

第1部 環境影響評価に係る事項

第1章	事業者の名称、代表者の氏名及び 対象事業の名称	1
第2章	環境影響評価の目的及び内容	1
第3章	対象事業の目的及び内容	58
第4章	事前配慮の内容	85
第5章	事業予定地及びその周辺地域の概況	89
第6章	対象事業に係る環境影響評価の項目	134

第1章 事業者の名称、代表者の氏名及び対象事業の名称

1-1 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

1-2 対象事業の名称及び種類

〔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

〔種 類〕 大規模建築物の建築

第2章 環境影響評価の目的及び内容

2-1 環境影響評価の目的

「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）においては、「名古屋市環境基本条例」（平成8年名古屋市条例第6号）第10条の規定に基づき、工作物の新設等の事業の実施に際し、あらかじめ環境の保全の見地からの環境影響評価を行うことにより、適正な配慮がなされることを確保し、もって現在及び将来の世代の市民が健康で安全かつ快適な生活を営むことができる良好な環境の確保に資することを目的としている。

本事業は、「名古屋市環境影響評価条例」に定められた対象事業のうち「大規模建築物の建築」に該当するため、この条例に基づいて環境影響評価を実施した。

本環境影響評価書は、「名古屋市環境影響評価条例」に基づき、平成21年7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準備書」（ささしまライブ24特定目的会社、平成21年）に対する市民等の意見及び市長の意見を踏まえ、検討を加えた結果をとりまとめたものである。

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、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。

2-2 環境影響評価の手順

環境影響評価の手続きと環境影響評価書の作成手順は、それぞれ図 1-2-1 及び図 1-2-2 に示すとおりである。

(1) 調 査

適切に予測及び評価を行うために必要な情報を得ることを目的として、調査を実施した。調査は、本事業において影響を受けると想定される環境要素について、既存資料の収集、現地調査等により行った。

(2) 予 測

地域の環境特性及び事業計画に基づき、理論式、類似事例等により推定し、可能な限り定量的に予測した。また、定量的な予測が困難な環境要素については、環境の変化を定性的に明らかにした。

(3) 環境の保全のための措置

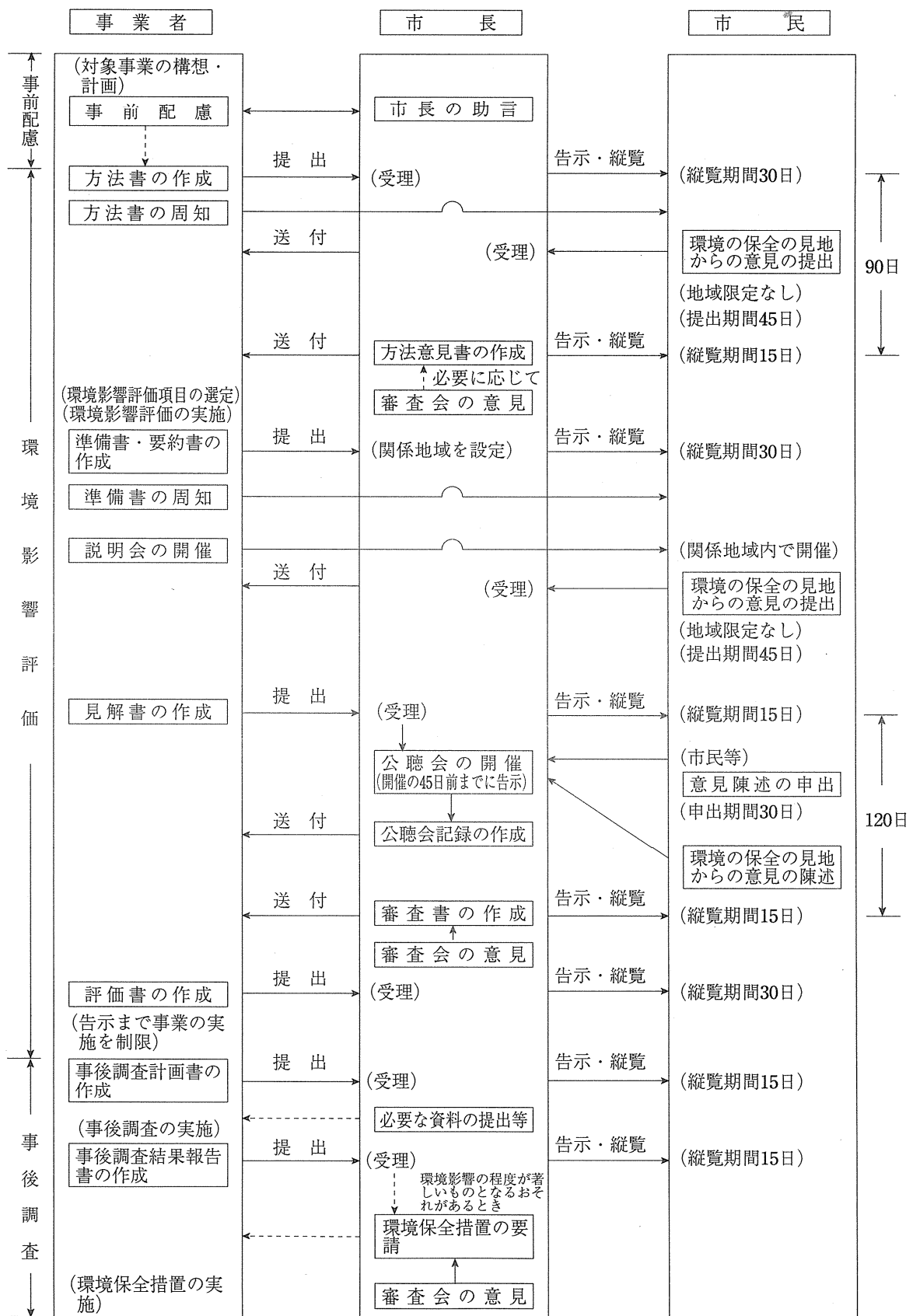
予測の結果、環境影響がないと判断される場合及び環境影響の程度が極めて小さいと判断される場合以外には、次のことを目的として環境保全措置を検討した。

- ① 事業者の実行可能な範囲内で、環境影響をできる限り回避または低減する。
- ② 国、愛知県または名古屋市による基準または目標の達成に努める。

(4) 評 価

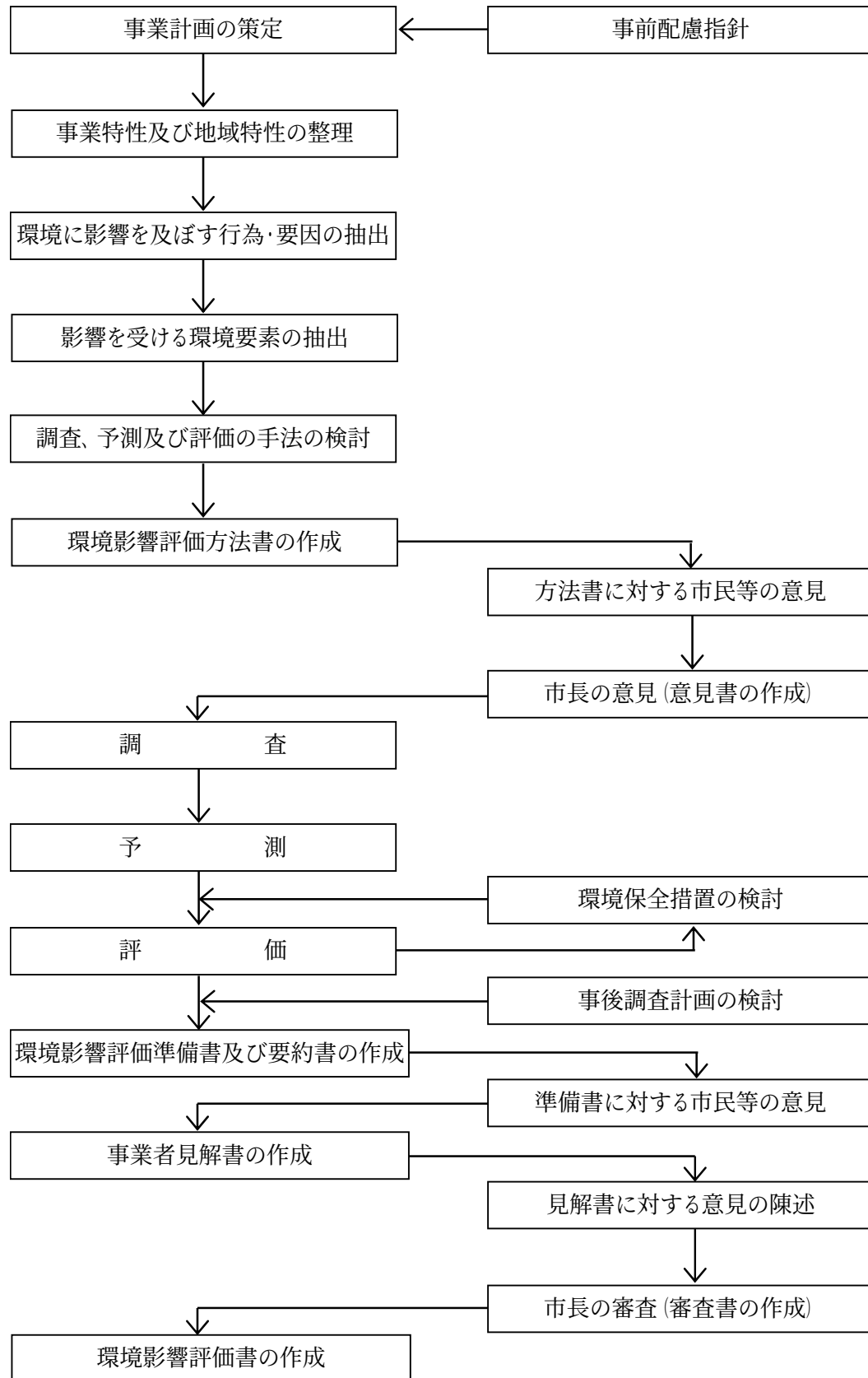
調査、予測及び環境保全措置の検討結果を踏まえ、次のことを明らかにして、環境保全の見地から適正な配慮を行った。

- ① 事業の内容や地域の状況に応じ、検討した環境保全措置について複数案を比較検討することや、最新技術の導入を検討することなどにより、事業の実施による環境影響が、事業者の実行可能な範囲内で回避または低減されているか否か、あるいは改善されているかについて評価した。
- ② 環境基準、環境目標値、関係法令に基づく基準、目標、指針等が示されている環境要素については、調査、予測結果との整合性について評価した。
- ③ ①、②を踏まえ、環境要素ごとの予測、評価結果の概要を一覧表とし、他の環境要素との関連についても検討するなど、総合的に評価した。



出典)「平成 20 年版 名古屋市環境白書」(名古屋市, 平成 20 年)

図 1-2-1 環境影響評価の手続きのあらまし



出典)「環境影響評価技術指針」(平成 11 年名古屋市告示第 127 号)

図 1-2-2 環境影響評価書の作成手順

2-3 評価書作成までの経緯

環境影響評価書作成までの経緯は、表 1-2-1 に示すとおりである。

表 1-2-1 環境影響評価手続きの経緯

事 項		内 容
環境影響評価方法書	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)	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
環境影響評価準備書	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 場 所 参加者人数
		平成 21 年 8 月 8 日 名古屋市立六反小学校 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
環境影響評価審査書	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

2-4 市民等の意見の概要及び市長の意見に対する事業者の見解

(1) 方法書における意見に対する事業者の見解

① 市民等の意見の概要に対する事業者の見解

環境影響評価方法書に対する市民等の意見はなかった。

② 市長の意見（方法意見書）に対する事業者の見解

環境影響評価方法書に対する方法意見書において、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の実施にあたっては、当該事業に係る環境影響評価方法書に記載されている内容を適正に実施するほか、環境影響評価準備書の作成にあたっては、次の事項について事業者の対応が必要であると指摘された。

方法意見書における指摘事項及び事業者の見解は、次に示すとおりである。

ア 対象事業の内容に関すること

項 目	方 法 意 見 書 に よ る 指 摘 事 項
対象事業の 目的及び内 容	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も記載すること。 デュアルタワーによるヒートアイランド化の緩和については、検証が困難であるため、適切な表現に改めること。 建物配置・形状については、建築物を建てることによる風の流れの阻害を少しでも緩和するように考えて設計されたものであると考えられる。このことをわかりやすく説明するとともに、可能な限り趣旨を活かして事業を進めること。 将来の施設利用車両数やあおなみ線利用者数などの発生集中量を、その算定根拠とあわせて明記すること。 低層棟に太陽光発電パネルを設置するとしているが、十分な受光を考慮した配置とするとともに、省エネルギー機器の積極的採用等による温室効果ガスの排出削減に努めること。 雨水流出抑制として一時貯留を行うとしているが、中水利用や緑地の灌水利用なども検討すること。 緑化に当たっては、事業予定地周辺で整備が予定されている中川運河・船溜の親水公園やささしまライブ 24 地区内の公園・街路等とのつながりに配慮すること。

事業者の見解	本文対応頁
ささしまライブ 24 地区における全体計画については、開発計画、整備スケジュール等を記載いたしました。 デュアルタワーによる施設配置は、都心部におけるヒートアイランド化を助長しないようにする観点から、中川運河からの風の流れを少しでも阻害しない考え方で計画したものです。表現を適切に改めるとともに、概略の配置図を掲載いたしました。 デュアルタワーによる施設配置は、中川運河からの風の流れを少しでも阻害しないように計画したものです。このことが分かるような表現に改めるとともに、概略の配置図を掲載しました。今後もこのような趣旨を活かした事業を推進して参ります。 新建築物関連車両台数及びあおなみ線利用者数を含む歩行者交通量について、算定根拠と併せて明記しました。 低層棟に設置する太陽光発電パネルは、十分な採光が受けられるよう、屋上の南側に配置する計画です。さらに、本事業では、Low-E ガラス（低放射ガラス）、エアバリアシステム、外気冷房等の採用により、温室効果ガス排出量の低減に努めて参ります。 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おりますが、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して参ります。 事業予定地内に計画している緑化につきましては、ささしまライブ 24 地区内の街路とのつながりに配慮して参ります。なお、公園、中川運河や船溜の親水公園等との関連につきましては、その整備計画が明らかになった段階において検討して参ります。	資料編 p.1 p.60, 資料編 p.14 p.85, 資料編 p.14 資料編 p.15 p.318 p.426 p.425,426

イ 工事計画に関すること

項 目	方 法 意 見 書 に よ る 指 摘 事 項
工 事 計 画	本事業は周辺の複数の工事と重複して施工されるため、工事計画の策定に当たっては、関係機関との協議や事業者間での調整を緊密に行い、周辺環境への影響の低減に努めること。 事業予定地周辺では既に供用中の施設や、本事業の工事中に供用される予定の施設もあるため、それらの利用者の安全性に配慮した計画とすること。

