

6-4 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) 調査方法

管理者への聞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。

(3) 調査場所

調査は事業実施場所内を対象に行った。

(4) 調査時期

調査は供用時とし、平成 29 年 4 月から平成 30 年 3 月までの 1 年間とした。

(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。

- ・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。
- ・廃棄物等の一時的な保管場所として、地下階に隔離された保管スペースを設けた。
- ・減量化及び再資源化に関する知見の収集に努めるとともに、各テナント等に対しては、分別排出によるごみ減量化及び再資源化に努めるよう指導した。

(6) 調査結果

供用時の廃棄物発生量及び再資源化量の調査結果は、事務所の廃棄物発生量は約 1.9m³/日、再資源化量は約 1.5m³/日となり、再資源化率は約 79%となった。

なお、共用施設の廃棄物発生量は事務所と併せて算出している。商業施設（飲食店）の廃棄物発生量は約 1.1m³/日、再資源化量は約 0.6m³/日となり、再資源化率は約 55%となった。

商業施設（小売店舗）の廃棄物発生量は約 0.3m³/日、再資源化量は約 0.2m³/日となり、再資源化率は約 67%となった。

なお、廃棄物等に関して、市民等からの苦情はなかった。

(7) 予測結果との比較

調査結果を評価書における予測結果と比較すると、表 6-18 に示すとおり、廃棄物等の発生量は、約 3.3m³/日となり、予測結果の約 341.1m³/日に対して大幅に削減されている。また、再資源化率は約 70%であり、予測結果と同程度となっている。

発生量及び再資源化量が予測結果より大幅に削減されているのは、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、新建築物内の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。

表 6-18 予測結果との比較

用途	予測結果			調査結果		
	発生量 (m ³ /日)	再資源化量 (m ³ /日)	再資源化率 (%)	発生量 (m ³ /日)	再資源化量 (m ³ /日)	再資源化率 (%)
事務所	約217.5	約 130.5	約 60	約 1.9	約 1.5	約 79
商業施設 (飲食店)	約 11.9	約 6.8	約 57	約 1.1	約 0.6	約 55
商業施設 (小売店舗)	約 2.8	約 2.5	約 90	約 0.3	約 0.2	約 67
共用施設 ^{注)}	約108.9	約 99.0	約 91	—	—	—
合計	約341.1	約 238.8	約 70	約 3.3	約 2.3	約 70

注) 共用施設の廃棄物発生量は、事務所に含んでいる。

6-5 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の種類及び量

(2) 調査方法

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）

管理者への聞き取りにより、新建築物の存在・供用に伴うエネルギー等の使用量を調査し、温室効果ガス排出量を算出した。

② 緑化・植栽による二酸化炭素の吸収・固定量

事業実施場所内における緑化・植栽について調査し、二酸化炭素の吸収量を算定した。

(3) 調査場所

調査は事業実施場所内を対象に行った。

(4) 調査時期

調査は存在・供用時とし、平成 29 年 4 月から平成 30 年 3 月までの 1 年間とした。

(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。

- ・地域冷暖房を導入し、温室効果ガス排出量の削減に配慮した。
- ・新建築物の供用期間は 100 年間の計画とした。
- ・外気冷房、自然換気の採用により新建築物内に風を取り入れた。
- ・Low-E ガラスの採用等により日射遮蔽制御を行い、熱を遮断した。
- ・屋上緑化により熱を遮断した。
- ・太陽光発電等を設置し、再生可能エネルギーを利用した。
- ・初期照度補正照明制御、人感センサー照明制御等の採用により省エネルギーに取り組んだ。
- ・節水器具、雨水再利用、厨房排水再利用等によるインフラへの負荷を削減した。
- ・長寿命の建物となるよう、設備の維持管理や更新等を適切に行う計画とした。

(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）

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 11,213tCO₂/年となると算定された。

なお、温室効果ガス等に関して、市民等からの苦情はなかった。

表 6-19 調査結果（事業活動等に伴い発生する温室効果ガス排出量）

区分／（単位）			調査結果	
			エネルギー消費量	二酸化炭素の排出量 (tCO ₂ /年)
エネルギーの使用	電力の使用	(MWh/年)	14,943	7,247
	地域冷暖房冷熱受入	(GJ/年)	30,721	1,751
	地域冷暖房温熱受入	(GJ/年)	32,226	1,837
	都市ガス	(Nm ³ /年)	169,378	378
排出量合計				11,213

注)消費量または電力量から CO₂ への換算については、平成 29 年公表の平成 28 年の実績値を用いた。

② 緑化・植栽による二酸化炭素の吸収・固定量

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、樹木毎に二酸化炭素の吸収量を算定すると、合計で 27tCO₂/年の吸収量が見込まれる。

表 6-20 調査結果（緑化による吸収量）

区分	調査結果	
	植栽本数	二酸化炭素吸収量(tCO ₂ /年)
落葉広葉樹高木	0 本	0
常緑広葉樹高木	62 本	13
中・低木	3,025 本	6
地被植物 ^{注)}	2,146 m ²	8
合計		27

注 1) 地被植物については、面積で標記した。

注 2) 二酸化炭素吸収量の算定は、「大気浄化植樹マニュアル」（独立行政法人 環境再生保全機構，平成 26 年）より算定した。

(7) 予測結果との比較

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）

調査結果を評価書における予測結果と比較すると、表 6-21 に示すとおり、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 11,213tCO₂/年となり、予測時で算定した 14,567 t CO₂/年よりも 3,354 t CO₂/年削減している。地域冷暖房は、評価書時点では冷房の方が暖房より多くエネルギーを使用すると想定されていたが、調査の結果、エネルギー消費量が同じであった。

表 6-21 予測結果との比較（事業活動等に伴い発生する温室効果ガス排出量）

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)	20,200	9,494	14,943	7,247
	地域冷暖房冷熱受入	(GJ/年)	63,000	3,591	30,721	1,751
	地域冷暖房温熱受入	(GJ/年)	19,000	1,083	32,226	1,837
	都市ガス	(Nm ³ /年)	192,000	399	169,378	378
排出量合計				14,567		11,213

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 20 年公表の平成 19 年の実績値、調査結果は平成 29 年公表の平成 28 年の実績値を用いた。

② 緑化・植栽による二酸化炭素の吸収・固定量

調査結果を評価書における予測結果と比較すると、表 6-22 に示すとおり、緑化による吸収量は予測結果を下回った。これは、緊急時等における利用空間確保のため、評価書時点の緑化計画より低木の植栽本数が減少したためである。なお、低木の植栽本数減少の代替措置として、壁面緑化に低木を利用し、二酸化炭素吸収量の増加を図っている。

表 6-22 予測結果との比較（緑化による吸収量）

区分	予測結果		調査結果	
	植栽本数	二酸化炭素吸収量(tCO ₂ /年)	植栽本数	二酸化炭素吸収量(tCO ₂ /年)
落葉広葉樹高木	7本	3	0本	0
常緑広葉樹高木	66本	15	62本	13
中・低木	6,140本	31	3,025本	6
地被植物 ^{注1)}	1,600 m ²	6	2,146 m ²	8
合計		55		27

注 1) 地被植物については、面積で標記した。

注 2) 二酸化炭素吸収量の算定は、予測結果は「大気浄化植樹マニュアル」（独立行政法人 環境再生保全機構，平成 18 年）より算定している。

6-6 風害

(1) 調査事項

- ・ビル風の影響の程度

(2) 調査方法

市民等からの苦情があった場合には、その内容、原因及び対処方法並びにその後の状況を調査した。

(3) 調査場所

調査は事業実施場所周辺を対象とした。

(4) 調査時期

調査は存在時とし、平成 27 年 11 月から平成 28 年 10 月の 1 年間とした。

(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。

- ・事業実施場所内に植栽を施し、風害の影響の低減に努めた。
- ・事業実施場所内の植栽を風洞実験時よりもさらに増やした。
- ・市民等から苦情があった場合は、その内容や原因及び対処した方法並びにその後の状況について調査し、必要に応じて適切な措置を講じることとした。

(6) 調査結果

風害に関して、市民等からの苦情はなかった。

なお、新建築物の植栽の位置は、図 6-5 に示すとおり、低層部周辺に樹木を植栽している。

6-7 日照阻害

(1) 調査事項

- ・日影の影響の程度

(2) 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。

(3) 調査場所

調査は事業実施場所周辺を対象とした。

(4) 調査時期

調査存在時とし、平成 27 年 11 月から平成 28 年 10 月の 1 年間とした。

(5) 調査結果

日照阻害に関して、市民等からの苦情はなかった。

6-8 電波障害

(1) 調査事項

- ・電波障害の程度

(2) 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。

(3) 調査場所

調査は事業実施場所周辺を対象とした。

(4) 調査時期

調査は存在時とし、平成 27 年 11 月から平成 28 年 10 月の 1 年間とした。

(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。

- ・地上躯体工事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した。
- ・事業の実施に伴って、地上デジタル放送電波受信の状況が悪化すると予測される地域については、地上躯体が立ち上がる時期を目処として、CATV への加入等適切な対策を実施した。
- ・存在時において、予測範囲の周辺等で新たに障害が生じた場合には、新建築物との因果関係を明らかにし、本事業による影響と判断された場合については適切な対策を実施した。
- ・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、十分な周知を行った。
- ・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で影響を回避した。
- ・電波障害対策の実施においては、JR ゲートタワー及び大名古屋ビルヂング建設事業の事業者と連携し適切に対応した。

(6) 調査結果

電波障害に関して、市民等からの苦情はなかった。

なお、新建築物の竣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ことにより、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。

6-9 安全性

6-9-1 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) 調査方法

方向別に前掲表 6-1 (p. 34) に示す大型車類及び小型車類の 2 車種に分類し、数取り器により調査した。また、新建築物関連車両台数も併せて調査した。

(3) 調査場所

調査は図 6-6 に示す事業実施場所周辺道路の 33 区間で実施した。

また、新建築物関連車両台数は図 6-7 に示す事業実施場所出入口 1 地点で実施した。

(4) 調査時期

調査は供用時とし、表 6-23 に示す時期に実施した。

表 6-23 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

(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。

- ・ 事業実施場所内への新建築物関連車両の出入りについて、周辺の交通事情に配慮した。
- ・ 一般市道広井町線沿いにおいては、新建築物をセットバックさせることにより、歩道状空地を設け、現況よりも幅員の広い歩行者空間を整備した。
- ・ 新建築物関連車両の出入口付近の視認性を良好に保つため、カーブミラー、誘導サイン、回転灯等を設置し、車両の一時停止を徹底させた。
- ・ 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。
- ・ 歩行者や自転車の安全性を確保するため、誘導員を配置した。
- ・ JR ゲートタワー及び大名古屋ビルディングの事業者とは、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。

