

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	321
第 2 章 調査、予測、環境保全措置 及び評価の概要	321

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
仮囲いや防音パネルの設置	・ 粉じん、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質濃度、騒音の低減
低公害型建設機械の使用	・ 二酸化窒素及び浮遊粒子状物質濃度、騒音、振動、温室効果ガス排出量の低減
建設機械の点検・整備及び適正な稼働	・ 二酸化窒素及び浮遊粒子状物質濃度、騒音、振動、温室効果ガス排出量の低減
工事作業区域を十分考慮した適切な建設機械の配置	・ 二酸化窒素及び浮遊粒子状物質濃度、騒音、振動の低減
工事関係車両の適正な車種の選定による運搬の効率化	・ 二酸化窒素及び浮遊粒子状物質濃度、騒音、振動、温室効果ガス排出量の低減 ・ 交通安全性の確保
工事関係の通勤者に対する公共交通機関の利用や自動車相乗りの推進	・ 二酸化窒素及び浮遊粒子状物質濃度、騒音、振動、温室効果ガス排出量の低減 ・ 交通安全性の確保
工事関係車両の点検・整備及び適正な走行	・ 二酸化窒素及び浮遊粒子状物質濃度、騒音の低減
工事関係車両のアイドリングストップ遵守の指導、徹底	・ 二酸化窒素及び浮遊粒子状物質濃度、騒音、温室効果ガス排出量の低減
建設機械の同時稼働時間の合理的範囲での短縮への施工計画の立案	・ 騒音、振動の低減
新建築物の高層部のセットバック	・ 景観上の圧迫感、風害の低減
新建築物周辺への植栽	・ 景観上の圧迫感、風害の低減 ・ 緑地等の確保
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
新設した緑地等の適切な維持・管理	・ 二酸化炭素の吸収 ・ 緑地等の確保

以上により、大気質、騒音、振動、地盤、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	【解体工事による粉じん】 既存資料調査によると、平成 24 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 3.2m/s である。 事業予定地には、延べ面積約 30,000m² 及び約 180m² の現況施設が 2 棟あり、最高高さは約 43m である。主な用途は、劇場、店舗、事務所、駐車場である。	【解体工事による粉じん】 粉じんが飛散する条件である風力階級 4 以上の年間出現頻度は 6.3～26.5% であり、西北西～北北西の風向の時に多く発生すると予測される。また、時期は 12～5月の冬季から春季に多く発生すると予測される。
	【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 24 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 3.2m/s、大気安定度の最多出現頻度は中立（D）である。 平成 20～24 年度の中村保健所における測定の結果、二酸化窒素濃度は、横ばいの状態で推移しており、平成 24 年度における測定結果は、環境基準及び名古屋市の大気汚染に係る環境目標値ともに達成している。 平成 20～24 年度の中村保健所における測定の結果、浮遊粒子状物質濃度は減少傾向を示しており、平成 24 年度における測定結果は、環境基準及び名古屋市の大気汚染に係る環境目標値ともに達成している。	【建設機械の稼働による大気汚染】 1．二酸化窒素 年平均値の寄与率は 45.2%、日平均値の年間 98% 値は 0.053ppm と予測される。 2．浮遊粒子状物質 年平均値の寄与率は 32.0%、日平均値の 2% 除外値は 0.057mg/m³ と予測される。

環境保全措置	評 価
【解体工事による粉じん】 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。 ・防音パネルは、現況施設の高さを上回る高さとする。 ・工事現場内では、必要に応じて散水を実施する。 ・工事用運搬車両のタイヤに付着した泥・土の飛散を防止するために、工事関係車両の出入口付近に水洗いを行う洗車設備を設置する。 ・工事関係車両の出入口付近の清掃に努める。 ・運搬作業では、必要に応じて、工事用運搬車両に飛散防止シート掛け等をする。 ・周辺の住民等からの問い合わせに対する連絡の窓口を設け、適切に対応する。	【解体工事による粉じん】 予測結果によると、粉じんの飛散が考えられる気象条件の年間出現頻度は、6.3～26.5%である。 本事業の実施にあたっては、防音パネルは、現況施設の高さを上回る高さと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。
【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3m）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. その他の措置 ・導入可能な最新の排出ガス対策型の建設機械を採用する。 ・工事の際は作業区域を十分考慮し、建設機械を適切に配置する。 ・不要な空ぶかしの防止に努める。 ・運搬車両のアイドリングについて、作業時及びやむを得ない場合以外は、停止する。 ・建設機械の効率的な運用に努めるとともに、十分な点検・整備により、性能の維持に努める。 ・建設機械（ディーゼルエンジン仕様）に使用する燃料は、日本工業規格（JIS）に適合するものを使用する。	【建設機械の稼働による大気汚染】 予測結果によると、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には、全て排出ガス未対策型を使用した場合と比較して、二酸化窒素で約36.4%、浮遊粒子状物質で約38.5%削減されることから、周辺の環境に及ぼす影響は低減されるものと判断する。 大気汚染に係る環境基準及び名古屋市の大気汚染に係る環境目標値との対比を行った結果、二酸化窒素濃度の日平均値の年間98%値は、環境基準の値を下回るものの、環境目標値を上回る。浮遊粒子状物質濃度の日平均値の2%除外値は、環境基準の値及び環境目標値とともに下回る。 本事業の実施においては、二酸化窒素について、環境目標値を上回ること、また、本予測に用いた点煙源拡散式は、周辺にある既存建物等の存在を考慮していないが、実際には中高層建築物の存在により風の流れが変化し、場所によっては予測結果より濃度が高くなる可能性が考えられることから、導入可能な最新の排出ガス対策型の建設機械を採用するなどのその他の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
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、自動車交通量は全ての地点において、平日の方が休日よりも多い傾向を示していた。	【工事関係車両の走行による大気汚染】 1．二酸化窒素 年平均値の寄与率について、工事関係車両の走行は 0.00～0.39%、建設機械の稼働による影響との重合は 0.33～14.45%と予測される。日平均値の年間98%値について、工事関係車両の走行は 0.035～0.037ppm、建設機械の稼働による影響との重合は 0.036～0.040ppm と予測される。 2．浮遊粒子状物質 年平均値の寄与率について、工事関係車両の走行は 0.00～0.06%、建設機械の稼働による影響との重合は 0.12～8.89%と予測される。日平均値の2%除外値について、工事関係車両の走行は 0.045mg/m³、建設機械の稼働による影響との重合は 0.045～0.048mg/m³ 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(中区栄二丁目及び中区錦二丁目)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 65dB 及び 59dB であり、中区栄二丁目では環境基準を達成していないが、中区錦二丁目では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})は平日及び休日ともに 55dB 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、65～74dB と予測される。 また、高さ別(地上 1.2～50m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 (地上解体工事): 65～79dB ・ケース (山留工事): 74～83dB ・ケース (杭・地下躯体・掘削工事) : 71～84dB ・ケース (地下躯体工事): 73～84dB ・ケース (地上躯体工事): 68～82dB

環境保全措置	評 価
【工事関係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。 ・土砂、資材等の搬出入については、積載量に応じた適正な車種の選定による運搬の効率化を推進することにより、さらに工事関係車両の走行台数を減らすよう努める。 ・工事関係の通勤者には、公共交通機関の利用や自動車の相乗りを推進することにより、通勤車両の走行台数を減らすよう努める。 ・適切な配車計画を立てることにより、コミュニティ道路を走行する工事関係車両の台数を減らすよう配慮する。 ・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。 ・アイドリングストップの遵守を指導、徹底させる。 ・工事関係車両の排出ガスについては、「貨物自動車等の車種規制非適合車の使用抑制等に関する要綱」(愛知県)に基づく対応を可能な限り図る。 ・工事関係車両(ディーゼルエンジン仕様)に使用する燃料は、日本工業規格(JIS)に適合するものを使用する。 ・関係機関との連絡・調整を適切に行い、環境負荷の低減に努める。	【工事関係車両の走行による大気汚染】 予測結果によると、工事関係車両の走行に起因する二酸化窒素及び浮遊粒子状物質が周辺環境に及ぼす影響は、小さいと判断する。 工事関係車両の走行については、二酸化窒素濃度の日平均値の年間 98% 値及び浮遊粒子状物質濃度の日平均値の 2% 除外値とともに、全予測地点で環境基準の値及び環境目標値を下回る。 また、建設機械の稼働による影響との重合については、二酸化窒素濃度の日平均値の年間 98% 値及び浮遊粒子状物質濃度の日平均値の 2% 除外値とともに、全予測地点で環境基準の値及び環境目標値以下である。事業予定地の伏見通側においては、多くの工事関係車両が走行するとともに、建設機械の稼働による大気汚染も重合されることから、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。
【建設機械の稼働による騒音】 1. 予測の前提とした措置 ・仮囲い(高さ 3m)を設置するとともに、解体工事時には、防音パネルも併せて設置する。 ・導入可能な低騒音型の建設機械を使用する。 2. その他の措置 ・工事の際は作業区域を十分考慮し、建設機械を適切に配置する。 ・運搬車両のアイドリングについて、作業時及びやむを得ない場合以外は、停止する。 ・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。 ・各機械が同時に稼働する時間を合理的な範囲で短くするように、施工計画を立案する。 ・工事の際には、衝撃音の発生を防止するよう努める。 ・民家近くで建設機械を稼働させる場合には、多くの台数を同時に稼働させないなどの配慮をする。 ・周辺の住民等からの問い合わせに対する連絡の窓口を設け、適切に対応する。	【建設機械の稼働による騒音】 予測結果によると、導入可能な低騒音型の建設機械を使用した場合には、全て低騒音型ではない場合と比較して、0.0～13.7dB(A) 低くなることから、周辺の環境に及ぼす影響は低減されるものと判断する。 導入可能な低騒音型の建設機械を使用することにより、建設機械の稼働による騒音レベルは、「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、工事の際は作業区域を十分考慮し、建設機械を適切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66～68dB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55～70dB、休日で53～71dBであり、休日の1地点を除き、平日及び休日ともに環境基準を達成していた。	【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、平日は60～70dB、休日は54～71dBと予測される。 また、工事関係車両の走行による増加分は、平日及び休日ともに、0～1dB程度と予測される。
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、平日では昼間37dB、夜間38dB、休日では昼間36dB、夜間35dB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、68～74dBと予測される。予測ケース毎の値は以下のとおりである。 ・ケース (地上解体工事): 73dB ・ケース (山留工事): 69dB ・ケース (杭・地下躯体・掘削工事): 74dB ・ケース (地下躯体工事): 68dB ・ケース (地上躯体工事): 70dB

環境保全措置	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、積載量に応じた適正な車種の選定による運搬の効率化を推進することにより、さらに工事関係車両の走行台数を減らすよう努める。 ・工事関係の通勤者には、公共交通機関の利用や自動車の相乗りを推進することにより、通勤車両の走行台数を減らすよう努める。 ・適切な配車計画を立てることにより、コミュニティ道路を走行する工事関係車両の台数を減らすよう配慮する。 ・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。 ・アイドリングストップの遵守を指導、徹底させる。 ・関係機関との連絡・調整を適切に行い、環境負荷の低減に努める。	【工事関係車両の走行による騒音】 予測結果によると、工事関係車両の走行に起因する騒音が周辺の環境に及ぼす影響は、小さいと判断する。 工事関係車両の走行による騒音レベルは、休日の1地点を除き環境基準の値以下となる。この1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0dB程度であることから、工事関係車両の走行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、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の走行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。
【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、建設機械を適切に配置する。 ・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。 ・各機械が同時に稼働する時間を合理的な範囲で短くするように、施工計画を立案する。 ・工事に際しては、導入可能な範囲で低振動型の建設機械を導入する。 ・民家近くで建設機械を稼働させる場合には、多くの台数を同時に稼働させないなどの配慮をする。 ・周辺の住民等からの問い合わせに対する連絡の窓口を設け、適切に対応する。	【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、工事の際は作業区域を十分考慮し、建設機械を適切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。

環境要素	調 査	予 測
振 動	【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30～40dBである。 現地調査によると、道路交通振動の振動レベル(L_{10})の1時間毎の数値の最大値は、平日では昼間36～51dB、夜間35～48dB、休日では昼間35～49dB、夜間31～45dB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、平日は36～51dB、休日は35～49dBと予測される。 また、工事関係車両の走行による増加分の最大値は、平日は0.1～3.1dB、休日は0.1～3.8dBと予測される。
地 盤	既存資料調査によると、事業予定地は洪積台地に位置し、標高は10m前後である。 事業予定地周辺の層序は、地表から盛土、熱田層、海部・弥富累層となっている。 事業予定地周辺半径1,000m以内には、41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する傾向がみられる。 現地調査によると、事業予定地周辺においては、盛土及び熱田層、海部・弥富累層がほぼ水平に分布している。 事業予定地の表層地下水位は、地表面下9.42mにある。	【地下水位】 現況施設地下躯体の外側の掘削深度は、地下水位よりも浅いため、周辺の地下水位への影響及びこれに伴う地盤変位は発生しないと予測される。 現況施設地下躯体を山留壁として利用することに加え、場所打ち山留壁を構築し、地下水を遮断した上で施工する。支持杭打設時においても、盛土し地下水位面より高い位置で施工するとともに、杭打設後には、周辺地盤の地下水を遮断し、地下水を浸出させないことから、周辺地下水位への影響及びこれに伴う地盤変位は発生しないと予測される。 【地盤変位】 現況施設の建物荷重及び土の荷重の除荷に伴うリバウンドが生じ、敷地境界において、最大10mmの隆起が予測される。また、事業予定地から離れるに従って地盤隆起量は減少し、敷地境界から20m程度離れると、地盤変位はなくなると予測される。 また、建物荷重による地盤変位は極めて小さく、実質上生じないと予測される。

