

ＪＰタワー名古屋建設事業に係る
事後調査計画書（供用開始後）

（大規模建築物の建築）

平成２７年１１月

日 本 郵 便 株 式 会 社
名 工 建 設 株 式 会 社

は じ め に

本事後調査計画書（供用開始後）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）に基づき、平成 22 年 11 月 8 日に名古屋市に提出した「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書」（郵便局株式会社、名工建設株式会社、名古屋鉄道株式会社，平成 22 年 11 月）に記載した事後調査計画を基に、実施計画を定めたものである。

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 事業の目的	1
3-2 事業計画の概要	2
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	24
5-1 事後調査の目的	24
5-2 事後調査計画（供用開始後）	24

＜略 称＞

以下に示す条例名及び名称については、基本的に略称を用いた。

名 称 及 び 条 例 名	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」
環境影響評価方法書	方法書
環境影響評価準備書	準備書
環境影響評価審査書	審査書
環境影響評価書	評価書
環境の保全のための措置	環境保全措置
名古屋鉄道	名鉄
東海旅客鉄道	JR東海
近畿日本鉄道	近鉄
名古屋臨海高速鉄道	あおなみ線
名古屋市高速度鉄道	地下鉄

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)}

〔事業者名〕 日本郵便株式会社

〔代表者〕 代表取締役社長 高橋 亨

〔所在地〕 東京都千代田区霞が関一丁目3番2号

〔事業者名〕 名工建設株式会社

〔代表者〕 代表取締役社長 野田豊範

〔所在地〕 名古屋市中村区名駅一丁目1番4号 JRセントラルタワーズ34階

第2章 対象事業の名称及び種類

〔名称〕 JPタワー名古屋建設事業^{*2)}

〔種類〕 大規模建築物の建築

第3章 対象事業の概要

3-1 事業の目的

本事業は、名古屋駅北地区の機能更新（にぎわい歩行者空間のネットワーク形成等）における重要プロジェクトとして、都心部の駅前に相応しい土地の高度利用を図り、名古屋駅前地区の活性化・都市における防災面の向上を目指すとともに、地球環境に十分配慮した開発を行うことで、社会的使命を果たすことを目的とする。

なお、本事業はJRゲートタワーとも連携して事業を進める。

*1): 本事業に係る事後調査計画書（工事中）提出時点では、名古屋鉄道株式会社を含む3者が事業者となっていたが、平成23年11月より、本事業の事業者は、日本郵便株式会社及び名工建設株式会社の2者となった。

*2): 本事業に係る事後調査計画書（工事中）提出時点の対象事業の名称は、「名駅一丁目1番計画北地区（仮称）建設事業」であったが、ビル名の決定により変更した。

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。

表3-2-1 事業計画の概要

項 目	内 容
事業の名称	J Pタワー名古屋建設事業
事業実施場所の位置	名古屋市中村区名駅一丁目1004番 他（図3-2-1参照）
地 域 ・ 地 区	商業地域、防火地域、駐車場整備地区、緑化地域
主 要 用 途	事務所、商業施設、駐車場、バスターミナル
階 数 ・ 高 さ	高層棟：地上40階、地下3階 高さ約195m 低層棟：地上10階、地下1階 高さ約 55m
基 礎 底	G.L. 約－22.3m
構 造	鉄骨造、一部鉄骨鉄筋コンクリート造
事業実施場所の区域面積	約12,200m ²
延 べ 面 積	約180,000m ²
駐 車 台 数	約320台
日 最 大 利 用 者 数	平 日 約 10,000 人
	休 日 約 1,000 人
主要なアクセス手段	歩行者：JR「名古屋駅」より徒歩1分 自動車：名駅通、清正公通
配 置 図	図3-2-2のとおり
断 面 図	図3-2-3のとおり
平 面 図	図3-2-4のとおり
緑 化 図	図3-2-5のとおり
熱 源 施 設	地域冷暖房会社（名古屋熱供給株式会社）が、J Rセントラルタ ワーズにある既存の地域冷暖房プラント及び本新建築物内とJ R ゲートタワー内の新設プラントで地域冷暖房施設を構築する。本 新建築物、J Rゲートタワーは隣接しているため、一体的なプラ ントと捉え、本新建築物には主に冷凍機設備を、J Rゲートタワ ーは主にボイラー設備を設置し、機器の集約化を図る。
電 気 、 ガ ス 設 備	電力供給は、中部電力株式会社より特別高圧を新建築物内に設置 する特高電気室にて受電を行い、特別高圧を高圧へ降圧する。さ らに、各サブ電気室にて低圧に降圧して、各用途へ電力を供給す る。 ガス供給は、一般市道広井町線に埋設されている東邦ガス株式会 社の既設ガス管から新設するガス管で事業実施場所内に引き込 み、引込バルブを経て、新設するガス管で新建築物内に供給する。
給 排 水	給水は、名古屋市の上水道から供給を受け、一般市道広井町線に 埋設されている既設の給水管から新設する給水管を経て上水を引 込み、一旦受水槽に貯水した後、各用途へ加圧方式又は高置水槽 方式で供給する。また、新たに井戸を整備し、井水も上水として 使用する。 雨水については貯留槽に一時貯留して放流する流出抑制施設を設 ける。 なお、雨水排水の一部及び厨房排水は、中水処理施設で処理した 後に雑用水として再利用を行う。また、汚水排水等は、2階以上は 自然勾配による放流で、1階以下は地下排水槽に一旦貯留後ポンプ アップにて公共下水道（合流式）に放流する。
供 用 開 始 時 期	平成27年11月

