

第3部 対象事業に係る 環境影響の総合的な評価

第1章	総合評価	427
第2章	調査、予測、環境保全措置 及び評価の概要	427

第1章 総合評価

第2部において環境影響評価を行った各環境要素については、各種の環境保全措置の実施により、環境への影響を低減するよう努めることとした。

また、これらの環境保全措置の実施により、次に示すような関連する環境要素への改善が期待できる。

環境保全措置の内容	改善される環境影響の内容
仮囲いの設置	・浮遊粒子状物質及び二酸化窒素濃度、騒音の低減 ・汚染土壌の飛散防止 ・交通安全性の確保
低公害型建設機械の使用	・浮遊粒子状物質及び二酸化窒素濃度、騒音、振動の低減
建設機械の点検・整備及び適正な稼働	・浮遊粒子状物質及び二酸化窒素濃度、騒音、振動、温室効果ガス排出量の低減
工事関係車両の点検・整備及び適正な走行	・浮遊粒子状物質及び二酸化窒素濃度、騒音、振動、温室効果ガス排出量の低減 ・交通安全性の確保
工事関係車両の運搬の効率化	・浮遊粒子状物質及び二酸化窒素濃度、騒音、振動、温室効果ガス排出量の低減 ・交通安全性の確保
SMW工法の採用	・建設機械の稼働による振動、地下水位の変動の低減
廃棄物の減量化及び再利用・再資源化	・廃棄物発生量、温室効果ガス排出量の低減
公開空地の設置	・景観上の圧迫感の低減 ・交通安全性の確保
事業予定地内の緑化	・景観上の圧迫感、風害の低減 ・温室効果ガスの吸収 ・緑地の確保

以上により、大気質、騒音、振動、地盤、土壌、景観、廃棄物等、温室効果ガス等、風害、安全性及び緑地等の環境要素について、総合的にみた場合においても、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する。

第2章 調査、予測、環境保全措置及び評価の概要

本事業の実施により、影響を受けると想定された各環境要素についての調査、予測、環境保全措置及び評価の概要は、次に示すとおりである。

環境要素	調 査	予 測
大気質	【建設機械の稼働による大気汚染】 既存資料調査によると、平成 19 年度の名古屋地方気象台における観測の結果、主風向は北北西、年間平均風速は 2.9m/s、大気安定度の最多出現頻度は中立（D）である。 平成 15～19 年度の中村保健所における測定の結果、浮遊粒子状物質は、日平均値の 2 % 除外値について、環境基準及び環境目標値を達成している。また、二酸化窒素は、日平均値の年間 98% 値について、環境基準は達成しているが、環境目標値は平成 19 年度を除き、達成していない。	【建設機械の稼働による大気汚染】 1. 浮遊粒子状物質 年平均値の寄与率は 7.9%、日平均値の 2 % 除外値は 0.076 mg/m³ と予測される。 2. 二酸化窒素 年平均値の寄与率は 17.9%、日平均値の年間 98% 値は 0.050ppm と予測される。

環境の保全のための措置	評 価
【建設機械の稼働による大気汚染】 1. 予測の前提とした措置 ・仮囲い（高さ3 m）を設置する。 ・導入可能な二次排出ガス対策型の建設機械を使用する。 2. 予測後の措置 ・工事の際は作業区域を十分考慮し、できる限り使用機械を敷地中央寄りに配置する。 ・各機械が同時に稼働する時間をできる限り少なくするように、施工計画を立案する。 ・ダンプトラックなど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努める。 ・建設機械の使用に際しては、負荷を小さくするよう心がけるとともに、十分な点検・整備により、性能の維持に努める。 ・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。	【建設機械の稼働による大気汚染】 予測の前提とした措置を講ずることにより、周辺環境に及ぼす影響は低減されるものと判断する。 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、<u>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。</u> 本事業の実施にあたっては、建設機械の稼働による寄与をできるだけ小さくするために、できる限り使用機械を敷地中央寄りに配置する等の環境保全措置を講ずることにより、周辺環境に及ぼす影響のさらなる低減に努める。

