

「（仮称）栄一丁目御園座共同ビル計画」
建設事業に係る事後調査計画書（工事中）

（大規模建築物の建築）

平成26年6月

株 式 会 社 御 園 座
積 水 ハ ウ ス 株 式 会 社

は　じ　め　に

本事後調査計画書（工事中）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、平成 26 年 5 月 30 日に名古屋市に提出した「（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書」（株式会社御園座 積水ハウス株式会社，平成 26 年 5 月）に記載した事後調査計画を基に、実施計画を定めたものである。

目 次

| | 頁 |
|------------------------------------|----|
| 第 1 章 事業者の名称、代表者の氏名及び事務所の所在地 | 1 |
| 第 2 章 対象事業の名称及び種類 | 1 |
| 第 3 章 対象事業の概要 | 1 |
| 3-1 事業の目的 | 1 |
| 3-2 事業計画の概要 | 2 |
| 3-3 工事計画の概要 | 7 |
| 第 4 章 環境影響評価の概要 | 8 |
| 4-1 手続きの経緯 | 8 |
| 4-2 調査、予測、環境保全措置及び評価の概要 | 10 |
| 第 5 章 事後調査 | 34 |
| 5-1 事後調査の目的 | 34 |
| 5-2 事後調査計画（工事中） | 34 |

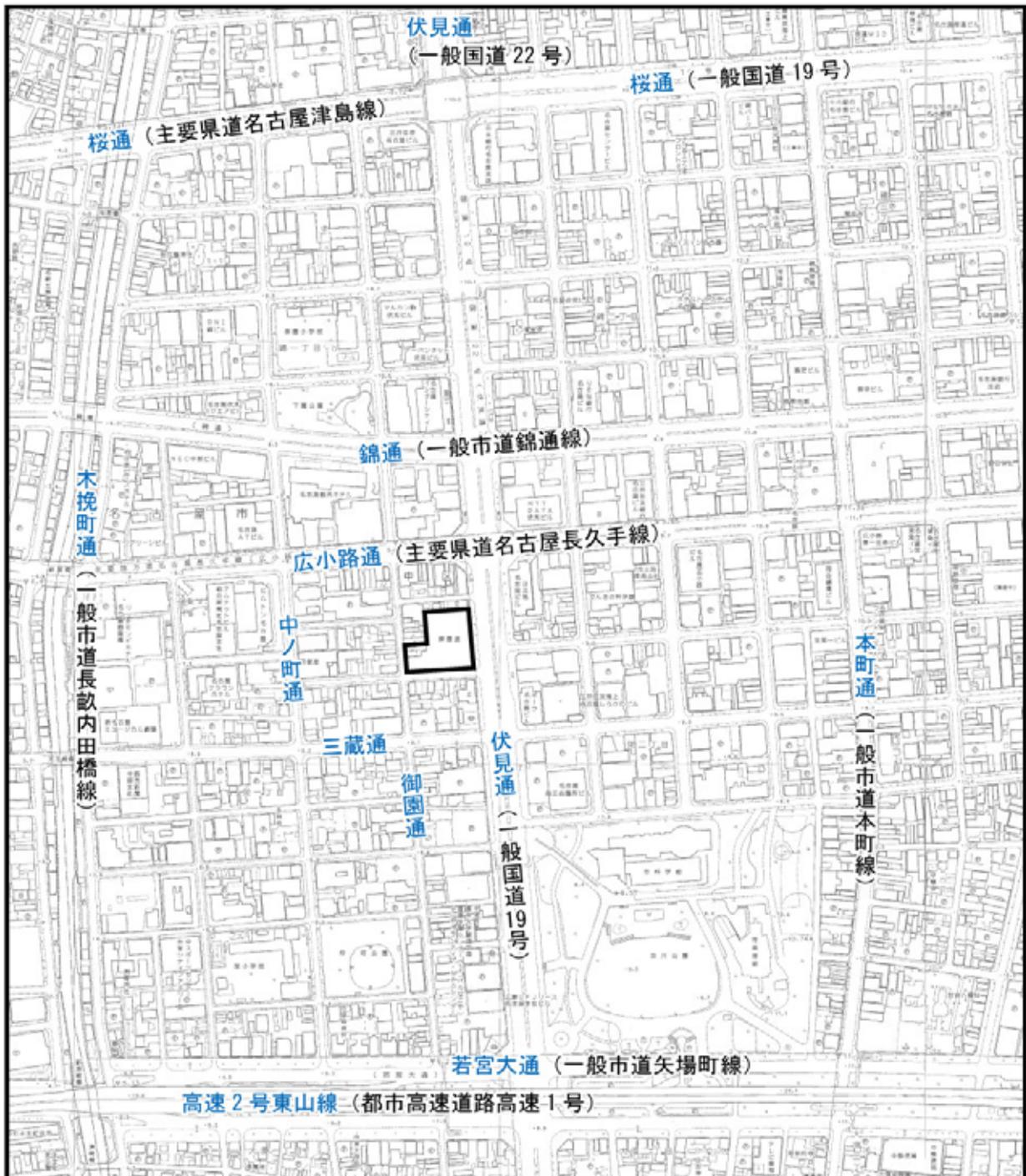
< 略 称 >

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 |
| 環境影響評価審査書 | 審査書 |
| 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 |
| 名古屋市高速度鉄道 | 地下鉄 |

