

名駅一丁目1番計画南地区（仮称）
建設事業に係る環境影響評価準備書

（大規模建築物の建築）

平成22年2月

東海旅客鉄道株式会社

目 次

	頁
第 1 部 環境影響評価に係る事項	
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
1-1 事業者の名称、代表者の氏名及び事務所の所在地	1
1-2 対象事業の名称及び種類	1
第 2 章 環境影響評価の目的及び内容	1
2-1 環境影響評価の目的	1
2-2 環境影響評価の手順	2
2-3 準備書作成までの経緯	5
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	6
第 3 章 対象事業の目的及び内容	32
3-1 対象事業の目的	32
3-2 事業予定地の位置及び事業規模	32
3-3 事業計画の概要	34
3-4 工事計画の概要	51
第 4 章 事前配慮の内容	57
4-1 事業予定地の立地及び土地利用に際しての配慮	57
4-2 建設作業時を想定した配慮	57
4-3 施設の存在・供用時を想定した配慮	60
第 5 章 事業予定地及びその周辺地域の概況	62
5-1 社会的状況	66
5-2 自然的状況	92
第 6 章 対象事業に係る環境影響評価の項目	109
6-1 環境に影響を及ぼす行為・要因の抽出	109
6-2 影響を受ける環境要素の抽出	109

第2部 環境影響評価

第1章 大気質	113
1-1 解体工事による粉じん	113
1-1-1 概要	113
1-1-2 調査	113
1-1-3 予測	114
1-1-4 環境の保全のための措置	117
1-1-5 評価	117
1-2 建設機械の稼働による大気汚染	118
1-2-1 概要	118
1-2-2 調査	118
1-2-3 予測	121
1-2-4 環境の保全のための措置	131
1-2-5 評価	132
1-3 工事関係車両の走行による大気汚染	133
1-3-1 概要	133
1-3-2 調査	133
1-3-3 予測	137
1-3-4 環境の保全のための措置	151
1-3-5 評価	151
1-4 熱源施設の稼働による大気汚染	152
1-4-1 概要	152
1-4-2 調査	152
1-4-3 予測	152
1-4-4 評価	160
1-5 新建築物関連車両の走行（事業予定地内設置駐車場）による 大気汚染	161
1-5-1 概要	161
1-5-2 調査	161
1-5-3 予測	161
1-5-4 環境の保全のための措置	169
1-5-5 評価	169

1-6	新建築物関連車両の走行（事業予定地周辺道路）による大気汚染	170
1-6-1	概要	170
1-6-2	調査	170
1-6-3	予測	170
1-6-4	環境の保全のための措置	182
1-6-5	評価	182
第2章	騒音	183
2-1	建設機械の稼働による騒音	183
2-1-1	概要	183
2-1-2	調査	183
2-1-3	予測	186
2-1-4	環境の保全のための措置	194
2-1-5	評価	195
2-2	工事関係車両の走行による騒音	196
2-2-1	概要	196
2-2-2	調査	196
2-2-3	予測	203
2-2-4	環境の保全のための措置	212
2-2-5	評価	212
2-3	新建築物関連車両の走行による騒音	213
2-3-1	概要	213
2-3-2	調査	213
2-3-3	予測	213
2-3-4	環境の保全のための措置	225
2-3-5	評価	225
第3章	振動	226
3-1	建設機械の稼働による振動	226
3-1-1	概要	226
3-1-2	調査	226
3-1-3	予測	227
3-1-4	環境の保全のための措置	234
3-1-5	評価	234

3-2	工事関係車両の走行による振動	235
3-2-1	概要	235
3-2-2	調査	235
3-2-3	予測	241
3-2-4	環境の保全のための措置	246
3-2-5	評価	246
第4章	地盤	247
4-1	概要	247
4-2	調査	247
4-3	予測	261
4-4	環境の保全のための措置	267
4-5	評価	267
第5章	景観	268
5-1	概要	268
5-2	調査	268
5-3	予測	272
5-4	環境の保全のための措置	290
5-5	評価	290
第6章	廃棄物等	291
6-1	工事中	291
6-1-1	概要	291
6-1-2	予測	291
6-1-3	環境の保全のための措置	294
6-1-4	評価	294
6-2	供用時	295
6-2-1	概要	295
6-2-2	予測	295
6-2-3	環境の保全のための措置	297
6-2-4	評価	297

第7章 温室効果ガス等	298
7-1 オゾン層破壊物質	298
7-1-1 概要	298
7-1-2 調査	298
7-1-3 予測	298
7-1-4 評価	299
7-2 工事中の温室効果ガス	300
7-2-1 概要	300
7-2-2 予測	300
7-2-3 環境の保全のための措置	302
7-2-4 評価	302
7-3 存在・供用時の温室効果ガス	303
7-3-1 概要	303
7-3-2 予測	303
7-3-3 環境の保全のための措置	307
7-3-4 評価	308
第8章 風害	309
8-1 概要	309
8-2 調査	309
8-3 予測	313
8-4 環境の保全のための措置	323
8-5 評価	323
第9章 日照阻害	324
9-1 概要	324
9-2 調査	324
9-3 予測	325
9-4 評価	332
第10章 電波障害	333
10-1 概要	333
10-2 調査	333
10-3 予測	343
10-4 環境の保全のための措置	347
10-5 評価	347

第11章 安全性	348
11-1 工事中	348
11-1-1 概要	348
11-1-2 調査	348
11-1-3 予測	365
11-1-4 環境の保全のための措置	373
11-1-5 評価	373
11-2 供用時	374
11-2-1 概要	374
11-2-2 調査	374
11-2-3 予測	374
11-2-4 環境の保全のための措置	387
11-2-5 評価	387
第12章 緑地等	388
12-1 概要	388
12-2 調査	388
12-3 予測	391
12-4 環境の保全のための措置	394
12-5 評価	394
第3部 対象事業に係る環境影響の総合的な評価	
第1章 総合評価	395
第2章 調査、予測、環境保全措置及び評価の概要	395
第4部 事後調査に関する事項	431
第5部 環境影響評価業務委託先	435
【用語解説】	437

< 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
名駅一丁目1番計画北地区(仮称)建設事業	北地区
「県民の生活環境の保全等に関する条例」 (平成15年愛知県条例第7号)	「愛知県生活環境保全条例」
「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

第1部 環境影響評価に係る事項

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
第2章	環境影響評価の目的及び内容	1
第3章	対象事業の目的及び内容	32
第4章	事前配慮の内容	57
第5章	事業予定地及びその周辺地域の概況	62
第6章	対象事業に係る環境影響評価の項目	109

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〕東海旅客鉄道株式会社

〔代表者〕代表取締役社長 松本正之

〔所在地〕名古屋市中村区名駅一丁目1番4号

1-2 対象事業の名称及び種類

〔名称〕名駅一丁目1番計画南地区（仮称）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、この条例に基づいて環境影響評価を実施した。

なお、本環境影響評価準備書は、「名古屋市環境影響評価条例」に基づき、本事業が環境に及ぼす影響について事前に調査、予測及び評価を行い、影響の内容、程度、環境の保全のための措置についての検討結果をとりまとめ、この結果について、市民等の意見及び市長の意見を聞くための準備として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準備書の作成手順は、それぞれ図 1-2-1 及び図 1-2-2 に示すとおりである。

(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。

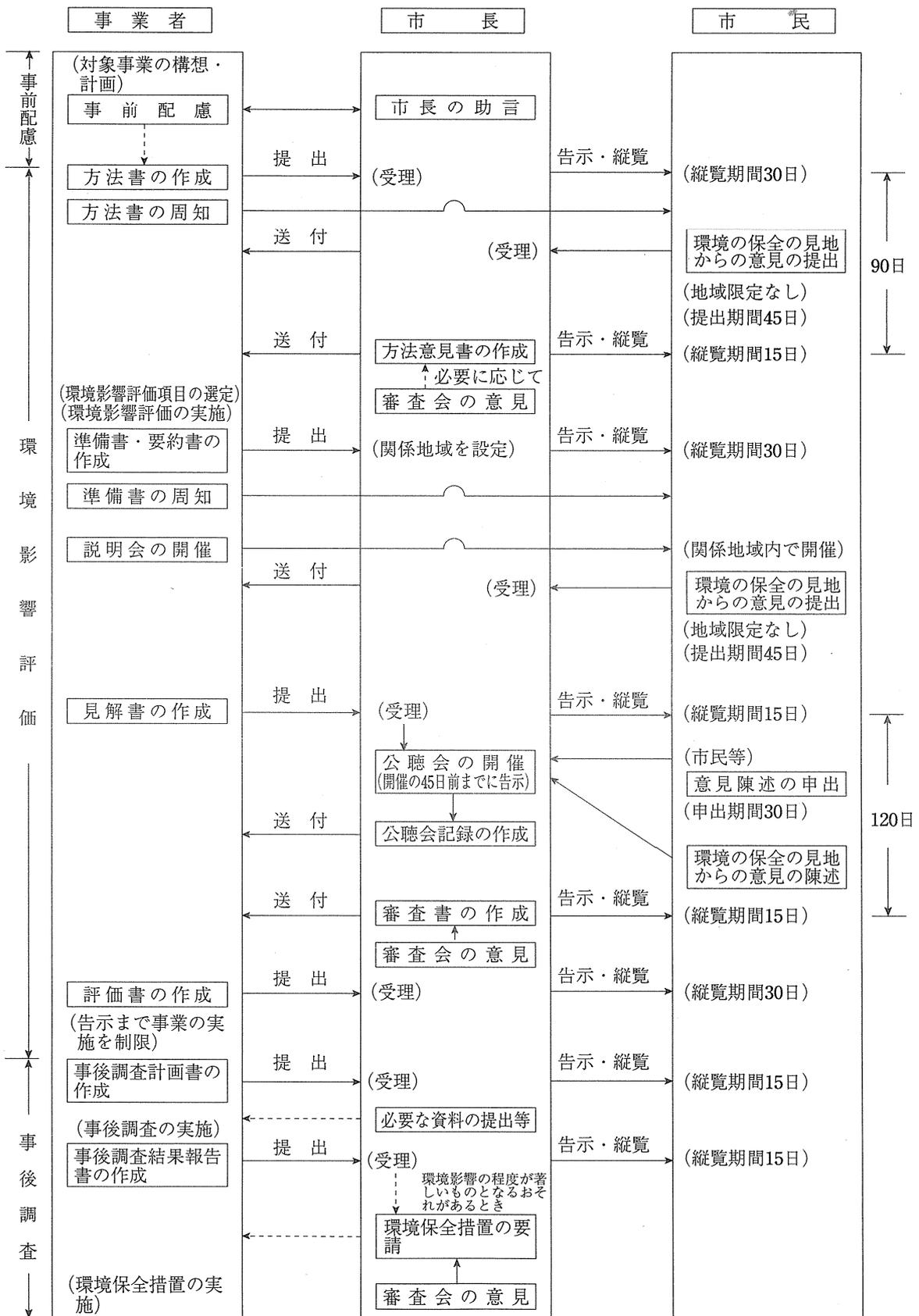
(4) 評価

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。

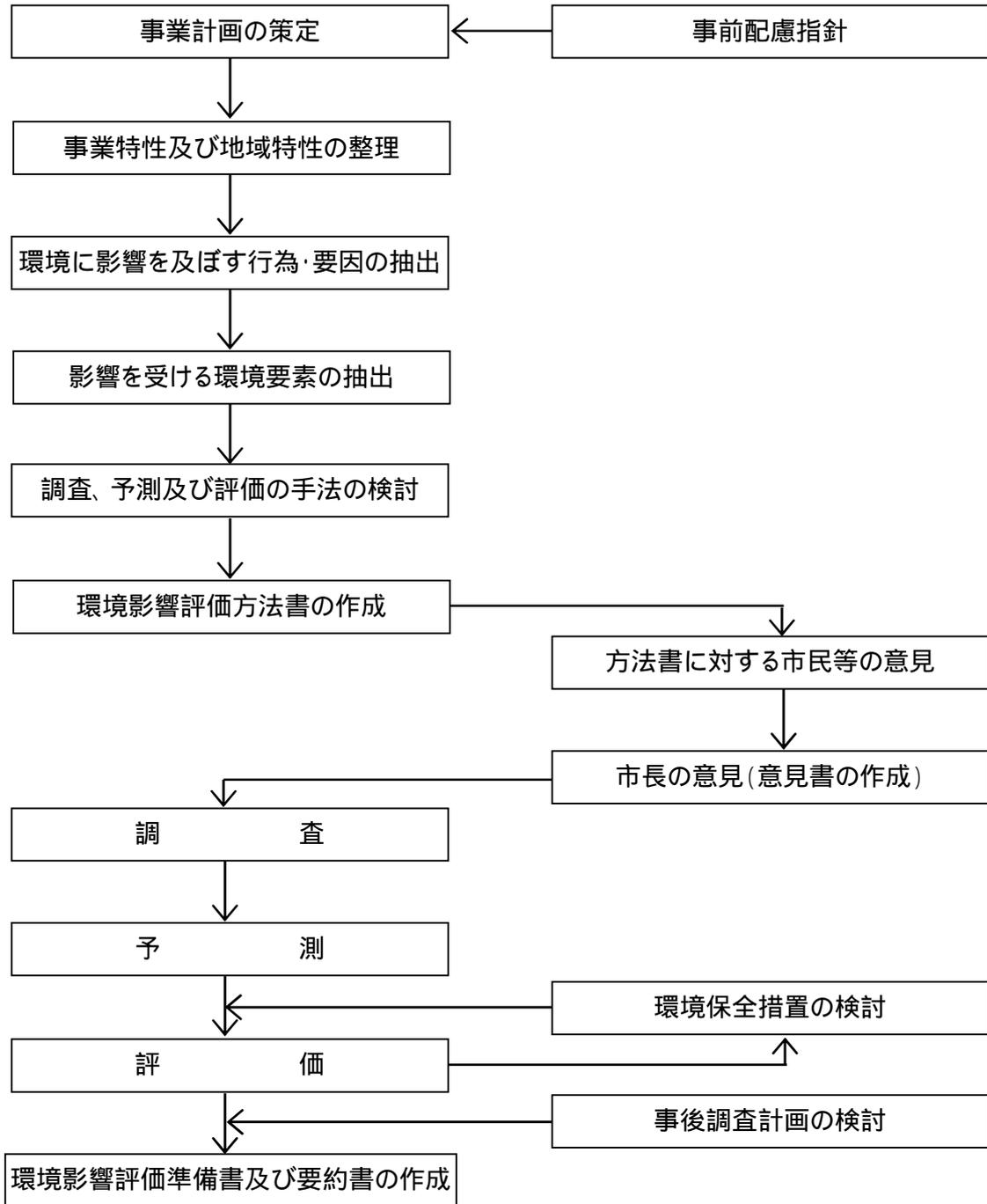
環境基準、環境目標値、関係法令に基づく基準、目標、指針等が示されている環境要素については、調査、予測結果との整合性について評価した。

、を踏まえ、環境要素ごとの予測、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20年版 名古屋市環境白書」(名古屋市,平成20年)

図 1-2-1 環境影響評価の手続きのあらまし



出典)「環境影響評価技術指針」(平成 11 年名古屋市告示第 127 号)

図 1-2-2 環境影響評価準備書の作成手順

2-3 準備書作成までの経緯

環境影響評価準備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 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 (名古屋ターミナルビル株式会社 B2F テルミナ センター、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)	25 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	3 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) 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。

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
事業者の名称	<p>[事業者について]</p> <p>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、南地区の事業者：東海旅客鉄道(株)及び北地区の事業者：郵便局(株)、名工建設(株)、名古屋鉄道(株)に対して、市が責任を持って指導すべきである。</p> <p>現に p.2 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。第 4 章の事業予定地及びその周辺地域の概況もほとんどが共通している。このように、調査費用を安上がり仕上げ、環境への影響は、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が、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。市が毅然たる態度を取るべきである。</p>

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、関係機関と調整し、個別の影響に加え、工事中並びに存在・供用時における北地区との複合的な影響についても予測を行い、参考資料にとりまとめました。</p> <p>ご指摘の大気質、水質及び底質については、既存資料調査結果を記載いたしました。なお、予測に必要な条件を確認するために、平成 20 年 12 月上旬にささしまライブ 24 地区内で気象と大気質の現地調査を行いました。</p> <p>また、本環境影響評価準備書を作成するにあたり、入手可能な最新の資料を用いました。</p>	p.95 ~ 100

事業者の見解	本文対応頁
<p>北地区と一体的に地上 1 階にバスターミナルを集約整備するとともに、デッキレベルの歩行者ネットワークを主軸に、公共交通機関との連絡性向上並びにバリアフリー化によるターミナル機能の強化を図り、自動車交通に頼らない公共交通機関の利用促進を図るとともに、周辺環境に与える影響が極力小さくなるように配慮しました。</p>	p.34, 36, 40 資料編 p.38

項 目	意 見 の 概 要
対象事業の目的	<p>[バックグラウンド濃度の設定について]</p> <p>平成 20 年版名古屋市環境白書でも、二酸化窒素について「自動車排出ガス測定局(11 局)の平均値は 0.027ppm となっています。自動車排出ガス測定局(11 局)は、環境基準を 1 局で非達成であり、環境目標値は全局達成できませんでした。」(p.90) とあるほど、状況は深刻である。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、その予測が如何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解明を行い、今後のアセスメントの審査資料とすべきである。</p> <p>当時のアセスは次の単純比例式であった。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ $P_{75} = (P_{52} - P_0) \times (F_{75} + C_{75}) / (F_{52} + C_{52}) + P_0 = 0.0135\text{ppm}$ 環 2 アセス 1982(S57.9)p.24 <p>添え字は昭和の年度、F は工場、C は車からの NOx 量、P は NO₂ 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> <ul style="list-style-type: none"> ・ 移行すると、$(P_{75} - P_0) / (P_{52} - P_0) = (F_{75} + C_{75}) / (F_{52} + C_{52})$ となる ・ 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。 ・ 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 NO₂ 濃度も 0.5 倍になるという理論(単純比例式)。 <p>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>
	<p>[自動車流入の抑制について]</p> <p>p.2 対象事業の目的で「名古屋市都心部将来構想」に「にぎわい歩行者空間のネットワーク形成」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>

事業者の見解	本文対応頁
<p>事業者としましては、関係機関と調整し、「道路環境影響評価の技術手法 2007 改訂版 第2巻」(財団法人 道路環境研究所,2007年)等よりバックグラウンド濃度を設定いたしました。</p>	<p>p.124,128</p>
<p>関係機関と調整し、より良い環境になるよう、デッキレベルの歩行者ネットワークを主軸に、公共交通機関との連絡性向上並びにバリアフリー化によるターミナル機能の強化を図り、自動車交通に頼らない公共交通機関の利用促進を図るとともに、周辺環境に与える影響が極力小さくなるように配慮しました。</p>	<p>p.34,36,40 資料編 p.38</p>

項 目	意 見 の 概 要
対象事業の内容	[公共交通機関の利用促進について] p.4 事業計画の交通の結節点に相応しいバスターミナル・乗換施設の改善」で「自動車交通に頼らない公共交通機関の利用促進を図る」ことが記載されているが、「歩行者ネットワーク」や「ターミナル機能の強化」をどのように計画しているのかを具体的に明記すべきである。
	[新建築物のイメージ図について] p.4 事業計画の新建築物のイメージ図があるが、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。
	[ホテルについて] p.4 事業計画の 建築計画で、主要用途として「ホテル」があるが、特殊な用途であるため、この規模を面積、駐車場、利用者数など個別に明記し、その必要性を審査できるようにすべきである。
	[排水計画について] p.6 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。p.64では「工事中の排水は、沈砂槽を経て公共下水道へ放流」とある。
	[工事予定期間について] p.6 工事予定期間を、平成 22 年中頃に解体工事、平成 25 年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。

事前配慮の内容

項 目	意 見 の 概 要
建設作業時を想定した配慮	[地下水汲み上げの工法について] p.7 建設作業の事前配慮として「地下水の汲み上げ量を少なくする工法を採用する」とあるが、具体的な工法を明示すべきである。

事業者の見解	本文対応頁
<p>北地区と一体的に地上1階にバスターミナルを集約整備するとともに、2階レベルに既存タワーズデッキと北地区の新建築物を結ぶ歩行者通路を整備し、1階バスターミナル、公共交通機関との連絡性向上を図る計画としました。</p>	<p>p.34,36,40 資料編 p.38</p>
<p>関係機関と調整し、本環境影響評価準備書では、分かりやすくなるよう北地区の完成イメージ図も併せて記載いたしました。</p>	<p>p.36</p>
<p>本環境影響評価準備書に、面積、利用者数を記載いたしました。</p>	<p>p.44,296</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。 供用時の排水は、給排水計画において、具体的に記載いたしました。</p>	<p>p.50,112</p>
<p>計画の内容が分かりやすくなるよう具体的な予定期間として記載いたしました。</p>	<p>p.51</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>止水性のある土留め壁を粘性土層まで打ち込み、地下水の汲み上げ範囲を事業予定地内に留めます。それにより、事業予定地外からの地下水の汲み上げ量を減らすよう計画いたしました。</p>	<p>p.261</p>

項 目	意 見 の 概 要
建設作業時を想定した配慮	<p>[土壌汚染について]</p> <p>p.7 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摯な扱いをせず「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いました。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。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>p.7,8 建設作業の事前配慮として、隣接の北地区アセス方法書にある「特定の道路に工事関係車両が集中しないように、運行ルートの分散化を図る。」ことを環境汚染と安全性の2カ所に追加するとともに、その具体的なルート検討結果を示すべきである。</p>
	<p>[地上躯体工事時期について]</p> <p>p.8 建設作業の事前配慮として「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」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>p.8 事前配慮としての表現が多すぎる。建設廃棄物の減量化及び再資源化の項目では6項目全てが「努める」となっている。事前配慮全体でわずか5ページの中に「努める」が17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>

事業者の見解	本文対応頁
<p>環境影響評価方法書 p.42 に記載のように、地歴調査を行った結果、本事業予定地内には土壌汚染が問題となることはないと考えていますので、事前配慮には記載いたしませんでした。</p>	<p>p.92,112</p>
<p>事業予定地内への工事関係車両の出入については、関係機関と調整し、周辺の交通事情に十分配慮して、出入口の設置や運行ルートの分散化を図りました。</p>	<p>p.53～56</p>
<p>総務省から「2011年7月24日までにアナログ放送は終了し、デジタル放送に移行します。」と公式に発表されています。本事業の地上躯体工事は、この総務省の公式発表を前提にデジタル放送完全移行後に計画しています。</p>	<p>p.51,347</p>
<p>事前配慮に記載したことが実現できるよう、計画を進めてまいります。</p>	<p>全般</p>

項 目	意 見 の 概 要
建設作業時を想定した配慮	<p>[アスベストについて]</p> <p>p.9 建設作業の事前配慮として「事前に吹付けアスベストの使用の有無を調査し、使用している場合には、... (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、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。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>[フロン類について]</p> <p>p.9 建設作業の事前配慮として「現況施設の解体に伴い生じるフロン類については... (法に基づき) 適切に処理する」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。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>
施設の存在・供用時を想定した配慮	<p>[排出ガス量の削減について]</p> <p>p.10 施設の存在・供用時を想定した事前配慮として「DHCの導入により、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260m延べ床28万㎡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>
	<p>[熱源施設について]</p> <p>p.10 施設の存在・供用時を想定した事前配慮として「DHCの導入により、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の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、評価を実施すべきである。</p>
	<p>[交通渋滞の防止について]</p> <p>p.10 施設の存在・供用時を想定した事前配慮として「交通渋滞の防止」で隣接の北地区アセス方法書にある「適切な車両動線の確保」を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>アスベストについては、現況施設の調査により、飛散防止措置済みのものが確認されました。解体工事にあたっては、関係法令等に従い適切に対処します。その結果は、事後調査結果報告書(工事中)で記載いたします。</p>	<p>p.291 ~ 294</p>
<p>「温室効果ガス等」の項目において、オゾン層破壊物質の中で調査、予測を行いました。</p>	<p>p.298,299</p>
<p>ここでの「削減」とは、個別熱源方式に比べて地域冷暖房(以下「DHC」という。)を導入した方が排出ガスは削減されるという考え方です。 なお、本環境影響評価準備書では、現状の建物と新建築物との単位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.305 ~ 308</p>
<p>記載した DHC の導入とは、JR セントラルタワーズ(以下「タワーズ」という)等に熱供給を行っている既存の地域冷暖房プラントと北地区及び南地区事業予定地内の新設プラントで構築されたものを示します。 なお、事業予定地内には熱源施設(新設プラント)を設けることから、この施設の稼働による大気質への影響として二酸化窒素を予測、評価いたしました。</p>	<p>p.50, 157 ~ 160 資料編 p.3,149</p>
<p>名古屋駅及び地下鉄との歩行者ネットワークを整備することにより、新建築物関連車両の発生を抑制し、交通渋滞の防止を図りたいと考えています。</p>	<p>p.34 資料編 p.38</p>

項 目	意 見 の 概 要
施設 の 存在・供用時を想定した配慮	<p>[廃棄物等の保管場所について]</p> <p>p.11 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「一時的な保管場所として貯留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。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。</p>
	<p>[廃棄物等の保管方法について]</p> <p>p.11 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「厨芥ごみについても、腐敗を防ぐための対応を検討する」とあるが、その検討結果なのか p.63 の「環境影響評価項目として抽出しなかった理由」で「厨芥ごみは、腐敗を防ぐため、冷蔵保管を行い廃棄する計画であることから、影響は小さいと考えられる」とある。どこに、どんな規模の冷蔵保管場所を設置し、誰が維持管理するのかを事業計画として明記すべきである。</p>
	<p>[自然エネルギー等の活用について]</p> <p>p.11 施設 の 存在・供用時を想定した事前配慮として「自然エネルギー及び未利用エネルギーの活用」で「外気を利用した空調システムの導入を検討する。」があげられているが、隣接の北地区アセス方法書にある「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>p.14 地域の概況で「資料の収集は、平成 20 年 10 月末の時点で入手可能な最新の資料とした」とあるが、気象は平成 14～18 年度（p.46）、大気質は 19 年度の測定結果（p.48）、環境騒音は平成 16 年度（p.51）、道路交通騒音、振動は平成 15 年度（p.53,54）、温室効果ガス等は二酸化炭素が平成 5～18 年度、フロンは平成 2～15 年度（p.56）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 20 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>

事業者の見解	本文対応頁
<p>本環境影響評価準備書において、廃棄物等の一時的な保管スペースを記載いたしました。</p>	<p>p.39,297</p>
<p>冷蔵保管場所は、上記に示しました廃棄物等の一時的な保管スペースの中に設置する予定です。 なお、維持管理者については未定ですが、事業者として適切に対応いたします。</p>	<p>p.39,297</p>
<p>北地区との建物計画の相違により、本事業では「外気を利用した空調システムの導入を検討する。」こととしています。</p>	<p>p.308</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>本環境影響評価準備書を作成するに当たり、入手可能な最新の資料を用いて、地域の概況を把握いたしました。</p>	<p>p.64</p>

項 目	意 見 の 概 要
社会的状況	<p>[水域利用の概況について]</p> <p>p.23 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 17 事業場あり、内 1 事業場は、事業予定地内にある。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は調査して記載すべきである。また、連携する事業である以上、隣接する北地区のアセス方法書にもその資料を提供すべきである。</p>
	<p>[道路交通状況について]</p> <p>p.27 道路交通状況で「高速名古屋新宝線」の 12 時間交通量(平成 17 年度)が 42,738 台、その下を走る江川線 17,615 台となっているが、過小評価ではないか。先ほど名古屋高速道路公社がアセス手続きに基づき市に報告し公表された「環境保全上の措置に係る報告」(H20.12.17)では「高速名古屋新宝線」の 12 時間交通量(平成 17 年)が 43,062 台、江川線が 33,174 台と、いずれももっと大きな値が観測されている。</p>
	<p>[地盤に係る法的規制について]</p> <p>p.35 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。</p>
	<p>[土壌について]</p> <p>p.36 関係法令の指定・規制等で「土壌」について、大規模な土地(3,000 m²以上)の改変時には、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>

事業者の見解	本文対応頁
<p>p.23 は水域利用の概況を示す項であるため、その存在の状況を文章で示しました。本環境影響評価準備書において、事業予定地内に井戸が存在する旨を北地区へ情報提供致しました。</p>	<p>p.73</p>
<p>出典としております「平成 17 年度名古屋市一般交通量概況」(名古屋市, 平成 19 年) は、名古屋市全域を一斉に調査したものであり、その調査結果の江川線、西区新道二丁目の交通量を記載しました。</p> <p>なお、本環境影響評価準備書を作成するに当たり、入手可能な最新の資料を用いて、地域の概況を把握いたしました。</p>	<p>p.77,78</p>
<p>ご指摘の箇所につきましては、地域の概況として、地盤に係る法的規制として地下水揚水規制について記述いたしました。</p> <p>なお、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 78 cm²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。</p>	<p>p.85</p>
<p>ご指摘の箇所につきましては、地域の概況として、土壌に係る法的規制として、大規模な土地 (3,000 m²以上) 改変時の調査について記述いたしました。</p> <p>なお、本事業においては、「名古屋市環境保全条例」、「名古屋市環境保全条例施行細則」に従い必要な調査を行い、その結果を名古屋市長に報告します。</p>	<p>p.86</p>

項 目	意 見 の 概 要
自然的状況	<p>[地歴について]</p> <p>p.42 自然的状況の「土壌汚染」で「明治 24 年及び大正 9 年では、事業予定地は、東海道鉄道として鉄道路線が記載されている。…昭和 16 年までは掘削等の工事…昭和 49 年には、現在の名古屋ターミナルビルが建設された。」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。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>p.42 自然的状況の「土壌汚染」で隣接する北地区のアセス方法書では「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、漏洩を防ぐためにステンレス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。この南地区アセスでは PCB を全く使用、保管していないのか。まずは、その種類、数、PCB 量を明記し、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>p.45 自然的状況の「水質」で、「調査対象区域周辺として、平成 19 年度に実施した堀川(納屋橋)における pH、DO 及び BOD の調査結果によると」とあるが、出典として「平成 19 年度公共用水域及び地下水の水質常時監視結果」をみると、堀川では「小塩橋」「港新橋」「猿投橋」で調査しているだけである。どのようにして「納屋橋」の調査結果を入手したのかと疑問を感じたが、文章を吟味すると、「(事業者が)実施した」と読み取れる。もしそうであるなら、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。まずは、市の調査でこの水域の調査概要を示すだけにすべきである。</p> <p>p.45 自然的状況の「水質」で、事業者が勝手な判断で事前に調査した結果「環境基準については 3 項目とも満足しているが、環境目標値については DO が満足していない」とあるが、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。</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>事業予定地の地歴調査の結果、特定有害物質を取り扱っている工場等は確認されませんでしたので、現地調査は行いませんでした。</p>	<p>p.92,112</p>
<p>現況施設において、PCB の使用及び保管はされていないことを確認しています。</p>	<p>p.112</p>
<p>名古屋市のホームページ（トップページ＞事業向け情報＞ごみ・環境保全＞環境保全＞環境の状況＞水質関係＞平成 19 年度公共用水域及び地下水の水質常時監視結果（平成 20 年 6 月 6 日発表））における「調査データ等」の中の「公共用水域におけるその他の調査地点結果」におきまして、名古屋市緑政土木局が「納屋橋」を調査地点として pH、DO、BOD、SS を調査していますので、その結果を記載いたしました。</p>	<p>p.95</p>

