

環境影響評価審査書

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名古屋市環境影響評価条例第22条第1項の規定に基づく環境の保全の見地からの意見は、次のとおりです。

平成22年9月21日

名古屋市長 河 村 た かし

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、以下の事項について対応が必要です。

1 予測・評価に関する事項

(1) 全般的事項

工事中、存在・供用時において、環境の保全のための措置（以下、「環境保全措置」という。）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について、名駅一丁目1番計画南地区（仮称）建設事業（以下、「南地区」という。）の事業者、関係機関等と連携し、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。

(2) 大気質

ア 解体工事による粉じんの環境保全措置として、気象情報等に注意を払い、強風時には粉じん発生量の低減に努めるとされているが、どのような施工管理体制で実施するか環境影響評価準備書に記載がない。したがって、工事の実施にあたっては、環境保全措置の実効性を確保するため、適切な実施体制をとること。

イ 建設機械の稼働による大気汚染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も濃度が高くなることが懸念される。したがって、建設機械の効率的な運用、三次排出ガス対策型の建設機械の使用、排出ガス性状を悪化させない適正な燃料の使用等に積極的に取り組み、環境負荷の低減に努めること。

ウ 二酸化窒素の予測について、工事関係車両の走行による影響に、建設機械の稼働による影響を重合させたところ、当該事業単独の予測結果では環境目標値を下回っているが、南地区との複合影響予測の結果では環境目標値を上回っている。したがって、工事の実施にあたり、南地区の事業者と連絡調整を密接に行い、環境負荷の低減に努めること。

(3) 振動

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 以上になると予測している地域がある。周辺には住居等があることから、建物用途に応じて適切に対応すること。

(4) 地盤

地盤変位に係る評価において、実際の工事では逆打ち工法の採用により掘削中に建物荷重をかけながら掘削を行うため、地盤変位量は予測値を下回るとの記載があるが、建物荷重は支持層で支えられ、掘削底面と支持層の間にはかからないことから、記載内容については説明が不十分である。したがって、評価の記載内容を適切なものに改めること。

(5) 温室効果ガス等

ライフサイクル CO₂ 排出量の予測において、新建築物の供用期間を 100 年と想定している。実際に 100 年間供用するためには、設備の維持管理等についてどのように対応していくのか十分検討すること。

(6) 風害

ア 風害の予測に用いた風洞実験について、風洞内の鉛直風速分布に係る理論値と実測値の相関係数や、環境保全措置として実施する植栽の高さを示すなど、実験方法や相似条件等について、根拠も含めて分かりやすく説明するとともに、予測結果の妥当性、信頼性について、明らかにすること。

イ 植栽による風害対策を行っても予測し得ない風害が起こる可能性があるため、苦情等が寄せられた場合は、詳細な状況、原因を把握し、適切な措置を講ずること。

(7) 電波障害

ア 電波障害は広範囲に及ぶことが想定されることから、工事中及び存在・供用時における苦情等の受付窓口について十分な周知を行い、新建築物が原因と判断される障害が生じた場合は、適切に対応すること。

イ 「(仮称)名駅三丁目計画」建設事業(以下、「名駅三丁目計画」という。)の建築物との複合影響で、遮蔽障害の領域がさらに増える可能性があるため、今後、事業の実施にあたり、名駅三丁目計画の事業者と連携し適切に対応すること。

(8) 安全性

ア 工事関係車両の走行により自動車交通量が大きく増加すると予測している区間があるので、工事関係車両以外の一般車両が迂回し、歩車道分離されていない道路に入り込むことが懸念される。したがって、具体的な工事計画の策定にあたり、工事関係車両の総量を抑制するなど、工事関係車両の発生集中による影響の低減に努めること。

イ 環境影響評価準備書においては、歩行者交通量の予測値に事業予定地周辺に設置される仮設バス停の利用者は含まれていないが、歩行者等の安全性の確保に関し、仮設バス停が設置されることによる影響についても、十分配慮すること。

ウ 供用時の予測においては、自転車交通量が歩行者交通量に含まれているが、新建築物の出入口や駐輪場付近において、自転車と歩行者、自転車と自動車の接触も考えられる。したがって、自転車や歩行者の安全性の確保が懸念される場合には、関係機関等と調整し、適切に対応すること。

(9) 緑地等

新設する緑地等の植栽については、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こと。

2 事後調査に関する事項

(1) 安全性

工事中、供用時それぞれの安全性の事後調査計画においては、自転車交通量を歩行者交通量に含めるとしているが、自転車と歩行者を分けて調査し、必要に応じて環境保全措置を講ずること。

(2) 緑地等

事後調査計画においては、調査事項として、緑地の位置、種類、面積、緑化率及び周辺との調和とあるが、実際に使用した樹種等についても調査事項に追加すること。

3 その他

- (1) 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。
- (2) 環境影響評価準備書では、名駅三丁目計画に関連する歩行者、車両等の動線や交通量が含まれていないが、今後、事業の実施にあたり、名駅三丁目計画など、周辺の開発計画を考慮し、環境負荷の低減に努めること。
- (3) 見解書において、工事時期の変更に伴う影響の程度が明らかにされているが、事業計画変更後の予測結果については、環境影響評価書に記載するとともに、南地区との複合影響についても、その参考資料（複合影響予測）に記載すること。
- (4) 環境影響評価書の作成にあたり、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。