【道路名】



□ : 事業予定地



0 75 150m
1/7,500

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。

第1章 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

第2章 対象事業の名称及び種類

〔名称〕「(仮称)栄一丁目御園座共同ビル計画」建設事業

〔種類〕大規模建築物の建築

第3章 対象事業の概要

3-1 事業の目的

本事業は、現在の御園座会館を解体し、一部周辺敷地も含め、新たな機能を備えた劇場に生まれ変わり、上層階には高品質な共同住宅を併設することで、都心居住のニーズにこたえる施設とする。これを実現することによって、周辺人口を増やし、かつてのにぎわいある伏見地区を再生することを目的とする。

3-2 事業計画の概要

事業計画の概要は、表3-2-1に示すとおりである。

表3-2-1 事業計画の概要

| 項 目 | 内 容 |
|------------|--|
| 事業の名称 | 「(仮称)栄一丁目御園座共同ビル計画」建設事業 |
| 事業予定地の位置 | 名古屋市中区栄一丁目605番1,2 他(図3-2-1参照) |
| 地域・地区 | 商業地域、防火地域、緑化地域、駐車場整備地区 |
| 主要用途 | 劇場、店舗、共同住宅、駐車場 |
| 階数・高さ | 地上40階、地下1階、塔屋2階・高さ約150m |
| 基礎底 | G.L.約 - 11m |
| 構 造 | 鉄筋コンクリート造、一部鉄骨造 |
| 事業予定地の区域面積 | 約5,000m ² |
| 延 べ 面 積 | 約56,000m ² (劇場：約9,100m ² 、店舗：約1,200m ² 、共同住宅：約27,300m ² 、駐車場：約5,800m ² 、共用：約12,200m ²) |
| 駐 車 台 数 | 約300台(劇場・店舗：約50台、共同住宅：約250台) |
| 日最大利用者数 | 平日 約5,000人 |
| | 休日 約5,100人 |
| 主要なアクセス手段 | 歩行者：地下鉄東山線及び鶴舞線「伏見駅」より徒歩約1分 自動車：伏見通 |
| 完成イメージ図 | 図3-2-2のとおり |
| 配 置 図 | 図3-2-3のとおり |
| 断 面 図 | 図3-2-4のとおり |
| 平 面 図 | 図3-2-5のとおり |
| 供用開始予定時期 | 平成29年度 |

