

大 名 古 屋 ビ ル デ ィ ン グ 建 設 事 業 に 係 る
事 後 調 査 結 果 報 告 書 （ 供 用 開 始 後 ）

（ 大 規 模 建 築 物 の 建 築 ）

平 成 29 年 11 月

三 菱 地 所 株 式 会 社

は じ め に

本事後調査結果報告書（供用開始後）は、「名古屋市環境影響評価条例」（平成 10 年名古屋市告示第 40 号）に基づき、「大名古屋ビルディング建設事業に係る事後調査計画書（供用開始後）」（平成 27 年 11 月、三菱地所株式会社）に従い行った調査の結果をとりまとめたものである。

目 次

	頁
第 1 部 環境影響評価に係る事項	
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 事業の概要	2
第 4 章 環境影響評価の概要	9
4-1 手続きの経緯	9
4-2 調査、予測、環境保全措置及び評価の概要	10
第 2 部 事後調査に関する事項	
第 1 章 事後調査の目的	23
第 2 章 事後調査の項目及び手法	23
2-1 事後調査の項目及び方法	23
2-2 事後調査の時期及び期間	30
第 3 部 事後調査の結果	
第 1 章 事後調査結果	31
1-1 大気質	31
1-2 景 観	33
1-3 廃棄物等	50
1-4 温室効果ガス等	52
1-5 風 害	55
1-6 日照阻害	56
1-7 電波障害	57
1-8 安全性	58
1-9 緑地等	78
1-10 その他	82
第 2 章 まとめ	83

＜略 称＞

以下に示す条例名等については、略称を用いた。

条 例 名 等	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」
近畿日本鉄道	近鉄
東海旅客鉄道	JR 東海
名古屋市高速度鉄道	地下鉄
名古屋鉄道	名鉄
名古屋臨海高速鉄道	あおなみ線
「（仮称）名駅三丁目計画」建設事業に係る環境影響評価書	評価書

第 1 部 環境影響評価に係る事項

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
第 4 章	環境影響評価の概要	9

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〕 三菱地所株式会社

〔代 表 者〕 執行役社長 吉田 淳一

〔所 在 地〕 東京都千代田区大手町一丁目6番1号

第2章 対象事業の名称及び種類

〔名 称〕 名古屋ビルヂング建設事業

〔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、既存建物の建替えによる建物機能の更新を行うにあたり、「名古屋市都心部将来構想」が目指す『にぎわいあふれる魅力づくり』、『歩いてたのしい空間づくり』、『人や環境へのやさしさづくり』の目標に貢献することを目的とする。

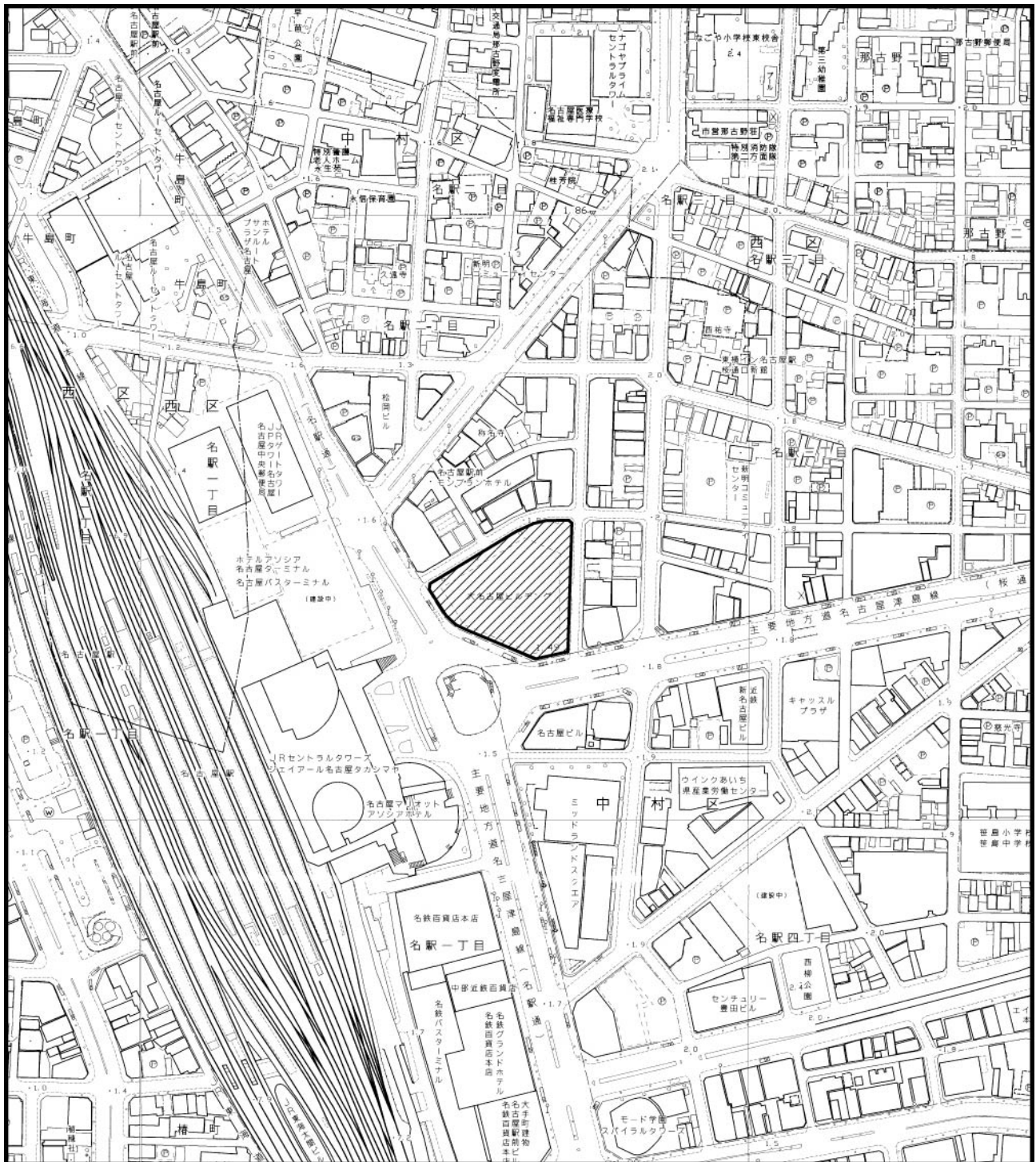
3-2 事業の概要

事業計画の概要は、表 1.3-1 に示すとおりである。

また、新建築物の配置図、断面図、平面図及び緑化計画図は、図 1.3-2～5 に示すとおりである。

表 1.3-1 事業計画の概要

項 目	内 容
事業の名称	大名古屋ビルヂング建設事業
事業実施場所	名古屋市中村区名駅三丁目28番12号、27番5号 他（図1.3-1参照）
地域・地区	商業地域、防火地域、緑化地域、駐車場整備地区、景観形成地区、都市再生緊急整備地域
主要用途	事務所、店舗、駐車場
階数・高さ	地下4階、地上34階、塔屋1階 建築高さ約175m
基礎底	G.L. 約-29m
構 造	鉄骨造（地上）、鉄骨鉄筋コンクリート造（地下）
事業実施場所の区域面積	約 9,156 m ²
延べ面積	約 150,000 m ²
駐車台数	約 330 台
日最大利用者数	平 日 約 43,000 人
	休 日 約 20,000 人
主要なアクセス手段	歩行者：JR「名古屋駅」より徒歩約3分 地下鉄東山線「名古屋駅」より徒歩約1分 自動車：名古屋高速都心環状線名駅入口から約500m
供用開始時期	オフィス部：平成27年11月 商業部：平成28年3月
熱源	エネルギーの有効利用に配慮した高効率なDHCを導入し、冷温熱源を供給する。
電気及びガス	電気は、電力会社より特別高圧（77,000V）にて受電し、地下階に設ける特高受変電室より、館内数箇所の副電気室に6,600Vにて配電する。さらに、副電気室にて低圧に降圧し、各電気使用場所へ配電する計画である。また、地階及び6階に非常用発電機を設置し、停電時に防災設備及び重要設備に電力を供給する。 ガスは、ガス会社よりDHC一次エネルギー、厨房及び発電機用等として都市ガスの供給を受ける。
給排水	上水は、事業実施場所外周道路下の名古屋市上水道から供給を受け、受水槽に貯留の後、高架水槽方式及び加圧給水方式にて供給を行う。 排水は、汚水と雨水排水を公共下水道へ放流する。雨水に関しては、公共下水道に過度の負担がかからないようにするため、雨水貯留槽の設置を行い、放流量の調整を行う。上水の節水への配慮から、中水処理施設（雑用水再処理施設）を地下に設け、建物内の雑排水並びに雨水貯留槽の雨水再利用を行う。主な用途は便所洗浄水とする。



 :事業実施場所

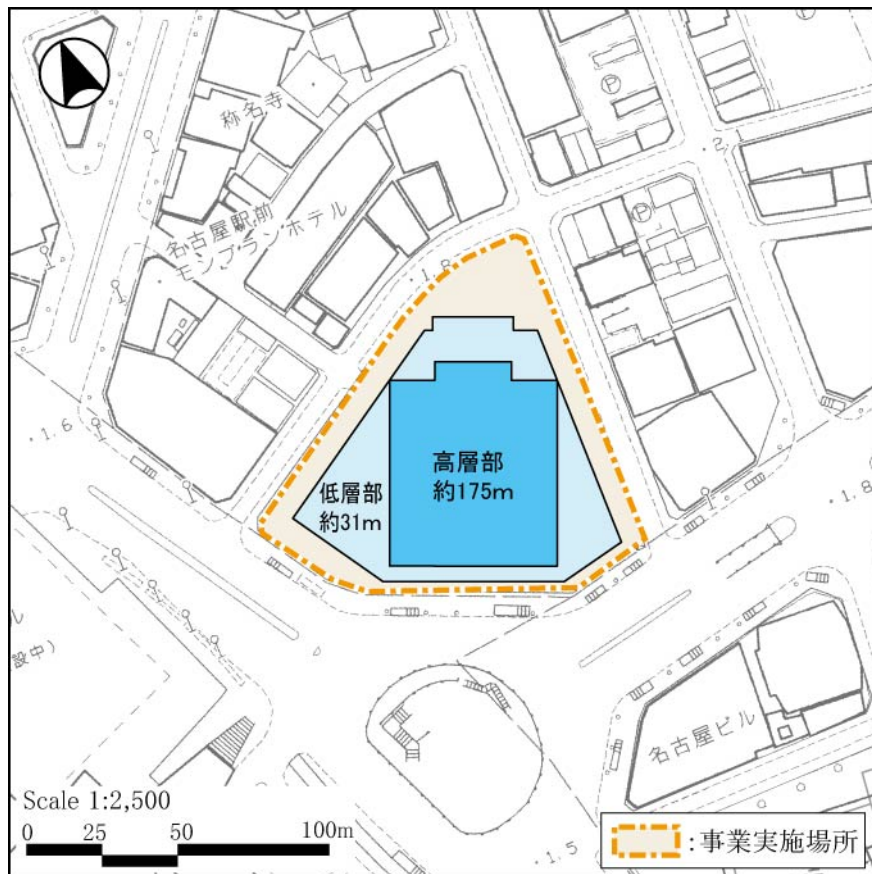


Scale 1:5,000

0 50 100 200m

図 1.3-1 事業実施場所の位置

※この地図の下図は、名古屋市都市計画基本図（縮尺 2 千 5 百分の 1、平成 29 年）を使用したものである。



※この地図の下図は、名古屋市都市計画基本図（縮尺2千5百分の1、平成29年）を使用したものである。

図 1.3-2 配置図

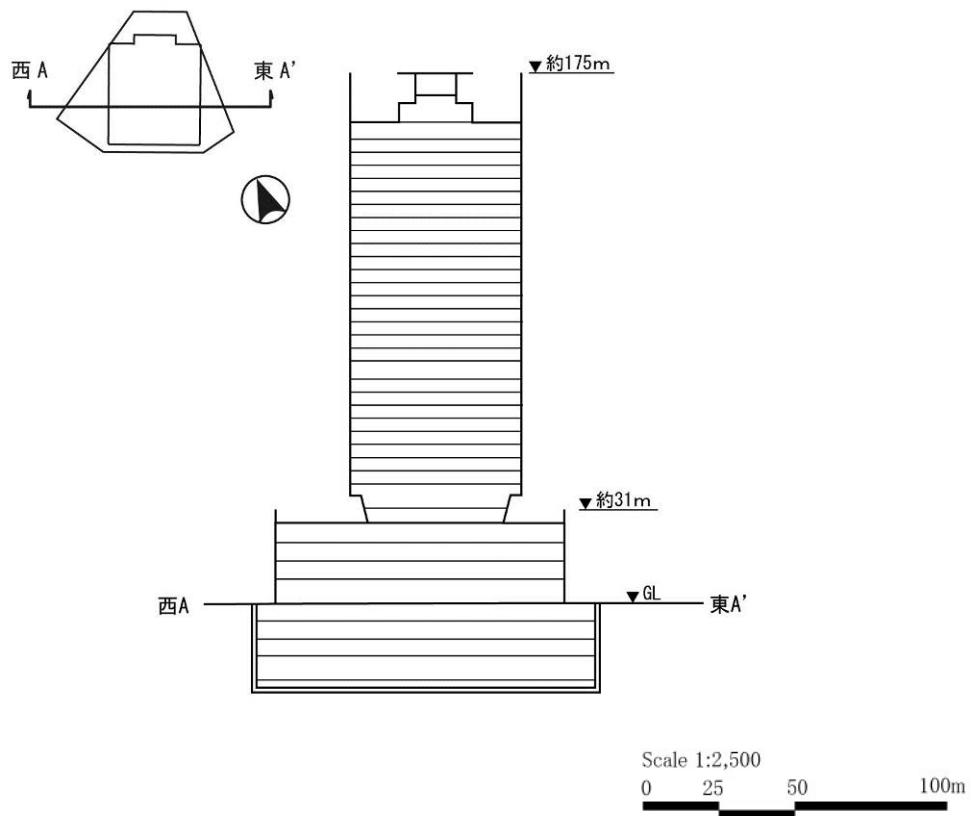


図 1.3-3 東西断面図

【地下 4 階～地下 2 階】

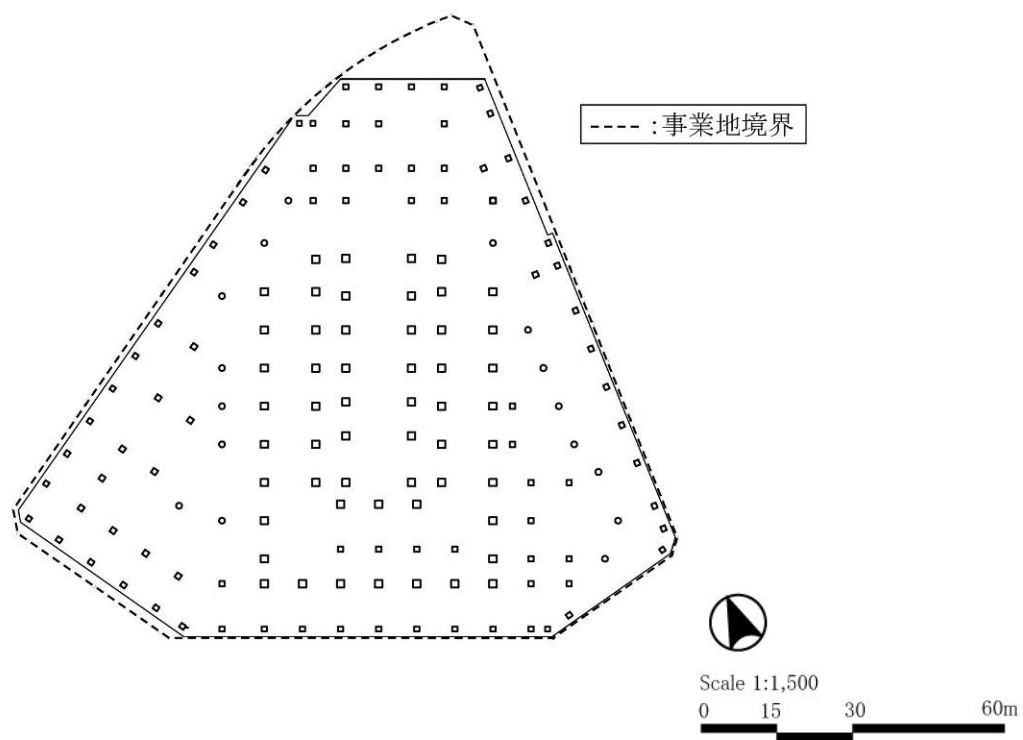


図 1.3-4(1) 平面図

【地下1階】

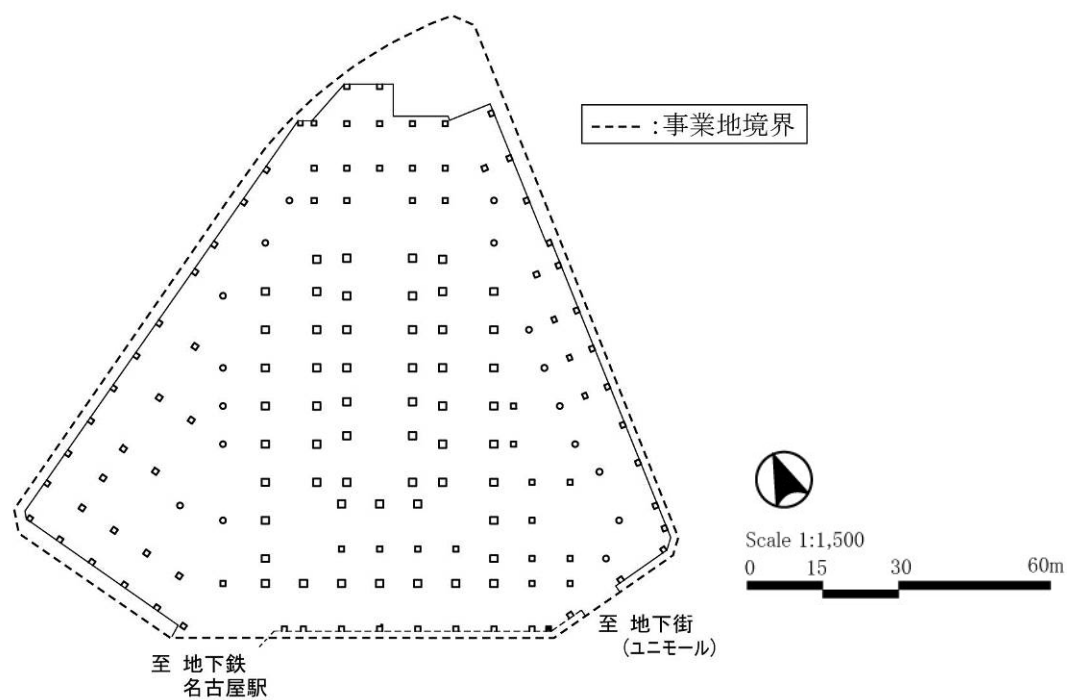


図 1.3-4(2) 平面図

【地上1階】



図 1.3-4(3) 平面図

【地上 2～4 階】

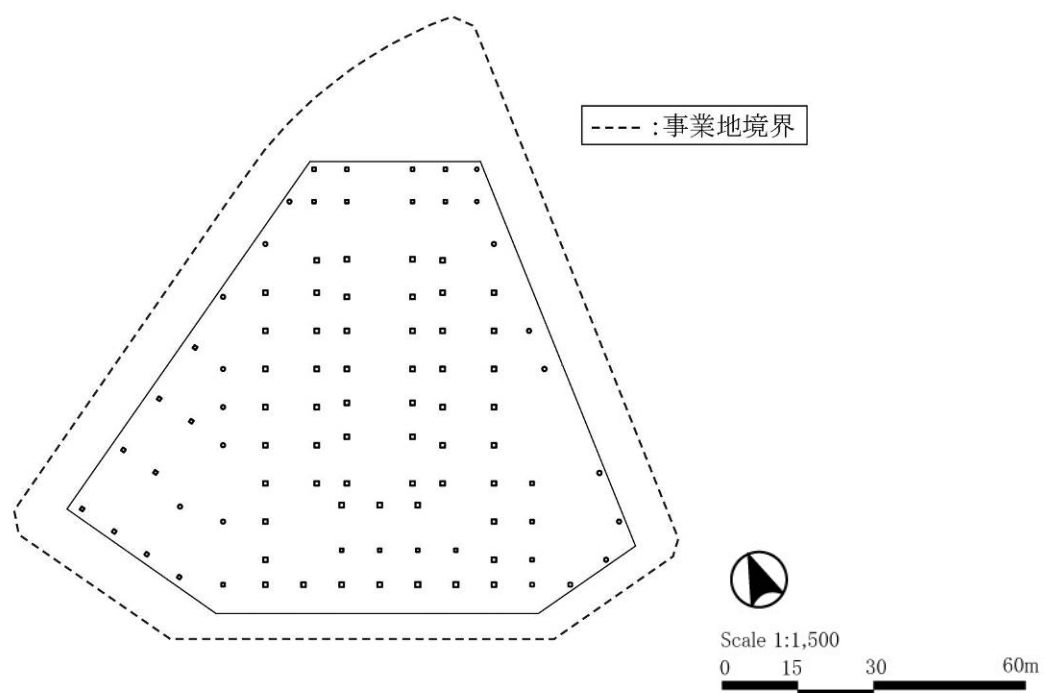


図 1.3-4(4) 平面図

【地上 5～34 階】

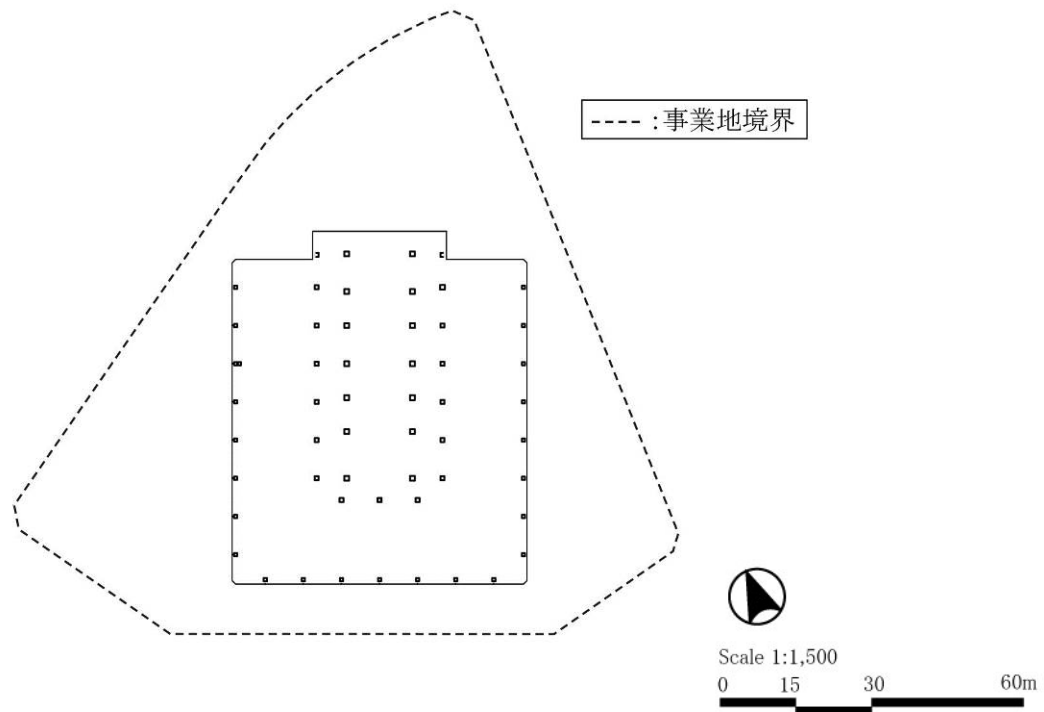


図 1.3-4(5) 平面図



※この地図の下図は、名古屋市都市計画基本図（縮尺 2 千 5 百分の 1、平成 29 年）を使用したものである。

第4章 環境影響評価の概要

4-1 手続きの経緯

本事後調査結果報告書作成までの経緯は、表 1.4-1 に示すとおりである。

表 1.4-1 環境影響評価手続きの経緯

事 項	内 容
環境影響評価方法書	提出年月日
	平成21年12月16日
	縦覧(閲覧)期間
	平成22年1月5日から2月3日
環境影響評価方法書に 対する市民等の意見	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 (三菱地所株式会社名古屋支店、大名古屋ビルB121区)
	縦覧者数 (閲覧者数)
	14名 (4名)
環境影響評価方法書に 対する市長の意見 (方法意見書)	提出期間
	平成22年1月5日から2月18日
	提出件数
	1件
環境影響評価準備書	縦覧期間
	平成22年4月9日から4月23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
環境影響評価準備書に 対する市民等の意見 見 解 書	縦覧者数
	2名
	提出年月日
	平成22年11月17日
公 聴 会	縦覧(閲覧)期間
	平成22年11月29日から12月28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 (三菱地所株式会社名古屋支店、大名古屋ビルB121区)
環境影響評価審査書	縦覧者数 (閲覧者数)
	10名 (7名)
	説明会
	開催日
環境影響評価書	場 所
	愛知県産業労働センター ウィンクあいち
	参加人数
	39名
事後調査計画書 (工事中)	提出期間
	平成22年11月29日から平成23年1月12日
	提出件数
	1件
事業内容の一部変更	提出年月日
	平成23年2月23日
	縦覧期間
	平成23年3月3日から3月17日
事後調査計画書 (供用開始後)	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
	25名
事後調査結果報告書 (工事中)	開催年月日
	陳述の申出がなかったため開催せず
	縦覧期間
	平成23年6月17日から7月1日
事後調査結果報告書 (工事中)	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
	6名
事後調査結果報告書 (工事中)	提出年月日
	平成23年10月18日
	縦覧期間
	平成23年10月26日から11月24日
事後調査結果報告書 (工事中)	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
	13名
事後調査結果報告書 (工事中)	提出年月日
	平成24年9月13日
	縦覧期間
	平成24年9月26日から10月10日
事後調査結果報告書 (工事中)	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
	0名
事後調査結果報告書 (工事中)	提出年月日
	平成27年10月1日
	縦覧期間
	平成27年10月21日から11月4日
事後調査結果報告書 (工事中)	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、西区役所、中村区役所、名古屋市環境学習センター
	縦覧者数
	1名
事後調査結果報告書 (工事中)	提出年月日
	平成27年11月2日
	縦覧期間
	平成27年11月11日から11月25日
事後調査結果報告書 (工事中)	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、西区役所、中村区役所、名古屋市環境学習センター
	縦覧者数
	3名
事後調査結果報告書 (工事中)	提出年月日
	平成28年8月10日
	縦覧期間
	平成28年8月23日から9月6日
事後調査結果報告書 (工事中)	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、西区役所、中村区役所、名古屋市環境学習センター
	縦覧者数
	5名

