車種規制非適合車を使用しないことを求めます。</p> <p>なお、工事関係車両について、「自動車 NOx・PM 法」における車種規制非適合車の使用を避け、可能な限り最新の排出ガス規制適合車を使用する計画です。</p>                                                                  | p.195    |
| <p>本事業においては、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、新建築物の利用者に対して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ます。</p> <p>なお、駐車場については、「名古屋市駐車場条例」(昭和 34 年 名古屋市条例第 9 号)に基づき、必要最小限の台数を確保する計画としています。</p>                                                                           | p.93,378 |
| <p>事業予定地は、露橋水処理センターの処理区域内に位置していますが、現在、施設の全面的な改築更新中であり、打出水処理センターにて処理を行っています。そのため、露橋水処理センターにおける実績処理量のデータはありませんが、改築後の水処理能力は約 80,000m<sup>3</sup>/日となる予定です。また、計画排水量については、今後検討を行い、関係機関との協議を行います。</p> <p>なお、本事業では、公共下水道への負担を軽減するため、雨水貯留槽を設置し、放流量の調整を行う計画です。</p> | p.104    |

| 項 目          | 意 見 の 概 要                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|--------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 事業計画<br>及び内容 | <p>[ 新建築物関連車両の走行ルートについて ]</p> <p>p.48 施設利用車両・荷捌き車両の動線が、搬入車両と搬出車両が重なることになる。北からの搬入車両は、北側出口からの搬出車両と一緒に約 50m 走行してから、南側入口に入ることになる。なぜこのような渋滞を引き起こす計画なのか。北側と南側の出入りを逆にすればすむことである。</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|              | <p>[ 施工計画について ]</p> <p>p.31 市長意見で「1 丁目北地区および南地区の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、影響を低減するための措置を具体的に記載すること。」とあるにも関わらず、「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。」とあるだけであり、方法書の事前配慮で「最新の排出ガス対策型建設機械の採用に努める。」とほとんど全く同じ内容、ないしは「可能な限り」を入れることで後退した抽象的な文章である。市長からもこれだけ具体的な指摘があるのだから、2010 年 8 月 13 日に愛知県が定めた「貨物自動車等の車種規制非適合車の使用抑制等に関する要綱」に従い、工事発注時に車種規制非適合車を使用しないことを明記することや、排出ガス対策型がある建設機械は必ずそれを使用するなどの確実な対策を検討し、「準備書」を再提出すべきである。</p> <hr/> <p>p.51 工事計画で地下解体工事を 15 ヶ月目から開始する予定だが、その 3 ヶ月前から地下躯体工事をする事になっているが、既設建物の地下部分解体工事の前に新建築物の地下工事が可能なのか。</p> <hr/> <p>p.51、p.53 工事計画で予定期間が平成 24 年度から平成 27 年度とあるが、直近の名駅 1 丁目北地区と南地区との工期があまりにも重なりすぎる。それぞれの評価書でみると、北地区も南地区も平成 22 年 12 月から着工となっており、北地区で工事用大型ダンプが 170～230 台/日となるのが、平成 25 年 1 月から平成 26 年 4 月（北地区評価書、p.121,124）南地区で工事用大型ダンプが 100～200 台/日となるのが、平成 26 年 1 月から平成 27 年 7 月（南地区評価書、p.116,118）今回の 3 丁目地区の計画で、工事用大型ダンプが 200 台/日を超えるのが 16 ヶ月～27 ヶ月、平成 24 年度の最初からなら、平成 25 年 7 月～平成 26 年 6 月となる。平成 24 年度末からなら、平成 26 年度中が最盛期となる。このどちらの場合も北地区、南地区の工事最盛期と重なる。このような非常識な工事計画は再考すべきである。</p> |

| 事業者の見解                                                                                                                                                                                                                            | 本文対応頁                 |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|
| <p>新建築物の駐車場は地下に設置し、敷地境界から発券ゲートまでの滞留長を長く取することで、事業予定地東側の道路に渋滞が発生しないように配慮しています。</p> <p>なお、事業予定地内の高層部東側にタクシー乗り場及び車寄せを計画しており、出入口を逆にすると、車寄せ利用者と自動車との動線交錯が生じるため、安全性に問題があると考えます。そのため、タクシー乗り場及び車寄せとしての機能と安全性を確保するためには、現在の計画が望ましいと考えます。</p> | p.101                 |
| <p>本事業においては、建設機械について、最新の排出ガス対策型建設機械の採用に努めるとともに、不要な空ぶかしの防止やアイドリングストップの遵守を指導、徹底させます。また、工事関係車両について、「自動車 NOx・PM 法」における車種規制非適合車の使用を避け、可能な限り最新の排出ガス規制適合車を使用する、定期的な点検・整備の実施、急発進や急加速を避けるなど、適正な運転（エコドライブ）に努めるなどの環境の保全のための措置を講じます。</p>      | p.109,180,195,221,236 |
| <p>本工事は逆打ち工法を予定しているため、工事工程は、地下躯体工事が先行し、その後、地下躯体工事と地下解体工事が平行して進行することになります。</p>                                                                                                                                                     | p.105                 |
| <p>工事関係車両の走行に伴う大気質の予測は、本事業における工事関係車両の走行による大気汚染物質の排出量が最大となる時期について、名駅一丁目北地区及び南地区で発生する工事関係車両の影響を含めて行いました。</p> <p>なお、工事関係車両については、事業予定地の近隣における大規模建築物建設事業者（名駅一丁目北地区及び南地区事業者）等との連絡・調整に努めます。</p>                                          | p.186,195             |

| 項 目           | 意 見 の 概 要                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|---------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 事前配慮<br>の 内 容 | <p data-bbox="373 259 730 293">〔事前配慮の記載について〕</p> <p data-bbox="373 309 1398 483">p.13 方法書に対し「事前配慮として「努める」の表現が多すぎる。もっと具体的に「する」と表現できる内容とすべきである。」と意見を提出したが、見解は「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。」とある。</p> <p data-bbox="373 499 1398 674">それならば、その主旨を方法書の段階で記載すべきであるし、少なくともこの準備書には記載すべきである。また、準備書までの期間で実施することとなった項目が何かをp.56の「事前配慮の内容」などに明記すべきであるが、方法書と一字一句変わっていない。</p> <p data-bbox="373 786 1398 1245">p.56 建設作業時を想定した配慮で、景観について「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。」とあるが、抽象的で全くわからない。施設の存在・供用時を想定した配慮の景観のように「圧迫感を緩和、低減に努める」(p.57)などのように具体的内容を記載すべきである。なお、この基準は景観法に基づき名古屋市が定めたものであるが、「都市景観形成地区」内で建築物の新築、工作物の新設、屋外広告物の表示等を行う場合は、景観形成基準への適合とともに、届出や許可が必要というものであり、工事についての特段の基準はなく、工作物の基準で「主要道路に面する工事用の囲いは、街並みとの調和に配慮する、」「主要道路の道路境界線から1.5m以内の区域には、工作物は設置しない」程度の常識的なことしか定めておらず、特に配慮したと威張れるようなものではない。</p> |

| 事業者の見解                                                                                                  | 本文対応頁            |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|
| <p>「第1部 第4章 事前配慮の内容」は、環境影響評価方法書作成以前における配慮事項であり、環境影響評価方法書の記載内容から変更していません。</p>                            | <p>p.109～112</p> |
| <p>工事中の景観への配慮として、仮囲い等の設置について、周辺の景観に配慮した色彩やデザインとする計画です。また、主要道路の道路境界線から1.5m以内の区域には、工作物は設置しない計画としています。</p> | <p>-</p>         |

| 項 目              | 意 見 の 概 要                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 事業予定地及びその周辺地域の概況 | <p>[ 土壌汚染について ]</p> <p>p.11、p.18、p.21、p.27 方法書に対し、土壌汚染を環境項目として選定し、現地調査、予測、評価をすべき、と意見を提出したが、見解は「土壌汚染対策法、およ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。」ある。</p> <p>法や条例に従った調査をするのは当たり前であり、とりたてて記述するようなことではない。アセスメントが終了して、事業が本格化してから土壌汚染が発覚し、計画変更まで必要になるということがないよう、事前に地歴調査はもちろん、採取できる地点の土壌を分析して、土壌汚染の恐れがないかを準備書の段階で概略把握すべきである。事業計画が環境上の問題を引き起こさないよう事前に調査・予測・評価し、事業計画の廃止・変更をすることこそがアセスメントの本来の目的である。</p> <p>この論理で行けば、他の環境項目も「法・条例を遵守します」の一言だけで、こうした調査・予測・評価は不要となってしまう。</p> <p>p.11 方法書に対し「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。椿町線アセスで意見を出したにもかかわらず、事業者としての市は真摯な扱いをせず「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、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。」「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。」と意見を提出したが、見解は「地図で見る名古屋市街の今昔によると、事業予定地は鉄道操車場跡地ではありませんでした。」とある。</p> <p>椿町線アセスと全く同じ過ちを犯す危険性がある。法や条例に基づく正式な調査の前に、概略調査を行うべきである。</p> <p>p.108 環境影響評価の項目として抽出しなかった理由として、土壌の工事中については、「事業予定地の地歴から、特定有害物質は存在しないと考えられる。」としているが、椿町線アセスと同じ過ちを犯さないため、法や条例に基づく正式な調査の前に、概略調査を行うべきである。</p> |

| 事業者の見解                                                                                                                                                                                                                                                                                  | 本文対応頁            |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|
| <p>環境影響評価方法書作成段階において、「地図で見る名古屋市街の今昔」(国土地理院)を用いて事業予定地の地歴を確認するとともに、現況施設内の PCB について適切な管理が行われていることを把握しました。また、本事業では、供用時において特定有害物質を使用せず、ダイオキシン類を排出する施設を設置しないことから、「土壌汚染」を環境影響評価の項目として選定していません。</p> <p>なお、今後、「土壌汚染対策法」(平成 14 年法律第 53 号)および「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> | <p>p.143,162</p> |

| 項 目                           | 意 見 の 概 要                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|-------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 事業予定地<br>及びその<br>周辺地域の<br>概 況 | <p>[ 底質データについて ]</p> <p>p.23 方法書に対し「自然的状況の「底質」で、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。」と意見を提出したが、見解は「市の調査結果を示しました。」とある。</p> <p>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ため、市の調査項目が不十分である。事業者として責任を持った調査をすべきである。</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|                               | <p>[ 地下水汚染について ]</p> <p>p.23 方法書に対し「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。」と意見を提出したが、見解は「住所、項目名、濃度は以下のとおりです。」と表を記載しているだけである。</p> <p>準備書に追加記載し、今回の事業地への影響を判断すべきである。それが判断できないようなら、直近井戸やボーリング調査、さらには掘削工事での湧出水を分析して、この地区から北北西 4km もない所でトリクロロエチレンの地下水汚染を起こした東芝名古屋の影響がないかを検討するため、環境基準に追加されたトリクロロエチレンの分解物の調査をし、次の段階の評価書に記載すべきである。</p> <p>p.25 方法書に対し「地下水は環境影響評価の対象から除外してあるが、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。」と意見を提出したが、見解は「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。」とある。公共下水道の排除基準に適合しているかどうかを確認する意味でも、周辺地下水の調査を実施し、「湧出水」が本当に環境に影響を与えないかについて、見解を示すべきである。</p> |
|                               | <p>[ 環境影響評価の項目として抽出しなかった理由について ]</p> <p>p.108 環境影響評価の項目として抽出しなかった理由として、地下水の工事中については、「公共下水道に放流するため、地下水への影響は小さいと考えられる。」としているが、有害物質による汚染が考えられ、公共下水道の排除基準を上回る恐れがあるため、事前に直近井戸やボーリング調査、さらには掘削工事での湧出水を分析して、公共下水道への影響がないことを確認すべきである。</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |

| 事業者の見解                                                                                                                                                                                                                                         | 本文対応頁                   |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|
| <p>本事業においては、汚染物質を排出する施設は設置せず、また、事業活動に伴う排水は公共下水道に放流するため、事業予定地周辺の水質・底質を汚染することはないものと考えます。</p> <p>なお、調査対象地域の水質・底質の状況は、「第 1 部 第 5 章 事業予定地及びその周辺地域の概況」において、公的資料を基にまとめました。調査項目のうち、PCB については、名古屋市が実施した区単位での調査結果が公表されていますが、調査対象地域内での調査は行われていませんでした。</p> | <p>p.162</p> <p>146</p> |
| <p>名古屋市が平成 21 年度に行った井戸水調査結果によると、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。</p>                                                                                                                                     | <p>p.146</p>            |

| 項 目                           | 意 見 の 概 要                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|-------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 事業予定地<br>及びその<br>周辺地域の<br>概 況 | <p>[ 関係法令について ]</p> <p>p.83 関係法令の景観で「名古屋市景観計画」を平成 19 年 3 月に策定、としているが、平成 21 年 12 月に変更されている。この変更内容で検討したのか、古い 19 年 3 月の計画で検討したのか不明である。平成 21 年 12 月変更を明記すべきである。</p>                                                                                                                                                                                                 |
| 環 境 影 響<br>評 価 項 目<br>の 抽 出   | <p>[ 環境影響評価の項目として抽出しなかった理由について ]</p> <p>p.107 環境影響評価の項目として抽出しなかった理由として、大気質、騒音、振動の供用時で「新建築物関連車両台数は周辺の幹線道路の交通量と比べて少なく、新建築物関連車両の走行に伴う大気質、騒音、振動の影響は小さいと考えられる。」として、予測・評価の対象外としているが、抽出した理由の温室効果ガス等の供用時には「新建築物の稼働及び新建築物関連車両の走行に伴い排出される温室効果ガスによる影響が考えられる。」として予測・評価の対象としている。このような論理矛盾は許されない。大気質、騒音、振動の供用時についても、温室効果ガス等の供用時と同様に新建築物の稼働及び新建築物関連車両の走行に伴う影響を予測・評価すべきである。</p> |

| 事業者の見解                                                                                                                                                                                                   | 本文対応頁     |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <p>本環境影響評価書において、出典年月を最新の改訂年月である「平成 21 年 12 月」に修正しました。</p> <p>なお、平成 21 年 12 月に「名古屋市景観計画」が変更された部分は、都市景観形成地区に新たに築地地区と今池地区が加わったことです。事業予定地が指定されている「名古屋駅都市景観形成地区」については、内容の変更はありません。</p>                        | p.137     |
| <p>温室効果ガス等は、新建築物の供用に伴い排出・吸収される温室効果ガスの年間の総量を予測対象としており、その中に、新建築物関連車両から発生する温室効果ガスが含まれます。一方、大気質・騒音・振動は、新建築物関連車両の走行による道路沿道への影響を検討するものであり、周辺の幹線道路の一般交通量と比較し台数が少ないことから、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選定していません。</p> | p.161～162 |

イ 環境影響評価

| 項 目   | 意 見 の 概 要                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                      |                              |                       |                   |  |    |              |                        |      |    |      |                      |                              |   |        |      |                      |                              |   |        |      |                   |                          |      |       |      |                   |                            |   |       |      |                      |                              |    |        |
|-------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|------------------------------|-----------------------|-------------------|--|----|--------------|------------------------|------|----|------|----------------------|------------------------------|---|--------|------|----------------------|------------------------------|---|--------|------|-------------------|--------------------------|------|-------|------|-------------------|----------------------------|---|-------|------|----------------------|------------------------------|----|--------|
| 全 般   | [ 背景交通量の設定について ]<br>p.134、p.164、p.302 背景交通量の予測条件が、大気、騒音 = 振動、安全性で下記のように全て異なる。このような準備書は全く信用できない。間違いの原因を慎重に検討し、準備書を修正し再手続きをすべきである。                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                      |                              |                       |                   |  |    |              |                        |      |    |      |                      |                              |   |        |      |                      |                              |   |        |      |                   |                          |      |       |      |                   |                            |   |       |      |                      |                              |    |        |
|       | <table><tr><td>予測</td><td>大気 p.134 p.131図</td><td>騒音 = 振動 p.164 p.162 図</td><td colspan="2">安全性 p.302 p.304 図</td></tr><tr><td>断面</td><td>大型 + 小型 = 合計</td><td>大型 + 中型 + 小貨 + 乗用 = 合計</td><td>区間記号</td><td>合計</td></tr><tr><td>No.1</td><td>1,560+10,789= 12,349</td><td>920+565+2,258+ 7,451= 11,194</td><td>H</td><td>11,107</td></tr><tr><td>No.2</td><td>1,494+16,170= 17,664</td><td>720+665+3,103+11,099= 15,587</td><td>L</td><td>18,048</td></tr><tr><td>No.3</td><td>109+ 2,265= 2,374</td><td>86+ 3+ 451+ 1,458= 1,998</td><td>AD-1</td><td>2,314</td></tr><tr><td>No.4</td><td>191+ 4,881= 5,072</td><td>157+ 14+ 555+ 3,580= 4,306</td><td>U</td><td>4,858</td></tr><tr><td>No.5</td><td>1,230+26,431= 27,661</td><td>494+642+3,053+19,839= 24,028</td><td>AK</td><td>25,366</td></tr></table> | 予測                   | 大気 p.134 p.131図              | 騒音 = 振動 p.164 p.162 図 | 安全性 p.302 p.304 図 |  | 断面 | 大型 + 小型 = 合計 | 大型 + 中型 + 小貨 + 乗用 = 合計 | 区間記号 | 合計 | No.1 | 1,560+10,789= 12,349 | 920+565+2,258+ 7,451= 11,194 | H | 11,107 | No.2 | 1,494+16,170= 17,664 | 720+665+3,103+11,099= 15,587 | L | 18,048 | No.3 | 109+ 2,265= 2,374 | 86+ 3+ 451+ 1,458= 1,998 | AD-1 | 2,314 | No.4 | 191+ 4,881= 5,072 | 157+ 14+ 555+ 3,580= 4,306 | U | 4,858 | No.5 | 1,230+26,431= 27,661 | 494+642+3,053+19,839= 24,028 | AK | 25,366 |
|       | 予測                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 大気 p.134 p.131図      | 騒音 = 振動 p.164 p.162 図        | 安全性 p.302 p.304 図     |                   |  |    |              |                        |      |    |      |                      |                              |   |        |      |                      |                              |   |        |      |                   |                          |      |       |      |                   |                            |   |       |      |                      |                              |    |        |
|       | 断面                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 大型 + 小型 = 合計         | 大型 + 中型 + 小貨 + 乗用 = 合計       | 区間記号                  | 合計                |  |    |              |                        |      |    |      |                      |                              |   |        |      |                      |                              |   |        |      |                   |                          |      |       |      |                   |                            |   |       |      |                      |                              |    |        |
|       | No.1                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | 1,560+10,789= 12,349 | 920+565+2,258+ 7,451= 11,194 | H                     | 11,107            |  |    |              |                        |      |    |      |                      |                              |   |        |      |                      |                              |   |        |      |                   |                          |      |       |      |                   |                            |   |       |      |                      |                              |    |        |
|       | No.2                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | 1,494+16,170= 17,664 | 720+665+3,103+11,099= 15,587 | L                     | 18,048            |  |    |              |                        |      |    |      |                      |                              |   |        |      |                      |                              |   |        |      |                   |                          |      |       |      |                   |                            |   |       |      |                      |                              |    |        |
|       | No.3                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | 109+ 2,265= 2,374    | 86+ 3+ 451+ 1,458= 1,998     | AD-1                  | 2,314             |  |    |              |                        |      |    |      |                      |                              |   |        |      |                      |                              |   |        |      |                   |                          |      |       |      |                   |                            |   |       |      |                      |                              |    |        |
|       | No.4                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | 191+ 4,881= 5,072    | 157+ 14+ 555+ 3,580= 4,306   | U                     | 4,858             |  |    |              |                        |      |    |      |                      |                              |   |        |      |                      |                              |   |        |      |                   |                          |      |       |      |                   |                            |   |       |      |                      |                              |    |        |
|       | No.5                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | 1,230+26,431= 27,661 | 494+642+3,053+19,839= 24,028 | AK                    | 25,366            |  |    |              |                        |      |    |      |                      |                              |   |        |      |                      |                              |   |        |      |                   |                          |      |       |      |                   |                            |   |       |      |                      |                              |    |        |
|       | [ 交通実態調査について ]<br>p.17 方法書に対し「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。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及び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」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、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。」と意見を提出したが、見解は「事業計画を検討するための基礎資料として、調査を実施しました。」と繰り返すだけである。アセス審査部局の厳格な指導を要請する。                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                      |                              |                       |                   |  |    |              |                        |      |    |      |                      |                              |   |        |      |                      |                              |   |        |      |                   |                          |      |       |      |                   |                            |   |       |      |                      |                              |    |        |
| 大 気 質 | [ 粉じんの環境の保全のための措置について ]<br>p.112 解体工事による粉じんの環境の保全のための措置で、「防音パネルを、地上から解体部分を約 3m上回る高さまで設置する。」とあるが、p.118、p.125 で「大気汚染物質の排出量が多い期間には、高さ 3mの仮囲いの上に、高さ 1mのシートを設置する」とある。この高さ 1mのシートは粉じん対策としても有効なので、粉じんの環境の保全のための措置として追加すべきである。                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                      |                              |                       |                   |  |    |              |                        |      |    |      |                      |                              |   |        |      |                      |                              |   |        |      |                   |                          |      |       |      |                   |                            |   |       |      |                      |                              |    |        |

