

「（仮称）名駅三丁目計画」
建設事業に係る見解書

（大規模建築物の建築）

平成 23 年 2 月

三菱地所株式会社

目 次

	頁
1. 事業者の名称、代表者の氏名及び事務所の所在地	1
2. 対象事業の名称	1
3. 意見の概要及び事業者の見解	1
(1) 環境影響評価に係る事項	2
事業計画及び内容	2
事前配慮の内容	8
事業予定地及びその周辺地域の概況	10
環境影響評価項目の抽出	14
(2) 環境影響評価	16
全 般	16
大 気 質	16
騒 音	26
振 動	32
地 盤	34
景 観	38
廃棄物等	38
温室効果ガス等	40
風 害	42
日照阻害	44
電波障害	44
安 全 性	44
 【添付資料】事業計画変更に伴う環境影響の変化の程度について	
1. 変更内容	添付-1
2. 変更理由	添付-1
3. 環境項目の抽出	添付-2
4. 環境影響の変化の程度	添付-4

＜本見解書の全体構成について＞

本 編：環境影響評価準備書に係る事項

添付資料：事業計画変更に伴う環境影響の変化の程度について

本見解書は、市民からの意見の概要及びその意見に対する事業者の見解を記載した本編と、添付資料の２部構成とした。これは、準備書提出後に建築高さを変更したことに伴う環境影響の変化の程度を明らかにし、当該変更による影響の予測が必要であると考えられる環境要素について、変更前と変更後の影響予測の対比を行った結果を、巻末に添付資料として示したことによるものである。

＜略 称＞

以下に示す正称等については、略称を用いた。

正 称 等	略 称
「（仮称）名駅三丁目計画」建設事業に係る環境影響評価方法書	方法書
「（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	準備書
「（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資料編	準備書資料編
「（仮称）名駅三丁目計画」建設事業に係る環境影響評価書	評価書
「自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法」（平成４年 法律第 70 号）	「自動車 NOx・PM 法」
「市民の健康と安全を確保する環境の保全に関する条例」（平成 15 年 名古屋市条例第 15 号）	「名古屋市環境保全条例」
一般環境大気測定局	一般局
名駅一丁目 1 番計画北地区（仮称）建設事業	名駅一丁目北地区
名駅一丁目 1 番計画南地区（仮称）建設事業	名駅一丁目南地区

1. 事業者の名称、代表者の氏名及び事務所の所在地

〔事業者名〕 三菱地所株式会社

〔代 表 者〕 代表取締役 木村 恵司

〔所 在 地〕 東京都千代田区大手町一丁目 6 番 1 号

2. 対象事業の名称

〔名 称〕 「(仮称) 名駅三丁目計画」 建設事業

3. 意見の概要及び事業者の見解

次に示すとおり。

(1) 環境影響評価に係る事項

項 目	意 見 の 概 要
事業計画及び内容	[名駅一丁目1番計画とのアセス手続きについて] 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。 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。 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。 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。
	[自動車交通量の削減について] 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、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」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。 「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。

事業者の見解

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。

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^{注)}の施設関連車両をそれぞれ考慮して予測評価しました。

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。

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。

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。

項 目	意 見 の 概 要
事業計画及び内容	[自動車交通量の削減について] 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。 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. 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。 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。 [排水計画について] 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事業でまとめたの排水量はどれだけで、放流下水道の処理能力及び実績処理量のどんな割合を占めるのかを明記すべきである。」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。 現状の下水道の処理能力及び実績処理量、計画排水量ぐらひは明記すべきである。

事業者の見解

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。

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。

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。

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。

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 80,000m³/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。

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。

項 目	意 見 の 概 要
事業計画及び内容	[新建築物関連車両の走行ルートについて] 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。
	[施工計画について] 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. 51 工事計画で地下解体工事を 15 ヶ月め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. 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。

