

第1章 総合評価

第2部において環境影響評価を行った各環境要素については、各種の環境保全措置の実施により、環境への影響を低減するよう努めることとした。

また、これらの環境保全措置の実施により、次に示すような関連する環境要素への改善が期待できる。

環境保全措置の内容	改善される環境影響の内容
仮囲いや防音パネルの設置	・粉じん、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質濃度、騒音の低減
低公害型建設機械の使用	・二酸化窒素及び浮遊粒子状物質濃度、騒音、振動、温室効果ガス排出量の低減
建設機械の点検・整備及び適正な稼働	・二酸化窒素及び浮遊粒子状物質濃度、騒音、振動、温室効果ガス排出量の低減
工事作業区域を十分考慮した適切な建設機械の配置	・二酸化窒素及び浮遊粒子状物質濃度、騒音、振動の低減
工事関係車両のアイドリングストップの励行	・二酸化窒素及び浮遊粒子状物質濃度、騒音、温室効果ガス排出量の低減
工事関係車両の運搬の効率化	・二酸化窒素及び浮遊粒子状物質濃度、騒音、振動、温室効果ガス排出量の低減
工事関係車両の点検・整備及び適正な走行	・二酸化窒素及び浮遊粒子状物質濃度、騒音の低減
低公害型車両の利用	・二酸化窒素及び浮遊粒子状物質濃度、温室効果ガス排出量の低減
新建築物関連車両のアイドリングストップの励行	・二酸化窒素及び浮遊粒子状物質濃度、温室効果ガス排出量の低減
新建築物利用者への公共交通機関等利用の働きかけ	・二酸化窒素及び浮遊粒子状物質濃度、騒音の低減 ・交通安全性の確保
建設機械の同時稼働時間の合理的範囲での短縮への施工計画の立案	・騒音、振動の低減
事業予定地内の緑化	・景観上の圧迫感、風害の低減
廃棄物の減量化及び再利用・再資源化	・廃棄物発生量、温室効果ガス排出量の低減

以上により、大気質、騒音、振動、景観、廃棄物等、温室効果ガス等、風害、安全性及び緑地等の環境要素について、総合的にみた場合においても、本事業の実施による影響は、低減が図られているものと判断する。

第2章 調査、予測、環境保全措置及び評価の概要

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

環境要素	調 査	予 測
大 気 質	<p>【解体工事による粉じん】</p> <p>既存資料調査によると、平成 20 年度の名古屋地方気象台における観測の結果、主風向は北北西、年間平均風速は 2.8m/s である。</p> <p>現況施設は、ホテル、商業施設、バスターミナル、駐車場として使用されており、延べ面積は約 90,000 m²、建築物の最高高さは約 85m(地上 20 階)である。</p>	<p>【解体工事による粉じん】</p> <p>粉じんが飛散する条件である風力階級 4 以上の年間出現頻度は 4.1 ~ 26.9% であり、西北西 ~ 北北西の風向の時に多く発生すると予測される。また、時期は 12 ~ 5 月の冬季から春季に多く発生すると予測される。</p>

環境の保全のための措置	評 価
<p>【解体工事による粉じん】</p> <p>本事業の実施にあたっては、以下に示す環境保全措置を講ずる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・防音パネルの高さは、現況施設の高さを上回る高さとする。 ・地上解体工事には防じんシート等を設置し、粉じんの飛散を防止する。 ・解体工事箇所の散水及び清掃を適宜実施し、粉じん発生量を低減する。 ・工事用運搬車両のタイヤに付着した泥・土の飛散を防止するために、出入口付近に水洗いを行う洗車施設を設置し、粉じん発生量の低減に努める。 ・運搬作業では、必要に応じて、工事用運搬車両に飛散防止シート掛け等をするなどして、粉じん発生量の低減に努める。 ・気象情報などに注意を払い、粉じんの飛散が考えられるような強風時には、集積された解体ガラをシートで覆うなど、<u>粉じんの発生量を低減できるように努める。なお、環境の保全のための措置の実効性を確保できるように適切な実施体制をとる。</u> ・周辺の住民等からの問い合わせに対する連絡の窓口を設け、適切に対応する。 	<p>【解体工事による粉じん】</p> <p>予測結果によると、粉じんの飛散が考えられる気象条件の年間出現頻度は、4.1～14.5%である。本事業の実施にあたっては、防音パネルの高さは現況施設の高さを上回る高さとする等の環境保全措置を講ずることにより、周辺の環境に及ぼす影響の低減に努める。</p>

環境要素	調 査	予 測
大 気 質	<p>【建設機械の稼働による大気汚染】</p> <p>既存資料調査によると、平成 20 年度の名古屋地方気象台における観測の結果、主風向は北北西、年間平均風速は 2.8m/s、大気安定度の最多出現頻度は中立（D）である。</p> <p>平成 16～20 年度の中村保健所における測定の結果、二酸化窒素は、平成 18 年度以降、減少傾向にあり、平成 20 年度における測定結果は、環境基準及び名古屋市の大気汚染に係る環境目標値ともに達成している。</p> <p>平成 16～20 年度の中村保健所における測定の結果、浮遊粒子状物質は、横ばいの状態で推移しており、平成 20 年度における測定結果は、環境基準及び名古屋市の大気汚染に係る環境目標値ともに達成している。</p>	<p>【建設機械の稼働による大気汚染】</p> <p>1．二酸化窒素 年平均値の寄与率は 45.5%、日平均値の年間 98% 値は 0.055ppm と予測される。</p> <p>2．浮遊粒子状物質 年平均値の寄与率は 19.7%、日平均値の 2% 除外値は 0.083 mg/m³ と予測される。</p>

環境の保全のための措置	評 価
<p>【建設機械の稼働による大気汚染】</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 予測の前提とした措置 <ul style="list-style-type: none"> ・仮囲い（高さ3 m）を設置する。 ・導入可能な二次排出ガス対策型の建設機械を使用する。 2. その他の措置 <ul style="list-style-type: none"> ・建設機械の機種を選定に際しては、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の導入をする。 ・工事の際は作業区域を十分考慮し、建設機械を適切に配置する。 ・運搬車両のアイドリングについて、作業時及びやむを得ない場合以外は、停止する。 ・建設機械の効率的な運用に努めるとともに、十分な点検・整備により、性能の維持に努める。 ・建設機械（ディーゼルエンジン仕様）に使用する燃料は、日本工業規格（JIS）に適合するものを使用する。 ・隣接事業者（北地区）と連絡・調整を適切に行い、環境負荷の低減に努める。また、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も、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る。 	<p>【建設機械の稼働による大気汚染】</p> <p>予測結果によると、導入可能な二次排出ガス対策型の建設機械を使用した場合には、全て排出ガス未対策型を使用した場合と比較して、二酸化窒素で約 37.5%、浮遊粒子状物質で約 49.7%削減されることから、周辺の環境に及ぼす影響は低減されるものと判断する。</p> <p>大気汚染に係る環境基準及び名古屋市の大気汚染に係る環境目標値との対比を行った結果、二酸化窒素濃度の日平均値の年間 98% 値は、環境基準の値を下回るものの、環境目標値を上回る。浮遊粒子状物質濃度の日平均値の 2% 除外値は、環境基準の値及び環境目標値ともに下回る。</p> <p>本事業の実施においては、二酸化窒素については、環境基準の値を下回るものの、環境目標値を上回ることから、建設機械の機種を選定に際しては、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の導入をする等の環境保全措置を講ずることにより、周辺の環境に及ぼす影響のさらなる低減に努める。</p>

