

「（仮称）栄一丁目御園座共同ビル計画」
建設事業に係る見解書

（大規模建築物の建築）

平成25年12月

株 式 会 社 御 園 座
積 水 ハ ウ ス 株 式 会 社

は じ め に

本見解書は、「名古屋市環境影響評価条例」（平成 10 年名古屋市条例第 40 号）に基づき、環境影響評価準備書に対する市民等の意見について、その内容を整理したうえ、事業者としての見解を示したものである。

また、市民等からの意見以外にも誤りがあったため、見解書作成にあたり、環境影響評価準備書の記載内容の訂正についても示した。

目 次

	頁
1. 事業者の名称、代表者の氏名及び事務所の所在地	1
2. 対象事業の名称	1
3. 意見の概要及び事業者の見解	1
(1) 環境影響評価に係る事項	2
事業予定地及びその周辺地域の概況	2
(2) 環境影響評価	6
全 般	6
大気質	10
騒 音	12
振 動	16
地 盤	18
景 観	18
廃棄物等	22
温室効果ガス等	26
風 害	26
安全性	28
緑地等	30
(3) 事後調査に関する事項	32
騒 音	32
振 動	32
地 盤	32
風 害	32
(4) 環境影響評価手続きに関する事項	32
環境影響評価準備書作成までの経緯	32
4. 環境影響評価準備書の記載内容の訂正について	34

<略 称>

以下に示す条例名及び名称については、略称を用いた。

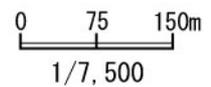
また、事業予定地周辺の主な道路の名称は、次ページに示すとおりとした。

条 例 名 及 び 名 称	略 称
「市民の健康と安全を確保する環境の保全に関する条例」 (平成15年名古屋市条例第15号)	「名古屋市環境保全条例」
環境影響評価方法書	方法書
環境影響評価準備書	準備書
環境影響評価書	評価書
環境の保全のための措置	環境保全措置

【道 路 名】



□ : 事業予定地



注) 主な道路は青字の名称とし、既存資料による場合には () 内の名称を用いた。

環境影響評価準備書に係る事項

1. 事業者の名称、代表者の氏名及び事務所の所在地

〔事業者名〕 株式会社御園座

〔代表者〕 代表取締役社長 長谷川栄胤

〔所在地〕 名古屋市中区栄一丁目6番14号

〔事業者名〕 積水ハウス株式会社

〔代表者〕 代表取締役 阿部俊則

〔所在地〕 大阪市北区大淀中一丁目1番88号 梅田スカイビル タワーイースト

2. 対象事業の名称

「(仮称) 栄一丁目御園座共同ビル計画」 建設事業

3. 意見の概要及び事業者の見解

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。

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

(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…」などを修正すべきである。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>
	<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>