ウ 対象事業に係る環境影響評価の項目並びに調査及び予測・評価の手法に関すること

項 目	方 法 意 見 書 に よ る 指 摘 事 項
全 般	予測・評価に当たっては、事業予定地周辺の建築計画、道路整備計画等についてもできる限り前提条件や予測条件として考慮すること。
騒音・振動	事業予定地の周辺にはあおなみ線や道路等が存在するため、これらを考慮して周辺の騒音・振動の調査を追加して実施すること。
大気質・騒音	事業予定地は現在更地であり、計画されている商業施設や駐車場の規模から考えると、現状と比較して相当量の車両の増加が見込まれる。よって、供用時の施設関連車両の走行に伴う大気及び騒音の影響についても予測・評価を行うこと。
土 壌	土壌汚染について、追加調査を行うとしているが、既存調査結果よりも深い位置で汚染が判明した場合には、地下水汚染についても調査を実施すること。 また、汚染土壌の処理方法の選定に当たっては、施設利用者の健康リスクと周辺地域への汚染リスクがより少ない方法を検討すること。
動 物	調査対象区域における動植物の現状に関して、「一部の鳥類、昆虫類等を除き野生動物の生息に適した環境とはなっていない」とあるが、この区域の生息種について具体的に記述することにより、調査、予測及び評価を行わないとした根拠を示すこと。

事業者の見解	本文対応頁
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・調整を緊密に行うことにより、周辺環境への影響の低減に努めて参ります。 事業予定地周辺では、ラ・バーモささしま等の施設が供用されており、新たに JICA 中部や愛大等が供用開始される予定です。本事業の工事中には、歩道と事業予定地内との仮囲いによる分離や工事関係車両出入口付近における誘導員の配置等を行うことにより、供用施設利用者への安全性に配慮した計画といたします。	p.168,215, 254,387 p.387

事業者の見解	本文対応頁
事業予定地北側では、JICA 中部建替工事が行われており、南側では、愛大の建設が計画されております。また、西側では、椿町線が事業中となっております。予測・評価に当たっては、本事業に係る環境影響評価方法書に記載いたしました調査期間内において把握したこれら周辺事業に関する計画内容を、できる限り前提条件や予測条件として盛り込みました。	p.159,179, 211,225, 249,288, 323,337, 378,390
あおなみ線側の事業予定地敷地境界上に、環境騒音及び環境振動の調査地点として1地点新たに設け、調査を行いました。なお、事業予定地東側にある道路につきましては、当初より設定しておりました道路交通騒音及び道路交通振動として調査を行いました。	p.188
新建築物関連車両の走行に伴い排出される浮遊粒子状物質及び二酸化窒素による大気質への影響並びに騒音による影響について、予測・評価を行いました。	p.169,216
土壌調査の結果、既調査結果よりも深い位置において、溶出量基準を超過する土壌は確認されませんでした。 また、本事業における汚染土壌の処理対策といたしましては、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。掘削に際しては、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、搬出土壌をより少なくするために、より詳細な調査を加えて汚染範囲を限定いたしました。	p.277,280
調査対象区域を含む中村区及び中川区に生息する哺乳類、鳥類等並びに調査対象区域と同様な環境下に生息する昆虫類について、これらの種を記述しました。調査対象区域は、スズメやアブラゼミなど市街地において一般的に確認される種が生息する程度であることから、環境影響評価の項目として抽出しませんでした。	p.133 資料編 p.81

項 目	方 法 意 見 書 に よ る 指 摘 事 項
景 観	広告・標識などについて、地区全体で調和のとれたものとするなど景観に配慮すること。
緑 地 等	緑化方法について、土地の緑化及び屋上、壁面緑化など複合的に行うとしているが、特に土地の緑化が重要なため、できる限りこれを優先した計画とすること。 また、面積や緑化率だけではなく、質についても考慮に入れる必要がある。このため、緑化に用いる樹種の選定や配置計画において、できるだけ外来種を避け郷土種等を優先するとともに、隣接する街路等との連続性にも配慮すること。

エ その他

項 目	方 法 意 見 書 に よ る 指 摘 事 項
全 般	図表の活用や用語解説の記載などにより、市民に十分理解される分かりやすい図書の作成に努めること。

事業者の見解	本文対応頁
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して参ります。さらに、「ささしまライブ 24 地区整備方針」に定められている内容に則るとともに、ささしまライブ 24 まちづくり協議会で協議・調整して参ります。	p.304
新建築物周辺の土地を優先して緑化を図るとともに、低層棟における壁面緑化や屋上緑化等を行うことにより、緑化率 20%以上の緑化を図る計画であります。 また、採用する樹種につきましては、外来種や郷土種の区別に留意して選定するとともに、さらに隣接して整備される街路等と協調し、連続性をもたせるよう配慮した植栽計画として参ります。	p.69,70, 425

事業者の見解	本文対応頁
本準備書を作成するに当たり、凡例の判別がしにくい図表につきましてはカラーを用いるとともに、多項目にわたり用いられる交通関係につきましては、まとめて「事業計画の概要」の項に記載いたしました。さらに、用語解説を本編に記載するなど、市民に分かりやすい内容となるよう配慮いたしました。	全 般

(2) 準備書における意見に対する事業者の見解

① 市民等の意見の概要に対する事業者の見解

環境影響評価準備書に対する市民等の意見の概要及び事業者の見解は、次に示すとおりである。

ア 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] もともとこの地域は「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	本文対応頁
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いいのか、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	本文対応頁
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。	p.72,73

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	本文対応頁
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。	資料編 p.16
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。	p.61
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。	p.78
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。	p.309
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。	p.7,426

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 m²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	本文対応頁
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。	p.91
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。	p.103
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 m²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。	p.111
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。	p.111

項 目	意 見 の 概 要
事業予定地及びその周辺地域の概況	〔土壌既調査結果と報告について〕 P70 自然的状況の「土壌汚染」で「名古屋市ささしまライブ 24 総合整備事務所が…自主的に土壌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。この土壌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、従来から土壌汚染、地下水汚染は直ちに公表しているのではないか。 土壌汚染の問題は、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壌汚染はなかった」と断言していたが、その後、土壌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。

事業者の見解	本文対応頁
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。	p.136, 資料編 p.242

項 目	意 見 の 概 要
事業予定地及びその周辺地域の概況	[土壌調査項目について] 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0.036 mg/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0.016 mg/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壌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壌調査から、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関係分を記載すべきである。たとえば、トリクロロエチレンの地下水汚染で平成12年3月まで土壌掘削と浄化対策工事を実施した東芝名古屋はこの地区から北北西4kmもない所であり、庄内川の流に平行した形で地下水脈が続いている可能性がある。そうした汚染された地下水や土壌が問題とならないよう、十分検討すべきである。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0.036 mg/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0.016 mg/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。こうした状況を加味すると、土壌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。

事業者の見解										本文対応頁
事業予定地内の土壤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。										資料編 p.242
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。										p.120
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

項 目	意 見 の 概 要
対象事業に係る環境影響評価の項目	[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プランナー熱源機器」(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	本文対応頁
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、$1\text{ m}^3/\text{分}$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 $1,400\text{ m}^3/\text{日}$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。	—

イ 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 NO_2 濃度、P_0 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 P_0 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 NO_2 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。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。

事業者の見解	本文対応頁
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	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。 多くの開発事業が、予測に用いる大気の概況を「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 年平均值でみると、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 3 m）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。

事業者の見解	本文対応頁
(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。	p.145
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。	p.145

項 目	意 見 の 概 要
大 気 質	[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。
	[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0.034 mg/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№1地点への個別措置を充分検討すべきである。

事業者の見解	本文対応頁
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あります。	p.147
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「建設機械の機種を選定に際しては、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。	p.147,150
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。	p.147
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。	p.150

項 目	意 見 の 概 要
大 気 質	[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。
	[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 60 km/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」30～59 km/時を用いている。工事地区に近い№1の 30 km/時や№2の 47 km/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 20 km/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 0.031 mg/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(ルートの分散化、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。

事業者の見解	本文対応頁
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。	p.165～167
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。	資料編 p.49
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。	p.280
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。	p.151
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。	p.168

項 目	意 見 の 概 要
大 気 質	[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№3では 9.5%、地点№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。
	[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 0.031 mg/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。

事業者の見解	本文対応頁
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。	p.169,185
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 3,000 kg 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。	p.185

項 目	意 見 の 概 要
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。
	[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、「№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とり、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…№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№1及び№6地点、休日の№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。

事業者の見解	本文対応頁
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。	p.198
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。	p.215
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。	p.214,215, 233～235

項 目	意 見 の 概 要
騒 音	[樺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、樺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、樺町線では、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№3では 9.5%、地点№6ではわずか 3.9%でも予測しているのだから、22.5%もの樺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。
	[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…№1地点については、開通前で2～3dB、開通後で1dB、№4地点については開通前で0～1dB、開通後で1dB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№1及び№6地点、休日の№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6dBも増加、休日も現況は61dB (p179) が、67dB と6dB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のはである。しかも現況の41dBが48dBと7dB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。

事業者の見解	本文対応頁
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。	p.216,235
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。	p.235
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。	p.234,235
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。	p.244
№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。	p.254

項 目	意 見 の 概 要
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－1m（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。 [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、そういう危険性が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	本文対応頁
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。	—
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。	p.9,280

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 4,200 m³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	本文対応頁
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 (%) $V_1 = 590 \times 30 \times 0.60 \times 0.40 = 4,200 \text{ (m}^3\text{)}$	資料編 p.252
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) $V_2 = 10,100 \times 12.9 + 2,500 \times 14.0 = 165,300 \text{ (m}^3\text{)}$ 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。	資料編 p.252
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。	p.280

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 阻 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	本文対応頁
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。	p.309
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、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。	p.312,313,318
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。	p.107

項 目	意 見 の 概 要
日 照 阻 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4mという現実離れし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。

ウ 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。

事業者の見解	本文対応頁
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。	p.363

事業者の見解	本文対応頁
評価につきましては、「名古屋市環境影響評価条例」に従い行っております。 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。	—

エ 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！

② 審査書に対する事業者の見解

環境影響評価審査書において、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の実施にあたっては、当該事業に係る環境影響評価準備書に記載されている内容を適正に実施するとともに、次の事項について対応が必要であると指摘された。

環境影響評価審査書における指摘事項及び事業者の見解は、次に示すとおりである。

ア 予測・評価等に関する事項

項 目	審 査 書 に よ る 指 摘 事 項
全 般	工事中、存在・供用時において、「環境の保全のための措置」（以下、「環境保全措置」という。）に記載した環境負荷の抑制策や環境影響を低減するための対策等について、ささしまライブ 24 地区の関係者、関係機関等とも連携し、積極的に実施すること、特に、「予測の前提とした措置」については、確実に実施すること。 評価にあたっては、環境に及ぼす影響の程度について、画一的な表現ではなく、例えば、周辺の環境への影響が軽微なのか、著しい影響を及ぼさない程度なのか、あるいは、環境負荷の増加を抑制しているのかなど、きめ細かく表現すること。
大気質及び騒音	建設機械の稼働による大気質への影響を低減するため、「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こと等により、周辺の環境に及ぼす影響は低減されるものと評価している。また、同様に、騒音への影響を低減するため、低騒音型の建設機械を使用すること等により影響は低減されるものと評価している。しかし、これらの措置を実施することによる環境への影響の低減効果がどの程度であるか明らかにされていないため、その検討結果を記載すること。

事業者の見解	本文対応頁
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。	—

事業者の見解	本文対応頁
工事中及び存在・供用時における「環境の保全のための措置」は、「予測の前提とした措置」も含め、ささしまライブ 24 地区の関係者、関係機関等とも連携して、今後、実施して参ります。	p.168,215, 254,304, 387
評価につきましては、環境への影響の程度に応じて、「小さい」、「軽微である」、「著しく影響を及ぼさない」等とすることにより、より明確に記載しました。	p.168,186, 215,235, 336,345
建設機械の稼働による大気質への影響の低減効果について、導入可能な二次排出ガス対策型の建設機械を使用した場合と、全て排出ガス未対策型の建設機械を使用した場合とにおける浮遊粒子状物質及び二酸化窒素の寄与濃度を算出することにより、これらを比較した検討結果を記載しました。 また、建設機械の稼働による騒音への影響の低減効果について、導入可能な低騒音型の建設機械を使用した場合と、全て低騒音型ではない建設機械を使用した場合とにおける騒音レベルを算出することにより、これらを比較した検討結果を記載しました。	p.147,198

項 目	審 査 書 に よ る 指 摘 事 項
大気質及び騒音	工事関係車両の走行による影響を低減するため、「予測の前提とした措置」として、特定の道路に工事関係車両が集中しないように、出入口及び走行ルート分散化を図っている。この措置を講ずることは、事業予定地近傍道路の渋滞対策、周辺道路の交通量の平準化等に寄与する措置ではあるが、工事関係車両の総台数を削減するものではなく、環境影響評価準備書において予測場所として選定した6地点における大気質、騒音の影響を必ずしも低減するものではない。このため、評価にあたり、「予測の前提とした措置」として織り込むことは適切でないと考えられることから、その内容を見直すこと。
	新建築物関連車両の走行による影響を低減するため、「予測の前提とした措置」として、駐車場出入口を事業予定地に複数設けることにより、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としている。この、複数の出入口を設けることは、事業予定地近傍道路の渋滞対策等に寄与する措置ではあるが、新建築物関連車両の総台数の抑制に直接つながるものではなく、環境影響評価準備書において予測場所として選定した6地点における大気質、騒音の影響を必ずしも低減するものではない。このため、評価にあたり、「予測の前提とした措置」として織り込むことは適切でないと考えられることから、その内容を見直すこと。
	名古屋市都市計画道路3・3・14号椿町線（以下、「椿町線」という。）の開通後は、新建築物関連車両の一部が椿町線を走行すると想定していることから、椿町線の環境影響評価書の内容を踏まえ、その影響について予測し、必要に応じ、環境保全措置を講じること。
大 気 質	工事関係車両の走行に伴う大気質への影響（二酸化窒素濃度）は、環境基準の値を下回るものの名古屋市の環境目標値を上回る結果となっていることについて、評価にあたり、本事業による寄与分を明らかにした上で、事業者としてどのような措置を講じていくか記載すること。
	工事関係車両の走行に伴う大気質への影響と建設機械の稼働に伴う大気質への影響について、環境影響評価準備書では本編において、それぞれ個別に予測・評価を行うとともに、資料編において、工事関係車両に係る予測場所における建設機械の稼働による影響を考慮した重合予測の結果やその評価等を記載している。実際に周辺環境に及ぼす影響はこれらが同時に生じるものであるから、この重合結果についても、本編に記載すること。
騒 音	工事関係車両の走行による道路交通騒音は、一部の予測場所において環境基準の値を上回る予測結果になっていることについて、評価にあたり、本事業による寄与分を明らかにした上で、事業者としてどのような措置を講じていくか記載すること。