環境要素	調 査	予 測
大 気 質	<p>【工事関係車両の走行による大気汚染】 既存資料調査は、【建設機械の稼働による大気汚染】参照。 現地調査によると、自動車交通量は全ての地点において、平日の方が休日よりも多い傾向を示していた。</p>	<p>【工事関係車両の走行による大気汚染】</p> <p>1．二酸化窒素 年平均値の寄与率について、工事関係車両の走行は 0.00～1.40%、建設機械の稼働による影響との重畳は 0.57～4.12%と予測される。日平均値の年間98%値について、工事関係車両の走行は 0.036～0.039ppm、建設機械の稼働による影響との重畳は 0.036～0.039ppm と予測される。</p> <p>2．浮遊粒子状物質 年平均値の寄与率について、工事関係車両の走行は 0.00～0.17%、建設機械の稼働による影響との重畳は 0.10～1.17%と予測される。日平均値の2%除外値について、工事関係車両の走行は 0.066 mg/m³、建設機械の稼働による影響との重畳は 0.066～0.067 mg/m³と予測される。</p>
	<p>【熱源施設の稼働による大気汚染】 【建設機械の稼働による大気汚染】参照。</p>	<p>【熱源施設の稼働による大気汚染】 長期的予測における二酸化窒素の年平均値の寄与率は 0.11%、日平均値の年間98%値は 0.036 ppmと予測される。 短期的予測における二酸化窒素の寄与率は 6.3～10.5%、濃度は 0.019～0.020ppmと予測される。</p>

環境の保全のための措置	評 価
<p>【工事関係車両の走行による大気汚染】</p> <p>本事業の実施にあたっては、以下に示す環境保全措置を講ずる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・土砂、資材等の搬出入については、適正な車種の選定及び積載量並びに荷姿の適正化による運搬の効率化を推進し、さらに工事関係車両の走行台数を減らすよう努める。 ・工事関係車両については、十分な点検・整備を行い、急発進や急加速を避けるなど、適正な走行に努める。 ・工事関係車両の排出ガスについて、最新規制適合車を利用するよう努める。 ・関係機関や隣接事業者（北地区）との連絡・調整を適切に行い、環境負荷の低減に努める。 ・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、必要に応じて情報交換等の協力を行い、環境負荷の低減に努める。 	<p>【工事関係車両の走行による大気汚染】</p> <p>予測結果より、工事関係車両の増加に起因する二酸化窒素及び浮遊粒子状物質が周辺環境に及ぼす影響は、小さいと判断する。</p> <p>工事関係車両の走行については、二酸化窒素濃度の日平均値の年間 98% 値及び浮遊粒子状物質濃度の日平均値の 2% 除外値とともに、全予測地点で環境基準の値及び環境目標値を下回る。</p> <p>また、建設機械の稼働による影響との重合については、二酸化窒素濃度の日平均値の年間 98% 値及び浮遊粒子状物質濃度の日平均値の 2% 除外値とともに、全予測地点で環境基準の値及び環境目標値以下である。事業予定地直近においては、環境保全措置を講ずることにより、周辺の環境に及ぼす影響の低減に努める。</p>
	<p>【熱源施設の稼働による大気汚染】</p> <p>予測結果より、熱源施設の稼働に起因する二酸化窒素が周辺環境に及ぼす影響は、小さいと判断する。</p> <p>長期的予測における二酸化窒素について、最高濃度出現地点における日平均値の年間 98% 値は、環境基準の値及び環境目標値を下回る。また、短期的予測における二酸化窒素について、各風向における最高濃度は、中央公害対策審議会の専門委員会による指針値を下回る。</p> <p>なお、タワーズにある名古屋熱供給株式会社及び北地区事業者と連携して、DHC の運転管理を適切に努める。</p>

環境要素	調 査	予 測
大 気 質	<p>【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】 【建設機械の稼働による大気汚染】参照。</p>	<p>【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】</p> <p>1．二酸化窒素 年平均値の寄与率は 6.32%、日平均値の年間 98% 値は 0.037ppm と予測される。</p> <p>2．浮遊粒子状物質 年平均値の寄与率は 0.03%、日平均値の 2% 除外値は 0.066 mg/m³ と予測される。</p>
	<p>【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】 既存資料調査は、【建設機械の稼働による大気汚染】参照。 現地調査は、【工事関係車両の走行による大気汚染】参照。</p>	<p>【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】</p> <p>1．二酸化窒素 年平均値の寄与率について、<u>事業予定地周辺道路は 0.00～0.26%、熱源施設の稼働及び事業予定地内設置駐車場による影響との重畳は 0.65%と予測される。</u>日平均値の年間 98% 値について、<u>事業予定地周辺道路は 0.036～0.038ppm、熱源施設の稼働及び事業予定地内設置駐車場による影響との重畳は 0.038ppm と予測される。</u></p> <p>2．浮遊粒子状物質 年平均値の寄与率について、<u>事業予定地周辺道路は 0.00～0.03%、熱源施設の稼働及び事業予定地内設置駐車場による影響との重畳は 0.03%と予測される。</u>日平均値の 2% 除外値について、<u>事業予定地周辺道路は 0.066 mg/m³、熱源施設の稼働及び事業予定地内設置駐車場による影響との重畳も 0.066 mg/m³ と予測される。</u></p>