事業者の見解

「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。

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。

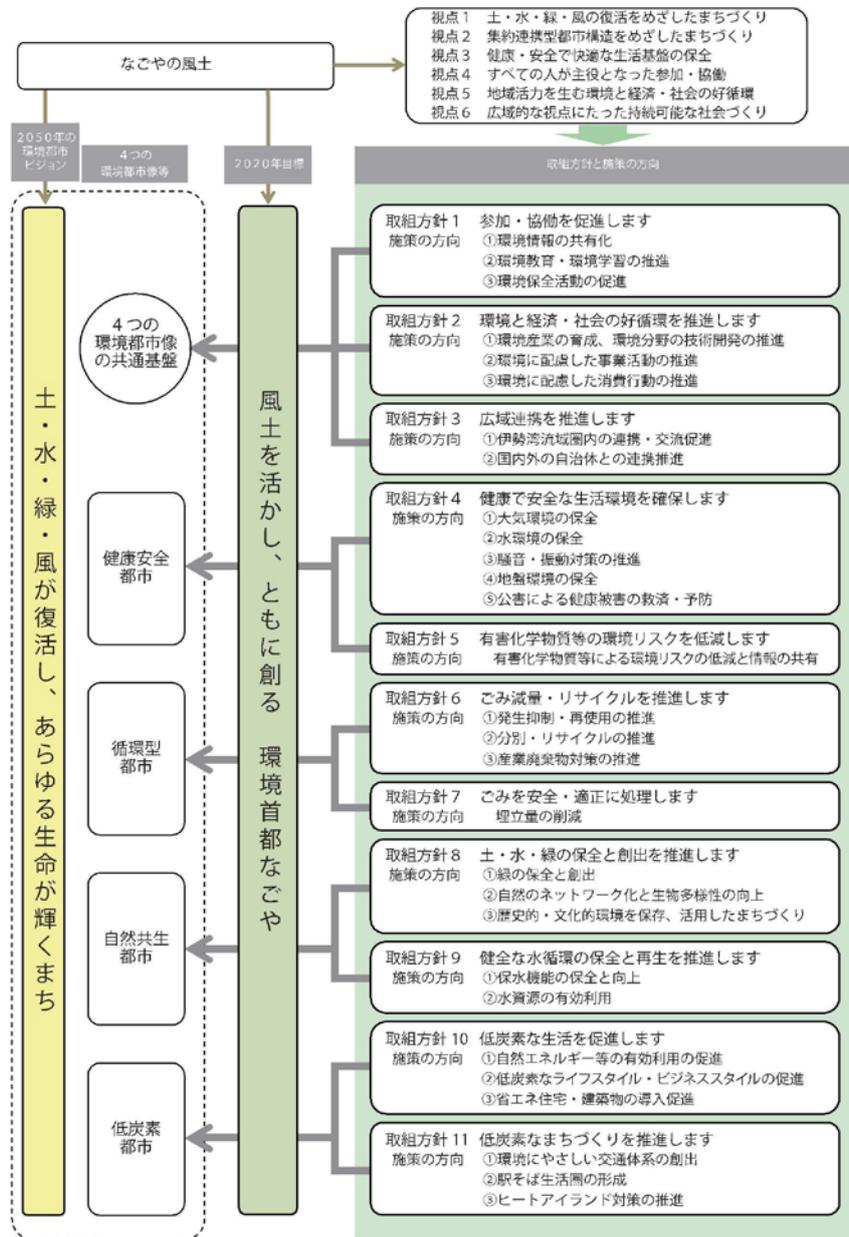
本工事において、揚水機の吐出口の断面積が78cm²を超える設備を用いて、ゆう出水を排水する掘削工事を実施する場合には、関係法令に従い、適切に対応いたします。なお、土壌については、事業予定地の地歴から、特定有害物質等取扱工場等の敷地ではないことから、本事業者は、「名古屋市環境保全条例」第55条における特定有害物質等取扱事業者には該当いたしません。

「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。

項 目	意 見 の 概 要
事業予定地 及びその周 辺地域の概 況	

事業者の見解

(p. 3からの続き)



第3次名古屋市環境基本計画の施策の体系

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、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。」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>

(2) 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：NO2：背景交通量で大型車が100台未満/日の予測断面NO.6、NO.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NO.6、NO.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NO.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NO.6、NO.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NO.6、NO.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NO.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NO.6、NO.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NO.6は0台が19台に増えるp106。NO.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>

事 業 者 の 見 解

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。

事 業 者 の 見 解

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。

項 目	意 見 の 概 要
全 般	<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、「NO.6及びNO.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> <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

(見解はp.7と同じ)

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。

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NOx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NOx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

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 (m ³ /年)	粒子状物質 排出量 (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

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。

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

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。

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。

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ので、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>

事 業 者 の 見 解

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。

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。

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なるが、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

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。

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、周辺的环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。

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。

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。

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>
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：N0.1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と言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>

事業者の見解

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。

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。

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。

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。

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。

項 目	意 見 の 概 要
景 観	



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>

事 業 者 の 見 解

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。

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。

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	
		電力消費 (CO ₂)	18,499		
			[16,749]	[約 19,700]	
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	CO ₂	<u>179</u>	約 400
			N ₂ O	<u>4</u>	
		埋 立	CH ₄	<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

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。

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。

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。

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>
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>

事業者の見解

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。

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67kgCO₂/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。

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。

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。

項 目	意 見 の 概 要
風 害	<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→0.29m/s、68は0.46→0.28、71は0.47→0.35、72は0.20→0.09、73は0.59→0.28、78は0.47→0.28、79は0.26→0.14などである（資料編p236）。</p>
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>

事業者の見解

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。

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。

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。

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。

項 目	意 見 の 概 要
安全性	<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いる「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>
	<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>

事業者の見解

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慮しており、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。

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、周辺の交通事情への配慮に努めて参りたいと考えております。