環境保全措置	評 価
【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、積載量に応じた適正な車種の選定による運搬の効率化を推進することにより、さらに工事関係車両の走行台数を減らすよう努める。 ・工事関係の通勤者には、公共交通機関の利用や自動車の相乗りを推進することにより、通勤車両の走行台数を減らすよう努める。 ・適切な配車計画を立てることにより、コミュニティ道路を走行する工事関係車両の台数を減らすよう配慮する。 ・関係機関との連絡・調整を適切に行い、環境負荷の低減に努める。	【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}）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の走行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。
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。 ・場所打ち山留壁の構築など地下水の遮断に配慮するとともに、降雨等で掘削時に一時的に水が溜まった場合には、掘削エリア内に設けた溝に溜めて、適切に排出させる。 ・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。	【地下水位】 本事業における施工計画では、現況施設地下躯体の外側の掘削深度は、地下水位よりも浅いため、周辺の地下水位への影響及びこれに伴う地盤変位は発生しないと判断する。 【地盤変位】 工事中の最大隆起量が、敷地境界で最大 10mm、近接建物で最大 4mm となるが、事業予定地から 20m 程度離れると地盤変位はほぼなくなると予測される。 また、新建築物の基礎構造は、非常に堅固な地盤（Dm-G1）を支持層とする杭基礎であるため、建物完成後の建物荷重による地盤変位は、実質上生じないと判断する。 本事業の実施にあたっては、場所打ち山留壁を構築など地下水の遮断に配慮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。

環境要素	調 査	予 測
景 観	現地調査によると、事業予定地は、地下鉄伏見駅の南側に位置しており、南北を通る伏見通に面している。 事業予定地がある伏見駅周辺の地区は、名古屋駅と栄の間に位置しており、これらを東西で結ぶ錦通や広小路通等が通っている。また、事業予定地周辺には、日土地名古屋ビルやNTT DATA 伏見ビル等の中高層ビルが建ち並んでいる。 また、現況の形態率は 51～68%であった。	新建築物の高層部は、左右にガラス面を基調とした都市空間にマッチしたデザインを採用し、低層部は劇場としての壁面のデザインにより、繊細なアクセントを創り出している。また、前面の歩道には中高木を植栽し、アメニティ空間を創出している。 新建築物の存在による形態率は 53～73%、現況から新建築物の存在による変化量は 2～5 ポイントと予測される。

環境保全措置	評 価
1．予測の前提とした措置 ・高層部の壁面は、低層部より後退させ、壁面デザインの分節化を図ることにより、周辺に対する圧迫感の軽減に配慮する。 ・低層部は、御園座の文化、歴史を継承し、現代的に解釈した外観デザインとすることにより、街の記憶を未来に継承する。 ・1階には店舗を設け、劇場と共に人々が集う街のにぎわいに貢献する。 ・高層部は、垂直性を強調した格調と風格のあるデザインとし、都市部にふさわしい洗練された街並みの創造に貢献する。 ・建物の南面と東面には、緑やベンチのある快適な歩道状空地を設ける。 2．その他の措置 ・新建築物周辺に植栽を配置する。	予測結果によると、新建築物は、伏見地区周辺のシンボリックなものになるとともに、周辺の中高層建築物群と調和した洗練され風格のある建築物となり、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2～5ポイント増加する。 本事業の実施にあたっては、新建築物周辺に植栽を配置するという環境保全措置を講ずることにより、圧迫感の低減に努める。

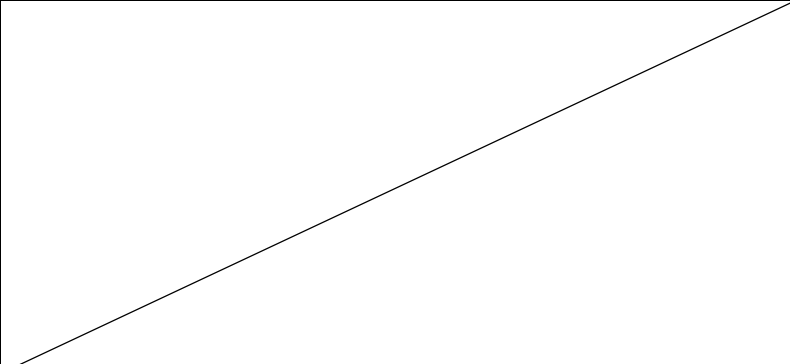
環境要素	調 査	予 測
廃棄物等		【工事中】 現況施設の解体工事に伴い、コンクリートが約 33,000 t、アスファルトが約 690t、木くず（木材、樹木）が約 120 t、金属くずが約 2,100 t、混合廃棄物が約 390 t、アスベストが約 4,250m² 発生すると予測される。このうち、再資源化率は、コンクリート、アスファルト、木くず（木材、樹木）及び金属くずが約 100%、混合廃棄物が約 30%、アスベストが 0%と予測される。 その他地表面舗装部除去工事に伴い、アスファルトが約 96t 発生すると予測され、再資源化率は 100%と予測される。 新建築物の建設工事に伴い、汚泥が約 6,600m³、掘削残土が約 3,700m³、建設廃材が約 1,500 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 50%、掘削残土が約 90%、建設廃材が約 80%と予測される。 【供用時】 新建築物の供用時には、廃棄物等として約 54.2m³/日発生すると予測される。このうち、再資源化率は約 72%と予測される。

環境保全措置	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、減量化及び再利用・再資源化に努める。 ・現況施設の解体に伴い発生するコンクリート塊、鉄筋、鉄骨については、再生資源としてリサイクルに努める。 2. その他の措置 ・掘削により発生する残土については、埋立、盛土、土地造成工事に活用するよう努める。 ・建設廃材の分別回収に努める。 ・建設工事に使用する型枠材の転用に努める。また、建設時の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。 ・解体工事に先立ち、「建築物解体等に係る石綿飛散防止対策マニュアル 2007」(環境省, 平成 19 年)に従って除去し、この運搬及び廃棄にあたっては、「石綿含有廃棄物等処理マニュアル(第 2 版)」(環境省, 平成 23 年)に従い、適切に行う。 ・発生したアスベストを含む廃棄物は、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」に基づき特別管理型産業廃棄物として適正に処理する。 ・現況施設内で管理されている PCB は、解体工事前に「ポリ塩化ビフェニル廃棄物の適正な処理の推進に関する特別措置法」に則り、确实かつ適正に処理する。また、処分を行うまでは、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」に基づき、適正な保管を行う。	【工事中】 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、工事中に発生するアスベスト以外の廃棄物等は、種類ごとに約 30～100% の再資源化が図られるため、廃棄物等による環境負荷は低減されるものと判断する。また、アスベスト及び PCB は、関係法令に基づき適切に対応することから、周辺の環境に及ぼす影響はないものと判断する。 本事業の実施にあたっては、掘削により発生する残土については、埋立、盛土、土地造成工事に活用するよう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。
【供用時】 1. 予測の前提とした措置 ・事業の実施により発生した廃棄物等については、関係法令等を遵守して、適正処理を図るとともに、減量化及び再利用・再資源化に努める。 2. その他の措置 ・保管場所については、表示等により、可燃ごみ、不燃ごみ、再利用対象物の分別を徹底させる。 ・施設利用者に対して、分別回収の協力を図ることにより、廃棄物の減量化及び再資源化の促進に努める。 ・共同住宅には、名古屋市上下水道局に認められたディスプレイを設置する。 ・廃棄物等の一時的な保管場所として、地下階や 1 階に保管スペースを設ける。	【供用時】 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、供用時に発生する廃棄物等は、約 72% の再資源化が図られるため、廃棄物等による環境負荷は低減されるものと判断する。 本事業の実施にあたっては、保管場所については、表示等により、可燃ごみ、不燃ごみ、再利用対象物の分別を徹底させ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		【工事中の温室効果ガス等】 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 21,500tCO₂、建設資材の使用により約 33,300tCO₂、建設資材等の運搬により約 5,500tCO₂、廃棄物の発生により約 300tCO₂であり、これらの合計は、約 60,600tCO₂と予測される。

環境保全措置	評価
【工事中の温室効果ガス等】 1．建設機械の稼働 ・ 工事中に際しては、不要なアイドリングを中止するとともに、作業効率や機械の燃料使用効率の向上に努める。 ・ 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。 2．建設資材の使用 ・ 型枠木材は、転用計画を立てるとともに、熱帯雨林の伐採を伴わない鋼製型枠、特殊金網、樹脂製型枠等の使用に努め、木材使用量を減らすよう努める。 ・ 新建築物の建設材料を製造する際、二酸化炭素の排出量が少ないものを使用するよう努める。 ・ 内装間仕切下地は、LGS（軽量鉄骨材）を用いることにより、木材使用量を減らすよう努める。 ・ 共同住宅に用いる断熱材は、ノンフロンのものを用いる。 3．建設資材等の運搬 ・ 燃費の良い車種、低公害車の導入に努める。 ・ 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、省エネ対応車両の導入に努める。 ・ 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。 ・ 土砂、資材等の搬出入については、積載量に応じた適正な車種の選定による運搬の効率化を推進することにより、さらに工事関係車両の台数を減らすよう努める。 ・ 工事関係の通勤者には、公共交通機関の利用や自動車の相乗りを推進することにより、通勤車両の走行台数を減らすよう努める。 ・ 合理的な運搬計画の策定により、運搬距離の最適化を図る。 ・ 一括運搬等を実践し、延べ輸送距離の縮減に努める。 4．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。 ・ 仮設材分類による資材の再利用を図る。 ・ 型枠木材は、転用計画を立てるとともに、代替材の使用に努め、木材使用量の低減を図る。 ・ 仕上げ材、設備機器等の搬入は、ユニット化等の工夫により、梱包材の発生の削減に努める。	【工事中の温室効果ガス等】 本事業の実施にあたっては、型枠木材は、転用計画を立てるとともに、熱帯雨林の伐採を伴わない鋼製型枠、特殊金網、樹脂製型枠等の使用に努め、木材使用量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、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		【存在・供用時の温室効果ガス】 1 .新建築物の供用等に伴い発生する温室効果ガス排出量 存在・供用時における温室効果ガス排出量（二酸化炭素換算）は、新建築物の存在・供用により約 4,800 tCO₂/年、新建築物関連自動車交通の発生・集中により約 630tCO₂/年、廃棄物の発生により約 45tCO₂/年と予測される。また、緑化・植栽による吸収・固定により、約 5tCO₂/年が削減されると予測され、これらの合計は、約 5,400tCO₂/年と予測される。 2 .単位面積当たりの二酸化炭素排出量 現況施設と新建築物の供用に関する単位面積当たりの二酸化炭素排出量は、現況施設は 85kgCO₂/年m²、新建築物は 67kgCO₂/年m²であり、約 21%の削減と予測される。
	【オゾン層破壊物質】 聞き取り調査の結果、現況施設に設置されている空調機や冷凍冷蔵機器等の冷媒として、クロロフルオロカーボン（CFC）、ハイドロクロロフルオロカーボン（HCFC）及び代替フロンであるハイドロフルオロカーボン（HFC）が、約 770kg 使用されていることを確認した。	【オゾン層破壊物質】 フロン類の処理については、廃棄する際にフロン類の回収を義務づけた「フロン回収・破壊法」を遵守して、適切に処理・処分するため、大気への放出はないと予測される。
風 害	既存資料調査及び現地調査によると、事業予定地周辺は商業地域であり、建物用途では商業施設・一般店舗・商業的サービス施設が多くを占め、その周縁部には、住居施設や公園・緑地等が存在している。 建物階数の状況を見ると、3 階以上の中高層建築物が多くを占めており、1～2 階の低層建築物は散在している。	新建築物建設後に風環境のランクが上がる地点は、主に事業予定地東側近傍等の 12 地点（このうち新たにランク 3 を超える地点はなし）、風環境のランクが下がる地点は、主に事業予定地南東側等の 4 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。

