

## 第6章 事後調査の結果

### 6-1 大気質

#### 6-1-1 新建築物関連車両の走行（事業実施場所内設置駐車場）による大気汚染 （二酸化窒素及び浮遊粒子状物質）

##### (1) 調査事項

- ・自動車交通量（新建築物関連車両）

##### (2) 調査方法

自動車交通量は、表 6-1 に示す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 1 時間間隔で測定した。

表 6-1 車種分類

2 車種分類	4 車種分類	ナンバープレートの頭一文字
大型車類	大型車	1*, 2*, 9, 0
	中型車	1, 2
小型車類	小型貨物車	4 (バンを除く), 6
	乗用車	3, 5, 7, 4 (バン)

注 1) 分類番号の頭一文字 8 の特殊用途自動車は、実態によって区分した。

2) 「\*」は、大型プレート（長さ 440mm、幅 220mm）を意味する。  
なお、中型車のナンバープレートは、小型車類と同じ寸法（長さ 330mm、幅 165mm）である。

##### (3) 調査場所

調査は図 6-1 に示す事業実施場所出入口の 1 地点で実施した。

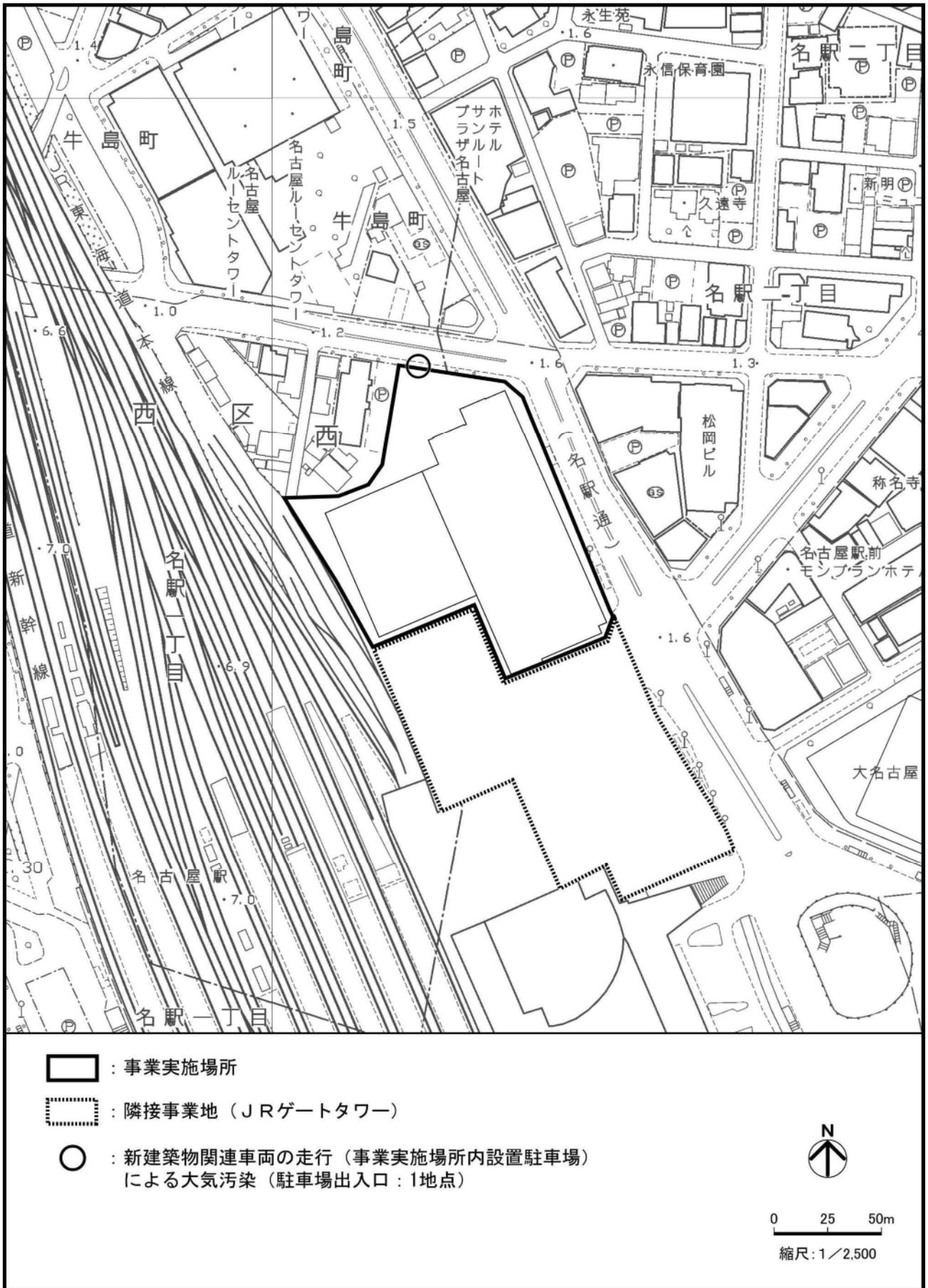


図 6-1 自動車交通量 (新建築物関連車両) 調査地点

#### (4) 調査時期

調査は供用時とし、表 6-2 に示す時期に実施した。

表 6-2 調査時期

区分	調査時期
平日	平成 29 年 11 月 21 日（火）6 時～22 日（水）6 時
休日	平成 29 年 11 月 19 日（日）6 時～20 日（月）6 時

#### (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の保全のための措置は、次のとおりである。

- ・事業実施場所内設置駐車場へ出入りする新建築物関連車両に対し、アイドリングストップを徹底するとともに、不要な空ふかし、急加速等を行わないように、運転方法の周知に努めた。
- ・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。
- ・名古屋駅及び地下鉄との歩行者ネットワークを整備し、公共交通機関の利用促進を図ることにより、新建築物関連車両の発生の抑制に努めた。

#### (6) 調査結果

新建築物関連車両の走行（事業実施場所内設置駐車場）に係る自動車交通量調査結果は、平日の出入りが大型車類で 139 台 TE<sup>注)</sup>/日、小型車類で 1,632 台 TE/日であり、休日の出入りが大型車類で 76 台 TE/日、小型車類で 2,520 台 TE/日であった。

なお、新建築物関連車両の走行（事業実施場所内設置駐車場）による大気汚染に関して、市民等からの苦情はなかった。

---

注) TE とはトリップエンド（発生集中交通量）を示す。

表 6-3 自動車交通量調査結果

単位：台/日

区分	平日			休日		
	大型車類	小型車類	合 計	大型車類	小型車類	合 計
出	71	810	881	39	1,276	1,315
入	68	822	890	37	1,244	1,281
出入計	139	1,632	1,771	76	2,520	2,596

