ささしまライブ24地区
「グローバルゲート」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２９年３月

ささしまライブ２４特定目的会社

は　じ　め　に

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6月17日に名古屋市に提出した「ささしまライブ24地区「（仮称）グローバルゲート」建設事業に係る環境影響評価書」（平成22年6月 ささしまライブ２４特定目的会社)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 …………………………………… 8
4-1　手続きの経緯 …………………………………………… 8
4-2　調査、予測、環境保全措置及び評価の概要 ………………… 10

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
名古屋臨海高速鉄道	あおなみ線
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

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〕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

第２章　対象事業の名称及び種類

〔名　称〕ささしまライブ24地区「グローバルゲート」建設事業

〔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、「国際歓迎・交流拠点」を目指したにぎわいのある複合型まちづくりの実現を目標に、名古屋市による土地区画整理事業が進められているささしまライブ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、地球環境や都市防災への配慮をした開発を行い、社会的使命を果たすことを目的とする。

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、オリックス株式会社、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。

3-2　事業の概要

新建築物の概要は、表3-2-1に示すとおりである。

表3-2-1　新建築物の概要

項　　目	内　　容	
事　業　の　名　称	ささしまライブ24地区「グローバルゲート」建設事業	
事業実施場所の位置	名古屋市中村区平池町４丁目（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、 名古屋都市計画事業ささしまライブ24土地区画整理事業区域内、 特定都市再生緊急整備地域	
主　要　用　途	事務所、ホテル、コンファレンスセンター、商業施設、駐車場	
階　数　・　高　さ	WESTタワー注）	地上37階、地下２階・高さ約170m
	EAST タワー	地上18階、地下２階・高さ約 90m
	低層棟注）	地上６階、地下２階・高さ約 30m
基　　礎　　底	WESTタワー：G.L.約-14.0m EASTタワー及び低層棟：G.L.約－12.9m	
構　　造	鉄骨造、一部鉄骨鉄筋コンクリート造・鉄筋コンクリート造	
事業実施場所の区域面積	約17,300m^2	
延　べ　面　積	約160,000m^2	
駐　車　台　数	約650台	
日最大利用者数	平 日	約 25,000 人
	休 日	約 20,000 人
主要なアクセス手段	歩行者：あおなみ線「ささしまライブ駅」より徒歩約２分 自動車：名駅通「ささしまライブ24東」交差点を西側へ入る	
外観イメージ	図3-2-2のとおり	
配　　置　　図	図3-2-3のとおり	
断　　面　　図	図3-2-4のとおり	
平　　面　　図	図3-2-5のとおり	
供用開始時期	平成29年4月（事務所）、平成29年10月（ホテル、コンファレンスセンター、商業施設）	