4-2 調査、予測、環境保全措置及び評価の概要

存在・供用時において、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、表 1.4-2 に示すとおりである。

表 1.4-2 調査、予測、環境保全措置及び評価の概要

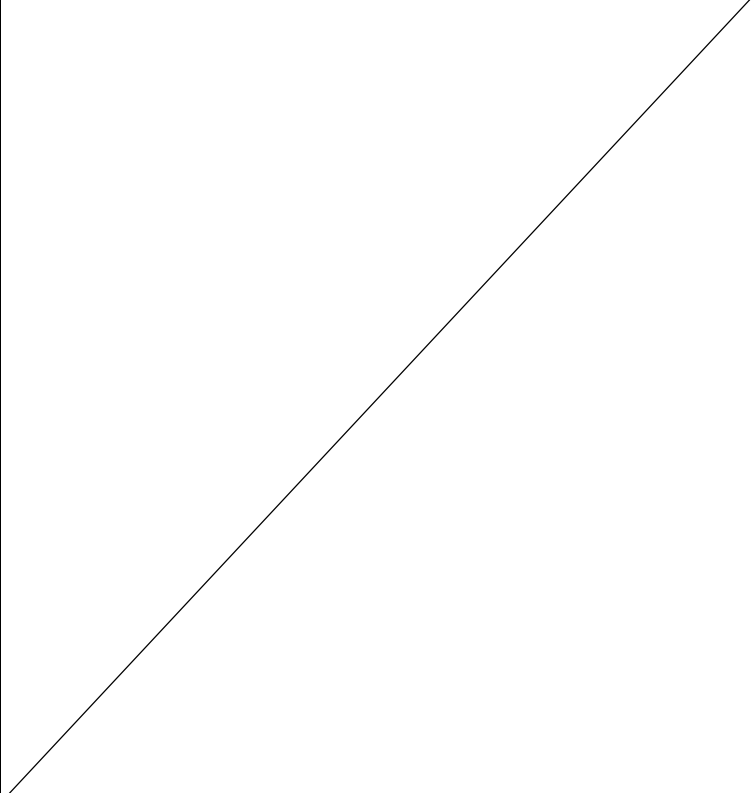
環境要素	調 査	予 測
大気質	【熱源施設の稼働による大気汚染】 既存資料調査によると、平成 21 年度の名古屋地方気象台における観測の結果、主風向は北北西、年間平均風速は 2.9m/s、大気安定度階級の最多出現頻度は中立 (D) である。 平成 17～21 年度の中村保健所における測定の結果、二酸化窒素濃度は、平成 18 年度以降、減少傾向を示しているものの、平成 20 年度及び 21 年度は同じ数値である。 平成 21 年度における測定結果は、環境基準及び環境目標値ともに達成している。 平成 17～21 年度の中村保健所における測定の結果、浮遊粒子状物質濃度は、横ばいの状態で推移しており、平成 21 年度における測定結果は、環境基準及び環境目標値ともに達成している。	【熱源施設の稼働による大気汚染】 二酸化窒素濃度の年平均値の寄与率は 0.07%、日平均値の年間 98% 値は 0.036ppm と予測される。
景 観	現地調査結果によると、事業予定地は、名古屋駅前東側に位置しており主要な鉄道駅に近接している。また、幹線道路は名古屋駅前と栄地区とを結ぶ主軸であり、駅前の中核となっている地区である。 事業予定地周辺の主要な建物では、JR セントラルタワーズ、ミッドランドスクエア、名古屋ルーセントタワー等が建ち並び、名古屋市の玄関口としての都市景観が形成されつつある。また、現況の形態率は 58 及び 67% であった。	新建築物は、品格ある都市の魅力を感じさせる都市景観を形成している。また、名古屋駅周辺の高層建築物群とも調和のとれたスカイラインを形成している。 名駅一丁目北地区及び南地区の新建築物存在時における形態率は 61 及び 69% であり、本事業の新建築物の存在時における形態率は 65 及び 73% と予測される。 本事業の新建築物が存在することにより、形態率は 4 ポイント増加すると予測される。

環境の保全のための措置	評 価
	【熱源施設の稼働による大気汚染】 予測結果より、二酸化窒素の寄与率は0.07%であることから、熱源施設の稼働に起因する二酸化窒素が周辺環境に及ぼす影響は、小さいと判断する。 大気汚染に係る環境基準及び名古屋市の大気汚染に係る環境目標値との対比を行った結果、最高濃度出現地点における日平均値の年間98%値は、環境基準の値及び環境目標値を下回る。 なお、熱源施設の稼働については、熱供給事業者に対して、適切な運転・維持管理に努めるよう要請する。
1. 予測の前提とした措置 ・更新が進む周辺の景観を考慮した建物形態やスカイラインの形成により、名古屋の玄関口にふさわしいシンボリックな街並みを形成する。 ・新建築物の周囲に歩道状空地や広場状空地を設けることにより、圧迫感を緩和するように配慮する。 ・新建築物の高層部を極力セットバックさせ、圧迫感の軽減に配慮した計画とする。 2. その他の措置 ・新建築物周辺に植栽を配置し、圧迫感の軽減に配慮した計画とする。	予測結果によると、周辺既存建物の景観を考慮することにより、名古屋の玄関口の代表的なイメージとなる品格ある都市景観が創出されるものと判断する。 圧迫感については、本事業の新建築物の存在により、形態率が4ポイント増加する。 本事業の実施にあたっては、新建築物周辺に植栽を配置する等の環境保全措置を講ずることにより、圧迫感の低減に努める。

環境要素	調 査	予 測
廃棄物等		【存在・供用時】 新建築物の存在・供用時には、廃棄物等として約 336m³/日発生すると予測される。このうち、再資源化率は約 65%と予測される。
温室効果ガス等		【存在・供用時】 1. 事業活動に伴い発生する温室効果ガス排出量 存在・供用時における温室効果ガス排出量（二酸化炭素換算）は、新建築物の存在・供用により約 16,300tCO₂/年（調整後排出係数を使用した場合は約 15,600tCO₂）、新建築物関連自動車交通の発生・集中により約 5,100tCO₂/年、廃棄物の発生により約 300tCO₂/年と予測される。また、緑化・植栽による吸収により、約 15tCO₂/年が削減されると予測され、これらの合計は、約 21,700tCO₂/年（同約 21,000tCO₂）と予測される。 2. 単位面積当たりの二酸化炭素排出量 現況施設と新建築物の供用に関する単位面積当たりの二酸化炭素排出量は、現況施設は約 110kg-CO₂/年m²（同約 104kg-CO₂/年m²）、新建築物は約 103kg-CO₂/年m²（同約 99 kg-CO₂/年m²）となり、約 6%（同約 5%）の削減と予測される。

環境の保全のための措置	評 価
【存在・供用時】 1. 予測の前提とした措置 - 事業の実施により発生した廃棄物等について、関係法令等を遵守して、適正処理を図るとともに、減量化並びに再利用・再資源化に努める。 2. その他の措置 - 各テナントに対して、分別回収の徹底の協力を要請することにより、廃棄物の減量化及び資源のリサイクル促進に努める。 - ごみの種類毎にごみ置場を設置する。ごみの保管場所については、間仕切り、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。 - 廃棄物管理責任者を選任し、各テナントに対して廃棄物の減量・リサイクル及び適正処理について、具体的な企画・調整や助言・指導を行う。	【存在・供用時】 予測の前提とした措置を講ずることにより、供用時に発生する廃棄物等は、約 65%の再資源化が図られるため、廃棄物等による環境負荷は低減されるものと判断する。 本事業の実施にあたっては、各テナントに対して、分別回収の徹底の協力を要請し、廃棄物の減量化及び資源のリサイクル促進に努める等の環境保全措置を講ずることにより、廃棄物等による環境負荷のさらなる低減に努める。
【存在・供用時】 1. 予測の前提とした措置 - DHC から熱源の供給を受ける計画である。 2. その他の措置 ① 新建築物の存在・供用 - 熱源の搬送動力の低減・搬送効率の向上、高効率照明等の省エネルギーシステムを検討し、エネルギー消費量の削減を図る。 - 雨水の利用により、上水の節約に努める。 - 太陽光発電設備の導入に努める。 ② 新建築物関連自動車交通の発生集中 - 新建築物利用者には、できる限り公共交通機関を利用するよう働きかける。 ③ 廃棄物の発生 - 各テナントに対して、分別回収の徹底の協力を要請することにより、廃棄物の減量化及び資源のリサイクル促進に配慮する。 - ごみの種類毎にごみ置場を設置する。ごみの保管場所については、間仕切り、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。 ④ 緑化・植栽による二酸化炭素の吸収量 - 新設した緑地等について、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、施肥、植替えなどを計画的に行う。	【存在・供用時】 予測結果によると、DHC から熱源の供給を受けた方が、本事業単独で熱源を確保するより温室効果ガス排出量（二酸化炭素換算）は約 800tCO₂/年 少なくなる（約 17%削減）ことから、温室効果ガスの排出による環境負荷は低減されるものと判断する。 本事業の実施にあたっては、熱源の搬送動力の低減・搬送効率の向上、高効率照明等の省エネルギーシステムを検討し、エネルギー消費量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さらなる低減に努める。

環境要素	調 査	予 測
風 害	既存資料調査及び現地調査結果によると、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、その周縁部には供給・処理・運輸施設が存在している。 事業予定地北側は、事業予定地から離れるにしたがい住居施設の割合が増加する傾向がみられ、また、教育施設が点在している。 建物階数の状況を見ると、事業予定地周辺は3～9階の中高層の建築物が多くを占めている。 事業予定地北側は、事業予定地から離れるにしたがい1～2階の低層の建築物の割合が増加する傾向がみられる。 名古屋地方気象台における日最大平均風速の風向は、西北西及び南が卓越している。 日最大平均値の風向・風速階級別出現頻度は、風速階級 5 (4.1m/s 以上 5.0m/s 以下) の出現頻度が最も高い。	新建築物建設後に風環境のランクが上がる地点は 16 地点（このうちランク 3 を超える地点はなし）、ランクが下がる地点は 6 地点（ランク 2 からランク 1 になる地点が 5 地点、ランク 3 から 2 になる地点が 1 地点）と予測され、その他の地点については風環境の変化はないと予測される。
日照阻害	既存資料調査及び現地調査結果によると、日影の影響が及ぶ事業予定地北側の地域は、事業予定地近くでは商業施設・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。 事業予定地から離れるほど商業施設・一般店舗・商業的サービス施設が少なくなり、住居施設が主体となる。 建物階数別にみると、事業予定地近くでは3～7階または8階以上の中・高層建築物が大部分であり、住居施設が多い地域では1～2階の低層建築物が多くなる。 事業予定地周辺は中・高層建築物が多いため、8時間の日影が生じる範囲が既存建物周辺で目立つ。	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1,300m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150～380mと予測される。 なお、新建築物による日影が生じる範囲内には、「名古屋市中高層建築物の建築に係る紛争の予防及び調整等に関する条例」に規定される教育施設が存在する。 既存建物による日影の状況と比較すると、新建築物が存在することにより、事業予定地の北側の一部において、日影時間が長くなると予測される。 日影の影響が1時間付加される範囲は、事業予定地に隣接する北側と北西側に位置し、その多くは街路と駐車場となっている。

環境の保全のための措置	評 価
1. 予測の前提とした措置 ・新建築物の高層部を極力セットバックさせ、ビル風による風害の緩和に配慮した計画とする。 2. その他の措置 ・低層部の周辺に樹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を図る。	予測の前提とした措置を講ずることにより、新建築物建設前から新たにランク3を超える地点はなく、周辺地域の風環境に著しい影響を及ぼさないものと判断する。 本事業の実施にあたっては、低層部の周辺に樹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を図る。
	予測結果より、新建築物が存在することによる周辺の日照環境に及ぼす影響は、新たに日影が付加される範囲を考慮すると小さいと判断する。 新建築物により日影の影響を受ける区域は、「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。 なお、教育施設及び近隣関係者等については、「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」に基づき適切な対応を行う。

環境要素	調 査	予 測
電波障害	現地調査結果によると、瀬戸局からの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、名古屋市内において、広域局 76%、県域局 56%であった。 なお、事業予定地上空において、マイクロウェーブ通信回線が 1 系統ある。	瀬戸局からの地上デジタル放送電波について、新建築物から西南西方向へ遮蔽障害が発生し、この障害面積は、広域局で約 0.10km²、県域局で約 1.55km²と予測される。 広域局及び県域局ともに、新建築物単体による反射障害は発生しないと予測される。 マイクロウェーブは、総務省東海総合通信局への聞き取り調査結果により、送信経路に影響が及ぶことが予測される。

環境の保全のための措置	評 価
本事業の実施にあたっては、以下に示す環境保全措置を講ずる。 ・新建築物の着工時期を地上デジタル放送への完全移行後とし、アナログ放送への電波障害の発生を回避する。 ・マイクロウェーブの送信経路への影響については、電波伝搬障害防止制度に関する手続きに基づき、適切な対応を行うことで影響を回避する。 ・テレビ電波の障害が予測される地域において発生したテレビ電波の受信障害については、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、地域の状況を考慮し、CATV の活用、アンテナ設備の改善等速やかに適切な措置を講じる。 ・テレビ電波の受信障害予測地域以外においてテレビ電波の受信障害が発生し、調査を行った結果、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、地域の状況を考慮し、適切な措置を講じる。 ・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。 ・対策に際しては、事業予定地の近隣における大規模建築物建設事業者（名駅一丁目北地区及び南地区事業者）と連携を図りつつ、連絡先窓口の設置や周辺住民への周知方法の一本化も含め今後検討する。	本事業の実施にあたっては、着工時期を地上デジタル放送の完全移行後にすることにより、アナログ放送による電波障害の影響を回避するほか、テレビ電波の障害が予測される地域において発生したテレビ電波の受信障害については、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、地域の状況を考慮し、CATV の活用、アンテナ設備の改善等速やかに適切な措置を講ずることにより、新建築物の存在が地上デジタル放送電波の受信に及ぼす影響の回避に努める。 マイクロウェーブの送信経路への影響については、電波伝搬障害防止制度に関する手続きにより、適切な対応を行うことから、影響が回避されるものと判断する。

環境要素	調 査	予 測
安全性	【存在・供用時】 既存資料調査によると、事業予定地周辺には、JR 東海、名鉄、近鉄、地下鉄及びあおなみ線のほか、JR 東海バス、市バス、名鉄バス並びに三重交通バスが通っている。また、事業予定地は、主要県道名古屋津島線及び一般市道広井町線に面しており、周辺には主要市道江川線、一般市道東志賀町線等が通っている。 事業予定地周辺における自動車交通量は、平日及び休日ともに高速名古屋新宝線が最も多く、都市高速道路以外では、平日は名古屋津島線が最も多く、休日は中川中村線が最も多くなっている。また、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名古屋津島線が最も多く、自転車交通量は、平日及び休日ともに名古屋津島線が最も多くなっている。 事業予定地周辺における路線別の事故発生件数（平成 21 年）は、名古屋津島線が 337 件、江川線が 256 件、錦通線が 99 件、名古屋長久手線が 602 件となっている。 現地調査結果によると、事業予定地周辺には、平成 22 年度において、小学校 3 校、中学校 1 校、小中一貫校 1 校の通学路が指定されている。 事業予定地周辺の自動車区間断面交通量は、全区間で平日の交通量が休日の交通量を上回っており、名古屋津島線の交通量が平日及び休日ともに最も多くなっていた。地上部における事業予定地周辺の歩行者区間断面交通量は、広井町線の歩道が平日及び休日ともに最も多くなっていた。 事業予定地周辺は、主要交差点に信号機や横断歩道等の安全施設が整備されており、主要道路においては歩車道分離がなされていた。	【存在・供用時】 自動車の増加率については、ほとんどの区間で休日よりも平日の方が高く、平日が 0.1～119.4％に対して、休日が 0.1～83.5％と予測される。 事業予定地周辺の歩行者のピーク増加交通量は、平日が 29～506 人/時、休日が 10～124 人/時と予測される。自転車のピーク増加交通量は、平日が 239～715 台/時、休日が 212～636 台/時と予測される。 新建築物関連車両出入口における歩行者及び自転車との交錯は、ピーク時では、平日では 403 台/時の新建築物関連車両がそれぞれ出入りし、出口では 300 人/時の歩行者及び 28 台/時の自転車との交錯が、入口では 189 人/時の歩行者及び 36 台/時の自転車との交錯が予測される。また、休日では 99 台/時の新建築物関連車両がそれぞれ出入りし、出口では 132 人/時の歩行者及び 16 台/時の自転車との交錯が、入口では 102 人/時の歩行者及び 15 台/時の自転車との交錯が予測される。

環境の保全のための措置	評価
【存在・供用時】 1. 予測の前提とした措置 ・ 周辺の交通事情に配慮し、自動車及び歩行者交通量が多い名駅通り及び桜通りには、新建築物関連車両の出入口を設けない。 ・ 駐輪場は、自動車と自転車との交錯が起きにくい場所とするため、駐車場の出入口から離れた場所に配置する。 2. その他の措置 ・ 新建築物関連車両の出入口付近では、安全性を高めるため、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。 ・ 地下鉄名古屋駅との連絡通路を拡幅し、駅からのアクセス性を高めることにより、公共交通機関の利用促進を図り、新建築物関連車両の走行台数の抑制に努める。 ・ 新建築物利用者には、できる限り公共交通機関を利用するよう働きかける。	【存在・供用時】 本事業の実施にあたっては、新建築物関連車両の出入口付近では、安全性を高めるため、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ずることにより、周辺の交通安全に及ぼす影響の低減に努める。

環境要素	調 査	予 測
緑地等	現地調査結果によると、事業予定地内は、北側のロイヤルパークイン名古屋の敷地境界付近を中心に、ハナミズキ等の中高木やツツジ類等の低木による緑地がみられる。 事業予定地周辺の緑地の状況は、事業予定地南西側にある桜通口駅前広場が主な緑地空間となっているが、この地域全体でみると、緑の少ない環境である。	新設する緑地等は、新設する緑地等は、低層階の屋上緑化、地上緑化、透水性または保水性舗装に大きく分かれる。 低層階の屋上緑化では、中高木、低木及び地被類を植栽する。また、地上緑化として、事業予定地内東側及び北西側敷地境界付近に中高木を植栽するほか、北側敷地の一部を透水性または保水性舗装としている。 各緑地等に使用する樹種等は、中高木はコブシ、アラカシ、エゴノキ等、低木はヤマツツジ、アジサイ、ヤマブキ等、地被類はノシラン、ハツユキカズラ、スイセン等としている。なお、郷土種として、東海地方に自生する植物から、アラカシ、クスノキ、コブシ等を選定する計画である。 新設する緑地等の面積は、屋上緑化約1,240m²、地上緑化約590m²等、合計約2,230m²を予定している。 事業予定地の面積は約9,150m²、緑地等の面積は約2,230m²、緑地のみの面積は約1,830m²であり、緑化率は、本事業予定地内の緑地等では約24.4%、緑地のみでは約20.0%となる。 事業予定地内東側及び北西側敷地境界付近に中高木を植栽するとともに、新建築物の低層階の屋上を広く緑化する。 特に、事業予定地内東側及び北西側敷地境界付近に植栽する中高木は、名駅通や桜通の街路樹等の名古屋駅周辺の緑地と一体感のある緑地空間が形成されるものと予測される。 このような緑化計画により、事業予定地及びその周辺には、緑の多い快適な都市環境が新たに形成され、利用者に潤いや安らぎ感を与えるものと予測される。

環境の保全のための措置	評 価
本事業の実施にあたっては、以下に示す環境保全措置を講ずる。 ・新設した緑地等について、適切に維持・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。 ・「緑のまちづくり条例」に定められた緑化率規制値以上の緑化に努める。 ・樹種の選定について、郷土種に配慮する。	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2,230m²の緑地等（緑地のみの場合、約1,830m²）が新設され、緑化率は約20.0%となり、緑化率規制値（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、利用者に潤いや安らぎ感を与えるものと判断する。 本事業の実施にあたっては、新設した緑地等については、適切に維持・管理作業を行う等の環境保全措置を講ずることにより、良好な緑地環境の維持に努める。

第2部 事後調査に関する事項

第1章 事後調査の目的	23
第2章 事後調査の項目及び手法	23

第1章 事後調査の目的

事後調査は、施設供用後において、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。

第2章 事後調査の項目及び手法

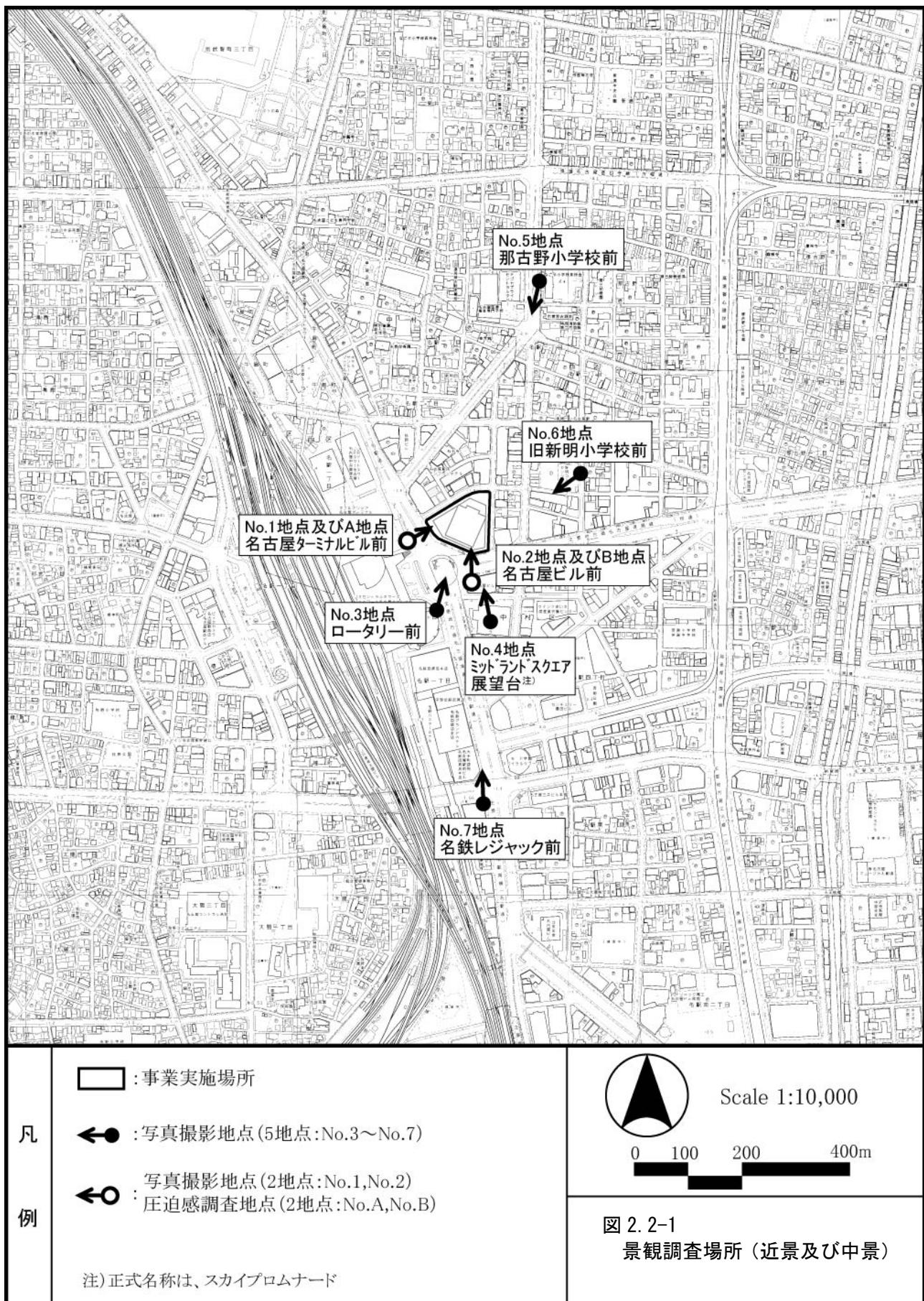
2-1 事後調査の項目及び方法

供用開始後における事後調査の事項、方法、場所及び時期は、表 2.2-1、2.2-2 及び図 2.2-1～2.2-5 に示すとおりである。

なお、表 2.2-1 に示した環境要素に加え、騒音、振動等についても、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 2.2-1 事後調査計画（供用開始後）

