

「(仮称)名駅三丁目計画」建設事業
に係る事後調査計画書 (工事中)

(大規模建築物の建築)

平成 24 年 9 月

三菱地所株式会社

目 次

| | 頁 |
|------------------------------------|----|
| 第 1 章 事業者の名称、代表者の氏名及び事務所の所在地 | 1 |
| 第 2 章 対象事業の名称及び種類 | 1 |
| 第 3 章 対象事業の概要 | 1 |
| 3-1 対象事業の目的 | 1 |
| 3-2 事業計画の概要 | 2 |
| 3-3 工事計画の概要 | 8 |
| 第 4 章 環境影響評価の概要 | 9 |
| 4-1 手続きの経緯 | 9 |
| 4-2 調査、予測、環境保全措置及び評価の概要 | 10 |
| 第 5 章 事後調査 | 26 |
| 5-1 事後調査の目的 | 26 |
| 5-2 事後調査計画（工事中） | 26 |

<略 称>

以下に示す条例名等については、略称を用いた。

| 条 例 名 等 | 略 称 |
|--|--------------|
| 「市民の健康と安全を確保する環境の保全に関する条例」（平成 15 年 名古屋市条例第 15 号） | 「名古屋市環境保全条例」 |
| 近畿日本鉄道 | 近鉄 |
| 東海旅客鉄道 | JR 東海 |
| 名古屋市高速度鉄道 | 地下鉄 |
| 名古屋鉄道 | 名鉄 |
| 名古屋臨海高速鉄道 | あおなみ線 |
| 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 |

第1章 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

第2章 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3章 対象事業の概要

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。

本事業は、現況施設の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 事業計画の概要

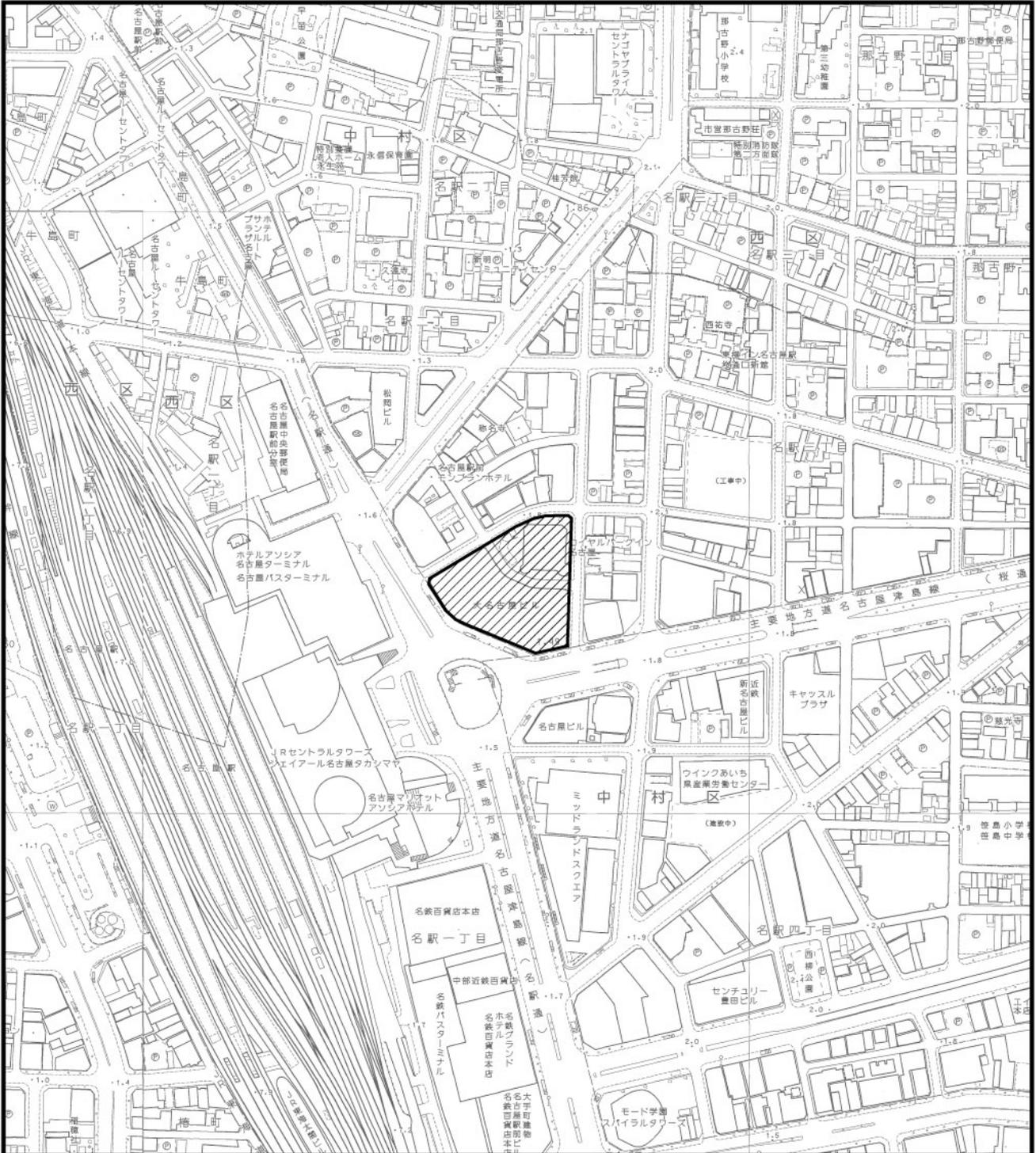
事業計画の概要は、表 3.2-1 に示すとおりである。

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 3.2-2～5 に示すとおりである。

表 3.2-1 事業計画の概要

| 項 目 | 内 容 | |
|-------------|---|------------|
| 事業の名称 | 「(仮称) 名駅三丁目計画」建設事業 | |
| 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3.2-1参照) | |
| 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 ² | |
| 延べ面積* | 約 150,000 m ² | |
| 駐車台数* | 約 330 台 | |
| 日最大利用者数* | 平日 | 約 43,000 人 |
| | 休日 | 約 20,000 人 |
| 主要なアクセス手段 | 歩行者：JR「名古屋駅」より徒歩約3分 地下鉄東山線「名古屋駅」より徒歩約1分 自動車：名古屋高速都心環状線名駅入口から約500m | |
| 供用開始予定時期* | 平成27年度 (2015年度) | |