項 目	意 見 の 概 要
自然的状況	<p>p.45 自然的状況の「水質」で、出典まで明記して、いかにも市の公式調査だと勘違いさせるような手法は許されない。事業者の調査結果を「環境目標値」と比較しているから、その環境目標値が出典にも書いてあるから、出典として間違えではないなどという言い逃れは許されない。出典名を事業者の調査名に変更し、調査方法、調査機関などを記載して科学的に耐えうるようにすべきである。</p> <p>p.45 自然的状況の「水質」で、「堀川(納屋橋)における pH、D0 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>p.45 自然的状況の「底質」で、「堀川 2 地点で行った調査結果によると、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。</p>
	<p>[底質データの項目について]</p> <p>p.45 自然的状況の「底質」で、「堀川 2 地点で行った調査結果によると、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>p.45 自然的状況の「地下水」で、「15～19 年度...中村区及び西区...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 1 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>p.45 自然的状況の「地下水」で、「15～19 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 4 km もない所であり、庄内川の流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>

事業者の見解	本文対応頁
(見解は前述参照)	
<p>出典としております「平成 17 年版名古屋市環境白書」(名古屋市, 平成 17 年)、「平成 19 年度公共用水域及び地下水の水質常時監視結果」(名古屋市, 平成 20 年)に記載されている結果をここに記載いたしました。</p>	p.95
<p>「平成 17 年版名古屋市環境白書」(名古屋市, 平成 17 年)、「平成 19 年度公共用水域及び地下水の水質常時監視結果」(名古屋市, 平成 20 年)によりますと、調査対象区域内で底質の調査は行われていませんが、底質の概況として、調査対象区域外の堀川における総水銀及び PCB の調査結果が記載されていまして、その調査結果を記載いたしました。</p>	p.95
<p>ご指摘の項目はシス-1,2-ジクロロエチレン、濃度は概況メッシュ調査で 0.083mg/l、汚染井戸周辺地区調査で 0.090mg/l で環境基準 0.04mg/l を超えていました。また住所はいずれも西区丸野二丁目となっていました。</p>	p.95
<p>「公共用水域及び地下水の水質常時監視結果」(名古屋市)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おります。本環境影響評価準備書を作成するに当たり、この地点も含めて資料を整理し、記載いたしました。</p>	p.95

項 目	意 見 の 概 要
自然的状況	<p>[大気質調査について]</p> <p>p.48 自然的状況の「大気環境の状況」で、大気質について、事業者が行った調査結果を「調査期間中における中村保健所とのデータを比較してみると、強い相関関係にあることがわかった」とあるが、これが正しいとしても、資料-30の「資料 12 気象・大気質測定結果及び相関関係の検証」で「強い相関関係にあることが分かった。よって、予測計算を行うときに用いる気象条件や大気質のバックグラウンド濃度は、名古屋地方気象台及び中村保健所の既存資料を収集する事によって求めることにする」と結論づけるのは科学的誤りである。現地調査は平成 20 年 12 月 3 日からのわずか 1 週間であり、それを同時期中村保健所のデータと比較して、強い相関があるから、1 年を通して全て、中村保健所と同じ大気質だと決めつけている。冬場の西北西の風向であればそれも正しそうであるが、夏場の南西の風向では全く違う確立が高い。少なくとも、夏場の現地調査を追加して、中村保健所のデータと比較すべきである。</p>

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>p.61 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、存在・供用時（事業活動）では、「大気汚染物質の排出」があるが、p.7 の立地及び土地利用に際しての配慮で「既存の地域冷暖房施設（DHC）との相互機能を検討する」との関係が不明である。隣接する北地区のアセス方法書と同様に DHC を採用するのか、しないのか。もし、採用しないとしても、DHC は近接しているため、熱源施設（近接する DHC）の稼働に伴い排出される二酸化窒素の影響」を追加すべきである。</p>
	<p>[土壌について]</p> <p>p.63 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（3,000 m²以上）の改変時に工場等の設置の状況等を調査した結果からは、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、ヒ素などに汚染されているおそれがあるため、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>p.63 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>

事業者の見解	本文対応頁
<p>冬季の現地調査に加え、同一地点、同一方法で夏季の調査を行い、冬季と同様に名古屋地方気象台、大気汚染常時監視測定局である中村保健所の測定データとの相関について検証を行いました。その結果、予測計算の時に用いる気象条件や大気質の濃度は、既存資料を用いる事について妥当であることが再確認できました。</p>	<p>p.96～100 資料編 p.77</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>新建築物の熱源は、タワーズにある名古屋熱供給株式会社から北地区とも連携し効率的に供給を受ける計画としています。</p> <p>また、事業予定地内には熱源施設（新設プラント）を設けることから、この施設の稼働による大気質への影響として二酸化窒素を予測、評価いたしました。</p>	<p>p.50, 157～160 資料編 p.3,149</p>
<p>事業予定地の地歴調査の結果、特定有害物質を取り扱っている工場等は確認されませんでした。また、新建築物においても特定有害物質を使用する予定はございません。これらのことから、土壌については、環境影響評価の項目として抽出しませんでした。</p>	<p>p.92,112</p>

項 目	意 見 の 概 要
調査予定期間	[調査予定期間について] p.63 環境影響評価の調査予定期間が「方法書に対する市長の意見の送付日から4ヶ月」とあるが、余りにも杜撰すぎる。本来、市長意見が送付されてから行うはずの大気質、水質、底質を事前に行ってしまったことを反省し、少なくとも夏場の大気質調査を行い、周辺大気測定局とのデータの相関を確認すること、水質、底質の項目不足を解消するために必要な期間とすべきである。
調査及び予測の手法	[大気質の既存資料について] p.64 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20年度のデータを使用すべきである。
	[振動の現地調査時間について] p.69 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。6～23 では 17 時間となるし、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では昼間は 7～22 時となっている。

(2) 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、名駅一丁目1番計画南地区（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。

対象事業の内容に関すること

項 目	方 法 意 見 書 に よ る 指 摘 事 項
対象事業の内容	事業予定地と敷地の範囲の関係がわかりづらいため、わかりやすく記載すること。
	地域冷暖房施設について、新規の導入計画及び既存施設からの接続計画をわかりやすく記載すること。

事業者の見解	本文対応頁
<p>大気質につきましては、予測に必要な条件を確認するための現地調査として、夏季の追加現地調査を行いました。その結果、冬季の調査結果と合わせて、名古屋地方気象台、大気汚染常時監視測定局である中村保健所の測定データと相関がある事が確認できました。その他、年間調査が必要な水質、底質などは本事業では調査対象としておりませんので、適切な調査期間と考えています。</p>	<p>p.112 資料編 p.77</p>
<p>本環境影響評価準備書には、既存資料調査として用いた資料の年次を記載いたしました。</p>	<p>p.96～100 113,114, 119,120</p>
<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.226 資料編 p.66</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>本環境影響評価準備書には、事業予定地及び北地区の事業予定地のみを記載することとし、事業予定地と敷地の範囲については、資料編に記載しました。</p> <p>なお、環境影響評価方法書では、建築確認申請(「建築基準法」(昭和25年法律第201号)第6条)で予定している敷地の範囲を記載しております。</p>	<p>全般 資料編 p.1</p>
<p>地域冷暖房施設について、ネットワークの概念を資料編に記載しました。</p>	<p>資料編 p.3</p>

項 目	方 法 意 見 書 に よ る 指 摘 事 項
対象事業の内容	既存の施設等における人の流れが多いこともあり、地下階・1階・2階部分の歩行者ネットワークについて、現在及び将来の通行量も含めてわかりやすく記載すること。
	バスターミナルの供用開始時期については、利用者等の安全性に配慮すること。
	緑地については、名古屋駅に近接する事業であるため、名古屋の玄関にふさわしいような緑化に努めること。

事前配慮の内容に関すること

項 目	方 法 意 見 書 に よ る 指 摘 事 項
建設作業時及び存在・供用時を想定した配慮	バスターミナルの利用状況について利用者数の量的な把握をするとともに、工事中の仮設バス停の設置場所についても配慮し、その内容を記載すること。
存在・供用時を想定した配慮	ビルへの鳥の衝突回避についても配慮すること。
	2階の歩行者デッキを計画する際には、利用者の安全性などに配慮すること。
	駅周辺の放置自転車が問題となっているので、駐輪場の整備についても配慮すること。

工事計画に関すること

項 目	方 法 意 見 書 に よ る 指 摘 事 項
工事計画	本工事は隣接事業予定地（北地区）の工事と重複して施工されるため、工事計画の策定にあたっては、事業者間での調整を緊密に行い、周辺環境への影響の低減に努めること。

事業者の見解	本文対応頁
歩行者の動線計画については、平成 21 年 5 月に実施した交通量調査を基に、現在及び開発後の交通量を資料編に記載しました。	p.387 資料編 p.38
バスターミナルの供用開始時期については、北地区事業者及び関係機関と調整し、適切な時期に安全な歩行者通路を確保する等、利用者の安全に配慮します。	資料編 p.38
名古屋駅の玄関にふさわしい緑化計画となるよう、北地区事業者と連携し計画をすすめました。具体的には、名駅通に沿って連続する豊かな植栽を整備し、屋上緑化にも努めます。	p.42,43, 391~394

事業者の見解	本文対応頁
バスターミナルの利用状況について利用者数の把握をしましたので、その内容を資料編に記載しました。また、工事中の仮設バス停の設置場所については、バスターミナルの利用状況も踏まえ、関係機関と調整し、道路等の適切な箇所に設置するよう計画しました。	資料編 p.36
新建築物の壁面は、縦横ラインを強調するデザインとすることで、鳥の衝突回避に配慮しました。	p.290
2 階の歩行者デッキの内、タワーズデッキと接続される屋外デッキ部分については大庇を設置しますので、歩行者の安全は確保されています。また、通路部分については建物の中に位置します。	p.36,40,277
「名古屋市自転車等の放置の防止に関する条例」(昭和 63 年名古屋市条例第 40 号)に基づき適切な駐輪場を整備します。	-

事業者の見解	本文対応頁
工事計画の策定にあたっては、北地区事業者と連絡・調整を行い、周辺環境への影響の低減に努めます。	全般

対象事業に係る環境影響評価の項目並び調査及び予測の手法に関すること

項 目	方 法 意 見 書 に よ る 指 摘 事 項
大 気 質	気象及び大気質については、事業者が実施した冬季（8日間）の測定だけでは不十分である。四季もしくは夏季も測定を行うこと。また、予測にあたっては、ビルの存在による付近の気流変化も検討すること。
地 盤	地盤については、資料調査だけではなく、現地でボーリング調査を行い予測評価すること。
景 観	景観については、予測地点に桜通からの眺望を追加し、隣接事業予定地（北地区）と併せて評価すること。
風 害	風害については、風速の平均値だけではなく最大値についても予測を行い、強風域の出現範囲とその値についても記載すること。
安 全 性	工事中の仮設バス停が道路に設置された場合、交通に負荷がかかる可能性が大きいため、平均的な交通量だけではなく、車線数や渋滞に関しても調査すること。

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、市民に十分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>過日に実施した冬季の気象及び大気質の測定に加え、同一箇所でも夏季（平成 21 年 8 月）についても同様の測定を行いました。その結果、予測計算の時に用いる気象条件や大気質の濃度は、既存資料を用いる事について妥当であることが再度確認できました。</p> <p>ビルの存在による付近の気流変化の検討については、風害の項目で使用した風洞、風洞実験模型を用いて、高濃度になる恐れがある気象条件（風向・風速）において、熱源施設の排出口からトレーサーガスを流す実験を行い、局所的な大気質の予測評価を行いました。</p>	<p>p.96～100, 157～160 資料編 p.77,149</p>
<p>既存資料に加え、本事業の設計の一環で行った事業予定地内のボーリング調査も利用して、予測評価を行いました。</p>	<p>p.250～255</p>
<p>景観の調査地点、予測地点は、主要な眺望点又は不特定多数の人が集まる場所であることを念頭において選定しています。</p> <p>桜通からの新たな予測地点としては、その趣旨から「泥江町交差点」を新たに追加し、北地区の新建築物と併せて予測評価を行いました。</p>	<p>p.269,274, 282</p>
<p>風害の予測計算に用いた風のデータは、平均値ではなく日最大平均風速（10 分間平均風速の日最大値）の 5 年間分データ（2004 年～2008 年）を用いました。よって、強い風の条件を用いて予測を行いました。</p> <p>また、評価を行う際には、日最大瞬間風速の出現頻度に基づく尺度を用いて、事業予定地周辺の強風域を含めた風環境の出現範囲とその値を予測評価しました。</p>	<p>p.312,317 ～323</p>
<p>車線数に関しては、目視により調査を行いました。渋滞に関しては、仮設バス停設置予定付近の自動車の走行速度を調査しました。</p>	<p>p.364</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>本環境影響評価準備書を作成するに当たり、凡例の判別が分かり難い図表につきましては、カラーを用いてとりまとめました。</p> <p>さらに、用語解説を本編に記載するなど、市民に分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ます。</p>	<p>-</p>

第3章 対象事業の目的及び内容

3-1 対象事業の目的

名駅一丁目1番計画南地区は、JR東海、地下鉄、名鉄、近鉄及びあおなみ線の鉄道駅に近接し、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。名古屋市の総合計画「名古屋新世紀計画2010」における名古屋地区将来ビジョンでは、活気ある交流の盛んなまちとして、「再開発を積極的に誘導・支援」「良好な都市景観の形成」「安全で快適に歩くことができる空間整備」を位置付けている。また、名古屋市都心部におけるまちづくりの指針である「名古屋市都心部将来構想」では、「ターミナル機能の強化とシンボリックなまちなみ形成」「にぎわい歩行者空間のネットワーク形成」等の方針が示されている。しかしながら、本地区は、バスターミナルが地上1階及び2階部分にあり、歩行者の通行を分断していること、動線のバリアフリー化が図られていないことなどの問題を抱えている。

本事業は、名古屋の玄関口に相応しい交通結節点としてのターミナル機能の強化を図り、加えて利便性、快適性を備えた多様な都市機能を整備することにより、名古屋駅地区の「賑わいと活力のあるまちづくり」への貢献を図ることを目的とする。

なお、本事業は北地区とも連携し、具体的に検討を進める。

3-2 事業予定地の位置及び事業規模

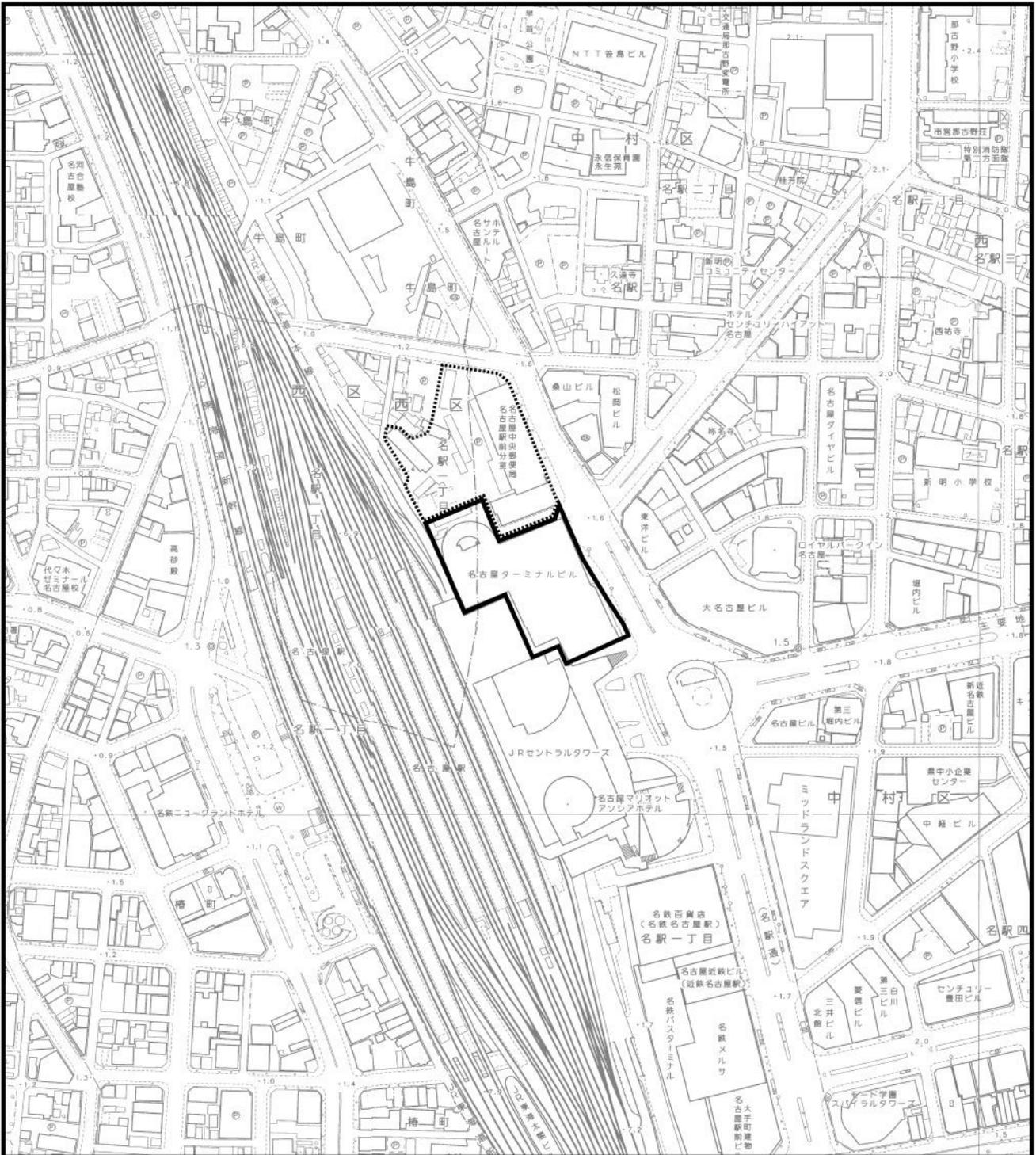
(1) 事業予定地の位置

名古屋市中村区名駅一丁目1015番14 他（図1-3-1参照）

(2) 事業規模

〔高さ〕 約220m

〔延べ面積〕 約260,000㎡



- : 事業予定地
- : 隣接事業予定地（北地区）



注) 次ページ以降の図面においては、事業予定地のみ図示する。

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

- ・歩行者ネットワークの形成

歩行者ネットワーク形成と賑わいづくりのため、名古屋駅から地区を南北に貫通する安全で快適な歩行者通路を整備する。

- ・北地区と一体的に行う交通の結節点に相応しいバスターミナル・乗換施設の改善

北地区の事業予定地と一体的に地上1階にバスターミナルを集約整備するとともに、デッキレベルの歩行者ネットワークを主軸に、公共交通機関との連絡性向上並びにバリアフリー化によるターミナル機能の強化を図り、自動車交通に頼らない公共交通機関の利用促進を図る。(北地区事業予定地については、図1-3-3(1)参照)

- ・都市の玄関口に相応しい品格ある景観形成・優れたデザイン

タワーズ及び周辺施設の景観を考慮し、新建築物のボリュームや棟配置を計画的に調整することにより、国際都市名古屋の玄関口の代表的なイメージとなる品格ある都市景観を創出する。

- ・環境配慮型施設の整備

DHC及び屋上緑化を積極的に取り入れ、環境に配慮した施設とする。(DHC計画の概要は、資料1-2(資料編p.3)参照)

(2) 建築概要

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方法書から変更した箇所については、次頁欄外参照)

また、北地区の建築概要等は、資料1-3(資料編p.4)に示す。

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、駐車場整備地区、緑化地域	
主 要 用 途	事務所、ホテル、商業施設、バスターミナル、駐車場	
階 数 ・ 高 さ	高層棟：地上 46 階、地下 6 階 高さ約 220m 低層棟：地上 18 階、地下 6 階 高さ約 90m	
基 礎 底	G.L.約 - 34m	
構 造	鉄骨造、一部鉄筋コンクリート造・鉄骨鉄筋コンクリート造	
事業予定地の区域面積	約 11,700 m ² 注)1	
延 べ 面 積	約 260,000 m ²	
駐 車 台 数	約 300 台	
日 最 大 利 用 者 数	平 日	約 73,000 人
	休 日	約 88,000 人
主要なアクセス手段	歩行者：JR「名古屋駅」隣り 自動車：名駅通、太閤通、清正公通	
完 成 イ メ ー ジ 図	図 1-3-2 のとおり	
配 置 図	図 1-3-3 のとおり	
断 面 図	図 1-3-4 のとおり	
平 面 図	図 1-3-5 のとおり	
供用開始予定時期	平成 29 年度 注)2	

注)1:敷地の範囲は資料 1 - 1 (資料編 p. 1) 参照

2:平成 28 年度より、順次供用開始を予定している。

* 事業計画の進捗により、本事業に係る環境影響評価方法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
階数・高さ	高層棟	地上 55 階、地下 5 階、高さ約 260m	地上 46 階、地下 6 階、高さ約 220m
	低層棟	地上 16 階、地下 5 階、高さ約 80m	地上 18 階、地下 6 階、高さ約 90m
事業予定地の区域面積		約 11,500 m ²	約 11,700 m ²
延べ面積		約 280,000 m ²	約 260,000 m ²
駐車台数		約 350 台	約 300 台
日最大 利用者数	平 日	約 93,000 人	約 73,000 人
	休 日	約 118,000 人	約 88,000 人
外観		-	完成イメージ図



図 1-3-2 新建築物の完成イメージ図



図 1-3-3(1) 配置図(広域)

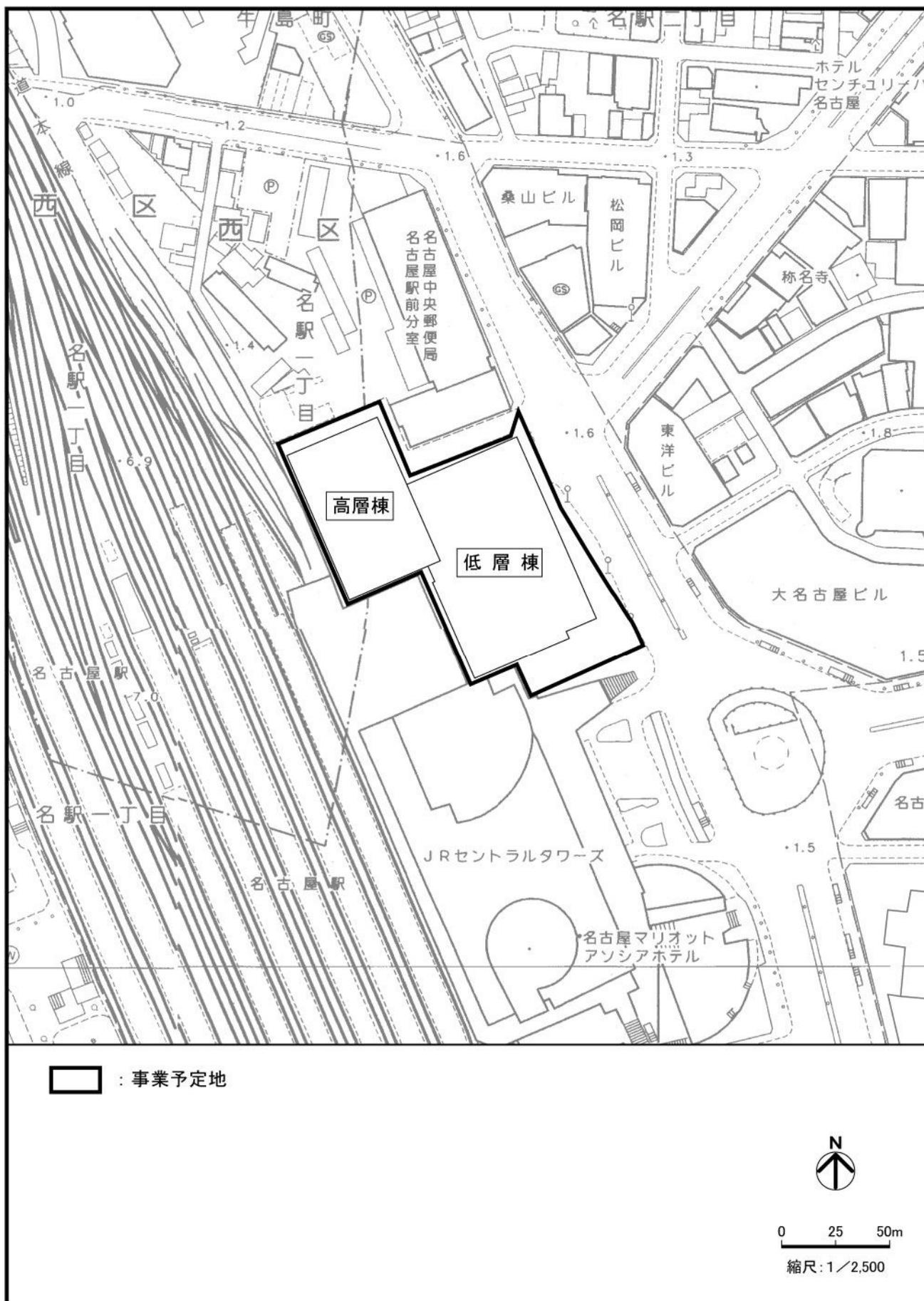


図 1-3-3(2) 配置図

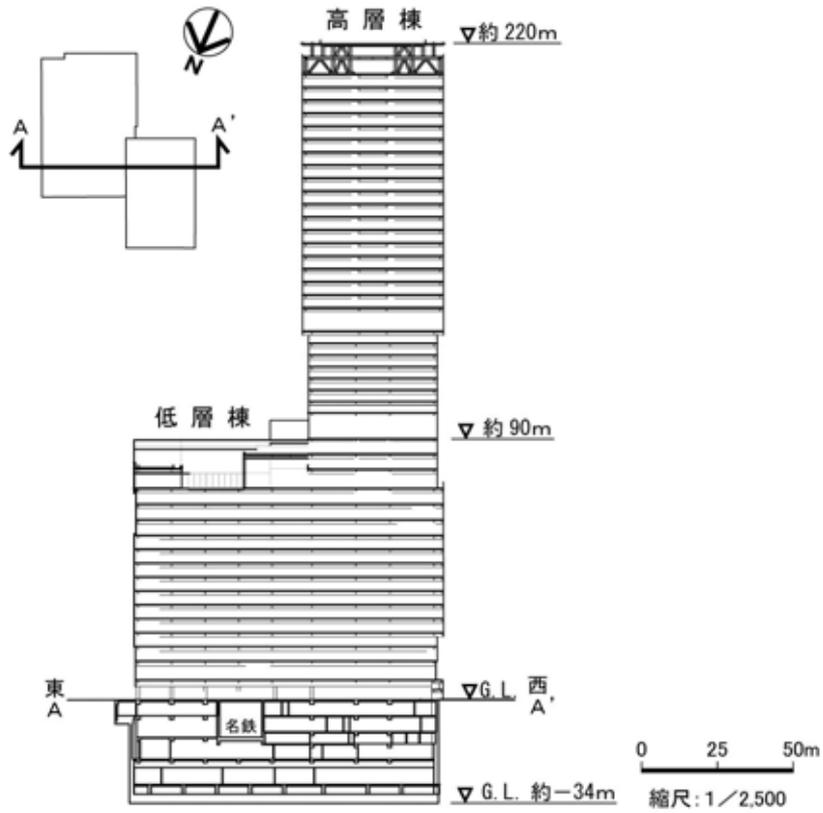


图 1-3-4(1) 東西断面図

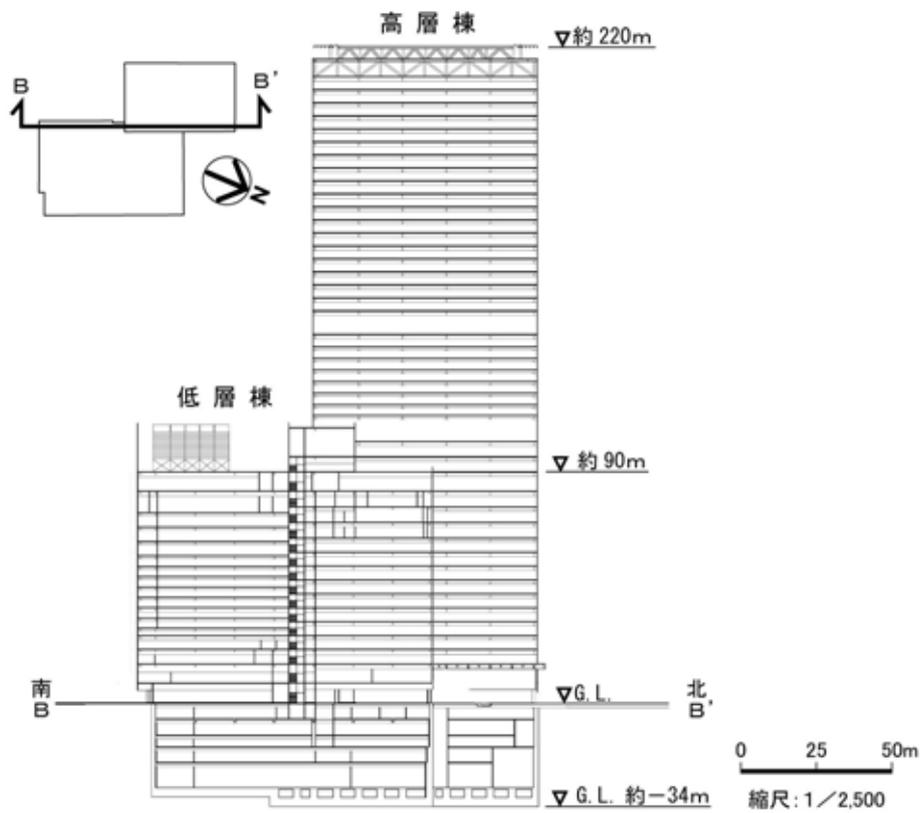
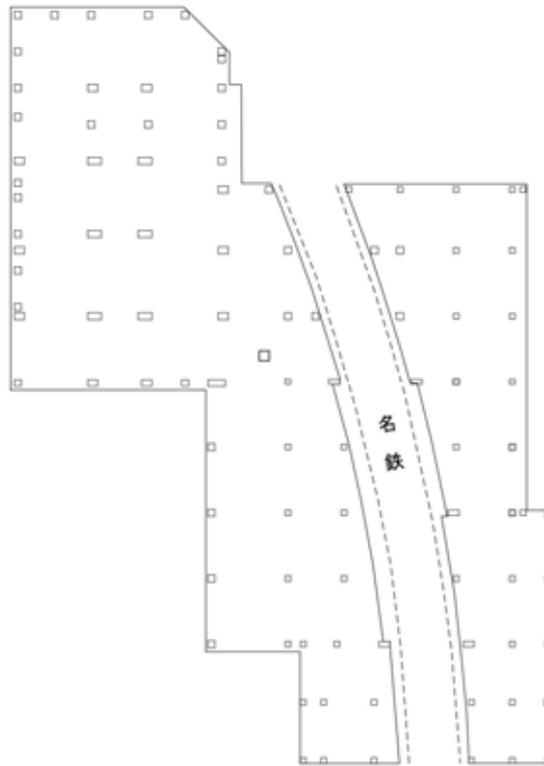


