

ささしまライブ24地区
「グローバルゲート」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）

令和元年12月

ささしまライブ24特定目的会社

は じ め に

本事後調査結果報告書（供用開始後）は、「名古屋市環境影響評価条例」（平成10年名古屋市条例第40号）に基づき、平成29年3月31日に名古屋市に提出した「ささしまライブ24地区「グローバルゲート」建設事業に係る事後調査計画書（供用開始後）」（平成29年3月 ささしまライブ24特定目的会社）をもとに行った調査の結果を取りまとめたものである。

目 次

	頁
第 1 部 環境影響評価に係る事項	
第 1 章 事業者の名称、代表者の氏名及び事務所の所在地	1
第 2 章 対象事業の名称及び種類	1
第 3 章 対象事業の概要	1
3-1 対象事業の目的	1
3-2 事業の概要	2
第 4 章 環境影響評価の概要	8
4-1 手続きの経緯	8
4-2 調査、予測、環境保全措置及び評価の概要	10
第 2 部 事後調査に関する事項	
第 1 章 事後調査の目的	29
第 2 章 事後調査の項目及び手法	
2-1 事後調査の項目及び方法	29
2-2 事後調査の時期及び期間	37
第 3 部 事後調査の結果	
第 1 章 事後調査の結果	39
1-1 大気質	39
1-2 騒音	46
1-3 景観	59
1-4 廃棄物等	77
1-5 温室効果ガス等	79
1-6 風害	83
1-7 日照阻害	85

1-8 電波障害	86
1-9 安全性	87
1-10 緑地等	145
1-11 その他	150
第2章 まとめ	151

＜略 称＞

以下に示す条例名及び名称については、基本的に略称を用いた。

条例名及び名称	略 称
「市民の健康と安全を確保する環境の保全に関する条例」（平成15年名古屋市条例第15号）	「名古屋市環境保全条例」
愛知大学	愛大
独立行政法人 国際協力機構 中部国際センター	JICA中部
名古屋臨海高速鉄道	あおなみ線
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

第 1 部 環境影響評価に係る事項

第 1 章	事業者の名称、代表者の氏名及び 事務所の所在地	1
第 2 章	対象事業の名称及び種類	1
第 3 章	対象事業の概要	1
第 4 章	環境影響評価の概要	8

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〕 ささしまライブ24特定目的会社^{注)}

〔代表者〕 取締役 海田雅人

〔所在地〕 東京都千代田区丸の内三丁目1番1号

東京共同会計事務所内

第2章 対象事業の名称及び種類

〔名称〕 ささしまライブ24地区「グローバルゲート」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 対象事業の目的

本事業は、「国際歓迎・交流拠点」を目指したにぎわいのある複合型まちづくりの実現を目標に、名古屋市による土地地区画整理事業が進められているささしまライブ24地区の中核施設として、コンファレンス機能を持った質の高いホテルや事務所、商業施設等を整備することにより、名古屋駅地区やポートメッセ等との連携を図るとともに、地球環境や都市防災への配慮をした開発を行い、社会的使命を果たすことを目的とする。

注) ささしまライブ24特定目的会社は、豊田通商株式会社、大和ハウス工業株式会社、日本土地建物株式会社、オリックス株式会社、名鉄不動産株式会社が、「資産の流動化に関する法律」（平成10年法律第105号）に基づき設立した会社である。

3-2 事業の概要

新建築物の概要は、表1-3-1に示すとおりである。

表1-3-1 新建築物の概要

項 目	内 容	
事業の名称	ささしまライブ24地区「グローバルゲート」建設事業	
事業実施場所の位置	名古屋市中村区平池町4丁目（図1-3-1参照）	
地 域 ・ 地 区	商業地域、防火地域、駐車場整備地区、緑化地域、 名古屋都市計画事業ささしまライブ24土地区画整理事業区域内、 特定都市再生緊急整備地域	
主 要 用 途	事務所、ホテル、コンファレンスセンター、商業施設、駐車場	
階 数 ・ 高 さ	WESTタワー	地上37階、地下2階・高さ約170m
	EASTタワー	地上18階、地下2階・高さ約90m
	低層棟	地上6階、地下2階・高さ約30m
基 礎 底	WESTタワー：G.L. 約-14.0m EASTタワー及び低層棟：G.L. 約-12.9m	
構 造	鉄骨造、一部鉄骨鉄筋コンクリート造・鉄筋コンクリート造	
事業実施場所の区域面積	約17,300m ²	
延 べ 面 積	約160,000m ²	
駐 車 台 数	約650台	
日 最 大 利 用 者 数	平 日	約25,000人
	休 日	約20,000人
主要なアクセス手段	歩行者：あおなみ線「ささしまライブ駅」より徒歩約2分 自動車：名駅通「ささしまライブ24東」交差点を西側へ入る	
外 観 イ メ ー ジ	図1-3-2のとおり	
配 置 図	図1-3-3のとおり	
断 面 図	図1-3-4のとおり	
平 面 図	図1-3-5のとおり	
供 用 開 始 時 期	平成29年4月（事務所）、平成29年10月（ホテル、コンファレンスセンター、商業施設）	

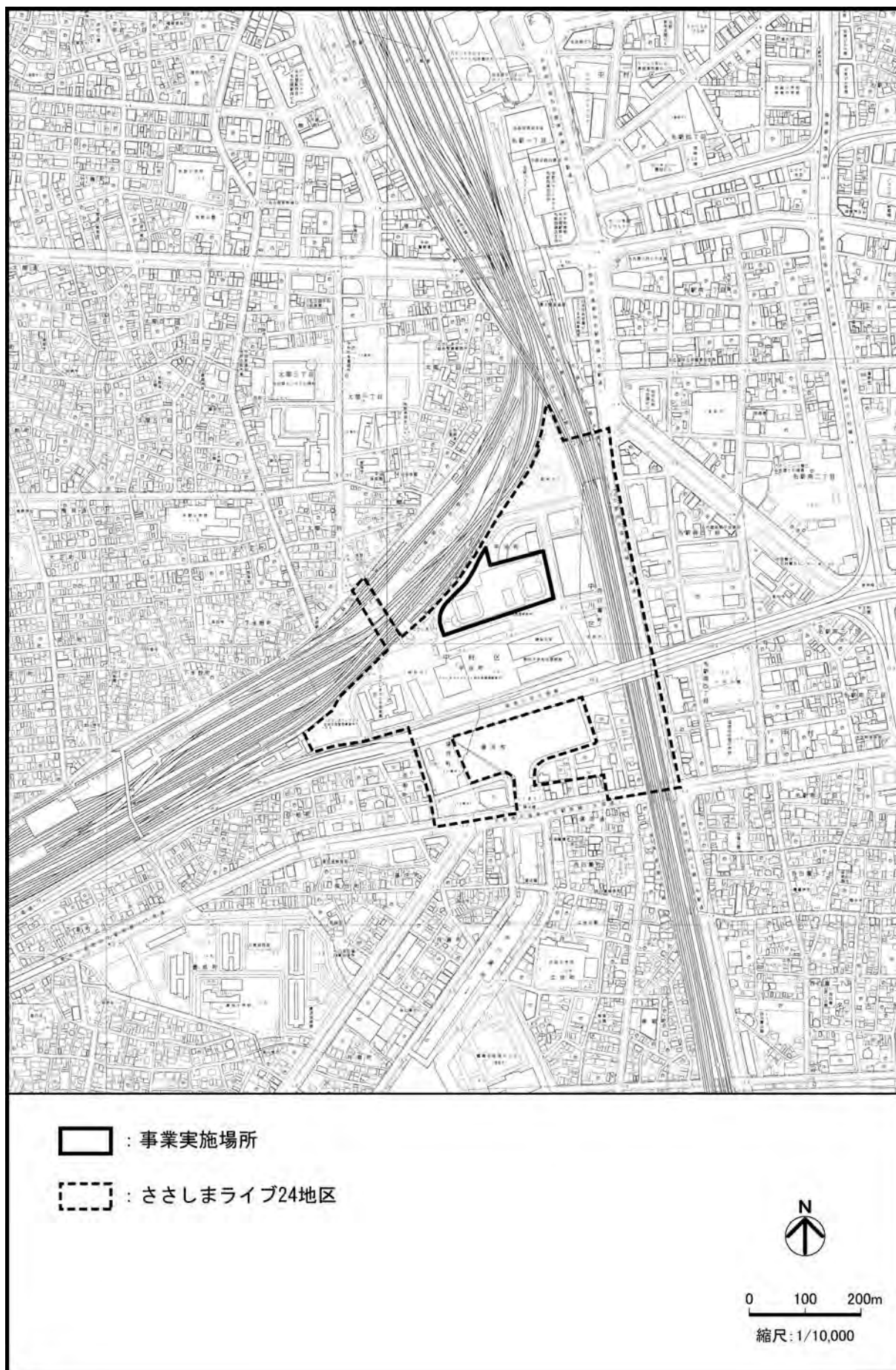


図1-3-1 事業実施場所の位置



図1-3-2 新建築物の外観イメージ

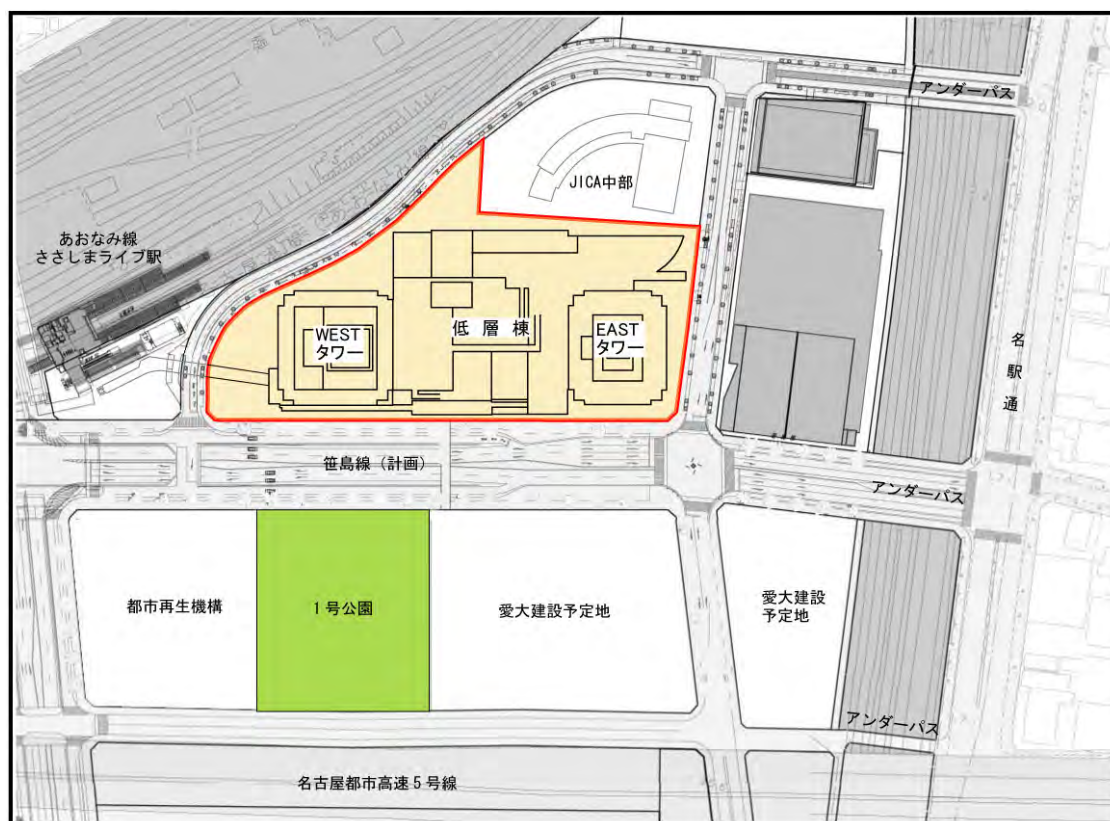


図1-3-3(1) 配置図（周辺域）

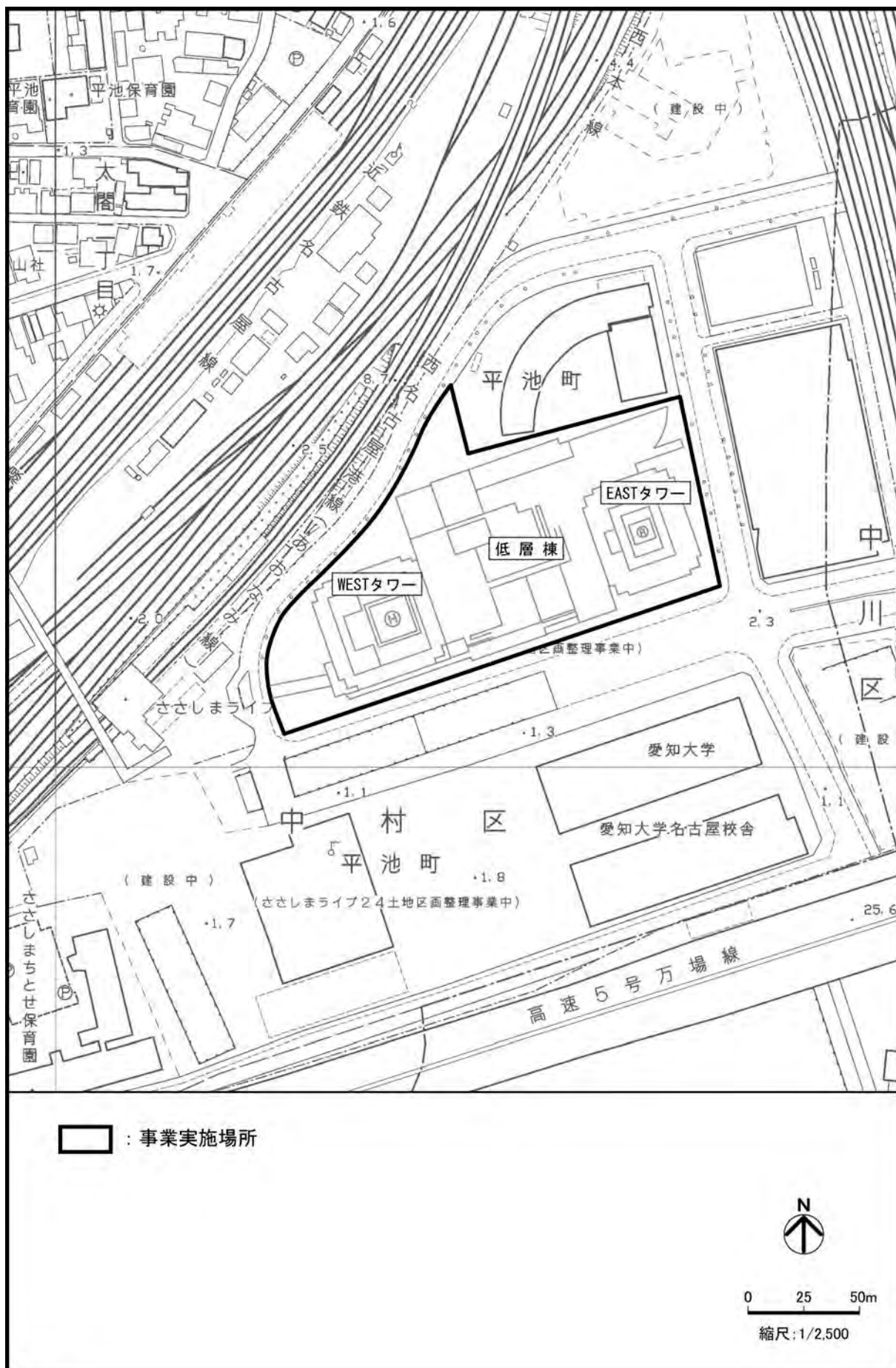


図1-3-3(2) 配置図（事業実施場所内及び近接箇所）

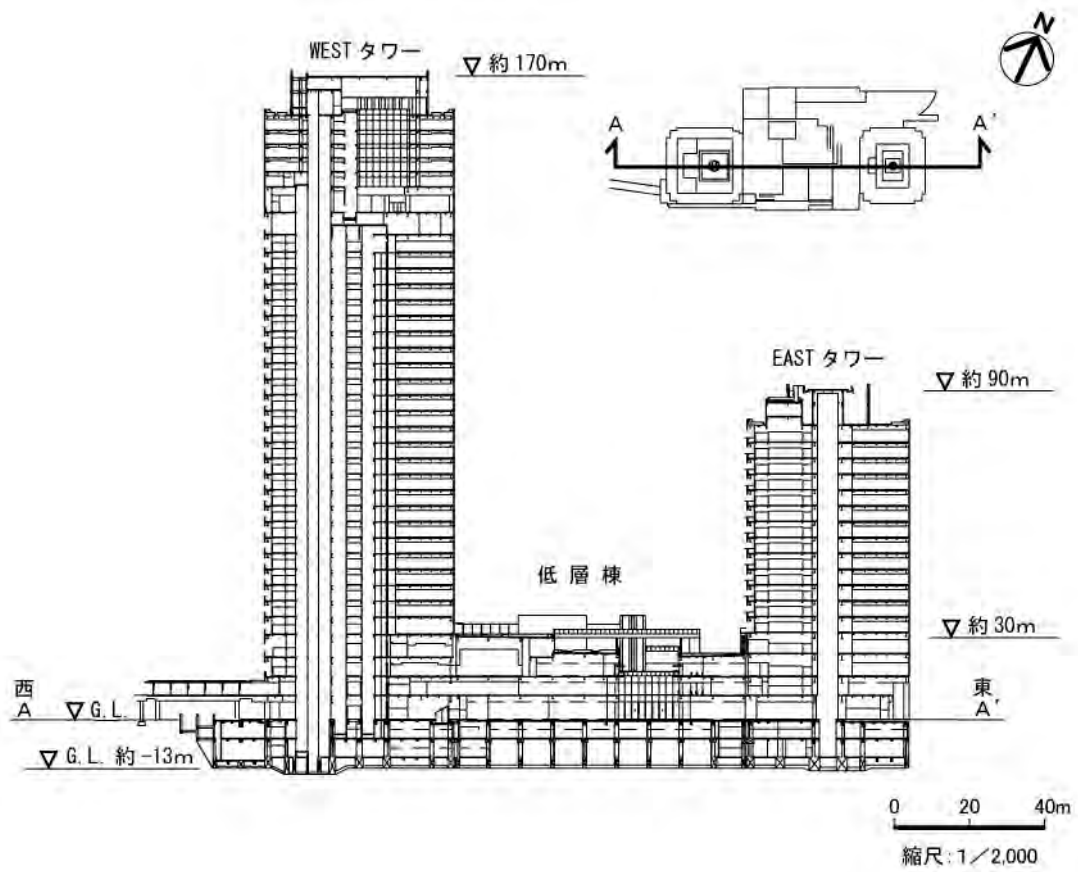


図1-3-4(1) 東西断面図

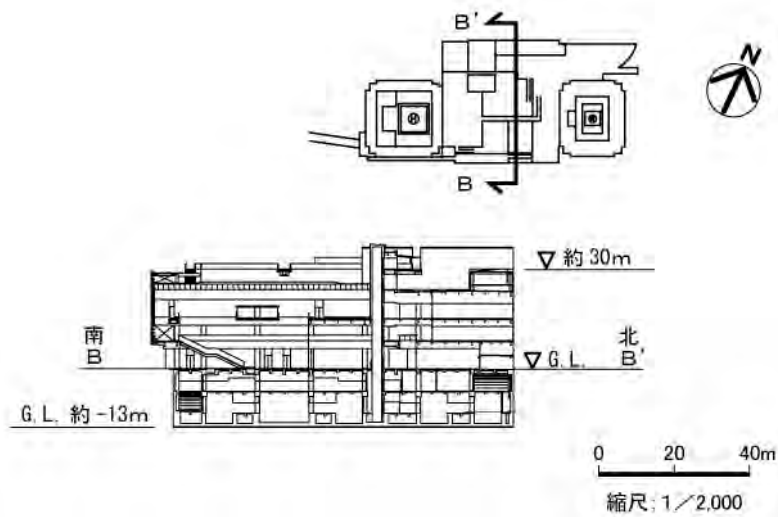
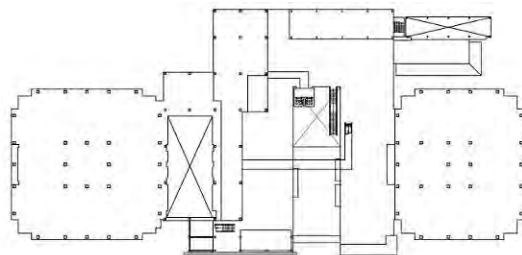


図1-3-4(2) 南北断面図

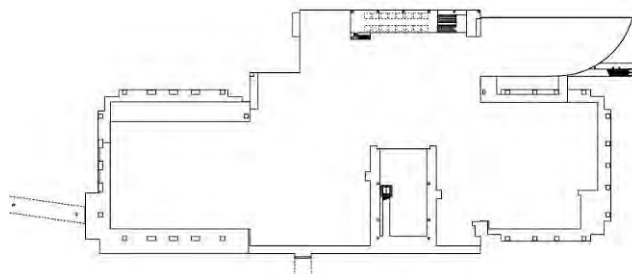
【基準階（7～18階）】



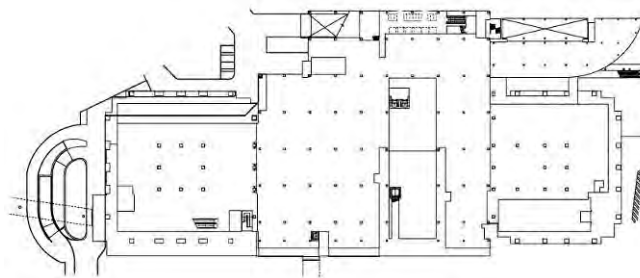
【5 階】



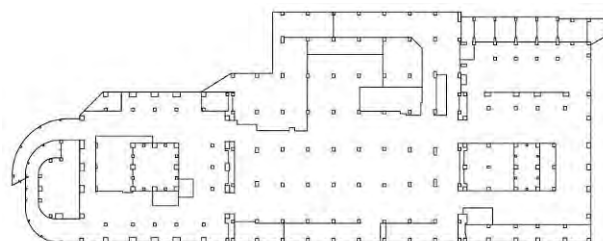
【2 階】



【1 階】



【地下1階】



0 25 50m
縮尺: 1/2,500

図1-3-5 平面図

第4章 環境影響評価の概要

4-1 手続きの経緯

本事後調査結果報告書作成までの経緯は、表1-4-1に示すとおりである。

表 1-4-1(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 20 年 5 月 20 日
	縦 覧 (閲 覧) 期 間	平成 20 年 6 月 2 日から 7 月 1 日
	縦 覧 場 所 (閲 覧 場 所)	名古屋市環境局地域環境対策部地域環境対策課、 16 区役所、名古屋市環境学習センター (日土地名古屋ビル、名古屋市ささしまライブ 24 総合整備事務所)
	縦 覧 者 数 (閲 覧 者 数)	8 名 (1 名)
方法書に対する 市民等の意見	提 出 期 間	平成 20 年 6 月 2 日から 7 月 16 日
	提 出 件 数	0 件
方法書に対する 市長の意見 (方法意見書)	送 付 日	平成 20 年 8 月 20 日
	縦 覧 期 間	平成 20 年 8 月 25 日から 9 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	6 名
準 備 書	提 出 日	平成 21 年 7 月 17 日
	縦 覧 (閲 覧) 期 間	平成 21 年 7 月 28 日から 8 月 26 日
	縦 覧 場 所 (閲 覧 場 所)	名古屋市環境局地域環境対策部地域環境対策課、 16 区役所、名古屋市環境学習センター (日土地名古屋ビル、名古屋市ささしまライブ 24 総合整備事務所)
	縦 覧 者 数 (閲 覧 者 数)	17 名 (5 名)
	説 明 会	開 催 日 場 所 参 加 者 人 数
		平成 21 年 8 月 8 日 名古屋市立六反小学校 28 名
準備書に対する 市民等の意見	提 出 期 間	平成 21 年 7 月 28 日から 9 月 10 日
	提 出 件 数	2 件
見 解 書	提 出 日	平成 21 年 9 月 28 日
	縦 覧 期 間	平成 21 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、 16 区役所、名古屋市環境学習センター
	縦 覧 者 数	8 名
公 聴 会	開 催 日	陳述の申出がなかったため開催せず
審 査 書	送 付 日	平成 22 年 1 月 19 日
	縦 覧 期 間	平成 22 年 1 月 26 日から 2 月 9 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

表 1-4-1(2) 環境影響評価手続きの経緯

事 項	内 容
評価書	提出日 平成 22 年 6 月 17 日
	縦覧期間 平成 22 年 6 月 28 日から 7 月 27 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 5 名
事後調査計画書 (工事中)	提出日 平成 22 年 6 月 28 日
	縦覧期間 平成 22 年 7 月 7 日から 7 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 4 名
事後調査結果 中間報告書 (工事中)	提出日 平成 26 年 5 月 30 日
	縦覧期間 平成 26 年 6 月 9 日から 6 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、中村区役所、中川区役所、名古屋市環境学習センター
	縦覧者数 5 名
事後調査結果 中間報告書 (工事中：その 2)	提出日 平成 28 年 4 月 14 日
	縦覧期間 平成 28 年 4 月 22 日から 5 月 6 日
	縦覧場所 名古屋市環境局地域環境対策部地域環境対策課、中村区役所、中川区役所、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)	提出日 平成 29 年 3 月 31 日
	縦覧期間 平成 29 年 4 月 12 日から 4 月 26 日
	縦覧場所 名古屋市環境局地域環境対策部地域環境対策課、中村区役所、中川区役所、名古屋市環境学習センター
	縦覧者数 5 名
事後調査結果報告書 (工事中)	提出日 平成 29 年 6 月 30 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、中村区役所、中川区役所、名古屋市環境学習センター
	縦覧者数 4 名

4-2 調査、予測、環境保全措置及び評価の概要

本事業の存在、供用時において、影響を受けると想定された各環境要素についての調査、予測、環境保全措置及び評価の概要は、表1-4-2に示すとおりである。

表 1-4-2 調査、予測、環境保全措置及び評価の概要

環境要素	調 査	予 測
大気質	【新建築物関連車両の走行による大気汚染】 既存資料調査によると、平成19年度の名古屋地方気象台における観測の結果、主風向は北北西、年間平均風速は2.9m/s、大気安定度の最多出現頻度は中立（D）である。 平成15～19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、日平均値の2％除外値について、環境基準及び環境目標値を達成している。また、二酸化窒素は、日平均値の年間98％値について、環境基準は達成しているが、環境目標値は平成19年度を除き、達成していない。 現地調査によると、自動車交通量は、No.1地点（事業予定地東側道路）を除き、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による大気汚染】 1. 開通前 (1) 浮遊粒子状物質 年平均値の寄与率は 0.00～0.03％、日平均値の2％除外値は 0.069 mg/m³と予測される。 (2) 二酸化窒素 年平均値の寄与率は 0.04～0.38％、日平均値の年間98％値は 0.043～0.045ppmと予測される。 2. 開通後 (1) 浮遊粒子状物質 年平均値の寄与率は 0.00～0.06％、日平均値の2％除外値は 0.069 mg/m³と予測される。 (2) 二酸化窒素 年平均値の寄与率は 0.00～0.28％、日平均値の年間98％値は 0.044～0.045ppmと予測される。

環境の保全のための措置	評 価
【新建築物関連車両の走行による大気汚染】 本事業の実施にあたっては、以下に示す環境保全措置を講ずる。 ・新建築物利用者には、できる限り公共交通機関を利用するよう働きかける。 ・交通負荷低減に向けたコミュニティバスの導入を検討する。 ・新建築物関連車両の動線及び駐車場出入口から料金ゲートまでの滞留長を適切に確保するなど、周辺交通渋滞の緩和を図る。	【新建築物関連車両の走行による大気汚染】 浮遊粒子状物質は、環境基準の値及び環境目標値を下回る。二酸化窒素は、環境基準の値を下回るが、環境目標値を上回る。なお、二酸化窒素については、バックグラウンド濃度として用いた中村保健所においては、過去5年間の日平均値の年間98%値の平均値を、参考として環境目標値と比較すると、これを上回っている状況である。 しかし、新建築物関連車両の走行に伴い、大気質を著しく悪化させることはないと考えられる。 本事業の実施にあたっては、現況において、環境目標値を上回っている状況があることを考慮し、新建築物利用者には、できる限り公共交通機関の利用を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。

環境要素	調 査	予 測
騒 音	【新建築物関連車両の走行による騒音】 既存資料調査によると、事業予定地周辺における道路交通騒音の昼間の等価騒音レベル (L_{Aeq}) は67～69dBであり、環境基準を達成している。 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62～71dB、休日で61～71dBであり、環境基準と比較すると、平日及び休日ともに、No. 2地点（山王線）については環境基準を達成していなかった。	【新建築物関連車両の走行による騒音】 1. 開通前 (1) 平 日 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 65～71dB と予測される。 このうち、No. 1 地点（事業予定地東側道路）及びNo. 4 地点（山王線）を除く地点では、背景予測値と供用時予測値は同程度（増加分が 1 dB 未満）となるが、No. 1 地点では 3 dB、No. 4 地点では 1 dB の増加が予測される。 (2) 休 日 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 63～71dB と予測される。 このうち、No. 1 地点を除く地点では、背景予測値と供用時予測値は同程度（増加分が 1 dB 未満）となるが、No. 1 地点では 2 dB の増加が予測される。 2. 開通後 (1) 平 日 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 60～71dB と予測される。 このうち、No. 1 及びNo. 4 地点を除く地点では、背景予測値と供用時予測値は同程度（増加分が 1 dB 未満）となるが、No. 1 及びNo. 4 地点では 1 dB の増加が予測される。 (2) 休 日 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 59～70dB と予測される。 このうち、No. 1 及びNo. 4 地点を除く地点では、背景予測値と供用時予測値は同程度（増加分が 1 dB 未満）となるが、No. 1 及びNo. 4 地点では 1 dB の増加が予測される。

環境の保全のための措置	評 価
【新建築物関連車両の走行による騒音】 本事業の実施にあたっては、以下に示す環境保全措置を講ずる。 ・新建築物利用者には、できる限り公共交通機関を利用するよう働きかける。 ・交通負荷低減に向けたコミュニティバスの導入を検討する。 ・新建築物関連車両の動線及び駐車場出入口から料金ゲートまでの滞留長を適切に確保するなど、周辺交通渋滞の緩和を図る。	【新建築物関連車両の走行による騒音】 開通前においては、平日及び休日ともに、No.2 地点（山王線）では環境基準の値を上回る。この地点については、現況実測値においても環境基準の値を上回っている状況である。背景交通量に対する新建築物関連車両による増加分は約 0 dB であることから、新建築物関連車両の増加に起因する騒音が周辺の環境に及ぼす影響は、軽微であると判断する。 また、開通後においては、平日及び休日の No.1 地点、平日の No.6 地点（愛知名駅南線）では環境基準の値を上回る。これらの地点についても、背景予測値において環境基準の値を上回っている状況である。背景交通量に対する新建築物関連車両による増加分は 0 ～ 1 dB であることから、新建築物関連車両の増加に起因する騒音が周辺の環境に及ぼす影響は、軽微であると判断する。 本事業の実施にあたっては、現況実測値もしくは背景予測値において、環境基準の値を上回っている状況があることを考慮し、新建築物利用者には、できる限り公共交通機関の利用を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。

環境要素	調 査	予 測
景 観	現地調査によると、事業予定地は、現在建物等はなく、更地の状態であった。 事業予定地北西側には、あおなみ線ささしまライブ駅が整備されていた。南側は、建物等は少なく、やや閑散とした景観であった。東側は、アミューズメント施設や鉄道の高架路線があり、さらに東側には、中高層の建物が存在する景観となっていた。 また、現況の形態率は 19～50% であった。	新建築物は、ガラスの壁面を採り入れることにより、明るい印象を与えている。また、屋上緑化や壁面緑化、公開空地へのまとまった植栽により、落ち着きと潤いのある印象を与えている。 新建築物の存在による形態率は 26～73%、現況から新建築物の存在による変化量は 7～23 ポイントと予測される。

環境の保全のための措置	評 価
1. 予測の前提とした措置 ・商業、業務、娯楽等のさまざまな都市機能にふさわしく、開放的なデザイン構成となるように配慮する。 ・敷地全体におけるデザインコントロールにより、統一感と風格のある建築デザインとする。 ・デュアルタワーのファサードは、統一感のあるカーテンウォールのデザインとし、低層棟部分は、屋上緑化や壁面緑化が特徴的なファサードとする。 ・EAST タワー及び WEST タワーの外装は、縦型の付柱を設置し、カーテンウォール面の形状に変化をもたせ、映り込みを防止することにより、鳥の衝突回避にも効果をもたらすデザインとする。 ・「ささしまライブ 24 地区整備方針」における「壁面の位置の制限」により、新建築物の壁面の位置を、東側は事業予定地敷地境界から 3.5m、南側の高さ約 20 mまでの低層部分は 5 m、高層部分は 10m、西側は 2 mセットバックさせる。 2. 予測後の措置 ・新建築物周辺に植栽を配置する。 ・新建築物の色彩や素材等については、「景観法」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。 ・事業予定地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。 ・「ささしまライブ 24 地区整備方針」及び「ささしまライブ 24 地区整備方針 建築ルール運用基準」における地区全体の整備方針に従い、地区として景観に配慮した計画とするとともに、ささしまライブ 24 まちづくり協議会で協議・調整する。 ・地区全体で調和のとれた広告・標識となるよう、景観に配慮したものとするとともに、個別の広告物におけるデザインについては、名古屋市景観アドバイザーと協議し、景観に配慮した広告物を導入する。	予測の前提とした措置を講ずることにより、新建築物は、ささしまライブ 24 地区のランドマークとなるとともに、名古屋駅周辺の中高層建築物群と調和した建築物となり、一連の都市空間が創出されると判断する。 圧迫感については、新建築物の存在により、形態率は 7 ～23 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、圧迫感へのさらなる低減に努める。

環境要素	調 査	予 測
廃棄物等		新建築物の存在・供用時には、廃棄物等として約 322m³/日発生すると予測される。このうち、再資源化率は約 69%と予測される。

環境の保全のための措置	評 価
1. 予測の前提とした措置 ・存在・供用時に発生した廃棄物等については、関係法令等を遵守して、適正処理を図るとともに、減量化並びに再利用・再資源化に努める。 2. 予測後の措置 ・コンピュータによるゴミ計量自動集計システムを導入し、各用途区分のテナント毎に廃棄物の計量課金を可能とすることにより、一層のリサイクル促進に寄与する。 ・悪臭防止の観点からも、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とともに、厨芥については、バイオ分解作用を用いた消滅型厨芥処理装置を設置することにより、そこで処理する計画である。 ・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、ごみ減量化及び再資源化に適した商品の積極的使用を指導する。 ・剪定した樹木や落ち葉の収集は、今のところ業者委託で処理する方針であるが、リサイクルについては、可能な限り実施できるように努める。	予測の前提とした措置を講ずることにより、廃棄物等による環境負荷は低減されるものと判断する。 本事業の実施にあたっては、ゴミ計量自動集計システムを導入し、一層のリサイクル促進に寄与す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。

環境要素	調 査	予 測
温室効果ガス等		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 22,400tCO₂、新建築物関連自動車交通の発生・集中により約 8,100tCO₂、廃棄物の発生により約 300tCO₂と予測される。また、緑化・植栽による吸収・固定により、約 20tCO₂ が削減されると予測され、これらの合計は、約 30,800tCO₂ と予測される。

環境の保全のための措置	評 価
1. 予測の前提とした措置 ・事業予定地外の地域冷暖房施設から熱源供給を受ける計画である。 2. 予測後の措置 ① 新建築物の存在・供用 ・新建築物を長く使用できるよう、構造体の耐久性を確保し、階高、床加重等にゆとりを持たせる。 ・Low-E ガラス（低放射ガラス）、エアバリアシステム、外気冷房等を採用する。 ・初期照度補正制御及び明るさセンサによる昼光利用制御を採用することにより、必要照度を制御する。 ・高効率仕様の空調熱源機器及び空調・換気機器を採用する。 ・ヒートポンプ式給湯器（二酸化炭素冷媒）、潜熱回収型給湯器を採用する。 ・新建築物の撤去廃棄時においては、排出される廃材のリユース及びリサイクルを積極的に行う。 ・工業用水の利用により、上水の節約に努める。 ・太陽光発電パネルを低層棟に設置する。 ・水盤を設置する。 ・テナントには、OA 機器や家電製品におけるトップランナー機器の採用に取り組むよう啓発する。 ② 新建築物関連自動車交通の発生・集中 ・コミュニティバスの導入や交通エコポン(エコマネー)の導入を検討する。 ・施設来場者やテナントには、エコドライブの実践、自動車利用の自粛に取り組むよう啓発する。 ③ 廃棄物の発生 ・コンピュータによるゴミ計量自動集計システムを導入し、各用途区分のテナント毎に廃棄物の計量課金を可能とすることにより、一層のリサイクル促進に寄与する。 ・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を指導する。 ④ 緑化・植栽による二酸化炭素の吸収・固定量 ・緑地等における剪定等の維持・管理作業を適切な時期に行う。 ・緑地等の維持・管理に関する年間スケジュールを立てることにより、清掃、灌水、病害虫の駆除、施肥、植え替え等を計画的に行う。	予測の前提とした措置を講ずることにより、温室効果ガスの排出による環境負荷は低減されるものと判断する。 本事業の実施にあたっては、建築物や設備の長寿命化等の環境保全措置を講ずることにより、温室効果ガス排出量のさらなる低減に努める。

環境要素	調 査	予 測
風 害	既存資料調査及び現地調査によると、事業予定地北側の線路沿いには、供給・処理・運輸施設が点在しており、さらに北西側には住居が多く、商業施設等が点在している。東側の直近には商業施設があり、線路より東側には商業施設等が多く、教育施設が点在している。南側の都市高速道路よりさらに南側には、供給・処理・運輸施設が多く、住居施設等が点在している。 建物を階数別にみると、北西側及び南側は1～2階の低層建築物が多く、東側は3階以上の中高層建築物が多くを占めている。 名古屋地方気象台における日最大平均風速の風向は、西北西～北北西及び南南東～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21地点（このうちランク3を超える地点はなし）、ランクが下がる地点は5地点（このうちランク3を超える地点からランク3以下になった地点は1地点）と予測され、その他の地点については風環境の変化はないと予測される。
日照障害	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予定地北側は、主に鉄道敷地であるが、さらに北側は、住居施設が多くを占めており、一般店舗等が点在している状況となっている。また、その地域の建物は、1～2階程度の低層建築物が大部分を占めている。 事業予定地周辺は空地が多く、8時間の日影が生じる範囲は、建築物等の周縁部にまとまっている程度である。	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1kmになると予測される。等時間日影図によると、1時間以上の日影を生じる範囲は、事業予定地より約280～350mと予測される。 なお、新建築物による日影が生じる範囲には、「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。 複合日影については、新建築物が建設されることにより、事業予定地の北側の一部において、日影時間が長くなると予測される。3時間以上日影が付加される範囲は、事業予定地北側の周辺部と道路の一部と予測され、2～3時間付加される範囲は、鉄道敷地や道路となっており、住居施設は存在していない。一方、事業予定地北西側の住居施設において、1時間以上日影が付加される範囲は、一部の限られた範囲となっている。

環境の保全のための措置	評 価
1. 予測の前提とした措置 ・低層棟をタワー棟の間に配置する。 ・事業予定地内に植栽を施す。 2. 予測後の措置 ・事業予定地内の植栽を風洞実験時よりもさらに増やす。	予測の前提とした措置を講ずることにより、新建築物建設後において、新たにランク3を超える地点はみられない。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、周辺地域の風環境に著しい影響を及ぼさないものと判断する。 本事業の実施にあたっては、事業予定地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。
	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。 新建築物により日影の影響を受ける区域には、「建築基準法」及び「名古屋市中高層建築物日影規制条例」の対象区域である第二種住居地域及び準工業地域がある。このうち第二種住居地域については、生じさせてはならない日影時間を下回る。準工業地域については、「建築基準法施行令」における制限の緩和を考慮すると、生じさせてはならない日影時間を下回る。 なお、「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については、今後、当該施設設置者と協議を行う予定である。

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、テレビジョン放送電波の受信品質評価が「○（良好に受信）」とされた地点は、広域局 100%、県域局 72%であった。 障害が予想される範囲には、建造物障害対策施設が設置されている。 なお、事業予定地上空において、マイクロウェーブ通信回線は通過していない。	新建築物から西南西方向へ遮蔽障害が発生し、この障害面積は、広域局で約 0.07 km²、県域局で約 0.51 km²と予測される。 反射障害は、広域局及び県域局ともに発生しないと予測される。

環境の保全のための措置	評 価
1. 予測の前提とした措置 ・タワー棟の立ち上げ時期は、地上デジタル放送の完全移行時期である平成 23 年（2011 年）7 月 24 日以降とする。 2. 予測後の措置 ・事業の実施に伴って、現状のテレビジョン放送電波受信水準が悪化すると予測される地域については、工事中において躯体が立ち上がる時期を目途として、事業者の負担により、都市型 CATV への接続、共同受信施設の調整、移設等の適切な対策を実施する。 ・工事中及び存在・供用時ともに、予測し得ない影響が生じた場合には、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、同様に適切な対策を実施する。 ・対策に先立ち、周辺の住民等からの苦情に対する連絡の窓口を設けるとともに、影響が予測される地域の住民等に対して、連絡先を周知するように努める。	予測の前提とした措置を講ずることにより、新建築物が地上アナログ放送電波の受信に及ぼす影響は回避されると判断する。 地上デジタル放送の遮蔽障害が発生することから、本事業の実施にあたっては、地域を限定しないことを前提として、本事業による影響と判断された場合には、事業者負担の都市型 CATV への接続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の受信に及ぼす影響の回避に努める。

環境要素	調 査	予 測
安全性	既存資料調査によると、事業予定地周辺には、あおなみ線やバス路線等がある。また、山王線や愛知名駅南線等が通っている。 事業予定地周辺には、小学校5校、中学校4校の通学路が指定されている。 事業予定地周辺は、主要交差点に信号機や横断歩道等の安全施設が整備されており、主要道路の歩道は歩車道分離がなされている。 現地調査によると、事業予定地周辺の自動車交通量は、ほとんどの区間で平日交通量が休日交通量を上回っていた。大型車混入率は、平日が約4～17%、休日が約0～7%であった。 事業予定地周辺の歩行者及び自転車交通量は、山王線沿いが平日及び休日ともに最も多かった。	1. 開通前 自動車交通量の増加率は、平日が1.0～1,386.6%、休日が0.8～1,201.9%と予測される。 歩行者及び自転車のピーク時間交通量は、平日が歩行者 0～4,355 人/時、自転車 0～252 台/時、休日が歩行者 0～3,056 人/時、自転車 0～217 台/時と予測される。 新建築物関連車両の出入口を事業予定地東側及び南側にそれぞれ1箇所、北西側に2箇所設けることにより、ピーク時の平日では24～339 台/時の新建築物関連車両が出入りし、95～4,910 人/時の歩行者及び30～262 台/時の自転車との交錯が、休日では16～264 台/時の新建築物関連車両が出入りし、69～2,563 人/時の歩行者及び24～228 台/時の自転車との交錯が予測される。 自転車の出入口を事業予定地北西側及び東側にそれぞれ1箇所ずつ設けることにより、ピーク時の平日では252～378 台/時の自転車が出入りし、253～6,168 人/時の歩行者との交錯が、休日では217～323 台/時の自転車が出入りし、216～3,512 人/時の歩行者との交錯が予測される。 2. 開通後 自動車交通量の増加率は、平日が1.0～910.7%、休日が0.9～830.6%と予測される。 歩行者及び自転車のピーク時間交通量は、前述「1. 開通前」と同じである。 新建築物関連車両の出入口を前述「1. 開通前」と同じ場所に設けることにより、ピーク時の平日では24～226 台/時の新建築物関連車両が出入りし、95～4,910 人/時の歩行者及び30～262 台/時の自転車との交錯が、休日では16～181 台/時の新建築物関連車両が出入りし、69～2,563 人/時の歩行者及び24～228 台/時の自転車との交錯が予測される。 自転車の出入口における歩行者との交錯は、前述「1. 開通前」と同じである。

環境の保全のための措置	評 価
1. 予測の前提とした措置 ・駐車場出入口を事業予定地北西側及び南側、車寄せを東側に設けることにより、事業予定地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。 2. 予測後の措置 ・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る。 ・自転車の出入口付近の視認性を良好に保つため、カーブミラー、誘導サイン等を設置する。 ・新建築物利用者には、できる限り公共交通機関を利用するよう働きかける。 ・新建築物に、あおなみ線ささしまライブ駅及び愛大との歩行者デッキを接続させることにより、歩車分離を図る。 ・案内標示等を適切に設置することにより、円滑な歩行者の誘導に努める。	本事業の実施にあたっては、新建築物関連車両の出入口付近の視認性を良好に保つ等の環境保全措置を講ずることにより、周辺の交通安全に及ぼす影響の低減に努める。

環境要素	調 査	予 測
緑地等	現地踏査によると、事業予定地内は更地であり、草本がまばらに生育する程度である。 事業予定地周辺の現状は、事業予定地北西側道路や東側道路の街路樹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、敷地境界付近の中高木及び植栽帯、新建築物の屋上緑化及び壁面緑化、WEST タワー北側及び西側の透水性アスファルト舗装、低層棟内の水盤、敷地境界付近の緑化ブロックとしている。 中高木はシマトネリコやクスノキ等とし、8 m程度の植栽間隔としている。植栽帯はクスノキ等の高木、ツツジ等の低木、フィリヤブラン等の地被類としている。屋上緑化はトレー上で育成したセダム等の地被類を、壁面緑化は縦に並べた植栽プランターでブルーパシフィック等を配置することなどとし、緑化ブロックはシバとしている。その他として、透水性アスファルト舗装及び水盤を設けている。 新設する緑地等の面積は 4,915 m²、緑地のみは 4,285 m²である。 緑化率は、緑地等では 28.4%、緑地のみでは 24.8%となる。 外周部を中高木により植栽するとともに、新建築物の屋上を広く緑化する。特に、事業予定地南側に植栽する街路樹は、隣接して整備される道路の街路樹と樹種や植栽間隔を統一して配置することにより、事業予定地周辺地域の緑地と調和がとれ、かつ、充足した緑地空間が形成されるものと予測される。 また、新建築物の壁面を 75 m²程度緑化するとともに、複数箇所で植栽帯が整備される。このような緑化計画により、事業予定地及びその周辺には、緑の多い快適な都市環境が新たに形成され、利用者にうるおいや安らぎ感を与えるものと予測される。

環境の保全のための措置	評 価
本事業の実施にあたっては、以下に示す環境保全措置を講ずる。 ・新設した緑地等について、適切な時期に剪定等の維持・管理作業を行う。 ・緑地の維持・管理に関する年間スケジュールを立て、清掃、灌水、病害虫の駆除、施肥、植替え等を計画的に行う。 ・ささしまライブ 24 地区全体として、工業用水の利用を検討しているが、雨水一時貯留槽の雨水など中水道による緑地への灌水利用についても検討する。 ・ささしまライブ 24 地区内の公園や中川運河、船溜の親水公園等との関連については、その整備計画が明らかになった段階において検討する。 ・今後、具体的な緑化計画を作成するにあたり、緑化の樹種は、クスノキ、ケヤキなど東海地域における代表的な在来種の植栽を含めて選定し、これらを多く植栽できるように配慮する。	事業予定地内に新設する緑地等により、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。 緑化率は「緑のまちづくり条例」に基づく緑化基準を満たしている。なお、「都市計画ささしまライブ 24 地区計画」における緑化目標も満たしている。 本事業の実施にあたっては、新設する緑地等について適切な維持管理を施す等の環境保全措置を講ずることにより、良好な緑地環境の維持に努める。

第2部 事後調査に関する事項

第1章 事後調査の目的	29
第2章 事後調査の項目及び手法	29

第1章 事後調査の目的

事後調査は、本事業の供用開始後において、環境影響評価を行った環境要素に及ぼす影響の程度を把握するとともに、予測、評価及び環境保全措置の妥当性を検証することを目的とする。

なお、事後調査結果が環境影響評価の結果と著しく異なる場合は、その原因を調査し、必要に応じて追加調査を行う。原因究明の結果、本事業の実施に起因することが判明した場合には、必要な環境保全措置について検討する。

第2章 事後調査の項目及び手法

2-1 事後調査の項目及び方法

事後調査計画（供用開始後）は、表2-2-1に示すとおりである。

表2-2-1 事後調査計画

環境要素	調査事項	調査方法	調査場所	調査時期
大気質	新建築物関連車両の走行による大気汚染（浮遊粒子状物質及び二酸化窒素）	自動車交通量を調査する。	予測場所と同じ地点 椿町線開通前6地点 椿町線開通後7地点 （図2-2-1参照）	竣工後から椿町線開通前まで及び開通後の平日及び休日の各1回（24時間） ＜予定時期＞ 平成30年 開通前 平成31年 開通後
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」に基づく方法により調査する。また、自動車交通量も併せて調査する。	予測場所と同じ地点 椿町線開通前6地点 椿町線開通後7地点 （図2-2-1参照）	竣工後から椿町線開通前まで及び開通後の平日及び休日の各1回（6～22時の16時間） ＜予定時期＞ 平成30年 開通前 平成31年 開通後
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。	予測場所と同じ地点 （図2-2-2～3参照）	竣工後、一定期間が経過した時点 ＜予定時期＞ 平成30年 開通前の1回
廃棄物等	供用に伴う廃棄物等の発生及び再資源化の程度	廃棄物の発生量及び再資源化量を調査する。	事業実施場所内	竣工後、一定期間が経過した時点 ＜予定時期＞ 平成30年
温室効果ガス等	熱源使用量	エネルギー使用量を調査する。	事業実施場所内	竣工後、一定期間が経過した時点 ＜予定時期＞ 平成30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	竣工後 ＜予定時期＞ 平成29年～平成30年
日照障害	日影の影響の程度	市民等からの苦情があった場合は、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	竣工後 ＜予定時期＞ 平成29年～平成30年
電波障害	電波障害の程度	市民等からの苦情があった場合は、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った電波障害対策の方法を調査する。	事業実施場所周辺	竣工後 ＜予定時期＞ 平成29年～平成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 （予測場所と同じ区間 ^注 ）及び新建築物関連車両出入口 （図2-2-4〔椿町線開通前〕及び図2-2-5〔椿町線開通後〕参照）	竣工後から椿町線開通前まで及び開通後の平日及び休日の各1回（7～19時の12時間） ＜予定時期＞ 平成30年 開通前 平成31年 開通後
	供用に伴う歩行者及び自転車交通量	方向別に歩行者及び自転車に分類し、数取り器により調査する。また、施設来場者数も併せて調査する。	事業実施場所周辺 （予測場所と同じ区間及び施設来場者出入口） （図2-2-6〔椿町線開通前及び開通後〕参照）	竣工後から椿町線開通前まで及び開通後の平日及び休日の各1回（7～19時の12時間） ＜予定時期＞ 平成30年 開通前 平成31年 開通後
	供用に伴う自動車と歩行者及び自転車との交錯	自動車、歩行者及び自転車に分類し、数取り器により調査する。	事業実施場所周辺 （新建築物関連車両出入口及び自転車出入口） （図2-2-4〔椿町線開通前〕及び図2-2-5〔椿町線開通後〕参照）	竣工後から椿町線開通前まで及び開通後の平日及び休日の各1回（7～19時の12時間） ＜予定時期＞ 平成30年 開通前 平成31年 開通後
	供用に伴う自転車と歩行者との交錯			
緑地等	緑地等の位置、種類、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	椿町線開通後、一定期間が経過した時点の1回 ＜予定時期＞ 平成31年 開通後