※現時点での計画であり、今後変更となる可能性がある。



 : 事業予定地

凡
例



Scale 1:5,000



図 3.2-1 事業予定地の位置



図 3.2-2 新建築物の完成イメージ図

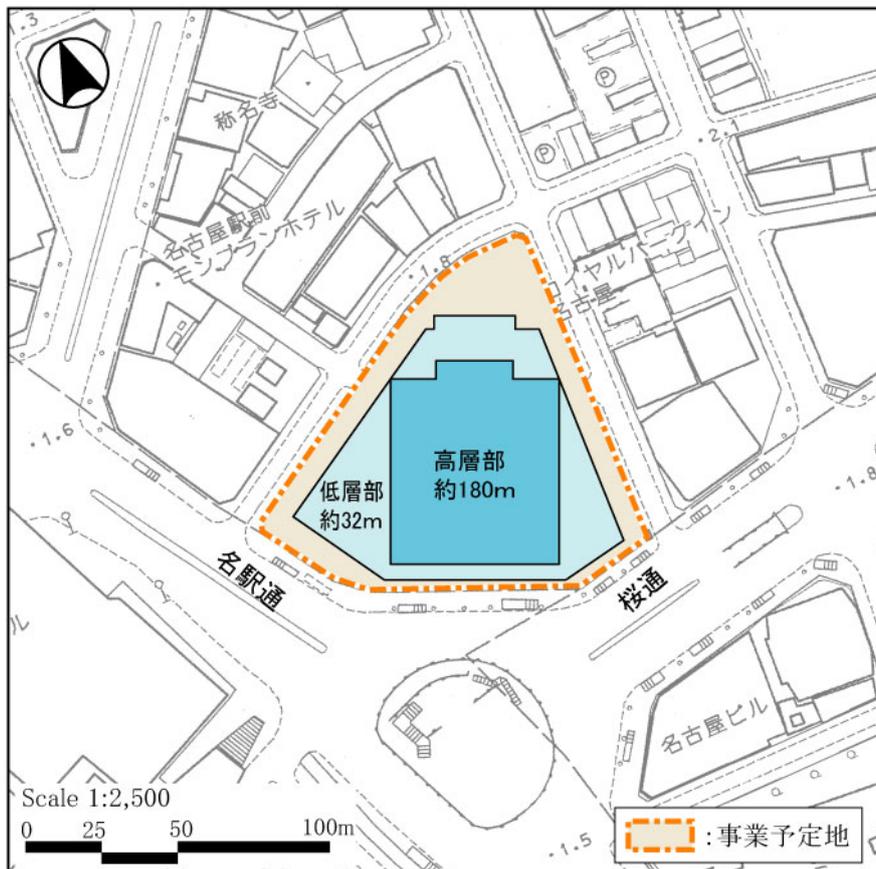


図 3.2-3 配置図

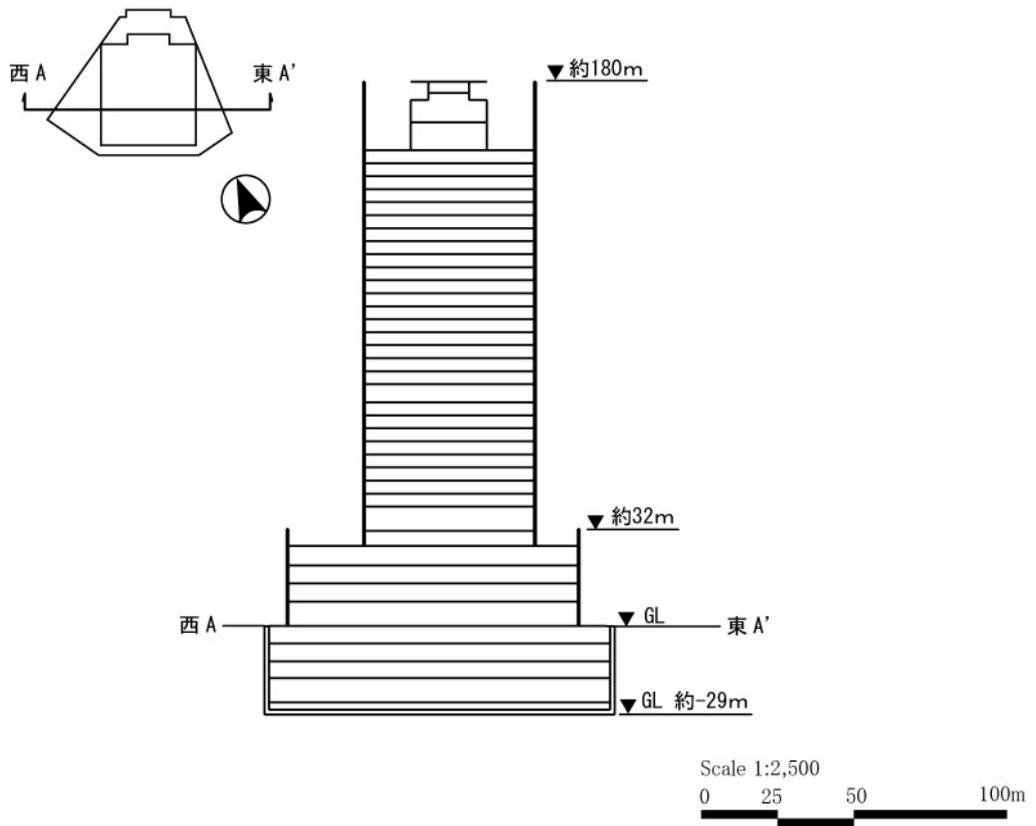


图 3.2-4 東西断面図

【地下 4 階～地下 2 階】

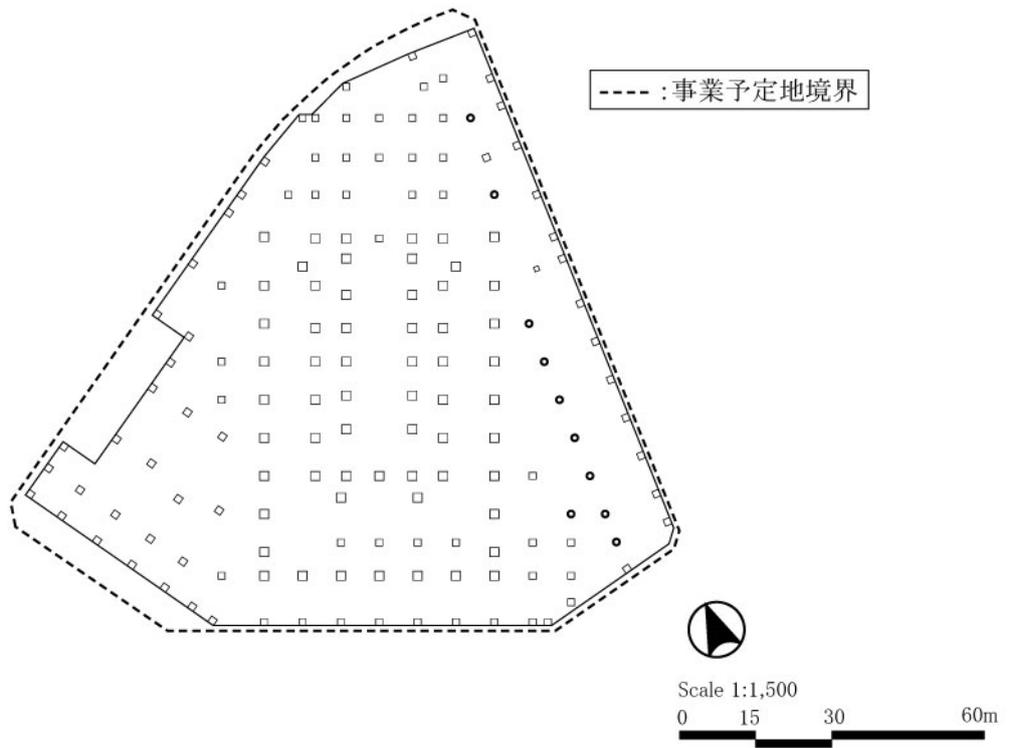


图 3.2-5(1) 平面図

【地下1階】

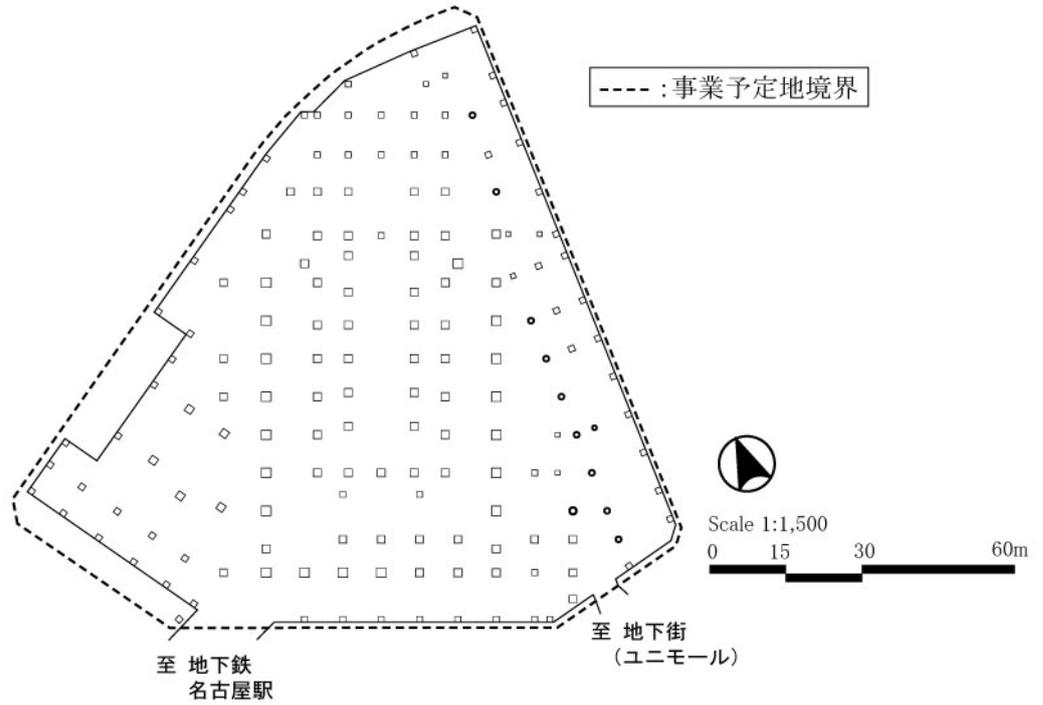


図 3.2-5(2) 平面図

【地上1階】



図 3.2-5(3) 平面図

【地上 2~4 階】

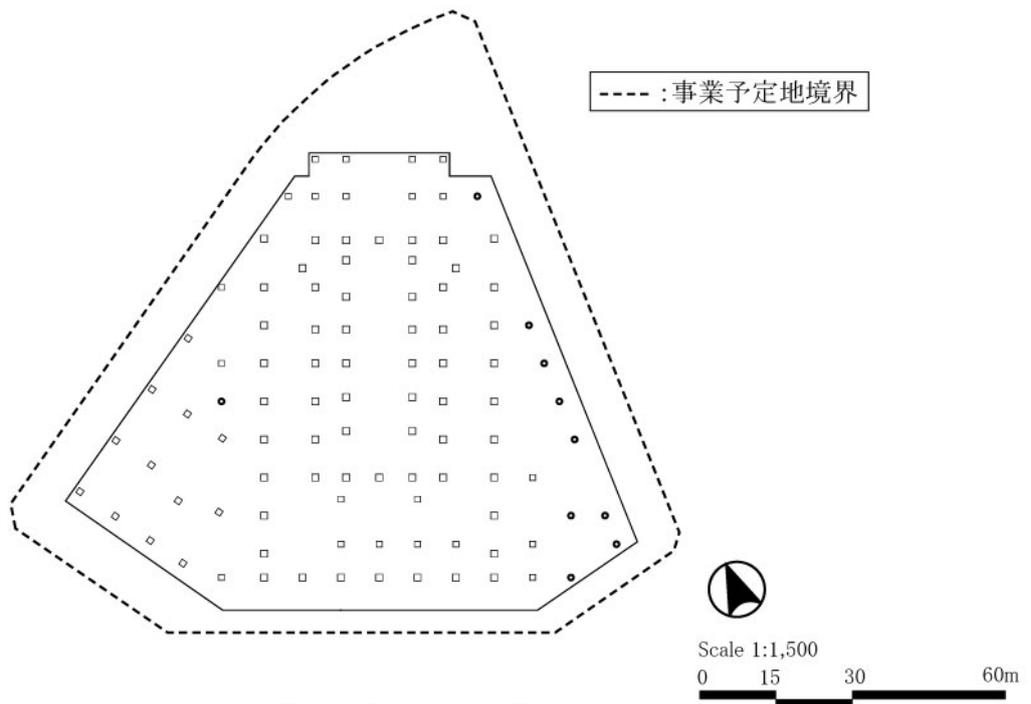


图 3.2-5(4) 平面图

【地上 5~34 階】

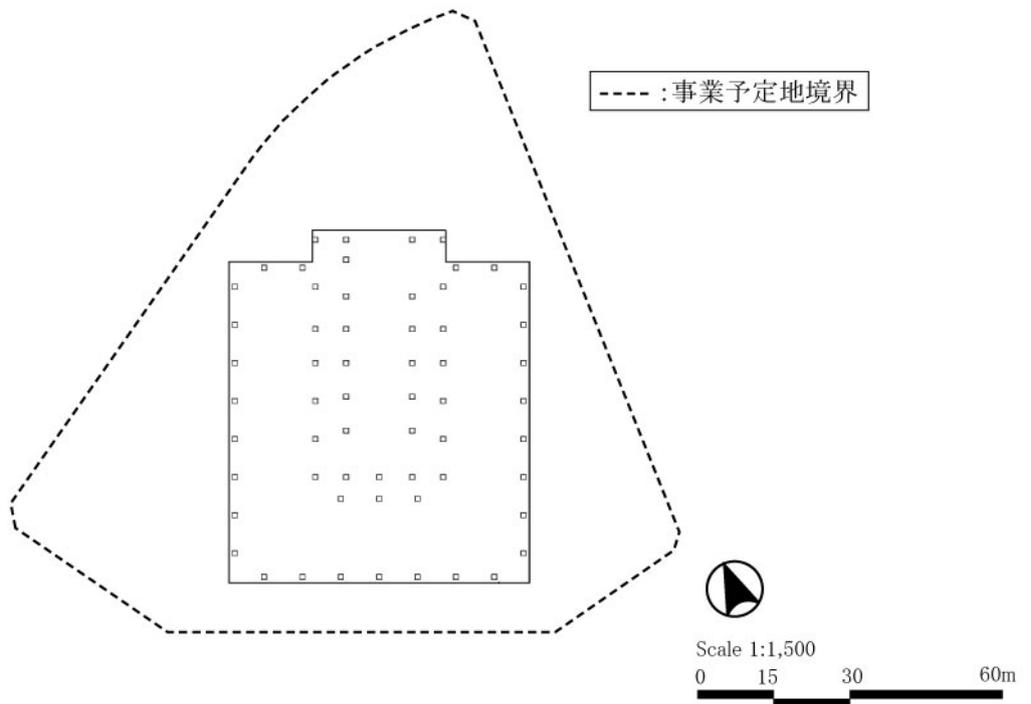


图 3.2-5(5) 平面图

3-3 工事計画の概要

工事計画の概要は、表 3.3-1 に示すとおりである。

表 3.3-1 工事計画の概要

| 項 目 | 内 容 |
|-------------|--------------------------|
| 工 事 着 手 時 期 | 平成 24 年 9 月 |
| 工 事 予 定 期 間 | 平成 24 年 9 月～平成 27 年 10 月 |
| 工 事 工 程 | 表 3.3-2 参照 |

表 3.3-2 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 | |
| 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 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------|------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|--|
| | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | 32 | 33 | 34 | 35 | 36 | 37 | 38 | |
| 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 | | | | | | | | | | | | | | | ■ | | | | | |

注) ロイヤルパークイン名古屋の地上解体工事を環境影響評価書に示された工事工程よりも半月程度先行して行うため、工事工程表を変更した。

第4章 環境影響評価の概要

4-1 手続きの経緯

本事後調査計画書作成までの経緯は、表 4.1-1 に示すとおりである。

表 4.1-1 環境影響評価手続きの経緯

| 事 項 | 内 容 | | |
|-------------------------------|----------------|---|---------------------|
| 環境影響評価方法書 | 提出年月日 | 平成21年12月16日 | |
| | 縦覧(閲覧)期間 | 平成22年1月5日から2月3日 | |
| | 縦覧場所 (閲覧場所) | 名古屋市環境局地域環境対策部地域環境対策課 16区役所 名古屋市環境学習センター (三菱地所株式会社名古屋支店、大名古屋ビルB121区) | |
| | 縦覧者数 (閲覧者数) | 14名 (4名) | |
| 環境影響評価方法書に対する市民等の意見 | 提出期間 | 平成22年1月5日から2月18日 | |
| | 提出件数 | 1件 | |
| 環境影響評価方法書に対する市長の意見 (方法意見書) | 縦覧期間 | 平成22年4月9日から4月23日 | |