图 1-3-4(2) 南北断面図

【地下2階】



【地下1階】

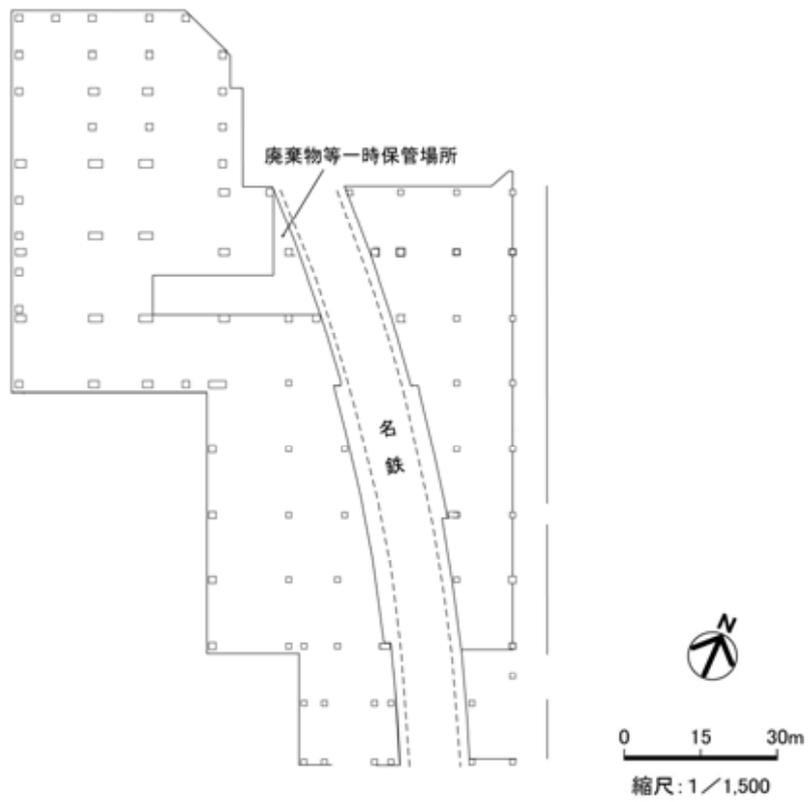
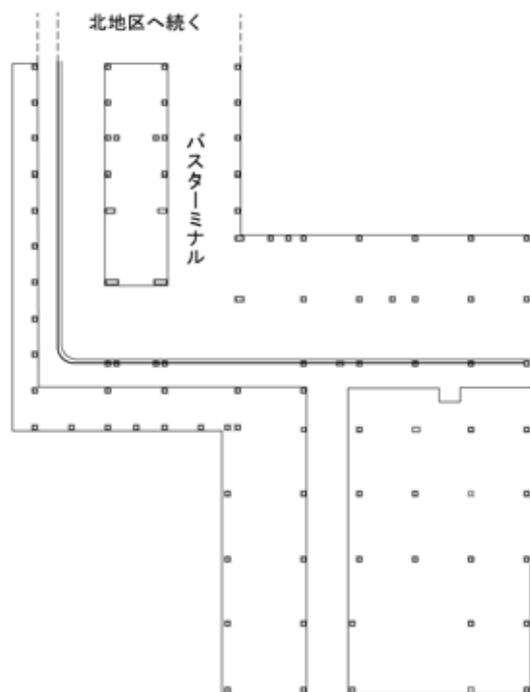


図 1-3-5(1) 平面図

【 1 階】



【 2 階】

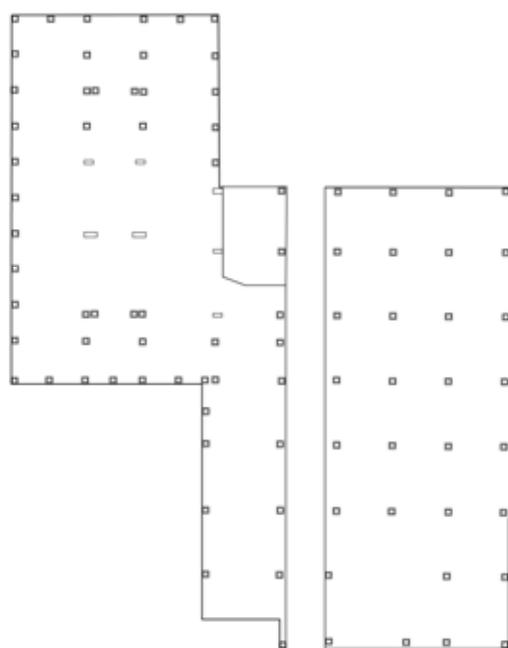
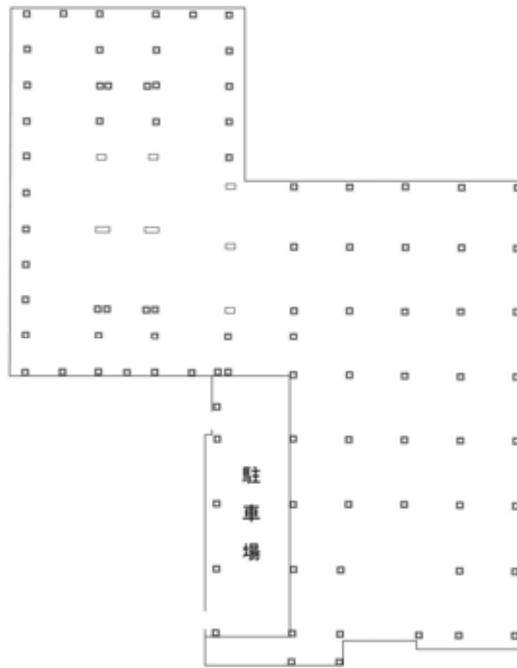
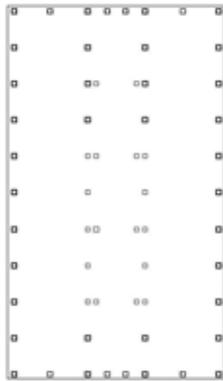


図 1-3-5(2) 平面図

【商業施設、駐車場の基準階（低層階）】



【ホテルの基準階（中層階）】



【事務所の基準階（高層階）】

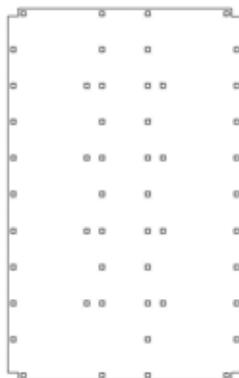


図 1-3-5(3) 平面図

(3) 緑化計画

緑化計画は、図 1-3-6 に示すとおりである。

新建築物の東側と南側の空地に常緑広葉樹を植栽する計画である。また、低層棟の屋上には低木や地被類の他、4 m程度の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：エゴノキ、ヒメシャラ等 低 木：サツキ、ツツジ等 地被類：タマリユウ、ハイビャクシン 等
	街路樹等	中高木：シマトネリコ
その他	保水性舗装	-

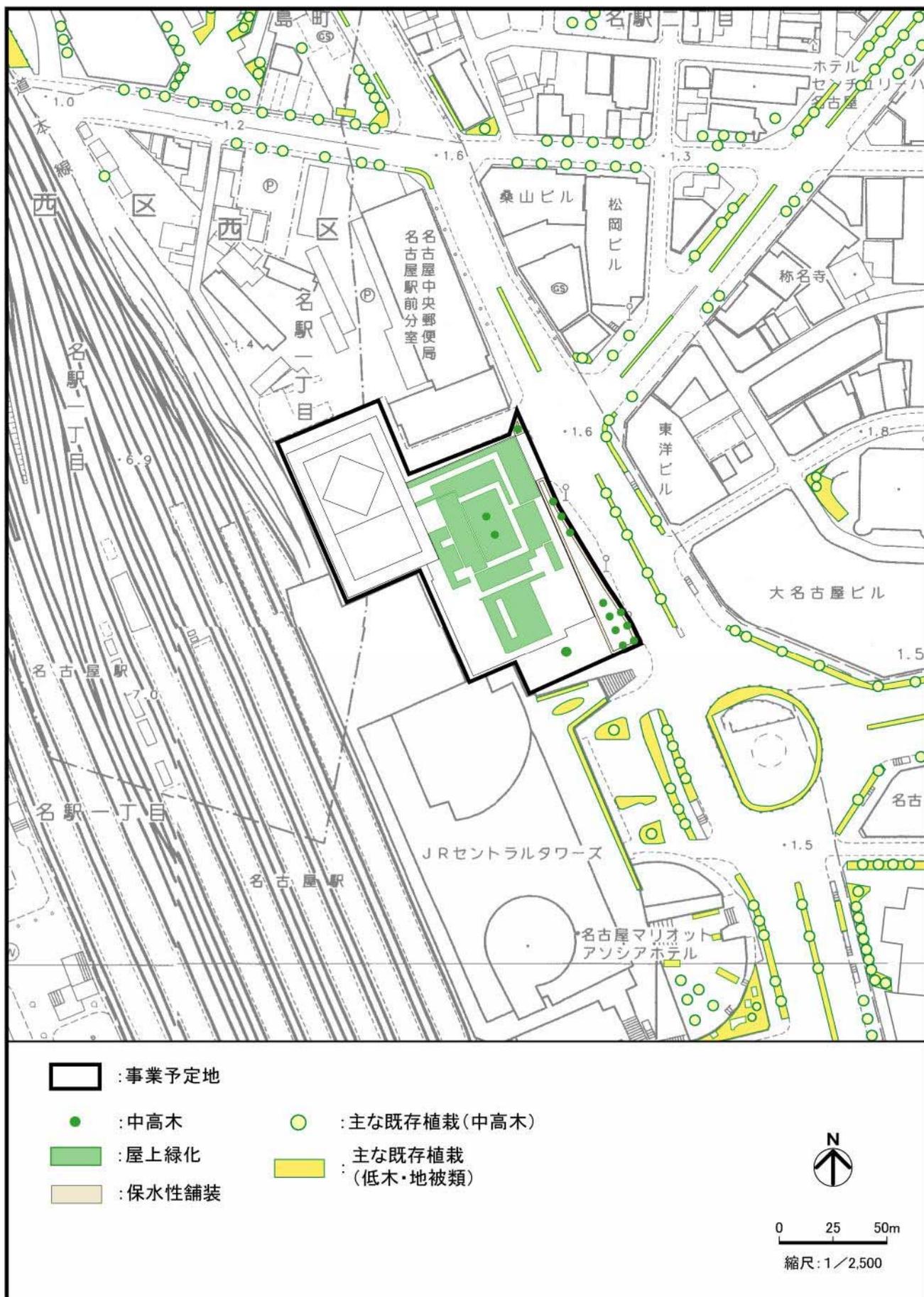


図 1-3-6 緑化計画図

(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」(国土交通省,平成19年)(以下「大規模マニュアル」という。)に準じ算出した。

(発生集中交通量の算出の詳細は、資料1-4(資料編p.8)参照)

自動車の発生集中交通量は表1-3-3に、歩行者は表1-3-4に示すとおりである。

自動車については、平日約5,300台TE^{注)}/日、休日約7,500台TE/日、歩行者については、平日約145,000人TE/日、休日約170,000人TE/日と推計した。

表1-3-3 自動車の発生集中交通量

単位：台 TE/日

用途区分		平日	休日	
新建築物 関連 車両	施設利用車両	事務所	261	29
		ホテル	206	278
		商業施設	3,855	6,786
	荷捌き車両	事務所	102	17
		ホテル	159	22
		商業施設	737	356
合計		5,320	7,488	

表1-3-4 歩行者の発生集中交通量

単位：人 TE/日

区分		鉄道	バス	徒歩	自転車	合計	総計
平日	事務所	13,416	492	890	105	14,903	145,464
	ホテル	5,420	727	246	57	6,450	
	商業施設	105,027	13,795	4,415	874	124,111	
休日	事務所	1,493	55	99	12	1,659	169,732
	ホテル	5,114	829	302	190	6,435	
	商業施設	129,491	20,641	7,134	4,372	161,638	

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、地上において、建物の北側に 1 箇所及び南側に 2 箇所設ける計画である。2 階には、名古屋駅から南北に縦断できるように、歩行者通路が整備され、北側及び南側 1 箇所の出入口と接続させる計画である。(歩行者ネットワークの概要は、資料 1 - 6 (資料編 p.38) 参照)

また、地下街等と連絡できるように、地下 1 階に 5 箇所出入口を設ける計画でもある。

イ 車両の動線計画

施設利用車両は、地上に設けられた駐車場(約 280 台)を利用し、タワーズ駐車場の車路を活用して出入りする計画である。また、荷捌き車両は、地下に設けられた荷捌き場を利用し、出入りは、事業予定地東側道路から行う計画である。なお、北地区との歩行者ネットワークを整備することにより、施設利用車両の一部については、北地区に設置される駐車場も利用できるようにする計画である。

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。

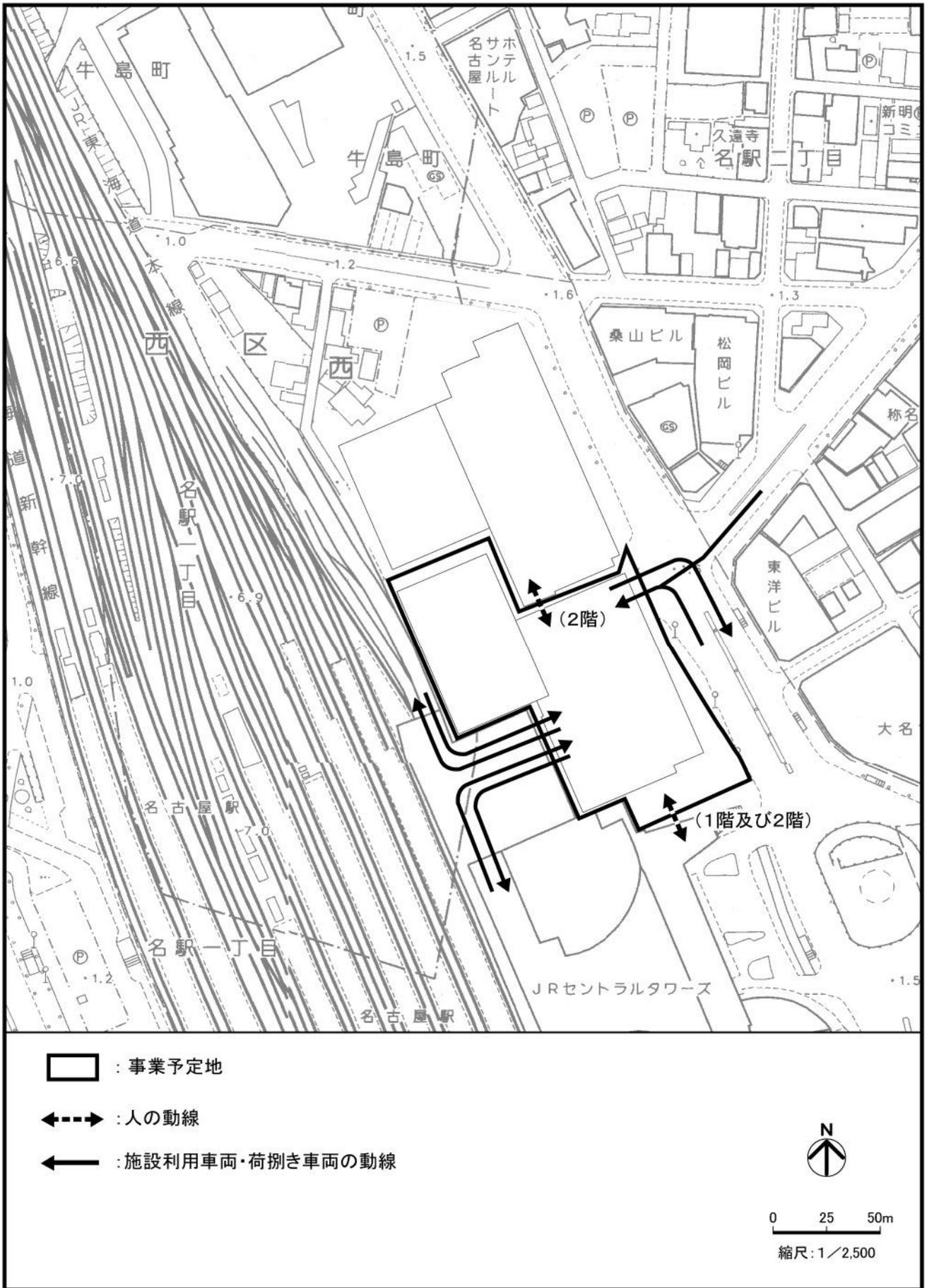


図 1-3-7 人及び一般車両の主要動線

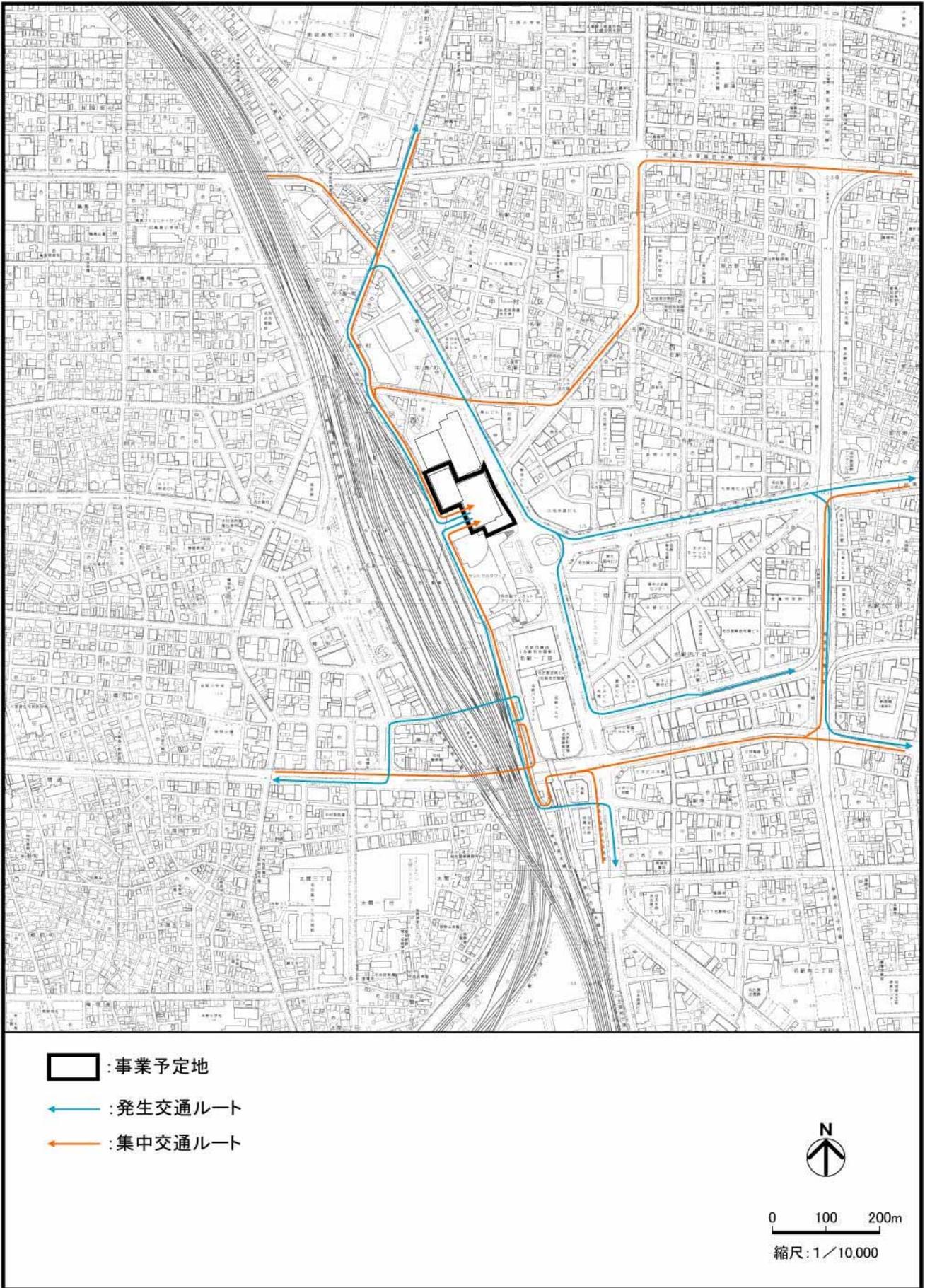
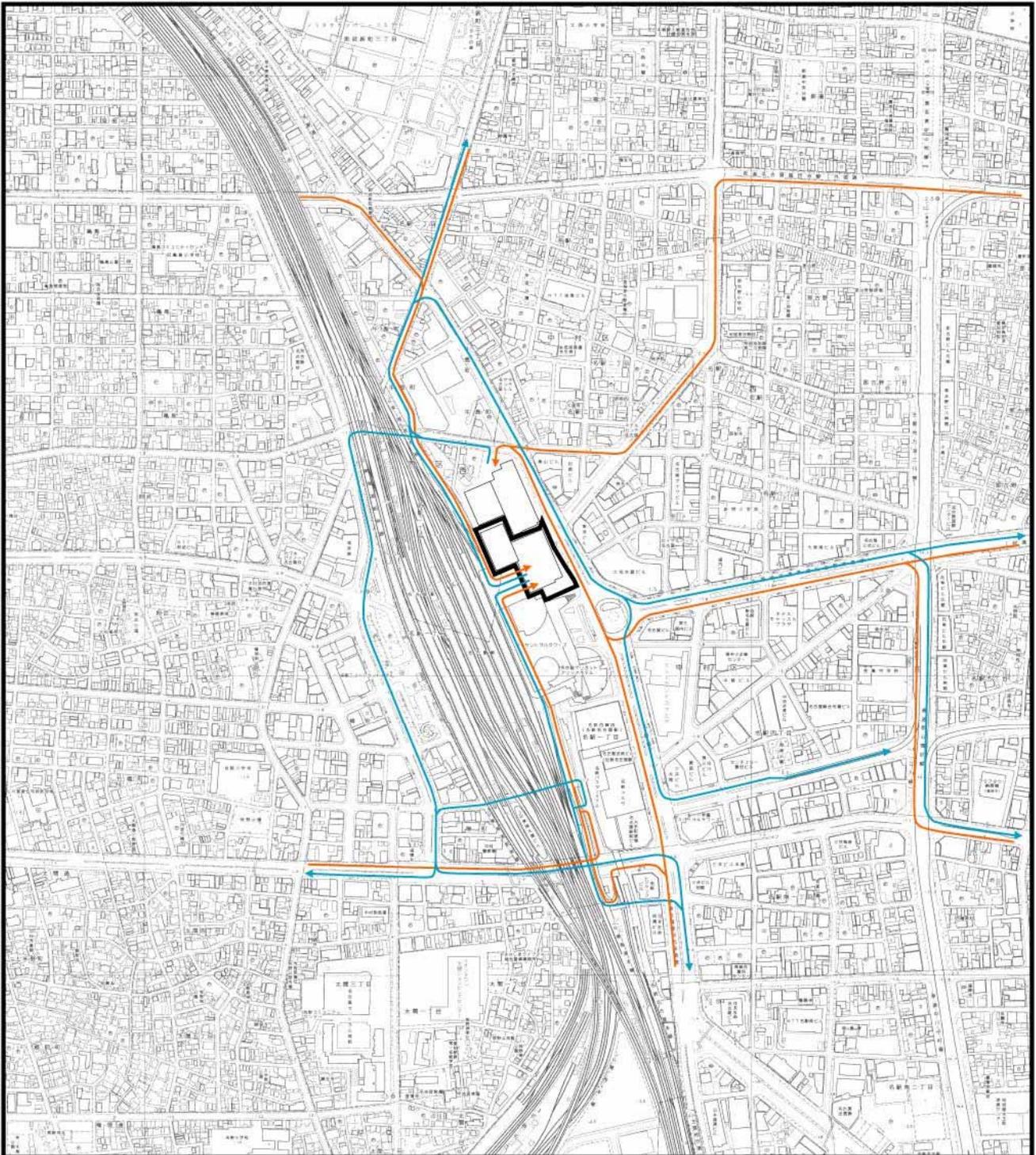


図 1-3-8(1) 新建築物関連車両の走行ルート（施設利用車両：事務所及びホテル）



- : 事業予定地
- ← : 発生交通ルート
- ← : 集中交通ルート

注) 新建築物関連車両の一部は、北地区に設置される駐車場を利用することを想定している。



図 1-3-8(2) 新建築物関連車両の走行ルート (施設利用車両: 商業施設)

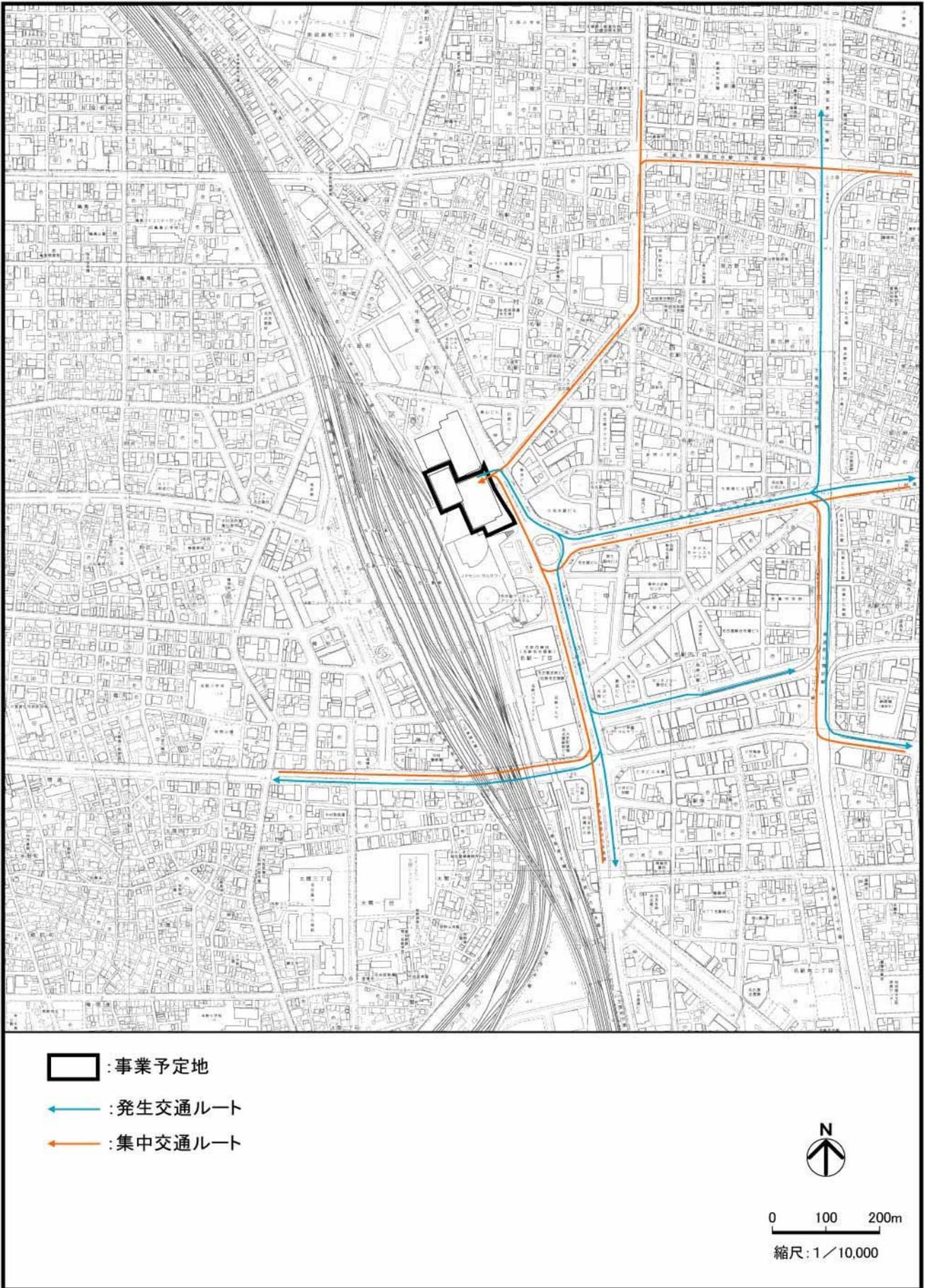


図 1-3-8(3) 新建築物関連車両の走行ルート（荷捌き車両）

(5) 熱源施設計画

新建築物内に温熱源を主体とし冷熱源設備も備えた DHC を設置し、冷温熱源の供給を行う。なお、隣接するタワーズ内既設の DHC と、北地区の冷熱源を主体とした新設 DHC とは融通管で接続し、冷温熱源の供給と受入を行い、当地区を一体的プラントと捉え、機器を集約化して各熱源機器の高効率運転と省エネルギーを図る計画である。

(6) 電気、ガス設備計画

電気供給は、中部電力株式会社より本線・予備線 2 回線の特別高圧にて新建築物内に設置する特高電気室にて受電を行い、特別高圧を普通高圧へ降圧し、各所に配置したサブ電気室を経て各用途へ電力を供給する計画である。

ガス供給は、清正公通に埋設されている東邦ガス株式会社の既設ガス本管から新設ガス管を事業予定地内に引き込み、引込バルブを経て、新設ガス管で新建築物内に供給する計画である。

(7) 給排水計画

給水は、名駅通に埋設されている既設名古屋市上水道管から新設給水管を経て上水を引込み、一旦受水槽に貯水後、高置水槽方式または加圧ポンプ方式により、各用途の必要箇所に供給する計画である。また、井水及び雨水を利用することで、上水使用量を低減することを計画している。

排水系統は、汚水・雑排水合流排水、厨房排水、駐車場排水、湧水排水の分流式とし、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）に放流する計画である。

雨水排水は、自然勾配で排水する系統と、新建築物内に設置する雨水貯留槽に一旦貯留し、流出抑制をした後に排水する系統の 2 排水系統で名古屋市下水道本管（合流式）に放流する計画である。

3-4 工事計画の概要

(1) 工事予定期間

平成 22 年度～平成 28 年度

(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	21	22	23	24	
解体工事	■																								
準備工事	■																								
山留工事								■																	
杭工事																						■			
掘削工事																									
地下躯体工事																									
地上躯体工事																									
設備・仕上工事																									
外構工事																									

工種 \ 延べ月数	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	
解体工事																									
準備工事																									
山留工事	■																								
杭工事	■																								
掘削工事																									
地下躯体工事																									
地上躯体工事																									
設備・仕上工事																									
外構工事																									

工種 \ 延べ月数	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70				
解体工事																										
準備工事																										
山留工事																										
杭工事																										
掘削工事	■																									
地下躯体工事	■																									
地上躯体工事	■																									
設備・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 52～54 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 - 7 (資料編 p.41) 参照)