環境保全措置	評 価
【存在・供用時の温室効果ガス】 1. 新建築物の存在・供用 ・高効率給湯器（潜熱回収型）、高効率エアコン、高効率照明（LED）等の省エネルギーシステムの利用促進に努め、エネルギー消費の削減を図る。 ・太陽光発電装置を設置する。 2. 新建築物関連自動車交通の発生・集中 ・劇場及び店舗利用者には、できる限り公共交通機関を利用するよう働きかける。 3. 廃棄物の発生 ・保管場所については、表示等により、可燃ごみ、不燃ごみ、再利用対象物の分別を徹底させる。 ・施設利用者に対して、分別回収の協力を図ることにより、廃棄物の減量化及び再資源化の促進に努める。 ・共同住宅には、名古屋市上下水道局に認められたディスプレイを設置する。 4. 緑化・植栽による二酸化炭素の吸収・固定量 ・新設した緑地等については、適切に維持・管理作業を行う。 ・緑地の維持・管理に関する年間スケジュールを立て、清掃、灌水、病害虫の駆除等を計画的に行う。	【存在・供用時の温室効果ガス】 予測結果によると、エネルギーの使用における単位面積当たりの温室効果ガス排出量は、現況施設の供用よりも新建築物の方が約 21%削減される。 本事業の実施にあたっては、高効率給湯器（潜熱回収型）、高効率エアコン、高効率照明（LED）等の省エネルギーシステムの利用促進に努め、エネルギー消費の削減を図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。
	【オゾン層破壊物質】 予測結果によると、フロン類の大気への放出はないと考えられることから、フロン類の影響は回避されるものと判断する。
1. 予測の前提とした措置 ・新建築物を極力セットバックさせ、風環境に配慮した計画とする。 2. その他の措置 ・事業予定地内に常緑の中高木を植栽する。	予測結果によると、予測の前提とした措置を講ずることにより、新建築物の存在による著しい風の変化はなく、新建築物建設前から新たにランク 3 を超える地点はない。 本事業の実施にあたっては、事業予定地内に常緑の中高木を植栽することにより、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。

環境要素	調 査	予 測
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の地域は、事業予定地の周辺では、商業施設・一般店舗・商業的サービス施設がほとんどを占めており、住居施設、供給・処理・運輸施設、教育施設が点在している。事業予定地の北西側の少し離れた箇所では、商業施設・一般店舗・商業的サービス施設に加え、住居施設がやや多くなる箇所が存在している。建物階数別にみると、事業予定地の周辺では、1～2 階の低層建築物と 3～5 階の中層建築物が多くを占めており、道路を挟んでやや離れた箇所には、8～9 階及び 10 階以上の中高層建築物が多くを占めている。 事業予定地周辺は低層の建築物が多く、8 時間以上の日影が少ないものの、北西側及び北東側の少し離れた箇所には中・高層の建築物が多く、8 時間の日影が生じる範囲が既存の建築物の北側の道路及び空地にみられている。	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 1.4 km になると予測される。また、等時間日影図によると、1 時間以上の日影を生じる範囲は、事業予定地より約 120～270m と予測される。 なお、新建築物による日影が生じる範囲内には、「名古屋市中高層建築物の建築に係る紛争の予防及び調整等に関する条例」に規定される教育施設は存在しない。 新建築物と既存建物による日影については、新建築物が建設されることにより、事業予定地の北東側及び北西側の一部において、日影時間が長くなると予測される。1 時間以上 2 時間未満で付加される範囲は、事業予定地の北東側及び北西側の道路及び建物の空地の一部である。
電波障害	既存資料調査及び現地調査によると、地上デジタル放送電波の受信品質評価が「良好に受信」とされた地点は、瀬戸局のうち広域局が 100%、県域局が 73%、国際センター局（県域局）が 97%であった。 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。	瀬戸局について、新建築物から西南西方向へ障害が発生し、この障害面積は、広域局で約 0.09km²、県域局で約 0.43km² と予測される。また、国際センター局について、新建築物から南東方向へ障害が発生し、この障害面積は、県域局で約 1.80km² と予測される。 反射障害は、瀬戸局（広域局及び県域局）並びに国際センター局ともに、新建築物単体による障害は発生しないと予測される。 マイクロウェーブ通信回線は、事業予定地上空において、通過していないことから、影響はないと予測される。

環境保全措置	評 価
	予測結果より、新建築物が建設されることによる周辺の日照環境に及ぼす影響は、新たに日影が付加される範囲を考慮すると小さいと判断する。 また、新建築物により日影の影響を受ける区域は、「建築基準法」及び「名古屋市中高層建築物日影規制条例」の規制対象区域に該当しない。
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。 ・地上デジタル放送電波受信の状況が悪化すると予測される地域において発生した受信障害について、本事業に起因する障害であることが明らかになった場合には、CATV への加入など適切な措置を実施する。 ・予測範囲以外において受信障害が発生し、調査を行った結果、本事業による影響と判断された場合については、適切な措置を実施する。 ・周辺の住民等からの問い合わせに対する連絡の窓口を設ける。	本事業の実施にあたっては、地上デジタル放送電波受信の状況が悪化すると予測される地域において発生した受信障害について、本事業に起因する障害であることが明らかになった場合には、CATV への加入など適切な措置を実施することにより、新建築物が地上デジタル放送電波の受信に及ぼす影響の回避に努める。 マイクロウェーブの送信経路への影響については、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ことから、影響はないものと判断する。

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、地下鉄のほか、市バス、名鉄バス、JR 東海バス及び三重交通バスが通っている。また、事業予定地は伏見通に面しており、周辺には広小路通、錦通等が通っている。 事業予定地周辺における自動車交通量は、平日及び休日ともに、若宮大通が最も多くなっている。事業予定地周辺における歩行者交通量は、平日及び休日ともに、広小路通が最も多くなっている。事業予定地周辺における自転車交通量は、平日及び休日ともに、若宮大通が最も多くなっている。 事業予定地周辺における路線別の事故発生件数（平成 23 年）は、伏見通、桜通（国道 19 号）が 886 件、広小路通が 534 件、錦通が 87 件、若宮大通が 155 件、桜通が 324 件、伏見通（国道 22 号）が 579 件となっている。 現地調査によると、事業予定地周辺には、平成 25 年度において、小学校 3 校、中学校 2 校の通学路が指定されている。 事業予定地周辺の自動車区間断面交通量は、全区間で平日の交通量が休日の交通量を上回っていた。大型車混入率は、平日が約 4～10%、休日が約 1～6%であった。また、事業予定地周辺の歩行者区間断面交通量は、伏見通沿いが平日及び休日ともに最も多かった。自転車区間断面交通量についても、伏見通沿いが平日及び休日ともに最も多かった。 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、主要道路においては車歩道分離がなされていた。	【工事中】 自動車交通量の増加率は平日で 0.1～9.5%、休日で 0.1～17.1%と予測される。 工事関係車両の出入口を事業予定地の西側、南側及び東側にそれぞれ 1 箇所ずつ設けることにより、平日のピーク時では 8～64 台/時の工事関係車両が出入りし、130～838 人/時の歩行者及び 20～124 台/時の自転車との交錯が予測される。休日のピーク時では 8～64 台/時の工事関係車両が出入りし、85～319 人/時の歩行者及び 10～71 台/時の自転車との交錯が予測される。

環境保全措置	評価
【工事中】 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。 ・ 工事関係車両の出入口付近では、視認性を良好に保ち、交通誘導員を配置することにより、工事関係車両の徐行及び一時停止を徹底させる。 ・ 工事関係車両の運転者には、走行ルートの遵守、適正な走行の遵守を指導し、徹底させる。 ・ 工事関係車両の走行については、交通法規を遵守し、安全運転を徹底させる。 ・ 土砂、資材等の搬出入については、積載量に応じた適正な車種の選定による運搬の効率化を推進することにより、さらに工事関係車両の走行台数を減らすよう努める。 ・ 工事関係の通勤者には、公共交通機関の利用や自動車の相乗りを推進することにより、通勤車両の走行台数を減らすよう努める。 ・ 適切な配車計画を立てることにより、コミュニティ道路を走行する工事関係車両の台数を減らすよう配慮する。 ・ 事業予定地近隣に通学路が指定されている各小・中学校の登校時間帯においては、工事関係車両をできる限り走行させないなどの処置を講ずる。 ・ 事業予定地周辺のコミュニティ道路については、工事関係車両の徐行及び一旦停止を徹底させる。また、実際の状況を見極めながら、状況に応じて交通誘導員を配置するなど、適切な対応を行う。 ・ 歩行者及び自転車交通量が多い事業予定地の東側出入口について、交通誘導員を配置し、歩行者及び自転車の安全性に対して特に注意を払う。 ・ 関係機関との連絡・調整を適切に行い、環境負荷の低減に努める。	【工事中】 予測結果によると、工事関係車両の走行ルート上の各区間における工事関係車両による交通量の増加率は、平日で 0.1～9.5%、休日で 0.1～17.1%となるが、これらのルートは、マウントアップ等により歩車道分離がなされているとともに、事業予定地近隣に通学路が指定されている各小・中学校の登校時間帯においては、工事関係車両をできる限り走行させないなどの処置を講ずる。これらのことから、工事関係車両の走行による安全性への影響は、小さいと判断する。 本事業の実施にあたっては、工事関係車両出入口付近の視認性を良好にす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。

環境要素	調 査	予 測
安 全 性	【供用時】 既存資料調査及び現地調査は、【工事中】参照。	【供用時】 自動車の増加率は、ほとんどの区間で平日よりも休日の方が高く、平日が 0.0～25.7% に対して、休日が 0.0～34.5% と予測される。 歩行者の増加交通量は、平日が 0～6,079 人/16 時間、休日が 0～6,144 人/16 時間と予測され、休日が平日を上回っている。 自転車の増加交通量は、平日が 62～524 台/16 時間、休日が 62～541 台/16 時間と予測され、休日が平日を上回っている。 新建築物関連車両の出入口は、事業予定地西側に 1 箇所設けられ、平日のピーク時では、59 台/時の自動車及び 6 台/時の二輪車が入りし、271 人/時の歩行者並びに 42 台/時の自転車との交錯が予測される。また、休日のピーク時では、49 台/時の自動車及び 7 台/時の二輪車が入りし、135 人/時の歩行者及び 30 台/時の自転車との交錯が予測される。

環境保全措置	評 価
【供用時】 1．予測の前提とした措置 ・事業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。 ・新建築物の利用者出入口は、事業予定地東側及び南側に設け、自動車出入口は西側のみに限定することにより、歩行者と自動車との出入口を離す。 2．その他の措置 ・新建築物関連車両出入口付近における安全性を高めるため、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。 ・劇場及び店舗利用者には、できる限り公共交通機関を利用するよう働きかける。 ・伏見通沿い及び事業予定地南側においては、新建築物をセットバックさせることにより空地を設け、現況よりも幅員の広い歩行者空間を整備する。 ・地上に設置する駐車場へは、事業予定地内に新建築物関連車両の待機スペースを設けるとともに、地下に設置する駐車場へは、スロープを設けて入庫させる計画により、新建築物関連車両出入口付近における渋滞を緩和するよう配慮する。	【供用時】 予測結果によると、新建築物関連車両の走行ルート上の各区間の新建築物関連車両による交通量の増加率は、平日で 0.0～25.7%、休日で 0.0～34.5%となるが、これらのルートは、マウントアップ等により歩車道分離がなされていることから、新建築物関連車両の走行による安全性への影響は、小さいと判断する。 本事業の実施にあたっては、新建築物関連車両出入口付近における安全性を高めるため、カーブミラー、誘導サイン、回転灯等を設置す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。

環境要素	調 査	予 測
緑 地 等	現地踏査によると、事業予定地内には、緑地はない。 事業予定地周辺の緑地の状況をみると、事業予定地東側には、街路樹として、落葉高木であるハナミズキが点在している。また、中央分離帯には、常緑高木であるクスノキが植栽されており、その根元には低木であるツツジ類が植栽されている。 事業予定地南側及び西側には、街路樹として、落葉高木であるナンキンハゼやメタセコイヤが点在しており、その根本には低木であるツバキ類やヒイラギナンテン等が植栽されている。 以上により、事業予定地周辺の緑地の現状は、緑の少ない環境である。	新設する緑地等は、地上緑化、低層部の屋上緑化、保水性舗装に大きく分かれる。地上緑化では、中高木や低木、地被類を植栽する。低層棟の屋上緑化では、地被類を植栽する。また、事業予定地の北側及び南側は、保水性舗装する。 緑地に使用する樹種として、中高木はハナミズキやシラカシ、低木はアベリアやサツキ等、地被類はセダム類、ヘデラ、タマリユウ等とする。なお、郷土種として、東海地方に自生する植物から、シラカシ及びシャガを選定する計画である。 新設する緑地等の面積は、地上緑化約 250m²、低層部の屋上緑化約 750m²、保水性舗装約 300m²の合計約 1,300m²を予定している。 事業予定地の面積は約 5,000m²、緑地等の面積は約 1,300m²、緑地のみの面積は約 1,000m²であり、緑化率は、緑地等では約 26.0%、緑地のみでは約 20.0%となる。 新建築物の東側及び南側に中高木等を植栽するとともに、低層部の屋上を広く緑化する。特に、新建築物東側に植栽する中高木は、伏見通沿いの街路樹との調和を取ることで、統一感のある緑地空間が形成されるものと予測される。 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るものと予測される。