| | 縦覧場所 | 名古屋市環境局地域環境対策部地域環境対策課 16区役所 名古屋市環境学習センター | |
| | 縦覧者数 | 2名 | |
| 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 (閲覧場所) | 名古屋市環境局地域環境対策部地域環境対策課 16区役所 名古屋市環境学習センター (三菱地所株式会社名古屋支店、大名古屋ビルB121区) | |
| | 縦覧者数 (閲覧者数) | 10名 (7名) | |
| | 説明会 | 開催日 | 平成22年12月21日 |
| | | 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 | | |
| 環境影響評価準備書に対する市民等の意見 | 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 16区役所 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 16区役所 名古屋市環境学習センター | |
| | 縦覧者数 | 6名 | |
| 環境影響評価書 | 提出日 | 平成23年10月18日 | |
| | 縦覧期間 | 平成23年10月26日から11月24日 | |
| | 縦覧場所 | 名古屋市環境局地域環境対策部地域環境対策課 16区役所 名古屋市環境学習センター | |
| | 縦覧者数 | 13名 | |

4-2 調査、予測、環境保全措置及び評価の概要

本事業の工事により、影響を受けると想定された各環境要素についての調査、予測、環境保全措置及び評価の概要は、次に示すとおりである。

| 環境要素 | 調 査 | 予 測 |
|------|---|---|
| 大気質 | <p>【解体工事による粉じん】</p> <p>既存資料調査によると、平成 21 年度の名古屋地方気象台における観測の結果、主風向は北北西、年間平均風速は 2.9m/s である。</p> <p>現況施設のうち、主に事務所として使用されている大名古屋ビルは、延べ面積が約 76,000m²、高さ約 40m（地上 12 階）である。</p> <p>主にホテルとして使用されているロイヤルパークイン名古屋は、延べ面積が約 14,000m²、高さ約 30m（地上 10 階）である。</p> | <p>【解体工事による粉じん】</p> <p>粉じんが飛散する条件である風力階級 4 以上の年間の出現頻度は 3.8～19.7%であり、西北西～北西の風向の時に多く発生すると予測される。</p> <p>また、時期的には 12～4 月の冬季から春季に多く発生すると予測される。</p> |
| | <p>【建設機械の稼働による大気汚染】</p> <p>既存資料調査によると、平成 21 年度の名古屋地方気象台における観測の結果、主風向は北北西、年間平均風速は 2.9m/s、大気安定度階級の最多出現頻度は中立（D）である。</p> <p>平成 17～21 年度の中村保健所における測定の結果、二酸化窒素濃度は、平成 18 年度以降、減少傾向を示しているものの、平成 20 年度及び 21 年度は同じ数値である。</p> <p>平成 21 年度における測定結果は、環境基準及び環境目標値ともに達成している。</p> <p>平成 17～21 年度の中村保健所における測定の結果、浮遊粒子状物質濃度は、横ばいの状態で推移しており、平成 21 年度における測定結果は、環境基準及び環境目標値ともに達成している。</p> | <p>【建設機械の稼働による大気汚染】</p> <p>1. 二酸化窒素 年平均値の寄与率は 43.8%、日平均値の年間 98%値は 0.054ppm と予測される。</p> <p>2. 浮遊粒子状物質 年平均値の寄与率は 21.6%、日平均値の 2%除外値は 0.080 mg/m³ と予測される。</p> |

