

名駅一丁目1番計画南地区（仮称）
建設事業に係る見解書

（大規模建築物の建築）

平成22年5月

東海旅客鉄道株式会社

＜略 称＞

以下に示す条例名及び名称については、基本的に略称を用いた。

条例名及び名称	略 称
名駅一丁目1番計画南地区（仮称）建設事業	南地区
名駅一丁目1番計画北地区（仮称）建設事業	北地区
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方法書	方法書
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	準備書
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資料編	資料編
参考資料（複合影響予測）	参考資料
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書	評価書
「市民の健康と安全を確保する環境の保全に関する条例」（平成15年名古屋市条例第15号）	名古屋市環境保全条例

＜本見解書の全体構成について＞

第 1 編 南地区準備書に係る事項

第 2 編 北地区及び南地区の複合影響に係る事項

添付資料 北地区の事業計画変更に伴う環境影響の変化の程度について

本見解書の全体構成は、市民意見の内容に応じて2編に区分した。

また、準備書提出後に隣接する北地区において工事工程及び駐車場規模の見直しが行われたため、見解書作成にあたりこれらによる本事業との複合的な影響の程度を明らかにするために、当該変更による影響が懸念される環境要素について、変更前と変更後の影響予測の対比を行った結果を巻末に添付資料として示した。

第 1 編 南地区準備書に係る事項

目 次

	頁
1. 事業者の名称、代表者の氏名及び事務所の所在地	1
2. 対象事業の名称	1
3. 意見の概要及び事業者の見解	1
（1）環境影響評価に係る事項	2
事業計画及び内容	2
事業予定地及びその周辺地域の概況	8
環境影響評価項目の抽出	12
（2）環境影響評価	14
大気質	14
騒 音	22
振 動	28
地 盤	32
景 観	34
廃棄物等	36
温室効果ガス等	36
風 害	38
日照阻害	38
電波障害	40
安全性	42
緑地等	42
（3）その他	44

第 1 編 南地区準備書に係る事項

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

2. 対象事業の名称

名駅一丁目 1 番計画南地区（仮称）建設事業

3. 意見の概要及び事業者の見解

次のとおり

(1) 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
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。
給排水計画は、各事業者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。 事前配慮事項は、各事業者の設備計画に基づき記載いたしました。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。
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、単位面積当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す。(準備書p. 305) なお、準備書p. 307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。

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。」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。
	[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、ゆう出水量はどれぐらいになるかは、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、決まっていないとすれば、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。

事 業 者 の 見 解
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。(準備書p.154)
まだ施工業者が決まっていないので、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5mm)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2mm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。

項 目	意 見 の 概 要
事業計画及び内容	[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。 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。
	[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。

事業者の見解
事前配慮事項は、各事業者の設備計画に基づき記載いたしました。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。
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、準備書段階では名駅通と清正公通の2箇所には出入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。
南地区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。

項 目	意 見 の 概 要
事業予定地及びその周辺地域の概況	[通勤に使用する工事関係車両について] 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、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。
	[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。
	[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4 km南の今回の事業地への影響判断を行うべきである。

事 業 者 の 見 解
(見解はp. 7と同じ)
準備書を作成するにあたって、資料の収集は2009年8月末の時点で入手可能な最新の資料とし記載いたしました。
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。

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〕 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、ゆう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。 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ー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ー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

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箇所で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
環境影響評価項目の抽出	[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…通信省停車場』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
「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。

(2) 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NO_x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NO_x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NO_x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か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

事業者の見解
具体的な施工方法については、今後施工業者が決まってから適切に計画いたします。
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、現時点で事業者が実行可能な範囲で行える事項を記載したものです。
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)等によりバックグラウンド濃度を設定いたしました。

項 目	意 見 の 概 要
大気質	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。
	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。
	[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、NO_x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。 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、NO_x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。

事業者の見解
ささしまライブ24地区内で行った大気質調査の目的は、準備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。
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、準備書p. 119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。
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を、実行可能な範囲で導入するように努めてまいります。 さらに、それ以外に準備書p. 131「(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を行うことによって、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。

項 目	意 見 の 概 要
大気質	〔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。
	〔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。

事業者の見解

南地区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

	No.4		No.5		No.11		No.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

(km/時)

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

	No.1		No.10		No.12		No.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

(km/時)

備考) No.1、No.10は、名古屋駅東側の幹線道路のため、No.4の増減を採用しました。
No.12は、名古屋駅南側を東西に走る幹線道路のため、No.11の増減を採用しました。
No.14は、名古屋駅北側を東西に走る細街路のため、No.5の増減を採用しました。

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。

項 目	意 見 の 概 要
大気質	[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。
	[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

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。

- ①予測地点の窒素酸化物濃度が高いこと。
- ②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。(①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。

そのため、二酸化窒素濃度の大小と浮遊粒子状物質濃度の大小が合わないことがあります。

なお、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)による標記に改め(SSEの風向の計算間違いと併せて)、準備書p.158の表2-1-7は下表のとおり訂正いたします。

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

風向	最高濃度 出現地点	寄与濃度 ①	バックグラウンド濃度 ②	合成濃度 ③=①+②	寄与率(%) ①/③
NNW	No.58	<u>0.0021</u>	0.018	<u>0.020</u>	<u>10.5</u>
SSE	<u>No.5</u>	<u>0.0021</u>		<u>0.020</u>	<u>10.5</u>
WNW	No.70	<u>0.0012</u>		<u>0.019</u>	<u>6.3</u>

注) ____ は、訂正した箇所です。

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(No.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0.63%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0.01%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。

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No.1とNo.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No.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No.1は、地点が類似しているNo.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)

(p.23に続く)

項 目	意 見 の 概 要
大気質	
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。

事業者の見解

(p. 21からの続き)

表－1 24時間調査を行った地点の結果
(km/時)

	No.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

表－2 16時間調査を行った地点の結果
(km/時)

	No.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

備考) No.1は、名古屋駅東側の幹線道路のため、No.4の増減を採用しました。

表－3 年平均の走行速度
(km/時)

	No.1		No.4	
	大型車	小型車	大型車	小型車
24時間平均	39	47	44	48

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。

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。

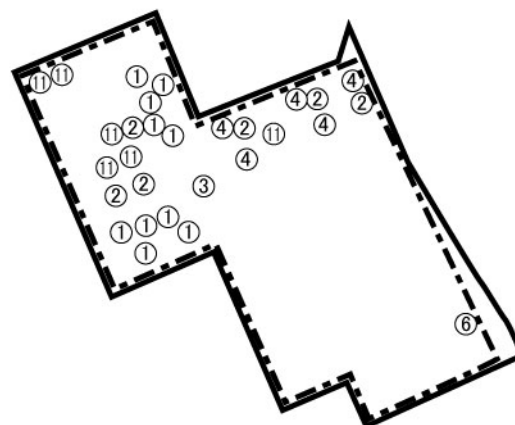
ケース I (解体・山留工事)

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)

□ : 施工区域

□ : 仮囲い(H=3.0m)



N
0 25 50m
縮尺 : 1/2,500

(p. 25に続く)

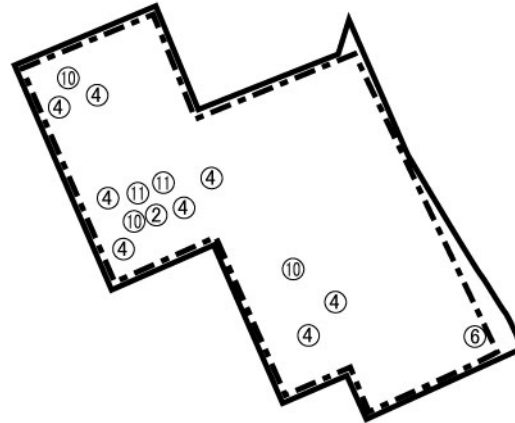
項 目	意 見 の 概 要
騒 音	

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)

- : 施工区域
- : 仮囲い(H=3.0m)



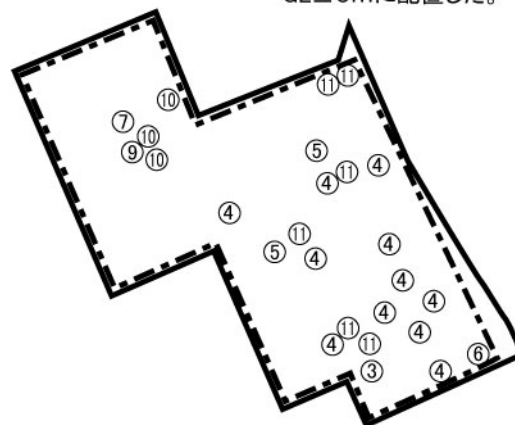
縮尺 : 1 / 2,500

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)

- : 施工区域
- : 仮囲い(H=3.0m)



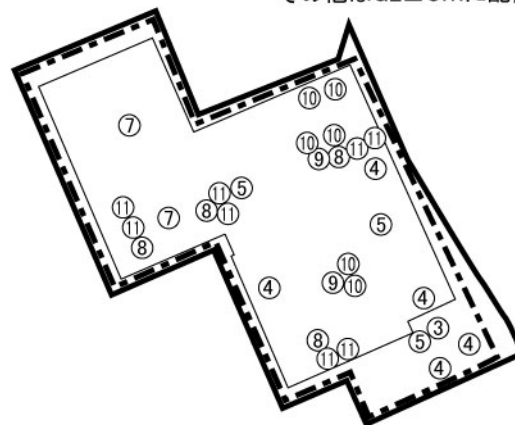
縮尺 : 1 / 2,500

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、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)

- : 施工区域
- : 建物部分
- : 仮囲い(H=3.0m)



縮尺 : 1 / 2,500

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Ⅰ・解体工事）で、仮囲いの高さは3m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。
	[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。

事 業 者 の 見 解
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。
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、準備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Ⅰ・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。
準備書p.189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。
工事の実施にあたっては、仮囲いだけではなく準備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。
「環境の保全のための措置」の内容につきましては、準備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。
準備書p.224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、準備書p.217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。

項 目	意 見 の 概 要
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Ⅱ（山留・杭工事）とケースⅣ（掘削・地下躯体・地上躯体）で、敷地境界上で74dB、ケースⅠ（解体工事）とケースⅢ（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

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。

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。

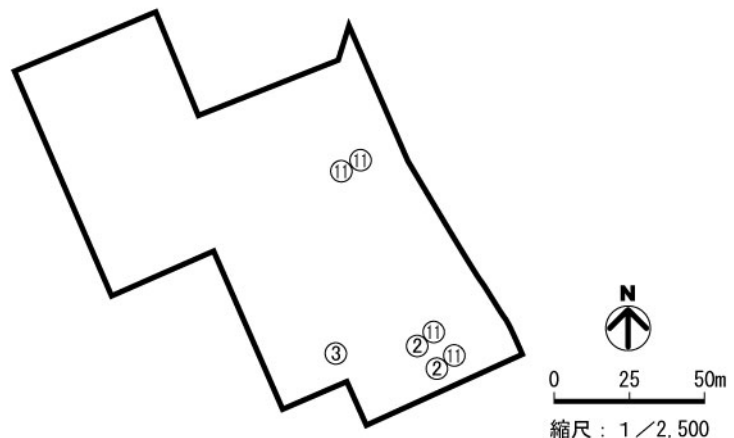
なお、主要な振動源と敷地境界までの距離が分かるように、1/2,500の縮尺で建設機械の位置と施工区域(=敷地境界)の位置を下記に示しました。

ケースⅠ(解体工事)

注)機械は、全てGL±0mに配置した。

- 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)

□:施工区域

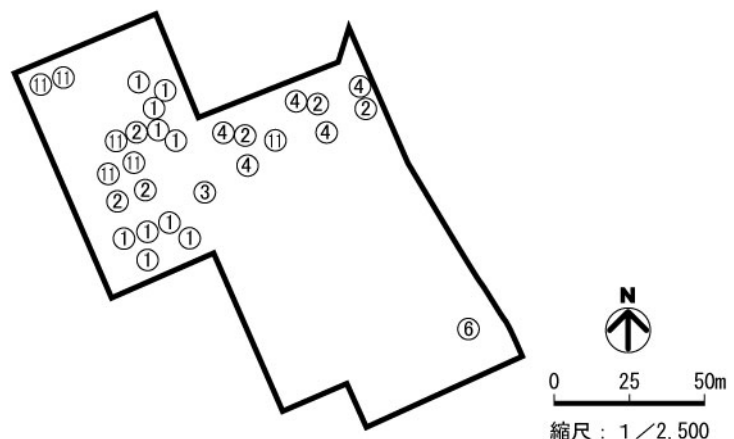


ケースⅡ(解体・山留工事)

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)

□:施工区域



(p. 31に続く)