事業者の見解	本文対応頁
工事関係車両に対する出入口及び走行ルート分散化は、周辺の交通量の平準化等に寄与する措置ではありますが、総車両台数を削減する措置ではありませんので、工事関係車両の走行による影響として選定した大気質、騒音並びに振動の中にある「予測の前提とした措置」から削除しました。	p.168,215,254
新建築物関連車両に対する出入口の分散化は、周辺の交通量の平準化等に寄与する措置ではありますが、総車両台数を削減する措置ではありませんので、新建築物関連車両の走行による影響として選定した大気質及び騒音の中にある「予測の前提とした措置」から削除しました。	p.185,235
本事業の実施による椿町線における影響について、確認する必要性を踏まえ、椿町線上においても、大気質及び騒音の予測地点を新たに設け、予測・評価を行いました。	p.169,184～186,216,234,235
工事関係車両の走行による大気汚染の評価に際し、二酸化窒素のバックグラウンド濃度が、環境目標値を上回っていること、バックグラウンド濃度に対する本事業による寄与が、大気質を著しく悪化させることはないこと、現状において、環境目標値を上回ることを考慮した上で、環境保全措置を講ずることを明確に記載しました。	p.168
環境影響評価準備書において、資料編に記載しておりました工事関係車両の走行及び建設機械の稼働の重合による大気汚染の予測・評価は、本編に記載しました。	p.165～167
工事関係車両の走行による騒音の評価に際し、一部の予測場所においては、現況の時点で環境基準の値を上回っていること、背景予測値に対する本事業による寄与が、騒音レベルを著しく悪化させることはないこと、現況において、環境基準の値を上回ることを考慮した上で、環境保全措置を講ずることを明確に記載しました。	p.215

項 目	審 査 書 に よ る 指 摘 事 項
騒 音	工事関係車両の走行に伴う騒音と建設機械の稼働に伴う騒音について、それぞれ個別に予測・評価を行っているが、実際に周辺環境に及ぼす影響はこれらが同時に生ずるものであるから、工事中の騒音について両者を重畳した影響についても評価するとともに、施工にあたり十分留意すること。
振 動	建設機械の稼働に伴う振動について、掘削・地下躯体工事の段階において、あおなみ線ささしまライブ駅方向で高い予測結果を示している。施工にあたり、振動の影響に十分留意すること。
土 壌	土壌汚染に係る現地調査結果によると、事業予定地の敷地境界付近において汚染が確認されていることから、除去等の対策を確実に実施すること。
景 観	建築物低層部分の屋外広告等については、良好な地域景観の形成を阻害することがないように配慮するとともに、地区全体の整備方針等を踏まえ、今後、具体的なデザイン、色彩等の検討を進めること。
廃 棄 物 等	植栽の維持管理などで発生する剪定枝等について、リサイクルに努めること。
温室効果ガス等	供用時の温室効果ガス排出量を削減するため、「予測の前提とした措置」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ことにより、温室効果ガスの排出による環境負荷は低減すると評価している。この低減効果がどの程度であるのか、環境影響評価準備書では資料編に定量的検証が記載されているが、この検討結果については本編に記載すること。
風 害	年間を通した卓越風向である WNW と SSE の風について、風洞実験により求めた新建築物の出現による気流の向き（風向）の変化と、名古屋地方気象台における観測高さの風速を基準とした建設前・後の風速比の変化を図示しているが、予測・評価の手法等をわかりやすく説明するとともに、実際の風環境の変化がどの程度であるか把握できるように調査、予測結果等を整理すること。

事業者の見解	本文対応頁
施工箇所に近接する工事関係車両の走行の予測地点№1において、建設機械の稼働による騒音に加わるにより、やや騒音レベルが高くなることが懸念されます。このことから、工事関係車両の走行による騒音の評価の中に、建設機械の稼働による騒音の重合による影響に留意し、施工時において苦情があった場合等には、工事関係車両の走行及び建設機械の稼働の状況を考慮し、適切に対応する旨を記載しました。	p.215
周辺への影響を少なくするように、各機械の同時稼働をできる限り少なくするなど、振動による影響を低減して参ります。また、工事中において、苦情に関する連絡の窓口を設け、該当箇所を含め苦情が発生するなど、周辺への影響が確認された場合には、工事に反映させ、影響が少なくなるように配慮して参ります。	p.244
事業予定地の敷地境界付近に、H鋼＋横矢板による山留工を実施することにより、汚染土壌の掘削除去を敷地ぎりぎりまで行います。	p.280,282
本事業では、「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します。さらに、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させていただき、景観に配慮した広告物を導入します。	p.304
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すが、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て参ります。	p.309
環境影響評価準備書において、資料編に記載しておりました地域冷暖房施設からの熱源供給による二酸化炭素削減量の検討結果については、本編に記載しました。	p.317
風環境の評価に、許容される頻度についての説明を追記しました。また、卓越風向における各地点での風速比は、名古屋地方気象台の風速を1とした場合における比を示している旨を記載するとともに、各地点における風速の算出方法も記載しました。なお、参考として、名古屋地方気象台における風向別の平均風速を整理し、これを用いた風速の算出例を記載しました。	p.322,327,330

項 目	審 査 書 に よ る 指 摘 事 項
風 害	風洞実験による予測を行ったところ、「予測の前提とした措置」として植栽を施す条件下において、風環境評価尺度に基づくランク3を超える地点が出現しない結果が示されている。しかし、このことをもって、周辺の風環境に及ぼす影響は低減されるものと評価することは必ずしも適切ではないと考えられることから、その内容を見直すこと。 なお、低減の効果がどの程度であるのか、環境影響評価準備書では資料編にその実験結果が記載されているが、この検討結果については本編に記載すること。
電 波 障 害	テレビジョン放送電波の受信に及ぼす影響については、地上アナログ放送は、高層棟の立ち上げ時期を地上デジタル放送の完全移行後とすることで影響を回避していること、また、地上デジタル放送は、今後、必要な対策を講ずることにより影響の回避に努めることから、評価の内容を見直すこと。さらに、予測し得ない影響が生じた場合の対応についても、評価に記載すること。 電波障害の影響は広範囲に及ぶことが想定されることから、工事中及び存在・供用時における苦情等の受付窓口について十分な周知を行い、適切に対応すること。
安 全 性	現地調査結果の取りまとめや交通量の推計において、自転車交通量を歩行者交通量に含めて記載しているが、自転車そのものの影響が検討されていない。このため、この地域の自転車利用の現況や地区全体の将来計画も考慮し、本事業による自転車の増加に伴う自動車や歩行者との交錯に係る交通安全への影響についても予測し、その結果を記載すること。 また、事業計画の具体化にあたり、十分な規模の駐輪場等の施設の確保に努めること。
緑 地 等	新設する緑地等の植栽について複数の樹種が計画されているが、東海地域の在来種（郷土種）を優先するなど、この地域の潜在植生にも配慮して、今後、具体的な緑化計画を作成すること。

イ 事後調査に関する事項

項 目	審 査 書 に よ る 指 摘 事 項
大気質、騒音及び安全性	新建築物関連車両の走行による影響の程度を把握するため、大気質、騒音及び安全性について、環境影響評価準備書においては、予測場所と同じ地点で調査することとしているが、椿町線開通後の影響を把握するため、椿町線においても必要な調査を実施すること。

事業者の見解	本文対応頁
新建築物建設後の風環境について、ランク3を超える地点はみられません。新建築物建設前と比較すると、全ての地点でランクが下がっている結果ではないため、ランク3以内である旨の記載に改めました。 また、環境影響評価準備書の資料編に記載した植栽による風環境の低減効果の検討結果については、本編に記載しました。	p.334～336
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後とすることにより、地上アナログ放送に対する電波障害の影響は回避している旨の記載に改めました。また、予測し得ない影響が生じた場合について、本事業による影響と判断された場合には、地域を限定しないことを前提に、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旨を記載しました。	p.363
電波障害の苦情に対する窓口として、影響が予測される地域の住民等に対しては、連絡先の周知に努める旨を記載しました。	p.363
工事関係車両や新建築物関連車両出入口における歩行者との交錯については、歩行者と自転車に分けて予測し直しました。さらに、供用時には、駐輪場への出入口における歩行者との交錯についても予測しました。また、これらの予測結果に対する評価も記載しました。 駐輪場は、低層棟の1・2階（約260台）に配置致します。	p.66,72, 387,388, 406～ 411,415 ～418
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して参ります。	p.69,426

事業者の見解	本文対応頁
椿町線の開通後には、大気質及び騒音の予測を追加した地点においても、自動車交通量並びに道路交通騒音の調査を行います。また、安全性は、椿町線と一般市道岩塚牧野線との交差箇所において、自動車交通量の調査を行います。	p.461,462

項 目	審 査 書 に よ る 指 摘 事 項
温室効果ガス等	工事中における温室効果ガス排出量を削減するため、省エネルギー性能の高い建設機械の選定等のさまざまな環境保全措置を講じるとしている。これらの環境保全措置の実施による温室効果ガス排出量の削減効果の知見の集積が十分ではないことから、今後、工事の実施にあたり、実際にどの程度、温室効果ガスが排出されたか、また、環境保全措置の実施による温室効果ガス排出量の削減効果はどの程度なのか把握に努めること。

ウ その他

項 目	審 査 書 に よ る 指 摘 事 項
全 般	本編の記載事項について資料編を参照する際、各環境項目ごとの大分類で指示されているが、具体的内容に応じて参照ページを適切に表示するなど、図書の編集にあたり工夫すること。
	環境影響評価準備書の修正に伴い、予測・評価等がどのように変わったのか明らかにし、市民にわかりやすい図書となるよう十分に配慮すること。

事業者の見解	本文対応頁
工事中における温室効果ガス排出量について、個々の建設機械に使用する詳細な燃料使用量の把握や建設資材の運搬経路までを把握することは難しいと考えられますが、できる限りの範囲において調査して参ります。工事中の事後調査としましては、把握が可能であると考えられる建設資材の使用に伴う温室効果ガスの排出量について、調査いたします。	p.462

事業者の見解	本文対応頁
本編に記載した資料編への参照頁は、大分類の最初の頁に記載するのではなく、よりわかりやすくするために、本編の内容に対応した頁に記載しました。	全 般
環境影響評価書の作成にあたり、環境影響評価準備書の内容をより読みやすく、わかりやすくするために、表現等についての訂正及び補足を行いました。 環境影響評価準備書の内容を修正した部分（単純な誤字等は除く。）及び新たな内容を加えた部分については、<u>（下線）</u>を付加しました。ただし、見出しに係る部分を全面的に修正または追加した場合には見出しに<u>（下線）</u>を、また、図表等を大幅に改訂した場合及び新たな図表を加えた場合には、図表等の表題に<u>（下線）</u>を付加しました。	全 般

③ 表現等についての訂正及び補足

環境影響評価書作成にあたり、審査書による指摘事項に対応するとともに事業計画の進捗による変更を加え、環境影響評価準備書の内容を読みやすく、分かりやすくするために、表現等についての訂正及び補足を行った。

なお、環境影響評価準備書の内容を修正した部分（単純な誤字等は除く。）及び新たな内容を加えた部分については（下線）を付加した。ただし、見出しに係る部分を全面的に修正または追加した場合には見出しに（下線）を、また、図表等を大幅に改訂した場合及び新たな図表を加えた場合には、図表等の表題に（下線）を付加した。

第3章 対象事業の目的及び内容

3-1 事業の目的

ささしまライブ 24 地区は、名古屋駅の南約 1 キロメートルに位置し、旧国鉄笹島貨物駅跡地（約 12.4 ヘクタール）及び中川運河船だまり周辺を含む地区であり、名古屋市の総合計画「名古屋新世紀計画 2010」において、「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」と位置付けられている。また、名古屋市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、当地区を名古屋駅地区と連携する新たな都心部の核と位置付け、「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」などといったまちづくりの方針が示されている。（ささしまライブ 24 地区の計画は、資料 1－1（資料編 p.1）参照）

当事業は、平成 19 年度に名古屋市による「名古屋市ささしまライブ 24 地区開発提案競技」において、最優秀提案として選定されたものである。「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。

3-2 事業予定地の位置及び事業規模

(1) 事業予定地の位置

名古屋市中村区平池町 4 丁目（図 1-3-1 参照）

(2) 事業規模

〔高 さ〕 約 170m

〔延べ面積〕 約 160,000 m²

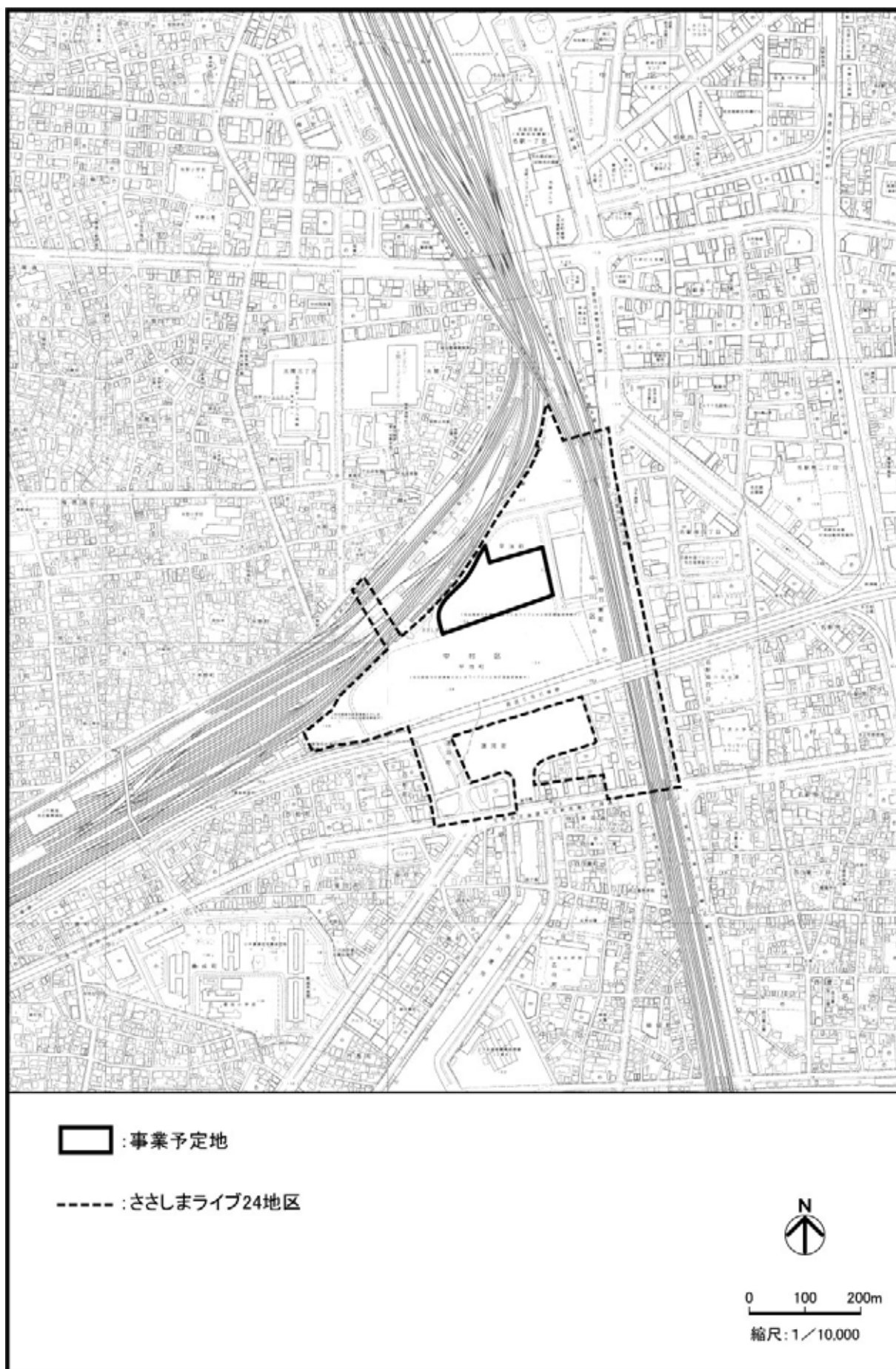


図 1-3-1 事業予定地の位置

3-3 事業計画の概要

(1) 基本方針

- ・「環境首都なごや」の趣旨に沿ったヒートアイランド化緩和への取り組みの推進

中川運河からの風の流れに配慮したデュアルタワー^{注)}形式の施設配置計画(資料1-2(資料編 p.14) 参照)や地上部における緑地、低層棟における大規模な屋上・壁面緑化の設置等により、ヒートアイランド化を緩和する。また、愛大に設けられる高効率トッランナー熱源機器による国内最高クラスの高効率地域冷暖房を導入することにより、省CO₂(二酸化炭素)の推進に街区を越えて取り組む。