注）平成29年10月より開業するホテル及びコンファレンスセンターは、WESTタワー及び低層棟に入る予定である。

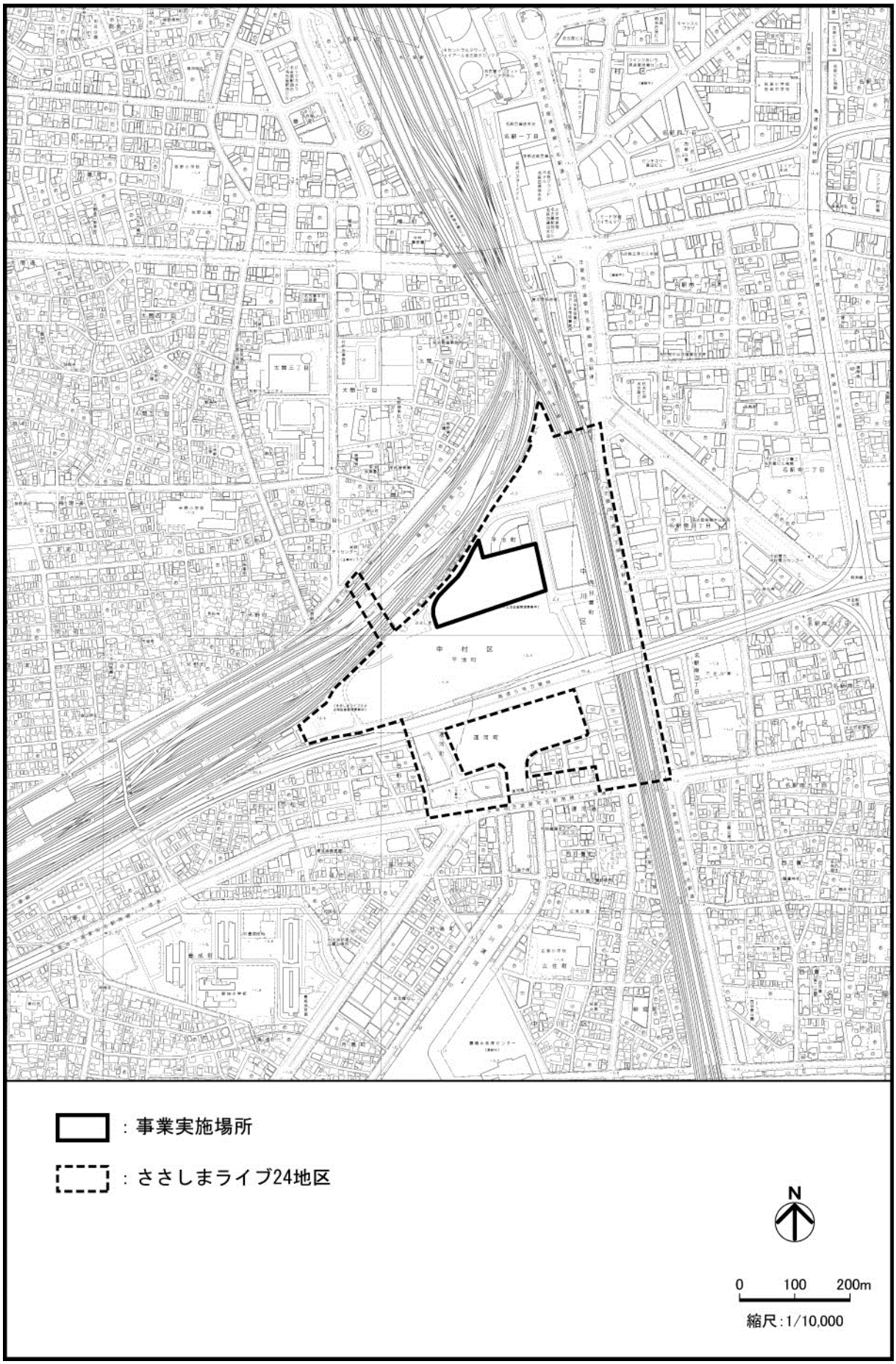


図3-2-1　事業実施場所の位置

図3-2-2　新建築物の外観イメージ

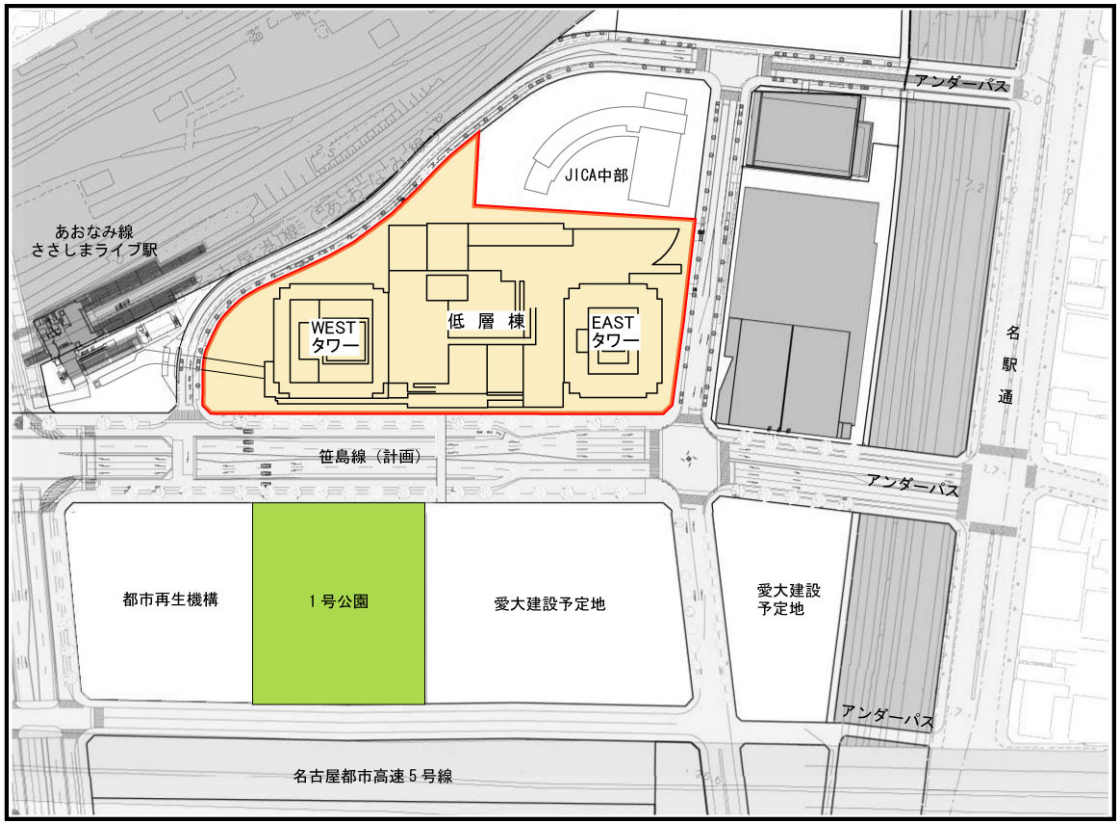


図3-2-3(1)　配置図（広域）

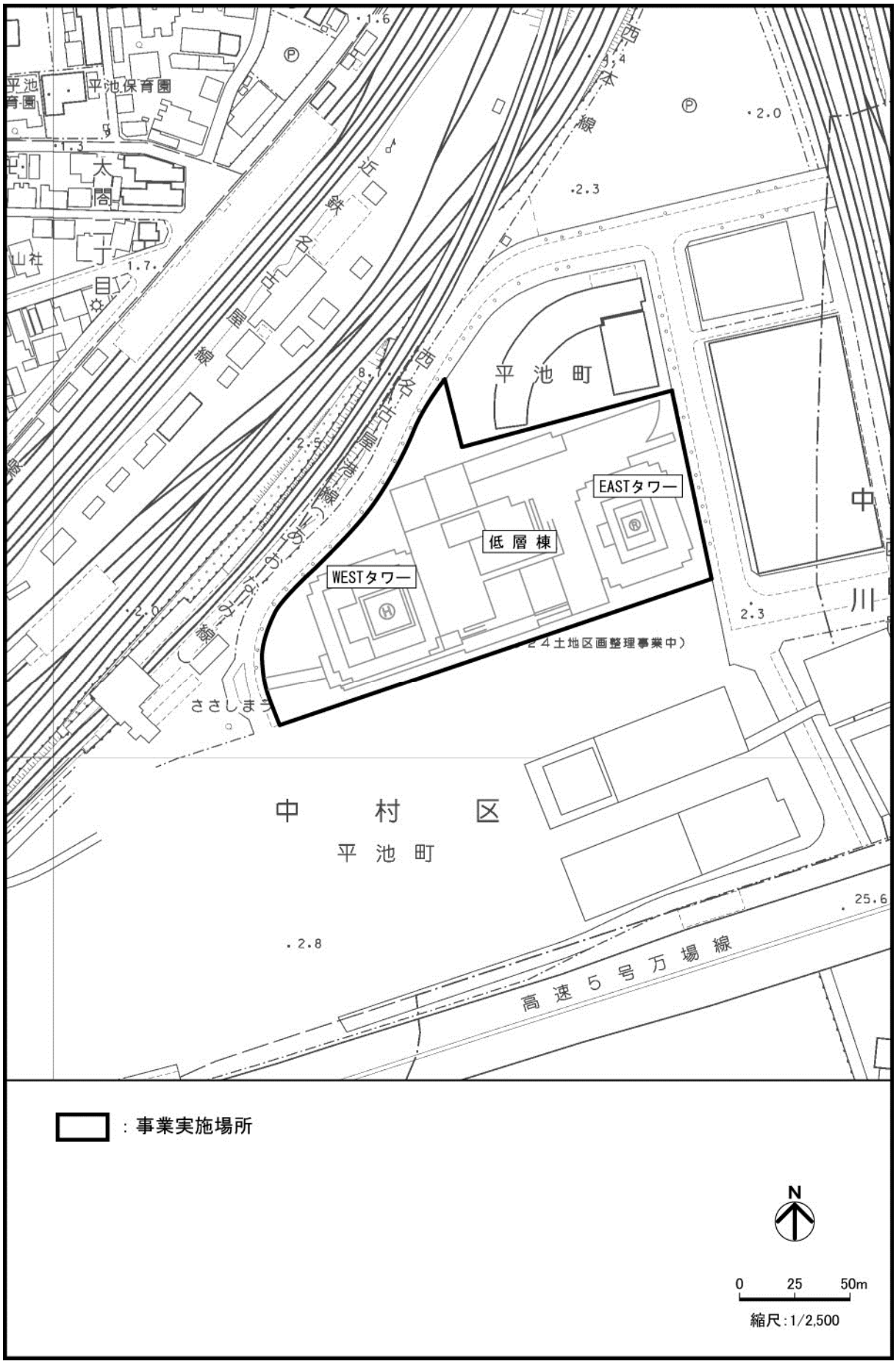

平池保育園
平池町
EASTタワー
低層棟
WESTタワー
中村区
平池町
高速5号万場線
：事業実施場所
N
0 25 50m
縮尺：1/2,500

図3-2-3(2)　配置図

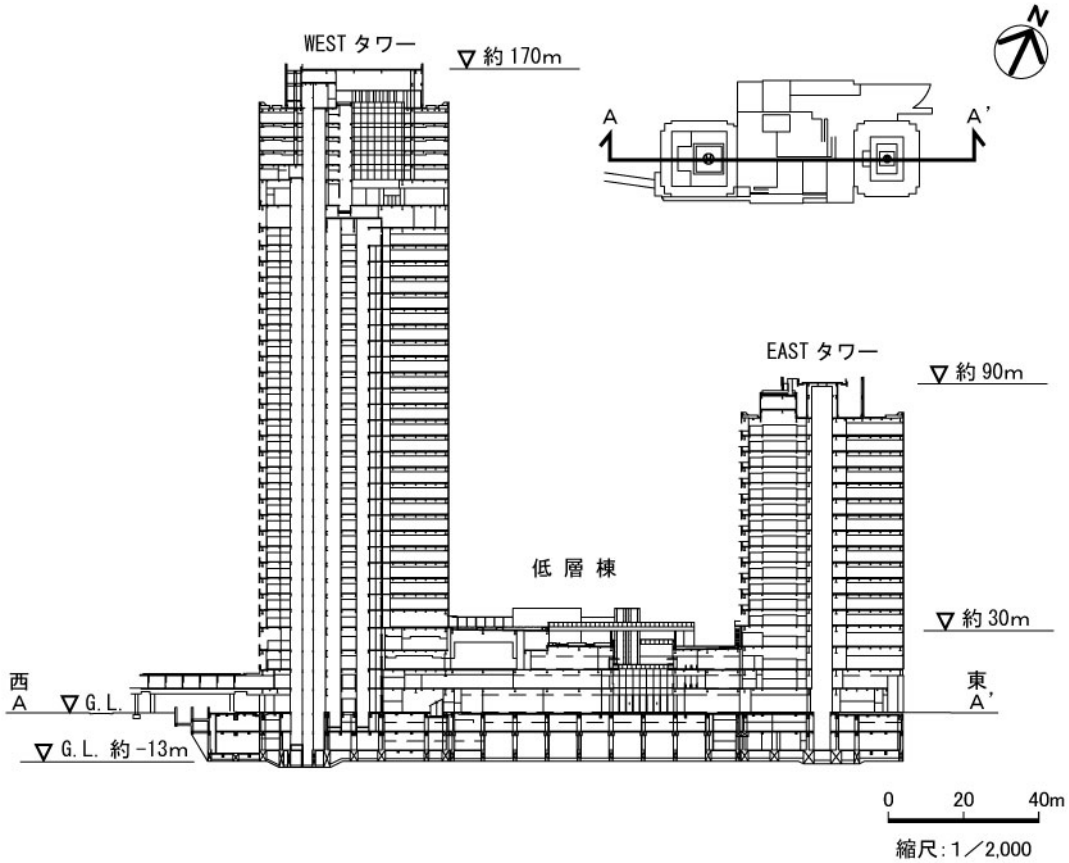


図3-2-4(1)　東西断面図

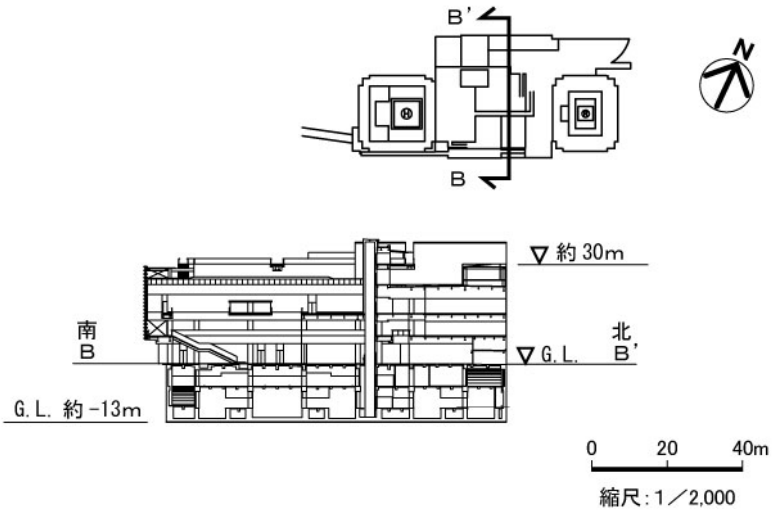
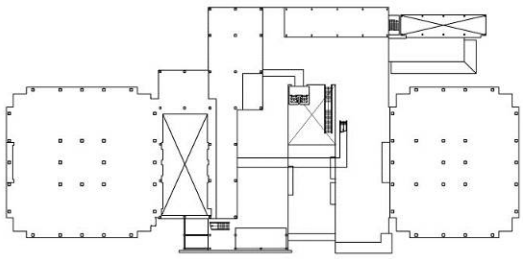