注 1) 調査結果の調査時間は 6 時から翌日 6 時までの 24 時間である。

2) 大型車類は荷捌き車両、小型車類は施設利用車両である。

(7) 予測条件との比較

評価書における予測条件である交通量と同様の計算方法（{(平日の交通量×5) + (休日の交通量×2)} / 7）により日交通量を算定すると、大型車類が 119 台 TE/日、小型車類が 1,887 台 TE/日である。

調査結果を評価書における予測条件である交通量と比較すると、表 6-4 に示すとおり、大型車類は予測条件を上回ったが、小型車類は予測条件を下回った。

大型車類が増加したのは、予測条件では物品の搬入は全て小型貨物車（小型車類）で想定していたが、調査の結果、中型車（大型車類）も一部使用していたためである。なお、全体の交通量は減少しており、これは、公共交通機関の利用等の働きかけによる名古屋駅周辺への移動手段の変化が要因と考えられる。

表 6-4 予測条件との比較

単位：台/日

区分	予測条件			調査結果		
	大型車類	小型車類	合 計	大型車類	小型車類	合 計
出	0	3,325	3,325	62	944	1,006
入	0	3,325	3,325	57	943	1,000
出入計	0	6,650	6,650	119	1,887	2,006

注 1) 調査結果の調査時間は 6 時から翌日 6 時までの 24 時間である。

2) 調査結果の大型車類は荷捌き車両、小型車類は施設利用車両である。

## 6-1-2 新建築物関連車両の走行（事業実施場所周辺道路）による大気汚染 （二酸化窒素及び浮遊粒子状物質）

### (1) 調査事項

- ・自動車交通量（一般車両及び新建築物関連車両）並びに走行速度

### (2) 調査方法

自動車交通量は、前掲表 6-1 に示す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 1 時間間隔で測定した。

走行速度<sup>注)1</sup>は、大型車類及び小型車類の 2 車種に分類し、1 時間当たり 10 台を基本<sup>注)2</sup>として測定し、平均値を算出した。

### (3) 調査場所

調査は図 6-2 に示す事業実施場所周辺道路の 13 断面で実施した。

### (4) 調査時期

調査は供用時とし、表 6-5 に示す時期に実施した。

表 6-5 調査時期

区分	調査時期
平日	平成 29 年 11 月 21 日（火）6 時～22 日（水）6 時
休日	平成 29 年 11 月 19 日（日）6 時～20 日（月）6 時

### (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の保全のための措置は、次のとおりである。

- ・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た。
- ・名古屋駅及び地下鉄との歩行者ネットワークを整備し、公共交通機関の利用促進を図ることにより、新建築物関連車両の発生の抑制に努めた。
- ・JR ゲートタワー及び大名古屋ビルヂングの事業者とは、必要に応じて情報交換等の協力を行い、環境負荷の低減に努めた。

注 1) 走行速度は、距離既知の区間を走行する車両の通過時間を、ストップウォッチを用いて測定した。

注 2) 1 時間内において計測台数が 10 台に満たなかった場合は、計測実数を用いて走行速度を算出した。

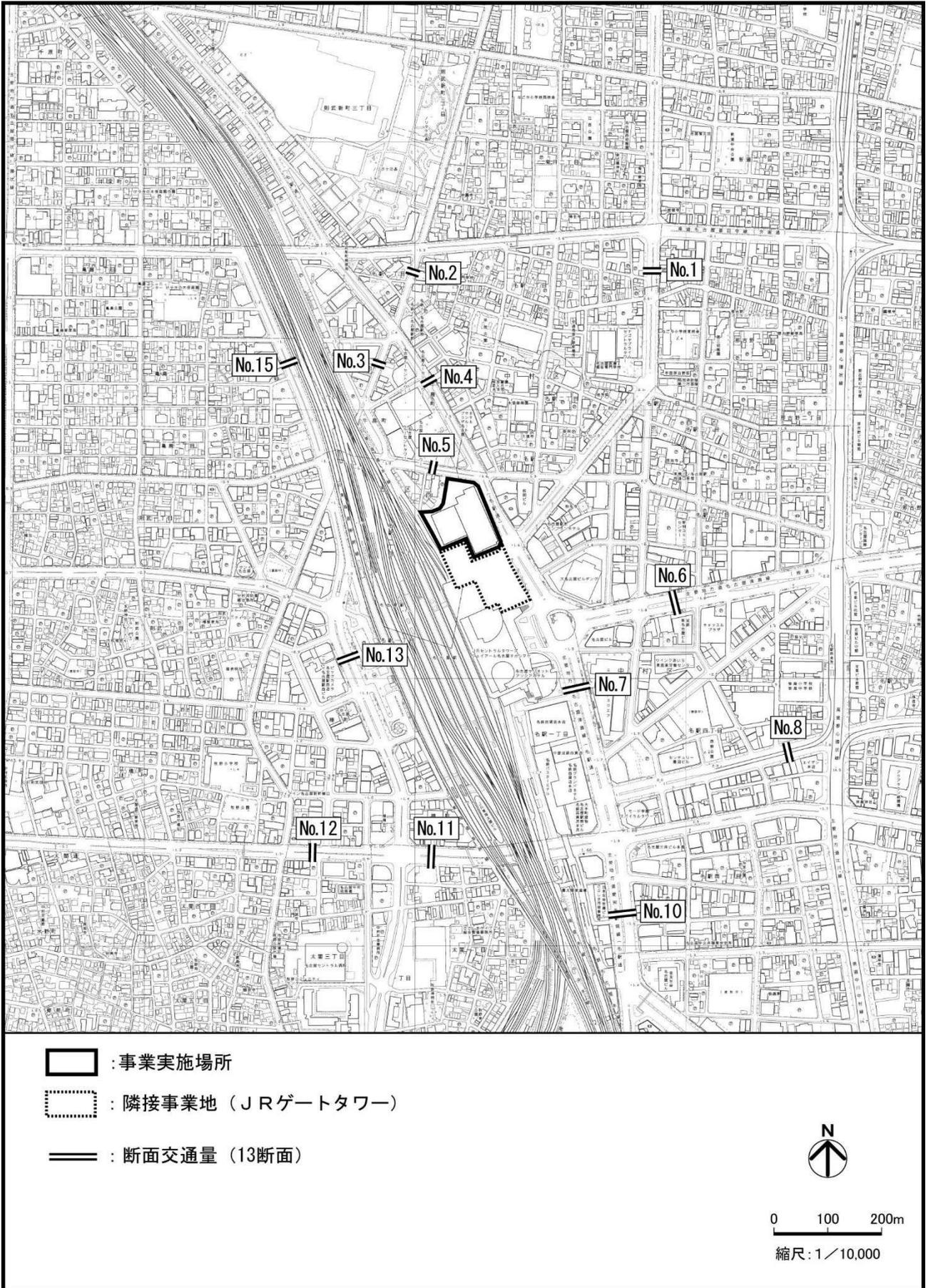


図 6-2 自動車交通量 (事業実施場所周辺道路) 及び走行速度調査地点

## (6) 調査結果

新建築物関連車両の走行（事業実施場所周辺道路）に係る自動車交通量調査結果は、平日では、大型車類はNo. 10 地点が 2,876 台/日と最も多く、No. 2 地点が 339 台/日と最も少なかった。小型車類はNo. 11 地点が 40,521 台/日と最も多く、No. 3 地点が 4,128 台/日と最も少なかった。

