

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 山田佳臣

〔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、本環境影響評価書は、「名古屋市環境影響評価条例」に基づき、平成 22 年 2 月 10 日に名古屋市に提出した「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」（東海旅客鉄道株式会社，平成 22 年）に対する市民等の意見及び市長の意見を踏まえ、検討を加えた結果を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。

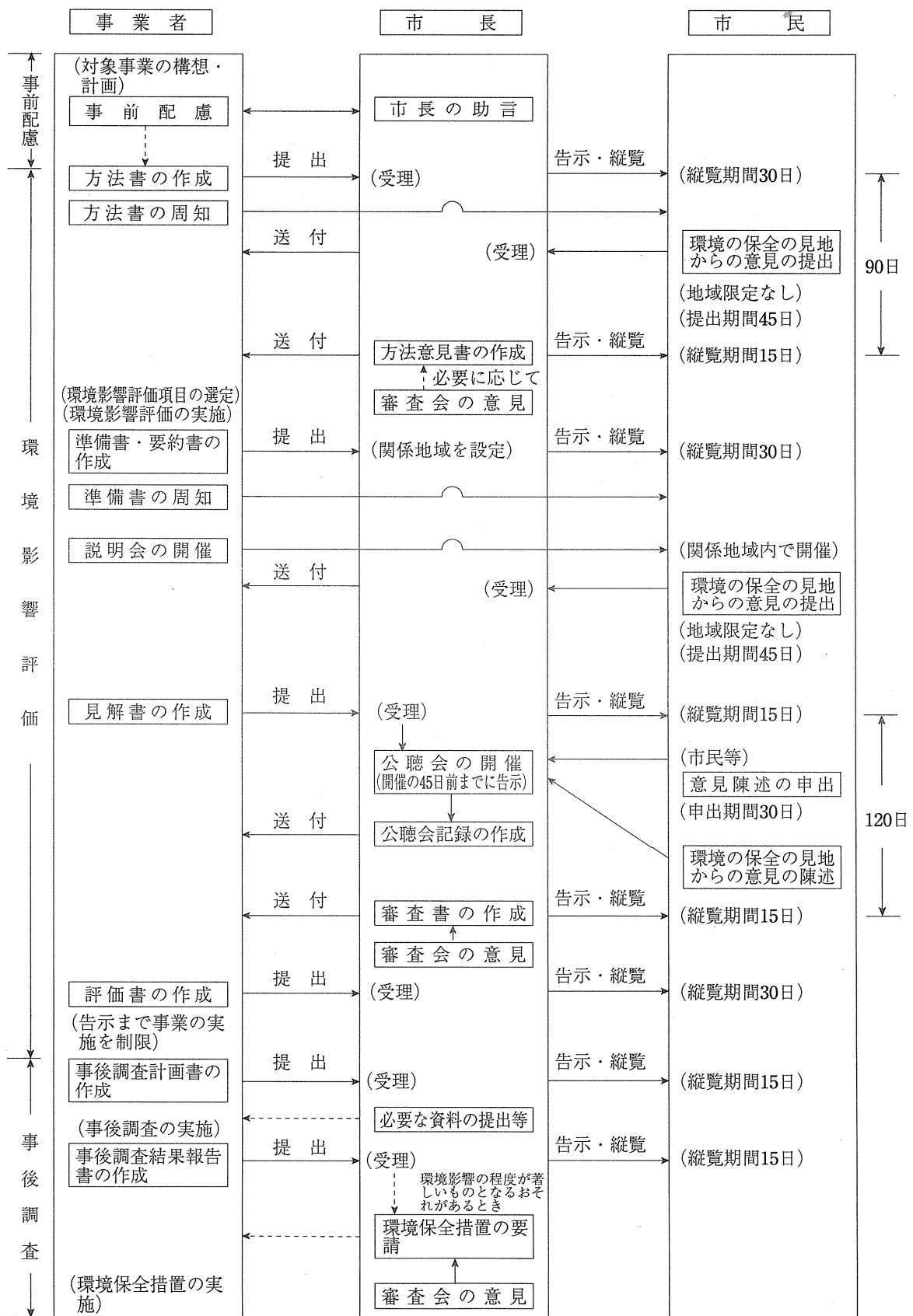
(4) 評 価

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。

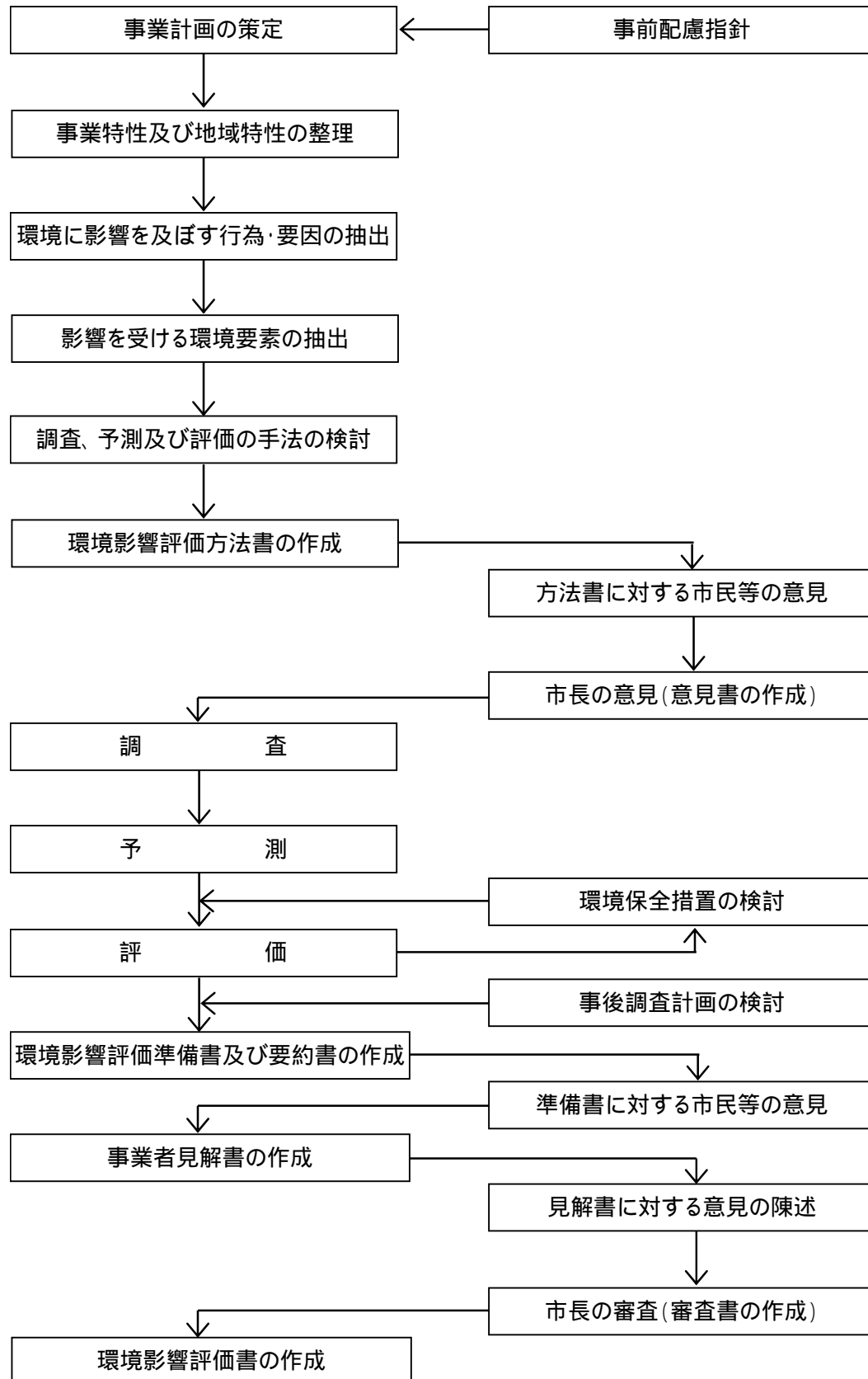
環境基準、環境目標値、関係法令に基づく基準、目標、指針等が示されている環境要素については、調査、予測結果との整合性について評価した。

、 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 環境影響評価書の作成手順

2-3 環境影響評価書作成までの経緯

環境影響評価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
方法書に対する 市長の意見 (方法意見書)	提 出 件 数
	1 件
	縦 覧 期 間
縦 覧 場 所	平成 21 年 5 月 7 日から 5 月 21 日
	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
環境影響評価準備書	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
	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)
	16 名 (1 名)
説 ¹⁾ 明 会	開 催 日
	平成 22 年 3 月 11 日
	場 所
	名古屋中央郵便局名古屋駅前分室ゆうプラザ
	参加者人数
	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 (ウィンクあいち)
陳 述 人 数	1 名
	傍 聴 人 数
	20 名
環境影響評価審査書	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) 北地区と合同で開催した。

2) 北地区と同時開催された。

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) 環境影響評価方法書における意見に対する事業者の見解

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。

ア 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	[事業者について] 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。 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う。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。

イ 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	[自動車交通について] 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。 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。

事業者の見解	本文対応頁
事業者としては、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、評価書参考資料（複合影響予測）にとりまとめました。 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 月上旬と平成 21 年 8 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。 また、環境影響評価書を作成するにあたり、平成 21 年 8 月末の時点で入手可能な資料を用いました。	p.160～165

事業者の見解	本文対応頁
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.99,101, 105 資料編 p.39

項 目	意 見 の 概 要
対象事業の目的	[バックグラウンド濃度の設定について] 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。 当時のアセスは次の単純比例式であった。 ・ $P_{75} = (P_{52} - P_0) \times (F_{75} + C_{75}) / (F_{52} + C_{52}) + P_0 = 0.0135\text{ppm}$ 環 2 アセス 1982(S57.9)p.24 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) ・ 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)。 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。
	[自動車流入の抑制について] 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。

事業者の見解	本文対応頁
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.192,196
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.99,101,105 資料編 p.39

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。

ウ 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
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.99,101,105 資料編 p.39
関係機関と調整し、環境影響評価書では、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.101
環境影響評価書に、面積、利用者数を記載いたしました。	p.109,372
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.115,177
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.116

事業者の見解	本文対応頁
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.337

項 目	意 見 の 概 要
建設作業時 を想定した 配慮	[土壌汚染について] 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です。」と見解を述べただけであり、その後、土壌から有害物質が検出され大きな問題となった。この経験が全く生かされていない。審査部局としての市も厳格な指導をすべきである。
	[工事関係車両の走行ルートについて] 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。
	[地上躯体工事時期について] 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。
	[事前配慮の記載内容について] 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。

事業者の見解	本文対応頁
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.157,177
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分散化を図りました。	p.118～121
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.116,423
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。	-

項 目	意 見 の 概 要
建設作業時を想定した配慮	[アスベストについて] 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。
	[フロン類について] 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。
施設の存在・供用時を想定した配慮	[排出ガス量の削減について] 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。
	[熱源施設について] 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。
	[交通渋滞の防止について] 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。

事業者の見解	本文対応頁
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.367～370
「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.374,375
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、環境影響評価書では、現状の建物と新建築物との単位面積あたりの二酸化炭素排出量の比較を行いました。	p.381～384
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本事業及び北地区及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.115, 226～230 資料編 p.3,150
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.99 資料編 p.39

項 目	意 見 の 概 要
施 設 の 存 在・供用時 を想定した 配慮	[廃棄物等の保管場所について] 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。
	[廃棄物等の保管方法について] 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。
	[自然エネルギー等の活用について] 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。

エ 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	[既存資料の収集について] 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。

事業者の見解	本文対応頁
環境影響評価書において、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.104,373
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.104,373
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.384

事業者の見解	本文対応頁
環境影響評価書を作成するにあたり、平成 21 年 8 月末の時点で入手可能な資料を用いて、地域の概況を把握いたしました。	p.129

項 目	意 見 の 概 要
社会的状況	[水域利用の概況について] 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ひ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。
	[道路交通状況について] 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。
	[地盤に係る法的規制について] 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。
	[土壌について] 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。

事業者の見解	本文対応頁
環境影響評価方法書 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。環境影響評価書において、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.138
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。 なお、環境影響評価書を作成するにあたり、平成 21 年 8 月末の時点で入手可能な資料を用いて、地域の概況を把握いたしました。	p.142,143
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。 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.150
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。 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.151

項 目	意 見 の 概 要
自然的状況	[地歴について] 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。
	[PCB について] 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。
	[水質のデータについて] 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.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。

事業者の見解	本文対応頁
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.157,177
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.177
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.160

項 目	意 見 の 概 要
自然的状況	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.45 自然的状況の「水質」で、「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、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。
	[底質のデータについて] 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。
	[底質データの項目について] 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。
	[地下水の状況について] 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。
	[地下水汚染の状況について] 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、庄内川の流れ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。

事業者の見解	本文対応頁
(見解は p.21 と同じ)	
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.160
「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たので、その調査結果を記載いたしました。	p.160
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.160
「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。環境影響評価書を作成するにあたり、この地点も含めて資料を整理し、記載いたしました。	p.160

項 目	意 見 の 概 要
自然的状況	[大気質調査について] 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。

オ 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	[熱源施設の稼働による大気汚染について] 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。
	[土壌について] 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.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。

事業者の見解	本文対応頁
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.161～165 資料編 p.78

事業者の見解	本文対応頁
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。 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.115, 226～230 資料編 p.3,150
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.157,177

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。

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。

ア 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
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.177 資料編 p.78
環境影響評価書には、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.161～165 181,182, 187,188
「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.301 資料編 p.67

事業者の見解	本文対応頁
環境影響評価書には、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。 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した。	資料編 p.1
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。	資料編 p.3

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。

イ 事前配慮の内容に関する事

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。

ウ 工事計画に関する事

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。	資料編 p.39
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.39
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.107,108, 468～471

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されました。	資料編 p.37,427
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.366
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.101,105, 353
「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。	-

エ 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。

オ 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
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。 ビルの存在による付近の気流変化の検討については、風害の項目で利用した風洞、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.161～165, 226～230 資料編 p.78,150
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.326～331
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。 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.345,350, 358
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。 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.388, 393～399
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.440

事業者の見解	本文対応頁
環境影響評価準備書を作成するにあたり、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。 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。	-
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。	-

