

ささしまライブ24地区
「(仮称)グローバルゲート」建設事業
に係る見解書

(大規模建築物の建築)

平成21年9月

ささしまライブ24特定目的会社

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
環境影響評価の目的及び内容	2
対象事業の目的及び内容	4
事前配慮の内容	6
事業予定地及びその周辺地域の概況	8
対象事業に係る環境影響評価の項目	12
（2）環境影響評価	14
大気質	14
騒 音	22
振 動	26
地 盤	26
土 壌	28
廃棄物等	30
温室効果ガス等	32
日照阻害	32
電波障害	34
（3）対象事業に係る環境影響の総合的な評価	36
（4）その他	36

<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
「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」
愛知大学	愛大
独立行政法人 国際協力機構 中部国際センター	JICA中部
名古屋都市計画道路 3・3・14号椿町線	椿町線
名古屋臨海高速鉄道	あおなみ線

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〕 ささしまライブ24特定目的会社^{注)}

〔代 表 者〕 取締役 海田雅人

〔所 在 地〕 東京都千代田区丸の内三丁目1番1号

東京共同会計事務所内

2. 対象事業の名称

ささしまライブ24地区「(仮称) グローバルゲート」建設事業

3. 意見の概要及び事業者の見解

次のとおり

注) ささしまライブ24特定目的会社は、豊田通商株式会社、大和ハウス工業株式会社、日本土地建物株式会社、名鉄不動産株式会社が、「資産の流動化に関する法律」(平成10年法律第105号)に基づき設立した会社である。

(1) 環境影響評価に係る事項

項 目	意 見 の 概 要
環境影響評価の目的及び内容	[手続きの対象場所について] もともこの地域は「ささしまライブ24」計画として一体的開発が計画されていた。事実、エネルギー供給では、共同利用が予定されている。一体の事業であると考えられる。従って、環境影響評価も一体の計画として実施すべきである。 また、名古屋市環境影響評価条例第42条（手続きの併合）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き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き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。」と定めている。少なくとも、この規定を準用し、ささしまライブ24地区としてまとめて環境影響評価をするよう、愛知大学（名古屋校舎）、JICA中部国際センター、共同住宅の都市再生機構に対して、市が責任を持って指導すべきである。方法書への市長意見への見解として「本事業の工事期間中には、事業予定地周辺において、愛大の建設工事等も行われることから、関係機関や各事業者との協議・調整を緊密に行う」（p9）だけでは不十分である。現に、工事関係車両は同時に走行するため複合影響となり、愛知大学、JICA中部国際センターとの合算した予測値も示されているが、こうした費用を名古屋市のグローバルゲートだけが負担することも問題となる。 ささしまライブ24地区の開発という相互に関連した複数の事業を行う場合は、事前配慮や環境影響評価、事後調査などの手続きを統合して行うのがアセス条例の趣旨である。環境の複合汚染は従来から指摘してきたが、今後のことも考え既に完成した「JICA」も含めて、進出予定の愛知大学や都市再生機構など相互に協議する機関を設置して行うべきであり、工事期間が重なる部分も多く総合的な影響を調査、対応を考えるべきではないか。

事業者の見解

事業者としましては、「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）に従い、環境影響評価手続きを行っております。また、本事業の熱源は、名古屋都市エネルギー株式会社が実施する事業より供給される予定であり、別事業として考えております。

なお、予測・評価に当たっては、事業予定地周辺において、本事業に係る環境影響評価方法書（以下「方法書」という。）p.62に記載したとおり、「方法書」に対する市長の意見（方法意見書）の送付日[平成20年8月20日付]から4ヶ月の調査期間内に把握したJICA中部、愛大及び椿町線の内容について、できる限り前提条件並びに予測条件に盛り込みました。

事業者としましては、今回いただいたご意見の内容を名古屋市の関係部署に伝えて参ります。

項 目	意 見 の 概 要
対象事業の 目的及び内 容	〔事業の目的について〕 方法意見書に対する市長意見では「事業の目的に関しては、ささしまライブ24地区の全体計画についての記載すること」と指摘されているが、事業者は「ささしまライブ24地区の中核施設として、コンファレンス機能を持った質の高いホテルや事務所、商業施設等を整備することにより、名古屋駅地区やポートメッセ等との連携を図るとともに…」と市総合計画「名古屋新世紀計画」に基づく開発を行うと述べているものの、「事業の目的」としてどうしてこの地区が選定され何を求めた進出なのか説明されていない。ホテルや事務所、商業施設等は駅前で充足されており、1キロと離れていないところに進出する企業の姿勢なり目的を示すべきだ。 ホテルや商業施設など従来型のハコモノの建設でしかなく、駅前とは違う開発が行われるとは思えず釈然としない。都心の一等地と言われながら、駅前と同程度のビル群を集約するメリットがあるとは思えない。開発計画、スケジュールを記載した程度では納得できない。駅前やポートメッセ等との連携を図るという「連携」の具体的な内容と、それらの再開発との相違点を示して欲しい。都心部の環境悪化が指摘される中で、高層ビルの集中化を図る事業を際限なく認めていくことで本当によいのか、再検討すべきだと考える。 〔自動車交通の発生について〕 名古屋市新基本計画（昭和63～75年度）で「都心部への自動車の過度な流入を抑制するなど、公共交通機関優先の原則に立ちつつ」と宣言し、名古屋市公害対策審議会からも自家用車から公共交通機関等への転換、自動車利用の抑制などの答申を受け（平成6年1月11日）、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。 P12事業の目的で「名古屋市都心部将来構想」の中には「自動車流入の抑制による良好な歩行環境の形成」が明記されていることを記載し、計画立案、環境影響の評価にどう生かすかを明示すべきである。

事業者の見解

名古屋市の総合計画である「名古屋新世紀計画2010」では、ささしまライブ24地区を「国際的・広域的な商業・業務機能などの集積を誘導し、国内外から訪れる人々や市民でにぎわう、交流の場を提供する『国際歓迎・交流の拠点』の形成をめざす」と位置付けています。

また、名古屋都心部の総合的なまちづくりの指針である「名古屋市都心部将来構想」では、ささしまライブ24地区を国際交流機能などの新たな機能を導入し、中心核である名古屋駅地区の機能を補完する連携核と位置付け、「水・緑とオープンスペースのある商業・業務・住宅のまち」、「ゲート性、シンボル性を演出するまちづくり」を推進することとされています。ささしまライブ24地区における開発コンセプトとして、次の4つが示されています。

- ・「国際歓迎・交流拠点」の形成を目指したにぎわいのある複合型まちづくりを進める
- ・「交流」、「環境」、「防災」をキーワードとしたまちづくりを推進する
- ・名古屋駅地区のビジネス支援と、ポートメッセの支援の役割を担う
- ・そのための機能として、①宿泊・コンベンション ②商業・業務・文化 ③公園・親水空間 ④住宅 の導入を図る

平成19年に実施された「名古屋市ささしまライブ24地区開発提案競技」では、事業予定地には、①宿泊・コンベンション ②商業・業務・文化の機能を有し、『国際歓迎・交流の拠点』の形成を牽引していく中心的な施設の導入を図ることが、計画案に求められました。

したがって、本事業は名古屋市の都市整備の構想に合致した形での事業計画であり、名古屋駅地区を補完する機能をもった計画と考えております。

特に、開発提案競技の募集要項では、事業予定地には具体的な導入機能として、「コンベンション機能を備えた質の高いホテルを導入すること」が求められました。これは、開発コンセプトである『国際歓迎・交流の拠点』の実現のみならず、名古屋駅周辺に集積しているビジネス中枢機能の支援、また金城ふ頭で行われるポートメッセの支援として必要な、コンベンション機能を備えた質の高いホテルを本事業予定地に設けることが、名古屋市の期待する機能であると認識しています。