事業者の見解

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。

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。

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。

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。

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。

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。

項 目	意 見 の 概 要
事前配慮の内容	〔事前配慮の記載について〕 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。 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. 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。

事業者の見解

「第1部 第4章 事前配慮の内容」は、方法書作成以前における配慮事項であり、方法書の記載内容から変更していません。

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。

項 目	意 見 の 概 要
事業予定地及びその周辺地域の概況	〔土壌汚染について〕 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。 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。 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. 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です。」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。 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. 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。

事業者の見解

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。

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。

項 目	意 見 の 概 要
事業予定地 及びその周 辺地域の概 況	[底質データについて] 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。 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。
	[地下水汚染について] 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。 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. 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。
	[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. 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。

事業者の見解

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。

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。

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。

項 目	意 見 の 概 要
事業予定地及びその周辺地域の概況	[関係法令について] 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。
環境影響評価項目の抽出	[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. 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。

事業者の見解

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」に修正します。

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。

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。

(2) 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] 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
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] 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] 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

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。

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、各区分において、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（一部の区分については、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。

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。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。

また、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、「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。

なお、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。

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。

項 目	意 見 の 概 要
大気質	[バックグラウンド濃度の設定について] 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。
	[建設機械の稼働について] p. 118 建設機械の稼働による NO₂ 予測の排出ガス諸元では、最後の NO_x 排出量（m³/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_i（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 NO_x 排出量（m³/年）が 2,173.61/595.85=3.64 倍もあるが、標準運転時間 6/6.5=0.92 倍、燃料消費量は 12.3/14.56=0.84 倍であり、年間稼働延べ台数だけは 1,144/624=1.83 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 NO_x 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. 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_i（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 121.7/32.24=3.77 倍もあるが、標準運転時間 6/6.5=0.92 倍、燃料消費量は 12.3/14.56=0.84 倍であり、年間稼働延べ台数だけは 1,144/624=1.83 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。

事 業 者 の 見 解

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。

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。

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 ²	222.12	9.05
	0.7m ²	411.77	11.65
ジャイアントブレード	0.7m ²	411.77	11.65
油圧破碎機	0.7m ²	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 ³ /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	〔建設機械の稼働について〕 p. 118 建設機械の稼働による NO₂ 予測の排出ガス諸元で NO_x 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 NO_x 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. 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。 〔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. 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 の国土省報道発表の段階で 15 機種が二次排出型ガス対策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。

事業者の見解

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。

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。

「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。

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。

項 目	意 見 の 概 要
大気質	〔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. 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、②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. 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、②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。 〔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. 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。

事業者の見解

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。

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。

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。

項 目	意 見 の 概 要
大気質	[工事関係車両の走行による重合の評価について] 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、NO₂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。
	[熱源施設について] p. 144 熱源施設の稼働による大気汚染の排出源条件の NO_x 濃度が、ボイラー 46ppm、CGS 200ppm とあるが、これらはどのような NO_x 低減装置が計画されたも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。
	[熱源施設の稼働について] 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 NO₂ の排出量を低減できると考えます。」とある。 定性的にはもっともらしいが、p. 235でCO₂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CO₂排出量を予測・評価しているのと同様に、NO₂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。

事業者の見解

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。

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。

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、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」に修正します。

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。

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。

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。

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。

項 目	意 見 の 概 要
騒 音	〔建設機械の稼働について〕 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. 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らいいかわかりやすい。