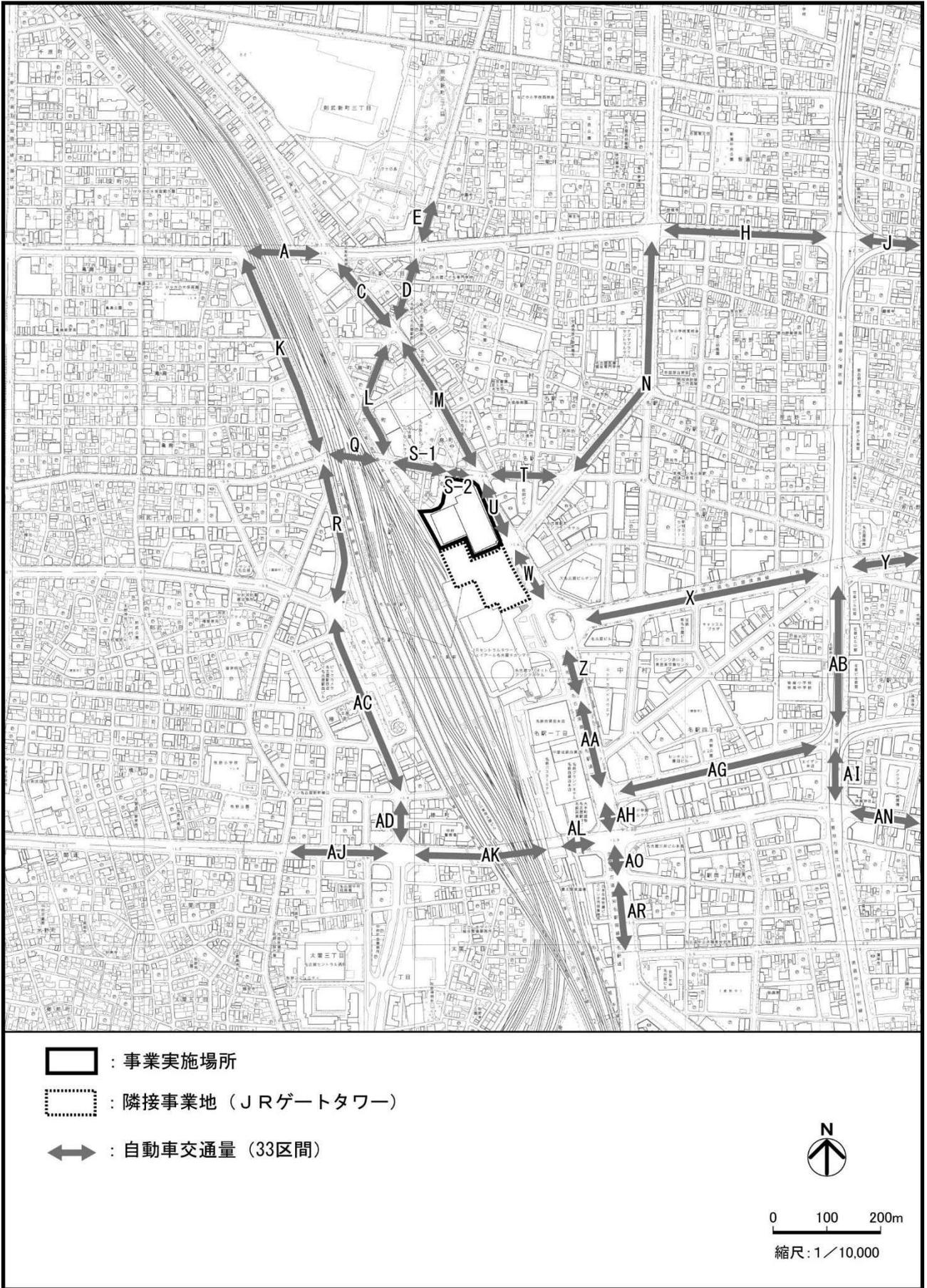


図 6-6 供用に伴う自動車交通量調査区間

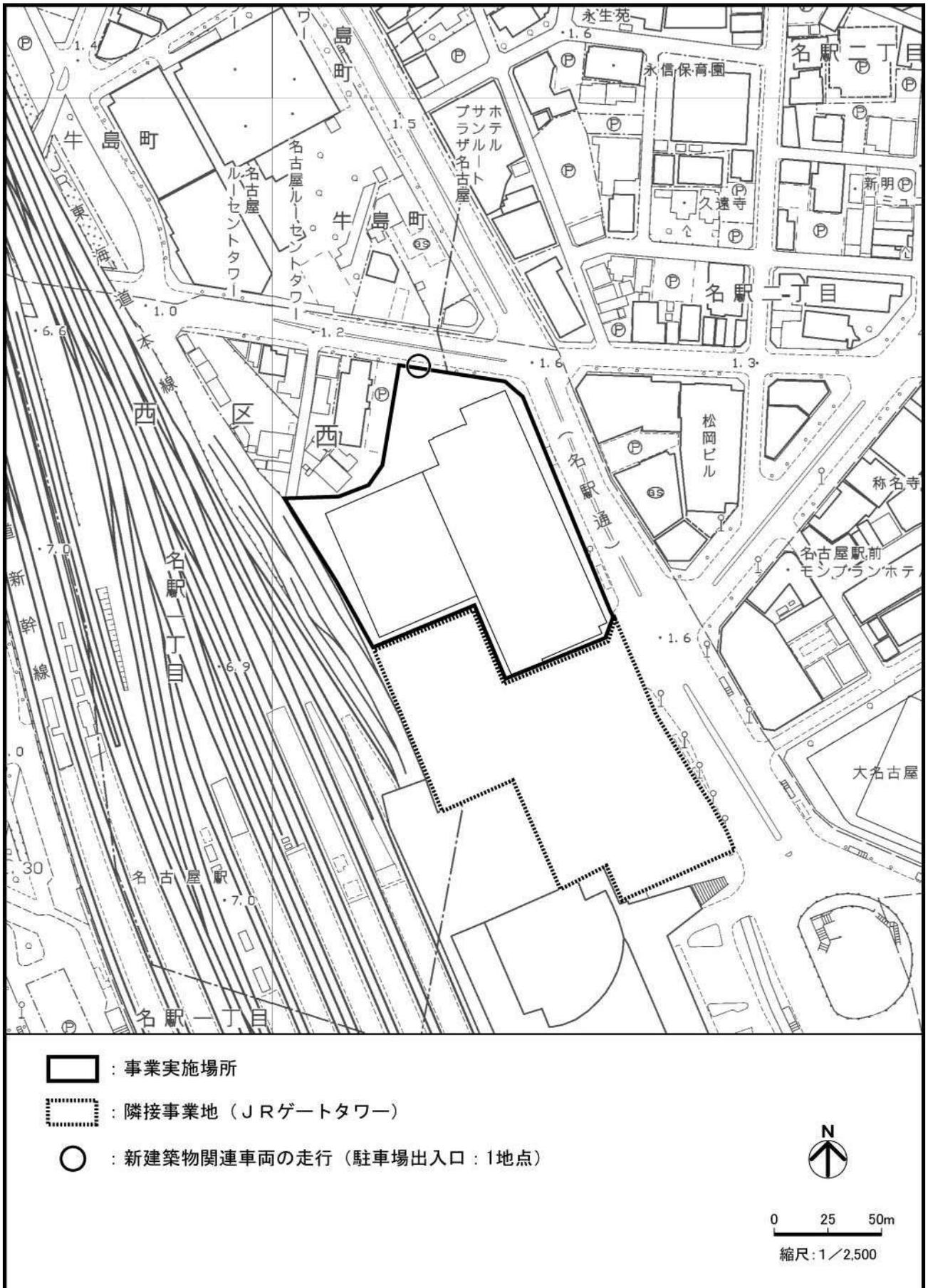


図 6-7 新建築物関連車両台数調査地点

(6) 調査結果

① 自動車交通量

自動車交通量の調査結果は、図 6-8 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ALであり、平日は 40,213 台/16 時間、休日は 36,673 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Lであり、平日は 1.32、休日は 1.20 であった。その他の区間では、1 未満若しくは 1 と同程度となっていた。

表 6-24(1) 調査結果（自動車交通量）

単位：台/16 時間

区間	平日			休日		
	供用前 a	調査結果 b	交通量比 b/a	供用前 a	調査結果 b	交通量比 b/a
A	30,159	26,195	0.87	23,693	20,085	0.85
C	11,510	11,645	1.01	9,088	9,243	1.02
D	6,173	5,762	0.93	4,736	4,489	0.95
E	7,103	5,849	0.82	6,138	4,318	0.70
H	29,780	29,123	0.98	23,526	22,385	0.95
J	31,075	29,184	0.94	24,024	22,459	0.93
K	10,256	7,878	0.77	10,557	8,428	0.80
L	3,789	5,013	1.32	3,209	3,839	1.20
M	16,165	14,374	0.89	12,655	12,154	0.96
N	8,710	7,306	0.84	6,188	6,039	0.98
Q	12,612	11,125	0.88	10,793	9,682	0.90
R	13,357	11,773	0.88	12,888	12,989	1.01
S-1	14,064	11,916	0.85	13,061	11,033	0.84
S-2	14,058	12,532	0.89	13,049	11,855	0.91
T	8,353	7,086	0.85	5,777	5,944	1.03
U	23,635	19,515	0.83	19,753	17,754	0.90
W	30,518	22,942	0.75	25,199	20,732	0.82

注)交通量は、大型車と小型車の合計である。

表 6-24(2) 調査結果（自動車交通量）

単位：台/16 時間

区間	平日			休日		
	供用前 a	調査結果 b	交通量比 b/a	供用前 a	調査結果 b	交通量比 b/a
X	25,973	23,935	0.92	21,285	21,381	1.00
Y	33,587	32,543	0.97	23,679	22,632	0.96
Z	33,548	25,342	0.76	26,811	22,674	0.85
A A	35,834	25,098	0.70	28,242	22,749	0.81
A B	33,509	33,038	0.99	26,419	27,830	1.05
A C	14,745	13,993	0.95	13,881	15,892	1.14
A D	18,670	15,685	0.84	17,634	17,424	0.99
A G	15,821	12,768	0.81	10,742	9,672	0.90
A H	26,303	26,189	1.00	20,511	19,727	0.96
A I	35,516	32,098	0.90	26,976	27,953	1.04
A J	32,030	24,658	0.77	25,546	21,973	0.86
A K	43,895	38,208	0.87	35,564	34,533	0.97
A L	46,856	40,213	0.86	39,092	36,673	0.94
A N	26,557	22,727	0.86	20,950	19,097	0.91
A O	39,236	36,922	0.94	32,201	30,143	0.94
A R	42,026	37,438	0.89	33,938	29,935	0.88

