

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	329
第2章 調査、予測、環境保全措置 及び評価の概要	329

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
工事関係車両の適切な配車計画の立案	・二酸化窒素及び浮遊粒子状物質濃度、騒音、振動の低減 ・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	<p>【解体工事による粉じん】</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	<p>【解体工事による粉じん】</p> <p>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。</p>
	<p>【建設機械の稼働による大気汚染】</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	<p>【建設機械の稼働による大気汚染】</p> <p>1．二酸化窒素 年平均値の寄与率は 41.4%、日平均値の年間 98% 値は 0.050ppm と予測される。</p> <p>2．浮遊粒子状物質 年平均値の寄与率は 29.2%、日平均値の 2% 除外値は 0.055mg/m³ と予測される。</p>

環境保全措置	評 価
<p>【解体工事による粉じん】</p> <p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 	<p>【解体工事による粉じん】</p> <p>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。</p> <p>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。</p>
<p>【建設機械の稼働による大気汚染】</p> <p>1. 予測の前提とした措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・窒素酸化物もしくは粒子状物質の排出量が比較的大きい泥水プラントについては、商用電源利用のものを採用する。 <p>2. その他の措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・建設機械が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。 ・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。 ・民家近くで建設機械を稼働させる場合や杭工事を行う場合等には、高さ3mの仮囲いの上に、高さ1mのシート等を設置する。 	<p>【建設機械の稼働による大気汚染】</p> <p>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45.5%、浮遊粒子状物質で約46.2%削減される。また、泥水プラントを商用電源利用とした場合には、軽油利用とした場合と比較して、二酸化窒素濃度で約14.3%、浮遊粒子状物質濃度で約12.5%削減される。以上のことから、周辺の環境に及ぼす影響は低減されるものと判断する。</p> <p>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もに下回る。</p> <p>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。</p>

環境要素	調 査	予 測
大 気 質	<p>【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。</p>	<p>【工事関係車両の走行による大気汚染】</p> <p>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 0.28～12.15%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。</p> <p>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 0.12～8.00%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 0.045～0.046mg/m³ と予測される。</p>

環境保全措置	評 価
<p>【工事関係車両の走行による大気汚染】</p> <p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 	<p>【工事関係車両の走行による大気汚染】</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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、周辺環境に及ぼす影響の低減に努める。</p>

環境要素	調 査	予 測
騒 音	<p>【建設機械の稼働による騒音】</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	<p>【建設機械の稼働による騒音】</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ケース (地上解体工事): 65~79dB ・ケース (山留工事): 72~83dB ・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
<p>【建設機械の稼働による騒音】</p> <p>1. 予測の前提とした措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>2. その他の措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・<u>コンクリートミキサー車やコンクリートポンプ車が稼働する場合には、できる限り敷地との関係を考慮した施工計画とする。</u> ・<u>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措置を徹底する。</u> ・<u>民家近くで建設機械を稼働させる場合や杭工事を行う場合等には、高さ3mの仮囲いの上に、高さ1mのシート等を設置する。</u> ・<u>作業時間や作業期間等については、「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を遵守するとともに、さらに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。</u> 	<p>【建設機械の稼働による騒音】</p> <p>予測結果によると、<u>全て低騒音型ではない建設機械を使用した場合から、導入可能な低騒音型の建設機械を使用した場合への低減量の結果から、ケース及び</u> <u>については、周辺の環境に及ぼす影響は低減されるものと判断する。</u></p> <p>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。</p> <p>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。</p>

環境要素	調 査	予 測
騒 音	<p>【工事関係車両の走行による騒音】</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	<p>【工事関係車両の走行による騒音】</p> <p>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。</p> <p>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。</p>

環境保全措置	評 価
<p>【工事関係車両の走行による騒音】</p> <p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・<u>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際には、短時間での車両の集中や混雑する時刻を回避するなどの適切な配車計画を立てることにより、これらの道路における騒音の増加を減らすよう配慮する。</u> ・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。 	<p>【工事関係車両の走行による騒音】</p> <p>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環境に及ぼす影響は、小さいと判断する。</p> <p>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環境に及ぼす影響は、軽微であると判断する。</p> <p>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、周辺環境に及ぼす影響の低減に努める。</p>

環境要素	調 査	予 測
振 動	<p>【建設機械の稼働による振動】</p> <p>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。</p>	<p>【建設機械の稼働による振動】</p> <p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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
<p>【建設機械の稼働による振動】</p> <p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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措置を徹底する。 ・作業時間や作業期間等については、「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を遵守するとともに、さらに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。 ・工事着手前には、事業予定地に隣接する周辺家屋の事前調査を行い、工事中において、建物にヒビが入った等の苦情があった場合には、事前調査を基に本工事が起因しているか調査し、本事業による影響と判断された場合には、適切な対応をとる。 ・工事の実施にあたっては、一般に人体が振動を感じ始める閾値(55dB)を念頭において低減に努める。 	<p>【建設機械の稼働による振動】</p> <p>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。</p> <p>本事業の実施にあたっては、事業予定地近傍において、一般に人体が振動を感じ始める閾値である55dB以上の振動が認められるため、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。</p>

環境要素	調 査	予 測
振 動	<p>【工事関係車両の走行による振動】</p> <p>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(L₁₀)は30～40dBである。</p> <p>現地調査によると、道路交通振動の振動レベル(L₁₀)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。</p>	<p>【工事関係車両の走行による振動】</p> <p>工事関係車両の走行による振動レベル(L₁₀)の最大値は、平日は36～51dB、休日は35～49dBと予測される。</p> <p>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。</p>

環境保全措置	評 価
<p>【工事関係車両の走行による振動】</p> <p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・事業予定地西側及び南側道路を工事関係車両が走行する際には、短時間での車両の集中や混雑する時刻を回避するなどの適切な配車計画を立てることにより、これらの道路における振動の増加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、適正な走行に努める。 ・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。 	<p>【工事関係車両の走行による振動】</p> <p>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。なお、参考として、一般に人体が振動を感じ始める閾値(55dB)と比較した場合においても、工事関係車両の走行による振動レベル(L_{10})は、これを下回る。</p> <p>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。</p>

環境要素	調 査	予 測
地 盤	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>事業予定地の表層地下水位は、地表面下 9.42m にある。</p>	<p>【地下水位】</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>【地盤変位】</p> <p>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。</p> <p>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。</p>

環境保全措置	評 価
<p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 ・ <u>工事着手前には、事業予定地に隣接する周辺家屋への事前調査を行う計画とする。さらに、工事中においては、毎月1回水準測量を行うことにより、周辺地盤への影響の確認を行い、予測値を超える地盤変位が確認された場合には、周辺の状況を踏まえ、影響があると想定される事業予定地に隣接する家屋を調査し、本事業による被害が認められた場合には、適切な対応をとる。</u> 	<p>【地下水位】</p> <p>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。</p> <p>【地盤変位】</p> <p>工事中の最大隆起量が、敷地境界で最大 10mm、隣接建物で最大 4mm となる。隣接建物の基礎幅は 10m 程度であり、基礎片側で 4mm の隆起がある場合、建物基礎の傾斜角は $4\text{mm}/10\text{m} = 4/10000$ となる。「小規模建築物基礎設計指針」(日本建築学会)によると、建物基礎の傾斜角の限界値は $6/1000 \sim 8/1000$ であることから、著しい影響はないと判断する。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>

環境要素	調 査	予 測
景 観	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>また、現況の形態率は 51～68%であった。</p>	<p>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。</p> <p>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 2～4 ポイントと予測される。</p>

環境保全措置	評 価
<p>1. 予測の前提とした措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>2. その他の措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新建築物周辺に植栽を配置する。 	<p>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で先進的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た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。</p> <p>圧迫感については、新建築物の存在により、形態率は2~4ポイント増加する。</p> <p>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。</p>

環境要素	調 査	予 測
廃棄物等		<p>【工事中】</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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 1,900 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。</p>

環境保全措置	評 価
<p>【工事中】</p> <p>1. 予測の前提とした措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>2. その他の措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・<u>仕上げ材、設備機器等の搬入は、ユニット化、パッケージ化の推進により、梱包材の発生を削減に努める。</u> ・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。 ・<u>配管等に使用されているアスベストの把握については、内装解体時に確認調査を行い、この種類や使用量等を把握しつつ工事を行う。アスベストの除去にあたっては、飛散防止対策としてビニールシートによる養生やアスベストの種類に応じ撤去エリアを負圧とすることで、飛散を防止する。アスベストの処理については、確認調査結果に基づき、関係法令等に従い、適切に対応する。</u> ・現況施設内で確認された 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、確実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。 	<p>【工事中】</p> <p>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。</p> <p>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。</p>

環境要素	調 査	予 測
廃棄物等		<p>【供用時】 新建築物の供用時には、廃棄物等として約 <u>49.6</u>m³/日発生すると予測される。このうち、再資源化率は約 <u>71</u>%と予測される。</p>

環境保全措置	評 価
<p>【供用時】</p> <p>1. 予測の前提とした措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>2. その他の措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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処理システムを設置する。 ・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。 	<p>【供用時】</p> <p>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 71%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。</p> <p>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。</p>

環境要素	調 査	予 測
温室効果 ガス等		<p>【工事中の温室効果ガス等】</p> <p>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 <u>21,300tCO₂</u>、建設資材の使用により約 <u>33,300tCO₂</u>、建設資材等の運搬により約 <u>5,500tCO₂</u>、廃棄物の発生により約 <u>400tCO₂</u> であり、これらの合計は、約 <u>60,500tCO₂</u> と予測される。</p>

環境保全措置	評 価
<p>【工事中の温室効果ガス等】</p> <p>1. 建設機械の稼働</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 <p>2. 建設資材の使用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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、ノンフロンのもを用いる。 <p>3. 建設資材等の運搬</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 <p>4. 廃棄物の発生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 	<p>【工事中の温室効果ガス等】</p> <p>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。</p>

環境要素	調 査	予 測
温室効果ガス等		<p>【存在・供用時の温室効果ガス】</p> <p>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</p> <p>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 5,000 tCO₂/年、新建築物関連自動車交通の発生・集中により約 620tCO₂/年、廃棄物の発生により約 42tCO₂/年と予測される。また、緑化・植栽による吸収・固定により、約 7tCO₂/年が削減されると予測され、これらの合計は、約 5,600tCO₂/年と予測される。</p> <p>2 .単位面積当たりの二酸化炭素排出量</p> <p>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 70kgCO₂/年m²であり、約 18%の削減と予測される。</p>
	<p>【オゾン層破壊物質】</p> <p>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。</p>	<p>【オゾン層破壊物質】</p> <p>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。</p>

環境保全措置	評 価
<p>【存在・供用時の温室効果ガス】</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 新建築物の存在・供用 <ul style="list-style-type: none"> ・共同住宅においては、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。 ・劇場、店舗及び共同住宅に設ける誘導灯は、高効率照明型誘導灯（LED）とする。 ・劇場においては、高効率照明（LED）の採用、空調機送・還気ファン及び冷温水ポンプのインバーター制御等により、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ことにより、共同住宅の共用部におけるエネルギー消費の削減を図る。 2. 新建築物関連自動車交通の発生・集中 <ul style="list-style-type: none"> ・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 <ul style="list-style-type: none"> ・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 <ul style="list-style-type: none"> ・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。 	<p>【存在・供用時の温室効果ガス】</p> <p>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 18%削減される。</p> <p>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。</p>
	<p>【オゾン層破壊物質】</p> <p>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。</p>

環境要素	調 査	予 測
風 害	<p>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。</p> <p>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。</p>	<p>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。</p>
日照障害	<p>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。</p> <p>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。</p>	<p>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1.4km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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>

環境保全措置	評 価
<p>1. 予測の前提とした措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・<u>新建築物を極力セットバックさせるとともに、高層部の壁面を低層部よりも後退させることにより、風環境に配慮した計画とする。</u> ・<u>風環境に及ぼす影響を低減するために、駐車場棟の高さを一部低くした計画とする。</u> <p>2. その他の措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・<u>事業予定地内に常緑の中高木を植栽することにより、特に事業予定地西側における風環境を改善するよう努める。</u> ・<u>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。</u> 	<p>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。</p> <p>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等の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。</p>
	<p>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。</p> <p>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。</p>

環境要素	調 査	予 測
電波障害	<p>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。</p> <p>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。</p>	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>

環境保全措置	評 価
<p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 	<p>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。</p> <p>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。</p>

環境要素	調 査	予 測
安 全 性	<p>【工事中】</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	<p>【工事中】</p> <p>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。</p> <p>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。</p>

環境保全措置	評 価
<p>【工事中】</p> <p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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・中学校の登下校の時間帯については、<u>工事着手に先立ち、これら小・中学校や関係機関等と連携し、例えば次のような環境保全措置を講ずることにより、適切な対応をとる。なお、工事着手前に行う予定の近隣説明会において、地元の方々からの意見を聴き、より具体的な対応を図っていく。</u> <ul style="list-style-type: none"> <u>工事関係車両の出入口付近では、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。</u> <u>適切な配車計画に基づき、特にコミュニティ道路側においては、工事関係車両をできる限り走行させず、工事関係車両による搬入がある場合には、交通誘導員を適宜配置させるなど、適切な対応を行う。</u> <u>工事関係の通勤者には、公共交通機関の利用、自動車の相乗りなどの推進をする。</u> ・ 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。 	<p>【工事中】</p> <p>予測結果によると、工事関係車両の走行ルート上の各区分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。</p> <p>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。</p>

環境要素	調 査	予 測
安 全 性	<p>【供用時】 既存資料調査及び現地調査は、【工事中】参照。</p>	<p>【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0.0～25.1%に対して、休日が0.0～33.5%と予測される。 歩行者の増加交通量は、平日が0～6,053人/16時間、休日が0～6,118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61～522台/16時間、休日が61～539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、48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。</p>

環境保全措置	評 価
<p>【供用時】</p> <p>1. 予測の前提とした措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>2. その他の措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 	<p>【供用時】</p> <p>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 0.0～25.1%、休日で 0.0～33.5%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。</p> <p>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。</p>

環境要素	調 査	予 測
緑 地 等	<p>現地踏査によると、事業予定地内には、緑地はない。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	<p>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。</p> <p>緑地に使用する樹種として、中高木はシラカシ、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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>新建築物の東側、南側及び西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。</p> <p>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。</p>

環境保全措置	評 価
<p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・<u>屋上緑化については、維持管理しやすい樹種の選定や自動灌水設備の設置等を検討する。</u> 	<p>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。</p> <p>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。</p>

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。

また、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(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3～14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)

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)

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。 <u>なお、予測値を超える地盤変位が確認され、本事業による被害が認められた場合には、対応方法を調査する。</u>	事業予定地周辺	工事中（毎月1回） < 予定時期 > ：平成26～29年

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

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

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

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	371
第2章	環境影響評価書作成までの経緯	373
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	374

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評価書の作成手順は、それぞれ図5-1-1及び図5-1-2に示すとおりである。