(2) 環境影響評価準備書における意見に対する事業者の見解

市民等の意見の概要に対する事業者の見解

市民等の意見の概要並びに事業者の見解は、次に示すとおりである。

ア 環境影響評価に係る事項

項 目	意 見 の 概 要
事業計画及び内容	[自動車交通量の削減について] P6「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。こうした状況の中で、愛知県や名古屋市の長期予測で二酸化窒素の高濃度地区とされるこの名古屋駅周辺に、更に自動車交通を集中させ、環境も悪化させる高層ビルの集中立地は再検討すべきである。」との方法書への意見に対し、「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」として、自動車交通を集中させる問題点を無視している。事業地北側の No.3 では、小型車だけでも現況 2,433 台に、北地区 119 台、南地区 1,479 台が追加され 65%も増加する（p177,178）。もっと利用台数を削減するよう計画を再検討すべきである。
	[給排水計画について] P50 給排水計画で、雨水排水は全て公共下水道へ排水する計画であるが、北地区と同様に「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」べきである。
	P60 事前配慮事項で、水資源の保全及び活用は「雨水利用を検討し、上水の節約に努める」とあるが、北地区のように「中水道施設の導入を図る」と明記すべきである。
	[地域冷暖房施設に伴う排出ガス量の比較について] P14「事前配慮として『既存の地域冷暖房施設(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 260(変更後 220)m 延べ床 28(変更後 26)万 m²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。」との方法書への意見に対し、「個別熱源方式に比べて地域冷暖房を導入した方が排出ガスは削減される」とあるが、既設建物の建て替えである以上、新旧の比較は必要である。

事業者の見解	本文対応頁
想定しています自動車の利用台数は、「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。)や類似施設の交通量調査に基づき定量的に予測しました。 事業者としましては、その利用台数をできるだけ削減できるよう、ハード面では名古屋駅及び地下鉄等との歩行者ネットワークを整備し、ソフト面ではできる限り公共交通機関を利用するように働きかけることで、公共交通機関の利用促進を図りたいと考えております。	p.109 資料編 p.9
給排水計画は、現段階の設備計画に基づき記載いたしました。なお、雨水排水は最終的に公共下水道へ放流することになりますが、雨水貯留槽を設け流出制御の他に、一部を低層棟の便所などの雑用水に利用し、上水使用量を低減することを計画しています。	p.115
本事業では雨水貯留槽を設け流出制御の他に、一部を低層棟の便所などの雑用水に利用し、上水使用量を低減することを計画しています。	p.115
現況施設と新建築物において、排出ガス量を二酸化炭素に換算し、単位面積あたりの排出量として比較しました。その結果、約 12%削減できると予測されました。 なお、環境影響評価書の「環境の保全のための措置」に記載しました措置を講ずることによって、二酸化炭素の排出を削減するように努めてまいります。	p.381,384

項 目	意 見 の 概 要
事業計画及び内容	[地域冷暖房施設の排出ガス量について] P14「事前配慮として『既存の地域冷暖房施設(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、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、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。」との方法書への意見に対し、「記載した DHC の導入とは...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。」とあるが、意見に全く答えていない。この事業により地域全体での総排出ガス量がどれだけ増えるのかを明記すべきである。 P24「環境影響評価の項目として、大気質（供用時）に『熱源施設（近接する D H C ）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。」との方法書への意見に対し、[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。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」とあるが、意見に全く答えていない。この事業により地域全体での総排出ガス量がどれだけ増えるのかを明記すべきである。

事業者の見解	本文対応頁
本事業により新たに追加される排出ガス量は、事業予定地内に設置を予定している熱源施設からの約 25,000m³_N/時を計画しております。	p.223

項 目	意 見 の 概 要
事業計画及び内容	[地下水について] P18「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、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。』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。」との方法書への意見に対し、「法的規制...記述した...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...報告します。」とあるが、ゆう出水量はどれくらいになるかは、工事規模等から推定でき、どの程度のゆう出水排水が必要か、そのための揚水機も決まっているはずであり、報告が必要な規模かどうかを明記すべきである。まだ、決まっていなとすれば、JR セントラルタワーズの工事記録から推定すべきである。名古屋駅前の水準点 N43 では、JR セントラルタワーズのアセス評価書が完成した平成 5 年から沈下を続け 2cm 弱の沈下となっている。更に、工事中の事後調査結果が公表された平成 12 年からは 0.5cm ほど隆起していることから、地盤沈下の原因が JR セントラルタワーズの工事に伴うゆう出水の汲み上げであることは充分想定できる。こうした事実を記載すべきである。
	[自然エネルギーについて] P61 事前配慮事項で、自然エネルギー及び未利用エネルギーの活用として「外気を利用した空調システムの導入を図る」とあるが、北地区のように「自然採光の利用促進に努める」ことはできないのか、検討すべきである。
	[工事関係車両の走行ルートの分散化について] P57 事前配慮事項で、工事関係車両の走行による公害の防止で、北地区のように「運行ルートの分散化を図る」が検討されていない。工期も工事車両数も北地区より多いため、工事関係車両の運行ルートが交通渋滞を引き起こすことが明らかな駅前の東側 1 カ所に限定されているが (p54,55,56)、JR 線沿いの西側に出入口を検討するなど、複数の出入口として、運行ルートの分散化を図るべきである。(意見書) P58 事前配慮事項で、工事関係車両の走行による交通渋滞の防止で、北地区のように「運行ルートの分散化を図る」が検討されていない。工期も工事車両数も北地区より多いため、工事関係車両の運行ルートが東側の 1 カ所に限定されているが (p54,55,56)、JR 線沿いの西側に出入口を検討するなど、複数の出入口として、運行ルートの分散化を図るべきである。

事業者の見解	本文対応頁
具体的な数字は未定ですが、揚水機吐出口の断面積が 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、「名古屋市環境保全条例」の規則で定める事項を報告します。 なお、「JR セントラルタワーズ建設事業に係る事後調査結果報告書（工事中）」（ジェイアールセントラルビル株式会社、東海旅客鉄道株式会社、名古屋熱供給株式会社，平成 12 年）（以下「タワーズ事後調査結果報告書（工事中）」という。）には、地下水汲み上げ開始以前から建物完成時までの測量による地盤変位観測結果が示されていますが、ほぼ全地点でわずかな隆起傾向（最大 5 mm）が観測されています。N43 地点とほぼ同位置の地点においても 2 mm の隆起が工事中に観測されているため、ご指摘の水準点 N43 の沈下が JR セントラルタワーズ建設事業によるものとは考えておりません。	p.150,335
今後、「自然採光の利用促進」についても視野に入れ、検討していきたいと考えています。	p.384
環境影響評価方法書作成段階に検討を行いました事前配慮では、工事関係車両の走行ルートを分散化させるまでの内容に至らず記載することができませんでした。しかし、その後関係機関と協議し、環境影響評価準備書段階では名駅通と清正公通の 2 箇所に入出口を設けることによる走行ルートの分散化や適切な配車計画としました。	p.118～121

項 目	意 見 の 概 要
事業計画及び内容	[通勤に使用する工事関係車両について] P151 工事関係車両の大気汚染に対し「環境の保全のための措置」で4項目があるが、北地区のように「工事関係の通勤者には、できる限り公共交通機関の利用や自動車の相乗りを指導し、通勤に使用する車両を減らすように努める」を追加すべきである。 P212 工事関係車両の騒音に対し「環境の保全のための措置」で3項目があるが、北地区のように「工事関係の通勤者には、できる限り公共交通機関の利用や自動車の相乗りを指導し、通勤に使用する車両を減らすように努める」を追加すべきである。「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。」p225 に比べて、より指導が行き届くはずの工事関係者に対してこのような指導ができないことはない。 P246 工事関係車両の振動に対し「環境の保全のための措置」で2項目があるが、北地区のように「工事関係の通勤者には、できる限り公共交通機関の利用や自動車の相乗りを指導し、通勤に使用する車両を減らすように努める」を追加すべきである。「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。」p225 に比べて、より指導が行き届くはずの工事関係者に対してこのような指導ができないことはない。 P302 工事中の温室効果ガス排出量の「環境の保全のための措置」で、北地区のように「工事関係の通勤者には、できる限り公共交通機関の利用や自動車の相乗りを指導し、通勤に使用する車両を減らすように努める」を追加すべきである。
事業予定地及びその周辺地域の概況	[収集資料の時期について] 資料編 p49 人の健康の保護に関する環境基準、p52 地下水の水質汚濁に係る環境基準の一覧表に、これら 2009.11.30 に新しく環境基準が公布された 1,4-ジオキサン（公共用水域、地下水）、塩化ビニールモノマー（地下水）、1,2-ジクロロエチレン（地下水）が記載されていないのは問題である。最新改正年月日とともに追記すべきである。

事業者の見解	本文対応頁
事業予定地内には工事関係者の通勤車両を駐車させるスペースがほとんどありません。よって、事業予定地内に通勤車両を極力駐車させない計画としていますが、ご指摘がありましたように、工事関係の通勤者には、できる限り公共交通機関の利用や自動車の相乗りを指導し、通勤に使用する車両を減らすように努めます。	-
環境影響評価書を作成するにあたって、資料の収集は平成 21 年 8 月末の時点で入手可能な資料とし、その内容を記載しました。	p.129

項 目	意 見 の 概 要
事業予定地及びその周辺地域の概況	[汚染井戸からの影響について] P18「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ぐらひは調査して記載すべきである。また、連帯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。」との方法書への意見に対し、「事業予定地内に井戸が存在する旨を北地区に情報提供致しました。」とあり、差し障りのない情報提供だけを行い、重要な地下水質を無視している。周辺の汚染井戸の影響がないか、利用状況を確認するとともに水質調査をし、その結果を明記すべきである。工事に伴う湧出水の汲み上げ量は膨大であり、それが汚染されていると、下水道へ大きな負担を与えることとなる。 P22「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。」との方法書への意見に対し、「項目はシスー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。…西区丸野二丁目」とあるが、意見への対応は表層的な一部だけである。約4km南の今回の事業地への影響判断を行うべきである。 [工場跡地の土壌汚染からの影響について] P23「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4kmもない所であり、庄内川の流れ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。」との方法書への意見に対し、「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…この地点も含めて資料を整理し、記載いたしました。」とあるが、意見への対応は表層的な一部だけであり、自然的状況を何のために調査するかの視点がない。意見で具体的に平成12年3月まで土壌掘削と浄化対策工事を実施した東芝名古屋のトリクロロエチレン問題を指摘したのだから、そのときの状況、庄内川の流れに平行した形で地下水脈が続いている可能性、その後のトリクロロエチレンの分解物としてのシスー1,2—ジクロロエチレンが周辺で多く検出されていること、などから、湧出水の汲み上げで地下水や土壌に問題はないのかを予測評価すべきである。

事業者の見解	本文対応頁
シス-1,2-ジクロロエチレンの環境基準を超えた西区の井戸は、庄内川より北側にあり事業予定地から約 4 km 離れた所です。また、名古屋市が汚染井戸の周辺の井戸で調査を行った結果、シス-1,2-ジクロロエチレンは環境基準を達成したと報告されています。 以上より、事業者としましては、汚染井戸が事業予定地及びその周辺へ影響を及ぼす可能性はほとんどないと考えます。	-
平成 9 年 10 月に、事業予定地から北側へ約 2.5km 離れた名古屋市西区名西 2 丁目の東芝工場跡地において、トリクロロエチレン等による土壌、地下水汚染が名古屋市に報告され、浄化対策が行われています。また当時名古屋市は、周辺の井戸水調査を行い、その中で環境基準を超えた井戸において継続調査を行っています。最新の調査結果（平成 21 年 6 月公表）によりますと、2 箇所環境基準を超えている状況です。一方、概況メッシュ調査の中で事業予定地に最も近い地点においては、環境基準を超えていませんでした。 以上より、事業者としましては、東芝工場跡地の汚染が、事業予定地及びその周辺へ影響を及ぼす可能性はないと考えます。	-

項 目	意 見 の 概 要
事業予定地及びその周辺地域の概況	[工場跡地の土壌汚染からの影響について] P24「自然的状況の「地下水」で、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、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4kmもない所であり、庄内川の流れ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。」との方法書への意見に対し、「工場等で地下水汚染が確認された場所...この地点も含めて資料を整理し、記載いたしました。」とあるが、意見への対応は表層的な一部だけであり、自然的状況を何のために調査するかの視点がない。少なくとも南地区事業予定地内の井戸について、トリクロロエチレン、その分解物としてのシス-1,2-ジクロロエチレン、さらには、トリクロロエチレンの分解物として2009.11.30新しく環境基準が公布された1,4-ジオキサン（公共用水域、地下水）、塩化ビニールモノマー（地下水）、1,2ジクロロエチレン（地下水）について調査し、その結果を明記すべきである。 P73 周辺地域の概況で、「揚水設備等設置事業場は...うち1事業場は、事業予定地内にある。」ので、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4kmもない所であり、庄内川の流れ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。周辺地域の概況を何のために調査するかの視点がない。少なくとも事業予定地内の井戸について、トリクロロエチレン、その分解物としてのシス-1,2-ジクロロエチレン、さらには、トリクロロエチレンの分解物として2009.11.30に新しく環境基準が公布された1,4-ジオキサン（公共用水域、地下水）、塩化ビニールモノマー（地下水）、1,2ジクロロエチレン（地下水）について調査し、その結果を明記すべきである。

事業者の見解	本文対応頁
(見解は p.41 と同じ)	

項 目	意 見 の 概 要
事業予定地及びその周辺地域の概況	[土壌汚染について] P12「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『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ないましたが、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。」との方法書への意見に対し、「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...事前配慮には記載いたしませんでした。」と、椿町線アセスと同じ理論を繰り返してはいけけない。解体時にこの周辺で考えられる物質の土壌汚染を分析すべきである。 P20「自然的状況の「土壌汚染」で『明治 26 年当時...鉄道敷又は駅舎敷地、明治 30 年...逓信省停車場』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』に該当するかどうかの判断がない。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 P C B 変圧器からの P C B 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。」との方法書への意見に対し、「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」とあるが、地歴調査だけでは不十分だったことが椿町線アセスで明白である。たしかに法や条例の規定は地歴調査をして問題なければ土壌調査までは求めていないが、アセス対象の大規模工事であり、近接して通行人が往来する地区だから、土壌調査は行うべきである。 P24「『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(3,000m²以上)の改変時に、有害な車両用 P C B 変圧器からの P C B 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。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、P C B 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。」との方法書への意見に対し、「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。」とあるが、地歴調査だけでは不十分だったことが椿町線アセスで明白である。たしかに法や条例の規定は地歴調査をして問題なければ土壌調査までは求めていないが、アセス対象の大規模工事であり、近接して通行人が往来する地区だから、土壌調査は行うべきである。