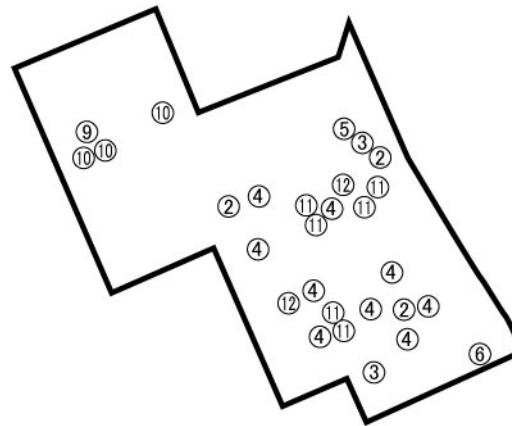
項 目	意 見 の 概 要
振 動	[建設機械の稼働による環境の保全のための措置について] P234 建設機械の稼働による振動の「環境の保全のための措置」として、「可能な範囲で低振動型の建設機械を導入する。」とあるが、騒音では予測の前提として「導入可能な低騒音型の建設機械を使用する」として、その低減効果を検討している（p194）。振動でも同様に低減効果を検討すべきである。 [工事関係車両の予測結果の表示について] P243 工事車両の振動レベルの予測結果が範囲で示してあるが、これは6時～22時の各時間についての予測を範囲で表したことを記載すべきである。

ケースⅢ(杭・掘削・地下躯体工事)

注)機械は、全てGL±0mに配置した。

- 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)

□ : 施工区域



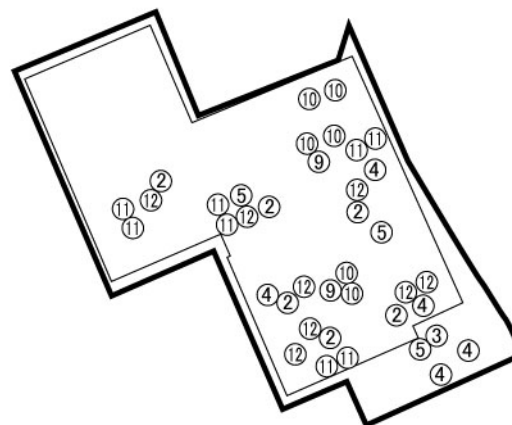
ケースⅣ(掘削・地下躯体・地上躯体工事)

注)機械は、全てGL±0mに配置した。

- 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)

□ : 施工区域

□ : 建物部分



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。

今後、評価書に、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は、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す。

項 目	意 見 の 概 要
振 動	[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・覆土用機械の稼動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

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年名古屋市告示第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。

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。

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
準備書p. 28、29の「②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。
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。 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。 なお、準備書p. 290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。
「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。

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
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㎡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。
準備書で記載した「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。
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。準備書では、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当たりの二酸化炭素の排出量を比較しました。

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などをみても、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

事業者としましては、準備書p. 302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。

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。

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。

「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。

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

また、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、評価書において訂正いたします。

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
「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。
「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、準備書では、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。
事業者としては、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。
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。

事業者の見解

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。

評価書作成時には、p. 393「表2-12-2 緑地等の面積一覧」にあります面積を、p. 42「表1-3-2植栽予定の主な樹種等」にも記載いたします。

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）及び各事業者の計画に基づき、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。

(3) 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。 〔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
ご指摘の事前配慮の文章（準備書p. 57の「第4章 事前配慮の内容」に記載）は、過去の他の案件の準備書と同じように、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、準備書段階では再資源化率「約100%」と記載いたしました。
「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、現時点で事業者が実行可能な範囲で行える事項を記載したものです。
参考資料（複合影響予測）の各項目の中の「⑤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、準備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。

第2編 北地区及び南地区の複合影響に係る事項

目 次

	頁
1. 意見の概要及び事業者の見解	47
（1）環境影響評価に係る事項	48
事業計画及び内容	48
（2）環境影響評価	50
大気質	50
騒 音	52
（3）その他	54

第 2 編 北地区及び南地区の複合影響に係る事項

1. 意見の概要及び事業者の見解

次のとおり。

(1) 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、N0.1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
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、南地区の利用も含めた共同駐車場として計画しております。
建設機械の機種を選定に際しては、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を、実行可能な範囲で導入するように努めます。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。
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、No. 1の走行割合は、掲載した割合となりました。

(2) 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
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。
ご指摘のとおり、No. 1 において間違いがありましたので訂正いたします。訂正内容は、二酸化窒素の背景交通量寄与濃度を0.00149ppmから0.00171ppmに訂正いたします。その他の地点については、問題はありませんでした。
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。 ①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。 ②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。（①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。 そのため、二酸化窒素濃度の大小と浮遊粒子状物質濃度の大小が合わないことがあります。
参考資料に示した予測項目は、北地区、南地区の準備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

各準備書には、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、参考資料における新建築物関連車両の走行による騒音のNo.3については、環境基準を上回ることから、重点事項として環境の保全のための措置を記載しました。

具体的な内容については、今後関係機関と協議を行い、検討を進めてまいります。

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。

(3) 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ヂ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
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。)と、名駅一丁目1番計画南地区(仮称)建設事業(以下「南地区」という。)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、「⑤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、北地区並びに南地区の準備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。
準備書は、調査期間である2009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。
評価書作成時に、北地区と南地区の色を分けて図示させていただきます。

添 付 資 料

北地区の事業計画変更に伴う環境影響の変化の程度について

1. 北地区の変更内容

(1) 工事中

- ・ 工事工程の変更（次頁工事工程表参照）

：変更前（準備書提出段階）においては、北地区の工事期間は 35 ヶ月（平成 22～25 年度）として計画されていた。

変更後においては、山留工事以降を 16 ヶ月後ろにスライドさせるとともに、北地区における現況施設の解体工事については、1～7 ヶ月目に名工建設株式会社の施設、17～23 ヶ月目に名古屋中央郵便局名古屋駅前分室と分けて行うことにより、工事期間を 53 ヶ月（平成 22～27 年度）として計画された。

(2) 供用時

- ・ 駐車場規模の縮小

：変更前においては、駐車場は北地区の低層棟の 2～12 階に設けるとして計画されていた。

変更後においては、駐車場は 2～10 階に設け、北地区の低層棟を低くするとして計画された。

工事工程表（変更前）

地区	工 種	延べ月数																																			
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	
北地区	解体準備工事	■	■	■																																	
	解体工事			■	■	■	■	■																													
	山留工事								■	■	■	■																									
	杭工事									■	■	■	■	■	■																						
	掘削工事											■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		
	地下躯体工事												■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		
	地上躯体工事													■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		
	設備・仕上工事																			■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		
	外構工事																																		■	■	■
南地区	解体工事	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
	準備工事	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
	山留工事								■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
	杭工事																					■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
	掘削工事																																				
	地下躯体工事																																				
	地上躯体工事																																				
	設備・仕上工事																																				
	外構工事																																				

地区	工 種	延べ月数																																		
		36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70
北地区	解体準備工事																																			
	解体工事																																			
	山留工事																																			
	杭工事																																			
	掘削工事																																			
	地下躯体工事																																			
	地上躯体工事																																			
	設備・仕上工事																																			
	外構工事																																			
南地区	解体工事																																			
	準備工事																																			
	山留工事																																			
	杭工事	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
	掘削工事		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	地下躯体工事	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	地上躯体工事										■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
	設備・仕上工事																																			
	外構工事																																			

工事工程表（変更後）

地区	工種	延べ月数																																		
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35
北地区	解体準備工事																																			
	解体工事																																			
	山留工事																																			
	杭工事																																			
	掘削工事																																			
	地下躯体工事																																			
	地上躯体工事																																			
	設備・仕上工事																																			
	外構工事																																			
南地区	解体工事																																			
	準備工事																																			
	山留工事																																			
	杭工事																																			
	掘削工事																																			
	地下躯体工事																																			
	地上躯体工事																																			
	設備・仕上工事																																			
	外構工事																																			
地区	工種	延べ月数																																		
		36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70
北地区	解体準備工事																																			
	解体工事																																			
	山留工事																																			
	杭工事																																			
	掘削工事																																			
	地下躯体工事																																			
	地上躯体工事																																			
	設備・仕上工事																																			
	外構工事																																			
南地区	解体工事																																			
	準備工事																																			
	山留工事																																			
	杭工事																																			
	掘削工事																																			
	地下躯体工事																																			
	地上躯体工事																																			
	設備・仕上工事																																			
	外構工事																																			

2. 環境項目の抽出

準備書において予測を行った項目のうち、北地区の事業計画が変更になることにより、環境影響に変化が生じると考えられる項目は表－1に、その選定理由は表－2に示すとおりである。

表－1 環境影響に変化が生じると考え抽出した項目

予 測 項 目		変更内容			
		本事業単体		本事業及び北地区との複合	
		工事中	存在・供用時	工事中	存在・供用時
		工北事地工区程のの変更	駐北車地場区規の模の縮小	工北事地工区程のの変更	駐北車地場区規の模の縮小
大気質	解体工事による粉じん	-	-	-	-
	建設機械の稼働	-	-	●	-
	工事関係車両の走行	△	-	●	-
	新建築物関連車両の走行（事業予定地設置駐車場）	-	-	-	●
	新建築物関連車両の走行（事業予定地周辺道路）	-	-	-	-
騒 音	建設機械の稼働	-	-	●	-
	工事関係車両の走行	△	-	●	-
	新建築物関連車両の走行	-	-	-	-
振 動	建設機械の稼働	-	-	●	-
	工事関係車両の走行	△	-	●	-
地 盤		-	-	●	-
景 観		-	△	-	-
廃棄物等	工事中	-	-	-	-
	供用時	-	-	-	-
温室効果ガス等	オゾン層破壊物質	-	-	-	-
	工事中の温室効果ガス	-	-	-	-
	存在・供用時の温室効果ガス	-	-	-	-
風 害		-	△	-	-
日照阻害		-	-	-	△
電波障害		-	-	-	△
安全性	工事中	-	-	●	-
	供用時	-	-	-	-
緑地等		-	-	-	-

注 1): 表中の「●」印は、環境影響に変化が生じると考えられる予測項目である。

2): 表中の「△」印は、以下の理由により、除外した予測項目である。

- ・本事業単体における大気質、騒音及び振動の工事関係車両の走行については、北地区の工事工程が変わったとしても、本事業の予測対象時期における背景交通量は、変更前後ともに北地区が供用時であるため、変更前後において、環境影響の変化の程度は同等もしくは小さくなると考えられる。
- ・景観、風害、日照阻害及び電波障害については、北地区の駐車場規模の縮小により、低層棟の高さが低くなるため、変更前後において、環境影響の変化の程度は同等もしくは小さくなると考えられる。

表－２ 環境影響に変化が生じると考えられる予測項目及び選定理由
(本事業及び北地区との複合)

予 測 項 目		選 定 理 由
大気質	建設機械の稼働	北地区の工事工程の変更により、予測対象時期が変わるため。
	工事関係車両の走行	北地区の工事工程の変更により、予測対象時期の背景交通量及び両地区の工事関係車両台数が変わるため。
	新建築物関連車両の走行 (事業予定地内設置駐車場)	北地区の駐車場規模の縮小により、北地区の排出源高さ及び各階の排出量が変わるため。
騒 音	建設機械の稼働	北地区の工事工程の変更により、予測対象時期が変わるため。
	工事関係車両の走行	北地区の工事工程の変更により、予測対象時期の背景交通量及び両地区の工事関係車両台数が変わるため。
振 動	建設機械の稼働	北地区の工事工程の変更により、予測対象時期が変わるため。
	工事関係車両の走行	北地区の工事工程の変更により、予測対象時期の背景交通量及び両地区の工事関係車両台数が変わるため。
地 盤		北地区の工事工程の変更により、北地区と同時に掘削する時期が発生するため。
安全性	工事中	北地区の工事工程の変更により、予測対象時期の背景交通量及び両地区の工事関係車両台数が変わるため。

3. 環境影響の変化の程度

(1) 大気質

① 建設機械の稼働による大気汚染（工事中）

<変更前>

ア 予測対象時期

工事着工後 9～20 ヶ月目の 1 年間^{注)}（巻末資料 p. 添付-28 参照）

イ 予測結果

建設機械の稼働による二酸化窒素の最高値（変更前）

単位：ppm

寄与濃度 ①	バックグラウンド濃度 ②	年平均値 ③ = ① + ②	寄与率 (%) ① / ③	年間 98% 値
0.018	0.018	0.036	50.0	0.059

建設機械の稼働による浮遊粒子状物質の最高値（変更前）

単位：mg/m³

寄与濃度 ①	バックグラウンド濃度 ②	年平均値 ③ = ① + ②	寄与率 (%) ① / ③	2% 除外値
0.010	0.030	0.040	25.0	0.087

注) 準備書提出段階では、予測対象時期は、工事着工後 10～21 ヶ月目の 1 年間であったが、予測条件に北地区の泥水プラントが 1 基追加されたことにより、予測対象時期が変更となった。このことから、変更前の予測結果は、北地区に泥水プラントが含まれた結果であり、参考資料に示した結果と異なる。なお、この頁以降における建設機械の稼働による大気質、騒音及び振動の予測結果は、北地区の泥水プラントを含めた結果とした。

