# ＪＲゲートタワー建設事業に係る
# 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３０年５月

東海旅客鉄道株式会社
ジェイアールセントラルビル株式会社

## 事後調査結果（供用開始後）について

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、名古屋市条例第40号）に基づき、平成28年10月に名古屋市に提出した「ＪＲゲートタワー建設事業に係る事後調査計画書（供用開始後）」（平成28年10月、東海旅客鉄道株式会社、ジェイアールセントラルビル株式会社）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章　事業者の名称、代表者の氏名及び事務所の所在地** ····· 1

**第２章　対象事業の名称及び種類** ····· 1

**第３章　対象事業の概要** ····· 1

3-1　事業の目的 ····· 1

3-2　事業計画の概要 ····· 2

**第４章　環境影響評価の概要** ····· 10

4-1　手続きの経緯 ····· 10

4-2　環境影響評価（供用開始後）の概要 ····· 12

**第５章　事後調査の概要** ····· 29

5-1　事後調査の目的 ····· 29

5-2　事後調査の項目及び手法 ····· 29

5-3　事後調査の時期及び期間 ····· 38

**第６章　事後調査の結果** ····· 39

6-1　大気質 ····· 39

6-2　騒音 ····· 47

6-3　景観 ····· 52

6-4　廃棄物 ····· 71

6-5　温室効果ガス等 ····· 73

6-6　風害 ····· 75

6-7　日照阻害 ····· 76

6-8　電波障害 ····· 77

6-9　安全性 ····· 78

6-10　緑化等 ····· 89

6-11　その他 ····· 93

**第７章　まとめ** ····· 94

＜略　　称＞

以下に示す名称及び条例名については、基本的に略称を用いた。

| 名　称　及　び　条　例　名 | 略　　称 |
|---|---|
| ＪＰタワー名古屋建設事業 | ＪＰタワー名古屋 |
| 大名古屋ビルヂング建設事業 | 大名古屋ビルヂング |
| 「市民の健康と安全を確保する環境の保全に関する条例」（平成15年名古屋市条例第15号） | 「名古屋市環境保全条例」 |
| 環境影響評価方法書 | 方法書 |
| 環境影響評価準備書 | 準備書 |
| 環境影響評価審査書 | 審査書 |
| 環境影響評価書 | 評価書 |
| 環境の保全のための措置 | 環境保全措置 |
| 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 |

## 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〕東海旅客鉄道株式会社

〔代 表 者〕代表取締役社長　金子慎

〔所 在 地〕名古屋市中村区名駅一丁目１番４号

〔事業者名〕ジェイアールセントラルビル株式会社

〔代 表 者〕代表取締役社長　吉川直利

〔所 在 地〕名古屋市中村区名駅一丁目１番３号

## 第２章　対象事業の名称及び種類

〔名　称〕ＪＲゲートタワー建設事業

〔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、名古屋の玄関口に相応しい交通結節点としてのターミナル機能の強化を図り、加えて利便性、快適性を備えた多様な都市機能を整備することにより、名古屋駅地区の「賑わいと活力のあるまちづくり」への貢献を図ることを目的とする。

## 3-2　事業計画の概要

事業計画の概要は、表3-2-1に示すとおりである。

表3-2-1(1)　事業計画の概要

| 項　　目 | 内　　容 | |
|---|---|---|
| 事業の名称 | ＪＲゲートタワー建設事業 | |
| 事業実施場所の位置 | 名古屋市中村区名駅一丁目1015番15　他（図3-2-1参照） | |
| 地域・地区 | 商業地域、防火地域、駐車場整備地区、緑化地域 | |
| 主要用途 | 事務所、ホテル、商業施設、バスターミナル、駐車場、駅施設 | |
| 階数・高さ | 高層棟：地上46階、地下６階　高さ約220ｍ<br>低層棟：地上18階、地下６階　高さ約 90ｍ | |
| 基礎底 | G.L.約－34ｍ | |
| 構造 | 鉄骨造、一部鉄筋コンクリート造・鉄骨鉄筋コンクリート造 | |
| 事業実施場所の区域面積 | 約11,700㎡ | |
| 延べ面積 | 約260,000㎡ | |
| 駐車台数 | 約300台 | |
| 日最大利用者数 | 平日 | 約 73,000 人 |
| | 休日 | 約 88,000 人 |
| 主要なアクセス手段 | 歩行者：JR「名古屋駅」隣り<br>自動車：名駅通、太閤通、清正公通 | |
| 配置図 | 図3-2-2のとおり | |
| 断面図 | 図3-2-3のとおり | |
| 平面図 | 図3-2-4のとおり | |
| 緑化図 | 図3-2-5のとおり | |
| 熱源施設 | 本新建築物内に温熱源を主体とし冷熱源設備も備えたDHCを設置し、冷温熱源の供給を行う。なお、隣接するタワーズ内既設のDHCと、ＪＰタワー名古屋の冷熱源を主体とした新設DHC及び大名古屋ビルヂングの新設DHCとは融通管で接続し、冷温熱源の供給と受入を行い、当地区を一体的プラントと捉え、機器を集約化して各熱源機器の高効率運転と省エネルギーを図る。 | |
| 電気、ガス設備 | 電気供給は、中部電力株式会社より本線・予備線２回線の特別高圧にて本新建築物内に設置する特高電気室にて受電を行い、特別高圧を普通高圧へ降圧し、各所に配置したサブ電気室を経て各用途へ電力を供給する。<br>ガス供給は、清正公通に埋設されている東邦ガス株式会社の既設ガス本管から新設ガス管を事業実施場所内に引き込み、引込バルブを経て、新設ガス管で本新建築物内に供給する。 | |

表3-2-1(2)　事業計画の概要

| 項　　目 | 内　　容 |
|---|---|
| 給　　排　　水 | 給水は、名駅通に埋設されている既設名古屋市上水道管から新設給水管を経て上水を引込み、一旦受水槽に貯水後、高置水槽方式または加圧ポンプ方式により、各用途の必要箇所に供給する計画である。また、井水及び雨水を利用することで、上水使用量を低減する。<br>排水系統は、汚水・雑排水合流排水、厨房排水、駐車場排水、湧水排水の分流式とし、２階以上は自然勾配による放流で、１階以下は地下排水槽に一旦貯留後ポンプアップにて公共下水道（合流式）に放流する。<br>雨水排水は、自然勾配で排水する系統と、本新建築物内に設置する雨水貯留槽に一旦貯留し、流出抑制をした後に排水する系統の２排水系統で名古屋市下水道本管（合流式）に放流する。 |
| 供 用 開 始 時 期 | 平成28年11月 注） |

注）平成28年11月より、順次供用を開始した。

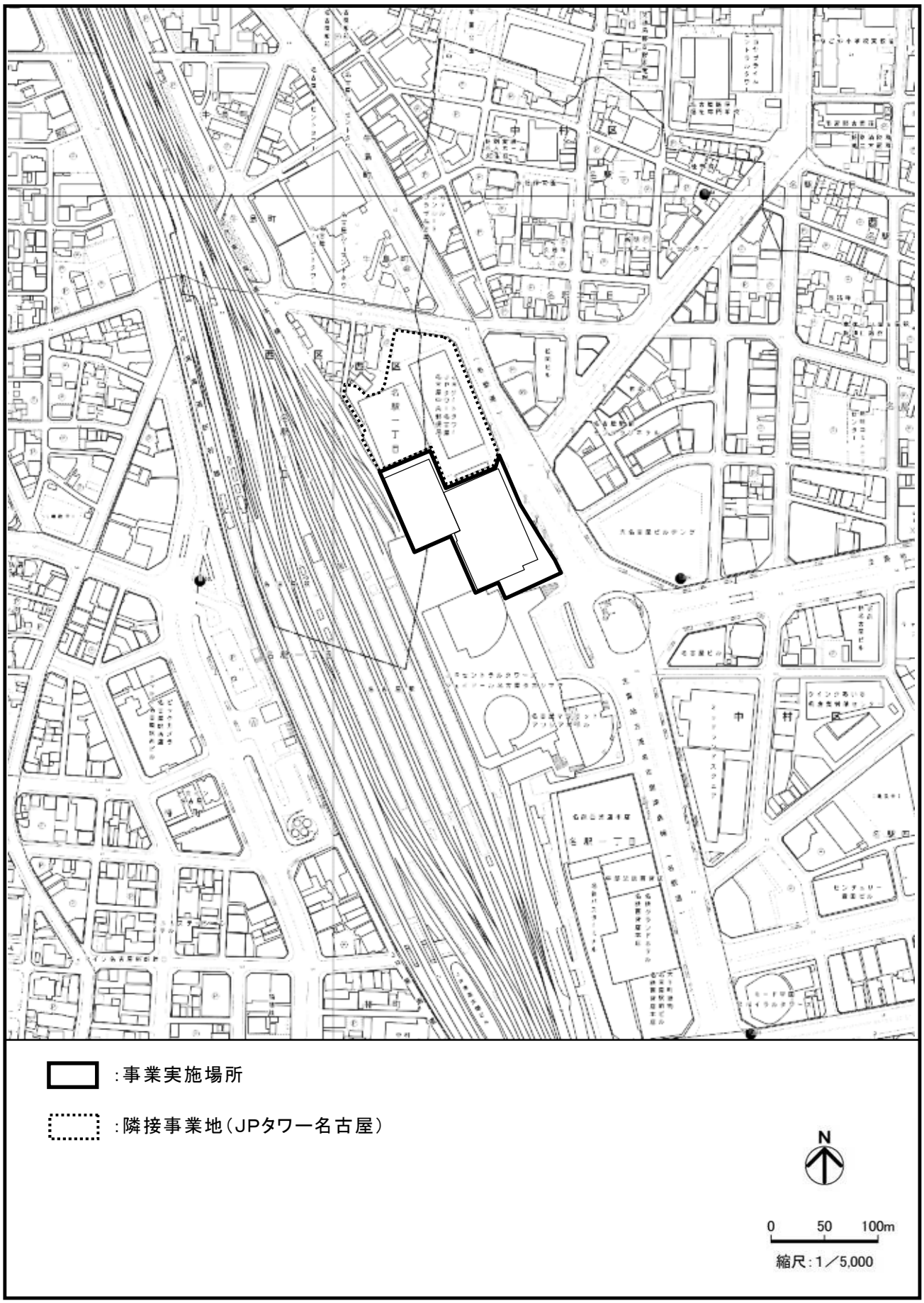



図3-2-1　事業実施場所の位置

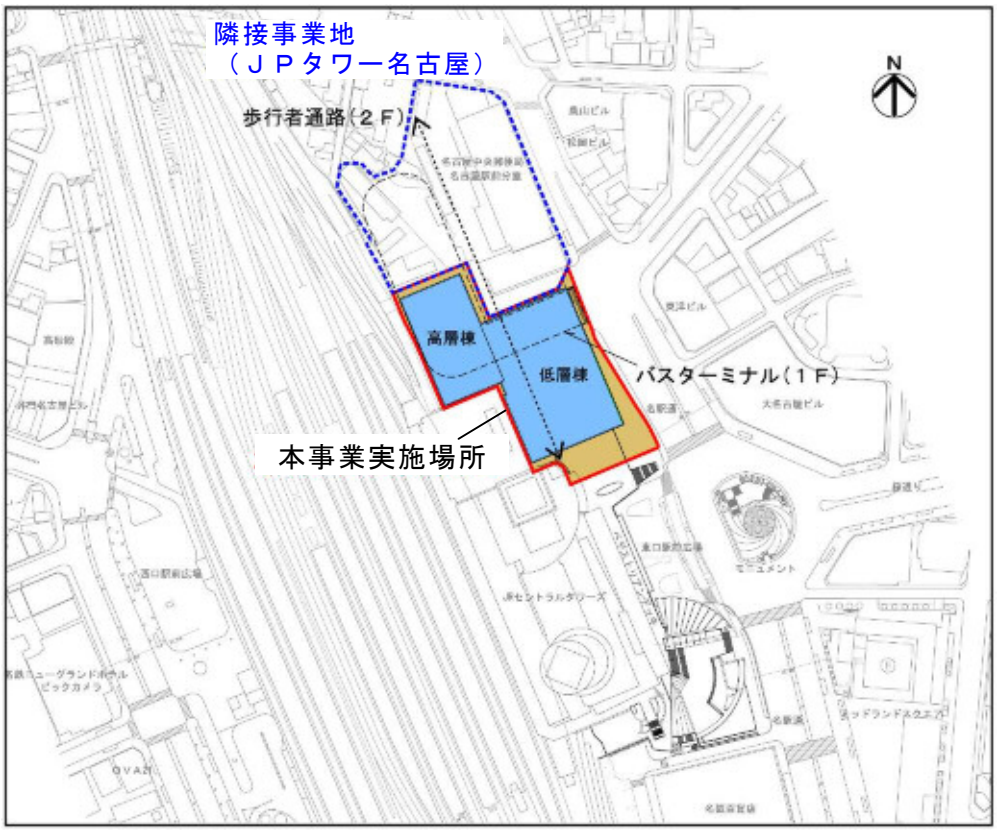



図3-2-2(1)　配置図（広域）

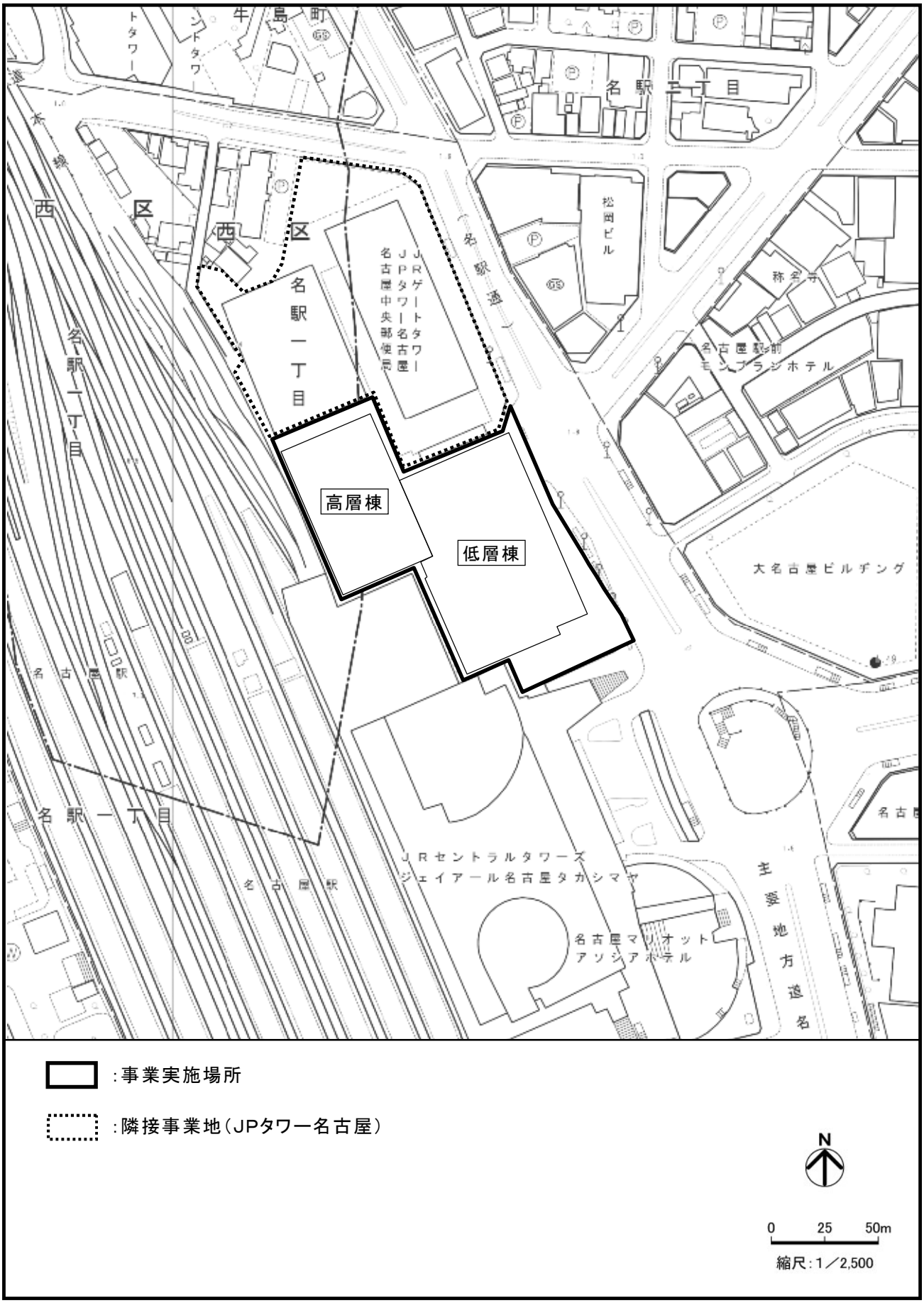

牛島町
名駅三丁目
西区
名駅一丁目
JRゲートタワー
JPタワー名古屋
名古屋中央郵便局
名駅通
松岡ビル
名古屋駅前
モンテプラジホテル
大名古屋ビルヂング
高層棟
低層棟
名古屋駅
JRセントラルタワーズ
ジェイアール名古屋タカシマヤ
名古屋マリオット
アソシアホテル
主要地方道名
:事業実施場所
:隣接事業地(JPタワー名古屋)
N
0 25 50m
縮尺:1／2,500

図3-2-2(2)　配置図

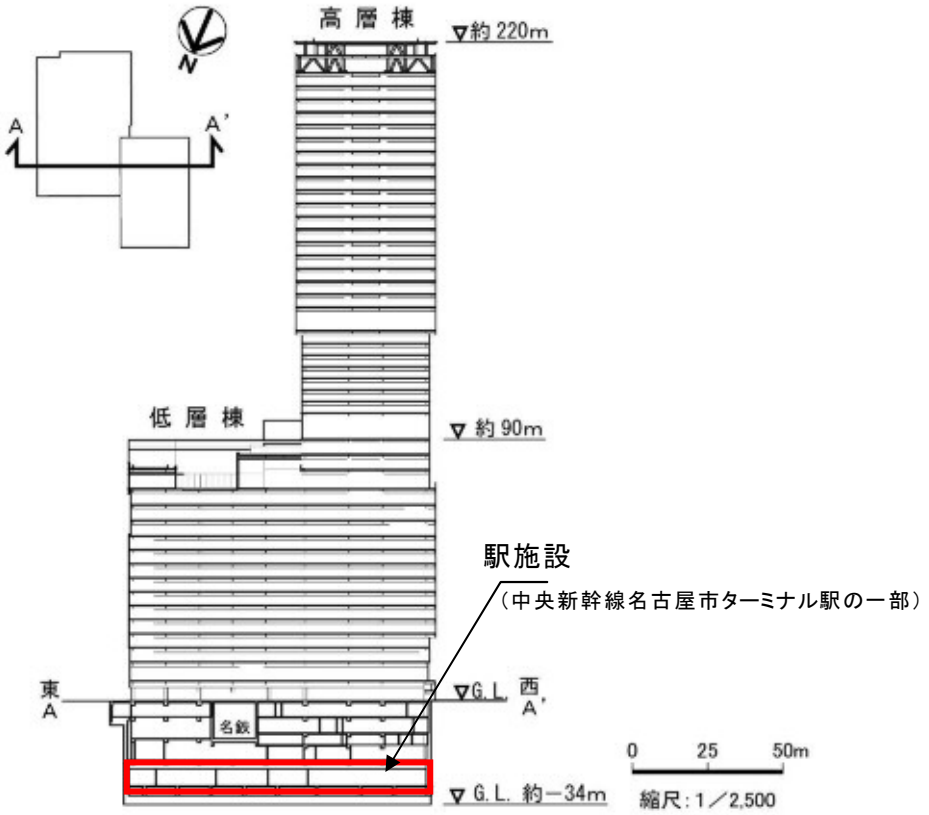



図3-2-3(1)　東西断面図

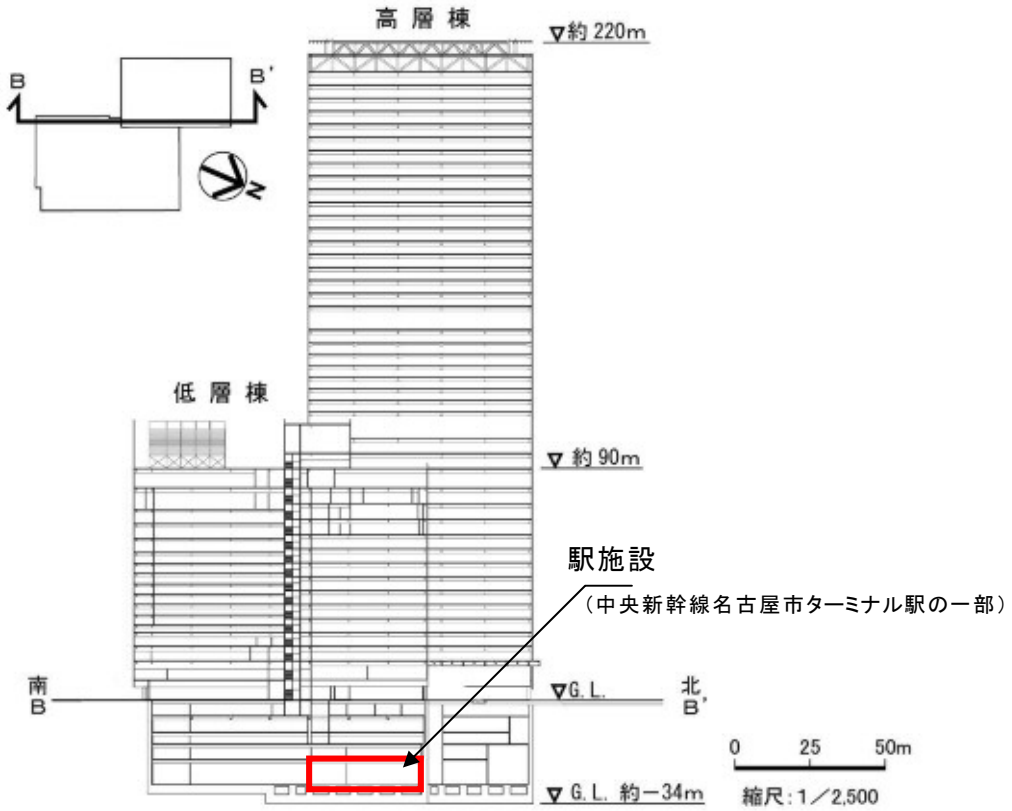
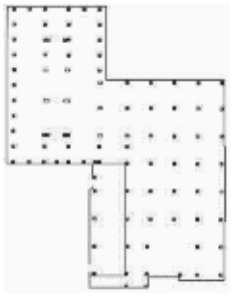


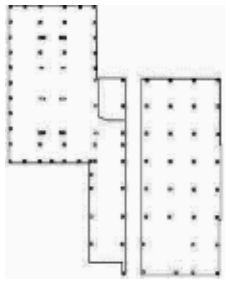

図3-2-3(2)　南北断面図

【事務所の基準階（高層階）】

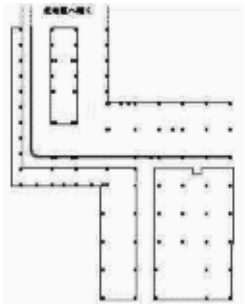
【ホテルの基準階（中層階）】



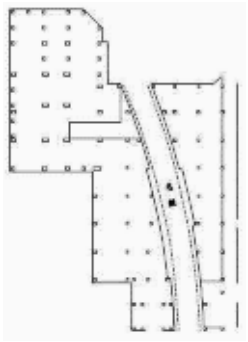
【商業施設、駐車場の基準階（低層階）】



【２　階】



【１　階】



【地下１階】

図3-2-4　平面図

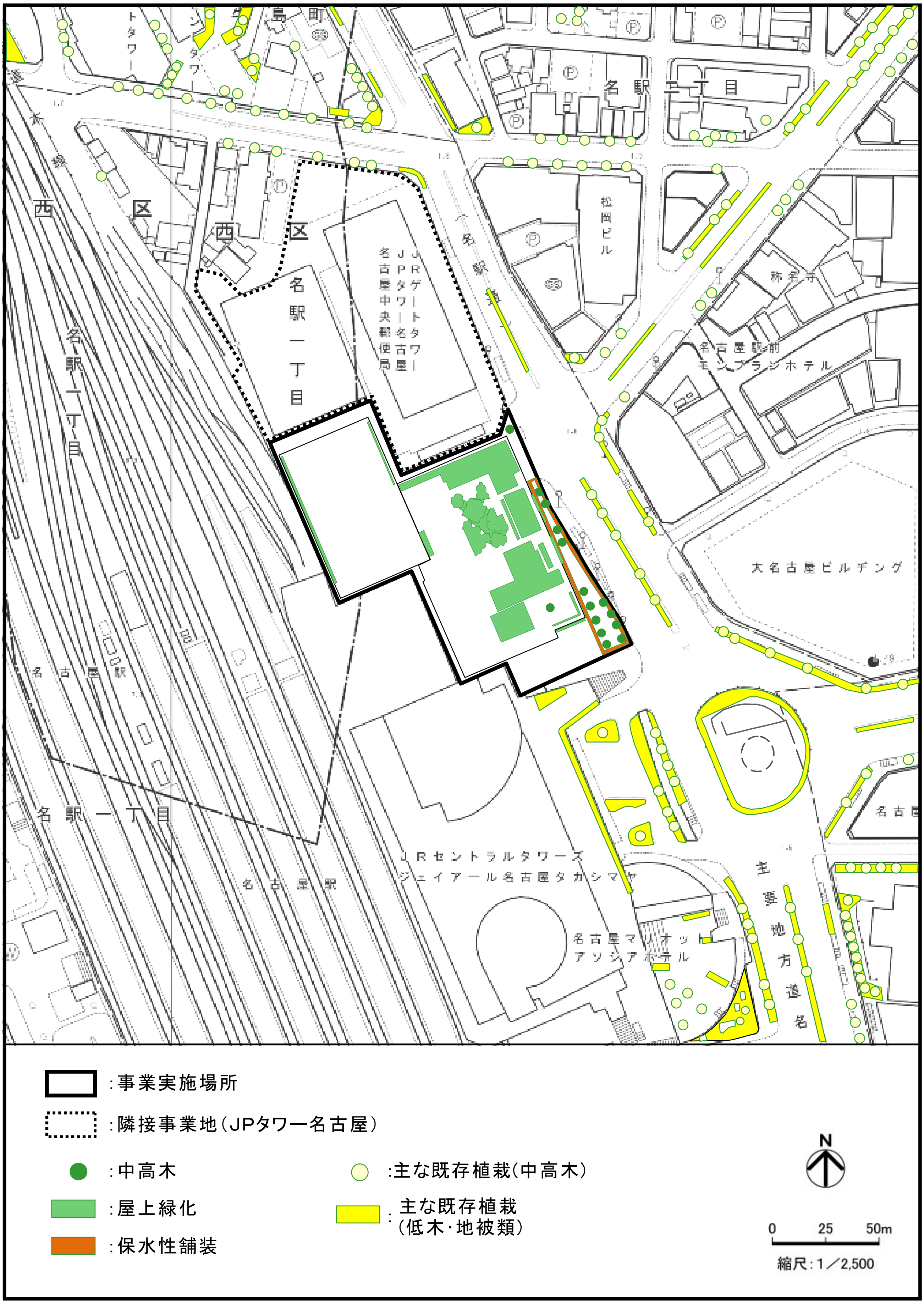

名駅二丁目
JRゲートタワー
JPタワー名古屋
名古屋中央郵便局
名駅一丁目
西区
名古屋駅
松岡ビル
名古屋駅前モンブランホテル
大名古屋ビルヂング
JRセントラルタワーズ
ジェイアール名古屋タカシマヤ
名古屋マリオットアソシアホテル
主要地方道名
:事業実施場所
:隣接事業地(JPタワー名古屋)
:中高木
:屋上緑化
:保水性舗装
:主な既存植栽(中高木)
:主な既存植栽(低木・地被類)
N
0 25 50m
縮尺:1/2,500