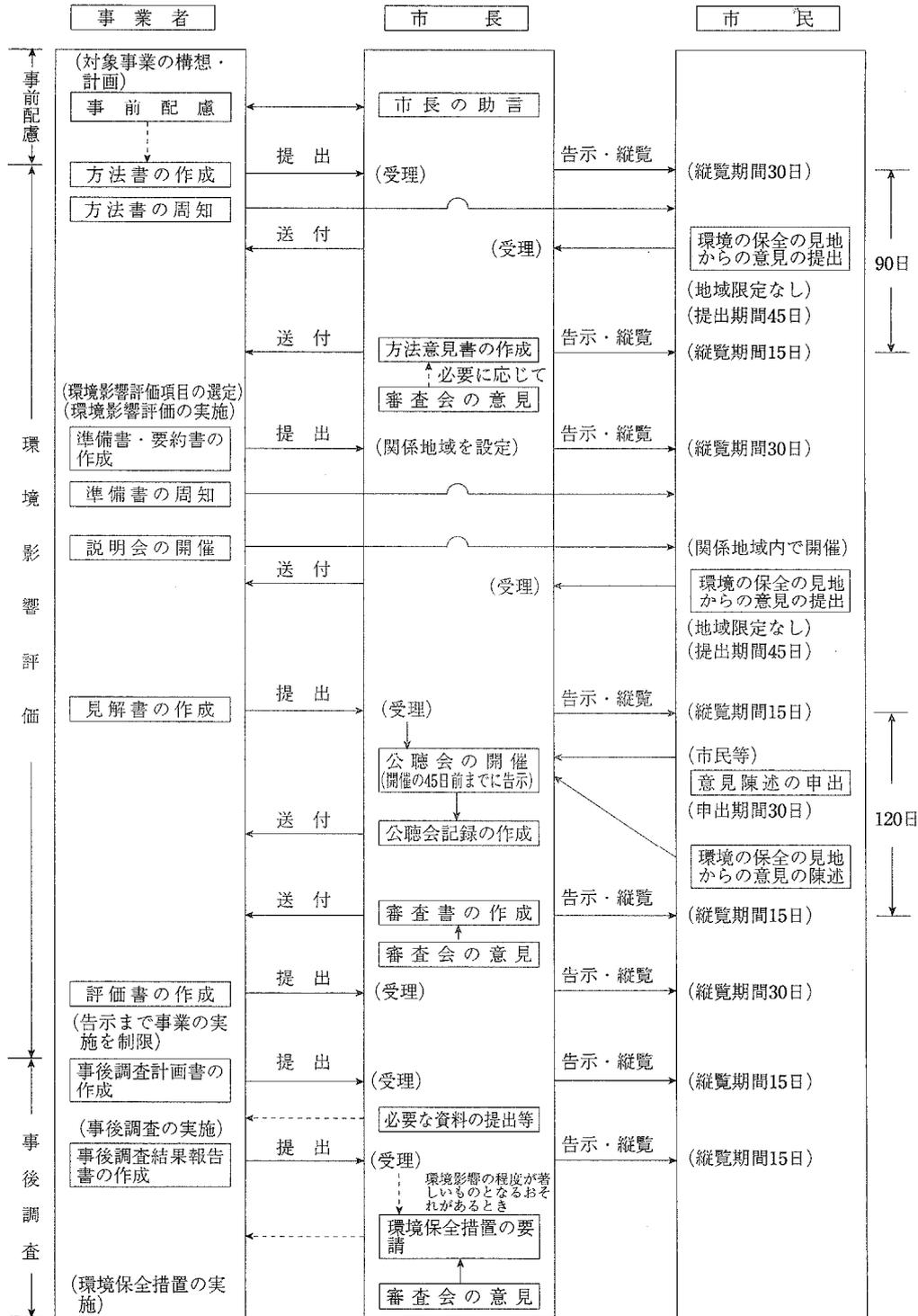


図5-1-1 環境影響評価の手続きのあらまし

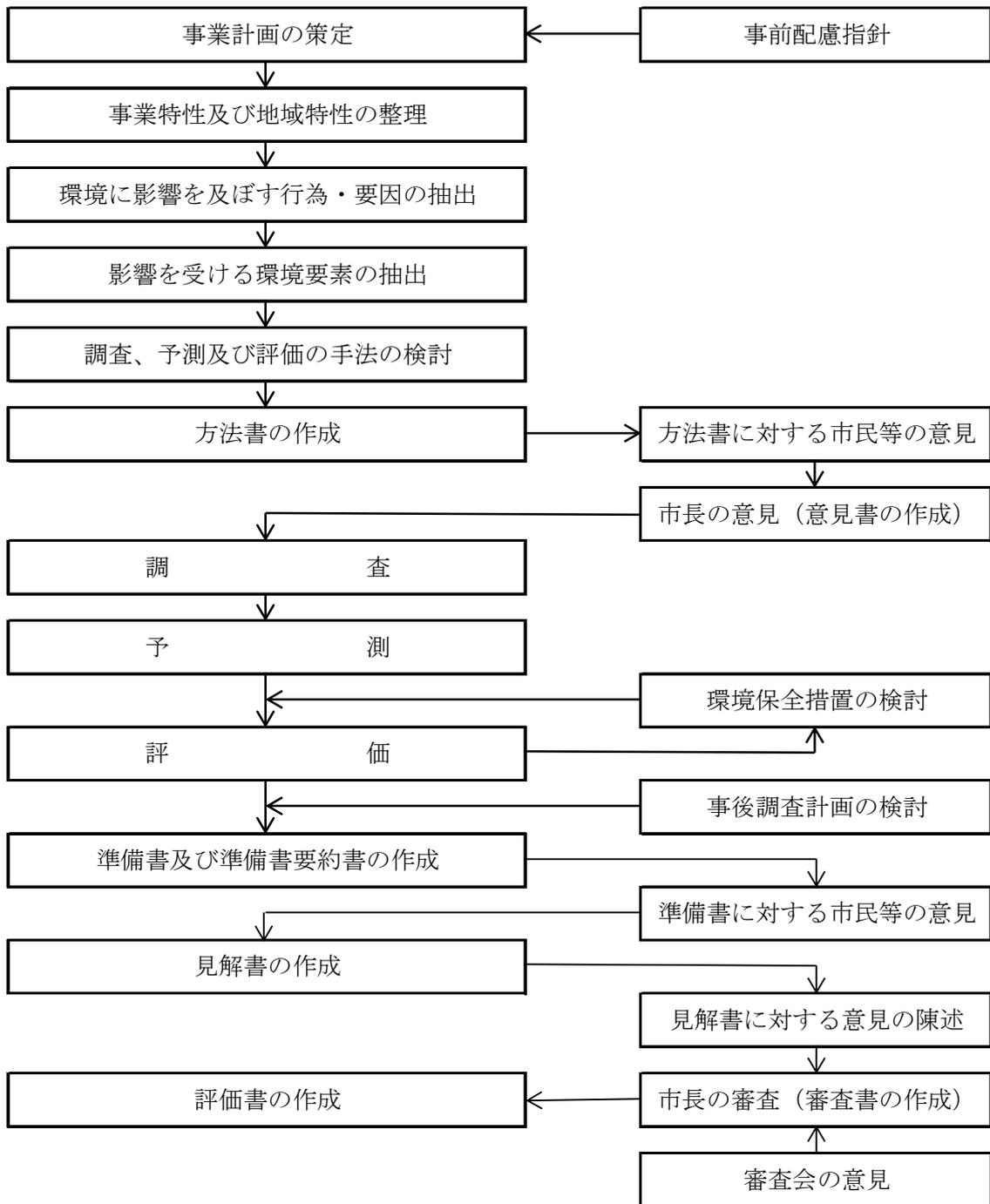


図 5-1-2 評価書の作成手順

第2章 環境影響評価書作成までの経緯

評価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 環境影響評価手続きの経緯

事 項	内 容		
方 法 書	提 出 年 月 日	平成 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	
準 備 書	提 出 年 月 日	平成 25 年 9 月 26 日	
	縦 覧 (閲 覧) 期 間	平成 25 年 10 月 7 日から 11 月 5 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、 中区役所、名古屋市環境学習センター (御園座舞台美術製作場)	
	縦 覧 者 数 (閲 覧 者 数)	37 名 (2 名)	
	説 明 会	開 催 日	平成 25 年 10 月 15 日
		場 所	名古屋クラウンホテル
参 加 人 数		80 名	
準備書に対する 市民等の意見	提 出 期 間	平成 25 年 10 月 7 日から 11 月 20 日	
	提 出 件 数	1 件	
見 解 書	提 出 年 月 日	平成 25 年 12 月 24 日	
	縦 覧 期 間	平成 26 年 1 月 7 日から 1 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、 中区役所、名古屋市環境学習センター	
	縦 覧 者 数	8 名	
公 聴 会	開 催 年 月 日	平成 26 年 2 月 23 日	
	開 催 場 所	名古屋市立栄小学校体育館	
	陳 述 人 数	1 名	
	傍 聴 人 数	16 名	
事業内容の変更	届 出 年 月 日	平成 26 年 4 月 30 日	
審 査 書	縦 覧 期 間	平成 26 年 5 月 1 日から 5 月 15 日	
	縦 覧 場 所	名古屋市環境局地域環境対策部地域環境対策課、 中区役所、名古屋市環境学習センター	
	縦 覧 者 数	2 名	

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 環境影響評価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

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

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	<p>[環境影響評価手続きについて]</p> <p>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。</p> <p>(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。」</p> <p>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。</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>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>	<p>p. 373</p>

項 目	意 見 の 概 要
対象事業の 目的	<p>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。</p>
	<p>[自動車交通について]</p> <p>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。</p>
	<p>[空地について]</p> <p>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。</p>

事業者の見解	本文対応頁
(見解は p. 375 と同じ)	
<p>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>	p. 11, 319
<p>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建っており、後退距離はほとんどありません。</p> <p>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>	p. 6

項 目	意 見 の 概 要
対象事業の 目的	<p>[建築計画について]</p> <p>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。</p>
	<p>[主要用途別の計画について]</p> <p>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。</p>
	<p>[駐車場計画について]</p> <p>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。</p>
	<p>[駐車場の配置について]</p> <p>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。</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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せん。</p> <p>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>	p. 4, 221
<p>延べ面積内訳</p> <p>劇場：約9,200m²</p> <p>店舗：約1,200m²</p> <p>共同住宅：約41,600m²</p> <p>駐車場：約6,000m²</p> <p>日最大利用者数内訳</p> <p>劇場：平休日約2,700人</p> <p>店舗：平日約1,240人、休日約1,200人</p> <p>共同住宅：平休日約1,120人</p> <p>を想定しています。</p>	p. 5 資料編 p. 2
<p>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。</p> <p>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。</p> <p>駐車場棟の計画高さは約50mです。</p>	p. 5, 12
<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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ます。</p>	p. 12

項 目	意 見 の 概 要
対象事業の 目的	<p>[排水計画について]</p> <p>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。</p>
	<p>[工事予定期間について]</p> <p>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。</p>

事前配慮の内容

項 目	意 見 の 概 要
全 般	<p>[事前配慮の記載内容について]</p> <p>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。</p> <p>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。</p>
建設作業時 を想定した 配慮	<p>[地下水への影響の低減について]</p> <p>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。</p>
	<p>[工事関係車両の走行ルートについて]</p> <p>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。</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>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>	p. 14
<p>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>	p. 15

事業者の見解	本文対応頁
<p>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>	p. 19～23
<p>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>	p. 19, 174, 175
<p>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>	p. 18, 20

項 目	意 見 の 概 要
建設作業時を想定した配慮	<p>[工事関係車両の出入口について]</p> <p>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。</p> <p>[アスベストについて]</p> <p>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。</p> <p>[PCBについて]</p> <p>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。</p>
施設の存在・供用時を想定した配慮	<p>[熱源について]</p> <p>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。</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>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>	<p>p. 17, 18, 20</p>
<p>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。</p> <p>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>	<p>p. 21, 207, 208</p>
<p>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はありません。</p>	<p>p. 21, 208</p>
<p>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>	<p>p. 14, 74</p>

項 目	意 見 の 概 要
施設の存在・供用時を想定した配慮	<p>[廃棄物等の保管場所について]</p> <p>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。</p>
	<p>[自然エネルギーの活用について]</p> <p>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。</p>

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	<p>[バスについて]</p> <p>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。</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>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。</p> <p>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>	p. 23, 211
<p>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>	p. 23, 221

事業者の見解		本文対応頁																																																																																																																																																																																																																																																			
<p>「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>		p. 35, 37																																																																																																																																																																																																																																																			
<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">バス名</th> <th rowspan="2">バス停</th> <th rowspan="2">行き先</th> <th colspan="3">始発時刻</th> <th colspan="3">最終時刻</th> <th colspan="3">運行頻度(本/日)</th> <th rowspan="2">営業係数</th> </tr> <tr> <th>平日</th> <th>土曜日</th> <th>日曜日 休日</th> <th>平日</th> <th>土曜日</th> <th>日曜日 休日</th> <th>平日</th> <th>土曜日</th> <th>日曜日 休日</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="10">市バス</td> <td rowspan="2">科学館西</td> <td>金山</td> <td>9:35</td> <td>9:35</td> <td>9:35</td> <td>16:35</td> <td>16:35</td> <td>16:35</td> <td>8</td> <td>8</td> <td>8</td> <td rowspan="10">375</td> </tr> <tr> <td>栄</td> <td>9:30</td> <td>9:30</td> <td>9:30</td> <td>16:30</td> <td>16:30</td> <td>16:30</td> <td>8</td> <td>8</td> <td>8</td> </tr> <tr> <td rowspan="8">広小路伏見</td> <td>栄</td> <td>6:27</td> <td>6:27</td> <td>6:27</td> <td>1:05</td> <td>23:26</td> <td>23:26</td> <td>142</td> <td>115</td> <td>105</td> <td rowspan="8">96~187</td> </tr> <tr> <td>新大正橋西</td> <td>6:51</td> <td>6:51</td> <td>6:51</td> <td>23:46</td> <td>23:46</td> <td>23:46</td> <td>47</td> <td>41</td> <td>34</td> </tr> <tr> <td>東新町</td> <td>6:10</td> <td>6:10</td> <td>6:10</td> <td>22:50</td> <td>22:50</td> <td>22:50</td> <td>53</td> <td>37</td> <td>34</td> </tr> <tr> <td>那古野町</td> <td>6:32</td> <td>6:32</td> <td>6:32</td> <td>23:16</td> <td>23:16</td> <td>23:16</td> <td>144</td> <td>141</td> <td>138</td> </tr> <tr> <td>港区役所</td> <td>6:59</td> <td>6:59</td> <td>6:59</td> <td>23:03</td> <td>23:03</td> <td>23:03</td> <td>27</td> <td>24</td> <td>24</td> </tr> <tr> <td>稲西車庫</td> <td>6:47</td> <td>6:47</td> <td>6:47</td> <td>23:33</td> <td>23:32</td> <td>23:32</td> <td>67</td> <td>50</td> <td>47</td> </tr> <tr> <td>名古屋駅</td> <td>10:30</td> <td>10:30</td> <td>10:30</td> <td>18:00</td> <td>18:00</td> <td>18:00</td> <td>13</td> <td>18</td> <td>18</td> </tr> <tr> <td>地下鉄高畑</td> <td>1:35</td> <td></td> <td></td> <td>1:35</td> <td></td> <td></td> <td>1</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td rowspan="10">名鉄バス</td> <td rowspan="2">伏見町</td> <td>愛知学院大学前</td> <td>11:25</td> <td>10:15</td> <td>10:15</td> <td>22:40</td> <td>22:27</td> <td>22:27</td> <td>26</td> <td>20</td> <td>20</td> <td rowspan="10">/</td> </tr> <tr> <td>名鉄バスセンター</td> <td>5:50</td> <td>6:20</td> <td>6:20</td> <td>21:10</td> <td>19:40</td> <td>19:40</td> <td>25</td> <td>20</td> <td>20</td> </tr> <tr> <td rowspan="8">白川公園前</td> <td>三軒家</td> <td>6:04</td> <td>6:04</td> <td>6:04</td> <td>22:12</td> <td>22:12</td> <td>22:12</td> <td>45</td> <td>41</td> <td>41</td> </tr> <tr> <td>藤が丘</td> <td>6:44</td> <td>6:49</td> <td>6:49</td> <td>22:52</td> <td>22:52</td> <td>22:52</td> <td>9</td> <td>6</td> <td>6</td> </tr> <tr> <td>長久手車庫</td> <td>7:34</td> <td>7:06</td> <td>7:06</td> <td>23:12</td> <td>23:12</td> <td>23:12</td> <td>33</td> <td>30</td> <td>30</td> </tr> <tr> <td>尾張旭向ヶ丘</td> <td>8:20</td> <td>8:01</td> <td>8:01</td> <td>19:10</td> <td>19:09</td> <td>19:09</td> <td>11</td> <td>11</td> <td>11</td> </tr> <tr> <td>菱野団地</td> <td>9:58</td> <td>10:01</td> <td>10:01</td> <td>21:27</td> <td>21:29</td> <td>21:29</td> <td>12</td> <td>10</td> <td>10</td> </tr> <tr> <td>瀬戸駅前</td> <td>6:24</td> <td>6:29</td> <td>6:29</td> <td>20:42</td> <td>20:40</td> <td>20:40</td> <td>12</td> <td>9</td> <td>9</td> </tr> <tr> <td>名鉄バスセンター</td> <td>6:40</td> <td>6:44</td> <td>6:44</td> <td>23:53</td> <td>23:53</td> <td>23:53</td> <td>122</td> <td>108</td> <td>108</td> </tr> <tr> <td>栄</td> <td>7:12</td> <td>7:13</td> <td>7:13</td> <td>21:53</td> <td>21:43</td> <td>20:43</td> <td>72</td> <td>39</td> <td>37</td> </tr> <tr> <td>三重交通バス</td> <td>伏見</td> <td>栄</td> <td>7:12</td> <td>7:13</td> <td>7:13</td> <td>21:53</td> <td>21:43</td> <td>20:43</td> <td>72</td> <td>39</td> <td>37</td> </tr> </tbody> </table>	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	栄	7:12	7:13	7:13	21:53	21:43	20:43	72	39	37	三重交通バス	伏見	栄	7:12	7:13	7:13	21:53	21:43	20:43	72	39	37	<p>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。</p>	
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																																																																																																																																																																																																																																										
		栄	7:12	7:13	7:13	21:53	21:43	20:43	72	39	37																																																																																																																																																																																																																																										
三重交通バス	伏見	栄	7:12	7:13	7:13	21:53	21:43	20:43	72	39	37																																																																																																																																																																																																																																										