新建築物とあおなみ線ささしまライブ駅とは、歩行者デッキで接続させる計画となっています。本事業者としましては、自動車利用の抑制も考慮して、新建築物利用者には、できる限り、あおなみ線をはじめとした公共交通機関を利用するよう働きかけて参りたいと考えております。

項 目	意 見 の 概 要
対象事業の 目的及び内 容	[ホテルの規模について] P14事業計画の(2)建築概要で、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。
	[事業計画の変更について] P15事業計画の(2)建築概要で、方法書から準備書の段階での変更について、その理由を明記すべきである。特にWESTタワー35階を37階に、低層等5階を6階に増加させた理由、それにも関わらず利用者数（平日最大）27,000人が26,000人に減少した理由、37階にすることにより日照障害がひどくなる事への考え方、を示すべきである。 方法書が出てから、暫らくして準備書が縦覧されたら事業内容が変わっているなどとは思えなかったが、事業者の地元説明会では「市の承認を得ている」とのことであった。WESTタワーを35階から37階に、低層棟を5階から6階へと変更しながら、一方で平日最大で利用者数が2万7千人から2万6千人に減少することを示したが、このような大きな事業内容の変更は「書面上の届け出」だけですんなりと認められるものなのか。方法書作成段階で予測できなかったというのか。事業費の大幅な変更をとまなうもので、それ相当の理由が明示されるべきである。
	[工事予定期間について] P31工事予定期間を「平成21年度末～平成24年度末」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〇〇年目にどんな作業をすると記載すべきである。
事前配慮の 内容	[生ゴミ処理システムについて] P41廃棄物への供用時事前配慮として「生ゴミ処理システムを導入し」とあるが、どのような内容かが分かる程度の説明が必要である。P253からの予測でもその内容が全くない。
	[雨水の利用について] P41省資源の推進への供用時事前配慮として「雨水の利用により、上水の節約に努める」とあるが、方法書への市長意見（p7）に対する見解「雨水一時貯留槽の雨水など中水道による緑地への灌水利用についても検討して参ります」を再掲すべきである。

事業者の見解
ホテルの床面積は、準備書資料編 資料 1－3（資料編p.16）表－1 に示すとおり、ビジネスホテルが0.56ha、シティホテルが2.02 haとなっています。利用者数は同ページ表－3 に記載したとおり、1 日あたりの出入者数でビジネスホテルが1,060人、シティホテルが3,840人と設定しています。駐車場につきましては、「名古屋市駐車場条例」（昭和34年名古屋市条例第 9 号）を満たす駐車台数を施設全体として確保し、その中で運用して参ります。
方法書と本事業に係る環境影響評価準備書（以下「準備書」という。）による利用者人数の違いにつきましては、方法書提出後も継続して関係機関と協議を進めた結果、原単位や用途別の面積など交通量算定に基づく計算の精度が高まったことによるものです。WESTタワー及び低層棟の階数は、中二階を計画したことなどにより増えておりますが、タワー自体の高さは、方法書段階から変更はなく、日影の範囲は増えておりません。また、延べ面積も増えておりません。 階数は増えていますが、施設全体の延床面積や建物高さは増えていませんので、事業の大幅な変更はともなっておりません。
工事計画の内容がより分かりやすくなるよう、具体的な予定期間を記載しました。
生ごみにつきましては、準備書p.255「(2) 予測後の措置」に示しましたように、消滅型厨芥処理装置により分解する方法で処理する計画です。
事前配慮に示した内容につきましては、方法書を作成する段階において、事業計画を策定するにあたり、環境の保全の見地から事前に配慮した事項を示したものです。その後、方法書に対する方法意見書において、雨水利用につきましてご指摘がありましたので、このご指摘を反映する計画とし、この旨を方法意見書に対する事業者の見解の欄に記載しました。

項 目	意 見 の 概 要
事業予定地及びその周辺地域の概況	[収集資料の時期について] P44地域の概況で「資料の収集は、平成20年12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15～19年度（p74）、大気質は19年度の測定結果（p76）、環境騒音は平成16年度（p79）、道路交通騒音、振動は平成15年度（p81, 83）、温室効果ガス等は二酸化炭素が平成6～19年度、フロンは平成2～15年度（p85）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、この程度の資料収集で地域の概況把握が終わったとするのは許されない。 地域の概況で示した「資料の収集」は、気象は平成15年～17年度、大気質は19年度、騒音は平成16年度、道路交通の騒音・振動は平成15年度、温室効果ガス等における二酸化炭素は平成6年～19年度、フロンガス平成2年～15年度と、「平成20年12月末の時点で入手可能な最新資料」としては何ともお粗末というか、こんなにバラバラの古い資料ばかりで地域の概況が把握されたとするのか。行政側の取り組みに期待を掛けたい。
	[道路交通状況について] P56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、その下を走る中川中村線29,085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、中川中村線の北の江川線が33,174台と、いずれももっと大きな値が観測されている。
	[地盤に係る規制について] P64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を記載してあるのは不十分である。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80条で地下掘削工事の実施の届出、第81条で地下水のゆう出量等の報告があり、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は、この規定を十分踏まえる必要がある。
	[土壌に係る名古屋市環境保全条例の手続きについて] P64関係法令の指定・規制等で「土壌」について「大規模な土地（3,000㎡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。

事業者の見解
準備書を作成する段階において、入手可能な最新の資料を用いて、地域の概況を作成しました。
地域の概況に示します道路交通状況につきましては、事業予定地周辺道路の交通量が網羅して記載されております「平成17年度 名古屋市一般交通量概況」（名古屋市，平成19年）を用いて把握を行いました。
ご指摘の箇所につきましては、地盤に係る法的規制として、地下水揚水規制を記述しました。 本事業においては、「名古屋市環境保全条例」に従い、揚水機の吐出口の断面積が78㎡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、本条例の規則で定める事項を報告します。 なお、この旨は本事業に係る環境影響評価書（以下、「評価書」という。）に記載します。
ご指摘の箇所につきましては、土壌に係る法的規制として、大規模な土地の改変時に必要となる過去の状況調査について記述しました。なお、「名古屋市環境保全条例」に従い、当該土壌及び地下水の汚染結果を調査し、報告する旨についても評価書に追記します。