環境要素	調 査	予 測
大気質	【工事関係車両の走行による大気汚染】 既存資料調査は、【建設機械の稼働による大気汚染】参照。 現地調査によると、自動車交通量は、№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。	【工事関係車両の走行による大気汚染】 1. 工事関係車両の走行 (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/m³と予測される。 (2) 二酸化窒素 年平均値の寄与率は 0.04～0.31%、日平均値の年間 98 % 値は 0.043～0.045ppm と予測される。 <u>2. 重 合</u> (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 0.069～0.071 mg/m³と予測される。 (2) 二酸化窒素 年平均値の寄与率は 0.00～0.31%、日平均値の年間 98 % 値は 0.045～0.048ppm と予測される。

環境の保全のための措置	評 価
<u>【工事関係車両の走行による大気汚染】</u> 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。 ・土砂、資材等の搬出入については、適正な車種の選定及び積載量並びに荷姿の適正化による運搬の効率化を推進し、さらに工事関係車両台数を減らすよう努める。 ・発生土の現場内、現場間のリサイクルを推進し、運搬土量を削減することにより、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や自動車の相乗りを指導し、通勤車両台数を減らすよう努める。 ・工事関係車両については、十分な点検・整備を行い、急発進や急加速を避けるなど、適正な走行に努める。 ・ダンプトラックなど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努める。 ・工事関係車両の排出ガスについて、最新規制適合車を利用するよう努める。 ・関係機関や愛大など各事業者との協議・調整を緊密に行う。	<u>【工事関係車両の走行による大気汚染】</u> 工事関係車両の走行及び重合ともに、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すが、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、工事関係車両の走行及び重合に伴い、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、土砂、資材等の搬出入の効率化により、さらに工事関係車両台数を減らす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
大気質	【新建築物関連車両の走行による大気汚染】 既存資料調査は、【建設機械の稼働による大気汚染】参照。 現地調査は、【工事関係車両の走行による大気汚染】参照。	【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/m³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/m³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。
騒 音	【建設機械の稼働による騒音】 既存資料調査によると、事業予定地周辺（名駅南一丁目）における環境騒音の昼間（6～22 時）の等価騒音レベル（L_{Aeq}）は 60dB であり、昼間の環境基準を達成している。 現地調査によると、環境騒音の昼間の等価騒音レベル（L_{Aeq}）は 57dB であり、環境基準を達成していた。	【建設機械の稼働による騒音】 建設機械の稼働による騒音レベル（地上 1.2m）は、66～71dB と予測される。 また、高さ別（地上 1.2～20m を検討）の予測結果の範囲は、予測ケース毎に以下のとおりである。 ケースⅠ（山留・基礎）：66～72dB ケースⅡ（基礎・掘削）：68～78dB ケースⅢ（掘削・地下躯体）：71～79dB ケースⅣ（地下躯体・地上躯体）：69～78dB

環境の保全のための措置	評価
<u>【新建築物関連車両の走行による大気汚染】</u> 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。	<u>【新建築物関連車両の走行による大気汚染】</u> 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。
<u>【建設機械の稼働による騒音】</u> 1. 予測の前提とした措置 ・導入可能な低騒音型の建設機械を使用する。 ・仮囲い（高さ3m）を設置する。 2. 予測後の措置 ・工事の際は作業区域を十分考慮し、できる限り使用機械を敷地中央寄りに配置する。 ・各機械が同時に稼働する時間をできる限り少なくするように、施工計画を立案する。 ・ダンプトラックなど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努める。 ・建設機械の使用に際しては、できる限り負荷を小さくするよう心がけるとともに、十分な点検・整備により、性能の維持に努める。 ・工事の際には、衝撃音の発生を防止するよう努める。 ・周辺の住民等からの苦情に対する連絡の窓口を設け、適切に対応する。	<u>【建設機械の稼働による騒音】</u> 予測の前提とした措置を講ずることにより、周辺の環境に及ぼす影響は低減されるものと判断する。 建設機械の稼働に伴う騒音レベルは、「騒音規制法」及び「名古屋市環境保全条例」に基づく特定建設作業に伴う騒音の規制に関する基準値を下回る。 本事業の実施にあたっては、できる限り使用機械を敷地中央寄りに配置する等の環境保全措置を講ずることにより、周辺の環境に及ぼす影響のさらなる低減に努める。