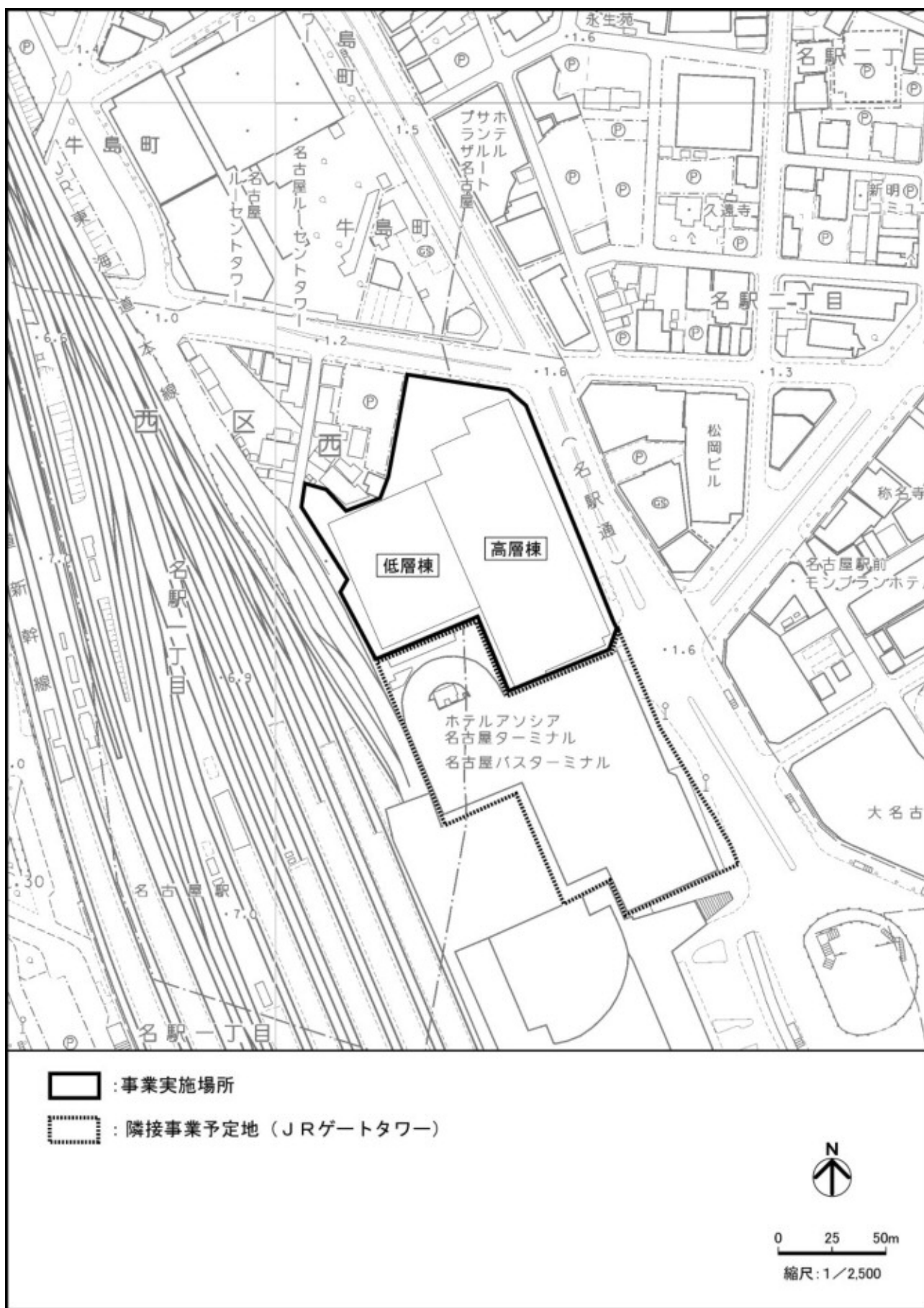


図3-2-2(2) 配置図

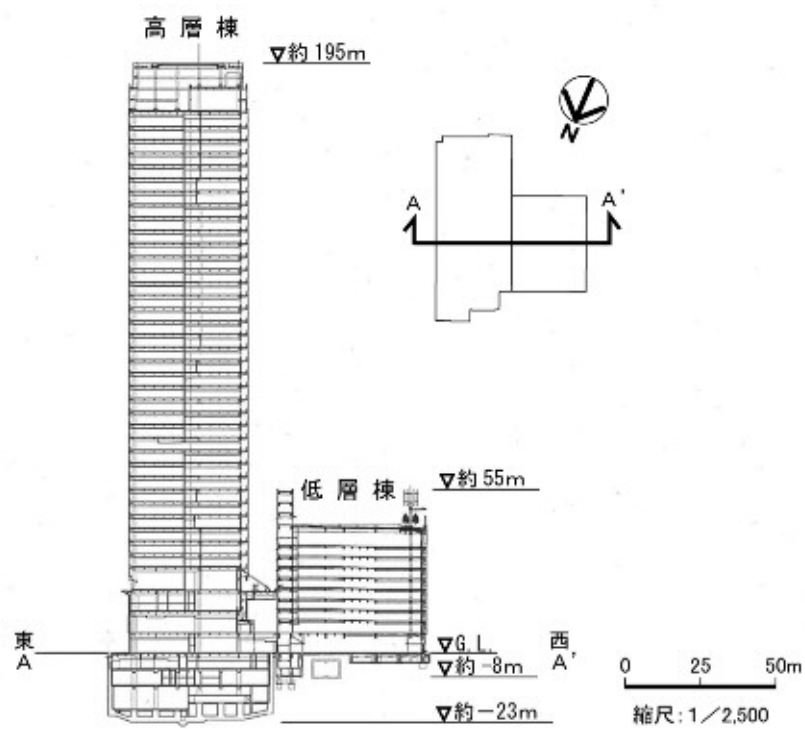


図3-2-3(1) 東西断面図

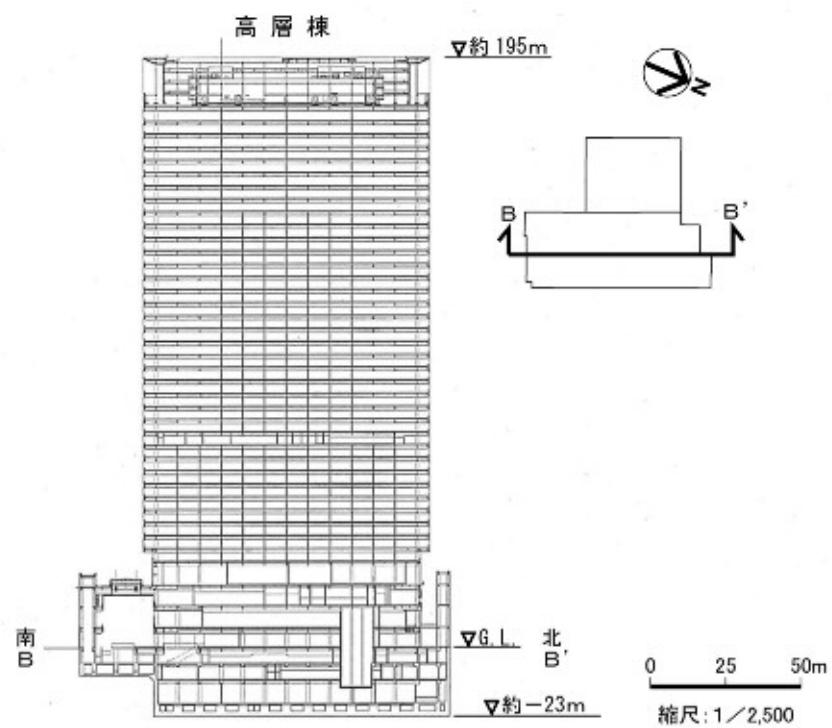


図3-2-3(2) 南北断面図

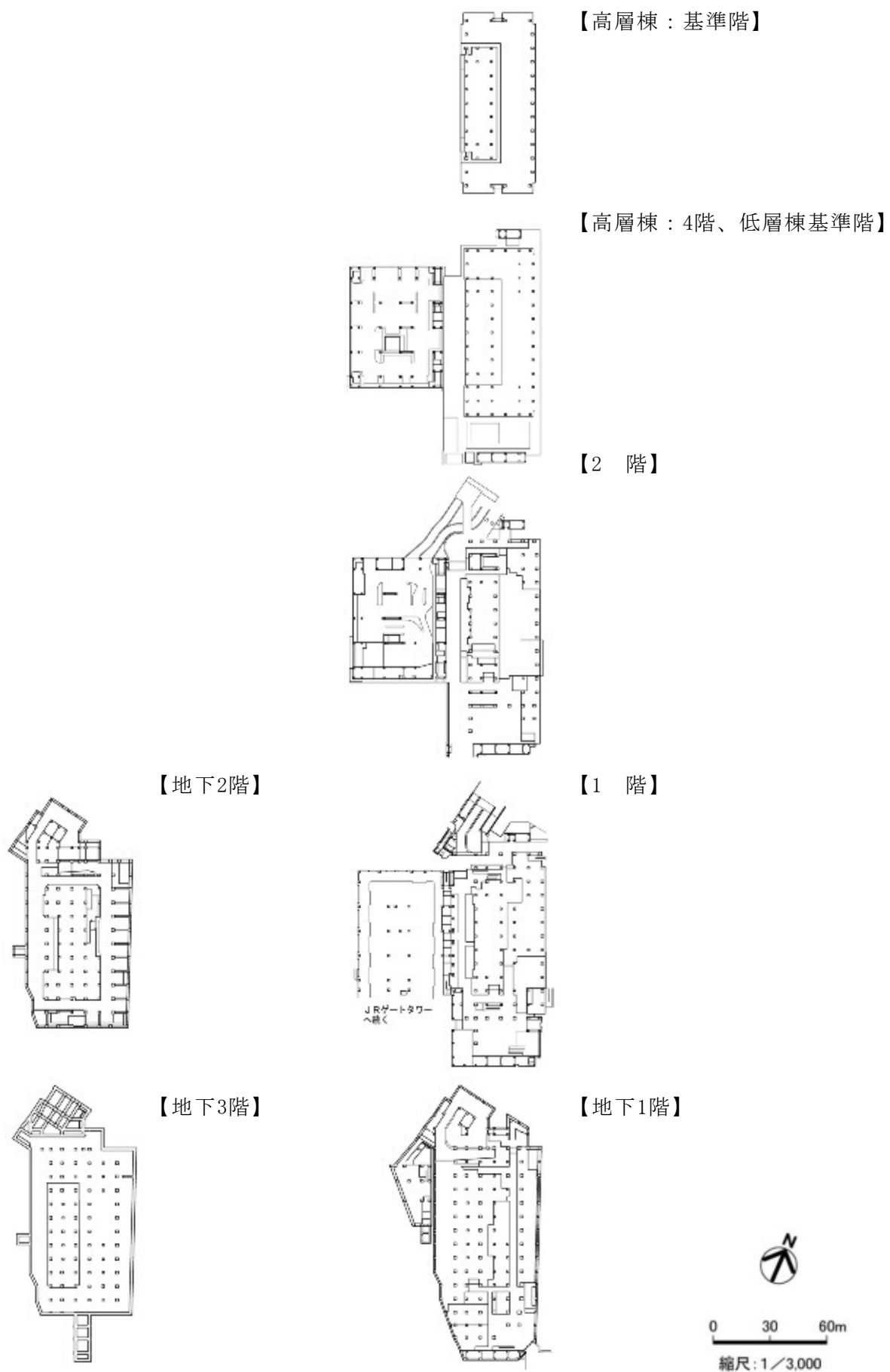


図3-2-4 平面図

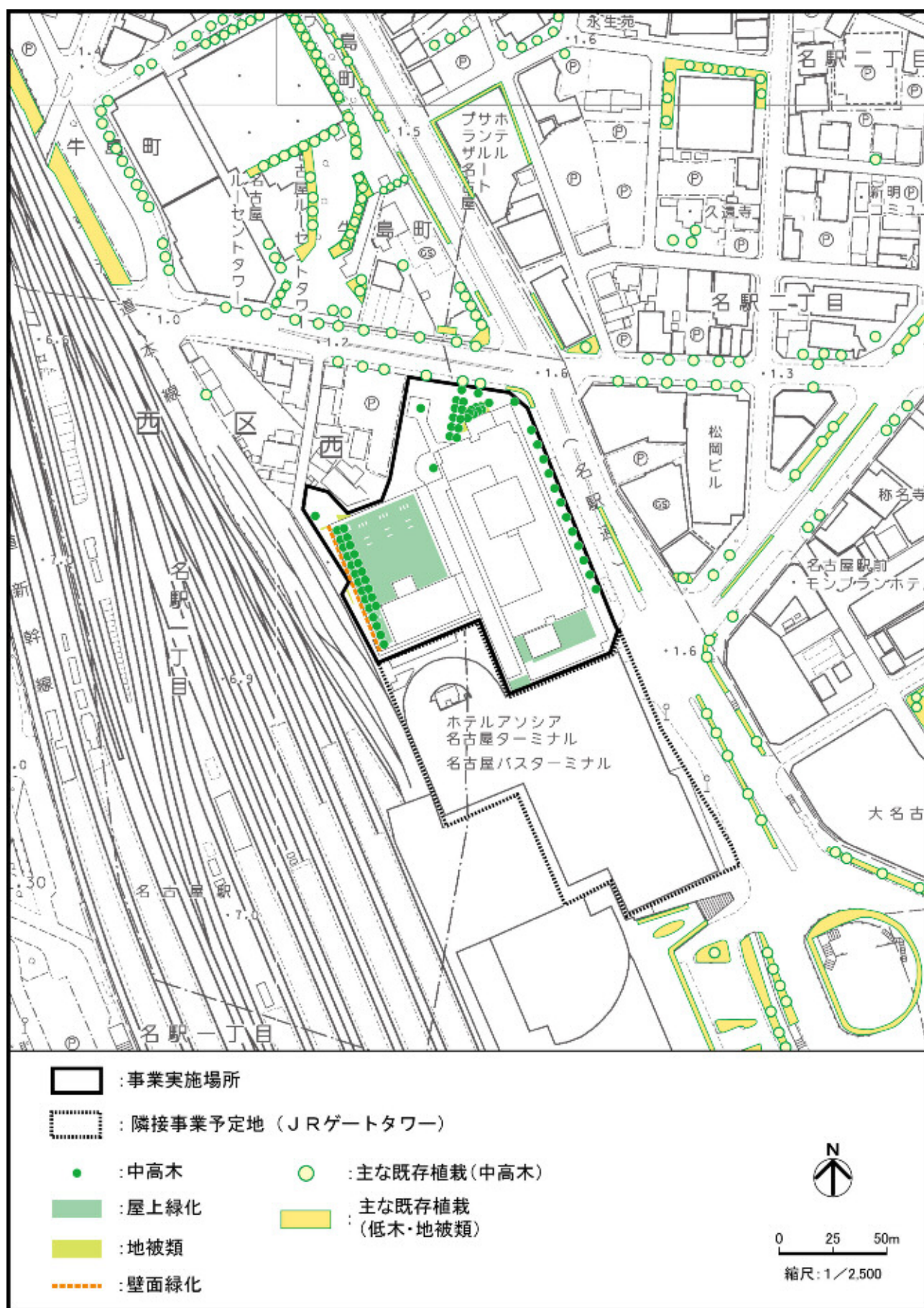


図3-2-5 緑化図

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(1) 環境影響評価手続きの経緯

事 項		内 容	
方 法 書	提 出 年 月 日	平成21年1月26日	
	縦 覧（ 閲 覧 ） 期 間	平成21年2月2日から3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 （名工建設株式会社名古屋支店、名古屋中央郵便 局名古屋駅前分室ゆうプラザ）	
	縦 覧 者 数 （ 閲 覧 者 数 ）	23名 （3名）	
方法書に対する 市民等の意見	提 出 期 間	平成21年2月2日から3月18日	
	提 出 件 数	1件	
方法書に対する 市長の意見 （方法意見書）	縦 覧 期 間	平成21年5月7日から5月21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	4名	
準 備 書	提 出 年 月 日	平成22年2月10日	
	縦 覧（ 閲 覧 ） 期 間	平成22年2月23日から3月24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 （名古屋中央郵便局名古屋駅前分室ゆうプラザ、 名古屋ターミナルビル株式会社B2Fテルミナセン ター）	
	縦 覧 者 数 （ 閲 覧 者 数 ）	16名 （1名）	
	説 ¹⁾ 明 会	開 催 日	平成22年3月11日
		場 所 参加者人数	名古屋中央郵便局名古屋駅前分室ゆうプラザ 92名
準備書に対する 市民等の意見	提 出 期 間	平成22年2月23日から4月8日	
	提 出 件 数	1件	
見 解 書	提 出 年 月 日	平成22年5月27日	
	縦 覧 期 間	平成22年6月3日から6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	4名	
公 聴 会 ²⁾	開 催 年 月 日	平成22年7月24日	
	開 催 場 所	愛知県産業労働センター（ウインクあいち）	
	陳 述 人 数	1名	
	傍 聴 人 数	20名	
審 査 書	縦 覧 期 間	平成22年10月1日から10月15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	1名	

1) J R ゲートタワー建設事業と合同で開催した。

2) J R ゲートタワー建設事業と同時開催された。

表4-1-1(2) 環境影響評価手続きの経緯

