

ささしまライブ24地区
「(仮称)グローバルゲート」建設事業
に係る環境影響評価書

資 料 編

(大規模建築物の建築)

平成22年6月

ささしまライブ24特定目的会社

目 次

	頁
【事業計画等】	
資料 1 - 1 ささしまライブ24地区の計画	1
資料 1 - 2 施設配置計画について	14
資料 1 - 3 新建築物の供用時における発生集中交通量	15
資料 1 - 4 建設機械の稼働による予測時期	46
資料 1 - 5 工事関係車両の走行による予測時期	49
 【地域概況】	
資料 2 - 1 大気汚染に係る環境基準等	52
資料 2 - 2 騒音に係る環境基準	53
資料 2 - 3 水質汚濁に係る環境基準等	54
資料 2 - 4 土壌の汚染に係る環境基準	61
資料 2 - 5 ダイオキシン類に係る環境基準	62
資料 2 - 6 大気質に係る規制	63
資料 2 - 7 騒音に係る規制	67
資料 2 - 8 振動に係る規制	71
資料 2 - 9 地盤に係る規制	74
資料 2 - 10 日照に係る規制	75
資料 2 - 11 緑化に係る規制	79
資料 2 - 12 動物リスト	81
 【大 気 質】	
資料 3 - 1 風向・風速の異常年検定	84
資料 3 - 2 建設機械の稼働による大気汚染の予測手法	85
資料 3 - 3 建設機械の稼働による大気汚染の予測に用いた気象条件	88
資料 3 - 4 建設機械の稼働による大気汚染の予測に用いた排出量の 算定	91
資料 3 - 5 建設機械の稼働による大気汚染の予測に用いた変換式の 設定	94
資料 3 - 6 道路断面図及び工事関係車両並びに新建築物関連車両の 予測地点	96
資料 3 - 7 自動車交通量（2車種分類）	99

資料 3 - 8	平均走行速度	103
資料 3 - 9	工事関係車両及び新建築物関連車両の走行による大気汚染の予測手法	105
資料 3 - 1 0	工事関係車両及び新建築物関連車両の走行による大気汚染の予測に用いた気象条件	107
資料 3 - 1 1	工事関係車両及び新建築物関連車両の走行による大気汚染の予測に用いた排出量の算定	109
資料 3 - 1 2	道路交通センサスによる事業予定地周辺道路の交通量の推移	111
資料 3 - 1 3	工事関係車両の走行による大気汚染の予測に用いた時間交通量	112
資料 3 - 1 4	工事関係車両及び新建築物関連車両の走行による大気汚染の予測に用いた変換式の設定	115
資料 3 - 1 5	新建築物関連車両の走行による大気汚染の予測に用いた時間交通量	117

【騒 音】

資料 4 - 1	環境騒音現地調査結果	124
資料 4 - 2	建設機械の稼働に伴う騒音の予測手法	125
資料 4 - 3	建設機械の周波数別音圧レベル	126
資料 4 - 4	回折減衰について	127
資料 4 - 5	透過損失について	128
資料 4 - 6	現地調査地点及び予測地点の道路断面図	130
資料 4 - 7	道路交通騒音現地調査結果	133
資料 4 - 8	自動車交通量（４車種分類）	134
資料 4 - 9	工事関係車両及び新建築物関連車両の走行による騒音の予測手法	138
資料 4 - 1 0	工事関係車両の走行による騒音の予測に用いた時間交通量	140
資料 4 - 1 1	工事中における道路交通騒音の等価騒音レベルの時間別予測結果	152
資料 4 - 1 2	<u>工事関係車両の走行及び建設機械の稼働による騒音の重合について</u>	155
資料 4 - 1 3	新建築物関連車両の走行による騒音の予測に用いた時間交通量	157

資料 4 - 1 4	存在・供用時における道路交通騒音の等価騒音レベル の時間別予測結果	209
【振 動】		
資料 5 - 1	環境振動現地調査結果	219
資料 5 - 2	建設機械の稼働に伴う振動の予測手法	220
資料 5 - 3	路面平坦性調査	221
資料 5 - 4	地盤卓越振動数調査	222
資料 5 - 5	道路交通振動現地調査結果	223
資料 5 - 6	工事関係車両の走行による振動の予測手法	224
資料 5 - 7	道路交通振動の振動レベルの時間別予測結果	232
【地 盤】		
資料 6 - 1	事業予定地におけるボーリング柱状図	235
資料 6 - 2	地下水位の予測手法	236
資料 6 - 3	地下水位変動予測要素分割図	237
資料 6 - 4	地盤変位の予測手法	238
資料 6 - 5	地盤変位予測要素分割図	239
資料 6 - 6	各層における地盤変位図	240
【土 壌】		
資料 7 - 1	報告されている土壌調査の内容	242
【景 観】		
資料 8 - 1	形態率の概要	251
【廃棄物等】		
資料 9 - 1	工事中の廃棄物等の算出方法及び発生量	252
資料 9 - 2	存在・供用時の廃棄物等の算出方法及び発生量	254
【温室効果ガス等】		
資料 10 - 1	工事中における温室効果ガスの算出方法及び排出量	258
資料 10 - 2	存在・供用時における温室効果ガスの算出方法及び排 出量	266

【風 害】

資料 1 1 - 1	風洞実験のモデル化範囲	276
資料 1 1 - 2	べき指数分布の式	278
資料 1 1 - 3	風速超過確率の算出方法	279
資料 1 1 - 4	ガストファクターの算出方法	280
資料 1 1 - 5	各予測地点における風速値	281
資料 1 1 - 6	各予測地点における風速超過確率	285
資料 1 1 - 7	公開空地内のビル風の影響について	288

【日照障害】

資料 1 2 - 1	日影計算に用いた理論式	295
資料 1 2 - 2	現況の時刻別日影図	296
資料 1 2 - 3	複合の時刻別日影図	301

【電波障害】

資料 1 3 - 1	テレビジョン放送電波の受信状況調査結果	306
資料 1 3 - 2	電波障害予測計算式	310

【安 全 性】

資料 1 4 - 1	自動車断面交通量の時間変動	316
資料 1 4 - 2	歩行者及び自転車断面交通量の時間変動	322

< 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
「県民の生活環境の保全等に関する条例」 (平成15年愛知県条例第7号)	「愛知県生活環境保全条例」
「県民の生活環境の保全等に関する条例施行規則」 (平成15年愛知県規則第87号)	「愛知県生活環境保全条例施行規則」
「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」
「市民の健康と安全を確保する環境の保全に関する条例施行細則」 (平成15年名古屋市規則第117号)	「名古屋市環境保全条例施行細則」
愛知大学	愛大
近畿日本鉄道	近鉄
東海旅客鉄道	JR東海
独立行政法人 国際協力機構 中部国際センター	JICA中部
名古屋市高速度鉄道	地下鉄
名古屋鉄道	名鉄
名古屋都市計画道路 3・3・14号 椿町線	椿町線
名古屋臨海高速鉄道	あおなみ線

1. ささしまライブ 24 地区全体計画

ささしまライブ 24 地区の計画については、名古屋市への聞き取りにより把握した。

(1) 整備計画等

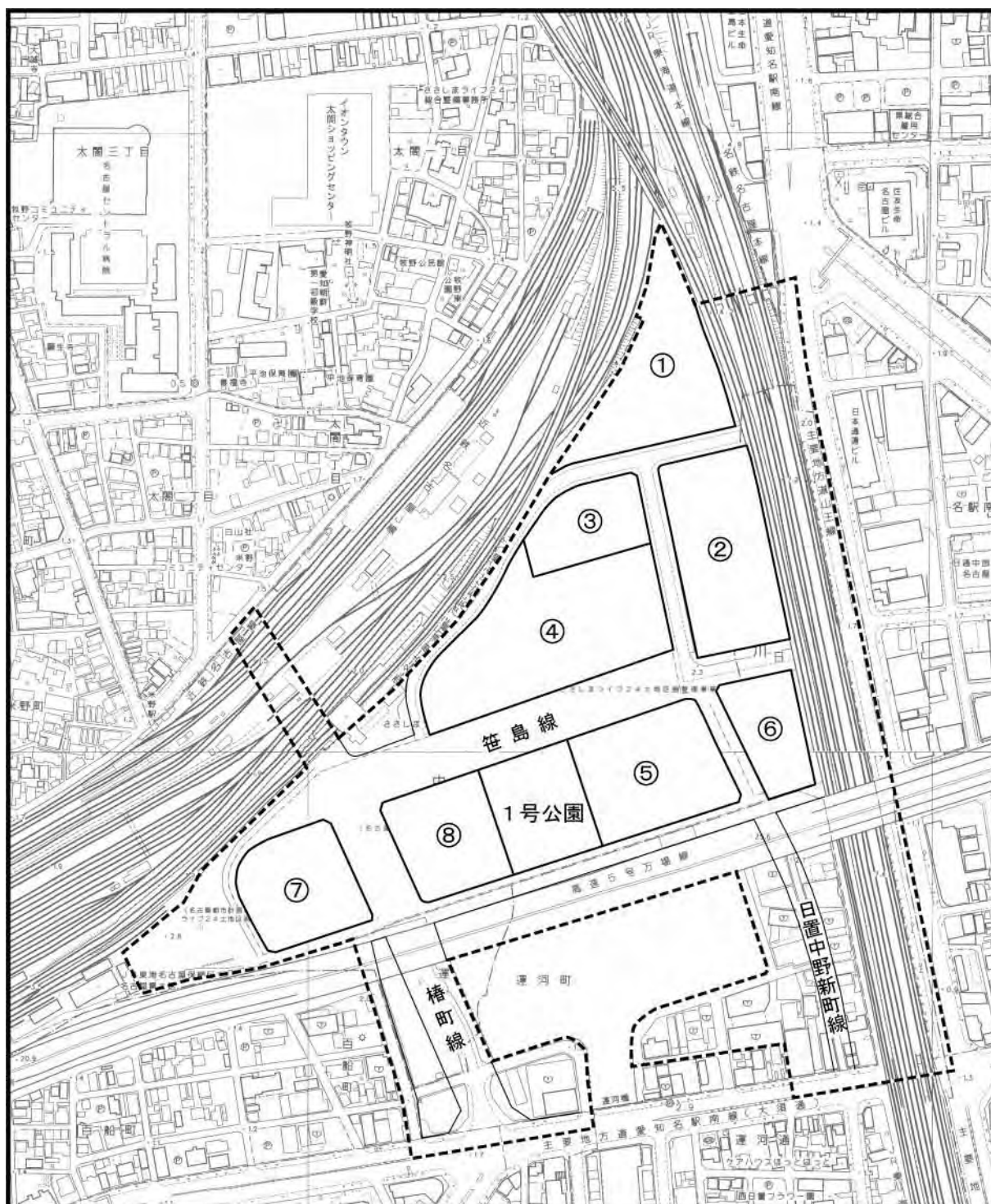
各敷地における開発計画

図番号	土地所有者	敷地面積 (ha)	名称 (事業者)	主な用途	開発時期
	郵便局(株)	約 1.0	未定 (未定)	未定	未定
	名古屋市	約 1.0	ラ・パ・モささしま (東急不動産(株)) Zepp Nagoya (株)ホールネットワーク	映画館・アミューズメント・ 飲食 ライブ・ホール	平成 17 年 3 月開業
	(独)国際協力機構	約 0.6	中部国際センター (独)国際協力機構	寄宿舍・事務所・食堂	平成 19 年 12 月着工 平成 21 年度夏開業予定
	区画整理保留地	約 1.7	(仮称)グローバルゲート (ささしまライブ 24 特定目的会社)	事務所・ホテル・コンファレンス センター・商業施設	平成 22 年度夏着工予定 平成 25 年度春開業予定
	名古屋市	約 1.5	愛大 (学)愛知大学	大学・店舗・地域冷暖房施設	平成 21 年度夏着工予定 平成 24 年度春開校予定
	(独)都市再生機構	約 0.8	未定 (三菱地所㈱)	賃貸住宅等	未定
	(独)都市再生機構	約 0.7	未定 (未定)	未定	未定

注) 1: 図番号は、次頁に示す整備計画図にある番号に対応する。

2: (株)とは「株式会社」、(独)とは「独立行政法人」、(学)とは「学校法人」をいう。

3: 平成 20 年 12 月末現在。

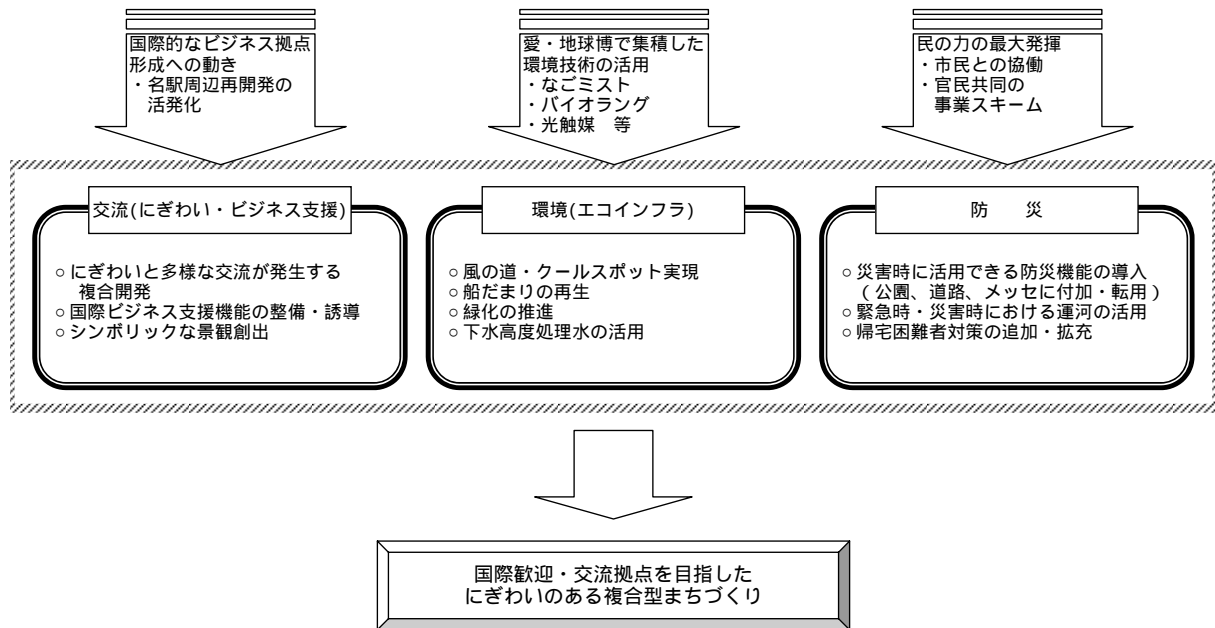


0 50 100m

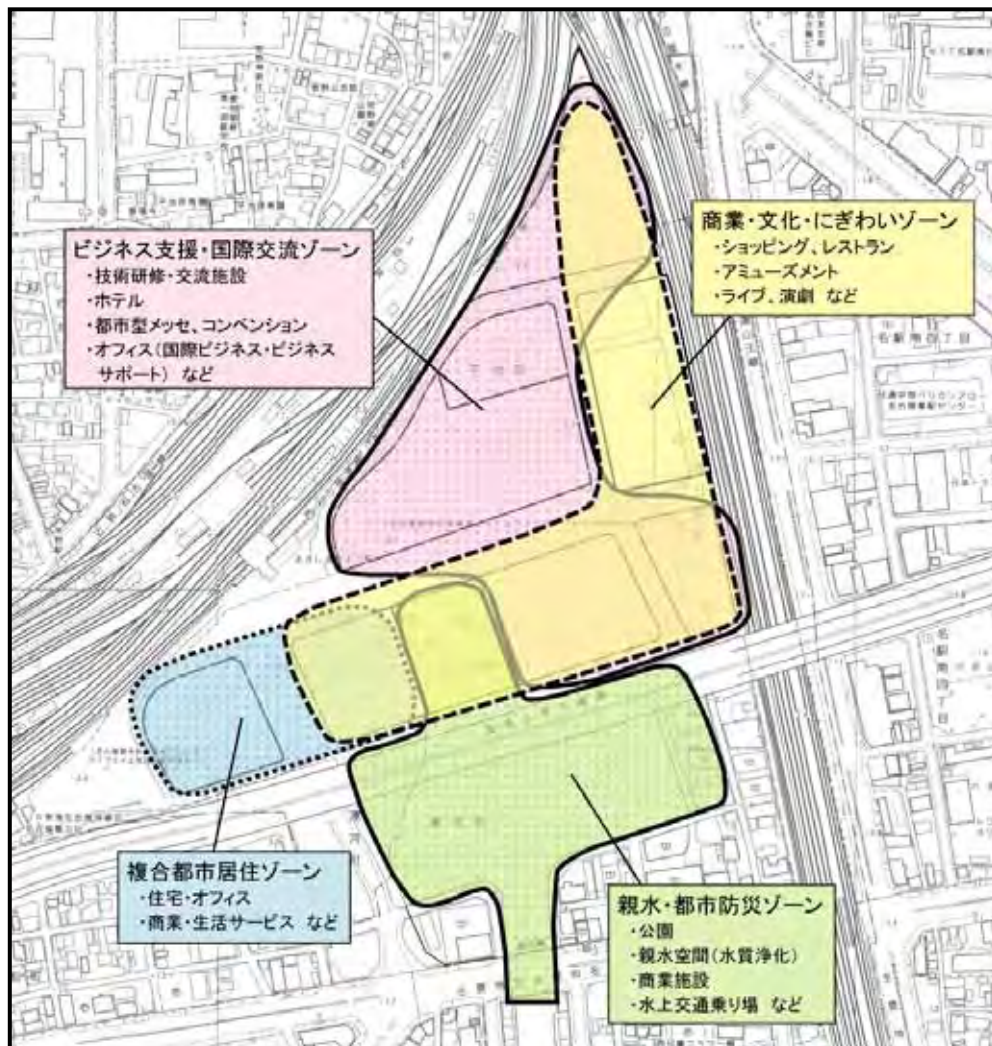
縮尺: 1/5,000

整備計画図

(2) 土地利用方針（まちづくりの考え方）



土地利用計画（イメージ）



(3) 整備スケジュール

図 番 号	名 称	平成20年度 2008	平成21年度 2009	平成22年度 2010	平成23年度 2011	平成24年度 2012	平成25年度 2013	平成26年度 2014
	未 定	未定						
	ラ・バーモささしま Zepp Nagoya	供用						
	JICA中部							
	(仮称)グローバルゲート							
	愛 大							
	未 定	未定						
	ささしまライブ24 土地区画整理事業							
	椿町線街路事業 (鉄道敷～岩塚牧野線)							
	椿町線街路事業 (岩塚牧野線～名古屋津島線)							

注) 図番号は、整備計画図に示す番号に対応する。

2. 椿町線全線供用後における事業予定地周辺交通量

椿町線全線供用後(以下「開通後」という。)における事業予定地周辺道路の通過交通量は、「名古屋都市計画道路3・3・14号椿町線環境影響評価書」(名古屋市,平成11年)及び名古屋市への聞き取りによる把握並びに現況交通を考慮して算定した。

開通後における事業予定地周辺道路の区間断面交通量は、図-1に示すとおりである。

3. JICA中部における発生集中交通量

JICA中部の存在・供用時における発生集中交通量は、独立行政法人 国際協力機構への聞き取り等により把握し、各ルート配分は通行規制や交通状況等に基づき設定した。

椿町線全線供用前(以下「開通前」という。)及び開通後におけるJICA中部供用車両の区間断面交通量は図-2に、利用者の区間断面交通量は図-3に示すとおりである。

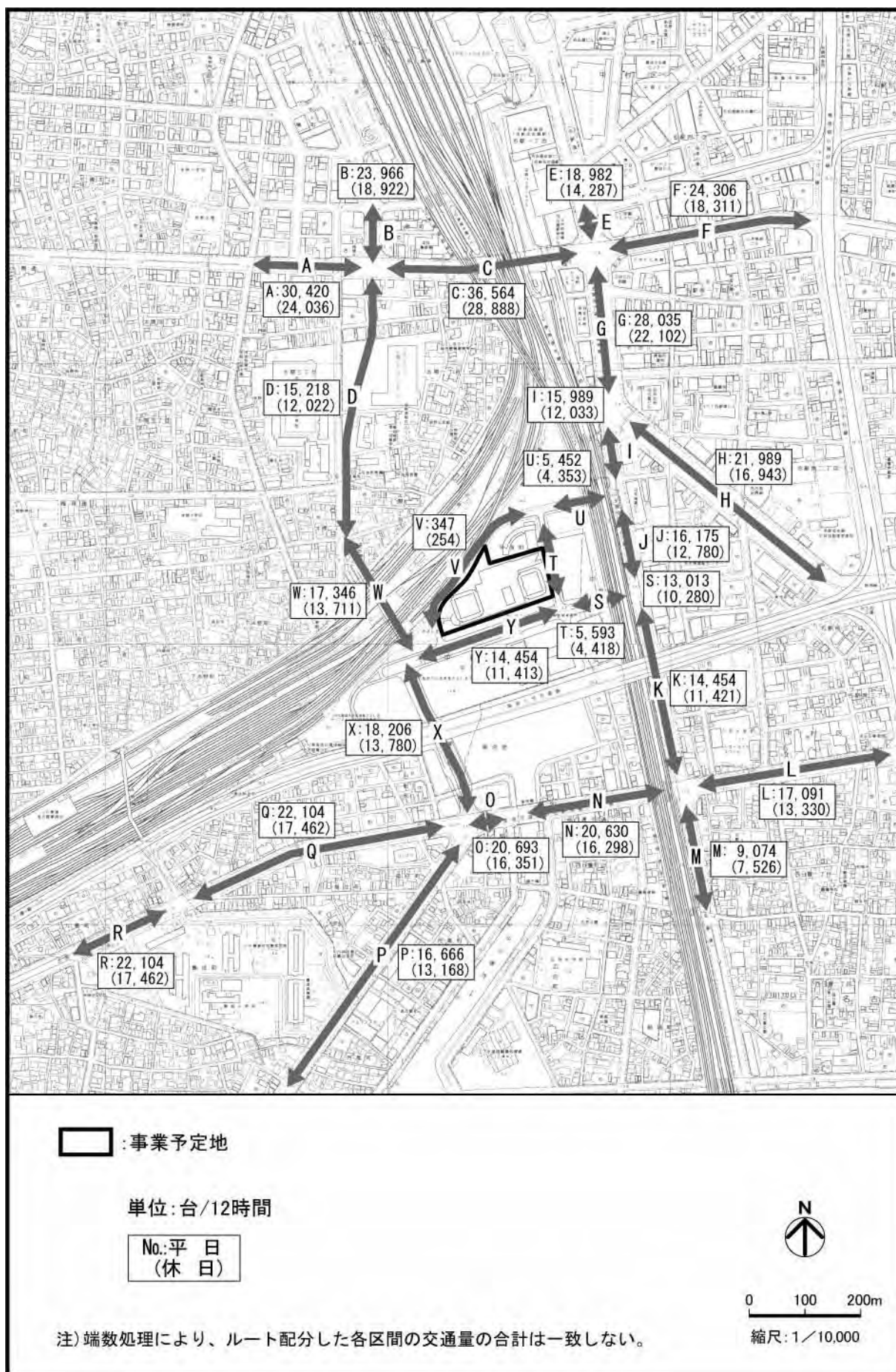


図 - 1 開通後における区間断面交通量

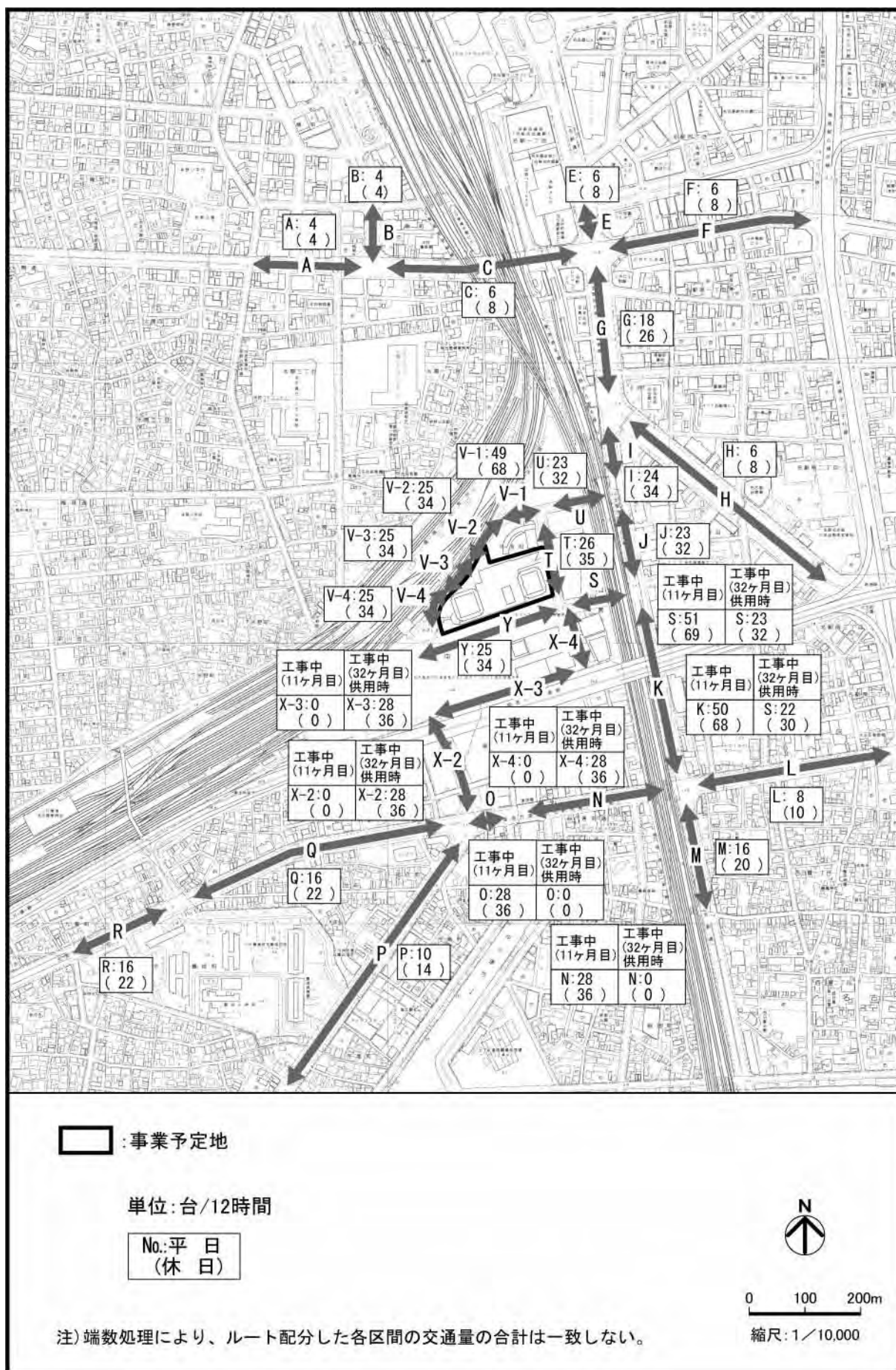


図 - 2 (1) JICA 中部供用車両の区間断面交通量 (開通前)

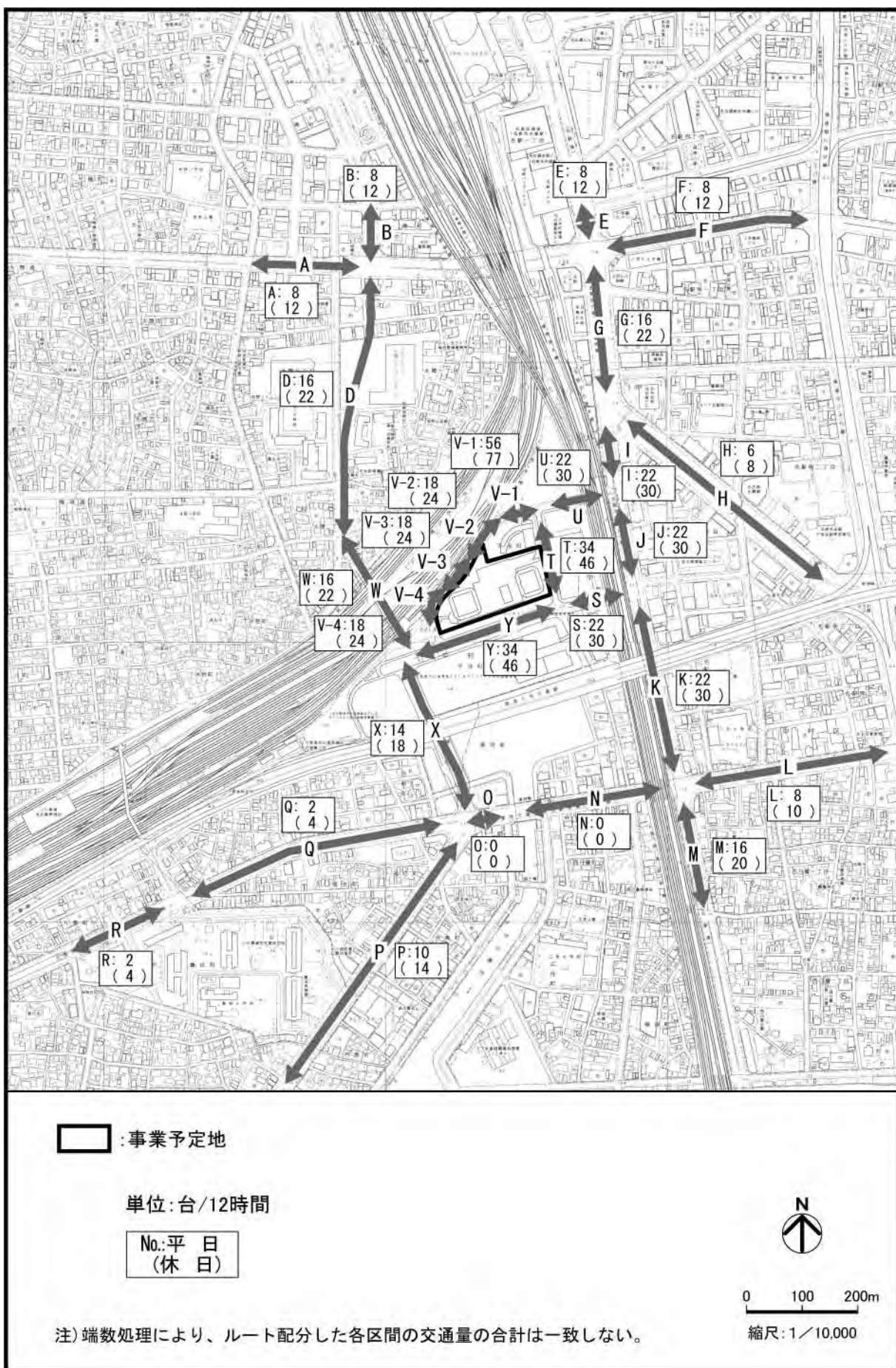
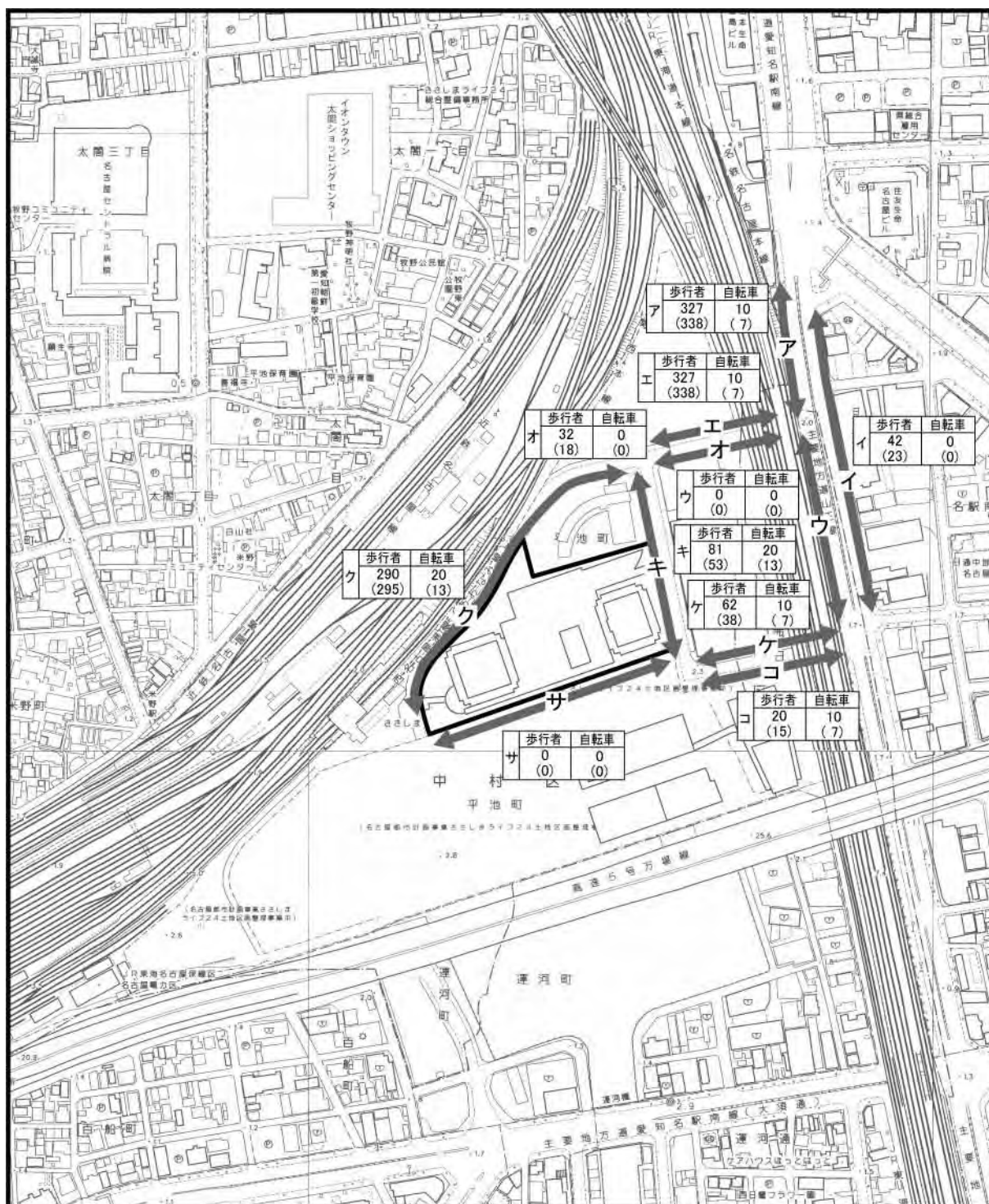


図 - 2 (2) JICA 中部供用車両の区間断面交通量 (開通後)



□ : 事業予定地

区	歩行者交通 量(人/12時間)	自転車交通 量(台/12時間)
---	--------------------	--------------------

注) 1: 区間断面交通量は、本事業における予測に用いる区間のみを示した。

2: 図中、上段の数値は平日、下段 () 内の数値は休日を示す。



0 50 100m

縮尺: 1/5,000

図 - 3 JICA 中部利用者の区間断面交通量

4．愛大における発生集中交通量

愛大の工事中及び存在・供用時における発生集中交通量は、学校法人 愛知大学への聞き取り等により把握し、ルート配分は通行規制や交通状況等に基づき設定した。

(1) 工事中

本事業における工事関係車両の走行による大気汚染、騒音及び振動の予測対象時期である工事着工後 11 ヶ月目における愛大工事車両の区間断面交通量は、図 - 4 に示すとおりである。

(2) 存在・供用時

開通前及び開通後における愛大供用車両の区間断面交通量は図 - 5 に、利用者の区間断面交通量は図 - 6 に示すとおりである。

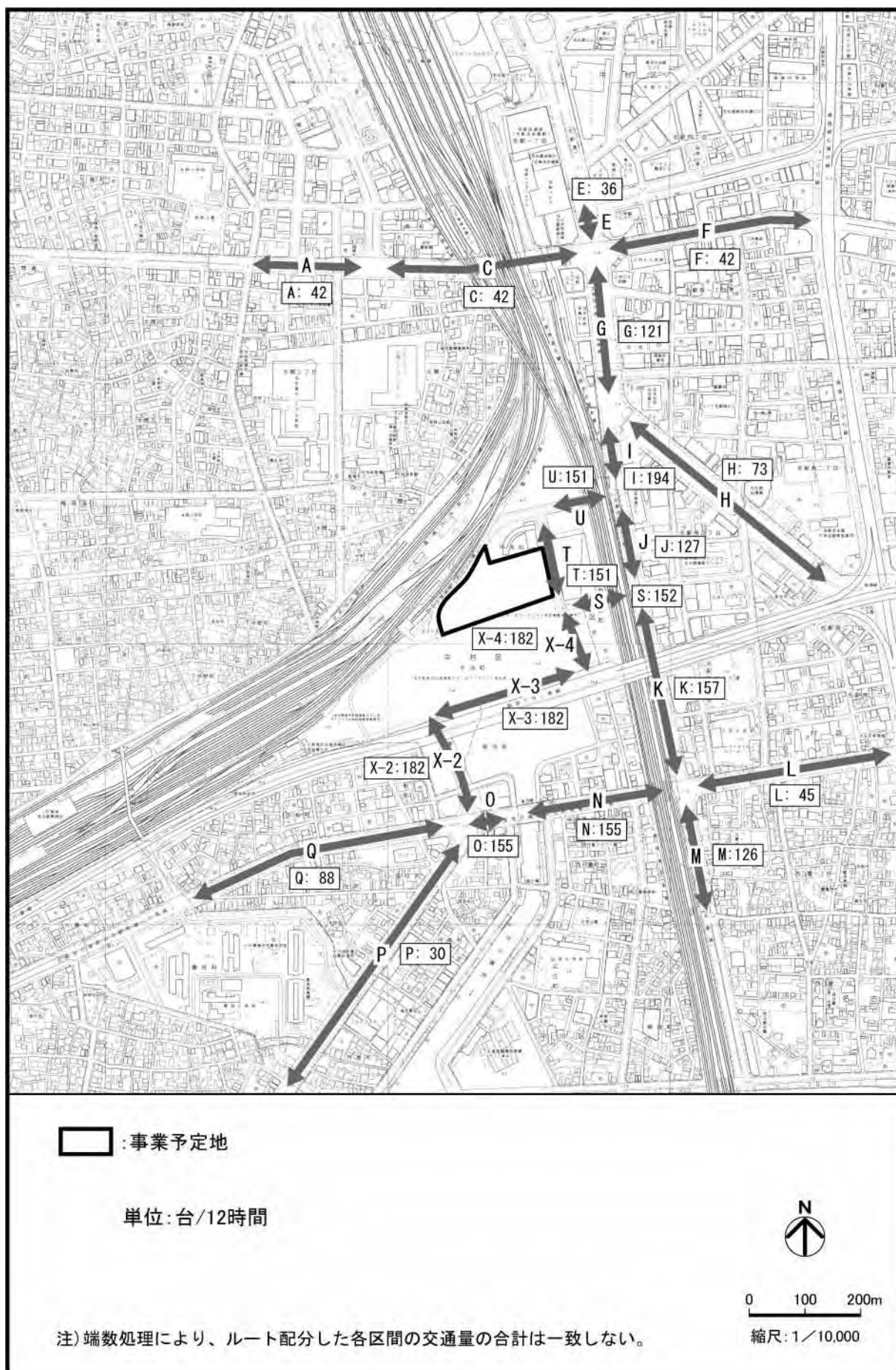


図 - 4 愛大工事車両の区間断面交通量

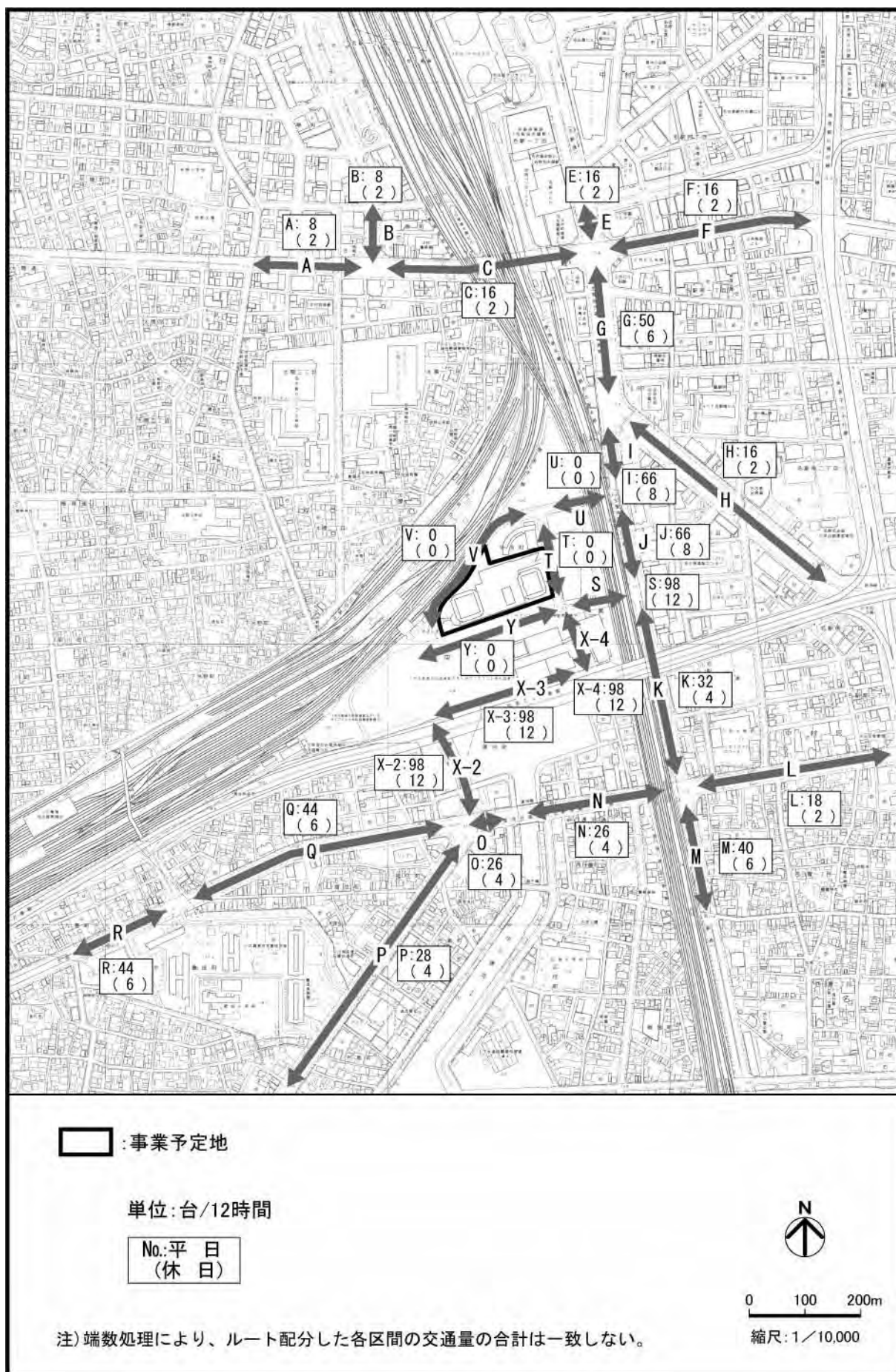


図 - 5 (1) 愛大供用車両の区間断面交通量 (開通前)

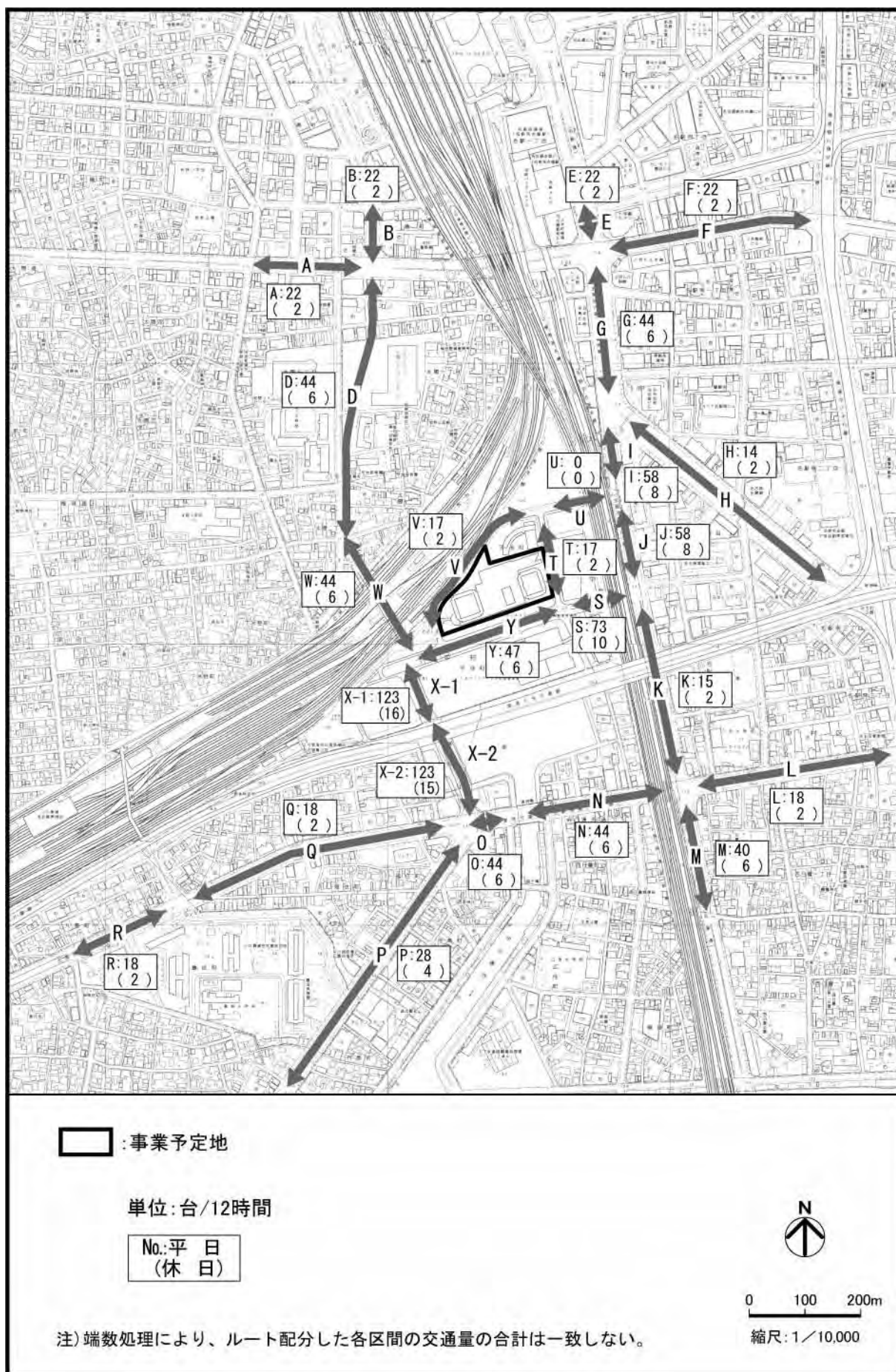
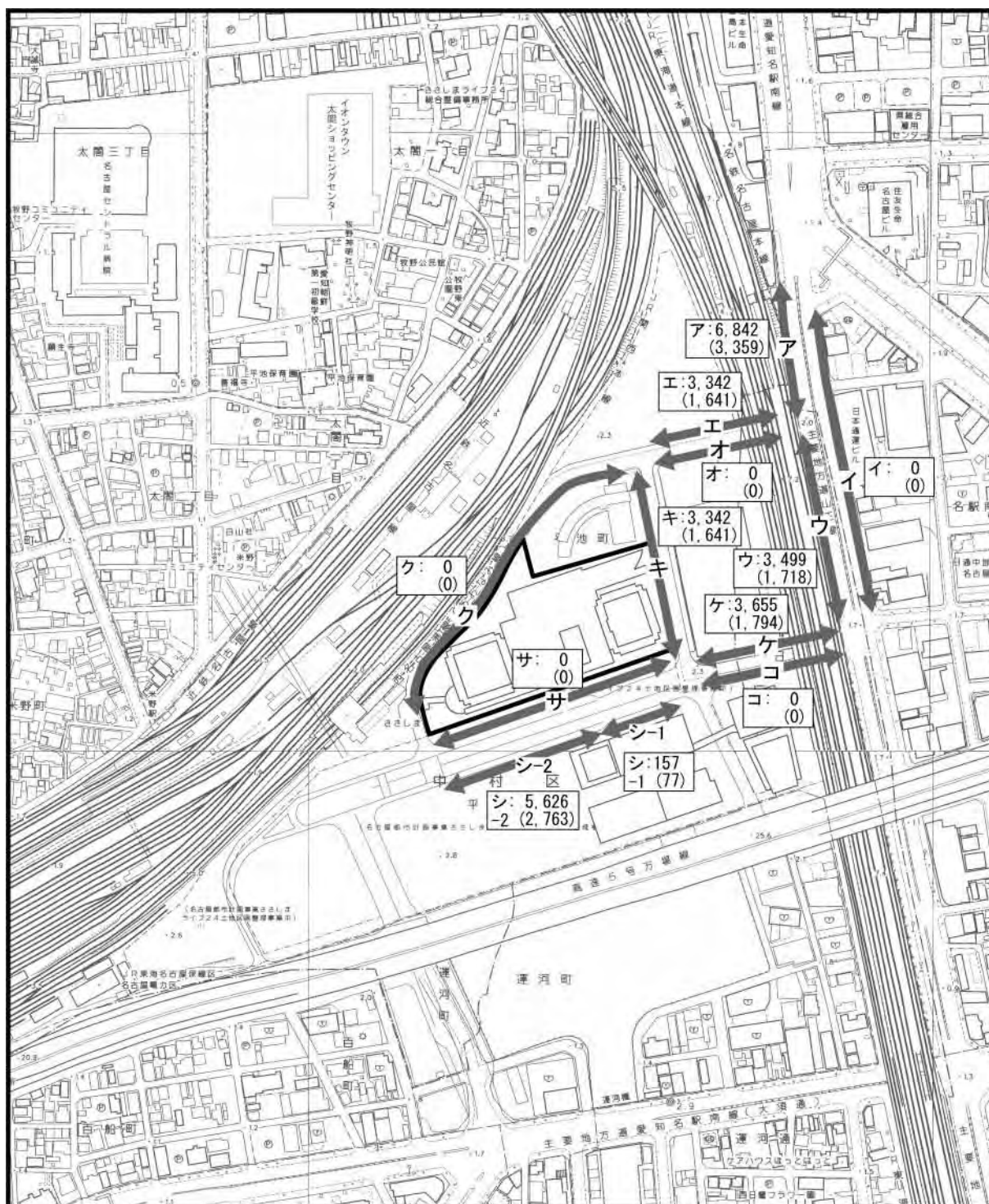


図 - 5 (2) 愛大供用車両の区間断面交通量 (開通後)



□ : 事業予定地

単位: 人/12時間

No.: 平日
(休日)

注1): 区間断面交通量は、本事業における予測に用いる区間のみを示した。

2): 自転車交通量は発生しない。



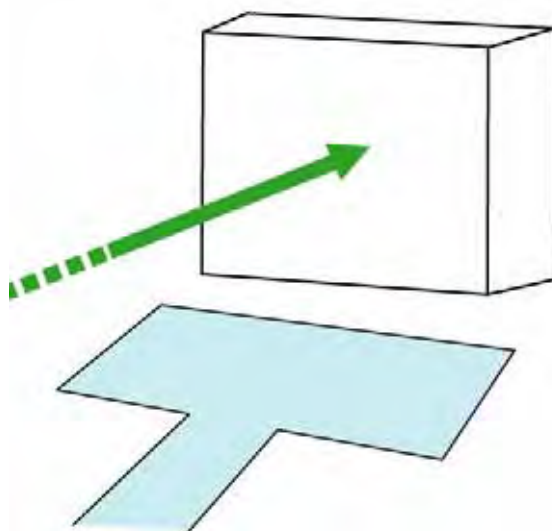
0 50 100m

縮尺: 1/5,000

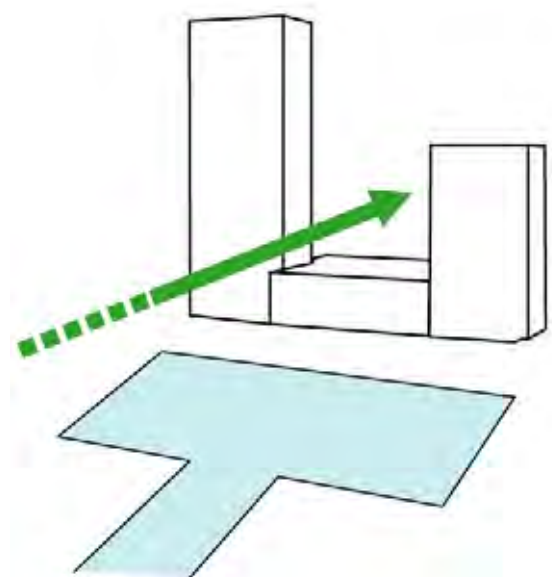
図 - 6 愛大利用者の区間断面交通量

事業予定地内の施設配置について、下図 A のような配置にした場合、中川運河からの風の流れを阻害することとなり、都心部におけるヒートアイランド化を助長させる可能性がある。このことから、本事業においては、下図 B に示すとおり、2 つの高層棟とそれをつなぐ低層棟で構成されるデュアルタワーとし、中川運河からの風の流れを少しでも阻害しないような施設配置計画とした。

A



B



1. 存在・供用時における発生集中交通量等の推計は、図 - 1 のフローによった。

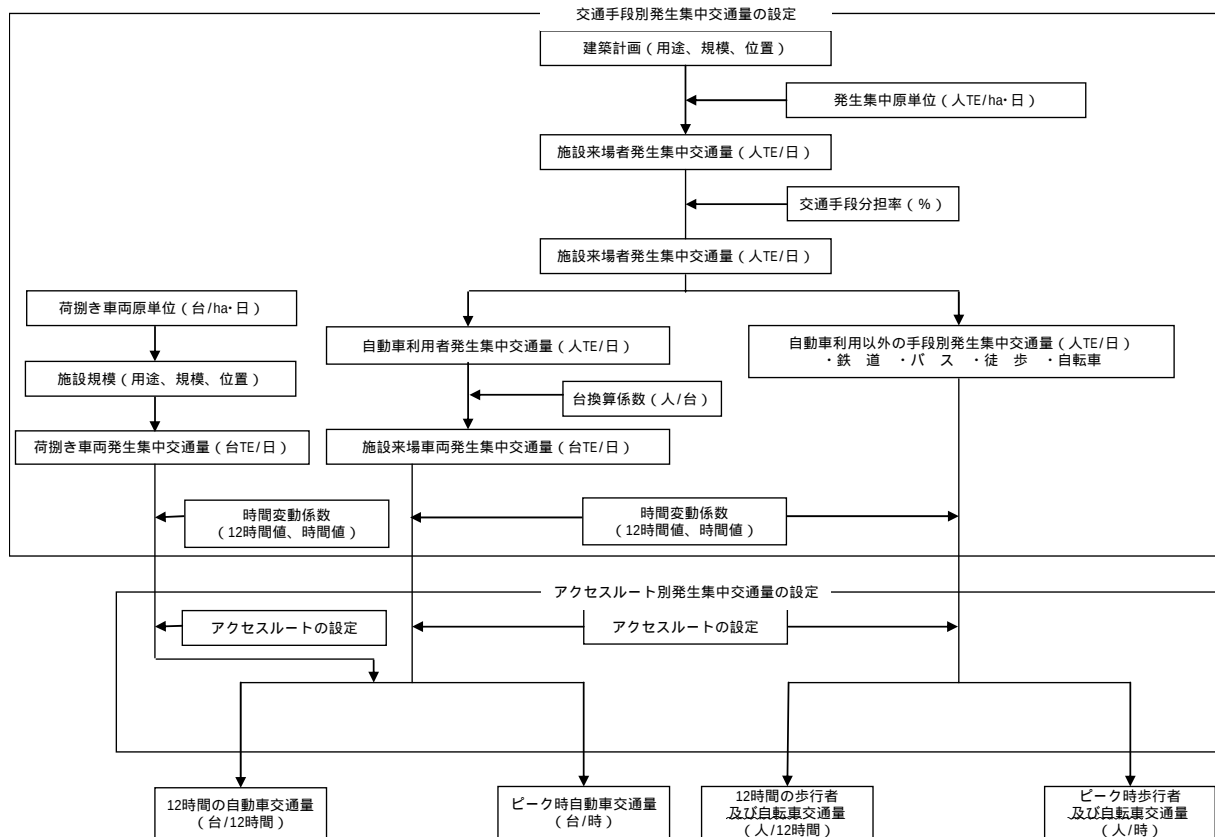


図 - 1 存在・供用時における発生集中交通量の推計

2. 施設来場交通量

(1) 発生集中交通量（施設来場者）の推計

用途別床面積

建築計画より、表 - 1 に示す区分に分けて算出した。

表 - 1 新建築物用途別床面積の設定値

用途区分	事 務 所		ホテル ^{*)}	商業施設
	W棟	E 棟		
床面積 (ha)	6.30	3.41	2.20	1.70

注)「W棟」とは WEST タワー、「E 棟」とは EAST タワーをいう。(以下、同様である。)

発生集中原単位の設定

発生集中原単位は、「大規模開発地区関連交通計画マニュアル 改定版」(国土交通省，平成19年)(以下「大規模マニュアル」という。)に基づき、表 - 2 のとおり設定した。

表 - 2 発生集中原単位

単位：人TE/ha・日

用途区分		発生集中原単位	
		平 日	休 日
事務所	W棟	3,300	700
	E 棟	2,100	400
ホテル		1,900	1,900
商業施設		11,400	18,200

注)「TE」とは、トリップエンド(発生集中交通量)をいう。(以下、同様である。)

発生集中交通量の設定

発生集中交通量は、大規模マニュアルに基づき算出した。この結果は、表 - 3 に示すとおりである。

表 - 3 発生集中交通量

単位：人TE/日

用途区分		発生集中原単位	
		平 日	休 日
事務所	W棟	20,790	4,410
	E 棟	7,160	1,360
ホテル		4,180	4,180
商業施設		19,380	30,940

*)ホテルは利用実態を見直し、ビジネスホテル及びシティホテルのクラスから、シティホテルのみのクラスへと、環境影響評価準備書から変更した。

(2) 交通手段別発生集中交通量の推計

交通手段分担率の設定

交通手段分担率は、表 - 4 に示すとおりであり、第 4 回中京都市圏パーソントリップ調査（以下「第 4 回中京PT」という。）における小ゾーン別交通指標等をもとに設定した。

表 - 4 交通手段分担率

単位：％

区 分			自動車	二輪車	鉄 道	バ ス	徒 歩	自転車	合 計
平 日	事 務 所	W棟	23.5	0.6	56.0	3.9	9.3	6.7	100.0
		E棟	23.5	0.6	56.0	3.9	9.3	6.7	100.0
	ホ テ ル		14.7	2.0	59.8	7.7	10.5	5.3	100.0
	商業施設		11.8	0.0	41.6	20.4	11.7	14.5	100.0
休 日	事 務 所	W棟	20.8	1.0	45.8	5.1	15.9	11.4	100.0
		E棟	20.8	1.0	45.8	5.1	15.9	11.4	100.0
	ホ テ ル		22.1	1.3	61.1	4.2	7.5	3.8	100.0
	商業施設		19.7	0.0	47.3	12.4	9.2	11.4	100.0

注)1:端数処理により、各交通手段分担率とこれらの合計は一致しない。

2:各施設の平日については、第 4 回中京PTにおける最小ゾーンにおける発着施設別の交通分担率を用いて設定した。

3:休日については、第 4 回中京PTに休日のデータがないことから、「全国都市交通特性調査（全国PT調査データ）」による休日/平日比を用いて、第 4 回中京PTにおける最小ゾーンにおける発着施設別の交通分担率より設定した。

交通手段別発生集中交通量の設定

大規模マニュアルに基づき、交通手段分担率から交通手段別発生集中交通量を算出した。
この結果は、表 - 5 に示すとおりである。

表 - 5 交通手段別発生集中交通量

単位：人TE/日

区 分			自動車	二輪車	鉄 道	バ ス	徒 歩	自転車	合 計
平 日	事 務 所	W棟	4,890	120	11,640	810	1,930	1,390	20,780
		E棟	1,680	40	4,010	280	670	480	7,160
	ホ テ ル		610	80	2,500	320	440	220	4,170
	商業施設		2,290	0	8,060	3,950	2,270	2,810	19,380
休 日	事 務 所	W棟	920	40	2,550	220	700	500	4,400
		E棟	280	10	620	70	220	160	1,360
	ホ テ ル		920	50	2,020	180	310	160	4,170
	商業施設		6,100	0	14,630	3,840	2,850	3,530	30,950

(3) 自動車発生集中交通量の推計

台換算係数の設定

台換算係数は、表 - 6 に示すとおりであり、大規模マニュアル等により設定した。

表 - 6 台換算係数

単位：人/台

用途区分		平 日	休 日
事務所	W棟	1.3	1.3
	E棟	1.3	1.3
ホテル		1.8	2.1
商業施設		1.5	2.0

注)1:事務所及び商業施設の平日については、大規模マニュアルを用いて設定した。

2:商業施設の休日については、「大規模マニュアル」に休日のデータがないことから、「大規模小売店舗立地法の手引き」(名古屋市,平成19年)を用いて設定した。

3:ホテルについては、「中京都市圏中間年次調査報告書」(中京都市圏総合都市計画協議会,平成12年)(以下「中京年次報告」という。)のデータ結果を用いて設定した。

自動車発生集中交通量の設定

大規模マニュアルに基づき、台換算係数から自動車発生集中交通量を算出した。この結果は表 - 7 に示すとおりである。

表 - 7 自動車発生集中交通量

単位：台 TE/日

用途区分		平 日	休 日
事務所	W棟	3,760	710
	E棟	1,290	220
ホテル		340	440
商業施設		1,530	3,050

(4) 時間発生集中交通量の推計

自動車

ア 時間変動係数の設定

1日あたりの発生集中交通量から12時間あたりの発生集中交通量への算出は、「名古屋市総合都市交通体系調査（その2）報告書」（名古屋市，平成16年）における名古屋市都心部の発生集中交通量及び大規模マニュアルや中京年次報告の1日におけるピーク率を用いて設定した。各用途別の時間変動係数は、表-8に示すとおりである。

表-8(1) 時間変動係数（平日）

単位：％

時 刻	事務所		ホテル	商業施設
	W棟	E棟		
7～8時	4	3	3	4
8～9時	9	11	14	7
9～10時	8	8	7	8
10～11時	6	6	5	6
11～12時	6	6	5	6
12～13時	7	7	7	7
13～14時	6	6	5	6
14～15時	6	5	5	6
15～16時	6	6	5	6
16～17時	6	6	5	6
17～18時	8	8	7	8
18～19時	9	10	14	10
19～20時	7	6	6	7
20～21時	5	5	5	5
21～22時	3	3	3	4
22～23時	2	2	2	2
23～0時	1	1	1	1
0～1時	0	0	0	0
1～2時	0	0	0	0
2～3時	0	0	0	0
3～4時	0	0	0	0
4～5時	0	0	0	0
5～6時	0	0	0	0
6～7時	1	1	1	1
12時間計	81	82	82	80
24時間計	100	100	100	100

注)1:12時間計は、7～19時の集計値を示す。

2:事務所及び商業施設のピーク率は、大規模マニュアルを用いた。

3:ホテルのピーク率は、中京年次報告を用いた。

表 - 8 (2) 時間変動係数(休日)

単位：％

時 刻	事務所		ホテル	商業施設
	W棟	E棟		
7～8時	4	3	3	3
8～9時	9	11	15	12
9～10時	8	8	7	8
10～11時	6	6	5	5
11～12時	6	6	5	5
12～13時	7	7	7	7
13～14時	6	6	5	5
14～15時	6	5	5	6
15～16時	6	6	5	5
16～17時	6	6	5	5
17～18時	8	8	7	7
18～19時	9	10	15	12
19～20時	7	6	5	7
20～21時	5	5	5	5
21～22時	3	3	3	4
22～23時	2	2	2	2
23～0時	1	1	1	1
0～1時	0	0	0	0
1～2時	0	0	0	0
2～3時	0	0	0	0
3～4時	0	0	0	0
4～5時	0	0	0	0
5～6時	0	0	0	0
6～7時	1	1	0	1
12時間計	81	82	84	80
24時間計	100	100	100	100

注)1:12時間計は、7～19時の集計値を示す。

2:事務所の休日のピーク率は、平日と同じとした。

3:事務所及び商業施設のピーク率は、大規模マニュアルを用いた。

4:ホテルのピーク率は、中京年次報告を用いた。

イ 12 時間発生集中交通量の設定

時間変動係数（7～19 時）から 12 時間発生集中交通量を算出した。この結果は表 - 9 に示すとおりである。

表 - 9 12 時間発生集中交通量（自動車）

単位：台 TE/12 時間

用途区分		平 日	休 日
事務所	W 棟	3,046	575
	E 棟	1,058	180
ホテル		279	370
商業施設		1,224	2,440

歩行者及び自転車

ア 時間変動係数の設定

1 日あたりの発生集中交通量から 12 時間あたりの発生集中交通量への算出は、大規模マニユアルや第 4 回中京 PT 等を用いて設定した。各交通手段別の時間変動係数（12 時間値）は、表 - 10 に示すとおりである。

表 - 10 時間変動係数（12 時間値）

単位：%

区 分			歩 行 者			自転車
			鉄 道	バ ス	徒 歩	
平 日	事務所	W 棟	89	84	84	84
		E 棟	89	89	89	89
	ホテル		82	84	84	84
	商業施設		89	83	83	83
休 日	事務所	W 棟	89	84	84	84
		E 棟	89	89	89	89
	ホテル		82	85	85	85
	商業施設		89	82	82	82

イ 12 時間発生集中交通量の設定

時間変動係数（12 時間値）から 12 時間発生集中交通量を算出した。この結果は表 - 11 に示すとおりである。

表 - 11 12 時間発生集中交通量（歩行者及び自転車）

単位：人 TE/12 時間（歩行者）

台 TE/12 時間（自転車）

区 分			歩 行 者				自転車
			鉄 道	バ ス	徒 歩	合 計	
平 日	事務所	W棟	10,360	680	1,621	12,661	1,168
		E 棟	3,569	249	596	4,414	427
	ホテル		2,050	269	370	2,689	185
	商業施設		7,173	3,279	1,884	12,336	2,332
休 日	事務所	W棟	1,798	185	588	2,571	420
		E 棟	552	62	196	810	142
	ホテル		2,091	153	264	2,508	136
	商業施設		13,021	3,149	2,337	18,507	2,895

ウ ピーク率の設定

ピーク率は、大規模マニュアルや第 4 回中京 PT 等を用いて設定した。各交通手段別のピーク率は、表 - 12 に示すとおりである。

表 - 12 ピーク率（歩行者及び自転車）

単位：%

区 分			歩 行 者			自転車
			鉄 道	バ ス	徒 歩	
平 日	事務所	W棟	31	14	14	14
		E 棟	31	14	14	14
	ホテル		13	14	14	14
	商業施設		27	12	12	12
休 日	事務所	W棟	31	14	14	14
		E 棟	31	14	14	14
	ホテル		13	15	15	15
	商業施設		27	12	12	12

3．荷捌き車両台数の推計

(1) 発生集中交通量の設定

発生集中交通量は、類似施設の実績に基づき、表 - 13のとおり設定した。

表 - 13 発生集中交通量

区 分	車両原単位 (台/ha・日)	床面積 (ha)	車両台数 (台/日)	発生集中交通量 (台 TE/日)
事務所	8.3	9.71	81	162
ホテル	7.6	2.20	17	34
商業 施設	物 販	17.8	20	40
	飲 食	117.7	48	96
	サービス	30.9	5	10

注)1:事務所及び商業施設については、類似施設(大阪市内都心部、地上 22 階地下 2 階、延べ面積 42,000 m²)のデータ(平成 15 年)を用いた。

2:ホテルについては、類似施設(大阪市内都心部、地上 18 階地下 2 階、延べ面積約 74,800 m²、客室約 600 室)のデータ(平成 4 年)を用いた。

(2) 時間変動係数の設定

1 日あたりの発生集中交通量から 12 時間当たりの発生集中交通量への算出は、類似事例の実績に基づき、表 - 14 のとおり設定した。

表 - 14 時間変動係数

単位：％

時 刻	事務所	ホテル	商業施設		
			物 販	飲 食	サービス
7～8 時	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
8～9 時	2.6	18.0	0.0	11.9	0.0
9～10 時	7.7	22.0	6.3	20.9	9.1
10～11 時	10.2	16.0	12.5	25.4	18.2
11～12 時	7.7	12.0	25.0	10.4	18.2
12～13 時	2.6	2.0	25.0	6.0	18.2
13～14 時	20.5	4.0	0.0	1.5	0.0
14～15 時	12.8	2.0	12.5	11.9	0.0
15～16 時	10.2	4.0	6.2	6.0	9.1
16～17 時	7.7	6.0	12.5	3.0	27.2
17～18 時	15.4	6.0	0.0	0.0	0.0
18～19 時	2.6	8.0	0.0	3.0	0.0
12 時間計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

注)1:事務所及び商業施設については、類似施設(大阪市内都心部、地上 22 階地下 2 階、延べ面積 42,000 m²)のデータ(平成 15 年)を用いた。

2:ホテルについては、類似施設(大阪市内都心部、地上 18 階地下 2 階、延べ面積約 74,800 m²、客室約 600 室)のデータ(平成 4 年)を用いた。

4．アクセスルートの設定

(1) 自動車のアクセスルートの設定

新建築物に係る自動車のアクセスルート及びこの交通量分担比率は、第4回中京PTにおける目的別代表交通手段別自動車OD^注)をもとに、通行規制や交通状況等を勘案し、開通前及び開通後の状況も踏まえて、図-2に示すとおり発生集中別に設定し、事業予定地周辺の道路区間別発生集中別交通量(台/12時間)を算出した。

(2) 歩行者及び自転車の主要なアクセスルートの設定

新建築物に係る歩行者及び自転車の主要なアクセスルート及びこの交通量分担比率は、新建築物の各施設の配置等により、各交通手段別に以下のように設定した。

鉄道利用者

鉄道利用者は図-3に示すとおり、あおなみ線ささしま駅及び名古屋駅(JR、名鉄、近鉄、地下鉄)からのアクセスルートを想定した。このうちW棟については、事業予定地南側に45.0%、南側に55.0%、E棟については、東側に55.0%、南側に45.0%、ホテルについては、東側に27.5%、南側及びにそれぞれ22.5%、北西側に27.5%、商業施設については、東側に55.0%、南側に45.0%の割合で来るものと想定した。

バス利用者

バス利用者は図-4に示すとおり、下広井町のバス停からのアクセスルートを想定した。このうちW棟については、事業予定地南側に100.0%、E棟については、東側に100.0%、ホテルについては、東側に25.0%、南側及びにそれぞれ25.0%、北西側に25.0%、商業施設については、東側に100.0%の割合で来るものと想定した。

徒 歩

徒歩によるアクセスルートは図-5に示すとおり、W棟については、事業予定地南側に40.0%、南側に60.0%、E棟については、東側に60.0%、南側に40.0%、ホテルについては、東側に10.0%、南側及びにそれぞれ20.0%、南側に40.0%、北西側に10.0%、商業施設については、東側に60.0%、南側に40.0%の割合で来るものと想定した。

自転車

自転車のアクセスルートは図-6に示すとおり、事業予定地東側に60.0%、北西側に40.0%の割合で来るものと想定した。

注) ODとは、出発地(Origin)から到着地(Destination)までの交通量を示す。

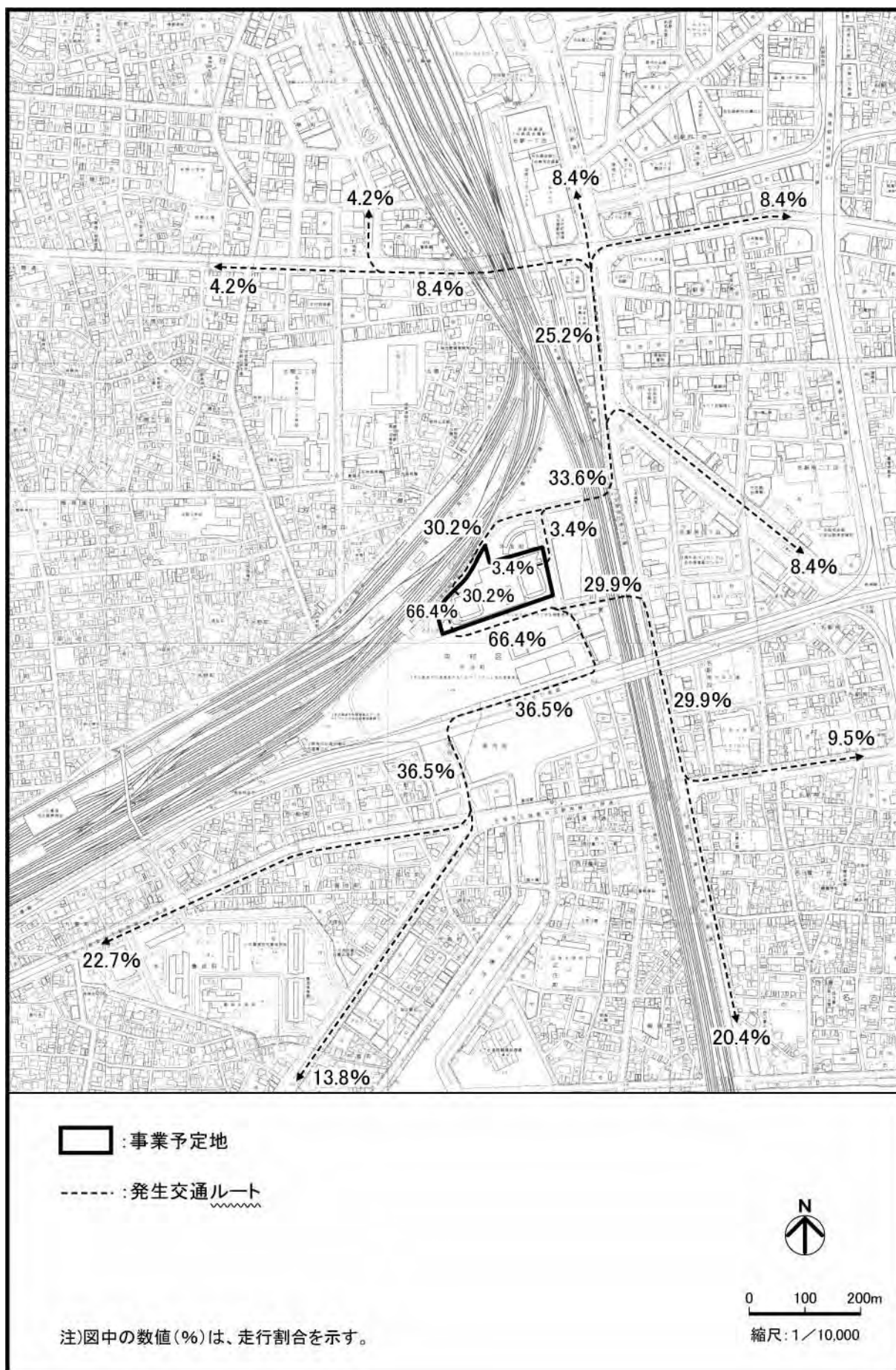


図 - 2 (1) 施設来場車両発生交通量のアクセスルート (開通前)

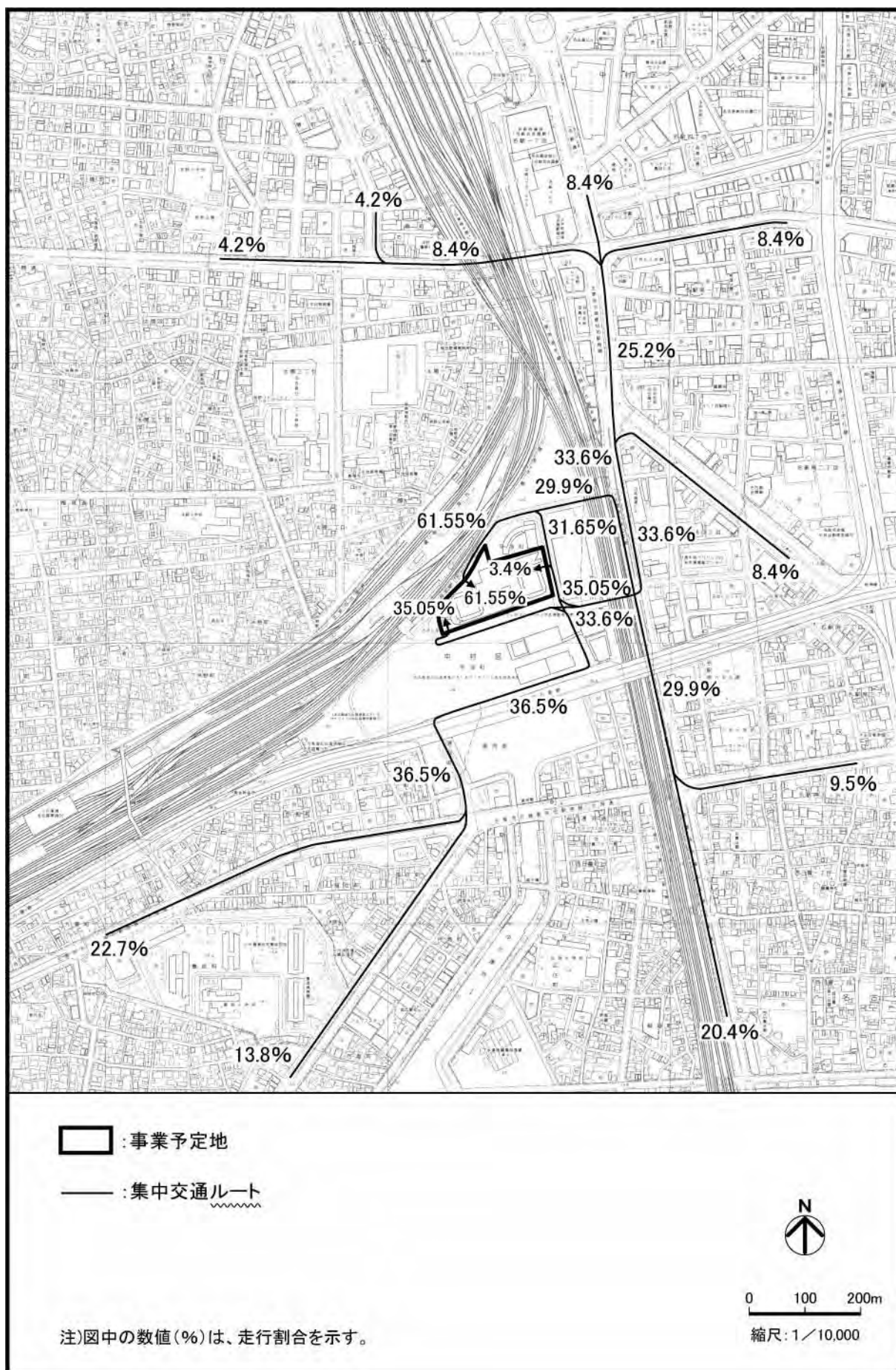


図 - 2 (2) 施設来場車両集中交通量のアクセスルート (開通前)

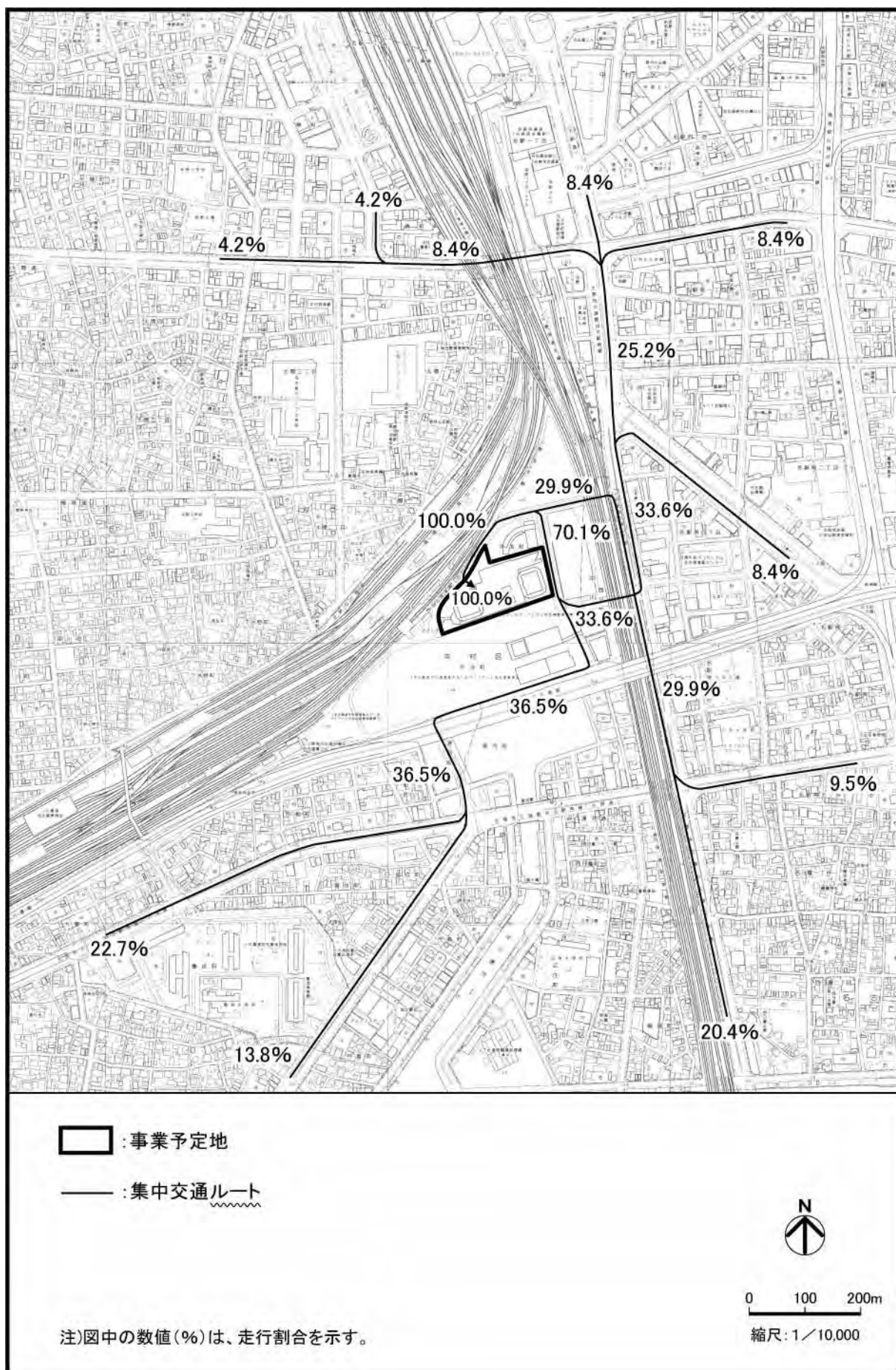


図 - 2 (4) 荷捌き車両集中交通量のアクセスルート (開通前)

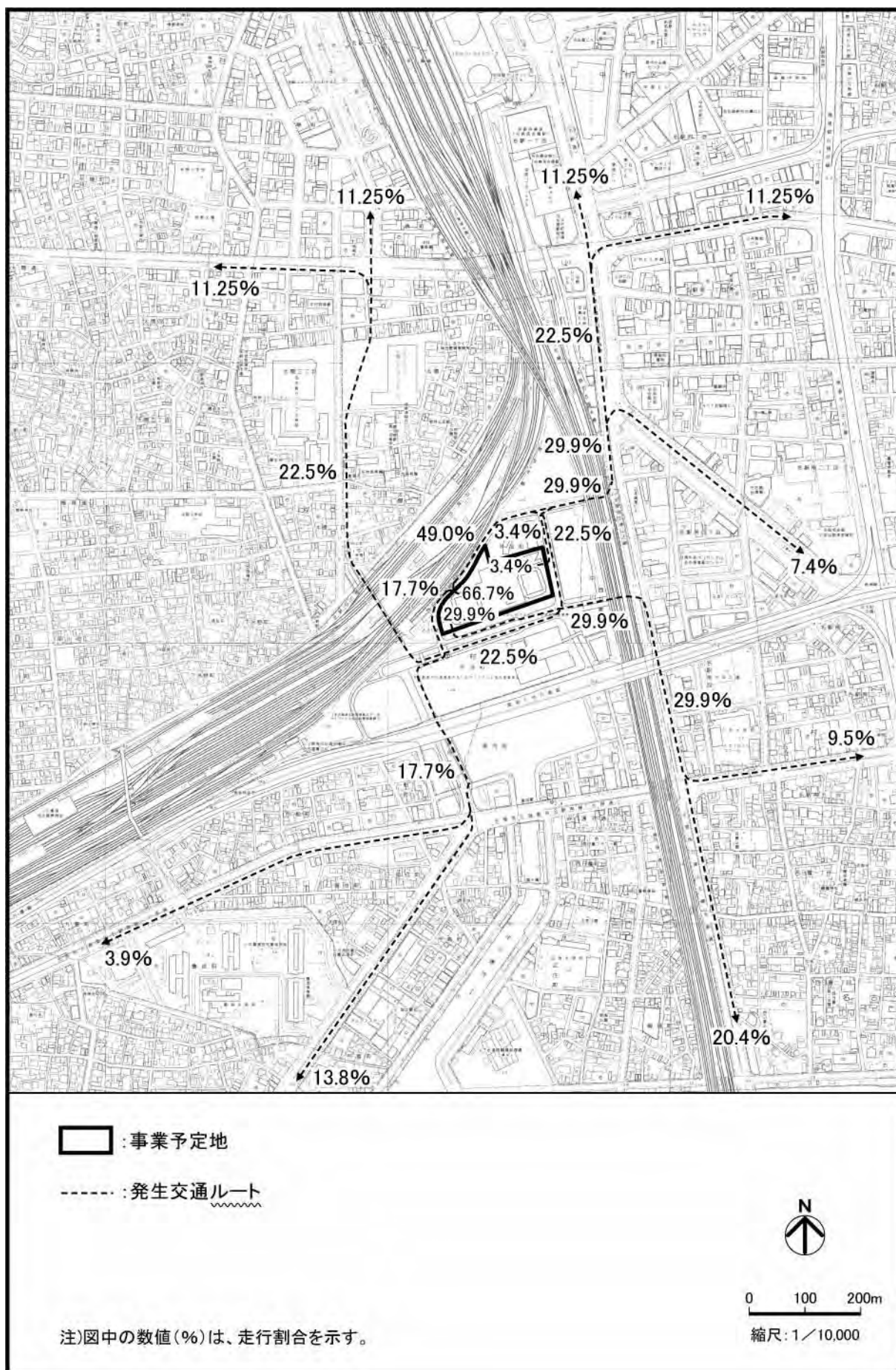


図 - 2 (5) 施設来場車両発生交通量のアクセスルート (開通後)

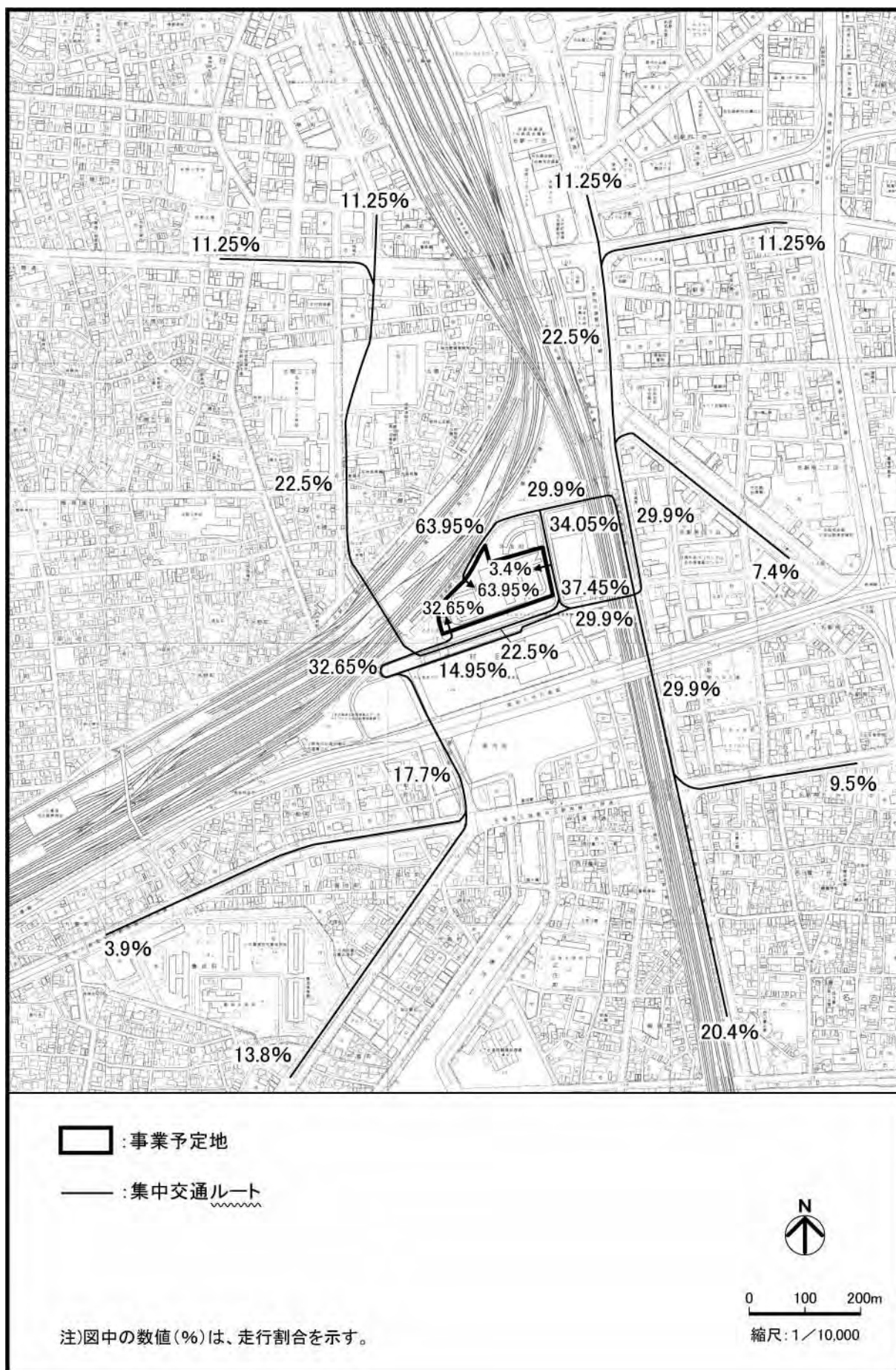


図 - 2 (6) 施設来場車両集中交通量のアクセスルート (開通後)