- ・潤い・にぎわい・防災性機能をもったオープンスペースの創出

幹線道路に沿って歩道状のオープンスペースを設け、街路樹の整備等を行うとともに、店舗のにぎわい演出により、歩いて楽しい歩行者空間を創造する。また、敷地内に広場状のオープンスペースを設け、ささしまライブ24地区の中心広場としてにぎわいを演出するとともに、災害時には近接する1号公園と連携し、帰宅困難者のための一時的な避難場所とする。

注) デュアルタワー：2つの高層棟とそれをつなぐ低層棟で構成される施設の当事業での呼び名

(2) 建築概要

建築計画の概要は、表 1-3-1 に示すとおりである。（本事業に係る環境影響評価準備書から変更した箇所については、欄外参照。）

表 1-3-1 建築計画の概要

項 目	内 容	
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、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	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	
事業予定地の区域面積	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 1-3-2 のとおり	
配 置 図	図 1-3-3 のとおり	
断 面 図	図 1-3-4 のとおり	
平 面 図	図 1-3-5 のとおり	
供用開始予定時期	平成 25 年	

注) 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計画である。

*事業計画の進捗により、本事業に係る環境影響評価準備書から変更した箇所は、下表のとおりである。
なお、変更した理由は、次に示すとおりである。

- ・階数、高さ（EAST タワー）：商業施設の拡充と事務所の集約化のため
- ・延べ面積：商業施設の拡充やビジネスホテルの中止により、同時に面積も変更するため
- ・駐車台数：延べ面積の変更により、駐車台数も変更するため
- ・日最大利用者数：ビジネスホテルの中止及びその他用途別床面積の変更のため
- ・外観イメージ、配置図：デザイン性の向上と商業施設の利便性の向上のため

項 目		方法書	準備書	評価書
階数・高さ	WEST タワー	地上 35 階	地上 37 階	—
	EAST タワー	地上 20 階	地上 19 階	地上 18 階・高さ約 90m
	低層棟	地上 5 階	地上 6 階	—
延べ面積		約 170,000 m ²	約 170,000 m ²	約 160,000 m ²
駐車台数		約 900 台	約 800 台	約 650 台
日最大利用者数	平 日	約 27,000 人	約 26,000 人	約 25,000 人
	休 日	約 17,000 人	約 21,000 人	約 20,000 人
外観イメージ 配置図		形状等		



図 1-3-2 新建築物の外観イメージ



図 1-3-3(1) 配置図 (広域)

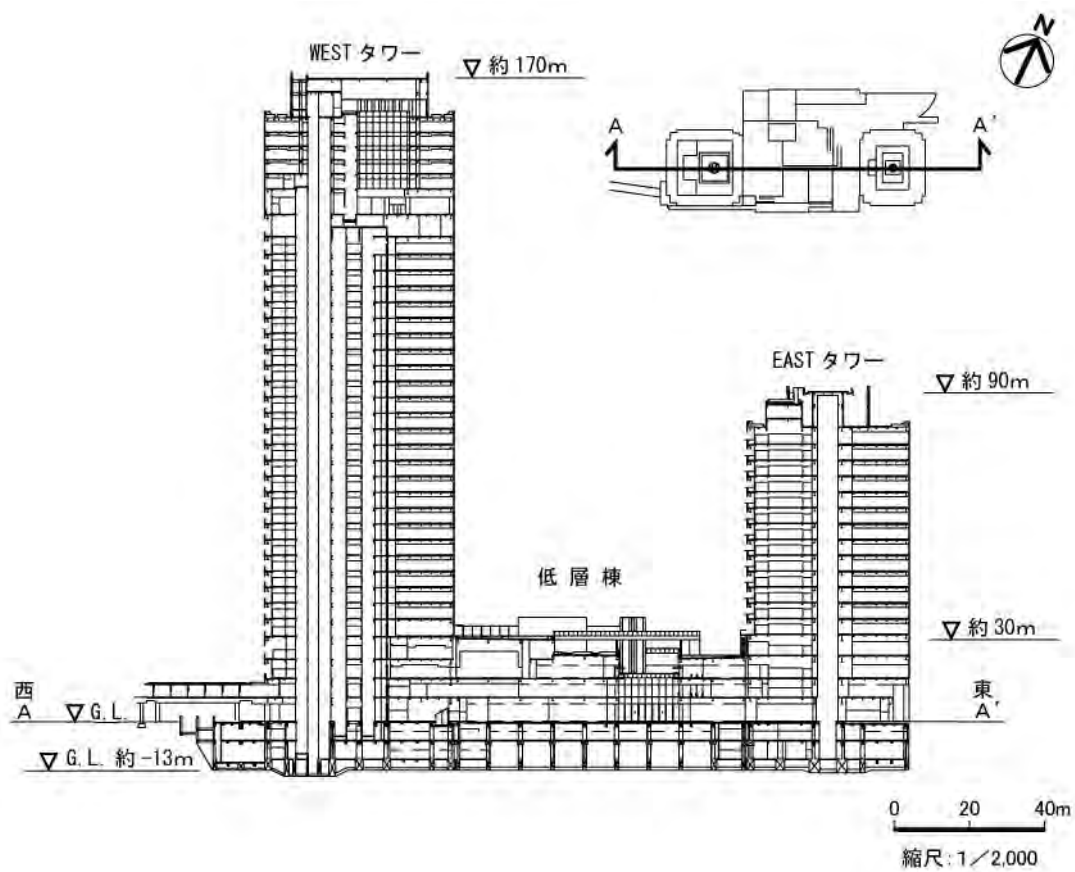


図 1-3-4(1) 東西断面図

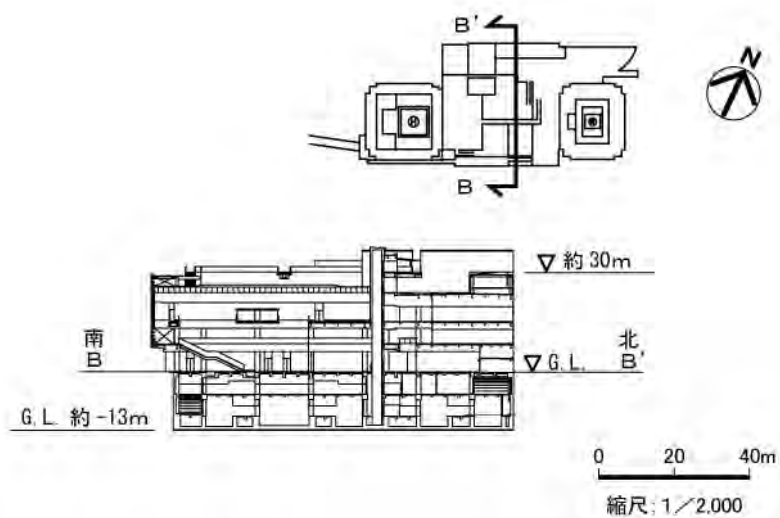
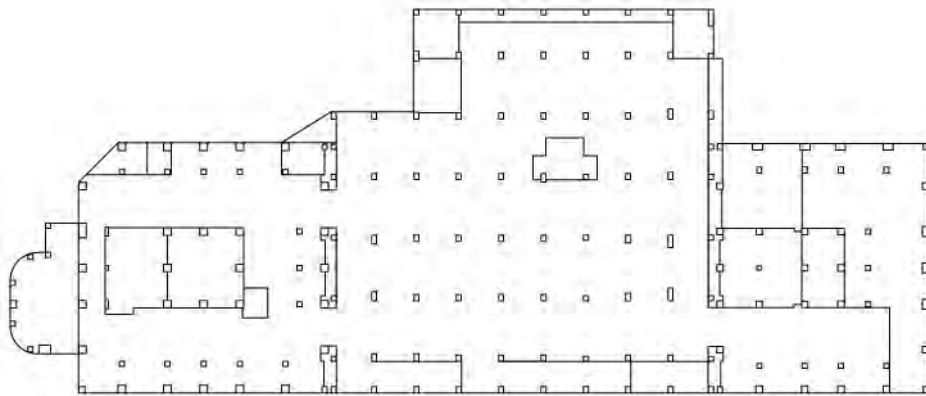
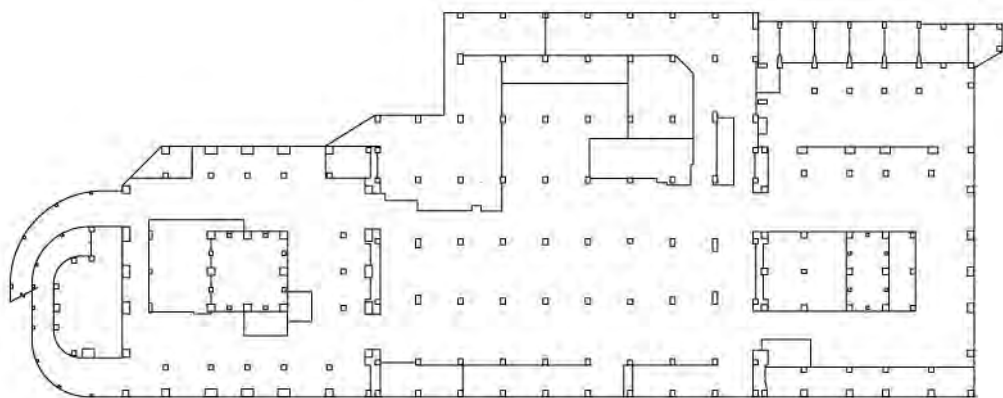