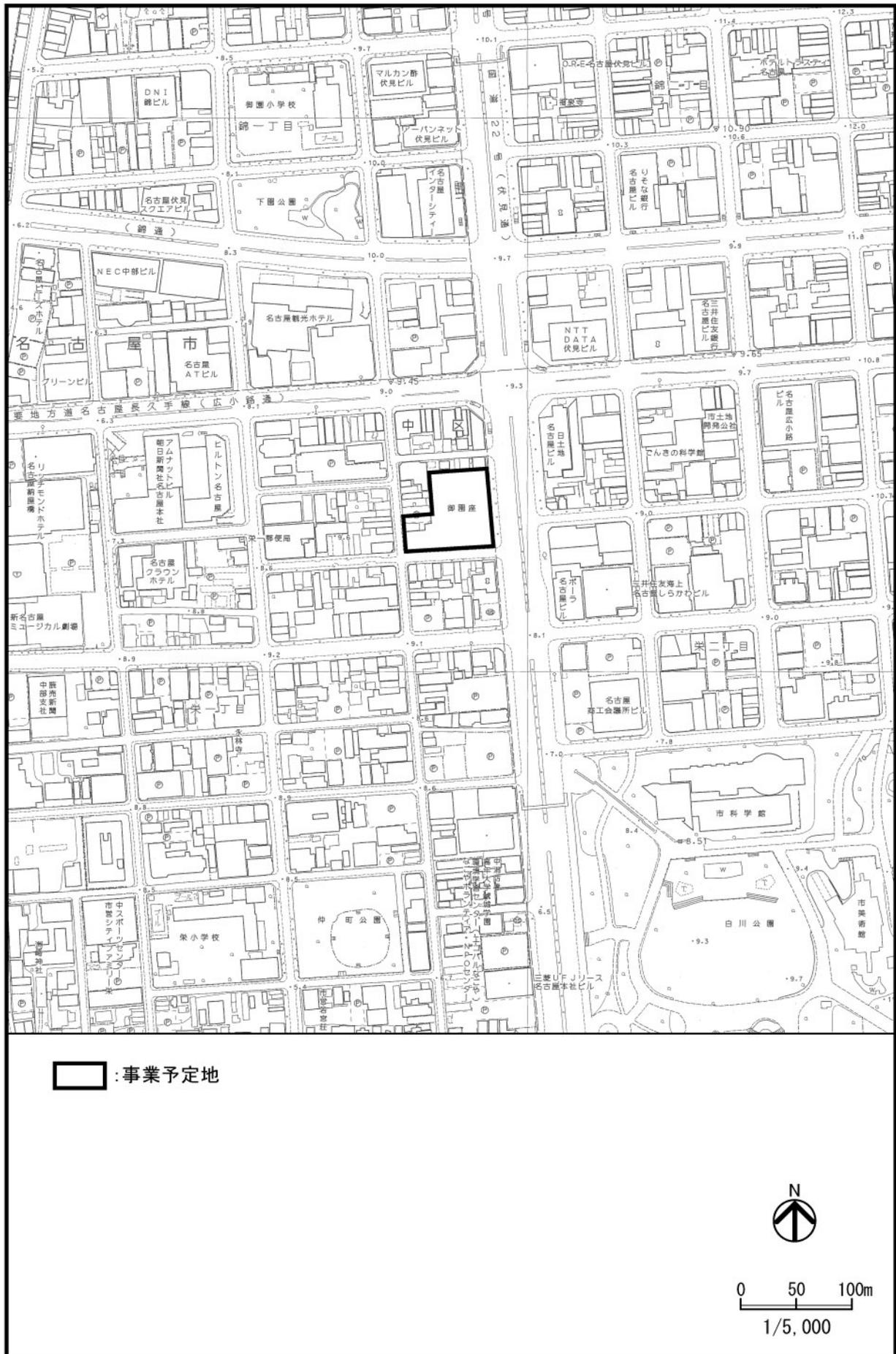


図3-2-1 事業予定地の位置



図3-2-2 新建築物の完成イメージ図

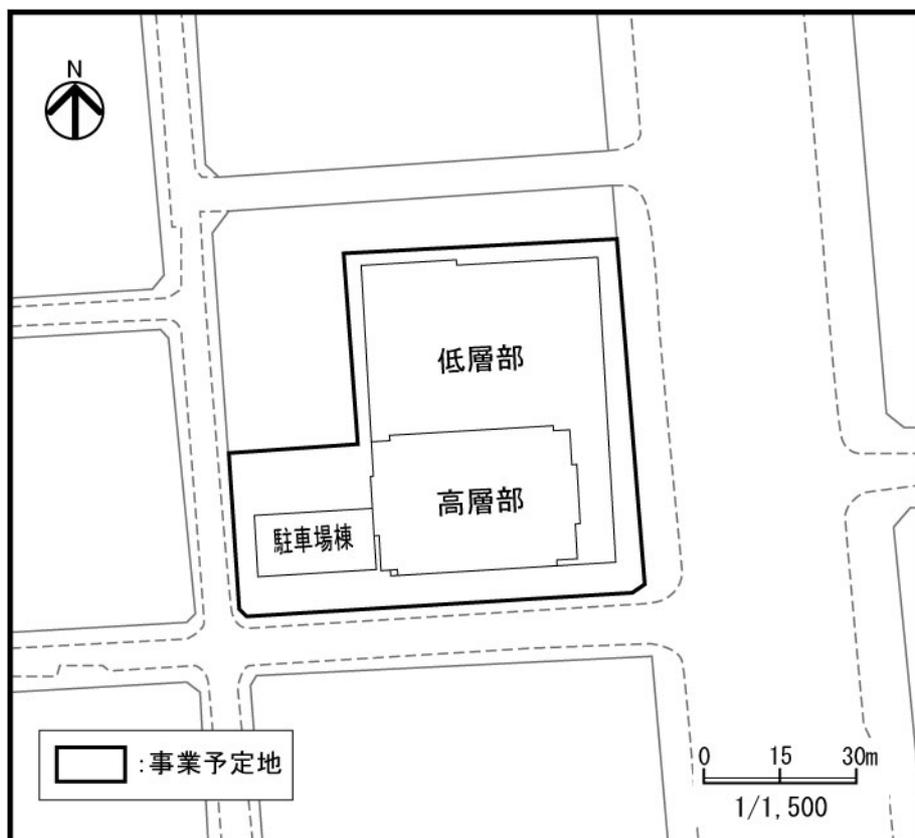