項 目	意 見 の 概 要
事業予定地及びその周辺地域の概況	[土壤既調査結果と報告について] P70自然的状況の「土壤汚染」で「名古屋市ささしまライブ24総合整備事務所が…自主的に土壤調査を実施しており…一部の箇所において、溶出基準量を上回る砒素及びその化合物の存在が報告されている。」とあるが、概況調査は2007年2月26日～4月25日、詳細調査と地下水調査は2007年5月30日～7月6日に行っている。この土壤汚染は名古屋市に報告され公表されているのか。2007年夏には調査結果がまとまっているのも関わらず、2008年5月20日に方法書として、この内容が名古屋市に提出され6月2日から縦覧されたのが始めてではないか。万が一地下水まで汚染されていて周辺での飲用指導が遅れてはいけないということで、従来から土壤汚染、地下水汚染は直ちに公表しているのではないか。 土壤汚染の問題は、取り上げられていないので余り深刻に考えられていない様であるが、「ささしまライブ24整備事業」の環境影響評価の中でも、操車場跡であることから「有害な塩素化合物」などによる汚染の危険性について意見書が出された経緯がある。「過去の地歴を見ても工場などなく、ヒヤリングしても土壤汚染はなかった」と断言していたが、その後、土壤汚染や戦争中の銃器類が出てきた「由緒ある土地」である。再度、指導されるべき課題である。いい加減なアセスをやってくれるなどの地元の声を無視しないで欲しい。「市の自主的な概況調査は2007年度に行われ、一部の箇所において、溶出基準量を上回るヒ素及び化合物の存在が報告されている」（要約）としているが、このことを含めて詳細な調査結果と対応を公表・明示すべきだ。
	[土壤調査項目について] P70名古屋市のホームページによれば、隣接する国際協力機構（JICA）中部国際センター建替予定地では、砒素及びその化合物が0.011から0.036mg/L（基準の1.1から3.6倍）検出され、2007年11月9日に名古屋市に報告され公表されている。また、愛知大学名古屋校舎（ささしま）予定地では、鉛及びその化合物が0.014から0.016mg/L（基準の1.4から1.6倍）検出され、2008年10月20日に名古屋市に報告され公表されている。こうしたことから、ささしまライブ24地区は、砒素だけではなく、鉛にも汚染されていると見るのが自然である。審査当局は事業者の土壤調査報告書に添付されているはずの環境計量証明書、調査手法を充分慎重に見直すべきである。 P221事業者が勝手にアセス前に行った土壤調査から、基準を超えた砒素だけの現地調査を行っているが、不十分である。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、その時々により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月まで土壤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。また、名古屋市のホームページによれば、隣接する国際協力機構（JICA）中部国際センター建替予定地では、砒素及びその化合物が0.011から0.036mg/L（基準の1.1から3.6倍）検出され、2007年11月9日に名古屋市に報告され公表されている。また、愛知大学名古屋校舎（ささしま）予定地では、鉛及びその化合物が0.014から0.016mg/L（基準の1.4から1.6倍）検出され、2008年10月20日に名古屋市に報告され公表されている。こうしたことから、ささしまライブ24地区は、砒素だけではなく、鉛にも汚染されて

事業者の見解

名古屋市ささしまライブ24総合整備事務所が行った本事業予定地における調査の結果及び汚染土壌への対応につきましては、2007年に名古屋市に報告されており、同時期に名古屋市から公表されていると聞いております。なお、名古屋市が行った土壌の調査結果につきましては、準備書資料編 資料7-1（資料編p.238）に示してございます。

土壌汚染は、本準備書で環境影響評価の項目として抽出（p.88）し、現地調査するとともに予測・評価をしております。

事業予定地内の土壌汚染につきましては、準備書資料編 資料7-1（資料編p.238）に示しましたように、砒素は溶出量基準の値を超過しておりましたが、同時に調査しました鉛につきましては、溶出量基準及び含有量基準の値を超えておらず、トリクロロエチレンなど揮発性有機化合物につきましては、検出されておりました。

なお、事業者としましては、今回いただいたご意見の内容を名古屋市の関係部署に伝えて参ります。

項 目	意 見 の 概 要
事業予定地及びその周辺地域の概況	いると見るのが自然である。こうした状況を加味すると、土壤汚染が確定している砒素だけではなく、鉛及びトリクロロエチレン等の有機塩素化合物の調査を追加すべきである。
対象事業に係る環境影響評価の項目	〔地下水調査について〕 P73自然的状況の「地下水」で「15～19年度…中村区及び中川区…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、地下水汚染として毎回市が公表している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。
	〔熱源施設の稼働による大気質について〕 P90大気については環境影響評価の項目として抽出しなかった理由として「事業予定地外の地域冷暖房施設から、熱源供給を受ける計画である」としているが、今回予定している「愛大に設けられる高効率トッランナー熱源機器」（p14）の汚染負荷から、高さ170m延べ床17万㎡ものグローバルゲートビルの冷暖房等の排出ガス量分を算出して説明すべきである。地域全体での総排出ガスは増加するのだから、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。温室効果ガスの資料p272ではそうした予測を行っているので、できないはずはない。施設の存在・供用時を想定した事前配慮として「事業予定地外の地域冷暖房施設から、熱源供給を受ける予定である」（P40）から、予測評価が不要とは言えない。
	〔水質について〕 P90水質については環境影響評価の項目として抽出しなかった理由の中で触れているだけであり「工事中の排水は、沈砂槽を経て公共下水道へ放流」「事業活動に伴う排水は公共下水道に放流する。」とあるが、本来はp14からの事業計画で明記すべきである。その上で工事中の排水量、水質に対して、十分な機能を有する沈砂槽であるかを検討すべきであるし、供用時はどの程度の排水量・水質が発生し、市の公共下水道の受入能力は充分であるかを検討すべきである。

事業者の見解

(見解は前参照)

既存資料として用いました「平成15～19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16～20年)には、地下水常時監視以外の調査結果として、工場等において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。

中村区及び中川区における平成15～19年度の地下水常時監視以外の結果は、以下に示すとおりです。これによると、中村区では、過去5年間全ての地点で地下水の水質に係る環境基準に適合していますが、中川区では、平成17年度以降、揮発性有機塩素化合物で環境基準に適合していない地点があります。

年 度	平成15年度		平成16年度		平成17年度		平成18年度		平成19年度	
区 別	中村区	中川区	中村区	中川区	中村区	中川区	中村区	中川区	中村区	中川区
調査地点数	0	4	6	7	0	10	5	3	0	3
環境基準不適合地点数	0	0	0	0	0	4	0	3	0	3

本事業の熱源は、名古屋都市エネルギー株式会社が実施する事業より供給される予定であり、別事業として考えております。

工事中につきましては、掘削工事に伴いゆう出水が発生し、排出水のほとんどがこの時期に占められると想定されますが、地下の土留工につきましては、遮水工法の一つであるSMW工法を採用し、かつ、壁先端を地表面下30m付近に介在するシルト系土層まで貫入することで、水平、垂直面ともに遮水する方法を予定しております。同工法での過去の実績から想定される排水量は、1 m³/分以下を見込んでおり、公共下水道の受入能力には問題ないと考えております。処理につきましては、仮設沈砂池などを介して、適正に処理を行なった上で排出する計画です。工事前には、関係機関と十分協議をした後、施工に着手する計画でおります。

また、供用時における排水量につきましては、主にホテルや事務所で発生する水量として約1,400m³/日を見込んでおり、下水道での受け入れ能力や水質につきましては、今後、関係法令に従い、調整してまいります。

(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について] 平成20年版名古屋市環境白書でも、二酸化窒素について「自動車排出ガス測定局（11局）の平均値は0.027ppmとなっています。自動車排出ガス測定局（11局）は、環境基準を1局で非達成であり、環境目標値は全局達成できませんでした。」(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0.0135ppm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2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0.003ppm（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。この点は2009年3月の名駅1（南地区、北地区）建設事業の方法書ですでに指摘しておいたが、何らかの対応はとられたのか。 P91予測に用いるバックグラウンド濃度としての大気の現況を「大気汚染常時監視測定局である中村保健所における測定結果」を用いたとあるが、ささしまライブ24地区は幹線道路に囲まれた地区であり、予測に用いるバックグラウンド濃度（この値にグローバルゲートで負荷される）は、「自動車排出ガス測定局である…松蔭高校」（p74）の測定結果を用いるべきである。しかも松蔭高校のほうが中村保健所よりもささしまライブ24地区に近い。 P91予測に用いる大気の現況を中村保健所の測定結果としているが、そもそもこのささしまライブ24地区で直接の大気汚染調査をしていないことが問題である。名古屋駅周辺の市アセス事業で大気汚染の現地調査さえ実施しないことは初めてではないか。直接調査をすれば、その結果は中村保健所よりも松蔭高校のデータに近いはずである。早急に大気汚染の現地調査をすべきである。