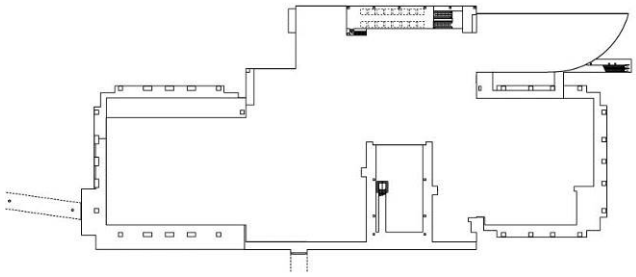
図3-2-4(2)　南北断面図

【基準階（７～18階)】

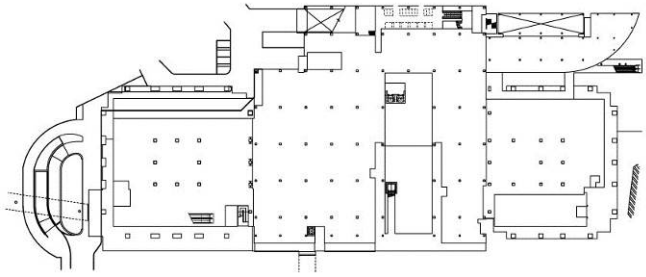
【５　階】



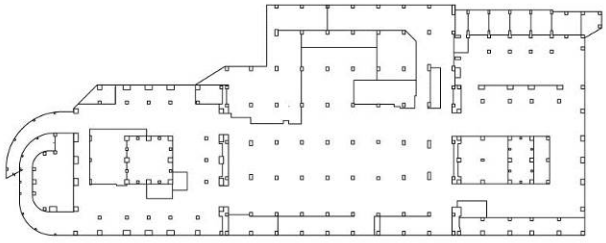
【２　階】



【１　階】



【地下１階】



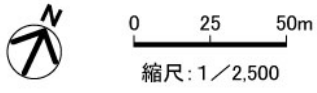


図3-2-5　平面図

第４章　環境影響評価の概要

4-1　手続きの経緯

本事後調査計画書作成までの経緯は、表4-1-1に示すとおりである。

表 1-4-1(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 20 年 5 月 20 日
	縦覧(閲覧)期間	平成 20 年 6 月 2 日から 7 月 1 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 (日土地名古屋ビル、名古屋市ささしまライブ 24 総合整備事務所)
	縦覧者数 (閲覧者数)	8 名 (1 名)
方法書に対する市民等の意見	提出期間	平成 20 年 6 月 2 日から 7 月 16 日
	提出件数	0 件
方法書に対する市長の意見(方法意見書)	送付日	平成 20 年 8 月 20 日
	縦覧期間	平成 20 年 8 月 25 日から 9 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	6 名
準備書	提出日	平成 21 年 7 月 17 日
	縦覧(閲覧)期間	平成 21 年 7 月 28 日から 8 月 26 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 (日土地名古屋ビル、名古屋市ささしまライブ 24 総合整備事務所)
	縦覧者数 (閲覧者数)	17 名 (5 名)
	説明会 開催日	平成 21 年 8 月 8 日
	説明会 場所	名古屋市立六反小学校
	説明会 参加者人数	28 名
準備書に対する市民等の意見	提出期間	平成 21 年 7 月 28 日から 9 月 10 日
	提出件数	2 件
見解書	提出日	平成 21 年 9 月 28 日
	縦覧期間	平成 21 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、16 区役所、名古屋市環境学習センター
	縦覧者数	8 名
公聴会	開催日	陳述の申出がなかったため開催せず
審査書	送付日	平成 22 年 1 月 19 日
	縦覧期間	平成 22 年 1 月 26 日から 2 月 9 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

表 1-4-1(2)　環境影響評価手続きの経緯

事　　項		内　　容
評　価　書	提　出　日	平成 22 年 6 月 17 日
	縦　覧　期　間	平成 22 年 6 月 28 日から 7 月 27 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	5 名
事後調査計画書（工事中）	提　出　日	平成 22 年 6 月 28 日
	縦　覧　期　間	平成 22 年 7 月 7 日から 7 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	4 名
事後調査結果中間報告書（工事中）	提　出　日	平成 26 年 5 月 30 日
	縦　覧　期　間	平成 26 年 6 月 9 日から 6 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、中村区役所、中川区役所、名古屋市環境学習センター
	縦　覧　者　数	5 名
事後調査結果中間報告書（工事中：その２）	提　出　日	平成 28 年 4 月 14 日
	縦　覧　期　間	平成 28 年 4 月 22 日から 5 月 6 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、中村区役所、中川区役所、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、供用時において、影響を受けると想定された各環境要素についての調査、予測、環境保全措置及び評価の概要は、次に示すとおりである。

環境要素	調　　査	予　　測
大気質	【新建築物関連車両の走行による大気汚染】 現地調査によると、自動車交通量は、No.1地点（事業予定地東側道路）を除き、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による大気汚染】 １．開通前 (1)　浮遊粒子状物質 年平均値の寄与率は 0.00～0.03%、日平均値の２%除外値は 0.069 mg/m^3 と予測される。 (2)　二酸化窒素 年平均値の寄与率は 0.04～0.38%、日平均値の年間 98%値は 0.043～0.045ppm と予測される。 ２．開通後 (1)　浮遊粒子状物質 年平均値の寄与率は 0.00～0.06%、日平均値の２%除外値は 0.069 mg/m^3 と予測される。 (2)　二酸化窒素 年平均値の寄与率は 0.00～0.28%、日平均値の年間 98%値は 0.044～0.045ppm と予測される。

環境の保全のための措置	評　　価
【新建築物関連車両の走行による大気汚染】 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。 ・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。 ・新建築物関連車両の動線及び駐車場出入口から料金ゲートまでの滞留長を適切に確保するなど、周辺交通渋滞の緩和を図る。	【新建築物関連車両の走行による大気汚染】 浮遊粒子状物質は、環境基準の値及び環境目標値を下回る。二酸化窒素は、環境基準の値を下回るが、環境目標値を上回る。なお、二酸化窒素については、バックグラウンド濃度として用いた中村保健所においては、過去５年間の日平均値の年間 98%値の平均値を、参考として環境目標値と比較すると、これを上回っている状況である。 しかし、新建築物関連車両の走行に伴い、大気質を著しく悪化させることはないと考えられる。 本事業の実施にあたっては、現況において、環境目標値を上回っている状況があることを考慮し、新建築物利用者には、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。

環境要素	調　　査	予　　測
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、事業予定地周辺における道路交通騒音の昼間の等価騒音レベル（L_{Aeq}）は67～69dB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62～71dB、休日で61～71dBであり、環境基準と比較すると、平日及び休日ともに、No.2地点（山王線）については環境基準を達成していなかった。	【新建築物関連車両の走行による騒音】 １．開通前 (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65～71dBと予測される。 このうち、No.１地点（事業予定地東側道路）及びNo.４地点（山王線）を除く地点では、背景予測値と供用時予測値は同程度（増加分が１dB 未満）となるが、No.１地点では３dB、No.４地点では１dB の増加が予測される。 (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63～71dBと予測される。 このうち、No.１地点を除く地点では、背景予測値と供用時予測値は同程度（増加分が１dB 未満）となるが、No.１地点では２dB の増加が予測される。 ２．開通後 (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60～71dBと予測される。 このうち、No.１及びNo.４地点を除く地点では、背景予測値と供用時予測値は同程度（増加分が１dB 未満）となるが、No.１及びNo.４地点では１dB の増加が予測される。 (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59～70dBと予測される。 このうち、No.１及びNo.４地点を除く地点では、背景予測値と供用時予測値は同程度（増加分が１dB 未満）となるが、No.１及びNo.４地点では１dB の増加が予測される。