図3-2-5　緑化図

# 第４章　環境影響評価の概要

## 4-1　手続きの経緯

事後調査計画書（供用開始後）の届出までの経緯は、表4-1-1に示すとおりである。

表4-1-1(1)　環境影響評価手続きの経緯

| 事項 | | 内容 |
|---|---|---|
| 方法書 | 提出年月日 | 平成21年１月26日 |
| | 縦覧（閲覧）期間 | 平成21年２月２日から３月３日 |
| | 縦覧場所<br>（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<br>（名古屋ターミナルビル株式会社B2Fテルミナセンター、名古屋中央郵便局名古屋駅前分室ゆうプラザ） |
| | 縦覧者数<br>（閲覧者数） | 25名<br>（３名） |
| 方法書に対する市民等の意見 | 提出期間 | 平成21年２月２日から３月18日 |
| | 提出件数 | １件 |
| 方法書に対する市長の意見（方法意見書） | 縦覧期間 | 平成21年５月７日から５月21日 |
| | 縦覧場所 | 名古屋市環境局地域環境対策部地域環境対策課、16区役所、名古屋市環境学習センター |
| | 縦覧者数 | ３名 |
| 準備書 | 提出年月日 | 平成22年２月10日 |
| | 縦覧（閲覧）期間 | 平成22年２月23日から３月24日 |
| | 縦覧場所<br>（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<br>（名古屋ターミナルビル株式会社B2Fテルミナセンター、名古屋中央郵便局名古屋駅前分室ゆうプラザ） |
| | 縦覧者数<br>（閲覧者数） | 16名<br>（１名） |
| | 説明会[1)] 開催日 | 平成22年３月11日 |
| | 説明会 場所 | 名古屋中央郵便局名古屋駅前分室ゆうプラザ |
| | 説明会 参加者人数 | 92名 |
| 準備書に対する市民等の意見 | 提出期間 | 平成22年２月23日から４月８日 |
| | 提出件数 | １件 |
| 見解書 | 提出年月日 | 平成22年５月27日 |
| | 縦覧期間 | 平成22年６月３日から６月17日 |
| | 縦覧場所 | 名古屋市環境局地域環境対策部地域環境対策課、16区役所、名古屋市環境学習センター |
| | 縦覧者数 | ４名 |
| 公聴会[2)] | 開催年月日 | 平成22年７月24日 |
| | 開催場所 | 愛知県産業労働センター（ウインクあいち） |
| | 陳述人数 | １名 |
| | 傍聴人数 | 20名 |
| 審査書 | 縦覧期間 | 平成22年10月１日から10月15日 |
| | 縦覧場所 | 名古屋市環境局地域環境対策部地域環境対策課、16区役所、名古屋市環境学習センター |
| | 縦覧者数 | １名 |

1）ＪＰタワー名古屋と合同で開催した。
2）ＪＰタワー名古屋と同時開催された。

表4-1-1(2)　環境影響評価手続きの経緯

| 事　　項 | | 内　　容 |
|---|---|---|
| 評　　価　　書 | 提　出　年　月　日 | 平成22年11月８日 |
| | 縦　覧　期　間 | 平成22年11月15日から12月14日 |
| | 縦　覧　場　所 | 名古屋市環境局地域環境対策部地域環境対策課、16区役所、名古屋市環境学習センター |
| | 縦　覧　者　数 | 11名 |
| 事後調査計画書（工事中） | 提　出　年　月　日 | 平成22年11月16日 |
| | 縦　覧　期　間 | 平成22年11月24日から12月８日 |
| | 縦　覧　場　所 | 名古屋市環境局地域環境対策部地域環境対策課、16区役所、名古屋市環境学習センター |
| | 縦　覧　者　数 | 12名 |
| 事後調査結果中間報告書（工事中） | 提　出　年　月　日 | 平成25年９月２日 |
| | 縦　覧　期　間 | 平成25年９月10日から９月24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、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 | 6名 |
| 事業内容の一部変更 | 提　出　年　月　日 | 平成25年９月18日 |
| | 縦　覧　期　間 | 平成25年10月７日から10月21日 |
| | 縦　覧　場　所 | 名古屋市環境局地域環境対策部地域環境対策課、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 | 8名 |
| 事後調査結果中間報告書（工事中）（その２） | 提　出　年　月　日 | 平成28年８月31日 |
| | 縦　覧　期　間 | 平成28年９月９日から９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、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 |
| 事後調査計画書（供用開始後） | 提　出　年　月　日 | 平成28年10月26日 |
| | 縦　覧　期　間 | 平成28年11月７日から11月21日 |
| | 縦　覧　場　所 | 名古屋市環境局地域環境対策部地域環境対策課、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 | 2名 |
| 事故調査結果報告書（工事中） | 提　出　年　月　日 | 平成29年６月26日 |
| | 縦　覧　期　間 | 平成29年７月11日から７月25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、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 | 6名 |

## 4-2　環境影響評価（供用開始後）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4-2-1に示すとおりである。

表4-2-1(1)　調査、予測、環境保全措置及び評価の概要

| 環境要素 | 調　　査 | 予　　測 |
|---|---|---|
| 大 気 質 | 【熱源施設の稼働による大気汚染】<br>既存資料調査によると、平成20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2.8m/s、大気安定度の最多出現頻度は中立（D）である。平成16～20年度の中村保健所における測定の結果、二酸化窒素は、平成18年度以降、減少傾向にあり、平成20年度における測定結果は、環境基準及び名古屋市の大気汚染に係る環境目標値ともに達成している。<br>平成16～20年度の中村保健所における測定の結果、浮遊粒子状物質は、横ばいの状態で推移しており、平成20年度における測定結果は、環境基準及び名古屋市の大気汚染に係る環境目標値ともに達成している。 | 【熱源施設の稼働による大気汚染】<br>長期的予測における二酸化窒素の年平均値の寄与率は0.11%、日平均値の年間98%値は0.036ppmと予測される。<br>短期的予測における二酸化窒素の寄与率は6.3～10.5%、濃度は0.019～0.020ppmと予測される。 |
| | 【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】<br>【熱源施設の稼働による大気汚染】参照。 | 【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】<br>１．二酸化窒素<br>年平均値の寄与率は6.32%、日平均値の年間98%値は0.037ppmと予測される。<br>２．浮遊粒子状物質<br>年平均値の寄与率は0.03%、日平均値の２%除外値は0.066 mg/m$^3$と予測される。 |

| 環境保全措置 | 評価 |
| --- | --- |
| | 【熱源施設の稼働による大気汚染】<br>予測結果より、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。<br>長期的予測における二酸化窒素について、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。また、短期的予測における二酸化窒素について、各風向における最高濃度は、中央公害対策審議会の専門委員会による指針値を下回る。<br>なお、タワーズにある名古屋熱供給株式会社及びＪＰタワー名古屋の事業者と連携して、DHCの運転管理を適切に努める。 |
| 【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】<br>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。<br>・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る。<br>・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。<br>・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る。 | 【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】<br>二酸化窒素濃度の日平均値の年間98%値及び浮遊粒子状物質濃度の日平均値の２%除外値ともに、環境基準の値並びに環境目標値を下回る。<br>本事業の実施にあたっては、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等の環境保全措置を講ずることにより、周辺の環境に及ぼす影響の低減に努める。 |

表4-2-1(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 | 【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】<br>既存資料調査は、【熱源施設の稼働による大気汚染】参照。<br>現地調査によると、自動車交通量は全ての地点において、平日の方が休日よりも多い傾向を示していた。 | 【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】<br>１．二酸化窒素<br>年平均値の寄与率について、事業実施場所周辺道路は0.00～0.26%、熱源施設の稼働及び事業実施場所内設置駐車場による影響との重合は0.65%と予測される。日平均値の年間98%値について、事業実施場所周辺道路は0.036～0.038ppm、熱源施設の稼働及び事業実施場所内設置駐車場による影響との重合は0.038ppmと予測される。<br>２．浮遊粒子状物質<br>年平均値の寄与率について、事業実施場所周辺道路は0.00～0.03%、熱源施設の稼働及び事業実施場所内設置駐車場による影響との重合は0.03%と予測される。日平均値の２%除外値について、事業実施場所周辺道路は0.066mg/$m^3$、熱源施設の稼働及び事業実施場所内設置駐車場による影響との重合も0.066mg/$m^3$と予測される。 |
| 騒　　音 | 【新建築物関連車両の走行による騒音】<br>既存資料調査によると、事業実施場所周辺における道路交通騒音の昼間の等価騒音レベル（$L_{Aeq}$）は67～70dBであり、環境基準を達成している。<br>現地調査によると、道路交通騒音の昼間の等価騒音レベル（$L_{Aeq}$）は、平日で63～69dB、休日で62～69dBであり、平日及び休日ともに、環境基準を達成していた。 | 【新建築物関連車両の走行による騒音】<br>１．平　　日<br>新建築物関連車両の走行による昼間の等価騒音レベル（$L_{Aeq}$）は63～69dBと予測される。<br>新建築物関連車両の走行による増加分は、０～１dB程度と予測される。<br>２．休　　日<br>新建築物関連車両の走行による昼間の等価騒音レベル（$L_{Aeq}$）は62～69dBと予測される。<br>新建築物関連車両の走行による増加分は、０～２dB程度と予測される。 |

| 環境保全措置 | 評価 |
| --- | --- |
| 【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】<br>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。<br>・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。<br>・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る。<br>・事業実施場所東側において計画中である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る。 | 【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】<br>予測結果より、新建築物関連車両の増加に起因する二酸化窒素及び浮遊粒子状物質が周辺の環境に及ぼす影響は、小さいと判断する。<br>事業実施場所周辺道路については、 二酸化窒素濃度の日平均値の年間98％値及び浮遊粒子状物質濃度の日平均値の２％除外値ともに、全予測地点で環境基準の値並びに環境目標値を下回る。<br>また、熱源施設の稼働及び事業実施場所内設置駐車場との重合による二酸化窒素濃度の日平均値の年間98％値並びに事業実施場所内設置駐車場との重合による浮遊粒子状物質の日平均値の２％除外値はともに、予測場所においては、環境基準の値及び環境目標値を下回る。 |
| 【新建築物関連車両の走行による騒音】<br>１．予測の前提とした措置<br>・準備書において、平日及び休日ともに環境基準の値を上回っていた№３については、関係機関と協議を行うことにより、走行ルートの分散化を図った。<br>２．その他の措置<br>・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。<br>・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る。<br>・事業実施場所東側において計画中である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る。 | 【新建築物関連車両の走行による騒音】<br>新建築物関連車両の走行による騒音レベルは、平日及び休日ともに、全予測地点で環境基準の値以下である。<br>本事業の実施にあたっては、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等の環境保全措置を講ずることにより、周辺の環境に及ぼす影響の低減に努める。 |

表4-2-1(3)　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 |
|---|---|---|
| 景　　観 | 現地調査によると、事業実施場所は、JR東海、名鉄、近鉄、地下鉄及びあおなみ線の鉄道駅に近接し、市内バス並びに高速バスの拠点である名古屋バスターミナルを備え、主要な幹線道路に面する地区である。また、事業実施場所周辺は、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景観となっている。<br>また、現況の形態率は56～62％であった。 | 新建築物は、タワーズとデザインの調和を図った白を基調色とした縦横ラインを強調するデザインであり、統一感と風格を創出している。<br>新建築物の存在による形態率は60～65％、現況から新建築物の存在による変化量は３～４ポイントと予測される。 |
| 廃棄物等 | | 【供用時】<br>新建築物の供用時には、廃棄物等として約485.2$m^3$/日発生すると予測される。このうち、再資源化率は約64％と予測される。 |

| 環境保全措置 | 評価 |
| --- | --- |
| 1．予測の前提とした措置<br>・タワーズ及び周辺施設の景観を考慮し、新建築物のボリュームや棟配置を計画的に調整することにより、国際都市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を創出する。<br>・周辺の既存建物及びＪＰタワー名古屋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。<br>・名駅通沿いに樹木を植栽することにより、圧迫感の緩和に配慮する。<br>・新建築物の壁面は、縦横ラインを強調するデザインとすることで、鳥の衝突回避に配慮する。<br>2．その他の措置<br>・新建築物周辺に植栽を配置する。<br>・新建築物の色彩や素材等については、「名古屋市景観条例」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する。<br>・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する。 | 予測結果によると、周辺既存建物の景観を考慮し、新建築物のボリュームや棟配置を計画的に調整することにより、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。<br>圧迫感については、新建築物の存在により、形態率は３～４ポイント増加する。このことから、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。 |
| 【供用時】<br>1．予測の前提とした措置<br>・事業の実施により発生した廃棄物等については、関係法令等を遵守して、適正処理を図るとともに、減量化及び再利用・再資源化に努める。<br>2.その他の措置<br>・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る。<br>・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の減量化及び再資源化に努めるように指導する。 | 【供用時】<br>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64%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。<br>本事業の実施にあたっては、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。 |

表4-2-1(4)　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 |
|---|---|---|
| 温室効果ガス等 | | 【存在・供用時の温室効果ガス】<br>１．事業活動等に伴い発生する温室効果ガス排出量<br>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34,500t$CO_2$/年、新建築物関連自動車交通の発生・集中により約8,100t$CO_2$/年、廃棄物の発生により約500t$CO_2$/年と予測される。また、緑化・植栽による吸収・固定により、約10t$CO_2$/年が削減されると予測され、これらの合計は、約43,000 t$CO_2$/年と予測される。<br>２．単位面積当りの二酸化炭素排出量<br>現況施設と新建築物の供用に関する単位面積当りの二酸化炭素排出量は、現況施設は143kg-$CO_2$/年$m^2$、新建築物は128kg-$CO_2$/年$m^2$となり、約12%の削減と予測される。<br>３．ライフサイクル$CO_2$<br>存在･供用時におけるライフサイクル$CO_2$は、新建築物の供用期間を100年間と想定した場合、解体工事が、約5,600t$CO_2$/100年、建設工事が約407,800 t$CO_2$/100年、供用に伴う活動が約4,082,000t$CO_2$/100年、修繕が約420,300t$CO_2$/100年、改修工事が約560,900t$CO_2$/100年、維持管理が約214,200t$CO_2$/100年と予測され、これらの合計は、約5,690,800t$CO_2$/100年と予測される。 |

| 環境保全措置 | 評価 |
| --- | --- |
| 【存在・供用時の温室効果ガス】<br>1．予測の前提とした措置<br>・DHCを導入する。<br>・新建築物の供用期間は100年間と想定する。<br>2．その他の措置<br>・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る。<br>・Low-Eガラスの採用等により日射遮蔽制御を行い、熱を遮断する。<br>・屋上緑化により、熱を遮断する。<br>・雨水再利用等によるインフラへの負荷を削減する。<br>・人感センサー照明制御を採用する。<br>・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。 | 【存在・供用時の温室効果ガス】<br>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2,000t$CO_2$/年少なくなり、また、100年間供用の方が、50年間供用よりライフサイクル$CO_2$の排出量は約200,000t$CO_2$/100年少なくなることから、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。<br>本事業の実施にあたっては、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。 |

表4-2-1(5)　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 |
|---|---|---|
| 風　　害 | 既存資料調査及び現地調査によると、事業実施場所周辺は商業地域となっており、事務所ビル、小売店舗等の商業施設がほとんどを占めている。一方、事業実施場所から離れるにしたがって住居施設が多くなる。<br>建物を階数別にみると、３～７階または８階以上の中・高層建築物が大部分となっている。一方、事業実施場所から離れるにしたがって１～２階の低層建築物が多くなる。<br>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～北及び南南東～南の出現頻度が卓越している。 | 新建築物建設後に風環境のランクが上がる地点は、主に事業実施場所北東側近傍等の14地点（このうち新たにランク３を超える地点はなし）、風環境のランクが下がる地点は、主に事業実施場所南東側等の12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によると、日影の影響の及ぶ事業実施場所北側の地域は、事業実施場所近くでは、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、事業実施場所から離れるほど住居施設が主体となる。 建物階数別にみると、 事業実施場所近くでは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。<br>事業実施場所周辺は中・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1.5km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、事業実施場所より約150～400ｍと予測される。<br>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。<br>新建築物と既存建物による日影については、新建築物が建設されることにより、事業実施場所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。３時間以上もしくは２～３時間日影が付加される範囲は、事業実施場所北側のＪＰタワー名古屋内と予測される。また、１～２時間付加される範囲は、事業実施場所に隣接する北側とその北の道路、 事業実施場所北東側に位置し、一部住居施設等にも付加されているが、多くは商業施設である。 |

| 環境保全措置 | 評価 |
| --- | --- |
| １．予測の前提とした措置<br>・事業実施場所内に植栽を施す。<br>２．その他の措置<br>・事業実施場所内の植栽を風洞実験時よりもさらに増やすように努める。<br>・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。 | 予測結果によると、予測の前提とした措置を講ずることにより、新建築物建設前から新たにランク３を超える地点はない。なお、ランク１またはランク２からランク３へと変わる地点がみられるが、新たにランク３を超える地点がみられないことから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。<br>本事業の実施にあたっては、事業実施場所内の植栽を風洞実験時よりもさらに増やすという環境保全措置を講ずることにより、周辺地域の風環境に及ぼす影響のさらなる低減に努める。 |
| | 予測結果より、新建築物が建設され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。<br>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。<br>なお、教育施設については、「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。 |

表4-2-1(6)　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 |
|---|---|---|
| 電波障害 | 既存資料調査及び現地調査によると、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、名古屋市内で広域局71%、県域局（瀬戸局）58%であった。<br>なお、事業実施場所上空において、マイクロウェーブ通信回線は１系統ある。 | 新建築物から西南西方向へ障害が発生し、この障害面積は、広域局で約0.14km$^2$、県域局(瀬戸局)で約1.62 km$^2$と予測される。<br>反射障害は、広域局及び県域局（瀬戸局）ともに、新建築物単体による障害は発生しないと予測される。<br>マイクロウェーブは、事業計画及び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。 |

| 環境保全措置 | 評価 |
| --- | --- |
| ・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する。<br>・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途として、CATVへの加入等の適切な対策を実施する。<br>・工事中及び存在時において、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する。<br>・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、十分な周知を行う。<br>・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する。<br>・電波障害対策の実施においては、大名古屋ビルヂングの事業者と連携し適切に対応する。 | 本事業の実施にあたっては、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するほか、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途として、CATVへの加入等の環境保全措置を講ずることにより、新建築物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。<br>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。 |

表4-2-1(7)　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 |
|---|---|---|
| 安 全 性 | 【供用時】<br>既存資料調査によると、事業実施場所周辺には、JR東海、名鉄、近鉄、地下鉄及びあおなみ線のほか、市バス、名鉄バス、JR東海バス並びに三重交通バスが通っている。また、事業実施場所は一般市道広井町線に面しており、周辺には主要県道名古屋津島線、一般市道東志賀町線等が通っている。事業実施場所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、平日及び休日ともに、一般県道中川中村線が最も多くなっている。また、事業実施場所周辺における歩行者及び自転車交通量は、平日及び休日ともに、主要県道名古屋津島線が最も多くなっている。事業実施場所周辺における路線別の事故発生件数（平成20年）は、名古屋甚目寺線が113件、名古屋津島線が315件、錦通線が93件、名古屋長久手線が570件、山王線が132件となっている。<br>現地調査によると、事業実施場所周辺には、小学校８校、中学校４校の通学路が指定されている。事業実施場所周辺の自動車区間断面交通量は、全区間で平日の交通量が休日の交通量を上回っていた。大型車混入率は、平日が約４～21%、休日が約１～18%であった。また、タワーズ駐車場南側出入口付近の歩行者交通量は、平日については名古屋津島線沿いの方が名鉄バスターミナル西側道路沿いよりも多く、休日については名鉄バスターミナル西側道路沿いの方が名古屋津島線沿いよりも多かった。自転車区間断面交通量は、名古屋津島線沿いが平日及び休日ともに最も多かった。事業実施場所周辺は、主要交差点に信号機や横断歩道等の安全施設が整備されており、主要道路においては車歩道分離がなされていた。仮設バス停設置予定場所付近は、片側２～４車線であった。走行速度については、全体的に平日では14～19時、休日では13～17時に遅くなる傾向がみられた。 | 【供用時】<br>自動車交通量の増加率は、平日が0.1～27.7%に対して、休日が0.1～79.8%と予測される。<br>歩行者及び自転車アクセスルートを検討した結果、調査場所（新建築物関連車両の出入口のうち、信号が設置されていない場所を横断する箇所）においては、新建築物の供用に伴う歩行者及び自転車交通量の増加はない。<br>信号機がない新建築物関連車両の出入口としては、 太閤通周辺の２箇所である。この出入口におけるピーク時では、平日の出入口アにおいて104台/時の新建築物関連車両が出入りし、412人/時の歩行者及び106台/時の自転車との交錯が予測され、入口イでは、154台/時の新建築物関連車両が入り、370人/時の歩行者及び464台/時の自転車との交錯が予測される。また、休日では、出入口アにおいて151台/時の新建築物関連車両が出入りし、426人/時の歩行者及び50台/時の自転車との交錯が予測され、入口イでは、176台/時の新建築物関連車両が入り、344人/時の歩行者及び201台/時の自転車との交錯が予測される。 |

| 環境保全措置 | 評価 |
| --- | --- |
| 【供用時】<br>1．予測の前提とした措置<br>・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する。<br>・名駅通沿いにおいては、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する。<br>2．その他の措置<br>・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。<br>・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る。<br>・歩行者や自転車の安全性の確保が懸念される場合は、必要に応じて関係機関と調整し、適切に対応する。<br>・事業実施場所東側において計画中である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る。 | 【供用時】<br>新建築物関連車両の走行ルート上の各区間の新建築物関連車両による交通量の増加率は、平日で 0.1～27.7%、休日で0.1～79.8%となるが、これらのルートは、マウントアップ等により歩車道分離がなされていることから、新建築物関連車両の走行による安全性への影響は、小さいと判断する。<br>本事業の実施にあたっては、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。 |

表4-2-1(8)　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 |
|---|---|---|
| 緑 地 等 | 現地踏査によると、事業実施場所内は、現況施設の屋上で、中高木による緑地が一部みられる程度である。<br>事業実施場所周辺の緑地の現状は、事業実施場所南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、低層棟の屋上緑化及び街路樹等に大きく分かれる。<br>低層棟の屋上緑化では、中高木、低木及び地被類を植栽する。<br>また、街路樹等として、名駅通沿いと南側空地に中高木を植栽するほか、名駅通沿いの一部を保水性舗装としている。<br>各緑地等に使用する樹種等は、中高木はエゴノキ、ヒメシャラ、シマトネリコ等、低木はサツキ、ツツジ等、地被類はタマリュウ、ハイビャクシンとしている。<br>新設する緑地等の面積は約3,160㎡、緑地のみでは約2,500㎡である。緑化率は、緑地等では約27.0%、緑地のみでは約21.4%となる。<br>名駅通沿いに中高木を植栽するとともに、新建築物の低層棟の屋上を広く緑化する。特に、名駅通沿いに植栽する街路樹は、隣接するＪＰタワー名古屋の街路樹と事業実施場所周辺地域の緑地と調和を取ることで統一感のある緑地空間が形成されるものと予測される。<br>また、屋上に広く緑化スペースを設ける。<br>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、利用者にうるおいや安らぎ感を与えるものと予測される。 |

| 環境保全措置 | 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。<br>・新設した緑地等については、適切に維持・管理作業を行う。<br>・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、病害虫の駆除等を計画的に行う。<br>・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、屋上等を含む計画全体の中で、今後、東海地域の在来種（郷土種）も含め検討していく。 | 予測結果によると、事業実施場所内に中高木の植栽、屋上緑化等を行うことにより、約3,160$m^2$の緑地等（緑地のみの場合約2,500$m^2$）が新設される。また、緑地等の整備により、周辺との調和が図られ、利用者にうるおいや安らぎ感を与えるものと判断する。<br>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５章　事後調査の概要

## 5-1　事後調査の目的

事後調査は、本事業の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。

## 5-2　事後調査の項目及び手法

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5-2-1及び図5-2-1～5に示すとおりである。

なお、表5-2-1に示した全調査事項について、市民等からの苦情があった場合には、その内容及び対処方法並びにその後の状況を調査する。

表5-2-1(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<br>＜予定時期＞<br>：平成29～30年の数回 |
| | 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） | 駐車場出入り交通量を調査する。 | 事業実施場所における新建築物関連車両出入口の２箇所（図5-2-1参照） | 供用時<br>＜予定時期＞<br>：平成29～30年<br>（平日及び休日の各24時間） |
| | 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） | 自動車交通量及び走行速度を調査する。 | 事業実施場所周辺道路の14断面（図5-2-2参照） | 供用時<br>＜予定時期＞<br>：平成29～30年<br>（平日及び休日の各24時間） |
| 騒音 | 新建築物関連車両の走行による騒音 | 「騒音に係る環境基準について」（平成10年環境庁告示第64号）に基づく方法により調査する。また、自動車交通量及び走行速度も併せて調査する。 | 事業実施場所周辺道路の14地点（図5-2-2参照） | 供用時<br>＜予定時期＞<br>：平成29～30年<br>（平日及び休日の各6～22時） |
| 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。 | 眺望は事業実施場所周辺の12地点、圧迫感は２地点（図5-2-3参照） | 存在時<br>＜予定時期＞<br>：平成29～30年（１回） |
| 廃棄物等 | 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 | 廃棄物の発生量及び再資源化量を記録等により調査する。 | 事業実施場所内 | 供用時<br>＜予定時期＞<br>：平成29～30年（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 | 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・植栽による二酸化炭素の吸収・固定量について調査する。 | 事業実施場所内 | 存在・供用時<br>＜予定時期＞<br>：平成29～30年（１年） |
| 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、原因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<br>＜予定時期＞<br>：平成29～30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<br>＜予定時期＞<br>：平成29～30年 |

表5-2-1(2)　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 |
|---|---|---|---|---|
| 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<br>＜予定時期＞<br>：平成29～30年 |
| 安全性 | 供用に伴う自動車交通量 | 方向別に大型及び小型の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。 | 事業実施場所周辺道路の45区間（図5-2-4参照）<br>なお、新建築物関連車両台数は新建築物関連車両出入口の２箇所（前掲図5-2-1参照） | 供用時<br>＜予定時期＞<br>：平成29～30年<br>（平日及び休日の各6～22時） |
| | 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に分類し、数取り器により調査する。 | 事業実施場所周辺道路の２区間（図5-2-5参照） | 供用時<br>＜予定時期＞<br>：平成29～30年<br>（平日及び休日の各6～22時） |
| | | また、施設利用者数も併せて調査する。 | 事業実施場所内 | |
| | 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。 | 新建築物関連車両出入口（信号機が設置されていない箇所）の２箇所（図5-2-5参照） | 供用時<br>＜予定時期＞<br>：平成29～30年<br>（平日及び休日の各6～22時） |
| 緑地等 | 緑地等の位置、種類・樹種等、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 | 存在時<br>＜予定時期＞<br>：平成29～30年 |