事 業 者 の 見 解
自動車排出ガス測定局とは、自動車排出ガスによる道路沿道における大気汚染の状況を把握するために設けられた測定局であり、この測定結果は、既に自動車の排出ガスによる大気汚染物質の濃度を含んだものとなっております。バックグラウンド濃度につきましては、一般的な大気汚染の状況を把握するために設けられた一般環境大気測定局のうち、事業予定地周辺において最も近い中村保健所の測定結果を用いました。

項 目	意 見 の 概 要
大気質	多くの開発事業が、予測に用いる大気概況を「中村保健所」か、「松蔭高校」のデーターを流用してきている。市は、ささしまライブ24地区で直接独自の大気汚染調査をやっておらず、「名古屋駅周辺の市アセス事業で、大気汚染の現地調査すら実施しないことは初めてではないか」と指摘されている。グローバルゲート事業に係るアセスの予測に用いるバックグラウンド濃度としての大気の現況を示すにあたり、「大気汚染常時監視測定局・中村保健所」の測定結果を用いているが、ささしまライブ24地区に近い「自動車排出ガス測定局・松蔭高校」の測定結果を用いるのが合理的である。しかしながら、市による大気汚染の現地調査こそが優先されるべきだ。 P98予測に用いる大気の現況を中村保健所の測定結果0.024ppmとしたため、NO₂年平均値でみると、建設機械稼働中は0.029ppm (p99)、工事車両走行は0.026ppm (p116)、供用後の新建築物関連車両は最大で0.031ppm (p131) と予測されているが、直近の松蔭高校では、予測と同様に5年間の平均値を計算すると0.0286ppmであり、これらの予測値に0.0046ppmがプラスされ、評価も変わってしまう。 〔建設機械からの排出ガスの諸元について〕 P97工事中の大気予測で「事前配慮に基づき、導入可能な二次排出ガス対策型の建設機械を使用することを前提とした」とあるが、排出ガス諸元のNO_x、SPMの排出量は通常の定格出力と燃料消費量から算出されており、二次排出ガス対策型は予測の前提とされていない。 〔仮囲いの設定について〕 P99工事中の大気予測で「予測の前提とした措置」として「仮囲い（高さ3m）を設置する」とあるが、予測式にはこうした仮囲いは考慮されていない。仮囲いは直近の地表面への影響が緩和される程度であり、予測の前提というほどの項目ではない。 〔排出ガス対策型建設機械の使用について〕 P99工事中の大気予測で「予測の前提とした措置」として「導入可能な二次排出ガス対策型の建設機械を使用する。」とあるが、p38の事前配慮では「排出ガス対策型機械の採用に努める」とある。どちらが正しいのか。

事業者の見解
(見解は前参照)
定格出力及び燃料消費量は、「平成20年度版 建設機械損料表」(社団法人 日本建設機械化協会, 平成20年)を用いて設定しました。しかしながら、それに示されております各建設機械における二次排出ガス対策型の規格をみると、本事業で想定した規格に該当する諸元がない建設機械がありましたので、排出ガス量の算出にあたっては、諸元の整合性を図るとともに、安全側の観点から、規格が多数そろっている通常の諸元を用いました。 なお、排出ガス量の算出にあたり用いる定格出力別における各物質のエンジン排出係数原単位等の諸元につきましては、二次排出ガス対策型と排出ガス未対策型を区別し、設定しております。
仮囲いの設置は、各建設機械からの排出ガスが地上から事業予定地外へ直接排出を防止することができるため、環境保全措置としております。実際に各建設機械の排出源の高さを設定するにあたっては、「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)の遮音壁が設置されている場合における排出源高さの設定方法を参考に、設定しております。
事前配慮に示した内容につきましては、方法書を作成する段階において、事業計画を策定するにあたり、環境の保全の見地から事前に配慮した事項を示したものです。その後の事業計画の進捗により、施工にあたっては、導入可能な二次対策型の建設機械を用いる考えでおります。

項 目	意 見 の 概 要
大気質	[予測の前提とした措置への記載について] P99工事中の大気予測で「予測後の措置」として「施工段階において、導入可能な最新の排出ガス対策型のものを導入する」があるが、そもそもこの項目は「事前配慮に基づき、導入可能な二次排出ガス対策型の建設機械を使用することを前提とした（p97）」とあるので、まず、「予測の前提とした措置」に、二次排出ガス対策型の建設機械導入を掲げるべきである。その上で、実現するかどうかは別として、二次排出ガス対策型の追加機種、新たな三次排出ガス対策型の導入を掲げるべきである。
	[建設機械の稼働による影響の低減について] P99工事中の大気予測の評価で「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、建設機械の稼働による大気汚染物質の年平均値は、SPMが0.034mg/m³、NO₂が0.029ppmであり、周辺の環境に及ぼす影響は低減されているものと判断する。」とあるが、予測の前提とした措置による結果だけを掲げ、影響は低減されていると自己満足的に判断するのはまちがいである。こうした文意からすれば、供用時の温暖化対策の予測のように（資料p272）予測の前提とした措置がない場合の値を示し、客観的に判断すべきである。まして、建設機械の稼働による大気汚染に対する事前配慮、前提とした措置はほとんど予測値に影響しない項目である。
	[評価について] P99工事中の大気予測の評価で「名古屋市の大気汚染に係る環境目標値との対比…NO₂…環境目標値を上回る。」と人ごとのように記載しているが、事業者として本当に可能な限りの対策を取ったのか、という視点で、予測結果から環境の保全のための措置を真剣に見直すべきである。 P116工事関係車両の大気予測の評価で「名古屋市の大気汚染に係る環境目標値との対比…NO₂…環境目標値を上回る。」と人ごとのように記載しているが、事業者として本当に可能な限りの対策を取ったのか、という視点で、予測結果から環境の保全のための措置を真剣に見直すべきである。 P133供用後の新建築物関連車両の大気予測の評価で「名古屋市の大気汚染に係る環境目標値との対比…NO₂…環境目標値を上回る。」と人ごとのように記載しているが、事業者として本当に可能な限りの対策を取ったのか、という視点で、予測結果から環境の保全のための措置を真剣に見直すべきである。特に、新建築物関連車両による環境負荷の寄与率がNO₂で33%もあるようなNo.1地点への個別措置を充分検討すべきである。
	[重合結果の記載について] P102工事中の大気予測で、工事関係車両の走行は建設機械の稼働「との重合によるSPM及びNO₂についても検討を行った。（資料3－15）」とあるが、周辺環境への影響ということから見れば、この重合結果が最も重要であり、資料編にこそと載せるのではなく、正式に本編に載せるべきである。

事業者の見解
準備書p. 99「(1) 予測の前提とした措置」に、「導入可能な二次排出ガス対策型の建設機械を使用する。」としております。また、「(2) 予測後の措置」には「建設機械の機種の選定に際しては、施工段階において、導入可能な最新の排出ガス対策型のものを導入する。」としております。
排出ガス未対策型の建設機械を使用するよりも、二次排出ガス対策型を使用する方が、事業予定地周辺における大気質への影響が低減されることを考慮しました。 事業者としましては、周辺地域への影響をできる限り低減させる措置を積極的に導入して参りたいと考えております。
二酸化窒素につきまして、バックグラウンド濃度である平成15～19年度の中村保健所における日平均値の年間98%値の5年間平均は0.042ppmであり、参考として環境目標値と比較すると、これを上回っております。したがって、事業者としましては、予測後の措置に示しました環境保全措置を講ずることにより、さらなる低減に努めて参りたいと考えております。
事業者としましては、準備書の本編及び資料編は同等な位置付けであると考えております。建設機械の稼働及び工事関係車両の走行による大気汚染の重合予測の記載につきましては、煩雑にならないよう見やすさを考え、資料編にて整理いたしました。なお、今回のご意見を踏まえ、評価書におきましては本編に記載いたします。