環境保全措置	評 価
本事業の実施にあたっては、以下に示す環境保全措置を講ずる。 ・新設した緑地等については、適切に維持・管理作業を行う。 ・緑地の維持・管理に関する年間スケジュールを立て、清掃、灌水、病虫害の駆除等を計画的に行う。 ・樹種の選定については、郷土種に配慮する。	予測結果によると、事業予定地内に中高木の植栽、屋上緑化等を行うことにより、約 1,300m² の緑地等（緑地のみの場合は約 1,000m²）が新設され、緑地のみの緑化率は約 20.0%となり、「緑のまちづくり条例」に基づく緑化率の規制値（10%）を上回る。また、緑地等の整備により、周辺との調和が図られ、緑の多い快適な都市環境が新たに形成されるものと判断する。 本事業の実施にあたっては、新設した緑地等については、適切に維持・管理作業を行う等の環境保全措置を講ずることにより、良好な緑地環境の維持に努める。

第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	解体工事による粉じん	市民等からの苦情があった場合には、その内容及び対処方法並びにその後の状況を調査する。	事業予定地周辺	解体工事中 < 予定時期 > ：平成26～27年
	建設機械の稼働による大気汚染(二酸化窒素及び浮遊粒子状物質)	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の排出量が最大と想定される時期(1年) < 予定時期 > ：平成26～27年 (工事着工後6～17ヶ月目)
	工事関係車両の走行による大気汚染(二酸化窒素及び浮遊粒子状物質)	自動車交通量(一般車両及び工事関係車両)及び走行速度を調査する。	予測場所と同じ地点	工事関係車両からの大気汚染物質の排出量が最大と想定される時期(平日及び休日の各1日) < 予定時期 > ：平成27年 (工事着工後11ヶ月目)

注) 全調査事項について、市民等からの苦情があった場合には、その内容及び対処方法並びにその後の状況を調査する。

表 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
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と想定される時期(各時期1回) < 予定時期 > ・ケース (地上解体工事) ：平成26年 (工事着工後6ヶ月目) ・ケース (山留工事) ：平成27年 (工事着工後10ヶ月目) ・ケース (杭・地下解体・掘削工事) ：平成27年 (工事着工後11ヶ月目) ・ケース (地下躯体工事) ：平成27年 (工事着工後17ヶ月目) ・ケース (地上躯体工事) ：平成28年 (工事着工後28ヶ月目)
	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)及び走行速度も併せて調査する。	予測場所と同じ地点	工事関係車両の走行による影響(合成騒音レベル)が最大と想定される時期(平日及び休日の各6~22時) < 予定時期 > ：平成27年 (工事着工後11ヶ月目)

注) 全調査事項について、市民等からの苦情があった場合には、その内容及び対処方法並びにその後の状況を調査する。

表 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
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と想定される時期（各時期1回） < 予定時期 > ・ケース（地上解体工事） ：平成26年 （工事着工後6ヶ月目） ・ケース（山留工事） ：平成27年 （工事着工後10ヶ月目） ・ケース（杭・地下解体・掘削工事） ：平成27年 （工事着工後11ヶ月目） ・ケース（地下躯体工事） ：平成27年 （工事着工後19ヶ月目） ・ケース（地上躯体工事） ：平成28年 （工事着工後28ヶ月目）
	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）及び走行速度も併せて調査する。	予測場所と同じ地点	工事関係車両の走行による影響（等価交通量）が最大と想定される時期（平日及び休日の各6～22時） < 予定時期 > ：平成27年 （工事着工後11ヶ月目）
地 盤	地盤変位	水準測量により調査する。	事業予定地周辺	工事中（毎月1回） < 予定時期 > ：平成26～27年

注）全調査事項について、市民等からの苦情があった場合には、その内容及び対処方法並びにその後の状況を調査する。

表 4-1(4) 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	存在時（1回） < 予定時期 > ：平成30年
廃棄物等	工事中に発生する廃棄物等の種類、量及び再資源化量	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。	事業予定地及びその周辺	工事中 < 予定時期 > ：平成26～29年
	存在・供用時に発生する事業系及び家庭系廃棄物等の種類、量及び再資源化量	廃棄物の発生量及び再資源化量を調査する。	事業予定地内	供用時（数回） < 予定時期 > ：平成30年
温室効果ガス等	工事中に発生する温室効果ガスの種類及び量	原材料の追跡等が可能な範囲内において、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する。	事業予定地内	工事中 < 予定時期 > ：平成26～29年
	存在・供用時に発生する温室効果ガスの種類及び量	新建築物の存在・供用に伴うエネルギー等の使用に伴う排出量の調査及び緑化・植栽の調査による二酸化炭素吸収・固定量の算出を行う。	事業予定地内	存在・供用時（1年） < 予定時期 > ：平成30年
	オゾン層破壊物質	解体工事におけるフロン類の処理方法について調査する。	事業予定地内	解体工事中 < 予定時期 > ：平成26年
風害	ビル風の影響の程度	市民等からの苦情があった場合には、その内容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	存在時 < 予定時期 > ：平成29～30年
日照障害	日影の影響の程度	市民等からの苦情があった場合には、その内容及び対処方法並びにその後の状況を調査する。	事業予定地周辺	存在時 < 予定時期 > ：平成29～30年

注）全調査事項について、市民等からの苦情があった場合には、その内容及び対処方法並びにその後の状況を調査する。

表 4-1(5) 事後調査計画

環境要素	調査事項	調査方法	調査場所	調査時期
電波障害	電波障害の程度	市民等からの苦情があった場合には、その内容及び対処方法並びにその後の状況を調査する。また、電波障害が予測された地域において採用した電波障害対策の方法を調査する。	事業予定地周辺	存在時 < 予定時期 > ：平成29～30年
安 全 性	工事の実施に伴う自動車交通量	方向別に大型車類及び小型車類の2車種に分類し、数取り器により調査する。また、工事関係車両台数も併せて調査する。	予測場所と同じ区間及び工事関係車両出入口	工事関係車両台数が最大と想定される時期（平日及び休日の各6～22時） < 予定時期 > ：平成27年 （工事着工後11ヶ月目）
	工事の実施に伴う工事関係車両と歩行者及び自転車との交錯	工事関係車両、歩行者及び自転車交通量に分類し、数取り器により調査する。	予測場所と同じ区間	工事関係車両台数が最大と想定される時期（平日及び休日の各6～22時） < 予定時期 > ：平成27年 （工事着工後11ヶ月目）
	供用に伴う自動車交通量	方向別に大型車類及び小型車類の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。	予測場所と同じ区間及び新建築物関連車両出入口	供用時（平日及び休日の各6～22時） < 予定時期 > ：平成30年
	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、施設利用者数も併せて調査する。	予測場所と同じ区間及び施設利用者出入口	供用時（平日及び休日の各6～22時） < 予定時期 > ：平成30年
	供用に伴う新建築物関連車両と歩行者及び自転車との交錯	新建築物関連車両、歩行者及び自転車交通量に分類し、数取り器により調査する。	予測場所と同じ区間	供用時（平日及び休日の各6～22時） < 予定時期 > ：平成30年

注）全調査事項について、市民等からの苦情があった場合には、その内容及び対処方法並びにその後の状況を調査する。

表 4-1(6) 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
緑地等	緑地等の位置、樹種、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	存在時 < 予定時期 > ：平成30年

注) 全調査事項について、市民等からの苦情があった場合には、その内容及び対処方法並びにその後の状況を調査する。

第 5 部 環境影響評価手続き に関する事項

第 1 章 環境影響評価の手順	353
第 2 章 環境影響評価準備書作成までの経緯	355
第 3 章 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	356

第1章 環境影響評価の手順

本事業における「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）に基づく環境影響評価の手続きのあらましと準備書の作成手順は、それぞれ図5-1-1及び図5-1-2に示すとおりである。