環境要素	調 査 事 項	調 査 方 法	調 査 場 所	調 査 時 期
大 気 質	熱源施設の稼働による大気汚染	排出ガス量及び排出ガス中の窒素酸化物濃度を調査する。	事業実施場所内	供用時 ＜予定時期＞ ：平成29年の数回
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。	事業実施場所周辺の 地 点 10 地 点 （図 2.2-1, 図2.2-2参照）	供用時 ＜予定時期＞ ：平成29年の1回
廃棄物等	存在・供用時に発生する事業系廃棄物等の種類、量及び再資源化量	管理者への聴き取りにより廃棄物の発生量及び再資源化量を調査する。	事業実施場所内	供用時 ＜予定時期＞ ：平成28年～平成29年の 数回
温室効果 ガ ス 等	存在・供用時に発生する温室効果ガスの種類及び量	管理者への聴き取りにより新建築物の存在・供用に伴うエネルギー等の使用に伴う排出量、緑化・植栽について調査し、二酸化炭素の吸収量を算定する。	事業実施場所内	供用時 ＜予定時期＞ ：平成28年～平成29年の 1年間
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。	事業実施場所周辺	存在時 ＜予定時期＞ ：平成28年～平成29年
日照阻害	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。	事業実施場所周辺	存在時 ＜予定時期＞ ：平成28年～平成29年
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。	事業実施場所周辺	存在時 ＜予定時期＞ ：平成28年～平成29年
安 全 性	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。	事業実施場所周辺 16区間 （図2.2-3参照）	供用時 ＜予定時期＞ ：平成29年の平日及び 休日各1回 ＜調査時間＞ ：6時～22時の16時間
	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。	事業実施場所周辺 6区間 （図2.2-4参照） 事業実施場所周辺 18地点 （図2.2-5参照）	供用時 ＜予定時期＞ ：平成29年の平日及び 休日各1回 ＜調査時間＞ 歩行者、自転車交通量 ：6時～22時の16時間 施設利用者数 ：6時～24時の18時間
	供用に伴う自動車と歩行者及び自転車との交錯	自動車、歩行者及び自転車に分類し、数取り器により調査する。	事業実施場所周辺 2地点 （図2.2-3参照）	供用時 ＜予定時期＞ ：平成29年の平日及び 休日各1回 ＜調査時間＞ ：6時～24時の18時間
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。	事業実施場所及びその周辺	供用時 ＜予定時期＞ ：平成29年の1回



※この地図の下図は、名古屋市都市計画基本図（縮尺 2 千 5 百分の 1、平成 29 年）を使用したものである。



凡
例

□ : 事業実施場所

● : 写真撮影地点 (3地点:No.8~No.10)

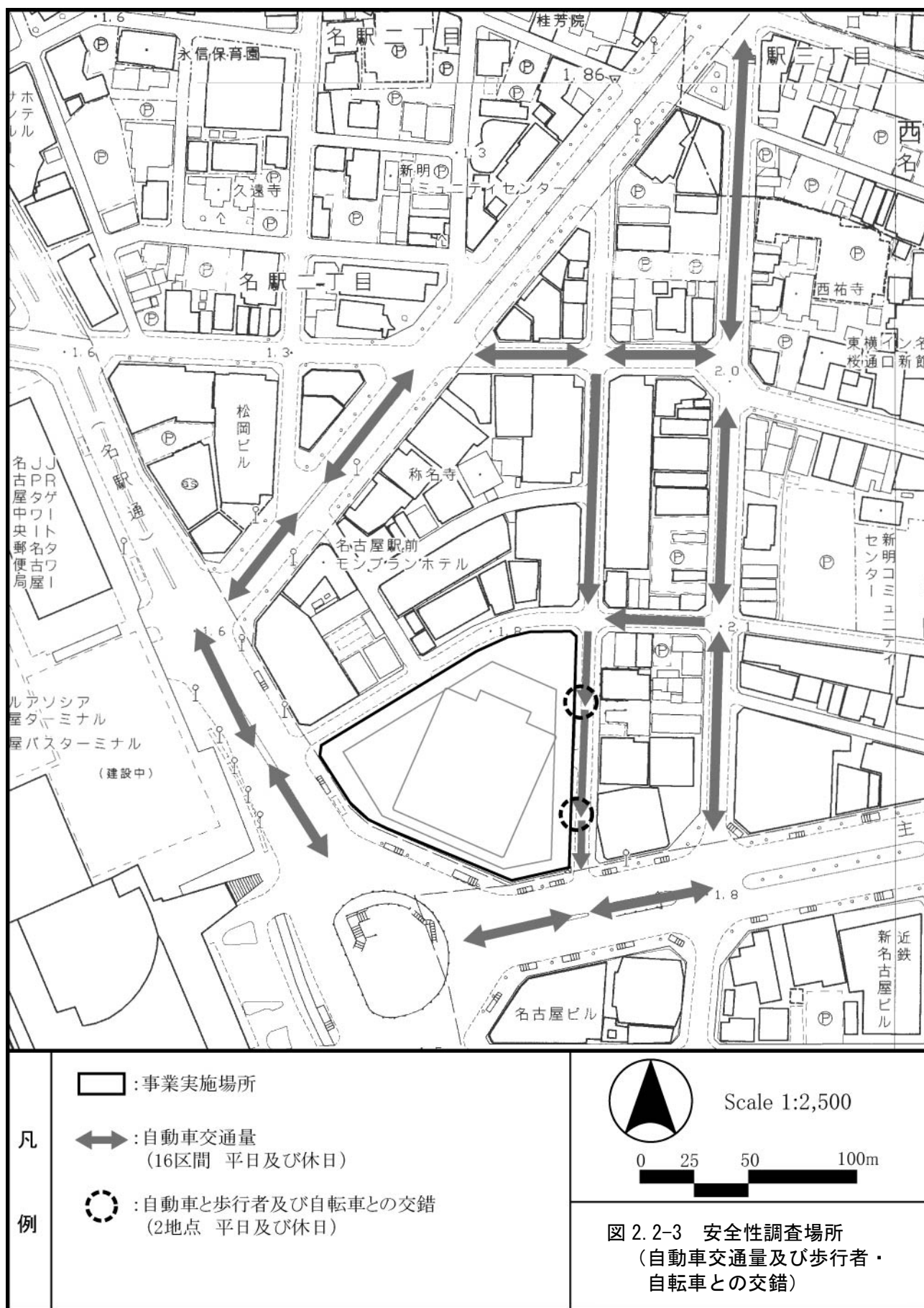


Scale 1:25,000

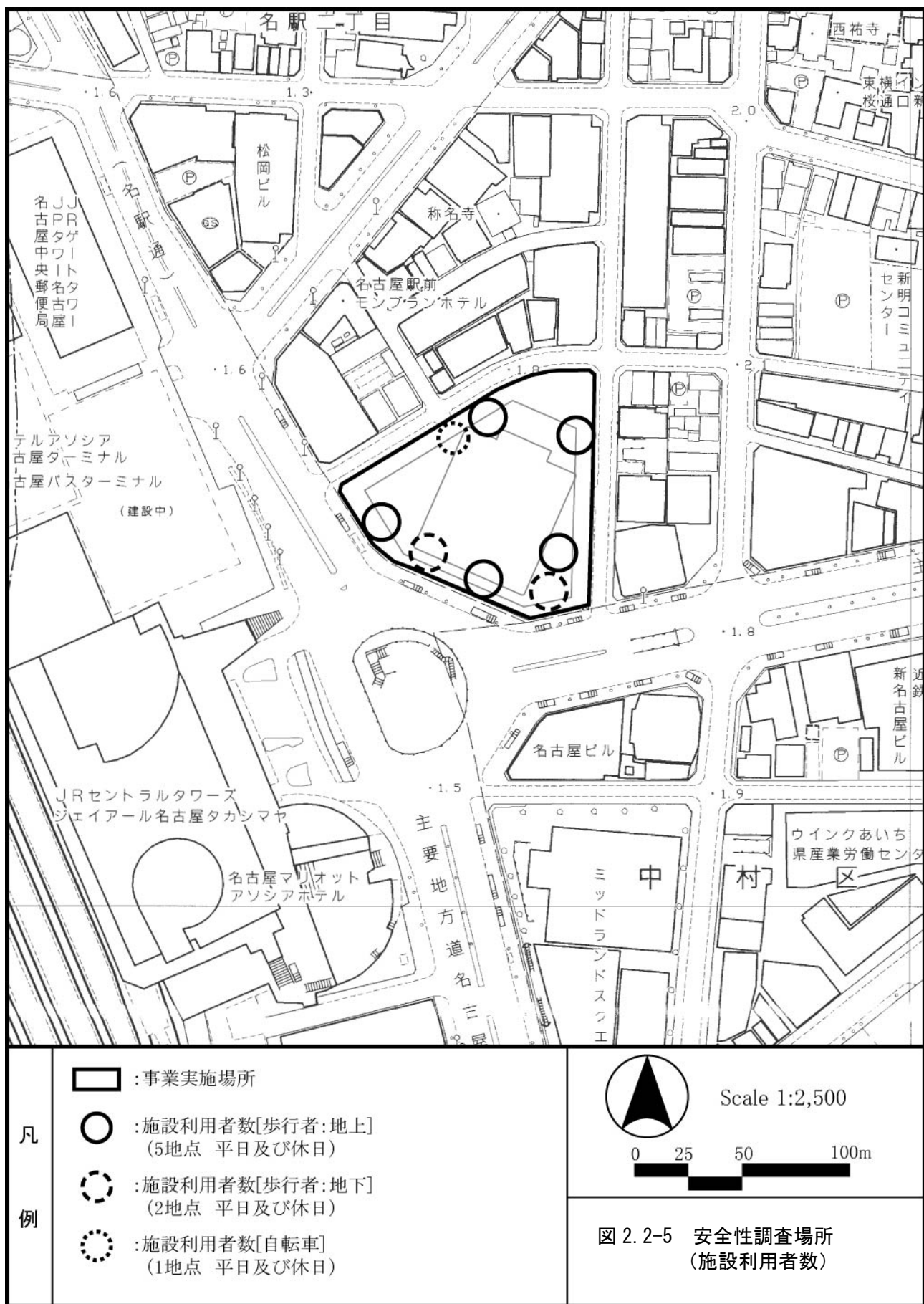
0 250 500 1000m

図 2.2-2
景観調査場所 (遠景)

※この地図の下図は、名古屋都市計画基本図 (縮尺 2 万 5 千分の 1、平成 29 年) を使用したものである。



※この地図の下図は、名古屋市都市計画基本図（縮尺 2 千 5 百分の 1、平成 29 年）を使用したものである。



※この地図の下図は、名古屋市都市計画基本図（縮尺 2 千 5 百分の 1、平成 29 年）を使用したものである。

2-2 事後調査の時期及び期間

供用開始後の事後調査は、平成 27 年 11 月から平成 29 年 8 月まで実施した。事後調査の時期は、表 2.2-2 に示すとおりである。

表 2.2-2 実施時期及び期間

環境要素	調査事項	調査時期
大気質	熱源施設の稼働による大気汚染	平成 28 年 7 月～平成 29 年 8 月
景 観	眺望及び圧迫感の変化	平成 29 年 6 月 13 日～16 日
廃棄物等	存在・供用時に発生する事業系廃棄物等の種類、量及び再資源化量	平成 28 年 4 月～平成 29 年 3 月
温室効果ガス等	存在・供用時に発生する温室効果ガスの種類及び量	平成 28 年 4 月～平成 29 年 3 月
風害	ビル風の影響の程度	平成 27 年 11 月～平成 29 年 8 月
日照阻害	日影の影響の程度	平成 27 年 11 月～平成 29 年 8 月
電波障害	電波障害の程度	平成 27 年 11 月～平成 29 年 8 月
安全性	供用に伴う自動車交通量	平日：平成 29 年 7 月 6 日 休日：平成 29 年 7 月 2 日
	供用に伴う歩行者及び自転車交通量	
	供用に伴う自動車と歩行者及び自転車との交錯	
緑地等	緑地等の位置、樹種、面積、緑化率及び周辺との調和	平成 29 年 7 月 3 日、8 月 14 日

第3部 事後調査の結果

第1章 事後調査結果	31
第2章 まとめ	83

第1章 事後調査結果

1-1 大気質

(1) 調査事項

熱源施設の稼働による大気汚染

(2) 調査場所

事業実施場所内

(3) 調査時期

平成28年7月～平成29年8月

(4) 調査方法

排出ガス量及び排出ガス中の窒素酸化物濃度を調査した。

(5) 環境の保全のために講じた措置

本事業で実施した環境保全措置は、次のとおりである。

- ・DHCを導入し、周辺建物から発生する排出ガス量の削減に配慮した。
- ・熱源施設の排出口を高層部屋上とし、周辺環境に配慮した。
- ・熱供給事業者に対して、適切な運転・維持管理に努めるよう要請した。

また、実施した保全措置のうち、供用開始後に追加した内容は以下のとおりである。

- ・窒素酸化物濃度の低減のために脱硝装置及び低NO_xバーナーを設けた。

(6) 調査結果

事業地内のボイラ及びCGSから排出される窒素酸化物の濃度は、表3.1-1に示すとおりボイラが6ppm、CGSが63ppmとなり、それぞれ大気汚染防止法の規制基準値の150ppm及び600ppm以下であった。

従って、排出源については適正に管理されていると判断した。なお、大気質に係る市民等からの苦情は寄せられていない。

表 3.1-1 排出源条件

項 目	単 位	予測時		調査結果	
		ボイラ	CGS 注1)	ボイラ	CGS
排出口の高さ	m	175	175	175	175
湿りガス排出ガス量	m ³ _N /時	37,100	2,700	8,505	5,521
乾きガス排出ガス量	m ³ _N /時	31,800	2,400	7,460	4,975
窒素酸化物排出量	m ³ _N /時	1.462	0.476	0.048	0.311
排出ガス中の標準の残存酸素濃度	%	5	0	5	0
換算後の窒素酸化物濃度	ppm	46	200	6	63
窒素酸化物の規制基準値注2)	ppm	—	—	150	600

注1)「CGS」とは、コ・ジェネレーション・システムをいい、燃料を燃やして得られる熱を電力に変えると同時に、蒸気や温水を暖房や給湯等に利用するシステムである。

2) 窒素酸化物の規制基準値は、「大気汚染防止法」の「排出ガス1万m³_N/時未満のボイラー」の150ppm及び「ガス機関」を対象とした600ppmを示す。

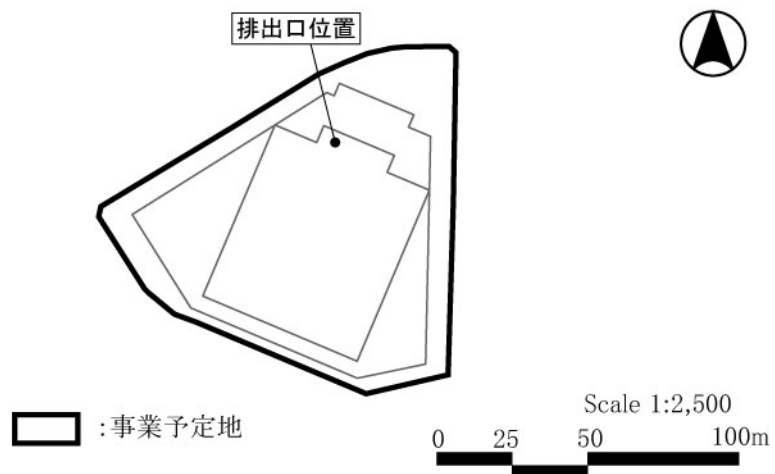


図 3.1-1 排出口の位置

(7) 予測条件との比較

窒素酸化物の排出量は、ボイラが $0.048\text{m}^3_{\text{N}}/\text{時}$ 、CGS が $0.311\text{ m}^3_{\text{N}}/\text{時}$ となり、脱硝装置及び低 NO_x バーナーの導入により、予測条件であるボイラの $1.462\text{m}^3_{\text{N}}/\text{時}$ 、CGS の $0.476\text{m}^3_{\text{N}}/\text{時}$ よりも低減されている。

1-2 景 観

(1) 調査事項

- ①主要眺望地点からの景観
- ②現況施設の圧迫感の状況

(2) 調査場所

- ①主要眺望地点からの景観
事業実施場所周辺の2地点（図3.1-2 参照）で調査した。
- ②現況施設の圧迫感の状況
事業実施場所周辺の10地点（図3.1-2 及び図3.1-3 参照）で調査した。

(3) 調査時期

平成29年6月13日～16日

(4) 調査方法

①主要眺望地点からの景観

住民や不特定多数の人が眺望できる場所を選定し、そこから事業予定地の方向を眺望した景観写真を撮影した。

②圧迫感の程度

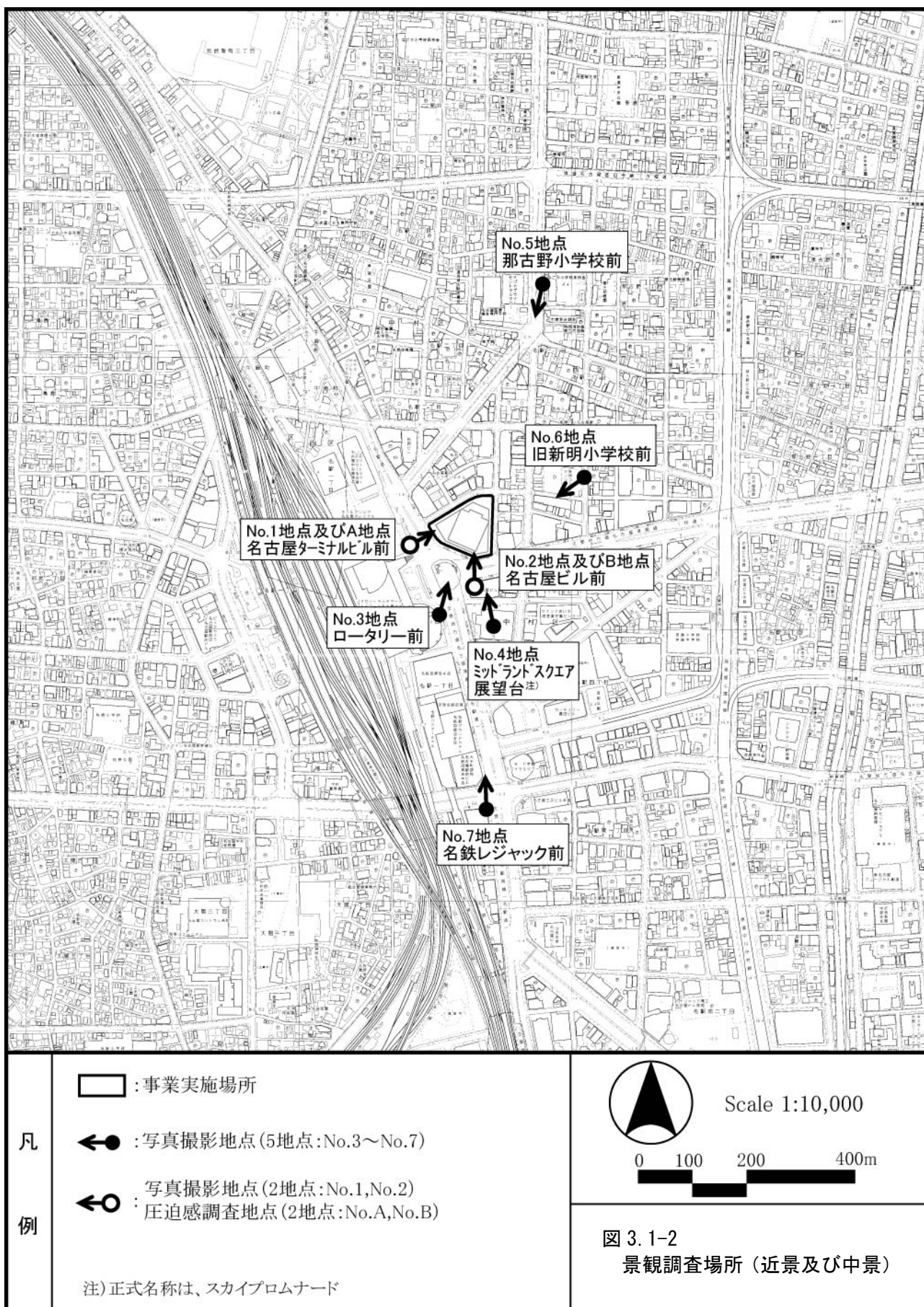
事業予定地に近い主要眺望地点において、天空写真を撮影した。また、圧迫感の指標の一つである形態率を求めるために、この地点における形態率図を作成した。

なお、形態率を求める高さは、地上1.6mとした。

(5) 環境の保全のために講じた措置

本事業で実施した環境保全措置は、次のとおりである。

- ・更新が進む周辺の景観を考慮した建物形態やスカイラインの形成により、名古屋の玄関口にふさわしいシンボリックな街並みの形成に努めた。
- ・新建築物の周囲に歩道状空地や広場状空地を設けることにより、圧迫感を緩和するように配慮した。
- ・高層部の建物形状をセットバックさせ、周辺環境に対して圧迫感の低減に努めた。
- ・新建築物周辺に植栽を配置し、圧迫感の軽減に配慮した。



※この地図の下図は、名古屋市都市計画基本図（縮尺 2 千 5 百分の 1、平成 29 年）を使用したものである。



凡
例

□ : 事業実施場所

● : 写真撮影地点 (3地点: No. 8~No. 10)



Scale 1:25,000

0 250 500 1000m

図 3.1-3
景観調査場所 (遠景)

※この地図の下図は、名古屋都市計画基本図 (縮尺 2 万 5 千分の 1、平成 29 年) を使用したものである。

(6) 調査結果及び予測結果との比較

①主要眺望地点からの景観

各眺望点におけるフォトモンタージュ（評価書より引用）と現況写真（供用開始後）との比較を写真 3. 1-1～3. 1-10 に示す。予測結果と比較した場合、景観の変化は次のとおりとなる。

ア 近景及び中景（No.1～7 地点[写真 3. 1-1～7]）

高層部は低層部よりもセットバックすることにより、圧迫感の軽減が図られている。また、名古屋駅周辺の背後にある高層建築物群と調和し、バランスの良い品格ある都市景観を形成している。低層部は、名古屋駅前交差点側の歩道に面して配置することで、名駅通及び桜通へのにぎわいと魅力のあるまちの広がりのある都市景観を形成している。

予測結果と比較すると、ほぼ同一の建物の形状及び表現となっている。低層屋上部の緑化が予測時よりも明確に目視され、安らぎと潤いのある都市景観が形成されている。

イ 遠景（No.8～10 地点[写真 3. 1-8～10]）

名古屋駅周辺の高層建築物群である JP タワー名古屋及び JR ゲートタワーの建築物と本建築物がバランスよく配置されることで、調和のとれたスカイラインが形成されている。

予測結果と比較すると、ほぼ同一の建物の形状及び表現となっている。また、名古屋駅周辺の高層建築物群と調和のとれたスカイラインとともに、手前に存在する中高層の建物群とも調和した潤いのある都市景観を形成している。

なお、景観に係る市民等からの苦情は寄せられていない。

[予測時]



[供用開始後]

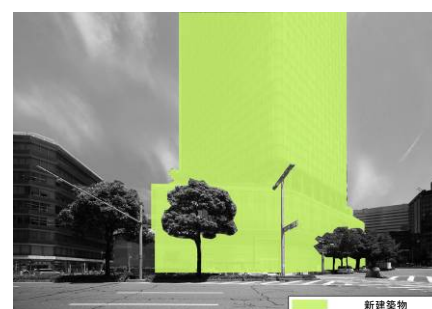


写真 3.1-1 No.1 地点（旧名古屋ターミナルビル前、撮影日：平成 29 年 6 月 16 日）

[予測時]



[供用開始後]



写真 3.1-2 No.2 地点（名古屋ビル前、撮影日：平成 29 年 6 月 16 日）

[予測時]



[供用開始後]



写真 3.1-3 No.3 地点（ロータリ一前、撮影日：平成 29 年 6 月 16 日）

[予測時]



[供用開始後]

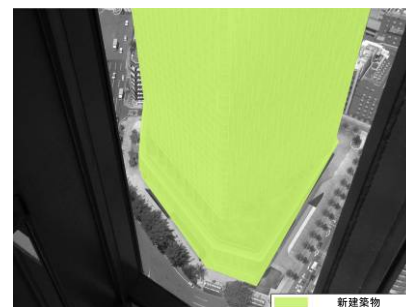


写真 3.1-4 No.4 地点（ミッドランドスクエア展望台、撮影日：平成 29 年 6 月 14 日）

[予測時]