項 目	意 見 の 概 要
大気質	[予測対象時期の設定における走行速度について] P105工事関係車両の大気予測で、予測対象時期の選定で「工事関係車両の走行による大気質への影響が最大となる時期」としたとあり、単純に走行台数の最大時期としなかった点は評価できるが、その資料（p50）では、「排出係数は…走行速度60km/時の数値を用いた」とあるのは、予測条件と矛盾している。P114では工事関係車両の走行速度は「現地調査結果より」30～59km/時を用いている。工事地区に近いNo.1の30km/時やNo.2の47km/時を用いるべきではないか。
	[汚染土壌搬出車両について] P113工事関係車両の大気予測条件で、汚染土壌4,900m³（p226）の搬出台数は加味されているのか、また、その延べ台数、搬出時期、搬出先も明記すべきである。
	[走行速度の現地調査について] P114工事関係車両の大気予測条件で「走行速度は、現地調査結果」としているが、資料p103を見る限りでは、適当な台数（資料では不明）を選んで、その走行速度を平均したようである。騒音の予測に用いる走行速度としてはこれでいいかもしれないが、大気予測の場合は信号待ちのアイドリングなどもあり、到達点までの距離と時間から平均旅行速度を求め、その排出係数を用いるべきである。名古屋環状2号線のアセスメント以来、自動車専用道路は少なすぎると批判されつつも設計速度、平行する平面街路は区間平均速度（信号待ちも加味した速度）として20km/hというのが、今までの県や市のとってきた姿勢である。
	[工事関係車両の走行による影響の低減について] P116工事関係車両の大気予測の評価で「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、工事関係車両の走行に伴う大気汚染物質の年平均値は、SPMが0.031mg/m³、NO₂が0.024～0.026ppmであり、周辺の環境に及ぼす影響は低減されているものと判断する。」とあるが、予測の前提とした措置による結果だけを掲げ、影響は低減されていると自己満足的に判断するのはまちがいである。こうした文意からすれば、供用時の温暖化対策の予測のように（資料p272）予測の前提とした措置がない場合の値を示し、客観的に判断すべきである。まして、工事関係車両の走行による大気汚染に対する事前配慮、前提とした措置（ルート分散化、適切な配車計画）はほとんど予測値に影響しない項目である。
	[椿町線における予測について] P117供用後の新建築物関連車両の大気予測場所を「新建築物関連車両の走行ルートに該当する現地調査地点…6カ所」としているが、椿町線での予測が不足している。p122,123の施設来場車両、p124,125の荷捌き車両の走行ルート、走行割合で見ると、椿町線では、名古屋駅前と同じ22.5%もの割合で関連車両が走行することとなっている。地点No.3では9.5%、地点No.6ではわずか3.9%でも予測しているのだから、22.5%もの椿町線での予測を追加し、評価のうえ、必要な環境保全措置をとるべきである。

事業者の見解
走行速度は、工事関係車両の走行による影響が最大となる予測時期を設定することを目的に用いております。ここで設定した走行速度は、一般道路での最高速度を考慮して、60 km/時としました。
汚染土壌の搬出につきましては、準備書p.226「ウ 処理・処分方法」に示しましたように、準備工事期間中（工事着工後1～4ヶ月目）に実施し、この搬出台数につきましては、大気質の予測時期の設定において加味しております。延べ台数は、約1,200台を想定しております。搬出先は、現在検討中です。
走行速度の現地調査につきましては、各調査地点において、方向別に毎時間10台を基本として計測し、その平均値を算出しております。
事業予定地周辺道路においては、出入口を1箇所にして工事関係車両を一極集中させるよりも、工事計画に示すように、事業予定地東側、南側及び北西側に出入口を設けた方が、工事関係車両は分散されます。また、ある時間に工事関係車両が集中するよりも、適切な配車計画を立て、工事関係車両を分散させた方が、その時間における大気汚染物質濃度は小さくなります。これらにより、予測場所における大気質への影響が低減されることを考慮しました。 事業者としましては、周辺地域への影響をできる限り低減させる措置を積極的に導入して参りたいと考えております。
事業予定地周辺道路に対しましては、「新建築物の利用者には、できる限り公共交通機関の利用を働きかける。」等の環境保全措置を講じて参りたいと考えております。また、椿町線における大気質への影響につきましては、「名古屋市都市計画道路3・3・14号椿町線環境影響評価書」（名古屋市，平成11年）（以下「椿町線アセス」という。）において、必要な環境保全措置の検討が実施されていると聞いております。

項 目	意 見 の 概 要
大気質	[背景交通量の設定について] P127供用後の新建築物関連車両の予測に椿町線を追加し、その予測条件としての通過交通量が、椿町線アセスの計画交通量とどう変化したのかを明記すべきである。当時は椿町線（1010m、4車線＋側道2車線）についてのみ、243百台、304百台、267百台と計画していた。椿町線アセスp12では「交通量の推計にあたっては、第3回パーソントリップ調査における将来フレームに、ささしまライブ24地区等名駅周辺地区の開発フレームを加味し、将来交通量を予測した」が、今回は平成6, 9, 11, 17年度の交通量調査をもとに、「平成6年度以降大きな変動はなく、概ね横ばい傾向が認められる」として現況交通量をもとにしている。
	[供用時における大型車について] P129供用後の新建築物関連車両の予測条件で、大型車両がゼロ台というのは常識的にもおかしいが事実か。
	[コミュニティバスについて] P133供用後の新建築物関連車両の大気予測後の措置で「交通負荷低減に向けたコミュニティバスの導入を検討する」とあるが、この事業主体は誰を想定しているのか、市バスとの関係はどうするのか、どこまで検討が進んでいるのかなどを記載すべきである。
	[新建築物関連車両の走行による影響の低減について] P133供用後の新建築物関連車両の大気予測の評価で「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、新建築物関連車両の走行に伴う大気汚染物質の年平均値は、…開通後においてSPMが0.031mg/m³、NO₂が0.025～0.026ppmであり、周辺の環境に及ぼす影響は低減されているものと判断する。」とあるが、予測の前提とした措置による結果だけを掲げ、影響は低減されていると自己満足的に判断するのはまちがいである。こうした文意からすれば、供用時の温暖化対策の予測のように（資料p272）予測の前提とした措置がない場合の値を示し、客観的に判断すべきである。まして、新建築物関連車両の走行による大気汚染に対する事前配慮、前提とした措置（周辺の交通事情に配慮）はほとんど予測値に影響しない項目である。
騒 音	[建設機械の稼働による影響の低減について] P145工事中の建設機械の騒音予測の評価で、「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、建設機械の稼働に伴う騒音レベルは66～79dBであり、周辺の環境に及ぼす影響は低減されているものと判断する。」とあるが、予測の前提とした措置による結果だけを掲げ、影響は低減されていると自己満足的に判断するのはまちがいである。こうした文意からすれば、供用時の温暖化対策の予測のように（資料p272）予測の前提とした措置（仮囲い3m、低騒音型建設機械）がない場合の値を示し、客観的に判断すべきである。