環境の保全のための措置	評　　価
【新建築物関連車両の走行による騒音】 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。 ・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。 ・新建築物関連車両の動線及び駐車場出入口から料金ゲートまでの滞留長を適切に確保するなど、周辺交通渋滞の緩和を図る。	【新建築物関連車両の走行による騒音】 開通前においては、平日及び休日ともに、№.２地点（山王線）では環境基準の値を上回る。この地点については、現況実測値においても環境基準の値を上回っている状況である。背景交通量に対する新建築物関連車両による増加分は約０dB であることから、新建築物関連車両の増加に起因する騒音が周辺の環境に及ぼす影響は、軽微であると判断する。 また、開通後においては、平日及び休日の№.１地点、平日の№.６地点（愛知名駅南線）では環境基準の値を上回る。これらの地点についても、背景予測値において環境基準の値を上回っている状況である。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 であることから、新建築物関連車両の増加に起因する騒音が周辺の環境に及ぼす影響は、軽微であると判断する。 本事業の実施にあたっては、現況実測値もしくは背景予測値において、環境基準の値を上回っている状況があることを考慮し、新建築物利用者には、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。

環境要素	調　　査	予　　測
景　　観	現地調査によると、事業予定地は、現在建物等はなく、更地の状態であった。 事業予定地北西側には、あおなみ線ささしまライブ駅が整備されていた。南側は、建物等は少なく、やや閑散とした景観であった。東側は、アミューズメント施設や鉄道の高架路線があり、さらに東側には、中高層の建物が存在する景観となっていた。 また、現況の形態率は 19～50％であった。	新建築物は、ガラスの壁面を採り入れることにより、明るい印象を与えている。また、屋上緑化や壁面緑化、公開空地へのまとまった植栽により、落ち着きと潤いのある印象を与えている。 新建築物の存在による形態率は 26～73％、現況から新建築物の存在による変化量は７～23 ポイントと予測される。

環境の保全のための措置	評　　価
１．予測の前提とした措置 ・商業、業務、娯楽等のさまざまな都市機能にふさわしく、開放的なデザイン構成となるように配慮する。 ・敷地全体におけるデザインコントロールにより、統一感と風格のある建築デザインとする。 ・デュアルタワーのファサードは、統一感のあるカーテンウォールのデザインとし、低層棟部分は、屋上緑化や壁面緑化が特徴的なファサードとする。 ・EAST タワー及び WEST タワーの外装は、縦型の付柱を設置し、カーテンウォール面の形状に変化をもたせ、映り込みを防止することにより、鳥の衝突回避にも効果をもたらすデザインとする。 ・「ささしまライブ 24 地区整備方針」における「壁面の位置の制限」により、新建築物の壁面の位置を、東側は事業予定地敷地境界から 3.5m、南側の高さ約 20ｍまでの低層部分は５ｍ、高層部分は 10m、西側は２ｍセットバックさせる。 ２．予測後の措置 ・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、「景観法」に基づき、関係機関と協議を行い、周辺地区における都市景観との調和に努めるとともに、デザイン都市名古屋にふさわしい洗練されたイメージとなるよう配慮する。 ・事業予定地内における空地の整備にあたっては、素材、色彩や植栽等について、隣接する歩道との調和に配慮する。 ・「ささしまライブ 24 地区整備方針」及び「ささしまライブ 24 地区整備方針　建築ルール運用基準」における地区全体の整備方針に従い、地区として景観に配慮した計画とするとともに、ささしまライブ 24 まちづくり協議会で協議・調整する。 ・地区全体で調和のとれた広告・標識となるよう、景観に配慮したものとするとともに、個別の広告物におけるデザインについては、名古屋市景観アドバイザーと協議し、景観に配慮した広告物を導入する。	予測の前提とした措置を講ずることにより、新建築物は、ささしまライブ 24 地区のランドマークとなるとともに、名古屋駅周辺の中高層建築物群と調和した建築物となり、一連の都市空間が創出されると判断する。 圧迫感については、新建築物の存在により、形態率は７～23 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、圧迫感へのさらなる低減に努める。

環境要素	調　　査	予　　測
廃棄物等		新建築物の存在・供用時には、廃棄物等として約 322m^3/日発生すると予測される。このうち、再資源化率は約69%と予測される。

環境の保全のための措置	評　　価
１．予測の前提とした措置 ・存在・供用時に発生した廃棄物等については、関係法令等を遵守して、適正処理を図るとともに、減量化並びに再利用・再資源化に努める。 ２．予測後の措置 ・コンピュータによるゴミ計量自動集計システムを導入し、各用途区分のテナント毎に廃棄物の計量課金を可能とすることにより、一層のリサイクル促進に寄与する。 ・悪臭防止の観点からも、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ともに、厨芥については、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ことにより、そこで処理する計画である。 ・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、ごみ減量化及び再資源化に適した商品の積極的使用を指導する。 ・剪定した樹木や落ち葉の収集は、今のところ業者委託で処理する方針であるが、リサイクルについては、可能な限り実施できるように努める。	予測の前提とした措置を講ずることにより、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、ゴミ計量自動集計システムを導入し、一層のリサイクル促進に寄与す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。

環境要素	調　　査	予　　測
温室効果ガス等		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 22,400tCO_2、新建築物関連自動車交通の発生･集中により約 8,100tCO_2、廃棄物の発生により約 300tCO_2 と予測される。また、緑化・植栽による吸収・固定により、約 20tCO_2 が削減されると予測され、これらの合計は、約 30,800tCO_2 と予測される。

環境の保全のための措置	評　　価
１．予測の前提とした措置 ・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。 ２．予測後の措置 ①　新建築物の存在・供用 ・新建築物を長く使用できるよう、構造体の耐久性を確保し、階高、床加重等にゆとりを持たせる。 ・Low-E ガラス（低放射ガラス)、エアバリアシステム、外気冷房等を採用する。 ・初期照度補正制御及び明るさセンサによる昼光利用制御を採用することにより、必要照度を制御する。 ・高効率仕様の空調熱源機器及び空調・換気機器を採用する。 ・ヒートポンプ式給湯器（二酸化炭素冷媒)、潜熱回収型給湯器を採用する。 ・新建築物の撤去廃棄時においては、排出される廃材のリユース及びリサイクルを積極的に行う。 ・工業用水の利用により、上水の節約に努める。 ・太陽光発電パネルを低層棟に設置する。 ・水盤を設置する。 ・テナントには、OA 機器や家電製品におけるトップランナー機器の採用に取り組むよう啓発する。 ②　新建築物関連自動車交通の発生・集中 ・コミュニティバスの導入や交通エコポン(エコマネー)の導入を検討する。 ・施設来場者やテナントには、エコドライブの実践、自動車利用の自粛に取り組むよう啓発する。 ③　廃棄物の発生 ・コンピュータによるゴミ計量自動集計システムを導入し、各用途区分のテナント毎に廃棄物の計量課金を可能とすることにより、一層のリサイクル促進に寄与する。 ・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を指導する。 ④　緑化・植栽による二酸化炭素の吸収・固定量 ・緑地等における剪定等の維持・管理作業を適切な時期に行う。 ・緑地等の維持・管理に関する年間スケジュールを立てることにより、清掃、灌水、病害虫の駆除、施肥、植え替え等を計画的に行う。	予測の前提とした措置を講ずることにより、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。 本事業の実施にあたっては、建築物や設備の長寿命化等の環境保全措置を講ずることにより、温室効果ガス排出量のさらなる低減に努める。

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、事業予定地北側の線路沿いには、供給･処理･運輸施設が点在しており、さらに北西側には住居が多く、商業施設等が点在している。東側の直近には商業施設があり、線路より東側には商業施設等が多く、教育施設が点在している。南側の都市高速道路よりさらに南側には、供給・処理・運輸施設が多く、住居施設等が点在している。 建物を階数別にみると、北西側及び南側は１～２階の低層建築物が多く、東側は３階以上の中高層建築物が多くを占めている。 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～北北西及び南南東～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 21 地点（このうちランク３を超える地点はなし）、ランクが下がる地点は５地点（このうちランク３を超える地点からランク３以下になった地点は１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。
日照阻害	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予定地北側は、主に鉄道敷地であるが、さらに北側は、住居施設が多くを占めており、一般店舗等が点在している状況となっている。また、その地域の建物は、１～２階程度の低層建築物が大部分を占めている。 事業予定地周辺は空地が多く、８時間の日影が生じる範囲は、建築物等の周縁部にまとまっている程度である。	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㎞になると予測される。等時間日影図によると、１時間以上の日影を生じる範囲は、事業予定地より約 280～350ｍと予測される。 なお、新建築物による日影が生じる範囲には、「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。 複合日影については、新建築物が建設されることにより、事業予定地の北側の一部において、日影時間が長くなると予測される。３時間以上日影が付加される範囲は、事業予定地北側の周辺部と道路の一部と予測され、２～３時間付加される範囲は、鉄道敷地や道路となっており、住居施設は存在していない。一方、事業予定地北西側の住居施設において、１時間以上日影が付加される範囲は、一部の限られた範囲となっている。