| 環境の保全のための措置 | 評 価 |
|---|--|
| <p>【解体工事による粉じん】</p> <p>本事業の実施にあたっては、以下に示す環境保全措置を講ずる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 ・ 工事現場内では必要に応じて散水を実施すると共に、粉じん防止用のシートを使用する。 ・ 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。 ・ 工事関係車両の出入口付近に適宜清掃員を配置し、清掃に努める。 ・ 必要に応じ、工事用運搬車両のタイヤに付着した泥土の洗浄を行い、土砂により事業予定地周辺道路を汚損しないよう配慮する。 ・ 周辺の住民等からの問い合わせに対する連絡の窓口を設け、適切に対応する。 | <p>【解体工事による粉じん】</p> <p>本事業の実施にあたっては、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。</p> |
| <p>【建設機械の稼働による大気汚染】</p> <p>1. 予測の前提とした措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 可能な限り二次排出ガス対策型の建設機械を使用する。 ・ 大気汚染物質の排出量が多い期間に、高さ 3mの仮囲いの上に、高さ 1mのシートを設置する。 <p>2. その他の措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 可能な限り最新の排出ガス対策型建設機械を採用する。 ・ 不要な空ぶかしの防止に努める。 ・ アイドリングストップの遵守を指導、徹底させる。 ・ 建設機械について、定期的に点検・整備を行うことにより良好な状態で使用し、大気汚染物質の排出を極力少なくするように努める。 ・ 建設機械（ディーゼルエンジン仕様）に使用する燃料は、日本工業規格（JIS）に適合した軽油を使用する。 ・ 工事に際しては、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）と連携し、情報共有を行う。 | <p>【建設機械の稼働による大気汚染】</p> <p>予測の前提とした措置を講ずることにより、周辺の環境に及ぼす影響は低減されるものと判断する。</p> <p>大気汚染に係る環境基準及び名古屋市の大気汚染に係る環境目標値との対比を行った結果、二酸化窒素濃度の日平均値の年間 98%値は、環境基準の値を下回るものの、環境目標値を上回る。</p> <p>浮遊粒子状物質濃度の日平均値の 2%除外値は、環境基準の値及び環境目標値ともに下回る。</p> <p>本事業の実施においては、二酸化窒素濃度について、環境目標値を上回ること、また、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ることから、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、周辺の環境に及ぼす影響のさらなる低減に努める。</p> |

| 環境要素 | 調 査 | 予 測 |
|------|---|--|
| 大気質 | <p>【工事関係車両の走行による大気汚染】 既存資料調査は、【建設機械の稼働による大気汚染】参照。 自動車交通量の現地調査結果は、2,374～27,661台/日であり、No.5(名古屋津島線)が最も多かった。</p> | <p>【工事関係車両の走行による大気汚染】</p> <p>1. 二酸化窒素 日平均値の年間98%値について、工事関係車両の走行は0.037～0.038ppmと予測される。建設機械の稼働による影響との重合は0.038～0.042ppmと予測される。 年平均値の寄与率について、工事関係車両の走行は0.20～0.95%、建設機械の稼働による影響との重合は1.65～17.26%と予測される。</p> <p>2. 浮遊粒子状物質 日平均値の2%除外値について、工事関係車両の走行は0.062 mg/m³、建設機械の稼働による影響との重合は0.062～0.066 mg/m³と予測される。 年平均値の寄与率について、工事関係車両の走行は0.03～0.14%、建設機械の稼働による影響との重合は0.31～6.77%と予測される。</p> |

| 環境の保全のための措置 | 評 価 |
|--|---|
| <p>【工事関係車両の走行による大気汚染】</p> <p>本事業の実施にあたっては、以下に示す環境保全措置を講ずる。</p> <ul style="list-style-type: none"> • 工事関係車両の走行に伴う大気汚染を軽減するために、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。 • 工事関係車両（ディーゼル車）に使用する燃料は、日本工業規格（JIS）に適合した軽油を使用するとともに、適切な車両の運行管理により、工事関係車両の集中化を避ける。 • アイドリングストップ及び法定速度の遵守を指導、徹底させる。 • 土砂、資材等の搬出入について、積載量に応じた適正な車種の選定による運搬の効率化を推進することにより、さらに工事関係車両の走行台数を減らすよう努める。 • 工事関係車両について、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。 • 工事関係の通勤者に対し、公共交通機関の利用や自動車の相乗りを推進することにより、通勤車両の走行台数を減らすよう努める。 • 工事に際しては、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）及び関係機関等と連携し、情報共有を行う。 | <p>【工事関係車両の走行による大気汚染】</p> <p>予測結果より、工事関係車両の走行に起因する二酸化窒素及び浮遊粒子状物質が周辺環境に及ぼす影響は、小さいと判断する。</p> <p>工事関係車両の走行については、二酸化窒素濃度の日平均値の年間 98% 値及び浮遊粒子状物質濃度の日平均値の 2% 除外値ともに、全地点で環境基準の値及び環境目標値を下回る。</p> <p>また、建設機械の稼働による影響との重合について、二酸化窒素濃度の日平均値の年間 98% 値は、全地点で環境基準の値を下回るものの、一部の地点で環境目標値を上回る。</p> <p>浮遊粒子状物質濃度の日平均値の 2% 除外値は、全地点で環境基準の値及び環境目標値を下回る。</p> <p>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。</p> |

| 環境要素 | 調 査 | 予 測 |
|------|---|---|
| 騒 音 | <p>【建設機械の稼働による騒音】</p> <p>既存資料調査によると、事業予定地周辺（那古野二丁目及び名駅南一丁目）における環境騒音の昼間（6～22時）の等価騒音レベル（L_{Aeq}）は58～60dBであり、昼間の環境基準を達成している。</p> <p>現地調査結果によると、環境騒音の昼間の等価騒音レベル（L_{Aeq}）は60～65dBであり、環境基準を達成していた。</p> | <p>【建設機械の稼働による騒音】</p> <p>建設機械の稼働による騒音レベル（地上1.2m）は、62～68dBと予測される。</p> <p>また、高さ別（地上1.2～50mを検討）の予測結果の範囲は、予測ケース毎に以下のとおりである。</p> <p>ケースⅠ（地上解体）：62～76dB ケースⅡ（山留・構真柱）：65～79dB ケースⅢ（構真柱・地下躯体）：66～79dB ケースⅣ（地下解体・根切・地下躯体・地上躯体）：68～82dB</p> |
| | <p>【工事関係車両の走行による騒音】</p> <p>既存資料調査によると、事業予定地周辺における道路交通騒音の昼間の等価騒音レベル（L_{Aeq}）は66～73dBであり、環境基準を達成していない箇所がある。</p> <p>現地調査結果によると、道路交通騒音の昼間の等価騒音レベル（L_{Aeq}）は61～65dBであり、全ての地点で環境基準を達成していた。</p> | <p>【工事関係車両の走行による騒音】</p> <p>工事関係車両の走行による昼間の等価騒音レベル（L_{Aeq}）は62～65dBと予測される。</p> <p>また、工事関係車両の走行による増加分は0～1dBと予測される。</p> |

| 環境の保全のための措置 | 評 価 |
|--|---|
| <p>【建設機械の稼働による騒音】</p> <p>1. 予測の前提とした措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・仮囲い（高さ 3m）を設置するとともに、ケース I における解体工事時には、防音パネルも併せて設置する。 ・可能な限り低騒音型の建設機械を使用する。 <p>2. その他の措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・建設機械について、定期的に点検・整備を行うことにより良好な状態で使用し、建設作業騒音の発生を極力少なくするように努める。 ・作業時間及び作業手順は、周辺に著しい影響を及ぼさないように、事前に工事工程を十分検討する。 ・建設機械の配置について、1 ヶ所で集中稼働することのないよう計画する。 ・アイドリングストップの遵守を指導、徹底させる。 ・周辺の住民等からの問い合わせに対する連絡の窓口を設け、適切に対応する。 ・工事に際しては、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）と連携し、情報共有を行う。 | <p>【建設機械の稼働による騒音】</p> <p>予測の前提とした措置を講ずることにより、周辺の環境に及ぼす影響は低減されるものと判断する。</p> <p>可能な限り低騒音型の建設機械を使用することにより、建設機械の稼働による騒音レベルは、「騒音規制法」及び「名古屋市環境保全条例」に基づく特定建設作業に伴う騒音の規制に関する基準値を下回る。</p> <p>本事業の実施にあたっては、可能な限り低騒音型の建設機械を使用する。また、建設機械は定期的に点検・整備を行い良好な状態で使用し、建設作業騒音の発生を極力少なくするように努め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さらなる低減に努める。</p> |
| <p>【工事関係車両の走行による騒音】</p> <p>本事業の実施にあたっては、以下に示す環境保全措置を講ずる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・アイドリングストップ及び法定速度の遵守を指導、徹底させる。 ・土砂、資材等の搬出入について、積載量に応じた適正な車種の選定による運搬の効率化を推進することにより、さらに工事関係車両の走行台数を減らすよう努める。 ・工事関係車両について、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。 ・工事関係の通勤者に対し、公共交通機関の利用や自動車の相乗りを推進することにより、通勤車両の走行台数を減らすよう努める。 ・工事に際しては、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）及び関係機関等と連携し、情報共有を行う。 | <p>【工事関係車両の走行による騒音】</p> <p>予測結果によると、工事関係車両の走行による工事中の予測値は、全地点で 0～1dB 程度の増加であることから、工事関係車両の走行に起因する騒音が周辺の環境に及ぼす影響は、小さいと判断する。</p> <p>工事関係車両の走行による騒音レベルは、全地点で環境基準の値を下回る。</p> <p>本事業の実施にあたっては、アイドリングストップ及び法定速度の遵守を指導、徹底させ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。</p> |