<変更後>

ア 予測対象時期

工事着工後 29～40 ヶ月目の 1 年間（巻末資料 p. 添付-29 参照）

イ 予測結果

二酸化窒素及び浮遊粒子状物質ともに、変更後における寄与濃度及び日平均値の年間 98%値もしくは 2%除外値は、変更前より小さくなる。

建設機械の稼働による二酸化窒素の最高値（変更後）

単位：ppm

寄与濃度 ①	バックグラウンド濃度 ②	年平均値 ③ = ① + ②	寄与率 (%) ① / ③	年間 98% 値
0.017	0.018	0.035	48.6	0.058

建設機械の稼働による浮遊粒子状物質の最高値（変更後）

単位：mg/m³

寄与濃度 ①	バックグラウンド濃度 ②	年平均値 ③ = ① + ②	寄与率 (%) ① / ③	2% 除外値
0.0091	0.030	0.039	23.3	0.085

② 工事関係車両の走行による大気汚染（工事中）

<変更前>

ア 予測対象時期

（ア） 工事関係車両の走行

工事着工後 19 ヶ月目（巻末資料 p. 添付-32 参照）

（イ） 工事関係車両の走行及び建設機械の稼働（以下「重合」という。）

（ア）「工事関係車両の走行」及び①「建設機械の稼働による大気汚染」と同じ時期

イ 予測結果

<変更後>

ア 予測対象時期

(7) 工事関係車両の走行

工事着工後 39 ヶ月目（巻末資料 p. 添付-33 参照）

(イ) 工事関係車両の走行及び建設機械の稼働（以下「重合」という。）

(7) 「工事関係車両の走行」及び①「建設機械の稼働による大気汚染」と同じ時期

イ 予測結果

(7) 工事関係車両の走行

二酸化窒素及び浮遊粒子状物質ともに、変更後の工事関係車両寄与濃度並びに日平均値の年間 98%値もしくは 2%除外値は、全地点で変更前と同等もしくはそれ以下である。

(イ) 重 合

二酸化窒素及び浮遊粒子状物質ともに、変更後の工事関係車両寄与濃度並びに日平均値の年間 98%値もしくは 2%除外値は、全地点で変更前と同等もしくはそれ以下である。

工事関係車両の走行による二酸化窒素予測結果（変更前）

予測断面	年 平 均 値						日平均値の 年間98%値
	バックグラウンド濃度	背景交通量 寄与濃度	工事中交通量 による 寄与濃度	工事関係車両 寄与濃度	工事中濃度	寄与率	工事中濃度
	(ppm) A	(ppm) B	(ppm) C	(ppm) C - B	(ppm) A + C	(%) (C-B) ÷ (A+C)	(ppm)
No. 1	0.018	0.00171	0.00206	0.00035	0.020	1.75	0.038
No. 2	0.018	0.00158	0.00172	0.00014	0.020	0.70	0.038
No. 3	0.018	0.00090	0.00097	0.00007	0.019	0.37	0.036
No. 4	0.018	0.00191	0.00204	0.00013	0.020	0.65	0.038
No. 5	0.018	0.00173	0.00186	0.00013	0.020	0.65	0.038
No.10	0.018	0.00245	0.00247	0.00002	0.020	0.10	0.038
No.11	0.018	0.00267	0.00269	0.00002	0.021	0.10	0.039
No.12	0.018	0.00243	0.00245	0.00002	0.020	0.10	0.038
No.13	0.018	0.00144	0.00149	0.00005	0.019	0.26	0.036
No.14	0.018	0.00127	0.00133	0.00006	0.019	0.32	0.036

注)1:上記の数値は、道路端のうち高い方の数値を示す。

2:工事中濃度とは、バックグラウンド濃度に工事中交通量（背景交通量＋工事関係車両台数）による寄与濃度を加えた濃度をいう。

3:工事中濃度については、バックグラウンド濃度（中村保健所における年平均値）と整合させ、測定上有意性のある小数第3位まで表示した。また、背景交通量及び工事関係車両による寄与濃度については、数値レベルを示すために小数第5位まで表示した。

重合による二酸化窒素予測結果（変更前）

予測断面	年 平 均 値							日平均値の 年間98%値
	バックグラウンド濃度	建設機械の 稼働による 寄与濃度	背景交通量 寄与濃度	工事中交通量 による 寄与濃度	工事関係車両 寄与濃度	工事中濃度	寄与率	工事中濃度
	(ppm) A	(ppm) B	(ppm) C	(ppm) D	(ppm) D - C	(ppm) A + B + D	(%) (B+(D-C)) ÷ (A+B+D)	(ppm)
No. 1	0.018	0.00025	0.00171	0.00206	0.00035	0.020	3.00	0.038
No. 2	0.018	0.00047	0.00158	0.00172	0.00014	0.020	3.05	0.038
No. 3	0.018	0.00068	0.00090	0.00097	0.00007	0.020	3.75	0.038
No. 4	0.018	0.00100	0.00188	0.00201	0.00013	0.021	5.38	0.039
No. 5	0.018	0.00321	0.00173	0.00186	0.00013	0.023	14.52	0.041
No.10	0.018	0.00092	0.00211	0.00213	0.00002	0.021	4.48	0.039
No.11	0.018	0.00086	0.00223	0.00225	0.00002	0.021	4.19	0.039
No.12	0.018	0.00024	0.00221	0.00222	0.00001	0.020	1.25	0.038
No.13	0.018	0.00052	0.00144	0.00149	0.00005	0.020	2.85	0.038
No.14	0.018	0.00017	0.00111	0.00117	0.00006	0.019	1.21	0.036

注)1:上記の数値は、道路端のうち高い方の数値を示す。

2:工事中濃度とは、バックグラウンド濃度に工事中交通量（背景交通量＋工事関係車両台数）による寄与濃度を加えた濃度をいう。

3:工事中濃度については、バックグラウンド濃度（中村保健所における年平均値）と整合させ、測定上有意性のある小数第3位まで表示した。また、背景交通量及び工事関係車両による寄与濃度については、数値レベルを示すために小数第5位まで表示した。

工事関係車両の走行による二酸化窒素予測結果（変更後）

予測断面	年 平 均 値						日平均値の 年間98%値
	バックグラウンド濃度	背景交通量 寄与濃度	工事中交通量 による 寄与濃度	工事関係車両 寄与濃度	工 事 中 濃 度	寄 与 率	工 事 中 濃 度
	(ppm) A	(ppm) B	(ppm) C	(ppm) C - B	(ppm) A + C	(%) (C-B) ÷ (A+C)	(ppm)
No.1	0.018	0.00164	0.00183	0.00019	0.020	0.95	0.038
No.2	0.018	0.00147	0.00156	0.00009	0.020	0.45	0.038
No.3	0.018	0.00083	0.00088	0.00005	0.019	0.26	0.036
No.4	0.018	0.00176	0.00185	0.00009	0.020	0.45	0.038
No.5	0.018	0.00160	0.00168	0.00008	0.020	0.40	0.038
No.10	0.018	0.00225	0.00226	0.00001	0.020	0.05	0.038
No.11	0.018	0.00244	0.00246	0.00002	0.020	0.10	0.038
No.12	0.018	0.00223	0.00224	0.00001	0.020	0.05	0.038
No.13	0.018	0.00132	0.00136	0.00004	0.019	0.21	0.036
No.14	0.018	0.00118	0.00122	0.00004	0.019	0.21	0.036

注)1:上記の数値は、道路端のうち高い方の数値を示す。

2:工事中濃度とは、バックグラウンド濃度に工事中交通量（背景交通量＋工事関係車両台数）による寄与濃度を加えた濃度をいう。

3:工事中濃度については、バックグラウンド濃度（中村保健所における年平均値）と整合させ、測定上有意性のある小数第3位まで表示した。また、背景交通量及び工事関係車両による寄与濃度については、数値レベルを示すために小数第5位まで表示した。

重合による二酸化窒素予測結果（変更後）

予測断面	年 平 均 値							日平均値の 年間98%値
	バックグラウンド濃度	建設機械の 稼働による 寄与濃度	背景交通量 寄与濃度	工事中交通量 による 寄与濃度	工事関係車両 寄与濃度	工 事 中 濃 度	寄 与 率	工 事 中 濃 度
	(ppm) A	(ppm) B	(ppm) C	(ppm) D	(ppm) D - C	(ppm) A + B + D	(%) (B+(D-C)) ÷ (A+B+D)	(ppm)
No.1	0.018	0.00023	0.00164	0.00183	0.00019	0.020	2.12	0.038
No.2	0.018	0.00043	0.00147	0.00157	0.00010	0.020	2.65	0.038
No.3	0.018	0.00062	0.00083	0.00089	0.00006	0.020	3.40	0.038
No.4	0.018	0.00091	0.00175	0.00183	0.00008	0.021	4.71	0.039
No.5	0.018	0.00292	0.00160	0.00169	0.00009	0.023	13.09	0.041
No.10	0.018	0.00085	0.00196	0.00197	0.00001	0.021	4.10	0.039
No.11	0.018	0.00079	0.00207	0.00209	0.00002	0.021	3.86	0.039
No.12	0.018	0.00022	0.00205	0.00206	0.00001	0.020	1.15	0.038
No.13	0.018	0.00048	0.00133	0.00137	0.00004	0.020	2.60	0.038
No.14	0.018	0.00015	0.00104	0.00108	0.00004	0.019	1.00	0.036

注)1:上記の数値は、道路端のうち高い方の数値を示す。

2:工事中濃度とは、バックグラウンド濃度に工事中交通量（背景交通量＋工事関係車両台数）による寄与濃度を加えた濃度をいう。

3:工事中濃度については、バックグラウンド濃度（中村保健所における年平均値）と整合させ、測定上有意性のある小数第3位まで表示した。また、背景交通量及び工事関係車両による寄与濃度については、数値レベルを示すために小数第5位まで表示した。

工事関係車両の走行による浮遊粒子状物質予測結果（変更前）

予測断面	年 平 均 値						日平均値の 2%除外値
	バックグラウンド濃度	背景交通量 寄与濃度	工事中交通量 による 寄与濃度	工事関係車両 による 寄与濃度	工 事 中 濃 度	工 事 中 寄 与 率	工 事 中 濃 度
	(mg/m ³) A	(mg/m ³) B	(mg/m ³) C	(mg/m ³) C - B	(mg/m ³) A + C	(%) (C-B) ÷ (A+C)	(mg/m ³)
No.1	0.030	0.00019	0.00025	0.00006	0.030	0.20	0.066
No.2	0.030	0.00016	0.00018	0.00002	0.030	0.07	0.066
No.3	0.030	0.00006	0.00007	0.00001	0.030	0.03	0.066
No.4	0.030	0.00021	0.00023	0.00002	0.030	0.07	0.066
No.5	0.030	0.00019	0.00021	0.00002	0.030	0.07	0.066
No.10	0.030	0.00032	0.00032	0.00000	0.030	0.00	0.066
No.11	0.030	0.00038	0.00039	0.00001	0.030	0.03	0.066
No.12	0.030	0.00031	0.00032	0.00001	0.030	0.03	0.066
No.13	0.030	0.00013	0.00014	0.00001	0.030	0.03	0.066
No.14	0.030	0.00010	0.00011	0.00001	0.030	0.03	0.066

注)1:上記の数値は、道路端のうち高い方の数値を示す。

2:工事中濃度とは、バックグラウンド濃度に工事中交通量（背景交通量＋工事関係車両台数）による寄与濃度を加えた濃度をいう。

3:工事中濃度については、バックグラウンド濃度（中村保健所における年平均値）と整合させ、測定上有意性のある小数第3位まで表示した。また、背景交通量及び工事関係車両による寄与濃度については、数値レベルを示すために小数第5位まで表示した。

重合による浮遊粒子状物質予測結果（変更前）

予測断面	年 平 均 値							日平均値の 2%除外値
	バックグラウンド濃度	建設機械の稼働による 寄与濃度	背景交通量 による 寄与濃度	工事中交通量 による 寄与濃度	工事関係車両 による 寄与濃度	工 事 中 濃 度	工 事 中 寄 与 率	工 事 中 濃 度
	(mg/m ³) A	(mg/m ³) B	(mg/m ³) C	(mg/m ³) D	(mg/m ³) D - C	(mg/m ³) A + B + D	(%) (B + (D - C)) ÷ (A + B + D)	(mg/m ³) A + B + D
No.1	0.030	0.00009	0.00019	0.00025	0.00006	0.030	0.50	0.066
No.2	0.030	0.00019	0.00016	0.00018	0.00002	0.030	0.70	0.066
No.3	0.030	0.00030	0.00006	0.00007	0.00001	0.030	1.03	0.066
No.4	0.030	0.00046	0.00020	0.00023	0.00003	0.031	1.58	0.067
No.5	0.030	0.00172	0.00019	0.00021	0.00002	0.032	5.44	0.069
No.10	0.030	0.00032	0.00025	0.00025	0.00000	0.031	1.03	0.067
No.11	0.030	0.00033	0.00028	0.00029	0.00001	0.031	1.10	0.067
No.12	0.030	0.00008	0.00031	0.00032	0.00001	0.030	0.30	0.066
No.13	0.030	0.00024	0.00013	0.00014	0.00001	0.030	0.83	0.066
No.14	0.030	0.00007	0.00010	0.00011	0.00001	0.030	0.27	0.066