| 事業者の見解                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 本文対応頁                                                                                       |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>大気質の背景交通量は、予測において1日あたりの平均値を計算する関係上、日台数を表記しました。一方、騒音・振動については、騒音の環境基準における、昼間の時間区分である16時間あたりの台数を表記しました。</p> <p>また、騒音・振動で示した交通量は、各予測地点における断面交通量を示しているのに対し、安全性で示した交通量は、各区間において、隣接する両側の交差点位置にて測定した断面交通量（16時間）を平均したものです（一部の区間については、一つの交差点位置にて測定した断面交通量を示しています）。これらの要因等により、背景交通量の記載は、予測項目により異なります。</p>                                                                                                                         | <p>p.189,219</p> <p>356～357</p>                                                             |
| <p>事業者として、事業計画を検討するため、周辺道路における交通状況を早期に把握する必要があり、事業計画策定段階において調査を実施しました。環境影響評価準備書資料編に示した交通実態調査は、環境影響評価のための調査ではなく、交通検討のための基礎調査として実施したものです。</p> <p>また、環境影響評価準備書 p.284 図 2.11-3 に示したとおり、自動車交通量については、環境影響評価の手続きに従い、「環境影響評価方法書に対する市長の意見（方法意見書）」の送付日から4ヶ月の間に現地調査を実施しました。</p> <p>なお、環境影響評価準備書の作成にあたり、工事関係車両及び新建築物関連車両の走行ルートを設定した上で、これらの影響が及ぶと考えられる周辺道路の自動車交通量については、過去に実施した交通実態調査結果、並びに周辺開発事業（名駅一丁目北地区及び南地区）における交通量調査結果を引用しました。</p> | <p>資料編 p.236<br/>～239</p> <p>p.337～339,<br/>341</p> <p>p.344～347<br/>資料編 p.243<br/>～247</p> |
| <p>地上部の解体工事中については、仮囲いの内側に防音パネルを設置します。防音パネル撤去後については、高さ1mのシートは粉じん対策としても有効と考えます。</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | <p>p.166</p>                                                                                |

| 項 目   | 意 見 の 概 要                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|-------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 大 気 質 | <p>[ バックグラウンド濃度の設定について ]</p> <p>p.119 、 p.123 名駅 1 丁目北地区、同南地区のアセス準備書で「現地周辺( ささしまライブ 24 地区 ) は中村保健所が 0.020ppm の時、0.022ppm と高濃度であった。盲目的に最新資料を用いるのは非科学的である。」と指摘したが、「現地周辺と強い相関関係にあることが確認された中村保健所の結果を用いました。」と、絶対値を無視し相関だけで押し切った。今回の 3 丁目アセスでは、そうした現地調査結果が存在することさえ隠し、淡々と「中村保健所における平成 21 年度の年平均値である 0.018ppm を用いた。」とある。本来は独自に現地調査をし、近隣の中村保健所の結果と比較すべきところをしなかったのだから、入手できる資料との比較検討を行うべきである。</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|       | <p>[ 建設機械の稼働について ]</p> <p>p.118 建設機械の稼働による NO<sub>2</sub> 予測の排出ガス諸元では、最後の NOx 排出量 ( m<sup>3</sup>/年 ) を直接導き出すことはできない。少なくとも資料編 p.69 のうち、Q<sub>i</sub> ( 建設機械 i の排出係数原単位 g/h ) を追加すべきである。疑問点が多いが確認できない。例えばダンプトラックはトラッククレーンの NOx 排出量 ( m<sup>3</sup>/年 ) が <math>2,173.61/595.85=3.64</math> 倍もあるが、標準運転時間 <math>6/6.5=0.92</math> 倍、燃料消費量は <math>12.3/14.56=0.84</math> 倍であり、年間稼働延べ台数だけは <math>1,144/624=1.83</math> 倍である。つまり、運転時間も燃料消費量も少なく、年間稼働延べ台数だけが 2 倍弱のダンプトラックの NOx 排出量がトラッククレーンの 3.64 倍もあるという奇妙な結果が出ている。事務局でも慎重に検討されたい。</p> <p>p.123 建設機械の稼働による浮遊粒子状物質予測の排出ガス諸元では、最後の粒子状物質排出量 ( kg/年 ) を直接導き出すことはできない。少なくとも資料編 p.70 のうち、Q<sub>i</sub> ( 建設機械 i の排出係数原単位 g/h ) を追加すべきである。疑問点が多いが確認できない。例えばダンプトラックはトラッククレーンの粒子状物質排出量 ( kg/年 ) が <math>121.7/32.24=3.77</math> 倍もあるが、標準運転時間 <math>6/6.5=0.92</math> 倍、燃料消費量は <math>12.3/14.56=0.84</math> 倍であり、年間稼働延べ台数だけは <math>1,144/624=1.83</math> 倍である。つまり、運転時間も燃料消費量も少なく、年間稼働延べ台数だけが 2 倍弱のダンプトラックの粒子状物質排出量がトラッククレーンの 3.77 倍もあるという奇妙な結果が出ている。事務局でも慎重に検討されたい。</p> |

| 事業者の見解                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | 本文対応頁              |          |        |       |          |          |       |                    |        |      |                   |        |       |            |                   |        |       |       |                   |        |       |        |      |        |       |          |       |         |       |        |        |         |       |        |      |        |       |          |      |        |      |       |        |       |            |      |        |       |         |       |         |       |        |        |         |        |                    |         |       |             |      |        |       |         |      |        |       |          |   |        |      |   |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|----------|--------|-------|----------|----------|-------|--------------------|--------|------|-------------------|--------|-------|------------|-------------------|--------|-------|-------|-------------------|--------|-------|--------|------|--------|-------|----------|-------|---------|-------|--------|--------|---------|-------|--------|------|--------|-------|----------|------|--------|------|-------|--------|-------|------------|------|--------|-------|---------|-------|---------|-------|--------|--------|---------|--------|--------------------|---------|-------|-------------|------|--------|-------|---------|------|--------|-------|----------|---|--------|------|---|
| <p>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」(2007 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>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | p.173              |          |        |       |          |          |       |                    |        |      |                   |        |       |            |                   |        |       |       |                   |        |       |        |      |        |       |          |       |         |       |        |        |         |       |        |      |        |       |          |      |        |      |       |        |       |            |      |        |       |         |       |         |       |        |        |         |        |                    |         |       |             |      |        |       |         |      |        |       |          |   |        |      |   |
| <p>各建設機械における窒素酸化物及び粒子状物質の排出係数原単位(Qi)は以下のとおりです。なお、ダンプトラックについては、規格が 25t 以上などの超大型積載量の機種については排出ガス対策型がありますが、使用を計画している規格(10t)には排出ガス対策型がありませんので、排出ガス未対策型を想定しています。一方、トラッククレーンについては二次排出ガス対策型を想定しており、ダンプトラックと比較し排出量が少なくなりました。</p> <table><tr><th rowspan="2">建設機械名</th><th rowspan="2">規格</th><th>窒素酸化物</th><th>粒子状物質</th></tr><tr><th>Qi (g/h)</th><th>Qi (g/h)</th></tr><tr><td rowspan="2">バックホウ</td><td>0.45m<sup>2</sup></td><td>222.12</td><td>9.05</td></tr><tr><td>0.7m<sup>2</sup></td><td>411.77</td><td>11.65</td></tr><tr><td>ジャイアントブレード</td><td>0.7m<sup>2</sup></td><td>411.77</td><td>11.65</td></tr><tr><td>油圧破碎機</td><td>0.7m<sup>2</sup></td><td>411.77</td><td>11.65</td></tr><tr><td>ブルドーザー</td><td>10 t</td><td>568.26</td><td>18.40</td></tr><tr><td>パイルドライバー</td><td>120 t</td><td>2918.93</td><td>85.48</td></tr><tr><td>アースドリル</td><td>18.5 t</td><td>1077.22</td><td>31.55</td></tr><tr><td>クラムシェル</td><td>30 t</td><td>336.54</td><td>13.71</td></tr><tr><td rowspan="2">クローラクレーン</td><td>80 t</td><td>321.85</td><td>9.11</td></tr><tr><td>150 t</td><td>403.38</td><td>11.42</td></tr><tr><td>コンクリートポンプ車</td><td>10 t</td><td>541.39</td><td>15.86</td></tr><tr><td>コンプレッサー</td><td>50 馬力</td><td>1015.04</td><td>47.37</td></tr><tr><td rowspan="2">泥水プラント</td><td>200KVA</td><td>3271.44</td><td>105.91</td></tr><tr><td>5m<sup>3</sup>/分</td><td>1244.88</td><td>58.09</td></tr><tr><td>コンクリートミキサー車</td><td>10 t</td><td>618.63</td><td>18.12</td></tr><tr><td>ダンプトラック</td><td>10 t</td><td>605.49</td><td>17.73</td></tr><tr><td>トラッククレーン</td><td>-</td><td>280.89</td><td>7.95</td></tr></table> | 建設機械名              | 規格       | 窒素酸化物  | 粒子状物質 | Qi (g/h) | Qi (g/h) | バックホウ | 0.45m <sup>2</sup> | 222.12 | 9.05 | 0.7m <sup>2</sup> | 411.77 | 11.65 | ジャイアントブレード | 0.7m <sup>2</sup> | 411.77 | 11.65 | 油圧破碎機 | 0.7m <sup>2</sup> | 411.77 | 11.65 | ブルドーザー | 10 t | 568.26 | 18.40 | パイルドライバー | 120 t | 2918.93 | 85.48 | アースドリル | 18.5 t | 1077.22 | 31.55 | クラムシェル | 30 t | 336.54 | 13.71 | クローラクレーン | 80 t | 321.85 | 9.11 | 150 t | 403.38 | 11.42 | コンクリートポンプ車 | 10 t | 541.39 | 15.86 | コンプレッサー | 50 馬力 | 1015.04 | 47.37 | 泥水プラント | 200KVA | 3271.44 | 105.91 | 5m <sup>3</sup> /分 | 1244.88 | 58.09 | コンクリートミキサー車 | 10 t | 618.63 | 18.12 | ダンプトラック | 10 t | 605.49 | 17.73 | トラッククレーン | - | 280.89 | 7.95 | - |
| 建設機械名                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                    |          | 規格     | 窒素酸化物 | 粒子状物質    |          |       |                    |        |      |                   |        |       |            |                   |        |       |       |                   |        |       |        |      |        |       |          |       |         |       |        |        |         |       |        |      |        |       |          |      |        |      |       |        |       |            |      |        |       |         |       |         |       |        |        |         |        |                    |         |       |             |      |        |       |         |      |        |       |          |   |        |      |   |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | Qi (g/h)           | Qi (g/h) |        |       |          |          |       |                    |        |      |                   |        |       |            |                   |        |       |       |                   |        |       |        |      |        |       |          |       |         |       |        |        |         |       |        |      |        |       |          |      |        |      |       |        |       |            |      |        |       |         |       |         |       |        |        |         |        |                    |         |       |             |      |        |       |         |      |        |       |          |   |        |      |   |
| バックホウ                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 0.45m <sup>2</sup> | 222.12   | 9.05   |       |          |          |       |                    |        |      |                   |        |       |            |                   |        |       |       |                   |        |       |        |      |        |       |          |       |         |       |        |        |         |       |        |      |        |       |          |      |        |      |       |        |       |            |      |        |       |         |       |         |       |        |        |         |        |                    |         |       |             |      |        |       |         |      |        |       |          |   |        |      |   |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | 0.7m <sup>2</sup>  | 411.77   | 11.65  |       |          |          |       |                    |        |      |                   |        |       |            |                   |        |       |       |                   |        |       |        |      |        |       |          |       |         |       |        |        |         |       |        |      |        |       |          |      |        |      |       |        |       |            |      |        |       |         |       |         |       |        |        |         |        |                    |         |       |             |      |        |       |         |      |        |       |          |   |        |      |   |
| ジャイアントブレード                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | 0.7m <sup>2</sup>  | 411.77   | 11.65  |       |          |          |       |                    |        |      |                   |        |       |            |                   |        |       |       |                   |        |       |        |      |        |       |          |       |         |       |        |        |         |       |        |      |        |       |          |      |        |      |       |        |       |            |      |        |       |         |       |         |       |        |        |         |        |                    |         |       |             |      |        |       |         |      |        |       |          |   |        |      |   |
| 油圧破碎機                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 0.7m <sup>2</sup>  | 411.77   | 11.65  |       |          |          |       |                    |        |      |                   |        |       |            |                   |        |       |       |                   |        |       |        |      |        |       |          |       |         |       |        |        |         |       |        |      |        |       |          |      |        |      |       |        |       |            |      |        |       |         |       |         |       |        |        |         |        |                    |         |       |             |      |        |       |         |      |        |       |          |   |        |      |   |
| ブルドーザー                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | 10 t               | 568.26   | 18.40  |       |          |          |       |                    |        |      |                   |        |       |            |                   |        |       |       |                   |        |       |        |      |        |       |          |       |         |       |        |        |         |       |        |      |        |       |          |      |        |      |       |        |       |            |      |        |       |         |       |         |       |        |        |         |        |                    |         |       |             |      |        |       |         |      |        |       |          |   |        |      |   |
| パイルドライバー                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | 120 t              | 2918.93  | 85.48  |       |          |          |       |                    |        |      |                   |        |       |            |                   |        |       |       |                   |        |       |        |      |        |       |          |       |         |       |        |        |         |       |        |      |        |       |          |      |        |      |       |        |       |            |      |        |       |         |       |         |       |        |        |         |        |                    |         |       |             |      |        |       |         |      |        |       |          |   |        |      |   |
| アースドリル                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | 18.5 t             | 1077.22  | 31.55  |       |          |          |       |                    |        |      |                   |        |       |            |                   |        |       |       |                   |        |       |        |      |        |       |          |       |         |       |        |        |         |       |        |      |        |       |          |      |        |      |       |        |       |            |      |        |       |         |       |         |       |        |        |         |        |                    |         |       |             |      |        |       |         |      |        |       |          |   |        |      |   |
| クラムシェル                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | 30 t               | 336.54   | 13.71  |       |          |          |       |                    |        |      |                   |        |       |            |                   |        |       |       |                   |        |       |        |      |        |       |          |       |         |       |        |        |         |       |        |      |        |       |          |      |        |      |       |        |       |            |      |        |       |         |       |         |       |        |        |         |        |                    |         |       |             |      |        |       |         |      |        |       |          |   |        |      |   |
| クローラクレーン                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | 80 t               | 321.85   | 9.11   |       |          |          |       |                    |        |      |                   |        |       |            |                   |        |       |       |                   |        |       |        |      |        |       |          |       |         |       |        |        |         |       |        |      |        |       |          |      |        |      |       |        |       |            |      |        |       |         |       |         |       |        |        |         |        |                    |         |       |             |      |        |       |         |      |        |       |          |   |        |      |   |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | 150 t              | 403.38   | 11.42  |       |          |          |       |                    |        |      |                   |        |       |            |                   |        |       |       |                   |        |       |        |      |        |       |          |       |         |       |        |        |         |       |        |      |        |       |          |      |        |      |       |        |       |            |      |        |       |         |       |         |       |        |        |         |        |                    |         |       |             |      |        |       |         |      |        |       |          |   |        |      |   |
| コンクリートポンプ車                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | 10 t               | 541.39   | 15.86  |       |          |          |       |                    |        |      |                   |        |       |            |                   |        |       |       |                   |        |       |        |      |        |       |          |       |         |       |        |        |         |       |        |      |        |       |          |      |        |      |       |        |       |            |      |        |       |         |       |         |       |        |        |         |        |                    |         |       |             |      |        |       |         |      |        |       |          |   |        |      |   |
| コンプレッサー                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | 50 馬力              | 1015.04  | 47.37  |       |          |          |       |                    |        |      |                   |        |       |            |                   |        |       |       |                   |        |       |        |      |        |       |          |       |         |       |        |        |         |       |        |      |        |       |          |      |        |      |       |        |       |            |      |        |       |         |       |         |       |        |        |         |        |                    |         |       |             |      |        |       |         |      |        |       |          |   |        |      |   |
| 泥水プラント                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | 200KVA             | 3271.44  | 105.91 |       |          |          |       |                    |        |      |                   |        |       |            |                   |        |       |       |                   |        |       |        |      |        |       |          |       |         |       |        |        |         |       |        |      |        |       |          |      |        |      |       |        |       |            |      |        |       |         |       |         |       |        |        |         |        |                    |         |       |             |      |        |       |         |      |        |       |          |   |        |      |   |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | 5m <sup>3</sup> /分 | 1244.88  | 58.09  |       |          |          |       |                    |        |      |                   |        |       |            |                   |        |       |       |                   |        |       |        |      |        |       |          |       |         |       |        |        |         |       |        |      |        |       |          |      |        |      |       |        |       |            |      |        |       |         |       |         |       |        |        |         |        |                    |         |       |             |      |        |       |         |      |        |       |          |   |        |      |   |
| コンクリートミキサー車                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | 10 t               | 618.63   | 18.12  |       |          |          |       |                    |        |      |                   |        |       |            |                   |        |       |       |                   |        |       |        |      |        |       |          |       |         |       |        |        |         |       |        |      |        |       |          |      |        |      |       |        |       |            |      |        |       |         |       |         |       |        |        |         |        |                    |         |       |             |      |        |       |         |      |        |       |          |   |        |      |   |
| ダンプトラック                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | 10 t               | 605.49   | 17.73  |       |          |          |       |                    |        |      |                   |        |       |            |                   |        |       |       |                   |        |       |        |      |        |       |          |       |         |       |        |        |         |       |        |      |        |       |          |      |        |      |       |        |       |            |      |        |       |         |       |         |       |        |        |         |        |                    |         |       |             |      |        |       |         |      |        |       |          |   |        |      |   |
| トラッククレーン                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | -                  | 280.89   | 7.95   |       |          |          |       |                    |        |      |                   |        |       |            |                   |        |       |       |                   |        |       |        |      |        |       |          |       |         |       |        |        |         |       |        |      |        |       |          |      |        |      |       |        |       |            |      |        |       |         |       |         |       |        |        |         |        |                    |         |       |             |      |        |       |         |      |        |       |          |   |        |      |   |

