

J R ゲートタワー建設事業に係る 事後調査計画書（供用開始後）

（大規模建築物の建築）

平成 2 8 年 1 0 月

東海旅客鉄道株式会社
ジェイアールセントラルビル株式会社

事後調査計画書（供用開始後）について

本事後調査計画書（供用開始後）は、「名古屋市環境影響評価条例」（平成10年、名古屋市条例第40号）に基づき、平成22年11月に名古屋市に提出した「名駅一丁目1番計画南地区（仮称）建設事業に係る環境影響評価書」（平成22年11月、東海旅客鉄道株式会社）に記載した事後調査計画を基に、実施計画を定めたものである。

目 次

	頁
第 1 章 事業者の名称、代表者の氏名及び事務所の所在地	1
第 2 章 対象事業の名称及び種類	1
第 3 章 対象事業の概要	1
3-1 事業の目的	1
3-2 事業計画の概要	2
第 4 章 環境影響評価の概要	10
4-1 手続きの経緯	10
4-2 調査、予測、環境保全措置及び評価の概要	12
第 5 章 事後調査	28
5-1 事後調査の目的	28
5-2 事後調査計画（供用開始後）	28

＜略 称＞

以下に示す名称については、基本的に略称を用いた。

名 称	略 称
J Pタワー名古屋建設事業	J Pタワー名古屋
大名古屋ビルヂング建設事業	大名古屋ビルヂング
環境影響評価方法書	方法書
環境影響評価準備書	準備書
環境影響評価審査書	審査書
環境影響評価書	評価書
環境の保全のための措置	環境保全措置
近畿日本鉄道	近鉄
東海旅客鉄道	JR東海
名古屋市高速度鉄道	地下鉄
名古屋鉄道	名鉄
名古屋臨海高速鉄道	あおなみ線

第1章 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 柘植康英

〔所在地〕 名古屋市中村区名駅一丁目1番4号

〔事業者名〕 ジェイアールセントラルビル株式会社^{注)1}

〔代表者〕 代表取締役社長 吉川直利

〔所在地〕 名古屋市中村区名駅四丁目4番10号^{注)2}

第2章 対象事業の名称及び種類

〔名称〕 JRゲートタワー建設事業^{注)3}

〔種類〕 大規模建築物の建築

第3章 対象事業の概要

3-1 事業の目的

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

注)1. 本事業に係る事後調査結果中間報告書（工事中）（その2）提出時点の事業者は、東海旅客鉄道株式会社であったが、本計画書より運営主体となるジェイアールセントラルビル株式会社を加えた。

2. 今後移転予定であり、移転後の所在地は以下の通り。
名古屋市中村区名駅一丁目1番3号

3. 本事業に係る事後調査結果中間報告書（工事中）（その2）提出時点の対象事業の名称は、「名駅一丁目1番計画南地区（仮称）建設事業」であったが、ビル名称の決定により名称を変更した。

3-2 事業計画の概要

事業計画の概要は、表3-2-1に示すとおりである。

表3-2-1(1) 事業計画の概要

項 目	内 容
事 業 の 名 称	J R ゲートタワー建設事業
事業実施場所の位置	名古屋市中村区名駅一丁目1015番15 他（図3-2-1参照）
地 域 ・ 地 区	商業地域、防火地域、駐車場整備地区、緑化地域
主 要 用 途	事務所、ホテル、商業施設、バスターミナル、駐車場、駅施設
階 数 ・ 高 さ	高層棟：地上46階、地下6階 高さ約220m 低層棟：地上18階、地下6階 高さ約 90m
基 礎 底	G. L. 約－34m
構 造	鉄骨造、一部鉄筋コンクリート造・鉄骨鉄筋コンクリート造
事業実施場所の区域面積	約11,700㎡
延 べ 面 積	約260,000㎡
駐 車 台 数	約300台
日 最 大 利 用 者 数	平 日 約 73,000 人
	休 日 約 88,000 人
主要なアクセス手段	歩行者：JR「名古屋駅」隣り 自動車：名駅通、太閤通、清正公通
配 置 図	図3-2-2のとおり
断 面 図	図3-2-3のとおり
平 面 図	図3-2-4のとおり
緑 化 図	図3-2-5のとおり
熱 源 施 設	本新建築物内に温熱源を主体とし冷熱源設備も備えたDHCを設置し、冷温熱源の供給を行う。なお、隣接するタワーズ内既設のDHCと、J P タワー名古屋の冷熱源を主体とした新設DHC及び大名古屋ビルヂングの新設DHCとは融通管で接続し、冷温熱源の供給と受入を行い、当地区を一体的プラントと捉え、機器を集約化して各熱源機器の高効率運転と省エネルギーを図る。
電 気 、 ガ ス 設 備	電気供給は、中部電力株式会社より本線・予備線2回線の特別高圧にて本新建築物内に設置する特高電気室にて受電を行い、特別高圧を普通高圧へ降圧し、各所に配置したサブ電気室を経て各用途へ電力を供給する。 ガス供給は、清正公通に埋設されている東邦ガス株式会社の既設ガス本管から新設ガス管を事業実施場所内に引き込み、引込バルブを経て、新設ガス管で本新建築物内に供給する。

表3-2-1(2) 事業計画の概要

項 目	内 容
給 排 水	給水は、名駅通に埋設されている既設名古屋市上水道管から新設給水管を経て上水を引込み、一旦受水槽に貯水後、高置水槽方式または加圧ポンプ方式により、各用途の必要箇所に供給する計画である。また、井水及び雨水を利用することで、上水使用量を低減する。 排水系統は、汚水・雑排水合流排水、厨房排水、駐車場排水、湧水排水の分流式とし、2階以上は自然勾配による放流で、1階以下は地下排水槽に一旦貯留後ポンプアップにて公共下水道（合流式）に放流する。 雨水排水は、自然勾配で排水する系統と、本新建築物内に設置する雨水貯留槽に一旦貯留し、流出抑制をした後に排水する系統の2排水系統で名古屋市下水道本管（合流式）に放流する。
供 用 開 始 時 期	平成28年11月 注)