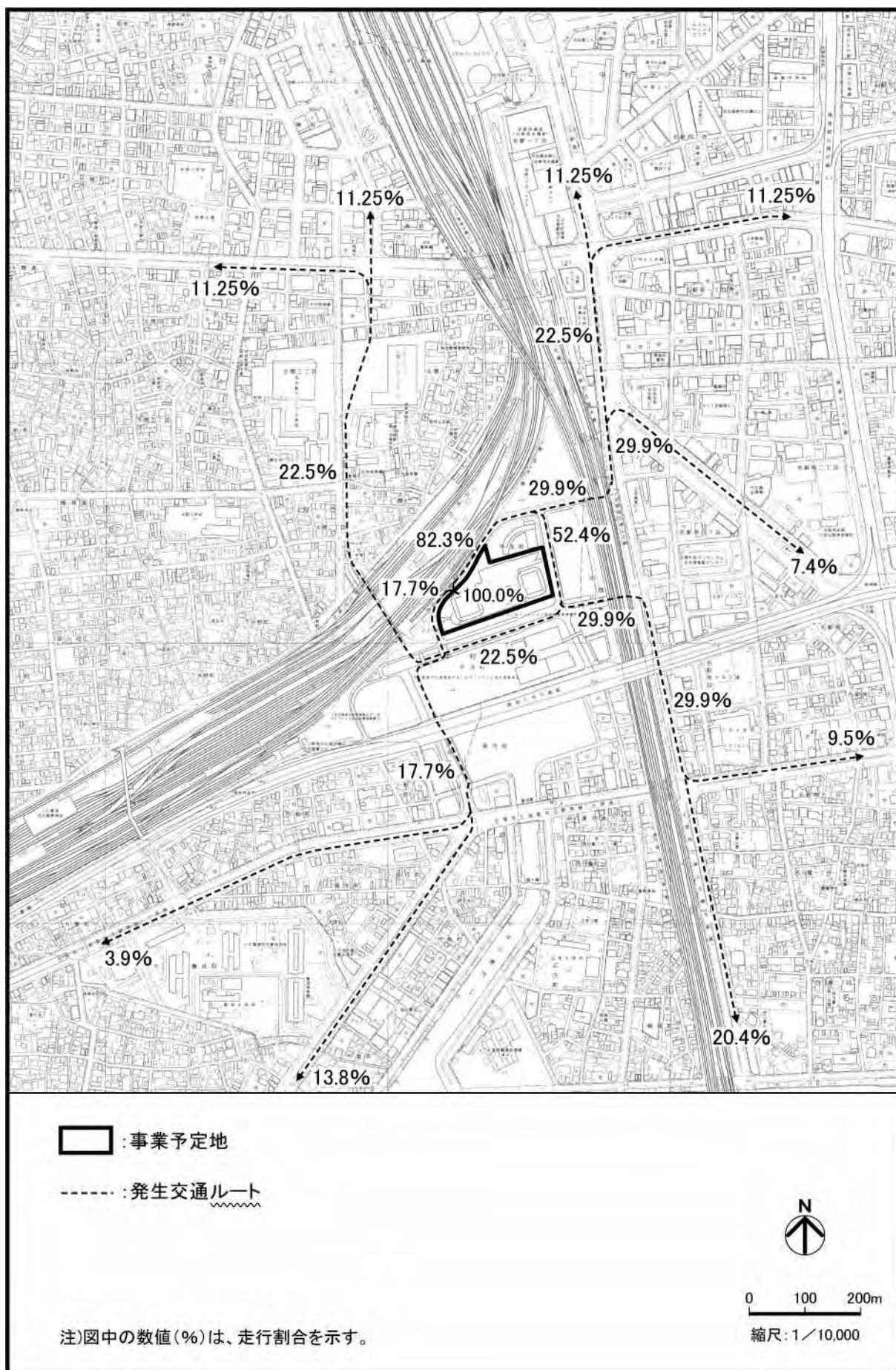


図 - 2 (7) 荷捌き車両発生交通量のアクセスルート (開通後)

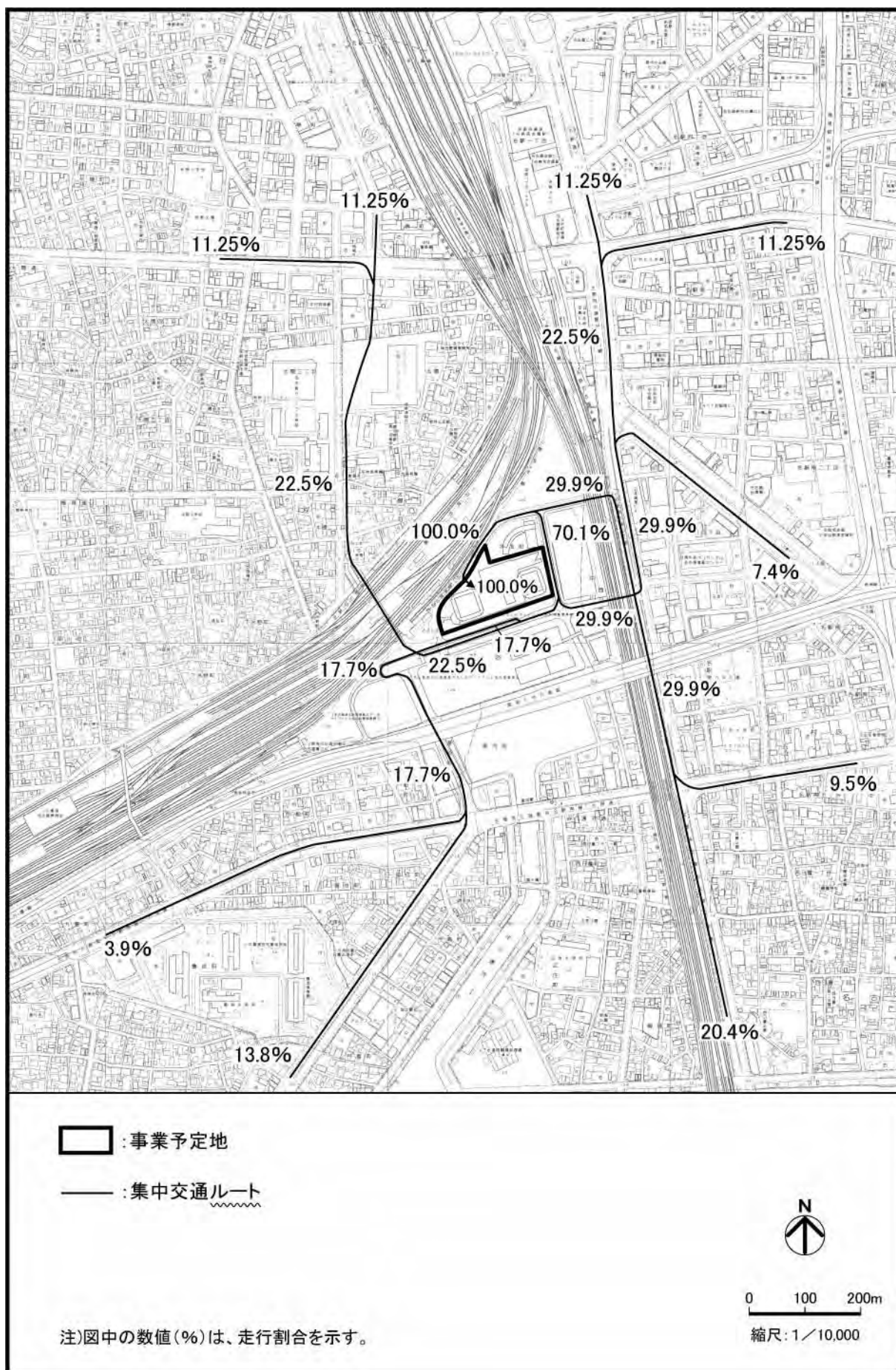


図 - 2 (8) 荷捌き車両集中交通量のアクセスルート (開通後)

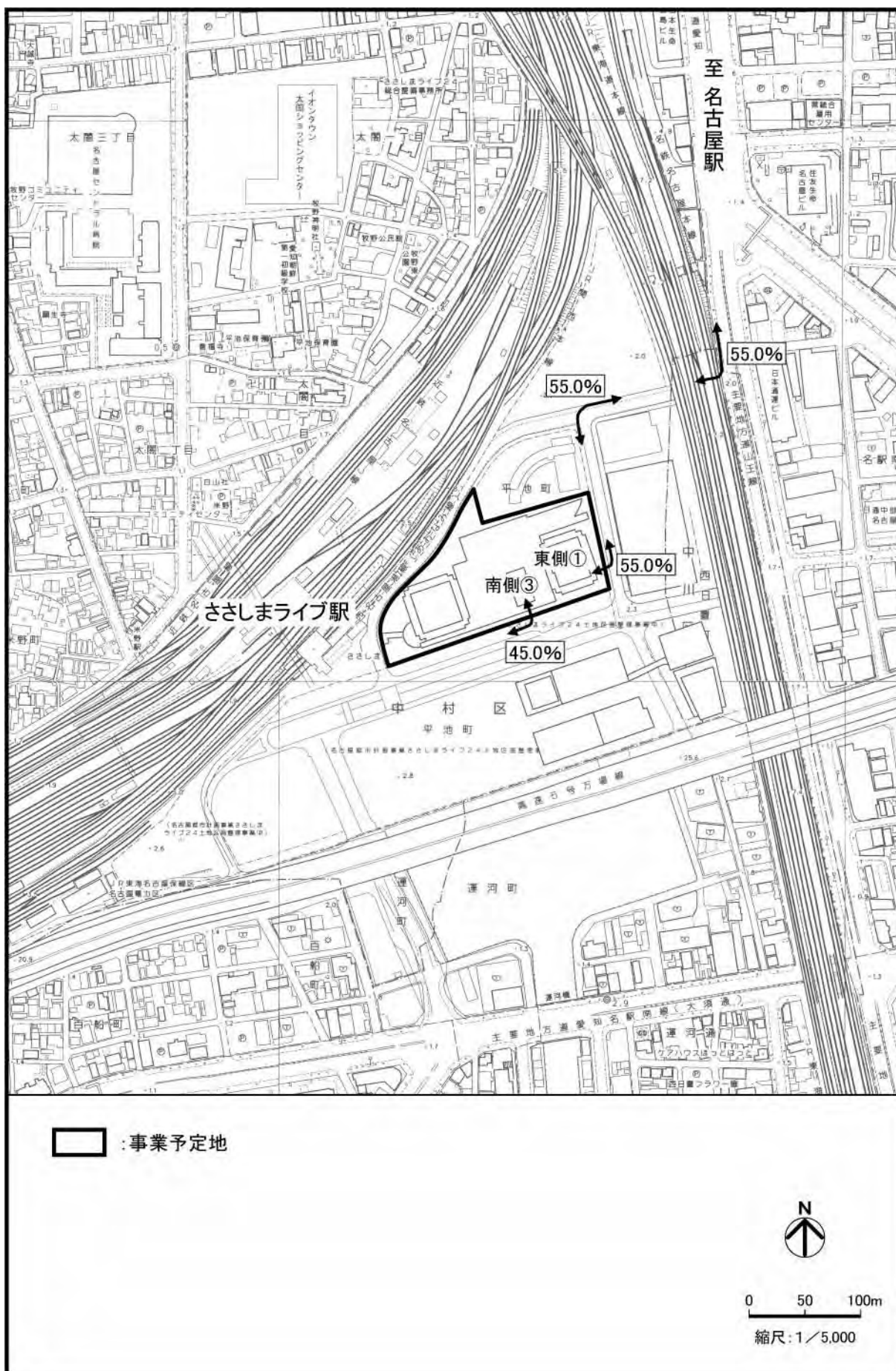


図 - 3 (2) 歩行者のアクセスルート (鉄道利用者: E 棟)

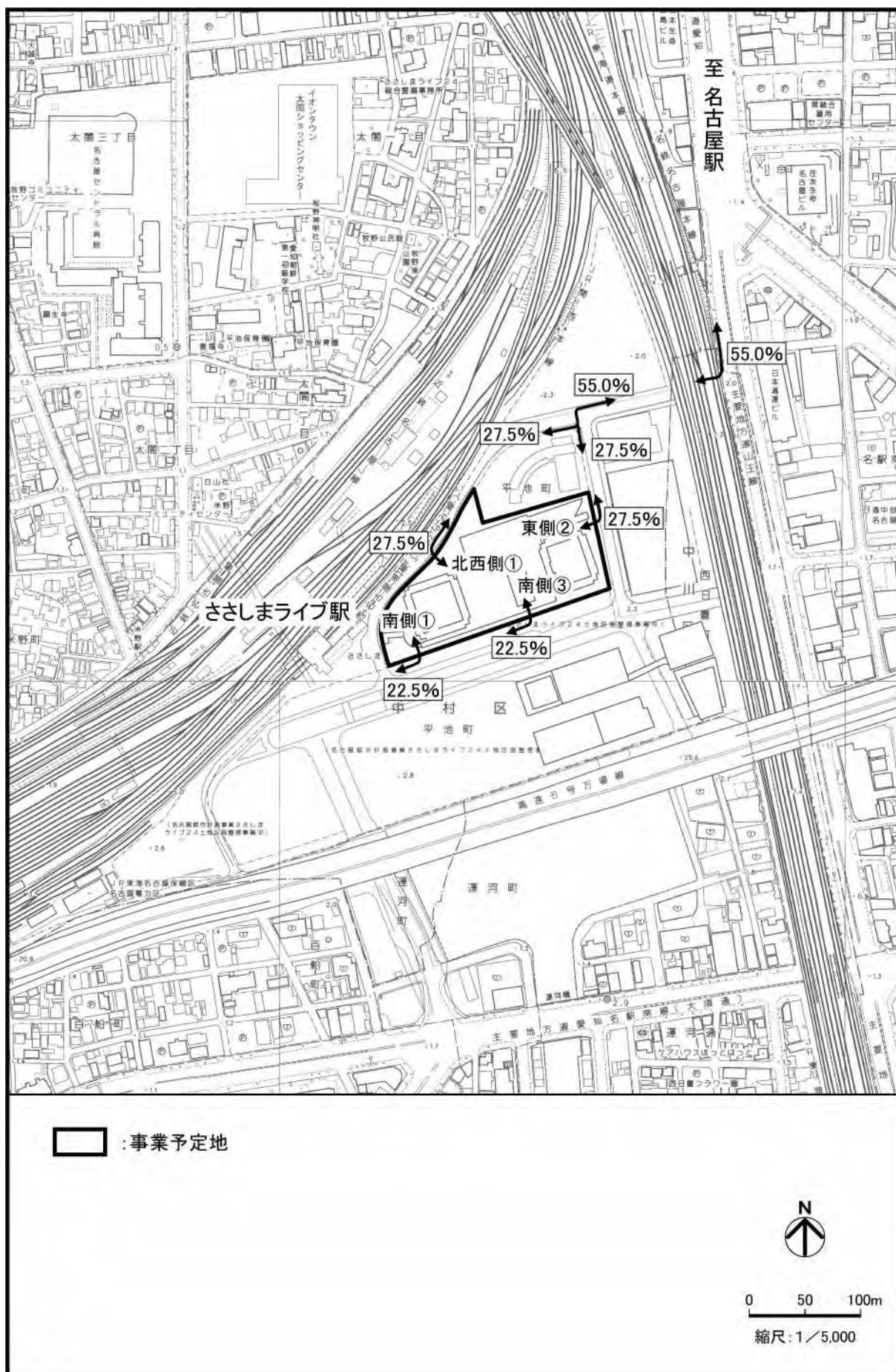


図 - 3 (3) 歩行者のアクセスルート (鉄道利用者: ホテル)

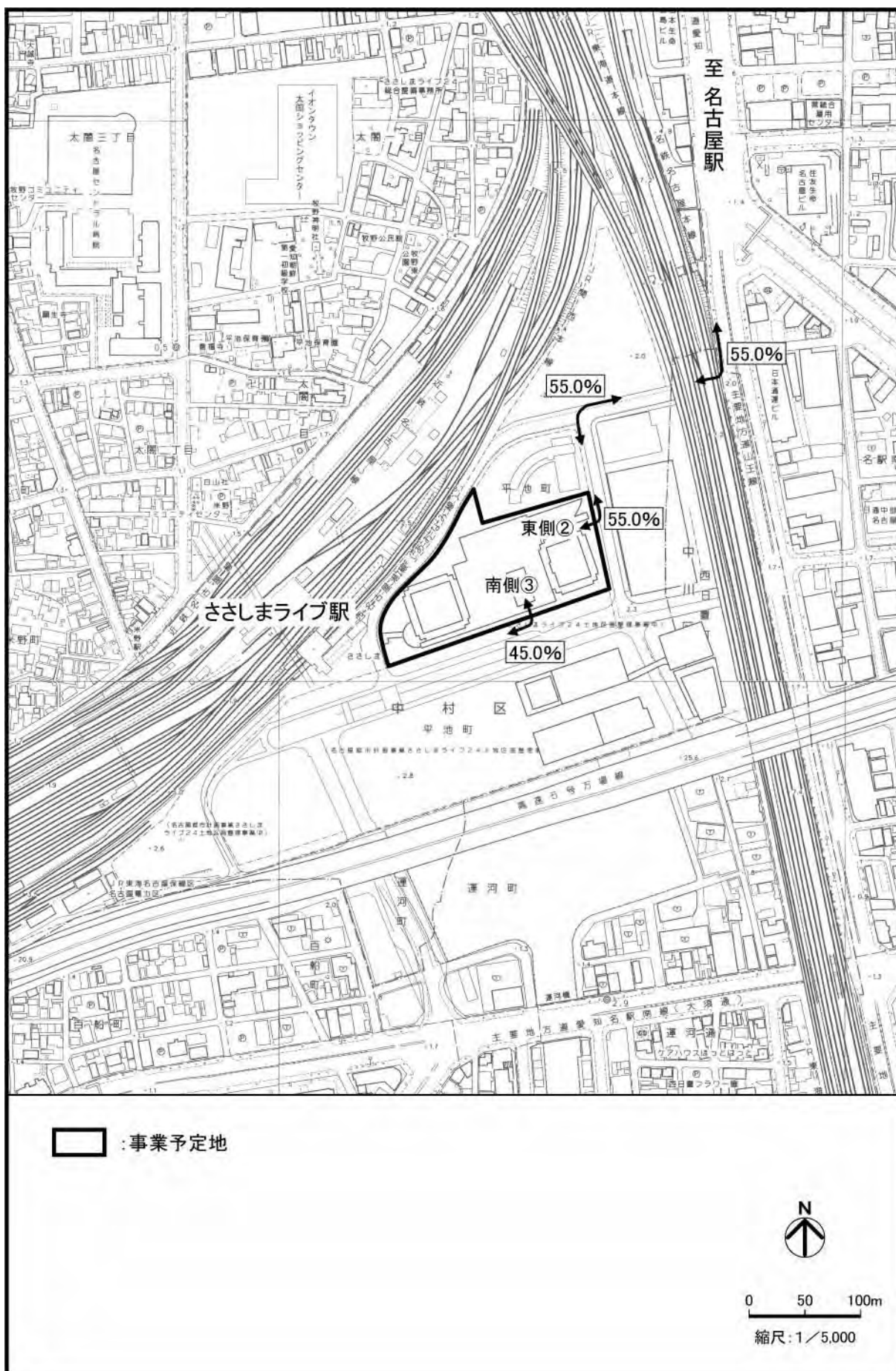


図 - 3 (4) 歩行者のアクセスルート (鉄道利用者: 商業施設)

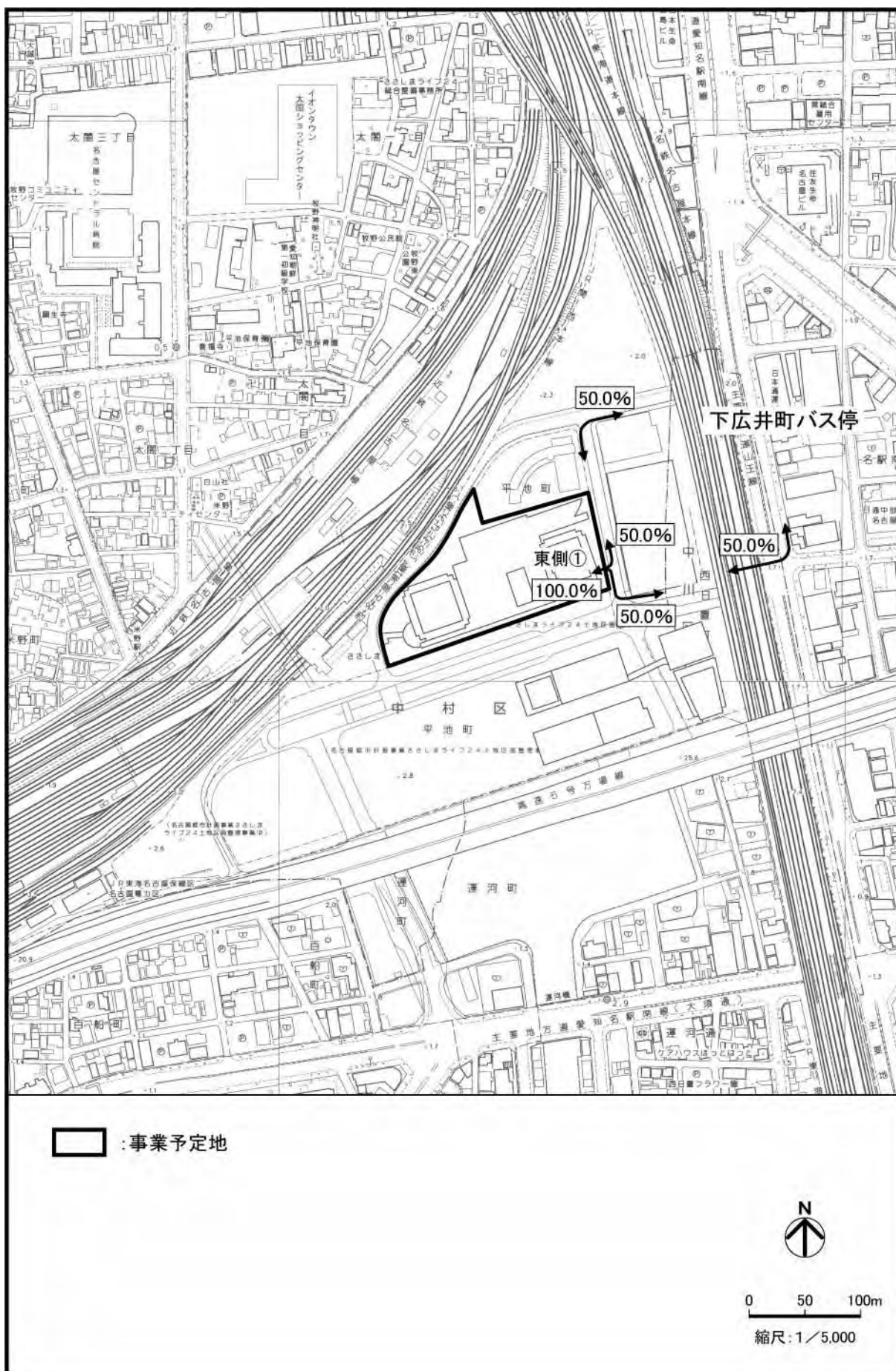


図 - 4 (2) 歩行者のアクセスルート (バス利用者: E 棟)

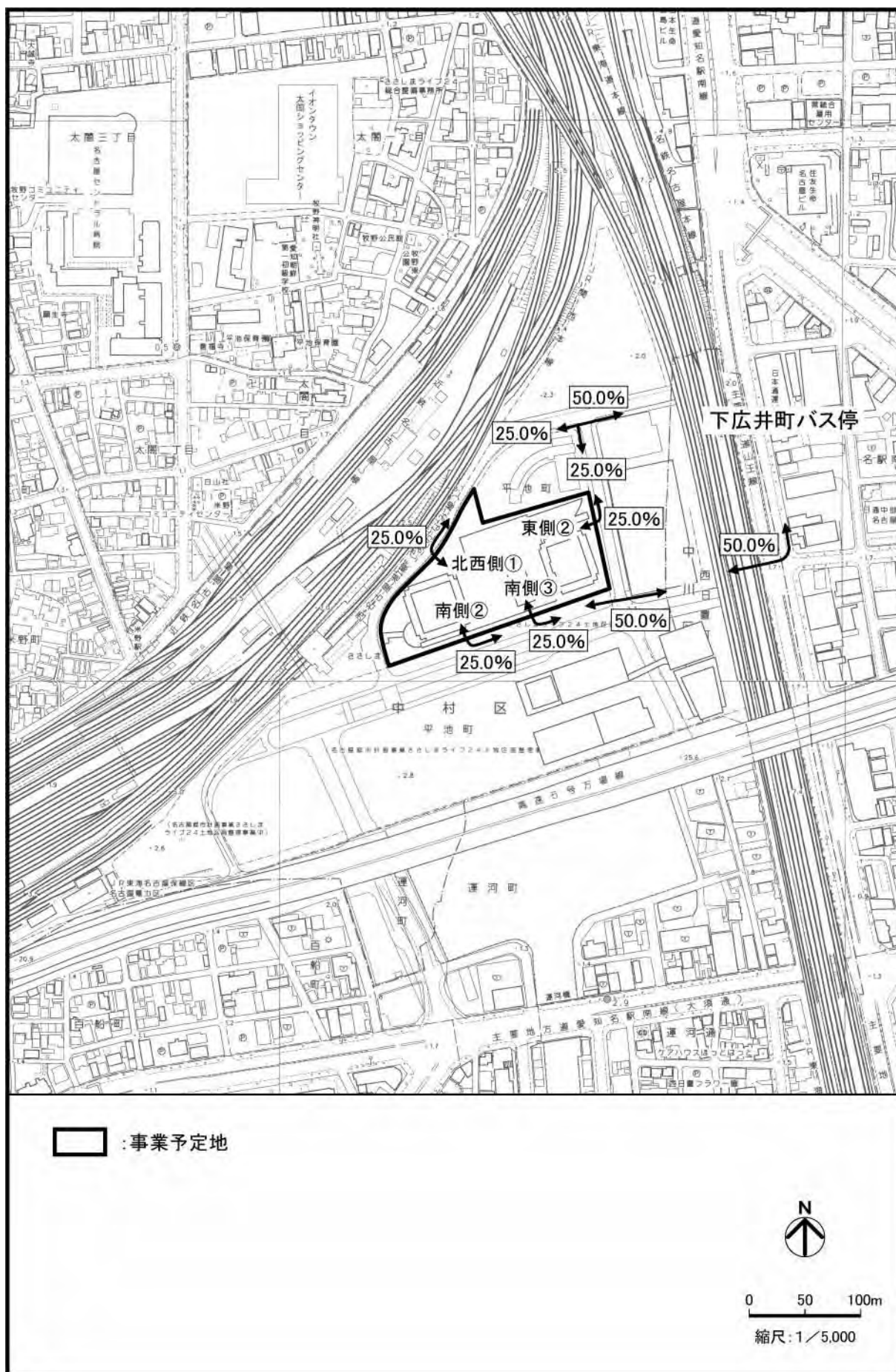


図 - 4 (3) 歩行者のアクセスルート (バス利用者: ホテル)

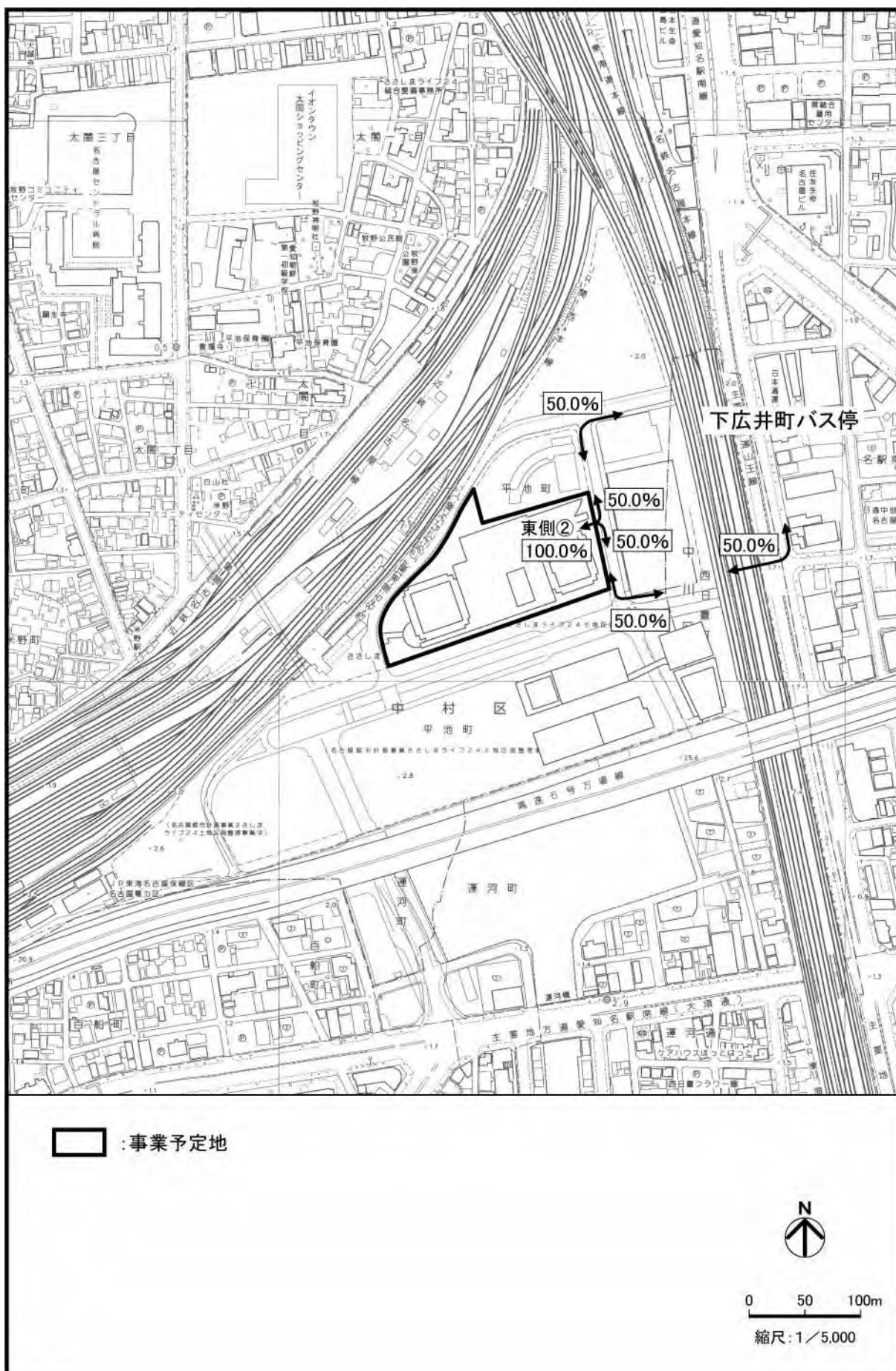


図 - 4 (4) 歩行者のアクセスルート (バス利用者: 商業施設)

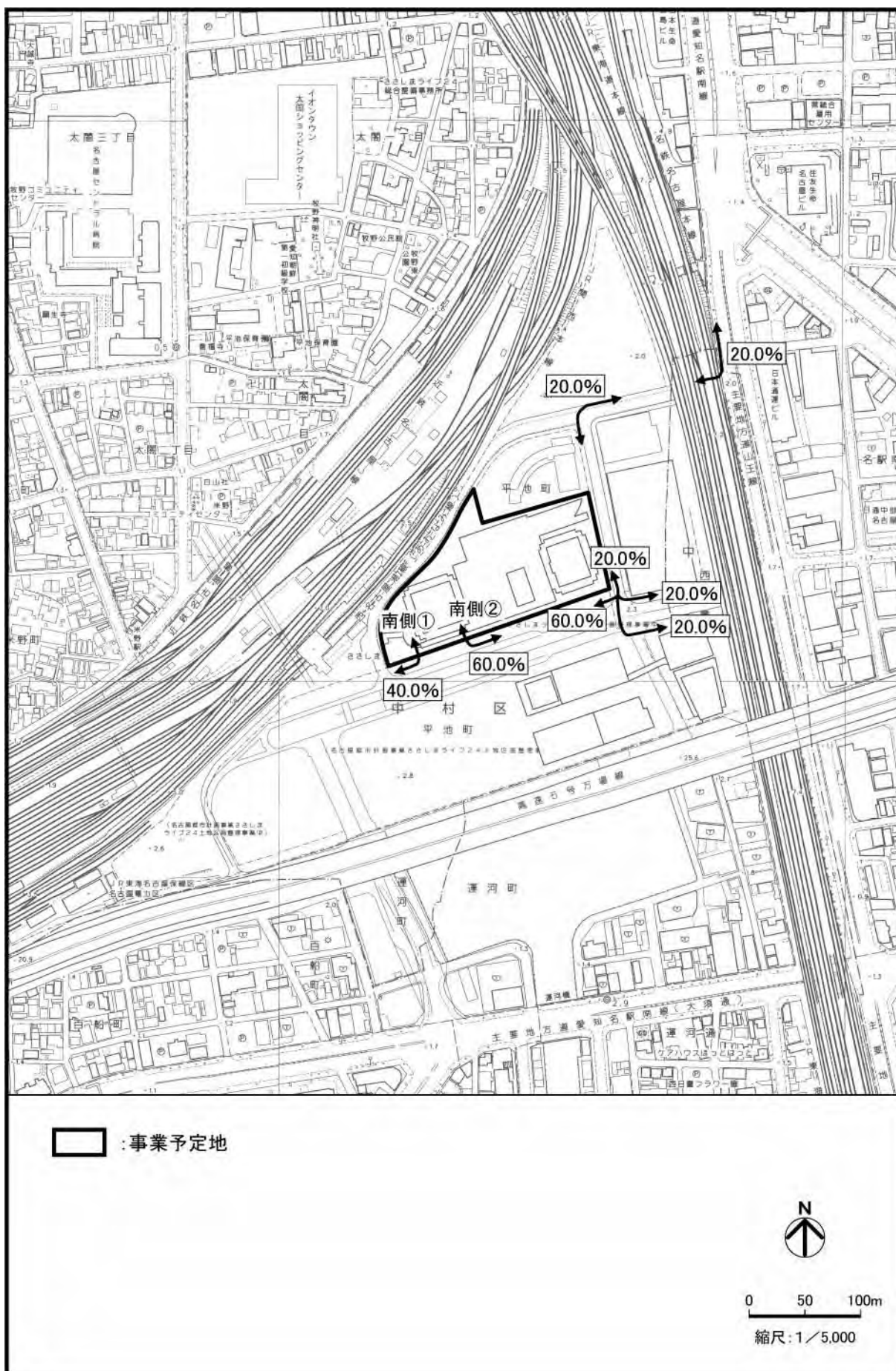


図 - 5 (1) 歩行者のアクセスルート (徒歩: W棟)

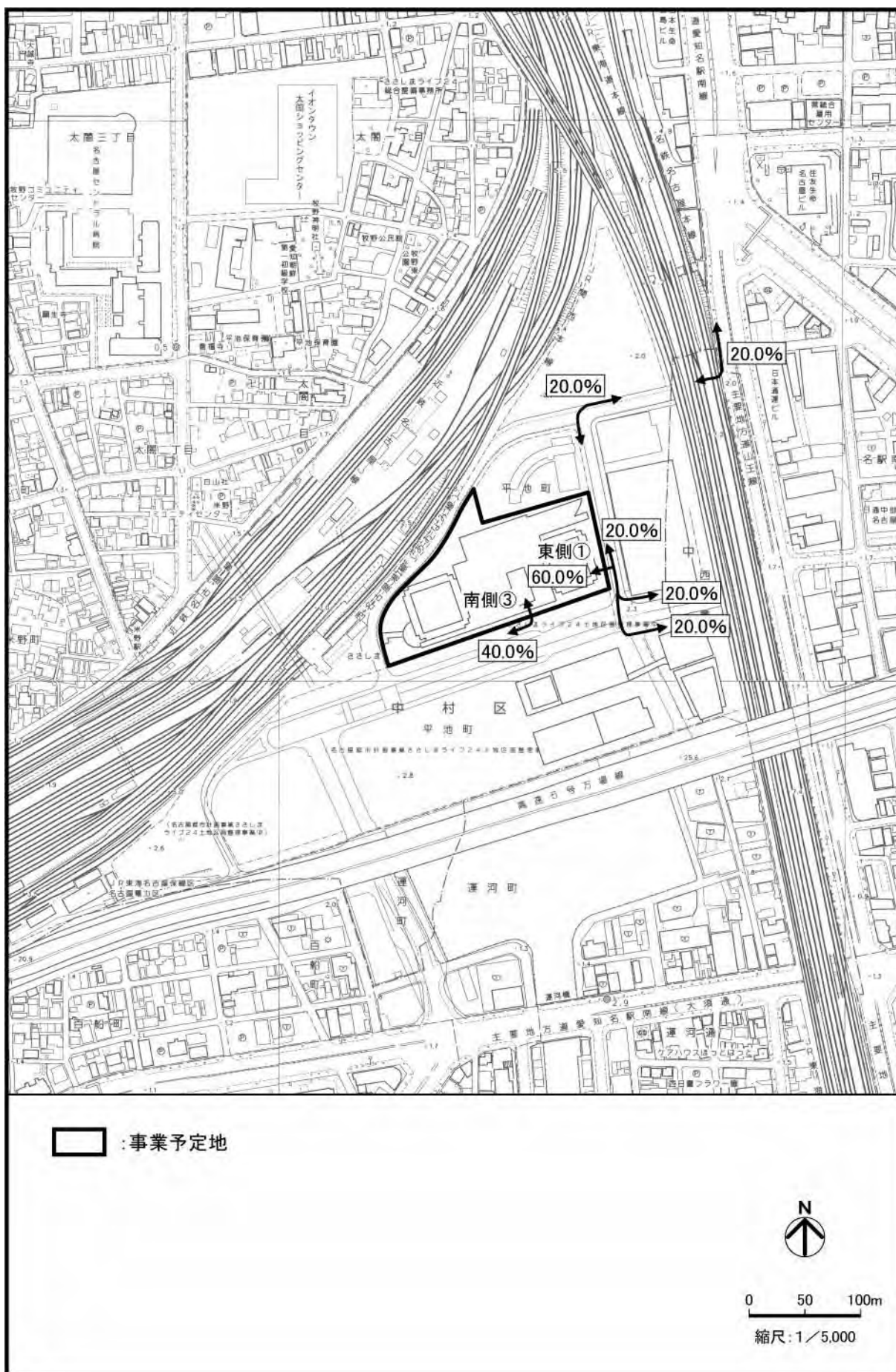


図 - 5 (2) 歩行者のアクセスルート (徒歩：E 棟)

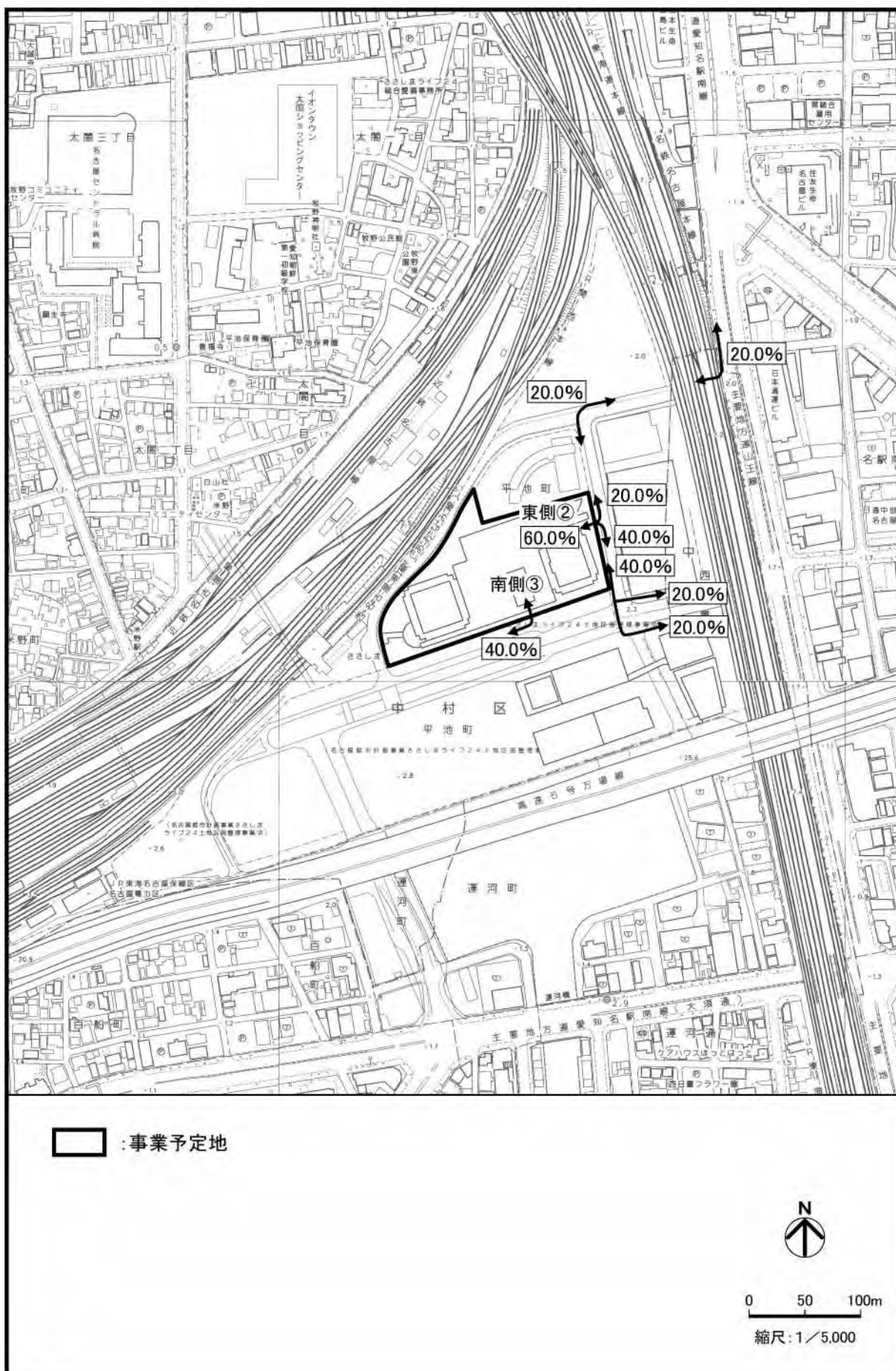


図 - 5 (4) 歩行者のアクセスルート (徒歩: 商業施設)

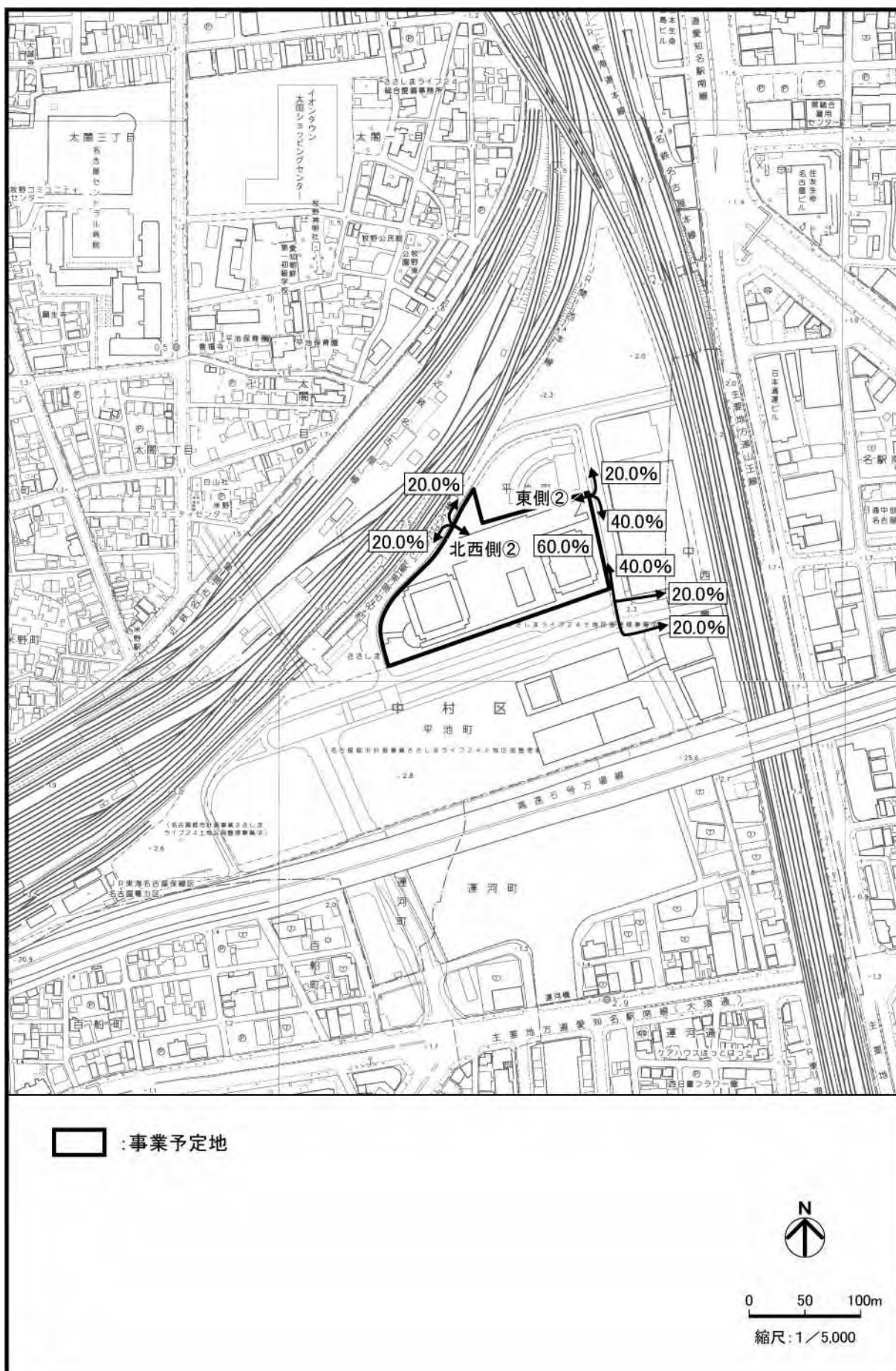
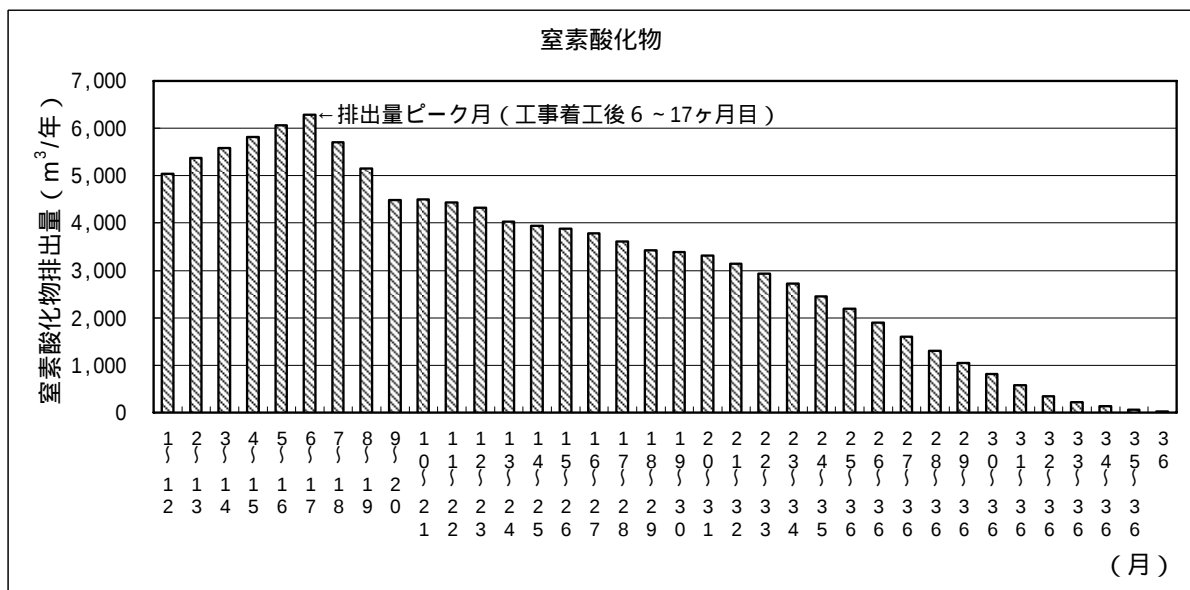
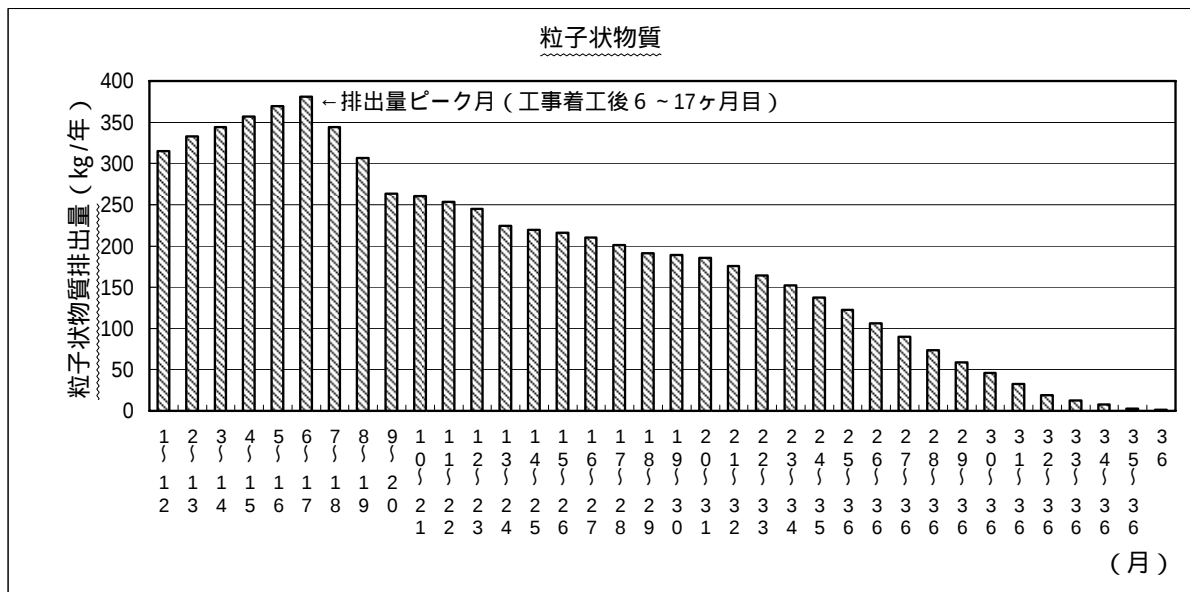


図 - 6 自転車のアクセスルート

1. 大気質

建設機械の稼働による粒子状物質及び窒素酸化物の年間排出量（12ヶ月積算値）は、以下に示すとおりである。

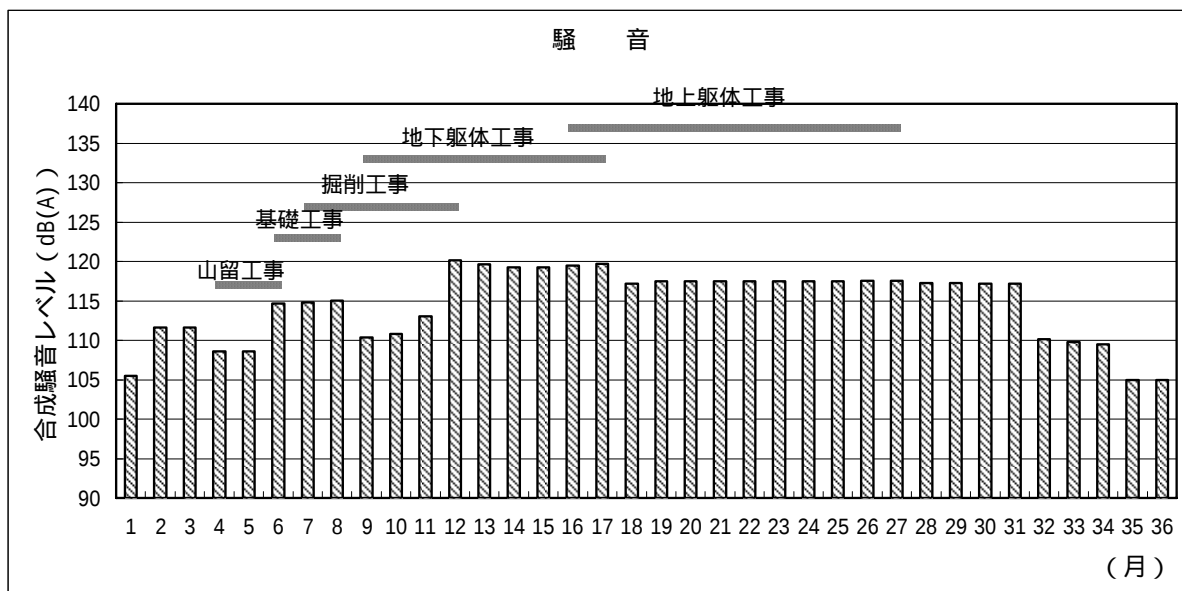
予測時期は、両物質とも、排出量が最大となる工事着工後 6～17ヶ月目とした。



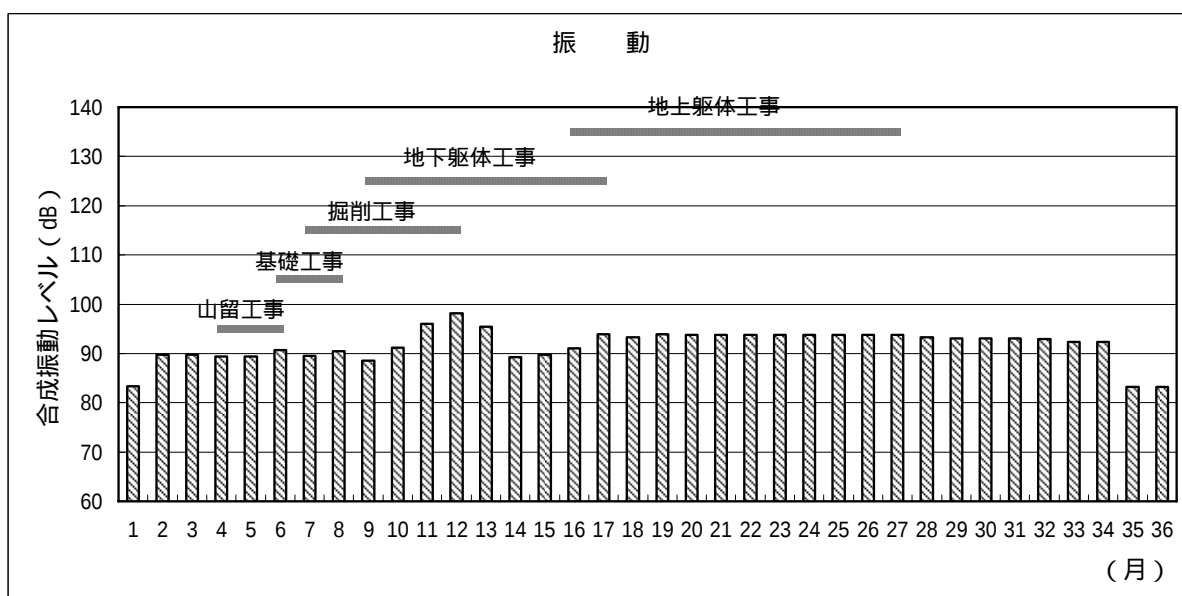
注) 排出係数は、「道路環境影響評価の技術手法 第2巻」(財団法人 道路環境研究所, 2007年)に基づき算出した。

2. 騒音・振動

各月における建設機械の稼働による合成騒音レベル及び合成振動レベルは、以下に示すとおりである。



- 注)1: 各建設機械の稼働による騒音レベルのベースを合わせるために、各建設機械の音圧レベルからA特性パワーレベルに換算し、これにより、合成騒音レベルを算出した。
 2: 各建設機械の音圧レベルは、資料4-3(p.126)に示すとおりである。
 3: グラフ中の横棒は、各工種の工程期間を示す。



- 注)1: 各建設機械の稼働による振動レベルのベースを合わせるために、振動源より基準点までの距離が1mにおける振動レベルに換算し、これにより、合成振動レベルを算出した。
 2: 各建設機械の振動レベルは、本編第2部 第3章 3-1-3 (4) イ「建設機械の基準点における振動レベル」(本編 p.238)に示すとおりである。
 3: グラフ中の横棒は、各工種の工程期間を示す。

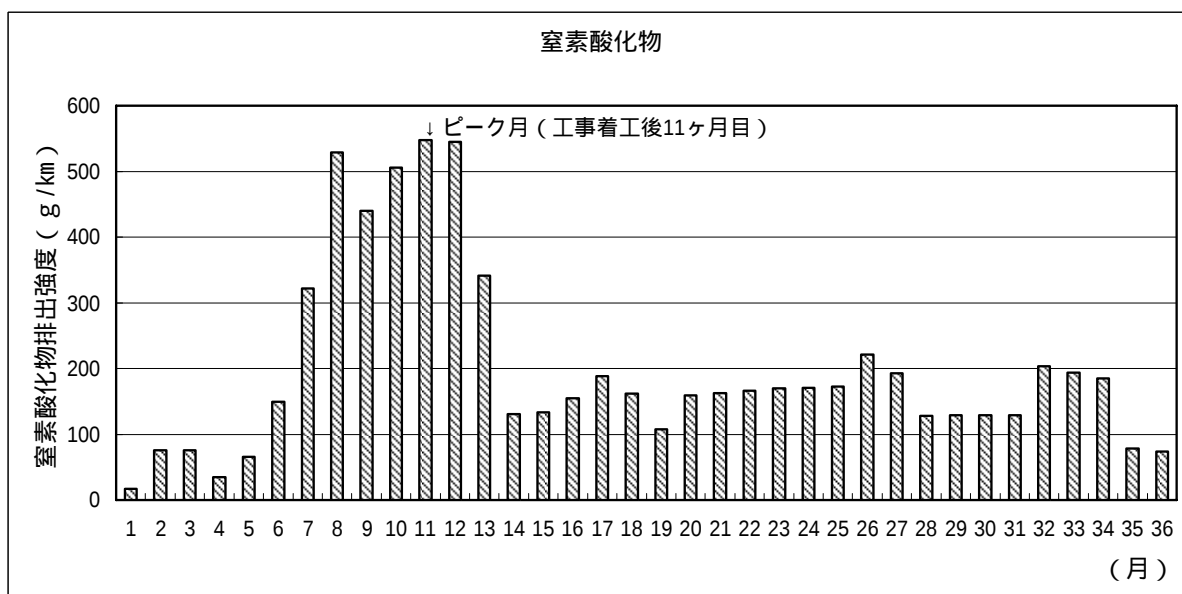
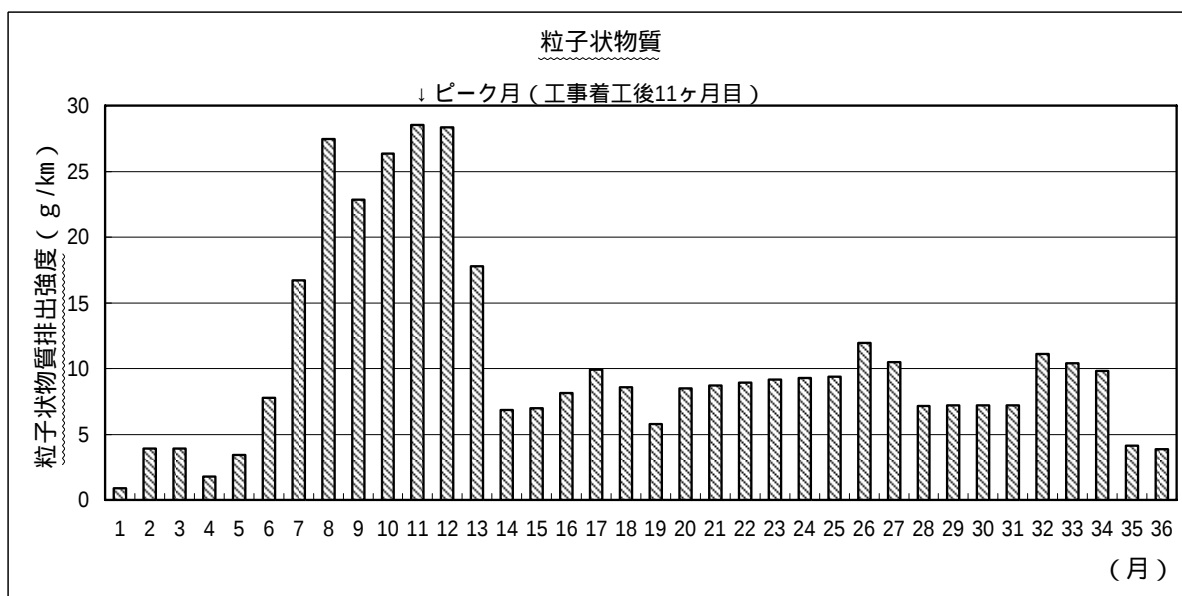
予測時期は、各工種が重なり、このうち合成騒音レベルや合成振動レベルが最大となる以下の時期とした。

工 事 内 容	予 測 時 期	
	騒 音	振 動
山留・基礎工事	工事着工後 6 ヶ月目	
基礎・掘削工事	"	8 ヶ月目
掘削・地下躯体工事	"	12 ヶ月目
地下躯体・地上躯体工事	"	17 ヶ月目

1. 大気質

工事関係車両の走行による粒子状物質及び窒素酸化物の排出強度は、以下に示すとおりである。

予測時期は、両物質とも、排出強度が最大となる工事着工後 11 ヶ月目とした。



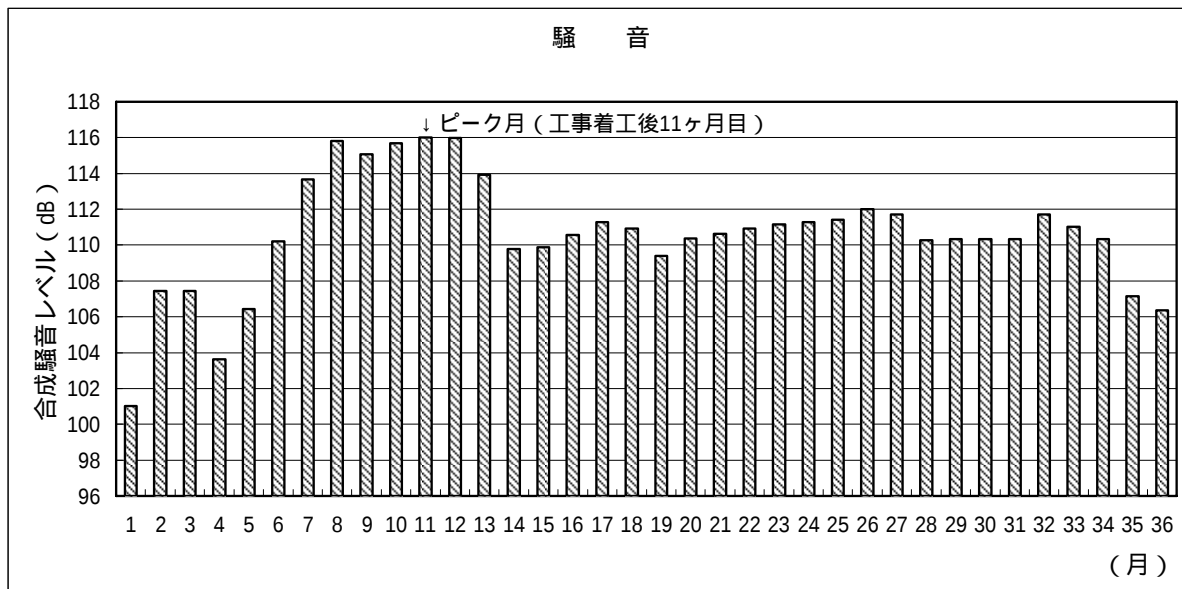
注)1: 排出係数は、「自動車排出係数の算定根拠」(国土交通省, 平成 15 年)に示す平均走行速度 60 km/時の数値を用いた。

2: 排出強度は、車種別工事関係車両台数及び排出係数を用いて算出した。

2. 騒 音

工事関係車両の走行による合成騒音レベルは、以下に示すとおりである。

予測時期は、合成騒音レベルが最大となる工事着工後 11 ヶ月目とした。



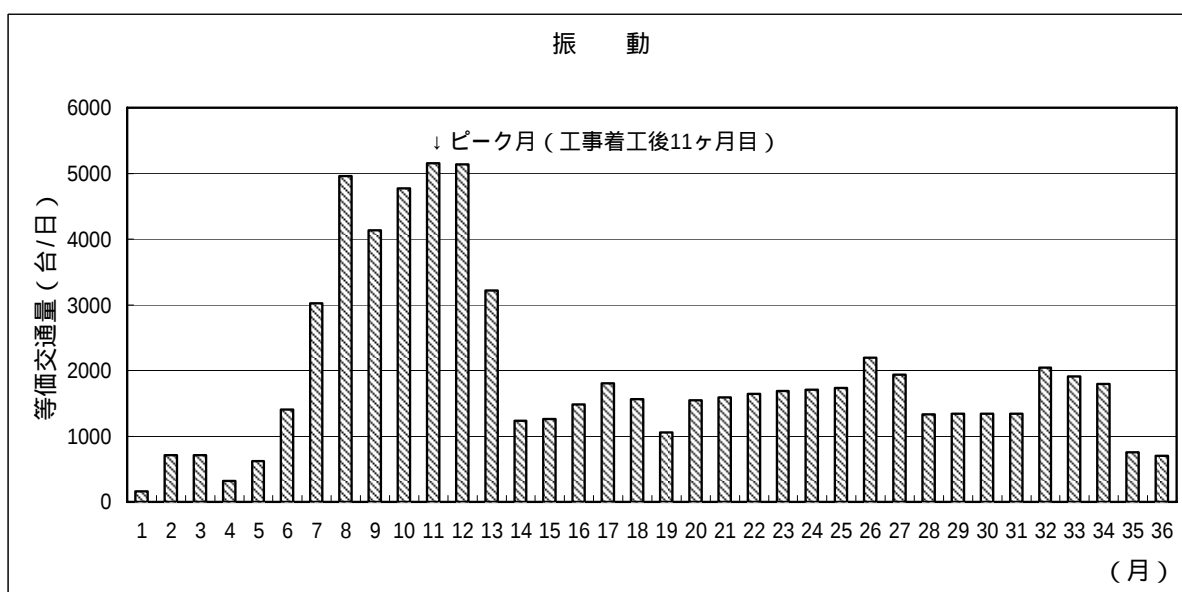
注)1:車種別パワーレベルは、ASJ RTN-Model 2003 に示す大型車 90.0dB、中型車 87.1dB、乗用車 82.0dB を用いた。

2:合成騒音レベルは、車種別工事関係車両台数及びパワーレベルを用いて算出した。

3. 振 動

工事関係車両の走行による等価交通量は、以下に示すとおりである。

予測時期は、等価交通量が最大となる工事着工後 11 ヶ月目とした。

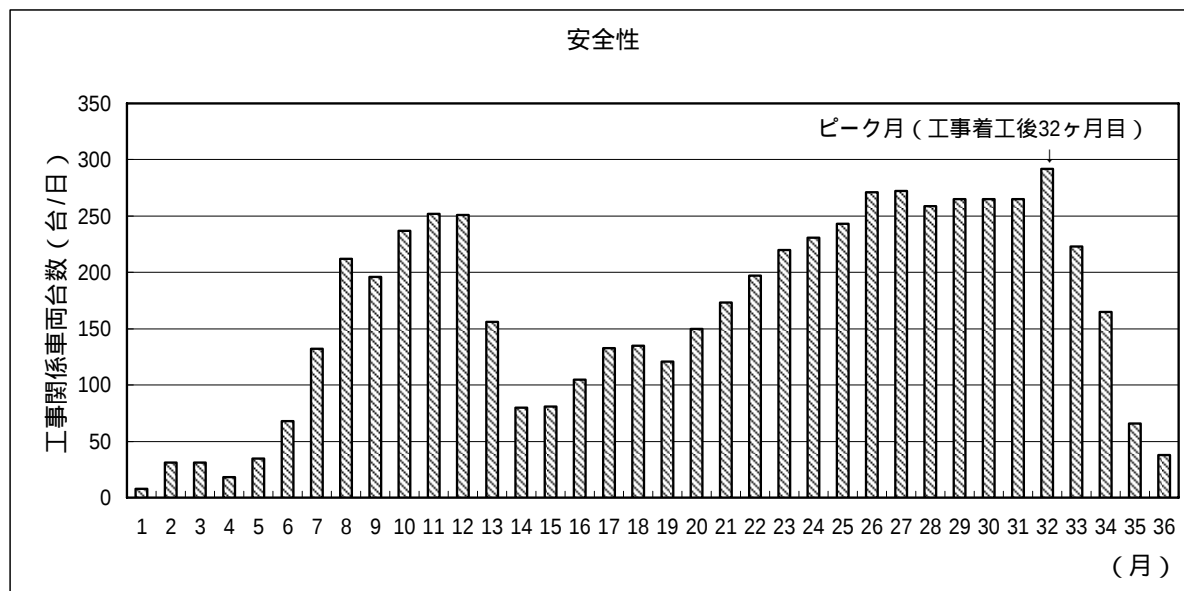


注) 等価交通量は、旧建設省土木研究所の提案式に基づき算出した。

4．安全性

工事関係車両の走行台数は、以下に示すとおりである。

予測時期は、走行台数が最大となる工事着工後 32 ヶ月目とした。



【環境基準】

(1) 大気汚染に係る環境基準

(昭和 48 年環境庁告示第 25 号)

(昭和 53 年環境庁告示第 38 号)

物 質	環 境 基 準
二酸化硫黄	1 時間値の 1 日平均値が 0.04ppm 以下であり、かつ、1 時間値が 0.1ppm 以下であること。
一酸化炭素	1 時間値の 1 日平均値が 10ppm 以下であり、かつ、1 時間値の 8 時間平均値が 20ppm 以下であること。
浮遊粒子状物質	1 時間値の 1 日平均値が 0.10 mg/m^3 以下であり、かつ、1 時間値が 0.20 mg/m^3 以下であること。
光化学オキシダント	1 時間値が 0.06ppm 以下であること。
二酸化窒素	1 時間値の 1 日平均値が 0.04ppm から 0.06ppm までのゾーン内、又はそれ以下であること。

(2) 有害大気汚染物質に係る環境基準

(平成 9 年環境庁告示第 4 号)

物 質	環 境 基 準
ベンゼン	年平均値が 0.003 mg/m^3 以下であること。
トリクロロエチレン	年平均値が 0.2 mg/m^3 以下であること。
テトラクロロエチレン	年平均値が 0.2 mg/m^3 以下であること。
ジクロロメタン	年平均値が 0.15 mg/m^3 以下であること。

【名古屋市の大気汚染に係る環境目標値】

(平成 17 年名古屋市告示第 402 号)

物 質 名	二酸化窒素 (NO_2)	浮遊粒子状物質 (SPM)	光化学オキシダント	ベンゼン
環境目標値	1 時間値の 1 日平均値が 0.04ppm 以下であること。	1 時間値の 1 日平均値が 0.10 mg/m^3 以下であり、かつ、1 時間値が 0.20 mg/m^3 以下であること。	1 時間値が 0.06ppm 以下であること。	年平均値が $3 \mu\text{g/m}^3$ 以下であること。
地 域	名古屋市の全域			

【騒音に係る環境基準】

(平成 10 年環境庁告示第 64 号)

(平成 11 年愛知県告示第 261 号)

地域の 類型・区分		道路に面する地域以外の地域			道路に面する地域	
		地域の類型			地域の区分	
		A A	A 及び B	C	A 地域のうち 2 車線以上の車線を有する道路に面する地域	B 地域のうち 2 車線以上の車線を有する道路に面する地域及び C 地域のうち車線を有する道路に面する地域
基準 値	昼 間	50 デシベル 以下	55 デシベル 以下	60 デシベル 以下	60 デシベル 以下	65 デシベル 以下
	夜 間	40 デシベル 以下	45 デシベル 以下	50 デシベル 以下	55 デシベル 以下	60 デシベル 以下
備 考		地域の類型 A A : 療養施設、社会福祉施設等が集合して設置される地域など特に静穏を要する地域 A : 第 1 種低層住居専用地域、第 2 種低層住居専用地域、第 1 種中高層住居専用地域及び第 2 種中高層住居専用地域 B : 第 1 種住居地域、第 2 種住居地域、準住居地域及び都市計画区域で用途地域が定められていない地域 C : 近隣商業地域、商業地域、準工業地域及び工業地域 時間区分 昼間：午前 6 時から午後 10 時まで 夜間：午後 10 時から翌日の午前 6 時まで				

道路に面する地域において、幹線交通を担う道路に近接する空間については、上表にかかわらず、特例として次表の基準値の欄に掲げるとおりとする。

基準 値	昼 間	70 デシベル以下
	夜 間	65 デシベル以下
備 考		個別の住居等において騒音の影響を受けやすい面の窓を主として閉めた生活が営まれていると認められるときは、屋内へ透過する騒音に係る基準（昼間にあっては 45 デシベル以下、夜間にあっては 40 デシベル以下）によることができる。

(昭和 46 年環境庁告示第 59 号)

【人の健康の保護に関する環境基準】

項 目	基 準 値
カドミウム	0.01 mg/ℓ 以下
全シアン	検出されないこと。
鉛	0.01 mg/ℓ 以下
六価クロム	0.05 mg/ℓ 以下
砒 素	0.01 mg/ℓ 以下
総水銀	0.0005 mg/ℓ 以下
アルキル水銀	検出されないこと。
P C B	検出されないこと。
ジクロロメタン	0.02 mg/ℓ 以下
四塩化炭素	0.002 mg/ℓ 以下
1,2-ジクロロエタン	0.004 mg/ℓ 以下
1,1-ジクロロエチレン	0.02 mg/ℓ 以下
シス-1,2-ジクロロエチレン	0.04 mg/ℓ 以下
1,1,1-トリクロロエタン	1 mg/ℓ 以下
1,1,2-トリクロロエタン	0.006 mg/ℓ 以下
トリクロロエチレン	0.03 mg/ℓ 以下
テトラクロロエチレン	0.01 mg/ℓ 以下
1,3-ジクロロプロペン	0.002 mg/ℓ 以下
チウラム	0.006 mg/ℓ 以下
シマジン	0.003 mg/ℓ 以下
チオベンカルブ	0.02 mg/ℓ 以下
ベンゼン	0.01 mg/ℓ 以下
セレン	0.01 mg/ℓ 以下
硝酸性窒素及び亜硝酸性窒素	10 mg/ℓ 以下
ふっ素	0.8 mg/ℓ 以下
ほう素	1 mg/ℓ 以下
備考 1	基準値は年間平均値とする。ただし、全シアンに係る基準値については、最高値とする。
2	「検出されないこと」とは、定められた方法により測定した場合において、その結果が当該方法の定量限界を下回ることをいう。
3	海域については、ふっ素及びほう素の基準値は適用しない。
4	硝酸性窒素及び亜硝酸性窒素の濃度は、規格 43.2.1、43.2.3 又は 43.2.5 により測定された硝酸イオンの濃度に換算係数 0.2259 を乗じたものと規格 43.1 により測定された亜硝酸イオンの濃度に換算係数 0.3045 を乗じたものの和とする。

【生活環境の保全に関する環境基準（河川（湖沼を除く））】

（ ）

項目 類型	利用目的の 適 応 性	基 準 値				
		水素イオン 濃 度 (pH)	生物化学的 酸素要求量 (BOD)	浮遊物質量 (SS)	溶存酸素量 (DO)	大腸菌群数
A A	水道 1 級・自然 環境保全及び A 以下の欄に掲げ るもの	6.5 以上 8.5 以下	1 mg/ℓ 以下	25 mg/ℓ 以下	7.5 mg/ℓ 以上	50MPN/100ml 以下
A	水道 2 級・水産 1 級・水浴及び B 以下の欄に掲 げるもの	6.5 以上 8.5 以下	2 mg/ℓ 以下	25 mg/ℓ 以下	7.5 mg/ℓ 以上	1,000MPN/100ml 以下
B	水道 3 級・水産 2 級及び C 以下 の欄に掲げるも の	6.5 以上 8.5 以下	3 mg/ℓ 以下	25 mg/ℓ 以下	5 mg/ℓ 以上	5,000MPN/100ml 以下
C	水産 3 級・工業 用水 1 級及び D 以下の欄に掲げ るもの	6.5 以上 8.5 以下	5 mg/ℓ 以下	50 mg/ℓ 以下	5 mg/ℓ 以上	-
D	工業用水 2 級・ 農業用水及び E の欄に掲げるも の	6.0 以上 8.5 以下	8 mg/ℓ 以下	100 mg/ℓ 以下	2 mg/ℓ 以上	-
E	工業用水 3 級・ 環境保全	6.0 以上 8.5 以下	10 mg/ℓ 以下	ごみ等の浮遊 が認められな いこと。	2 mg/ℓ 以上	-
備考 1 基準値は、日間平均値とする。 2 農業用利水点については、水素イオン濃度 6.0 以上 7.5 以下、溶存酸素量 5 mg/ℓ 以上とする。 3 省略。 4 省略。						

- (注) 1 自然環境保全：自然探勝等の環境保全
2 水 道 1 級：ろ過等による簡易な浄水操作を行うもの
" 2 級：沈殿ろ過等による通常の浄水操作を行うもの
" 3 級：前処理等を伴う高度の浄水操作を行うもの
3 水 産 1 級：ヤマメ、イワナ等貧腐水性水域の水産生物用並びに水産 2 級及び水産 3 級の水産生物用
" 2 級：サケ科魚類及びアユ等貧腐水性水域の水産生物用及び水産 3 級の水産生物用
" 3 級：コイ、フナ等、β - 中腐水性水域の水産生物用
4 工業用水 1 級：沈殿等による通常の浄水操作を行うもの
" 2 級：薬品注入等による高度の浄水操作を行うもの
" 3 級：特殊の浄水操作を行うもの
5 環境保全：国民の日常生活（沿岸の遊歩等を含む。）において不快感を生じない限度

< 水域類型の指定 >

水 域	該当類型
中 川 運 河（全域）	E

出典）「平成 20 年版 名古屋市環境白書」（名古屋市，平成 20 年）

()

項目 類型	水生生物の生息状況の適応性	基準 値	該当水域
		全 亜 鉛	
生物 A	イワナ、サケマス等比較的低温域を好む水生生物及びこれらの餌生物が生息する水域	0.03 mg/l 以下	水域類型ごとに指定する水域
生物特 A	生物 A の水域のうち、生物 A の欄に掲げる水生生物の産卵場（繁殖場）又は幼稚仔の生育場として特に保全が必要な水域	0.03 mg/l 以下	
生物 B	コイ、フナ等比較的高温域を好む水生生物及びこれらの餌生物が生息する水域	0.03 mg/l 以下	
生物特 B	生物 B の水域のうち、生物 B の欄に掲げる水生生物の産卵場（繁殖場）又は幼稚仔の生育場として特に保全が必要な水域	0.03 mg/l 以下	
備考 1 基準値は、年間平均値とする。			

【地下水の水質汚濁に係る環境基準】

(平成9年環境庁告示第10号)

項 目	基 準 値
カドミウム	0.01 mg/l 以下
全シアン	検出されないこと
鉛	0.01 mg/l 以下
六価クロム	0.05 mg/l 以下
砒素	0.01 mg/l 以下
総水銀	0.0005 mg/l 以下
アルキル水銀	検出されないこと
P C B	検出されないこと
ジクロロメタン	0.02 mg/l 以下
四塩化炭素	0.002 mg/l 以下
1,2-ジクロロエタン	0.004 mg/l 以下
1,1-ジクロロエチレン	0.02 mg/l 以下
シス-1,2-ジクロロエチレン	0.04 mg/l 以下
1,1,1-トリクロロエタン	1 mg/l 以下
1,1,2-トリクロロエタン	0.006 mg/l 以下
トリクロロエチレン	0.03 mg/l 以下
テトラクロロエチレン	0.01 mg/l 以下
1,3-ジクロロプロペン	0.002 mg/l 以下
チウラム	0.006 mg/l 以下
シマジン	0.003 mg/l 以下
チオベンカルブ	0.02 mg/l 以下
ベンゼン	0.01 mg/l 以下
セレン	0.01 mg/l 以下
硝酸性窒素及び亜硝酸性窒素	10 mg/l 以下
ふっ素	0.8 mg/l 以下
ほう素	1 mg/l 以下
備考 1 基準値は年間平均値とする。ただし、全シアンに係る基準値については、最高値とする。 2 「検出されないこと」とは、定められた方法により測定した場合において、その結果が当該方法の定量限界を下回ることをいう。 3 硝酸性窒素及び亜硝酸性窒素の濃度は、規格 K0102 の 43.2.1、43.2.3 又は 43.2.5 により測定された硝酸イオンの濃度に換算係数 0.2259 を乗じたものと規格 K0102 の 43.1 により測定された亜硝酸イオンの濃度に換算係数 0.3045 を乗じたものの和とする。	

【名古屋市の水質汚濁に係る環境目標値】

(平成 17 年名古屋市告示第 402 号)

(1) 水の安全性に関する項目(全市域)

項 目 名	目 標 値
カドミウム	0.01 mg/l 以下
全シアン	検出されないこと
鉛	0.01 mg/l 以下
六価クロム	0.05 mg/l 以下
砒素	0.01 mg/l 以下
総水銀	0.0005 mg/l 以下
アルキル水銀	検出されないこと
P C B	検出されないこと
ジクロロメタン	0.02 mg/l 以下
四塩化炭素	0.002 mg/l 以下
1,2-ジクロロエタン	0.004 mg/l 以下
1,1-ジクロロエチレン	0.02 mg/l 以下
シス-1,2-ジクロロエチレン	0.04 mg/l 以下
1,1,1-トリクロロエタン	1 mg/l 以下
1,1,2-トリクロロエタン	0.006 mg/l 以下
トリクロロエチレン	0.03 mg/l 以下
テトラクロロエチレン	0.01 mg/l 以下
1,3-ジクロロプロペン	0.002 mg/l 以下
チウラム	0.006 mg/l 以下
シマジン	0.003 mg/l 以下
チオベンカルブ	0.02 mg/l 以下
ベンゼン	0.01 mg/l 以下
セレン	0.01 mg/l 以下
硝酸性窒素及び亜硝酸性窒素	10 mg/l 以下
ふっ素	0.8 mg/l 以下
ほう素	1 mg/l 以下

注)「検出されないこと」とは、定められた方法により測定した場合において、その結果が当該方法の定量限界を下回ることをいう。

(2) 水質汚濁に関する項目

水 域		河 川		
区 分				
親水のイメージ		川に入っの遊びが楽しめる	水際での遊びが楽しめる	岸辺の散歩が楽しめる
水質目標値	水素イオン濃度 (pH)	6.5 以上 8.5 以下		
	生物化学的酸素要求量 (BOD)	3 mg/ℓ 以下	5 mg/ℓ 以下	8 mg/ℓ 以下
	浮遊物質 (SS)	10 mg/ℓ 以下	15 mg/ℓ 以下	20 mg/ℓ 以下
	溶存酸素量 (DO)	5 mg/ℓ 以上		3 mg/ℓ 以上
	ふん便性大腸菌群数	1000 個/100ml 以下		
親しみやすい指標	透視度 (cm)	70 以上	50 以上	30 以上
	水のにおい	顔を近づけても不快でないこと。	水際に寄っても不快でないこと。	橋や護岸で不快でないこと。
	水の色	異常な着色のないこと。		
	水量	流れのあること。		
	ごみ	ごみのないこと。		
	生物指標	淡水域 アユ モロコ類 ヒラタカゲロウ類 ハグロトンボ	カマツカ オイカワ コカゲロウ類 シマトビケラ類	フナ類 イトトンボ類 ミズムシ(甲殻類) ヒル類
		汽水域	マハゼ、スズキ、ボラ、ヤマトシジミ	フジツボ類

注) 1: 水質目標値は、日間平均値とする。

2: BOD の年間評価については、75% 水質値によるものとする。

【名古屋市の水質汚濁に係る環境目標値（地域区分）】

（平成 17 年名古屋市告示第 402 号）

水域	区分	親水のイメージ	地 域
河 川		川に入っでの遊びが楽しめる	荒子川上流部（境橋から上流の水域に限る。）堀川上流部（猿投橋から上流の水域に限る。）山崎川上流部（新瑞橋から上流の水域に限る。）庄内川上流部（松川橋から上流の水域に限る。）及びこれらに流入する公共用水域（ため池を除く。）
		水際での遊びが楽しめる	堀川中流部（猿投橋から松重橋の水域に限る。）天白川（全域）植田川（全域）扇川（全域）庄内川下流部（松川橋から下流の水域に限る。）新川上流部（平田橋から上流の水域に限る。）及びこれらに流入する公共用水域（ため池を除く。）
		岸辺の散歩が楽しめる	荒子川下流部（境橋から下流の水域に限る。）中川運河（全域）堀川下流部（松重橋から下流の水域に限る。）新堀川（全域）山崎川下流部（新瑞橋から下流の水域に限る。）矢田川（全域）香流川（全域）新川下流部（平田橋から下流の水域に限る。）戸田川（全域）福田川（全域）鞍流瀬川（全域）及びこれらに流入する公共用水域（ため池を除く。）

【土壌の汚染に係る環境基準】

(平成 3 年環境庁告示第 46 号)

項 目	環 境 上 の 条 件
カドミウム	検液 1 ℓ につき 0.01 mg 以下であり、かつ、農用地においては、米 1 kg につき 1 mg 未満であること。
全シアン	検液中に検出されないこと。
有機燐	検液中に検出されないこと。
鉛	検液 1 ℓ につき 0.01 mg 以下であること。
六価クロム	検液 1 ℓ につき 0.05 mg 以下であること。
砒素	検液 1 ℓ につき 0.01 mg 以下であり、かつ、農用地（田に限る。）においては、土壌 1 kg につき 15 mg 未満であること。
総水銀	検液 1 ℓ につき 0.0005 mg 以下であること。
アルキル水銀	検液中に検出されないこと。
P C B	検液中に検出されないこと。
銅	農用地（田に限る。）において、土壌 1 kg につき 125 mg 未満であること。
ジクロロメタン	検液 1 ℓ につき 0.02 mg 以下であること。
四塩化炭素	検液 1 ℓ につき 0.002 mg 以下であること。
1,2-ジクロロエタン	検液 1 ℓ につき 0.004 mg 以下であること。
1,1-ジクロロエチレン	検液 1 ℓ につき 0.02 mg 以下であること。
シス-1,2-ジクロロエチレン	検液 1 ℓ につき 0.04 mg 以下であること。
1,1,1-トリクロロエタン	検液 1 ℓ につき 1 mg 以下であること。
1,1,2-トリクロロエタン	検液 1 ℓ につき 0.006 mg 以下であること。
トリクロロエチレン	検液 1 ℓ につき 0.03 mg 以下であること。
テトラクロロエチレン	検液 1 ℓ につき 0.01 mg 以下であること。
1,3-ジクロロプロペン	検液 1 ℓ につき 0.002 mg 以下であること。
チウラム	検液 1 ℓ につき 0.006 mg 以下であること。
シマジン	検液 1 ℓ につき 0.003 mg 以下であること。
チオベンカルブ	検液 1 ℓ につき 0.02 mg 以下であること。
ベンゼン	検液 1 ℓ につき 0.01 mg 以下であること。
セレン	検液 1 ℓ につき 0.01 mg 以下であること。
ふっ素	検液 1 ℓ につき 0.8 mg 以下であること。
ほう素	検液 1 ℓ につき 1 mg 以下であること。
備考 1	環境上の条件のうち検液中濃度に係るものにあつては、「土壌の汚染に係る環境基準について」の付表に定める方法により検液を作成し、これを用いて測定を行うものとする。
2	カドミウム、鉛、六価クロム、砒素、総水銀、セレン、ふっ素及びほう素に係る環境上の条件のうち検液中濃度に係る値にあつては、汚染土壌が地下水面から離れており、かつ、原状において当該地下水中のこれらの物質の濃度がそれぞれ地下水 1 ℓ につき 0.01 mg、0.01 mg、0.05 mg、0.01 mg、0.0005 mg、0.01 mg、0.8 mg 及び 1 mg を超えていない場合には、それぞれ検液 1 ℓ につき 0.03 mg、0.03 mg、0.15 mg、0.03 mg、0.0015 mg、0.03 mg、2.4 mg 及び 3 mg とする。
3	「検液中に検出されないこと」とは、「土壌の汚染に係る環境基準について」の別表に記載されてある測定方法の欄に掲げる方法により測定した場合において、その結果が当該方法の定量限界を下回ることをいう。
4	有機燐とは、パラチオン、メチルパラチオン、メチルジメトン及び EPN をいう。