| 項 目   | 意 見 の 概 要                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|-------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 大 気 質 | <p data-bbox="373 259 730 293">〔建設機械の稼働について〕</p> <p data-bbox="373 309 1394 629">p.118 建設機械の稼働による NO<sub>2</sub> 予測の排出ガス諸元で NOx 排出量が 2 番目のパイルドライバーで燃料消費量が 59.30 l/h 台もあるが、何かの間違いではないか。先ほど評価書が出た名駅 1 丁目北地区では、パイルドライバーの燃料消費量は 10.46 l/h 台である（北地区評価書 p.195）。規格は今回が 120t、北地区が 100t と 2 割大きい、燃料消費が 6 倍にもなるのは常識的にもおかしい。もし事実であるなら、これだけの NOx 排出量の機種はやめ、北地区のような機種に変更することを検討すべきである。</p> <p data-bbox="373 692 1394 1012">p.123 建設機械の稼働による浮遊粒子状物質予測の排出ガス諸元で粒子状物質排出量が 2 番目のパイルドライバーで燃料消費量が 59.30 l/h 台もあるが、何かの間違いではないか。先ほど評価書が出た名駅 1 丁目北地区では、パイルドライバーの燃料消費量は 10.46 l/h 台である（北地区評価書 p.195）。規格は今回が 120t、北地区が 100t と 2 割大きい、燃料消費が 6 倍にもなるのは常識的にもおかしい。もし事実であるなら、これだけの粒子状物質排出量の機種はやめ、北地区のような機種に変更することを検討すべきである。</p> <p data-bbox="373 1086 1123 1120">〔建設機械の稼働による環境の保全のための措置について〕</p> <p data-bbox="373 1135 1394 1547">p.125 建設機械の稼働による大気汚染の環境の保全のための措置で、「可能な限り二次排出ガス対策型の建設機械を使用する。」とあるが、可能な限りとは何を意味するのか、常識的には二次排出ガス対策型に形式指定されている機種があればそれを用いると理解されるが、p.118 の排出ガス諸元では、もっとも排出量の多いダンプトラックが対策型を使わないことになっている。ダンプトラックは 2009.12.22 の国交省報道発表の段階で 15 機種が二次排出ガス対策型の建設機械に指定されている。なぜ、これを使用しないのか。また、コンプレッサーについても、89 機種も指定されているのに対策型を用いない計画となっている。これでは、可能な限り使用するとはいえない。</p> |

| 事業者の見解                                                                                                                                                                                                                             | 本文対応頁                        |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------|
| <p>本事業に用いるパイルドライバーは、多軸式アースオーガーを想定しており、名駅一丁目北地区とは機種が異なる可能性が考えられます。</p> <p>なお、工事に際しては、可能な限り最新の排出ガス対策型建設機械を採用します。</p>                                                                                                                 | <p>p.172,177<br/>180</p>     |
| <p>「可能な限り」とは、例えば、排出ガス対策型の建設機械を用いようとしても、その機種の生産台数が少なく、工事への導入が困難な場合があるため、このような表現を用いています。</p> <p>ダンプトラックについては、使用を計画している規格に排出ガス対策型がありませんので、排出ガス未対策型を想定しています。また、コンプレッサーについては、現状では未対策型を使用する設定で予測評価していますが、実際の施工段階において、可能な限り対策型を使用します。</p> | <p>p.172,177<br/>180,181</p> |

| 項 目   | 意 見 の 概 要                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|-------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 大 気 質 | <p data-bbox="379 264 1126 297">〔建設機械の稼働による環境の保全のための措置について〕</p> <p data-bbox="379 315 1390 674">p.125 建設機械の稼働による大気汚染予測の前提とした措置で、全て排出ガス未対策型の建設機械を使用した場合との比較が示してあるが、排出ガス未対策型の建設機械ばかりでは、ただでさえ二酸化窒素の環境目標値を達成できない状況を更に悪化させる(寄与率が 43.8%、バックグラウンド濃度と同程度の寄与であり、2 倍にもなる)ことが容易に想定できたからこそ、事前配慮により、排出ガス対策型の建設機械を用いることとしたのであり、その効果をわざわざ計算までして自慢することでもない。もっとわかりやすくするため、この部分は削除すべきである。</p> <p data-bbox="379 741 1390 1099">p.126 建設機械の稼働による大気汚染予測の前提とした措置で、高さ 1mのシートを設置した場合との比較が示してあるが、高さ 3mの仮囲いだけでは、ただでさえ二酸化窒素の環境目標値を達成できない状況を更に悪化させる(寄与率が 43.8%、バックグラウンド濃度と同程度の寄与であり、2 倍にもなる)ことが容易に想定できたからこそ、事前配慮により、高さ 1mのシートを設置することとしたのであり、その効果をわざわざ計算までして自慢することでもない。もっとわかりやすくするため、この部分も削除すべきである。こんな言い訳ではなく、機種変更、年間運転時間の削減など、具体的な措置を検討すべきである。</p> <p data-bbox="379 1167 1182 1200">〔工事関係車両の走行による環境の保全のための措置について〕</p> <p data-bbox="379 1218 1390 1576">p.141 工事関係車両の走行による大気汚染の環境の保全のための措置で、「車種規制非適合車の使用を避け、可能な限り最新の排出ガス対策型建設機械を採用する」とあるが、方法書の事前配慮で「最新の排出ガス対策型建設機械の採用に努める。」とほとんど全く同じ内容である。方法書への市長意見、2010 年 8 月 13 日に愛知県が定めた「貨物自動車等の車種規制非適合車の使用抑制等に関する要綱」に従い、工事発注時に車種規制非適合車を使用しないことを明記することや、排出ガス対策型がある建設機械は必ずそれを使用するなどの確実な対策を検討し、次の段階の評価書には記載すべきである。</p> |

| 事業者の見解                                                                                                                                                                                                              | 本文対応頁                   |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|
| <p>排出ガス未対策型との比較、並びに高さ 1m のシートを設置しない場合との比較は、記載した環境の保全のための措置による影響の低減効果を定量的に検証するために行いました。</p>                                                                                                                          | <p>p.179 ~ 180</p>      |
| <p>建設機械については、可能な限り最新の排出ガス対策型建設機械を採用します。工事関係車両については、「自動車 NOx・PM 法」における車種規制非適合車の使用を避け、可能な限り最新の排出ガス規制適合車を使用します。</p> <p>また、供用時については、貨物等の運送事業者等に対し、「貨物自動車等の車種規制非適合車の使用抑制等に関する要綱」に基づき、対象自動車について車種規制非適合車を使用しないことを求めます。</p> | <p>p.180 ~ 181, 195</p> |

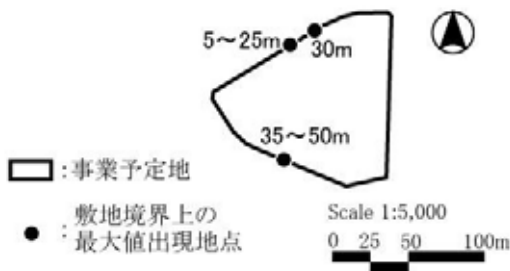
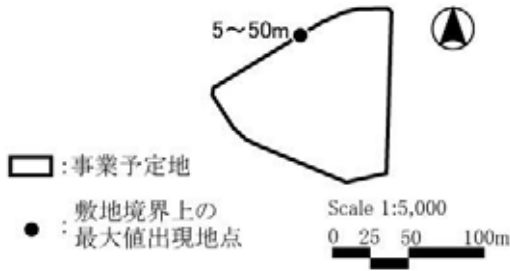
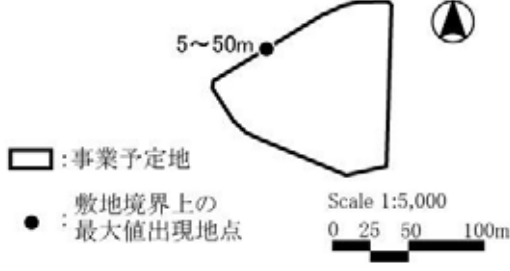
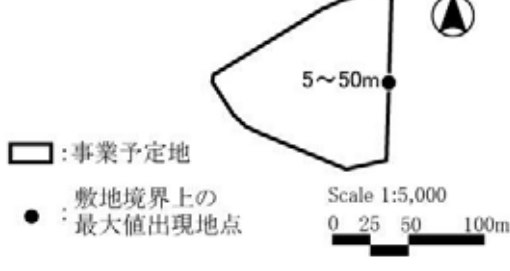
| 項 目   | 意 見 の 概 要                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|-------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 大 気 質 | <p>[ 工事関係車両の走行による重合の評価について ]</p> <p>p.141 工事関係車両の走行による大気汚染の評価で、「工事関係車両...環境目標値を下回る。建設機械の稼働による影響との重合について、NO<sub>2</sub>が No.3 及び No.5 で環境目標値を上回る。事業予定地直近においては、可能な限り最新の排出ガス規制適合車を使用する」とあるが、工事関係車両だけなら環境目標値を下回るが、建設機械と重合すると環境目標値を上回るため、事業予定地直近だけ可能な限り最新の排出ガス規制適合車を使用するというのは、前段の一般的な工事車両で、事業予定地直近に限らず可能な限り最新の排出ガス規制適合車を使用するという対策を後退させたことになる。また、工事車両であるため、事業予定地直近であろうがなかろうが、その車両を用いれば最後まで同じことである。このように矛盾した措置を、突然、評価のなかに潜り込ませることは許されない。</p>                                     |
|       | <p>[ 熱源施設について ]</p> <p>p.144 熱源施設の稼働による大気汚染の排出源条件の NOx 濃度が、ボイラー 46ppm、CGS 200ppm とあるが、これらはどのような NOx 低減装置が計画されたもののなのか明記すべきである。資料編 p.1 では「排ガス処理について、大気汚染物質排出量低減のための装置を設置する計画である。」とあるが、こんなに大きな濃度のまま排出するつもりなのか。</p>                                                                                                                                                                                                                                                           |
|       | <p>[ 熱源施設の稼働について ]</p> <p>p.13、27 方法書に対し「DHC を導入し、排出ガス量の削減という以上、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。」「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、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。」と意見を提出したが、見解は「個別に排出するよりも、集約化、高効率化するほうが、一般的に NO<sub>2</sub>の排出量を低減できると考えます。」とある。</p> <p>定性的にはもっともらしいが、p.235でCO<sub>2</sub>については現況施設と新建築物のガス、電気、重油などのエネルギー使用量と単位面積当たりCO<sub>2</sub>排出量を予測・評価しているのと同様に、NO<sub>2</sub>についても同様に、排出ガス量と汚染負荷を比較し、どれだけ削減できるかを自信を持って説明すればよい。</p> |

| 事業者の見解                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | 本文対応頁 |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| <p>工事関係車両については、工事全般を通して、可能な限り最新の排出ガス規制適合車を使用します。</p> <p>工事関係車両の走行による影響は、バックグラウンド濃度に対する寄与率から小さいと判断していますが、建設機械の稼働による影響と重合した場合、事業予定地直近で環境目標値を上回る予測結果となりました。このため、事業予定地直近での影響を低減させるための措置を検討し、すべての工事関係車両に対して前述の措置を講ずることにしました。</p> <p>事業予定地直近でのみ影響を低減させるための措置を講ずるという意味ではありませんので、本環境影響評価書において、「事業予定地直近では、二酸化窒素濃度の日平均値の年間 98% 値が環境目標値を上回るため、工事関係車両については、可能な限り最新の排出ガス規制適合車を使用する等の環境保全措置を講ずることにより、周辺の環境に及ぼす影響の低減に努める」に修正しました。</p> | p.195 |
| <p>排出源条件として記載した窒素酸化物排出量は、装置設置後を想定しており、この排出量を上回ることがないような装置を設置します。</p> <p>なお、具体的な大気汚染物質排出量低減のための装置については未定ですが、排ガス再循環装置や低 NOx バーナー、あるいはこれらと同等の性能を有した装置を計画しています。</p>                                                                                                                                                                                                                                                        | p.198 |
| <p>本事業においては、地域冷暖房施設（以下、「DHC」という）を採用することにより、周辺建物の熱源施設を集約化、高効率化し、個別の熱源施設から二酸化窒素を排出するよりも、排出量を低減できると考えています。また、熱源施設の排出口を高層部屋上とすることにより、環境に配慮した計画としています。</p> <p>なお、現況施設の熱源は、エネルギー源として一部で重油を使用しているものの、主に電気を使用しているため、二酸化窒素がほぼ発生しません。そのため、DHC を設置することに伴い発生する二酸化窒素は、現況施設と比較すると、総量及び単位面積当たりの排出量が増加することとなります。</p>                                                                                                                   | p.198 |

| 項 目 | 意 見 の 概 要                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|-----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 騒 音 | <p data-bbox="373 259 730 293">〔建設機械の稼働について〕</p> <p data-bbox="373 309 1398 533">p.151 建設機械の稼働による騒音予測条件で、主要な建設機械の音圧レベル等の表に「低騒音型」の備考があるが、このうち、低騒音型でないもののうち、アースドリルは国土交通省が平成 22 年 9 月現在で 37 機種を低騒音型として指定している。また、トラッククレーンも 69 機種を低騒音型として指定している。これらの建設機械に低騒音型を使用しない理由を明記すべきである。</p> <hr data-bbox="363 600 1404 604"/> <p data-bbox="373 660 1398 884">p.151 建設機械の稼働による騒音予測条件で、主要な建設機械の音圧レベル等が表に掲げられているが、周波数特性が F,C,A とばらばらであり、測定位置も 5 , 7 , 10 , 20m とばらばらである。こうした生データは資料編とし、ここでは、A 特性のパワーレベルなどに統一したほうが、どの音源に注目して対策を講じたいかわかりやすい。</p> |