※本表での環境要素に加え振動等についても、市民等からの苦情があった場合には、その内容及び対処方法並びにその後の状況を調査する。

注）椿町線開通後の自動車交通量は、予測場所の区間に加えて、椿町線が岩塚牧野線との交差する箇所（図2-2-5 調査場所（安全性）〔椿町線開通後〕に示す。）の前後の区間も加えて29区間とする。

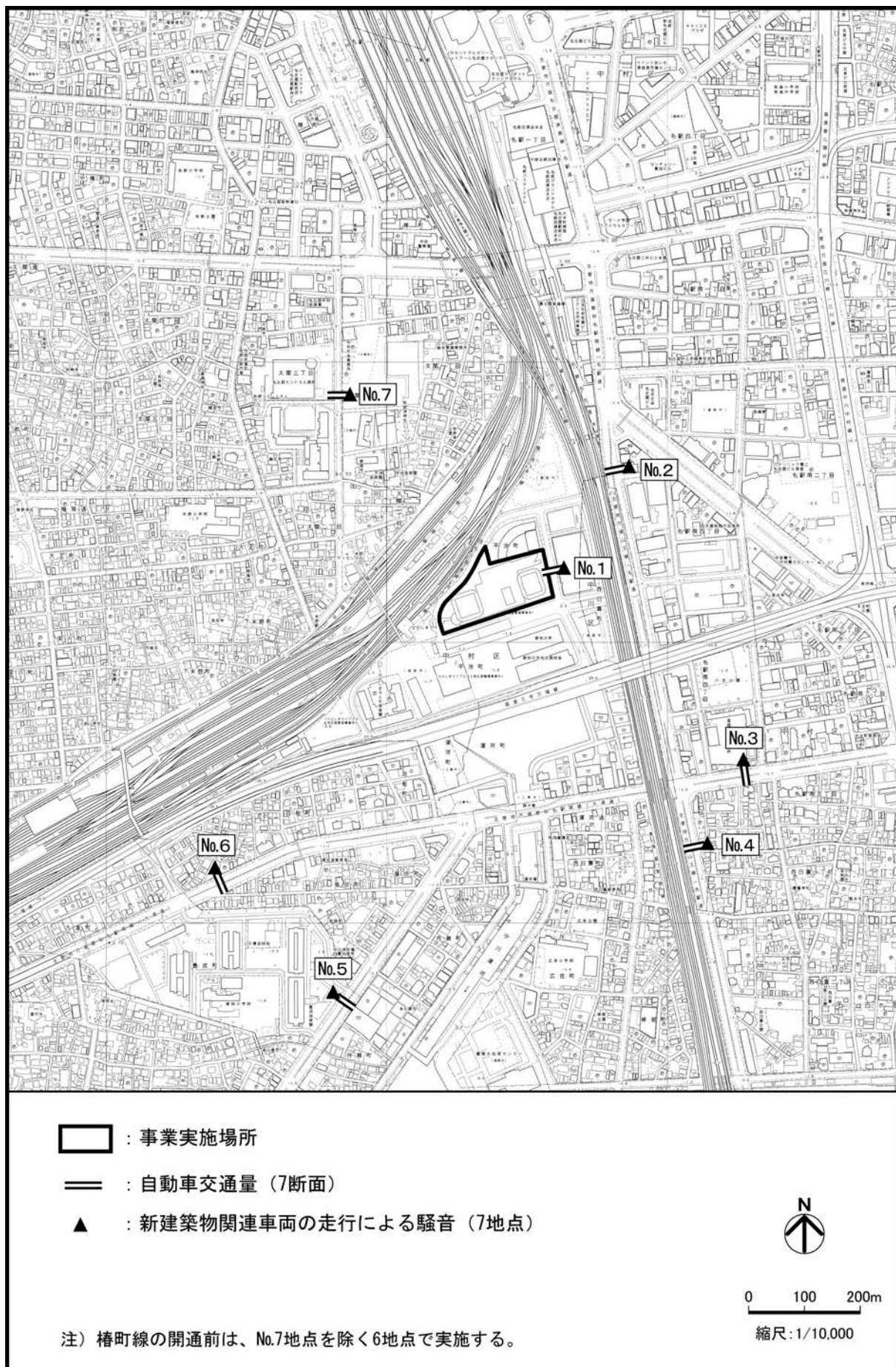


図2-2-1 調査場所 (大気質・騒音)

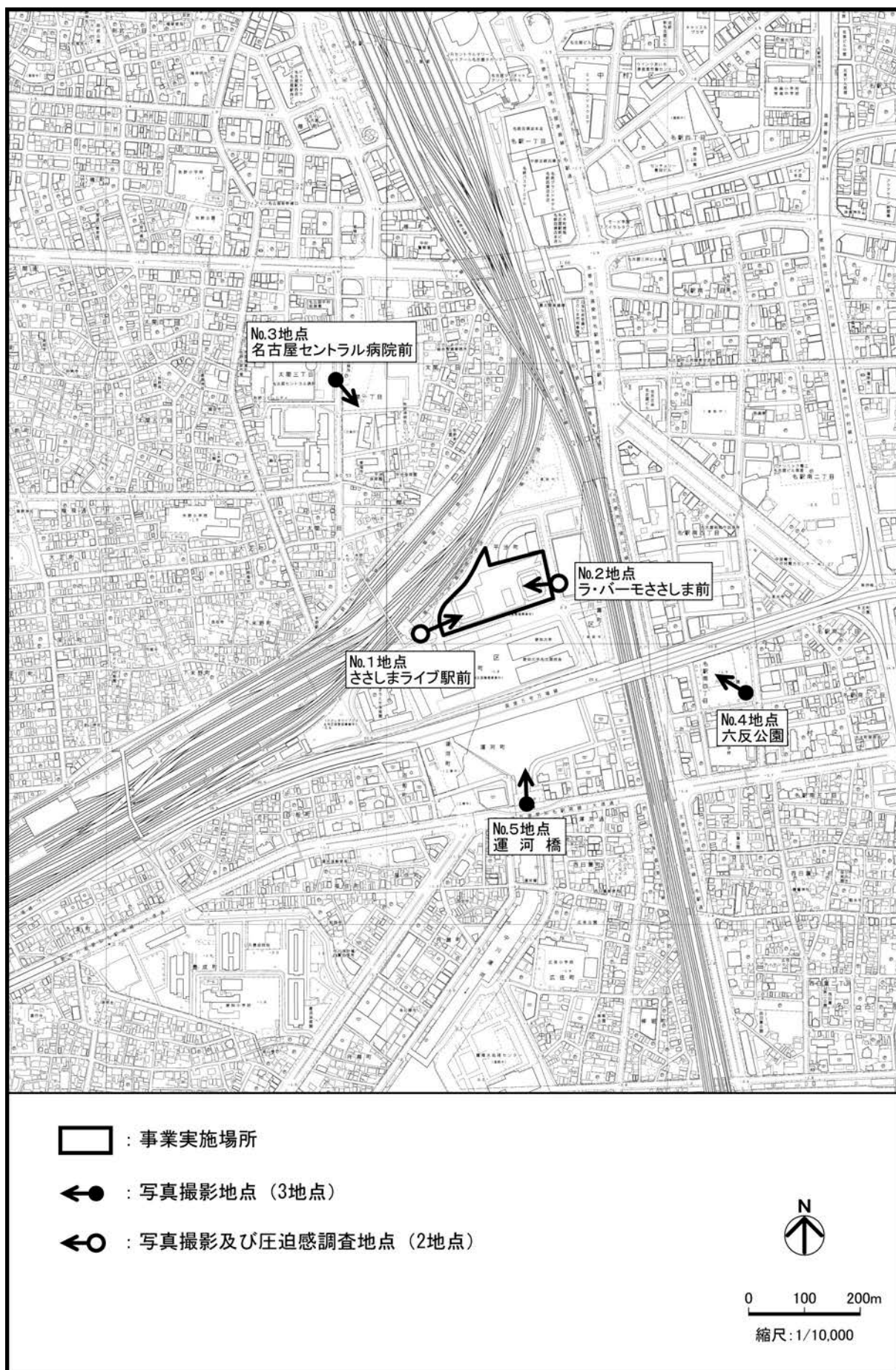


図 2-2-2 景観調査地点図 (近景及び中景)

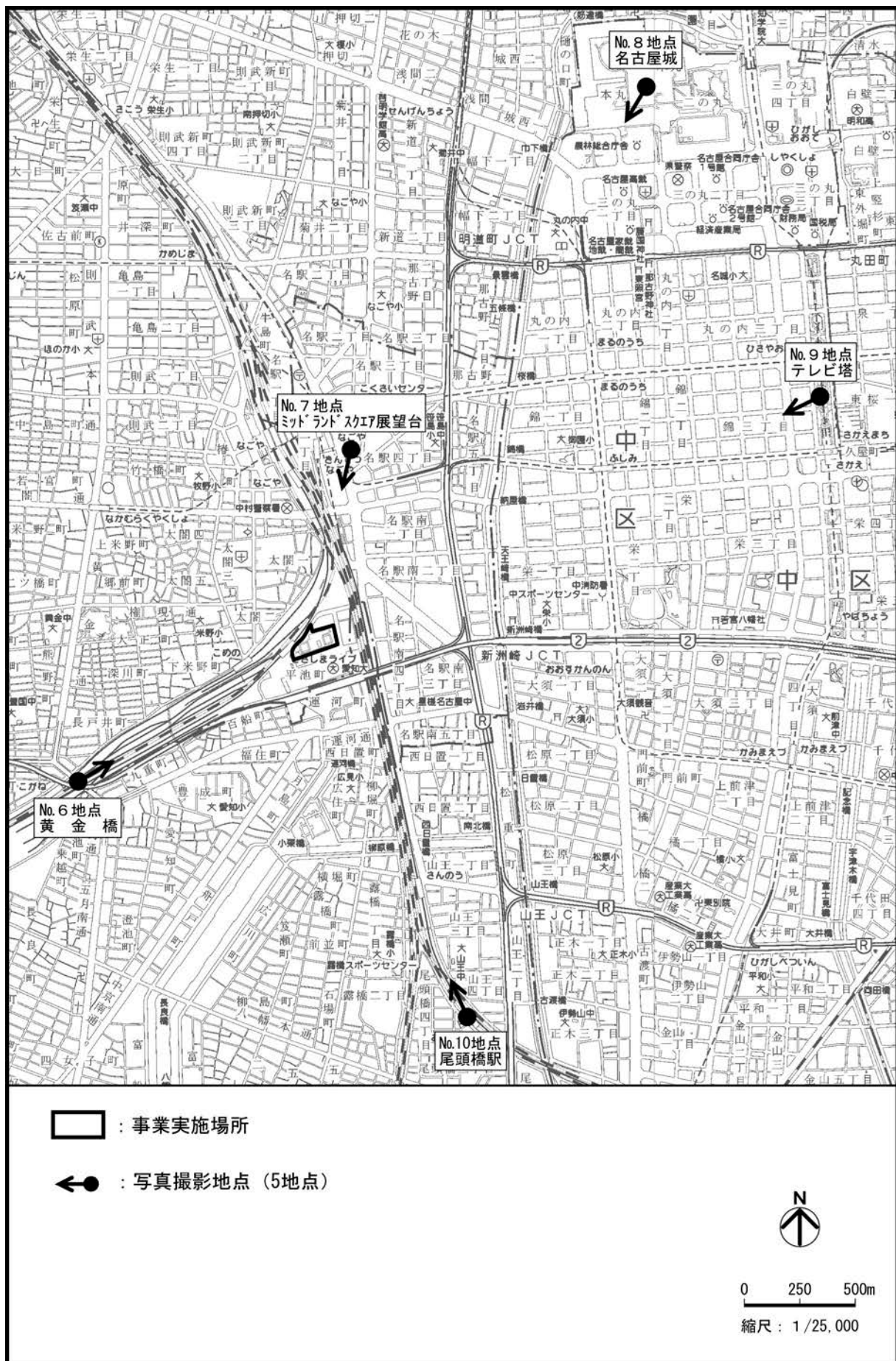


図 2-2-3 景観調査地点図 (遠景)

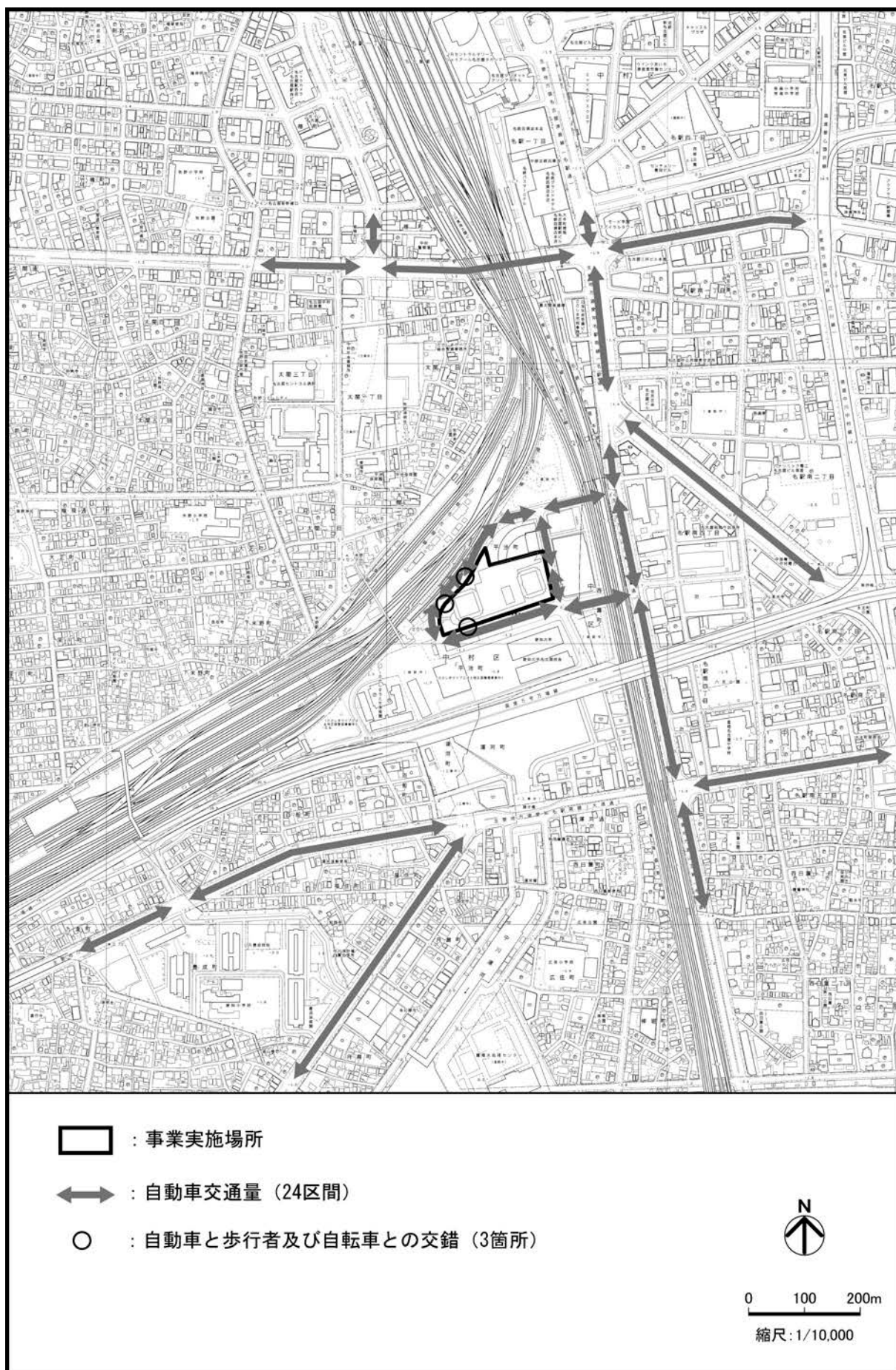


図2-2-4 調査場所（安全性）[椿町線開通前]

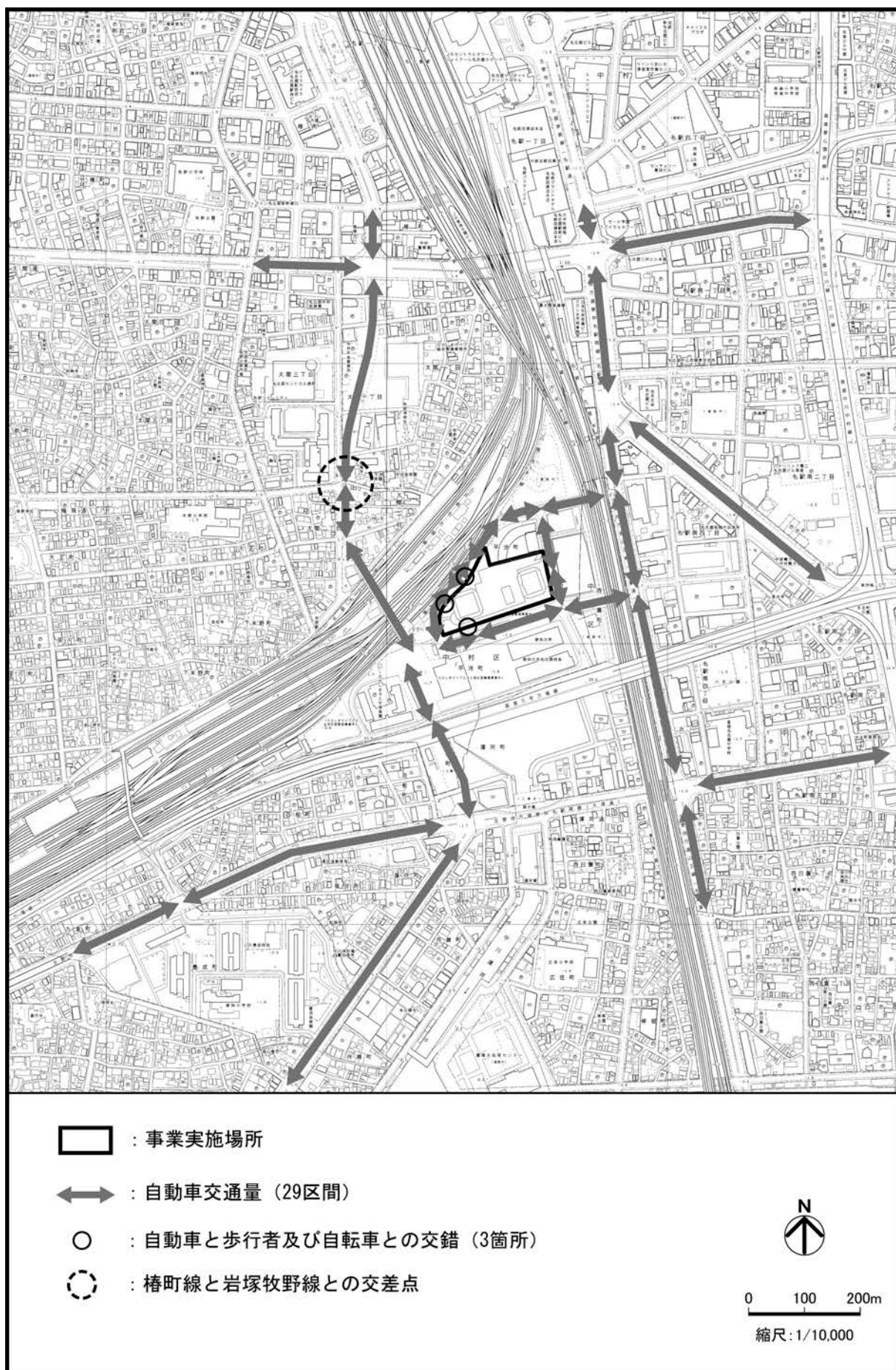


図2-2-5 調査場所（安全性）〔樺町線開通後〕

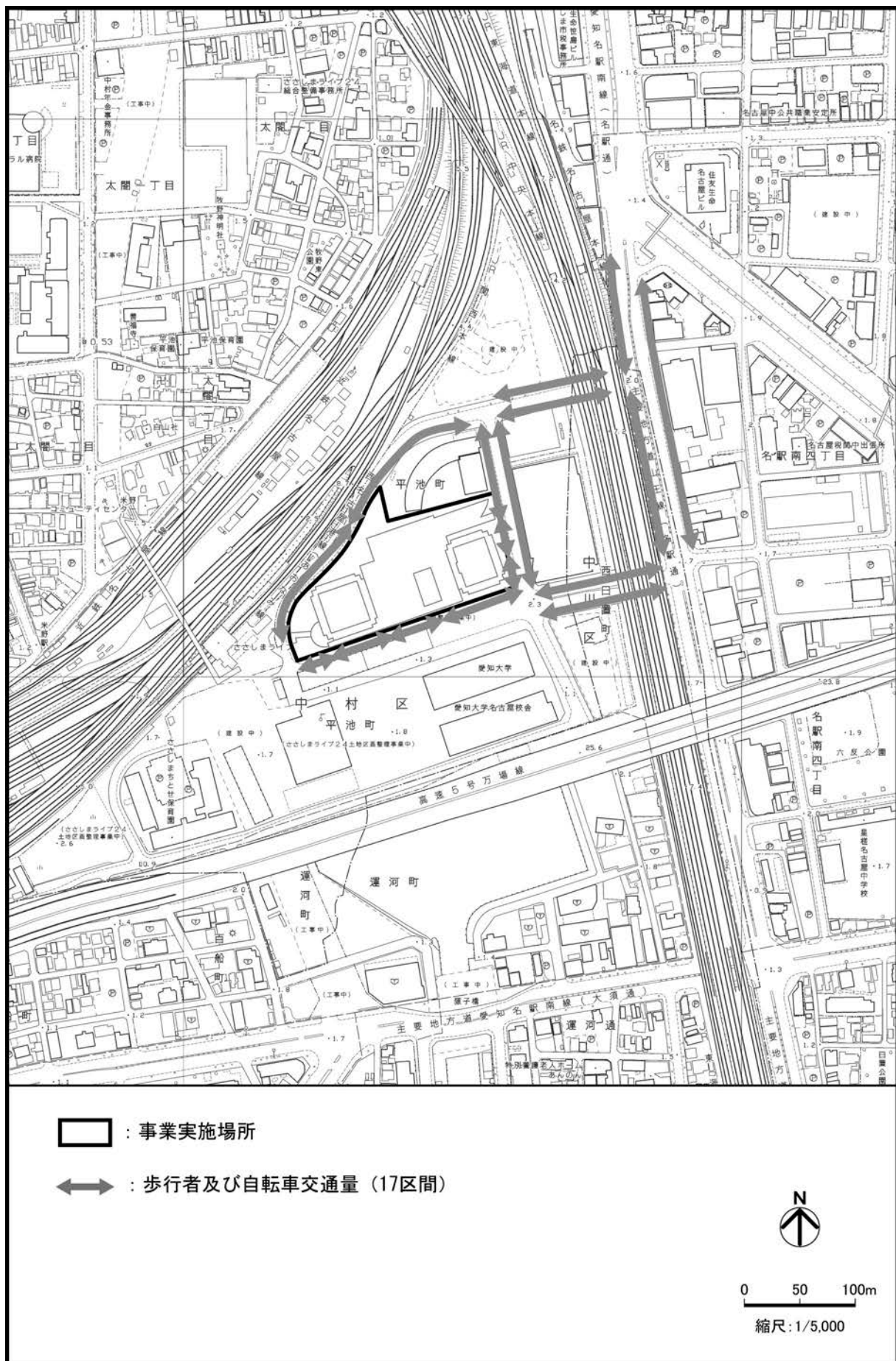


図2-2-6 調査場所（安全性）[椿町線開通前及び開通後]

2-2 事後調査の時期及び期間

供用開始後の事後調査は、表2-2-2に示すとおり行った。

表2-2-2 実施時期及び期間

環境要素	調査事項	調査時期
大気質	新建築物関連車両の走行による大気汚染（浮遊粒子状物質及び二酸化窒素）	[椿町線開通前] 平日：平成30年4月19日～20日 休日：平成30年4月22日～23日 [椿町線開通後] 平日：令和元年6月4日～5日 休日：令和元年6月9日～10日
騒音	新建築物関連車両の走行による騒音	[椿町線開通前] 平日：平成30年4月19日 休日：平成30年4月22日 [椿町線開通後] 平日：令和元年6月4日 休日：令和元年6月9日
景観	眺望及び圧迫感の変化	平成30年6月14日～平成30年6月25日
廃棄物等	供用に伴う廃棄物等の発生及び再資源化の程度	平成30年5月～平成31年4月
温室効果ガス等	熱源使用量	平成30年5月～平成31年4月
風害	ビル風の影響の程度	平成29年4月～平成31年4月
日照阻害	日影の影響の程度	平成29年4月～平成31年4月
電波障害	電波障害の程度	平成29年4月～平成31年4月
安全性	供用に伴う自動車交通量	[椿町線開通前] 平日：平成30年4月19日 休日：平成30年4月22日
	供用に伴う歩行者及び自転車交通量	
	供用に伴う自動車と歩行者及び自転車との交錯	[椿町線開通後] 平日：令和元年6月4日 休日：令和元年6月9日
	供用に伴う自転車と歩行者との交錯	
緑地等	緑地等の位置、種類、面積、緑化率及び周辺との調和	令和元年7月5日、8月2日

注）大気質、騒音、安全性の椿町線（平成30年9月16日に本線開通）の開通後調査は、本線の開通に引き続き令和元年5月末まで側道及び歩道の関連工事が行われていた事により、工事の竣工後の令和元年6月に実施した。

第3部 事後調査の結果

第1章 事後調査の結果	39
第2章 まとめ	151

第1章 事後調査の結果

1-1 大気質

(1) 調査事項

自動車交通量（一般車両及び新建築物関連車両）並びに走行速度

(2) 調査方法

自動車断面交通量は、調査する道路断面を通過する車両の台数を時間別、方向別、車種別に数取り器を使用して、1時間間隔で測定した。車種分類は、表3-1-1に示す2車種〔大型車類、小型車類〕とした。

車速は、道路断面を通過する車両の速度を時間別、方向別、車種別に各10台程度観測した。車種分類は、2車種〔大型車類、小型車類〕とした。なお、車速を測定する際は、その時間の平均的な走行状態とした。

表 3-1-1 車種分類

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

注)1:分類番号の頭一文字8の特殊用途自動車は、実態によって区分した。

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

(3) 調査場所

図3-1-1に示す事業実施場所周辺道路の7断面（椿町線開通前はNo.7地点を除く6断面）で実施した。

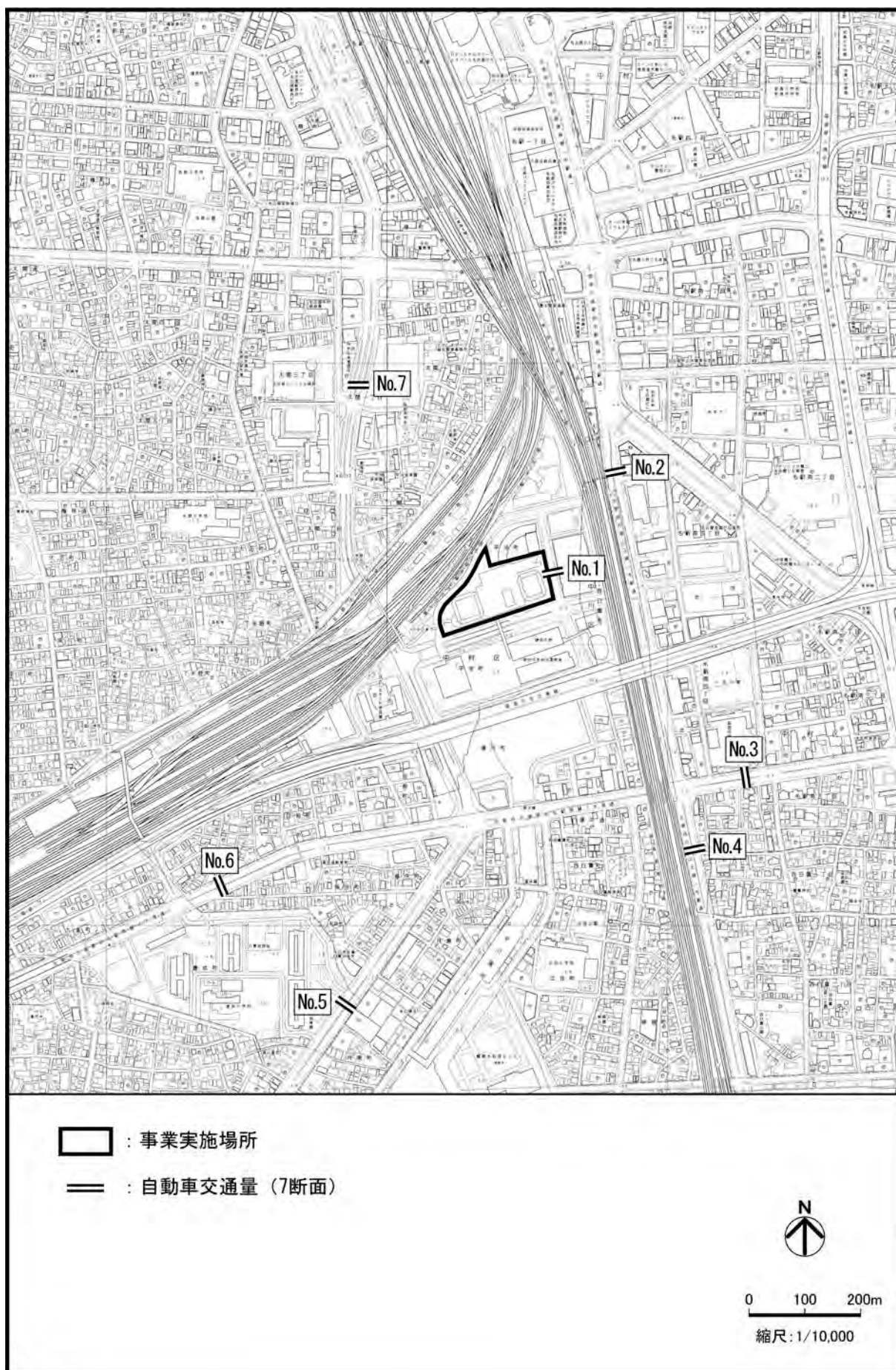


図 3-1-1 自動車交通量調査地点

(4) 調査時期

表3-1-2に示す椿町線開通前と開通後のそれぞれ平日及び休日の6時から翌日6時の24時間の調査を行った。

表 3-1-2 調査時期

調査時期	区分	調査日
椿町線開通前	平日	平成 30 年 4 月 19 日（木）6 時～20 日（金）6 時
	休日	平成 30 年 4 月 22 日（日）6 時～23 日（月）6 時
椿町線開通後	平日	令和元年 6 月 4 日（火）6 時～5 日（水）6 時
	休日	令和元年 6 月 9 日（日）6 時～10 日（月）6 時

(5) 環境の保全のために講じた措置

本事業で実施した環境保全措置は、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。
- ・交通負荷低減に向けてコミュニティバスを導入した。
- ・新建築物関連車両の動線及び駐車場出入口から料金ゲートまでの滞留長を適切に確保し、周辺交通渋滞の緩和を図った。

(6) 調査結果

調査結果は表 3-1-3～6 に示すとおりである。(調査結果の詳細は、資料－1 (資料編 p. 171) 及び資料－2 (資料編 p. 178) 参照)

【椿町線開通前】

自動車交通量は、No. 3 地点の平日が最も多く、大型車類では 2,321 台/日、小型車類では 23,321 台/日となっている。走行速度は、平日でNo.3 地点が 54km/時、休日ではNo.3 地点及びNo.5 地点が 52km/時と最も早くなっている。

なお、大気質に関して、市民等からの苦情はなかった。

表 3-1-3 自動車交通量調査結果 (椿町線開通前)

単位：台/日

断面	平日		休日	
	大型車類	小型車類	大型車類	小型車類
No. 1	243	2,047	203	2,408
No. 2	2,240	16,001	1,430	14,325
No. 3	2,321	23,321	878	19,288
No. 4	1,016	12,804	385	10,454
No. 5	1,266	12,382	471	9,350
No. 6	2,153	23,048	794	18,311

表 3-1-4 走行速度調査結果 (椿町線開通前)

単位：km/時

断面	区分	
	平日	休日
No. 1	36	35
No. 2	50	48
No. 3	54	52
No. 4	47	47
No. 5	51	52
No. 6	45	45

注) 走行速度は、大型車類及び小型車類の全数の平均値である。

【樅町線開通後】

自動車交通量は、大型車類では No. 3 地点の平日が最も多く 2,150 台/日、小型車類では No.6 地点の平日が最も多く 22,021 台/日となっている。走行速度は、No.5 地点の平日が 54km/時、休日が 53km/時と最も早くなっている。

なお、大気質に関して、市民等からの苦情はなかった。

表 3-1-5 自動車交通量調査結果（樅町線開通後）

単位：台/日

断面	平日		休日	
	大型車類	小型車類	大型車類	小型車類
No. 1	248	2,130	195	2,932
No. 2	1,924	13,334	1,260	14,111
No. 3	2,150	21,278	845	19,319
No. 4	760	13,001	292	11,470
No. 5	1,412	12,838	616	11,543
No. 6	2,069	22,021	736	18,350
No. 7	718	11,256	590	11,267

表 3-1-6 走行速度調査結果（樅町線開通後）

単位：km/時

断面	区分	
	平日	休日
No. 1	36	36
No. 2	46	44
No. 3	48	47
No. 4	45	44
No. 5	54	53
No. 6	44	44
No. 7	49	47

注) 走行速度は、大型車類及び小型車類の全数の平均値である。

(7) 予測条件との比較

評価書における予測条件である交通量と同様の計算方法（ $\{(\text{平日の交通量} \times 5) + (\text{休日の交通量} \times 2)\} / 7$ ）により日交通量を算定した。

年平均の走行速度も評価書における予測条件と同様の計算方法（ $\{(\text{平日の走行速度現地調査結果}) \times 5 + (\text{休日の走行速度現地調査結果}) \times 2\} / 7$ ）により算出した。

【樺町線開通前】

調査結果を評価書における予測条件と比較すると、自動車交通量は表 3-1-7 に示すとおりであり、大型車類は No. 1 地点及び No. 2 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。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、事業実施場所周辺からのコミュニティバス等の乗り入れや、長距離バスの停留所の増加により大型車がやや増えているためと思われる。

走行速度は表 3-1-8 に示すとおり、No.6 地点を除き予測条件と同程度もしくは予測条件よりもやや速くなっていた。

表 3-1-7 予測条件との比較（自動車交通量）

単位：台/日

断面	調査結果		予測条件	
	大型車類	小型車類	大型車類	小型車類
No. 1	232	2, 150	39	2, 271
No. 2	2, 009	15, 522	1, 730	17, 168
No. 3	1, 909	22, 169	2, 570	25, 497
No. 4	836	12, 133	909	15, 294
No. 5	1, 039	11, 516	1, 195	13, 657
No. 6	1, 765	21, 695	2, 462	26, 818

表 3-1-8 予測条件との比較（走行速度）

単位：km/時

断面	区分	
	調査結果	予測条件
No. 1	36	30
No. 2	49	47
No. 3	53	49
No. 4	47	45
No. 5	51	51
No. 6	45	57

【椿町線開通後】

調査結果を評価書における予測条件と比較すると、自動車交通量は表 3-1-9 に示すとおりであり、大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。小型車類はNo.3 地点及びNo.4 地点が予測条件よりもやや多くなっている他は、予測条件と同程度もしくは予測条件を下回った。

走行速度は表 3-1-10 に示すとおり、No.1 地点を除き予測条件と同程度もしくは予測条件よりも速度がやや遅くなっていた。

表 3-1-9 予測条件との比較（自動車交通量）

単位：台/日

断面	調査結果		予測条件	
	大型車類	小型車類	大型車類	小型車類
No. 1	233	2,359	609	8,433
No. 2	1,734	13,556	1,694	19,847
No. 3	1,777	20,718	1,828	19,845
No. 4	626	12,564	982	11,737
No. 5	1,185	12,468	1,789	19,713
No. 6	1,688	20,972	2,371	25,166
No. 7	681	11,259	1,779	20,198

表 3-1-10 予測条件との比較（走行速度）

単位：km/時

断面	区分	
	調査結果	予測条件
No. 1	36	30
No. 2	45	47
No. 3	48	49
No. 4	45	45
No. 5	54	51
No. 6	44	57
No. 7	48	50

1-2 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（一般車両及び新建築物関連車両）並びに走行速度

(2) 調査方法

①新建築物関連車両の走行による騒音

新建築物関連車両の走行による騒音レベルの測定は、計量法第71条に合格した「騒音計」を用い、「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）、「JIS Z 8731騒音レベル測定方法」に準拠して、6～22時の16時間連続測定（瞬時値（200ms間隔）を16時間連続で測定）を行った。マイクロホンは、道路境界上地上高1.2mとした。

解析は、原則、毎正時から10分毎の値を用いて、 L_{A5} 、 L_{A50} 、 L_{A95} 、 L_{Aeq} の値を算出した。ただし、サイレン等の異常音が発生した場合、そのデータを削除した10分間データにより解析を行った。

②自動車交通量（一般車両及び新建築物関連車両）並びに走行速度

自動車断面交通量は、道路交通騒音を調査する道路断面を通過する車両の台数を時間別、方向別、車種別に数取り器を使用して、1時間間隔で測定した。車種分類は、表3-1-11に示す4車種〔大型車、中型車、小型貨物車、乗用車〕とした。

車速は、道路断面を通過する車両の速度を時間別、方向別、車種別に各10台程度観測した。車種分類は、2車種〔大型車類、小型車類〕とした。なお、車速を測定する際は、その時間の平均的な走行状態とした。

表 3-1-11 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、実態によって区分する。

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

(3) 調査場所

図3-1-2に示す事業実施場所周辺道路の7断面（椿町線開通前はNo. 7地点を除く6断面）で実施した。

(4) 調査時期

表3-1-12に示す椿町線開通前と開通後のそれぞれ平日及び休日の6時から22時に調査を行った。

表 3-1-12 調査時期

調査時期	区分	調査日
椿町線開通前	平日	平成 30 年 4 月 19 日（木）6 時～22 時
	休日	平成 30 年 4 月 22 日（日）6 時～22 時
椿町線開通後	平日	令和元年 6 月 4 日（火）6 時～22 時
	休日	令和元年 6 月 9 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。

- ・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。
- ・交通負荷低減に向けてコミュニティバスを導入した。
- ・新建築物関連車両の動線及び駐車場出入口から料金ゲートまでの滞留長を適切に確保し、周辺交通渋滞の緩和を図った。

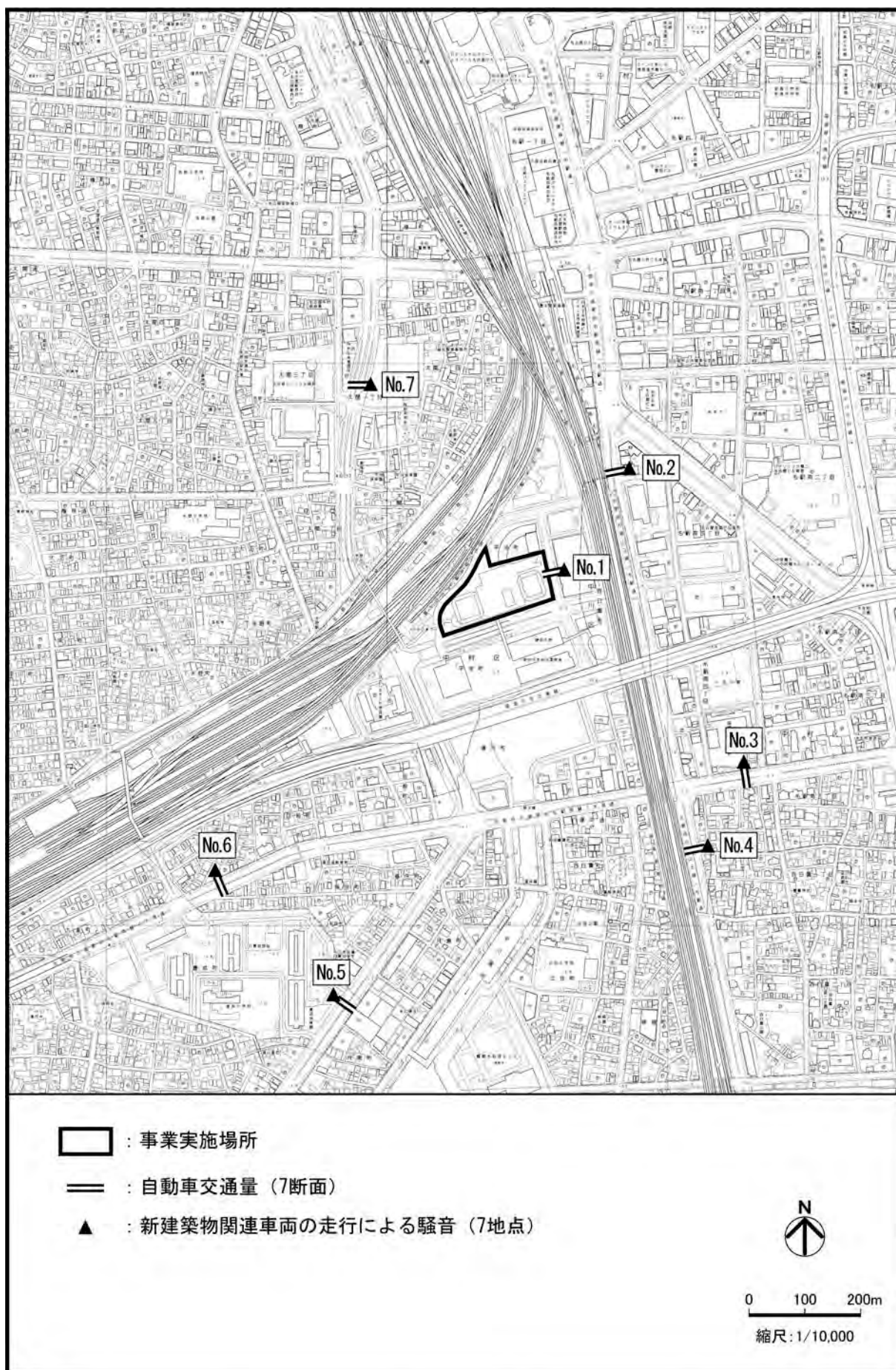


図3-1-2 新建築物関連車両の走行による調査地点

(6) 調査結果

【椿町線開通前】

① 新建築物関連車両の走行による騒音

新建築物関連車両の走行による騒音の調査結果は、表3-1-13に示すとおりである。(調査結果の詳細は、資料－3（資料編p.183）参照）

新建築物関連車両の走行による騒音の調査結果は平日が61dB～71dB、休日が58dB～71dBであり、No.2地点の平日及び休日を除き、いずれも環境基準以下であった。なお、No.2地点では、平日及び休日とも車両走行音に加えて、鉄道音の影響を受けていた。

また、騒音に関して、市民等からの苦情はなかった。

表 3-1-13 調査結果（新建築物関連車両の走行による騒音）

調査地点	等価騒音レベル（ L_{Aeq} ）（dB）〔昼間〕		
	平日	休日	環境基準
No. 1	62	63	65 以下
No. 2	71	71	70 以下
No. 3	70	69	70 以下
No. 4	67	66	70 以下
No. 5	61	58	70 以下
No. 6	68	66	70 以下

注) 昼間は 6～22 時をいう。

② 自動車交通量（一般車両及び新建築物関連車両）並びに走行速度

自動車交通量の調査結果は表3-1-14、走行速度の調査結果は表3-1-15に示すとおりである。(調査結果の詳細は、資料－1（資料編p.171）及び資料－2（資料編p.178）参照）

平日の自動車交通量（16時間交通量）は、大型車は1,163台でNo.2地点、中型車及び乗用車はそれぞれ1,351台及び20,145台でNo.3地点、小型貨物車は899台でNo.6地点が最も多かった。

休日の自動車交通量（16時間交通量）は、大型車は881台でNo.2地点、中型車、小型貨物車及び乗用車はそれぞれ374台、196台及び17,024台でNo.3地点が最も多かった。

走行速度は、平日では大型車類が31～49km/時、小型車類が38～57km/時であり、休日では大型車類が32～48km/時、小型車類が36～57km/時であった。

表 3-1-14 調査結果（自動車交通量）

単位：台/16 時間

断面	平日					休日				
	大型車	中型車	小型貨物車	乗用車	合計	大型車	中型車	小型貨物車	乗用車	合計
No. 1	108	112	68	1,783	2,071	83	98	12	2,263	2,456
No. 2	1,163	893	389	14,023	16,468	881	370	106	12,811	14,168
No. 3	770	1,351	753	20,145	23,019	298	374	196	17,024	17,892
No. 4	333	625	480	11,269	12,707	91	223	112	9,391	9,817
No. 5	310	839	379	10,730	12,258	131	214	87	8,269	8,701
No. 6	935	1,046	899	19,934	22,814	345	288	186	16,246	17,065

表 3-1-15 調査結果（走行速度）

単位：km/時

断面	平日		休日	
	大型車類	小型車類	大型車類	小型車類
No. 1	31	38	32	36
No. 2	43	55	42	54
No. 3	49	57	47	57
No. 4	42	50	41	52
No. 5	47	54	48	55
No. 6	39	48	41	48

【樁町線開通後】

③ 新建築物関連車両の走行による騒音

新建築物関連車両の走行による騒音の調査結果は表3-1-16に示すとおりである。(調査結果の詳細は、資料－3（資料編p.183）参照）

新建築物関連車両の走行による騒音の調査結果は平日が56dB～71dB、休日が57dB～71dBであり、No.2地点の平日及び休日を除き、いずれも環境基準以下であった。なお、No.2地点では、平日及び休日とも車両走行音に加えて、鉄道音の影響を受けていた。

また、騒音に関して、市民等からの苦情はなかった。

表 3-1-16 調査結果（新建築物関連車両の走行による騒音）

調査地点	等価騒音レベル（ L_{Aeq} ）（dB）〔昼間〕		
	平日	休日	環境基準
No. 1	61	63	65以下
No. 2	71	71	70以下
No. 3	69	70	70以下
No. 4	67	68	70以下
No. 5	61	64	70以下
No. 6	68	68	70以下
No. 7	56	57	70以下

注) 昼間は6～22時をいう。

④ 自動車交通量（一般車両及び新建築物関連車両）並びに走行速度

自動車交通量の調査結果は表3-1-17、走行速度の調査結果は表3-1-18に示すとおりである。(調査結果の詳細は、資料－1（資料編p.171）及び資料－2（資料編p.178）参照）

平日の自動車交通量（16時間交通量）は、大型車は1,029台でNo.2地点、中型車及び乗用車はそれぞれ1,005台及び19,470台でNo.6地点、小型貨物車は818台でNo.3地点が最も多かった。

休日の自動車交通量（16時間交通量）は、大型車は843台でNo.2地点、中型車及び乗用車はそれぞれ316台及び17,182台でNo.3地点、小型貨物車は176台でNo.6地点が最も多かった。

走行速度は、平日では大型車類が32～49km/時、小型車類が38～57km/時であり、休日では大型車類が34～47km/時、小型車類が38～56km/時であった。

表 3-1-17 調査結果（自動車交通量）

単位：台/16 時間

断面	平日					休日				
	大型車	中型車	小型貨物車	乗用車	合計	大型車	中型車	小型貨物車	乗用車	合計
No. 1	84	138	301	1,603	2,126	73	98	9	2,687	2,867
No. 2	1,029	754	398	11,735	13,916	843	257	68	12,891	14,059
No. 3	1,027	939	818	18,573	21,357	368	316	172	17,182	18,038
No. 4	198	510	566	11,455	12,729	78	162	99	10,499	10,838
No. 5	455	815	752	10,874	12,896	236	249	129	10,254	10,868
No. 6	916	1,005	762	19,470	22,153	383	204	176	16,478	17,241
No. 7	179	466	289	9,888	10,822	209	304	69	10,140	10,722

表 3-1-18 調査結果（走行速度）

単位：km/時

断面	平日		休日	
	大型車類	小型車類	大型車類	小型車類
No. 1	32	38	34	38
No. 2	41	49	37	47
No. 3	44	52	44	52
No. 4	40	48	39	49
No. 5	49	57	47	56
No. 6	40	47	41	48
No. 7	47	53	44	50

(7) 予測結果との比較

【椿町線開通前】

① 新建築物関連車両の走行による騒音

調査結果を評価書における予測結果と比較すると、表 3-1-19 に示すとおり、いずれの地点とも予測結果と同程度もしくは低かった。特に、No.5 地点では排水性舗装の敷設等の道路整備を実施したことにより、平日が 7dB、休日が 9dB 予測結果より低くなっている。なお、環境基準を超過している No. 2 地点は、予測結果でも同様に基準を超過していた。

表 3-1-19 予測結果との比較（新建築物関連車両の走行による騒音）

調査地点	等価騒音レベル (L_{Aeq}) (dB) [昼間]				
	平日		休日		環境基準
	調査結果	予測結果	調査結果	予測結果	
No. 1	62	65	63	63	65以下
No. 2	71	71	71	71	70以下
No. 3	70	70	69	69	70以下
No. 4	67	69	66	68	70以下
No. 5	61	68	58	67	70以下
No. 6	68	69	66	68	70以下

注) 昼間は 6～22 時をいう。

② 自動車交通量（一般車両及び新建築物関連車両）並びに走行速度

調査結果を評価書における予測条件と比較すると、自動車交通量は、表 3-1-20 に示すとおりであり、車両台数の合計は休日の No. 1 地点で予測条件をやや上回ったが、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、事業実施場所周辺からのコミュニティバス等の乗り入れや、長距離バスの停留所の増加により大型車がやや増えているためと思われる。

走行速度は、表3-1-21 に示すとおりであり、平日及び休日の No. 1～No. 5 地点の小型車類は予測条件よりも速度が速く、それ以外では予測条件と同程度もしくは予測条件より遅かった。

表 3-1-20 予測条件との比較（自動車交通量）

[平日]

単位：台/16 時間

断面	調査結果					予測条件				
	大型車	中型車	小型貨物車	乗用車	合計	大型車	中型車	小型貨物車	乗用車	合計
No. 1	108	112	68	1,783	2,071	14	16	179	1,918	2,127
No. 2	1,163	893	389	14,023	16,468	855	981	1,305	15,279	18,420
No. 3	770	1,351	753	20,145	23,019	943	1,979	6,273	18,026	27,221
No. 4	333	625	480	11,269	12,707	108	947	3,864	11,112	16,031
No. 5	310	839	379	10,730	12,258	454	860	782	12,546	14,642
No. 6	935	1,046	899	19,934	22,814	1,034	1,833	7,216	18,385	28,468

[休日]