環境の保全のための措置	評　　価
１．予測の前提とした措置 ・低層棟をタワー棟の間に配置する。 ・事業予定地内に植栽を施す。 ２．予測後の措置 ・事業予定地内の植栽を風洞実験時よりもさらに増やす。	予測の前提とした措置を講ずることにより、新建築物建設後において、新たにランク３を超える地点はみられない。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、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、事業予定地内の植栽を風洞実験時よりもさらに増やすという環境保全措置を講ずることにより、周辺地域の風環境に及ぼす影響のさらなる低減に努める。
	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には、「建築基準法」及び「名古屋市中高層建築物日影規制条例」の対象区域である第二種住居地域及び準工業地域がある。このうち第二種住居地域については、生じさせてはならない日影時間を下回る。準工業地域については、「建築基準法施行令」における制限の緩和を考慮すると、生じさせてはならない日影時間を下回る。 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」に規定される教育施設については、今後、当該施設設置者と協議を行う予定である。

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、テレビジョン放送電波の受信品質評価が「○（良好に受信)」とされた地点は、広域局 100%、県域局 72%であった。 障害が予想される範囲には、建造物障害対策施設が設置されている。 なお、事業予定地上空において、マイクロウェーブ通信回線は通過していない。	新建築物から西南西方向へ遮蔽障害が発生し、この障害面積は、広域局で約 0.07 km^2、県域局で約 0.51 km^2 と予測される。 反射障害は、広域局及び県域局ともに発生しないと予測される。

環境の保全のための措置	評　　価
１．予測の前提とした措置 ・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 日以降とする。 ２．予測後の措置 ・事業の実施に伴って、現状のテレビジョン放送電波受信水準が悪化すると予測される地域については、工事中において躯体が立ち上がる時期を目途として、事業者の負担により、都市型 CATV への接続、共同受信施設の調整、移設等の適切な対策を実施する。 ・工事中及び存在・供用時ともに、予測し得ない影響が生じた場合には、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、同様に適切な対策を実施する。 ・対策に先立ち、周辺の住民等からの苦情に対する連絡の窓口を設けるとともに、影響が予測される地域の住民等に対して、連絡先を周知するように努める。	予測の前提とした措置を講ずることにより、新建築物が地上アナログ放送電波の受信に及ぼす影響は回避されると判断する。 地上デジタル放送の遮蔽障害が発生することから、本事業の実施にあたっては、地域を限定しないことを前提として、本事業による影響と判断された場合には、事業者負担の都市型 CATV への接続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の受信に及ぼす影響の回避に努める。

環境要素	調　　査	予　　測
安全性	既存資料調査によると、事業予定地周辺には、あおなみ線やバス路線等がある。また、山王線や愛知名駅南線等が通っている。 事業予定地周辺には、小学校5校、中学校4校の通学路が指定されている。 事業予定地周辺は、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、主要道路の歩道は歩車道分離がなされている。 現地調査によると、事業予定地周辺の自動車交通量は、ほとんどの区間で平日交通量が休日交通量を上回っていた。大型車混入率は、平日が約4～17%、休日が約0～7%であった。 事業予定地周辺の歩行者及び自転車交通量は、山王線沿いが平日及び休日ともに最も多かった。	1．開通前 自動車交通量の増加率は、平日が1.0 ～ 1,386.6 %、休日が 0.8 ～ 1,201.9%と予測される。 歩行者及び自転車のピーク時間交通量は、平日が歩行者 0～4,355 人/時、自転車 0～252 台/時、休日が歩行者 0～3,056 人/時、自転車 0～217 台/時と予測される。 新建築物関連車両の出入口を事業予定地東側及び南側にそれぞれ1箇所、北西側に2箇所設けることにより、ピーク時の平日では 24～339 台/時の新建築物関連車両が出入りし、95～4,910 人/時の歩行者及び 30～262 台/時の自転車との交錯が、休日では 16～264 台/時の新建築物関連車両が出入りし、69～2,563 人/時の歩行者及び 24～228 台/時の自転車との交錯が予測される。 自転車の出入口を事業予定地北西側及び東側にそれぞれ1箇所ずつ設けることにより、ピーク時の平日では 252～378 台/時の自転車が出入りし、253～6,168 人/時の歩行者との交錯が、休日では 217～323 台/時の自転車が出入りし、216～3,512 人/時の歩行者との交錯が予測される。 2．開通後 自動車交通量の増加率は、平日が1.0～910.7%、休日が 0.9～830.6%と予測される。 歩行者及び自転車のピーク時間交通量は、前述「1．開通前」と同じである。 新建築物関連車両の出入口を前述「1．開通前」と同じ場所に設けることにより、ピーク時の平日では24～226台/時の新建築物関連車両が出入りし、95～4,910 人/時の歩行者及び 30～262 台/時の自転車との交錯が、休日では16～181 台/時の新建築物関連車両が出入りし、69～2,563 人/時の歩行者及び 24～228 台/時の自転車との交錯が予測される。 自転車の出入口における歩行者との交錯は、前述「1．開通前」と同じである。

環境の保全のための措置	評　　価
１．予測の前提とした措置 ・駐車場出入口を事業予定地北西側及び南側、車寄せを東側に設けることにより、事業予定地内への新建築物関連車両の出入りについて、周辺の交通事情に配慮する。 ２．予測後の措置 ・新建築物関連車両の出入口付近の視認性を良好に保つため、カーブミラー、誘導サイン、回転灯等を設置し、車両の一時停止を徹底させる。 ・自転車の出入口付近の視認性を良好に保つため、カーブミラー、誘導サイン等を設置する。 ・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。 ・新建築物に、あおなみ線ささしまライブ駅及び愛大との歩行者デッキを接続させることにより、歩車分離を図る。 ・案内標示等を適切に設置することにより、円滑な歩行者の誘導に努める。	本事業の実施にあたっては、新建築物関連車両の出入口付近の視認性を良好に保つ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。

環境要素	調　　査	予　　測
緑地等	現地踏査によると、事業予定地内は更地であり、草本がまばらに生育する程度である。 事業予定地周辺の現状は、事業予定地北西側道路や東側道路の街路樹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、敷地境界付近の中高木及び植栽帯、新建築物の屋上緑化及び壁面緑化、WEST タワー北側及び西側の透水性アスファルト舗装、低層棟内の水盤、敷地境界付近の緑化ブロックとしている。 中高木はシマトネリコやクスノキ等とし、８ｍ程度の植栽間隔としている。植栽帯はクスノキ等の高木、ツツジ等の低木、フイリヤブラン等の地被類としている。屋上緑化はトレー上で育成したセダム等の地被類を、壁面緑化は縦に並べた植栽プランターでブルーパシフィック等を配置することなどとし、緑化ブロックはシバとしている。その他として、透水性アスファルト舗装及び水盤を設けている。 新設する緑地等の面積は 4,915 ㎡、緑地のみは 4,285 ㎡である。 緑化率は、緑地等では 28.4%、緑地のみでは 24.8%となる。 外周部を中高木により植栽するとともに、新建築物の屋上を広く緑化する。特に、事業予定地南側に植栽する街路樹は、隣接して整備される道路の街路樹と樹種や植栽間隔を統一して配置することにより、事業予定地周辺地域の緑地と調和がとれ、かつ、充足した緑地空間が形成されるものと予測される。 また、新建築物の壁面を 75 ㎡程度緑化するとともに、複数箇所で植栽帯が整備される。このような緑化計画により、事業予定地及びその周辺には、緑の多い快適な都市環境が新たに形成され、利用者にうるおいや安らぎ感を与えるものと予測される。

環境の保全のための措置	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、適切な時期に剪定等の維持・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、病害虫の駆除、施肥、植替え等を計画的に行う。 ・ささしまライブ 24 地区全体として、工業用水の利用を検討しているが、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する。 ・ささしまライブ 24 地区内の公園や中川運河、船溜の親水公園等との関連については、その整備計画が明らかになった段階において検討する。 ・今後、具体的な緑化計画を作成するにあたり、緑化の樹種は、クスノキ、ケヤキなど東海地域における代表的な在来種の植栽を含めて選定し、これらを多く植栽できるように配慮する。	事業予定地内に新設する緑地等により、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。 緑化率は「緑のまちづくり条例」に基づく緑化基準を満たしている。なお、「都市計画ささしまライブ 24 地区計画」における緑化目標も満たしている。 本事業の実施にあたっては、新設する緑地等について適切な維持管理を施す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、本事業の供用開始後において、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5-2-1～6に示すとおりである。