図3-2-3 配置図

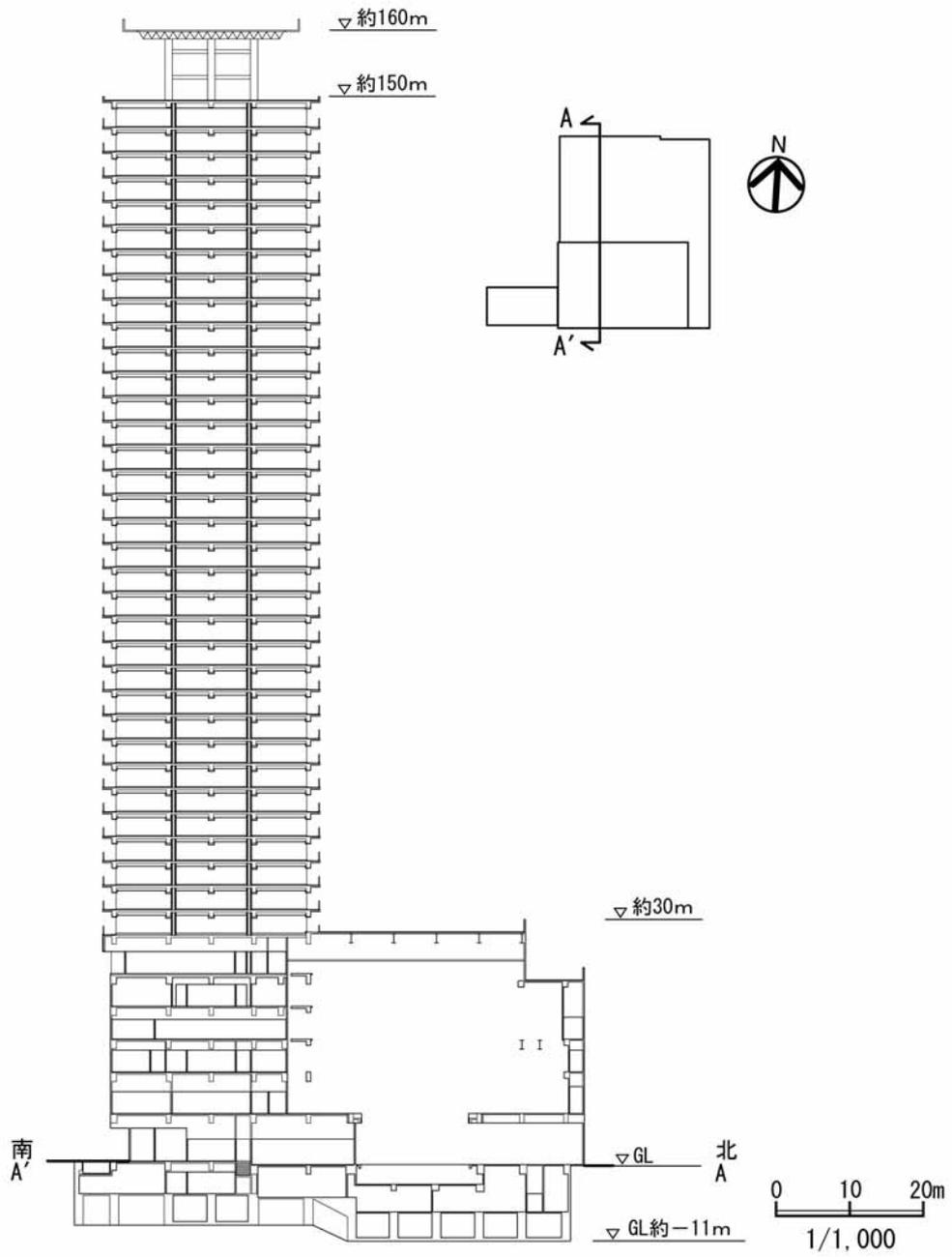
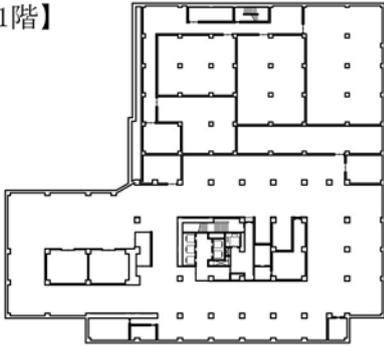
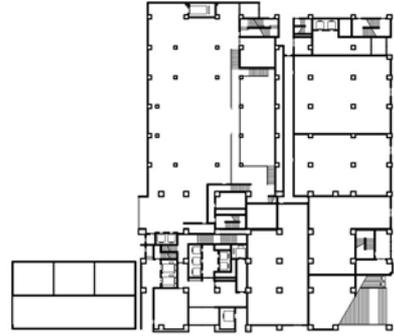