単位：台/16 時間

断面	調査結果					予測条件				
	大型車	中型車	小型貨物車	乗用車	合計	大型車	中型車	小型貨物車	乗用車	合計
No. 1	83	98	12	2,263	2,456	0	15	171	1,968	2,154
No. 2	881	370	106	12,811	14,168	743	218	902	12,829	14,692
No. 3	298	374	196	17,024	17,892	446	362	1,667	17,409	19,884
No. 4	91	223	112	9,391	9,817	81	235	1,012	11,035	12,363
No. 5	131	214	87	8,269	8,701	261	150	230	9,411	10,052
No. 6	345	288	186	16,246	17,065	355	327	2,023	18,822	21,527

表 3-1-21 予測条件との比較（走行速度）

[平日]

単位：km/時

断面	調査結果		予測条件	
	大型車類	小型車類	大型車類	小型車類
No. 1	31	38	31	31
No. 2	43	55	47	47
No. 3	49	57	55	55
No. 4	42	50	44	44
No. 5	47	54	50	50
No. 6	39	48	62	62

[休日]

単位：km/時

断面	調査結果		予測条件	
	大型車類	小型車類	大型車類	小型車類
No. 1	32	36	33	33
No. 2	42	54	47	47
No. 3	47	57	54	54
No. 4	41	52	44	44
No. 5	48	55	48	48
No. 6	41	48	58	58

【樁町線開通後】

③ 新建築物関連車両の走行による騒音

調査結果を評価書における予測結果と比較すると、表 3-1-22 に示すとおり、No. 2 地点、休日の No. 3 地点及び No. 4 地点で予測結果よりもやや高かった他は、いずれの地点とも予測結果と同程度もしくは低かった。調査結果の方が高くなった休日の No. 3 地点及び No. 4 地点では、予測条件よりも調査結果の交通量が増えている。（自動車交通量は、表 3-1-23 参照。）また、No. 2 地点で開通前と同様に平日及び休日とも環境基準を超えており、予測結果よりも調査結果の方がやや高い理由は、この地点が走行車両音に加えて鉄道音が支配的であり、交通量が減少しても騒音レベルの変動は少なかったことが考えられる。

表 3-1-22 予測結果との比較（新建築物関連車両の走行による騒音）

調査地点	等価騒音レベル（L _{Aeq} ）（dB）〔昼間〕				
	平日		休日		環境基準
	調査結果	予測結果	調査結果	予測結果	
No. 1	61	68	63	67	65 以下
No. 2	71	70	71	69	70 以下
No. 3	69	70	70	69	70 以下
No. 4	67	68	68	67	70 以下
No. 5	61	70	64	69	70 以下
No. 6	68	71	68	70	70 以下
No. 7	56	60	57	59	70 以下

注) 昼間は 6～22 時をいう。

④ 自動車交通量（一般車両及び新建築物関連車両）並びに走行速度

調査結果を評価書における予測条件と比較すると、自動車交通量は、表 3-1-23 に示すとおりであり、車両台数の合計は No. 3 地点及び No. 4 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。

走行速度は、表3-1-24 に示すとおり、No. 1 地点、No. 4 地点及び No. 5 地点の小型車類は予測条件よりも速度が速く、それ以外では予測条件と同程度もしくは予測条件より遅かった。

表 3-1-23 予測条件との比較（自動車交通量）

[平日]

単位：台/16 時間

断面	調査結果					予測条件				
	大型車	中型車	小型貨物車	乗用車	合計	大型車	中型車	小型貨物車	乗用車	合計
No. 1	84	138	301	1,603	2,126	289	322	613	7,750	8,974
No. 2	1,029	754	398	11,735	13,916	785	940	1,497	18,084	21,306
No. 3	1,027	939	818	18,573	21,357	591	1,254	4,677	14,601	21,123
No. 4	198	510	566	11,455	12,729	105	874	2,728	8,639	12,346
No. 5	455	815	752	10,874	12,896	637	1,162	1,083	18,050	20,932
No. 6	916	1,005	762	19,470	22,153	860	1,528	6,781	17,530	26,699
No. 7	179	466	289	9,888	10,822	625	1,165	2,215	17,449	21,454

[休日]

単位：台/16 時間

断面	調査結果					予測条件				
	大型車	中型車	小型貨物車	乗用車	合計	大型車	中型車	小型貨物車	乗用車	合計
No. 1	73	98	9	2,687	2,867	32	445	413	5,941	6,831
No. 2	843	257	68	12,891	14,059	938	358	1,034	13,473	15,803
No. 3	368	316	172	17,182	18,038	774	664	1,349	13,597	16,384
No. 4	78	162	99	10,499	10,838	211	603	783	8,373	9,970
No. 5	236	249	129	10,254	10,868	841	582	385	14,585	16,393
No. 6	383	204	176	16,478	17,241	863	1,022	1,917	17,248	21,050
No. 7	209	304	69	10,140	10,722	659	1,233	2,435	18,495	22,822

表 3-1-24 予測条件との比較（走行速度）

[平日]

単位：km/時

断面	調査結果		予測条件	
	大型車類	小型車類	大型車類	小型車類
No. 1	32	38	31	31
No. 2	41	49	47	47
No. 3	44	52	55	55
No. 4	40	48	44	44
No. 5	49	57	50	50
No. 6	40	47	62	62
No. 7	47	53	50	50

[休日]

単位：km/時

断面	調査結果		予測条件	
	大型車類	小型車類	大型車類	小型車類
No. 1	34	38	33	33
No. 2	37	47	47	47
No. 3	44	52	54	54
No. 4	39	49	44	44
No. 5	47	56	48	48
No. 6	41	48	58	58
No. 7	44	50	50	50

1-3 景観

(1) 調査事項

眺望及び圧迫感の変化

(2) 調査方法

① 主要眺望地点からの景観

住民や不特定多数の人が眺望できる場所から、事業実施場所の方向を眺望した景観写真を撮影した。

② 新建築物の圧迫感の状況

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

なお、形態率を求める高さは、地上 1.6m とした。

(3) 調査場所

① 主要眺望地点からの景観

図 3-1-3(1)～(2)に示す事業実施場所周辺の 10 地点で実施した。

② 新建築物の圧迫感の状況

図 3-1-3(1)に示す事業実施場所周辺の 2 地点で実施した。

(4) 調査時期

平成 30 年 6 月 14 日～6 月 25 日

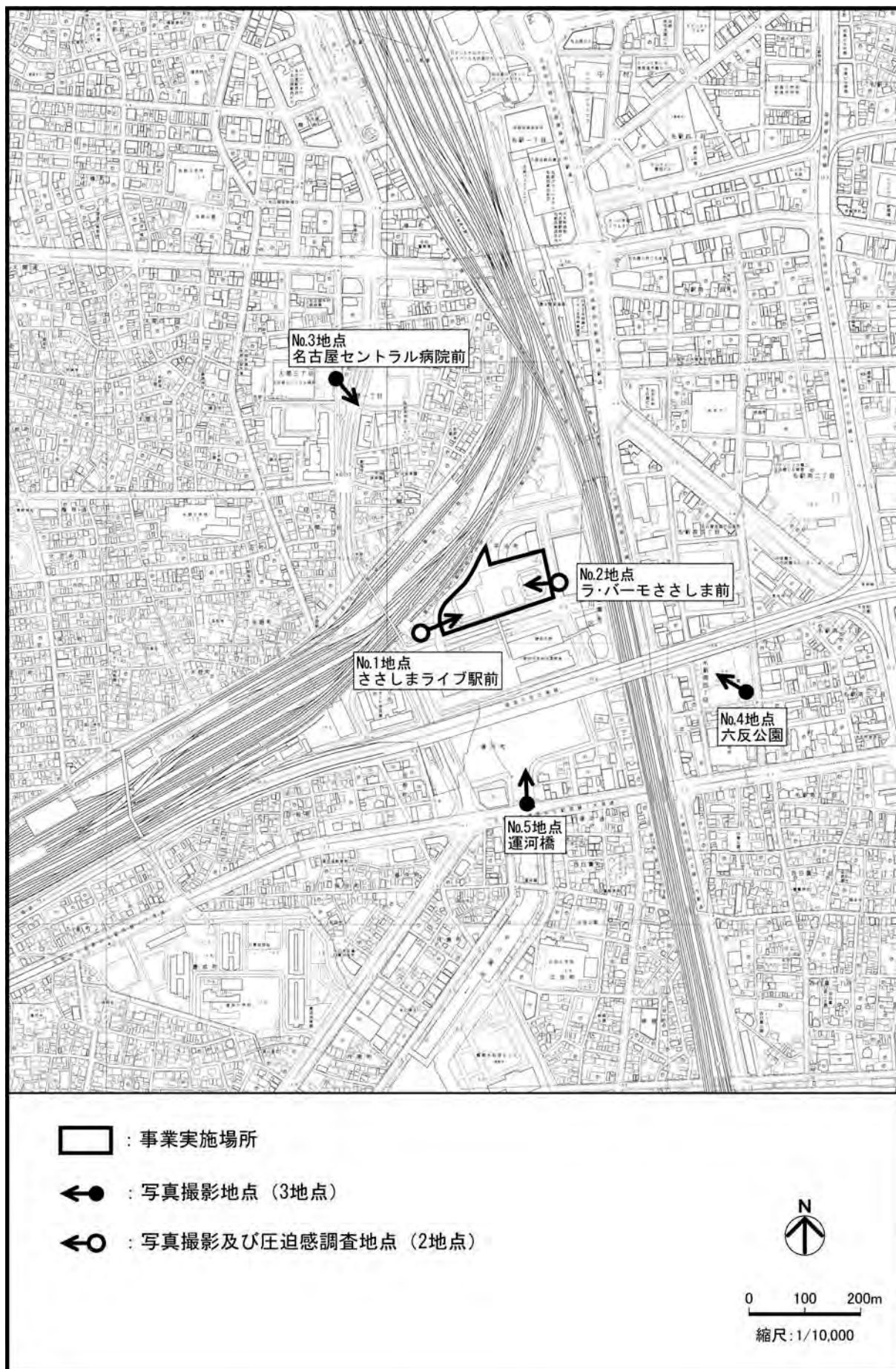


図 3-1-3(1) 景観調査地点図 (近景及び中景)

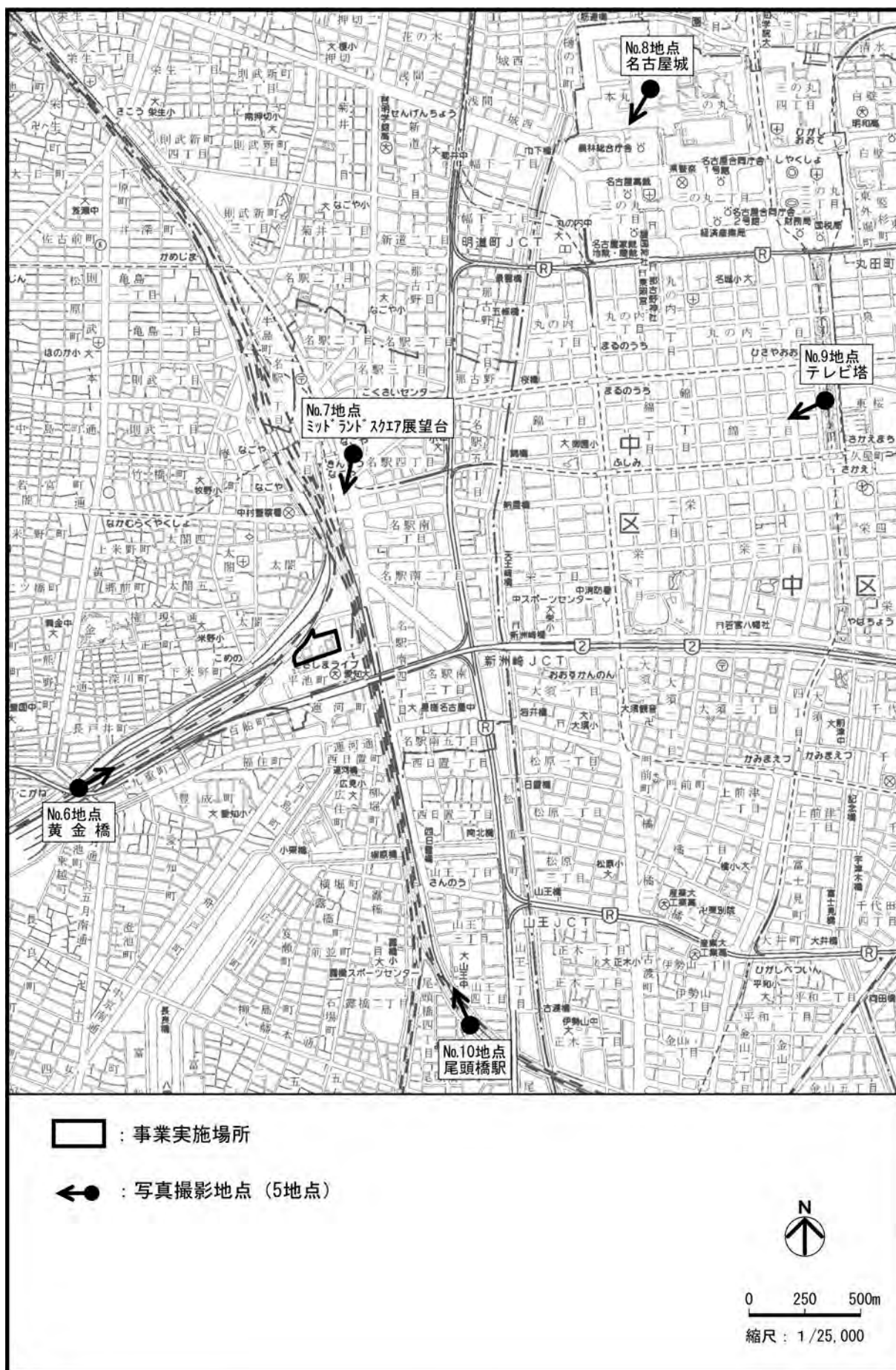


図 3-1-3(2) 景観調査地点図 (遠景)

(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。

- ・商業、業務、娯楽等のさまざまな都市機能にふさわしく、開放的なデザイン構成となるように配慮した。
- ・敷地全体におけるデザインコントロールにより、統一感と風格のある建築デザインとした。
- ・デュアルタワーのファサードは、統一感のあるカーテンウォールのデザインとし、低層棟部分は、屋上緑化や壁面緑化が特徴的なファサードとした。
- ・高層棟の外装は、縦型の付柱を設置し、カーテンウォール面の形状に変化をもたせ、映り込みを防止することにより、鳥の衝突回避にも効果をもたらすデザインとした。
- ・「ささしまライブ 24 地区整備方針」における「壁面の位置の制限」により、新建築物の壁面の位置を、東側は敷地境界から 3.5m、南側の高さ約 20m までの低層部分は 5 m、高層部分は 10m、西側は 2 m セットバックさせた。
- ・新建築物周辺に植栽を配置した。
- ・新建築物の色彩や素材等については、「景観法」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。
- ・事業地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。
- ・「ささしまライブ 24 地区整備方針」及び「ささしまライブ 24 地区整備方針 建築ルール運用基準」における地区全体の整備方針に従い、地区として景観に配慮した計画とするとともに、ささしまライブ 24 まちづくり協議会で協議・調整した。
- ・地区全体で調和のとれた広告・標識となるよう、景観に配慮したものとするとともに、個別の広告物におけるデザインについては、名古屋市景観アドバイザーと協議し、景観に配慮した広告物を導入した。

(6) 調査結果及び予測結果との比較

① 主要眺望地点からの景観

各眺望点におけるフォトモンタージュ（評価書より引用）と現況写真（供用開始後）との比較を写真 3-1-1～10 に示す。なお、景観に関して、市民等からの苦情はなかった。

ア 近景及び中景

新建築物はささしまライブ 24 地区の愛大等の建物群と整合したデザインの建物が眺望でき、地区全体で調和の取れた新たなシンボルとなる都市景観を形成している。また、歩道周辺の植栽や敷地周囲の緑化が視野の手前に目視でき、安らぎと潤いのある都市景観が形成されている。

調査結果を評価書における予測結果と比較すると、中京テレビ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。

イ 遠景

名古屋駅周辺の高層建築物群（JR ゲートタワー、JP タワー名古屋、大名古屋ビルディング、ミッドランドスクエア等）とやや距離を置いて眺望でき、ささしまライブ 24 地区の愛大、中京テレビ等の高層建築物と新建築物が新たに配置されることで、全体で調和のとれたスカイラインが形成されている。また、名古屋駅周辺及び手前に存在するささしまライブ 24 地区の中高層の建物群とも調和した都市景観を形成している。

調査結果を評価書における予測結果と比較すると、JR ゲートタワー、JP タワー名古屋、大名古屋ビルディング等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。

[予測結果]



[調査結果]



写真3-1-1

No. 1 地点（ささしまライブ駅前、撮影日：平成30年6月25日）

[予測結果]



[調査結果]



写真3-1-2

No. 2 地点（ラ・パーモささしま前、撮影日：平成30年6月25日）

[予測結果]



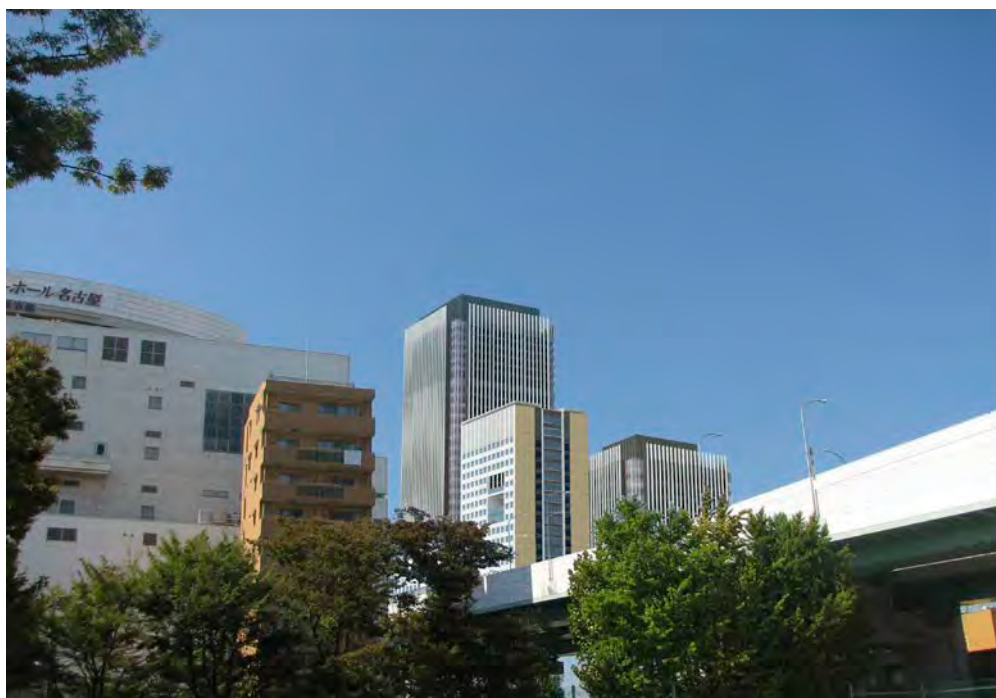
[調査結果]



写真3-1-3

No. 3 地点（名古屋セントラル病院前、撮影日：平成30年6月14日）

[予測結果]



[調査結果]

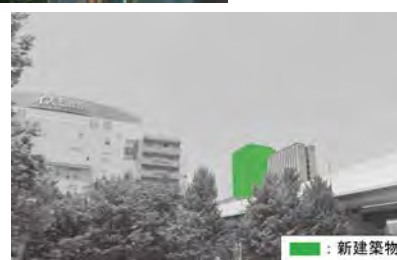


写真3-1-4

No. 4 地点（六反公園、撮影日：平成30年6月25日）

[予測結果]



[調査結果]

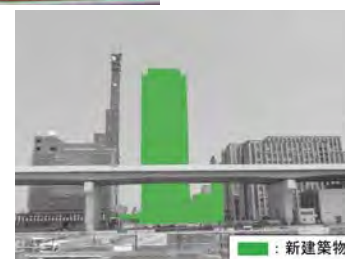


写真3-1-5

No. 5 地点（運河橋、撮影日：平成30年6月25日）

[予測結果]



[調査結果]



写真3-1-6

No. 6 地点（黄金橋、撮影日：平成30年6月25日）

[予測結果]



[調査結果]



写真3-1-7

No. 7 地点（ミッドランドスクエア展望台、撮影日：平成30年6月22日）

[予測結果]



[調査結果]

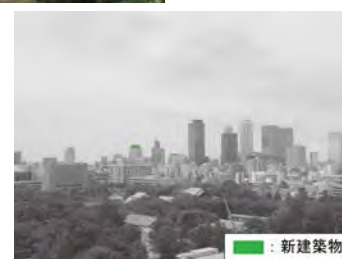


写真3-1-8

No. 8 地点（名古屋城、撮影日：平成30年6月22日）

[予測結果]



[調査結果]

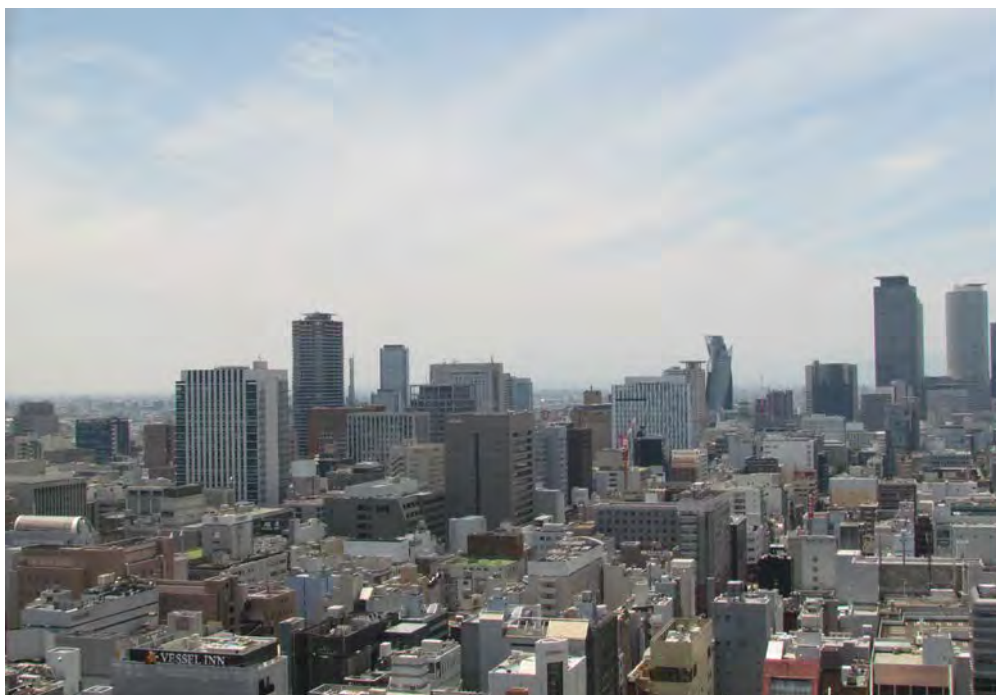


写真3-1-9

No. 9 地点（テレビ塔展望台、撮影日：平成30年6月22日）

[予測結果]



[調査結果]

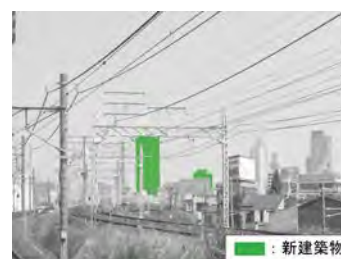


写真3-1-10

No.10地点（尾頭橋駅、撮影日：平成30年6月25日）

② 新建築物の圧迫感の状況

調査地点における天空図は写真 3-1-11～12 に示すとおりである。

新建築物の存在時の形態率は、表 3-1-25 に示すとおり、No.1 地点で 35%、No.2 地点で 66%であり、新建築物が存在することにより、No.1 地点は 8 ポイント、No.2 地点は 23 ポイント増加すると算出された。なお、圧迫感に関して、市民等からの苦情はなかった。

調査結果を評価書における予測結果と比較すると、調査結果の変化量は、予測結果の変化量と概ね同等の数値となっている。

表 3-1-25 形態率の変化

区分	地 点	既存建物 (%)	存在・供用時 (%)	変化量 (ポイント)
		②	①	②－①
調査結果	No. 1	27	35	8
	No. 2	43	66	23
予測結果	No. 1	19	26	7
	No. 2	50	73	23

注) 既存建物とは、予測結果では、JICA 中部及び愛大等の建物並びに歩行者デッキを、調査結果では、これに加えて調査時点で竣工している中京テレビ及びマンション（ロイヤルパークス ER ささしま）の建物を含む。

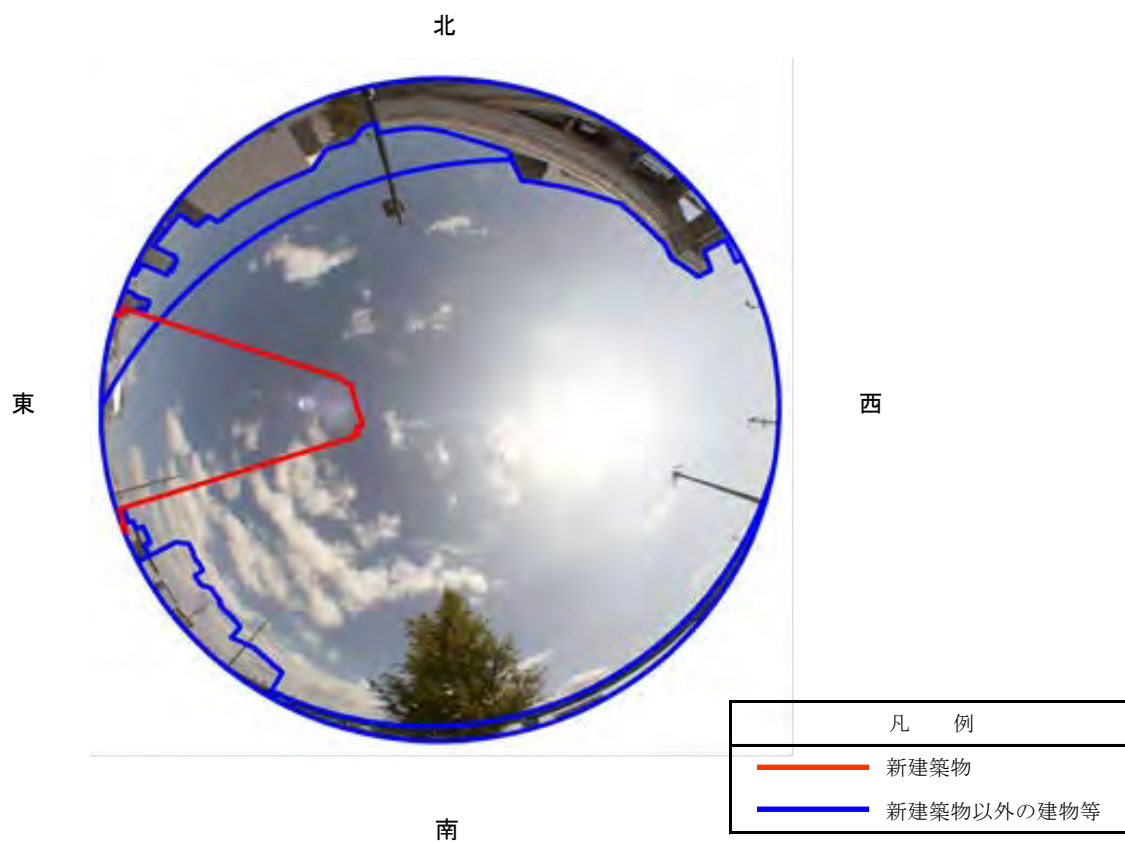


写真 3-1-11(1) No. 1 地点（ささしまライブ駅前）〔予測結果〕



写真 3-1-11(2) No. 1 地点（ささしまライブ駅前）〔調査結果〕

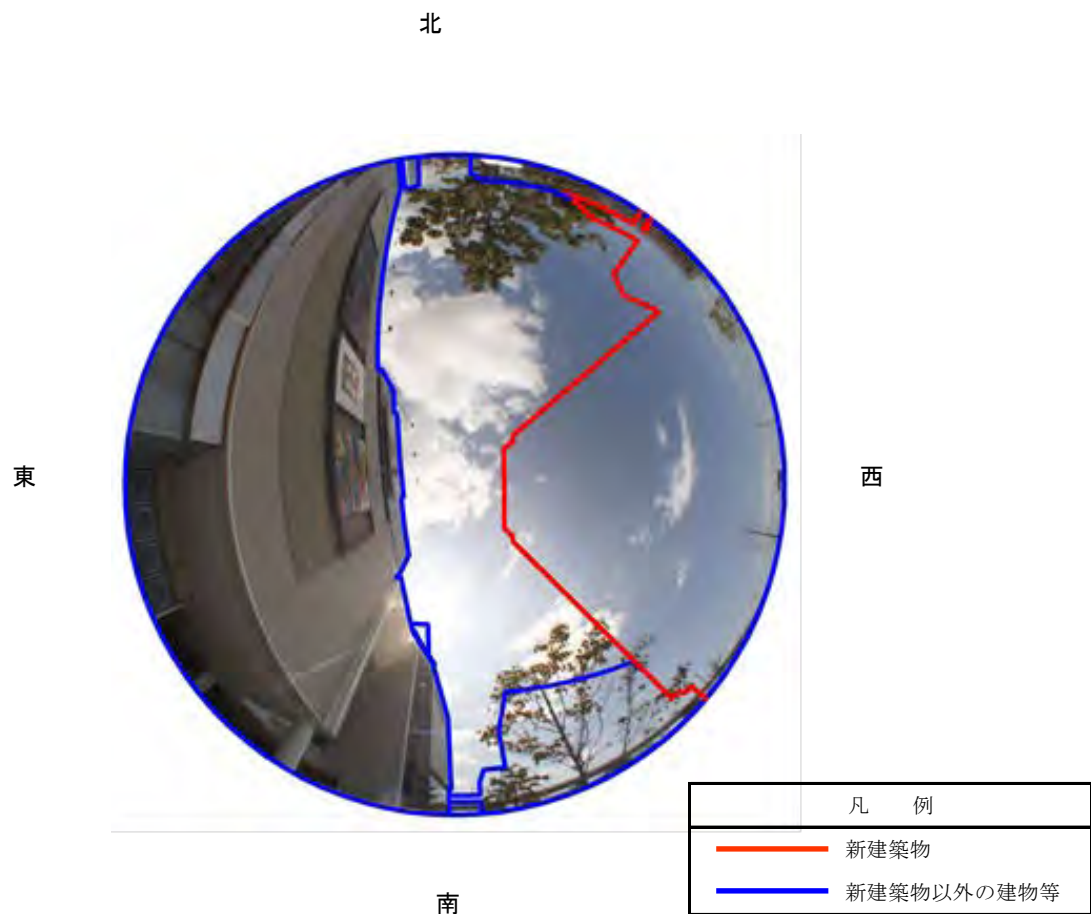


写真 3-1-12(1) No. 2 地点（ラ・バーモささしま前）〔予測結果〕

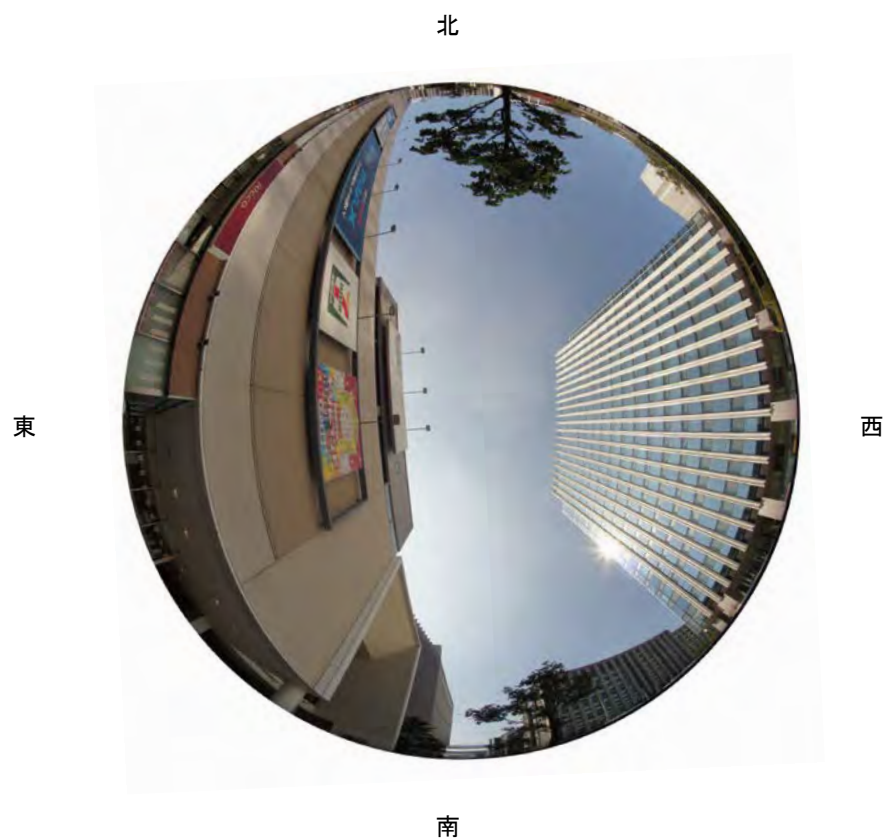


写真 3-1-12(2) No. 2 地点（ラ・バーモささしま前）〔調査結果〕

1-4 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

事業実施場所内を対象に行った。

(4) 調査時期

平成 30 年 5 月から平成 31 年 4 月とした。

(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。

- ・ 供用時に発生した廃棄物等については、関係法令等を遵守して、適正処理を図るとともに、減量化並びに再利用・再資源化に努めた。
- ・ コンピュータによるゴミ計量自動集計システムを導入し、各用途区分のテナント毎に廃棄物の計量課金を可能とすることにより、リサイクルを促進した。
- ・ 悪臭防止の観点からも、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、ごみ減量化及び再資源化に適した商品の積極的使用を指導した。
- ・ 剪定した樹木や落ち葉を収集したものは、可能な限りリサイクルを実施できるように努めた。

なお、以下の環境保全措置は、計画したものの実態を考慮して実施していない。

- ・ 悪臭防止の観点からも、厨芥については、バイオ分解作用を用いた消滅型厨芥処理装置を設置することにより、そこで処理する計画である。

(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、表 3-1-26 に示すとおりである。

事務所の廃棄物発生量は約 48.3m³/日、再資源化量は約 32.9m³/日、再資源化率は約 68%、商業施設（飲食店・小売店舗）の廃棄物発生量は約 57.4m³/日、再資源化量は約 27.6m³/日、再資源化率は約 68%、共用施設の廃棄物発生量は約 2.2m³/日、再資源化量は約 0.5m³/日、再資源化率は約 23%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 3-1-26 に示すとおり、廃棄物の発生量は、約 107.9m³/日となり、予測結果の約 273.4m³/日に対して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、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。再資源化量、再資源化率については、特に共用施設では発生量が低下しており、また再資源化量も低下している。

表 3-1-26 予測結果との比較

用途 \ 区分	調査結果			予測結果		
	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 48.3	約 32.9	約 68	約 162.3	約 97.4	約 60
商業施設 (飲食店・小売店)	約 57.4	約 27.6	約 68	約 42.3	約 34.4	約 81
共用施設	約 2.2	約 0.5	約 23	約 68.9	約 62.3	約 91
合 計	約 107.9	約 61.0	約 57	約 273.4	約 194.3	約 71

注) ホテル及び商業施設（展示施設）の分は、借用事業主が個別に委託処理業者へ委託しており、本事業の事業者で把握していないため、これ以外の結果でのみ調査比較した。

1-5 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エネルギーの使用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

事業実施場所内を対象に行った。

(4) 調査時期

平成 30 年 5 月から平成 31 年 4 月とした。

(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。

- ・事業実施場所外の地域冷暖房施設から熱源供給を受けた。
- ・新建築物を長く使用できるよう、構造体の耐久性を確保し、階高、床加重等にゆとりを持たせた。
- ・Low-E ガラス（低放射ガラス）、エアバリアシステム、外気冷房等を採用した。
- ・初期照度補正制御及び明るさセンサによる昼光利用制御を採用することにより、必要照度を制御した。
- ・高効率仕様の空調熱源機器及び空調・換気機器を採用した。
- ・工業用水の利用により、上水の節約に努めた。
- ・太陽光発電パネルを低層棟に設置した。
- ・テナントには、OA 機器や家電製品におけるトップランナー機器の採用に取り組むよう啓発した。
- ・コミュニティバスを導入した。
- ・施設来場者やテナントには、エコドライブの実践、自動車利用の自粛に取り組むよう啓発した。
- ・コンピュータによるゴミ計量自動集計システムを導入し、各用途区分のテナント毎に

廃棄物の計量課金を可能とすることにより、リサイクルを促進した。

- ・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を指導した。
- ・緑地等における剪定等の維持・管理作業を適切な時期に行った。
- ・緑地等の維持・管理に関する年間スケジュールを立てることにより、清掃、灌水、病虫害の駆除、施肥、植え替え等を計画的に行った。

以下の環境保全措置は、施設の状況等を考慮して実施していない。このうち、給湯器については、蒸気を熱源施設から受けているため不要であり、水盤の代替設備としてミスト噴霧装置を導入している。交通エコポンは、検討したものの、他での導入及び定着状況より導入していない。

- ・ヒートポンプ式給湯器（二酸化炭素冷媒）、潜熱回収型給湯器を採用する。
- ・新建築物の撤去廃棄時においては、排出される廃材のリユース及びリサイクルを積極的に行う。
- ・水盤を設置する。
- ・交通エコポン（エコマネー）の導入を検討する。

(6) 調査結果

① エネルギーの使用等に伴い発生する温室効果ガス排出量（二酸化炭素換算）

エネルギーの使用等に伴って発生する温室効果ガスの排出量は、表 3-1-27 に示すとおり電力消費量等の調査結果より 24,726tCO₂/年となると算定された。（結果の詳細は、資料－4（資料編 p.184）参照）

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 3-1-27 調査結果（エネルギーの使用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	(kWh/年)	13,257,548	6,311
	地域冷暖房冷熱受入	(kWh/年)	44,109,000	9,042
	地域冷暖房温熱受入	(kWh/年)	45,719,865	9,373
	都市ガス	(Nm ³ /年)	0	0
排出量合計				24,726

注)消費量または電力量から CO₂ への換算については、平成 31 年公表の平成 30 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、表 3-1-28 に示すとおり樹木毎に二酸化炭素の吸収量を算定すると、合計で 42tCO₂/年の吸収量が見込まれる。

表 3-1-28 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)
常緑広葉樹高木	68 本	21
中・低木	4,299 本	9
地被植物 ^{注 1)}	3,295 m ²	12
合 計		42

注 1) 地被植物については、面積で標記した。

2) 二酸化炭素吸収量は、「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 エネルギーの使用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 3-1-29 に示すとおり電力消費量、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 24,726tCO₂/年となり、予測時で算定した 19,237 t CO₂/年よりも 5,489 t CO₂/年多くなっている。電力の使用量は少なくなっているが、地域冷暖房のエネルギー消費量が予測結果より多くなっている。これは、近年の酷暑等の夏季の冷房負荷の増加などが考えられる。

表 3-1-29 予測結果との比較（エネルギーの使用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		予測結果	
			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	(kWh/年)	13,257,548	6,311	27,880,000	13,104
	地域冷暖房冷熱受入	(kWh/年)	44,109,000	9,042	17,350,000	3,557
	地域冷暖房温熱受入	(kWh/年)	45,719,865	9,373	8,930,000	1,831
	都市ガス	(Nm ³ /年)	0	0	358,000	745
排出量合計				24,726		19,237

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、調査結果は令和元年公表の平成 29 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 3-1-30 に示すとおり、緑化による吸収量は予測結果を上回った。これは、評価書時点の緑化計画より常緑広葉樹及び中低木の植栽本数を増やしたことによる。

表 3-1-30 予測結果との比較（緑化による吸収量）

区分	調査結果		予測結果	
	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)
常緑広葉樹高木	68 本	21	33 本	12
中・低木	4,299 本	9	1,900 本	4
地被植物 ^{注 1)}	3,295 m ²	12	690 m ²	2
合 計		42		18

注 1) 地被植物については、面積で標記した。

2) 二酸化炭素吸収量定は、「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 18 年）より算定している。

1-6 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、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

事業実施場所周辺を対象とした。

(4) 調査時期

平成 29 年 4 月から平成 31 年 4 月とした。

(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。

- ・低層棟をタワー棟の間に配置した。
- ・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 3-1-4 に示すとおりであり、敷地の周縁に樹木を植栽している。



図 3-1-4 新建築物の植栽位置

1-7 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、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

事業実施場所周辺を対象とした。

(4) 調査時期

平成 29 年 4 月から平成 31 年 4 月とした。

(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。

1-8 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、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

事業実施場所周辺を対象とした。

(4) 調査時期

平成 29 年 4 月から平成 31 年 4 月とした。

(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。

- ・タワー棟の立ち上げ時期は、地上デジタル放送の完全移行時期である平成 23 年（2011 年）7 月 24 日以降とした。
- ・事業の実施に伴って、現状のテレビジョン放送電波受信水準が悪化すると予測される地域については、工事中において躯体が立ち上がる時期を目途として、事業者の負担により、都市型 CATV への接続、共同受信施設の調整、移設等の適切な対策を実施した。
- ・工事中から引き続き、周辺の住民等からの苦情に対する連絡の窓口を設けるとともに、影響が予測される地域の住民等に対して、連絡先を周知するように努めた。

以下の環境保全措置は、予測し得ない影響が発生しておらず、実施していない。

- ・工事中及び存在・供用時ともに、予測し得ない影響が生じた場合には、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、同様に適切な対策を実施する。

(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、新建築物のタワー棟の建築開始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。一方、デジタル放送での新建築物による障害予測範囲では、ケーブルテレビによる受信対策を実施している。

1-9 安全性

1-9-1 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

調査する区間を通過する車両の台数を時間別、方向別、車種別に数取り器を使用して、1時間間隔で測定した。車種分類は、表3-1-1に示す2車種〔大型車類、小型車類〕とした。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

自動車交通量は、図 3-1-5 に示す事業実施場所周辺道路の 30 区間（椿町線開通前は 24 区間）で調査を実施した。なお、評価書では 28 区間であったが、区間 D を区間 D-1 及び D-2 に分割し、さらに区間 D-3 を追加したため、30 区間となった。また、椿町線開通前は評価書では 23 区間であったが、区間 Y を追加したため、24 区間となった。

新建築物関連車両台数は、図 3-1-6 に示す 3 地点で調査を実施した。

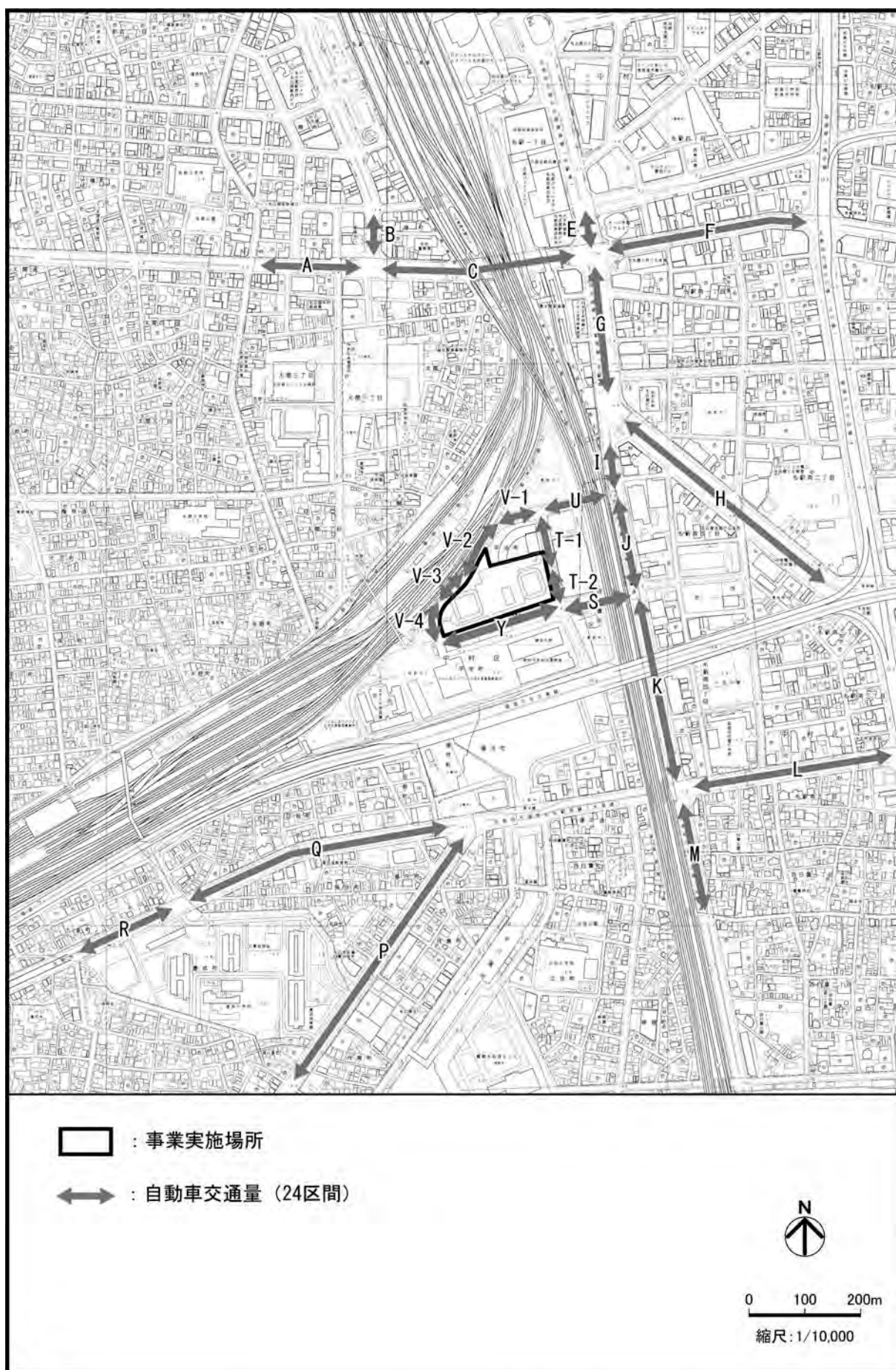


図 3-1-5(1) 自動車交通量調査区間〔椿町線開通前〕

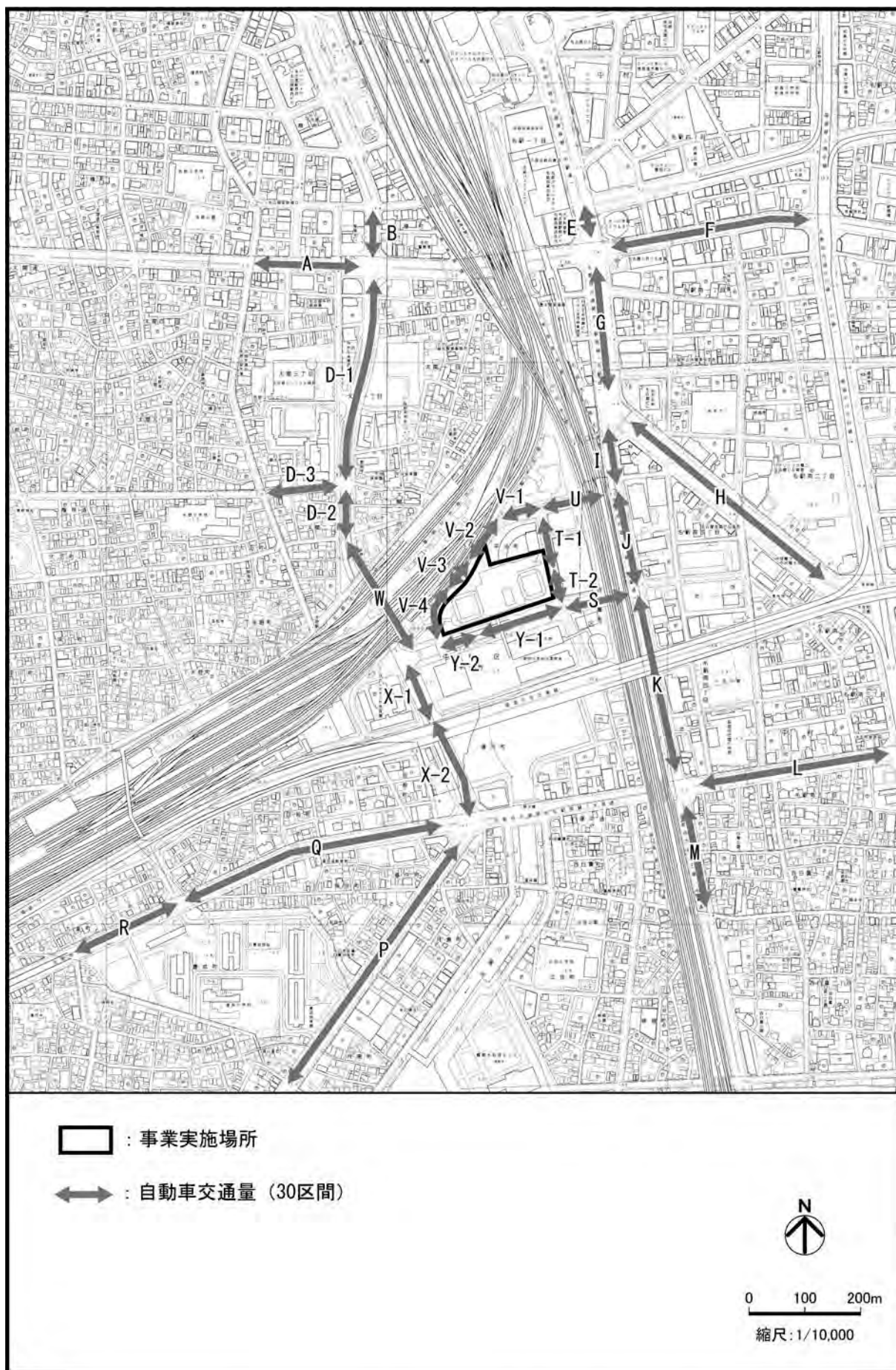


図 3-1-5(2) 自動車交通量調査区間〔椿町線開通後〕

(4) 調査時期

表3-1-31に示す椿町線開通前と開通後のそれぞれ平日及び休日の7時から19時に調査を行った。

表 3-1-31 調査時期

調査時期	区分	調査日
椿町線開通前	平日	平成 30 年 4 月 19 日（木）7 時～19 時
	休日	平成 30 年 4 月 22 日（日）7 時～19 時
椿町線開通後	平日	令和元年 6 月 4 日（火）7 時～19 時
	休日	令和元年 6 月 9 日（日）7 時～19 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。

- ・ 駐車場出入口を事業実施場所北西側及び南側、非常用の車寄せを東側に設けることにより、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。
- ・ 新建築物関連車両の出入口付近（非常用の東側の車寄せを除く）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。
- ・ 自転車の出入口付近の視認性を良好に保つため、カーブミラー、誘導サイン等を設置した。
- ・ 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。
- ・ 新建築物に、あおなみ線ささしまライブ駅及び愛大との歩行者デッキを接続させることにより、歩車分離を図った。
- ・ 案内標示等を適切に設置することにより、円滑な歩行者の誘導に努めた。