事業者の見解	本文対応頁
「土壌汚染対策法」(平成 14 年法律第 53 号)並びに名古屋市環境保全条例に従い、適切に対応いたします。	-

イ 環境影響評価

項 目	意 見 の 概 要
大気質	[粉じんについて] P117 解体工事による粉じんの「環境の保全のための措置」で「防音パネルを、解体部分に応じて適切に設置する。」とあるが、具体的にどの部分で何mにするのか。北地区のように「現況施設の高さを上回る」ということはしないのか。
	P117 解体工事による粉じんの「環境の保全のための措置」で「解体工事の防じんシート、運搬車両の飛散防止シート、強風時の解体ガラのシート」「出入り口付近の洗車施設」とあるが、いずれも最近の解体工事の常識であり、事前配慮すべき項目が不足していただだけである。
	[バックグラウンド濃度の設定について] P8「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。』（p90）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、その予測がいか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。当時のアセスは次の単純比例式であった。 ・ $P_{75} = (P_{52} - P_0) \times (F_{75} + C_{75}) / (F_{52} + C_{52}) + P_0 = 0.0135 \text{ ppm}$ 環 2 アセス 1982(S57.9) p24 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 0.003 ppm(市資料) ・ 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.48 に続く）

事業者の見解	本文対応頁
具体的な施工方法についてはまだ未定ですが、今後適切に計画いたします。	p.185
環境の保全のための措置に記載している内容は、粉じんの発生が少しでも少なくなるように、現時点で実行可能な範囲で行える事項を記載したものです。	p.185
事業者としては、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)等によりバックグラウンド濃度を設定いたしました。	p.192,196

項 目	意 見 の 概 要
大気質	(p.46 からの続き) 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。」との方法書への意見に対し、「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的手法』等よりバックグラウンド濃度を設定しました。」と、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）の手法を否定し、現状のバックグラウンド濃度を将来濃度とした。アセス審査会でも早急に過去の道路アセスを再検討すべきである。（意見書）
	P24「大気質について『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、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率が高い。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。」との方法書への意見に対し、「夏季の調査を行い、...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、...妥当であることが再確認できました。」とあるが、資料編 p78 によれば「二酸化窒素は 0.953 で“強い相関関係にある”、浮遊粒子状物質は 0.845 で“強い相関関係がある”と言える。」のは統計学では正しそうであるが、具体的な値を見ると、二酸化窒素については危険側の予測となる。特に高濃度の冬場に顕著となるが、両季の平均でも、バックグラウンドに用いる中村保健所が 0.020ppm であるのに、事業地近くでは 0.022ppm となる。ここまで相関式を求めているのだから、中村保健所の 0.020ppm ではなく、0.022ppm を用いるべきである。
	P124 など NO₂ の予測で、バックグラウンド濃度は中村保健所の平成20年度年平均値 0.018ppm を用いているが、19年度は 0.020、18年度は 0.024、17年度も 0.024、16年度は 0.023、15年度は 0.027、14年度は 0.026ppm であり、将来とも20年度の 0.018ppm のままである保証はない。また、現地周辺は中村保健所が 0.020ppm の時、0.022ppm と高濃度であった。これらを総合的に考慮してバックグラウンド濃度を決定すべきである。盲目的に最新の資料を使うのは非科学的である。

事業者の見解	本文対応頁
ささしまライブ 24 地区内で行った大気質調査の目的は、環境影響評価書を作成する際の大気質の調査方法について、中村保健所の測定データを既存資料として用いることの妥当性を確認するためのものです。調査の結果、ささしまライブ 24 地区内と中村保健所との間に相関関係が確認できました。 よって、予測の際には、事業予定地に最も近く、通年測定が行われています一般環境大気測定局である中村保健所の測定データを用いました。	p.161～165 資料編 p.78
バックグラウンド濃度は、現地周辺と強い相関関係にあることが確認された中村保健所の結果を用いました。 また、中村保健所の二酸化窒素濃度は、環境影響評価書 p.187 に記載していますように平成 18 年度以降減少傾向にあります。 よって、予測対象時期の濃度は、同等もしくは更に低くなることが考えられますので、最新の平成 20 年度の結果を用いました。	p.161～165 187

項 目	意 見 の 概 要
大気質	[建設機械の稼働について] P123 建設機械の稼働による排出量の算定で、基本的な予測条件が不明なため結果を検証できない。これでは環境影響評価準備書とは言えない。標準運転時間だけではなく年間の稼働日数、NOx 及び SPM の排出係数原単位 (g/h) を記載すべきである。また、詳細は資料編 p94 とのことであるが、実際の作業における燃料消費量 fr (g/h) が不明なためその値が検証できない。
	[建設機械の稼働について] P124 建設機械の稼働による NO₂ の予測で、最大濃度着地点の寄与率が 45.5%もあるのは異常である。このため、市の環境目標値を上回るのだから、NOx 排出量 12,925m³のうち、排出割合の多いダンプトラック 3,135m³、コンクリートミキサー車 1,438m³、泥水プラント 2,935m³ (p123) などについて、工事期間延長など抜本的な対策を検討すべきである。
	[工事関係車両の走行速度について] P146 工事関係車両の大気予測に用いた走行速度の表の備考の文章の意味が不明である。「No1、No10、No12 及び No14 については、現地調査により得られた 16 時間の平均走行速度を用いて、24 時間調査を行った地点における 16 時間及び日平均速度より推定した。」とあるが、全ての平均なら、推定値は一定の比となるが、そうではない。資料編 p119 などによれば、安定している平日で見ると、No1 は 16 時間の平均そのものだが、No12 は逆に大型 41 を 42 に、小型 48 を 49 に増やしている。道路種別や交通量で分類して推定したのか。その方法を明記すべきである。

事業者の見解	本文対応頁																																																																																										
予測対象時期における建設機械の年間稼働日数は 300 日、窒素酸化物排出係数原単位の年平均は 445.63g/時、粒子状物質排出係数原単位の年平均は 12.10g/時、燃料消費量（fr）の年平均は、窒素酸化物の予測対象時期において 12,545g/時、浮遊粒子状物質において 11,221g/時を想定しています。	-																																																																																										
建設機械の機種の選定に際しては、二次排出ガス対策型の建設機械よりさらに規制が厳しくなる三次排出ガス対策型の建設機械や特定特殊自動車排出ガスの規制等に関する法律に適合した建設機械を、実行可能な範囲で導入します。 さらに、それ以外に環境影響評価書 p.200「(2)その他の措置」に記載したような環境の保全のための措置を確実に行うことによって、周辺地域への影響をできる限り低減させていきたいと考えております。	p.200																																																																																										
本事業の工事関係車両が通過を予定している地点の中で、平日に 24 時間調査を行った地点において、16 時間平均速度と 24 時間平均速度及びその増減を求めました。（表 - 1 参照） 16 時間だけ調査を行った地点は、その地点と類似している 24 時間調査地点の増減のパターンを採用して、16 時間平均速度に増減を加えて 24 時間平均速度を求めました。（表 - 2 参照） 表 - 1 24時間調査を行った地点の16時間平均と24時間平均の調査結果及びその増減 (km/時) <table><tr><th></th><th colspan="2">№4</th><th colspan="2">№5</th><th colspan="2">№11</th><th colspan="2">№13</th></tr><tr><th></th><th>大型車</th><th>小型車</th><th>大型車</th><th>小型車</th><th>大型車</th><th>小型車</th><th>大型車</th><th>小型車</th></tr><tr><td>16時間平均</td><td>45</td><td>49</td><td>40</td><td>46</td><td>41</td><td>53</td><td>43</td><td>51</td></tr><tr><td>24時間平均</td><td>45</td><td>49</td><td>39</td><td>45</td><td>42</td><td>54</td><td>42</td><td>52</td></tr><tr><td>増減</td><td>0</td><td>0</td><td>-1</td><td>-1</td><td>1</td><td>1</td><td>-1</td><td>1</td></tr></table> 表 - 2 16時間調査を行った地点における24時間平均速度の推定結果 (km/時) <table><tr><th></th><th colspan="2">№1</th><th colspan="2">№10</th><th colspan="2">№12</th><th colspan="2">№14</th></tr><tr><th></th><th>大型車</th><th>小型車</th><th>大型車</th><th>小型車</th><th>大型車</th><th>小型車</th><th>大型車</th><th>小型車</th></tr><tr><td>16時間平均</td><td>39</td><td>46</td><td>44</td><td>47</td><td>41</td><td>48</td><td>34</td><td>39</td></tr><tr><td>増減</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td><td>1</td><td>1</td><td>-1</td><td>-1</td></tr><tr><td>24時間平均</td><td>39</td><td>46</td><td>44</td><td>47</td><td>42</td><td>49</td><td>33</td><td>38</td></tr></table> 備考） №1、№10は、名古屋駅東側の幹線道路のため、№4の増減を採用しました。 №12は、名古屋駅南側を東西に走る幹線道路のため、№11の増減を採用しました。 №14は、名古屋駅北側を東西に走る細街路のため、№5の増減を採用しました。		№4		№5		№11		№13			大型車	小型車	大型車	小型車	大型車	小型車	大型車	小型車	16時間平均	45	49	40	46	41	53	43	51	24時間平均	45	49	39	45	42	54	42	52	増減	0	0	-1	-1	1	1	-1	1		№1		№10		№12		№14			大型車	小型車	大型車	小型車	大型車	小型車	大型車	小型車	16時間平均	39	46	44	47	41	48	34	39	増減	0	0	0	0	1	1	-1	-1	24時間平均	39	46	44	47	42	49	33	38	p.213,214
	№4		№5		№11		№13																																																																																				
	大型車	小型車	大型車	小型車	大型車	小型車	大型車	小型車																																																																																			
16時間平均	45	49	40	46	41	53	43	51																																																																																			
24時間平均	45	49	39	45	42	54	42	52																																																																																			
増減	0	0	-1	-1	1	1	-1	1																																																																																			
	№1		№10		№12		№14																																																																																				
	大型車	小型車	大型車	小型車	大型車	小型車	大型車	小型車																																																																																			
16時間平均	39	46	44	47	41	48	34	39																																																																																			
増減	0	0	0	0	1	1	-1	-1																																																																																			
24時間平均	39	46	44	47	42	49	33	38																																																																																			

項 目	意 見 の 概 要
大気質	[熱源施設から排出される窒素酸化物濃度について] P157 熱源施設の稼働による大気汚染で、排出ガス濃度は「排ガス再生循環装置または低 NOx バーナーのどちらかを採用する予定であるが、双方とも 40ppm に低減できるので、その濃度を設定した」とあるが、p154 の排出源条件で、窒素酸化物排出量 1.06/乾き排出ガス量 22,000 から計算すると窒素酸化物濃度は 48ppm となり、40ppm にならない。どちらが間違っているのか。また、規制基準を満たしているかどうかを確認するのは最低限の義務である。排出源条件に窒素酸化物排出濃度と規制基準を追加すべきである。また、燃料種類も明記すべきである。
	[熱源施設の稼働による短期的予測結果について] P158 熱源施設の稼働について、短期的予測結果 (NO₂) がまとめてあり、風洞実験の結果から寄与濃度を求め、大きい順に、No.34 が 0.0025ppm、No.58 が 0.0017ppm、No.70 が 0.0010ppm となっている。しかし、資料編 p150 の希釈率は、大きい順に、No.58 が 0.000132、No.34 が 0.000095、No.70 が 0.000049 となっており、No.34 と No.58 の順番が入れ替わっている。こんなことはあり得ない。どこに間違いがあるのか明確に説明すべきである。ちなみに風洞実験の希釈率×排出ガス濃度を 40ppm で計算しても、No.34 が 0.0038ppm、No.58 が 0.0053ppm、No.70 が 0.0020ppm と予測結果のまとめの 1.5～3 倍になる。

事業者の見解	本文対応頁																						
窒素酸化物濃度を規制基準の標記に合わせて、標準残存酸素濃度 5 % (酸素 5 % 換算値) で示しますと、ご指摘のとおり 48ppm となります。一方、ボイラーの一般的な仕様は、標準残存酸素濃度は 0 % (酸素 0 % 換算値) で示しますので、そうすると 40ppm となります。 なお、ガス専焼ボイラーの窒素酸化物の規制基準は、酸素 5 % 換算値で 130ppm、酸素 0 % 換算値では 170ppm に相当し、いずれも基準値を下回っています。また、燃料は都市ガスを使用する計画です。	p.228																						
二酸化窒素濃度を求める際には、窒素酸化物から二酸化窒素への変換を行います。予測地点の二酸化窒素濃度が高くなる要因は、主に以下のとおりです。 予測地点の窒素酸化物濃度が高いこと。 窒素酸化物から二酸化窒素へ変換される時間が長く続くこと。(の窒素酸化物濃度は時間の経過により移流、拡散 (希釈) されるが、その一方で窒素酸化物の化学反応により、二酸化窒素の割合が増える) したがって、窒素酸化物濃度と発生源からの距離によって、複雑に二酸化窒素の濃度が決まります。 なお、環境影響評価書における二酸化窒素の濃度の記載は、窒素酸化物の規制基準や熱源施設の稼働 (長期的予測) の記載と合わせるため、標準残存酸素濃度 5 % (酸素 5 % 換算値) による表記に改め (SSE の風向の計算間違いと併せて) 環境影響評価準備書 p.158 の表 2-1-7 は下表のとおり訂正いたしました。 表2-1-7 短期的予測における二酸化窒素の予測結果 (最高値) 単位 : ppm <table><tr><th>風向</th><th>最高濃度 出現地点</th><th>寄与濃度</th><th>バックグラウンド濃度</th><th>合成濃度 = +</th><th>寄与率 (%) /</th></tr><tr><td>NNW</td><td>No58</td><td><u>0.0021</u></td><td rowspan="3">0.018</td><td><u>0.020</u></td><td><u>10.5</u></td></tr><tr><td>SSE</td><td>No5</td><td><u>0.0021</u></td><td><u>0.020</u></td><td><u>10.5</u></td></tr><tr><td>WNW</td><td>No70</td><td><u>0.0012</u></td><td><u>0.019</u></td><td><u>6.3</u></td></tr></table> 注) ____ は、訂正した箇所です。	風向	最高濃度 出現地点	寄与濃度	バックグラウンド濃度	合成濃度 = +	寄与率 (%) /	NNW	No58	<u>0.0021</u>	0.018	<u>0.020</u>	<u>10.5</u>	SSE	No5	<u>0.0021</u>	<u>0.020</u>	<u>10.5</u>	WNW	No70	<u>0.0012</u>	<u>0.019</u>	<u>6.3</u>	p.228
風向	最高濃度 出現地点	寄与濃度	バックグラウンド濃度	合成濃度 = +	寄与率 (%) /																		
NNW	No58	<u>0.0021</u>	0.018	<u>0.020</u>	<u>10.5</u>																		
SSE	No5	<u>0.0021</u>		<u>0.020</u>	<u>10.5</u>																		
WNW	No70	<u>0.0012</u>		<u>0.019</u>	<u>6.3</u>																		