事業者の見解

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。

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。

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。

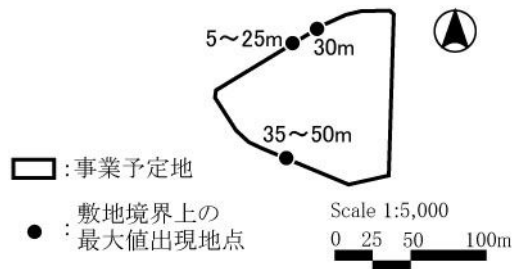
なお、この表は、評価書に記載します。

建設機械名	A特性 パワーレベル (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

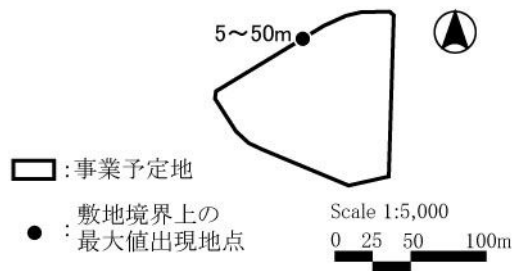
項 目	意 見 の 概 要
騒 音	〔建設機械の稼働について〕 p. 152 建設機械の稼働による騒音予測で、高さ別の結果が示されているが、境界線のどの位置での高さ別なのかがわかるようにすべきである。「高さ別のうち、地上 5～50mについては敷地境界上の最大値を、」では不親切であり、どの音源がどれだけ影響しているかの想定もできない。

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。
 なお、この図は、評価書（資料編）に記載します。

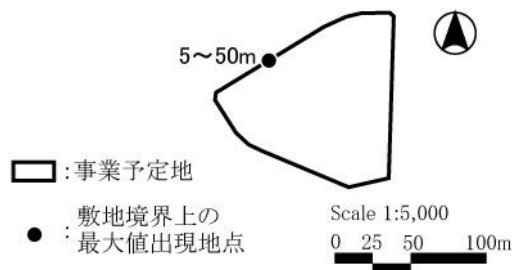
ケースⅠ



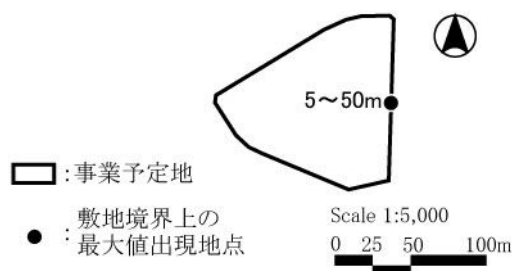
ケースⅡ



ケースⅢ



ケースⅣ



項 目	意 見 の 概 要
騒 音	[建設機械の稼働について] 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、②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。
	[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. 157 建設機械の稼働による騒音予測の前提とした措置で、②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。
	[建設機械の稼働による評価について] 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。
	[工事関係車両の走行について] 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。

事業者の見解

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。
 なお、この表は、評価書（資料編）に記載します。

建設機械名	A 特性 パワーレベル (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

出典：「建設工事に伴う騒音振動対策ハンドブック（第 3 版）」
 （平成 13 年 社団法人 日本建設機械化協会）より作成

「事前配慮の内容」は、方法書作成以前における配慮事項ですが、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。

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。

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。

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 台と比較しわずかなことから、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。

項 目	意 見 の 概 要
騒 音	[工事関係車両の走行について] 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。
振 動	[建設機械の稼働について] p. 171 建設機械の稼働による振動予測で、予測ケースⅣが 71dB とされているが、本当に正しいのか。 図では④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. 171 建設機械の稼働による振動予測で、予測ケースⅠが 63dB とされているが、本当に正しいのか。 図では③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)。 $VL(1 \text{ 台分}) = 67 - 20 * \log(20/7)^{0.75} - 8.68(20-7) * 0.01 = 59$ $VL(4 \text{ 台分}) = 10 * \log(10^{5.9} + 10^{5.9} + 10^{5.9} + 10^{5.9}) = 65$

事業者の見解

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。

現況実測値を考慮しない現況予測計算値は、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。

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、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。

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、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。

項 目	意 見 の 概 要
振 動	〔路面平坦性調査について〕 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。 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。 〔工事関係車両の走行について〕 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。
地 盤	〔地盤の法的規制について〕 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。 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78cm²を超える設備を用いて、ゆう出水を排水する掘削工事を実施する場合には」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。

事業者の見解

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、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。

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、評価書には、環境の保全のための措置の項目に追加します。