| 環境要素 | 調 査 | 予 測 |
|------|--|---|
| 振 動 | <p>【建設機械の稼働による振動】</p> <p>現地調査結果によると、環境振動の振動レベル (L_{10}) の時間区分の平均値は、昼間 30 未満～32dB、夜間 30dB 未満であった。</p> | <p>【建設機械の稼働による振動】</p> <p>建設機械の稼働による振動レベルの予測結果の最大値は、63～71dB と予測される。予測ケース毎の値は以下のとおりである。</p> <p>ケースⅠ（地上解体） : 63dB ケースⅡ（山留） : 66dB ケースⅢ（山留・構真柱） : 66dB ケースⅣ（地下解体・根切・地下躯体・地上躯体） : 71dB</p> |
| | <p>【工事関係車両の走行による振動】</p> <p>既存資料調査によると、事業予定地周辺における道路交通振動の昼間の振動レベル (L_{10}) は 43～56dB である。</p> <p>現地調査結果によると、事業予定地周辺における道路交通振動の振動レベル (L_{10}) の最大値は、昼間 30～43dB、夜間 30 未満～43dB であり、要請限度を下回っていた。</p> | <p>【工事関係車両の走行による振動】</p> <p>工事関係車両の走行による振動レベル (L_{10}) の最大値は 30 未満～46dB、増加の最大値は 0.0～3.6dB と予測される。</p> |

| 環境の保全のための措置 | 評 価 |
|--|--|
| <p>【建設機械の稼働による振動】</p> <p>本事業の実施にあたっては、以下に示す環境保全措置を講ずる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・可能な限り低振動型建設機械を採用する。 ・建設機械について、定期的に点検・整備を行うことにより良好な状態で使用し、建設作業振動の発生を極力少なくするように努める。 ・作業時間及び作業手順は、周辺に著しい影響を及ぼさないように、事前に工事工程を十分検討する。 ・建設機械の配置について、1カ所で集中稼働することのないよう計画する。 ・周辺の住民等からの問い合わせに対する連絡の窓口を設け、適切に対応する。 ・工事に際しては、事業予定地周辺の住居、事務所等に対し、一般に人体が振動を感じ始める閾値 55dB についても配慮する。 | <p>【建設機械の稼働による振動】</p> <p>建設機械の稼働による振動レベルは、「振動規制法」及び「名古屋市環境保全条例」に基づく特定建設作業に伴う振動の規制に関する基準値を下回る。</p> <p>なお、閾値 55dB については上回る。</p> <p>本事業の実施にあたっては、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、周辺の環境に及ぼす影響の低減に努める。</p> |
| <p>【工事関係車両の走行による振動】</p> <p>本事業の実施にあたっては、以下に示す環境保全措置を講ずる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・アイドリングストップ及び法定速度の遵守を指導、徹底させる。 ・土砂、資材等の搬出入について、積載量に応じた適正な車種の選定による運搬の効率化を推進することにより、さらに工事関係車両の走行台数を減らすよう努める。 ・工事関係車両について、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。 ・工事関係の通勤者に対し、公共交通機関の利用や自動車の相乗りを推進することにより、通勤車両の走行台数を減らすよう努める。 ・工事に際しては、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）及び関係機関等と連携し、情報共有を行う。 | <p>【工事関係車両の走行による振動】</p> <p>工事関係車両の走行による振動レベル（L_{10}）は、要請限度を下回る。</p> <p>本事業の実施にあたっては、アイドリングストップ及び法定速度の遵守を指導、徹底させ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。</p> |

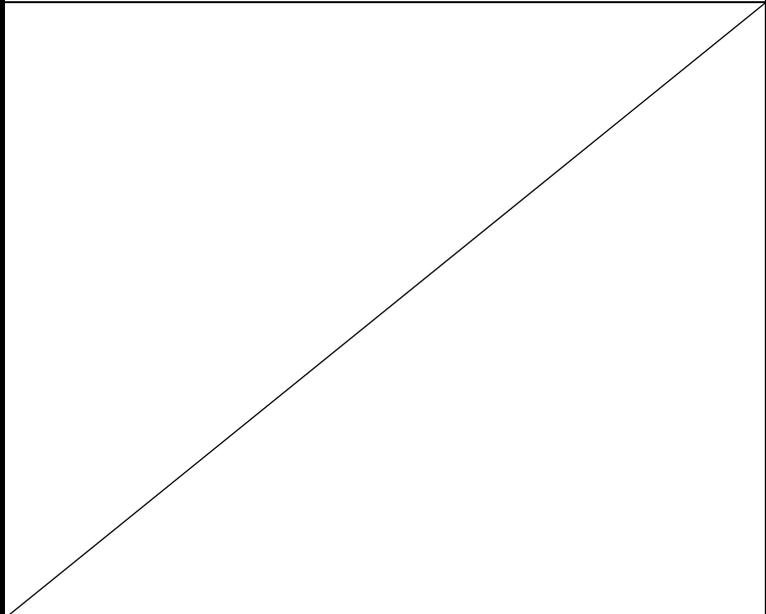
| 環境要素 | 調 査 | 予 測 |
|------|---|---|
| 地 盤 | <p>既存資料調査によると、事業予定地は沖積平野の縁に位置し、標高は2m前後である。</p> <p>事業予定地付近の層序は、地表から盛土、沖積層、熱田層、海部・弥富累層となっている。</p> <p>事業予定地周辺には、14本の井戸が確認されている。</p> <p>事業予定地周辺の地盤沈下は、昭和49年ごろまでは沈下傾向がみられたが、それ以降は、沈静化あるいは逆に隆起傾向がみられる。</p> <p>現地調査結果によると、事業予定地の被圧帯水層の水位は、表層の地下水位(TP-1.4m)に対して2~3mの被圧を受けている。</p> | <p>【地下水位】</p> <p>地下水位低下量は敷地境界で最大9mmと予測される。地下水位低下に伴う周辺地盤の変位はほとんどないと予測される。</p> <p>【地盤変位】</p> <p>掘削工事中において、土の荷重を取り除くことにより掘削面より深い土層のリバウンドが生じ、山留壁の外側にある敷地境界では、最大1.0cmの隆起が生じると予測される。</p> <p>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。</p> <p>また、新建築物は杭基礎を採用することから、建物荷重による地盤変位は小さく、実質上生じないと予測される。</p> |

| 環境の保全のための措置 | 評 価 |
|---|---|
| <p>1. 予測の前提とした措置</p> <ul style="list-style-type: none"> 山留壁は、H 鋼を芯材とした止水壁であるソイルセメント柱列壁からなり、難透水層まで根入れさせる。 地下水排水は、止水壁の内側でのみ行う。 <p>2. その他の措置</p> <ul style="list-style-type: none"> 施工中に地盤変位量の計測を行い、適宜施工対応を講ずる。 | <p>【地下水位】</p> <p>本事業における施工計画では、事業予定地と周辺地盤の地下水を遮断して、工事区域内でのみ地下水を汲み上げる工法を採用した。その結果、掘削時の地下水位の変動は最大 9 mmであり、周辺地盤の地下水位に及ぼす影響はほとんどないと判断する。</p> <p>【地盤変位】</p> <p>工事中の最大変位量（隆起）が、敷地境界上で最大 1.0cm となり、周辺地区の環境に及ぼす影響はほとんどないと予測される。</p> <p>敷地境界から 40m離れた場所では、変位はほぼなくなると予測される。</p> <p>実際の工事では、支持杭と地盤との摩擦力により地盤変位量は抑制され、上記の数値を下回ると考えられる。</p> <p>また、新建築物の建物荷重による周辺地盤の変位については、基礎構造が非常に堅固な地盤（低層部では D_m-G1、高層部では D_m-G2）を支持層とする杭基礎であるため、建物荷重による地盤変位は実質上生じないと判断する。</p> <p>本事業の実施にあたっては、地盤変位量の計測管理を行い、適宜施工対応を講ずることにより、周辺の環境に及ぼす影響のさらなる低減に努める。</p> |

| 環境要素 | 調 査 | 予 測 |
|-------------|---|--|
| 廃棄物等 | <p>聞き取り調査の結果、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ていない。</p> | <p>【工事中】</p> <p>現況施設解体工事に伴い、コンクリートが約 94,000t、アスファルトが約 2,800t、木くずが約 400t、金属くずが約 7,200t、混合廃棄物が約 800t 発生すると予測される。</p> <p>このうち、再資源化率は、コンクリート、アスファルト、木くず、金属くずが約 100%、混合廃棄物が約 30%と予測される。</p> <p>その他地表面舗装部除去工事に伴い、アスファルトが約 300t 発生すると予測される。</p> <p>このうち、再資源化率は、アスファルトが約 100%と予測される。</p> <p>新建築物建設工事に伴い、建設廃材が約 4,300 t、汚泥が約 36,600m³、建設残土が約 115,700m³発生すると予測される。</p> <p>このうち、再資源化率は、建設廃材が約 80%、汚泥が約 50%、建設残土が約 90%と予測される。</p> |