注) 平成28年11月より、順次供用を開始する。

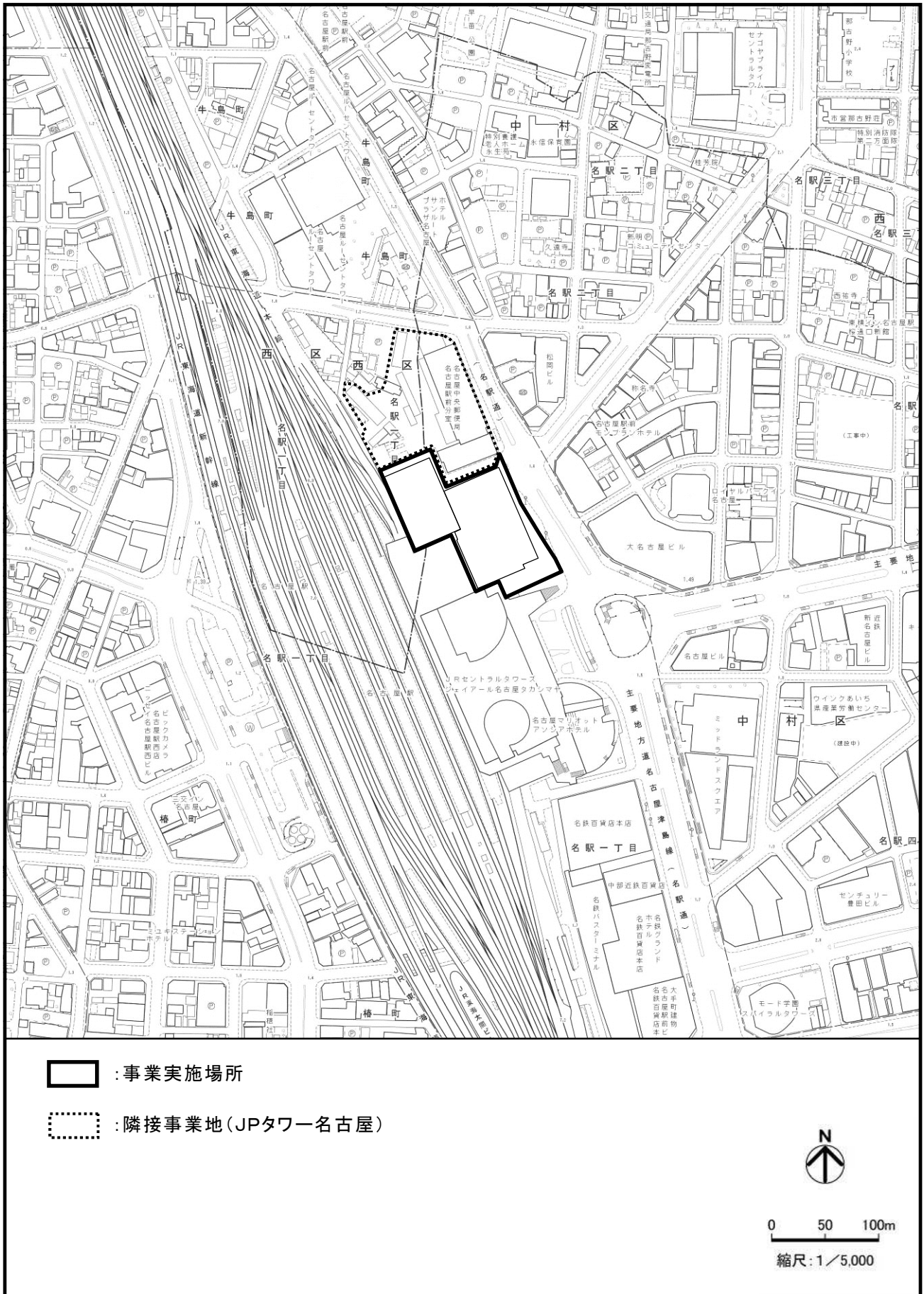


図3-2-1 事業実施場所の位置

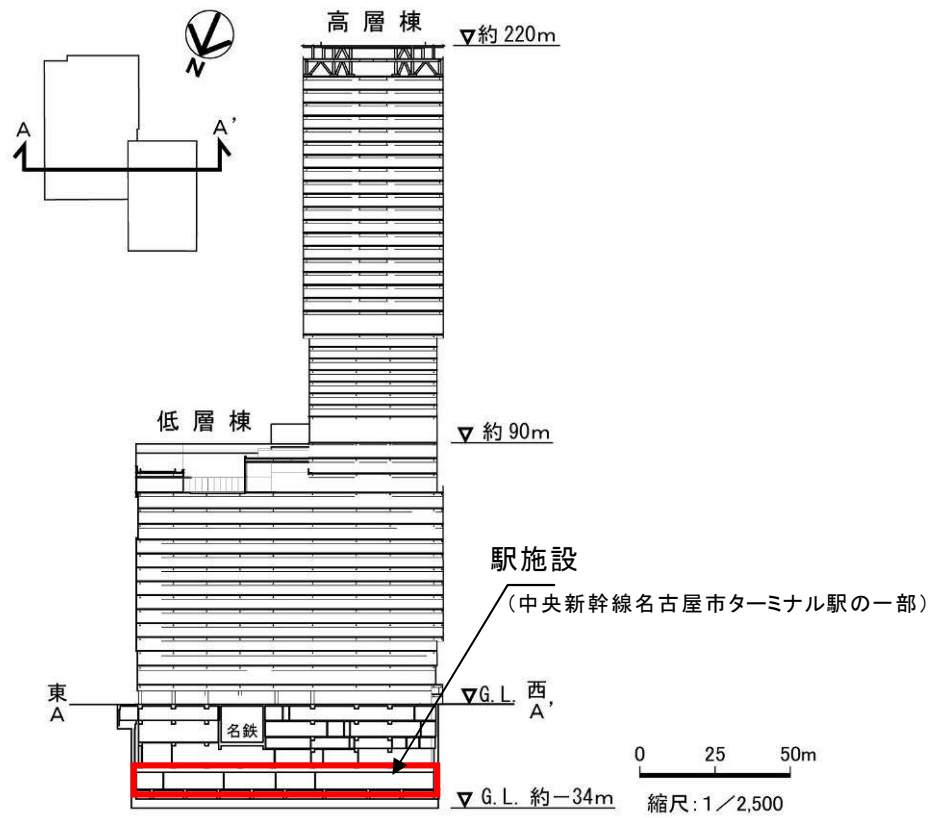


図3-2-3(1) 東西断面図

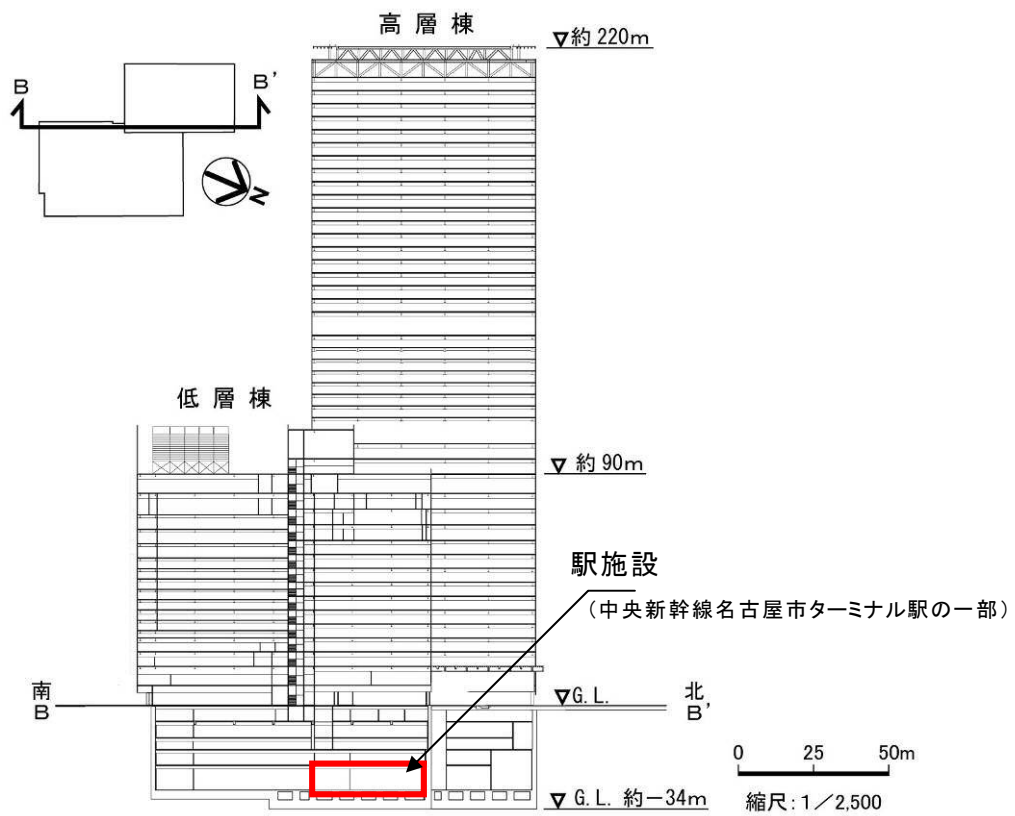
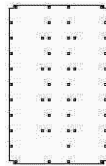