図 1-3-4(2) 南北断面図

【地下2階】



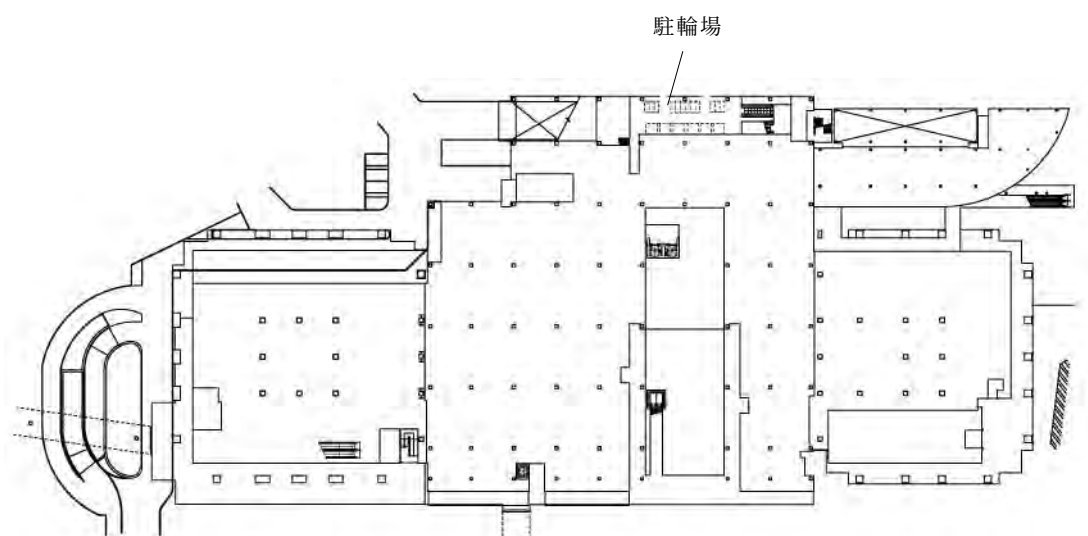
【地下1階】



0 15 30m
縮尺: 1/1,500

図 1-3-5(1) 平面図

【1 階】



【2 階】

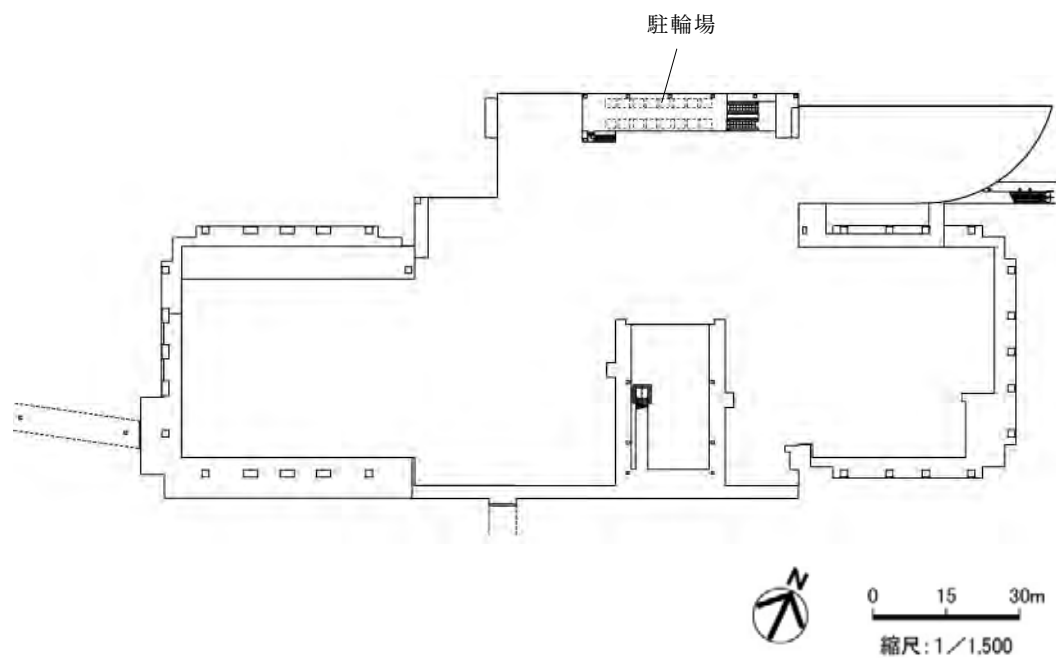
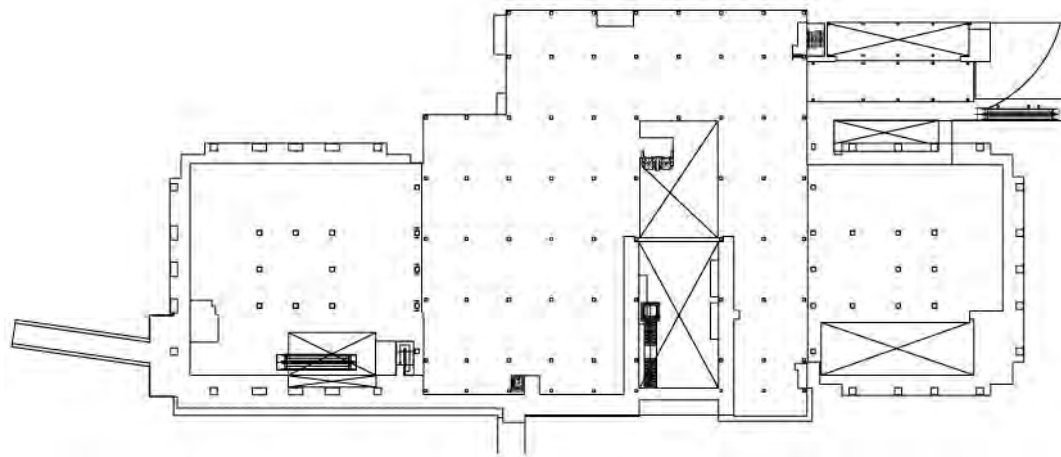


図 1-3-5(2) 平面図

【3 階】



【5 階】

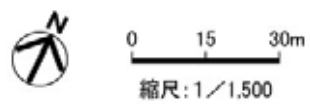
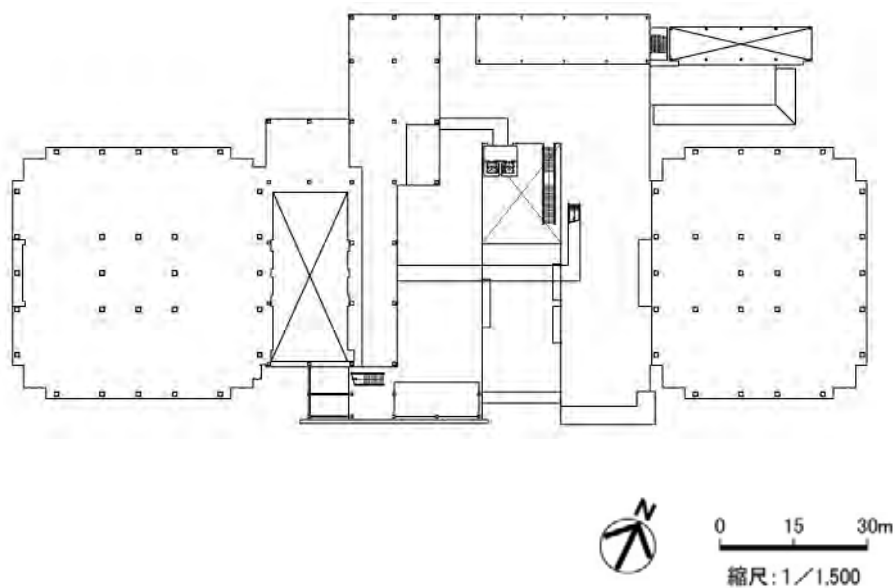
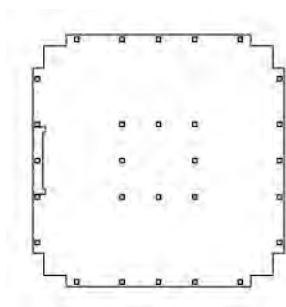
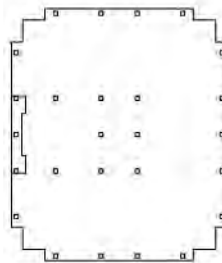


図 1-3-5(3) 平面図

【基準階（7～18階）】

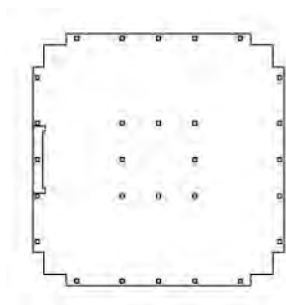


WEST タワー



EAST タワー

【19～30 階】



WEST タワー



0 15 30m
縮尺: 1/1,500

図 1-3-5(4) 平面図

(3) 緑化計画^{注)}

緑化計画は、図 1-3-6 に示すとおりである。

新建築物周辺の公開空地に、常緑広葉樹及び落葉広葉樹の中高木や低木等を植栽する計画である。また、低層棟屋上及び壁面には、低木や地被類を植栽する計画である。

植栽予定の主な樹種等は、表 1-3-2 に示すとおりである。

なお、事業予定地内の樹木の配置は、ビル風による影響を低減するために検討した植栽配置を反映させるとともに、その部分については、常緑広葉樹を植栽する計画である。また、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。

表 1-3-2 植栽予定の主な樹種等

緑 地 等	形 態	樹 種 等
中高木	中木、高木	クスノキ、ケヤキ、タブノキ、アラカシ、シラカシ、ヒメユズリハ、マテバジイ、コブシ、コナラ、ヤマボウシ、シマトネリコ
植栽帯	高木、低木、地被類	クスノキ、タブノキ、マテバジイ、アラカシ、コブシ、コナラ、ヤマボウシ、マダケ、ツツジ、ハマヒサカキ、コグマザサ、ブルーパシフィック、タマリユウ、フィリヤブラン、シバ
屋上緑化	地被類	セダム、シバ
壁面緑化	低木、地被類	ブルーパシフィック、フィリアオキ、フィリグミ、ヒイラギナンテン
緑化ブロック	地被類	シバ

注) 緑化計画は、屋上庭園の利用し易さを考慮するとともに、在来種の植栽を充実させる観点から、環境影響評価準備書から変更した。



図 1-3-6 緑化計画図

(4) 発生集中交通量及び動線計画

① 発生集中交通量^{注1)}

新建築物供用時における発生集中交通量は、「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。）等に基づき算出した。（発生集中交通量の算出の詳細は、資料 1－3（資料編 p.15）参照）

自動車の発生集中交通量は表 1-3-3 に、歩行者及び自転車は表 1-3-4 に示すとおりである。

自動車については、平日約 5,900 台 TE^{注2)}/12 時間、休日約 3,900 台 TE/12 時間、歩行者については、平日約 32,000 人 TE/12 時間、休日約 24,000 人 TE/12 時間、自転車については、平日約 4,100 台 TE/12 時間、休日約 3,600 台 TE/12 時間と推計した。

表 1-3-3 自動車の発生集中交通量

単位：台 TE/12 時間

用 途 区 分				平 日	休 日
新 建 築 物 関 連 車 両	施設来場車両	事務所	W棟	3,046	575
			E棟	1,058	180
		ホテル		279	370
		商業施設		1,224	2,440
	荷捌き車両	事務所		162	162
		ホテル		34	34
		商業施設	物 販	40	40
			飲 食	96	96
			サービス	10	10
合 計				5,949	3,907

注)「W棟」とは WEST タワー、「E棟」とは EAST タワーをいう。（以下、同様である。）

表 1-3-4 歩行者及び自転車の発生集中交通量

単位：人 TE/12 時間（歩行者）

台 TE/12 時間（自転車）

区 分			歩 行 者				自転車
			鉄 道	バ ス	徒 歩	合 計	
平 日	事務所	W棟	10,360	680	1,621	12,661	1,168
		E棟	3,569	249	596	4,414	427
	ホテル		2,050	269	370	2,689	185
	商業施設		7,173	3,279	1,884	12,336	2,332
	合 計		23,152	4,477	4,471	32,100	4,112
休 日	事務所	W棟	1,798	185	588	2,571	420
		E棟	552	62	196	810	142
	ホテル		2,091	153	264	2,508	136
	商業施設		13,021	3,149	2,337	18,507	2,895
	合 計		17,462	3,549	3,385	24,396	3,593

注 1)発生集中交通量は、ビジネスホテルの削除及びその他用途別床面積の変更により、環境影響評価準備書から変更した。

2)TE とは、トリップエンド（発生集中交通量）をいう。

② 動線計画

新建築物に出入りする人及び車両の主要動線は、図 1-3-7 に示すとおりである。

ア 人の動線計画

新建築物の主な出入口は、地上において、建物の東側に 2 箇所、南側に 3 箇所及び北西側に 1 箇所設ける計画である。また、名古屋市が計画しているあおなみ線ささしまライブ駅や愛大とを結ぶ歩行者デッキを接続させることにより、新建築物の3 階から出入りができるようにする計画でもある。

イ 車両の動線計画

新建築物の駐車場は、地下（地下 1・2 階、約 650 台）に設け、新建築物関連車両の出入りは、事業予定地北西側及び南側道路から行う計画である。さらに、車寄せを東側に設けることにより、施設来場車両は、東側道路からも出入りできる計画である。

新建築物関連車両の走行ルートは、事業予定地西側において事業中となっている椿町線の全線供用前後において変わる。それぞれにおける走行ルートは、図 1-3-8 に示すとおりである。