環境の保全のための措置	評 価
<p>【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】 本事業の実施にあたっては、以下に示す環境保全措置を講ずる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業予定地内設置駐車場へ出入りする新建築物関連車両に対し、アイドリングストップを徹底するとともに、不要な空ふかし、急加速等を行わないように、運転方法の周知に努める。 ・新建築物利用者には、できる限り公共交通機関を利用するよう働きかける。 ・名古屋駅及び地下鉄との歩行者ネットワークを整備し、公共交通機関の利用促進を図ることにより、新建築物関連車両の発生の抑制に努める。 	<p>【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】 二酸化窒素濃度の日平均値の年間 98%値及び浮遊粒子状物質濃度の日平均値の2%除外値とともに、環境基準の値並びに環境目標値を下回る。</p> <p>本事業の実施にあたっては、新建築物関連車両に対し、アイドリングストップを徹底する等の環境保全措置を講ずることにより、周辺の環境に及ぼす影響の低減に努める。</p>
<p>【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】 本事業の実施にあたっては、以下に示す環境保全措置を講ずる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新建築物利用者には、できる限り公共交通機関を利用するよう働きかける。 ・名古屋駅及び地下鉄との歩行者ネットワークを整備し、公共交通機関の利用促進を図ることにより、新建築物関連車両の発生の抑制に努める。 ・<u>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、必要に応じて情報交換等の協力を行い、環境負荷の低減に努める。</u> 	<p>【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】 予測結果より、新建築物関連車両の増加に起因する二酸化窒素及び浮遊粒子状物質が周辺の環境に及ぼす影響は、小さいと判断する。</p> <p><u>事業予定地周辺道路については、二酸化窒素濃度の日平均値の年間 98%値及び浮遊粒子状物質濃度の日平均値の2%除外値とともに、全予測地点で環境基準の値並びに環境目標値を下回る。</u></p> <p><u>また、熱源施設の稼働及び事業予定地内設置駐車場との重合による二酸化窒素濃度の日平均値の年間 98%値並びに事業予定地内設置駐車場との重合による浮遊粒子状物質の日平均値の2%除外値はともに、予測場所においては、環境基準の値及び環境目標値を下回る。</u></p>

環境要素	調 査	予 測
騒 音	<p>【建設機械の稼働による騒音】</p> <p>既存資料調査によると、事業予定地周辺(名駅南一丁目及び那古野二丁目)における環境騒音の昼間(6~22時)の等価騒音レベル(L_{Aeq})は60dB及び58dBであり、昼間の環境基準を達成している。</p> <p>現地調査によると、環境騒音の昼間の等価騒音レベル(L_{Aeq})は67dBであり、環境基準を達成していた。</p>	<p>【建設機械の稼働による騒音】</p> <p>建設機械の稼働による騒音レベル(地上1.2m)は、65~69dBと予測される。</p> <p>また、高さ別(地上1.2~50mを検討)の予測結果の範囲は、予測ケース毎に以下のとおりである。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ケース (解体・山留工事) : 65~80dB ・ケース (山留・杭工事) : 68~80dB ・ケース (杭・掘削・地下躯体工事) : 69~83dB ・ケース (掘削・地下躯体・地上躯体工事) : 69~81dB
	<p>【工事関係車両の走行による騒音】</p> <p>既存資料調査によると、事業予定地周辺における道路交通騒音の昼間の等価騒音レベル(L_{Aeq})は67~70dBであり、環境基準を達成している。</p> <p>現地調査によると、道路交通騒音の昼間の等価騒音レベル(L_{Aeq})は、平日で63~69dB、休日で62~69dBであり、平日及び休日ともに、環境基準を達成していた。</p>	<p>【工事関係車両の走行による騒音】</p> <p>工事関係車両の走行による昼間の等価騒音レベル(L_{Aeq})は63~68dBと予測される。</p> <p>また、工事関係車両の走行による増加分は0~1dB程度と予測される。</p>

環境の保全のための措置	評 価
<p>【建設機械の稼働による騒音】</p> <p>1. 予測の前提とした措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 仮囲い（高さ3 m）等を設置する。 ・ 導入可能な低騒音型の建設機械を使用する。 <p>2. その他の措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 工事の際は作業区域を十分考慮し、建設機械を適切に配置する。 ・ 運搬車両のアイドリングについて、作業時及びやむを得ない場合以外は、停止する。 ・ 建設機械の使用に際しては、できる限り負荷を小さくするよう心がけるとともに、十分な点検・整備により、性能の維持に努める。 ・ 各機械が同時に稼働する時間を合理的な範囲で短くするように、施工計画を立案する。 ・ 工事の際には、衝撃音の発生を防止するよう努める。 ・ 周辺の住民等からの問い合わせに対する連絡の窓口を設け、適切に対応する。 	<p>【建設機械の稼働による騒音】</p> <p>予測結果によると、導入可能な低騒音型の建設機械を使用した場合には、全て低騒音型ではない場合と比較して、0.6～5.7dB(A)低くなることから、周辺の環境に及ぼす影響は低減されるものと判断する。</p> <p>低騒音型の建設機械を使用することにより、建設機械の稼働による騒音レベルは、「騒音規制法」及び「名古屋市環境保全条例」に基づく特定建設作業に伴う騒音の規制に関する基準値を下回る。</p> <p>本事業の実施にあたっては、工事の際は作業区域を十分考慮し、建設機械を適切に配置する等の環境保全措置を講ずることにより、周辺の環境に及ぼす影響のさらなる低減に努める。</p>
<p>【工事関係車両の走行による騒音】</p> <p>本事業の実施にあたっては、以下に示す環境保全措置を講ずる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 土砂、資材等の搬出入については、適正な車種の選定及び積載量並びに荷姿の適正化による運搬の効率化を推進し、さらに工事関係車両の走行台数を減らすよう努める。 ・ 工事関係車両については、十分な点検・整備を行い、急発進や急加速を避けるなど、適正な走行に努める。 ・ 関係機関や隣接事業者（北地区）との連絡・調整を適切に行い、環境負荷の低減に努める。 ・ <u>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、必要に応じて情報交換等の協力を行い、環境負荷の低減に努める。</u> 	<p>【工事関係車両の走行による騒音】</p> <p>予測結果によると、工事関係車両の増加に起因する騒音が周辺の環境に及ぼす影響は、小さいと判断する。</p> <p>工事関係車両の走行による騒音レベルは、全予測地点で環境基準の値以下である。</p> <p>本事業の実施にあたっては、土砂、資材等の搬出入の効率化により、さらに工事関係車両の走行台数を減らす等の環境保全措置を講ずることにより、周辺の環境に及ぼす影響のさらなる低減に努める。</p>

環境要素	調 査	予 測
騒 音	<p>【新建築物関連車両の走行による騒音】 既存資料調査及び現地調査は、【工事関係車両の走行による騒音】参照。</p>	<p>【新建築物関連車両の走行による騒音】 1. 平 日 新建築物関連車両の走行による昼間の等価騒音レベル (L_{Aeq}) は 63 ~ 69dB と予測される。 新建築物関連車両の走行による増加分は、0 ~ 1 dB 程度と予測される。 (2) 休 日 新建築物関連車両の走行による昼間の等価騒音レベル (L_{Aeq}) は 62 ~ 69dB と予測される。 新建築物関連車両の走行による増加分は、0 ~ 2 dB 程度と予測される。</p>
振 動	<p>【建設機械の稼働による振動】 現地調査によると、環境振動の振動レベル (L_{10}) の時間区分の平均値は、昼間 46dB、夜間 43dB であった。</p>	<p>【建設機械の稼働による振動】 建設機械の稼働による振動レベルの予測結果の最大値は、73 ~ 74dB と予測される。</p>