休日では、大型車類、小型車類ともにNo. 11 地点が最も多くそれぞれ 1,621 台/日、35,175 台/日であり、No. 3 地点が最も少なくそれぞれ 134 台/日、3,413 台/日であった。

走行速度調査結果は、平日では大型車類 23～44km/時、小型車類 28～48km/時であった。休日では大型車類 22～41km/時、小型車類 29～47km/時であった。

なお、新建築物関連車両の走行（事業実施場所周辺道路）による大気汚染に関して、市民等からの苦情はなかった。

表 6-6 調査結果（自動車交通量）

単位：台/日

断面	平日		休日	
	大型車類	小型車類	大型車類	小型車類
No. 1	1,250	8,640	766	6,990
No. 2	339	5,920	160	4,988
No. 3	350	4,128	134	3,413
No. 4	1,207	15,716	611	14,600
No. 5	855	12,667	565	11,926
No. 6	1,139	25,907	758	22,907
No. 7	2,576	25,998	1,444	24,074
No. 8	1,300	23,266	842	16,247
No. 10	2,876	38,695	1,586	31,578
No. 11	2,172	40,521	1,621	35,175
No. 12	1,781	25,730	1,171	23,698
No. 13	1,302	13,542	1,046	16,120
No. 15	755	8,941	711	9,470

注)No. 8 の交通量は、都市高速（名駅入口ランプ部）の交通量を含む。

表 6-7 調査結果（走行速度）

単位：km/時

断面	平日		休日	
	大型車類	小型車類	大型車類	小型車類
No. 1	44	48	41	47
No. 2	28	34	27	35
No. 3	29	38	31	39
No. 4	38	42	40	46
No. 5	23	29	22	29
No. 6	24	28	27	32
No. 7	38	44	34	40
No. 8	34	41	35	41
No. 10	36	42	31	42
No. 11	32	37	28	37
No. 12	35	41	33	41
No. 13	33	38	29	38
No. 15	41	46	40	46

(7) 予測条件との比較

評価書における予測条件である交通量と同様の計算方法（ $\{(平日の交通量 \times 5) + (休日の交通量 \times 2)\} / 7$ ）により日交通量を算定すると、大型車類は No. 10 地点が 2,508 台/日と最も多く、No. 2 地点が 288 台/日と最も少なかった。小型車類は No. 11 地点が 38,994 台/日と最も多く、No. 3 地点が 3,924 台/日と最も少なかった。

走行速度は、大型車類 23～43km/時、小型車類 29～48km/時であった。

調査結果と評価書における予測条件である交通量を比較すると、自動車交通量は表 6-8 に示すとおり、大型車類は No. 3、No. 8、No. 13、No. 15 地点は予測条件を上回ったが、それ以外の地点は予測条件と同程度もしくは予測条件を下回った。小型車類は予測条件と同程度もしくは予測条件を下回った。これは、周辺で行われている工事の影響等による背景交通量の増加によって、大型車類が増加したことが要因であると考えられる。

走行速度は表 6-9 に示すとおり、大型車類は No. 1、No. 2 地点は予測条件よりも速度が速く、それ以外の地点は予測条件と同程度もしくは予測条件よりも速度が遅くなっていた。小型車類は No. 2 地点は予測条件より速度が速く、それ以外の地点は予測条件と同程度もしくは予測条件よりも速度が遅くなっていた。

表 6-8 予測条件との比較（自動車交通量）

単位：台/日

断面	予測条件		調査結果	
	大型車類	小型車類	大型車類	小型車類
No. 1	1,180	10,047	1,112	8,169
No. 2	268	6,171	288	5,654
No. 3	163	3,577	289	3,924
No. 4	1,075	15,295	1,037	15,398
No. 5	714	14,098	773	12,456
No. 6	1,463	26,407	1,031	25,052
No. 7	2,105	31,962	2,253	25,449
No. 8	914	23,381	1,170	21,260
No. 10	2,341	43,232	2,508	36,661
No. 11	2,306	45,993	2,015	38,994
No. 12	1,657	32,455	1,607	25,150
No. 13	821	15,035	1,229	14,279
No. 15	629	11,360	743	9,093

注)No. 8 の交通量は、都市高速（名駅入口ランプ部）の交通量を含む。

表 6-9 予測条件との比較（走行速度）

単位：km/時

断面	予測条件		調査結果	
	大型車類	小型車類	大型車類	小型車類
No. 1	39	47	43	48
No. 2	24	31	28	34
No. 3	38	45	30	38
No. 4	44	48	39	43
No. 5	40	46	23	29
No. 6	30	38	25	29
No. 7	36	43	37	43
No. 8	36	41	34	41
No. 10	43	46	34	43
No. 11	42	53	31	37
No. 12	41	49	34	41
No. 13	43	53	32	38
No. 15	42	51	41	46

## 6-2 騒音

### 6-2-1 新建築物関連車両の走行による騒音

#### (1) 調査事項

- ・新建築物関連車両の走行による騒音
- ・自動車交通量（一般車両及び新建築物関連車両）並びに走行速度

#### (2) 調査方法

##### ① 新建築物関連車両の走行による騒音

新建築物関連車両の走行による騒音は、「騒音に係る環境基準について」に基づき、「JIS C 1509-1」の規格のサウンドレベルメータ（騒音計）を使用して、「JIS Z 8731」に定められた騒音レベル測定方法により、調査時間内において毎正時から 10 分間測定し、等価騒音レベル ( $L_{Aeq}$ ) を算出した。騒音レベルの測定位置は道路端とし、測定高は地上 1.2m とした。