注)1:上記の数値は、道路端のうち高い方の数値を示す。

2:工事中濃度とは、バックグラウンド濃度に工事中交通量（背景交通量＋工事関係車両台数）による寄与濃度を加えた濃度をいう。

3:工事中濃度については、バックグラウンド濃度（中村保健所における年平均値）と整合させ、測定上有意性のある小数第3位まで表示した。また、背景交通量及び工事関係車両による寄与濃度については、数値レベルを示すために小数第5位まで表示した。

工事関係車両の走行による浮遊粒子状物質予測結果（変更後）

予測断面	年 平 均 値						日平均値の 2%除外値
	バックグラウンド濃度	背景交通量 寄与濃度	工事中交通量 による 寄与濃度	工事関係車両 による 寄与濃度	工事中濃度	寄与率	工事中濃度
	(mg/m ³) A	(mg/m ³) B	(mg/m ³) C	(mg/m ³) C - B	(mg/m ³) A + C	(%) (C-B) ÷ (A+C)	(mg/m ³)
No.1	0.030	0.00016	0.00019	0.00003	0.030	0.10	0.066
No.2	0.030	0.00013	0.00015	0.00002	0.030	0.07	0.066
No.3	0.030	0.00005	0.00006	0.00001	0.030	0.03	0.066
No.4	0.030	0.00019	0.00021	0.00002	0.030	0.07	0.066
No.5	0.030	0.00016	0.00017	0.00001	0.030	0.03	0.066
No.10	0.030	0.00029	0.00029	0.00000	0.030	0.00	0.066
No.11	0.030	0.00035	0.00035	0.00000	0.030	0.00	0.066
No.12	0.030	0.00029	0.00029	0.00000	0.030	0.00	0.066
No.13	0.030	0.00012	0.00013	0.00001	0.030	0.03	0.066
No.14	0.030	0.00010	0.00010	0.00000	0.030	0.00	0.066

注)1:上記の数値は、道路端のうち高い方の数値を示す。

2:工事中濃度とは、バックグラウンド濃度に工事中交通量（背景交通量＋工事関係車両台数）による寄与濃度を加えた濃度をいう。

3:工事中濃度については、バックグラウンド濃度（中村保健所における年平均値）と整合させ、測定上有意性のある小数第3位まで表示した。また、背景交通量及び工事関係車両による寄与濃度については、数値レベルを示すために小数第5位まで表示した。

重合による浮遊粒子状物質予測結果（変更後）

予測断面	年 平 均 値							日平均値の 2%除外値
	バックグラウンド濃度	建設機械の 稼働による 寄与濃度	背景交通量 による 寄与濃度	工事中交通量 による 寄与濃度	工事関係車両 による 寄与濃度	工事中濃度	寄与率	工事中濃度
	(mg/m ³) A	(mg/m ³) B	(mg/m ³) C	(mg/m ³) D	(mg/m ³) D - C	(mg/m ³) A + B + D	(%) (B + (D - C)) ÷ (A + B + D)	(mg/m ³) A + B + D
No.1	0.030	0.00008	0.00016	0.00019	0.00003	0.030	0.37	0.066
No.2	0.030	0.00016	0.00013	0.00015	0.00002	0.030	0.60	0.066
No.3	0.030	0.00025	0.00005	0.00006	0.00001	0.030	0.87	0.066
No.4	0.030	0.00040	0.00019	0.00020	0.00001	0.031	1.32	0.067
No.5	0.030	0.00147	0.00016	0.00017	0.00001	0.032	4.63	0.069
No.10	0.030	0.00028	0.00022	0.00022	0.00000	0.031	0.90	0.067
No.11	0.030	0.00029	0.00026	0.00026	0.00000	0.031	0.94	0.067
No.12	0.030	0.00007	0.00029	0.00029	0.00000	0.030	0.23	0.066
No.13	0.030	0.00021	0.00012	0.00013	0.00001	0.030	0.73	0.066
No.14	0.030	0.00006	0.00010	0.00010	0.00000	0.030	0.20	0.066

注)1:上記の数値は、道路端のうち高い方の数値を示す。

2:工事中濃度とは、バックグラウンド濃度に工事中交通量（背景交通量＋工事関係車両台数）による寄与濃度を加えた濃度をいう。

3:工事中濃度については、バックグラウンド濃度（中村保健所における年平均値）と整合させ、測定上有意性のある小数第3位まで表示した。また、背景交通量及び工事関係車両による寄与濃度については、数値レベルを示すために小数第5位まで表示した。

③ 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（供用時）

<変更前>

ア 予測対象時期

新建築物の供用時

イ 予測結果

事業予定地内における駐車場の設置による二酸化窒素の最高値（変更前）

単位：ppm

寄与濃度 ①	バックグラウンド濃度 ②	年平均値 ③＝①＋②	寄与率（％） ①／③	年間 98％値
0.0022	0.018	0.020	11.00	0.038

事業予定地内における駐車場の設置による浮遊粒子状物質の最高値（変更前）

単位：mg/m³

寄与濃度 ①	バックグラウンド濃度 ②	年平均値 ③＝①＋②	寄与率（％） ①／③	2％除外値
0.000025	0.030	0.030	0.08	0.066

<変更後>

ア 予測対象時期

新建築物の供用時

イ 予測結果

二酸化窒素及び浮遊粒子状物質ともに、変更後の寄与濃度並びに日平均値の年間 98% 値もしくは 2 % 除外値は、変更前と同等である。

事業予定地内における駐車場の設置による二酸化窒素の最高値（変更後）

単位：ppm

寄与濃度 ①	バックグラウンド濃度 ②	年平均値 ③ = ① + ②	寄与率 (%) ① / ③	年間 98% 値
0.0022	0.018	0.020	11.00	0.038

事業予定地内における駐車場の設置による浮遊粒子状物質の最高値（変更後）

単位：mg/m³

寄与濃度 ①	バックグラウンド濃度 ②	年平均値 ③ = ① + ②	寄与率 (%) ① / ③	2 % 除外値
0.000025	0.030	0.030	0.08	0.066

(2) 騒 音

① 建設機械の稼働による騒音（工事中）

<変更前>

ア 予測対象時期

工事着工後 17 ヶ月目（巻末資料 p. 添付-30 参照）

イ 予測結果

建設機械の稼働による騒音レベルの最大値（変更前）

単位：dB(A)

地上高 (m)	騒音レベルの 最 大 値	規制基準
50	77	85
45	77	
40	78	
35	79	
30	79	
25	80	
20	81	
15	82	
10	83	
5	83	
1.2	71	

注)1:高さ別のうち、地上 5～50mについては敷地境界上の最大値を、地上 1.2mについては障壁があることから、敷地境界付近の最大値を示す。

2:規制基準とは、「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いう。

<変更後>

ア 予測対象時期

工事着工後 34 ヶ月目（巻末資料 p. 添付-31 参照）

イ 予測結果

変更後の騒音レベルは、変更前と同等もしくはそれ以下である。

建設機械の稼働による騒音レベルの最大値（変更後）

単位：dB(A)

地上高 (m)	騒音レベルの 最大値	規制基準
50	76	85
45	77	
40	77	
35	78	
30	78	
25	79	
20	79	
15	80	
10	81	
5	83	
1.2	71	

注)1:高さ別のうち、地上 5～50mについては敷地境界上の最大値を、地上 1.2mについては障壁があることから、敷地境界付近の最大値を示す。

2:規制基準とは、「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いう。

② 工事関係車両の走行による騒音（工事中）

<変更前>

ア 予測対象時期

工事着工後 19 ヶ月目（巻末資料 p. 添付-34 参照）

イ 予測結果

道路交通騒音の昼間の等価騒音レベルの予測結果（変更前）

単位：dB

予測断面	現況実測値	背景予測値	工事中予測値	増加分	環境基準
No. 1	66	66	67	1	70 以下
No. 2	64	64	65	1	65 以下
No. 3	64	64	65	1	65 以下
No. 4	63	63	64	1	70 以下
No. 5	63	63	64	1	70 以下
No.10	66	66	66	0	70 以下
No.11	67	67	67	0	70 以下
No.12	68	68	68	0	70 以下
No.13	65	65	65	0	70 以下
No.14	64	64	65	1	65 以下

注) 1: 「増加分」には、背景予測値から工事中予測値への増加量を示した。

2: 上記の数値は、道路端の予測値のうち増加分が多い方の数値を示す。

3: 現況実測値は、両道路端とも同じ数値とした。

<変更後>

ア 予測対象時期

工事着工後 40 ヶ月目（巻末資料 p. 添付-35 参照）

イ 予測結果

変更後の工事中予測値及び増加分は、変更前と同等である。

道路交通騒音の昼間の等価騒音レベルの予測結果（変更後）

単位：dB

予測断面	現況実測値	背景予測値	工事中予測値	増加分	環境基準
No. 1	66	66	67	1	70 以下
No. 2	64	64	65	1	65 以下
No. 3	64	64	65	1	65 以下
No. 4	63	63	64	1	70 以下
No. 5	63	63	64	1	70 以下
No.10	66	66	66	0	70 以下
No.11	67	67	67	0	70 以下
No.12	68	68	68	0	70 以下
No.13	65	65	65	0	70 以下
No.14	64	64	65	1	65 以下

注)1:「増加分」には、背景予測値から工事中予測値への増加量を示した。

2:上記の数値は、道路端の予測値のうち増加分が多い方の数値を示す。

3:現況実測値は、両道路端とも同じ数値とした。

備考) 北地区の工事関係車両のピーク時間における北地区事業予定地出入り台数は、事業予定地周辺道路への負荷を低減するために、参考資料におけるピーク時間の出入り台数を超過しないよう配車計画を調整し、超過した台数は、他の時間帯に振り分ける計画とされた。

(3) 振 動

① 建設機械の稼働による振動（工事中）

<変更前>

ア 予測対象時期

工事着工後 6 ヶ月目（巻末資料 p. 添付-30 参照）

イ 予測結果

建設機械の稼働による振動レベルの最大値は 73dB である。

② 工事関係車両の走行による振動（工事中）

<変更前>

ア 予測対象時期

工事着工後 19 ヶ月目（巻末資料 p. 添付-34 参照）

イ 予測結果

道路交通振動の振動レベルの予測結果（変更前）

単位：dB

予測断面	現 況 実測値	背 景 予測値	工事中 予測値	増 加 分	要請限度	
					昼 間	夜 間
No. 1	36 ～ 43	36 ～ 43	36 ～ 46	0.0～3.1	70 以下	65 以下
No. 2	38 ～ 45	38 ～ 45	38 ～ 47	0.0～1.6		
No. 3	41 ～ 45	41 ～ 45	41 ～ 50	0.0～5.8		
No. 4	32 ～ 42	32 ～ 42	32 ～ 43	0.0～1.1		
No. 5	40 ～ 43	40 ～ 43	40 ～ 44	0.0～1.7		
No.10	39 ～ 44	39 ～ 44	39 ～ 44	0.0～0.1		
No.11	50 ～ 54	50 ～ 54	50 ～ 54	0.0～0.1		
No.12	50 ～ 55	50 ～ 55	50 ～ 55	0.0～0.1		
No.13	33 ～ 41	33 ～ 41	33 ～ 41	0.0～0.8		
No.14	37 ～ 44	37 ～ 44	37 ～ 45	0.0～1.4		

注)1:「増加分」には、背景予測値から工事中予測値への増加量を示した。

2:上記の数値は、道路端の予測値のうち増加分が多い方の数値を示す。

3:現況実測値は、両道路端とも同じ数値とした。

4:増加分は、数値レベルを示すために小数第1位まで表示した。また、同一時間における増加分を示しているため、背景予測値と工事中予測値の最小値どうしや最大値どうしの差とは一致しない。