環境の保全のための措置	評 価
<p>【<u>新建築物関連車両の走行による騒音</u>】</p> <p>1. 予測の前提とした措置</p> <ul style="list-style-type: none"> 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、走行ルート分散化を図った。 <p>2. その他の措置</p> <ul style="list-style-type: none"> 新建築物利用者には、できる限り公共交通機関を利用するよう働きかける。 名古屋駅及び地下鉄との歩行者ネットワークを整備し、公共交通機関の利用促進を図ることにより、新建築物関連車両の発生の抑制に努める。 事業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、必要に応じて情報交換等の協力を行い、環境負荷の低減に努める。 	<p>【<u>新建築物関連車両の走行による騒音</u>】</p> <p>新建築物関連車両の走行による騒音レベルは、平日及び休日ともに、<u>全予測地点で環境基準の値以下である。</u></p> <p>本事業の実施にあたっては、新建築物利用者には、できる限り公共交通機関を利用するよう働きかける等の環境保全措置を講ずることにより、周辺の環境に及ぼす影響の低減に努める。</p>
<p>【<u>建設機械の稼働による振動</u>】</p> <p>本事業の実施にあたっては、以下に示す環境保全措置を講ずる。</p> <ul style="list-style-type: none"> 工事の際は作業区域を十分考慮し、建設機械を適切に配置する。 建設機械の使用に際しては、できる限り負荷を小さくするよう心がけるとともに、十分な点検・整備により、性能の維持に努める。 各機械が同時に稼働する時間を合理的な範囲で短くするように、施工計画を立案する。 工事に際しては、可能な範囲で低振動型の建設機械を導入する。 <u>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評価の目安の一つとして、閾値 55dB にも注目する。</u> 周辺の住民等からの問い合わせに対する連絡の窓口を設け、適切に対応する。 	<p>【<u>建設機械の稼働による振動</u>】</p> <p>建設機械の稼働による振動レベルは、「振動規制法」及び「名古屋市環境保全条例」に基づく特定建設作業に伴う振動の規制に関する基準値を下回る。</p> <p>本事業の実施にあたっては、工事の際は作業区域を十分考慮し、建設機械を適切に配置する等の環境保全措置を講ずることにより、周辺の環境に及ぼす影響の低減に努める。</p>

環境要素	調 査	予 測
振 動	<p>【工事関係車両の走行による振動】</p> <p>既存資料調査によると、事業予定地周辺における道路交通振動の昼間の振動レベル(L₁₀)は44～47dBである。</p> <p>現地調査によると、道路交通振動の振動レベル(L₁₀)の最大値は、昼間38～55dB、夜間35～52dBであり、要請限度を下回っていた。</p>	<p>【工事関係車両の走行による振動】</p> <p>工事関係車両の走行による振動レベル(L₁₀)の最大値は、41～55dBと予測される。</p> <p>また、工事関係車両の走行による増加分の最大値は、0.1～2.2dBと予測される。</p>

環境の保全のための措置	評 価
<p>【工事関係車両の走行による振動】</p> <p>本事業の実施にあたっては、以下に示す環境保全措置を講ずる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・土砂、資材等の搬出入については、適正な車種の選定及び積載量並びに荷姿の適正化による運搬の効率化を推進し、さらに工事関係車両の走行台数を減らすよう努める。 ・関係機関や隣接事業者（北地区）との連絡・調整を適切に行い、環境負荷の低減に努める。 ・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、必要に応じて情報交換等の協力を行い、環境負荷の低減に努める。 	<p>【工事関係車両の走行による振動】</p> <p>工事関係車両の走行による振動レベル（L_{10}）は、要請限度を下回る。</p> <p>本事業の実施にあたっては、土砂、資材等の搬出入の効率化により、さらに工事関係車両の走行台数を減らす等の環境保全措置を講ずることにより、周辺の影響の低減に努める。</p>

環境要素	調 査	予 測
地 盤	<p>既存資料調査によると、事業予定地は、洪積台地に位置し、標高は2 m前後である。</p> <p>事業予定地周辺の地質層序は、地表から盛土、沖積層、熱田層、海部・弥富累層となっている。</p> <p>事業予定地周辺の表層地下水位及び被圧地下水位は、海部・弥富累層(Dm-G2)ではT.P. -4.3mであり、それより上位の土層では概ね T.P. -2~T.P. -3mの範囲である。</p> <p>事業予定地周辺半径 1,000m 以内には、24 箇所 31 本の井戸が確認されている。</p> <p>事業予定地周辺の地盤沈下は、昭和49 年ごろまでは沈下傾向がみられたが、それ以降は、沈静化あるいは逆に隆起する傾向がみられる。</p>	<p>【地下水位】</p> <p>浸透流解析の結果、地下水位低下量は敷地境界で最大4 mmと予測される。</p> <p>【地盤変位】</p> <p>掘削除荷に伴うリバウンドが生じ、山留壁の外側にある敷地境界では最大1 cmの隆起が予測される。いずれの断面においても、掘削域から離れるに従って地盤変位量は減少し、敷地境界から 20m程度離れると、地盤変位量はほぼゼロと予測される。</p> <p>また、建物荷重による地盤変位は極めて小さく、実質上生じないと予測される。</p>

環境の保全のための措置	評 価
<p>本事業の実施にあたっては、以下に示す環境保全措置を講ずる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 施工中に地盤変位量の計測を行い、適宜施工対応を講ずる。 	<p>【地下水位】</p> <p>本事業における施工計画では事業予定地と周辺地盤の地下水を遮断して、工事区域内でのみ地下水を汲み上げる工法を採用した。その結果、掘削時の地下水位の変動は最大4mmであり、周辺地盤の地下水位に及ぼす影響はほとんどないと判断する。</p> <p>【地盤変位】</p> <p>工事中の最大変位量（隆起）が、敷地境界上で最大1.0cmとなり、周辺地区の環境に及ぼす影響はほとんどないと予測される。敷地境界から20m程度離れると、地盤変位はほぼなくなると予測される。実際の工事では、<u>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。</u></p> <p>また、計画建物の基礎構造は、非常に堅固な地盤（Dm-G2）を支持層とする杭基礎であるため、建物荷重による地盤変位は実質上生じないと判断する。</p> <p>本事業の実施にあたっては、地盤変位量の計測管理を行い、適宜施工対応を講ずることにより、周辺環境に及ぼす影響のさらなる低減に努める。</p>