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。

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。

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。

(3) 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>
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>

(4) 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き、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

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。

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。

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。

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。

事業者の見解

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。

4. 環境影響評価準備書の記載内容の訂正について

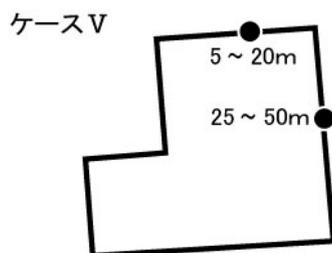
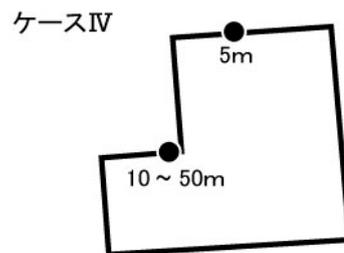
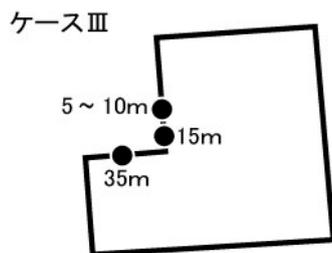
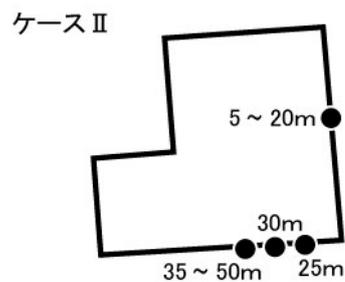
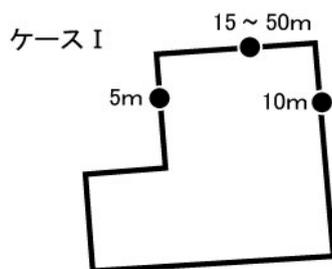
準備書の記載内容について、市民等からの意見以外の誤り（単純な誤字等は除く。以下「訂正前」という。）及びこれを訂正したもの（以下「訂正後」という。）は、次に示すとおりである。

なお、準備書の内容を訂正した部分については、（下線）を付加した。ただし、図を大幅に改訂した場合は、図の表題に（下線）を付加した。また、訂正した内容は、評価書に記載する。

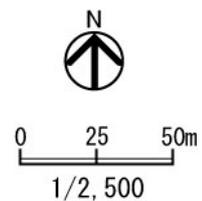
（1）騒音（建設機械の稼働による騒音）

資料4-6 建設機械稼働時における騒音レベルの最大値（敷地境界上）

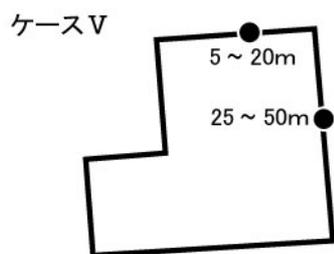
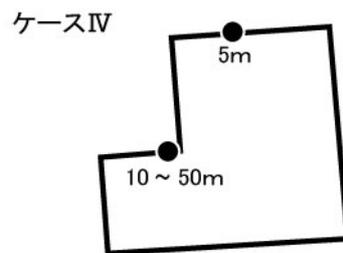
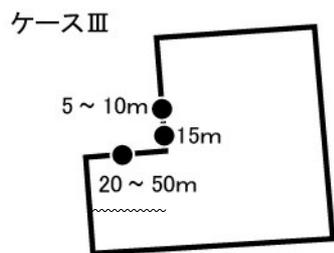
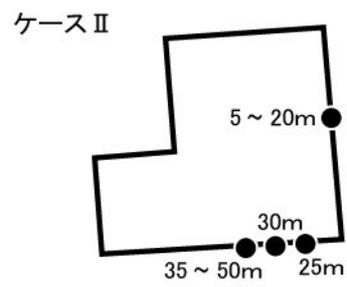
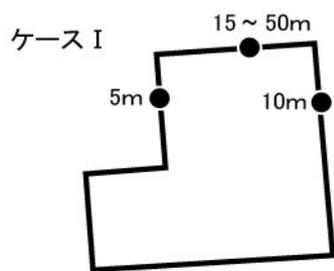
<訂正前>