注)交通量は、大型車と小型車の合計である。

② 新建築物関連車両台数

新建築物関連車両台数は、出入り合計で、平日は 1,725 台 TE/16 時間、休日は 2,529 台 TE/16 時間であった。なお、新建築物関連車両の走行に関して、市民等からの苦情はなかった。

表 6-25 調査結果（新建築物関連車両台数）

単位：台/16 時間

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	67	782	849	27	1,229	1,256
入	65	811	876	27	1,246	1,273
出入計	132	1,593	1,725	54	2,475	2,529

注 1) 調査時間は 6 時から 22 時までの 16 時間である。

注 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。

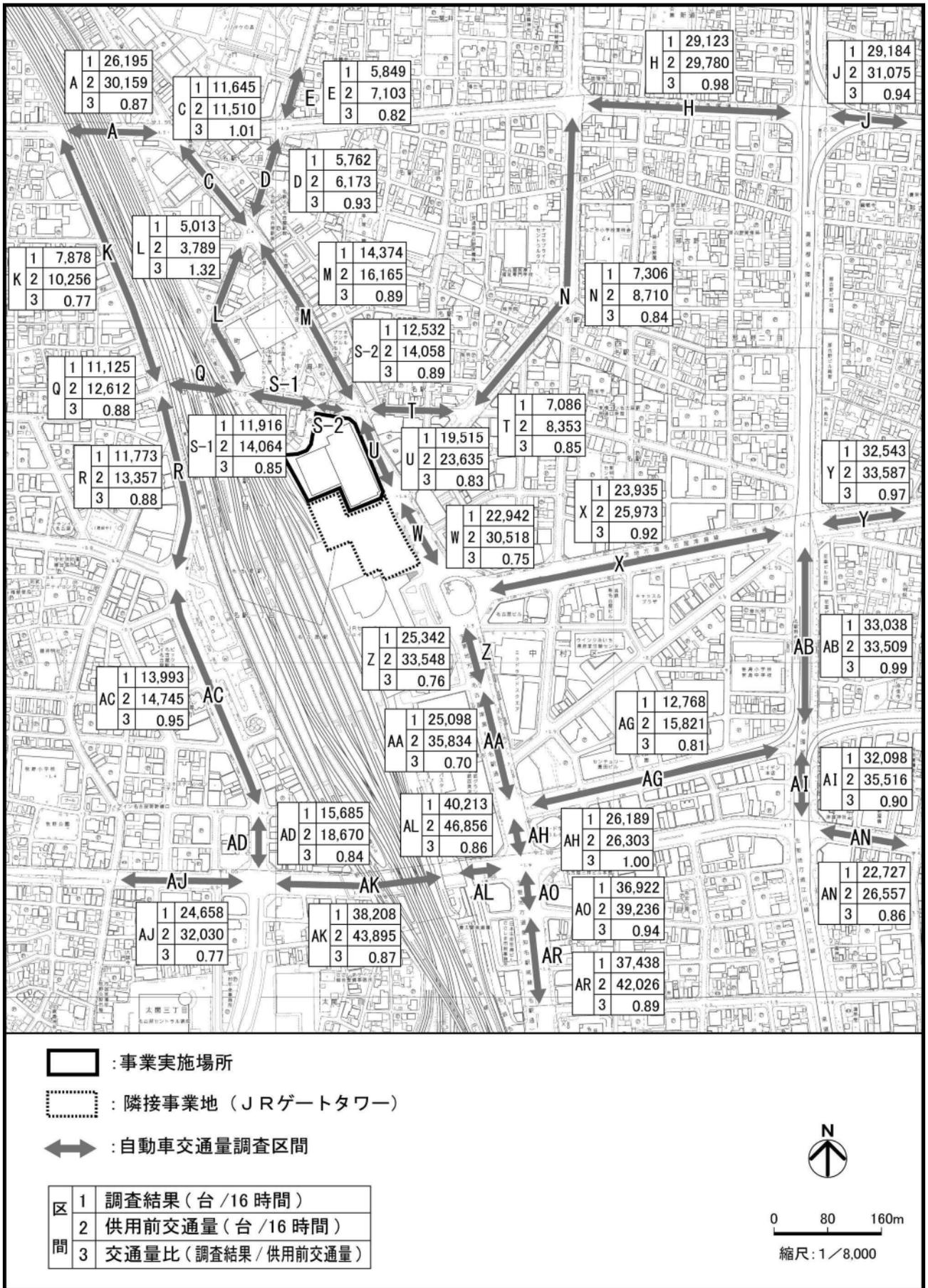


図 6-8(1) 自動車交通量調査結果 (平日)

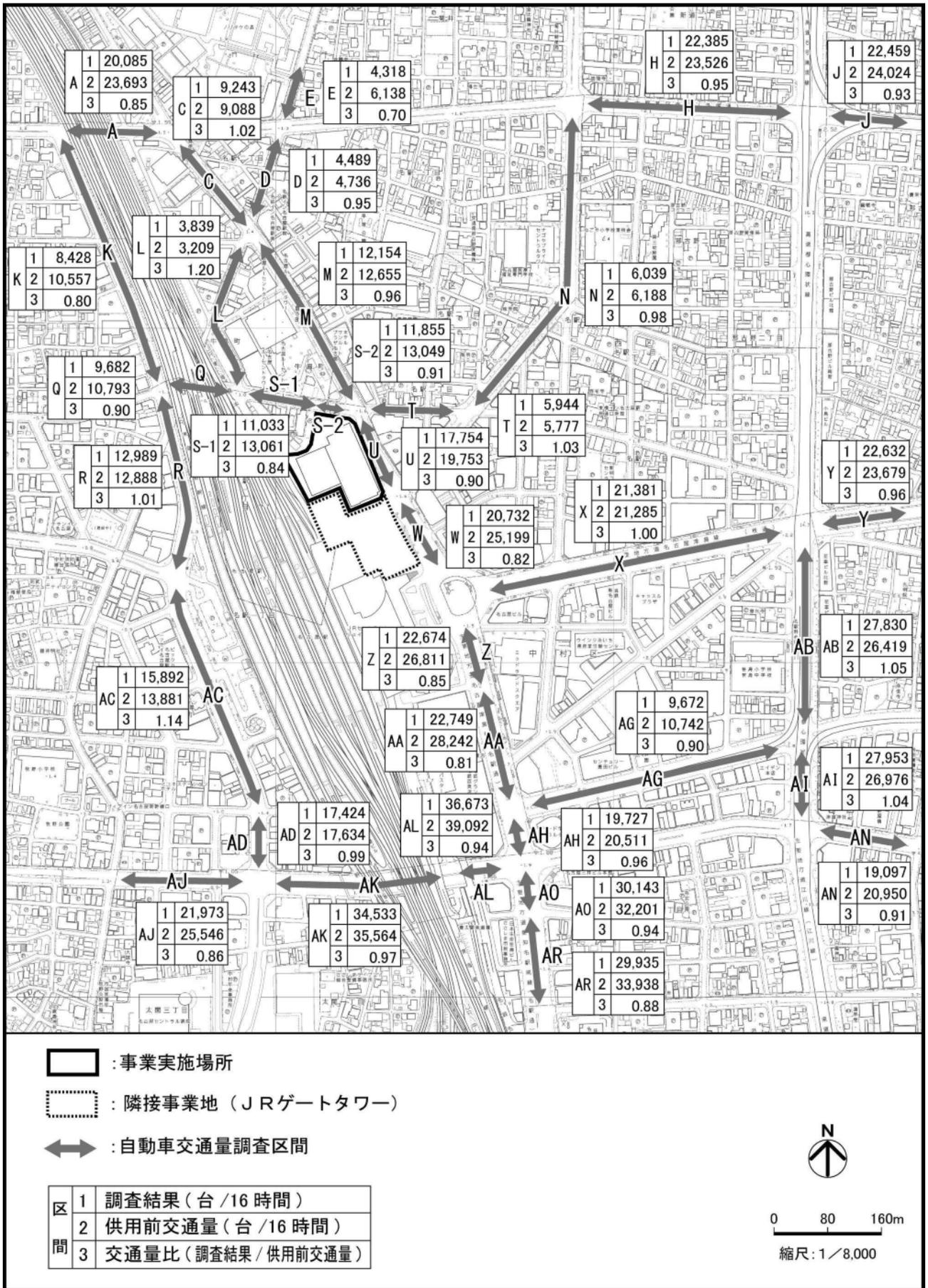


図 6-8(2) 自動車交通量調査結果 (休日)

(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である交通量と比較すると、各区間の自動車交通量は、表 6-26 に示すとおり、平日及び休日の区間 C 及び区間 L、休日の区間 R、区間 T、区間 X、区間 A B、区間 A C 及び区間 A I を除く区間で予測結果より少なくなっていた。これは、名古屋駅やその周辺での自動車交通量が減少しているものと考えられる。また、「②新建築物関連車両台数」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、一部区間において、調査結果が予測結果より多くなっているのは、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が要因であると考えられる。

表 6-26(1) 予測結果との比較（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	30,159	30,172	26,195	13	-3,964	0.87
C	11,510	11,523	11,645	13	135	1.01
D	6,173	6,225	5,762	102	-411	0.93
E	7,103	7,205	5,849	102	-1,254	0.82
H	29,780	29,815	29,123	35	-657	0.98
J	31,075	31,110	29,184	35	-1,891	0.94
K	10,256	10,290	7,878	34	-2,378	0.77
L	3,789	3,945	5,013	156	1,224	1.32
M	16,165	16,302	14,374	137	-1,791	0.89
N	8,710	8,745	7,306	35	-1,404	0.84
Q	12,612	12,708	11,125	96	-1,487	0.88
R	13,357	13,420	11,773	63	-1,584	0.88
S-1	14,064	14,316	11,916	252	-2,148	0.85
S-2	14,058	14,315	12,532	257	-1,526	0.89
T	8,353	8,388	7,086	35	-1,267	0.85
U	23,635	23,899	19,515	264	-4,120	0.83
W	30,518	30,782	22,942	264	-7,576	0.75