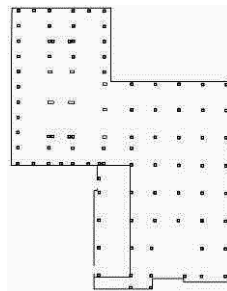
図3-2-3(2) 南北断面図



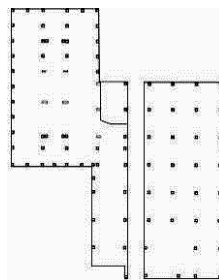
【事務所の基準階（高層階）】



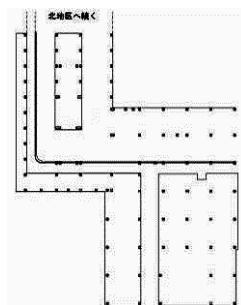
【ホテルの基準階（中層階）】



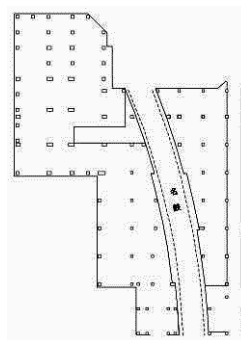
【商業施設、駐車場の基準階（低層階）】



【2 階】



【1 階】



【地下1階】



図3-2-4 平面図

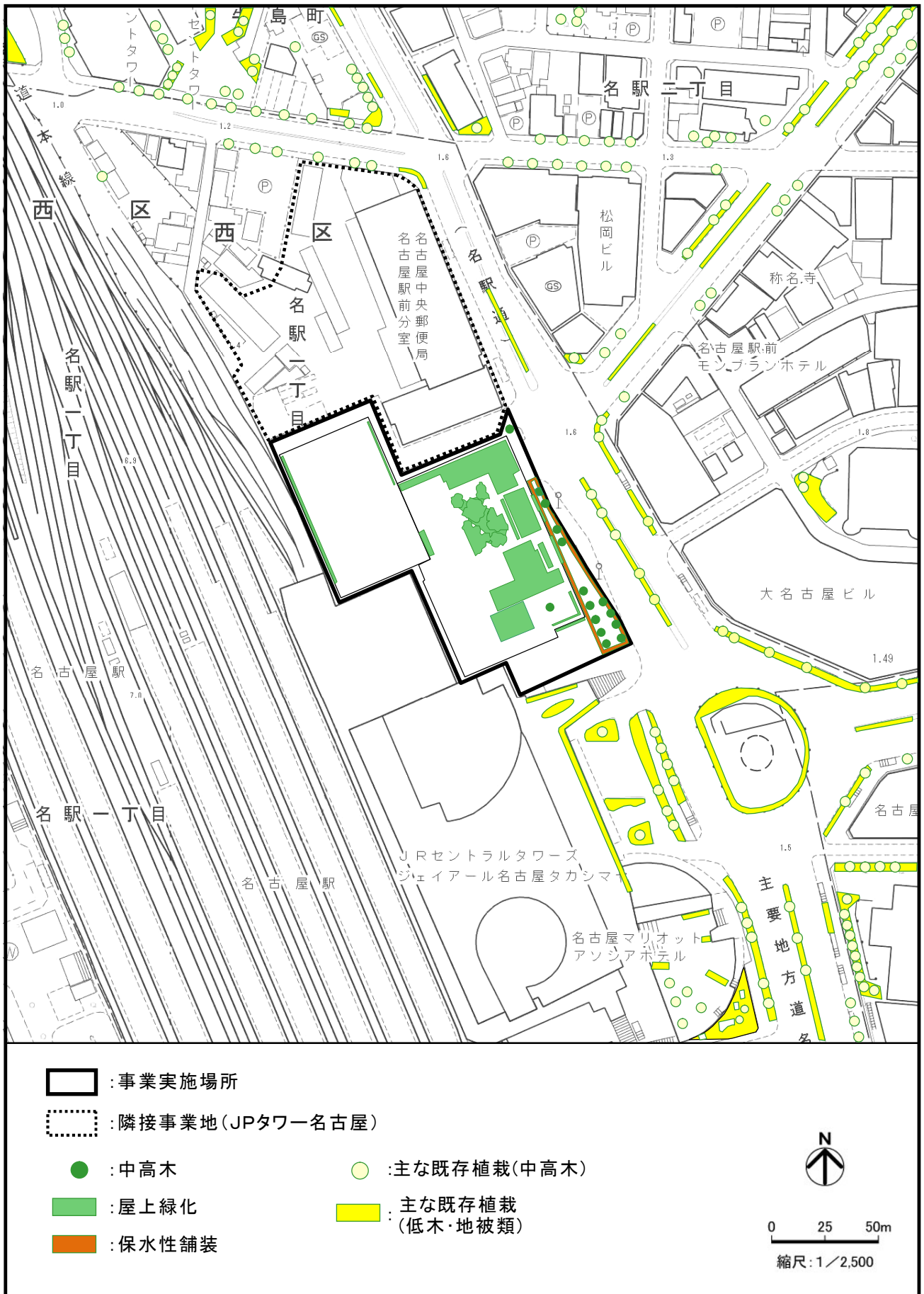


図3-2-5 緑化図

第4章 環境影響評価の概要

4-1 手続きの経緯

事後調査結果中間報告書（工事中）（その2）の届出までの経緯は、表4-1-1に示すとおりである。

表4-1-1(1) 環境影響評価手続きの経緯

事 項		内 容
方 法 書	提 出 年 月 日	平成21年1月26日
	縦 覧（閲 覧）期 間	平成21年2月2日から3月3日
	縦 覧 場 所 （ 閲 覧 場 所 ）	名古屋市環境局地域環境対策部地域環境対策課、16区役所、名古屋市環境学習センター （名古屋ターミナルビル株式会社B2Fテルミナセンター、名古屋中央郵便局名古屋駅前分室ゆうプラザ）
	縦 覧 者 数 （ 閲 覧 者 数 ）	25名 （3名）
方法書に対する 市民等の意見	提 出 期 間	平成21年2月2日から3月18日
	提 出 件 数	1件
方法書に対する 市長の意見 （方法意見書）	縦 覧 期 間	平成21年5月7日から5月21日
	縦 覧 場 所	名古屋市環境局地域環境対策部地域環境対策課、16区役所、名古屋市環境学習センター
	縦 覧 者 数	3名
準 備 書	提 出 年 月 日	平成22年2月10日
	縦 覧（閲 覧）期 間	平成22年2月23日から3月24日
	縦 覧 場 所 （ 閲 覧 場 所 ）	名古屋市環境局地域環境対策部地域環境対策課、16区役所、名古屋市環境学習センター （名古屋ターミナルビル株式会社B2Fテルミナセンター、名古屋中央郵便局名古屋駅前分室ゆうプラザ）
	縦 覧 者 数 （ 閲 覧 者 数 ）	16名 （1名）
	説 ¹⁾ 開 催 日	平成22年3月11日
	明 場 所	名古屋中央郵便局名古屋駅前分室ゆうプラザ
準備書に対する 市民等の意見	参 加 者 人 数	92名
	提 出 期 間	平成22年2月23日から4月8日
見 解 書	提 出 件 数	1件
	提 出 年 月 日	平成22年5月27日
見 解 書	縦 覧 期 間	平成22年6月3日から6月17日
	縦 覧 場 所	名古屋市環境局地域環境対策部地域環境対策課、16区役所、名古屋市環境学習センター
	縦 覧 者 数	4名
公 聴 会 ²⁾	開 催 年 月 日	平成22年7月24日
	開 催 場 所	愛知県産業労働センター（ウイंकあいち）
	陳 述 人 数	1名
	傍 聴 人 数	20名
審 査 書	縦 覧 期 間	平成22年10月1日から10月15日
	縦 覧 場 所	名古屋市環境局地域環境対策部地域環境対策課、16区役所、名古屋市環境学習センター
	縦 覧 者 数	1名

1) J Pタワー名古屋と合同で開催した。

2) J Pタワー名古屋と同時開催された。

表4-1-1(2) 環境影響評価手続きの経緯

事 項		内 容
評 価 書	提 出 年 月 日	平成22年11月 8 日
	縦 覧 期 間	平成22年11月15日から12月14日
	縦 覧 場 所	名古屋市環境局地域環境対策部地域環境対策課、16区役所、名古屋市環境学習センター
	縦 覧 者 数	11名
事後調査計画書 (工事中)	提 出 年 月 日	平成22年11月16日
	縦 覧 期 間	平成22年11月24日から12月 8 日
	縦 覧 場 所	名古屋市環境局地域環境対策部地域環境対策課、16区役所、名古屋市環境学習センター
	縦 覧 者 数	12名
事後調査結果 中間報告書 (工事中)	提 出 年 月 日	平成25年 9 月 2 日
	縦 覧 期 間	平成25年 9 月10日から 9 月24日
	縦 覧 場 所	名古屋市環境局地域環境対策部地域環境対策課、西区役所、中村区役所、名古屋市環境学習センター
	縦 覧 者 数	6名
事業内容の一部変更	提 出 年 月 日	平成25年 9 月18日
	縦 覧 期 間	平成25年10月 7 日から10月21日
	縦 覧 場 所	名古屋市環境局地域環境対策部地域環境対策課、西区役所、中村区役所、名古屋市環境学習センター
	縦 覧 者 数	8名
事後調査結果 中間報告書 (工事中) (その2)	提 出 年 月 日	平成28年 8 月31日
	縦 覧 期 間	平成28年 9 月 9 日から 9 月23日
	縦 覧 場 所	名古屋市環境局地域環境対策部地域環境対策課、西区役所、中村区役所、名古屋市環境学習センター
	縦 覧 者 数	3名

4-2 調査、予測、環境保全措置及び評価の概要

本事業の存在・供用により、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、表4-2-1に示すとおりである。

表4-2-1(1) 調査、予測、環境保全措置及び評価の概要

環境要素	調 査	予 測
大 気 質	【熱源施設の稼働による大気汚染】 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。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。 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。	【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0.036ppm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。
	【新建築物関連車両の走行（事業実施場所内設置駐車場）による大気汚染】 【熱源施設の稼働による大気汚染】参照。	【新建築物関連車両の走行（事業実施場所内設置駐車場）による大気汚染】 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。 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。

環 境 保 全 措 置	評 価
	【熱源施設の稼働による大気汚染】 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。 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。 なお、タワーズにある名古屋熱供給株式会社及びJ Pタワー名古屋の事業者と連携して、DHCの運転管理を適切に努める。
【新建築物関連車両の走行（事業実施場所内設置駐車場）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。 ・事業実施場所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。	【新建築物関連車両の走行（事業実施場所内設置駐車場）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。 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。