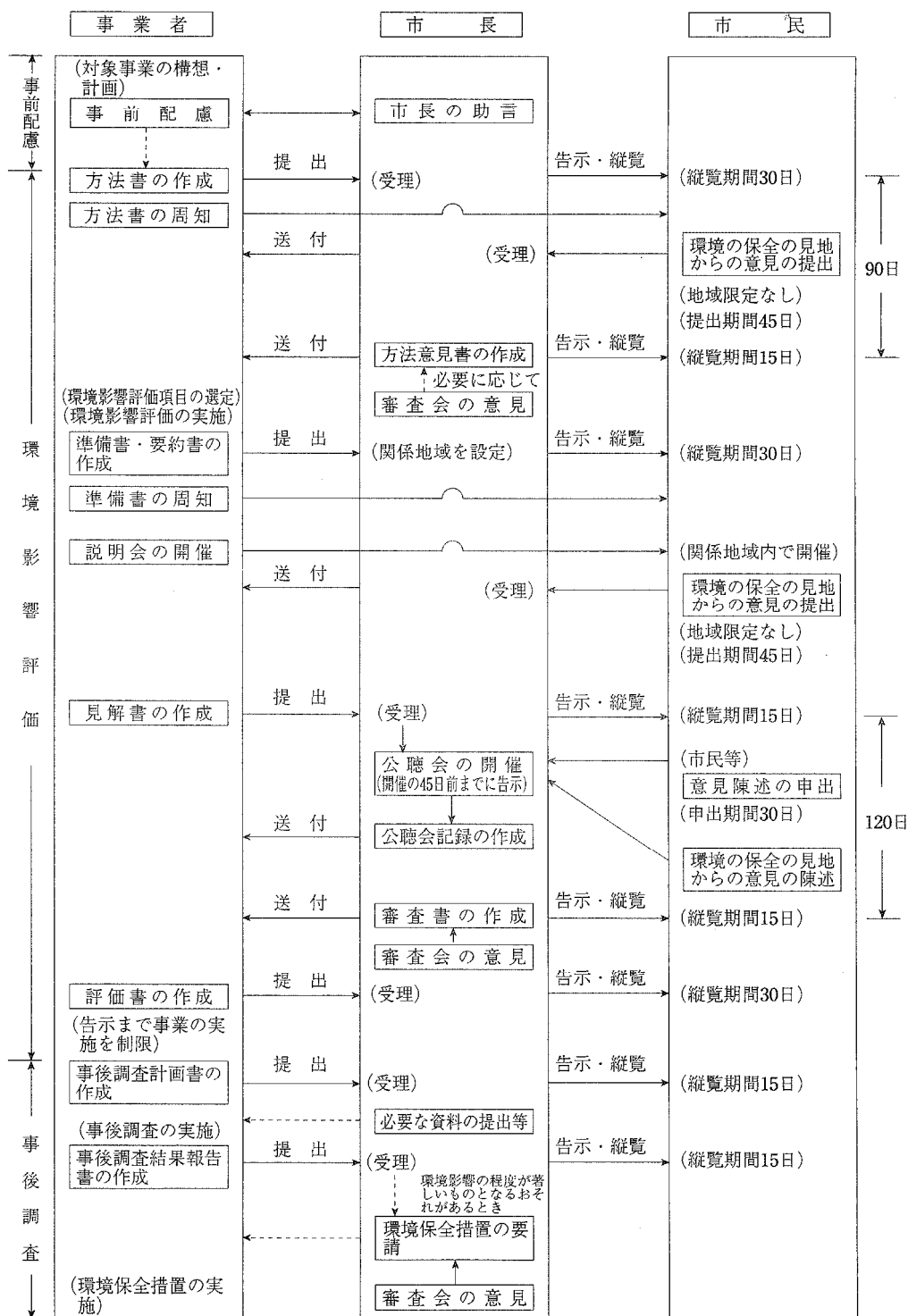


図5-1-1 環境影響評価の手続きのあらまし

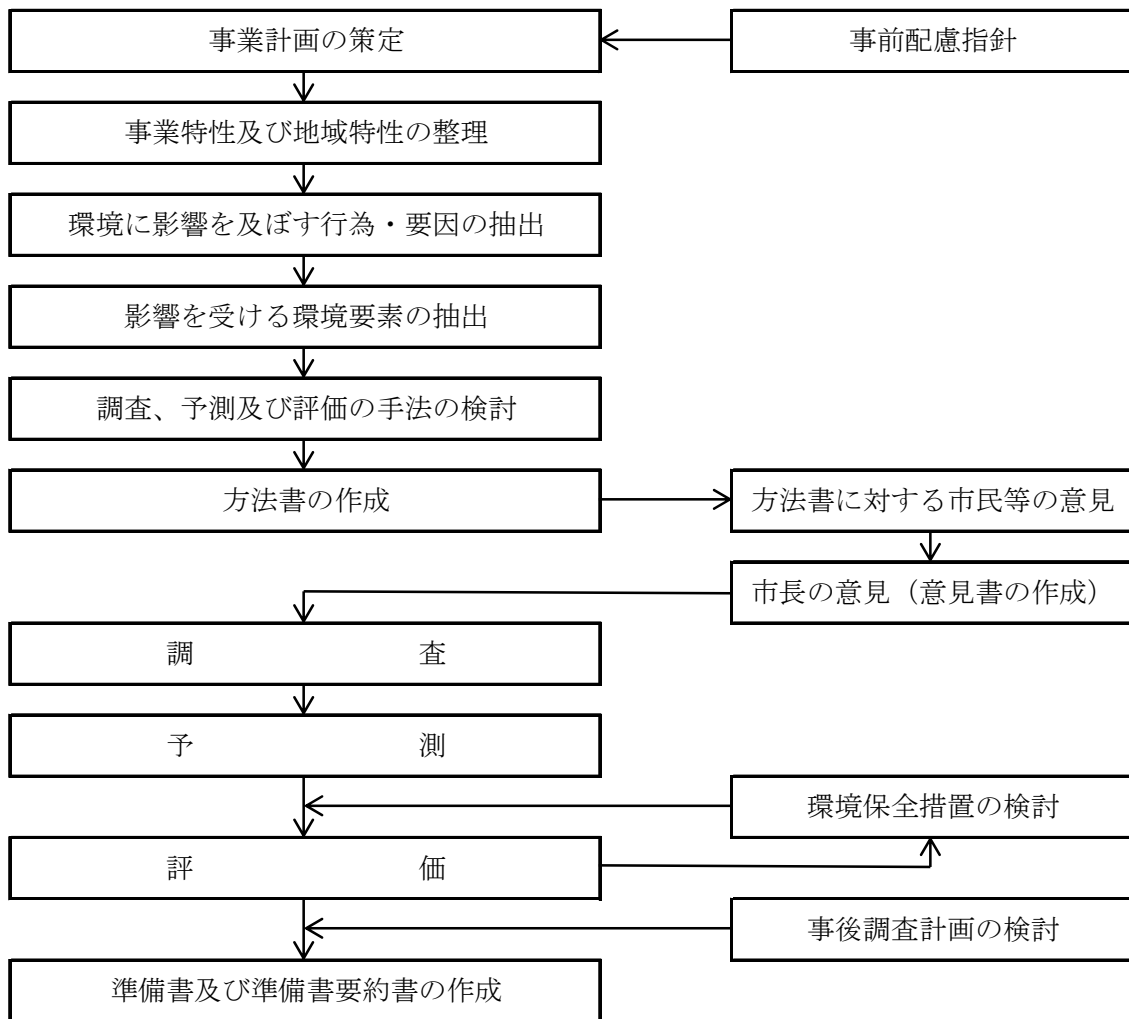


図 5-1-2 準備書の作成手順

第 2 章 環境影響評価準備書作成までの経緯

準備書作成までの経緯は、表 5-2-1 に示すとおりである。

表 5-2-1 準備書作成までの経緯

事 項		内 容
方 法 書	提 出 年 月 日	平成 24 年 10 月 22 日
	縦覧(閲覧)期間	平成 24 年 10 月 29 日から 11 月 27 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 (株式会社御園座、 積水ハウス株式会社名古屋マンション事業部)
	縦 覧 者 数 (閲 覧 者 数)	11 名 (6 名)
方法書に対する 市民等の意見	提 出 期 間	平成 24 年 10 月 29 日から 12 月 12 日
	提 出 件 数	2 件
方法書に対する 市長の意見 (方法意見書)	縦 覧 期 間	平成 25 年 1 月 25 日から 2 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	1 名
事業内容の変更	届 出 年 月 日	平成 25 年 8 月 23 日

注)「名古屋市環境影響評価条例」の一部が改正され、平成 25 年 4 月 1 日に施行されたが、本事業は、計画段階配慮の手続きについて、経過措置により適用されない。

第3章 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

3-1 市民等の意見の概要に対する事業者の見解

方法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。

表 5-3-1 市民等の意見の提出件数、項目及び意見数

提出件数	意見の項目	意見数
2 件	対象事業の名称、目的及び内容	11
	事前配慮の内容	10
	事業予定地及びその周辺地域の概況	9
	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の手法	19
	環境影響評価手法の概要	1

(1) 対象事業の名称、目的及び内容

項 目	意 見 の 概 要
対象事業の 目的	[環境影響評価手続きについて] 環境影響評価法改正で2012年4月1日からは「方法書」の前に「計画段階配慮書」が義務づけられている。呼応して名古屋市もアセス条例に配慮書を義務づけるため、2011年1月21日に市環境審議会に環境影響評価制度のあり方について調査審議を諮問し、2012年2月9日からの市民意見募集を経て5月11日に答申され、9月27日に市議会で可決され、10月4日に公布、来年4月1日施行と確定している。こうした時期に建設資金もあいまいなまま（注）、かつ、事業計画も未確定のまま、あわてて駆け込み申請をして配慮書の手続きを省略するような姿勢は許されない。少なくとも中央新幹線のアセスのように、改正される市アセス条例を準用して、配慮書の手続きから開始するべきである。そのような指導は名古屋市からなされなかったのか。 （注）朝日新聞 2012. 11. 17 「御園座は2012年3月期まで6期連続で純損失を出し、9月末時点で4億3200万円の債務超過。来春までに債務超過を解消しなければ、名古屋証券取引所への上場が廃止となる。積水ハウスと共同での再開発は、経営再建の「切り札」だ。借金を返したうえで、再開発するには御園座の負担金は、数十億円が必要とされる。」 配慮書の手続きを省略した引け目からか、市の行政指導により追加していた「事前配慮の内容」が記載されてはいるが、改正環境影響評価法や、改正される市アセス条例にある配慮書とは大きな違いがある。単に事業を確定してからの環境保全の見地からの配慮事項が羅列してあるだけであり、本来の配慮書で示すはずの事業の必要性、地区選定理由、複数案の比較がなされていない。

事業者の見解	本文対応頁
現況施設は、各種設備の老朽化や劇場機能の不足等の問題が生じており、この事態を改善し、よりよい劇場に再建するために、建て替えの検討を行って参りました。本事業計画は、改正される「名古屋市環境影響評価条例」の公布前に概ね決まっており、この計画をもとに方法書を作成し、名古屋市に提出しました。	p. 355

項 目	意 見 の 概 要
対象事業の 目的	p2 対象事業の目的で、50 年近く経年の御園座の再建はそれなりに理解できるが、「上層階には高品質な共同住宅を併設する」ことが唐突であり、理由も納得できない。「周辺人口を増やし、かつてのにぎわいのある伏見地区を再生することを目的とする。」とあるが、p16 の人口及び世帯数で、人口は増加傾向であり、人口増加率は 5 年前と比べて名古屋市の 2.2% に対し調査対象区域は 24.4% もある。また、にぎわいはその地区に居住する夜間人口と直接の関係はほとんどないはずである。御園座再建の費用を補うために、無理に高層の共同住宅を計画したのかと疑いを持つ。こうした疑問を解決するためにも、配慮書を作成し、事業の必要性、地区選定理由、複数案の比較をすべきである。
	[自動車交通について] 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、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。
	[空地について] p4 基本方針で「敷地周辺には、歩行者のための空地を確保し、緑を配した憩いのある都市環境とする。」、p7 立地に関する事前配慮で「ビル壁面をセットバックさせることにより、圧迫感の緩和に努める。」、p10 存在・供用時の事前配慮で「周囲に歩行者のための空地を確保することにより圧迫感を緩和するように配慮する。」「ビル壁面をセットバックさせることにより、圧迫感の緩和に努める。」とあるが、どこにも何メートルのセットバックをするとの記載がない。せいぜい p5 計画配置図で、御園座と思われる低層部が敷地境界から約 4m 離れていると読み取れるが、これは現在の御園座の空地より狭い。この程度で歩行者のための空地を確保することはできない。また、これは御園座の入退場者のために必要不可欠な空間であり、特別に基本方針でかかげるようなものではない。もっと大胆に歩行者用空地を確保し、ビル壁面をセットバックさせるべきである。

事業者の見解	本文対応頁
(見解は p. 357 と同じ)	
新建築物利用者について、事業予定地は駅等に近ことから、公共交通機関の利用が図られるものと考えます。さらに、劇場及び店舗利用者には、できる限り公共交通機関を利用するよう働きかけて参りたいと考えております。	p. 11, 312
現状の御園座会館は、東側及び南側とも敷地境界いっぱいに建っており、後退距離はほとんどありません。 本事業では、新建築物の東側において敷地境界より低層部で約 3～4m、高層部で約 10m、南側において約 7m後退させることにより、歩行者空間の確保及び圧迫感の低減を図る計画としています。	p. 6

項 目	意 見 の 概 要
対象事業の 目的	[建築計画について] p4 事業計画の概要で、共同住宅について①基本方針の「快適な低炭素「住」生活の永住型都市住宅を提供することにより、駅そば生活人口の増加を図る。」ことが、②建築計画の概要では全く示されていない。どのような共同住宅で低炭素「住」生活を実現するのか記載すべきである。そもそも、1戸あたり面積、総戸数さえ示さず、地上45階のどの部分が共同住宅なのかも示されていない。また、各戸のエネルギーは電気だけなのか、ガスはないのか、自然エネルギーの利用もなく低炭素生活と豪語するのか、停電時はどうするのか、水道の中水利用はないのかなど、具体性が全くない。これでは、このままでは、方法書の調査項目、調査方法への意見が不十分なままとなる。
	[主要用途別の計画について] p4 事業計画の概要の2-3-1で、階数が地上45階、地下2階、高さ約170m、延べ面積が約60,000m²などとあるが、いずれも、御園座と共同住宅別に記載すべきである。特に、延べ面積は主要用途の「劇場、店舗、共同住宅、駐車場」毎にその規模を明記すべきである。また、日最大利用者・平日約6,000人の内訳も必要である。このままでは、方法書の調査項目、調査方法への意見が不十分なままとなる。
	[駐車場計画について] p5 計画配置図で駐車場棟が別棟で計画されているが、この面積、階数、御園座と共同住宅の内訳を明記すべきである。このままでは、方法書の調査項目、調査方法への意見が不十分なままとなる。
	[駐車場の配置について] 西側に駐車場を設置してありますが、建物の規模から、この建物に収容する駐車台数が、大変に多い（計画では、約400台とあります）と思われ、西側の御園通りからのアプローチだと、かなり御園通りが、交通渋滞になる恐れと、渋滞による自動車からの排気ガス量が多くて、商店街の利用客や、生活者の人々への影響を考えると、計画されている駐車場の配置を再考される（伏見通りからのアプローチに変更する）ことを望みます。また、渋滞により緊急車両等の通行への支障が出ないとも限りません。

事業者の見解	本文対応頁
本事業は、1 階を店舗、2～4 階を劇場、5～41 階を共同住宅とする計画です。 共同住宅は総戸数約 320 戸、1 戸当たりの専有面積は平均で約 81m²を計画しています。 なお、上記の数値は、事業計画の進捗により、方法書から変更しています。 また、エネルギー源は、電気及びガスを予定していますが、自然エネルギーとして、高層部の屋上に太陽光発電装置の設置も計画しており、新建築物の電源の一部として利用する予定です。また、高断熱、省エネルギー設備機器等を設置し、環境負荷低減を図る計画としています。	p. 4, 216
延べ面積内訳 劇場：約 9,200m² 店舗：約 1,200m² 共同住宅：約 41,600m² 駐車場：約 6,000m² 日最大利用者数内訳 劇場：平休日約 2,700 人 店舗：平日約 1,240 人、休日約 1,200 人 共同住宅：平休日約 1,120 人 を想定しています。	p. 5 資料編 p. 2
駐車場の計画は、駐車場棟及び地下 1 階に設置される駐車場と合わせて、台数は約 300 台、面積は約 6,000m²としています。 駐車台数約 300 台のうち、共同住宅用は約 250 台、劇場及び店舗用は約 50 台を計画しています。 駐車場棟の計画高さは約 50m です。	p. 5, 12
事業予定地東側（伏見通側）は、本事業の目的の一つである街のにぎわいを創出するために、劇場や店舗の入口をできる限り多く配置する必要があり、さらに連続した歩行者空間を設ける計画としています。 また、事業予定地東側は西側に比べて歩道幅が広く、歩行者や自転車通行者も多いことから、本敷地においては総合的に西側が駐車場の設置に適していると考えますが、地上に設置する駐車場へは、事業予定地内に新建築物関連車両の待機スペースを設けるとともに、地下に設置する駐車場へは、スロープを設けて地下へ入庫する計画により、新建築物関連車両出入口付近における渋滞を緩和するよう配慮いたします。 なお、本件のような都心部交通利便性の高い住宅においては、駐車場の利用率は低く、利用者の車両が集中することによる渋滞が発生する可能性は少ないと思われます。	p. 12