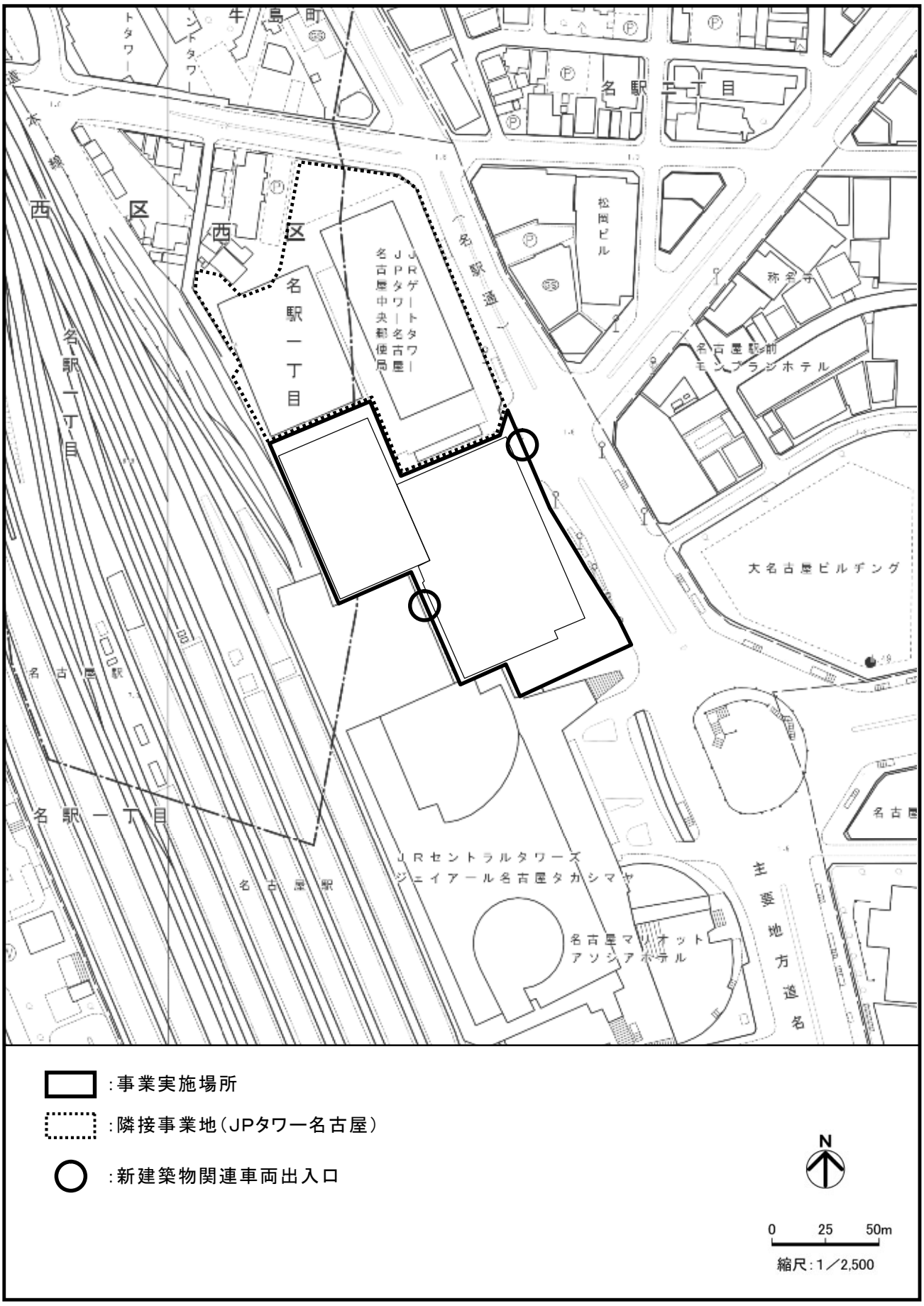



図5-2-1　調査場所（大気質：駐車場出入り交通量）

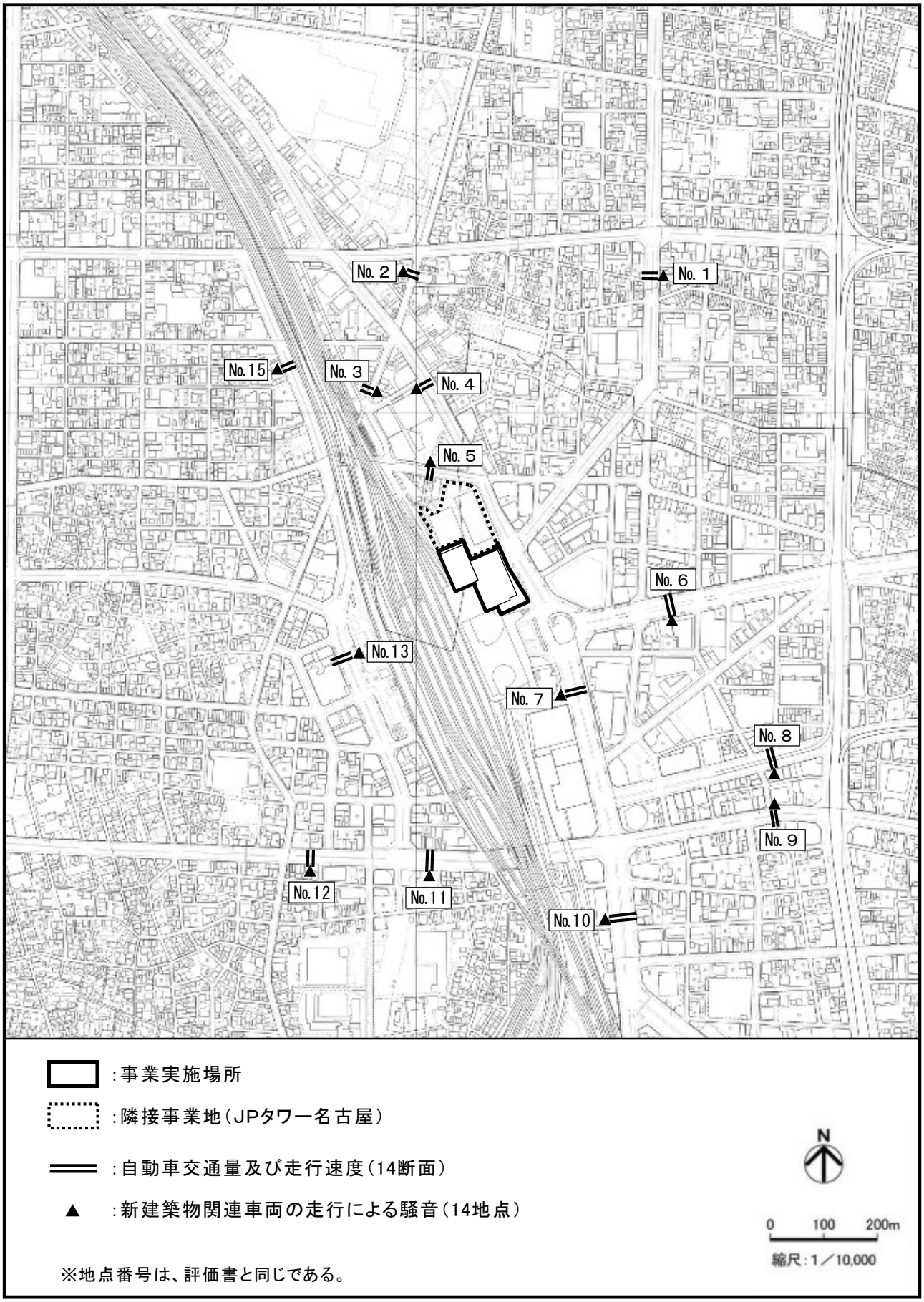



図5-2-2　調査場所（大気質・騒音：新建築物関連車両の走行［事業実施場所周辺道路］）

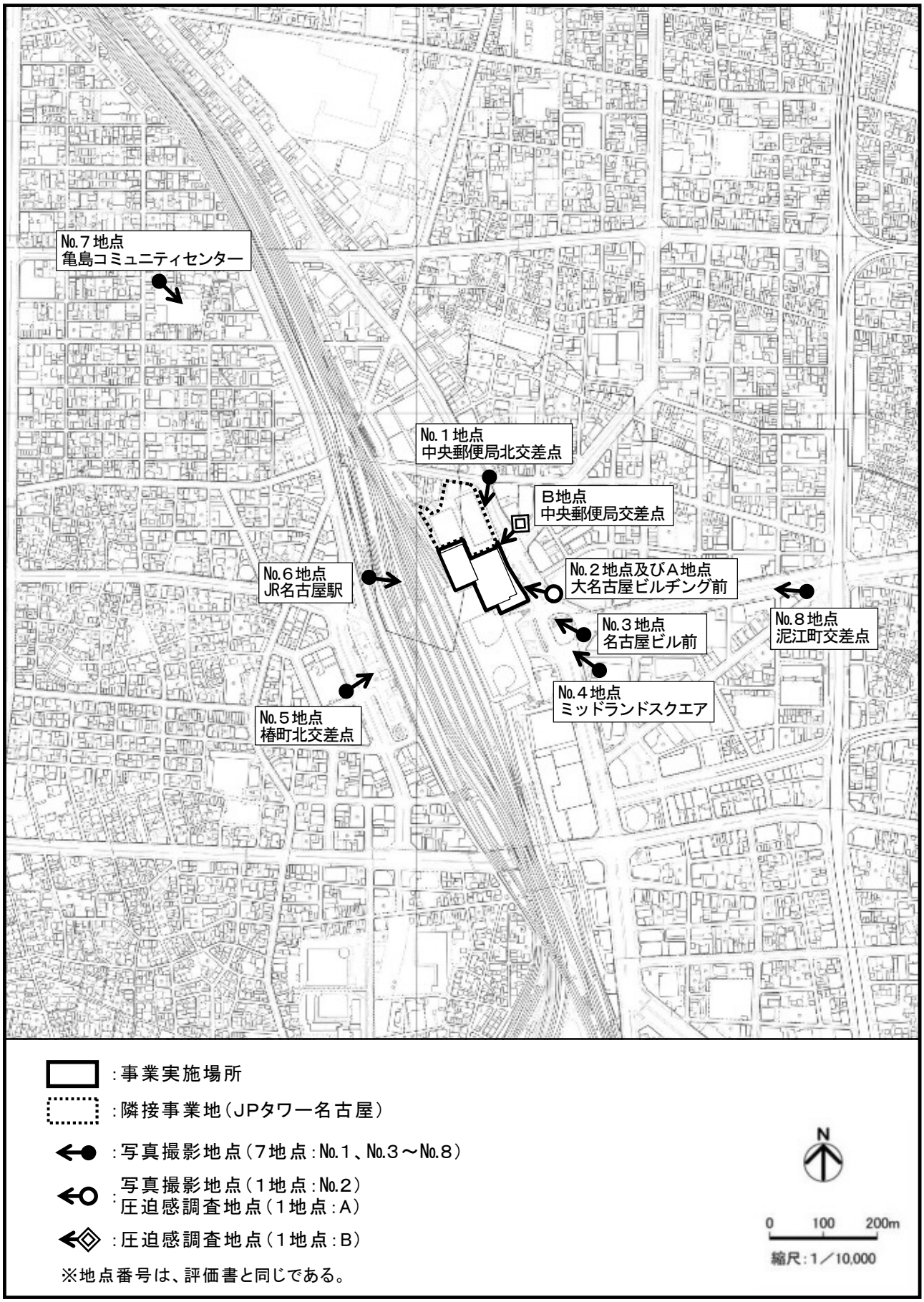



図5-2-3(1)　調査場所（景観：近景及び中景）

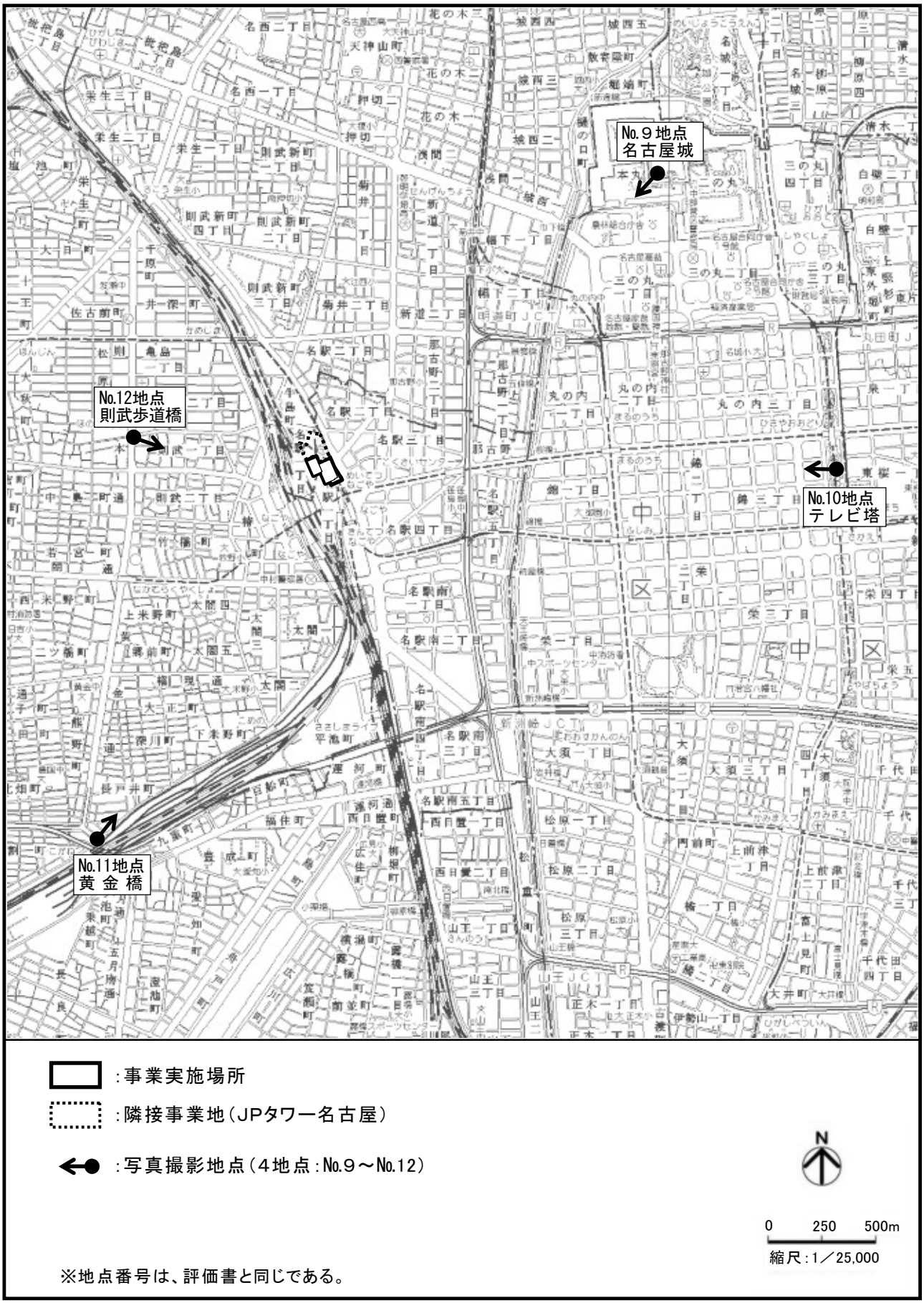



図5-2-3(2)　調査場所（景観：遠景）

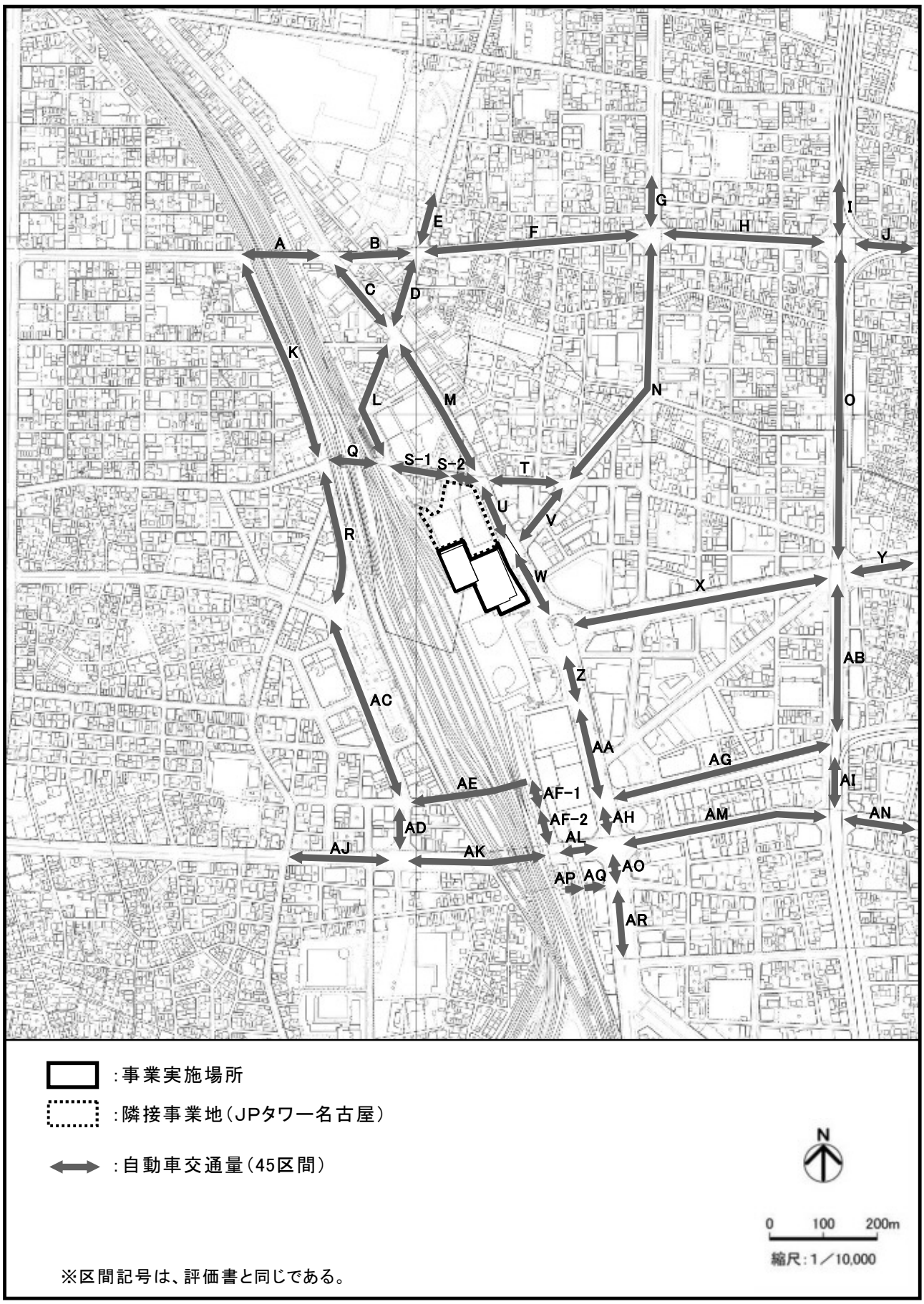



図5-2-4　調査場所（安全性：自動車交通量）

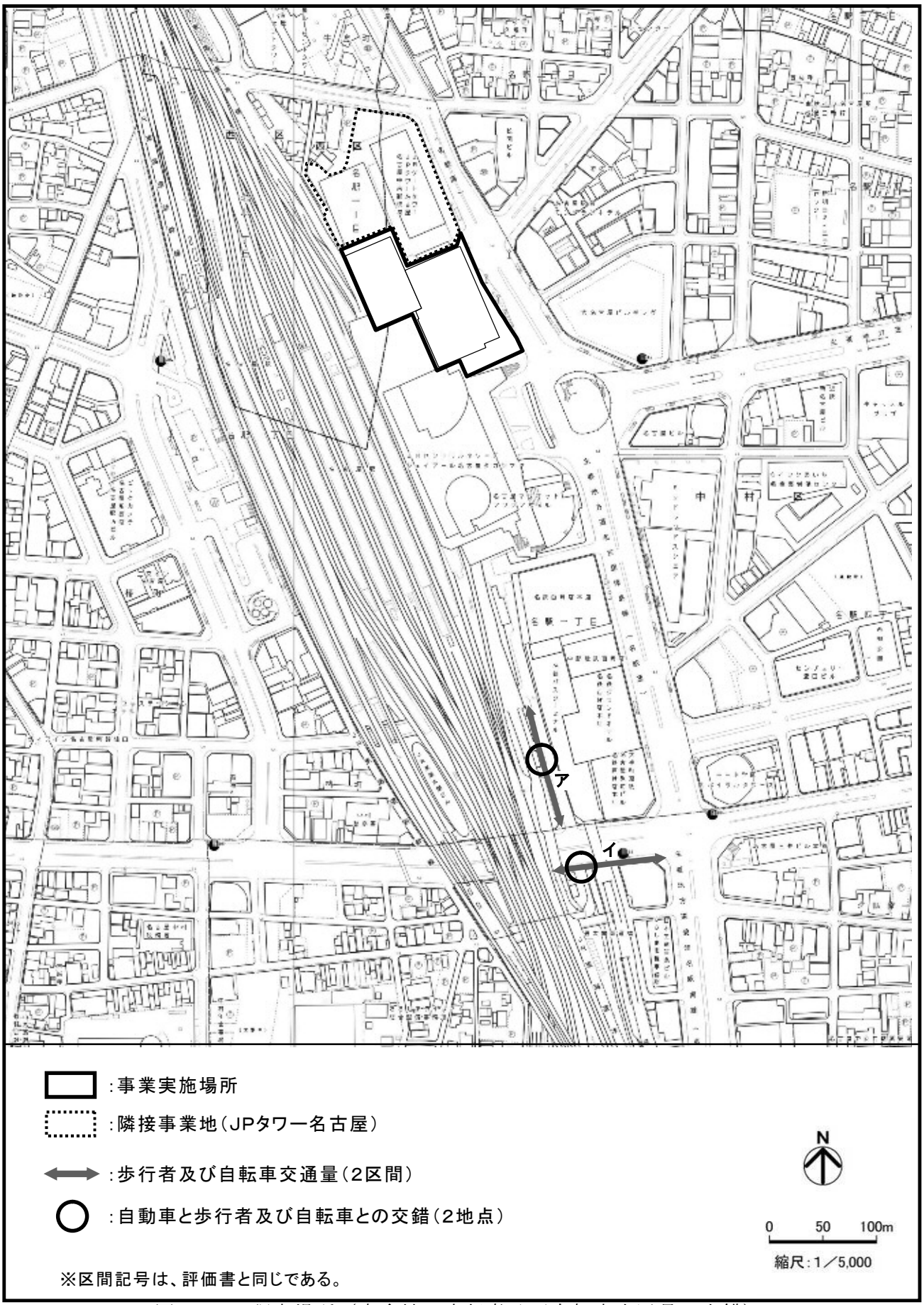



図5-2-5　調査場所（安全性：歩行者及び自転車交通量・交錯）

## 5-3　事後調査の時期及び期間

供用開始後の事後調査は、平成29年４月から平成30年３月まで実施した。事後調査の調査時期は、表5-3-1に示すとおりである。

表5-3-1　事後調査の調査時期

| 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29年７月、平成30年１月 |
| | 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） | 平日：平成29年11月～12月<br>休日：平成29年12月 |
| | 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） | 平日：平成29年11月～12月<br>休日：平成29年12月 |
| 騒音 | 新建築物関連車両の走行による騒音 | 平日：平成29年11月<br>休日：平成29年12月 |
| 景観 | 眺望及び圧迫感の変化 | 平成30年３月 |
| 廃棄物等 | 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29年４月～平成30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29年４月～平成30年３月 |
| 風害 | ビル風の影響の程度 | 平成29年４月～平成30年３月 |
| 日照阻害 | 日影の影響の程度 | 平成29年４月～平成30年３月 |
| 電波障害 | 電波障害の程度 | 平成29年４月～平成30年３月 |
| 安全性 | 供用に伴う自動車交通量 | 平日：平成29年11月<br>休日：平成29年12月 |
| | 供用に伴う歩行者及び自転車交通量 | 平日：平成29年11月<br>休日：平成29年12月 |
| | 供用に伴う自動車と歩行者及び自転車との交錯 | 平日：平成29年11月<br>休日：平成29年12月 |
| 緑地等 | 緑地等の位置、種類・樹種等、面積、緑化率及び周辺との調和 | 平成29年４月～平成30年３月 |

# 第６章　事後調査の結果

## 6-1　大気質

### 6-1-1　熱源施設の稼働による大気汚染

**（1）調査事項**

熱源施設の稼働による大気汚染

**（2）調査場所**

事業実施場所周辺

**（3）調査時期**

平成 29 年 7 月 26 日、平成 30 年 1 月 18 日

**（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**

熱源施設の稼働による大気汚染について実施した環境保全措置は、次のとおりである。

・DHCの導入により、排出ガス量の削減に配慮した。

・既存DHCとの相互機能を検討し、排出ガス量の削減に配慮した。

・ＪＰタワー名古屋及び大名古屋ビルヂングと熱融通することにより、環境への負荷を低減した。

・窒素酸化物濃度の低減のために低$NO_x$バーナーを設けた。

**（6）調査結果**

事業地内のボイラから排出される窒素酸化物排出量は、表6-1-1に示すとおり２回とも0.06$m^3_N$/時であった。また、換算後の窒素酸化物濃度は平成29年７月は20ppm、平成30年１月は24ppmであり、大気汚染防止法の規制基準値の150ppm以下であった。

調査結果を評価書における予測条件と比較すると、低$NO_x$バーナーの導入等により、窒素酸化物排出量の調査結果は予測条件よりも低減されている。

なお、熱源施設の稼働による大気汚染（窒素酸化物）に関して、市民等からの苦情はなかった。

表6-1-1　排出源条件

| 項目 | 単位 | 予測条件 | 調査結果 | |
|---|---|---|---|---|
| | | | 平成29年７月 | 平成30年１月 |
| 排出口の高さ | m | 90 | 90 | 90 |
| 湿りガス排出ガス量 | $m^3_N$/時 | 25,000 | 3,500 | 3,040 |
| 乾きガス排出ガス量 | $m^3_N$/時 | 22,000 | 2,940 | 2,600 |
| 排出ガス温度 | ℃ | 160 | 93 | 82 |
| 窒素酸化物排出量 | $m^3_N$/時 | 1.06 | 0.06 | 0.06 |

### 6-1-2　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）調査事項**

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）

**（2）調査場所**

事業実施場所内

**（3）調査時期**

調査は、以下に示した平日及び休日の２日間行った。

平日：平成29年11月30日（木）6:00 ～ 12月１日（金）6:00

休日：平成29年12月３日（日）6:00 ～ 12月４日（月）6:00

**（4）調査方法**

事業実施場所における新建築物関連車両出入口における施設利用車両及び荷捌き車両に分類し、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**

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）について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。

また、評価書に記載した環境保全措置に加え、以下の措置を実施した。

・商品搬入は物流センターからの納品を原則とし、配送を効率化することで荷捌き車両の発生の抑制に努めた。

**（6）調査結果**

調査結果は表6-1-2に示すとおりである。

調査の結果、施設利用車両台数は、平日は2,554台TE/日、休日は424台TE/日であった。荷捌き車両台数は、平日は322台TE/日、休日は152台TE/日であった。

調査結果を評価書における予測条件と比較すると、平日、休日ともに予測条件を大きく下回った。これは公共交通機関の利用促進の働きかけや、周辺の提携駐車場への分散化、商品搬入は物流センターからの納品を原則とし、配送を効率化することで荷捌き車両の発生の抑制に努めたこと等によるものと考えられる。

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（二酸化窒素及び浮遊粒子状物質）に関して、市民等からの苦情はなかった。

表6-1-2　新建築物関連車両の調査結果

単位：台TE/日

| 車両 | 予測条件 | | 調査結果 | |
|---|---|---|---|---|
| | 平日 | 休日 | 平日 | 休日 |
| 施設利用車両 | 4,322 | 7,093 | 2,554 | 424 |
| 荷捌き車両 | 998 | 395 | 322 | 152 |

注）施設利用車両の出入り口は、隣接するＪＲセントラルタワーズと共通であるため、調査結果の施設利用車両は、出入り口における調査結果から本施設開業前の施設利用車両の台数を引いた値とした。なお、開業前の施設利用車両は以下に示す時期のものである。