##### ② 自動車交通量（一般車両及び新建築物関連車両）並びに走行速度

自動車交通量は、前掲表 6-1（p. 34）に示す大型車、中型車、小型貨物車及び乗用車の 4 車種に分類し、数取り器により 1 時間間隔で測定した。

走行速度は、6-1-2 「新建築物関連車両の走行（事業実施場所周辺道路）による大気汚染」（p. 38）と同じ調査方法とした。

#### (3) 調査場所

調査は図 6-3 に示す事業実施場所周辺道路の 13 地点で実施した。

#### (4) 調査時期

調査は供用時とし、表 6-10 に示す時期に実施した。

表 6-10 調査時期

区分	調査時期
平日	平成 29 年 11 月 21 日（火）6 時～22 時
休日	平成 29 年 11 月 19 日（日）6 時～22 時

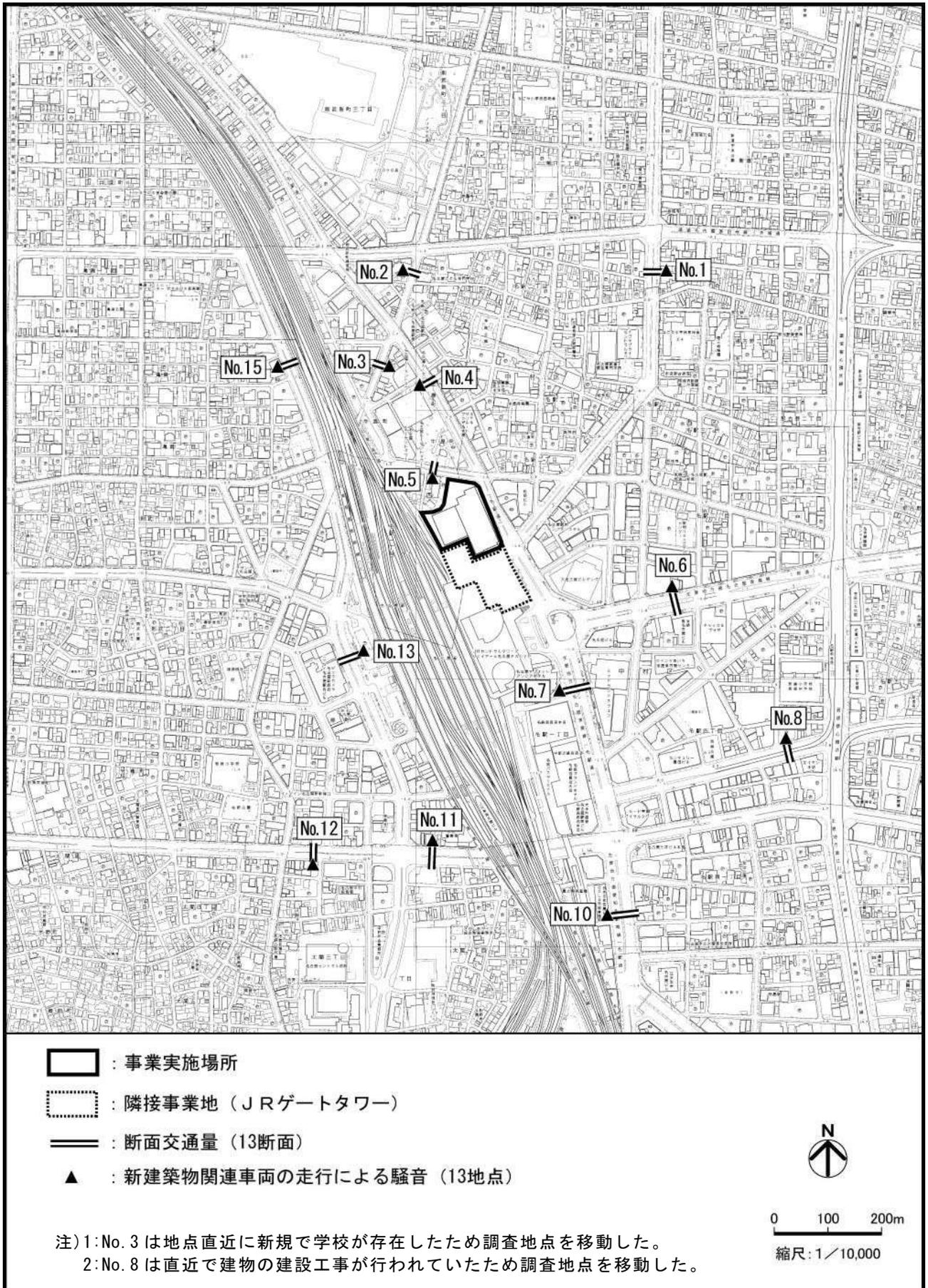


図 6-3 新建築物関連車両の走行による調査地点

## (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。
- ・名古屋駅及び地下鉄との歩行者ネットワークを整備し、公共交通機関の利用促進を図ることにより、新建築物関連車両の発生の抑制に努めた。
- ・JRゲートタワー及び大名古屋ビルヂングの事業者とは、必要に応じて情報交換等の協力を行い、環境負荷の低減に努めた。

## (6) 調査結果

### ① 新建築物関連車両の走行による騒音

新建築物関連車両の走行による騒音調査結果は平日が 63dB～69dB、休日が 62dB～70dB であり、平日及び休日ともに、全ての地点について環境基準以下であった。

なお、新建築物関連車両の走行による騒音に関して、市民等からの苦情はなかった。

### ② 自動車交通量（一般車両及び新建築物関連車両）並びに走行速度

自動車交通量（16時間交通量）は、平日の大型車及び小型貨物車は No.7 地点で最も多く大型車 1,619 台、小型貨物車 3,707 台であり、中型車及び乗用車は No.10 地点で最も多く中型車 1,367 台、乗用車 33,799 台であった。休日の大型車は No.7 及び No.10 地点で最も多く 915 台であり、中型車及び乗用車は No.11 地点で最も多く中型車 460 台、乗用車 30,129 台であり、小型貨物車は No.13 地点で最も多く 303 台であった。

走行速度は、平日では大型車及び中型車が 22～43km/時、小型貨物車及び乗用車が 28～47km/時であり、休日では大型車及び中型車が 20～41km/時、小型貨物車及び乗用車が 27～48km/時であった。

表 6-11 調査結果（自動車交通量）

単位：台/16時間

断面	平日					休日				
	大型車	中型車	小型貨物車	乗用車	合計	大型車	中型車	小型貨物車	乗用車	合計
No. 1	777	396	1,660	6,201	9,034	601	111	44	6,267	7,023
No. 2	102	201	161	5,237	5,701	55	81	53	4,495	4,684
No. 3	20	298	163	3,676	4,157	6	109	64	3,147	3,326
No. 4	491	619	479	13,382	14,971	332	173	142	12,796	13,443
No. 5	178	574	434	10,821	12,007	210	234	210	10,650	11,304
No. 6	549	478	519	22,023	23,569	427	212	95	20,423	21,157
No. 7	1,619	700	3,707	19,316	25,342	915	332	201	21,226	22,674
No. 8	493	628	839	19,460	21,420	459	231	161	14,223	15,074
No. 10	1,174	1,367	1,098	33,799	37,438	915	433	269	28,318	29,935
No. 11	980	878	2,411	32,670	36,939	860	460	272	30,129	31,721
No. 12	858	710	775	21,398	23,741	715	264	164	20,344	21,487
No. 13	561	540	263	11,398	12,762	539	325	303	14,050	15,217
No. 15	321	317	283	7,624	8,545	329	287	110	8,422	9,148