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、予測時の背景交通量を示す。

表 6-26(2) 予測結果との比較（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	
X	25,973	26,130	23,935	157	-2,038	0.92
Y	33,587	33,683	32,543	96	-1,044	0.97
Z	33,548	33,654	25,342	106	-8,206	0.76
AA	35,834	35,940	25,098	106	-10,736	0.70
AB	33,509	33,572	33,038	63	-471	0.99
AC	14,745	14,808	13,993	63	-752	0.95
AD	18,670	18,733	15,685	63	-2,985	0.84
AG	15,821	15,843	12,768	22	-3,053	0.81
AH	26,303	26,387	26,189	84	-114	1.00
AI	35,516	35,579	32,098	63	-3,418	0.90
AJ	32,030	32,084	24,658	54	-7,372	0.77
AK	43,895	43,944	38,208	49	-5,687	0.87
AL	46,856	46,905	40,213	49	-6,643	0.86
AN	26,557	26,620	22,727	63	-3,830	0.86
AO	39,236	39,329	36,922	93	-2,314	0.94
AR	42,026	42,119	37,438	93	-4,588	0.89

注 1) 交通量は、大型車と小型車の合計である。

注 2) 供用前の交通量は、予測時の背景交通量を示す。

表 6-26(3) 予測結果との比較（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	23,693	23,695	20,085	2	-3,608	0.85
C	9,088	9,090	9,243	2	155	1.02
D	4,736	4,750	4,489	14	-247	0.95
E	6,138	6,152	4,318	14	-1,820	0.70
H	23,526	23,531	22,385	5	-1,141	0.95
J	24,024	24,029	22,459	5	-1,565	0.93
K	10,557	10,562	8,428	5	-2,129	0.80
L	3,209	3,230	3,839	21	630	1.20
M	12,655	12,674	12,154	19	-501	0.96
N	6,188	6,193	6,039	5	-149	0.98
Q	10,793	10,805	9,682	12	-1,111	0.90
R	12,888	12,896	12,989	8	101	1.01
S-1	13,061	13,094	11,033	33	-2,028	0.84
S-2	13,049	13,083	11,855	34	-1,194	0.91
T	5,777	5,782	5,944	5	167	1.03
U	19,753	19,789	17,754	36	-1,999	0.90
W	25,199	25,235	20,732	36	-4,467	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、予測時の背景交通量を示す。

表 6-26(4) 予測結果との比較（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	
X	21,285	21,306	21,381	21	96	1.00
Y	23,679	23,691	22,632	12	-1,047	0.96
Z	26,811	26,826	22,674	15	-4,137	0.85
AA	28,242	28,257	22,749	15	-5,493	0.81
AB	26,419	26,427	27,830	8	1,411	1.05
AC	13,881	13,889	15,892	8	2,011	1.14
AD	17,634	17,642	17,424	8	-210	0.99
AG	10,742	10,745	9,672	3	-1,070	0.90
AH	20,511	20,523	19,727	12	-784	0.96
AI	26,976	26,984	27,953	8	977	1.04
AJ	25,546	25,554	21,973	8	-3,573	0.86
AK	35,564	35,571	34,533	7	-1,031	0.97
AL	39,092	39,099	36,673	7	-2,419	0.94
AN	20,950	20,958	19,097	8	-1,853	0.91
AO	32,201	32,213	30,143	12	-2,058	0.94
AR	33,938	33,950	29,935	12	-4,003	0.88

注 1) 交通量は、大型車と小型車の合計である。

注 2) 供用前の交通量は、予測時の背景交通量を示す。

② 新建築物関連車両台数

交通量は、表 6-27 に示すとおり、平日及び休日いずれも、調査結果は予測結果の概ね 4 割程度となっていた。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。なお、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。

表 6-27 予測結果との比較

単位：台/16 時間

区分		予測結果			調査結果		
		大型車類	小型車類	合計	大型車類	小型車類	合計
平日	出	0	2,183	2,183	67	782	849
	入	0	2,176	2,176	65	811	876
	出入計	0	4,359	4,359	132	1,593	1,725
休日	出	0	3,434	3,434	27	1,229	1,256
	入	0	3,411	3,411	27	1,246	1,273
	出入計	0	6,845	6,845	54	2,475	2,529

注 1) 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。

6-9-2 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。

(3) 調査場所

調査は、図 6-9 に示す事業実施場所周辺道路の 4 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、事業者への聞き取りにより調査を実施した。

(4) 調査時期

調査は供用時とし、表 6-28 に示す時期に実施した。

表 6-28 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

(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、6-9-1「(5) 環境の保全のために講じた措置」(p. 82) 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、図 6-10 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イであり、平日が 8,800 人/16 時間、休日が 8,428 人/16 時間であった。自転車交通量が最も多い区間は平日が区間ア-3 で 1,109 台/16 時間、休日が区間ア-2 で 712 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、平日は区間ア-2 で 1.43、休日は区間ア-3 で 1.47 であった。また、自転車交通量の供用前後の交通量比は全ての区間で 1 未満であり、最も大きくなった区間は、平日及び休日ともに区間ア-1 で平日が 0.73、休日が 0.48 であった。

なお、新建築物関連の歩行者及び自転車の通行に関して、市民等からの苦情はなかった。

表 6-29 調査結果（歩行者交通量）

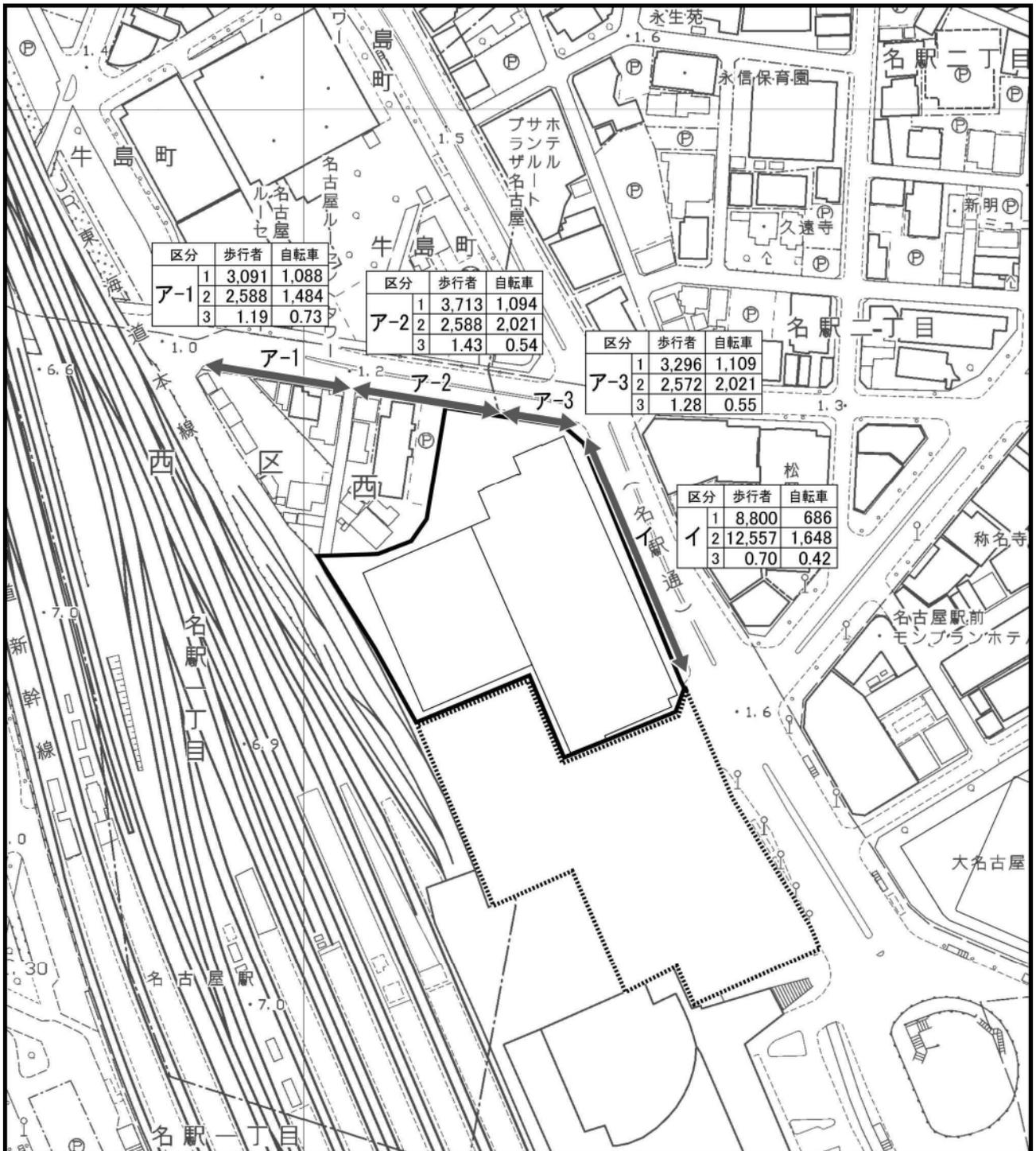
単位：台/16 時間

区間	平日			休日		
	供用前 a	調査結果 b	交通量比 b/a	供用前 a	調査結果 b	交通量比 b/a
ア-1	2,588	3,091	1.19	2,099	2,220	1.06
ア-2	2,588	3,713	1.43	2,099	2,765	1.32
ア-3	2,572	3,296	1.28	2,077	3,046	1.47
イ	12,557	8,800	0.70	7,008	8,428	1.20

表 6-30 調査結果（自転車交通量）

単位：台/16 時間

区間	平日			休日		
	供用前 a	調査結果 b	交通量比 b/a	供用前 a	調査結果 b	交通量比 b/a
ア-1	1,484	1,088	0.73	1,456	704	0.48
ア-2	2,021	1,094	0.54	3,982	712	0.18
ア-3	2,021	1,109	0.55	3,982	702	0.18
イ	1,648	686	0.42	3,580	479	0.13