| 事業者の見解                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | 本文対応頁                  |                        |       |    |             |     |       |     |        |     |          |     |        |     |        |    |          |    |            |     |         |     |        |     |             |     |         |    |          |     |         |    |       |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|------------------------|-------|----|-------------|-----|-------|-----|--------|-----|----------|-----|--------|-----|--------|----|----------|----|------------|-----|---------|-----|--------|-----|-------------|-----|---------|----|----------|-----|---------|----|-------|
| <p>建設機械の音圧レベルは、公表された文献・資料を基に設定しました。その中には、アースドリルやトラッククレーンについて、低騒音型の音圧レベルの記載がありませんでしたので、安全側に予測を行うため、低騒音型ではない音圧レベルを用いました。</p> <p>なお、工事に際しては、可能な限り低騒音型の建設機械を使用します。</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | p.205,212              |                        |       |    |             |     |       |     |        |     |          |     |        |     |        |    |          |    |            |     |         |     |        |     |             |     |         |    |          |     |         |    |       |
| <p>各建設機械の音圧レベルを A 特性パワーレベルに換算した表は、下記に示すとおりです。</p> <p>なお、この表は、本環境影響評価書に記載しました。</p> <table border="1" data-bbox="419 887 983 1718"> <thead> <tr> <th>建設機械名</th><th>A 特性<br/>パワーレベル<br/>(dB)</th></tr> </thead> <tbody> <tr><td>バックホウ</td><td>94</td></tr> <tr><td>ジャイアントブレーカー</td><td>115</td></tr> <tr><td>油圧破碎機</td><td>101</td></tr> <tr><td>ブルドーザー</td><td>100</td></tr> <tr><td>パイルドライバー</td><td>106</td></tr> <tr><td>アースドリル</td><td>106</td></tr> <tr><td>クラムシェル</td><td>94</td></tr> <tr><td>クローラクレーン</td><td>96</td></tr> <tr><td>コンクリートポンプ車</td><td>112</td></tr> <tr><td>コンプレッサー</td><td>104</td></tr> <tr><td>泥水プラント</td><td>100</td></tr> <tr><td>コンクリートミキサー車</td><td>108</td></tr> <tr><td>ダンプトラック</td><td>94</td></tr> <tr><td>トラッククレーン</td><td>103</td></tr> <tr><td>タワークレーン</td><td>96</td></tr> </tbody> </table> | 建設機械名                  | A 特性<br>パワーレベル<br>(dB) | バックホウ | 94 | ジャイアントブレーカー | 115 | 油圧破碎機 | 101 | ブルドーザー | 100 | パイルドライバー | 106 | アースドリル | 106 | クラムシェル | 94 | クローラクレーン | 96 | コンクリートポンプ車 | 112 | コンプレッサー | 104 | 泥水プラント | 100 | コンクリートミキサー車 | 108 | ダンプトラック | 94 | トラッククレーン | 103 | タワークレーン | 96 | p.205 |
| 建設機械名                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | A 特性<br>パワーレベル<br>(dB) |                        |       |    |             |     |       |     |        |     |          |     |        |     |        |    |          |    |            |     |         |     |        |     |             |     |         |    |          |     |         |    |       |
| バックホウ                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | 94                     |                        |       |    |             |     |       |     |        |     |          |     |        |     |        |    |          |    |            |     |         |     |        |     |             |     |         |    |          |     |         |    |       |
| ジャイアントブレーカー                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | 115                    |                        |       |    |             |     |       |     |        |     |          |     |        |     |        |    |          |    |            |     |         |     |        |     |             |     |         |    |          |     |         |    |       |
| 油圧破碎機                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | 101                    |                        |       |    |             |     |       |     |        |     |          |     |        |     |        |    |          |    |            |     |         |     |        |     |             |     |         |    |          |     |         |    |       |
| ブルドーザー                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | 100                    |                        |       |    |             |     |       |     |        |     |          |     |        |     |        |    |          |    |            |     |         |     |        |     |             |     |         |    |          |     |         |    |       |
| パイルドライバー                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | 106                    |                        |       |    |             |     |       |     |        |     |          |     |        |     |        |    |          |    |            |     |         |     |        |     |             |     |         |    |          |     |         |    |       |
| アースドリル                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | 106                    |                        |       |    |             |     |       |     |        |     |          |     |        |     |        |    |          |    |            |     |         |     |        |     |             |     |         |    |          |     |         |    |       |
| クラムシェル                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | 94                     |                        |       |    |             |     |       |     |        |     |          |     |        |     |        |    |          |    |            |     |         |     |        |     |             |     |         |    |          |     |         |    |       |
| クローラクレーン                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | 96                     |                        |       |    |             |     |       |     |        |     |          |     |        |     |        |    |          |    |            |     |         |     |        |     |             |     |         |    |          |     |         |    |       |
| コンクリートポンプ車                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | 112                    |                        |       |    |             |     |       |     |        |     |          |     |        |     |        |    |          |    |            |     |         |     |        |     |             |     |         |    |          |     |         |    |       |
| コンプレッサー                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | 104                    |                        |       |    |             |     |       |     |        |     |          |     |        |     |        |    |          |    |            |     |         |     |        |     |             |     |         |    |          |     |         |    |       |
| 泥水プラント                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | 100                    |                        |       |    |             |     |       |     |        |     |          |     |        |     |        |    |          |    |            |     |         |     |        |     |             |     |         |    |          |     |         |    |       |
| コンクリートミキサー車                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | 108                    |                        |       |    |             |     |       |     |        |     |          |     |        |     |        |    |          |    |            |     |         |     |        |     |             |     |         |    |          |     |         |    |       |
| ダンプトラック                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | 94                     |                        |       |    |             |     |       |     |        |     |          |     |        |     |        |    |          |    |            |     |         |     |        |     |             |     |         |    |          |     |         |    |       |
| トラッククレーン                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | 103                    |                        |       |    |             |     |       |     |        |     |          |     |        |     |        |    |          |    |            |     |         |     |        |     |             |     |         |    |          |     |         |    |       |
| タワークレーン                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | 96                     |                        |       |    |             |     |       |     |        |     |          |     |        |     |        |    |          |    |            |     |         |     |        |     |             |     |         |    |          |     |         |    |       |

| 項 目 | 意 見 の 概 要                                                                                                                                                            |
|-----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 騒 音 | <p>[ 建設機械の稼働について ]</p> <p>p.152 建設機械の稼働による騒音予測で、高さ別の結果が示されているが、境界線のどの位置での高さ別なのかがわかるようにすべきである。「高さ別のうち、地上 5～50mについては敷地境界上の最大値を、」では不親切であり、どの音源がどれだけ影響しているかの想定もできない。</p> |

| 事業者の見解                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | 本文対応頁            |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|
| <p>各ケースの地上 5～50mにおける敷地境界上の最大値出現地点は、下図に示すとおりです。</p> <p>なお、この図は、本環境影響評価書資料編に記載しました。</p> <p>ケース</p>  <p>ケース</p>  <p>ケース</p>  <p>ケース</p>  | <p>資料編 p.103</p> |

| 項 目 | 意 見 の 概 要                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|-----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 騒 音 | <p>[ 建設機械の稼働について ]</p> <p>p.157 建設機械の稼働による騒音予測の前提とした措置で、 全て低騒音型ではない建設機械を使用した場合との比較が示してあるが、低騒音型ではない建設機械の予測条件が示されていないため、予測値の確認ができない。資料編に記載すべきである。</p>                                                                                                                                                                                              |
|     | <p>[ 建設機械の稼働による環境の保全のための措置について ]</p> <p>p.157 建設機械の稼働による騒音予測の前提とした措置で、 全て低騒音型ではない建設機械を使用した場合との比較が示してあるが、低騒音型でない建設機械ばかりでは高さ別で規制基準を超えることが容易に想定できたからこそ、事前配慮により、低騒音型でない建設機械を用いることとしたのであり、その効果をわざわざ計算までして自慢することでもない。もっとわかりやすくするため、この部分は削除すべきである。</p>                                                                                                  |
|     | <p>[ 建設機械の稼働による評価について ]</p> <p>p.158 建設機械の稼働による騒音評価で、特定建設作業の騒音の規制基準との比較しかしていないが、環境騒音の現地調査結果 p.149 との比較も行うべきである。建設作業騒音は環境基準の適用除外となっているが、工事が長期間にわたることから、参考までに評価すべきである。そのための現地調査でもあるはずである。</p>                                                                                                                                                      |
|     | <p>[ 工事関係車両の走行について ]</p> <p>p.166 工事関係車両の騒音予測で、No.2 の現況 63dB が背景交通量（北地区と南地区工事車両を追加）でも 63dB と同じ値に予測されるのはおかしい。p.164 によれば、大型車は 656 が 720 台に増え、中型車は 609 台が 665 台に増え、小型貨物車は 2,914 台が 3,103 台に増え、工事関係車両の騒音増大するはずである。なぜなのか、予測式に欠陥があるのではないか。交通振動のように（p.179 「計算値と現況実測値には差がみられたことから、これらの差を現況実測値による補正值として設定した」）、現況の交通量、速度などを代入した騒音予測値と現況測定値を比較検討すべきである。</p> |

| 事業者の見解                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | 本文対応頁                  |                        |       |    |        |     |        |    |          |     |         |     |                 |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|------------------------|-------|----|--------|-----|--------|----|----------|-----|---------|-----|-----------------|
| <p>低騒音型ではない各建設機械の A 特性パワーレベルは、下記に示すとおりです。</p> <p>なお、この表は、本環境影響評価書資料編に記載しました。</p> <table border="1" data-bbox="359 490 1042 831"> <thead> <tr> <th>建設機械名</th><th>A 特性<br/>パワーレベル<br/>(dB)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>バックホウ</td><td>99</td></tr> <tr> <td>ブルドーザー</td><td>117</td></tr> <tr> <td>クラムシェル</td><td>99</td></tr> <tr> <td>クローラクレーン</td><td>100</td></tr> <tr> <td>コンプレッサー</td><td>115</td></tr> </tbody> </table> <p>出典：「建設工事に伴う騒音振動対策ハンドブック（第 3 版）」<br/>（平成 13 年 社団法人 日本建設機械化協会）より作成</p> | 建設機械名                  | A 特性<br>パワーレベル<br>(dB) | バックホウ | 99 | ブルドーザー | 117 | クラムシェル | 99 | クローラクレーン | 100 | コンプレッサー | 115 | <p>資料編 p.99</p> |
| 建設機械名                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | A 特性<br>パワーレベル<br>(dB) |                        |       |    |        |     |        |    |          |     |         |     |                 |
| バックホウ                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | 99                     |                        |       |    |        |     |        |    |          |     |         |     |                 |
| ブルドーザー                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | 117                    |                        |       |    |        |     |        |    |          |     |         |     |                 |
| クラムシェル                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | 99                     |                        |       |    |        |     |        |    |          |     |         |     |                 |
| クローラクレーン                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 100                    |                        |       |    |        |     |        |    |          |     |         |     |                 |
| コンプレッサー                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | 115                    |                        |       |    |        |     |        |    |          |     |         |     |                 |
| <p>「事前配慮の内容」は、環境影響評価方法書作成以前における配慮事項ですが、環境影響評価準備書作成にあたり、確定した内容については、各環境要素の「環境の保全のための措置」に記載しました。</p> <p>全て低騒音型でない建設機械との比較は、記載した環境の保全のための措置による影響の低減効果を定量的に検証するために行いました。</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | <p>p.211</p>           |                        |       |    |        |     |        |    |          |     |         |     |                 |
| <p>建設機械の稼働による騒音については騒音レベルによる評価、環境騒音については等価騒音レベルによる評価を行っており、評価値等が異なるため、建設機械の稼働による騒音を考慮した環境騒音の評価は行いませんでした。</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | <p>p.203,206</p>       |                        |       |    |        |     |        |    |          |     |         |     |                 |
| <p>名駅一丁目北地区及び南地区の工事関係車両台数は、大型車 64 台、中型車 56 台、小型貨物車 189 台、乗用車 0 台で計 309 台であり、現況交通量 15,278 台と比較しわずかであることから、これらの工事関係車両を含めた「背景予測値」は、現況実測値からほとんど変化しないと予測されました。</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | <p>p.218</p>           |                        |       |    |        |     |        |    |          |     |         |     |                 |

| 項 目 | 意 見 の 概 要                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|-----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 騒 音 | <p>[ 工事関係車両の走行について ]</p> <p>p.166 工事関係車両の騒音予測で、No.1 の工事中予測値が 65dB、No.2 の工事中予測値が 63dB となっているが、No.1 の交通量は 11,194 台で No.2 の 15,587 台の 7 割しかなく ( p.164 ) No.1 のほうが小さく予測されるはず。しかも路肩端から予測点までの距離は No.1 が 5.8m、No.2 が 4.1m しかなく、植栽まであり ( 資料編 p.103 ) これも、No.1 のほうが小さく予測されるはず。なぜ No.1 のほうが 2dB も大きく予測されるのか。予測式に欠陥があるのではないか。交通振動のように ( p.179 「 計算値と現況実測値には差がみられたことから、これらの差を現況実測値による補正值として設定した」 ) 現況の交通量、速度などを代入した騒音予測値と現況測定値を比較検討すべきである。</p>                                                                                                                                                                                |
| 振 動 | <p>[ 建設機械の稼働について ]</p> <p>p.171 建設機械の稼働による振動予測で、予測ケース が 71dB とされているが、本当に正しいのか。</p> <p>図では の直近で 71dB であり、その主な振動源はトラッククレーン 3 台である ( p.175 )。敷地までの距離が正確にはわからないが、せいぜい 7m とすれば、トラッククレーン 1 台は 7m 点で 67dB ( p.171 )、3 台で + 5dB なので、72dB となるはずである。</p> <hr/> <p>p.171 建設機械の稼働による振動予測で、予測ケース が 63dB とされているが、本当に正しいのか。</p> <p>図では の直近で 63dB であり、その主な振動源はダンプトラック 4 台である ( p.172 )。敷地までの距離が正確にはわからないが、せいぜい 20m として、予測式に代入すると 65dB となる ( 資料編 p.122 )。</p> $VL(1 \text{ 台分}) = 67 - 20 \cdot \log(20/7)^{0.75} - 8.68(20-7) \cdot 0.01 = 59$ $VL(4 \text{ 台分}) = 10 \cdot \log(10^{5.9} + 10^{5.9} + 10^{5.9} + 10^{5.9}) = 65$ |

| 事業者の見解                                                                                                                                                                                                                                                | 本文対応頁                             |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------|
| <p>本予測は、現地調査による現況実測値に、名駅一丁目北地区及び南地区の工事関係車両の走行による騒音レベルの増加分を加味し、さらに本事業による増加分を加味する方法により算出しました。</p> <p>現況実測値を考慮しない現況予測計算値は、環境影響評価準備書資料編 p.118 に記載のとおり No.2 が No.1 を上回りますが、現地実測値は No.1 の方が大きく、また、工事関係車両台数も No.1 の方が多いめ、結果として No.1 が No.2 を上回ると予測されました。</p> | <p>p.217,220</p> <p>資料編 p.119</p> |
| <p>トラッククレーンの3台とは、施工区域内全体の台数であり、ご指摘の場所では、トラッククレーン1台の稼働を想定しています。なお、予測値 71dB は、環境影響評価準備書 p.175 に示す位置に配置した様々な建設機械の稼働による振動レベルを合成した数値となっています。</p>                                                                                                           | <p>p.229</p>                      |
| <p>ダンプトラックの4台とは、施工区域内全体の台数であり、ご指摘の場所では、ダンプトラック1台の稼働を想定しています。なお、予測値 63dB は、環境影響評価準備書 p.172 に示す位置に配置した様々な建設機械の稼働による振動レベルを合成した数値となっています。</p>                                                                                                             | <p>p.226</p>                      |

| 項 目 | 意 見 の 概 要                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|-----|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 振 動 | <p>[ 路面平坦性調査について ]</p> <p>p.27 方法書に対し「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。」と意見を提出したが、見解は「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。予測値は予測計算結果に、この差分を考慮した値としました。」とある。</p> <p>しかし、資料編 p.123 では地盤条件としての地盤卓越振動数の調査が各地点で行われており、その値が p.127 の予測式に代入してあるはずである。予測式のうち不明なものは路面平坦性だけであり、現地調査もせずに整備基準を一律に代入したため、差分がでたと推定される。その原因を究明せず、予測計算結果に差分を考慮した値とすることは論理破綻である。</p> <p>[ 工事関係車両の走行について ]</p> <p>p.182 工事関係車両の走行による振動の環境の保全のための措置で、p.167 の工事関係車両の走行による騒音の環境の保全のための措置にある「工事関係車両について、定期的に点検・整備を行うとともに、急発進や急加速を避けるなど、適正な運転（エコドライブ）に努める。」が削除されているが、振動の対策としてもそれなりに有効なので追加すべきである。</p> |
| 地 盤 | <p>[ 地盤の法的規制について ]</p> <p>p.19 方法書に対し「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第79条（地下水のゆう出を伴う掘削工事に関する措置）第80条（地下掘削工事の実施の届出）第81条（地下水のゆう出量等の報告）があり、第82条（地下掘削工事に係る指導）で「市長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。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。」と意見を提出したが、見解は「準備書に記載しました。」とある。</p> <p>準備書p.82にその旨を追加記載しているので、p.19の「本文対応頁」にp.82を追加すべきである。しかし、「吐出口の断面積が78cm<sup>2</sup>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」と表現があいまいである。関係法令の説明をするこの部分ではこれでいいが、p.183からの第4章・地盤で、こうした工事があるのか、ないのか、可能性が高いのかを記載し、必要な配慮事項、環境保全措置を明記すべきである。</p>                                                                                                                  |

| 事業者の見解                                                                                                                                                                                                                                                                      | 本文対応頁            |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|
| <p>路面平坦性は、道路の舗装面の劣化や補修の実施により、現時点の舗装状態と大きく変化する事が考えられます。したがって、予測条件としては、環境影響評価準備書資料編 p.127 に示した「維持修繕要否判断の目標値」を用いて予測しました。</p>                                                                                                                                                   | <p>資料編 p.128</p> |
| <p>ご指摘のとおり、「適正な運転（エコドライブ）に努める。」については、振動の対策としても有効と考えられますので、本環境影響評価書には、環境の保全のための措置の項目に追加しました。</p>                                                                                                                                                                             | <p>p.236</p>     |
| <p>地下水の汲み上げについては、環境影響評価準備書 p.193 に記載のとおり、ディープウェルにより実施する計画としています。地下水排水については、予測の前提とした環境の保全のための措置に記載のとおり、止水壁の内側で行います。今後決定する施工業者及び関係機関と施工方法を協議した上で、吐出口の断面積が 78 cm<sup>2</sup> を超える設備を用いる場合には、条例に基づいて適切に対応します。</p> <p>また、本環境影響評価書の「本文対応頁」に p.136（環境影響評価準備書 p.82 に対応）を追加しました。</p> | <p>p.136,247</p> |