項 目	意 見 の 概 要
社会的状況	<p>[道路交通状況について]</p> <p>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。</p>
	<p>[集客施設の状況について]</p> <p>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。</p>
	<p>[地盤について]</p> <p>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。</p>
	<p>[土壌について]</p> <p>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。</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>「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>	p. 39, 40
<p>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>	p. 42
<p>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、名古屋市長に關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>	p. 47
<p>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、土壤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>	p. 48

項 目	意 見 の 概 要
社会的状況	<p>[第3次名古屋市環境基本計画について]</p> <p>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。</p>
自然的状況	<p>[地歴について]</p> <p>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。</p>
	<p>[PCBについて]</p> <p>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。</p>
	<p>[土壌汚染の把握範囲について]</p> <p>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。</p>

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	<p>[土壌について]</p> <p>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。</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>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>	p. 52, 53
<p>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>	p. 55
<p>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はありません。</p>	p. 55, 208
<p>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>	p. 55

事業者の見解	本文対応頁
<p>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>	p. 55, 74

項 目	意 見 の 概 要
環境影響評価の項目	<p>[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]</p> <p>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。</p>
	<p>[熱源について]</p> <p>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。</p>
	<p>[地下水について]</p> <p>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。</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>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>	p. 74
<p>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>	p. 74
<p>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。</p> <p>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>	p. 74

項 目	意 見 の 概 要
環境影響評価の項目	<p>[地歴について]</p> <p>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す。」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。</p>
調査及び予測の手法	<p>[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]</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>[熱源について]</p> <p>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。</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>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>	<p>p. 55, 74</p>
<p>「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>	<p>p. 79, 87, 88, 93, 104, 107, 112</p>
<p>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>	<p>p. 74</p>

項 目	意 見 の 概 要
調査及び予測の手法	<p>[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]</p> <p>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。</p> <p>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。</p>
	<p>[工事関係車両の走行ルートについて]</p> <p>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。</p>
	<p>[路面平坦性調査について]</p> <p>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。</p>
	<p>[道路交通振動の調査時間について]</p> <p>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。</p>
	<p>[ボーリング調査について]</p> <p>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。</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>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>	<p>p. 100, 133, 154</p>
<p>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>	<p>p. 18, 102, 135, 292</p>
<p>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>	<p>資料編 p. 169</p>
<p>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>	<p>p. 154</p>
<p>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>	<p>p. 170</p>

項 目	意 見 の 概 要
調査及び予測の手法	<p>[風環境について]</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>
	<p>[風害の予測方法について]</p> <p>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。</p>
	<p>[日照障害及び電波障害について]</p> <p>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。</p>
	<p>[歩行者及び自転車の調査地点について]</p> <p>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。</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>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>	<p>p. 228～237</p>
<p>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。</p> <p>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>	<p>p. 230, 231</p>
<p>日照阻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>	<p>p. 242, 271</p>
<p>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>	<p>p. 284, 285</p>

環境影響評価手法の概要

項 目	意 見 の 概 要
大 気 質	<p>[調査方法について]</p> <p>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。</p>

(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

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	<p>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。</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>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>	<p>p. 82, 98</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>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>	<p>p. 319</p>

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。

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。

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
<p>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>	p. 221

事業者の見解	本文対応頁
<p>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>	p. 115, 142, 161, 300
<p>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>	p. 102, 115, 135, 142, 161, 292, 300
<p>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>	p. 75

事業者の見解	本文対応頁
<p>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。</p> <p>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>	p. 123, 130, 152
<p>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>	p. 98, 101, 109, 110, 113, 114, 131, 134, 141, 142, 153, 156, 160, 161

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。

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
<p>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>	p. 170, 174 ～181
<p>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>	p. 183, 200, 203, 204
<p>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。</p> <p>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>	p. 228, 233 ～237
<p>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>	p. 300
<p>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。</p> <p>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>	p. 12, 319

事業者の見解	本文対応頁
<p>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。</p> <p>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。</p>	全 般
<p>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。</p>	—

3-2 環境影響評価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

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。

表 5-3-3 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
1 件	環境影響評価に係る事項	5
	環境影響評価	46
	事後調査に関する事項	4
	環境影響評価手続きに関する事項	1

環境影響評価に係る事項

項目	意見の概要
事業予定地及びその周辺地域の概況	<p>[道路交通状況について]</p> <p>p39 御園座の目の前の 19 号の道路交通状況を記載しないのは理解できない。追加記載すべきである。方法書への意見「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。」p368 に対する見解は「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、…最も近い…中区松原町三丁目…41,487 台/12 時間」とあるが、調査対象区域が道路交通状況には狭すぎただけである。</p>
	<p>[集客施設の状況について]</p> <p>p368 方法書への意見「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…、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。」に対する見解は「名古屋市科学館 1,531,854 人、名古屋市美術館 309,872 人」とあるが、この地域の発生集中交通量（歩行者）の安全性を予測評価するうえでも重要な要素となるので、本文 p42 などに追加すべきである。</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>「事業予定地及びその周辺地域の概況」は、基本的に調査対象区域を中心に、既存資料を用いて整理しました。「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でした。なお、一般国道 19 号は、「安全性」において現地調査地点を設けて調査をしており、準備書 p282 「(3) まとめ」において、平日では伏見通（一般国道 19 号）、休日では若宮大通（一般市道矢場町線）が、最も交通量が多いと記載しております。</p>	<p>p. 39, 288</p>
<p>調査対象区域内における文化施設として、平成 23 年度における名古屋市科学館及び名古屋市美術館の入込客数を、評価書において、「事業予定地及びその周辺地域の概況」に追記します。</p>	<p>p. 42</p>

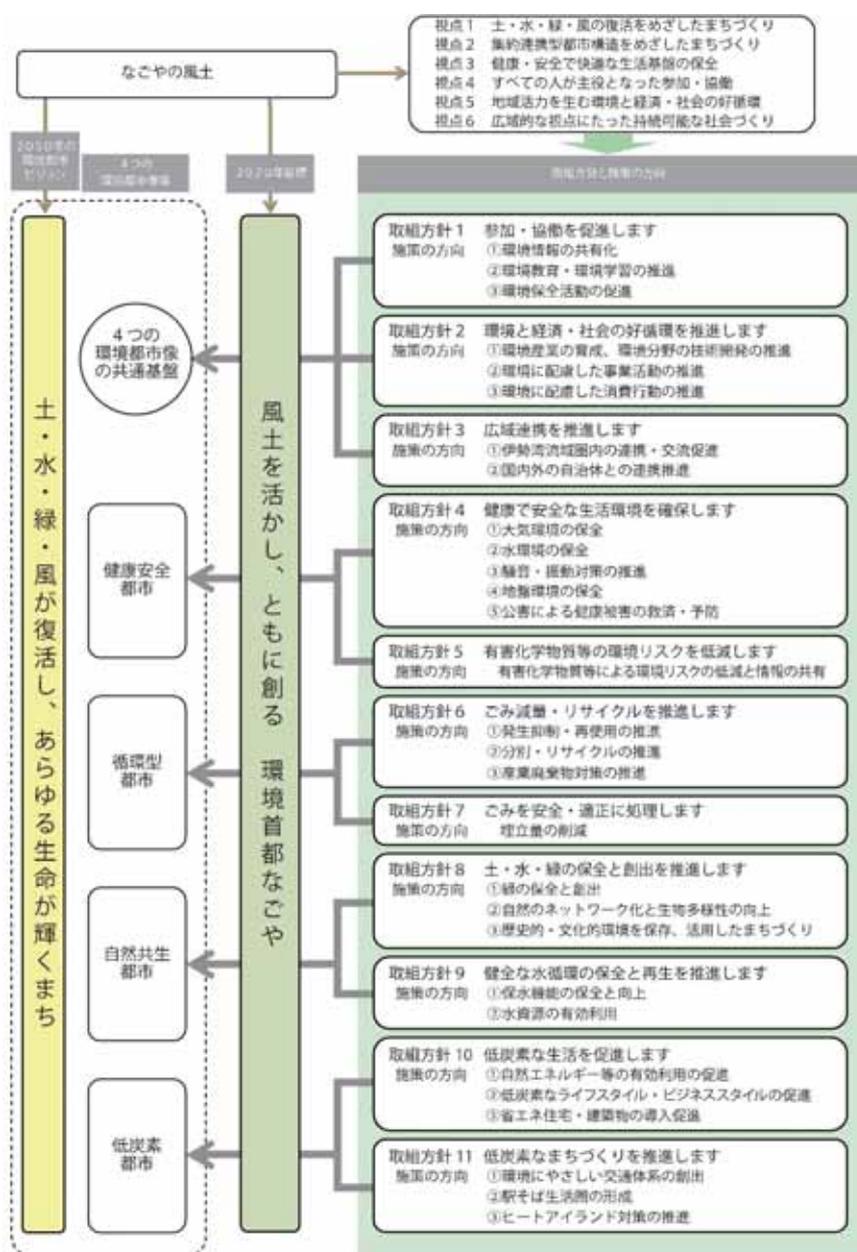
項 目	意 見 の 概 要
事業予定地及びその周辺地域の概況	<p>[地盤及び土壌について]</p> <p>p47, 48 方法書への意見「市条例の揚水許可しか記載がないが、…地下水のゆう出を伴う掘削工事についての規制内容をこの部分で記載すべきである」及び「名古屋市環境保全条例は法の不備を補って第55条（土地改変時の調査）…を記載すべきである。」p368 については、意見にしたがい、本文が追加された。この内容を十分理解し、事業段階で対応されたい。</p>
	<p>[第3次名古屋市環境基本計画について]</p> <p>p53 第3次環境基本計画の紹介で、海風の障壁になるような計画の是非を検討できるような紹介がされないのは理解できない。方法書への意見「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。」p370 に対する見解は「…施策を記載しました。」とあるだけで不十分である。</p>

本工事において、揚水機の吐出口の断面積が 78cm² を超える設備を用いて、ゆう出水を排水する掘削工事を実施する場合には、関係法令に従い、適切に対応いたします。なお、土壌については、事業予定地の地歴から、特定有害物質等取扱工場等の敷地ではないことから、本事業者は、「名古屋市環境保全条例」第 55 条における特定有害物質等取扱事業者には該当いたしません。

p. 47, 48, 55

「第 3 次名古屋市環境基本計画の施策」として、評価書では、準備書 p. 53 の表 1-4-8 に示す表から次に示す図に差し替えます。

p. 53



項 目	意 見 の 概 要
事業予定地 及びその周 辺地域の概 況	<p>[土壌汚染について]</p> <p>p55 土壌汚染について、地歴から特定有害物質を取り扱った工場の設置は確認されていないとしているが、2013年9月の「名駅1丁目1番計画南地区（仮称）：東海旅客鉄道株式会社」p370の事後調査結果中間報告書では、準備書で予測評価をしなかった土壌について調査したところ、砒素及びその化合物が土壌溶出量基準を超過して検出されたため、新たな対策が必要になっている。方法書への意見「「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、P C B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。」p370に対する見解は「地歴から、特定有害物質の存在はない…項目として選定しませんでした。」とあるのは不十分である。</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>本事業における土壌については、地歴等から、特定有害物質を扱った工場や事業場が存在したことはないことから判断し、環境影響評価の項目として選定しませんでした。なお、工事中における残土を含めた廃棄物等については、適切に対応して参ります。</p>	<p>p. 55, 74</p>

環境影響評価

項 目	意 見 の 概 要
全 般	<p>[工事関係車両の走行ルートについて]</p> <p>p105 大気：工事車両：N02：背景交通量で大型車が 100 台未満/日の予測断面 N0.6、N0.7 については特殊な環境保全措置が必要である。特にこの値は 2 車種分類の大型車で、実は 4 車種分類の本当の大型車は N0.6、N0.7 共に 0 台/日 p99 である。このような地域の細街路に大型車が始めて入り込む。しかも御園座西隣の N0.6 は 0 台が 19 台に増える p106。この点を十分配慮して、大気、騒音、振動、安全性の面から、工事車両出入口は御園座東隣の国道 19 号に変更すべきである。</p> <p>p137 騒音：工事車両：予測手法：背景交通量で予測断面 N0.6、N0.7 について、大型車が 100 台未満/日である。特に、この値は 2 車種分類の大型車で、実は 4 車種分類の本当の大型車は N0.6、N0.7 共に 0 台/日 p99 である。このような地域の細街路に大型車が始めて入り込む。しかも御園座西隣の N0.6 は 0 台が 19 台に増える p106。この点を十分配慮して、騒音の予測手法は、通常の等価騒音レベルだけではなく、最大騒音レベルとその頻度を追加予測すべきである。最大騒音レベルはそれぞれの車種のパワーレベルと距離減衰で簡単に計算できる。この結果を真剣に評価し、工事車両出入口は御園座東隣の国道 19 号だけに変更するなどの環境保全措置をとるべきである。</p> <p>p140 騒音：工事車両：環境保全措置：現状の本当の大型車は N0.6、N0.7 共に 0 台/日 p99 である。このような地域の細街路に大型車が始めて入り込む。しかも御園座西隣の N0.6 は 0 台が 19 台に増える p106。N0.7 だけは騒音増加分が 1dB ある。こうした点を十分配慮して、騒音の環境保全措置として、御園座西隣の工事車両出入口は御園座東隣の国道 19 号に変更することを追加すべきである。</p> <p>p155 振動：工事車両：予測方法で、通常の地点は最新の「道路環境影響評価の技術手法」で紹介されている「旧建設省土木研究所の提案式」を用いて計算するが、「N0.6 及び N0.7 については 1 車線道路であり、前述の旧建設省土木研究所の提案式における適用範囲のうち、車線数：高架道路以外 2～8」に該当しないことから、シミュレーション手法により、…行った。」と苦労していることは分かるが、そもそも、一般的な予測手法でも想定していない 1 車線道路に大型ダンプを走行させる計画が異常だと言うことに気がつき、御園座西側での工事車両出入りをやめるように工事計画を変更すべきである。</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>工事関係車両の出入りは、伏見通側を基本とし、この道路側からの資材の搬入出等が困難な場合には、コミュニティ道路への工事関係車両の走行を考えており、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ます。また、下校時間帯も含め、工事関係車両の徐行及び一旦停止を徹底させるとともに、工事関係車両の出入口付近では、交通誘導員を配置するなど、適切な対応をとって参りたいと考えております。</p>	<p>p. 17, 142, 161, 300</p>