環境要素	調 査	予 測
騒 音	【工事関係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、№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。	【工事関係車両の走行による騒音】 工事関係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、№1 地点（事業予定地東側道路）を除く地点では、背景予測値と工事中予測値は同程度（増加分が 1 dB 未満）となるが、№1 地点では 1 dB の増加が予測される。

環境の保全のための措置	評 価
【工事関係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。 ・土砂、資材等の搬出入については、適正な車種の選定及び積載量並びに荷姿の適正化による運搬の効率化を推進し、さらに工事関係車両台数を減らすよう努める。 ・発生土の現場内、現場間のリサイクルを推進し、運搬土量を削減することにより、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や自動車の相乗りを指導し、通勤車両台数を減らすよう努める。 ・工事関係車両については、十分な点検・整備を行い、急発進や急加速を避けるなど、適正な走行に努める。 ・関係機関や愛大など各事業者との協議・調整を緊密に行う。	【工事関係車両の走行による騒音】 №2地点（山王線）では環境基準の値を上回ると予測されたが、この地点については、現況においても環境基準の値を上回っている状況であり、背景交通量に対する工事関係車両による増加分は約0dBであることから、工事関係車両の増加に起因する騒音が<u>周辺の環境に及ぼす影響は、軽微であると判断する。</u> <u>しかし、本事業の実施にあたっては、現況において、環境基準の値を上回っている状況があることを考慮し、土砂、資材等の搬出入の効率化により、さらに工事関係車両台数を減らす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。</u> <u>なお、施工箇所に近接する№1地点（事業予定地東側道路）においては、ここを走行する工事関係車両による騒音に、施工箇所から発生する建設機械の稼働による騒音に加わることで、やや騒音レベルが高くなることが懸念される。このことから、施工時において、苦情があった場合等には、建設機械の稼働と工事関係車両の走行の状況を考慮し、適切に対応する。</u>

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】 既存資料調査及び現地調査は、【工事関係車両の走行による騒音】参照。	【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、№1 地点（事業予定地東側道路）及び№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 1 dB 未満）となるが、№1 地点では 3 dB、№4 地点では 1 dB 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、№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 1 dB 未満）となるが、№1 地点では 2 dB 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、№1 及び№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 1 dB 未満）となるが、№1 及び№4 地点では 1 dB 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、№1 及び№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 1 dB 未満）となるが、№1 及び№4 地点では 1 dB の増加が予測される。

環境の保全のための措置	評価
<u>【新建築物関連車両の走行による騒音】</u> 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。	<u>【新建築物関連車両の走行による騒音】</u> 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、<u>現況実測値</u>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0 dB であることから、<u>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。</u> 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。<u>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0～1 dB 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。</u> 本事業の実施にあたっては、<u>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。</u>

環境要素	調 査	予 測
振 動	【建設機械の稼働による振動】 現地調査によると、環境振動の振動レベル（L_{10}）の時間区分の平均値は、昼間 38～39dB、夜間 40dB であった。	【建設機械の稼働による振動】 建設機械の稼働による振動レベルの予測結果の最大値は、61～71dB と予測される。
	【工事関係車両の走行による振動】 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振動の昼間の振動レベル（L_{10}）は 43～49dB である。 現地調査によると、事業予定地周辺における道路交通振動の振動レベル（L_{10}）の最大値は、昼間 44～58dB、夜間 43～54dB であり、要請限度を下回っていた。	【工事関係車両の走行による振動】 工事関係車両の走行による振動レベル（L_{10}）の最大値は 46～58dB、増加の最大値は 0.1～2.1dB と予測される。