[供用開始後]



写真 3.1-5 No.5 地点（那古野小学校前、撮影日：平成 29 年 6 月 13 日）

[予測時]



[供用開始後]



写真 3.1-6 No.6 地点（旧新明小学校前、撮影日：平成 29 年 6 月 13 日）

[予測時]



[供用開始後]



写真 3.1-7 No.7 地点（名鉄レジャック前、撮影日：平成 29 年 6 月 15 日）

[予測時]



[供用開始後]



写真 3.1-8 No.8 地点（名古屋城、撮影日：平成 29 年 6 月 15 日）

[予測時]



[供用開始後]

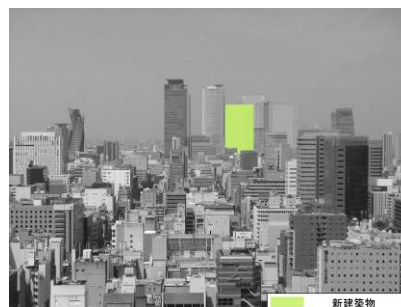
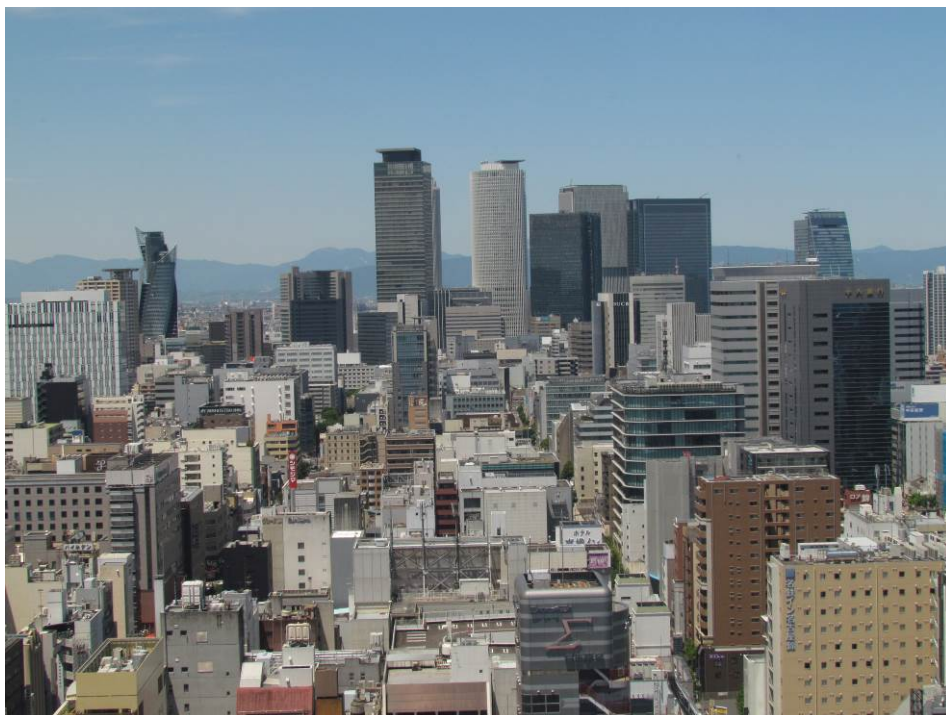


写真 3.1-9 No.9 地点（テレビ塔、撮影日：平成 29 年 6 月 14 日）

[予測時]



[供用開始後]



写真 3.1-10 No.10 地点（ささしまライブ駅、撮影日：平成 29 年 6 月 14 日）

② 圧迫感の程度

予測地点における新建築物による形態率は表 3.1-2、天空図は写真 3.1-11 及び写真 3.1-12 に示すとおりである。

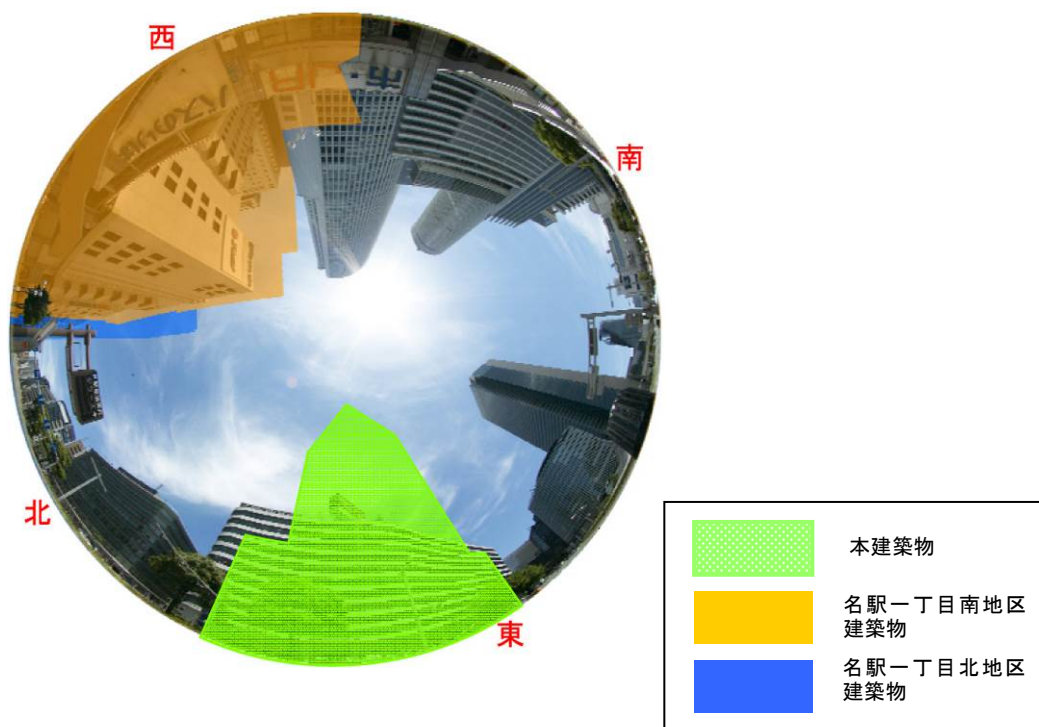
これによると、本事業の建築物の調査結果での形態率は、地点 A で 64%、地点 B で 73% と算出され、本事業の建築物が存在することにより、地点 A は 4 ポイント、地点 B は 3 ポイント増加すると算出された。なお、圧迫感に係る市民等からの苦情は寄せられていない。

予測結果と比較すると、調査結果の形態率及び変化量結果は、予測結果の形態率及び変化量と概ね同等の数値となっている。

表 3.1-2 形態率の変化

区分	予測地点	現況 (%)	JP タワー名古屋及び JR ゲートタワー の供用開始後 (%)	本建築物の 供用開始後 (%)	変化量 (ポイント)
		①	②	③	③－② (③－①)
予測結果	地点 A	58	61	65	4 (7)
	地点 B	67	69	73	4 (6)
調査結果	地点 A	58	60	64	4 (6)
	地点 B	67	70	73	3 (6)

[予測時]

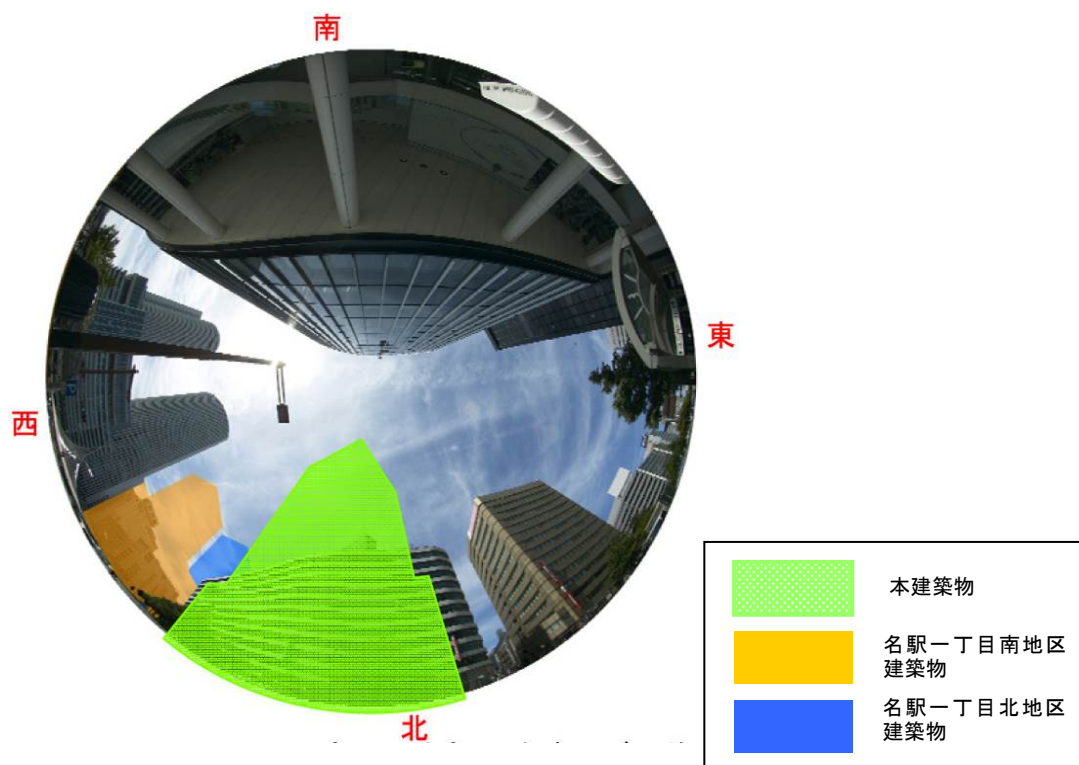


[供用開始後]



写真 3.1-11 天空図（地点A：旧名古屋ターミナルビル前、撮影日：平成 29 年 6 月 16 日）

[予測時]



[供用開始後]



写真 3.1-12 天空図（地点B：名古屋ビル前、撮影日：平成 29 年 6 月 16 日）

1-3 廃棄物等

(1) 調査事項

存在・供用時に発生する事業系廃棄物等の種類、量及び再資源化量

(2) 調査場所

事業実施場所内

(3) 調査時期

平成 28 年 4 月～平成 29 年 3 月

(4) 調査方法

管理者への聴き取りにより廃棄物の発生量及び再資源化量を調査した。

(5) 環境の保全のために講じた措置

本事業で実施した環境保全措置は、次のとおりである。

- ・事業の実施により発生した廃棄物等について、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・再資源化に努めた。
- ・各テナントに対して、分別回収の徹底の協力を要請することにより、廃棄物の減量化及び資源のリサイクル促進に努めた。
- ・ごみの種類毎にごみ置場を設置した。ごみの保管場所については、間仕切り、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た。
- ・廃棄物管理責任者を選任し、各テナントに対して廃棄物の減量・リサイクル及び適正処理について、具体的な企画・調整や助言・指導を行った。

(6) 調査結果

供用時の廃棄物発生量及び資源化量の調査結果は、表 3.1-3 に示すとおりである。

集計した年間量の発生量は $16.3\text{m}^3/\text{日}$ 、資源化量は $13.0\text{m}^3/\text{日}$ となり、資源化率は 79% となった。

なお、廃棄物等に係る市民等からの苦情は寄せられていない。

表 3.1-3 廃棄物発生量の調査結果

区 分 用 途	予測結果			調査結果 ^{注1)}		
	発生量 ($\text{m}^3/\text{日}$)	資源化量 ($\text{m}^3/\text{日}$)	資源化率 (%)	発生量 ($\text{m}^3/\text{日}$)	資源化量 ($\text{m}^3/\text{日}$)	資源化率 (%)
事務所	約 238	約 143	約 60	－	－	－
商業施設 (飲食店)	約 32	約 18	約 56	－	－	－
商業施設 (小売店舗)	約 38	約 32	約 84	－	－	－
共用施設 ^{注2)}	約 28	約 25	約 89	－	－	－
合 計	約 336	約 218	約 65	16.3	13.0	79

注 1) 事後調査結果の数値は、集計した年間発生量を平均的なオフィス、店舗の稼働日数の 250 日/年で除したものである。また、廃棄物の集積箇所は、施設内の共用の 1 箇所のみであり、テナント等の各用途区分別に分かれていないことから、用途別での算定が出来ずに合計値で示した。

2) 共用施設には駐車場からの発生量等を含む。

(7) 予測結果との比較

廃棄物等の発生量は、約 $16\text{m}^3/\text{日}$ となり、予測結果の約 $336\text{m}^3/\text{日}$ に対して、大幅に削減されている。また、再資源化率は約 79% であり、予測結果の約 65% に対して、向上している。

発生量が予測結果より大幅に削減し、再資源化が向上している理由は、新建築物において廃棄物の発生抑制の取り組みが浸透しており、各入居した事務所や店舗の廃棄物発生量削減に対する意識の向上が図られたためと考えられる。

1-4 温室効果ガス等

(1) 調査事項

存在・供用時に発生する温室効果ガス

(2) 調査場所

事業実施場所内

(3) 調査時期

平成 28 年 4 月～平成 29 年 3 月

(4) 調査方法

管理者への聴き取りにより新建築物の存在・供用に伴うエネルギー等の使用に伴う排出量、緑化・植栽について調査し、二酸化炭素の吸収量を算定した。

(5) 環境の保全のために講じた措置

本事業で実施した環境保全措置は、次のとおりである。

① 新建築物の存在・供用

- ・DHC から熱源の供給を受けるようにし、温室効果ガス量の削減に配慮した。
- ・熱源の搬送動力の低減・搬送効率の向上、高効率照明等の省エネルギーシステムを検討しエネルギー消費の削減を図った。
- ・雨水の利用により、上水の節約に努めた。
- ・太陽光発電設備の導入に努めた。

② 新建築物関連自動車交通の発生・集中

- ・新建築物利用者には、できる限り公共交通機関を利用するよう働きかけた。

③ 廃棄物の発生

- ・各テナントに対して、分別回収の徹底の協力を要請することにより、廃棄物の減量化及び資源のリサイクル促進に配慮した。
- ・ごみの種類毎にごみ置場を設置した。ごみの保管場所については、間仕切り、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た。

④ 緑化・植栽による吸収

- ・新設した緑地等について、適切に維持・管理作業を行った。
- ・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、施肥、植替えなどを行う計画とした。

また、実施した保全措置のうち、評価書提出後に追加した内容は以下のとおりである。

- ・緑化に努め、高木の植栽本数と地被植物の面積を増やした。

(6) 調査結果

① 事業活動等に伴い発生する温室効果ガス排出量（二酸化炭素換算）

新建築物の存在・供用時における温室効果ガス排出量は、表 3.1-4 に示すとおりである。事業活動等に伴って発生する温室効果ガスの排出量は、電力消費量等のエネルギー消費量の調査結果より約 12,500 tCO₂/年となると算定された。

なお、地域冷暖房温熱受入が倍増し、都市ガス消費量が大幅に減少しているのは、温熱供給のためのエネルギーを都市ガスから地域冷暖房温熱受入に変更したためである。

表 3.1-4 新建築物の存在・供用時における温室効果ガス排出量（CO₂換算）

区 分／（単位）			予測結果		調査結果	
			エネルギー消費量	二酸化炭素の排出量 (tCO ₂ /年)	エネルギー消費量	二酸化炭素の排出量 (tCO ₂ /年)
エネルギーの使用	電力の使用	(MWh/年)	23,653	10,762	17,092	8,307
	地域冷暖房冷熱受入	(GJ/年)	58,000	3,306	46,114	2,628
	地域冷暖房温熱受入	(GJ/年)	13,000	741	27,121	1,546
	都市ガス	(Nm ³ /年)	320,000	714	545	1
排出量合計				15,523		12,482

注) 消費量または電力量からCO₂への換算については、予測結果は平成21年公表の平成20年の実績値、調査結果は平成28年公表の平成27年の実績値を用いた。

② 緑化による吸収量

緑化による植栽本数及び地被植物の面積と二酸化炭素吸収量調査結果は、表 3.1-5 に示すとおりである。樹木毎に二酸化炭素の吸収量を算定すると、合計で 43tCO₂/年の吸収量が見込まれる。

表 3.1-5 植栽本数及び二酸化炭素吸収量

区 分	予測結果		調査結果	
	植栽本数	二酸化炭素 吸収量	植栽本数	二酸化炭素 吸収量
常緑広葉樹高木	25 本	6 tCO ₂ /年	27 本	9 tCO ₂ /年
落葉広葉樹高木	27 本	4 tCO ₂ /年	90 本	25 tCO ₂ /年
中・低木	1,480 本	7 tCO ₂ /年	285 本	1 tCO ₂ /年
地被植物 ^{注)}	248m ²	0.8 tCO ₂ /年	2,290m ²	8 tCO ₂ /年
合 計		18 tCO ₂ /年		43 tCO ₂ /年

注) 地被植物については、面積で標記した。

(7) 予測結果との比較

二酸化炭素の排出量を予測結果と比較すると、電力消費量及び地域冷暖房及び都市ガス熱量に伴う排出量は、調査結果では約 12,500 tCO₂/年となり、予測時で算定した約 15,500 tCO₂/年よりも約 3,000 tCO₂/年削減している。

さらに、緑化による吸収量は、当初計画よりも緑化に努め、高木の植栽本数と地被植物の面積を増やした事により、植栽による二酸化炭素の吸収量は 43tCO₂/年となり、予測結果の 18tCO₂/年の約 2 倍の吸収量が見込まれる結果となっている。

1-5 風 害

(1) 調査事項

ビル風の影響の程度

(2) 調査場所

事業実施場所周辺

(3) 調査時期

平成 27 年 11 月～平成 29 年 8 月

(4) 調査方法

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した。

(5) 環境の保全のために講じた措置

本事業で実施した環境保全措置は、次のとおりである。

- ・新建築物の高層部を極力セットバックさせ、ビル風による風害の緩和に配慮した計画とした。
- ・風害については、低層部周辺に樹木を植栽する事により、周辺地域の風環境に及ぼす影響の低減を図った。

(6) 調査結果

新建築物の植栽の位置は、図 3.1-4 に示すとおり、低層部周辺に樹木を植栽している。

なお、風害に係る市民等からの苦情は寄せられていない。

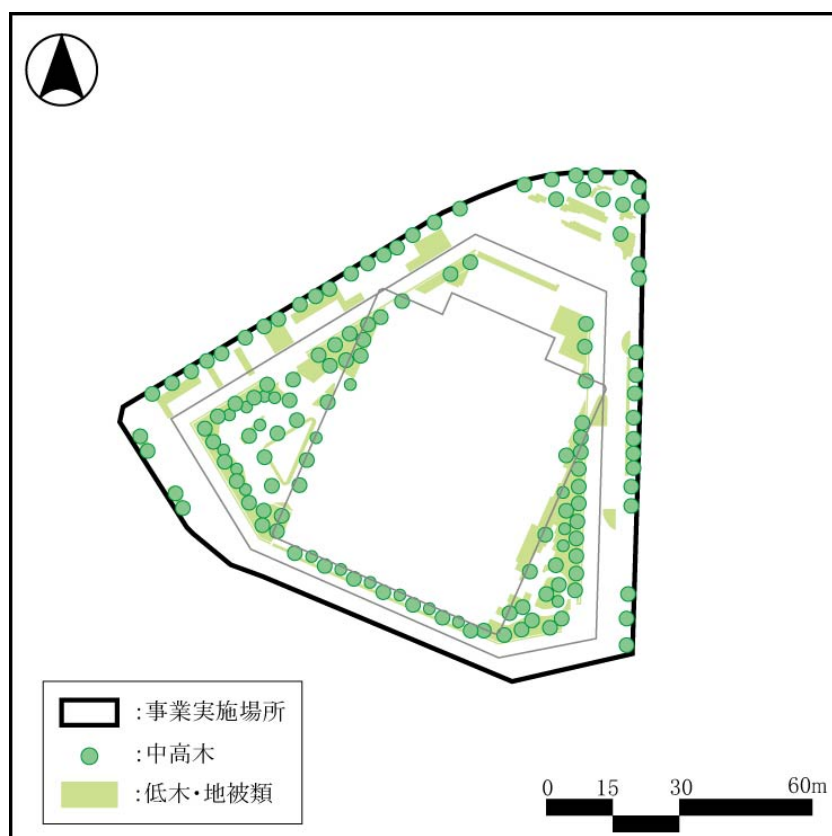


図 3.1-4 新建築物の植栽位置

1-6 日照阻害

(1) 調査事項

日影の影響の程度

(2) 調査場所

事業実施場所周辺

(3) 調査時期

平成 27 年 11 月～平成 29 年 8 月

(4) 調査方法

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した。

(5) 調査結果

日照阻害に係る市民等からの苦情は寄せられていない。

1-7 電波障害

(1) 調査事項

電波障害の程度

(2) 調査場所

事業実施場所周辺

(3) 調査時期

平成 27 年 11 月～平成 29 年 8 月

(4) 調査方法

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した。
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した。

(5) 環境の保全のために講じた措置

本事業で実施した環境保全措置は、次のとおりである。

- ・新建築物の着工時期を地上デジタル放送への完全移行後とし、アナログ放送への電波障害の発生を回避した。
- ・マイクロウェーブの送信経路への影響については、波伝搬障害防止制度に関する手続きに基づき、適切な対応を行うことで影響を回避した。
- ・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た。
- ・対策に際しては、事業予定地の近隣における大規模建築物建設事業者（JP タワー名古屋及び JR ゲートタワーの事業者）と連携を図りつつ、連絡先窓口の設置や周辺住民への周知方法の一体化も含め検討した。

(6) 調査結果

新建築の着工がデジタル放送への完全移行後のため、アナログ放送への障害対策は実施していない。また、本事業に起因する障害は発生していない事により、特別な障害範囲を対象とした受信障害対策は実施していない。

なお、電波障害に係る市民等からの苦情は寄せられていない。

1-8 安全性

1-8-1 供用に伴う自動車交通量

(1) 調査事項

供用に伴う自動車交通量

(2) 調査場所

図 3.1-5 に示す事業実施場所周辺道路の 16 区間で調査を実施した。

(3) 調査時期

調査は、平日及び休日の 2 日間行った。

平日：平成 29 年 7 月 6 日（木）

休日：平成 29 年 7 月 2 日（日）

(4) 調査方法

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した。また、新建築物関連車両台数も合わせて調査した。

(5) 環境の保全のために講じた措置

本事業で実施した環境保全措置は、次のとおりである。

- ・周辺の交通事情に配慮し、自動車及び歩行者交通量が多い名駅通り及び桜通りには、新建築物関連車両の出入口を設けないよう配慮した。
- ・駐輪場は、自動車と自転車との交錯が起きにくい場所とするため、駐車場の出入口から離れた場所に配置した。
- ・新建築物関連車両の出入口付近では、安全性を高めるため、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た。
- ・地下鉄名古屋駅との連絡通路を拡幅し、駅からのアクセス性を高めることにより、公共交通機関の利用促進を図り、新建築物関連車両の走行台数の抑制に努めた。
- ・新建築物利用者には、できる限り公共交通機関を利用するよう働きかけた。

(6) 調査結果

① 自動車交通量

自動車交通量の調査結果は、表 3.1-6～7 及び図 3.1-6～7（車種別の交通量は「資料編 資料 1-1」（p.93）に、各区間の時間変動は、「資料編 資料 1-2」（p.94））に示すとおりである。

自動車交通量が最も多い区間は平日及び休日とも区間 O であり、それぞれ 23,365 台/16 時間、19,331 台/16 時間であった。

供用前後の交通量比が最大となった区間は、平日及び休日とも区間 I であり、それぞれ 1.41、1.44 であった。その他の区間では、1 未満若しくは 1 と同程度の交通量比となっていた。

表 3.1-6 自動車交通量の調査結果（平日）

（単位：台/16 時間）

区間	交通量			増加交通量		供用前後 交通量比 c/a
	供用前 a	予測結果 b	調査結果 c	予測結果 $b-a$	調査結果 $c-a$	
A	4,858	5,364	3,935	506	-923	0.81
B	6,416	6,825	5,646	409	-770	0.88
C	7,003	7,641	6,537	638	-466	0.93
D	8,009	9,034	6,348	1,025	-1,661	0.79
E	1,467	1,696	1,457	229	-10	0.99
F	28,376	29,601	22,242	1,225	-6,134	0.78
G	2,083	2,850	1,215	767	-868	0.58
H	2,314	3,310	2,017	996	-297	0.87
I	1,992	3,984	2,809	1,992	817	1.41
J	1,669	2,665	2,018	996	349	1.21
K	7,329	7,587	6,095	258	-1,234	0.83
L	28,069	28,298	22,635	229	-5,434	0.81
M	6,403	6,661	4,766	258	-1,637	0.74
N	6,479	6,737	5,239	258	-1,240	0.81
O	27,915	28,431	23,365	516	-4,550	0.84
P	28,288	28,628	23,119	340	-5,169	0.82