(6) 調査結果

【椿町線開通前】

① 自動車交通量

自動車交通量の調査結果は、表 3-1-32 及び図 3-1-7 に示すとおりである。（調査結果の詳細は、資料－ 5（資料編 p.185）及び資料－ 6（資料編 p.187）参照）

自動車交通量が最も多い区間は平日及び休日とも区間 C であり、それぞれ 31,676 台/12 時間、26,737 台/12 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 V-2 であり、それぞれ 5.52、6.03 であった。また、グローバルゲート周辺の区間 S、T、U、V-1～4 の交通量比は 1.24～6.03 であり、このうち区間 V-1 及び V-2 で特に高くなっていた。その他の区間では、1 未満若しくは 1 と同程度の交通量比となっていた。

表 3-1-32 自動車交通量の調査結果

(単位：台/12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		25,123	19,802	0.79	20,009	16,760	0.84
B		14,151	13,165	0.93	14,321	12,621	0.88
C		35,861	31,676	0.88	30,382	26,737	0.88
E		20,371	18,410	0.90	16,088	14,917	0.93
F		23,916	22,936	0.96	19,551	18,545	0.95
G		30,230	27,099	0.90	25,306	23,001	0.91
H		19,305	17,476	0.91	16,828	14,752	0.88
I		14,024	13,813	0.98	11,753	11,793	1.00
J		14,399	14,464	1.00	11,712	11,990	1.02
K		15,250	13,770	0.90	11,729	10,906	0.93
L		22,719	18,762	0.83	16,392	14,800	0.90
M		12,645	10,551	0.83	9,763	8,152	0.83
P		10,257	10,166	0.99	7,051	7,218	1.02
Q		21,837	18,597	0.85	16,074	14,334	0.89
R		29,810	25,229	0.85	20,881	19,662	0.94
S		859	4,178	4.86	1,375	3,648	2.65
T	T-1	584	1,763	3.02	1,041	2,126	2.04
	T-2	584	1,763	3.02	1,041	2,126	2.04
U		395	814	2.06	863	1,072	1.24
V	V-1	226	1,178	5.21	189	966	5.11
	V-2	202	1,116	5.52	155	934	6.03
	V-3	202	468	2.32	155	578	3.73
	V-4	202	548	2.71	155	652	4.21
Y			1,336			1,224	

注 1) 交通量は、大型車類と小型車類の合計である。

2) 供用前の交通量は、予測した際の背景交通量を示す。

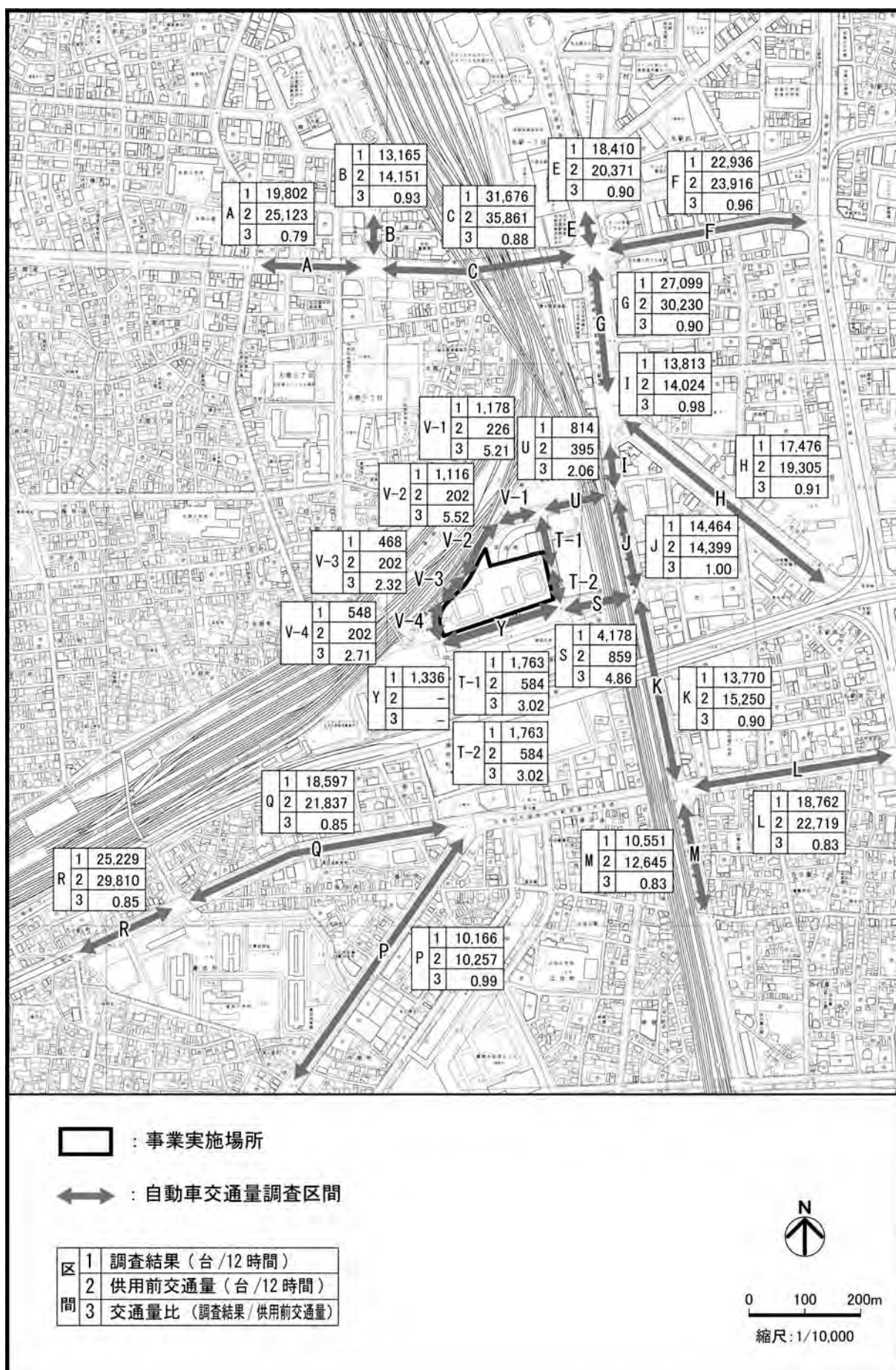


図 3-1-7(1) 自動車交通量調査結果 (平日)

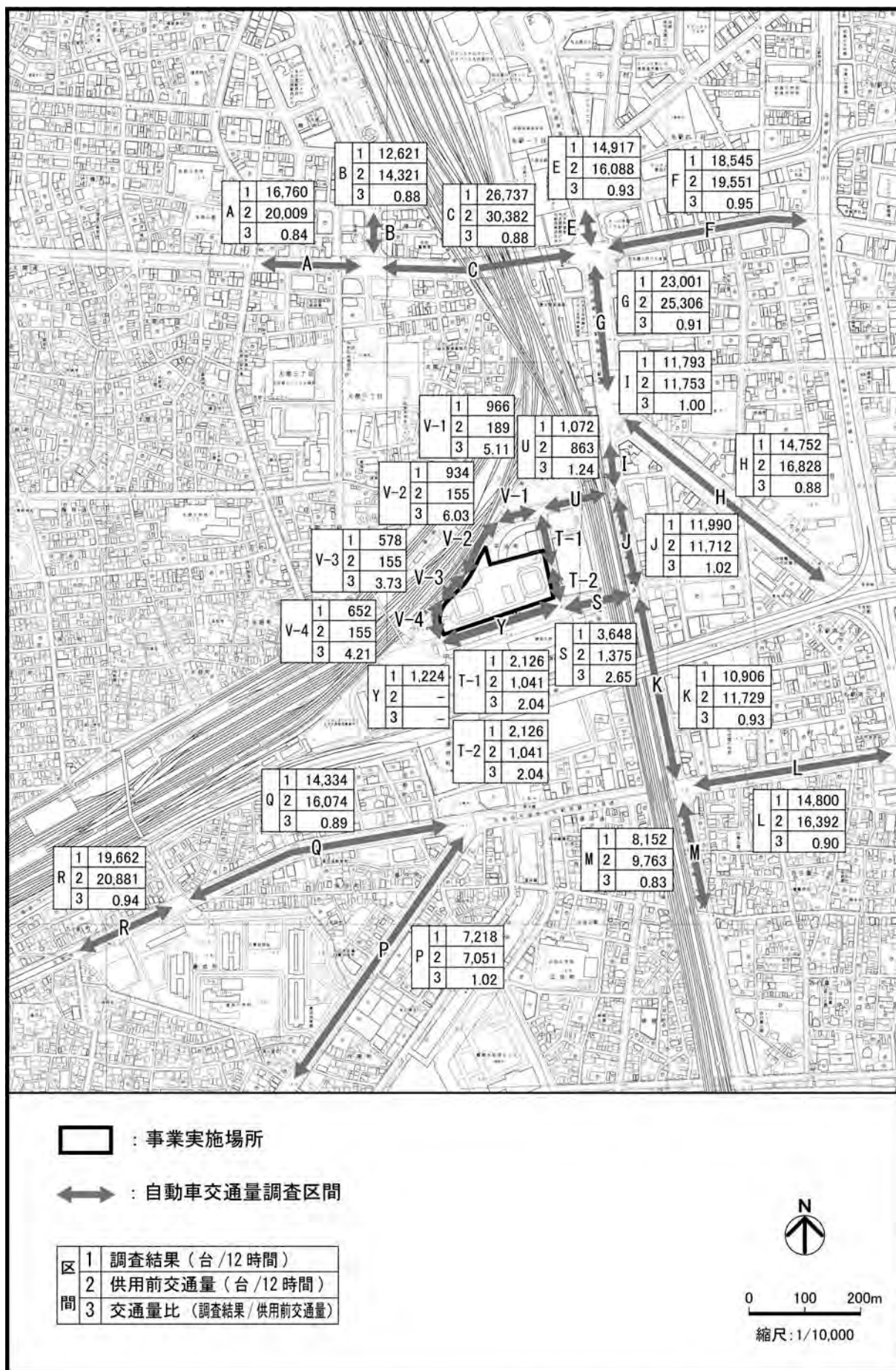


図 3-1-7(2) 自動車交通量調査結果 (休日)

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、表 3-1-33 に示すとおり、平日は 1,981 台^{注1)}/12 時間、休日は 993 台 TE/12 時間であった。(調査結果の詳細は、資料－ 7 (資料編 p. 196) 参照)

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 3-1-33 調査結果 (新建築物関連車両台数)

単位：台/12 時間

区分	平日	休日
出	931	473
入	1,050	520
出入計	1,981	993

注 2) 台数は、大型車類と小型車類の合計である。

注 1) TE とは交通量を表す用語で、移動 (トリップ) の出発側と到着側を、それぞれトリップエンドという。

【椿町線開通後】

③ 自動車交通量

自動車交通量の調査結果は、表 3-1-34 及び図 3-1-8 に示すとおりである。（調査結果の詳細は、資料－5（資料編 p.185）及び資料－6（資料編 p.187）参照）

自動車交通量が最も多い区間は平日が区間 R、休日が区間 G であり、それぞれ 24,933 台/12 時間、23,213 台/12 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 V-2 であり、それぞれ 3.48、3.30 であった。また、グローバルゲート周辺の区間 V-1～4 の交通量比は 1.51～3.48 であり、このうち区間 V-1 及び V-2 で特に高くなっていた。その他の区間では、1 未満若しくは 1 と同程度の交通量比となっていた。

表 3-1-34 自動車交通量の調査結果

(単位：台/12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		30,450	19,410	0.64	24,050	17,543	0.73
B		23,996	13,857	0.58	18,936	15,915	0.84
D	D-1	15,278	10,357	0.68	12,050	9,863	0.82
	D-2	15,278	9,068	0.59	12,050	8,326	0.69
	D-3	—	6,539	—	—	5,095	—
E		19,012	17,746	0.93	14,301	16,184	1.13
F		24,336	21,698	0.89	18,325	17,864	0.97
G		28,095	24,065	0.86	22,130	23,213	1.05
H		22,009	16,053	0.73	16,953	15,844	0.93
I		16,069	11,718	0.73	12,071	11,784	0.98
J		16,255	12,794	0.79	12,818	12,695	0.99
K		14,491	12,228	0.84	11,453	11,761	1.03
L		17,117	17,586	1.03	13,342	14,943	1.12
M		9,130	10,609	1.16	7,552	9,189	1.22
P		16,704	10,652	0.64	13,186	9,008	0.68
Q		22,124	18,183	0.82	17,468	14,315	0.82
R		22,124	24,933	1.13	17,468	17,728	1.01
S		13,108	5,524	0.42	10,320	4,802	0.47
T	T-1	5,644	1,797	0.32	4,466	2,472	0.55
	T-2	5,644	1,797	0.32	4,466	2,472	0.55
U		5,474	642	0.12	4,383	889	0.20
V	V-1	420	1,368	3.26	333	980	2.94
	V-2	382	1,328	3.48	280	924	3.30
	V-3	382	575	1.51	280	514	1.84
	V-4	382	670	1.75	280	557	1.99
W		17,406	8,406	0.48	13,739	7,831	0.57
X	X-1	18,343	7,246	0.40	13,814	6,795	0.49
	X-2	18,343	7,756	0.42	13,813	7,201	0.52
Y	Y-1	14,535	5,031	0.35	11,465	3,840	0.33
	Y-2	14,535	4,497	0.31	11,465	3,517	0.31

注 1) 交通量は、大型車類と小型車類の合計である。

2) 供用前の交通量は、予測した際の背景交通量を示す。

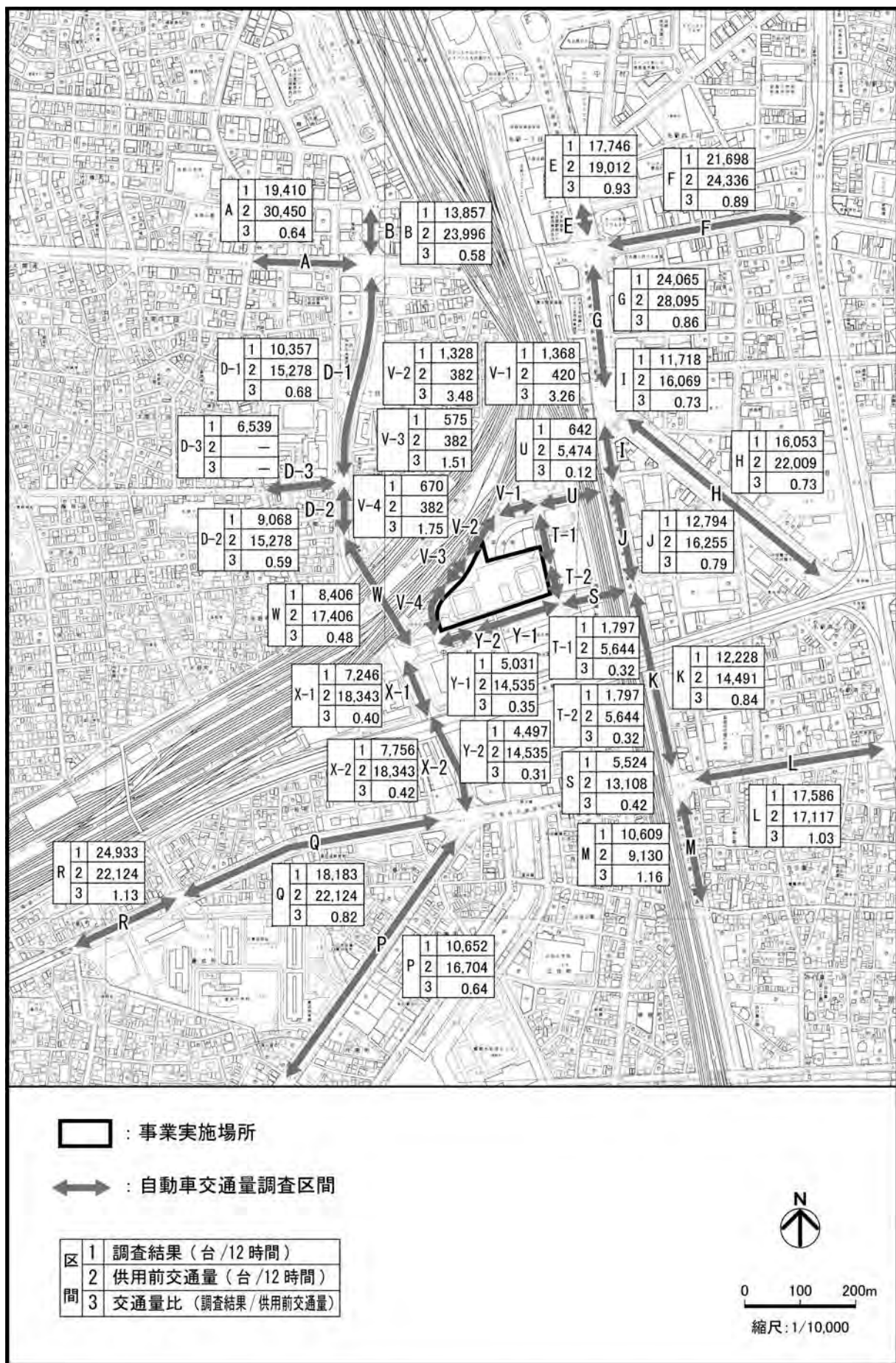


図 3-1-8(1) 自動車交通量調査結果 (平日)

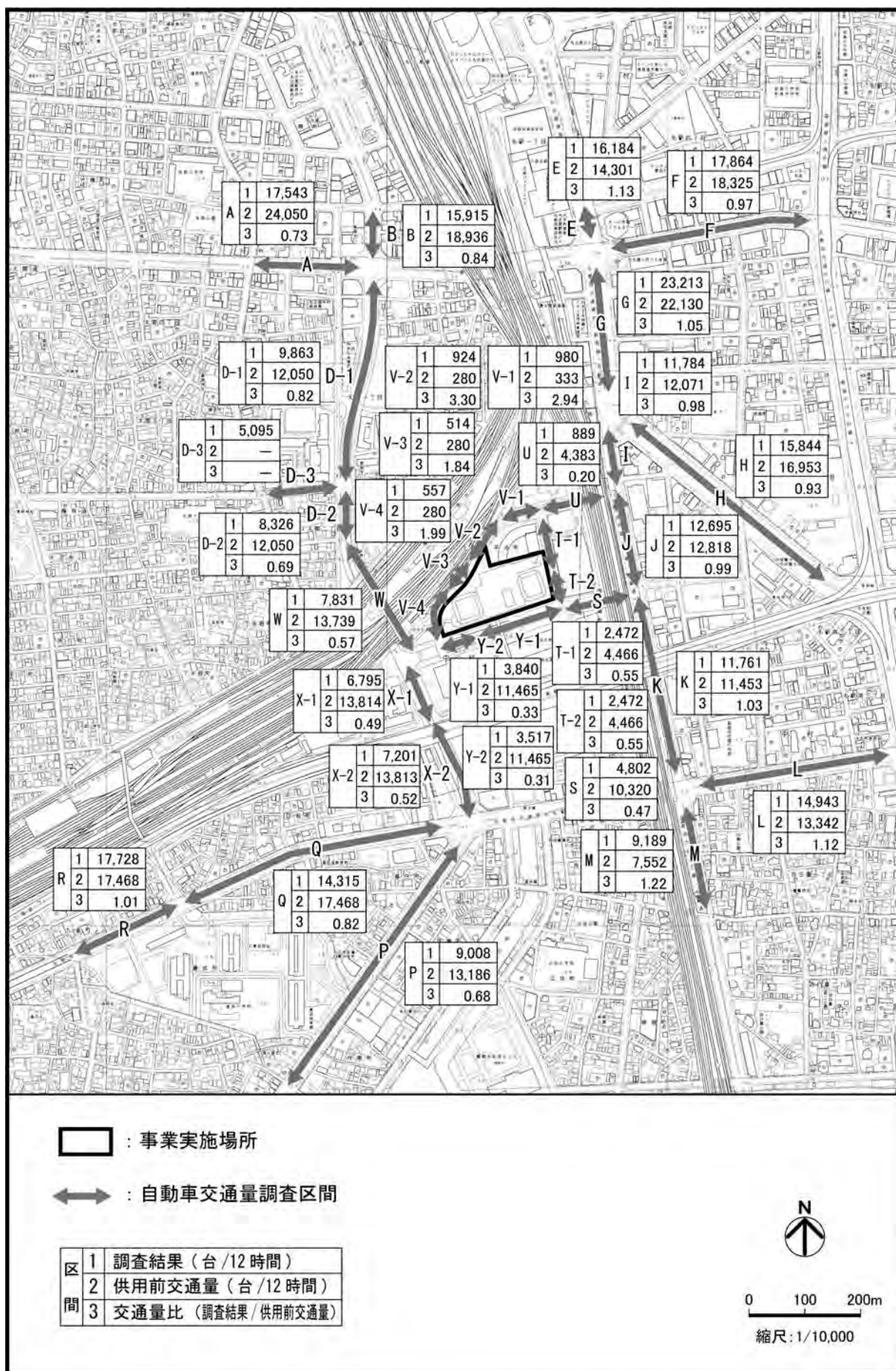


図 3-1-8(2) 自動車交通量調査結果 (休日)

④ 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、表 3-1-35 に示すとおり、平日は 2,144 台 TE/12 時間、休日は 1,134 台 TE/12 時間であった。（調査結果の詳細は、資料－ 7（資料編 p. 196）参照）

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 3-1-35 調査結果（新建築物関連車両台数）

単位：台/12 時間

区分	平日	休日
出	988	547
入	1,156	587
出入計	2,144	1,134

注）台数は、大型車類と小型車類の合計である。

(7) 予測結果との比較

【樺町線開通前】

① 自動車交通量

調査結果を評価書における予測結果と比較すると、表 3-1-36 に示すとおり、各区間の自動車交通量は、平日及び休日共に、区間 S、T-1、T-2 及び V-4 を除く区間で調査結果が予測結果より少なくなっていた。

表 3-1-36(1) 予測結果との比較（自動車交通量 [平日]）

（単位：人/12時間）

区間	交通量			増加交通量		供用前後 交通量比 b / a
	供用前 a	調査結果 b	予測結果 c	調査結果 b-a	予測結果 c-a	
A	25,123	19,802	25,373	-5,321	250	0.79
B	14,151	13,165	14,401	-986	250	0.93
C	35,861	31,676	36,359	-4,185	498	0.88
E	20,371	18,410	20,869	-1,961	498	0.90
F	23,916	22,936	24,414	-980	498	0.96
G	30,230	27,099	31,728	-3,131	1,498	0.90
H	19,305	17,476	19,803	-1,829	498	0.91
I	14,024	13,813	16,022	-211	1,998	0.98
J	14,399	14,464	16,288	65	1,889	1.00
K	15,250	13,770	17,028	-1,480	1,778	0.90
L	22,719	18,762	23,283	-3,957	564	0.83
M	12,645	10,551	13,859	-2,094	1,214	0.83
P	10,257	10,166	11,079	-91	822	0.99
Q	21,837	18,597	23,187	-3,240	1,350	0.85
R	29,810	25,229	31,160	-4,581	1,350	0.85
S	859	4,178	2,747	3,319	1,888	4.86
T	T-1	584	1,763	1,179	1,102	3.02
	T-2	584	1,763	1,179	1,103	3.02
U	395	814	2,283	419	1,888	2.06
V	V-1	226	1,178	952	2,801	5.21
	V-2	202	1,116	914	2,801	5.52
	V-3	202	1,106	266	904	2.32
	V-4	202	548	346	114	2.71
Y		1,336				

表 3-1-36(2) 予測結果との比較（自動車交通量〔休日〕）

（単位：人/12時間）

区間	交通量			増加交通量		供用前後 交通量比 b / a
	供用前 a	調査結果 b	予測結果 c	調査結果 b-a	予測結果 c-a	
A	20,009	16,760	20,173	-3,249	164	0.84
B	14,321	12,621	14,485	-1,700	164	0.88
C	30,382	26,737	30,710	-3,645	328	0.88
E	16,088	14,917	16,416	-1,171	328	0.93
F	19,551	18,545	19,879	-1,006	328	0.95
G	25,306	23,001	26,290	-2,305	984	0.91
H	16,828	14,752	17,156	-2,076	328	0.88
I	11,753	11,793	13,065	40	1,312	1.00
J	11,712	11,990	12,953	278	1,241	1.02
K	11,729	10,906	12,897	-823	1,168	0.93
L	16,392	14,800	16,762	-1,592	370	0.90
M	9,763	8,152	10,561	-1,611	798	0.83
P	7,051	7,218	7,591	167	540	1.02
Q	16,074	14,334	16,962	-1,740	888	0.89
R	20,881	19,662	21,769	-1,219	888	0.94
S	1,375	3,648	2,615	2,273	1,240	2.65
T	T-1	1,041	2,126	1,085	745	2.04
	T-2	1,041	2,126	1,085	745	2.04
U	863	1,072	2,103	209	1,240	1.24
V	V-1	189	966	777	1,863	5.11
	V-2	155	934	779	1,863	6.03
	V-3	155	578	423	595	3.73
	V-4	155	652	497	114	4.21
Y		1,224				

② 新建築物関連車両台数

調査結果を評価書における予測結果と比較すると、表 3-1-37 に示すとおり、平日及び休日いずれも、調査結果が予測結果の 2～4 割程度となっていた。調査結果が予測結果より少ない理由としては、予測結果が類似施設での交通手段のヒアリング調査により算定されていることその他、公共交通機関を利用するよう働きかけることにより、自動車での利用が抑えられたことが考えられる。

表 3-1-37 予測結果との比較（新建築物関連車両台数）

単位：台/12 時間

区分		調査結果	予測結果
平日	出	931	2,027
	入	1,050	3,924
	出入計	1,981	5,951
休日	出	473	1,321
	入	520	2,589
	出入計	993	3,910

【樁町線開通後】

③ 自動車交通量

調査結果を評価書における予測結果と比較すると、表 3-1-38 に示すとおり、各区間の自動車交通量は、平日及び休日の区間M及びRと休日の区間E、G及びLを除く区間で調査結果が予測結果より少なくなっていた。

表 3-1-38(1) 予測結果との比較（自動車交通量 [平日]）

（単位：人/12時間）

区間	交通量			増加交通量		供用前後 交通量比 b/a
	供用前 a	調査結果 b	予測結果 c	調査結果 $b-a$	予測結果 $c-a$	
A	30,450	19,410	31,118	-11,040	668	0.64
B	23,996	13,857	24,664	-10,139	668	0.58
D	D-1	15,278	10,357	-4,921	1,338	0.68
	D-2	15,278	9,068	-6,210	1,338	0.59
	D-3	-	6,539	-	-	-
E	19,012	17,746	19,680	-1,266	668	0.93
F	24,336	21,698	25,004	-2,638	668	0.89
G	28,095	24,065	29,433	-4,030	1,338	0.86
H	22,009	16,053	22,449	-5,956	440	0.73
I	16,069	11,718	17,847	-4,351	1,778	0.73
J	16,255	12,794	18,033	-3,461	1,778	0.79
K	14,491	12,228	16,269	-2,263	1,778	0.84
L	17,117	17,586	17,681	469	564	1.03
M	9,130	10,609	10,344	1,479	1,214	1.16
P	16,704	10,652	17,526	-6,052	822	0.64
Q	22,124	18,183	22,356	-3,941	232	0.82
R	22,124	24,933	22,356	2,809	232	1.13
S	13,108	5,524	14,886	-7,584	1,778	0.42
T	T-1	5,644	1,797	-3,847	1,891	0.32
	T-2	5,644	1,797	-3,847	1,891	0.32
U	5,474	642	7,252	-4,832	1,778	0.12
V	V-1	420	1,368	948	3,479	3.26
	V-2	382	1,328	946	3,479	3.48
	V-3	382	575	193	1,515	1.51
	V-4	382	670	288	526	1.75
W	17,406	8,406	18,744	-9,000	1,338	0.48
X	X-1	18,343	7,246	-11,097	1,052	0.40
	X-2	18,343	7,756	-10,587	1,052	0.42
Y	Y-1	14,535	5,031	-9,504	2,626	0.35
	Y-2	14,535	4,497	-10,038	2,703	0.31

表 3-1-38(2) 予測結果との比較（自動車交通量〔休日〕）

（単位：人/12時間）

（単位：人／12時間）

区間		交通量			増加交通量		供用前後 交通量比 b / a
		供用前	調査結果	予測結果	調査結果	予測結果	
		a	b	c	b－a	c－a	
A		24,050	17,543	24,490	－6,507	440	0.73
B		18,936	15,915	19,376	－3,021	440	0.84
D	D-1	12,050	9,863	12,928	－2,187	878	0.82
	D-2	12,050	8,326	12,928	－3,724	878	0.69
	D-3	－	5,095	－	－	－	－
E		14,301	16,184	14,741	1,883	440	1.13
F		18,325	17,864	18,765	－461	440	0.97
G		22,130	23,213	23,008	1,083	878	1.05
H		16,953	15,844	17,243	－1,109	290	0.93
I		12,071	11,784	13,239	－287	1,168	0.98
J		12,818	12,695	13,986	－123	1,168	0.99
K		11,453	11,761	12,621	308	1,168	1.03
L		13,342	14,943	13,712	1,601	370	1.12
M		7,552	9,189	8,350	1,637	798	1.22
P		13,186	9,008	13,726	－4,178	540	0.68
Q		17,468	14,315	17,622	－3,153	154	0.82
R		17,468	17,728	17,622	260	154	1.01
S		10,320	4,802	11,488	－5,518	1,168	0.47
T	T-1	4,466	2,472	5,745	－1,994	1,279	0.55
	T-2	4,466	2,472	5,745	－1,994	1,279	0.55
U		4,383	889	5,551	－3,494	1,168	0.20
V	V-1	333	980	2,658	647	2,325	2.94
	V-2	280	924	2,605	644	2,325	3.30
	V-3	280	514	1,294	234	1,014	1.84
	V-4	280	557	626	277	346	1.99
W		13,739	7,831	14,617	－5,908	878	0.57
X	X-1	13,814	6,795	14,506	－7,019	692	0.49
	X-2	13,813	7,201	14,505	－6,612	692	0.52
Y	Y-1	11,465	3,840	13,174	－7,625	1,709	0.33
	Y-2	11,465	3,517	13,223	－7,948	1,758	0.31

④ 新建築物関連車両台数

調査結果を評価書における予測結果と比較すると、表 3-1-39 に示すとおり、平日及び休日いずれも、調査結果が予測結果の 3～4 割程度となっていた。調査結果が予測結果より少ない理由としては、予測結果が類似施設での交通手段のヒアリング調査により算定されていることその他、公共交通機関を利用するよう働きかけることにより、自動車での利用が抑えられたことが考えられる。

表 3-1-39 予測結果との比較（新建築物関連車両台数）

単位：台/12 時間

区分		調査結果	予測結果
平日	出	988	1, 993
	入	1, 156	3, 957
	出入計	2, 144	5, 950
休日	出	547	1, 299
	入	587	2, 610
	出入計	1, 134	3, 909

1-9-2 供用に伴う歩行者及び自転車交通量

(1) 調査事項

供用に伴う自動車と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。また、新建築物利用者数も併せて調査した。

(3) 調査場所

供用に伴う歩行者及び自転車交通量は、図 3-1-9 に示す事業実施場所周辺の 17 区間で調査を実施した。また、利用者数は、新建築物の出入り箇所で調査を実施した。

(4) 調査時期

表3-1-40に示す樺町線開通前と開通後のそれぞれ平日及び休日の7時から19時に調査を行った。

表 3-1-40 調査時期

調査時期	区分	調査日
樺町線開通前	平日	平成 30 年 4 月 19 日（木）7 時～19 時
	休日	平成 30 年 4 月 22 日（日）7 時～19 時
樺町線開通後	平日	令和元年 6 月 4 日（火）7 時～19 時
	休日	令和元年 6 月 9 日（日）7 時～19 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、「1-9-1(5) 環境の保全のために講じた措置」に示すとおりである。

(6) 調査結果

【椿町線開通前】

① 歩行者及び自転車交通量

歩行者及び自転車交通量の調査結果は、表 3-1-41～42 及び図 3-1-10 に示すとおりである。(調査結果の詳細は、資料－ 8 (資料編 p.197) 参照)

歩行者交通量が最も多い区間は平日及び休日とも区間アであり、平日が 15,480 人/12 時間、休日が 17,161 人/12 時間であった。自転車交通量が最も多い区間も、平日及び休日とも区間アであり、平日が 1,819 台/12 時間、休日が 1,914 台/12 時間であった。

歩行者交通量の供用前後の交通量比が最大となった区間は、平日及び休日とも区間コであり、それぞれ 17.59、14.60 であった。また、自転車交通量の供用前後の交通量比が最大となった区間は、平日は区間キ-2 で 7.22、休日は区画キ-3 で 5.51 であった。

表 3-1-41 供用に伴う歩行者交通量結果

(単位：人/12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		10,410	15,480	1.49	8,353	17,161	2.05
イ		1,255	2,119	1.69	1,798	1,997	1.11
ウ		4,681	2,310	0.49	2,561	2,387	0.93
エ		4,386	6,637	1.51	3,288	7,467	2.27
オ		1,851	6,723	3.63	2,597	7,437	2.86
カ			6,746			13,870	
キ	キ-1	4,497	7,925	1.76	1,758	5,039	2.87
	キ-2	4,497	5,500	1.22	1,758	4,101	2.33
	キ-3	4,497	6,012	1.34	1,758	3,881	2.21
ク	ク-1	515	528	1.03	406	415	1.02
	ク-2	515	525	1.02	406	343	0.84
ケ		4,469	2,183	0.49	3,421	3,001	0.88
コ		81	1,425	17.59	63	920	14.60
サ	サ-1	241	2,612	10.84	270	2,998	11.10
	サ-2	241	2,143	8.89	270	1,850	6.85
	サ-3	241	1,333	5.53	270	1,517	5.62
	サ-4	241	1,605	6.66	270	1,524	5.64

注) 供用前の交通量は、予測時での背景交通量も含む。

表 3-1-42 供用に伴う自転車交通量結果

(単位：台/12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		2,624	1,819	0.69	2,603	1,914	0.74
イ		194	176	0.91	135	167	1.24
ウ		2,006	1,070	0.53	2,003	1,165	0.58
エ		393	449	1.14	296	465	1.57
オ		190	259	1.36	246	350	1.42
カ			318			460	
キ	キ-1	37	251	6.78	43	232	5.40
	キ-2	37	267	7.22	43	225	5.23
	キ-3	37	235	6.35	43	237	5.51
ク	ク-1	218	124	0.57	150	128	0.85
	ク-2	218	261	1.20	150	193	1.29
ケ		259	479	1.85	339	524	1.55
コ		79	358	4.53	47	251	5.34
サ	サ-1	206	433	2.10	170	443	2.61
	サ-2	206	403	1.96	170	425	2.50
	サ-3	206	398	1.93	170	401	2.36
	サ-4	206	394	1.91	170	381	2.24

注) 供用前の交通量は、予測時での背景交通量も含む。

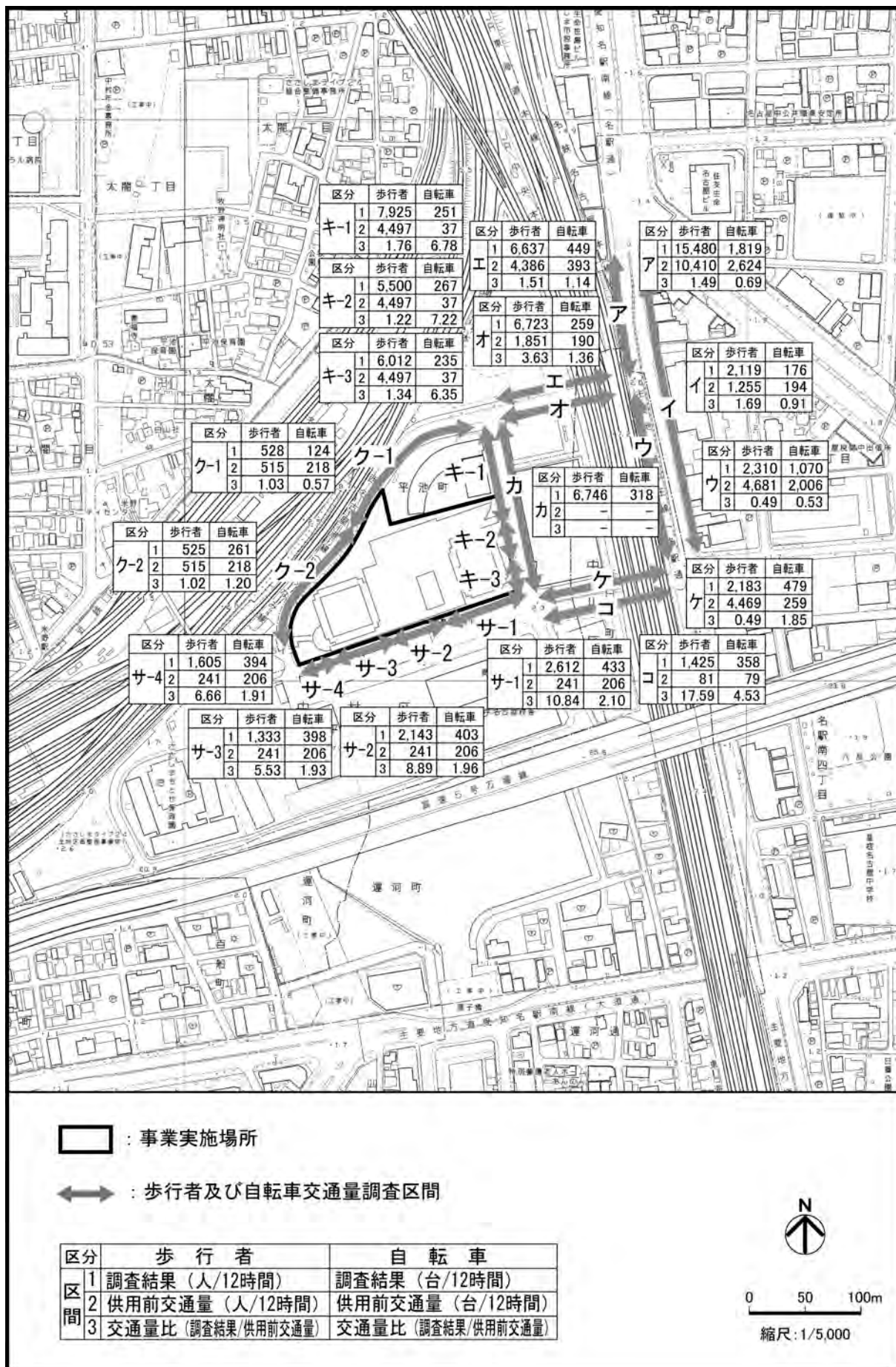


図 3-1-10(1) 歩行者及び自転車増加交通量 (平日)

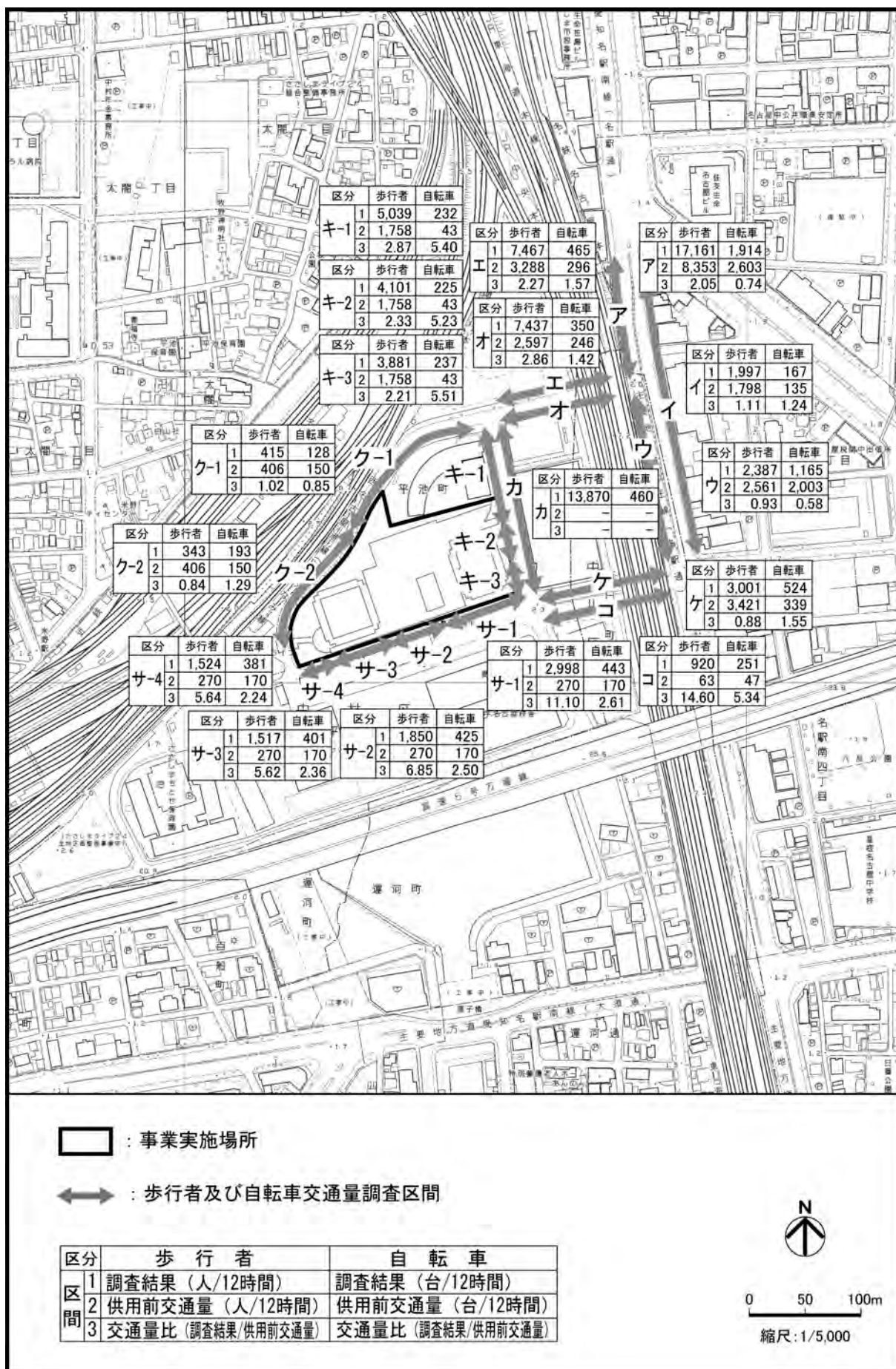


図 3-1-10(2) 歩行者及び自転車増加交通量 (休日)

② 新建築物利用者交通量

新建築物利用者交通量の歩行者交通量の調査結果は、表 3-1-43 に示すとおり、出入り合計で、平日が 17,379 人 TE/12 時間、休日が 19,150 人 TE/12 時間であった。また、新建築物利用者交通量の自転車交通量は、表 3-1-44 に示すとおり、出入り合計で、平日が 277 台 TE/12 時間、休日が 182 台 TE/12 時間であった。

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

表 3-1-43 新建築物利用者交通量の調査結果（歩行者）

単位：人/12 時間

区分	平 日	休 日
出	7,738	9,427
入	9,641	9,723
出入計	17,379	19,150

表 3-1-44 新建築物利用者交通量の調査結果（自転車）

単位：台/12 時間

区分	平 日	休 日
出	108	72
入	169	110
出入計	277	182

【椿町線開通後】

③ 歩行者及び自転車交通量

歩行者及び自転車交通量の調査結果は、表 3-1-45～46 及び図 3-1-11 に示すとおりである。(調査結果の詳細は、資料－8 (資料編 p.197) 参照)

歩行者交通量が最も多い区間は平日及び休日とも区間アであり、平日が 15,723 人/12 時間、休日が 14,006 人/12 時間であった。自転車交通量が最も多い区間も、平日及び休日とも区間アであり、平日が 1,748 台/12 時間、休日が 924 台/12 時間であった。

歩行者交通量の供用前後の交通量比が最大となった区間は、平日及び休日とも区間コであり、それぞれ 23.11、8.00 であった。また、自転車交通量の供用前後の交通量比が最大となった区間は、平日は区間キ-2 で 6.19、休日は区画コで 2.89 であった。

表 3-1-45 供用に伴う歩行者交通量結果

(単位：人/12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	10,410	15,723	1.51	8,353	14,006	1.68
イ	1,255	2,370	1.89	1,798	1,640	0.91
ウ	4,681	2,304	0.49	2,561	2,013	0.79
エ	4,386	7,578	1.73	3,288	5,876	1.79
オ	1,851	6,762	3.65	2,597	6,780	2.61
カ		5,295			12,364	
キ	キ-1	4,497	1.97	1,758	3,389	1.93
	キ-2	4,497	1.46	1,758	2,751	1.56
	キ-3	4,497	1.43	1,758	2,937	1.67
ク	ク-1	515	0.75	406	346	0.85
	ク-2	515	0.68	406	269	0.66
ケ	4,469	1,988	0.44	3,421	2,255	0.66
コ	81	1,872	23.11	63	504	8.00
サ	サ-1	241	9.95	270	2,135	7.91
	サ-2	241	9.69	270	1,295	4.80
	サ-3	241	4.69	270	1,044	3.87
	サ-4	241	7.02	270	1,140	4.22

注) 供用前の交通量は、予測時での背景交通量も含む。

表 3-1-46 供用に伴う自転車交通量結果

(単位：台/12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	2,624	1,748	0.67	2,603	924	0.35
イ	194	164	0.85	135	90	0.67
ウ	2,006	1,117	0.56	2,003	561	0.28
エ	393	407	1.04	296	185	0.63
オ	190	262	1.38	246	144	0.59
カ		277			166	
キ	キ-1	37	3.11	43	60	1.40
	キ-2	37	6.73	43	104	2.42
	キ-3	37	6.19	43	121	2.81
ク	ク-1	218	0.61	150	53	0.35
	ク-2	218	0.90	150	69	0.46
ケ	259	515	1.99	339	230	0.68
コ	79	436	5.52	47	136	2.89
サ	サ-1	206	1.55	170	185	1.09
	サ-2	206	1.55	170	167	0.98
	サ-3	206	1.49	170	164	0.96
	サ-4	206	1.56	170	168	0.99

注) 供用前の交通量は、予測時での背景交通量も含む。

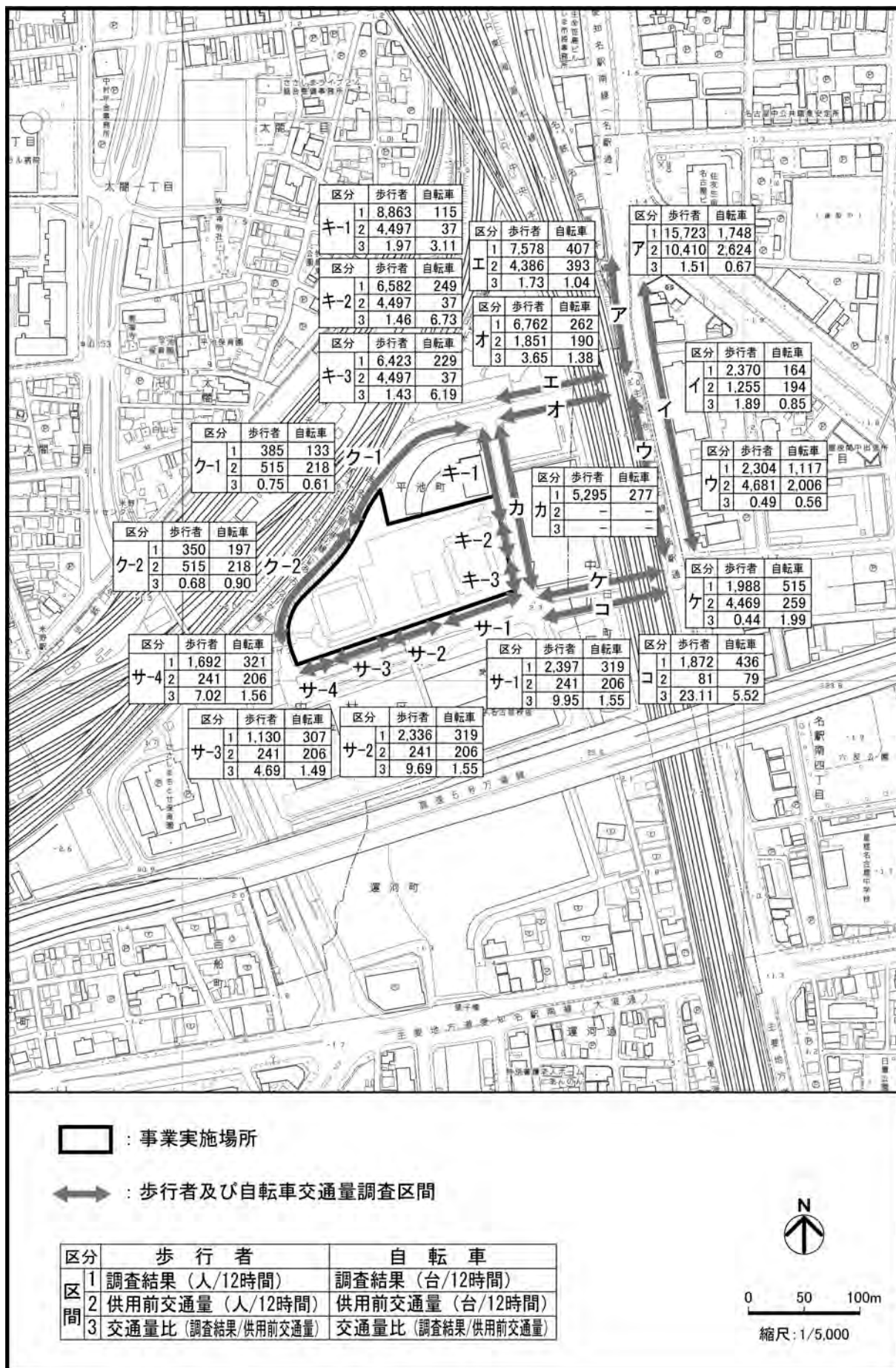
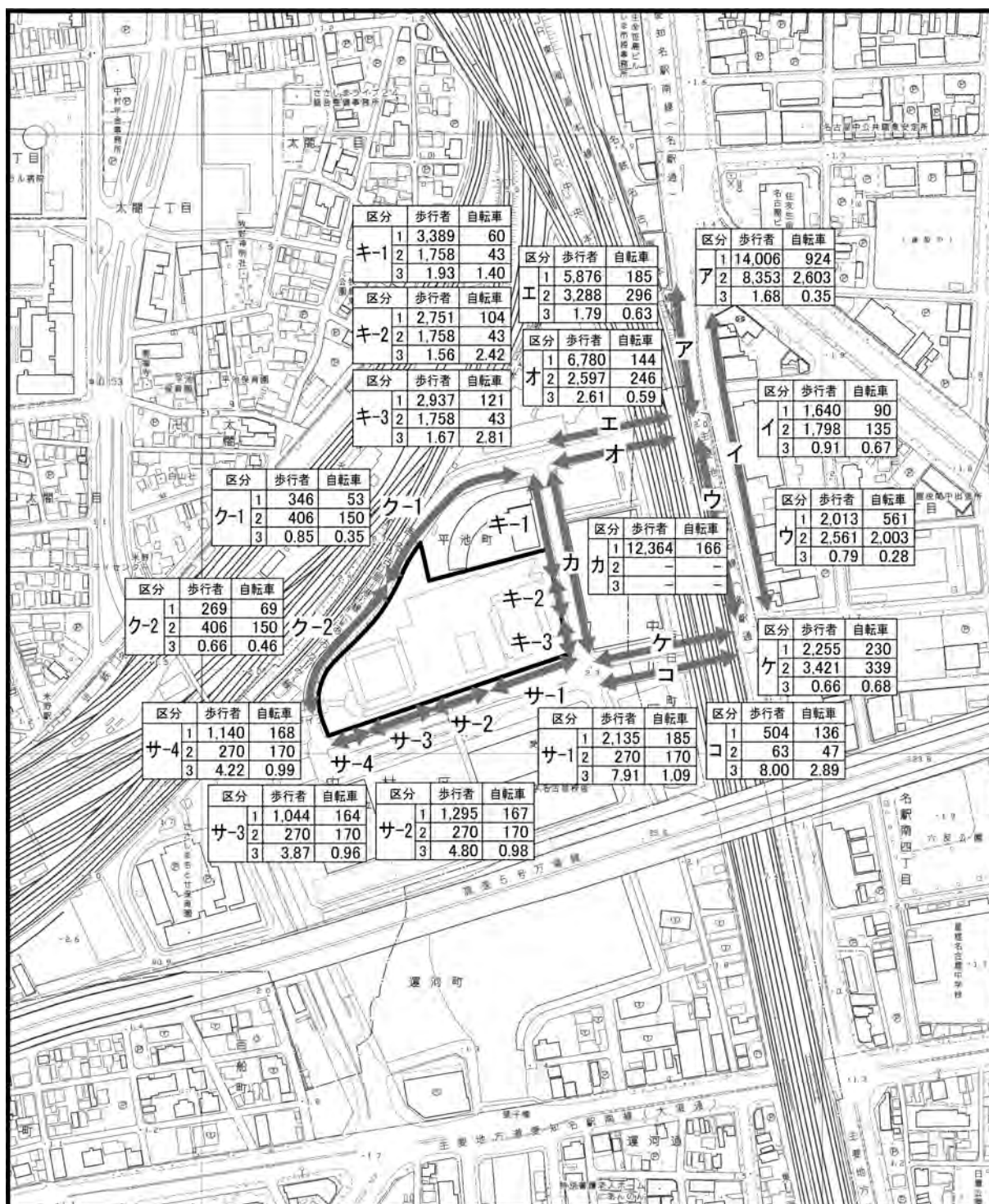