環境要素	調 査	予 測
景 観	<p>現地調査によると、事業予定地は、JR 東海、名鉄、近鉄、地下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。また、事業予定地周辺は、タワーズ、ミッドランドスクエア、名古屋ルーセントタワー等が建ち並び、名古屋市の玄関口としての都市景観が形成されつつある景観となっている。</p> <p>また、現況の形態率は 56～62%であった。</p>	<p>新建築物は、タワーズとデザインの調和を図った白を基調色とした縦横ラインを強調するデザインであり、統一感と風格を創出している。</p> <p>新建築物の存在による形態率は 60～65%、現況から新建築物の存在による変化量は 3～4 ポイントと予測される。</p>

環境の保全のための措置	評 価
<p>1. 予測の前提とした措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・周辺の既存建物及び北地区新建築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とする。 ・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。 ・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。 <p>2. その他の措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新建築物周辺に植栽を配置する。 ・新建築物の色彩や素材等については、「名古屋市景観条例」に基づき、関係機関と協議を行い、周辺地区における都市景観との調和に努めるとともに、デザイン都市名古屋にふさわしい洗練されたイメージとなるよう配慮する。 ・事業予定地内における空地の整備にあたっては、素材、色彩や植栽等について、隣接する歩道との調和に配慮する。 	<p>予測結果によると、周辺既存建物の景観を考慮し、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、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が創出されるものと判断する。</p> <p>圧迫感については、新建築物の存在により、形態率は3～4ポイント増加する。このことから、新建築物周辺に植栽を配置する等の環境保全措置を講ずることにより、圧迫感の低減に努める。</p>

環境要素	調 査	予 測
廃棄物等		<p>【工事中】</p> <p>現況施設解体工事中には、コンクリート塊が約 127,130 t、木くずが約 580 t、金属くずが約 15,980 t、ガラス・陶磁器くずが約 4,430 t、廃プラスチック類が約 1,130 t、アスベスト（耐火材等）が約 81,450m²、その他が約 230 t 発生すると予測される。このうち、再資源化率は、コンクリート塊が約 100%、木くずが約 100%、金属くずが約 100%、ガラス・陶磁器くずが約 50%、廃プラスチック類が約 30%、アスベスト（耐火材等）が 0%、その他が約 30%と予測される。</p> <p>新建築物工事中には、汚泥が約 55,810m³、掘削残土が約 149,570m³、建設廃材が約 7,100 t 発生すると予測される。このうち、再資源化率は、汚泥が約 50%、掘削残土が約 100%、建設廃材が約 80%と予測される。</p> <p>【存在・供用時】</p> <p>新建築物の存在・供用時には、廃棄物等として約 485.2m³/日発生すると予測される。このうち、再資源化率は約 64%と予測される。</p>

環境の保全のための措置	評 価
<p>【工事中】</p> <p>1. 予測の前提とした措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・工事の実施により発生した廃棄物等については、関係法令等を遵守して、適正処理を図るとともに、減量化及び再利用・再資源化に努める。 <p>2. その他の措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・建設廃材の分別回収に努める。 ・建設工事に使用する型枠材の転用に努める。また、建設時の梱包材料についても簡素化や再利用できるものを用い、廃棄物発生量の抑制に努める。 <p>なお、現況施設に使用されているアスベストの処理・処分は以下の通り行なう。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「大気汚染防止法」(昭和43年法律第97号)に基づき適切に処理・処分する。 ・アスベストが使用されている建築物及び工作物の解体作業は、「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)に示された手順に基づき行う。 ・発生したアスベストを含む廃棄物は、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」(昭和45年法律第137号)に基づき特別管理型産業廃棄物として適正に処理する。 	<p>【工事中】</p> <p>予測の前提とした措置を講ずることにより、工事中に発生するアスベスト以外の廃棄物等は、種類ごとに約30～100%の再資源化が図られるため、廃棄物等による環境負荷は低減されるものと判断する。また、アスベストは、関係法令に基づき適正に処理・処分することから、周辺の環境に及ぼす影響はないものと判断する。</p> <p>本事業の実施にあたっては、建設廃材の分別回収に努める等の環境保全措置を講ずることにより、廃棄物等による環境負荷のさらなる低減に努める。</p>
<p>【存在・供用時】</p> <p>1. 予測の前提とした措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業の実施により発生した廃棄物等については、関係法令等を遵守して、適正処理を図るとともに、減量化及び再利用・再資源化に努める。 <p>2. その他の措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・廃棄物等の一時的な保管場所として地下階に隔離された保管スペースを設ける。 ・減量化及び再資源化に関する知見の収集に努めるとともに、各テナント等に対しては、分別排出によるごみの減量化及び再資源化に努めるよう指導する。 	<p>【存在・供用時】</p> <p>予測の前提とした措置を講ずることにより、供用時に発生する廃棄物等は、約64%の再資源化が図られるため、廃棄物等による環境負荷は低減されるものと判断する。</p> <p>本事業の実施にあたっては、廃棄物等の一時的な保管場所として地下階に隔離された保管スペースを設ける等の環境保全措置を講ずることにより、廃棄物等による環境負荷のさらなる低減に努める。</p>

環境要素	調 査	予 測
温室効果 ガス等	<p>【オゾン層破壊物質】 聞き取り調査の結果、プレハブ冷蔵庫、冷凍庫が存在し、冷媒ガスによるフロン類の全容量として約 55kg 使用されていると想定した。さらに、プレハブ冷蔵庫、冷凍庫の断熱材にウレタンフォームが使用され、発泡剤としてフロン類が使用されていることを確認した。</p> <p>また、電気室等の消化剤としてブロモトリフルオロメタン(ハロン-1301)がポンベに充填された状態で約 1,300kg、ガス絶縁開閉装置、ガスコンデンサとして六フッ化硫黄(SF₆)が約 52kg 設置されていることを確認した。</p> <p>なお、現況施設は平成 11 年に DHC が導入されたため、現時点では冷媒ガスによるフロン類の使用はなかった。</p>	<p>【オゾン層破壊物質】 フロン類の処理については、廃棄する際にフロン類の回収を義務づけた「フロン回収・破壊法」を遵守して、適切に処理・処分するため、大気への放出はないと予測される。</p>
		<p>【工事中の温室効果ガス】 工事中における温室効果ガス排出量(二酸化炭素換算)は、建設機械の稼働により約 12,000tCO₂、建設資材の使用により約 213,000tCO₂、建設資材等の運搬により約 16,000tCO₂、廃棄物の発生により約 3,000tCO₂であり、これらの合計は、約 244,000tCO₂と予測される。</p>