注)No. 8 の交通量は、都市高速（名駅入口ランプ部）の交通量を含む。

表 6-12 調査結果（走行速度）

単位：km/時

断面	平日		休日	
	大型車 中型車	小型貨物車 乗用車	大型車 中型車	小型貨物車 乗用車
No. 1	43	47	41	48
No. 2	27	32	26	33
No. 3	30	37	32	39
No. 4	38	42	39	46
No. 5	22	28	20	27
No. 6	25	29	27	32
No. 7	38	44	34	40
No. 8	33	40	34	42
No. 10	35	42	30	41
No. 11	31	36	27	36
No. 12	35	39	31	40
No. 13	32	37	28	37
No. 15	40	45	40	46

## (7) 予測結果との比較

### ① 新建築物関連車両の走行による騒音

調査結果を評価書における予測結果と比較すると、表 6-13 に示すとおり、休日の No. 4 及び No. 11 地点は調査結果が予測結果よりも高く、それ以外の地点は予測結果と同程度もしくは低かった。なお、「6-1-1 新建築物関連車両の走行(事業実施場所内設置駐車場)による大気汚染(二酸化窒素及び浮遊粒子状物質)」の予測条件との比較において、新建築物関連車両の合計台数の調査結果が予測条件より下回っていることから、調査結果が予測結果より高くなっているのは新建築物関連車両が要因ではないと考えられる。

表 6-13 予測結果との比較(新建築物関連車両の走行による騒音)

調査地点	等価騒音レベル ( $L_{Aeq}$ ) (dB) [昼間]				環境基準
	平日		休日		
	予測結果	調査結果	予測結果	調査結果	
No. 1	66	66	64	66	70 以下
No. 2	65	63	63	62	65 以下
No. 3	65	63	65	64	65 以下
No. 4	63	65	62	66	70 以下
No. 5	64	63	63	64	70 以下
No. 6	66	66	65	66	70 以下
No. 7	67	64	65	64	70 以下
No. 8	65	65	64	65	70 以下
No. 10	66	67	65	67	70 以下
No. 11	67	69	66	70	70 以下
No. 12	68	64	67	64	70 以下
No. 13	65	66	65	66	70 以下
No. 15	67	65	66	66	70 以下

注) 昼間は 6~22 時をいう。

## ② 自動車交通量（一般車両及び新建築物関連車両）並びに走行速度

調査結果を評価書における予測条件である交通量と比較すると、自動車交通量は、表 6-14 に示すとおり、車両台数の合計は平日及び休日の No. 3、休日の No. 4、No. 8、No. 13 地点で予測条件を上回ったが、それ以外の地点では予測条件と同程度もしくは予測条件を下回った。これは、周辺で行われている工事の影響等による背景交通量の増加によって、大型車、中型車、乗用車が増加したことが要因であると考えられる。

走行速度は、表 6-15 に示すとおり、平日では No. 1 地点の大型車及び中型車、No. 2 地点の全車種は予測条件よりも速度が速く、それ以外の地点は予測条件と同程度もしくは予測条件より遅かった。休日では No. 1 地点の大型車及び中型車は予測条件よりも速度が速く、それ以外の地点では予測条件と同程度もしくは予測条件より遅かった。

表 6-14(1) 予測条件との比較（自動車交通量）

【平日】

単位：台/16時間

断面	予測条件					調査結果				
	大型車	中型車	小型貨物車	乗用車	合計	大型車	中型車	小型貨物車	乗用車	合計
No. 1	782	462	1,951	7,687	10,882	777	396	1,660	6,201	9,034
No. 2	142	154	279	5,722	6,297	102	201	161	5,237	5,701
No. 3	14	164	375	3,078	3,631	20	298	163	3,676	4,157
No. 4	504	640	633	13,532	15,309	491	619	479	13,382	14,971
No. 5	87	644	440	12,492	13,663	178	574	434	10,821	12,007
No. 6	582	783	952	23,579	25,896	549	478	519	22,023	23,569
No. 7	1,052	1,117	1,222	28,068	31,459	1,619	700	3,707	19,316	25,342
No. 8	284	655	725	21,969	23,633	493	628	839	19,460	21,420
No. 10	1,126	1,401	2,093	38,040	42,660	1,174	1,367	1,098	33,799	37,438
No. 11	924	1,470	7,565	33,712	43,671	980	878	2,411	32,670	36,939
No. 12	658	1,060	5,410	23,602	30,730	858	710	775	21,398	23,741
No. 13	226	533	1,907	11,119	13,785	561	540	263	11,398	12,762
No. 15	491	157	416	7,770	8,834	321	317	283	7,624	8,545

注)No. 8 の交通量は、都市高速（名駅入口ランプ部）の交通量を含む。

【休日】

単位：台/16時間

断面	予測条件					調査結果				
	大型車	中型車	小型貨物車	乗用車	合計	大型車	中型車	小型貨物車	乗用車	合計
No. 1	527	132	410	6,279	7,348	601	111	44	6,267	7,023
No. 2	59	25	58	4,550	4,692	55	81	53	4,495	4,684
No. 3	1	57	61	2,907	3,026	6	109	64	3,147	3,326
No. 4	386	188	161	11,199	11,934	332	173	142	12,796	13,443
No. 5	99	270	150	12,156	12,675	210	234	210	10,650	11,304
No. 6	544	557	485	17,909	19,495	427	212	95	20,423	21,157
No. 7	831	466	351	24,201	25,849	915	332	201	21,226	22,674
No. 8	269	222	152	10,396	11,039	459	231	161	14,223	15,074
No. 10	820	341	602	31,943	33,706	915	433	269	28,318	29,935
No. 11	644	537	2,236	33,073	36,490	860	460	272	30,129	31,721
No. 12	548	308	339	25,312	26,507	715	264	164	20,344	21,487
No. 13	249	323	648	11,692	12,912	539	325	303	14,050	15,217
No. 15	261	200	229	9,651	10,341	329	287	110	8,422	9,148

注)No. 8 の交通量は、都市高速（名駅入口ランプ部）の交通量を含む。

表 6-15 予測条件との比較（走行速度）

【平日】

単位：km/時

断面	予測条件		調査結果	
	大型車 中型車	小型貨物車 乗用車	大型車 中型車	小型貨物車 乗用車
No. 1	39	46	43	47
No. 2	24	29	27	32
No. 3	37	45	30	37
No. 4	45	49	38	42
No. 5	40	46	22	28
No. 6	29	37	25	29
No. 7	37	44	38	44
No. 8	34	39	33	40
No. 10	44	47	35	42
No. 11	41	53	31	36
No. 12	41	48	35	39
No. 13	43	51	32	37
No. 15	43	50	40	45

【休日】

単位：km/時

断面	予測条件		調査結果	
	大型車 中型車	小型貨物車 乗用車	大型車 中型車	小型貨物車 乗用車
No. 1	38	47	41	48
No. 2	26	37	26	33
No. 3	40	45	32	39
No. 4	38	45	39	46
No. 5	40	47	20	27
No. 6	28	38	27	32
No. 7	33	41	34	40
No. 8	35	41	34	42
No. 10	38	44	30	41
No. 11	39	51	27	36
No. 12	37	47	31	40
No. 13	45	53	28	37
No. 15	43	51	40	46