图3-2-4 南北断面图

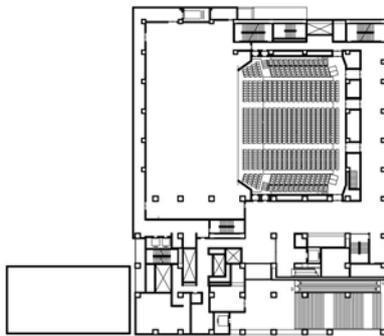
【地下1階】



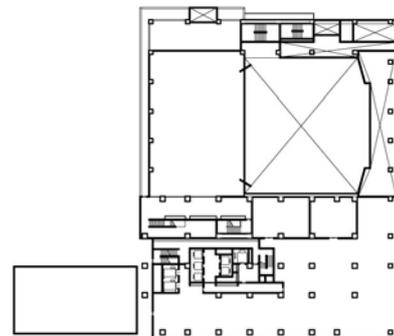
【1階】



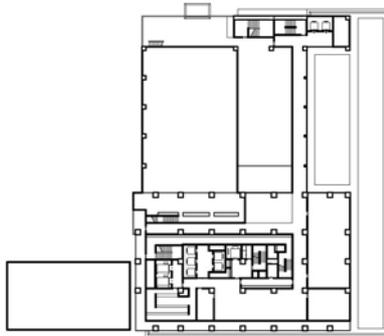
【2階】



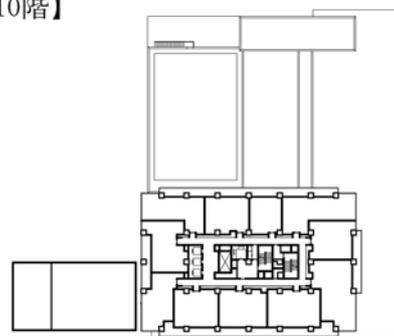
【5階】



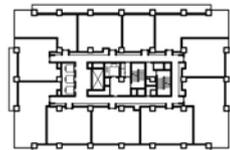
【6階】



【7~10階】



【11~29階】



【30~40階】

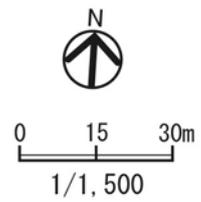
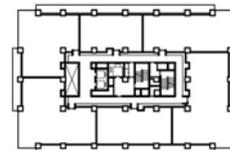


图3-2-5 平面图

3-3 工事計画の概要

工事計画の概要は、表3-3-1に示すとおりである。

表3-3-1 工事計画の概要

| 項目 | 内容 |
|--------|-----------------|
| 工事着手時期 | 平成26年6月 |
| 工事予定期間 | 平成26年6月～平成29年9月 |
| 工事工程 | 表3-3-2参照 |

表3-3-2 工事工程表

| 工種 | 延べ月数 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------|------|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 |
| 準備工事 | ■ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 地上解体工事 | | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | | | | | | | | | | | |
| 山留工事 | | | | | | | | ■ | ■ | ■ | | | | | | | | | | |
| 杭工事 | | | | | | | | | | ■ | ■ | ■ | | | | | | | | |
| 地下解体・掘削工事 | | | | | | | | | | | ■ | ■ | ■ | ■ | | | | | | |
| 地下躯体工事 | | | | | | | | | | | | | | | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| 地上躯体工事 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | ■ |
| 設備・仕上工事 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 外構工事 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| 工種 | 延べ月数 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------|------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | 32 | 33 | 34 | 35 | 36 | 37 | 38 | 39 | 40 |
| 準備工事 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 地上解体工事 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 山留工事 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 杭工事 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 地下解体・掘削工事 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 地下躯体工事 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 地上躯体工事 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 設備・仕上工事 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 外構工事 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

第4章 環境影響評価の概要

4-1 手続きの経緯

本事後調査計画書作成までの経緯は、表4-1-1に示すとおりである。

表4-1-1(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 | |

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。

表4-1-1(2) 環境影響評価手続きの経緯

| 事 項 | | 内 容 |
|-------|-----------|---|
| 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 |
| 評 価 書 | 提 出 年 月 日 | 平成26年5月30日 |
| | 縦 覧 期 間 | 平成26年6月9日から7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、 中区役所、名古屋市環境学習センター |

注) 本事後調査計画書(工事中)は、評価書の縦覧期間中に名古屋市に提出したことから、評価書の縦覧者数は記載していない。

4-2 調査、予測、環境保全措置及び評価の概要

本事業の工事により、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、表4-2-1に示すとおりである。

表4-2-1 調査、予測、環境保全措置及び評価の概要

| 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> |

| 環境保全措置 | 評 価 |
|---|--|
| <p>【解体工事による粉じん】 本事業の実施にあたっては、以下に示す環境保全措置を講ずる。</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】 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> |