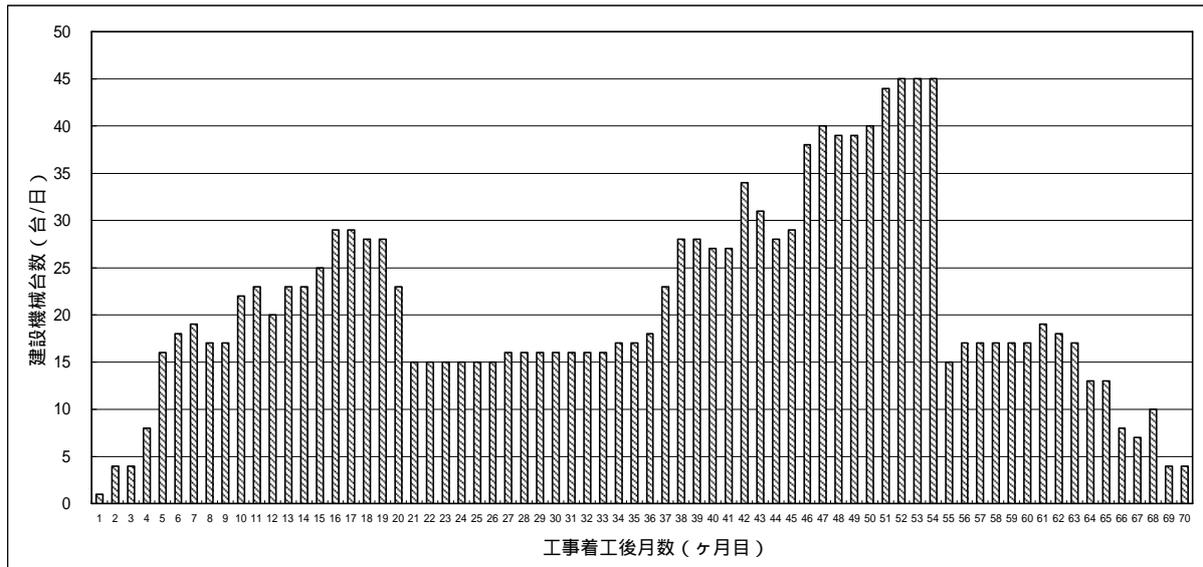


図 1-3-9 建設機械の稼働台数

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	浮遊粒子状物質	杭・掘削・地下躯体・地上躯体・設備・仕上工事	工事着工後 42～53 ヶ月目
	二酸化窒素	杭・掘削・地下躯体・地上躯体工事	” 37～48 ヶ月目
騒音		解体・山留工事	” 16 ヶ月目
		山留・杭工事	” 27 ヶ月目
		杭・掘削・地下躯体工事	” 42 ヶ月目
		掘削・地下躯体・地上躯体工事	” 52 ヶ月目
振動		解体工事	” 7 ヶ月目
		解体・山留工事	” 16 ヶ月目
		杭・掘削・地下躯体工事	” 38 ヶ月目
		掘削・地下躯体・地上躯体工事	” 52 ヶ月目

注)「最大となる時期」について、大気質は 12 ヶ月分の排出強度の合計値が最大となる期間を、騒音は合成騒音レベル、振動は合成振動レベルが最大となる月を示した。

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 54 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 54 ヶ月目である。(資料 1 - 8 (資料編 p.44) 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、事業予定地東側及び一時的にタワーズ駐車場車路から行う計画である。

なお、事業予定地内への乗用車（通勤車両）の出入りはない計画である。

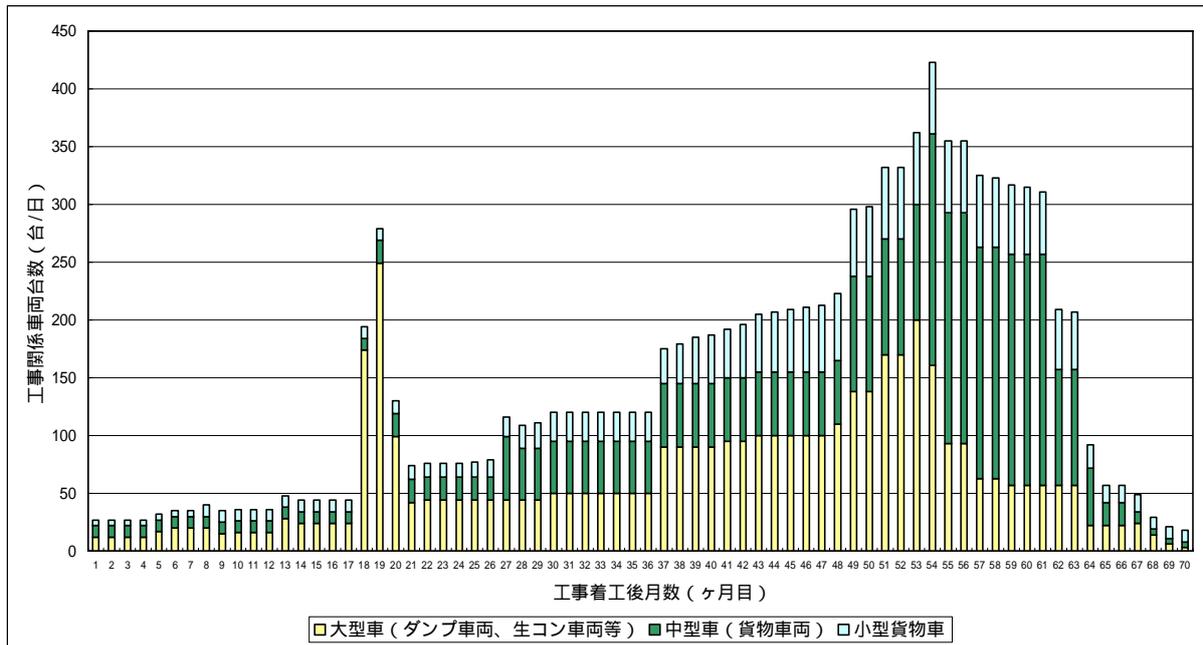


図 1-3-10 工事関係車両の走行台数

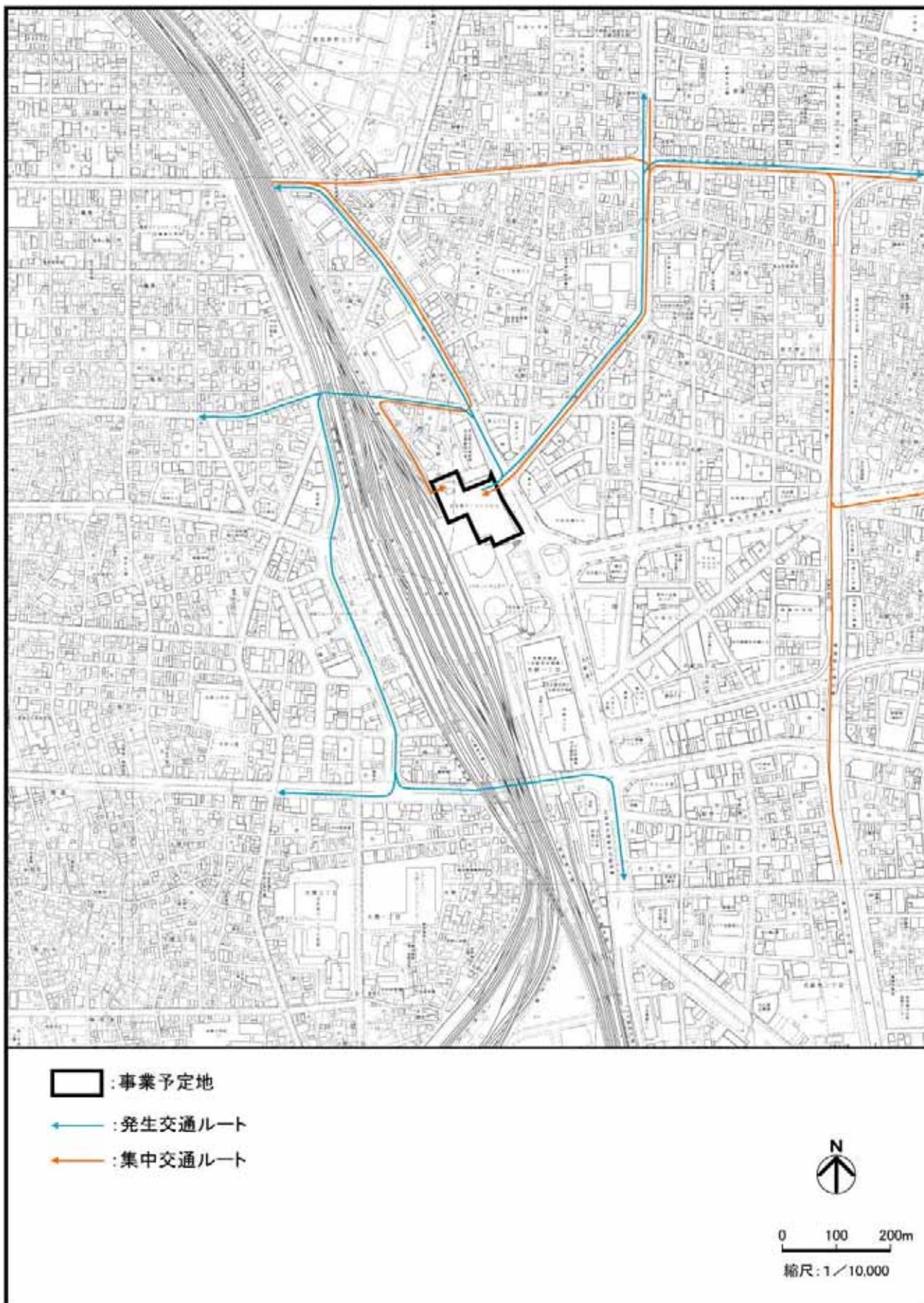


図 1-3-11(1) 工事関係車両の走行ルート
 (大型車(ダンプ車両、生コン車両)及び中型車)

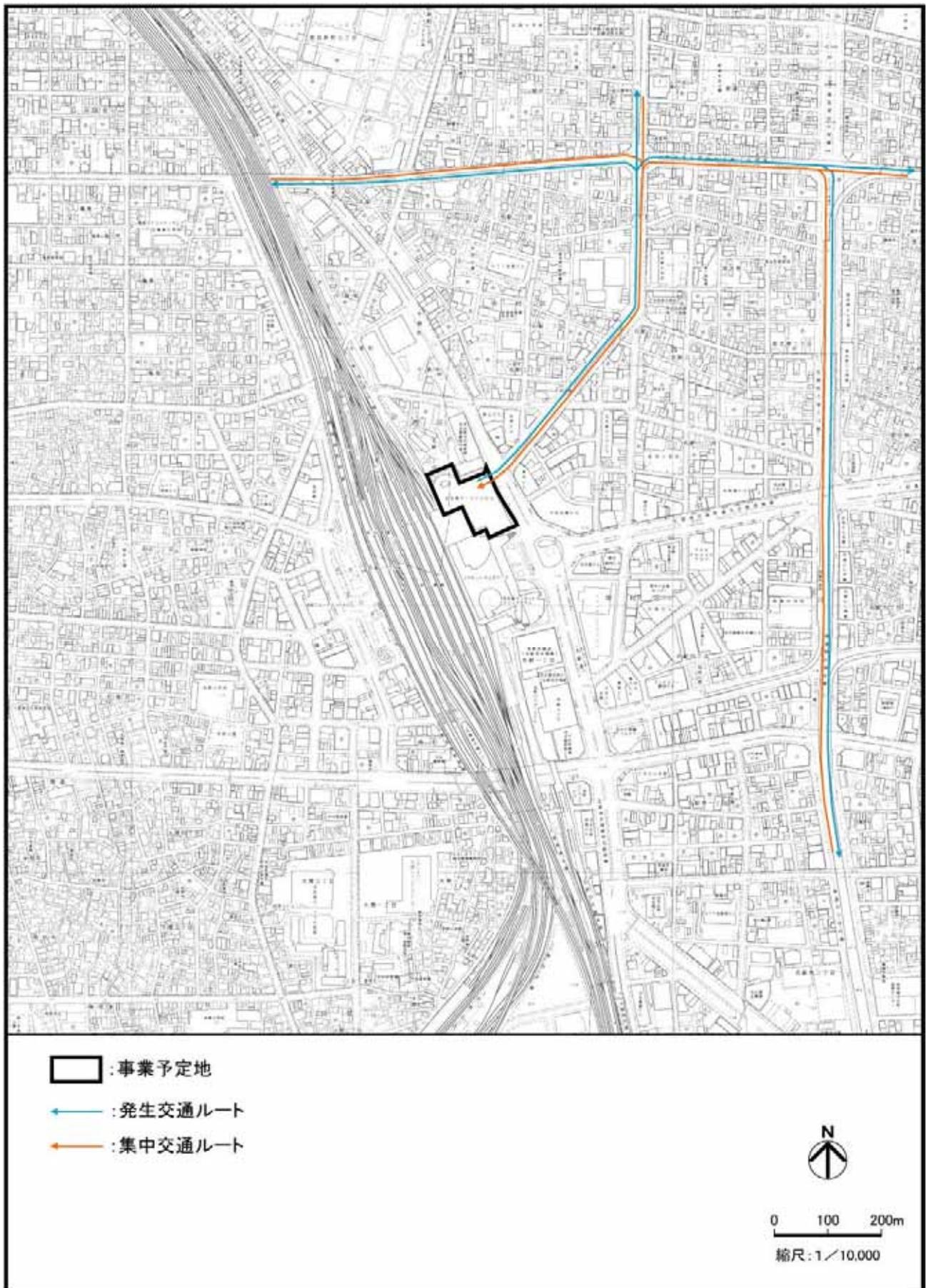


図 1-3-11(2) 工事関係車両の走行ルート (大型車 (トレーラ))

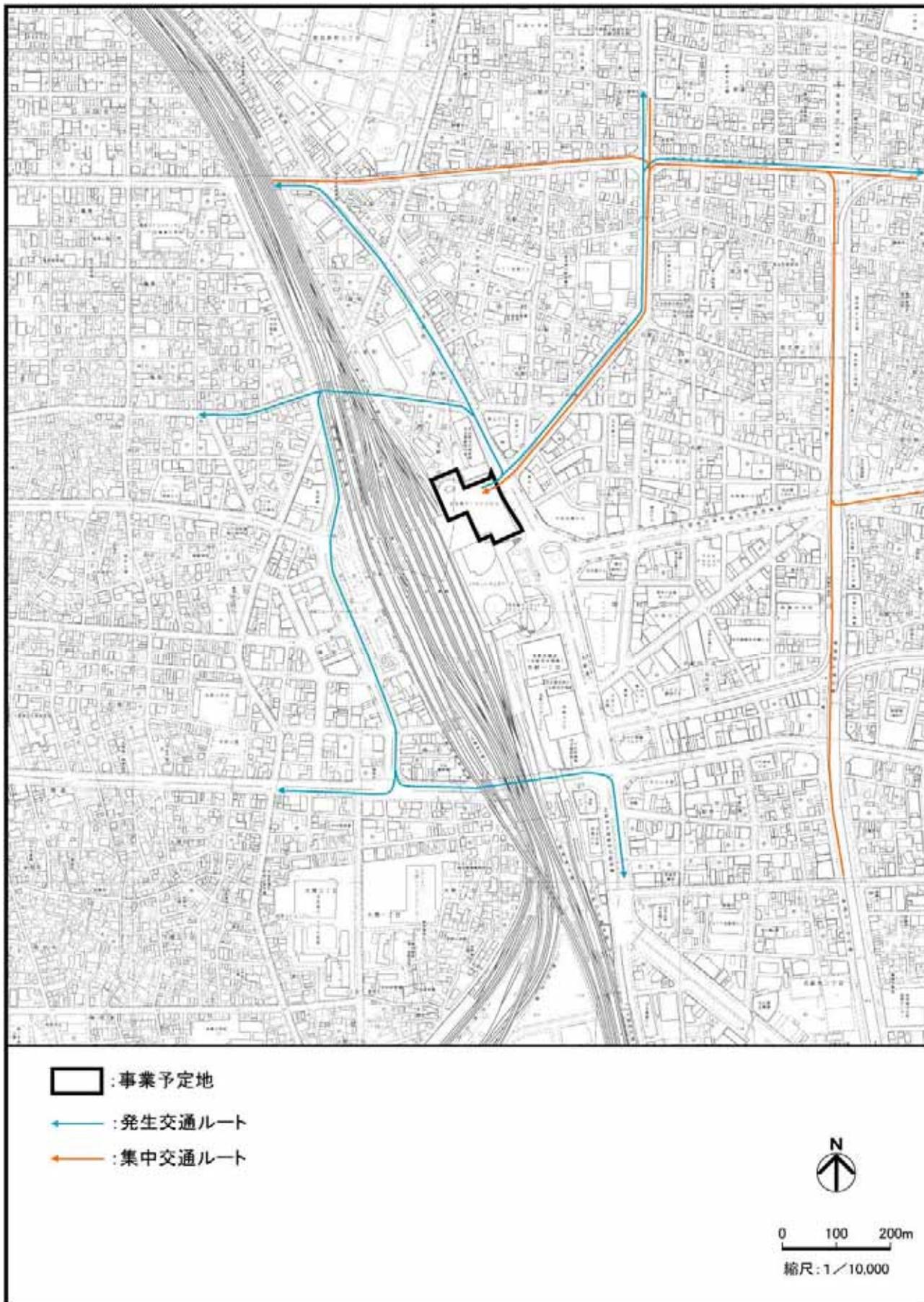


図 1-3-11(3) 工事関係車両の走行ルート (小型貨物車)

第4章 事前配慮の内容

事業計画を策定するにあたり、環境保全の見地から事前に配慮した事項の内容は、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

<ul style="list-style-type: none"> ・ 歩行者動線ネットワークの整備により、公共交通機関から周辺施設へのアクセス向上を目指す。 ・ 既存の DHC との相互機能を検討する。

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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地下工事において、止水性、曲げ剛性の高い山留め壁を構築することにより、周辺地下水位の低下と地盤の変形を抑制する。 ・ 現況施設の解体及び新建築物の建設における工事過程において、荷重の変動を極力抑えるよう配慮することにより、地盤の変形を抑制する。 ・ 地下水の汲み上げ量を少なくする工法を採用する。
生活環境の保全	環境汚染	建設作業に伴う公害の防止	<ul style="list-style-type: none"> ・ 仮囲いを設置する。 ・ 地上解体工事時には、現況施設の外周に防音パネルを設置するとともに、粉じん対策として散水を行う。 ・ 建設機械の使用に際しては、低騒音型や排出ガス対策型機械を積極的に採用する。 ・ 地下工事については、現況施設地下解体、掘削、新建築物地下躯体工事における騒音の低減に努める。 ・ 地上工事については、鉄骨建方後、早い段階において外周壁面の施工を行うことにより、周辺への防音、防じん措置を行う。 ・ 特定建設作業については、規制基準を遵守し、その他の作業についても、特定建設作業に係る規制基準値を下回るよう努める。 ・ 隣接事業者（北地区）と協力し、複合影響の低減に努める。
		工事関係車両の走行による公害の防止	<ul style="list-style-type: none"> ・ 短時間に工事関係車両が集中しないように、適切な配車計画を立てる。 ・ 工事関係車両の運転者には運行ルートを守らせ、適正な走行を行うよう指導する。 ・ 運搬車両のアイドリングについて、作業時以外は停止するよう指導を行う。

事前配慮事項			内容
生活環境の 保全	電波障害	電波障害の防止	<ul style="list-style-type: none"> ・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。
	安全性	工事関係車両の走行に伴う交通安全の確保	<ul style="list-style-type: none"> ・短時間に工事関係車両が集中しないように、適切な配車計画を立てる。 ・事業予定地内への工事関係車両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。 ・事業予定地出入口において、工事関係車両が通過する際には、誘導員を配置する。 ・工事関係車両の運転者には運行ルートを守らせ、適正な走行を行うよう指導する。 ・事業予定地周辺における各小・中学校の指定通学路に配慮する。
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"> ・短時間に工事関係車両が集中しないように、適切な配車計画を立てる。
	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"> ・「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、資源化、減量化に努める。 ・現況施設の解体に伴い発生するコンクリート塊、鉄筋、鉄骨については、再生資源としてリサイクルに努める。 ・山留・杭工事で発生する汚泥は、脱水化、凝集化により、搬出処分量の低減に努める。 ・必要に応じてSMW工法等を採用することにより、掘削土の再利用を図り、この搬出処分量の低減に努める。 ・掘削土は、埋立土への活用に努める。 ・仕上げ材、設備機器等の搬入は、ユニット化、パッケージ化の推進により、梱包材の発生の削減に努める。

事前配慮事項			内容
環境負荷の低減	廃棄物	建設廃棄物の搬出・処分等に伴う影響の防止	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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 - 」(財団法人 日本産業廃棄物処理振興センター, 平成13年)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。 ・事前に吹付けアスベストの使用の有無を調査し、使用している場合には、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」(環境省, 平成19年)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」(環境省, 平成19年)に従い、適切に行う。
	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"> ・製造過程において、二酸化炭素の排出量が少ない資材を使用するよう努める。 ・型枠木材は、転用計画を立てるとともに、代替材の使用に努め、木材使用量の低減を図る。 ・上記に示すような配慮を行うことにより、CO₂の低減に努める。 ・現況施設の解体に伴い生じるフロン類については、「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年法律第64号)に基づき適切に処理する。

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"> ・ DHCの導入により、排出ガス量の削減に配慮する。 ・ 既存DHCとの相互機能を検討し、エネルギー消費の削減を図る。
	日照障害・ 風害	日照障害、風害 の防止	<ul style="list-style-type: none"> ・ 日照障害については、「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」(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。 ・ 事業予定地内の植栽等により、周辺地域の風環境に及ぼす影響の低減を図る。
	安全性	自然災害からの 安全性の確保	<ul style="list-style-type: none"> ・ 雨水の一時貯留施設等により、雨水流出抑制に配慮する。 ・ 新建築物については、東海・東南海地震を想定した構造計画とする。
		交通安全の確保	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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た出入口の設置、運用管理を行う。 ・ 道路沿いには歩道状空地进行を配し、歩車分離を図る。 ・ 新建築物に係る歩行者が、地下を通過して新建築物に出入りできるように、出入口を地下街に連絡する。 ・ デッキレベルに歩行者ネットワークを整備する。
快適環境の 保全と創造	景観	景観の調和	<ul style="list-style-type: none"> ・ 周辺既存建物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を目指す。 ・ 名駅通沿いに樹木を植栽することにより、圧迫感の緩和に配慮する。
	緑地等	施設の緑化	<ul style="list-style-type: none"> ・ 「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、樹木の植栽等により緑化を図る。 ・ 屋上緑化に努める。
環境負荷の 低減	自動車交通	交通渋滞の防止	<ul style="list-style-type: none"> ・ 名古屋駅及び地下鉄との歩行者ネットワークを整備することにより、新建築物関連車両の発生の抑制に努める。
		公共交通機関の 利用促進	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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。
	水資源	水資源の保全及 び活用	<ul style="list-style-type: none"> ・ 雨水一時貯留槽の雨水利用を検討し、上水の節約に努める。

事前配慮事項		内容
環境負荷の低減	廃棄物	<p>廃棄物の減量化及び再資源化の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「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。 ・資源化利用が容易な分別回収場所を設け、分別回収に努めることにより、廃棄物の減量化及びリサイクル促進に配慮する。
		<p>廃棄物の適正処理</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・一時的な保管場所として貯留できるスペースを設けるよう検討するとともに、厨芥ごみについても、腐敗を防ぐための対応を検討する。
	地球環境	<p>省エネルギー対策の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「建築物環境配慮指針」(平成15年名古屋市告示第557号)に基づき、エネルギー使用の合理化、資源の適正な利用、敷地外環境の保全に努める。 ・エネルギーを有効に利用できるよう、DHCを導入すると共に、既存DHCとの相互機能を検討し、エネルギー消費の削減を図る。 ・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の利用促進に努め、エネルギー消費の削減を図る。
		<p>省資源の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・雨水一時貯留槽の雨水利用を検討し、上水の節約に努める。
<p>自然エネルギー及び未利用エネルギーの活用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新建築物には、外気を利用した空調システムの導入を検討する。 		
	<p>温室効果ガスの排出抑制</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「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。 ・建設材料、建築工事、維持管理を通して発生するライフサイクルCO₂の低減に努める。 ・屋上緑化に努めるとともに、名駅通沿いに樹木を植栽し、緑化の推進に努める。 	

第5章 事業予定地及びその周辺地域の概況

事業予定地は、図 1-5-1 に示すとおり、名古屋市中村区及び西区に位置しており、現在、名古屋ターミナルビルが建っている場所である。

事業予定地がある名駅地区は、鉄道のほか、バスや地下鉄も集中する名古屋駅を中心とした地域であり、商業、業務、娯楽施設等が集中していることから、市民をはじめビジネスマンや旅行者など多くの人々が利用する地域である。また、この地区は、タワーズやミッドランドスクエア、名古屋ルーセントタワー等の超高層ビルのほか、中高層ビルが立ち並んでおり、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地域である。

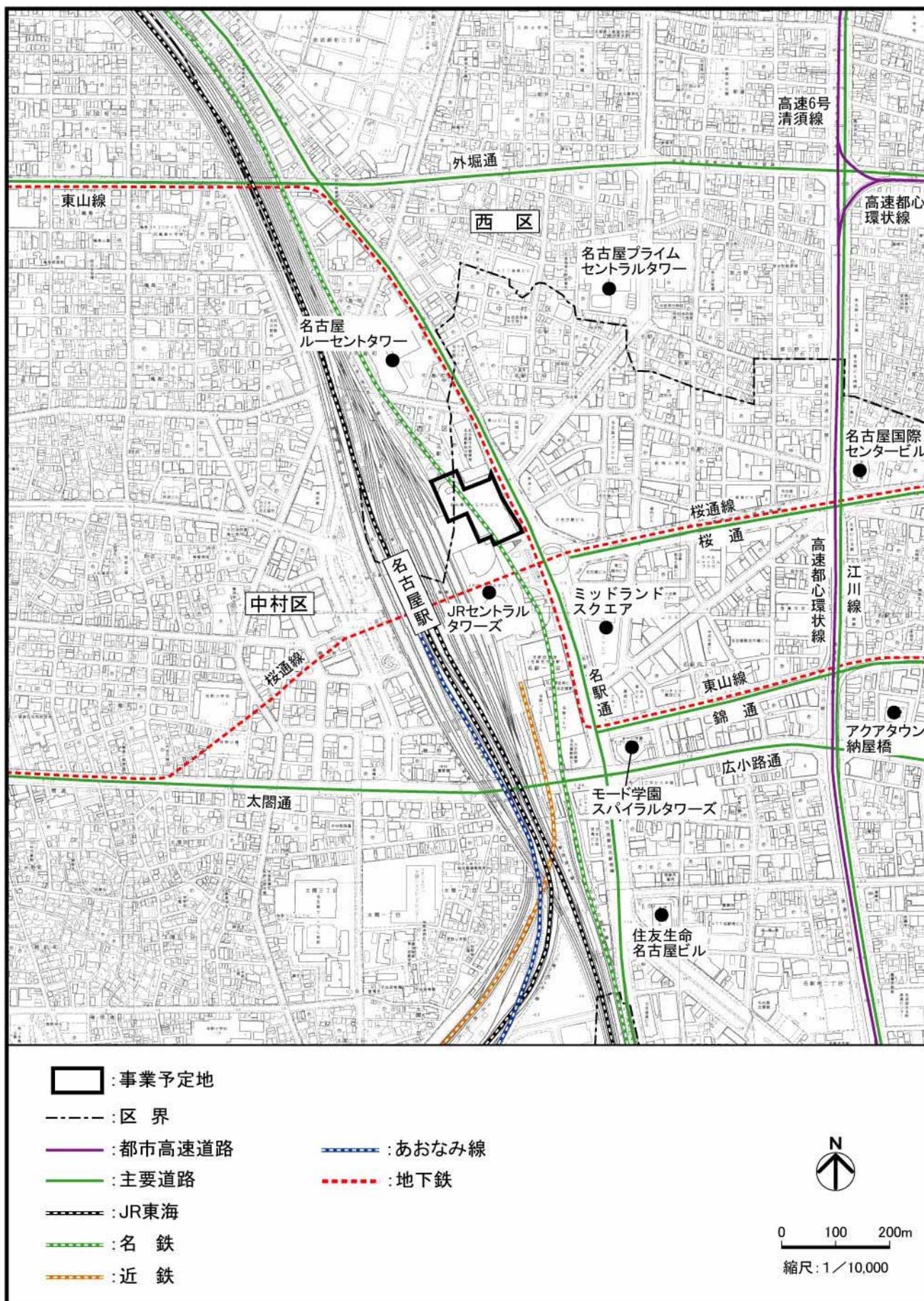


図 1-5-1 事業予定地及びその周辺地域

事業予定地及びその周辺地域の概況を整理する区域として、工事中の騒音、安全性及び存在・供用時の風害、日照障害の影響範囲に着目し、街区等を考慮して、表 1-5-1 及び図 1-5-2 に示す区域（以下「調査対象区域」という。）を設定した。

表 1-5-1 調査対象区域

区名	学区名
中村区	則武学区の一部、亀島学区の一部、 新明学区の一部、六反学区の一部、 牧野学区の一部
西区	那古野学区の一部、幅下学区の一部、 江西学区の一部