表5-2-1　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	新建築物関連車両の走行による大気汚染（浮遊粒子状物質及び二酸化窒素）	自動車交通量を調査する。	予測場所と同じ地点 椿町線開通前6地点 椿町線開通後7地点 （図5-2-1参照）	竣工後から椿町線開通前まで及び開通後の平日及び休日の各1回（24時間） ＜予定時期＞ 平成30年　開通前 平成31年　開通後
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」に基づく方法により調査する。また、自動車交通量も併せて調査する。	予測場所と同じ地点 椿町線開通前6地点 椿町線開通後7地点 （図5-2-1参照）	竣工後から椿町線開通前まで及び開通後の平日及び休日の各1回（6～22時の16時間） ＜予定時期＞ 平成30年　開通前 平成31年　開通後
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。	予測場所と同じ地点 （図5-2-2～3参照）	竣工後、一定期間が経過した時点 ＜予定時期＞ 平成30年　開通前の1回
廃棄物等	供用に伴う廃棄物等の発生及び再資源化の程度	廃棄物の発生量及び再資源化量を調査する。	事業実施場所内	竣工後、一定期間が経過した時点 ＜予定時期＞ 平成30年
温室効果ガス等	熱源使用量	エネルギー使用量を調査する。	事業実施場所内	竣工後、一定期間が経過した時点 ＜予定時期＞ 平成30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	竣工後 ＜予定時期＞ 平成29年～平成30年
日照阻害	日影の影響の程度	市民等からの苦情があった場合は、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	竣工後 ＜予定時期＞ 平成29年～平成30年
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った電波障害対策の方法を調査する。	事業実施場所周辺	竣工後 ＜予定時期＞ 平成29年～平成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 （予測場所と同じ区間[注]及び新建築物関連車両出入口） （図5-2-4［椿町線開通前］及び図5-2-5［椿町線開通後］参照）	竣工後から椿町線開通前まで及び開通後の平日及び休日の各1回（7～19時の12時間） ＜予定時期＞ 平成30年　開通前 平成31年　開通後
	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。また、施設来場者数も併せて調査する。	事業実施場所周辺 （予測場所と同じ区間及び施設来場者出入口） （図5-2-6［椿町線開通前及び開通後］参照）	竣工後から椿町線開通前まで及び開通後の平日及び休日の各1回（7～19時の12時間） ＜予定時期＞ 平成30年　開通前 平成31年　開通後
	供用に伴う自動車と歩行者及び自転車との交錯 供用に伴う自転車と歩行者との交錯	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。	事業実施場所周辺 （新建築物関連車両出入口及び自転車出入口） （図5-2-4［椿町線開通前］及び図5-2-5［椿町線開通後］参照）	竣工後から椿町線開通前まで及び開通後の平日及び休日の各1回（7～19時の12時間） ＜予定時期＞ 平成30年　開通前 平成31年　開通後
緑地等	緑地等の位置、種類、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	椿町線開通後、一定期間が経過した時点の1回 ＜予定時期＞ 平成31年　開通後

※本表での環境要素に加え振動等についても、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。

注）椿町線開通後の自動車交通量は、予測場所の区間に加えて、椿町線が岩塚牧野線との交差する箇所（図5-2-5 調査場所（安全性）［椿町線開通後］に示す。）の前後の区間も加えて29区間とする。