| 項 目 | 意 見 の 概 要                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|-----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 地 盤 | <p>[ 井戸の地下水質について ]</p> <p>p.17 方法書に対し「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、この井戸の地下水質の状況ぐらいは調査して記載すべきである。」と意見を提出したが、見解は「地下水質の状況は、公的資料を基に準備書にまとめています。」とある。</p> <p>周辺の過去の地下水汚染事件などから、限られた公的資料だけではなく、少なくとも直近の南地区計画地内の井戸の地下水質を新たに環境基準が追加された項目も含め、測定すべきである。</p>                                                                                                                                                       |
|     | <p>[ ボーリング調査について ]</p> <p>p.183 地盤の現地調査で「事業予定地内でボーリング調査を実施し...地下水調査を実施」とあるが、p.189 では地下水位しか記載されていない。地下水質の調査も当然可能であったのに、なぜ実施しなかったのか。</p>                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|     | <p>[ 地盤変位について ]</p> <p>p.196 工事中の地盤変位で「敷地境界では、最大 1.0cm の隆起が生じる結果となった。いずれの断面においても、掘削域から離れるに従って地盤変位量は減少し、敷地境界から 40m程度離れると、地盤変位はほぼなくなると予測される。」とあるが、東西方向の A-A 断面の東側 A では、約 10m幅の道路を隔てて建物があり、そこでの隆起は 0.7cm と予測されている。こうした、周辺建物への影響を具体的に記載すべきである。</p> <p>p.199 工事中の地盤変位で、環境の保全のための措置で「施工中に地盤変位量の計測を行い、適宜施工対策を講ずる。」とあるが、東西方向の A-A 断面の東側 A では、約 10m幅の道路を隔てて建物での隆起は 0.7cm と予測されており、こうした、周辺建物への影響を事後調査すべきである。</p> |

| 事業者の見解                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | 本文対応頁                              |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------|
| <p>本事業における掘削等の土工に伴い、周辺の地下水位への影響が考えられたため、地下水の利用状況の把握を目的に、事業予定地周辺の井戸の位置や井戸深度を調査しました。</p> <p>また、環境影響評価方法書作成段階において、事業予定地の地歴を「地図で見る名古屋市街の今昔」(国土地理院)を用いて確認した結果、事業予定地は汚染のおそれのない土地と考えられ、新建築物についても地下水汚染を直接的に発生させる揮発性有機物質等を使用する予定はないため、事業予定地周辺の地下水質を汚染することはないものと考えます。</p> <p>なお、調査対象地域の地下水質の状況は、「第1部 第5章 事業予定地及びその周辺地域の概況」において、公的資料を基にまとめました。</p> | <p>p.244</p> <p>143</p> <p>146</p> |
| <p>事業予定地内で実施したボーリング調査は、新建築物の設計に先立ち、地下に分布する土の性状を調べるために行なったものです。</p> <p>なお、環境影響評価方法書作成段階において、事業予定地の地歴を「地図で見る名古屋市街の今昔」(国土地理院)を用いて確認した結果、事業予定地は汚染のおそれのない土地と考えられるため、土壌汚染に起因する地下水質の汚染はないと判断しました。</p> <p>また、汲み出した地下水は、沈砂池を経て公共下水道に放流するため、本事業による地下水質への影響はないものとして、環境影響評価の項目に選定していません。</p>                                                        | <p>p.243</p> <p>146</p> <p>162</p> |
| <p>予測結果によると、敷地境界上で最大1.0cmの変位と予測されましたが、事業者としては、「建築基礎構造設計指針」(日本建築学会)における建築物の許容地盤変位量(25mm)を参考に、1cm以下の地盤変位については、影響がほとんどないと判断しています。</p> <p>なお、工事中に、事業予定地周辺において、水準測量により地盤変位を定期的に調査していきます。</p>                                                                                                                                                 | <p>p.253,415</p>                   |

| 項 目     | 意 見 の 概 要                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|---------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 地 盤     | <p>[ 地盤変位における環境の保全のための措置について ]</p> <p>p.199 工事中の地盤変位で、環境の保全のための措置で「施工中に地盤変位量の計測を行い、適宜施工対策を講ずる。」とあるが、適宜とは施工対策を講ずる場合の基準はどんなものかを明示するとともに、施工対策とはどのようなことを想定しているのか明記すべきである。</p>                                                                                                                               |
| 景 観     | <p>[ 関係法令について ]</p> <p>p.83 関係法令の景観で「名古屋市景観計画」に基づき、「事業予定地は、「名古屋駅都市景観形成地区」に指定されており、建築物、工作物及び屋外工作物を対象とした行為が制限される。」とあるが、他の関係法令の説明と同様に、その制限される行為、特に今回の計画に関係する内容として、“主要道路境界から 1.5m は工作物等を設置しない”、“主要道路に面する 1 階部分は閉鎖的にならないようショーウィンドーを設けるなど”、“屋上広告及び壁面広告面積は建築物壁面面積の 1/10 以下”、“窓面を利用した広告物は設置しない”などを記載すべきである。</p> |
| 廃 棄 物 等 | <p>[ アスベストについて ]</p> <p>p.13 方法書に対し「建設作業の事前配慮として「石綿の使用が明らかになった場合、（マニュアルに従って）適切に行う」とあるが、p.61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。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」と意見を提出したが、見解は「（マニュアルに従って）適切に行う」と繰り返しているだけであり、質問にまったく答えていない。再度見解を求める。また、このような見解をそのまま受け取った審査部局の見解も求める。</p>         |

| 事業者の見解                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | 本文対応頁                   |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|
| <p>地盤変位量の計測により、変位が認められた場合には、適宜施工対策を実施し、変位量が増大することを防ぎます。</p> <p>具体的には、例えば山留壁が土圧により内側に傾倒する傾向が見られた場合、切梁を追加して反力を高めることが考えられます。</p> <p>なお、基準とする値については、今後、近隣の事業者等と協議の上、決定していきます。</p>                                                                                                                                                                   | p.253                   |
| <p>新建築物は、名古屋駅都市景観形成地区における景観形成基準（ロータリー周辺地区）に基づき、1・2階部分の壁面の位置を、主要道路（名駅通及び桜通）の道路境界線から2.5m以上後退させることになっていますが、一部についてはそれ以上（最大6m）後退させるなど、圧迫感を緩和する計画としています。</p>                                                                                                                                                                                          | -                       |
| <p>環境影響評価準備書 p.223(4)調査結果に記載のとおり、図面調査、環境測定、サンプリング調査等によると、現況施設内においてアスベストを含有する飛散性断熱材及び飛散性耐火被覆材は確認されませんでした。このため、環境影響評価の項目として選定していません。</p> <p>現況施設の解体工事前の調査によりアスベストの使用が明らかになった場合には、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、そ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> <p>なお、アスベストの使用が明らかになった場合には、使用量、処理の方法、その結果等を事後調査結果報告書（工事中）に記載します。</p> | <p>p.277</p> <p>280</p> |

| 項 目     | 意 見 の 概 要                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|---------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 廃 棄 物 等 | <p data-bbox="384 259 592 293">[ PCB について ]</p> <p data-bbox="384 304 1398 618">p.13 方法書に対し「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、「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。」と意見を提出したが、見解は「処理の中には保管という意味を含めていました。「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」とある。</p> <p data-bbox="384 629 1398 999">p.226の「PCB特別措置法に則り、適切に処理・保管を行う。」は間違っている。正確に言うと、PCB特別措置法第3条で「確実かつ適正に処理しなければならない」、第8条で保管等の届け出、第10条で期間内の処分が定められている。つまり、「確実かつ」が抜けており、「適切」ではなく「適正」と表現しなければならない。また、適正に処理する内容が、期間内の「処分」、それまでは「保管」である。さらに保管基準はPCB特別措置法では定めがないため、「確実かつ適正に処理するため、期間内の処分を行うまでは廃棄物の処理および清掃に関する法律に基づき、適正な保管を行います」とすべきである。</p> <p data-bbox="384 1010 1398 1099">ところで、意見の最後の特別管理産業廃棄物管理責任者の表示はされていたのか。現在は表示してあるのか。意見には見解として事実を示すべきである。</p> <hr data-bbox="376 1155 1406 1160"/> <p data-bbox="384 1200 1398 1424">p.21 方法書に対し「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とあるが、変圧器（トランス）の次に重要な充電器（コンデンサ）はないのか、それぞれの種類、数、PCB量、保管責任者を明記すべきである。」と意見を提出したが、見解は「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。」とある。</p> <p data-bbox="384 1435 1398 1525">それぞれの種類だけを示すのではなく、数、PCB量、保管責任者を明記すべきである。</p> |

| 事業者の見解                                                                                                                                                                 | 本文対応頁        |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|
| <p>ご指摘の措置の内容については、本環境影響評価書において「PCB 特別措置法に則り、確実かつ適正に処理する。また、期間内の処分を行うまでは廃棄物の処理および清掃に関する法律に基づき、適正な保管を行う。」と修正しました。</p> <p>なお、現況施設の PCB 保管場所には、特別管理産業廃棄物管理責任者を表示しています。</p> | <p>p.280</p> |
| <p>事業予定地内には、高圧トランスが 2 台（PCB を含む油の量：820ℓ）、蛍光灯安定器が 12 個、蛍光灯安定器用コンデンサが 4,826 個存在します。これらは、特別管理産業廃棄物管理責任者により、適切に管理されています。</p>                                               | <p>-</p>     |

| 項 目              | 意 見 の 概 要                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 廃 棄 物 等          | <p>[ 環境の保全のための措置について ]</p> <p>p.226 環境の保全のための措置では、方法書の段階で指摘したまま、「努める」の4箇所がそのまま残っている。あまつさえ、p.56事前配慮の「建設廃材の分別回収、再資源化、減量化に努める」が、「工事の実施により発生した廃棄物等について、関係法令等を遵守して、適正処理を図るとともに、減量化並びに再利用・再資源化に努める。」と、当たり前の法遵守こそ追加されているが、「分別回収」が削除されている。分別回収もせずに、再資源化、再利用ができるはずがない。</p> <p>p.226 工事中の廃棄物の環境の保全のための対策で、予測の前提とした措置に、p.56 の事前配慮事項の「建設廃材の分別回収、再資源化、減量化に努める。」の「分別回収」が欠落している。分別回収もせずに再資源化、減量化に努めることができるのか。</p>                                                                                                                                                                                   |
| 温 室 効 果<br>ガ ス 等 | <p>[ 工事中の温室効果ガス排出量について ]</p> <p>p.231 工事中の温室効果ガス排出量のうち、廃棄物の発生で、埋立てによるメタンガス発生 464tCO<sub>2</sub>とあるが、資料編 p.156 によれば、紙くずが 50t、木くずが 110t とされている。そもそも紙くずや木くずのような可燃物を埋め立てること自体が問題である。これらは全て焼却し、1～2 割に減少した焼却残渣のみを埋め立てとすべきである。</p> <hr/> <p>p.231 工事中の温室効果ガス排出量で、資料編 p.156 によれば、紙くずが 50t、木くずが 110t が焼却にも、埋め立てにも計上されていて重複している。注)によれば、p.225 の建設廃材の発生量 4,300t から再資源化量 3,400t を減じた 900t について、構成比から計算して紙くずは 6% (54t → 50t) 木くずは 12% (108t → 110t) としており、焼却で紙くず 50t、木くず 110t、埋立て紙くず 50t、木くず 110t では、計算が合わない。結果として、工事中の温室効果ガス排出量(p.231)の焼却で 235tCO<sub>2</sub>、埋立てで 464tCO<sub>2</sub>は間違っている。</p> |

| 事業者の見解                                                                                                                                                                | 本文対応頁     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <p>「事前配慮の内容」は、環境影響評価方法書作成以前における配慮事項ですが、環境影響評価準備書作成にあたり、確定した内容については「環境の保全のための措置」に記載しました。</p> <p>ご指摘の措置の内容については、本環境影響評価書において「・・・分別回収のうえ、減量化並びに再利用・再資源化に努める」と修正しました。</p> | p.280     |
| <p>工事中の温室効果ガス排出量は、「名古屋市環境影響評価技術指針マニュアル（温室効果ガス等）」を用い、また、紙くずや木くずの処理量は、「建築系混合廃棄物の原単位調査報告書」（平成 22 年 社団法人 建築業協会）のデータを用いて算出しました。</p>                                        | p.278,283 |
| <p>紙くず 50t、木くず 110t の処分について、焼却処分されるものと埋立処分されるものの割合が不明であることから、安全側に予測するため、重複させて温室効果ガス排出量を算出しました。</p>                                                                    | p.285     |

| 項 目              | 意 見 の 概 要                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 温 室 効 果<br>ガ ス 等 | <p>[ 工事中の温室効果ガス排出量について ]</p> <p>p.232 工事中の温室効果ガス排出量の評価で、122,900tCO<sub>2</sub> を排出するとあるが、名駅 1 丁目北地区が 178,000tCO<sub>2</sub>( 北地区評価書 p359 ) 南地区が 244,000tCO<sub>2</sub> ( 南地区評価書 p.378 ) 排出し、合計で 544,900tCO<sub>2</sub> も排出されることになる。この量が市内の温室効果ガス排出量のどれぐらいの比率であるかを明示し、その責任を感じ取り、建設機械の稼働 3,437 tCO<sub>2</sub> のうち 1,228.5 tCO<sub>2</sub> も占める照明( 資料編 p.151 )を大胆に削減するなど必要な対策をとるべきである。名古屋市が策定した「地球温暖化防止行動計画」では、2011 年度の目標は 1,449.4 万 tCO<sub>2</sub> であり、2008 年度の現状 1,712 万 tCO<sub>2</sub> からは、263 万 tCO<sub>2</sub> の削減が必要である。そうした状況のところへ、新たに 54 万 tCO<sub>2</sub> 以上の追加があることをどのように考えているのか。</p>                                                                                                                                       |
| 風 害              | <p>[ 予測方法について ]</p> <p>p.242 風害の予測方法で、樹木の影響を加味したことを明記すべきである。資料編 p.166 には、「Fi,Fk,Fε はそれぞれ樹木の影響をモデル化した項で」とあり、それなりに計算に含みこんでいる。</p> <hr/> <p>p.242 風害の予測方法で、資料編 p.166 には、「Fi,Fk,Fε はそれぞれ樹木の影響をモデル化した項で、...Cf = 0.5、a = 1.5m<sup>2</sup>/m<sup>3</sup>、Cpε = 2.0、β = 100m<sup>2</sup>/s<sup>2</sup>」とあるが、「β」は式中には存在しない。考えられるのは、値が示されていないε (乱流エネルギーの逸散率 m<sup>2</sup>/s<sup>3</sup>) であるが、それにしても単位がm<sup>2</sup>/s<sup>2</sup>とm<sup>2</sup>/s<sup>3</sup>で異なっている。</p> <p>[ 予測結果について ]</p> <p>p.251 風害の予測で風環境の変化として、名古屋駅前の 4 地点 ( 18,22,23,42 ) でランク 2 がランク 3 に悪化することが示されている(p.247)。ところが環境保全のための措置で、その他の措置として「低層部の周辺に樹木を植栽することにより、周辺地域の風環境に及ぼす影響の低減を図る。」とあるだけで、具体的な植栽計画 (面積、樹種、高さなど) がない。次の段階の評価書では、具体化した上で Fi,Fk,Fε を修正し、風害の予測をすべきである。</p> |

| 事業者の見解                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 本文対応頁                      |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------|
| <p>事業者としましては、工事期間中において、作業効率の向上や燃料消費量の抑制に努める等の環境の保全のための措置を講ずることにより、温室効果ガス排出量の削減に努めます。</p>                                                                                                                                                                                                                                  | <p>p.286</p>               |
| <p>事業予定地内については、植栽がないものとして計算していますが、環境影響評価準備書 p.244 に記載のとおり、名駅一丁目北地区及び南地区の植栽計画を反映しています。</p>                                                                                                                                                                                                                                 | <p>p.298</p>               |
| <p>環境影響評価準備書資料編 p.166 に（エネルギー散逸 <math>\varepsilon</math> の式）についての説明を記載していますが、準備書資料編 p.165 から p.166 にかけては、数値シミュレーションの概要に関する説明を続けて行っており、<math>\beta</math> は準備書資料編 p.165 の（連続の式）に用いられています。より分かりやすくなるよう、本環境影響評価書においてページの構成を修正しました。</p> <p>なお、<math>\beta</math> は擬似圧縮係数を示しており、単位は <math>\text{m}^2/\text{s}^2</math> です。</p> | <p>資料編 p.166<br/>～ 168</p> |
| <p>本事業における植栽計画は、環境影響評価準備書 p.45 の緑化計画図に記載のとおりです。</p> <p>予測の結果、事業予定地内に植栽していない状態においても、全ての地点でランク 3 を超える地点はなく、周辺地域の風環境に著しい影響を及ぼさないものと判断しています。</p>                                                                                                                                                                              | <p>p.99,305</p>            |

| 項 目     | 意 見 の 概 要                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|---------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 日 照 阻 害 | <p>[ 名古屋市中高層建築物の建築にかかる紛争の予防及び調整等に関する条例の対応について ]</p> <p>p.261 日照障害の評価で、「新建築物による日影が生じる範囲内には…教育施設が存在する（p.256）。…教育施設については「名古屋市中高層建築物の建築にかかる紛争の予防及び調整等に関する条例」に基づき適切な対応を行う。」とあるが、具体的にはどうするかを明記すべきである。単に協議するだけなのか、協議する対象は施設管理者だけでなく利用者も含むのか、日影による暖房費、照明費などの実費精算を行うのか、など当事者にとっては疑問・不安を持つ点が多い。</p> <hr/> <p>p.261 日照障害の評価で、「教育施設については「名古屋市中高層建築物の建築にかかる紛争の予防及び調整等に関する条例」に基づき適切な対応を行う。」とあるが、なぜ、教育施設だけの対応なのか。この条例では「近隣関係者に対し建築計画等の説明をしなければならない」、「近隣関係者等から説明会の開催を求められたときは、これに応じるよう努めなければならない」と定められている。この旨をまず記載すべきである。</p> |
| 電 波 障 害 | <p>[ 受信状況調査地点の範囲について ]</p> <p>p.265 電波障害の「現況の地上デジタル放送電波の受信状況」の調査地点が示され、受信品質評価が p.269, p.271 に示されているが、名古屋西ジャンクションから西へ 1km 程度であるが、範囲が狭すぎる。電波障害の予測結果では p.275 にあるように、瀬戸局の遮蔽障害予測範囲は、名古屋西ジャンクションから西へ 4km 近くある。次回の評価書作成までに、ここまでは現況の受信品質評価を行い、「調査の結果、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、地域の状況を考慮し、適切な措置を講じる。」(p.277) ことが可能となるようにしておくべきである。</p>                                                                                                                                                                               |
| 安 全 性   | <p>[ 供用時の自動車交通量について ]</p> <p>p.312 安全性の供用時予測条件で、自動車発生集中交通量があるが、資料編からは導き出せない。資料編 p.10 では、施設利用車両の平日は 1,365 + 2,735 = 4,100 台 TE/16 時間となるが、本文 p.312 では 1,654 台 TE/16 時間しかない。同様に施設利用車両の休日は 105 + 1,368 = 1,473 台 TE/16 時間となるが、本文では 513 台 TE/16 時しかない。また、荷捌き車両についても、資料編 p.13 では、平日に 442 + 279 = 721 台 TE/16 時間となるが、本文 p.312 では 334 台 TE/16 時間しかない。同様に休日は 91 + 58 = 149 台 TE/16 時間となるが、本文では 69 台 TE/16 時しかない。このような準備書は全く信用できない。間違いの原因を総点検し、準備書を修正し再手続きをすべきである。</p>                                                  |