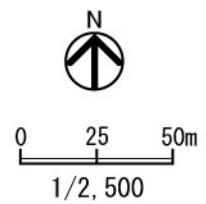
□ : 事業予定地
● : 敷地境界上の
最大値出現地点



<訂正後>



□ : 事業予定地
● : 敷地境界上の
最大値出現地点



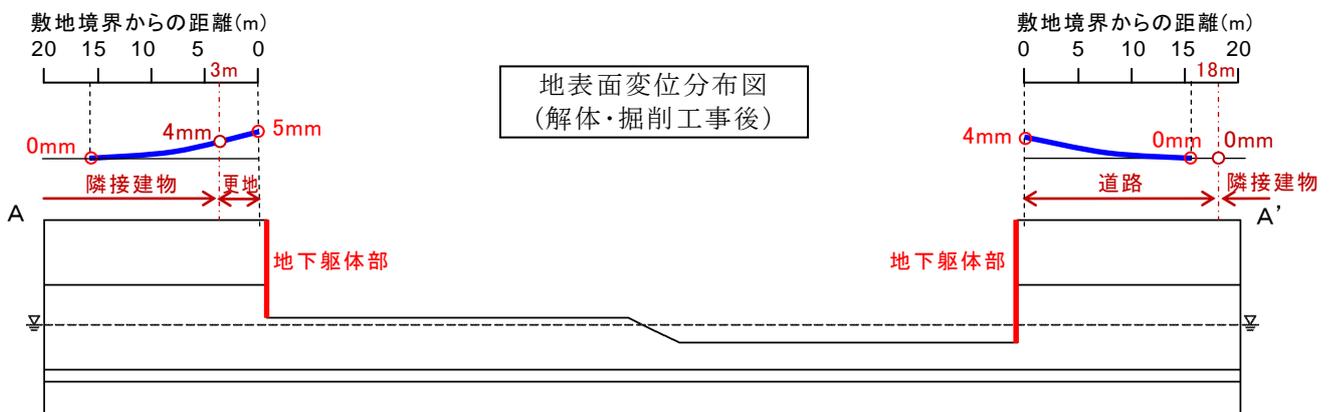
(2) 地盤

地盤変位の予測（工事中）における予測結果

<訂正前>

解体・掘削工事中においては、建物荷重及び土の荷重を取り除くことによって、掘削面より深い土層のリバウンドが生じる。敷地境界における地盤隆起量は、A-A'断面ではA側で5mm、A'側で4mm、B-B'断面ではB側で9mm、B'側で3mmとなり、C-C'断面のC側で8mm、C'側敷地境界において、10mmの隆起が生じると予測される。

また、隣接建物で最大4mmの地盤隆起量となるが、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。



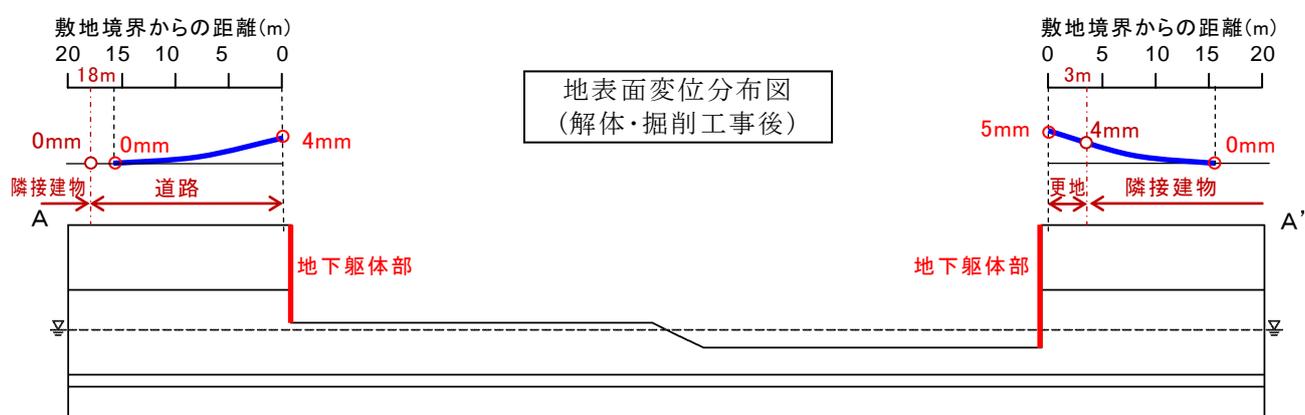
A側						位置	A'側					
16	10	5	2	1	0	山留壁等からの距離(m)	0	1	2	5	10	16
0	1	3	4	4	5	地盤隆起量(mm)	4	4	3	3	1	0