平日：平成21年5月21日（木）0:00 ～ 24:00

休日：平成21年5月24日（日）0:00 ～ 24:00

### 6-1-3　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

**（1）調査事項**

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）

**（2）調査場所**

図6-1-1に示す事業実施場所周辺道路の14断面

**（3）調査時期**

調査は、以下に示した平日及び休日の２日間行った。

平日：平成29年11月30日（木）6:00 ～ 12月１日（金）6:00

休日：平成29年12月３日（日）6:00 ～ 12月４日（月）6:00

**（4）調査方法**

方向別に表6-1-3に示す大型車類、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。走行速度については、距離既知の区間を走行する車両の通過時間について、ストップウォッチを用いて、大型車類及び小型車類の２車種別に１時間当たり10台を基本として計測し求めた。

表6-1-3　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。

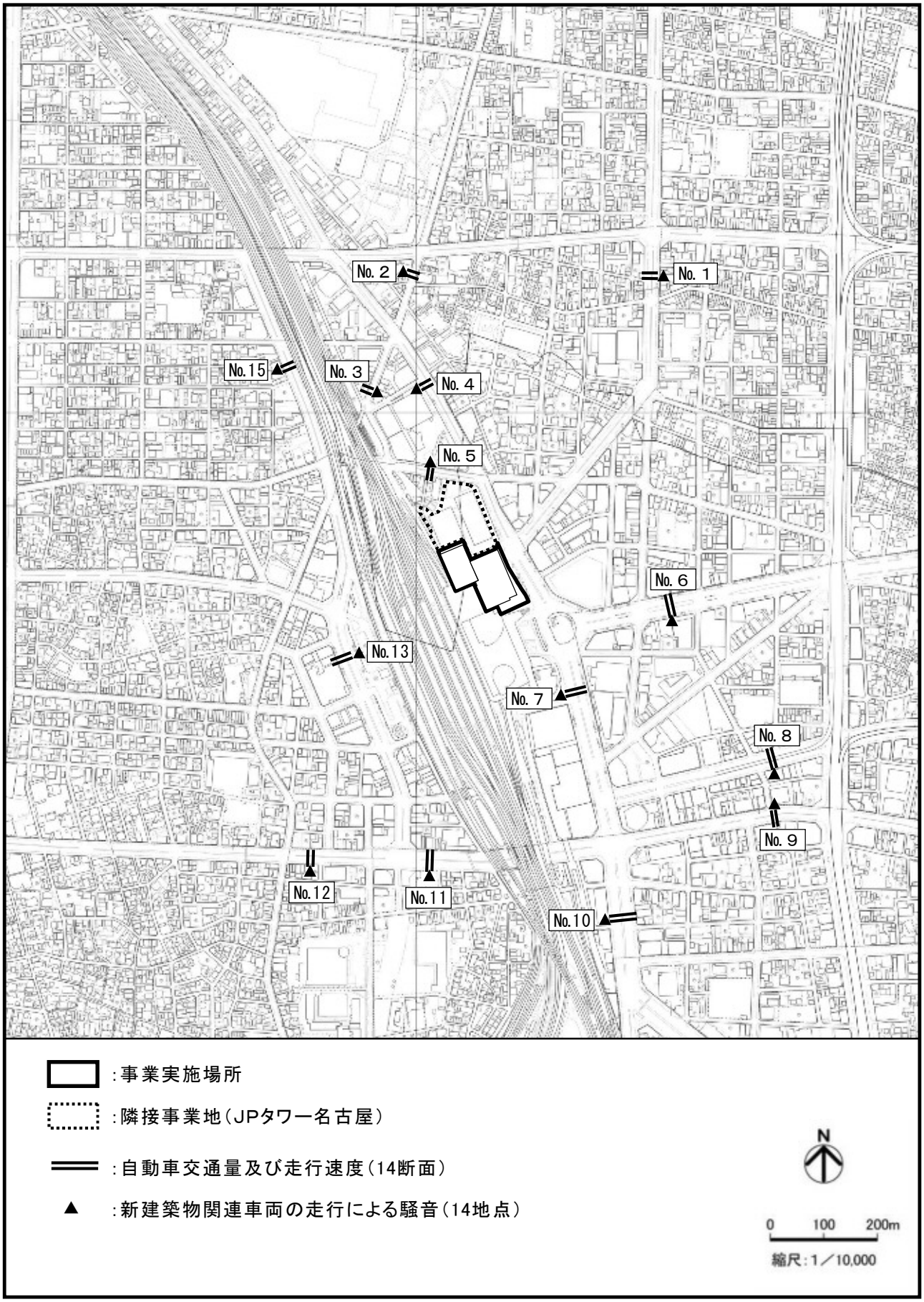



図6-1-1　自動車交通量及び走行速度、騒音調査地点

### (5) 環境の保全のために講じた措置

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）について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。
・環境負荷の低減のため、ＪＰタワー名古屋の事業者もしくは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を実施した。

また、評価書に記載した環境保全措置に加え、以下の措置を実施した。

・商品搬入は物流センターからの納品を原則とし、配送を効率化することで荷捌き車両の発生の抑制に努めた。

### (6) 調査結果

調査結果は表6-1-4、表6-1-5に示すとおりである。

調査の結果、平日については大型車類、小型車類ともに№10地点の自動車交通量が最も多かった。休日については大型車類が№10地点、小型車類が№11地点の自動車交通量が最も多かった。

調査結果を評価書における予測条件と比較すると、ほとんどの地点で平日、休日ともに予測条件と同等またはそれ以下であった。なお、№３地点については、予測条件が大型車類163台、小型車類3,577台に対し、調査結果の平日は大型車類が362台、小型車類が5,521台、休日は大型車類が228台、小型車類が4,696台であり、平日、休日ともに予測条件を上回った。これは、「6-1-2　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」で示したとおり、新建築物関連車両の台数は予測条件を大きく下回っていることから、№３地点（市道牛島町第４号線）の交通量の増加に対する新建築関連車両の寄与率は低いと考えられる。一方、環境影響評価書で設定した新建築物関連車両の走行ルートを広く周知したことにより、№３地点から続く市道牛島町第６号線（平成19年１月供用）の認知度が高まり、周辺の背景交通量が比較的交通量の少ない№３地点へ流れたものと考えられる。また、№８地点（都市高速道路）については、大型車類の予測条件が358台に対し、調査結果は579台であった。これは、№３地点と同様、新建築物関連車両の台数については予測条件を大きく下回っていることから、大型車類の背景交通量が増加したためと考えられる。

走行速度は、平日は大型車類が28～47km/時、小型車類が32～56km/時、休日は大型車類が28～43km/時、小型車類が34～52km/時であった。調査結果を評価書における予測条件と比較すると、ほとんどの地点で平日、休日ともに予測条件と同等またはそれ以下であった。

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（二酸化窒素及び浮遊粒子状物質）に関して、市民等からの苦情はなかった。

表6-1-4(1)　自動車交通量調査結果

単位：台/日

| 項　　目 | | | No.１ | No.２ | No.３ | No.４ | No.５ | No.６ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 調査結果 | 平日 | 大型車類 | 1,213 | 329 | 362 | 1,297 | 597 | 1,242 |
| | | 小型車類 | 9,294 | 6,233 | 5,521 | 15,157 | 12,056 | 26,697 |
| | 休日 | 大型車類 | 797 | 172 | 228 | 592 | 477 | 756 |
| | | 小型車類 | 7,196 | 5,064 | 4,696 | 13,299 | 10,407 | 22,113 |
| 予測条件 | | 大型車類 | 1,180 | 268 | 163 | 1,075 | 714 | 1,463 |
| | | 小型車類 | 10,047 | 6,171 | 3,577 | 15,295 | 14,098 | 26,407 |

表6-1-4(2)　自動車交通量調査結果

単位：台/日

| 項　　目 | | | No.７ | No.８<br>(市道) | No.８<br>(都市高速道路 | No.９ | No.10 | No.11 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 調査結果 | 平日 | 大型車類 | 2,432 | 657 | 579 | 1,379 | 3,017 | 2,102 |
| | | 小型車類 | 27,625 | 12,644 | 6,832 | 31,238 | 38,683 | 37,061 |
| | 休日 | 大型車類 | 1,447 | 316 | 415 | 796 | 1,604 | 1,536 |
| | | 小型車類 | 24,503 | 10,994 | 4,737 | 24,402 | 33,162 | 35,566 |
| 予測条件 | | 大型車類 | 2,105 | 556 | 358 | 1,203 | 2,341 | 2,306 |
| | | 小型車類 | 31,962 | 17,272 | 6,109 | 30,923 | 43,232 | 45,993 |

表6-1-4(3)　自動車交通量調査結果

単位：台/日

| 項　　目 | | | No.12 | No.13 | No.15 | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 調査結果 | 平日 | 大型車類 | 1,860 | 946 | 773 | |
| | | 小型車類 | 28,921 | 15,520 | 8,866 | |
| | 休日 | 大型車類 | 1,156 | 952 | 621 | |
| | | 小型車類 | 24,520 | 16,359 | 8,795 | |
| 予測条件 | | 大型車類 | 1,657 | 821 | 629 | |
| | | 小型車類 | 3,2455 | 15,035 | 11,360 | |

表6-1-5(1)　走行速度調査結果（24時間平均）

単位：km/時

| 項　　目 | | | No.１ | No.２ | No.３ | No.４ | No.５ | No.６ | No.７ | No.８(市道) | No.８(都市高速) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 調査結果 | 平日 | 大型車類 | 39 | 33 | 34 | 47 | 34 | 34 | 28 | 33 | 31 |
| | | 小型車類 | 48 | 38 | 42 | 56 | 41 | 39 | 32 | 39 | 40 |
| | 休日 | 大型車類 | 32 | 32 | 36 | 43 | 41 | 36 | 28 | 31 | 32 |
| | | 小型車類 | 42 | 38 | 41 | 49 | 49 | 44 | 34 | 39 | 44 |
| 予測条件 | | 大型車類 | 39 | 24 | 38 | 44 | 40 | 30 | 36 | 36 | 40 |
| | | 小型車類 | 47 | 31 | 45 | 48 | 46 | 38 | 43 | 41 | 45 |

表6-1-5(2)　走行速度調査結果（24時間平均）

単位：km/時

| 項　　目 | | | No.９ | No.10 | No.11 | No.12 | No.13 | No.15 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 調査結果 | 平日 | 大型車類 | 38 | 36 | 41 | 41 | 36 | 38 | |
| | | 小型車類 | 45 | 42 | 53 | 50 | 44 | 48 | |
| | 休日 | 大型車類 | 43 | 39 | 37 | 32 | 32 | 41 | |
| | | 小型車類 | 52 | 48 | 46 | 39 | 38 | 47 | |
| 予測条件 | | 大型車類 | 37 | 43 | 42 | 41 | 43 | 42 | |
| | | 小型車類 | 43 | 46 | 53 | 49 | 53 | 51 | |

## 6-2　騒音

### (1) 調査事項

・新建築物関連車両の走行による騒音

・自動車交通量及び走行速度

### (2) 調査場所

前掲図6-1-1に示した事業実施場所周辺道路の14地点

### (3) 調査時期

調査は、以下に示した平日及び休日の２日間行った。

平日：平成29年11月30日（木）6:00 ～ 22:00

休日：平成29年12月３日（日）6:00 ～ 22:00

### (4) 調査方法

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、原則、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。なお、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。

自動車交通量及び走行速度については、「6-1-3　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」と同じとし、車種分類については、前掲表6-1-3に示す大型車、中型車、小型貨物車、乗用車の４車種に分類した。

### (5) 環境の保全のために講じた措置

新建築物関連車両の走行による騒音について実施した環境保全措置は、次のとおりである。

・環境影響評価準備書において、平日及び休日ともに環境基準の値を上回ると予測されたNo.３については、既存駐車場の南北車路の活用や提携駐車場への分散を図った。加えて、環境影響評価書で設定した新建築物関連車両の走行ルートを広く周知した。

・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。

・環境負荷の低減のため、ＪＰタワー名古屋の事業者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を実施した。

### (6) 調査結果

調査結果は表6-2-1、表6-2-2、表6-2-3に示すとおりである。

調査の結果、平日は63dB～67dB、休日は62dB～67dBであり、すべての地点で環境基準の値以下であった。

調査結果を評価書における予測結果と比較すると、ほとんどの地点で平日、休日とも

に予測結果と同等またはそれ以下であったものの、No.８地点については、平日、休日とも予測結果を上回った。これはNo.８地点（都市高速道路）の背景交通量である大型車の台数が予測時よりも増加したことが一因であると考えられる。なお、「6-1-2　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」で示したとおり、新建築物関連車両の台数については予測条件を大きく下回っている。

走行速度は、昼間については大型車・中型車が18～41km/時、小型貨物車・乗用車が24～47km/時であり、夜間については大型車・中型車が21～41km/時、小型貨物車・乗用車が28～47km/時であった。また、昼間の調査結果を評価書における予測条件と比較すると、ほとんどの地点で予測条件よりも速度が遅くなっていた。

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。

表6-2-1　騒音調査結果

単位：dB

| 調査地点 | 等価騒音レベル（$L_{Aeq}$） | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | 平日 | | 休日 | | 環境基準 |
| | 予測結果 | 調査結果 | 予測結果 | 調査結果 | |
| No.１ | 66 | 66 | 64 | 64 | 70 以下 |
| No.２ | 65 | 63 | 63 | 62 | 65 以下 |
| No.３ | 65 | 65 | 65 | 65 | 65 以下 |
| No.４ | 63 | 63 | 62 | 62 | 70 以下 |
| No.５ | 64 | 64 | 63 | 62 | 70 以下 |
| No.６ | 66 | 66 | 65 | 65 | 70 以下 |
| No.７ | 67 | 63 | 65 | 64 | 70 以下 |
| No.８ | 65 | 67 | 64 | 67 | 70 以下 |
| No.９ | 69 | 65 | 69 | 64 | 70 以下 |
| No.10 | 66 | 66 | 66 | 66 | 70 以下 |
| No.11 | 67 | 65 | 66 | 64 | 70 以下 |
| No.12 | 68 | 65 | 67 | 63 | 70 以下 |
| No.13 | 65 | 64 | 65 | 65 | 70 以下 |
| No.15 | 67 | 65 | 66 | 66 | 70 以下 |

表6-2-2(1)　自動車交通量調査結果（平日）

単位：台/16時間

| 項 | 目 | No.1 | No.2 | No.3 | No.4 | No.5 | No.6 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 調査結果 | 大型車 | 832 | 104 | 63 | 620 | 196 | 440 |
| | 中型車 | 313 | 183 | 266 | 579 | 318 | 690 |
| | 小型貨物車 | 232 | 107 | 129 | 323 | 429 | 343 |
| | 乗用車 | 8,093 | 5,587 | 5,033 | 12,956 | 10,445 | 22,853 |
| 予測条件 | 大型車 | 782 | 142 | 14 | 504 | 87 | 582 |
| | 中型車 | 462 | 154 | 164 | 640 | 644 | 783 |
| | 小型貨物車 | 1,951 | 279 | 375 | 633 | 440 | 952 |
| | 乗用車 | 7,687 | 5,722 | 3,078 | 13,532 | 12,492 | 23,579 |

表6-2-2(2)　自動車交通量調査結果（平日）

単位：台/16時間

| 項 | 目 | No.7 | No.8<br>(市道) | No.8<br>(都市高速道路) | No.9 | No.10 | No.11 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 調査結果 | 大型車 | 1,417 | 170 | 347 | 549 | 1,289 | 973 |
| | 中型車 | 846 | 369 | 167 | 651 | 1,480 | 879 |
| | 小型貨物車 | 636 | 201 | 55 | 702 | 1,901 | 1,243 |
| | 乗用車 | 23,266 | 10,572 | 6,249 | 25,566 | 33,035 | 29,717 |
| 予測条件 | 大型車 | 1,052 | 114 | 170 | 521 | 1,126 | 924 |
| | 中型車 | 1,117 | 486 | 169 | 711 | 1,401 | 1,470 |
| | 小型貨物車 | 1,222 | 588 | 137 | 2,321 | 2,093 | 7,565 |
| | 乗用車 | 28,068 | 16,050 | 5,919 | 26,417 | 38,040 | 33,712 |

表6-2-2(3)　自動車交通量調査結果（平日）

単位：台/16時間

| 項 | 目 | No.12 | No.13 | No.15 | |
|---|---|---|---|---|---|
| 調査結果 | 大型車 | 853 | 426 | 224 | |
| | 中型車 | 811 | 397 | 422 | |
| | 小型貨物車 | 919 | 384 | 204 | |
| | 乗用車 | 24,116 | 13,207 | 7,629 | |
| 予測条件 | 大型車 | 658 | 226 | 491 | |
| | 中型車 | 1,060 | 533 | 157 | |
| | 小型貨物車 | 5,410 | 1,907 | 416 | |
| | 乗用車 | 23,602 | 11,119 | 7,770 | |

表6-2-3(1)　自動車交通量調査結果（休日）

単位：台/16時間

| 項 | 目 | No.1 | No.2 | No.3 | No.4 | No.5 | No.6 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 調査結果 | 大型車 | 630 | 57 | 21 | 281 | 149 | 372 |
| | 中型車 | 113 | 88 | 180 | 214 | 245 | 272 |
| | 小型貨物車 | 47 | 124 | 135 | 293 | 99 | 135 |
| | 乗用車 | 6,467 | 4,570 | 4,241 | 11,615 | 9,485 | 19,683 |
| 予測条件 | 大型車 | 527 | 59 | 1 | 386 | 99 | 544 |
| | 中型車 | 132 | 25 | 57 | 188 | 270 | 557 |
| | 小型貨物車 | 410 | 58 | 61 | 161 | 150 | 485 |
| | 乗用車 | 6,279 | 4,550 | 2,907 | 11,199 | 12,156 | 17,909 |

表6-2-3(2)　自動車交通量調査結果（休日）

単位：台/16時間

| 項 | 目 | No.7 | No.8<br>(市道) | No.8<br>(都市高速道路) | No.9 | No.10 | No.11 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 調査結果 | 大型車 | 934 | 135 | 320 | 370 | 827 | 822 |
| | 中型車 | 338 | 104 | 37 | 257 | 529 | 406 |
| | 小型貨物車 | 189 | 55 | 24 | 261 | 253 | 314 |
| | 乗用車 | 21,555 | 9,497 | 4,338 | 20,673 | 29,770 | 30,250 |
| 予測条件 | 大型車 | 831 | 94 | 175 | 407 | 820 | 644 |
| | 中型車 | 466 | 139 | 83 | 248 | 341 | 537 |
| | 小型貨物車 | 351 | 114 | 38 | 994 | 602 | 2,236 |
| | 乗用車 | 24,201 | 10,132 | 3,249 | 20,258 | 31,943 | 33,073 |

表6-2-3(3)　自動車交通量調査結果（休日）

単位：台/16時間

| 項 | 目 | No.12 | No.13 | No.15 | |
|---|---|---|---|---|---|
| 調査結果 | 大型車 | 697 | 565 | 222 | |
| | 中型車 | 256 | 248 | 295 | |
| | 小型貨物車 | 188 | 120 | 65 | |
| | 乗用車 | 21,268 | 14,621 | 7,869 | |
| 予測条件 | 大型車 | 548 | 249 | 261 | |
| | 中型車 | 308 | 323 | 200 | |
| | 小型貨物車 | 339 | 648 | 229 | |
| | 乗用車 | 25,312 | 11,692 | 9,651 | |

表6-2-4(1)　走行速度調査結果（平日：16時間平均）

単位：km/時

| 項　　目 | | No.1 | No.2 | No.3 | No.4 | No.5 | No.6 | No.7 | No.8(市道) | No.8(都市高速) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 調査結果 | 大型車､中型車 | 41 | 32 | 34 | 48 | 32 | 33 | 27 | 32 | 31 |
| | 小型貨物車､乗用車 | 50 | 37 | 41 | 55 | 40 | 38 | 32 | 38 | 39 |
| 予測条件 | 大型車､中型車 | 39 | 24 | 37 | 45 | 40 | 29 | 37 | 34 | 38 |
| | 小型貨物車､乗用車 | 46 | 29 | 45 | 49 | 46 | 37 | 44 | 39 | 43 |

表6-2-4(2)　走行速度調査結果（平日：16時間平均）

単位：km/時

| 項　　目 | | No.9 | No.10 | No.11 | No.12 | No.13 | No.15 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 調査結果 | 大型車､中型車 | 37 | 35 | 39 | 41 | 36 | 38 | |
| | 小型貨物車､乗用車 | 45 | 41 | 51 | 48 | 44 | 47 | |
| 予測条件 | 大型車､中型車 | 34 | 44 | 41 | 41 | 43 | 43 | |
| | 小型貨物車､乗用車 | 39 | 47 | 53 | 48 | 51 | 50 | |

表6-2-5(1)　走行速度調査結果（休日：16時間平均）

単位：km/時

| 項　　目 | | No.1 | No.2 | No.3 | No.4 | No.5 | No.6 | No.7 | No.8(市道) | No.8(都市高速) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 調査結果 | 大型車､中型車 | 32 | 29 | 35 | 42 | 39 | 36 | 27 | 31 | 33 |
| | 小型貨物車､乗用車 | 42 | 36 | 42 | 47 | 47 | 43 | 32 | 39 | 44 |
| 予測条件 | 大型車､中型車 | 38 | 26 | 40 | 38 | 40 | 28 | 33 | 35 | 41 |
| | 小型貨物車､乗用車 | 47 | 37 | 45 | 45 | 47 | 38 | 41 | 41 | 45 |

表6-2-5(2)　走行速度調査結果（休日：16時間平均）

単位：km/時

| 項　　目 | | No.9 | No.10 | No.11 | No.12 | No.13 | No.15 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 調査結果 | 大型車類 | 41 | 39 | 37 | 32 | 31 | 41 | |
| | 小型車類 | 50 | 48 | 46 | 38 | 38 | 47 | |
| 予測条件 | 大型車類 | 39 | 38 | 39 | 37 | 45 | 43 | |
| | 小型車類 | 48 | 44 | 51 | 47 | 53 | 51 | |

## 6-3　景観

### (1) 調査事項

①主要眺望地点からの景観の変化

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の変化**

図6-3-1に示した事業実施場所周辺の12地点で調査した。

**②現況施設の圧迫感の状況**

図6-3-1に示した事業実施場所周辺の２地点で調査した。

### (3) 調査時期

平成30年３月10日、17日、25日

### (4) 調査方法

**①主要眺望地点からの景観の変化**

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現況施設の圧迫感の状況**

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

眺望及び圧迫感の変化について実施した環境保全措置は、次のとおりである。

・ＪＲセントラルタワーズ及び周辺施設の景観を考慮し、新建築物のボリュームや棟配置を計画的に調整することにより、国際都市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を創出した。
・周辺の既存建物及びＪＰタワー名古屋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した。
・名駅通沿いに樹木を植栽することにより、圧迫感の緩和に配慮した。
・新建築物の壁面は、縦横ライン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。
・新建築物周辺に植栽を配置した。加えて、新建築物の屋上の植栽については、周辺の高層ビルから見下ろした景観に配慮したデザインとした。
・新建築物の色彩や素材等については、「名古屋市景観条例」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。

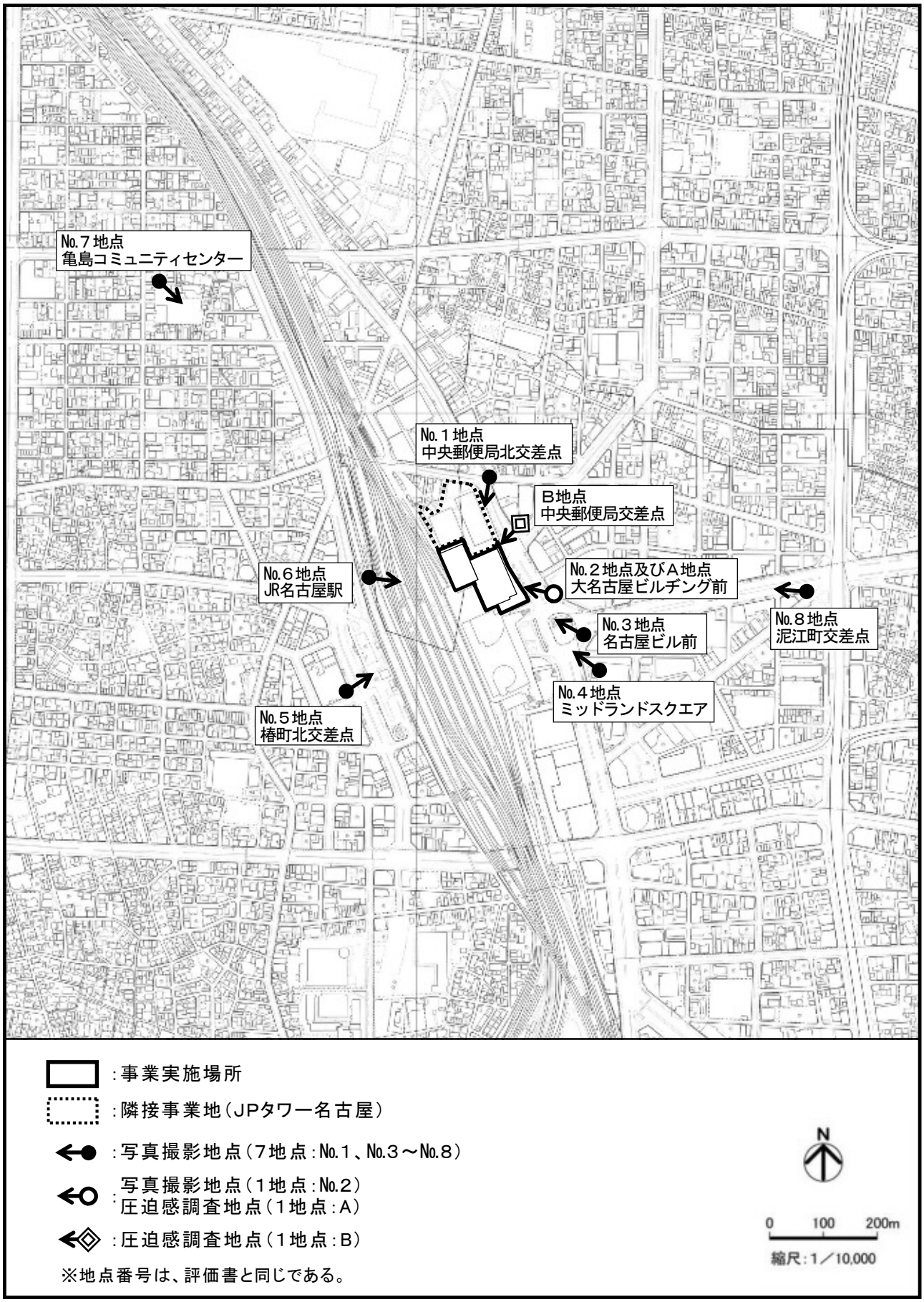



図6-3-1(1)　調査場所（景観：近景及び中景）

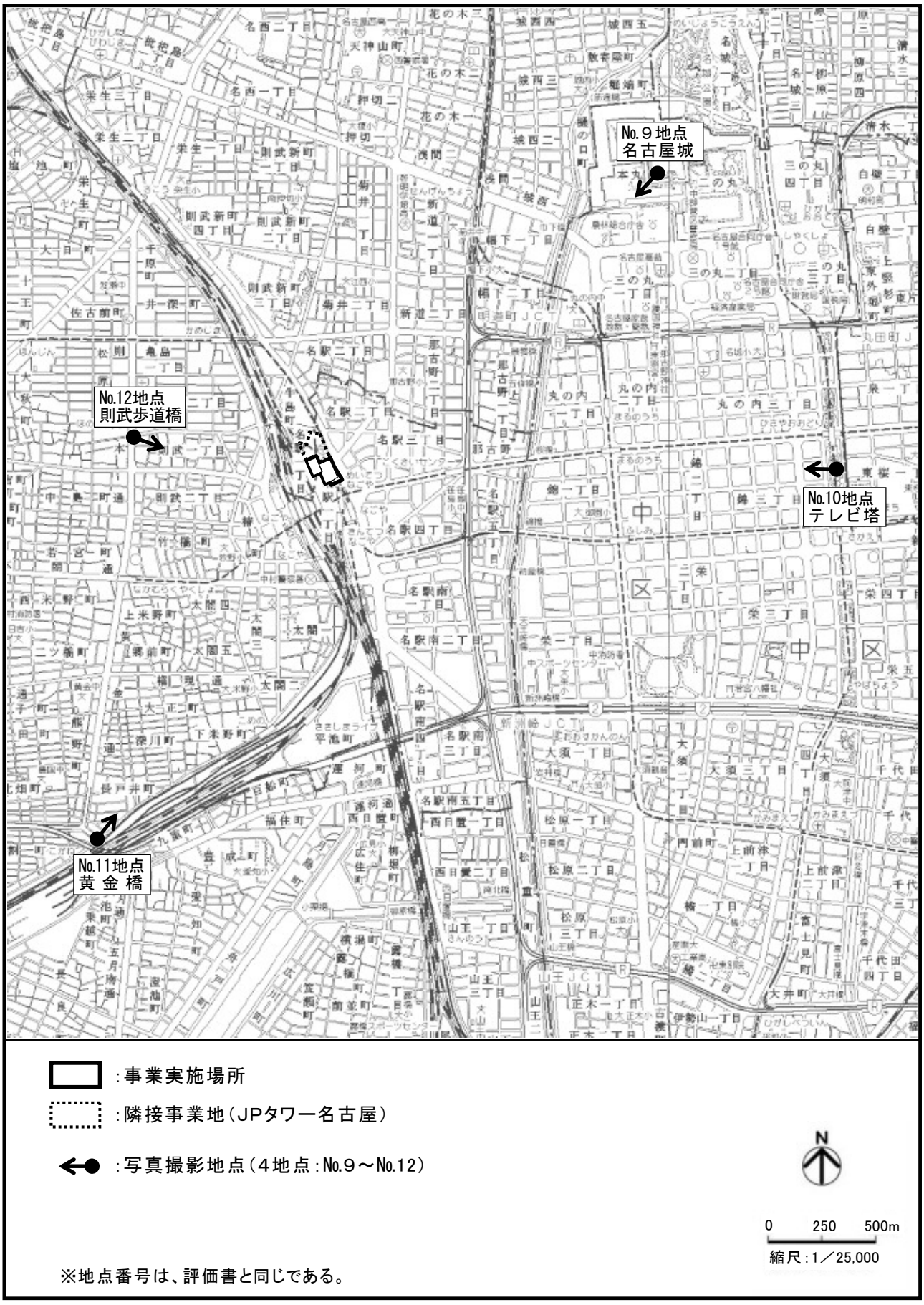



図6-3-1(1)　調査場所（景観：遠景）

### (6) 調査結果

#### ①主要眺望地点からの景観の変化

各眺望地点における予測結果（フォトモンタージュ）と現況写真（供用開始後）との比較を写真6-3-1～6-3-12に示す。

ア 近景及び中景（№１～８地点[写真6-3-1～6-3-8]）

新建築物は、名古屋駅の顔として定着したＪＲセントラルタワーズと調和しており、壁面及び低層棟上部のセットバックにより、名駅通に対する圧迫感の軽減が図られている。更には名駅通沿いの樹木の植栽、屋上緑化等により、潤いのある空間を確保している。