区分	歩行者	自転車
ア-1	1 3,091	1,088
	2 2,588	1,484
	3 1.19	0.73

区分	歩行者	自転車
ア-2	1 3,713	1,094
	2 2,588	2,021
	3 1.43	0.54

区分	歩行者	自転車
ア-3	1 3,296	1,109
	2 2,572	2,021
	3 1.28	0.55

区分	歩行者	自転車
イ	1 8,800	686
	2 12,557	1,648
	3 0.70	0.42

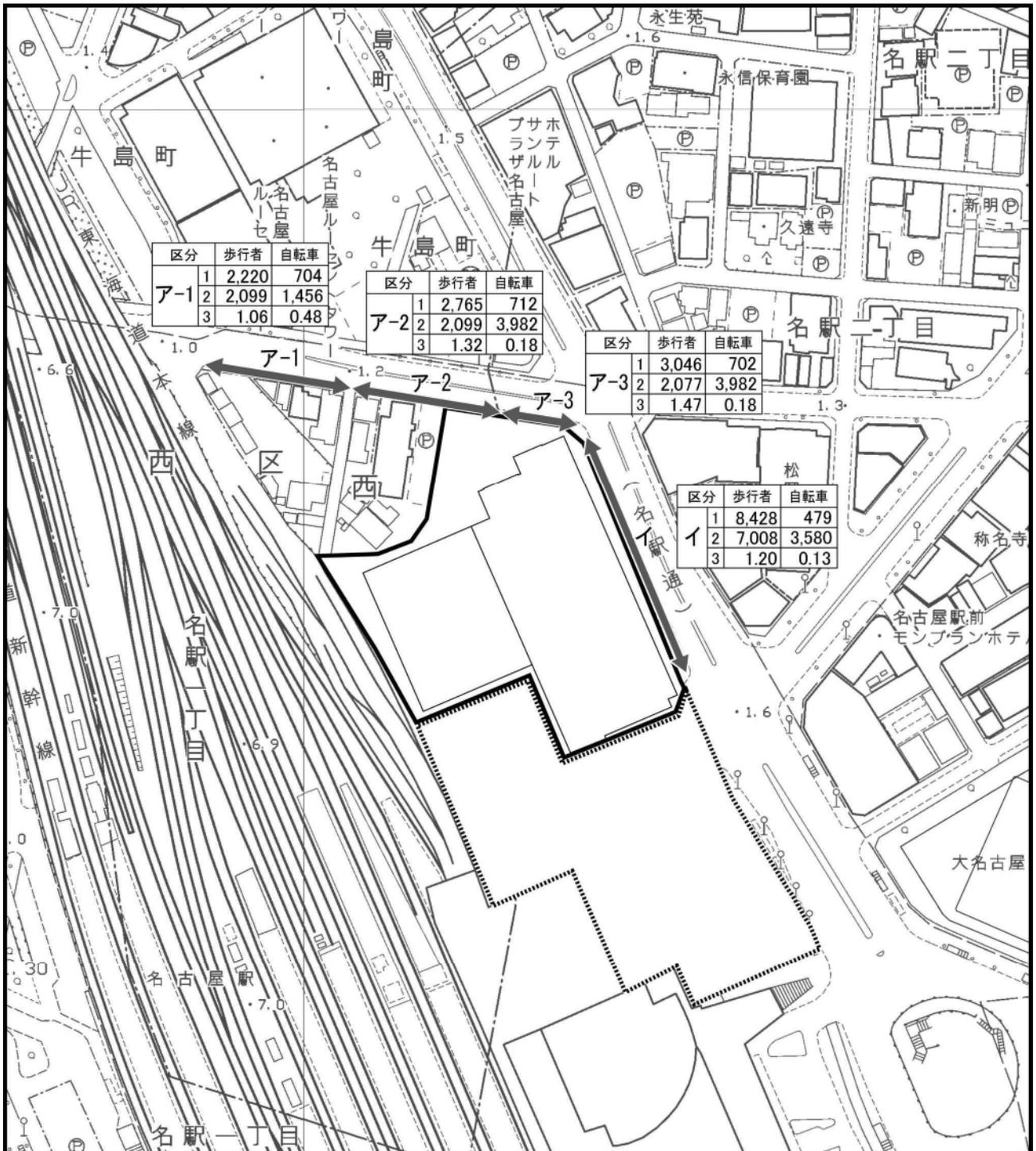
- : 事業実施場所
- : 隣接事業地 (JRゲートタワー)
- : 歩行者及び自転車交通量調査区間



0 25 50m
縮尺: 1/2,500

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)

図 6-10(1) 歩行者及び自転車増加交通量 (平日)



区分	歩行者	自転車
ア-1	1	2,220
	2	704
	3	1,456

区分	歩行者	自転車
ア-2	1	2,765
	2	712
	3	1,456

区分	歩行者	自転車
ア-3	1	3,046
	2	702
	3	1,456

区分	歩行者	自転車
イ	1	8,428
	2	479
	3	3,580

- : 事業実施場所
- : 隣接事業地 (JRゲートタワー)
- : 歩行者及び自転車交通量調査区間



0 25 50m
縮尺: 1/2,500

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

図 6-10(2) 歩行者及び自転車増加交通量 (休日)

② 新建築物利用者数

新建築物利用者数について、歩行者利用者数は、表 6-31 に示すとおり出入合計で平日が 75,417 人/日、休日が 74,501 人/日であった。

自転車利用者数は、表 6-32 に示すとおり平日が 69 台/日、休日が 31 台/日であった。

表 6-31 新建築物利用者交通量の調査結果（歩行者）

単位：人/日

区分	平 日	休 日
出	37,483	36,905
入	37,934	37,596
出入計	75,417	74,501

注)新建築物利用者数は、事業者への聞き取りにより調査を行った。

表 6-32 新建築物利用者交通量の調査結果（自転車）

単位：台/日

区分	平 日	休 日
駐車台数	69	31

注)新建築物利用者数は、事業者への聞き取りにより調査を行った。

(7) 予測結果との比較

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、表 6-33 に示すとおり、平日は区間イを除く区間、休日は全区間で調査結果が予測結果より多くなっていた。各区間の自転車交通量は、表 6-34 に示すとおり、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。

これは、新建築物利用における歩行者の増加、新建築物が地下街や J R ゲートタワーと繋がることによる名古屋駅から新建築物内を移動する歩行者の増加、名古屋駅から新建築物周辺へのアクセスの簡素化による名古屋駅周辺での自転車利用の減少が要因と考えられる。

表 6-33(1) 予測結果との比較（歩行者：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 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	
ア-1	2,588	2,684	3,091	96	503	1.19
ア-2	2,588	2,684	3,713	96	1,125	1.43
ア-3	2,572	2,668	3,296	96	724	1.28
イ	12,557	12,557	8,800	0	-3,757	0.70

表 6-33(2) 予測結果との比較（歩行者：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 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	
ア-1	2,099	2,109	2,220	10	121	1.06
ア-2	2,099	2,109	2,765	10	666	1.32
ア-3	2,077	2,087	3,046	10	969	1.47
イ	7,008	7,008	8,428	0	1,420	1.20

表 6-34(1) 予測結果との比較（自転車：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 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	
ア-1	1,484	1,502	1,088	18	-396	0.73
ア-2	2,021	2,143	1,094	122	-927	0.54
ア-3	2,021	2,143	1,109	122	-912	0.55
イ	1,648	1,760	686	112	-962	0.42

表 6-34(2) 予測結果との比較（自転車：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 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	
ア-1	1,456	1,458	704	2	-752	0.48
ア-2	3,982	3,996	712	14	-3,270	0.18
ア-3	3,982	3,996	702	14	-3,280	0.18
イ	3,580	3,593	479	13	-3,101	0.13

6-9-3 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。

(3) 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 6-11 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 1 地点で調査を実施した。

(4) 調査時期

調査は供用時とし、表 6-35 に示す時期に実施した。

表 6-35 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

(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、6-9-1「(5) 環境の保全のために講じた措置」(p. 82) に示したとおりである。

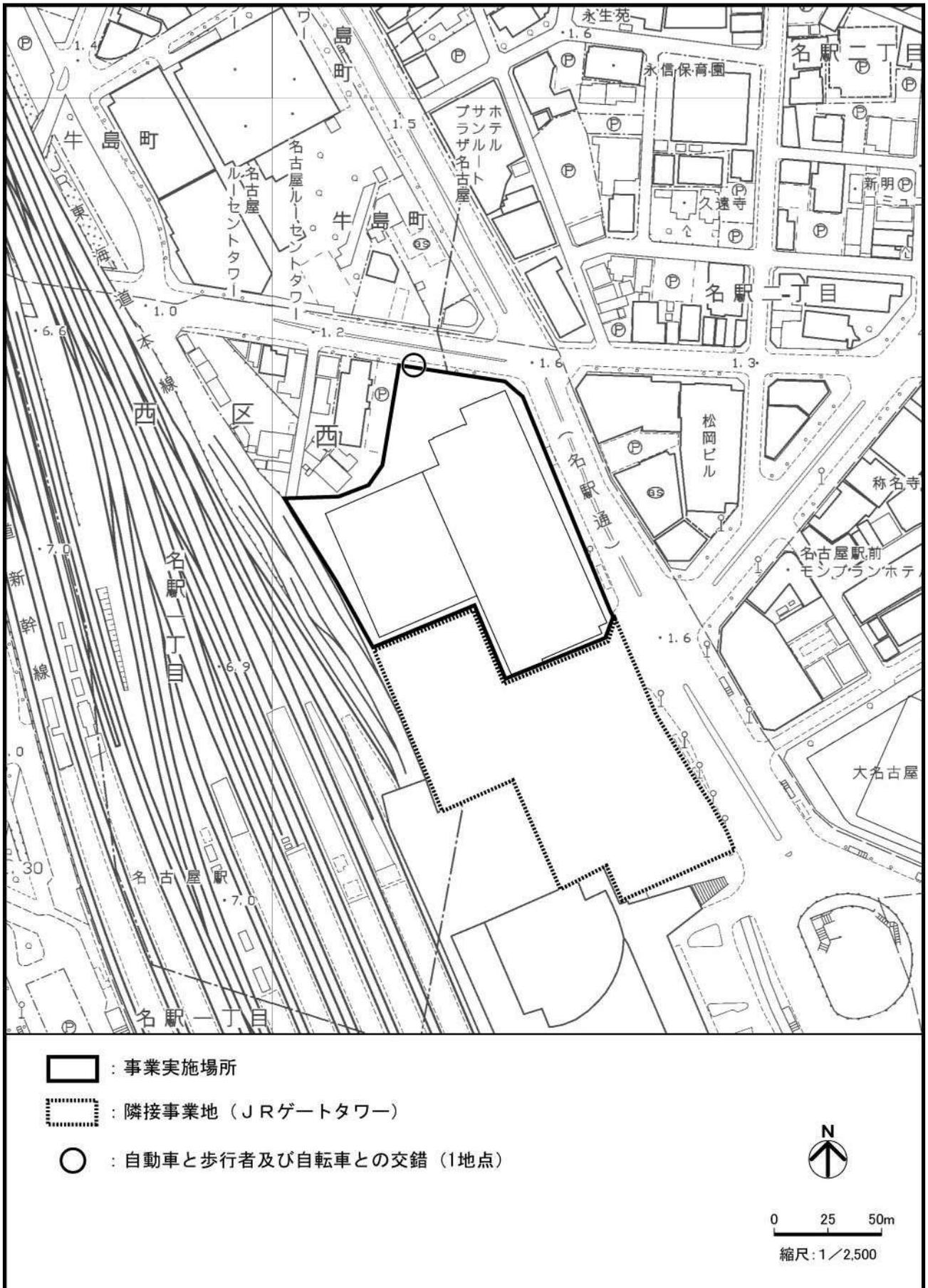


図 6-11 供用に伴う自動車と歩行者及び自転車との交錯調査地点

(6) 調査結果

新建築物関連車両出入口における新建築物関連車両と歩行者及び自転車との交錯の調査結果は、図 6-12 に示すとおりである。平日においては、1,725TE 台/16 時間の新建築物関連車両が出入りし、3,713 人/16 時間の歩行者、1,094 台/16 時間の自転車と交錯した。