環境の保全のための措置	評 価
	<p>【オゾン層破壊物質】</p> <p>予測結果によると、フロン類の大気への放出はないと考えられることから、フロン類の影響は回避されるものと判断する。</p>
<p>【工事中の温室効果ガス】</p> <p>1. 建設機械の稼働</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 工事中において、作業効率や機械の燃料消費率の向上に努める。 ・ 不要なアイドリングを中止するとともに、建設機械の選定にあたっては、省エネルギー機構が装備されている機械の選定に努める。 ・ 建設機械の使用に際しては、負荷を小さくするよう心がけるとともに、十分な点検・整備により、性能の維持に努める。 <p>2. 建設資材の使用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 製造過程において、二酸化炭素の排出量が少ない資材の選択に努める。 ・ 再生骨材など資源循環に配慮した建材、資材の採用に努める。 <p>3. 建設資材等の運搬</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 燃費の良い車種、低公害車の導入に努める。 ・ 土砂、資材等の搬出入については、適正な車種の選定及び積載量並びに荷姿の適正化による運搬の効率化を推進し、さらに工事関係車両台数を減らすよう努める。 ・ 合理的な運搬計画の策定により、運搬距離の最適化を図る。 ・ アイドリングストップや経済走行など、エコドライブの実践を励行するとともに、省エネ対応車両の導入に努める。 ・ 一括運搬等を実践し、延べ輸送距離の縮減に努める。 	<p>【工事中の温室効果ガス】</p> <p>本事業の実施にあたっては、工事中において、作業効率や機械の燃料消費率の向上に努める等の環境保全措置を講ずることにより、温室効果ガス排出量の低減に努める。</p>

環境要素	調 査	予 測
温室効果 ガス等		<p data-bbox="884 239 1002 271">前頁参照</p> <p data-bbox="884 645 1326 676">【存在・供用時の温室効果ガス】</p> <p data-bbox="884 683 1385 748">1 .事業活動等に伴い発生する温室効果ガス排出量</p> <p data-bbox="884 754 1385 1122">存在・供用時における温室効果ガス排出量(二酸化炭素換算)は、新建築物の存在・供用により約 34,500tCO₂/年、新建築物関連自動車交通の発生・集中により約 8,100tCO₂/年、廃棄物の発生により約 500tCO₂/年と予測される。また、緑化・植栽による吸収・固定により、約 10tCO₂/年が削減されると予測され、これらの合計は、約 43,000tCO₂/年と予測される。</p> <p data-bbox="884 1128 1385 1160">2 .単位面積当りの二酸化炭素排出量</p> <p data-bbox="884 1167 1385 1346">現況施設と新建築物の供用に関する単位面積当りの二酸化炭素排出量は、現況施設は 143kg-CO₂/年m²、新建築物は 128kg-CO₂/年m²となり、約 12%の削減と予測される。</p> <p data-bbox="884 1352 1203 1384">3 .ライフサイクル CO₂</p> <p data-bbox="884 1391 1385 1794">存在・供用時におけるライフサイクル CO₂ は、新建築物の供用期間を 100 年間で想定した場合、解体工事が約 5,600tCO₂/100 年、建設工事が約 407,800tCO₂/100 年、供用に伴う活動が約 4,082,000tCO₂/100 年、修繕が約 420,300tCO₂/100 年、改修工事が約 560,900tCO₂/100 年、維持管理が約 214,200tCO₂/100 年と予測され、これらの合計は、約 5,690,800tCO₂/100 年と予測される。</p>

環境の保全のための措置	評 価
<p>4. 廃棄物の発生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・工事中に発生した廃棄物等については、関係法令等を遵守して、適正処理を図るとともに、減量化並びに再利用・再資源化に努める。 ・建設廃材の分別回収に努める。 ・仮設材分類による資材の再利用を図る。 ・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。 ・仕上げ材、設備機器等の搬入は、ユニット化等の工夫により、梱包材の発生の削減に努める。 	<p>前頁参照</p>
<p>【存在・供用時の温室効果ガス】</p> <p>1. 予測の前提とした措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・DHCを導入する。 ・新建築物の供用期間は100年間と想定する。 <p>2. その他の措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・外気冷房、自然換気の採用により新建築物内に風を取り入れる。 ・Low-Eガラスの採用等により日射遮蔽制御を行い、熱を遮断する。 ・屋上緑化により、熱を遮断する。 ・雨水再利用等によるインフラへの負荷を削減する。 ・人感センサー照明制御を採用する。 ・<u>長寿命の建物となるよう、設備の維持管理や更新等を適切に行う。</u> 	<p>【存在・供用時の温室効果ガス】</p> <p>予測結果によると、DHCから熱源の供給を受けた方が、本事業単独で熱源を確保するより温室効果ガス排出量（二酸化炭素換算）は約2,000tCO₂/年少なくなり、また、100年間供用の方が、50年間供用よりライフサイクルCO₂の排出量は約200,000tCO₂/100年少なくなることから、温室効果ガスの排出による環境負荷は低減されるものと判断する。</p> <p>本事業の実施にあたっては、外気冷房、自然換気の採用により新建築物内に風を取り入れる等の環境保全措置を講ずることにより、周辺環境に及ぼす影響のさらなる低減に努める。</p>

環境要素	調 査	予 測
風 害	<p>既存資料調査及び現地調査によると、事業予定地周辺は商業地域となっており、事務所ビル、小売店舗等の商業施設がほとんどを占めている。一方、事業予定地から離れるにしたがって住居施設が多くなる。</p> <p>建物を階数別にみると、3～7階または8階以上の中・高層建築物が大部分となっている。一方、事業予定地から離れるにしたがって1～2階の低層建築物が多くなる。</p> <p>名古屋地方気象台における日最大平均風速の風向は、西北西～北及び南南東～南の出現頻度が卓越している。</p>	<p>新建築物建設後に風環境のランクが上がる地点は、主に事業予定地北東側近傍等の14地点（このうち新たにランク3を超える地点はなし）、風環境のランクが下がる地点は、主に事業予定地南東側等の12地点と予測され、その他の地点については風環境の変化はないと予測される。</p>
日照阻害	<p>既存資料調査及び現地調査によると、日影の影響の及ぶ事業予定地北側の地域は、事業予定地近くでは、商業施設・一般店舗・商業的サービス施設がほとんどを占めており、事業予定地から離れるほど住居施設が主体となる。建物階数別にみると、事業予定地近くでは3～7階または8階以上の中・高層建築物が大部分であり、住居施設が多い地域では1～2階の低層建築物が多くなる。</p> <p>事業予定地周辺は中・高層建築物が多いため、8時間の日影が生じる範囲が既存建物周辺で目立つ。</p>	<p>時刻別日影図によると、8時及び16時における新建築物の日影の長さは、約1.5kmになると予測される。また、等時間日影図によると、1時間以上の日影を生じる範囲は、事業予定地より約150～400mと予測される。</p> <p>なお、新建築物による日影が生じる範囲内には、「名古屋市中高層建築物の建築に係る紛争の予防及び調整等に関する条例」に規定される教育施設が存在する。</p> <p>新建築物と既存建物による日影については、新建築物が建設されることにより、事業予定地の北側の一部において、日影時間が長くなると予測される。3時間以上もしくは2～3時間日影が付加される範囲は、事業予定地北側の北地区事業予定地内と予測される。また、1～2時間付加される範囲は、事業予定地に隣接する北側とその北の道路、事業予定地北東側に位置し、一部住居施設等にも付加されているが、多くは商業施設である。</p>