項 目	意 見 の 概 要
全 般	<p>p292 安全性：工事中：予測結果を信ずれば、平日には、御園座西側でピーク時間に歩行者 271 人/時、自転車 36 台/時に対して、自動車が 8 台/時と交差するというという危険な状態が生じる（ただし、歩行者が道路西側を通行すれば交差はしないので）。この結果を真剣に評価し、工事車両出入口は御園座東隣の国道 19 号だけに変更するなどの環境保全措置をとるべきである。</p> <p>p294 安全性：工事中：環境保全措置で「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。」とあるが、下校時間帯への配慮がない。やはり、工事車両出入口は御園座東隣の国道 19 号だけに変更するなどの環境保全措置が必要である。</p> <p>[背景交通量について]</p> <p>p136 騒音：工事車両：背景交通量が表で示されているが、安全性の背景交通量 p297 と異なっている。どちらかが間違っているのではないか。いずれも現地調査 p131 から得られた結果であり、同じ値であるはずである、例えば予測断面 NO.9（国道 19 号：御園座南方 400m）では平日に 49,097 台/16 時間（1,962+2,599+1,897+42,639）であるが、安全性の背景交通量では、区間番号 W で平日 50,446 台/16 時間となっている。また、予測断面 NO.6（御園座西隣）では平日に 1,852 台/16 時間（0+76+96+1,680）であるが、安全性の背景交通量では、区間番号 M-2 で平日 2,004 台/16 時間となっている。この原因を調査し、予測地点番号も含め統一すべきである。</p> <p>p297 安全性：供用時：予測条件が、騒音：工事車両：背景交通量 p136 と異なっている。どちらかが間違っているのではないか。例えば背景交通量は、区間番号 W で平日 50,446 台/16 時間となっているが、騒音：工事車両：背景交通量の予測断面 NO.9（国道 19 号：御園座南方 400m）では平日に 49,097 台/16 時間となっている。</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>(見解は p. 411 と同じ)</p>	
<p>騒音における背景交通量は、各予測断面において測定した断面交通量を示しています。一方、安全性における背景交通量は、例えば区間 W は、これに隣接する両側の交差点位置にて測定した断面交通量の平均値を示しています。以上のような違いにより、数値が異なっています。</p>	<p>p. 138, 281, 282, 290</p>

項 目	意 見 の 概 要
大気質	<p>[排出ガス未対策型建設機械の窒素酸化物及び粒子状物質排出量について]</p> <p>p88 大気：建設機械：NO₂：排出ガス諸元で NO_x 排出量が記載してあるが、環境保全措置の予測を前提とした措置で「未対策型」と導入可能な「2次対策型」使用の場合の比較をしているので p95、この表に「未対策型」の NO_x 排出量も記載しておくべきである。</p> <p>p93 大気：建設機械：SPM：排出ガス諸元で SPM 排出量が記載してあるが、環境保全措置の予測を前提とした措置で「未対策型」と導入可能な「2次対策型」使用の場合の比較をしているので p95、この表に「未対策型」の SPM 排出量も記載しておくべきである。</p>
	<p>[建設機械の稼働による大気汚染の環境保全措置について]</p> <p>p89 大気：建設機械：NO₂：予測結果：この程度の工事であるにもかかわらず、寄与率が 45.2%もある。あまりにも工期を短くしたためではないか。環境保全措置 p96 に工事の平準化を追加することで工期延長を検討すべきである。</p> <p>p93 大気：建設機械：SPM：予測結果：この程度の工事であるにもかかわらず、寄与率が 32.0%もある。あまりにも工期を短くしたためではないか。環境保全措置 p96 に工事の平準化を追加することで工期延長を検討すべきである。</p>

事業者の見解

本文対応頁

全て排出ガス未対策型の建設機械とした場合における窒素酸化物及び浮遊粒子状物質の排出ガス諸元は、下表のとおりです。評価書には、この表を記載いたします。

建設機械名	規格	窒素酸化物 排出量	粒子状物質 排出量
		(m ³ /年)	(kg/年)
油圧破碎機	0.7m ³	1,510.18	84.56
バックホウ	0.4m ³	1,013.98	62.77
	0.7m ³	1,979.21	122.51
コンクリートポンプ車	大型	340.17	19.05
クローラクレーン	50 t	811.42	45.44
	80 t	323.16	18.10
ラフタークレーン	25 t	517.31	28.97
ジャイアントブレーカ	0.7m ³	302.04	16.91
コンプレッサー	50HP	665.36	59.37
泥水プラント	200KVA	2,098.33	129.89
コンクリートミキサー車	10 t	414.51	23.21
ダンプトラック	10 t	1,562.37	87.49
パイルドライバ	100 t	273.52	15.32
ブルドーザ	97kW	565.38	35.00
アースドリル	18.5 t	291.18	16.30
クラムシエル	30 t	240.21	14.87
排出量合計		12,908.33	779.76

p. 95

本事業では、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こと、作業区域を十分考慮し、建設機械を適切に配置すること、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こと等により、周辺の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. 97

項 目	意 見 の 概 要
騒 音	<p>[低騒音型ではない建設機械のパワーレベルについて]</p> <p>p120 騒音：建設機械：建設機械の音圧レベルで低騒音型の場合のパワーレベルが記載してあるが、環境保全措置の予測を前提とした措置で「低騒音型でない建設機械」と導入可能な「低騒音型」使用の場合の比較をしているので p127、この表に「低騒音型でない建設機械」のパワーレベルも記載しておくべきである。</p>
	<p>[パイルドライバーについて]</p> <p>p120 騒音：建設機械：予測条件で主要な建設機械の音圧レベルの表の備考で、低騒音型があるのは 5 機種だけであるが、騒音発生量の大きいパイルドライバーは、現在は低騒音型として油圧式杭圧入引抜機 132 機種、油圧式鋼管圧入引抜機 3 機が低騒音型に指定されているため、周囲の状況を考慮してこれらの油圧式に変更すべきである</p>

事業者の見解

本文対応頁

低騒音型ではない建設機械のA特性パワーレベルは、準備書資料編 p. 106 に示しております。ただし、数値に誤りがありましたので、修正した表を下記に示すとともに、評価書において訂正いたします。なお、建設機械の稼働による騒音レベルの予測は正しく行っており、予測結果の訂正はありません。

建設機械名	A 特性パワーレベル (dB)
バックホウ	<u>101</u>
クローラクレーン	<u>101</u>
ラフタークレーン	<u>101</u>
コンプレッサー	<u>116</u>
ブルドーザ	<u>118</u>

注) 表中の下線が、訂正した箇所です。

資料編
p. 106

建設機械の音圧レベルは、公表されている資料をもとに設定しました。この中には、パイルドライバーについて、低騒音型の音圧レベルの記載がありませんでしたので、予測計算においては、低騒音型ではない建設機械の音圧レベルを用いました。

なお、工事の際には、導入可能な低騒音型の建設機械を使用して参ります。

p. 122, 129

項 目	意 見 の 概 要
騒 音	<p>[建設機械のパワーレベルについて]</p> <p>p120 騒音：建設機械：主要な7建設機械の音圧レベルの表で「A 特性パワーレベル」が示してあるが、資料編 p106 では、測定位置により異なる「A.P. オールパス音圧レベル」で示してあり、当然の事ながら値が異なっているため、換算方法を記載すべきである。例えば、コンクリートポンプ車は資料編 p106 の「A.P. オールパス音圧レベル」は 92dB(C)となっているが、準備書本文 p120 では 112dB(A)となっているが、資料編の 7m 地点で 92dB(C)を周波数毎に聴感補正して dB 合計すると約 88dB(A)となり、距離補正(+8+20*log7)を行うと A 特性パワーレベルは 113 dB(A)となり、1dB 小さく見積もっていることになる。</p>
	<p>[コンクリートポンプ車及びコンクリートミキサー車の稼働について]</p> <p>p121 騒音：建設機械：予測結果：ケースIV（地下躯体工事）で地上 5m、19m、15m で規制基準値の 85dB に近い 83、84dB が予測されているが、パワーレベルの大きいコンクリートポンプ車やコンクリートミキサー車は敷地内を自由に動き回り、配置条件 p125 より、もっと敷地に近くなる場合があるため、仮囲い 3m をさらに高くするなど、十分な環境保全措置が必要である。</p> <p>p128 騒音：建設機械：環境保全措置で「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。」とあるが、パワーレベルが大きく、敷地内を自由に動き回るコンクリートポンプ車やコンクリートミキサー車が敷地境界に近づくだけで基準値を超える場合があることを反映した措置を具体的に明記すべきである。</p>

準備書資料編 p. 106 に示す建設機械の各中心周波数別音圧レベルから、本編 p. 120 表 2-2-5 に示す A 特性パワーレベルへの変換は、各中心周波数毎に A 特性補正して合成音圧レベルを算出し、これを距離補正して A 特性パワーレベルを算出しました。ただし、本編 p. 120 表 2-2-5 に示す A 特性パワーレベルに誤りがありましたので、修正した表を下記に示すとともに、評価書において訂正いたします。なお、建設機械の稼働による騒音レベルの予測及び建設機械の稼働による予測時期の算出は正しく行っており、予測結果並びに予測時期の訂正はありません。

p. 122

建設機械名	規格	A特性 パワーレベル (dB)	備考
油圧破碎機	0.7m ³	<u>102</u>	—
バックホウ	0.4~0.7m ³	<u>96</u>	低騒音型
コンクリートポンプ車	大型	<u>113</u>	—
クローラクレーン	50~80t	<u>97</u>	低騒音型
ラフタークレーン	25~50t	<u>97</u>	低騒音型
ジャイアントブレーカ	0.7m ³	<u>116</u>	—
コンプレッサー	50HP	<u>106</u>	低騒音型
泥水プラント	200kVA	100	—
コンクリートミキサー車	10t	<u>109</u>	—
ダンプトラック	10t	<u>101</u>	—
パイルドライバ	100t	110	—
ブルドーザ	97kW	<u>101</u>	低騒音型
アースドリル	18.5t	106	—
タワークレーン	600tm	<u>97</u>	—

注)表中の下線が、訂正した箇所です。

事業予定地内において、コンクリートポンプ車やコンクリートミキサー車が稼働する場合には、できる限り敷地との関係を考慮した配置にするとともに、民家側の敷地境界に近づいて稼働する場合には、高さ 3m の仮囲いの上に、高さ 1m の防音シート等を設置することにより、周辺の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. 130

項 目	意 見 の 概 要
騒 音	<p>[特定建設作業に係る騒音の基準について]</p> <p>p128 騒音：建設機械：評価：「建設作業に伴う騒音の規制に関する基準値を下回る。」とあるが、騒音規制法や名古屋市環境保全条例では「特定建設作業に係る騒音の規制基準」として、「基準値」は勿論、他に、作業時間（深夜作業禁止）、1日あたりの作業時間、作業期間（連続6日を超えない）、作業日（日曜、休日禁止）があり、それらを全て満たした時に、初めて「特定建設作業に係る騒音の規制基準」を遵守したことになる。このため、まず「基準値を下回る。」の表現は「特定建設作業に係る騒音の規制基準を順守する」とし、作業時間（深夜作業禁止）、1日あたりの作業時間、作業期間（連続6日を超えない）、作業日（日曜、休日禁止）の項目を環境保全措置に追加すべきである。</p>
振 動	<p>[バックホウの稼働について]</p> <p>p144 振動：建設機械：予測結果：ケースⅢ（杭・地下解体・掘削工事）での最大値が74dBと規制基準値の75dBであるが、7mでの振動レベルが78dBのコンプレッサーは設置位置を配慮することで何とかできるが、5mでの振動レベルが72dBのバックホウは敷地ぎりぎりまで近づく可能性があり、1台が敷地境界から3mに近づくだけで基準値を超える（資料編 p162 の予測式に基づく）。こうした特殊な条件を予測結果に反映すべきである。</p> <p>p150 振動：建設機械：環境保全措置で「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。」とあるが、バックホウ1台だけでも敷地境界から3mに近づくだけで基準値を超える場合があることを反映した措置を具体的に明記すべきである。</p> <p>[特定建設作業に係る振動の基準について]</p> <p>p150 振動：建設機械：評価：「建設作業に伴う振動の規制に関する基準値を下回る。」とあるが、振動規制法や名古屋市環境保全条例では「特定建設作業に係る振動の規制基準」として、「基準値」は勿論、他に、作業時間（深夜作業禁止）、1日あたりの作業時間、作業期間（連続6日を超えない）、作業日（日曜、休日禁止）があり、それらを全て満たした時に、初めて「特定建設作業に係る振動の規制基準」を遵守したことになる。このため、まず「基準値を下回る。」の表現は「特定建設作業に係る振動の規制基準を順守する」とし、作業時間（深夜作業禁止）、1日あたりの作業時間、作業期間（連続6日を超えない）、作業日（日曜、休日禁止）の項目を環境保全措置に追加すべきである。</p> <p>[工事関係車両の走行による振動の環境保全措置について]</p> <p>p159 振動：工事車両：環境保全措置で、「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。」を追加すべきである。騒音：工事車両：環境保全措置には含まれている。</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>評価の手法のうち、国又は名古屋市等による環境保全施策との整合性に係る評価として、特定建設作業に伴う騒音の規制に関する基準値との整合性について評価を行いました。なお、作業時間や作業期間等につきましては、「騒音規制法」(昭和43年法律第98号)及び「名古屋市環境保全条例」に基づく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を遵守して参ります。</p>	<p>p. 130</p>
<p>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こと、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こと等により、周辺の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>	<p>p. 152</p>
<p>評価の手法のうち、国又は名古屋市等による環境保全施策との整合性に係る評価として、特定建設作業に伴う振動の規制に関する基準値との整合性について評価を行いました。なお、作業時間や作業期間等につきましては、「振動規制法」(昭和51年法律第64号)及び「名古屋市環境保全条例」に基づく特定建設作業に伴って発生する振動の規制に関する基準を遵守して参ります。</p>	<p>p. 152</p>
<p>工事関係車両については、十分な点検・整備を行い、適正な走行に努めます。評価書には、環境保全措置において、この文章を追記いたします。</p>	<p>p. 161</p>

項 目	意 見 の 概 要
振 動	<p>[工事関係車両の走行による振動の評価について]</p> <p>p159 振動：工事車両：評価で「要請限度を下回る。」が含まれているが、環境基準と全く異なる性格の基準で評価するのは間違いである。要請限度は振動規制法第16条で「限度を超えていることにより道路の周辺的生活環境が著しく損なわれていると認めるときは、道路管理者に対し当該道路の部分につき道路交通振動の防止のための舗装、維持又は修繕の措置を執るべきことを要請し、又は都道府県公安委員会に対し道路交通法の規定による措置を執るべきことを要請するものとする。」というひどい状態であり、騒音の環境基準などとは比較にならない緩い基準である。騒音のように環境基準が定められていないからといって、このような性格の要請限度を基準又は目標との整合性とすべきではない。現況値との比較、または「衣浦港3号地廃棄物最終処分場整備事業」での建設機械及び作業船の稼働や埋立・覆土用機械の稼働に伴う振動の評価で用いている「知覚できる最小レベル（感覚閾値）の55dB程度を下回る」を用いるべきである。</p>
地 盤	<p>[被圧地下水の湧出について]</p> <p>p172 地盤：地下水位予測：「現況施設地下躯体部を山留壁として利用し、…支持杭の打設作業時には、地下水位面より高い位置まで盛土を行ったうえで、杭施工を行う計画である。」とあり、現況施設地下躯体部を山留壁として利用することは地下水の湧出に効果のある方法ではあると思われるが、現況施設の支持杭では高層ビルに対して不足するため、相当な数の支持杭が必要で、そのために「地下水位面より高い位置まで盛土」して杭を打つため、地下水の湧出を防げるかのような表現であるが、地下水位面より高い位置まで盛土しても、被圧地下水は湧出する。その点を考慮した予測をすべきである。</p> <p>[現況施設地下躯体部における地下水の湧出について]</p> <p>p178 地盤：環境保全措置：「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ためて、適切に排出させる。」とあるが、掘削する駐車場部分についてはそれでいいとしても、現況施設地下躯体部を山留壁として利用する本体部分についても、地下水位の湧出がかんがえられるので、その対策を記載すべきである。</p> <p>[地盤レベルの計測について]</p> <p>p178 地盤：環境保全措置：「施工中に地盤変位量の計測や適宜施工対応を講ずる。」とあるが、地盤変位量の計測場所と計測頻度を予測結果に基づき明記すべきである。また、「適宜…対応」ではなく、地盤変位量がどうなったらどのような施工対応をするのかも明記すべきである。</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>評価の手法のうち、国又は名古屋市等による環境保全施策との整合性に係る評価として、道路交通振動の限度（要請限度）との整合性について評価を行いました。なお、参考として、一般に人体が振動を感じ始める閾値（55dB）と比較すると、工事関係車両の走行による振動レベルは、全てこれを下回っています。</p>	<p>p. 161</p>
<p>杭施工は、孔壁崩壊を防止する安定液を充填する施工とすることにより、被圧地下水の湧出を防止し、周辺の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>	<p>p. 174</p>
<p>現況施設地下躯体部を山留壁として利用する本体部分については、山留壁として利用する現況施設地下躯体の地下水位より深い部分は残置するため、地下水の湧出はないものと考えております。降雨等で一時的に水が溜まった場合には、排水用に設けた溝にためて、適切に排出させる計画です。</p>	<p>p. 174, 180</p>
<p>地下工事時には、事業予定地周辺建物との敷地境界付近において毎月 1 回、水準測量を行うことにより、周辺地盤への影響の確認を行って参ります。また、計測の結果、予測値を超えた場合には、適切に対応いたします。</p>	<p>p. 180, 367</p>