事業者の見解
椿町線全線供用後（以下「開通後」という。）における予測に際しては、名古屋市から椿町線アセス時の計画通過交通量の提供を受け、これに現況交通量を考慮して算定した交通量を用いております。
新建築物関連車両では、荷捌き車両として、最大積載量3,000kg未満の小型貨物車を想定しております。
現時点では、構想について議論している段階であり、事業主体などの詳細は未定です。今後、具体化に向けて、事業内容、運営方針及び採算性を考慮して検討して参ります。
事業予定地周辺道路においては、出入口を1箇所にして新建築物関連車両を一極集中させるよりも、事業計画に示すように、事業予定地北西側及び南側に駐車場出入口を設けるとともに、東側に車寄せの出入口を設けた方が新建築物関連車両は分散され、これにより、予測場所における大気質への影響が低減されることを考慮しました。 事業者としましては、周辺地域への影響をできる限り低減させる措置を積極的に導入して参りたいと考えております。
仮囲いを設置し、さらに低騒音型の建設機械を使用する方が、事業予定地周辺における騒音の影響が低減されることを考慮しました。 事業者としましては、周辺地域への影響をできる限り低減させる措置を積極的に導入して参りたいと考えております。

項 目	意 見 の 概 要
騒 音	〔工事関係車両の走行による影響の低減について〕 P161工事関係車両の騒音予測の評価で、「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、工事関係車両の走行による等価騒音レベルは大部分の地点で背景予測値と概ね同レベルであり、周辺の環境に及ぼす影響は低減されているものと判断する。」とあるが、予測の前提とした措置による結果だけを掲げ、影響は低減されていると自己満足的に判断するのはまちがいである。こうした文意からすれば、供用時の温暖化対策の予測のように（資料p272）予測の前提とした措置（出入り口及び走行ルート分散化、適切な配車計画）がない場合の値を示し、客観的に判断すべきである。 〔等価騒音レベルの表記について〕 P161工事関係車両の騒音予測の評価で、「No.2地点については環境基準の値を上回る。…現況においても環境基準の値を上回っており、背景交通量に対する工事関係車両による増加分は0dBであることから、工事関係車両の寄与が騒音レベルを著しく増加させることはない」とあるが、工事関係車両による増加分は0dBという表現は不正確である。工事関係車両の振動の評価（p200）のように小数点一桁まで記載すべきである。資料P154で時間帯別予測結果を見ると、昼間16時間の平均は0dBとなっているが、各時間帯のように小数点一位まで求めると0.14dBとなる。それよりも重要なことは、7時台が+0.4dB、8時台が+0.2dB、9、10時台が+0.3dBと突出し、逆に11、12時台は0.0dBとなっている。こうした時間帯に工事車両を振り分ける措置を取り、事業者として本当に可能な限りの対策を取ったのか、という視点で、環境の保全のための措置を真剣に見直すべきである。 P181新建築物関連車両の騒音予測の評価で、「開通前…No.2地点については環境基準の値を上回る。…現況においても環境基準の値を上回っており、背景交通量に対する新建築物関連車両による増加分は0dBである。また、開通後…平日のNo.1及びNo.6地点、休日のNo.1地点においては環境基準の値を上回る。…背景交通量に対する新建築物関連車両による増加分は0～1dBである。」とあるが、新建築物関連車両による増加分は0dBという表現は不正確である。工事関係車両の振動の評価（p200）のように小数点一桁まで記載すべきである。資料P205で時間帯別予測結果を見ると、昼間16時間の平均は0dBとなっているが、各時間帯のように小数点一位まで求めると0.46dBとなる。事業者として本当に可能な限りの対策を取ったのか、という視点で、環境の保全のための措置を真剣に見直すべきである。 〔椿町線における予測について〕 P162供用後の新建築物関連車両の騒音予測場所を「新建築物関連車両の走行ルートに該当する現地調査地点…6地点」としているが、椿町線での予測が不足している。p167,168の施設来場車両、p169,p170荷捌き車両の走行ルート、走行割合で見ると、椿町線では、名古屋駅前と同じ22.5%もの割合で関連車両が走行することとなっている。地点No.3では9.5%、地点No.6ではわずか3.9%でも予測しているのだから、22.5%もの椿町線での予測を追加し、評価のうえ、必要な環境保全措置をとるべきである。

事業者の見解

事業予定地周辺道路においては、出入口を1箇所にして工事関係車両を一極集中させるよりも、工事計画に示すように、事業予定地東側、南側及び北西側に出入口を設けた方が工事関係車両は分散されます。また、ある時間に工事関係車両が集中するよりも、適切な配車計画を立て、工事関係車両を分散させた方が、その時間における騒音の増加分は小さくなります。これらにより、予測場所における騒音の影響が低減されることを考慮しました。

事業者としましては、周辺地域への影響をできる限り低減させる措置を積極的に導入して参りたいと考えております。

各時間帯及び昼間の等価騒音レベルの表記方法につきましては、「騒音に係る環境基準の評価マニュアル II. 地域評価編（道路に面する地域）」（環境庁，平成12年）に基づき行い、最終的に環境基準の値と比較するために整数表示としております。また、増加分についても、これにより整理された数値で比較しております。

なお、事業者としましては、予測後の措置に示しました環境保全措置を講ずることにより、さらなる低減に努めて参りたいと考えております。

事業予定地周辺道路に対しましては、「新建築物の利用者には、できる限り公共交通機関の利用を働きかける。」等の環境保全措置を講じて参りたいと考えております。また、椿町線における騒音による影響につきましては、椿町線アセスにおいて、必要な環境保全措置の検討が実施されていると聞いております。

項 目	意 見 の 概 要
騒 音	[評価について] P181新建築物関連車両の騒音予測の評価で、「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、新建築物関連車両の走行による等価騒音レベルは…No. 1 地点については、開通前で2～3 dB、開通後で1 dB、No. 4 地点については開通前で0～1 dB、開通後で1 dBの増加となる。」と人ごとのように記載するだけで、他の項目で行っている評価がされていない。 [環境基準との比較について] P181新建築物関連車両の騒音予測の評価で「開通後…平日のNo. 1 及びNo. 6 地点、休日のNo. 1 地点においては環境基準の値を上回る。」と淡々と記載してあるだけだが、平日の現況は62dB (p179) が、68dBと6 dBも増加、休日も現況は61dB (p179) が、67dBと6 dBも増加することで環境基準を超えることを明記し、しかるべき現実的な対策を環境保全措置として検討すべきである。
振 動	[SMW工法による配慮について] P190建設機械の稼働による振動で、環境の保全のための措置として「SMW工法等の採用により、低振動施工に配慮する。」とあるが、SMW工法は事前配慮した項目である。地下水位の予測条件では「事前配慮に基づき、掘削の山止め壁は、H鋼を心材とした止水壁であるSMWからなり」(p213) とある。 [振動レベルの増加について] P190工事関係車両の走行による振動の評価で「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、工事関係車両の走行に伴う振動レベルの背景予測値からの増加は0.0～2.1dBであり、周辺の環境に及ぼす影響は低減されるものと判断する。」とあるが、この2.1dB増加は7時台だけの現象であり (p198)、工事車両の配車計画を少し変えるという具体的な対策が可能なはずである。しかも現況の41dBが48dBと7 dBも増加するため、「予測後の措置」に具体的に明記すべきである。
地 盤	[ゆう出水について] P213地下水位の予測条件で「掘削エリアにおける地下水の汲み上げは、…ドライ施工を考慮して、基礎底面－1 m (最大D.L＝－15m) まで水位を下げるものとした。」とあるが、名古屋市環境保全条例では第80条で、地下掘削工事の実施の届出が規定され、規則で、揚水機の吐出口の断面積が78平方センチメートルを超える設備を用いて、ゆう出水を排出する工事では、予想されるゆう出水の量及びその処理方法等を届け出する必要がある。このアセスでも、地下水の汲み上げ深さを記載するだけではなく、ゆう出水の量を想定し、その処理方法を明記すべきである。