項 目	意 見 の 概 要
大気質	[駐車場の予測について] P164 駐車場の設置による NO₂ の予測、SPM の予測(p167)がしてあるが、これ自体ではほとんど意味はない。ここにいたる車両からの排出量及び熱源施設からの排出量と重合すべきである。
	[新建築物関連車両の走行速度について] P179 新建築物関連車両の大気予測に用いた走行速度が、P146 工事関係車両の大気予測に用いた走行速度と異なっている。どちらが間違いなのか。例えば No1 は大型 39、小型 47 が大型 39、小型 46、No4 は大型 44、小型 48 が大型 45 小型 49 というように、ほとんど全て異なっている。

事業者の見解	本文対応頁																																																																						
本事業に係る予測事項は、駐車場と熱源施設及び道路について、それぞれの観点から予測しました。 参考までに事業予定地の風下側で最も近い新建築物関連車両の走行（事業予定地周辺道路）の予測地点（№ 7）における大気汚染物質濃度と駐車場及び熱源施設からの大気汚染物質濃度とを重合した結果、二酸化窒素は、日平均値の年間 98％値が 0.038ppm、寄与率は 0.70％でした。浮遊粒子状物質は、日平均値の 2％除外値が 0.066mg/m³、寄与率は 0.03％でした。 以上の結果より重合した場合においても、二酸化窒素並びに浮遊粒子状物質の濃度は、環境基準の値及び環境目標値を下回ると考えております。	p.250～253																																																																						
工事関係車両は平日だけ走行するのに対して、新建築物関連車両は平日及び休日に走行します。そのため、速度に違いがでています。 以下にご意見で例示されています№ 1 と№ 4 について回答します。 平日と休日に 24 時間調査を行った№ 4 において、16 時間平均速度と 24 時間平均速度及びその増減を求めました。（表 - 1 参照） 平日と休日に 16 時間だけ調査を行った№ 1 は、地点が類似している№ 4 の増減のパターンを用いて、16 時間平均速度に増減を加えて 24 時間平均速度を求めました。（表 - 2 参照） 年平均の走行速度は、 （平日の速度×5＋休日の速度×2）÷7 により算定しました。（表 - 3 参照） 表 - 1 24時間調査を行った地点の結果 (km/時) <table><tr><th rowspan="3"></th><th colspan="4">№ 4</th></tr><tr><th colspan="2">平日</th><th colspan="2">休日</th></tr><tr><th>大型車</th><th>小型車</th><th>大型車</th><th>小型車</th></tr><tr><td>16時間平均</td><td>45</td><td>49</td><td>38</td><td>45</td></tr><tr><td>24時間平均</td><td>45</td><td>49</td><td>40</td><td>46</td></tr><tr><td>増減</td><td>0</td><td>0</td><td>2</td><td>1</td></tr></table> 表 - 2 16時間調査を行った地点の結果 (km/時) <table><tr><th rowspan="3"></th><th colspan="4">№ 1</th></tr><tr><th colspan="2">平日</th><th colspan="2">休日</th></tr><tr><th>大型車</th><th>小型車</th><th>大型車</th><th>小型車</th></tr><tr><td>16時間平均</td><td>39</td><td>46</td><td>38</td><td>47</td></tr><tr><td>増減</td><td>0</td><td>0</td><td>2</td><td>1</td></tr><tr><td>24時間平均</td><td>39</td><td>46</td><td>40</td><td>48</td></tr></table> 備考) №1は、名古屋駅東側の幹線道路のため、№4の増減を採用しました。 表 - 3 年平均の走行速度 (km/時) <table><tr><th rowspan="2"></th><th colspan="2">№ 1</th><th colspan="2">№ 4</th></tr><tr><th>大型車</th><th>小型車</th><th>大型車</th><th>小型車</th></tr><tr><td>24時間平均</td><td>39</td><td>47</td><td>44</td><td>48</td></tr></table> 備考) 年平均の走行速度は、（平日×5＋休日×2）÷7 の計算式より求めました。		№ 4				平日		休日		大型車	小型車	大型車	小型車	16時間平均	45	49	38	45	24時間平均	45	49	40	46	増減	0	0	2	1		№ 1				平日		休日		大型車	小型車	大型車	小型車	16時間平均	39	46	38	47	増減	0	0	2	1	24時間平均	39	46	40	48		№ 1		№ 4		大型車	小型車	大型車	小型車	24時間平均	39	47	44	48	p.248,249
		№ 4																																																																					
		平日		休日																																																																			
	大型車	小型車	大型車	小型車																																																																			
16時間平均	45	49	38	45																																																																			
24時間平均	45	49	40	46																																																																			
増減	0	0	2	1																																																																			
	№ 1																																																																						
	平日		休日																																																																				
	大型車	小型車	大型車	小型車																																																																			
16時間平均	39	46	38	47																																																																			
増減	0	0	2	1																																																																			
24時間平均	39	46	40	48																																																																			
	№ 1		№ 4																																																																				
	大型車	小型車	大型車	小型車																																																																			
24時間平均	39	47	44	48																																																																			

項 目	意 見 の 概 要
騒 音	[建設機械と障壁の位置について] P186 建設機械の稼働による騒音レベルの予測方法で、詳細なはずの資料編 p174 で、回折減衰の式は書いてあるが、その基本となる行路差 δ を求めるための関係図面がないため検証できない。主要な音源と障壁との位置関係を記載すべきである。

主要な音源と障壁との位置関係が分かるように、1/2,500 の縮尺で建設機械の位置と施工区域、仮囲いの想定位置を下記に示しました。

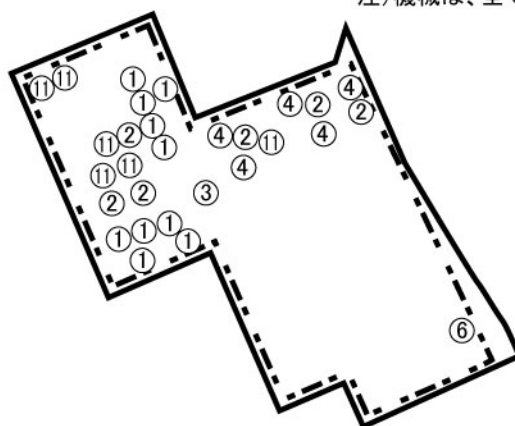
p.262 ~ 265

ケースⅠ（解体・山留工事）

注）機械は、全てGL±0mに配置した。

- ①：バックホウ（圧砕）（10台）
- ②：バックホウ（掘削等）（6台）
- ③：コンプレッサー（1台）
- ④：クローラークレーン（5台）
- ⑥：汚泥プラント（1台）
- ⑪：ダンプトラック（6台）

 : 事業予定地
 : 仮囲い(H=3.0m)



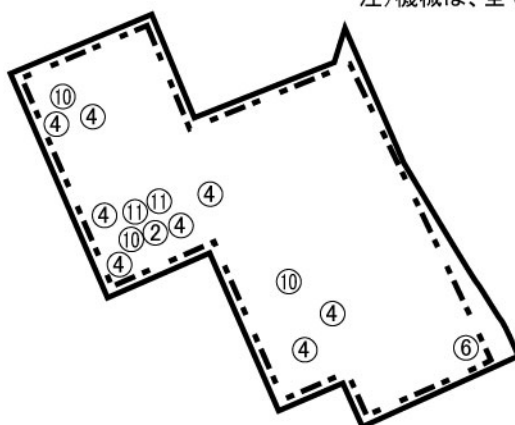

 0 25 50m
 縮尺：1/2,500

ケースⅡ（山留・杭工事）

注）機械は、全てGL±0mに配置した。

- ②：バックホウ（掘削等）（1台）
- ④：クローラークレーン（8台）
- ⑥：泥水プラント（1台）
- ⑩：コンクリートミキサー車（3台）
- ⑪：ダンプトラック（2台）

 : 事業予定地
 : 仮囲い(H=3.0m)



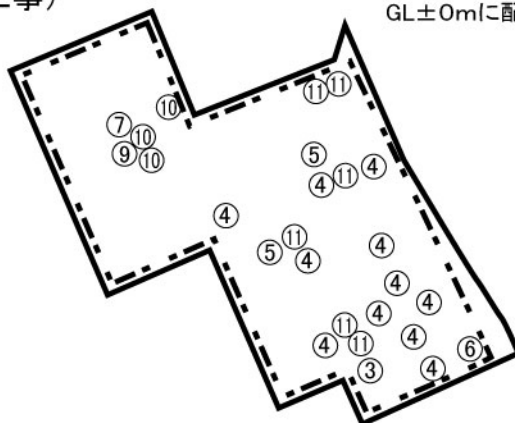

 0 25 50m
 縮尺：1/2,500

ケースⅢ（杭・掘削・地下躯体工事）

注）機械は、⑦はGL+52m、その他はGL±0mに配置した。

- ③：コンプレッサー（1台）
- ④：クローラークレーン（11台）
- ⑤：ラフタークレーン（2台）
- ⑥：泥水プラント（1台）
- ⑦：タワークレーン（1台）
- ⑨：コンクリートポンプ車（1台）
- ⑩：コンクリートミキサー車（3台）
- ⑪：ダンプトラック（6台）

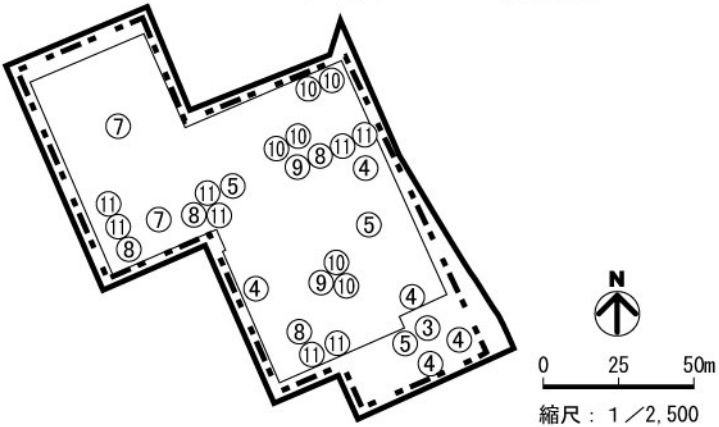
 : 事業予定地
 : 仮囲い(H=3.0m)



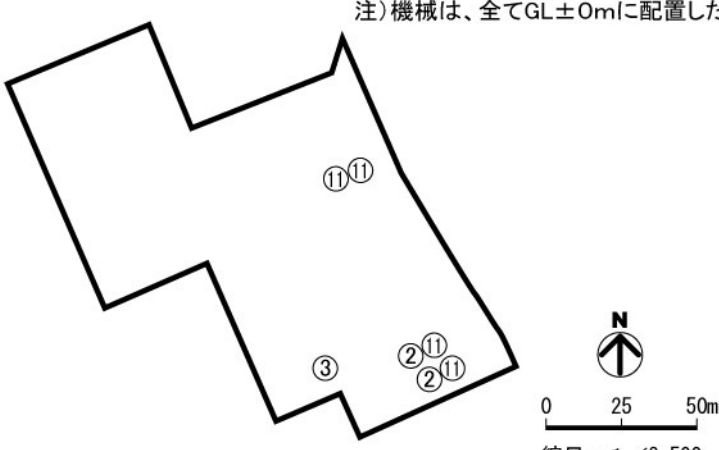

 0 25 50m
 縮尺：1/2,500

（p.59 に続く）

項 目	意 見 の 概 要
騒 音	[防音パネルについて] P186 建設機械の稼働による騒音レベルの予測方法で、詳細なはずの資料編 p175 で、透過損失について、仮囲いは「下部及び接合部の隙間を考慮し」15dB を用いたとあるが、防音パネルの透過損失をどれだけに設定したか判断できない。また、北地区で用いる防護構台は使用しないのか。更に、防音パネル、隙間がある仮囲い、それぞれの構造と材質を記載すべきである。 P190 建設機械の稼働による騒音レベルの予測結果(ケース ・解体工事)で、仮囲いの高さは 3 m しかないが、事前配慮 p57 で「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。」とあることと矛盾する。北地区と同様に主要発生源を防音パネルで囲む具体策を記載すべきである。 [建設機械の稼働による高さ方向の予測について] P189 建設機械の稼働による騒音レベルの予測結果で、高さ別の最大値が示してあるが、「地上 5～50m については敷地境界上の最大値」というだけで、どの地点かが分からない。「事業予定地周辺には中高層ビルがあることから、高さ別の予測についても行った。」(p186) のだから、周辺のどのビルにどんな影響があるかもわからないようでは環境影響評価といえない。 [建設機械の稼働による仮囲いの高さについて] P189 建設機械の稼働による騒音レベルの予測結果で、高さ別の最大値が示してあるが、地上 5、10、15m では規制基準の 85dB に近い 82、83dB がある。3m の仮囲いでは不十分と思われる。

事業者の見解	本文対応頁
(p.57からの続き) ケースⅣ(掘削・地下躯体・地上躯体工事) 注)機械は、⑦はGL+230m、⑧はGL+6.5m、 他はGL±0mに配置した。 ③ :コンプレッサー(1台) ④ :クローラークレーン(5台) ⑤ :ラフタークレーン(3台) ⑦ :タワークレーン(2台) ⑧ :テルハクレーン(4台) ⑨ :コンクリートポンプ車(2台) ⑩ :コンクリートミキサー車(6台) ⑪ :ダンプトラック(8台) :事業予定地 :建物部分 :仮囲い(H=3.0m) 	
解体工事の際には防音パネルを使用しますが、騒音が周辺環境に最も影響を与える時期での予測対象時期には、現況施設の高さは仮囲いよりも低く、防音パネルを設置する高さではないため、これを予測条件として設定しませんでした。また、防護構台の設置は予定していません。	p.258～267
地上解体工事は、仮囲いとは別に防音パネルを解体部分に応じて適切に設置します。なお、環境影響評価書に記載しました建設機械の稼働による騒音レベルの予測結果(ケースⅣ・解体工事)は、予測対象時期を工事着工後16ヶ月目としており、その時期は仮囲いよりも低い位置での作業となり防音パネルは設置しませんので、防音パネルを図示していません。	p.258～267
環境影響評価書 p.261 に記載した全ケースの建設機械の稼働において、地上1.2mと5～50mまでの5mピッチによる騒音レベルの最大値は、5mの北地区との敷地境界上に出現しました。なお、予測値(最大値)は規制基準を下回りました。	p.261～265
工事の実施にあたっては、仮囲いだけではなく環境影響評価書に記載しました環境の保全のための措置を講ずることにより、少しでも騒音レベルが小さくなるように配慮して参りたいと考えております。	p.267