休日においては、2,529TE 台/16 時間の新建築物関連車両が出入りし、2,765 人/16 時間の歩行者、712 台/16 時間の自転車と交錯した。

新建築物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、歩行者及び自転車ともに休日が平日より多い結果となった。

なお、新建築物関連の自動車と歩行者及び自転車との交錯に関して、市民等からの苦情はなかった。

表 6-36 調査結果

区分	16 時間交通量			ピーク時間交通量		
	自動車 (TE 台)	歩行者 (人)	自転車 (台)	自動車 (TE 台)	歩行者 (人)	自転車 (台)
平日	1,725	3,713	1,094	179	184	59
休日	2,529	2,765	712	300	186	68

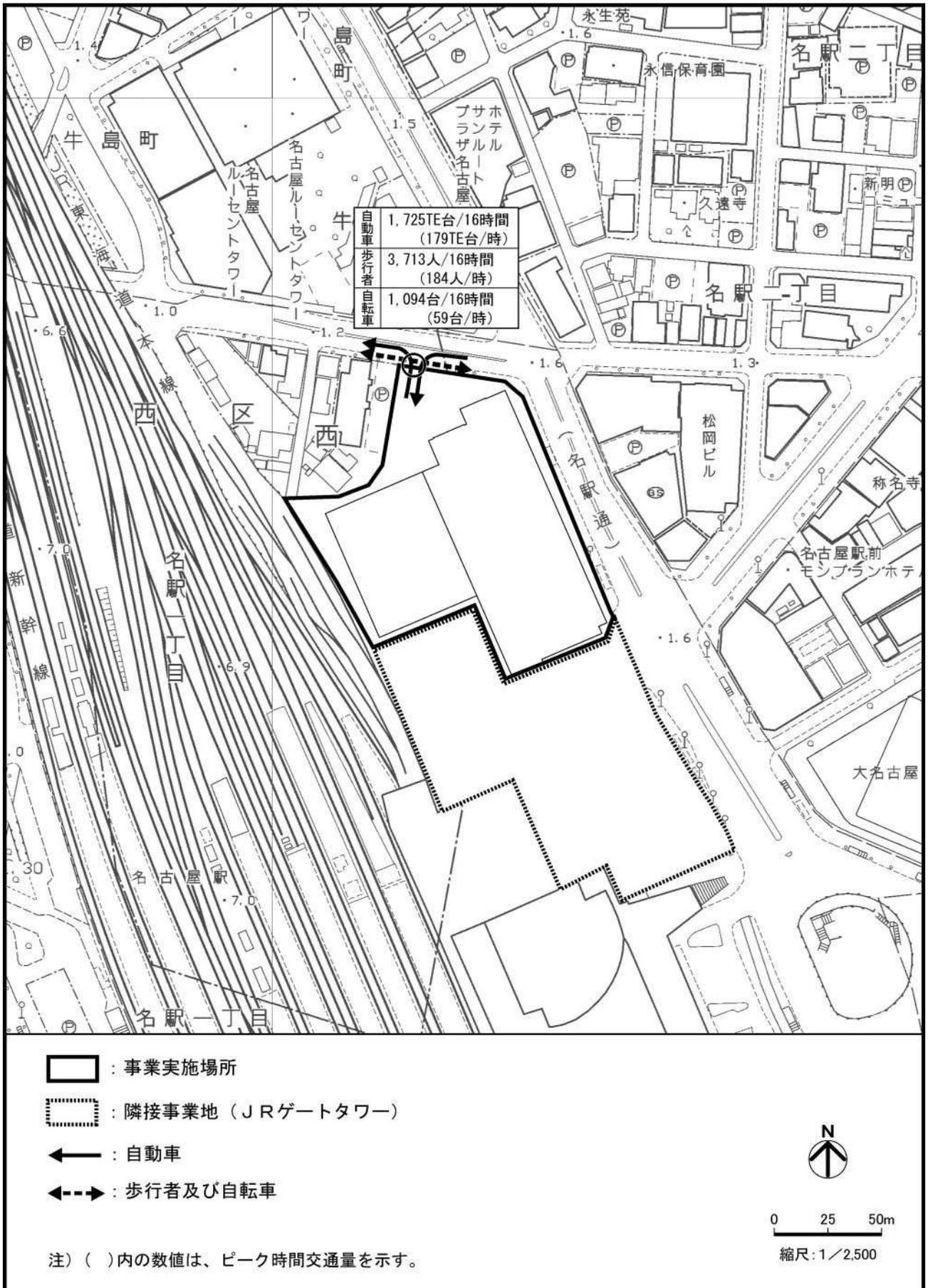


図 6-12(1) 新建築物関連車両と歩行者及び自転車の交錯 (平日)

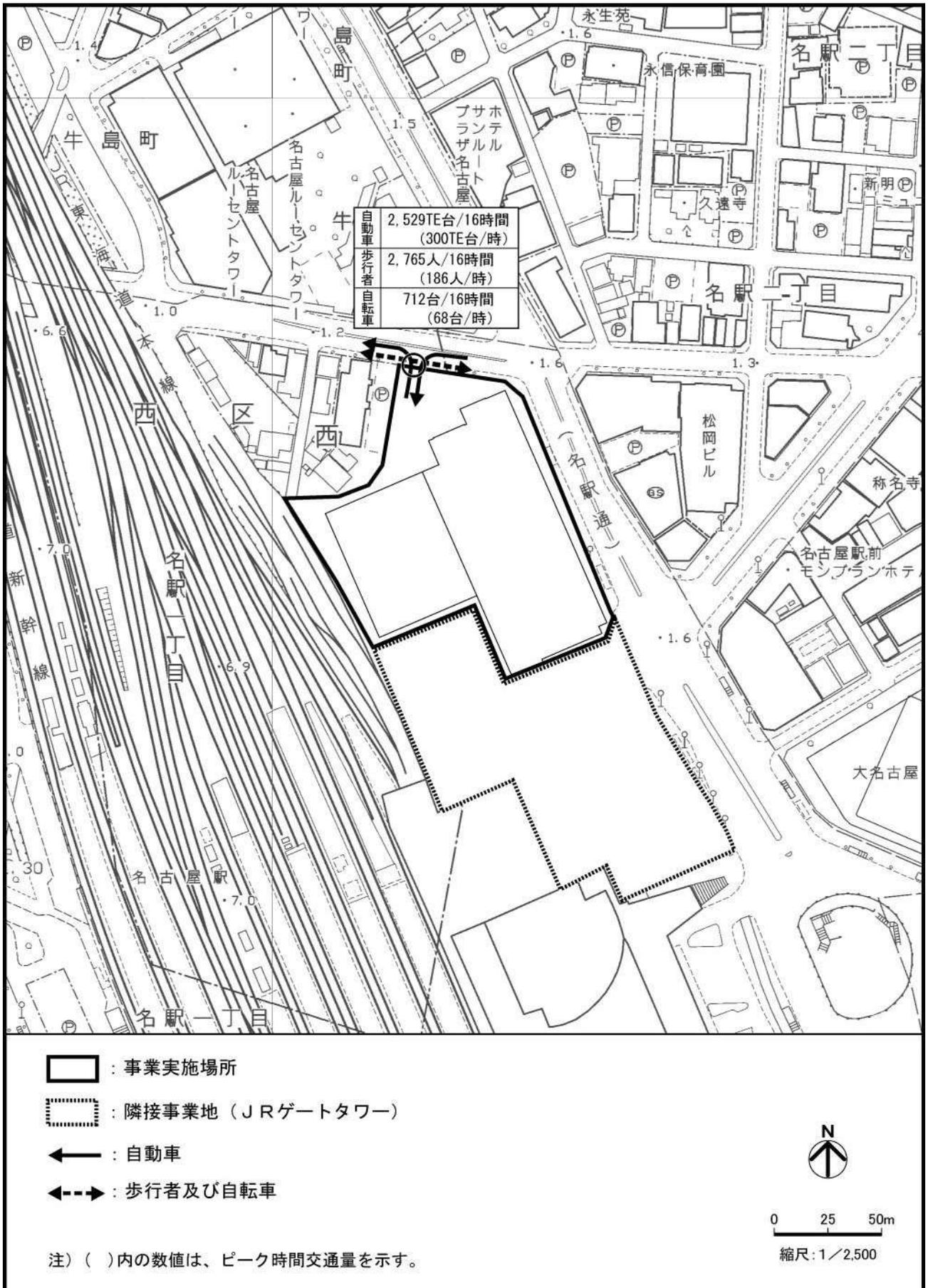


図 6-12(2) 新建築物関連車両と歩行者及び自転車の交錯 (休日)

(7) 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、表 6-37 に示すとおり、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く、交錯する自転車交通量は予測結果よりも少なかった。

新建築物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、表 6-38 に示すとおり、交錯する歩行者及び自転車は、平日及び休日とも予測結果より少なかった。

これは、新建築物利用における歩行者の増加が考えられる。一方、新建築物関連車両及び自転車は予測結果よりも少ない台数であり、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 6-37 予測結果との比較（16 時間交通量）

区分	予測結果			調査結果		
	自動車(TE 台)	歩行者(人)	自転車(台)	自動車(TE 台)	歩行者(人)	自転車(台)
平日	4,359	2,684	2,143	1,725	3,713	1,094
休日	6,845	2,109	3,996	2,529	2,765	712