事 項		内 容
評 価 書	提 出 年 月 日	平成22年11月8日
	縦 覧 期 間	平成22年11月15日から12月14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	11名
事後調査計画書 (工事中)	提 出 年 月 日	平成22年11月16日
	縦 覧 期 間	平成22年11月24日から12月8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	12名

4-2 調査、予測、環境保全措置及び評価の概要

本事業の存在・供用時により、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、表4-2-1に示すとおりである。

表4-2-1 調査、予測、環境保全措置及び評価の概要

環境要素	調 査	予 測
大 気 質	【新建築物関連車両の走行（事業実施場所内設置駐車場）による大気汚染】 既存資料調査によると、平成20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2.8m/s、大気安定度の最多出現頻度は中立（D）である。 平成16～20年度の中村保健所における測定の結果、二酸化窒素は、平成18年度以降、減少傾向にあり、平成20年度における測定結果は、環境基準及び名古屋市の大気汚染に係る環境目標値ともに達成している。 平成16～20年度の中村保健所における測定の結果、浮遊粒子状物質は、横ばいの状態で推移しており、平成20年度における測定結果は、環境基準及び名古屋市の大気汚染に係る環境目標値ともに達成している。	【新建築物関連車両の走行（事業実施場所内設置駐車場）による大気汚染】 1. 二酸化窒素 年平均値の寄与率は5.26%、日平均値の年間98%値は0.037ppmと予測される。 2. 浮遊粒子状物質 年平均値の寄与率は0.03%、日平均値の2%除外値は0.066mg/m³と予測される。

環 境 保 全 措 置	評 価
【新建築物関連車両の走行（事業実施場所内設置駐車場）による大気汚染】 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。 ・事業実施場所内設置駐車場へ出入りする新建築物関連車両に対し、アイドリングストップを徹底するとともに、不要な空ふかし、急加速等を行わないように、運転方法の周知に努める。 ・新建築物利用者には、できる限り公共交通機関を利用するよう働きかける。 ・名古屋駅及び地下鉄との歩行者ネットワークを整備し、公共交通機関の利用促進を図ることにより、新建築物関連車両の発生の抑制に努める。	【新建築物関連車両の走行（事業実施場所内設置駐車場）による大気汚染】 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％除外値とともに、環境基準の値並びに環境目標値を下回る。 本事業の実施にあたっては、新建築物関連車両に対し、アイドリングストップを徹底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。