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。

イ 遠景（№９～12地点[写真6-3-9～6-3-12]）

新建築物は、名古屋駅周辺の高層建築群とともに建ち並び、ＪＲセントラルタワーズと名古屋ルーセントタワーの間に、隣接するＪＰタワー名古屋とともにバランスよく配置され､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を創り出している。

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。

なお、主要眺望地点からの景観の変化に関して、市民等からの苦情はなかった。

［ 予 測 時 ］

［供用開始後］

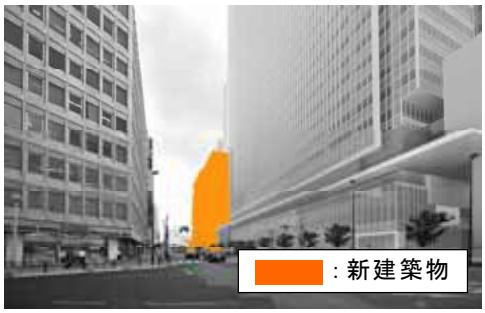



写真6-3-1　№１地点（中央郵便局北交差点、撮影日：平成30年３月25日）

［ 予 測 時 ］

［供用開始後］

写真6-3-2　№２地点（大名古屋ビルヂング前、撮影日：平成30年３月25日）

［ 予 測 時 ］

［供用開始後］

写真6-3-3　№３地点（名古屋ビル前、撮影日：平成30年３月10日）

［ 予 測 時 ］

［供用開始後］

写真6-3-4　№４地点（ミッドランドスクエア、撮影日：平成30年３月10日）

［ 予 測 時 ］

［供用開始後］

写真6-3-5　No.５地点（椿町北交差点、撮影日：平成30年３月10日）

［ 予 測 時 ］

［供用開始後］

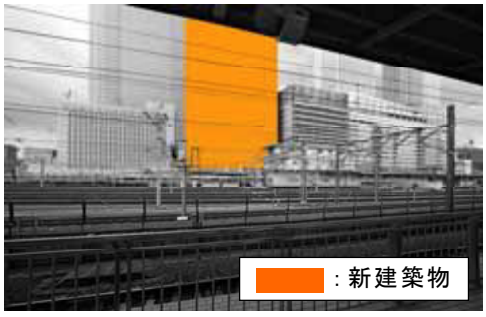



写真6-3-6　№６地点（ＪＲ名古屋駅、撮影日：平成30年３月25日）

［ 予 測 時 ］

［供用開始後］

写真6-3-7　No.７地点（亀島コミュニティセンター、撮影日：平成30年３月10日）

［ 予 測 時 ］

［供用開始後］

写真6-3-8　No.８地点（泥江町交差点、撮影日：平成30年３月10日）

［ 予 測 時 ］

［供用開始後］

写真6-3-9　No.９地点（名古屋城、撮影日：平成30年３月25日）

［ 予 測 時 ］

［供用開始後］

写真6-3-10　№10 地点（テレビ塔、撮影日：平成30年３月17日）

［ 予 測 時 ］

［供用開始後］

写真6-3-11　№11 地点（黄金橋、撮影日：平成30年３月10日）

［ 予 測 時 ］

［供用開始後］

写真6-3-12　№12 地点（則武歩道橋、撮影日：平成30年３月10日）

**②現況施設の圧迫感の状況**

予測地点における新建築物による形態率は表6-3-1、天空図は写真6-3-13及び写真6-3-14に示すとおりである。

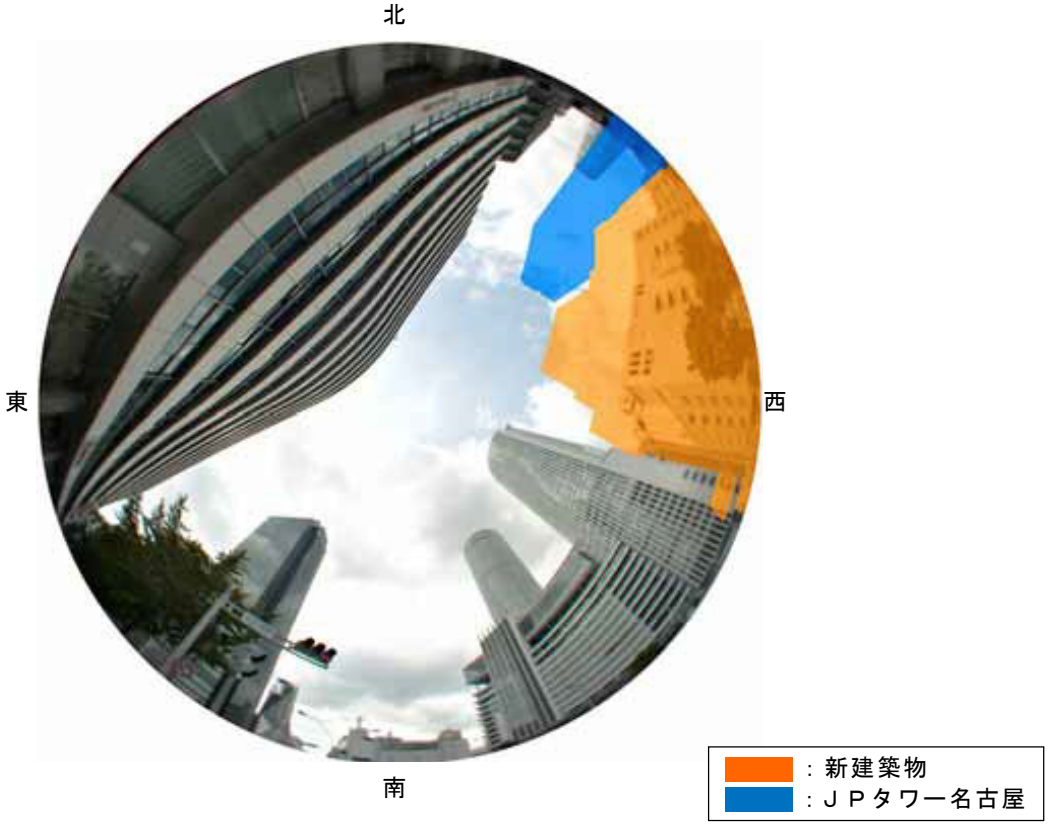
これによると、調査結果における形態率は、地点Ａで65％、地点Ｂで60％と算出され、新建築物及びＪＰタワー名古屋が存在することにより、地点Ａは３ポイント、地点Ｂは４ポイント増加すると算出された。また、調査結果を評価書における予測結果と比較すると、形態率及び変化量は概ね同等の結果であった。

なお、現況施設の圧迫感の状況に関して、市民等からの苦情はなかった。

表6-3-1　形態率の変化

| 区分 | 予測地点 | 現況（％） | 本建築物等の供用開始後（％） | 変化量（ポイント） |
|---|---|---|---|---|
| | | ① | ② | ②－① |
| 予測結果 | 地点Ａ | 62 | 65 | 3 |
| | 地点Ｂ | 56 | 60 | 4 |
| 調査結果 | 地点Ａ | 62 | 65 | 3 |
| | 地点Ｂ | 56 | 60 | 4 |

［ 予 測 時 ］




［供用開始後］

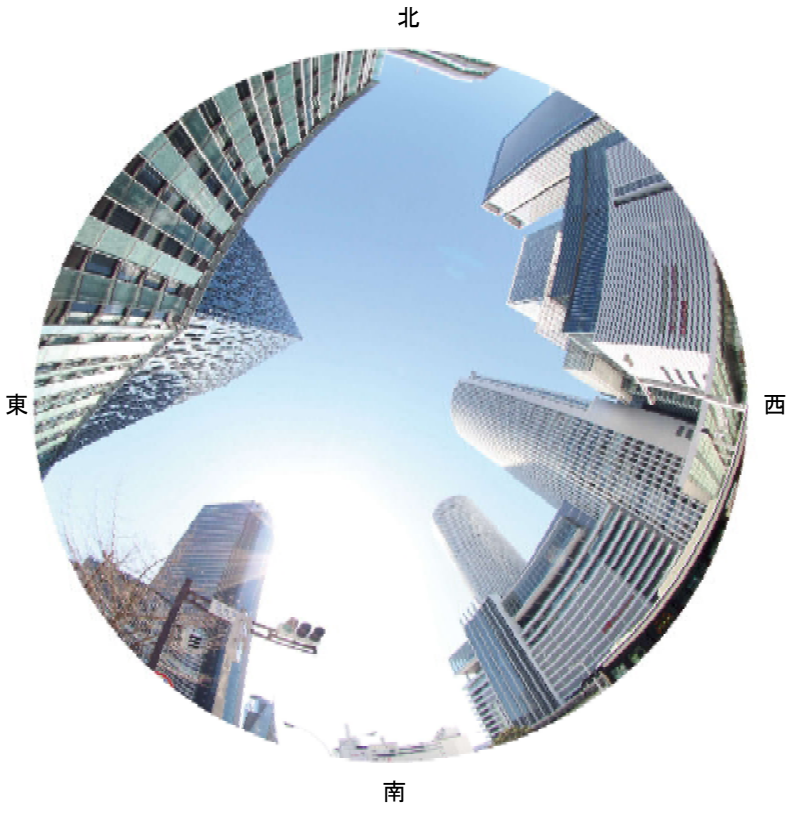
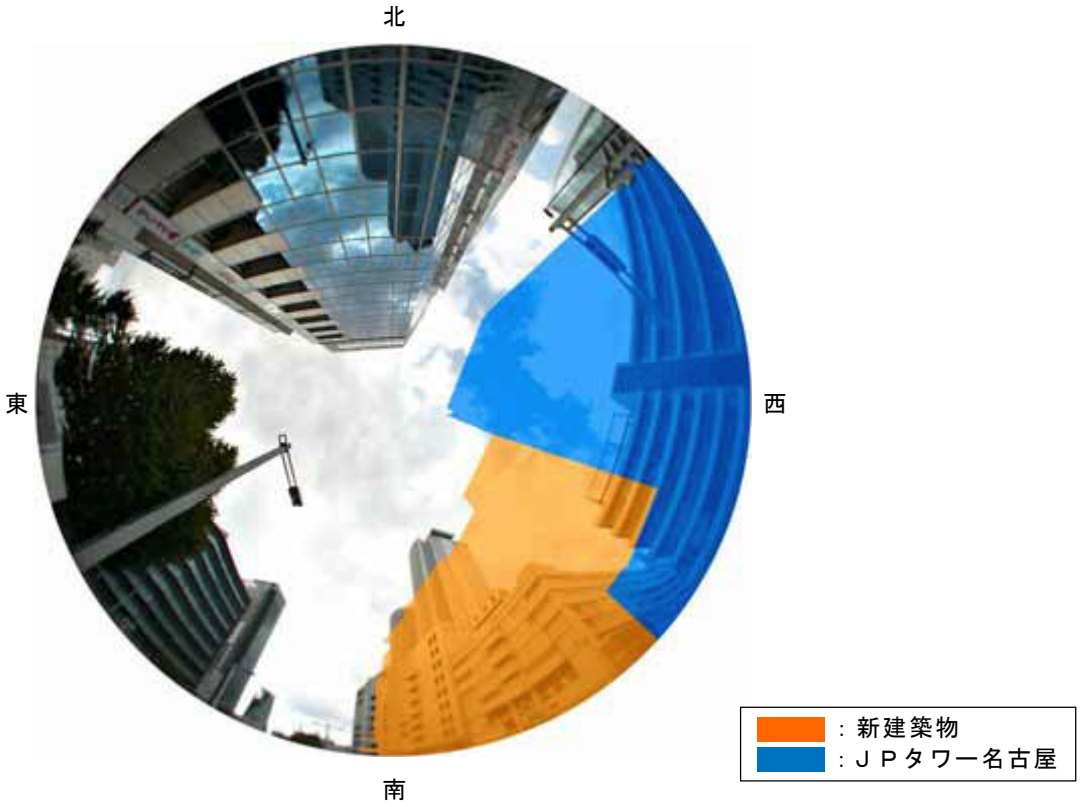



写真6-3-13 天空図（地点Ａ：大名古屋ビルヂング前）

［ 予 測 時 ］




［供用開始後］

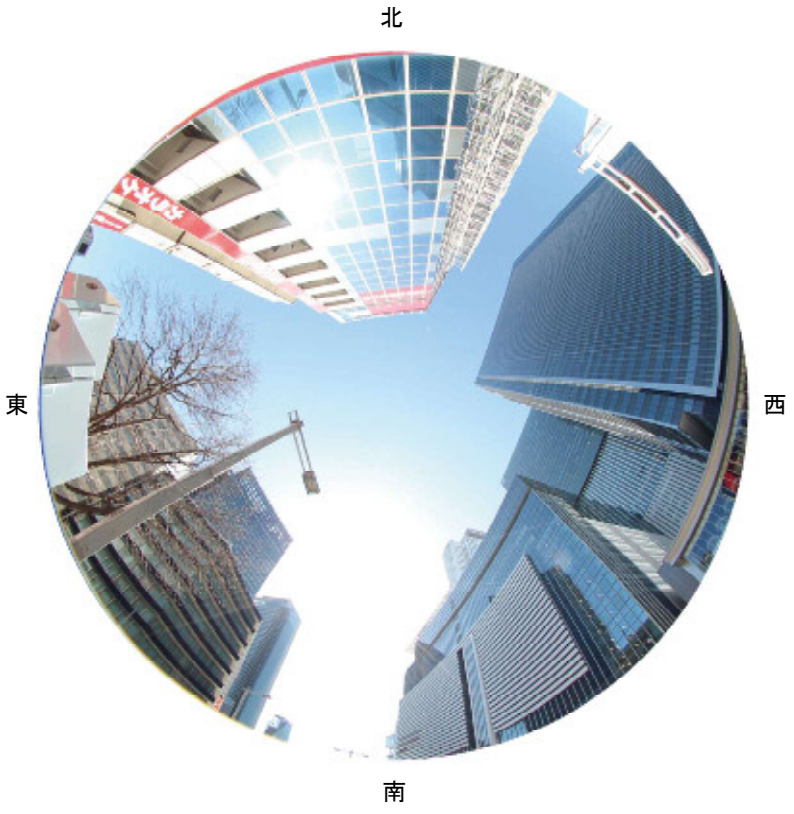



写真6-3-14 天空図（地点Ｂ：中央郵便局交差点）

## 6-4　廃棄物等

### (1) 調査事項

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29年４月～平成30年３月

### (4) 調査方法

廃棄物の発生量及び再資源化量を記録等により調査した。

### (5) 環境の保全のために講じた措置

供用時に発生する事業系廃棄物等について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は、関係法令等を遵守して、適正処理を図るとともに、減量化及び再利用・再資源化に努めた。

・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の減量化及び再資源化に努めるよう指導した。

### (6) 調査結果

調査結果は表6-4-1に示すとおりである。

調査の結果、年間量の発生量は18.0㎥/日、再資源化量は11.9㎥/日となり、再資源化率は66%となった。調査結果を評価書における予測結果と比較すると、発生量が予測結果より大幅に削減されている。これは、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。

なお、廃棄物等に関して、市民等からの苦情はなかった。

表6-4-1 廃棄物発生量及び再資源化量の調査結果

| 区分／用途 | 予測結果 | | | 調査結果 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 発生量（㎥/日） | 再資源化量（㎥/日） | 再資源化率（%） | 発生量（㎥/日） | 再資源化量（㎥/日） | 再資源化率（%） |
| 事務所 | 約 212.5 | 約 127.5 | 約 60 | 8.3 | 5.5 | 66 |
| ホテル | 約 67.5 | 約 40.5 | 約 60 | 0.7 | 0.3 | 43 |
| 商業施設（飲食店） | 約 88.6 | 約 50.6 | 約 57 | 3.7 | 2.2 | 59 |
| 商業施設（小売店舗） | 約 89.1 | 約 69.3 | 約 78 | 5.3 | 3.9 | 74 |
| 共用施設注) | 約 27.5 | 約 25.0 | 約 91 | 0.0 | 0.0 | 78 |
| 合 計 | 約 485.2 | 約 312.9 | 約 64 | 18.0 | 11.9 | 66 |

注）供用施設の調査結果は、発生量は0.0045㎥/日、再資源化量は0.0035㎥/日である。

## 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) 調査場所

事業実施場所内

### (3) 調査時期

平成29年４月～平成30年３月

### (4) 調査方法

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・植栽による二酸化炭素の吸収・固定量について調査した。

### (5) 環境の保全のために講じた措置

存在・供用時に発生する温室効果ガスについて実施した環境保全措置は、次のとおりである。

・DHCからの熱供給を実施した。

・新建築物の供用予定期間を100年間とした。

・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。

・雨水再利用等による上水の節約等、インフラへの負荷を削減した。

・人感センサー照明制御を採用した。

・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こととした。

### (6) 調査結果

#### ① 事業活動に伴い発生する温室効果ガス排出量（二酸化炭素換算）

調査結果は表6-5-1に示すとおりである。

新建築物の存在・供用時における温室効果ガス排出量は、26,090t$CO_2$/年となると算出される。調査結果と評価書における予測結果と比較すると、予測時に算定した33,355t$CO_2$/年よりも7,265t$CO_2$/年削減された。

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6-5-1　新建築物の存在・供用時における温室効果ガス排出量（$CO_2$換算）

| 区　　分 | | | 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） |
| 電気 | | (kWh/年) | 46,854,000 | 22,021 | 35,889,223 | 17,401 |
| 熱量 | 地域冷暖房冷熱受入 | (GJ/年) | 119,000 | 6,783 | 79,143 | 4,511 |
| | 地域冷暖房温熱受入 | (GJ/年) | 64,000 | 3,648 | 54,406 | 3,101 |
| 都市ガス | | ($Nm^3$/年) | 434,000 | 903 | 517,802 | 1,077 |
| 排出量合計 | | | | 33,355 | | 26,090 |

注）電気のエネルギー消費量から$CO_2$への換算については、予測結果は平成20年公表の平成19年度の実績値、調査結果は平成29年公表の平成28年度の実績値を用いた。

**② 緑化による吸収量**

調査結果は表6-5-2に示すとおりである。

緑化による二酸化炭素吸収量は、合計で26$tCO_2$/年が見込まれる。緑化については、都市環境に適した樹種の選定や植栽本数の見直しにより、調査結果の二酸化炭素吸収量は予測結果よりも多く見込まれる結果となった。

表6-5-2　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（$tCO_2$/年） | 植栽本数 | 二酸化炭素吸収量（$tCO_2$/年） |
| 落葉広葉樹高木 | 10本 | 2 | 31本 | 9 |
| 常緑広葉樹高木 | 26本 | 5 | 17本 | 5 |
| 中・低木 | 800本 | 0 | 2834本 | 6 |
| 地被植物 | 1920㎡ | 7 | 1634㎡ | 6 |
| 二酸化炭素吸収量合計 | － | 14 | － | 26 |

## 6-6　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29年４月～平成30年３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、原因及び対処方法並びにその後の状況を調査することとした。

### (5) 環境の保全のために講じた措置

風害について実施した環境保全措置は、次のとおりである。

・図6-6-1に示すとおり、事業実施場所内に植栽を施した。

・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、風環境に及ぼす影響の低減を図った。

・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

風害に係る市民等からの苦情はなかった。

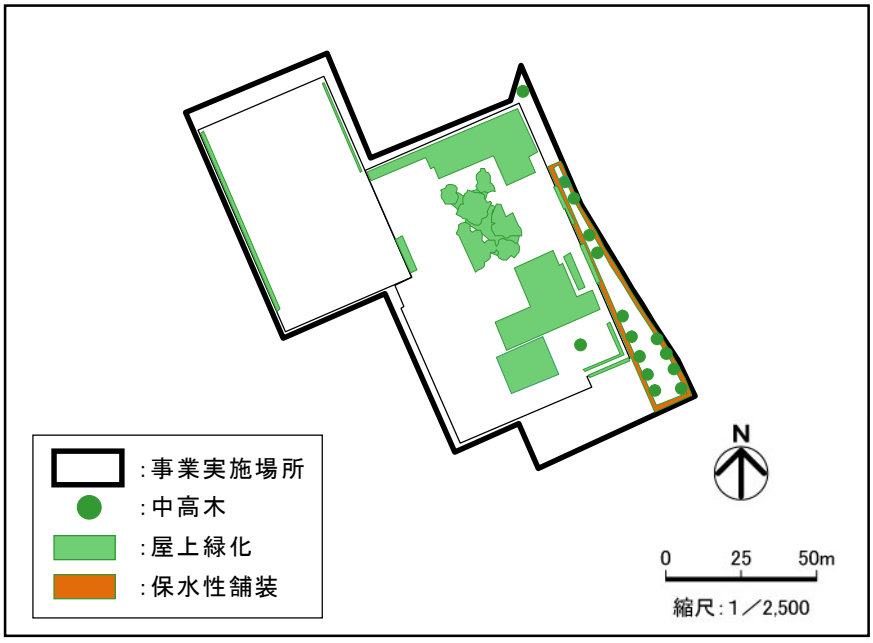



図6-6-1　新建築物の植栽位置

## 6-7　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29年４月～平成30年３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、原因及び対処方法並びにその後の状況を調査することとした。

### (5) 調査結果

日照阻害に係る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) 調査場所

事業実施場所周辺

### (3) 調査時期

平成29年４月～平成30年３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、原因及び対処方法並びにその後の状況を調査することとした。

### (5) 環境の保全のために講じた措置

電波障害について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途として、CATVへの加入等の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、ＪＰタワー名古屋の事業者及び大名古屋ビルヂングの事業者と連携し適切に対応した。

### (6) 調査結果

電波障害に係る市民等からの苦情はなかった。

## 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) 調査場所**

図6-9-1に示す事業実施場所周辺道路の45区間を調査した。また、新建築物関連車両台数は新建築物関連車両出入口の２箇所で調査した。

**(3) 調査時期**

調査は、以下に示した平日及び休日の２日間行った。

平日：平成29年11月30日（木）6:00 ～ 22:00

休日：平成29年12月３日（日）6:00 ～ 22:00

**(4) 調査方法**

方向別に大型車類、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。

**(5) 環境の保全のために講じた措置**

供用に伴う自動車交通について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。

・名駅通沿いにおいては、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の確保が懸念される場合は、必要に応じて関係機関と調整し、適切に対応した。

・環境負荷の低減のため、ＪＰタワー名古屋の事業者もしくは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を実施した。

また、評価書に記載した環境保全措置に加え、以下の措置を実施した。

・商品搬入は物流センターからの納品を原則とし、配送を効率化することで荷捌き車両の発生の抑制に努めた。

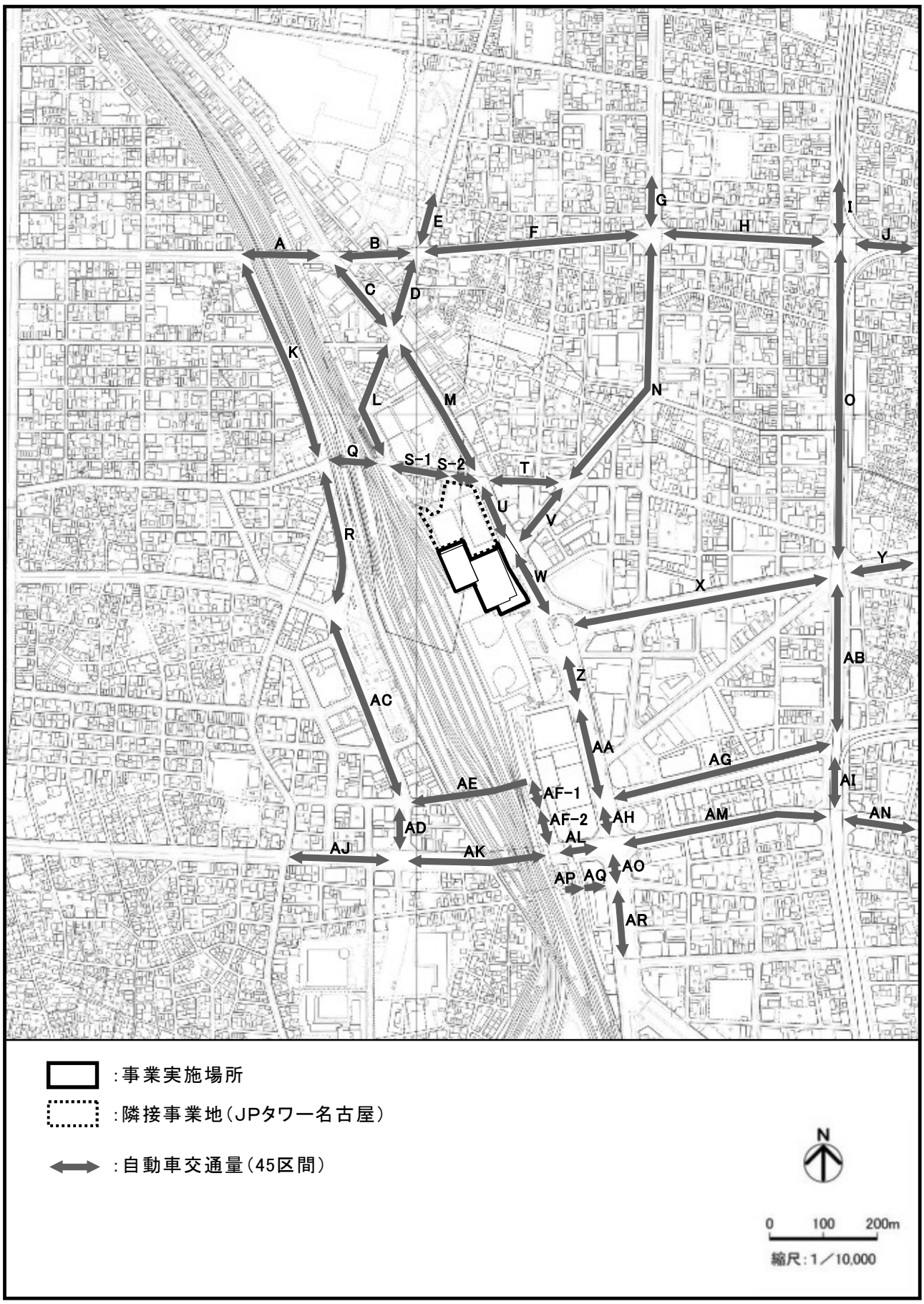



図6-9-1　調査場所（安全性：自動車交通量）

### (6) 調査結果

#### ① 自動車交通量

調査結果は表6-9-1に示すとおりである。

自動車交通量が最も多い区間は、平日は区間ＡＲであり37,705台/16時間、休日は区間ＡＬであり32,652台/16時間であった。なお、予測時は平日、休日ともに区間ＡＬが最大であり、それぞれ46,996台/16時間、39,138台/16時間であった。