表4-2-1(2) 調査、予測、環境保全措置及び評価の概要

環境要素	調 査	予 測
大 気 質	【新建築物関連車両の走行（事業実施場所周辺道路）による大気汚染】 既存資料調査は、【熱源施設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。	【新建築物関連車両の走行（事業実施場所周辺道路）による大気汚染】 1. 二酸化窒素 年平均値の寄与率について、事業実施場所周辺道路は0.00～0.26%、熱源施設の稼働及び事業実施場所内設置駐車場による影響との重合は0.65%と予測される。日平均値の年間98%値について、事業実施場所周辺道路は0.036～0.038ppm、熱源施設の稼働及び事業実施場所内設置駐車場による影響との重合は0.038ppmと予測される。 2. 浮遊粒子状物質 年平均値の寄与率について、事業実施場所周辺道路は0.00～0.03%、熱源施設の稼働及び事業実施場所内設置駐車場による影響との重合は0.03%と予測される。日平均値の2%除外値について、事業実施場所周辺道路は0.066mg/m³、熱源施設の稼働及び事業実施場所内設置駐車場による影響との重合も0.066mg/m³と予測される。
騒 音	【新建築物関連車両の走行による騒音】 既存資料調査によると、事業実施場所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。 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。	【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。

環 境 保 全 措 置	評 価
【新建築物関連車両の走行（事業実施場所周辺道路）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。 ・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。 ・事業実施場所東側において計画中である大名古屋ビルディングの事業者とは、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。	【新建築物関連車両の走行（事業実施場所周辺道路）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。 事業実施場所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。 また、熱源施設の稼働及び事業実施場所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%値並びに事業実施場所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。
【新建築物関連車両の走行による騒音】 1. 予測の前提とした措置 ・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No.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。 2. その他の措置 ・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。 ・事業実施場所東側において計画中である大名古屋ビルディングの事業者とは、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。	【新建築物関連車両の走行による騒音】 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、全予測地点で環境基準の値以下である。 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。

表4-2-1(3) 調査、予測、環境保全措置及び評価の概要

環境要素	調 査	予 測
景 観	現地調査によると、事業実施場所は、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、事業実施場所周辺は、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。 また、現況の形態率は56～62%であった。	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。 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。
廃棄物等		【供用時】 新建築物の供用時には、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。

環 境 保 全 措 置	評 価
1. 予測の前提とした措置 ・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J Pタワー名古屋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。 2. その他の措置 ・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。 ・事業実施場所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。	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。 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。
【供用時】 1. 予測の前提とした措置 ・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。 2. その他の措置 ・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に指導する。	【供用時】 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。 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。

表4-2-1(4) 調査、予測、環境保全措置及び評価の概要

環境要素	調 査	予 測
温室効果ガス等		【存在・供用時の温室効果ガス】 1. 事業活動等に伴い発生する温室効果ガス排出量 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43,000 tCO₂/年と予測される。 2. 単位面積当りの二酸化炭素排出量 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。 3. ライフサイクルCO₂ 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年間と想定した場合、解体工事が、約5,600tCO₂/100年、建設工事が約407,800 tCO₂/100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。