注) 学区名は、国勢調査等の既存資料による。

以降は、この調査対象区域を中心に、事業予定地周辺の地域特性を「社会的状況」及び「自然的状況」に分けて整理した。

資料の整理に当たっては、学区毎の区分ができるものについては学区毎に、区毎のデータしか得られないものについては区毎に行った。

資料の収集は、平成 21 年 8 月末の時点で入手可能な最新の資料とした。

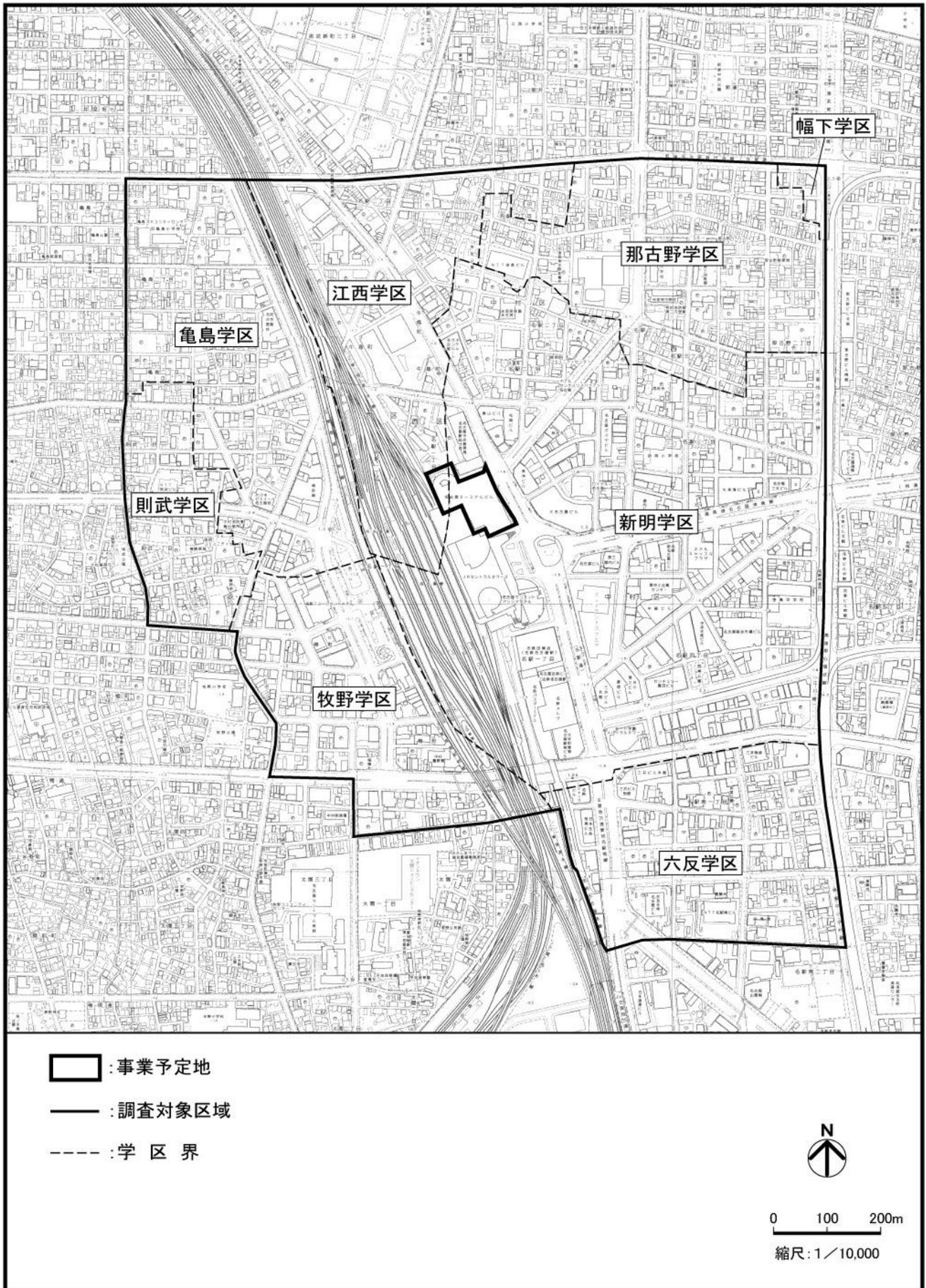


図 1-5-2 調査対象区域図

5-1 社会的状況

(1) 人口及び産業

人口及び世帯数

名古屋市及び調査対象区域の平成 17 年 10 月 1 日現在における人口及び世帯数は表 1-5-2 に、調査対象区域を含む学区(以下「調査対象学区」という。)の昼夜間人口は表 1-5-3 に、年齢別人口構成比は図 1-5-3 に示すとおりである。

人口については、名古屋市及び調査対象区域ともに増加傾向を示している。学区別では、亀島学区、新明学区、六反学区、幅下学区及び江西学区が増加傾向を示している。

1 世帯当たりの人員については、名古屋市と比べ、調査対象区域は少ない。学区別でも、全ての学区で少なくなっている。

また、調査対象学区の昼夜間人口比率は約 444 であり、事業活動等に伴い昼間に人口が増加する地域といえる。

年齢別人口については、名古屋市と比べ、全ての学区で 0～14 歳の人口比率は低く、逆に 65 歳以上の比率は高くなっている。

出典)「平成 17 年国勢調査 名古屋の町(大字)・丁目別人口」(名古屋市ホームページ)
 「平成 17 年国勢調査 名古屋の町(大字)別・年齢別人口」(名古屋市ホームページ)
 「平成 17 年 学区別昼間(従業地)人口(推計値)」(名古屋市ホームページ)

表 1-5-2 人口及び世帯数

区 分	人口(人) (A)	世帯数 (世帯)	1世帯当たり の人員 (人)	平成12年 人口(人) (B)	増加率 (%)	
名古屋市	2,215,062	955,851	2.32	2,171,557	2.0	
中村区	則武学区	896	490	1.83	923	2.9
	亀島学区	1,433	729	1.97	1,414	1.3
	新明学区	1,168	650	1.80	1,039	12.4
	六反学区	675	442	1.53	470	43.6
	牧野学区	471	287	1.64	515	8.5
西 区	那古野学区	2,097	1,143	1.83	2,301	8.9
	幅下学区	21	12	1.75	13	61.5
	江西学区	1,148	644	1.78	1,105	3.9
調査対象区域	7,909	4,397	1.80	7,780	1.7	

注)1: 人口及び世帯数は平成17年10月1日現在

2: 増加率(%) = ((A - B)/B) × 100

3: は減少を示す。

4: 幅下学区は、調査対象区域内のみの数値がないことから、周辺街区との合算値である。

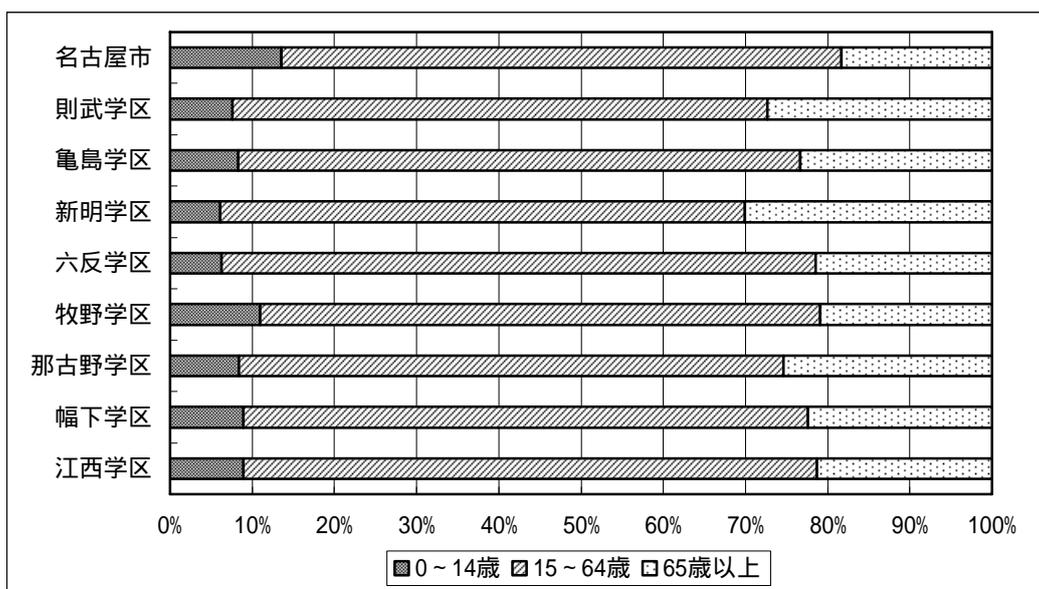
表 1-5-3 昼夜間人口

区 分	昼間人口 (人)	夜間人口 (人)	昼夜間 人口比率	
名古屋市	2,516,196	2,193,973	114.7	
中村区	則武学区	6,277	6,759	92.9
	亀島学区	13,213	4,768	277.1
	新明学区	65,036	2,008	3,238.8
	六反学区	27,603	3,013	916.1
	牧野学区	21,159	6,824	310.1
西 区	那古野学区	5,419	3,519	154.0
	幅下学区	7,613	4,705	161.8
	江西学区	8,685	3,307	262.6
調査対象区域を含む学区の合計	155,005	34,903	444.1	

注)1:平成17年10月1日現在

2:昼夜間人口比率 = (昼間人口/夜間人口) × 100

3:昼夜間人口については、街区別に人口が記載されていないことから、学区別人口を示した。



注)1:平成17年10月1日現在

2:年齢別人口については、街区別に人口が記載されていないことから、学区別人口を示した。

図 1-5-3 年齢別人口構成比

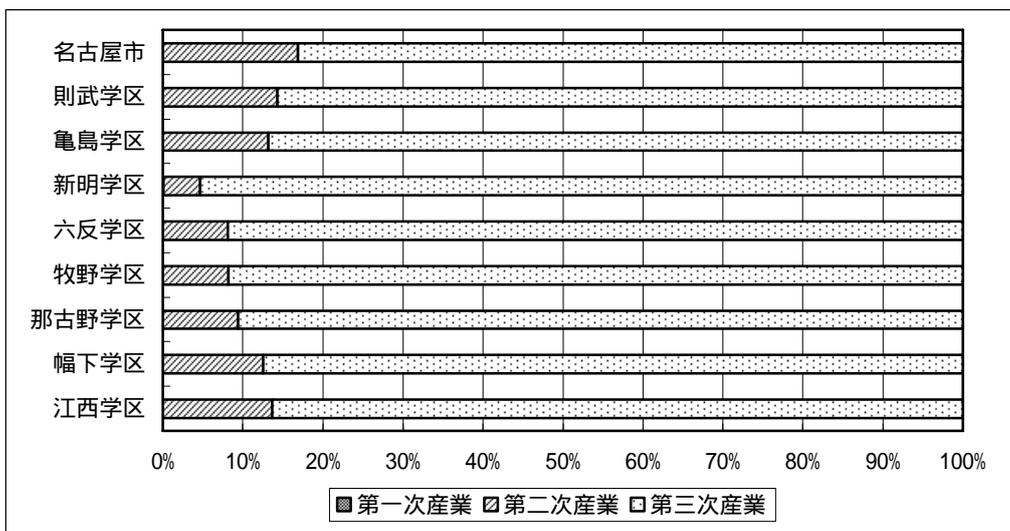
産 業

名古屋市及び調査対象学区の平成 18 年における産業別事業所数並びに従業者数は、図 1-5-4 に示すとおりである。

名古屋市及び調査対象学区における事業所数は、第三次産業の割合が高く、特に、新明学区、六反学区、牧野学区及び那古野学区で高い割合となっている。

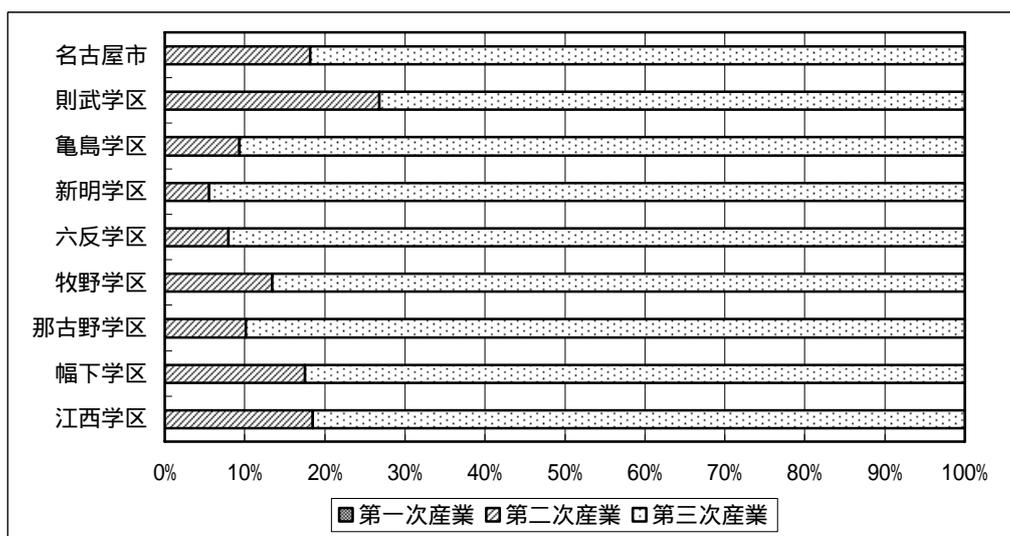
また、従業者数も、第三次産業の割合が高く、亀島学区、新明学区及び六反学区で高い割合となっている。

出典)「名古屋の事業所・企業 平成 18 年事業所・企業統計調査結果」(名古屋市,平成 20 年)



注)平成18年10月1日現在

図 1-5-4(1) 産業別事業所数



注)平成18年10月1日現在

図 1-5-4(2) 産業別従業者数

(2) 土地利用

土地利用の状況

名古屋市及び調査対象区域を含む中村区及び西区の平成 20 年における土地利用の状況は、表 1-5-4 に示すとおりである。

名古屋市における土地利用区分は、宅地の割合が高く、約 78%を占めているが、中村区及び西区はさらにこの割合が高く、中村区で約 82%、西区で約 88%を占めている。

出典)「平成 20 年版 名古屋市統計年鑑」(名古屋市,平成 21 年)

表 1-5-4 土地利用の状況

単位:a

区分	総数	田	畑	宅地	宅地率	池沼	山林	原野	鉄道軌道用地	雑種地
名古屋市	1,851,213	73,830	82,293	1,442,476	77.9%	834	39,112	4,277	27,598	180,793
中村区	99,766	903	4,006	81,742	81.9%	-	-	4	5,474	7,637
西区	103,816	304	2,567	91,259	87.9%	-	-	-	2,214	7,472

注)1:平成20年1月1日現在

2:宅地率 = 宅地面積 / 総数 × 100

都市計画法に基づく用途区分の状況等

調査対象区域は、全域が名古屋都市計画区域に含まれている。用途区分の指定状況は図 1-5-5 に示すとおりであり、事業予定地は全域が商業地域に指定されている。また、調査対象区域は、商業地域が大部分を占め、北西側及び南側の一部が近隣商業地域に指定されている。

駐車場整備地区及び都市景観形成地区の指定状況は、図 1-5-6 に示すとおりである。事業予定地は全域が駐車場整備地区に指定され、また、北側の一部を除き名古屋駅都市景観形成地区に指定されている。調査対象区域は、南側の一部を除き駐車場整備地区に指定され、また、名古屋駅周辺、主要県道名古屋津島線(桜通)及び主要県道名古屋長久手線(広小路通)は、名古屋駅都市景観形成地区に指定されている。

建物用途の状況は、図 1-5-7 に示すとおりである。調査対象区域では、南北に JR 線等の線路が通っており、線路の西側は住居施設、次いで商業系施設が多く、教育施設、宗教・文化・医療・養護施設等が点在している。線路の東側は商業系施設、次いで住居施設が多く、娯楽施設、教育施設、供給・処理・運輸施設等が点在している。

なお、調査対象区域には、風致地区の指定はない。

出典)「愛知県土地利用規制図」(愛知県,平成 13 年)

「名古屋市都市計画情報提供サービス」(名古屋市ホームページ)

「名古屋駅都市景観形成地区」(名古屋市ホームページ)

「名古屋市建物用途別現況図」(名古屋市,平成 20 年)

周辺地域における開発の動向

事業予定地周辺における開発の動向として、事業予定地北側では、名古屋中央郵便局名古屋駅前分室(旧名古屋中央郵便局)の建替事業が計画されている。

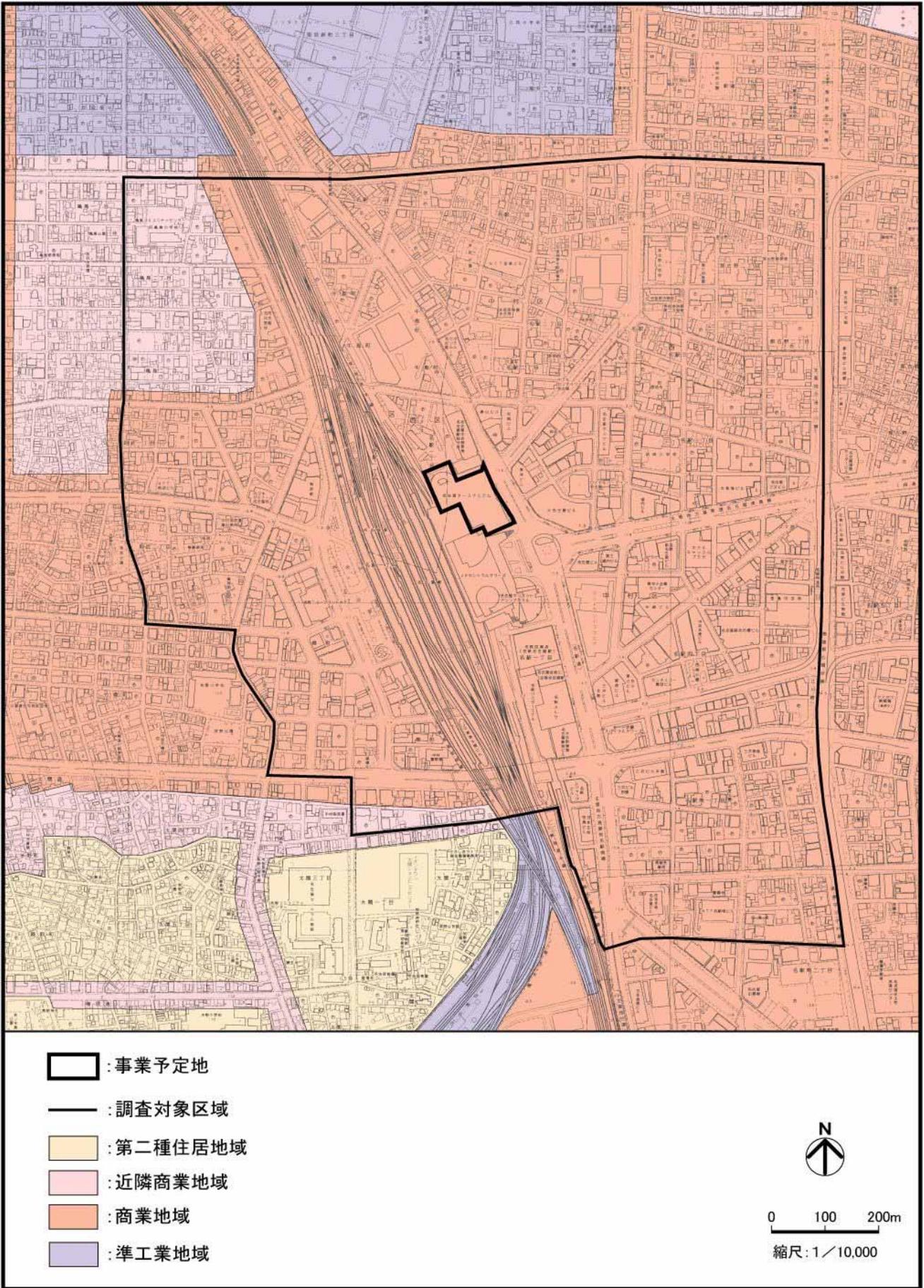


图 1-5-5 用途区分图

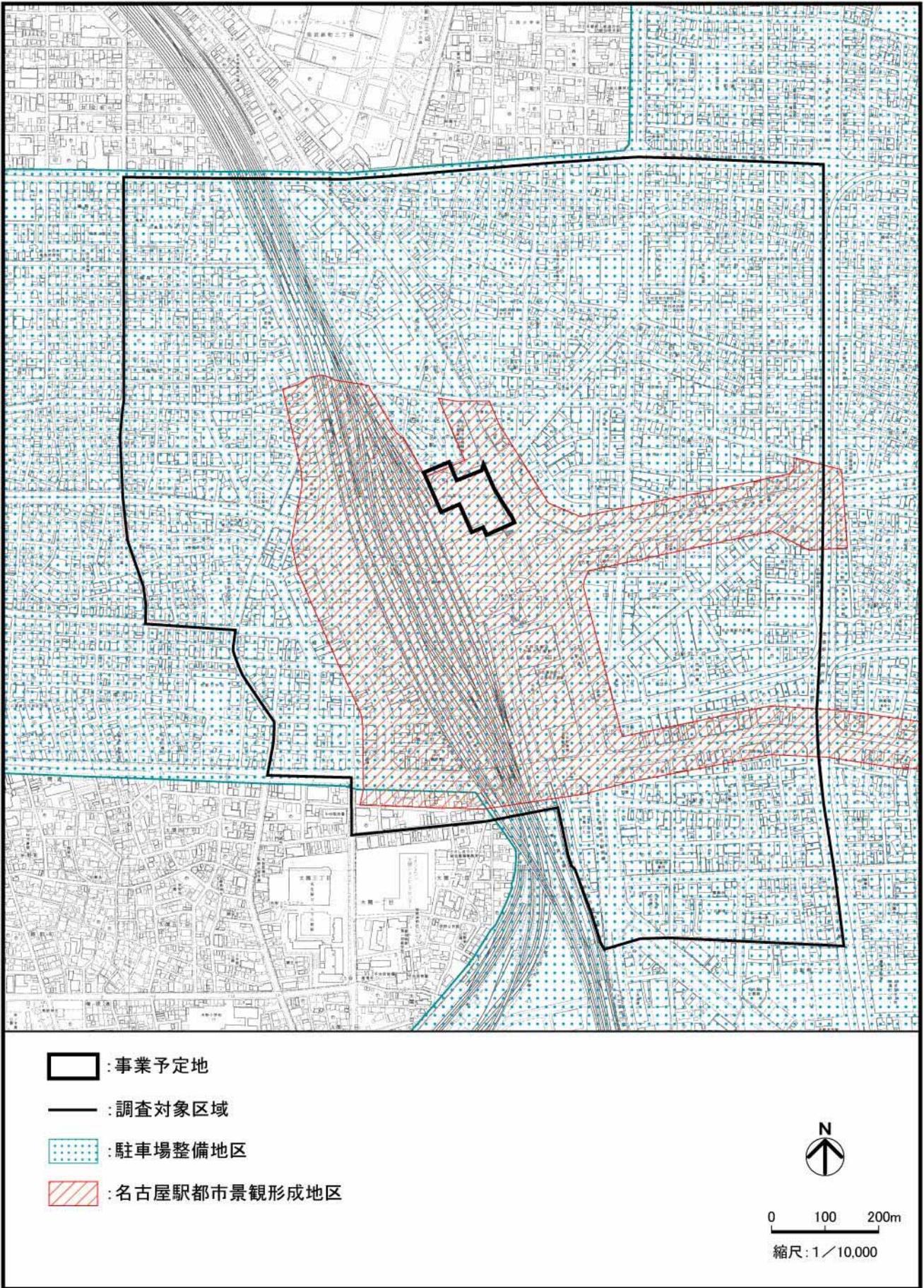


図 1-5-6 駐車場整備地区及び都市景観形成地区

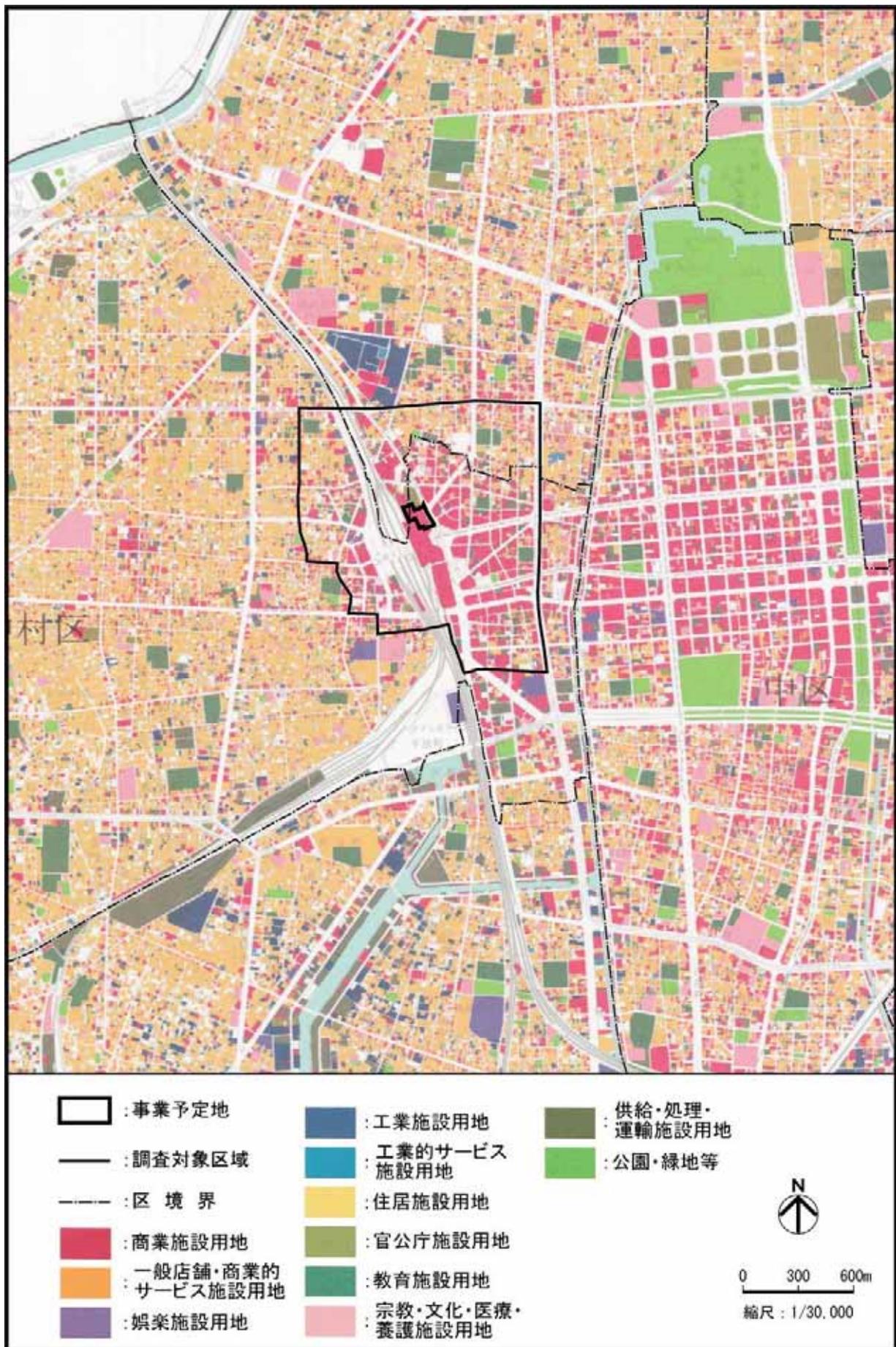


図 1-5-7 建物用途の状況

(3) 水域利用

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、うち 1 事業場は、事業予定地内にある。揚水（井戸）の深さは 10～300m の範囲である。

参考)名古屋市環境局への聞き取り調査

(4) 交通

交通網の状況

鉄道網については、図 1-5-8 に示すとおりである。調査対象区域は、JR 東海、名鉄、近鉄、地下鉄及びあおなみ線が集中する地域である。事業予定地は、JR 名古屋駅等の北側に位置している。

バス路線については、図 1-5-9 に示すとおりである。事業予定地には、名古屋バスターミナルがあるとともに、南側には、名鉄バスセンターがあり、JR 東海バス、市バス、名鉄バス、三重交通バス等が集中する地域である。事業予定地内にある名古屋バスターミナルは、JR 東海バス、市バス等の基点となっている。

主要な道路網については、図 1-5-10 に示すとおりである。調査対象区域には、都市高速道路の高速名古屋新宝線、主要県道の名古屋津島線及び名古屋長久手線、一般県道の名古屋甚目寺線及び中川中村線、主要市道の江川線及び山王線、一般市道の東志賀町線、広井町線、椿町線、中村則武線、錦通線が通っている。

出典)「中京圏鉄道網図」(愛知県,平成 20 年)

「市バス・地下鉄路線図」(名古屋市交通局ホームページ)

「名鉄バス路線図」(名鉄バス株式会社ホームページ)

「JR 東海バス路線図」(JR 東海バスホームページ)

「三重交通バス路線図」(三重交通ホームページ)

「名古屋市交通量図(平成 17 年度)」(名古屋市,平成 19 年)