調査結果を評価書における予測結果と比較すると、ほとんどの地点で平日、休日ともに予測結果と同等またはそれ以下であった。なお、区間Ｌの交通量比については、平日が1.39、休日が1.42であり、予測結果を上回った。これは、「6-1-2　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」で示したとおり、新建築物関連車両の台数は予測条件を大きく下回っていることから、区間Ｌ（市道牛島町第４号線及び市道牛島町第６号線）の交通量の増加に対する新建築関連車両の寄与率は低いと考えられる。一方、環境影響評価書で設定した新建築物関連車両の走行ルートを広く周知したことにより、市道牛島町第６号線（平成19年１月供用）の認知度が高まり、周辺の背景交通量が比較的交通量の少ない区間Ｌへ流れたものと考えられる。

なお、供用に伴う自動車交通に係る市民等からの苦情はなかった。

表6-9-1　自動車交通量調査結果

単位：台/16時間

| 区間 | 平日 | | | 休日 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 予測結果<br>a | 調査結果<br>b | 交通量比<br>b／a | 予測結果<br>a | 調査結果<br>b | 交通量比<br>b／a |
| A | 30,172 | 27,549 | 0.91 | 23,695 | 21,311 | 0.90 |
| B | 26,567 | 22,770 | 0.86 | 21,017 | 18,706 | 0.89 |
| C | 11,523 | 12,222 | 1.06 | 9,090 | 10,021 | 1.10 |
| D | 6,275 | 5,981 | 0.95 | 4,750 | 4,839 | 1.02 |
| E | 7,205 | 4,688 | 0.65 | 6,152 | 3,885 | 0.63 |
| F | 27,828 | 24,341 | 0.87 | 22,464 | 20,150 | 0.90 |
| G | 12,687 | 10,336 | 0.81 | 7,984 | 7,271 | 0.91 |
| H | 29,815 | 29,075 | 0.98 | 23,531 | 22,227 | 0.94 |
| I | 26,832 | 31,899 | 1.19 | 22,708 | 24,744 | 1.09 |
| J | 31,110 | 29,615 | 0.95 | 24,029 | 22,294 | 0.93 |
| K | 10,290 | 8,479 | 0.82 | 10,562 | 8,451 | 0.80 |
| L | 3,945 | 5,491 | 1.39 | 3,230 | 4,577 | 1.42 |
| M | 16,302 | 14,478 | 0.89 | 12,674 | 12,403 | 0.98 |
| N | 8,745 | 9,470 | 1.08 | 6,193 | 7,257 | 1.17 |
| O | 31,349 | 31,443 | 1.00 | 25,728 | 25,533 | 0.99 |
| Q | 12,708 | 11,003 | 0.87 | 10,805 | 10,035 | 0.93 |
| R | 13,420 | 13,113 | 0.98 | 12,896 | 13,135 | 1.02 |
| S-1 | 14,316 | 11,388 | 0.80 | 13,094 | 9,978 | 0.76 |
| S-2 | 14,315 | 12,628 | 0.88 | 13,083 | 11,236 | 0.86 |
| T | 8,388 | 7,354 | 0.88 | 5,782 | 5,903 | 1.02 |
| U | 24,076 | 20,053 | 0.83 | 20,127 | 16,784 | 0.83 |
| V | 6,080 | 5,540 | 0.91 | 4,491 | 4,846 | 1.08 |
| W | 30,782 | 24,513 | 0.80 | 25,235 | 20,743 | 0.82 |
| X | 26,130 | 24,326 | 0.93 | 21,306 | 20,462 | 0.96 |
| Y | 33,683 | 32,816 | 0.97 | 23,691 | 23,512 | 0.99 |
| Z | 33,654 | 26,165 | 0.78 | 26,826 | 23,016 | 0.86 |
| AA | 35,940 | 33,701 | 0.94 | 28,257 | 30,173 | 1.07 |
| AB | 33,558 | 36,770 | 1.10 | 26,422 | 26,979 | 1.02 |
| AC | 14,808 | 14,414 | 0.97 | 13,889 | 15,554 | 1.12 |
| AD | 18,733 | 15,122 | 0.81 | 17,642 | 16,948 | 0.96 |
| AE | 3,806 | 2,371 | 0.62 | 2,909 | 2,261 | 0.78 |
| AF-1 | 2,831 | 2,502 | 0.88 | 2,537 | 2,281 | 0.90 |
| AF-2 | 2,831 | 2,036 | 0.72 | 2,397 | 1,752 | 0.73 |
| AG | 15,843 | 18,130 | 1.14 | 10,745 | 14,510 | 1.35 |
| AH | 26,387 | 22,938 | 0.87 | 20,523 | 20,425 | 1.00 |
| AI | 35,565 | 35,685 | 1.00 | 26,979 | 27,675 | 1.03 |
| AJ | 32,084 | 26,699 | 0.83 | 25,554 | 22,409 | 0.88 |
| AK | 43,944 | 32,812 | 0.75 | 35,571 | 31,792 | 0.89 |
| AL | 46,996 | 33,411 | 0.71 | 39,138 | 32,652 | 0.83 |
| AM | 30,465 | 27,468 | 0.90 | 23,304 | 21,561 | 0.93 |
| AN | 26,620 | 24,383 | 0.92 | 20,958 | 18,993 | 0.91 |
| AO | 39,329 | 33,360 | 0.85 | 32,213 | 28,771 | 0.89 |
| AP | 5,027 | 5,308 | 1.06 | 3,344 | 3,744 | 1.12 |
| AQ | 5,158 | 5,338 | 1.03 | 3,414 | 3,793 | 1.11 |
| AR | 42,119 | 37,705 | 0.90 | 33,950 | 31,379 | 0.92 |

注）予測結果及び調査結果は、大型車類と小型車類の合計である。

**② 施設関連車両台数**

調査結果は表6-9-2に示すとおりである。

新施設関連の自動車交通量の合計は、平日、休日、それぞれ2,813台TE/16時間、552台TE/16時間であり、調査結果を評価書における予測結果と比較すると、予測結果を大きく下回った。これは公共交通機関の利用促進の働きかけや、周辺の提携駐車場への分散化、商品搬入は物流センターからの納品を原則とし、配送を効率化することで荷捌き車両の発生の抑制に努めたこと等によるものと考えられる。

なお、供用に伴う施設関連車両に係る市民等からの苦情はなかった。

表6-9-2　新建築物関連車両の調査結果

単位：台TE/16時間

| 車両 | 予測結果 | | 調査結果 | |
|---|---|---|---|---|
| | 平日 | 休日 | 平日 | 休日 |
| 施設利用車両 | 4,312 | 7,082 | 2,518 | 406 |
| 荷捌き車両 | 968 | 394 | 295 | 146 |
| 合　計 | 5,280 | 7,476 | 2,813 | 552 |

注）施設利用車両の出入り口は、隣接するＪＲセントラルタワーズと共通であるため、調査結果の施設利用車両は、出入り口における調査結果から本施設開業前の施設利用車両の台数を引いた値とした。なお、開業前の施設利用車両は以下に示す時期のものである。

平日：平成21年5月21日（木）6:00 ～ 22:00

休日：平成21年5月24日（日）6:00 ～ 22:00

### 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) 調査場所**

事業実施場所周辺道路の２区間を調査した。

**(3) 調査時期**

調査は、以下に示した平日及び休日の２日間行った。

平日：平成29年11月30日（木）6:00 ～ 22:00

休日：平成29年12月３日（日）6:00 ～ 22:00

**(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１時間間隔で調査した。また、併せて施設利用者も調査した。

**(5) 環境の保全のために講じた措置**

供用に伴う歩行者及び自転車交通量について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」に示したとおりである。

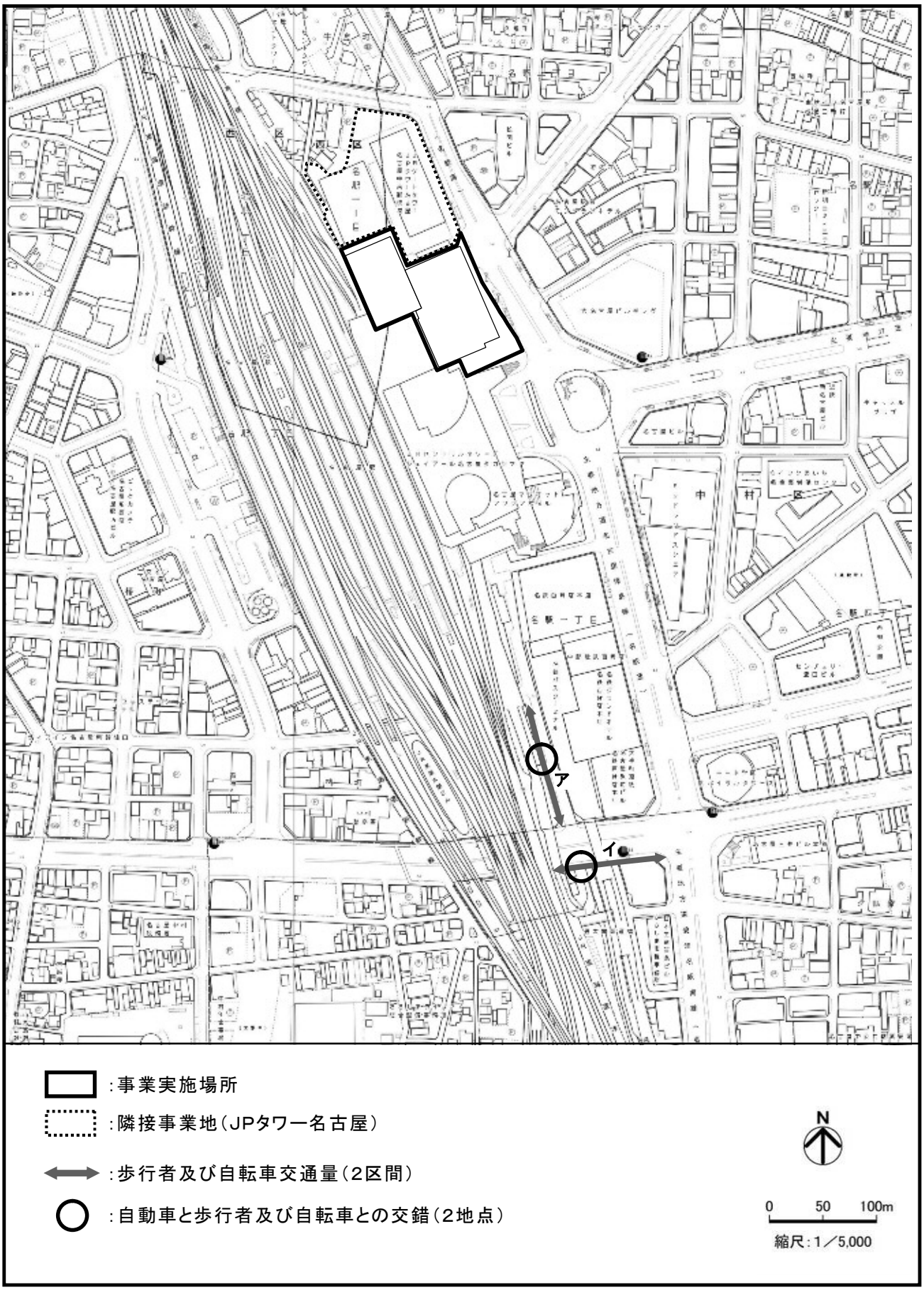



図6-9-2　調査場所（安全性：歩行者及び自転車交通量・交錯）

### (6) 調査結果

#### ① 歩行者及び自転車交通量

調査結果は表6-9-3に示すとおりである。

歩行者交通量が多い地点は、平日、休日とも地点イであり、平日が3,711人/16時間、休日が4,068人/16時間であった。自転車交通量が多い地点についても同様であり、平日が2,574台/16時間、休日が1,926台/16時間でった。

調査結果を評価書における予測結果と比較すると、平日は歩行者、自転車交通量ともに予測結果を下回ったが、休日の歩行者交通量では地点イが予測結果を上回った。これは、周辺地区の再開発計画に伴い休日の利用者が増えたことが考えられる。

なお、供用に伴う歩行者、自転車交通に係る市民等からの苦情はなかった。

表6-9-3(1)　供用に伴う歩行者・自転車交通量結果（平日）

単位：人・台/16時間

| 地点 | 予測結果 | | 調査結果 | |
|---|---|---|---|---|
| | 歩行者（人） | 自転車（台） | 歩行者（人） | 自転車（台） |
| ア | 3,934 | 915 | 1,824 | 797 |
| イ | 4,151 | 4,080 | 3,711 | 2,574 |

表6-9-3(2)　供用に伴う歩行者・自転車交通量結果（休日）

単位：人・台/16時間

| 地点 | 予測結果 | | 調査結果 | |
|---|---|---|---|---|
| | 歩行者（人） | 自転車（台） | 歩行者（人） | 自転車（台） |
| ア | 3,898 | 544 | 1,624 | 577 |
| イ | 3,349 | 2,380 | 4,069 | 1,926 |

#### ② 施設利用者数

調査結果は表6-9-4に示すとおりである。

施設利用者数は、平日が157,091人TE/16時間、休日が179,082人TE/16時間であった。

調査結果を評価書における予測結果と比較すると、調査結果の平日は、予測結果よりも約12,500人TE/16時間、休日は約9,900人TE/16時間多かった。

なお、施設利用者の通行に係る市民等からの苦情はなかった。

表6-9-4　施設利用者数の調査結果

単位：人TE/16時間

| 区分 | 予測結果 | | 調査結果 | |
|---|---|---|---|---|
| | 平日 | 休日 | 平日 | 休日 |
| 事務所 | 14,671 | 1,603 | － | － |
| ホテル | 6,202 | 6,362 | － | － |
| 商業施設 | 123,689 | 161,194 | － | － |
| 合計 | 144,562 | 169,159 | 157,091 | 179,082 |

### 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) 調査場所**

前掲図6-9-2に示した新建築物関連車両出入口（信号機が設置されていない箇所）の２ヵ所を調査した。

**(3) 調査時期**

調査は、以下に示した平日及び休日の２日間行った。

平日：平成29年11月30日（木）6:00 ～ 22:00

休日：平成29年12月３日（日）6:00 ～ 22:00

**(4) 調査方法**

方向別に自動車､歩行者及び自転車に分類し､数取り器により１時間間隔で調査した。

**(5) 環境の保全のために講じた措置**

供用に伴う歩行者及び自転車交通量について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」に示したとおりである。

**(5) 調査結果**

調査結果は表6-9-4に示すとおりである。

調査の結果、平日の地点アについては、808台/16時間の新施設及び既存施設関連車両が出入りし、1,824人/16時間の歩行者、797台/16時間の自転車と交錯した。地点イについては、1,286台/16時間の新施設及び既存施設関連車両が出入りし、3,711人/16時間の歩行者、2,574台/16時間の自転車と交錯した。

休日の地点アについては、982台/16時間の新施設及び既存施設関連車両が出入りし、1,624人/16時間の歩行者、577台/16時間の自転車と交錯した。地点イについては、1,437台/16時間の新施設及び既存施設関連車両が出入りし、4,069人/16時間の歩行者、1,926台/16時間の自転車と交錯した。

調査結果を評価書における予測結果と比較すると、休日の地点イにおける歩行者交通量が予測結果よりも多かった。これは、周辺地区の再開発計画に伴い休日の利用者が増えたことが考えられる。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。

なお、供用に伴う自動車と歩行者及び自転車との交錯に係る市民等からの苦情はなかった。

表6-9-5(1)　自動車と歩行者及び自転車との交錯の調査結果（平日）

単位：台/16時間、人/16時間

| 調査地点 | 予測結果 | | | 調査結果 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 自動車（台） | 歩行者（人） | 自転車（台） | 自動車（台） | 歩行者（人） | 自転車（台） |
| ア | 1,005 | 3,934 | 915 | 808 | 1,824 | 797 |
| イ | 1,435 | 4,151 | 4,080 | 1,286 | 3,711 | 2,574 |

表6-9-5(2)　自動車と歩行者及び自転車との交錯の調査結果（休日）

単位：台/16時間、人/16時間

| 調査地点 | 予測結果 | | | 調査結果 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 自動車（台） | 歩行者（人） | 自転車（台） | 自動車（台） | 歩行者（人） | 自転車（台） |
| ア | 1,320 | 3,898 | 544 | 982 | 1,624 | 577 |
| イ | 1,507 | 3,349 | 2,380 | 1,437 | 4,069 | 1,926 |

## 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) 調査場所

事業実施場所及びその周辺

### (3) 調査時期

平成29年４月～平成30年３月

### (4) 調査方法

緑化計画及び現地踏査（平成30年３月）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

緑地等について実施した環境保全措置は、次のとおりである。

・新設した緑地等については、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、病害虫の駆除等を計画的に行うこととした。

・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、屋上等を含む計画全体の中で、東海地域の在来種（郷土種）も含め検討した。

### (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6-10-1に示すとおりである。

新設した緑地等は、低層棟、高層棟の屋上緑化及び街路樹等に大きく分かれる。低層棟、高層棟の屋上緑化では、12階及び15階～17階に中高木、低木及び地被類が植栽されている。街路樹では、事業実施場所内の東側及び南東側を中心に中高木、地被類が植栽されているほか、一部を保水性舗装としている。

なお、緑地等に係る市民等からの苦情はなかった。

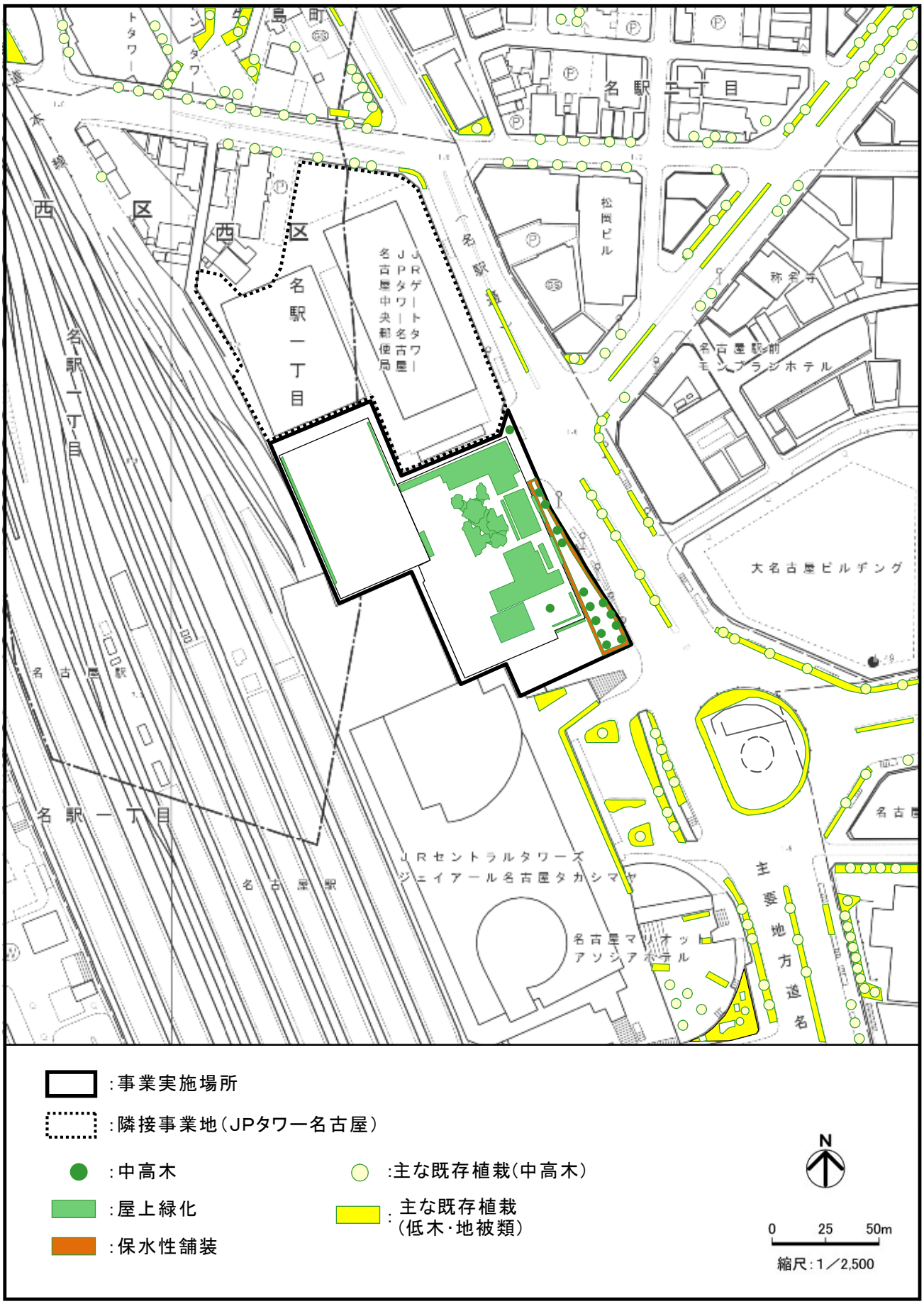

名駅二丁目
西区
西区
名駅一丁目
名駅一丁目
名駅一丁目
名古屋駅
名古屋駅
JRゲートタワー
JPタワー名古屋
名古屋中央郵便局
松岡ビル
称名寺
名古屋駅前
モンブランホテル
大名古屋ビルヂング
JRセントラルタワーズ
ジェイアール名古屋タカシマヤ
名古屋マリオット
アソシアホテル
主要地方道名
:事業実施場所
:隣接事業地(JPタワー名古屋)
:中高木
:屋上緑化
:保水性舗装
:主な既存植栽(中高木)
:主な既存植栽
(低木・地被類)
N
0 25 50m
縮尺:1/2,500

図6-10-1　緑化図

**イ 緑地等の種類**

緑地等の種類は、表6-10-1に示すとおりである。

新設した緑地等は、中高木では、コブシ、ヤマボウシ、シマトネリコ、サルスベリ等、低木がヒラドツツジ、サツキツツジ、イヌツゲ等、地被類ではタマリュウ、ヤブラン、ベニシダ等となっている。郷土種では、東海地方に自生するコブシ、ヤマボウシ、アセビ、イヌツゲなどが植栽されている。

表6-10-1　緑地等の種類

| 区分 | 緑地等 | 形態及び樹種等 | |
|---|---|---|---|
| | | 予測結果 | 調査結果 |
| 緑地 | 屋上緑化 | 中高木：エゴノキ、ヒメシャラ等<br>低　木：サツキ、ツツジ等<br>地被類：タマリュウ、ハイビャクシン等 | 中高木：コブシ、ヤマボウシ、シマトネリコ、サルスベリ等<br>低　木：ヒラドツツジ、サツキツツジ、イヌツゲ等<br>地被類：タマリュウ、ヤブラン、ベニシダ等 |
| | 街路樹等 | 中高木：シマトネリコ | 中高木：シマトネリコ<br>地被類：ヘデラヘリックス |

**ウ 緑地等の面積、緑化率**

緑地等の面積は、表6-10-2に示すとおりである。

緑地等の面積は、屋上緑化約2,145㎡、街路樹等約203㎡など合計約3,008㎡となっている。また、事業予定地の面積約11,700㎡に対して、緑地等の緑化率は約25.7%、緑地のみでみると約20.1%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、緑化率は概ね同等の割合を確保している。

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、病害虫について発生を防止する目的で定期的に確認及び駆除を行っている。

表6-10-2　緑地等の面積一覧

| 区分 | 緑地等 | 面積（㎡） | |
|---|---|---|---|
| | | 予測結果 | 調査結果 |
| 緑地 | 屋上緑化 | 約 2,380 | 約 2,145 |
| | 街路樹等 | 約　120 | 約　203 |
| | 小　計 | 約 2,500 | 約 2,348 |
| その他 | 保水性舗装 | 約　660 | 約　660 |
| 合　計 | | 約 3,160 | 約 3,008 |
| 対象敷地面積 | | 約11,700 | 約11,700 |
| 緑化率（%）<br>［緑地のみ］ | | 約　27.0<br>［約　21.4］ | 約　25.7<br>［約　20.1］ |

**② 事業予定地周辺との調和**

本事業では、名駅通沿いに中高木を植栽するとともに、新建築物の特に低層棟の屋上を広く緑化している。また、名駅通沿いに植栽する街路樹は、隣接する北地区の街路樹と事業予定地周辺地域の緑地と調和を取ることで統一感のある緑地空間が形成されている。

さらに屋上に広く緑化スペースを設けたことにより、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、利用者にうるおいや安らぎ感を与えている。

## 6-11　その他

前途の大気質、騒音、景観、廃棄物等、温室効果ガス等、風害、日照阻害、電波障害、安全性及び緑地等以外の環境要素（振動、地盤）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７章　とりまとめ