項 目	意 見 の 概 要
騒 音	[建設機械の稼働による環境の保全のための措置について] P195 建設機械の稼働による騒音レベルの「環境の保全のための措置」として、（２）その他の措置で「運搬車両のアイドリングについて、作業時及びやむ得ない場合以外は、停止する」とあるが、この内容は事前配慮(p57)で既に予測の前提となっている。新たに実施する措置ではない。 [工事関係車両の予測結果の表示について] P224 道路交通騒音の「予測結果」を整数表示してあるが、増加分が 0 と 1 だけで判断しにくい。P243 の道路交通振動で「増加分は、数値レベルを示すために小数第一位まで表示した。」とあるので、騒音も同様に数値レベルを示すために小数第一位まで表示すべきである。
振 動	[時間帯の区分について] P26 「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。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は昼間は 7～22 時となっている。」との方法書への意見に対し、「振動規制法…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～22 時までの 16 時間で調査を行いました。」とあるが、舌足らずである。「6 時～22 時までの 16 時間で調査を行ったが、昼間の時間帯の平均は資料編 P277 で確認できるように、7 時～20 時で求めました。」と正しく表現すべきである。 [建設機械の敷地境界までの距離について] P229 建設機械の稼働による振動レベルの予測結果でケース（山留・杭工事）とケース（掘削・地下躯体・地上躯体）で、敷地境界上で 74dB、ケース（解体工事）とケース（杭・掘削・地下躯体工事）で 73dB と規制基準 75dB に近いので慎重な検討が必要である。まずは主要振動源の敷地境界までの距離を明記すべきである。ダンプトラックが敷地境界に近づく場合は 1 台ずつなどの措置を追加する必要がある。

事業者の見解	本文対応頁
「環境の保全のための措置」の内容につきましては、環境影響評価書作成段階において、環境への影響を少しでも小さくするために実行可能な事項を記載いたしました。	p.267
環境影響評価書 p.284 の騒音の現況実測値は、「騒音に係る環境基準の評価マニュアル」(環境庁,平成12年)に基づき整数表示にしました。また、予測値においても、環境影響評価書 p.279 の騒音の予測手順に記載していますとおり、最後に現況実測値を足し合わせるため整数表示としました。このことから、増加分も整数表示としました。	p.284,279
道路交通振動の現地調査は、騒音に合わせて6時から22時までの16時間で調査を行いました。 なお、「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時から20時まで、夜間の時間区分は20時から翌朝7時までとなっています。 したがって、現地調査の結果から導かれる昼間と夜間の値は、昼間は7時から20時までの13時間分の平均値、夜間は6時から7時までと20時から22時までの3時間分の平均値としました。	p.311,312 318 資料編 p.67
工事の実施にあたっては、環境の保全のための措置を講ずることにより、少しでも振動レベルが小さくなるように配慮して参りたいと考えております。 なお、主要な振動源と敷地境界までの距離が分かるように、1/2,500の縮尺で建設機械の位置と施工区域(=敷地境界)の位置を下記に示しました。 ケースⅠ(解体工事) ②:バックホウ(掘削等)(2台) ③:コンプレッサー(1台) ⑪:ダンプトラック(4台)  (p.63 に続く)	p.305～309 注)機械は、全てGL±0mに配置した。 縮尺: 1/2,500

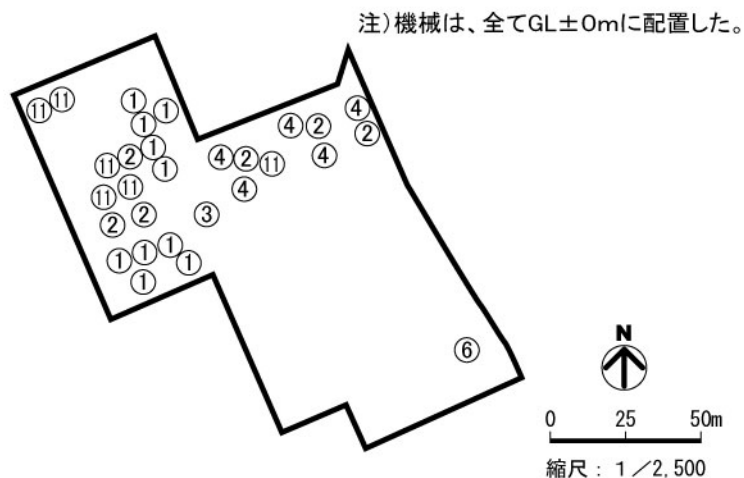
項 目	意 見 の 概 要
振 動	

(p.61 からの続き)

ケースⅡ (解体・山留工事)

- ① : バックホウ(圧砕)(10台)
- ② : バックホウ(掘削等)(6台)
- ③ : コンプレッサー(1台)
- ④ : クローラクレーン(5台)
- ⑥ : 汚泥プラント(1台)
- ⑪ : ダンプトラック(6台)

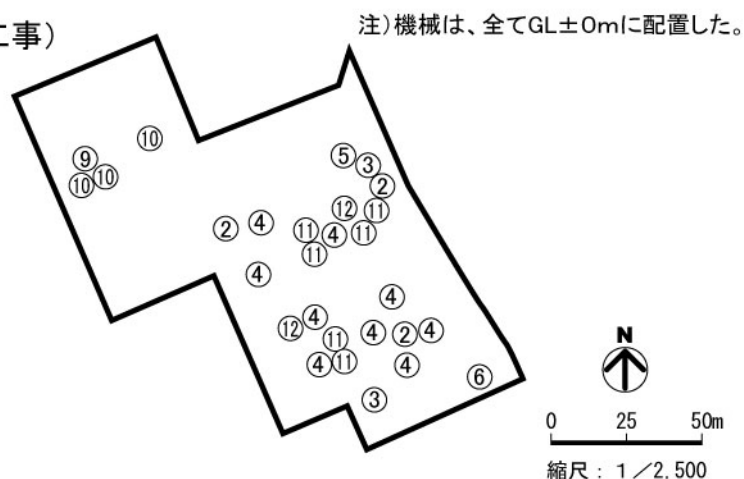
 : 事業予定地



ケースⅢ (杭・掘削・地下躯体工事)

- ② : バックホウ(掘削等)(3台)
- ③ : コンプレッサー(2台)
- ④ : クローラクレーン(9台)
- ⑤ : ラフタークレーン(1台)
- ⑥ : 泥水プラント(1台)
- ⑨ : コンクリートポンプ車(1台)
- ⑩ : コンクリートミキサー車(3台)
- ⑪ : ダンプトラック(6台)
- ⑫ : ブルドーザ(2台)

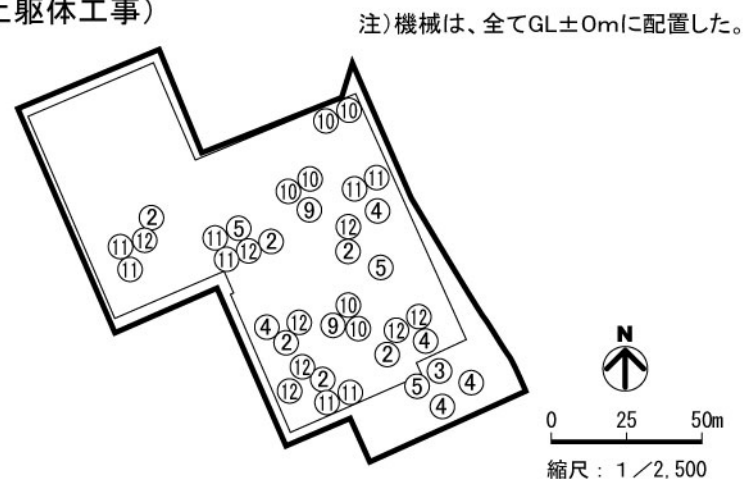
 : 事業予定地



ケースⅣ (掘削・地下躯体・地上躯体工事)

- ② : バックホウ(6台)
- ③ : コンプレッサー(1台)
- ④ : クローラクレーン(5台)
- ⑤ : ラフタークレーン(3台)
- ⑨ : コンクリートポンプ車(2台)
- ⑩ : コンクリートミキサー車(6台)
- ⑪ : ダンプトラック(8台)
- ⑫ : ブルドーザ(8台)

 : 事業予定地
 : 建物部分



項 目	意 見 の 概 要
振 動	[建設機械の稼働による環境の保全のための措置について] P234 建設機械の稼働による振動の「環境の保全のための措置」として、「可能な範囲で低振動型の建設機械を導入する。」とあるが、騒音では予測の前提として「導入可能な低騒音型の建設機械を使用する」として、その低減効果を検討している（p194）。振動でも同様に低減効果を検討すべきである。
	[工事関係車両の予測結果の表示について] P243 工事車両の振動レベルの予測結果が範囲で示してあるが、これは6時～22時の各時間についての予測を範囲で表したことを記載すべきである。
	[工事関係車両の評価に用いる基準について] P246 工事車両の振動レベルの評価で「要請限度を下回る」として、道路交通振動の評価を「要請限度」で行っているが、これは振動規制法第16条で「限度を超えていることにより道路の周辺的生活環境が著しく損なわれていると認めるときは、道路管理者に対し当該道路の部分につき道路交通振動の防止のための舗装、維持又は修繕の措置を執るべきことを要請し、又は都道府県公安委員会に対し道路交通法の規定による措置を執るべきことを要請するものとする。」というひどい状態である。「環境基準が定められていないことから 要請限度と比較しています。」との考えもあるが、環境基準がなければ、できるだけそれに近い評価基準を探すべきである。衣浦3号地のアセスでは、埋立・覆土用機械の稼働に伴う振動の評価などでは感覚閾値を用いている。
地 盤	[地盤沈下について] P259 地盤沈下の状況で「地盤沈下は沈静化あるいは逆に隆起する傾向がみられる。」とあるが、名古屋駅前の水準点 N43 だけが、JR セントラルタワーズのアセス評価書が完成した平成5年から沈下を続け 2cm 弱の沈下となっている。まず、この事実を明記すべきである。更に、工事中の事後調査結果が公表された平成12年からは 0.5cm ほど隆起していることから、地盤沈下の原因が JR セントラルタワーズの工事に伴うゆう出水の汲み上げであることは充分想定できる。その時の地盤沈下予測がどの程度現実的であったかを検討し記載すべきである。状況調査を表面的に事実を記載するだけでは意味がない。
	[地盤沈下の環境の保全のための措置について] P267 地盤沈下の「環境の保全のための措置」で「施工中に地盤変位量の計測を行い、適宜施工対応を講ずる。」とあるが、どの位置で、どんな頻度で行うかを明記すべきである。
	P267 地盤沈下の「環境の保全のための措置」で「施工中に地盤変位量の計測を行い、適宜施工対応を講ずる。」とあるが、どんな場合に、どんな対応を講ずるのかを明記すべきである。

事業者の見解	本文対応頁
低騒音型の建設機械は広く普及していますので、導入は容易ですが、低振動型の建設機械は、低騒音型の建設機械に比べて種類や台数が少ないため、安全側として低減効果を前提とする検討は行いませんでした。しかし、可能な範囲で導入していきたいと考えています。	p.309
環境影響評価書には、工事関係車両における道路振動レベルの予測結果を示した表について、6～22時の各時間の予測を範囲で示しているという事が分かるように記載しました。	p.318
道路交通振動の評価については、「環境影響評価技術指針」(平成11年名古屋告示第127号)に基づき、国または名古屋市等の環境要素に関する基準または目標として、「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)を用いました。 なお、参考として、一般に人体に振動を感じ始める閾値(55dB)と比較すると、予測値は全て55dB以下となりました。	p.322
タワーズ事後調査結果報告書(工事中)には、地下水汲み上げ開始以前から建物完成時までの測量による地盤変位観測結果が示されていますが、ほぼ全地点でわずかな隆起傾向(最大5mm)が観測されています。N43地点とほぼ同位置においても2mmの隆起が工事中に観測されていますので、ご指摘の水準点N43の沈下がJRセントラルタワーズ建設事業によるものとは考えておりません。 なお、施工中には地盤変位量の計測を行い、適宜施工対応を講じます。	p.335
施工中の地盤変位量計測の具体的な位置及び頻度につきましては、「事後調査計画書(工事中)」に記載します。	-
万一、施工中に予測値を超え、かつそれが周辺に影響する地盤変位が発生すると判断された場合には、速やかに原因を究明し、適切な施工対応をいたします。	-

項 目	意 見 の 概 要
景 観	[事前配慮について] P273 景観の予測条件で「事前配慮に基づき」という事項のうち、「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する。」は、方法書段階の事前配慮 p60 には含まれていない。アセス審査会議の議論から導かれた対応である。そうした経過が分かるように表現すべきである。 P290 景観の「環境の保全のための措置」の「予測の前提とした措置」に「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する。」があるが、方法書段階の事前配慮には含まれていない。アセス審査会議の議論から導かれた対応である。そうした経過が分かるように表現すべきである。
	[圧迫感について] P272 景観の予測で「圧迫感の程度」も予測事項とし、「形態率」を予測しているが、その評価の基準を記載すべきである。形態率は東京理科大学の武井正昭氏が提唱する建物の圧迫感を表す指標で魚眼レンズで捕らえた全天空間のどれだけの面積を建物が占めるかをパーセントで示すもので、建築学会では以前から評価されていた。8 %が受容限度とされ、最近多くのマンション訴訟でこの値が用いられている。過去の判例でも昭和 58 年 8 月 29 日名地裁判決は、形態率 19%の建物が受忍限度を超える圧迫感を与えることを認め損害賠償を命じている。
	P290 景観の評価で「圧迫感の程度」として「形態率」を予測し、現況に対して 3～4 ポイント増加するという相対評価だけでは不足している。受忍限度とされる 8 %に対して、65 %、60 %もの大きな値となり (p287)、名地裁から損害賠償を命じられた 19 %をも大きく超えている事実を明記したうえで、「新建築物周辺に植栽を配置する等の環境保全措置」だけで充分かを検討すべきである。また、用語解説 P439 には、形態率の評価基準を明記すべきである。
	[環境の保全のための措置について] P290 景観の「環境の保全のための措置」の「その他の措置」で「新建築物周辺に植栽を配置する。」は、p42 でも明らかなように、当初の「緑化計画」そのものであり、「予測の前提とした措置」に記載すべきである。