| 事業者の見解                                                                                                                                                                                                                                                                          | 本文対応頁                         |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|
| <p>当該施設の設置者及び管理者に対して建築計画及び日影資料を配付・説明します。先方より、ご意見・ご要望が出た場合には協議を行い、配慮事項について検討を行います。</p>                                                                                                                                                                                           | -                             |
| <p>「名古屋市中高層建築物の建築にかかる紛争の予防及び調整等に関する条例」によると、中高層建築物の建築主等は、規則で定める教育施設等に日影となる部分を生じる場合、教育施設等の設置者と建築の計画について協議を行うことになります。</p> <p>また、近隣関係者等については、説明を求められた場合や説明会の開催を求められた場合、これに応じて適切に実施しますので、本環境影響評価書において、「「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」に基づき、教育施設及び近隣関係者等について適切な対応を行う。」と修正しました。</p> | p.315                         |
| <p>現況の地上デジタル放送電波の受信状況の調査及び品質評価は、全 45 地点で実施しています。名古屋市内 25 地点、市外 20 地点ですが、市外の調査地点図及び品質評価結果は、環境影響評価準備書資料編 p.201,205,207 に記載のとおりです。</p> <p>調査及び品質評価は、名古屋西ジャンクションから西へ約 4km 離れた範囲まで行っています。</p>                                                                                        | 資料編 p.211<br>～ p.217          |
| <p>環境影響評価準備書 p.312 の表 2.11-10(1)に記載の自動車発生集中交通量は、新建築物の発生集中交通量から、現況施設の発生集中交通量を差し引いた「増加分」を示しています。環境影響評価準備書資料編 p.10 の表-9 については合計列の（ ）内の値、環境影響評価準備書資料編 p.13 の表-15 については発生集中交通量列の（ ）内の値に該当します。</p>                                                                                    | p.366<br>資料編 p.10<br>資料編 p.13 |

| 項 目   | 意 見 の 概 要                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|-------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 安 全 性 | <p>[ 供用時の自動車交通量について ]</p> <p>p.312 安全性の供用時予測条件で、自動車発生集中交通量があるが、そもそも資料編には根本的誤りがあり、過小に予測している。資料編 p.3 で、現況施設について、事務所 5.2ha、店舗等 2.4ha、計 7.6ha とし、大名古屋ビルの調査結果の発生集中原単位、平日の事務所なら 1,914 人 TE/ha・日に床面積 7.6ha をかけ算して、21,820 人 TE/日を算出しているが、事業計画 p.37 でも明らかなように、大名古屋ビルの北東隣のロイヤルパークイン名古屋も同時に解体する計画であり、現況施設の延床面積は当然この 2 つの建築物を合算して 7.6ha + アルファとすべきである。</p> |

#### 環境影響評価審査書に対する事業者の見解

環境影響評価審査書において、「（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準備書に記載されている内容を適正に実施するとともに、環境影響評価書の作成にあたり、次の事項について対応が必要であると指摘された。

環境影響評価審査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。

#### ア 事業の目的及び内容に関する事項

| 項 目        | 環境影響評価審査書による指摘事項                                                                                                   |
|------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 事業計画に関する事項 | 事業計画の基本方針に、「貫通通路の整備により、立体的回遊性を備えた歩行者ネットワークを形成する。」とあることから、事業計画の具体化にあたり、新建築物の利用者のみならず、周囲の歩行者や通り抜ける歩行者の利便性にも十分配慮すること。 |

#### イ 予測・評価等に関する事項

| 項 目 | 環境影響評価審査書による指摘事項                                                                                                                                                                           |
|-----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 全 般 | 工事中、存在・供用時において、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、両事業を合せて「名駅一丁目計画（北・南）」という。）の事業者、関係機関等と連携し、環境の保全のための措置に記載した環境負荷の抑制策や環境影響を低減するための対策等を積極的に実施すること。特に、予測の前提とした措置については確実に実施すること。 |

| 事業者の見解                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | 本文対応頁                     |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|
| <p>本予測に用いた発生集中原単位は、現況施設の利用交通量調査結果を基に設定しています。</p> <p>現況施設の利用交通量は、環境影響評価準備書資料編 p.19 に記載のとおり、大名古屋ビルで調査しています。このため、発生集中原単位は、得られた交通量を大名古屋ビルの床面積で除して求めました。</p> <p>なお、新建築物による増加交通量は、新建築物の交通量から現況施設の交通量を減じて求めています。この際、減じる側の現況施設の交通量について、現況施設の床面積にロイヤルパークイン名古屋の床面積を含めず、ロイヤルパークイン名古屋からの発生集中交通量を考慮していないことから、本予測に用いた増加交通量は安全側の設定となっています。</p> | <p>p.366<br/>資料編 p.19</p> |

| 事業者の見解                                                                                                                                                                 | 本文対応頁                     |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|
| <p>地下街との接続部におけるサンクンガーデンにより、地下と地上の一体性を高め、地下、地上でそれぞれ建物内部の貫通通路を整備します。また、建物周囲には、歩道状空地を確保します。これらにより、立体的回遊性を備えた歩行者ネットワークを形成し、新建築物の利用者のみならず、周囲の歩行者や通り抜ける歩行者の利便性にも十分配慮します。</p> | <p>p.101<br/>資料編 p.20</p> |

| 事業者の見解                                                                                                                             | 本文対応頁                                  |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------|
| <p>名駅一丁目計画（北・南）の事業者及び関係機関等と連携し、情報共有を行いながら、環境の保全のための措置に記載した環境負荷の抑制策や環境影響を低減するための対策等を積極的に実施します。</p> <p>予測の前提とした措置については、確実に実施します。</p> | <p>p.195,221,<br/>236,331,<br/>361</p> |

| 項 目              | 環境影響評価審査書による指摘事項                                                                                                                                                                                                    |
|------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 大 気 質<br>及 び 騒 音 | <p>工事関係車両の走行による影響については、当該事業の工事予定期間が名駅一丁目計画（北・南）と重なることを考慮して予測・評価されているが、建設機械の稼働による影響についてはなされていない。しかし、建設機械の稼働に起因する大気質や騒音の影響について、工事予定期間が名駅一丁目計画（北・南）と重なることから、名駅一丁目計画（北・南）の事業者と連絡・調整を行い、環境負荷の低減に努めること。</p>               |
| 大 気 質            | <p>建設機械の稼働による二酸化窒素の濃度の予測では、環境目標値を満足しない結果となっている。また、建設機械の稼働による大気汚染物質濃度の予測に用いた大気拡散式は、既存の建築物等の存在を考慮していないが、実際には中高層建築物の存在により風の流れが変化し、場所によっては予測結果より濃度が高くなることが懸念される。したがって、最新の排出ガス対策型建設機械を積極的に使用するなど、環境負荷の低減に努めること。</p>      |
| 振 動              | <p>建設機械の稼働による振動について、地盤面で感覚閾値である 55dB 以上になると予測されている地域がある。工事に際しては、周辺に住居、事務所等があることから、適切に対応すること。</p>                                                                                                                    |
| 廃 棄 物 等          | <p>廃棄物等の排出をより一層抑制するため、新建築物の供用に伴い発生する廃棄物等について、適正に分別を行い、積極的に減量化及び再利用・再資源化に努め、環境負荷の低減に努めること。</p>                                                                                                                       |
| 風 害              | <p>高層部から吹き下ろす風が低層部屋上に施す植栽や建物の周囲に影響を及ぼすことが懸念される。したがって、低層部屋上及び建物の周囲における鉛直方向の風速値を示し、高層部から吹き下ろす風による影響について検討すること。</p> <p>「植栽することにより風環境の影響の低減を図る」とあることから、環境影響評価書の作成にあたり、植栽の配置計画等が具体化している場合は、低減効果を示すため、それを反映した予測を行うこと。</p> |

| 事業者の見解                                                                                                                                                                                                                                                                                      | 本文対応頁                                                 |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| <p>名駅一丁目計画（北・南）の事業者と連携し、情報共有を行いながら、建設機械の稼働に起因する大気質や騒音について、環境の保全のための措置に記載した環境負荷の抑制策や環境影響を低減するための対策等を積極的に実施します。</p>                                                                                                                                                                           | p.180,212                                             |
| <p>建設機械の稼働による二酸化窒素の濃度は、既存の建築物等の影響により、場所によっては、予測結果より濃度が高くなる可能性が考えられます。</p> <p>本事業の実施においては、二酸化窒素の濃度がより低くなるように、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のその他の環境保全措置を講ずることにより、周辺の大気環境に及ぼす負荷の低減に努めます。</p>                                                                                                        | p.181                                                 |
| <p>建設機械の稼働による振動は、「振動規制法」及び「名古屋市環境保全条例」に基づく特定建設作業に伴う振動の規制に関する基準値を下回りますが、場所により、感覚閾値である 55dB 以上を上回ると予測されます。</p> <p>本事業の実施においては、振動の影響がより小さくなるように、可能な限り低振動型建設機械を採用する等の環境保全措置を講ずることにより、周辺の振動環境に及ぼす負荷の低減に努めます。工事に際しては、周辺の住民等からの問い合わせに対する窓口を設け、適切に対応します。</p>                                        | p.230                                                 |
| <p>新建築物の供用に伴い発生する廃棄物等については、各テナントに対して、分別回収の徹底の協力を要請し、廃棄物の減量化及び資源のリサイクル促進に努める等の環境保全措置を講ずることにより、廃棄物等による環境負荷のさらなる低減に努めます。</p>                                                                                                                                                                   | p.282                                                 |
| <p>高層部から吹き下ろす風による影響について検討を行い、事業予定地内の空地及び低層部屋上における鉛直方向の風速値を、本環境影響評価書資料編 p.189 に示しました。名古屋地方気象台（地上 18.0m）の風速を 1.00m/s とした場合の鉛直方向の風速は、西北西の風に対して 0.01m/s、南の風に対して 0.01～0.11m/s 程度と予測されます。</p> <p>また、植栽後の風環境の予測について、環境影響評価書の作成段階において検討した植栽計画に基づき、植栽計画を反映した予測を行い、低減効果を本環境影響評価書資料編 p.190 に示しました。</p> | <p>p.296<br/>資料編 p.189</p> <p>資料編 p.190<br/>～ 197</p> |

| 項 目     | 環境影響評価審査書による指摘事項                                                                                                                                                                    |
|---------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 電 波 障 害 | <p>事業予定地周辺の現況の地上デジタル放送電波の受信状況の調査において、受信画質品位の評価とBER（ビット誤り率）が対応していない地点があるので、調査結果を検証すること。</p>                                                                                          |
| 安 全 性   | <p>工事中の全期間及び供用時の一定期間は、事業予定地周辺に名古屋ターミナルビル解体工事に伴う仮設バス停が設置され、歩行者交通量やルートに変化が生じると想定されることから、その位置や運行本数等を調査し、仮設バス停の利用者を含めた歩行者等の安全性の確保に十分配慮すること。</p>                                         |
|         | <p>工事中において、事業予定地周辺の区間〇の道路（事業予定地の北西側）は、一方通行であり、歩車道分離がなされていない細街路であることから、工事関係車両と歩行者又は自転車の交通事故が懸念される。したがって、交通誘導員を適切に配置し、工事関係車両だけではなく、歩行者及び自転車に対しても注意を払うなど、当該道路の安全性に配慮するための措置を講ずること。</p> |
|         | <p>工事中において、工事関係車両の西側出入口付近は、工事関係車両と非常に多くの歩行者及び自転車が交錯すると予測されている。したがって、当該出入口で工事関係車両が出入りするときには、交通誘導員が歩行者及び自転車の安全性に対して特に注意を払うなど、十分な措置を講ずること。</p>                                         |
|         | <p>新建築物供用時における発生集中交通量では、多くの自転車利用者が見込まれていることから、駐輪場の位置を明示すること。また、自転車利用者と自動車及び歩行者との交錯などに対する安全性の確保に十分配慮すること。</p>                                                                        |

| 事業者の見解                                                                                                                                                                                                                             | 本文対応頁                                      |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------|
| <p>受信画質品位の評価と BER が対応していない地点は、アナログ波の影響を受けていたと考えられます。BER の測定機器は、デジタル波に特化しているため、アナログ波のマルチパスが生じている等、電波状況が悪い地域では、受信画質品位の評価と BER が一致しないことがあります。なお、アナログ波の送信が停止した現在は、このような現象が生じていないものと考えられます。</p>                                         | <p>資料編 p.229</p>                           |
| <p>仮設バス停の位置や運行本数等について、名古屋市交通局に対するヒアリングを行いました。仮設バス停利用者の歩行者動線と、工事関係車両出入口が交錯することから、歩行者数の増加を考慮した予測を行い、本環境影響評価書資料編に記載しました。供用時については、歩行者動線が新建築物関連車両出入口と交錯せず、出入口における歩行者数は変化しないことを確認しました。</p> <p>仮設バス停の利用者を含めた歩行者等の安全性の確保には、十分配慮します。</p>    | <p>p.359<br/>資料編 p.269<br/>～ 275</p>       |
| <p>区間〇を走行する工事関係車両は、区間内での徐行及び一旦停止を遵守させ、歩行者及び自転車に対する安全性の確保に努めます。また、実際の状況を見極めながら、状況に応じて交通誘導員を配置するなど、適切な対応を行います。</p>                                                                                                                   | <p>p.361</p>                               |
| <p>工事関係車両の西側出入口付近は、歩行者交通量が非常に多い場所であることから、当該出入口で工事関係車両が出入りするときは、交通誘導員が歩行者及び自転車の安全性に対して特に注意を払います。また、西側出入口は、主に大型特殊車両の出入りに使用することを考えており、利用台数は相対的に少ないことから、歩行者及び自転車との交錯が少なくなるよう配慮した計画としています。</p>                                          | <p>p.361</p>                               |
| <p>本環境影響評価書 p.373～374（図 2.11-18）、376～377（図 2.11-19）、本環境影響評価書資料編 p.18（図-7）に駐輪場の位置を示しました。なお、駐輪場は、自動車駐車場の出入口がない事業予定地の西側に設置することにより、自転車利用者と自動車との交錯が生じないよう配慮しています。また、事業予定地西側の歩道は、歩行者数が比較的少ないことから、自転車利用者と歩行者との交錯が少なくなるよう配慮した計画としています。</p> | <p>p.373～374,<br/>376～378<br/>資料編 p.18</p> |

| 項 目   | 環境影響評価審査書による指摘事項                                                                                                                                                                               |
|-------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 安 全 性 | 供用時の新建築物関連車両のアクセスルートについて、区間 AD-2 及び区間 AE-1 の道路（事業予定地の東側に設けた出入口の間）において、発生交通ルート（走行割合 100%）と集中交通ルート（走行割合 100%）が重なっているため、当該道路の自動車交通量の増加率が高くなると予測されている。したがって、当該道路の新建築物関連車両による交通量の増加に伴う安全性の確保に努めること。 |
| 緑 地 等 | 東海地域の在来種（郷土種）に配慮して、今後具体的な緑化計画を策定するとともに、緑化面積をより一層増やすよう努めること。                                                                                                                                    |

ウ その他

| 項 目 | 環境影響評価審査書による指摘事項                                                          |
|-----|---------------------------------------------------------------------------|
| 全 般 | 環境影響評価書の作成にあたり、予測手順、予測の前提とした措置の検討過程等を丁寧に説明するなど、市民に分かりやすい図書となるよう十分に配慮すること。 |

| 事業者の見解                                                                                                                                                                                                               | 本文対応頁          |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|
| <p>区間 AD-2 及び区間 AE-1 は、新建築物関連車両の走行により自動車交通量の増加が見込まれます。この区間を含む事業予定地東側道路は、歩道のマウントアップにより歩車分離が図られていますが、本事業の実施にあたり、出入口付近において安全性を高めるため、誘導サイン、回転灯等を設置し、新建築物関連車両の一旦停止を徹底させます。これにより、当該道路の新建築物関連車両による交通量の増加に伴う安全性の確保に努めます。</p> | p.342～343, 378 |
| <p>本計画では、中高木として、東海地域の在来種（郷土種）であるコブシ、アラカシ、クスノキを植栽する計画です。また、事業計画の熟度の高まりに伴い、現段階では、環境影響評価準備書時点での緑化率（約 16.4%）を上回る、約 20% の緑地を確保する計画としています。増加する緑地についても、樹種の選定に際しては、東海地域の在来種（郷土種）の選定に努めます。</p>                                | p.383～385      |

| 事業者の見解                                                                                                                                                                                                                                                            | 本文対応頁 |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| <p>環境影響評価書の作成にあたり、環境影響評価準備書の内容を読みやすく、かつ分かりやすくするために、表現や図表等の修正及び追加を行いました。</p> <p>環境影響評価準備書の内容から修正を行った箇所（単純な誤字等は除く）及び新たな内容を追加した箇所については<u>下線</u>を付加しました。なお、新たに項目を追加した場合、または、項目内の内容を全面的に修正した場合は、見出しに<u>下線</u>を、図表等を全面的に修正または新たな図表等を追加した場合は図表等の表題に<u>下線</u>を付加しました。</p> | 全 般   |