注 1) 交通量は、大型車と小型車の合計である。

2) 供用前の交通量は、予測した際の背景交通量を示す。

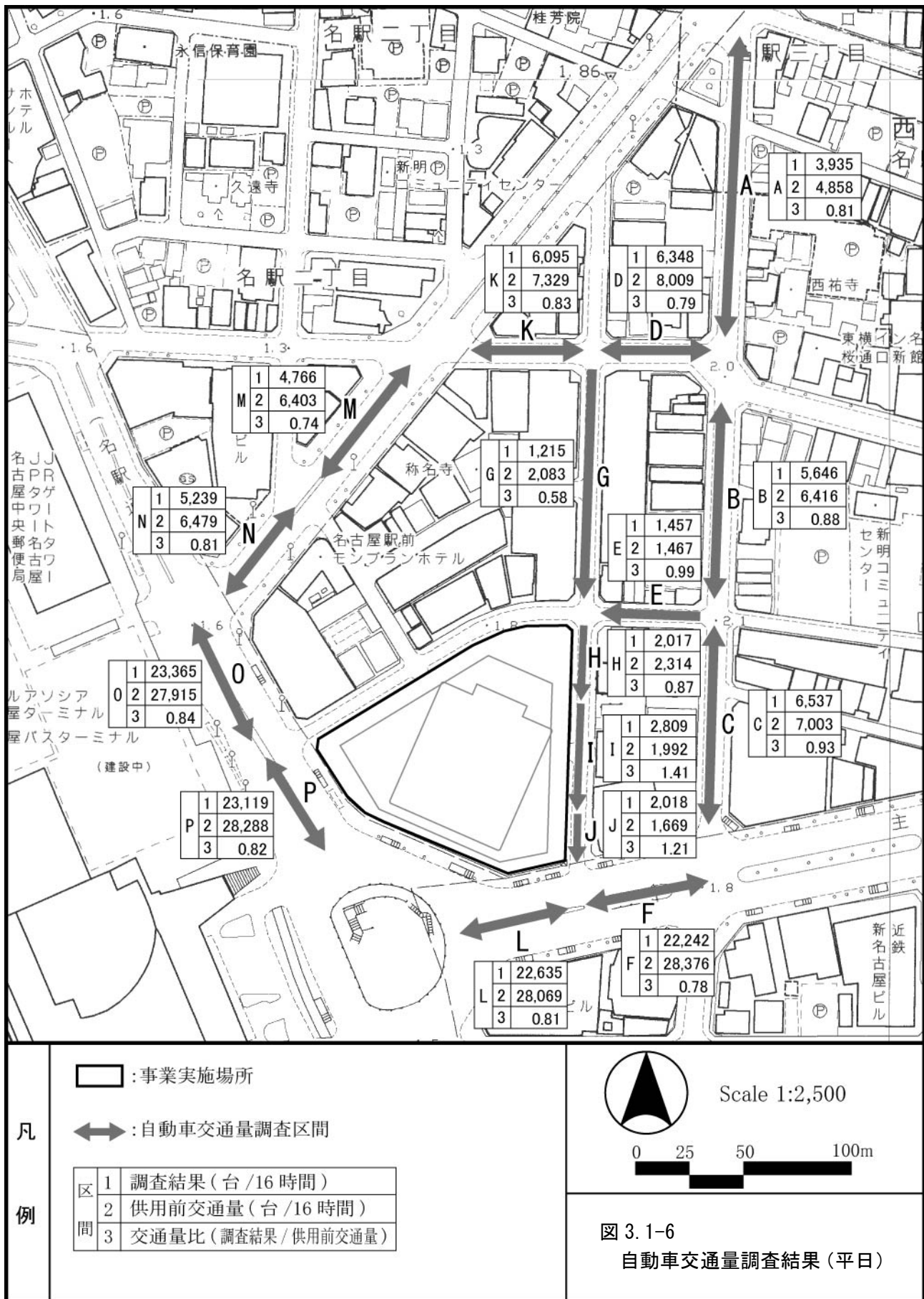
表 3.1-7 自動車交通量の調査結果（休日）

（単位：台/16 時間）

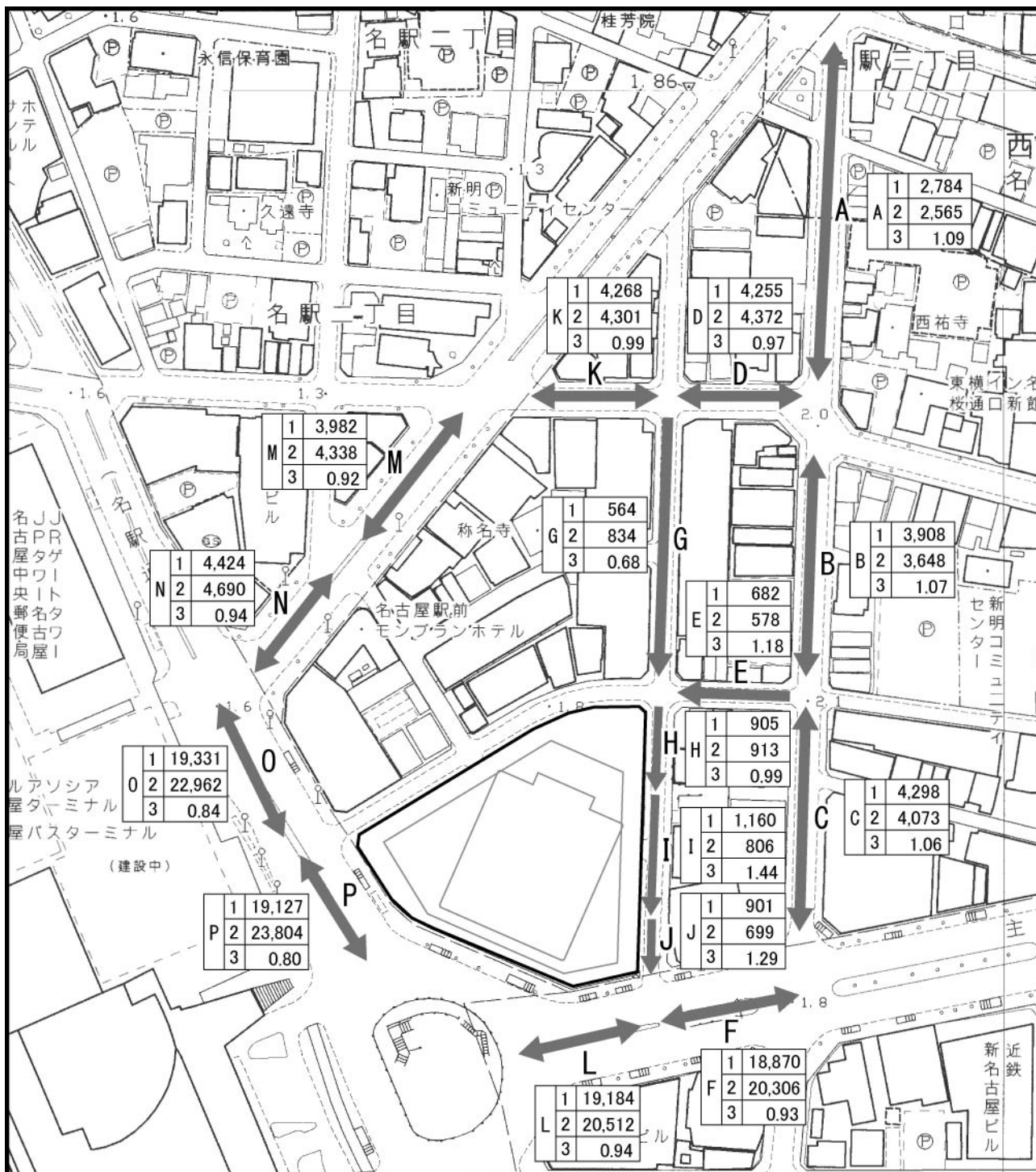
区間	交通量			増加交通量		供用前後 交通量比 c/a
	供用前 a	予測結果 b	調査結果 c	予測結果 $b-a$	調査結果 $c-a$	
A	2,565	2,711	2,784	146	219	1.09
B	3,648	3,768	3,908	120	260	1.07
C	4,073	4,259	4,298	186	225	1.06
D	4,372	4,671	4,255	299	-117	0.97
E	578	644	682	66	104	1.18
F	20,306	20,664	18,870	358	-1,436	0.93
G	834	1,058	564	224	-270	0.68
H	913	1,205	905	292	-8	0.99
I	806	1,390	1,160	584	354	1.44
J	699	991	901	292	202	1.29
K	4,301	4,301	4,268	75	-33	0.99
L	20,512	20,578	19,184	66	-1,328	0.94
M	4,338	4,413	3,982	75	-356	0.92
N	4,690	4,765	4,424	75	-266	0.94
O	22,962	23,112	19,331	150	-3,631	0.84
P	23,804	23,903	19,127	99	-4,677	0.80

注 1) 交通量は、大型車と小型車の合計である。

2) 供用前の交通量は、予測した際の背景交通量を示す。



※この地図の下図は、名古屋市都市計画基本図（縮尺 2 千 5 百分の 1、平成 29 年）を使用したものである。



□ : 事業実施場所

凡

↔ : 自動車交通量調査区間

例

区 間	1	調査結果(台/16時間)
	2	供用前交通量(台/16時間)
	3	交通量比(調査結果/供用前交通量)



Scale 1:2,500

0 25 50 100m

図 3.1-7

自動車交通量調査結果(休日)

※この地図の下图は、名古屋市都市計画基本図(縮尺2千5百分の1、平成29年)を使用したものである。

② 施設関連車両台数

施設関連の自動車交通量の調査結果は、表 3.1-8 に示すとおりである。

施設関連の自動車交通量は、出入り合計で、平日、休日、それぞれ 1,590 台 TE^{注)}、521 台 TE であった。なお、新施設関連車両の通行に関する市民等からの苦情は寄せられていない。

表 3.1-8 新施設関連自動車交通量の調査結果

(単位：台 TE/16 時間)

区分		予測結果			調査結果		
		施設利用車両	荷捌き車両	合 計	小型車 (一般車両)	大型車 (業務車両)	合 計
平日	出	2,050	361	2,411	723	74	797
	入	2,050	361	2,411	721	72	793
	入出計	4,100	722	4,822	1,444	146	1,590
休日	出	736	74	811	241	19	260
	入	736	74	811	242	19	261
	入出計	1,473	149	1,622	483	38	521

注) 調査結果の調査時間は 6 時から 22 時までの 16 時間である。

予測結果は、旧建物での調査結果に基づく発生原単位と対象床面積から発生集中交通量（台 TE）を算定している。

注) TE とは交通量を表す用語で、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う。

(7) 予測結果との比較

① 自動車交通量

調査結果を評価書における予測結果と比較すると、各区間の自動車交通量は、平日は全区間、休日は区間 A、B、C 及び E を除く区間で調査結果は予測結果より少なくなっていた。これは、名古屋駅周辺での一般車両の自動車利用から他の手段への交通利用状況の変化によるものが考えられる。

② 施設関連車両台数

交通量は、平日及び休日いずれも、調査結果は予測結果の概ね 3 割程度となっていた。調査結果が予測結果より少ない理由としては、予測結果が旧建物での交通手段のヒアリング調査により算定されている事その他、公共交通機関を利用するよう働きかけにより、自動車での利用が抑えられた事が考えられる。

1-8-2 供用に伴う歩行者及び自転車交通量

(1) 調査事項

供用に伴う歩行者及び自転車交通量

(2) 調査場所

供用に伴う歩行者及び自転車交通量は、図 2.2-4 に示す事業実施場所周辺の 6 区間で調査を実施した。また、併せて行った施設利用者数の調査は、事業実施場所周辺の 16 地点（「資料編 資料 1-4」(p. 102～104)）で調査を実施した。

(3) 調査時期

調査は、平日及び休日の 2 日間行った。

平日：平成 29 年 7 月 6 日（木）

休日：平成 29 年 7 月 2 日（日）

(4) 調査方法

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した。また、施設利用者数も併せて調査した。

(5) 環境の保全のために講じた措置

本事業で実施した環境保全措置は、1-8-1「(5) 環境の保全のために講じた措置」(p. 58) に示したとおりである。

(6) 調査結果

① 歩行者及び自転車交通量

歩行者及び自転車交通量の調査結果は、表 3. 1-9～12 及び図 3. 1-8～9（各区間の時間変動は、「資料編 資料 1-3」（p. 98））に示すとおりである。

歩行者交通量が最も多い区間は平日及び休日とも区間 δ であり、平日が 25, 155 人/16 時間、休日が 18, 580 人/16 時間であった。自転車交通量が最も多い区間は平日及び休日とも区間 γ であり、平日が 739 台/16 時間、休日が 562 台/16 時間であった。

歩行者交通量の供用前後の交通量比が最大となった区間は、平日及び休日とも区間 γ であり、それぞれ 2. 79、2. 30 であった。また、自転車交通量の供用前後の交通量比が最大となった区間は、歩行者交通量と同じく、平日及び休日とも区間 γ であり、平日が 2. 30、休日が 3. 41 であった。

この区間は本施設の地下と地上を繋ぐエスカレーターが新設されたことにより、階段を避けてダイナードを通り地上へと向かう JR 及び地下鉄の利用者が多くなったためと考えられる。

表 3. 1-9 供用に伴う歩行者交通量結果（平日）

（単位：人/16 時間）

区 間	歩行者交通量				増加交通量		供用前後 交通量比
	供用前 a	予測結果 b	調査結果 c	調査結果 ピーク時 (人/時[時間帯])	予測結果 b-a	調査結果 c-a	
α	3, 158	3, 860	2, 123	249[12 時]	702	-1, 035	0. 67
β	2, 004	4, 431	3, 131	395[18 時]	2, 427	1, 127	1. 56
γ	4, 078	4, 671	11, 373	1, 651[18 時]	593	7, 295	2. 79
δ	25, 685	25, 981	25, 155	3, 193[18 時]	296	-530	0. 98
ε	10, 635	10, 635	11, 256	1, 508[18 時]	0	621	1. 06
ϕ	5, 411	9, 372	7, 283	1, 040[18 時]	3, 961	1, 872	1. 35

表 3. 1-10 供用に伴う自転車交通量結果（平日）

（単位：台/16 時間）

区 間	自転車交通量				増加交通量		供用前後 交通量比
	供用前 a	予測結果 b	調査結果 c	調査結果 ピーク時 (台/時[時間帯])	予測結果 b-a	調査結果 c-a	
α	243	243	84	10[15 時]	0	-159	0. 35
β	240	240	161	16[13 時]	0	-79	0. 67
γ	321	2, 318	739	80[15 時]	1, 997	418	2. 30
δ	900	4, 895	625	56[13 時]	3, 995	-275	0. 69
ε	530	6, 521	253	29[8 時]	5, 991	-277	0. 48
ϕ	703	2, 700	496	75[8 時]	1, 997	-207	0. 71

表 3. 1-11 供用に伴う歩行者交通量結果（休日）

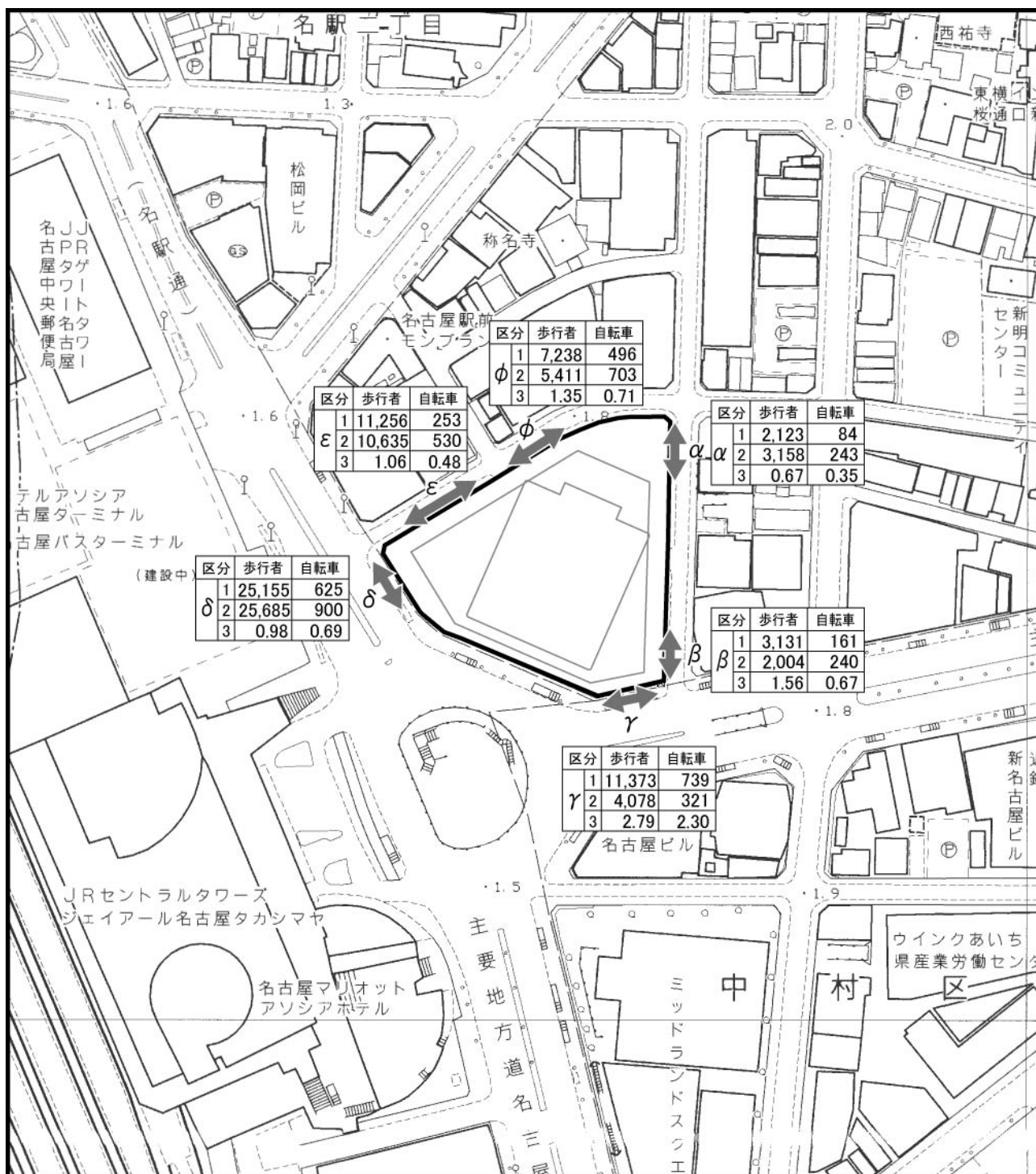
（単位：人/16 時間）

区 間	歩行者交通量				増加交通量		供用前後 交通量比
	供用前 a	予測結果 b	調査結果 c	調査結果 ピーク時 (人/時[時間帯])	予測結果 b-a	調査結果 c - a	
α	1, 128	1, 333	1, 687	227[12 時]	205	559	1. 50
β	1, 058	1, 851	1, 966	275[17 時]	793	908	1. 86
γ	1, 342	1, 621	8, 497	995[17 時]	279	7, 155	6. 33
δ	13, 683	13, 823	18, 580	2, 025[18 時]	140	4, 897	1. 36
ε	4, 279	4, 279	8, 306	1, 049[18 時]	0	4, 027	1. 94
ϕ	2, 760	3, 843	5, 914	808[18 時]	1, 083	3, 154	2. 14

表 3. 1-12 供用に伴う自転車交通量結果（休日）

（単位：台/16 時間）

区 間	自転車交通量				増加交通量		供用前後 交通量比
	供用前 a	予測結果 b	調査結果 c	調査結果 ピーク時 (台/時[時間帯])	予測結果 b-a	調査結果 c - a	
α	128	128	48	8[12 時]	0	-80	0. 38
β	146	146	99	11[14 時]	0	-47	0. 68
γ	165	1, 076	562	63[10 時]	911	397	3. 41
δ	819	2, 641	450	50[11 時]	1, 822	-369	0. 55
ε	460	3, 193	151	18[21 時]	2, 733	-309	0. 33
ϕ	502	1, 413	235	24[8 時]	911	-267	0. 47



凡

例

□ : 事業実施場所

↔ : 歩行者及び自転車交通量調査区間

区分	歩行者	自転車
1	調査結果(人/16時間)	調査結果(台/16時間)
2	供用前交通量(人/16時間)	供用前交通量(台/16時間)
3	交通量比(調査結果/供用前交通量)	交通量比(調査結果/供用前交通量)



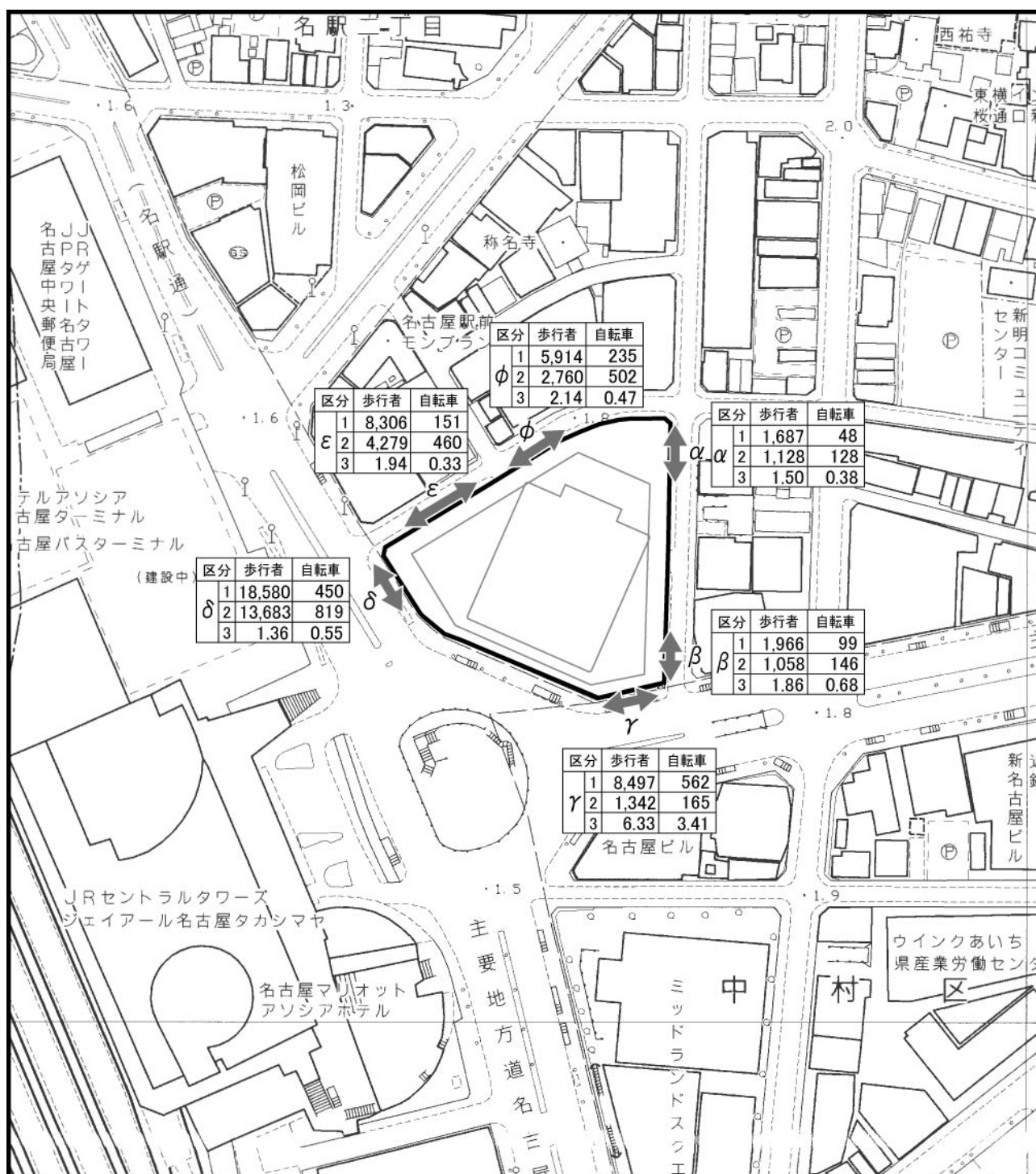
Scale 1:2,500



図 3.1-8

歩行者及び自転車増加交通量
(平日)

※この地図の下図は、名古屋市都市計画基本図（縮尺 2 千 5 百分の 1、平成 29 年）を使用したものである。



：事業実施場所

凡

：歩行者及び自転車交通量調査区間

例

区分	歩行者	自転車
1	調査結果(人/16時間)	調査結果(台/16時間)
2	供用前交通量(人/16時間)	供用前交通量(台/16時間)
3	交通量比(調査結果/供用前交通量)	交通量比(調査結果/供用前交通量)



Scale 1:2,500

0 25 50 100m

図 3.1-9

歩行者及び自転車増加交通量
(休日)

※この地図の下図は、名古屋市都市計画基本図（縮尺2千5百分の1、平成29年）を使用したものである。

② 施設利用者交通量

施設利用者交通量の調査結果は、表 3.1-13～14（各地点の時間変動は、「資料編 資料 1-4」（p.102））に示すとおりである。施設利用者交通量の歩行者は、出入り合計で、平日が 63,984 人 TE/16 時間、休日が 45,914 人 TE/16 時間であった。また、施設利用者交通量の自転車は、出入り合計で、平日が 580 台 TE/16 時間、休日が 224 台 TE/16 時間であった。

なお、新施設関連の歩行者及び自転車の通行に関する市民等からの苦情は寄せられていない。

表 3.1-13 施設利用者交通量の調査結果（歩行者）

（単位：人 TE/16 時間）

区分		平 日	休 日
予測結果	入出計	74,157	35,117
調査結果	出	31,988	22,949
	入	31,996	22,965
	入出計	63,984	45,914