事後調査結果の概要は、表7-1-1に示すとおりである。

表7-1-1(1)　事後調査結果のまとめ

| 環境要素 | 調査事項 | 調査地点数 | 環境保全措置 |
|---|---|---|---|
| 大気質 | 熱源施設の稼働による大気汚染 | ― | 以下の環境保全措置について実施した。<br>・DHCの導入により、排出ガス量の削減に配慮した。<br>・既存DHCとの相互機能を検討し、排出ガス量の削減に配慮した。<br>・ＪＰタワー名古屋及び大名古屋ビルヂングと熱融通することにより、環境への負荷を低減した。<br>・窒素酸化物濃度の低減のために低$NO_x$バーナーを設けた。 |
| | 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） | ２地点 | 評価書に記載した環境保全措置に加え、以下の措置についても実施した。<br>・商品搬入は物流センターからの納品を原則とし、配送を効率化することで荷捌き車両の発生の抑制に努めた。 |
| | 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（二酸化窒素及び浮遊粒子状物質） | 14断面 | 評価書に記載した環境保全措置に加え、以下の措置についても実施した。<br>・商品搬入は物流センターからの納品を原則とし、配送を効率化することで荷捌き車両の発生の抑制に努めた。 |

| 調査結果 | 予測結果との比較 |
| --- | --- |
| 調査の結果、事業地内のボイラから排出される窒素酸化物排出量は、２回とも0.06$m^3_N$/時であった。また、換算後の窒素酸化物濃度は平成29年７月は20ppm、平成30年１月は24ppmであり、大気汚染防止法の規制基準値の150ppm以下であった。<br>なお、熱源施設の稼働による大気汚染（窒素酸化物）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条件と比較すると、低$NO_x$バーナーの導入等により、窒素酸化物排出量の調査結果は予測条件よりも低減されている。 |
| 調査の結果、施設利用車両台数は、平日は2,554台TE/日、休日は424台TE/日であった。荷捌き車両台数は、平日は322台TE/日、休日は152台TE/日であった。<br>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（二酸化窒素及び浮遊粒子状物質）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条件と比較すると、平日、休日ともに予測条件を大きく下回った。これは公共交通機関の利用促進の働きかけや、周辺の提携駐車場への分散化、商品搬入は物流センターからの納品を原則とし、配送を効率化することで荷捌き車両の発生の抑制に努めたこと等によるものと考えられる。 |
| 調査の結果、平日については大型車類、小型車類ともにNo.10地点の自動車交通量が最も多かった。休日については大型車類がNo.10地点、小型車類がNo.11地点の自動車交通量が最も多かった。<br>走行速度は、平日は大型車類が28～47km/時、小型車類が32～56km/時、休日は大型車類が28～43km/時、小型車類が34～52km/時であった。<br>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（二酸化窒素及び浮遊粒子状物質）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条件と比較すると、ほとんどの地点で平日、休日ともに予測条件と同等またはそれ以下であった。なお、No.３地点については、予測条件が大型車類163台、小型車類3,577台に対し、調査結果の平日は大型車類が362台、小型車類が5,521台、休日は大型車類が228台、小型車類が4,696台であり、平日、休日ともに予測条件を上回った。新建築物関連車両の台数は予測条件を大きく下回っていることから、No.３地点（市道牛島町第４号線）の交通量の増加に対する新建築関連車両の寄与率は低いと考えられる。一方、環境影響評価書で設定した新建築物関連車両の走行ルートを広く周知したことにより、No.３地点から続く市道牛島町第６号線（平成19年１月供用）の認知度が高まり、周辺の背景交通量が比較的交通量の少ないNo.３地点へ流れたものと考えられる。また、No.８地点（都市高速道路）については、大型車類の予測条件が358台に対し、調査結果は579台であった。これは、No.３地点と同様、新建築物関連車両の台数については予測条件を大きく下回っていることから、大型車類の背景交通量が増加したためと考えられる。 |

表7-1-1(2)　事後調査結果のまとめ

| 環境要素 | 調査事項 | 調査地点数 | 環境保全措置 |
|---|---|---|---|
| 騒音 | 新建築物関連車両の走行による騒音 | 14地点 | 評価書に記載した環境保全措置を実施した。 |
| 景観 | 眺望及び圧迫感の変化 | 12地点<br>（眺望）<br><br>２地点<br>（圧迫感） | 評価書に記載した環境保全措置を実施した。 |
| 廃棄物等 | 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 | ― | 評価書に記載した環境保全措置を実施した。 |
| 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 | ― | 評価書に記載した環境保全措置を実施した。 |

| 調査結果 | 予測結果との比較 |
| --- | --- |
| 調査の結果、平日は63dB～67dB、休日は62dB～67dBであり、すべての地点で環境基準の値以下であった。<br>走行速度は、昼間については大型車・中型車が18～41km/時、小型貨物車・乗用車が24～47km/時であり、夜間については大型車・中型車が21～41km/時、小型貨物車・乗用車が28～47km/時であった。<br>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。 | 騒音の調査結果を評価書における予測結果と比較すると、ほとんどの地点で平日、休日ともに予測結果と同等またはそれ以下であったものの、№８地点については、平日、休日とも予測結果を上回った。これは№８地点（都市高速道路）の背景交通量である大型車の台数が予測時よりも増加したことが一因であると考えられる。なお、新建築物関連車両の台数については予測条件を大きく下回っている。また、走行速度については、ほとんどの地点で予測条件よりも速度が遅くなっていた。 |
| 調査の結果、新建築物は、名古屋駅の顔として定着したＪＲセントラルタワーズと調和しており、壁面及び低層棟上部のセットバックにより、名駅通に対する圧迫感の軽減が図られている。更には名駅通沿いの樹木の植栽、屋上緑化等により、潤いのある空間を確保している。また、名古屋駅周辺の高層建築群とともに建ち並び、ＪＲセントラルタワーズと名古屋ルーセントタワーの間に、隣接するＪＰタワー名古屋とともにバランスよく配置され、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を創り出している。<br>本事業の建築物の形態率は、地点Ａで65％、地点Ｂで60％と算出され、新建築物及びＪＰタワー名古屋が存在することにより、地点Ａは３ポイント、地点Ｂは４ポイント増加すると算出された。<br>なお、景観に関して、市民等からの苦情はなかった。 | 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。<br>調査結果の形態率及び変化量を評価書における予測結果と比較すると、形態率及び変化量は概ね同等の結果であった |
| 調査の結果、年間量の発生量は18.0㎥/日、再資源化量は11.9㎥/日となり、再資源化率は66％となった。<br>なお、廃棄物等に関して、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、発生量が予測結果より大幅に削減されている。これは、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。 |
| 調査の結果、新建築物の存在・供用時における温室効果ガス排出量は、26,090t$CO_2$/年となると算出される。<br>緑化による二酸化炭素吸収量は、26t$CO_2$/年が見込まれる。<br>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。 | 温室効果ガス排出量の調査結果と評価書における予測結果と比較すると、予測時に算定した33,355 t$CO_2$/年よりも7,265t$CO_2$/年削減された。<br>また、緑化による二酸化炭素吸収量の調査結果は、予測結果よりも多く見込まれる結果となった。 |

表7-1-1(3)　事後調査結果のまとめ

| 環境要素 | 調査事項 | 調査地点数 | 環境保全措置 |
|---|---|---|---|
| 風害 | ビル風の影響の程度 | ― | 評価書に記載した環境保全措置を実施した。 |
| 日照阻害 | 日影の影響の程度 | ― | ― |
| 電波障害 | 電波障害の程度 | ― | ― |
| 安全性 | 供用に伴う自動車交通量 | 45区間及び2地点 | 評価書に記載した環境保全措置に加え、以下の措置についても実施した。<br>・商品搬入は物流センターからの納品を原則とし、配送を効率化することで荷捌き車両の発生の抑制に努めた。 |
| | 供用に伴う歩行者及び自転車交通量 | 2地点 | 評価書に記載した環境保全措置に加え、以下の措置についても実施した。<br>・商品搬入は物流センターからの納品を原則とし、配送を効率化することで荷捌き車両の発生の抑制に努めた。 |

| 調査結果 | 予測結果との比較 |
| --- | --- |
| 風害に係る市民等からの苦情はなかった。 | ― |
| 日照阻害に係る市民等からの苦情はなかった。 | ― |
| 電波障害に係る市民等からの苦情はなかった。 | ― |
| 自動車交通量が最も多い区間は、平日は区間ＡＲであり37,705台/16時間、休日は区間ＡＬであり32,652台/16時間であった。なお、予測時は平日、休日ともに区間ＡＬが最大であり、それぞれ46,996台/16時間、39,138台/16時間であった。<br>新施設出入口における新施設関連の自動車交通量は、平日、休日、それぞれ2,813台TE/16時間、552台TE/16時間であった。<br>なお、供用に伴う自動車交通に係る市民等からの苦情はなかった。 | 各区間における調査結果を評価書における予測結果と比較すると、ほとんどの地点で平日、休日ともに予測結果と同等またはそれ以下であった。なお、区間Ｌの交通量比については、平日が1.39、休日が1.42であり、予測結果を上回った。これは、新建築物関連車両の台数は予測条件を大きく下回っていることから、区間Ｌ（市道牛島町第４号線及び市道牛島町第６号線）の交通量の増加に対する新建築関連車両の寄与率は低いと考えられる。一方、環境影響評価書で設定した新建築物関連車両の走行ルートを広く周知したことにより、市道牛島町第６号線（平成19年１月供用）の認知度が高まり、周辺の背景交通量が比較的交通量の少ない区間Ｌへ流れたものと考えられる。<br>施設出入り口における調査結果は、予測結果を大きく下回った。これは公共交通機関の利用促進の働きかけや、周辺の提携駐車場への分散化、商品搬入は物流センターからの納品を原則とし、配送を効率化することで荷捌き車両の発生の抑制に努めたこと等によるものと考えられる。 |
| 歩行者交通量が多い地点は、平日、休日とも地点イであり、平日が3,711人／16時間、休日が4,068人／16時間であった。自転車交通量が多い地点についても同様であり、平日が2,574台／16時間、休日が1,926台／16時間でった。<br>施設利用者数は、平日が157,091人TE/16時間、休日が179,082人TE/16時間であった。<br>なお、供用に伴う歩行者、自転車交通に係る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、平日は歩行者、自転車交通量ともに予測結果を下回ったが、休日の歩行者交通量では地点イが予測結果を上回った。これは、周辺地区の再開発計画に伴い休日の利用者が増えたことが考えられる。<br>施設利用者数は、調査結果の平日は、予測結果よりも約12,500人TE/16時間、休日は約9,900人TE/16時間多かった。 |

表7-1-1(4)　事後調査結果のまとめ

| 環境要素 | 調査事項 | 調査地点数 | 環境保全措置 |
|---|---|---|---|
| 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 | 評価書に記載した環境保全措置に加え、以下の措置についても実施した。<br>・商品搬入は物流センターからの納品を原則とし、配送を効率化することで荷捌き車両の発生の抑制に努めた。 |
| 緑地等 | 緑地等の位置、種類・樹種等、面積、緑化率及び周辺との調和 | ― | 評価書に記載した環境保全措置を実施した。 |

| 調査結果 | 予測結果との比較 |
| --- | --- |
| 調査の結果、平日の地点アについては、808台/16時間の新施設及び既存施設関連車両が出入りし、1,824人/16時間の歩行者、797台/16時間の自転車と交錯した。地点イについては、1,286台/16時間の新施設及び既存施設関連車両が出入りし、3,711人/16時間の歩行者、2,574台/16時間の自転車と交錯した。<br>休日の地点アについては、982台/16時間の新施設及び既存施設関連車両が出入りし、1,624人/16時間の歩行者、577台/16時間の自転車と交錯した。地点イについては、1,437台/16時間の新施設及び既存施設関連車両が出入りし、4,069人/16時間の歩行者、1,926台/16時間の自転車と交錯した。<br>なお、供用に伴う自動車と歩行者及び自転車との交錯に係る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、休日の地点イにおける歩行者交通量が予測結果よりも多かった。これは、周辺地区の再開発計画に伴い休日の利用者が増えたことが考えられる。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。 |
| 新設した緑地等は、低層棟、高層棟の屋上緑化及び街路樹等に大きく分かれる。低層棟、高層棟の屋上緑化では、12階及び15階～17階に中高木、低木及び地被類が植栽されている。街路樹では、事業実施場所内の東側及び南東側を中心に中高木、地被類が植栽されているほか、一部を保水性舗装としている。<br>緑地等の面積は、屋上緑化約2,145㎡、街路樹等約203㎡など合計約3,008㎡となっている。また、事業予定地の面積約11,700㎡に対して、緑地等の緑化率は約25.7%、緑地のみでみると約20.1%となっている。<br>本事業では、名駅通沿いに中高木を植栽するとともに、新建築物の特に低層棟の屋上を広く緑化している。また、名駅通沿いに植栽する街路樹は、隣接する北地区の街路樹と事業予定地周辺地域の緑地と調和を取ることで統一感のある緑地空間が形成されている。さらに屋上に広く緑化スペースを設けたことにより、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、利用者にうるおいや安らぎ感を与えている。<br>なお、緑地等に係る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、緑化率は概ね同等の割合を確保している。 |

# 資　　料　　編

資料１．事業実施場所周辺道路における自動車交通量

［本編p.44参照］

【平日】平成29年11月30日～12月1日　　単位：台/時

| 地点 / 区分 / 時間帯 | No.1 | | No.2 | | No.3 | | No.4 | | No.5 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 大型車 | 小型車 | 大型車 | 小型車 | 大型車 | 小型車 | 大型車 | 小型車 | 大型車 | 小型車 |
| 6:00 ～ 7:00 | 61 | 123 | 10 | 107 | 11 | 89 | 54 | 433 | 33 | 72 |
| 7:00 ～ 8:00 | 81 | 315 | 26 | 249 | 21 | 225 | 94 | 817 | 42 | 301 |
| 8:00 ～ 9:00 | 65 | 464 | 26 | 362 | 31 | 385 | 113 | 976 | 52 | 624 |
| 9:00 ～ 10:00 | 91 | 619 | 28 | 348 | 28 | 341 | 101 | 897 | 47 | 706 |
| 10:00 ～ 11:00 | 89 | 646 | 25 | 391 | 38 | 379 | 113 | 867 | 46 | 702 |
| 11:00 ～ 12:00 | 71 | 611 | 26 | 368 | 40 | 342 | 118 | 858 | 42 | 910 |
| 12:00 ～ 13:00 | 83 | 604 | 14 | 363 | 13 | 293 | 88 | 833 | 44 | 914 |
| 13:00 ～ 14:00 | 93 | 578 | 13 | 419 | 20 | 439 | 85 | 909 | 35 | 790 |
| 14:00 ～ 15:00 | 79 | 563 | 25 | 403 | 24 | 399 | 96 | 856 | 28 | 861 |
| 15:00 ～ 16:00 | 80 | 669 | 18 | 358 | 25 | 381 | 75 | 917 | 36 | 969 |
| 16:00 ～ 17:00 | 66 | 674 | 23 | 497 | 25 | 454 | 79 | 971 | 16 | 721 |
| 17:00 ～ 18:00 | 66 | 674 | 13 | 462 | 17 | 433 | 73 | 1,057 | 30 | 865 |
| 18:00 ～ 19:00 | 71 | 634 | 15 | 410 | 16 | 337 | 40 | 922 | 13 | 776 |
| 19:00 ～ 20:00 | 69 | 477 | 9 | 371 | 7 | 267 | 28 | 728 | 19 | 652 |
| 20:00 ～ 21:00 | 48 | 315 | 7 | 336 | 6 | 222 | 30 | 669 | 11 | 514 |
| 21:00 ～ 22:00 | 32 | 359 | 9 | 250 | 7 | 176 | 12 | 569 | 20 | 497 |
| 22:00 ～ 23:00 | 25 | 298 | 5 | 180 | 3 | 123 | 19 | 506 | 5 | 352 |
| 23:00 ～ 0:00 | 17 | 204 | 7 | 123 | 6 | 75 | 7 | 370 | 8 | 200 |
| 0:00 ～ 1:00 | 4 | 154 | 2 | 49 | 0 | 25 | 6 | 217 | 12 | 162 |
| 1:00 ～ 2:00 | 6 | 113 | 3 | 59 | 4 | 39 | 7 | 249 | 3 | 171 |
| 2:00 ～ 3:00 | 2 | 63 | 4 | 38 | 5 | 25 | 11 | 153 | 11 | 119 |
| 3:00 ～ 4:00 | 4 | 45 | 5 | 25 | 5 | 20 | 12 | 110 | 8 | 54 |
| 4:00 ～ 5:00 | 4 | 38 | 8 | 30 | 2 | 30 | 12 | 123 | 8 | 55 |
| 5:00 ～ 6:00 | 6 | 54 | 8 | 35 | 8 | 22 | 24 | 150 | 28 | 69 |
| 16時間合計 | 1,145 | 8,325 | 287 | 5,694 | 329 | 5,162 | 1,199 | 13,279 | 514 | 10,874 |
| 24時間合計 | 1,213 | 9,294 | 329 | 6,233 | 362 | 5,521 | 1,297 | 15,157 | 597 | 12,056 |

注）16時間合計：6:00～22:00の合計

| 地点 / 区分 / 時間帯 | No.6 | | No.7 | | No.8（市道） | | No.8（都市高速道路） | | No.9 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 大型車 | 小型車 | 大型車 | 小型車 | 大型車 | 小型車 | 大型車 | 小型車 | 大型車 | 小型車 |
| 6:00 ～ 7:00 | 54 | 324 | 121 | 642 | 30 | 246 | 29 | 131 | 107 | 723 |
| 7:00 ～ 8:00 | 105 | 767 | 190 | 1,315 | 31 | 386 | 51 | 207 | 109 | 1,363 |
| 8:00 ～ 9:00 | 102 | 1,252 | 180 | 1,522 | 39 | 629 | 70 | 416 | 105 | 1,687 |
| 9:00 ～ 10:00 | 110 | 1,483 | 194 | 1,556 | 38 | 793 | 31 | 573 | 106 | 1,669 |
| 10:00 ～ 11:00 | 106 | 1,683 | 187 | 1,693 | 53 | 795 | 38 | 455 | 98 | 1,989 |
| 11:00 ～ 12:00 | 73 | 1,552 | 145 | 1,541 | 38 | 764 | 27 | 551 | 85 | 1,786 |
| 12:00 ～ 13:00 | 65 | 1,460 | 144 | 1,479 | 44 | 630 | 27 | 542 | 68 | 1,744 |
| 13:00 ～ 14:00 | 79 | 1,629 | 167 | 1,833 | 35 | 645 | 30 | 589 | 80 | 1,784 |
| 14:00 ～ 15:00 | 77 | 1,653 | 165 | 1,594 | 30 | 809 | 38 | 541 | 84 | 1,801 |
| 15:00 ～ 16:00 | 65 | 1,800 | 164 | 1,625 | 51 | 812 | 21 | 411 | 65 | 1,873 |
| 16:00 ～ 17:00 | 73 | 1,754 | 156 | 1,889 | 56 | 864 | 23 | 335 | 77 | 1,864 |
| 17:00 ～ 18:00 | 65 | 1,819 | 123 | 1,736 | 26 | 833 | 27 | 311 | 65 | 1,920 |
| 18:00 ～ 19:00 | 48 | 1,775 | 115 | 1,730 | 24 | 761 | 39 | 346 | 50 | 1,772 |
| 19:00 ～ 20:00 | 43 | 1,568 | 100 | 1,416 | 22 | 546 | 33 | 367 | 38 | 1,595 |
| 20:00 ～ 21:00 | 31 | 1,336 | 58 | 1,169 | 11 | 625 | 18 | 306 | 34 | 1,406 |
| 21:00 ～ 22:00 | 34 | 1,341 | 54 | 1,162 | 11 | 635 | 12 | 223 | 29 | 1,292 |
| 22:00 ～ 23:00 | 30 | 1,172 | 49 | 1,049 | 15 | 658 | 14 | 180 | 18 | 1,083 |
| 23:00 ～ 0:00 | 9 | 951 | 25 | 853 | 6 | 365 | 13 | 104 | 17 | 879 |
| 0:00 ～ 1:00 | 1 | 454 | 12 | 469 | 6 | 162 | 18 | 100 | 15 | 888 |
| 1:00 ～ 2:00 | 12 | 319 | 6 | 410 | 8 | 207 | 3 | 59 | 18 | 648 |
| 2:00 ～ 3:00 | 9 | 205 | 7 | 268 | 18 | 141 | 1 | 19 | 18 | 466 |
| 3:00 ～ 4:00 | 9 | 155 | 17 | 193 | 15 | 92 | 4 | 15 | 27 | 359 |
| 4:00 ～ 5:00 | 14 | 98 | 17 | 192 | 24 | 100 | 8 | 15 | 21 | 303 |
| 5:00 ～ 6:00 | 28 | 147 | 36 | 289 | 26 | 146 | 4 | 36 | 45 | 344 |
| 16時間合計 | 1,130 | 23,196 | 2,263 | 23,902 | 539 | 10,773 | 514 | 6,304 | 1,200 | 26,268 |
| 24時間合計 | 1,242 | 26,697 | 2,432 | 27,625 | 657 | 12,644 | 579 | 6,832 | 1,379 | 31,238 |

注）16時間合計：6:00～22:00の合計

【平日】平成29年11月30日～12月1日　　単位：台/時

| 地点 | No.10 | | No.11 | | No.12 | | No.13 | | No.15 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 区分 / 時間帯 | 大型車 | 小型車 | 大型車 | 小型車 | 大型車 | 小型車 | 大型車 | 小型車 | 大型車 | 小型車 |
| 6:00 ～ 7:00 | 132 | 821 | 108 | 713 | 112 | 764 | 45 | 335 | 27 | 189 |
| 7:00 ～ 8:00 | 227 | 2,023 | 174 | 1,876 | 151 | 1,425 | 101 | 664 | 49 | 306 |
| 8:00 ～ 9:00 | 261 | 2,674 | 169 | 2,123 | 151 | 1,596 | 69 | 758 | 66 | 507 |
| 9:00 ～ 10:00 | 266 | 2,389 | 144 | 1,857 | 157 | 1,515 | 85 | 933 | 72 | 560 |
| 10:00 ～ 11:00 | 239 | 2,418 | 175 | 2,406 | 149 | 1,763 | 61 | 953 | 61 | 573 |
| 11:00 ～ 12:00 | 223 | 2,463 | 115 | 1,794 | 125 | 1,668 | 54 | 865 | 48 | 511 |
| 12:00 ～ 13:00 | 175 | 2,169 | 88 | 1,877 | 93 | 1,626 | 59 | 973 | 52 | 479 |
| 13:00 ～ 14:00 | 179 | 2,476 | 131 | 2,234 | 105 | 1,759 | 49 | 959 | 63 | 549 |
| 14:00 ～ 15:00 | 205 | 2,508 | 127 | 2,343 | 100 | 1,662 | 47 | 979 | 36 | 592 |
| 15:00 ～ 16:00 | 173 | 2,454 | 67 | 1,984 | 105 | 1,949 | 61 | 1,123 | 31 | 604 |
| 16:00 ～ 17:00 | 153 | 2,530 | 161 | 2,105 | 94 | 1,935 | 55 | 882 | 32 | 622 |
| 17:00 ～ 18:00 | 164 | 2,771 | 114 | 2,340 | 87 | 1,684 | 52 | 887 | 31 | 562 |
| 18:00 ～ 19:00 | 124 | 2,439 | 94 | 2,039 | 79 | 1,747 | 23 | 956 | 30 | 563 |
| 19:00 ～ 20:00 | 116 | 1,904 | 83 | 2,389 | 57 | 1,662 | 18 | 831 | 22 | 496 |
| 20:00 ～ 21:00 | 74 | 1,485 | 52 | 1,351 | 54 | 1,157 | 30 | 741 | 12 | 375 |
| 21:00 ～ 22:00 | 58 | 1,412 | 50 | 1,529 | 45 | 1,123 | 14 | 752 | 14 | 345 |
| 22:00 ～ 23:00 | 44 | 983 | 45 | 1,395 | 39 | 831 | 26 | 539 | 16 | 268 |
| 23:00 ～ 0:00 | 36 | 838 | 49 | 1,193 | 43 | 806 | 34 | 414 | 25 | 261 |
| 0:00 ～ 1:00 | 18 | 512 | 17 | 974 | 14 | 660 | 17 | 369 | 12 | 135 |
| 1:00 ～ 2:00 | 13 | 363 | 14 | 735 | 10 | 438 | 4 | 189 | 12 | 102 |
| 2:00 ～ 3:00 | 26 | 279 | 19 | 561 | 7 | 325 | 9 | 111 | 15 | 73 |
| 3:00 ～ 4:00 | 29 | 225 | 25 | 419 | 22 | 250 | 5 | 126 | 6 | 48 |
| 4:00 ～ 5:00 | 36 | 223 | 41 | 380 | 24 | 227 | 19 | 93 | 20 | 55 |
| 5:00 ～ 6:00 | 46 | 324 | 40 | 444 | 37 | 349 | 9 | 88 | 21 | 91 |
| 16時間合計 | 2,769 | 34,936 | 1,852 | 30,960 | 1,664 | 25,035 | 823 | 13,591 | 646 | 7,833 |
| 24時間合計 | 3,017 | 38,683 | 2,102 | 37,061 | 1,860 | 28,921 | 946 | 15,520 | 773 | 8,866 |

注）16時間合計：6:00～22:00の合計

【休日】平成29年12月3日～12月4日　　単位：台/時

| 地点 / 区分 / 時間帯 | No.1 | | No.2 | | No.3 | | No.4 | | No.5 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 大型車 | 小型車 | 大型車 | 小型車 | 大型車 | 小型車 | 大型車 | 小型車 | 大型車 | 小型車 |
| 6:00 ～ 7:00 | 27 | 70 | 3 | 48 | 4 | 51 | 19 | 210 | 50 | 149 |
| 7:00 ～ 8:00 | 35 | 156 | 15 | 146 | 14 | 95 | 38 | 310 | 38 | 170 |
| 8:00 ～ 9:00 | 49 | 308 | 12 | 189 | 10 | 147 | 38 | 590 | 48 | 437 |
| 9:00 ～ 10:00 | 42 | 382 | 10 | 251 | 20 | 235 | 40 | 725 | 44 | 494 |
| 10:00 ～ 11:00 | 59 | 526 | 14 | 304 | 28 | 281 | 49 | 960 | 21 | 564 |
| 11:00 ～ 12:00 | 56 | 511 | 9 | 318 | 19 | 316 | 35 | 847 | 30 | 907 |
| 12:00 ～ 13:00 | 47 | 430 | 9 | 360 | 14 | 299 | 34 | 890 | 20 | 552 |
| 13:00 ～ 14:00 | 57 | 590 | 13 | 368 | 15 | 384 | 36 | 956 | 14 | 634 |
| 14:00 ～ 15:00 | 51 | 546 | 9 | 396 | 18 | 376 | 35 | 936 | 26 | 903 |
| 15:00 ～ 16:00 | 54 | 504 | 5 | 437 | 15 | 435 | 29 | 1,035 | 11 | 958 |
| 16:00 ～ 17:00 | 47 | 590 | 11 | 472 | 15 | 436 | 32 | 1,012 | 17 | 777 |
| 17:00 ～ 18:00 | 63 | 501 | 11 | 435 | 12 | 450 | 27 | 949 | 26 | 988 |
| 18:00 ～ 19:00 | 46 | 436 | 8 | 389 | 8 | 313 | 31 | 843 | 21 | 721 |
| 19:00 ～ 20:00 | 46 | 351 | 5 | 244 | 3 | 241 | 19 | 630 | 5 | 566 |
| 20:00 ～ 21:00 | 41 | 320 | 8 | 192 | 5 | 183 | 20 | 546 | 14 | 381 |
| 21:00 ～ 22:00 | 23 | 293 | 3 | 145 | 1 | 134 | 13 | 469 | 9 | 383 |
| 22:00 ～ 23:00 | 24 | 227 | 4 | 136 | 2 | 125 | 13 | 398 | 13 | 264 |
| 23:00 ～ 0:00 | 10 | 153 | 2 | 103 | 3 | 73 | 9 | 358 | 7 | 226 |
| 0:00 ～ 1:00 | 2 | 107 | 2 | 18 | 2 | 17 | 8 | 140 | 10 | 92 |
| 1:00 ～ 2:00 | 3 | 60 | 1 | 23 | 0 | 22 | 5 | 135 | 5 | 88 |
| 2:00 ～ 3:00 | 3 | 35 | 1 | 19 | 3 | 25 | 11 | 96 | 5 | 39 |
| 3:00 ～ 4:00 | 5 | 23 | 1 | 16 | 2 | 17 | 9 | 66 | 2 | 22 |
| 4:00 ～ 5:00 | 3 | 28 | 8 | 17 | 7 | 16 | 23 | 68 | 18 | 40 |
| 5:00 ～ 6:00 | 4 | 49 | 8 | 38 | 8 | 25 | 19 | 130 | 23 | 52 |
| 16時間合計 | 743 | 6,514 | 145 | 4,694 | 201 | 4,376 | 495 | 11,908 | 394 | 9,584 |
| 24時間合計 | 797 | 7,196 | 172 | 5,064 | 228 | 4,696 | 592 | 13,299 | 477 | 10,407 |