【ダイオキシン類に係る環境基準】

(平成 11 年環境庁告示第 68 号)

媒 体	基 準 値
大 気	0.6pg - TEQ/m ³ 以下
水 質 (水底の底質を除く)	1pg - TEQ/l 以下
水底の底質	150pg - TEQ/g 以下
土 壌	1,000pg - TEQ/g 以下
備 考 1 基準値は、2,3,7,8-四塩化ジベンゾ - パラ - ジオキシンの毒性に換算した値とする。 2 大気及び水質 (水底の底質を除く。) の基準値は、年間平均値とする。 3 土壌にあっては、環境基準が達成されている場合であって、土壌中のダイオキシン類の量が 250pg - TEQ/g 以上の場合には、必要な調査を実施することとする。	

【大気汚染防止法】及び【愛知県生活環境保全条例】

(大気汚染防止法施行令 昭和 43 年政令第 329 号)
 (大気汚染防止法施行規則 昭和 46 年厚生省・通商産業省令第 1 号)
 (愛知県生活環境保全条例施行規則)

(1) ばい煙発生施設

ばい煙発生施設	大気汚染防止法	愛知県生活環境保全条例
ボイラー（熱風ボイラーを含み、熱源として電気又は廃熱のみを使用するものを除く）	伝熱面積が 10 m ² 以上 又はバーナーの燃料の燃焼能力が重油換算 50ℓ /時以上	伝熱面積が 8 m ² 以上

(2) 硫黄酸化物の規制

排出基準（K 値規制）

$$q = K \times 10^{-3} H e^2$$

q：硫黄酸化物の量（単位 温度零度、圧力一気圧の状態に換算した m³/時）

K：大気汚染防止法施行規則第 3 条及び愛知県生活環境保全条例施行規則第 9 条で定められた値

(大気汚染防止法施行令第 5 条、同法施行規則第 3 条、
愛知県生活環境保全条例施行規則第 9 条別表第 6)

地 域	大気汚染防止法 (S49.4.1 ~)	愛知県生活環境保全条例 (S49.9.30 ~)
名古屋市	1.17	1.17

H e：以下に規定する方法により補正された排出口の高さ（単位 メートル）

$$H e = H o + 0.65(H m + H t)$$

$$H m = \frac{0.795 \sqrt{Q \cdot V}}{1 + \frac{2.58}{V}}$$

$$H t = 2.01 \times 10^{-3} \cdot Q \cdot (T - 288) \cdot (2.30 \log J + \frac{1}{J} - 1)$$

$$J = \frac{1}{\sqrt{Q \cdot V}} (1460 - 296 \times \frac{V}{T - 288}) + 1$$

これらの式において、H e、H o、Q、V 及び T は、それぞれ次の値を表すものとする。

H e：補正された排出口の高さ（単位 メートル）

H o：排出口の実高さ（単位 メートル）

Q：温度十五度における排出ガス量（単位 立方メートル毎秒）

V：排出ガスの排出速度（単位 メートル毎秒）

T：排出ガスの温度（単位 絶対温度）

総量の規制

項 目	大気汚染防止法（総量規制）	愛知県生活環境保全条例（総排出量規制）
対 象 工場等	特定工場等 全ての硫黄酸化物に係るばい煙発生施設(注 1 参照)を定格能力で運転する場合において使用される原料及び燃料の量を重油の量に換算したものが 500ℓ /時以上の工場・事業場	大気指定工場等 1. 大気指定施設 ボイラー（熱風ボイラーを含み、熱源として電気又は廃熱のみを使用するものを除く：伝熱面積 10m ² 以上）の燃焼設備の燃料の燃焼能力の合計が重油に換算した量が 500 ℓ /時以上の工場等
基準式	特定工場等の新設、既設の特定工場等の施設の設置等 $Q = a W^{0.95} + r a \{ (W + Wi)^{0.95} - W^{0.95} \}$ Q : 硫黄酸化物の排出許容量(m ³ N/h) W : 51 年 3 月 31 日(小型ボイラー(伝熱面積が 10m ² 未満のもの。以下同じ。)は、60 年 9 月 9 日、ガスタービン、ディーゼル機関は、63 年 1 月 31 日、ガス機関、ガソリン機関は 3 年 1 月 31 日)以前に設置されたばい煙発生施設で使用される燃原料の合計値(ℓ /h) Wi : 51 年 4 月 1 日(小型ボイラーは、60 年 9 月 10 日、ガスタービン、ディーゼル機関は、63 年 2 月 1 日、ガス機関、ガソリン機関は 3 年 2 月 1 日)以後に設置されたばい煙発生施設で使用される燃原料の合計値(ℓ /h) a, a, r : 定数 $a : 2.17 \times 10^{-3}, a : 2.17 \times 10^{-3}$ $r : 1/3$	大気指定工場等の新設 $Q = R_3 \{ 0.7 \alpha S_3 (a W_2 + b) + Q^m \}$ Q : 硫黄酸化物の排出許容量(m ³ N/h) W_1 : 49 年 9 月 29 日現在の大气指定施設の燃焼能力の合計値(ℓ /h) W_2 : 大気指定施設の燃焼能力の合計値(ℓ /h) $a, b, R_1, R_2, R_3, \alpha S_1, \alpha S_2, \alpha S_3,$: 定数(注 2 参照)

注)1: 総量規制が適用されるばい煙発生施設は、法施行令別表第 1 の 1 の項から 14 の項まで、18 の項、21 の項、23 の項から 26 の項まで及び 28 の項から 32 の項までのものである。

2: 県条例に基づく総量規制の定数は、以下のとおりである。

R_1	R_2	R_3	R_4
0	1.0	1.0	0.31

αS_1	αS_2	αS_3
$\frac{0.771 - 0.027 \log y_1}{100}$	$\frac{0.432 - 0.035 \log y_1}{100}$	$\frac{0.144 - 0.012 \log y_2}{100}$

$$y_1 = a W_1 + b, \quad y_2 = (a W_2 + b) - (a W_1 + b)$$

大気指定工場等における大気指定施設の燃焼設備の燃料の燃焼能力の合計 (重油の量に換算した 1 時間あたりリットル)	a	b
500 以上 1,000 未満	0.643	16
1,000 以上 5,000 未満	0.743	-84
5,000 以上 10,000 未満	0.606	620
10,000 以上	0.861	-1,930

ばいじんの規制

(大気汚染防止法施行規則 昭和 46 年厚生省・通商産業省令第 1 号)

施設名	規模(万 m ³ N / h)	g / m ³ N
ボイラー	4 以上	0.03
ガスの専焼	4 未満	0.05

(大気汚染防止法第四条第一項に基づく排出基準を定める条例 昭和 48 年愛知県条例第 4 号)

施設の種類	施設の規模 (万 m ³ N / h)	許容濃度 (g / m ³ N)
ボイラー 重油その他の液体燃料 (紙パルプの製造に伴い発生する黒液を除く) 又はガスを専焼させるもの	20 以上	0.05
	4 ~ 20	0.10
	4 未満	0.20

(愛知県生活環境保全条例施行規則)

施設の種類	g / m ³ N
ボイラー 重油その他の液体燃料 (紙パルプの製造に伴い発生する黒液を除く) 又はガスを専焼させるもの	0.20

窒素酸化物

(大気汚染防止法施行規則 昭和 46 年厚生省・通商産業省令第 1 号)

施設名	規模(万 m ³ N / h)	cm ³
ボイラー ガスの専焼	50 以上	60
	4 ~ 50	100
	1 ~ 4	130
	1 未満	150

【名古屋市環境保全条例】

(名古屋市環境保全条例施行細則)

窒素酸化物排出施設

1	ボイラー（熱風ボイラーを含み、熱源として電気又は廃熱のみを使用するものを除く）	日本工業規格 B8201 及び B8203 の伝熱面積の項で定めるところにより算定した伝熱面積が 8 m ² 以上であるか、又はバーナーの燃料の燃焼能力が重油換算 1 時間当たり 50 リットル以上であること。
---	---	--

規制基準

$$Q = 3.705 \times \{ \Sigma (C_1 \cdot F_1) + \Sigma (C_2 \cdot F_2) \}^{0.94}$$

Q：工場等から排出が許容される窒素酸化物の量（NO₂の換算 g/時）

F₁、F₂：窒素酸化物排出施設を定格能力で運転する場合に使用される燃料・原料の量を重油の量へ換算したもの（燃原料の量 × 換算係数）

C₁、C₂：下表参照

詳 細 区 分		C ₁	C ₂
1	重油の量に換算した燃焼能力が 4,000 以上	0.70	0.60
2	気体燃料（液化石油ガスを除く）の専焼（1 項を除く）	0.90	0.80
3	C 重油を燃焼（1 項を除く）	1.30	1.10
4	固体燃料（石炭除く）を燃焼させるもの（1 項を除く）	1.60	1.30
5	前各項に掲げるものを除く	1.00	0.85

注 主たる熱源が電気であるものにあつては、C₁の値は 1.00、C₂の値は 0.95 とする。

【騒音発生施設を設置する工場等に係る騒音の規制基準】

(名古屋市環境保全条例施行細則)

単位 : dB

時間の区分 地域の区分	昼 間	朝・夕	夜 間
	8 時 ~ 19 時	6 時 ~ 8 時 19 時 ~ 22 時	22 時 ~ 翌日 6 時
第 1 種低層住居専用地域 第 2 種低層住居専用地域 第 1 種中高層住居専用地域 第 2 種中高層住居専用地域	45	40	40
第 1 種住居地域 第 2 種住居地域 準住居地域	50	45	40
近隣商業地域 商業地域 準工業地域	65	60	50
都市計画区域で用途地域の定められていない地域	60	55	50
工業地域	70	65	60
工業専用地域	75	75	70

【騒音規制法及び名古屋市環境保全条例に基づく特定建設作業】

(騒音規制法施行令 昭和 43 年政令第 324 号)
(名古屋市環境保全条例施行細則)

特定建設作業の種類	騒音規制法	名古屋市環境保全条例
1 くい打機(もんけんを除く。)、くい抜機又はくい打くい抜機(圧入式くい打くい抜機を除く。)を使用する作業(くい打機をアースオーガーと併用する作業を除く。)	○	○
2 びょう打機を使用する作業	○	○
3 さく岩機を使用する作業(作業地点が連続的に移動する作業にあっては、1日における当該作業に係る2地点間の最大距離が50mを超えない作業に限る。)	○	○
4 空気圧縮機(電動機以外の原動機を用いるものであって、その原動機の定格出力が15kW以上のものに限る。)を使用する作業(さく岩機の動力として使用する作業を除く。)	○	○
5 コンクリートプラント(混練機の混練容量が0.45m ³ 以上のものに限る。)又はアスファルトプラント(混練機の混練重量が200kg以上のものに限る。)を設けて行う作業(モルタルを製造するためにコンクリートプラントを設けて行う作業を除く。)	○	○
6 バックホウ(原動機の定格出力が80kW以上のものに限る。)を使用する作業	○	
7 トラクターショベル(原動機の定格出力が70kW以上のものに限る。)を使用する作業	○	
8 ブルドーザー(原動機の定格出力が40kW以上のものに限る。)を使用する作業	○	
9 鉄筋コンクリート造、鉄骨造、鉄骨鉄筋コンクリート造又はブロック造の建造物を動力、火薬又は鉄球を使用して解体し、又は破壊する作業		○
10 コンクリートミキサーを用いる作業及びコンクリートミキサー車を使用してコンクリートを搬入する作業		○
11 コンクリートカッターを使用する作業(作業地点が連続的に移動する作業にあっては、1日における当該作業に係る2地点間の最大距離が50mを超えない作業に限る。)		○
12 ブルドーザー、パワーショベル、バックホウ、スクレイパ、トラクターショベルその他これらに類する機械(これらに類する機械にあっては原動機として最高出力74.6kW以上のディーゼルエンジンを使用するものに限る。)を用いる作業		○
13 ロードローラー、振動ローラー又はてん圧機を用いる作業		○

【騒音規制法及び名古屋市環境保全条例に基づく特定建設作業に係る騒音の基準】

(特定建設作業に伴って発生する騒音の規制に関する基準 昭和43年厚生省・建設省告示第1号)
(名古屋市環境保全条例施行細則)

規制の種別	地域の区分	基 準 等
基準値		85dB を超えないこと
作業時間		午後7時～翌日の午前7時の時間内でないこと
		午後10時～翌日の午前6時の時間内でないこと
*1日あたりの作業時間		10時間を超えないこと
		14時間を超えないこと
作業期間		連続6日を超えないこと
作業日		日曜日その他の休日でないこと

注) 1: 基準値は、騒音特定建設作業の場所の敷地の境界線での値。

2: 基準値を超えている場合、騒音の防止の方法の改善のみならず1日の作業時間を*欄に定める時間未満4時間以上の間において 短縮させることを勧告・命令することができる。

3: 地域の区分

地域: ア 第1種低層住居専用地域、第2種低層住居専用地域、第1種中高層住居専用地域、第2種中高層住居専用地域、第1種住居地域、第2種住居地域、準住居地域、近隣商業地域、商業地域、準工業地域、都市計画区域で用途地域の定めのない地域

イ 工業地域及び工業専用地域のうち、学校・保育所・病院・診療所・図書館・特別養護老人ホームの敷地の周囲80mの区域

地域: 工業地域(地域のイの区域を除く。)

地域: 工業専用地域(地域のイの区域を除く。)

【騒音規制法第 17 条第 1 項に基づく自動車騒音の限度】

(騒音規制法第十七条第一項の規定に基づく指定地域内における自動車騒音の限度を定める省令
平成 12 年総理府令第 15 号)

(騒音規制法第十七条第一項の規定に基づく指定地域内における自動車騒音
の限度を定める総理府令による区域の区分 平成 12 年名古屋市告示第 191 号)

単位：dB

区域の区分	昼 間	夜 間
	6 時～22 時	22 時～翌日 6 時
a 区域及び b 区域のうち 1 車線を有する道路に面する区域	65	55
a 区域のうち 2 車線以上の車線を有する道路に面する区域	70	65
b 区域のうち 2 車線以上の車線を有する道路に面する区域及び c 区域のうち車線を有する道路に面する区域	75	70

注) 1：区域の区分

- a 区域：第一種低層住居専用地域
第二種低層住居専用地域
第一種中高層住居専用地域
第二種中高層住居専用地域
- b 区域：第一種住居地域
第二種住居地域
準住居地域
都市計画区域で用途地域の定められていない地域
- c 区域：近隣商業地域
商業地域
準工業地域
工業地域

2：幹線交通を担う道路に近接する区域に係る特例

2 車線以下の車線を有する道路の場合は道路の敷地の境界線から 15m、2 車線を超える車線を有する道路の場合は道路の敷地の境界線から 20m の範囲については、昼間 75dB、夜間 70dB とする。

「幹線交通を担う道路」とは次に掲げる道路をいう。

高速自動車国道、一般国道、都道府県道及び市町村道（市町村道は 4 車線以上の区間）

一般自動車道であって「都市計画法施行規則」（昭和 44 年建設省令第 49 号）第 7 条第 1 号に定める自動車専用道路

【振動発生施設を設置する工場等に係る振動の規制基準】

(名古屋市環境保全条例施行細則)

単位：dB

時間の区分 地域の区分	昼 間	夜 間
	7 時 ~ 20 時	20 時 ~ 翌日 7 時
第 1 種低層住居専用地域 第 2 種低層住居専用地域 第 1 種中高層住居専用地域 第 2 種中高層住居専用地域	60	55
第 1 種住居地域 第 2 種住居地域 準住居地域	65	55
近隣商業地域 商業地域 準工業地域	65	60
都市計画区域で用途地域の定められていない地域	65	60
工業地域	70	65
工業専用地域	75	70

【振動規制法及び名古屋市環境保全条例に基づく特定建設作業に伴う振動の基準】

(振動規制法施行令 昭和 51 年政令第 280 号)
(振動規制法施行規則 昭和 51 年総理府令第 58 号)
(名古屋市環境保全条例施行細則)

特定建設作業の種類		振動規制法	名古屋市環境保全条例
1 くい打機(もんけん及び圧入式くい打機を除く。)、くい抜機(油圧式くい抜機を除く。)、又はくい打くい抜機(圧入式くい打くい抜機を除く。)を使用する作業		○	○
2 鋼球を使用して建築物その他の工作物を破壊する作業		○	○
3 舗装版破砕機を使用する作業(作業地点が連続的に移動する作業にあっては、1日における当該作業に係る2地点間の最大距離が50mを超えない作業に限る。)		○	○
4 ブレーカー(手持式のものを除く。)を使用する作業(作業地点が連続的に移動する作業にあっては、1日における当該作業に係る2地点間の最大距離が50mを超えない作業に限る。)		○	○
規制の種類別	地域の区分	基準等	
基準値		75dB を超えないこと	
作業時間		午後 7 時～翌日の午前 7 時の時間内でないこと	
		午後 10 時～翌日の午前 6 時の時間内でないこと	
* 1 日あたりの作業時間		10 時間を超えないこと	
		14 時間を超えないこと	
作業期間		連続 6 日を超えないこと	
作業日		日曜日その他の休日でないこと	

注) 1: 基準値は、振動特定建設作業の場所の敷地の境界線での値。

2: 基準値を超えている場合、振動の防止の方法の改善のみならず 1 日の作業時間を * 欄に定める時間未満 4 時間以上の間において 短縮させることを勧告・命令することができる。

3: 地域の区分

地域: ア 第 1 種低層住居専用地域、第 2 種低層住居専用地域、第 1 種中高層住居専用地域、第 2 種中高層住居専用地域、第 1 種住居地域、第 2 種住居地域、準住居地域、近隣商業地域、商業地域、準工業地域、都市計画区域で用途地域の定めのない地域

イ 工業地域及び工業専用地域のうち、学校・保育所・病院・診療所・図書館・特別養護老人ホームの敷地の周囲 80m の区域

地域: 工業地域 (地域のイの区域を除く。)

地域: 工業専用地域 (地域のイの区域を除く。)

【振動規制法第 16 条第 1 項に基づく道路交通振動の限度】

(振動規制法施行規則 昭和 51 年総理府令第 58 号)
 (振動規制法施行規則別表第二備考一及び二の規定に基づく区域の区分及び時間の指定
 昭和 61 年名古屋市告示第 113 号)

単位：dB

区域の区分	該当地域	昼 間	夜 間
		7 時 ~ 20 時	20 時 ~ 翌日 7 時
第 1 種区域	第 1 種低層住居専用地域 第 2 種低層住居専用地域 第 1 種中高層住居専用地域 第 2 種中高層住居専用地域 第 1 種住居地域 第 2 種住居地域 準住居地域	65	60
第 2 種区域	近隣商業地域 商業地域 準工業地域 工業地域 都市計画区域で用途地域の定められていない地域	70	65

【揚水設備に係る許可の基準（愛知県生活環境保全条例、名古屋市環境保全条例）】

（愛知県生活環境保全条例施行規則）
（名古屋市環境保全条例施行細則）

ストレーナーの位置	10m 以浅
吐出口断面積	19cm ² 以下
揚水機の定格出力	2.2kw 以下
揚水量	350m ³ /日 以下

注）なお、名古屋市環境保全条例では地下水のゆう出を伴う掘削工事において、ゆう出水を汲み上げるポンプ等の吐出口の断面積が 78cm² を超える場合に、届出が必要となっている。

【建築基準法】

(建築基準法 昭和 25 年法律第 201 号)

(い)		(ろ)	(は)	(に)		
	地域又は区域	制限を受ける建築物	平均地盤面からの高さ		敷地境界線からの水平距離が 5 メートルを超え 10 メートル以内の範囲における日影時間	敷地境界線からの水平距離が 10 メートルを超える範囲における日影時間
1	第 1 種低層住居専用地域又は第 2 種低層住居専用地域	軒の高さが 7 メートルを超える建築物又は地階を除く階数が 3 以上の建築物	1.5 メートル	(1)	3 時間（道の区域内にあつては、2 時間）	2 時間（道の区域内にあつては、1.5 時間）
				(2)	4 時間（道の区域内にあつては、3 時間）	2.5 時間（道の区域内にあつては、2 時間）
				(3)	5 時間（道の区域内にあつては、4 時間）	3 時間（道の区域内にあつては、2.5 時間）
2	第 1 種中高層住居専用地域又は第 2 種中高層住居専用地域	高さが 10 メートルを超える建築物	4 メートル又は 6.5 メートル	(1)	3 時間（道の区域内にあつては、2 時間）	2 時間（道の区域内にあつては、1.5 時間）
				(2)	4 時間（道の区域内にあつては、3 時間）	2.5 時間（道の区域内にあつては、2 時間）
				(3)	5 時間（道の区域内にあつては、4 時間）	3 時間（道の区域内にあつては、2.5 時間）
3	第 1 種住居地域、第 2 種住居地域、準住居地域、近隣商業地域又は準工業地域	高さが 10 メートルを超える建築物	4 メートル又は 6.5 メートル	(1)	4 時間（道の区域内にあつては、3 時間）	2.5 時間（道の区域内にあつては、2 時間）
				(2)	5 時間（道の区域内にあつては、4 時間）	3 時間（道の区域内にあつては、2.5 時間）
4	用途地域の指定のない区域	イ 軒の高さが 7 メートルを超える建築物又は地階を除く階数が 3 以上の建築物	1.5 メートル	(1)	3 時間（道の区域内にあつては、2 時間）	2 時間（道の区域内にあつては、1.5 時間）
				(2)	4 時間（道の区域内にあつては、3 時間）	2.5 時間（道の区域内にあつては、2 時間）
				(3)	5 時間（道の区域内にあつては、4 時間）	3 時間（道の区域内にあつては、2.5 時間）
		ロ 高さが 10 メートルを超える建築物	4 メートル	(1)	3 時間（道の区域内にあつては、2 時間）	2 時間（道の区域内にあつては、1.5 時間）
				(2)	4 時間（道の区域内にあつては、3 時間）	2.5 時間（道の区域内にあつては、2 時間）
				(3)	5 時間（道の区域内にあつては、4 時間）	3 時間（道の区域内にあつては、2.5 時間）

【建築基準法施行令（一部抜粋）】

（建築基準法施行令 昭和 25 年政令第 338 号）

第 7 章 建築物の各部分の高さ等

（北側の前面道路又は隣地との関係についての建築物の各部分の高さの制限の緩和）

第 135 条の 4 法第 56 条第 6 項の規定による同条第 1 項及び第 5 項の規定の適用の緩和に関する措置で同条第 1 項第 3 号に係るものは、次に定めるところによる。

- 一 北側の前面道路の反対側に水面、線路敷その他これらに類するものがある場合又は建築物の敷地が北側で水面、線路敷その他これらに類するものに接する場合においては、当該前面道路の反対側の境界線又は当該水面、線路敷その他これらに類するものに接する隣地境界線は、当該水面、線路敷その他これらに類するものの幅の二分の一だけ外側にあるものとみなす。
- 二 建築物の敷地の地盤面が北側の隣地（北側に前面道路がある場合においては、当該前面道路の反対側の隣接地をいう。以下この条において同じ。）の地盤面（隣地に建築物がない場合においては、当該隣地の平均地表面をいう。次項において同じ。）より 1 メートル以上低い場合においては、その建築物の敷地の地盤面は、当該高低差から 1 メートルを減じたものの二分の一だけ高い位置にあるものとみなす。
- 三 第 131 条の 2 第 2 項の規定により計画道路又は予定道路を前面道路とみなす場合においては、その計画道路又は予定道路内の隣地境界線は、ないものとみなす。

【名古屋市中高層建築物日影規制条例】

(名古屋市中高層建築物日影規制条例 昭和 52 年条例第 58 号)

対象区域	建築基準法別表 第 4 (ろ) 欄の 4 の項イ又はロ	平均地盤面から の高さ	建築基準法別表 第 4 (に) 欄の号
第 1 種低層住居専用地域又は第 2 種 低層住居専用地域			(1)
第 1 種中高層住居専用地域又は第 2 種中高層住居専用地域		4 メートル	(1)
第 1 種住居地域、第 2 種住居地域又 は準住居地域		4 メートル	(1)
近隣商業地域又は準工業地域		4 メートル	(2)
用途地域の指定のない区域のうち法 第 52 条第 1 項第 6 号の規定により 建築物の容積率が 10 分の 10 と定め られた区域	イ		(1)
用途地域の指定のない区域のうち法 第 52 条第 1 項第 6 号の規定により 建築物の容積率が 10 分の 20 と定め られた区域	ロ		(2)

注) 別表第 4 は前頁の表に示すとおりである。

【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】

(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
平成 11 年名古屋市条例第 40 号)

中高層建築物

項番号	地域又は区域	建築物
1	第一種低層住居専用地域又は第二種低層住居専用地域	軒の高さが 7 メートルを超える建築物又は地階を除く階数が 3 以上の建築物
2	第一種中高層住居専用地域、第二種中高層住居専用地域、第一種住居地域、第二種住居地域、準住居地域、近隣商業地域(3 項に掲げるものを除く。)、準工業地域又は用途地域の指定のない区域	高さが 10 メートルを超える建築物又は地階を除く階数が 4 以上の建築物
3	近隣商業地域(都市計画において、建築物の容積率が 10 分の 40 と定められたものに限る。)又は商業地域(都市計画において、容積率が 10 分の 40 と定められた地域のうち防火地域と定められていないものに限る。)	(1) 高さが 15 メートルを超える建築物(次号に掲げるものを除く。)
		(2) 高さが 10 メートルを超える建築物又は地階を除く階数が 4 以上の建築物のうち、冬至日の真太陽時による午前 9 時から午後 3 時までの間において、1 項又は 2 項左欄に掲げる地域又は区域内の法第 56 条の 2 第 1 項の水平面に日影を生じさせるもの
4	商業地域(3 項に掲げるものを除く。)又は工業地域	(1) 3 項右欄第 1 号に掲げる建築物 (2) 3 項右欄第 2 号に掲げる建築物
5	工業専用地域	3 項右欄第 2 号に掲げる建築物

備考

- 1 建築物を増築する場合においては、高さ及び階数の算定方法は、当該増築に係る部分の建築物の高さ及び階数による。
- 2 建築物が、この表左欄に掲げる地域又は区域の 2 以上にわたる場合においては、右欄中「建築物」とあるのは「建築物の部分」とする。

【緑のまちづくり条例（一部抜粋）】

（緑のまちづくり条例 平成 17 年名古屋市条例第 39 号）

（緑化率の規制の対象となる敷地面積の規模）

第 23 条 都市緑地法施行令(昭和 49 年政令第 3 号)第 9 条ただし書に規定する緑化率(法第 34 条第 2 項に規定する緑化率をいう。以下同じ。)の規制の対象となる敷地面積の規模は、次に掲げるとおりとする。

- (1) 建築基準法(昭和 25 年法律第 201 号)第 53 条第 1 項の規定による建築物の建ぺい率(同項に規定する建ぺい率をいう。以下同じ。)の最高限度(高層住居誘導地区(都市計画法第 8 条第 1 項第 2 号の 4 に掲げる高層住居誘導地区をいい、建築物の建ぺい率の最高限度が定められているものに限る。)、高度利用地区(同項第 3 号に掲げる高度利用地区をいう。)又は都市再生特別地区(同項第 4 号の 2 に掲げる都市再生特別地区をいう。)の区域内にあっては、これらの都市計画において定められた建築物の建ぺい率の最高限度。以下「建ぺい率の最高限度」という。)が 10 分の 6 以下の区域内にあっては、300 平方メートル。ただし、建築基準法第 53 条第 3 項又は第 4 項の規定により建ぺい率の最高限度が 10 分の 6 を超える建築物の敷地の区域にあっては、500 平方メートル。
- (2) 建ぺい率の最高限度が 10 分の 6 を超える区域内にあっては、500 平方メートル。

（条例による緑化率の規制）

第 26 条 次の各号に掲げる建築物(敷地面積が 500 平方メートル未満のものを除く。)の新築又は増築をしようとする者は、当該建築物の緑化率を 10 分の 1 以上としなければならない。当該新築又は増築をした建築物の維持保全をする者についても、同様とする。

- (1) 建ぺい率の最高限度が 10 分の 8 を超える建築物
 - (2) 建築基準法第 53 条第 5 項第 1 号に該当する建築物
- 2 都市計画に緑化地域が定められていない区域において、建築物(敷地面積が 1,000 平方メートル未満のものを除く。)の新築又は増築をしようとする者は、当該建築物の緑化率を 10 分の 2 以上としなければならない。当該新築又は増築をした建築物の維持保全をする者についても、同様とする。

- 3 前2項の規定は、次の各号のいずれかに該当すると市長が認めた建築物については、適用しない。
 - (1) その敷地の周囲に広い緑地を有し、良好な都市環境の形成に支障を及ぼすおそれがないもの
 - (2) その用途又は敷地の状況によってやむを得ないもの
- 4 市長は、第1項又は第2項に規定する建築物が、これらの規定に適合していると認めたときは、規則で定めるところにより、その旨を認証するものとする。
- 5 第1項又は第2項の規定が適用される場合においては、法第40条並びにこの条例第23条第2項、第24条第2項及び前3条の規定を準用する。

調査対象区域内に生息する動物を調査するために、以下の資料を収集整理した。

- ・「新修名古屋市史 資料編 自然」（名古屋市，平成 20 年）

（以下「名古屋市史」という。）

- ・「名古屋市の絶滅のおそれのある野生生物 レッドデータブックなごや 2004 動物編」

（名古屋市，平成 16 年）（以下「RDB」という。）

- ・「なごやの昆虫」（名古屋昆虫館，1989 年）（以下「なごやの昆虫」という。）

「名古屋市史」及び「RDB」については、調査対象区域を含む中村区や中川区等の地域及び調査対象区域内を流れる中川運河の記述がある種名を抽出した。また、「なごやの昆虫」については、調査対象区域内の生息環境から種名を抽出した。

これら抽出した種名等のリストは、次に示すとおりである。

類 別	目 名	科 名	種 名	名古屋市史 備 考	RDB 備 考	なごや の昆虫	生息環境
哺乳類	コウモリ	ヒナコウモリ	イエコウモリ	・東中西部			市内全域
			カヤネズミ	・東中西部			河川敷（庄内川等）
			ハツカネズミ	・東中西部			家屋、下水溝
			クマネズミ	・東中西部			家屋、下水溝
			ドブネズミ	・東中西部			家屋、下水溝
	ネコ	ヌートリア	ヌートリア	・中川区			河川（庄内川等）
			タヌキ	・中川区			社寺林、緑地、人家
			イヌ	・東中西部			庄内川、市内の河川沿い
			イタチ	・中川区			庄内川、市内の河川沿い
			チョウセンイタチ	・中川区			庄内川、市内の河川沿い
鳥 類	カイツブリ	カイツブリ	カイツブリ	・中村区、中川区			池、川
			ハジロカイツブリ	・中村区			河口部、内湾
			カンムリカイツブリ	・中村区、中川区			市周縁部（淡水・汽水域）
			カワウ	・中村区、中川区			河川、湖沼
			ヨシゴイ	・中村区、中川区	・中川区		市周縁部（ヨシ原、水田、湿地）
	ペリカン	ウ	ヨシサギ	・中村区、中川区			沼沢地、水田、ヨシ原
			ササギ	・中村区、中川区			水田、湖沼、河原、ヨシ原
			アマサギ	・中村区、中川区			農耕地、草原、河原、湖沼地
			ダイサギ	・中村区、中川区			河川、湖沼、干潟
			チュウサギ	・中村区、中川区	・中川区		水田、湿地
			コサギ	・中村区、中川区			水田、湖沼、河川、干潟
			アオサギ	・中村区、中川区			水田、湖沼、河川、干潟
			オシドリ	・中村区			河川、湖沼、樹林地内の池
			マガモ	・中村区、中川区			河川、湖沼
			カルガモ	・中村区、中川区			河川、湖沼、水田、沼沢地、湿地、干拓地、干潟
	カモ	カモ	コガモ	・中村区、中川区			河川、湖沼（ヨシ原等）
			トモエガモ	・中村区	・中村区		河川、湖沼
			ヨシガモ	・中村区、中川区			河川、湖沼、沼沢地、干潟、水田
			オカヨシガモ	・中村区、中川区			湖沼、沼沢地、池、水田、湿地
			ヒドリガモ	・中村区、中川区			河川、湖沼、海濱
			オナガガモ	・中村区、中川区			河川、湖沼、干潟、内湾、水田
			ハシビロガモ	・中村区、中川区			内湾、河口、干潟、湖沼、河川、湿地、水田
			ホシハシロ	・中村区、中川区			河川、湖沼
			キンクロハシロ	・中村区、中川区			湖沼、河川、湖沼、内湾、河口
			スズガモ	・中村区、中川区			湖沼、河川、内湾、干潟
	タカ	タカ	ミコアイサ	・中川区			河川、湖沼、湖沼、河口、内湾
			ミサゴ	・中村区、中川区			海岸、河川、湖
			トビ	・中村区、中川区			海岸、農耕地、河川、湖沼、ゴミ処分場
			オオタカ	・中村区、中川区	・中村区、中川区		里山、農耕地、牧草地、水辺
			ハイタカ	・中村区、中川区	・中村区		林、農耕地、ヨシ原
			ノスリ	・中村区、中川区			林、荒地、耕作地、干拓地
			サシバ	・中村区、中川区			森林、水田
			チュウヒ	・中川区			ヨシ原、草原、河原、湿地
			ハヤブサ	・中村区、中川区			庄内川
			チョウゲンボウ	・中村区、中川区			草原、灌木草原、農耕地、河川敷
キジ	ツル	クイナ	キジ	・中村区、中川区			草原、農耕地、雑木林、低木林、河原
			バン	・中村区、中川区			市周縁部（湖沼、河川、水田、湿地）
			コチドリ	・中村区、中川区			河口～内湾（河川敷、干潟、荒地）
			イカルチドリ	・中村区、中川区			庄内川
			シロチドリ	・中川区	・中川区		海岸、河川の下流部
			ムナグロ	・中川区			水田、河原、牧草地、干拓地、荒地、干潟
			ケリ	・中村区、中川区			水田、河原、荒地、草原
			タゲリ	・中村区			水田、湿地、干潟、河原

注)1: 参考とした既存資料は、以下のとおりである。

- ・名古屋市史：「新修名古屋市史 資料編 自然」（名古屋市，平成20年）
- ・RDB：「名古屋市の絶滅のおそれのある野生生物 レッドデータブックなごや2004 動物編」（名古屋市，平成16年）
- ・なごやの昆虫：「なごやの昆虫」（名古屋昆虫館，1989年）
- 2: 生息環境の記述は、上記既存資料より抜粋した。
- 3: 目名、科名及び配列は、以下の資料に拠った。
- ・哺乳類及び鳥類：「日本産野生生物目録 - 本邦産野生動植物の種の現状 - （脊椎動物編）」（財団法人 自然環境研究センター，1993年）
- 4: 種名は、既存資料に掲載されている種名を用いた。

類 別	目 名	科 名	種 名	名古屋市の 備 考	RDB 備 考	なごや の昆虫	生息環境
鳥 類	チドリ	シギ	トウネン	● 中川区			干潟、泥地、湖沼、溜池、砂泥地
			ハマシギ	● 中川区			砂浜、干潟、潟湖、溜池、水田、砂泥地
			ツルシギ	● 中川区			砂泥地、水田、溜池
			アカアシシギ	● 中川区			干潟、河口、潟湖、池沼、砂泥地
			コアアシシギ	● 中川区			湖沼、砂泥地、水田、溜池
			アオアシシギ	● 中川区、中川区			庄内川
			タカブシギ	● 中川区	● 中川区		水田、池沼、湿地
			キアシシギ	● 中川区			砂浜、干潟、砂泥地、砂礫地
			イソシギ	● 中川区、中川区			庄内川
			ソリハシシギ	● 中川区、中川区			干潟、水路、砂泥地
			オグロシギ		● 中川区		河口、干潟、砂泥地、水田、溜池
			チュウシャクシギ	● 中川区			干潟、砂泥地、水田
			タシギ	● 中川区、中川区			水田、ハス田
			セイタカシギ	● 中川区			湿地、干潟、氾濫原、水田、砂泥地
		カモメ	ユリカモメ	● 中川区、中川区			河口、干潟、潟湖、湖沼、河川、水田
			セグロカモメ	● 中川区、中川区			洋上
			カモメ	● 中川区、中川区			海岸、河口
			ウミネコ	● 中川区			海岸、河口、河川
			ゴアジサシ	● 中川区、中川区	● 中川区、中川区		湖沼、河川、河口
			キジバト	● 中川区、中川区			畑地、雑木林、市街地
			カッコウ	● 中川区			丘陵地、森林等
			ジュウイチ	● 中川区			高原、林、河原、草原、農耕地
			カッコウ	● 中川区、中川区	● 中川区		干潟の埋立地、荒原、水田
			コムシズク	● 中川区、中川区			河川、湖沼、湿地、小川、用水
			カウセミ	● 中川区			草地の多い樹林、湿地林
			アリスイ	● 中川区			樹林
			アカゲラ	● 中川区			樹林
			コゲラ	● 中川区、中川区			樹林
		スズメ	ヒバリ	● 中川区、中川区			牧場、草原、河原、農耕地、埋立地
			ツバメ	● 中川区、中川区			河原、干潟
			ショウドウツバメ	● 中川区、中川区			村落、市街地
			ツバメ	● 中川区、中川区			市街地
			ゴシアカツバメ	● 中川区	● 中川区		市街地
			イウツバメ	● 中川区、中川区			断崖、岩壁、市街地
			キセキレイ	● 中川区、中川区			水辺、市街地
			ハクセキレイ	● 中川区、中川区			水辺、水田、集落、市街地
			セグロセキレイ	● 中川区、中川区			河原、水田、集落、市街地
			ヒンズイ	● 中川区、中川区			林、林縁、草地
			タヒバリ	● 中川区			河川、湖沼、水田
		サンショウクイ	サンショウクイ	● 中川区			樹林
			ヒヨドリ	● 中川区、中川区			樹林、市街地
			モズ	● 中川区、中川区			農耕地、河原、自然公園
			レンジャク	● 中川区			樹林、市街地の公園
			コルリ	● 中川区			樹林、暗い茂み
			ルリビタキ	● 中川区			樹林、暗い茂み
			ジョウビタキ	● 中川区、中川区			農耕地、林縁、河原、人家周辺
			ノビタキ	● 中川区、中川区			草原、水田、河川敷、湿地
			イソヒヨドリ	● 中川区、中川区			海岸
			クロツグミ	● 中川区			樹林
		アカハラ	アカハラ	● 中川区、中川区			明るい林、市街地の公園
			シロハラ	● 中川区、中川区			樹林
			ツグミ	● 中川区、中川区			林、農耕地、公園、河原、干潟
			ヤブサメ	● 中川区			樹林
			ウグイス	● 中川区、中川区			低木林、林縁、藪の中
			ヨヨシキリ	● 中川区			ヨシ原、草原
			オオヨシキリ	● 中川区、中川区			ヨシ原、海岸、河口、湿地、湿原
			メボソムシクイ	● 中川区、中川区			マツ林、雑木林
			エソムシクイ	● 中川区			針葉樹林
			センダイムシクイ	● 中川区、中川区			落葉広葉樹林
		セッカ	セッカ	● 中川区、中川区			草原、水田
			キビタキ	● 中川区、中川区			樹林、市街地の公園
			オオルリ	● 中川区			丘陵、溪流沿いの林
			サメビタキ	● 中川区			樹林
			エソビタキ	● 中川区、中川区			林、庭園
			ゴサメビタキ	● 中川区			樹林
			ツリスガラ	● 中川区			ヨシ原、ガマ原
			シジウカラ	● 中川区、中川区			樹林
			ヒガラ	● 中川区、中川区			樹林
			ヤマガラ	● 中川区			樹林
		メジロ	シジウカラ	● 中川区、中川区			樹林、樹木の多い公園
			メジロ	● 中川区、中川区			樹林、市街地の公園
			ホオジロ	● 中川区、中川区			藪地
			カシラダカ	● 中川区、中川区			農耕地、雑木林、ヨシ原、藪地
			ミヤマホオジロ	● 中川区			樹林、林縁、湿地縁
			アオジ	● 中川区、中川区			林縁、竹林、河川沿いの藪
			オオジュリン	● 中川区、中川区			ヨシ原、草原
			カウラビウ	● 中川区、中川区			人家周辺、農耕地、雑木林、河原
			ベニマシコ	● 中川区			林縁、疎林、農耕地、川辺
			イカル	● 中川区			樹林
		ハタオリドリ	シメ	● 中川区、中川区			樹林
			スズメ	● 中川区、中川区			人家周辺、農耕地、草地、河原
			コムクドリ	● 中川区、中川区			村落、市街地
			ムクドリ	● 中川区、中川区			農耕地、公園、林
			カラス	● 中川区			農耕地、樹木の多い公園
			ハシボソガラス	● 中川区、中川区			市街地、農耕地、河川敷、雑木林
			ハシブトガラス	● 中川区、中川区			市街地、農耕地
			クサガメ	● 中川区	● 中川区、中川区		庄内川、河川、池沼
			ニホンイシガメ	● 中川区	● 中川区、中川区		庄内川、河川、池沼、湿地
			ニホンスッポン	● 中川区	● 中川区、中川区		河川、池
は虫類	カメ	イシガメ	ヘビ	● 市内全域	● 中川区、中川区		社寺林、河川敷
			シマヘビ		● 中川区、中川区		里山、湿地、水田
			ニホンアカガエル		● 中川区、中川区		庄内川、河川敷、湿地、水田
			トノサマガエル		● 中川区、中川区		河川敷、湿地
			ダルマガエル		● 中川区、中川区		河川敷、湿地
			ウナギ		● 中川区、中川区		河川、池
			アユ		● 中川区、中川区		庄内川と支流
			コイ		● 中川区、中川区		庄内川水系
			メダカ		● 中川区、中川区		河川の支流、用水路、池
			ボラ	● 中川区中川運河			
両生類	カエル	アカガエル	スズキ	● 中川運河			
			マハゼ	● 中川区中川運河			
			ウナギ		● 中川区、中川区		河川、池
			アユ		● 中川区、中川区		庄内川と支流
			コイ		● 中川区、中川区		庄内川水系
			メダカ		● 中川区、中川区		河川の支流、用水路、池
			ボラ	● 中川区中川運河			
			スズキ	● 中川運河			
			マハゼ	● 中川区中川運河			
			ウナギ		● 中川区、中川区		河川、池

注)1:参考とした既存資料は、以下のとおりである。
・名古屋市の「新修名古屋市の自然」（名古屋市の自然）（名古屋市の自然）（名古屋市の自然）
・RDB:「名古屋市の絶滅のおそれのある野生生物 レッドデータブック名古屋2004 動物編」（名古屋市の自然）（名古屋市の自然）
・なごやの昆虫:「なごやの昆虫」（名古屋市の自然）（名古屋市の自然）
2:生息環境の記述は、上記既存資料より抜粋した。
3:目名、科名及び配列は、以下の資料に拠った。
・鳥類、は虫類、両生類及び魚類:「日本産野生生物目録 - 本邦産野生動物の種の現状 - (脊椎動物編)」（財団法人 自然環境研究センター、1993年）
4:種名は、既存資料に掲載されている種名を用いた。

類 別	目 名	科 名	種 名	名古屋史	RDB	なごや の昆虫	生息環境				
				備 考	備 考						
昆虫類	シミ	シミ	ヤマトシミ			●	人家（本箱等）				
	トンボ	イトトンボ	ムスジイトトンボ		●	中村区、中川区	池沼、小池、コンクリート貯水池				
			ベニイトトンボ		●	中川区	浮葉植物と抽水植物のある池沼				
			アジアイトトンボ				●	公園、人家の庭			
			サナエトンボ	ホンサナエ		●	中村区	庄内川付近			
				ナゴヤサナエ		●	中村区	庄内川			
				メガネサナエ		●	中村区	河川			
			ヤンマ	アオヤンマ		●	中村区、中川区	ヨシ原、池沼、用水路			
				カトリヤンマ		●	中村区	林内、池沼、水田			
			トンボ	ベッコウトンボ		●	中村区	ヨシ原、池沼			
				ウスバキトンボ		●		水田、池沼、プール			
				キトンボ		●	中村区	池沼周辺の草原、池沼			
				ナツアカネ				●	公園、人家の庭		
	ゴキブリ	ゴキブリ	クロゴキブリ				●	人家			
		チャハネゴキブリ	チャハネゴキブリ				●	地下街、ビル			
		ミノガシラシロアリ	ヤマトシロアリ				●	市内各地（樹木、人家）			
		バッタ	カマドウマ	クラスミウマ				●	市内各地（人家）		
			コオロギ	エンマコオロギ				●	公園		
				ツツレサセコオロギ				●	市内各地（人家）		
				マツムシ	アオマツムシ			●	街路樹		
				カネタタキ	カネタタキ			●	公園		
				キリギリス	セシジツコムシ			●	公園、人家の庭		
				ノミバッタ	ノミバッタ			●	公園、人家の庭		
			シラミ	ヒトシラミ	ヒトシラミ				●	頭髪、衣服	
				カメムシ	ウンカ	シヨクヨシウンカ	●	中川区		草木	
					クロハネテラウチウンカ	●	中川区		草木（チガヤ）		
					ミツハシテングスケハ	●	中川区		草木		
					アオハハゴロモ				●	人家の庭木	
		セミ			クマゼミ			●	公園、神社		
					アブラゼミ			●	市内各地		
					ニイニイゼミ	●	中村区、中川区	●	林		
					ハルゼミ	●	中村区、中川区	●	社寺林（マツ）		
		アメンボ			ヒメアメンボ			●	池沼、水田、河川		
					アメンボ			●	池・河川		
		コオイムシ			コオイムシ		●	中村区、中川区	池		
		ヘリカメムシ	ホオスキカメムシ					●	公園、人家の庭		
		ツチカメムシ	ツチカメムシ				●	公園、神社			
		カメムシ	シラホシカメムシ				●	市内各地			
			クサキカメムシ				●	市中心部（樹木、電柱、人家）			
			ヒメクロカメムシ				●	市内各地（イネ科雑草）			
			ウスバカゲロウ				●	市内各地（社寺林等）			
	アミメカゲロウ	ウスバカゲロウ	ウスバカゲロウ								
	コウチュウ	ハンシヨウ	ホソハンシヨウ			●	中村区	耕作地、河川敷			
		オサムシ	キアシスレチゴミムシ	●	中川区			平地（水辺）			
		ゲンゴロウ	ヒメゲンゴロウ				●	池、川、プール			
		ミズスマシ	オオミズスマシ			●	中村区、中川区	水草のある止水域、水田、池			
		ハネカクシ	アオハアリガタハネカクシ					水路の周囲			
		コガネムシ	セマダラコガネ				●	市内各地（草地）			
			ミツノエンマコガネ			●	中村区	河川敷			
			コアオハナムグリ			●	中村区、中川区	市内各地			
			タマムシ	タマムシ			●	林（ケヤキ、エノキ、サクラ）			
			カッツオブシムシ	ヒメマルカッツオブシムシ				●	室内（衣類）		
			ナガシクイムシ	ハラシロカッツオブシムシ				●	人家		
			デントウムシ	ヒラタモクイムシ				●	木材、家具		
			ナナホシテントウ				●	市内各地			
			ナミテントウ				●	全国			
			ヒメカメノコテントウ				●	街路樹			
		ゴミムシ	タマムシ				●	社寺林			
		カミキリムシ	コマダラカミキリ				●	市内全域（街路樹等）			
			リンゴカミキリ	●	中川区		●	サクラ類			
			キクスイカミキリ				●	市内各地（キク）			
			キボシカミキリ				●	市街地（イチジク等）			
		ハムシ	フシハムシ				●	市内各地（フジ）			
	ハチ	ミツシハハチ	ニレチュウレンジ				●	公園、人家（ニレ科）			
			ルリチュウレンジ				●	人家の庭			
			スズメバチ	フタモンアシナガハチ				●	人家の軒下		
				セグロアシナガハチ				●	市街地（軒下等）		
		ノミ	ヒトノミ	ネコノミ				●	猫、犬、人間		
				ヒトノミ				●	猫、犬、鳥、人間		
			ハエ	カ	トウゴウヤブカ	●	中村区		●	人工的な溜水、地表水	
					キンイロヤブカ	●	中村区		●	水溜、池沼、水田	
					チカイエカ	●	中村区		●	下水、溝、貯水槽	
				チョウ	ミノガ	オオミノガ				●	人家の庭木
					セセリチョウ	イチモンジセセリ				●	人家の庭
					アゲハチョウ	ジャコウアゲハ			●	中村区、中川区	林、林縁、草地
					アオスジアゲハ				●	神社、街路樹（クスノキ）	
					クロアゲハ				●	神社、公園	
					ナミアゲハ				●	市内各地（公園等）	
	シロチョウ				モンシロチョウ				●	市内各地	
	シジミチョウ	ベニシジミ						●	市街地、人家の庭		
	タテハチョウ	ウラキンスジヒョウモン					●	中村区、中川区	林縁、浸地周辺の草地		
		ゴマダラチョウ				●	中村区（社寺林等）				
		ヒオドシチョウ				●	中村区、中川区	雑木林、樹林周辺、市街地			
	ジャノメチョウ	ヒカゲチョウ				●	中村区、中川区	雑木林、樹林周辺			
		ジャノメチョウ			●	中村区、中川区	明るい草原、河川敷、ススキ原				
		カレハガ	オビカレハ				●	都心部			
		ヤマユギ	シンジュサン			●	中村区	林（クロガネモチ等）			
		ドクガ	マイマイガ				●	市内各地			
		ヒトリガ	アメリカシロヒトリ	●	中村区		●	樹木（クワ、ヤナギ、サクラ等）			
		ヤガ	フクラスズメ				●	市中心部（人家）			
			キノカワガ				●	市内各地			
		スズメガ	オオスカシバ				●	市街地（クチナシ等）			
			ヒロードスズメ				●	市内各地			
	クモ類	クモ	コガネグモ			●	中村区	草地、軒下			
		貝 類	ニナ	マルタニシ			●	中村区、中川区	水田、低湿地		
				オオタニシ			●	中村区、中川区	水田、用水路、溜池		
				メタニシ			●	中村区、中川区	水田、用水路、小河川		
				モノアラガイ	モノアラガイ			●	中村区、中川区	池沼、水田、川の淀み	
				オカモノアラガイ	オカモノアラガイ			●	中村区、中川区	水田、浸地周辺	
				イシガイ	ドブガイ			●	中村区、中川区	河川、用水路	
					イシガイ			●	中村区、中川区	河川、用水路	

注)1: 参考とした既存資料は、以下のとおりである。
 ・名古屋史：「新修名古屋史 資料編 自然」（名古屋史、平成20年）
 ・RDB：「名古屋市の絶滅のおそれのある野生生物 レッドデータブック なごや2004 動物編」（名古屋史、平成16年）
 ・なごやの昆虫：「なごやの昆虫」（名古屋昆虫館、1989年）
 2: 生息環境の記述は、上記既存資料より抜粋した。
 3: 目名、科名及び配列は、以下の資料に拠った。
 ・昆虫類：「日本産野生生物目録 - 本邦産野生動物植物の種の現状 - （無脊椎動物編）」（財団法人 自然環境研究センター、1995年）
 ・クモ類：「日本産野生生物目録 - 本邦産野生動物植物の種の現状 - （無脊椎動物編）」（財団法人 自然環境研究センター、1993年）
 ・貝類：「日本産野生生物目録 - 本邦産野生動物植物の種の現状 - （無脊椎動物編）」（財団法人 自然環境研究センター、1998年）
 4: 種名は、既存資料に掲載されている種名を用いた。

資料 3 - 1 風向・風速の異常年検定

[本編 p.140 参照]

「窒素酸化物総量規制マニュアル(新版)」(公害研究対策センター,平成12年)に示される「基準年の異常年検定」に基づき、名古屋地方気象台における風向及び風速の測定結果を統計手法により検定した。

この結果、平成19年度は、平年と比べ、異常ではないことが認められた。

風向	比較年度・統計値												検定年度 2007	Fo	判定 ○:採択、×:棄却 $\alpha=1\%$	棄却限界 ($\alpha=1\%$)	
	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	平均	標準 偏差				上限	下限
NNE	464	467	448	428	460	452	415	418	433	375	436.0	28.4	449	0.17	○	538	334
NE	312	294	264	283	303	280	284	264	291	263	283.8	16.8	288	0.05	○	344	223
ENE	224	269	209	220	220	200	248	215	255	224	228.4	21.8	249	0.73	○	307	150
E	168	125	161	159	154	111	146	131	187	159	150.1	22.4	167	0.47	○	231	70
ESE	224	252	277	230	238	170	233	251	184	222	228.1	31.6	189	1.25	○	342	115
SE	594	582	703	611	519	550	566	594	537	578	583.4	50.6	606	0.16	○	765	402
SSE	704	728	789	819	649	813	801	883	694	692	757.2	74.0	713	0.29	○	1023	491
S	388	337	410	356	444	392	454	392	463	362	399.8	42.9	431	0.43	○	554	246
SSW	255	177	216	173	207	179	233	172	237	280	212.9	38.0	237	0.33	○	349	76
SW	159	147	149	177	161	177	164	133	168	195	163.0	17.7	154	0.21	○	227	99
WSW	122	151	118	126	175	140	145	117	155	169	141.8	20.9	132	0.18	○	217	67
W	188	192	182	194	239	169	173	187	189	198	191.1	19.1	185	0.08	○	260	122
WNW	860	928	807	817	865	800	757	842	896	819	839.1	49.9	794	0.67	○	1018	660
NW	1339	1394	1379	1388	1334	1493	1311	1329	1377	1309	1365.3	54.9	1267	2.62	○	1563	1168
NNW	1602	1654	1633	1714	1646	1673	1679	1679	1650	1821	1675.1	59.5	1673	0.00	○	1889	1461
N	1126	1041	1016	1032	1105	1121	1120	1138	1012	1062	1077.3	49.6	1206	5.51	○	1255	899
Calm	31	22	22	32	40	40	51	15	32	32	31.7	10.4	43	0.97	○	69	0

風速 (m/s)	比較年度・統計値												検定年度 2007	Fo	判定 ○:採択、×:棄却 $\alpha=1\%$	棄却限界 ($\alpha=1\%$)	
	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	平均	標準 偏差				上限	下限
0.4以下	119	92	92	104	111	105	129	63	103	106	102.4	17.8	117	0.55	○	166	38
0.5～0.9	625	580	499	472	511	487	557	447	560	598	533.6	58.8	522	0.03	○	745	322
1.0～1.9	2400	2385	2243	2302	2310	2196	2369	2170	2441	2393	2320.9	92.6	2351	0.09	○	2654	1988
2.0～2.9	2135	2278	2161	2240	2293	2170	2119	2208	2172	2320	2209.6	69.8	2184	0.11	○	2460	1959
3.0～3.9	1375	1406	1496	1460	1550	1426	1513	1592	1496	1479	1479.3	65.7	1551	0.97	○	1715	1243
4.0～5.9	1432	1485	1575	1506	1469	1566	1461	1583	1420	1334	1483.1	78.4	1472	0.02	○	1765	1201
6.0～7.9	500	428	560	533	420	622	496	530	442	407	493.8	69.7	437	0.54	○	744	243
8.0以上	174	106	158	143	95	188	136	167	126	123	141.6	30.1	149	0.05	○	250	33

1. 予測式

(1) プルーム式：有風時（風速が 1.0m / s 以上の場合）

$$C(R,z) = \sqrt{\frac{1}{2\pi}} \cdot \frac{Q_p}{(\pi/8) \cdot R \cdot \sigma_z \cdot u} \cdot \left[\exp\left\{-\frac{(z - H_e)^2}{2\sigma_z^2}\right\} + \exp\left\{-\frac{(z + H_e)^2}{2\sigma_z^2}\right\} \right]$$

 $C(R,z)$: 煙源と計算点の水平距離 R 、地上高 z における濃度 $R = \sqrt{x^2 + y^2}$ (m) x : 風向に沿った風下距離 (m) y : x 軸に直角な水平距離 (m) z : x 軸に直角な鉛直距離 (m) Q_p : 点煙源強度 (m^3_N / s) σ_z : z 方向の拡散パラメータ (z 方向の煙の広がりを表現)
(図 - 1、表 - 1 参照) u : 風速 (m / s) H_e : 有効煙突高 [排出源高さ] (m)

表 - 1 パスキル・ギフォード図の近似関係

$$\sigma_z(x) = y_z \cdot x^{\alpha_z}$$

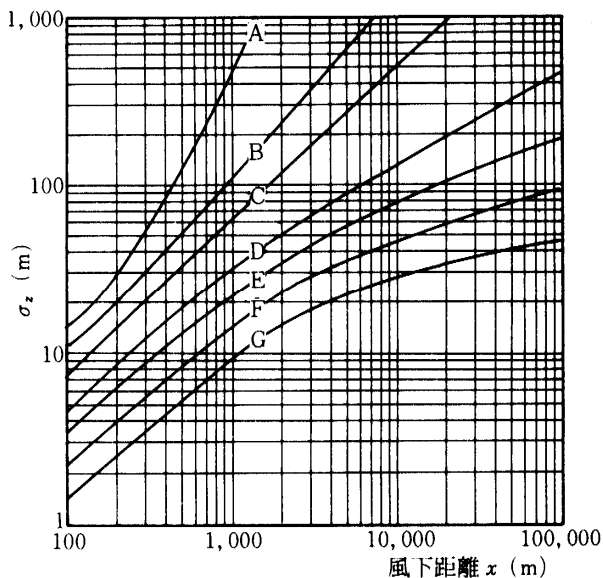
出典)「窒素酸化物総量規制マニュアル[新版]」
(公害研究対策センター, 平成 12 年)

図 - 1 パスキル・ギフォードの拡散幅

安定度	α_z	y_z	風下距離 x (m)
A	1.122	0.0800	0 ~ 300
	1.514	0.00855	300 ~ 500
	2.109	0.000212	500 ~
B	0.964	0.1272	0 ~ 500
	1.094	0.0570	500 ~
C	0.918	0.1068	0 ~
D	0.826	0.1046	0 ~ 1,000
	0.632	0.400	1,000 ~ 10,000
	0.555	0.811	10,000 ~
E	0.788	0.0928	0 ~ 1,000
	0.565	0.433	1,000 ~ 10,000
	0.415	1.732	10,000 ~
F	0.784	0.0621	0 ~ 1,000
	0.526	0.370	1,000 ~ 10,000
	0.323	2.41	10,000 ~
G	0.794	0.0373	0 ~ 1,000
	0.637	0.1105	1,000 ~ 2,000
	0.431	0.529	2,000 ~ 10,000
	0.222	3.62	10,000 ~

出典)「窒素酸化物総量規制マニュアル[新版]」
(公害研究対策センター, 平成 12 年)

(2) 弱風パフ式：弱風時（風速が 0.5～0.9m / s の場合）

$$C(R, z) = \frac{1}{\sqrt{2\pi}} \cdot \frac{Q_p}{(\pi/8)y} \cdot \left\{ \frac{1}{\eta_-^2} \cdot \exp\left(-\frac{u^2(z - He)^2}{2y^2\eta_-^2}\right) + \frac{1}{\eta_+^2} \cdot \exp\left(-\frac{u^2(z + He)^2}{2y^2\eta_+^2}\right) \right\}$$

$$\eta_-^2 = R^2 + \frac{\alpha^2}{y^2} (z - He)^2, \quad \eta_+^2 = R^2 + \frac{\alpha^2}{y^2} (z + He)^2$$

$C(R, z)$: 煙源と計算点の水平距離 R 、地上高 z における濃度

$$R = \sqrt{x^2 + y^2} \quad (\text{m})$$

x : 風向に沿った風下距離 (m)

y : x 軸に直角な水平距離 (m)

Q_p : 点煙源強度 (m^3/s)

u : 風速 (m / s)

He : 有効煙突高 [排出源高さ] (m)

α, y : 弱風時に係る拡散パラメータ (表 - 2 参照)

(3) パフ式：無風時（風速が 0.4m / s 以下の場合）

$$C(R, z) = \frac{Q_p}{(2\pi)^{3/2} y} \left\{ \frac{1}{R^2 + (\alpha^2/y^2)(z - He)^2} + \frac{1}{R^2 + (\alpha^2/y^2)(z + He)^2} \right\}$$

$C(R, z)$: 煙源と計算点の水平距離 R 、地上高 z における濃度

$$R = \sqrt{x^2 + y^2} \quad (\text{m})$$

x : 風向に沿った風下距離 (m)

y : x 軸に直角な水平距離 (m)

Q_p : 点煙源強度 (m^3/s)

He : 有効煙突高 [排出源高さ] (m)

α, y : 無風時に係る拡散パラメータ (表 - 2 参照)

表 - 2 無風、弱風時に係る拡散パラメータ

安定度	無風時 (0.4m / s) の α, y		弱風時 (0.5～0.9m / s) の α, y	
	α	y	α	y
A	0.948	1.569	0.748	1.569
A - B	0.859	0.862	0.659	0.862
B	0.781	0.474	0.581	0.474
B - C	0.702	0.314	0.502	0.314
C	0.635	0.208	0.435	0.208
C - D	0.542	0.153	0.342	0.153
D	0.470	0.113	0.270	0.113
E	0.439	0.067	0.239	0.067
F	0.439	0.048	0.239	0.048
G	0.439	0.029	0.239	0.029

出典)「窒素酸化物総量規制マニュアル〔新版〕」(公害研究対策センター, 平成12年)

2. 年平均値の算出

年平均値の算出は、基準風速 $u = 1$ 、基準排出量 $Q = 1$ の場合における有風時の風向別大気安定度別基準濃度、弱風時の大気安定度別基準濃度、単位時間あたりの排出量及び気象条件を用いて、以下の方法によった。

$$C_a = \sum_r \left(\sum_{S=1}^{16} \frac{RW_{sr} \times fW_{sr}}{U_{sr}} + R_r \times f_{cr} \right) \times Q$$

C_a : 年平均濃度 (mg / m^3 または ppm)

RW_{sr} : プルーム式により求められた風向別大気安定度別基準濃度 ($1 / \text{m}^2$)

fW_{sr} : 稼動時間帯における年平均大気安定度別風向出現割合

U_{sr} : 稼動時間帯における年平均大気安定度別風向別平均風速 (m / s)

R_r : パフ式により求められた大気安定度別基準濃度 (s / m^3)

f_{cr} : 稼動時間帯における年平均大気安定度別弱風時出現割合

Q : 稼動・非稼動時及び稼働日を考慮した単位時間あたり排出量

(mg / s または ml / s)

風向・風速は、名古屋地方気象台における平成 19 年度の風向・風速の測定結果を基に設定した。風速階級は、「窒素酸化物総量規制マニュアル〔新版〕」(公害研究対策センター，平成 12 年)により、表 - 1 に示す 8 階級に区分した。なお、予測にあたっては、同表の有風時及び弱風時の代表風速を次のべき乗則により、排出源高さの風速に補正した。

$$U = U_0(H / H_0)^\alpha$$

U : 高さ H (m) の風速 (m / s)

U₀ : 測定高さ H₀ (m) の風速 (m / s)

H : 排出源の高さ (m)

H₀ : 測定高さ (m)

α : べき指数 (大気安定度別に表 - 2 に示す。)

表 - 1 風速階級区分

単位 : m / s

区 分	風速区分	代表風速
無 風	0.0 ~ 0.4	0.0
弱 風	0.5 ~ 0.9	0.7
有 風	1.0 ~ 1.9	1.5
	2.0 ~ 2.9	2.5
	3.0 ~ 3.9	3.5
	4.0 ~ 5.9	5.0
	6.0 ~ 7.9	7.0
	8.0 以上	9.0

表 - 2 大気安定度とべき指数 α の関係

パスキル安定度	A	B	C	D	E	F と G
α	0.1	0.15	0.20	0.25	0.25	0.30

出典)「窒素酸化物総量規制マニュアル〔新版〕」(公害研究対策センター，平成 12 年)

予測に用いた風向、風速区分及び大気安定度階級区分の出現頻度は、次に示すとおりである。

[昼間]

単位：％

風速 区分 (m/s)	大気安定度	風 向																
		N	NNE	NE	ENE	E	ESE	SE	SSE	S	SSW	SW	WSW	W	WNW	NW	NNW	CALM
0.0 ～0.4	A	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	A-B	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.07
	B	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	B-C	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	C	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	C-D	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	D	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.31
	E	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
0.5 ～0.9	F	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	G	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	A	0.00	0.00	0.00	0.03	0.07	0.03	0.10	0.00	0.10	0.00	0.00	0.00	0.03	0.00	0.07	0.10	0.00
	A-B	0.24	0.17	0.10	0.10	0.10	0.07	0.14	0.07	0.10	0.07	0.03	0.03	0.07	0.03	0.07	0.10	0.00
	B	0.14	0.14	0.03	0.03	0.00	0.03	0.03	0.14	0.03	0.07	0.03	0.07	0.14	0.00	0.24	0.27	0.00
	B-C	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	C	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	C-D	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
1.0 ～1.9	D	0.07	0.31	0.07	0.14	0.07	0.07	0.10	0.10	0.03	0.03	0.10	0.00	0.07	0.07	0.03	0.24	0.00
	E	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	F	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	G	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	A	0.38	0.21	0.17	0.17	0.10	0.07	0.10	0.14	0.38	0.38	0.17	0.38	0.31	0.34	0.41	0.72	0.00
	A-B	0.93	0.82	0.34	0.17	0.07	0.14	0.24	0.34	0.34	0.34	0.34	0.27	0.41	0.45	0.82	1.51	0.00
	B	0.93	0.34	0.14	0.07	0.14	0.10	0.21	0.48	0.24	0.31	0.17	0.17	0.31	0.31	0.58	0.58	0.00
	B-C	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
2.0 ～2.9	C	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	C-D	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	D	1.68	0.38	0.34	0.27	0.10	0.34	0.34	0.38	0.27	0.10	0.10	0.10	0.00	0.17	0.79	1.41	0.00
	E	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	F	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	G	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	A	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	A-B	0.48	0.14	0.07	0.00	0.00	0.00	0.10	0.45	0.48	0.48	0.21	0.27	0.34	0.38	0.89	0.75	0.00
3.0 ～3.9	B	1.10	0.21	0.03	0.00	0.00	0.03	0.27	0.48	0.31	0.62	0.51	0.17	0.31	0.41	0.99	1.23	0.00
	B-C	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	C	0.89	0.27	0.03	0.14	0.03	0.10	0.21	0.21	0.24	0.34	0.21	0.07	0.07	0.07	0.65	0.86	0.00
	C-D	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	D	1.41	0.38	0.27	0.17	0.10	0.07	0.41	0.34	0.07	0.14	0.10	0.07	0.07	0.34	0.93	1.88	0.00
	E	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	F	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	G	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
4.0 ～5.9	A	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	A-B	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	B	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	B-C	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	C	0.21	0.03	0.00	0.00	0.00	0.00	0.03	0.31	0.75	0.27	0.21	0.07	0.17	0.72	0.96	0.65	0.00
	C-D	0.79	0.03	0.00	0.00	0.00	0.00	0.31	0.51	0.58	0.51	0.41	0.10	0.38	0.51	0.96	1.47	0.00
	D	0.38	0.10	0.00	0.00	0.00	0.03	0.21	0.21	0.21	0.17	0.03	0.03	0.03	0.27	0.51	0.69	0.00
	E	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
5.0 ～5.9	F	0.69	0.17	0.03	0.00	0.07	0.07	0.24	0.31	0.34	0.03	0.10	0.10	0.14	0.41	0.55	0.86	0.00
	G	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	A	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	A-B	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	B	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	B-C	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	C	0.21	0.03	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.89	0.99	0.34	0.03	0.03	0.17	1.06	1.27	0.45	0.00
	C-D	0.82	0.07	0.00	0.00	0.00	0.00	0.31	0.99	0.79	0.24	0.00	0.03	0.21	1.34	1.68	1.64	0.00
6.0 ～6.9	D	0.72	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.14	0.62	0.34	0.10	0.03	0.10	0.34	1.06	1.30	1.06	0.00
	E	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	F	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	G	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	A	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	A-B	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	B	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	B-C	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

注)1:CALM は、0.4m / s 以下を示す。

2:風向・風速は、名古屋地方気象台の測定結果を用いた。また、大気安定度は、名古屋地方気象台の風速と日射量及び雲量から求めた。

出典)名古屋地方気象台の測定結果(平成19年度)より作成

単位：%

風速 区分 (m/s)	大 気 安 定 度	風 向																
		N	NNE	NE	ENE	E	ESE	SE	SSE	S	SSW	SW	WSW	W	WNW	NW	NNW	CALM
6.0 ～7.9	A	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	A-B	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	B	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	B-C	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	C	0.14	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.03	0.03	0.00	0.00	0.00	0.00	0.03	1.41	0.79	0.41	0.00
	C-D	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	D	0.21	0.10	0.00	0.00	0.00	0.00	0.14	0.41	0.03	0.00	0.00	0.00	0.14	1.51	1.58	0.86	0.00
	E	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	F	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
8.0 以上	G	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	A	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	A-B	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	B	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	B-C	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	C	0.07	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.03	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.93	0.45	0.38	0.00
	C-D	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	D	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.03	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.45	0.31	0.55	0.00
	E	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	F	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	G	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

注)1:CALM は、0.4m / s 以下を示す。

2:風向・風速は、名古屋地方気象台の測定結果を用いた。また、大気安定度は、名古屋地方気象台の風速と日射量及び雲量から求めた。

出典)名古屋地方気象台の測定結果(平成19年度)より作成

1. 浮遊粒子状物質の排出係数

建設機械からの浮遊粒子状物質の排出係数 E_{SPM} は、「道路環境影響評価の技術手法 2007 改訂版 第 2 巻」(財団法人 道路環境研究所, 2007 年)に基づき、次式により算出した。

$$E_{SPM} = \sum (Q_i \cdot h_i)$$

E_{SPM} : 浮遊粒子状物質の排出係数 (g/日)

Q_i : 建設機械 i の排出係数原単位 (g/h)

h_i : 建設機械 i の運転 1 日あたり標準運転時間 (h/日)

Q_i (g/h) は、以下の式による。

$$Q_i = (P_i \cdot \overline{PM}) \cdot Br / b$$

P_i : 建設機械 i の定格出力 1 時間の仕事量 (kW)

$\overline{PM}$: 粒子状物質のエンジン排出係数原単位 (g/kW・h)

Br : $= f_r / P_i$ (g/kW・h)

国土交通省土木工事積算基準 (原動機燃料消費量/1.2) を参考とした。(1.2は、燃料のℓ/kg)

f_r : 実際の作業における燃料消費量 (g/h)

b : ISO-C1 モードにおける平均燃料消費率 ($= \overline{f} / \overline{P_i}$) (g/kW・h)

$\overline{f}$: ISO-C1 モードにおける平均燃料消費量 (g/h)

$\overline{P_i}$: ISO-C1 モードにおける平均出力 (kW)

定格出力別の粒子状物質のエンジン排出係数原単位 $\overline{PM}$ (g/kW・h) は、表 - 1 に示すとおりである。

表 - 1 定格出力別における粒子状物質のエンジン排出係数原単位 ($\overline{PM}$)
単位: g/kW・h

定格出力	二次排出ガス対策型	排出ガス未対策型
～ 15kW	0.36	0.53
15 ～ 30kW	0.42	0.59
30 ～ 60kW	0.27	0.63
60 ～ 120kW	0.22	0.45
120kW ～	0.15	0.41

出典)「道路環境影響評価の技術手法 2007改訂版 第 2 巻」(財団法人 道路環境研究所, 2007年)

建設機械に搭載された機関について、代表的な ISO-C1 モードにおける平均燃料消費率 b は、表 - 2 に示すとおりである。

表 - 2 ISO-C1 モードにおける平均燃料消費率 (b)

単位：g/kW・h

定格出力	二次排出ガス対策型	排出ガス未対策型
～ 15kW	285	296
15 ～ 30kW	265	279
30 ～ 60kW	238	244
60 ～ 120kW	234	239
120kW ～	229	237

出典)「道路環境影響評価の技術手法 2007改訂版 第2巻」(財団法人道路環境研究所, 2007年)

2. 窒素酸化物の排出係数

建設機械からの窒素酸化物の排出係数 E_{NOx} は、「道路環境影響評価の技術手法 2007 改訂版 第2巻」(財団法人 道路環境研究所, 2007 年)に基づき、次式により算出した。

$$E_{NOx} = \sum (Q_i \cdot h_i)$$

E_{NOx} : NO_x の排出係数 (g/日)

Q_i : 建設機械 i の排出係数原単位 (g/h)

h_i : 建設機械 i の運転 1 日あたり標準運転時間 (h/日)

Q_i (g/h) は、以下の式による。

$$\begin{aligned} Q_i &= (\overline{P_i} \cdot \overline{NO_x}) \cdot f_r / \overline{f} \\ &= (P_i \cdot \overline{NO_x}) \cdot Br / b \end{aligned}$$

$\overline{P_i}$: ISO-C1 モードにおける平均出力 (kW)

$\overline{NO_x}$: 窒素酸化物のエンジン排出係数原単位^{注)} (g/kW・h)
注) ISO-C1 モードによる正味の排出係数原単位

f_r : 実際の作業における燃料消費量 (g/h)

$\overline{f}$: ISO-C1 モードにおける平均燃料消費量 (g/h)

P_i : 定格出力

Br : $= f_r / P_i$ (g/kW・h)
国土交通省土木工事積算基準 (原動機燃料消費量/1.2) を参考とした。(1.2は、燃料の ℓ /kg)

b : ISO-C1 モードにおける平均燃料消費率 ($= \overline{f} / \overline{P_i}$) (g/kW・h)

定格出力別の窒素酸化物のエンジン排出係数原単位 $\overline{NO_x}$ (g/kW・h) は、表 - 3 に示すとおりである。

表 - 3 定格出力別における窒素酸化物のエンジン排出係数原単位 ($\overline{NO_x}$)
単位：g/kW・h

定格出力	二次排出ガス対策型	排出ガス未対策型
～ 15kW	5.3	6.7
15 ～ 30kW	5.8	9.0
30 ～ 60kW	6.1	13.5
60 ～ 120kW	5.4	13.9
120kW ～	5.3	14.0

出典)「道路環境影響評価の技術手法 2007年改訂版 第2巻」(財団法人 道路環境研究所, 2007年)

3. 単位時間あたりの排出量

単位時間あたりの排出量は、次式により算出した。

$$Q = \sum_{i=1}^n \left(V_w \times \frac{1}{3600 \times 24} \times N_u \times \frac{N_d}{365} \times E_i \right)$$

Q : 単位時間あたりの排出量 (mg/s または ml/s)

V_w : 体積換算係数 (mg/g または ml/g)

浮遊粒子状物質の場合：1000 mg/g

窒素酸化物の場合：20 1気圧 523ml/g

N_u : 稼働台数 (台)

N_d : 年間工事日数 (日)

E_i : 建設機械の排出係数 (g/台/日)

1. 窒素酸化物から二酸化窒素への変換

窒素酸化物から二酸化窒素への変換は、「窒素酸化物総量規制マニュアル〔新版〕」（公害研究対策センター，平成 12 年）に示されている以下の指数近似モデル によった。

$$[NO_2] = [NO_x] \left[1 - \frac{\alpha}{1+\beta} \{ \exp(-k t) + \beta \} \right]$$

$[NO_2]$: 計算 NO_2 濃度 (ppm)

$[NO_x]$: 拡散計算による NO_x 濃度 (ppm)

α : 発生源近傍における NO / NO_x 比 (= 0.83)

β : 平衡近似係数 (日中の場合 = 0.3、夜間の場合 = 0.0)

k : NO_2 反応係数 (= $0.062 u [O_3]_{BG}$)

u : 風速 (m/s)

$[O_3]_{BG}$: オゾンのバックグラウンド濃度 (ppm)

t : 経過時間 (s)

なお、オゾンのバックグラウンド濃度は、大気汚染常時監視測定局（以下「常監局」という。）である中村保健所の測定値がないため、常監局の八幡中学校における過去 10 年間（平成 10～19 年度）の光化学オキシダントの昼間の年平均値の平均より、0.026ppm とみなした。八幡中学校における過去 10 年間の光化学オキシダントの昼間の年平均値は、表 - 1 に示すとおりである。

表 - 1 八幡中学校における光化学オキシダント測定結果

測定時期 (年 度)	昼間の 1 時間値の年平均値 (ppm)
平成 10	0.025
平成 11	0.027
平成 12	0.023
平成 13	0.020
平成 14	0.025
平成 15	0.027
平成 16	0.028
平成 17	0.029
平成 18	0.025
平成 19	0.028
平 均	0.026

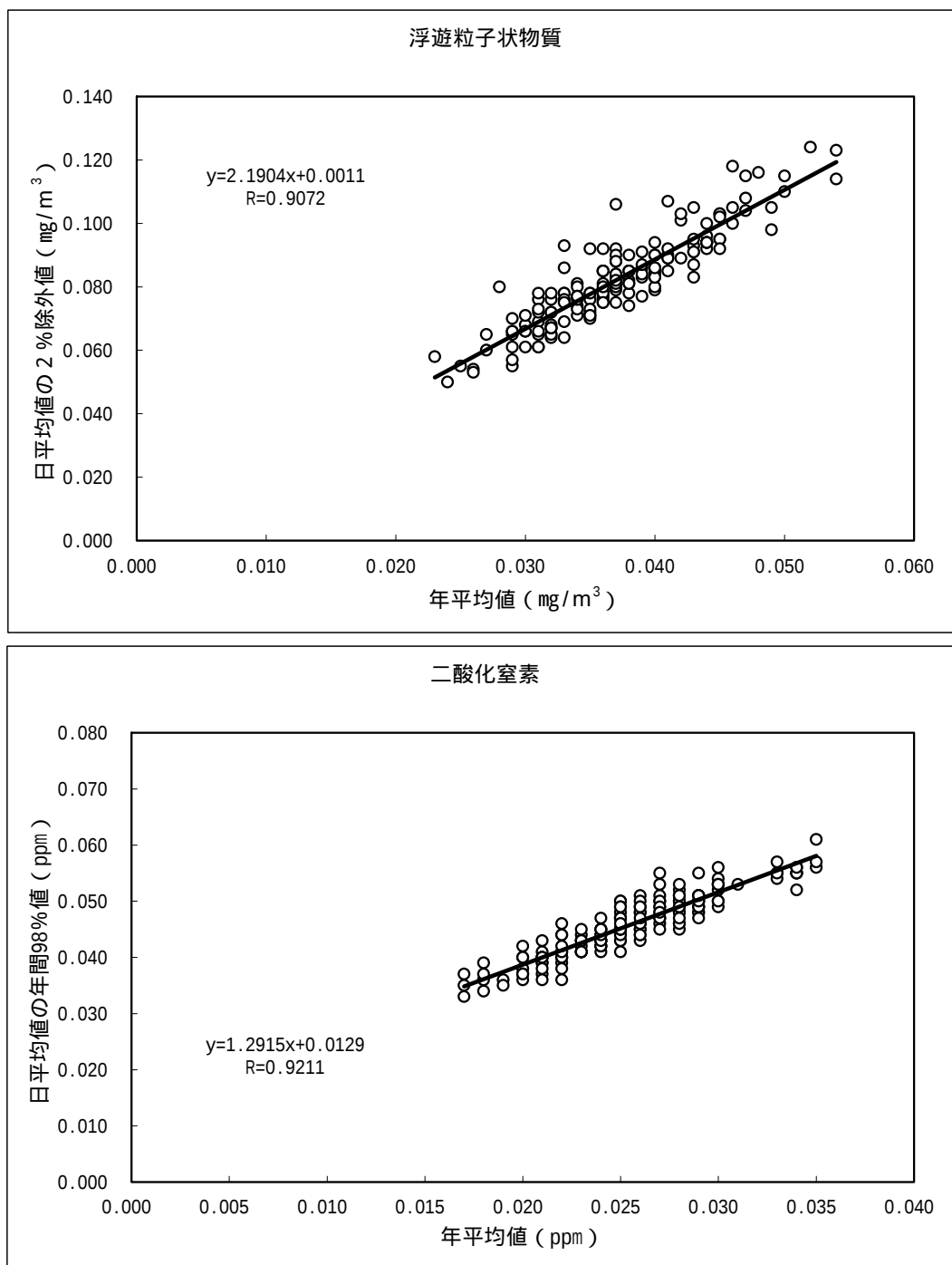
注) 昼間とは、5～20 時をいう。

出典) 「平成 10～19 年度 大気環境調査報告書」

(名古屋市，平成 12～20 年) より作成

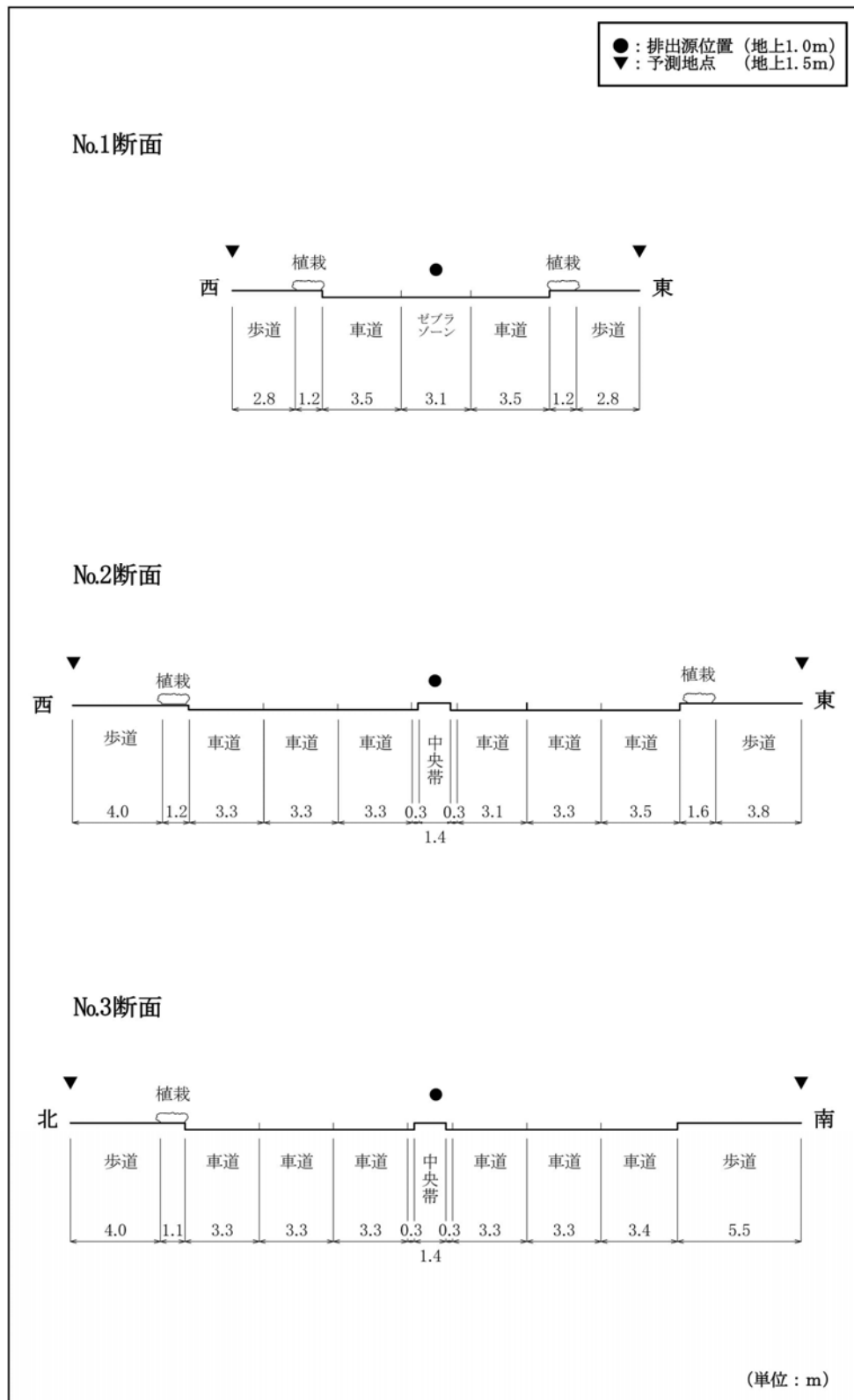
2. 日平均値の2%除外値または年間98%値への変換

名古屋市内の常監局〔一般環境大気測定局（以下「一般局」という。）〕における過去10年間（平成10～19年度）の年平均値と日平均値の2%除外値または年間98%値の相関図及び回帰式は、以下に示すとおりである。これによると、浮遊粒子状物質の相関係数は0.9072、二酸化窒素は0.9211であり、強い相関関係^{注）}にある。



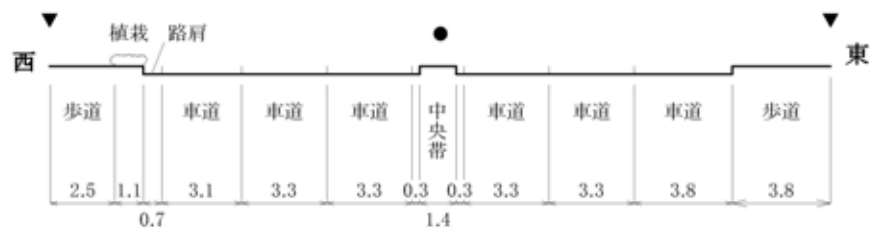
注）一般的に用いられている相関係数の指標は、以下に示すとおりである。

- 0.0～0.2：ほとんど相関関係がない
- 0.2～0.4：やや相関関係がある
- 0.4～0.7：かなり相関関係がある
- 0.7～1.0：強い相関関係がある

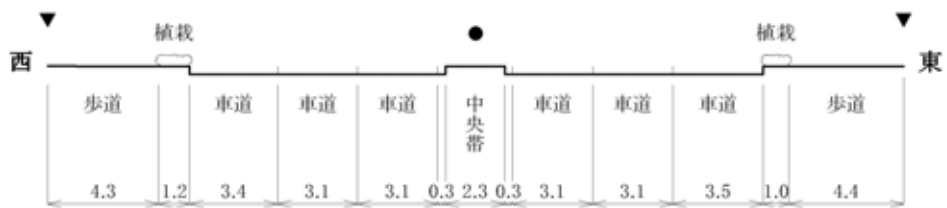


● : 排出源位置 (地上1.0m)
▼ : 予測地点 (地上1.5m)

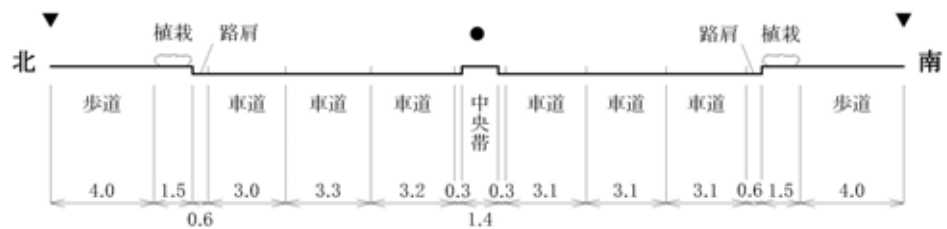
No.4断面



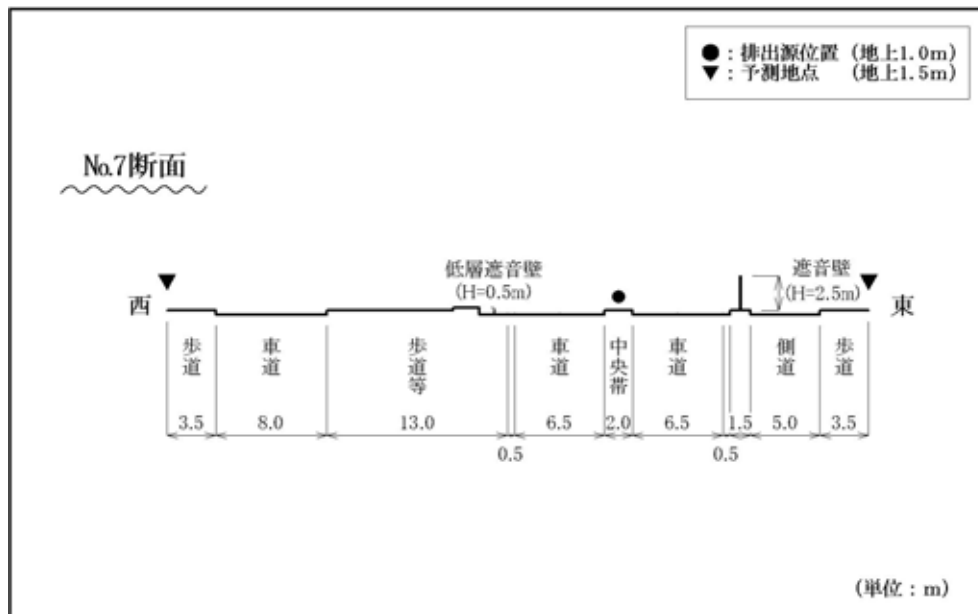
No.5断面



No.6断面



(単位 : m)