項 目	意 見 の 概 要
対象事業の 目的	[排水計画について] p6 排水計画で「工事の実施及び事業活動に伴い発生する汚水は、公共下水道に放流する計画である。」とあるが、もっと正確に記載すべきである。このままでは、どんな排水も全て公共下水道に放流することになる。p62の環境影響評価の項目として抽出しなかった理由では「工事中の排水は、沈砂槽を経て公共下水道へ放流」とある。また、放流下水道の処理能力及び実績処理量のどんな割合を占めるのかを明記すべきである。
	[工事予定期間について] p6 工事予定期間を、平成 27 年度前半に解体工事、平成 28 年度後半には地上躯体工事と決めることは、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年目にどんな作業をすると記載すべきである。

(2) 事前配慮の内容

項 目	意 見 の 概 要
全 般	[事前配慮の記載内容について] p7～9 建設作業時を想定した配慮として「努める」の表現が多すぎる。建設廃棄物の減量化及び再資源化の項目では 4 項目全てが「努める」となっている。建設作業時の事前配慮全体でわずか 3 ページ 33 項目の中に「努める」が 8 回も出てくる。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。 p10～11 施設の存在・供用時を想定した事前配慮として「努める」の表現が多すぎる。わずか 2 ページ 25 項目の中に「努める」が 9 回も出てくる。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。
建設作業時 を想定した 配慮	[地下水への影響の低減について] p7 建設作業時を想定した配慮として「地下水の汲み上げ量を少なくする工法を採用する。」とあるが、工法名を記載すべきである。また、その工法が従来工法と比べどの程度の揚水削減につながるのかも併せて説明すべきである。
	[工事関係車両の走行ルートについて] p8 建設作業時を想定した配慮として「特定の道路に工事関係車両が集中しないように、走行ルートの分散化を図る。」とあるが、このような限られた地区での工事で可能なのか、そのルート分散化を具体的に示すべきである。

事業者の見解	本文対応頁
供用時の排水は、敷地東側に敷設された名古屋市下水道（φ400mm）に放流し、工事中の排水は、沈砂槽を経て放流する計画としています。	p. 14
計画の内容がわかりやすくなるようにと思い、具体的な予定期間を記載しました。なお、準備書には、工事着工後からの延べ月数と工種で記載しました。	p. 15

事業者の見解	本文対応頁
事前配慮として、「努める」と記載した内容については、前向きに検討を行っているものを記載しました。なお、準備書作成時において確定した内容については、「環境保全措置」の中に記載しました。	p. 19～23
地下工事においては、現況建物躯体の利用または仮設連続壁の構築をすることにより、地下水への影響を低減する計画としています。	p. 19, 172, 173
工事関係車両は、主に伏見通からの出入りを計画していますが、走行ルートとして、若宮大通や広小路通、錦通等にも分散することを考えております。	p. 18, 20

項 目	意 見 の 概 要
建設作業時を想定した配慮	[工事関係車両の出入口について] p8 建設作業時を想定した配慮として「工事関係車両の出入りについては、周辺の交通事情に充分配慮して、出入口の設置、運用管理をおこなう。」とあるが、交通量の多い東側の伏見通に出入口を設置する計画はあるのか、使用時間帯の検討はしたのか、その他の南、西側は細街路であるが、出入口設置は可能なのか。これらの疑問に答える現実的な事前配慮を記載すべきである。 [アスベストについて] p9 建設作業時を想定した配慮として「事前に吹付けアスベストの使用の有無を調査し、使用している場合には、解体工事に先立ち、「建築物解体等に係る石綿飛散防止対策マニュアル 2007」（環境省、19 年）に従って除去し、この運搬及び廃棄にあたっては「石綿含有廃棄物等処理マニュアル」（環境省、19 年）に従い、適切に行う」とあるが、平成 22 年 12 月に廃石綿等の埋立処分基準が強化されたことなどから、このマニュアルは昨年「石綿含有廃棄物等処理マニュアル（第 2 版）」（平成 23 年 環境省）と改訂されている。最新のマニュアルに従うべきである。また、p60 の環境影響評価の項目に加え、p72 で調査、予測の手法を示すべきである。調査の範囲、調査方法、除去対象などは、マニュアルに従うだけなのか、事業者として環境に配慮するさらなる方法を検討したのか、さらには、結果の公表はどうするのかなど多くの疑問が残る。 [PCB について] p9 建設作業時を想定した配慮として「現況施設内で管理されている PCB は、「ポリ塩化ビフェニル廃棄物の適正な処理の推進に関する特別措置法」に基づき、適切に処理を行う。」とあるが、p62 で「現況施設において使用されていた特定有害物質（PCB）については、適切な保管がされており、漏洩等の事故はないことから、特に問題となることはないと考えられる。」という抽象的な判断だけである。PCB が含まれる変圧器や照明器具等の分類、漏洩を防ぐために耐食性の金属容器に入れるなどの管理方法、管理責任者などを明記すべきである。また、照明器具等については、愛知県内ではまだ処理体制が整っていないため「適切に処理を行う」ことはできない。引き続き保管するしかないはずである。その事情を正確に記載すべきである。
施設の存在・供用時を想定した配慮	[熱源について] p10 施設の存在・供用時を想定した事前配慮（公害の防止）として、今回予定している高さ 170m 延べ床 6 万 m² ものビル・共同住宅の冷暖房等の熱源について、p62 の環境影響評価の項目として抽出しなかった理由の「熱源施設を設置しない」を、どのような配慮により選択し、代わりにどのような熱源を採用することとしたのかを記載すべきである。

事業者の見解	本文対応頁
工事関係車両の出入口は、事業予定地東側、南側及び西側に設ける計画です。なお、適切な配車計画を立てることにより、コミュニティ道路を走行する工事関係車両の台数を減らすよう配慮して参りたいと考えております。	p. 17, 18, 20
解体工事に先立ち、事前に除去を行ったアスベストの運搬及び廃棄にあたっては、「石綿含有廃棄物等処理マニュアル（第 2 版）」（環境省，平成 23 年）に従い、適切に行います。 また、アスベストの調査結果やその処理の考え方については、工事中における廃棄物等の中に記載しました。	p. 21, 203, 204
現在保有している PCB は、コンデンサ 6 基です。「ポリ塩化ビフェニル廃棄物の適正な処理の推進に関する特別措置法」や環境省の PCB 処理に関するガイドラインに沿って、適正に対処します。なお、現在使用しているものではありません。	p. 21, 204
現況施設の電力は中部電力株式会社から、ガスは東邦ガス株式会社からの供給です。また、新建築物も同様な計画であるとともに、劇場で使用する設備については、排出ガス量 $800\text{m}^3_{\text{N}}/\text{時}$ 程度の冷温水発生機の設置を計画しています。	p. 14, 74

項 目	意 見 の 概 要
施 設 の 存 在・供用時 を想定した 配慮	[廃棄物等の保管場所について] p10 施設の存在・供用時を想定した事前配慮（公害の防止）として「廃棄物等の一時的な保管場所として、隔離された場所に保管スペースを設ける。」とあるが、搬出までの保管について、保管場所を公用のスペースとして明確に位置づけ、確実に設置し、管理責任者を確定して維持管理していくことを明記すべきである。また、今回の計画では御園座と共同住宅とが混在するため、それぞれに分けて保管方法を記載すべきである。名駅一丁目南地区及び名駅一丁目北地区計画のアセスでは「一時的な保管場所として貯留できるスペースを設けるよう努める」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、営業用に賃貸料を取るスペースが必要などの理由で、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。
	[自然エネルギーの活用について] p11 施設の存在・供用時を想定した事前配慮（地球環境）として「自然採光の利用促進に努める」とだけあるが、名駅一丁目南地区及び名駅一丁目北地区計画にある「外気を利用した空調システムの導入を検討する。」や名駅3丁目計画の「太陽光発電設備の導入に努める。」などを追加して総合的な地球環境対策を推進すべきである。

(3) 事業予定地及びその周辺地域の概況

項 目	意 見 の 概 要
社会的状況	[バスについて] p25 図4-1-7バス路線図には、事業目的の「にぎわいのある伏見地区を再生」の必要性を確認するため、市バス、名鉄バス、JR東海バス、三重交通バスの停留所だけではなく、路線毎の始発、最終時刻、運行頻度、乗客数を調査し記載すべきである。

事業者の見解	本文対応頁
共同住宅については、建物地下にごみ収集スペースを設け、一般廃棄物として名古屋市による収集を計画しています。 劇場及び店舗については、敷地西側の搬出入スペース内にごみ保管場所を設け、事業系廃棄物として民間業者による収集を計画しています。	p. 23, 207
太陽光発電装置の設置も計画しており、新建築物の電源の一部として利用する計画です。	p. 23, 216

事 業 者 の 見 解												本文対応頁
「名古屋市交通局ホームページ」、「名鉄バスホームページ」及び「三重交通バスホームページ」によると、事業予定地の最寄りのバス停における始発時刻等は、次に示すとおりです。												p. 35, 37
バス名	バス停	行き先	始発時刻			最終時刻			運行頻度（本/日）			営業係数
			平日	土曜日	日曜日 休 日	平日	土曜日	日曜日 休 日	平日	土曜日	日曜日 休 日	
市バス	科学館西	金山	9:35	9:35	9:35	16:35	16:35	16:35	8	8	8	375
		栄	9:30	9:30	9:30	16:30	16:30	16:30	8	8	8	
	広小路伏見	栄	6:27	6:27	6:27	1:05	23:26	23:26	142	115	105	96～187
		新大正橋西	6:51	6:51	6:51	23:46	23:46	23:46	47	41	34	
		東新町	6:10	6:10	6:10	22:50	22:50	22:50	53	37	34	
		那古野町	6:32	6:32	6:32	23:16	23:16	23:16	144	141	138	
		港区役所	6:59	6:59	6:59	23:03	23:03	23:03	27	24	24	
		稲西車庫	6:47	6:47	6:47	23:33	23:32	23:32	67	50	47	
		名古屋駅	10:30	10:30	10:30	18:00	18:00	18:00	13	18	18	
		地下鉄高畑	1:35			1:35			1	0	0	
名鉄バス	伏見町	愛知学院大学前	11:25	10:15	10:15	22:40	22:27	22:27	26	20	20	
		名鉄バスセンター	5:50	6:20	6:20	21:10	19:40	19:40	25	20	20	
	白川公園前	三軒家	6:04	6:04	6:04	22:12	22:12	22:12	45	41	41	
		藤が丘	6:44	6:49	6:49	22:52	22:52	22:52	9	6	6	
		長久手車庫	7:34	7:06	7:06	23:12	23:12	23:12	33	30	30	
		尾張旭向ヶ丘	8:20	8:01	8:01	19:10	19:09	19:09	11	11	11	
		菱野団地	9:58	10:01	10:01	21:27	21:29	21:29	12	10	10	
		瀬戸駅前	6:24	6:29	6:29	20:42	20:40	20:40	12	9	9	
		名鉄バスセンター	6:40	6:44	6:44	23:53	23:53	23:53	122	108	108	
		伏見	栄	7:12	7:13	7:13	21:53	21:43	20:43	72	39	

注）営業係数について、100未満は黒字系統、100以上は赤字系統を示す。

注) 営業係数について、100未満は黒字系統、100以上は赤字系統を示す。

項 目	意 見 の 概 要
社会的状況	[道路交通状況について] p28 道路交通状況で県道、市道、都市高速道路の12時間交通量が示してあるが、今回の計画に大きな影響を与える国道19号の交通量が欠落しているので、追加して「調査対象区域における自動車交通量は、平日及び休日ともに、矢場町線がもっとも多く…」などを修文すべきである。ちなみに道路交通騒音 p53 では国道19号の値が記載されている。
	[集客施設の状況について] p30 地域社会等に、この地域のにぎわいに大きな影響を与える集客施設等を追加すべきである。たとえば①公共施設等で小学校、専修学校、病院、都市公園の数と位置が示されているが、名古屋市科学館、名古屋市美術館、伏見ライフプラザ、でんきの科学館、しらかわホールなどについて、来客者数等を調査し、明記すべきである。
	[地盤について] p35 規制基準等の(カ)地盤では、市条例の揚水許可しか記載がないが、今回の事業に関係する可能性のある地下水のゆう出を伴う掘削工事についての規制内容をこの部分で記載すべきである。資料－8には「ゆう出水を汲み上げるポンプ等の吐出口の断面積の合計が78cm²を超える場合、地下掘削工事施工に係る届出が必要」とだけは記載してあるが、もっとも大事な「第79条 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。」、また、届出すればすむのではなく「第81条 前条第1項の規定による届出をした者は、規則で定めるところにより、地下水のゆう出量その他の規則で定める事項を市長に報告しなければならない。」、最後に市長の責務（地下掘削工事に係る指導）として「第82条 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、当該地下掘削工事を施工する者に対し、工事の方法等について必要な指導及び助言を行うことができる。」の3点を追加記載する必要がある。
	[土壌について] p35 規制基準等の(キ)土壌では、土壌汚染対策法の大規模な土地(3,000m²以上)の場合に調査することが示してあるが、名古屋市環境保全条例は法の不備を補って第55条（土地改変時の調査）では「特定有害物質等取扱事業者は、…（500m²以上の）土地の改変をしようとするときは、土壌汚染等対策指針に基づき、当該改変に係る土地の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。」としていることを記載すべきである。