| 環境の保全のための措置 | 評 価 |
|---|---|
| <p>【工事中】</p> <p>1. 予測の前提とした措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 ・ 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。 <p>2. その他の措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 掘削工事により発生する土について、埋立、盛土、土地造成工事への活用に努める。 ・ 搬入物の梱包材について、簡素化や再利用できるものを極力使用し、削減に努める。 ・ 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」（平成 17 年 環境省）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」（平成 19 年 環境省）に従い適切に行う。 ・ 現況施設内において、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いる PCB については、「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」（平成 13 年 法律第 65 号）に則り、确实かつ適正に処理する。また、処分を行うまでは「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）」に基づき、適正な保管を行う。 | <p>【工事中】</p> <p>予測の前提とした措置を講ずることにより、工事中に発生する廃棄物等は、種類ごとに約 30～100%の再資源化が図られるため、廃棄物等による環境負荷は低減されるものと判断する。</p> <p>また、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、並びに PCB の処理・保管については、関係法令等に則り適切に対応を行うため、周辺の環境に及ぼす影響はないものと判断する。</p> <p>本事業の実施にあたっては、掘削工事により発生する土について、埋立、盛土、土地造成工事への活用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る。</p> |

| 環境要素 | 調 査 | 予 測 |
|---------|--|--|
| 温室効果ガス等 | | <p>【工事中の温室効果ガス】</p> <p>工事中における温室効果ガス排出量（二酸化炭素換算）は、建設機械の稼働により約 7,600tCO₂（調整後排出係数を使用した場合は約 7,300tCO₂）、建設資材の使用により約 111,000tCO₂、建設資材等の運搬により約 3,700tCO₂、廃棄物の発生により約 700tCO₂ であり、これらの合計は、約 122,900tCO₂（同約 122,700tCO₂）と予測される。</p> |
| | <p>【オゾン層破壊物質（フロン類）】</p> <p>聞き取り調査の結果、オゾン層破壊物質の主な使用状況及び量として、大名古屋ビルに設置されているターボ冷凍機にクロロフルオロカーボン（R11）が約 2,700kg 使用され、ロイヤルパークイン名古屋に設置されているチラー冷凍機及びヒートポンプに、ハイドロフルオロカーボン（R407C）が約 80kg 使用されていることを確認した。</p> <p>また、電気室等の消火剤としてブロモトリフルオロメタン（ハロン-1301）が、大名古屋ビルに約 1,700kg、ロイヤルパークイン名古屋に約 130kg 設置されていることを確認した。</p> | <p>【オゾン層破壊物質（フロン類）】</p> <p>フロン類の処理については、廃棄する際にフロン類の回収を義務づけた「フロン回収・破壊法」を遵守して、適切に処理・処分するため、大気への放出はないと予測される。</p> |

| 環境の保全のための措置 | 評 価 |
|--|---|
| <p>【工事中の温室効果ガス】</p> <p>1. 建設機械の稼働</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 工事に際しては、建設機械のアイドリングストップ遵守を指導、徹底させるとともに、作業効率の向上及び燃料消費量の抑制に努める。 ・ 建設機械の使用に際しては、定期的に点検・整備を行うことにより良好な状態で使用し、性能の維持に努める。 <p>2. 建設資材の使用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 製造過程において、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。 ・ 工事中の型枠材の使用に際しては、くり返し使用できる型枠の採用に努める。 <p>3. 建設資材等の運搬</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ アイドリングストップ及び法定速度の遵守を指導、徹底させる。 ・ 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。 ・ 土砂、資材等の搬出入について、適正な車種の選定及び積載量による運搬の効率化を推進することにより、さらに工事関係車両の走行台数を減らすよう努める。 ・ 工事関係の通勤者に対し、公共交通機関の利用や自動車の相乗りを推進することにより、通勤車両の走行台数を減らすよう努める。 <p>4. 廃棄物の発生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 工事の実施により発生した廃棄物等について、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。 ・ 建設廃材の分別回収に努める。 | <p>【工事中の温室効果ガス】</p> <p>本事業の実施にあたっては、工事中において、作業効率の向上や燃料消費量の抑制に努める等の環境保全措置を講ずることにより、温室効果ガスの排出量の低減に努める。</p> |
|  | <p>【オゾン層破壊物質（フロン類）】</p> <p>予測結果によると、フロン類の大気への放出はないと考えられることから、フロン類の影響は回避されるものと判断する。</p> |

| 環境要素 | 調 査 | 予 測 |
|------|---|--|
| 安全性 | <p>【工事中】</p> <p>既存資料調査によると、事業予定地周辺には、JR 東海、名鉄、近鉄、地下鉄及びあおなみ線のほか、JR 東海バス、市バス、名鉄バス並びに三重交通バスが通っている。また、事業予定地は、主要県道名古屋津島線及び一般市道広井町線に面しており、周辺には主要市道江川線、一般市道東志賀町線等が通っている。</p> <p>事業予定地周辺における自動車交通量は、平日及び休日ともに高速名古屋新宝線が最も多く、都市高速道路以外では、平日は名古屋津島線が最も多く、休日は中川中村線が最も多くなっている。また、事業予定地周辺における歩行者交通量は、平日及び休日ともに名古屋津島線が最も多く、自転車交通量は、平日及び休日ともに名古屋津島線が最も多くなっている。</p> <p>事業予定地周辺における路線別の事故発生件数（平成 21 年）は、名古屋津島線が 337 件、江川線が 256 件、錦通線が 99 件、名古屋長久手線が 602 件となっている。</p> <p>現地調査結果によると、事業予定地周辺には、平成 22 年度において、小学校 3 校、中学校 1 校、小中一貫校 1 校の通学路が指定されている。</p> <p>事業予定地周辺の自動車区間断面交通量は、全区間で平日の交通量が休日の交通量を上回っており、名古屋津島線の交通量が平日及び休日ともに最も多くなっていた。地上部における事業予定地周辺の歩行者区間断面交通量は、広井町線の歩道が平日及び休日ともに最も多くなっていた。</p> <p>事業予定地周辺は、主要交差点に信号機や横断歩道等の安全施設が整備されており、主要道路においては歩車道分離がなされていた。</p> | <p>【工事中】</p> <p>自動車交通量の増加率は 0.2～35.1%と予測される。</p> <p>工事関係車両の出入口を事業予定地の西側に 1 箇所、北側に 3 箇所、東側に 2 箇所設けることにより、ピーク時では、10～28 台/時の工事関係車両が出入りし、189～5,089 人/時の歩行者及び 28～84 台/時の自転車との交錯が予測される。</p> |

| 環境の保全のための措置 | 評 価 |
|--|---|
| <p>【工事中】</p> <p>本事業の実施にあたっては、以下に示す環境保全措置を講ずる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 工事関係車両の出入口付近では、視認性を良好に保ち、交通誘導員を配置することにより、工事関係車両の徐行及び一旦停止を徹底させる。 ・ 工事関係車両の走行について、交通法規を遵守し、安全運転を徹底させる。 ・ 土砂、資材等の搬出入について、積載量に応じた適正な車種の選定による運搬の効率化を推進することにより、さらに工事関係車両の走行台数を減らすよう努める。 ・ 工事関係の通勤者に対し、公共交通機関の利用や自動車の相乗りを推進することにより、通勤車両の走行台数を減らすよう努める。 ・ 歩車道分離がなされていない事業予定地直近の細街路については、工事関係車両の徐行及び一旦停止を徹底させる。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、適切な対応を行う。 ・ 歩行者及び自転車交通量の多い西側出入口について、交通誘導員を配置し、歩行者及び自転車の安全性に対して特に注意を払う。 ・ 工事に際しては、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)及び関係機関等と連携し、情報共有を行う。 | <p>【工事中】</p> <p>予測結果によると、工事関係車両の走行ルート上の各区分における工事関係車両による交通量の増加率は0.2～35.1%となるが、これらのルートの大部分は、マウントアップ等により歩車道分離がなされていること、主要道路と交差する位置には信号機や横断歩道が整備されていることから、工事関係車両の走行による安全性への影響は、小さいと判断する。</p> <p>本事業の実施にあたっては、工事関係車両出入口付近の視認性を良好にする等の環境保全措置を講ずることにより、周辺交通安全に及ぼす影響の低減に努める。</p> |

第5章 事後調査

5-1 事後調査の目的

事後調査は、本事業の工事中において、環境影響評価を行った環境要素に及ぼす影響の程度を把握するとともに、予測、評価及び環境保全措置の妥当性を検証することを目的とする。

なお、事後調査結果が環境影響評価の結果と著しく異なる場合は、その原因を調査し、必要に応じて追加調査を行う。原因究明の結果、本事業の実施に起因することが判明した場合には、必要な環境保全措置について検討する。