地下水の汲み上げについては、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^2 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。また、評価書において p. 19 の「本文対応頁」に p. 82 を追加します。

項 目	意 見 の 概 要
地 盤	[井戸の地下水質について] 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ゐ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。 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。
	[ボーリング調査について] 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。
	[地盤変位について] 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. 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。
	[地盤変位における環境の保全のための措置について] 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。

事業者の見解

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。

また、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。

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。

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。

なお、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。

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。

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。

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。

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。

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。

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。

項 目	意 見 の 概 要
景 観	[関係法令について] 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。
廃棄物等	[アスベストについて] 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。
	[PCB について] 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. 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。 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。

事業者の見解

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。

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。

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。

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。

ご指摘の措置の内容については、評価書において「PCB 特別措置法に則り、确实かつ適正に処理します。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、適正な保管を行います」と修正します。

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。

項 目	意 見 の 概 要
廃棄物等	[PCB について] 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。 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。 [環境の保全のための措置について] 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. 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。
温室効果ガス等	[工事中の温室効果ガス排出量について] 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 464tCO₂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. 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 235tCO₂、埋立て 464tCO₂ は間違っている。

事業者の見解

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。

「事前配慮の内容」は、方法書作成以前における配慮事項ですが、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。

ご指摘の措置の内容については、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」と修正します。

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。

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。

項 目	意 見 の 概 要
温室効果 ガス等	[工事中の温室効果ガス排出量について] p. 232 工事中の温室効果ガス排出量の評価で、122,900tCO₂を排出するとあるが、名駅1丁目北地区が178,000tCO₂（北地区評価書 p359）、南地区が244,000tCO₂（南地区評価書 p. 378）、排出し、合計で544,900tCO₂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 tCO₂のうち 1,228.5 tCO₂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 tCO₂であり、2008年度の現状1,712万 tCO₂からは、263万 tCO₂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 tCO₂以上の追加があることをどのように考えているのか。
風 害	[予測方法について] 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, F_ε 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. 242 風害の予測方法で、資料編 p. 166 には、「Fi, Fk, F_ε はそれぞれ樹木の影響をモデル化した項で、…Cf=0.5、a=1.5m²/m³、Cp_ε =2.0、β=100m²/s²」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 m²/s³）であるが、それにしても単位がm²/s²とm²/s³で異なっている。 [予測結果について] 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, F_εを修正し、風害の予測をすべきである。

事業者の見解

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。

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、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。

準備書資料編 p. 166 に（エネルギー散逸 ε 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、 β 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、評価書においてページの構成を修正します。

なお、 β は擬似圧縮係数を示しており、単位は m^2/s^2 です。

本事業における植栽計画は、準備書 p. 45 の緑化計画図に記載のとおりです。

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。

項 目	意 見 の 概 要
日照阻害	〔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. 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. 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。
電波障害	〔受信状況調査地点の範囲について〕 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。
安全性	〔供用時の自動車交通量について〕 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。

事業者の見解

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。

「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。

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、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。」と修正します。

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、準備書資料編 p. 201, 205, 207 に記載のとおりです。

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。

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。準備書資料編 p. 10 の表-9 については合計列の（ ）内の値、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。

項 目	意 見 の 概 要
安全性	〔供用時の自動車交通量について〕 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。

事業者の見解

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。

現況施設の利用交通量は、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。

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。

添 付 資 料

事業計画変更に伴う環境影響の変化の程度について

1. 変更内容

- ・ 建築高さの変更

変更前は建築高さを約 190mとしていたが、約 10m低くして約 180mとする計画に変更した。

なお、延べ面積や階数、主要用途等についての変更はない。

〔変更前〕 建築高さ 約 190m

〔変更後〕 建築高さ 約 180m

2. 変更理由

事業計画の進捗にあわせて、建築計画の検討を進めた結果、建築高さが約 180mとなったため。

3. 環境項目の抽出

準備書において予測を行った項目のうち、建築高さが変更になることによる環境影響の変化の程度は表-1 に、環境影響の程度を予測する項目として抽出した理由は表-2 に、抽出しなかった理由は表-3 に示すとおりである。