事業者の見解	本文対応頁
環境影響評価書 p.28、29 の「イ 事前配慮の内容に関すること」の欄に記載していますとおり、高層棟の壁面に対して鳥の衝突を回避するように配慮した計画というのは、方法意見書により指摘された事項を反映したものです。	p.28,29 366
ご指摘いただいた受忍限度の値は、低層住宅地域に中高層建築物を 1 棟建設した時に 20～40m離れた場所で統計処理を行って導かれた値と認識しています。 よって、事業予定地周辺は、中高層建築物が多数建ち並ぶ地域ですので、圧迫感の評価には、ご意見の受忍限度の値は用いず、現況から存在時への圧迫感の変化としました。	p.363～365
ご指摘いただいた受認限度の値は、低層住宅地域に中高層建築物を 1 棟建設した時に 20～40m離れた場所で統計処理を行って導かれた値と認識しています。 よって、事業予定地周辺は、中高層建築物が多数建ち並ぶ地域ですので、圧迫感の評価には、ご意見の受認限度の値は用いず、現況から存在時への圧迫感の変化としました。 なお、環境影響評価書 p.366 に示します「環境の保全のための措置」を講ずることにより、できる限り圧迫感の低減に努めて参りたいと考えています。	p.363～366
「その他の措置」に記載しました「新建築物周辺に植栽を配置する。」という内容は、圧迫感に対する措置です。圧迫感の予測では植栽を考慮せずに行いましたので、圧迫感を和らげるための措置として記載しました。	p.366

項 目	意 見 の 概 要
廃棄物等	[廃棄物等の予測に用いる用途別面積について] P292 工事中廃棄物の予測条件で、事務所 85,000m² + ホテル 27,000m² + 飲食店 25,300m² + 小売店舗 101,700m² + 共用施設 25,000m² = 264,000m² となり、建築計画の概要 p35 の延べ面積約 260,000m² と食い違うがどこに間違いがあるのか。ちなみに、北地区は 190,000m² で同じ値となっている。 [アスベストについて] P14「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、p61 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。」との方法書への意見に対し、「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。...関係法令等に従い適切に対処します」とあり、本文では「現況施設の調査により、梁・床等に耐火材等として約 81,450m² 使用（飛散防止措置済み）されていた」（p293）とあるが、北地区のように全体の調査が終わらず推定した値ではないのか。未調査部分は工事もしにくいため飛散防止がされていないアスベストが残されている危険性がある。調査の範囲、方法を明記すべきである。 [環境の保全のための措置について] P297 供用時廃棄物の「環境の保全のための措置」で、「その他の措置」にある「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。」とあるが、これは「予測の前提とした措置」の間違いである。建築概要として P39 の地下 1 階の平面図に最初から「廃棄物等一時保管場所」と明記してある。当初から配慮して計画に盛り込んでいたものを前提とした予測を行い、その結果「その他の措置」を追加したはずであり、この 2 項目の分類ははっきりする必要がある。
温室効果ガス等	[単位面積当たりの二酸化炭素排出量について] P305 供用時の温室効果ガス排出量が、単位面積あたり CO₂ 排出量は 143kg-CO₂/年 m² が 128 kg-CO₂/年 m² に「削減と予測された。」とあるが、現況施設 9 万 tCO₂ に対し、新建築物は約 3 倍の 27 万 tCO₂ にも増加するいいわけのように予測は行う必要がない。

事業者の見解	本文対応頁
建築概要に示します延べ面積は、あくまで概要として、工事中の廃棄物等において示します各用途の延べ床面積合計の千の位を四捨五入し約260,000 m²としました。内容に食い違いはありません。	-
現況施設に使用されていますアスベストについては、全体の調査により、飛散防止措置済みを確認しております。 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。	p.369,370 資料編 p.311
環境影響評価書で記載した「予測の前提とした措置」は、予測に際し、予測条件に盛り込んだ事項を記載しました。「その他の措置」は、予測結果を踏まえてさらなる保全措置を行うために、予測条件に盛り込んでいない事項を記載しました。	p.373
現況施設よりも大きな建築物を建てるので、二酸化炭素の総排出量は増えてしまいます。環境影響評価書では、地域冷暖房施設の導入等の環境の保全のための措置を行うことによって、二酸化炭素の排出量がどれだけ抑えられるかを評価するために、現況施設と新建築物における単位面積あたりの二酸化炭素の排出量を比較しました。	p.381

項 目	意 見 の 概 要
温室効果ガス等	[温室効果ガス排出量の削減について] P301 工事中の温室効果ガス排出量の予測結果で、合計 24.4 万 tCO₂ と供用時の 6 年間分も排出するため、少しでも削減すべきである。例えば建設機械の稼働による電力消費が 4,736 tCO₂ とあるが、資料編 p307 でその内訳を確認すると、3Kwh の照明が 12 万台日 × 8 時間稼働の結果 1,359 tCO₂ と工事中の電力使用の 3 割近くを占める。もっと節減する対策を検討すべきである。 [環境の保全のための措置について] P302 工事中の温室効果ガス排出量の「環境の保全のための措置」で、「建設資材の使用」にある「製造過程において、二酸化炭素の排出量が少ない資材の選択に努める。」とあるが、これは「予測の前提とした措置」の間違いである。また、工事計画を作成するにあたり、この事前配慮はどのように実行されたかを明記すべきである。合計 24.4 万 tCO₂ のうち、9 割近くの 21.3 万 tCO₂ を建築資材の使用で占めることが p301 で示されているが、資料編 p307 などをもても、配慮した形跡はない。この事前配慮措置は嘘ではないか。
風 害	[環境の保全のための措置について] P323 風害の「環境の保全のための措置」で、「その他の措置」にある「事業予定地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。」とあるが、それが可能なら、当初の緑化計画に含んでおくべきである。また、景観の予測で形態率が極端に大きくなるにも関わらず「環境の保全のための措置」では、この植栽の増加は追加措置とされていない。更に緑地等の予測や環境保全措置 p394 にも植栽の増加は追加措置とされていない。風害の措置は言葉だけではないことを証明するため、具体的な修正緑化計画を示すべきである。
日照障害	[教育施設について] P327 日照障害の予測結果で「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」に規定される教育施設が存在する。」とあるが、具体的に位置、名称、日影時間などを示すべきである。P81 の公共施設等位置図に小学校、保育園、専修学校、福祉関係施設があるが、どれが該当するかも分からない。また、p310 の建物用途の状況で緑色の教育施設が早苗公園の南西約 50m にあるが、P81 の公共施設等位置図では何も記載されていないが、どちらかの間違いではないか。

事業者の見解	本文対応頁																					
事業者としましては、環境影響評価書 p.378 に記載しました環境の保全のための措置を適切に実施し、少しでも工事中の二酸化炭素の排出量を減らすように努めて参りたいと考えています。	p.378																					
資材の排出源単位につきましては、「名古屋市環境影響評価技術指針マニュアル（温室効果ガス等）」（名古屋市，平成 19 年）に基づき安全側で設定しました。 事業者としましては、事前配慮にも環境の保全のための措置にも記載していますとおり、製造過程において、二酸化炭素の排出量が少ない資材を選択し、少しでも二酸化炭素の排出量を減らすように努めて参りたいと考えています。	p.378																					
緑化計画につきましては、現在計画可能な植栽範囲について記載しました。ご指摘の通り、今後可能な範囲で植栽を増やすことを想定していますので、景観や緑地等の環境の保全のための措置にも同様の内容を記載するよう、検討します。	p.394,395																					
「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の内、新建築物の日影が生じる範囲の具体的な教育施設の名称、住所、日影時間は下表のとおりと認識しています。 <table><tr><th>教育施設等名称</th><th>住 所</th><th>日影時間</th></tr><tr><td>永信保育園</td><td>名古屋市中村区名駅2-39-11</td><td>1時間未満</td></tr><tr><td>けやきの木保育園</td><td>名古屋市中村区亀島1-5-37</td><td>1時間未満</td></tr><tr><td>第三幼稚園</td><td>名古屋市西区那古野2-15-1</td><td>1時間未満</td></tr><tr><td>那古野小学校</td><td>名古屋市西区那古野2-14-1</td><td>1時間未満</td></tr><tr><td>笈瀬中学校</td><td>名古屋市中村区佐古前町5-4</td><td>1時間未満</td></tr><tr><td>丸の内中学校</td><td>名古屋市中区三の丸1-9-2</td><td>1時間未満</td></tr></table> また、環境影響評価準備書 p.310 建物用途の状況においてご指摘の教育施設は、現在は移転され存在しませんので、環境影響評価書において訂正いたしました。	教育施設等名称	住 所	日影時間	永信保育園	名古屋市中村区名駅2-39-11	1時間未満	けやきの木保育園	名古屋市中村区亀島1-5-37	1時間未満	第三幼稚園	名古屋市西区那古野2-15-1	1時間未満	那古野小学校	名古屋市西区那古野2-14-1	1時間未満	笈瀬中学校	名古屋市中村区佐古前町5-4	1時間未満	丸の内中学校	名古屋市中区三の丸1-9-2	1時間未満	p.386
教育施設等名称	住 所	日影時間																				
永信保育園	名古屋市中村区名駅2-39-11	1時間未満																				
けやきの木保育園	名古屋市中村区亀島1-5-37	1時間未満																				
第三幼稚園	名古屋市西区那古野2-15-1	1時間未満																				
那古野小学校	名古屋市西区那古野2-14-1	1時間未満																				
笈瀬中学校	名古屋市中村区佐古前町5-4	1時間未満																				
丸の内中学校	名古屋市中区三の丸1-9-2	1時間未満																				

項 目	意 見 の 概 要
日照障害	〔 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の対応について 〕 P332 日照障害の評価で、「教育施設については「名古屋市中高層建築物の建築に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。」とあるが、具体的にはどうするのかを明記すべきである。単に協議するだけなのか、協議する対象は施設管理者だけか利用者も含むのか、日影による暖房費、照明費などの実費精算を行うのか、など当事者にとっては疑問を持つ点が多い。 P332 日照障害の評価で、「教育施設については「名古屋市中高層建築物の建築に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。」とあるが、なぜ、教育施設だけの対応なのか。この条例では「近隣関係者に対し建築計画等の説明を説明しなければならない。」「近隣関係者等から説明会の開催を求められたときは、これに応じるよう努めなければならない」と定められている。この旨を記載し実行すべきである。
電波障害	〔 地上デジタル放送について 〕 P12 「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。」との方法書への意見に対し、「総務省の公式発表を前提に...計画している。」とあるが、総務省の公式発表が変更された場合は、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を明記すべきである。 〔 電波障害対策について 〕 P347 電波障害の予測結果で幅 200m で津島市まで遮蔽障害があることが判明したため、「環境の保全のための措置」で、「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。」とあるが、アナログ波停止後でもこうした問題は分かっているのだから、事前配慮事項に入れておくべきことであった。なお、「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」では、日照障害だけではなく、電波障害についても「近隣関係者に対し建築計画等の説明を説明しなければならない。」「近隣関係者等から説明会の開催を求められたときは、これに応じるよう努めなければならない」「あらかじめ調査を行い、その被害を受けるおそれのある者とテレビ電波受信障害の改善について協議しなければならない。」と定められている。この旨を記載し実行すべきである。

事業者の見解	本文対応頁
「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の解説」（平成 21 年 7 月名古屋市）によれば、協議する対象者は施設の設置者及び管理者となっています。現時点では具体的な協議内容については決まっていますが、同条例に基づき適切な対応を行います。	p.408
「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」における建築主等の配慮等として、教育施設等の日照について配慮を求めることが示されています。よって、環境影響評価書では、この教育施設等について記載いたしました。なお、本事業は、同条例に基づき適切な対応を行って参ります。	p.408
事業者としましては、総務省から公式に発表された 2011 年 7 月 24 日に地上デジタル放送へ完全移行すると認識しております。 万一、地上デジタル放送の完全移行が本事業の地上躯体工事開始時期よりも遅れる場合には、関係機関と対応について協議します。	p.423
本事業は、「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、適切な対応を行って参ります。	-

項 目	意 見 の 概 要
安全性	[交錯について] P384 安全性に関する新建築物関連車両出入口における歩行者との交錯では「ピーク時...休日では...入口イにおいて、176 台/時の新建築物関連車両が入り、543 人/時の歩行者との交錯が予測される。」とあるが、これは、20 秒間に 1 台と 3 人が重なるということである。評価 p387 で「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、周辺の交通安全に及ぼす影響の低減に努める。」だけで解決はしない。新建築物関連車両は荷捌き用だけに限定し、来客は身障者だけなど特別な場合に限定するとか、人と新建築物関連車両が交差しない構造にするなどの根本的な計画見直しが必要である。
緑地等	[緑地等の面積の記載について] P42 平面図と形態、樹種等が記載されているが、緑地率を把握できるよう平面図に面積を記載するなど、p393 の緑地等の面積の概要が分かるようにすべきである。また、北地区で計画している壁面緑化はなぜ計画しないのか、事前配慮で検討した結果を記載すべきである。

ウ その他

項 目	意 見 の 概 要
その他	[事前配慮の記載について] P12「事前配慮としてあいまいな記述が多すぎる。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。」との方法書への意見に対し、「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。」とあるが、事前配慮事項は予測の前提条件であり、努めるという抽象的な言葉では予測もできないことになる。例えば事前配慮で「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。」とあるが、予測条件ではいずれも再資源化率「約 100%」（p292）となっているので、「リサイクルをする」と断定できるはずである。

事業者の見解	本文対応頁
対象となる新建築物関連車両出入口において、事後調査で歩行者と新建築物関連車両の交通量を調査し、交錯の状況を把握していきたいと思います。 また、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の保全のための措置を実施し、少しでも周辺の交通安全に及ぼす影響が小さくなるように配慮していきたいと思います。	p.464
環境影響評価書には、環境影響評価準備書 p.393「表 2-12-2 緑地等の面積一覧」にあります面積を、p.107「表 1-3-2 植栽予定の主な樹種等」に記載いたしました。 但し、樹種等につきましては、今後検討してまいります。 また、緑化については、「緑のまちづくり条例」(平成 17 年名古屋市条例第 39 号)及び現段階の計画に基づき、名駅通沿いの樹木の植栽や屋上緑化により、適切な緑化面積を確保する計画です。	p.107

事業者の見解	本文対応頁
ご指摘の事前配慮の文章(環境影響評価書 p.122 の「第 4 章 事前配慮の内容」に記載)は、過去の他の案件の環境影響評価書と同じように、環境影響評価方法書作成段階の文章を記載しています。その後、計画の進捗により、環境影響評価書では再資源化率「約 100%」と記載いたしました。	p.369