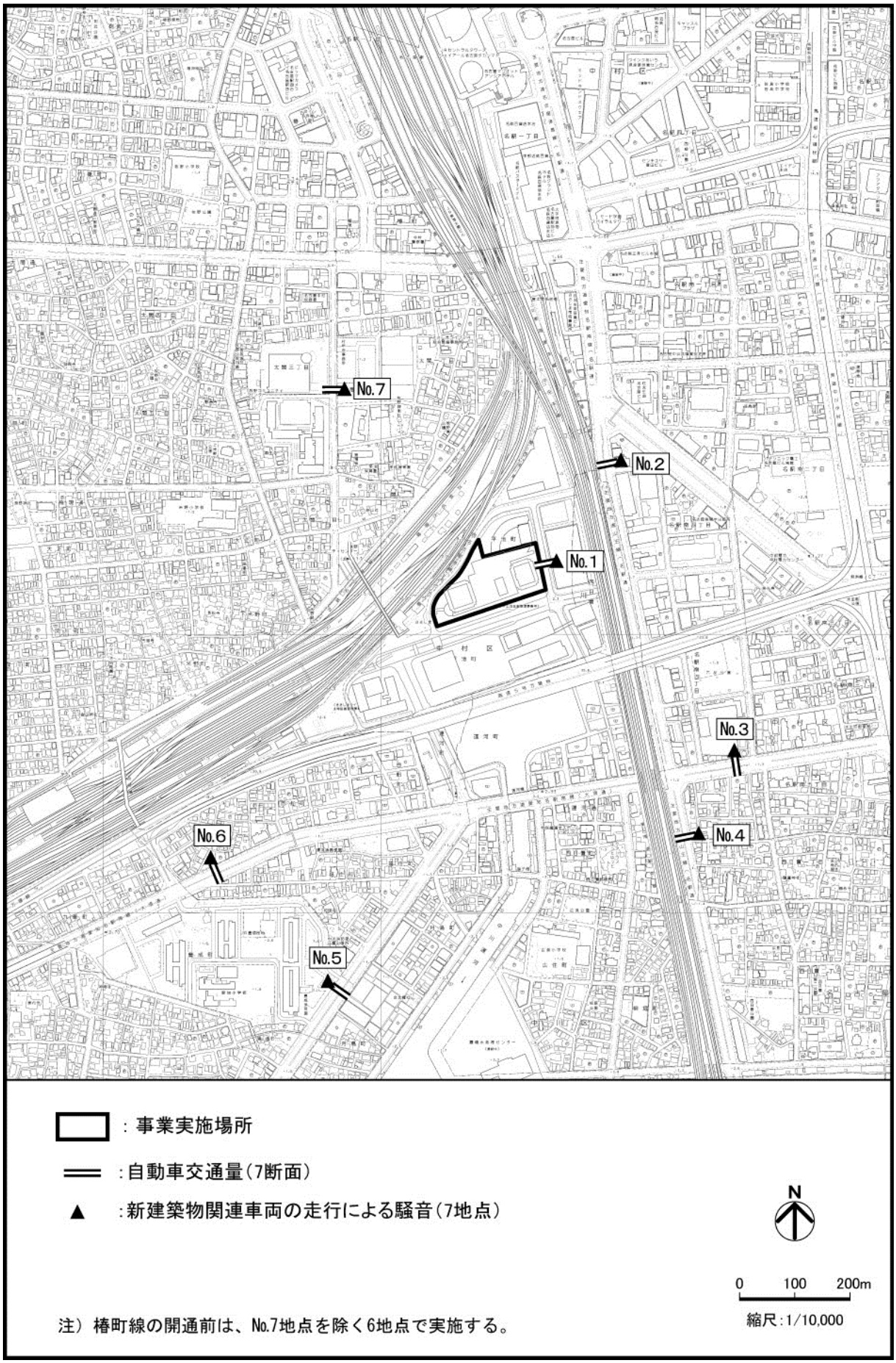


図5-2-1　調査場所（大気質・騒音）

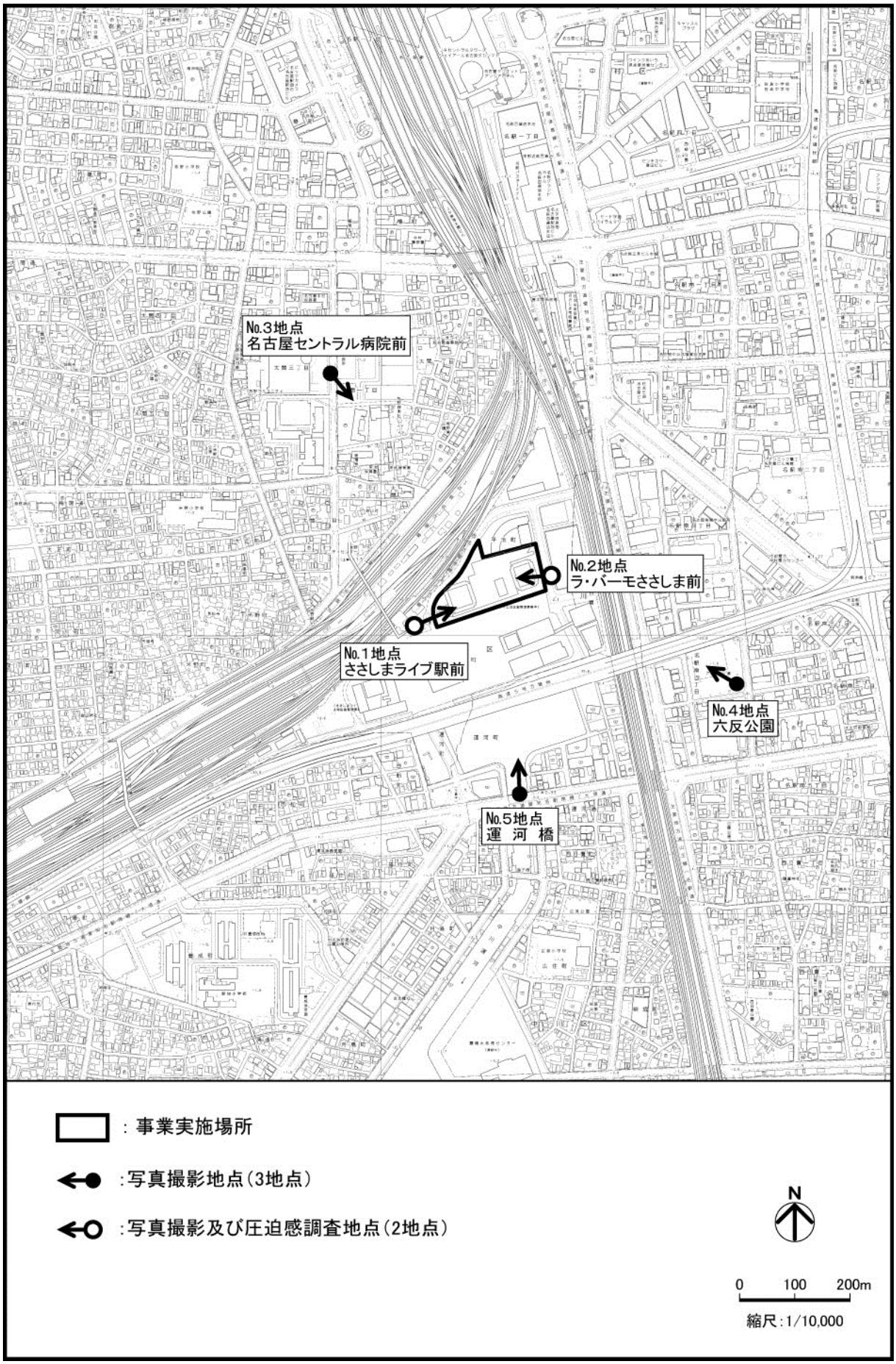


図 5-2-2　景観調査地点図

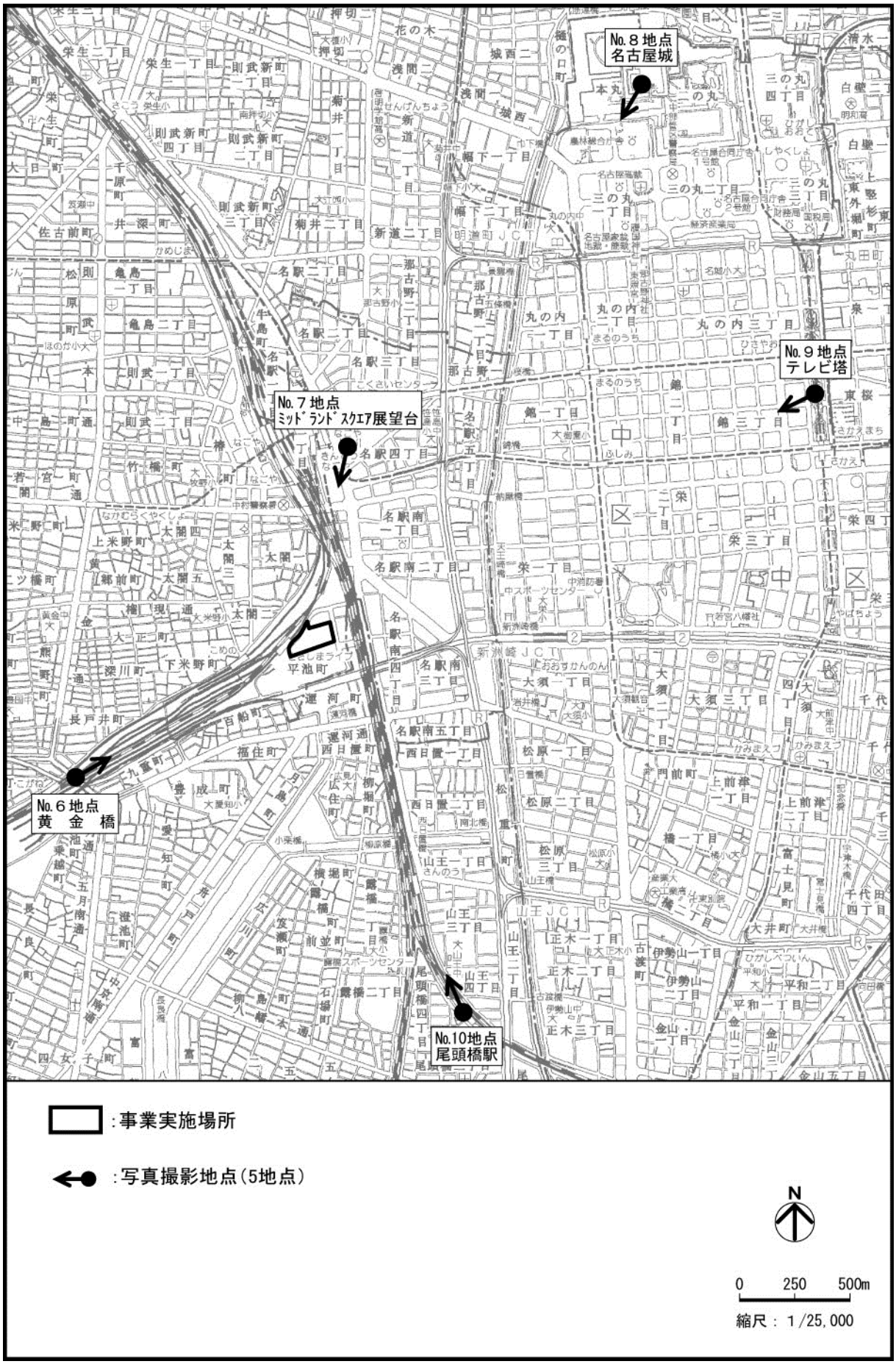


図 5-2-3　景観調査地点図

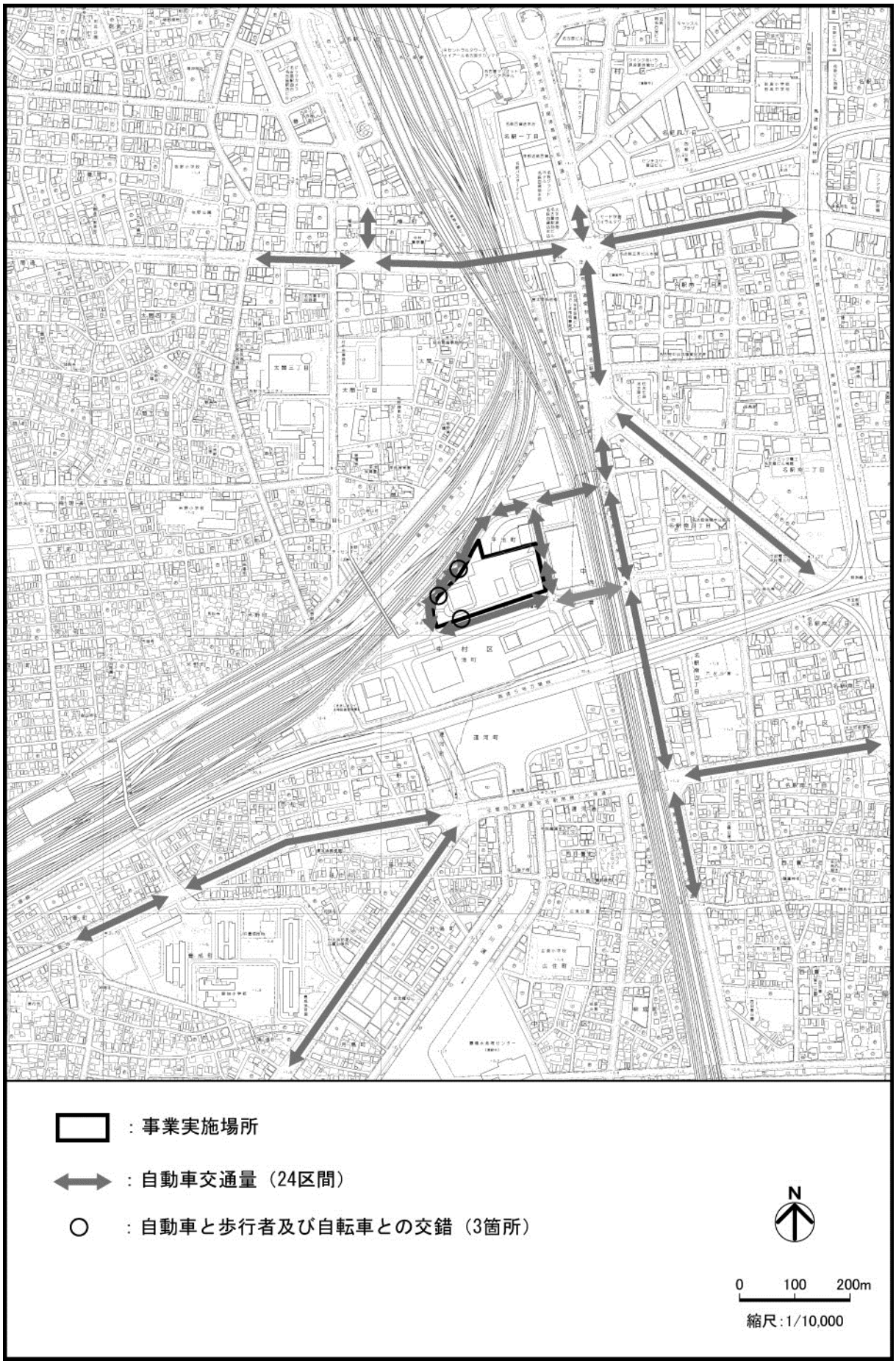