表-1 建築高さが変更になることによる環境影響の変化の程度

環境要素の区分	影響要因の区分	工 事 中				存在・供用時		
	細区分	現況施設及び新建築物の解体建設	掘削等の土工	建設機械の稼働	工事関係車両の走行	新建築物の存在	事業活動（新建築物の供用）	事業活動（新建築物関連車両の走行）
(1) 大気質	浮遊粒子状物質	—	—	○	○	—	—	—
	二酸化窒素	—	—	○	○	—	●	—
	粉じん	△	—	—	—	—	—	—
(2) 騒 音	建設作業騒音	—	—	○	—	—	—	—
	工事車両騒音	—	—	—	○	—	—	—
(3) 振 動	建設作業振動	—	—	○	—	—	—	—
	工事車両振動	—	—	—	○	—	—	—
(4) 地 盤	地下水位	—	△	—	—	—	—	—
	地盤変位	—	△	—	—	○	—	—
(5) 景 観	地域景観	—	—	—	—	○	—	—
(6) 廃棄物等	建設系廃棄物	○	○	—	—	—	—	—
	事業系廃棄物	—	—	—	—	—	△	—
(7) 温室効果ガス等	温室効果ガス	○	—	○	○	—	△	△
	オゾン層破壊物質	△	—	—	—	—	—	—
(8) 風 害	ビル風	—	—	—	—	○	—	—
(9) 日照阻害	日 影	—	—	—	—	○	—	—
(10) 電波障害	テレビジョン放送電波等	—	—	—	—	○	—	—
(11) 安全性	交通安全	—	—	—	○	—	—	△
(12) 緑地等	緑地の状況	—	—	—	—	△	—	—

注 1) 表中の「●」印は、環境影響に変化が生じると考えられ、影響の程度を予測する必要がある項目を示す。

2) 表中の「○」印は、環境影響に変化が生じるが、影響の程度は同等もしくは小さくなると考えられ、影響の程度を予測する必要がない項目を示す。

3) 表中の「△」印は、環境影響に変化がないと考えられ、影響の程度を予測する必要がない項目を示す。

表-2 環境影響の程度を予測する項目として抽出した理由

予 測 項 目		選 定 理 由
(1) 大気質	供用時	・ 建築高さが低くなることに伴い、排出口の高さが低くなるため。

表-3 環境影響の程度を予測する項目として抽出しなかった理由

予 測 項 目		選 定 理 由
(1) 大気質	工事中	・ 現況施設の規模等には変更がないため、環境影響に変化がないと考えられる。 ・ 建設機械の稼働台数や工事関係車両の走行台数等に変更がないため、環境影響の変化の程度は同等であると考えられる。
(2) 騒 音	工事中	・ 建設機械の稼働台数や工事関係車両の走行台数等に変更がないため、環境影響の変化の程度は同等であると考えられる。
(3) 振 動		
(4) 地 盤	工事中	・ 掘削等の土工には変更がないため、環境影響に変化がないと考えられる。
	存在時	・ 建築高さが低くなるため、環境影響の変化の程度は同等もしくは小さくなると考えられる。
(5) 景 観	存在時	・ 建築高さが低くなるが、新建築物の外装デザイン等には変更がないため、環境影響の変化の程度は同等もしくは小さくなると考えられる。
(6) 廃棄物等	工事中	・ 建築高さが低くなるため、環境影響の変化の程度は同等もしくは小さくなると考えられる。
	供用時	・ 廃棄物等の種類等には変更がないため、環境影響に変化がないと考えられる。
(7) 温室効果ガス等（温室効果ガス）	工事中	・ 建築高さが低くなるため、環境影響の変化の程度は同等もしくは小さくなると考えられる。
	存在・供用時	・ エネルギーの使用量や新建築物関連車両台数等には変更がないため、環境影響に変化がないと考えられる。
(7) 温室効果ガス等（オゾン層破壊物質）	工事中	・ 現況施設の規模等には変更がないため、環境影響に変化がないと考えられる。
(8) 風 害	存在時	・ 建築高さが低くなるため、環境影響の変化の程度は同等もしくは小さくなると考えられる。
(9) 日照阻害		
(10) 電波障害		
(11) 安全性	工事中	・ 工事関係車両の走行台数等には変更がないため、環境影響の変化の程度は同等であると考えられる。
	供用時	・ 新建築物関連車両台数には変更がないため、環境影響に変化がないと考えられる。
(12) 緑地等	存在時	・ 緑化計画には変更がないため、環境影響に変化がないと考えられる。