5:「要請限度」のうち、昼間は7時～20時、夜間は20時～翌日6時である。

<変更後>

ア 予測対象時期

工事着工後 34 ヶ月目（巻末資料 p. 添付-31 参照）

イ 予測結果

建設機械の稼働による振動レベルの最大値は 73dB であり、変更前と同等である。

<変更後>

ア 予測対象時期

工事着工後 39 ヶ月目（巻末資料 p. 添付-35 参照）

イ 予測結果

変更後の工事中予測値及び増加分は、変更前と同等もしくはそれ以下である。

道路交通振動の振動レベルの予測結果（変更後）

単位：dB

予測断面	現況実測値	背景予測値	工事中予測値	増加分	要請限度	
					昼間	夜間
No. 1	36 ～ 43	36 ～ 43	36 ～ 45	0.0～2.1	70 以下	65 以下
No. 2	38 ～ 45	38 ～ 45	38 ～ 46	0.0～1.3		
No. 3	41 ～ 45	41 ～ 45	41 ～ 49	0.0～5.1		
No. 4	32 ～ 42	32 ～ 42	32 ～ 43	0.0～0.8		
No. 5	40 ～ 43	40 ～ 43	40 ～ 44	0.0～1.2		
No.10	39 ～ 44	39 ～ 44	39 ～ 44	0.0～0.1		
No.11	50 ～ 54	50 ～ 54	50 ～ 54	0.0～0.1		
No.12	50 ～ 55	50 ～ 55	50 ～ 55	0.0～0.1		
No.13	33 ～ 41	33 ～ 41	33 ～ 41	0.0～0.6		
No.14	37 ～ 44	37 ～ 44	37 ～ 44	0.0～1.0		

注)1:「増加分」には、背景予測値から工事中予測値への増加量を示した。

2:上記の数値は、道路端の予測値のうち増加分が多い方の数値を示す。

3:現況実測値は、両道路端とも同じ数値とした。

4:増加分は、数値レベルを示すために小数第1位まで表示した。また、同一時間における増加分を示しているため、背景予測値と工事中予測値の最小値どうしや最大値どうしの差とは一致しない。

5:「要請限度」のうち、昼間は7時～20時、夜間は20時～翌日6時である。

備考) 北地区の工事関係車両のピーク時間における北地区事業予定地出入り台数は、事業予定地周辺道路への負荷を低減するために、参考資料におけるピーク時間の出入り台数を超過しないよう配車計画を調整し、超過した台数は、他の時間帯に振り分ける計画とされた。

(4) 地 盤（工事中）

<変更前>

北地区との同時掘削期間はないと想定していたため、参考資料への記載なし。

<変更後>

ア 予測対象時期

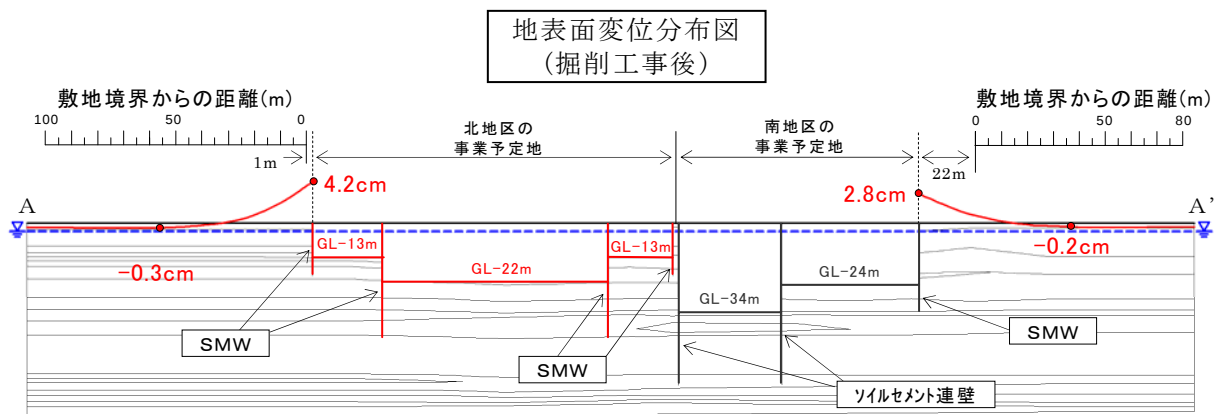
工事中（両地区最深部まで掘削した場合を想定し、安全側に設定）

イ 予測結果

両地区併せた地盤変位量は、各地区の準備書に示した変位量と同等である。

掘削工事後の地盤変位（変更後）

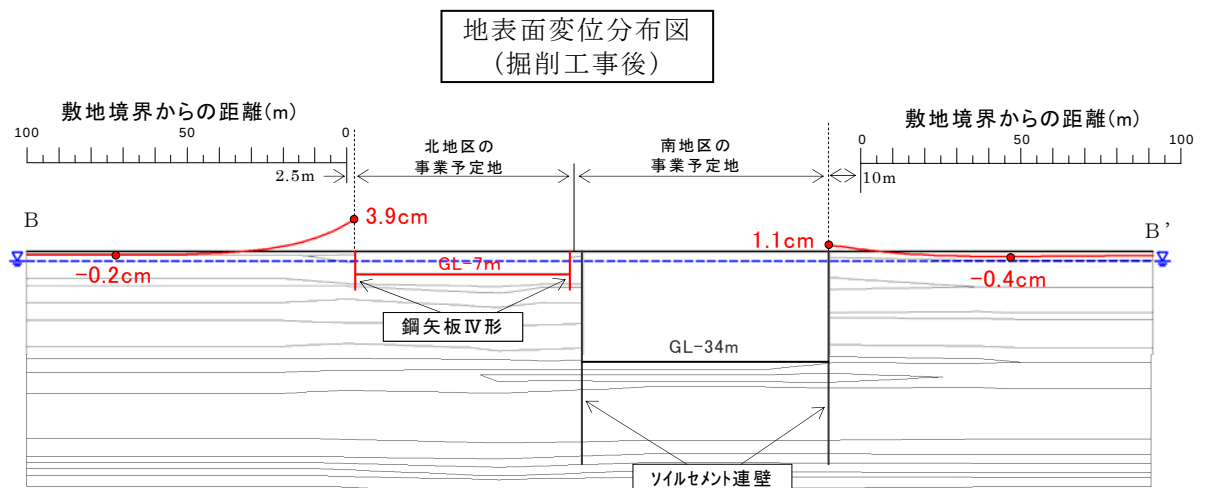
A－A'断面



50	20	10	5	2	1	0	敷地境界からの距離 (m)	0	1	2	5	10	20	50
0	1	2	3	4	4	4	地盤変位量 (cm)	1	1	1	0	0	0	0

注) 地盤変位量の+は隆起、-は沈下を示す

(B－B'断面)



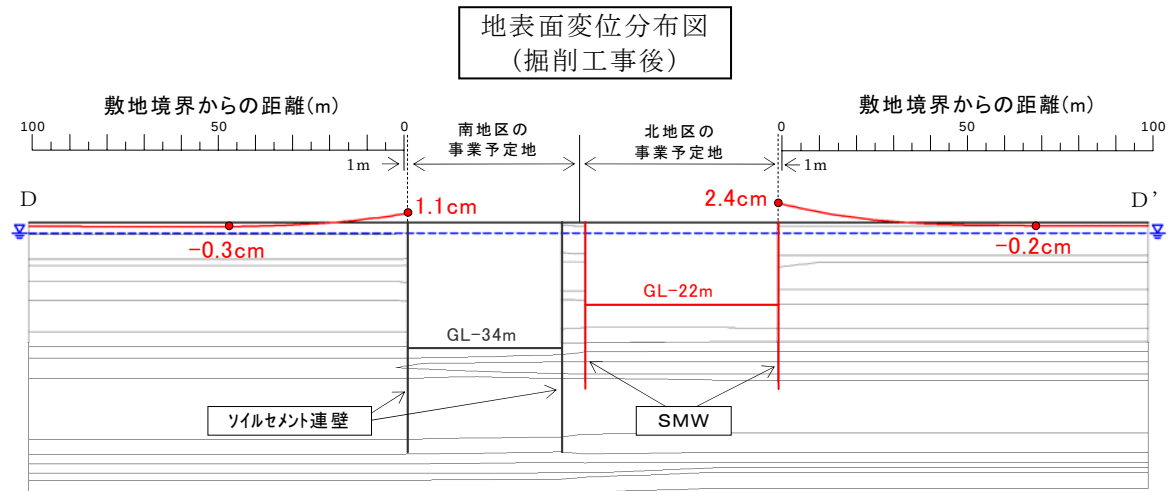
50	20	10	5	2	1	0	敷地境界からの距離 (m)	0	1	2	5	10	20	50
0	1	1	2	3	3	3	地盤変位量 (cm)	1	1	1	1	0	0	0

注) 地盤変位量の+は隆起、-は沈下を示す

前同様である。

掘削工事後の地盤変位（変更後）

D－D'断面



50	20	10	5	2	1	0	敷地境界からの距離(m)	0	1	2	5	10	20	50
0	0	1	1	1	1	1	地盤変位量(cm)	2	2	2	2	1	1	0

注) 地盤変位量の+は隆起、-は沈下を示す

(5) 安全性（工事中）

<変更前>

① 予測対象時期

工事着工後 19 ヶ月目（巻末資料 p. 添付-36 参照）

② 予測結果

区間別の自動車交通量及び増加率（変更前）

単位：台/16時間

単位：台/10時間

区間記号		背景交通量	工事関係車両 (増加交通量)	増加率 (%)
A		28,939	330	1.1
B		26,208	115	0.4
C		11,431	215	1.9
D		5,571	107	1.9
F		27,469	222	0.8
G		12,646	246	1.9
H		29,180	371	1.3
J		30,475	312	1.0
L		2,933	54	1.8
M		15,990	269	1.7
N		8,429	625	7.4
O		31,309	59	0.2
P		5,607	41	0.7
Q		12,030	148	1.2
R		13,135	107	0.8
S	S-1	13,167	228	1.7
	S-2	13,167	228	1.7
T		8,153	80	1.0
U	U-1	22,769	203	0.9
	U-2	22,769	107	0.5
V		5,999	536	8.9
Y		33,087	14	0.0
A B		33,189	45	0.1
A C		14,523	107	0.7
A D		17,946	107	0.6
A I		35,196	45	0.1
A J		31,255	41	0.1
A K		43,028	68	0.2
A L		45,984	68	0.1
A O		36,913	68	0.2
A R		39,549	68	0.2
A S		31,490	45	0.1

注）端数処理により、上記表中の増加交通量と各ルート配分を行った増加交通量の合計は一致しない。

<変更後>

① 予測対象時期

工事着工後 44 ヶ月目（巻末資料 p. 添付-37 参照）

② 予測結果

北地区の工事関係車両のピーク時間における北地区事業予定地出入り台数は、参考資料におけるピーク時間の出入り台数を超過しないよう配車計画を調整し、超過した台数は、他の時間帯に振り分ける計画とされることから、変更後における下表の増加率は、変更前よりやや高くなるものの、変更後のピーク時間における増加率は、変更前と同等もしくはそれ以下である。

区間別の自動車交通量及び増加率（変更後）

単位：台/16時間

区間記号	背景交通量	工事関係車両 (増加交通量)	増加率 (%)
A	28,939	353	1.2
B	26,208	111	0.4
C	11,431	244	2.1
D	5,571	152	2.7
F	27,469	263	1.0
G	12,646	222	1.8
H	29,180	414	1.4
J	30,475	364	1.2
L	2,933	76	2.6
M	15,990	319	2.0
N	8,429	595	7.1
O	31,309	50	0.2
P	5,607	50	0.9
Q	12,030	182	1.5
R	13,135	133	1.0
S	S-1	271	2.1
	S-2	271	2.1
T	8,153	114	1.4
U	U-1	222	1.0
	U-2	152	0.7
V	5,999	482	8.0
Y	33,087	10	0.0
AB	33,189	40	0.1
AC	14,523	133	0.9
AD	17,946	133	0.7
AI	35,196	40	0.1
AJ	31,255	48	0.2
AK	43,028	86	0.2
AL	45,984	86	0.2
AO	36,913	86	0.2
AR	39,549	86	0.2
AS	31,490	40	0.1