環 境 保 全 措 置	評 価
【存在・供用時の温室効果ガス】 1. 予測の前提とした措置 ・DHCを導入する。 ・新建築物の供用期間は100年間と想定する。 2. その他の措置 ・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。 ・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。	【存在・供用時の温室効果ガス】 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。 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、周辺の環境に及ぼす影響のさらなる低減に努める。

表4-2-1(5) 調査、予測、環境保全措置及び評価の概要

環境要素	調 査	予 測
風 害	既存資料調査及び現地調査によると、事業実施場所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、事業実施場所から離れるにしたがって住居施設が多くなる。 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、事業実施場所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。 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。	新建築物建設後に風環境のランクが上がる地点は、主に事業実施場所北東側近傍等の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、主に事業実施場所南東側等の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。
日照障害	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実施場所北側の地域は、事業実施場所近くでは、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、事業実施場所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、事業実施場所近くでは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。 事業実施場所周辺は中・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。	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、事業実施場所より約150～400mと予測される。 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。 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、事業実施場所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、事業実施場所北側のJ Pタワー名古屋内と予測される。また、1～2時間付加される範囲は、事業実施場所に隣接する北側とその北の道路、事業実施場所北東側に位置し、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。

環 境 保 全 措 置	評 価
1. 予測の前提とした措置 ・事業実施場所内に植栽を施す。 2. その他の措置 ・事業実施場所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。 ・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。	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。 本事業の実施にあたっては、事業実施場所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。
	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。 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。 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。

表4-2-1(6) 調査、予測、環境保全措置及び評価の概要

環境要素	調 査	予 測
電波障害	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%、県域局（瀬戸局）58%であった。 なお、事業実施場所上空において、マイクロウェーブ通信回線は1系統ある。	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0.14km²、県域局（瀬戸局）で約1.62 km²と予測される。 反射障害は、広域局及び県域局（瀬戸局）ともに、新建築物単体による障害は発生しないと予測される。 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。

環 境 保 全 措 置	評 価
・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ついて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、十分な周知を行う。 ・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。 ・電波障害対策の実施においては、大名古屋ビルディングの事業者と連携し適切に対応する。	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。 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。

表4-2-1(7) 調査、予測、環境保全措置及び評価の概要

環境要素	調 査	予 測
安 全 性	【供用時】 既存資料調査によると、事業実施場所周辺には、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、事業実施場所是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。事業実施場所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、事業実施場所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。事業実施場所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。 現地調査によると、事業実施場所周辺には、小学校8校、中学校4校の通学路が指定されている。事業実施場所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。事業実施場所周辺は、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。	【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A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A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。

環 境 保 全 措 置	評 価
【供用時】 1. 予測の前提とした措置 ・事業実施場所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。 ・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。 2. その他の措置 ・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抑制に努める。 ・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。 ・事業実施場所東側において計画中である大名古屋ビルディングの事業者とは、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。	【供用時】 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。 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。

表4-2-1(8) 調査、予測、環境保全措置及び評価の概要

環境要素	調 査	予 測
緑 地 等	現地踏査によると、事業実施場所内は、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。 事業実施場所周辺の緑地の現状は、事業実施場所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。	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。 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。 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。 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、ハイビャクシンとしている。 新設する緑地等の面積は約3,160㎡、緑地のみでは約2,500㎡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。 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ＪＰタワー名古屋の街路樹と事業実施場所周辺地域の緑地と調和を取ることで統一感のある緑地空間が形成されるものと予測される。 また、屋上に広く緑化スペースを設ける。 このような緑化計画により、事業実施場所及びその周辺には、緑の多い快適な都市環境が新たに形成され、利用者にうるおいや安らぎ感を与えるものと予測される。

環 境 保 全 措 置	評 価
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。 ・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。 ・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。	予測結果によると、事業実施場所内に中高木の植栽、屋上緑化等を行うことにより、約3,160m²の緑地等（緑地のみの場合約2,500m²）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、利用者にうるおいや安らぎ感を与えるものと判断する。 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。

第5章 事後調査

5-1 事後調査の目的

事後調査は、本事業の存在・供用時において、環境影響評価を行った環境要素に及ぼす影響の程度を把握するとともに、予測、評価及び環境保全措置の妥当性を検証することを目的とする。

なお、事後調査結果が環境影響評価の結果と著しく異なる場合は、その原因を調査し、必要に応じて追加調査を行う。原因究明の結果、本事業の実施に起因することが判明した場合には、必要な環境保全措置について検討する。

5-2 事後調査計画（供用開始後）

対象事業に係る事後調査の事項、方法、場所及び時期は、表5-2-1及び図5-2-1～5に示すとおりである。

なお、表5-2-1に示した全調査事項について、市民等からの苦情があった場合には、その内容及び対処方法並びにその後の状況を調査する。

表5-2-1(1) 事後調査計画

環境要素	調査事項	調査方法	調査場所	調査時期
大気質	熱源施設の稼働による大気汚染	排出ガス量及び排出ガス中の窒素酸化物濃度を調査する。	事業実施場所内	供用時 ＜予定時期＞ ：平成29～30年の数回
	新建築物関連車両の走行（事業実施場所内設置駐車場）による大気汚染（二酸化窒素及び浮遊粒子状物質）	駐車場出入り交通量を調査する。	事業実施場所における新建築物関連車両出入口の2箇所（図5-2-1参照）	供用時 ＜予定時期＞ ：平成29～30年 （平日及び休日の各24時間）
	新建築物関連車両の走行（事業実施場所周辺道路）による大気汚染（二酸化窒素及び浮遊粒子状物質）	自動車交通量及び走行速度を調査する。	事業実施場所周辺道路の14断面（図5-2-2参照）	供用時 ＜予定時期＞ ：平成29～30年 （平日及び休日の各24時間）
騒音	新建築物関連車両の走行による騒音	「騒音に係る環境基準について」（平成10年環境庁告示第64号）に基づく方法により調査する。また、自動車交通量及び走行速度も併せて調査する。	事業実施場所周辺道路の14地点（図5-2-2参照）	供用時 ＜予定時期＞ ：平成29～30年 （平日及び休日の各6～22時）
景観	眺望及び圧迫感の変化	写真撮影による方法により調査する。	眺望は事業実施場所周辺の12地点、圧迫感は2地点（図5-2-3参照）	存在時 ＜予定時期＞ ：平成29～30年（1回）
廃棄物等	供用時に発生する事業系廃棄物等の種類、量及び再資源化量	廃棄物の発生量及び再資源化量を記録等により調査する。	事業実施場所内	供用時 ＜予定時期＞ ：平成29～30年（数回）
温室効果ガス等	存在・供用時に発生する温室効果ガスの種類及び量	新建築物の存在・供用に伴うエネルギー等の使用に伴う排出量、緑化・植栽による二酸化炭素の吸収・固定量について調査する。	事業実施場所内	存在・供用時 ＜予定時期＞ ：平成29～30年（1年）
風害	ビル風の影響の程度	市民等からの苦情があった場合には、その内容、原因及び対処方法並びにその後の状況を調査する。	事業実施場所周辺	存在時 ＜予定時期＞ ：平成29～30年
日照障害	日影の影響の程度	市民等からの苦情があった場合には、その内容及び対処方法並びにその後の状況を調査する。	事業実施場所周辺	存在時 ＜予定時期＞ ：平成29～30年