環境要素	調 査	予 測
大 気 質	【新建築物関連車両の走行（事業実施場所周辺道路）による大気汚染】 既存資料調査は、【新建築物関連車両の走行（事業実施場所内設置駐車場）による大気汚染】参照。 現地調査によると、自動車交通量は全ての地点において、平日の方が休日よりも多い傾向を示していた。	【新建築物関連車両の走行（事業実施場所周辺道路）による大気汚染】 1. 二酸化窒素 年平均値の寄与率について、事業実施場所周辺道路は0.00～0.05%、事業実施場所内設置駐車場による影響との重合は1.70%と予測される。日平均値の年間98%値について、事業実施場所周辺道路は0.036～0.038ppm、事業実施場所内設置駐車場による影響との重合は0.038ppmと予測される。 2. 浮遊粒子状物質 年平均値の寄与率について、事業実施場所周辺道路は0.00%、事業実施場所内設置駐車場による影響との重合も0.00%と予測される。日平均値の2%除外値について、事業実施場所周辺道路は0.066mg/m³、事業実施場所内設置駐車場による影響との重合も0.066mg/m³と予測される。
騒 音	【新建築物関連車両の走行による騒音】 既存資料調査によると、事業実施場所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67～70dBであり、環境基準を達成している。 現地調査によると、道路交通騒音の昼間の等価騒音レベル（L_{Aeq}）は、平日で63～69dB、休日で62～69dBであり、平日及び休日ともに、環境基準を達成していた。	【新建築物関連車両の走行による騒音】 1. 平 日 新建築物関連車両の走行による昼間の等価騒音レベル（L_{Aeq}）は63～68dBと予測される。 新建築物関連車両の走行による増加分は、全地点で0～1dB程度と予測される。 2. 休 日 新建築物関連車両の走行による昼間の等価騒音レベル（L_{Aeq}）は62～67dBと予測される。 新建築物関連車両の走行による増加分は、全地点で約0dBと予測される。

環 境 保 全 措 置	評 価
【新建築物関連車両の走行（事業実施場所周辺道路）による大気汚染】 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。 ・新建築物利用者には、できる限り公共交通機関を利用するよう働きかける。 ・名古屋駅及び地下鉄との歩行者ネットワークを整備し、公共交通機関の利用促進を図ることにより、新建築物関連車両の発生の抑制に努める。 ・事業実施場所南東付近において計画中である大名古屋ビルディング建設事業の事業者とは、必要に応じて情報交換等の協力を行い、環境負荷の低減に努める。	【新建築物関連車両の走行（事業実施場所周辺道路）による大気汚染】 予測結果によると、新建築物関連車両の増加に起因する二酸化窒素及び浮遊粒子状物質が周辺の環境に及ぼす影響は、小さいと判断する。 事業実施場所周辺道路については、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、全予測地点で環境基準の値並びに環境目標値を下回る。 また、事業実施場所内設置駐車場との重合については、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の日平均値の2％除外値ともに、予測場所においては、環境基準の値及び環境目標値を下回る。
【新建築物関連車両の走行による騒音】 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。 ・新建築物利用者には、できる限り公共交通機関を利用するよう働きかける。 ・名古屋駅及び地下鉄との歩行者ネットワークを整備し、公共交通機関の利用促進を図ることにより、新建築物関連車両の発生の抑制に努める。 ・事業実施場所南東付近において計画中である大名古屋ビルディング建設事業の事業者とは、必要に応じて情報交換等の協力を行い、環境負荷の低減に努める。	【新建築物関連車両の走行による騒音】 予測結果によると、新建築物関連車両の増加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。 新建築物関連車両の走行による騒音レベルは、平日及び休日ともに、全予測地点で環境基準の値以下である。 本事業の実施にあたっては、新建築物利用者には、できる限り公共交通機関を利用するよう働きかけ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。

環境要素	調 査	予 測
景 観	現地調査によると、事業実施場所は、名鉄、JR東海、近鉄、あおなみ線及び地下鉄の鉄道駅に近接し、市内バス並びに高速バスの拠点である名古屋バスターミナルを備え、主要な幹線道路に面する地区である。また、事業実施場所周辺は、JRセントラルタワーズ、ミッドランドスクエア、名古屋ルーセントタワー等が建ち並び、名古屋市の玄関口としての都市景観が形成されつつある景観となっている。 また、現況の形態率は51～56%であった。	新建築物の高層棟は、壁面のデザインにより、直線的で伸びやかなイメージの中にも繊細なアクセントを創り出している。また、北側の階段状の広場は、東側に植栽された中高木とともに、緑あふれるアメニティ空間を確保している。 新建築物の存在による形態率は59～63%、現況から新建築物の存在による変化量は7～8ポイントと予測される。
廃棄物等		【存在・供用時】 新建築物の存在・供用時には、廃棄物等として約341.1m³/日発生すると予測される。このうち、再資源化率は約70%と予測される。

環 境 保 全 措 置	評 価
1. 予測の前提とした措置 ・周辺の既存建物及びJ R ゲートタワーとのデザイン調和を図り、統一感と風格のある建築デザインとするとともに、透明感やシンプルさを持った構成とすることで、品格のある都市景観の形成に配慮する。 ・高層部の壁面は、フィンや庇等を設置することで、伸びやかな繊細さと軽快感を表現するとともに、フィンやルーバーを強調するデザインとすることで、鳥の衝突回避に配慮する。 ・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。 ・低層部は、アトリウムやオープンスペースを設置し、緑を添えて人々が集う場所にする事で、ゆとりと潤いを創出しつつ、ガラスの壁面を通じて内部のアトリウムや店舗の賑わいが通りに滲み出る構成とする。 2. その他の措置 ・新建築物周辺に植栽を配置する。 ・新建築物の色彩や素材等については、「名古屋市景観条例」（昭和59年名古屋市条例第17号）に基づき、関係機関と協議を行い、周辺地区における都市景観との調和に努めるとともに、デザイン都市名古屋にふさわしい洗練されたイメージとなるよう配慮する。 ・事業実施場所内における空地の整備にあたっては、素材、色彩や植栽等について、隣接する歩道との調和に配慮する。	予測結果によると、予測の前提とした措置を講ずることにより、新建築物は、名古屋駅周辺のランドマークとなるとともに中高層建築物群と調和した風格のある建築物となり、一連の都市空間が創出されると判断する。 圧迫感については、新建築物の存在により、形態率は7～8ポイント増加する。このことから、新建築物周辺に植栽を配置する等の環境保全措置を講ずることにより、圧迫感の低減に努める。
【供用時】 1. 予測の前提とした措置 ・事業の実施により発生した廃棄物等については、関係法令等を遵守して、適正処理を図るとともに、減量化及び再利用・再資源化に努める。 2. その他の措置 ・廃棄物等の一時的な保管場所として地下階に隔離された保管スペースを設ける。 ・減量化及び再資源化に関する知見の収集に努めるとともに、各テナント等に対しては、分別排出によるごみの減量化、ごみ減量化及び再資源化に努めるよう指導する。	【供用時】 予測結果によると、予測の前提とした措置を講ずることにより、供用時に発生する廃棄物等は、約70%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。 本事業の実施にあたっては、廃棄物等の一時的な保管場所として地下階に隔離された保管スペースを設け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。