注)新建築物関連車両の走行による大気汚染の予測では、遮音壁は考慮していない。

資料 3 - 7 自動車交通量 (2 車種分類)

[本編 p.153 参照]

[平 日]

測定年月日 : № 1 地点 平成20年 9 月24日 (水) ~ 25日 (木)

№ 2 及び № 3 地点 平成20年10月21日 (火) ~ 22日 (水)

単位 : 台 / 時

時間帯	地点 区分	№ 1			№ 2			№ 3		
		大型車	小型車	合 計	大型車	小型車	合 計	大型車	小型車	合 計
1	06:00 ~ 07:00	2	17	19	99	407	506	165	795	960
2	07:00 ~ 08:00	7	42	49	128	806	934	253	1,611	1,864
3	08:00 ~ 09:00	2	13	15	175	1,040	1,215	243	1,596	1,839
4	09:00 ~ 10:00	2	18	20	200	1,003	1,203	262	1,492	1,754
5	10:00 ~ 11:00	0	28	28	146	976	1,122	304	1,653	1,957
6	11:00 ~ 12:00	6	32	38	121	942	1,063	246	1,482	1,728
7	12:00 ~ 13:00	2	68	70	109	872	981	211	1,324	1,535
8	13:00 ~ 14:00	3	49	52	126	1,001	1,127	216	1,565	1,781
9	14:00 ~ 15:00	2	35	37	137	1,072	1,209	249	1,625	1,874
10	15:00 ~ 16:00	0	67	67	120	1,069	1,189	177	1,658	1,835
11	16:00 ~ 17:00	2	70	72	108	1,168	1,276	168	1,706	1,874
12	17:00 ~ 18:00	1	87	88	101	1,069	1,170	148	1,782	1,930
13	18:00 ~ 19:00	1	90	91	94	929	1,023	96	1,842	1,938
14	19:00 ~ 20:00	0	47	47	73	695	768	94	1,445	1,539
15	20:00 ~ 21:00	0	33	33	57	601	658	56	1,151	1,207
16	21:00 ~ 22:00	0	73	73	42	456	498	34	872	906
17	22:00 ~ 23:00	1	49	50	33	369	402	27	668	695
18	23:00 ~ 00:00	0	36	36	21	310	331	21	475	496
19	00:00 ~ 01:00	0	18	18	12	186	198	28	424	452
20	01:00 ~ 02:00	8	14	22	6	121	127	23	317	340
21	02:00 ~ 03:00	0	6	6	9	101	110	32	263	295
22	03:00 ~ 04:00	0	2	2	19	60	79	32	172	204
23	04:00 ~ 05:00	1	4	5	12	99	111	43	154	197
24	05:00 ~ 06:00	4	2	6	38	97	135	55	293	348
合 計		44	900	944	1,986	15,449	17,435	3,183	26,365	29,548

[平 日]

測定年月日：平成20年10月21日（火）～22日（水）

単位：台/時

時間帯	地点 区分	№ 4			№ 5			№ 6		
		大型車	小型車	合 計	大型車	小型車	合 計	大型車	小型車	合 計
1	06:00～07:00	41	434	475	78	358	436	145	853	998
2	07:00～08:00	71	845	916	99	930	1,029	194	1,310	1,504
3	08:00～09:00	97	1,016	1,113	94	919	1,013	246	1,530	1,776
4	09:00～10:00	103	912	1,015	126	808	934	269	1,457	1,726
5	10:00～11:00	118	936	1,054	103	820	923	300	1,554	1,854
6	11:00～12:00	103	858	961	119	798	917	243	1,605	1,848
7	12:00～13:00	67	766	833	91	698	789	182	1,440	1,622
8	13:00～14:00	84	944	1,028	87	827	914	255	1,570	1,825
9	14:00～15:00	97	957	1,054	109	829	938	230	1,637	1,867
10	15:00～16:00	67	1,025	1,092	110	855	965	215	1,640	1,855
11	16:00～17:00	84	1,035	1,119	87	931	1,018	188	1,818	2,006
12	17:00～18:00	58	1,142	1,200	73	1,000	1,073	132	2,020	2,152
13	18:00～19:00	39	970	1,009	56	869	925	96	1,920	2,016
14	19:00～20:00	12	675	687	34	681	715	73	1,504	1,577
15	20:00～21:00	10	590	600	32	555	587	52	1,173	1,225
16	21:00～22:00	4	391	395	16	432	448	47	898	945
17	22:00～23:00	4	289	293	28	319	347	30	676	706
18	23:00～00:00	6	257	263	14	262	276	25	455	480
19	00:00～01:00	7	160	167	13	238	251	24	374	398
20	01:00～02:00	5	99	104	12	157	169	21	263	284
21	02:00～03:00	7	85	92	12	139	151	25	206	231
22	03:00～04:00	8	40	48	12	89	101	34	172	206
23	04:00～05:00	7	76	83	19	72	91	31	163	194
24	05:00～06:00	24	94	118	35	136	171	46	284	330
合 計		1,123	14,596	15,719	1,459	13,722	15,181	3,103	26,522	29,625

[休 日]

測定年月日：平成20年10月19日（日）～20日（月）

単位：台/時

時間帯	地点 区分	№ 1			№ 2			№ 3		
		大型車	小型車	合 計	大型車	小型車	合 計	大型車	小型車	合 計
1	06:00～07:00	1	2	3	62	164	226	48	312	360
2	07:00～08:00	3	9	12	89	317	406	67	555	622
3	08:00～09:00	2	20	22	73	593	666	58	985	1,043
4	09:00～10:00	0	39	39	66	743	809	54	1,224	1,278
5	10:00～11:00	1	29	30	68	751	819	64	1,350	1,414
6	11:00～12:00	2	39	41	69	818	887	54	1,274	1,328
7	12:00～13:00	1	87	88	52	999	1,051	50	1,429	1,479
8	13:00～14:00	1	112	113	54	881	935	39	1,437	1,476
9	14:00～15:00	1	69	70	50	963	1,013	47	1,336	1,383
10	15:00～16:00	0	167	167	62	1,134	1,196	51	1,463	1,514
11	16:00～17:00	0	180	180	52	1,131	1,183	60	1,559	1,619
12	17:00～18:00	1	173	174	63	935	998	60	1,441	1,501
13	18:00～19:00	0	107	107	56	852	908	63	1,346	1,409
14	19:00～20:00	0	48	48	56	678	734	29	1,117	1,146
15	20:00～21:00	1	84	85	52	672	724	32	1,009	1,041
16	21:00～22:00	1	61	62	37	492	529	32	783	815
17	22:00～23:00	1	20	21	30	396	426	26	593	619
18	23:00～00:00	0	57	57	21	291	312	16	480	496
19	00:00～01:00	1	18	19	5	170	175	21	357	378
20	01:00～02:00	1	15	16	6	107	113	24	218	242
21	02:00～03:00	1	0	1	11	79	90	22	189	211
22	03:00～04:00	0	3	3	20	73	93	31	153	184
23	04:00～05:00	4	2	6	12	78	90	31	134	165
24	05:00～06:00	3	3	6	25	121	146	57	313	370
合 計		26	1,344	1,370	1,091	13,438	14,529	1,036	21,057	22,093

[休 日]

測定年月日：平成20年10月19日（日）～20日（月）

単位：台/時

時間帯	地点 区分	№ 4			№ 5			№ 6		
		大型車	小型車	合 計	大型車	小型車	合 計	大型車	小型車	合 計
1	06:00～07:00	17	189	206	45	192	237	29	353	382
2	07:00～08:00	30	294	324	64	285	349	69	550	619
3	08:00～09:00	30	546	576	19	448	467	61	1,020	1,081
4	09:00～10:00	25	855	880	22	623	645	39	1,389	1,428
5	10:00～11:00	29	843	872	23	685	708	53	1,449	1,502
6	11:00～12:00	28	857	885	21	573	594	44	1,472	1,516
7	12:00～13:00	18	863	881	14	686	700	35	1,519	1,554
8	13:00～14:00	25	915	940	19	683	702	46	1,474	1,520
9	14:00～15:00	15	833	848	10	670	680	41	1,418	1,459
10	15:00～16:00	25	804	829	16	723	739	41	1,545	1,586
11	16:00～17:00	21	984	1,005	31	798	829	42	1,703	1,745
12	17:00～18:00	17	800	817	19	647	666	46	1,569	1,615
13	18:00～19:00	17	790	807	36	672	708	45	1,416	1,461
14	19:00～20:00	11	593	604	26	513	539	36	1,101	1,137
15	20:00～21:00	5	505	510	28	441	469	27	931	958
16	21:00～22:00	3	404	407	18	342	360	28	854	882
17	22:00～23:00	8	367	375	20	315	335	15	562	577
18	23:00～00:00	4	272	276	23	203	226	15	442	457
19	00:00～01:00	3	149	152	7	158	165	27	391	418
20	01:00～02:00	3	107	110	5	120	125	23	215	238
21	02:00～03:00	5	56	61	12	115	127	21	167	188
22	03:00～04:00	13	42	55	13	80	93	18	154	172
23	04:00～05:00	9	58	67	20	73	93	23	125	148
24	05:00～06:00	14	108	122	25	155	180	36	315	351
合 計		375	12,234	12,609	536	10,200	10,736	860	22,134	22,994

資料 3 - 8 平均走行速度

[本編 p.153,163,203,213,232,250 参照]

[平 日]

測定年月日：№ 1 地点 平成20年 9 月24日（水）～25日（木）

№ 2 ～ 6 地点 平成20年10月21日（火）～22日（水）

単位：km/時

地点 時間帯		№ 1	№ 2	№ 3	№ 4	№ 5	№ 6
1	06:00～07:00	26	52	42	44	50	62
2	07:00～08:00	35	49	62	44	49	59
3	08:00～09:00	29	49	58	43	49	58
4	09:00～10:00	32	49	58	42	49	59
5	10:00～11:00	29	49	52	43	48	62
6	11:00～12:00	30	46	52	45	48	62
7	12:00～13:00	32	47	56	46	50	60
8	13:00～14:00	33	48	57	44	50	61
9	14:00～15:00	30	48	52	45	49	61
10	15:00～16:00	32	49	55	43	50	58
11	16:00～17:00	30	46	54	42	50	62
12	17:00～18:00	33	44	54	43	46	64
13	18:00～19:00	30	46	58	42	52	67
14	19:00～20:00	33	46	58	44	53	70
15	20:00～21:00	32	44	57	50	49	66
16	21:00～22:00	29	46	59	47	54	67
17	22:00～23:00	30	46	37	46	53	65
18	23:00～00:00	33	47	37	49	56	49
19	00:00～01:00	30	48	36	48	53	52
20	01:00～02:00	31	50	35	46	52	50
21	02:00～03:00	26	45	36	49	54	52
22	03:00～04:00	19	45	33	47	59	48
23	04:00～05:00	26	47	36	47	55	46
24	05:00～06:00	25	47	38	47	54	44
16時間平均		31	47	55	44	50	62
24時間平均		30	47	49	45	51	59

[休 日]

測定年月日：平成20年10月19日（日）～20日（月）

単位：km/時

地点 時間帯		№ 1	№ 2	№ 3	№ 4	№ 5	№ 6
1	06:00～07:00	29	46	39	45	47	53
2	07:00～08:00	38	49	50	46	48	54
3	08:00～09:00	35	46	54	43	48	60
4	09:00～10:00	36	50	58	44	49	60
5	10:00～11:00	37	48	55	45	47	59
6	11:00～12:00	36	47	57	45	47	58
7	12:00～13:00	36	48	56	43	50	65
8	13:00～14:00	34	48	55	44	50	56
9	14:00～15:00	32	47	58	44	48	59
10	15:00～16:00	29	48	54	43	48	61
11	16:00～17:00	27	45	54	43	48	60
12	17:00～18:00	26	44	53	45	46	50
13	18:00～19:00	31	49	55	43	50	58
14	19:00～20:00	32	45	54	45	48	62
15	20:00～21:00	34	44	56	45	50	59
16	21:00～22:00	32	48	55	45	50	58
17	22:00～23:00	30	44	40	45	48	57
18	23:00～00:00	33	46	35	46	51	44
19	00:00～01:00	30	49	37	45	52	47
20	01:00～02:00	28	46	37	44	53	47
21	02:00～03:00	24	45	36	51	51	49
22	03:00～04:00	24	43	38	44	57	45
23	04:00～05:00	28	46	36	46	54	43
24	05:00～06:00	28	46	36	47	54	43
16時間平均		33	47	54	44	48	58
24時間平均		31	47	48	45	50	54

1. 予測式

(1) 正規型ブルーム式：有風時（風速が 1.0m / s を超える場合）

$$C(x,y,z) = \frac{Q}{2\pi \cdot u \cdot \sigma_y \cdot \sigma_z} \exp\left(-\frac{y^2}{2\sigma_y^2}\right) \cdot \left[\exp\left\{-\frac{(z+H)^2}{2\sigma_z^2}\right\} + \exp\left\{-\frac{(z-H)^2}{2\sigma_z^2}\right\}\right]$$

$C(x,y,z)$: (x,y,z) 地点における大気汚染物質濃度(mg / m³または ppm)

x : 風向に沿った風下距離 (m)

y : x 軸に直角な水平距離 (m)

z : x 軸に直角な鉛直距離 (m)

Q : 点煙源の大気汚染物質の排出量 (mg / s または ml / s)

u : 平均風速 (m / s)

σ_y, σ_z : 水平 (y), 鉛直 (z) 方向の拡散幅 (m)

$$\sigma_y = W / 2 + 0.46 L^{0.81}$$

$$\sigma_z = \sigma_{z0} + 0.31 L^{0.83}$$

W : 車道部幅員 (m)

L : 車道部端からの距離 (m)

$$L = x - W / 2$$

σ_{z0} : 鉛直方向の初期拡散幅 (m)

(遮音壁がない場合 : $\sigma_{z0} = 1.5$)

H : 排出源の高さ (m)

(2) 積分型簡易パフ式：弱風時（風速が 1.0m / s 以下の場合）

$$C(x,y,z) = \frac{Q}{(2\pi)^{3/2} \cdot \alpha^2 \cdot y} \left\{ \frac{1 - \exp\left(-\frac{\ell}{to^2}\right)}{2\ell} + \frac{1 - \exp\left(-\frac{m}{to^2}\right)}{2m} \right\}$$

$$\ell = \frac{1}{2} \left\{ \frac{x^2 + y^2}{\alpha^2} + \frac{(z-H)^2}{y^2} \right\}$$

$$m = \frac{1}{2} \left\{ \frac{x^2 + y^2}{\alpha^2} + \frac{(z+H)^2}{y^2} \right\}$$

α, y : 拡散幅に関する係数

$$\alpha = 0.3$$

$$y = \begin{cases} 0.18 & (\text{昼間: } 7 \sim 19 \text{ 時}) \\ 0.09 & (\text{夜間: } 19 \sim 7 \text{ 時}) \end{cases}$$

to : 初期拡散幅に相当する時間 (s)

$$to = \frac{W}{2\alpha}$$

2. 年平均値の算出

年平均値は、次式を用いて、正規型ブルーム式及び積分型簡易パフ式により算出された大気汚染物質濃度を重ね合わせるにより算出した。

$$C a = \frac{\sum_{t=1}^{24} C a_t}{24}$$

$$C a_t = \left[\sum_{s=1}^{16} \{ (R w_s / u w_{ts}) \times f w_{ts} \} + R c_{dn} \times f c_t \right] Q t$$

- $C a$: 年平均濃度 (mg / m^3 または ppm)
 $C a_t$: 時刻 t における年平均濃度 (mg / m^3 または ppm)
 $R w_s$: ブルーム式により求められた風向別基準濃度 (m^{-1})
 $u w_{ts}$: 年平均時間別風向別平均風速 (m / s)
 $f w_{ts}$: 年平均時間別風向出現割合
 $R c_{dn}$: パフ式により求められた昼夜別基準濃度 (s / m^2)
 $f c_t$: 年平均時間別弱風時出現割合
 $Q t$: 年平均時間別平均排出量 ($\text{mg} / \text{m} \cdot \text{s}$ または $\text{ml} / \text{m} \cdot \text{s}$)

風向・風速は、名古屋地方気象台における平成 19 年度の風向・風速の測定結果を基に設定した。

予測にあたっては、次のべき乗則により、排出源高さの風速に補正した。なお、べき指数については、事業予定地及びその周辺の状況から地表面粗度区分 と考えられ、 $\alpha = 0.20$ とした。

$$U = U_0 (H / H_0)^\alpha$$

- U : 高さ H (m) の風速 (m / s)
 U_0 : 測定高さ H_0 (m) の風速 (m / s)
 H : 排出源の高さ (m)
 H_0 : 測定高さ (m)
 α : べき指数 (表 - 1 参照)

表 - 1 べき指数

地 表 面 粗度区分	周辺地域の地表面の状況	α
	海上のようなほとんど障害物のない平坦地	0.10
	田園地帯や草原のような、農作物程度の障害物がある平坦地、樹木・低層建築物などが散在している平坦地	0.15
	樹木・低層建築物が密集する地域、あるいは中層建築物 (4 ~ 9 階) が散在している地域	0.20
	中層建築物 (4 ~ 9 階) が主となる市街地	0.27
	高層建築物 (10 階以上) が密集する市街地	0.35

出典) 「建築物荷重指針・同解説」(社団法人 日本建築学会 , 2000 年)

予測に用いた風向出現頻度及び平均風速は、次に示すとおりである。

時間帯	風 向 出 現 頻 度 (%)																	弱風時	昼夜 の別
	有 風 時																		
	NNE	NE	ENE	E	ESE	SE	SSE	S	SSW	SW	WSW	W	WNW	NW	NNW	N			
00:00～01:00	2.2	1.1	2.2	0.8	1.7	7.7	4.4	1.1	0.0	0.0	0.0	0.3	4.1	8.3	15.5	14.1	36.5	夜	
01:00～02:00	4.2	1.9	1.1	0.3	1.9	5.8	1.7	1.1	0.0	0.0	0.3	0.0	2.8	7.8	17.5	11.6	42.1		
02:00～03:00	3.0	2.2	1.1	1.1	1.1	4.2	1.4	0.6	0.0	0.0	0.3	0.6	3.6	5.8	17.5	13.6	44.0		
03:00～04:00	4.7	1.4	1.9	0.8	1.9	4.1	0.8	0.3	0.0	0.5	0.3	0.5	3.8	6.3	15.1	16.4	41.1		
04:00～05:00	4.7	3.3	1.7	0.6	0.6	4.5	1.7	0.3	0.3	0.0	0.3	1.1	2.8	4.5	17.5	15.9	40.4		
05:00～06:00	5.5	1.9	1.9	0.8	2.2	1.9	1.9	0.3	0.3	0.0	0.5	0.8	1.6	6.9	14.3	15.4	43.7		
06:00～07:00	4.7	1.9	1.7	0.6	0.3	5.3	1.4	0.3	0.3	0.0	0.3	0.6	1.7	6.4	16.7	11.1	46.9		
07:00～08:00	3.6	0.8	0.3	0.3	0.0	3.9	3.3	0.6	0.0	0.3	0.6	0.3	1.7	9.4	18.5	16.0	40.8	昼	
08:00～09:00	3.3	0.0	0.5	0.0	0.5	2.5	6.3	0.8	0.0	0.5	0.3	0.3	2.7	9.0	19.9	16.9	36.3		
09:00～10:00	2.5	1.1	0.3	0.3	0.5	3.6	5.2	1.9	0.8	0.8	0.5	1.1	4.1	12.6	19.0	13.7	31.9		
10:00～11:00	1.4	0.3	0.3	0.3	0.3	3.6	6.3	3.0	2.5	1.6	1.9	2.5	8.5	16.9	16.1	9.8	24.9		
11:00～12:00	0.5	0.5	0.8	0.5	0.0	2.2	4.4	7.7	4.9	2.2	1.1	1.9	11.7	17.2	14.2	7.1	23.0		
12:00～13:00	1.4	0.3	0.3	1.1	0.3	2.5	5.2	8.5	6.0	3.0	1.4	3.8	13.9	17.5	13.7	3.8	17.5		
13:00～14:00	0.8	0.8	0.3	0.0	0.8	2.5	6.8	9.0	5.5	2.2	1.6	4.6	16.9	16.9	10.4	5.7	15.0		
14:00～15:00	1.4	0.3	0.3	0.0	0.5	1.4	7.7	10.7	7.1	3.3	2.2	4.1	19.9	15.8	10.9	3.0	11.5		
15:00～16:00	1.4	0.8	0.3	0.3	0.3	1.6	8.2	9.9	6.6	4.4	1.6	4.1	20.8	15.9	9.3	3.3	11.2		
16:00～17:00	1.1	0.8	0.8	0.0	0.3	1.9	10.7	12.9	4.1	3.0	3.3	1.9	17.3	18.6	8.8	4.1	10.4		
17:00～18:00	1.6	0.8	0.0	0.3	0.0	2.7	14.8	9.6	2.7	2.5	1.4	2.7	12.9	19.7	9.3	3.3	15.6		
18:00～19:00	1.4	0.5	0.5	0.3	0.3	4.7	17.3	8.2	1.9	0.8	0.5	1.1	11.8	19.7	11.5	6.3	13.2		
19:00～20:00	1.1	0.5	0.3	0.3	0.3	8.5	17.3	4.1	0.8	0.3	0.5	1.4	7.7	17.3	14.8	6.9	17.9	夜	
20:00～21:00	1.4	1.1	1.6	0.3	1.1	10.7	14.5	3.6	0.5	0.0	0.3	0.8	5.5	15.6	15.3	7.7	20.0		
21:00～22:00	1.1	1.1	1.9	0.3	0.5	13.9	10.4	2.5	0.0	0.0	0.8	0.5	4.6	13.1	16.1	8.7	24.3		
22:00～23:00	2.7	0.8	1.6	0.5	1.6	12.1	8.5	1.1	0.5	0.0	0.5	0.8	4.7	9.9	17.8	8.2	28.5		
23:00～00:00	3.6	1.6	1.9	1.1	1.4	11.5	4.1	0.5	0.0	0.3	0.0	0.5	2.7	10.4	19.5	10.1	30.7		

時間帯	平 均 風 速 (m / s)															
	有 風 時															
	NNE	NE	ENE	E	ESE	SE	SSE	S	SSW	SW	WSW	W	WNW	NW	NNW	N
00:00～01:00	1.4	1.2	1.4	1.3	1.5	1.5	1.7	1.5	0.0	0.0	0.0	1.7	2.1	2.2	1.8	1.5
01:00～02:00	1.4	1.2	1.2	1.1	1.4	1.8	1.6	1.2	0.0	0.0	1.2	0.0	2.7	1.9	1.7	1.5
02:00～03:00	1.4	1.2	1.3	1.1	1.5	1.9	1.7	1.6	0.0	0.0	2.9	1.8	2.7	2.3	1.7	1.5
03:00～04:00	1.3	1.2	1.2	1.3	1.4	2.0	1.9	1.1	0.0	1.2	2.6	2.8	2.2	2.2	1.7	1.5
04:00～05:00	1.4	1.3	1.3	1.3	1.3	1.8	1.6	1.0	2.2	0.0	3.1	2.0	2.7	2.0	1.6	1.6
05:00～06:00	1.3	1.3	1.2	1.1	1.4	2.0	1.8	1.2	1.2	0.0	1.9	2.4	1.8	2.1	1.6	1.5
06:00～07:00	1.3	1.3	1.1	1.2	1.8	1.6	2.2	1.1	1.1	0.0	2.9	3.4	2.4	2.2	1.7	1.4
07:00～08:00	1.3	1.5	1.3	1.7	0.0	1.9	1.8	1.6	0.0	1.0	2.3	3.1	2.0	2.1	1.7	1.6
08:00～09:00	1.5	0.0	1.4	0.0	1.2	1.9	1.8	1.1	0.0	1.2	2.4	3.0	2.7	2.1	1.8	1.7
09:00～10:00	1.5	1.3	1.1	1.2	1.2	2.2	2.0	1.4	1.4	1.4	1.8	2.4	2.6	2.2	1.9	1.9
10:00～11:00	1.6	1.1	1.3	1.7	2.1	1.5	2.1	1.9	1.3	1.4	1.6	1.3	2.5	2.2	2.3	1.9
11:00～12:00	1.7	2.2	1.6	1.4	0.0	2.0	2.1	1.8	1.5	1.7	1.6	2.4	2.6	2.5	2.4	1.8
12:00～13:00	1.3	1.6	1.3	1.4	1.4	2.5	2.4	1.9	1.6	1.6	1.3	2.2	3.1	2.5	2.4	1.9
13:00～14:00	1.5	1.6	1.2	0.0	1.0	1.8	2.4	2.1	1.7	1.5	1.3	2.1	3.1	2.7	2.7	1.7
14:00～15:00	1.6	1.6	1.1	0.0	1.8	2.3	2.4	2.1	1.8	1.5	1.5	2.1	3.1	2.8	2.7	2.0
15:00～16:00	2.6	1.3	1.2	1.1	1.0	2.1	2.6	2.4	1.9	1.7	1.7	1.9	3.1	3.0	2.9	1.9
16:00～17:00	1.8	1.2	1.3	0.0	1.1	2.1	2.4	2.2	1.9	1.8	1.9	2.3	2.8	2.9	2.7	2.2
17:00～18:00	1.8	1.2	0.0	1.9	0.0	2.0	2.3	2.1	1.7	1.7	1.5	2.0	2.8	2.8	2.6	2.3
18:00～19:00	1.3	1.2	1.3	1.6	3.0	2.0	2.0	1.9	1.4	1.6	1.9	2.6	2.4	2.5	2.2	1.9
19:00～20:00	1.2	1.1	1.3	1.3	1.2	1.9	1.8	1.9	1.6	1.4	2.1	2.0	2.5	2.4	2.1	1.7
20:00～21:00	1.2	1.3	1.1	1.3	1.2	1.8	1.7	1.6	1.6	0.0	1.3	2.0	2.6	2.4	1.8	1.8
21:00～22:00	1.1	1.2	1.5	1.2	1.3	1.8	1.7	1.4	0.0	0.0	2.0	1.5	2.5	2.2	1.8	1.6
22:00～23:00	1.5	1.3	1.2	1.3	1.4	1.6	1.6	1.8	1.2	0.0	1.4	2.3	2.6	2.2	1.8	1.6
23:00～00:00	1.3	1.2	1.2	1.2	1.6	1.7	1.6	2.2	0.0	1.0	0.0	2.9	2.2	2.2	1.6	1.7

注)1:表中の数値は、地上高1mの時の数値である。

2:有風時の風速は1m/sを超える場合、弱風時は風速1m/s以下の場合を示す。

資料 3 - 1 1 工事関係車両及び新建築物関連車両の走行による大気汚染の予測に用いた排出量の算定

[本編 p.161,179 参照]

時間別平均排出量は、「道路環境影響評価の技術手法 2007 改訂版 第 2 巻」(財団法人 道路環境研究所, 2007 年) に基づき、次式により算出した。

$$Q_t = V_w \times \frac{1}{3600} \times \frac{1}{1000} \times \sum_{i=1}^2 (N_{it} \times E_i)$$

Q_t : 時間別平均排出量 (mg / m・s または ml / m・s)

V_w : 換算係数 (mg / g または ml / g)

$V_w = 1000 \text{ mg / g}$ (浮遊粒子状物質)

$= 523 \text{ ml / g}$ (窒素酸化物の場合、20℃、1 気圧)

N_{it} : 車種別時間別交通量 (台 / 時)

E_i : 車種別排出係数 (g / km・台)

車種別排出係数は、「自動車排出係数の算定根拠」(国土交通省国土技術政策総合研究所 資料第 141 号, 平成 15 年) に基づき、次式により算出した。

$$\text{排出係数} = A / V + B V + C V^2 + D$$

A、B、C、D : 下表の係数

V : 平均走行速度 (km / 時)

年 次	項 目	大型車				小型車			
		A	B	C	D	A	B	C	D
平成23年	浮遊粒子状物質	0.0422	-0.00366	0.0000267	0.188	-0.0772	-0.000449	0.0000033	0.0204
	窒素酸化物	-9.02	-0.105	0.000857	4.61	-0.997	-0.00682	0.0000523	0.306
平成25年	浮遊粒子状物質	-0.00424	-0.00326	0.0000238	0.167	-0.0722	-0.000406	0.00000301	0.0181
	窒素酸化物	-7.23	-0.0928	0.000763	4.07	-0.909	-0.00611	0.0000466	0.275
平成27年	浮遊粒子状物質	0.016	-0.00312	0.0000228	0.159	-0.0696	-0.000388	0.00000289	0.0172
	窒素酸化物	-6.84	-0.0891	0.000733	3.91	-0.809	-0.00572	0.0000438	0.257

算出した車種別排出係数は、表 - 1 に示すとおりであり、工事関係車両については、工事着工後 11 ヶ月目である平成 23 年の値を、新建築物関連車両のうち新椿町線開通前については、新建築物の供用開始予定時期である平成 25 年、開通後については、新椿町線の供用開始予定時期である平成 27 年の値を用いた。

表 - 1 (1) 車種別排出係数 (浮遊粒子状物質)

単位 : g/km・台

予測断面	車 種	平成23年	平成25年	平成27年
№ 1	大型車	0.104	0.090	0.086
	小型車	0.007	0.006	0.006
№ 2	大型車	0.076	0.066	0.063
	小型車	0.005	0.004	0.004
№ 3	大型車	0.074	0.064	0.061
	小型車	0.005	0.004	0.004
№ 4	大型車	0.078	0.068	0.065
	小型車	0.005	0.004	0.004
№ 5	大型車	0.072	0.063	0.059
	小型車	0.005	0.004	0.004
№ 6	大型車	0.066	0.058	0.056
	小型車	0.004	0.003	0.003
№ 7	大型車	-	-	0.060
	小型車	-	-	0.004

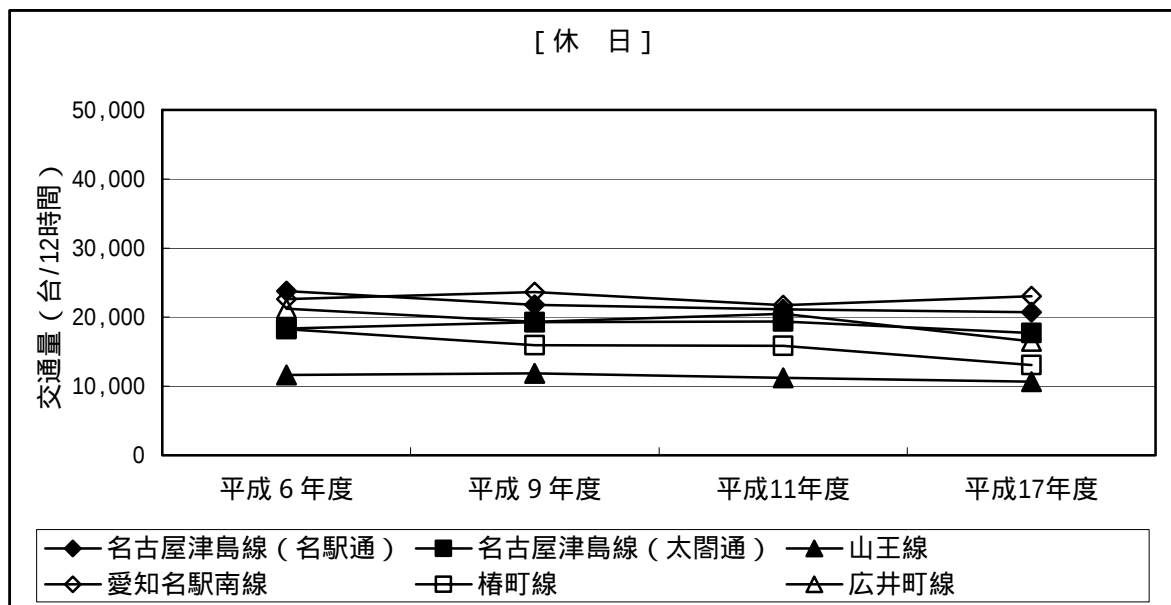
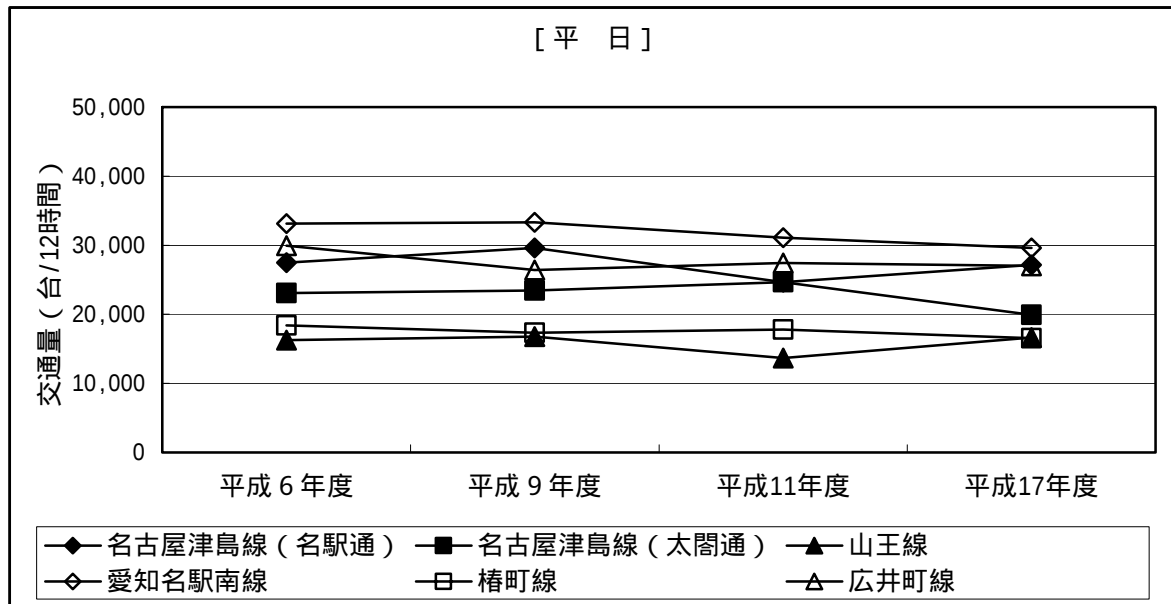
表 - 1 (2) 車種別排出係数 (窒素酸化物)

単位 : g/km・台

予測断面	車 種	平成23年	平成25年	平成27年
№ 1	大型車	1.93	1.73	1.67
	小型車	0.115	0.103	0.098
№ 2	大型車	1.38	1.24	1.2
	小型車	0.08	0.071	0.068
№ 3	大型車	1.34	1.21	1.16
	小型車	0.077	0.069	0.065
№ 4	大型車	1.42	1.28	1.23
	小型車	0.083	0.074	0.07
№ 5	大型車	1.31	1.18	1.14
	小型車	0.075	0.067	0.063
№ 6	大型車	1.25	1.13	1.09
	小型車	0.069	0.062	0.059
№ 7	大型車	-	-	1.15
	小型車	-	-	0.064

資料 3 - 1 2 道路交通センサスによる事業予定地周辺道路の交通量の推移

[本編 p.161,179,378 参照]



注) 観測地点は、以下に示すとおりである。

名古屋津島線 (名駅通) : 中村区名駅一丁目
 同 上 (太閤通) : 中村区太閤通三丁目
 山王線 : 中村区名駅南四丁目
 愛知名駅南線 : 中川区豊成町
 椿町線 : 中村区椿町
 広井町線 : 中村区名駅南四丁目

出典) 「平成 6 年度 名古屋市一般交通量概況」(名古屋市, 平成 7 年)
 「平成 9 年度 名古屋市一般交通量概況」(名古屋市, 平成 11 年)
 「平成 11 年度 名古屋市一般交通量概況」(名古屋市, 平成 13 年)
 「平成 17 年度 名古屋市一般交通量概況」(名古屋市, 平成 19 年)

資料 3 - 1 3 工事関係車両の走行による大気汚染の予測に用いた時間交通量

[本編 p.162 参照]

№ 1 単位：台/時

項 目 時間帯	大型車						小型車					
	現 況 交通量 A	愛 大 工事車両 B	JICA中部 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	工 事 関係車両 E	工事中 交通量 D + E	現 況 交通量 A	愛 大 工事車両 B	JICA中部 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	工 事 関係車両 E	工事中 交通量 D + E
日交通量	44	122	0	166	61	227	900	29	32	961	35	996
06:00～07:00	2	0	0	2	0	2	17	0	0	17	0	17
07:00～08:00	7	24	0	31	9	40	42	12	1	55	12	67
08:00～09:00	2	11	0	13	7	20	13	0	4	17	0	17
09:00～10:00	2	11	0	13	7	20	18	0	2	20	0	20
10:00～11:00	0	11	0	11	7	18	28	0	2	30	0	30
11:00～12:00	6	0	0	6	0	6	32	0	2	34	0	34
12:00～13:00	2	0	0	2	0	2	68	0	2	70	0	70
13:00～14:00	3	11	0	14	7	21	49	0	2	51	0	51
14:00～15:00	2	11	0	13	7	20	35	0	2	37	0	37
15:00～16:00	0	11	0	11	7	18	67	0	2	69	0	69
16:00～17:00	2	11	0	13	7	20	70	0	2	72	0	72
17:00～18:00	1	0	0	1	0	1	87	0	2	89	0	89
18:00～19:00	1	19	0	20	3	23	90	17	4	111	23	134
19:00～20:00	0	0	0	0	0	0	47	0	2	49	0	49
20:00～21:00	0	0	0	0	0	0	33	0	2	35	0	35
21:00～22:00	0	0	0	0	0	0	73	0	1	74	0	74
22:00～23:00	1	0	0	1	0	1	49	0	1	50	0	50
23:00～00:00	0	0	0	0	0	0	36	0	0	36	0	36
00:00～01:00	0	0	0	0	0	0	18	0	0	18	0	18
01:00～02:00	8	0	0	8	0	8	14	0	0	14	0	14
02:00～03:00	0	0	0	0	0	0	6	0	0	6	0	6
03:00～04:00	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	2
04:00～05:00	1	0	0	1	0	1	4	0	0	4	0	4
05:00～06:00	4	0	0	4	0	4	2	0	0	2	0	2
合 計	44	120	0	164	61	225	900	29	33	962	35	997

№ 2 単位：台/時

項 目 時間帯	大型車						小型車					
	現 況 交通量 A	愛 大 工事車両 B	JICA中部 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	工 事 関係車両 E	工事中 交通量 D + E	現 況 交通量 A	愛 大 工事車両 B	JICA中部 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	工 事 関係車両 E	工事中 交通量 D + E
日交通量	1,986	162	0	2,148	139	2,287	15,449	32	30	15,511	64	15,575
06:00～07:00	99	0	0	99	0	99	407	0	0	407	0	407
07:00～08:00	128	29	0	157	20	177	806	12	1	819	23	842
08:00～09:00	175	16	0	191	17	208	1,040	0	4	1,044	0	1,044
09:00～10:00	200	16	0	216	17	233	1,003	0	2	1,005	0	1,005
10:00～11:00	146	16	0	162	17	179	976	0	2	978	0	978
11:00～12:00	121	0	0	121	0	121	942	0	2	944	0	944
12:00～13:00	109	0	0	109	0	109	872	0	2	874	0	874
13:00～14:00	126	16	0	142	17	159	1,001	0	2	1,003	0	1,003
14:00～15:00	137	16	0	153	17	170	1,072	0	2	1,074	0	1,074
15:00～16:00	120	16	0	136	17	153	1,069	0	2	1,071	0	1,071
16:00～17:00	108	16	0	124	17	141	1,168	0	2	1,170	0	1,170
17:00～18:00	101	0	0	101	0	101	1,069	0	2	1,071	0	1,071
18:00～19:00	94	22	0	116	6	122	929	20	4	953	41	994
19:00～20:00	73	0	0	73	0	73	695	0	2	697	0	697
20:00～21:00	57	0	0	57	0	57	601	0	2	603	0	603
21:00～22:00	42	0	0	42	0	42	456	0	1	457	0	457
22:00～23:00	33	0	0	33	0	33	369	0	1	370	0	370
23:00～00:00	21	0	0	21	0	21	310	0	0	310	0	310
00:00～01:00	12	0	0	12	0	12	186	0	0	186	0	186
01:00～02:00	6	0	0	6	0	6	121	0	0	121	0	121
02:00～03:00	9	0	0	9	0	9	101	0	0	101	0	101
03:00～04:00	19	0	0	19	0	19	60	0	0	60	0	60
04:00～05:00	12	0	0	12	0	12	99	0	0	99	0	99
05:00～06:00	38	0	0	38	0	38	97	0	0	97	0	97
合 計	1,986	163	0	2,149	145	2,294	15,449	32	33	15,514	64	15,578

注) 現況交通量以外の時間交通量は、日交通量から時間変動係数等を用いて算出し、端数処理を行っている。
このため、日交通量と時間交通量の合計は一致しない。

№ 3

単位：台/時

項目 時間帯	大型車						小型車					
	現況 交通量 A	愛大 工事車両 B	JICA中部 供用車両 C	背景 交通量 D=A+B+C	工事 関係車両 E	工事中 交通量 D+E	現況 交通量 A	愛大 工事車両 B	JICA中部 供用車両 C	背景 交通量 D=A+B+C	工事 関係車両 E	工事中 交通量 D+E
日交通量	3,183	41	0	3,224	38	3,262	26,365	4	9	26,378	9	26,387
06:00～07:00	165	0	0	165	0	165	795	0	0	795	0	795
07:00～08:00	253	7	0	260	5	265	1,611	3	0	1,614	6	1,620
08:00～09:00	243	4	0	247	4	251	1,596	0	1	1,597	0	1,597
09:00～10:00	262	4	0	266	4	270	1,492	0	1	1,493	0	1,493
10:00～11:00	304	4	0	308	4	312	1,653	0	0	1,653	0	1,653
11:00～12:00	246	0	0	246	0	246	1,482	0	0	1,482	0	1,482
12:00～13:00	211	0	0	211	0	211	1,324	0	1	1,325	0	1,325
13:00～14:00	216	4	0	220	4	224	1,565	0	0	1,565	0	1,565
14:00～15:00	249	4	0	253	4	257	1,625	0	0	1,625	0	1,625
15:00～16:00	177	4	0	181	4	185	1,658	0	0	1,658	0	1,658
16:00～17:00	168	4	0	172	4	176	1,706	0	0	1,706	0	1,706
17:00～18:00	148	0	0	148	0	148	1,782	0	1	1,783	0	1,783
18:00～19:00	96	2	0	98	0	98	1,842	4	1	1,847	3	1,850
19:00～20:00	94	0	0	94	0	94	1,445	0	1	1,446	0	1,446
20:00～21:00	56	0	0	56	0	56	1,151	0	0	1,151	0	1,151
21:00～22:00	34	0	0	34	0	34	872	0	0	872	0	872
22:00～23:00	27	0	0	27	0	27	668	0	0	668	0	668
23:00～00:00	21	0	0	21	0	21	475	0	0	475	0	475
00:00～01:00	28	0	0	28	0	28	424	0	0	424	0	424
01:00～02:00	23	0	0	23	0	23	317	0	0	317	0	317
02:00～03:00	32	0	0	32	0	32	263	0	0	263	0	263
03:00～04:00	32	0	0	32	0	32	172	0	0	172	0	172
04:00～05:00	43	0	0	43	0	43	154	0	0	154	0	154
05:00～06:00	55	0	0	55	0	55	293	0	0	293	0	293
合 計	3,183	37	0	3,220	33	3,253	26,365	7	6	26,378	9	26,387

№ 4

単位：台/時

項目 時間帯	大型車						小型車					
	現況 交通量 A	愛大 工事車両 B	JICA中部 供用車両 C	背景 交通量 D=A+B+C	工事 関係車両 E	工事中 交通量 D+E	現況 交通量 A	愛大 工事車両 B	JICA中部 供用車両 C	背景 交通量 D=A+B+C	工事 関係車両 E	工事中 交通量 D+E
日交通量	1,123	118	0	1,241	114	1,355	14,596	8	18	14,622	18	14,640
06:00～07:00	41	0	0	41	0	41	434	0	0	434	0	434
07:00～08:00	71	19	0	90	15	105	845	4	1	850	9	859
08:00～09:00	97	14	0	111	14	125	1,016	0	3	1,019	0	1,019
09:00～10:00	103	14	0	117	14	131	912	0	1	913	0	913
10:00～11:00	118	14	0	132	14	146	936	0	1	937	0	937
11:00～12:00	103	0	0	103	0	103	858	0	1	859	0	859
12:00～13:00	67	0	0	67	0	67	766	0	1	767	0	767
13:00～14:00	84	14	0	98	14	112	944	0	1	945	0	945
14:00～15:00	97	14	0	111	14	125	957	0	1	958	0	958
15:00～16:00	67	14	0	81	14	95	1,025	0	1	1,026	0	1,026
16:00～17:00	84	14	0	98	14	112	1,035	0	1	1,036	0	1,036
17:00～18:00	58	0	0	58	0	58	1,142	0	1	1,143	0	1,143
18:00～19:00	39	5	0	44	1	45	970	4	3	977	9	986
19:00～20:00	12	0	0	12	0	12	675	0	1	676	0	676
20:00～21:00	10	0	0	10	0	10	590	0	1	591	0	591
21:00～22:00	4	0	0	4	0	4	391	0	1	392	0	392
22:00～23:00	4	0	0	4	0	4	289	0	0	289	0	289
23:00～00:00	6	0	0	6	0	6	257	0	0	257	0	257
00:00～01:00	7	0	0	7	0	7	160	0	0	160	0	160
01:00～02:00	5	0	0	5	0	5	99	0	0	99	0	99
02:00～03:00	7	0	0	7	0	7	85	0	0	85	0	85
03:00～04:00	8	0	0	8	0	8	40	0	0	40	0	40
04:00～05:00	7	0	0	7	0	7	76	0	0	76	0	76
05:00～06:00	24	0	0	24	0	24	94	0	0	94	0	94
合 計	1,123	122	0	1,245	114	1,359	14,596	8	19	14,623	18	14,641

注) 現況交通量以外の時間交通量は、日交通量から時間変動係数等を用いて算出し、端数処理を行っている。
このため、日交通量と時間交通量の合計は一致しない。

№ 5

単位：台/時

項 目 時間帯	大型車						小型車					
	現況 交通量 A	愛 工事車両 B	JICA中部 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	工 事 関係車両 E	工事中 交通量 D + E	現況 交通量 A	愛 工事車両 B	JICA中部 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	工 事 関係車両 E	工事中 交通量 D + E
日交通量	1,459	29	0	1,488	28	1,516	13,722	1	12	13,735	3	13,738
06:00～07:00	78	0	0	78	0	78	358	0	0	358	0	358
07:00～08:00	99	5	0	104	3	107	930	1	0	931	3	934
08:00～09:00	94	3	0	97	3	100	919	0	2	921	0	921
09:00～10:00	126	3	0	129	3	132	808	0	1	809	0	809
10:00～11:00	103	3	0	106	3	109	820	0	1	821	0	821
11:00～12:00	119	0	0	119	0	119	798	0	1	799	0	799
12:00～13:00	91	0	0	91	0	91	698	0	1	699	0	699
13:00～14:00	87	3	0	90	3	93	827	0	1	828	0	828
14:00～15:00	109	3	0	112	3	115	829	0	1	830	0	830
15:00～16:00	110	3	0	113	3	116	855	0	1	856	0	856
16:00～17:00	87	3	0	90	3	93	931	0	1	932	0	932
17:00～18:00	73	0	0	73	0	73	1,000	0	1	1,001	0	1,001
18:00～19:00	56	0	0	56	0	56	869	0	2	871	0	871
19:00～20:00	34	0	0	34	0	34	681	0	1	682	0	682
20:00～21:00	32	0	0	32	0	32	555	0	1	556	0	556
21:00～22:00	16	0	0	16	0	16	432	0	0	432	0	432
22:00～23:00	28	0	0	28	0	28	319	0	0	319	0	319
23:00～00:00	14	0	0	14	0	14	262	0	0	262	0	262
00:00～01:00	13	0	0	13	0	13	238	0	0	238	0	238
01:00～02:00	12	0	0	12	0	12	157	0	0	157	0	157
02:00～03:00	12	0	0	12	0	12	139	0	0	139	0	139
03:00～04:00	12	0	0	12	0	12	89	0	0	89	0	89
04:00～05:00	19	0	0	19	0	19	72	0	0	72	0	72
05:00～06:00	35	0	0	35	0	35	136	0	0	136	0	136
合 計	1,459	26	0	1,485	24	1,509	13,722	1	15	13,738	3	13,741

№ 6

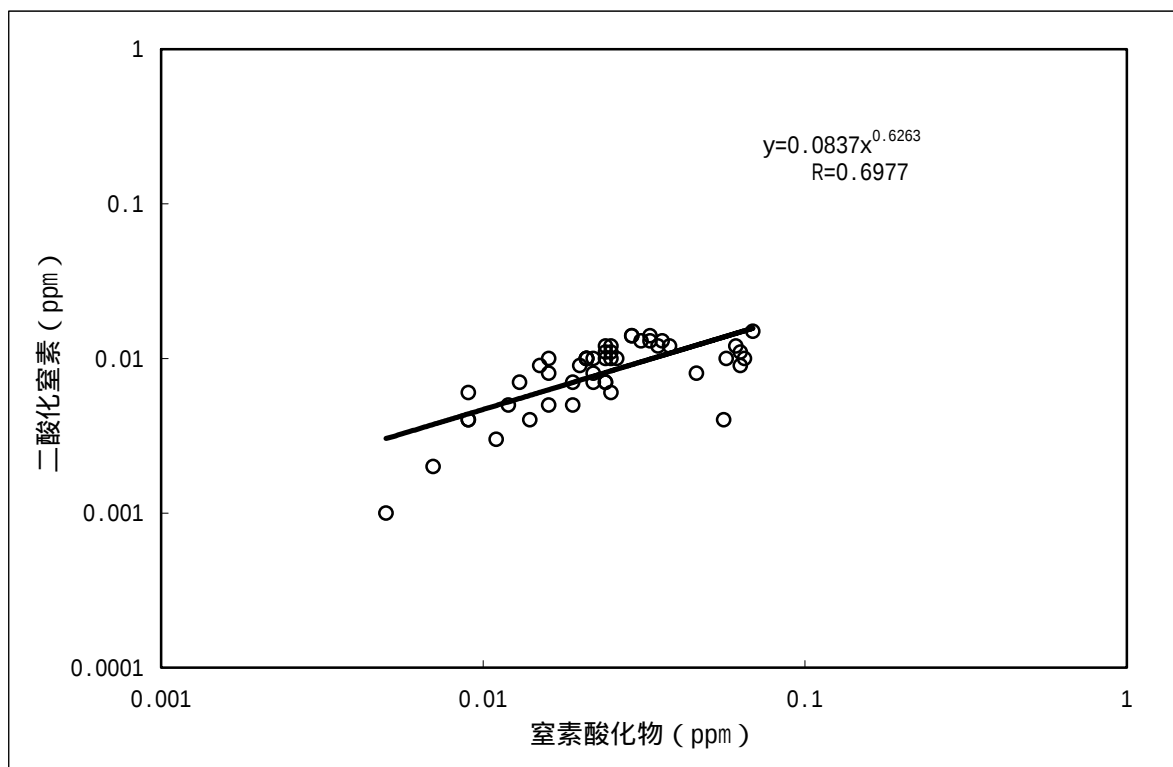
単位：台/時

項 目 時間帯	大型車						小型車					
	現況 交通量 A	愛 工事車両 B	JICA中部 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	工 事 関係車両 E	工事中 交通量 D + E	現況 交通量 A	愛 工事車両 B	JICA中部 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	工 事 関係車両 E	工事中 交通量 D + E
日交通量	3,103	76	0	3,179	68	3,247	26,522	12	20	26,554	23	26,576
06:00～07:00	145	0	0	145	0	145	853	0	0	853	0	853
07:00～08:00	194	18	0	212	10	222	1,310	9	1	1,320	17	1,337
08:00～09:00	246	8	0	254	8	262	1,530	0	3	1,533	0	1,533
09:00～10:00	269	8	0	277	8	285	1,457	0	1	1,458	0	1,458
10:00～11:00	300	8	0	308	8	316	1,554	0	1	1,555	0	1,555
11:00～12:00	243	0	0	243	0	243	1,605	0	1	1,606	0	1,606
12:00～13:00	182	0	0	182	0	182	1,440	0	1	1,441	0	1,441
13:00～14:00	255	8	0	263	8	271	1,570	0	1	1,571	0	1,571
14:00～15:00	230	8	0	238	8	246	1,637	0	1	1,638	0	1,638
15:00～16:00	215	8	0	223	8	231	1,640	0	1	1,641	0	1,641
16:00～17:00	188	8	0	196	8	204	1,818	0	1	1,819	0	1,819
17:00～18:00	132	0	0	132	0	132	2,020	0	1	2,021	0	2,021
18:00～19:00	96	3	0	99	1	100	1,920	3	3	1,926	6	1,932
19:00～20:00	73	0	0	73	0	73	1,504	0	1	1,505	0	1,505
20:00～21:00	52	0	0	52	0	52	1,173	0	1	1,174	0	1,174
21:00～22:00	47	0	0	47	0	47	898	0	1	899	0	899
22:00～23:00	30	0	0	30	0	30	676	0	0	676	0	676
23:00～00:00	25	0	0	25	0	25	455	0	0	455	0	455
00:00～01:00	24	0	0	24	0	24	374	0	0	374	0	374
01:00～02:00	21	0	0	21	0	21	263	0	0	263	0	263
02:00～03:00	25	0	0	25	0	25	206	0	0	206	0	206
03:00～04:00	34	0	0	34	0	34	172	0	0	172	0	172
04:00～05:00	31	0	0	31	0	31	163	0	0	163	0	163
05:00～06:00	46	0	0	46	0	46	284	0	0	284	0	284
合 計	3,103	77	0	3,180	67	3,247	26,522	12	19	26,553	23	26,576

注) 現況交通量以外の時間交通量は、日交通量から時間変動係数等を用いて算出し、端数処理を行っている。
このため、日交通量と時間交通量の合計は一致しない。

1. 窒素酸化物から二酸化窒素への変換

窒素酸化物を二酸化窒素に変換する式は、名古屋市内の常監局における過去 10 年間(平成 10～19 年度)の窒素酸化物及び二酸化窒素の年平均値について、それぞれの各区における自動車排出ガス測定局(以下「自排局」という。)の測定値から同一区の一般局の測定値を差し引いた値の相関を求めることにより導いた。この相関図及び回帰式は、以下に示すとおりである。これによると、相関係数は 0.6977 であり、かなり相関関係^{注)}にある。

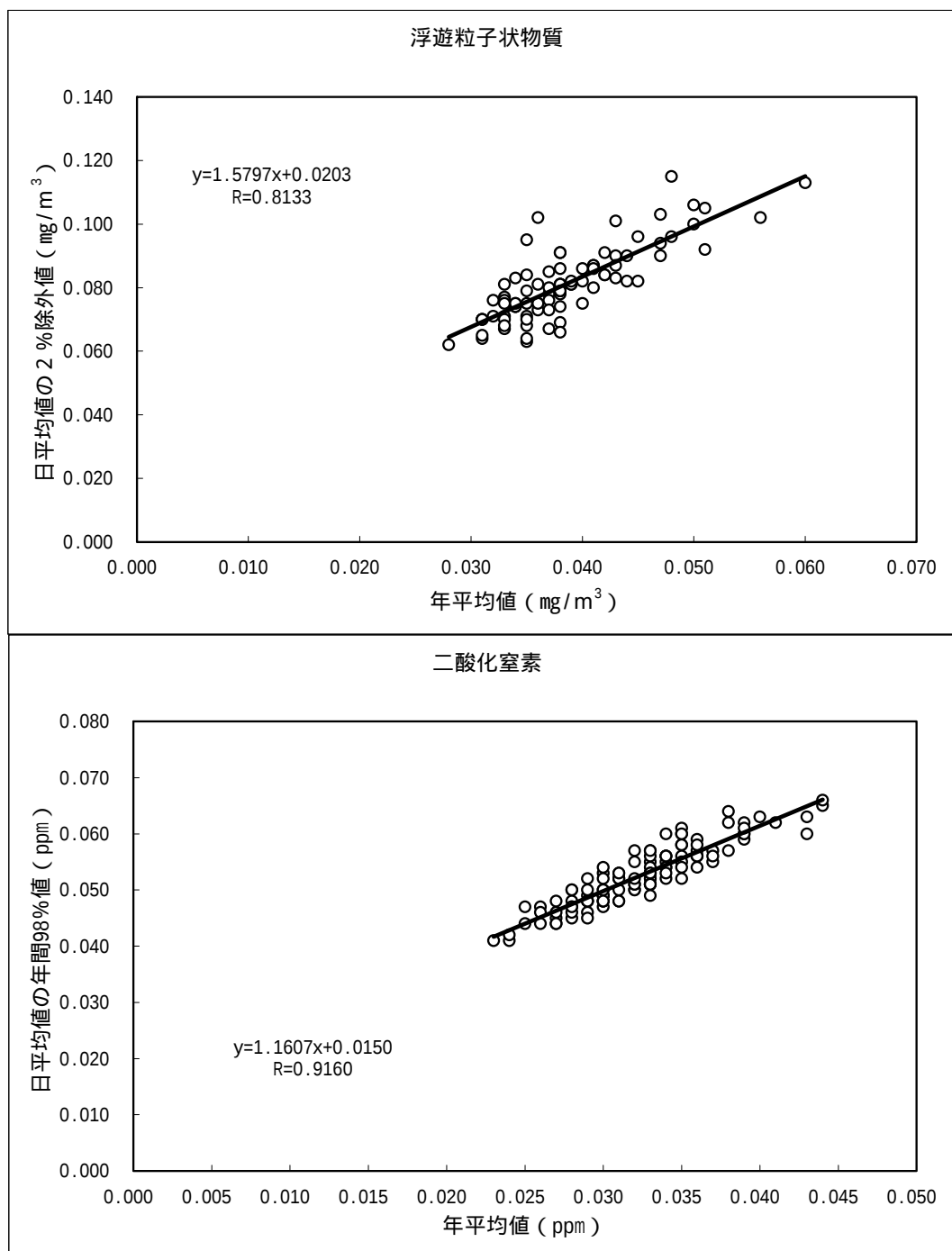


注) 一般的に用いられている相関係数の指標は、以下に示すとおりである。

- 0.0～0.2：ほとんど相関関係がない
- 0.2～0.4：やや相関関係がある
- 0.4～0.7：かなり相関関係がある
- 0.7～1.0：強い相関関係がある

2．日平均値の2％除外値または年間98％値への変換

名古屋市内の常監局〔自排局〕における過去10年間（平成10～19年度）の年平均値と日平均値の2％除外値または年間98％値の相関図及び回帰式は、以下に示すとおりである。これによると、浮遊粒子状物質の相関係数は0.8133、二酸化窒素は0.9160であり、強い相関関係^{注）}にある。



注）一般的に用いられている相関係数の指標は、以下に示すとおりである。

- 0.0～0.2：ほとんど相関関係がない
- 0.2～0.4：やや相関関係がある
- 0.4～0.7：かなり相関関係がある
- 0.7～1.0：強い相関関係がある

資料 3 - 1 5 新建築物関連車両の走行による大気汚染の予測に用いた時間交通量

[本編 p.179 ~ 181 参照]

1. 開通前

№ 1 単位：台/時

項 目 時間帯	大型車						小型車					
	現 況 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	現 況 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
日交通量	39	0	0	39	0	39	1,027	35	0	1,062	1,209	2,271
06:00～07:00	2	0	0	2	0	2	13	0	0	13	11	24
07:00～08:00	6	0	0	6	0	6	33	1	0	34	40	74
08:00～09:00	2	0	0	2	0	2	15	5	0	20	110	130
09:00～10:00	1	0	0	1	0	1	24	2	0	26	98	124
10:00～11:00	0	0	0	0	0	0	28	2	0	30	81	111
11:00～12:00	5	0	0	5	0	5	34	2	0	36	76	112
12:00～13:00	2	0	0	2	0	2	73	2	0	75	85	160
13:00～14:00	2	0	0	2	0	2	67	2	0	69	75	144
14:00～15:00	2	0	0	2	0	2	45	2	0	47	75	122
15:00～16:00	0	0	0	0	0	0	96	2	0	98	73	171
16:00～17:00	1	0	0	1	0	1	101	2	0	103	74	177
17:00～18:00	1	0	0	1	0	1	112	2	0	114	92	206
18:00～19:00	1	0	0	1	0	1	95	5	0	100	112	212
19:00～20:00	0	0	0	0	0	0	47	2	0	49	74	123
20:00～21:00	0	0	0	0	0	0	48	2	0	50	54	104
21:00～22:00	0	0	0	0	0	0	70	1	0	71	37	108
22:00～23:00	1	0	0	1	0	1	41	1	0	42	22	64
23:00～00:00	0	0	0	0	0	0	42	0	0	42	11	53
00:00～01:00	0	0	0	0	0	0	18	0	0	18	0	18
01:00～02:00	6	0	0	6	0	6	14	0	0	14	0	14
02:00～03:00	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	0	4
03:00～04:00	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	2
04:00～05:00	2	0	0	2	0	2	3	0	0	3	0	3
05:00～06:00	4	0	0	4	0	4	2	0	0	2	0	2
合 計	38	0	0	38	0	38	1,027	35	0	1,062	1,209	2,262

№ 2 単位：台/時

項 目 時間帯	大型車						小型車					
	現 況 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	現 況 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
日交通量	1,730	0	0	1,730	0	1,730	14,874	33	60	14,967	2,201	17,168
06:00～07:00	88	0	0	88	0	88	338	0	0	338	21	359
07:00～08:00	117	0	0	117	0	117	666	1	1	668	76	744
08:00～09:00	146	0	0	146	0	146	912	5	8	925	209	1,134
09:00～10:00	162	0	0	162	0	162	929	2	4	935	179	1,114
10:00～11:00	124	0	0	124	0	124	912	2	3	917	139	1,056
11:00～12:00	106	0	0	106	0	106	907	2	3	912	135	1,047
12:00～13:00	93	0	0	93	0	93	908	2	4	914	155	1,069
13:00～14:00	105	0	0	105	0	105	967	2	3	972	133	1,105
14:00～15:00	112	0	0	112	0	112	1,041	2	3	1,046	133	1,179
15:00～16:00	103	0	0	103	0	103	1,088	2	3	1,093	131	1,224
16:00～17:00	92	0	0	92	0	92	1,157	2	3	1,162	131	1,293
17:00～18:00	90	0	0	90	0	90	1,031	2	4	1,037	172	1,209
18:00～19:00	83	0	0	83	0	83	907	5	8	920	213	1,133
19:00～20:00	68	0	0	68	0	68	690	2	3	695	140	835
20:00～21:00	56	0	0	56	0	56	621	2	3	626	106	732
21:00～22:00	41	0	0	41	0	41	466	1	1	468	70	538
22:00～23:00	32	0	0	32	0	32	377	0	1	378	41	419
23:00～00:00	21	0	0	21	0	21	305	0	0	305	21	326
00:00～01:00	10	0	0	10	0	10	181	0	0	181	0	181
01:00～02:00	6	0	0	6	0	6	117	0	0	117	0	117
02:00～03:00	10	0	0	10	0	10	95	0	0	95	0	95
03:00～04:00	19	0	0	19	0	19	64	0	0	64	0	64
04:00～05:00	12	0	0	12	0	12	93	0	0	93	0	93
05:00～06:00	34	0	0	34	0	34	104	0	0	104	0	104
合 計	1,730	0	0	1,730	0	1,730	14,876	34	55	14,965	2,205	17,170

注) 時間交通量は、日交通量から時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。このため、日交通量と時間交通量の合計は一致しない。

No 3

単位：台/時

項 目 時間帯	大型車						小型車					
	現 況 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	現 況 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
日交通量	2,570	0	0	2,570	0	2,570	24,848	9	16	24,873	624	25,497
06:00～07:00	132	0	0	132	0	132	657	0	0	657	6	663
07:00～08:00	200	0	0	200	0	200	1,309	0	0	1,309	21	1,330
08:00～09:00	190	0	0	190	0	190	1,421	2	1	1,424	59	1,483
09:00～10:00	203	0	0	203	0	203	1,415	0	1	1,416	51	1,467
10:00～11:00	235	0	0	235	0	235	1,566	0	1	1,567	39	1,606
11:00～12:00	191	0	0	191	0	191	1,423	0	1	1,424	37	1,461
12:00～13:00	165	0	0	165	0	165	1,354	0	1	1,355	41	1,396
13:00～14:00	165	0	0	165	0	165	1,528	0	1	1,529	39	1,568
14:00～15:00	191	0	0	191	0	191	1,542	0	1	1,543	39	1,582
15:00～16:00	141	0	0	141	0	141	1,602	0	1	1,603	37	1,640
16:00～17:00	137	0	0	137	0	137	1,664	0	1	1,665	37	1,702
17:00～18:00	123	0	0	123	0	123	1,685	0	1	1,686	48	1,734
18:00～19:00	87	0	0	87	0	87	1,700	2	1	1,703	58	1,761
19:00～20:00	75	0	0	75	0	75	1,351	0	1	1,352	41	1,393
20:00～21:00	49	0	0	49	0	49	1,110	0	1	1,111	31	1,142
21:00～22:00	33	0	0	33	0	33	847	0	0	847	19	866
22:00～23:00	27	0	0	27	0	27	647	0	0	647	11	658
23:00～00:00	20	0	0	20	0	20	476	0	0	476	6	482
00:00～01:00	26	0	0	26	0	26	405	0	0	405	0	405
01:00～02:00	23	0	0	23	0	23	289	0	0	289	0	289
02:00～03:00	29	0	0	29	0	29	242	0	0	242	0	242
03:00～04:00	32	0	0	32	0	32	167	0	0	167	0	167
04:00～05:00	40	0	0	40	0	40	148	0	0	148	0	148
05:00～06:00	56	0	0	56	0	56	299	0	0	299	0	299
合 計	2,570	0	0	2,570	0	2,570	24,847	4	13	24,864	620	25,484

No 4

単位：台/時

項 目 時間帯	大型車						小型車					
	現 況 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	現 況 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
日交通量	909	0	0	909	0	909	13,921	20	36	13,977	1,337	15,314
06:00～07:00	34	0	0	34	0	34	364	0	0	364	12	376
07:00～08:00	59	0	0	59	0	59	688	0	1	689	45	734
08:00～09:00	78	0	0	78	0	78	882	3	4	889	125	1,014
09:00～10:00	81	0	0	81	0	81	896	2	3	901	107	1,008
10:00～11:00	93	0	0	93	0	93	909	1	1	911	85	996
11:00～12:00	82	0	0	82	0	82	858	1	1	860	81	941
12:00～13:00	53	0	0	53	0	53	794	2	3	799	94	893
13:00～14:00	67	0	0	67	0	67	936	1	1	938	79	1,017
14:00～15:00	74	0	0	74	0	74	922	1	1	924	81	1,005
15:00～16:00	55	0	0	55	0	55	962	1	1	964	79	1,043
16:00～17:00	66	0	0	66	0	66	1,020	1	1	1,022	79	1,101
17:00～18:00	46	0	0	46	0	46	1,044	2	3	1,049	105	1,154
18:00～19:00	33	0	0	33	0	33	919	3	4	926	129	1,055
19:00～20:00	12	0	0	12	0	12	652	2	1	655	86	741
20:00～21:00	9	0	0	9	0	9	566	1	1	568	65	633
21:00～22:00	4	0	0	4	0	4	395	0	1	396	42	438
22:00～23:00	5	0	0	5	0	5	311	0	0	311	26	337
23:00～00:00	5	0	0	5	0	5	261	0	0	261	12	273
00:00～01:00	6	0	0	6	0	6	157	0	0	157	0	157
01:00～02:00	4	0	0	4	0	4	101	0	0	101	0	101
02:00～03:00	6	0	0	6	0	6	77	0	0	77	0	77
03:00～04:00	9	0	0	9	0	9	41	0	0	41	0	41
04:00～05:00	8	0	0	8	0	8	71	0	0	71	0	71
05:00～06:00	21	0	0	21	0	21	98	0	0	98	0	98
合 計	910	0	0	910	0	910	13,924	21	27	13,972	1,332	15,304

注) 時間交通量は、日交通量から時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。このため、日交通量と時間交通量の合計は一致しない。

№ 5

単位：台/時

項 目 時間帯	大型車						小型車					
	現 況 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	現 況 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
日交通量	1,195	0	0	1,195	0	1,195	12,716	13	25	12,754	903	13,657
06:00～07:00	69	0	0	69	0	69	311	0	0	311	8	319
07:00～08:00	89	0	0	89	0	89	746	0	0	746	31	777
08:00～09:00	73	0	0	73	0	73	784	2	3	789	84	873
09:00～10:00	96	0	0	96	0	96	755	1	1	757	72	829
10:00～11:00	80	0	0	80	0	80	781	0	1	782	56	838
11:00～12:00	91	0	0	91	0	91	734	0	1	735	56	791
12:00～13:00	69	0	0	69	0	69	695	1	1	697	61	758
13:00～14:00	68	0	0	68	0	68	786	0	1	787	54	841
14:00～15:00	81	0	0	81	0	81	784	0	1	785	53	838
15:00～16:00	83	0	0	83	0	83	817	0	1	818	52	870
16:00～17:00	71	0	0	71	0	71	893	0	1	894	54	948
17:00～18:00	58	0	0	58	0	58	899	1	1	901	71	972
18:00～19:00	50	0	0	50	0	50	813	2	3	818	86	904
19:00～20:00	32	0	0	32	0	32	633	0	1	634	56	690
20:00～21:00	31	0	0	31	0	31	522	0	1	523	42	565
21:00～22:00	17	0	0	17	0	17	406	0	0	406	29	435
22:00～23:00	26	0	0	26	0	26	318	0	0	318	16	334
23:00～00:00	17	0	0	17	0	17	245	0	0	245	8	253
00:00～01:00	11	0	0	11	0	11	215	0	0	215	0	215
01:00～02:00	10	0	0	10	0	10	146	0	0	146	0	146
02:00～03:00	12	0	0	12	0	12	132	0	0	132	0	132
03:00～04:00	12	0	0	12	0	12	86	0	0	86	0	86
04:00～05:00	19	0	0	19	0	19	72	0	0	72	0	72
05:00～06:00	32	0	0	32	0	32	141	0	0	141	0	141
合 計	1,197	0	0	1,197	0	1,197	12,714	7	17	12,738	889	13,627

№ 6

単位：台/時

項 目 時間帯	大型車						小型車					
	現 況 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	現 況 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
日交通量	2,462	0	0	2,462	0	2,462	25,268	22	40	25,330	1,488	26,818
06:00～07:00	112	0	0	112	0	112	710	0	0	710	12	722
07:00～08:00	158	0	0	158	0	158	1,093	0	1	1,094	50	1,144
08:00～09:00	193	0	0	193	0	193	1,384	3	4	1,391	137	1,528
09:00～10:00	203	0	0	203	0	203	1,438	2	3	1,443	118	1,561
10:00～11:00	229	0	0	229	0	229	1,524	2	1	1,527	95	1,622
11:00～12:00	186	0	0	186	0	186	1,567	2	1	1,570	89	1,659
12:00～13:00	140	0	0	140	0	140	1,463	2	3	1,468	105	1,573
13:00～14:00	195	0	0	195	0	195	1,543	2	3	1,548	89	1,637
14:00～15:00	176	0	0	176	0	176	1,574	2	1	1,577	89	1,666
15:00～16:00	165	0	0	165	0	165	1,613	2	1	1,616	87	1,703
16:00～17:00	146	0	0	146	0	146	1,785	2	3	1,790	87	1,877
17:00～18:00	107	0	0	107	0	107	1,891	2	3	1,896	116	2,012
18:00～19:00	81	0	0	81	0	81	1,776	3	4	1,783	140	1,923
19:00～20:00	62	0	0	62	0	62	1,389	2	3	1,394	95	1,489
20:00～21:00	45	0	0	45	0	45	1,104	2	1	1,107	69	1,176
21:00～22:00	42	0	0	42	0	42	885	0	1	886	46	932
22:00～23:00	26	0	0	26	0	26	643	0	1	644	29	673
23:00～00:00	22	0	0	22	0	22	451	0	0	451	12	463
00:00～01:00	25	0	0	25	0	25	379	0	0	379	0	379
01:00～02:00	22	0	0	22	0	22	249	0	0	249	0	249
02:00～03:00	24	0	0	24	0	24	195	0	0	195	0	195
03:00～04:00	29	0	0	29	0	29	167	0	0	167	0	167
04:00～05:00	29	0	0	29	0	29	152	0	0	152	0	152
05:00～06:00	43	0	0	43	0	43	293	0	0	293	0	293
合 計	2,460	0	0	2,460	0	2,460	25,268	28	34	25,330	1,465	26,795

注) 時間交通量は、日交通量から時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。このため、日交通量と時間交通量の合計は一致しない。

2. 開通後

№ 1 単位：台/時

項目 時間帯	大型車						小型車					
	通過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛大 供用車両 C	背景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	通過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛大 供用車両 C	背景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
日交通量	609	0	0	609	0	609	6,301	46	16	6,363	2,070	8,433
06:00～07:00	22	0	0	22	0	22	145	0	0	145	17	162
07:00～08:00	42	0	0	42	0	42	366	1	1	368	66	434
08:00～09:00	53	0	0	53	0	53	429	6	2	437	189	626
09:00～10:00	54	0	0	54	0	54	403	3	1	407	171	578
10:00～11:00	57	0	0	57	0	57	422	3	1	426	140	566
11:00～12:00	49	0	0	49	0	49	403	3	1	407	132	539
12:00～13:00	35	0	0	35	0	35	315	3	1	319	148	467
13:00～14:00	47	0	0	47	0	47	391	3	1	395	129	524
14:00～15:00	42	0	0	42	0	42	422	3	1	426	128	554
15:00～16:00	34	0	0	34	0	34	397	3	1	401	125	526
16:00～17:00	37	0	0	37	0	37	384	3	1	388	126	514
17:00～18:00	31	0	0	31	0	31	409	3	1	413	161	574
18:00～19:00	23	0	0	23	0	23	416	6	2	424	191	615
19:00～20:00	19	0	0	19	0	19	321	3	1	325	125	450
20:00～21:00	15	0	0	15	0	15	258	3	1	262	92	354
21:00～22:00	12	0	0	12	0	12	233	1	1	235	61	296
22:00～23:00	10	0	0	10	0	10	177	1	0	178	37	215
23:00～00:00	3	0	0	3	0	3	132	0	0	132	18	150
00:00～01:00	3	0	0	3	0	3	95	0	0	95	0	95
01:00～02:00	3	0	0	3	0	3	57	0	0	57	0	57
02:00～03:00	5	0	0	5	0	5	37	0	0	37	0	37
03:00～04:00	4	0	0	4	0	4	25	0	0	25	0	25
04:00～05:00	3	0	0	3	0	3	25	0	0	25	0	25
05:00～06:00	6	0	0	6	0	6	37	0	0	37	0	37
合 計	609	0	0	609	0	609	6,299	48	17	6,364	2,056	8,420

№ 2 単位：台/時

項目 時間帯	大型車						小型車					
	通過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛大 供用車両 C	背景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	通過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛大 供用車両 C	背景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
日交通量	1,694	0	0	1,694	0	1,694	17,808	29	54	17,891	1,956	19,847
06:00～07:00	61	0	0	61	0	61	410	0	0	410	19	429
07:00～08:00	118	0	0	118	0	118	1,033	1	1	1,035	68	1,103
08:00～09:00	149	0	0	149	0	149	1,212	5	6	1,223	187	1,410
09:00～10:00	150	0	0	150	0	150	1,139	2	4	1,145	157	1,302
10:00～11:00	157	0	0	157	0	157	1,192	2	3	1,197	125	1,322
11:00～12:00	135	0	0	135	0	135	1,139	2	3	1,144	119	1,263
12:00～13:00	100	0	0	100	0	100	891	2	4	897	137	1,034
13:00～14:00	134	0	0	134	0	134	1,103	2	3	1,108	119	1,227
14:00～15:00	120	0	0	120	0	120	1,192	2	3	1,197	121	1,318
15:00～16:00	95	0	0	95	0	95	1,122	2	3	1,127	115	1,242
16:00～17:00	106	0	0	106	0	106	1,086	2	3	1,091	117	1,208
17:00～18:00	87	0	0	87	0	87	1,157	2	4	1,163	153	1,316
18:00～19:00	64	0	0	64	0	64	1,176	5	6	1,187	189	1,376
19:00～20:00	52	0	0	52	0	52	909	2	3	914	125	1,039
20:00～21:00	40	0	0	40	0	40	730	2	3	735	93	828
21:00～22:00	35	0	0	35	0	35	659	1	1	661	62	723
22:00～23:00	28	0	0	28	0	28	499	0	1	500	37	537
23:00～00:00	5	0	0	5	0	5	374	0	0	374	20	394
00:00～01:00	5	0	0	5	0	5	268	0	0	268	0	268
01:00～02:00	5	0	0	5	0	5	160	0	0	160	0	160
02:00～03:00	14	0	0	14	0	14	107	0	0	107	0	107
03:00～04:00	10	0	0	10	0	10	71	0	0	71	0	71
04:00～05:00	9	0	0	9	0	9	71	0	0	71	0	71
05:00～06:00	16	0	0	16	0	16	107	0	0	107	0	107
合 計	1,695	0	0	1,695	0	1,695	17,807	34	51	17,892	1,963	19,855

注) 時間交通量は、日交通量から時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。このため、日交通量と時間交通量の合計は一致しない。

№ 3

単位：台/時

項目 時間帯	大型車						小型車					
	通過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛大 供用車両 C	背景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	通過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛大 供用車両 C	背景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
日交通量	1,828	0	0	1,828	0	1,828	19,196	9	16	19,221	624	19,845
06:00～07:00	65	0	0	65	0	65	441	0	0	441	6	447
07:00～08:00	126	0	0	126	0	126	1,113	0	0	1,113	21	1,134
08:00～09:00	161	0	0	161	0	161	1,305	2	1	1,308	59	1,367
09:00～10:00	162	0	0	162	0	162	1,228	0	1	1,229	51	1,280
10:00～11:00	170	0	0	170	0	170	1,286	0	1	1,287	39	1,326
11:00～12:00	146	0	0	146	0	146	1,228	0	1	1,229	37	1,266
12:00～13:00	108	0	0	108	0	108	959	0	1	960	41	1,001
13:00～14:00	145	0	0	145	0	145	1,190	0	1	1,191	39	1,230
14:00～15:00	129	0	0	129	0	129	1,286	0	1	1,287	39	1,326
15:00～16:00	102	0	0	102	0	102	1,210	0	1	1,211	37	1,248
16:00～17:00	113	0	0	113	0	113	1,171	0	1	1,172	37	1,209
17:00～18:00	93	0	0	93	0	93	1,248	0	1	1,249	48	1,297
18:00～19:00	69	0	0	69	0	69	1,267	2	1	1,270	58	1,328
19:00～20:00	57	0	0	57	0	57	979	0	1	980	41	1,021
20:00～21:00	42	0	0	42	0	42	787	0	1	788	31	819
21:00～22:00	39	0	0	39	0	39	711	0	0	711	19	730
22:00～23:00	29	0	0	29	0	29	538	0	0	538	11	549
23:00～00:00	5	0	0	5	0	5	404	0	0	404	6	410
00:00～01:00	5	0	0	5	0	5	288	0	0	288	0	288
01:00～02:00	5	0	0	5	0	5	173	0	0	173	0	173
02:00～03:00	15	0	0	15	0	15	115	0	0	115	0	115
03:00～04:00	11	0	0	11	0	11	77	0	0	77	0	77
04:00～05:00	10	0	0	10	0	10	77	0	0	77	0	77
05:00～06:00	18	0	0	18	0	18	115	0	0	115	0	115
合 計	1,825	0	0	1,825	0	1,825	19,196	4	13	19,213	620	19,833

№ 4

単位：台/時

項目 時間帯	大型車						小型車					
	通過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛大 供用車両 C	背景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	通過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛大 供用車両 C	背景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
日交通量	982	0	0	982	0	982	10,344	20	36	10,400	1,337	11,737
06:00～07:00	35	0	0	35	0	35	238	0	0	238	12	250
07:00～08:00	68	0	0	68	0	68	599	0	1	600	45	645
08:00～09:00	87	0	0	87	0	87	704	3	4	711	125	836
09:00～10:00	88	0	0	88	0	88	662	2	3	667	107	774
10:00～11:00	92	0	0	92	0	92	693	1	1	695	85	780
11:00～12:00	78	0	0	78	0	78	662	1	1	664	81	745
12:00～13:00	58	0	0	58	0	58	517	2	3	522	94	616
13:00～14:00	78	0	0	78	0	78	641	1	1	643	79	722
14:00～15:00	70	0	0	70	0	70	693	1	1	695	81	776
15:00～16:00	55	0	0	55	0	55	652	1	1	654	79	733
16:00～17:00	61	0	0	61	0	61	631	1	1	633	79	712
17:00～18:00	50	0	0	50	0	50	672	2	3	677	105	782
18:00～19:00	37	0	0	37	0	37	682	3	4	689	129	818
19:00～20:00	31	0	0	31	0	31	528	2	1	531	86	617
20:00～21:00	22	0	0	22	0	22	424	1	1	426	65	491
21:00～22:00	21	0	0	21	0	21	383	0	1	384	42	426
22:00～23:00	16	0	0	16	0	16	289	0	0	289	26	315
23:00～00:00	2	0	0	2	0	2	218	0	0	218	12	230
00:00～01:00	2	0	0	2	0	2	156	0	0	156	0	156
01:00～02:00	2	0	0	2	0	2	93	0	0	93	0	93
02:00～03:00	8	0	0	8	0	8	62	0	0	62	0	62
03:00～04:00	5	0	0	5	0	5	41	0	0	41	0	41
04:00～05:00	5	0	0	5	0	5	41	0	0	41	0	41
05:00～06:00	10	0	0	10	0	10	62	0	0	62	0	62
合 計	981	0	0	981	0	981	10,343	21	27	10,391	1,332	11,723

注) 時間交通量は、日交通量から時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。このため、日交通量と時間交通量の合計は一致しない。

№ 5

単位：台/時

項 目 時間帯	大型車						小型車					
	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
日交通量	1,789	0	0	1,789	0	1,789	18,772	13	25	18,810	903	19,713
06:00～07:00	65	0	0	65	0	65	432	0	0	432	8	440
07:00～08:00	123	0	0	123	0	123	1,089	0	0	1,089	31	1,120
08:00～09:00	157	0	0	157	0	157	1,277	2	3	1,282	84	1,366
09:00～10:00	159	0	0	159	0	159	1,201	1	1	1,203	72	1,275
10:00～11:00	166	0	0	166	0	166	1,258	0	1	1,259	56	1,315
11:00～12:00	143	0	0	143	0	143	1,201	0	1	1,202	56	1,258
12:00～13:00	105	0	0	105	0	105	938	1	1	940	61	1,001
13:00～14:00	141	0	0	141	0	141	1,164	0	1	1,165	54	1,219
14:00～15:00	127	0	0	127	0	127	1,258	0	1	1,259	53	1,312
15:00～16:00	100	0	0	100	0	100	1,183	0	1	1,184	52	1,236
16:00～17:00	111	0	0	111	0	111	1,146	0	1	1,147	54	1,201
17:00～18:00	91	0	0	91	0	91	1,220	1	1	1,222	71	1,293
18:00～19:00	68	0	0	68	0	68	1,239	2	3	1,244	86	1,330
19:00～20:00	55	0	0	55	0	55	958	0	1	959	56	1,015
20:00～21:00	41	0	0	41	0	41	770	0	1	771	42	813
21:00～22:00	37	0	0	37	0	37	695	0	0	695	29	724
22:00～23:00	29	0	0	29	0	29	526	0	0	526	16	542
23:00～00:00	5	0	0	5	0	5	394	0	0	394	8	402
00:00～01:00	5	0	0	5	0	5	282	0	0	282	0	282
01:00～02:00	5	0	0	5	0	5	169	0	0	169	0	169
02:00～03:00	14	0	0	14	0	14	112	0	0	112	0	112
03:00～04:00	10	0	0	10	0	10	75	0	0	75	0	75
04:00～05:00	9	0	0	9	0	9	75	0	0	75	0	75
05:00～06:00	18	0	0	18	0	18	112	0	0	112	0	112
合 計	1,784	0	0	1,784	0	1,784	18,774	7	17	18,798	889	19,687

№ 6

単位：台/時

項 目 時間帯	大型車						小型車					
	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
日交通量	2,371	0	0	2,371	0	2,371	24,898	4	8	24,910	256	25,166
06:00～07:00	86	0	0	86	0	86	572	0	0	572	2	574
07:00～08:00	164	0	0	164	0	164	1,444	0	0	1,444	9	1,453
08:00～09:00	209	0	0	209	0	209	1,693	0	1	1,694	24	1,718
09:00～10:00	212	0	0	212	0	212	1,593	0	0	1,593	18	1,611
10:00～11:00	221	0	0	221	0	221	1,668	0	0	1,668	14	1,682
11:00～12:00	190	0	0	190	0	190	1,593	0	0	1,593	14	1,607
12:00～13:00	140	0	0	140	0	140	1,245	0	0	1,245	16	1,261
13:00～14:00	188	0	0	188	0	188	1,544	0	0	1,544	16	1,560
14:00～15:00	168	0	0	168	0	168	1,668	0	0	1,668	13	1,681
15:00～16:00	133	0	0	133	0	133	1,568	0	0	1,568	14	1,582
16:00～17:00	147	0	0	147	0	147	1,518	0	0	1,518	14	1,532
17:00～18:00	120	0	0	120	0	120	1,619	0	0	1,619	18	1,637
18:00～19:00	90	0	0	90	0	90	1,644	0	1	1,645	25	1,670
19:00～20:00	74	0	0	74	0	74	1,270	0	0	1,270	16	1,286
20:00～21:00	55	0	0	55	0	55	1,021	0	0	1,021	11	1,032
21:00～22:00	50	0	0	50	0	50	921	0	0	921	7	928
22:00～23:00	37	0	0	37	0	37	697	0	0	697	5	702
23:00～00:00	7	0	0	7	0	7	523	0	0	523	2	525
00:00～01:00	7	0	0	7	0	7	374	0	0	374	0	374
01:00～02:00	7	0	0	7	0	7	224	0	0	224	0	224
02:00～03:00	19	0	0	19	0	19	149	0	0	149	0	149
03:00～04:00	14	0	0	14	0	14	100	0	0	100	0	100
04:00～05:00	12	0	0	12	0	12	100	0	0	100	0	100
05:00～06:00	24	0	0	24	0	24	149	0	0	149	0	149
合 計	2,374	0	0	2,374	0	2,374	24,897	0	2	24,899	238	25,137

注) 時間交通量は、日交通量から時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。このため、日交通量と時間交通量の合計は一致しない。

№ 7

単位：台/時

項目 時間帯	大型車						小型車					
	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
日交通量	1,779	0	0	1,779	0	1,779	18,668	22	40	18,730	1,474	20,204
06:00～07:00	64	0	0	64	0	64	429	0	0	429	12	441
07:00～08:00	123	0	0	123	0	123	1,083	0	1	1,084	50	1,134
08:00～09:00	156	0	0	156	0	156	1,269	3	4	1,276	137	1,413
09:00～10:00	158	0	0	158	0	158	1,195	2	3	1,200	118	1,318
10:00～11:00	166	0	0	166	0	166	1,251	2	1	1,254	94	1,348
11:00～12:00	143	0	0	143	0	143	1,195	2	1	1,198	88	1,286
12:00～13:00	105	0	0	105	0	105	933	2	3	938	105	1,043
13:00～14:00	141	0	0	141	0	141	1,158	2	3	1,163	88	1,251
14:00～15:00	126	0	0	126	0	126	1,251	2	1	1,254	87	1,341
15:00～16:00	100	0	0	100	0	100	1,177	2	1	1,180	86	1,266
16:00～17:00	111	0	0	111	0	111	1,139	2	3	1,144	86	1,230
17:00～18:00	90	0	0	90	0	90	1,213	2	3	1,218	116	1,334
18:00～19:00	67	0	0	67	0	67	1,232	3	4	1,239	140	1,379
19:00～20:00	55	0	0	55	0	55	951	2	3	956	95	1,051
20:00～21:00	41	0	0	41	0	41	765	2	1	768	69	837
21:00～22:00	38	0	0	38	0	38	690	0	1	691	46	737
22:00～23:00	28	0	0	28	0	28	523	0	1	524	27	551
23:00～00:00	5	0	0	5	0	5	393	0	0	393	12	405
00:00～01:00	5	0	0	5	0	5	280	0	0	280	0	280
01:00～02:00	5	0	0	5	0	5	168	0	0	168	0	168
02:00～03:00	13	0	0	13	0	13	113	0	0	113	0	113
03:00～04:00	11	0	0	11	0	11	75	0	0	75	0	75
04:00～05:00	9	0	0	9	0	9	75	0	0	75	0	75
05:00～06:00	17	0	0	17	0	17	113	0	0	113	0	113
合 計	1,777	0	0	1,777	0	1,777	18,671	28	34	18,733	1,456	20,189