図 3-1-11(1) 歩行者及び自転車増加交通量 (平日)



□ : 事業実施場所

↔ : 歩行者及び自転車交通量調査区間

区分	歩行者	自転車
1	調査結果 (人/12時間)	調査結果 (台/12時間)
2	供用前交通量 (人/12時間)	供用前交通量 (台/12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)



0 50 100m

縮尺: 1/5,000

図 3-1-11(2) 歩行者及び自転車増加交通量 (休日)

④ 新建築物利用者交通量

新建築物利用者交通量の歩行者交通量の調査結果は、表 3-1-47 に示すとおり、出入り合計で、平日が 19,713 人 TE/12 時間、休日が 13,920 人 TE/12 時間であった。また、新建築物利用者交通量の自転車交通量は、表 3-1-48 に示すとおり、出入り合計で、平日が 314 台 TE/12 時間、休日が 110 台 TE/12 時間であった。

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

表 3-1-47 新建築物利用者交通量の調査結果（歩行者）

単位：人/12 時間

区分	平 日	休 日
出	9,139	7,099
入	10,574	6,821
出入計	19,713	13,920

表 3-1-48 新建築物利用者交通量の調査結果（自転車）

単位：台/12 時間

区分	平 日	休 日
出	109	37
入	205	73
出入計	314	110

(7) 予測結果との比較

【椿町線開通前】

調査結果を評価書における予測結果と比較すると、表 3-1-49 に示すとおり、各区間の歩行者交通量は、平日は区間オ、ク-2 及びコを除く区間で調査結果が予測結果より少なく、休日は区間オ、コ及びサ-1 を除く区間で調査結果が予測結果より少なくなっていた。各区間の自転車交通量は、表 3-1-50 に示すとおり、平日は区間オ及びサ-1～4 を除く区間で調査結果が予測結果より少なく、休日は区間イ、オ及びサ-1～4 を除く区間で調査結果が予測結果より少なくなっていた。

表 3-1-49(1) 予測結果との比較（歩行者交通量・平日）

(単位：人/12時間)

区間	歩行者交通量			増加交通量		供用前後 交通量比 b/a
	供用前 a	調査結果 b	予測結果 c	調査結果 $b-a$	予測結果 $c-a$	
ア	10,410	15,480	24,038	5,070	13,628	1.49
イ	1,255	2,119	3,495	864	2,240	1.69
ウ	4,681	2,310	5,021	-2,371	340	0.49
エ	4,386	6,637	18,014	2,251	13,628	1.51
オ	1,851	6,723	3,751	4,872	1,900	3.63
カ		6,746				
キ	キ-1	4,497	7,925	3,428	14,859	1.76
	キ-2	4,497	5,500	1,003	10,623	1.22
	キ-3	4,497	6,012	1,515	8,779	1.34
ク	ク-1	515	1,183	13	668	1.03
	ク-2	515	515	10	0	1.02
ケ	4,469	2,183	7,943	-2,286	3,474	0.49
コ	81	1,425	975	1,344	894	17.59
サ	サ-1	241	7,875	2,371	7,634	10.84
	サ-2	241	14,094	1,902	13,853	8.89
	サ-3	241	6,602	1,092	6,361	5.53
	サ-4	241	12,448	1,364	12,207	6.66

表 3-1-49(2) 予測結果との比較（歩行者交通量・休日）

(単位：人/12時間)

区間	歩行者交通量			増加交通量		供用前後 交通量比 b/a
	供用前 a	調査結果 b	予測結果 c	調査結果 $b-a$	予測結果 $c-a$	
ア	8,353	17,161	18,635	8,808	10,282	2.05
イ	1,798	1,997	3,574	199	1,776	1.11
ウ	2,561	2,387	2,654	-174	93	0.93
エ	3,288	7,467	13,570	4,179	10,282	2.27
オ	2,597	7,437	4,280	4,840	1,683	2.86
カ		13,870				
キ	キ-1	1,758	13,082	3,281	11,324	2.87
	キ-2	1,758	5,749	2,343	3,991	2.33
	キ-3	1,758	5,484	2,123	3,726	2.21
ク	ク-1	406	1,045	9	639	1.02
	ク-2	406	406	-63	0	0.84
ケ	3,421	3,001	5,966	-420	2,545	0.88
コ	63	920	740	857	677	14.60
サ	サ-1	270	1,980	2,728	1,710	11.10
	サ-2	270	9,531	1,580	9,261	6.85
	サ-3	270	7,913	1,247	7,643	5.62
	サ-4	270	9,481	1,254	9,211	5.64

表 3-1-50(1) 予測結果との比較（自転車交通量・平日）

(単位：台/12時間)

（単位：台/2週間）

区間		自転車交通量			増加交通量		供用前後 交通量比 b / a
		供用前 a	調査結果 b	予測結果 c	調査結果 b－a	予測結果 c－a	
ア		2,624	1,819	3,446	－805	822	0.69
イ		194	176	194	－18	0	0.91
ウ		2,006	1,070	2,006	－936	0	0.53
エ		393	449	1,215	56	822	1.14
オ		190	259	190	69	0	1.36
カ			318				
キ	キ－1	37	251	859	214	822	6.78
	キ－2	37	267	1,682	230	1,645	7.22
	キ－3	37	235	1,682	198	1,645	6.35
ク	ク－1	218	124	1,040	－94	822	0.57
	ク－2	218	261	1,040	43	822	1.20
ケ		259	479	1,081	220	822	1.85
コ		79	358	901	279	822	4.53
サ	サ－1	206	433	206	227	0	2.10
	サ－2	206	403	206	197	0	1.96
	サ－3	206	398	206	192	0	1.93
	サ－4	206	394	206	188	0	1.91

表 3-1-50(2) 予測結果との比較（自転車交通量・休日）

(単位：台/12時間)

区間		自転車交通量			増加交通量		供用前後 交通量比 b / a
		供用前 a	調査結果 b	予測結果 c	調査結果 b－a	予測結果 c－a	
ア		2, 603	1, 914	3, 321	－689	718	0. 74
イ		135	167	135	32	0	1. 24
ウ		2, 003	1, 165	2, 003	－838	0	0. 58
エ		296	465	1, 014	169	718	1. 57
オ		246	350	246	104	0	1. 42
カ			460				
キ	キ-1	43	232	761	189	718	5. 40
	キ-2	43	225	1, 480	182	1, 437	5. 23
	キ-3	43	237	1, 480	194	1, 437	5. 51
ク	ク-1	150	128	868	－22	718	0. 85
	ク-2	150	193	868	43	718	1. 29
ケ		339	524	1, 057	185	718	1. 55
コ		47	251	765	204	718	5. 34
サ	サ-1	170	443	170	273	0	2. 61
	サ-2	170	425	170	255	0	2. 50
	サ-3	170	401	170	231	0	2. 36
	サ-4	170	381	170	211	0	2. 24

【椿町線開通後】

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 3-1-51 に示すとおり、平日は区間オ及びコを除く区間で調査結果が予測結果より少なく、休日は区間オ及びサ-1 を除く区間で調査結果が予測結果より少なくなっていた。各区間の自転車交通量は、表 3-1-52 に示すとおり、平日は区間オ及びサ-1～4 を除く区間、休日は区間サ-1 を除く区間で調査結果が予測結果より少なくなっていた。

表 3-1-51(1) 予測結果との比較（歩行者交通量・平日）

(単位：人/12時間)

区間	歩行者交通量			増加交通量		供用前後 交通量比 b/a
	供用前 A	調査結果 b	予測結果 c	調査結果 $b-a$	予測結果 $c-a$	
ア	10,410	15,723	24,038	5,313	13,628	1.51
イ	1,255	2,370	3,495	1,115	2,240	1.89
ウ	4,681	2,304	5,021	-2,377	340	0.49
エ	4,386	7,578	18,014	3,192	13,628	1.73
オ	1,851	6,762	3,751	4,911	1,900	3.65
カ		5,295				
キ	キ-1	4,497	8,863	4,366	14,859	1.97
	キ-2	4,497	6,582	2,085	10,623	1.46
	キ-3	4,497	6,423	1,926	8,779	1.43
ク	ク-1	515	1,183	-130	668	0.75
	ク-2	515	350	-165	0	0.68
ケ	4,469	1,988	7,943	-2,481	3,474	0.44
コ	81	1,872	975	1,791	894	23.11
サ	サ-1	241	2,397	2,156	7,634	9.95
	サ-2	241	2,336	2,095	13,853	9.69
	サ-3	241	1,130	889	6,361	4.69
	サ-4	241	1,692	1,451	12,207	7.02

表 3-1-51(2) 予測結果との比較（歩行者交通量・休日）

(単位：人/12時間)

区間	歩行者交通量			増加交通量		供用前後 交通量比 b/a
	供用前 a	調査結果 b	予測結果 c	調査結果 $b-a$	予測結果 $c-a$	
ア	8,353	14,006	18,635	5,653	10,282	1.68
イ	1,798	1,640	3,574	-158	1,776	0.91
ウ	2,561	2,013	2,654	-548	93	0.79
エ	3,288	5,876	13,570	2,588	10,282	1.79
オ	2,597	6,780	4,280	4,183	1,683	2.61
カ		12,364				
キ	キ-1	1,758	3,389	1,631	11,324	1.93
	キ-2	1,758	2,751	993	3,991	1.56
	キ-3	1,758	2,937	1,179	3,726	1.67
ク	ク-1	406	1,045	-60	639	0.85
	ク-2	406	269	-137	0	0.66
ケ	3,421	2,255	5,966	-1,166	2,545	0.66
コ	63	504	740	441	677	8.00
サ	サ-1	270	1,980	1,865	1,710	7.91
	サ-2	270	1,295	1,025	9,261	4.80
	サ-3	270	1,044	774	7,643	3.87
	サ-4	270	1,140	870	9,211	4.22

表 3-1-52(1) 予測結果との比較（自転車交通量・平日）

(単位：台/12時間)

（単位：台/2時間）

区間		自転車交通量			増加交通量		供用前後 交通量比 b / a
		供用前 a	調査結果 b	予測結果 c	調査結果 b－a	予測結果 c－a	
ア		2,624	1,748	3,446	－876	822	0.67
イ		194	164	194	－30	0	0.85
ウ		2,006	1,117	2,006	－889	0	0.56
エ		393	407	1,215	14	822	1.04
オ		190	262	190	72	0	1.38
カ			277				
キ	キ－1	37	115	859	78	822	3.11
	キ－2	37	249	1,682	212	1,645	6.73
	キ－3	37	229	1,682	192	1,645	6.19
ク	ク－1	218	133	1,040	－85	822	0.61
	ク－2	218	197	1,040	－21	822	0.90
ケ		259	515	1,081	256	822	1.99
コ		79	436	901	357	822	5.52
サ	サ－1	206	319	206	113	0	1.55
	サ－2	206	319	206	113	0	1.55
	サ－3	206	307	206	101	0	1.49
	サ－4	206	321	206	115	0	1.56

表 3-1-52(2) 予測結果との比較（自転車交通量・休日）

(単位：台/12時間)

区間		自転車交通量			増加交通量		供用前後 交通量比 b / a
		供用前 a	調査結果 b	予測結果 c	調査結果 b－a	予測結果 c－a	
ア		2, 603	924	3, 321	－1, 679	718	0. 35
イ		135	90	135	－45	0	0. 67
ウ		2, 003	561	2, 003	－1, 442	0	0. 28
エ		296	185	1, 014	－111	718	0. 63
オ		246	144	246	－102	0	0. 59
カ			166				
キ	キ－1	43	60	761	17	718	1. 40
	キ－2	43	104	1, 480	61	1, 437	2. 42
	キ－3	43	121	1, 480	78	1, 437	2. 81
ク	ク－1	150	53	868	－97	718	0. 35
	ク－2	150	69	868	－81	718	0. 46
ケ		339	230	1, 057	－109	718	0. 68
コ		47	136	765	89	718	2. 89
サ	サ－1	170	185	170	15	0	1. 09
	サ－2	170	167	170	－3	0	0. 98
	サ－3	170	164	170	－6	0	0. 96
	サ－4	170	168	170	－2	0	0. 99

1-9-3 供用に伴う自動車と歩行者及び自転車、自転車と歩行者との交錯

(1) 調査事項

供用に伴う自動車と歩行者及び自転車、自転車と歩行者との交錯

(2) 調査方法

新建築物関連自動車及び自転車と、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 3-1-12～13 に示す新建築物関連自動車及び自転車と、歩行者及び自転車とが交錯する出入口で調査を実施した。東側の車寄せについては、非常用のため交錯個所から除外した。

(4) 調査時期

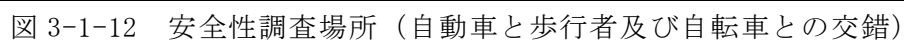
表3-1-53に示す椿町線開通前と開通後のそれぞれ平日及び休日の7時から19時に調査を行った。

表 3-1-53 調査時期

調査時期	区分	調査日
椿町線開通前	平日	平成 30 年 4 月 19 日（木）7 時～19 時
	休日	平成 30 年 4 月 22 日（日）7 時～19 時
椿町線開通後	平日	令和元年 6 月 4 日（火）7 時～19 時
	休日	令和元年 6 月 9 日（日）7 時～19 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、「1-9-1(5) 環境の保全のために講じた措置」に示すとおりである。



(6) 調査結果

【椿町線開通前】

① 新建築物関連自動車と歩行者及び自転車との交錯

新建築物関連車両出入口における新建築物関連自動車と歩行者及び自転車との交錯の調査結果は、表 3-1-54 及び図 3-1-14 に示すとおりである。

調査した北西側 A、北西側 B 及び南側とも自動車、歩行者及び自転車交通量全てで平日が休日より多く、平日の北西側 A においては、175 台/12 時間の新建築物関連自動車が出て、525 人/12 時間の歩行者、261 台/12 時間の自転車と交錯した。北西側 B においては、837 台/12 時間の新建築物関連自動車が入り、462 人/12 時間の歩行者、259 台/12 時間の自転車と交錯した。南側においては、969 台/12 時間の新建築物関連自動車が出入りし、1,605 人/12 時間の歩行者、394 台/12 時間の自転車と交錯した。

休日の北西側 A においては、105 台/12 時間の新建築物関連自動車が出て、343 人/12 時間の歩行者、193 台/12 時間の自転車と交錯した。北西側 B においては、383 台/12 時間の新建築物関連自動車が入り、346 人/12 時間の歩行者、204 台/12 時間の自転車と交錯した。南側においては、505 台/12 時間の新建築物関連自動車が出入りし、1,524 人/12 時間の歩行者、381 台/12 時間の自転車と交錯した。

新建築物関連自動車と歩行者及び自転車との交錯のピーク時間についても、平日が休日より多い結果となった。

なお、新建築物関連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 3-1-54 交錯の調査結果（自動車と歩行者及び自転車）

区分	交錯個所	12時間交通量			ピーク時間交通量		
		自動車 (台)	歩行者 (人)	自転車 (台)	自動車 (台)	歩行者 (人)	自転車 (台)
平日	北西側 A	175	525	261	30	80	57
	北西側 B	837	462	259	84	73	55
	南側	969	1,605	394	107	207	69
休日	北西側 A	105	343	193	14	42	28
	北西側 B	383	346	204	43	42	27
	南側	505	1,524	381	69	178	43

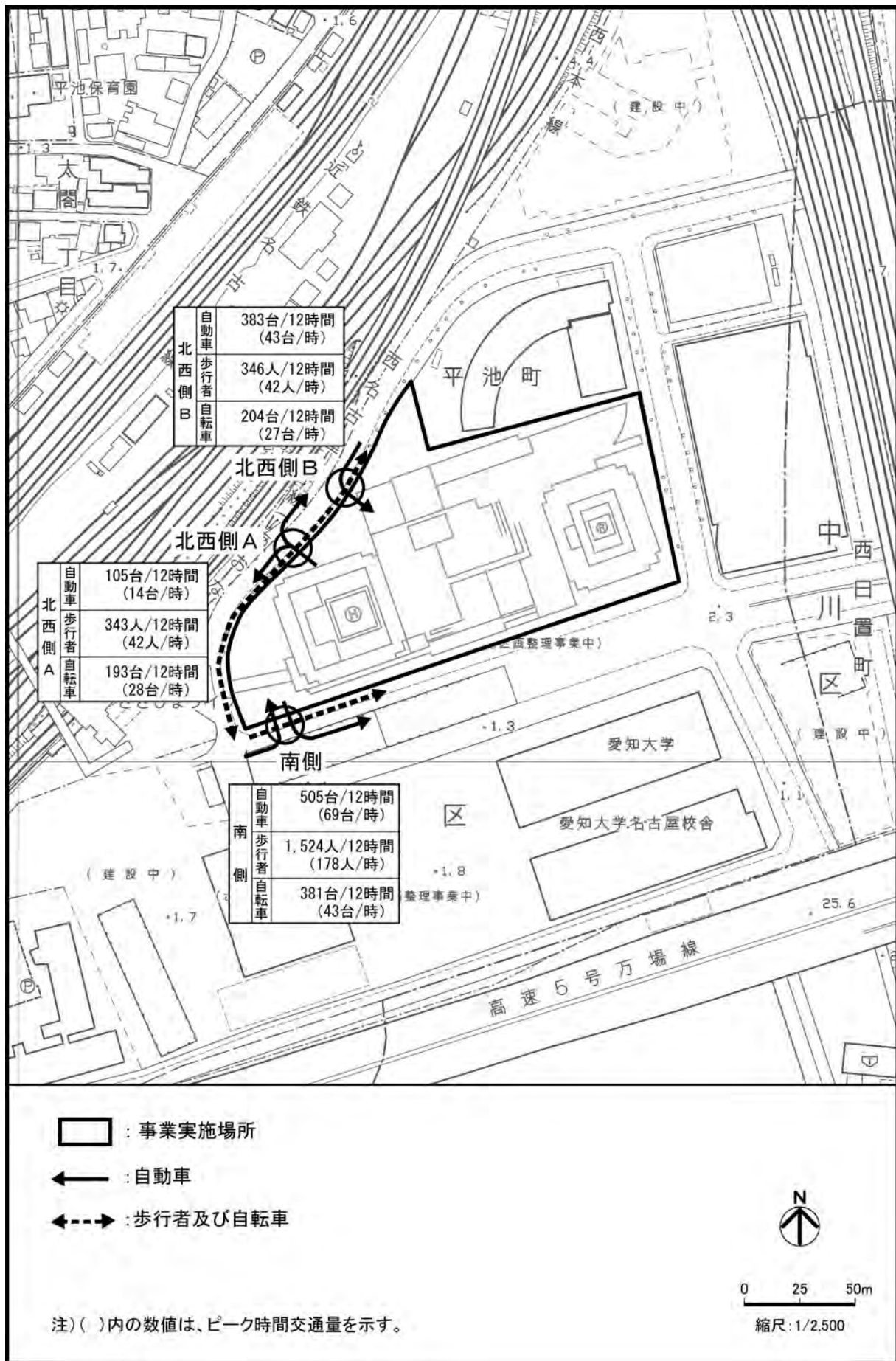


図 3-1-14(2) 新建築物関連自動車と歩行者及び自転車の交錯 (休日)

② 新建築物関連自転車と歩行者との交錯

新建築物関連車両出入口における新建築物関連自転車と歩行者との交錯の調査結果は、表 3-1-55 及び図 3-1-15 に示すとおりである。

調査した東側及び北西側とも自転車及び歩行者交通量全てで平日が休日より多く、平日の東側においては、243 台/12 時間の新建築物関連自転車が入りし、7,925 人/12 時間の歩行者と交錯した。北西側においては、45 台/12 時間の新建築物関連自転車が入りし、462 人/12 時間の歩行者と交錯した。

休日の東側においては、157 台/12 時間の新建築物関連自転車が入りし、5,039 人/12 時間の歩行者と交錯した。北西側においては、40 台/12 時間の新建築物関連自転車が入りし、346 人/12 時間の歩行者と交錯した。

新建築物関連自転車と歩行者との交錯のピーク時間についても、平日が休日より多い結果となった。

なお、新建築物関連自転車と歩行者との交錯に関して、市民等からの苦情はなかった。

表 3-1-55 交錯の調査結果（自転車と歩行者）

区分	交錯個所	12時間交通量		ピーク時間交通量	
		自転車 (出入り) (台)	歩行者 (人)	自転車 (出入り) (台)	歩行者 (人)
平日	東側	243	7,925	47	1,094
	北西側	45	462	12	73
休日	東側	157	5,039	25	830
	北西側	40	346	7	42

【椿町線開通後】

③ 新建築物関連自動車と歩行者及び自転車との交錯

新建築物関連車両出入口における新建築物関連自動車と歩行者及び自転車との交錯の調査結果は、表 3-1-56 及び図 3-1-16 に示すとおりである。

調査した北西側 A、北西側 B 及び南側とも自動車、歩行者及び自転車交通量全てで平日が休日より多く、平日の北西側 A においては、234 台/12 時間の新建築物関連自動車が出て、350 人/12 時間の歩行者、197 台/12 時間の自転車と交錯した。北西側 B においては、933 台/12 時間の新建築物関連自動車が入り、367 人/12 時間の歩行者、183 台/12 時間の自転車と交錯した。南側においては、977 台/12 時間の新建築物関連自動車が出入りし、1,692 人/12 時間の歩行者、321 台/12 時間の自転車と交錯した。

休日の北西側 A においては、128 台/12 時間の新建築物関連自動車が出て、269 人/12 時間の歩行者、69 台/12 時間の自転車と交錯した。北西側 B においては、468 台/12 時間の新建築物関連自動車が入り、246 人/12 時間の歩行者、79 台/12 時間の自転車と交錯した。南側においては、538 台/12 時間の新建築物関連自動車が出入りし、1,140 人/12 時間の歩行者、168 台/12 時間の自転車と交錯した。

新建築物関連自動車と歩行者及び自転車との交錯のピーク時間についても、平日が休日より多い結果となった。

なお、新建築物関連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 3-1-56 交錯の調査結果（自動車と歩行者及び自転車）

区分	交錯個所	12時間交通量			ピーク時間交通量		
		自動車 (台)	歩行者 (人)	自転車 (台)	自動車 (台)	歩行者 (人)	自転車 (台)
平日	北西側 A	234	350	197	34	53	31
	北西側 B	933	367	183	102	57	30
	南側	977	1,692	321	113	225	42
休日	北西側 A	128	269	69	17	39	15
	北西側 B	468	246	79	55	37	14
	南側	538	1,140	168	80	164	28

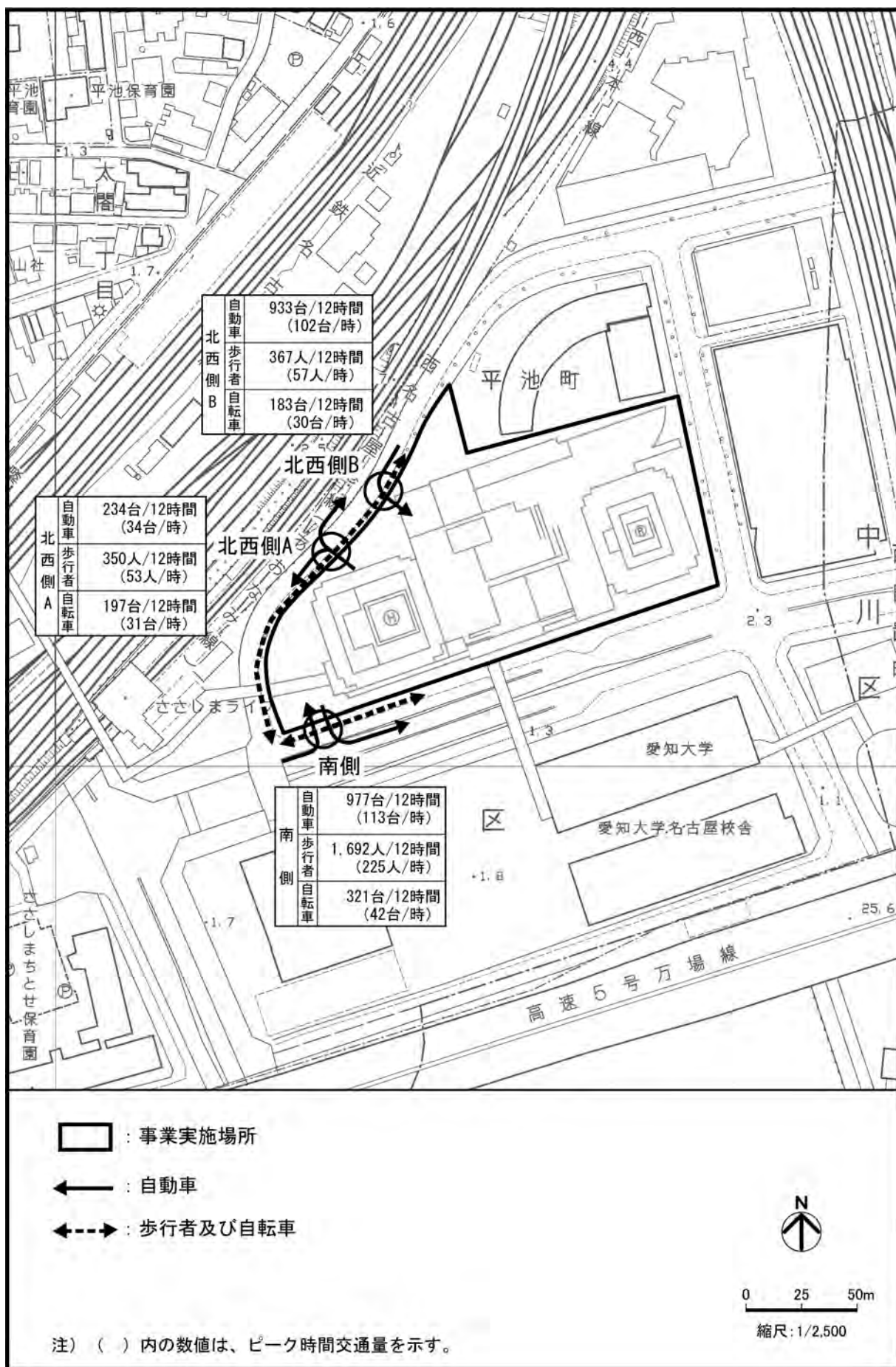


図 3-1-16(1) 新建築物関連自動車と歩行者及び自転車の交錯（平日）

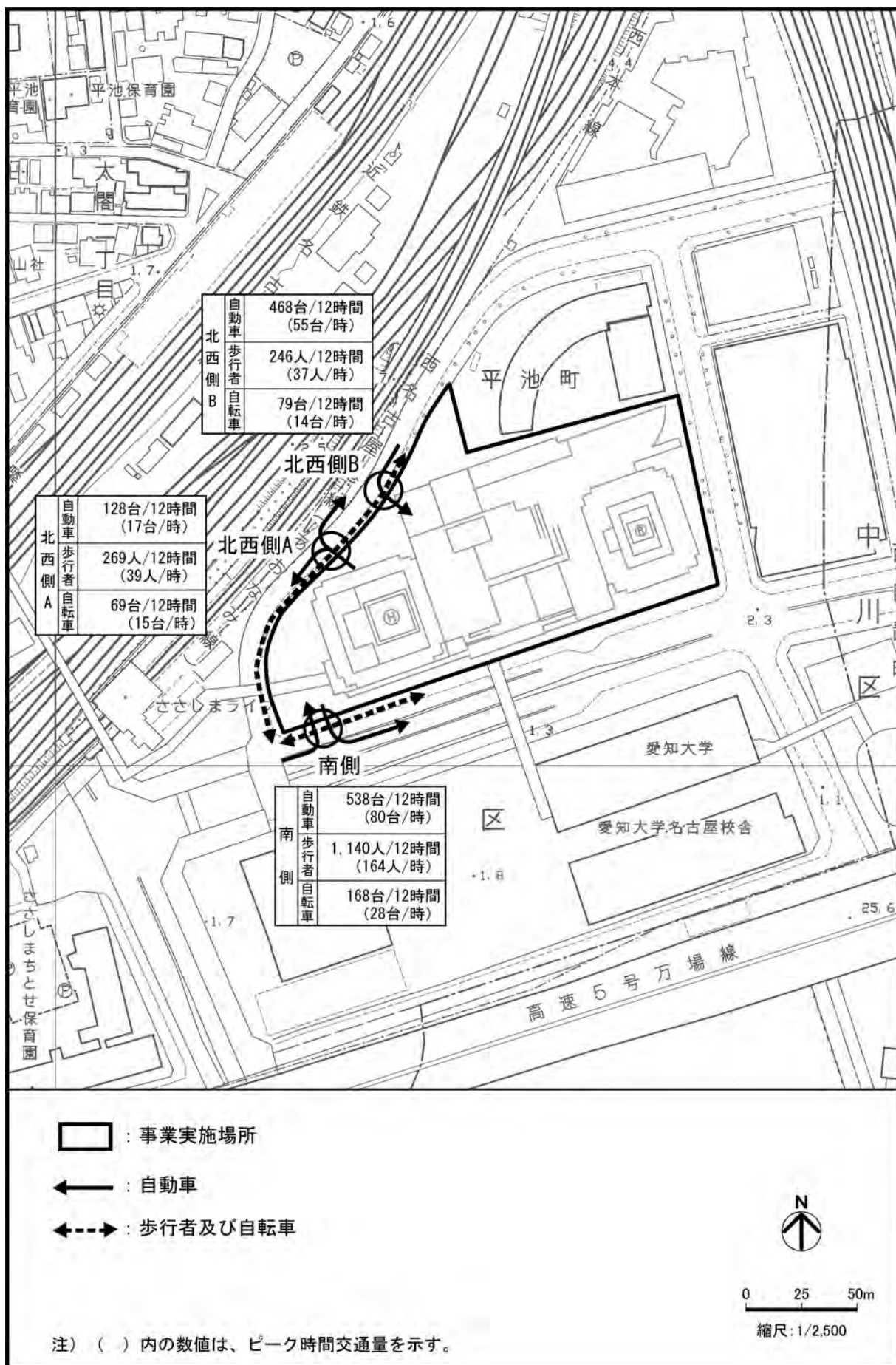


図 3-1-16(2) 新建築物関連自動車と歩行者及び自転車の交錯 (休日)

④ 新建築物関連自転車と歩行者との交錯

新建築物関連車両出入口における新建築物関連自転車と歩行者との交錯の調査結果は、表 3-1-57 及び図 3-1-17 に示すとおりである。

調査した東側及び北西側とも自転車及び歩行者交通量全てで平日が休日より多く、平日の東側においては、243 台/12 時間の新建築物関連自転車が出入りし、8,863 人/12 時間の歩行者と交錯した。北西側においては、76 台/12 時間の新建築物関連自転車が出入りし、367 人/12 時間の歩行者と交錯した。

休日の東側においては、83 台/12 時間の新建築物関連自転車が出入りし、3,389 人/12 時間の歩行者と交錯した。北西側においては、24 台/12 時間の新建築物関連自転車が出入りし、246 人/12 時間の歩行者と交錯した。

新建築物関連自転車と歩行者との交錯のピーク時間についても、平日が休日より多い結果となった。

なお、新建築物関連自転車と歩行者との交錯に関して、市民等からの苦情はなかった。

表 3-1-57 交錯の調査結果（自転車と歩行者）

区分	交錯個所	12時間交通量		ピーク時間交通量	
		自転車 (出入り) (台)	歩行者 (人)	自転車 (出入り) (台)	歩行者 (人)
平日	東側	243	8,863	65	1,955
	北西側	76	367	13	57
休日	東側	83	3,389	20	530
	北西側	24	246	6	37

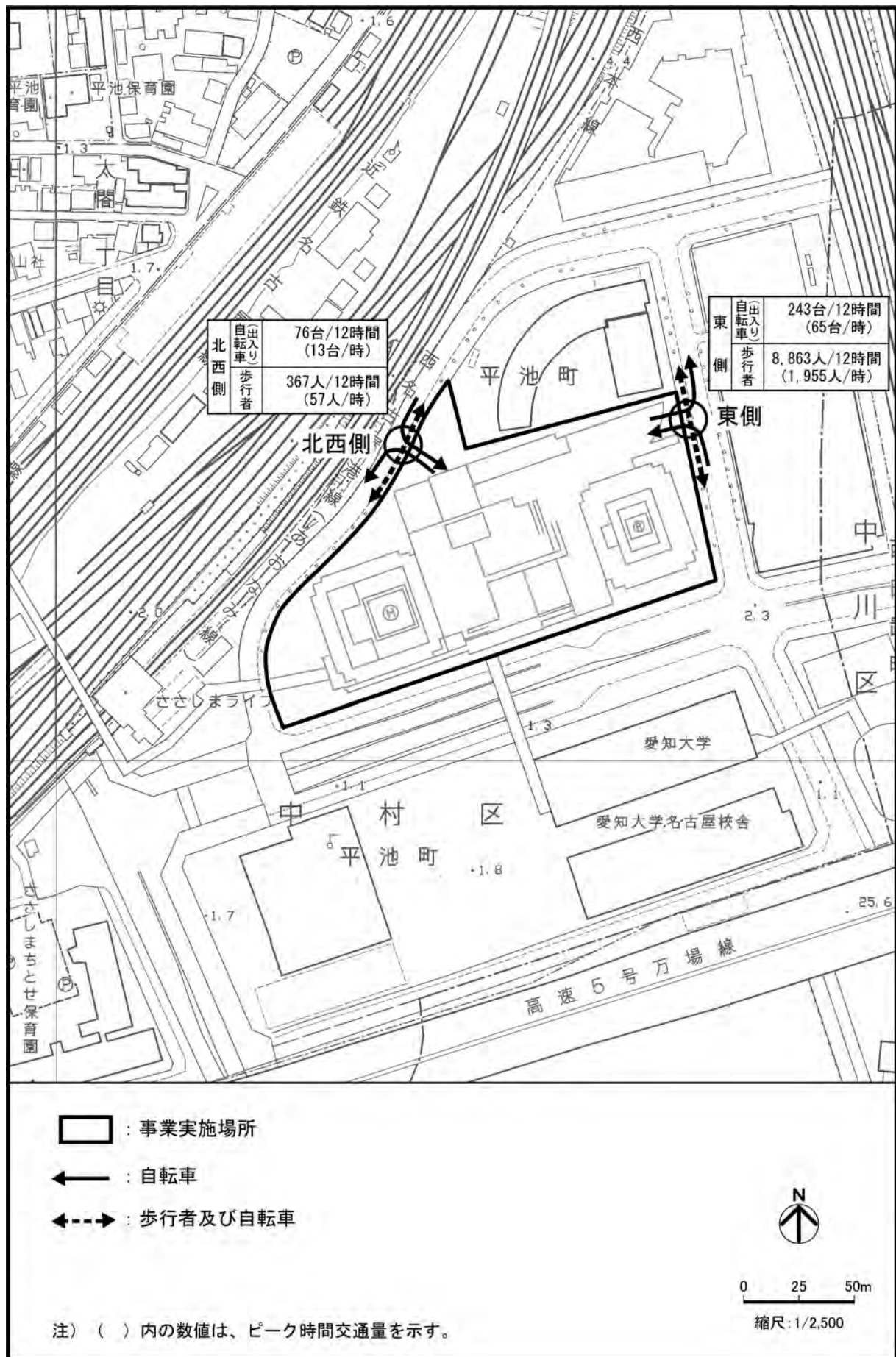


図 3-1-17(1) 新建築物関連自転車と歩行者の交錯（平日）

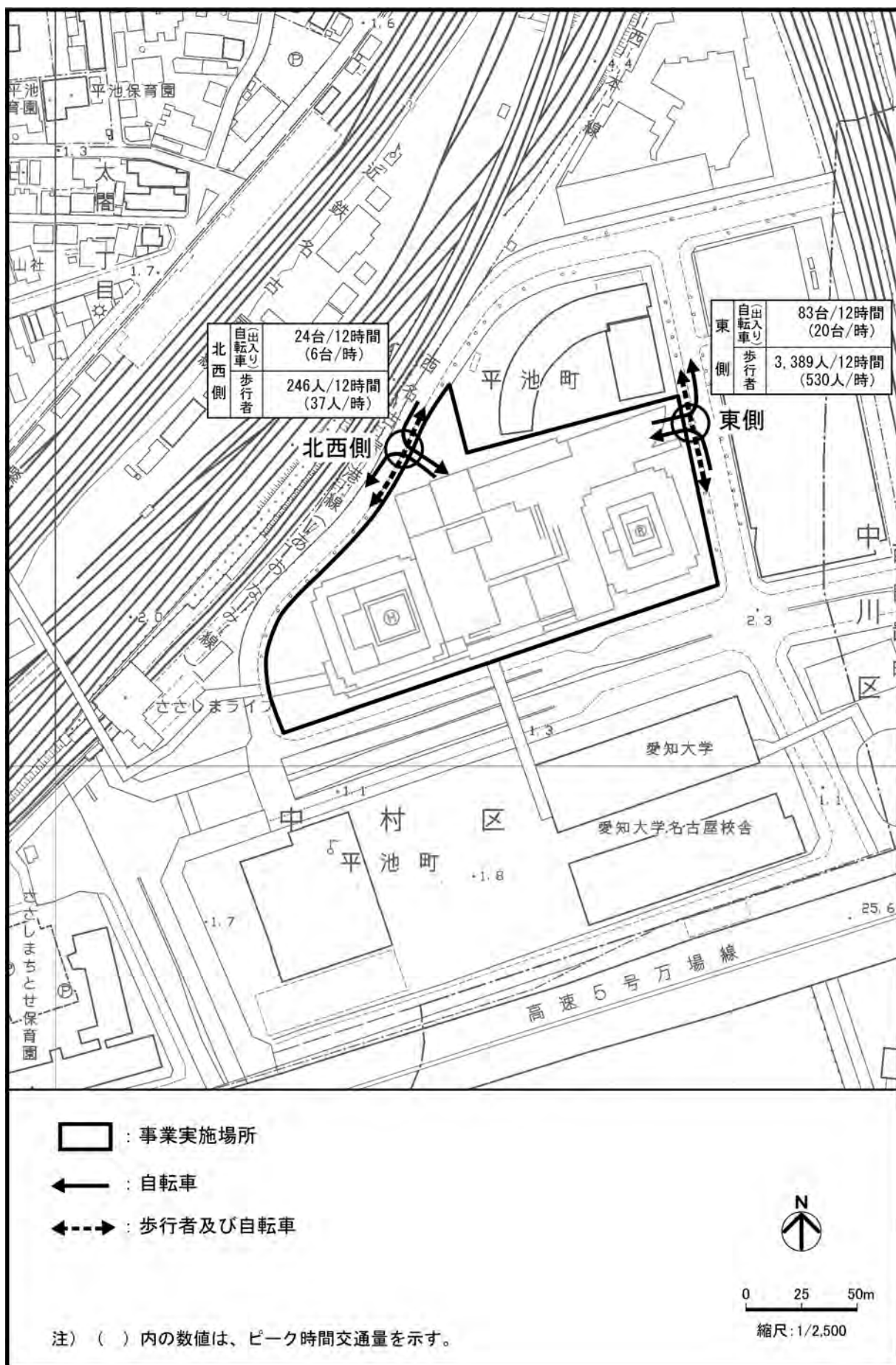


図 3-1-17(2) 新建築物関連自転車と歩行者の交錯（休日）

(7) 予測結果との比較

【椿町線開通前】

① 新建築物関連自動車と歩行者及び自転車との交錯

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、北西側 A、北西側 B 及び南側において交錯する自動車、歩行者及び自転車交通量の調査結果は、表 3-1-58 のとおり、平日の北西側 A の歩行者交通量及び平日と休日の南側の自転車交通量を除き、予測結果よりも少なかった。

自動車と歩行者及び自転車との交錯のピーク時間については、表 3-1-59 のとおり、平日及び休日の南側の自転車調査結果が、予測結果よりも多かった。

自動車の出入りが予測結果より少ない理由としては、予測結果が類似施設での交通手段のヒアリング調査により算定されていることその他、公共交通機関を利用するよう働きかけることにより、自動車での利用が抑えられたことが考えられる。また、特に南側で歩行者数が予測結果より少ない理由は、歩行者デッキにより新建築物を經由して愛大からささしまライブ駅までがアクセス可能となり、交錯個所の歩道の通行者が少なくなっていることが考えられる。自転車が北西側 A 及び B で予測結果より少ない理由としては、北西側より歩道の広い南側を利用していることが考えられる。

表 3-1-58 予測結果との比較（12 時間交通量・自動車と歩行者及び自転車）

区分	交錯個所	調査結果			予測結果		
		自動車 (台/12時間)	歩行者 (人/12時間)	自転車 (台/12時間)	自動車 (台/12時間)	歩行者 (人/12時間)	自転車 (台/12時間)
平日	北西側 A	175	525	261	1,018	515	1,040
	北西側 B	837	462	259	1,897	515	1,040
	南側	969	1,605	394	2,845	12,448	206
休日	北西側 A	105	343	193	709	406	868
	北西側 B	383	346	204	1,268	406	868
	南側	505	1,524	381	1,809	9,481	170

表 3-1-59 予測結果との比較（ピーク時間交通量・自動車と歩行者及び自転車）

区分	交錯個所	調査結果			予測結果		
		自動車 (台/時間)	歩行者 (人/時間)	自転車 (台/時間)	自動車 (台/時間)	歩行者 (人/時間)	自転車 (台/時間)
平日	北西側 A	30	80	57	103	95	177
	北西側 B	84	73	55	209	95	177
	南側	107	207	69	339	3,648	30
休日	北西側 A	14	42	28	87	69	152
	北西側 B	43	42	27	168	69	152
	南側	69	178	43	264	2,563	24

② 新建築物関連自転車と歩行者との交錯

自転車と歩行者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 3-1-60 のとおり、東側及び北西側において交錯する自転車及び歩行者交通量の調査結果は全て、予測結果よりも少なかった。自転車と歩行者との交錯のピーク時間についても、表 3-1-61 のとおり、12 時間交通量と同様に、調査結果が予測結果よりも少なかった。

自転車の出入りが予測結果より少ない理由としては、予測結果が類似施設での交通手段のヒアリング調査により算定されていることが考えられる。また、歩行者については交錯個所とは反対側の歩道や歩行者デッキの利用により、歩道の通行者が少なくなっていることが考えられる。

表 3-1-60 予測結果との比較（12 時間交通量・自転車と歩行者）

区分	交錯個所	調査結果		予測結果	
		自転車 (出入り) (台/12時間)	歩行者 (人/12時間)	自転車 (出入り) (台/12時間)	歩行者 (人/12時間)
平日	東側	243	7,925	2,467	19,393
	北西側	45	462	1,645	1,401
休日	東側	157	5,039	2,156	13,125
	北西側	40	346	1,437	1,195

表 3-1-61 予測結果との比較（ピーク時間交通量・自転車と歩行者）

区分	交錯個所	調査結果		予測結果	
		自転車 (出入り) (台/時間)	歩行者 (人/時間)	自転車 (出入り) (台/時間)	歩行者 (人/時間)
平日	東側	47	1,094	378	6,168
	北西側	12	73	252	253
休日	東側	25	830	323	3,512
	北西側	7	42	217	216

【椿町線開通後】

③ 新建築物関連自動車と歩行者及び自転車との交錯

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、北西側 A、北西側 B 及び南側において交錯する自動車、歩行者及び自転車交通量の調査結果は、表 3-1-62 のとおり、平日の南側の自転車交通量を除き、予測結果よりも少なかった。

自動車と歩行者及び自転車との交錯のピーク時間についても、表 3-1-63 のとおり、平日及び休日の南側の自転車交通量を除き、予測結果よりも少なかった。

自動車の出入りが予測結果より少ない理由としては、予測結果が類似施設での交通手段のヒアリング調査により算定されていることその他、公共交通機関を利用するよう働きかけることにより、自動車での利用が抑えられたことが考えられる。また、特に南側で歩行者数が予測結果より少ない理由は、歩行者デッキにより新建築物を經由して愛大からささしまライブ駅までがアクセス可能となり、交錯個所の歩道の通行者が少なくなっていることが考えられる。自転車が北西側 A 及び B で予測結果より少ない理由としては、北西側より歩道の広い南側を利用していることが考えられる。

表 3-1-62 予測結果との比較（12 時間交通量・自動車と歩行者及び自転車）

区分	交錯個所	調査結果			予測結果		
		自動車 (台/12時間)	歩行者 (人/12時間)	自転車 (台/12時間)	自動車 (台/12時間)	歩行者 (人/12時間)	自転車 (台/12時間)
平日	北西側 A	234	350	197	2,041	515	1,040
	北西側 B	933	367	183	1,964	515	1,040
	南側	977	1,692	321	1,753	12,448	206
休日	北西側 A	128	269	69	1,360	406	868
	北西側 B	468	246	79	1,311	406	868
	南側	538	1,140	168	1,115	9,481	170

表 3-1-63 予測結果との比較（ピーク時間交通量・自動車と歩行者及び自転車）

区分	交錯個所	調査結果			予測結果		
		自動車 (台/時間)	歩行者 (人/時間)	自転車 (台/時間)	自動車 (台/時間)	歩行者 (人/時間)	自転車 (台/時間)
平日	北西側 A	34	53	31	226	95	177
	北西側 B	102	57	30	216	95	177
	南側	113	225	42	209	3,648	30
休日	北西側 A	17	39	15	181	69	152
	北西側 B	55	37	14	174	69	152
	南側	80	164	28	164	2,563	24

④ 新建築物関連自転車と歩行者との交錯

自転車と歩行者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 3-1-64 のとおり、東側及び北西側において交錯する自転車及び歩行者交通量の調査結果は全て、予測結果よりも少なかった。自転車と歩行者との交錯のピーク時間についても、表 3-1-65 のとおり、12 時間交通量と同様に、調査結果が予測結果よりも少なかった。

自転車の出入りが予測結果より少ない理由としては、予測結果が類似施設での交通手段のヒアリング調査により算定されていることが考えられる。また、歩行者については交錯個所とは反対側の歩道や歩行者デッキの利用により、歩道の通行者が少なくなっていることが考えられる。

表 3-1-64 予測結果との比較（12 時間交通量・自転車と歩行者）

区分	交錯個所	調査結果		予測結果	
		自転車 (出入り) (台/12時間)	歩行者 (人/12時間)	自転車 (出入り) (台/12時間)	歩行者 (人/12時間)
平日	東側	243	8,863	2,467	19,393
	北西側	76	367	1,645	1,401
休日	東側	83	3,389	2,156	13,125
	北西側	24	246	1,437	1,195

表 3-1-65 予測結果との比較（ピーク時間交通量・自転車と歩行者）

区分	交錯個所	調査結果		予測結果	
		自転車 (出入り) (台/時間)	歩行者 (人/時間)	自転車 (出入り) (台/時間)	歩行者 (人/時間)
平日	東側	65	1,955	378	6,168
	北西側	13	57	252	253
休日	東側	20	530	323	3,512
	北西側	6	37	217	216

1-10 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 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

事業実施場所及びその周辺を対象とした。

(4) 調査時期

令和元年 7 月 5 日及び 8 月 2 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、適切な時期に剪定等の維持・管理作業を行った。
- ・緑地の維持・管理に関する年間スケジュールを立て、清掃、灌水、病害虫の駆除、施肥、植替え等を計画的に行った。
- ・工業用水の施設内での利用に加えて、雨水一時貯留槽の雨水の中水道による緑地への灌水利用を実施した。
- ・緑化の樹種は、クスノキ、ケヤキなど東海地域における代表的な在来種の植栽を含めて選定し、これらを多く植栽できるように配慮した。

以下の環境保全措置は、検討したものの実施していない。なお、中川運河や周辺の緑地とは道路を挟んで距離を置いており、直接に一体的な整備ができなかったものの、近接した街路樹と整合させた中高木を配置した。

- ・ささしまライブ 24 地区内の公園や中川運河、船溜の親水公園等との関連については、その整備計画が明らかになった段階において検討する。

(6) 調査結果

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 3-1-18 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、主に事業実施場所の西側及び北西側に、中高木、低木及び地被類が植栽されている。屋上緑化では、低層棟の屋上（4F 及び 5F）に低木及び地被類が植栽されている。また、壁面緑化は、低層棟の 4F 及び 5F の南側に地被類が植栽されている。

イ 種類・樹種等

緑地等の種類・樹種は、表 3-1-66 に示すとおり、中高木ではクスノキ、ケヤキ、タブノキ、アラカシ、シラカシ、コブシ等、低木ではフィリフェラオーラ、シルバープリペット、ベニナンテン等、地被類ではジャノヒゲ、ヘデラ等となっている。