また、駐輪場は、低層棟 1・2 階（約 260 台）に設け、自転車の出入りは、事業予定地北西側及び東側道路から行う計画である。

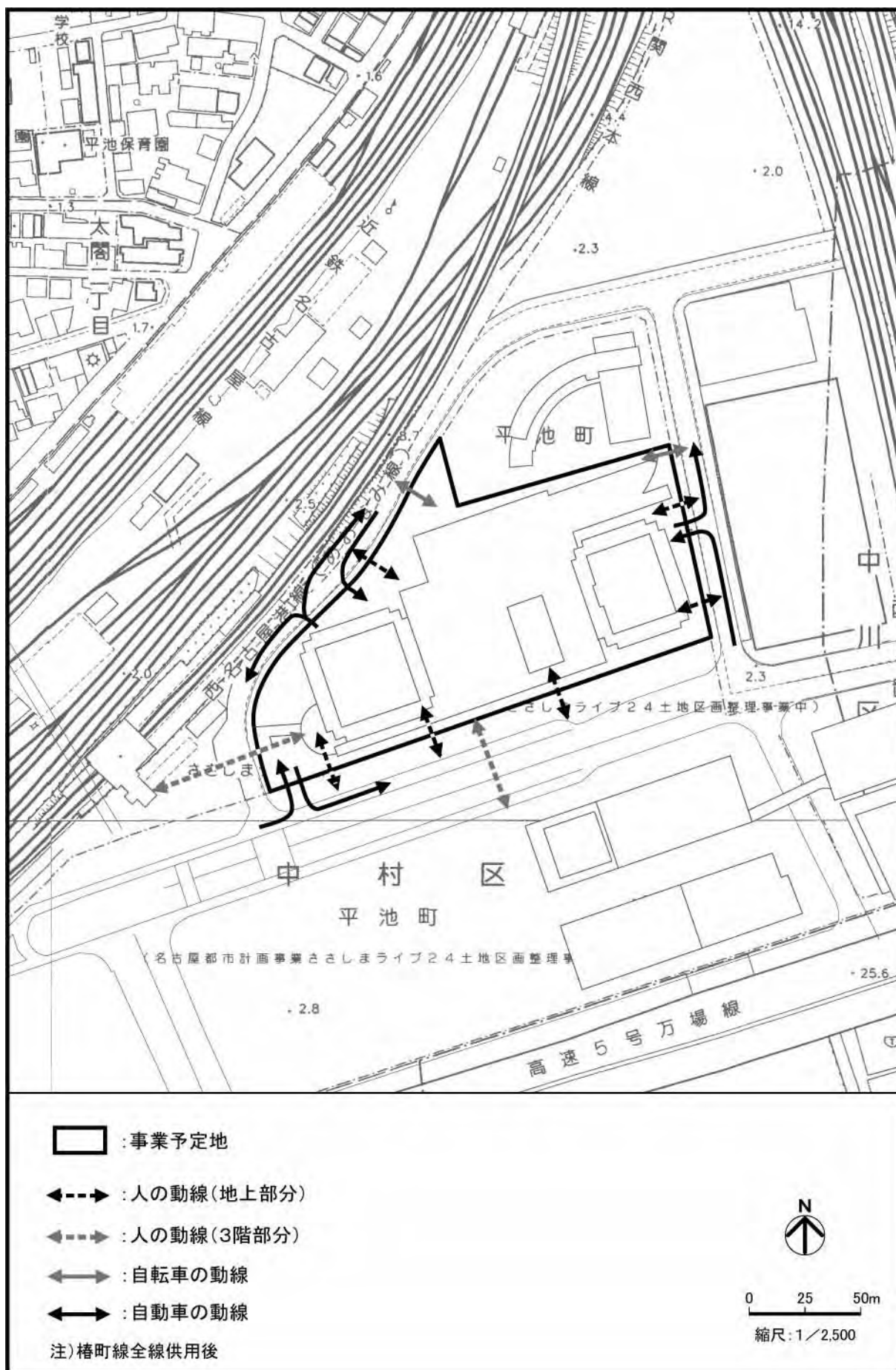


図 1-3-7 人及び車両の主要動線

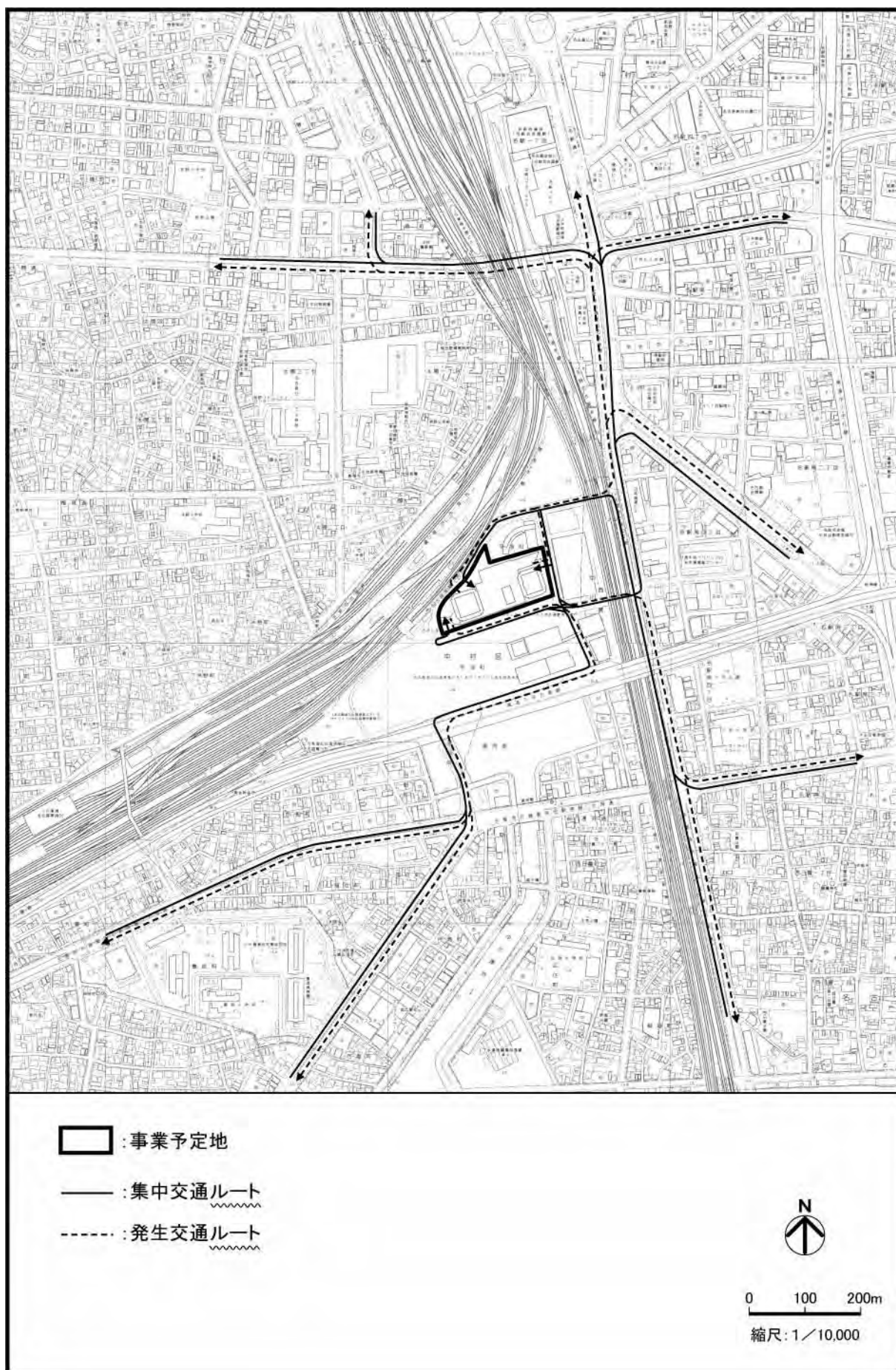


図 1-3-8(1) 施設来場車両の走行ルート（椿町線全線供用前）

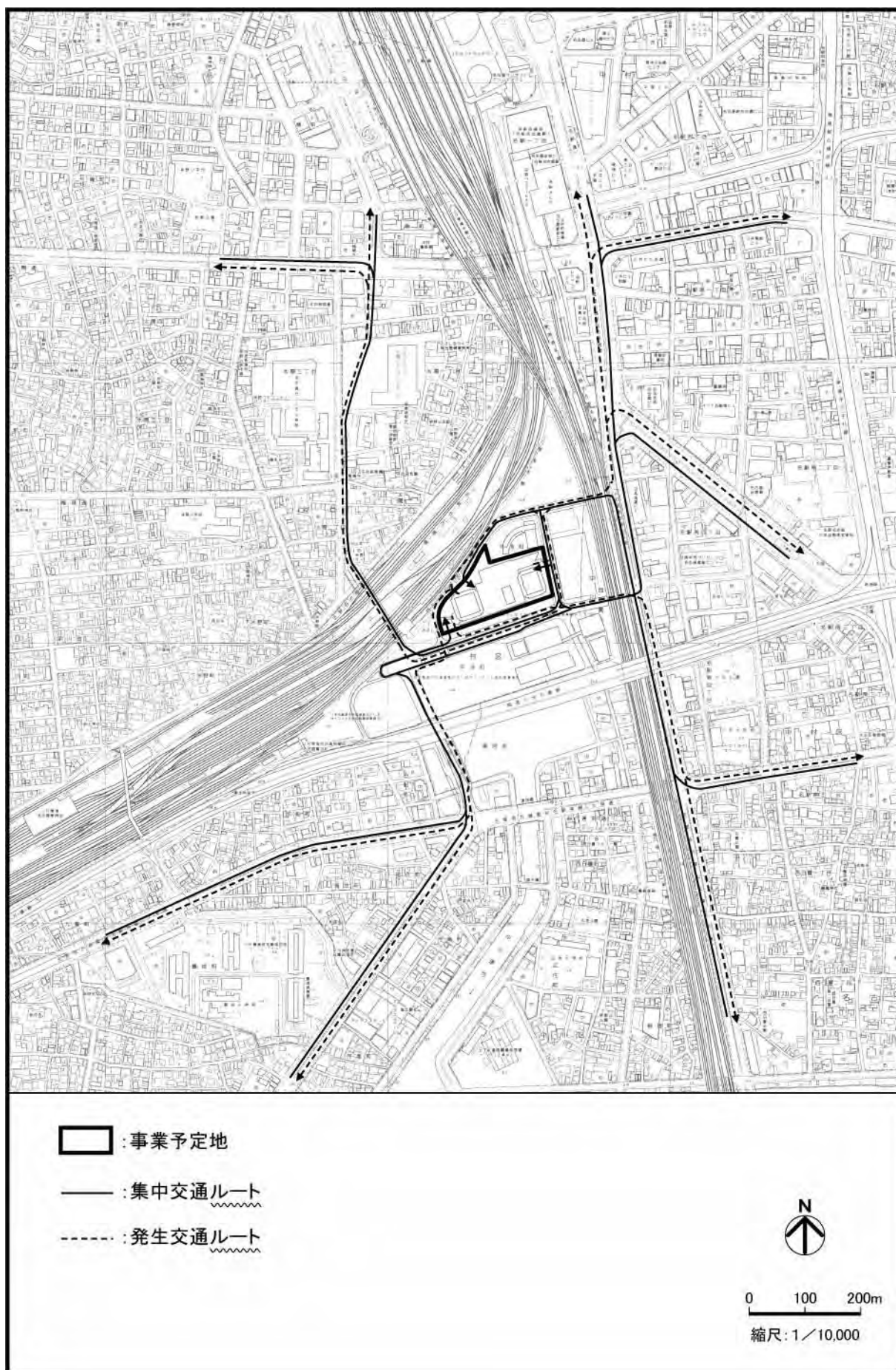


図 1-3-8(2) 施設来場車両の走行ルート（椿町線全線供用後）

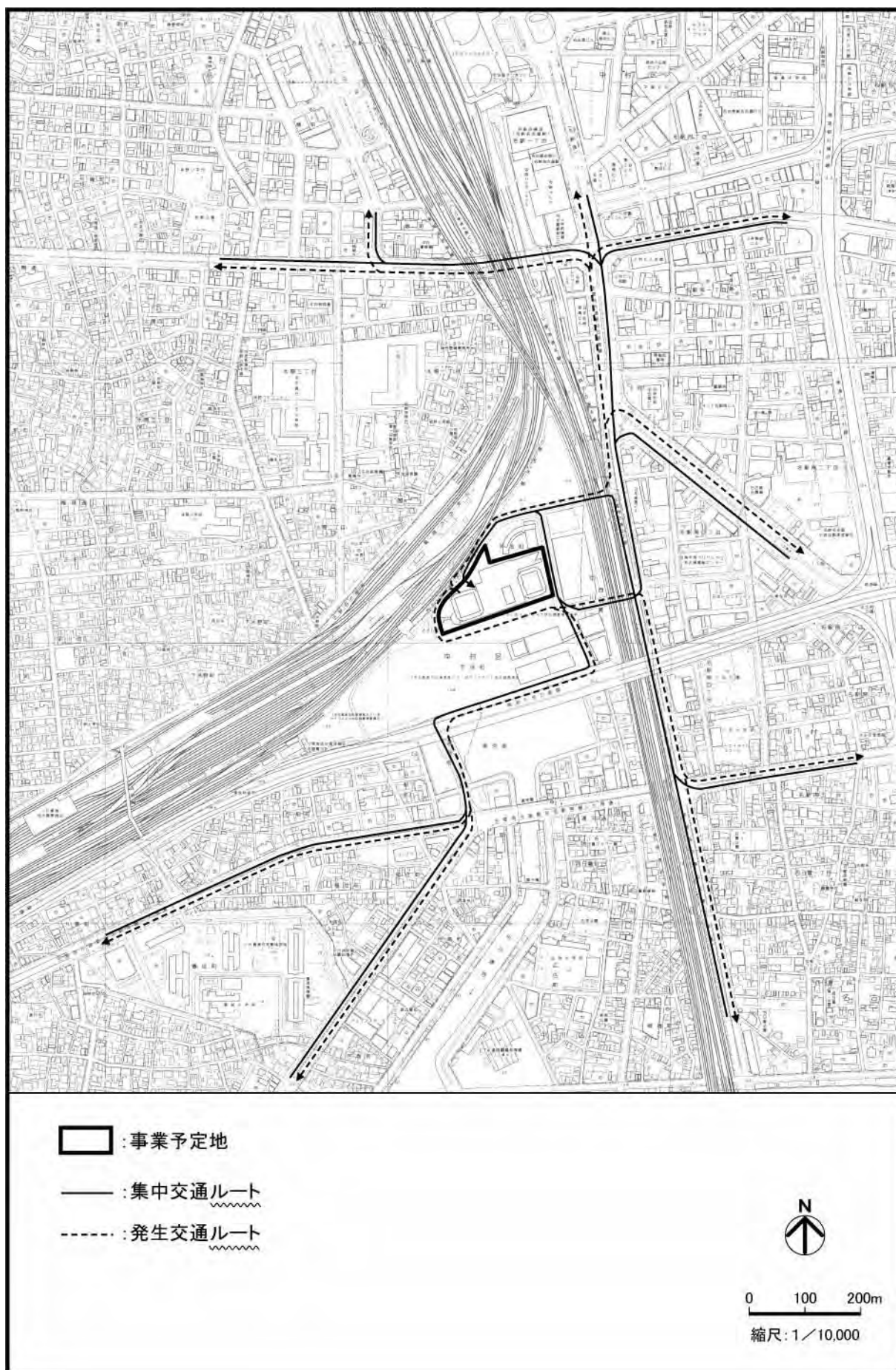


図 1-3-8(3) 荷捌き車両の走行ルート（椿町線全線供用前）

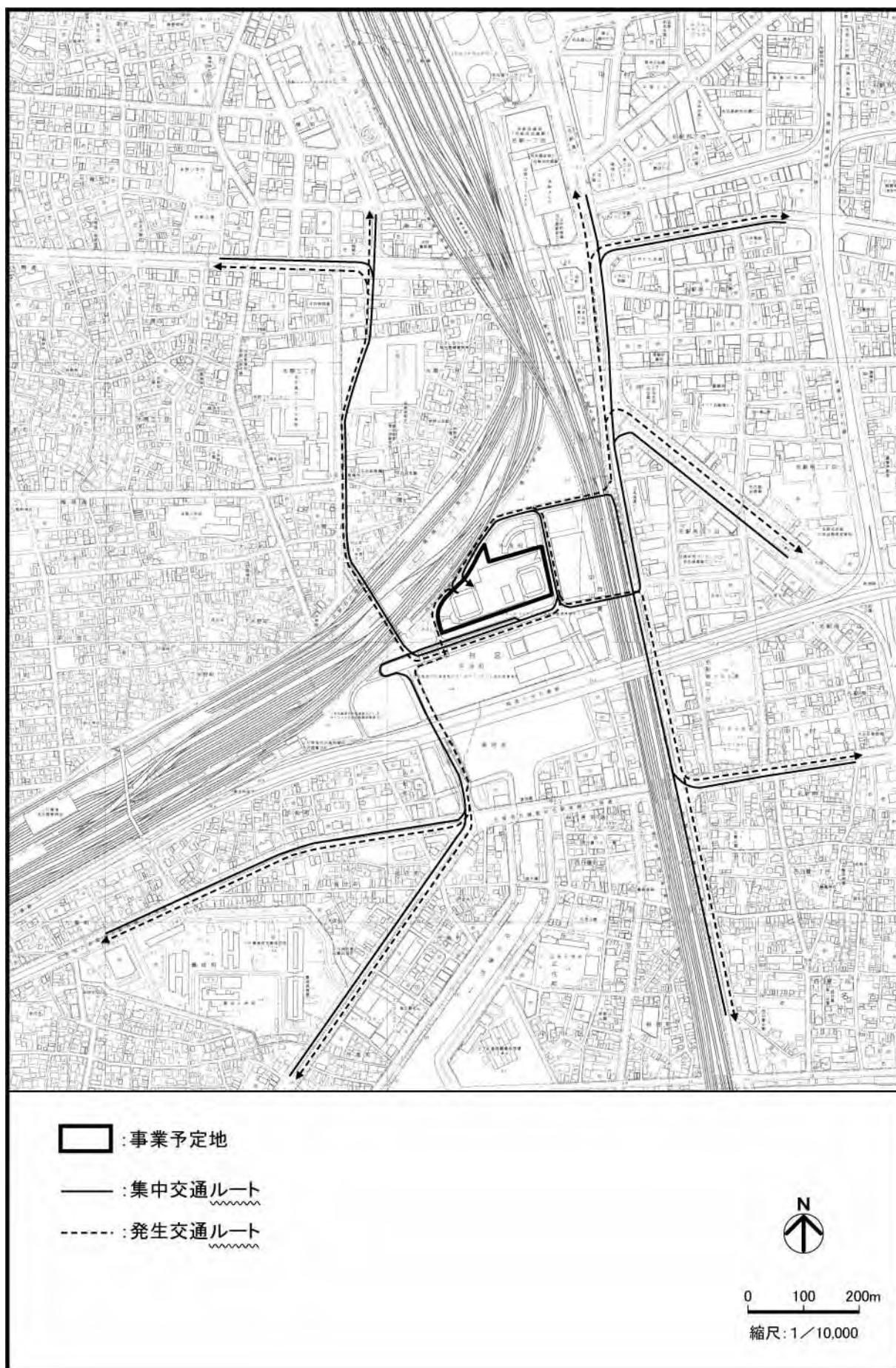


図 1-3-8(4) 荷捌き車両の走行ルート（椿町線全線供用後）

3-4 工事計画の概要

(1) 工事予定期間^{注)}

平成 22 年～平成 25 年

(2) 工程計画

工事工程表は、表 1-3-5 に示すとおりである。

表 1-3-5 工事工程表

延べ月数 工 種	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
準 備 工 事																		
山 留 工 事																		
基 礎 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																		