環境の保全のための措置	評 価
<p>1. 予測の前提とした措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業予定地内に植栽を施す。 <p>2. その他の措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・<u>市民等から苦情があった場合は、その内容や原因及び対処した方法並びにその後の状況について調査し、必要に応じて適切な措置を講じる。</u> 	<p>予測結果によると、予測の前提とした措置を講ずることにより、新建築物建設前から新たにランク3を超える地点はない。なお、ランク1またはランク2からランク3へと変わる地点がみられるが、新たにランク3を超える地点がみられないことから周辺地域の風環境に著しい影響を及ぼさないものと判断する。</p> <p>本事業の実施にあたっては、事業予定地内の植栽を風洞実験時よりもさらに増やすという環境保全措置を講ずることにより、周辺地域の風環境に及ぼす影響のさらなる低減に努める。</p>
	<p>予測結果より、新建築物が建設されることによる周辺の日照環境に及ぼす影響は、新たに日影が付加される範囲を考慮すると小さいと判断する。</p> <p>新建築物により日影の影響を受ける区域は、「建築基準法」及び「名古屋市中高層建築物日影規制条例」の規制対象区域に該当しない。</p> <p>なお、教育施設については、「名古屋市中高層建築物の建築に係る紛争の予防及び調整等に関する条例」に基づき適切な対応を行う。</p>

環境要素	調 査	予 測
電波障害	<p>既存資料調査及び現地調査によると、地上デジタル放送電波の受信品質評価が「良好に受信」とされた地点は、名古屋市内で広域局 71%、<u>県域局(瀬戸局)</u> 58%であった。</p> <p>なお、事業予定地上空において、マイクロウェーブ通信回線は 1 系統ある。</p>	<p>新建築物から西南西方向へ障害が発生し、この障害面積は、広域局で約 0.14 km²、<u>県域局(瀬戸局)</u>で約 1.62 km²と予測される。</p> <p>反射障害は、<u>広域局及び県域局(瀬戸局)</u>ともに、<u>新建築物単体による障害は発生しないと予測される。</u></p> <p>マイクロウェーブは、事業計画及び総務省東海総合通信局への聞き取り調査結果により、送信経路に影響が及ぶことが予測される。</p>

環境の保全のための措置	評 価
<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。 ・ 事業の実施に伴って、地上デジタル放送電波受信の状況が悪化すると予測される地域については、地上躯体が立ち上がる時期を目途として、CATV への加入等の適切な対策を実施する。 ・ 工事中及び存在時において、予測範囲の周辺等で新たに障害が生じた場合には、新建築物との因果関係を明らかにし、本事業による影響と判断された場合には適切な対策を実施する。 ・ 周辺の住民等からの問い合わせに対する連絡の窓口を設け、<u>十分な周知を行う。</u> ・ マイクロウェーブの送信経路への影響については、電波伝搬障害防止制度に関する手続きにより、適切な対応を行うことで影響を回避する。 ・ <u>電波障害対策の実施においては、名駅三丁目計画の事業者と連携し適切に対応する。</u> 	<p>本事業の実施にあたっては、地上躯体工事時期を地上デジタル放送の完全移行後にすることにより、アナログ放送による電波障害の影響を回避するほか、地上デジタル放送電波受信の状況が悪化すると予測される地域については、地上躯体が立ち上がる時期を目途として、CATV への加入等の環境保全措置を講ずることにより、新建築物が地上デジタル放送電波の受信に及ぼす影響の回避に努める。</p> <p>マイクロウェーブの送信経路への影響については、電波伝搬障害防止制度に関する手続きにより、適切な対応を行うことから、影響が回避されるものと判断する。</p>

環境要素	調 査	予 測
安 全 性	<p>【工事中】</p> <p>既存資料調査によると、事業予定地周辺には、JR 東海、名鉄、近鉄、地下鉄及びあおなみ線のほか、市バス、名鉄バス、JR 東海バス並びに三重交通バスが通っている。また、事業予定地は一般市道広井町線に面しており、周辺には主要県道名古屋津島線、一般市道東志賀町線等が通っている。事業予定地周辺における自動車交通量は、平日及び休日ともに、高速名古屋新宝線が最も多く、都市高速道路以外では、平日及び休日ともに、一般県道中川中村線が最も多くなっている。また、事業予定地周辺における歩行者及び自転車交通量は、平日及び休日ともに、主要県道名古屋津島線が最も多くなっている。事業予定地周辺における路線別の事故発生件数（平成 20 年）は、名古屋甚目寺線が 113 件、名古屋津島線が 315 件、錦通線が 93 件、名古屋長久手線が 570 件、山王線が 132 件となっている。</p> <p>現地調査によると、事業予定地周辺には、小学校 8 校、中学校 4 校の通学路が指定されている。事業予定地周辺の自動車区間断面交通量は、全区間で平日の交通量が休日の交通量を上回っていた。大型車混入率は、平日が約 4～21%、休日が約 1～18%であった。また、タワーズ駐車場南側出入口付近の歩行者交通量は、平日については名古屋津島線沿いの方が名鉄バスターミナル西側道路沿いよりも多く、休日については名鉄バスターミナル西側道路沿いの方が名古屋津島線沿いよりも多かった。自転車区間断面交通量は、名古屋津島線沿いが平日及び休日ともに最も多かった。事業予定地周辺は、主要交差点に信号機や横断歩道等の安全施設が整備されており、主要道路においては車歩道分離がなされていた。仮設バス停設置予定場所付近は、片側 2～4 車線であった。走行速度については、全体的に平日では 14～19 時、休日では 13～17 時に遅くなる傾向がみられた。</p>	<p>【工事中】</p> <p>自動車交通量の増加率は 0.0～10.7%と予測される。</p> <p>工事関係車両出入口 2 箇所において、工事関係車両と歩行者との平面的な交錯はあるが、いずれも信号機による制御を予定している箇所であり、歩行者の交通安全性への影響は小さいと予測される。</p>