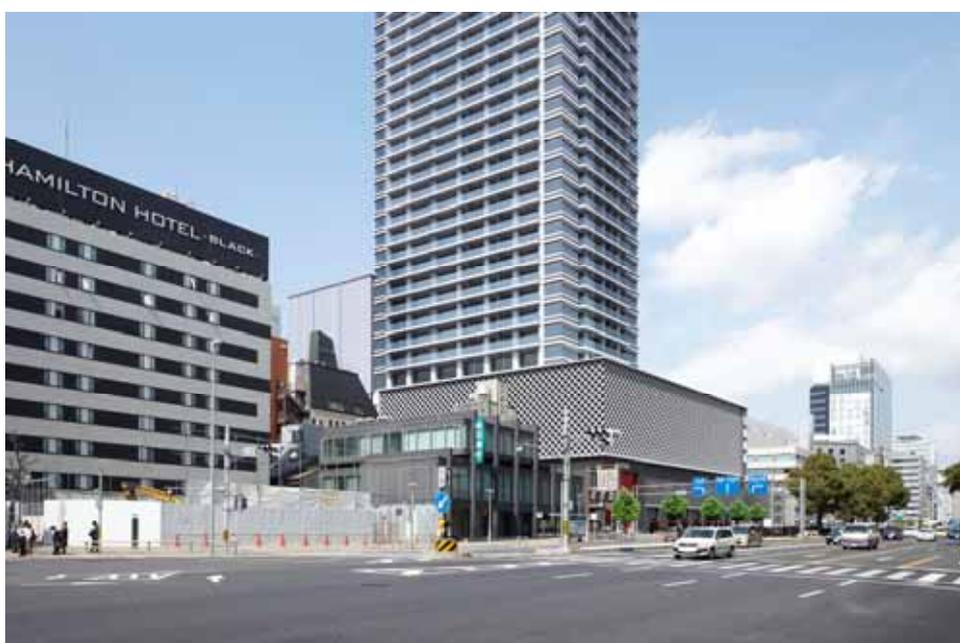
項 目	意 見 の 概 要
景 観	<p>[フォトモンタージュについて]</p> <p>p186 景観：予測結果：NO.1 地点（広小路伏見交差点）での存在時に、御園座は現況よりも東側（国道 19 号）にせり出していることが、手前の建物との関係で判断できる。「ビル壁面をセットバックさせることにより、圧迫感の緩和に努める」p22 という事前配慮事項にも反するので、この景観図は間違っているのではないか。</p>

No.1 及び No.2 地点において、フォトモンタージュに誤りがありましたので、訂正したフォトモンタージュを次に示すとともに、評価書において訂正いたします。

p. 190, 191



No.1 地点（広小路伏見交差点：存在時）



No.2 地点（三蔵交差点：存在時）

項 目	意 見 の 概 要
景 観	<p>[圧迫感について]</p> <p>p200 景観：評価：「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。」と、予測結果が記載してあるだけであるが、その結果を事業者として評価すべきである。</p>
廃棄物等	<p>[建設廃材の原単位について]</p> <p>p202 廃棄物：予測条件：新施設建設工事の床面積及び原単位：店舗（約1,200m²）の原単位が26 kg/m²となっているが、出典の「建設系混合廃棄物の原単位調査報告書（社団法人 日本建設業連合会 平成24年）によれば、49 kg/m²の間違いである。用途・規模別原単位 p7によれば、店舗の場合、26 kg/m² は延べ床面積 10,000m² 以上の場合であり、今回計画している1,200m² は3,000m² 未満の49 kg/m² を使うべきである。これでは危険側の予測となる。</p>

形態率の変化量については、国又は名古屋市等による環境保全施策との整合性に係る評価として、環境要素に関する基準又は目標がないことから、予測結果のみを示しました。

本事業においては、新建築物周辺に植栽を配置することにより、圧迫感の低減に努めて参りたいと考えております。

p. 204

建設廃材の原単位に誤りがありましたので、訂正した原単位を下記に示します。また、専有面積についても誤りがありましたので、訂正した面積も併せて下記に示します。これらを用いて算出した建設廃材は、発生量約2,000 t、うち再資源化量約1,600 tと予測され、これによると、工事中に発生する建設廃材は、約80%の再資源化が図られることから、建設廃材による環境負荷は低減されるものと判断します。

また、建設廃材の発生量等の訂正に伴う工事中の温室効果ガス排出量は、下記に示すとおりであり、これによると、工事中に発生する温室効果ガス排出量は約60,700tCO₂（電力消費による排出量の算出において、調整後排出係数を用いた場合は、約58,900tCO₂）であり、建設資材の使用に伴う温室効果ガス排出量が最も多くを占めています。

これらについては、評価書において訂正いたします。

p. 206, 207, 215

予測条件一覧表

廃棄物等の種類	用途区分	専有面積 (m ²)	原単位 (kg/m ²)	
建設廃材	劇場	約 9,200	その他	<u>56</u>
	店舗	約 1,200	店舗	<u>49</u>
	共同住宅	約26,000	集合住宅	34
	共用施設	約 <u>21,600</u>	その他	25

注) 表中の下線が、訂正した箇所です。

工事中の温室効果ガス排出量 (CO₂換算)

単位：tCO₂

区 分			温室効果ガス排出量 (CO ₂ 換算)	
			小 計	行為別合計
ア	建設機械の稼働	燃料消費 (CO ₂)	2,957	約 21,500 [約 19,700]
		電力消費 (CO ₂)	18,499 [16,749]	
イ	建設資材の使用	建設資材の使用 (CO ₂)	31,317	約 33,300
		建築用断熱材の現場発泡 (HFC-134a)	2,015	
ウ	建設資材等の運搬	CO ₂	5,399	約 5,500
		CH ₄	3	
		N ₂ O	76	
エ	廃棄物の発生	焼 却	<u>179</u>	約 400
		埋 立	<u>4</u>	
			<u>216</u>	
合 計				約 <u>60,700</u> [約 <u>58,900</u>]

注) 表中の下線が、訂正した箇所です。

項 目	意 見 の 概 要
廃棄物等	<p>[建設廃材の再資源化率について]</p> <p>p203 廃棄物：予測条件：再資源化率を、新建築物建設工事の「建設廃材」約80%としているが建設リサイクル法第4条に基づく「愛知建設リサイクル指針」では建設発生木材の再資源化率は95%とされている。建設廃材の再資源化率は80%ではなく、95%とすべきである。</p>
	<p>[PCBについて]</p> <p>p204 廃棄物：環境保全措置でPCBは「解体工事前に…PCB特別措置法に則り、適正に対応する。また、処分を行うまでは廃棄物処理法に基づき、適正な保管を行う。」とあるが、方法書への意見p364「p62で「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。」「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、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。」p370に対する見解は「現在保有しているPCBは、コンデンサ6基です。…法、…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。」とあるが、適正に対処する中身を確認するため、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し、照明器具、感圧紙などについては所在不明なまま散逸していることを明記すべきである。</p>
	<p>[工事中における環境保全措置について]</p> <p>p364 方法書への意見「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。」に対する見解は「努める…前向きに検討を行っているものを記載…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。」とあるが、建設廃棄物の減量化及び再資源化の項目では4項目のうち、解決したのは「解体に伴うコンクリート塊、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。」が予測条件として、それぞれの再資源化率を100%にしたことだけで、「仕上げ材、設備機器等の搬入は、ユニット化、パッケージ化の推進により、梱包座位の発生の削減に努める」は環境保全措置から姿を消している。この項目ぐらひは、環境保全措置として追加すべきである。</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>建設廃材には、木くずのほか、ガラス・陶磁器くず、廃プラスチック類、金属くず等も含んでおり、これらの再資源化率として、約80%としております。なお、工事の際には、さらに再資源化率を高めるよう、努めて参りたいと考えております。</p>	<p>p. 207</p>
<p>現況施設内のPCBについて、本年11月に現況施設を閉鎖した際、再度確認を行ったところ、コンデンサ6基のほか、安定器9基がありました。これらについては、現在、現況施設から移設し、株式会社御園座にて管理責任者を定め、管理しております。なお、コンデンサについては、本年12月中には適正に処分する予定です。評価書には、コンデンサ6基の処分状況及び安定器9基の存在について記載いたします。</p>	<p>p. 55, 207</p>
<p>本事業では、仕上げ材、設備機器等の搬入は、ユニット化、パッケージ化の推進により、梱包材の発生の削減に努めて参ります。評価書には、環境保全措置において、この文章を追記いたします。</p>	<p>p. 208</p>

項 目	意 見 の 概 要
廃棄物等	<p>[ディスポーザについて]</p> <p>p204 廃棄物：環境保全措置で「共同住宅には、名古屋市上下水道局に認められたディスポーザを設置する。」とあるが、ディスポーザ単体を付ければそれでいいかのような印象を与える。通常は生物処理タイプであれば排水処理槽で処理してから下水道へ、機械処理タイプであれば破碎生ごみを、固形物と水分に分離させ、固形物は乾燥装置で処理し燃やすごみの収集に出すと言うような付属装置が必要である。現に、名古屋市の「給排水設備の構造と維持管理に関する基準及び指導要綱」では「排水系統には、ディスポーザ等の装置を設けないこと。ただし、上下水道局が承認した機種で、適切な維持管理を行う確認ができた「ディスポーザ処理システム」については使用することができる。」として、原則はディスポーザ禁止、但し上下水道局が承認したディスポーザ処理システムで適切な維持管理ができるものに限られている。こうしたことを十分承知した上で「ディスポーザ」を「ディスポーザ処理システム」に修正すべきである。</p>
温室効果ガス等	<p>[供用時における二酸化炭素排出量等について]</p> <p>p215 温室効果ガス：存在・供用時：予測結果で「単位面積当たりの二酸化炭素排出量」があり、「現況施設は 85kgCO₂/年 m²、新建築物は 67 kgCO₂/年 m² であり、約 21%の削減と予測される。」とよく見える面だけが記載してあるが、延べ面積が 31,000m² から 58,000m² に増加することにより、二酸化炭素排出量の総量は 2,642 tCO₂/年が 3,859 tCO₂/年に増加することも記載すべきである。また、評価 p216 でも、総量は増加するが、単位面積当たりの二酸化炭素排出量は削減して事業者としての努力をしていることを記載すべきである。なお、大気汚染物質排出量についても二酸化炭素排出量と同様に新旧比較をすべきである。</p> <p>p372 方法書への意見「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。」に対する見解は「劇場で使用する設備については、排出ガス量 800m³/時程度の冷温水発生機」とあるだけだが、新旧比較をして、この計画による削減効果を明記すべきである。</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>共同住宅には、名古屋市上下水道局に事前に届出をして認められたディスポーザ処理システムを設置します。このディスポーザ処理システムは、ディスポーザで粉碎された生ごみを、専用の処理槽で処理してから下水道に流す方式のものです。評価書には、ディスポーザ処理システムと訂正いたします。</p>	<p>p. 221</p>
<p>二酸化炭素排出量は、現況施設約 2,600tCO₂/年から新建築物約 3,900tCO₂/年となりますが、単位面積当たりの二酸化炭素排出量は、現況施設 85kgCO₂/年m²から新建築物 67 kgCO₂/年m²と約 21%削減されます。本事業においては、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、温室効果ガス排出量の低減に努めて参りたいと考えております。</p> <p>なお、現況施設及び新建築物から発生する大気汚染物質排出量の比較として、両建物のエネルギーはともに、電気及び都市ガスであることから、都市ガス消費量を用いて行った結果、現況施設約 280,000Nm³/年から新建築物約 360,000Nm³/年となりますが、単位面積当たりの都市ガス消費量は、現況施設約 9Nm³/年m²から新建築物約 6Nm³/年m²と約 33%削減されます。</p>	<p>p. 220, 221</p>

項 目	意 見 の 概 要
風 害	<p>[べき指数について]</p> <p>p224 風害：予測手法：数値シミュレーションの解析条件で、流入境界の地表面粗度区分Ⅳのべき指数$\alpha=0.27$を用いているが、危険側の予測条件である。建物階数の状況 p221 で見ると明らかのように、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）などはいずれも 10 階以上で、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。このため、資料編 p231 の地表面粗度区分Ⅳ（中高層建築物（4～9 階））が散在している区域とはとらえがたい。地表面粗度区分Ⅴ（高層建築物（10 階以上））が密集する区域を適用し、べき指数$\alpha=0.27$ではなく、$\alpha=0.35$を適用すべきである。</p>
	<p>[南風について]</p> <p>p378 方法書への意見「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。…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…「涼しい海風をまちに引きこむ」とされている。」に対する見解は「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、…著しい風の変化はなく、…新たにランク 3 を超える地点はありませんが、さらに…植栽…風環境に及ぼす影響の低減に努め」とあるが、数値シミュレーション p224 で、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 10 階以上の建物で、東西の壁ができることを考慮に入れた形跡はなく、その予測結果を見解とするのはおかしい。</p>
	<p>p231 風害：評価：「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。」とあるが、名古屋港からの南の風は、新建築物の風下（北側）のほとんどの地点（予測地点 66, 68, 71, 72, 73, 78, 79 など）で風速が大きく減少している p229。この状況を確認できるよう、「風環境のランクの変化」p230 だけではなく、「風速の変化」についても一覧図を作成すべきである。例えば、地表面粗度区分Ⅳ（中高層建築物（4～9 階））が散在している区域という危険側の予測でも、予測地点 66 は $0.47 \rightarrow 0.29\text{m/s}$、68 は $0.46 \rightarrow 0.28$、71 は $0.47 \rightarrow 0.35$、72 は $0.20 \rightarrow 0.09$、73 は $0.59 \rightarrow 0.28$、78 は $0.47 \rightarrow 0.28$、79 は $0.26 \rightarrow 0.14$ などである（資料編 p236）。</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>事業予定地周辺は、中層建築物（4～9階）が主となる市街地であることから、べき指数は地表面粗度区分Ⅳが相応しいと考えられ、$\alpha = 0.27$としました。</p>	<p>資料編 p. 52, 230</p>
<p>新建築物の建設後、南の風向の際、新建築物の風下において、現況よりも風が弱くなる箇所があります。本事業においては、新建築物を極力セットバックさせるとともに、高層部の壁面を低層部よりも後退させることにより、できる限り風を遮らない計画としました。</p> <p>なお、予測の際には、事業予定地及びその周辺にある日土地名古屋ビルやアムナットスクエア（ヒルトン名古屋）など既存建物の概略形状をモデル化して、予測を行っています。</p>	<p>p. 230, 233, 237</p>