また、郷土種では、東海地方に自生するアラカシ、ハナノキ等が植栽されている。

表3-1-66 予測結果との比較（緑地等の種類）

区分	緑地等	形態	樹種等	
			調査結果	予測結果
緑地	中高木	中木、高木	クスノキ、ケヤキ、タブノキ、アラカシ、シラカシ、コブシ、ヤマボウシ、ハナノキ、ヒマラヤスギ、ハナミズキ、ムクノキ、シロダモ、エノキ、エゴノキ	クスノキ、ケヤキ、タブノキ、アラカシ、シラカシ、ヒメユズリハ、マテバジイ、コブシ、コナラ、ヤマボウシ、シマトネリコ
	植栽帯	高木、低木、地被類	クスノキ、タブノキ、マテバジイ、アラカシ、コブシ、コナラ、ヤマボウシ、ハマヒサカキ、エゴノキ、カナメモチ、ユズリハ、フィリフェラオーラ、シルバープリペット、ベニナンテン、サルスベリ、ハギ、マヒサカキ、アセビ、イワナンテン、イボタノキ	クスノキ、タブノキ、マテバジイ、アラカシ、コブシ、コナラ、ヤマボウシ、マダケ、ツツジ、ハマヒサカキ、コグマザサ、ブルーパシフィック、タマリユウ、フィリヤブラン、シバ
	屋上緑化	低木、地被類	シルバープリペット、ドウダンツツジ、ヘデラ	セダム、シバ
	壁面緑化	低木、地被類	ヤブコウジ、フッキソウ、ジャノヒゲ、イワナンテン、テイカカズラ、ヘデラ、ハイビヤクシン	ブルーパシフィック、フィリアオキ、フィリグミ、ヒイラギナンテン
	緑化ブロック	地被類	—	シバ



図 3-1-18 新建築物の植栽位置

ウ 緑地等の面積

緑地等の面積は、表 3-1-67 に示すとおり、敷地周辺の中高木と植栽帯の 1,914m²、低層棟の屋上緑化の 2,337m² 及び壁面緑化の 140m² 並びに園路及び土留の 310m² の合計で 4,701m² となっている。

表3-1-67 予測結果との比較（緑地等の面積）

区分	緑 地 等	調査結果(m ²)	予測結果(m ²)
緑 地	中高木・植栽帯	1,914	2,160
	屋上緑化	2,337	2,025
	壁面緑化	140	75
	緑化ブロック	0	25
	小 計	4,391	4,285
そ の 他	透水性アスファルト舗装	0	480
	水 盤	0	150
	園路及び土留	310	-
	小 計	310	630
合 計		4,701	4,915
対象敷地面積		約 17,300	約 17,300
緑化率 (%)		約 27.2	約 28.4

注) 緑化面積の算定では、透水性アスファルトや水盤でなく園路や土留が対象となるため、面積に加えた。水盤の設置等は、施設内でのミスト散布の方が高温対策に効果的であると考えて実施していない。

エ 緑化率等

緑化率は、表 3-1-67 に示すとおり、対象となる敷地面積約 17,300m² に対して、緑地等の面積が 4,701m² のため約 27.2% となっている。

② 事業実施場所周辺との調和

本事業では、北側の JICA 中部との敷地に接したオープンスペースを中高木及び低木による植栽帯により広く緑化しており、JICA 中部の植栽と連続したまとまりのある緑地が形成されている。南側の中高木による植栽は、椿町線の歩道の街路樹等と統一感のある緑地空間を形成している。

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、利用者によるお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。

(7) 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

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 3-1-66 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、中高木ではクスノキ、ケヤキ、タブノキ、アラカシ、シラカシ等の同様な樹種その他、多様な樹種を植栽している。緑地等の位置は、低層棟の屋上緑化、北側及び北西側の植栽となっており概ね予測結果と同様な位置である。緑化率は、予測結果の約 28.4%に対して約 27.2%であり、緑地面積は予測結果と同程度の割合を確保している。

② 事業実施場所周辺との調和

調査結果を評価書における予測結果と比較すると、事業実施場所北側の JICA 中部の植栽や南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。

1-11 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、日照阻害、電波障害、安全性及び緑地以外の環境要素（振動等）については、供用開始後に市民等からの苦情は発生していない。

第2章 まとめ

事後調査結果の概要は、表3-2-1に示すとおりである。

表3-2-1 事後調査結果のまとめ

環境要素	調査事項	調査地点数	環境の保全のために講じた措置
大気質	新建築物関連車両の走行による大気汚染	【樺町線開通前】 6地点	評価書に記載した措置を実施した。
		【樺町線開通後】 7地点	評価書に記載した措置を実施した。
騒音	新建築物関連車両の走行による騒音	【樺町線開通前】 6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
自動車交通量は、No. 3 地点の平日が最も多く、大型車類では 2,321 台/日、小型車類では 23,321 台/日となっている。走行速度は、平日でNo.3 地点が 54km/時、休日ではNo.3 地点及びNo.5 地点が 52km/時と最も早くなっている。 なお、大気質に関して、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、大型車類は No. 1 地点及び No. 2 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。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、事業実施場所周辺からのコミュニティバス等の乗り入れや、長距離バスの停留所の増加により大型車がやや増えているためと思われる。 走行速度は、No. 6 地点を除き予測条件と同程度もしくは予測条件よりもやや速くなっていた。
自動車交通量は、大型車類では No. 3 地点の平日が最も多く 2,150 台/日、小型車類ではNo.6 地点の平日が最も多く 22,021 台/日となっている。走行速度は、No.5 地点の平日が 54km/時、休日が 53km/時と最も早くなっている。 なお、大気質に関して、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、大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。小型車類はNo.3 地点及びNo.4 地点が予測条件よりもやや多くなっている他は、予測条件と同程度もしくは予測条件を下回った。 走行速度は、No. 1地点を除き予測条件と同程度もしくは予測条件よりも速度がやや遅くなっていた。
①新建築物関連車両の走行による騒音 新建築物関連車両の走行による騒音の調査結果は平日が61dB～71dB、休日が58dB～71dBであり、No. 2地点の平日及び休日を除き、いずれも環境基準以下であった。なお、No.2地点では、平日及び休日とも車両走行音に加えて、鉄道音の影響を受けていた。 また、騒音に関して、市民等からの苦情はなかった。 ②自動車交通量（一般車両及び新建築物関連車両）並びに走行速度 平日の自動車交通量（16時間交通量）は、大型車は1,163台でNo. 2地点、中型車及び乗用車はそれぞれ1,351台及び20,145台でNo. 3地点、小型貨物車は899台でNo. 6地点が最も多かった。 休日の自動車交通量（16時間交通量）は、大型車は881台でNo. 2地点、中型車、小型貨物車及び乗用車はそれぞれ374台、196台及び17,024台でNo. 3地点が最も多かった。 走行速度は、平日では大型車類が31～49km/時、小型車類が38～57km/時であり、休日では大型車類が32～48km/時、小型車類が36～57km/時であった。	①新建築物関連車両の走行による騒音 調査結果を評価書における予測結果と比較すると、いずれの地点とも予測結果と同程度もしくは低かった。特に、No.5 地点では排水性舗装の敷設等の道路整備を実施したことにより、平日が 7dB、休日が 9dB 予測結果より低くなっている。なお、環境基準を超過している No. 2 地点は、予測結果でも同様に基準を超過していた。 ②自動車交通量（一般車両及び新建築物関連車両）並びに走行速度 調査結果を評価書における予測条件と比較すると、車両台数の合計は休日の No. 1 地点で予測条件をやや上回ったが、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、事業実施場所周辺からのコミュニティバス等の乗り入れや、長距離バスの停留所の増加により大型車がやや増えているためと思われる。走行速度は、平日及び休日の No. 1～No. 5 地点の小型車類は予測条件よりも速度が速く、それ以外では予測条件と同程度もしくは予測条件より遅かった。

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	【樅町線開通後】 7 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	主要眺望点からの景観 10 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
③新建築物関連車両の走行による騒音 新建築物関連車両の走行による騒音の調査結果は平日が56dB～71dB、休日が57dB～71dBであり、No.2地点の平日及び休日を除き、いずれも環境基準以下であった。なお、No.2地点では、平日及び休日とも車両走行音に加えて、鉄道音の影響を受けていた。 また、騒音に関して、市民等からの苦情はなかった。 ④自動車交通量（一般車両及び新建築物関連車両）並びに走行速度 平日の自動車交通量（16時間交通量）は、大型車は1,029台でNo.2地点、中型車及び乗用車はそれぞれ1,005台及び19,470台でNo.6地点、小型貨物車は818台でNo.3地点が最も多かった。 休日の自動車交通量（16時間交通量）は、大型車は843台でNo.2地点、中型車及び乗用車はそれぞれ316台及び17,182台でNo.3地点、小型貨物車は176台でNo.6地点が最も多かった。 走行速度は、平日では大型車類が32～49km/時、小型車類が38～57km/時であり、休日では大型車類が34～47km/時、小型車類が38～56km/時であった。	③新建築物関連車両の走行による騒音 調査結果を評価書における予測結果と比較すると、No.2地点、休日のNo.3地点及びNo.4地点で予測結果よりもやや高かった他は、いずれの地点とも予測結果と同程度もしくは低かった。調査結果の方が高くなった休日のNo.3地点及びNo.4地点では、予測条件よりも調査結果の交通量が増えている。また、No.2地点で開通前と同様に平日及び休日とも環境基準を超えており、予測結果よりも調査結果の方がやや高い理由は、この地点が走行車両音に加えて鉄道音が支配的であり、交通量が減少しても騒音レベルの変動は少なかったことが考えられる。 ④自動車交通量（一般車両及び新建築物関連車両）並びに走行速度 調査結果を評価書における予測条件と比較すると、車両台数の合計はNo.3地点及びNo.4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。 走行速度は、No.1地点、No.4地点及びNo.5地点の小型車類は予測条件よりも速度が速く、それ以外では予測条件と同程度もしくは予測条件より遅かった。
①近景及び中景 新建築物はささしまライブ24地区の愛大等の建物群と整合したデザインの建物が眺望でき、地区全体で調和の取れた新たなシンボルとなる都市景観を形成している。また、歩道周辺の植栽や敷地周囲の緑化が視野の手前に目視でき、安らぎと潤いのある都市景観が形成されている。 ②遠景 名古屋駅周辺の高層建築物群（JRゲートタワー、JPタワー名古屋、大名古屋ビルディング、ミッドランドスクエア等）とやや距離を置いて眺望でき、ささしまライブ24地区の愛大、中京テレビ等の高層建築物と新建築物が新たに配置されることで、全体で調和のとれたスカイラインが形成されている。また、名古屋駅周辺及び手前に存在するささしまライブ24地区の中高層の建物群とも調和した都市景観を形成している。 なお、景観に関して、市民等からの苦情はなかった。	①近景及び中景 調査結果を評価書における予測結果と比較すると、中京テレビ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。 ②遠景 調査結果を評価書における予測結果と比較すると、JRゲートタワー、JPタワー名古屋、大名古屋ビルディング等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。

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
景観	眺望及び圧迫感の変化	新建築物の圧迫感の状況 2 地点	評価書に記載した措置を実施した。
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	—	本事業で実施した環境保全措置は、次のとおりである。 ・供用時に発生した廃棄物等については、関係法令等を遵守して、適正処理を図るとともに、減量化並びに再利用・再資源化に努めた。 ・コンピュータによるゴミ計量自動集計システムを導入し、各用途区分のテナント毎に廃棄物の計量課金を可能とすることにより、リサイクルを促進した。 ・悪臭防止の観点からも、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、ごみ減量化及び再資源化に適した商品の積極的使用を指導した。 ・剪定した樹木や落ち葉を収集したものは、可能な限りリサイクルを実施できるように努めた。

調査結果	予測結果との比較
新建築物の存在時の形態率は、No. 1地点で35%、No. 2地点で66%であり、新建築物が存在することにより、No. 1地点は8ポイント、No. 2地点は23ポイント増加すると算出された。 なお、圧迫感に関して、市民等からの苦情はなかった。	調査結果を評価書における予測結果と比較すると、調査結果の変化量は、予測結果の変化量と概ね同等の数値となっている。
供用時の廃棄物等の発生量及び再資源化量の調査結果は、次のとおりである。事務所の廃棄物発生量は約48.3m³/日、再資源化量は約32.9m³/日、再資源化率は約68%、商業施設（飲食店・小売店舗）の廃棄物発生量は約57.4m³/日、再資源化量は約27.6m³/日、再資源化率は約68%、共用施設の廃棄物発生量は約2.2m³/日、再資源化量は約0.5m³/日、再資源化率は約23%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。	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107.9m³/日となり、予測結果の約273.4m³/日に対して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、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。再資源化量、再資源化率については、特に共用施設では発生量が低下しており、また再資源化量も低下している。

環境要素	調査事項	調査地点数	環境の保全のために講じた措置
温室効果ガス等	存在・供用時に発生する温室効果ガスの種類及び量	—	本事業で実施した環境保全措置は、次のとおりである。 ・事業実施場所外の地域冷暖房建築物から熱源供給を受けた。 ・新建築物を長く使用できるよう、構造体の耐久性を確保し、階高、床加重等にゆとりを持たせた。 ・Low-Eガラス（低放射ガラス）、エアバリアシステム、外気冷房等を採用した。 ・初期照度補正制御及び明るさセンサによる昼光利用制御を採用することにより、必要照度を制御した。 ・高効率仕様の空調熱源機器及び空調・換気機器を採用した。 ・工業用水の利用により、上水の節約に努めた。 ・太陽光発電パネルを低層棟に設置した。 ・テナントには、OA機器や家電製品におけるトップランナー機器の採用に取り組むよう啓発した。 ・コミュニティバスを導入した。 ・施設来場者やテナントには、エコドライブの実践、自動車利用の自粛に取り組むよう啓発した。 ・コンピュータによるゴミ計量自動集計システムを導入し、各用途区分のテナント毎に廃棄物の計量課金を可能とすることにより、一層のリサイクルを促進した。 ・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を指導した。 ・緑地等における剪定等の維持・管理作業を適切な時期に行った。 ・緑地等の維持・管理に関する年間スケジュールを立てることにより、清掃、灌水、病害虫の駆除、施肥、植え替え等を計画的に行った。
風害	ビル風の影響の程度	—	評価書に記載した措置を実施した。
日照阻害	日影の影響の程度	—	—

調査結果	予測結果との比較
①エネルギーの使用等に伴い発生する温室効果ガス排出量（二酸化炭素換算） エネルギーの使用等に伴って発生する温室効果ガスの排出量は、電力消費量等の調査結果より24,726tCO₂/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。 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42tCO₂/年の吸収量が見込まれる。	①エネルギーの使用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、電力消費量、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24,726tCO₂/年となり、予測時で算定した19,237 t CO₂/年よりも5,489 t CO₂/年多くなっている。電力の使用量は少なくなっているが、地域冷暖房のエネルギー消費量が予測結果より多くなっている。これは、近年の酷暑等の夏季の冷房負荷の増加などが考えられる。 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、緑化による吸収量は予測結果を上回った。これは、評価書時点の緑化計画より常緑広葉樹及び中低木の植栽本数を増やしたことによる。
風害に関して、市民等からの苦情はなかった。	—
日照障害に関して、市民等からの苦情はなかった。	—

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
電波障害	電波障害の程度	—	本事業で実施した環境保全措置は、次のとおりである。 ・タワー棟の立ち上げ時期は、地上デジタル放送の完全移行時期である平成23年（2011年）7月24日以降とした。 ・事業の実施に伴って、現状のテレビジョン放送電波受信水準が悪化すると予測される地域については、工事中において躯体が立ち上がる時期を目途として、事業者の負担により、都市型CATVへの接続、共同受信施設の調整、移設等の適切な対策を実施した。 ・工事中から引き続き、周辺の住民等からの苦情に対する連絡の窓口を設けるとともに、影響が予測される地域の住民等に対して、連絡先を周知するように努めた。
安全性	供用に伴う自動車交通量	【椿町線開通前】 24 区間	評価書に記載した措置を実施した。
		【椿町線開通後】 30 区間	評価書に記載した措置を実施した。

調査結果	予測結果との比較
電波障害に関して、市民等からの苦情はなかった。 なお、新建築物のタワー棟の建築開始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。一方、デジタル放送での新建築物による障害予測範囲では、ケーブルテレビによる受信対策を実施している。	—
①自動車交通量 自動車交通量が最も多い区間は平日及び休日とも区間Cであり、それぞれ31,676台/12時間、26,737台/12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V-2であり、それぞれ5.52、6.03であった。また、グローバルゲート周辺の区間S、T、U、V-1～4の交通量比は1.24～6.03であり、このうち区間V-1及びV-2で特に高くなっていた。その他の区間では、1未満若しくは1と同程度の交通量比となっていた。 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1,981台TE/12時間、休日は993台TE/12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。	①自動車交通量 調査結果を評価書における予測結果と比較すると、各区間の自動車交通量は、平日及び休日共に、区間S、T-1、T-2及びV-4を除く区間で調査結果が予測結果より少なくなっていた。 ②新建築物関連車両台数 調査結果を評価書における予測結果と比較すると、平日及び休日いずれも、調査結果が予測結果の2～4割程度となっていた。調査結果が予測結果より少ない理由としては、予測結果が類似建築物での交通手段のヒアリング調査により算定されていること、他、公共交通機関を利用するよう働きかけることにより、自動車での利用が抑えられたことが考えられる。
③自動車交通量 自動車交通量が最も多い区間は平日が区間R、休日が区間Gであり、それぞれ24,933台/12時間、23,213台/12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V-2であり、それぞれ3.48、3.30であった。また、グローバルゲート周辺の区間V-1～4の交通量比は1.51～3.48であり、このうち区間V-1及びV-2で特に高くなっていた。その他の区間では、1未満若しくは1と同程度の交通量比となっていた。	③自動車交通量 調査結果を評価書における予測結果と比較すると、各区間の自動車交通量は、平日及び休日の区間M及びRと休日の区間E、G及びLを除く区間で調査結果は予測結果より少なくなっていた。

環境要素	調査事項	調査地点数	環境の保全のために講じた措置
安全性	供用に伴う自動車交通量	【樺町線開通後】 30 区間	評価書に記載した措置を実施した。
	供用に伴う歩行者及び自転車交通量	【樺町線開通前】 17区間	評価書に記載した措置を実施した。
		【樺町線開通後】 17 区間	評価書に記載した措置を実施した。

調査結果	予測結果との比較
④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2,144台TE/12時間、休日は1,134台TE/12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。	④新建築物関連車両台数 調査結果を評価書における予測結果と比較すると、平日及び休日いずれも、調査結果が予測結果の3～4割程度となっていた。調査結果が予測結果より少ない理由としては、予測結果が類似建築物での交通手段のヒアリング調査により算定されていること、公共交通機関を利用するよう働きかけることにより、自動車での利用が抑えられたことが考えられる。
①歩行者及び自転車交通量 歩行者交通量が最も多い区間は平日及び休日とも区間アであり、平日が15,480人/12時間、休日が17,161人/12時間であった。自転車交通量が最も多い区間も、平日及び休日とも区間アであり、平日が1,819台/12時間、休日が1,914台/12時間であった。 歩行者交通量の供用前後の交通量比が最大となった区間は、平日及び休日とも区間コであり、それぞれ17.59、14.60であった。また、自転車交通量の供用前後の交通量比が最大となった区間は、平日は区間キ-2で7.22、休日は区画キ-3で5.51であった。 ②新建築物利用者交通量 新建築物利用者交通量の歩行者交通量の調査結果は、出入り合計で、平日が17,379人TE/12時間、休日が19,150人TE/12時間であった。また、新建築物利用者交通量の自転車交通量は、出入り合計で、平日が277台TE/12時間、休日が182台TE/12時間であった。 なお、新建築物関連の歩行者及び自転車の交通に関して、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、各区間の歩行者交通量は、平日は区間オ、ク-2及びコを除く区間で調査結果が予測結果より少なく、休日は区間オ、コ及びサ-1を除く区間で調査結果が予測結果より少なくなっていた。各区間の自転車交通量は、平日は区間オ及びサ-1～4を除く区間で調査結果が予測結果より少なく、休日は区間イ、オ及びサ-1～4を除く区間で調査結果が予測結果より少なくなっていた。
③歩行者及び自転車交通量 歩行者交通量が最も多い区間は平日及び休日とも区間アであり、平日が15,723人/12時間、休日が14,006人/12時間であった。自転車交通量が最も多い区間も、平日及び休日とも区間アであり、平日が1,748台/12時間、休日が924台/12時間であった。 歩行者交通量の供用前後の交通量比が最大となった区間は、平日及び休日とも区間コであり、それぞれ23.11、8.00であった。また、自転車交通量の供用前後の交通量比が最大となった区間は、平日は区間キ-2で6.19、休日は区画コで2.89であった。 ④新建築物利用者交通量 新建築物利用者交通量の歩行者交通量の調査結果は、出入り合計で、平日が19,713人TE/12時間、休日が13,920人TE/12時間であった。また、新建築物利用者交通量の自転車交通量は、出入り合計で、平日が314台TE/12時間、休日が110台TE/12時間であった。 なお、新建築物関連の歩行者及び自転車の交通に関して、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、各区間の歩行者交通量は、平日は区間オ及びコを除く区間で調査結果が予測結果より少なく、休日は区間オ及びサ-1を除く区間で調査結果が予測結果より少なくなっていた。各区間の自転車交通量は、平日は区間オ及びサ-1～4を除く区間、休日は区間サ-1を除く区間で調査結果が予測結果より少なくなっていた。

環境要素	調査事項	調査地点数	環境の保全のために講じた措置
安全性	供用に伴う自動車と歩行者及び自転車、自転車と歩行者との交錯	【椿町線開通前】 ①自動車と歩行者及び自転車との交錯 3地点	評価書に記載した措置を実施した。
		【椿町線開通前】 ②自転車と歩行者との交錯 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
①新建築物関連自動車と歩行者及び自転車との交錯 調査した北西側A、北西側B及び南側とも自動車、歩行者及び自転車交通量全てで平日が休日より多く、平日の北西側Aにおいては、175台/12時間の新建築物関連自動車が出て、525人/12時間の歩行者、261台/12時間の自転車と交錯した。北西側Bにおいては、837台/12時間の新建築物関連自動車が入り、462人/12時間の歩行者、259台/12時間の自転車と交錯した。南側においては、969台/12時間の新建築物関連自動車が出入りし、1,605人/12時間の歩行者、394台/12時間の自転車と交錯した。 休日の北西側Aにおいては、105台/12時間の新建築物関連自動車が出て、343人/12時間の歩行者、193台/12時間の自転車と交錯した。北西側Bにおいては、383台/12時間の新建築物関連自動車が入り、346人/12時間の歩行者、204台/12時間の自転車と交錯した。南側においては、505台/12時間の新建築物関連自動車が出入りし、1,524人/12時間の歩行者、381台/12時間の自転車と交錯した。 新建築物関連自動車と歩行者及び自転車との交錯のピーク時間についても、平日が休日より多い結果となった。 なお、新建築物関連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。	①新建築物関連自動車と歩行者及び自転車との交錯 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、北西側A、北西側B及び南側において交錯する自動車、歩行者及び自転車交通量の調査結果は、平日の北西側Aの歩行者交通量及び平日と休日の南側の自転車交通量を除き、予測結果よりも少なかった。 自動車と歩行者及び自転車との交錯のピーク時間については、平日及び休日の南側の自転車調査結果が、予測結果よりも多かった。 自動車の出入りが予測結果より少ない理由としては、予測結果が類似施設での交通手段のヒアリング調査により算定されていることの他、公共交通機関を利用するよう働きかけることにより、自動車での利用が抑えられたことが考えられる。また、特に南側で歩行者数が予測結果より少ない理由は、歩行者デッキにより新建築物を経由して愛大からささしまライブ駅までがアクセス可能となり、交錯個所の歩道の通行者が少なくなっていることが考えられる。自転車が北西側A及びBで予測結果より少ない理由としては、北西側より歩道の広い南側を利用していることが考えられる。
②新建築物関連自転車と歩行者との交錯 調査した東側及び北西側とも自転車及び歩行者交通量全てで平日が休日より多く、平日の東側においては、243台/12時間の新建築物関連自転車が出入りし、7,925人/12時間の歩行者と交錯した。北西側においては、45台/12時間の新建築物関連自転車が出入りし、462人/12時間の歩行者と交錯した。 休日の東側においては、157台/12時間の新建築物関連自転車が出入りし、5,039人/12時間の歩行者と交錯した。北西側においては、40台/12時間の新建築物関連自転車が出入りし、346人/12時間の歩行者と交錯した。 新建築物関連自転車と歩行者との交錯のピーク時間についても、平日が休日より多い結果となった。 なお、新建築物関連自転車と歩行者との交錯に関して、市民等からの苦情はなかった。	②新建築物関連自転車と歩行者との交錯 自転車と歩行者との交錯の調査結果を評価書における予測結果と比較すると、東側及び北西側において交錯する自転車及び歩行者交通量の調査結果は全て、予測結果よりも少なかった。自転車と歩行者との交錯のピーク時間についても、12時間交通量と同様に、調査結果が予測結果よりも少なかった。 自転車の出入りが予測結果より少ない理由としては、予測結果が類似施設での交通手段のヒアリング調査により算定されていることが考えられる。また、歩行者については交錯個所とは反対側の歩道や歩行者デッキの利用により、歩道の通行者が少なくなっていることが考えられる。

環境要素	調査事項	調査地点数	環境の保全のために講じた措置
安全性	供用に伴う自動車と歩行者及び自転車、自転車と歩行者との交錯	【椿町線開通後】 ③自動車と歩行者及び自転車との交錯 3地点	評価書に記載した措置を実施した。
		【椿町線開通後】 ④自転車と歩行者との交錯 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
③新建築物関連自動車と歩行者及び自転車との交錯 調査した北西側A、北西側B及び南側とも自動車、歩行者及び自転車交通量全てで平日が休日より多く、平日の北西側Aにおいては、234台/12時間の新建築物関連自動車が出て、350人/12時間の歩行者、197台/12時間の自転車と交錯した。北西側Bにおいては、933台/12時間の新建築物関連自動車が入り、367人/12時間の歩行者、183台/12時間の自転車と交錯した。南側においては、977台/12時間の新建築物関連自動車が出入りし、1,692人/12時間の歩行者、321台/12時間の自転車と交錯した。 休日の北西側Aにおいては、128台/12時間の新建築物関連自動車が出て、269人/12時間の歩行者、69台/12時間の自転車と交錯した。北西側Bにおいては、468台/12時間の新建築物関連自動車が入り、246人/12時間の歩行者、79台/12時間の自転車と交錯した。南側においては、538台/12時間の新建築物関連自動車が出入りし、1,140人/12時間の歩行者、168台/12時間の自転車と交錯した。 新建築物関連自動車と歩行者及び自転車との交錯のピーク時間についても、平日が休日より多い結果となった。 なお、新建築物関連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。	③新建築物関連自動車と歩行者及び自転車との交錯 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、北西側A、北西側B及び南側において交錯する自動車、歩行者及び自転車交通量の調査結果は、平日の南側の自転車交通量を除き、予測結果よりも少なかった。 自動車と歩行者及び自転車との交錯のピーク時間についても、平日及び休日の南側の自転車交通量を除き、予測結果よりも少なかった。 自動車の出入りが予測結果より少ない理由としては、予測結果が類似施設での交通手段のヒアリング調査により算定されていることその他、公共交通機関を利用するよう働きかけることにより、自動車での利用が抑えられたことが考えられる。また、特に南側で歩行者数が予測結果より少ない理由は、歩行者デッキにより新建築物を経由して愛大からささしまライブ駅までがアクセス可能となり、交錯個所の歩道の通行者が少なくなっていることが考えられる。自転車が北西側A及びBで予測結果より少ない理由としては、北西側より歩道の広い南側を利用していることが考えられる。
④新建築物関連自転車と歩行者との交錯 調査した東側及び北西側とも自転車及び歩行者交通量全てで平日が休日より多く、平日の東側においては、243台/12時間の新建築物関連自転車が出入りし、8,863人/12時間の歩行者と交錯した。北西側においては、76台/12時間の新建築物関連自転車が出入りし、367人/12時間の歩行者と交錯した。 休日の東側においては、83台/12時間の新建築物関連自転車が出入りし、3,389人/12時間の歩行者と交錯した。北西側においては、24台/12時間の新建築物関連自転車が出入りし、246人/12時間の歩行者と交錯した。 新建築物関連自転車と歩行者との交錯のピーク時間についても、平日が休日より多い結果となった。 なお、新建築物関連自転車と歩行者との交錯に関して、市民等からの苦情はなかった。	④新建築物関連自転車と歩行者との交錯 自転車と歩行者との交錯の調査結果を評価書における予測結果と比較すると、東側及び北西側において交錯する自転車及び歩行者交通量の調査結果は全て、予測結果よりも少なかった。自転車と歩行者との交錯のピーク時間についても、12時間交通量と同様に、調査結果が予測結果よりも少なかった。 自転車の出入りが予測結果より少ない理由としては、予測結果が類似施設での交通手段のヒアリング調査により算定されていることが考えられる。また、歩行者については交錯個所とは反対側の歩道や歩行者デッキの利用により、歩道の通行者が少なくなっていることが考えられる。

環境要素	調査事項	調査地点数	環境の保全のために講じた措置
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	—	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、適切な時期に剪定等の維持・管理作業を行った。 ・緑地の維持・管理に関する年間スケジュールを立て、清掃、灌水、病虫害の駆除、施肥、植替え等を計画的に行った。 ・工業用水の施設内での利用に加えて、雨水一時貯留槽の雨水の中水道による緑地への灌水利用を実施した。 ・緑化の樹種は、クスノキ、ケヤキなど東海地域における代表的な在来種の植栽を含めて選定し、これらを多く植栽できるように配慮した。

調査結果	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 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、主に事業実施場所の西側及び北西側に、中高木、低木及び地被類が植栽されている。屋上緑化では、低層棟の屋上（4F及び5F）に低木及び地被類が植栽されている。また、壁面緑化は、低層棟の4F及び5Fの南側に地被類が植栽されている。 緑地等の種類・樹種は、中高木ではクスノキ、ケヤキ、タブノキ、アラカシ、シラカシ、コブシ等、低木ではフィリフェラオーラ、シルバープリペット、ベニナンテン等、地被類ではジャノヒゲ、ヘデラ等となっている。また、郷土種では、東海地方に自生するアラカシ、ハナノキ等が植栽されている。 緑地等の面積は、敷地周辺の中高木と植栽帯の1,914m²、低層棟の屋上緑化の2,337m²及び壁面緑化の140m²並びに園路及び土留の310m²の合計で4,701m²となっている。 緑化率は、対象となる敷地面積約17,300m²に対して、緑地等の面積が約4,701m²のため約27.2%となっている。 ②事業実施場所周辺との調和 本事業では、北側のJICA中部との敷地に接したオープンスペースを中高木及び低木による植栽帯により広く緑化しており、JICA中部の植栽と連続したまとまりのある緑地が形成されている。南側の中高木による植栽は、椿町線の歩道の街路樹等と統一感のある緑地空間を形成している。 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、利用者にとってお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。	①緑地等の位置、種類・樹種等、面積及び緑化率 調査結果を評価書における予測結果と比較すると、緑地等の種類は、予測結果と同じ中高木及び地被類を主としており、中高木ではクスノキ、ケヤキ、タブノキ、アラカシ、シラカシ等の同様な樹種その他、多様な樹種を植栽している。緑地等の位置は、低層棟の屋上緑化、北側及び北西側の植栽となっており概ね予測結果と同様な位置である。緑化率は、予測結果の約28.4%に対して約27.2%であり、緑地面積は予測結果と同程度の割合を確保している。 ②事業実施場所周辺との調和 調査結果を評価書における予測結果と比較すると、事業実施場所北側のJICA中部の植栽や南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。

資 料 編

資料－１ 自動車交通量調査結果

[本編 p. 42, 49, 51 参照]

【椿町線開通前】

[No. 1地点] 単位：台/時

区分 時間帯	平日					休日				
	大型車	中型車	小 型 貨物車	乗用車	合 計	大型車	中型車	小 型 貨物車	乗用車	合 計
06:00～07:00	0	1	1	10	12	0	3	0	18	21
07:00～08:00	6	7	0	55	68	1	6	2	32	41
08:00～09:00	8	8	6	71	93	1	6	0	91	98
09:00～10:00	8	7	14	123	152	1	8	2	133	144
10:00～11:00	4	10	13	153	180	8	8	3	142	161
11:00～12:00	5	16	5	140	166	8	6	2	249	265
12:00～13:00	5	8	12	116	141	7	5	1	218	231
13:00～14:00	7	13	5	153	178	6	7	0	194	207
14:00～15:00	5	12	8	120	145	5	10	0	220	235
15:00～16:00	7	2	2	171	182	6	4	2	196	208
16:00～17:00	8	7	1	129	145	11	5	0	166	182
17:00～18:00	11	5	1	149	166	10	7	0	171	188
18:00～19:00	10	4	0	133	147	9	5	0	152	166
19:00～20:00	11	3	0	97	111	8	5	0	117	130
20:00～21:00	11	5	0	69	85	2	5	0	110	117
21:00～22:00	2	4	0	94	100	0	8	0	54	62
22:00～23:00	0	4	0	62	66	1	1	0	30	32
23:00～00:00	0	1	0	67	68	0	1	0	59	60
00:00～01:00	1	0	0	18	19	2	0	0	15	17
01:00～02:00	0	1	0	12	13	1	2	0	3	6
02:00～03:00	0	3	0	12	15	1	4	0	6	11
03:00～04:00	2	2	0	7	11	1	3	0	2	6
04:00～05:00	3	0	0	6	9	1	1	0	8	10
05:00～06:00	1	5	0	12	18	1	2	0	10	13
16時間合計	108	112	68	1,783	2,071	83	98	12	2,263	2,456
24時間合計	115	128	68	1,979	2,290	91	112	12	2,396	2,611

[No. 2地点] 単位：台/時

区分 時間帯	平日					休日				
	大型車	中型車	小 型 貨物車	乗用車	合 計	大型車	中型車	小 型 貨物車	乗用車	合 計
06:00～07:00	73	37	11	333	454	51	25	7	237	320
07:00～08:00	93	59	24	707	883	58	36	7	313	414
08:00～09:00	101	89	31	948	1,169	63	43	13	681	800
09:00～10:00	94	81	52	968	1,195	57	27	18	865	967
10:00～11:00	80	98	48	1,006	1,232	54	30	2	970	1,056
11:00～12:00	77	59	34	980	1,150	51	16	7	951	1,025
12:00～13:00	59	85	32	948	1,124	60	18	6	1,053	1,137
13:00～14:00	69	57	27	1,019	1,172	52	26	4	974	1,056
14:00～15:00	81	74	40	1,001	1,196	52	27	9	1,041	1,129
15:00～16:00	64	66	26	1,088	1,244	62	31	9	1,010	1,112
16:00～17:00	68	65	26	1,016	1,175	61	23	6	1,017	1,107
17:00～18:00	65	40	14	1,044	1,163	74	15	10	978	1,077
18:00～19:00	67	29	10	1,004	1,110	57	20	1	835	913
19:00～20:00	73	21	6	718	818	60	14	1	727	802
20:00～21:00	66	14	1	694	775	36	10	3	676	725
21:00～22:00	33	19	7	549	608	33	9	3	483	528
22:00～23:00	40	14	4	449	507	45	9	0	442	496
23:00～00:00	19	5	9	317	350	19	6	1	325	351
00:00～01:00	4	2	7	214	227	6	7	1	168	182
01:00～02:00	6	10	6	158	180	0	6	3	86	95
02:00～03:00	3	8	10	84	105	5	11	6	60	82
03:00～04:00	2	8	10	73	93	3	7	4	60	74
04:00～05:00	7	10	13	91	121	2	10	10	96	118
05:00～06:00	27	19	17	127	190	25	18	13	133	189
16時間合計	1,163	893	389	14,023	16,468	881	370	106	12,811	14,168
24時間合計	1,271	969	465	15,536	18,241	986	444	144	14,181	15,755

注) 調査は、平日：平成30年4月19日（木）～20日（金）、休日：平成30年4月22日（日）～23（月）に実施した。
16時間合計は、6時～22時までを集計した。

[No. 3地点]

単位：台/時

区分 時間帯	平日					休日				
	大型車	中型車	小 型 貨物車	乗用車	合 計	大型車	中型車	小 型 貨物車	乗用車	合 計
06:00～07:00	65	70	30	680	845	34	16	13	339	402
07:00～08:00	87	99	52	1,379	1,617	28	19	10	531	588
08:00～09:00	61	137	54	1,342	1,594	21	31	24	918	994
09:00～10:00	62	134	58	1,236	1,490	15	38	13	1,066	1,132
10:00～11:00	67	123	82	1,306	1,578	20	34	18	1,272	1,344
11:00～12:00	62	121	45	1,191	1,419	13	27	10	1,268	1,318
12:00～13:00	46	98	56	1,217	1,417	18	36	12	1,352	1,418
13:00～14:00	58	98	59	1,264	1,479	21	25	11	1,242	1,299
14:00～15:00	53	123	53	1,310	1,539	14	23	13	1,281	1,331
15:00～16:00	45	97	74	1,296	1,512	16	25	24	1,297	1,362
16:00～17:00	50	101	58	1,459	1,668	18	18	19	1,331	1,386
17:00～18:00	25	58	49	1,597	1,729	15	20	10	1,356	1,401
18:00～19:00	32	45	49	1,594	1,720	18	12	4	1,193	1,227
19:00～20:00	25	20	22	1,321	1,388	21	18	7	935	981
20:00～21:00	21	18	9	1,049	1,097	12	16	3	890	921
21:00～22:00	11	9	3	904	927	14	16	5	753	788
22:00～23:00	11	11	5	617	644	12	13	1	541	567
23:00～00:00	7	8	3	447	465	7	8	1	372	388
00:00～01:00	2	16	0	288	306	5	15	0	271	291
01:00～02:00	1	11	2	255	269	3	16	1	175	195
02:00～03:00	5	16	0	173	194	2	15	0	137	154
03:00～04:00	5	21	6	146	178	2	19	5	124	150
04:00～05:00	7	24	5	181	217	8	22	9	129	168
05:00～06:00	20	35	14	281	350	30	29	16	286	361
16時間合計	770	1,351	753	20,145	23,019	298	374	196	17,024	17,892
24時間合計	828	1,493	788	22,533	25,642	367	511	229	19,059	20,166

[No. 4地点]

単位：台/時

区分 時間帯	平日					休日				
	大型車	中型車	小 型 貨物車	乗用車	合 計	大型車	中型車	小 型 貨物車	乗用車	合 計
06:00～07:00	21	22	15	420	478	12	8	7	188	215
07:00～08:00	22	55	30	765	872	7	20	5	290	322
08:00～09:00	27	56	56	819	958	5	21	18	510	554
09:00～10:00	29	59	59	742	889	7	21	9	627	664
10:00～11:00	46	61	52	690	849	10	19	8	673	710
11:00～12:00	29	57	44	691	821	3	15	7	703	728
12:00～13:00	23	40	31	733	827	9	15	9	739	772
13:00～14:00	29	42	36	676	783	5	21	9	651	686
14:00～15:00	36	57	39	752	884	5	12	13	692	722
15:00～16:00	27	47	29	779	882	7	18	7	749	781
16:00～17:00	17	41	32	805	895	4	12	6	801	823
17:00～18:00	8	40	31	908	987	4	18	5	705	732
18:00～19:00	7	15	14	868	904	4	9	3	642	658
19:00～20:00	5	20	8	638	671	2	10	2	522	536
20:00～21:00	4	7	4	534	549	4	0	2	505	511
21:00～22:00	3	6	0	449	458	3	4	2	394	403
22:00～23:00	3	5	3	305	316	4	4	1	276	285
23:00～00:00	4	1	4	196	205	3	2	0	222	227
00:00～01:00	2	1	2	136	141	4	1	0	133	138
01:00～02:00	1	3	2	93	99	0	5	0	68	73
02:00～03:00	0	4	1	61	66	1	4	0	44	49
03:00～04:00	2	0	3	44	49	0	2	1	29	32
04:00～05:00	2	6	10	64	82	3	8	6	42	59
05:00～06:00	10	14	9	122	155	11	19	7	122	159
16時間合計	333	625	480	11,269	12,707	91	223	112	9,391	9,817
24時間合計	357	659	514	12,290	13,820	117	268	127	10,327	10,839

注)調査は、平日：平成30年4月19日(木)～20日(金)、休日：平成30年4月22日(日)～23(月)に実施した。
16時間合計は、6時～22時までを集計した。

[No. 5地点]

単位：台/時

区分 時間帯	平日					休日				
	大型車	中型車	小 型 貨物車	乗用車	合 計	大型車	中型車	小 型 貨物車	乗用車	合 計
06:00～07:00	31	38	10	353	432	19	15	5	152	191
07:00～08:00	25	57	30	724	836	13	16	8	252	289
08:00～09:00	23	84	43	782	932	7	22	7	427	463
09:00～10:00	30	88	32	737	887	10	15	6	569	600
10:00～11:00	23	88	32	723	866	7	21	4	609	641
11:00～12:00	24	81	42	685	832	3	15	4	663	685
12:00～13:00	14	66	19	661	760	6	14	4	637	661
13:00～14:00	19	60	22	741	842	5	11	5	618	639
14:00～15:00	14	73	20	639	746	4	11	3	597	615
15:00～16:00	19	55	34	761	869	7	15	10	622	654
16:00～17:00	25	59	21	776	881	6	12	6	665	689
17:00～18:00	21	32	29	818	900	11	7	9	648	675
18:00～19:00	12	19	20	764	815	9	9	8	581	607
19:00～20:00	15	16	11	658	700	11	8	3	454	476
20:00～21:00	6	13	6	504	529	5	7	3	409	424
21:00～22:00	9	10	8	404	431	8	16	2	366	392
22:00～23:00	11	7	4	315	337	14	9	1	268	292
23:00～00:00	7	3	1	232	243	7	6	0	174	187
00:00～01:00	2	14	1	168	185	2	9	1	125	137
01:00～02:00	0	8	1	143	152	2	10	2	95	109
02:00～03:00	4	4	8	84	100	0	6	8	51	65
03:00～04:00	1	8	7	73	89	3	11	5	54	73
04:00～05:00	3	8	2	94	107	4	12	4	81	101
05:00～06:00	12	25	16	124	177	6	25	5	120	156
16時間合計	310	839	379	10,730	12,258	131	214	87	8,269	8,701
24時間合計	350	916	419	11,963	13,648	169	302	113	9,237	9,821

[No. 6地点]

単位：台/時

区分 時間帯	平日					休日				
	大型車	中型車	小 型 貨物車	乗用車	合 計	大型車	中型車	小 型 貨物車	乗用車	合 計
06:00～07:00	71	53	27	747	898	21	15	12	290	338
07:00～08:00	94	57	58	1,298	1,507	24	19	17	533	593
08:00～09:00	95	86	80	1,291	1,552	29	31	25	944	1,029
09:00～10:00	67	126	68	1,244	1,505	20	47	13	1,118	1,198
10:00～11:00	85	95	82	1,335	1,597	25	22	15	1,208	1,270
11:00～12:00	68	96	72	1,159	1,395	20	14	12	1,230	1,276
12:00～13:00	45	81	55	1,231	1,412	14	24	11	1,304	1,353
13:00～14:00	52	83	65	1,187	1,387	19	22	13	1,223	1,277
14:00～15:00	60	79	89	1,265	1,493	18	11	12	1,167	1,208
15:00～16:00	49	89	69	1,287	1,494	24	15	14	1,200	1,253
16:00～17:00	66	81	83	1,497	1,727	22	19	15	1,339	1,395
17:00～18:00	44	49	70	1,592	1,755	21	15	9	1,222	1,267
18:00～19:00	39	38	33	1,663	1,773	23	13	6	1,173	1,215
19:00～20:00	41	15	26	1,291	1,373	26	10	7	845	888
20:00～21:00	36	10	17	993	1,056	18	8	3	758	787
21:00～22:00	23	8	5	854	890	21	3	2	692	718
22:00～23:00	28	6	6	597	637	18	11	6	546	581
23:00～00:00	11	3	6	394	414	6	2	5	325	338
00:00～01:00	6	10	2	292	310	4	11	1	225	241
01:00～02:00	3	9	2	219	233	4	15	2	133	154
02:00～03:00	4	8	4	163	179	10	9	4	108	131
03:00～04:00	2	12	5	126	145	2	11	6	105	124
04:00～05:00	15	11	4	160	190	8	12	11	124	155
05:00～06:00	22	22	16	219	279	17	21	19	259	316
16時間合計	935	1,046	899	19,934	22,814	345	288	186	16,246	17,065
24時間合計	1,026	1,127	944	22,104	25,201	414	380	240	18,071	19,105

注)調査は、平日：平成30年4月19日(木)～20日(金)、休日：平成30年4月22日(日)～23(月)に実施した。
16時間合計は、6時～22時までを集計した。

【椿町線開通後】

[No. 1地点] 単位：台/時

区分 時間帯	平日					休日				
	大型車	中型車	小 型 貨物車	乗用車	合 計	大型車	中型車	小 型 貨物車	乗用車	合 計
06:00～07:00	0	4	4	9	17	0	1	0	25	26
07:00～08:00	0	13	3	78	94	0	9	0	35	44
08:00～09:00	7	14	22	77	120	1	4	3	117	125
09:00～10:00	8	8	32	77	125	0	10	0	177	187
10:00～11:00	5	14	37	101	157	7	5	1	157	170
11:00～12:00	5	20	19	87	131	7	6	0	224	237
12:00～13:00	9	9	28	136	182	7	9	0	241	257
13:00～14:00	6	14	13	122	155	4	7	1	260	272
14:00～15:00	6	9	30	113	158	11	11	0	202	224
15:00～16:00	6	11	32	161	210	6	8	0	252	266
16:00～17:00	6	9	21	127	163	7	5	0	186	198
17:00～18:00	6	5	20	123	154	8	5	3	237	253
18:00～19:00	5	2	16	125	148	7	4	0	170	181
19:00～20:00	7	2	8	102	119	5	4	0	132	141
20:00～21:00	4	1	7	77	89	3	5	0	168	176
21:00～22:00	4	3	9	88	104	0	5	1	104	110
22:00～23:00	0	2	4	65	71	0	3	0	58	61
23:00～00:00	0	4	3	57	64	0	1	0	86	87
00:00～01:00	0	3	0	31	34	0	1	0	34	35
01:00～02:00	0	0	0	14	14	0	2	1	19	22
02:00～03:00	0	3	1	15	19	0	3	0	6	9
03:00～04:00	0	4	1	13	18	0	4	0	8	12
04:00～05:00	0	5	4	9	18	0	7	0	8	15
05:00～06:00	1	4	0	9	14	0	3	0	16	19
16時間合計	84	138	301	1,603	2,126	73	98	9	2,687	2,867
24時間合計	85	163	314	1,816	2,378	73	122	10	2,922	3,127

[No. 2地点] 単位：台/時

区分 時間帯	平日					休日				
	大型車	中型車	小 型 貨物車	乗用車	合 計	大型車	中型車	小 型 貨物車	乗用車	合 計
06:00～07:00	68	23	17	264	372	53	14	11	174	252
07:00～08:00	83	78	20	612	793	51	24	7	279	361
08:00～09:00	101	70	46	820	1,037	63	30	14	609	716
09:00～10:00	78	71	57	822	1,028	49	38	4	902	993
10:00～11:00	58	92	45	821	1,016	50	18	5	838	911
11:00～12:00	48	67	34	760	909	54	20	6	1,017	1,097
12:00～13:00	61	41	26	742	870	46	12	4	1,058	1,120
13:00～14:00	58	55	33	826	972	51	17	4	1,114	1,186
14:00～15:00	49	62	37	818	966	48	12	3	1,176	1,239
15:00～16:00	61	56	24	955	1,096	54	26	3	1,115	1,198
16:00～17:00	51	62	21	881	1,015	58	17	3	1,014	1,092
17:00～18:00	77	29	21	955	1,082	72	8	2	986	1,068
18:00～19:00	68	25	8	833	934	58	8	0	737	803
19:00～20:00	71	10	4	625	710	65	3	1	770	839
20:00～21:00	60	6	4	531	601	41	6	0	640	687
21:00～22:00	37	7	1	470	515	30	4	1	462	497
22:00～23:00	38	6	2	340	386	31	4	2	326	363
23:00～00:00	11	3	3	269	286	15	3	0	278	296
00:00～01:00	6	3	1	169	179	4	5	0	153	162
01:00～02:00	1	11	2	87	101	1	8	2	72	83
02:00～03:00	1	9	3	75	88	0	12	4	55	71
03:00～04:00	0	3	3	61	67	1	14	11	59	85
04:00～05:00	2	10	7	70	89	6	13	3	59	81
05:00～06:00	20	17	10	99	146	20	23	2	126	171
16時間合計	1,029	754	398	11,735	13,916	843	257	68	12,891	14,059
24時間合計	1,108	816	429	12,905	15,258	921	339	92	14,019	15,371

注) 調査は、平日：令和元年6月4日（火）～5日（水）、休日：令和元年6月9日（日）～10（月）に実施した。
16時間合計は、6時～22時までを集計した。

[No. 3地点]

単位：台/時

区分 時間帯	平日					休日				
	大型車	中型車	小 型 貨物車	乗用車	合 計	大型車	中型車	小 型 貨物車	乗用車	合 計
06:00～07:00	81	56	28	625	790	38	15	4	328	385
07:00～08:00	86	56	71	1,333	1,546	32	30	15	526	603
08:00～09:00	71	90	84	1,352	1,597	32	21	15	934	1,002
09:00～10:00	90	121	56	1,267	1,534	21	36	9	1,186	1,252
10:00～11:00	88	60	99	1,177	1,424	18	25	13	1,184	1,240
11:00～12:00	90	86	93	1,210	1,479	22	24	15	1,235	1,296
12:00～13:00	92	69	17	1,134	1,312	16	29	7	1,468	1,520
13:00～14:00	107	55	39	1,026	1,227	21	16	18	1,279	1,334
14:00～15:00	62	82	74	1,227	1,445	19	9	11	1,264	1,303
15:00～16:00	66	82	46	1,308	1,502	24	21	8	1,340	1,393
16:00～17:00	45	48	95	1,348	1,536	22	19	10	1,317	1,368
17:00～18:00	35	43	62	1,487	1,627	25	21	13	1,312	1,371
18:00～19:00	30	33	23	1,271	1,357	22	19	14	1,206	1,261
19:00～20:00	44	23	16	1,142	1,225	24	12	5	952	993
20:00～21:00	20	18	9	1,004	1,051	20	7	11	888	926
21:00～22:00	20	17	6	662	705	12	12	4	763	791
22:00～23:00	14	5	5	455	479	9	8	4	534	555
23:00～00:00	10	3	4	321	338	10	1	1	350	362
00:00～01:00	9	10	9	242	270	7	8	2	270	287
01:00～02:00	4	4	4	188	200	1	6	0	164	171
02:00～03:00	8	12	3	150	173	3	9	3	125	140
03:00～04:00	8	18	3	122	151	6	15	4	117	142
04:00～05:00	14	17	12	117	160	4	24	8	131	167
05:00～06:00	26	22	14	238	300	24	26	11	241	302
16時間合計	1,027	939	818	18,573	21,357	368	316	172	17,182	18,038
24時間合計	1,120	1,030	872	20,406	23,428	432	413	205	19,114	20,164

[No. 4地点]