5-2 事後調査計画（工事中）

対象事業に係る事後調査の事項、方法、場所及び時期は、表 5.2-1 及び図 5.2-1～3 に示すとおりである。

表 5.2-1(1) 事後調査計画

| 環境要素 | 調査事項 | 調査方法 | 調査場所 | 調査時期 |
|-------|----------------------------------|---|--|---|
| 大 気 質 | 解体工事による粉じん | 市民等からの苦情があった場合には、その内容及び対処方法並びにその後の状況を調査する。 | 事業予定地周辺 | 地上解体工事期間中 < 予定時期 > : 平成 24~25 年 |
| | 建設機械の稼働による大気汚染（二酸化窒素及び浮遊粒子状物質） | 建設機械の配置及び稼働状況を調査する。 | 事業予定地内 | 建設機械からの大気汚染物質の排出量が最大と想定される時期（1年） < 予定時期 > : 平成 25~26 年 （工事着工後 9~20 ヶ月目） |
| | 工事関係車両の走行による大気汚染（二酸化窒素及び浮遊粒子状物質） | 自動車交通量（一般車両及び工事関係車両）及び走行速度を調査する。 | 予測場所と同じ地点の 5 断面（図 5.2-1 参照） | 工事関係車両からの大気汚染物質の排出量が最大と想定される時期 < 予定時期 > : 平成 26 年 （工事着工後 24 ヶ月目） |
| 騒 音 | 建設機械の稼働による騒音 | 「特定建設作業に伴って発生する騒音の規制に関する基準」（昭和 43 年厚生省・建設省告示第 1 号）に基づく方法により調査する。また、建設機械の配置及び稼働状況も併せて調査する。 | 事業予定地敷地境界上の 3 地点（図 5.2-1 参照）、建設機械の配置や稼働状況は事業予定地内 | 建設機械の稼働による騒音の予測を行った工種毎に最も影響が大きくなると想定される時期 < 予定時期 > ・ケース I（地上解体工事） : 平成 25 年 （工事着工後 5 ヶ月目） ・ケース II（山留・構真柱工事） : 平成 25 年 （工事着工後 12 ヶ月目） ・ケース III（構真柱・地下躯体工事） : 平成 25 年 （工事着工後 14 ヶ月目） ・ケース IV（地下解体・根切・地下躯体・地上躯体工事） : 平成 26 年 （工事着工後 21 ヶ月目） |
| | 工事関係車両の走行による騒音 | 「騒音に係る環境基準について」に基づく方法により調査する。また、自動車交通量（一般車両及び工事関係車両）及び走行速度も併せて調査する。 | 予測場所と同じ 5 地点（図 5.2-1 参照） | 工事関係車両の走行による影響（合成騒音レベル）が最大と想定される時期 < 予定時期 > : 平成 26 年 （工事着工後 24 ヶ月目） |

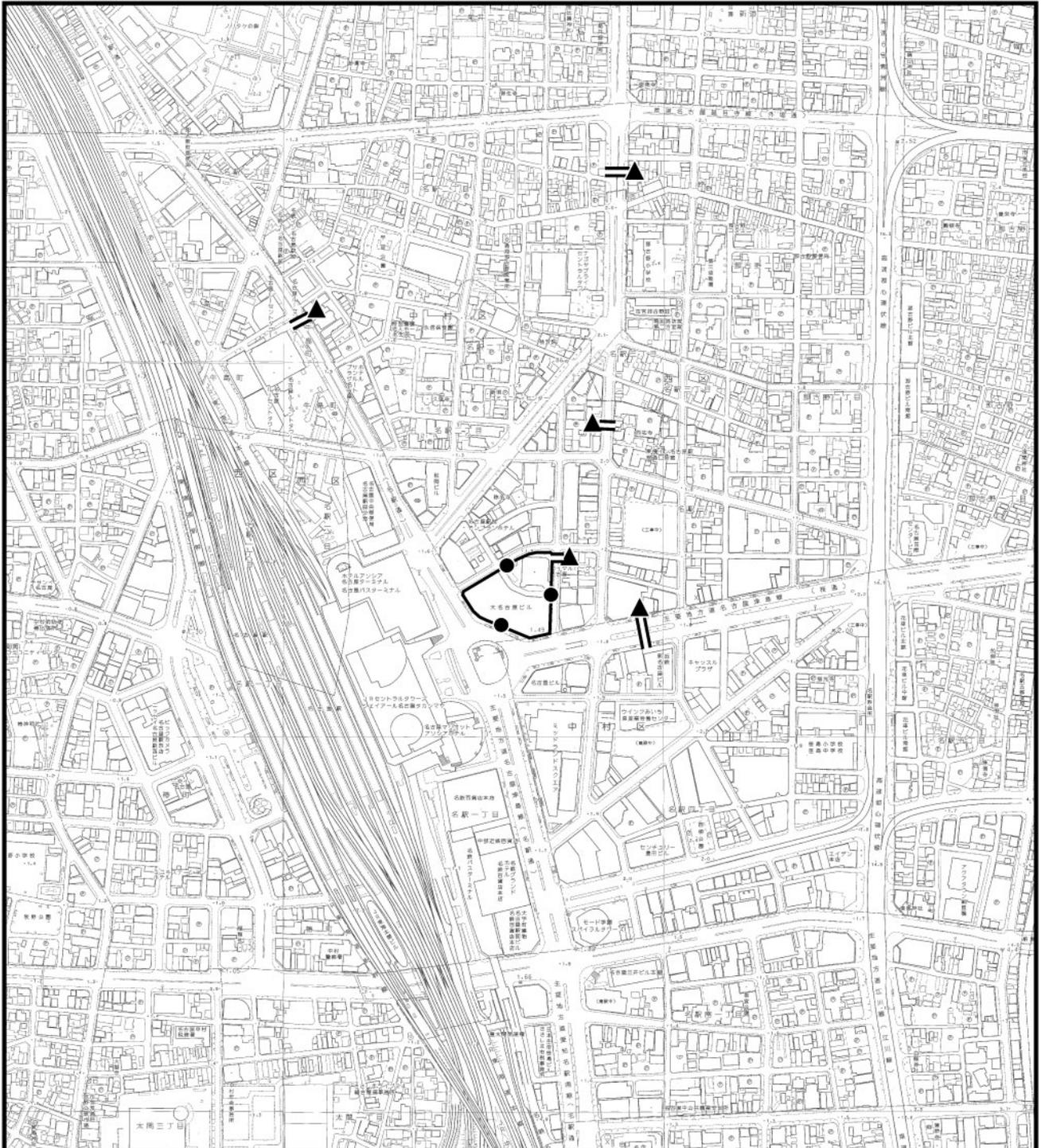
表 5.2-1(2) 事後調査計画

| 環境要素 | 調査事項 | 調査方法 | 調査場所 | 調査時期 |
|---------|--------------------------|--|--|---|
| 振 動 | 建設機械の稼働による振動 | 「振動規制法」に基づく方法により調査する。また、建設機械の配置及び稼働状況も併せて調査する。 | 事業予定地敷地境界上の3地点（図 5.2-1 参照）、建設機械の配置や稼働状況は事業予定地内 | 建設機械の稼働による振動の予測を行った工種毎に最も影響が大きくなると想定される時期 <予定時期> ・ケースⅠ（地上解体工事） ：平成 25 年 （工事着工後 5 ヶ月目） ・ケースⅡ（山留工事） ：平成 25 年 （工事着工後 10 ヶ月目） ・ケースⅢ（山留・構真柱工事） ：平成 25 年 （工事着工後 12 ヶ月目） ・ケースⅣ（地下解体・根切・地下躯体・地上躯体工事） ：平成 26 年 （工事着工後 21 ヶ月目） |
| | 工事関係車両の走行による振動 | JIS Z 8735に定める方法により調査する。また、自動車交通量（一般車両及び工事関係車両）及び走行速度も併せて調査する。 | 予測場所と同じ5地点（図 5.2-1 参照） | 工事関係車両の走行による影響（等価交通量）が最大と想定される時期 <予定時期> ：平成 26 年 （工事着工後 24 ヶ月目） |
| 地 盤 | 地盤変位 | 水準測量により調査する。 | 事業予定地周辺の3地点（図 5.2-2 参照） | 工事中 （着工時、地上解体～地上躯体工事、完了時） <予定時期> ：平成 24, 25～26, 27 年 （工事着工後 1 ヶ月目、8～28 ヶ月目、38 ヶ月目） |
| 廃棄物等 | 工事中に発生する廃棄物等の種類、量及び再資源化量 | 廃棄物の発生量、搬入先、処理方法、有効利用の方法及び再資源化率について調査する。 | 事業予定地及びその周辺 | 工事期間中 <予定時期> ：平成 24～27 年 |
| 温室効果ガス等 | 工事中に発生する温室効果ガスの種類及び量 | 原材料の追跡等が可能な範囲内において、建設資材の使用に伴う温室効果ガスの排出量について調査する。 | 事業予定地内 | 工事期間中 <予定時期> ：平成 24～27 年 |
| | オゾン層破壊物質 | 解体工事におけるフロン類の処理方法について調査する。 | 事業予定地内 | 解体工事期間中 <予定時期> ：平成 24～25, 25～26 年 |

表 5.2-1(3) 事後調査計画

| 環境要素 | 調査事項 | 調査方法 | 調査場所 | 調査時期 |
|------|--------------------------|------------------------------------|----------------------------------|--|
| 安全性 | 工事の実施に伴う自動車交通量 | 工事関係車両の走行ルート上における交通量を調査する。 | 事業予定地周辺道路の20区間(図5.2-3参照) | 工事関係車両台数が最大となる時期(1日) <予定時期> :平成26年 (工事着工後24ヶ月目) |
| | 工事の実施に伴う自動車と歩行者及び自転車との交錯 | 工事関係車両台数、歩行者及び自転車交通量を、数取り器により調査する。 | 事業予定地における工事関係車両出入口の6地点(図5.2-3参照) | 工事関係車両台数が最大となる時期(1日) <予定時期> :平成26年 (工事着工後24ヶ月目) |