注) 時間交通量は、日交通量から時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。このため、日交通量と時間交通量の合計は一致しない。

資料 4 - 1 環境騒音現地調査結果

[本編 p.188 参照]

現地調査を行った環境騒音の等価騒音レベル(L_{Aeq})の結果は、以下に示すとおりである。

測定年月日：平成20年9月24日（水）

単位：dB

地点	時 間 帯																昼間の
No	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	等価騒音レベル
1	56.4	56.7	56.1	57.0	54.0	55.8	55.4	55.8	59.3	58.6	55.3	56.0	54.8	58.0	56.5	56.3	57
2	54.6	56.4	58.2	58.4	56.9	57.6	55.2	57.3	58.0	56.9	57.0	56.2	56.2	57.0	56.9	55.5	57

建設機械の稼働による騒音の予測は、半自由空間における点音源の伝搬理論式をもとに、(i)式によって求められる回折音と(ii)式によって求められる透過音（仮囲い（万能鋼板）を透過する音を考慮）を合成する方法によった。これらの式は、いずれも地面からの反射音の影響を考慮したものである。なお、計算にあたっては、オクターブバンドの各中心周波数別（以下「各周波数別」という。）に行い、これを騒音レベルに合成して受音点での予測値とした。

$$L_1 = L_w - \Delta A - 20 \log_{10} r - 8 - \Delta L \quad : (i)$$

$$L_2 = L_w - \Delta A - 20 \log_{10} r - 8 - T L \quad : (ii)$$

$$L = 10 \log_{10} (10^{L_1/10} + 10^{L_2/10})$$

L_1	:	各周波数別の受音点での回折音レベル (dB(A))
L_2	:	各周波数別の受音点での透過音レベル (dB(A))
L	:	受音点でのオクターブバンドレベル (dB(A))
L_w	:	各周波数別の音源のパワーレベル (dB)
ΔA	:	A 特性補正值 (dB) (下表参照)
r	:	音源から受音点までの距離 (m)
ΔL	:	各周波数別の障壁による回折減衰量 (dB)
$T L$	:	各周波数別の透過損失 (dB)

周 波 数 (Hz)	63	125	250	500	1k	2k	4k	8k
A 特性補正值 (dB)	-26.2	-16.1	-8.6	-3.2	0	1.2	1.0	-1.1

なお、オクターブバンドレベルから騒音レベルへは、次式により合成した。

$$L_{ALL} = 10 \log_{10} \sum_{j=1}^n 10^{(L_j + \Delta A)/10}$$

L_{ALL} : 騒音レベル (dB(A))

$L_j (j=1 \sim 8)$: オクターブバンドレベル (dB(A))

また、建設機械は複数稼働しているため、予測地点の騒音レベルは次式により合成した。

$$L_G = 10 \log_{10} \sum_{i=1}^n 10^{L_{ALLi}/10}$$

L_G : 予測地点での合成騒音レベル (dB(A))

$L_{ALLi} (i=1 \sim n)$: 予測地点での各建設機械の騒音レベル (dB(A))

資料 4 - 3 建設機械の周波数別音圧レベル

[本編 p.192 参照]

予測に用いた建設機械の周波数別音圧レベルは、次に示すとおりである。

建設機械名	規 格	1/1オクターブバンド音圧レベル (dB)									周波数特性	測定位置 (m)	備 考
		A.P.	63Hz	125Hz	250Hz	500Hz	1kHz	2kHz	4kHz	8kHz			
クローラークレーン	50～100t	77	71	69	70	72	67	60	54	52	F	7	低騒音型
バックホ	0.45～0.7m ³	77	67	74	70	70	64	61	57	48	F	7	低騒音型
泥水ポンプ	200KVA	80	77	75	70	62	58	52	48	42	C	20	-
ラフタークレーン	50t	77	71	69	70	72	67	60	54	52	F	7	低騒音型
コンクリートポンプ車	10t	92	81	82	89	85	84	80	75	-	C	7	-
コンプレッサ	50HP	88	75	85	81	75	71	73	75	62	F	7	低騒音型
タワークレーン	600～900tm	77	71	69	70	72	67	60	54	52	F	7	-
コンクリートミキサー車	10t	92	81	90	84	79	80	78	-	-	C	7	-
ダンプトラック	10t	79	53	61	65	67	70	68	64	57	A	5	-

注)1:表中の A.P. は、オールパス音圧レベルを示す。

2:ラフタークレーンは、クローラークレーンのデータを用いた。

3:タワークレーンは、電動機を動力源とするため、騒音が問題となることはほとんどないが、安全側に予測するため、クローラークレーン（低騒音型）のデータを用いた。

4:備考欄の「 - 」は、出典とした文献に対策有りの原単位が示されていないため、一般的な原単位を想定したものである。

出典)「建設工事に伴う騒音振動対策ハンドブック(第3版)」

(社団法人 日本建設機械化協会, 平成 13 年)

障壁による回折減衰の算定は、前川の回折減衰の実験結果をもとに表現された次式^{注)}によった。

$$\Delta L = \begin{cases} 10 \log_{10} N + 13 & N \geq 1.0 \\ 5 \pm \frac{8}{\sinh^{-1}(1)} \cdot \sinh^{-1}(|N|^{0.485}) & -0.324 \leq N < 1.0 \\ 0 & N < -0.324 \end{cases}$$

ΔL : 障壁1枚による回折減衰量 (dB)

N : フレネル数 $(N = \frac{2\delta}{\lambda} - \frac{\delta \cdot f}{170})$

δ : 行路差 (m)

λ : 波長 (m)

f : 周波数 (Hz)

$\pm$: 受音点から音源を見通すことができる ($\delta < 0$) 時の符号は -、
受音点から音源を見通せない ($\delta \geq 0$) 時の符号は + とする。

注)「環境アセスメントの技術」(社団法人 環境情報科学センター, 1999年)

建設工事の騒音対策の一つとして、防音パネルや防音シート等の防音壁で行う方法がとられるが、このとき音の一部は防音壁を透過し、その他は防音壁の上部を回折して伝搬する。

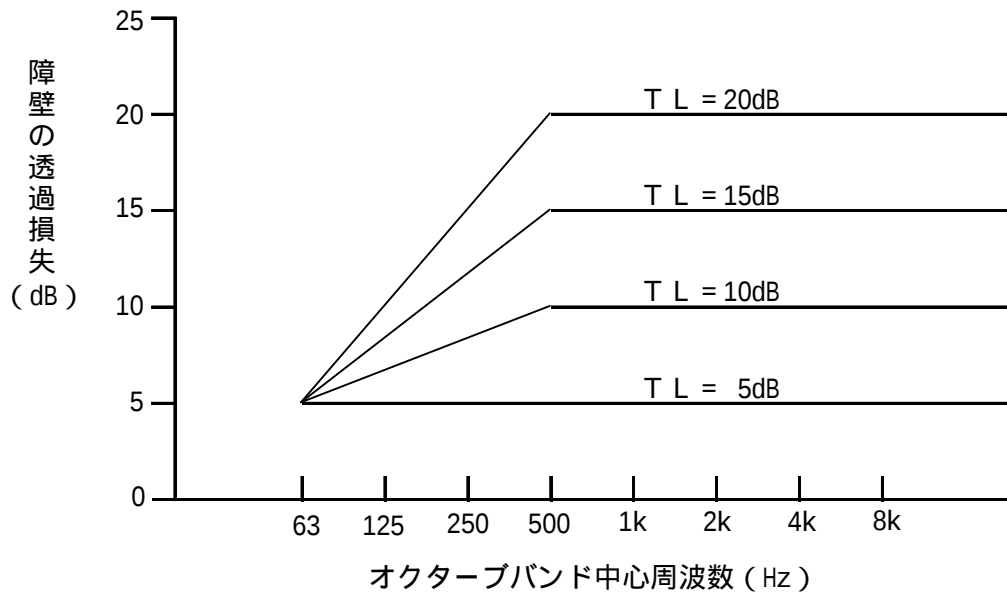
防音壁が低い場合は透過音の影響は無視できる場合が多いが、本事業においては、仮囲い（万能鋼板）が 3 m の高さまで設置されるため、これらの障壁を透過する音の影響を考慮することとした。

防音パネルの透過損失については、以下の目安により、「 $TL = 15\text{dB}$ 」を用いることとした。（図 - 1 参照）

- $TL = \infty$ 丈夫なコンクリート壁または良質の防音パネルを理想的な接合状態で組み立てたもの。
- $TL = 20\text{dB}$ 防音パネルを良好な接合状態で組み立てたもの。
- $TL = 15\text{dB}$ 防音パネルを通常の接合状態で組み立てたもの。
- $TL = 10\text{dB}$ 防音シートなど簡易な防音材またはこれに準ずる障壁を良好に設置したもの。
- $TL = 5\text{dB}$ 防音シートなど簡易な防音材を通常に設置したもの、もしくは一般の板塀など。

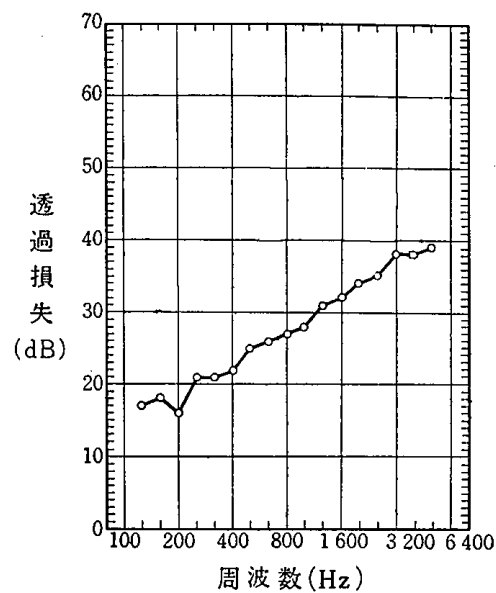
出典）「建設騒音の測定と予測」（太田 宏・境 友昭，1984年）

万能鋼板の透過損失については、材質より図 - 2 のような効果が得られるが、下部及び接合部の隙間を考慮し、 $TL = 15\text{dB}$ を用いた。



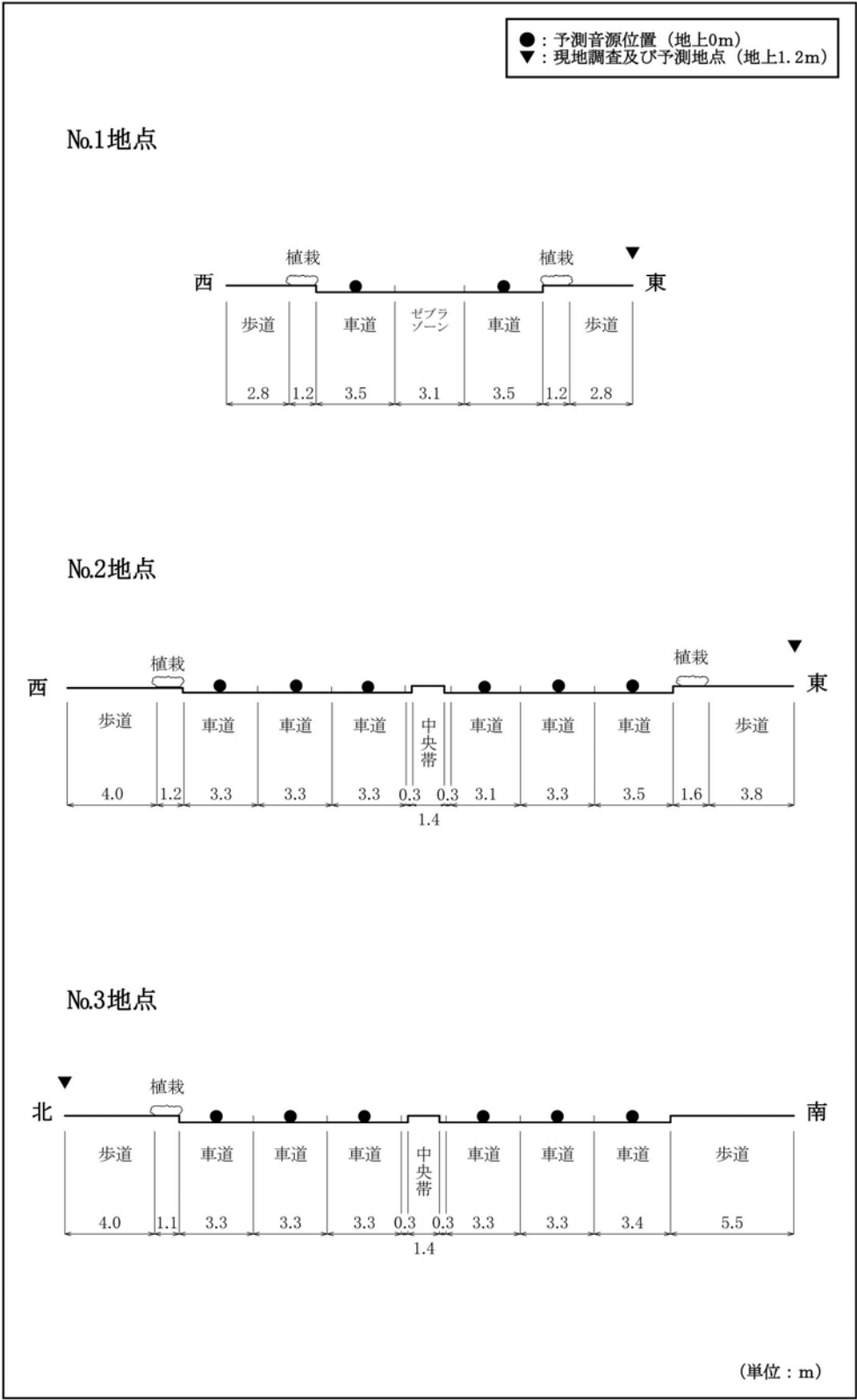
出典)「建設騒音振動の予測評価手法に関する研究 第2報 建設騒音・振動の予測」
(建設省土木研究所資料第1775号, 昭和57年)

図 - 1 障壁の透過損失の設定



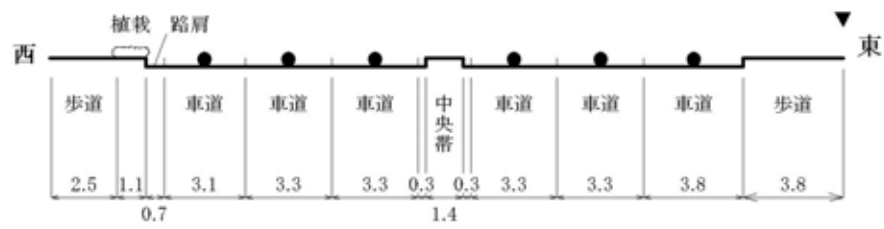
出典)「騒音・振動対策ハンドブック」(社団法人 日本音響材料協会, 1982年)

図 - 2 鉄板(厚さ 1 mm)の透過損失

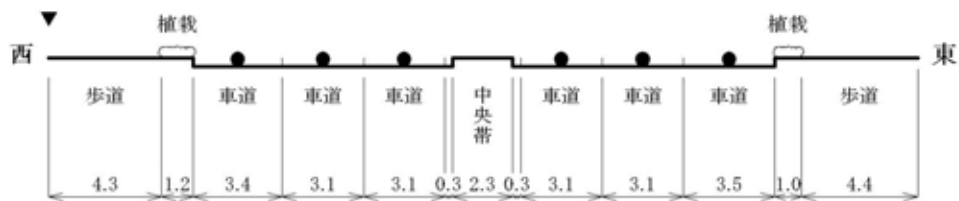


●：予測音源位置（地上0m）
▼：現地調査及び予測地点（地上1.2m）

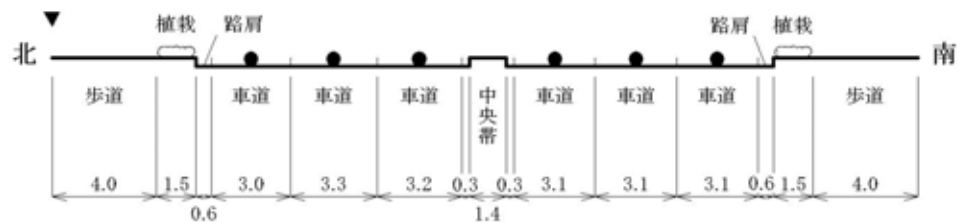
No.4地点



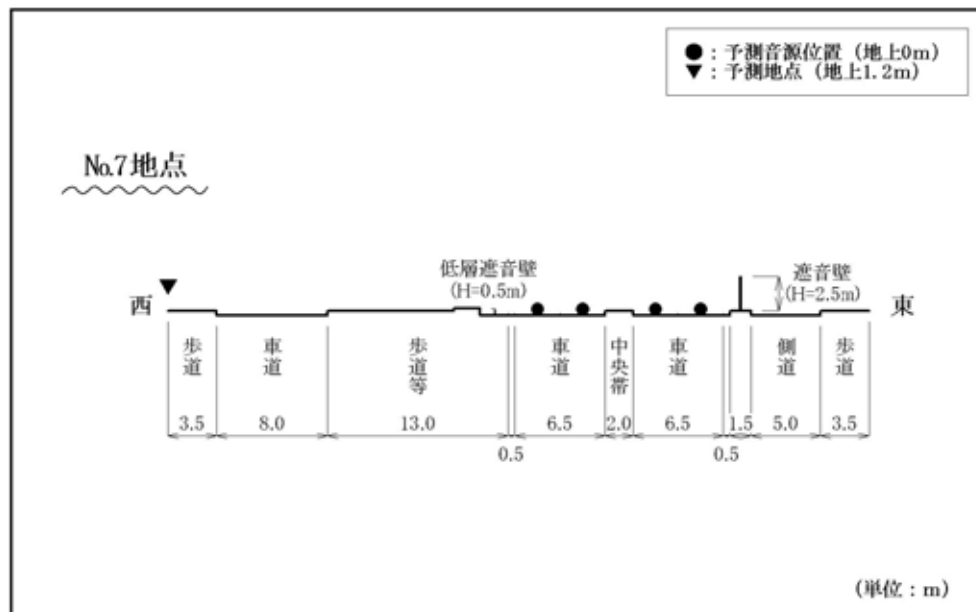
No.5地点



No.6地点



(単位：m)



資料 4 - 7 道路交通騒音現地調査結果

[本編 p.203 参照]

道路交通騒音の現地調査結果は、以下に示すとおりである。

測定年月日：№ 1 地点 平成20年 9 月24日（水）

№ 2 ～ 6 地点 平成20年10月21日（火）

単位：dB

地点 №	時 間 帯																昼間の 等価騒音レベル
	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	
1	56.1	58.0	58.6	60.7	61.0	61.9	61.3	61.9	61.8	61.5	63.3	64.4	63.3	61.2	67.4	62.7	62
2	68.9	70.6	71.6	70.8	71.3	70.5	70.2	70.6	70.8	70.9	70.6	71.4	71.0	71.4	70.2	70.7	71
3	66.2	72.8	72.5	69.5	70.9	70.1	70.3	70.0	69.5	69.6	70.3	69.8	70.3	69.3	69.5	69.4	70
4	67.0	67.7	69.0	68.7	68.7	67.5	68.1	67.2	67.7	68.2	68.4	67.9	69.0	67.4	68.1	67.4	68
5	66.5	70.5	68.7	66.8	67.6	67.7	68.0	68.5	67.2	67.5	67.8	66.8	66.7	66.1	65.3	64.6	68
6	68.4	70.8	70.6	68.3	68.8	69.1	67.4	68.5	68.7	69.6	69.1	68.9	68.8	68.8	67.8	68.0	69

測定年月日：平成20年10月19日（日）

単位：dB

地点 №	時 間 帯																昼間の 等価騒音レベル
	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	
1	52.8	54.5	55.6	58.2	58.7	61.3	61.7	61.3	64.6	61.8	61.6	62.1	61.5	62.4	59.4	59.6	61
2	68.1	70.7	69.8	70.0	69.9	70.6	70.6	70.3	70.8	70.6	71.0	71.4	70.9	71.1	71.0	70.5	71
3	61.4	65.4	69.9	71.2	69.1	69.9	69.6	69.6	69.4	68.6	69.2	69.5	69.5	68.6	69.2	68.5	69
4	65.2	65.9	67.2	68.1	68.4	68.1	67.6	67.9	67.7	68.6	68.1	68.8	68.1	68.5	67.7	67.8	68
5	61.6	64.2	66.9	68.7	68.2	66.2	66.9	67.3	66.6	66.0	67.1	66.8	67.5	66.8	65.1	64.2	67
6	62.8	65.4	68.2	69.2	68.2	69.6	67.7	68.3	68.6	68.1	68.4	69.0	67.1	68.1	67.4	67.5	68

資料 4 - 8 自動車交通量（4車種分類）

[本編 p.203 参照]

測定年月日：№ 1 平成20年 9月24日（水）

№ 2 平成20年10月21日（火）

時間帯	地点 区分	№ 1					№ 2				
		大型車 (台/時)	中型車 (台/時)	小 型 貨物車 (台/時)	乗用車 (台/時)	合 計 (台/時)	大型車 (台/時)	中型車 (台/時)	小 型 貨物車 (台/時)	乗用車 (台/時)	合 計 (台/時)
1	06:00～07:00	1	1	6	11	19	52	47	53	354	506
2	07:00～08:00	5	2	8	34	49	77	51	97	709	934
3	08:00～09:00	2	0	5	8	15	72	103	103	937	1,215
4	09:00～10:00	0	2	6	12	20	65	135	116	887	1,203
5	10:00～11:00	0	0	4	24	28	54	92	112	864	1,122
6	11:00～12:00	1	5	4	28	38	46	75	102	840	1,063
7	12:00～13:00	1	1	1	67	70	41	68	58	814	981
8	13:00～14:00	0	3	5	44	52	51	75	85	916	1,127
9	14:00～15:00	2	0	3	32	37	36	101	105	967	1,209
10	15:00～16:00	0	0	0	67	67	53	67	94	975	1,189
11	16:00～17:00	1	1	3	67	72	41	67	90	1,078	1,276
12	17:00～18:00	0	1	6	81	88	60	41	54	1,015	1,170
13	18:00～19:00	1	0	4	86	91	69	25	48	881	1,023
14	19:00～20:00	0	0	1	46	47	58	15	32	663	768
15	20:00～21:00	0	0	2	31	33	43	14	24	577	658
16	21:00～22:00	0	0	0	73	73	37	5	16	440	498
合 計		14	16	58	711	799	855	981	1,189	12,917	15,942

測定年月日：平成20年10月21日（火）

時間帯	地点 区分	№ 3					№ 4				
		大型車 (台/時)	中型車 (台/時)	小 型 貨物車 (台/時)	乗用車 (台/時)	合 計 (台/時)	大型車 (台/時)	中型車 (台/時)	小 型 貨物車 (台/時)	乗用車 (台/時)	合 計 (台/時)
1	06:00～06:10	44	121	212	583	960	7	34	102	332	475
2	07:00～07:10	97	156	400	1,211	1,864	13	58	255	590	916
3	08:00～08:10	83	160	441	1,155	1,839	8	89	279	737	1,113
4	09:00～09:10	89	173	450	1,042	1,754	10	93	283	629	1,015
5	10:00～10:10	107	197	526	1,127	1,957	6	112	346	590	1,054
6	11:00～11:10	84	162	441	1,041	1,728	2	101	268	590	961
7	12:00～12:10	68	143	371	953	1,535	10	57	217	549	833
8	13:00～13:10	60	156	499	1,066	1,781	6	78	316	628	1,028
9	14:00～14:10	72	177	516	1,109	1,874	9	88	298	659	1,054
10	15:00～15:10	42	135	516	1,142	1,835	5	62	297	728	1,092
11	16:00～16:10	47	121	531	1,175	1,874	9	75	328	707	1,119
12	17:00～17:10	56	92	439	1,343	1,930	7	51	319	823	1,200
13	18:00～18:10	35	61	385	1,457	1,938	7	32	239	731	1,009
14	19:00～19:10	24	70	240	1,205	1,539	3	9	113	562	687
15	20:00～20:10	22	34	158	993	1,207	5	5	81	509	600
16	21:00～21:10	13	21	114	758	906	1	3	53	338	395
合 計		943	1,979	6,239	17,360	26,521	108	947	3,794	9,702	14,551

測定年月日：平成20年10月21日（火）

地点 区分 時間帯		№ 5					№ 6				
		大型車 (台/時)	中型車 (台/時)	小 型 貨物車 (台/時)	乗用車 (台/時)	合 計 (台/時)	大型車 (台/時)	中型車 (台/時)	小 型 貨物車 (台/時)	乗用車 (台/時)	合 計 (台/時)
1	06:00～06:10	40	38	23	335	436	52	93	232	621	998
2	07:00～07:10	37	62	66	864	1,029	77	117	420	890	1,504
3	08:00～08:10	36	58	78	841	1,013	96	150	461	1,069	1,776
4	09:00～09:10	47	79	59	749	934	80	189	483	974	1,726
5	10:00～10:10	17	86	66	754	923	107	193	588	966	1,854
6	11:00～11:10	38	81	55	743	917	84	159	528	1,077	1,848
7	12:00～12:10	24	67	35	663	789	61	121	448	992	1,622
8	13:00～13:10	25	62	60	767	914	92	163	557	1,013	1,825
9	14:00～14:10	27	82	62	767	938	70	160	589	1,048	1,867
10	15:00～15:10	30	80	54	801	965	59	156	572	1,068	1,855
11	16:00～16:10	24	63	61	870	1,018	60	128	633	1,185	2,006
12	17:00～17:10	28	45	61	939	1,073	49	83	563	1,457	2,152
13	18:00～18:10	30	26	27	842	925	40	56	444	1,476	2,016
14	19:00～19:10	24	10	13	668	715	48	25	305	1,199	1,577
15	20:00～20:10	19	13	6	549	587	30	22	180	993	1,225
16	21:00～21:10	8	8	8	424	448	29	18	135	763	945
合 計		454	860	734	11,576	13,624	1,034	1,833	7,138	16,791	26,796

測定年月日：平成20年10月19日（日）

時間帯	地点 区分	№ 1					№ 2				
		大型車 (台/時)	中型車 (台/時)	小 型 貨物車 (台/時)	乗用車 (台/時)	合 計 (台/時)	大型車 (台/時)	中型車 (台/時)	小 型 貨物車 (台/時)	乗用車 (台/時)	合 計 (台/時)
1	06:00～07:00	0	1	0	2	3	42	20	28	136	226
2	07:00～08:00	0	3	3	6	12	69	20	47	270	406
3	08:00～09:00	0	2	2	18	22	51	22	66	527	666
4	09:00～10:00	0	0	3	36	39	47	19	72	671	809
5	10:00～11:00	0	1	1	28	30	46	22	53	698	819
6	11:00～12:00	0	2	5	34	41	52	17	70	748	887
7	12:00～13:00	0	1	1	86	88	36	16	52	947	1,051
8	13:00～14:00	0	1	7	105	113	41	13	50	831	935
9	14:00～15:00	0	1	1	68	70	38	12	49	914	1,013
10	15:00～16:00	0	0	9	158	167	46	16	45	1,089	1,196
11	16:00～17:00	0	0	0	180	180	41	11	62	1,069	1,183
12	17:00～18:00	0	1	5	168	174	48	15	55	880	998
13	18:00～19:00	0	0	10	97	107	51	5	55	797	908
14	19:00～20:00	0	0	1	47	48	54	2	32	646	734
15	20:00～21:00	0	1	1	83	85	48	4	24	648	724
16	21:00～22:00	0	1	1	60	62	33	4	26	466	529
合 計		0	15	50	1,176	1,241	743	218	786	11,337	13,084

測定年月日：平成20年10月19日（日）

時間帯	地点 区分	№ 3					№ 4				
		大型車 (台/時)	中型車 (台/時)	小 型 貨物車 (台/時)	乗用車 (台/時)	合 計 (台/時)	大型車 (台/時)	中型車 (台/時)	小 型 貨物車 (台/時)	乗用車 (台/時)	合 計 (台/時)
1	06:00～06:10	33	15	40	272	360	4	13	28	161	206
2	07:00～07:10	36	31	106	449	622	7	23	45	249	324
3	08:00～08:10	28	30	117	868	1,043	6	24	55	491	576
4	09:00～09:10	22	32	102	1,122	1,278	5	20	107	748	880
5	10:00～10:10	30	34	119	1,231	1,414	7	22	83	760	872
6	11:00～11:10	34	20	97	1,177	1,328	6	22	81	776	885
7	12:00～12:10	27	23	104	1,325	1,479	4	14	61	802	881
8	13:00～13:10	15	24	105	1,332	1,476	5	20	83	832	940
9	14:00～14:10	29	18	97	1,239	1,383	1	14	68	765	848
10	15:00～15:10	28	23	103	1,360	1,514	9	16	56	748	829
11	16:00～16:10	30	30	141	1,418	1,619	6	15	66	918	1,005
12	17:00～17:10	32	28	135	1,306	1,501	5	12	55	745	817
13	18:00～18:10	39	24	134	1,212	1,409	7	10	65	725	807
14	19:00～19:10	15	14	110	1,007	1,146	3	8	39	554	604
15	20:00～20:10	23	9	68	941	1,041	4	1	22	483	510
16	21:00～21:10	25	7	55	728	815	2	1	28	376	407
合 計		446	362	1,633	16,987	19,428	81	235	942	10,133	11,391

測定年月日：平成20年10月19日（日）

地点 区分 時間帯		№ 5					№ 6				
		大型車 (台/時)	中型車 (台/時)	小 型 貨物車 (台/時)	乗用車 (台/時)	合 計 (台/時)	大型車 (台/時)	中型車 (台/時)	小 型 貨物車 (台/時)	乗用車 (台/時)	合 計 (台/時)
1	06:00～06:10	32	13	13	179	237	15	14	50	303	382
2	07:00～07:10	39	25	15	270	349	34	35	121	429	619
3	08:00～08:10	11	8	18	430	467	30	31	141	879	1,081
4	09:00～09:10	11	11	15	608	645	23	16	167	1,222	1,428
5	10:00～10:10	9	14	12	673	708	17	36	121	1,328	1,502
6	11:00～11:10	13	8	8	565	594	22	22	109	1,363	1,516
7	12:00～12:10	8	6	14	672	700	18	17	126	1,393	1,554
8	13:00～13:10	10	9	19	664	702	16	30	135	1,339	1,520
9	14:00～14:10	4	6	11	659	680	19	22	112	1,306	1,459
10	15:00～15:10	12	4	13	710	739	18	23	134	1,411	1,586
11	16:00～16:10	17	14	11	787	829	20	22	164	1,539	1,745
12	17:00～17:10	14	5	6	641	666	30	16	142	1,427	1,615
13	18:00～18:10	21	15	16	656	708	29	16	160	1,256	1,461
14	19:00～19:10	22	4	6	507	539	25	11	142	959	1,137
15	20:00～20:10	26	2	4	437	469	18	9	75	856	958
16	21:00～21:10	12	6	1	341	360	21	7	46	808	882
合 計		261	150	182	8,799	9,392	355	327	1,945	17,818	20,445

予測式は以下に示すとおりである。

$$L_{pA} = L_{WA} - 8 - 20 \log_{10} r + \Delta L_d + \Delta L_g$$

L_{pA} : A 特性音圧レベル (dB)

L_{WA} : 自動車走行騒音の A 特性パワーレベル (dB)

№ 1 ~ 6 地点については、自動車が加減速を繰り返しながら走行していたことから、非定常走行区間のパワーレベル式を用いた。

$$L_{WA} = 90.0 + 10 \log_{10} V : \text{大型車}$$

$$L_{WA} = 87.1 + 10 \log_{10} V : \text{中型車}$$

$$L_{WA} = 83.2 + 10 \log_{10} V : \text{小型貨物車}$$

$$L_{WA} = 82.0 + 10 \log_{10} V : \text{乗用車}$$

(V : 平均走行速度 (km/時))

r : 音源から受音点 (予測地点) までの距離 (m)

ΔL_d : 回折効果による補正值 (dB)

№ 7 地点以外については、障壁等がないことから、ここでは 0 とした。

№ 7 地点については、遮音壁があることから、前川の回折計算チャートと自動車走行騒音のスペクトルモデルで速度区分なしを用いて求められた次式を用いた。

$$L_d = \begin{cases} -20.0 - 10 \log_{10} \delta & \delta \geq 1 \\ -5 \pm \frac{-20.0 + 5}{\ln(1 + \sqrt{2})} \times \sinh^{-1}(|\delta|^{0.414}) & -0.0537 \leq \delta < 1 \\ 0 & \delta < -0.0537 \end{cases}$$

$$\left(\begin{array}{l} \delta : \text{回折経路と直達経路の行路差 (m)} \\ \pm : \delta > 0 \text{ の時に「+」、} \\ \delta < 0 \text{ の時に「-」} \end{array} \right)$$

ΔL_g : 地表面効果による補正值 (dB)

地表面はアスファルトであることから、ここでは 0 とした。

各車線・車種毎に算出された A 特性単発騒音暴露レベルは、次式により等価騒音レベル (L_{Aeq}) へ換算した。

$$L_{Aeq}(n) = L_{AE} + 10 \log_{10} N - 35.6$$

$L_{Aeq}(n)$: 等価騒音レベル (dB)

L_{AE} : A 特性単発騒音暴露レベル (dB)

$$L_{AE} = 10 \log_{10} \left\{ (1/T_0) \sum_{i=1}^k 10^{L_{PA,i}/10} \cdot \Delta t_i \right\}$$

$$\left(\begin{array}{l} T_0 : \text{基準時間} (= 1 \text{ (秒)}) \\ k : \text{音源数} \\ L_{PA,i} : \text{A 特性音圧レベル (dB)} \\ \Delta t_i : \Delta d_i / V \\ \quad \left[\begin{array}{l} \Delta d_i : \text{音源の配置間隔 (m)} \\ V : \text{平均走行速度 (m/s)} \end{array} \right] \end{array} \right)$$

N : 各車線の時間交通量 (台/時)

上述の式により換算された各等価騒音レベル (L_{Aeq}) の合成は、次式により行った。

$$L_{Aeq} = 10 \log_{10} \left\{ \sum_{n=1}^S 10^{(L_{Aeq}(n)/10)} \right\}$$

L_{Aeq} : 合成された等価騒音レベル (dB)

s : 合成する等価騒音レベルの総数

$L_{Aeq}(n)$: n 番目の等価騒音レベル (dB)

資料 4 - 1 0 工事関係車両の走行による騒音の予測に用いた時間交通量

[本編 p.212, 213, 250 参照]

№ 1

単位：台/時

項 目 時間帯	北 行 き											
	大型車						中型車					
	現 況 交通量 A	愛 大 工事車両 B	JICA中部 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	工 事 関係車両 E	工事中 交通量 D + E	現 況 交通量 A	愛 大 工事車両 B	JICA中部 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	工 事 関係車両 E	工事中 交通量 D + E
16時間交通量	10	72	0	82	56	138	9	19	0	28	5	33
06:00～07:00	1	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0
07:00～08:00	2	9	0	11	7	18	2	0	0	2	2	4
08:00～09:00	2	9	0	11	7	18	0	0	0	0	0	0
09:00～10:00	0	9	0	9	7	16	1	0	0	1	0	1
10:00～11:00	0	9	0	9	7	16	0	0	0	0	0	0
11:00～12:00	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	2
12:00～13:00	1	0	0	1	0	1	1	0	0	1	0	1
13:00～14:00	0	9	0	9	7	16	2	0	0	2	0	2
14:00～15:00	2	9	0	11	7	18	0	0	0	0	0	0
15:00～16:00	0	9	0	9	7	16	0	0	0	0	0	0
16:00～17:00	1	9	0	10	7	17	1	0	0	1	0	1
17:00～18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:00～19:00	1	0	0	1	0	1	0	19	0	19	3	22
19:00～20:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20:00～21:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21:00～22:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
合 計	10	72	0	82	56	138	9	19	0	28	5	33

単位：台/時

項 目 時間帯	北 行 き											
	小型貨物車						乗用車					
	現 況 交通量 A	愛 大 工事車両 B	JICA中部 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	工 事 関係車両 E	工事中 交通量 D + E	現 況 交通量 A	愛 大 工事車両 B	JICA中部 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	工 事 関係車両 E	工事中 交通量 D + E
16時間交通量	36	0	0	36	0	36	378	17	31	426	35	461
06:00～07:00	4	0	0	4	0	4	7	0	0	7	0	7
07:00～08:00	6	0	0	6	0	6	18	0	1	19	12	31
08:00～09:00	4	0	0	4	0	4	6	0	4	10	0	10
09:00～10:00	3	0	0	3	0	3	10	0	2	12	0	12
10:00～11:00	2	0	0	2	0	2	18	0	2	20	0	20
11:00～12:00	2	0	0	2	0	2	19	0	2	21	0	21
12:00～13:00	0	0	0	0	0	0	37	0	2	39	0	39
13:00～14:00	4	0	0	4	0	4	25	0	2	27	0	27
14:00～15:00	2	0	0	2	0	2	15	0	2	17	0	17
15:00～16:00	0	0	0	0	0	0	26	0	2	28	0	28
16:00～17:00	2	0	0	2	0	2	36	0	2	38	0	38
17:00～18:00	3	0	0	3	0	3	44	0	2	46	0	46
18:00～19:00	2	0	0	2	0	2	46	17	4	67	23	90
19:00～20:00	1	0	0	1	0	1	30	0	2	32	0	32
20:00～21:00	1	0	0	1	0	1	15	0	2	17	0	17
21:00～22:00	0	0	0	0	0	0	26	0	1	27	0	27
合 計	36	0	0	36	0	36	378	17	32	427	35	462

注) 現況交通量以外の時間交通量は、日交通量から時間変動係数等を用いて算出し、端数処理を行っている。また、
 16 時間交通量は、日交通量に 16 時間分の時間変動係数等を用いて算出し、端数処理を行っている。このため、
 16 時間交通量と時間交通量の合計は一致しない。

№ 1

単位：台/時

項 目 時間帯	南 行 き											
	大型車						中型車					
	現 況 交通量 A	愛 大 工事車両 B	JICA中部 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	工 事 関係車両 E	工事中 交通量 D + E	現 況 交通量 A	愛 大 工事車両 B	JICA中部 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	工 事 関係車両 E	工事中 交通量 D + E
16時間交通量	4	18	0	22	0	22	7	13	0	20	0	20
06:00～07:00	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1
07:00～08:00	3	2	0	5	0	5	0	13	0	13	0	13
08:00～09:00	0	2	0	2	0	2	0	0	0	0	0	0
09:00～10:00	0	2	0	2	0	2	1	0	0	1	0	1
10:00～11:00	0	2	0	2	0	2	0	0	0	0	0	0
11:00～12:00	1	0	0	1	0	1	3	0	0	3	0	3
12:00～13:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:00～14:00	0	2	0	2	0	2	1	0	0	1	0	1
14:00～15:00	0	2	0	2	0	2	0	0	0	0	0	0
15:00～16:00	0	2	0	2	0	2	0	0	0	0	0	0
16:00～17:00	0	2	0	2	0	2	0	0	0	0	0	0
17:00～18:00	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1
18:00～19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19:00～20:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20:00～21:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21:00～22:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
合 計	4	16	0	20	0	20	7	13	0	20	0	20

単位：台/時

項 目 時間帯	南 行 き											
	小型貨物車						乗用車					
	現 況 交通量 A	愛 大 工事車両 B	JICA中部 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	工 事 関係車両 E	工事中 交通量 D + E	現 況 交通量 A	愛 大 工事車両 B	JICA中部 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	工 事 関係車両 E	工事中 交通量 D + E
16時間交通量	22	0	0	22	0	22	333	12	0	345	0	345
06:00～07:00	2	0	0	2	0	2	4	0	0	4	0	4
07:00～08:00	2	0	0	2	0	2	16	12	0	28	0	28
08:00～09:00	1	0	0	1	0	1	2	0	0	2	0	2
09:00～10:00	3	0	0	3	0	3	2	0	0	2	0	2
10:00～11:00	2	0	0	2	0	2	6	0	0	6	0	6
11:00～12:00	2	0	0	2	0	2	9	0	0	9	0	9
12:00～13:00	1	0	0	1	0	1	30	0	0	30	0	30
13:00～14:00	1	0	0	1	0	1	19	0	0	19	0	19
14:00～15:00	1	0	0	1	0	1	17	0	0	17	0	17
15:00～16:00	0	0	0	0	0	0	41	0	0	41	0	41
16:00～17:00	1	0	0	1	0	1	31	0	0	31	0	31
17:00～18:00	3	0	0	3	0	3	37	0	0	37	0	37
18:00～19:00	2	0	0	2	0	2	40	0	0	40	0	40
19:00～20:00	0	0	0	0	0	0	16	0	0	16	0	16
20:00～21:00	1	0	0	1	0	1	16	0	0	16	0	16
21:00～22:00	0	0	0	0	0	0	47	0	0	47	0	47
合 計	22	0	0	22	0	22	333	12	0	345	0	345

注) 現況交通量以外の時間交通量は、日交通量から時間変動係数等を用いて算出し、端数処理を行っている。また、
 16 時間交通量は、日交通量に 16 時間分の時間変動係数等を用いて算出し、端数処理を行っている。このため、
 16 時間交通量と時間交通量の合計は一致しない。

№ 2

単位：台/時

項 目 時間帯	北 行 き											
	大型車						中型車					
	現 況 交通量 A	愛 大 工事車両 B	JICA中部 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	工 事 関係車両 E	工事中 交通量 D + E	現 況 交通量 A	愛 大 工事車両 B	JICA中部 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	工 事 関係車両 E	工事中 交通量 D + E
16時間交通量	515	91	0	606	93	699	531	22	0	553	6	559
06:00～07:00	28	0	0	28	0	28	27	0	0	27	0	27
07:00～08:00	53	11	0	64	12	76	26	0	0	26	0	26
08:00～09:00	43	11	0	54	12	66	67	0	0	67	0	67
09:00～10:00	37	11	0	48	12	60	77	0	0	77	0	77
10:00～11:00	32	11	0	43	12	55	45	0	0	45	0	45
11:00～12:00	26	0	0	26	0	26	39	0	0	39	0	39
12:00～13:00	25	0	0	25	0	25	32	0	0	32	0	32
13:00～14:00	32	11	0	43	12	55	44	0	0	44	0	44
14:00～15:00	22	11	0	33	12	45	54	0	0	54	0	54
15:00～16:00	36	11	0	47	12	59	39	0	0	39	0	39
16:00～17:00	21	11	0	32	12	44	39	0	0	39	0	39
17:00～18:00	34	0	0	34	0	34	15	0	0	15	0	15
18:00～19:00	40	0	0	40	0	40	14	22	0	36	6	42
19:00～20:00	35	0	0	35	0	35	4	0	0	4	0	4
20:00～21:00	25	0	0	25	0	25	4	0	0	4	0	4
21:00～22:00	26	0	0	26	0	26	5	0	0	5	0	5
合 計	515	88	0	603	96	699	531	22	0	553	6	559

単位：台/時

項 目 時間帯	北 行 き											
	小型貨物車						乗用車					
	現 況 交通量 A	愛 大 工事車両 B	JICA中部 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	工 事 関係車両 E	工事中 交通量 D + E	現 況 交通量 A	愛 大 工事車両 B	JICA中部 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	工 事 関係車両 E	工事中 交通量 D + E
16時間交通量	654	0	0	654	0	654	6,960	20	15	6,995	41	7,036
06:00～07:00	31	0	0	31	0	31	193	0	0	193	0	193
07:00～08:00	47	0	0	47	0	47	345	0	0	345	0	345
08:00～09:00	54	0	0	54	0	54	532	0	2	534	0	534
09:00～10:00	71	0	0	71	0	71	485	0	1	486	0	486
10:00～11:00	62	0	0	62	0	62	453	0	1	454	0	454
11:00～12:00	48	0	0	48	0	48	460	0	1	461	0	461
12:00～13:00	25	0	0	25	0	25	429	0	1	430	0	430
13:00～14:00	55	0	0	55	0	55	495	0	1	496	0	496
14:00～15:00	56	0	0	56	0	56	535	0	1	536	0	536
15:00～16:00	53	0	0	53	0	53	530	0	1	531	0	531
16:00～17:00	49	0	0	49	0	49	577	0	1	578	0	578
17:00～18:00	27	0	0	27	0	27	585	0	1	586	0	586
18:00～19:00	25	0	0	25	0	25	488	20	2	510	41	551
19:00～20:00	20	0	0	20	0	20	355	0	1	356	0	356
20:00～21:00	17	0	0	17	0	17	287	0	1	288	0	288
21:00～22:00	14	0	0	14	0	14	211	0	0	211	0	211
合 計	654	0	0	654	0	654	6,960	20	15	6,995	41	7,036

注) 現況交通量以外の時間交通量は、日交通量から時間変動係数等を用いて算出し、端数処理を行っている。また、
 16時間交通量は、日交通量に16時間分の時間変動係数等を用いて算出し、端数処理を行っている。このため、
 16時間交通量と時間交通量の合計は一致しない。

№ 2

単位：台/時

項 目 時間帯	南 行 き											
	大型車						中型車					
	現 況 交通量 A	愛 大 工事車両 B	JICA中部 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	工 事 関係車両 E	工事中 交通量 D + E	現 況 交通量 A	愛 大 工事車両 B	JICA中部 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	工 事 関係車両 E	工事中 交通量 D + E
16時間交通量	340	36	0	376	37	413	450	13	0	463	3	466
06:00～07:00	24	0	0	24	0	24	20	0	0	20	0	20
07:00～08:00	24	5	0	29	5	34	25	13	0	38	3	41
08:00～09:00	29	5	0	34	5	39	36	0	0	36	0	36
09:00～10:00	28	5	0	33	5	38	58	0	0	58	0	58
10:00～11:00	22	5	0	27	5	32	47	0	0	47	0	47
11:00～12:00	20	0	0	20	0	20	36	0	0	36	0	36
12:00～13:00	16	0	0	16	0	16	36	0	0	36	0	36
13:00～14:00	19	5	0	24	5	29	31	0	0	31	0	31
14:00～15:00	14	5	0	19	5	24	47	0	0	47	0	47
15:00～16:00	17	5	0	22	5	27	28	0	0	28	0	28
16:00～17:00	20	5	0	25	5	30	28	0	0	28	0	28
17:00～18:00	26	0	0	26	0	26	26	0	0	26	0	26
18:00～19:00	29	0	0	29	0	29	11	0	0	11	0	11
19:00～20:00	23	0	0	23	0	23	11	0	0	11	0	11
20:00～21:00	18	0	0	18	0	18	10	0	0	10	0	10
21:00～22:00	11	0	0	11	0	11	0	0	0	0	0	0
合 計	340	40	0	380	40	420	450	13	0	463	3	466

単位：台/時

項 目 時間帯	南 行 き											
	小型貨物車						乗用車					
	現 況 交通量 A	愛 大 工事車両 B	JICA中部 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	工 事 関係車両 E	工事中 交通量 D + E	現 況 交通量 A	愛 大 工事車両 B	JICA中部 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	工 事 関係車両 E	工事中 交通量 D + E
16時間交通量	535	0	0	535	0	535	5,957	12	15	5,984	23	6,007
06:00～07:00	22	0	0	22	0	22	161	0	0	161	0	161
07:00～08:00	50	0	0	50	0	50	364	12	0	376	23	399
08:00～09:00	49	0	0	49	0	49	405	0	2	407	0	407
09:00～10:00	45	0	0	45	0	45	402	0	1	403	0	403
10:00～11:00	50	0	0	50	0	50	411	0	1	412	0	412
11:00～12:00	54	0	0	54	0	54	380	0	1	381	0	381
12:00～13:00	33	0	0	33	0	33	385	0	1	386	0	386
13:00～14:00	30	0	0	30	0	30	421	0	1	422	0	422
14:00～15:00	49	0	0	49	0	49	432	0	1	433	0	433
15:00～16:00	41	0	0	41	0	41	445	0	1	446	0	446
16:00～17:00	41	0	0	41	0	41	501	0	1	502	0	502
17:00～18:00	27	0	0	27	0	27	430	0	1	431	0	431
18:00～19:00	23	0	0	23	0	23	393	0	2	395	0	395
19:00～20:00	12	0	0	12	0	12	308	0	1	309	0	309
20:00～21:00	7	0	0	7	0	7	290	0	1	291	0	291
21:00～22:00	2	0	0	2	0	2	229	0	0	229	0	229
合 計	535	0	0	535	0	535	5,957	12	15	5,984	23	6,007

注) 現況交通量以外の時間交通量は、日交通量から時間変動係数等を用いて算出し、端数処理を行っている。また、
 16時間交通量は、日交通量に16時間分の時間変動係数等を用いて算出し、端数処理を行っている。このため、
 16時間交通量と時間交通量の合計は一致しない。

№ 3

単位：台/時

項目 時間帯	東 行 き											
	大型車						中型車					
	現 況 交通量 A	愛 大 工事車両 B	JICA中部 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	工 事 関係車両 E	工事中 交通量 D + E	現 況 交通量 A	愛 大 工事車両 B	JICA中部 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	工 事 関係車両 E	工事中 交通量 D + E
16時間交通量	420	18	0	438	19	457	870	2	0	872	0	872
06:00～07:00	29	0	0	29	0	29	77	0	0	77	0	77
07:00～08:00	54	2	0	56	2	58	89	0	0	89	0	89
08:00～09:00	55	2	0	57	2	59	96	0	0	96	0	96
09:00～10:00	33	2	0	35	2	37	67	0	0	67	0	67
10:00～11:00	45	2	0	47	2	49	85	0	0	85	0	85
11:00～12:00	30	0	0	30	0	30	76	0	0	76	0	76
12:00～13:00	34	0	0	34	0	34	59	0	0	59	0	59
13:00～14:00	35	2	0	37	2	39	72	0	0	72	0	72
14:00～15:00	32	2	0	34	2	36	73	0	0	73	0	73
15:00～16:00	13	2	0	15	2	17	51	0	0	51	0	51
16:00～17:00	13	2	0	15	2	17	41	0	0	41	0	41
17:00～18:00	11	0	0	11	0	11	32	0	0	32	0	32
18:00～19:00	12	0	0	12	0	12	21	2	0	23	0	23
19:00～20:00	7	0	0	7	0	7	8	0	0	8	0	8
20:00～21:00	11	0	0	11	0	11	11	0	0	11	0	11
21:00～22:00	6	0	0	6	0	6	12	0	0	12	0	12
合 計	420	16	0	436	16	452	870	2	0	872	0	872

単位：台/時

単位：台/時

項目 時間帯	東 行 き											
	小型貨物車						乗用車					
	現 況 交通量	愛 大 工事車両	JICA中部 供用車両	背 景 交通量	工 事 関係車両	工事中 交通量	現 況 交通量	愛 大 工事車両	JICA中部 供用車両	背 景 交通量	工 事 関係車両	工事中 交通量
	A	B	C	D=A+B+C	E	D + E	A	B	C	D=A+B+C	E	D + E
16時間交通量	3,020	0	0	3,020	0	3,020	9,080	1	4	9,085	3	9,088
06:00～07:00	147	0	0	147	0	147	333	0	0	333	0	333
07:00～08:00	243	0	0	243	0	243	635	0	0	635	0	635
08:00～09:00	252	0	0	252	0	252	626	0	1	627	0	627
09:00～10:00	209	0	0	209	0	209	594	0	0	594	0	594
10:00～11:00	258	0	0	258	0	258	630	0	0	630	0	630
11:00～12:00	203	0	0	203	0	203	545	0	0	545	0	545
12:00～13:00	180	0	0	180	0	180	472	0	0	472	0	472
13:00～14:00	233	0	0	233	0	233	561	0	0	561	0	561
14:00～15:00	231	0	0	231	0	231	558	0	0	558	0	558
15:00～16:00	233	0	0	233	0	233	583	0	0	583	0	583
16:00～17:00	269	0	0	269	0	269	620	0	0	620	0	620
17:00～18:00	209	0	0	209	0	209	686	0	0	686	0	686
18:00～19:00	168	0	0	168	0	168	764	1	1	766	3	769
19:00～20:00	80	0	0	80	0	80	643	0	0	643	0	643
20:00～21:00	56	0	0	56	0	56	474	0	0	474	0	474
21:00～22:00	49	0	0	49	0	49	356	0	0	356	0	356
合 計	3,020	0	0	3,020	0	3,020	9,080	1	2	9,083	3	9,086

注) 現況交通量以外の時間交通量は、日交通量から時間変動係数等を用いて算出し、端数処理を行っている。また、
 16時間交通量は、日交通量に16時間分の時間変動係数等を用いて算出し、端数処理を行っている。このため、
 16時間交通量と時間交通量の合計は一致しない。

№ 3

単位：台/時

項 目 時間帯	西 行 き											
	大型車						中型車					
	現 況 交通量 A	愛 大 工事車両 B	JICA中部 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	工 事 関係車両 E	工事中 交通量 D + E	現 況 交通量 A	愛 大 工事車両 B	JICA中部 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	工 事 関係車両 E	工事中 交通量 D + E
16時間交通量	523	18	0	541	19	560	1,109	3	0	1,112	1	1,113
06:00～07:00	15	0	0	15	0	15	44	0	0	44	0	44
07:00～08:00	43	2	0	45	2	47	67	3	0	70	1	71
08:00～09:00	28	2	0	30	2	32	64	0	0	64	0	64
09:00～10:00	56	2	0	58	2	60	106	0	0	106	0	106
10:00～11:00	62	2	0	64	2	66	112	0	0	112	0	112
11:00～12:00	54	0	0	54	0	54	86	0	0	86	0	86
12:00～13:00	34	0	0	34	0	34	84	0	0	84	0	84
13:00～14:00	25	2	0	27	2	29	84	0	0	84	0	84
14:00～15:00	40	2	0	42	2	44	104	0	0	104	0	104
15:00～16:00	29	2	0	31	2	33	84	0	0	84	0	84
16:00～17:00	34	2	0	36	2	38	80	0	0	80	0	80
17:00～18:00	45	0	0	45	0	45	60	0	0	60	0	60
18:00～19:00	23	0	0	23	0	23	40	0	0	40	0	40
19:00～20:00	17	0	0	17	0	17	62	0	0	62	0	62
20:00～21:00	11	0	0	11	0	11	23	0	0	23	0	23
21:00～22:00	7	0	0	7	0	7	9	0	0	9	0	9
合 計	523	16	0	539	16	555	1,109	3	0	1,112	1	1,113

単位：台/時

項 目 時間帯	西 行 き											
	小型貨物車						乗用車					
	現 況 交通量 A	愛 大 工事車両 B	JICA中部 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	工 事 関係車両 E	工事中 交通量 D + E	現 況 交通量 A	愛 大 工事車両 B	JICA中部 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	工 事 関係車両 E	工事中 交通量 D + E
16時間交通量	3,219	0	0	3,219	0	3,219	8,280	3	4	8,287	6	8,293
06:00～07:00	65	0	0	65	0	65	250	0	0	250	0	250
07:00～08:00	157	0	0	157	0	157	576	3	0	579	6	585
08:00～09:00	189	0	0	189	0	189	529	0	1	530	0	530
09:00～10:00	241	0	0	241	0	241	448	0	0	448	0	448
10:00～11:00	268	0	0	268	0	268	497	0	0	497	0	497
11:00～12:00	238	0	0	238	0	238	496	0	0	496	0	496
12:00～13:00	191	0	0	191	0	191	481	0	0	481	0	481
13:00～14:00	266	0	0	266	0	266	505	0	0	505	0	505
14:00～15:00	285	0	0	285	0	285	551	0	0	551	0	551
15:00～16:00	283	0	0	283	0	283	559	0	0	559	0	559
16:00～17:00	262	0	0	262	0	262	555	0	0	555	0	555
17:00～18:00	230	0	0	230	0	230	657	0	0	657	0	657
18:00～19:00	217	0	0	217	0	217	693	0	1	694	0	694
19:00～20:00	160	0	0	160	0	160	562	0	0	562	0	562
20:00～21:00	102	0	0	102	0	102	519	0	0	519	0	519
21:00～22:00	65	0	0	65	0	65	402	0	0	402	0	402
合 計	3,219	0	0	3,219	0	3,219	8,280	3	2	8,285	6	8,291

注) 現況交通量以外の時間交通量は、日交通量から時間変動係数等を用いて算出し、端数処理を行っている。また、16時間交通量は、日交通量に16時間分の時間変動係数等を用いて算出し、端数処理を行っている。このため、16時間交通量と時間交通量の合計は一致しない。

№ 4

単位：台/時

項 目 時間帯	北 行 き											
	大型車						中型車					
	現 況 交通量 A	愛 大 工事車両 B	JICA中部 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	工 事 関係車両 E	工事中 交通量 D + E	現 況 交通量 A	愛 大 工事車両 B	JICA中部 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	工 事 関係車両 E	工事中 交通量 D + E
16時間交通量	50	54	0	104	56	160	596	5	0	601	1	602
06:00～07:00	5	0	0	5	0	5	19	0	0	19	0	19
07:00～08:00	4	7	0	11	7	18	33	5	0	38	1	39
08:00～09:00	4	7	0	11	7	18	55	0	0	55	0	55
09:00～10:00	3	7	0	10	7	17	77	0	0	77	0	77
10:00～11:00	2	7	0	9	7	16	61	0	0	61	0	61
11:00～12:00	1	0	0	1	0	1	57	0	0	57	0	57
12:00～13:00	5	0	0	5	0	5	30	0	0	30	0	30
13:00～14:00	1	7	0	8	7	15	52	0	0	52	0	52
14:00～15:00	2	7	0	9	7	16	54	0	0	54	0	54
15:00～16:00	5	7	0	12	7	19	56	0	0	56	0	56
16:00～17:00	3	7	0	10	7	17	41	0	0	41	0	41
17:00～18:00	5	0	0	5	0	5	30	0	0	30	0	30
18:00～19:00	5	0	0	5	0	5	21	0	0	21	0	21
19:00～20:00	1	0	0	1	0	1	5	0	0	5	0	5
20:00～21:00	3	0	0	3	0	3	3	0	0	3	0	3
21:00～22:00	1	0	0	1	0	1	2	0	0	2	0	2
合 計	50	56	0	106	56	162	596	5	0	601	1	602

単位：台/時

項 目 時間帯	北 行 き											
	小型貨物車						乗用車					
	現 況 交通量 A	愛 大 工事車両 B	JICA中部 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	工 事 関係車両 E	工事中 交通量 D + E	現 況 交通量 A	愛 大 工事車両 B	JICA中部 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	工 事 関係車両 E	工事中 交通量 D + E
16時間交通量	2,105	0	0	2,105	0	2,105	5,394	4	9	5,407	9	5,416
06:00～07:00	44	0	0	44	0	44	160	0	0	160	0	160
07:00～08:00	129	0	0	129	0	129	330	4	0	334	9	343
08:00～09:00	163	0	0	163	0	163	392	0	1	393	0	393
09:00～10:00	155	0	0	155	0	155	323	0	1	324	0	324
10:00～11:00	185	0	0	185	0	185	345	0	0	345	0	345
11:00～12:00	129	0	0	129	0	129	338	0	0	338	0	338
12:00～13:00	121	0	0	121	0	121	308	0	1	309	0	309
13:00～14:00	181	0	0	181	0	181	373	0	0	373	0	373
14:00～15:00	181	0	0	181	0	181	362	0	0	362	0	362
15:00～16:00	173	0	0	173	0	173	396	0	0	396	0	396
16:00～17:00	165	0	0	165	0	165	385	0	0	385	0	385
17:00～18:00	189	0	0	189	0	189	482	0	1	483	0	483
18:00～19:00	144	0	0	144	0	144	418	0	1	419	0	419
19:00～20:00	69	0	0	69	0	69	319	0	1	320	0	320
20:00～21:00	48	0	0	48	0	48	286	0	0	286	0	286
21:00～22:00	29	0	0	29	0	29	177	0	0	177	0	177
合 計	2,105	0	0	2,105	0	2,105	5,394	4	6	5,404	9	5,413

注) 現況交通量以外の時間交通量は、日交通量から時間変動係数等を用いて算出し、端数処理を行っている。また、
 16時間交通量は、日交通量に16時間分の時間変動係数等を用いて算出し、端数処理を行っている。このため、
 16時間交通量と時間交通量の合計は一致しない。

№ 4

単位：台/時

項 目 時間帯	南 行 き											
	大型車						中型車					
	現 況 交通量 A	愛 大 工事車両 B	JICA中部 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	工 事 関係車両 E	工事中 交通量 D + E	現 況 交通量 A	愛 大 工事車両 B	JICA中部 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	工 事 関係車両 E	工事中 交通量 D + E
16時間交通量	58	54	0	112	56	168	351	5	0	356	1	357
06:00～07:00	2	0	0	2	0	2	15	0	0	15	0	15
07:00～08:00	9	7	0	16	7	23	25	0	0	25	0	25
08:00～09:00	4	7	0	11	7	18	34	0	0	34	0	34
09:00～10:00	7	7	0	14	7	21	16	0	0	16	0	16
10:00～11:00	4	7	0	11	7	18	51	0	0	51	0	51
11:00～12:00	1	0	0	1	0	1	44	0	0	44	0	44
12:00～13:00	5	0	0	5	0	5	27	0	0	27	0	27
13:00～14:00	5	7	0	12	7	19	26	0	0	26	0	26
14:00～15:00	7	7	0	14	7	21	34	0	0	34	0	34
15:00～16:00	0	7	0	7	7	14	6	0	0	6	0	6
16:00～17:00	6	7	0	13	7	20	34	0	0	34	0	34
17:00～18:00	2	0	0	2	0	2	21	0	0	21	0	21
18:00～19:00	2	0	0	2	0	2	11	5	0	16	1	17
19:00～20:00	2	0	0	2	0	2	4	0	0	4	0	4
20:00～21:00	2	0	0	2	0	2	2	0	0	2	0	2
21:00～22:00	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1
合 計	58	56	0	114	56	170	351	5	0	356	1	357

単位：台/時

項 目 時間帯	南 行 き											
	小型貨物車						乗用車					
	現 況 交通量 A	愛 大 工事車両 B	JICA中部 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	工 事 関係車両 E	工事中 交通量 D + E	現 況 交通量 A	愛 大 工事車両 B	JICA中部 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	工 事 関係車両 E	工事中 交通量 D + E
16時間交通量	1,689	0	0	1,689	0	1,689	4,308	4	9	4,321	9	4,330
06:00～07:00	58	0	0	58	0	58	172	0	0	172	0	172
07:00～08:00	126	0	0	126	0	126	260	0	0	260	0	260
08:00～09:00	116	0	0	116	0	116	345	0	1	346	0	346
09:00～10:00	128	0	0	128	0	128	306	0	1	307	0	307
10:00～11:00	161	0	0	161	0	161	245	0	0	245	0	245
11:00～12:00	139	0	0	139	0	139	252	0	0	252	0	252
12:00～13:00	96	0	0	96	0	96	241	0	1	242	0	242
13:00～14:00	135	0	0	135	0	135	255	0	0	255	0	255
14:00～15:00	117	0	0	117	0	117	297	0	0	297	0	297
15:00～16:00	124	0	0	124	0	124	332	0	0	332	0	332
16:00～17:00	163	0	0	163	0	163	322	0	0	322	0	322
17:00～18:00	130	0	0	130	0	130	341	0	1	342	0	342
18:00～19:00	95	0	0	95	0	95	313	4	1	318	9	327
19:00～20:00	44	0	0	44	0	44	243	0	1	244	0	244
20:00～21:00	33	0	0	33	0	33	223	0	0	223	0	223
21:00～22:00	24	0	0	24	0	24	161	0	0	161	0	161
合 計	1,689	0	0	1,689	0	1,689	4,308	4	6	4,318	9	4,327

注) 現況交通量以外の時間交通量は、日交通量から時間変動係数等を用いて算出し、端数処理を行っている。また、
 16時間交通量は、日交通量に16時間分の時間変動係数等を用いて算出し、端数処理を行っている。このため、
 16時間交通量と時間交通量の合計は一致しない。

№ 5

単位：台/時

項 目 時間帯	北 行 き											
	大型車						中型車					
	現 況 交通量 A	愛 大 工事車両 B	JICA中部 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	工 事 関係車両 E	工事中 交通量 D + E	現 況 交通量 A	愛 大 工事車両 B	JICA中部 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	工 事 関係車両 E	工事中 交通量 D + E
16時間交通量	221	27	0	248	28	276	433	2	0	435	0	435
06:00～07:00	25	0	0	25	0	25	35	0	0	35	0	35
07:00～08:00	21	3	0	24	3	27	32	2	0	34	0	34
08:00～09:00	21	3	0	24	3	27	30	0	0	30	0	30
09:00～10:00	23	3	0	26	3	29	31	0	0	31	0	31
10:00～11:00	15	3	0	18	3	21	50	0	0	50	0	50
11:00～12:00	18	0	0	18	0	18	43	0	0	43	0	43
12:00～13:00	15	0	0	15	0	15	40	0	0	40	0	40
13:00～14:00	14	3	0	17	3	20	33	0	0	33	0	33
14:00～15:00	12	3	0	15	3	18	34	0	0	34	0	34
15:00～16:00	15	3	0	18	3	21	25	0	0	25	0	25
16:00～17:00	11	3	0	14	3	17	34	0	0	34	0	34
17:00～18:00	9	0	0	9	0	9	27	0	0	27	0	27
18:00～19:00	3	0	0	3	0	3	7	0	0	7	0	7
19:00～20:00	7	0	0	7	0	7	3	0	0	3	0	3
20:00～21:00	6	0	0	6	0	6	4	0	0	4	0	4
21:00～22:00	6	0	0	6	0	6	5	0	0	5	0	5
合 計	221	24	0	245	24	269	433	2	0	435	0	435

単位：台/時

項 目 時間帯	北 行 き											
	小型貨物車						乗用車					
	現 況 交通量 A	愛 大 工事車両 B	JICA中部 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	工 事 関係車両 E	工事中 交通量 D + E	現 況 交通量 A	愛 大 工事車両 B	JICA中部 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	工 事 関係車両 E	工事中 交通量 D + E
16時間交通量	400	0	0	400	0	400	6,231	1	6	6,238	3	6,241
06:00～07:00	23	0	0	23	0	23	198	0	0	198	0	198
07:00～08:00	50	0	0	50	0	50	477	1	0	478	3	481
08:00～09:00	55	0	0	55	0	55	519	0	1	520	0	520
09:00～10:00	33	0	0	33	0	33	433	0	0	433	0	433
10:00～11:00	34	0	0	34	0	34	423	0	0	423	0	423
11:00～12:00	28	0	0	28	0	28	375	0	0	375	0	375
12:00～13:00	17	0	0	17	0	17	337	0	0	337	0	337
13:00～14:00	38	0	0	38	0	38	403	0	0	403	0	403
14:00～15:00	35	0	0	35	0	35	387	0	0	387	0	387
15:00～16:00	23	0	0	23	0	23	419	0	0	419	0	419
16:00～17:00	24	0	0	24	0	24	507	0	0	507	0	507
17:00～18:00	20	0	0	20	0	20	517	0	0	517	0	517
18:00～19:00	9	0	0	9	0	9	427	0	1	428	0	428
19:00～20:00	4	0	0	4	0	4	372	0	0	372	0	372
20:00～21:00	2	0	0	2	0	2	255	0	0	255	0	255
21:00～22:00	5	0	0	5	0	5	182	0	0	182	0	182
合 計	400	0	0	400	0	400	6,231	1	2	6,234	3	6,237

注) 現況交通量以外の時間交通量は、日交通量から時間変動係数等を用いて算出し、端数処理を行っている。また、
 16時間交通量は、日交通量に16時間分の時間変動係数等を用いて算出し、端数処理を行っている。このため、
 16時間交通量と時間交通量の合計は一致しない。

№ 5

単位：台/時

項 目 時間帯	南 行 き											
	大型車						中型車					
	現 況 交通量 A	愛 大 工事車両 B	JICA中部 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	工 事 関係車両 E	工事中 交通量 D + E	現 況 交通量 A	愛 大 工事車両 B	JICA中部 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	工 事 関係車両 E	工事中 交通量 D + E
16時間交通量	233	0	0	233	0	233	427	0	0	427	0	427
06:00～07:00	15	0	0	15	0	15	3	0	0	3	0	3
07:00～08:00	16	0	0	16	0	16	30	0	0	30	0	30
08:00～09:00	15	0	0	15	0	15	28	0	0	28	0	28
09:00～10:00	24	0	0	24	0	24	48	0	0	48	0	48
10:00～11:00	2	0	0	2	0	2	36	0	0	36	0	36
11:00～12:00	20	0	0	20	0	20	38	0	0	38	0	38
12:00～13:00	9	0	0	9	0	9	27	0	0	27	0	27
13:00～14:00	11	0	0	11	0	11	29	0	0	29	0	29
14:00～15:00	15	0	0	15	0	15	48	0	0	48	0	48
15:00～16:00	15	0	0	15	0	15	55	0	0	55	0	55
16:00～17:00	13	0	0	13	0	13	29	0	0	29	0	29
17:00～18:00	19	0	0	19	0	19	18	0	0	18	0	18
18:00～19:00	27	0	0	27	0	27	19	0	0	19	0	19
19:00～20:00	17	0	0	17	0	17	7	0	0	7	0	7
20:00～21:00	13	0	0	13	0	13	9	0	0	9	0	9
21:00～22:00	2	0	0	2	0	2	3	0	0	3	0	3
合 計	233	0	0	233	0	233	427	0	0	427	0	427

単位：台/時

項 目 時間帯	南 行 き											
	小型貨物車						乗用車					
	現 況 交通量 A	愛 大 工事車両 B	JICA中部 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	工 事 関係車両 E	工事中 交通量 D + E	現 況 交通量 A	愛 大 工事車両 B	JICA中部 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	工 事 関係車両 E	工事中 交通量 D + E
16時間交通量	334	0	0	334	0	334	5,345	0	6	5,351	0	5,351
06:00～07:00	0	0	0	0	0	0	137	0	0	137	0	137
07:00～08:00	16	0	0	16	0	16	387	0	0	387	0	387
08:00～09:00	23	0	0	23	0	23	322	0	1	323	0	323
09:00～10:00	26	0	0	26	0	26	316	0	0	316	0	316
10:00～11:00	32	0	0	32	0	32	331	0	0	331	0	331
11:00～12:00	27	0	0	27	0	27	368	0	0	368	0	368
12:00～13:00	18	0	0	18	0	18	326	0	0	326	0	326
13:00～14:00	22	0	0	22	0	22	364	0	0	364	0	364
14:00～15:00	27	0	0	27	0	27	380	0	0	380	0	380
15:00～16:00	31	0	0	31	0	31	382	0	0	382	0	382
16:00～17:00	37	0	0	37	0	37	363	0	0	363	0	363
17:00～18:00	41	0	0	41	0	41	422	0	0	422	0	422
18:00～19:00	18	0	0	18	0	18	415	0	1	416	0	416
19:00～20:00	9	0	0	9	0	9	296	0	0	296	0	296
20:00～21:00	4	0	0	4	0	4	294	0	0	294	0	294
21:00～22:00	3	0	0	3	0	3	242	0	0	242	0	242
合 計	334	0	0	334	0	334	5,345	0	2	5,347	0	5,347

注) 現況交通量以外の時間交通量は、日交通量から時間変動係数等を用いて算出し、端数処理を行っている。また、
 16時間交通量は、日交通量に16時間分の時間変動係数等を用いて算出し、端数処理を行っている。このため、
 16時間交通量と時間交通量の合計は一致しない。

№ 6

単位：台/時

項目 時間帯	東 行 き											
	大型車						中型車					
	現 況 交通量 A	愛 大 工事車両 B	JICA中部 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	工 事 関係車両 E	工事中 交通量 D + E	現 況 交通量 A	愛 大 工事車両 B	JICA中部 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	工 事 関係車両 E	工事中 交通量 D + E
16時間交通量	548	45	0	593	47	640	837	10	0	847	2	849
06:00～07:00	37	0	0	37	0	37	60	0	0	60	0	60
07:00～08:00	50	6	0	56	6	62	54	10	0	64	2	66
08:00～09:00	60	6	0	66	6	72	67	0	0	67	0	67
09:00～10:00	42	6	0	48	6	54	77	0	0	77	0	77
10:00～11:00	43	6	0	49	6	55	97	0	0	97	0	97
11:00～12:00	24	0	0	24	0	24	75	0	0	75	0	75
12:00～13:00	31	0	0	31	0	31	47	0	0	47	0	47
13:00～14:00	49	6	0	55	6	61	74	0	0	74	0	74
14:00～15:00	36	6	0	42	6	48	83	0	0	83	0	83
15:00～16:00	36	6	0	42	6	48	59	0	0	59	0	59
16:00～17:00	25	6	0	31	6	37	60	0	0	60	0	60
17:00～18:00	24	0	0	24	0	24	27	0	0	27	0	27
18:00～19:00	23	0	0	23	0	23	31	0	0	31	0	31
19:00～20:00	30	0	0	30	0	30	5	0	0	5	0	5
20:00～21:00	18	0	0	18	0	18	10	0	0	10	0	10
21:00～22:00	20	0	0	20	0	20	11	0	0	11	0	11
合 計	548	48	0	596	48	644	837	10	0	847	2	849

単位：台/時

項目 時間帯	東 行 き											
	小型貨物車						乗用車					
	現 況 交通量 A	愛 大 工事車両 B	JICA中部 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	工 事 関係車両 E	工事中 交通量 D + E	現 況 交通量 A	愛 大 工事車両 B	JICA中部 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	工 事 関係車両 E	工事中 交通量 D + E
16時間交通量	3,233	0	0	3,233	0	3,233	8,233	9	10	8,252	17	8,269
06:00～07:00	151	0	0	151	0	151	406	0	0	406	0	406
07:00～08:00	267	0	0	267	0	267	698	9	0	707	17	724
08:00～09:00	206	0	0	206	0	206	578	0	1	579	0	579
09:00～10:00	215	0	0	215	0	215	544	0	1	545	0	545
10:00～11:00	250	0	0	250	0	250	523	0	1	524	0	524
11:00～12:00	242	0	0	242	0	242	521	0	1	522	0	522
12:00～13:00	198	0	0	198	0	198	453	0	1	454	0	454
13:00～14:00	226	0	0	226	0	226	472	0	1	473	0	473
14:00～15:00	231	0	0	231	0	231	485	0	1	486	0	486
15:00～16:00	276	0	0	276	0	276	537	0	1	538	0	538
16:00～17:00	301	0	0	301	0	301	554	0	1	555	0	555
17:00～18:00	246	0	0	246	0	246	646	0	1	647	0	647
18:00～19:00	172	0	0	172	0	172	635	0	1	636	0	636
19:00～20:00	133	0	0	133	0	133	510	0	1	511	0	511
20:00～21:00	67	0	0	67	0	67	380	0	1	381	0	381
21:00～22:00	52	0	0	52	0	52	291	0	0	291	0	291
合 計	3,233	0	0	3,233	0	3,233	8,233	9	13	8,255	17	8,272

注) 現況交通量以外の時間交通量は、日交通量から時間変動係数等を用いて算出し、端数処理を行っている。また、
 16時間交通量は、日交通量に16時間分の時間変動係数等を用いて算出し、端数処理を行っている。このため、
 16時間交通量と時間交通量の合計は一致しない。

№ 6

単位：台/時

項 目 時間帯	西 行 き											
	大型車						中型車					
	現 況 交通量 A	愛 大 工事車両 B	JICA中部 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	工 事 関係車両 E	工事中 交通量 D + E	現 況 交通量 A	愛 大 工事車両 B	JICA中部 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	工 事 関係車両 E	工事中 交通量 D + E
16時間交通量	486	18	0	504	19	523	996	3	0	999	1	1,000
06:00～07:00	15	0	0	15	0	15	33	0	0	33	0	33
07:00～08:00	27	2	0	29	2	31	63	0	0	63	0	63
08:00～09:00	36	2	0	38	2	40	83	0	0	83	0	83
09:00～10:00	38	2	0	40	2	42	112	0	0	112	0	112
10:00～11:00	64	2	0	66	2	68	96	0	0	96	0	96
11:00～12:00	60	0	0	60	0	60	84	0	0	84	0	84
12:00～13:00	30	0	0	30	0	30	74	0	0	74	0	74
13:00～14:00	43	2	0	45	2	47	89	0	0	89	0	89
14:00～15:00	34	2	0	36	2	38	77	0	0	77	0	77
15:00～16:00	23	2	0	25	2	27	97	0	0	97	0	97
16:00～17:00	35	2	0	37	2	39	68	0	0	68	0	68
17:00～18:00	25	0	0	25	0	25	56	0	0	56	0	56
18:00～19:00	17	0	0	17	0	17	25	3	0	28	1	29
19:00～20:00	18	0	0	18	0	18	20	0	0	20	0	20
20:00～21:00	12	0	0	12	0	12	12	0	0	12	0	12
21:00～22:00	9	0	0	9	0	9	7	0	0	7	0	7
合 計	486	16	0	502	16	518	996	3	0	999	1	1,000

単位：台/時

項 目 時間帯	西 行 き											
	小型貨物車						乗用車					
	現 況 交通量 A	愛 大 工事車両 B	JICA中部 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	工 事 関係車両 E	工事中 交通量 D + E	現 況 交通量 A	愛 大 工事車両 B	JICA中部 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	工 事 関係車両 E	工事中 交通量 D + E
16時間交通量	3,905	0	0	3,905	0	3,905	8,558	3	10	8,571	6	8,577
06:00～07:00	81	0	0	81	0	81	215	0	0	215	0	215
07:00～08:00	153	0	0	153	0	153	192	0	0	192	0	192
08:00～09:00	255	0	0	255	0	255	491	0	1	492	0	492
09:00～10:00	268	0	0	268	0	268	430	0	1	431	0	431
10:00～11:00	338	0	0	338	0	338	443	0	1	444	0	444
11:00～12:00	286	0	0	286	0	286	556	0	1	557	0	557
12:00～13:00	250	0	0	250	0	250	539	0	1	540	0	540
13:00～14:00	331	0	0	331	0	331	541	0	1	542	0	542
14:00～15:00	358	0	0	358	0	358	563	0	1	564	0	564
15:00～16:00	296	0	0	296	0	296	531	0	1	532	0	532
16:00～17:00	332	0	0	332	0	332	631	0	1	632	0	632
17:00～18:00	317	0	0	317	0	317	811	0	1	812	0	812
18:00～19:00	272	0	0	272	0	272	841	3	1	845	6	851
19:00～20:00	172	0	0	172	0	172	689	0	1	690	0	690
20:00～21:00	113	0	0	113	0	113	613	0	1	614	0	614
21:00～22:00	83	0	0	83	0	83	472	0	0	472	0	472
合 計	3,905	0	0	3,905	0	3,905	8,558	3	13	8,574	6	8,580

注) 現況交通量以外の時間交通量は、日交通量から時間変動係数等を用いて算出し、端数処理を行っている。また、
 16 時間交通量は、日交通量に 16 時間分の時間変動係数等を用いて算出し、端数処理を行っている。このため、
 16 時間交通量と時間交通量の合計は一致しない。

資料 4 - 1 1 工事中における道路交通騒音の等価騒音レベルの時間別予測結果

[本編 p.214 参照]

[№ 1 地点]

単位：dB

時 間 帯	現 況 実測値 A	現況予測 計 算 値 B	背景予測 計 算 値 C	背 景 増加分 C - B	背 景 予測値 A+(C-B)=E	工事中予測 計 算 値 D	工事中 増加分 D - C	工事中 予測値 E + (D-C)
6:00 ~ 7:00	56.1	53.9	53.9	0.0	56.1	53.9	0.0	56.1
7:00 ~ 8:00	58.0	58.8	63.0	4.2	62.2	63.8	0.8	63.0
8:00 ~ 9:00	58.6	52.8	58.6	5.8	64.4	60.0	1.4	65.8
9:00 ~ 10:00	60.7	53.5	58.8	5.3	66.0	60.1	1.3	67.3
10:00 ~ 11:00	61.0	53.8	58.8	5.0	66.0	60.2	1.4	67.4
11:00 ~ 12:00	61.9	57.3	57.4	0.1	62.0	57.4	0.0	62.0
12:00 ~ 13:00	61.3	58.4	58.5	0.1	61.4	58.5	0.0	61.4
13:00 ~ 14:00	61.9	57.3	60.2	2.9	64.8	61.2	1.0	65.8
14:00 ~ 15:00	61.8	56.3	59.8	3.5	65.3	60.9	1.1	66.4
15:00 ~ 16:00	61.5	58.4	60.9	2.5	64.0	61.7	0.8	64.8
16:00 ~ 17:00	63.3	58.6	60.9	2.3	65.6	61.8	0.9	66.5
17:00 ~ 18:00	64.4	59.4	59.5	0.1	64.5	59.5	0.0	64.5
18:00 ~ 19:00	63.3	59.5	61.5	2.0	65.3	62.0	0.5	65.8
19:00 ~ 20:00	61.2	56.0	56.2	0.2	61.4	56.2	0.0	61.4
20:00 ~ 21:00	67.4	55.1	55.3	0.2	67.6	55.3	0.0	67.6
21:00 ~ 22:00	62.7	58.9	58.9	0.0	62.7	58.9	0.0	62.7
昼間の 等価騒音レベル	62	57	59	2	64	60	1	65

注) 工事関係車両の走行時間は、7～19時である。(11～13時は除く。)

[№ 2 地点]

単位：dB

時 間 帯	現 況 実測値 A	現況予測 計 算 値 B	背景予測 計 算 値 C	背 景 増加分 C - B	背 景 予測値 A+(C-B)=E	工事中予測 計 算 値 D	工事中 増加分 D - C	工事中 予測値 E + (D-C)
6:00 ~ 7:00	68.9	66.9	66.9	0.0	68.9	66.9	0.0	68.9
7:00 ~ 8:00	70.6	69.0	69.5	0.5	71.1	69.9	0.4	71.5
8:00 ~ 9:00	71.6	69.9	70.2	0.3	71.9	70.4	0.2	72.1
9:00 ~ 10:00	70.8	70.0	70.2	0.2	71.0	70.5	0.3	71.3
10:00 ~ 11:00	71.3	69.6	69.8	0.2	71.5	70.1	0.3	71.8
11:00 ~ 12:00	70.5	69.2	69.2	0.0	70.5	69.2	0.0	70.5
12:00 ~ 13:00	70.2	68.7	68.7	0.0	70.2	68.7	0.0	70.2
13:00 ~ 14:00	70.6	69.2	69.5	0.3	70.9	69.8	0.3	71.2
14:00 ~ 15:00	70.8	69.5	69.8	0.3	71.1	70.0	0.2	71.3
15:00 ~ 16:00	70.9	69.4	69.7	0.3	71.2	69.9	0.2	71.4
16:00 ~ 17:00	70.6	69.6	69.9	0.3	70.9	70.1	0.2	71.1
17:00 ~ 18:00	71.4	69.4	69.4	0.0	71.4	69.4	0.0	71.4
18:00 ~ 19:00	71.0	69.0	69.2	0.2	71.2	69.3	0.1	71.3
19:00 ~ 20:00	71.4	67.9	67.9	0.0	71.4	67.9	0.0	71.4
20:00 ~ 21:00	70.2	67.1	67.1	0.0	70.2	67.1	0.0	70.2
21:00 ~ 22:00	70.7	65.9	65.9	0.0	70.7	65.9	0.0	70.7
昼間の 等価騒音レベル	71	69	69	0	71	69	0	71

注) 工事関係車両の走行時間は、7～19時である。(11～13時は除く。)

[№ 3 地点]

単位：dB

時 間 帯	現 況 実測値 A	現況予測 計 算 値 B	背景予測 計 算 値 C	背 景 増加分 C - B	背 景 予測値 A+(C-B)=E	工事中予測 計 算 値 D	工事中 増加分 D - C	工事中 予測値 E + (D-C)
6:00 ~ 7:00	66.2	70.0	70.0	0.0	66.2	70.0	0.0	66.2
7:00 ~ 8:00	72.8	72.4	72.5	0.1	72.9	72.5	0.0	72.9
8:00 ~ 9:00	72.5	72.3	72.4	0.1	72.6	72.5	0.1	72.7
9:00 ~ 10:00	69.5	72.0	72.0	0.0	69.5	72.1	0.1	69.6
10:00 ~ 11:00	70.9	72.6	72.6	0.0	70.9	72.7	0.1	71.0
11:00 ~ 12:00	70.1	71.8	71.8	0.0	70.1	71.8	0.0	70.1
12:00 ~ 13:00	70.3	71.2	71.2	0.0	70.3	71.2	0.0	70.3
13:00 ~ 14:00	70.0	71.9	71.9	0.0	70.0	72.0	0.1	70.1
14:00 ~ 15:00	69.5	72.0	72.1	0.1	69.6	72.1	0.0	69.6
15:00 ~ 16:00	69.6	71.5	71.6	0.1	69.7	71.6	0.0	69.7
16:00 ~ 17:00	70.3	71.6	71.7	0.1	70.4	71.7	0.0	70.4
17:00 ~ 18:00	69.8	71.6	71.6	0.0	69.8	71.6	0.0	69.8
18:00 ~ 19:00	70.3	71.3	71.4	0.1	70.4	71.4	0.0	70.4
19:00 ~ 20:00	69.3	70.2	70.2	0.0	69.3	70.2	0.0	69.3
20:00 ~ 21:00	69.5	69.2	69.2	0.0	69.5	69.2	0.0	69.5
21:00 ~ 22:00	69.4	67.8	67.8	0.0	69.4	67.8	0.0	69.4
昼間の 等価騒音レベル	70	71	71	0	70	71	0	70

注) 工事関係車両の走行時間は、7～19時である。(11～13時は除く。)

[№ 4 地点]

単位：dB

時 間 帯	現 況 実測値 A	現況予測 計 算 値 B	背景予測 計 算 値 C	背 景 増加分 C - B	背 景 予測値 A+(C-B)=E	工事中予測 計 算 値 D	工事中 増加分 D - C	工事中 予測値 E + (D-C)
6:00 ~ 7:00	67.0	66.0	66.0	0.0	67.0	66.0	0.0	67.0
7:00 ~ 8:00	67.7	68.7	69.0	0.3	68.0	69.3	0.3	68.3
8:00 ~ 9:00	69.0	69.4	69.6	0.2	69.2	69.8	0.2	69.4
9:00 ~ 10:00	68.7	69.1	69.3	0.2	68.9	69.6	0.3	69.2
10:00 ~ 11:00	68.7	69.5	69.7	0.2	68.9	69.9	0.2	69.1
11:00 ~ 12:00	67.5	68.9	68.9	0.0	67.5	68.9	0.0	67.5
12:00 ~ 13:00	68.1	68.3	68.3	0.0	68.1	68.3	0.0	68.1
13:00 ~ 14:00	67.2	69.0	69.3	0.3	67.5	69.5	0.2	67.7
14:00 ~ 15:00	67.7	69.2	69.5	0.3	68.0	69.7	0.2	68.2
15:00 ~ 16:00	68.2	68.9	69.2	0.3	68.5	69.4	0.2	68.7
16:00 ~ 17:00	68.4	69.5	69.8	0.3	68.7	70.0	0.2	68.9
17:00 ~ 18:00	67.9	69.4	69.4	0.0	67.9	69.4	0.0	67.9
18:00 ~ 19:00	69.0	68.5	68.7	0.2	69.2	68.7	0.0	69.2
19:00 ~ 20:00	67.4	66.6	66.6	0.0	67.4	66.6	0.0	67.4
20:00 ~ 21:00	68.1	66.1	66.1	0.0	68.1	66.1	0.0	68.1
21:00 ~ 22:00	67.4	64.1	64.1	0.0	67.4	64.1	0.0	67.4
昼間の 等価騒音レベル	68	68	69	1	69	69	0	69

注) 工事関係車両の走行時間は、7～19時である。(11～13時は除く。)

[№ 5 地点]

単位：dB

時 間 帯	現 況 実測値 A	現況予測 計 算 値 B	背景予測 計 算 値 C	背 景 増加分 C - B	背 景 予測値 A+(C-B)=E	工事中予測 計 算 値 D	工事中 増加分 D - C	工事中 予測値 E + (D-C)
6:00 ~ 7:00	66.5	66.7	66.7	0.0	66.5	66.7	0.0	66.5
7:00 ~ 8:00	70.5	69.1	69.2	0.1	70.6	69.3	0.1	70.7
8:00 ~ 9:00	68.7	69.1	69.2	0.1	68.8	69.3	0.1	68.9
9:00 ~ 10:00	66.8	69.0	69.0	0.0	66.8	69.1	0.1	66.9
10:00 ~ 11:00	67.6	68.7	68.8	0.1	67.7	68.9	0.1	67.8
11:00 ~ 12:00	67.7	68.7	68.7	0.0	67.7	68.7	0.0	67.7
12:00 ~ 13:00	68.0	67.9	67.9	0.0	68.0	67.9	0.0	68.0
13:00 ~ 14:00	68.5	68.5	68.5	0.0	68.5	68.6	0.1	68.6
14:00 ~ 15:00	67.2	68.5	68.6	0.1	67.3	68.7	0.1	67.4
15:00 ~ 16:00	67.5	68.6	68.7	0.1	67.6	68.7	0.0	67.6
16:00 ~ 17:00	67.8	68.8	68.9	0.1	67.9	69.0	0.1	68.0
17:00 ~ 18:00	66.8	68.8	68.8	0.0	66.8	68.8	0.0	66.8
18:00 ~ 19:00	66.7	67.8	67.8	0.0	66.7	67.8	0.0	66.7
19:00 ~ 20:00	66.1	66.8	66.8	0.0	66.1	66.8	0.0	66.1
20:00 ~ 21:00	65.3	65.7	65.7	0.0	65.3	65.7	0.0	65.3
21:00 ~ 22:00	64.6	64.6	64.6	0.0	64.6	64.6	0.0	64.6
昼間の 等価騒音レベル	68	68	68	0	68	68	0	68