事業者の見解	本文対応頁
「平成 22 年度 名古屋市一般交通量概況」（名古屋市ホームページ）によると、調査対象区域内には、一般国道 19 号の交通量調査地点はありません。なお、事業予定地に最も近い一般国道 19 号における調査地点は、中区松原三丁目であり、平日で 41,487 台/12 時間です。	p. 39, 40
確認できる既存資料として、「NAGOYA ライフ（データで見る名古屋のくらし）」（名古屋市ホームページ）によると、平成 23 年度における入込客数は、名古屋市科学館で 1,531,854 人、名古屋市美術館で 309,872 人です。	p. 42
本事業は、「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 78cm²を超える設備を用いて、ゆう出水を伴う掘削工事を施工しようとする場合には、名古屋市長に関係事項を届け出るとともに、同条例の規則に定める事項を報告します。	p. 47
特定有害物質等取扱事業者が、その設置している工場等の敷地において、500m²以上の土地の改変（掘削、盛土、切土その他の土地の形質の変更）をしようとするときは、「名古屋市環境保全条例」に基づき、土壌及び地下水の汚染状況を調査し、その結果を名古屋市長に報告しなければいけません。	p. 48

項 目	意 見 の 概 要
社会的状況	[第3次名古屋市環境基本計画について] p41 第3次環境基本計画の紹介をありきたりな表現ですますのではなく、2050年の環境都市ビジョンとして「土・水・緑・風が復活し、あらゆる生命が輝くまち」で「土・水・緑・風が復活して、人も生きものもあらゆる生命が輝くまち」「涼しい海風をまちに引きこむ」とされている。こうした点を重点的に記載し、高層ビルが海風の障壁になるような計画の是非を検討できるようにすべきである。
自然的状況	[地歴について] p43 土壌汚染の状況で「事業予定地の地歴について、御園座は明治30年に開場した。昭和20年及び昭和36年の二度にわたる劇場焼失をへて、昭和38年に現在の御園座会館が竣工した。」とあるが、御園座の前や焼失時はどのような中小工場が存在していたのか、など、特定有害物質の使用が本当になかったのかが分かるような調査が必要である。 [PCBについて] p43 土壌汚染の状況で「現況施設には、PCBが入っている高圧コンデンサが存在するが、適切に管理しており、過去にPCBの漏洩等の事故は発生していない。」とあるが、照明器具があるはずではないか、また、PCB入り感圧紙もあったのではないかと、それらは適切に管理されずに散逸してしまったのか、調査しておくべきである。 [土壌汚染の把握範囲について] p43 土壌汚染の状況だけが、事業予定地のことしか調査していない。他の項目は調査対象区域の状況を調査している。中区内の20件の汚染事例を調査し、調査対象区域内での事例の有無、あればその紹介をすべきである。

(4) 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の手法

項 目	意 見 の 概 要
環境影響評価の項目	[土壌について] p60 環境影響評価の項目として「土壌」は環境影響評価の対象から除外してあるが、ルーセントタワー評価書 H12.11.17 では、「変電所の解体工事時には、この施設直下における土壌を採取し、PCBの調査を行う。」としている。最低限この程度の調査は行うべきである。

事業者の見解	本文対応頁
この項には、平成 23 年に策定された第 3 次名古屋市環境基本計画について、2020 年目標「風土を活かし、ともに創る 環境首都なごや」を実現するための施策を記載しました。	p. 52, 53
御園座開場前及び焼失中において、特定有害物質を取り扱った工場は確認されておりません。	p. 55
現在保有している PCB は、コンデンサ 6 基です。「ポリ塩化ビフェニル廃棄物の適正な処理の推進に関する特別措置法」や環境省の PCB 処理に関するガイドラインに沿って、適正に対処します。なお、現在使用しているものではありません。	p. 55, 204
土壌汚染は、本来移動性に乏しく、周辺地域に汚染があっても、容易に移動することは考えられないことから、ここでは事業予定地内の状況について記載しました。	p. 55

事業者の見解	本文対応頁
本事業においては、事業予定地の地歴から、特定有害物質の存在はないこと、過去に現況施設において使用されていた PCB は、適切に保管がなされ、漏洩等の事故はないこと、新建築物の供用時には、特定有害物質は使用せず、ダイオキシン類を排出する施設の設置はないことから、土壌については、環境影響評価の項目として選定しませんでした。	p. 55, 74

項 目	意 見 の 概 要
環境影響評価の項目	[新建築物関連車両の走行による大気質及び騒音への影響について] p61 環境影響評価の項目のため、影響要因の抽出をしているが、大気質（浮遊粒子状物質、二酸化窒素）及び騒音について、存在・供用時（事業活動）の事業活動を追加すべきである。抽出した理由 p61 では、安全性（工事中、供用時ともに）に「工事関係車両、新建築物関連車両の走行に伴う交通安全への影響が考えられる。」とあり、交通安全に影響があるのに大気質、騒音に影響がないと判断する理由はない。
	[熱源について] p62 環境影響評価の項目として抽出しなかった理由で「熱源施設を設置しない」ため、供用時の大気質を選定しなかったとあるが、現在の御園座の熱源及び排出ガス量と汚染負荷量を明記し、今回計画の新御園座の熱源、非常用電源の有無、共同住宅の熱源（各戸に都市ガスは設置しないのか）及びそれぞれの排出ガス量と汚染負荷量を明記することで、新旧比較を行えるよう、環境影響評価の項目として抽出すべきである。
	[地下水について] p62 環境影響評価の項目として抽出しなかった理由で、「地下水」は「工事中の排水は、沈砂槽を経て公共下水道に放流する計画であるからことから、影響は小さいと考えられる。」ということで環境影響評価の対象から除外している。また、自然的状況の「地下水」p46 で、「中区における地下水調査結果から、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る」としているが、隣接する西区では H20 年度に多数の環境基準不適合があり、3 地点はシス 1,2-ジクロロエチレンであり、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のトリクロロエチレンの分解物の可能性もある。なお、地下水の水質汚濁に係る環境基準は平成 21 年 11 月 30 日に「1,4-ジオキサン、塩化ビニールモノマー、1,2 ジクロロエチレン」が追加されており、いずれもトリクロロエチレンの分解物である。周辺地下水の調査を実施し、工事による「ゆう出水」が本当に環境に影響を与えないかを真剣に検討すべきである。

事業者の見解	本文対応頁
新建築物関連車両は主に小型車であり、この台数は、周辺の幹線道路における交通量と比べて少なく、さらに事業予定地は、公共交通機関の利便性の高い場所にあることから、新建築物関連車両台数は抑えられます。これらのことから、新建築物関連車両の走行に伴う大気質及び騒音への影響は小さいと考えられます。	p. 74
現況施設の電力は中部電力株式会社から、ガスは東邦ガス株式会社からの供給です。また、新建築物も同様な計画であるとともに、劇場で使用する設備については、排出ガス量 800m³_N/時程度の冷温水発生機の設置を計画しています。	p. 74
中区における地下水調査結果によると、平成 19～23 年度の過去 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。また、最新の調査結果（平成 23 年度）によると、中区内の概況メッシュ調査地点及び事業予定地と約 3.1km 離れた名古屋市西区名西二丁目の東芝工場跡地との間にある西区内の概況メッシュ調査地点における地下水調査結果は、平成 21 年に追加された 3 項目を含め、全ての項目について、地下水の水質に係る環境基準に適合しています。さらに、栄町ビルにおいて、テトラクロロエチレンによる地下水汚染が確認されましたが、これに係る周辺の井戸水調査結果によると、本町通周辺井戸では、定量下限値未満となっています。 以上のことから、工事中の排水による影響は小さいと考えております。	p. 74

項 目	意 見 の 概 要
環境影響評価の項目	[地歴について] p62 工事中の「土壌汚染」について「事業予定地の地歴から、特定有害物質は存在しないと考えられる。」として環境影響評価の項目として抽出しなかった理由としていることは問題である。そもそも地歴がどこにも記載されておらず御園座の歴史があるだけである。地歴調査では、御園座の前や焼失時はどのような状況だったのか、メッキを扱う工場などはなかったのかなどを調べる必要がある。椿町線アセスで「土壌汚染の地歴はない」ということで、環境項目としていないが、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でした。」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。
調査及び予測の手法	[大気質のバックグラウンド濃度及び気象のデータについて] p64 大気質のバックグラウンド濃度は「事業予定地周辺の現況大気質濃度の把握」を既存資料調査ですませる計画であるが、事業予定地周辺の現況大気質濃度 p49 は、はるか西側 3,000m の中村保健所と 1,200m 東北東のテレビ塔と思われ、この地区を代表する濃度としては不適切であり、自動車交通による二酸化窒素、浮遊粒子状物質、微小粒子状物質を考慮すると、年間を通した現地調査が不可欠である。 p64 大気質の気象は「事業予定地周辺の現況気象の把握」を既存資料調査ですませる計画であるが、事業予定地周辺の気象概況調査 p47 は、はるか西側 3,000m の中村保健所と 1,200m 東北東のテレビ塔（75m、139m）と思われ、特に地区的に変化が多い高層ビル風のため自動車排ガスの予測のための代表気象としては不適切であり、年間を通した現地調査が不可欠である。 [熱源について] p64 大気質及び温室効果ガスの供用時の現地調査に、既存の熱源施設の排出源条件（排出ガス量、窒素酸化物排出量等）を追加して、「熱源施設を設置しない」ことにより、どの程度の削減効果があるかを説明出来るようにすべきである。

事業者の見解	本文対応頁
御園座開場前及び焼失中において、特定有害物質を取り扱った工場は確認されておりません。	p. 55, 74
「道路環境影響評価の技術手法（平成 24 年度版）」（国土交通省、独立行政法人 土木研究所，平成 25 年）等を参考に、大気質のバックグラウンド濃度は、事業予定地に最も近い一般環境大気測定局である中村保健所の測定結果を用いました。また、気象は、風害の予測に用いる気象データとの整合を考慮し、強風域まで観測されており、名古屋を代表すると考えられる名古屋地方気象台の測定結果を用いました。	p. 79, 87, 88, 93, 103, 106, 111
現況施設の電力は中部電力株式会社から、ガスは東邦ガス株式会社からの供給です。また、新建築物も同様な計画であるとともに、劇場で使用する設備については、排出ガス量 800m³_N/時程度の冷温水発生機の設置を計画しています。	p. 74

項 目	意 見 の 概 要
調査及び予測の手法	[道路交通騒音、道路交通振動及び自動車交通量の現地調査について] p66 道路交通騒音及び自動車交通量の現地調査時期が「1年を通じて平均的な交通量と考えられる平日1日のうち、昼間（6～22時）の16時間で行う。」とあるが、公式な自動車交通量調査 p27 でさえ、平日、休日の2回は実施している。また安全性の現地調査 p78 も平日、休日の2回実施が計画されている。これらに準じて平日、休日の2回は実施すべきである。 p68 道路交通振動の現地調査時期が「1年を通じて平均的な交通量と考えられる平日1日のうち、6～22時の16時間で行う。」とあるが、公式な自動車交通量調査 p27 でさえ、平日、休日の2回は実施している。また安全性の現地調査 p78 も平日、休日の2回実施が計画されている。これらに準じて平日、休日の2回は実施すべきである。
	[工事関係車両の走行ルートについて] p66 道路交通騒音及び自動車交通量の現地調査場所が「工事関係車両の主な走行ルートとして想定される事業予定地周辺道路の7地点で行う。」とあり、現地調査地点図 p80 を確認すると、国道19号については、御園座の南側と北側それぞれ約500mは除外してある。この部分は工事関係車両の主な走行ルートとはしないということか。少なくともその点は記載すべきである。また、現時点で想定している工事走行ルートぐらいいは示して、方法書への意見提出ができるようにすべきである。
	[路面平坦性調査について] p68 振動の現地調査の調査事項で「路面平坦性」を追加すべきである。予測方法では路面平坦性が必要となってくる。整備基準と現状とは大きくかけ離れていることが多いため、現状の路面平坦性を測定しておくべきである。
	[道路交通振動の調査時間について] p68 調査及び予測手法の「振動の現地調査」で、「道路交通振動は…6～22時の16時間で行う」とあるが、道路交通振動の限度は昼間は7～22時となっているので、なぜわざわざ6時からとするかの説明が必要である。
	[ボーリング調査について] p70 地盤は既存資料調査だけであり「事業予定地及びその周辺のボーリング調査資料」とされているが、高さ170mもの高層ビル計画であることから、事業予定地については新規にボーリング調査をすべきである。古い御園座建設時の資料では不十分なはずである。また、地下水位についても現地の正確な地下水位を調査しておくべきである。