環境の保全のための措置	評価
【建設機械の稼働による振動】 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。 ・工事の際は作業区域を十分考慮し、できる限り使用機械を敷地中央寄りに配置する。 ・各機械が同時に稼働する時間をできる限り少なくするように、施工計画を立案する。 ・建設機械の使用に際しては、できる限り負荷を小さくするよう心がけるとともに、十分な点検・整備により、性能の維持に努める。 ・工事に際しては、可能な範囲で低振動型の建設機械を導入する。 ・SMW 工法等の採用により、低振動施工に配慮する。 ・周辺の住民等からの苦情に対する連絡の窓口を設け、適切に対応する。 ・掘削、地下躯体工事において、<u>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ことから、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する。</u>	【建設機械の稼働による振動】 建設機械の稼働に伴う振動レベルは、「振動規制法」及び「名古屋市環境保全条例」に基づく特定建設作業に伴う振動の規制に関する基準値を下回る。 本事業の実施にあたっては、できる限り使用機械を敷地中央寄りに配置する等の環境保全措置を講ずることにより、周辺の環境に及ぼす影響の低減に努める。
【工事関係車両の走行による振動】 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。 ・土砂、資材等の搬出入については、適正な車種の選定及び積載量並びに荷姿の適正化による運搬の効率化を推進し、さらに工事関係車両台数を減らすよう努める。 ・発生土の現場内、現場間のリサイクルを推進し、運搬土量を削減することにより、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や自動車の相乗りを指導し、通勤車両台数を減らすよう努める。 ・関係機関や愛大など各事業者との協議・調整を緊密に行う。	【工事関係車両の走行による振動】 工事関係車両の走行に伴う振動レベル（L_{10}）は、要請限度を下回る。 本事業の実施にあたっては、土砂、資材等の搬出入の効率化により、さらに工事関係車両台数を減らす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
地 盤	既存資料調査によると、事業予定地は、沖積低地に位置し、標高は2 m前後である。 事業予定地付近の層序は、地表から盛土、沖積層、熱田層、海部・弥富累層となっている。 事業予定地付近の表層地下水位（自由地下水位）は、D.L.＝－2.8m（GL－3.5m）付近に認められる。被圧地下水位は、熱田層上部砂礫層ではD.L.＝－3.0m（GL－3.7m）付近、熱田層上部砂層ではD.L.＝－4.4m（GL－5.1m）付近、海部・弥富累層ではD.L.＝－5.6m（GL－6.3m）付近に測定されている。 事業予定地周辺半径 1,000m以内には、9箇所 16本の井戸が確認されている。 事業予定地周辺の地盤沈下は、昭和49年ごろまでは沈下傾向がみられたが、それ以降は、沈静化あるいは逆に隆起傾向がみられる。	【地下水位】 最大変動量は、事業予定地西側の山留め壁際で最大 34 cmと予測される。 【地盤変位】 工事中の地盤変位は、事業予定地北側の山留め壁際で隆起傾向を示し、最大で 24.3 mmと予測される。 いずれの断面においても、山留め壁より離れるに従い沈下傾向となり、西側で最大沈下量 1.3 mmと予測される。また、壁より 65m以上離れると、沈下量はほぼゼロと予測される。敷地境界上では、最大 21.9 mmの隆起が予測される。 建物完成時においては、沈下が生じ、西側で最大 26.5 mmの沈下を示す。
土 壌	既存資料調査及び現地調査によると、深度調査の結果、事業予定地内の29地点において、砒素及びその化合物の溶出量基準を超過していた。	事業予定地内には、対象土壌が約 4,900m³が存在するが、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。また、施工の際には、汚染土壌の飛散防止等のために、仮囲い等を設置する。これらのことから、周辺地域への土壌汚染の影響は小さいと予測される。

環境の保全のための措置	評 価
1. 予測の前提とした措置 - 掘削の山留め壁は、H鋼を芯材とした止水壁であるSMW からなり、各棟とも不透水層まで根入れさせる計画である。 - 地下水排水は、止水壁の内側でのみ行う計画である。 2. 予測後の措置 - 施工中に地盤変位量の計測を行い、適宜施工対応を講ずる。	予測の前提とした措置を講ずることにより、周辺的环境に及ぼす影響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、地盤変位量の計測管理を行い、適宜施工対応を講ずることにより、周辺的环境に及ぼす影響のさらなる低減に努める。
1. 予測の前提とした措置 - 施工の際には、仮囲い等を設置する。 <u>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う。</u> 2. 予測後の措置 - 対象土壌の運搬時には、シート掛けを行う。 <u>汚染土壌を掘削除去する際には、観測井を設けることにより、地下水調査を実施する。</u>	予測の前提とした措置を講ずることにより、周辺的环境に及ぼす影響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、対象土壌の運搬時には、シート掛けを行うことにより、周辺的环境に及ぼす影響のさらなる低減に努める。

