

環境影響評価方法書への意見 [南地区]

番号	市 民 意 見	事 業 者 の 見 解
1	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 p2 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いる。第 4 章の事業予定地及びその周辺地域の概況もほとんどが共通している。このように、調査費用を安上がり仕上げ、環境への影響は、例えば、工事関係車両は同時に走行するため複合影響となるが、このままでは個別に予測・評価し、影響が過小評価される。そのようなことは許されない。市が毅然たる態度を取るべきである。	事業者としましては、名古屋市等関係機関と調整し、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・評価を行い、適切な環境影響評価が行えるよう努めてまいります。 なお、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しています。また、準備書作成時には、その段階において入手可能な最新の資料を用います。
2	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。	隣接する事業予定地(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、地下街や鉄道駅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共に、周辺環境に与える影響が極力小さくなるように配慮した開発とします。

3	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、その予測が以下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説明を行い、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 0.003ppm(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。	事業者としましては、名古屋市等関係機関と調整し、バックグラウンド濃度の設定について適切に実施してまいります。
4	P2 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。	デッキレベルの歩行者ネットワークを主軸に、地下街や鉄道駅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共に、周辺環境に与える影響が極力小さくなるように配慮した開発とします。今後、名古屋市等関係機関と調整し、より良い環境となるよう検討してまいります。
5	P4 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。	隣接事業者(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します。また、2 階レベルに既存タワーズデッキと北地区を結ぶ歩行者通路を整備し、1 階バスターミナル、地下街、鉄道駅とも連絡させる計画をしています。
6	P4 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。	名古屋市等関係機関と調整し、準備書段階では、分かりやすくなるように努めます。

7	P4 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。	準備書段階で今後必要となる事項（面積、利用者数）を記載したいと考えています。
8	P6 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。p64 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、公共下水道に排水する計画ですが、具体的な方法については関係法令を遵守し、名古屋市等関係機関と今後調整します。
9	P6 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。	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しました。
10	P7 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。	今後、予測に必要な方法を検討し準備書に記載します。
11	P7 建設作業の事前配慮として「土壤汚染」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「土壤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、土壤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、土壤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、土壤汚染はないとのこと。」と見解を述べただけであり、その後、土壤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。	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壤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。
12	P7,8 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。	事業予定地内への工事関係車両の出入りについては、周辺の交通事情に十分配慮して、出入口の設置、運用管理を行います。
13	P8 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。	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としたデジタル放送完全移行後に計画しています。
14	P8 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。

15	P9 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、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。	既存施設の活動終了後の解体工事にあたっては、必要な調査を実施します。アスベストが確認された場合は、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)で記載します。
16	P9 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、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。	「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、予測する計画です。
17	P10 施設の使用・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 m ² 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。	ここでの「削減」とは、高さ約 260m 延べ面積約 28 万 m ² のビルを供用する場合、単独で熱源を確保するより、DHC を導入した方が排出ガスは削減されるという意味です。 なお、準備書では、現状の建物と新建築物との単位面積当たりの二酸化炭素発生量の比較を行う予定です。
18	P10 施設の使用・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)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」の機器不荷率がアップ、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。	新建築物の熱源は、JR セントラル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をしています。 また、事業予定地内には熱源施設(サブプラント)を設ける計画であることから、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、評価する予定です。
19	P10 施設の使用・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。	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。
20	P11 施設の使用・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。	準備書において、一時的な保管場所を記載したいと考えています。
21	P11 施設の使用・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 p63 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。	冷蔵保管場所及び規模については、準備書に記載したいと考えています。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。

22	P11 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。	北地区との建物計画の相違により、南地区では「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。
23	P14 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(p47)、大気質は 19 年度の測定結果(p49)、環境騒音は平成 16 年度(p52)、道路交通騒音、振動は平成 15 年度(p54,56)、温室効果ガス等は二酸化炭素が平成 5～18 年度、フロンは 24.平成 2～15 年度(p56)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。	準備書作成時には、その段階において入手可能な最新の資料を用いて、地域の概況を把握します。
25	P23 地域の概況の(3)水域利用で「揚水設備等設置事業場は、調査対象区域内に 17 事業場あり、内 1 事業場は、事業予定地内にある。揚水(井戸)の深さは 10～300m の範囲である。」と記載があるが、この井戸の地下水質の状況ぐらいは調査して記載すべきである。また、連携する事業である以上、隣接する北地区のアセス方法書にもその資料を提供すべきである。	P23 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。準備書作成の時には、事業予定地内に井戸が存在する旨を北地区へ情報提供いたします。
26	P27 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。	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)の江川線、西区新道二丁目の結果を記載しています。なお準備書の段階では、その段階において入手可能な最新の資料を用いて、地域の概況を把握します。
27	P35 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き、…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。	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しました。 なお、「名古屋市環境保全条例」に基づき、必要な手続きを行ってまいります。
28	P36 関係法令の指定・規制等で「土壌」について、大規模な土地(3,000m ² 以上)の改変時には、過去の特定有害物質等を取り扱っていた工場等の設置の状況等を調査する必要がある」とあるが、その調査結果をどうするのかについての説明が抜けている。名古屋市環境保全条例第 57 条第 2 項では「前項の規定による調査の結果、当該土地の土壌又は地下水が汚染され、又は汚染されているおそれがあるときは、当該大規模土地改変者は、土壌汚染等対策指針に基づき、当該土壌及び地下水の汚染の状況を調査し、規則で定めるところにより、その結果を市長に報告しなければならない。」と定められている。	「名古屋市環境保全条例」「名古屋市環境保全条例施行細則」に基づき、必要な手続きを行ってまいります。
29	P42 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	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、

	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。	現地調査は行いません。
30	P42 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。	既存ビルにおいて、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。
31	P45 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。	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の結果」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、その結果を記載しました。
32	P45 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。	同上
33	P45 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。	同上
34	P45 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。	同上
35	P45 自然的状況の「底質」で、「堀川 2 地点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。	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し

		ています。
36	P45 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。	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 の調査結果を記載しています。
37	P45 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。	ご指摘の箇所につきましては地域の概況として、地下水の環境基準適合状況の概要について記述しました。
38	P45 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。	「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。準備書作成の際には、この地点も含めて資料を整理し、記載いたします。
39	P48 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、それを同時期の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いそうであるが、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。	本調査を行った目的は、今後の環境影響評価準備書を作成する上で行う調査方法として、既存資料調査によることの妥当性を確認するためのものです。そのため、名古屋の気象の特色が最も顕著に現れる冬季に検証を行いました。
40	P61 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、p7 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。	新建築物の熱源は、JR セントラル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をしています。 また、事業予定地内には熱源施設(サブプラント)を設ける計画であることから、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、評価する予定です。

41	P63 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(3,000m ² 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。	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いたしませんでした。
42	P63 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。	同上
43	P63 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。	大気質につきましては、既存資料の活用により調査を行います。その他、年間調査が必要な水質、動植物などは本事業では調査対象としておりませんので、4 ヶ月の調査期間で問題ないと考えております。
44	P64 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。	準備書には、既存資料調査として用いた資料の年次を記載いたします。
45	P69 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。	振動規制法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す。