事業者の見解	本文対応頁
道路交通騒音、道路交通振動及び自動車交通量については、平日に加え、休日においても1回、昼間（6～22時）の16時間で現地調査を行いました。	p. 99, 131, 152
工事関係車両の走行ルートは、図 1-2-11 等に示しました。	p. 18, 101, 133, 286
路面平坦性は、道路の舗装面の劣化や補修の実施により、現地調査時の舗装状態と予測時とでは、大きく変化することが考えられます。このことから、予測時の路面平坦性は、過去の事例及び安全側を考慮し、「維持修繕要否判断の目標値」を用いました。	p. 169
道路交通振動の調査時間は、道路交通騒音との整合を考慮し、騒音における昼間の時間区分である6～22時の16時間としました。	p. 152
事業予定地内3箇所でボーリング調査を行いました。また、そのうちの1箇所において、地下水位の状況も把握しました。	p. 168

項 目	意 見 の 概 要
調査及び予測の手法	[風環境について] 計画建物の高さが、約 170m ぐらいということで、周辺へのビル風の影響を考えると、かなりの範囲に影響が発生すると思われます。現状と同じぐらいの影響度になるように計画建物の形状等に特に配慮をお願いしたい、と思います。 しっかりと、環境シミュレーションを行い、ぜひ、開示してほしい、と思います。 p13 の図 4-1 でわかるように東側 50m の日土地ビル、今回計画の御園座・共同住宅、西側 200m のヒルトン名古屋、その 100m 西側の納屋橋ルネサンスタワーズ（仮称）で、東西の壁ができ名古屋港からの南北の風を遮る形になる。この点を予測評価すべきである。また、p12 の事業予定地及びその周辺地域の概況にある「この地域には、日土地名古屋ビルや NTT DATA 伏見ビル等の中高層ビルが建ち並んでいる。」と不十分な状況把握を修正すべきである。2011 年 12 月に策定したばかりの名古屋市第 3 次環境基本計画では、2050 年の環境都市ビジョンとして「土・水・緑・風が復活し、あらゆる生命が輝くまち」で「土・水・緑・風が復活して、人も生きものもあらゆる生命が輝くまち」「涼しい海風をまちに引きこむ」とされている。
	[風害の予測方法について] p75 風害の予測方法で「三次元流体解析による予測」とあるが、予測条件の「事業予定地周辺の開発計画等」には、東側 50m の日土地ビル、今回計画の御園座・共同住宅、西側 200m のヒルトン名古屋、その 100m 西側の納屋橋ルネサンスタワーズ（仮称）、NTT DATA 伏見ビルは含まれているのか明記すべきである。また、アセス中の名駅一丁目南地区、北地区の風害予測は風洞実験で行うとされているが、この風洞実験ではなく三次元流体解析で予測する意味も明記すべきである。
	[日照障害及び電波障害について] 日照・電波障害に関しては、法律に準拠した内容で対応をお願いします。
	[歩行者及び自転車の調査地点について] p78 安全性の現地調査場所のうち「歩行者及び自転車交通量は、事業予定地の 2 地点で行う。」とあり、p83 の現地調査地点図では、敷地東側と南西角の 2 地点となっているが、不正確な現地調査となる。南西側については、南側と西側は別に調査することとし、最低 3 地点の現地調査が必要である。

事業者の見解	本文対応頁
本事業では、新建築物を極力セットバックさせ、風環境に配慮した計画とすることにより、新建築物の存在による著しい風の変化はなく、新建築物建設前から新たにランク３を超える地点はありませんが、さらに、本事業の実施にあたっては、事業予定地内に常緑の中高木を植栽することにより、周辺地域の風環境に及ぼす影響の低減に努めて参りたいと考えております。	p. 222～231
風害の予測の際には、事業予定地内の建物については、新建築物建設前は現況施設、建設後は新建築物とし、どちらも事業予定地周辺建物も含めました。 また、風害の予測手法は、「名古屋市環境影響評価技術指針」に定められた方法から、汎用性の高い三次元流体解析を選定しました。	p. 224, 225
日照障害及び電波障害については、「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」等に基づき、適切に対応いたします。	p. 236, 265
南西角の調査地点では、事業予定地西側及び南側の歩行者並びに自転車交通量を、それぞれ分けて調査しました。	p. 278, 279

(5) 環境影響評価手法の概要

項 目	意 見 の 概 要
大 気 質	[調査方法について] p85 環境影響評価手法の概要は不正確で市民に勘違いをさせる表現となっている。大気質の調査事項は①NO₂とSPM濃度、②気象、③自動車交通量とあるが、データ収集の既存資料、現地調査の欄は、大気質としてまとめて全て現地調査までするように読み取れる。しかし、正確には①NO₂とSPM濃度、②気象は既存資料のみ、③自動車交通量だけが既存資料、現地調査の2種類実施する計画である。このような表現を改め、①、②、③別にデータ収集の欄を作成すべきである。

3-2 市長の意見（方法意見書）に対する事業者の見解

方法書に対する方法意見書において、「（仮称）栄一丁目御園座共同ビル計画」建設事業に係る環境影響評価の実施にあたっては、当該事業に係る方法書に記載されている内容を適正に実施するとともに、準備書の作成にあたり、以下の事項について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。

表 5-3-2 市長の意見の項目及び意見数

意見の項目	意見数
対象事業の内容に関する事項	2
工事計画に関する事項	3
環境影響評価の項目並びに調査、予測及び評価に関する事項	7
その他	2

(1) 対象事業の内容に関する事項

項 目	方 法 意 見 書 に よ る 指 摘 事 項
対象事業の内容	新建築物には、新たに共同住宅が併設されるため、時間帯等によっては、事業予定地西側又は南側のコミュニティ道路を利用する関係車両の交通量が増加する。このため、駐車場の具体的な出入口等の検討にあたっては、周辺地域における良好な生活環境の確保に努めること。

事業者の見解	本文対応頁
ご指摘のとおり、大気質の調査については、「二酸化窒素及び浮遊粒子状物質濃度」及び「風向、風速、日射量及び雲量」は既存資料により、「自動車交通量（時刻別、車種別、方向別自動車交通量）」は現地調査により行いました。	p. 82, 97

事業者の見解	本文対応頁
地上に設置する駐車場へは、事業予定地内に新建築物関連車両の待機スペースを設けるとともに、地下に設置する駐車場へは、スロープを設けて地下へ入庫する計画により、新建築物関連車両出入口付近における渋滞を緩和するよう配慮いたします。	p. 312

項 目	方 法 意 見 書 に よ る 指 摘 事 項
対象事業の内容	基本方針の1つに掲げている『低炭素「住」生活の永住型都市住宅を提供する』ことについては、高効率な省エネルギー機器の採用等エネルギー消費の少ない共同住宅の実現や、自動車に依存しないライフスタイルの提案等を通じ、低炭素で快適な都市の実現に向け、温室効果ガス排出量のより一層の削減を図ること。

(2) 工事計画に関する事項

項 目	方 法 意 見 書 に よ る 指 摘 事 項
工 事 計 画	事業予定地は都心部に立地しており、自動車交通が集中する地域であるため、交通量の調査結果を踏まえて、工事関係車両の走行ルート及び各ルートの走行割合等を十分に検討すること。
	事業予定地西側及び南側はコミュニティ道路であるため、大型車両による当該道路の通行を極力抑えた工事計画とすること。
	事業予定地周辺では埋蔵文化財が確認されていることから、事業予定地内においても埋蔵文化財が包蔵されている可能性に留意し、工事中に埋蔵文化財が確認された場合は、関係機関との協議により、適切な措置を講じること。

(3) 環境影響評価の項目並びに調査、予測及び評価に関する事項

項 目	方 法 意 見 書 に よ る 指 摘 事 項
騒音、振動	事業予定地に近接して商店、住居等が存在するため、建設機械の配置や作業時間等に配慮するとともに、適切な予測、評価を行い、環境保全措置を検討すること。
	事業予定地西側又は南側の道路を工事関係車両の走行ルートの1つとして利用する場合は、当該道路における工事関係車両の走行ルート上においても調査地点を追加し、予測、評価を実施すること。

事業者の見解	本文対応頁
本事業では、高効率給湯器（潜熱回収型）、高効率エアコン、高効率照明（LED）等の省エネルギーシステムの利用促進に努めて参ります。また、劇場及び店舗利用者には、できる限り公共交通機関を利用するよう働きかけて参ります。さらに、太陽光発電装置を高層部の屋上に設置する計画です。これらにより、温室効果ガス排出量のより一層の削減に努めて参りたいと考えております。	p. 216

事業者の見解	本文対応頁
交通量の調査結果を踏まえ、工事関係車両の主な走行ルートは伏見通とし、コミュニティ道路の走行割合を 5～15%に抑えた計画としました。さらに、若宮大通や広小路通、錦通等にも分散する計画としました。	p. 114, 140, 159, 294
コミュニティ道路を走行する工事関係車両の走行割合は、5～15%と抑えた計画としました。さらに、適切な配車計画を立てることにより、この道路を走行する工事関係車両の台数を減らすよう配慮して参ります。	p. 101, 114, 133, 140, 159, 286, 294
工事中において、埋蔵文化財が確認された場合には、関係機関と協議を行い、適切な措置を講じます。	p. 75

事業者の見解	本文対応頁
民家近くで建設機械を稼働させる場合には、多くの台数を同時に稼働させない等の環境保全措置を講じて参ります。 また、事業予定地周辺には、中高層ビルがあることから、建設機械の稼働による騒音については、高さ別の予測を行いました。	p. 121, 128, 150
工事計画の進捗により、本工事では、事業予定地西側及び南側道路を工事関係車両が走行する計画であることから、道路交通騒音、道路交通振動、自動車交通量及び交差点交通量の調査地点を追加し、予測・評価を行いました。	p. 97, 100, 108, 109, 112, 113, 129, 132, 139, 140, 151, 154, 158, 159

項 目	方 法 意 見 書 に よ る 指 摘 事 項
地 盤	新建築物の建設に伴う事業予定地周辺の地盤への影響については、資料調査だけでなく現地調査も行い、その結果を用いて予測、評価を実施すること。
景 観	近隣の住民や歩行者が新建築物の存在による圧迫感を受ける可能性があるため、事業予定地の西側又は南側に適切な調査地点を追加し、圧迫感に関する予測、評価を実施すること。
風 害	歩行者空間に対するビル風の影響が変化すると考えられることから、地域特性に留意して予測地点を設定し、事業予定地周辺の建物の状況を踏まえて適切な予測、評価を実施すること。
安 全 性	事業予定地東側の伏見通は、地下鉄伏見駅出入口の利用者など多くの歩行者が通行しており、自転車専用レーンも設置されている。このため、主に事業予定地東側からの出入りが計画されている工事関係車両との交錯が懸念されることから、歩行者等の交通安全を確保するため、予測、評価にあたり適切な環境保全措置を検討すること。
	本事業の新建築物は集客施設であることに加え、共同住宅の利用もあることから、用途別の規模、配置及び出入口の位置等を分かりやすく示すとともに、歩行者等と新建築物関連車両との交錯を想定した適切な環境保全措置を検討すること。

(4) 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。
	住民等から寄せられた意見について十分な検討を行うとともに、今後とも住民意見の把握に努めること。

事業者の見解	本文対応頁
既存資料のほかに、事業予定地内 3 箇所で行ったボーリング調査の結果も用いて、地盤変位及び地下水位の予測、評価を行いました。	p. 168, 172 ～178
事業予定地南西側にも圧迫感調査地点を 1 地点を追加し、この場所においても、圧迫感に関する予測、評価を行いました。	p. 179, 196, 199, 200
強風の発生が予想される場所、人の歩行する場所等を考慮して予測地点を設定しました。また、事業予定地周辺における土地建物の状況を把握し、これも加味して予測、評価を行いました。 なお、本事業の実施にあたっては、事業予定地内に常緑の中高木を植栽することにより、周辺地域の風環境に及ぼす影響の低減に努めて参りたいと考えております。	p. 222, 227 ～231
工事関係車両の出入口付近では、視認性を良好に保ち、交通誘導員を配置することにより、工事関係車両の徐行及び一旦停止を徹底させる等の環境保全措置を講じて参ります。	p. 294
第 1 部 第 2 章 2-3 (4)「発生集中交通量及び動線計画」において、用途別の交通量や出入口の位置を示しました。 また、本事業の実施にあたっては、新建築物の利用者出入口は、事業予定地東側及び南側に設け、自動車出入口は西側のみに限定することにより、歩行者と自動車との出入口を離す計画としました。さらに、新建築物関連車両出入口付近における安全性を高めるため、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等の環境保全措置を講じて参ります。	p. 12, 312

事業者の見解	本文対応頁
本準備書を作成するにあたり、凡例の判別が分かり難い図表については、カラーを用いてとりまとめました。 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
住民等からのご意見については、内容を十分検討させていただくとともに、今後とも意見の把握に可能な限り努力します。	—

第 6 部 環境影響評価業務委託先

本準備書に係る業務は、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 関根 博道

名古屋市東区東桜二丁目17番14号

本書に使用した地図は、名古屋市の承認を得て、名古屋都市計画基本図（平成22年度測量縮尺1/2,500、1/25,000）を複製して作成したものである。承認番号 平成25年 第50号

本書は、再生紙を使用している。