注) 工事関係車両の走行時間は、7～19時である。(11～13時は除く。)

[№ 6 地点]

単位：dB

時 間 帯	現 況 実測値 A	現況予測 計 算 値 B	背景予測 計 算 値 C	背 景 増加分 C - B	背 景 予測値 A+(C-B)=E	工事中予測 計 算 値 D	工事中 増加分 D - C	工事中 予測値 E + (D-C)
6:00 ~ 7:00	68.4	69.8	69.8	0.0	68.4	69.8	0.0	68.4
7:00 ~ 8:00	70.8	71.5	71.7	0.2	71.0	71.9	0.2	71.2
8:00 ~ 9:00	70.6	71.9	72.0	0.1	70.7	72.1	0.1	70.8
9:00 ~ 10:00	68.3	71.7	71.8	0.1	68.4	71.9	0.1	68.5
10:00 ~ 11:00	68.8	72.1	72.2	0.1	68.9	72.3	0.1	69.0
11:00 ~ 12:00	69.1	71.7	71.7	0.0	69.1	71.7	0.0	69.1
12:00 ~ 13:00	67.4	70.9	70.9	0.0	67.4	70.9	0.0	67.4
13:00 ~ 14:00	68.5	71.8	71.9	0.1	68.6	72.0	0.1	68.7
14:00 ~ 15:00	68.7	71.7	71.8	0.1	68.8	71.9	0.1	68.9
15:00 ~ 16:00	69.6	71.7	71.8	0.1	69.7	71.9	0.1	69.8
16:00 ~ 17:00	69.1	71.8	71.9	0.1	69.2	71.9	0.0	69.2
17:00 ~ 18:00	68.9	71.6	71.6	0.0	68.9	71.6	0.0	68.9
18:00 ~ 19:00	68.8	71.2	71.2	0.0	68.8	71.2	0.0	68.8
19:00 ~ 20:00	68.8	70.2	70.2	0.0	68.8	70.2	0.0	68.8
20:00 ~ 21:00	67.8	68.8	68.8	0.0	67.8	68.8	0.0	67.8
21:00 ~ 22:00	68.0	68.0	68.0	0.0	68.0	68.0	0.0	68.0
昼間の 等価騒音レベル	69	71	71	0	69	71	0	69

注) 工事関係車両の走行時間は、7～19時である。(11～13時は除く。)

№ 1 地点における工事関係車両の走行と建設機械の稼働との重合による騒音レベルは、次のように算出した。

1 . № 1 地点における建設機械の稼働による騒音レベル

建設機械の稼働による騒音における予測対象時期において、№ 1 地点における騒音レベルは、表 - 1 に示すとおりである。

表 - 1 № 1 における建設機械の稼働による騒音レベル

予測ケース	ケース	ケース	ケース	ケース
騒音レベル (dB(A))	60	64	64	64

2 . 評価時間の換算等

№ 1 地点における建設機械の稼働による騒音レベルは、定常騒音とみなすことにより、建設機械の稼働による等価騒音レベルは、前掲表 - 1 に示す数値とした。

また、№ 1 地点における工事関係車両の走行に伴う工事中の予測値は 65dB であるが、これは、16 時間の走行による等価騒音レベルである。本事業では、建設機械の稼働時間は 8 時間を計画していることから、前掲表 - 1 に示した 8 時間の等価騒音レベルを、次式^{注)}を用いて、16 時間の等価騒音レベルに換算した。

$$L_{Aeq,T,CON} = 10 \log_{10} \frac{1}{T} (T_i \cdot 10^{LA/10})$$

$L_{Aeq,T,CON}$: 評価時間における等価騒音レベル (dB)
 T : 評価時間 (= 16 時間)
 T_i : 建設機械の稼働による騒音の継続時間 (= 8 時間)
 LA : 建設機械の稼働による等価騒音レベル (dB)

16 時間の等価騒音レベルに換算した結果は、表 - 2 に示すとおりである。

表 - 2 16 時間の等価騒音レベル

予測ケース	ケース	ケース	ケース	ケース
騒音レベル (dB(A))	57	61	61	61

注) 「道路環境影響評価の技術手法 2007 改訂版 第 2 巻」 (財団法人 道路環境研究所 , 2007 年)

3．重合による等価騒音レベルの算出

工事関係車両の走行と建設機械の稼働との重合による等価騒音レベルは、次式^{注)}を用いて算出した。

$$L_{Aeq,T,total} = 10\log_{10}\left(10^{L_{Aeq,T,CON}/10} + 10^{L_{Aeq,T,ve}/10}\right)$$

$L_{Aeq,T,total}$: 重合における等価騒音レベル (dB)

$L_{Aeq,T,CON}$: 建設機械の稼働による等価騒音レベル (dB)

$L_{Aeq,T,ve}$: 工事関係車両の走行による等価騒音レベル (dB)

重合による等価騒音レベルは、表 - 3 に示すとおりである。

表 - 3 重合による等価騒音レベル

予測ケース	ケース	ケース	ケース	ケース
騒音レベル (dB(A))	66	66	66	66

注)「道路環境影響評価の技術手法 2007 改訂版 第 2 巻」(財団法人 道路環境研究所, 2007 年)

資料 4 - 1 3 新建築物関連車両の走行による騒音の予測に用いた時間交通量

[本編 p.226 ~ 232 参照]

1 . 開通前

(1) 平 日

№ 1

単位：台/時

項 目 時間帯	北 行 き											
	大型車						中型車					
	現 況 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	現 況 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
16時間交通量	10	0	0	10	0	10	9	0	0	9	0	9
06:00 ~ 07:00	1	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0
07:00 ~ 08:00	2	0	0	2	0	2	2	0	0	2	0	2
08:00 ~ 09:00	2	0	0	2	0	2	0	0	0	0	0	0
09:00 ~ 10:00	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1
10:00 ~ 11:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:00 ~ 12:00	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	2
12:00 ~ 13:00	1	0	0	1	0	1	1	0	0	1	0	1
13:00 ~ 14:00	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	2
14:00 ~ 15:00	2	0	0	2	0	2	0	0	0	0	0	0
15:00 ~ 16:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:00 ~ 17:00	1	0	0	1	0	1	1	0	0	1	0	1
17:00 ~ 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:00 ~ 19:00	1	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0
19:00 ~ 20:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20:00 ~ 21:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21:00 ~ 22:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
合 計	10	0	0	10	0	10	9	0	0	9	0	9

単位：台/時

項 目 時間帯	北 行 き											
	小型貨物車						乗用車					
	現 況 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	現 況 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
16時間交通量	36	0	0	36	121	157	378	31	0	409	1,176	1,585
06:00 ~ 07:00	4	0	0	4	0	4	7	0	0	7	13	20
07:00 ~ 08:00	6	0	0	6	0	6	18	1	0	19	46	65
08:00 ~ 09:00	4	0	0	4	5	9	6	4	0	10	111	121
09:00 ~ 10:00	3	0	0	3	13	16	10	2	0	12	96	108
10:00 ~ 11:00	2	0	0	2	20	22	18	2	0	20	73	93
11:00 ~ 12:00	2	0	0	2	14	16	19	2	0	21	73	94
12:00 ~ 13:00	0	0	0	0	10	10	37	2	0	39	85	124
13:00 ~ 14:00	4	0	0	4	13	17	25	2	0	27	73	100
14:00 ~ 15:00	2	0	0	2	13	15	15	2	0	17	70	87
15:00 ~ 16:00	0	0	0	0	10	10	26	2	0	28	73	101
16:00 ~ 17:00	2	0	0	2	11	13	36	2	0	38	73	111
17:00 ~ 18:00	3	0	0	3	9	12	44	2	0	46	96	142
18:00 ~ 19:00	2	0	0	2	2	4	46	4	0	50	117	167
19:00 ~ 20:00	1	0	0	1	0	1	30	2	0	32	83	115
20:00 ~ 21:00	1	0	0	1	0	1	15	2	0	17	60	77
21:00 ~ 22:00	0	0	0	0	0	0	26	1	0	27	40	67
合 計	36	0	0	36	120	156	378	32	0	410	1182	1592

注) 現況交通量以外の時間交通量は、日交通量から時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。また、16 時間交通量は、日交通量に 16 時間分の時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。このため、16 時間交通量と時間交通量の合計は一致しない。

№ 1

単位：台/時

項 目 時間帯	南 行 き											
	大型車						中型車					
	現 況 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	現 況 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
16時間交通量	4	0	0	4	0	4	7	0	0	7	0	7
06:00～07:00	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1
07:00～08:00	3	0	0	3	0	3	0	0	0	0	0	0
08:00～09:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:00～10:00	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1
10:00～11:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:00～12:00	1	0	0	1	0	1	3	0	0	3	0	3
12:00～13:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:00～14:00	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1
14:00～15:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:00～16:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:00～17:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:00～18:00	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1
18:00～19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19:00～20:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20:00～21:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21:00～22:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
合 計	4	0	0	4	0	4	7	0	0	7	0	7

単位：台/時

項 目 時間帯	南 行 き											
	小型貨物車						乗用車					
	現 況 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	現 況 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
16時間交通量	22	0	0	22	0	22	333	0	0	333	0	333
06:00～07:00	2	0	0	2	0	2	4	0	0	4	0	4
07:00～08:00	2	0	0	2	0	2	16	0	0	16	0	16
08:00～09:00	1	0	0	1	0	1	2	0	0	2	0	2
09:00～10:00	3	0	0	3	0	3	2	0	0	2	0	2
10:00～11:00	2	0	0	2	0	2	6	0	0	6	0	6
11:00～12:00	2	0	0	2	0	2	9	0	0	9	0	9
12:00～13:00	1	0	0	1	0	1	30	0	0	30	0	30
13:00～14:00	1	0	0	1	0	1	19	0	0	19	0	19
14:00～15:00	1	0	0	1	0	1	17	0	0	17	0	17
15:00～16:00	0	0	0	0	0	0	41	0	0	41	0	41
16:00～17:00	1	0	0	1	0	1	31	0	0	31	0	31
17:00～18:00	3	0	0	3	0	3	37	0	0	37	0	37
18:00～19:00	2	0	0	2	0	2	40	0	0	40	0	40
19:00～20:00	0	0	0	0	0	0	16	0	0	16	0	16
20:00～21:00	1	0	0	1	0	1	16	0	0	16	0	16
21:00～22:00	0	0	0	0	0	0	47	0	0	47	0	47
合 計	22	0	0	22	0	22	333	0	0	333	0	333

注) 現況交通量以外の時間交通量は、日交通量から時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。また、
 16 時間交通量は、日交通量に 16 時間分の時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。このため、
 16 時間交通量と時間交通量の合計は一致しない。

№ 2

単位：台/時

項 目 時間帯	北 行 き											
	大型車						中型車					
	現 況 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	現 況 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
16時間交通量	515	0	0	515	0	515	531	0	0	531	0	531
06:00～07:00	28	0	0	28	0	28	27	0	0	27	0	27
07:00～08:00	53	0	0	53	0	53	26	0	0	26	0	26
08:00～09:00	43	0	0	43	0	43	67	0	0	67	0	67
09:00～10:00	37	0	0	37	0	37	77	0	0	77	0	77
10:00～11:00	32	0	0	32	0	32	45	0	0	45	0	45
11:00～12:00	26	0	0	26	0	26	39	0	0	39	0	39
12:00～13:00	25	0	0	25	0	25	32	0	0	32	0	32
13:00～14:00	32	0	0	32	0	32	44	0	0	44	0	44
14:00～15:00	22	0	0	22	0	22	54	0	0	54	0	54
15:00～16:00	36	0	0	36	0	36	39	0	0	39	0	39
16:00～17:00	21	0	0	21	0	21	39	0	0	39	0	39
17:00～18:00	34	0	0	34	0	34	15	0	0	15	0	15
18:00～19:00	40	0	0	40	0	40	14	0	0	14	0	14
19:00～20:00	35	0	0	35	0	35	4	0	0	4	0	4
20:00～21:00	25	0	0	25	0	25	4	0	0	4	0	4
21:00～22:00	26	0	0	26	0	26	5	0	0	5	0	5
合 計	515	0	0	515	0	515	531	0	0	531	0	531

単位：台/時

項 目 時間帯	北 行 き											
	小型貨物車						乗用車					
	現 況 交通量	JICA中部 供用車両	愛 大 供用車両	背 景 交通量	新建築物 関連車両	供用時 交通量	現 況 交通量	JICA中部 供用車両	愛 大 供用車両	背 景 交通量	新建築物 関連車両	供用時 交通量
	A	B	C	D=A+B+C	E	D + E	A	B	C	D=A+B+C	E	D + E
16時間交通量	654	0	0	654	58	712	6,960	15	39	7,014	1,127	8,141
06:00～07:00	31	0	0	31	0	31	193	0	0	193	12	205
07:00～08:00	47	0	0	47	0	47	345	0	1	346	44	390
08:00～09:00	54	0	0	54	3	57	532	2	5	539	107	646
09:00～10:00	71	0	0	71	6	77	485	1	3	489	93	582
10:00～11:00	62	0	0	62	9	71	453	1	2	456	69	525
11:00～12:00	48	0	0	48	7	55	460	1	2	463	69	532
12:00～13:00	25	0	0	25	5	30	429	1	3	433	81	514
13:00～14:00	55	0	0	55	6	61	495	1	2	498	69	567
14:00～15:00	56	0	0	56	6	62	535	1	2	538	67	605
15:00～16:00	53	0	0	53	5	58	530	1	2	533	69	602
16:00～17:00	49	0	0	49	5	54	577	1	2	580	69	649
17:00～18:00	27	0	0	27	4	31	585	1	3	589	93	682
18:00～19:00	25	0	0	25	1	26	488	2	5	495	113	608
19:00～20:00	20	0	0	20	0	20	355	1	2	358	78	436
20:00～21:00	17	0	0	17	0	17	287	1	2	290	59	349
21:00～22:00	14	0	0	14	0	14	211	0	1	212	38	250
合 計	654	0	0	654	57	711	6,960	15	37	7,012	1,130	8,142

注) 現況交通量以外の時間交通量は、日交通量から時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。また、
 16 時間交通量は、日交通量に 16 時間分の時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。このため、
 16 時間交通量と時間交通量の合計は一致しない。

№ 2

単位：台/時

項 目 時間帯	南 行 き											
	大型車						中型車					
	現 況 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	現 況 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
16時間交通量	340	0	0	340	0	340	450	0	0	450	0	450
06:00～07:00	24	0	0	24	0	24	20	0	0	20	0	20
07:00～08:00	24	0	0	24	0	24	25	0	0	25	0	25
08:00～09:00	29	0	0	29	0	29	36	0	0	36	0	36
09:00～10:00	28	0	0	28	0	28	58	0	0	58	0	58
10:00～11:00	22	0	0	22	0	22	47	0	0	47	0	47
11:00～12:00	20	0	0	20	0	20	36	0	0	36	0	36
12:00～13:00	16	0	0	16	0	16	36	0	0	36	0	36
13:00～14:00	19	0	0	19	0	19	31	0	0	31	0	31
14:00～15:00	14	0	0	14	0	14	47	0	0	47	0	47
15:00～16:00	17	0	0	17	0	17	28	0	0	28	0	28
16:00～17:00	20	0	0	20	0	20	28	0	0	28	0	28
17:00～18:00	26	0	0	26	0	26	26	0	0	26	0	26
18:00～19:00	29	0	0	29	0	29	11	0	0	11	0	11
19:00～20:00	23	0	0	23	0	23	11	0	0	11	0	11
20:00～21:00	18	0	0	18	0	18	10	0	0	10	0	10
21:00～22:00	11	0	0	11	0	11	0	0	0	0	0	0
合 計	340	0	0	340	0	340	450	0	0	450	0	450

単位：台/時

項 目 時間帯	南 行 き											
	小型貨物車						乗用車					
	現 況 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	現 況 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
16時間交通量	535	0	0	535	58	593	5,957	15	39	6,011	1,127	7,138
06:00～07:00	22	0	0	22	0	22	161	0	0	161	12	173
07:00～08:00	50	0	0	50	0	50	364	0	1	365	44	409
08:00～09:00	49	0	0	49	3	52	405	2	5	412	107	519
09:00～10:00	45	0	0	45	6	51	402	1	3	406	93	499
10:00～11:00	50	0	0	50	9	59	411	1	2	414	69	483
11:00～12:00	54	0	0	54	7	61	380	1	2	383	69	452
12:00～13:00	33	0	0	33	5	38	385	1	3	389	81	470
13:00～14:00	30	0	0	30	6	36	421	1	2	424	69	493
14:00～15:00	49	0	0	49	6	55	432	1	2	435	67	502
15:00～16:00	41	0	0	41	5	46	445	1	2	448	69	517
16:00～17:00	41	0	0	41	5	46	501	1	2	504	69	573
17:00～18:00	27	0	0	27	4	31	430	1	3	434	93	527
18:00～19:00	23	0	0	23	1	24	393	2	5	400	113	513
19:00～20:00	12	0	0	12	0	12	308	1	2	311	78	389
20:00～21:00	7	0	0	7	0	7	290	1	2	293	59	352
21:00～22:00	2	0	0	2	0	2	229	0	1	230	38	268
合 計	535	0	0	535	57	592	5,957	15	37	6,009	1,130	7,139

注) 現況交通量以外の時間交通量は、日交通量から時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。また、
 16 時間交通量は、日交通量に 16 時間分の時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。このため、
 16 時間交通量と時間交通量の合計は一致しない。

№ 3

単位：台/時

項 目 時間帯	東 行 き											
	大型車						中型車					
	現 況 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	現 況 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
16時間交通量	420	0	0	420	0	420	870	0	0	870	0	870
06:00～07:00	29	0	0	29	0	29	77	0	0	77	0	77
07:00～08:00	54	0	0	54	0	54	89	0	0	89	0	89
08:00～09:00	55	0	0	55	0	55	96	0	0	96	0	96
09:00～10:00	33	0	0	33	0	33	67	0	0	67	0	67
10:00～11:00	45	0	0	45	0	45	85	0	0	85	0	85
11:00～12:00	30	0	0	30	0	30	76	0	0	76	0	76
12:00～13:00	34	0	0	34	0	34	59	0	0	59	0	59
13:00～14:00	35	0	0	35	0	35	72	0	0	72	0	72
14:00～15:00	32	0	0	32	0	32	73	0	0	73	0	73
15:00～16:00	13	0	0	13	0	13	51	0	0	51	0	51
16:00～17:00	13	0	0	13	0	13	41	0	0	41	0	41
17:00～18:00	11	0	0	11	0	11	32	0	0	32	0	32
18:00～19:00	12	0	0	12	0	12	21	0	0	21	0	21
19:00～20:00	7	0	0	7	0	7	8	0	0	8	0	8
20:00～21:00	11	0	0	11	0	11	11	0	0	11	0	11
21:00～22:00	6	0	0	6	0	6	12	0	0	12	0	12
合 計	420	0	0	420	0	420	870	0	0	870	0	870

単位：台/時

項 目 時間帯	東 行 き											
	小型貨物車						乗用車					
	現 況 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	現 況 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
16時間交通量	3,020	0	0	3,020	17	3,037	9,080	4	11	9,095	318	9,413
06:00～07:00	147	0	0	147	0	147	333	0	0	333	4	337
07:00～08:00	243	0	0	243	0	243	635	0	0	635	12	647
08:00～09:00	252	0	0	252	1	253	626	1	1	628	30	658
09:00～10:00	209	0	0	209	2	211	594	0	1	595	26	621
10:00～11:00	258	0	0	258	2	260	630	0	1	631	20	651
11:00～12:00	203	0	0	203	1	204	545	0	1	546	20	566
12:00～13:00	180	0	0	180	0	180	472	0	1	473	23	496
13:00～14:00	233	0	0	233	2	235	561	0	1	562	20	582
14:00～15:00	231	0	0	231	2	233	558	0	1	559	19	578
15:00～16:00	233	0	0	233	1	234	583	0	1	584	20	604
16:00～17:00	269	0	0	269	1	270	620	0	1	621	20	641
17:00～18:00	209	0	0	209	1	210	686	0	1	687	26	713
18:00～19:00	168	0	0	168	0	168	764	1	1	766	31	797
19:00～20:00	80	0	0	80	0	80	643	0	1	644	23	667
20:00～21:00	56	0	0	56	0	56	474	0	1	475	17	492
21:00～22:00	49	0	0	49	0	49	356	0	0	356	10	366
合 計	3,020	0	0	3,020	13	3,033	9,080	2	13	9,095	321	9,416

注) 現況交通量以外の時間交通量は、日交通量から時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。また、
 16 時間交通量は、日交通量に 16 時間分の時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。このため、
 16 時間交通量と時間交通量の合計は一致しない。

№ 3

単位：台/時

項 目 時間帯	西 行 き											
	大型車						中型車					
	現 況 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	現 況 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
16時間交通量	523	0	0	523	0	523	1,109	0	0	1,109	0	1,109
06:00～07:00	15	0	0	15	0	15	44	0	0	44	0	44
07:00～08:00	43	0	0	43	0	43	67	0	0	67	0	67
08:00～09:00	28	0	0	28	0	28	64	0	0	64	0	64
09:00～10:00	56	0	0	56	0	56	106	0	0	106	0	106
10:00～11:00	62	0	0	62	0	62	112	0	0	112	0	112
11:00～12:00	54	0	0	54	0	54	86	0	0	86	0	86
12:00～13:00	34	0	0	34	0	34	84	0	0	84	0	84
13:00～14:00	25	0	0	25	0	25	84	0	0	84	0	84
14:00～15:00	40	0	0	40	0	40	104	0	0	104	0	104
15:00～16:00	29	0	0	29	0	29	84	0	0	84	0	84
16:00～17:00	34	0	0	34	0	34	80	0	0	80	0	80
17:00～18:00	45	0	0	45	0	45	60	0	0	60	0	60
18:00～19:00	23	0	0	23	0	23	40	0	0	40	0	40
19:00～20:00	17	0	0	17	0	17	62	0	0	62	0	62
20:00～21:00	11	0	0	11	0	11	23	0	0	23	0	23
21:00～22:00	7	0	0	7	0	7	9	0	0	9	0	9
合 計	523	0	0	523	0	523	1,109	0	0	1,109	0	1,109

単位：台/時

項 目 時間帯	西 行 き											
	小型貨物車						乗用車					
	現 況 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	現 況 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
16時間交通量	3,219	0	0	3,219	17	3,236	8,280	4	11	8,295	318	8,613
06:00～07:00	65	0	0	65	0	65	250	0	0	250	4	254
07:00～08:00	157	0	0	157	0	157	576	0	0	576	12	588
08:00～09:00	189	0	0	189	1	190	529	1	1	531	30	561
09:00～10:00	241	0	0	241	2	243	448	0	1	449	26	475
10:00～11:00	268	0	0	268	2	270	497	0	1	498	20	518
11:00～12:00	238	0	0	238	1	239	496	0	1	497	20	517
12:00～13:00	191	0	0	191	0	191	481	0	1	482	23	505
13:00～14:00	266	0	0	266	2	268	505	0	1	506	20	526
14:00～15:00	285	0	0	285	2	287	551	0	1	552	19	571
15:00～16:00	283	0	0	283	1	284	559	0	1	560	20	580
16:00～17:00	262	0	0	262	1	263	555	0	1	556	20	576
17:00～18:00	230	0	0	230	1	231	657	0	1	658	26	684
18:00～19:00	217	0	0	217	0	217	693	1	1	695	31	726
19:00～20:00	160	0	0	160	0	160	562	0	1	563	23	586
20:00～21:00	102	0	0	102	0	102	519	0	1	520	17	537
21:00～22:00	65	0	0	65	0	65	402	0	0	402	10	412
合 計	3,219	0	0	3,219	13	3,232	8,280	2	13	8,295	321	8,616

注) 現況交通量以外の時間交通量は、日交通量から時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。また、
 16 時間交通量は、日交通量に 16 時間分の時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。このため、
 16 時間交通量と時間交通量の合計は一致しない。

№ 4

単位：台/時

項 目 時間帯	北 行 き											
	大型車						中型車					
	現 況 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	現 況 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
16時間交通量	50	0	0	50	0	50	596	0	0	596	0	596
06:00～07:00	5	0	0	5	0	5	19	0	0	19	0	19
07:00～08:00	4	0	0	4	0	4	33	0	0	33	0	33
08:00～09:00	4	0	0	4	0	4	55	0	0	55	0	55
09:00～10:00	3	0	0	3	0	3	77	0	0	77	0	77
10:00～11:00	2	0	0	2	0	2	61	0	0	61	0	61
11:00～12:00	1	0	0	1	0	1	57	0	0	57	0	57
12:00～13:00	5	0	0	5	0	5	30	0	0	30	0	30
13:00～14:00	1	0	0	1	0	1	52	0	0	52	0	52
14:00～15:00	2	0	0	2	0	2	54	0	0	54	0	54
15:00～16:00	5	0	0	5	0	5	56	0	0	56	0	56
16:00～17:00	3	0	0	3	0	3	41	0	0	41	0	41
17:00～18:00	5	0	0	5	0	5	30	0	0	30	0	30
18:00～19:00	5	0	0	5	0	5	21	0	0	21	0	21
19:00～20:00	1	0	0	1	0	1	5	0	0	5	0	5
20:00～21:00	3	0	0	3	0	3	3	0	0	3	0	3
21:00～22:00	1	0	0	1	0	1	2	0	0	2	0	2
合 計	50	0	0	50	0	50	596	0	0	596	0	596

単位：台/時

項 目 時間帯	北 行 き											
	小型貨物車						乗用車					
	現 況 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	現 況 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
16時間交通量	2,105	0	0	2,105	35	2,140	5,394	9	24	5,427	685	6,112
06:00～07:00	44	0	0	44	0	44	160	0	0	160	7	167
07:00～08:00	129	0	0	129	0	129	330	0	1	331	26	357
08:00～09:00	163	0	0	163	1	164	392	1	3	396	65	461
09:00～10:00	155	0	0	155	3	158	323	1	2	326	56	382
10:00～11:00	185	0	0	185	6	191	345	0	1	346	42	388
11:00～12:00	129	0	0	129	4	133	338	0	1	339	42	381
12:00～13:00	121	0	0	121	3	124	308	1	2	311	49	360
13:00～14:00	181	0	0	181	3	184	373	0	1	374	42	416
14:00～15:00	181	0	0	181	4	185	362	0	1	363	41	404
15:00～16:00	173	0	0	173	3	176	396	0	1	397	42	439
16:00～17:00	165	0	0	165	3	168	385	0	1	386	42	428
17:00～18:00	189	0	0	189	3	192	482	1	2	485	56	541
18:00～19:00	144	0	0	144	0	144	418	1	3	422	69	491
19:00～20:00	69	0	0	69	0	69	319	1	1	321	48	369
20:00～21:00	48	0	0	48	0	48	286	0	1	287	36	323
21:00～22:00	29	0	0	29	0	29	177	0	1	178	23	201
合 計	2,105	0	0	2,105	33	2,138	5,394	6	22	5,422	686	6,108

注) 現況交通量以外の時間交通量は、日交通量から時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。また、
 16 時間交通量は、日交通量に 16 時間分の時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。このため、
 16 時間交通量と時間交通量の合計は一致しない。

№ 4

単位：台/時

項 目 時間帯	南 行 き											
	大型車						中型車					
	現 況 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	現 況 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
16時間交通量	58	0	0	58	0	58	351	0	0	351	0	351
06:00～07:00	2	0	0	2	0	2	15	0	0	15	0	15
07:00～08:00	9	0	0	9	0	9	25	0	0	25	0	25
08:00～09:00	4	0	0	4	0	4	34	0	0	34	0	34
09:00～10:00	7	0	0	7	0	7	16	0	0	16	0	16
10:00～11:00	4	0	0	4	0	4	51	0	0	51	0	51
11:00～12:00	1	0	0	1	0	1	44	0	0	44	0	44
12:00～13:00	5	0	0	5	0	5	27	0	0	27	0	27
13:00～14:00	5	0	0	5	0	5	26	0	0	26	0	26
14:00～15:00	7	0	0	7	0	7	34	0	0	34	0	34
15:00～16:00	0	0	0	0	0	0	6	0	0	6	0	6
16:00～17:00	6	0	0	6	0	6	34	0	0	34	0	34
17:00～18:00	2	0	0	2	0	2	21	0	0	21	0	21
18:00～19:00	2	0	0	2	0	2	11	0	0	11	0	11
19:00～20:00	2	0	0	2	0	2	4	0	0	4	0	4
20:00～21:00	2	0	0	2	0	2	2	0	0	2	0	2
21:00～22:00	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1
合 計	58	0	0	58	0	58	351	0	0	351	0	351

単位：台/時

項 目 時間帯	南 行 き											
	小型貨物車						乗用車					
	現 況 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	現 況 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
16時間交通量	1,689	0	0	1,689	35	1,724	4,308	6	24	4,338	685	5,023
06:00～07:00	58	0	0	58	0	58	172	0	0	172	7	179
07:00～08:00	126	0	0	126	0	126	260	0	1	261	26	287
08:00～09:00	116	0	0	116	1	117	345	1	3	349	65	414
09:00～10:00	128	0	0	128	3	131	306	1	2	309	56	365
10:00～11:00	161	0	0	161	6	167	245	0	1	246	42	288
11:00～12:00	139	0	0	139	4	143	252	0	1	253	42	295
12:00～13:00	96	0	0	96	3	99	241	1	2	244	49	293
13:00～14:00	135	0	0	135	3	138	255	0	1	256	42	298
14:00～15:00	117	0	0	117	4	121	297	0	1	298	41	339
15:00～16:00	124	0	0	124	3	127	332	0	1	333	42	375
16:00～17:00	163	0	0	163	3	166	322	0	1	323	42	365
17:00～18:00	130	0	0	130	3	133	341	1	2	344	56	400
18:00～19:00	95	0	0	95	0	95	313	1	3	317	69	386
19:00～20:00	44	0	0	44	0	44	243	1	1	245	48	293
20:00～21:00	33	0	0	33	0	33	223	0	1	224	36	260
21:00～22:00	24	0	0	24	0	24	161	0	1	162	23	185
合 計	1,689	0	0	1,689	33	1,722	4,308	6	22	4,336	686	5,022

注) 現況交通量以外の時間交通量は、日交通量から時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。また、
 16 時間交通量は、日交通量に 16 時間分の時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。このため、
 16 時間交通量と時間交通量の合計は一致しない。

№ 5

単位：台/時

項 目 時間帯	北 行 き											
	大型車						中型車					
	現 況 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	現 況 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
16時間交通量	221	0	0	221	0	221	433	0	0	433	0	433
06:00～07:00	25	0	0	25	0	25	35	0	0	35	0	35
07:00～08:00	21	0	0	21	0	21	32	0	0	32	0	32
08:00～09:00	21	0	0	21	0	21	30	0	0	30	0	30
09:00～10:00	23	0	0	23	0	23	31	0	0	31	0	31
10:00～11:00	15	0	0	15	0	15	50	0	0	50	0	50
11:00～12:00	18	0	0	18	0	18	43	0	0	43	0	43
12:00～13:00	15	0	0	15	0	15	40	0	0	40	0	40
13:00～14:00	14	0	0	14	0	14	33	0	0	33	0	33
14:00～15:00	12	0	0	12	0	12	34	0	0	34	0	34
15:00～16:00	15	0	0	15	0	15	25	0	0	25	0	25
16:00～17:00	11	0	0	11	0	11	34	0	0	34	0	34
17:00～18:00	9	0	0	9	0	9	27	0	0	27	0	27
18:00～19:00	3	0	0	3	0	3	7	0	0	7	0	7
19:00～20:00	7	0	0	7	0	7	3	0	0	3	0	3
20:00～21:00	6	0	0	6	0	6	4	0	0	4	0	4
21:00～22:00	6	0	0	6	0	6	5	0	0	5	0	5
合 計	221	0	0	221	0	221	433	0	0	433	0	433

単位：台/時

単位：台/日

項 目 時間帯	北 行 き											
	小型貨物車						乗用車					
	現 況 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	現 況 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
16時間交通量	400	0	0	400	24	424	6,231	6	16	6,253	463	6,716
06:00～07:00	23	0	0	23	0	23	198	0	0	198	5	203
07:00～08:00	50	0	0	50	0	50	477	0	0	477	18	495
08:00～09:00	55	0	0	55	1	56	519	1	2	522	43	565
09:00～10:00	33	0	0	33	2	35	433	0	1	434	38	472
10:00～11:00	34	0	0	34	3	37	423	0	1	424	28	452
11:00～12:00	28	0	0	28	3	31	375	0	1	376	28	404
12:00～13:00	17	0	0	17	1	18	337	0	1	338	33	371
13:00～14:00	38	0	0	38	2	40	403	0	1	404	28	432
14:00～15:00	35	0	0	35	2	37	387	0	1	388	27	415
15:00～16:00	23	0	0	23	1	24	419	0	1	420	28	448
16:00～17:00	24	0	0	24	2	26	507	0	1	508	28	536
17:00～18:00	20	0	0	20	2	22	517	0	1	518	38	556
18:00～19:00	9	0	0	9	0	9	427	1	2	430	46	476
19:00～20:00	4	0	0	4	0	4	372	0	1	373	31	404
20:00～21:00	2	0	0	2	0	2	255	0	1	256	23	279
21:00～22:00	5	0	0	5	0	5	182	0	0	182	16	198
合 計	400	0	0	400	19	419	6,231	2	15	6,248	458	6,706

注) 現況交通量以外の時間交通量は、日交通量から時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。また、
 16 時間交通量は、日交通量に 16 時間分の時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。このため、
 16 時間交通量と時間交通量の合計は一致しない。

№ 5

単位：台/時

項 目 時間帯	南 行 き											
	大型車						中型車					
	現 況 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	現 況 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
16時間交通量	233	0	0	233	0	233	427	0	0	427	0	427
06:00～07:00	15	0	0	15	0	15	3	0	0	3	0	3
07:00～08:00	16	0	0	16	0	16	30	0	0	30	0	30
08:00～09:00	15	0	0	15	0	15	28	0	0	28	0	28
09:00～10:00	24	0	0	24	0	24	48	0	0	48	0	48
10:00～11:00	2	0	0	2	0	2	36	0	0	36	0	36
11:00～12:00	20	0	0	20	0	20	38	0	0	38	0	38
12:00～13:00	9	0	0	9	0	9	27	0	0	27	0	27
13:00～14:00	11	0	0	11	0	11	29	0	0	29	0	29
14:00～15:00	15	0	0	15	0	15	48	0	0	48	0	48
15:00～16:00	15	0	0	15	0	15	55	0	0	55	0	55
16:00～17:00	13	0	0	13	0	13	29	0	0	29	0	29
17:00～18:00	19	0	0	19	0	19	18	0	0	18	0	18
18:00～19:00	27	0	0	27	0	27	19	0	0	19	0	19
19:00～20:00	17	0	0	17	0	17	7	0	0	7	0	7
20:00～21:00	13	0	0	13	0	13	9	0	0	9	0	9
21:00～22:00	2	0	0	2	0	2	3	0	0	3	0	3
合 計	233	0	0	233	0	233	427	0	0	427	0	427

単位：台/時

項 目 時間帯	南 行 き											
	小型貨物車						乗用車					
	現 況 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	現 況 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
16時間交通量	334	0	0	334	24	358	5,345	6	16	5,367	463	5,830
06:00～07:00	0	0	0	0	0	0	137	0	0	137	5	142
07:00～08:00	16	0	0	16	0	16	387	0	0	387	18	405
08:00～09:00	23	0	0	23	1	24	322	1	2	325	43	368
09:00～10:00	26	0	0	26	2	28	316	0	1	317	38	355
10:00～11:00	32	0	0	32	3	35	331	0	1	332	28	360
11:00～12:00	27	0	0	27	3	30	368	0	1	369	28	397
12:00～13:00	18	0	0	18	1	19	326	0	1	327	33	360
13:00～14:00	22	0	0	22	2	24	364	0	1	365	28	393
14:00～15:00	27	0	0	27	2	29	380	0	1	381	27	408
15:00～16:00	31	0	0	31	1	32	382	0	1	383	28	411
16:00～17:00	37	0	0	37	2	39	363	0	1	364	28	392
17:00～18:00	41	0	0	41	2	43	422	0	1	423	38	461
18:00～19:00	18	0	0	18	0	18	415	1	2	418	46	464
19:00～20:00	9	0	0	9	0	9	296	0	1	297	31	328
20:00～21:00	4	0	0	4	0	4	294	0	1	295	23	318
21:00～22:00	3	0	0	3	0	3	242	0	0	242	16	258
合 計	334	0	0	334	19	353	5,345	2	15	5,362	458	5,820

注) 現況交通量以外の時間交通量は、日交通量から時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。また、
 16 時間交通量は、日交通量に 16 時間分の時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。このため、
 16 時間交通量と時間交通量の合計は一致しない。

№ 6

単位：台/時

項 目 時間帯	東 行 き											
	大型車						中型車					
	現 況 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	現 況 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
16時間交通量	548	0	0	548	0	548	837	0	0	837	0	837
06:00～07:00	37	0	0	37	0	37	60	0	0	60	0	60
07:00～08:00	50	0	0	50	0	50	54	0	0	54	0	54
08:00～09:00	60	0	0	60	0	60	67	0	0	67	0	67
09:00～10:00	42	0	0	42	0	42	77	0	0	77	0	77
10:00～11:00	43	0	0	43	0	43	97	0	0	97	0	97
11:00～12:00	24	0	0	24	0	24	75	0	0	75	0	75
12:00～13:00	31	0	0	31	0	31	47	0	0	47	0	47
13:00～14:00	49	0	0	49	0	49	74	0	0	74	0	74
14:00～15:00	36	0	0	36	0	36	83	0	0	83	0	83
15:00～16:00	36	0	0	36	0	36	59	0	0	59	0	59
16:00～17:00	25	0	0	25	0	25	60	0	0	60	0	60
17:00～18:00	24	0	0	24	0	24	27	0	0	27	0	27
18:00～19:00	23	0	0	23	0	23	31	0	0	31	0	31
19:00～20:00	30	0	0	30	0	30	5	0	0	5	0	5
20:00～21:00	18	0	0	18	0	18	10	0	0	10	0	10
21:00～22:00	20	0	0	20	0	20	11	0	0	11	0	11
合 計	548	0	0	548	0	548	837	0	0	837	0	837

単位：台/時

項 目 時間帯	東 行 き											
	小型貨物車						乗用車					
	現 況 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	現 況 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
16時間交通量	3,233	0	0	3,233	39	3,272	8,233	10	26	8,269	761	9,030
06:00～07:00	151	0	0	151	0	151	406	0	0	406	7	413
07:00～08:00	267	0	0	267	0	267	698	0	1	699	29	728
08:00～09:00	206	0	0	206	1	207	578	1	3	582	71	653
09:00～10:00	215	0	0	215	3	218	544	1	2	547	63	610
10:00～11:00	250	0	0	250	7	257	523	1	1	525	47	572
11:00～12:00	242	0	0	242	4	246	521	1	1	523	47	570
12:00～13:00	198	0	0	198	3	201	453	1	2	456	55	511
13:00～14:00	226	0	0	226	4	230	472	1	2	475	47	522
14:00～15:00	231	0	0	231	4	235	485	1	1	487	45	532
15:00～16:00	276	0	0	276	3	279	537	1	1	539	47	586
16:00～17:00	301	0	0	301	3	304	554	1	2	557	47	604
17:00～18:00	246	0	0	246	3	249	646	1	2	649	63	712
18:00～19:00	172	0	0	172	0	172	635	1	3	639	75	714
19:00～20:00	133	0	0	133	0	133	510	1	2	513	53	566
20:00～21:00	67	0	0	67	0	67	380	1	1	382	39	421
21:00～22:00	52	0	0	52	0	52	291	0	1	292	25	317
合 計	3,233	0	0	3,233	35	3,268	8,233	13	25	8,271	760	9,031

注) 現況交通量以外の時間交通量は、日交通量から時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。また、
 16 時間交通量は、日交通量に 16 時間分の時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。このため、
 16 時間交通量と時間交通量の合計は一致しない。

№ 6

単位：台/時

項 目 時間帯	西 行 き											
	大型車						中型車					
	現 況 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	現 況 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
16時間交通量	486	0	0	486	0	486	996	0	0	996	0	996
06:00～07:00	15	0	0	15	0	15	33	0	0	33	0	33
07:00～08:00	27	0	0	27	0	27	63	0	0	63	0	63
08:00～09:00	36	0	0	36	0	36	83	0	0	83	0	83
09:00～10:00	38	0	0	38	0	38	112	0	0	112	0	112
10:00～11:00	64	0	0	64	0	64	96	0	0	96	0	96
11:00～12:00	60	0	0	60	0	60	84	0	0	84	0	84
12:00～13:00	30	0	0	30	0	30	74	0	0	74	0	74
13:00～14:00	43	0	0	43	0	43	89	0	0	89	0	89
14:00～15:00	34	0	0	34	0	34	77	0	0	77	0	77
15:00～16:00	23	0	0	23	0	23	97	0	0	97	0	97
16:00～17:00	35	0	0	35	0	35	68	0	0	68	0	68
17:00～18:00	25	0	0	25	0	25	56	0	0	56	0	56
18:00～19:00	17	0	0	17	0	17	25	0	0	25	0	25
19:00～20:00	18	0	0	18	0	18	20	0	0	20	0	20
20:00～21:00	12	0	0	12	0	12	12	0	0	12	0	12
21:00～22:00	9	0	0	9	0	9	7	0	0	7	0	7
合 計	486	0	0	486	0	486	996	0	0	996	0	996

単位：台/時

項 目 時間帯	西 行 き											
	小型貨物車						乗用車					
	現 況 交通量	JICA中部 供用車両	愛 大 供用車両	背 景 交通量	新建築物 関連車両	供用時 交通量	現 況 交通量	JICA中部 供用車両	愛 大 供用車両	背 景 交通量	新建築物 関連車両	供用時 交通量
	A	B	C	D=A+B+C	E	D + E	A	B	C	D=A+B+C	E	D + E
16時間交通量	3,905	0	0	3,905	39	3,944	8,558	10	26	8,594	761	9,355
06:00～07:00	81	0	0	81	0	81	215	0	0	215	7	222
07:00～08:00	153	0	0	153	0	153	192	0	1	193	29	222
08:00～09:00	255	0	0	255	1	256	491	1	3	495	71	566
09:00～10:00	268	0	0	268	3	271	430	1	2	433	63	496
10:00～11:00	338	0	0	338	7	345	443	1	1	445	47	492
11:00～12:00	286	0	0	286	4	290	556	1	1	558	47	605
12:00～13:00	250	0	0	250	3	253	539	1	2	542	55	597
13:00～14:00	331	0	0	331	4	335	541	1	2	544	47	591
14:00～15:00	358	0	0	358	4	362	563	1	1	565	45	610
15:00～16:00	296	0	0	296	3	299	531	1	1	533	47	580
16:00～17:00	332	0	0	332	3	335	631	1	2	634	47	681
17:00～18:00	317	0	0	317	3	320	811	1	2	814	63	877
18:00～19:00	272	0	0	272	0	272	841	1	3	845	75	920
19:00～20:00	172	0	0	172	0	172	689	1	2	692	53	745
20:00～21:00	113	0	0	113	0	113	613	1	1	615	39	654
21:00～22:00	83	0	0	83	0	83	472	0	1	473	25	498
合 計	3,905	0	0	3,905	35	3,940	8,558	13	25	8,596	760	9,356

注) 現況交通量以外の時間交通量は、日交通量から時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。また、
 16 時間交通量は、日交通量に 16 時間分の時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。このため、
 16 時間交通量と時間交通量の合計は一致しない。

(2) 休 日

№ 1

単位：台/時

項 目 時間帯	北 行 き											
	大型車						中型車					
	現 況 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	現 況 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
16時間交通量	0	0	0	0	0	0	5	0	0	5	0	5
06:00～07:00	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1
07:00～08:00	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	2
08:00～09:00	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1
09:00～10:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:00～11:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:00～12:00	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1
12:00～13:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:00～14:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:00～15:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:00～16:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:00～17:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:00～18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:00～19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19:00～20:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20:00～21:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21:00～22:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
合 計	0	0	0	0	0	0	5	0	0	5	0	5

単位：台/時

項 目 時間帯	北 行 き											
	小型貨物車						乗用車					
	現 況 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	現 況 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
16時間交通量	27	0	0	27	121	148	584	41	0	623	751	1,343
06:00～07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	6
07:00～08:00	2	0	0	2	0	2	4	1	0	5	24	29
08:00～09:00	2	0	0	2	5	7	10	6	0	16	91	107
09:00～10:00	3	0	0	3	13	16	23	3	0	26	61	87
10:00～11:00	1	0	0	1	20	21	13	2	0	15	40	55
11:00～12:00	3	0	0	3	14	17	20	2	0	22	40	62
12:00～13:00	0	0	0	0	10	10	25	3	0	28	54	82
13:00～14:00	3	0	0	3	13	16	45	2	0	47	40	87
14:00～15:00	1	0	0	1	13	14	30	2	0	32	45	77
15:00～16:00	2	0	0	2	10	12	58	2	0	60	40	100
16:00～17:00	0	0	0	0	11	11	137	2	0	139	40	179
17:00～18:00	4	0	0	4	9	13	101	3	0	104	55	159
18:00～19:00	5	0	0	5	2	7	35	6	0	41	91	132
19:00～20:00	0	0	0	0	0	0	25	2	0	27	52	79
20:00～21:00	0	0	0	0	0	0	38	2	0	40	39	79
21:00～22:00	1	0	0	1	0	1	20	1	0	21	28	49
合 計	27	0	0	27	120	147	584	39	0	623	746	1,369

注) 現況交通量以外の時間交通量は、日交通量から時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。また、
 16 時間交通量は、日交通量に 16 時間分の時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。このため、
 16 時間交通量と時間交通量の合計は一致しない。

№ 1

単位：台/時

項 目 時間帯	南 行 き											
	大型車						中型車					
	現 況 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	現 況 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
16時間交通量	0	0	0	0	0	0	10	0	0	10	0	10
06:00～07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:00～08:00	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1
08:00～09:00	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1
09:00～10:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:00～11:00	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1
11:00～12:00	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1
12:00～13:00	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1
13:00～14:00	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1
14:00～15:00	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1
15:00～16:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:00～17:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:00～18:00	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1
18:00～19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19:00～20:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20:00～21:00	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1
21:00～22:00	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1
合 計	0	0	0	0	0	0	10	0	0	10	0	10

単位：台/時

項 目 時間帯	南 行 き											
	小型貨物車						乗用車					
	現 況 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	現 況 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
16時間交通量	23	0	0	23	0	23	592	0	0	592	0	592
06:00～07:00	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	2
07:00～08:00	1	0	0	1	0	1	2	0	0	2	0	2
08:00～09:00	0	0	0	0	0	0	8	0	0	8	0	8
09:00～10:00	0	0	0	0	0	0	13	0	0	13	0	13
10:00～11:00	0	0	0	0	0	0	15	0	0	15	0	15
11:00～12:00	2	0	0	2	0	2	14	0	0	14	0	14
12:00～13:00	1	0	0	1	0	1	61	0	0	61	0	61
13:00～14:00	4	0	0	4	0	4	60	0	0	60	0	60
14:00～15:00	0	0	0	0	0	0	38	0	0	38	0	38
15:00～16:00	7	0	0	7	0	7	100	0	0	100	0	100
16:00～17:00	0	0	0	0	0	0	43	0	0	43	0	43
17:00～18:00	1	0	0	1	0	1	67	0	0	67	0	67
18:00～19:00	5	0	0	5	0	5	62	0	0	62	0	62
19:00～20:00	1	0	0	1	0	1	22	0	0	22	0	22
20:00～21:00	1	0	0	1	0	1	45	0	0	45	0	45
21:00～22:00	0	0	0	0	0	0	40	0	0	40	0	40
合 計	23	0	0	23	0	23	592	0	0	592	0	592

注) 現況交通量以外の時間交通量は、日交通量から時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。また、
 16 時間交通量は、日交通量に 16 時間分の時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。このため、
 16 時間交通量と時間交通量の合計は一致しない。

№ 2

単位：台/時

項 目 時間帯	北 行 き											
	大型車						中型車					
	現 況 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	現 況 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
16時間交通量	473	0	0	473	0	473	117	0	0	117	0	117
06:00～07:00	25	0	0	25	0	25	11	0	0	11	0	11
07:00～08:00	58	0	0	58	0	58	12	0	0	12	0	12
08:00～09:00	37	0	0	37	0	37	14	0	0	14	0	14
09:00～10:00	32	0	0	32	0	32	10	0	0	10	0	10
10:00～11:00	30	0	0	30	0	30	12	0	0	12	0	12
11:00～12:00	34	0	0	34	0	34	6	0	0	6	0	6
12:00～13:00	22	0	0	22	0	22	7	0	0	7	0	7
13:00～14:00	22	0	0	22	0	22	5	0	0	5	0	5
14:00～15:00	27	0	0	27	0	27	10	0	0	10	0	10
15:00～16:00	28	0	0	28	0	28	11	0	0	11	0	11
16:00～17:00	29	0	0	29	0	29	7	0	0	7	0	7
17:00～18:00	28	0	0	28	0	28	7	0	0	7	0	7
18:00～19:00	28	0	0	28	0	28	0	0	0	0	0	0
19:00～20:00	30	0	0	30	0	30	2	0	0	2	0	2
20:00～21:00	23	0	0	23	0	23	1	0	0	1	0	1
21:00～22:00	20	0	0	20	0	20	2	0	0	2	0	2
合 計	473	0	0	473	0	473	117	0	0	117	0	117

単位：台/時

項 目 時間帯	北 行 き											
	小型貨物車						乗用車					
	現 況 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	現 況 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
16時間交通量	417	0	0	417	58	475	5,988	20	5	6,009	721	6,704
06:00～07:00	18	0	0	18	0	18	84	0	0	84	6	90
07:00～08:00	25	0	0	25	0	25	137	1	0	138	23	161
08:00～09:00	41	0	0	41	3	44	259	3	1	263	87	350
09:00～10:00	36	0	0	36	6	42	389	1	0	390	59	449
10:00～11:00	30	0	0	30	9	39	431	1	0	432	39	471
11:00～12:00	36	0	0	36	7	43	436	1	0	437	39	476
12:00～13:00	28	0	0	28	5	33	510	1	0	511	52	563
13:00～14:00	27	0	0	27	6	33	455	1	0	456	39	495
14:00～15:00	26	0	0	26	6	32	476	1	0	477	44	521
15:00～16:00	25	0	0	25	5	30	558	1	0	559	39	598
16:00～17:00	31	0	0	31	5	36	508	1	0	509	39	548
17:00～18:00	26	0	0	26	4	30	445	1	0	446	54	500
18:00～19:00	29	0	0	29	1	30	411	3	1	415	87	502
19:00～20:00	17	0	0	17	0	17	338	1	0	339	50	389
20:00～21:00	8	0	0	8	0	8	324	1	0	325	38	363
21:00～22:00	14	0	0	14	0	14	227	1	0	228	27	255
合 計	417	0	0	417	57	474	5,988	19	2	6,009	722	6,731

注) 現況交通量以外の時間交通量は、日交通量から時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。また、
 16 時間交通量は、日交通量に 16 時間分の時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。このため、
 16 時間交通量と時間交通量の合計は一致しない。

№ 2

単位：台/時

項 目 時間帯	南 行 き											
	大型車						中型車					
	現 況 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	現 況 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
16時間交通量	270	0	0	270	0	270	101	0	0	101	0	101
06:00～07:00	17	0	0	17	0	17	9	0	0	9	0	9
07:00～08:00	11	0	0	11	0	11	8	0	0	8	0	8
08:00～09:00	14	0	0	14	0	14	8	0	0	8	0	8
09:00～10:00	15	0	0	15	0	15	9	0	0	9	0	9
10:00～11:00	16	0	0	16	0	16	10	0	0	10	0	10
11:00～12:00	18	0	0	18	0	18	11	0	0	11	0	11
12:00～13:00	14	0	0	14	0	14	9	0	0	9	0	9
13:00～14:00	19	0	0	19	0	19	8	0	0	8	0	8
14:00～15:00	11	0	0	11	0	11	2	0	0	2	0	2
15:00～16:00	18	0	0	18	0	18	5	0	0	5	0	5
16:00～17:00	12	0	0	12	0	12	4	0	0	4	0	4
17:00～18:00	20	0	0	20	0	20	8	0	0	8	0	8
18:00～19:00	23	0	0	23	0	23	5	0	0	5	0	5
19:00～20:00	24	0	0	24	0	24	0	0	0	0	0	0
20:00～21:00	25	0	0	25	0	25	3	0	0	3	0	3
21:00～22:00	13	0	0	13	0	13	2	0	0	2	0	2
合 計	270	0	0	270	0	270	101	0	0	101	0	101

単位：台/時

項 目 時間帯	南 行 き											
	小型貨物車						乗用車					
	現 況 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	現 況 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
16時間交通量	369	0	0	369	58	427	5,349	20	5	5,370	721	6,065
06:00～07:00	10	0	0	10	0	10	52	0	0	52	6	58
07:00～08:00	22	0	0	22	0	22	133	1	0	134	23	157
08:00～09:00	25	0	0	25	3	28	268	3	1	272	87	359
09:00～10:00	36	0	0	36	6	42	282	1	0	283	59	342
10:00～11:00	23	0	0	23	9	32	267	1	0	268	39	307
11:00～12:00	34	0	0	34	7	41	312	1	0	313	39	352
12:00～13:00	24	0	0	24	5	29	437	1	0	438	52	490
13:00～14:00	23	0	0	23	6	29	376	1	0	377	39	416
14:00～15:00	23	0	0	23	6	29	438	1	0	439	44	483
15:00～16:00	20	0	0	20	5	25	531	1	0	532	39	571
16:00～17:00	31	0	0	31	5	36	561	1	0	562	39	601
17:00～18:00	29	0	0	29	4	33	435	1	0	436	54	490
18:00～19:00	26	0	0	26	1	27	386	3	1	390	87	477
19:00～20:00	15	0	0	15	0	15	308	1	0	309	50	359
20:00～21:00	16	0	0	16	0	16	324	1	0	325	38	363
21:00～22:00	12	0	0	12	0	12	239	1	0	240	27	267
合 計	369	0	0	369	57	426	5,349	19	2	5,370	722	6,092

注) 現況交通量以外の時間交通量は、日交通量から時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。また、
 16 時間交通量は、日交通量に 16 時間分の時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。このため、
 16 時間交通量と時間交通量の合計は一致しない。

№ 3

単位：台/時

項 目 時間帯	東 行 き											
	大型車						中型車					
	現 況 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	現 況 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
16時間交通量	145	0	0	145	0	145	183	0	0	183	0	183
06:00～07:00	25	0	0	25	0	25	6	0	0	6	0	6
07:00～08:00	10	0	0	10	0	10	20	0	0	20	0	20
08:00～09:00	7	0	0	7	0	7	20	0	0	20	0	20
09:00～10:00	5	0	0	5	0	5	25	0	0	25	0	25
10:00～11:00	6	0	0	6	0	6	18	0	0	18	0	18
11:00～12:00	14	0	0	14	0	14	6	0	0	6	0	6
12:00～13:00	14	0	0	14	0	14	7	0	0	7	0	7
13:00～14:00	3	0	0	3	0	3	9	0	0	9	0	9
14:00～15:00	3	0	0	3	0	3	12	0	0	12	0	12
15:00～16:00	5	0	0	5	0	5	15	0	0	15	0	15
16:00～17:00	10	0	0	10	0	10	13	0	0	13	0	13
17:00～18:00	14	0	0	14	0	14	8	0	0	8	0	8
18:00～19:00	18	0	0	18	0	18	8	0	0	8	0	8
19:00～20:00	3	0	0	3	0	3	7	0	0	7	0	7
20:00～21:00	3	0	0	3	0	3	5	0	0	5	0	5
21:00～22:00	5	0	0	5	0	5	4	0	0	4	0	4
合 計	145	0	0	145	0	145	183	0	0	183	0	183

単位：台/時

項 目 時間帯	東 行 き											
	小型貨物車						乗用車					
	現 況 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	現 況 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
16時間交通量	839	0	0	839	17	856	9,164	6	1	9,170	204	9,367
06:00～07:00	26	0	0	26	0	26	144	0	0	144	1	145
07:00～08:00	72	0	0	72	0	72	259	0	0	259	6	265
08:00～09:00	71	0	0	71	1	72	525	1	0	526	24	550
09:00～10:00	48	0	0	48	2	50	704	0	0	704	17	721
10:00～11:00	57	0	0	57	2	59	766	0	0	766	11	777
11:00～12:00	45	0	0	45	1	46	673	0	0	673	11	684
12:00～13:00	55	0	0	55	0	55	760	0	0	760	14	774
13:00～14:00	52	0	0	52	2	54	751	0	0	751	11	762
14:00～15:00	51	0	0	51	2	53	665	0	0	665	13	678
15:00～16:00	47	0	0	47	1	48	692	0	0	692	11	703
16:00～17:00	75	0	0	75	1	76	711	0	0	711	11	722
17:00～18:00	67	0	0	67	1	68	609	0	0	609	15	624
18:00～19:00	54	0	0	54	0	54	590	1	0	591	24	615
19:00～20:00	57	0	0	57	0	57	474	0	0	474	14	488
20:00～21:00	36	0	0	36	0	36	469	0	0	469	11	480
21:00～22:00	26	0	0	26	0	26	372	0	0	372	8	380
合 計	839	0	0	839	13	852	9,164	2	0	9,166	202	9,368

注) 現況交通量以外の時間交通量は、日交通量から時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。また、
 16 時間交通量は、日交通量に 16 時間分の時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。このため、
 16 時間交通量と時間交通量の合計は一致しない。

№ 3

単位：台/時

項 目 時間帯	西 行 き											
	大型車						中型車					
	現 況 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	現 況 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
16時間交通量	301	0	0	301	0	301	179	0	0	179	0	179
06:00～07:00	8	0	0	8	0	8	9	0	0	9	0	9
07:00～08:00	26	0	0	26	0	26	11	0	0	11	0	11
08:00～09:00	21	0	0	21	0	21	10	0	0	10	0	10
09:00～10:00	17	0	0	17	0	17	7	0	0	7	0	7
10:00～11:00	24	0	0	24	0	24	16	0	0	16	0	16
11:00～12:00	20	0	0	20	0	20	14	0	0	14	0	14
12:00～13:00	13	0	0	13	0	13	16	0	0	16	0	16
13:00～14:00	12	0	0	12	0	12	15	0	0	15	0	15
14:00～15:00	26	0	0	26	0	26	6	0	0	6	0	6
15:00～16:00	23	0	0	23	0	23	8	0	0	8	0	8
16:00～17:00	20	0	0	20	0	20	17	0	0	17	0	17
17:00～18:00	18	0	0	18	0	18	20	0	0	20	0	20
18:00～19:00	21	0	0	21	0	21	16	0	0	16	0	16
19:00～20:00	12	0	0	12	0	12	7	0	0	7	0	7
20:00～21:00	20	0	0	20	0	20	4	0	0	4	0	4
21:00～22:00	20	0	0	20	0	20	3	0	0	3	0	3
合 計	301	0	0	301	0	301	179	0	0	179	0	179

単位：台/時

項 目 時間帯	西 行 き											
	小型貨物車						乗用車					
	現 況 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	現 況 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
16時間交通量	794	0	0	794	17	811	7,823	6	1	7,829	204	8,026
06:00～07:00	14	0	0	14	0	14	128	0	0	128	1	129
07:00～08:00	34	0	0	34	0	34	190	0	0	190	6	196
08:00～09:00	46	0	0	46	1	47	343	1	0	344	24	368
09:00～10:00	54	0	0	54	2	56	418	0	0	418	17	435
10:00～11:00	62	0	0	62	2	64	465	0	0	465	11	476
11:00～12:00	52	0	0	52	1	53	504	0	0	504	11	515
12:00～13:00	49	0	0	49	0	49	565	0	0	565	14	579
13:00～14:00	53	0	0	53	2	55	581	0	0	581	11	592
14:00～15:00	46	0	0	46	2	48	574	0	0	574	13	587
15:00～16:00	56	0	0	56	1	57	668	0	0	668	11	679
16:00～17:00	66	0	0	66	1	67	707	0	0	707	11	718
17:00～18:00	68	0	0	68	1	69	697	0	0	697	15	712
18:00～19:00	80	0	0	80	0	80	622	1	0	623	24	647
19:00～20:00	53	0	0	53	0	53	533	0	0	533	14	547
20:00～21:00	32	0	0	32	0	32	472	0	0	472	11	483
21:00～22:00	29	0	0	29	0	29	356	0	0	356	8	364
合 計	794	0	0	794	13	807	7,823	2	0	7,825	202	8,027

注) 現況交通量以外の時間交通量は、日交通量から時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。また、
 16 時間交通量は、日交通量に 16 時間分の時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。このため、
 16 時間交通量と時間交通量の合計は一致しない。

№ 4

単位：台/時

項 目 時間帯	北 行 き											
	大型車						中型車					
	現 況 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	現 況 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
16時間交通量	38	0	0	38	0	38	140	0	0	140	0	140
06:00～07:00	2	0	0	2	0	2	4	0	0	4	0	4
07:00～08:00	5	0	0	5	0	5	18	0	0	18	0	18
08:00～09:00	2	0	0	2	0	2	14	0	0	14	0	14
09:00～10:00	1	0	0	1	0	1	13	0	0	13	0	13
10:00～11:00	4	0	0	4	0	4	15	0	0	15	0	15
11:00～12:00	1	0	0	1	0	1	12	0	0	12	0	12
12:00～13:00	1	0	0	1	0	1	5	0	0	5	0	5
13:00～14:00	3	0	0	3	0	3	12	0	0	12	0	12
14:00～15:00	1	0	0	1	0	1	9	0	0	9	0	9
15:00～16:00	4	0	0	4	0	4	9	0	0	9	0	9
16:00～17:00	4	0	0	4	0	4	9	0	0	9	0	9
17:00～18:00	4	0	0	4	0	4	10	0	0	10	0	10
18:00～19:00	2	0	0	2	0	2	5	0	0	5	0	5
19:00～20:00	2	0	0	2	0	2	5	0	0	5	0	5
20:00～21:00	1	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0
21:00～22:00	1	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0
合 計	38	0	0	38	0	38	140	0	0	140	0	140

単位：台/時

項 目 時間帯	北 行 き											
	小型貨物車						乗用車					
	現 況 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	現 況 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
16時間交通量	527	0	0	527	35	562	5,650	12	3	5,663	438	6,086
06:00～07:00	12	0	0	12	0	12	100	0	0	100	4	104
07:00～08:00	25	0	0	25	0	25	155	0	0	155	14	169
08:00～09:00	32	0	0	32	1	33	251	2	0	253	53	306
09:00～10:00	71	0	0	71	3	74	389	1	0	390	36	426
10:00～11:00	49	0	0	49	6	55	427	1	0	428	23	451
11:00～12:00	38	0	0	38	4	42	445	1	0	446	23	469
12:00～13:00	34	0	0	34	3	37	437	1	0	438	32	470
13:00～14:00	41	0	0	41	3	44	442	1	0	443	23	466
14:00～15:00	40	0	0	40	4	44	408	1	0	409	26	435
15:00～16:00	36	0	0	36	3	39	431	1	0	432	23	455
16:00～17:00	40	0	0	40	3	43	549	1	0	550	23	573
17:00～18:00	33	0	0	33	3	36	422	1	0	423	33	456
18:00～19:00	31	0	0	31	0	31	414	2	0	416	53	469
19:00～20:00	21	0	0	21	0	21	323	1	0	324	30	354
20:00～21:00	10	0	0	10	0	10	259	1	0	260	23	283
21:00～22:00	14	0	0	14	0	14	198	0	0	198	16	214
合 計	527	0	0	527	33	560	5,650	15	0	5,665	435	6,100

注) 現況交通量以外の時間交通量は、日交通量から時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。また、
 16 時間交通量は、日交通量に 16 時間分の時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。このため、
 16 時間交通量と時間交通量の合計は一致しない。

№ 4

単位：台/時

項 目 時間帯	南 行 き											
	大型車						中型車					
	現 況 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	現 況 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
16時間交通量	43	0	0	43	0	43	95	0	0	95	0	95
06:00～07:00	2	0	0	2	0	2	9	0	0	9	0	9
07:00～08:00	2	0	0	2	0	2	5	0	0	5	0	5
08:00～09:00	4	0	0	4	0	4	10	0	0	10	0	10
09:00～10:00	4	0	0	4	0	4	7	0	0	7	0	7
10:00～11:00	3	0	0	3	0	3	7	0	0	7	0	7
11:00～12:00	5	0	0	5	0	5	10	0	0	10	0	10
12:00～13:00	3	0	0	3	0	3	9	0	0	9	0	9
13:00～14:00	2	0	0	2	0	2	8	0	0	8	0	8
14:00～15:00	0	0	0	0	0	0	5	0	0	5	0	5
15:00～16:00	5	0	0	5	0	5	7	0	0	7	0	7
16:00～17:00	2	0	0	2	0	2	6	0	0	6	0	6
17:00～18:00	1	0	0	1	0	1	2	0	0	2	0	2
18:00～19:00	5	0	0	5	0	5	5	0	0	5	0	5
19:00～20:00	1	0	0	1	0	1	3	0	0	3	0	3
20:00～21:00	3	0	0	3	0	3	1	0	0	1	0	1
21:00～22:00	1	0	0	1	0	1	1	0	0	1	0	1
合 計	43	0	0	43	0	43	95	0	0	95	0	95

単位：台/時

項 目 時間帯	南 行 き											
	小型貨物車						乗用車					
	現 況 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	現 況 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
16時間交通量	415	0	0	415	35	450	4,483	12	3	4,496	438	4,934
06:00～07:00	16	0	0	16	0	16	61	0	0	61	4	65
07:00～08:00	20	0	0	20	0	20	94	0	0	94	14	108
08:00～09:00	23	0	0	23	1	24	240	2	0	242	53	295
09:00～10:00	36	0	0	36	3	39	359	1	0	360	36	396
10:00～11:00	34	0	0	34	6	40	333	1	0	334	23	357
11:00～12:00	43	0	0	43	4	47	331	1	0	332	23	355
12:00～13:00	27	0	0	27	3	30	365	1	0	366	32	398
13:00～14:00	42	0	0	42	3	45	390	1	0	391	23	414
14:00～15:00	28	0	0	28	4	32	357	1	0	358	26	384
15:00～16:00	20	0	0	20	3	23	317	1	0	318	23	341
16:00～17:00	26	0	0	26	3	29	369	1	0	370	23	393
17:00～18:00	22	0	0	22	3	25	323	1	0	324	33	357
18:00～19:00	34	0	0	34	0	34	311	2	0	313	53	366
19:00～20:00	18	0	0	18	0	18	231	1	0	232	30	262
20:00～21:00	12	0	0	12	0	12	224	1	0	225	23	248
21:00～22:00	14	0	0	14	0	14	178	0	0	178	16	194
合 計	415	0	0	415	33	448	4,483	15	0	4,498	435	4,933

注) 現況交通量以外の時間交通量は、日交通量から時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。また、
 16 時間交通量は、日交通量に 16 時間分の時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。このため、
 16 時間交通量と時間交通量の合計は一致しない。

№ 5

単位：台/時

項 目 時間帯	北 行 き											
	大型車						中型車					
	現 況 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	現 況 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
16時間交通量	107	0	0	107	0	107	80	0	0	80	0	80
06:00～07:00	17	0	0	17	0	17	11	0	0	11	0	11
07:00～08:00	11	0	0	11	0	11	9	0	0	9	0	9
08:00～09:00	10	0	0	10	0	10	6	0	0	6	0	6
09:00～10:00	8	0	0	8	0	8	4	0	0	4	0	4
10:00～11:00	4	0	0	4	0	4	6	0	0	6	0	6
11:00～12:00	7	0	0	7	0	7	4	0	0	4	0	4
12:00～13:00	6	0	0	6	0	6	4	0	0	4	0	4
13:00～14:00	3	0	0	3	0	3	4	0	0	4	0	4
14:00～15:00	2	0	0	2	0	2	3	0	0	3	0	3
15:00～16:00	6	0	0	6	0	6	2	0	0	2	0	2
16:00～17:00	8	0	0	8	0	8	8	0	0	8	0	8
17:00～18:00	6	0	0	6	0	6	3	0	0	3	0	3
18:00～19:00	8	0	0	8	0	8	8	0	0	8	0	8
19:00～20:00	2	0	0	2	0	2	3	0	0	3	0	3
20:00～21:00	7	0	0	7	0	7	1	0	0	1	0	1
21:00～22:00	2	0	0	2	0	2	4	0	0	4	0	4
合 計	107	0	0	107	0	107	80	0	0	80	0	80

単位：台/時

項 目 時間帯	北 行 き											
	小型貨物車						乗用車					
	現 況 交通量	JICA中部 供用車両	愛 大 供用車両	背 景 交通量	新建築物 関連車両	供用時 交通量	現 況 交通量	JICA中部 供用車両	愛 大 供用車両	背 景 交通量	新建築物 関連車両	供用時 交通量
	A	B	C	D=A+B+C	E	D + E	A	B	C	D=A+B+C	E	D + E
16時間交通量	101	0	0	101	24	125	4,773	8	2	4,782	296	5,068
06:00～07:00	10	0	0	10	0	10	100	0	0	100	2	102
07:00～08:00	11	0	0	11	0	11	153	0	0	153	9	162
08:00～09:00	12	0	0	12	1	13	265	1	0	266	36	302
09:00～10:00	10	0	0	10	2	12	388	1	0	389	24	413
10:00～11:00	5	0	0	5	3	8	421	0	0	421	17	438
11:00～12:00	5	0	0	5	3	8	333	0	0	333	17	350
12:00～13:00	9	0	0	9	1	10	386	1	0	387	21	408
13:00～14:00	10	0	0	10	2	12	371	0	0	371	17	388
14:00～15:00	9	0	0	9	2	11	353	0	0	353	19	372
15:00～16:00	3	0	0	3	1	4	353	0	0	353	17	370
16:00～17:00	6	0	0	6	2	8	411	0	0	411	17	428
17:00～18:00	0	0	0	0	2	2	295	1	0	296	22	318
18:00～19:00	8	0	0	8	0	8	315	1	0	316	36	352
19:00～20:00	2	0	0	2	0	2	254	0	0	254	21	275
20:00～21:00	1	0	0	1	0	1	204	0	0	204	16	220
21:00～22:00	0	0	0	0	0	0	171	0	0	171	10	181
合 計	101	0	0	101	19	120	4,773	5	0	4,778	301	5,079

注) 現況交通量以外の時間交通量は、日交通量から時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。また、
 16 時間交通量は、日交通量に 16 時間分の時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。このため、
 16 時間交通量と時間交通量の合計は一致しない。

№ 5

単位：台/時

項 目 時間帯	南 行 き											
	大型車						中型車					
	現 況 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	現 況 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
16時間交通量	154	0	0	154	0	154	70	0	0	70	0	70
06:00～07:00	15	0	0	15	0	15	2	0	0	2	0	2
07:00～08:00	28	0	0	28	0	28	16	0	0	16	0	16
08:00～09:00	1	0	0	1	0	1	2	0	0	2	0	2
09:00～10:00	3	0	0	3	0	3	7	0	0	7	0	7
10:00～11:00	5	0	0	5	0	5	8	0	0	8	0	8
11:00～12:00	6	0	0	6	0	6	4	0	0	4	0	4
12:00～13:00	2	0	0	2	0	2	2	0	0	2	0	2
13:00～14:00	7	0	0	7	0	7	5	0	0	5	0	5
14:00～15:00	2	0	0	2	0	2	3	0	0	3	0	3
15:00～16:00	6	0	0	6	0	6	2	0	0	2	0	2
16:00～17:00	9	0	0	9	0	9	6	0	0	6	0	6
17:00～18:00	8	0	0	8	0	8	2	0	0	2	0	2
18:00～19:00	13	0	0	13	0	13	7	0	0	7	0	7
19:00～20:00	20	0	0	20	0	20	1	0	0	1	0	1
20:00～21:00	19	0	0	19	0	19	1	0	0	1	0	1
21:00～22:00	10	0	0	10	0	10	2	0	0	2	0	2
合 計	154	0	0	154	0	154	70	0	0	70	0	70

単位：台/時

項 目 時間帯	南 行 き											
	小型貨物車						乗用車					
	現 況 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	現 況 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
16時間交通量	81	0	0	81	24	105	4,026	8	2	4,035	296	4,321
06:00～07:00	3	0	0	3	0	3	79	0	0	79	2	81
07:00～08:00	4	0	0	4	0	4	117	0	0	117	9	126
08:00～09:00	6	0	0	6	1	7	165	1	0	166	36	202
09:00～10:00	5	0	0	5	2	7	220	1	0	221	24	245
10:00～11:00	7	0	0	7	3	10	252	0	0	252	17	269
11:00～12:00	3	0	0	3	3	6	232	0	0	232	17	249
12:00～13:00	5	0	0	5	1	6	286	1	0	287	21	308
13:00～14:00	9	0	0	9	2	11	293	0	0	293	17	310
14:00～15:00	2	0	0	2	2	4	306	0	0	306	19	325
15:00～16:00	10	0	0	10	1	11	357	0	0	357	17	374
16:00～17:00	5	0	0	5	2	7	376	0	0	376	17	393
17:00～18:00	6	0	0	6	2	8	346	1	0	347	22	369
18:00～19:00	8	0	0	8	0	8	341	1	0	342	36	378
19:00～20:00	4	0	0	4	0	4	253	0	0	253	21	274
20:00～21:00	3	0	0	3	0	3	233	0	0	233	16	249
21:00～22:00	1	0	0	1	0	1	170	0	0	170	10	180
合 計	81	0	0	81	19	100	4,026	5	0	4,031	301	4,332

注) 現況交通量以外の時間交通量は、日交通量から時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。また、
 16 時間交通量は、日交通量に 16 時間分の時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。このため、
 16 時間交通量と時間交通量の合計は一致しない。

№ 6

単位：台/時

項 目 時間帯	東 行 き											
	大型車						中型車					
	現 況 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	現 況 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
16時間交通量	198	0	0	198	0	198	149	0	0	149	0	149
06:00～07:00	11	0	0	11	0	11	6	0	0	6	0	6
07:00～08:00	16	0	0	16	0	16	15	0	0	15	0	15
08:00～09:00	14	0	0	14	0	14	18	0	0	18	0	18
09:00～10:00	13	0	0	13	0	13	12	0	0	12	0	12
10:00～11:00	9	0	0	9	0	9	17	0	0	17	0	17
11:00～12:00	11	0	0	11	0	11	9	0	0	9	0	9
12:00～13:00	9	0	0	9	0	9	9	0	0	9	0	9
13:00～14:00	9	0	0	9	0	9	15	0	0	15	0	15
14:00～15:00	10	0	0	10	0	10	9	0	0	9	0	9
15:00～16:00	11	0	0	11	0	11	11	0	0	11	0	11
16:00～17:00	12	0	0	12	0	12	12	0	0	12	0	12
17:00～18:00	15	0	0	15	0	15	2	0	0	2	0	2
18:00～19:00	17	0	0	17	0	17	3	0	0	3	0	3
19:00～20:00	16	0	0	16	0	16	7	0	0	7	0	7
20:00～21:00	11	0	0	11	0	11	3	0	0	3	0	3
21:00～22:00	14	0	0	14	0	14	1	0	0	1	0	1
合 計	198	0	0	198	0	198	149	0	0	149	0	149

単位：台/時

項 目 時間帯	東 行 き											
	小型貨物車						乗用車					
	現 況 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	現 況 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
16時間交通量	939	0	0	939	39	978	8,657	13	3	8,671	486	9,141
06:00～07:00	29	0	0	29	0	29	143	0	0	143	4	147
07:00～08:00	74	0	0	74	0	74	244	0	0	244	15	259
08:00～09:00	76	0	0	76	1	77	510	2	0	512	59	571
09:00～10:00	77	0	0	77	3	80	700	1	0	701	39	740
10:00～11:00	63	0	0	63	7	70	726	1	0	727	25	752
11:00～12:00	62	0	0	62	4	66	704	1	0	705	25	730
12:00～13:00	59	0	0	59	3	62	743	1	0	744	35	779
13:00～14:00	47	0	0	47	4	51	678	1	0	679	25	704
14:00～15:00	54	0	0	54	4	58	601	1	0	602	29	631
15:00～16:00	49	0	0	49	3	52	600	1	0	601	25	626
16:00～17:00	73	0	0	73	3	76	682	1	0	683	25	708
17:00～18:00	73	0	0	73	3	76	684	1	0	685	35	720
18:00～19:00	70	0	0	70	0	70	566	2	0	568	58	626
19:00～20:00	77	0	0	77	0	77	378	1	0	379	33	412
20:00～21:00	37	0	0	37	0	37	345	1	0	346	24	370
21:00～22:00	19	0	0	19	0	19	353	0	0	353	18	371
合 計	939	0	0	939	35	974	8,657	15	0	8,672	474	9,146

注) 現況交通量以外の時間交通量は、日交通量から時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。また、
 16 時間交通量は、日交通量に 16 時間分の時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。このため、
 16 時間交通量と時間交通量の合計は一致しない。

№ 6

単位：台/時

項 目 時間帯	西 行 き											
	大型車						中型車					
	現 況 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	現 況 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
16時間交通量	157	0	0	157	0	157	178	0	0	178	0	178
06:00～07:00	4	0	0	4	0	4	8	0	0	8	0	8
07:00～08:00	18	0	0	18	0	18	20	0	0	20	0	20
08:00～09:00	16	0	0	16	0	16	13	0	0	13	0	13
09:00～10:00	10	0	0	10	0	10	4	0	0	4	0	4
10:00～11:00	8	0	0	8	0	8	19	0	0	19	0	19
11:00～12:00	11	0	0	11	0	11	13	0	0	13	0	13
12:00～13:00	9	0	0	9	0	9	8	0	0	8	0	8
13:00～14:00	7	0	0	7	0	7	15	0	0	15	0	15
14:00～15:00	9	0	0	9	0	9	13	0	0	13	0	13
15:00～16:00	7	0	0	7	0	7	12	0	0	12	0	12
16:00～17:00	8	0	0	8	0	8	10	0	0	10	0	10
17:00～18:00	15	0	0	15	0	15	14	0	0	14	0	14
18:00～19:00	12	0	0	12	0	12	13	0	0	13	0	13
19:00～20:00	9	0	0	9	0	9	4	0	0	4	0	4
20:00～21:00	7	0	0	7	0	7	6	0	0	6	0	6
21:00～22:00	7	0	0	7	0	7	6	0	0	6	0	6
合 計	157	0	0	157	0	157	178	0	0	178	0	178

単位：台/時

項 目 時間帯	西 行 き											
	小型貨物車						乗用車					
	現 況 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	現 況 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
16時間交通量	1,006	0	0	1,006	39	1,045	9,161	13	3	9,175	486	9,645
06:00～07:00	21	0	0	21	0	21	160	0	0	160	4	164
07:00～08:00	47	0	0	47	0	47	185	0	0	185	15	200
08:00～09:00	65	0	0	65	1	66	369	2	0	371	59	430
09:00～10:00	90	0	0	90	3	93	522	1	0	523	39	562
10:00～11:00	58	0	0	58	7	65	602	1	0	603	25	628
11:00～12:00	47	0	0	47	4	51	659	1	0	660	25	685
12:00～13:00	67	0	0	67	3	70	650	1	0	651	35	686
13:00～14:00	88	0	0	88	4	92	661	1	0	662	25	687
14:00～15:00	58	0	0	58	4	62	705	1	0	706	29	735
15:00～16:00	85	0	0	85	3	88	811	1	0	812	25	837
16:00～17:00	91	0	0	91	3	94	857	1	0	858	25	883
17:00～18:00	69	0	0	69	3	72	743	1	0	744	35	779
18:00～19:00	90	0	0	90	0	90	690	2	0	692	58	750
19:00～20:00	65	0	0	65	0	65	581	1	0	582	33	615
20:00～21:00	38	0	0	38	0	38	511	1	0	512	24	536
21:00～22:00	27	0	0	27	0	27	455	0	0	455	18	473
合 計	1,006	0	0	1,006	35	1,041	9,161	15	0	9,176	474	9,650

注) 現況交通量以外の時間交通量は、日交通量から時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。また、
 16 時間交通量は、日交通量に 16 時間分の時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。このため、
 16 時間交通量と時間交通量の合計は一致しない。

2. 開通後

(1) 平 日

№ 1

単位：台/時

項 目 時間帯	北 行 き											
	大型車						中型車					
	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
16時間交通量	150	0	0	150	0	150	150	0	0	150	0	150
06:00～07:00	6	0	0	6	0	6	6	0	0	6	0	6
07:00～08:00	11	0	0	11	0	11	11	0	0	11	0	11
08:00～09:00	14	0	0	14	0	14	14	0	0	14	0	14
09:00～10:00	14	0	0	14	0	14	14	0	0	14	0	14
10:00～11:00	15	0	0	15	0	15	15	0	0	15	0	15
11:00～12:00	13	0	0	13	0	13	13	0	0	13	0	13
12:00～13:00	9	0	0	9	0	9	9	0	0	9	0	9
13:00～14:00	12	0	0	12	0	12	12	0	0	12	0	12
14:00～15:00	11	0	0	11	0	11	11	0	0	11	0	11
15:00～16:00	9	0	0	9	0	9	9	0	0	9	0	9
16:00～17:00	10	0	0	10	0	10	10	0	0	10	0	10
17:00～18:00	8	0	0	8	0	8	8	0	0	8	0	8
18:00～19:00	6	0	0	6	0	6	6	0	0	6	0	6
19:00～20:00	5	0	0	5	0	5	5	0	0	5	0	5
20:00～21:00	4	0	0	4	0	4	4	0	0	4	0	4
21:00～22:00	3	0	0	3	0	3	3	0	0	3	0	3
合 計	150	0	0	150	0	150	150	0	0	150	0	150

単位：台/時

項 目 時間帯	北 行 き											
	小型貨物車						乗用車					
	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
16時間交通量	232	0	0	232	121	353	2,705	31	20	2,745	1,257	3,965
06:00～07:00	6	0	0	6	0	6	68	0	0	68	13	81
07:00～08:00	15	0	0	15	0	15	173	1	1	175	48	223
08:00～09:00	17	0	0	17	5	22	203	4	3	210	119	329
09:00～10:00	16	0	0	16	13	29	191	2	2	195	102	297
10:00～11:00	17	0	0	17	20	37	200	2	1	203	76	279
11:00～12:00	16	0	0	16	14	30	191	2	1	194	76	270
12:00～13:00	13	0	0	13	10	23	149	2	1	152	90	242
13:00～14:00	16	0	0	16	13	29	185	2	1	188	76	264
14:00～15:00	17	0	0	17	13	30	200	2	1	203	74	277
15:00～16:00	16	0	0	16	10	26	188	2	1	191	76	267
16:00～17:00	16	0	0	16	11	27	182	2	1	185	76	261
17:00～18:00	17	0	0	17	9	26	193	2	2	197	102	299
18:00～19:00	17	0	0	17	2	19	197	4	3	204	125	329
19:00～20:00	13	0	0	13	0	13	152	2	1	155	87	242
20:00～21:00	11	0	0	11	0	11	122	2	1	125	64	189
21:00～22:00	9	0	0	9	0	9	111	1	1	113	41	154
合 計	232	0	0	232	120	352	2,705	32	21	2,758	1,245	4,003

注) 時間交通量は、日交通量から時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。また、16 時間交通量は、日交通量に 16 時間分の時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。このため、16 時間交通量と時間交通量の合計は一致しない。

№ 1

単位：台/時

項 目 時間帯	南 行 北 行											
	大型車						中型車					
	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
16時間交通量	139	0	0	139	0	139	172	0	0	172	0	172
06:00～07:00	5	0	0	5	0	5	7	0	0	7	0	7
07:00～08:00	10	0	0	10	0	10	13	0	0	13	0	13
08:00～09:00	13	0	0	13	0	13	16	0	0	16	0	16
09:00～10:00	13	0	0	13	0	13	16	0	0	16	0	16
10:00～11:00	14	0	0	14	0	14	17	0	0	17	0	17
11:00～12:00	12	0	0	12	0	12	14	0	0	14	0	14
12:00～13:00	8	0	0	8	0	8	11	0	0	11	0	11
13:00～14:00	12	0	0	12	0	12	14	0	0	14	0	14
14:00～15:00	10	0	0	10	0	10	13	0	0	13	0	13
15:00～16:00	8	0	0	8	0	8	10	0	0	10	0	10
16:00～17:00	9	0	0	9	0	9	11	0	0	11	0	11
17:00～18:00	8	0	0	8	0	8	9	0	0	9	0	9
18:00～19:00	6	0	0	6	0	6	7	0	0	7	0	7
19:00～20:00	4	0	0	4	0	4	6	0	0	6	0	6
20:00～21:00	4	0	0	4	0	4	4	0	0	4	0	4
21:00～22:00	3	0	0	3	0	3	4	0	0	4	0	4
合 計	139	0	0	139	0	139	172	0	0	172	0	172

単位：台/時

項 目 時間帯	南 行 北 行											
	小型貨物車						乗用車					
	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
16時間交通量	171	0	0	171	89	260	2,972	10	0	2,979	755	3,712
06:00～07:00	4	0	0	4	0	4	76	0	0	76	7	83
07:00～08:00	11	0	0	11	0	11	190	0	0	190	29	219
08:00～09:00	13	0	0	13	4	17	223	1	0	224	71	295
09:00～10:00	12	0	0	12	10	22	210	1	0	211	63	274
10:00～11:00	13	0	0	13	13	26	219	1	0	220	46	266
11:00～12:00	12	0	0	12	11	23	210	1	0	211	46	257
12:00～13:00	9	0	0	9	8	17	164	1	0	165	55	220
13:00～14:00	12	0	0	12	9	21	203	1	0	204	46	250
14:00～15:00	13	0	0	13	9	22	219	1	0	220	44	264
15:00～16:00	12	0	0	12	8	20	206	1	0	207	46	253
16:00～17:00	11	0	0	11	8	19	200	1	0	201	46	247
17:00～18:00	12	0	0	12	7	19	213	1	0	214	63	277
18:00～19:00	12	0	0	12	2	14	217	1	0	218	75	293
19:00～20:00	10	0	0	10	0	10	167	1	0	168	53	221
20:00～21:00	8	0	0	8	0	8	134	1	0	135	39	174
21:00～22:00	7	0	0	7	0	7	121	0	0	121	25	146
合 計	171	0	0	171	89	260	2,972	13	0	2,985	754	3,739

注) 時間交通量は、日交通量から時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。また、16 時間交通量は、日交通量に 16 時間分の時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。このため、16 時間交通量と時間交通量の合計は一致しない。

№ 2

単位：台/時

項 目 時間帯	北 行 き											
	大型車						中型車					
	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
16時間交通量	396	0	0	396	0	396	417	0	0	417	0	417
06:00～07:00	15	0	0	15	0	15	16	0	0	16	0	16
07:00～08:00	29	0	0	29	0	29	31	0	0	31	0	31
08:00～09:00	36	0	0	36	0	36	39	0	0	39	0	39
09:00～10:00	37	0	0	37	0	37	39	0	0	39	0	39
10:00～11:00	39	0	0	39	0	39	41	0	0	41	0	41
11:00～12:00	34	0	0	34	0	34	35	0	0	35	0	35
12:00～13:00	25	0	0	25	0	25	26	0	0	26	0	26
13:00～14:00	33	0	0	33	0	33	35	0	0	35	0	35
14:00～15:00	30	0	0	30	0	30	31	0	0	31	0	31
15:00～16:00	23	0	0	23	0	23	25	0	0	25	0	25
16:00～17:00	26	0	0	26	0	26	28	0	0	28	0	28
17:00～18:00	21	0	0	21	0	21	23	0	0	23	0	23
18:00～19:00	16	0	0	16	0	16	16	0	0	16	0	16
19:00～20:00	13	0	0	13	0	13	13	0	0	13	0	13
20:00～21:00	10	0	0	10	0	10	10	0	0	10	0	10
21:00～22:00	9	0	0	9	0	9	9	0	0	9	0	9
合 計	396	0	0	396	0	396	417	0	0	417	0	417

単位：台/時

項 目 時間帯	北 行 き											
	小型貨物車						乗用車					
	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
16時間交通量	689	0	0	689	50	739	7,493	13	35	7,537	1,003	8,541
06:00～07:00	17	0	0	17	0	17	190	0	0	190	11	201
07:00～08:00	44	0	0	44	0	44	479	0	1	480	39	519
08:00～09:00	52	0	0	52	3	55	562	2	4	568	95	663
09:00～10:00	49	0	0	49	5	54	529	1	3	533	82	615
10:00～11:00	51	0	0	51	8	59	553	1	2	556	63	619
11:00～12:00	49	0	0	49	5	54	529	1	2	532	63	595
12:00～13:00	38	0	0	38	4	42	414	1	3	418	72	490
13:00～14:00	47	0	0	47	5	52	512	1	2	515	63	578
14:00～15:00	51	0	0	51	6	57	553	1	2	556	61	617
15:00～16:00	48	0	0	48	3	51	520	1	2	523	63	586
16:00～17:00	46	0	0	46	4	50	504	1	2	507	63	570
17:00～18:00	49	0	0	49	4	53	537	1	3	541	82	623
18:00～19:00	50	0	0	50	1	51	546	2	4	552	100	652
19:00～20:00	39	0	0	39	0	39	421	1	2	424	70	494
20:00～21:00	31	0	0	31	0	31	338	1	2	341	52	393
21:00～22:00	28	0	0	28	0	28	306	0	1	307	34	341
合 計	689	0	0	689	48	737	7,493	15	35	7,543	1,013	8,556