※本表での環境要素に加え、風害、日照障害、電波障害等についても、市民等からの苦情があった場合は、その内容及び対処方法並びにその後の状況を調査する。



凡
例

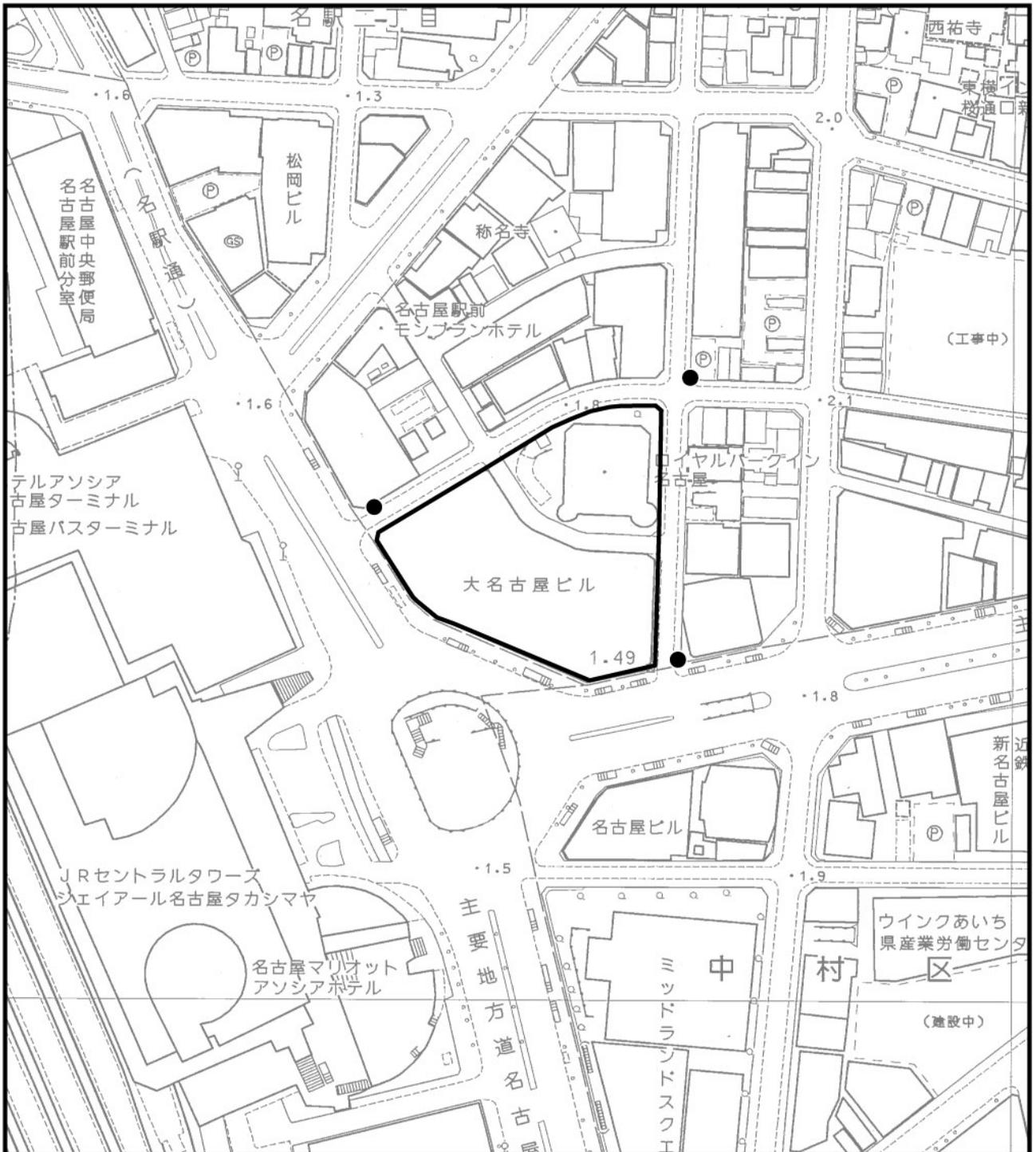
- : 事業予定地
- : 自動車交通量(5断面)
- : 建設機械の稼働による騒音・振動(3地点)
- : 工事関係車両の走行による騒音・振動(5地点)



Scale 1:8,000



図 5.2-1
調査場所
(大気質、騒音、振動)



| | |
|--------|---|
| 凡 例 |  : 事業予定地 |
| |  : 地盤変位(3地点) |

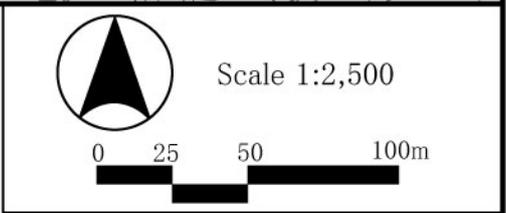
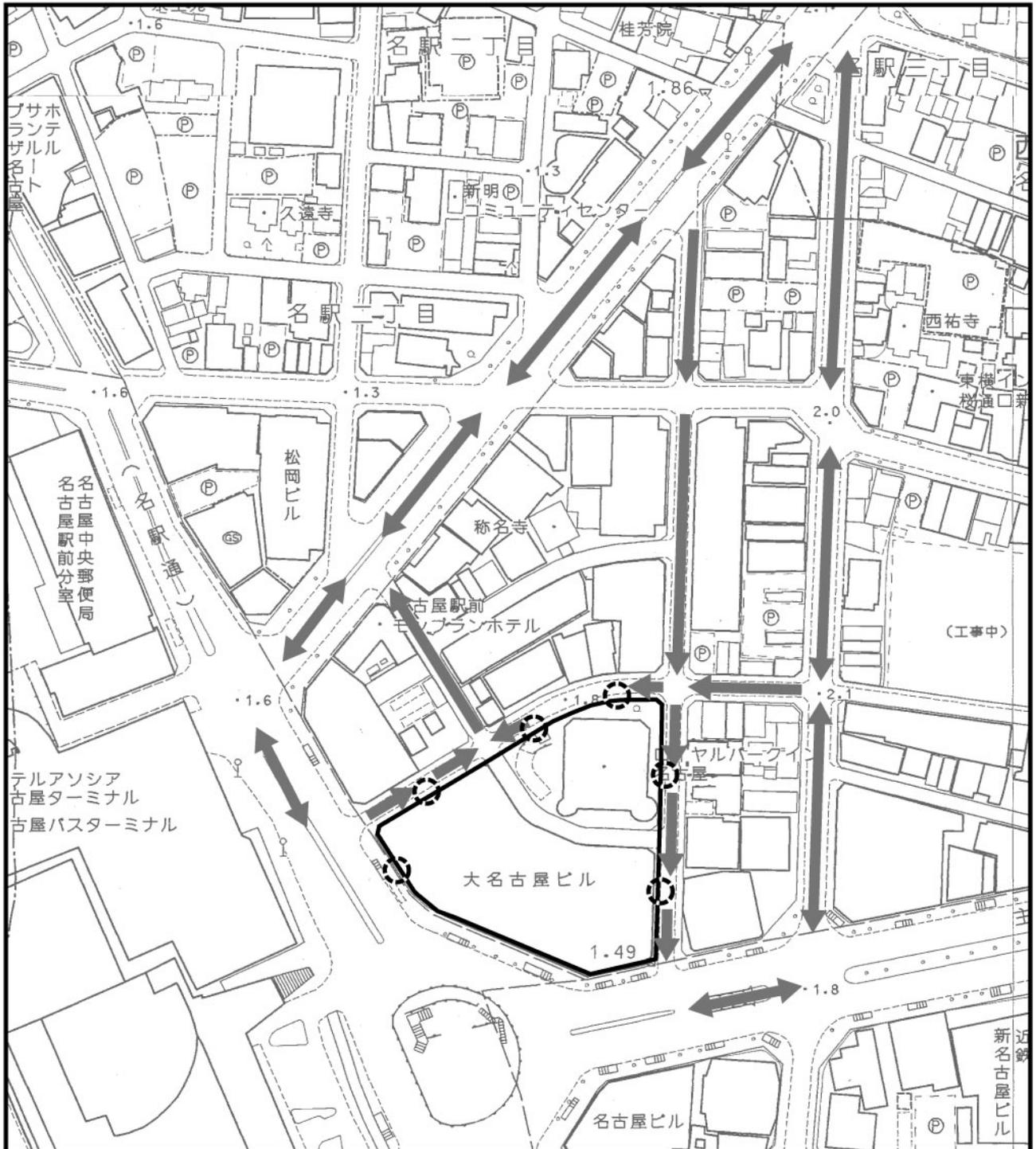


図 5.2-2 調査場所 (地盤変位)



- 凡例
-  : 事業予定地
 -  : 自動車交通量(20区間)
 -  : 自動車と歩行者及び自転車との交錯(6地点)

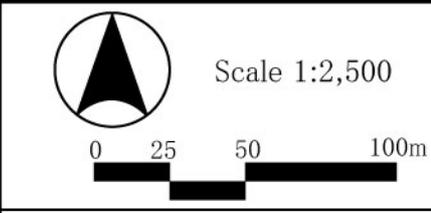


図 5.2-3 調査場所 (安全性)

「本書に使用した地図は、名古屋市の承認を得て、名古屋都市計画基本図（平成 22 年度測量縮尺 1/2, 500）を複製して作成したものです。 承認番号 平成 24 年 第 23 号」

本書は、再生紙を使用している。