環境要素	調 査	予 測
温室効果ガス等		【存在・供用時の温室効果ガス】 1. 事業活動等に伴い発生する温室効果ガス排出量 存在・供用時における温室効果ガス排出量（二酸化炭素換算）は、新建築物の存在・供用により約17,000tCO₂/年、新建築物関連自動車交通の発生・集中により約600tCO₂/年、廃棄物の発生により約300tCO₂/年と予測される。また、緑化・植栽による吸収・固定により、約60tCO₂/年が削減されると予測され、これらの合計は、約18,000tCO₂/年と予測される。 2. ライフサイクルCO₂ ライフサイクルCO₂は、新建築物の供用期間を100年間と想定した場合、解体工事が、約2,000tCO₂/100年、建設工事が約280,000tCO₂/100年、供用に伴う活動が約1,569,400tCO₂/100年、修繕が約320,000tCO₂/100年、改修工事が約406,000tCO₂/100年、維持管理が約157,000tCO₂/100年と予測され、これらの合計は、約2,734,400tCO₂/100年と予測される。
風 害	既存資料調査及び現地調査によると、事業実施場所周辺は商業地域となっており、事務所ビル、小売店舗等の商業施設がほとんどを占めている。一方、事業実施場所から離れるにしたがって住居施設が多くなる。 建物を階数別にみると、3～7階または8階以上の中・高層建築物が大部分となっている。一方、事業実施場所から離れるにしたがって1～2階の低層建築物が多くなる。 名古屋地方気象台における日最大平均風速の風向は、西北西～北及び南南東～南の出現頻度が卓越している。	新建築物建設後に風環境のランクが上がる地点は、主に事業実施場所東側近傍等の14地点（このうち新たにランク3を超える地点はなし）、風環境のランクが下がる地点は、主に事業実施場所南東側等の12地点と予測され、その他の地点については風環境の変化はないと予測される。

環 境 保 全 措 置	評 価
【存在・供用時の温室効果ガス】 1. 予測の前提とした措置 ・地域冷暖房（以下「DHC」という。）を導入する。 ・新建築物の供用期間は100年間と想定する。 2. その他の措置 ・外気冷房、自然換気の採用により新建築物内に風を取り入れる。 ・Low-Eガラスの採用等により日射遮蔽制御を行い、熱を遮断する。 ・屋上緑化により、熱を遮断する。 ・太陽光発電等を設置し、再生可能エネルギーを利用する。 ・初期照度補正照明制御、人感センサー照明制御等の採用により省エネルギーに取り組む。 ・節水器具、雨水再利用、厨房排水再利用等によるインフラへの負荷を削減する。 ・長寿命の建物となるよう、設備の維持管理や更新等を適切に行う。	【存在・供用時の温室効果ガス】 予測結果によると、DHCから熱源の供給を受けた方が、本事業単独で熱源を確保するより温室効果ガス排出量（二酸化炭素換算）は約500tCO₂/年少くなり、また、100年間供用の方が、50年間供用よりライフサイクル CO₂ の 排 出 量 は 約200,000tCO₂/100年少なくなることから、温室効果ガスの排出による環境負荷は低減されるものと判断する。 本事業の実施にあたっては、外気冷房、自然換気の採用により新建築物内に風を取り入れ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。
1. 予測の前提とした措置 ・事業実施場所内に植栽を施す。 2. その他の措置 ・事業実施場所内の植栽を風洞実験時よりもさらに増やすように努める。 ・市民等から苦情があった場合は、その内容や原因及び対処した方法並びにその後の状況について調査し、必要に応じて適切な措置を講じる。	予測結果によると、予測の前提とした措置を講ずることにより、新建築物建設前から新たにランク3を超える地点はない。なお、ランク1またはランク2からランク3へと変わる地点がみられるが、新たにランク3を超える地点がみられないことから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する。 本事業の実施にあたっては、事業実施場所内の植栽を風洞実験時よりもさらに増やすという環境保全措置を講ずることにより、周辺地域の風環境に及ぼす影響のさらなる低減に努める。

環境要素	調 査	予 測
日照障害	既存資料調査及び現地調査によると、日影の影響の及ぶ事業実施場所北側の地域は、事業実施場所近くでは、商業施設・一般店舗・商業的サービス施設がほとんどを占めており、事業実施場所から離れるほど住居施設が主体となる。建物階数別にみると、事業実施場所近くでは3～7階または8階以上の中・高層建築物が大部分であり、住居施設が多い地域では1～2階の低層建築物が多くなる。 事業実施場所周辺は中・高層建築物が多いため、8時間の日影が生じる範囲が既存建物周辺で目立つ。	時刻別日影図によると、8時及び16時における新建築物の日影の長さは、約1.4kmになると予測される。また、等時間日影図によると、1時間以上の日影を生じる範囲は、事業実施場所より約100～500mと予測される。 なお、新建築物による日影が生じる範囲内には、「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年名古屋市長令第40号）に規定される教育施設が存在する。 新建築物と既存建物による日影については、新建築物が建設されることにより、事業実施場所の北側の一部において、日影時間が長くなると予測される。3時間以上日影が付加される範囲は、事業実施場所北側の周辺部と中央郵便局北交差点の北側道路の一部と予測される。2～3時間付加される範囲は、事業実施場所北側の周辺道路や名古屋ルーセントタワー南の広場等となっている。また、1～2時間付加される範囲は、事業実施場所の北東側に位置し、一部住居施設等にも付加されているが、多くは商業施設である。
電波障害	既存資料調査及び現地調査によると、地上デジタル放送電波の受信品質評価が「良好に受信」とされた地点は、名古屋市内で広域局71%、県域局（瀬戸局）58%であった。 なお、事業実施場所上空において、マイクロウェーブ通信回線は1系統ある。	新建築物から西南西方向へ障害が発生し、この障害面積は、広域局で約0.12km²、県域局（瀬戸局）で約1.68km²と予測される。 反射障害は、広域局及び県域局（瀬戸局）ともに、新建築物単体による障害は発生しないと予測される。 マイクロウェーブは、事業計画及び総務省東海総合通信局への聞き取り調査結果により、送信経路に影響が及ぶことが予測される。

環 境 保 全 措 置	評 価
	予測結果より、新建築物が建設されることによる周辺の日照環境に及ぼす影響は、新たに日影が付加される範囲を考慮すると小さいと判断する。 新建築物により日影の影響を受ける区域は、「建築基準法」（昭和25年法律第201号）及び「名古屋市中高層建築物日影規制条例」（昭和52年名古屋市条例第58号）の規制対象区域に該当しない。 なお、教育施設については、「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」に基づき適切な対応を行う。
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。 ・地上躯体工事時期を地上デジタル放送の完全移行後にすることにより、アナログ放送による電波障害の影響を回避する。 ・事業の実施に伴って、地上デジタル放送電波受信の状況が悪化すると予測される地域については、地上躯体が立ち上がる時期を目途として、CATVへの加入等適切な対策を実施する。 ・工事中及び存在時において、予測範囲の周辺等で新たに障害が生じた場合には、新建築物との因果関係を明らかにし、本事業による影響と判断された場合については適切な対策を実施する。 ・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、十分な周知を行う。 ・マイクロウェーブの送信経路への影響については、電波伝搬障害防止制度に関する手続きにより、適切な対応を行うことで影響を回避する。 ・電波障害対策の実施においては、大名古屋ビルディング建設事業の事業者と連携し適切に対応する。	本事業の実施にあたっては、地上躯体工事時期を地上デジタル放送の完全移行後にすることにより、アナログ放送による電波障害の影響を回避するほか、地上デジタル放送電波受信の状況が悪化すると予測される地域については、地上躯体が立ち上がる時期を目途として、CATVへの加入等の環境保全措置を講ずることにより、新建築物が地上デジタル放送電波の受信に及ぼす影響の回避に努める。 マイクロウェーブの送信経路への影響については、電波伝搬障害防止制度に関する手続きにより、適切な対応を行うことから、影響が回避されるものと判断する。

環境要素	調 査	予 測
安全性	【供用時】 既存資料調査によると、事業実施場所周辺には、JR東海、名鉄、近鉄、地下鉄及びあおなみ線のほか、市バス、名鉄バス、JR東海バス並びに三重交通バスが通っている。また、事業実施場所是一般市道広井町線に面しており、周辺には主要県道名古屋津島線、一般市道東志賀町線等が通っている。 事業実施場所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、平日及び休日ともに、一般県道中川中村線が最も多くなっている。また、事業実施場所周辺における歩行者及び自転車交通量は、平日及び休日ともに、主要県道名古屋津島線が最も多くなっている。 事業実施場所周辺における路線別の事故発生件数（平成20年）は、名古屋甚目寺線が113件、名古屋津島線が315件、錦通線が93件、名古屋長久手線が570件、山王線が132件となっている。 現地調査によると、事業実施場所周辺には、小学校8校、中学校4校の通学路が指定されている。 事業実施場所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いた。大型車混入率は、平日が約4～21%、休日が約1～18%であった。また、事業実施場所周辺の歩行者交通量は、広井町線沿いが平日及び休日ともに最も多かった。自転車交通量は、清正公通沿いが平日及び休日ともに最も多かった。 事業実施場所周辺は、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車歩道分離がなされていた。	【供用時】 新建築物の供用以降、この新建築物の地下階と地下鉄通路とを接続する計画であることから、安全な歩行者動線は確保されると予測される。また、JRゲートタワーの事業実施場所が接する広井町線においては、歩道が設置されており、JRゲートタワーの工事関係車両出入口を含む主要交差点には、信号機が設置されている等、歩行者及び自転車の安全性は確保されると予測される。 自動車交通量の増加率は、平日が0.0～4.1%に対して、休日が0.0～0.7%と予測される。 歩行者のピーク時間交通量は、平日が0～13人/時、休日が0～1人/時、自転車は、平日が18～122台/時、休日が1～2台/時と予測される。 新建築物関連車両の出入口は、事業実施場所北側に1箇所設けられ、ピーク時には、平日で357台/時の新建築物関連車両が出入りし、322人/時の歩行者及び213台/時の自転車との交錯が予測される。また、休日で560台/時の新建築物関連車両が出入りし、222人/時の歩行者及び480台/時の自転車との交錯が予測される。