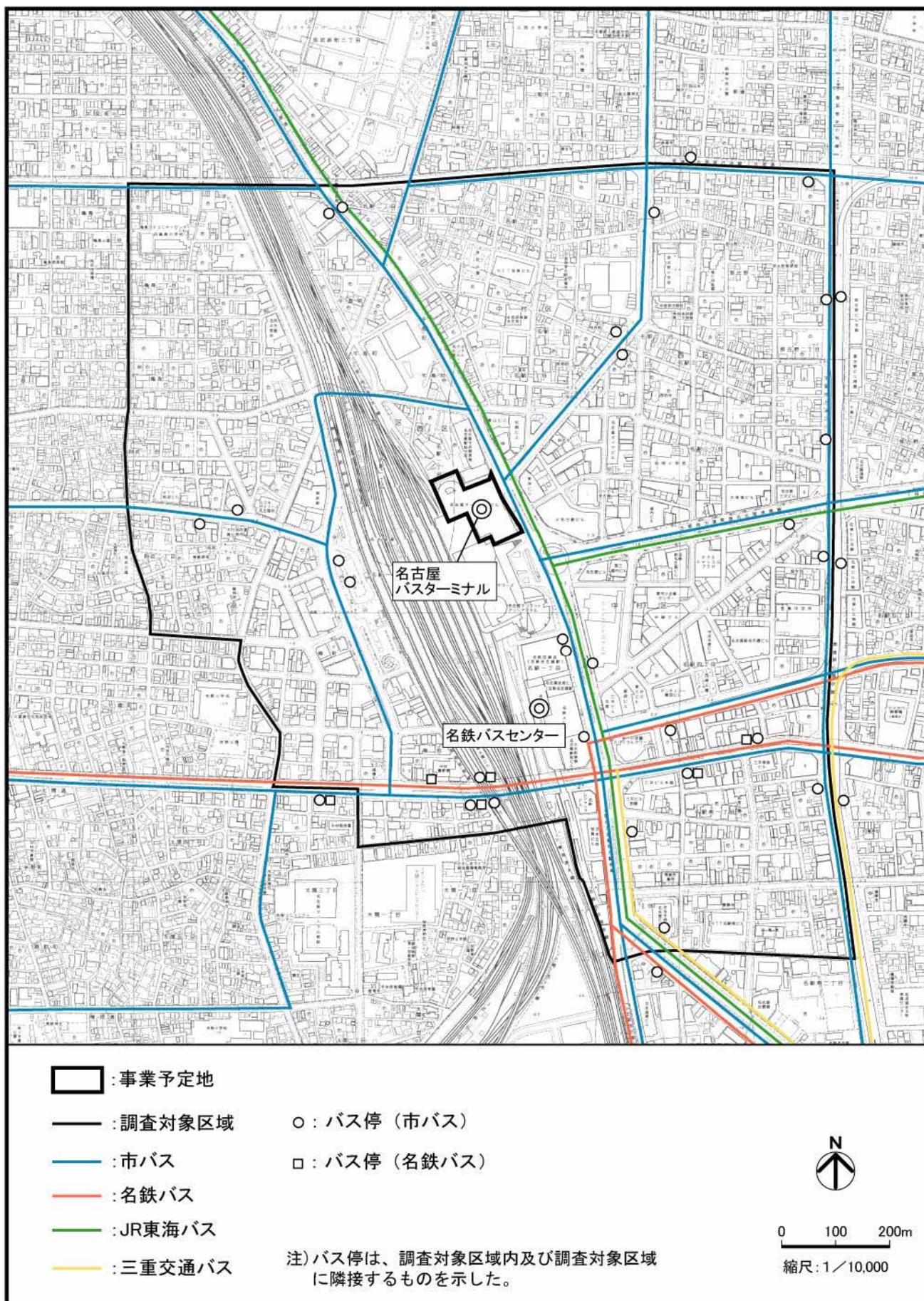


図 1-5-9 バス路線図

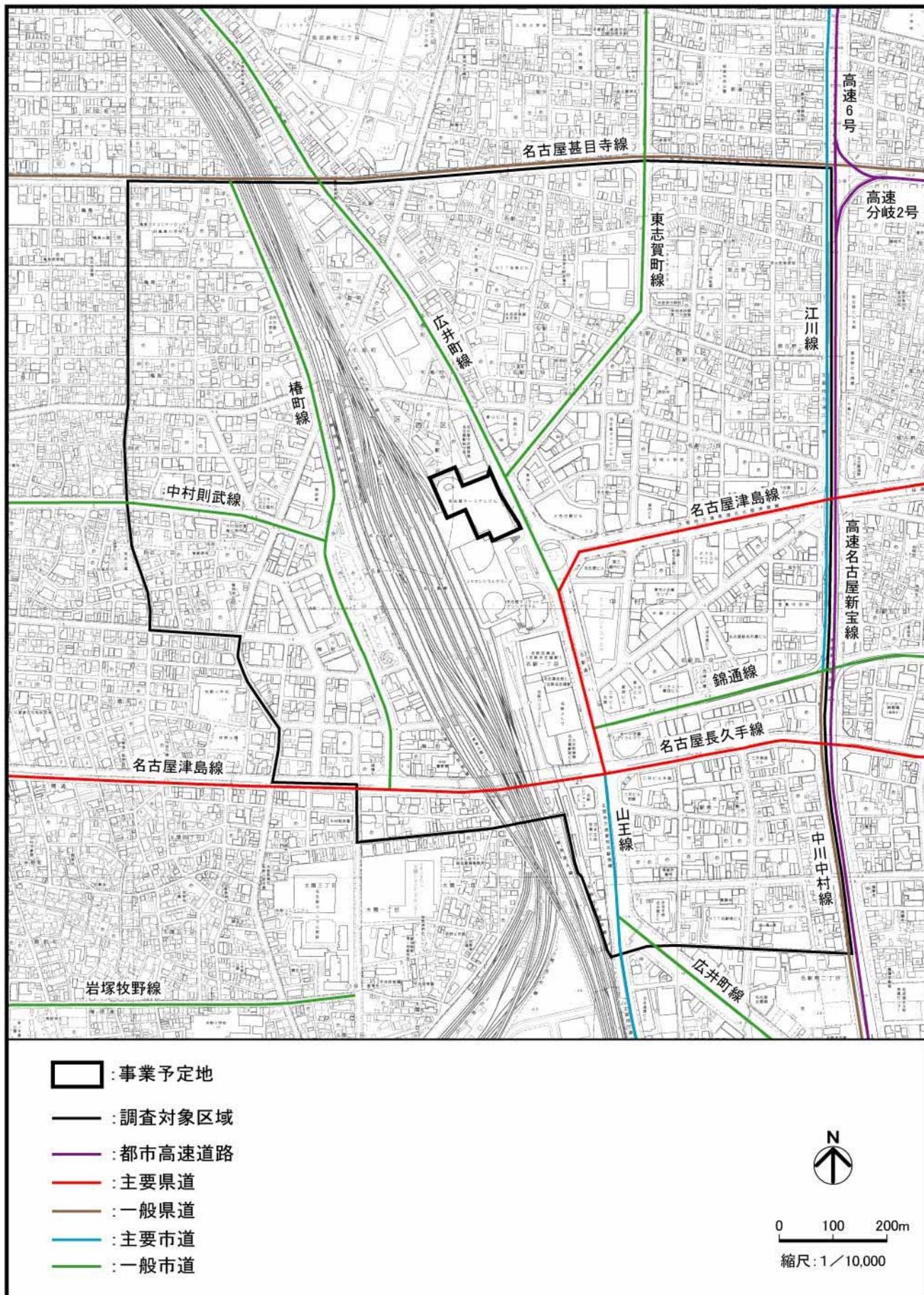


図 1-5-10 主要道路網図

道路交通状況

事業予定地周辺における7～19時の12時間自動車交通量（二輪車を除く）及び歩行者交通量（自転車を含む）は表1-5-5、図1-5-11及び図1-5-12に示すとおりである。

調査対象区域及びその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（9）が最も多く、平日で約43,000台、休日で約27,000台となっている。都市高速道路以外では、平日及び休日ともに、中川中村線（4）が最も多く、平日で約29,000台、休日で約22,000台となっている。

事業予定地に隣接する広井町線（7）の自動車交通量は、平日で約15,000台、休日で約13,000台となっている。

調査対象区域及びその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（1）が最も多く、平日で約35,000人、休日で約47,000人となっている。

事業予定地に隣接する広井町線（7）の歩行者交通量は、平日で約14,000人、休日で約9,000人となっている。

出典）「平成17年度 名古屋市一般交通量概況」（名古屋市，平成19年）

表 1-5-5 自動車及び歩行者交通量

道路種別		路線名	観測地点	12時間交通量	
				自動車(台)	歩行者(人)
主要県道	1	名古屋津島線	中村区名駅1丁目	27,177 (20,733)	34,975 (47,245)
	2		中村区太閤通3丁目	19,915 (17,691)	5,843 (4,588)
主要市道	3	江川線	西区新道2丁目	17,615 (15,882)	4,048 (2,931)
一般県道	4	中川中村線	中村区名駅南1丁目	29,085 (22,011)	5,653 (4,102)
	5	名古屋甚目寺線	西区名駅2丁目	27,837 (18,986)	2,609 (1,804)
一般市道	6	椿町線	中村区椿町	16,561 (13,068)	13,434 (11,682)
	7	広井町線	中村区名駅2丁目	15,010 (13,103)	13,536 (9,047)
	8		中村区名駅南4丁目	27,015 (16,480)	3,862 (2,042)
都市高速道路	9	高速名古屋新宝線	中村区名駅南1丁目	42,738 (26,824)	-

注)12時間交通量のうち、上段は平日、下段()内は休日を示す。

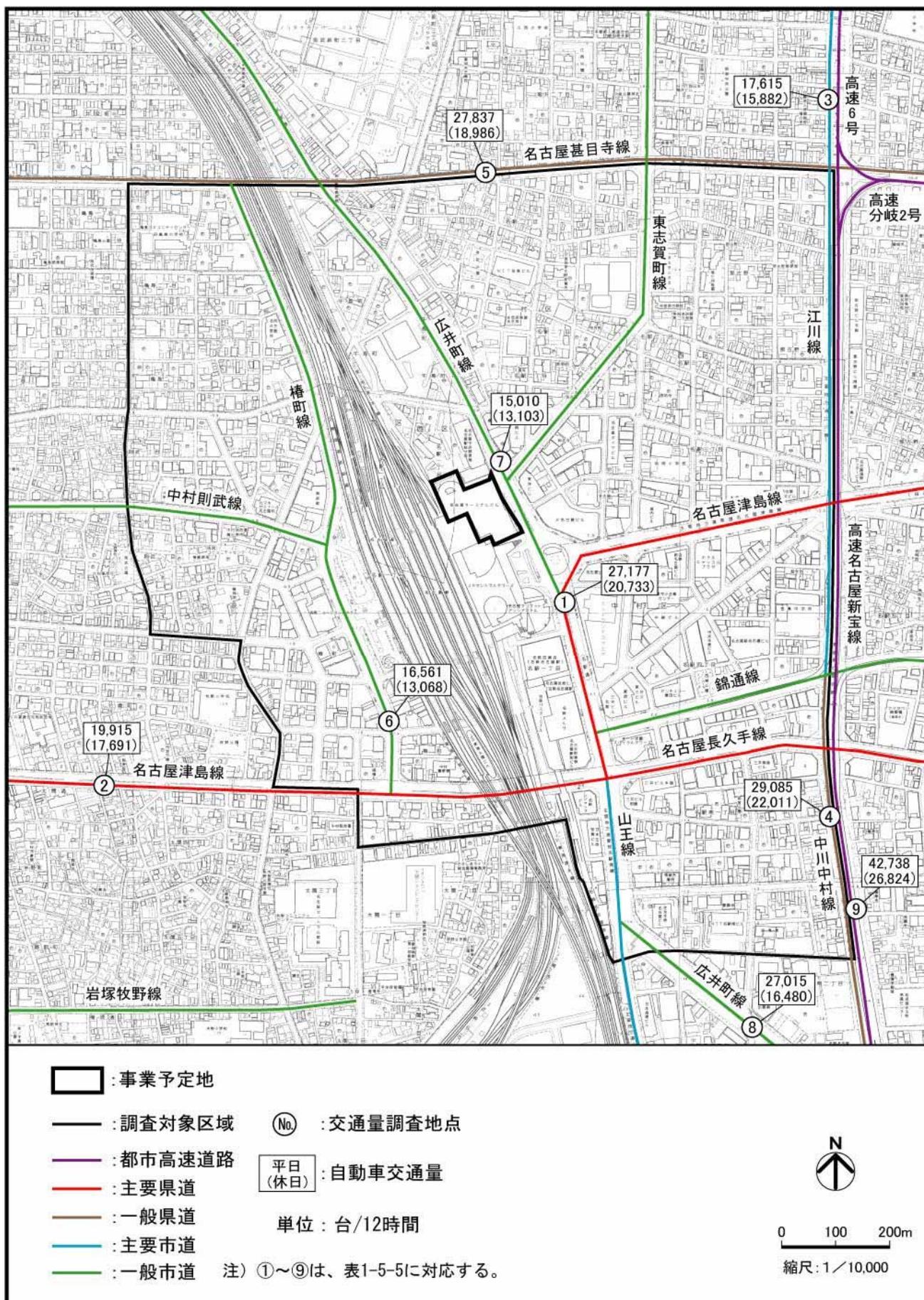


図 1-5-11 自動車断面交通量

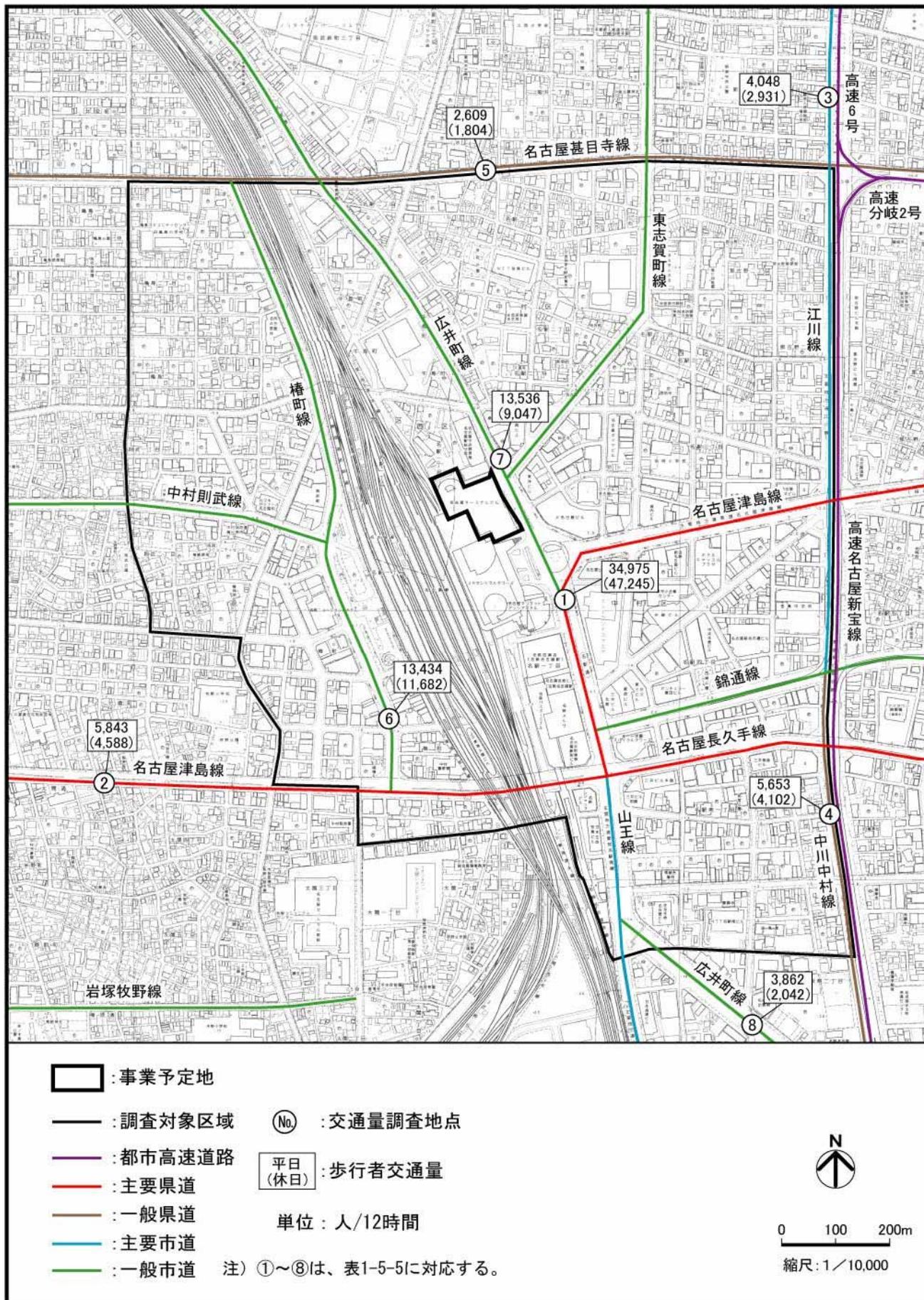


図 1-5-12 歩行者断面交通量

公共交通機関の利用状況

調査対象区域内における平成 19 年度の駅別乗車人員は、表 1-5-6 に示すとおりである。

事業予定地周辺の駅別乗車人員は、JR 名古屋駅が約 70,000,000 人、名鉄名古屋駅が約 51,000,000 人、近鉄名古屋駅が約 24,000,000 人、あおなみ線名古屋駅が約 4,000,000 人、地下鉄名古屋駅が約 62,000,000 人である。

出典)「平成 20 年版 名古屋市統計年鑑」(名古屋市,平成 21 年)

表 1-5-6 駅別乗車人員

単位:人

JR線	名鉄線	近鉄線	あおなみ線	地 下 鉄		
JR 名古屋駅	名 鉄 名古屋駅	近 鉄 名古屋駅	名古屋駅	名古屋駅	亀島駅	国際センター駅
69,884,659	51,069,412	23,604,661	4,017,040	61,534,560	1,451,146	1,551,537

(5) 地域社会等

公共施設等

調査対象区域には、図 1-5-13 に示すとおり、中学校が 1 箇所、小学校が 2 箇所、幼稚園が 1 箇所あるほか、専修学校及び各種学校が多数ある。その他には、病院が 1 箇所、保育所が 2 箇所、福祉関係施設が 4 箇所あるほか、どんぐり広場・児童遊園地が数箇所ある。

また、調査対象区域には、図 1-5-14 に示すとおり、都市計画公園が 2 箇所ある。

出典)「学区別生活環境調査報告書」(名古屋市,平成 10 年)

「病院一覧(平成 20 年 10 月 1 日現在)」(愛知県ホームページ)

「愛知県の私立学校」(愛知県ホームページ)

「福祉施設等一覧」(愛知県ホームページ)

「暮らしの情報」(名古屋市ホームページ)

「ゼンリン住宅地図 名古屋市中村区・西区」(株式会社ゼンリン)

「名古屋市都市計画情報提供サービス」(名古屋市ホームページ)

文化財等

調査対象区域には、「文化財保護法」(昭和 25 年法律第 214 号)及び文化財保護条例(昭和 47 年名古屋市条例第 4 号)により規定された文化財等はない。

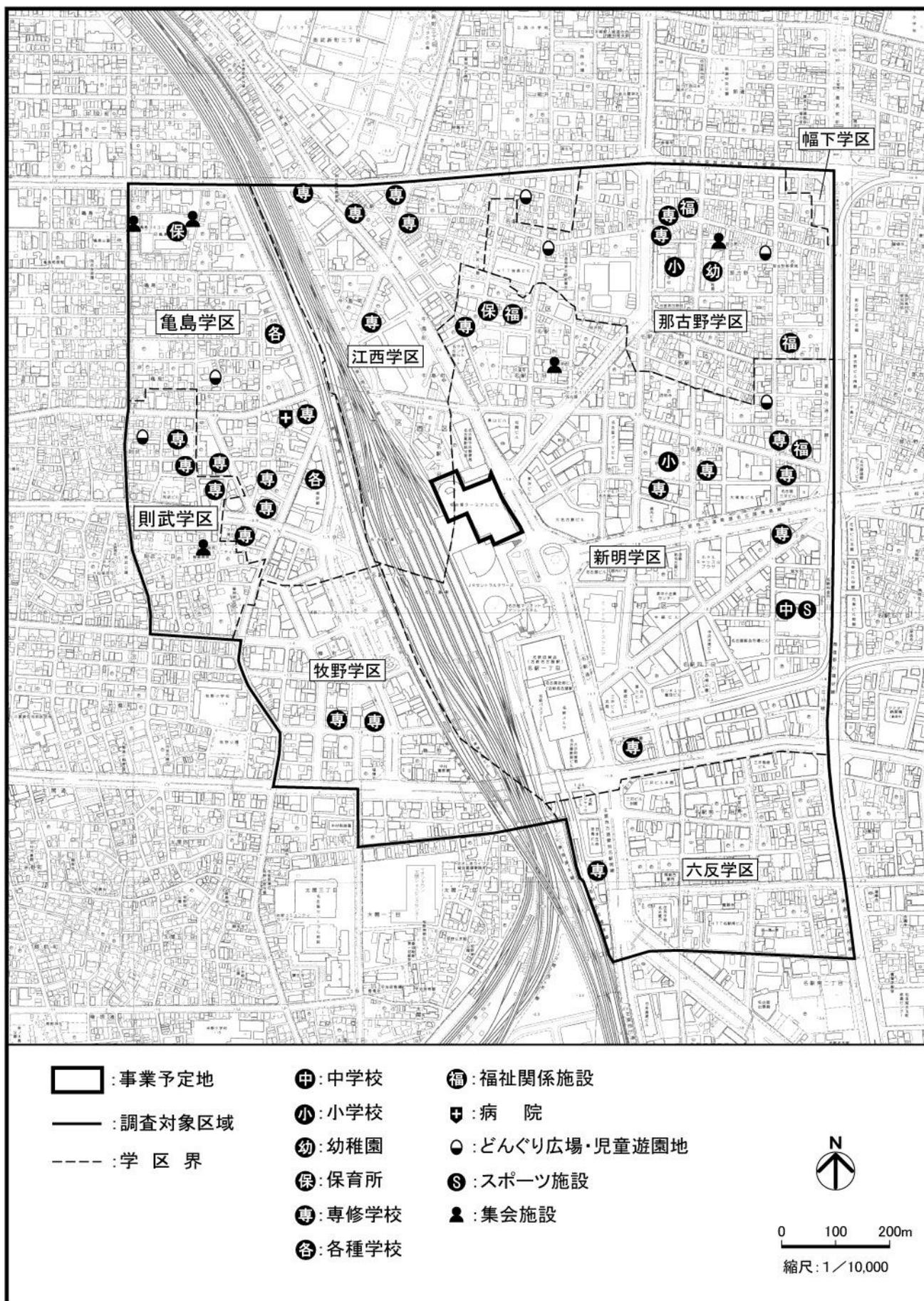


図 1-5-13 公共施設等位置図



図 1-5-14 都市計画公園位置図

下水道等

名古屋市における上水道の給水普及率は 100.0%（平成 20 年 3 月 31 日現在）、公共下水道の人口普及率^注は 98.5%（平成 20 年 3 月 31 日現在）となっている。

調査対象区域の下水道については、全域で整備されている。

出典）「平成 20 年度版 名古屋市統計年鑑」（名古屋市，平成 21 年）

廃棄物等

名古屋市における平成 19 年度のごみ収集搬入量は 682,748 トンで、前年度と比べ約 3.3%減少している。

平成 19 年度に名古屋市が収集したごみ収集量は、表 1-5-7 に示すとおりである。

中村区及び西区のごみ収集量の構成は、可燃ごみ、不燃ごみ及び粗大ごみについては、名古屋市とほぼ同じ傾向を示している。資源収集の割合は、中村区は名古屋市と比べると低くなっているが、西区はほぼ同じ傾向を示している。また、環境美化収集（町美運動により集められたごみ等の収集）については、名古屋市と比べると、中村区及び西区ともに低くなっている。

出典）「事業概要（平成 20 年度資料編）」（名古屋市ホームページ）

表 1-5-7 ごみ収集量

単位：トン

区 分	可燃ごみ	不燃ごみ	粗大ごみ	資源収集	環境美化収集	合 計
名古屋市	376,661 (70.3%)	61,304 (11.4%)	9,935 (1.9%)	86,339 (16.1%)	1,894 (0.4%)	536,133 (100.0%)
中村区	25,139 (73.0%)	4,086 (11.9%)	554 (1.6%)	4,582 (13.3%)	81 (0.2%)	34,442 (100.0%)
西 区	24,780 (71.3%)	4,172 (12.0%)	498 (1.4%)	5,286 (15.2%)	21 (0.1%)	34,757 (100.0%)

注) (人口普及率) = (処理区域内人口) ÷ (行政区域内人口) × 100

(6) 関係法令の指定・規制等

公害関係法令

ア 環境基準等

(ア) 大気汚染

「環境基本法」(平成5年法律第91号)に基づき、大気汚染に係る環境基準が定められている。また、「名古屋市環境基本条例」に基づき、大気汚染に係る環境目標値が定められている。(資料2-1(資料編p.47)参照)

(イ) 騒音

「環境基本法」に基づき、騒音に係る環境基準が定められている。(資料2-2(資料編p.48)参照)

(ウ) 水質汚濁

「環境基本法」に基づき、水質汚濁に係る環境基準が定められている。また、「名古屋市環境基本条例」に基づき、水質汚濁に係る環境目標値が定められている。(資料2-3(資料編p.49)参照)

(エ) 土壌汚染

「環境基本法」に基づき、土壌の汚染に係る環境基準が定められている。(資料2-4(資料編p.56)参照)

(オ) ダイオキシン類

「ダイオキシン類対策特別措置法」(平成11年法律第105号)に基づき、ダイオキシン類に係る環境基準が定められている。(資料2-5(資料編p.57)参照)

イ 規制基準等

(ア) 大気質

「大気汚染防止法」(昭和43年法律第97号)及び「愛知県生活環境保全条例」により、ばいじん、硫黄酸化物、窒素酸化物などのばい煙の排出許容限度を定めた排出基準、粉じんなどを発生する施設についての構造・使用等に関する基準、特定粉じんを排出する作業についての基準、一定規模以上の工場・事業場に硫黄酸化物の許容排出量を定めた総量規制基準が定められている。また、「名古屋市環境保全条例」により、一定規模以上の工場・事業場を対象に、窒素酸化物についての総量規制基準が定められている。(資料2-6(資料編p.58)参照)

(イ) 騒音

「騒音規制法」(昭和43年法律第98号)及び「名古屋市環境保全条例」に基づき、特定工場等において発生する騒音の規制に関する基準並びに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が定められている。また、同法第17条第1項に基づき、自動車騒音の限度が定められている。(資料2-7(資料編p.62)参照)

(ウ) 振 動

「振動規制法」(昭和51年法律第64号)及び「名古屋市環境保全条例」に基づき、特定工場等において発生する振動の規制に関する基準並びに特定建設作業に伴って発生する振動の規制に関する基準が定められている。また、同法第16条第1項に基づき、道路交通振動の限度が定められている。(資料2-8(資料編p.66)参照)

(エ) 悪 臭

「悪臭防止法」(昭和46年法律第91号)に基づき、悪臭物質についての規制基準の設定及び規制地域の指定がされている。名古屋市では、法に基づき、市の全域を規制地域に指定するとともに、敷地境界線上においてアンモニア、メチルメルカプタン等の22物質の濃度規制基準を定めている。

さらに、アンモニアを始めとする13物質については排出口の高さに応じた規制、メチルメルカプタンを始め4物質については排水の敷地外における規制を行っている。

また、「名古屋市環境保全条例」に基づき、人間の嗅覚により悪臭の強さを判定する方法(官能試験法)を導入した「悪臭対策指導指針」(平成15年名古屋市告示第412号)を定めている。

(オ) 水 質

「水質汚濁防止法」(昭和45年法律第138号)に基づき特定事業場からの排水についての全国一律の排水基準が定められているほか、「水質汚濁防止法第3条第3項に基づく排水基準を定める条例」(昭和47年愛知県条例第4号)で、一部の項目について全国一律基準より厳しい上乘せ排水基準を定めている。

さらに、伊勢湾に流入する地域内の一定規模以上の特定事業場(指定地域内事業場)から排出される化学的酸素要求量(COD)、窒素及び燐について、総量規制基準が定められている。

(カ) 地 盤

「名古屋市環境保全条例」に基づき、市の全域を地下水の採取を規制する必要がある「揚水規制区域」として指定するとともに、当該区域における揚水設備による地下水の採取には許可制を採用している。(資料2-9(資料編p.69)参照)

なお、「工業用水法」(昭和31年法律第146号)に基づく地下水揚水規制は、名古屋市港区及び南区の一部の地域であり、調査対象区域がある中村区及び西区には、同法に基づく規制はなされていない。

また、「名古屋市環境保全条例」に基づき、揚水機の吐出口の断面積が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なければならない。

(キ) 土 壤

「土壤汚染対策法」(平成14年法律第53号)において、「水質汚濁防止法」に基づく有害物質使用特定施設の使用の廃止時、または土壤汚染により健康被害が生ずるおそれがあると都道府県知事が認めるときは、同法に基づく土壤汚染調査が必要となる。

また、「名古屋市環境保全条例」に基づき、大規模な土地(3,000㎡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し、その結果を名古屋市長に報告しなければならない。

(ク) ダイオキシン類

「ダイオキシン類対策特別措置法」により、同法における特定施設からの排出ガス及び排水中のダイオキシン類について、排出基準が定められている。

(ケ) 景 観

名古屋市は、平成16年6月に制定された「景観法」(平成16年法律第110号)に基づき、良好な景観形成の基準を示す「名古屋市景観計画」を平成19年3月に策定している。同計画により、名古屋市内全域は、建築行為等(景観計画で対象としているものに限る)を行う場合には「景観法」に基づく届出が必要となるとともに、景観上重要な建造物(景観重要建造物)等の指定などの「景観法」に基づいた各種制度を活用することができる区域(景観計画区域)に指定されている。

また、事業予定地の一部は、「名古屋駅都市景観形成地区」に指定されており、建築物、工作物及び屋外広告物を対象とした行為が制限される。

(コ) 日 照

事業予定地北側の用途地域は、商業地域であり、「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)による日影の規制地域には該当しない。(資料2-10(資料編p.70)参照)

なお、本事業において建築する建築物は、「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年名古屋市条例第40号)における「中高層建築物」に該当するため、同条例に定める教育施設に対して、日影となる部分を生じさせる場合には、施設設置者との協議が必要となる。

(カ) 緑 化

「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、商業地域については、敷地面積500㎡以上の施設の新築または増築において、対象となる敷地面積の10分の1以上を緑化する必要がある。なお、「都市緑地法」(昭和48年法律第72号)では「市長がやむを得ないと認めて許可した場合に限り緑化率の最低限の適用を除外することができる」とされ、名古屋市の運用では建築用途(学校、工場等、交通関連施設)等による除外項目が示されている。(資料2-11(資料編p.73)参照)

(シ) 地球温暖化

ア) 建築物環境配慮指針

「建築物環境配慮指針」(平成15年名古屋市告示557号)に基づき、建築主は建築物を建築するにあたり、地球温暖化その他の環境への負荷のための措置を講ずるよう努めなければならない。また、建築物環境配慮制度(CASBEE名古屋)により、2,000㎡を超える建築物の建築主に対し、環境配慮の措置を記載した環境計画書の届出が義務付けられている。

イ) 地球温暖化対策指針

温室効果ガスの排出量が相当程度多い工場等として規則で定めるものを設置し、または管理している者は、事業活動に伴う温室効果ガスの排出の状況、当該温室効果ガスの排出の抑制に係る措置及び目標その他の地球温暖化対策に関する事項を定めた計画書(以下「地球温暖化対策計画書」という。)を作成し、市長に提出しなければならない。なお、地球温暖化対策計画書の作成は、「地球温暖化対策指針」(平成16年名古屋市告示11号)に基づくものとする。

廃棄物関係法令

ア 事業系廃棄物

事業活動に伴って生じる廃棄物については、「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)により、一般廃棄物、産業廃棄物を問わず、事業者の責任において適正に処理することが義務付けられている。また、「名古屋市廃棄物の減量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)により、事業者は事業系廃棄物の再利用を図ることにより、減量化に努めることが義務付けられている。

イ 建設廃材等

建設工事及び解体工事に伴って生じる廃棄物については、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」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 - 」(財団法人 日本産業廃棄物処理振興センター,平成13年)により、事業者の責任において適正に処理するとともに、運搬車両ごとにマニフェスト(集荷目録)を発行することが義務付けられている。また、「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)により、事業者は再生資源を利用するよう努めるとともに、建設工事に係る建設資材廃棄物を再生資源として利用することを促進するよう努めることが義務付けられている。

自然環境関係法令

ア 自然公園地域の指定状況

調査対象区域には、「自然公園法」(昭和32年法律第161号)及び「愛知県立自然公園条例」(昭和43年愛知県条例第7号)に基づく自然公園地域の指定はない。

イ 自然環境保全地域の指定状況

調査対象区域には、「自然環境保全法」(昭和47年法律第85号)及び「自然環境の保全及び緑化の推進に関する条例」(昭和48年愛知県条例第3号)に基づく自然環境保全地域の指定はない。