事業者の見解
新建築物の存在・供用時におきましては、新建築物関連車両の走行により、一部の予測地点において騒音の増加が予測されましたので、予測の前提とした措置に示しました環境保全措置を講ずることによる評価は行いませんでした。事業者としましては、予測後の措置に示しました環境保全措置を講ずることにより、さらなる低減に努めて参りたいと考えております。
開通後におきましては、新建築物の存在・供用時において、環境基準の値を上回る地点がありますが、この地点は、新建築物関連車両が走行しない場合におきましても上回っており、新建築物関連車両の走行による等価騒音レベルの増加は、0～1 dB程度です。したがって、事業者としましては、予測後の措置に示しました環境保全措置を講ずることにより、さらなる低減に努めて参りたいと考えております。
準備書に示します環境保全措置の記載につきましては、予測条件に盛り込み予測を行った環境保全措置を「予測の前提とした措置」、予測結果を踏まえた環境保全措置を「予測後の措置」として整理しました。建設機械の稼働による振動の予測につきましては、環境保全措置として予測条件に盛り込んだ措置がございませんので、予測後の措置として、環境保全措置を記載いたしました。
No. 1 地点の7時台につきましては、工事関係車両の走行による振動レベルの増加の最大値は2.1dBと予測されます。事業者としましては、予測後の措置に示しました「適正な車種の選定及び積載量などの適正化による運搬の効率化による工事関係車両台数を減らすよう努める。」、「工事関係の通勤者には、できる限り公共交通機関の利用などを指導し、通勤台数を減らすよう努める。」等の環境保全措置を講ずることにより、さらなる低減に努めて参りたいと考えております。
本計画におけるゆう出量につきましては、1 m³/分以下を見込んでおりますが、掘削面積が大きいことから、複数の揚水機を設置することとなり、この台数や吐出口の断面積につきましては、現段階では特定しておりません。排水につきましては、仮設沈砂池等を介して、適正に処理を行なった上で排出する計画です。いずれも、実際の施工に先立ち、関係法令に従い、必要な手続き、届出を行なった上で着手いたします。

項 目	意 見 の 概 要
地 盤	[地盤における危険性について] 「地盤」については、地下水揚水規制だけが問題だけではない。笹島事務所は「この地区は笈瀬川流域であったこともあり、地下掘削による湧き水被害が出ており、液状化の恐れがあるのではないか」「椿町線により太閤地区とアンダーパスで連絡されるが、大雨が降れば浸水する地区でもあり、トンネルが巨大な貯水池になるのではないかと」の指摘に、その危険性について認識していると述べている。しかし、そういう危険性はこの準備書では無視されているようだが、調査しその対応を示すべきではないのか。
土 壌	[汚染土壌の処理・処分について] P38建設作業時を想定した配慮の項目として、判明している「土壌汚染」が何ら触れられていないが、方法書への市長意見（p9）に対する見解を、より具体化した配慮事項を示すべきである。椿町線アセスで「この地区は、元鉄道操車場であったことから、有害な車両用PCB変圧器からのPCBの漏れ、車両の消毒殺菌剤としてのディルドリンなどの有機塩素化合物や、その分解によるダイオキシンの発生などにより、土壌汚染の恐れがあるため、検討項目とすべきである。」と意見を出したにもかかわらず、事業者としての市は真摯な扱いをせず「椿町線の計画区域には、過去の地歴（土地利用の経歴）から大規模な工場等は存在しておりません。このため、今回の環境影響評価においては、土壌汚染を環境項目としませんでした。なお、笹島貨物駅跡地については、国鉄清算事業団（現鉄道建設公団）にもヒアリングを行ないましたが、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。 P226土壌汚染の予測結果に「対象土壌が約4,900m³存在するが、この土壌については、準備工事期間中において掘削除去し、事業予定地外に搬出した後、適正に処理・処分を行う。」とあるが、事業者としてどのような適正処分を行うかを明記すべきである。砒素の処分は化学的に難しいため、最終処分場に搬出する可能性が高いが、この汚染土壌を受け入れる最終処分場はあるのか。

事業者の見解
事業予定地内でボーリングによる地質調査を行い、その結果をふまえて、構造設計をしています。万一、液状化が予想される大地震時においても、建物に影響がない計画としています。
汚染土壌につきましては、準備書p. 9の事業者見解に示しましたように、この土壌を掘削除去し、管理型の最終処分場への搬出やセメント材への活用等を計画しております。また、掘削工事に際しましては、仮囲い等により周辺へ飛散することのないように配慮して参ります。なお、搬出先につきましては、現在検討中です。 事業者としましては、今回いただいたご意見の内容を名古屋市の関係部署に伝えて参ります。

項 目	意 見 の 概 要
廃棄物等	[汚泥発生量の設定について] P250廃棄物等の予測条件で、汚泥は「工事計画に基づくSMW工法により設定」とあるが、具体的な設定方法を示したうえで、p251の発生量約4,200m³の確認ができるようにすべきである。
	[建設残土発生量の設定について] P250廃棄物等の予測条件で、建設残土は「工事計画に基づく掘削土量により設定」とあるが、具体的な設定方法を示したうえで、p251の発生量約165,300m³の確認ができるようにすべきである。また、この建設残土には汚染土壌約4,900m³が含まれるのか、搬出用の大型車には含まれているのかを明らかにすべきである。
	[汚染土壌について] P251廃棄物等の環境の保全のための措置には、建設残土と汚染土壌を区別する工法を明記すべきである。また、SMW工法による汚染土壌部分からの泥水により、汚泥が汚染されないような方法も明記すべきである。

事業者の見解

汚泥発生量の算出方法につきましては、準備書資料編 資料 9－1（資料編p.248）に示すとおり、以下の方法で算出しております。

$$V_1 = L \times h \times t \times q_1$$

V_1 : 汚泥発生量 (m³)

L : 壁周長 (m) = 約 590 (m)

h : 掘削深度 (m) = 約 30 (m)

t : 平均壁厚 (m) = 約 0.60 (m)

q_1 : SMW泥土発生率 (%) = 約 40 (%)

$$V_1 = 590 \times 30 \times 0.60 \times 0.40 \div 4,200 \text{ (m}^3\text{)}$$

掘削残土の算出方法につきましては、準備書資料編 資料 9－1（資料編p.248）に示すとおり、以下の方法で算出しております。

$$V_2 = S_1 \times D_1 + S_2 \times D_2$$

V_2 : 掘削残土発生量 (m³)

S_1 : 掘削面積 (東側) (m²) = 約 10,100 (m²)

D_1 : 掘削深度 (東側) (m) = 約 12.9 (m)

S_2 : 掘削面積 (西側) (m²) = 約 2,500 (m²)

D_2 : 掘削深度 (西側) (m) = 約 14.0 (m)

$$V_2 = 10,100 \times 12.9 + 2,500 \times 14.0 \div 165,300 \text{ (m}^3\text{)}$$

また、掘削残土の発生量には汚染土壌が含まれております。汚染土壌の搬出車両につきましては、大型車台数に入れております。

処理・処分の対象とする汚染土壌につきましては、確認された範囲内の汚染最深度よりさらに0.5m掘り下げた深度までを対象として、準備工事期間中に掘削除去することにより、その後に発生する土壌と区分いたします。SMW工法による工事につきましては、発生した汚泥が汚染することのないように、汚染土壌を場外へ処理・処分した後に着手いたします。