項 目	意 見 の 概 要
その他	[環境の保全のための措置の記載について] P117 など 「環境の保全のための措置」が全ての項目の予測結果のあとにあるが、内容が貧弱で、事前の配慮との違いもはっきりしない。そもそも、名古屋市の「環境影響評価技術指針」では、「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の場合にあっては、対象事業の実施により環境影響評価の項目に係る環境要素に及ぶおそれのある影響について、事業者の実行可能な範囲内で、当該影響をできる限り回避し、又は低減すること及び当該影響に係る環境要素に関して国又は名古屋市等が実施する環境の保全に関する施策によって示されている基準又は目標の達成に努めることを目的として環境の保全のための措置(以下「環境保全措置」という。)の検討を行う。」とされているだけである。これに従えば、今回のアセスでは全ての項目が環境影響の程度が極めて小さいと判断できないひどい計画であったということなのか。 [参考資料（複合影響予測）について] P6「名古屋市環境影響評価条例第 42 条(手続の併合)第 2 項では『2 以上の事業者が相互に密接に関連する 2 以上の対象事業を実施しようとするときは、これらの事業者は、当該 2 以上の対象事業に係る事前配慮、環境影響評価、事後調査その他の手続を併せて行うことができる。』の規定を適用するよう、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。このままでは個別に予測・評価し、影響が過小評価される。市が毅然たる態度を取るべきである。」との方法書への意見に対し、「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。」とあるが、予測条件を合計して予測しただけであり、不十分である。風害 p313 のように、準備書本文にこの内容を追加し、その評価を行い、環境保全措置の再検討も行うべきである。例えば、建設機械の稼働により、二酸化窒素の寄与率は 2 事業合計で 48.6% もあり、市の環境目標値を超える（参考資料 p17）。工事時期の調整を当然考えるべきである。

事業者の見解	本文対応頁
「環境の保全のための措置」に記載している内容は、各々の環境影響評価項目に対して、環境影響の程度が小さいと判断される場合においても、さらに現況の環境へ負荷がかからないように、現時点で実行可能な範囲で行える事項を記載したものです。	-
評価書参考資料（複合影響予測）の各項目の中の「予測結果」の箇所 で、国や名古屋市で定められた基準値がある項目については、当該基準値 と予測結果との比較を記載させていただきました。また、環境の保全のため の措置については、環境影響評価書に記載しました内容の措置を講ずる ことによって、周辺の環境に及ぼす影響の低減に努めます。 なお、両地区の境界付近においては、建設機械の稼働時間を両地区で連 絡・調整を取りながら工事を進めていく予定です。	-

市民等の複合影響予測における意見の概要に対する事業者の見解

市民等の複合影響予測に対する意見の概要並びに事業者の見解は、次に示すとおりである。

ア 環境影響評価に係る事項

項 目	意 見 の 概 要
事業計画及び内容	[自動車交通量の削減について] P1 建築計画の概要で、駐車台数が北地区 800 台、南地区 300 台であるが、p8 の施設利用車両（平日）は北地区 354 台、南地区 4,322 台（内、3,855 台）であり、北地区は 1 日 3 回転もしない駐車が多く、都心空間の無駄使いである。もっと大胆に削減することを再検討すべきである。
	[施工計画について] P17 建設機械の稼働による NO₂ 濃度の寄与率は北地区で 43.8%、南地区で 45.5%であったが、合計すると 48.6%にもなった。これだけ異常な寄与率の工事を都心で強行することは許されない。どちらかの工事が完成してから次の工事に入るような工期の再検討をすべきである。
	[工事関係車両の走行ルートについて] P22～24 工事関係車両のルートに走行割合が記載してあるが、NO.1 地点では南行き大型車が 80.8%、中型車が 77.0%、小型貨物車 85.0%と大きすぎる。計算間違いではないか。もし正しければ、交通量の再配分を行うべきである。

事業者の見解	本文対応頁
想定しています自動車の利用台数は、大規模マニュアルや類似施設の交通量調査に基づき定量的に予測し、それにより適切な駐車場台数を算出しました。 なお、北地区に設置する駐車場は、本事業の利用も含めた共同駐車場として計画しております。また、環境影響評価準備書以降において、都心部への自動車の集中を緩和するなどの環境影響も考慮しながら設計の深度化を図り、必要台数の見直しを行ったため、環境影響評価書では駐車台数を約 700 台としました。	p.109
建設機械の機種の選定に際しては、二次排出ガス対策型の建設機械よりさらに規制が厳しくなる三次排出ガス対策型の建設機械や特定特殊自動車排出ガスの規制等に関する法律に適合した建設機械を、実行可能な範囲で導入します。さらに、それ以外に建設機械を適切に配置するなど、環境の保全のための措置を確実に行うことによって、周辺に及ぼす影響の低減に努めます。	p.200
関係機関との協議により、工事関係車両の走行ルートを設定しました。その結果、№ 1 の走行割合は、掲載した割合となりました。	p.118～121 206～208

イ 環境影響評価

項 目	意 見 の 概 要
大気質	[バックグラウンド濃度の設定について] P17 建設機械の稼働による NO₂ 濃度は最高濃度出現地点の年間 98% 値は、北地区で 0.054ppm、南地区で 0.055ppm であったが、合計すると 0.058ppm にもなった。バックグラウンド濃度を平成 20 年度の 0.018ppm を用いたの で、この値ですんだが、方法書での平成 19 年度 0.020ppm を用いると、合 計が 0.06005ppm となり、環境基準を超えることとなる。更に、中村保健所 が 0.020ppm のとき現地周辺は 0.022ppm と高くなる。こうしたことからバ ックグラウンド濃度の設定は慎重に見直す必要がある。
	[工事関係車両の寄与濃度について] P26 工事関係車両の走行による NO₂ 予測結果の表で、背景交通量寄与濃 度が NO.1 の 0.00149ppm<NO.2 の 0.00158ppm であるが、p28 の SPM 予測結 果の表で、同じ背景交通量のはずなのに、その寄与濃度が NO.1 の 0.00019mg/m³>NO.2 の 0.00016mg/m³ と、逆転している。計算間違いがある のではないか。
	[重合による寄与濃度について] P26 重合による NO₂ 予測結果の表で、建設機械の稼働による寄与濃度が NO.10 の 0.00087ppm>NO.11 の 0.00081ppm であるが、p29 の SPM 予測結果の 表で、同じ建設機械のはずなのに、その寄与濃度が NO.10 の 0.00029mg/m³<NO.11 の 0.00030mg/m³ と、逆転している。計算間違いがある のではないか。
	[駐車場、バスターミナルの予測について] P31 駐車場及びバスターミナルの設置による NO₂ 予測、SPM 予測 (p33) がしてあるが、特に NO.5 地点などで、ここに至る利用車両からの影響、新 建築物の熱源利用を含めた影響を重合して、供用時の大気汚染として予 測・評価すべきである。

事業者の見解	本文対応頁
バックグラウンド濃度は、現地周辺と強い相関関係にあることが確認された中村保健所の結果を用いました。 また、中村保健所の二酸化窒素濃度は、平成 18 年度以降減少傾向にあります。 よって、予測対象時期の濃度は、同等もしくは更に低くなることが考えられますので、最新の平成 20 年度の結果を用いました。	p.161～165 187,192
ご指摘のとおり、№ 1 において二酸化窒素の背景交通量寄与濃度に間違いがありましたので、評価書参考資料（複合影響予測）では 0.00149ppm から 0.00171ppm に訂正いたしました。なお、北地区の工事工程が変更になりましたので、予測結果は変更になりました。 （評価書参考資料（複合影響予測）p.25,26 参照）	-
二酸化窒素濃度を求める際には、窒素酸化物から二酸化窒素への変換を行います。予測地点の二酸化窒素濃度が高くなる要因は、主に以下のとおりです。 予測地点の窒素酸化物濃度が高いこと。つまり施工区域に近いこと。 窒素酸化物から二酸化窒素へ変換される時間が長く続くこと。（の窒素酸化物濃度は時間の経過により移流、拡散（希釈）されるが、その一方で窒素酸化物の化学反応により、二酸化窒素の割合が増える） したがって、窒素酸化物濃度と発生源からの距離によって、複雑に二酸化窒素の濃度が決まります。 （評価書参考資料（複合影響予測）p.26 参照）	-
評価書参考資料（複合影響予測）に示した予測項目は、本事業及び北地区の環境影響評価書において設定した項目から、両地区複合による影響が考えられる項目を抽出し、設定しています。	-

項 目	意 見 の 概 要
騒 音	[騒音の環境基準を超えた地点における対応について] P55 新建築物関連車両による騒音レベルの「予測結果」で「N0.3 については 2～3dB 増加…南地区事業者は、環境基準を上回る N0.3 における走行ルートの分散化や植栽、舗装改良等による整備について、関係機関と協議を行い、周辺環境の改善を図ることができるように努める」と記載してあるが、環境基準を上回る N0.3 という事実は、北地区の本編 p207 で明記してある。それにもかかわらず、北地区による増加分が 0dB だからということで、南地区の責任に押しつけ、それを記述する場所がないため、この複合影響予測で、この部分だけは「予測結果」の文章をふくらませて措置を含めた評価までが記載している。本来はそれぞれの本編に正式な措置と評価として記載すべきである。予測するだけでは不都合があることの証明である。 P55 新建築物関連車両による騒音レベルの「予測結果」で、「南地区事業者は、環境基準を上回る N0.3 における走行ルートの分散化や植栽、舗装改良等による整備について、関係機関と協議を行い、周辺環境の改善を図ることができるように努める」とあるが、N0.3 の走行ルート分散はどんな手段で行うのか、その結果、他の道路に悪影響はないのかについて検討が必要である。 P55 新建築物関連車両による騒音レベルの「予測結果」で、「南地区事業者は、環境基準を上回る N0.3 における走行ルートの分散化や植栽、舗装改良等による整備について、関係機関と協議を行い、周辺環境の改善を図ることができるように努める」とあるが、植栽とはどのような高さ、構造、規模を考え、騒音対策上本当に有効なのか、歩道幅が狭くならないかなどについて検討が必要である。 P55 新建築物関連車両による騒音レベルの「予測結果」で、「南地区事業者は、環境基準を上回る N0.3 における走行ルートの分散化や植栽、舗装改良等による整備について、関係機関と協議を行い、周辺環境の改善を図ることができるように努める」とあるが、関係機関とは具体的にどこを意味するのか明記すべきである。 P55 新建築物関連車両による騒音レベルの「予測結果」で、「南地区事業者は、環境基準を上回る N0.3 における走行ルートの分散化や植栽、舗装改良等による整備について、関係機関と協議を行い、周辺環境の改善を図ることができるように努める」とあるが、いずれも疑問点が多く、根本的な解決にはならない。都心部の自動車交通量を削減するため、新建築物での駐車場を大幅に削減することを真剣に検討すべきである。

事業者の見解	本文対応頁
各環境影響評価書には、各事業において周辺環境に与える影響を少しでも小さくなるよう、環境の保全のための措置を記載しています。 なお、環境影響評価準備書において、平日及び休日ともに環境基準の値を上回っていた№3については、関係機関と協議を行うことにより、走行ルートの分散化を図るようにしました。その結果、№3 及びその他の地点において、平日及び休日ともに、環境基準の値以下となりました。 (評価書参考資料(複合影響予測) p.52 参照)	-
関係機関と協議を行い、検討を進めてまいりました。具体的な内容については、環境影響評価書に記載しました。	p.110 286～289 299～300
交通管理者、道路管理者などです。	-
想定しています自動車の利用台数は、大規模マニュアルや類似施設の交通量調査に基づき定量的に予測し、それにより適切な駐車場台数を算出しました。 ただし、事業者としましては、その利用台数をできるだけ削減できるよう、ハード面では名古屋駅及び地下鉄等との歩行者ネットワークを整備し、ソフト面ではできる限り公共交通機関を利用するように働きかけることで、公共交通機関の利用促進を図りたいと考えております。	p.109

ウ その他

項 目	意 見 の 概 要
その他	[参考資料（複合影響予測）について] はじめに 北地区と南地区について「複合影響の予測をとりまとめたものである。」とあるが、本当に予測結果を合計しただけである。何のために予測するのかという視点が欠落した落第環境影響評価である。予測した結果を評価し、必要な措置を検討する必要がある。
	[名駅三丁目計画について] はじめに 北地区と南地区について「複合影響の予測をとりまとめたものである。」とあるが、現在、（仮称）名駅三丁目計画建設事業として、すぐ目の前の大名古屋ビルディングの建て替えの環境影響評価手続きが進行中である。当然この事業も含めた形の複合影響予測・評価・措置の検討が必要である。
	[グラフの記載の仕方について] P11 建設機械台数及び工事関係車両台数の推移が図で示してあるが、北地区と南地区を色分けして、どの時期に重なりがあるのか、工期変更により平準化できないのかを検討できるようにすべきである。

事業者の見解	本文対応頁
本事業と北地区の両地区を合わせて、最も環境への影響が大きくなる時期についても算出し、その時期で予測を行いました。 なお、「予測結果」の箇所で、予測結果と国や名古屋市で定められた基準値がある項目については、当該基準値と予測結果との比較を記載させていただきました。また、環境の保全のための措置については、本事業並びに北地区の環境影響評価書に記載した内容の措置を講ずることによって、周辺の環境に及ぼす影響の低減に努めます。	-
環境影響評価書は、調査期間である平成 21 年 8 月末までに得られた資料や情報をもとに、予測・評価を行い作成しました。	p.129
評価書参考資料（複合影響予測）には、本事業と北地区の色を分けて図示しました。 （評価書参考資料（複合影響予測）p.21 参照）	-

公聴会における意見の概要に対する事業者の見解

公聴会における意見の概要並びに事業者の見解は、次に示すとおりである。

ア 環境影響評価に係る事項

項 目	意 見 の 概 要
事業計画及び内容	[地域冷暖房施設に伴う排出ガス量の比較について] 個別熱源方式に比べ、地域冷暖房の導入による排ガスの削減量を具体的に示すべきである。 また、単位面積あたりは改善できても、トータルをどう減らすか検討して欲しい。
事業予定地及びその周辺地域の概況	[事業予定地周辺の井戸調査について] 事業予定地内にある井戸について、なぜ水質調査を行わないのか。都合の悪い調査結果を隠しているのではないか。

イ 環境影響評価

項 目	意 見 の 概 要
大気質	[バックグラウンド濃度の設定について] 常時監視測定局の中村保健所のデータとささしまライブ 24 地区内で事業者が行った現地調査結果のデータの相関が良いことだけで、中村保健所のデータをバックグラウンド濃度として使うのは妥当ではない。 アセスの原則は安全側に立つことなので、期間平均値で比較して濃度が高い現地調査結果のデータをバックグラウンド濃度として使用すべきである。
	[駐車場と道路からの排ガスの重合について] 見解書には、駐車場と道路からの排ガスを重合した濃度を試算し、その結果を記載している。評価書にはそれも記載してもらいたい。
騒 音	[建設機械の稼働による高さ方向の予測について] 建設機械の稼働による高さ別騒音レベルの予測結果について、その結果を断面図に示して欲しい。