注）端数処理により、上記表中の増加交通量と各ルート配分を行った増加交通量の合計は一致しない。

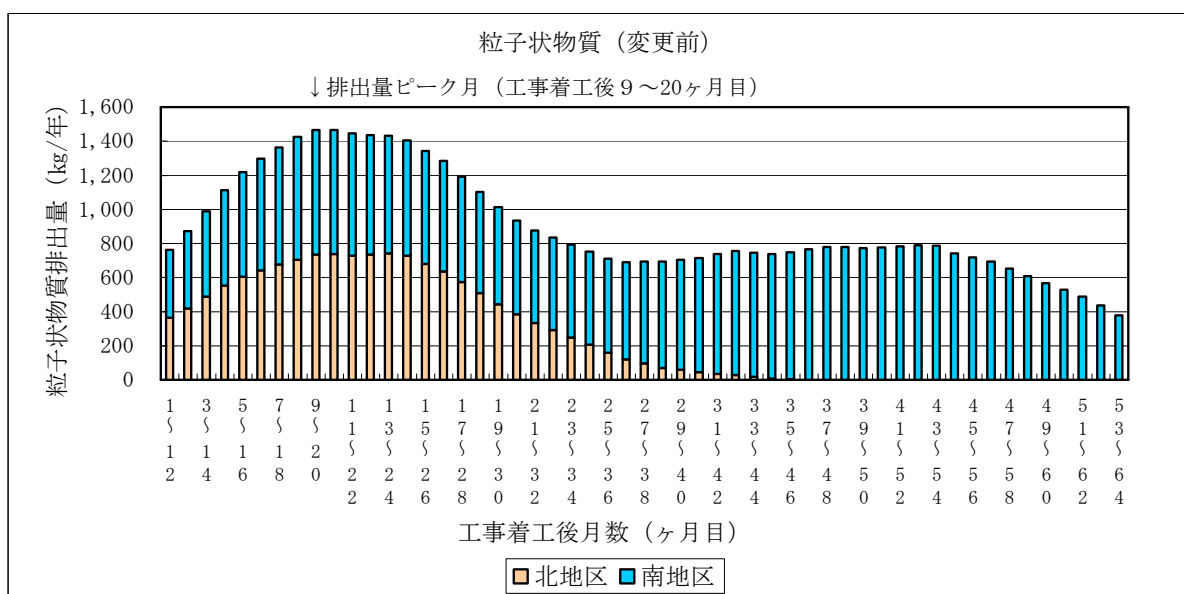
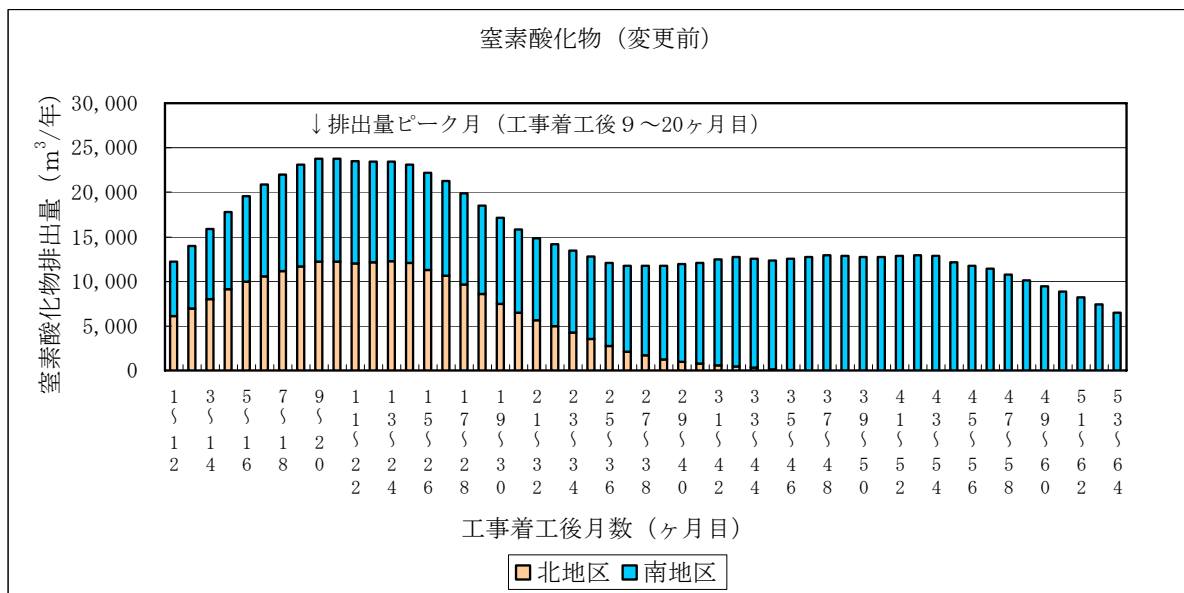
備考）北地区の工事関係車両のピーク時間における北地区事業予定地出入り台数は、事業予定地周辺道路への負荷を低減するために、参考資料におけるピーク時間の出入り台数を超過しないよう配車計画を調整し、超過した台数は、他の時間帯に振り分ける計画とされた。

《巻末資料》

1. 建設機械の稼働による予測時期

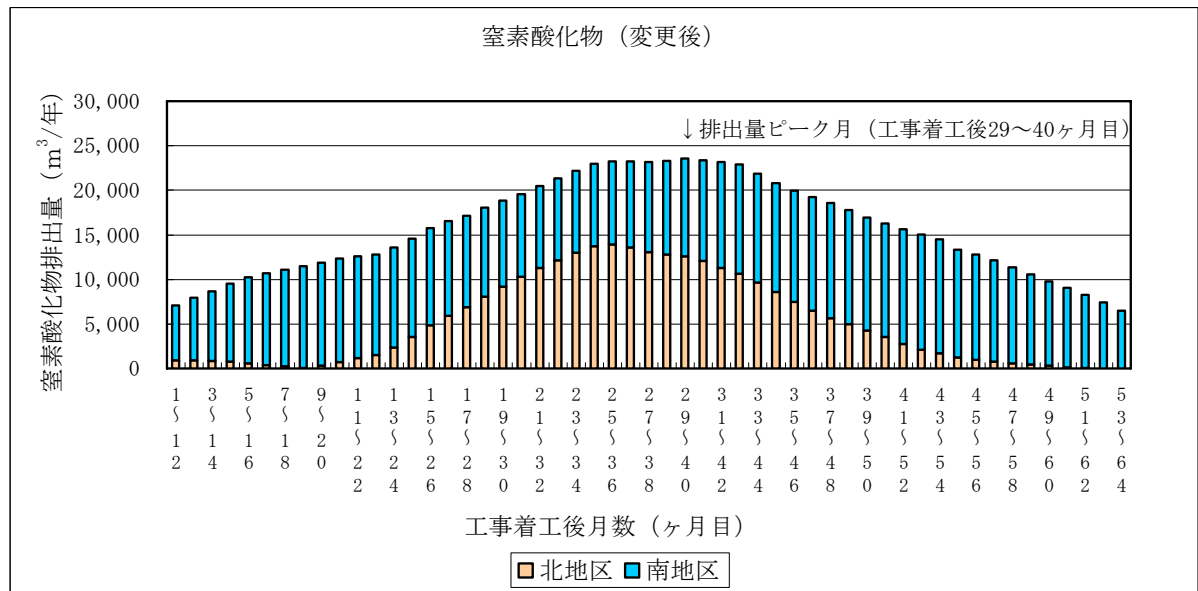
(1) 大気質

<変更前>



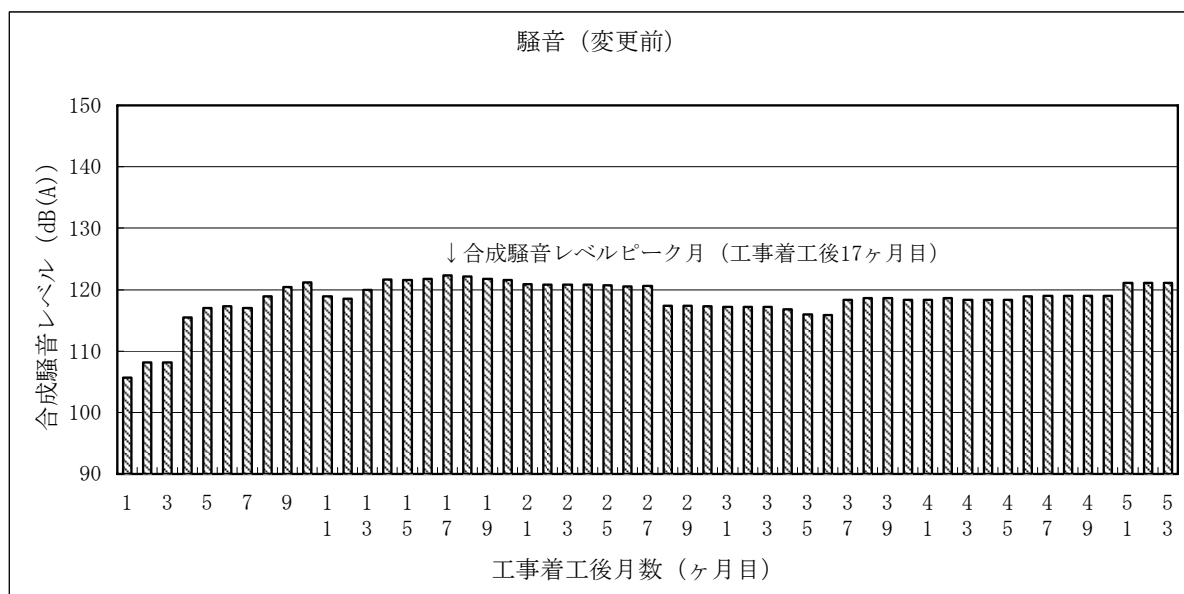
注) 排出係数は、「道路環境影響評価の技術手法 第2巻」(財団法人 道路環境研究所, 2007 年)に基づき算出した。

<変更後>



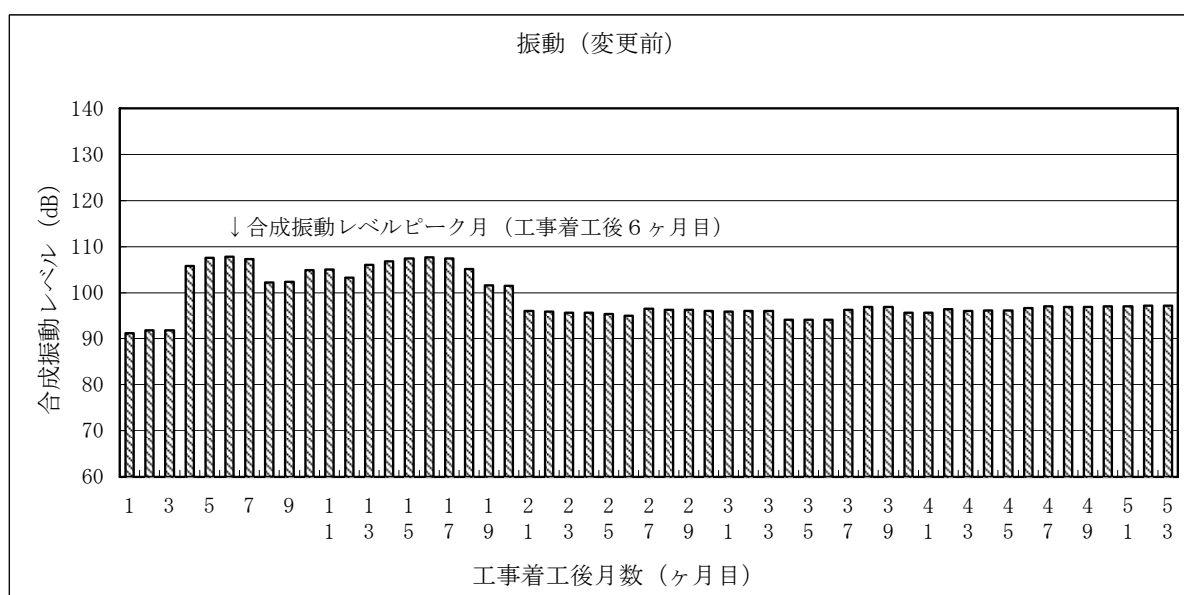
(2) 騒音・振動

<変更前>



注)1:各建設機械の稼働による騒音レベルのベースを合わせるために、各建設機械の音圧レベルからA特性パワーレベルに換算し、これにより、合成騒音レベルを算出した。

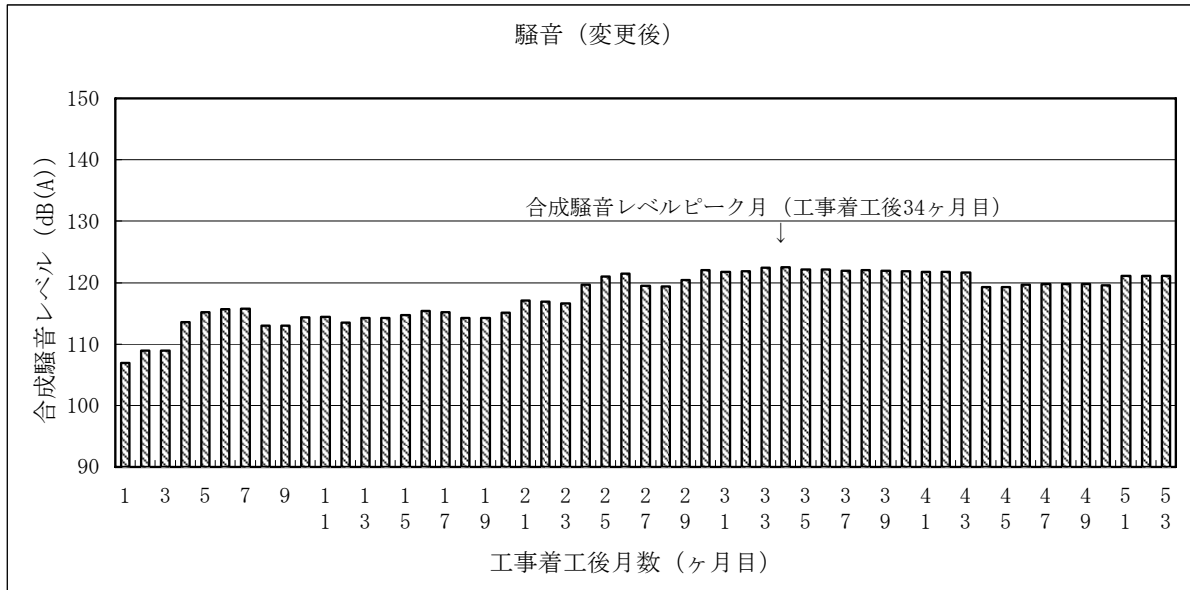
2:各建設機械の音圧レベルは、参考資料添付－7（p. 添付-14）に示すとおりである。