## 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

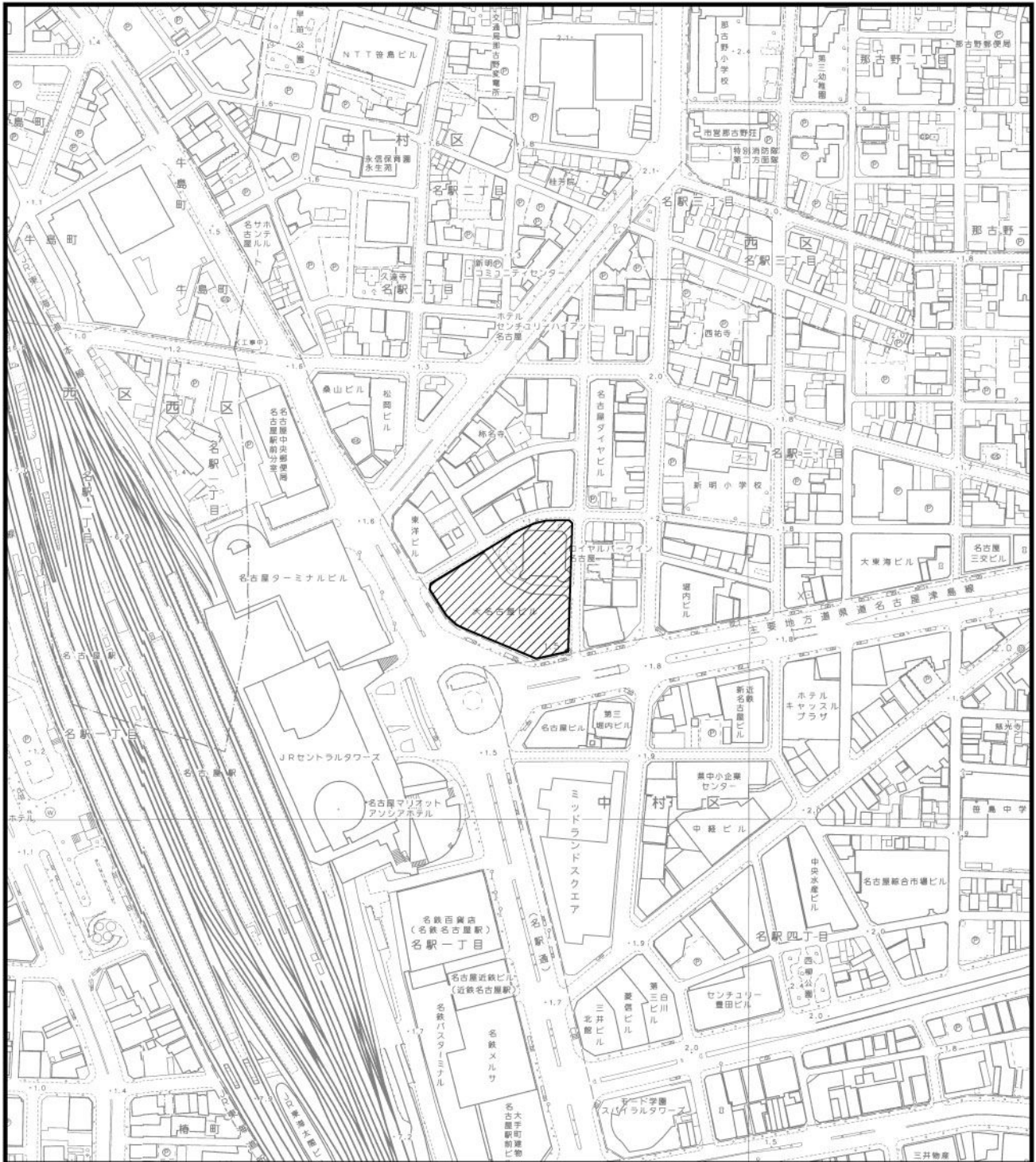
#### (1) 事業予定地の位置

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180m

〔延べ面積〕 約150,000 m<sup>2</sup>



 : 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準備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 180m                                             |            |
| 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 <sup>2</sup>                                                       |            |
| 延べ面積       | 約 150,000 m <sup>2</sup>                                                     |            |
| 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<br>地下鉄東山線「名古屋駅」より徒歩約 1 分<br>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準備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                               | 環境影響評価書                                 |
|---------|-----------------------------------------|-----------------------------------------|-----------------------------------------|
| 階数・高さ   | 地下 4 階、地上 38 階、<br>塔屋 1 階<br>建築高さ約 190m | 地下 4 階、地上 34 階、<br>塔屋 1 階<br>建築高さ約 190m | 地下 4 階、地上 34 階、<br>塔屋 1 階<br>建築高さ約 180m |
| 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                              |
| 建物形状・植栽 | -                                       | -                                       | 低層部の高さ及び形状、<br>植栽計画                     |



図 1.3-2 新建築物の完成イメージ図



図 1.3-3 配置図

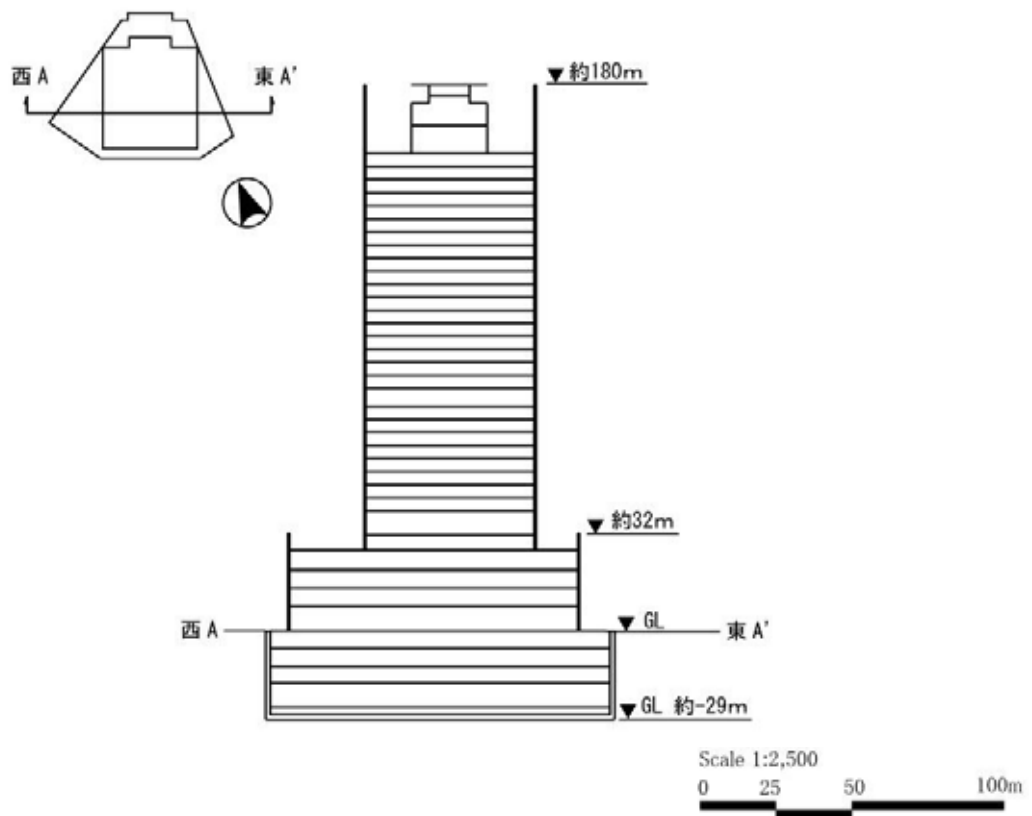


図 1.3-4 東西断面図

【地下 4 階～地下 2 階】

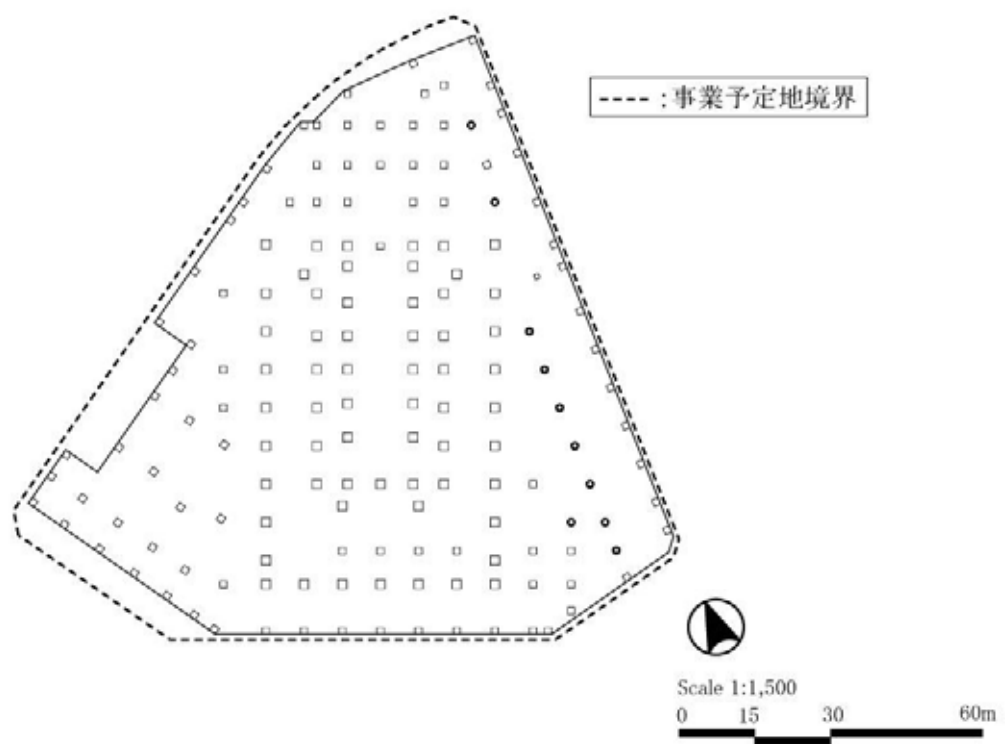


図 1.3-5(1) 平面図

【地下1階】

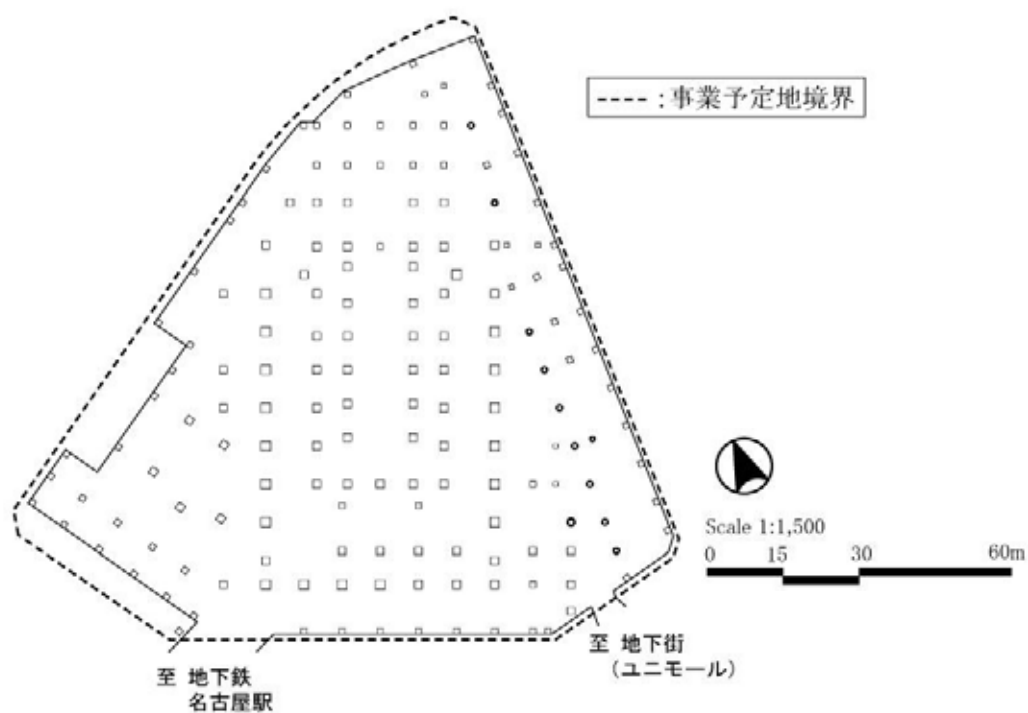


図 1.3-5(2) 平面図

【地上1階】



図 1.3-5(3) 平面図

【地上 2～4 階】

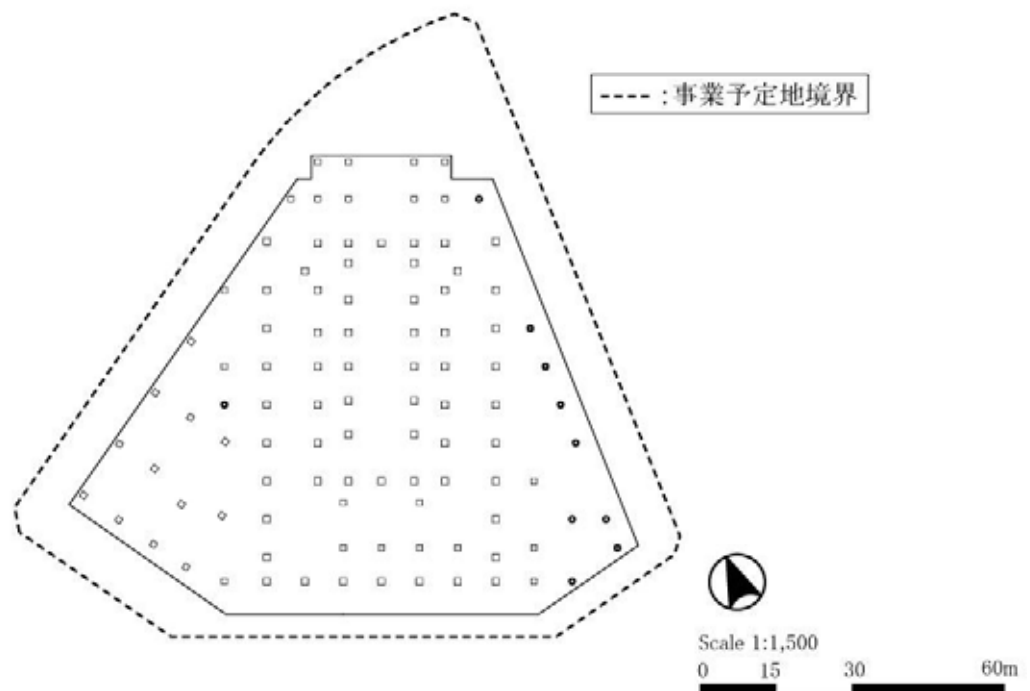


図 1.3-5(4) 平面図

【地上 5～34 階】

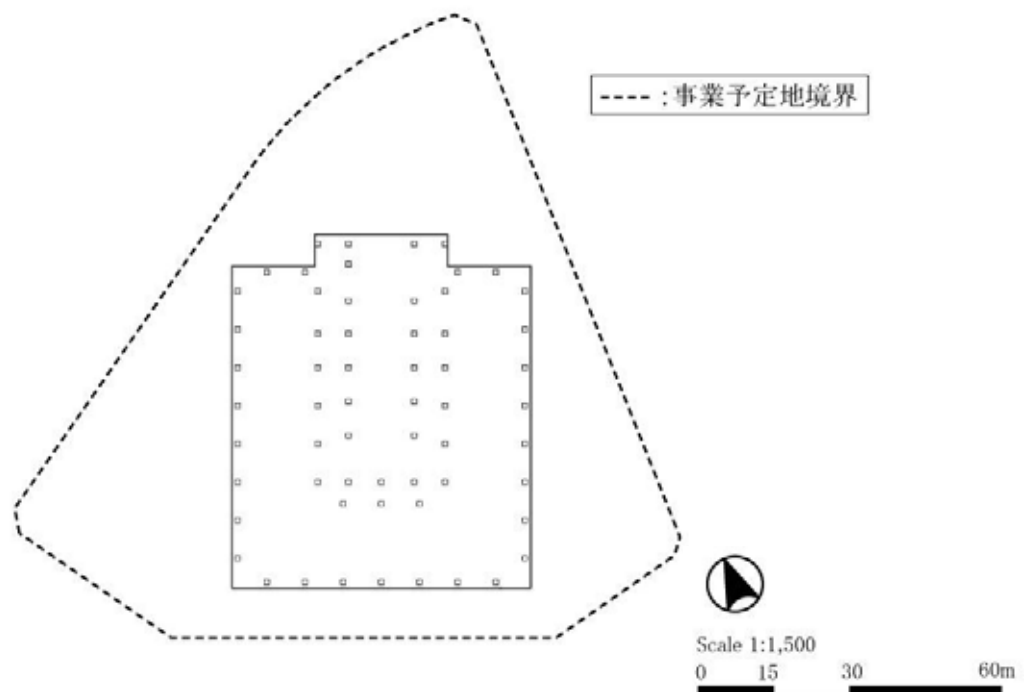


図 1.3-5(5) 平面図

### (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<br>低 木：ヤマツツジ、アジサイ、ヤマブキ等<br>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

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<sup>注)</sup>/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

| 用 途 区 分            |        |     | 平 日   | 休 日   |
|--------------------|--------|-----|-------|-------|
| 関 連 車 両<br>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。