注) 時間交通量は、日交通量から時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。また、16 時間交通量は、日交通量に 16 時間分の時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。このため、16 時間交通量と時間交通量の合計は一致しない。

№ 2

単位：台/時

項 目 時間帯	南 行 き											
	大型車						中型車					
	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
16時間交通量	389	0	0	389	0	389	523	0	0	523	0	523
06:00～07:00	15	0	0	15	0	15	20	0	0	20	0	20
07:00～08:00	29	0	0	29	0	29	38	0	0	38	0	38
08:00～09:00	36	0	0	36	0	36	49	0	0	49	0	49
09:00～10:00	36	0	0	36	0	36	49	0	0	49	0	49
10:00～11:00	38	0	0	38	0	38	51	0	0	51	0	51
11:00～12:00	33	0	0	33	0	33	44	0	0	44	0	44
12:00～13:00	24	0	0	24	0	24	33	0	0	33	0	33
13:00～14:00	32	0	0	32	0	32	44	0	0	44	0	44
14:00～15:00	29	0	0	29	0	29	39	0	0	39	0	39
15:00～16:00	23	0	0	23	0	23	32	0	0	32	0	32
16:00～17:00	26	0	0	26	0	26	34	0	0	34	0	34
17:00～18:00	21	0	0	21	0	21	28	0	0	28	0	28
18:00～19:00	16	0	0	16	0	16	21	0	0	21	0	21
19:00～20:00	12	0	0	12	0	12	17	0	0	17	0	17
20:00～21:00	10	0	0	10	0	10	13	0	0	13	0	13
21:00～22:00	9	0	0	9	0	9	11	0	0	11	0	11
合 計	389	0	0	389	0	389	523	0	0	523	0	523

単位：台/時

項 目 時間帯	南 行 き											
	小型貨物車						乗用車					
	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
16時間交通量	708	0	0	708	50	758	8,489	13	35	8,533	1,003	9,507
06:00～07:00	18	0	0	18	0	18	216	0	0	216	11	227
07:00～08:00	45	0	0	45	0	45	543	0	1	544	39	583
08:00～09:00	53	0	0	53	3	56	637	2	4	643	95	738
09:00～10:00	50	0	0	50	5	55	598	1	3	602	82	684
10:00～11:00	52	0	0	52	8	60	627	1	2	630	63	693
11:00～12:00	50	0	0	50	5	55	598	1	2	601	63	664
12:00～13:00	39	0	0	39	4	43	468	1	3	472	72	544
13:00～14:00	48	0	0	48	5	53	580	1	2	583	63	646
14:00～15:00	52	0	0	52	6	58	627	1	2	630	61	691
15:00～16:00	49	0	0	49	3	52	590	1	2	593	63	656
16:00～17:00	48	0	0	48	4	52	571	1	2	574	63	637
17:00～18:00	51	0	0	51	4	55	608	1	3	612	82	694
18:00～19:00	52	0	0	52	1	53	618	2	4	624	100	724
19:00～20:00	40	0	0	40	0	40	478	1	2	481	70	551
20:00～21:00	32	0	0	32	0	32	384	1	2	387	52	439
21:00～22:00	29	0	0	29	0	29	346	0	1	347	34	381
合 計	708	0	0	708	48	756	8,489	15	35	8,539	1,013	9,552

注) 時間交通量は、日交通量から時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。また、16 時間交通量は、日交通量に 16 時間分の時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。このため、16 時間交通量と時間交通量の合計は一致しない。

№ 3

単位：台/時

項 目 時間帯	東 行 き											
	大型車						中型車					
	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
16時間交通量	298	0	0	298	0	298	628	0	0	628	0	628
06:00～07:00	11	0	0	11	0	11	24	0	0	24	0	24
07:00～08:00	22	0	0	22	0	22	46	0	0	46	0	46
08:00～09:00	28	0	0	28	0	28	58	0	0	58	0	58
09:00～10:00	28	0	0	28	0	28	59	0	0	59	0	59
10:00～11:00	29	0	0	29	0	29	62	0	0	62	0	62
11:00～12:00	25	0	0	25	0	25	53	0	0	53	0	53
12:00～13:00	19	0	0	19	0	19	39	0	0	39	0	39
13:00～14:00	25	0	0	25	0	25	52	0	0	52	0	52
14:00～15:00	22	0	0	22	0	22	47	0	0	47	0	47
15:00～16:00	18	0	0	18	0	18	37	0	0	37	0	37
16:00～17:00	19	0	0	19	0	19	41	0	0	41	0	41
17:00～18:00	16	0	0	16	0	16	34	0	0	34	0	34
18:00～19:00	12	0	0	12	0	12	25	0	0	25	0	25
19:00～20:00	10	0	0	10	0	10	21	0	0	21	0	21
20:00～21:00	7	0	0	7	0	7	16	0	0	16	0	16
21:00～22:00	7	0	0	7	0	7	14	0	0	14	0	14
合 計	298	0	0	298	0	298	628	0	0	628	0	628

単位：台/時

項 目 時間帯	東 行 き											
	小型貨物車						乗用車					
	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
16時間交通量	2,220	0	0	2,220	17	2,237	7,110	4	11	7,124	318	7,434
06:00～07:00	56	0	0	56	0	56	181	0	0	181	4	185
07:00～08:00	142	0	0	142	0	142	455	0	0	455	12	467
08:00～09:00	166	0	0	166	1	167	533	1	1	535	30	565
09:00～10:00	157	0	0	157	2	159	501	0	1	502	26	528
10:00～11:00	164	0	0	164	2	166	525	0	1	526	20	546
11:00～12:00	157	0	0	157	1	158	501	0	1	502	20	522
12:00～13:00	122	0	0	122	0	122	392	0	1	393	23	416
13:00～14:00	152	0	0	152	2	154	486	0	1	487	20	507
14:00～15:00	164	0	0	164	2	166	525	0	1	526	19	545
15:00～16:00	154	0	0	154	1	155	494	0	1	495	20	515
16:00～17:00	149	0	0	149	1	150	478	0	1	479	20	499
17:00～18:00	159	0	0	159	1	160	510	0	1	511	26	537
18:00～19:00	162	0	0	162	0	162	517	1	1	519	31	550
19:00～20:00	125	0	0	125	0	125	400	0	1	401	23	424
20:00～21:00	100	0	0	100	0	100	322	0	1	323	17	340
21:00～22:00	91	0	0	91	0	91	290	0	0	290	10	300
合 計	2,220	0	0	2,220	13	2,233	7,110	2	13	7,125	321	7,446

注) 時間交通量は、日交通量から時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。また、16 時間交通量は、日交通量に 16 時間分の時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。このため、16 時間交通量と時間交通量の合計は一致しない。

№ 3

単位：台/時

項 目 時間帯	西 行 ぎ											
	大型車						中型車					
	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
16時間交通量	293	0	0	293	0	293	626	0	0	626	0	626
06:00～07:00	11	0	0	11	0	11	23	0	0	23	0	23
07:00～08:00	21	0	0	21	0	21	46	0	0	46	0	46
08:00～09:00	27	0	0	27	0	27	59	0	0	59	0	59
09:00～10:00	27	0	0	27	0	27	59	0	0	59	0	59
10:00～11:00	29	0	0	29	0	29	62	0	0	62	0	62
11:00～12:00	25	0	0	25	0	25	53	0	0	53	0	53
12:00～13:00	18	0	0	18	0	18	39	0	0	39	0	39
13:00～14:00	25	0	0	25	0	25	52	0	0	52	0	52
14:00～15:00	22	0	0	22	0	22	47	0	0	47	0	47
15:00～16:00	17	0	0	17	0	17	37	0	0	37	0	37
16:00～17:00	19	0	0	19	0	19	42	0	0	42	0	42
17:00～18:00	16	0	0	16	0	16	33	0	0	33	0	33
18:00～19:00	12	0	0	12	0	12	25	0	0	25	0	25
19:00～20:00	10	0	0	10	0	10	20	0	0	20	0	20
20:00～21:00	7	0	0	7	0	7	15	0	0	15	0	15
21:00～22:00	7	0	0	7	0	7	14	0	0	14	0	14
合 計	293	0	0	293	0	293	626	0	0	626	0	626

単位：台/時

項 目 時間帯	西 行 ぎ											
	小型貨物車						乗用車					
	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
16時間交通量	2,423	0	0	2,423	17	2,440	6,825	4	11	6,839	318	7,149
06:00～07:00	61	0	0	61	0	61	173	0	0	173	4	177
07:00～08:00	155	0	0	155	0	155	436	0	0	436	12	448
08:00～09:00	182	0	0	182	1	183	511	1	1	513	30	543
09:00～10:00	171	0	0	171	2	173	482	0	1	483	26	509
10:00～11:00	179	0	0	179	2	181	504	0	1	505	20	525
11:00～12:00	171	0	0	171	1	172	482	0	1	483	20	503
12:00～13:00	134	0	0	134	0	134	376	0	1	377	23	400
13:00～14:00	166	0	0	166	2	168	466	0	1	467	20	487
14:00～15:00	179	0	0	179	2	181	504	0	1	505	19	524
15:00～16:00	168	0	0	168	1	169	475	0	1	476	20	496
16:00～17:00	163	0	0	163	1	164	459	0	1	460	20	480
17:00～18:00	173	0	0	173	1	174	489	0	1	490	26	516
18:00～19:00	176	0	0	176	0	176	497	1	1	499	31	530
19:00～20:00	136	0	0	136	0	136	384	0	1	385	23	408
20:00～21:00	110	0	0	110	0	110	308	0	1	309	17	326
21:00～22:00	99	0	0	99	0	99	279	0	0	279	10	289
合 計	2,423	0	0	2,423	13	2,436	6,825	2	13	6,840	321	7,161

注) 時間交通量は、日交通量から時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。また、16 時間交通量は、日交通量に 16 時間分の時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。このため、16 時間交通量と時間交通量の合計は一致しない。

№ 4

単位：台/時

項 目 時間帯	北 行 き											
	大型車						中型車					
	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
16時間交通量	49	0	0	49	0	49	534	0	0	534	0	534
06:00～07:00	2	0	0	2	0	2	20	0	0	20	0	20
07:00～08:00	3	0	0	3	0	3	39	0	0	39	0	39
08:00～09:00	4	0	0	4	0	4	50	0	0	50	0	50
09:00～10:00	5	0	0	5	0	5	50	0	0	50	0	50
10:00～11:00	5	0	0	5	0	5	53	0	0	53	0	53
11:00～12:00	4	0	0	4	0	4	45	0	0	45	0	45
12:00～13:00	3	0	0	3	0	3	33	0	0	33	0	33
13:00～14:00	4	0	0	4	0	4	45	0	0	45	0	45
14:00～15:00	4	0	0	4	0	4	40	0	0	40	0	40
15:00～16:00	3	0	0	3	0	3	32	0	0	32	0	32
16:00～17:00	3	0	0	3	0	3	36	0	0	36	0	36
17:00～18:00	3	0	0	3	0	3	28	0	0	28	0	28
18:00～19:00	2	0	0	2	0	2	21	0	0	21	0	21
19:00～20:00	2	0	0	2	0	2	17	0	0	17	0	17
20:00～21:00	1	0	0	1	0	1	13	0	0	13	0	13
21:00～22:00	1	0	0	1	0	1	12	0	0	12	0	12
合 計	49	0	0	49	0	49	534	0	0	534	0	534

単位：台/時

項 目 時間帯	北 行 き											
	小型貨物車						乗用車					
	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
16時間交通量	1,584	0	0	1,584	35	1,619	4,283	9	24	4,313	685	4,978
06:00～07:00	40	0	0	40	0	40	109	0	0	109	7	116
07:00～08:00	101	0	0	101	0	101	274	0	1	275	26	301
08:00～09:00	119	0	0	119	1	120	321	1	3	325	65	390
09:00～10:00	112	0	0	112	3	115	302	1	2	305	56	361
10:00～11:00	117	0	0	117	6	123	316	0	1	317	42	359
11:00～12:00	112	0	0	112	4	116	302	0	1	303	42	345
12:00～13:00	87	0	0	87	3	90	237	1	2	240	49	289
13:00～14:00	108	0	0	108	3	111	293	0	1	294	42	336
14:00～15:00	117	0	0	117	4	121	316	0	1	317	41	358
15:00～16:00	110	0	0	110	3	113	298	0	1	299	42	341
16:00～17:00	107	0	0	107	3	110	288	0	1	289	42	331
17:00～18:00	113	0	0	113	3	116	307	1	2	310	56	366
18:00～19:00	115	0	0	115	0	115	312	1	3	316	69	385
19:00～20:00	89	0	0	89	0	89	241	1	1	243	48	291
20:00～21:00	72	0	0	72	0	72	193	0	1	194	36	230
21:00～22:00	65	0	0	65	0	65	174	0	1	175	23	198
合 計	1,584	0	0	1,584	33	1,617	4,283	6	22	4,311	686	4,997

注) 時間交通量は、日交通量から時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。また、16 時間交通量は、日交通量に 16 時間分の時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。このため、16 時間交通量と時間交通量の合計は一致しない。

№ 4

単位：台/時

項 目 時間帯	南 行 き											
	大型車						中型車					
	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
16時間交通量	56	0	0	56	0	56	340	0	0	340	0	340
06:00～07:00	2	0	0	2	0	2	13	0	0	13	0	13
07:00～08:00	4	0	0	4	0	4	25	0	0	25	0	25
08:00～09:00	5	0	0	5	0	5	32	0	0	32	0	32
09:00～10:00	5	0	0	5	0	5	32	0	0	32	0	32
10:00～11:00	6	0	0	6	0	6	33	0	0	33	0	33
11:00～12:00	5	0	0	5	0	5	28	0	0	28	0	28
12:00～13:00	4	0	0	4	0	4	21	0	0	21	0	21
13:00～14:00	5	0	0	5	0	5	28	0	0	28	0	28
14:00～15:00	4	0	0	4	0	4	26	0	0	26	0	26
15:00～16:00	3	0	0	3	0	3	20	0	0	20	0	20
16:00～17:00	4	0	0	4	0	4	22	0	0	22	0	22
17:00～18:00	3	0	0	3	0	3	19	0	0	19	0	19
18:00～19:00	2	0	0	2	0	2	14	0	0	14	0	14
19:00～20:00	2	0	0	2	0	2	11	0	0	11	0	11
20:00～21:00	1	0	0	1	0	1	8	0	0	8	0	8
21:00～22:00	1	0	0	1	0	1	8	0	0	8	0	8
合 計	56	0	0	56	0	56	340	0	0	340	0	340

単位：台/時

項 目 時間帯	南 行 き											
	小型貨物車						乗用車					
	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
16時間交通量	1,074	0	0	1,074	35	1,109	2,920	9	24	2,950	685	3,635
06:00～07:00	27	0	0	27	0	27	74	0	0	74	7	81
07:00～08:00	69	0	0	69	0	69	186	0	1	187	26	213
08:00～09:00	81	0	0	81	1	82	219	1	3	223	65	288
09:00～10:00	76	0	0	76	3	79	206	1	2	209	56	265
10:00～11:00	79	0	0	79	6	85	216	0	1	217	42	259
11:00～12:00	76	0	0	76	4	80	206	0	1	207	42	249
12:00～13:00	59	0	0	59	3	62	161	1	2	164	49	213
13:00～14:00	73	0	0	73	3	76	200	0	1	201	42	243
14:00～15:00	79	0	0	79	4	83	216	0	1	217	41	258
15:00～16:00	75	0	0	75	3	78	203	0	1	204	42	246
16:00～17:00	72	0	0	72	3	75	197	0	1	198	42	240
17:00～18:00	77	0	0	77	3	80	209	1	2	212	56	268
18:00～19:00	78	0	0	78	0	78	212	1	3	216	69	285
19:00～20:00	61	0	0	61	0	61	164	1	1	166	48	214
20:00～21:00	48	0	0	48	0	48	132	0	1	133	36	169
21:00～22:00	44	0	0	44	0	44	119	0	1	120	23	143
合 計	1,074	0	0	1,074	33	1,107	2,920	6	22	2,948	686	3,634

注) 時間交通量は、日交通量から時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。また、16 時間交通量は、日交通量に 16 時間分の時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。このため、16 時間交通量と時間交通量の合計は一致しない。

№ 5

単位：台/時

項 目 時間帯	北 行 き											
	大型車						中型車					
	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
16時間交通量	334	0	0	334	0	334	601	0	0	601	0	601
06:00～07:00	13	0	0	13	0	13	23	0	0	23	0	23
07:00～08:00	24	0	0	24	0	24	44	0	0	44	0	44
08:00～09:00	31	0	0	31	0	31	56	0	0	56	0	56
09:00～10:00	31	0	0	31	0	31	57	0	0	57	0	57
10:00～11:00	33	0	0	33	0	33	59	0	0	59	0	59
11:00～12:00	28	0	0	28	0	28	51	0	0	51	0	51
12:00～13:00	21	0	0	21	0	21	37	0	0	37	0	37
13:00～14:00	28	0	0	28	0	28	50	0	0	50	0	50
14:00～15:00	25	0	0	25	0	25	45	0	0	45	0	45
15:00～16:00	20	0	0	20	0	20	35	0	0	35	0	35
16:00～17:00	22	0	0	22	0	22	39	0	0	39	0	39
17:00～18:00	18	0	0	18	0	18	32	0	0	32	0	32
18:00～19:00	14	0	0	14	0	14	24	0	0	24	0	24
19:00～20:00	11	0	0	11	0	11	20	0	0	20	0	20
20:00～21:00	8	0	0	8	0	8	15	0	0	15	0	15
21:00～22:00	7	0	0	7	0	7	14	0	0	14	0	14
合 計	334	0	0	334	0	334	601	0	0	601	0	601

単位：台/時

項 目 時間帯	北 行 き											
	小型貨物車						乗用車					
	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
16時間交通量	556	0	0	556	24	580	8,867	6	16	8,887	463	9,336
06:00～07:00	14	0	0	14	0	14	225	0	0	225	5	230
07:00～08:00	36	0	0	36	0	36	567	0	0	567	18	585
08:00～09:00	42	0	0	42	1	43	664	1	2	667	43	710
09:00～10:00	39	0	0	39	2	41	626	0	1	627	38	665
10:00～11:00	41	0	0	41	3	44	655	0	1	656	28	684
11:00～12:00	39	0	0	39	3	42	626	0	1	627	28	655
12:00～13:00	31	0	0	31	1	32	488	0	1	489	33	522
13:00～14:00	38	0	0	38	2	40	606	0	1	607	28	635
14:00～15:00	41	0	0	41	2	43	655	0	1	656	27	683
15:00～16:00	39	0	0	39	1	40	616	0	1	617	28	645
16:00～17:00	37	0	0	37	2	39	597	0	1	598	28	626
17:00～18:00	40	0	0	40	2	42	635	0	1	636	38	674
18:00～19:00	40	0	0	40	0	40	646	1	2	649	46	695
19:00～20:00	31	0	0	31	0	31	499	0	1	500	31	531
20:00～21:00	25	0	0	25	0	25	401	0	1	402	23	425
21:00～22:00	23	0	0	23	0	23	361	0	0	361	16	377
合 計	556	0	0	556	19	575	8,867	2	15	8,884	458	9,342

注) 時間交通量は、日交通量から時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。また、16 時間交通量は、日交通量に 16 時間分の時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。このため、16 時間交通量と時間交通量の合計は一致しない。

№ 5

単位：台/時

項 目 時間帯	南 行 き											
	大型車						中型車					
	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
16時間交通量	303	0	0	303	0	303	561	0	0	561	0	561
06:00～07:00	12	0	0	12	0	12	21	0	0	21	0	21
07:00～08:00	22	0	0	22	0	22	41	0	0	41	0	41
08:00～09:00	28	0	0	28	0	28	52	0	0	52	0	52
09:00～10:00	28	0	0	28	0	28	53	0	0	53	0	53
10:00～11:00	30	0	0	30	0	30	55	0	0	55	0	55
11:00～12:00	26	0	0	26	0	26	47	0	0	47	0	47
12:00～13:00	19	0	0	19	0	19	35	0	0	35	0	35
13:00～14:00	25	0	0	25	0	25	47	0	0	47	0	47
14:00～15:00	23	0	0	23	0	23	42	0	0	42	0	42
15:00～16:00	18	0	0	18	0	18	33	0	0	33	0	33
16:00～17:00	20	0	0	20	0	20	37	0	0	37	0	37
17:00～18:00	16	0	0	16	0	16	31	0	0	31	0	31
18:00～19:00	12	0	0	12	0	12	23	0	0	23	0	23
19:00～20:00	10	0	0	10	0	10	18	0	0	18	0	18
20:00～21:00	7	0	0	7	0	7	14	0	0	14	0	14
21:00～22:00	7	0	0	7	0	7	12	0	0	12	0	12
合 計	303	0	0	303	0	303	561	0	0	561	0	561

単位：台/時

項 目 時間帯	南 行 き											
	小型貨物車						乗用車					
	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
16時間交通量	479	0	0	479	24	503	8,213	6	16	8,233	463	8,688
06:00～07:00	12	0	0	12	0	12	208	0	0	208	5	213
07:00～08:00	31	0	0	31	0	31	525	0	0	525	18	543
08:00～09:00	36	0	0	36	1	37	616	1	2	619	43	662
09:00～10:00	34	0	0	34	2	36	579	0	1	580	38	618
10:00～11:00	35	0	0	35	3	38	607	0	1	608	28	636
11:00～12:00	34	0	0	34	3	37	579	0	1	580	28	608
12:00～13:00	26	0	0	26	1	27	453	0	1	454	33	487
13:00～14:00	33	0	0	33	2	35	561	0	1	562	28	590
14:00～15:00	35	0	0	35	2	37	607	0	1	608	27	635
15:00～16:00	33	0	0	33	1	34	571	0	1	572	28	600
16:00～17:00	32	0	0	32	2	34	553	0	1	554	28	582
17:00～18:00	34	0	0	34	2	36	589	0	1	590	38	628
18:00～19:00	35	0	0	35	0	35	597	1	2	600	46	646
19:00～20:00	27	0	0	27	0	27	462	0	1	463	31	494
20:00～21:00	22	0	0	22	0	22	371	0	1	372	23	395
21:00～22:00	20	0	0	20	0	20	335	0	0	335	16	351
合 計	479	0	0	479	19	498	8,213	2	15	8,230	458	8,688

注) 時間交通量は、日交通量から時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。また、16 時間交通量は、日交通量に 16 時間分の時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。このため、16 時間交通量と時間交通量の合計は一致しない。

№ 6

単位：台/時

項 目 時間帯	東 行 き											
	大型車						中型車					
	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
16時間交通量	506	0	0	506	0	506	797	0	0	797	0	797
06:00～07:00	19	0	0	19	0	19	31	0	0	31	0	31
07:00～08:00	37	0	0	37	0	37	58	0	0	58	0	58
08:00～09:00	47	0	0	47	0	47	74	0	0	74	0	74
09:00～10:00	48	0	0	48	0	48	75	0	0	75	0	75
10:00～11:00	50	0	0	50	0	50	78	0	0	78	0	78
11:00～12:00	43	0	0	43	0	43	67	0	0	67	0	67
12:00～13:00	32	0	0	32	0	32	49	0	0	49	0	49
13:00～14:00	42	0	0	42	0	42	67	0	0	67	0	67
14:00～15:00	38	0	0	38	0	38	60	0	0	60	0	60
15:00～16:00	30	0	0	30	0	30	47	0	0	47	0	47
16:00～17:00	33	0	0	33	0	33	52	0	0	52	0	52
17:00～18:00	27	0	0	27	0	27	43	0	0	43	0	43
18:00～19:00	20	0	0	20	0	20	32	0	0	32	0	32
19:00～20:00	17	0	0	17	0	17	26	0	0	26	0	26
20:00～21:00	12	0	0	12	0	12	20	0	0	20	0	20
21:00～22:00	11	0	0	11	0	11	18	0	0	18	0	18
合 計	506	0	0	506	0	506	797	0	0	797	0	797

単位：台/時

項 目 時間帯	東 行 き											
	小型貨物車						乗用車					
	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
16時間交通量	3,578	0	0	3,578	7	3,585	9,526	2	5	9,532	130	9,659
06:00～07:00	91	0	0	91	0	91	241	0	0	241	1	242
07:00～08:00	229	0	0	229	0	229	609	0	0	609	5	614
08:00～09:00	268	0	0	268	0	268	714	0	1	715	13	728
09:00～10:00	253	0	0	253	0	253	672	0	0	672	10	682
10:00～11:00	264	0	0	264	0	264	704	0	0	704	8	712
11:00～12:00	253	0	0	253	0	253	672	0	0	672	8	680
12:00～13:00	197	0	0	197	0	197	525	0	0	525	9	534
13:00～14:00	245	0	0	245	1	246	651	0	0	651	8	659
14:00～15:00	264	0	0	264	0	264	704	0	0	704	7	711
15:00～16:00	248	0	0	248	0	248	662	0	0	662	8	670
16:00～17:00	241	0	0	241	0	241	640	0	0	640	8	648
17:00～18:00	256	0	0	256	0	256	683	0	0	683	10	693
18:00～19:00	260	0	0	260	0	260	694	0	1	695	14	709
19:00～20:00	201	0	0	201	0	201	536	0	0	536	9	545
20:00～21:00	162	0	0	162	0	162	430	0	0	430	6	436
21:00～22:00	146	0	0	146	0	146	389	0	0	389	4	393
合 計	3,578	0	0	3,578	1	3,579	9,526	0	2	9,528	128	9,656

注) 時間交通量は、日交通量から時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。また、16 時間交通量は、日交通量に 16 時間分の時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。このため、16 時間交通量と時間交通量の合計は一致しない。

№ 6

単位：台/時

項 目 時間帯	西 行 き											
	大型車						中型車					
	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
16時間交通量	354	0	0	354	0	354	731	0	0	731	0	731
06:00～07:00	13	0	0	13	0	13	28	0	0	28	0	28
07:00～08:00	26	0	0	26	0	26	53	0	0	53	0	53
08:00～09:00	33	0	0	33	0	33	68	0	0	68	0	68
09:00～10:00	33	0	0	33	0	33	69	0	0	69	0	69
10:00～11:00	35	0	0	35	0	35	72	0	0	72	0	72
11:00～12:00	30	0	0	30	0	30	62	0	0	62	0	62
12:00～13:00	22	0	0	22	0	22	46	0	0	46	0	46
13:00～14:00	30	0	0	30	0	30	61	0	0	61	0	61
14:00～15:00	26	0	0	26	0	26	55	0	0	55	0	55
15:00～16:00	21	0	0	21	0	21	43	0	0	43	0	43
16:00～17:00	23	0	0	23	0	23	48	0	0	48	0	48
17:00～18:00	19	0	0	19	0	19	39	0	0	39	0	39
18:00～19:00	14	0	0	14	0	14	30	0	0	30	0	30
19:00～20:00	12	0	0	12	0	12	24	0	0	24	0	24
20:00～21:00	9	0	0	9	0	9	17	0	0	17	0	17
21:00～22:00	8	0	0	8	0	8	16	0	0	16	0	16
合 計	354	0	0	354	0	354	731	0	0	731	0	731

単位：台/時

項 目 時間帯	西 行 ぎ											
	小型貨物車						乗用車					
	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
16時間交通量	3,189	0	0	3,189	7	3,196	7,730	2	5	7,736	130	7,863
06:00～07:00	81	0	0	81	0	81	196	0	0	196	1	197
07:00～08:00	204	0	0	204	0	204	494	0	0	494	5	499
08:00～09:00	239	0	0	239	0	239	580	0	1	581	13	594
09:00～10:00	225	0	0	225	0	225	545	0	0	545	10	555
10:00～11:00	236	0	0	236	0	236	571	0	0	571	8	579
11:00～12:00	225	0	0	225	0	225	545	0	0	545	8	553
12:00～13:00	176	0	0	176	0	176	426	0	0	426	9	435
13:00～14:00	218	0	0	218	1	219	528	0	0	528	8	536
14:00～15:00	236	0	0	236	0	236	571	0	0	571	7	578
15:00～16:00	221	0	0	221	0	221	537	0	0	537	8	545
16:00～17:00	214	0	0	214	0	214	520	0	0	520	8	528
17:00～18:00	229	0	0	229	0	229	554	0	0	554	10	564
18:00～19:00	232	0	0	232	0	232	563	0	1	564	14	578
19:00～20:00	179	0	0	179	0	179	435	0	0	435	9	444
20:00～21:00	144	0	0	144	0	144	350	0	0	350	6	356
21:00～22:00	130	0	0	130	0	130	315	0	0	315	4	319
合 計	3,189	0	0	3,189	1	3,190	7,730	0	2	7,732	128	7,860

注) 時間交通量は、日交通量から時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。また、16 時間交通量は、日交通量に 16 時間分の時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。このため、16 時間交通量と時間交通量の合計は一致しない。

№ 7

単位：台/時

項 目 時間帯	北 行 き											
	大型車						中型車					
	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
16時間交通量	319	0	0	319	0	319	576	0	0	576	0	576
06:00～07:00	12	0	0	12	0	12	22	0	0	22	0	22
07:00～08:00	23	0	0	23	0	23	42	0	0	42	0	42
08:00～09:00	30	0	0	30	0	30	53	0	0	53	0	53
09:00～10:00	30	0	0	30	0	30	54	0	0	54	0	54
10:00～11:00	31	0	0	31	0	31	57	0	0	57	0	57
11:00～12:00	27	0	0	27	0	27	49	0	0	49	0	49
12:00～13:00	20	0	0	20	0	20	36	0	0	36	0	36
13:00～14:00	27	0	0	27	0	27	48	0	0	48	0	48
14:00～15:00	24	0	0	24	0	24	43	0	0	43	0	43
15:00～16:00	19	0	0	19	0	19	34	0	0	34	0	34
16:00～17:00	21	0	0	21	0	21	38	0	0	38	0	38
17:00～18:00	17	0	0	17	0	17	31	0	0	31	0	31
18:00～19:00	13	0	0	13	0	13	23	0	0	23	0	23
19:00～20:00	10	0	0	10	0	10	19	0	0	19	0	19
20:00～21:00	8	0	0	8	0	8	14	0	0	14	0	14
21:00～22:00	7	0	0	7	0	7	13	0	0	13	0	13
合 計	319	0	0	319	0	319	576	0	0	576	0	576

単位：台/時

項 目 時間帯	北 行 き											
	小型貨物車						乗用車					
	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
16時間交通量	1,108	0	0	1,108	39	1,147	7,897	10	26	7,930	755	8,683
06:00～07:00	28	0	0	28	0	28	200	0	0	200	7	207
07:00～08:00	71	0	0	71	0	71	505	0	1	506	29	535
08:00～09:00	83	0	0	83	1	84	592	1	3	596	71	667
09:00～10:00	78	0	0	78	3	81	558	1	2	561	63	624
10:00～11:00	82	0	0	82	7	89	583	1	1	585	46	631
11:00～12:00	78	0	0	78	4	82	558	1	1	560	46	606
12:00～13:00	61	0	0	61	3	64	435	1	2	438	55	493
13:00～14:00	76	0	0	76	4	80	540	1	2	543	46	589
14:00～15:00	82	0	0	82	4	86	583	1	1	585	44	629
15:00～16:00	77	0	0	77	3	80	549	1	1	551	46	597
16:00～17:00	75	0	0	75	3	78	531	1	2	534	46	580
17:00～18:00	79	0	0	79	3	82	566	1	2	569	63	632
18:00～19:00	81	0	0	81	0	81	574	1	3	578	75	653
19:00～20:00	62	0	0	62	0	62	444	1	2	447	53	500
20:00～21:00	50	0	0	50	0	50	357	1	1	359	39	398
21:00～22:00	45	0	0	45	0	45	322	0	1	323	25	348
合 計	1,108	0	0	1,108	35	1,143	7,897	13	25	7,935	754	8,689

注) 時間交通量は、日交通量から時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。また、16 時間交通量は、日交通量に 16 時間分の時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。このため、16 時間交通量と時間交通量の合計は一致しない。

№ 7

単位：台/時

項 目 時間帯	南 行 き											
	大型車						中型車					
	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
16時間交通量	306	0	0	306	0	306	589	0	0	589	0	589
06:00～07:00	12	0	0	12	0	12	22	0	0	22	0	22
07:00～08:00	22	0	0	22	0	22	43	0	0	43	0	43
08:00～09:00	28	0	0	28	0	28	55	0	0	55	0	55
09:00～10:00	29	0	0	29	0	29	55	0	0	55	0	55
10:00～11:00	30	0	0	30	0	30	58	0	0	58	0	58
11:00～12:00	26	0	0	26	0	26	50	0	0	50	0	50
12:00～13:00	19	0	0	19	0	19	37	0	0	37	0	37
13:00～14:00	26	0	0	26	0	26	49	0	0	49	0	49
14:00～15:00	23	0	0	23	0	23	44	0	0	44	0	44
15:00～16:00	18	0	0	18	0	18	35	0	0	35	0	35
16:00～17:00	20	0	0	20	0	20	39	0	0	39	0	39
17:00～18:00	16	0	0	16	0	16	32	0	0	32	0	32
18:00～19:00	12	0	0	12	0	12	24	0	0	24	0	24
19:00～20:00	10	0	0	10	0	10	19	0	0	19	0	19
20:00～21:00	8	0	0	8	0	8	14	0	0	14	0	14
21:00～22:00	7	0	0	7	0	7	13	0	0	13	0	13
合 計	306	0	0	306	0	306	589	0	0	589	0	589

単位：台/時

項 目 時間帯	南 行 き											
	小型貨物車						乗用車					
	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
16時間交通量	1,029	0	0	1,029	39	1,068	7,976	10	26	8,009	755	8,742
06:00～07:00	26	0	0	26	0	26	202	0	0	202	7	209
07:00～08:00	66	0	0	66	0	66	510	0	1	511	29	540
08:00～09:00	77	0	0	77	1	78	598	1	3	602	71	673
09:00～10:00	73	0	0	73	3	76	563	1	2	566	63	629
10:00～11:00	76	0	0	76	7	83	589	1	1	591	46	637
11:00～12:00	73	0	0	73	4	77	563	1	1	565	46	611
12:00～13:00	57	0	0	57	3	60	439	1	2	442	55	497
13:00～14:00	70	0	0	70	4	74	546	1	2	549	46	595
14:00～15:00	76	0	0	76	4	80	589	1	1	591	44	635
15:00～16:00	71	0	0	71	3	74	555	1	1	557	46	603
16:00～17:00	69	0	0	69	3	72	537	1	2	540	46	586
17:00～18:00	74	0	0	74	3	77	571	1	2	574	63	637
18:00～19:00	75	0	0	75	0	75	580	1	3	584	75	659
19:00～20:00	58	0	0	58	0	58	448	1	2	451	53	504
20:00～21:00	46	0	0	46	0	46	361	1	1	363	39	402
21:00～22:00	42	0	0	42	0	42	325	0	1	326	25	351
合 計	1,029	0	0	1,029	35	1,064	7,976	13	25	8,014	754	8,768

注) 時間交通量は、日交通量から時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。また、16 時間交通量は、日交通量に 16 時間分の時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。このため、16 時間交通量と時間交通量の合計は一致しない。

(2) 休 日

№ 1

単位：台/時

項 目 時間帯	北 行 き											
	大型車						中型車					
	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
16時間交通量	32	0	0	32	0	32	199	0	0	199	0	199
06:00～07:00	1	0	0	1	0	1	8	0	0	8	0	8
07:00～08:00	2	0	0	2	0	2	15	0	0	15	0	15
08:00～09:00	3	0	0	3	0	3	18	0	0	18	0	18
09:00～10:00	3	0	0	3	0	3	19	0	0	19	0	19
10:00～11:00	3	0	0	3	0	3	20	0	0	20	0	20
11:00～12:00	3	0	0	3	0	3	17	0	0	17	0	17
12:00～13:00	2	0	0	2	0	2	12	0	0	12	0	12
13:00～14:00	3	0	0	3	0	3	16	0	0	16	0	16
14:00～15:00	2	0	0	2	0	2	15	0	0	15	0	15
15:00～16:00	2	0	0	2	0	2	12	0	0	12	0	12
16:00～17:00	2	0	0	2	0	2	13	0	0	13	0	13
17:00～18:00	2	0	0	2	0	2	10	0	0	10	0	10
18:00～19:00	1	0	0	1	0	1	8	0	0	8	0	8
19:00～20:00	1	0	0	1	0	1	7	0	0	7	0	7
20:00～21:00	1	0	0	1	0	1	5	0	0	5	0	5
21:00～22:00	1	0	0	1	0	1	4	0	0	4	0	4
合 計	32	0	0	32	0	32	199	0	0	199	0	199

単位：台/時

項 目 時間帯	北 行 き											
	小型貨物車						乗用車					
	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
16時間交通量	109	0	0	109	121	230	2,211	41	3	2,248	803	3,023
06:00～07:00	3	0	0	3	0	3	56	0	0	56	7	63
07:00～08:00	7	0	0	7	0	7	141	1	0	142	25	167
08:00～09:00	8	0	0	8	5	13	166	6	0	172	98	270
09:00～10:00	8	0	0	8	13	21	156	3	0	159	66	225
10:00～11:00	8	0	0	8	20	28	163	2	0	165	43	208
11:00～12:00	8	0	0	8	14	22	156	2	0	158	43	201
12:00～13:00	6	0	0	6	10	16	122	3	0	125	58	183
13:00～14:00	7	0	0	7	13	20	152	2	0	154	43	197
14:00～15:00	8	0	0	8	13	21	163	2	0	165	48	213
15:00～16:00	8	0	0	8	10	18	153	2	0	155	43	198
16:00～17:00	7	0	0	7	11	18	149	2	0	151	43	194
17:00～18:00	8	0	0	8	9	17	158	3	0	161	60	221
18:00～19:00	8	0	0	8	2	10	161	6	0	167	97	264
19:00～20:00	6	0	0	6	0	6	124	2	0	126	55	181
20:00～21:00	5	0	0	5	0	5	100	2	0	102	42	144
21:00～22:00	4	0	0	4	0	4	91	1	0	92	30	122
合 計	109	0	0	109	120	229	2,211	39	0	2,250	801	3,051

注) 時間交通量は、日交通量から時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。また、16 時間交通量は、日交通量に 16 時間分の時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。このため、16 時間交通量と時間交通量の合計は一致しない。

№ 1

単位：台/時

項 目 時間帯	南 行 北 行											
	大型車						中型車					
	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
16時間交通量	0	0	0	0	0	0	246	0	0	246	0	246
06:00～07:00	0	0	0	0	0	0	9	0	0	9	0	9
07:00～08:00	0	0	0	0	0	0	18	0	0	18	0	18
08:00～09:00	0	0	0	0	0	0	23	0	0	23	0	23
09:00～10:00	0	0	0	0	0	0	23	0	0	23	0	23
10:00～11:00	0	0	0	0	0	0	24	0	0	24	0	24
11:00～12:00	0	0	0	0	0	0	21	0	0	21	0	21
12:00～13:00	0	0	0	0	0	0	15	0	0	15	0	15
13:00～14:00	0	0	0	0	0	0	21	0	0	21	0	21
14:00～15:00	0	0	0	0	0	0	19	0	0	19	0	19
15:00～16:00	0	0	0	0	0	0	15	0	0	15	0	15
16:00～17:00	0	0	0	0	0	0	16	0	0	16	0	16
17:00～18:00	0	0	0	0	0	0	13	0	0	13	0	13
18:00～19:00	0	0	0	0	0	0	10	0	0	10	0	10
19:00～20:00	0	0	0	0	0	0	8	0	0	8	0	8
20:00～21:00	0	0	0	0	0	0	6	0	0	6	0	6
21:00～22:00	0	0	0	0	0	0	5	0	0	5	0	5
合 計	0	0	0	0	0	0	246	0	0	246	0	246

単位：台/時

項 目 時間帯	南 行 北 行											
	小型貨物車						乗用車					
	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
16時間交通量	94	0	0	94	89	183	2,388	13	0	2,399	482	2,864
06:00～07:00	2	0	0	2	0	2	61	0	0	61	4	65
07:00～08:00	6	0	0	6	0	6	153	0	0	153	15	168
08:00～09:00	7	0	0	7	4	11	179	2	0	181	58	239
09:00～10:00	7	0	0	7	10	17	168	1	0	169	38	207
10:00～11:00	7	0	0	7	13	20	176	1	0	177	25	202
11:00～12:00	7	0	0	7	11	18	168	1	0	169	25	194
12:00～13:00	5	0	0	5	8	13	132	1	0	133	35	168
13:00～14:00	6	0	0	6	9	15	164	1	0	165	25	190
14:00～15:00	7	0	0	7	9	16	176	1	0	177	29	206
15:00～16:00	7	0	0	7	8	15	165	1	0	166	25	191
16:00～17:00	6	0	0	6	8	14	161	1	0	162	25	187
17:00～18:00	7	0	0	7	7	14	171	1	0	172	35	207
18:00～19:00	7	0	0	7	2	9	174	2	0	176	57	233
19:00～20:00	5	0	0	5	0	5	135	1	0	136	33	169
20:00～21:00	4	0	0	4	0	4	108	1	0	109	24	133
21:00～22:00	4	0	0	4	0	4	97	0	0	97	18	115
合 計	94	0	0	94	89	183	2,388	15	0	2,403	471	2,874

注) 時間交通量は、日交通量から時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。また、16 時間交通量は、日交通量に 16 時間分の時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。このため、16 時間交通量と時間交通量の合計は一致しない。

№ 2

単位：台/時

項 目 時間帯	北 行 き											
	大型車						中型車					
	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
16時間交通量	487	0	0	487	0	487	153	0	0	153	0	153
06:00～07:00	18	0	0	18	0	18	6	0	0	6	0	6
07:00～08:00	36	0	0	36	0	36	11	0	0	11	0	11
08:00～09:00	46	0	0	46	0	46	14	0	0	14	0	14
09:00～10:00	46	0	0	46	0	46	14	0	0	14	0	14
10:00～11:00	48	0	0	48	0	48	15	0	0	15	0	15
11:00～12:00	41	0	0	41	0	41	13	0	0	13	0	13
12:00～13:00	30	0	0	30	0	30	10	0	0	10	0	10
13:00～14:00	40	0	0	40	0	40	13	0	0	13	0	13
14:00～15:00	36	0	0	36	0	36	12	0	0	12	0	12
15:00～16:00	29	0	0	29	0	29	9	0	0	9	0	9
16:00～17:00	32	0	0	32	0	32	10	0	0	10	0	10
17:00～18:00	27	0	0	27	0	27	8	0	0	8	0	8
18:00～19:00	19	0	0	19	0	19	6	0	0	6	0	6
19:00～20:00	16	0	0	16	0	16	5	0	0	5	0	5
20:00～21:00	12	0	0	12	0	12	4	0	0	4	0	4
21:00～22:00	11	0	0	11	0	11	3	0	0	3	0	3
合 計	487	0	0	487	0	487	153	0	0	153	0	153

単位：台/時

項目 時間帯	北 行 き											
	小型貨物車						乗用車					
	通 過 交通量	JICA中部 供用車両	愛 大 供用車両	背 景 交通量	新建築物 関連車両	供用時 交通量	通 過 交通量	JICA中部 供用車両	愛 大 供用車両	背 景 交通量	新建築物 関連車両	供用時 交通量
	A	B	C	D=A+B+C	E	D + E	A	B	C	D=A+B+C	E	D + E
16時間交通量	497	0	0	497	50	547	5,962	17	4	5,981	641	6,600
06:00～07:00	13	0	0	13	0	13	151	0	0	151	6	157
07:00～08:00	32	0	0	32	0	32	381	1	0	382	21	403
08:00～09:00	37	0	0	37	3	40	447	3	1	451	79	530
09:00～10:00	35	0	0	35	5	40	421	1	0	422	52	474
10:00～11:00	37	0	0	37	8	45	440	1	0	441	34	475
11:00～12:00	35	0	0	35	5	40	421	1	0	422	34	456
12:00～13:00	27	0	0	27	4	31	329	1	0	330	46	376
13:00～14:00	34	0	0	34	5	39	407	1	0	408	34	442
14:00～15:00	37	0	0	37	6	43	440	1	0	441	38	479
15:00～16:00	35	0	0	35	3	38	414	1	0	415	34	449
16:00～17:00	33	0	0	33	4	37	401	1	0	402	34	436
17:00～18:00	36	0	0	36	4	40	427	1	0	428	48	476
18:00～19:00	36	0	0	36	1	37	434	3	1	438	78	516
19:00～20:00	28	0	0	28	0	28	336	1	0	337	44	381
20:00～21:00	22	0	0	22	0	22	270	1	0	271	33	304
21:00～22:00	20	0	0	20	0	20	243	1	0	244	24	268
合 計	497	0	0	497	48	545	5,962	19	2	5,983	639	6,622

注) 時間交通量は、日交通量から時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。また、16 時間交通量は、日交通量に 16 時間分の時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。このため、16 時間交通量と時間交通量の合計は一致しない。

№ 2

単位：台/時

項 目 時間帯	南 行 き											
	大型車						中型車					
	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
16時間交通量	451	0	0	451	0	451	205	0	0	205	0	205
06:00～07:00	18	0	0	18	0	18	8	0	0	8	0	8
07:00～08:00	32	0	0	32	0	32	15	0	0	15	0	15
08:00～09:00	42	0	0	42	0	42	19	0	0	19	0	19
09:00～10:00	42	0	0	42	0	42	19	0	0	19	0	19
10:00～11:00	44	0	0	44	0	44	20	0	0	20	0	20
11:00～12:00	38	0	0	38	0	38	17	0	0	17	0	17
12:00～13:00	28	0	0	28	0	28	13	0	0	13	0	13
13:00～14:00	38	0	0	38	0	38	17	0	0	17	0	17
14:00～15:00	34	0	0	34	0	34	16	0	0	16	0	16
15:00～16:00	26	0	0	26	0	26	12	0	0	12	0	12
16:00～17:00	30	0	0	30	0	30	14	0	0	14	0	14
17:00～18:00	25	0	0	25	0	25	11	0	0	11	0	11
18:00～19:00	19	0	0	19	0	19	8	0	0	8	0	8
19:00～20:00	15	0	0	15	0	15	7	0	0	7	0	7
20:00～21:00	10	0	0	10	0	10	5	0	0	5	0	5
21:00～22:00	10	0	0	10	0	10	4	0	0	4	0	4
合 計	451	0	0	451	0	451	205	0	0	205	0	205

単位：台/時

項 目 時間帯	南 行 き											
	小型貨物車						乗用車					
	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
16時間交通量	437	0	0	437	50	487	6,187	17	4	6,206	641	6,825
06:00～07:00	11	0	0	11	0	11	157	0	0	157	6	163
07:00～08:00	28	0	0	28	0	28	396	1	0	397	21	418
08:00～09:00	33	0	0	33	3	36	464	3	1	468	79	547
09:00～10:00	31	0	0	31	5	36	436	1	0	437	52	489
10:00～11:00	32	0	0	32	8	40	457	1	0	458	34	492
11:00～12:00	31	0	0	31	5	36	436	1	0	437	34	471
12:00～13:00	24	0	0	24	4	28	341	1	0	342	46	388
13:00～14:00	30	0	0	30	5	35	423	1	0	424	34	458
14:00～15:00	32	0	0	32	6	38	457	1	0	458	38	496
15:00～16:00	30	0	0	30	3	33	430	1	0	431	34	465
16:00～17:00	29	0	0	29	4	33	417	1	0	418	34	452
17:00～18:00	31	0	0	31	4	35	444	1	0	445	48	493
18:00～19:00	32	0	0	32	1	33	449	3	1	453	78	531
19:00～20:00	25	0	0	25	0	25	348	1	0	349	44	393
20:00～21:00	20	0	0	20	0	20	280	1	0	281	33	314
21:00～22:00	18	0	0	18	0	18	252	1	0	253	24	277
合 計	437	0	0	437	48	485	6,187	19	2	6,208	639	6,847

注) 時間交通量は、日交通量から時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。また、16 時間交通量は、日交通量に 16 時間分の時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。このため、16 時間交通量と時間交通量の合計は一致しない。

№ 3

単位：台/時

項 目 時間帯	東 行 き											
	大型車						中型車					
	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
16時間交通量	297	0	0	297	0	297	351	0	0	351	0	351
06:00～07:00	11	0	0	11	0	11	13	0	0	13	0	13
07:00～08:00	22	0	0	22	0	22	25	0	0	25	0	25
08:00～09:00	28	0	0	28	0	28	33	0	0	33	0	33
09:00～10:00	28	0	0	28	0	28	33	0	0	33	0	33
10:00～11:00	29	0	0	29	0	29	34	0	0	34	0	34
11:00～12:00	25	0	0	25	0	25	30	0	0	30	0	30
12:00～13:00	18	0	0	18	0	18	22	0	0	22	0	22
13:00～14:00	25	0	0	25	0	25	30	0	0	30	0	30
14:00～15:00	22	0	0	22	0	22	26	0	0	26	0	26
15:00～16:00	18	0	0	18	0	18	21	0	0	21	0	21
16:00～17:00	19	0	0	19	0	19	23	0	0	23	0	23
17:00～18:00	16	0	0	16	0	16	19	0	0	19	0	19
18:00～19:00	12	0	0	12	0	12	14	0	0	14	0	14
19:00～20:00	10	0	0	10	0	10	11	0	0	11	0	11
20:00～21:00	7	0	0	7	0	7	9	0	0	9	0	9
21:00～22:00	7	0	0	7	0	7	8	0	0	8	0	8
合 計	297	0	0	297	0	297	351	0	0	351	0	351

単位：台/時

項 目 時間帯	東 行 き											
	小型貨物車						乗用車					
	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
16時間交通量	582	0	0	582	17	599	5,936	6	1	5,942	204	6,139
06:00～07:00	15	0	0	15	0	15	150	0	0	150	1	151
07:00～08:00	37	0	0	37	0	37	379	0	0	379	6	385
08:00～09:00	44	0	0	44	1	45	445	1	0	446	24	470
09:00～10:00	41	0	0	41	2	43	419	0	0	419	17	436
10:00～11:00	43	0	0	43	2	45	439	0	0	439	11	450
11:00～12:00	41	0	0	41	1	42	419	0	0	419	11	430
12:00～13:00	32	0	0	32	0	32	327	0	0	327	14	341
13:00～14:00	40	0	0	40	2	42	405	0	0	405	11	416
14:00～15:00	43	0	0	43	2	45	439	0	0	439	13	452
15:00～16:00	40	0	0	40	1	41	413	0	0	413	11	424
16:00～17:00	39	0	0	39	1	40	399	0	0	399	11	410
17:00～18:00	42	0	0	42	1	43	425	0	0	425	15	440
18:00～19:00	42	0	0	42	0	42	433	1	0	434	24	458
19:00～20:00	33	0	0	33	0	33	333	0	0	333	14	347
20:00～21:00	26	0	0	26	0	26	269	0	0	269	11	280
21:00～22:00	24	0	0	24	0	24	242	0	0	242	8	250
合 計	582	0	0	582	13	595	5,936	2	0	5,938	202	6,140

注) 時間交通量は、日交通量から時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。また、16 時間交通量は、日交通量に 16 時間分の時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。このため、16 時間交通量と時間交通量の合計は一致しない。

№ 3

単位：台/時

項 目 時間帯	西 行 き											
	大型車						中型車					
	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
16時間交通量	477	0	0	477	0	477	313	0	0	313	0	313
06:00～07:00	18	0	0	18	0	18	12	0	0	12	0	12
07:00～08:00	35	0	0	35	0	35	23	0	0	23	0	23
08:00～09:00	44	0	0	44	0	44	29	0	0	29	0	29
09:00～10:00	45	0	0	45	0	45	29	0	0	29	0	29
10:00～11:00	47	0	0	47	0	47	31	0	0	31	0	31
11:00～12:00	40	0	0	40	0	40	27	0	0	27	0	27
12:00～13:00	30	0	0	30	0	30	20	0	0	20	0	20
13:00～14:00	40	0	0	40	0	40	26	0	0	26	0	26
14:00～15:00	36	0	0	36	0	36	23	0	0	23	0	23
15:00～16:00	28	0	0	28	0	28	18	0	0	18	0	18
16:00～17:00	31	0	0	31	0	31	21	0	0	21	0	21
17:00～18:00	26	0	0	26	0	26	17	0	0	17	0	17
18:00～19:00	19	0	0	19	0	19	12	0	0	12	0	12
19:00～20:00	16	0	0	16	0	16	10	0	0	10	0	10
20:00～21:00	12	0	0	12	0	12	8	0	0	8	0	8
21:00～22:00	10	0	0	10	0	10	7	0	0	7	0	7
合 計	477	0	0	477	0	477	313	0	0	313	0	313

単位：台/時

項 目 時間帯	西 行 き											
	小型貨物車						乗用車					
	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
16時間交通量	733	0	0	733	17	750	7,239	6	1	7,245	204	7,442
06:00～07:00	19	0	0	19	0	19	183	0	0	183	1	184
07:00～08:00	47	0	0	47	0	47	463	0	0	463	6	469
08:00～09:00	55	0	0	55	1	56	542	1	0	543	24	567
09:00～10:00	52	0	0	52	2	54	510	0	0	510	17	527
10:00～11:00	54	0	0	54	2	56	535	0	0	535	11	546
11:00～12:00	52	0	0	52	1	53	510	0	0	510	11	521
12:00～13:00	40	0	0	40	0	40	399	0	0	399	14	413
13:00～14:00	50	0	0	50	2	52	495	0	0	495	11	506
14:00～15:00	54	0	0	54	2	56	535	0	0	535	13	548
15:00～16:00	51	0	0	51	1	52	503	0	0	503	11	514
16:00～17:00	49	0	0	49	1	50	488	0	0	488	11	499
17:00～18:00	53	0	0	53	1	54	519	0	0	519	15	534
18:00～19:00	53	0	0	53	0	53	527	1	0	528	24	552
19:00～20:00	41	0	0	41	0	41	408	0	0	408	14	422
20:00～21:00	33	0	0	33	0	33	327	0	0	327	11	338
21:00～22:00	30	0	0	30	0	30	295	0	0	295	8	303
合 計	733	0	0	733	13	746	7,239	2	0	7,241	202	7,443

注) 時間交通量は、日交通量から時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。また、16 時間交通量は、日交通量に 16 時間分の時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。このため、16 時間交通量と時間交通量の合計は一致しない。

№ 4

単位：台/時

項 目 時間帯	北 行 き											
	大型車						中型車					
	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
16時間交通量	95	0	0	95	0	95	359	0	0	359	0	359
06:00～07:00	4	0	0	4	0	4	13	0	0	13	0	13
07:00～08:00	7	0	0	7	0	7	26	0	0	26	0	26
08:00～09:00	9	0	0	9	0	9	34	0	0	34	0	34
09:00～10:00	9	0	0	9	0	9	34	0	0	34	0	34
10:00～11:00	9	0	0	9	0	9	36	0	0	36	0	36
11:00～12:00	8	0	0	8	0	8	31	0	0	31	0	31
12:00～13:00	6	0	0	6	0	6	22	0	0	22	0	22
13:00～14:00	8	0	0	8	0	8	30	0	0	30	0	30
14:00～15:00	7	0	0	7	0	7	27	0	0	27	0	27
15:00～16:00	6	0	0	6	0	6	21	0	0	21	0	21
16:00～17:00	6	0	0	6	0	6	23	0	0	23	0	23
17:00～18:00	5	0	0	5	0	5	19	0	0	19	0	19
18:00～19:00	4	0	0	4	0	4	14	0	0	14	0	14
19:00～20:00	3	0	0	3	0	3	12	0	0	12	0	12
20:00～21:00	2	0	0	2	0	2	9	0	0	9	0	9
21:00～22:00	2	0	0	2	0	2	8	0	0	8	0	8
合 計	95	0	0	95	0	95	359	0	0	359	0	359

単位：台/時

項 目 時間帯	北 行 き											
	小型貨物車						乗用車					
	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
16時間交通量	397	0	0	397	35	432	4,169	12	3	4,182	438	4,605
06:00～07:00	10	0	0	10	0	10	105	0	0	105	4	109
07:00～08:00	25	0	0	25	0	25	267	0	0	267	14	281
08:00～09:00	30	0	0	30	1	31	312	2	0	314	53	367
09:00～10:00	28	0	0	28	3	31	295	1	0	296	36	332
10:00～11:00	29	0	0	29	6	35	308	1	0	309	23	332
11:00～12:00	28	0	0	28	4	32	295	1	0	296	23	319
12:00～13:00	22	0	0	22	3	25	229	1	0	230	32	262
13:00～14:00	27	0	0	27	3	30	285	1	0	286	23	309
14:00～15:00	29	0	0	29	4	33	308	1	0	309	26	335
15:00～16:00	28	0	0	28	3	31	289	1	0	290	23	313
16:00～17:00	27	0	0	27	3	30	280	1	0	281	23	304
17:00～18:00	29	0	0	29	3	32	299	1	0	300	33	333
18:00～19:00	29	0	0	29	0	29	303	2	0	305	53	358
19:00～20:00	22	0	0	22	0	22	235	1	0	236	30	266
20:00～21:00	18	0	0	18	0	18	188	1	0	189	23	212
21:00～22:00	16	0	0	16	0	16	171	0	0	171	16	187
合 計	397	0	0	397	33	430	4,169	15	0	4,184	435	4,619

注) 時間交通量は、日交通量から時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。また、16 時間交通量は、日交通量に 16 時間分の時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。このため、16 時間交通量と時間交通量の合計は一致しない。

№ 4

単位：台/時

項 目 時間帯	南 行 き											
	大型車						中型車					
	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
16時間交通量	116	0	0	116	0	116	244	0	0	244	0	244
06:00～07:00	4	0	0	4	0	4	10	0	0	10	0	10
07:00～08:00	9	0	0	9	0	9	18	0	0	18	0	18
08:00～09:00	11	0	0	11	0	11	23	0	0	23	0	23
09:00～10:00	11	0	0	11	0	11	23	0	0	23	0	23
10:00～11:00	11	0	0	11	0	11	24	0	0	24	0	24
11:00～12:00	10	0	0	10	0	10	20	0	0	20	0	20
12:00～13:00	7	0	0	7	0	7	15	0	0	15	0	15
13:00～14:00	10	0	0	10	0	10	20	0	0	20	0	20
14:00～15:00	9	0	0	9	0	9	18	0	0	18	0	18
15:00～16:00	7	0	0	7	0	7	14	0	0	14	0	14
16:00～17:00	7	0	0	7	0	7	16	0	0	16	0	16
17:00～18:00	6	0	0	6	0	6	14	0	0	14	0	14
18:00～19:00	4	0	0	4	0	4	10	0	0	10	0	10
19:00～20:00	4	0	0	4	0	4	8	0	0	8	0	8
20:00～21:00	3	0	0	3	0	3	6	0	0	6	0	6
21:00～22:00	3	0	0	3	0	3	5	0	0	5	0	5
合 計	116	0	0	116	0	116	244	0	0	244	0	244

単位：台/時

項 目 時間帯	南 行 き											
	小型貨物車						乗用車					
	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
16時間交通量	316	0	0	316	35	351	3,298	12	3	3,311	438	3,734
06:00～07:00	8	0	0	8	0	8	84	0	0	84	4	88
07:00～08:00	20	0	0	20	0	20	211	0	0	211	14	225
08:00～09:00	24	0	0	24	1	25	247	2	0	249	53	302
09:00～10:00	22	0	0	22	3	25	232	1	0	233	36	269
10:00～11:00	23	0	0	23	6	29	244	1	0	245	23	268
11:00～12:00	22	0	0	22	4	26	232	1	0	233	23	256
12:00～13:00	18	0	0	18	3	21	181	1	0	182	32	214
13:00～14:00	22	0	0	22	3	25	226	1	0	227	23	250
14:00～15:00	23	0	0	23	4	27	244	1	0	245	26	271
15:00～16:00	22	0	0	22	3	25	229	1	0	230	23	253
16:00～17:00	21	0	0	21	3	24	222	1	0	223	23	246
17:00～18:00	23	0	0	23	3	26	236	1	0	237	33	270
18:00～19:00	23	0	0	23	0	23	240	2	0	242	53	295
19:00～20:00	18	0	0	18	0	18	185	1	0	186	30	216
20:00～21:00	14	0	0	14	0	14	150	1	0	151	23	174
21:00～22:00	13	0	0	13	0	13	135	0	0	135	16	151
合 計	316	0	0	316	33	349	3,298	15	0	3,313	435	3,748

注) 時間交通量は、日交通量から時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。また、16 時間交通量は、日交通量に 16 時間分の時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。このため、16 時間交通量と時間交通量の合計は一致しない。

№ 5

単位：台/時

項 目 時間帯	北 行 き											
	大型車						中型車					
	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
16時間交通量	412	0	0	412	0	412	329	0	0	329	0	329
06:00～07:00	16	0	0	16	0	16	12	0	0	12	0	12
07:00～08:00	30	0	0	30	0	30	24	0	0	24	0	24
08:00～09:00	38	0	0	38	0	38	31	0	0	31	0	31
09:00～10:00	39	0	0	39	0	39	31	0	0	31	0	31
10:00～11:00	41	0	0	41	0	41	32	0	0	32	0	32
11:00～12:00	35	0	0	35	0	35	28	0	0	28	0	28
12:00～13:00	26	0	0	26	0	26	20	0	0	20	0	20
13:00～14:00	34	0	0	34	0	34	28	0	0	28	0	28
14:00～15:00	31	0	0	31	0	31	25	0	0	25	0	25
15:00～16:00	24	0	0	24	0	24	20	0	0	20	0	20
16:00～17:00	27	0	0	27	0	27	21	0	0	21	0	21
17:00～18:00	22	0	0	22	0	22	18	0	0	18	0	18
18:00～19:00	17	0	0	17	0	17	13	0	0	13	0	13
19:00～20:00	13	0	0	13	0	13	11	0	0	11	0	11
20:00～21:00	10	0	0	10	0	10	8	0	0	8	0	8
21:00～22:00	9	0	0	9	0	9	7	0	0	7	0	7
合 計	412	0	0	412	0	412	329	0	0	329	0	329

単位：台/時

項 目 時間帯	北 行 き											
	小型貨物車						乗用車					
	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
16時間交通量	207	0	0	207	24	231	7,237	8	2	7,246	296	7,532
06:00～07:00	5	0	0	5	0	5	184	0	0	184	2	186
07:00～08:00	13	0	0	13	0	13	463	0	0	463	9	472
08:00～09:00	16	0	0	16	1	17	542	1	0	543	36	579
09:00～10:00	15	0	0	15	2	17	510	1	0	511	24	535
10:00～11:00	15	0	0	15	3	18	535	0	0	535	17	552
11:00～12:00	15	0	0	15	3	18	510	0	0	510	17	527
12:00～13:00	11	0	0	11	1	12	399	1	0	400	21	421
13:00～14:00	14	0	0	14	2	16	495	0	0	495	17	512
14:00～15:00	15	0	0	15	2	17	535	0	0	535	19	554
15:00～16:00	14	0	0	14	1	15	503	0	0	503	17	520
16:00～17:00	14	0	0	14	2	16	487	0	0	487	17	504
17:00～18:00	15	0	0	15	2	17	518	1	0	519	22	541
18:00～19:00	15	0	0	15	0	15	527	1	0	528	36	564
19:00～20:00	12	0	0	12	0	12	407	0	0	407	21	428
20:00～21:00	9	0	0	9	0	9	327	0	0	327	16	343
21:00～22:00	9	0	0	9	0	9	295	0	0	295	10	305
合 計	207	0	0	207	19	226	7,237	5	0	7,242	301	7,543

注) 時間交通量は、日交通量から時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。また、16 時間交通量は、日交通量に 16 時間分の時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。このため、16 時間交通量と時間交通量の合計は一致しない。

№ 5

単位：台/時

項 目 時間帯	南 行 き											
	大型車						中型車					
	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
16時間交通量	429	0	0	429	0	429	253	0	0	253	0	253
06:00～07:00	16	0	0	16	0	16	10	0	0	10	0	10
07:00～08:00	32	0	0	32	0	32	18	0	0	18	0	18
08:00～09:00	40	0	0	40	0	40	23	0	0	23	0	23
09:00～10:00	40	0	0	40	0	40	24	0	0	24	0	24
10:00～11:00	42	0	0	42	0	42	25	0	0	25	0	25
11:00～12:00	37	0	0	37	0	37	21	0	0	21	0	21
12:00～13:00	27	0	0	27	0	27	16	0	0	16	0	16
13:00～14:00	36	0	0	36	0	36	21	0	0	21	0	21
14:00～15:00	32	0	0	32	0	32	19	0	0	19	0	19
15:00～16:00	25	0	0	25	0	25	15	0	0	15	0	15
16:00～17:00	28	0	0	28	0	28	17	0	0	17	0	17
17:00～18:00	23	0	0	23	0	23	14	0	0	14	0	14
18:00～19:00	17	0	0	17	0	17	10	0	0	10	0	10
19:00～20:00	14	0	0	14	0	14	8	0	0	8	0	8
20:00～21:00	11	0	0	11	0	11	6	0	0	6	0	6
21:00～22:00	9	0	0	9	0	9	6	0	0	6	0	6
合 計	429	0	0	429	0	429	253	0	0	253	0	253

単位：台/時

項 目 時間帯	南 行 き											
	小型貨物車						乗用車					
	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
16時間交通量	130	0	0	130	24	154	6,736	8	2	6,745	296	7,031
06:00～07:00	3	0	0	3	0	3	171	0	0	171	2	173
07:00～08:00	8	0	0	8	0	8	431	0	0	431	9	440
08:00～09:00	10	0	0	10	1	11	505	1	0	506	36	542
09:00～10:00	9	0	0	9	2	11	475	1	0	476	24	500
10:00～11:00	10	0	0	10	3	13	497	0	0	497	17	514
11:00～12:00	9	0	0	9	3	12	475	0	0	475	17	492
12:00～13:00	7	0	0	7	1	8	372	1	0	373	21	394
13:00～14:00	9	0	0	9	2	11	460	0	0	460	17	477
14:00～15:00	10	0	0	10	2	12	497	0	0	497	19	516
15:00～16:00	9	0	0	9	1	10	468	0	0	468	17	485
16:00～17:00	9	0	0	9	2	11	453	0	0	453	17	470
17:00～18:00	9	0	0	9	2	11	483	1	0	484	22	506
18:00～19:00	10	0	0	10	0	10	491	1	0	492	36	528
19:00～20:00	7	0	0	7	0	7	379	0	0	379	21	400
20:00～21:00	6	0	0	6	0	6	304	0	0	304	16	320
21:00～22:00	5	0	0	5	0	5	275	0	0	275	10	285
合 計	130	0	0	130	19	149	6,736	5	0	6,741	301	7,042

注) 時間交通量は、日交通量から時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。また、16 時間交通量は、日交通量に 16 時間分の時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。このため、16 時間交通量と時間交通量の合計は一致しない。

№ 6

単位：台/時

項 目 時間帯	東 行 き											
	大型車						中型車					
	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
16時間交通量	504	0	0	504	0	504	524	0	0	524	0	524
06:00～07:00	19	0	0	19	0	19	20	0	0	20	0	20
07:00～08:00	37	0	0	37	0	37	38	0	0	38	0	38
08:00～09:00	47	0	0	47	0	47	49	0	0	49	0	49
09:00～10:00	48	0	0	48	0	48	49	0	0	49	0	49
10:00～11:00	49	0	0	49	0	49	52	0	0	52	0	52
11:00～12:00	43	0	0	43	0	43	44	0	0	44	0	44
12:00～13:00	31	0	0	31	0	31	33	0	0	33	0	33
13:00～14:00	42	0	0	42	0	42	44	0	0	44	0	44
14:00～15:00	38	0	0	38	0	38	39	0	0	39	0	39
15:00～16:00	30	0	0	30	0	30	31	0	0	31	0	31
16:00～17:00	33	0	0	33	0	33	34	0	0	34	0	34
17:00～18:00	27	0	0	27	0	27	28	0	0	28	0	28
18:00～19:00	20	0	0	20	0	20	21	0	0	21	0	21
19:00～20:00	17	0	0	17	0	17	17	0	0	17	0	17
20:00～21:00	12	0	0	12	0	12	13	0	0	13	0	13
21:00～22:00	11	0	0	11	0	11	12	0	0	12	0	12
合 計	504	0	0	504	0	504	524	0	0	524	0	524

単位：台/時

項 目 時間帯	東 行 き											
	小型貨物車						乗用車					
	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
16時間交通量	1,066	0	0	1,066	7	1,073	9,285	2	1	9,288	83	9,369
06:00～07:00	27	0	0	27	0	27	235	0	0	235	1	236
07:00～08:00	68	0	0	68	0	68	594	0	0	594	3	597
08:00～09:00	80	0	0	80	0	80	696	0	0	696	9	705
09:00～10:00	75	0	0	75	0	75	655	0	0	655	7	662
10:00～11:00	79	0	0	79	0	79	686	0	0	686	4	690
11:00～12:00	75	0	0	75	0	75	655	0	0	655	4	659
12:00～13:00	59	0	0	59	0	59	512	0	0	512	6	518
13:00～14:00	73	0	0	73	1	74	635	0	0	635	4	639
14:00～15:00	79	0	0	79	0	79	686	0	0	686	5	691
15:00～16:00	74	0	0	74	0	74	645	0	0	645	4	649
16:00～17:00	72	0	0	72	0	72	624	0	0	624	4	628
17:00～18:00	76	0	0	76	0	76	666	0	0	666	6	672
18:00～19:00	78	0	0	78	0	78	675	0	0	675	9	684
19:00～20:00	60	0	0	60	0	60	522	0	0	522	5	527
20:00～21:00	48	0	0	48	0	48	420	0	0	420	4	424
21:00～22:00	43	0	0	43	0	43	379	0	0	379	2	381
合 計	1,066	0	0	1,066	7	1,073	9,285	2	1	9,288	83	9,369

注) 時間交通量は、日交通量から時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。また、16 時間交通量は、日交通量に 16 時間分の時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。このため、16 時間交通量と時間交通量の合計は一致しない。

№ 6

単位：台/時

項 目 時間帯	西 行 き											
	大型車						中型車					
	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
16時間交通量	359	0	0	359	0	359	498	0	0	498	0	498
06:00～07:00	14	0	0	14	0	14	19	0	0	19	0	19
07:00～08:00	26	0	0	26	0	26	37	0	0	37	0	37
08:00～09:00	34	0	0	34	0	34	46	0	0	46	0	46
09:00～10:00	34	0	0	34	0	34	47	0	0	47	0	47
10:00～11:00	35	0	0	35	0	35	49	0	0	49	0	49
11:00～12:00	30	0	0	30	0	30	42	0	0	42	0	42
12:00～13:00	22	0	0	22	0	22	31	0	0	31	0	31
13:00～14:00	30	0	0	30	0	30	42	0	0	42	0	42
14:00～15:00	27	0	0	27	0	27	37	0	0	37	0	37
15:00～16:00	21	0	0	21	0	21	30	0	0	30	0	30
16:00～17:00	24	0	0	24	0	24	32	0	0	32	0	32
17:00～18:00	19	0	0	19	0	19	27	0	0	27	0	27
18:00～19:00	14	0	0	14	0	14	20	0	0	20	0	20
19:00～20:00	12	0	0	12	0	12	16	0	0	16	0	16
20:00～21:00	9	0	0	9	0	9	12	0	0	12	0	12
21:00～22:00	8	0	0	8	0	8	11	0	0	11	0	11
合 計	359	0	0	359	0	359	498	0	0	498	0	498

単位：台/時

項 目 時間帯	西 行 き											
	小型貨物車						乗用車					
	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
16時間交通量	837	0	0	837	7	844	7,791	2	1	7,794	83	7,875
06:00～07:00	21	0	0	21	0	21	198	0	0	198	1	199
07:00～08:00	54	0	0	54	0	54	498	0	0	498	3	501
08:00～09:00	63	0	0	63	0	63	584	0	0	584	9	593
09:00～10:00	59	0	0	59	0	59	550	0	0	550	7	557
10:00～11:00	62	0	0	62	0	62	575	0	0	575	4	579
11:00～12:00	59	0	0	59	0	59	550	0	0	550	4	554
12:00～13:00	46	0	0	46	0	46	430	0	0	430	6	436
13:00～14:00	57	0	0	57	1	58	533	0	0	533	4	537
14:00～15:00	62	0	0	62	0	62	575	0	0	575	5	580
15:00～16:00	58	0	0	58	0	58	541	0	0	541	4	545
16:00～17:00	56	0	0	56	0	56	524	0	0	524	4	528
17:00～18:00	60	0	0	60	0	60	558	0	0	558	6	564
18:00～19:00	61	0	0	61	0	61	567	0	0	567	9	576
19:00～20:00	47	0	0	47	0	47	438	0	0	438	5	443
20:00～21:00	38	0	0	38	0	38	352	0	0	352	4	356
21:00～22:00	34	0	0	34	0	34	318	0	0	318	2	320
合 計	837	0	0	837	1	838	7,791	0	0	7,791	77	7,868

注) 時間交通量は、日交通量から時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。また、16 時間交通量は、日交通量に 16 時間分の時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。このため、16 時間交通量と時間交通量の合計は一致しない。

№ 7

単位：台/時

項 目 時間帯	北 行 き											
	大型車						中型車					
	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
16時間交通量	294	0	0	294	0	294	414	0	0	414	0	414
06:00～07:00	11	0	0	11	0	11	16	0	0	16	0	16
07:00～08:00	22	0	0	22	0	22	30	0	0	30	0	30
08:00～09:00	27	0	0	27	0	27	39	0	0	39	0	39
09:00～10:00	28	0	0	28	0	28	39	0	0	39	0	39
10:00～11:00	29	0	0	29	0	29	41	0	0	41	0	41
11:00～12:00	25	0	0	25	0	25	35	0	0	35	0	35
12:00～13:00	18	0	0	18	0	18	26	0	0	26	0	26
13:00～14:00	24	0	0	24	0	24	35	0	0	35	0	35
14:00～15:00	22	0	0	22	0	22	31	0	0	31	0	31
15:00～16:00	17	0	0	17	0	17	25	0	0	25	0	25
16:00～17:00	19	0	0	19	0	19	27	0	0	27	0	27
17:00～18:00	16	0	0	16	0	16	22	0	0	22	0	22
18:00～19:00	12	0	0	12	0	12	16	0	0	16	0	16
19:00～20:00	10	0	0	10	0	10	13	0	0	13	0	13
20:00～21:00	7	0	0	7	0	7	10	0	0	10	0	10
21:00～22:00	7	0	0	7	0	7	9	0	0	9	0	9
合 計	294	0	0	294	0	294	414	0	0	414	0	414

単位：台/時

項 目 時間帯	北 行 き											
	小型貨物車						乗用車					
	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
16時間交通量	428	0	0	428	39	467	6,686	13	3	6,700	482	7,165
06:00～07:00	11	0	0	11	0	11	169	0	0	169	4	173
07:00～08:00	27	0	0	27	0	27	428	0	0	428	15	443
08:00～09:00	32	0	0	32	1	33	501	2	0	503	58	561
09:00～10:00	30	0	0	30	3	33	472	1	0	473	38	511
10:00～11:00	32	0	0	32	7	39	494	1	0	495	25	520
11:00～12:00	30	0	0	30	4	34	472	1	0	473	25	498
12:00～13:00	24	0	0	24	3	27	368	1	0	369	35	404
13:00～14:00	29	0	0	29	4	33	457	1	0	458	25	483
14:00～15:00	32	0	0	32	4	36	494	1	0	495	29	524
15:00～16:00	30	0	0	30	3	33	464	1	0	465	25	490
16:00～17:00	29	0	0	29	3	32	449	1	0	450	25	475
17:00～18:00	31	0	0	31	3	34	479	1	0	480	35	515
18:00～19:00	31	0	0	31	0	31	487	2	0	489	57	546
19:00～20:00	24	0	0	24	0	24	376	1	0	377	33	410
20:00～21:00	19	0	0	19	0	19	303	1	0	304	24	328
21:00～22:00	17	0	0	17	0	17	273	0	0	273	18	291
合 計	428	0	0	428	35	463	6,686	15	0	6,701	471	7,172

注) 時間交通量は、日交通量から時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。また、16 時間交通量は、日交通量に 16 時間分の時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。このため、16 時間交通量と時間交通量の合計は一致しない。

№ 7

単位：台/時

項 目 時間帯	南 行 き											
	大型車						中型車					
	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
16時間交通量	290	0	0	290	0	290	418	0	0	418	0	418
06:00～07:00	11	0	0	11	0	11	16	0	0	16	0	16
07:00～08:00	21	0	0	21	0	21	31	0	0	31	0	31
08:00～09:00	27	0	0	27	0	27	39	0	0	39	0	39
09:00～10:00	27	0	0	27	0	27	40	0	0	40	0	40
10:00～11:00	29	0	0	29	0	29	41	0	0	41	0	41
11:00～12:00	25	0	0	25	0	25	35	0	0	35	0	35
12:00～13:00	18	0	0	18	0	18	26	0	0	26	0	26
13:00～14:00	24	0	0	24	0	24	35	0	0	35	0	35
14:00～15:00	22	0	0	22	0	22	31	0	0	31	0	31
15:00～16:00	17	0	0	17	0	17	25	0	0	25	0	25
16:00～17:00	19	0	0	19	0	19	27	0	0	27	0	27
17:00～18:00	16	0	0	16	0	16	22	0	0	22	0	22
18:00～19:00	11	0	0	11	0	11	17	0	0	17	0	17
19:00～20:00	9	0	0	9	0	9	14	0	0	14	0	14
20:00～21:00	7	0	0	7	0	7	10	0	0	10	0	10
21:00～22:00	7	0	0	7	0	7	9	0	0	9	0	9
合 計	290	0	0	290	0	290	418	0	0	418	0	418

単位：台/時

項 目 時間帯	南 行 き											
	小型貨物車						乗用車					
	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E	通 過 交通量 A	JICA中部 供用車両 B	愛 大 供用車両 C	背 景 交通量 D=A+B+C	新建築物 関連車両 E	供用時 交通量 D + E
16時間交通量	377	0	0	377	39	416	6,737	13	3	6,751	482	7,216
06:00～07:00	10	0	0	10	0	10	170	0	0	170	4	174
07:00～08:00	24	0	0	24	0	24	431	0	0	431	15	446
08:00～09:00	28	0	0	28	1	29	505	2	0	507	58	565
09:00～10:00	27	0	0	27	3	30	475	1	0	476	38	514
10:00～11:00	28	0	0	28	7	35	498	1	0	499	25	524
11:00～12:00	27	0	0	27	4	31	475	1	0	476	25	501
12:00～13:00	21	0	0	21	3	24	371	1	0	372	35	407
13:00～14:00	26	0	0	26	4	30	460	1	0	461	25	486
14:00～15:00	28	0	0	28	4	32	498	1	0	499	29	528
15:00～16:00	26	0	0	26	3	29	468	1	0	469	25	494
16:00～17:00	25	0	0	25	3	28	453	1	0	454	25	479
17:00～18:00	27	0	0	27	3	30	483	1	0	484	35	519
18:00～19:00	27	0	0	27	0	27	491	2	0	493	57	550
19:00～20:00	21	0	0	21	0	21	379	1	0	380	33	413
20:00～21:00	17	0	0	17	0	17	305	1	0	306	24	330
21:00～22:00	15	0	0	15	0	15	275	0	0	275	18	293
合 計	377	0	0	377	35	412	6,737	15	0	6,752	471	7,223

注) 時間交通量は、日交通量から時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。また、16 時間交通量は、日交通量に 16 時間分の時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。このため、16 時間交通量と時間交通量の合計は一致しない。

資料 4 - 1 4 存在・供用時における道路交通騒音の等価騒音レベルの時間別予測結果

[本編 p.233,234 参照]

1 . 開通前

(1) 平 日

[№ 1 地点]

単位：dB

時 間 帯	現 況 実測値 A	現況予測 計 算 値 B	背景予測 計 算 値 C	背 景 増加分 C - B	背 景 予測値 A+(C-B)=E	供用時予測 計 算 値 D	供用時 増加分 D - C	供用時 予測値 E + (D-C)
6:00 ~ 7:00	56.1	53.9	53.9	0.0	56.1	55.1	1.2	57.3
7:00 ~ 8:00	58.0	58.8	58.9	0.1	58.1	60.2	1.3	59.4
8:00 ~ 9:00	58.6	52.8	53.3	0.5	59.1	59.7	6.4	65.5
9:00 ~ 10:00	60.7	53.5	53.8	0.3	61.0	59.7	5.9	66.9
10:00 ~ 11:00	61.0	53.8	54.0	0.2	61.2	59.4	5.4	66.6
11:00 ~ 12:00	61.9	57.3	57.4	0.1	62.0	60.4	3.0	65.0
12:00 ~ 13:00	61.3	58.4	58.5	0.1	61.4	61.2	2.7	64.1
13:00 ~ 14:00	61.9	57.3	57.4	0.1	62.0	60.4	3.0	65.0
14:00 ~ 15:00	61.8	56.3	56.4	0.1	61.9	59.9	3.5	65.4
15:00 ~ 16:00	61.5	58.4	58.5	0.1	61.6	60.9	2.4	64.0
16:00 ~ 17:00	63.3	58.6	58.6	0.0	63.3	61.0	2.4	65.7
17:00 ~ 18:00	64.4	59.4	59.5	0.1	64.5	61.9	2.4	66.9
18:00 ~ 19:00	63.3	59.5	59.6	0.1	63.4	62.2	2.6	66.0
19:00 ~ 20:00	61.2	56.0	56.2	0.2	61.4	59.7	3.5	64.9
20:00 ~ 21:00	67.4	55.1	55.3	0.2	67.6	58.5	3.2	70.8
21:00 ~ 22:00	62.7	58.9	58.9	0.0	62.7	60.1	1.2	63.9
昼間の 等価騒音レベル	62	57	57	0	62	60	3	65

[№ 2 地点]

単位：dB

時 間 帯	現 況 実測値 A	現況予測 計 算 値 B	背景予測 計 算 値 C	背 景 増加分 C - B	背 景 予測値 A+(C-B)=E	供用時予測 計 算 値 D	供用時 増加分 D - C	供用時 予測値 E + (D-C)
6:00 ~ 7:00	68.9	66.9	66.9	0.0	68.9	67.0	0.1	69.0
7:00 ~ 8:00	70.6	69.0	69.0	0.0	70.6	69.3	0.3	70.9
8:00 ~ 9:00	71.6	69.9	69.9	0.0	71.6	70.5	0.6	72.2
9:00 ~ 10:00	70.8	70.0	70.0	0.0	70.8	70.5	0.5	71.3
10:00 ~ 11:00	71.3	69.6	69.6	0.0	71.3	70.0	0.4	71.7
11:00 ~ 12:00	70.5	69.2	69.2	0.0	70.5	69.6	0.4	70.9
12:00 ~ 13:00	70.2	68.7	68.7	0.0	70.2	69.3	0.6	70.8
13:00 ~ 14:00	70.6	69.2	69.3	0.1	70.7	69.7	0.4	71.1
14:00 ~ 15:00	70.8	69.5	69.5	0.0	70.8	69.9	0.4	71.2
15:00 ~ 16:00	70.9	69.4	69.4	0.0	70.9	69.8	0.4	71.3
16:00 ~ 17:00	70.6	69.6	69.6	0.0	70.6	70.0	0.4	71.0
17:00 ~ 18:00	71.4	69.4	69.4	0.0	71.4	69.9	0.5	71.9
18:00 ~ 19:00	71.0	69.0	69.0	0.0	71.0	69.7	0.7	71.7
19:00 ~ 20:00	71.4	67.9	67.9	0.0	71.4	68.5	0.6	72.0
20:00 ~ 21:00	70.2	67.1	67.1	0.0	70.2	67.6	0.5	70.7
21:00 ~ 22:00	70.7	65.9	65.9	0.0	70.7	66.3	0.4	71.1
昼間の 等価騒音レベル	71	69	69	0	71	69	0	71

[No 3 地点]

単位：dB

時 間 帯	現 況 実測値 A	現況予測 計 算 値 B	背景予測 計 算 値 C	背 景 増加分 C - B	背 景 予測値 A+(C-B)=E	供用時予測 計 算 値 D	供用時 増加分 D - C	供用時 予測値 E + (D-C)
6:00 ~ 7:00	66.2	70.0	70.0	0.0	66.2	70.0	0.0	66.2
7:00 ~ 8:00	72.8	72.4	72.4	0.0	72.8	72.4	0.0	72.8
8:00 ~ 9:00	72.5	72.3	72.3	0.0	72.5	72.4	0.1	72.6
9:00 ~ 10:00	69.5	72.0	72.0	0.0	69.5	72.0	0.0	69.5
10:00 ~ 11:00	70.9	72.6	72.6	0.0	70.9	72.6	0.0	70.9
11:00 ~ 12:00	70.1	71.8	71.8	0.0	70.1	71.9	0.1	70.2
12:00 ~ 13:00	70.3	71.2	71.2	0.0	70.3	71.3	0.1	70.4
13:00 ~ 14:00	70.0	71.9	71.9	0.0	70.0	71.9	0.0	70.0
14:00 ~ 15:00	69.5	72.0	72.0	0.0	69.5	72.1	0.1	69.6
15:00 ~ 16:00	69.6	71.5	71.5	0.0	69.6	71.6	0.1	69.7
16:00 ~ 17:00	70.3	71.6	71.6	0.0	70.3	71.7	0.1	70.4
17:00 ~ 18:00	69.8	71.6	71.6	0.0	69.8	71.7	0.1	69.9
18:00 ~ 19:00	70.3	71.3	71.3	0.0	70.3	71.5	0.2	70.5
19:00 ~ 20:00	69.3	70.2	70.2	0.0	69.3	70.3	0.1	69.4
20:00 ~ 21:00	69.5	69.2	69.2	0.0	69.5	69.3	0.1	69.6
21:00 ~ 22:00	69.4	67.8	67.8	0.0	69.4	67.9	0.1	69.5
昼間の 等価騒音レベル	70	71	71	0	70	71	0	70

[No 4 地点]

単位：dB

時 間 帯	現 況 実測値 A	現況予測 計 算 値 B	背景予測 計 算 値 C	背 景 増加分 C - B	背 景 予測値 A+(C-B)=E	供用時予測 計 算 値 D	供用時 増加分 D - C	供用時 予測値 E + (D-C)
6:00 ~ 7:00	67.0	66.0	66.0	0.0	67.0	66.1	0.1	67.1
7:00 ~ 8:00	67.7	68.7	68.7	0.0	67.7	68.9	0.2	67.9
8:00 ~ 9:00	69.0	69.4	69.4	0.0	69.0	69.8	0.4	69.4
9:00 ~ 10:00	68.7	69.1	69.1	0.0	68.7	69.5	0.4	69.1
10:00 ~ 11:00	68.7	69.5	69.5	0.0	68.7	69.8	0.3	69.0
11:00 ~ 12:00	67.5	68.9	68.9	0.0	67.5	69.3	0.4	67.9
12:00 ~ 13:00	68.1	68.3	68.3	0.0	68.1	68.7	0.4	68.5
13:00 ~ 14:00	67.2	69.0	69.0	0.0	67.2	69.3	0.3	67.5
14:00 ~ 15:00	67.7	69.2	69.2	0.0	67.7	69.5	0.3	68.0
15:00 ~ 16:00	68.2	68.9	68.9	0.0	68.2	69.2	0.3	68.5
16:00 ~ 17:00	68.4	69.5	69.5	0.0	68.4	69.8	0.3	68.7
17:00 ~ 18:00	67.9	69.4	69.4	0.0	67.9	69.8	0.4	68.3
18:00 ~ 19:00	69.0	68.5	68.6	0.1	69.1	69.1	0.5	69.6
19:00 ~ 20:00	67.4	66.6	66.6	0.0	67.4	67.2	0.6	68.0
20:00 ~ 21:00	68.1	66.1	66.1	0.0	68.1	66.6	0.5	68.6
21:00 ~ 22:00	67.4	64.1	64.1	0.0	67.4	64.6	0.5	67.9
昼間の 等価騒音レベル	68	68	68	0	68	69	1	69

[No 5 地点]