環 境 保 全 措 置	評 価
【供用時】 1. 予測の前提とした措置 ・事業実施場所内への新建築物関連車両の出入りについて、周辺の交通事情に配慮する。 ・一般市道広井町線沿いにおいては、新建築物をセットバックさせることにより、歩道状空地を設け、現況よりも幅員の広い歩行者空間を整備する。 2. その他の措置 ・新建築物関連車両の出入口付近の視認性を良好に保つため、カーブミラー、誘導サイン、回転灯等を設置し、車両の一時停止を徹底させる。 ・新建築物利用者には、できる限り公共交通機関を利用するよう働きかける。 ・名古屋駅及び地下鉄との歩行者ネットワークを整備し、公共交通機関の利用側促進を図ることにより、新建築物関連車両の発生の抑制に努める。 ・歩行者や自転車の安全性の確保が懸念される場合は、必要に応じて関係機関と調整し、適切に対応する。 ・事業実施場所南東付近において計画中である大名古屋ビルヂング建設事業の事業者とは、必要に応じて情報交換等の協力を行い、環境負荷の低減に努める。	【供用時】 予測結果によると、新建築物供用後からＪＲゲートタワー完成までにおける安全な歩行者及び自転車動線は確保されることから、歩行者及び自転車の安全性への影響は、小さいと判断する。また、ＪＲゲートタワー完成後における新建築物関連車両の走行ルート上の各区間の新建築物関連車両による交通量の増加率は、平日で0.0～4.2%、休日で0.0～0.7%となるが、これらのルートは、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から、新建築物関連車両の走行による安全性への影響は、小さいと判断する。 本事業の実施にあたっては、新建築物関連車両の出入口付近の視認性を良好に保つ等の環境保全措置を講ずることにより、周辺の交通安全に及ぼす影響の低減に努める。

環境要素	調 査	予 測
緑地等	現地踏査によると、事業実施場所内は、現況施設の東側で、プランターによる緑地が一部みられる程度である。 事業実施場所周辺の緑地の現状は、事業実施場所北側にある中央郵便局北交差点周辺に緑地空間があるが、この地域全体でみると、緑の少ない環境である。	新設する緑地等は、低層棟の緑化、高層棟の緑化及びその他の緑化に大きく分かれる。 低層棟の緑化では、屋上緑化、西側壁面の緑化及び北西側空地の植栽、高層棟の緑化では、屋上緑化、名駅通沿いの街路樹の植栽、北側の植栽としている。 低層棟の緑化では、中高木として常緑高木であるソヨゴや落葉高木であるエゴノキ等、低木としてカンツバキ、アベリア等、地被類としてカレックス類、コウライシバ等、ツル植物としてヘデラカナリエンシス等としている。高層棟の緑化では、中高木として半落葉高木であるシマトネリコや常緑高木であるアラカシ等、低木としてアベリア等、地被類としてセダム等としている。 新設する緑地の面積は約3,150m²であり、緑化率は、約20.2%となる。 外周部を中高木等により植栽するとともに、新建築物の屋上を広く緑化する。特に、一般市道広井町線沿いに植栽する街路樹は、隣接するＪＲゲートタワー敷地内の街路樹と事業実施場所周辺地域の緑地と調和をとることで統一感のある緑地空間が形成されるものと予測される。 また、新建築物の壁面が広く緑化されるほか、低層棟北西側の空地や高層棟北側での植栽等が整備される。 このような緑化計画により、事業実施場所及びその周辺には、緑の多い快適な都市環境が新たに形成され、利用者にうるおいや安らぎ感を与えるものと予測される。

環 境 保 全 措 置	評 価
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。 ・新設した緑地等については、適切に維持・管理作業を行う。 ・緑地の維持・管理に関する年間スケジュールを立て、清掃、灌水、病虫害の駆除等を計画的に行う。 ・街路樹については、風害対策や地下構造物との関係等様々な条件があるため、屋上等を含む計画全体の中で、今後、東海地域の在来種（郷土種）も含め検討していく。	予測結果によると、事業実施場所内に中高木の植栽、屋上緑化、壁面緑化等を行うことにより、約3,150m²の緑地等が新設される。また、緑地等の整備により、周辺との調和が図られ、利用者におけるおいや安らぎ感を与えるものと判断する。 本事業の実施にあたっては、新設した緑地等については、適切に維持・管理作業を行う等の環境保全措置を講ずることにより、良好な緑地環境の維持に努める。

第5章 事後調査

5-1 事後調査の目的

事後調査は、本事業の存在・供用時において、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（供用開始後）

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5-2-1～4に示すとおりである。

なお、表5-2-1に示した全調査事項について、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。

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	新建築物関連車両の走行（事業実施場所内設置駐車場）による大気汚染（二酸化窒素及び浮遊粒子状物質）	駐車場出入り交通量を調査する。	事業実施場所内	供用時 ＜予定時期＞ ：平成29年 （平日及び休日の各24時間）
	新建築物関連車両の走行（事業実施場所周辺道路）による大気汚染（二酸化窒素及び浮遊粒子状物質）	自動車交通量及び走行速度を調査する。	事業実施場所周辺道路の13断面（図5-2-1参照）	供用時 ＜予定時期＞ ：平成29年 （平日及び休日の各24時間）
騒音	新建築物関連車両の走行による騒音	「騒音に係る環境基準について」（平成10年環境庁告示第64号）に基づく方法により調査する。また、自動車交通量及び走行速度も併せて調査する。	事業実施場所周辺道路の13地点（図5-2-1参照）	供用時 ＜予定時期＞ ：平成29年 （平日及び休日の各6～22時）
景観	眺望及び圧迫感の変化	写真撮影による方法により調査する。	眺望は事業実施場所周辺の11地点、圧迫感2地点（図5-2-2参照）	存在時 ＜予定時期＞ ：平成29年（1回）
廃棄物等	存在・供用時に発生する事業系廃棄物等の種類、量及び再資源化量	廃棄物の発生量及び再資源化量を聞き取りにより調査する。	事業実施場所内	供用時 ＜予定時期＞ ：平成29年（数回）
温室効果ガス等	存在・供用時に発生する温室効果ガスの種類及び量	新建築物の存在・供用に伴うエネルギー等の使用に伴う排出量、緑化・植栽による二酸化炭素の吸収・固定量について調査する。	事業実施場所内	存在・供用時 ＜予定時期＞ ：平成29～30年（1年）
風害	ビル風の影響の程度	市民等からの苦情があった場合には、その内容、原因及び対処方法並びにその後の状況を調査する。	事業実施場所周辺	存在時 ＜予定時期＞ ：平成27～28年
日照障害	日影の影響の程度	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。	事業実施場所周辺	存在時 ＜予定時期＞ ：平成27～28年