表 6-38 予測結果との比較（ピーク時間交通量）

区分	予測結果			調査結果		
	自動車(TE 台)	歩行者(人)	自転車(台)	自動車(TE 台)	歩行者(人)	自転車(台)
平日	357	322	213	179	184	59
休日	560	222	480	300	186	68

6-10 緑地等

(1) 調査事項

- ・緑地等の位置、種類・樹種等、面積、緑化率及び周辺との調和

(2) 調査方法

① 緑地等の位置、種類・樹種等、面積、緑化率

現地踏査により事業実施場所及びその周辺の緑地等の状況を調査した。また、聞き取りにより、事業実施場所の維持管理の状況を調査した。

② 事業実施場所周辺との調和

現地踏査により事業実施場所及びその周辺の緑地等の状況を調査した。

(3) 調査場所

調査は事業実施場所及びその周辺を対象とした。

(4) 調査時期

調査は存在時とし、平成29年8月9日及び8月14日に実施した。

(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、病害虫の駆除等を行う計画とした。
- ・街路樹については、風害対策や地下構造物との関係等様々な条件があるため、屋上等を含む全体の中で、東海地域の在来種（郷土種）を含め植栽を行った。

(6) 調査結果及び予測結果との比較

① 緑地等の位置、種類・樹種等、面積及び緑化率

ア 緑地等の位置

緑地等の位置は、図 6-13 に示すとおりである。

緑地等は、地上緑化、屋上緑化、壁面緑化に大きく分かれる。地上緑化では、事業実施場所内東側及び北側に、中高木、低木及び地被類が植栽されている。屋上緑化では、事業実施場所内西側及び南側に、中高木及び地被類が植栽されている。また、壁面緑化は、主に低木が事業実施場所内西側に植栽されている。

調査結果を評価書における予測結果と比較すると、緑地等の位置は、屋上緑化、低層棟西側壁面の緑化、高層棟北側の植栽及び名駅通沿いの街路樹等、概ね予測結果と同様な位置である。

イ 種類・樹種等

緑地等の種類・樹種は、中高木では、ソヨゴ、ハイノキ、アラカシ、シマトネリコ及びタラヨウ、低木がヤマブキ、コクチナシ、ナワシログミ、スイカズラ、テイカカズラ及びムベ等、地被類ではコウライシバ、セダム類及びアガパンサス等となっている。また、郷土種では、東海地方に自生するソヨゴ、アラカシ、ヤマブキ、スイカズラ及びセキショウ等が植栽されている。

調査結果を評価書における予測結果と比較すると、緑地等の種類は、表 6-39 に示すとおり、予測結果と同じ中高木及び地被類を主としており、中高木ではソヨゴ、シマトネリコ、アラカシ等の同様な樹種、地被類は多様な種を植栽している。

表 6-39 予測結果との比較（緑地等の種類）

緑地等		形態及び樹種等	
		予測結果	調査結果
低層棟の緑化	屋上緑化	中高木：ソヨゴ等 低木：カンツバキ、アベリア等 地被類：カレックス類、コウライシバ等	中高木：ソヨゴ 低木：－ 地被類：コウライシバ
	西側壁面の緑化	ツル植物：ヘデラカナリエンシス等	ツル植物：－ 低木：スイカズラ、テイカカズラ、ムベ、ノウゼンカズラ、ヒルガオ等
	北西側空地の植栽	中高木：エゴノキ、ハナミズキ等 低木：アベリア等 地被類：シマカンスゲ、フィリヤブラン等	中高木：ハイノキ 低木：－ 地被類：コウライシバ
高層棟の緑化	屋上緑化	地被類：セダム	中高木：アラカシ、シマトネリコ等 地被類：セダム類
	名駅通沿いの街路樹	中高木：シマトネリコ	中高木：シマトネリコ 地被類：ピンカマジョール、ピンカミノール、ニシキテイカカズラ等
	北側の植栽	中高木：アラカシ、ソヨゴ等 低木：アベリア等 地被類：ベアグラス等	中高木：アラカシ、タラヨウ 低木：ヤマブキ、コクチナシ、ナワシログミ等 地被類：アガパンサス、セキショウ、ユキノシタ、ツワブキ、クサソテツ等

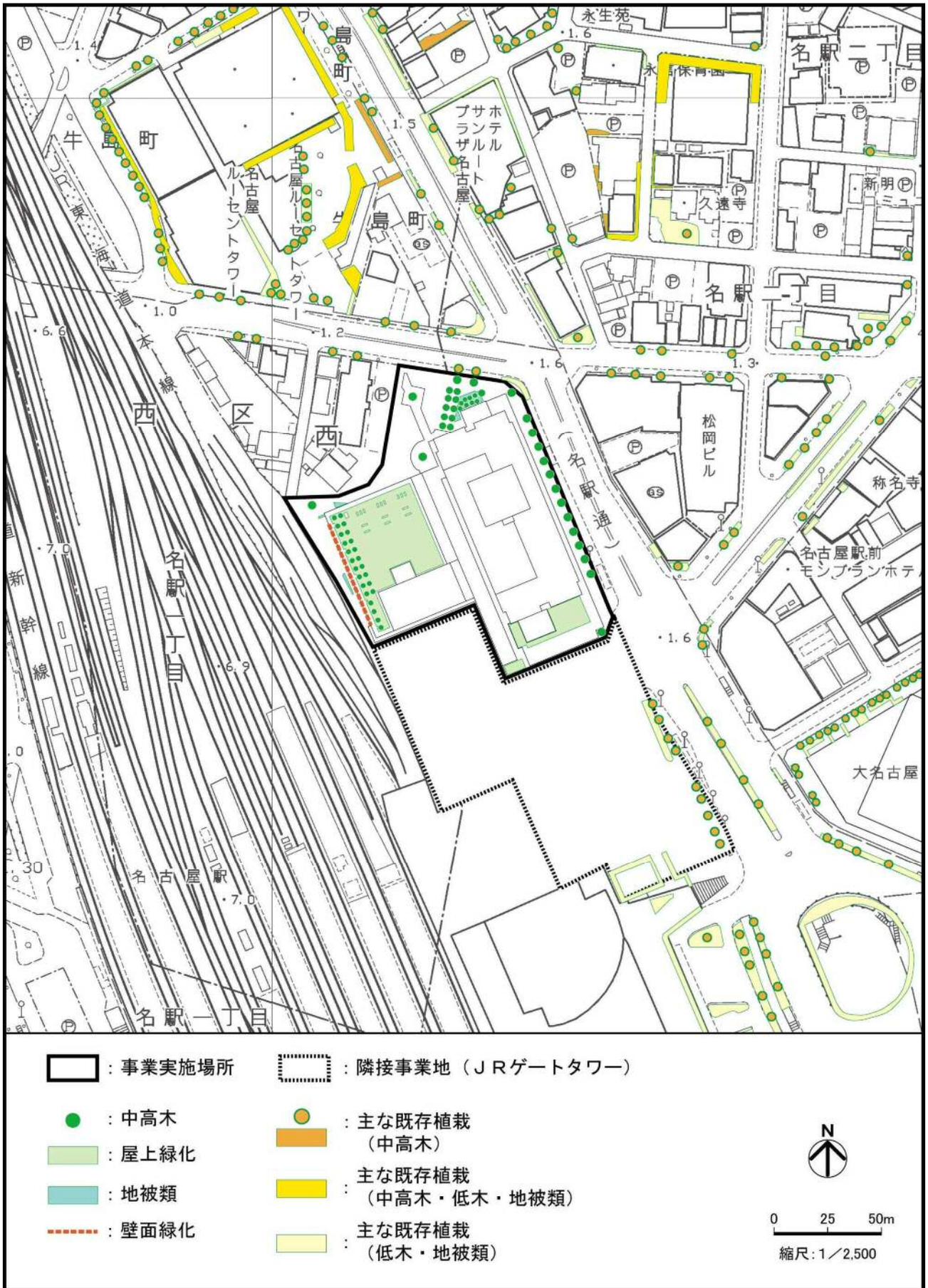


図 6-13 緑地等の位置と事業実施場所周辺の植栽等

ウ 緑地等の面積

緑地等の面積は、低層棟の屋上緑化約 1,659m²、高層棟の屋上緑化約 418m² など合計で約 3,182m² となっている。

調査結果を評価書における予測結果と比較すると、緑地等の面積は、表 6-40 に示すとおり、予測結果の約 3,150m² に対して約 3,182m² であり、同等以上の数値を確保している。

表 6-40 予測結果との比較（緑地等の面積）

区分	緑 地 等		面 積 (m ²)	
			予測結果	調査結果
緑地	低層棟の緑化	屋上緑化	約 1,500	約 1,659
		西側壁面の緑化	約 710 (約 25)	約 710 (約 27)
		北西側空地の植栽	約 120	約 32
	高層棟の緑化	屋上緑化	約 300	約 418
		名駅通沿いの街路樹	約 270	約 172
		北側の植栽	約 250	約 191
合 計			約 3,150 (約 2,465)	約 3,182 (約 2,499)
対象敷地面積			約12,200	約12,200
緑化率 (%)			約 20.2	約 20.5

注)表中の面積は、実面積を記載したが、「緑のまちづくり条例」に基づく緑化率は、壁面緑化の面積が、「緑化幅×1m」により算出されるため、その値を () 内に示した。

エ 緑化率等

緑化率は、対象となる敷地面積約 12,200m² に対して、緑地等の面積は約 2,499m² となり約 20.5% 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、病虫害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。

調査結果を評価書における予測結果と比較すると、緑化率は、予測結果の約 20.2% に対して約 20.5% であり、同等以上の割合を確保している。

② 事業地周辺との調和

本事業では、名駅通沿いに中高木を植栽し、新建築物の屋上を広く緑化している。

名駅通沿いに植栽した街路樹は、隣接事業地（JRゲートタワー）及び事業実施場所北側の街路樹等と統一感のある緑地空間を形成している。

また、新建築物の西側壁面が低木で広く緑化されているほか、高層棟北側では中高木、低木及び地被類によるまとまりのある緑地が整備されている。

このため、事業実施場所及びその周辺には、緑の多い快適な都市環境が新たに形成され、利用者にうるおいや安らぎ感を与えている。

調査結果を評価書における予測結果と比較すると、新建築物の屋上を広く緑化しているとともに、名駅通沿いや事業実施場所北側の街路樹等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。

なお、緑化等に関して、市民等からの苦情はなかった。

6-11 その他

前述の大気質、騒音、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（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なかった。