項 目	意 見 の 概 要
安全性	<p>[通学路の指定状況について]</p> <p>p274 安全性：工事中：調査結果：通学路の指定状況が地図で示されているが、栄小学校の通学路のうち、大型ダンプが入り込む予定の御園座西隣の細街路は、どちら側の歩道を使用しているのか、もう一步踏み込んだ調査が必要である。もし、御園座よりの東側を使用しているなら、工事車両との交差をさけるため西側に変更することを学校関係者に依頼するなどの措置が必要である。</p>
	<p>[工事関係車両の台数について]</p> <p>p292 安全性：工事中：予測結果：平日には、御園座西側でピーク時間に歩行者 271 人/時、自転車 36 台/時に対して、自動車が 8 台/時と交差するという結果であるが、資料編の「工事関係車両の走行による騒音及び振動の予測に用いた時間交通量」御園座西側の NO.6 によれば p129、ピーク時間である 7 時～8 時には、大型車 2 台、中型車 1 台、小型貨物車 1 台、乗用車 8 台の計 12 台/時となり、この安全性の予測 8 台/時と異なっており、しかも危険側となる。間違いの原因を明らかにし、どちらかを修正すべきである。</p>
	<p>[コミュニティ道路への環境保全措置について]</p> <p>p294 安全性：工事中：環境保全措置で「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。」とあるが、特に問題となる御園座西側の NO.6 では、資料編 p129 によれば、ピーク時間である 7 時～8 時には、大型車 2 台、中型車 1 台、小型貨物車 1 台、乗用車 8 台と、通勤用と思われる乗用車 8 台が突出している、環境保全措置として掲げてある「相乗り推進」は当然として、登校時間帯には御園座西側の細街路の走行禁止を最低限掲げるべきである。また、わずか 2 台の大型車も同様に登校時間帯にはこの細街路の走行禁止をすべきである。</p>
	<p>[伏見通への環境保全措置について]</p> <p>p294 安全性：工事中：環境保全措置で「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。」とあるが、国道 19 号での車同士の事故、歩行者の巻き添えを防ぐための環境保全措置も必要である。たとえば、国道 19 号の 1 車線を工事専用貸し切ることを、県警、地元と協議するなどが考えられる。</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>栄小学校における通学路は、御園通西側の歩道が指定されています。なお、本事業においては、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と、下校時間帯も含め、工事関係車両の徐行及び一旦停止を徹底させるとともに、工事関係車両の出入口付近では、交通誘導員を配置することなど、適切な対応をとって参りたいと考えております。</p>	<p>p. 280, 300</p>
<p>事業予定地西側の御園通を走行する工事関係車両のうち、一部は事業予定地西側出入口を利用し、残りは事業予定地南側を利用する計画であることから、御園通の走行台数と出入口の出入り台数は一致しておりません。</p>	<p>p. 292, 295, 296, 298, 299</p>
<p>工事関係車両の出入りは、伏見通側を基本とし、この道路側からの資材の搬入出等が困難な場合には、コミュニティ道路への工事関係車両の走行を考えており、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ます。また、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と、下校時間帯も含め、工事関係車両の徐行及び一旦停止を徹底させるとともに、工事関係車両の出入口付近では、交通誘導員を配置することなど、適切な対応をとって参りたいと考えております。</p>	<p>p. 17, 300</p>
<p>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、歩行者及び自転車通行の安全確保に努め、工事関係車両の徐行及び一時停止を徹底させて参りたいと考えております。また、関係機関と調整し、周辺交通事情への配慮に努めて参りたいと考えております。</p>	<p>p. 300</p>

項 目	意 見 の 概 要
安全性	<p>[交錯の評価について]</p> <p>p294 安全性：工事中：評価として「工事関係車両と歩行者及び自転車との交錯は、前掲図 2-11-10 に示すとおりである。」と予測結果が記述してあるだけだが、事業者としての評価を行うべきである。</p> <p>p312 安全性：供用時：評価として「新建築物関係車両と歩行者及び自転車との交錯は、前掲図 2-11-15 に示すとおりである。」と予測結果が記述してあるだけだが、事業者としての評価を行うべきである。</p>
緑地等	<p>[緑化について]</p> <p>p317 緑化：予測結果：新設する緑地等の位置図があるが、この計画ではあまりにも地上緑化部分が少なすぎる。駐車場棟と同程度の面積が駐車場棟の北側にあり、動線計画 p12 からは、ここは、車両の出入口と思われるが、その両側などで緑化する余地があるのではないか。</p> <p>[保水性舗装について]</p> <p>p317 緑化：予測結果：保水性舗装が南側の西半分と北側の東半分だけであるが、事業予定地内は東側と南側の全ての空地进行保水性舗装として、中高木の育成に努めるべきである。</p>

事後調査に関する事項

項 目	意 見 の 概 要
騒 音	<p>[建設機械の稼働による騒音の調査について]</p> <p>p348 事後調査計画：騒音：建設機械の稼働：調査場所が騒音が最も大きくなると予測される地点、調査時期が最も影響が大きくなると予測される時期とあるが、パワーレベルが大きく、敷地内を自由に動き回るコンクリートポンプ車やコンクリートミキサー車が敷地境界に近づくだけで基準値を超える場合があることを反映した事後調査計画とすべきである。</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>交錯については、国又は名古屋市等による環境保全施策との整合性に係る評価として、環境要素に関する基準又は目標がないことから、予測結果のみを示しました。なお、工事中においては、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、歩行者及び自転車通行の安全確保に努め、工事関係車両の徐行及び一時停止を徹底させること、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ことなど、供用時においては、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、回転灯等を設置し、車両の一時停止を徹底させること、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ことなど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て参りたいと考えております。</p>	p. 300, 301
<p>駐車場棟北側は出入口であるとともに、新建築物関連車両の利用スペースを確保する必要があること、新建築物南側を敷地境界からできる限りセットバックさせる計画であることから、駐車場棟北側車路両側への緑化は難しいと考えております。なお、今後もできる限り緑地が増える計画となるよう検討して参りたいと考えております。</p>	p. 10, 12, 325
<p>本事業は、現況施設の地下躯体を一部残す計画としています。この地下躯体は、敷地境界際まであり、躯体内への雨水の浸入に対する配慮や、新建築物の歩行者出入口等を考慮し、保水性舗装の施工範囲を決めております。今後、できる限り保水性舗装が増える計画となるよう検討して参りたいと考えております。</p>	p. 325

事業者の見解	本文対応頁
<p>建設機械の稼働による騒音の事後調査は、各工種において、建設機械の合成騒音レベルが最も大きくなる時期とし、建設機械の配置の状況についても併せて調査を行う計画です。</p>	p. 366

項 目	意 見 の 概 要
振 動	<p>[建設機械の稼働による振動の調査について]</p> <p>p349 事後調査計画：振動：建設機械の稼働：調査場所が振動が最も大きくなると予測される地点、調査時期が最も影響が大きくなると予測される時期とあるが、バックホウ 1 台だけでも敷地境界から 3m に近づくだけで基準値を超える場合があることを反映した事後調査計画とすべきである。</p>
地 盤	<p>[地盤変位の調査について]</p> <p>p349 事後調査計画：地盤：調査場所が「事業予定地周辺」とあいまいであるが、最低限、地盤変位を予測した A-A' 断面、B-B' 断面、C-C' 断面では水準測量を実施すべきであるし、「近接する建物で最大 4mm の隆起が予測される」p178 地点では、水準測量とともに、建物被害を事後調査計画に含むべきである。</p>
風 害	<p>[ビル風の影響の程度の調査について]</p> <p>p350 事後調査計画：風害：調査方法が「市民等から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。」とあるが、数値シミュレーションという限界もあるため、予測した 81 点のうち、新建築物建設後にランク 3 に悪化する 8 地点（予測地点 7, 9, 13, 24, 6, 8, 22, 23）p227 及び、意見で指摘した新建築物の風下（北側）で風速が大きく減少している 7 地点（予測地点 66, 68, 71, 72, 73, 78, 79）p229 で、事後調査をすべきである。</p>

環境影響評価手続きに関する事項

項 目	意 見 の 概 要
環境影響評価準備書作成までの経緯	<p>[環境影響評価手続きについて]</p> <p>p357 方法書への意見「環境影響評価法改正で…「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、… 9 月 27 日に市議会で可決され、10 月 4 日に公布、…こうした時期に建設資金もあいまいなまま、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。…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。」に対する見解は「本事業計画は、改正される…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」とあるが、改正アセス条例公布前の 2011 年 8 月の新聞発表では現在地で御園座会館を建て替える程度の内容であり、改正アセス条例施行後の 2012 年 10 月 24 日に具体的な建て替え計画を発表し 10 月 29 日からアセス方法書の縦覧を始めたものである。正直な見解と、名古屋市の指導内容を記載すべきである。</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>建設機械の稼働による振動の事後調査は、各工種において、建設機械の合成振動レベルが最も大きくなる時期とし、建設機械の配置の状況についても併せて調査を行う計画です。</p>	p. 367
<p>地盤における事後調査は、事業予定地周辺建物との敷地境界付近で水準測量を計画しています。また、工事着手前には、事業予定地周辺建物の事前調査を行う計画です。</p>	p. 367
<p>風害の予測は、現地調査を踏まえて、事業予定地及びその周辺の建物の概略形状をモデル化して行っていることから、再現性は確保されていると考えております。</p>	p. 368

事業者の見解	本文対応頁
<p>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ます、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。なお、本事業は、計画段階配慮の手続きについては、経過措置により適用されません。</p>	p. 373

(2) 公聴会における意見の概要に対する事業者の見解

公聴会における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 5-3-4 陳述人数、意見の項目及び意見数

陳述人数	意見の項目	意見数
1名	環境影響評価に係る事項	1
	環境影響評価	11
	環境影響評価手続きに関する事項	1

環境影響評価に係る事項

項目	意見の概要
対象事業に係る環境影響評価の項目	<p>[土壌の対応について]</p> <p>環境影響評価の項目として選定していないが、きちんと対応してほしい。</p> <p>残土処理の「適切な対応」とは具体的にどうするのか明確にすべきである。</p>

環境影響評価

項目	意見の概要
全般	<p>[工事関係車両の走行ルートについて]</p> <p>大気、騒音、振動、安全性の面から、出入口は国道 19 号線に変更すべきである。</p> <p>登校時間帯には御園座西側の細街路の走行禁止などを検討すべきである。</p> <p>伏見通から資材の搬入等が困難な場合とは具体的にどのような場合か。</p> <p>困難な場合の定義が不十分である。</p> <p>「原則 19 号」を明確にし、そうでない場合には事前に町内会等と協議し部分的に行う程度にしてほしい。</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>土壌につきましては、「土壌汚染対策法」及び「名古屋市環境保全条例」に従い、適切に対応して参りたいと考えております。</p>	<p>p. 74</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>工事関係車両の出入りは、原則として伏見通を基本としております。ただし、工事の進捗等により、伏見通からの資材の搬出入などが困難な場合には、コミュニティ道路を使用する計画でございます。その際には、短時間での車両の集中や混雑する時刻を回避するなどの適切な配車計画を立てることにより、コミュニティ道路における過度な騒音や振動の増加を減らすよう配慮するとともに、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じて参ります。</p> <p>なお、工事着手前の工事計画が具体的になった段階において、近隣説明会を開催する計画でございます。</p>	<p>p. 17, 142, 161, 300</p>

項 目	意 見 の 概 要
大気質	<p>[寄与率について]</p> <p>寄与率が高いため、環境保全措置に工事の平準化を追加し、工期延長等を検討すべきである。</p>
騒 音	<p>[パイルドライバーについて]</p> <p>パイルドライバーについて、低騒音型を採用する意思を明確にして評価書に記載すべきである。</p>
	<p>[シートの設置と事後調査について]</p> <p>高さ 3mの仮囲いの上に高さ 1mの防音シートを設置することを評価書の環境保全措置に追加してほしい。</p> <p>工事中の騒音測定をしっかりと行い、きちんと対応してほしい。</p>
騒音、振動	<p>[規制基準について]</p> <p>特定建設作業に関わる騒音、振動の規制基準を遵守するだけでは不十分である。更に踏み込んでどのように対応するかを明確にすべきである。</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>本事業では、建設機械が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とともに、周辺の近接した箇所への保全措置として、民家側の敷地境界近くで建設機械を稼働させる場合や、杭工事を行う場合などには、高さ 3mの仮囲いの上に、高さ 1mのシートを設置して参りたいと考えております。さらに、窒素酸化物や浮遊粒子状物質を多く排出すると想定している泥水プラントについては、商用電源用の採用について、検討して参りたいと考えております。</p>	p. 97
<p>今後、施工計画で具体的な機器の選定を実施しますが、本事業で使用する計画のパイルドライバーについては、低騒音型のものを採用する方向で検討して参ります。</p>	p. 122
<p>事業予定地内において、コンクリートミキサー車やコンクリートポンプ車が稼働する場合には、できる限り敷地との関係を考慮した施工計画にするとともに、特に民家側の敷地境界に近づいて稼働する場合には、高さ 3 mの仮囲いの上に、高さ 1mのシートを設置して参りたいと考えております。この旨は、環境保全措置に記載しました。</p> <p>また、工事中においては、建設機械の稼働による騒音の予測を行った工種毎について、影響が最も大きくなる時期に調査を行うとともに、周辺の住民等からの問い合わせに対する連絡窓口を設け、適切に対応して参りたいと考えております。</p>	p. 130, 366
<p>本事業は、「騒音規制法」や「振動規制法」、「名古屋市環境保全条例」に基づく特定建設作業に伴って発生する騒音や振動の規制に関する基準を遵守するとともに、さらに周辺の住民等からの問い合わせに対する連絡窓口を設け、適切に対応して参りたいと考えております。この旨は、環境保全措置に記載しました。</p>	p. 130, 152

項 目	意 見 の 概 要
振 動	<p>[規制基準について]</p> <p>要請基準で評価するのは間違いである。要請基準と環境基準とは大きく異なることをきちんと理解すべきである。</p> <p>閾値との比較結果を評価書に記載すべきである。</p> <p>要請限度と環境基準は基本的に違うということをきちんと理解してほしい。</p>
地 盤	<p>[予測値を超えた場合の対応について]</p> <p>水準測量結果が予測値を超えた場合に具体的にどのように対応するのか評価書に記載すべきである。</p>
景 観	<p>[予測結果及び評価について]</p> <p>予測が誤っていた原因を明らかにし、他のところも再チェックすべきである。</p> <p>評価基準がないから予測しただけでは問題がある。</p> <p>名古屋市としても最大仰角図、形態率図等の目標を定める必要がある。</p>
廃棄物等	<p>[各用途の専有面積について]</p> <p>予測条件の誤りはなぜ起きたのか。</p> <p>劇場、店舗、共同住宅、共同施設別の延べ面積を評価書に追記すべきである。</p> <p>工事関係車両の増加による大気、騒音、振動の予測、評価をすべきである。</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>要請限度とは、「道路交通振動がその限度を超えていることにより、道路の周辺の生活環境が著しく損われていると認められるときに、市町村長が道路管理者に振動防止のための道路の修繕等の措置を要請し、又は県公安委員会に道路交通法の規定による措置を執るよう要請する際の限度」をいいます。一方、環境基準とは、「大気の汚染、水質の汚染、土壌の汚染及び騒音に係る環境上の条件について、それぞれ、人の健康を保護し、及び生活環境を保全する上で維持されることが望ましい基準」をいいます。</p> <p>評価の手法のうち、国又は名古屋市等による環境保全施策との整合性に係る評価として、道路交通振動については、基準値等が示されている道路交通振動の限度（要請限度）との整合性について、評価を行いました。このため、工事関係車両の走行に対しては、要請限度で評価しておりますが、参考として、一般に人体が振動を感じ始める閾値（いきち）と比較すると、工事関係車両の走行による振動レベルは、全ての地点において下回っている旨を、評価に記載しました。</p>	p. 161
<p>本事業においては、工事着手前に、事業予定地に隣接する周辺家屋への事前調査を行う計画です。そして、工事中においては、毎月1回水準測量を行うことにより、周辺地盤への影響の確認を行い、予測値を超える地盤変位が確認された場合には、必要に応じて、事業予定地に隣接する周辺家屋を調査し、本事業による影響があった場合には、適切な対応をとって参りたいと考えております。なお、この旨は、環境保全措置に記載しました。</p>	p. 180, 367
<p>No.1 及び No.2 のフォトモンタージュを訂正する際、併せて他の地点についても確認いたしました。その結果、他の地点については、誤りはありません。</p> <p>また、新建築物の存在により、形態率は2～5ポイント増加しますが、新建築物周辺に植栽を配置することにより、圧迫感の低減に努めて参りたいと考えております。なお、今後の名古屋市における目標設定の動向を見据え、指導に従って参りたいと考えております。</p>	p. 190, 191, 204
<p>各用途の専有面積は、事業計画に記載しました。</p> <p>なお、原単位や専有面積の訂正により、建設廃材の発生量が増えましたが、工事関係車両台数については、この増加分も含んで計画しておりますので、訂正はございません。</p>	p. 5, 207