単位：台/時

区分 時間帯	平日					休日				
	大型車	中型車	小 型 貨物車	乗用車	合 計	大型車	中型車	小 型 貨物車	乗用車	合 計
06:00～07:00	16	21	17	406	460	7	9	7	171	194
07:00～08:00	20	35	51	734	840	12	20	9	319	360
08:00～09:00	31	45	64	892	1,032	8	15	17	554	594
09:00～10:00	17	66	54	822	959	5	14	11	816	846
10:00～11:00	22	47	60	705	834	5	11	8	680	704
11:00～12:00	11	50	46	612	719	4	7	9	814	834
12:00～13:00	5	33	27	700	765	5	7	5	874	891
13:00～14:00	15	38	43	736	832	4	10	4	783	801
14:00～15:00	6	43	52	755	856	3	9	7	891	910
15:00～16:00	11	57	36	814	918	5	12	4	917	938
16:00～17:00	12	25	40	837	914	3	11	5	846	865
17:00～18:00	10	22	43	901	976	4	13	3	787	807
18:00～19:00	5	11	14	934	964	4	5	1	629	639
19:00～20:00	6	9	8	711	734	3	6	4	560	573
20:00～21:00	7	5	6	469	487	4	8	1	457	470
21:00～22:00	4	3	5	427	439	2	5	4	401	412
22:00～23:00	2	5	1	290	298	4	1	1	245	251
23:00～00:00	5	1	2	204	212	3	4	1	178	186
00:00～01:00	1	2	1	119	123	2	2	0	114	118
01:00～02:00	1	4	2	68	75	0	3	1	64	68
02:00～03:00	1	1	2	52	56	0	4	1	46	51
03:00～04:00	1	1	0	36	38	2	2	5	56	65
04:00～05:00	2	3	4	65	74	3	2	7	44	56
05:00～06:00	9	13	8	126	156	7	13	10	99	129
16時間合計	198	510	566	11,455	12,729	78	162	99	10,499	10,838
24時間合計	220	540	586	12,415	13,761	99	193	125	11,345	11,762

注) 調査は、平日：令和元年6月4日(火)～5日(水)、休日：令和元年6月9日(日)～10(月)に実施した。
16時間合計は、6時～22時までを集計した。

[No. 5地点]

単位：台/時

区分 時間帯	平日					休日				
	大型車	中型車	小 型 貨物車	乗用車	合 計	大型車	中型車	小 型 貨物車	乗用車	合 計
06:00～07:00	46	49	22	384	501	27	17	11	185	240
07:00～08:00	43	47	50	695	835	26	24	17	288	355
08:00～09:00	50	89	85	792	1,016	4	28	14	531	577
09:00～10:00	38	81	63	766	948	11	24	18	693	746
10:00～11:00	34	75	52	666	827	6	24	5	742	777
11:00～12:00	32	83	53	670	838	13	20	10	767	810
12:00～13:00	17	66	45	618	746	7	16	8	815	846
13:00～14:00	28	52	58	696	834	8	19	6	804	837
14:00～15:00	23	58	83	718	882	11	10	5	784	810
15:00～16:00	36	58	54	757	905	18	17	5	850	890
16:00～17:00	18	68	56	808	950	10	18	6	815	849
17:00～18:00	22	30	65	832	949	19	6	2	756	783
18:00～19:00	19	18	31	854	922	21	5	5	697	728
19:00～20:00	23	14	10	661	708	22	6	4	581	613
20:00～21:00	15	13	16	499	543	16	9	7	528	560
21:00～22:00	11	14	9	458	492	17	6	6	418	447
22:00～23:00	15	11	1	281	308	13	6	1	309	329
23:00～00:00	11	3	2	213	229	13	2	2	219	236
00:00～01:00	5	7	2	158	172	8	3	3	154	168
01:00～02:00	3	7	3	148	161	1	8	4	79	92
02:00～03:00	4	9	2	95	110	2	8	6	74	90
03:00～04:00	1	5	1	71	78	2	8	6	80	96
04:00～05:00	4	22	8	67	101	5	16	3	76	100
05:00～06:00	18	17	22	138	195	20	16	9	135	180
16時間合計	455	815	752	10,874	12,896	236	249	129	10,254	10,868
24時間合計	516	896	793	12,045	14,250	300	316	163	11,380	12,159

[No. 6地点]

単位：台/時

区分 時間帯	平日					休日				
	大型車	中型車	小 型 貨物車	乗用車	合 計	大型車	中型車	小 型 貨物車	乗用車	合 計
06:00～07:00	62	40	29	705	836	28	15	8	315	366
07:00～08:00	68	62	49	1,298	1,477	25	13	15	521	574
08:00～09:00	69	109	60	1,395	1,633	30	28	14	800	872
09:00～10:00	81	122	58	1,257	1,518	23	22	13	1,201	1,259
10:00～11:00	88	93	74	1,210	1,465	26	19	10	1,213	1,268
11:00～12:00	61	106	49	1,171	1,387	15	8	15	1,233	1,271
12:00～13:00	63	79	52	1,141	1,335	18	15	9	1,258	1,300
13:00～14:00	88	70	62	1,232	1,452	25	13	13	1,212	1,263
14:00～15:00	50	79	60	1,281	1,470	26	8	8	1,242	1,284
15:00～16:00	49	87	57	1,373	1,566	17	17	13	1,276	1,323
16:00～17:00	58	68	77	1,374	1,577	22	13	13	1,286	1,334
17:00～18:00	51	39	63	1,617	1,770	36	6	9	1,332	1,383
18:00～19:00	35	25	31	1,442	1,533	26	12	12	1,134	1,184
19:00～20:00	37	15	26	1,292	1,370	23	7	14	885	929
20:00～21:00	31	6	11	939	987	25	5	10	888	928
21:00～22:00	25	5	4	743	777	18	3	0	682	703
22:00～23:00	19	5	6	479	509	14	5	3	502	524
23:00～00:00	7	4	2	328	341	7	2	6	313	328
00:00～01:00	5	2	4	238	249	3	6	2	209	220
01:00～02:00	7	3	1	166	177	7	6	3	129	145
02:00～03:00	6	8	9	105	128	6	4	7	81	98
03:00～04:00	9	9	3	106	127	2	12	7	76	97
04:00～05:00	7	10	7	97	121	15	13	5	96	129
05:00～06:00	24	23	16	222	285	24	23	17	240	304
16時間合計	916	1,005	762	19,470	22,153	383	204	176	16,478	17,241
24時間合計	1,000	1,069	810	21,211	24,090	461	275	226	18,124	19,086

注) 調査は、平日：令和元年6月4日(火)～5日(水)、休日：令和元年6月9日(日)～10(月)に実施した。
16時間合計は、6時～22時までを集計した。

[No. 7地点]

単位：台/時

区分 時間帯	平日					休日				
	大型車	中型車	小 型 貨物車	乗用車	合 計	大型車	中型車	小 型 貨物車	乗用車	合 計
06:00～07:00	16	26	14	327	383	21	21	5	185	232
07:00～08:00	13	34	20	562	629	14	21	4	289	328
08:00～09:00	16	40	26	680	762	12	37	10	518	577
09:00～10:00	20	39	38	692	789	11	14	8	681	714
10:00～11:00	10	49	30	684	773	9	23	4	687	723
11:00～12:00	7	43	21	623	694	12	25	10	740	787
12:00～13:00	5	35	12	602	654	7	22	2	815	846
13:00～14:00	8	33	23	623	687	9	15	4	708	736
14:00～15:00	11	30	27	619	687	20	21	2	790	833
15:00～16:00	11	37	24	692	764	13	19	1	768	801
16:00～17:00	9	36	15	789	849	18	19	4	835	876
17:00～18:00	12	24	17	751	804	16	21	2	797	836
18:00～19:00	11	13	4	723	751	20	12	2	708	742
19:00～20:00	15	9	6	609	639	9	11	3	590	613
20:00～21:00	12	7	3	473	495	10	14	2	543	569
21:00～22:00	3	11	9	439	462	8	9	6	486	509
22:00～23:00	7	6	1	305	319	6	8	1	320	335
23:00～00:00	5	7	3	211	226	5	2	2	225	234
00:00～01:00	1	4	1	171	177	0	6	2	151	159
01:00～02:00	1	4	0	105	110	0	9	4	74	87
02:00～03:00	2	6	1	73	82	0	6	4	55	65
03:00～04:00	0	2	3	56	61	0	2	7	50	59
04:00～05:00	2	10	6	60	78	1	7	5	57	70
05:00～06:00	6	10	7	76	99	4	21	2	99	126
16時間合計	179	466	289	9,888	10,822	209	304	69	10,140	10,722
24時間合計	203	515	311	10,945	11,974	225	365	96	11,171	11,857

注) 調査は、平日：令和元年6月4日(火)～5日(水)、休日：令和元年6月9日(日)～10(月)に実施した。
16時間合計は、6時～22時までを集計した。

資料－２ 走行速度調査結果

[本編 p. 42, 49, 51 参照]

【椿町線開通前】

単位：km/時

地点 区分 時間帯	平日						休日					
	No. 1		No. 2		No. 3		No. 1		No. 2		No. 3	
	大型車 類	小型車 類	大型車 類	小型車 類	大型車 類	小型車 類	大型車 類	小型車 類	大型車 類	小型車 類	大型車 類	小型車 類
06:00～07:00	34	40	51	63	47	56	34	38	45	59	44	57
07:00～08:00	32	39	47	60	52	59	34	38	44	56	49	58
08:00～09:00	33	39	43	55	48	54	32	38	43	56	47	58
09:00～10:00	28	36	43	56	50	57	32	37	42	55	48	58
10:00～11:00	27	37	44	53	48	58	28	32	43	52	48	59
11:00～12:00	33	40	42	53	49	56	33	37	44	54	48	56
12:00～13:00	31	40	45	53	50	58	32	38	45	54	46	57
13:00～14:00	34	39	41	55	51	59	32	37	44	55	50	57
14:00～15:00	33	38	42	54	49	59	33	36	41	55	46	58
15:00～16:00	28	36	44	55	50	57	28	33	40	54	45	58
16:00～17:00	28	36	44	55	47	56	30	36	41	54	49	56
17:00～18:00	32	39	42	52	47	59	32	35	43	55	45	58
18:00～19:00	31	38	42	53	50	56	34	38	40	54	44	57
19:00～20:00	34	39	39	55	44	58	32	37	42	52	47	57
20:00～21:00	32	40	41	55	50	59	31	36	39	53	47	59
21:00～22:00	31	38	42	51	49	59	33	37	39	54	46	56
22:00～23:00	30	41	43	56	47	59	34	38	39	55	48	55
23:00～00:00	33	39	41	56	46	59	33	38	39	55	46	56
00:00～01:00	30	37	46	57	49	61	34	37	43	53	45	53
01:00～02:00	32	42	47	60	51	58	33	38	40	54	44	59
02:00～03:00	32	42	45	59	50	58	33	37	40	54	45	56
03:00～04:00	36	41	47	61	51	60	32	37	40	54	44	60
04:00～05:00	35	41	45	59	52	59	34	39	42	53	46	59
05:00～06:00	36	40	44	55	54	64	34	38	44	55	47	57
16時間平均	31	38	43	55	49	57	32	36	42	54	47	57
24時間平均	32	39	44	56	49	58	32	37	42	54	46	57

注 1) 平均値は、端数処理する前の毎時間の平均値で示している。

2) 平日及び休日の調査日は以下の通りである。

平日：平成30年4月19日（木）6時～20日（金）6時 休日：平成30年4月22日（日）6時～21日（月）6時
16時間合計は、6時～22時までを集計した。

単位：km/時

地点 区分 時間帯	平日						休日					
	No. 4		No. 5		No. 6		No. 4		No. 5		No. 6	
	大型車 類	小型車 類	大型車 類	小型車 類	大型車 類	小型車 類	大型車 類	小型車 類	大型車 類	小型車 類	大型車 類	小型車 類
06:00～07:00	41	47	49	56	40	50	41	53	46	54	41	45
07:00～08:00	40	49	48	56	37	51	41	51	49	54	41	46
08:00～09:00	40	47	46	54	40	48	43	52	46	54	42	47
09:00～10:00	44	51	45	52	39	44	41	52	45	52	41	48
10:00～11:00	44	50	47	54	40	46	40	53	48	53	40	48
11:00～12:00	43	49	47	52	40	48	42	51	48	54	42	46
12:00～13:00	41	51	48	55	40	47	41	52	47	55	42	49
13:00～14:00	43	53	48	55	38	46	41	52	49	55	41	47
14:00～15:00	43	49	47	54	41	48	40	51	48	53	42	46
15:00～16:00	42	52	46	53	42	52	42	53	50	55	42	48
16:00～17:00	43	52	46	52	40	49	44	53	49	55	40	49
17:00～18:00	41	50	46	54	40	50	43	52	51	55	42	47
18:00～19:00	44	50	47	55	38	48	43	52	48	57	39	49
19:00～20:00	43	53	48	54	40	49	42	53	48	58	39	50
20:00～21:00	41	51	46	53	40	50	41	51	51	57	42	49
21:00～22:00	43	52	46	50	40	51	44	51	50	56	42	49
22:00～23:00	44	53	46	53	42	51	44	53	51	59	42	48
23:00～00:00	46	52	48	56	40	50	41	53	49	58	41	48
00:00～01:00	46	54	47	56	40	53	42	53	51	58	41	47
01:00～02:00	47	54	51	56	39	51	42	52	50	57	41	48
02:00～03:00	44	52	53	58	41	52	42	53	52	58	42	50
03:00～04:00	47	53	52	56	43	52	46	53	50	58	44	50
04:00～05:00	46	52	53	56	44	53	43	54	50	59	43	49
05:00～06:00	47	52	54	58	45	53	44	54	50	58	42	50
16時間平均	42	50	47	54	39	48	41	52	48	55	41	48
24時間平均	43	51	48	54	40	49	42	52	49	56	41	48

注 1) 平均値は、端数処理する前の毎時間の平均値で示している。

2) 平日及び休日の調査日は以下の通りである。

平日：平成 30 年 4 月 19 日（木）6 時～20 日（金）6 時 休日：平成 30 年 4 月 22 日（日）6 時～21 日（月）6 時

16 時間合計は、6 時～22 時までを集計した。

【椿町線開通後】

単位：km/時

地点 区分 時間帯	平日						休日					
	No. 1		No. 2		No. 3		No. 1		No. 2		No. 3	
	大型車 類	小型車 類	大型車 類	小型車 類	大型車 類	小型車 類	大型車 類	小型車 類	大型車 類	小型車 類	大型車 類	小型車 類
06:00～07:00	33	34	42	51	42	50	34	39	36	54	41	50
07:00～08:00	32	38	43	50	47	51	36	40	38	52	46	53
08:00～09:00	30	39	42	49	43	51	33	38	39	49	47	53
09:00～10:00	31	37	42	51	46	53	35	38	37	46	45	55
10:00～11:00	31	37	42	50	45	52	35	37	35	45	46	53
11:00～12:00	35	37	41	49	43	51	34	39	34	43	45	53
12:00～13:00	33	38	42	49	46	51	34	37	38	50	42	55
13:00～14:00	31	37	39	46	45	52	34	39	37	47	42	49
14:00～15:00	35	41	42	48	47	53	33	40	40	51	43	54
15:00～16:00	32	40	41	49	46	51	33	39	40	47	43	54
16:00～17:00	31	39	39	47	43	54	35	39	35	42	44	54
17:00～18:00	31	36	43	50	42	52	34	39	37	42	45	53
18:00～19:00	31	39	42	50	45	54	34	38	36	47	44	54
19:00～20:00	32	41	42	50	42	51	33	39	38	46	43	50
20:00～21:00	33	40	41	50	45	55	34	38	38	48	43	50
21:00～22:00	32	40	40	49	44	55	36	39	36	46	43	50
22:00～23:00	34	42	42	48	45	54	35	39	35	50	43	49
23:00～00:00	33	40	45	51	44	50	35	39	42	52	41	51
00:00～01:00	31	39	43	51	42	51	36	39	39	59	45	52
01:00～02:00	－	38	44	50	44	52	－	38	39	51	41	50
02:00～03:00	37	41	44	52	44	51	34	41	44	53	40	46
03:00～04:00	39	41	45	54	44	52	33	38	48	52	45	52
04:00～05:00	42	41	45	51	46	52	34	34	43	55	44	51
05:00～06:00	36	38	46	51	45	53	37	39	41	51	42	49
16時間平均	32	38	41	49	44	52	34	38	37	47	44	52
24時間平均	33	39	42	50	44	52	34	38	38	49	43	52

注 1) 平均値は、端数処理する前の毎時間の平均値で示している。

2) 平日及び休日の調査日は以下の通りである。

平日：令和元年6月4日（火）6時～5日（水）6時 休日：令和元年6月9日（日）6時～10日（月）6時

16時間合計は、6時～22時までを集計した。

3) No.1 の 1:00～2:00 の平日及び休日の大型車類は定常走行で走る車両がなく、計測できなかった。

時間帯	地点 区分	平日						休日					
		No. 4		No. 5		No. 6		No. 4		No. 5		No. 6	
		大型車 類	小型車 類	大型車 類	小型車 類	大型車 類	小型車 類	大型車 類	小型車 類	大型車 類	小型車 類	大型車 類	小型車 類
06:00～07:00		39	51	53	62	41	47	40	49	46	54	41	45
07:00～08:00		40	48	49	59	41	49	39	49	47	59	40	47
08:00～09:00		37	47	50	57	39	47	40	51	46	56	40	47
09:00～10:00		39	47	48	57	41	47	37	50	48	57	39	46
10:00～11:00		39	47	50	59	43	48	41	48	48	59	42	46
11:00～12:00		39	48	49	59	41	47	38	50	46	57	44	50
12:00～13:00		38	48	53	61	40	49	37	51	47	54	42	49
13:00～14:00		41	47	52	59	41	47	38	49	47	57	41	46
14:00～15:00		42	50	47	56	42	48	40	49	47	58	41	47
15:00～16:00		41	47	48	56	40	47	39	49	48	54	42	50
16:00～17:00		42	49	48	57	38	45	41	47	45	55	40	45
17:00～18:00		41	51	48	54	40	46	41	48	49	56	43	47
18:00～19:00		39	47	49	59	38	47	38	52	48	54	41	47
19:00～20:00		40	48	45	55	38	46	39	49	48	58	41	50
20:00～21:00		40	50	48	56	38	48	37	46	48	57	42	49
21:00～22:00		39	47	47	56	41	48	39	49	51	60	42	50
22:00～23:00		42	50	49	61	37	45	37	48	47	61	42	46
23:00～00:00		39	49	51	63	41	49	41	49	48	57	40	48
00:00～01:00		43	51	54	64	40	49	37	49	52	60	38	48
01:00～02:00		41	53	53	59	42	47	46	50	52	58	39	47
02:00～03:00		45	54	52	57	42	47	43	49	51	57	40	47
03:00～04:00		45	52	54	58	44	48	41	47	58	61	42	47
04:00～05:00		49	53	54	61	45	50	42	48	54	56	41	47
05:00～06:00		49	54	55	62	41	48	41	51	51	58	43	49
16時間平均		40	48	49	57	40	47	39	49	47	56	41	48
24時間平均		41	49	50	58	40	47	39	49	49	57	41	47

注 1) 平均値は、端数処理する前の毎時間の平均値で示している。
 2) 平日及び休日の調査日は以下の通りである。
 平日：令和元年6月4日(火)6時～5日(水)6時 休日：令和元年6月9日(日)6時～10日(月)6時
 16時間合計は、6時～22時までを集計した。

單位：km/時

時間帯	地点 区分	平日		休日	
		No. 7		No. 7	
		大型車 類	小型車 類	大型車 類	小型車 類
06:00～07:00		47	54	44	49
07:00～08:00		47	56	41	48
08:00～09:00		45	55	42	51
09:00～10:00		46	53	44	52
10:00～11:00		45	51	43	55
11:00～12:00		46	53	48	53
12:00～13:00		47	54	46	49
13:00～14:00		48	51	44	50
14:00～15:00		45	51	43	50
15:00～16:00		44	54	46	52
16:00～17:00		47	54	48	54
17:00～18:00		49	53	49	54
18:00～19:00		48	55	46	48
19:00～20:00		51	54	39	47
20:00～21:00		47	51	42	47
21:00～22:00		46	51	46	52
22:00～23:00		43	52	45	53
23:00～00:00		45	52	49	55
00:00～01:00		44	54	36	53
01:00～02:00		43	57	38	48
02:00～03:00		43	53	38	46
03:00～04:00		39	50	37	53
04:00～05:00		48	53	48	51
05:00～06:00		47	50	50	52
16時間平均		47	53	44	50
24時間平均		46	53	44	51

注1) 平均値は、端数処理する前の毎時間の平均値で示している。

2) 平日及び休日の調査日は以下の通りである。

平日：令和元年 6 月 4 日（火）6 時～ 5 日（水）6 時

休日：令和元年 6 月 9 日（日）6 時～10 日（月）6 時

16 時間合計は、6 時～22 時までを集計した。

資料－３ 新建築物関連車両の走行による騒音の調査結果

[本編 p. 49, 51 参照]

【椿町線開通前】

単位：dB

区分	調査 地点	時 間 帯																	昼 間
		6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時		
平日	No. 1	56.1	56.7	60.3	61.0	63.5	62.7	62.7	61.2	62.1	62.8	63.5	63.7	65.0	62.2	63.2	61.6	62	
	No. 2	70.3	71.1	72.0	71.3	70.8	70.5	71.0	70.3	70.7	70.8	71.3	71.2	71.3	71.6	71.3	70.8	71	
	No. 3	63.6	71.7	72.1	71.0	71.0	70.5	70.1	70.0	69.8	69.4	67.5	70.3	71.0	70.0	70.6	69.2	70	
	No. 4	66.3	67.1	68.1	68.5	67.7	67.0	66.8	67.2	67.6	66.4	67.6	67.5	67.0	67.8	67.0	66.9	67	
	No. 5	59.6	62.0	61.9	62.0	62.0	60.4	59.7	61.3	59.9	59.2	59.9	61.8	59.0	58.4	58.8	58.0	61	
	No. 6	66.8	70.1	69.0	67.6	67.1	67.5	66.7	67.5	67.1	66.7	67.8	68.1	67.8	67.5	67.6	66.9	68	
休日	No. 1	52.4	55.2	58.6	62.6	61.8	62.7	63.9	64.3	64.2	64.7	63.2	64.2	65.8	62.6	63.0	64.2	63	
	No. 2	69.4	70.1	71.1	71.7	70.4	70.1	70.4	70.3	70.2	70.3	70.8	70.6	70.7	70.8	71.3	70.9	71	
	No. 3	62.4	67.1	69.7	68.9	69.8	68.7	69.1	68.3	68.9	69.6	69.4	70.2	69.6	68.4	68.2	64.1	69	
	No. 4	64.7	65.7	66.3	66.7	66.7	65.4	66.4	66.0	66.6	65.7	66.2	66.9	67.0	66.6	66.9	65.3	66	
	No. 5	54.3	56.9	58.6	58.0	58.5	58.1	57.2	60.6	58.7	58.9	58.1	58.8	57.0	57.7	57.6	56.9	58	
	No. 6	62.1	64.3	66.0	68.2	66.9	67.0	65.5	67.1	66.2	66.8	67.2	67.8	66.9	65.6	67.2	64.9	66	

注 1) 上記の数値は、等価騒音レベル (L_{Aeq}) である。

2) 平日及び休日の調査日は以下の通りである。

平日：平成 30 年 4 月 19 日（木）6 時～22 時 休日：平成 30 年 4 月 22 日（日）6 時～22 時

【椿町線開通後】

単位：dB

区分	調査 地点	時 間 帯																	昼 間
		6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時		
平日	No. 1	53.9	57.9	59.7	61.5	61.4	62.9	61.8	61.2	63.1	62.1	62.4	61.2	62.8	60.8	61.5	61.8	61	
	No. 2	68.5	70.7	72.0	71.3	70.7	70.5	70.1	70.1	70.1	70.2	71.2	71.2	71.0	71.0	71.1	70.8	71	
	No. 3	64.6	70.7	69.5	67.9	68.9	70.8	68.9	69.1	68.4	70.4	69.2	68.8	69.0	68.1	68.9	66.1	69	
	No. 4	64.1	67.6	67.5	68.0	66.0	65.5	66.0	65.7	66.8	66.5	67.0	67.4	67.5	67.5	66.5	66.2	67	
	No. 5	59.5	61.7	64.2	61.4	60.9	63.0	60.1	59.4	59.5	61.4	61.5	60.2	60.0	58.7	57.2	57.1	61	
	No. 6	65.2	68.5	68.5	68.7	67.4	66.7	67.0	67.7	67.6	67.7	67.8	68.2	68.3	67.5	66.7	66.2	68	
	No. 7	52.9	53.8	55.3	58.0	55.9	55.2	55.2	54.5	56.4	56.7	56.8	56.4	56.0	56.4	55.7	54.7	56	
休日	No. 1	54.1	58.5	60.0	62.7	62.6	64.0	64.4	64.3	64.5	65.0	62.9	65.0	64.1	62.4	63.1	63.4	63	
	No. 2	68.8	70.5	71.2	71.6	70.9	71.0	71.1	71.0	71.5	71.4	71.6	71.7	71.9	72.1	71.8	71.3	71	
	No. 3	62.6	68.0	71.3	71.3	70.8	70.3	68.5	71.0	70.5	68.6	69.4	69.6	70.5	68.0	69.2	64.0	70	
	No. 4	64.0	67.4	69.1	69.4	68.0	68.7	68.5	68.4	67.7	67.7	68.1	67.9	67.0	67.7	67.5	66.6	68	
	No. 5	56.8	62.2	64.5	65.1	65.3	65.5	65.0	66.2	65.3	64.1	64.0	64.5	62.8	61.9	60.7	59.8	64	
	No. 6	62.8	65.7	67.9	69.5	69.1	69.7	68.6	69.6	68.8	68.1	68.0	69.0	68.6	66.6	66.5	65.6	68	
	No. 7	52.9	57.1	57.7	57.7	56.9	58.7	58.2	58.2	57.5	57.3	57.3	58.2	55.7	56.5	55.4	55.1	57	

注 1) 上記の数値は、等価騒音レベル (L_{Aeq}) である。

2) 平日及び休日の調査日は以下の通りである。

平日：令和元年 6 月 4 日（火）6 時～22 時 休日：令和元年 6 月 9 日（日）6 時～22 時

資料－４ エネルギーの使用に伴う温室効果ガス排出量

[本編 p. 80 参照]

用 途		単 位	エネルギー消費量 ① (kWh/年) (Nm ³ /年)	CO ₂ 排出係数 ② (kgCO ₂ /kWh) (kgCO ₂ /Nm ³)	二酸化炭素排出量 ①×②/1,000 (tCO ₂ /年)	合 計
電 気		(kWh)	13,257,548	0.476	6,311	24,726
熱量	地域冷暖房冷熱受入	(kWh)	44,109,000	0.205	9,042	
	地域冷暖房温熱受入	(kWh)	45,719,865	0.205	9,373	
都市ガス		(Nm ³)	0	2.23	0	

注)CO₂の排出係数は、下記に基づいて設定した。

- 1:電気は環境省報道発表資料「電気事業者別排出係数（特定排出者の温室効果ガス排出量算定用）－平成30年度実績－」（環境省、平成31年）に示された中部電力株式会社の値を示した。
- 2:熱量は環境省、経済産業省ホームページ「温室効果ガス算定・報告・公表制度について」より、算定・報告・公表制度における算定方法・排出係数一覧に示された他人から供給された熱の使用（蒸気）の値から算出した。
- 3:都市ガスは「地球温暖化対策の推進に関する法律施行令」に基づき算出した。

資料－5 区間交通量調査結果

[本編 p. 92, 97 参照]

【椿町線開通前】

単位：台/12時間

区間	車種 区分	平 日			休 日		
		車種別 交通量	合計	大型車 混入率 (%)	車種別 交通量	合計	大型車 混入率 (%)
A	大型車類	1,478	19,802	7.5%	712	16,760	4.2%
	小型車類	18,324			16,048		
B	大型車類	869	13,165	6.6%	622	12,621	4.9%
	小型車類	12,296			11,999		
C	大型車類	1,867	31,676	5.9%	1,043	26,737	3.9%
	小型車類	29,809			25,694		
E	大型車類	1,825	18,410	9.9%	972	14,917	6.5%
	小型車類	16,585			13,945		
F	大型車類	1,158	22,936	5.0%	817	18,545	4.4%
	小型車類	21,778			17,728		
G	大型車類	2,152	27,099	7.9%	1,173	23,001	5.1%
	小型車類	24,947			21,828		
H	大型車類	1,870	17,476	10.7%	1,161	14,752	7.9%
	小型車類	15,606			13,591		
I	大型車類	1,720	13,813	12.5%	1,013	11,793	8.6%
	小型車類	12,093			10,780		
J	大型車類	1,832	14,464	12.7%	977	11,990	8.1%
	小型車類	12,632			11,013		
K	大型車類	1,609	13,770	11.7%	765	10,906	7.0%
	小型車類	12,161			10,141		
L	大型車類	1,882	18,762	10.0%	525	14,800	3.5%
	小型車類	16,880			14,275		
M	大型車類	870	10,551	8.2%	271	8,152	3.3%
	小型車類	9,681			7,881		
P	大型車類	1,011	10,166	9.9%	256	7,218	3.5%
	小型車類	9,155			6,962		
Q	大型車類	1,724	18,597	9.3%	511	14,334	3.6%
	小型車類	16,873			13,823		
R	大型車類	2,270	25,229	9.0%	678	19,662	3.4%
	小型車類	22,959			18,984		
S	大型車類	456	4,178	10.9%	218	3,648	6.0%
	小型車類	3,722			3,430		
T-1	大型車類	183	1,763	10.4%	150	2,126	7.1%
	小型車類	1,580			1,976		
T-2	大型車類	183	1,763	10.4%	150	2,126	7.1%
	小型車類	1,580			1,976		
U	大型車類	72	814	8.8%	28	1,072	2.6%
	小型車類	742			1,044		
V-1	大型車類	188	1,178	16.0%	109	966	11.3%
	小型車類	990			857		
V-2	大型車類	160	1,116	14.3%	106	934	11.3%
	小型車類	956			828		
V-3	大型車類	112	468	23.9%	75	578	13.0%
	小型車類	356			503		
V-4	大型車類	122	548	22.3%	95	652	14.6%
	小型車類	426			557		
Y	大型車類	138	1,336	10.3%	95	1,224	7.8%
	小型車類	1,198			1,129		

注) 平日：平成30年4月19日(木)7時～19時

休日：平成30年4月22日(日)7時～19時

【椿町線開通後】

単位：台/12時間

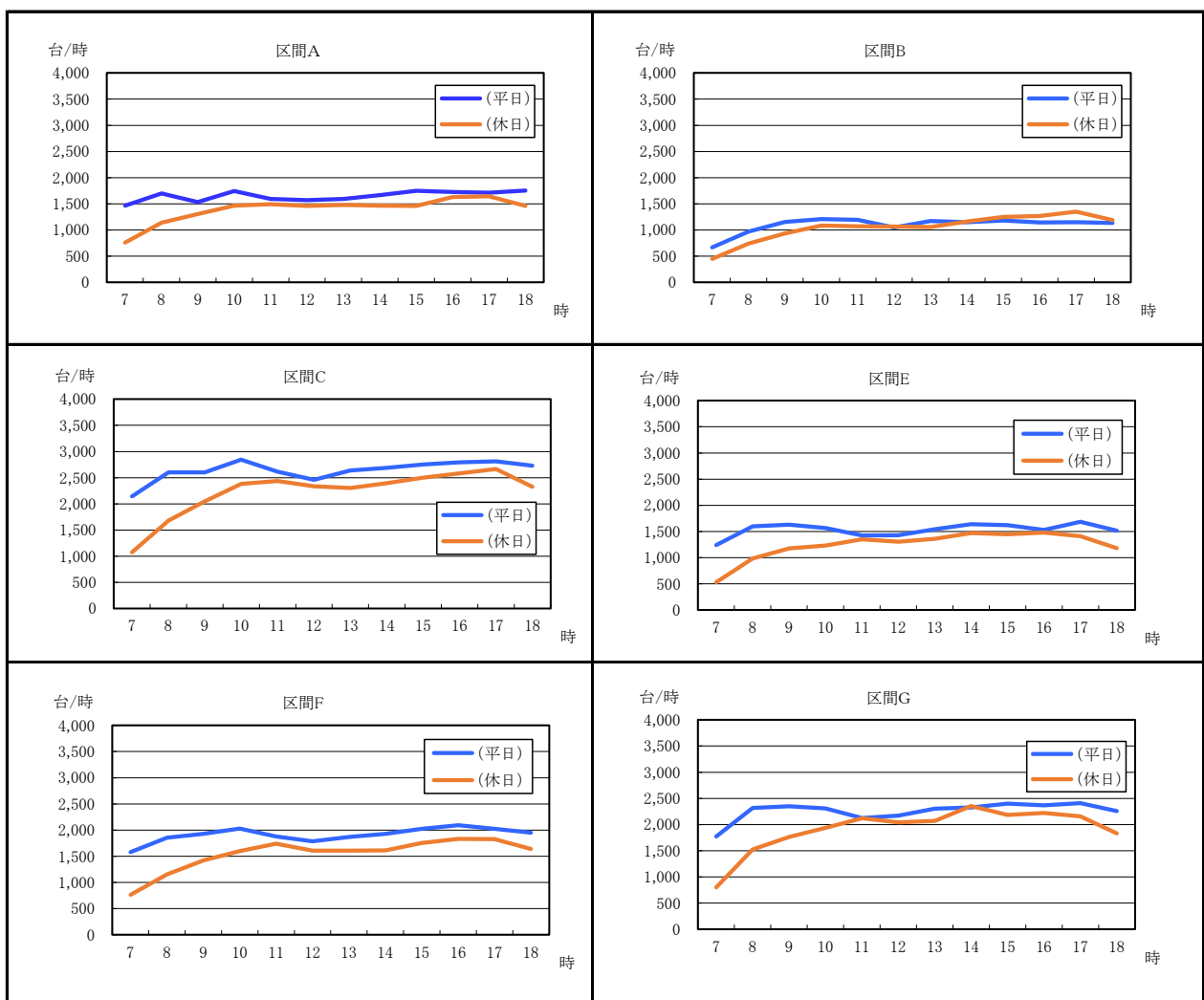
区間	車種 区分	平 日			休 日		
		車種別 交通量	合計	大型車 混入率 (%)	車種別 交通量	合計	大型車 混入率 (%)
A	大型車類	1,279	19,410	6.6%	666	17,543	3.8%
	小型車類	18,131			16,877		
B	大型車類	964	13,857	7.0%	759	15,915	4.8%
	小型車類	12,893			15,156		
D-1	大型車類	612	10,357	5.9%	406	9,863	4.1%
	小型車類	9,745			9,457		
D-2	大型車類	551	9,068	6.1%	356	8,326	4.3%
	小型車類	8,517			7,970		
D-3	大型車類	295	6,539	4.5%	97	5,095	1.9%
	小型車類	6,244			4,998		
E	大型車類	1,896	17,746	10.7%	963	16,184	6.0%
	小型車類	15,850			15,221		
F	大型車類	1,358	21,698	6.3%	759	17,864	4.2%
	小型車類	20,340			17,105		
G	大型車類	2,187	24,065	9.1%	1,072	23,213	4.6%
	小型車類	21,878			22,141		
H	大型車類	1,681	16,053	10.5%	1,142	15,844	7.2%
	小型車類	14,372			14,702		
I	大型車類	1,501	11,718	12.8%	884	11,784	7.5%
	小型車類	10,217			10,900		
J	大型車類	1,585	12,794	12.4%	933	12,695	7.3%
	小型車類	11,209			11,762		
K	大型車類	1,320	12,228	10.8%	710	11,761	6.0%
	小型車類	10,908			11,051		
L	大型車類	1,687	17,586	9.6%	544	14,943	3.6%
	小型車類	15,899			14,399		
M	大型車類	637	10,609	6.0%	196	9,189	2.1%
	小型車類	9,972			8,993		
P	大型車類	1,085	10,652	10.2%	365	9,008	4.1%
	小型車類	9,567			8,643		
Q	大型車類	1,700	18,183	9.3%	463	14,315	3.2%
	小型車類	16,483			13,852		
R	大型車類	2,212	24,933	8.9%	570	17,728	3.2%
	小型車類	22,721			17,158		
S	大型車類	486	5,524	8.8%	258	4,802	5.4%
	小型車類	5,038			4,544		
T-1	大型車類	197	1,797	11.0%	206	2,472	8.3%
	小型車類	1,600			2,266		
T-2	大型車類	197	1,797	11.0%	206	2,472	8.3%
	小型車類	1,600			2,266		
W	大型車類	63	642	9.8%	15	889	1.7%
	小型車類	579			874		
V-1	大型車類	173	1,368	12.6%	107	980	10.9%
	小型車類	1,195			873		
V-2	大型車類	175	1,328	13.2%	86	924	9.3%
	小型車類	1,153			838		
V-3	大型車類	121	575	21.0%	69	514	13.4%
	小型車類	454			445		
V-4	大型車類	155	670	23.1%	63	557	11.3%
	小型車類	515			494		
Y	大型車類	503	8,406	6.0%	335	7,831	4.3%
	小型車類	7,903			7,496		
X-1	大型車類	577	7,246	8.0%	272	6,795	4.0%
	小型車類	6,669			6,523		
X-2	大型車類	637	7,756	8.2%	281	7,201	3.9%
	小型車類	7,119			6,920		
Y-1	大型車類	332	5,031	6.6%	174	3,840	4.5%
	小型車類	4,699			3,666		
Y-2	大型車類	343	4,497	7.6%	162	3,517	4.6%
	小型車類	4,154			3,355		

注) 平日：令和元年6月4日（火）7時～19時

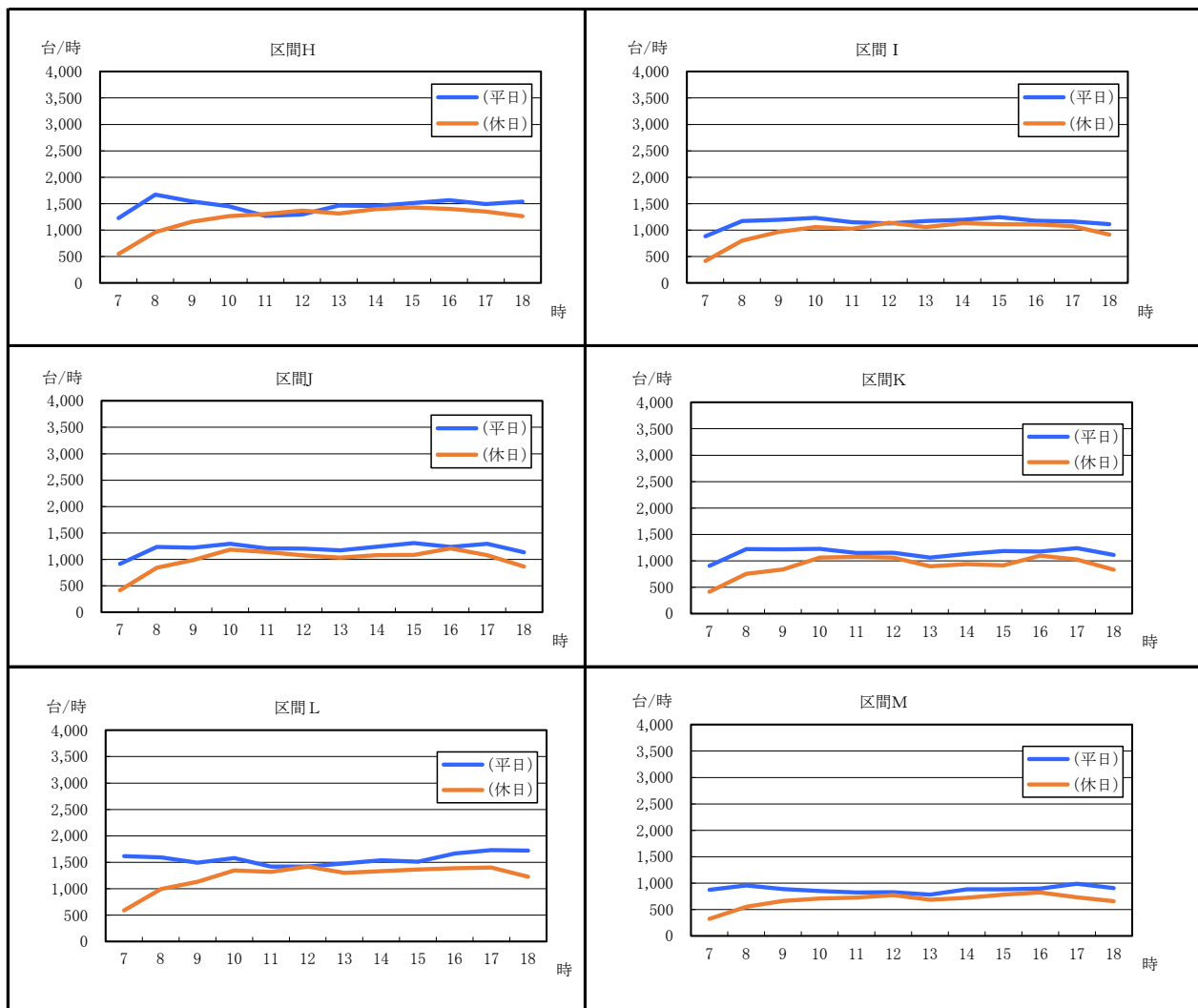
休日：令和元年6月9日（日）7時～19時

事業実施場所周辺における区間断面（24 区間〔樺町線開通前〕、30 区間〔樺町線開通後〕）の自動車交通量の時間変動は、以下に示すとおりである。

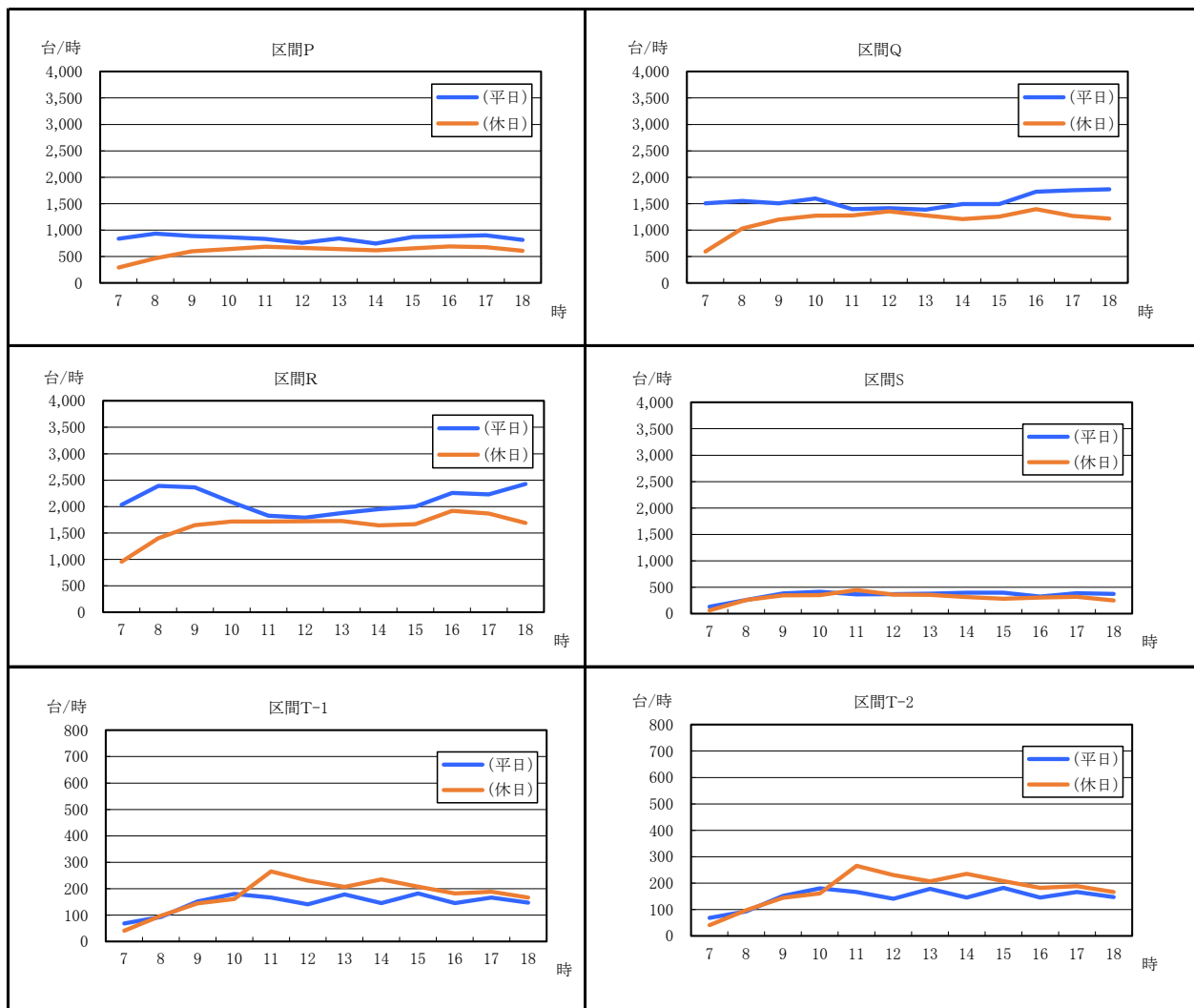
【樺町線開通前】



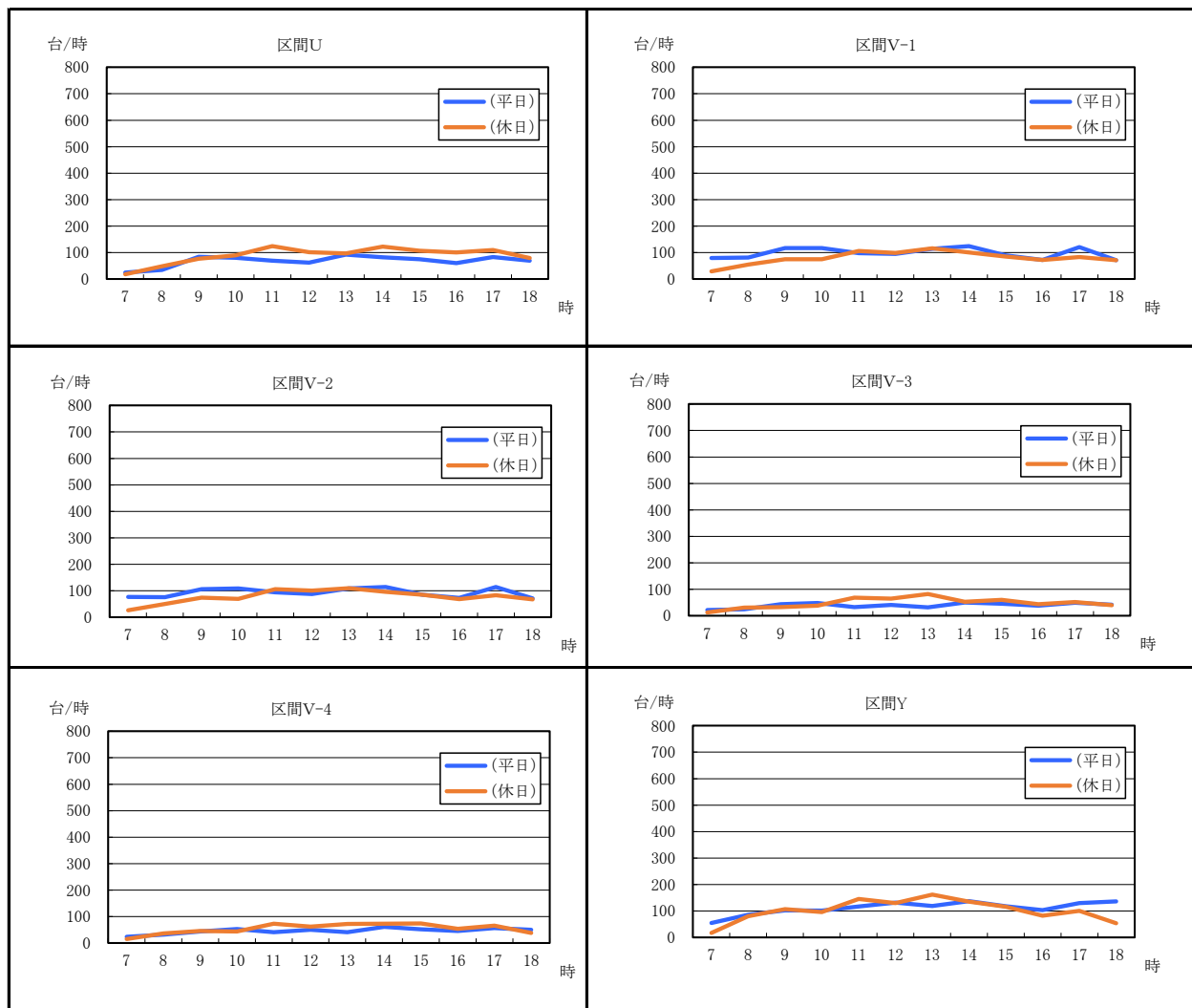
注) 平日：平成30年4月19日（木）、休日：平成30年4月22日（日）



注) 平日：平成30年4月19日(木)、休日：平成30年4月22日(日)

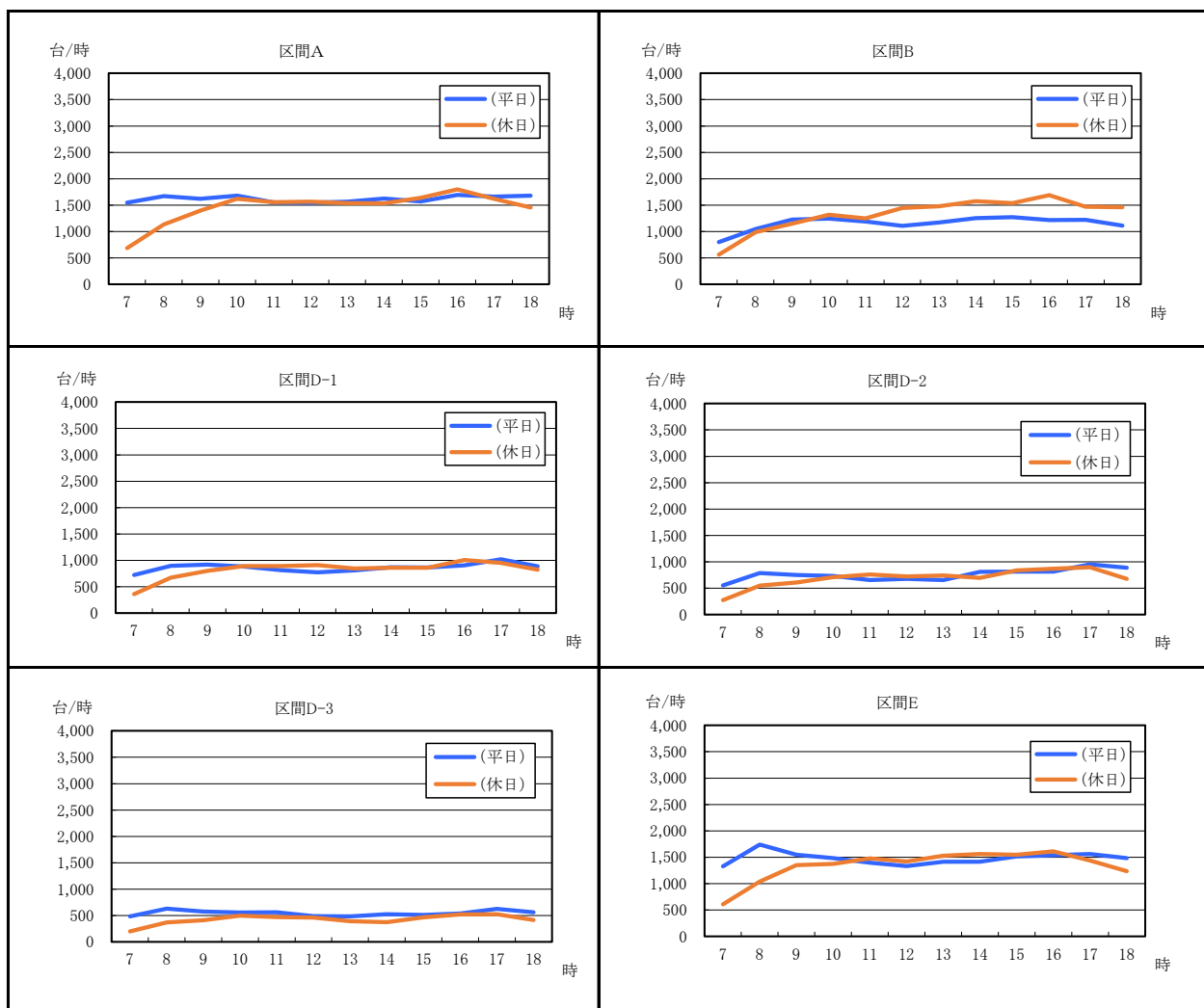


注) 平日 : 平成 30 年 4 月 19 日 (木)、休日 : 平成 30 年 4 月 22 日 (日)