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
電波障害	電波障害の程度	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。また、電波障害が予測された地域において採用した電波障害対策の方法を調査する。	事業実施場所周辺	存在時 ＜予定時期＞ ：平成27～28年
安 全 性	供用に伴う自動車交通量	方向別に大型及び小型の2車種に分類し、数取り器により調査する。また、新建築物関連車両台数も併せて調査する。	事業実施場所周辺道路の33区間（図5-2-3参照）	供用時 ＜予定時期＞ ：平成29年 （平日及び休日の各6～22時）
	供用に伴う歩行者及び自転車交通量	方向別に歩行者及び自転車に分類し、数取り器により調査する。	事業予定地周辺道路の4区間（図5-2-4参照）	供用時 ＜予定時期＞ ：平成29年 （平日及び休日の各6～22時）
		また、施設利用者数も併せて調査する。	事業実施場所内	
	供用に伴う自動車と歩行者及び自転車との交錯	自動車、歩行者及び自転車に分類し、数取り器により調査する。	事業実施場所における新建築物関連車両出入口の1箇所（図5-2-4参照）	供用時 ＜予定時期＞ ：平成29年 （平日及び休日の各6～22時）
緑 地 等	緑地等の位置、種類・樹種等、面積、緑化率及び周辺との調和	現地踏査により緑地等の状況を調査する。また、維持管理の状況を調査する。	事業実施場所及びその周辺	存在時 ＜予定時期＞ ：平成29年

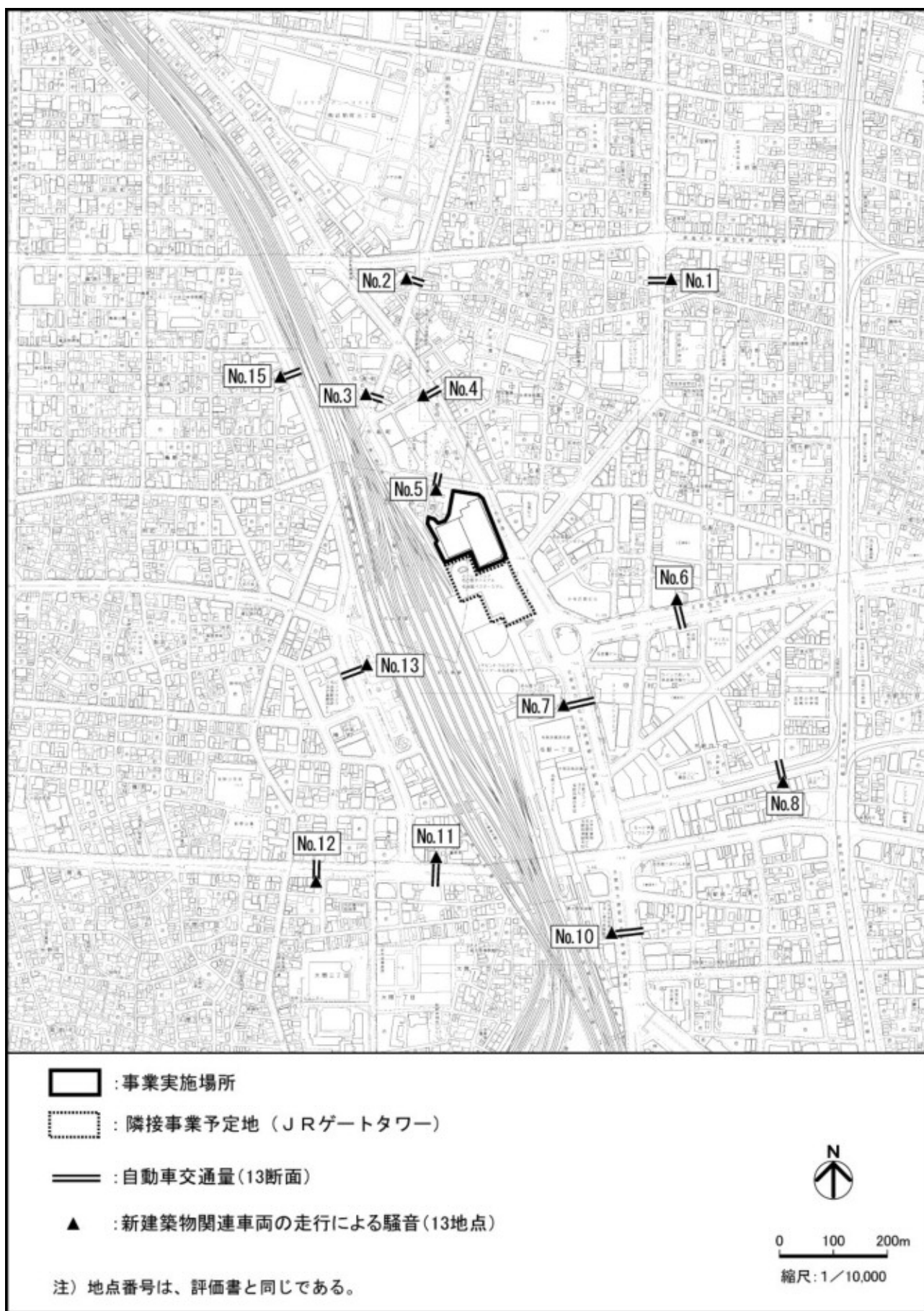


図5-2-1 調査場所 (大気質・騒音)

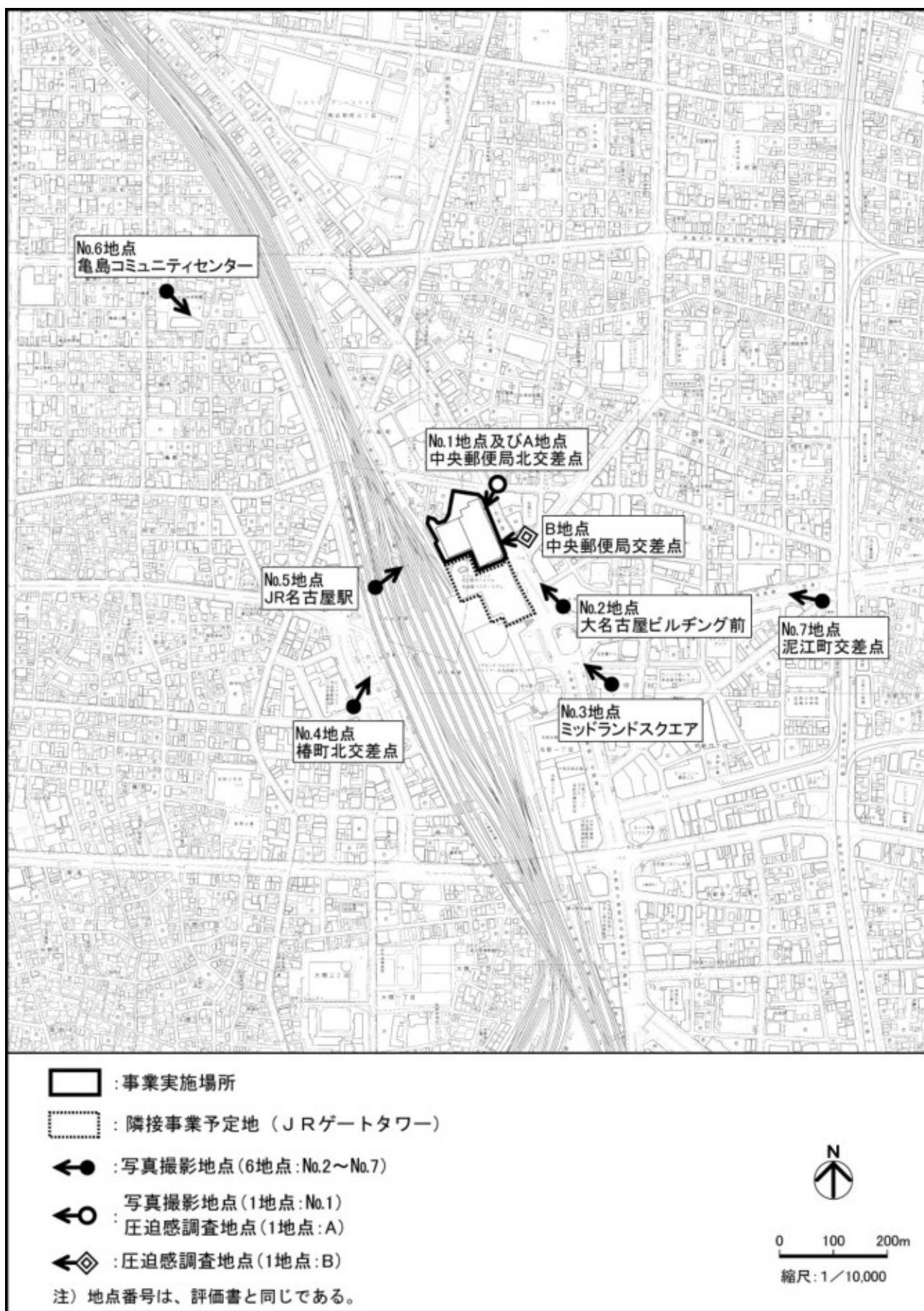


図5-2-2(1) 調査場所 (景観: 近景及び中景)