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。 ・<u>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。</u> ・「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。 ・<u>「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</u>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<u>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。</u>	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		【工事中】 工事中には、汚泥が約 4,200m³、掘削残土が約 165,300m³、建設廃材が約 4,500 t 発生すると予測される。このうち、再資源化率は、汚泥が約 60%、掘削残土が約 97%、建設廃材が約 80%と予測される。 【存在・供用時】 新建築物の存在・供用時には、廃棄物等として約 322m³/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
【工事中】 1. 予測の前提とした措置 ・工事中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 ・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。 ・工事に使用する型枠材は、できる限り複数回使用する。また、梱包材料についても、簡素化や再利用できるものを用い、廃棄物発生量の抑制に努める。 ・汚染土壌について、セメント材への活用等により再資源化を図る。	【工事中】 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、建設廃材の分別回収に努め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。
【存在・供用時】 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。 ・<u>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。</u>	【存在・供用時】 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		【工事中】 工事中における温室効果ガス排出量（二酸化炭素換算）は、建設機械の稼働により約 4,900tCO₂、建設資材の使用により約 130,700tCO₂、建設資材等の運搬により約 4,800tCO₂、廃棄物の発生により約 700tCO₂であり、これらの合計は、約 141,100tCO₂と予測される。

環境の保全のための措置	評価
【工事中】 - 建設機械の稼働 - 土工事において、作業効率や機械の燃料消費率の向上に努める。 - プレキャストコンクリート利用等により、工事量の低減に努める。 - 不要なアイドリングを中止するとともに、建設機械の選定にあたっては、省エネルギー機構（アイドリング制御機構、省エネモード機構等）が標準装備されている機械の選定に努める。 - 建設機械の使用に際しては、負荷を小さくするよう心がけるとともに、十分な点検・整備により、性能の維持に努める。 - 建設資材の使用 - 設計時において、製造時における二酸化炭素排出量の少ない資材の選択に努める。 - 工事に使用する型枠材は、できる限り複数回使用する。また、梱包材料についても、簡素化や再利用できるものを用いる。 - 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。 - 建設資材等の運搬 - 燃費の良い車種、小型車、低公害車の導入により、自動車単体の輸送効率の向上を図る。 - 土砂、資材等の搬出入については、適正な車種の選定及び積載量並びに荷姿の適正化による運搬の効率化を推進し、さらに工事関係車両台数を減らすよう努める。 - 発生土の現場内、現場間のリサイクルを推進し、運搬土量を削減することにより、工事関係車両台数を減らすよう努める。 - 適正な運搬計画の策定により、運搬距離の最短化を図る。 - 工事関係の通勤者には、できる限り公共交通機関の利用や自動車の相乗りを指導し、通勤車両台数を減らすよう努める。 - アイドリングストップや経済走行など、エコドライブの実践を励行するとともに、アイドリングストップ装置やエコドライブ表示機など関連装置の導入に努める。 - 一括運搬、複数現場の混載輸送、プレキャストコンクリート利用等を実践し、延べ輸送距離の縮減に努める。 - 廃棄物の発生 - 工事中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。 - 建設廃材の分別回収に努める。	【工事中】 本事業の実施にあたっては、建設機械の適正な選択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低減に努める。

環境要素	調 査	予 測
温室効果 ガス等		前参照 【存在・供用時】 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 22,400tCO₂、 新建築物関連自動車交通の発生・集中 により約 <u>8,100tCO₂</u>、廃棄物の発生に により約 300tCO₂と予測される。また、 緑化・植栽による吸収・固定により、 約 20tCO₂ が削減されると予測され、 これらの合計は、約 <u>30,800tCO₂</u> と予 測される。

環境の保全のための措置	評価
・仮設材分類による資材の再利用を図る。 ・工事に使用する型枠材は、できる限り複数回使用する。 また、梱包材料についても、簡素化や再利用できるものを用い、廃棄物発生量の抑制に努める。	前参照
【存在・供用時】 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。	【存在・供用時】 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。
日照障害	既存資料調査及び現地調査によると、日影の影響の及ぶ事業予定地北側は、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1km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、<u>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。</u> 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 km²、県域局で約 0.51 km²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、<u>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。</u>	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<u>回避</u>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、<u>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。</u>