表5-2-1(2) 事後調査計画

環境要素	調査事項	調査方法	調査場所	調査時期
電波障害	電波障害の程度	市民等からの苦情があった場合には、その内容及び対処方法並びにその後の状況を調査する。また、電波障害が予測された地域において採用した電波障害対策の方法を調査する。	事業実施場所周辺	存在時 ＜予定時期＞ ：平成29～30年
安 全 性	供用に伴う自動車交通量	方向別に大型及び小型の2車種に分類し、数取り器により調査する。また、新建築物関連車両台数も併せて調査する。	事業実施場所周辺 道路の45区間（図5-2-4参照） なお、新建築物関連車両台数は新建築物関連車両出入口の2箇所（前掲図5-2-1参照）	供用時 ＜予定時期＞ ：平成29～30年 （平日及び休日の各6～22時）
	供用に伴う歩行者及び自転車交通量	方向別に歩行者及び自転車に分類し、数取り器により調査する。	事業実施場所周辺 道路の2区間（図5-2-5参照）	供用時 ＜予定時期＞ ：平成29～30年 （平日及び休日の各6～22時）
		また、施設利用者数も併せて調査する。	事業実施場所内	
	供用に伴う自動車と歩行者及び自転車との交錯	自動車、歩行者及び自転車に分類し、数取り器により調査する。	新建築物関連車両出入口（信号機が設置されていない箇所）の2箇所（図5-2-5参照）	供用時 ＜予定時期＞ ：平成29～30年 （平日及び休日の各6～22時）
緑 地 等	緑地等の位置、種類・樹種等、面積、緑化率及び周辺との調和	現地踏査により緑地等の状況を調査する。また、維持管理の状況を調査する。	事業実施場所及びその周辺	存在時 ＜予定時期＞ ：平成29～30年

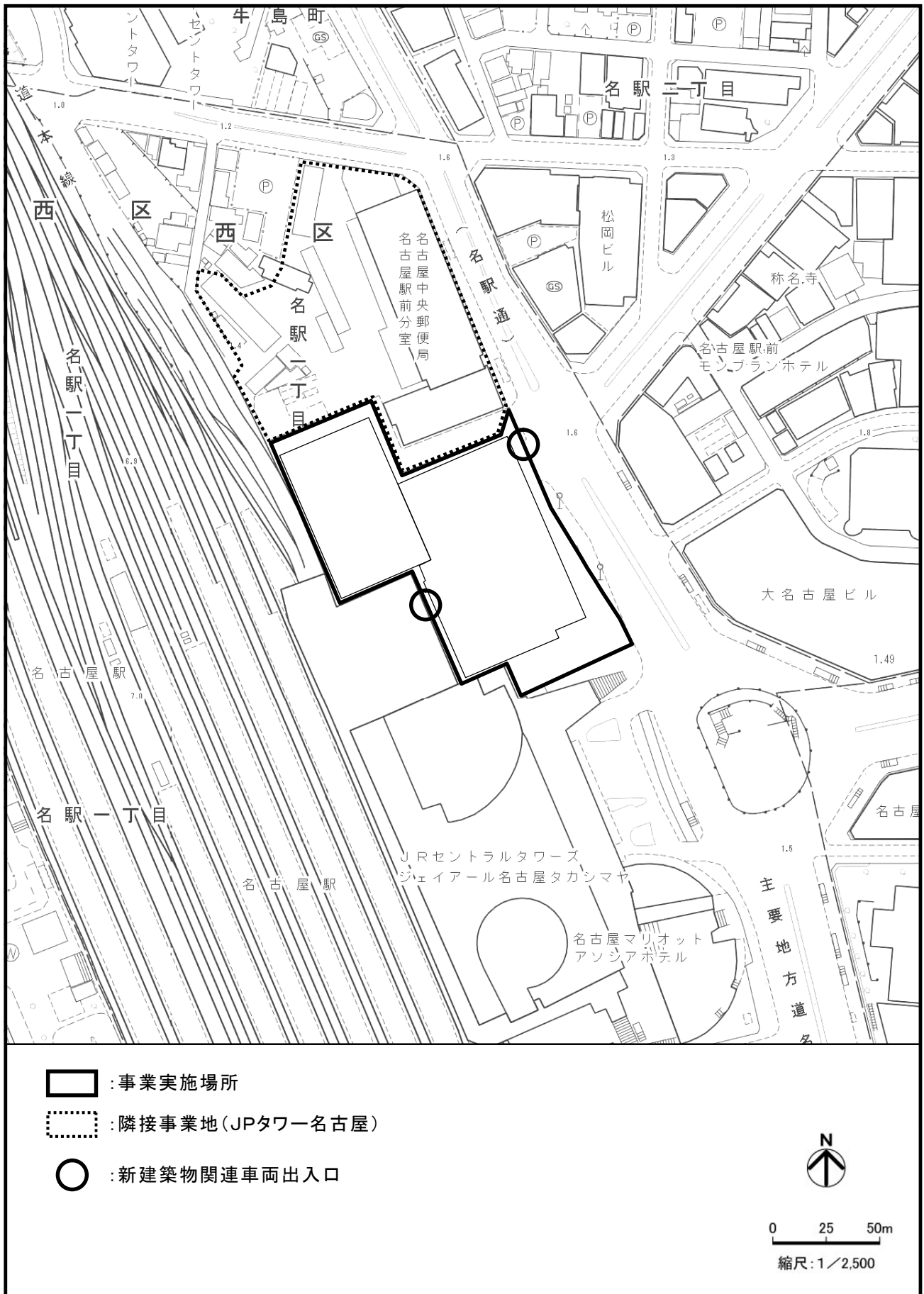


図5-2-1 調査場所 (大気質: 駐車場出入り交通量)