第7章 まとめ

事後調査結果の概要は、次に示すとおりである。

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
大気質	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	1 地点	評価書に記載した措置を実施した。
	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	13 断面	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
<p>調査結果は、平日の出入りが大型車類で139台 TE注) /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。</p> <p>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。</p>	<p>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、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。</p> <p>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。</p>
<p>自動車交通量は、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。</p> <p>走行速度は、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。</p> <p>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。</p>	<p>自動車交通量について、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、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。</p> <p>走行速度について、調査結果と評価書における予測条件を比較すると、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。</p>

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
騒音	新建築物関連車両の走行による騒音	13 地点	評価書に記載した措置を実施した。
景観	眺望及び圧迫感の変化	眺望 11 地点 圧迫感 2 地点	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
<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>なお、市民等からの苦情はなかった。</p>	<p>騒音調査結果について、調査結果を評価書における予測結果と比較すると、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。ただし、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。</p> <p>自動車交通量について、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、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。</p> <p>走行速度について、調査結果を評価書における予測条件と比較すると、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。</p>
<p>主要眺望地点からの景観について、近景及び中景は、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、JR 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。遠景は、名古屋駅周辺の高層建築物群（JR 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。</p> <p>圧迫感の状況は、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。</p> <p>なお、市民等からの苦情はなかった。</p>	<p>主要眺望地点について、調査結果を評価書における予測結果と比較すると、近景及び中景は、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。遠景は、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。</p> <p>圧迫感の状況は、調査結果を評価書における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。</p>

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
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	－	評価書に記載した措置を実施した。
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を実施した。
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。

調査結果	予測結果との比較
<p>供用時の廃棄物発生量及び再資源化量の調査結果は、事務所の廃棄物発生量は約1.9m³/日、再資源化量は約1.5m³/日となり、再資源化率は約79%となった。なお、共用施設の廃棄物発生量は事務所と併せて算出している。</p> <p>商業施設（飲食店）の廃棄物発生量は約1.1m³/日、再資源化量は約0.6m³/日となり、再資源化率は約55%となった。</p> <p>商業施設（小売店舗）の廃棄物発生量は約0.3m³/日、再資源化量は約0.2m³/日となり、再資源化率は約67%となった。</p> <p>なお、市民等からの苦情はなかった。</p>	<p>調査結果を評価書における予測結果と比較すると、廃棄物等の発生量は、約3.3m³/日となり、予測結果の約341.1m³/日に対して大幅に削減されている。また、再資源化率は約70%であり、予測結果と同程度となっている。</p> <p>発生量が予測結果より大幅に削減されているのは、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、新建築物内の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。</p>
<p>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11,213tCO₂/年となると算定された。</p> <p>緑化・植栽による二酸化炭素の吸収・固定量の調査結果は、樹木毎に二酸化炭素の吸収量を算定すると、合計で27tCO₂/年の吸収量が見込まれる。</p> <p>なお、市民等からの苦情はなかった。</p>	<p>事業活動等に伴って発生する温室効果ガスの排出量について、調査結果を評価書における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11,213tCO₂/年となり、予測時で算定した14,567tCO₂/年よりも3,354tCO₂/年削減している。地域冷暖房は、評価書時点では冷房の方が暖房より多くエネルギーを使用すると想定されていたが、調査の結果、エネルギー消費量が同じであった。</p> <p>緑化・植栽による二酸化炭素の吸収・固定量は、調査結果を評価書における予測結果と比較すると、緑化による吸収量は予測結果を下回った。これは、緊急時等における利用空間確保のため、評価書時点の緑化計画より低木の植栽本数が減少したためである。なお、低木の植栽本数減少の代替措置として、壁面緑化に低木を利用し、二酸化炭素吸収量の増加を図っている。</p>
<p>市民等からの苦情はなかった。</p> <p>なお、新建築物の植栽の位置は、低層部周辺に樹木を植栽している。</p>	<p>—</p>

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
日照障害	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。
安全性	供用に伴う自動車交通量	区間 交通量 33 区間 新建築物関連 車両 1 地点	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
市民等からの苦情はなかった。	—
<p>電波障害に係る市民等からの苦情はなかった。</p> <p>なお、新建築物の竣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ことにより、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。</p>	—
<p>自動車交通量が最も多い区間は平日及び休日とも区間ALであり、平日は40,213台/16時間、休日は36,673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Lであり、平日は1.32、休日は1.20であった。その他の区間では、1未満若しくは1と同程度となっていた。</p> <p>新建築物関連車両台数は、出入り合計で、平日は1,725台TE/16時間、休日は2,529台TE/16時間であった。</p> <p>なお、新建築物関連車両の走行に関して、市民等からの苦情はなかった。</p>	<p>自動車交通量について、調査結果を評価書における予測結果である交通量と比較すると、各区間の自動車交通量は、平日及び休日の区間C及び区間L、休日の区間R、区間T、区間X、区間AB、区間AC及び区間AIを除く区間で予測結果より少なくなっていた。これは、名古屋駅やその周辺での自動車交通量が減少しているものと考えられる。また、「②新建築物関連車両台数」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、一部区間において、調査結果が予測結果より多くなっているのは、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が要因であると考えられる。</p> <p>新建築物関連車両台数について、調査結果を評価書における予測結果である交通量と比較すると、平日及び休日いずれも、調査結果は予測結果の概ね4割程度となっていた。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。なお、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。</p>

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	供用に伴う歩行者及び自転車交通量	4 区間	評価書に記載した措置を実施した。
安全性	供用に伴う自動車と歩行者及び自転車との交錯	1 地点	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
<p>歩行者交通量が最も多い区間は平日及び休日とも区間イであり、平日が 8,800 人/16 時間、休日が 8,428 人/16 時間であった。自転車交通量が最も多い区間は平日が区間ア-3 で 1,109 台/16 時間、休日が区間ア-2 で 712 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、平日は区間ア-2 で 1.43、休日は区間ア-3 で 1.47 であった。また、自転車交通量の供用前後の交通量比は全ての区間で 1 未満であった。</p> <p>新建築物利用者数について、歩行者利用者数は、出入合計で平日が 75,417 人/日、休日が 74,501 人/日であった。自転車利用者数は、平日が 69 台/日、休日が 31 台/日であった。</p> <p>なお、新建築物関連の歩行者及び自転車の通行に関して、市民等からの苦情はなかった。</p>	<p>歩行者交通量について、調査結果を評価書における予測結果と比較すると、平日は区間イを除く区間、休日は全区間で調査結果が予測結果より多くなっていた。</p> <p>自転車交通量について、調査結果を評価書における予測結果と比較すると、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。</p> <p>これは、新建築物利用における歩行者の増加、新建築物が地下街や JR ゲートタワーと繋がることによる名古屋駅から新建築物内を移動する歩行者の増加、名古屋駅から新建築物周辺へのアクセスの簡素化による名古屋駅周辺での自転車利用の減少が要因と考えられる。</p>
<p>新建築物関連車両出入口における新建築物関連車両と歩行者及び自転車との交錯の調査結果は、平日においては、1,725TE 台/16 時間の新建築物関連車両が出入りし、3,713 人/16 時間の歩行者、1,094 台/16 時間の自転車と交錯した。休日においては、2,529TE 台/16 時間の新建築物関連車両が出入りし、2,765 人/16 時間の歩行者、712 台/16 時間の自転車と交錯した。新建築物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、歩行者及び自転車ともに休日が平日より多い結果となった。</p> <p>なお、新建築物関連の自動車と歩行者及び自転車との交錯に関して、市民等からの苦情はなかった。</p>	<p>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、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く、交錯する自転車交通量は予測結果よりも少なかった。</p> <p>新建築物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、交錯する歩行者及び自転車は、平日及び休日とも予測結果より少なかった。</p> <p>これは、新建築物利用者による歩行者の増加が考えられる。一方、新建築物関連車両及び自転車は、予測結果よりも少ない台数であり、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。</p>

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
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
<p>緑地等は、地上緑化、屋上緑化、壁面緑化に大きく分かれる。地上緑化では、事業実施場所内東側及び北側に、中高木、低木及び地被類が植栽されている。屋上緑化では、事業実施場所内西側及び南側に、中高木及び地被類が植栽されている。また、壁面緑化は、主に低木が事業実施場所内西側に植栽されている。</p> <p>緑地等の種類・樹種は、中高木では、ソヨゴ、ハイノキ、アラカシ、シマトネリコ及びタラヨウ、低木がヤマブキ、コクチナシ、ナワシログミ、スイカズラ、テイカカズラ及びムベ等、地被類ではコウライシバ、セダム類及びアガパンサス等となっている。また、郷土種では、東海地方に自生するソヨゴ、アラカシ、ヤマブキ、スイカズラ及びセキシヨウ等が植栽されている。</p> <p>緑地等の面積は、低層棟の屋上緑化約1,659m²、高層棟の屋上緑化約418m²など合計で約3,182m²となっている。</p> <p>緑化率は、対象となる敷地面積約12,200m²に対して、緑地等の面積は約2,499m²となり約20.5%となっている。</p> <p>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。</p> <p>周辺との調和は、名駅通沿いに中高木を植栽し、新建築物の屋上を広く緑化している。名駅通沿いに植栽した街路樹は、隣接事業地（JRゲートタワー）及び事業実施場所北側の街路樹等と統一感のある緑地空間を形成している。また、新建築物の西側壁面が低木で広く緑化されているほか、高層棟北側では中高木、低木及び地被類によるまとまりのある緑地が整備されている。このような緑化計画により、事業実施場所及びその周辺には、緑の多い快適な都市環境が新たに形成され、利用者にうまいや安らぎ感を与えている。</p> <p>なお、緑地等に関して、市民等からの苦情はなかった。</p>	<p>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、屋上緑化、低層棟西側壁面の緑化、高層棟北側の植栽及び名駅通沿いの街路樹等、概ね予測結果と同様な位置である。</p> <p>緑地等の種類は、予測結果と同じ中高木及び地被類を主としており、中高木ではソヨゴ、シマトネリコ、アラカシ等の同様な樹種、地被類は多様な種を植栽している。</p> <p>緑地等の面積は、予測結果の約3,150m²に対して約3,182m²であり、同等以上の数値を確保している。</p> <p>緑化率は、予測結果の約20.2%に対して約20.5%であり、同等以上の割合を確保している。</p> <p>周辺との調和は、調査結果を評価書における予測結果と比較すると、新建築物の屋上を広く緑化しているとともに、名駅通沿いや事業実施場所北側の街路樹等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。</p>