注）調査で比較した時間帯は 6 時から 22 時までの 16 時間である。

予測結果は、旧建物での調査結果に基づく発生原単位と対象床面積から発生集中交通量（人 TE）を算定している。

表 3.1-14 施設利用者交通量の調査結果（自転車）

（単位：台 TE/16 時間）

区分		平 日	休 日
予測結果	入出計	7,988	3,643
調査結果	出	256	93
	入	324	131
	入出計	580	224

注）調査で比較した時間帯は 6 時から 22 時までの 16 時間である。

予測結果は、旧建物での調査結果に基づく発生原単位と対象床面積から発生集中交通量（台 TE）を算定している。

(6) 予測結果との比較

① 歩行者及び自転車交通量

調査結果を評価書における予測結果と比較すると、各区間の歩行者交通量は、平日は区間 γ 及び ε を除く区間で調査結果が予測結果より少なく、休日は全区間とも調査結果が多くなっていた。各区間の自転車交通量は、平日及び休日ともに全区間で調査結果が予測結果より少なくなっていた。

② 施設利用者交通量（歩行者及び自転車）

歩行者の施設利用者数は、平日の調査結果が予測結果の約9割に対して、休日の調査結果では予測結果の約1.3倍と多くなっている。

休日の調査結果が予測結果より多い理由としては、鉄道の駅と地下街を通じて繋がっており、利便性の向上に加え、施設内の飲食店を含めた商業施設への休日の利用者が、増えた事が考えられる。

また、自転車の施設利用者数は、平日及び休日とも予測結果の1割未満と少なくなっている。自転車での施設利用者数が予測結果より少ない理由としては、地下街との接続により名駅方面から本施設への連絡が向上した事により、自転車よりも地下鉄やバス等の公共交通での利用者が増えた事が考えられる。

1-8-3 供用に伴う自動車と歩行者及び自転車との交錯

(1) 調査事項

供用に伴う自動車と歩行者及び自転車との交錯

(2) 調査場所

事業実施場所における新建築物関連車両出入口のうち、図 2.2-3 に示す歩行者及び自転車と新建築物関連車両が交錯する出入口 2 箇所で調査を実施した。

(3) 調査時期

調査は、平日及び休日の 2 日間行った。

平日：平成 29 年 7 月 6 日（木）

休日：平成 29 年 7 月 2 日（日）

(4) 調査方法

新建築物関連車両、歩行者及び自転車に分類し、数取り器により調査した。

(5) 環境の保全のために講じた措置

本事業で実施した環境保全措置は、1-8-1「(5) 環境の保全のために講じた措置」(p.58) に示したとおりである。

(6) 調査結果

新施設関連車両出入口における新施設関連車両と歩行者及び自転車との交錯の調査結果は、表 3.1-15～16 及び図 3.1-10～11 に示すとおりである。調査した東側①及東側②とも自動車、歩行者及び自転車交通量すべてで平日が休日より多く、平日の東側①においては、797 台/16 時間の新施設関連車両が出入りし、1,874 人/16 時間の歩行者、86 台/16 時間の自転車と交錯した。東側②においては、793 台/16 時間の新施設関連車両が出入りし、2,196 人/16 時間の歩行者、163 台/16 時間の自転車と交錯した。

休日の東側①においては、260 台/16 時間の新施設関連車両が出入りし、1,605 人/16 時間の歩行者、76 台/16 時間の自転車と交錯した。東側②においては、261 台/16 時間の新施設関連車両が出入りし、1,839 人/16 時間の歩行者、99 台/16 時間の自転車と交錯した。

新施設関連車両と歩行者及び自転車との交錯のピーク時間については、東側①の自転車交通量を除いて、平日が休日より多い結果となった。なお、新施設関連の自動車と歩行者及び自転車との交錯に関する苦情は寄せられていない。

表 3.1-15 交錯の調査結果（16 時間交通量）

（単位：台/16 時間、人/16 時間）

区分	交錯箇所	予測結果			調査結果		
		自動車	歩行者	自転車	自動車	歩行者	自転車
平日	東側 ①	2,411	3,158	243	797	1,874	86
	東側 ②	2,411	2,004	240	793	2,196	163
休日	東側 ①	811	1,128	128	260	1,605	76
	東側 ②	811	1,058	146	261	1,839	99

表 3.1-16 交錯の調査結果（ピーク時間交通量）

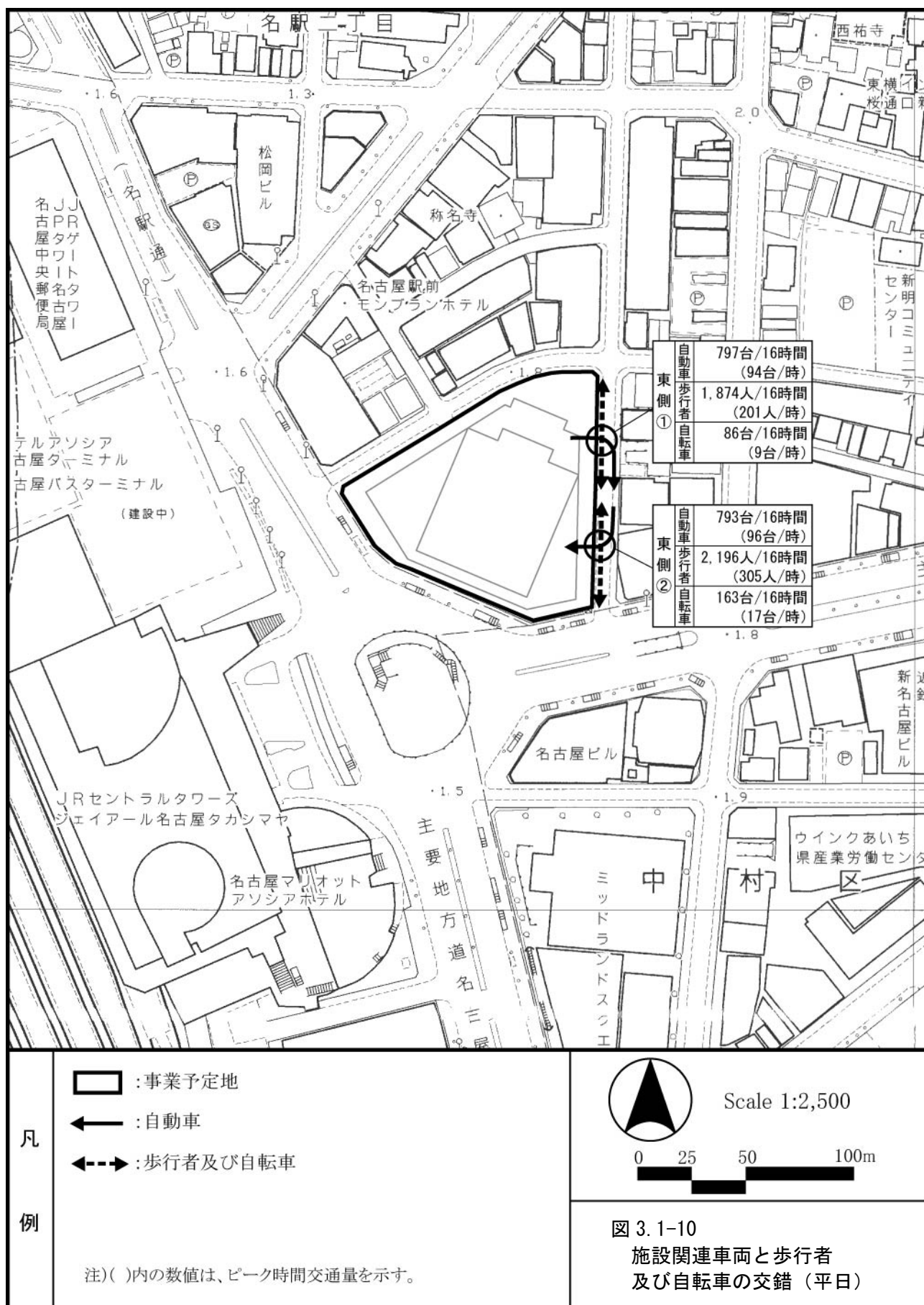
（単位：台/時間、人/時間）

区分	交錯箇所	予測結果			調査結果		
		自動車	歩行者	自転車	自動車	歩行者	自転車
平日	東側 ①	403	300	28	94	201	10
	東側 ②	403	189	36	96	305	17
休日	東側 ①	99	132	16	29	155	9
	東側 ②	99	102	15	32	238	12

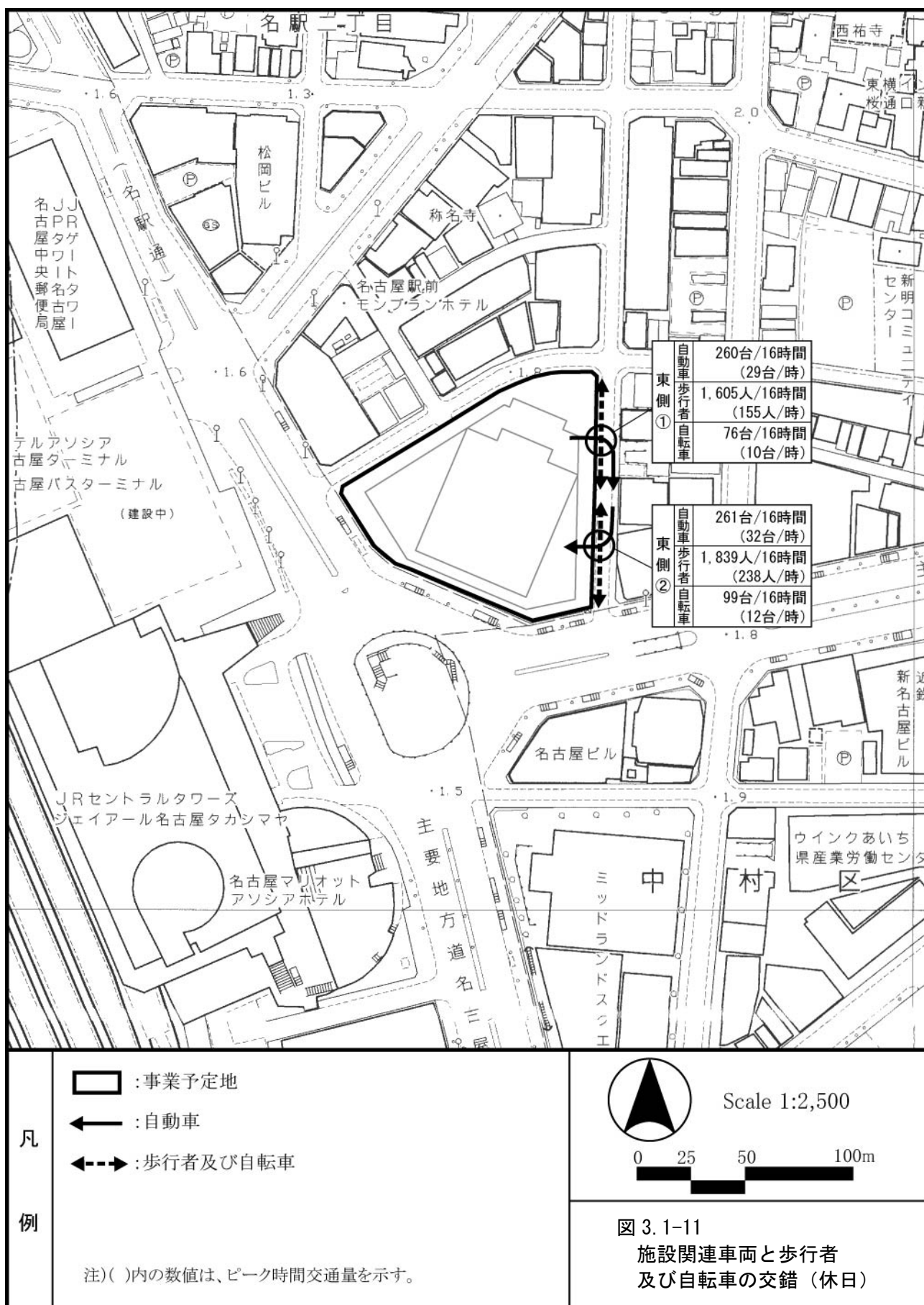
(6) 予測結果との比較

自動車と歩行者及び自転車との交錯の調査結果を評価書における予測結果と比較すると、東側①及び東側②の交錯する歩行者交通量は、平日及び休日とも予測結果よりも多かった。また、自転車は、平日の東側②では、予測結果よりも多かった。

自動車と歩行者及び自転車との交錯のピーク時間については、16 時間交通量と同様に、東側①及び東側②の交錯する歩行者交通量は、平日及び休日とも予測結果よりも多かった。また、交錯する自転車は、平日の東側②では、予測結果よりも多かった。これは、供用前よりも北側にある繁華街へ通行する歩行者等が増えた事が考えられる。一方、新施設関連車両は、予測結果よりも少ない台数であり、公共交通機関を利用するよう働きかけにより、自動車よりも歩行者利用への転換がなされている事が考えられる。



※この地図の下図は、名古屋市都市計画基本図（縮尺2千5百分の1、平成29年）を使用したものである。



※この地図の下図は、名古屋市都市計画基本図（縮尺2千5百分の1、平成29年）を使用したものである。

1-9 緑地等

(1) 調査事項

緑地等の位置、樹種、面積、緑化率及び周辺との調和

(2) 調査場所

事業実施場所及びその周辺

(3) 調査時期

平成 29 年 7 月 3 日、8 月 14 日

(4) 調査方法

現地踏査により緑地等の状況を調査した。また、維持管理の状況を調査した。

(5) 環境の保全のために講じた措置

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じた。

- ・新設した緑地等について、適切に維持・管理作業を行う計画とした。
- ・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、病虫害の駆除等を行う計画とした。
- ・「緑のまちづくり条例」に定められた緑化率規制値以上の緑化に努めた。
- ・樹種の選定について、郷土種に配慮した。

(6) 調査結果

① 緑地等の位置、種類、面積及び緑化率

ア 緑地等の位置

緑地等の位置は、図 3.1-12 に示すとおりである。

緑地等は、低層階の屋上緑化、地上緑化、透水性または保水性舗装に大きく分かれる。低層階の屋上緑化では、5 階の東側、南側及び西側を中心に、中高木、低木及び地被類が植栽されている。地上緑化では、事業予定地内東側、北側及び西側を中心に、中高木、低木及び地被類が植栽されている。透水性または保水性舗装は、5 階西側に施されている。



– 79 –

イ 緑地等の種類

緑地等の種類は、表 3.1-17 に示すとおりである。

中高木では、コブシ、エゴノキ、シマトネリコ、クスノキ等、低木がアジサイ、フィリフェラオーレア、ハクチョウゲ等、地被類ではジャノヒゲ、斑入セキショウ、ハラン等となっている。また、郷土種では、東海地方に自生するクスノキ、コブシ等が植栽されている。

表 3.1-17 緑地等の種類一覧

区分	緑地等	形態及び樹種等	
		予測結果	事後調査結果
緑地	屋上緑化	中高木：コブシ、アラカシ、エゴノキ等 低 木：ヤマツツジ、アジサイ、ヤマブキ等 地被類：ノシラン、ハツユキカズラ、スイセン等	中高木：コブシ、エゴノキ、シマトネリコ、クスノキ等 低 木：アジサイ、フィリフェラオーレア、ハクチョウゲ等 地被類：ジャノヒゲ、斑入セキショウ、ハラン等
	地上緑化	中高木：エゴノキ、クスノキ等	中高木：エゴノキ、クスノキ、ナナミノキ、シマトネリコ等 低 木：ナリヒラヒイラギナンテン、フィリフェラオーレア、シルバープリペット等 地被類：オオバジャノヒゲ、ベニシダ、斑入セキショウ等

ウ 緑地等の面積

緑地等の面積は、表 3.1-18 に示すとおりである。

緑地等の面積は、屋上緑化約 1,130m²、地上緑化約 700m²など合計で約 2,250m²となっている。

表 3.1-18 緑地等の面積一覧

区分	緑地等	面積(m ²)	
		予測結果	調査結果
緑地	屋上緑化	約 1,240	約 1,130
	地上緑化	約 590	約 700
	壁面緑化	-	約 20
	小 計	約 1,830	約 1,850
その他	透水性または保水性舗装	約 400	約 400
合 計		約 2,230	約 2,250
対象敷地面積		約 9,150	約 9,150
緑化率 (%)		約 24.4	約 24.6
[緑地のみ]		[約 20.0]	[約 20.2]

エ 緑化率等

緑化率は、対象となる敷地面積約 9,150m²に対して、緑地等の面積は約 2,250m²となり約 24.6%となっている。また、緑地のみの面積は約 1,850m²であり、緑地のみでみると約 20.2%となっている。

また、本施設での維持管理は、日常の緑地内の清掃とともに灌水の他、病害虫の発生を防止する目的で定期的に確認及び駆除を行なっている。

② 事業地周辺との調和

本事業では、事業地内の東側及び北西側敷地境界付近に中高木を植栽し、北側及び北西側を中心に低木や地被類を植栽している。また、新建築物の低層階の屋上を広く緑化している。

本事業地内の東側及び北西側敷地境界付近に植栽した中高木は、周辺街路樹や桜通口駅前広場と一体感のある緑地空間を形成している。また、事業地内北側や新建築物の低層階屋上に創出された緑地は、利用者に憩いの空間を提供している。

事業地内及びその周辺には、緑の多い快適な都市環境が新たに形成され、利用者に潤いや安らぎ感を与えている。

(7) 予測結果との比較

① 緑地等の位置、種類、面積及び緑化率

調査結果を評価書における予測結果と比較すると、緑地等の位置は、予測結果の低層階の屋上緑化、地上緑化と同様な位置で、主にエゴノキ、クスノキ等の高木の同様な樹種を植栽している。

緑地の面積は、予測結果の緑地等の面積約 2,230m²（緑地のみの面積約 1,830m²）に対して、緑地等の面積約 2,250m²（緑地のみの面積約 1,850m²）となり同等以上の数値を確保している。

また、緑化率は、予測結果の緑地等約 24.4%（緑地のみ約 20.0%）に対して、緑地等約 24.6%、（緑地のみ約 20.2%）の同等以上の割合を確保している。

② 事業地周辺との調和

調査結果を評価書における予測結果と比較すると、低層階の屋上を広く緑化しているとともに、名駅通や桜通の街路樹等の名古屋駅周辺の緑地と一体感のある緑地空間が形成され、予測結果と同様に利用者に潤いや安らぎ感を与えている。

1-10 その他

前述の大気質、景観、廃棄物等、温室効果ガス等、風害、日照障害、電波障害、安全性及び緑地等以外の環境要素（騒音、振動、地盤等）については、供用開始後に市民等からの苦情は発生していない。

第2章 まとめ

事後調査結果の概要は、表 3.2-1 に示すとおりである。

表 3.2-1 事後調査結果のまとめ

環境要素	調査事項	調査地点数	環境の保全のために講じた措置
大気質	熱源施設の稼働による大気汚染 (窒素酸化物)	—	評価書に記載した措置に加え、以下の措置についても実施した。 ・窒素酸化物濃度の低減のために脱硝装置及び低 NO _x バーナーを設けた。
景観	眺望及び圧迫感の変化	10 地点	評価書に記載した措置を実施した。
廃棄物等	存在・供用時に発生する事象系廃棄物等の種類、量及び再資源化量	—	評価書に記載した措置を実施した。

調査結果	予測結果との比較
事業地内のボイラ及びCGS から排出される窒素酸化物の濃度は、ボイラが6ppm、CGS が63ppmとなり、それぞれ大気汚染防止法の規制基準値の150ppm 及び600ppm 以下であった。 なお、大気質に係る市民等からの苦情は寄せられていない。	窒素酸化物の排出量は、ボイラが $0.048\text{m}^3_{\text{N}}/\text{時}$、CGS が $0.311\text{m}^3_{\text{N}}/\text{時}$ となり、脱硝装置及び低 NO_x バーナーの導入により、予測条件であるボイラの $1.462\text{m}^3_{\text{N}}/\text{時}$、CGS の $0.476\text{m}^3_{\text{N}}/\text{時}$ よりも低減されている。
低層部を名古屋駅前交差点側の歩道に面して配置することで、名駅通及び桜通へのにぎわいと魅力のあるまちの広がりを創出している。 また、新建築物の高さを周辺の高層建築物群よりも抑えることにより、全体的に調和のとれた都市景観が形成されている。 本事業の建築物の形態率は、地点Aで64%、地点Bで73%と算出され、本事業の建築物が存在することにより、地点Aは4ポイント、地点Bは3ポイント増加すると算出された。 なお、景観及び圧迫感に係る市民等からの苦情は寄せられていない。	予測結果と比較すると、ほぼ同一の建物の形状及び表現となっている。 調査結果の形態率及び変化量結果は、予測結果の形態率及び変化量と概ね同等の数値となっている。
集計した年間量の発生量は $16.3\text{m}^3/\text{日}$、資源化量は $13.0\text{m}^3/\text{日}$ となり、資源化率は79%となった。 なお、廃棄物等に係る市民等からの苦情は寄せられていない。	廃棄物等の発生量は、約 $16\text{m}^3/\text{日}$ となり、予測結果の約 $336\text{m}^3/\text{日}$ に対して、大幅に削減されている。また、再資源化率は約79%であり、予測結果の約65%に対して、向上している。 発生量が予測結果より大幅に削減し、再資源化が向上している理由は、新建築物において廃棄物の発生抑制の取り組みが浸透しており、各入居した事務所や店舗の廃棄物発生量削減に対する意識の向上が図られたためと考えられる。

環境要素	調査事項	調査地点数	環境の保全のために講じた措置
温室効果ガス等	存在・供用時に発生する温室効果ガスの種類及び量	－	評価書に記載した措置に加え、以下の措置についても実施した。 ・緑化に努め、高木の植栽本数と地被植物の面積を増やした。
風害	ビル風の影響の程度	－	評価書に記載した措置を実施した。
日照阻害	日影の影響の程度	－	－
電波障害	電波障害の程度	－	評価書に記載した措置を実施した。

調査結果	予測結果との比較
事業活動等に伴って発生する温室効果ガスの排出量は、電力消費量等のエネルギー消費量の調査結果より約 12,500 tCO₂/年となると算定された。 樹木毎に二酸化炭素の吸収量を算定すると、合計で 43tCO₂/年の吸収量が見込まれる。	電力消費量及び地域冷暖房及び都市ガス熱量に伴う排出量は、調査結果では約 12,500 tCO₂/年となり、予測時で算定した約 15,500 tCO₂/年よりも約 3,000 tCO₂/年削減している。 さらに、緑化による吸収量は、当初計画よりも緑化に努め、高木の植栽本数と地被植物の面積を増やした事により、植栽による二酸化炭素の吸収量は 43tCO₂/年となり、予測結果の 18tCO₂/年の約 2 倍の吸収量が見込まれる結果となっている。
風害に係る市民等からの苦情は寄せられていない。	—
日照障害に係る市民等からの苦情は寄せられていない。	—
新建築の着工がデジタル放送への完全移行後のため、アナログ放送への障害対策は実施していない。また、本事業に起因する障害は発生していない事により、特別な障害範囲を対象とした受信障害対策は実施していない。 なお、電波障害に係る市民等からの苦情は寄せられていない。	—

環境要素	調査事項	調査地点数	環境の保全のために講じた措置
安全性	供用に伴う自動車交通量	16 区間	評価書に記載した措置を実施した。
	供用に伴う歩行者及び自転車交通量	6 区間	評価書に記載した措置を実施した。

調査結果	予測結果との比較
自動車交通量が最も多い区間は平日及び休日とも区間 O であり、それぞれ 23,365 台/16 時間、19,331 台/16 時間であった。 供用前後の交通量比が供用前の交通量を最大となった区間は、平日及び休日とも区間 I であり、それぞれ 1.41、1.44 であった。その他の区間では、1 未満若しくは 1 と同程度の交通量比となっていた。 施設関連の自動車交通量は、出入り合計で、平日、休日、それぞれ 1,590 台 TE、521 台 TE であった。なお、新施設関連車両の通行に関する市民等からの苦情は寄せられていない。	各区間の自動車交通量は、平日は全区間、休日は区間 A、B、C 及び E を除く区間で調査結果は予測結果より少なくなっていた。これは、名古屋駅周辺での一般車両の自動車利用から他の手段への交通利用状況の変化によるものが考えられる。 施設関連車両の交通量は、平日及び休日いずれも、調査結果は予測結果の概ね 3 割程度となっていた。
歩行者交通量が最も多い区間は平日及び休日とも区間 δ であり、平日が 25,155 人/16 時間、休日が 18,580 人/16 時間であった。自転車交通量が最も多い区間は平日及び休日とも区間 γ であり、平日が 739 台/16 時間、休日が 562 台/16 時間であった。 施設利用者交通量の歩行者は、出入り合計で、平日が 63,984 人 TE/16 時間、休日が 45,914 人 TE/16 時間であった。また、施設利用者交通量の自転車は、出入り合計で、平日が 580 台 TE/16 時間、休日が 224 台 TE/16 時間であった。 なお、新施設関連の歩行者及び自転車の通行に関する市民等からの苦情は寄せられていない。	各区間の歩行者交通量は、平日は区間 γ 及び ε を除く区間で調査結果が予測結果より少なく、休日は全区間とも調査結果が多くなっていた。各区間の自転車交通量は、平日及び休日ともに全区間で調査結果が予測結果より少なくなっていた。 歩行者の施設利用者数は、平日の調査結果が予測結果の約 9 割に対して、休日の調査結果では予測結果の約 1.3 倍と多くなっている。 休日の調査結果が予測結果より多い理由としては、鉄道の駅と地下街を通じて繋がっており、利便性の向上に加え、施設内の飲食店を含めた商業施設への休日の利用者が、増えた事が考えられる。 自転車の施設利用者数は、平日及び休日とも予測結果の 1 割未満と少なくなっている。自転車での施設利用者数が予測結果より少ない理由としては、地下街との接続により名駅方面から本施設への連絡が向上した事により、自転車よりも地下鉄やバス等の公共交通での利用者が増えた事が考えられる。