| 環境要素 | 調 査 | 予 測 |
|-------|---|---|
| 大 気 質 | <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>【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畳は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畳は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畳は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畳は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。 ・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。 ・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。 ・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。 ・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。 | <p>【建設機械の稼働による騒音】</p> <p>予測結果によると、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 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。</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。 ・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。 ・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（L_{10}）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（L_{10}）の1時間毎の数値の最大値は、平日では昼間36～51dB、夜間35～48dB、休日では昼間35～49dB、夜間31～45dBであり、要請限度を下回っていた。</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（L_{10}）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。 ・ 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。 | <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 |
|------|-----|--|
| 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33,000t、アスファルトが約690t、木くず(木材、樹木)が約120t、金属くずが約2,100t、混合廃棄物が約390t、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1,900t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。 ・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る。 ・解体工事に先立ち、「建築物解体等に係る石綿飛散防止対策マニュアル2007」(環境省,平成19年)に従って除去し、この運搬及び廃棄にあたっては、「石綿含有廃棄物等処理マニュアル(第2版)」(環境省,平成23年)に従い、適切に行う。 ・発生したアスベストを含む廃棄物は、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」に基づき特別管理型産業廃棄物として適正に処理する。 ・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。 ・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、确实かつ適正に処理する。また、処分を行うまでは、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」に基づき、適正な保管を行う。 | <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 |
|-------------|-----|---|
| 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21,300tCO₂、建設資材の使用により約33,300tCO₂、建設資材等の運搬により約5,500tCO₂、廃棄物の発生により約400tCO₂であり、これらの合計は、約60,500tCO₂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>【オゾン層破壊物質】 聞き取り調査の結果、現況施設に設置されている空調機や冷凍冷蔵機器等の冷媒として、クロロフルオロカーボン（CFC）、ハイドロクロロフルオロカーボン（HCFC）及び代替フロンであるハイドロフルオロカーボン（HFC）が、約770kg使用されていることを確認した。</p> | <p>【オゾン層破壊物質】 フロン類の処理については、廃棄する際にフロン類の回収を義務づけた「フロン回収・破壊法」を遵守して、適切に処理・処分するため、大気への放出はないと予測される。</p> |

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

第5章 事後調査

5-1 事後調査の目的

事後調査は、本事業の工事中において、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する。

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、必要に応じて追加調査を行う。原因究明の結果、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。

5-2 事後調査計画（工事中）

対象事業に係る事後調査の事項、方法、場所及び時期は、表5-2-1及び図5-2-1～3に示すとおりである。

なお、表5-2-1に示す全調査事項及び風害、日照障害、電波障害等について、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についても調査する。

表5-2-1(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。 | 事業予定地周辺道路の9断面(図5-2-1参照) | 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5-2-1(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。 | 測定は、事業予定地敷地境界上の3地点(図5-2-1参照)建設機械の配置や稼働状況は事業予定地内 | 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。 | 事業予定地周辺道路の9地点(図5-2-1参照) | 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5-2-1(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。 | 測定は、事業予定地敷地境界上の3地点（図5-2-1参照）建設機械の配置や稼働状況は事業予定地内 | 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。 | 事業予定地周辺道路の9地点（図5-2-1参照） | 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。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。 | 事業予定地周辺の9地点（図5-2-2参照） | 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 |
|---------|-----------------------------|---|-----------------------------------|---|
| 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 |
| 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 |
| | 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 |
| 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。 | 事業予定地周辺道路の28区間（図5-2-3参照） | 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。 | 事業予定地における各工事関係車両出入口の3箇所（図5-2-3参照） | 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） |