延べ月数 工 種	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36
準 備 工 事																		
山 留 工 事																		
基 礎 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																		

注) 工事予定期間は、開業時期の見直しにより、環境影響評価準備書から変更した。

(3) 建設機械及び工事関係車両

① 建設機械

主な建設機械の月別稼働台数は、図 1-3-9 に示すとおりであり、稼働台数が最大となる時期は、工事着工後 12 ヶ月目である。また、建設機械の稼働による大気質への影響及び各工事内容における騒音並びに振動の影響が最大となる時期は、表 1-3-6 に示すとおりである。（資料 1－4（資料編 p.46）参照）

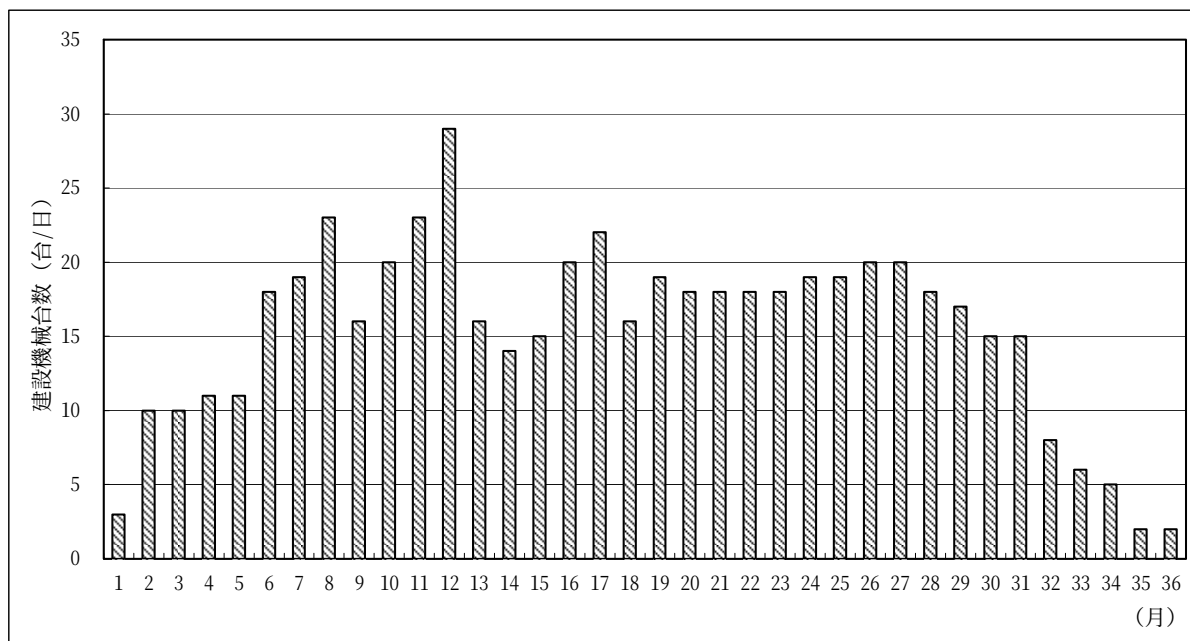


図 1-3-9 建設機械の稼働台数

表 1-3-6 建設機械の稼働による大気質、騒音
及び振動の影響が最大となる時期

環境要素	工事内容	最大となる時期
大気質	山留・基礎・掘削・地下躯体・地上躯体工事	工事着工後 6～17 ヶ月目
騒音及び振動	山留・基礎工事	// 6 ヶ月目
	基礎・掘削工事	// 8 ヶ月目
	掘削・地下躯体工事	// 12 ヶ月目
	地下躯体・地上躯体工事	// 17 ヶ月目

② 工事関係車両

工事関係車両の月別走行台数は、図 1-3-10 に示すとおりであり、走行台数が最大となる時期は、工事着工後 32 ヶ月目である。また、工事関係車両の走行による大気質、騒音及び振動の影響が最大となる時期は、工事着工後 11 ヶ月目である。（資料 1－5（資料編 p.49）参照）