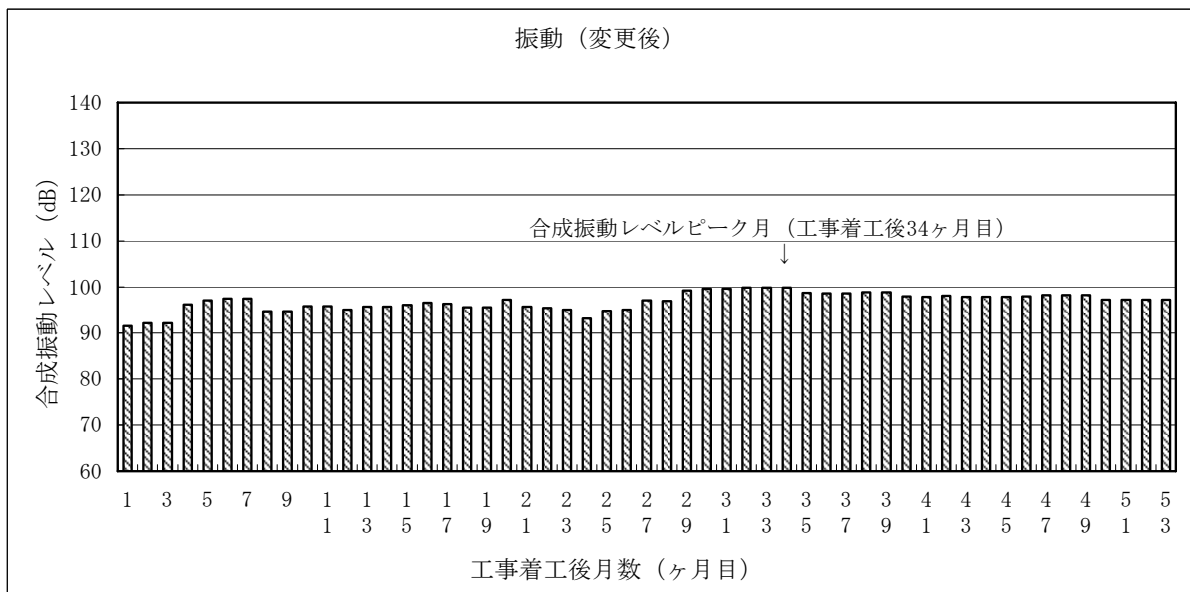
注)1:各建設機械の稼働による振動レベルのベースを合わせるために、振動源より基準点までの距離が1 mにおける振動レベルに換算し、これにより、合成振動レベルを算出した。

2:各建設機械の振動レベルは、参考資料添付－9（p. 添付-17）に示すとおりである。

<変更後>



- 注)1:各建設機械の稼働による騒音レベルのベースを合わせるために、各建設機械の音圧レベルからA特性パワーレベルに換算し、これにより、合成騒音レベルを算出した。
- 2:各建設機械の音圧レベルは、参考資料添付－7（p. 添付-14）に示すとおりである。



- 注)1:各建設機械の稼働による振動レベルのベースを合わせるために、振動源より基準点までの距離が1 mにおける振動レベルに換算し、これにより、合成振動レベルを算出した。
- 2:各建設機械の振動レベルは、参考資料添付－9（p. 添付-17）に示すとおりである。

(1) 大気質

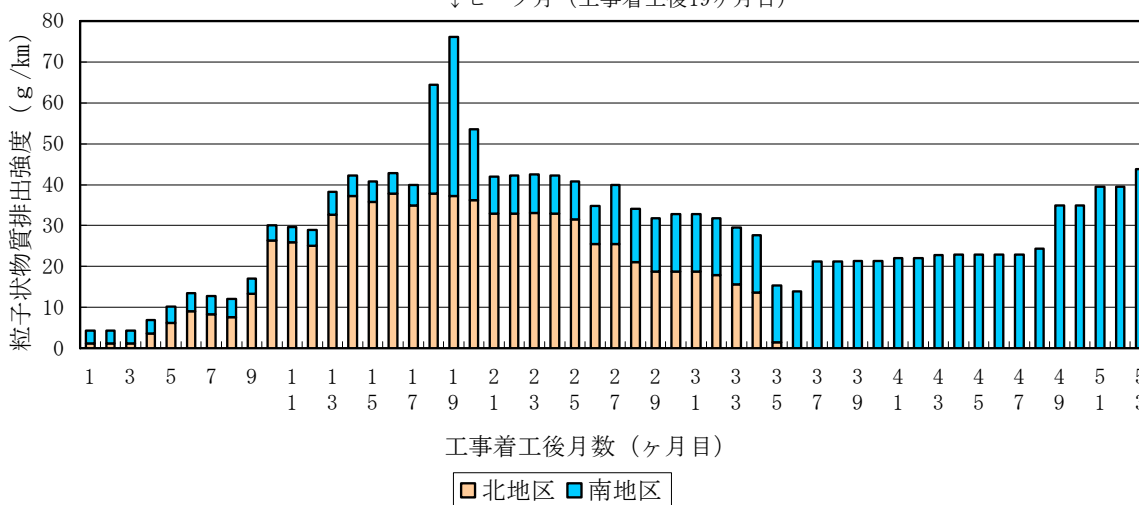
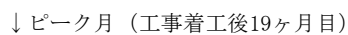
窒素酸化物（変更前）

↓ピーク月（工事着工後19ヶ月目）

窒素酸化物排出強度 (g/km)

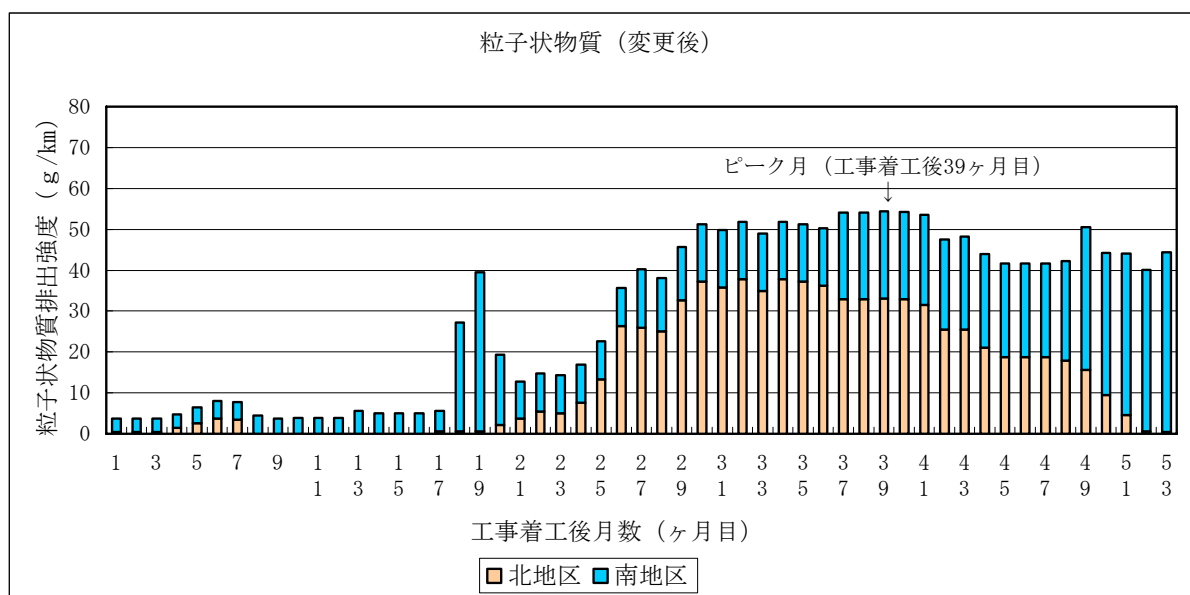
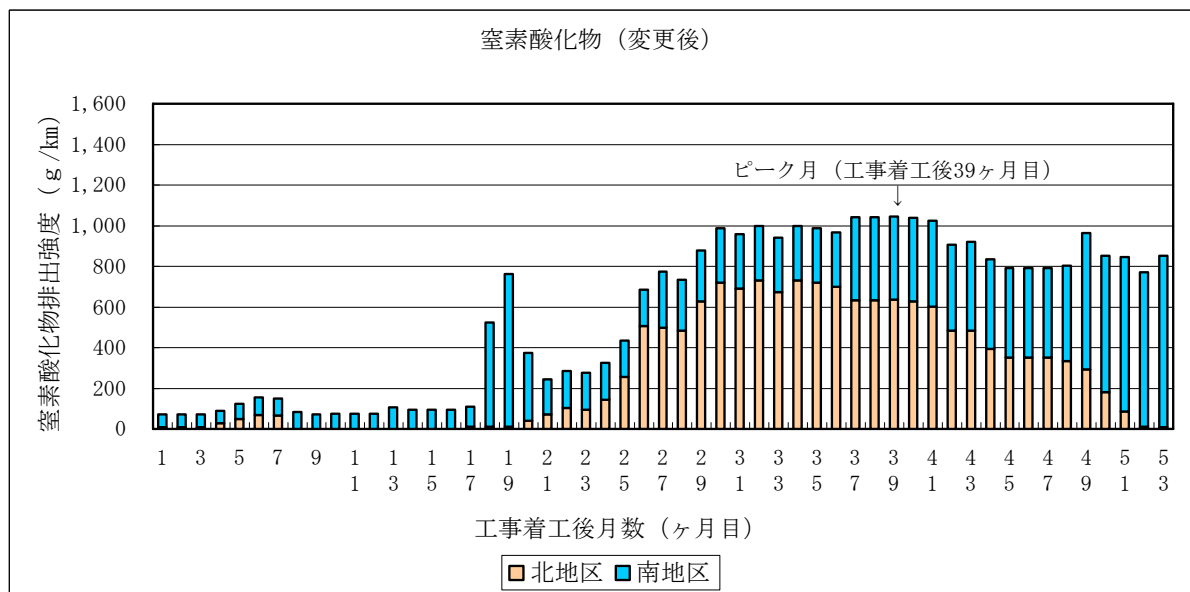
工事着工後月数（ヶ月目）