環境要素	調査事項	調査地点数	環境の保全のために講じた措置
安全性	供用に伴う自動車と歩行者及び自転車との交錯	2 地点	評価書に記載した措置を実施した。
緑地等	緑地等の位置、樹種、面積、緑化率及び周辺との調和	—	評価書に記載した措置を実施した。

調査結果	予測結果との比較
調査した東側①及東側②とも自動車、歩行者及び自転車交通量すべてで平日が休日より多く、平日の東側①においては、797 台/16 時間の新施設関連車両が出入りし、1,874 人/16 時間の歩行者、86 台/16 時間の自転車と交錯した。東側②においては、793 台/16 時間の新施設関連車両が出入りし、2,196 人/16 時間の歩行者、163 台/16 時間の自転車と交錯した。 休日の東側①においては、260 台/16 時間の新施設関連車両が出入りし、1,605 人/16 時間の歩行者、76 台/16 時間の自転車と交錯した。東側②においては、261 台/16 時間の新施設関連車両が出入りし、1,839 人/16 時間の歩行者、99 台/16 時間の自転車と交錯した。 なお、新施設関連の自動車と歩行者及び自転車との交錯に関する苦情は寄せられていない。	東側①及び東側②の交錯する歩行者交通量は、平日及び休日とも予測結果よりも多かった。また、自転車は、平日の東側②では、予測結果よりも多かった。 また、交錯する自転車は、平日の東側②では、予測結果よりも多かった。これは、供用前よりも北側にある繁華街へ通行する歩行者等が増えた事が考えられる。新施設関連車両は、予測結果よりも少ない台数であり、公共交通機関を利用するよう働きかけにより、自動車よりも歩行者利用への転換がなされている事が考えられる。
低層階の屋上緑化では、5 階の東側、南側及び西側を中心に、中高木、低木及び地被類が植栽されている。地上緑化では、事業予定地内東側、北側及び西側を中心に、中高木、低木及び地被類が植栽されている。透水性または保水性舗装は、5 階西側に施されている。 中高木では、コブシ、エゴノキ、シマトネリコ、クスノキ等、低木がアジサイ、フィルフェラオーレア、ハクチョウゲ等、地被類ではジャノヒゲ、斑入セキショウ、ハラン等となっている。また、郷土種では、東海地方に自生するクスノキ、コブシ等が植栽されている。 緑地等の面積は、屋上緑化約 1,130m²、地上緑化約 700m²など合計で約 2,250m²、緑化率は約 24.6%となっている。本施設での維持管理は、日常の緑地内の清掃とともに灌水の他、病害虫の発生を防止する目的で定期的に確認及び駆除を行なっている。 事業地内及びその周辺には、緑の多い快適な都市環境が新たに形成され、利用者に潤いや安らぎ感を与えている。	緑地等の位置は、予測結果の低層階の屋上緑化、地上緑化と同様な位置で、主にエゴノキ、クスノキ等の高木の同様な樹種を植栽している。緑地の面積は、予測結果の緑地等の面積約 2,230m²（緑地のみの面積約 1,830m²）に対して、緑地等の面積約 2,250m²（緑地のみの面積約 1,850m²）となり同等以上の数値を確保している。また、緑化率は、予測結果の緑地等約 24.4%（緑地のみ約 20.0%）に対して、緑地等約 24.6%、（緑地のみ約 20.2%）の同等以上の割合を確保している。

資料編

資料 1－1 自動車交通量調査結果

[本編 p. 60 参照]

車種別の自動車断面交通量は、表－1 に示すとおりである。

表－1 自動車交通量調査結果

単位：交通量（台/16時間）

区間	車種 区分	平日			休日		
		車種別 交通量	計	大型車 混入率(%)	車種別 交通量	計	大型車 混入率(%)
A	大型車	175	3,935	4.4	51	2,784	1.8
	小型車	3,760			2,733		
B	大型車	267	5,646	4.7	65	3,908	1.7
	小型車	5,379			3,843		
C	大型車	305	6,537	4.7	74	4,298	1.7
	小型車	6,232			4,224		
D	大型車	327	6,348	5.2	107	4,255	2.5
	小型車	6,021			4,148		
E	大型車	129	1,457	8.9	30	682	4.4
	小型車	1,328			652		
F	大型車	1,072	22,242	4.8	633	18,870	3.4
	小型車	21,170			18,237		
G	大型車	128	1,215	10.5	31	564	5.5
	小型車	1,087			533		
H	大型車	172	2,017	8.5	38	905	4.2
	小型車	1,845			867		
I	大型車	245	2,809	8.7	55	1,160	4.7
	小型車	2,564			1,105		
J	大型車	173	2,018	8.6	36	901	4.0
	小型車	1,845			865		
K	大型車	287	6,095	4.7	110	4,268	2.6
	小型車	5,808			4,158		
L	大型車	1,094	22,635	4.8	644	19,184	3.4
	小型車	21,541			18,540		
M	大型車	1,299	4,766	27.3	937	3,982	23.5
	小型車	3,467			3,045		
N	大型車	1,313	5,239	25.1	952	4,424	21.5
	小型車	3,926			3,472		
O	大型車	2,262	23,365	9.7	1,240	19,331	6.4
	小型車	21,103			18,091		
P	大型車	2,231	23,119	9.7	1,224	19,127	6.4
	小型車	20,888			17,903		

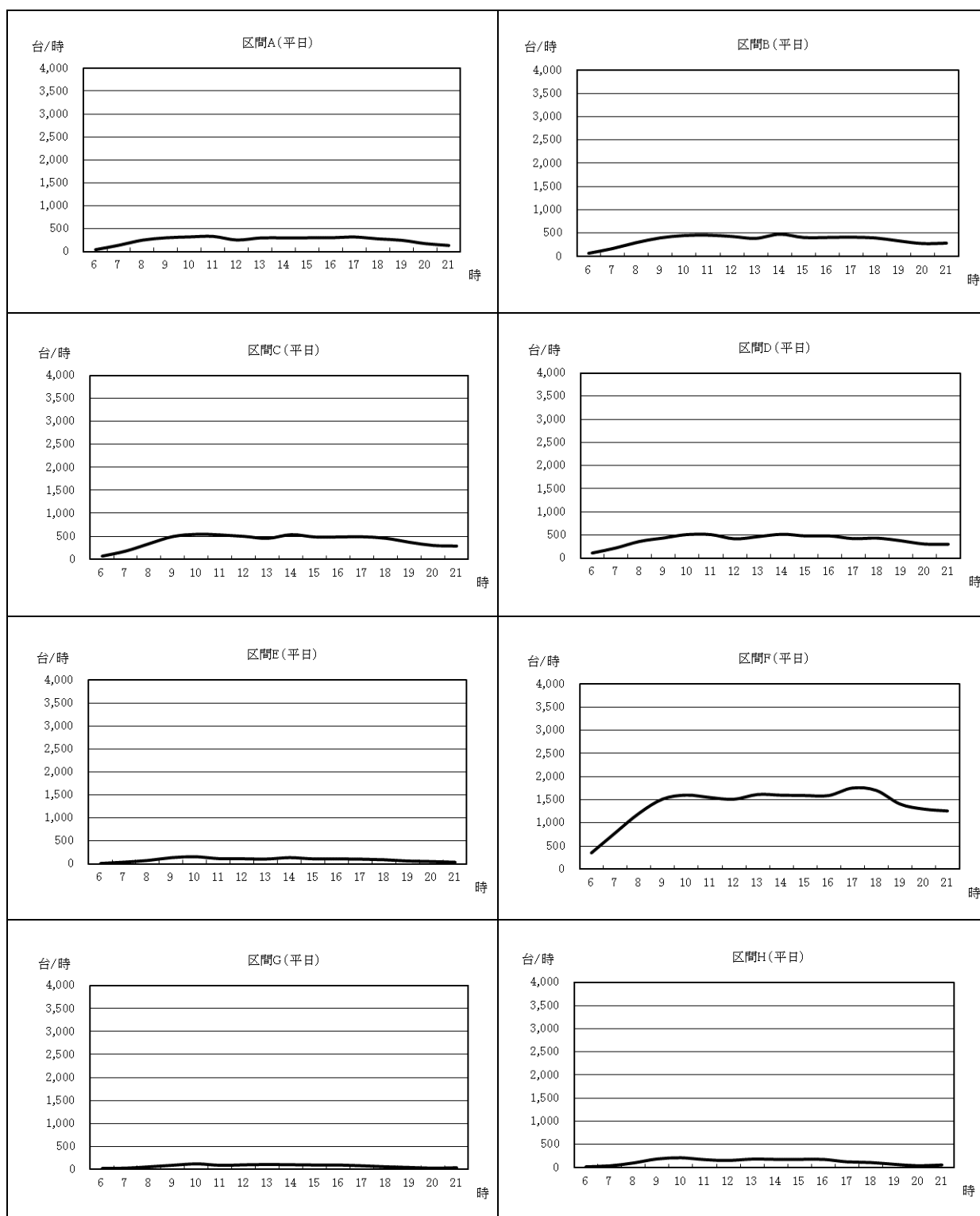
注1) 調査日 平日：平成29年7月6日(木)、休日：平成29年7月2日(日)

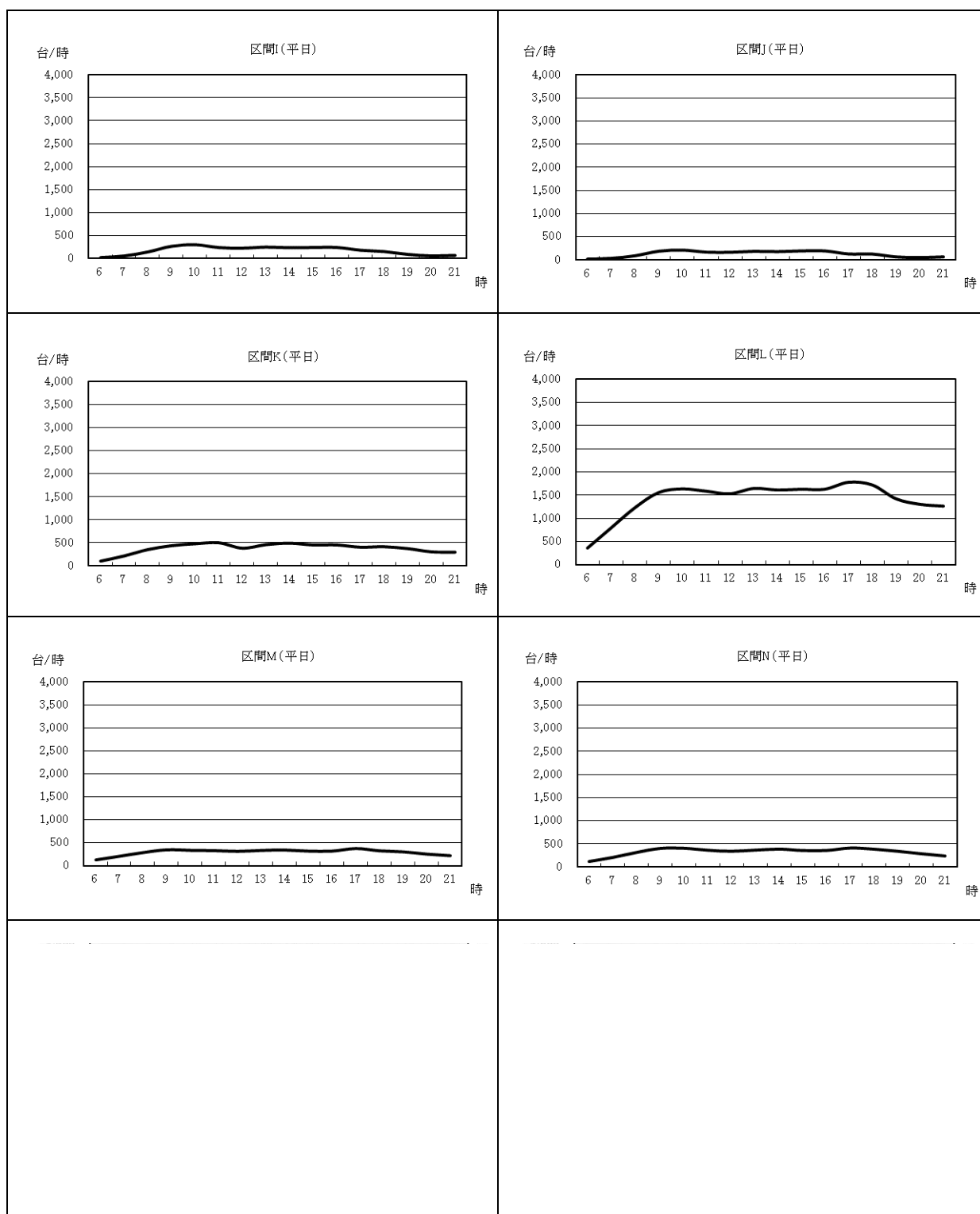
注2) 自動車交通量には二輪車を含めていない。

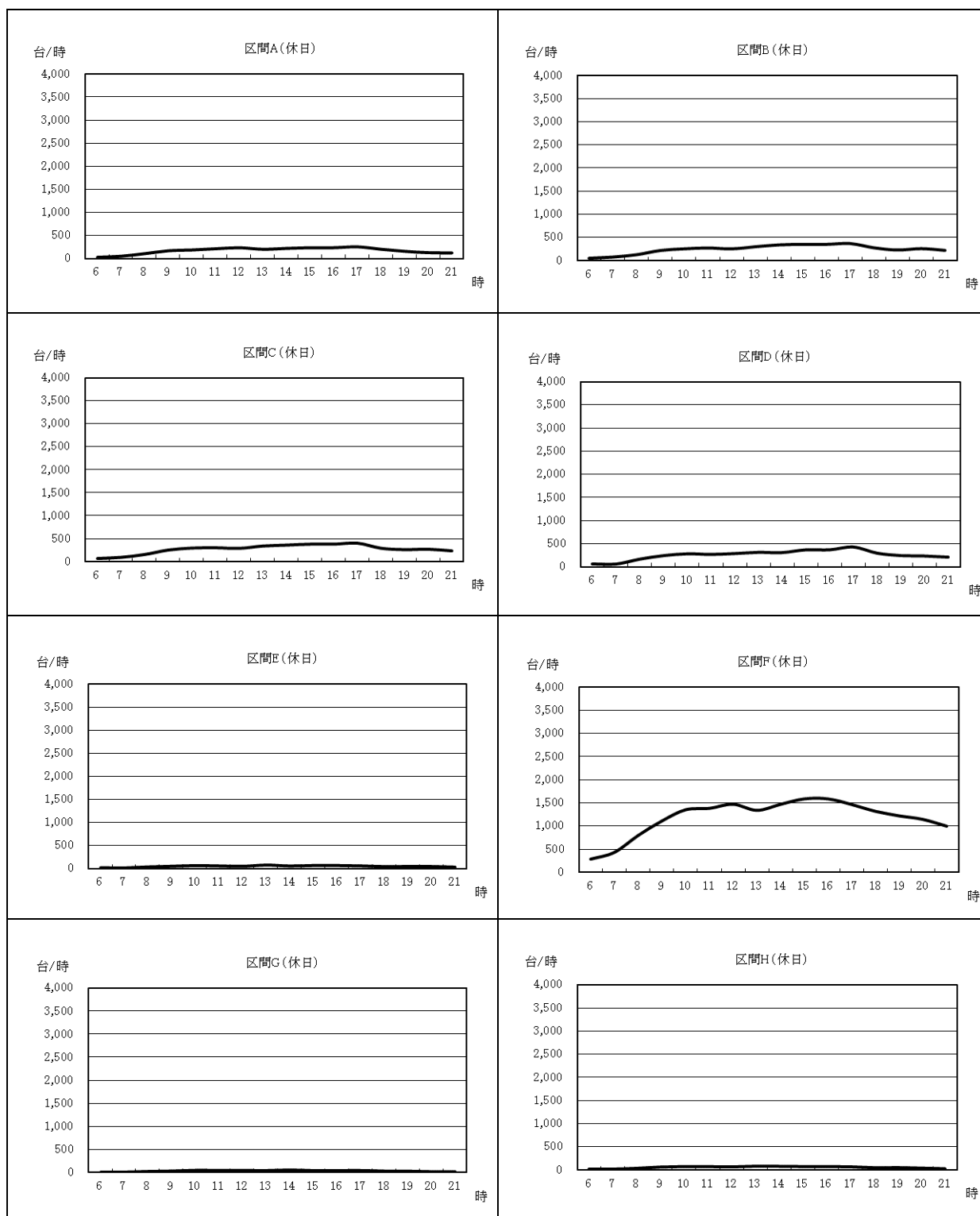
資料 1－2 自動車交通量の時間変動

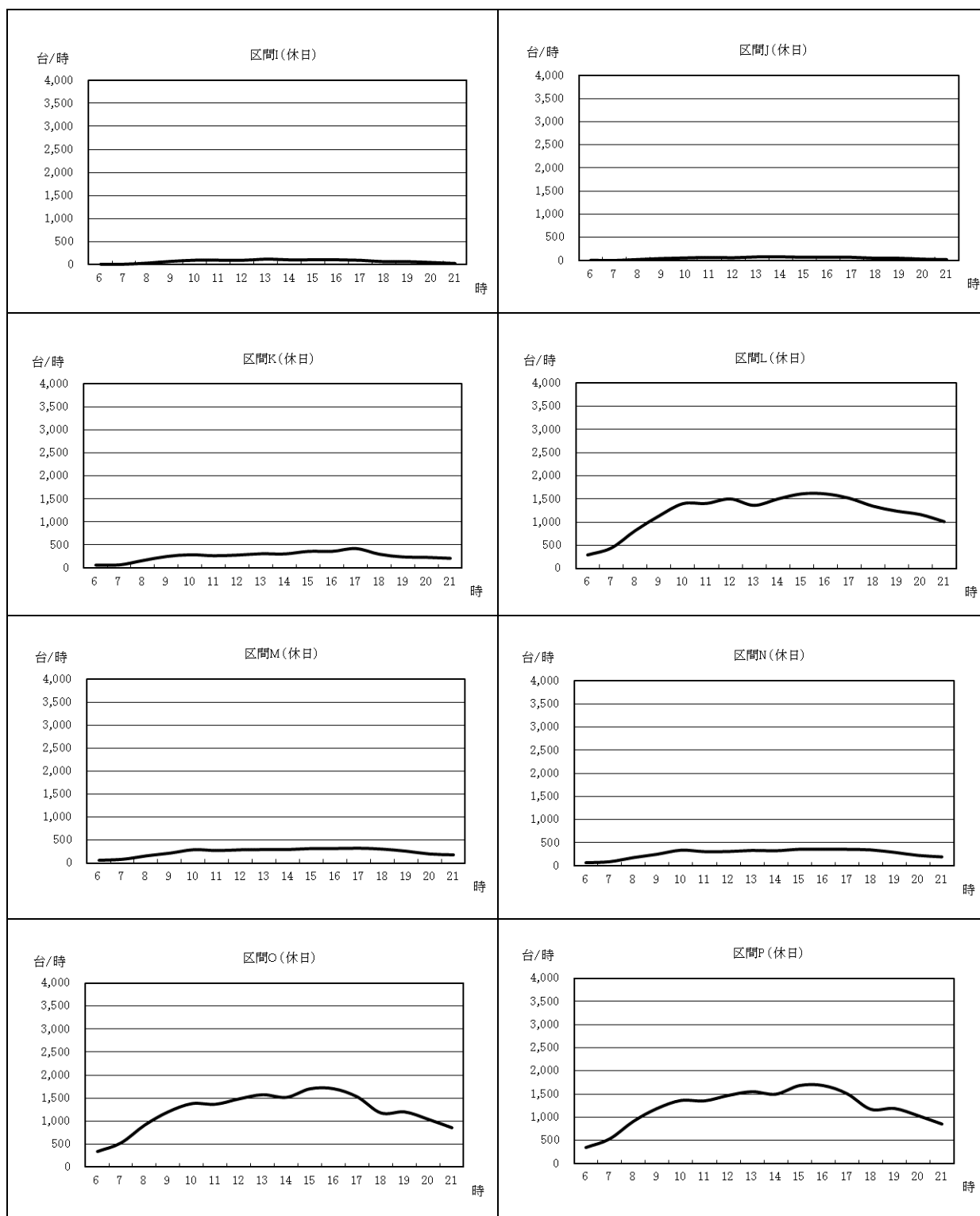
[本編 p. 60 参照]