工事関係車両の走行ルートは、図 1-3-11 に示すとおりである。事業予定地内への工事関係車両の出入りは、事業予定地東側、南側及び北西側から行う計画である。

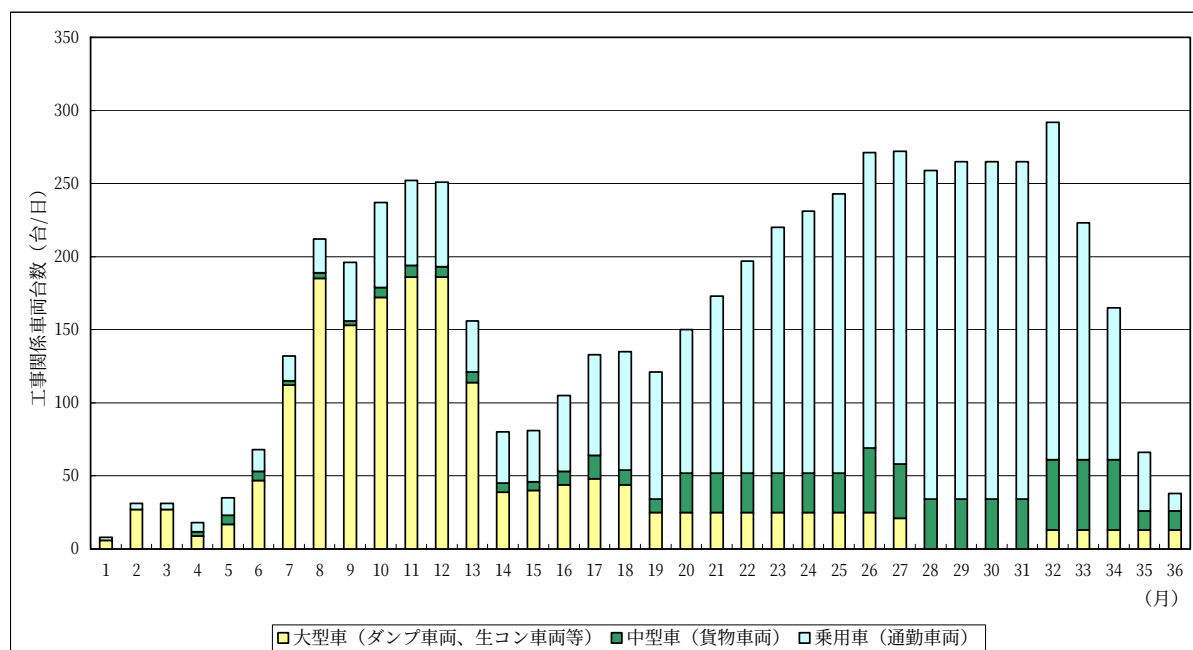


図 1-3-10 工事関係車両の走行台数

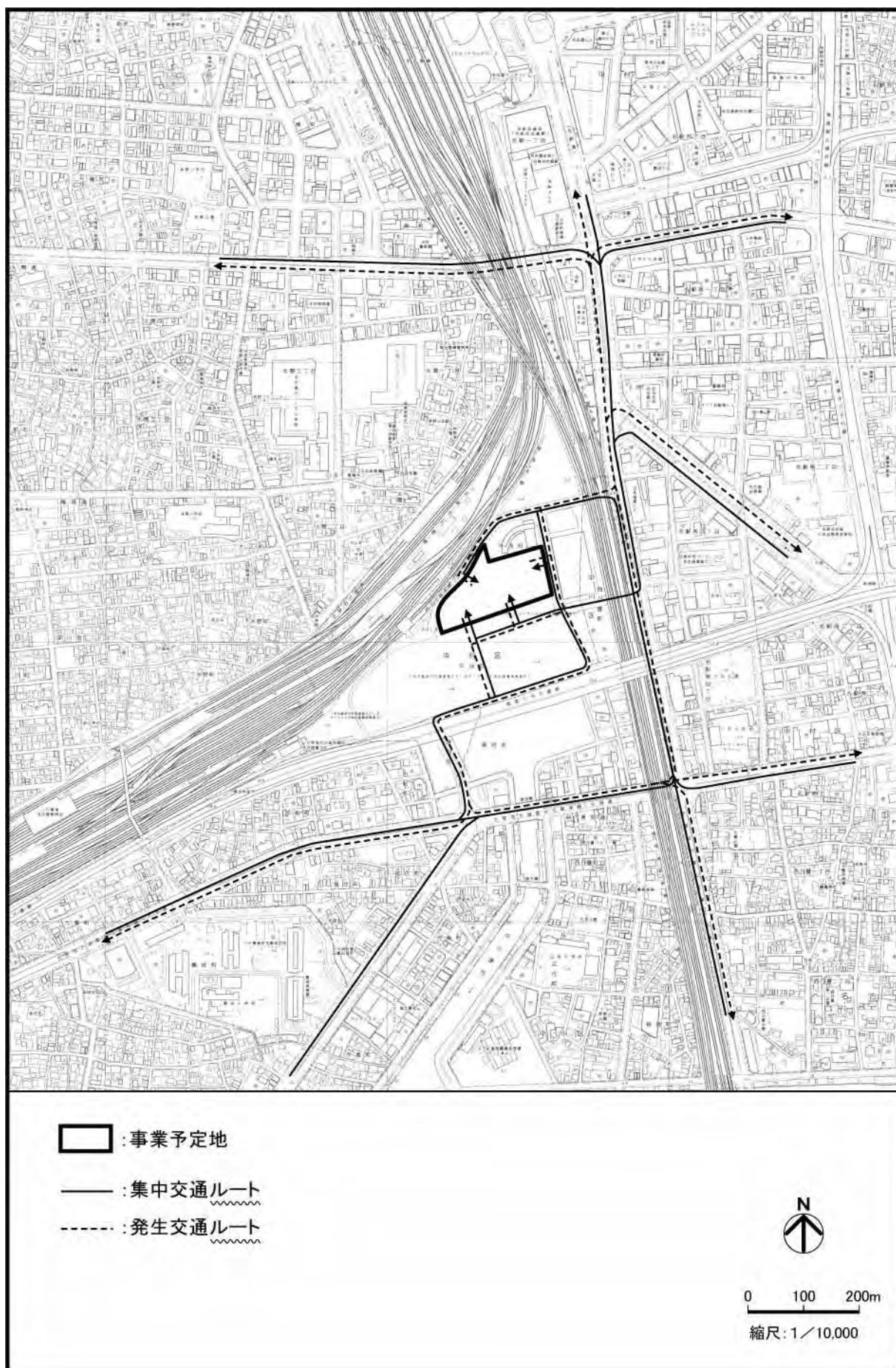


図 1-3-11(1) 工事関係車両の走行ルート（工事着工後 11 ヶ月目：大型車）

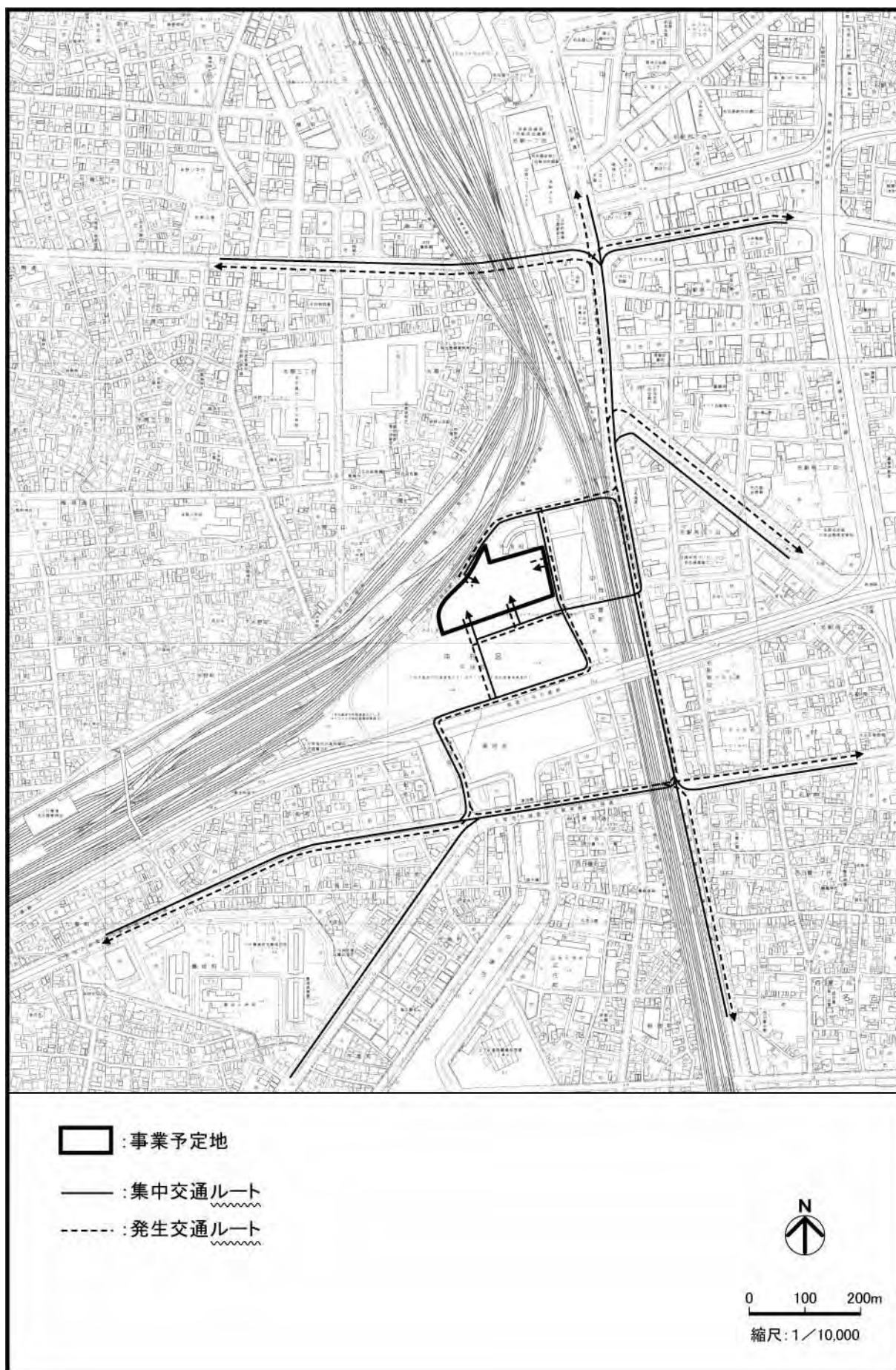


図 1-3-11(2) 工事関係車両の走行ルート（工事着工後 11 ヶ月目：中型車及び乗用車）

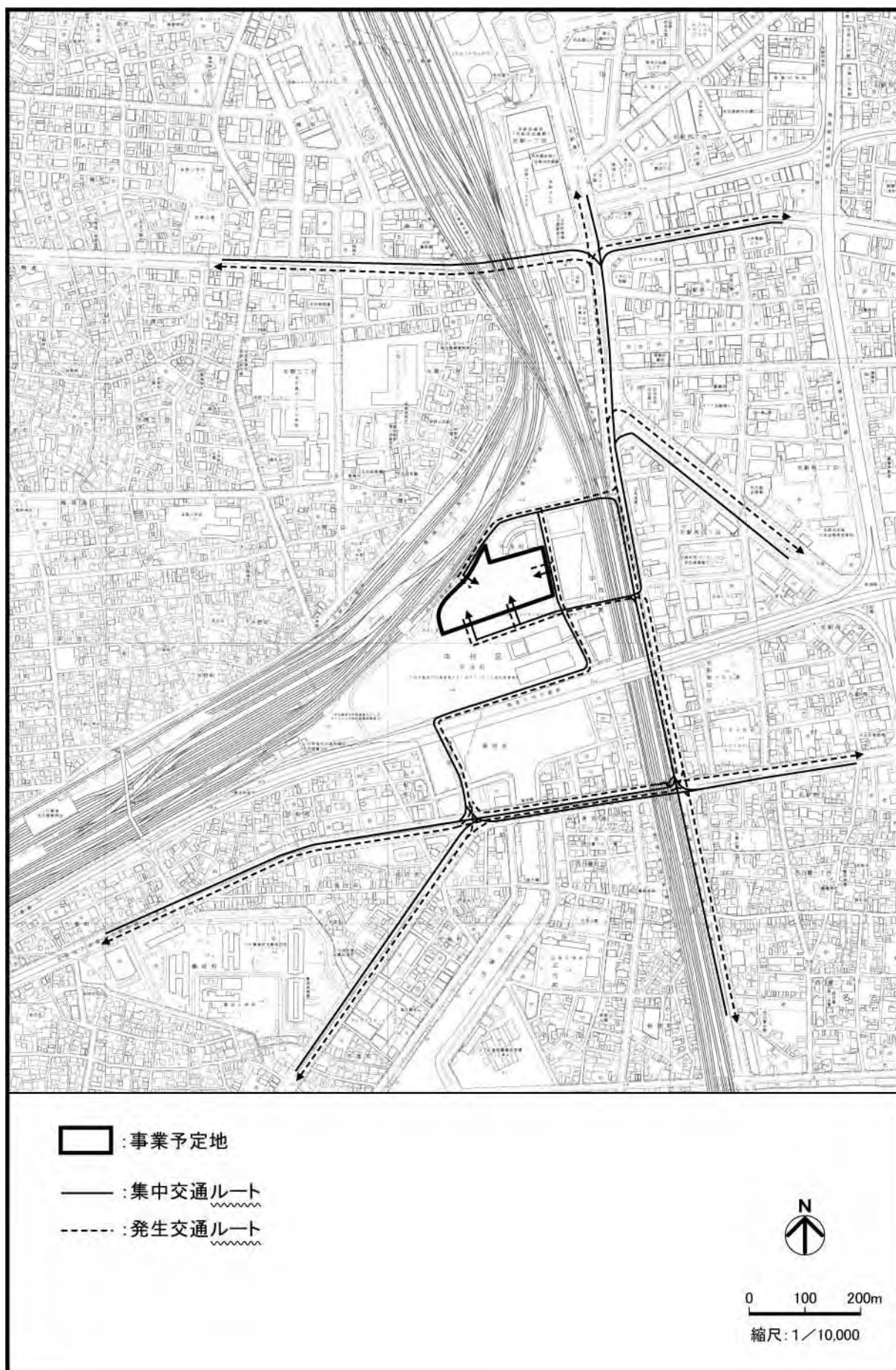


図 1-3-11(3) 工事関係車両の走行ルート（工事着工後 32 ヶ月目：大型車）

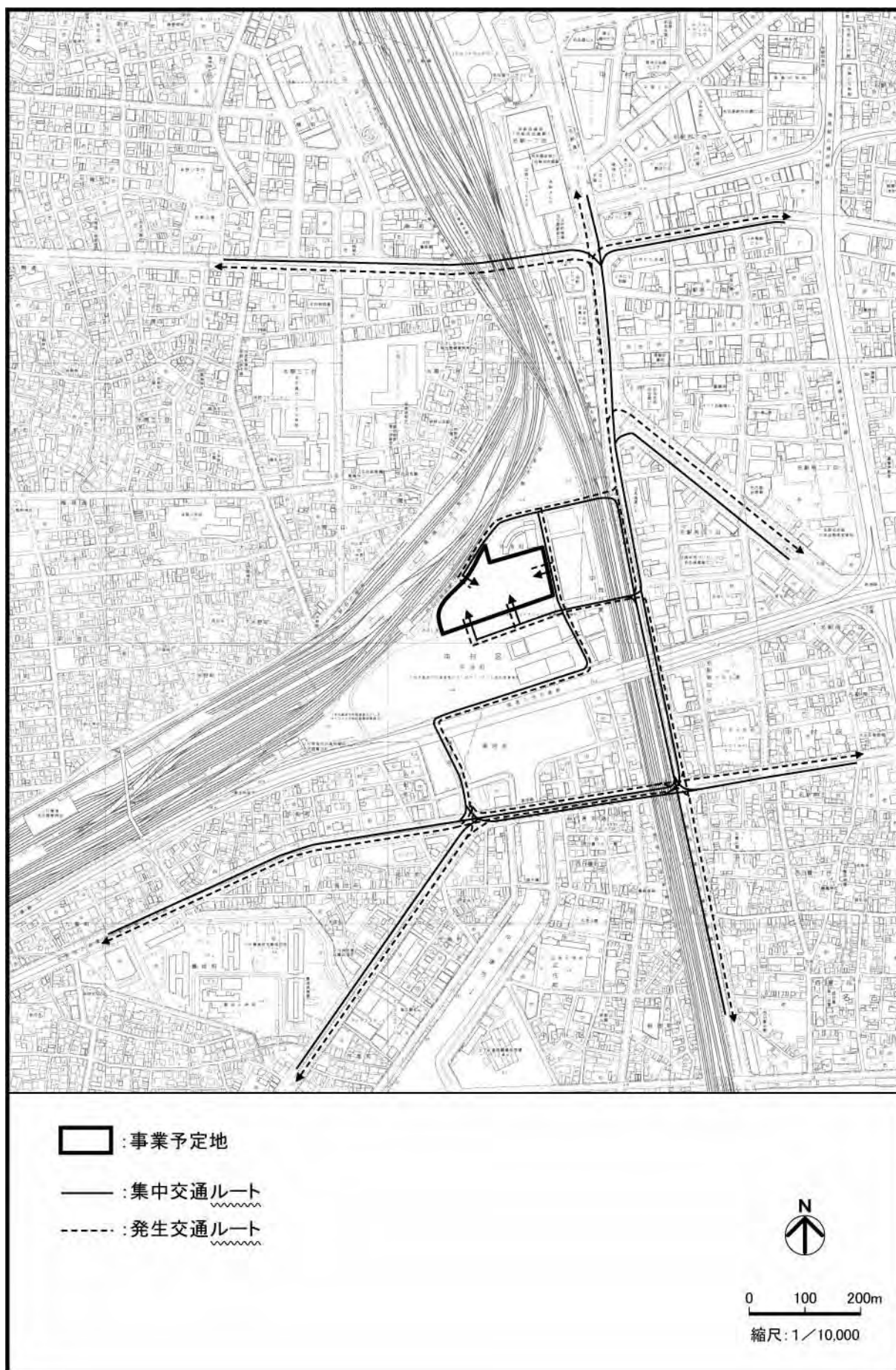


図 1-3-11(4) 工事関係車両の走行ルート（工事着工後 32 ヶ月目：中型車及び乗用車）

第4章 事前配慮の内容

事業計画を策定するにあたり、環境保全の見地から事前に配慮した事項の内容は、次に示すとおりである。

4-1 事業予定地の立地及び土地利用に際しての配慮

- ・「愛・地球博」のサテライト会場であった「ささしまライブ24地区」において、「自然の叡智」という理念を継承し、太陽光発電パネル等の最新の環境技術を導入した環境負荷の低減性にすぐれた建築物をめざす。
- ・デュアルタワーの建物配置により、中川運河から運ばれた風の流れを少しでも阻害しないようにする。

4-2 建設作業時を想定した配慮

事前配慮事項			内容
自然環境の保全	地盤	地盤の改変による影響の防止	・地下工事において、止水性の山留め壁を構築することにより、周辺地下水位の低下と地盤の変形を抑制する。
生活環境の保全	環境汚染	建設作業に伴う公害の防止	・敷地境界上に仮囲いを設置する。 ・建設機械の使用に際しては、低騒音型や排出ガス対策型機械の採用に努める。 ・特定建設作業については、規制基準を遵守し、その他の作業についても、特定建設作業に係る規制基準値を下回るよう努める。
		工事関係車両の走行による公害の防止	・短時間に工事関係車両が集中しないように、適切な配車計画を立てる。 ・特定の道路に工事関係車両が集中しないように、運行ルートの分散化を図る。 ・工事関係車両の運転者には運行ルートを守らせ、適正な走行を行うよう指導する。 ・運搬車両のアイドリングについて、作業時以外は停止するよう指導を行う。
	電波障害	電波障害の防止	・タワー棟の立ち上げ時期を地上デジタル放送の完全移行時期に合わせることで、アナログ放送による電波障害の影響を極力回避する。

事前配慮事項			内容
生活環境の 保全	安全性	工事関係車両の 走行に伴う交通 安全の確保	・短時間に工事関係車両が集中しないように、適切な配車計画を立てる。 ・特定の道路に工事関係車両が集中しないように運行ルートの分散化を図る。 ・事業予定地内への工事関係車両の出入りについては、周辺の交通事情に十分配慮して出入口の設置、運用管理を行う。 ・工事関係車両の運転者には運行ルートを守らせ、適正な走行を行うよう指導する。 ・事業予定地周辺における小学校の指定通学路に配慮する。
	自動車交通	工事関係車両による交通渋滞の防止	・短時間に工事関係車両が集中しないように、適切な配車計画を立てる。 ・特定の道路に工事関係車両が集中しないように運行ルートの分散化を図る。
	廃棄物	建設廃棄物の減量化及び再資源化の推進	・「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」（平成12年法律第104号）に基づき資源化、減量化に努める。 ・建設廃材の分別回収に努める。 ・仮設材分類による資材の再利用を図る。 ・梱包材の削減に努める。
環境負荷の 低減		建設廃棄物の搬出・処分等に伴う影響の防止	・発生した廃棄物については、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」（昭和45年法律第137号）及び「建設廃棄物処理マニュアル－建設廃棄物処理ガイドライン改訂版－」（財団法人 日本産業廃棄物処理振興センター，平成13年）に従って適正に処理するとともに、マニフェスト（集荷目録）による管理を徹底する。
	地球環境	地球環境問題に対する取り組みの推進	・ダンボールダクト^{注1)}、廃ガラス、再生骨材など、資源循環に配慮した建材・資材の採用に努める。 ・プレキャストコンクリート^{注2)}利用等により、工事量の低減に努める。

注1)ダンボールダクト：アルミシートを貼った紙でできた送風管

注2)プレキャストコンクリート：工場であらかじめ成型されたコンクリート製品

4-3 施設の存在・供用時を想定した配慮

事前配慮事項			内容
生活環境の保全	環境汚染	公害の防止	・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。
	日照障害・風害	日照障害、風害の防止	・日照障害については、「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」（平成11年名古屋市条例第40号）に規定される教育施設に配慮する。 ・風害については、低層棟をタワー棟の間に配置することで風害を低減させるとともに、事業予定地内の植栽により風環境に及ぼす影響の低減を図る。
	安全性	自然災害からの安全性の確保	・雨水貯留槽の設置や浸透式舗装の採用など、雨水の流出抑制に努める。 ・建物については、東海・東南海地震の同時発生時にも耐えうる構造とする。 ・災害時は広域避難場所としての使用を想定し、救助活動用に転用可能な防災設備を導入する。
		交通安全の確保	・事業予定地内への自動車の出入りについては、周辺の交通事情に十分配慮した出入口の設置、運用管理を行う。 ・道路沿いには歩道状空地を配し、歩車分離を図る。
快適環境の保全と創造	景観	景観の調和	・敷地全体での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。 ・事業予定地内の歩道状・広場状空地に樹木の植栽を行うことで、圧迫感を緩和する。
	緑地等	施設の緑化	・「緑のまちづくり条例」（平成17年名古屋市条例第39号）に基づき、樹木の植栽等による緑化に努める。 ・低層棟については、屋上緑化及び壁面緑化に努める。 ・事業予定地に隣接する歩道部の街路樹と事業予定地内の街路樹とを並列させることにより、奥行きのある緑陰空間を創出する。
環境負荷の低減	自動車交通	交通渋滞の防止	・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。 ・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。

事前配慮事項			内容
環境負荷の低減	廃棄物	廃棄物の減量化及び再資源化の推進	・「循環型社会形成推進基本法」（平成 12 年法律第 110 号）及び「名古屋市廃棄物の減量及び適正処理に関する条例」（平成 4 年名古屋市条例第 46 号）を遵守する。 ・生ゴミ処理システムを導入し、生ゴミの減量化を図る。 ・テナント毎に分別ゴミの自動集計が可能なゴミ計量自動集計システムの導入を検討する。
		廃棄物の適正処理	・廃棄物の搬出に際しては、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」（昭和 45 年法律第 137 号）を遵守し、名古屋市長の許可した一般廃棄物処理業者に委託して運搬、処理を行う。
	地球環境	省エネルギー対策の推進	・「建築物環境配慮指針」（平成 15 年名古屋市告示第 557 号）に基づき、①エネルギー使用の合理化②資源の適正な利用③敷地外環境の保全に努める。 ・外気空調と機械換気を同時に行うハイブリッド空調システムの導入を検討する。 ・選択透過型の省エネブラインドの導入を検討する。
		省資源の推進	・雨水の利用により、上水の節約に努める。
		自然エネルギー及び未利用エネルギーの活用	・風力発電及び太陽光発電などを検討する。 ・歩道には噴霧冷却装置やせせらぎの設置を検討する。 ・建物にはハイブリッド空調システムによる外気空調を検討する。
		温室効果ガスの排出抑制	・「地球温暖化対策指針」（平成 16 年名古屋市告示第 11 号）に基づき、温室効果ガスの排出の抑制に努める。 ・低層棟の屋上や壁面を利用した緑化を行うとともに、空地や屋内においても緑化を推進する。 ・一層の CO₂ 削減をめざし、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。