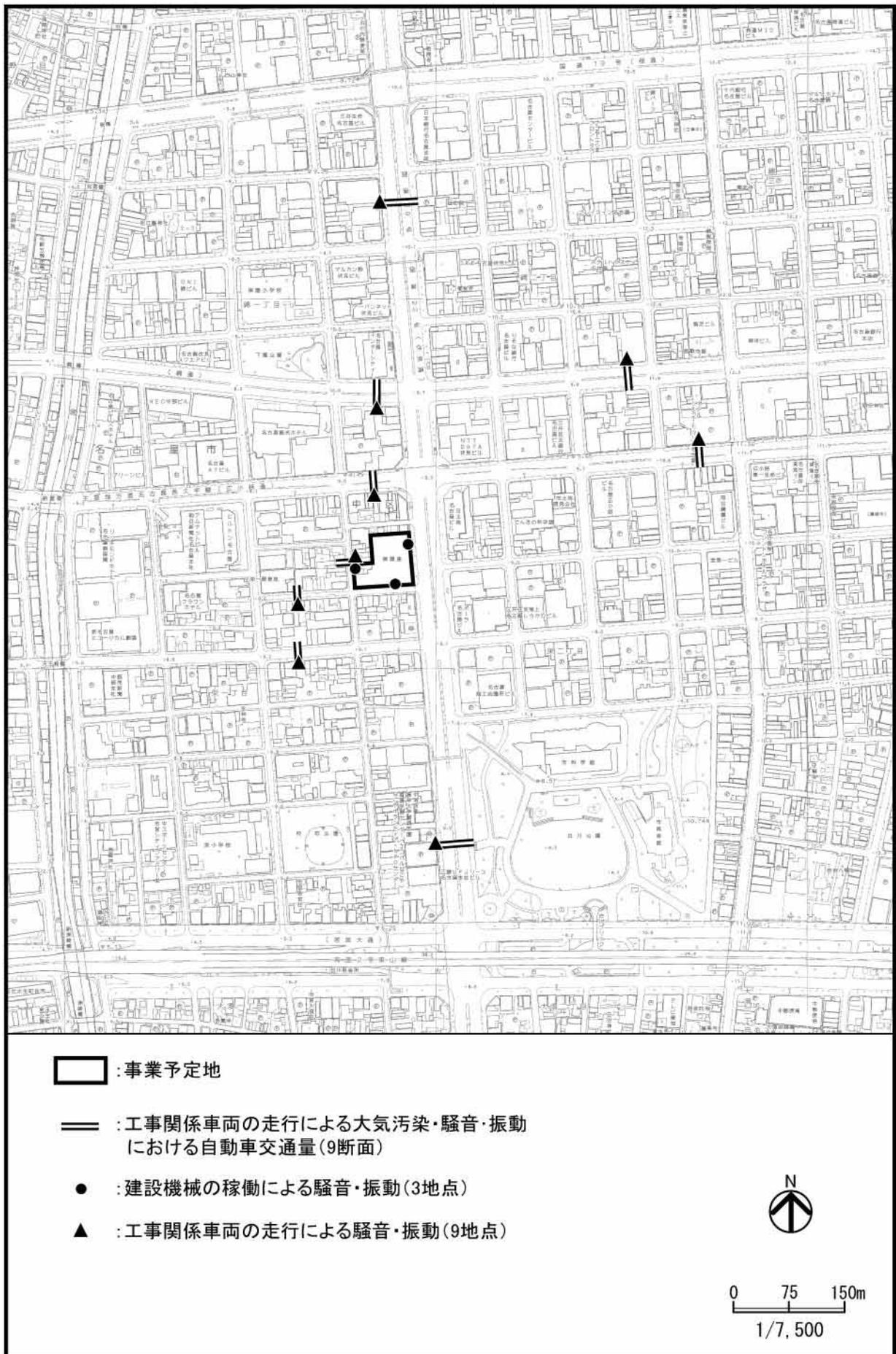


図5-2-1 調査場所（大気質・騒音・振動）

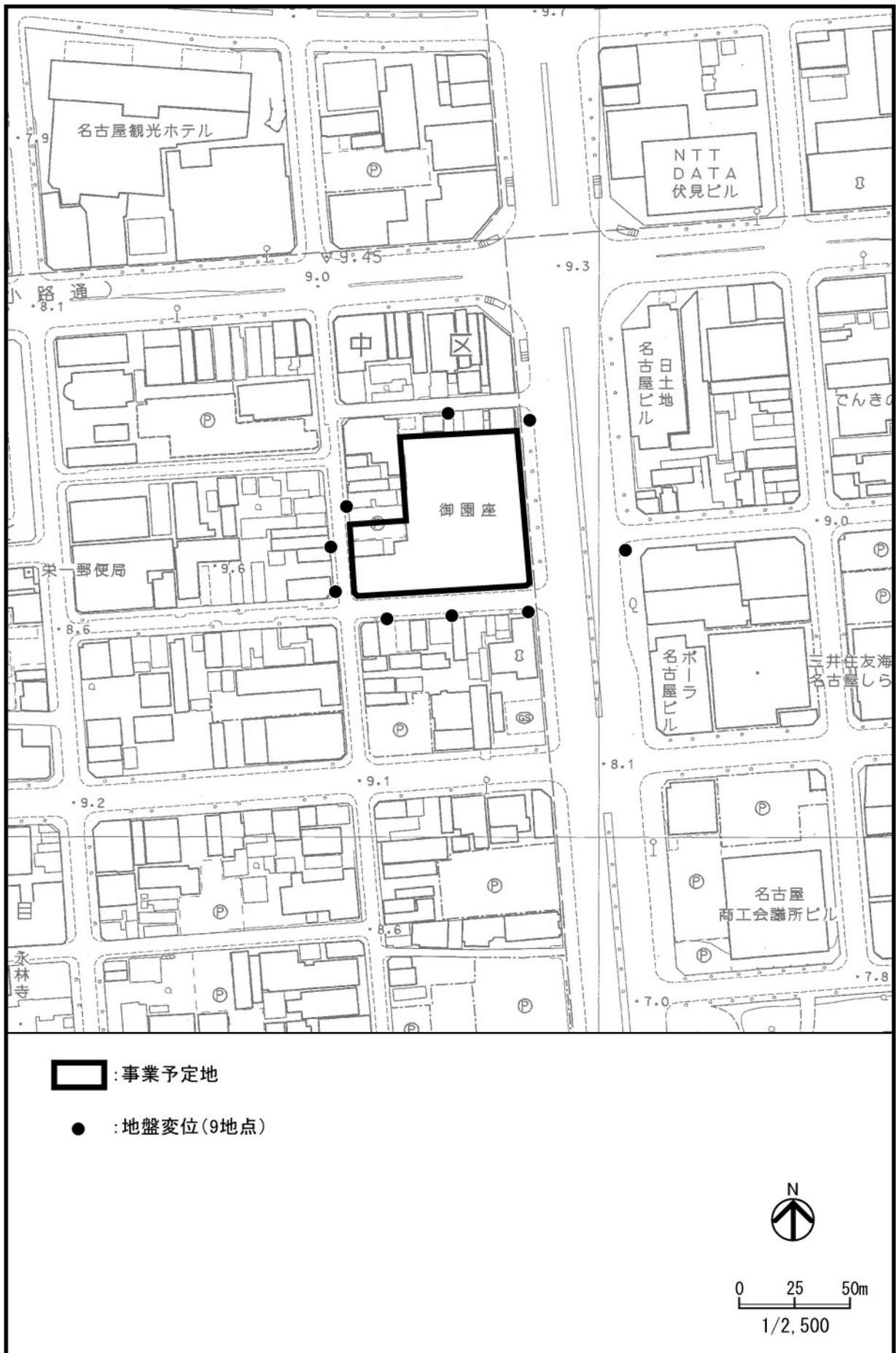


図5-2-2 調査場所（地盤）