注）16時間合計：6:00～22:00の合計

| 地点 / 区分 / 時間帯 | No.6 | | No.7 | | No.8（市道） | | No.8（都市高速道路） | | No.9 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 大型車 | 小型車 | 大型車 | 小型車 | 大型車 | 小型車 | 大型車 | 小型車 | 大型車 | 小型車 |
| 6:00 ～ 7:00 | 41 | 277 | 70 | 394 | 20 | 209 | 17 | 95 | 55 | 453 |
| 7:00 ～ 8:00 | 49 | 418 | 67 | 548 | 7 | 224 | 35 | 134 | 46 | 651 |
| 8:00 ～ 9:00 | 43 | 711 | 94 | 937 | 20 | 382 | 47 | 171 | 45 | 784 |
| 9:00 ～ 10:00 | 42 | 1,077 | 93 | 1,311 | 16 | 586 | 32 | 201 | 44 | 1,470 |
| 10:00 ～ 11:00 | 56 | 1,448 | 91 | 1,662 | 11 | 673 | 20 | 195 | 44 | 1,457 |
| 11:00 ～ 12:00 | 40 | 1,361 | 86 | 1,723 | 19 | 712 | 17 | 232 | 37 | 1,533 |
| 12:00 ～ 13:00 | 43 | 1,504 | 95 | 1,558 | 20 | 681 | 19 | 286 | 45 | 1,579 |
| 13:00 ～ 14:00 | 33 | 1,582 | 89 | 1,766 | 9 | 676 | 16 | 308 | 34 | 1,481 |
| 14:00 ～ 15:00 | 47 | 1,590 | 84 | 1,400 | 14 | 748 | 17 | 320 | 47 | 1,606 |
| 15:00 ～ 16:00 | 38 | 1,613 | 79 | 1,710 | 20 | 760 | 15 | 331 | 34 | 1,577 |
| 16:00 ～ 17:00 | 39 | 1,678 | 83 | 1,880 | 13 | 833 | 19 | 416 | 41 | 1,588 |
| 17:00 ～ 18:00 | 46 | 1,553 | 90 | 1,652 | 24 | 782 | 20 | 475 | 36 | 1,624 |
| 18:00 ～ 19:00 | 36 | 1,437 | 89 | 1,646 | 15 | 610 | 23 | 390 | 43 | 1,537 |
| 19:00 ～ 20:00 | 35 | 1,295 | 77 | 1,350 | 13 | 664 | 27 | 319 | 31 | 1,342 |
| 20:00 ～ 21:00 | 29 | 1,246 | 45 | 1,181 | 9 | 586 | 18 | 290 | 26 | 1,295 |
| 21:00 ～ 22:00 | 27 | 1,028 | 40 | 1,026 | 9 | 426 | 15 | 199 | 19 | 957 |
| 22:00 ～ 23:00 | 22 | 850 | 50 | 914 | 8 | 387 | 19 | 130 | 25 | 963 |
| 23:00 ～ 0:00 | 11 | 655 | 22 | 656 | 3 | 307 | 17 | 90 | 18 | 681 |
| 0:00 ～ 1:00 | 6 | 272 | 11 | 335 | 7 | 193 | 10 | 48 | 16 | 571 |
| 1:00 ～ 2:00 | 6 | 164 | 4 | 214 | 6 | 146 | 0 | 32 | 14 | 347 |
| 2:00 ～ 3:00 | 12 | 127 | 5 | 144 | 15 | 104 | 0 | 14 | 15 | 261 |
| 3:00 ～ 4:00 | 9 | 62 | 15 | 131 | 8 | 61 | 0 | 9 | 20 | 206 |
| 4:00 ～ 5:00 | 9 | 46 | 18 | 93 | 11 | 76 | 5 | 16 | 24 | 185 |
| 5:00 ～ 6:00 | 37 | 119 | 50 | 272 | 19 | 168 | 7 | 36 | 37 | 254 |
| 16時間合計 | 644 | 19,818 | 1,272 | 21,744 | 239 | 9,552 | 357 | 4,362 | 627 | 20,934 |
| 24時間合計 | 756 | 22,113 | 1,447 | 24,503 | 316 | 10,994 | 415 | 4,737 | 796 | 24,402 |

注）16時間合計：6:00～22:00の合計

【休日】平成29年12月3日～12月4日　　単位：台/時

| 地点 | No.10 | | No.11 | | No.12 | | No.13 | | No.15 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 区分 / 時間帯 | 大型車 | 小型車 | 大型車 | 小型車 | 大型車 | 小型車 | 大型車 | 小型車 | 大型車 | 小型車 |
| 6:00 ～ 7:00 | 68 | 516 | 86 | 720 | 72 | 434 | 45 | 431 | 27 | 202 |
| 7:00 ～ 8:00 | 94 | 787 | 83 | 1,097 | 81 | 737 | 68 | 428 | 51 | 215 |
| 8:00 ～ 9:00 | 111 | 1,456 | 111 | 1,496 | 73 | 1,040 | 72 | 644 | 51 | 348 |
| 9:00 ～ 10:00 | 109 | 1,967 | 83 | 1,621 | 71 | 1,425 | 62 | 814 | 48 | 424 |
| 10:00 ～ 11:00 | 95 | 2,146 | 91 | 2,269 | 71 | 1,527 | 55 | 858 | 35 | 531 |
| 11:00 ～ 12:00 | 84 | 2,310 | 65 | 2,004 | 57 | 1,521 | 43 | 1,046 | 30 | 552 |
| 12:00 ～ 13:00 | 91 | 2,271 | 67 | 2,054 | 67 | 1,677 | 52 | 1,107 | 31 | 569 |
| 13:00 ～ 14:00 | 78 | 2,332 | 67 | 2,484 | 48 | 1,463 | 49 | 989 | 17 | 577 |
| 14:00 ～ 15:00 | 100 | 2,309 | 69 | 2,362 | 55 | 1,544 | 56 | 1,095 | 33 | 627 |
| 15:00 ～ 16:00 | 80 | 2,465 | 87 | 2,023 | 56 | 1,580 | 19 | 1,166 | 27 | 592 |
| 16:00 ～ 17:00 | 82 | 2,248 | 85 | 2,386 | 57 | 1,638 | 76 | 1,174 | 38 | 683 |
| 17:00 ～ 18:00 | 92 | 2,400 | 69 | 2,151 | 52 | 1,650 | 55 | 1,112 | 28 | 599 |
| 18:00 ～ 19:00 | 82 | 1,983 | 75 | 2,014 | 62 | 1,648 | 40 | 1,195 | 23 | 551 |
| 19:00 ～ 20:00 | 81 | 1,825 | 83 | 2,112 | 48 | 1,376 | 57 | 917 | 51 | 562 |
| 20:00 ～ 21:00 | 63 | 1,703 | 62 | 2,018 | 48 | 1,136 | 38 | 924 | 16 | 511 |
| 21:00 ～ 22:00 | 46 | 1,305 | 45 | 1,753 | 35 | 1,060 | 26 | 841 | 11 | 391 |
| 22:00 ～ 23:00 | 50 | 964 | 57 | 1,396 | 39 | 806 | 13 | 515 | 19 | 311 |
| 23:00 ～ 0:00 | 34 | 734 | 64 | 1,137 | 32 | 660 | 46 | 470 | 13 | 208 |
| 0:00 ～ 1:00 | 21 | 390 | 18 | 706 | 17 | 496 | 16 | 292 | 14 | 93 |
| 1:00 ～ 2:00 | 11 | 238 | 14 | 463 | 19 | 311 | 5 | 111 | 7 | 77 |
| 2:00 ～ 3:00 | 20 | 156 | 25 | 324 | 13 | 134 | 6 | 66 | 10 | 38 |
| 3:00 ～ 4:00 | 25 | 136 | 24 | 261 | 10 | 192 | 11 | 54 | 8 | 25 |
| 4:00 ～ 5:00 | 30 | 177 | 40 | 268 | 26 | 184 | 27 | 58 | 16 | 48 |
| 5:00 ～ 6:00 | 57 | 344 | 66 | 447 | 47 | 281 | 15 | 52 | 17 | 61 |
| 16時間合計 | 1,356 | 30,023 | 1,228 | 30,564 | 953 | 21,456 | 813 | 14,741 | 517 | 7,934 |
| 24時間合計 | 1,604 | 33,162 | 1,536 | 35,566 | 1,156 | 24,520 | 952 | 16,359 | 621 | 8,795 |

注）16時間合計：6:00～22:00の合計

【平日】平成29年11月30日

単位：dB

| 時間帯 | 調査地点 | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | No.1 | No.2 | No.3 | No.4 | No.5 | No.6 | No.7 |
| 6:00～ 6:10 | 62.1 | 60.0 | 61.4 | 60.7 | 60.9 | 63.7 | 59.3 |
| 7:00～ 7:10 | 65.7 | 63.5 | 63.7 | 64.0 | 63.7 | 64.3 | 61.8 |
| 8:00～ 8:10 | 67.6 | 63.6 | 62.9 | 63.9 | 64.7 | 67.4 | 61.9 |
| 9:00～ 9:10 | 66.7 | 65.1 | 64.3 | 63.7 | 67.5 | 66.5 | 61.8 |
| 10:00～10:10 | 65.5 | 65.3 | 68.2 | 64.4 | 65.7 | 67.4 | 63.2 |
| 11:00～11:10 | 66.5 | 64.2 | 66.4 | 63.7 | 65.6 | 66.5 | 63.1 |
| 12:00～12:10 | 65.5 | 64.4 | 65.7 | 62.1 | 64.4 | 65.1 | 63.2 |
| 13:00～13:10 | 64.7 | 62.6 | 66.2 | 63.3 | 64.8 | 66.6 | 63.6 |
| 14:00～14:10 | 65.6 | 62.6 | 66.0 | 64.5 | 64.3 | 66.4 | 62.3 |
| 15:00～15:10 | 65.8 | 65.0 | 66.9 | 63.2 | 64.8 | 66.2 | 63.3 |
| 16:00～16:10 | 65.1 | 62.4 | 65.4 | 63.8 | 64.5 | 65.6 | 63.0 |
| 17:00～17:10 | 66.4 | 62.1 | 64.7 | 63.0 | 63.4 | 64.7 | 63.4 |
| 18:00～18:10 | 65.7 | 65.6 | 66.0 | 63.0 | 64.2 | 65.4 | 63.4 |
| 19:00～19:10 | 64.9 | 60.6 | 63.8 | 63.4 | 63.8 | 65.5 | 62.5 |
| 20:00～20:10 | 64.7 | 61.2 | 66.2 | 64.0 | 63.6 | 67.9 | 62.6 |
| 21:00～21:10 | 63.5 | 61.2 | 65.1 | 63.5 | 62.5 | 66.8 | 62.7 |
| 平均値 | 66 | 63 | 65 | 63 | 64 | 66 | 63 |

注）上記の数値は、等価騒音レベル（$L_{Aeq}$）である。

単位：dB

| 時間帯 | 調査地点 | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | No.8 | No.9 | No.10 | No.11 | No.12 | No.13 | No.15 |
| 6:00～ 6:10 | 65.3 | 64.4 | 63.8 | 63.2 | 61.3 | 63.0 | 63.7 |
| 7:00～ 7:10 | 65.6 | 66.2 | 65.7 | 65.5 | 64.9 | 63.7 | 63.6 |
| 8:00～ 8:10 | 67.9 | 65.9 | 66.9 | 66.3 | 66.2 | 64.3 | 66.2 |
| 9:00～ 9:10 | 67.7 | 65.1 | 68.2 | 66.4 | 66.0 | 64.6 | 66.3 |
| 10:00～10:10 | 68.2 | 65.4 | 67.8 | 65.7 | 65.5 | 65.9 | 66.0 |
| 11:00～11:10 | 67.0 | 67.1 | 66.1 | 65.6 | 65.0 | 65.6 | 66.6 |
| 12:00～12:10 | 66.4 | 64.4 | 66.6 | 64.7 | 65.3 | 63.9 | 65.3 |
| 13:00～13:10 | 66.5 | 63.4 | 67.2 | 64.4 | 64.4 | 64.7 | 66.7 |
| 14:00～14:10 | 67.3 | 65.8 | 67.8 | 66.3 | 65.4 | 64.1 | 64.4 |
| 15:00～15:10 | 66.4 | 64.3 | 65.7 | 64.3 | 64.7 | 63.1 | 64.9 |
| 16:00～16:10 | 67.2 | 64.3 | 64.9 | 65.4 | 64.9 | 63.4 | 64.6 |
| 17:00～17:10 | 65.3 | 64.6 | 66.4 | 64.9 | 63.9 | 63.3 | 65.0 |
| 18:00～18:10 | 66.6 | 62.2 | 66.0 | 64.5 | 64.4 | 64.1 | 65.4 |
| 19:00～19:10 | 68.2 | 63.8 | 66.6 | 64.7 | 64.7 | 64.9 | 66.0 |
| 20:00～20:10 | 67.8 | 66.4 | 65.4 | 65.5 | 65.1 | 64.2 | 64.2 |
| 21:00～21:10 | 68.0 | 64.0 | 66.2 | 65.1 | 64.3 | 63.5 | 64.0 |
| 平均値 | 67 | 65 | 66 | 65 | 65 | 64 | 65 |

注）上記の数値は、等価騒音レベル（$L_{Aeq}$）である。

【休日】平成29年12月3日

単位：dB

| 時間帯 | 調査地点 | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | No.1 | No.2 | No.3 | No.4 | No.5 | No.6 | No.7 |
| 6:00～ 6:10 | 60.3 | 58.8 | 57.1 | 58.1 | 60.7 | 63.0 | 58.5 |
| 7:00～ 7:10 | 62.4 | 60.6 | 63.8 | 59.4 | 60.8 | 63.2 | 59.5 |
| 8:00～ 8:10 | 64.6 | 61.4 | 61.8 | 62.0 | 61.0 | 64.7 | 61.7 |
| 9:00～ 9:10 | 62.9 | 61.9 | 62.2 | 61.9 | 62.3 | 65.3 | 64.1 |
| 10:00～10:10 | 64.9 | 62.2 | 67.5 | 61.7 | 62.5 | 65.7 | 63.5 |
| 11:00～11:10 | 66.5 | 62.8 | 65.0 | 61.5 | 62.4 | 64.7 | 63.5 |
| 12:00～12:10 | 64.7 | 62.9 | 64.2 | 62.3 | 62.4 | 65.3 | 64.6 |
| 13:00～13:10 | 63.9 | 62.1 | 65.9 | 62.0 | 62.0 | 64.9 | 64.2 |
| 14:00～14:10 | 65.3 | 61.9 | 64.7 | 64.1 | 62.6 | 67.0 | 64.4 |
| 15:00～15:10 | 64.8 | 61.7 | 65.7 | 63.5 | 63.2 | 65.6 | 63.9 |
| 16:00～16:10 | 66.2 | 61.8 | 65.3 | 62.7 | 62.3 | 65.2 | 65.9 |
| 17:00～17:10 | 66.2 | 60.7 | 65.8 | 63.3 | 62.8 | 64.8 | 64.4 |
| 18:00～18:10 | 64.6 | 60.7 | 65.0 | 63.2 | 61.0 | 66.4 | 64.5 |
| 19:00～19:10 | 64.1 | 61.7 | 65.0 | 62.5 | 63.4 | 65.1 | 64.1 |
| 20:00～20:10 | 62.7 | 61.6 | 64.4 | 62.3 | 63.2 | 67.0 | 63.2 |
| 21:00～21:10 | 63.8 | 60.3 | 63.6 | 63.0 | 64.7 | 66.7 | 62.6 |
| 平均値 | 64 | 62 | 65 | 62 | 62 | 65 | 64 |

注）上記の数値は、等価騒音レベル（$L_{Aeq}$）である。

単位：dB

| 時間帯 | 調査地点 | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | No.8 | No.9 | No.10 | No.11 | No.12 | No.13 | No.15 |
| 6:00～ 6:10 | 65.9 | 61.4 | 64.5 | 62.7 | 61.2 | 66.8 | 65.0 |
| 7:00～ 7:10 | 67.0 | 62.8 | 65.3 | 62.2 | 61.7 | 64.8 | 64.6 |
| 8:00～ 8:10 | 65.5 | 63.7 | 68.1 | 63.4 | 60.8 | 64.1 | 64.4 |
| 9:00～ 9:10 | 67.3 | 63.6 | 68.6 | 65.1 | 63.3 | 64.3 | 66.2 |
| 10:00～10:10 | 67.7 | 64.9 | 66.6 | 65.5 | 64.2 | 66.1 | 66.2 |
| 11:00～11:10 | 65.5 | 64.6 | 64.2 | 64.9 | 63.1 | 64.2 | 65.2 |
| 12:00～12:10 | 67.6 | 63.5 | 66.0 | 64.0 | 63.4 | 64.3 | 65.3 |
| 13:00～13:10 | 66.3 | 63.6 | 65.5 | 64.5 | 62.5 | 64.7 | 65.5 |
| 14:00～14:10 | 68.1 | 63.1 | 66.6 | 63.7 | 63.2 | 64.7 | 64.9 |
| 15:00～15:10 | 67.1 | 63.7 | 63.9 | 65.0 | 62.2 | 63.5 | 65.7 |
| 16:00～16:10 | 67.4 | 64.2 | 64.9 | 64.7 | 63.6 | 64.7 | 66.6 |
| 17:00～17:10 | 66.9 | 63.6 | 65.0 | 64.5 | 64.0 | 65.7 | 66.8 |
| 18:00～18:10 | 65.9 | 64.1 | 64.2 | 63.9 | 62.8 | 65.1 | 66.0 |
| 19:00～19:10 | 66.7 | 63.3 | 70.6 | 65.5 | 63.2 | 64.9 | 67.1 |
| 20:00～20:10 | 67.3 | 62.7 | 66.0 | 64.5 | 63.7 | 64.4 | 65.3 |
| 21:00～21:10 | 66.3 | 63.9 | 65.9 | 64.7 | 63.4 | 64.4 | 64.9 |
| 平均値 | 67 | 64 | 66 | 64 | 63 | 65 | 66 |

注）上記の数値は、等価騒音レベル（$L_{Aeq}$）である。

資料３．自動車交通量調査結果

［本編p.80参照］

単位：台/16時間

| 区間 | 平日 | | | | 休日 | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 大型車類 | 小型車類 | 計 | 大型車混入率(%) | 大型車類 | 小型車類 | 計 | 大型車混入率(%) |
| A | 1,599 | 25,950 | 27,549 | 6.2 | 616 | 20,695 | 21,311 | 3.0 |
| B | 1,158 | 21,612 | 22,770 | 5.4 | 526 | 18,180 | 18,706 | 2.9 |
| C | 1,079 | 11,143 | 12,222 | 9.7 | 387 | 9,634 | 10,021 | 4.0 |
| D | 287 | 5,694 | 5,981 | 5.0 | 145 | 4,694 | 4,839 | 3.1 |
| E | 398 | 4,290 | 4,688 | 9.3 | 196 | 3,689 | 3,885 | 5.3 |
| F | 1,170 | 23,171 | 24,341 | 5.0 | 547 | 19,603 | 20,150 | 2.8 |
| G | 1,159 | 9,177 | 10,336 | 12.6 | 603 | 6,668 | 7,271 | 9.0 |
| H | 1,570 | 27,505 | 29,075 | 5.7 | 700 | 21,527 | 22,227 | 3.3 |
| I | 1,945 | 29,954 | 31,899 | 6.5 | 846 | 23,898 | 24,744 | 3.5 |
| J | 1,420 | 28,195 | 29,615 | 5.0 | 538 | 21,756 | 22,294 | 2.5 |
| K | 646 | 7,833 | 8,479 | 8.2 | 517 | 7,934 | 8,451 | 6.5 |
| L | 329 | 5,162 | 5,491 | 6.4 | 201 | 4,376 | 4,577 | 4.6 |
| M | 1,199 | 13,279 | 14,478 | 9.0 | 495 | 11,908 | 12,403 | 4.2 |
| N | 1,145 | 8,325 | 9,470 | 13.8 | 743 | 6,514 | 7,257 | 11.4 |
| O | 1,879 | 29,564 | 31,443 | 6.4 | 698 | 24,835 | 25,533 | 2.8 |
| Q | 718 | 10,285 | 11,003 | 7.0 | 399 | 9,636 | 10,035 | 4.1 |
| R | 972 | 12,141 | 13,113 | 8.0 | 755 | 12,380 | 13,135 | 6.1 |
| S-1 | 514 | 10,874 | 11,388 | 4.7 | 394 | 9,584 | 9,978 | 4.1 |
| S-2 | 653 | 11,975 | 12,628 | 5.5 | 396 | 10,840 | 11,236 | 3.7 |
| T | 339 | 7,015 | 7,354 | 4.8 | 123 | 5,780 | 5,903 | 2.1 |
| U | 1,440 | 18,613 | 20,053 | 7.7 | 714 | 16,070 | 16,784 | 4.4 |
| V | 1,279 | 4,261 | 5,540 | 30.0 | 916 | 3,930 | 4,846 | 23.3 |
| W | 2,284 | 22,229 | 24,513 | 10.3 | 1,248 | 19,495 | 20,743 | 6.4 |
| X | 1,130 | 23,196 | 24,326 | 4.9 | 644 | 19,818 | 20,462 | 3.2 |
| Y | 1,012 | 31,804 | 32,816 | 3.2 | 460 | 23,052 | 23,512 | 2.0 |
| Z | 2,263 | 23,902 | 26,165 | 9.5 | 1,272 | 21,744 | 23,016 | 5.8 |
| AA | 2,901 | 30,800 | 33,701 | 9.4 | 1,485 | 28,688 | 30,173 | 5.2 |
| AB | 2,005 | 34,765 | 36,770 | 5.8 | 680 | 26,299 | 26,979 | 2.6 |
| AC | 823 | 13,591 | 14,414 | 6.1 | 813 | 14,741 | 15,554 | 5.5 |
| AD | 815 | 14,307 | 15,122 | 5.7 | 808 | 16,140 | 16,948 | 5.0 |
| AE | 141 | 2,230 | 2,371 | 6.3 | 71 | 2,190 | 2,261 | 3.2 |
| AF-1 | 162 | 2,340 | 2,502 | 6.9 | 92 | 2,189 | 2,281 | 4.2 |
| AF-2 | 153 | 1,883 | 2,036 | 8.1 | 93 | 1,659 | 1,752 | 5.6 |
| AG | 1,053 | 17,077 | 18,130 | 6.2 | 596 | 13,914 | 14,510 | 4.3 |
| AH | 2,251 | 20,687 | 22,938 | 10.9 | 1,108 | 19,317 | 20,425 | 5.7 |
| AI | 2,168 | 33,517 | 35,685 | 6.5 | 825 | 26,850 | 27,675 | 3.1 |
| AJ | 1,664 | 25,035 | 26,699 | 6.6 | 953 | 21,456 | 22,409 | 4.4 |
| AK | 1,852 | 30,960 | 32,812 | 6.0 | 1,228 | 30,564 | 31,792 | 4.0 |
| AL | 1,831 | 31,580 | 33,411 | 5.8 | 1,197 | 31,455 | 32,652 | 3.8 |
| AM | 1,200 | 26,268 | 27,468 | 4.6 | 627 | 20,934 | 21,561 | 3.0 |
| AN | 1,231 | 23,152 | 24,383 | 5.3 | 706 | 18,287 | 18,993 | 3.9 |
| AO | 2,622 | 30,738 | 33,360 | 8.5 | 1,294 | 27,477 | 28,771 | 4.7 |
| AP | 207 | 5,101 | 5,308 | 4.1 | 75 | 3,669 | 3,744 | 2.0 |
| AQ | 228 | 5,110 | 5,338 | 4.5 | 79 | 3,714 | 3,793 | 2.1 |
| AR | 2,769 | 34,936 | 37,705 | 7.9 | 1,356 | 30,023 | 31,379 | 4.5 |

資料４．供用に伴う自動車と歩行者及び自転車の交通量

［本編p.87参照］

【平日】平成29年11月30日

単位：台/16時間、人/16時間

| 地点 / 区分 / 時間帯 | 地点ア | | | 地点イ | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 歩行者（人） | 自転車（台） | 自動車（台） | 歩行者（人） | 自転車（台） | 自動車（台） |
| 6:00 ～ 7:00 | 57 | 35 | 8 | 49 | 53 | 16 |
| 7:00 ～ 8:00 | 114 | 76 | 19 | 157 | 119 | 26 |
| 8:00 ～ 9:00 | 156 | 101 | 35 | 307 | 258 | 72 |
| 9:00 ～ 10:00 | 106 | 64 | 48 | 195 | 181 | 39 |
| 10:00 ～ 11:00 | 77 | 35 | 50 | 247 | 182 | 155 |
| 11:00 ～ 12:00 | 100 | 40 | 76 | 185 | 122 | 128 |
| 12:00 ～ 13:00 | 96 | 25 | 52 | 268 | 153 | 116 |
| 13:00 ～ 14:00 | 88 | 35 | 73 | 234 | 153 | 119 |
| 14:00 ～ 15:00 | 82 | 34 | 59 | 206 | 156 | 73 |
| 15:00 ～ 16:00 | 106 | 37 | 70 | 217 | 148 | 99 |
| 16:00 ～ 17:00 | 117 | 39 | 72 | 279 | 197 | 102 |
| 17:00 ～ 18:00 | 142 | 65 | 60 | 309 | 221 | 106 |
| 18:00 ～ 19:00 | 206 | 69 | 62 | 380 | 210 | 108 |
| 19:00 ～ 20:00 | 150 | 61 | 59 | 256 | 172 | 66 |
| 20:00 ～ 21:00 | 103 | 42 | 32 | 246 | 151 | 30 |
| 21:00 ～ 22:00 | 124 | 39 | 33 | 176 | 98 | 31 |
| 合計 | 1,824 | 797 | 808 | 3,711 | 2,574 | 1,286 |

【休日】平成29年12月3日

単位：台/16時間、人/16時間

| 地点 / 区分 / 時間帯 | 地点ア | | | 地点イ | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 歩行者（人） | 自転車（台） | 自動車（台） | 歩行者（人） | 自転車（台） | 自動車（台） |
| 6:00 ～ 7:00 | 18 | 19 | 6 | 35 | 42 | 12 |
| 7:00 ～ 8:00 | 63 | 25 | 15 | 55 | 58 | 5 |
| 8:00 ～ 9:00 | 94 | 53 | 15 | 129 | 104 | 24 |
| 9:00 ～ 10:00 | 112 | 54 | 44 | 171 | 115 | 87 |
| 10:00 ～ 11:00 | 165 | 41 | 73 | 233 | 154 | 172 |
| 11:00 ～ 12:00 | 117 | 32 | 80 | 302 | 154 | 113 |
| 12:00 ～ 13:00 | 92 | 31 | 106 | 333 | 131 | 124 |
| 13:00 ～ 14:00 | 146 | 43 | 82 | 346 | 149 | 165 |
| 14:00 ～ 15:00 | 97 | 34 | 96 | 341 | 93 | 104 |
| 15:00 ～ 16:00 | 124 | 41 | 94 | 382 | 175 | 227 |
| 16:00 ～ 17:00 | 133 | 32 | 114 | 308 | 180 | 119 |
| 17:00 ～ 18:00 | 131 | 50 | 85 | 359 | 151 | 124 |
| 18:00 ～ 19:00 | 117 | 33 | 59 | 373 | 156 | 89 |
| 19:00 ～ 20:00 | 51 | 29 | 51 | 246 | 81 | 47 |
| 20:00 ～ 21:00 | 87 | 40 | 44 | 270 | 94 | 14 |
| 21:00 ～ 22:00 | 77 | 20 | 18 | 186 | 89 | 11 |
| 合計 | 1,624 | 577 | 982 | 4,069 | 1,926 | 1,437 |

「本書に使用した地図の下図は、名古屋都市計画基本図（平成29年度）を使用したものである。」

本書は、再生紙を使用している。