解体・掘削工事後の地盤変位 (A-A'断面: 変更前)

<訂正後>

解体・掘削工事中においては、建物荷重及び土の荷重を取り除くことによって、掘削面より深い土層のリバウンドが生じる。敷地境界における地盤隆起量は、A-A'断面ではA側で4mm、A'側で5mm、B-B'断面ではB側で9mm、B'側で3mmとなり、C-C'断面のC側で8mm、C'側敷地境界において、10mmの隆起が生じると予測される。

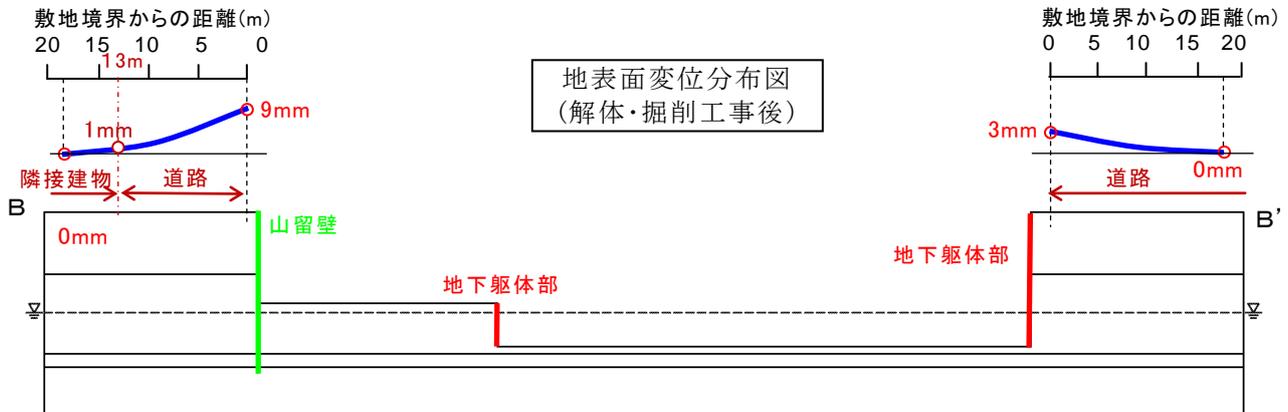
また、隣接建物で最大4mmの地盤隆起量となるが、事業予定地から離れるに従って地盤隆起量は減少し、敷地境界から20m程度離れると、地盤変位はなくなると予測される。



A側						位置	A'側					
16	10	5	2	1	0	敷地境界からの距離(m)	0	1	2	5	10	16
0	1	3	3	4	4	地盤隆起量(mm)	5	4	4	3	1	0

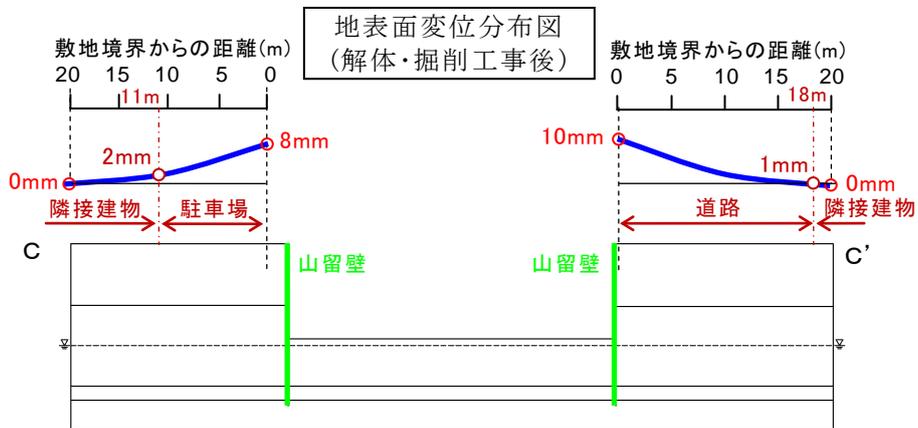
解体・掘削工事後の地盤変位 (A-A'断面：変更後)