## 6-3 景観

### (1) 調査事項

- ・眺望及び圧迫感の変化

### (2) 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から、事業実施場所の方向を眺望した景観写真を撮影した。

#### ② 新建築物の圧迫感の状況

事業実施場所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。

### (3) 調査場所

#### ① 主要眺望地点からの景観

調査は図 6-4 に示す事業実施場所周辺の 11 地点で実施した。

#### ② 新建築物の圧迫感の状況

調査は図 6-4(1) に示す事業実施場所周辺の 2 地点で実施した。

### (4) 調査時期

調査は存在時とし、表 6-16 に示す時期に実施した。

表 6-16 調査時期

区分	調査時期
夏季	平成 29 年 8 月 23 日 (水) 平成 29 年 8 月 24 日 (木)

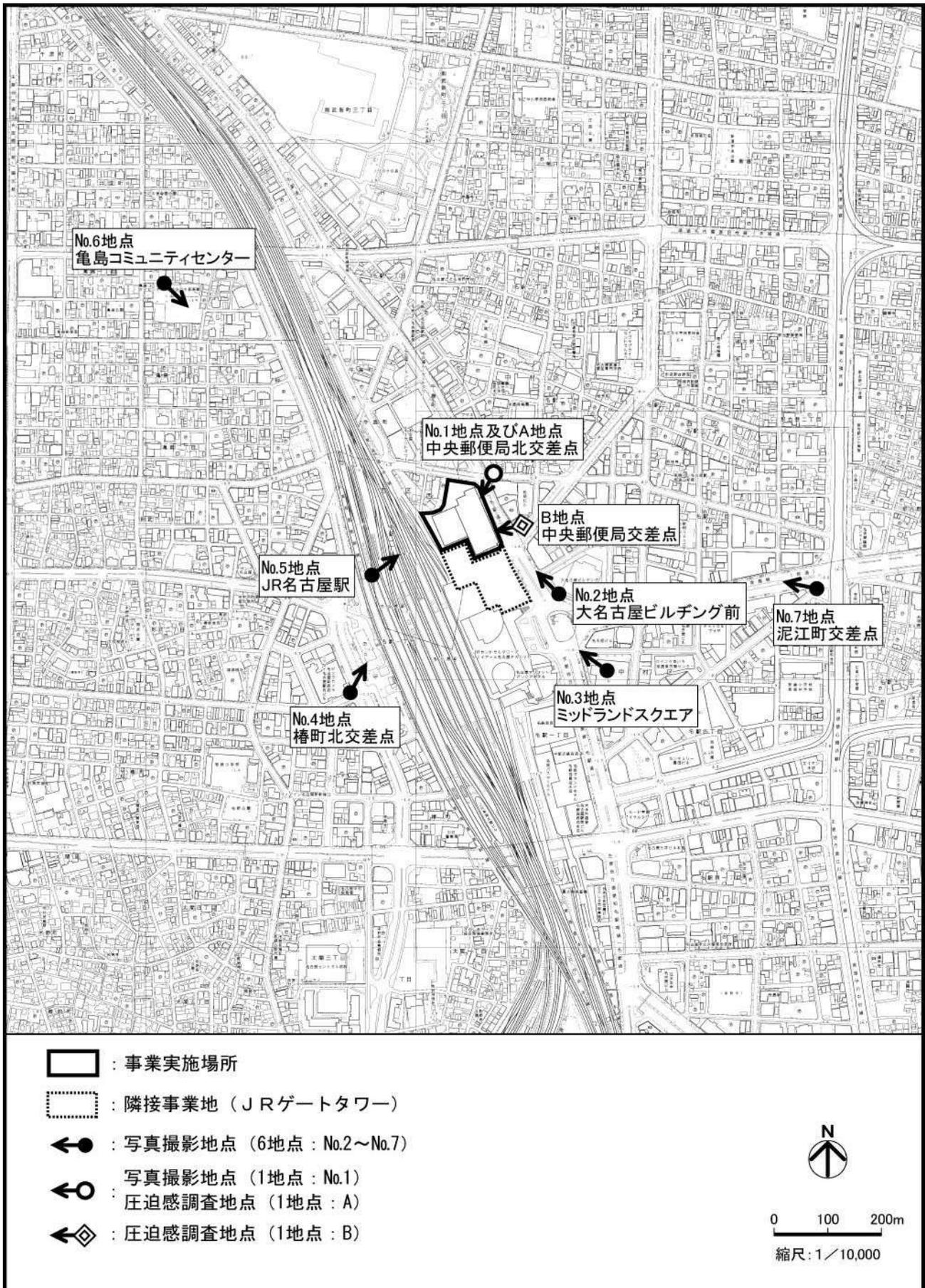


図 6-4(1) 調査場所 (景観: 近景及び中景)