環境要素	調 査	予 測
安全性	【工事中】 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。	【工事中】 自動車交通量の増加率は0.1～49.6%と予測される。 工事関係車両の出入口を事業予定地の東側及び北西側にそれぞれ1箇所、南側に2箇所設けることにより、ピーク時では、28～113台/時の工事関係車両が出入りし、60～1,803人/時の歩行者及び10～52台/時の自転車との交錯が予測される。

環境の保全のための措置	評 価
【工事中】 <u>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。</u> ・工事関係車両の出入口付近では、視認性を良好にする とともに、交通誘導員を配置し、工事関係車両の徐行 及び一旦停止を徹底させる <u>ことにより、歩行者並びに 自転車の安全性を確保する。</u> ・工事関係車両の走行については、交通法規を遵守し、 安全運転を徹底する。<u>特に工事関係の運転者には、交 差点付近における学童に対する安全運転を指導する。</u> ・土砂、資材等の搬出入については、適正な車種の選定 及び積載量並びに荷姿の適正化による運搬の効率化 を推進し、さらに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 用や自動車の相乗りを指導し、通勤車両台数を減らす よう努める。 ・関係機関や愛大など各事業者との協議・調整を緊密に 行う。 ・歩道と事業予定地内とは、仮囲いにより分離する。	【工事中】 本事業の実施にあたって は、<u>工事関係の運転者には、 交差点付近における学童に 対する安全運転を指導する とともに、工事関係車両出入 口付近の視認性を良好にし る等の環境保全措置を講ず ることにより、周辺の交通安 全に及ぼす影響の低減に努 める。</u>

環境要素	調 査	予 測
安全性	【存在・供用時】 既存資料調査及び現地調査は、【工事中】参照。	【存在・供用時】 1. 開通前 自動車交通量の増加率は、平日が <u>1.0 ～ 1,386.6 %</u>、休日が <u>0.8 ～ 1,201.9%</u>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 <u>0～4,355 人/時</u>、自転車 <u>0～252 台/時</u>、休日が歩行者 <u>0～3,056 人/時</u>、自転車 <u>0～217 台/時</u>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 <u>24～339 台/時</u>の新建築物関連車両が出入りし、<u>95～4,910 人/時</u>の歩行者及び <u>30～262 台/時</u>の自転車との交錯が、休日では <u>16～264 台/時</u>の新建築物関連車両が出入りし、<u>69～2,563 人/時</u>の歩行者及び <u>24～228 台/時</u>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 <u>252～378 台/時</u>の自転車が出入りし、<u>253～6,168 人/時</u>の歩行者との交錯が、休日では <u>217～323 台/時</u>の自転車が出入りし、<u>216～3,512 人/時</u>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 <u>1.0～910.7%</u>、休日が <u>0.9～830.6%</u>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<u>24～226 台/時</u>の新建築物関連車両が出入りし、<u>95～4,910 人/時</u>の歩行者及び <u>30～262 台/時</u>の自転車との交錯が、休日では <u>16～181 台/時</u>の新建築物関連車両が出入りし、<u>69～2,563 人/時</u>の歩行者及び <u>24～228 台/時</u>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
【存在・供用時】 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。 ・<u>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。</u> ・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。	【存在・供用時】 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、8 m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、フィ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 <u>4,915 m²</u>、緑地のみは <u>4,285 m²</u>である。 緑化率は、緑地等では <u>28.4%</u>、緑地のみでは <u>24.8%</u>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 <u>75 m²</u>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、病虫害の駆除、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。 ・<u>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。</u>	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4部 事後調査に関する事項

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して、事後調査を実施する。

事後調査計画は、表 4-1 に示すとおりである。

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、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とともに、必要に応じて追加的に調査を行う。