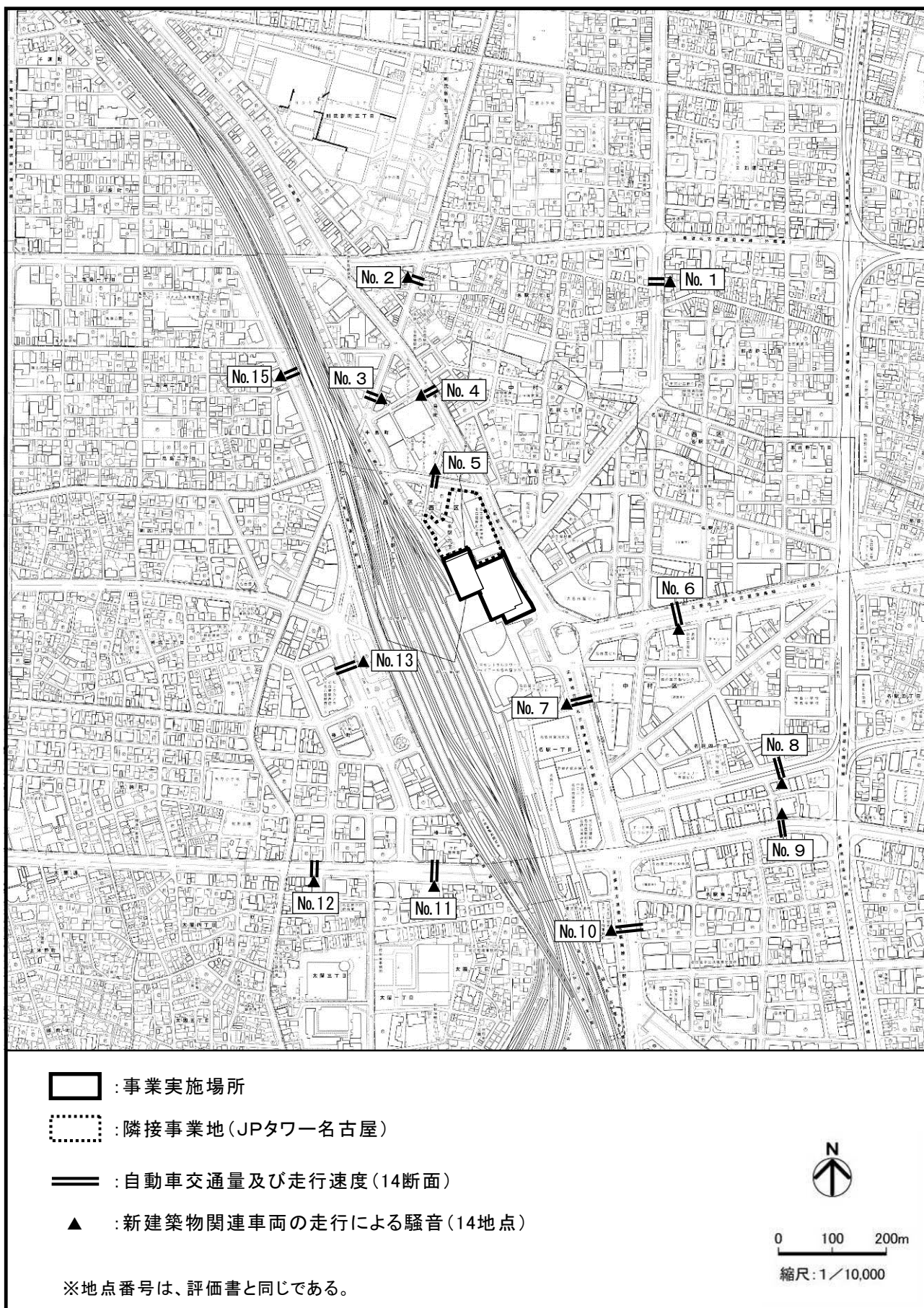


図5-2-2 調査場所 (大気質・騒音: 新建築物関連車両の走行 [事業実施場所周辺道路])

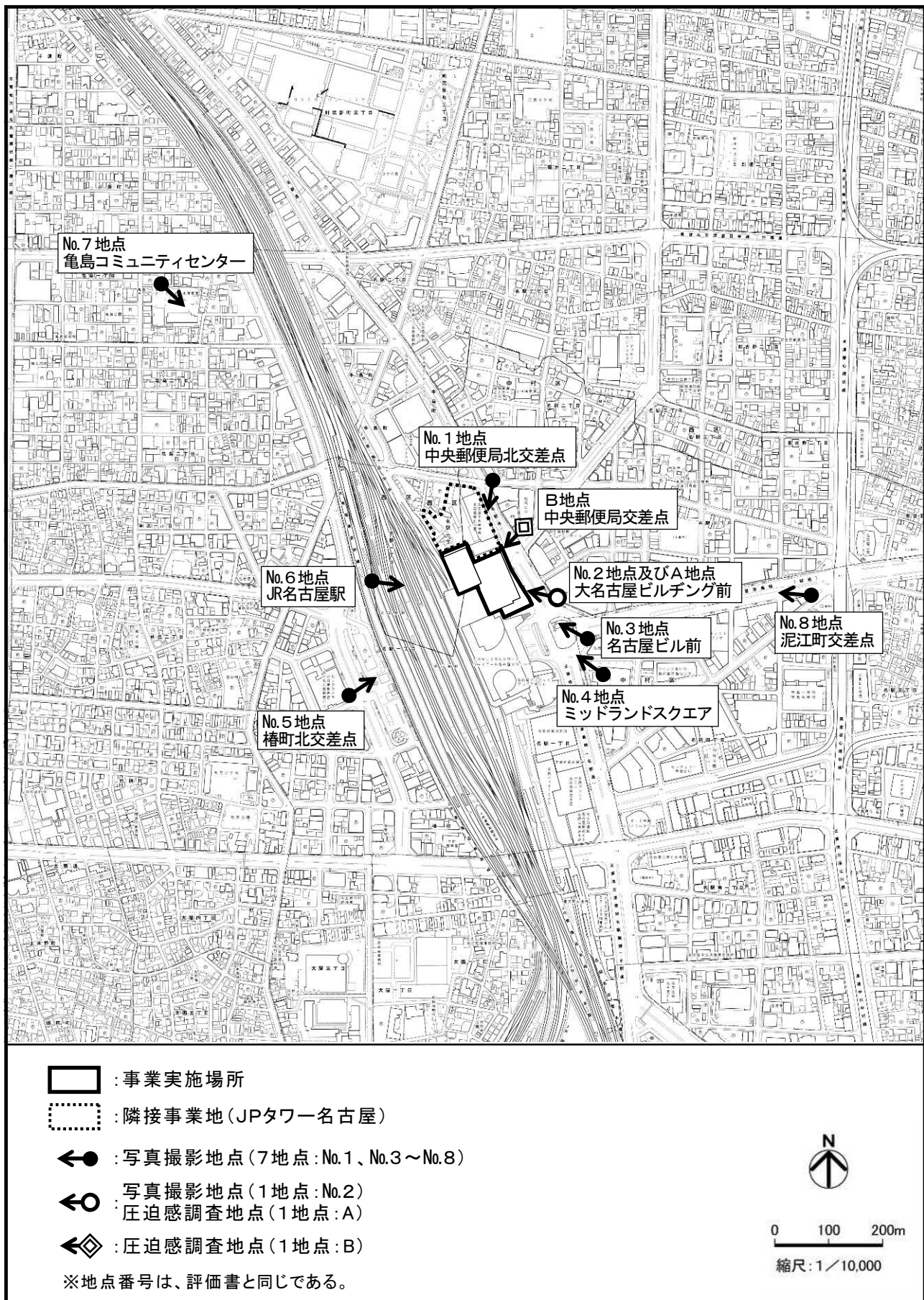


図5-2-3(1) 調査場所（景観：近景及び中景）



図5-2-3(2) 調査場所 (景観: 遠景)