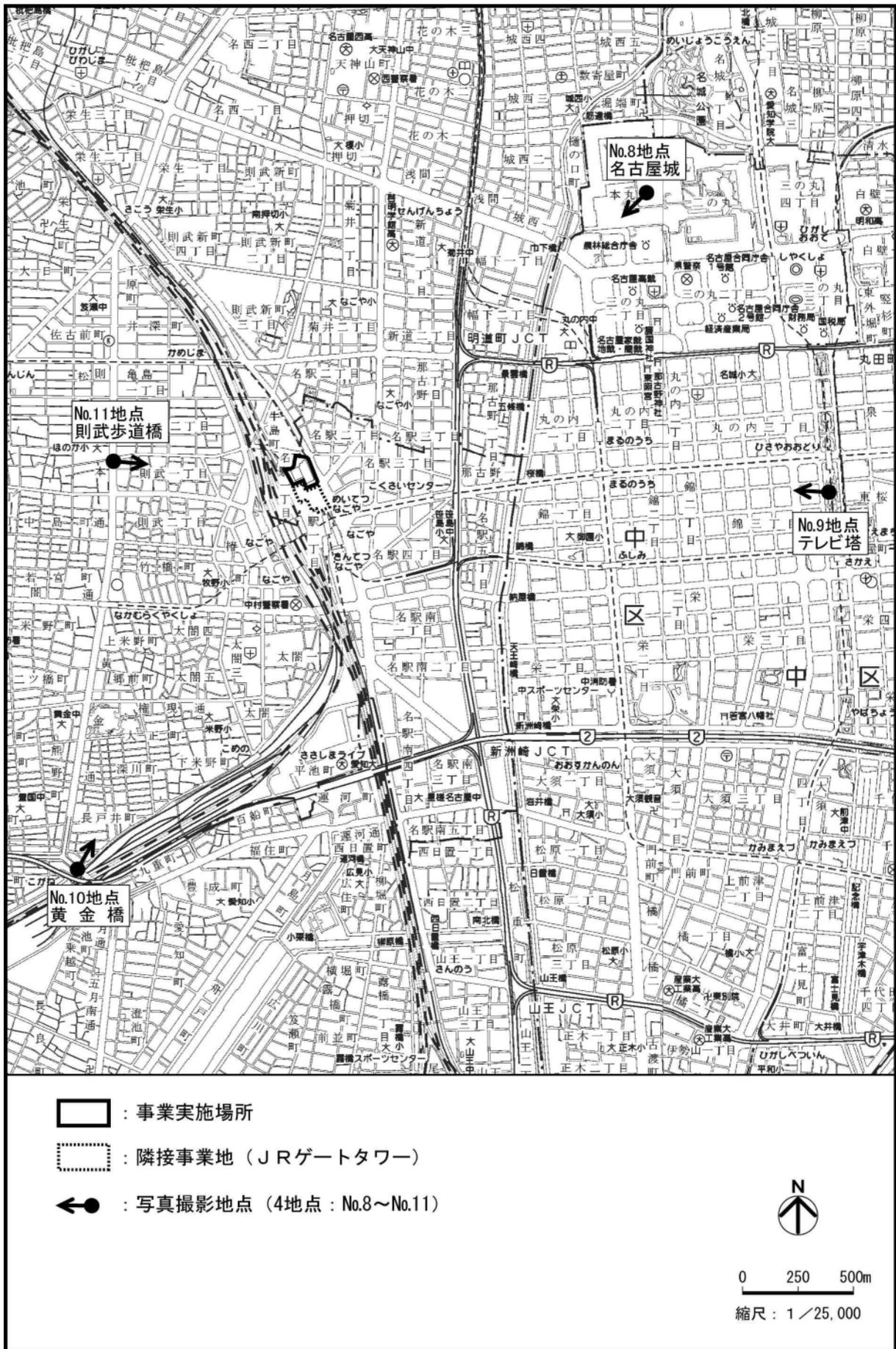


図 6-4(2) 調査場所 (景観 : 遠景)

## (5) 環境の保全のために講じた措置

本工事で実施した環境保全措置は、次のとおりである。

- ・周辺の既存建物及びJRゲートタワーとのデザイン調和を図り、統一感と風格のある建築デザインとするとともに、透明感やシンプルさを持った構成とすることで、品格のある都市景観の形成に配慮した。
- ・高層部の壁面は、フィンや庇等を設置することで、伸びやかな繊細さと軽快感を表現するとともに、フィンやルーバーを強調するデザインとすることで、鳥の衝突回避に配慮した。
- ・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。
- ・低層部は、アトリウムやオープンスペースを設置し、緑を添えて人々が集う場所にする事で、ゆとりと潤いを創出しつつ、ガラスの壁面を通じて内部のアトリウムや店舗の賑わいが通りに滲み出る構成とした。
- ・新建築物周辺に植栽を配置することで、周辺の都市景観との調和に配慮した。
- ・新建築物の色彩や素材等については、「名古屋市景観条例」(昭和59年名古屋市条例第17号)に基づき、関係機関と協議を行い、周辺地区における都市景観との調和に努めるとともに、デザイン都市名古屋にふさわしい洗練されたイメージとなるよう配慮した。
- ・事業実施場所内における空地の整備にあたっては、素材、色彩や植栽等について、隣接する歩道との調和に配慮した。

## (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 6-1～11 に示す。なお、景観に関して、市民等からの苦情はなかった。

#### ア 近景及び中景

新建築物は名古屋駅周辺の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。また、J R ゲートタワーと隣接して眺望できることから、名古屋駅周辺の新たなシンボルとなる都市景観を形成している。

調査結果を評価書における予測結果と比較すると、既存建築物の取り壊しや大名古屋ビルヂングの出現はあるものの、ほぼ同一の建物の形状及び表現となっている。壁面の緑化も明確に目視でき、安らぎと潤いのある都市景観が形成されている。

#### イ 遠景

名古屋駅周辺の高層建築物群（J R ゲートタワー、大名古屋ビルヂング、ミッドランドスクエア等）と新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。

調査結果を評価書における予測結果と比較すると、大名古屋ビルヂングの出現はあるものの、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都市景観を形成している。

[予測時]



[供用開始後]

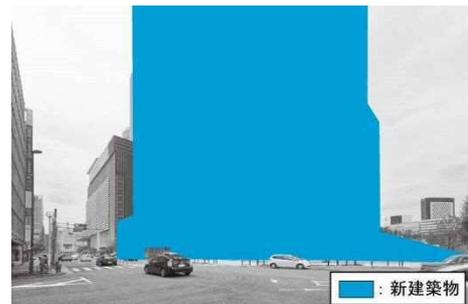


写真 6-1 No.1 地点（中央郵便局北交差点、撮影日：平成 29 年 8 月 23 日）

[予測時]



[供用開始後]



写真 6-2 No.2 地点（大名古屋ビルディング前、撮影日：平成 29 年 8 月 23 日）

[予測時]



[供用開始後]

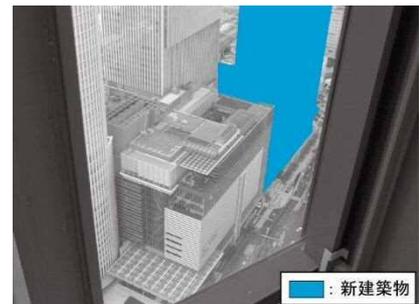


写真 6-3 No.3 地点（ミッドランドスクエア、撮影日：平成 29 年 8 月 24 日）

[予測時]



[供用開始後]

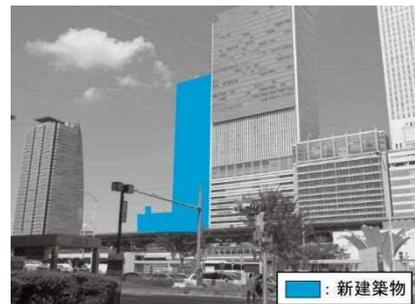


写真 6-4 No.4 地点（椿町北交差点、撮影日：平成 29 年 8 月 24 日）

[予測時]



[供用開始後]