<訂正前>



B側						位置	B'側					
18	10	5	2	1	0	山留壁等からの距離(m)	0	1	2	5	10	18
0	2	4	6	7	9	地盤隆起量(mm)	3	3	3	2	1	0

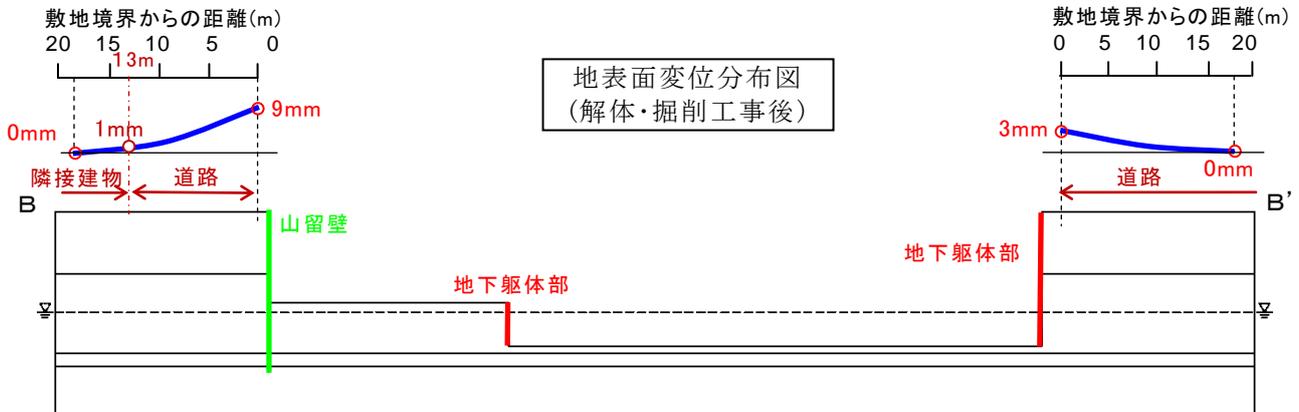
解体・掘削工事後の地盤変位 (B-B'断面：変更前)



C側						位置	C'側					
20	10	5	2	1	0	山留壁等からの距離(m)	0	1	2	5	10	20
0	2	4	6	7	8	地盤隆起量(mm)	10	8	7	5	2	0

解体・掘削工事後の地盤変位 (C-C'断面：変更前)

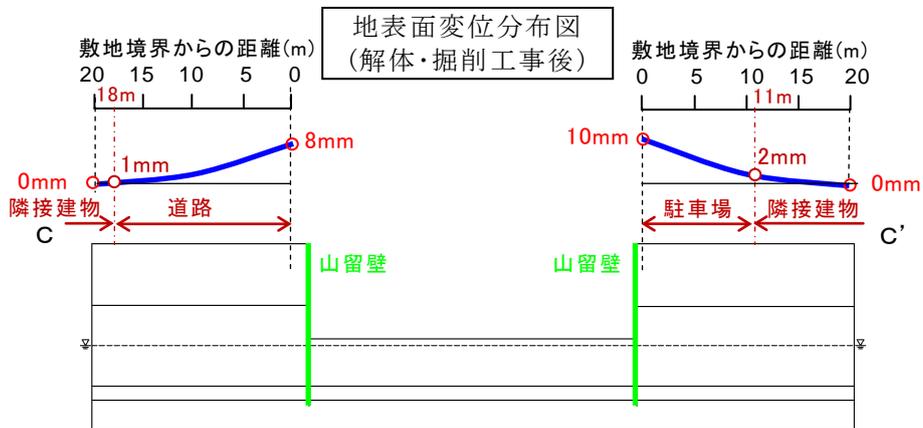
<訂正後>



地表面変位分布図
(解体・掘削工事後)

B側						位置	B'側					
18	10	5	2	1	0	敷地境界からの距離(m)	0	1	2	5	10	18
0	2	4	6	7	9	地盤隆起量(mm)	3	3	3	2	1	0

解体・掘削工事後の地盤変位 (B - B'断面：変更後)



地表面変位分布図
(解体・掘削工事後)

C側						位置	C'側					
20	10	5	2	1	0	敷地境界からの距離(m)	0	1	2	5	10	20
0	2	4	6	7	8	地盤隆起量(mm)	10	8	7	5	2	0

解体・掘削工事後の地盤変位 (C - C'断面：変更後)

本書は、再生紙を使用している。