表 4-1(1) 事後調査計画

環境要素	調 査 事 項	調 査 方 法	調 査 場 所	調 査 時 期
大 気 質	建設機械の稼働による大気汚染（浮遊粒子状物質及び二酸化窒素）	建設機械の配置及び稼働状況を調査する。	事業予定地内	建設機械からの大気汚染物質排出量が最大となる時期
	工事関係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（一般車両及び工事関係車両）を調査する。	予測場所と同じ地点	工事関係車両からの大気汚染物質排出量が最大となる時期
	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 ^{注)} と同じ地点	竣工後から開通前まで及び開通後それぞれにおいて、一定期間が経過した時点
騒 音	建設機械の稼働による騒音	「特定建設作業に伴って発生する騒音の規制に関する基準」（昭和43年厚生省・建設省告示第1号）に基づく方法により調査する。また、建設機械の配置及び稼働状況も併せて調査する。	事業予定地敷地境界で、建設機械の稼働による騒音が最も大きくなると予測される地点	建設機械の稼働による騒音の予測を行った工種毎に最も影響が大きくなる時期
	工事関係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（一般車両及び工事関係車両）も併せて調査する。	予測場所と同じ地点	工事関係車両の走行によるパワーレベルが最大となる時期
	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 ^{注)} と同じ地点	竣工後から開通前まで及び開通後それぞれにおいて、一定期間が経過した時点
振 動	建設機械の稼働による振動	「振動規制法」に基づく方法により調査する。また、建設機械の配置及び稼働状況も併せて調査する。	事業予定地敷地境界で、建設機械の稼働による振動が最も大きくなると予測される地点	建設機械の稼働による振動の予測を行った工種毎に最も影響が大きくなる時期
	工事関係車両の走行による振動	JIS Z 8735に定める方法により調査する。また、自動車交通量（一般車両及び工事関係車両）も併せて調査する。	予測場所と同じ地点	工事関係車両の等価交通量が最大となる時期
地 盤	地盤変位	水準測量により調査する。	事業予定地周辺	工事期間中
土 壌	土工による土壌汚染	処理・処分方法を調査する。	事業予定地内	準備工事期間中

注) 開通後には、椿町線上においても調査を行う。

表 4-1(2) 事後調査計画

環境要素	調査事項	調査方法	調査場所	調査時期
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	開通後、一定期間が経過した時点
廃棄物等	工事の実施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、搬入先、処理方法、有効利用の方法及び再資源化率について調査する。また、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。	事業予定地及びその周辺	工事期間中
	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。	事業予定地内	竣工後、一定期間が経過した時点
温室効果ガス等	建設資材の使用量	建設資材の使用量を調査する。	事業予定地内	工事期間中
	熱源使用量	エネルギー使用量を調査する。	事業予定地内	竣工後、一定期間が経過した時点
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。	事業予定地周辺	竣工後
日照障害	日影の影響の程度	市民等からの苦情があった場合は、その内容及び対処方法並びにその後の状況を調査する。	事業予定地周辺	竣工後
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。	事業予定地周辺	竣工後
安 全 性	工事の実施に伴う自動車交通量	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、工事関係車両の走行ルート上における交通量を調査する。	事業予定地周辺 (予測場所と同じ区間)	工事期間中 (交通量は、工事関係車両台数が最大となる時期)
	工事の実施に伴う自動車と歩行者及び自転車との交錯	工事関係車両台数及び歩行者並びに自転車交通量を、数取り器により調査する。	事業予定地周辺 (予測場所と同じ区間)	工事関係車両台数が最大となる時期
	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。	事業予定地周辺 (予測場所 ^{注)} と同じ区間及び新建築物関連車両出入口)	竣工後から開通前まで及び開通後それぞれにおいて、一定期間が経過した時点
	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。	事業予定地周辺 (予測場所と同じ区間及び施設来場者出入口)	竣工後から開通前まで及び開通後それぞれにおいて、一定期間が経過した時点
	供用に伴う自動車と歩行者及び自転車との交錯	自動車、歩行者及び自転車に分類し、数取り器により調査する。	事業予定地周辺 (予測場所と同じ区間)	竣工後から開通前まで及び開通後それぞれにおいて、一定期間が経過した時点

注) 開通後には、椿町線と一般市道岩塚牧野線との交差箇所においても調査を行う。

表 4-1(3) 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
安全性	供用に伴う自転車と歩行者との交錯	歩行者及び自転車に分類し、数取り器により調査する。	事業予定地周辺 (予測場所と同じ区間)	竣工後から開通前まで及び開通後それぞれにおいて、一定期間が経過した時点
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。	事業予定地及びその周辺	開通後、一定期間が経過した時点

第5部 環境影響評価業務委託先

本環境影響評価書に係る業務は、次に示すものに委託して実施した。

玉野総合コンサルタント株式会社

代表取締役社長 田部井 伸夫

名古屋市東区東桜二丁目17番14号