事業予定地周辺における区間断面（16 箇所）自動車交通量の時間変動は、以下に示すとおりである。

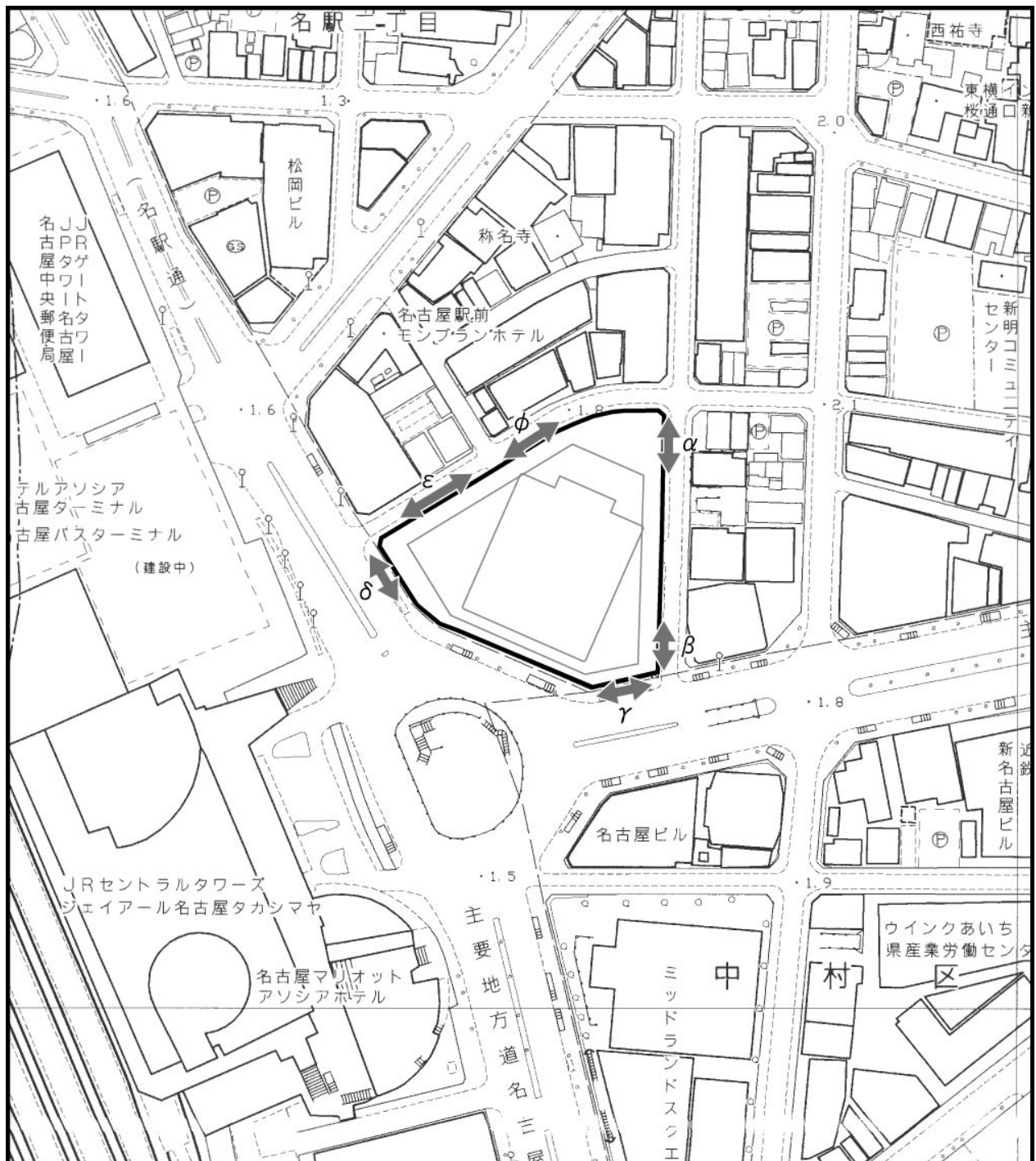








事業地周辺における区間断面（平日及び休日 6 区間）の位置は図-1 に、その区間における断面交通量の時間変動は、図-2 に示すとおりである。



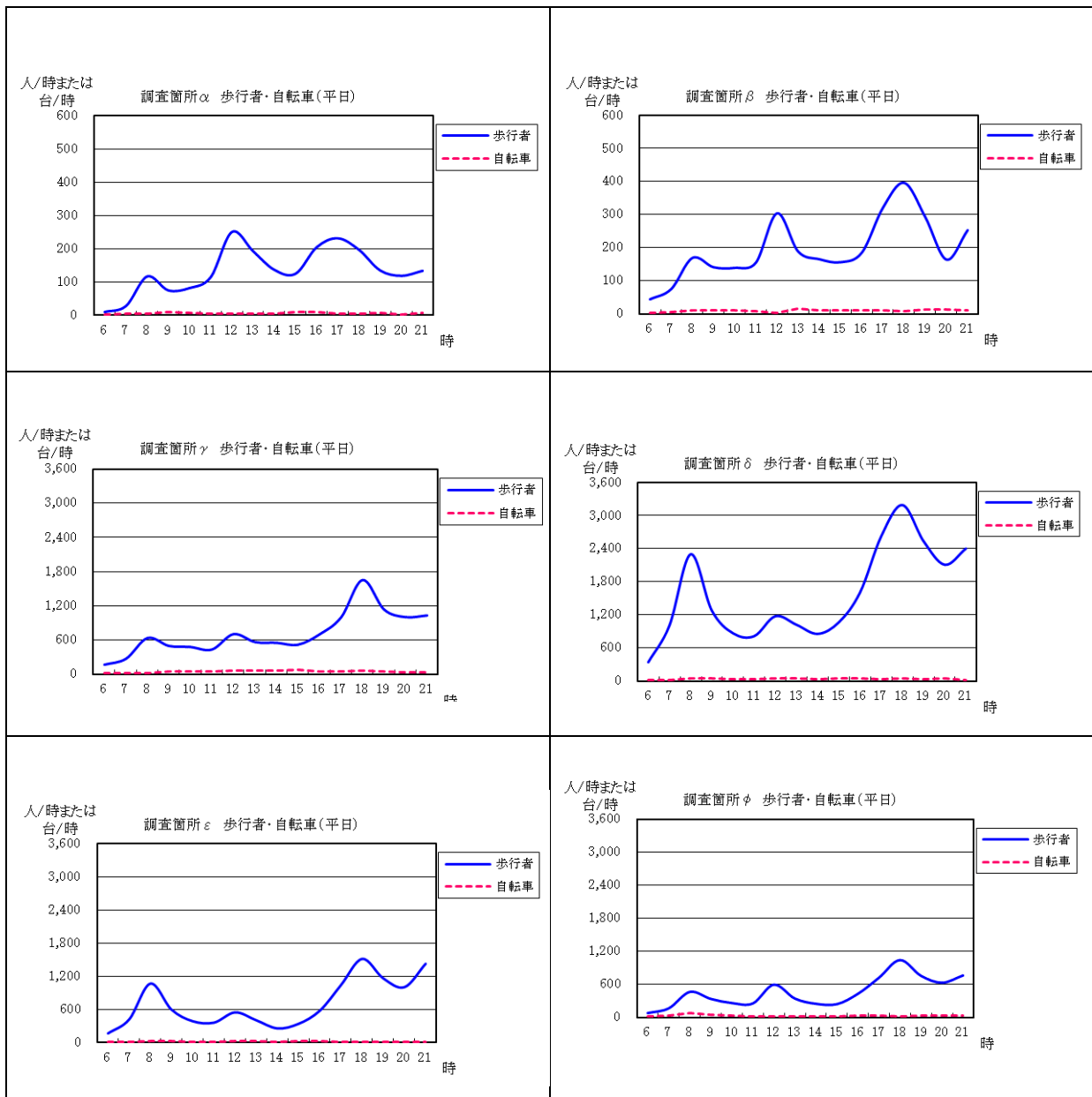


図-2(1) 歩行者及び自転車断面交通量の時間変動 (平日)

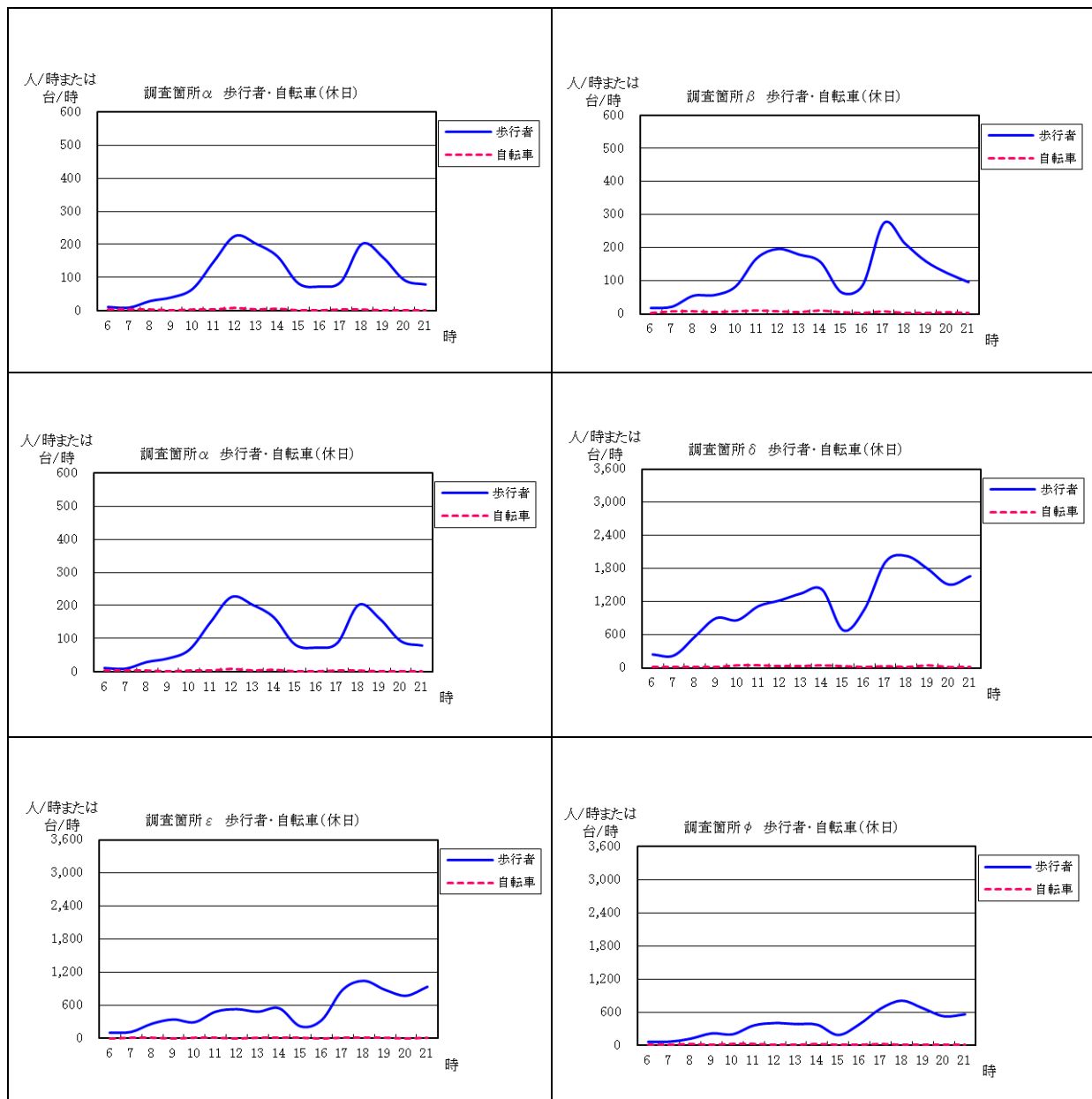
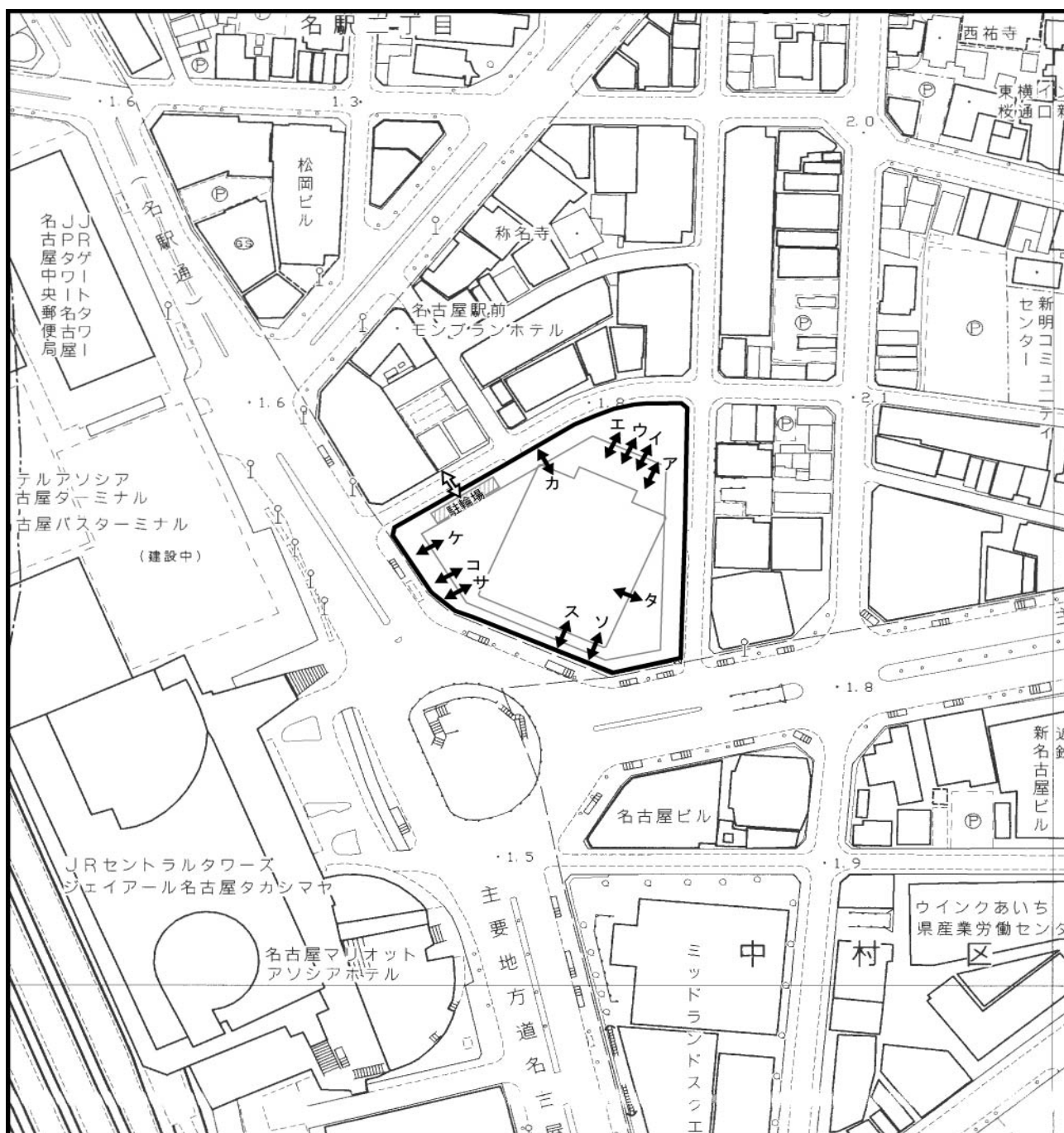


図-2(2) 歩行者及び自転車断面交通量の時間変動 (休日)

資料 1－4 歩行者及び自転車出入交通量の時間変動

[本編 p. 66, 71 参照]

新建築物における歩行者の出入箇所（1階 11 箇所、地階 4 箇所）及び自転車の出入箇所（1階 1 箇所）の位置は図-2 に、出入箇所における歩行者交通量及び自転車交通量の時間変動は、図-3 に示すとおりである。



■ : 事業実施場所

凡

↔ : 歩行者出入交通量調査個所

↔ : 自転車出入交通量調査個所

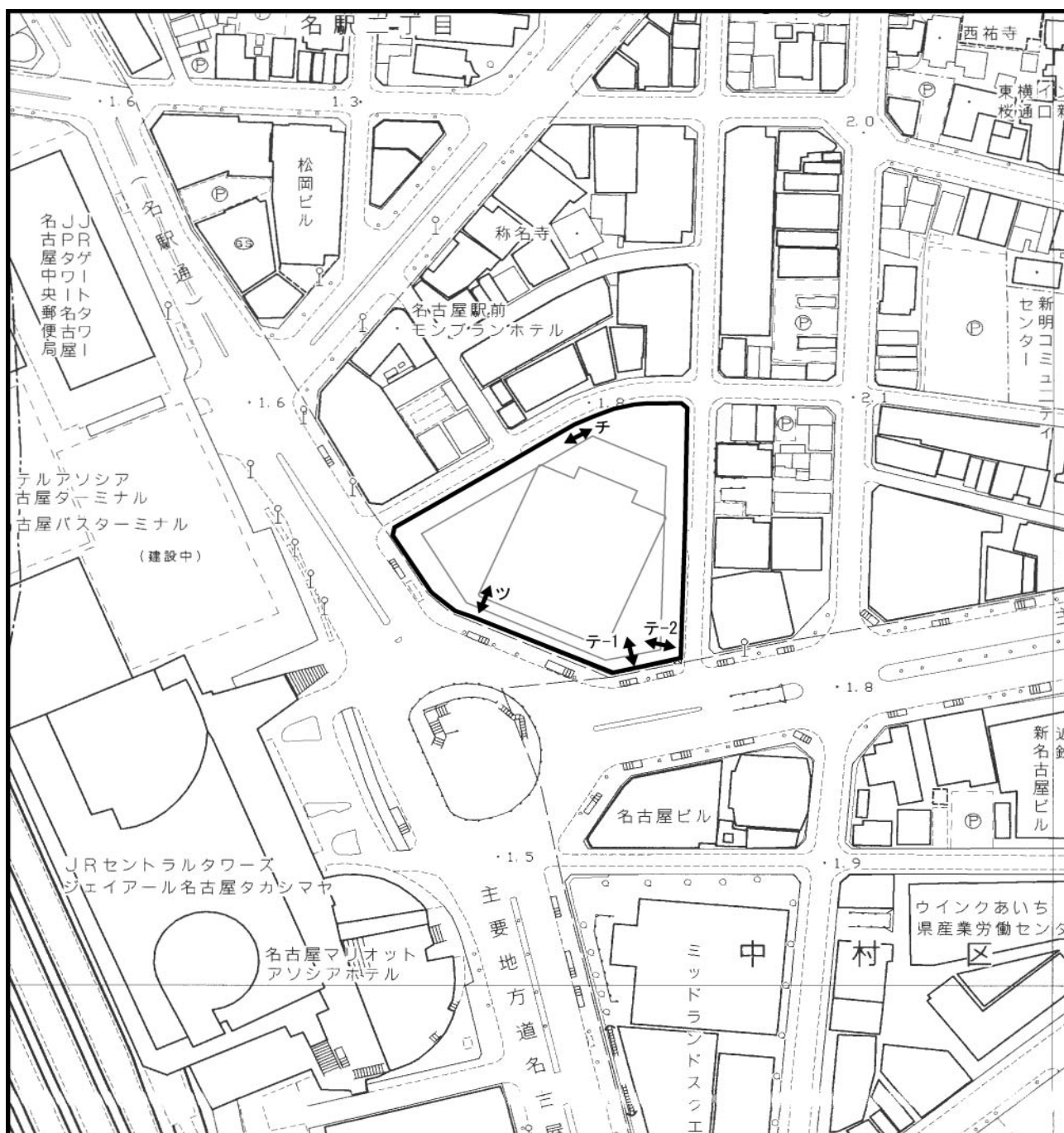
例



Scale 1:2,500

0 25 50 100m

図-2 (1) 出入位置図 (1 階)



◻ :事業実施場所

↔ :歩行者出入交通量調査箇所



Scale 1:2,500

0 25 50 100m

図-2 (2) 出入位置図 (地階)

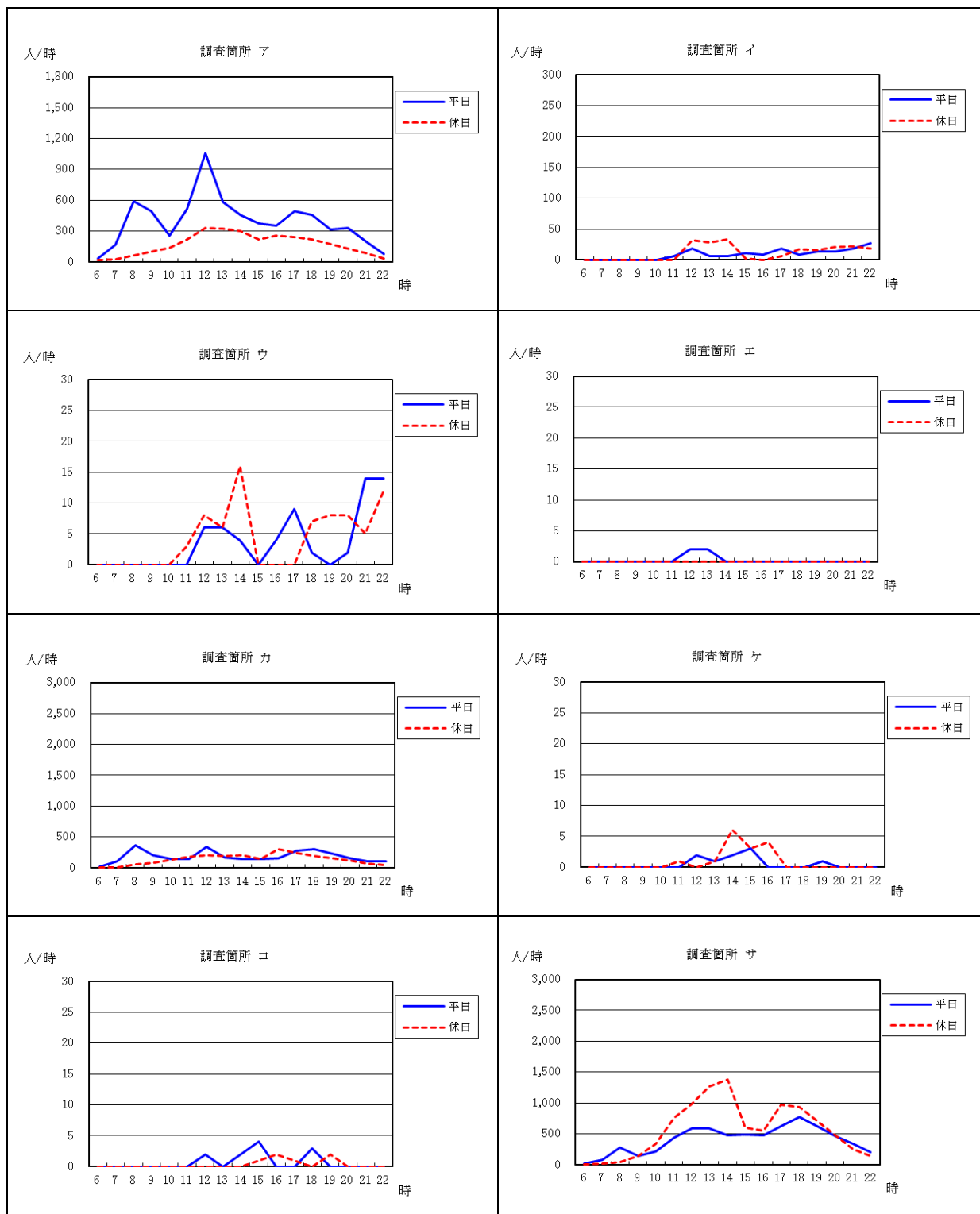


図-3(1) 歩行者の出入交通量の時間変動

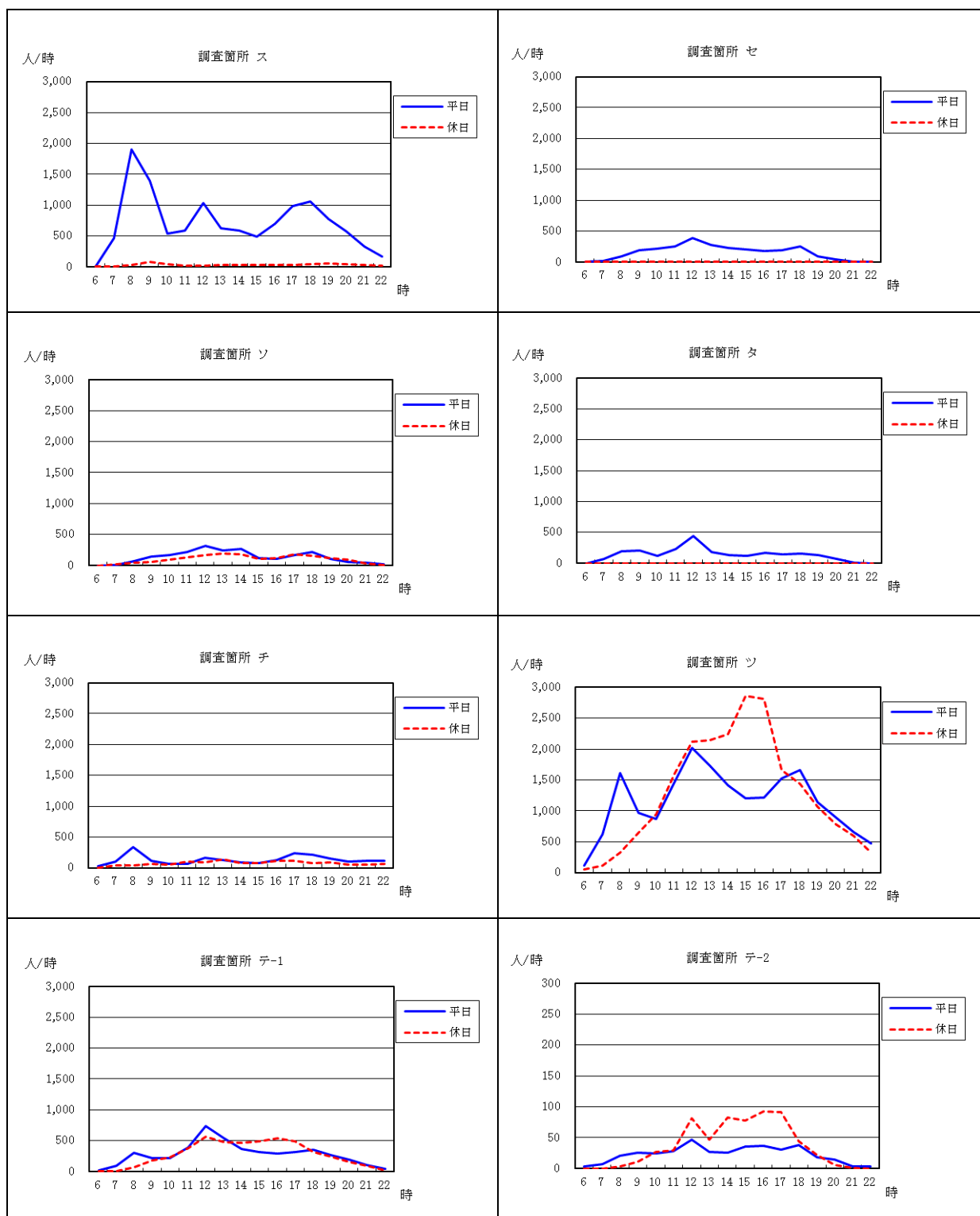


図-3(2) 歩行者の出入交通量の時間変動

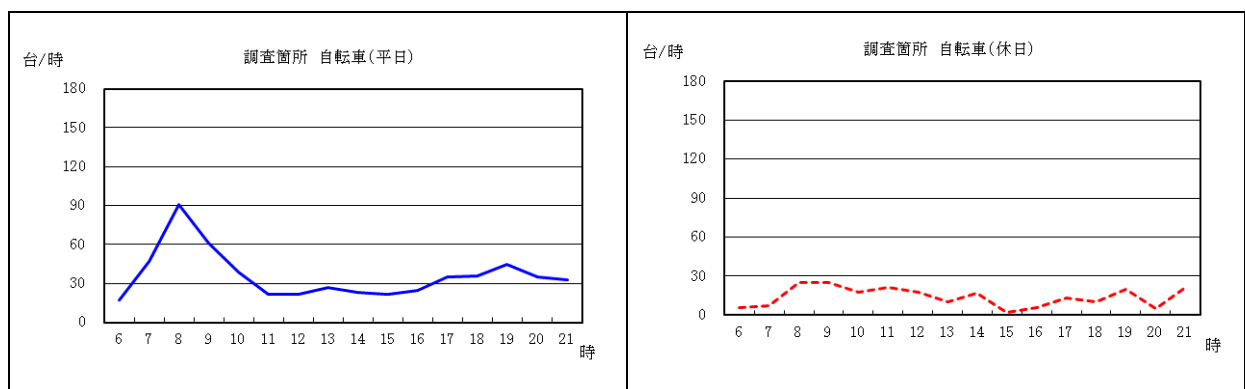


図-3(3) 自転車の出入交通量の時間変動

本書は、再生紙を使用している。