項 目	意 見 の 概 要
温室効果ガス等	<p>[総量について]</p> <p>温室効果ガスと大気汚染物質について、単位面積当たりの排出量だけでなく総量が増えることについて明確にし、しっかりと記載すべきである。</p> <p>総量がどの程度増えるかを評価書に記載すべきである。</p>
風 害	<p>[評価について]</p> <p>南風の際、風の変化について、風環境のランクの変化だけではなく、風速の変化について評価すべきである。</p> <p>評価には、第3次環境基本計画の内容を追加すべきである。</p>

環境影響評価手続きに関する事項

項 目	意 見 の 概 要
全 般	<p>[計画段階配慮の手続きについて]</p> <p>計画配慮段階での手続きについて対応するのが、本来のあるべき姿であった。</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>総排出量で比較した場合、供用時は、現況時よりも、二酸化炭素や大気汚染物質の排出量が増加しますが、本事業においては、高効率給湯器、高効率エアコン、LEDなど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などの環境保全措置を講ずることにより、これら排出量の低減に努めて参りたいと考えております。</p> <p>なお、二酸化炭素及び大気汚染物質の総排出量の増加の程度を、予測結果に記載しました。</p>	p. 220, 221
<p>予測の結果、南の風向の際、新建築物の風下において、現況よりも風が弱くなる箇所がある旨は、予測結果に記載しました。</p> <p>また、「第3次名古屋市環境基本計画」は、全市における施策であり、一事業のみではなかなか難しいところではありますが、本事業では、新建築物を極力セットバックさせるとともに、高層部の壁面を低層部よりも後退させることにより、できる限り風を遮らない計画としております。</p>	p. 233, 237

事業者の見解	本文対応頁
<p>改正される「名古屋市環境影響評価条例」の公布前には、本事業計画は概ね決まっておりましたので、この計画をもとに方法書を作成し、名古屋市に提出させていただきました。</p> <p>今後もこの条例に則り、適切に手続きを進めて参りたいと考えております。</p>	p. 373

(3) 環境影響評価審査書に対する事業者の見解

審査書において、「(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、評価書の作成にあたり、以下の事項について対応が必要であると指摘された。

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。

表 5-3-5 市長の意見の項目及び意見数

意見の項目	意見数
事業の目的及び内容に関する事項	1
予測・評価等に関する事項	12
その他	1

事業の目的及び内容に関する事項

項目	審査書による指摘事項
事業計画	工事関係車両の走行ルートについては、事業予定地東側の幹線道路を主要な走行ルートとして設定しているが、事業予定地西側及び南側のコミュニティ道路も走行ルートとされている。このことから、コミュニティ道路を走行する工事関係車両について可能な限り交通量を減らすとともに走行期間を必要最小限にするなど、沿道環境に対する負荷の低減及び交通安全に配慮した適切な配車計画を検討すること。

予測・評価等に関する事項

項目	審査書による指摘事項
大気質	建設機械の稼働による大気汚染について、最高濃度出現地点において当該事業による大気汚染物質の寄与率が二酸化窒素濃度で 45.2%、浮遊粒子状物質濃度で 32.0%と予測されているが、事業予定地周辺には商店、住居等が多く存在することから、影響を低減するための措置を検討すること。
	建設機械の稼働による大気汚染の予測において、排出ガス諸元に示される泥水プラントの窒素酸化物及び粒子状物質の排出量が他の建設機械と比較して大きくなっていることから、当該機械の使用に際して商用電源を利用することで、影響の低減につながると考えられる。したがって、当該利用等を検討するとともに、検討結果を踏まえ、必要に応じて予測条件に反映し、その結果を示すこと。

事業者の見解	本文対応頁
<p>工事関係車両の出入りは、伏見通側をメインとし、事業予定地西側及び南側道路の出入りは、サブとする計画です。</p> <p>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際には、短時間での車両の集中や混雑する時刻を回避するなどの適切な配車計画を立てることにより、これらの道路における騒音や振動の増加を減らすよう配慮して参ります。また、事業予定地近隣に通学路が指定されている各小・中学校の登下校の時間帯については、工事着手に先立ち、これら小・中学校や関係機関等と連携し、適切な環境保全措置を講じて参ります。</p>	<p>p. 17, 142, 161, 300</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>建設機械が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とともに、民家側の敷地境界近くで建設機械を稼働させる場合や杭工事を行う場合等には、高さ 3m の仮囲いの上に、高さ 1m のシートなどを設置することにより、周辺の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>	<p>p. 97</p>
<p>泥水プラントの使用に際しては、商用電源利用のものを採用いたします。なお、軽油利用から商用電源利用に変更することにより、建設機械の稼働による二酸化窒素もしくは浮遊粒子状物質の最高濃度出現地点における寄与率は、二酸化窒素で 45.2% から 41.4% に、浮遊粒子状物質で 32.0% から 29.2% に低減されると予測されます。</p>	<p>p. 85～97</p>

項 目	審 査 書 に よ る 指 摘 事 項
騒 音	<p>建設機械の稼働による騒音の予測において、騒音レベルの最大値について、商店、住居等が隣接する事業予定地北側及び北西側の敷地境界では、地上5mで84dBが示されている。この値は、特定建設作業に係る騒音の基準に近い値であることから、工事の実施にあたっては、環境の保全のための措置の徹底を図ること。また、周辺の住民等から苦情が発生した場合には、適切に対応すること。</p> <p>建設機械の稼働による騒音について、低騒音型の建設機械の使用を前提として予測し、騒音が低減する量を示しているが、ケースⅡ（山留工事）、Ⅳ（地下躯体工事）、Ⅴ（地上躯体工事）では0.0～0.8dBであり、必ずしも低減されるとは言い難い結果となっている。したがって、各ケースの低減量を踏まえた評価を行うこと。</p>
振 動	<p>建設機械の稼働による振動の予測において、振動レベルの最大値について、敷地境界では74dBが示されているが、この値は特定建設作業に係る振動の基準に近い値である。また、事業予定地周辺には商店、住居等が多く存在し、感覚閾値である55dB以上になると予測されている地域がある。これらのことから、工事の実施にあたっては、環境の保全のための措置の徹底を図るとともに、周辺の住民等から苦情等が発生した場合には、適切に対応すること。</p>
地 盤	<p>工事中の地盤変位について、隣接建物で最大4mmの地盤隆起量が予測されているが、その評価においては、当該予測結果についての事業者の見解が示されていないので、影響の程度について評価を行うこと。</p>
廃棄物等	<p>工事中に発生するアスベストについて、発生量を約4,250m²と予測しているほかに、配管等に最大約10,000箇所で使用している可能性があることから、解体工事に先立ち、アスベストの使用箇所を適切に把握し、適正に処理すること。</p>
温室効果ガス等	<p>供用時のエネルギーの使用に伴い排出する温室効果ガスについて、劇場、店舗、共同住宅などの主要用途ごとに積極的な排出抑制策を実施することが必要である。したがって、それぞれの用途に分けて予測結果を示すとともに環境の保全のための措置についても示すこと。</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>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環境保全措置を徹底することにより、建設機械の稼働による騒音の低減に努めて参りたいと考えております。</p> <p>また、周辺の住民等からの問い合わせに対する連絡窓口を設け、適切に対応して参りたいと考えております。</p>	p. 130
<p>環境保全措置により把握した各ケースにおける低減量を踏まえ、評価には、ケースⅠ及びⅢにおいて、低減されていると記載いたしました。</p>	p. 130
<p>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環境保全措置を徹底することにより、建設機械の稼働による振動の低減に努めて参りたいと考えております。</p> <p>また、周辺の住民等からの問い合わせに対する連絡窓口を設け、適切に対応して参りたいと考えております。</p>	p. 152
<p>「小規模建築物基礎設計指針」（日本建築学会）によると、建物基礎の傾斜角の限界値は6/1000～8/1000であり、事業予定地の直近建物基礎（基礎幅10m）では、傾斜角は最大4/10000と予測されることから、著しい影響はないと判断します。なお、評価には、このことを記載しました。</p>	p. 181
<p>解体工事の際のアスベストの把握については、内装解体時に確認調査を行い、この種類や使用量等を把握しつつ工事を行って参ります。</p> <p>アスベストの除去にあたっては、飛散防止対策としてビニールシートによる養生やアスベストの種類に応じ撤去エリアを負圧とすることで、飛散を防止して参ります。</p> <p>アスベストの処理については、確認調査結果に基づき、関係法令等に従い、適切に対応して参ります。</p>	p. 208
<p>エネルギーの使用による温室効果ガス排出量の予測結果を、主要用途毎に記載しました。</p> <p>また、主要用途毎に環境保全措置を記載しました。</p>	p. 221, 資料編 p. 219

項 目	審 査 書 に よ る 指 摘 事 項
風 害	<p>予測において、事業予定地西側には、強風の出現頻度に基づく風環境尺度についてランク 1 からランク 2 又はランク 3 に変化している地点があるが、当該地域には商店、住居等が存在していることから、影響の低減を図ること。また、周辺の住民等からの苦情があった場合には、適切に対応すること。</p> <p>環境の保全のための措置には、事業予定地内に常緑の中高木を植栽するとあるが、それを反映した予測を行っていないことから、植栽を反映した予測を行うこと。</p>
安全性	<p>事業予定地東側及び西側の道路は通学路に指定されているが、事業予定地南東及び南西の交差点には信号等が無いため、工事関係車両と通学する児童、生徒の動線が交錯することとなる。したがって、工事に際しては、交通誘導員を適切に配置するなど、交通安全に配慮するための措置を講ずること。</p>
緑地等	<p>新設する緑地等の植栽について、屋上緑化を中心に計画されているが、屋上緑化は維持・管理作業が大切であることから、新建築物の供用にあたっては、適切に対応すること。</p>

その他

項 目	審 査 書 に よ る 指 摘 事 項
その他	<p>記載内容の誤りは、予測、評価の信頼性に関わることである。このため、誤りについては、適切に修正すること。また、修正に伴い、予測、評価等がどのように変わったのかを明らかにし、市民に分かりやすい図書となるよう十分に配慮すること。</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>駐車場棟の高さを一部低くするとともに、事業予定地内に常緑の中高木を植栽することにより、少しでも周辺地域の風環境に及ぼす影響を低減して参りたいと考えております。</p> <p>また、周辺の住民等からの問い合わせに対する連絡窓口を設け、適切に対応して参りたいと考えております。</p>	p. 237
<p>植栽後における風環境の変化を予測し、この結果を環境保全措置に記載しました。</p>	p. 237, 資料編 p. 251
<p>工事着手に先立ち、事業予定地と通学路とが接する小学校や中学校、関係機関等と連携し、適切な対応をとって参ります。例えば、工事関係車両の出入口付近では、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て参ります。また、適切な配車計画に基づき、特に事業予定地西側及び南側道路においては、工事関係車両をできる限り走行させず、工事関係車両による搬入がある場合には、交通誘導員を適宜配置させるなど、適切な対応を行います。さらに、工事関係の通勤者には、公共交通機関の利用、自動車の相乗りなどの推進をして参ります。</p> <p>なお、工事着手前に行う予定であります近隣説明会において、地元の皆様からのご意見を聴き、より具体的な対応を図って参りたいと考えております。</p> <p>以上について、環境保全措置に記載しました。</p>	p. 300
<p>維持管理のしやすい樹種の選定や自動灌水設備の設置などを検討して参ります。</p>	p. 327

事業者の見解	本文対応頁
<p>準備書において、記載内容に誤りがあった箇所は、適切に修正するとともに、欄外に修正したことを記載しました。</p> <p>また、準備書から文言等の補足を行いました。</p> <p>さらに、修正した部分（単純な誤字等は除く。）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した場合には見出しに（<u>下線</u>）を、また、図表等を大幅に修正した場合には、図表等の表題に（<u>下線</u>）を付加しました。</p> <p>評価書作成にあたっては、以上のようなことを行うことにより、市民に分かりやすい図書となるよう配慮しました。</p>	全 般

第6部 環境影響評價業務委託先

本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 関根 博道
名古屋市東区東桜二丁目17番14号

用 語 解 説

【用語解説】

(あ 行)

ISO-C1モード

汎用ディーゼルエンジンの規制モードであり、ディーゼル建設機械の作業時の作業形態を模したモードである。

アスベスト

石綿（アスベスト）は、天然に産する繊維状けい酸塩鉱物で、「せきめん」や「いしわた」と呼ばれている。その繊維が極めて細いため、研磨機、切断機などの施設での使用や飛散しやすい吹付け石綿などの除去等において、所要の措置を行わないと石綿が飛散して人が吸入してしまうおそれがある。以前はビル等の建築工事において、保温断熱の目的で石綿を吹き付ける作業が行われていたが、昭和50年に原則禁止された。

影響要因

環境に影響を及ぼすおそれのある行為・要因。工事中の機械の稼働や車両の走行、供用時の施設の存在など。

A特性

A特性聴感補正回路（人間の聴覚にあわせて騒音計に組み込まれている回路）によって補正した音圧レベルであり、環境基準や騒音規制法に基づく評価は、A特性で測定された結果により行うこととなっている。

SMW

Soil Mixing Wallの略。地中において、土（Soil）とセメントスラリーを原位置で混合・攪拌（Mixing）して造成する連続壁体（Wall）であり、現在、最も普及している山留め工法の1つ。止水性が高く、H形鋼芯材で耐力を確保する。

N 値

ボーリング孔を利用した標準貫入試験（重さ63.5kgのおもりを高さ75cmから自由落下させ、ボーリングロッドを地中に貫入させる試験）で、貫入量30cmに相当するおもりの落下回数をN値という。N値は、土の硬軟及び締まり具合を知る指標となる。

オクターブバンド

ドレミファソラシドの低いドから高いドまでの間を1オクターブという。1オクターブ高い音は、周波数が倍の音に相当する。オクターブバンドとは、1オクターブ分の周波数帯域のことを指す。音の分析の場合、区切りのいい1,000Hzを基準にしてオクターブバンドを設定している。なお、1/3オクターブバンドとは、1オクターブバンドを1/3に分割した周波数帯域を示す。

オゾン層破壊物質

生物等にとって有害な波長領域の紫外線の大部分を吸収しているオゾン層を破壊する物質である。近年、大気中へ放出された特定物質が、オゾン層を著しく破壊し、生物等にとって有害な波長領域の紫外線の地表への照射量を増大させることにより、人の健康及び生態系への悪影響をもたらすことなどに加え、大気中のオゾンの分布を変化させることにより、大気の温度分布を変化させ、気候への重大な影響をもたらすことが懸念されている。「特定物質の規制等によるオゾン層の保護に関する法律」（昭和 63 年法律第 53 号）では、ハイドロクロロフルオロカーボン（HCFC）、臭化メチル、クロロフルオロカーボン（CFC）、その他 CFC、ハロン、四塩化炭素、1,1,1-トリクロロエタン、ハイドロブロモフルオロカーボン（HBFC）、ブロモクロロメタンが定められており、これらの物質の生産・輸出入の規制が順次進められ、HCFC を除き、日本では 2004 年末をもって生産等が全廃されている。

温室効果ガス

大気中の微量ガスが地表面から放出される赤外線を吸収して、宇宙空間に逃げる熱を大気中に蓄積するために、気温が上昇する現象を”温室効果”という。この赤外線を吸収する気体を温室効果ガスといい、「地球温暖化対策の推進に関する法律」（平成10年法律第117号）では、二酸化炭素・メタン・一酸化二窒素・政令で定めるハイドロフルオロカーボン類・政令で定めるパーフルオロカーボン類・六ふっ化硫黄の6種類について、排出の抑制などの施策を行うとしている。

名古屋市は、平成21年に「低炭素都市2050なごや戦略」を策定し、この実行計画として、戦略で提案した2050年の望ましい将来像「低炭素で快適な都市なごや」を実現する上での最初の10年間（中間目標）の手順をまとめた「低炭素都市なごや戦略実行計画」を平成23年12月に策定している。

（か 行）

回折音

音源から受信点までの間に、遮音壁や防音パネル等の音響的障害が存在する場合、これを回り込んで伝わる音のことを回折音といい、音が直達する場合に比べて、回り込むことによって減衰することを回折減衰という。