北地区 南地区



2:排出強度は、車種別工事関係車両台数及び排出係数を用いて算出した。

<変更後>

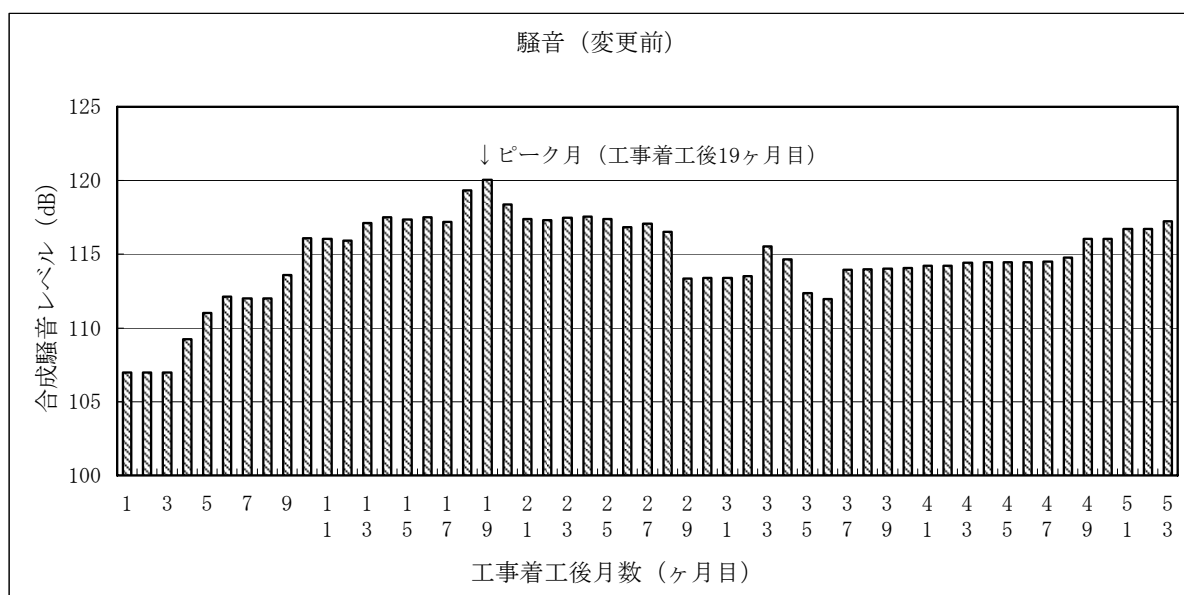


注)1: 排出係数は、「自動車排出係数の算定根拠」（国土交通省，平成 15 年）に示す平均走行速度 60 km/時の数値を用いた。

2: 排出強度は、車種別工事関係車両台数及び排出係数を用いて算出した。

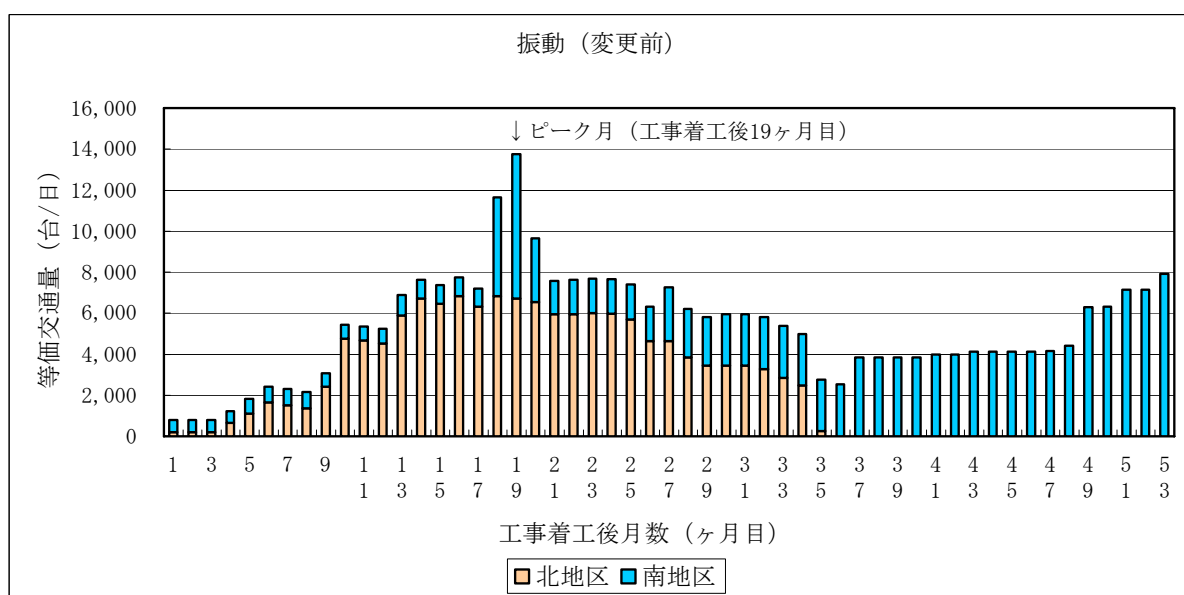
(2) 騒音・振動

<変更前>



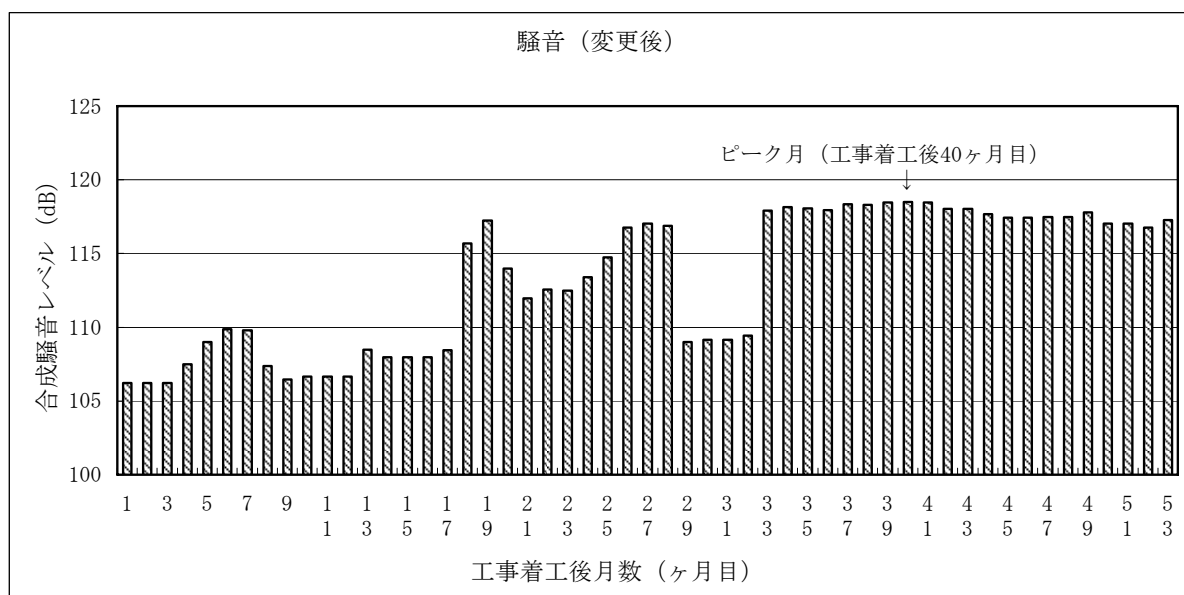
注)1:車種別パワーレベルは、ASJ RTN-Model 2008 に示す大型車 90.0dB、中型車 87.1dB、小型貨物車 83.2dB を用いた。

2:合成騒音レベルは、車種別工事関係車両台数及びパワーレベルを用いて算出した。



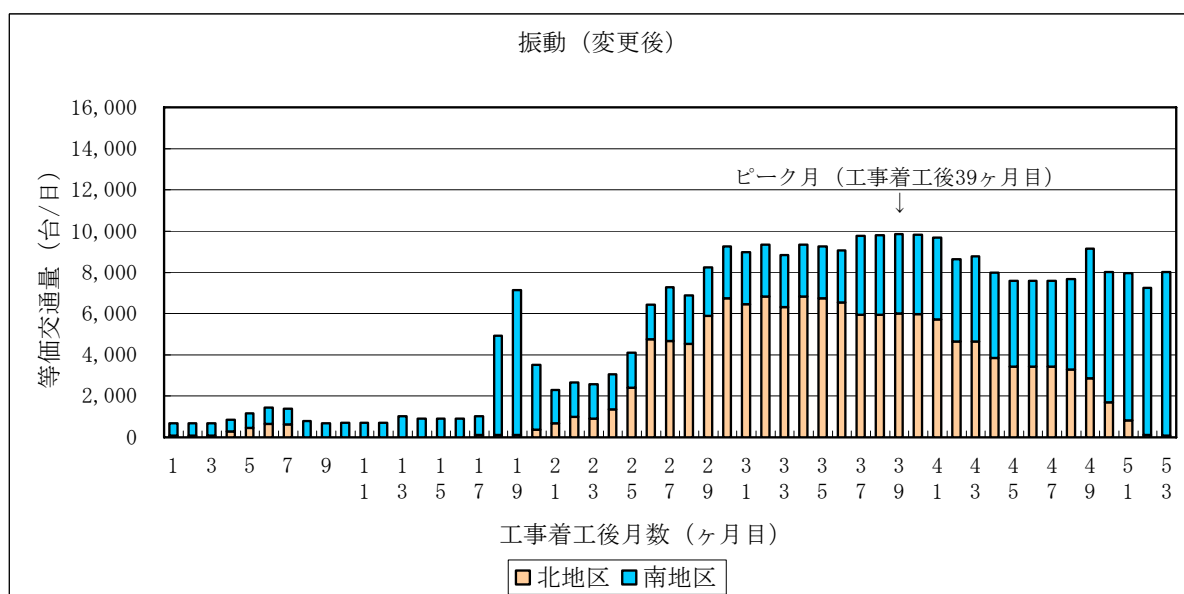
注) 等価交通量は、旧建設省土木研究所の提案式に基づき算出した。

<変更後>



注)1:車種別パワーレベルは、ASJ RTN-Model 2008 に示す大型車 90.0dB、中型車 87.1dB、小型貨物車 83.2dB を用いた。

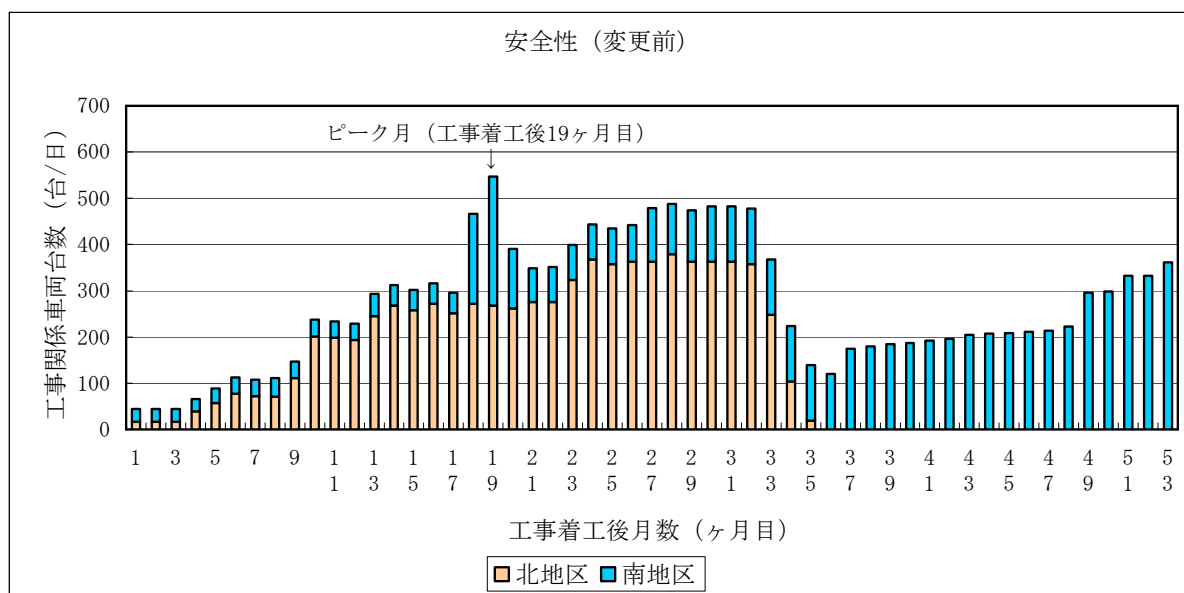
2:合成騒音レベルは、車種別工事関係車両台数及びパワーレベルを用いて算出した。



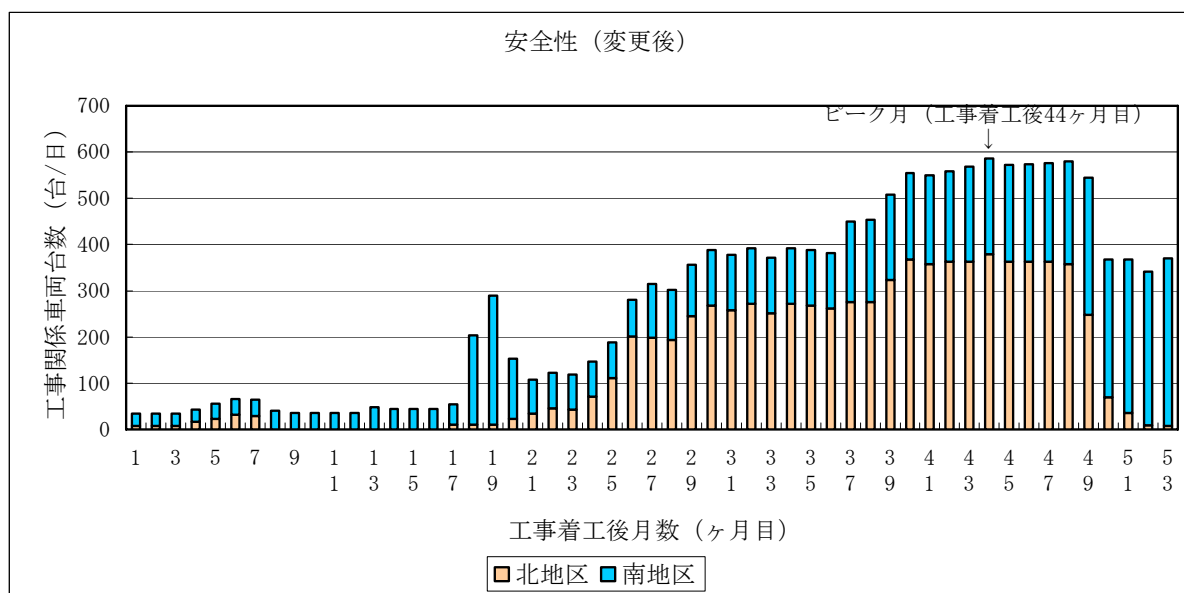
注) 等価交通量は、旧建設省土木研究所の提案式に基づき算出した。

(3) 安全性

<変更前>



<変更後>



本書は、再生紙を使用している。