## 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る。

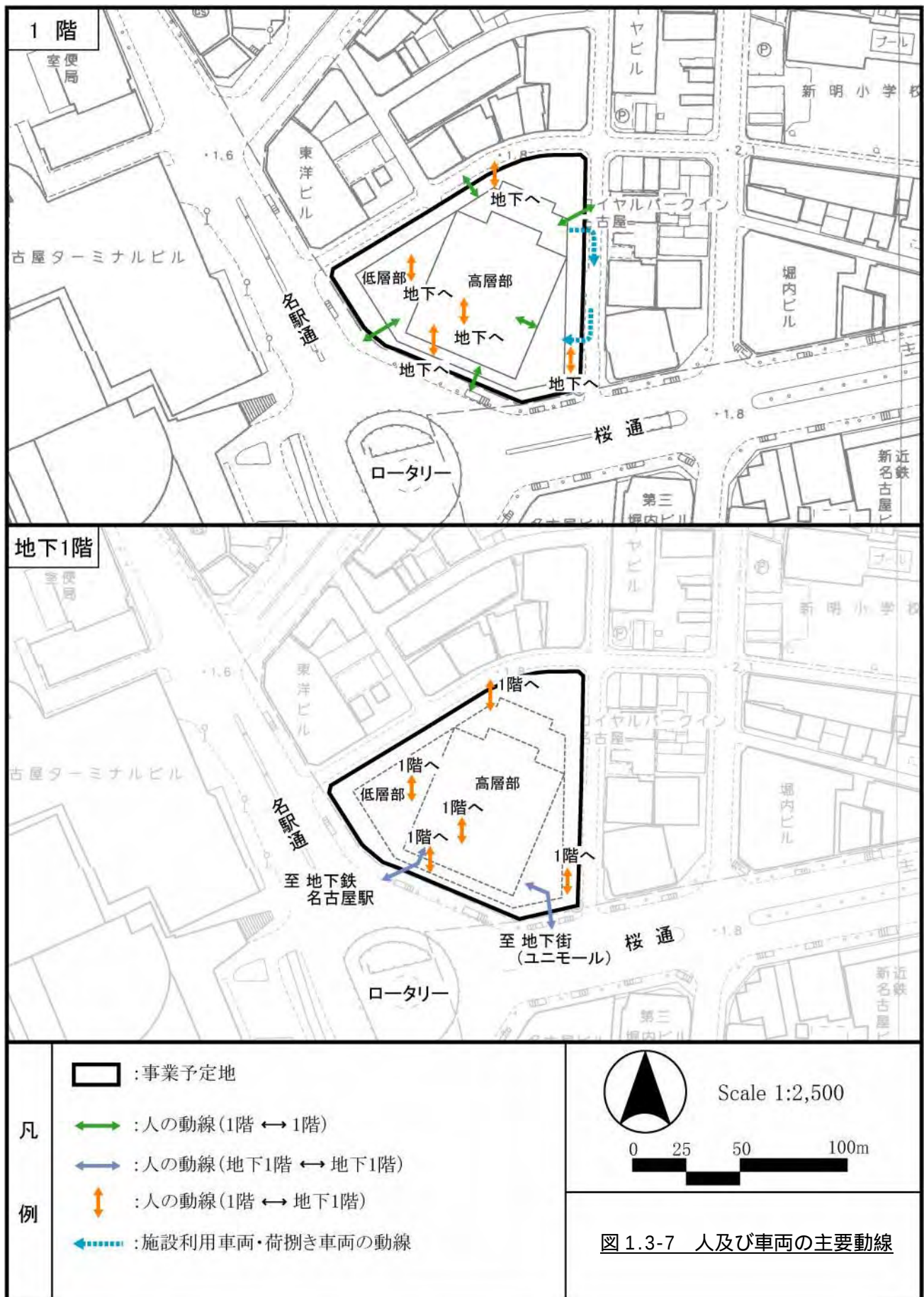
また、地下と地上の一体性を高め、地下、地上でそれぞれ建物内部の貫通通路を整備する。

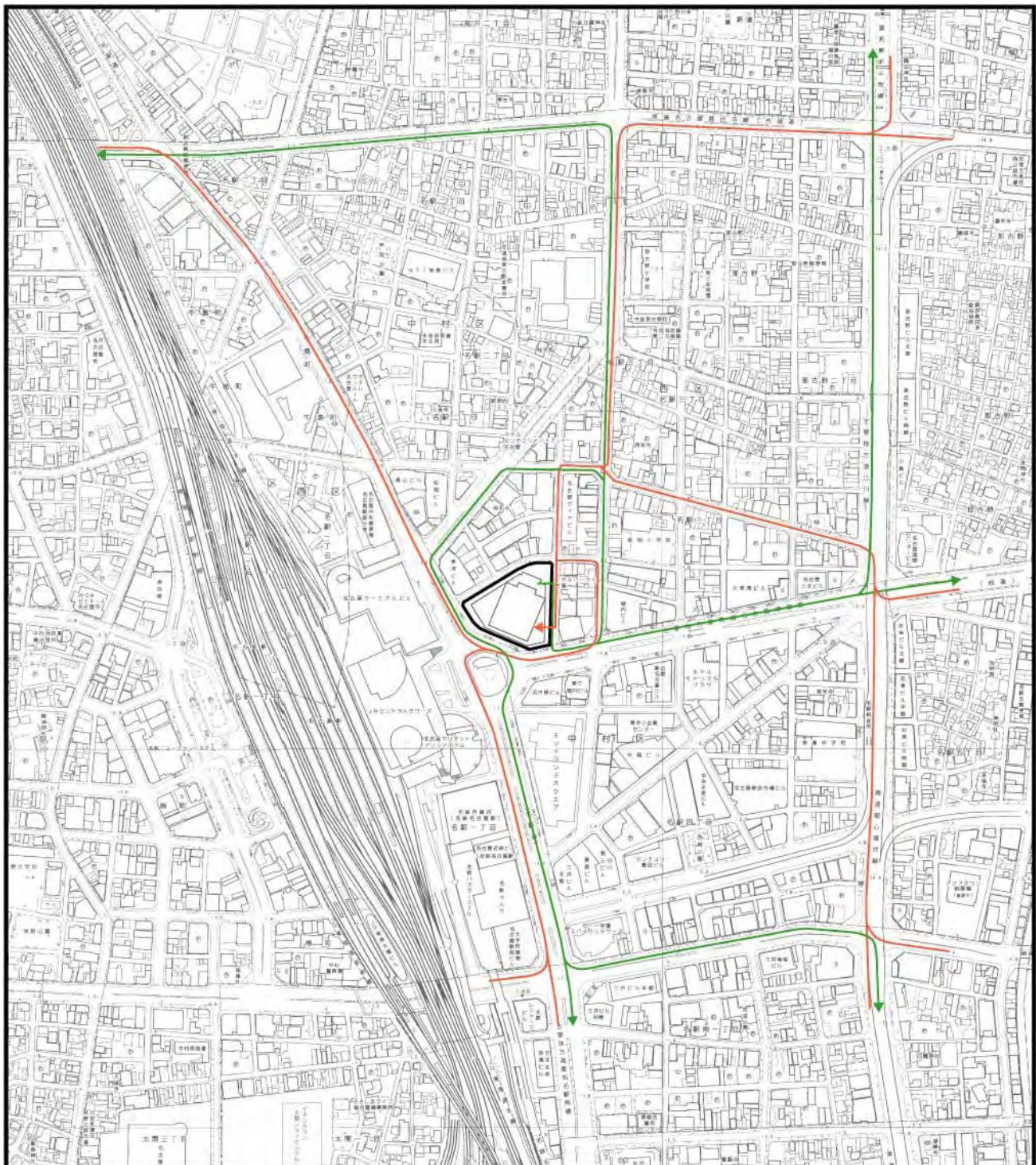
これらにより、立体的回遊性を備えた歩行者ネットワークを形成し、新建築物の利用者のみならず、周囲の歩行者や通り抜ける歩行者の利便性にも十分配慮した計画とする（歩行者ネットワークの概要は、資料 1-4（資料編 p.20）参照）

### 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

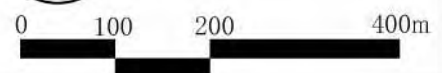


図 1.3-8  
新建築物関係車両の走行ルート

#### (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、館内数カ所の副電気室に 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 年秋～平成 27 年秋

#### (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

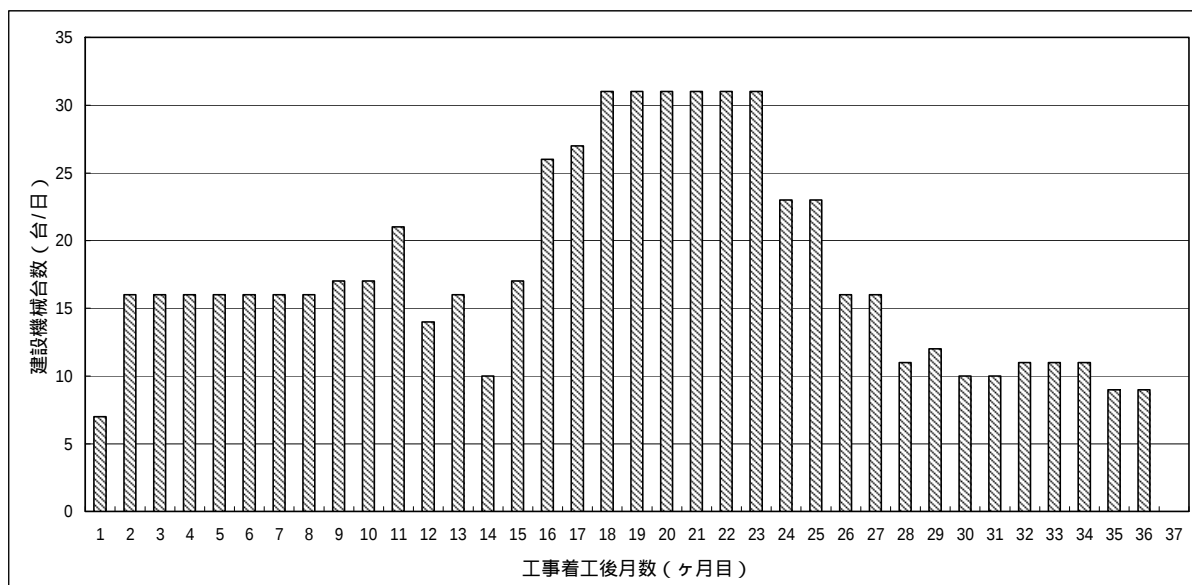
| 工 種 \ 延べ月数 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 |
|------------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| 地上解体工事     |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| 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

#### 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。

## 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。

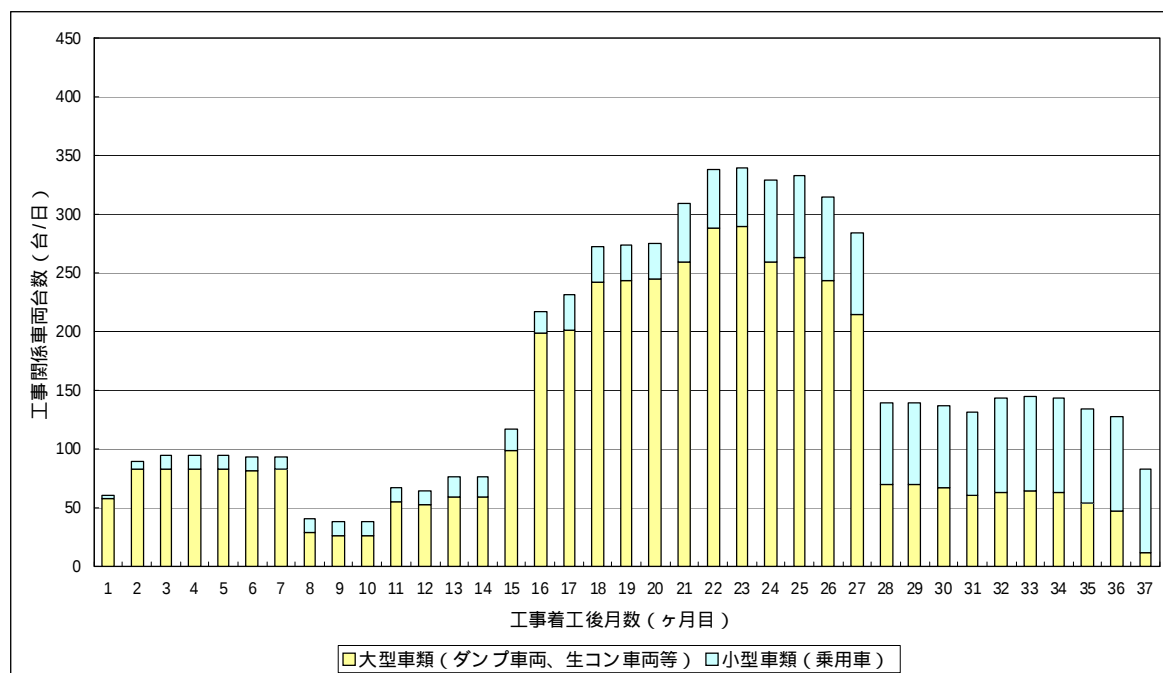
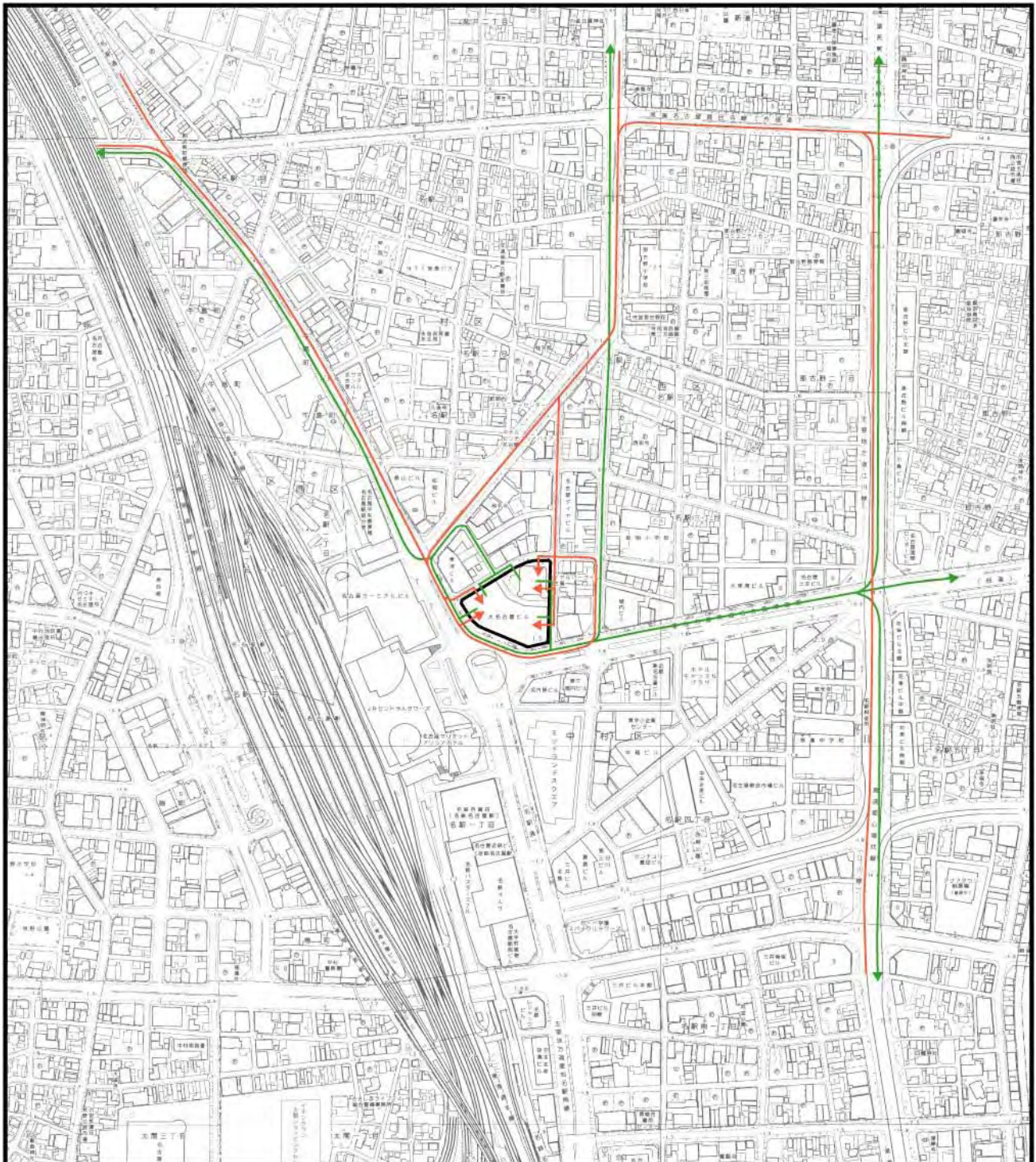


図 1.3-10 工事関係車両の走行台数



- : 事業予定地  
← : 発生交通ルート  
← : 集中交通ルート



Scale 1:8,000

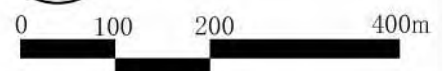


図 1.3-11  
 工事関係車両の走行ルート

## 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。<br>・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。<br>・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。<br>・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の分散化に努める。<br>・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の分散化に努める。<br>・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。<br>・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。<br>・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        | <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                         |
|            | 廃棄物   | 建設廃棄物の減量化及び再資源化の推進      | <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・搬入物の梱包材について、削減に努める。</li> </ul>                                                                                                                            |
|            |       | 建設残土・廃棄物の搬出・処分等に伴う影響の防止 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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-建設廃棄物処理ガイドライン改訂版-」(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。</li> <li>・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。</li> </ul> |
|            |       | 建設残土・廃棄物の搬出・処分等に伴う影響の防止 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                     |
|            | 地球環境  | 地球環境問題に対する取り組みの推進       | <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>                                                                                                                         |

#### 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            | <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>      |
|            | 日照障害・風害 | 日照障害、風害の防止       | <ul style="list-style-type: none"> <li>・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 名古屋市条例第40号)に規定される教育施設に配慮する。</li> <li>・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。</li> </ul>               |
|            | 安全性     | 自然災害からの安全性の確保    | <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・十分な耐震性能をもつ構造計画・施工を行う。</li> </ul>                                                                               |
|            |         | 交通安全の確保          | <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・事業予定地内に歩道状空地を配し、歩車分離を図る。</li> </ul>                                                                 |
| 快適環境の保全と創造 | 景 観     | 景観の調和            | <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>                                                         |
|            | 緑地等     | 施設の緑化            | <ul style="list-style-type: none"> <li>・「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。</li> </ul>                                                                                                             |
|            | 自動車交通   | 交通渋滞の防止          | <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>                                                                                                                         |
|            |         | 公共交通機関の利用促進      | <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>                                                                                                       |
|            | 廃棄物     | 廃棄物の減量化及び再資源化の推進 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・「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 名古屋市条例第46号)を遵守する。</li> <li>・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。</li> </ul> |
|            |         | 廃棄物の適正処理         | <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>                                                                   |

| 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          | <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・雨水の利用により、上水の節約に努める。</li> </ul> |
|         |      | 自然エネルギー及び未利用エネルギーの活用 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・太陽光発電設備の導入に努める。</li> </ul>                                                                                                                                     |
|         |      | 温室効果ガスの排出抑制          | <ul style="list-style-type: none"> <li>・「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。</li> <li>・「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。</li> </ul>                                     |