ガストファクター

最大瞬間風速と最大風速の比を「突風率（ガストファクター）」といい、突風に対する防災の指標となっている。

画面フリーズ

バーストノイズにより画面がフリーズすること。バーストノイズとは、ブロックノイズよりもひどい症状で、画面の一部が静止画像になり、破綻する寸前の状態。



正常な画像（比較用）



画面フリーズ発生画像

画像出典：<http://www.geocities.jp/bokunimowakaru/design-noise.html>

環境影響要因

環境に影響を及ぼすおそれのある行為・要因。工事中の機械の稼働や車両の走行、工事完了後の施設の供用など。

環境基準

「環境基本法」第16条は、「大気汚染、水質汚濁、土壌汚染及び騒音に係る環境上の条件について、それぞれ、人の健康を保護し、及び生活環境を保全する上で維持されることが望ましい基準」を環境基準としている。これは、公害発生源を直接規制するための基準（いわゆる規制基準）とは異なる。

環境騒音

ある観測点において観測されるあらゆる騒音源から、救急車のサイレン等のような特異音を除いた騒音をいう。

環境要素

環境影響要因によって、影響を受ける可能性が考えられる項目。大気質、騒音、動物、生態系、電波障害など。

基準点における振動レベル

建設機械からの振動を予測する際に設定されるもので、建設機械から基準点まで離れた時の振動レベルをいう。

躯体

建物の構造体のことをいう。

形態率

形態率は、「建築物の外形の水平面立体角投射率」と定義され、建築物等による圧迫感を計測する指標の一つである。

日照阻害の分野で用いられている天空率と同様の概念であり、魚眼レンズ（正射影）で天空写真を撮影した時に、写真内で対象建築物が占める面積比（％）としても表される。

減衰定数

振動や波動の振幅が時間的あるいは空間的な減衰を示すとき、その減衰の速さを示す数値を減衰定数という。振動がより広い領域に広がり、領域あたりの振動エネルギーが減っていくために生じる減衰を幾何減衰といい、振動が地盤内を伝わる際、土質の粘性抵抗により、振動エネルギーが熱エネルギーに変換されることで、振動エネルギーが減っていくために生じる減衰を地盤減衰という。

硬質ウレタンフォーム用発泡剤

硬質ウレタンフォームの現場発泡は、その施工性の便利さ、成形の自由度等でグラスウールやボード等、他の断熱材では施工が難しい部分で使用されることが多い。断熱性に優れているため、建物の熱効率向上など温室効果ガス抑制効果もある一方、温室効果ガスであるHFC（ハイドロフルオロカーボン）の発生が課題となっている。

（さ 行）

C N比

搬送波対雑音比（Carrier to Noise ratio）の略である。

時 角

太陽は、24時間で地球を一回転することから、1時間を 15° に換算したときの角度をいう。

CDMシステム

京都議定書に盛り込まれた、温室効果ガスの削減目標を達成するために導入された京都メカニズムの一つ。先進国の資金・技術支援により、発展途上国において温室効果ガスの排出削減等につながる事業を実施する制度のことをいう。

地盤卓越振動数

対象車両の通過ごとに、振動加速度レベルが最大を示す周波数帯域の中心周波数をいう。

遮蔽^{しゃへい}障害

ビル等の建造物が、送信アンテナ方向に建設されると、受信アンテナへ直接到来する電波（希望波）の一部が遮蔽されるため、電波の強度が低下して、ノイズの強度が相対的に大きくなり（C/N比が小さくなり）、この結果、地上デジタル波の場合、BER（ビット誤り率）が増大することにより現れる障害をいう。

真太陽時

太陽が子午線上にきた時、すなわち太陽が真南にきた時を「真正午」といい、この位置を基準として太陽が360°回転して再び子午線と一致するまでを「1真太陽日」とし、その1/24を「真太陽時」という。

振動^{てんぽん}伝搬理論式

地盤を伝搬する振動は、幾何学的拡散に加え、地盤を形成する土質の粘性抵抗の影響を受けて減衰する。振動を予測する場合には、これらの要因を考慮した伝搬理論に基づく予測式を用いる。この式のことを振動伝搬理論式という。

振動レベル

振動の加速度をdBで表した振動加速度に、振動感覚補正を加えてレベル表示したもので、単位としてはデシベル(dB)が用いられる。通常、振動感覚補正回路をもつ公害振動計により測定した値である。

<振動レベルの目安>

90dB.....家屋の振動が激しく、すわりの悪い花瓶などは倒れ、器内の水は溢れ出る。また、歩いている人にも感じられ、多くの人々は戸外に飛び出す程度の地震。人体に生理的影響が生じ始める。中震。

80dB.....家屋が揺れ、戸、障子がガタガタと鳴動し、電灯のような吊り下げ物は相当揺れ、器内の水面が動くのがわかる程度の地震。深い睡眠にも影響がある。弱震。

70dB.....大勢の人に感ずる程度のもので、戸、障子がわずかに動くのがわかる程度の地震。浅い睡眠に影響が出始める。軽震。

60dB.....静止している人や、特に地震に注意深い人だけに感ずる程度の地震。振動を感じ始めるが、ほとんど睡眠影響はない。微震。

50dB.....人体に感じない程度で地震計に記録される程度。無感。

赤緯

地球の赤道を空へ延長した方向を天の赤道といい、赤緯0度とする。また、地球の自転軸方向を延長した方向のうち、北半球側を天の北極といい、赤緯+90度とする。同様に自転軸の延長方向の南半球側を天の南極といい、赤緯は-90度とする。赤緯の略号は δ （ギリシャ文字でデルタ）で表し、冬至日における太陽の赤緯は $\delta = -23.4$ 度である。

騒音レベル（A特性音圧レベル）

物理的に測定した騒音の強さ（圧力）に、周波数ごとに人間の感じ方を加味して補正を行ってレベル表示したものを騒音レベル（A特性音圧レベル）といい、単位としてはデシベル（dB）が用いられる。通常、騒音計のA特性で測定した値である。

<騒音レベルの目安>

- 120dB.....飛行機のエンジン近く
- 110dB.....自動車のクラクション（前方2m）、リベット打ち
- 100dB.....電車が通るときのガード下
- 90dB.....大声による独唱、騒々しい工場の中
- 80dB.....電車の車内
- 70dB.....電話のベル、騒々しい事務所の中、騒々しい街頭
- 60dB.....静かな乗用車、普通の会話
- 50dB.....静かな事務所の中
- 40dB.....市内の深夜、図書館の中、静かな住宅地の昼
- 30dB.....郊外の深夜、ささやき声
- 20dB.....木の葉のふれあう音、置時計の秒針の音（前方1m）

（た 行）

大気安定度

大気の垂直方向の混合、拡散のしやすさを「大気安定度」という。基本的には気温の高度分布によって決まる。

良く晴れた日中で日射が強く、かつ、風が弱い時は大気は「不安定」となり、拡散しやすくなる。一方、風の弱い良く晴れた夜間には地表面近くが冷やされるため、重い空気が地表近くにある「安定」な状態となる。曇天・雨天時や風が強い場合は「中立」となる。

大気汚染と関係が深く、風向、風速、大気安定度により汚染物質の拡散が左右される。

弾性係数

応力に応じたひずみの変化率のこと。

単発騒音暴露レベル（L_{AE}）

単発的や間欠的に発生する継続時間の短い騒音を測定する場合の騒音レベルのことで、単発的に発生する騒音の全エネルギーを等しいエネルギーを持つ、継続時間1秒の定常音の騒音レベルに換算した値で示す。

地球温暖化定数

個々の温室効果ガスの地球温暖化に対する効果を、その持続時間も加味した上で、CO₂の効果に対して相対的に表す指標。温室効果を見積もる期間の長さによって変わる。

T.P.

東京湾平均海面である。名古屋港基準面(N.P.)よりも1.412m高い高さとなっている。

電界強度

電磁波の強さをいう。

透過音

壁面などを透過して伝わる音のこと。防音パネルの材質、接合状態等により透過音は大きく異なる。

等価交通量

道路には、大型車や小型車が走行しており、振動発生の視点からみると、小型車に比べて大型車が与える影響の方が大きいため、この影響を考慮できるよう「旧建設省土木研究所の提案式」を参考に、大型車1台が小型車13台に相当するように換算した交通量をいう。

等価騒音レベル (L_{Aeq})

一定時間連続測定された騒音レベルについて、それと等しいエネルギーを持つ連続定常騒音に置き換えたときの騒音レベルのことで、環境基準の評価には等価騒音レベルが用いられている。

動線

建物の内外で人や物が移動する経路を示す線のことをいう。

特定建設作業

建設工事として行われる作業のうち、著しい騒音や振動を発生する作業であって、政令で定めるもの及び「名古屋市環境保全条例」に基づくもので、騒音についてはびょう打機を使用する作業、さく岩機を使用する作業など13種類、振動については鋼球破壊、くい打ち機・くい抜き機を使用する作業など4種類の作業がある。

都市減衰

電波伝搬において、伝搬路に都市を含む場合、建造物など都市の構造による反射、遮蔽等によって生ずる電波の減衰。都市減衰は、周波数が高いほど、送受信アンテナ高が低いほど大きい。また、放送のサービスエリアを推定する場合、都市減衰を補正して求めることが一般的である。

(な 行)

日平均値の2%除外値

1年間に測定された欠測日を除くすべての日平均値を、1年間での最高値を第1番目として、値の高い方から低い方に順（降順）に並べたとき、高い方（最高値）から数えて2%分を除外した後の最高値のこと。浮遊粒子状物質の1年間の測定結果が、長期的評価による環境基準に適合したかどうかを判断する際に用いられる年間統計値。

日平均値の年間98%値

1年間に測定された欠測日を除くすべての日平均値を、1年間での最低値を第1番目として、値の低い方から高い方に順（昇順）に並べたとき、低い方（最低値）から数えて98%目に該当する日平均値のこと。二酸化窒素の1年間の測定結果が、長期的評価による環境基準に適合したかどうかを判断する際に用いられる年間統計値。

（は 行）

排出ガス対策型建設機械

国土交通省が、建設現場の作業環境の改善、機械化施工が大気環境に与える負荷の低減を目的として、「排出ガス対策型建設機械指定要領」（平成3年10月8日付建設大臣官房技術審議官通達、最終改正平成14年4月1日）に基づき定めた基準値に適合する建設機械を指す。平成4年から第1次基準値、平成13年から第2次基準値に適合した排出ガス対策型エンジン及び排出ガス対策型黒煙浄化装置の型式認定、排出ガス対策型建設機械等の型式指定が行われている。また、平成18年4月より施行されている「特定特殊自動車排出ガスの規制等に関する法律」（平成18年法律第51号）（以下、「オフロード法」という。）に併せ、オフロード法の規制対象外となる可搬式建設機械（発動発電機等）やエンジン出力が19kW未満の建設機械についても、オフロード法と同等の基準を適用して排出ガス対策を進めるために、第3次排出ガス対策型建設機械の型式指定が行われている。

80%レンジの上端値（ L_{10} ）

振動等のレベルが、ある値以上である時間が、実測時間の10%を占める場合のレベルをいう。

バックグラウンド濃度

対象となる事業を実施しない場合の背景としての濃度。バックグラウンド濃度に対象事業活動に伴い発生する付加濃度を加えた濃度が将来濃度となる。

発生集中交通量（TE）

1つの移動（トリップ）の出発側と到着側をそれぞれ「トリップエンド」といい、トリップエンドを集計したものを「発生集中交通量」という。

パワーレベル

本書（第2部 第2章「騒音」）では音響パワーレベルを指す。音響パワーレベルは、機械などの（騒）音源が放射する音の全パワーを、レベル表示したもの。

反射障害

アナログ波の場合、送信アンテナからの電波（希望波）が低下しないで受信できる場合でも、周辺に高層ビルや壁面面積の大きな建造物が建設されると、壁面からの強い反射波が受信アンテナに入り、ゴーストが現れる。このように電波の強度は変わらないで、強い反射波が生じてゴーストが現れる障害をいう。地上デジタル波は、その周波数特性により、アナログ波と比較し、反射障害が起こりにくい性質を持つ。

BER（ビット誤り率）

“1”と“0”からなる2進値データが、送受信上で誤ったデータに変わる確率。受信側で受けたデータが送信データに比べて、送受信過程における雑音によりどの程度誤るかを示す。例えば、ビット誤り率 10^{-9} の通信回線は、 10^9 ビットのデータを送ると平均1ビット程度誤る回線である。

表層地下水

比較的地表に近い浅層地下水で、不飽和部の土壌を通じて大気と接している地下水。地表からの浸透水や揚水の影響を受けて、その水位は変動する。

風 害

ビル等の建造物により発生する局所的な風による人的・物的な被害のことをいう。

フォトモンタージュ

主要な眺望点から撮影した写真に、対象事業の完成予想図を合成して景観の変化を予測する方法をフォトモンタージュ法という。景観の予測に一般的に用いられている手法で、適用範囲も広い。

ブロックノイズ

希望波に対してノイズが大きくなり（CN比が小さくなり）、ビット誤り率（BER）が大きくなると発生する障害の一種。映像の一部にブロック状のノイズが現れるのが特徴。



正常な画像（比較用）



ブロックノイズ発生画像

画像出典：<http://www.geocities.jp/bokunimowakaru/design-noise.html>

フロン

メタン、エタン等の炭化水素の水素原子の一部、または全部をフッ素原子と塩素原子で置換したクロロフルオロカーボン類の総称。

フロンは無色無臭の気体または液体で、熱的にも化学的にも安定しており、毒性も引火性もないため、冷房、冷蔵、冷凍用の冷媒や、化粧品用エアゾル剤、高級な溶剤、消化剤、ウレタンフォーム等の発泡剤に用いられている。大気中に放出、蓄積されたフロンは、太陽の紫外線によって分解して塩素原子を生じ、これが地球のオゾン層を破壊する。

ポアソン比

例えば、立方体の物体の上下方向に力を作用させたときの、上下方向の変形量に対する側面の変形量の比をポアソン比という。

保水性舗装

舗装内の空隙に吸水・保水性能を持つ保水材を充填することにより、雨等により保水された水分を晴れた日に蒸発させ、水の気化熱により路面温度の上昇を抑制する性能をもつ舗装のこと。

(ま 行)

マイクロウェーブ通信回線

電気通信業務、放送の業務等の用に供する目的で、890MHz以上の周波数の電波による特定の固定地間の重要無線通信をいう。

(や 行)

山留め

土砂の崩壊を防ぐ構造物のことをいう。

有限要素法

コンピュータを用いた数値解析手法の一つで、解析対象を要素と呼ばれる小領域の集合体に見立てて、要素単位の状態量（力，変位，流量，水位など）に対する一次方程式を立て、各要素における方程式を全解析領域分足し合わせることで大きな連立方程式（マトリクス方程式）を作成し解を求める。

浸透流に関する解析については、水の流れの状態を解くために用いており、各要素の節点の水頭値を未知数として、その変化を解いている。

変位解析については、地盤内の変位や応力分布状態を解くために用いており、各要素の節点の変位量を未知数として、その変化を解いている。

用途地域

一定の範囲の地域を定め、その地域内には一定用途以外の建築物を規制し、適正な土地利用を図り、市街地の健全な発展と環境保全を目的として、「都市計画法」に基づく一連の手続きに従って定めるものである。

都市計画として定める地域は、第一種低層住居専用地域、第一種住居地域及び近隣商業地域など12種類の地域区分がある。

(ら 行)

リサイクル

環境汚染の防止、省資源、省エネルギーの推進、廃棄物（ごみ）の減少を図るために、廃棄物資源として再利用することをいう。

路面平坦性

路面の平坦さを表す言葉で、高速道路以外の道路については、3mプロフィールメータによる路面凹凸の標準偏差で定義される。道路の補修基準値に適用され、一般に路面平坦性は舗装完成後が最も良く、累計通過交通量の増加とともに暫時劣化していく傾向がある。

(わ 行)

ワイブル係数

ある風速の超過確率を計算するために用いられる係数であり、超過確率を求めようとする場所（气象台等）の風向・風速の数値等を用いて算出される。

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26年 第17号

本書は、再生紙を使用している。