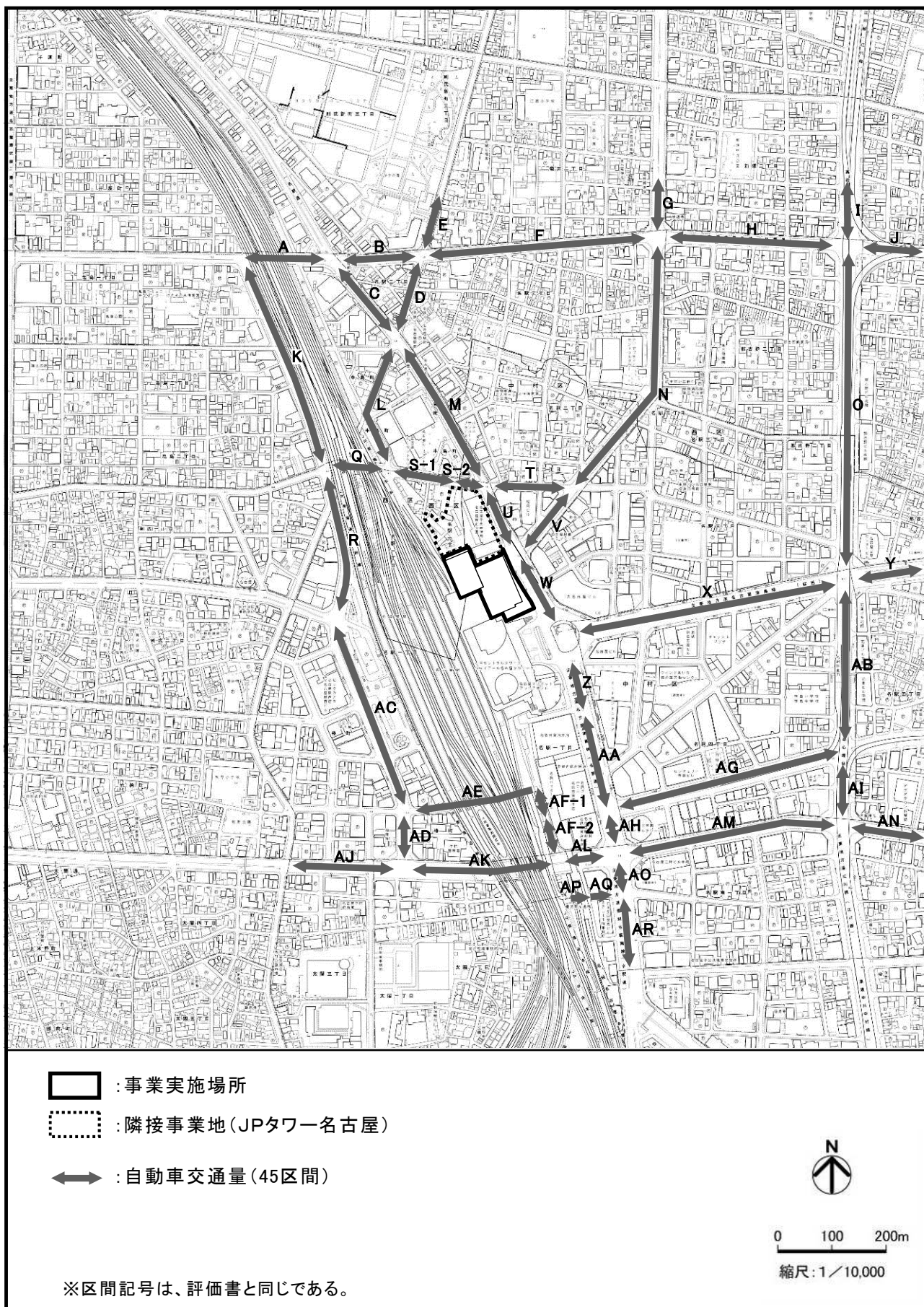
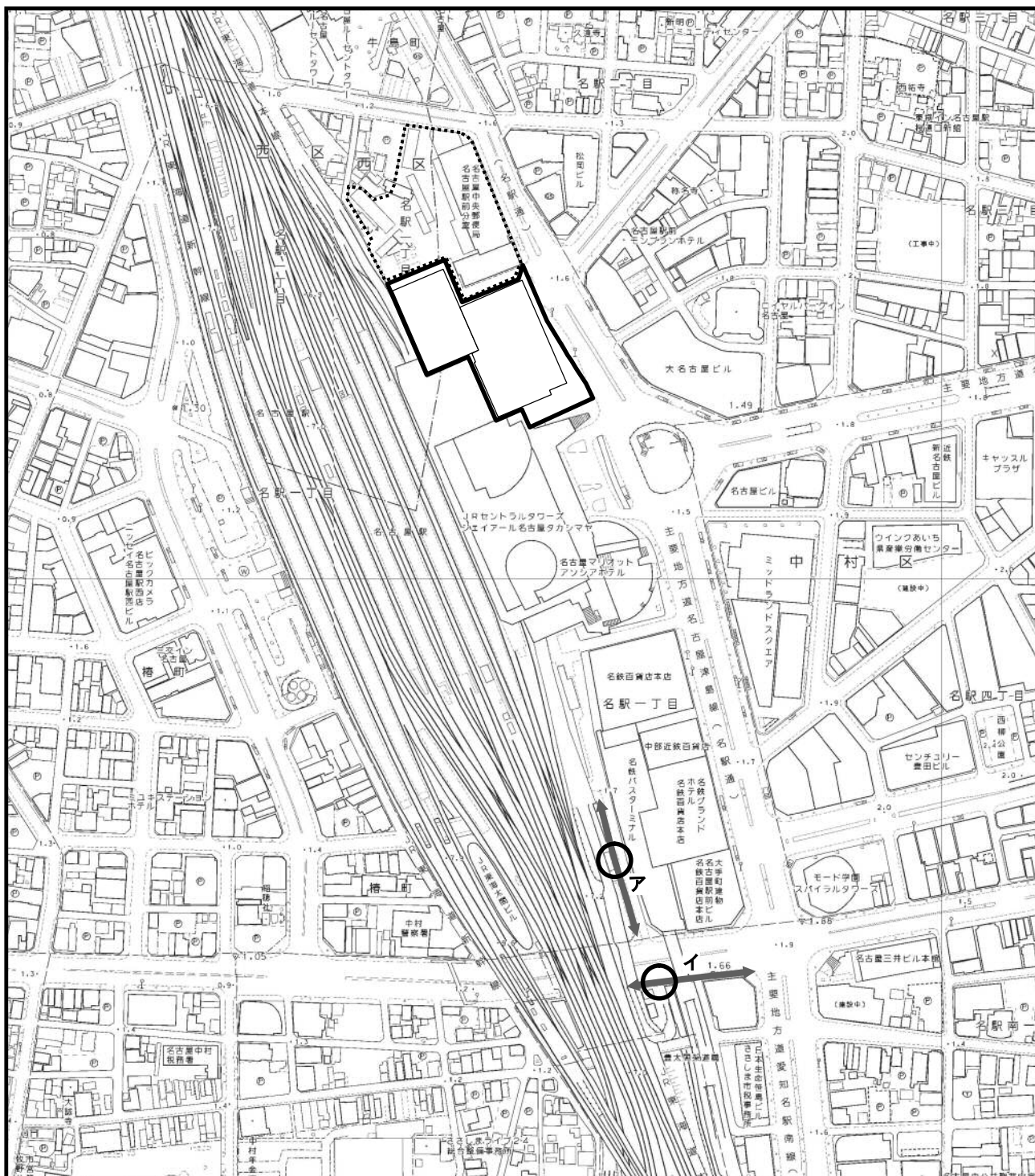


図5-2-4 調査場所 (安全性: 自動車交通量)



- : 事業実施場所
- : 隣接事業地 (JPタワー名古屋)
- : 歩行者及び自転車交通量 (2区間)
- : 自動車と歩行者及び自転車との交錯 (2地点)

※区間記号は、評価書と同じである。

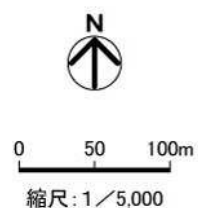


図5-2-5 調査場所 (安全性: 歩行者及び自転車交通量・交錯)

「本書に使用した地図の下図は、名古屋都市計画基本図（平成22年度、縮尺1/2,500）を使用したものである。」

本書は、再生紙を使用している。