ウ 緑地保全地域の指定状況

調査対象区域には、都市緑地法に基づく緑地保全地域の指定はない。

エ 鳥獣保護区等の指定状況

調査対象区域は、全域が「鳥獣の保護及び狩猟の適正化に関する法律」(平成14年法律第88号)に基づく特定猟具使用禁止区域になっている。

防災関係法令

ア 砂防指定地の指定状況

調査対象区域には、「砂防法」(明治30年法律第29号)に基づく砂防指定地の指定はない。

イ 地すべり防止区域の指定状況

調査対象区域には、「地すべり等防止法」(昭和33年法律第30号)に基づく地すべり防止区域の指定はない。

ウ 急傾斜地崩壊危険区域の指定状況

調査対象区域には、「急傾斜地の崩壊による災害の防止に関する法律」(昭和44年法律第57号)に基づく急傾斜地崩壊危険区域の指定はない。

エ 災害危険区域の指定状況

調査対象区域には、「建築基準法」に基づく災害危険区域の指定はない。

オ 防火地域及び準防火地域の指定状況

調査対象区域は、図1-5-15に示すとおり、「都市計画法」(昭和43年法律第100号)に基づく防火地域もしくは準防火地域に指定されている。

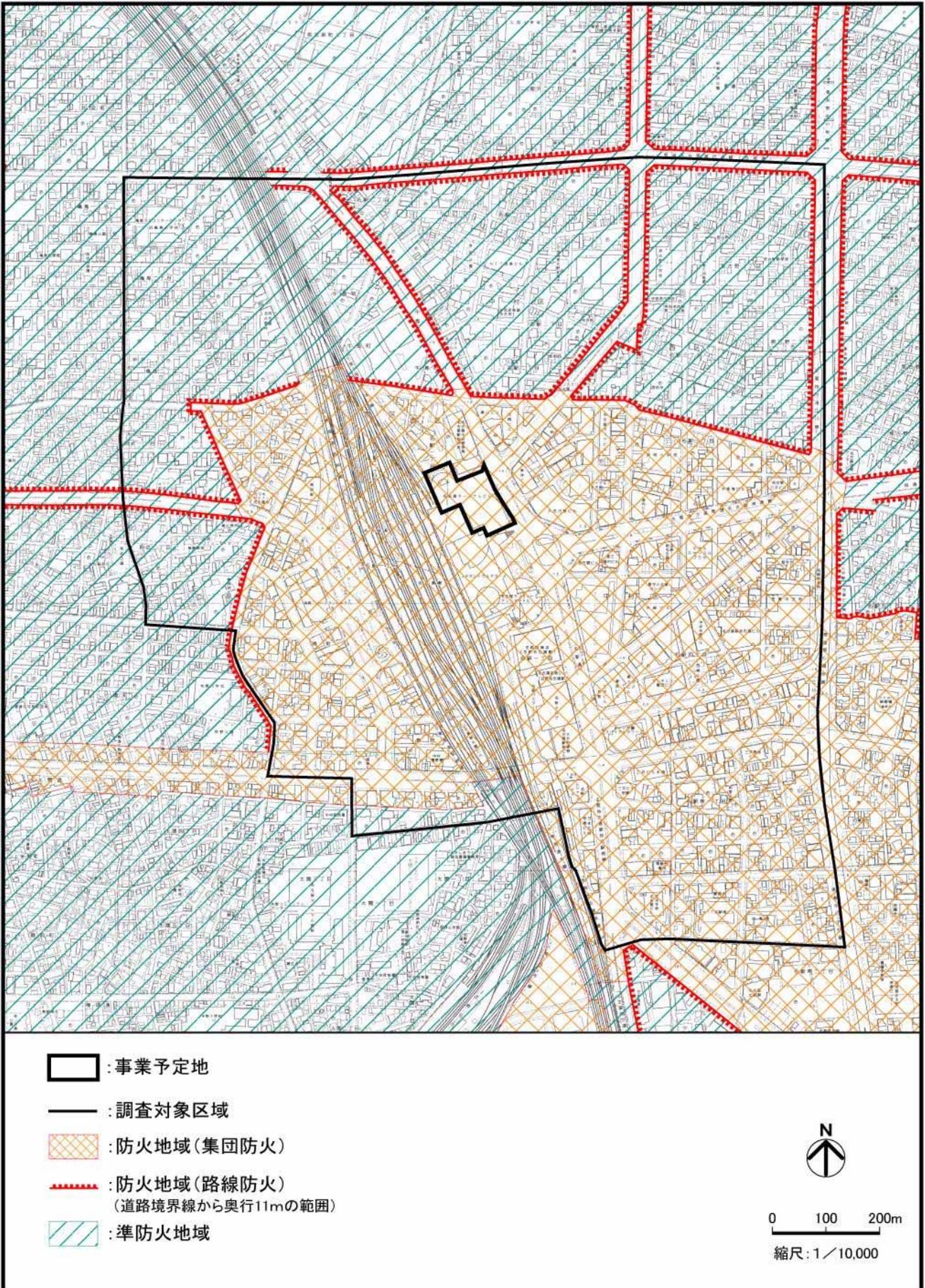


図 1-5-15 防火地域及び準防火地域指定状況図

(7) 環境保全に関する計画等

愛知地域公害防止計画

愛知県は、「環境基本法」に基づき、「愛知地域公害防止計画」を平成 18 年度に策定している。策定地域は、名古屋市をはじめ 9 市が含まれている。

愛知県環境基本計画

愛知県は、「愛知県環境基本条例」(平成 7 年条例第 1 号)に基づき、環境の保全に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、環境の保全に関する「愛知県環境基本計画」を平成 9 年 8 月に策定している。本計画は、その後の社会情勢の変化や環境の状況に的確に対応し、持続可能な社会の形成を着実に推進するために、平成 14 年 9 月に第 2 次として、平成 20 年 3 月に第 3 次として改訂されている。

名古屋市環境基本計画

名古屋市は、「名古屋市環境基本条例」に基づき、環境の保全に関する施策を総合的かつ計画的に推進するための「名古屋市環境基本計画」を、平成 11 年 8 月に策定している。本計画は、その後の新たな環境問題や社会情勢の変化を踏まえて計画の見直しを進め、平成 18 年 7 月に「第 2 次名古屋市環境基本計画」が策定され、市民・事業者・行政が協働して環境保全に取り組むまちづくりをめざし、計画の期間は平成 22 年度としている。

「第 2 次名古屋市環境基本計画」の目標は、表 1-5-8 に示すとおりである。

表1-5-8 第 2 次名古屋市環境基本計画の目標

総合目標	個別目標	施策の方向
ともに創る 「環境首都なごや」	健康で安全な都市	・健康で安全な生活環境の確保 ・環境リスクの低減
	循環する都市	・廃棄物対策 ・交通・物流対策 ・健全な水の循環
	人と自然が共生する快適な都市	・快適なまちなみ ・自然とのふれあい ・自然環境保全と災害対策
	地球環境保全に貢献する都市	・地球温暖化防止 ・地球環境問題への取組

名古屋市地球温暖化防止行動計画

名古屋市は、平成 9 年 11 月に開催された「気候変動名古屋国際会議」に向けて、二酸化炭素総排出量を平成 22 年（2010 年）までに平成 2 年（1990 年）の水準から 10%削減することに努めるという独自の目標を掲げている。また、京都議定書で削減対象とされた二酸化炭素をはじめとする温室効果ガス 6 物質については、平成 13 年 3 月に具体的な行動計画として「名古屋市地球温暖化防止行動計画」を策定し、平成 18 年 7 月に改定を行い、「第 2 次名古屋市地球温暖化防止行動計画」を策定している。ポイントは、「削減目標量を市民・事業者の主体別に提示」、「6 つの重点施策の設定」等である。行動計画の削減目標は、下記に示すとおりである。

- ・名古屋市では、平成 22 年（2010 年）までに、市域内の二酸化炭素排出量を平成 2 年（1990 年）を基準として 10%削減する。
- ・二酸化炭素を含む温室効果ガス全体の排出量についても、平成 22 年（2010 年）までに、平成 2 年（1990 年）を基準として 10%削減する。

ただし、ハイドロフルオロカーボン類（HFC）、パーフルオロカーボン類（PFC）、六ふっ化硫黄（SF₆）については、基準年を平成 7 年（1995 年）とする。

水の環復活 2050 なごや戦略

名古屋市では、平成 19 年 2 月に水循環に関する構想「なごや水の環（わ）復活プラン」を策定した。その後、平成 21 年 3 月にプランの理念「豊かな水の環がささえる『環境首都 なごや』の実現」を継承しつつ、2050 年を目途として、実現したい名古屋の姿と実現にむけての取り組みや 2012 年までに行うことをまとめ「水の環復活 2050 なごや戦略」として改定された。本戦略では、水の環復活に取り組む基本方針として「水循環の観点からまちづくりに「横糸」を通すこと、2050 年をターゲットとする「見通し」を持つこと、順応的管理を行うこと、地域間連携を積極的に行うこと」を掲げている。

ごみ減量化・再資源化行動計画

名古屋市では、平成 6 年 6 月に「ごみ減量化・再資源化行動計画」を策定し、その総合的な推進を図っている。また、平成 12 年 8 月からは、「容器包装に係る分別収集及び再商品化の促進等に関する法律」(平成 7 年法律第 112 号)に基づき、紙製及びプラスチック製の容器と包装の資源収集を開始している。

一方、平成 20 年 5 月には、21 世紀の「循環型社会」へと結びつけていくための「名古屋市第 4 次一般廃棄物処理基本計画」を策定している。

5-2 自然的状況

(1) 地形・地質等の状況

地形・地質

ア 地形

調査対象区域及びその周辺の地形は、図 1-5-16 に示すとおり、台地・丘陵、低地、その他（河川、人工改変地等）の地形に区分される。

調査対象区域は、低地に分類される。

出典)「愛知県土地分類基本調査 津島・名古屋北部」(愛知県, 昭和 61 年)
「愛知県土地分類基本調査 桑名・名古屋南部」(愛知県, 昭和 60 年)

イ 地質

調査対象区域及びその周辺の表層地質は、図 1-5-17 に示すとおり、現河床堆積物、自然堤防堆積物、熱田層、低位・中位段丘堆積物の地質に区分される。

調査対象区域の大部分は、現河床堆積物からなっているが、西側の一部に自然堤防堆積物がみられる。

出典)「愛知県土地分類基本調査 津島・名古屋北部」(愛知県, 昭和 61 年)
「愛知県土地分類基本調査 桑名・名古屋南部」(愛知県, 昭和 60 年)

地盤

調査対象区域には、名古屋市の水準点が 4 箇所ある。

平成 20 年度の測量結果では、調査対象区域北側の水準点 1 箇所でごくわずかに沈下しているが、年間 1 cm 以上の沈下は示していない。

出典)「平成 20 年度 濃尾平野地域 地盤沈下等量線図」(東海三県地盤沈下調査会, 平成 21 年)

土壌汚染

事業予定地の地歴については、以下のとおりである。

名古屋駅が笹島交差点近くにあった明治 24 年及び大正 9 年では、事業予定地は、東海道鉄道として鉄道路線が記載されている。昭和 12 年に現在の場所に名古屋駅が移動した後は、名鉄西部線（現名鉄名古屋本線）の名古屋駅地下乗り入れにより、昭和 16 年まで掘削等の工事が行われている。その後、バス停として使用されており、昭和 49 年には、現在の名古屋ターミナルビルが建設された。

出典)「地図で見る名古屋市街の今昔」(国土地理院)
「名古屋駅 100 年史」(東海旅客鉄道株式会社)

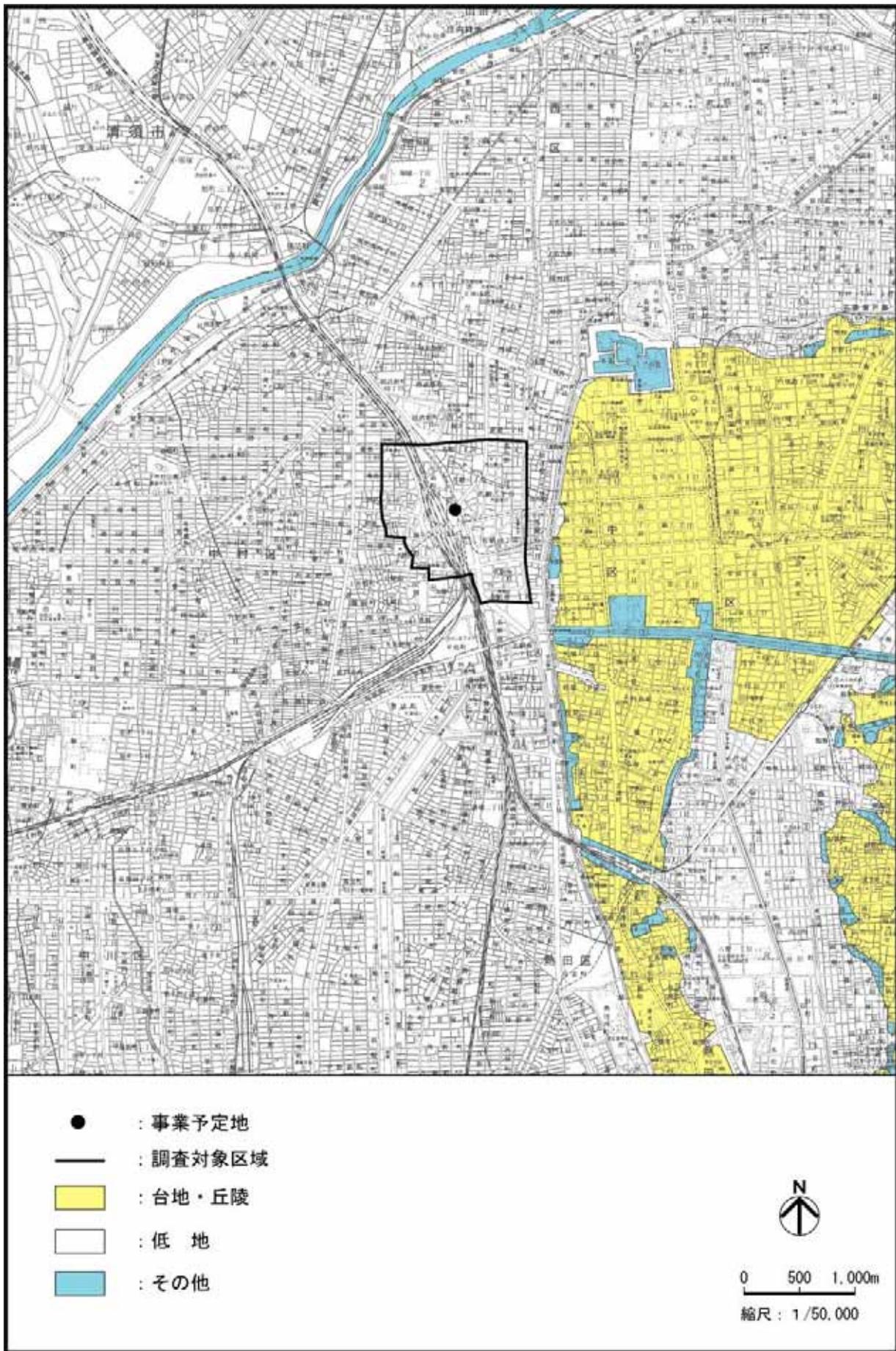


図 1-5-16 地形図

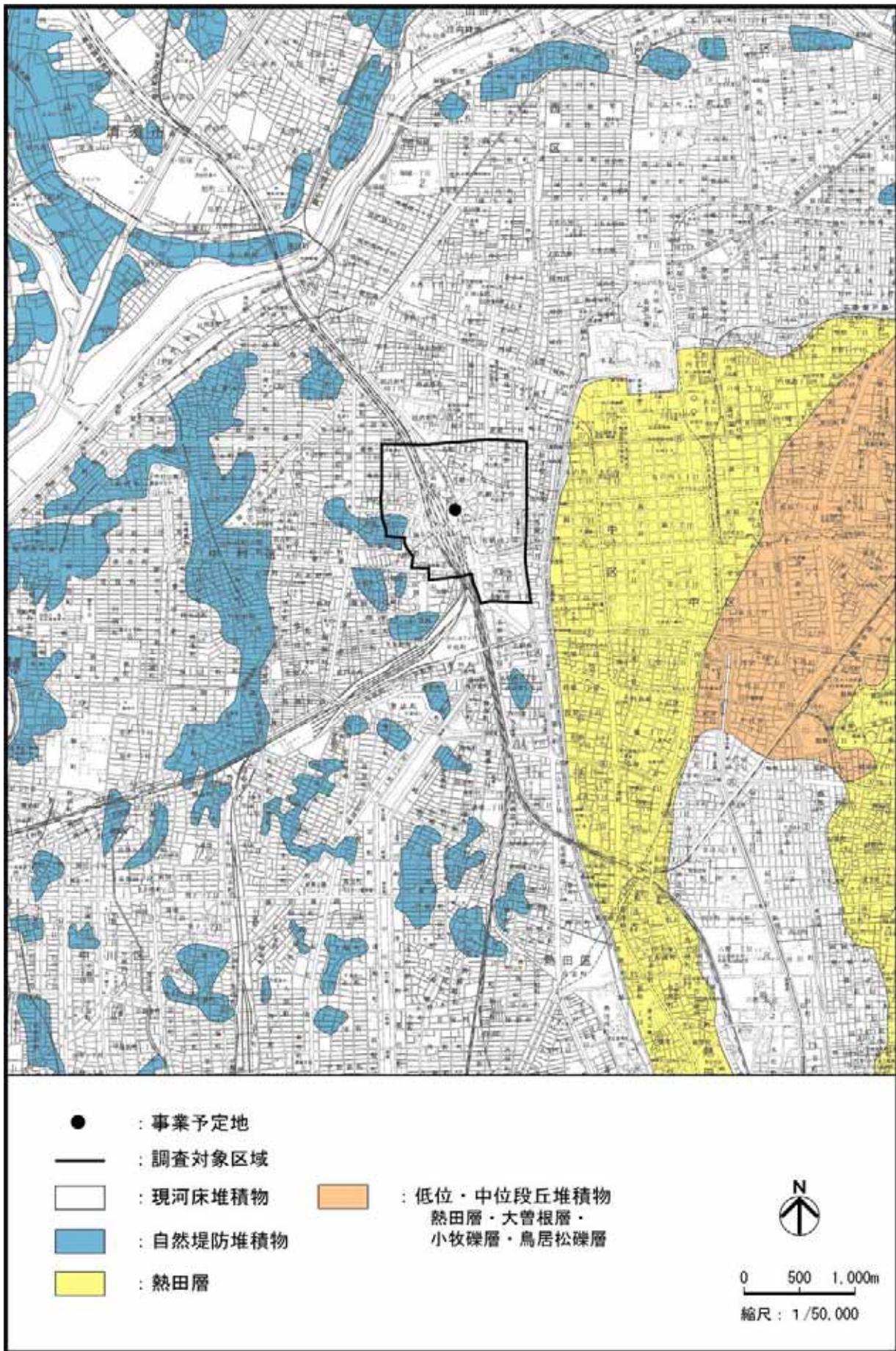


図 1-5-17 表層地質図

(2) 水環境の状況

水 象

調査対象区域は、庄内川水系内にある。

調査対象区域内には河川はないが、周辺として東側には堀川が流れている。

出典)「名古屋市河川図」(名古屋市,平成13年)

水 質

調査対象区域周辺として、平成20年度に実施された堀川(納屋橋)におけるpH、DO及びBODの調査結果によると、環境基準については3項目とも満足しているが、環境目標値についてはDOが満足していない。

なお、調査対象区域には水質の測定地点はない。

出典)「平成20年度 公共用水域及び地下水の水質常時監視結果」(名古屋市ホームページ)

底 質

平成16年度に実施された堀川2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。

また、平成20年度に実施された堀川(港新橋)における調査結果によると、総水銀及びPCBともに基準値を下回っている。

なお、調査対象区域には底質の測定地点はない。

出典)「平成17年版 名古屋市環境白書」(名古屋市,平成17年)

「平成20年度 公共用水域及び地下水の水質常時監視結果」(名古屋市,平成21年)

地下水

平成16~20年度に実施された中村区及び西区における調査結果によると、表1-5-9に示すとおり、中村区では、過去5年間全ての地点で地下水の水質に係る環境基準に適合しているが、西区では、環境基準に適合していない地点が平成16年度に計5地点、平成17年度に計4地点、平成18年度に計4地点、平成19年度に計6地点、平成20年度に計5地点ある。

なお、調査対象区域(中村区名駅1丁目)で平成18年度に行われた調査結果は、環境基準に適合している。

出典)「平成16~20年度 公共用水域及び地下水の水質常時監視結果」

(名古屋市,平成17~21年)

表 1-5-9 地下水調査結果における環境基準適合状況

年 度	区 別	H16		H17		H18		H19		H20	
		中村区	西区								
名古屋市地下水 常時監視結果	調査地点数	4	4	4	6	4	1	5	4	6	12
	環境基準 不適合地点数	0	0	0	0	0	0	0	2	0	5
名古屋市地下水 常時監視以外の 結果(事業者報告)	調査地点数	6	5	0	8	5	8	0	8	-	-
	環境基準 不適合地点数	0	5	0	4	0	4	0	4	-	-

注)「名古屋市地下水常時監視以外」は、平成20年度から「名古屋市地下水常時監視」に位置づけられた。

(3) 大気環境の状況

気 象

名古屋地方気象台における過去5年間（平成15～19年度）の年間平均気温は16.2、年平均降水量は1,520mmである。

また、名古屋地方気象台及び調査対象区域周辺の大気汚染常時監視測定局である中村保健所及びテレビ塔における過去5年間（平成15～19年度）の風向・風速の測定結果は、表1-5-10(1)に示すとおりである。年間の最多風向は、名古屋地方気象台が北北西、中村保健所が北西、テレビ塔が北（75m）及び北北西（139m）となっており、各測定局とも夏季を除き北西系の風が多くなっている。年間の平均風速は、名古屋地方気象台が3.0m/s、中村保健所が2.4m/s、テレビ塔が2.1m/s（75m）及び3.8m/s（139m）となっており、冬季から春季にかけて強くなる傾向を示している。

一方、ささしまライブ24地区内^注で平成20年12月上旬及び平成21年8月上旬に事業者が行った測定結果は表1-5-10(2)に示すとおりである。また、調査期間中における名古屋地方気象台とのデータを比較してみると、強い相関関係にあることがわかった。（図1-5-18及び資料2-12（資料編p.77）参照）

出典）「平成15～19年度 大気環境調査報告書」（名古屋市，平成16～20年）

表1-5-10(1) 気象測定結果（月別最多風向及び平均風速（平成15～19年度））

単位:風速(m/s)

区 分		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	年間
名古屋地方気象台	最多風向	NNW	SSE	SSE	SSE	SSE	NNW	NNW	NNW	NNW	NNW	NNW	NNW	NNW
	平均風速	3.4	3.2	2.7	2.7	2.9	2.8	2.6	2.5	2.9	3.2	3.4	3.5	3.0
大気常時監視測定局 中村保健所	最多風向	NW	SE NW	SE WNW	WNW	SSE	WNW NW	N NW	N	NW	NW	WNW	NW	NW
	平均風速	2.7	2.6	2.2	2.4	2.4	2.4	2.1	2.0	2.3	2.5	2.7	2.8	2.4
テレビ塔 (75m)	最多風向	N NNW	N	SSW	NW	SSW	N	NNE	NNE	NW	NNE	N	N	N
	平均風速	2.3	1.9	1.6	1.8	1.6	1.8	2.1	2.1	2.4	2.7	2.8	2.6	2.1
テレビ塔 (139m)	最多風向	NNW	NNW	SSE	NNW	SE	NNW	NNW	NNW	NNW	NNW	NNW	NNW	NNW
	平均風速	4.3	3.9	3.1	3.3	3.4	3.5	3.3	3.3	4.0	4.4	4.6	4.6	3.8

表1-5-10(2) 気象測定結果（事業予定地周辺）

調査地点	最多風向	平均風速	調査期間
ささしまライブ24地区内	西北西	2.0m/s	平成20年12月3日～平成20年12月10日
	南	1.7m/s	平成21年8月4日～平成21年8月10日

注）本調査を行った目的は、環境影響評価準備書で予測を行う際に、既存資料調査によることの妥当性を確認するためである。

なお、事業予定地及びその周辺においては、ビルの影響を受けて風向、風速に偏りが生じたり、自動車の排気ガスによる影響を受けて一般的な環境を把握できないことが懸念される。したがって、事業予定地周辺でこのような影響を受けない場所として、「ささしまライブ24地区」内で調査を行うこととした。



図 1-5-18 大気汚染常時監視測定局及びささしまライブ 24 地区内調査地点位置図

大気質

調査対象区域の大気汚染常時監視測定局は、自動車排出ガス測定局である菱信ビル^{注)}のみである。最寄りには、一般環境大気測定局である中村保健所、自動車排出ガス測定局であるテレビ塔、名古屋三越^{注)}及び松蔭高校がある。

また、ささしまライブ 24 地区内で平成 20 年 12 月上旬及び平成 21 年 8 月上旬に事業者が浮遊粒子状物質と二酸化窒素を測定した。調査期間中における中村保健所とのデータを比較してみると、相関関係があることがわかった。(資料 2 - 1 2 (資料編 p.77) 参照)

これらの測定局及び調査地点の位置は、図 1-5-18 に示すとおりである。

出典)「平成 20 年度 大気汚染常時監視結果」(名古屋市, 平成 21 年)
 「平成 11,13,14 年度 大気環境調査報告書」(名古屋市, 平成 13,15,16 年)
 「平成 20 年度 ダイオキシン類大気環境調査結果」(名古屋市ホームページ)

ア 二酸化硫黄

二酸化硫黄の平成 20 年度における測定結果は、表 1-5-11 に示すとおりであり、環境基準を達成している。

表 1-5-11 二酸化硫黄測定結果

測定局	測定年度	年平均値 (ppm)	環境基準との対比				1時間値 の最高値 (ppm)	日平均値の 2%除外値 (ppm)	環境基準の 達成状況 :達成 ×:非達成
			1時間値が0.1ppm を超えた時間数と その割合		日平均値が0.04ppm を超えた日数とその 割合				
			(時間)	(%)	(日)	(%)			
テレビ塔	平成20年度	0.004	0	0.0	0	0.0	0.030	0.007	

注)1:環境基準は、「1時間値の1日平均値が0.04ppm以下であり、かつ、1時間値が0.1ppm以下であること。」である。

2:評価方法は、「1日平均値の高い方から2%の範囲内にあるものを除外した値が、0.04ppm以下に維持されること。ただし、1日平均値が0.04ppmを超えた日が2日以上連続しないこと。」である。

イ 一酸化炭素

一酸化炭素の過年度における測定結果は、表 1-5-12 に示すとおりである。いずれの測定局も環境基準を達成している。

なお、3 測定局ともに、現在、一酸化炭素の測定はなされていない。

表 1-5-12 一酸化炭素測定結果

測定局	測定年度	年平均値 (ppm)	環境基準との対比				1時間値 の最高値 (ppm)	日平均値の 2%除外値 (ppm)	環境基準の 達成状況 :達成 ×:非達成
			8時間値が20ppmを 超えた回数とその 割合		日平均値10ppmを 超えた日数とその 割合				
			(回)	(%)	(日)	(%)			
名古屋三越	平成13年度	0.8	0	0.0	0	0.0	4.4	1.3	
松蔭高校	平成14年度	0.7	0	0.0	0	0.0	3.9	1.4	
菱信ビル	平成11年度	1.3	0	0.0	0	0.0	5.8	2.3	

注)1:環境基準は、「1時間値の1日平均値が10ppm以下であり、かつ、1時間値の8時間平均値が20ppm以下であること。」である。

2:評価方法は、「1日平均値の高い方から2%の範囲内にあるものを除外した値が、10ppm以下に維持されること。ただし、1日平均値が10ppmを超えた日が2日以上連続しないこと。」である。

注)菱信ビル及び名古屋三越測定局は、現在廃止されている。

ウ 浮遊粒子状物質

浮遊粒子状物質の平成 20 年度における測定結果は、表 1-5-13(1)に示すとおりである。
いずれの測定局も環境基準を達成している。

また、事業者がささしまライブ 24 地区内で行った測定結果は、表 1-5-13(2)に示すとおりである。

表 1-5-13(1) 浮遊粒子状物質測定結果（測定局）

測定局	測定年度	年平均値 (mg/m ³)	環境基準との対比				1時間値 の最高値 (mg/m ³)	日平均値の 2%除外値 (mg/m ³)	環境基準の 達成状況 :達成 ×:非達成
			1時間値が0.20 mg/m ³ を超えた時 間数とその割合		日平均値が0.10 mg/m ³ を超えた日数 とその割合				
			(時間)	(%)	(日)	(%)			
中村保健所	平成20年度	0.030	0	0.0	0	0.0	0.160	0.062	
テレビ塔		0.025	0	0.0	0	0.0	0.098	0.050	
松蔭高校		0.027	0	0.0	0	0.0	0.171	0.060	

注)1:環境基準は、「1時間値の1日平均値が0.10mg/m³以下であり、かつ、1時間値が0.20mg/m³以下であること。」である。

2:評価方法は、「1日平均値の高い方から2%の範囲内にあるものを除外した値が、0.10mg/m³以下に維持されること。ただし、1日平均値が0.10mg/m³を超えた日が2日以上連続しないこと。」である。

表 1-5-13(2) 浮遊粒子状物質測定結果（ささしまライブ 24 地区内）

調査期間	期間平均値 (mg/m ³)	1時間値が0.20 mg/m ³ を超えた 時間数とその割合		日平均値が0.10 mg/m ³ を超えた 日数とその割合		1時間値 の最高値 (mg/m ³)
		(時間)	(%)	(日)	(%)	
平成 20 年 12 月 3 日 ～平成 20 年 12 月 10 日	0.031	0	0.0	0	0.0	0.142
平成 21 年 8 月 4 日 ～平成 21 年 8 月 10 日	0.026	0	0.0	0	0.0	0.102

エ 光化学オキシダント

光化学オキシダントの平成 20 年度における測定結果は、表 1-5-14 に示すとおりであり、
環境基準を達成していない。

なお、市内全測定局において、光化学オキシダントは環境基準を達成していない。

表 1-5-14 光化学オキシダント測定結果

測定局	測定年度	昼間の 1時間値の 年平均値 (ppm)	環境基準との対比		昼間の 1時間値 の最高値 (ppm)	環境基準の 達成状況 :達成 ×:非達成
			昼間の1時間値が 0.06ppmを超えた 時間数とその割合			
			(時間)	(%)		
テレビ塔	平成20年度	0.031	551	10.2	0.120	×

注)1:環境基準は、「1時間値0.06ppm以下であること。」である。

2:評価方法は、「年間を通じて、1時間値が0.06ppm以下に維持されること、ただし5時～20時の
昼間時間帯について評価する。」である。

オ 二酸化窒素

二酸化窒素の平成 20 年度における測定結果は、表 1-5-15(1)に示すとおりである。いずれの測定局も環境基準を達成している。

また、事業者がささしまライブ 24 地区内で行った測定結果は、表 1-5-15(2)に示すとおりである。

表 1-5-15(1) 二酸化窒素測定結果（測定局）

測定局	測定年度	年平均値 (ppm)	環境基準との対比		1時間値 の最高値 (ppm)	日平均値の 年間98%値 (ppm)	環境基準の 達成状況 :達成 ×:非達成
			日平均値が 0.06ppm を超えた 日数とその割合 (日)	(%)			
中村保健所	平成20年度	0.018	0	0.0	0.062	0.035	
テレビ塔		0.022	0	0.0	0.079	0.038	
松蔭高校		0.022	0	0.0	0.066	0.038	

注)1:環境基準は、「1時間値の1日平均値が0.04ppmから0.06ppmまでのゾーン内又はそれ以下であること。」である

2:評価方法は、「年間にわたる1日平均値のうち、低い方から98%に相当する値が、0.06ppm以下に維持されること。」である。

表 1-5-15(2) 二酸化窒素測定結果（ささしまライブ 24 地区内）

調査期間	期間平均値 (ppm)	日平均値が 0.06ppm を超えた 日数とその割合		1時間値 の最高値 (ppm)
		(日)	(%)	
平成 20 年 12 月 3 日 ～平成 20 年 12 月 10 日	0.028	0	0.0	0.071
平成 21 年 8 月 4 日 ～平成 21 年 8 月 10 日	0.015	0	0.0	0.035