事業者の見解	本文対応頁
現況施設と新建築物において、排出ガス量を二酸化炭素に換算し、単位面積あたりの排出量として比較しました。その結果、約 12% 削減できると予測されました。 なお、環境影響評価書 p.383 からの「環境の保全のための措置」に記載しました措置を講ずることによって、二酸化炭素の排出を削減するように努めてまいります。	p.381 ~ 383
事業予定地内の井戸は、最近は使用しておらず地下水を採取していない状況です。なお、事業予定地直近に定期的に観測されている井戸があり、その観測結果を調査したところ、シス - 1,2 - ジクロロエチレン、1,4 - ジオキサン等について、環境基準を超えていないことを確認しています。	-

事業者の見解	本文対応頁
大気質の予測では、年平均値をバックグラウンド濃度として設定する必要があります。そのため、年間を通して調査結果が公表されている一般環境大気測定局の中で事業予定地に最も近い中村保健所のデータをバックグラウンド濃度として用いました。なお、中村保健所のデータとささしまライブ 24 地区内で現地調査を行った調査結果については、相関性、近似性について確認をした上で使用しています。	p.161 ~ 165 資料編 p.78
環境影響評価書では、見解書で記載しました、新建築物関連車両と駐車場及び熱源施設からの二酸化窒素、浮遊粒子状物質の濃度を重合した結果を記載しました。	p.250 ~ 253
事業予定地東側にあるビルを考慮した東西断面と、高さ別の予測結果において最大値が出現する北地区との境界を考慮した南北断面の 2 断面において、地上 1.2m から 50m の範囲で等騒音レベル分布図を作成し、環境影響評価書に記載しました。	資料編 p.181

項 目	意 見 の 概 要
騒 音	[工事関係車両の走行による高さ方向の予測について] 工事関係車両の走行による高さ別騒音レベルの予測結果について、その結果を断面図に示して欲しい。
地 盤	[地盤沈下への対応として山留壁の工法について] 山留壁の工法が北地区は SMW 工法、南地区はソイルセメント工法で行っている。なぜ異なるのか。

ウ その他

項 目	意 見 の 概 要
その他	[北地区、名駅三丁目計画との複合影響について] 北地区と南地区の複合影響の検討が必ずしも十分ではなく、具体的な低減策が示されていない。 また、すぐ隣で計画されている名駅三丁目計画等、近隣で計画されている計画を含めて、複合影響については前向きな検討を行うべきである。

事業者の見解	本文対応頁
騒音レベルを予測計算する際、音源は平面道路上に設置します。また、工事関係車両の走行ルートは全て遮音壁の無い平面道路です。したがって、騒音レベルの予測値は、高くなるほど減衰していきます。 以上より、工事関係車両の走行による高さ方向別の予測結果は、最大値は環境影響評価書 p.284 の表 2-2-13 に記載されている値であり、予測点の高さが高くなればなるほど、騒音レベルは小さくなるといえます。 なお、予測値（最大値）は、環境基準を下回っています。	-
本事業と北地区の工法の違いは、掘削の深度が異なるためです。なお、工法による環境への影響は変わらないと考えています。	-

事業者の見解	本文対応頁
本事業及び北地区について別々に予測評価を行うことにより、周辺環境へ与える影響を明確化させ、各地区の責任のもと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たいと考えています。 名駅三丁目計画は、環境影響評価書作成時点で具体的な予測条件が公表されていなかったため、取り込むことはできませんでしたが、名駅三丁目計画へは、情報提供などの協力を行っています。 また、ささしまライブ 24 地区での計画、仮称グローバルゲートの計画については、予測計算に必要な具体的な条件が既に公表されていたので、取り込みました。	-

審査書に対する事業者の見解

環境影響評価審査書において、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準備書に記載されている内容を適正に実施するとともに、次の事項について対応が必要であると指摘された。

環境影響評価審査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。

ア 予測・評価に関する事項

項 目	審 査 書 に よ る 指 摘 事 項
全般的事項	工事中、存在・供用時において、環境の保全のための措置（以下、「環境保全措置」という。）に記載した環境負荷の抑制策や環境影響を低減するための対策等について、名駅一丁目1番計画北地区（仮称）建設事業（以下、「北地区」という。）の事業者、関係機関等と連携し、積極的に実施すること。特に、予測の前提とした措置については確実に実施すること。
大気質	解体工事による粉じんの環境保全措置として、気象情報等に注意を払い、強風時には粉じん発生量の低減に努めるとされているが、どのような施工管理体制で実施するか環境影響評価準備書に記載がない。したがって、工事の実施にあたっては、環境保全措置の実効性を確保するため、適切な実施体制をとること。
	建設機械の稼働による大気汚染の予測に用いた大気拡散式は、既存の建築物等の存在を考慮していないが、実際には中高層建築物の存在により風の流れが変化し、場所によっては予測結果よりも濃度が高くなることが懸念される。したがって、建設機械の効率的な運用、三次排出ガス対策型の建設機械の使用、排出ガス性状を悪化させない適正な燃料の使用等に積極的に取り組み、環境負荷の低減に努めること。
	二酸化窒素の予測について、工事関係車両の走行による影響に、建設機械の稼働による影響を重合させたところ、当該事業単独の予測結果では環境目標値を下回っているが、北地区との複合影響予測の結果では環境目標値を上回っている。したがって、工事の実施にあたり、北地区の事業者と連絡調整を密接に行い、環境負荷の低減に努めること。
	熱源施設の稼働による大気汚染の短期的予測は、風洞実験により行われているが、実験方法や相似条件等について、根拠も含めて分かりやすく説明するとともに、予測結果の妥当性、信頼性について、明らかにすること。
騒 音	新建築物関連車両の走行による騒音について、走行ルート上の予測断面№3（名古屋ルーセントタワー北西側）は、増加交通量が大きく、予測結果が環境基準の値を上回っている。したがって、関係機関と協議し、騒音を低減させるための実効性のある環境保全措置を講ずること。

事業者の見解	本文対応頁
工事中、存在・供用時におきましては、北地区の事業者、関係機関等とも連携し、環境負荷の抑制策や環境影響を低減するための対策等を積極的に実施します。特に、環境保全措置の予測の前提とした措置に記載した内容は、確実に実施します。	-
解体工事の実施時には、環境保全措置の実効性を確保できるよう、適切な実施体制をとります。	p.185
二酸化窒素、浮遊粒子状物質の濃度が少しでも低くなるように、建設機械の効率的な運用に努めるとともに、実行可能な範囲で三次排出ガス対策型の機種や特定特殊自動車排出ガスの規制等に関する法律に適合した機種を導入します。また、建設機械（ディーゼルエンジン仕様）に使用する燃料は、日本工業規格（JIS）に適合するものを使用する等の環境の保全のための措置を行います。	p.200
工事の実施時、北地区の境界付近での工事においては、建設機械の稼働時間について北地区事業者と連絡調整を適切に行い、環境負荷の低減に努めます。	p.200
風洞実験についての実験方法や相似条件、あるいは予測結果の妥当性、信頼性について、環境影響評価書本編又は資料編に記載しました。	p.226～228 資料編 p.150
予測断面№3を含め、全ての予測断面において環境基準の値を上回らないように、関係機関と協議を行い、走行ルートの一部見直しました。	p.110～114 286～289 299、300

項 目	審 査 書 に よ る 指 摘 事 項
振 動	建設機械の稼働による振動について、地盤面では感覚閾値である 55dB 以上になると予測している地域がある。周辺には住居等があることから、建物用途に応じて適切に対応すること。
地 盤	地盤変位に係る評価において、実際の工事では逆打ち工法の採用により掘削中に建物荷重をかけながら掘削を行うため、地盤変位量は予測値を下回るとの記載があるが、建物荷重は支持層で支えられ、掘削底面と支持層の間にはかからないことから、記載内容については説明が不十分である。したがって、評価の記載内容を適切なものに改めること。
温室効果ガス等	ライフサイクル CO ₂ 排出量の予測において、新建築物の供用期間を 100 年間と想定している。実際に 100 年間供用するためには、設備の維持管理等についてどのように対応していくのか十分検討すること。
風 害	風害の予測に用いた風洞実験について、風洞内の鉛直風速分布に係る理論値と実測値の相関係数や、環境保全措置として実施する植栽の高さを示すなど、実験方法や相似条件等について、根拠も含めて分かりやすく説明するとともに、予測結果の妥当性、信頼性について、明らかにすること。 植栽による風害対策を行っても予測し得ない風害が起こる可能性があるため、苦情等が寄せられた場合は、詳細な状況、原因を把握し、適切な措置を講ずること。
電波障害	電波障害は広範囲に及ぶことが想定されることから、工事中及び存在・供用時における苦情等の受付窓口について十分な周知を行い、新建築物が原因と判断される障害が生じた場合は、適切に対応すること。 「(仮称)名駅三丁目計画」建設事業(以下、「名駅三丁目計画」という。)の建築物との複合影響で、遮蔽障害の領域がさらに増える可能性があるため、今後、事業の実施にあたり、名駅三丁目計画の事業者と連携し適切に対応すること。
安全性	工事関係車両の走行により自動車交通量が大きく増加すると予測している区間があるので、工事関係車両以外の一般車が迂回し、歩車道分離されていない道路に入り込むことが懸念される。したがって、具体的な工事計画の策定にあたり、工事関係車両の総量を抑制するなど、工事関係車両の発生集中による影響の低減に努めること。 環境影響評価準備書においては、歩行者交通量の予測値に事業予定地周辺に設置される仮設バス停の利用者は含まれていないが、歩行者等の安全性の確保に関し、仮設バス停が設置されることによる影響についても、十分配慮すること。

事業者の見解	本文対応頁
工事の実施にあたっては、「振動規制法」及び「名古屋市環境保全条例」に基づく特定建設作業に伴う振動の規制に関する基準値とは別に、一般に人体が振動を感じ始める閾値 55dB にも注目します。また、周辺の住民等からの問い合わせの連絡窓口を設け、適切に対応します。	p.309
評価の記載内容を、以下のように適切なものに改めます。 「実際の工事では、逆打ち工法の採用により建物荷重の多くは支持杭で支えられるが、その一方で、実際には建物荷重を支える支持杭は地盤との間に摩擦力が作用することにより、リバウンド量の低減が期待できるため、地盤変位量は上記の数値を下回ると考えられる。」	p.343
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います。	p.384
風洞実験についての実験方法や相似条件、あるいは予測結果の妥当性、信頼性について記載しました。	p.389～391
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ます。また、必要に応じて適切な措置を講じます。	p.399
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、十分な周知を行います。また、予測範囲の周辺等で新たに障害が生じ明らかに新建築物による影響と判断された場合については、適切に対策します。	p.423
電波障害対策の実施段階においては、名駅三丁目計画の事業者と連携し適切に対応します。	p.423
工事の実施にあたっては、工事関係車両の走行台数を減らすよう努めるなど、工事関係車両の発生集中による安全性への影響の低減に努めます。	p.449
仮設バス停が設置されることによる歩行者及び自転車への安全性の確保については、関係機関と調整し、十分配慮します。また、資料編に設置位置を記載しました。	p.449 資料編 p.427

項 目	審 査 書 に よ る 指 摘 事 項
安全性	供用時の予測においては、自転車交通量が歩行者交通量に含まれているが、新建築物の出入口や駐車場付近において、自転車と歩行者、自転車と自動車の接触も考えられる。したがって、自転車や歩行者の安全性の確保が懸念される場合には、関係機関等と調整し、適切に対応すること。
緑地等	新設する緑地等の植栽については、東海地域の在来種（郷土種）に配慮して、今後具体的な緑化計画を策定すること。

イ 事後調査に関する事項

項 目	審 査 書 に よ る 指 摘 事 項
安全性	工事中、供用時それぞれの安全性の事後調査計画においては、自転車交通量を歩行者交通量に含めるとしているが、自転車と歩行者を分けて調査し、必要に応じて環境保全措置を講ずること。
緑地等	事後調査計画においては、調査事項として、緑地の位置、種類、面積、緑化率及び周辺との調和とあるが、実際に使用した樹種等についても調査事項に追加すること。

ウ その他

項 目	審 査 書 に よ る 指 摘 事 項
新建築物関連車両の抑制	名古屋駅周辺は自動車交通量が多く、新建築物関連車両が利用する駐車場出入口が設けられる清正公通をはじめとして、現在でも時間帯によっては混雑している状況が見られる。したがって、自動車利用の総量を抑制するなど、新建築物関連車両の発生集中による影響の低減に努めること。
名駅三丁目計画等との連携	環境影響評価準備書では、名駅三丁目計画に関連する歩行者、車両等の動線や交通量が含まれていないが、今後、事業の実施にあたり、名駅三丁目計画など、周辺の開発計画を考慮し、環境負荷の低減に努めること。
全 般	環境影響評価書の作成にあたり、市民に分かりやすい図書となるよう十分に配慮すること。

事業者の見解	本文対応頁
今後、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、適切に対応します。なお、環境影響評価書の安全性においては、自転車と歩行者に分けて記載しました。	p.464
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）を検討していきます。	p.471

事業者の見解	本文対応頁
事後調査計画書においては、歩行者と自転車を分けて記載し、事後調査の時には、それぞれの影響について確認を行います。	p.511
事後調査計画書において、調査項目に樹種等を追加し、事後調査の時には、実際に植栽した樹種等の調査を行います。	p.511

事業者の見解	本文対応頁
新建築物の利用者には、できる限り公共交通機関を利用するよう働きかけます。なお、供用開始後に事業予定地周辺道路において、新建築物関連車両による混雑が見られた場合は、必要に応じて関係機関と協議を行います。	-
事業予定地東側において計画中である名駅三丁目計画の事業者とは、必要により情報交換等の協力を行い、環境負荷の低減に努めます。	-
環境影響評価書の作成にあたり、環境影響評価準備書の内容を読みやすく、分かりやすくするために、表現等についての訂正及び補足を行いました。 環境影響評価準備書の内容を修正した部分（単純な誤字等は除く。）及び新たな内容を加えた部分については（下線）を付加しました。ただし、見出しに係る部分を全面的に修正または追加した場合には見出しに（下線）を、また、図表等を大幅に改訂した場合及び新たな図表を加えた場合には、図表等の表題に（下線）を付加しました。	-

表現等についての訂正及び補足

環境影響評価書作成にあたり、意見書及び審査書による指摘事項に対応するとともに事業計画の進捗による変更を加え、環境影響評価準備書の内容を読みやすく、分かりやすくするために、表現等についての訂正及び補足を行った。

なお、環境影響評価準備書の内容を修正した部分（単純な誤字等は除く。）及び新たな内容を加えた部分については（下線）を付加した。ただし、見出しに係る部分を全面的に修正または追加した場合には見出しに（下線）を、また、図表等を大幅に改訂した場合及び新たな図表を加えた場合には、図表等の表題に（下線）を付加した。