図5-2-4　調査場所（安全性）［椿町線開通前］

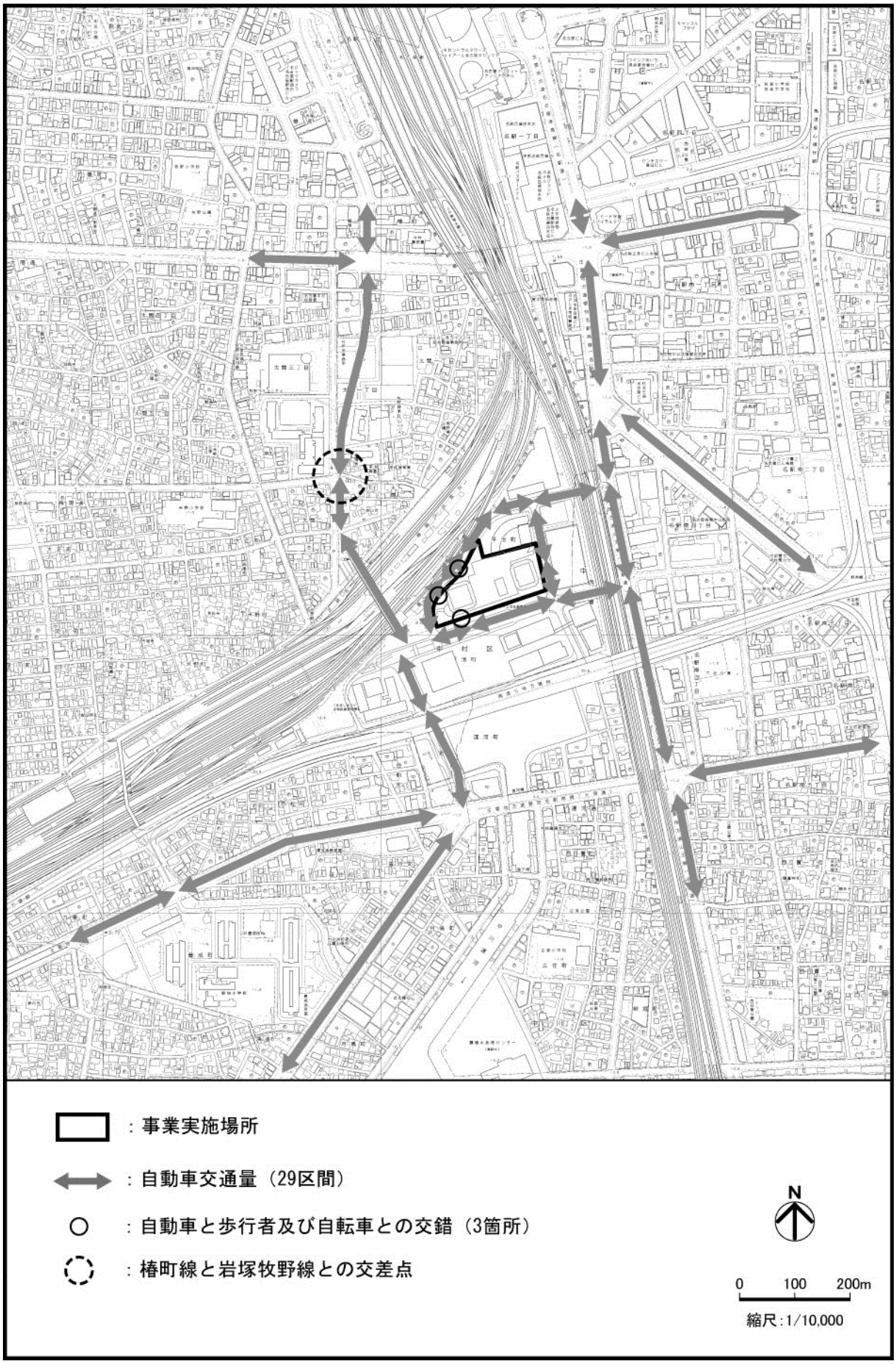


図5-2-5　調査場所（安全性）［椿町線開通後］

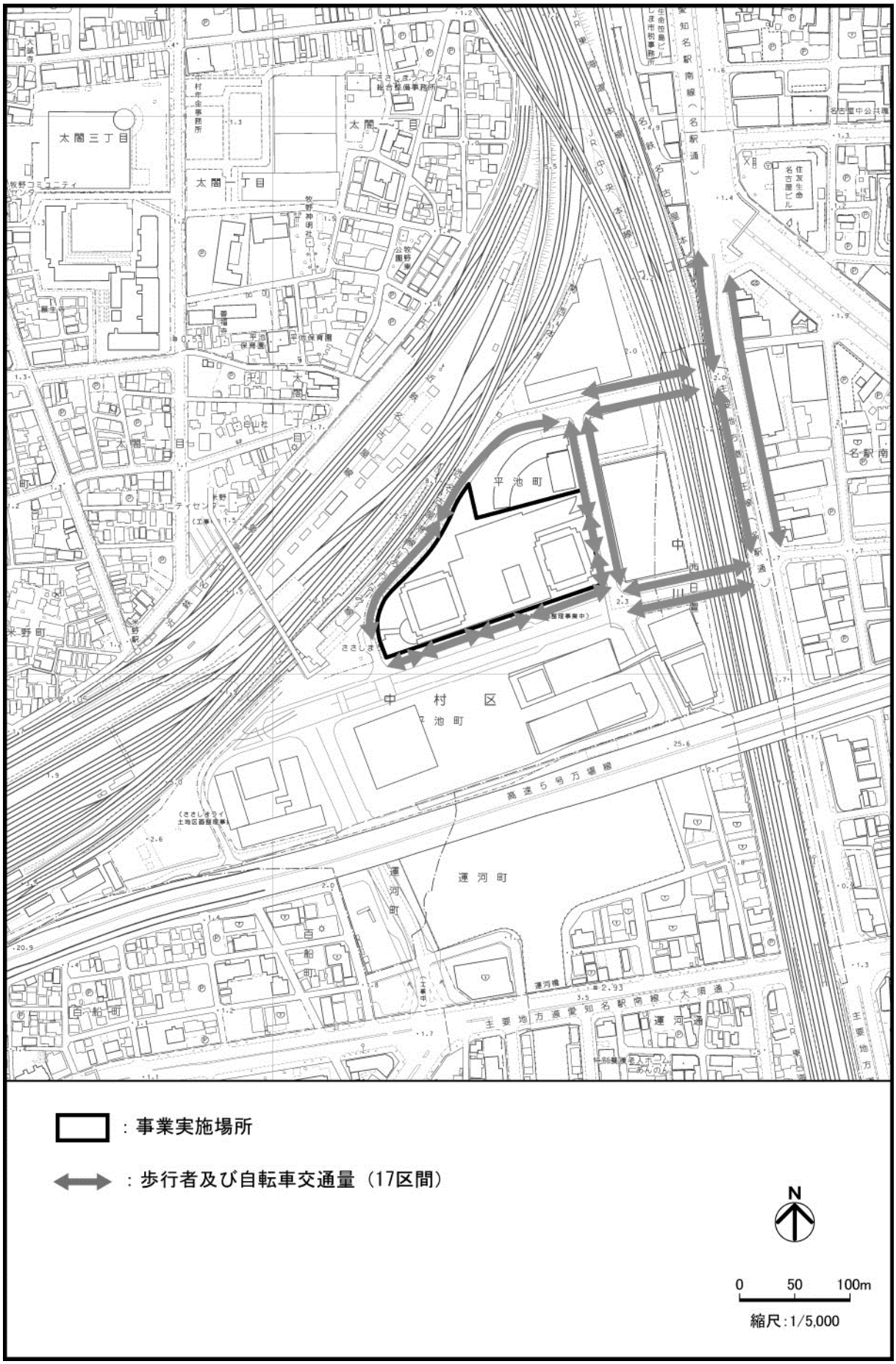


図5-2-6　調査場所（安全性）［椿町線開通前及び開通後］

「本書に使用した地図は、名古屋市長の承認を得て、名古屋都市計画基本図を複製して作成したものです。

本書は、再生紙を使用している。