カ ベンゼン・トリクロロエチレン・テトラクロロエチレン・ジクロロメタン

ベンゼン、トリクロロエチレン、テトラクロロエチレン及びジクロロメタンの市内 5 地点（中川区・港区・南区・東区・北区）における平成 20 年度の年平均値は、ベンゼンが 1.4～1.5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ 、トリクロロエチレンが 0.45～1.3 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ 、テトラクロロエチレンが 0.16～0.46 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ 、ジクロロメタンが 2.2～3.0 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ であり、いずれの測定地点も環境基準を達成している。

なお、調査対象区域には、ベンゼン、トリクロロエチレン、テトラクロロエチレン及びジクロロメタンの測定地点はない。

キ ダイオキシン類

ダイオキシン類の市内 4 地点（北区・港区・守山区・緑区）における平成 20 年度の年平均値は 0.030～0.039 $\text{pg-TEQ}/\text{m}^3$ であり、いずれの測定地点も環境基準を達成している。

なお、調査対象区域には、ダイオキシン類の測定地点はない。

騒音

ア 環境騒音

調査対象区域における平成 16 年度の環境騒音調査地点は図 1-5-19 に、調査結果は表 1-5-16 に示すとおりである。等価騒音レベル (L_{Aeq}) は、名駅南一丁目では昼間 60dB、夜間 53dB であり、昼間については環境基準を達成しているが、夜間については達成していない。那古野二丁目では昼間 58dB、夜間 50dB であり、昼間及び夜間ともに環境基準を達成している。

また、市内における環境騒音の主な寄与音源は、図 1-5-20 に示すとおりであり、自動車騒音が 67.7%と最も多く、次いで工場騒音の 7.5%、建設騒音の 2.7%の順となっている。

出典)「名古屋市の騒音 環境騒音編(平成 16 年度)」(名古屋市,平成 17 年)

表 1-5-16 環境騒音調査結果

単位: dB

調査地点	用途地域	等価騒音レベル		環境基準	
		昼間	夜間	昼間	夜間
名駅南一丁目	商業地域	60	53	60以下	50以下
那古野二丁目		58	50		

注)昼間は6時から22時まで、夜間は22時から翌日の6時までである。

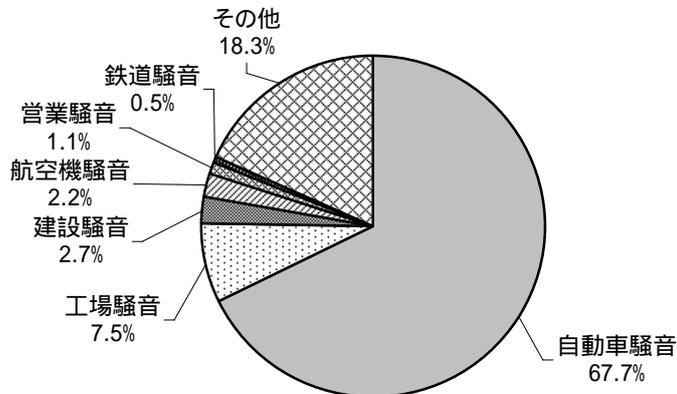


図 1-5-20 環境騒音の主な寄与音源

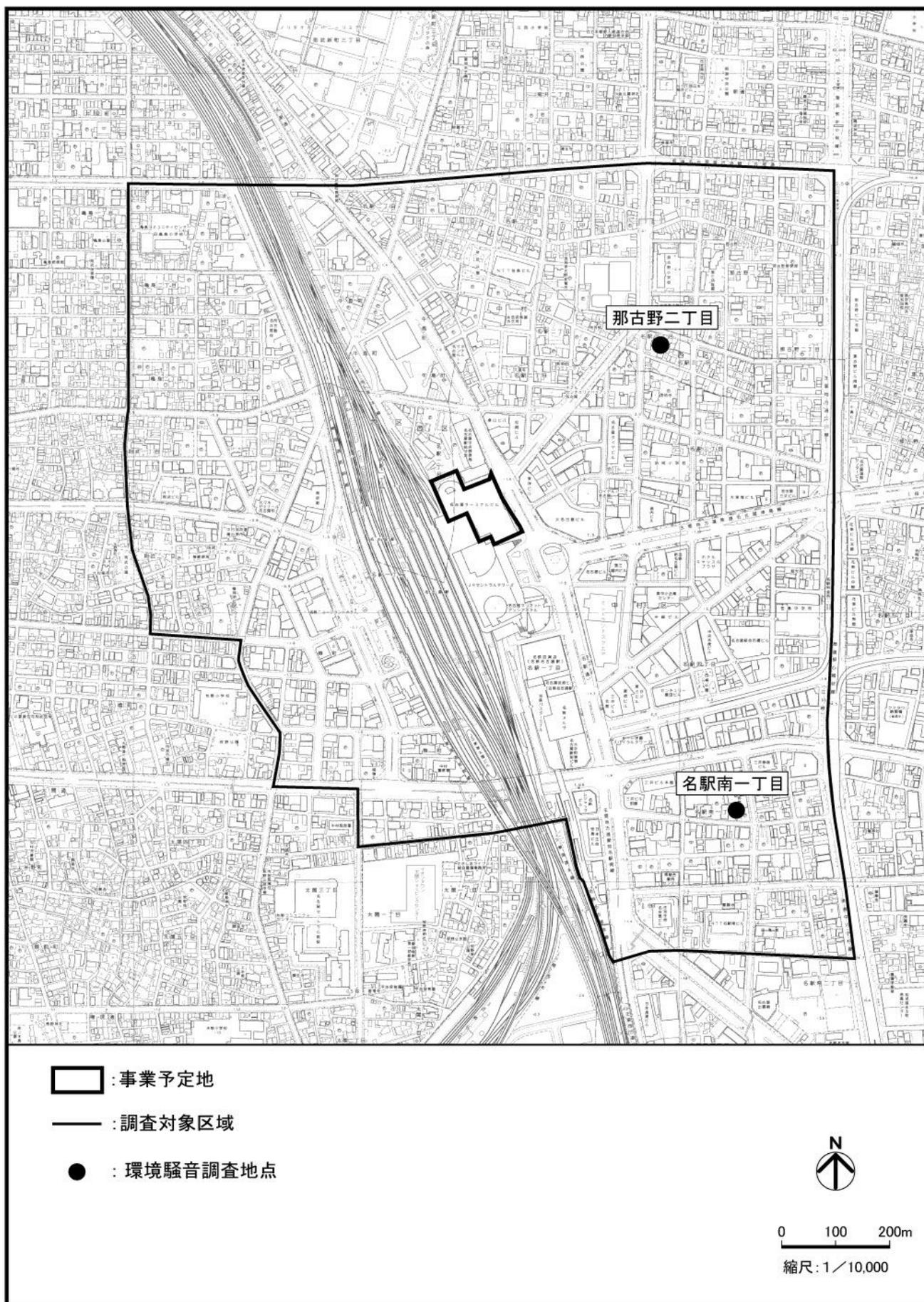


図 1-5-19 環境騒音調査地点

イ 道路交通騒音

調査対象区域における平成15年度の調査結果は表1-5-17に示すとおりである。これによると、昼間の等価騒音レベル(L_{Aeq})は67~70dB、夜間は62~68dBの範囲にある。

また、調査対象区域及びその周辺における平成19年度の道路交通騒音に係る環境基準の面的評価は表1-5-18に、調査路線は図1-5-21に示すとおりであり、昼夜ともに環境基準を達成した割合は、71.6~100.0%の範囲にある。

出典)「名古屋市の騒音 自動車騒音・振動編(平成15年度)」(名古屋市,平成17年)
「平成19年度 自動車騒音実態監視結果一覧表」(名古屋市ホームページ)

表 1-5-17 道路交通騒音調査結果

路線名	測定地点の住所	等価騒音レベル(L _{Aeq}) (dB)		交通量(台)		大型車 混入率
		昼間	夜間	小型車	大型車	
高速名古屋新宝線	中村区名駅南二丁目	68	66	455	88	16%
県道中川中村線		70	68	329	61	16%
市道椿町線	中村区椿町	67	62	239	17	7%

注)1:昼間は6時から22時まで、夜間は22時から翌日の6時までである。

2:交通量は、昼間10分間における台数である。

表 1-5-18 道路交通騒音に係る環境基準の面的評価

道路名	評価区間		調査区間 内全戸数 (戸)	環境基準達成率(%)		
	始点	終点		昼間	夜間	昼夜
県道中川中村線	中川区山王3丁目	中村区名駅4丁目	905	97.3	87.0	85.7
県道名古屋基目寺線	西区那古野2丁目	中村区本陣通	1,502	73.0	72.1	71.6
市道椿町線	中村区亀島1丁目	中村区太閤1丁目	187	98.4	98.4	98.4
市道錦通線	中村区名駅1丁目	東区葵1丁目	818	79.7	86.8	79.7
市道東志賀町線	西区浄心2丁目	中村区名駅1丁目	1,526	98.8	99.3	98.8
市道広井町線	西区則武新町4丁目	中村区名駅1丁目	891	96.0	98.7	96.0
	中村区名駅南4丁目	中村区名駅南3丁目	15	100.0	100.0	100.0

注)環境基準達成率は以下のとおりである。

- ・昼間 :昼間のみ環境基準を達成した住居等の割合
- ・夜間 :夜間のみ環境基準を達成した住居等の割合
- ・昼夜 :昼夜間とも環境基準を達成した住居等の割合

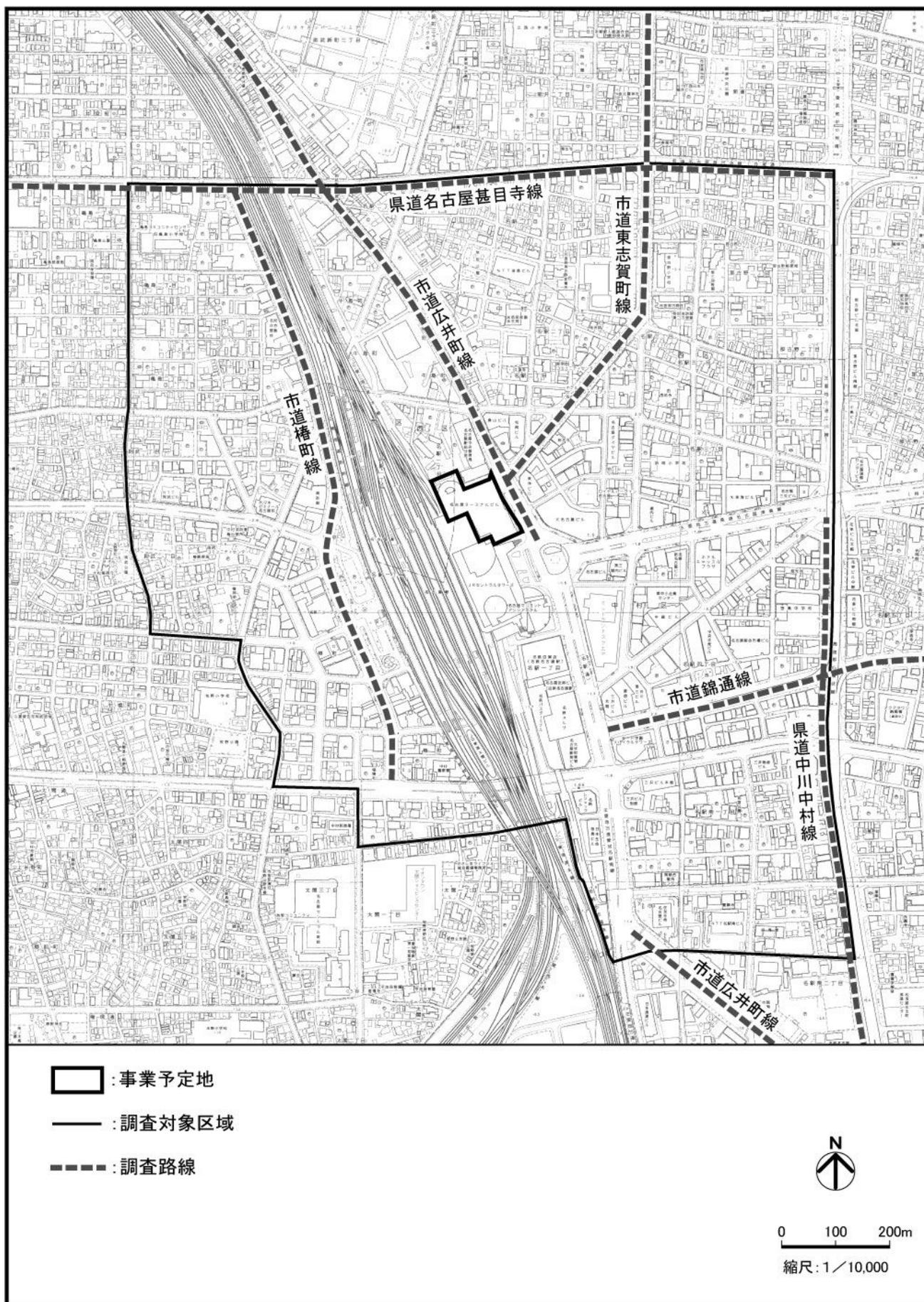


図 1-5-21 道路交通騒音調査路線図

振 動

調査対象区域及びその周辺における平成 15 年度の道路交通振動調査結果は表 1-5-19 に示すとおりである。これによると、振動レベル(L₁₀)は 44dB 及び 47dB である。

出典)「名古屋市の騒音 自動車騒音・振動編(平成 15 年度)」(名古屋市,平成 17 年)

表 1-5-19 道路交通振動調査結果

路 線 名	測定地点の住所	振動レベル(L ₁₀) (dB)	交 通 量 (台)		大型車 混入率
			小型車	大型車	
県道中川中村線	中村区名駅南二丁目	44	329	61	16%
市道椿町線	中村区椿町	47	239	17	7%

注)1:振動レベルは、昼間10分間における80%レンジの上端値である。

2:交通量は、昼間10分間における台数である。

悪 臭

平成 19 年度の名古屋市における悪臭に関する苦情処理件数は 522 件あり、公害苦情処理件数総数 2,234 件の約 23% を占めている。また、中村区では総数 146 件のうち 29 件(約 20%)、西区では総数 113 件のうち 27 件(約 24%)が、悪臭に関する苦情処理件数となっている。

出典)「平成 20 年版 名古屋市環境白書」(名古屋市,平成 20 年)

温室効果ガス等

名古屋市における平成 18 年の部門別二酸化炭素排出量は、図 1-5-22 に示すとおりである。これによると、最も多いのは運輸の 29%、次いで業務の 26%、産業の 23%、家庭の 19% の順となっており、これら部門の合計で 97% を占めている。

また、二酸化炭素及びフロン濃度の測定を行っている測定局は調査対象区域にはなく、二酸化炭素については、市内 2 局（天白区及び中区（平成 19 年 1 月から））、フロンについても 2 局（南区及び名東区）であり、これらの年平均値の推移は、図 1-5-23 及び図 1-5-24 に示すとおりである。これによると、フロン濃度は減少している一方で、二酸化炭素濃度は年々増加している。なお、フロンの測定は、平成 16 年度以降実施されていない。

出典) 「名古屋市域からの二酸化炭素排出量等（2006 年）の調査結果」(名古屋市ホームページ)
「平成 15 年度 大気環境調査報告書」(名古屋市, 平成 17 年)
「平成 20 年度 二酸化炭素濃度年報」(名古屋市ホームページ)

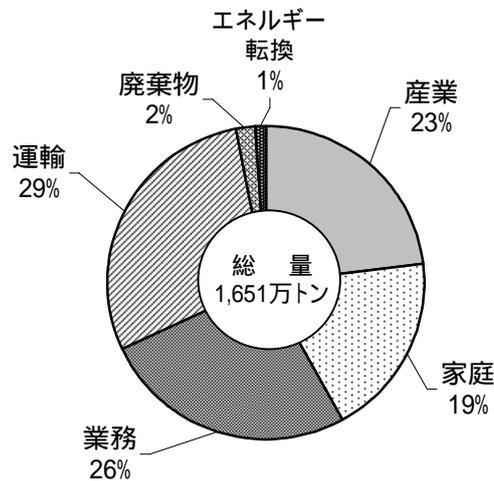
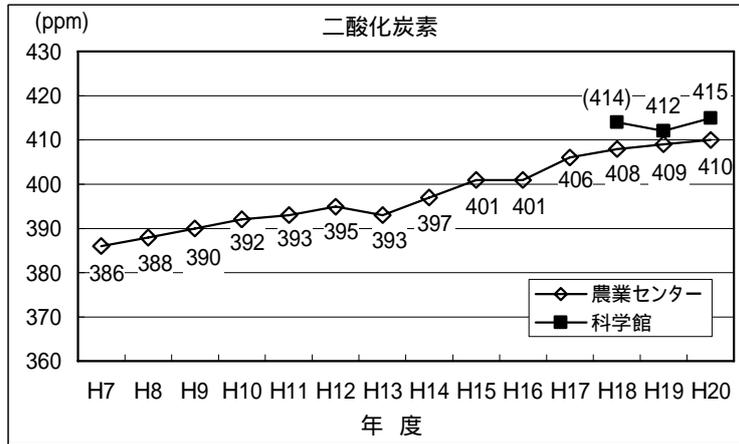


図 1-5-22 部門別二酸化炭素排出量



注) 科学館は、H19.1.23からの測定のため、H18年度は()とした。

図 1-5-23 二酸化炭素年平均値の推移

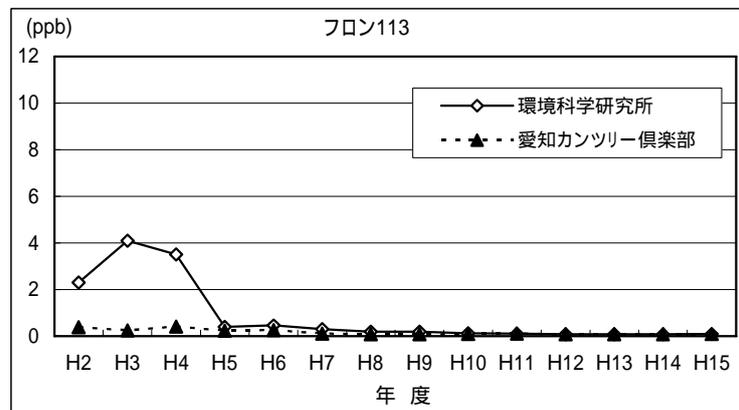
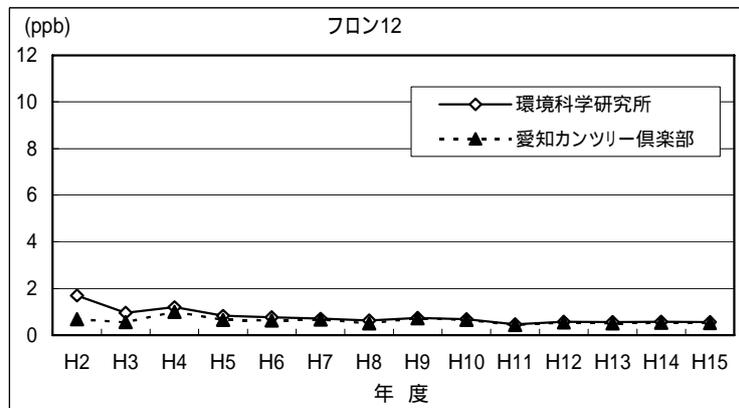
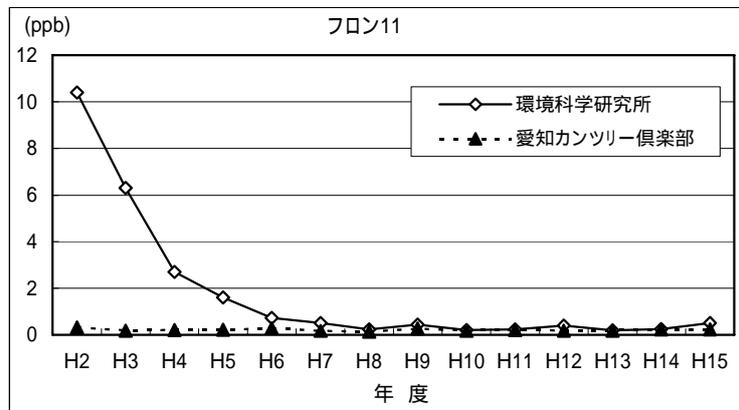


図 1-5-24 フロン年平均値の推移

(4) 動植物及び生態系の状況

動 物

調査対象区域は、市街地や住宅等が大半を占め、人為的影響を強く受けた環境となっており、スズメやアブラゼミなど市街地において一般的に確認される種が生息する程度である。(資料2 - 13 (資料編 p.79) 参照)

出典)「新修名古屋市史 資料編 自然」(名古屋市,平成20年)

「名古屋市の絶滅のおそれのある野生生物 レッドデータブックなごや2004 動物編」
(名古屋市,平成16年)

「なごやの昆虫」(名古屋昆虫館,1989年)

植 物

調査対象区域は市街地で、人為的影響を強く受けた環境となっており、注目される植生は確認されていない。

出典)「第2-5回植生調査重ね合わせ植生」(環境省ホームページ)

生態系

調査対象区域は、人為的影響を強く受けた環境となっており、注目される生態系は確認されていない。

緑 地

調査対象区域における緑地は、公園等に小規模に散在している程度である。

(5) 景観及び人と自然との触れ合いの活動の場の状況

景 観

調査対象区域は、市街化された地域であり、特筆すべき自然景観は存在しない。

事業予定地の位置する名古屋駅周辺は、駅前広場、桜通、名駅通をはじめとして、新しい都市景観の整備が実施され、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。

人と自然との触れ合いの活動の場

調査対象区域は、市街化された区域であり、自然的な環境はほとんど残っておらず、人と自然との触れ合いの活動の場は存在しない。

第6章 対象事業に係る環境影響評価の項目

6-1 環境に影響を及ぼす行為・要因の抽出

本事業の実施に伴い、事業予定地及びその周辺の環境に影響を及ぼすおそれがある行為・要因（以下「影響要因」という。）について、事業特性を踏まえ抽出した結果は、表1-6-1に示すとおりである。

表 1-6-1 影響要因の抽出

	影響要因の区分	影響を及ぼす内容
	細 区 分	
工 事 中	現況施設の解体及び新建築物の建設	粉じんの発生、廃棄物等の発生、温室効果ガス等の排出
	掘削等の土工	地下水脈の変化、地盤変位、廃棄物等の発生
	建設機械の稼働	大気汚染物質の排出、騒音・振動の発生、温室効果ガスの排出
	工事関係車両の走行	大気汚染物質の排出、騒音・振動の発生、温室効果ガスの排出、交通安全への影響
存在・供用時	新建築物の存在	地盤変位、景観の変化、風害・電波障害の発生、日照への影響、緑地等の出現
	事業活動	大気汚染物質の排出、廃棄物等の発生、温室効果ガスの排出
	新建築物関連車両の走行	大気汚染物質の排出、騒音の発生、温室効果ガスの排出、交通安全への影響

6-2 影響を受ける環境要素の抽出

事業特性を踏まえて抽出した影響要因（前掲表 1-6-1）に基づき、事業予定地及びその周辺の地域特性を勘案し、環境影響評価の対象とする環境要素を抽出して、環境影響評価の項目を選定した。

環境影響評価の項目として抽出した環境要素と影響要因の関連は、表 1-6-2 に示すとおりである。また、各環境要素について、環境影響評価の項目として選定した理由は表 1-6-3 に、選定しなかった理由は表 1-6-4 に示すとおりである。

なお、環境影響評価の対象とする環境要素は、大気質、騒音、振動、地盤、景観、廃棄物等、温室効果ガス等、風害、日照障害、電波障害、安全性及び緑地等の計 12 項目である。

表 1-6-2 環境影響評価の項目として抽出した環境要素と影響要因の関連

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	新現 況 建 築 設 物 の 解 体 及 び	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 関 連 車 両 の 走 行
A 大気質	粉じん		-	-	-	-	-	-
	二酸化窒素	-	-			-		
	浮遊粒子状物質	-	-			-	-	
B 騒音	建設作業騒音	-	-		-	-	-	-
	道路交通騒音	-	-	-		-	-	
C 振動	建設作業振動	-	-		-	-	-	-
	道路交通振動	-	-	-		-	-	-
D 低周波音	-	-	-	-	-	-	-	
E 悪臭	-	-	-	-	-	-	-	
F 水質・底質	-	-	-	-	-	-	-	
G 地下水	-	-	-	-	-	-	-	
H 地形・地質	-	-	-	-	-	-	-	
I 地盤	地下水位	-		-	-	-	-	-
	地盤変位	-		-	-	-	-	-
J 土壌	-	-	-	-	-	-	-	
K 植物	-	-	-	-	-	-	-	
L 動物	-	-	-	-	-	-	-	
M 生態系	-	-	-	-	-	-	-	
N 景観	地域景観	-	-	-	-		-	-
O 人と自然との れ合いの活動の 場	-	-	-	-	-	-	-	-
P 文化財	-	-	-	-	-	-	-	-
Q 廃棄物等	建設系廃棄物			-	-	-	-	-
	事業系廃棄物	-	-	-	-	-		-
R 温室効果ガス等	温室効果ガス		-			-		
	オゾン層破壊物質		-	-	-	-	-	-
S 風害	ビル風	-	-	-	-		-	-
T 日照障害	日影	-	-	-	-		-	-
U 電波障害	テレビジョン放送電波等	-	-	-	-		-	-
V 地域分断	-	-	-	-	-	-	-	-
W 安全性	交通安全	-	-	-	-	-	-	-
X 緑地等	緑地の状況	-	-	-	-		-	-

表 1-6-3 環境影響評価の項目として抽出した理由

環境要素	時 期	選 定 理 由
A 大気質	工事中	<ul style="list-style-type: none"> ・現況施設の解体に伴い発生する粉じんによる大気質への影響が考えられる。 ・建設機械の稼働に伴い排出される二酸化窒素及び浮遊粒子状物質による大気質への影響が考えられる。 ・工事関係車両の走行に伴い排出される二酸化窒素及び浮遊粒子状物質による大気質への影響が考えられる。
	供用時	<ul style="list-style-type: none"> ・熱源施設の稼働に伴い排出される二酸化窒素による大気質への影響が考えられる。 ・新建築物関連車両の走行（事業予定地内設置駐車場及び周辺道路）に伴い排出される二酸化窒素及び浮遊粒子状物質による大気質への影響が考えられる。
B 騒音	工事中	<ul style="list-style-type: none"> ・建設機械の稼働に伴い発生する騒音による影響が考えられる。 ・工事関係車両の走行に伴い発生する騒音による影響が考えられる。
	供用時	<ul style="list-style-type: none"> ・新建築物関連車両の走行に伴い発生する騒音による影響が考えられる。
C 振動	工事中	<ul style="list-style-type: none"> ・建設機械の稼働に伴い発生する振動による影響が考えられる。 ・工事関係車両の走行に伴い発生する振動による影響が考えられる。
I 地盤	工事中	<ul style="list-style-type: none"> ・掘削等の土工に伴う地下水位への影響が考えられる。 ・掘削等の土工による周辺地盤の変位が考えられる。
	存在時	<ul style="list-style-type: none"> ・新建築物の存在（建物荷重）による周辺地盤の変位が考えられる。
N 景観	存在時	<ul style="list-style-type: none"> ・新建築物の存在による地域景観の変化が考えられる。
Q 廃棄物等	工事中	<ul style="list-style-type: none"> ・掘削等の土工及び新建築物の建設に伴い発生する建設系廃棄物による影響が考えられる。
	供用時	<ul style="list-style-type: none"> ・事業活動に伴い発生する事業系廃棄物による影響が考えられる。
R 温室効果ガス等	工事中	<ul style="list-style-type: none"> ・新建築物の建設、建設機械の稼働及び工事関係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。 ・現況施設の解体によるオゾン層破壊物質の発生が考えられる。
	供用時	<ul style="list-style-type: none"> ・事業活動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。
S 風害	存在時	<ul style="list-style-type: none"> ・新建築物の存在によるビル風の影響が考えられる。
T 日照障害	存在時	<ul style="list-style-type: none"> ・新建築物の存在による日影の影響が考えられる。
U 電波障害	存在時	<ul style="list-style-type: none"> ・新建築物の存在による地上デジタル放送電波障害等が考えられる。
W 安全性	工事中	<ul style="list-style-type: none"> ・工事関係車両の走行に伴う交通安全への影響が考えられる。
	供用時	<ul style="list-style-type: none"> ・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。
X 緑地等	存在時	<ul style="list-style-type: none"> ・新建築物の存在（緑化）による緑地等の出現が考えられる。

表 1-6-4 環境影響評価の項目として抽出しなかった理由

環境要素	時 期	非 選 定 理 由
C 振 動	供用時	・新建築物関連車両は主に小型車であることから、この走行に伴う振動による影響は小さいと考えられる。
D 低周波音	工事中	・著しく低周波音を発生する建設機械は使用しない。
	供用時	・著しく低周波音を発生する施設を設置しない。
E 悪 臭	工事中	・悪臭を発生する建設機械は使用しない。
	供用時	・厨芥ごみは、腐敗を防ぐため、冷蔵保管を行い廃棄する計画であることから、影響は小さいと考えられる。
F 水質・底質	工事中	・工事中の排水は、沈砂槽を経て公共下水道へ放流する計画であることから、影響は小さいと考えられる。
	供用時	・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。
G 地下水	工事中	・工事中の排水は、沈砂槽を経て公共下水道へ放流する計画であることから、影響は小さいと考えられる。
	供用時	・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。
H 地形・地質	工事中 存在時	・事業予定地内に重要な地形・地質は存在しない。 ・大規模な土地の改変は行わない。
J 土 壤	工事中	・事業予定地の地歴から、特定有害物質は確認されていない。 ・工事中に特定有害物質が確認された場合には、関係機関との協議により適切な措置をとる。
	供用時	・特定有害物質は使用せず、また、ダイオキシン類を排出する施設は設置しない。
K 植 物	工事中 存在・供用時	・事業予定地及びその周辺には、貴重種として保存すべき群落及び種等は確認されていない。
L 動 物		・事業予定地には緑地はなく、その周辺も高層ビルが立ち並ぶ、人間活動の影響を強く受けた地域であり、生息・生育する動植物は限られることから、事業による影響は小さいと考えられる。
M 生態系		
O 人と自然との触れ合いの活動の場	工事中 存在・供用時	・事業予定地及びその周辺には、人と自然との触れ合いの活動の場は存在しない。
P 文化財	工事中 存在時	・事業予定地内には指定文化財は存在しておらず、周辺地域については、事業の実施による指定文化財の現状変更等は計画していない。 ・工事中に埋蔵文化財が確認された場合には、関係機関との協議により適切な措置をとる。
V 地域分断	工事中 存在時	・本事業は、特定の敷地内における開発であることから、周辺地域の再編成等は行わない。