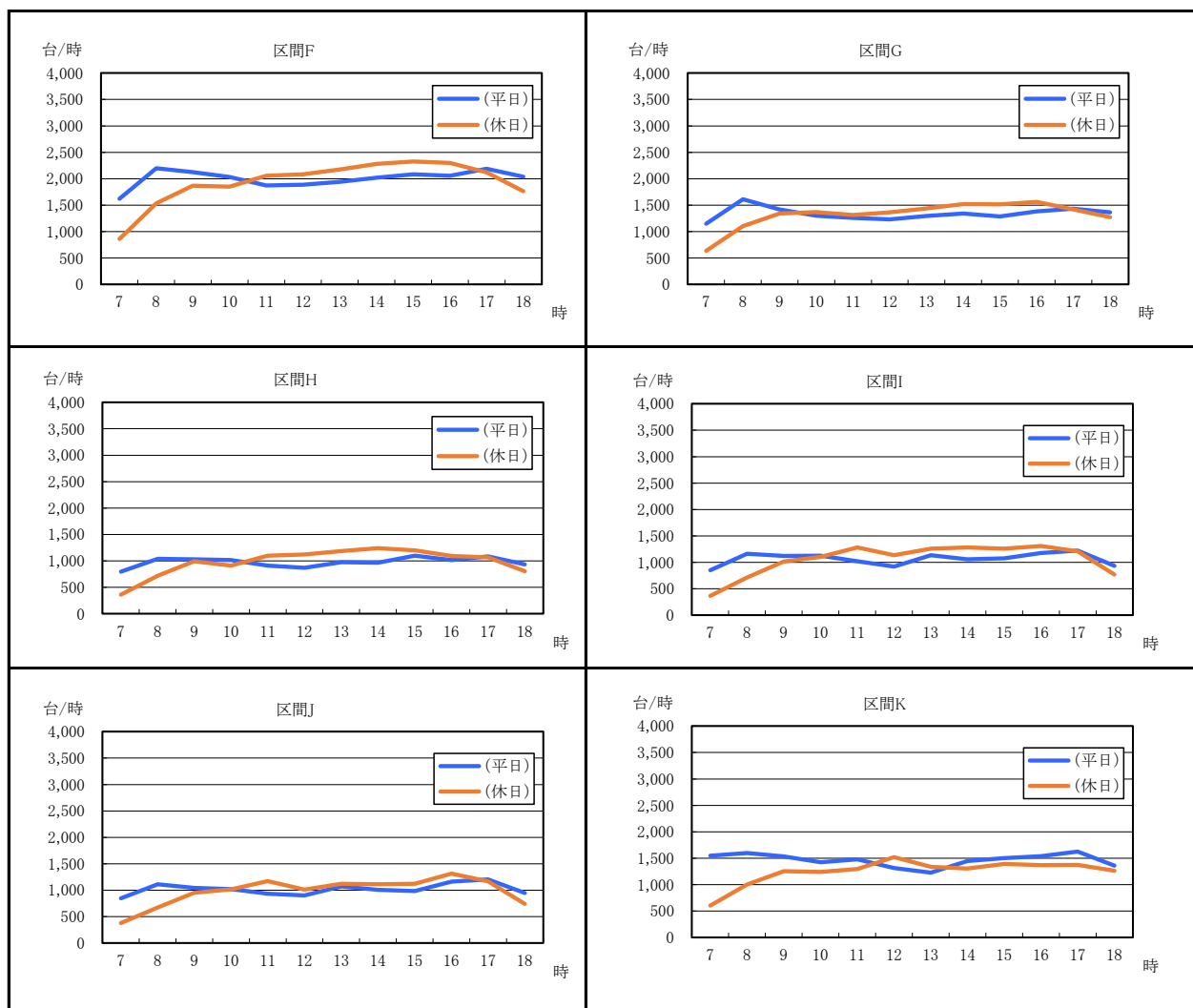


注) 平日 : 平成 30 年 4 月 19 日 (木)、休日 : 平成 30 年 4 月 22 日 (日)

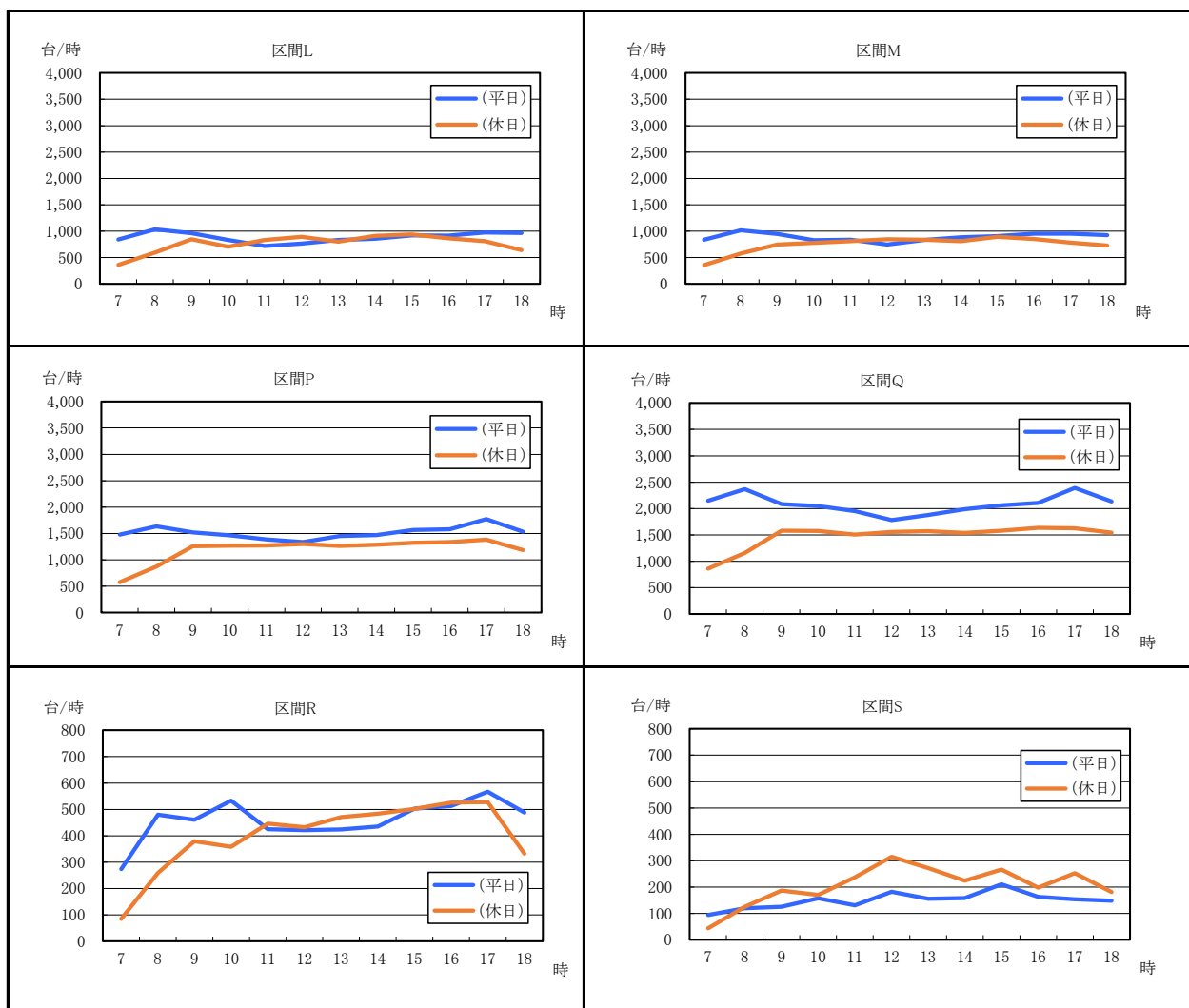
【椿町線開通後】



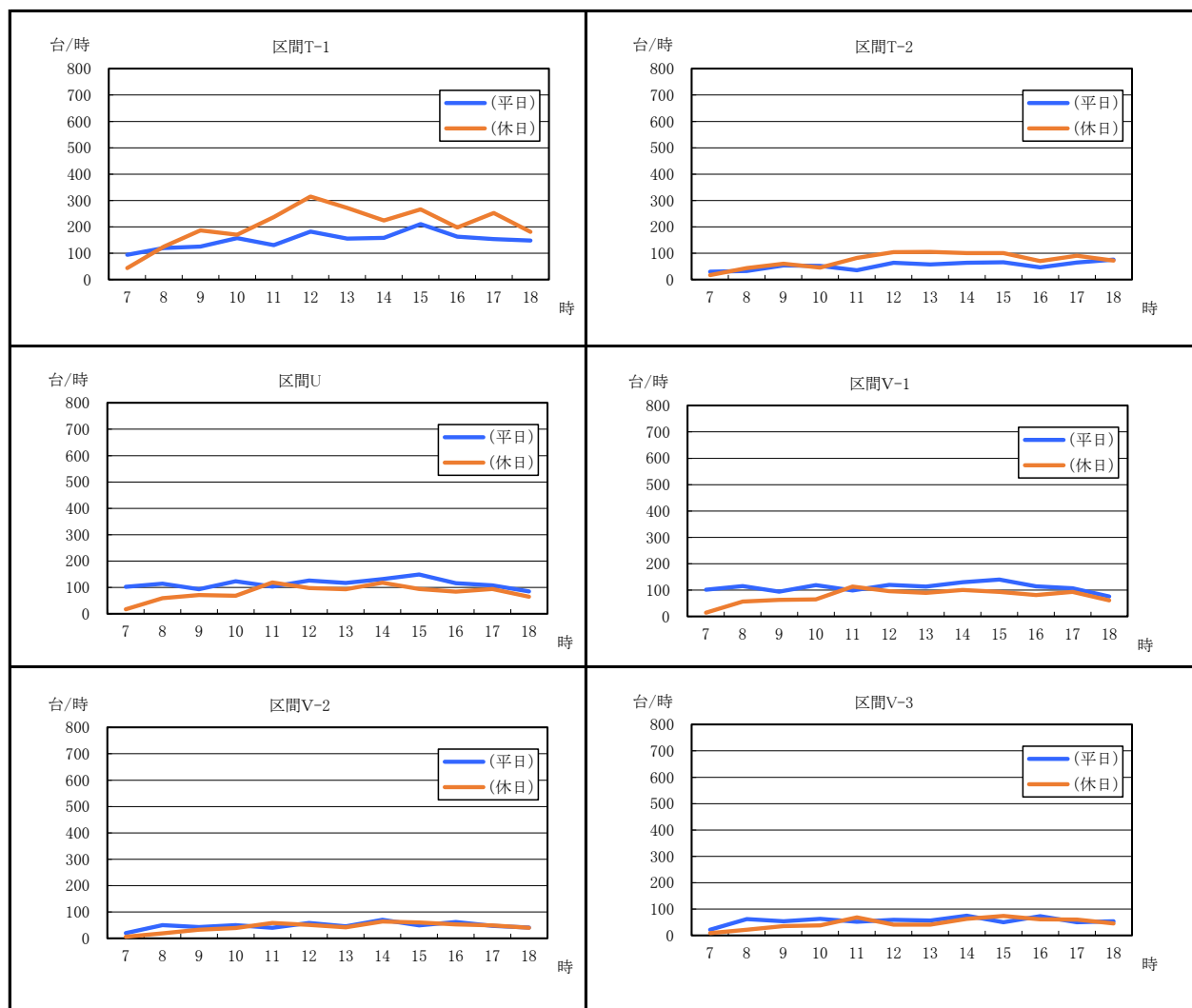
注) 平日：令和元年6月4日（火）、休日：令和元年6月10日（日）



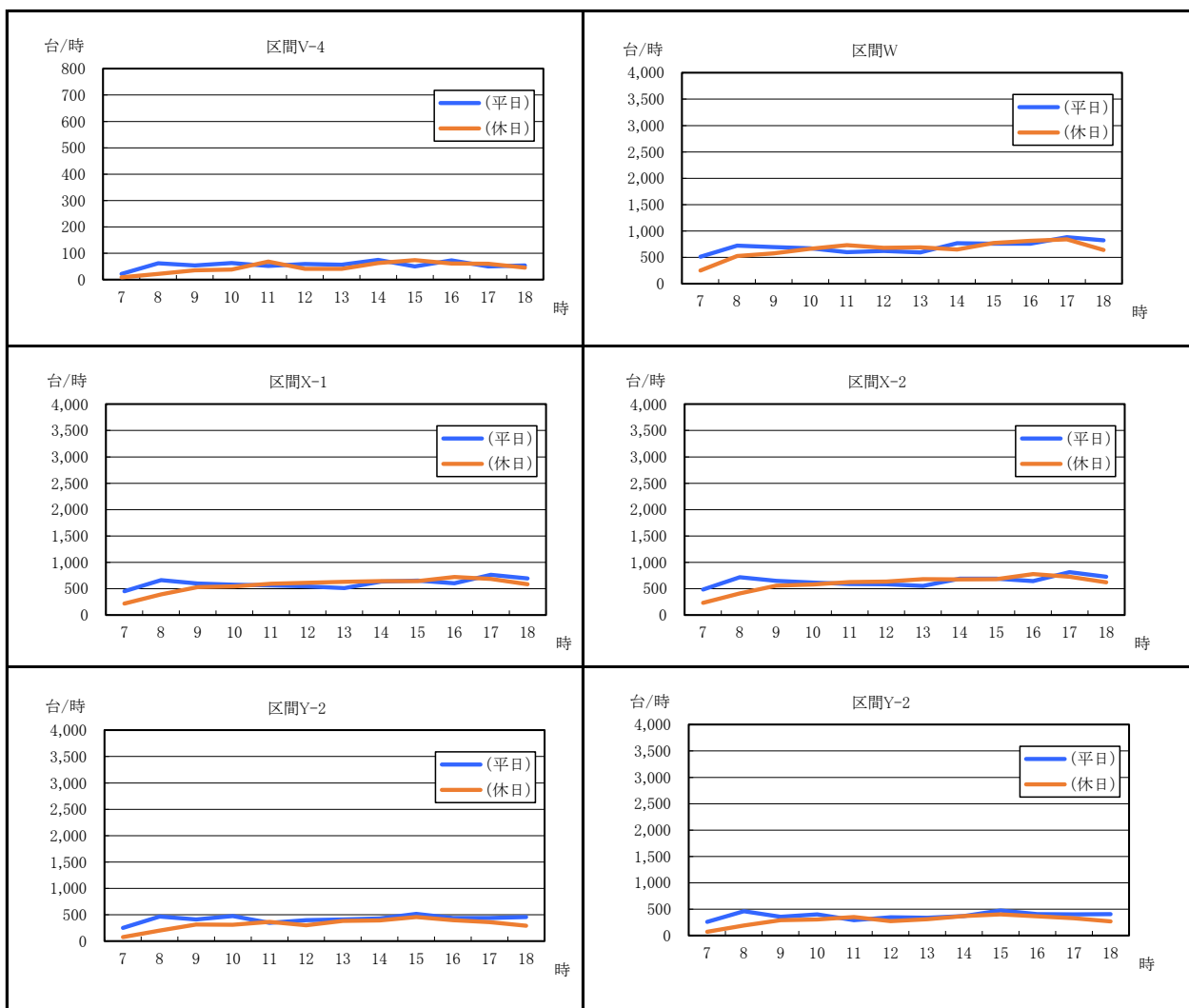
注) 平日 : 令和元年6月4日 (火)、休日 : 令和元年6月10日 (日)



注) 平日 : 令和元年6月4日 (火)、休日 : 令和元年6月10日 (日)



注) 平日 : 令和元年6月4日 (火)、休日 : 令和元年6月10日 (日)



注) 平日 : 令和元年6月4日 (火)、休日 : 令和元年6月10日 (日)

資料－ 7 新建築物関連車両の出入交通量調査結果

[本編 p. 96, 101 参照]

【樺町線開通前】

単位：台/時

区分 時間帯	平日						休日					
	出庫			入庫			出庫			入庫		
	大型車 類	小型車 類	合 計	大型車 類	小型車 類	合 計	大型車 類	小型車 類	合 計	大型車 類	小型車 類	合 計
07:00～08:00	2	5	7	3	81	84	1	5	6	2	12	14
08:00～09:00	2	38	40	2	78	80	3	16	19	1	24	25
09:00～10:00	4	90	94	7	80	87	3	24	27	1	45	46
10:00～11:00	8	101	109	5	83	88	1	24	25	2	54	56
11:00～12:00	2	85	87	3	92	95	0	45	45	0	60	60
12:00～13:00	4	83	87	0	66	66	0	49	49	1	57	58
13:00～14:00	2	98	100	4	95	99	2	57	59	3	51	54
14:00～15:00	5	99	104	8	90	98	3	51	54	1	52	53
15:00～16:00	0	76	76	2	108	110	2	53	55	0	40	40
16:00～17:00	3	61	64	8	87	95	2	44	46	4	28	32
17:00～18:00	3	83	86	0	92	92	1	49	50	1	34	35
18:00～19:00	3	74	77	1	55	56	1	37	38	2	45	47
12時間合計	38	893	931	43	1,007	1,050	19	454	473	18	502	520

注) 平日及び休日の調査日は以下の通りである。

平日：平成 30 年 4 月 19 日（木） 7 時～19 時

休日：平成 30 年 4 月 22 日（日） 7 時～19 時

【樺町線開通後】

単位：台/時

区分 時間帯	平日						休日					
	出庫			入庫			出庫			入庫		
	大型車 類	小型車 類	合 計	大型車 類	小型車 類	合 計	大型車 類	小型車 類	合 計	大型車 類	小型車 類	合 計
07:00～08:00	1	7	8	5	91	96	3	6	9	3	9	12
08:00～09:00	7	35	42	7	116	123	2	17	19	3	39	42
09:00～10:00	7	107	114	6	88	94	8	40	48	4	45	49
10:00～11:00	8	119	127	5	94	99	1	26	27	1	45	46
11:00～12:00	3	80	83	5	70	75	0	44	44	1	73	74
12:00～13:00	5	82	87	6	85	91	0	44	44	0	61	61
13:00～14:00	5	98	103	6	97	103	2	66	68	2	57	59
14:00～15:00	7	101	108	4	101	105	3	50	53	5	47	52
15:00～16:00	3	91	94	3	128	131	2	78	80	0	56	56
16:00～17:00	3	66	69	7	96	103	2	59	61	3	46	49
17:00～18:00	6	66	72	4	72	76	1	54	55	0	54	54
18:00～19:00	5	76	81	1	59	60	1	38	39	1	32	33
12時間合計	60	928	988	59	1,097	1,156	25	522	547	23	564	587

注) 平日及び休日の調査日は以下の通りである。

平日：令和元年 6 月 4 日（火） 7 時～19 時

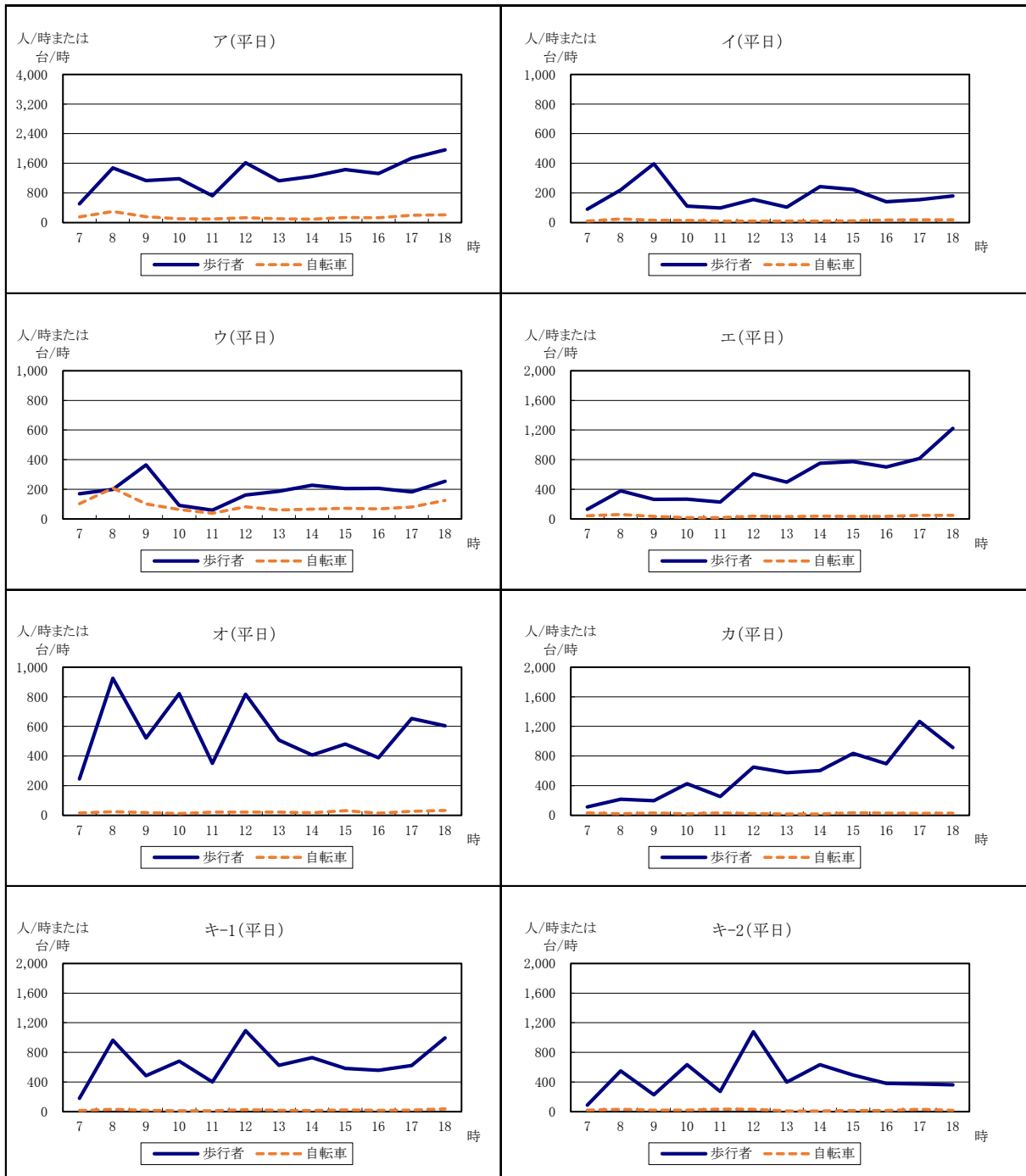
休日：令和元年 6 月 9 日（日） 7 時～19 時

資料－８ 歩行者及び自転車断面交通量の時間変動

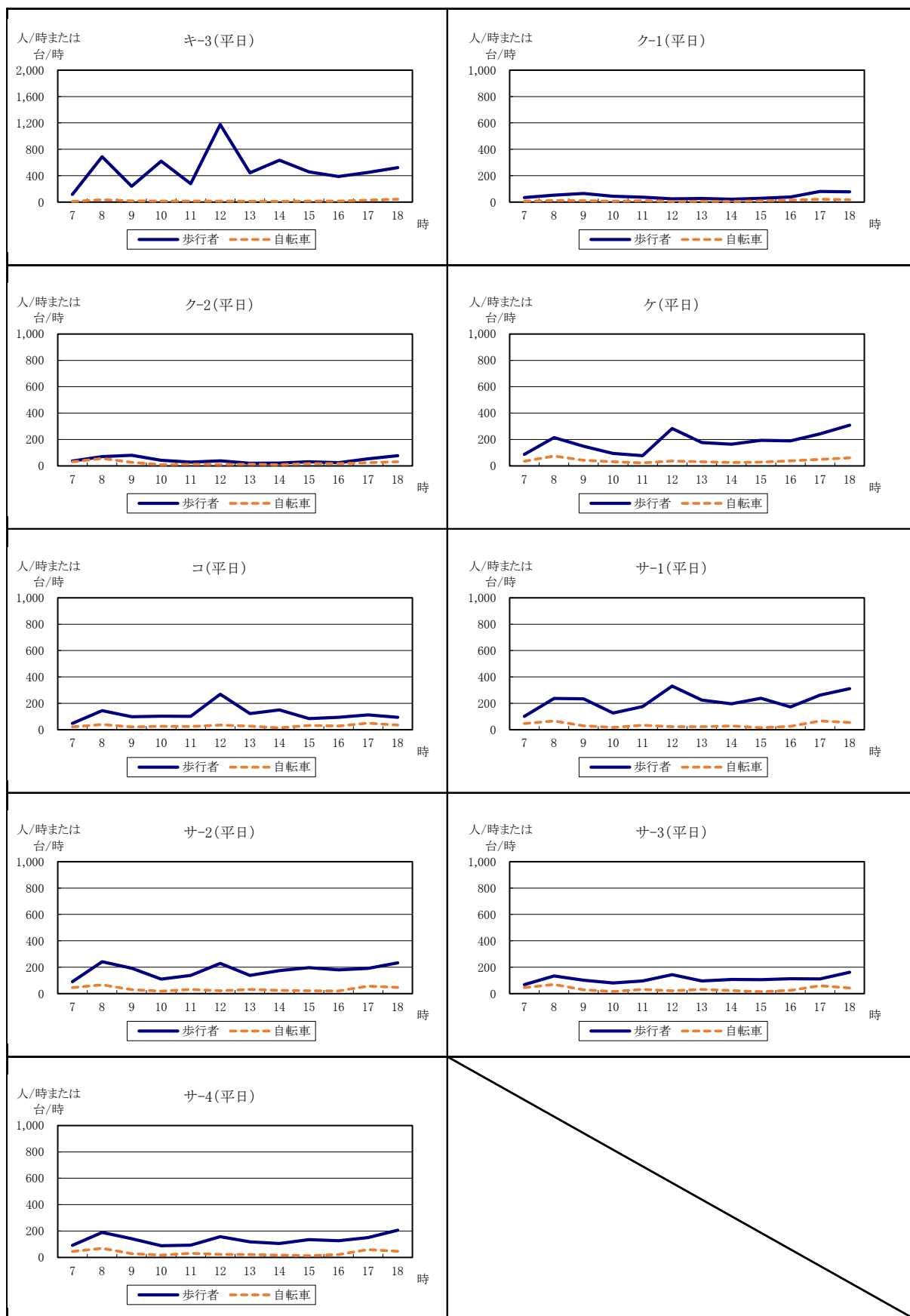
[本編 p. 110, 115 参照]

事業実施場所周辺における区間断面（17 区間 [椿町線開通前・椿町線開通後]）の歩行者及び自転車交通量の時間変動は、以下に示すとおりである。

【椿町線開通前】[平日]

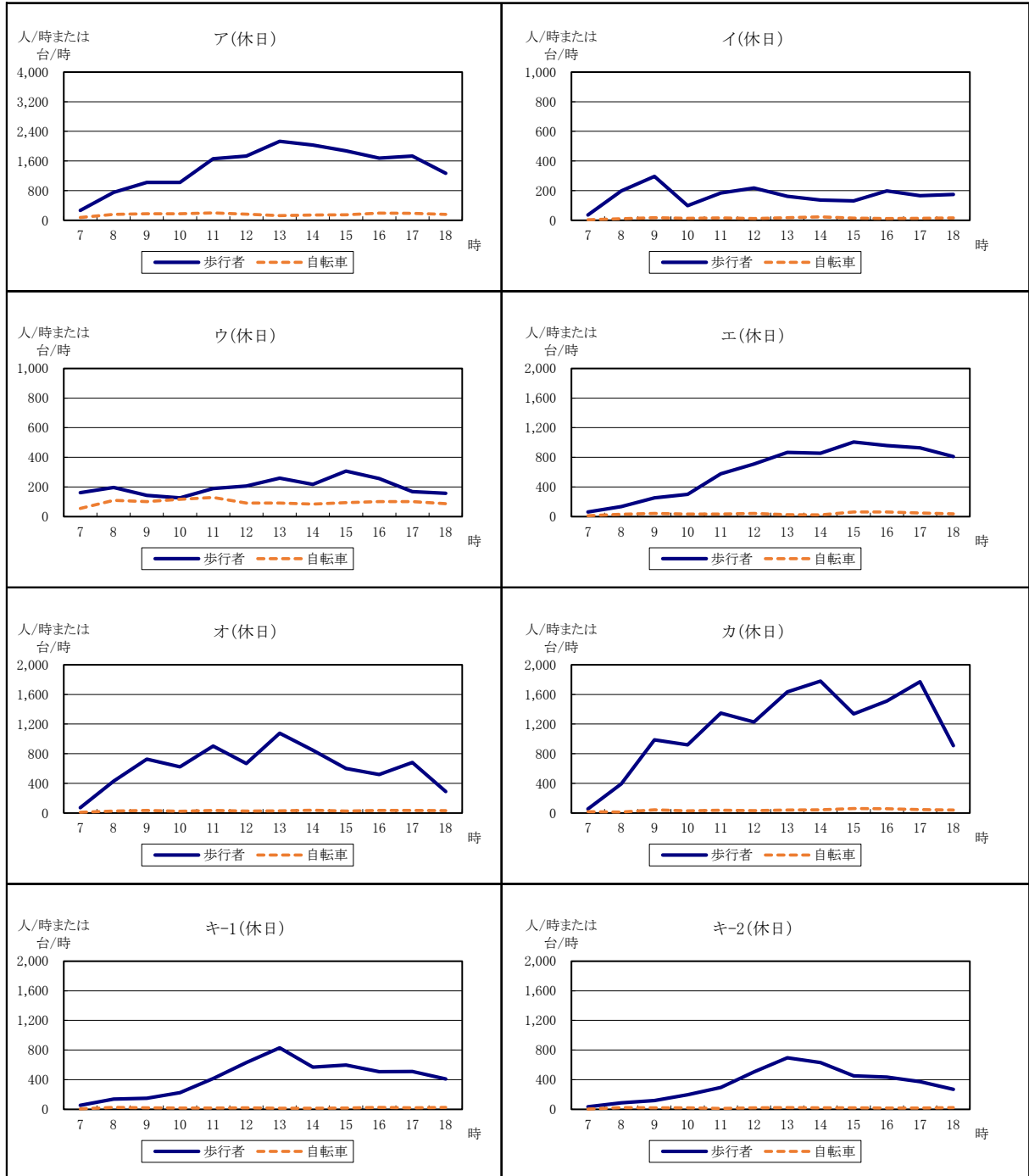


注) 平日：平成30年4月19日(木)

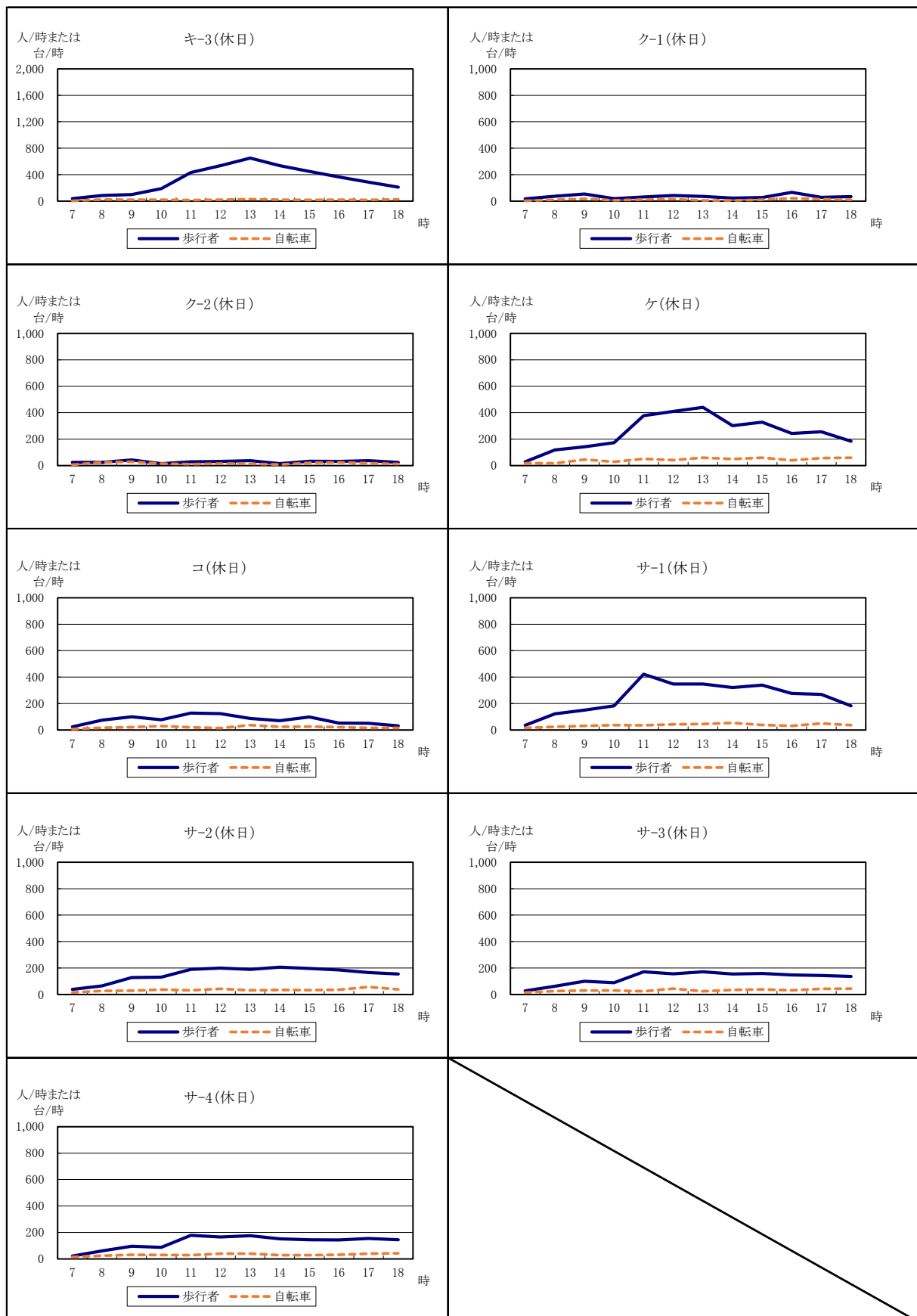


注) 平日：平成30年4月19日（木）

【椿町線開通前】〔休日〕

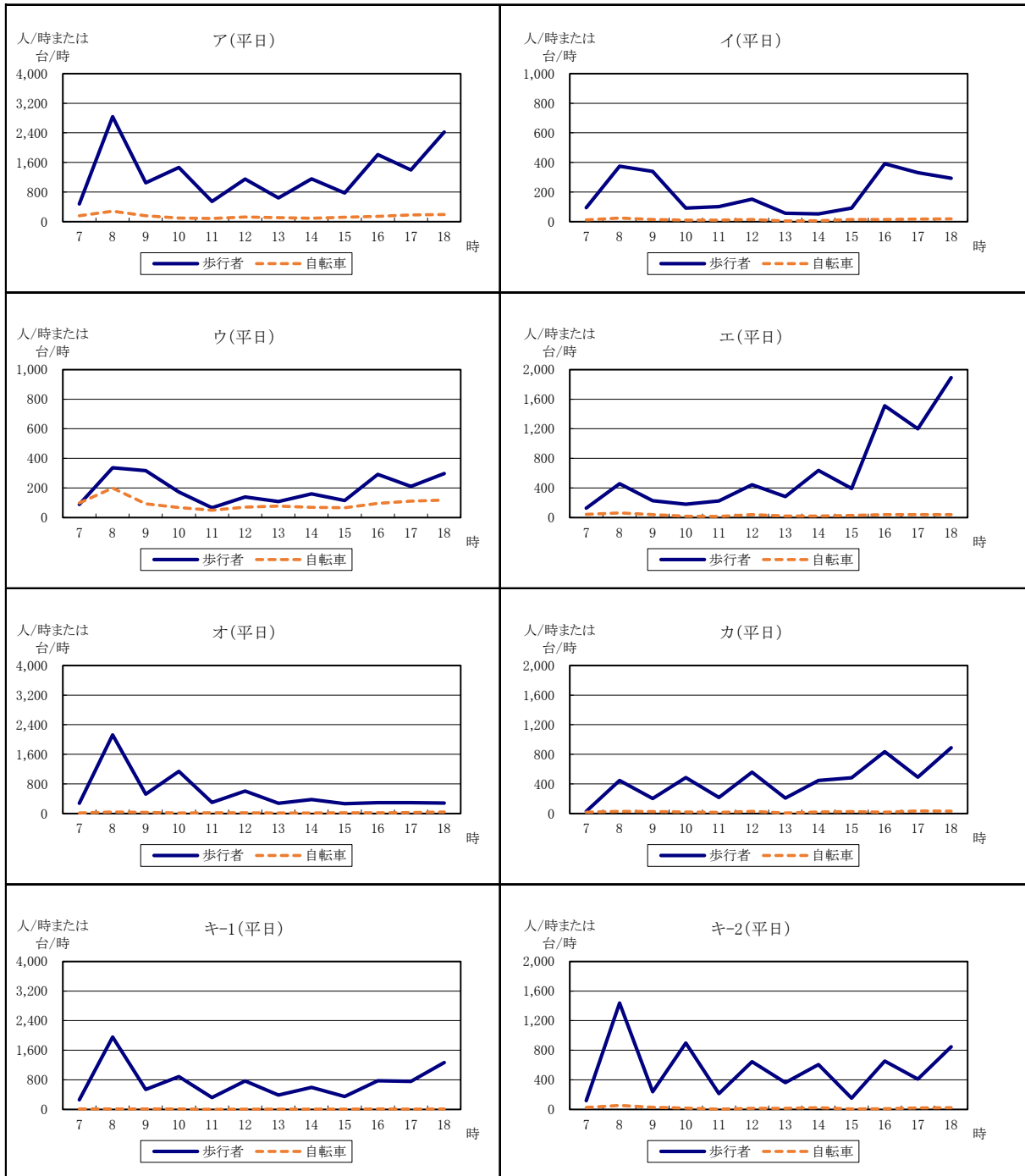


注)休日：平成30年4月22日(日)

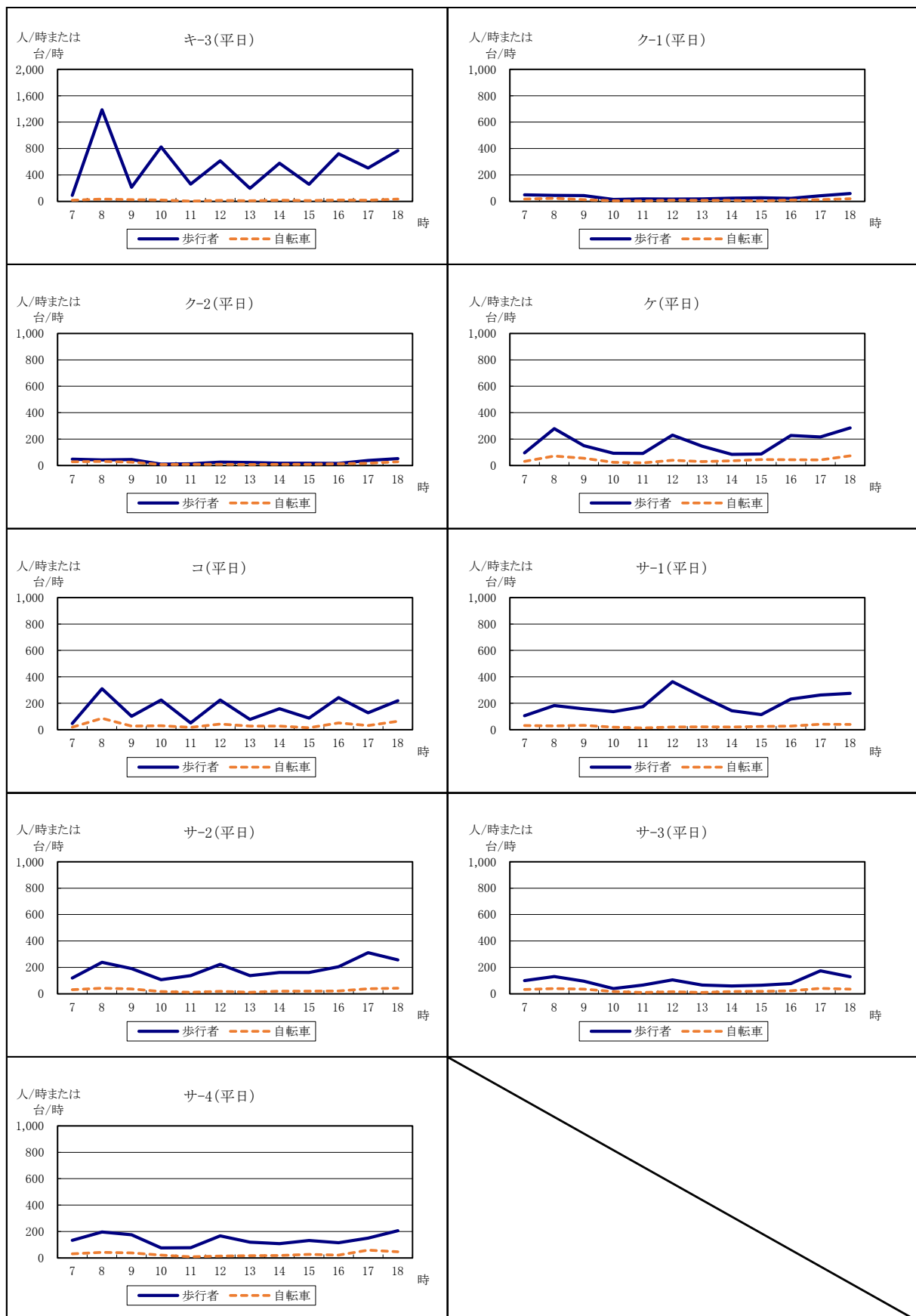


注)休日：平成30年4月22日（日）

【椿町線開通後】〔平日〕

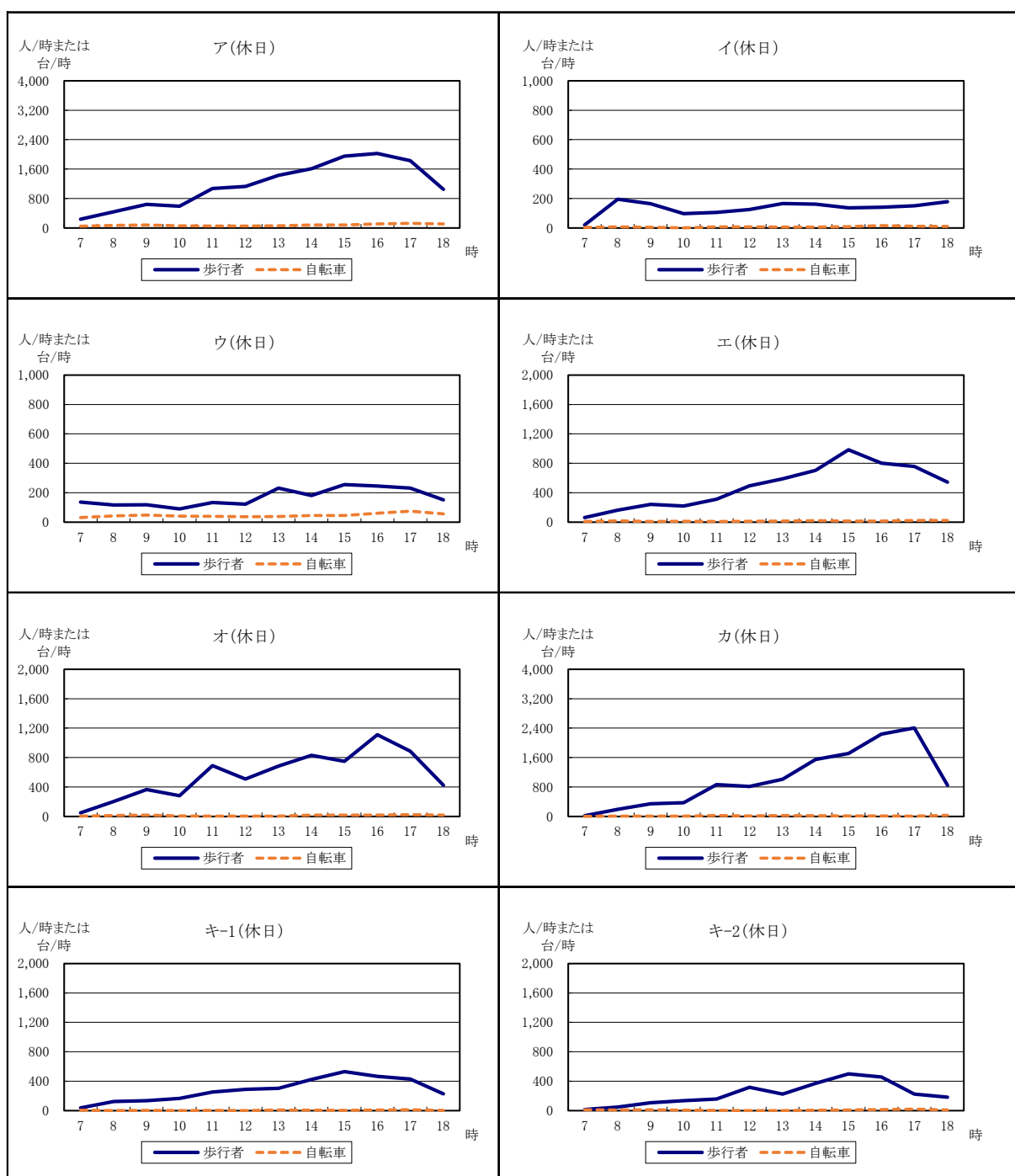


注) 平日：令和元年6月4日(火)

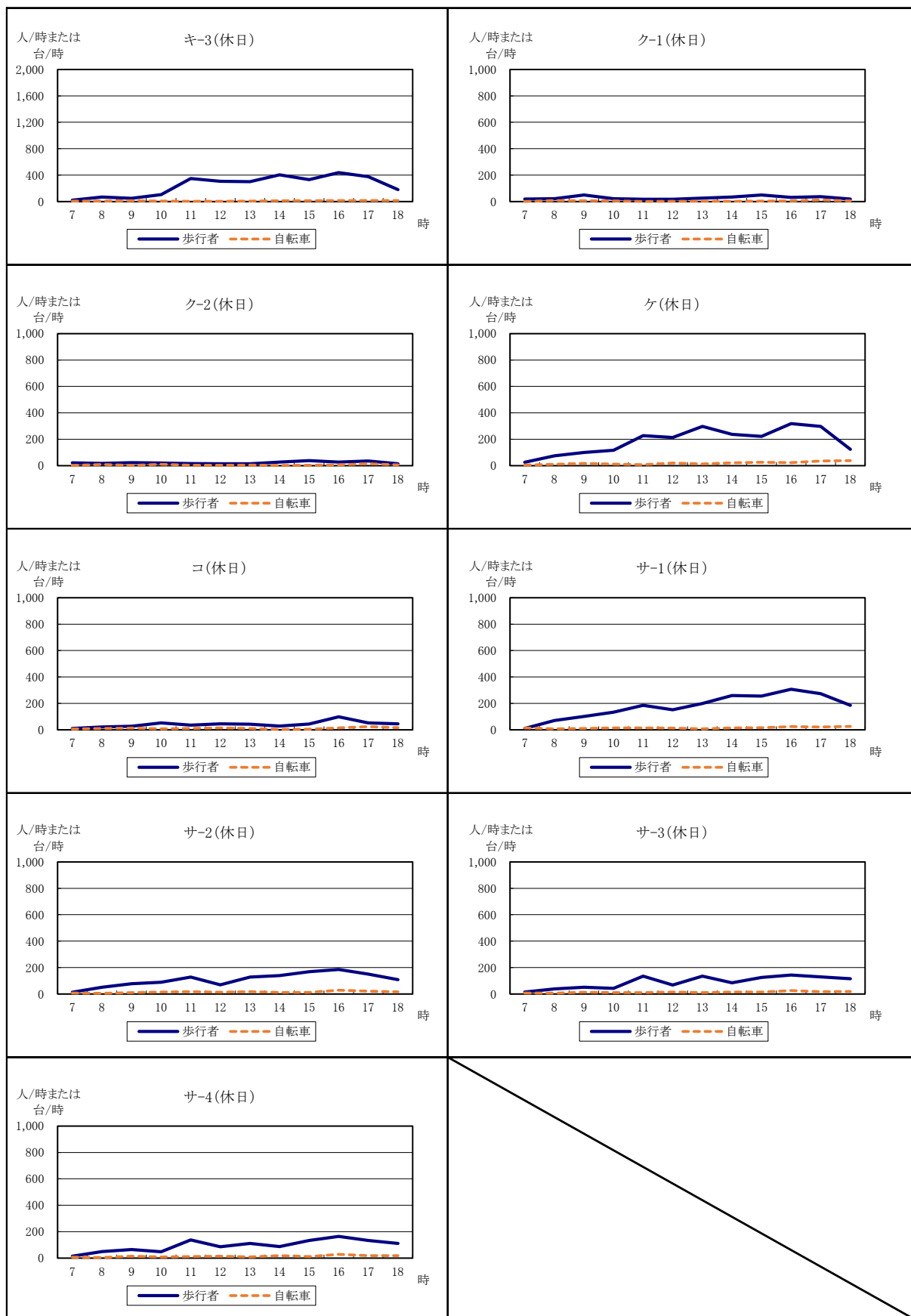


注) 平日：令和元年6月4日（火）

【椿町線開通後】〔休日〕



注) 休日：令和元年6月10日(日)



注)休日：令和元年6月10日(日)

「本書に使用した地図の下図は、名古屋都市計画基本図（縮尺 2 千 5 百分の 1、2 万 5 千分の 1、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。