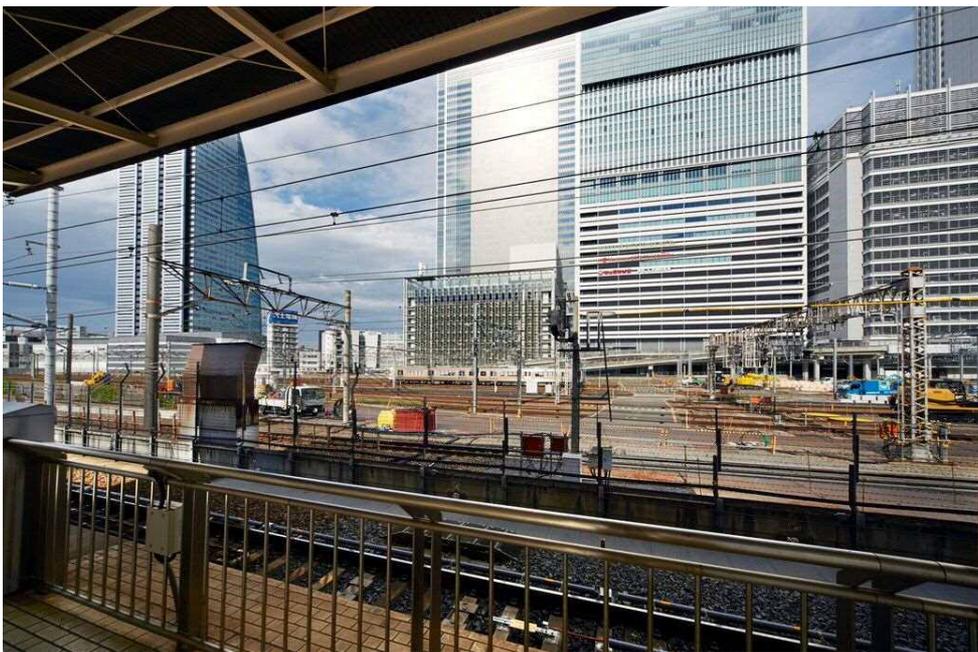


写真 6-5 No.5 地点 (JR名古屋駅、撮影日:平成 29 年 8 月 23 日)

[予測時]



[供用開始後]



写真 6-6 No.6 地点（亀島コミュニティセンター、撮影日：平成 29 年 8 月 24 日）

[予測時]



[供用開始後]



写真 6-7 No.7 地点（泥江町交差点、撮影日：平成 29 年 8 月 24 日）

[予測時]



[供用開始後]



写真 6-8 No.8 地点（名古屋城、撮影日：平成 29 年 8 月 24 日）

[予測時]



[供用開始後]



写真 6-9 No.9 地点（テレビ塔、撮影日：平成 29 年 8 月 24 日）

[予測時]



[供用開始後]



写真 6-10 No.10 地点（黄金橋、撮影日：平成 29 年 8 月 24 日）

[予測時]



[供用開始後]

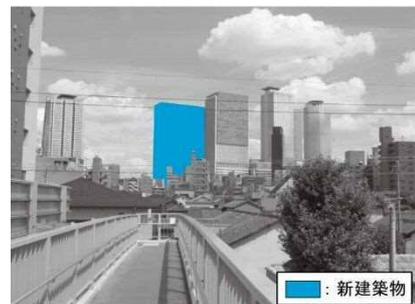


写真 6-11 No.11 地点（則武歩道橋、撮影日：平成 29 年 8 月 24 日）

## ② 新建築物の圧迫感の状況

予測地点における天空図は写真 6-12、6-13 に示すとおりである。

本事業の建築物の調査結果での形態率は、地点Aで58%、地点Bで62%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7ポイント、地点Bは6ポイント増加すると算出された。なお、圧迫感に関して、市民等からの苦情はなかった。

調査結果を評価書における予測結果と比較すると、表 6-17 に示すとおり、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。

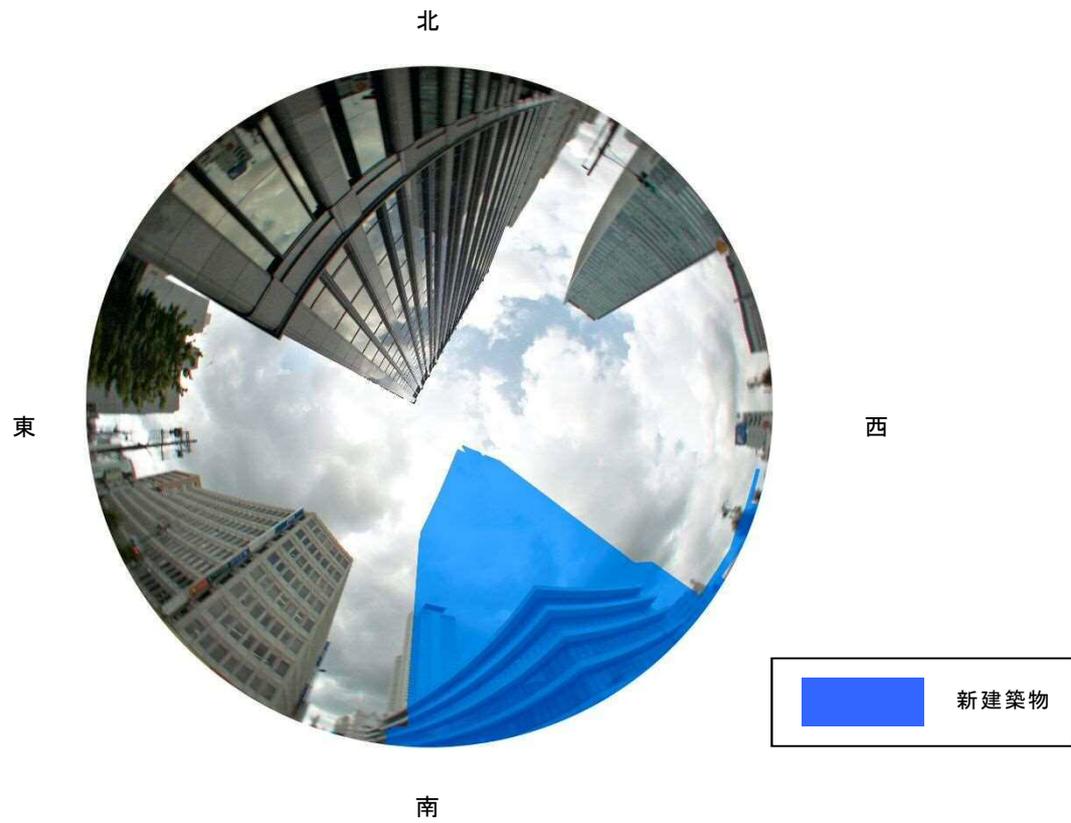
表 6-17 形態率の変化

区分	予測地点	現況 <sup>注)1</sup> (%) ①	供用開始後 (%) ②	変化量 (ポイント) ②-①
予測結果	地点A	51	59	8
	地点B	56	63	7
調査結果 <sup>注)2</sup>	地点A	51	58	7
	地点B	56	62	6

注 1) 現況とは、評価書時点における現況を示す。

2) 調査結果の形態率は、評価書時点の現況に新建築物の増加率を加算して算出した。

[予測時]



[供用開始後]



写真 6-12 天空図（地点 A：中央郵便局北交差点、撮影日：平成 29 年 8 月 23 日）

[予測時]

北

東



西



[供用開始後]

南

北

東



西

南

写真 6-13 天空図（地点B：中央郵便局交差点、撮影日：平成 29 年 8 月 24 日）