環境の保全のための措置	評 価
<p>【工事中】</p> <p>本事業の実施にあたっては、以下に示す環境保全措置を講ずる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・工事関係車両出入口は、信号機による制御を予定している箇所であるが、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、適正な走行を行なうよう努める。 ・工事関係車両の走行については、交通法規を遵守し、安全運転を徹底する。 ・土砂、資材等の搬出入については、適正な車種の選定及び積載量並びに荷姿の適正化による運搬の効率化を推進し、さらに工事関係車両の走行台数を減らすよう努める。 ・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、十分配慮する。 ・関係機関や隣接事業者（北地区）との連絡・調整を適切に行い、環境負荷の低減に努める。 ・事業予定地南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、必要に応じて情報交換等の協力を行い、環境負荷の低減に努める。 <p>なお、本事業の工事中において、先行して北地区の供用が計画されていることから、歩行者及び自転車に対しても安全性の確保には十分留意した施工を行う。</p>	<p>【工事中】</p> <p>予測結果によると、工事関係車両の走行ルート上の各区分における工事関係車両による交通量の増加率は0.0～10.7%となるが、工事関係車両の走行ルートは、マウントアップ等により歩車道分離がなされていること、主要道路と交差する位置には信号機や横断歩道が整備されていることから、工事関係車両の走行による安全性への影響は、小さいと判断する。</p> <p>また、工事関係車両出入口における工事関係車両と歩行者及び自転車との交錯箇所は、信号機による制御を予定している箇所であり、歩行者及び自転車の交通安全性への影響は小さいと判断する。</p> <p>本事業の実施にあたっては、事業予定地内出入口は、信号機による制御を予定している箇所であるが、工事関係車両が出入りする際には、誘導員を配置す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。</p>

環境要素	調 査	予 測
安全性	<p>【供用時】 既存資料調査及び現地調査は、【工事中】参照。</p>	<p>【供用時】 自動車交通量の増加率は、平日が0.1～27.7%に対して、休日が0.1～79.8%と予測される。 歩行者及び自転車アクセスルートを検討した結果、調査場所（新建築物関連車両の出入口のうち、信号が設置されていない場所を横断する箇所）においては、新建築物の供用に伴う歩行者及び自転車交通量の増加はない。 信号機がない新建築物関連車両の出入口としては、太閤通周辺の2箇所である。この出入口におけるピーク時では、平日の出入口アにおいて104台/時の新建築物関連車両が出入りし、412人/時の歩行者及び106台/時の自転車との交錯が予測され、入口イでは、154台/時の新建築物関連車両が入り、370人/時の歩行者及び464台/時の自転車との交錯が予測される。また、休日では、出入口アにおいて151台/時の新建築物関連車両が出入りし、426人/時の歩行者及び50台/時の自転車との交錯が予測され、入口イでは、176台/時の新建築物関連車両が入り、344人/時の歩行者及び201台/時の自転車との交錯が予測される。</p>

環境の保全のための措置	評 価
<p>【供用時】</p> <p>1. 予測の前提とした措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業予定地内への新建築物関連車両の出入りについて、周辺の交通事情に配慮する。 ・<u>名駅通沿いにおいては、新建築物をセットバックさせることにより、歩道状空地を設け、現況よりも幅員の広い歩行者空間を整備する。</u> <p>2. その他の措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新建築物利用者には、できる限り公共交通機関を利用するよう働きかける。 ・名古屋駅及び地下鉄との歩行者ネットワークを整備し、公共交通機関の利用側促進を図ることにより、新建築物関連車両の発生の抑制に努める。 ・<u>歩行者や自転車の安全性の確保が懸念される場合は、必要に応じて関係機関と調整し、適切に対応する。</u> ・<u>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、必要に応じて情報交換等の協力を行い、環境負荷の低減に努める。</u> 	<p>【供用時】</p> <p>新建築物関連車両の走行ルート上の各区間の新建築物関連車両による交通量の増加率は、平日で0.1～27.7%、休日で0.1～79.8%となるが、これらのルートは、マウントアップ等により歩車道分離がなされていることから、新建築物関連車両の走行による安全性への影響は、小さいと判断する。</p> <p>本事業の実施にあたっては、新建築物利用者には、できる限り公共交通機関を利用するよう働きかける等の環境保全措置を講ずることにより、周辺の交通安全に及ぼす影響の低減に努める。</p>

環境要素	調 査	予 測
緑地等	<p>現地踏査によると、事業予定地内は、現況施設の屋上で、中高木による緑地が一部みられる程度である。</p> <p>事業予定地周辺の緑地の現状は、事業予定地南側にある桜通口駅前広場が主な緑地空間となっているが、この地域全体でみると、緑の少ない環境である。</p>	<p>新設する緑地等は、低層棟の屋上緑化及び街路樹等に大きく分かれる。</p> <p>低層棟の屋上緑化では、中高木、低木及び地被類を植栽する。</p> <p>また、街路樹等として、名駅通沿いと南側空地に中高木を植栽するほか、名駅通沿いの一部を保水性舗装としている。</p> <p>各緑地等に使用する樹種等は、中高木はエゴノキ、ヒメシャラ、シマトネリコ等、低木はサツキ、ツツジ等、地被類はタマリユウ、ハイビヤクシンとしている。</p> <p>新設する緑地等の面積は約 3,160 m²、緑地のみでは約 2,500 m²である。緑化率は、緑地等では約 27.0%、緑地のみでは約 21.4%となる。</p> <p>名駅通沿いに中高木を植栽するとともに、新建築物の低層棟の屋上を広く緑化する。特に、名駅通沿いに植栽する街路樹は、隣接する北地区の街路樹と事業予定地周辺地域の緑地と調和を取ることによって統一感のある緑地空間が形成されるものと予測される。</p> <p>また、屋上に広く緑化スペースを設ける。</p> <p>このような緑化計画により、事業予定地及びその周辺には、緑の多い快適な都市環境が新たに形成され、利用者にとってのよい安らぎ感を与えるものと予測される。</p>

環境の保全のための措置	評 価
<p>本事業の実施にあたっては、以下に示す環境保全措置を講ずる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新設した緑地等については、適切に維持・管理作業を行う。 ・緑地の維持・管理に関する年間スケジュールを立て、清掃、灌水、病虫害の駆除等を計画的に行う。 ・<u>街路樹については、風害対策や地下構造物との関係等様々な条件があるため、屋上等を含む計画全体の中で、今後、東海地域の在来種（郷土種）も含め検討していく。</u> 	<p>予測結果によると、事業予定地内に中高木の植栽、屋上緑化等を行うことにより、約3,160㎡の緑地等（緑地のみの場合約2,500㎡）が新設される。また、緑地等の整備により、周辺との調和が図られ、利用者に関するおいや安らぎ感を与えるものと判断する。</p> <p>本事業の実施にあたっては、新設した緑地等については、適切に維持・管理作業を行う等の環境保全措置を講ずることにより、良好な緑地環境の維持に努める。</p>