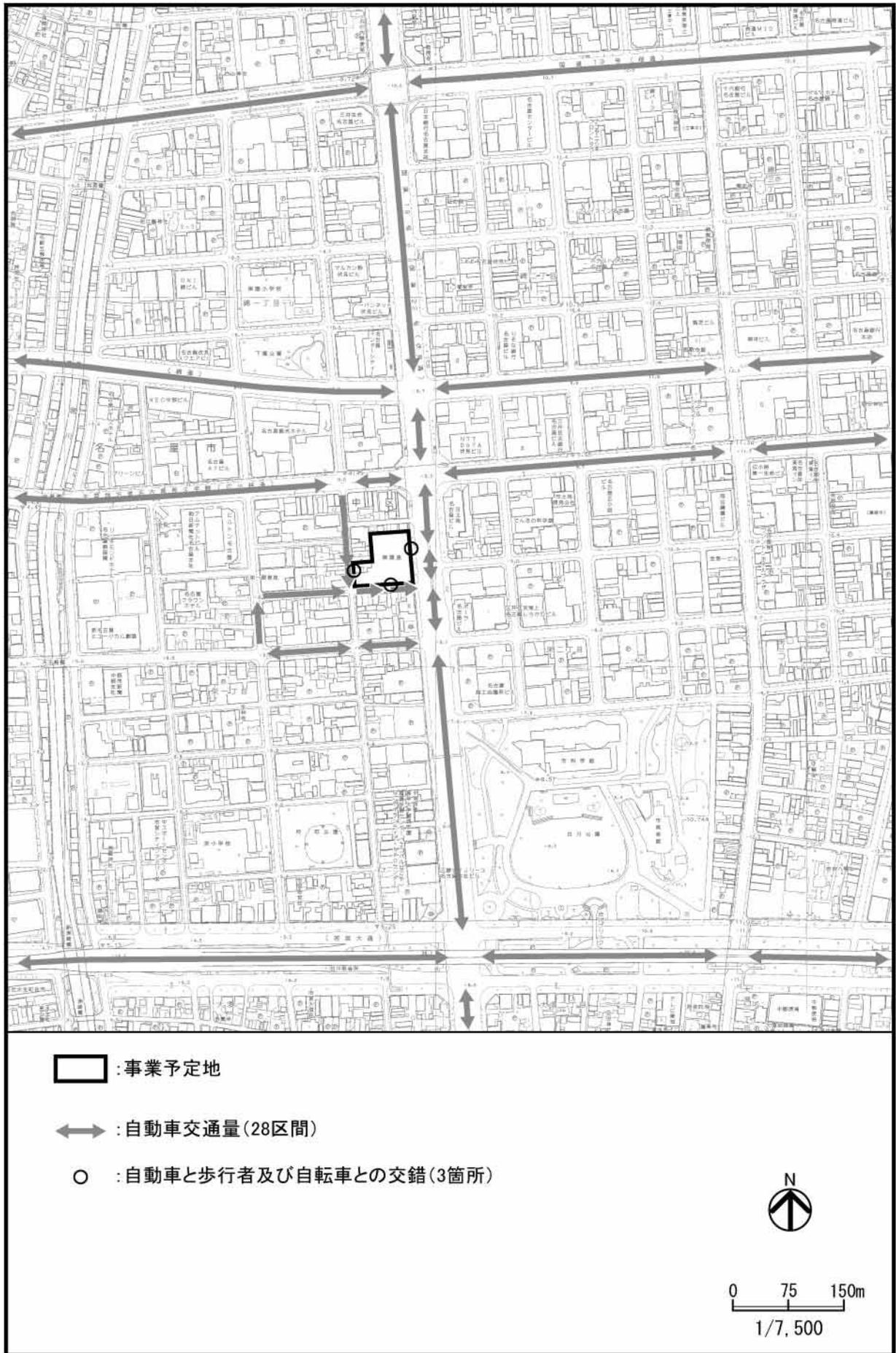


図5-2-3 調査場所（安全性）

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。