項 目	意 見 の 概 要
廃棄物等	[供用時における廃棄物等について] P255廃棄物の供用時への環境の保全のための措置として「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」「バイオ分解作用を用いた消滅型厨芥処理装置を設置」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たが実現せず、生活環境上の問題も発生する事例があると聞いている。確実に設置し、管理責任者を明記して維持管理していくことを明記すべきである。
温室効果ガス等	[廃プラスチックについて] P258温室効果ガス等の予測結果で、廃棄物の焼却でCO₂が179 t CO₂もあるが、資料p261によれば廃プラスチック70 t を焼却することになっている。これらは再利用の道を探るべきである。 [評価について] P258温室効果ガス等の工事中評価で「存在・供用時に発生する温室効果ガス排出量は約141,100 t CO₂である。」と淡々と述べているだけであるが、名古屋市が2006年7月に改定した第2次地球温暖化防止行動計画では、「2010年（平成22年）における二酸化炭素の予測排出量は、1,942万8千トンであり、目標達成のためには、493万4千トン削減しなくてはなりません。」としている。1900万トン以上も削減する必要のある状況の中で14万トンも発生させる事業に対して、事業者として可能な限りの対策を取ったのか、という視点で、予測結果から環境の保全のための措置を真剣に見直すべきである。 P264温室効果ガス等の供用時評価で「工事中に発生する温室効果ガス排出量は約31,300 t CO₂/年であり、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。」と淡々と述べているだけであるが、名古屋市の第2次地球温暖化防止行動計画では、「2010年（平成22年）における二酸化炭素の予測排出量は、1,942万8千トンであり、目標達成のためには、493万4千トン削減しなくてはなりません。」としている。1900万トン以上も削減する必要のある状況の中で年間3万トン以上も発生させる事業に対して、事業者として可能な限りの対策を取ったのか、という視点で、予測結果から環境の保全のための措置を真剣に見直すべきである。 [環境保全措置の表現について] P383環境の保全のための措置として「努める」の表現が多すぎる。温室効果ガス等では18項目中、14項目が「努める」となっている。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。
日照障害	[教育施設について] P60周辺地域の概況のうち、公共施設等位置図には、p40の日照障害への事前配慮で、市条例で規定する教育施設に配慮するとある施設はどれに該当するかを明記すべきである。また、p285の等時間日影図等にも明記すべきである。

事業者の見解
廃棄物等に示してございます環境保全措置として、「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」、「バイオ分解作用を用いた消滅型厨芥処理装置を設置する」は、確実にを行います。現段階では未定ですが、管理責任者の設置につきましては、事業者が竣工後に委託する管理運営会社により実施します。
廃プラスチックは、再利用を進めていくとともに、使用量の減量化に努めることで、工事現場で発生させないよう発生量の低減を図ることにより、現在見込んでいる焼却処理量がさらに低減できるように配慮して参ります。
本事業の実施にあたり、温室効果ガスの低減のための措置として、工事中につきましては、建設機械の稼働、建設資材の使用、建設資材等の運搬及び廃棄物の発生の各工事の施工過程において、可能な限りの措置を講じます。存在・供用時につきましては、エネルギーの使用、新建築物関連車両、廃棄物発生、緑化・植栽の各方面において、可能な限りの措置を講じます。
環境保全措置として、現段階では「努める」と表現しましたが、今後の事業計画の熟度を踏まえて、積極的に導入して参ります。
本事業に係る日照障害としまして、準備書p. 60に示します公共施設等位置図のうち、「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は、事業予定地北側にあります保育所の平池保育園と各種学校の愛知朝鮮第一初等学校です。

項 目	意 見 の 概 要
日照障害	[教育施設への配慮について] P285日照障害予測の等時間日影図でも明らかなように、WESTタワー35階を37階に高くしたことにより、平池保育園、愛知朝鮮第一初級学校で1時間以上の日影が新たにできてしまう。しかもこれは地上4 mという現実離れた高さでの予測である。オフィスビル等の面積を増加させたいなら、こうした日照障害が起きる計画ではなく、比較的日照障害の影響が少ないEASTタワーを高くすべきである。極端に言えば、WESTタワー37階とEASTタワー19階を入れ替えてもいいぐらいである。日照障害に対する供用時事前配慮として「市条例に規定される教育施設に配慮する」(p40)とあることは条例に基づく「協議」を行うだけなのか。
電波障害	[タワー棟の立ち上げ時期について] P305電波障害の環境の保全のための措置として「タワー棟の立ち上げ時期は、地上デジタル放送の完全移行時期である平成23年(2011年)7月24日以後とする」とあるが、そもそも工事予定期間を確定すること自体が問題であることは上記で指摘したが、社会情勢として、地上デジタル放送の完全移行が予定どおりできるかどうかは微妙となっている。その場合でも地上躯体工事時期を地上デジタル放送の完全移行後にするという宣言ととらえれば良いのか。

事業者の見解
WESTタワーの階数は増えておりますが、タワー自体の高さは従前からの変更はなく、高くなっているわけではありませんので、日影の範囲も増えておりません。 また、日影の範囲にある教育施設につきましては、「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、対応して参ります。
総務省によりますと、「2011年7月24日までにアナログテレビ放送は終了し、デジタルテレビ放送に移行します。」と公式に発表されています。事業者としましては、本事業におけるタワー棟の立ち上げ時期は、この総務省の公式発表を前提として計画しております。

(3) 対象事業に係る環境影響の総合的な評価

項 目	意 見 の 概 要
総合評価	[あらまし記載の総合評価について] 「環境影響評価準備書のあらまし」の総合評価の項で、「環境基準が定められている大気質、騒音、振動、日照障害については、一部の現況等において上回っているところを除き、環境基準等を下回ると評価されました。」とあるが、文書が間違っているというか、この文書を作る企業側の思いが感じられる。「一部の現況において環境基準を上回っている」ことが問題であり、その対策を示すべきであって、それを除いて「環境基準を下回ると評価された」と。環境基準上回っているものを除けば、後の数値は環境基準を下回るものだけが残るのは当たり前でそれを「評価」と見る感覚がおかしい。多くの資料を掲載し、「本事業の実施による影響は、低減が図られているものと判断します。」と結論付けられても、図られているかいないかを「判断する」のは私達住民なのだ。環境保全のための措置に、「努める」という責任逃れの表現しており、合わせて修正すべきだ。

(4) その他

項 目	意 見 の 概 要
その他	[ささしまライブ24地区の計画について] 地元説明会では、「椿町線整備事業と工期が重なるが…」「ささしまライブ24事業で、六反学区の道路整備が予定されていたが…」「椿町線が開発地域を通るが、車の流れが変わり対応が…」「ささしまライブ24事業はいつ頃終わるのか」など、グローバルゲートに対するより市への質問内容が多かった。市が、いかに「ささしまライブ24整備事業」に関する地元への情報公開がなされていないかを示すものだ。指導すべきだ！

事業者の見解
評価につきましては、「名古屋市環境影響評価条例」に従って行っております。 一部の現況等において既に環境基準等を上回っているところにつきましては、できる限り影響を少なくするように配慮し、予測後の措置に示しました環境保全措置を講ずることにより、さらなる低減に努めて参ります。また、予測した結果、環境基準等の値以下となっている箇所についても同様に、さらなる低減に努めて参ります。 環境保全措置に用いております「努める」につきましては、実行可能な措置として、現段階ではこのように表現いたしました。今後の事業計画の熟度を踏まえて、積極的に導入して参ります。

事業者の見解
事業者としましては、今回いただいたご意見の内容を名古屋市の関係部署に伝えて参ります。