4. 環境影響の変化の程度

(1) 大気質

① 熱源施設の稼働による大気汚染

<変更前：建築高さ約 190m>

ア 予測条件

(7) 排出源条件の設定

排出源条件（変更前）

項 目	単 位	ボイラ	CGS
排出口の高さ	m	190	190
湿りガス排出ガス量	m ³ _N /時	37,100	2,700
乾きガス排出ガス量	m ³ _N /時	31,800	2,400
排出ガス温度	℃	100～200	280
窒素酸化物排出量	m ³ _N /時	1.462	0.476
排出ガス中の標準の残存酸素濃度	%	5	0
換算後の窒素酸化物濃度	ppm	46	200

注)「CGS」とは、コ・ジェネレーション・システムをいい、燃料を燃やして得られる熱を電力に変えると同時に、蒸気や温水を暖房や給湯等に利用するシステムである。

イ 予測結果

最高濃度出現地点における二酸化窒素濃度の予測結果（変更前）

単位：ppm

寄与濃度 ①	バックグラウンド濃度 ②	年平均値 ③=①+②	寄与率 (%) ①/③	年間 98%値
0.000012	0.018	0.018	0.07	0.036

注) 最高濃度は、排出口の位置から南南東約 1.2km 先に出現する。

＜変更後：建築高さ約 180m＞

ア 予測条件

(7) 排出源条件の設定

排出源条件（変更後）

項 目	単 位	ボイラ	CGS
排出口の高さ	m	180	180
湿りガス排出ガス量	m ³ _N /時	37,100	2,700
乾きガス排出ガス量	m ³ _N /時	31,800	2,400
排出ガス温度	℃	100～200	280
窒素酸化物排出量	m ³ _N /時	1.462	0.476
排出ガス中の標準の残存酸素濃度	%	5	0
換算後の窒素酸化物濃度	ppm	46	200

注)「CGS」とは、コ・ジェネレーション・システムをいい、燃料を燃やして得られる熱を電力に変えると同時に、蒸気や温水を暖房や給湯等に利用するシステムである。

イ 予測結果

熱源施設の稼働に起因する二酸化窒素濃度は、最高濃度出現地点において変更前よりも寄与濃度が 0.000001ppm 増加するが、年平均値、寄与率及び日平均値の年間 98%値は、準備書における変更前の値と同じである。最高濃度の出現地点は、変更前は事業予定地の南南東約 1.2km であったのに対し、変更後は事業予定地の南南東約 1.1km である。

なお、最高濃度出現地点における二酸化窒素濃度は、環境基準の値及び日平均値の環境目標値を下回る。

最高濃度出現地点における二酸化窒素濃度の予測結果（変更後）

単位：ppm

寄与濃度 ①	バックグラウンド濃度 ②	年平均値 ③=①+②	寄与率 (%) ①/③	年間 98%値
0.000013	0.018	0.018	0.07	0.036

注) 最高濃度は、排出口の位置から南南東約 1.1km 先に出現し、変更前の地点から北へ約 100mの地点となる。

本書は、再生紙を使用している。