図5-2-2(2) 調査場所 (景観: 遠景)

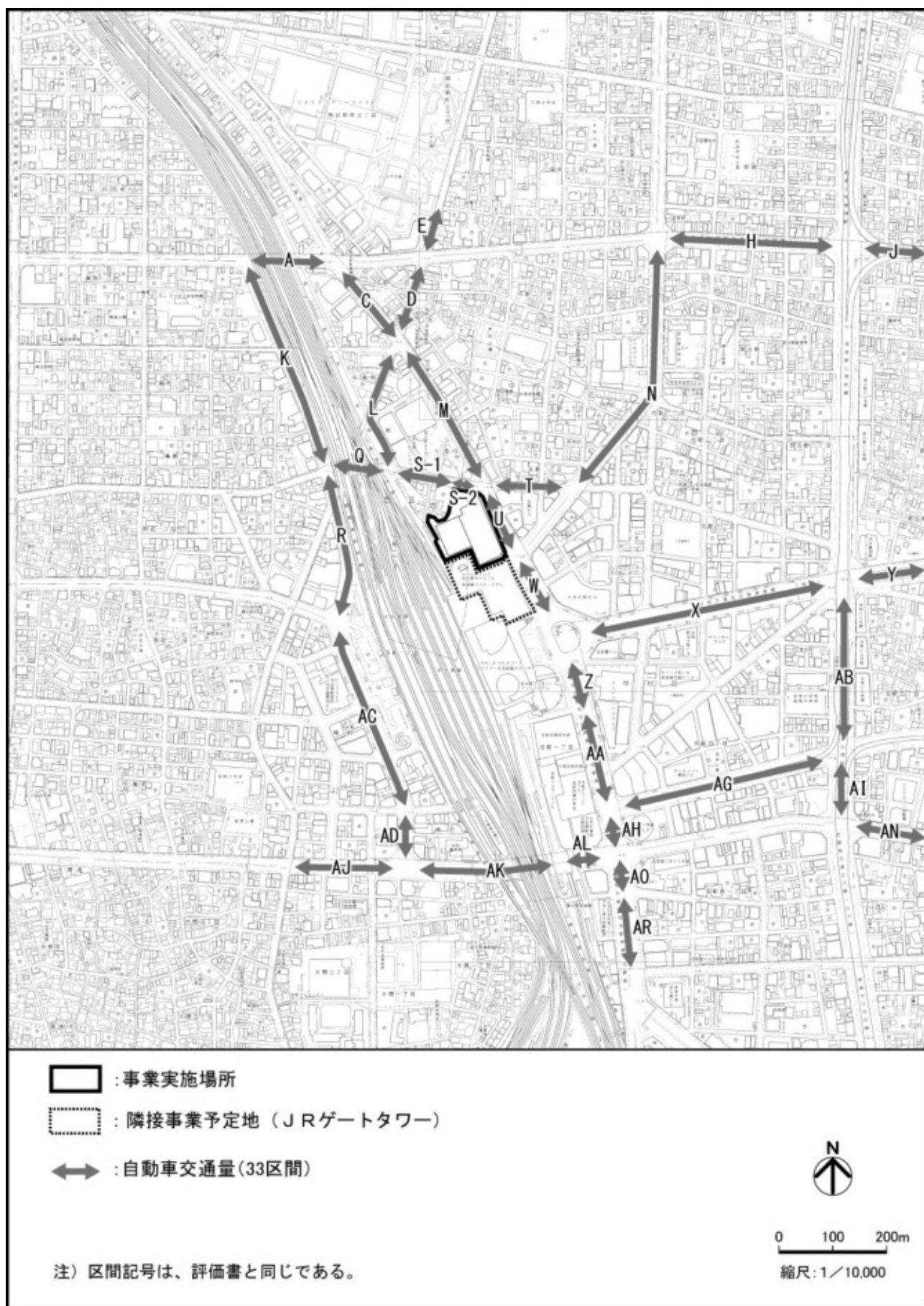


図5-2-3 調査場所 (安全性: 自動車交通量)

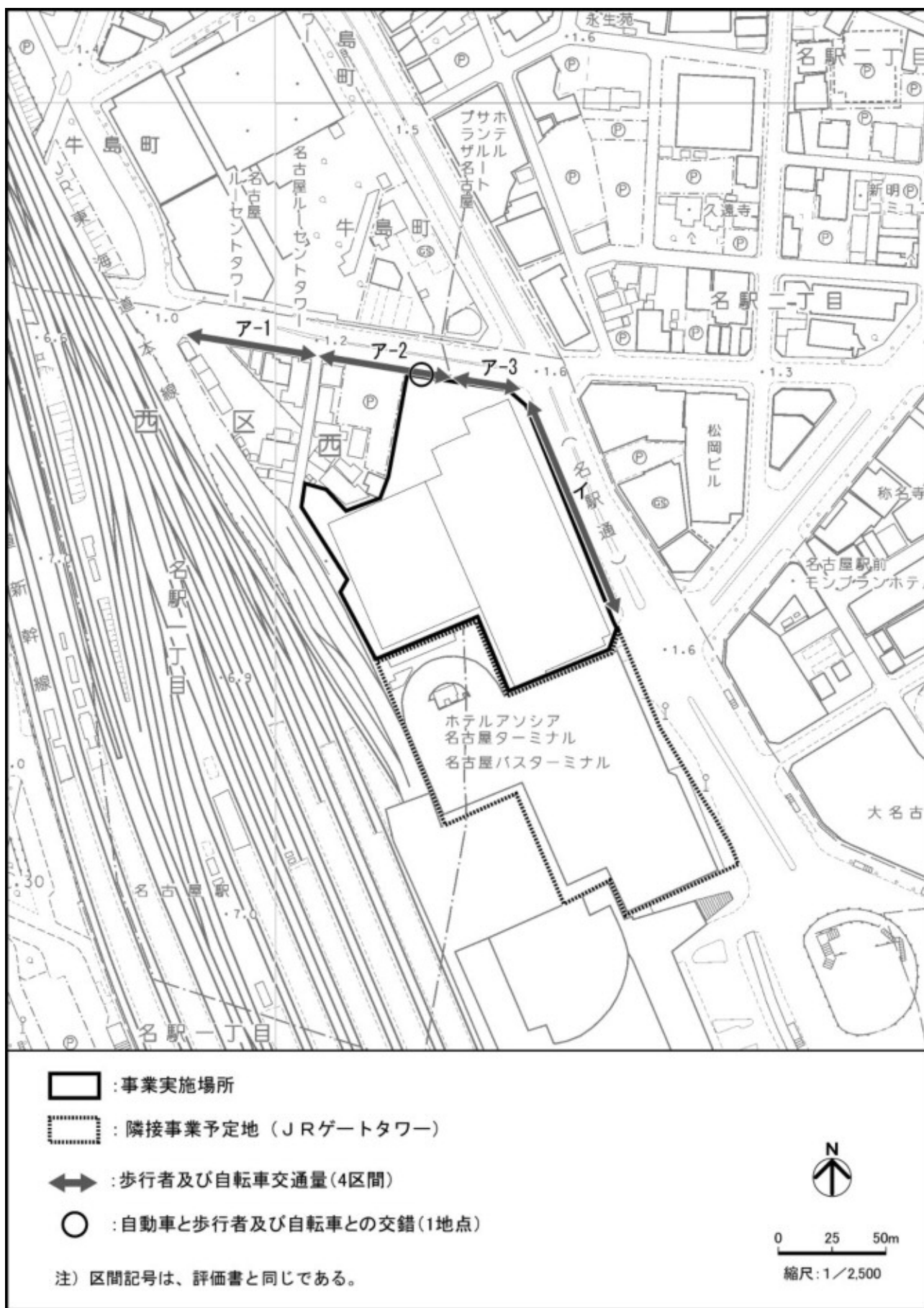


図5-2-4 調査場所 (安全性: 歩行者及び自転車交通量・交錯)

「本書に使用した地図の下図は、名古屋都市計画基本図（縮尺2千5百分の1、縮尺2万5千分の1、平成22年度）を使用したものである。」

本書は、再生紙を使用している。