単位：dB

時 間 帯	現 況 実測値 A	現況予測 計 算 値 B	背景予測 計 算 値 C	背 景 増加分 C - B	背 景 予測値 A+(C-B)=E	供用時予測 計 算 値 D	供用時 増加分 D - C	供用時 予測値 E + (D-C)
6:00 ~ 7:00	66.5	66.7	66.7	0.0	66.5	66.8	0.1	66.6
7:00 ~ 8:00	70.5	69.1	69.1	0.0	70.5	69.2	0.1	70.6
8:00 ~ 9:00	68.7	69.1	69.2	0.1	68.8	69.4	0.2	69.0
9:00 ~ 10:00	66.8	69.0	69.0	0.0	66.8	69.2	0.2	67.0
10:00 ~ 11:00	67.6	68.7	68.7	0.0	67.6	68.9	0.2	67.8
11:00 ~ 12:00	67.7	68.7	68.7	0.0	67.7	68.9	0.2	67.9
12:00 ~ 13:00	68.0	67.9	67.9	0.0	68.0	68.2	0.3	68.3
13:00 ~ 14:00	68.5	68.5	68.5	0.0	68.5	68.7	0.2	68.7
14:00 ~ 15:00	67.2	68.5	68.5	0.0	67.2	68.7	0.2	67.4
15:00 ~ 16:00	67.5	68.6	68.6	0.0	67.5	68.8	0.2	67.7
16:00 ~ 17:00	67.8	68.8	68.8	0.0	67.8	69.0	0.2	68.0
17:00 ~ 18:00	66.8	68.8	68.8	0.0	66.8	69.1	0.3	67.1
18:00 ~ 19:00	66.7	67.8	67.8	0.0	66.7	68.1	0.3	67.0
19:00 ~ 20:00	66.1	66.8	66.8	0.0	66.1	67.1	0.3	66.4
20:00 ~ 21:00	65.3	65.7	65.7	0.0	65.3	66.0	0.3	65.6
21:00 ~ 22:00	64.6	64.6	64.6	0.0	64.6	64.8	0.2	64.8
昼間の 等価騒音レベル	68	68	68	0	68	68	0	68

[No 6 地点]

単位：dB

時 間 帯	現 況 実測値 A	現況予測 計 算 値 B	背景予測 計 算 値 C	背 景 増加分 C - B	背 景 予測値 A+(C-B)=E	供用時予測 計 算 値 D	供用時 増加分 D - C	供用時 予測値 E + (D-C)
6:00 ~ 7:00	68.4	69.8	69.8	0.0	68.4	69.8	0.0	68.4
7:00 ~ 8:00	70.8	71.5	71.5	0.0	70.8	71.6	0.1	70.9
8:00 ~ 9:00	70.6	71.9	71.9	0.0	70.6	72.1	0.2	70.8
9:00 ~ 10:00	68.3	71.7	71.7	0.0	68.3	71.9	0.2	68.5
10:00 ~ 11:00	68.8	72.1	72.1	0.0	68.8	72.3	0.2	69.0
11:00 ~ 12:00	69.1	71.7	71.7	0.0	69.1	71.8	0.1	69.2
12:00 ~ 13:00	67.4	70.9	71.0	0.1	67.5	71.2	0.2	67.7
13:00 ~ 14:00	68.5	71.8	71.8	0.0	68.5	72.0	0.2	68.7
14:00 ~ 15:00	68.7	71.7	71.7	0.0	68.7	71.9	0.2	68.9
15:00 ~ 16:00	69.6	71.7	71.7	0.0	69.6	71.8	0.1	69.7
16:00 ~ 17:00	69.1	71.8	71.8	0.0	69.1	71.9	0.1	69.2
17:00 ~ 18:00	68.9	71.6	71.6	0.0	68.9	71.8	0.2	69.1
18:00 ~ 19:00	68.8	71.2	71.2	0.0	68.8	71.5	0.3	69.1
19:00 ~ 20:00	68.8	70.2	70.2	0.0	68.8	70.5	0.3	69.1
20:00 ~ 21:00	67.8	68.8	68.8	0.0	67.8	69.1	0.3	68.1
21:00 ~ 22:00	68.0	68.0	68.0	0.0	68.0	68.1	0.1	68.1
昼間の 等価騒音レベル	69	71	71	0	69	71	0	69

(2) 休 日

[No 1 地点]

単位：dB

時 間 帯	現 況 実測値 A	現況予測 計 算 値 B	背景予測 計 算 値 C	背 景 増加分 C - B	背 景 予測値 A+(C-B)=E	供用時予測 計 算 値 D	供用時 増加分 D - C	供用時 予測値 E + (D-C)
6:00 ~ 7:00	52.8	46.6	46.6	0.0	52.8	49.2	2.6	55.4
7:00 ~ 8:00	54.5	52.2	52.4	0.2	54.7	55.1	2.7	57.4
8:00 ~ 9:00	55.6	53.9	54.5	0.6	56.2	59.5	5.0	61.2
9:00 ~ 10:00	58.2	55.3	55.5	0.2	58.4	59.2	3.7	62.1
10:00 ~ 11:00	58.7	55.1	55.3	0.2	58.9	58.7	3.4	62.3
11:00 ~ 12:00	61.3	56.3	56.4	0.1	61.4	59.0	2.6	64.0
12:00 ~ 13:00	61.7	60.0	60.1	0.1	61.8	61.6	1.5	63.3
13:00 ~ 14:00	61.3	60.8	60.8	0.0	61.3	61.9	1.1	62.4
14:00 ~ 15:00	64.6	58.6	58.7	0.1	64.7	60.5	1.8	66.5
15:00 ~ 16:00	61.8	62.5	62.6	0.1	61.9	63.3	0.7	62.6
16:00 ~ 17:00	61.6	61.5	61.5	0.0	61.6	62.4	0.9	62.5
17:00 ~ 18:00	62.1	62.0	62.1	0.1	62.2	63.0	0.9	63.1
18:00 ~ 19:00	61.5	60.6	60.7	0.1	61.6	62.5	1.8	63.4
19:00 ~ 20:00	62.4	56.6	56.7	0.1	62.5	59.0	2.3	64.8
20:00 ~ 21:00	59.4	59.4	59.5	0.1	59.5	60.5	1.0	60.5
21:00 ~ 22:00	59.6	58.4	58.4	0.0	59.6	59.4	1.0	60.6
昼間の 等価騒音レベル	61	59	59	0	61	61	2	63

[No 2 地点]

単位：dB

時 間 帯	現 況 実測値 A	現況予測 計 算 値 B	背景予測 計 算 値 C	背 景 増加分 C - B	背 景 予測値 A+(C-B)=E	供用時予測 計 算 値 D	供用時 増加分 D - C	供用時 予測値 E + (D-C)
6:00 ~ 7:00	68.1	64.2	64.2	0.0	68.1	64.3	0.1	68.2
7:00 ~ 8:00	70.7	66.1	66.1	0.0	70.7	66.3	0.2	70.9
8:00 ~ 9:00	69.8	67.3	67.3	0.0	69.8	68.0	0.7	70.5
9:00 ~ 10:00	70.0	67.7	67.7	0.0	70.0	68.2	0.5	70.5
10:00 ~ 11:00	69.9	67.6	67.6	0.0	69.9	68.0	0.4	70.3
11:00 ~ 12:00	70.6	68.1	68.1	0.0	70.6	68.4	0.3	70.9
12:00 ~ 13:00	70.6	68.5	68.5	0.0	70.6	68.9	0.4	71.0
13:00 ~ 14:00	70.3	68.1	68.1	0.0	70.3	68.5	0.4	70.7
14:00 ~ 15:00	70.8	68.3	68.3	0.0	70.8	68.7	0.4	71.2
15:00 ~ 16:00	70.6	69.1	69.1	0.0	70.6	69.4	0.3	70.9
16:00 ~ 17:00	71.0	69.0	69.0	0.0	71.0	69.3	0.3	71.3
17:00 ~ 18:00	71.4	68.6	68.6	0.0	71.4	69.0	0.4	71.8
18:00 ~ 19:00	70.9	68.3	68.3	0.0	70.9	68.9	0.6	71.5
19:00 ~ 20:00	71.1	67.5	67.5	0.0	71.1	68.0	0.5	71.6
20:00 ~ 21:00	71.0	67.5	67.5	0.0	71.0	67.8	0.3	71.3
21:00 ~ 22:00	70.5	66.0	66.0	0.0	70.5	66.3	0.3	70.8
昼間の 等価騒音レベル	71	68	68	0	71	68	0	71

[No 3 地点]

単位: dB

時 間 帯	現 況 実測値 A	現況予測 計 算 値 B	背景予測 計 算 値 C	背 景 増加分 C - B	背 景 予測値 A+(C-B)=E	供用時予測 計 算 値 D	供用時 増加分 D - C	供用時 予測値 E + (D-C)
6:00 ~ 7:00	61.4	65.7	65.7	0.0	61.4	65.7	0.0	61.4
7:00 ~ 8:00	65.4	67.4	67.4	0.0	65.4	67.4	0.0	65.4
8:00 ~ 9:00	69.9	69.0	69.0	0.0	69.9	69.1	0.1	70.0
9:00 ~ 10:00	71.2	69.7	69.7	0.0	71.2	69.8	0.1	71.3
10:00 ~ 11:00	69.1	70.1	70.1	0.0	69.1	70.2	0.1	69.2
11:00 ~ 12:00	69.9	69.8	69.8	0.0	69.9	69.9	0.1	70.0
12:00 ~ 13:00	69.6	70.1	70.1	0.0	69.6	70.2	0.1	69.7
13:00 ~ 14:00	69.6	69.9	69.9	0.0	69.6	70.0	0.1	69.7
14:00 ~ 15:00	69.4	69.7	69.7	0.0	69.4	69.8	0.1	69.5
15:00 ~ 16:00	68.6	70.0	70.0	0.0	68.6	70.1	0.1	68.7
16:00 ~ 17:00	69.2	70.3	70.3	0.0	69.2	70.4	0.1	69.3
17:00 ~ 18:00	69.5	70.0	70.0	0.0	69.5	70.1	0.1	69.6
18:00 ~ 19:00	69.5	69.9	69.9	0.0	69.5	70.0	0.1	69.6
19:00 ~ 20:00	68.6	68.6	68.6	0.0	68.6	68.7	0.1	68.7
20:00 ~ 21:00	69.2	68.3	68.3	0.0	69.2	68.4	0.1	69.3
21:00 ~ 22:00	68.5	67.5	67.5	0.0	68.5	67.6	0.1	68.6
昼間の 等価騒音レベル	69	69	69	0	69	69	0	69

[No 4 地点]

単位: dB

時 間 帯	現 況 実測値 A	現況予測 計 算 値 B	背景予測 計 算 値 C	背 景 増加分 C - B	背 景 予測値 A+(C-B)=E	供用時予測 計 算 値 D	供用時 増加分 D - C	供用時 予測値 E + (D-C)
6:00 ~ 7:00	65.2	62.3	62.3	0.0	65.2	62.4	0.1	65.3
7:00 ~ 8:00	65.9	64.0	64.0	0.0	65.9	64.3	0.3	66.2
8:00 ~ 9:00	67.2	66.3	66.3	0.0	67.2	67.0	0.7	67.9
9:00 ~ 10:00	68.1	67.8	67.8	0.0	68.1	68.1	0.3	68.4
10:00 ~ 11:00	68.4	67.7	67.7	0.0	68.4	67.9	0.2	68.6
11:00 ~ 12:00	68.1	67.8	67.8	0.0	68.1	68.1	0.3	68.4
12:00 ~ 13:00	67.6	67.7	67.7	0.0	67.6	68.1	0.4	68.0
13:00 ~ 14:00	67.9	68.2	68.2	0.0	67.9	68.4	0.2	68.1
14:00 ~ 15:00	67.7	67.4	67.4	0.0	67.7	67.7	0.3	68.0
15:00 ~ 16:00	68.6	67.5	67.5	0.0	68.6	67.8	0.3	68.9
16:00 ~ 17:00	68.1	68.1	68.1	0.0	68.1	68.3	0.2	68.3
17:00 ~ 18:00	68.8	67.1	67.1	0.0	68.8	67.5	0.4	69.2
18:00 ~ 19:00	68.1	67.5	67.5	0.0	68.1	68.0	0.5	68.6
19:00 ~ 20:00	68.5	65.8	65.8	0.0	68.5	66.3	0.5	69.0
20:00 ~ 21:00	67.7	65.3	65.3	0.0	67.7	65.6	0.3	68.0
21:00 ~ 22:00	67.8	64.1	64.1	0.0	67.8	64.5	0.4	68.2
昼間の 等価騒音レベル	68	67	67	0	68	67	0	68

[No 5 地点]

単位：dB

時 間 帯	現 況 実測値 A	現況予測 計 算 値 B	背景予測 計 算 値 C	背 景 増加分 C - B	背 景 予測値 A+(C-B)=E	供用時予測 計 算 値 D	供用時 増加分 D - C	供用時 予測値 E + (D-C)
6:00 ~ 7:00	61.6	64.3	64.3	0.0	61.6	64.3	0.0	61.6
7:00 ~ 8:00	64.2	65.2	65.2	0.0	64.2	65.3	0.1	64.3
8:00 ~ 9:00	66.9	65.3	65.3	0.0	66.9	65.8	0.5	67.4
9:00 ~ 10:00	68.7	66.6	66.6	0.0	68.7	66.8	0.2	68.9
10:00 ~ 11:00	68.2	66.8	66.8	0.0	68.2	67.0	0.2	68.4
11:00 ~ 12:00	66.2	66.0	66.0	0.0	66.2	66.3	0.3	66.5
12:00 ~ 13:00	66.9	66.6	66.6	0.0	66.9	66.8	0.2	67.1
13:00 ~ 14:00	67.3	66.5	66.5	0.0	67.3	66.7	0.2	67.5
14:00 ~ 15:00	66.6	66.3	66.3	0.0	66.6	66.5	0.2	66.8
15:00 ~ 16:00	66.0	66.6	66.6	0.0	66.0	66.8	0.2	66.2
16:00 ~ 17:00	67.1	67.4	67.4	0.0	67.1	67.6	0.2	67.3
17:00 ~ 18:00	66.8	66.1	66.1	0.0	66.8	66.4	0.3	67.1
18:00 ~ 19:00	67.5	66.8	66.8	0.0	67.5	67.1	0.3	67.8
19:00 ~ 20:00	66.8	65.5	65.5	0.0	66.8	65.8	0.3	67.1
20:00 ~ 21:00	65.1	64.9	64.9	0.0	65.1	65.1	0.2	65.3
21:00 ~ 22:00	64.2	63.7	63.7	0.0	64.2	63.9	0.2	64.4
昼間の 等価騒音レベル	67	66	66	0	67	66	0	67

[No 6 地点]

単位：dB

時 間 帯	現 況 実測値 A	現況予測 計 算 値 B	背景予測 計 算 値 C	背 景 増加分 C - B	背 景 予測値 A+(C-B)=E	供用時予測 計 算 値 D	供用時 増加分 D - C	供用時 予測値 E + (D-C)
6:00 ~ 7:00	62.8	64.6	64.6	0.0	62.8	64.7	0.1	62.9
7:00 ~ 8:00	65.4	67.1	67.1	0.0	65.4	67.2	0.1	65.5
8:00 ~ 9:00	68.2	68.9	68.9	0.0	68.2	69.3	0.4	68.6
9:00 ~ 10:00	69.2	69.7	69.7	0.0	69.2	69.9	0.2	69.4
10:00 ~ 11:00	68.2	69.9	69.9	0.0	68.2	70.0	0.1	68.3
11:00 ~ 12:00	69.6	69.8	69.8	0.0	69.6	70.0	0.2	69.8
12:00 ~ 13:00	67.7	69.8	69.8	0.0	67.7	70.0	0.2	67.9
13:00 ~ 14:00	68.3	69.7	69.7	0.0	68.3	69.8	0.1	68.4
14:00 ~ 15:00	68.6	69.4	69.4	0.0	68.6	69.6	0.2	68.8
15:00 ~ 16:00	68.1	69.7	69.7	0.0	68.1	69.8	0.1	68.2
16:00 ~ 17:00	68.4	70.1	70.1	0.0	68.4	70.3	0.2	68.6
17:00 ~ 18:00	69.0	70.0	70.0	0.0	69.0	70.2	0.2	69.2
18:00 ~ 19:00	67.1	69.6	69.6	0.0	67.1	69.9	0.3	67.4
19:00 ~ 20:00	68.1	68.5	68.5	0.0	68.1	68.7	0.2	68.3
20:00 ~ 21:00	67.4	67.6	67.6	0.0	67.4	67.8	0.2	67.6
21:00 ~ 22:00	67.5	67.4	67.4	0.0	67.5	67.5	0.1	67.6
昼間の 等価騒音レベル	68	69	69	0	68	69	0	68

2 . 開通後

(1) 平 日

[No 1 地点] 単位：dB			
時 間 帯	背 景 予測値 A	供用時 予測値 B	供用時 増加分 B-A
6:00 ~ 7:00	64.1	64.4	0.3
7:00 ~ 8:00	67.7	68.2	0.5
8:00 ~ 9:00	68.5	69.5	1.0
9:00 ~ 10:00	68.4	69.3	0.9
10:00 ~ 11:00	68.6	69.4	0.8
11:00 ~ 12:00	68.2	69.0	0.8
12:00 ~ 13:00	67.0	68.1	1.1
13:00 ~ 14:00	68.1	68.9	0.8
14:00 ~ 15:00	68.1	68.9	0.8
15:00 ~ 16:00	67.6	68.5	0.9
16:00 ~ 17:00	67.7	68.5	0.8
17:00 ~ 18:00	67.7	68.7	1.0
18:00 ~ 19:00	67.5	68.7	1.2
19:00 ~ 20:00	66.3	67.4	1.1
20:00 ~ 21:00	65.4	66.4	1.0
21:00 ~ 22:00	64.8	65.6	0.8
昼間の 等価騒音レベル	67	68	1

[No 2 地点] 単位：dB			
時 間 帯	背 景 予測値 A	供用時 予測値 B	供用時 増加分 B-A
6:00 ~ 7:00	66.4	66.5	0.1
7:00 ~ 8:00	70.0	70.2	0.2
8:00 ~ 9:00	70.8	71.2	0.4
9:00 ~ 10:00	70.6	70.9	0.3
10:00 ~ 11:00	70.8	71.1	0.3
11:00 ~ 12:00	70.5	70.8	0.3
12:00 ~ 13:00	69.3	69.7	0.4
13:00 ~ 14:00	70.4	70.7	0.3
14:00 ~ 15:00	70.4	70.7	0.3
15:00 ~ 16:00	70.0	70.3	0.3
16:00 ~ 17:00	70.0	70.3	0.3
17:00 ~ 18:00	69.9	70.3	0.4
18:00 ~ 19:00	69.7	70.2	0.5
19:00 ~ 20:00	68.6	69.0	0.4
20:00 ~ 21:00	67.6	68.0	0.4
21:00 ~ 22:00	67.2	67.5	0.3
昼間の 等価騒音レベル	70	70	0

[No 3 地点] 単位：dB			
時 間 帯	背 景 予測値 A	供用時 予測値 B	供用時 増加分 B-A
6:00 ~ 7:00	66.8	66.8	0.0
7:00 ~ 8:00	70.3	70.4	0.1
8:00 ~ 9:00	71.1	71.2	0.1
9:00 ~ 10:00	71.0	71.1	0.1
10:00 ~ 11:00	71.2	71.3	0.1
11:00 ~ 12:00	70.8	70.9	0.1
12:00 ~ 13:00	69.7	69.8	0.1
13:00 ~ 14:00	70.7	70.8	0.1
14:00 ~ 15:00	70.8	70.9	0.1
15:00 ~ 16:00	70.3	70.4	0.1
16:00 ~ 17:00	70.3	70.4	0.1
17:00 ~ 18:00	70.3	70.4	0.1
18:00 ~ 19:00	70.1	70.3	0.2
19:00 ~ 20:00	69.0	69.2	0.2
20:00 ~ 21:00	68.0	68.1	0.1
21:00 ~ 22:00	67.6	67.7	0.1
昼間の 等価騒音レベル	70	70	0

[No 4 地点] 単位：dB			
時 間 帯	背 景 予測値 A	供用時 予測値 B	供用時 増加分 B-A
6:00 ~ 7:00	63.9	64.0	0.1
7:00 ~ 8:00	67.4	67.6	0.2
8:00 ~ 9:00	68.3	68.8	0.5
9:00 ~ 10:00	68.2	68.6	0.4
10:00 ~ 11:00	68.3	68.7	0.4
11:00 ~ 12:00	67.9	68.3	0.4
12:00 ~ 13:00	66.8	67.4	0.6
13:00 ~ 14:00	67.8	68.2	0.4
14:00 ~ 15:00	67.9	68.3	0.4
15:00 ~ 16:00	67.5	67.9	0.4
16:00 ~ 17:00	67.4	67.9	0.5
17:00 ~ 18:00	67.5	68.1	0.6
18:00 ~ 19:00	67.4	68.1	0.7
19:00 ~ 20:00	66.4	67.0	0.6
20:00 ~ 21:00	65.1	65.7	0.6
21:00 ~ 22:00	64.8	65.2	0.4
昼間の 等価騒音レベル	67	68	1

[№ 5 地点] 単位：dB

時 間 帯	背 景 予測値 A	供用時 予測値 B	供用時 増加分 B-A
6:00 ~ 7:00	66.4	66.4	0.0
7:00 ~ 8:00	70.0	70.1	0.1
8:00 ~ 9:00	70.8	70.9	0.1
9:00 ~ 10:00	70.6	70.8	0.2
10:00 ~ 11:00	70.8	71.0	0.2
11:00 ~ 12:00	70.5	70.6	0.1
12:00 ~ 13:00	69.3	69.5	0.2
13:00 ~ 14:00	70.3	70.5	0.2
14:00 ~ 15:00	70.4	70.6	0.2
15:00 ~ 16:00	70.0	70.1	0.1
16:00 ~ 17:00	70.0	70.1	0.1
17:00 ~ 18:00	69.9	70.1	0.2
18:00 ~ 19:00	69.8	70.0	0.2
19:00 ~ 20:00	68.7	68.9	0.2
20:00 ~ 21:00	67.7	67.9	0.2
21:00 ~ 22:00	67.2	67.3	0.1
昼間の 等価騒音レベル	70	70	0

[№ 6 地点] 単位：dB

時 間 帯	背 景 予測値 A	供用時 予測値 B	供用時 増加分 B-A
6:00 ~ 7:00	67.7	67.7	0.0
7:00 ~ 8:00	71.4	71.4	0.0
8:00 ~ 9:00	72.2	72.3	0.1
9:00 ~ 10:00	72.0	72.1	0.1
10:00 ~ 11:00	72.3	72.3	0.0
11:00 ~ 12:00	71.9	71.9	0.0
12:00 ~ 13:00	70.7	70.8	0.1
13:00 ~ 14:00	71.8	71.8	0.0
14:00 ~ 15:00	71.9	71.9	0.0
15:00 ~ 16:00	71.4	71.4	0.0
16:00 ~ 17:00	71.4	71.4	0.0
17:00 ~ 18:00	71.4	71.4	0.0
18:00 ~ 19:00	71.2	71.3	0.1
19:00 ~ 20:00	70.2	70.2	0.0
20:00 ~ 21:00	69.1	69.2	0.1
21:00 ~ 22:00	68.7	68.7	0.0
昼間の 等価騒音レベル	71	71	0

[№ 7 地点] 単位：dB

時 間 帯	背 景 予測値 A	供用時 予測値 B	供用時 増加分 B-A
6:00 ~ 7:00	56.2	56.4	0.2
7:00 ~ 8:00	59.8	60.1	0.3
8:00 ~ 9:00	60.6	61.0	0.4
9:00 ~ 10:00	60.5	60.9	0.4
10:00 ~ 11:00	60.7	61.0	0.3
11:00 ~ 12:00	60.3	60.6	0.3
12:00 ~ 13:00	59.2	59.6	0.4
13:00 ~ 14:00	60.2	60.5	0.3
14:00 ~ 15:00	60.3	60.6	0.3
15:00 ~ 16:00	59.8	60.2	0.4
16:00 ~ 17:00	59.9	60.2	0.3
17:00 ~ 18:00	59.8	60.2	0.4
18:00 ~ 19:00	59.6	60.1	0.5
19:00 ~ 20:00	58.5	59.0	0.5
20:00 ~ 21:00	57.5	57.9	0.4
21:00 ~ 22:00	57.2	57.5	0.3
昼間の 等価騒音レベル	60	60	0

(2) 休 日

[No 1 地点]		単位：dB	
時 間 帯	背 景 予測値 A	供用時 予測値 B	供用時 増加分 B-A
6:00 ~ 7:00	62.5	62.7	0.2
7:00 ~ 8:00	66.2	66.5	0.3
8:00 ~ 9:00	67.0	68.1	1.1
9:00 ~ 10:00	66.8	67.8	1.0
10:00 ~ 11:00	67.0	67.8	0.8
11:00 ~ 12:00	66.7	67.5	0.8
12:00 ~ 13:00	65.5	66.6	1.1
13:00 ~ 14:00	66.6	67.3	0.7
14:00 ~ 15:00	66.7	67.5	0.8
15:00 ~ 16:00	66.3	67.0	0.7
16:00 ~ 17:00	66.2	67.0	0.8
17:00 ~ 18:00	66.3	67.2	0.9
18:00 ~ 19:00	66.2	67.4	1.2
19:00 ~ 20:00	65.0	66.0	1.0
20:00 ~ 21:00	64.1	64.9	0.8
21:00 ~ 22:00	63.5	64.3	0.8
昼間の 等価騒音レベル	66	67	1

[No 2 地点]		単位：dB	
時 間 帯	背 景 予測値 A	供用時 予測値 B	供用時 増加分 B-A
6:00 ~ 7:00	65.4	65.5	0.1
7:00 ~ 8:00	68.9	69.0	0.1
8:00 ~ 9:00	69.7	70.1	0.4
9:00 ~ 10:00	69.5	69.8	0.3
10:00 ~ 11:00	69.8	70.0	0.2
11:00 ~ 12:00	69.4	69.6	0.2
12:00 ~ 13:00	68.2	68.5	0.3
13:00 ~ 14:00	69.3	69.5	0.2
14:00 ~ 15:00	69.3	69.6	0.3
15:00 ~ 16:00	68.8	69.1	0.3
16:00 ~ 17:00	68.9	69.1	0.2
17:00 ~ 18:00	68.8	69.1	0.3
18:00 ~ 19:00	68.5	69.0	0.5
19:00 ~ 20:00	67.4	67.8	0.4
20:00 ~ 21:00	66.3	66.7	0.4
21:00 ~ 22:00	65.9	66.2	0.3
昼間の 等価騒音レベル	69	69	0

[No 3 地点]		単位：dB	
時 間 帯	背 景 予測値 A	供用時 予測値 B	供用時 増加分 B-A
6:00 ~ 7:00	65.5	65.5	0.0
7:00 ~ 8:00	69.1	69.1	0.0
8:00 ~ 9:00	69.9	70.1	0.2
9:00 ~ 10:00	69.8	69.9	0.1
10:00 ~ 11:00	70.0	70.1	0.1
11:00 ~ 12:00	69.6	69.7	0.1
12:00 ~ 13:00	68.4	68.5	0.1
13:00 ~ 14:00	69.5	69.6	0.1
14:00 ~ 15:00	69.5	69.6	0.1
15:00 ~ 16:00	69.1	69.1	0.0
16:00 ~ 17:00	69.1	69.1	0.0
17:00 ~ 18:00	69.1	69.1	0.0
18:00 ~ 19:00	68.8	69.0	0.2
19:00 ~ 20:00	67.7	67.8	0.1
20:00 ~ 21:00	66.7	66.9	0.2
21:00 ~ 22:00	66.3	66.4	0.1
昼間の 等価騒音レベル	69	69	0

[No 4 地点]		単位：dB	
時 間 帯	背 景 予測値 A	供用時 予測値 B	供用時 増加分 B-A
6:00 ~ 7:00	62.9	63.0	0.1
7:00 ~ 8:00	66.8	67.0	0.2
8:00 ~ 9:00	67.7	68.2	0.5
9:00 ~ 10:00	67.5	67.8	0.3
10:00 ~ 11:00	67.6	67.9	0.3
11:00 ~ 12:00	67.2	67.5	0.3
12:00 ~ 13:00	66.0	66.5	0.5
13:00 ~ 14:00	67.1	67.4	0.3
14:00 ~ 15:00	67.2	67.6	0.4
15:00 ~ 16:00	66.7	67.0	0.3
16:00 ~ 17:00	66.7	67.0	0.3
17:00 ~ 18:00	66.8	67.3	0.5
18:00 ~ 19:00	66.5	67.1	0.6
19:00 ~ 20:00	65.5	65.9	0.4
20:00 ~ 21:00	64.6	65.0	0.4
21:00 ~ 22:00	64.2	64.5	0.3
昼間の 等価騒音レベル	66	67	1

[№ 5 地点] 単位：dB

時 間 帯	背 景 予測値 A	供用時 予測値 B	供用時 増加分 B-A
6:00 ~ 7:00	65.5	65.5	0.0
7:00 ~ 8:00	69.1	69.2	0.1
8:00 ~ 9:00	70.0	70.1	0.1
9:00 ~ 10:00	69.8	69.9	0.1
10:00 ~ 11:00	70.0	70.1	0.1
11:00 ~ 12:00	69.7	69.8	0.1
12:00 ~ 13:00	68.5	68.7	0.2
13:00 ~ 14:00	69.5	69.6	0.1
14:00 ~ 15:00	69.6	69.7	0.1
15:00 ~ 16:00	69.1	69.2	0.1
16:00 ~ 17:00	69.1	69.2	0.1
17:00 ~ 18:00	69.1	69.2	0.1
18:00 ~ 19:00	68.8	69.1	0.3
19:00 ~ 20:00	67.7	67.9	0.2
20:00 ~ 21:00	66.7	66.9	0.2
21:00 ~ 22:00	66.2	66.3	0.1
昼間の 等価騒音レベル	69	69	0

[№ 6 地点] 単位：dB

時 間 帯	背 景 予測値 A	供用時 予測値 B	供用時 増加分 B-A
6:00 ~ 7:00	66.7	66.7	0.0
7:00 ~ 8:00	70.3	70.3	0.0
8:00 ~ 9:00	71.1	71.2	0.1
9:00 ~ 10:00	71.0	71.0	0.0
10:00 ~ 11:00	71.1	71.2	0.1
11:00 ~ 12:00	70.8	70.8	0.0
12:00 ~ 13:00	69.6	69.6	0.0
13:00 ~ 14:00	70.7	70.7	0.0
14:00 ~ 15:00	70.8	70.8	0.0
15:00 ~ 16:00	70.3	70.3	0.0
16:00 ~ 17:00	70.3	70.3	0.0
17:00 ~ 18:00	70.2	70.3	0.1
18:00 ~ 19:00	70.1	70.1	0.0
19:00 ~ 20:00	69.0	69.0	0.0
20:00 ~ 21:00	67.9	67.9	0.0
21:00 ~ 22:00	67.5	67.6	0.1
昼間の 等価騒音レベル	70	70	0

[№ 7 地点] 単位：dB

時 間 帯	背 景 予測値 A	供用時 予測値 B	供用時 増加分 B-A
6:00 ~ 7:00	55.3	55.4	0.1
7:00 ~ 8:00	58.8	59.0	0.2
8:00 ~ 9:00	59.7	60.0	0.3
9:00 ~ 10:00	59.5	59.8	0.3
10:00 ~ 11:00	59.7	60.0	0.3
11:00 ~ 12:00	59.4	59.6	0.2
12:00 ~ 13:00	58.1	58.5	0.4
13:00 ~ 14:00	59.2	59.5	0.3
14:00 ~ 15:00	59.3	59.6	0.3
15:00 ~ 16:00	58.8	59.1	0.3
16:00 ~ 17:00	58.9	59.1	0.2
17:00 ~ 18:00	58.8	59.1	0.3
18:00 ~ 19:00	58.6	59.0	0.4
19:00 ~ 20:00	57.5	57.9	0.4
20:00 ~ 21:00	56.5	56.9	0.4
21:00 ~ 22:00	56.2	56.4	0.2
昼間の 等価騒音レベル	59	59	0

資料 5 - 1 環境振動現地調査結果

[本編 p.236 参照]

現地調査を行った環境振動の振動レベル（ L_{10} ）の結果は、以下に示すとおりである。

測定年月日：平成20年 9 月24日（水）

単位：dB

地点	夜間	昼 間														夜 間	平均値	
№	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	昼間	夜間
1	36	39	40	40	37	38	37	38	38	38	38	39	39	42	42	42	39	40
2	36	38	38	38	37	37	36	37	37	37	37	38	37	42	42	41	38	40

建設機械の稼働による振動の予測は、次に示す振動伝搬理論式を用いて行った。

$$VL_r = VL_{r_0} - 20 \log_{10}(r / r_0)^n - 8.68(r - r_0) \alpha$$

- VL_r : 振動源から r (m) 離れた地点 (受振点) の振動レベル (dB)
 VL_{r_0} : 振動源から r_0 (m) 離れた地点 (基準点) の振動レベル (dB)
 r : 振動源から受振点までの距離 (m)
 r_0 : 振動源から基準点までの距離 (m)
 n : 幾何減衰定数
表面波と実体波の複合した波動伝搬を想定し、ここでは $n = 0.75$ とした。
 α : 地盤の減衰定数
地盤の減衰定数については、 $0.04 \sim 0.01$ の範囲^{注)}とされており、ここでは、安全を見込んで最も減衰量の小さい 0.01 とした。

また、建設機械は複数稼働しているため、予測地点の振動レベルは次式により合成した。

$$VL = 10 \log_{10} \sum_{i=1}^n 10^{VL_{r_i} / 10}$$

- VL : 予測地点での合成振動レベル (dB)
 $VL_{r_i} (i=1 \sim n)$: 予測地点での各建設機械の振動レベル (dB)

注) 「公害振動の予測手法」(塩田正純, 1986 年)

1 . 調査方法

3 m プロフィルメータを用いて、地点別に40mの区間について路面平坦性を測定した。
数値の読み取りは、1.5m間隔で最小0.5mmまで行い、各車線別に標準偏差を算出し、地点別に各車線の平均値を求めた。

2 . 調査場所

道路交通振動の振動レベルの現地調査場所と同じ6地点で調査を行った。

3 . 調査期間

平成20年10月23日（木）及び25日（土）

4 . 調査結果

路面平坦性の調査結果は、以下に示すとおりである。

路面平坦性調査結果

単位：mm

地 点	路面平坦性 (平均値)
№ 1	1.97
№ 2	3.59
№ 3	2.03
№ 4	3.19
№ 5	3.69
№ 6	2.82

1 . 調査方法

「JIS C 1510」に定められた振動レベル計及び「JIS C 1513」に定められた実時間周波数分析器を使用し、大型車単独通過時10回を対象に振動加速度レベルが最大を示す周波数帯域の中心周波数(卓越振動数)の測定を行った。

2 . 調査場所

道路交通振動の振動レベルの現地調査場所と同じ6地点で調査を行った。

3 . 調査期間

平成20年10月19日(日)及び22日(水)

4 . 調査結果

地盤卓越振動数の調査結果は、以下に示すとおりである。

地盤卓越振動数調査結果

単位：Hz

地 点	地盤卓越振動数 (平均値)
№ 1	16.0
№ 2	12.5
№ 3	12.5
№ 4	16.0
№ 5	12.5
№ 6	12.5

資料 5 - 5 道路交通振動現地調査結果

[本編 p.246 参照]

測定年月日：№ 1 地点 平成20年 9 月24日（水）

№ 2 ～ 6 地点 平成20年10月21日（火）

単位：dB

地点	夜間	昼 間														夜 間	平均値	
№	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	昼間	夜間
1	38	41	40	39	39	38	38	39	38	39	39	40	40	44	44	42	40	41
2	51	55	56	56	55	54	54	55	54	55	55	55	55	53	54	54	55	53
3	39	46	45	46	45	46	44	45	45	45	43	41	45	43	43	41	45	41
4	43	44	46	45	45	44	44	43	44	44	46	44	43	44	44	42	44	43
5	51	58	54	51	52	53	51	54	53	51	53	51	48	49	46	44	52	47
6	48	51	52	53	53	52	51	52	52	51	49	51	48	48	48	47	51	48

1 . 旧建設省土木研究所の提案式による予測

(1) 予測式

№ 2 ～ 6 地点において用いた予測式は、以下に示すとおりである。

$$L_{10} = L_{10}' - \alpha_n$$

$$L_{10}' = a \log_{10}(\log_{10} Q^*) + b \log_{10} V + c \log_{10} M + d + \alpha_\sigma + \alpha_f + \alpha_s$$

L_{10} : 振動レベルの80%レンジの上端値の予測値 (dB)

L_{10}' : 予測基準点における振動レベルの予測値 (dB)

a, b, c, d : 定数

Q^* : 500秒間の1車線あたり等価交通量 (台/500秒/車線)

$$Q^* = (500 / 3,600) \times (1 / M) \times (Q_1 + 13 Q_2)$$

Q_1 : 小型車時間交通量 (台/時)

Q_2 : 大型車時間交通量 (台/時)

M : 上下車線合計の車線数

V : 平均走行速度 (km/時)

α_σ : 路面の平坦性等による補正值 (dB)

$$\alpha_\sigma = 8.2 \log_{10} \sigma \text{ (アスファルト舗装のとき)}$$

σ : 3mプロフィルメータによる凸凹の標準偏差 (mm)

α_f : 地盤卓越振動数による補正值 (dB)

$$\alpha_f = -17.3 \log_{10} f \text{ (} f \geq 8 \text{ Hzのとき)}$$

f : 地盤卓越振動数 (Hz)

α_s : 道路構造による補正值 (dB)

α_n : 距離減衰値 (dB)

$$\alpha_n = \beta \log_{10} (r / 5 + 1) / \log_{10} 2$$

$$\beta = 0.130 L_{10}' - 3.9 \text{ (砂地盤のとき)}$$

r : 基準点から予測地点までの距離 (m)

(2) 予測に用いた定数

予測に用いた定数は、表 - 1 に示すとおりである。

表 - 1 予測に用いた定数等

予測地点	車線数	a	b	c	d	σ (mm)	f (Hz)	α_s (dB)
№ 2	6	47	12	3.5	27.3	3.59	12.5	0
№ 3	6					2.03	12.5	
№ 4	6					3.19	16.0	
№ 5	6					3.69	12.5	
№ 6	6					2.82	12.5	

(3) 現況実測値による補正值

各予測地点において、予測式に基づく計算値と現況実測値には差がみられたことから、これらの差を現況実測値による補正值 (ΔL) として設定し、予測式により求めた値に、この ΔL を加えた結果を予測値とした。

ΔL は、現況実測値と予測式に基づく計算値との差より、予測地点毎に設定した。設定した ΔL は表 - 2 に、 ΔL の算出方法は表 - 3 に示すとおりである。また、 ΔL による補正後の計算値 (現況予測計算値) と現況実測値との比較を行った結果は、表 - 4 に示すとおりである。

表 - 2 現況実測値による補正值

予測地点	№ 2	№ 3	№ 4	№ 5	№ 6
ΔL	8.8	- 2.8	2.0	6.2	2.3

表 - 3 (1) ΔL の算出方法

[№ 2 地点]

項 目 時間帯	現況 実測値 A	計算値 B	差 A - B
06:00 ~ 07:00	51	42.9	8.1
07:00 ~ 08:00	55	44.8	10.2
08:00 ~ 09:00	56	48.2	7.8
09:00 ~ 10:00	56	48.4	7.6
10:00 ~ 11:00	55	48.0	7.0
11:00 ~ 12:00	54	46.5	7.5
12:00 ~ 13:00	54	45.5	8.5
13:00 ~ 14:00	55	46.0	9.0
14:00 ~ 15:00	54	47.7	6.3
15:00 ~ 16:00	55	47.5	7.5
16:00 ~ 17:00	55	46.4	8.6
17:00 ~ 18:00	55	45.9	9.1
18:00 ~ 19:00	55	45.5	9.5
19:00 ~ 20:00	53	42.7	10.3
20:00 ~ 21:00	54	42.9	11.1
21:00 ~ 22:00	54	41.5	12.5
平 均	-	-	8.8

[№ 3 地点]

項 目 時間帯	現況 実測値 A	計算値 B	差 A - B
06:00 ~ 07:00	39	43.6	-4.6
07:00 ~ 08:00	46	47.4	-1.4
08:00 ~ 09:00	45	47.5	-2.5
09:00 ~ 10:00	46	49.1	-3.1
10:00 ~ 11:00	45	48.3	-3.3
11:00 ~ 12:00	46	48.2	-2.2
12:00 ~ 13:00	44	47.8	-3.8
13:00 ~ 14:00	45	47.0	-2.0
14:00 ~ 15:00	45	47.6	-2.6
15:00 ~ 16:00	45	48.2	-3.2
16:00 ~ 17:00	43	46.9	-3.9
17:00 ~ 18:00	41	46.3	-5.3
18:00 ~ 19:00	45	46.8	-1.8
19:00 ~ 20:00	43	46.6	-3.6
20:00 ~ 21:00	43	43.2	-0.2
21:00 ~ 22:00	41	43.1	-2.1
平 均	-	-	-2.8

[№ 4 地点]

項 目 時間帯	現況 実測値 A	計算値 B	差 A - B
06:00 ~ 07:00	43	38.5	4.5
07:00 ~ 08:00	44	39.9	4.1
08:00 ~ 09:00	46	43.5	2.5
09:00 ~ 10:00	45	43.8	1.2
10:00 ~ 11:00	45	44.9	0.1
11:00 ~ 12:00	44	45.0	-1.0
12:00 ~ 13:00	44	41.9	2.1
13:00 ~ 14:00	43	42.7	0.3
14:00 ~ 15:00	44	45.0	-1.0
15:00 ~ 16:00	44	43.3	0.7
16:00 ~ 17:00	46	44.9	1.1
17:00 ~ 18:00	44	43.2	0.8
18:00 ~ 19:00	43	42.6	0.4
19:00 ~ 20:00	44	40.0	4.0
20:00 ~ 21:00	44	39.9	4.1
21:00 ~ 22:00	42	34.4	7.6
平 均	-	-	2.0

[№ 5 地点]

項 目 時間帯	現況 実測値 A	計算値 B	差 A - B
06:00 ~ 07:00	51	43.3	7.7
07:00 ~ 08:00	58	45.8	12.2
08:00 ~ 09:00	54	45.5	8.5
09:00 ~ 10:00	51	46.4	4.6
10:00 ~ 11:00	52	45.4	6.6
11:00 ~ 12:00	53	46.2	6.8
12:00 ~ 13:00	51	46.2	4.8
13:00 ~ 14:00	54	45.1	8.9
14:00 ~ 15:00	53	44.8	8.2
15:00 ~ 16:00	51	47.3	3.7
16:00 ~ 17:00	53	45.9	7.1
17:00 ~ 18:00	51	45.6	5.4
18:00 ~ 19:00	48	46.3	1.7
19:00 ~ 20:00	49	44.7	4.3
20:00 ~ 21:00	46	42.2	3.8
21:00 ~ 22:00	44	40.0	4.0
平 均	-	-	6.2

表 - 3 (2) ΔL の算出方法

[№ 6 地点]

項 目 時間帯	現況 実測値 A	計算値 B	差 A - B
06:00 ~ 07:00	48	45.3	2.7
07:00 ~ 08:00	51	47.6	3.4
08:00 ~ 09:00	52	48.6	3.4
09:00 ~ 10:00	53	49.0	4.0
10:00 ~ 11:00	53	48.9	4.1
11:00 ~ 12:00	52	49.9	2.1
12:00 ~ 13:00	51	48.9	2.1
13:00 ~ 14:00	52	49.0	3.0
14:00 ~ 15:00	52	48.9	3.1
15:00 ~ 16:00	51	49.2	1.8
16:00 ~ 17:00	49	48.5	0.5
17:00 ~ 18:00	51	49.6	1.4
18:00 ~ 19:00	48	47.7	0.3
19:00 ~ 20:00	48	47.3	0.7
20:00 ~ 21:00	48	44.0	4.0
21:00 ~ 22:00	47	46.2	0.8
平 均	-	-	2.3

表 - 4 (1) 現況予測計算値と現況実測値との比較結果

[№ 2 地点]

項 目 時間帯	現況 実測値 A	現況予測 計算値 B	残差 A - B
06:00 ~ 07:00	51	51.6	-0.6
07:00 ~ 08:00	55	53.6	1.4
08:00 ~ 09:00	56	57.0	-1.0
09:00 ~ 10:00	56	57.2	-1.2
10:00 ~ 11:00	55	56.8	-1.8
11:00 ~ 12:00	54	55.3	-1.3
12:00 ~ 13:00	54	54.3	-0.3
13:00 ~ 14:00	55	54.8	0.2
14:00 ~ 15:00	54	56.5	-2.5
15:00 ~ 16:00	55	56.3	-1.3
16:00 ~ 17:00	55	55.2	-0.2
17:00 ~ 18:00	55	54.7	0.3
18:00 ~ 19:00	55	54.3	0.7
19:00 ~ 20:00	53	51.5	1.5
20:00 ~ 21:00	54	51.7	2.3
21:00 ~ 22:00	54	50.3	3.7
平 均	-	-	0.0

[№ 3 地点]

項 目 時間帯	現況 実測値 A	現況予測 計算値 B	残差 A - B
06:00 ~ 07:00	39	40.8	-1.8
07:00 ~ 08:00	46	44.5	1.5
08:00 ~ 09:00	45	44.7	0.3
09:00 ~ 10:00	46	46.2	-0.2
10:00 ~ 11:00	45	45.5	-0.5
11:00 ~ 12:00	46	45.4	0.6
12:00 ~ 13:00	44	45.0	-1.0
13:00 ~ 14:00	45	44.2	0.8
14:00 ~ 15:00	45	44.7	0.3
15:00 ~ 16:00	45	45.3	-0.3
16:00 ~ 17:00	43	44.1	-1.1
17:00 ~ 18:00	41	43.5	-2.5
18:00 ~ 19:00	45	43.9	1.1
19:00 ~ 20:00	43	43.7	-0.7
20:00 ~ 21:00	43	40.3	2.7
21:00 ~ 22:00	41	40.2	0.8
平 均	-	-	0.0

表 - 4 (2) 現況予測計算値と現況実測値との比較結果

[№ 4 地点]

項 目 時間帯	現況 実測値 A	現況予測 計算値 B	残差 A - B
06:00 ~ 07:00	43	40.5	2.5
07:00 ~ 08:00	44	41.8	2.2
08:00 ~ 09:00	46	45.5	0.5
09:00 ~ 10:00	45	45.8	-0.8
10:00 ~ 11:00	45	46.9	-1.9
11:00 ~ 12:00	44	47.0	-3.0
12:00 ~ 13:00	44	43.9	0.1
13:00 ~ 14:00	43	44.7	-1.7
14:00 ~ 15:00	44	46.9	-2.9
15:00 ~ 16:00	44	45.2	-1.2
16:00 ~ 17:00	46	46.9	-0.9
17:00 ~ 18:00	44	45.2	-1.2
18:00 ~ 19:00	43	44.6	-1.6
19:00 ~ 20:00	44	41.9	2.1
20:00 ~ 21:00	44	41.8	2.2
21:00 ~ 22:00	42	36.4	5.6
平 均	-	-	0.0

[№ 5 地点]

項 目 時間帯	現況 実測値 A	現況予測 計算値 B	残差 A - B
06:00 ~ 07:00	51	49.4	1.6
07:00 ~ 08:00	58	51.9	6.1
08:00 ~ 09:00	54	51.7	2.3
09:00 ~ 10:00	51	52.6	-1.6
10:00 ~ 11:00	52	51.5	0.5
11:00 ~ 12:00	53	52.3	0.7
12:00 ~ 13:00	51	52.4	-1.4
13:00 ~ 14:00	54	51.3	2.7
14:00 ~ 15:00	53	50.9	2.1
15:00 ~ 16:00	51	53.4	-2.4
16:00 ~ 17:00	53	52.0	1.0
17:00 ~ 18:00	51	51.7	-0.7
18:00 ~ 19:00	48	52.4	-4.4
19:00 ~ 20:00	49	50.9	-1.9
20:00 ~ 21:00	46	48.3	-2.3
21:00 ~ 22:00	44	46.2	-2.2
平 均	-	-	0.0

[№ 6 地点]

項 目 時間帯	現況 実測値 A	現況予測 計算値 B	残差 A - B
06:00 ~ 07:00	48	47.6	0.4
07:00 ~ 08:00	51	50.0	1.0
08:00 ~ 09:00	52	50.9	1.1
09:00 ~ 10:00	53	51.3	1.7
10:00 ~ 11:00	53	51.3	1.7
11:00 ~ 12:00	52	52.2	-0.2
12:00 ~ 13:00	51	51.2	-0.2
13:00 ~ 14:00	52	51.4	0.6
14:00 ~ 15:00	52	51.2	0.8
15:00 ~ 16:00	51	51.6	-0.6
16:00 ~ 17:00	49	50.8	-1.8
17:00 ~ 18:00	51	51.9	-0.9
18:00 ~ 19:00	48	50.1	-2.1
19:00 ~ 20:00	48	49.6	-1.6
20:00 ~ 21:00	48	46.3	1.7
21:00 ~ 22:00	47	48.6	-1.6
平 均	-	-	0.0

2．モンテカルロ法による予測

№1地点の6～22時における現況交通量の等価交通量は2～9台/500秒/車線であり、旧建設省土木研究所の提案式における適用範囲のうち、「等価交通量：10～1,000台/500秒/車線」を下回っていることから、シミュレーション手法（モンテカルロ法）を用いて予測を行った。

(1) 現況振動レベルの波形のモデル化

現地調査により得られた振動レベルの波形から、車種別の代表的な波形を抽出し、それぞれのピーク値の平均と標準偏差並びに代表的なピークの立ち上がり勾配及び減衰勾配を求めた。予測に用いた大型車及び小型車の波形は、図-1に示すとおりである。

また、暗振動レベルについては、各時間帯別に予測対象路線を自動車が行き止まりのときの振動レベルの平均値と標準偏差を求めた。

波形のモデル化のイメージは図-2に、シミュレーション結果の例は図-3に示すとおりである。

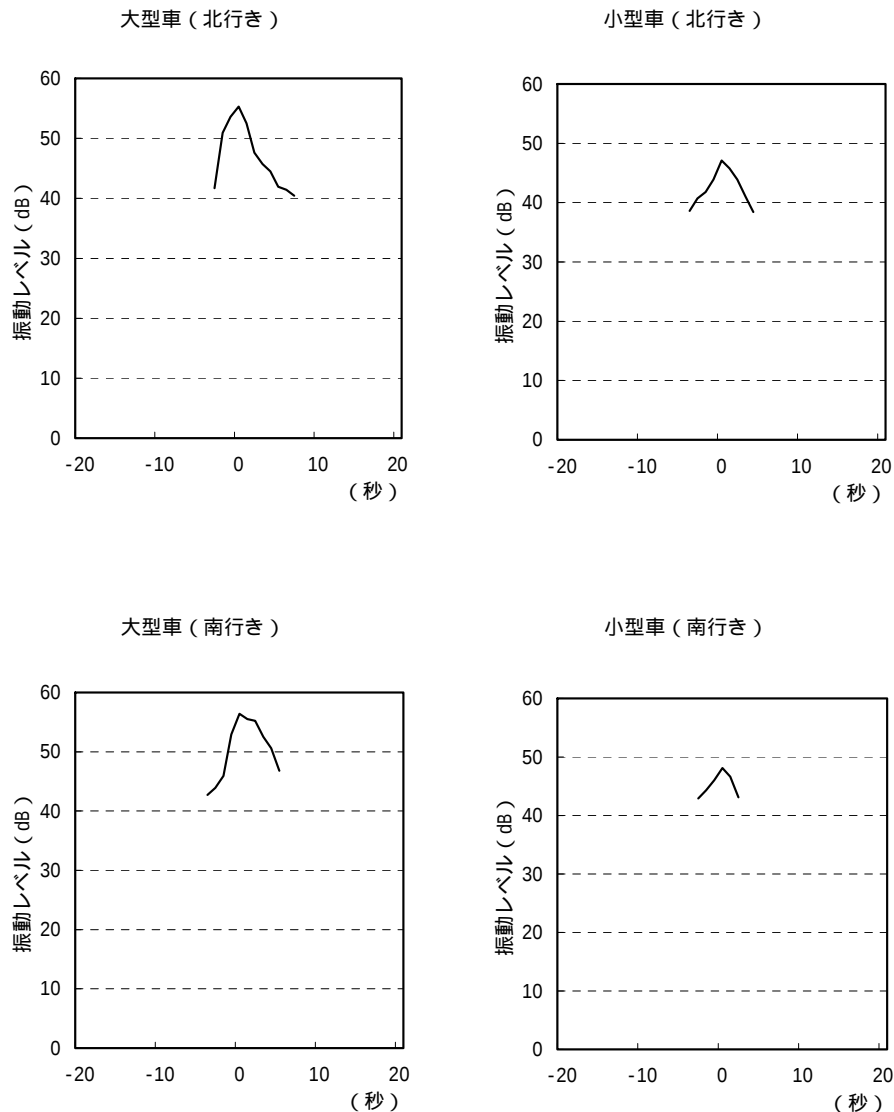


図 - 1 予測に用いた波形

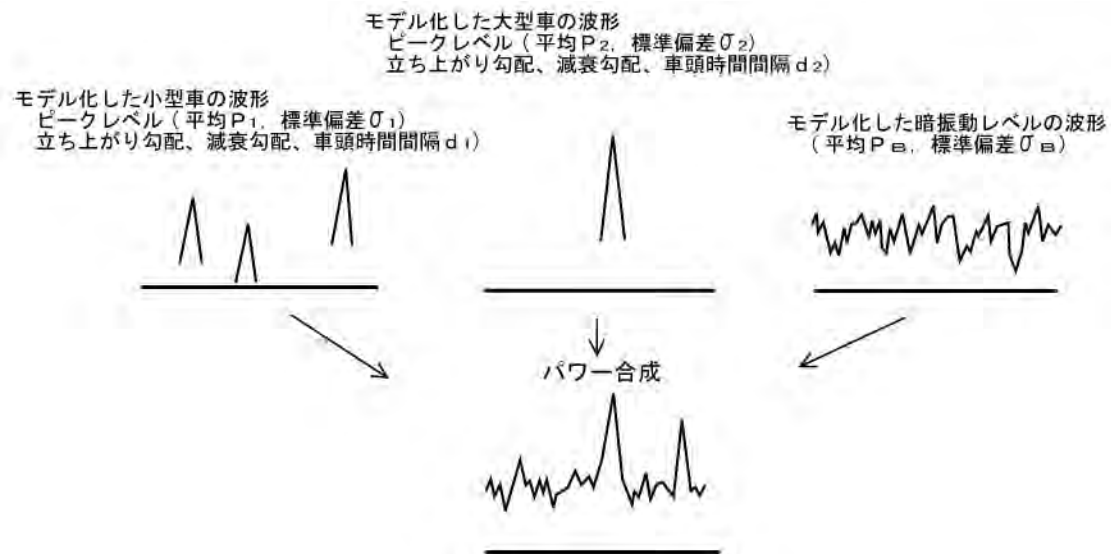


図 - 2 波形のモデル化のイメージ

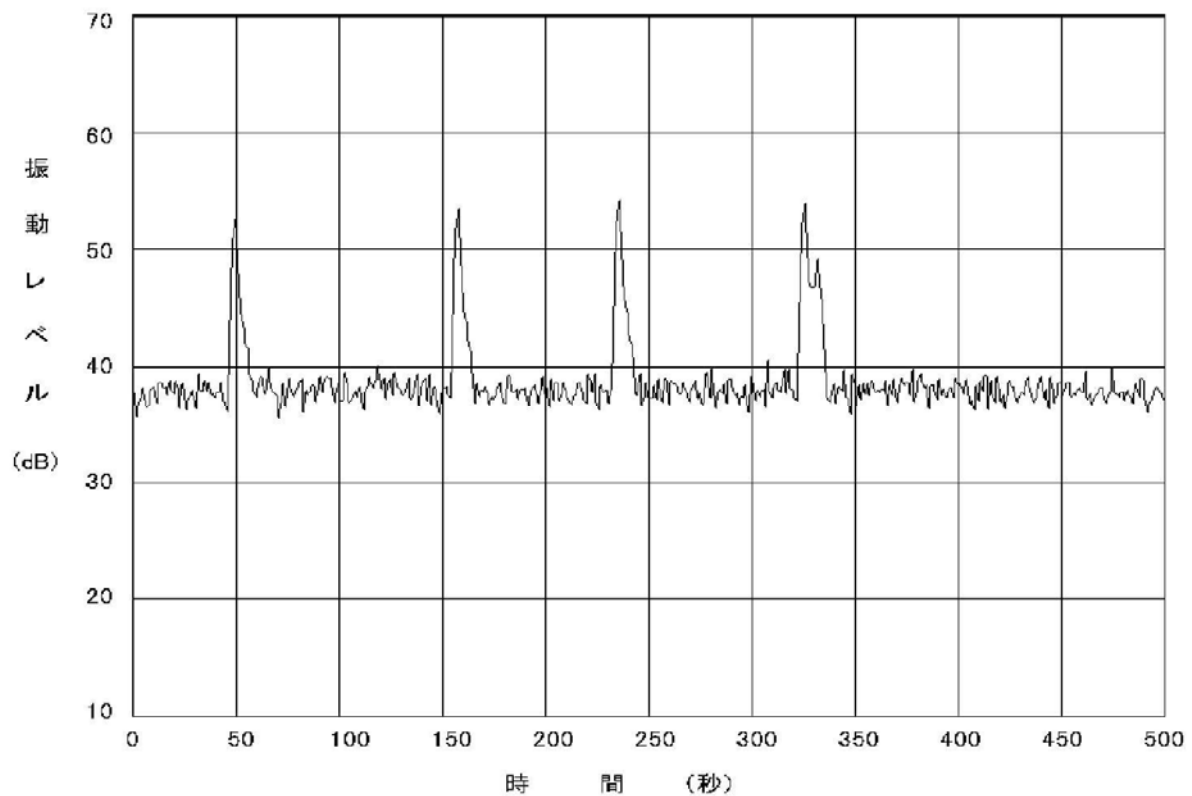


図 - 3 シミュレーション結果の例

(2) 現況交通流の発生

現地調査による1時間交通量(車種別)に相当する車両を計算機により発生させた。なお、車頭時間間隔については、指数乱数を用い設定した。

(3) 現況振動レベル波形の合成

車両の発生時刻に対応させて、モデル波形をあてはめパワー合成した。その際、モデル波形のピーク値は、車種別に上記(1)で設定した平均値と標準偏差に従い正規乱数を発生させ、ピークの立ち上がり勾配及び減衰勾配は、(1)での設定値によった。また、暗振動レベルについても、(1)で設定した平均値と標準偏差に従い正規乱数を発生させ合成した。(前掲図 - 1 参照)

(4) 現況再現値の算出

(3)により、計算機上で合成された仮想チャートから、5秒間隔で720個のデータをサンプリングし、その L_{10} を求めた。このような(2)~(4)の一連の操作を繰り返し、その平均値をもって L_{10} とし、これを現況再現値とした。

(5) 現況再現性の検討

以上により求めた現況再現値と実測値を比較検討し、現況再現性がないと認められた場合には、(1)に戻り再び一連の作業を行うこととした。また、現況が再現できたと判断された場合には次の作業に入った。

(6) 背景及び工事中交通流の発生

背景及び工事中の車種別時間交通量により、(2)と同様の方法で交通流を発生させた。

(7) 現況予測計算値、背景予測計算値及び工事中予測計算値の算出

(2)及び(6)により設定した現況、背景及び工事中の交通流を用い、(3)、(4)と同様な手法により L_{10} を求め、これを現況予測計算値、背景予測計算値及び工事中予測計算値とした。

資料 5 - 7 道路交通振動の振動レベルの時間別予測結果

[本編 p.251 参照]

[№ 1 地点]

単位 : dB

時 間 帯	現 況 実測値 A	現況予測 計 算 値 B	背景予測 計 算 値 C	背 景 増加分 C - B	背 景 予測値 A+(C-B)=E	工事中予測 計 算 値 D	工事中 増加分 D - C	工事中 予測値 E + (D-C)
6:00 ~ 7:00	38	37.9	37.9	0.0	38	37.9	0.0	38
7:00 ~ 8:00	41	40.3	45.6	5.3	46	47.7	2.1	48
8:00 ~ 9:00	40	39.1	40.0	0.9	41	40.6	0.6	42
9:00 ~ 10:00	39	38.1	39.3	1.2	40	40.3	1.0	41
10:00 ~ 11:00	39	38.4	39.5	1.1	40	40.4	0.9	41
11:00 ~ 12:00	38	39.2	39.8	0.6	39	39.8	0.0	39
12:00 ~ 13:00	38	38.2	38.7	0.5	39	38.7	0.0	39
13:00 ~ 14:00	39	39.9	40.9	1.0	40	41.8	0.9	41
14:00 ~ 15:00	38	39.2	40.0	0.8	39	40.9	0.9	40
15:00 ~ 16:00	39	40.2	41.0	0.8	40	41.9	0.9	41
16:00 ~ 17:00	39	39.4	40.7	1.3	40	41.4	0.7	41
17:00 ~ 18:00	40	40.1	40.7	0.6	41	40.7	0.0	41
18:00 ~ 19:00	40	39.4	44.1	4.7	45	44.2	0.1	45
19:00 ~ 20:00	44	44.0	44.5	0.5	45	44.5	0.0	45
20:00 ~ 21:00	44	42.9	43.6	0.7	45	43.6	0.0	45
21:00 ~ 22:00	42	41.4	41.5	0.1	42	41.5	0.0	42

注)1: 工事関係車両の走行時間は、7～19時である。(11～13時は除く。)

2: 計算値及び増加分については、数値レベルを示すために小数点第1位まで表示した。

[№ 2 地点]

単位 : dB

時 間 帯	現 況 実測値 A	現況予測 計 算 値 B	背景予測 計 算 値 C	背 景 増加分 C - B	背 景 予測値 A+(C-B)=E	工事中予測 計 算 値 D	工事中 増加分 D - C	工事中 予測値 E + (D-C)
6:00 ~ 7:00	51	53.0	53.0	0.0	51	53.0	0.0	51
7:00 ~ 8:00	55	54.8	55.5	0.7	56	55.9	0.4	56
8:00 ~ 9:00	56	56.2	56.4	0.3	56	56.7	0.3	57
9:00 ~ 10:00	56	56.5	56.8	0.2	56	57.0	0.2	56
10:00 ~ 11:00	55	55.5	55.8	0.3	55	56.1	0.3	56
11:00 ~ 12:00	54	54.9	54.9	0.0	54	54.9	0.0	54
12:00 ~ 13:00	54	54.5	54.5	0.0	54	54.5	0.0	54
13:00 ~ 14:00	55	55.1	55.5	0.4	55	55.8	0.3	56
14:00 ~ 15:00	54	55.5	55.8	0.3	54	56.1	0.3	55
15:00 ~ 16:00	55	55.1	55.5	0.4	55	55.8	0.3	56
16:00 ~ 17:00	55	55.0	55.4	0.4	55	55.7	0.3	56
17:00 ~ 18:00	55	54.6	54.7	0.0	55	54.7	0.0	55
18:00 ~ 19:00	55	54.2	54.8	0.6	56	55.0	0.2	56
19:00 ~ 20:00	53	52.8	52.8	0.0	53	52.8	0.0	53
20:00 ~ 21:00	54	51.7	51.7	0.0	54	51.7	0.0	54
21:00 ~ 22:00	54	50.0	50.0	0.0	54	50.0	0.0	54

注)1: 工事関係車両の走行時間は、7～19時である。(11～13時は除く。)

2: 計算値及び増加分については、数値レベルを示すために小数点第1位まで表示した。

[No 3 地点]

単位：dB

時 間 帯	現 況 実測値 A	現況予測 計 算 値 B	背景予測 計 算 値 C	背 景 増加分 C - B	背 景 予測値 A+(C-B)=E	工事中予測 計 算 値 D	工事中 増加分 D - C	工事中 予測値 E + (D-C)
6:00 ~ 7:00	39	42.5	42.5	0.0	39	42.5	0.0	39
7:00 ~ 8:00	46	44.7	44.8	0.1	46	44.8	0.1	46
8:00 ~ 9:00	45	44.6	44.6	0.0	45	44.7	0.0	45
9:00 ~ 10:00	46	44.7	44.7	0.0	46	44.8	0.0	46
10:00 ~ 11:00	45	45.2	45.3	0.0	45	45.3	0.0	45
11:00 ~ 12:00	46	44.5	44.5	0.0	46	44.5	0.0	46
12:00 ~ 13:00	44	43.9	43.9	0.0	44	43.9	0.0	44
13:00 ~ 14:00	45	44.2	44.3	0.0	45	44.3	0.0	45
14:00 ~ 15:00	45	44.7	44.7	0.0	45	44.8	0.0	45
15:00 ~ 16:00	45	43.8	43.9	0.1	45	43.9	0.1	45
16:00 ~ 17:00	43	43.7	43.8	0.1	43	43.9	0.1	43
17:00 ~ 18:00	41	43.5	43.5	0.0	41	43.5	0.0	41
18:00 ~ 19:00	45	42.7	42.8	0.0	45	42.8	0.0	45
19:00 ~ 20:00	43	42.1	42.1	0.0	43	42.1	0.0	43
20:00 ~ 21:00	43	40.3	40.3	0.0	43	40.3	0.0	43
21:00 ~ 22:00	41	38.4	38.4	0.0	41	38.4	0.0	41

注)1: 工事関係車両の走行時間は、7～19時である。(11～13時は除く。)

2: 計算値及び増加分については、数値レベルを示すために小数点第1位まで表示した。

[No 4 地点]

単位：dB

時 間 帯	現 況 実測値 A	現況予測 計 算 値 B	背景予測 計 算 値 C	背 景 増加分 C - B	背 景 予測値 A+(C-B)=E	工事中予測 計 算 値 D	工事中 増加分 D - C	工事中 予測値 E + (D-C)
6:00 ~ 7:00	43	41.1	41.1	0.0	43	41.1	0.0	43
7:00 ~ 8:00	44	44.6	45.3	0.7	45	45.8	0.5	45
8:00 ~ 9:00	46	45.9	46.3	0.4	46	46.6	0.3	47
9:00 ~ 10:00	45	45.8	46.2	0.4	45	46.6	0.4	46
10:00 ~ 11:00	45	46.3	46.7	0.3	45	47.0	0.3	46
11:00 ~ 12:00	44	45.7	45.7	0.0	44	45.7	0.0	44
12:00 ~ 13:00	44	44.2	44.2	0.0	44	44.2	0.0	44
13:00 ~ 14:00	43	45.3	45.8	0.4	43	46.2	0.4	44
14:00 ~ 15:00	44	45.8	46.2	0.4	44	46.5	0.4	45
15:00 ~ 16:00	44	45.0	45.4	0.5	44	45.9	0.4	45
16:00 ~ 17:00	46	45.6	46.0	0.4	46	46.4	0.4	47
17:00 ~ 18:00	44	45.0	45.0	0.0	44	45.0	0.0	44
18:00 ~ 19:00	43	43.6	43.9	0.3	43	43.9	0.1	43
19:00 ~ 20:00	44	40.1	40.1	0.0	44	40.1	0.0	44
20:00 ~ 21:00	44	39.1	39.1	0.0	44	39.1	0.0	44
21:00 ~ 22:00	42	35.3	35.3	0.0	42	35.3	0.0	42

注)1: 工事関係車両の走行時間は、7～19時である。(11～13時は除く。)

2: 計算値及び増加分については、数値レベルを示すために小数点第1位まで表示した。

[№ 5 地点]

単位：dB

時 間 帯	現 況 実測値 A	現況予測 計 算 値 B	背景予測 計 算 値 C	背 景 増加分 C - B	背 景 予測値 A+(C-B)=E	工事中予測 計 算 値 D	工事中 増加分 D - C	工事中 予測値 E + (D-C)
6:00 ~ 7:00	51	49.7	49.7	0.0	51	49.7	0.0	51
7:00 ~ 8:00	58	52.2	52.3	0.1	58	52.4	0.1	58
8:00 ~ 9:00	54	52.0	52.1	0.1	54	52.2	0.1	54
9:00 ~ 10:00	51	52.6	52.7	0.1	51	52.8	0.1	51
10:00 ~ 11:00	52	52.0	52.1	0.1	52	52.2	0.1	52
11:00 ~ 12:00	53	52.4	52.4	0.0	53	52.4	0.0	53
12:00 ~ 13:00	51	51.4	51.4	0.0	51	51.4	0.0	51
13:00 ~ 14:00	54	51.6	51.7	0.1	54	51.8	0.1	54
14:00 ~ 15:00	53	52.2	52.3	0.1	53	52.4	0.1	53
15:00 ~ 16:00	51	52.3	52.4	0.1	51	52.5	0.1	51
16:00 ~ 17:00	53	51.8	51.9	0.1	53	52.0	0.1	53
17:00 ~ 18:00	51	51.5	51.5	0.0	51	51.5	0.0	51
18:00 ~ 19:00	48	50.5	50.5	0.0	48	50.5	0.0	48
19:00 ~ 20:00	49	48.6	48.6	0.0	49	48.6	0.0	49
20:00 ~ 21:00	46	47.7	47.7	0.0	46	47.7	0.0	46
21:00 ~ 22:00	44	45.0	45.0	0.0	44	45.0	0.0	44

注)1: 工事関係車両の走行時間は、7～19時である。(11～13時は除く。)

2: 計算値及び増加分については、数値レベルを示すために小数点第1位まで表示した。

[№ 6 地点]

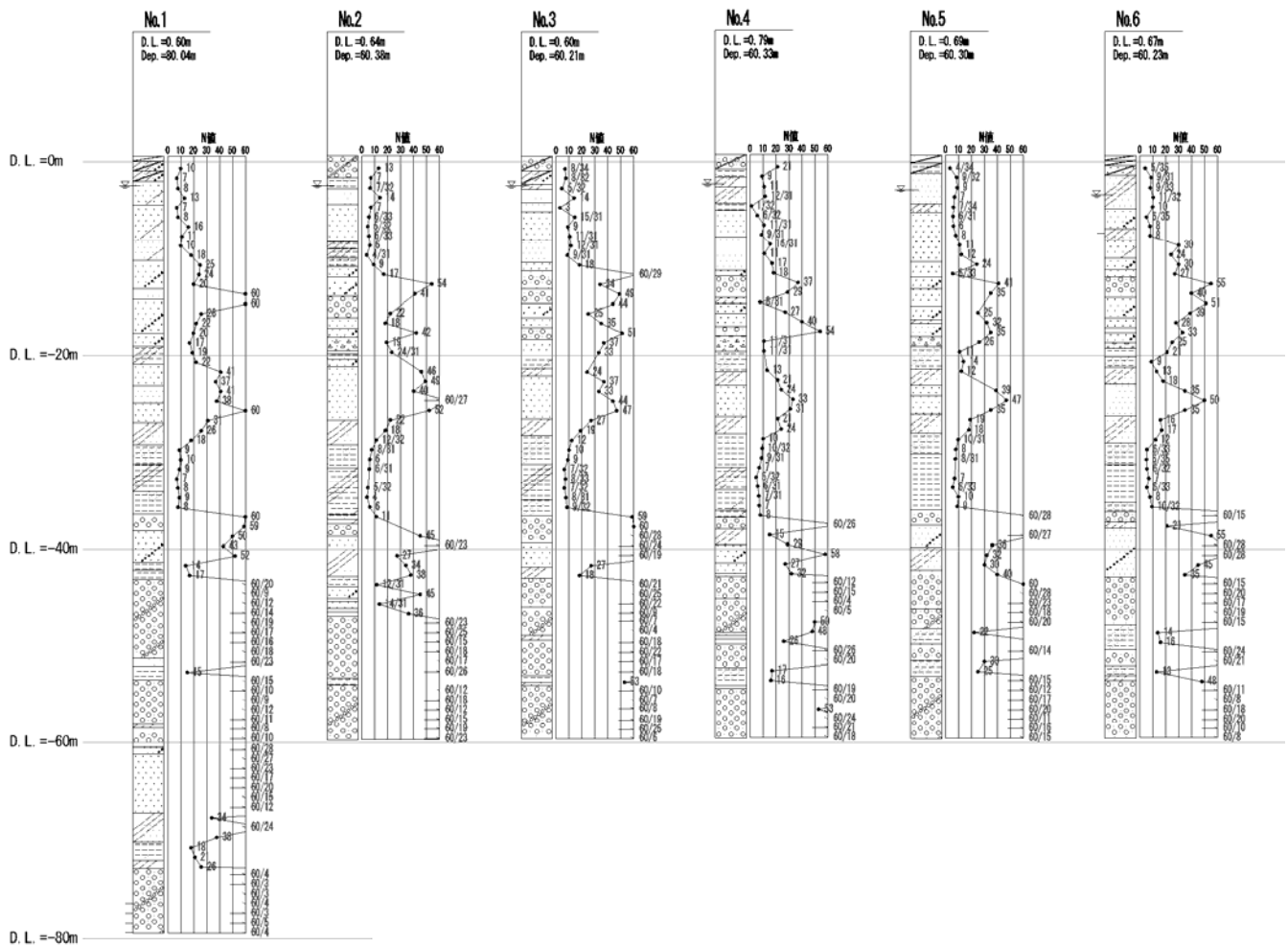
単位：dB

時 間 帯	現 況 実測値 A	現況予測 計 算 値 B	背景予測 計 算 値 C	背 景 増加分 C - B	背 景 予測値 A+(C-B)=E	工事中予測 計 算 値 D	工事中 増加分 D - C	工事中 予測値 E + (D-C)
6:00 ~ 7:00	48	48.9	48.9	0.0	48	48.9	0.0	48
7:00 ~ 8:00	51	50.4	50.6	0.3	51	50.8	0.1	51
8:00 ~ 9:00	52	51.2	51.3	0.1	52	51.4	0.1	52
9:00 ~ 10:00	53	51.4	51.5	0.1	53	51.6	0.1	53
10:00 ~ 11:00	53	51.8	51.9	0.1	53	51.9	0.1	53
11:00 ~ 12:00	52	51.3	51.3	0.0	52	51.3	0.0	52
12:00 ~ 13:00	51	50.3	50.3	0.0	51	50.3	0.0	51
13:00 ~ 14:00	52	51.4	51.4	0.1	52	51.5	0.1	52
14:00 ~ 15:00	52	51.1	51.2	0.1	52	51.3	0.1	52
15:00 ~ 16:00	51	51.0	51.1	0.1	51	51.1	0.1	51
16:00 ~ 17:00	49	50.8	50.9	0.1	49	51.0	0.1	49
17:00 ~ 18:00	51	50.3	50.3	0.0	51	50.3	0.0	51
18:00 ~ 19:00	48	49.5	49.6	0.1	48	49.6	0.0	48
19:00 ~ 20:00	48	48.4	48.4	0.0	48	48.4	0.0	48
20:00 ~ 21:00	48	47.0	47.0	0.0	48	47.0	0.0	48
21:00 ~ 22:00	47	46.0	46.0	0.0	47	46.0	0.0	47

注)1: 工事関係車両の走行時間は、7～19時である。(11～13時は除く。)

2: 計算値及び増加分については、数値レベルを示すために小数点第1位まで表示した。

事業予定地におけるボーリング柱状図は以下に示すとおりである。



地下水の流れは、下図に示すダルシーの法則に基づくものとし、解析は、有限要素法による定常浸透流解析によった。有限要素法による浸透流解析は、対象地盤をメッシュ状に要素分割して、水の流れの状態を要素の集合として解く数値解析の手法であり、各要素の節点の水頭値を未知数として、以下の方程式を解くことにより算出した。

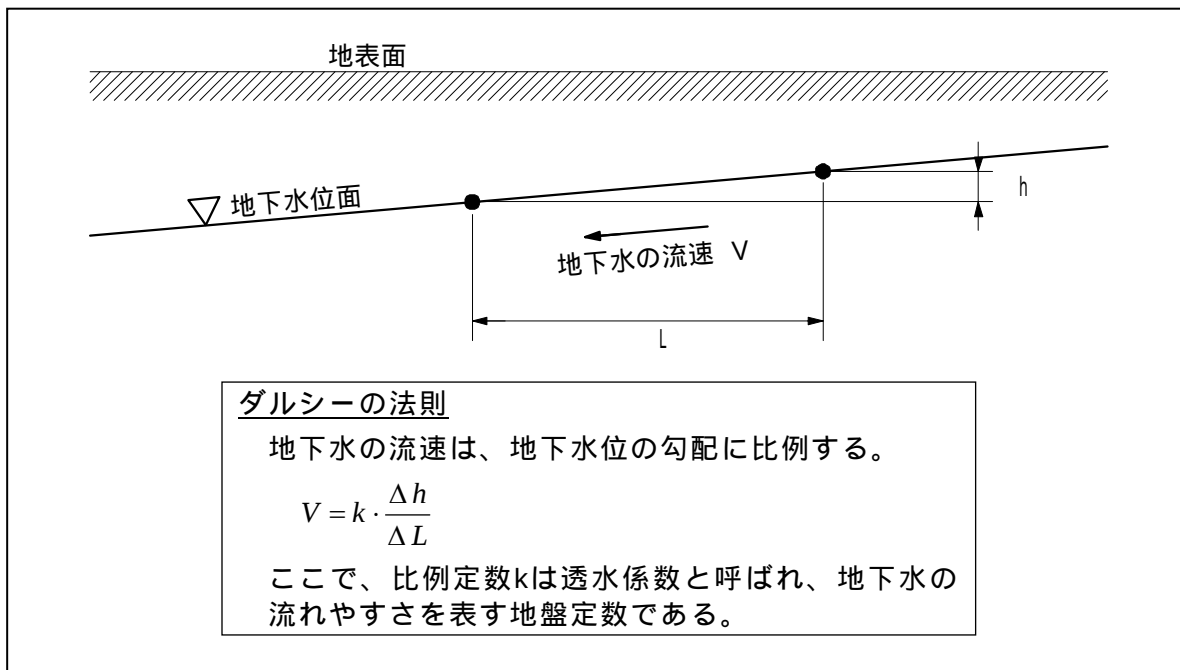
なお、要素分割図は、資料 6 - 3 に示すとおりである。

$$[h] \cdot \{H\} = \{F\}$$

$[h]$: 浸透性マトリクス (透水係数を主なパラメータとする)

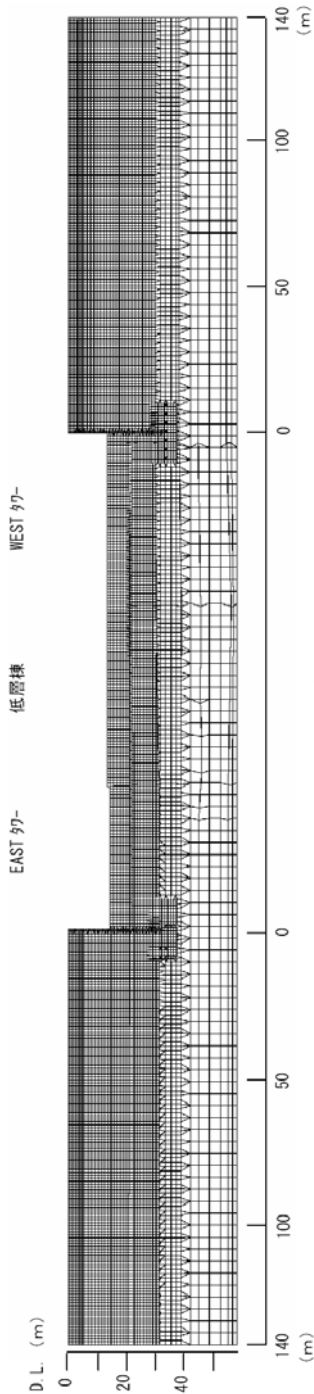
$\{H\}$: 水頭ベクトル (地下水位を表す)

$\{F\}$: 流量ベクトル (流速と要素の面積によって定義される)

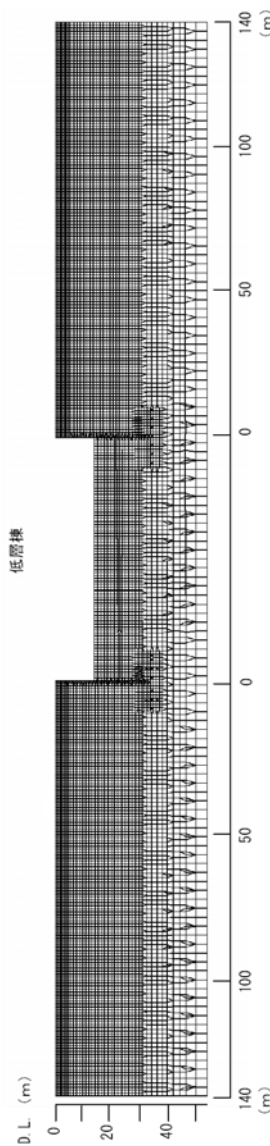


地下水位の変動予測に用いた有限要素分割図は、以下に示すとおりである。

A-A 断面



B-B 断面



掘削及び存在時の建物荷重による周辺地盤の地表面変位予測は、有限要素法による弾性解析プログラムを用いて行った。有限要素法による変位解析は、対象地盤をメッシュ状に要素分割して、変位や応力分布状態を解く数値解析の手法であり、各要素の節点の変位量を未知数として、以下の連立多次元一次方程式を解くことにより算出した。

なお、要素分割図は、資料 6 - 5 に示すとおりである。

$$[k] \cdot [\delta] = \{f\}$$

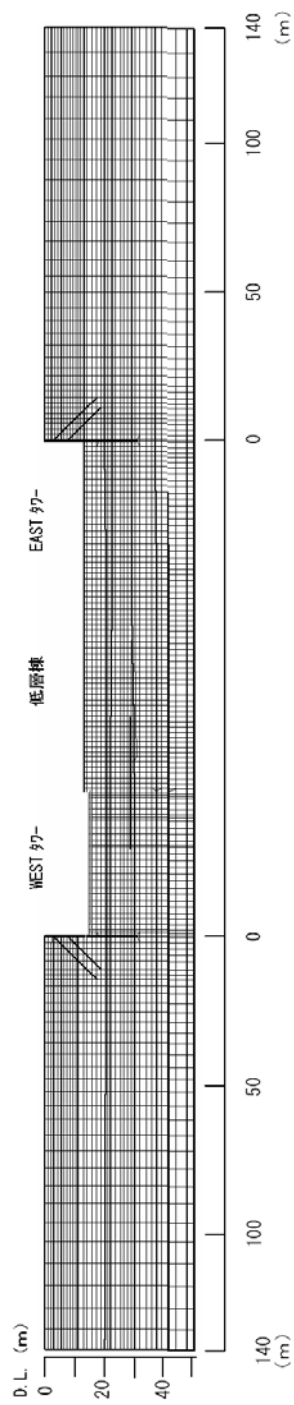
$\{f\}$: 節点力 (要素の各格子点に作用する力)

$[k]$: 剛性マトリクス (変形係数やポアソン比により決定される)

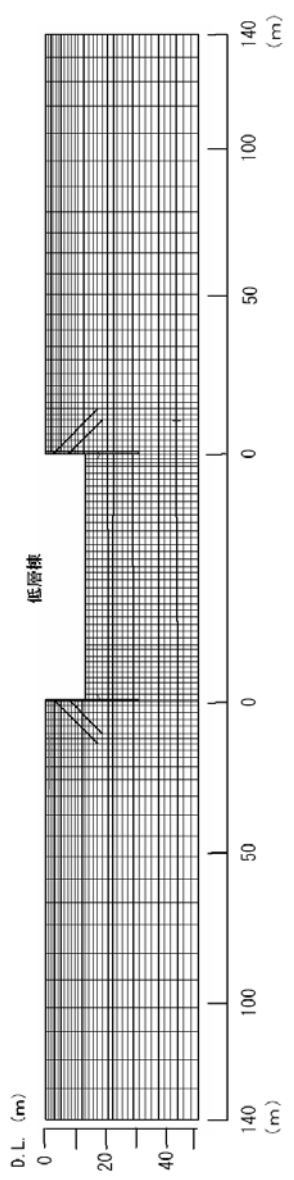
$[\delta]$: 節点変位 (各要素の節点における変位量、未知数)

地盤変位の予測に用いた有限要素分割図は、以下に示すとおりである。

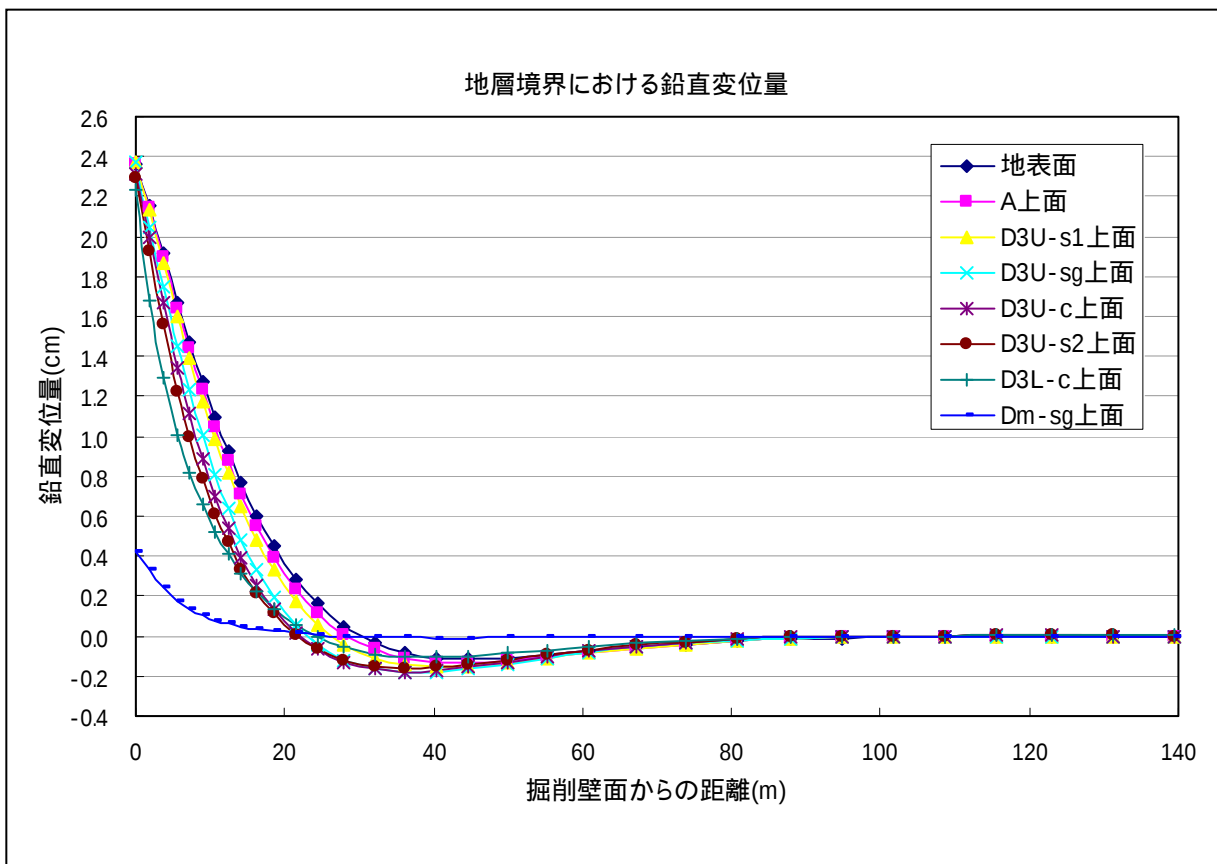
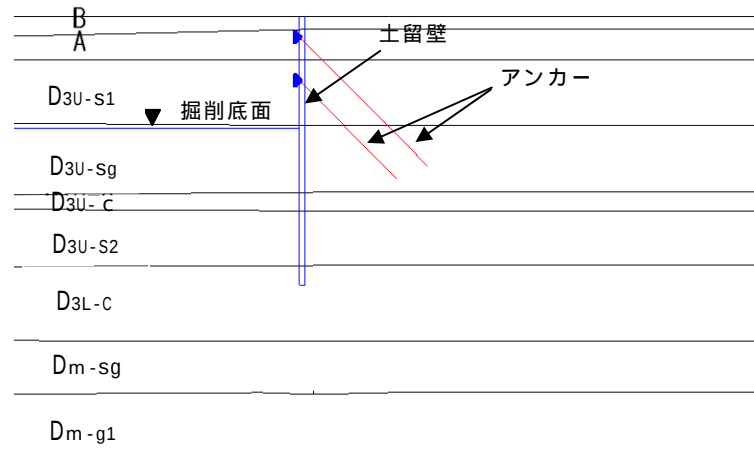
A-A 断面



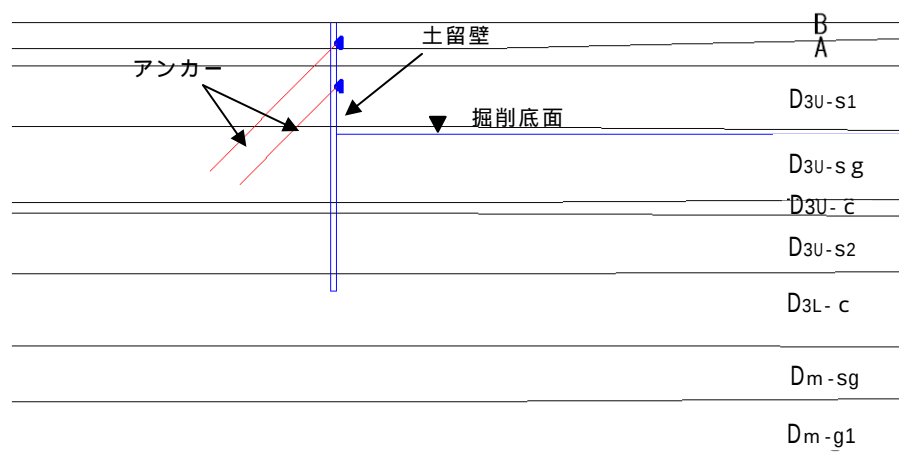
B-B 断面



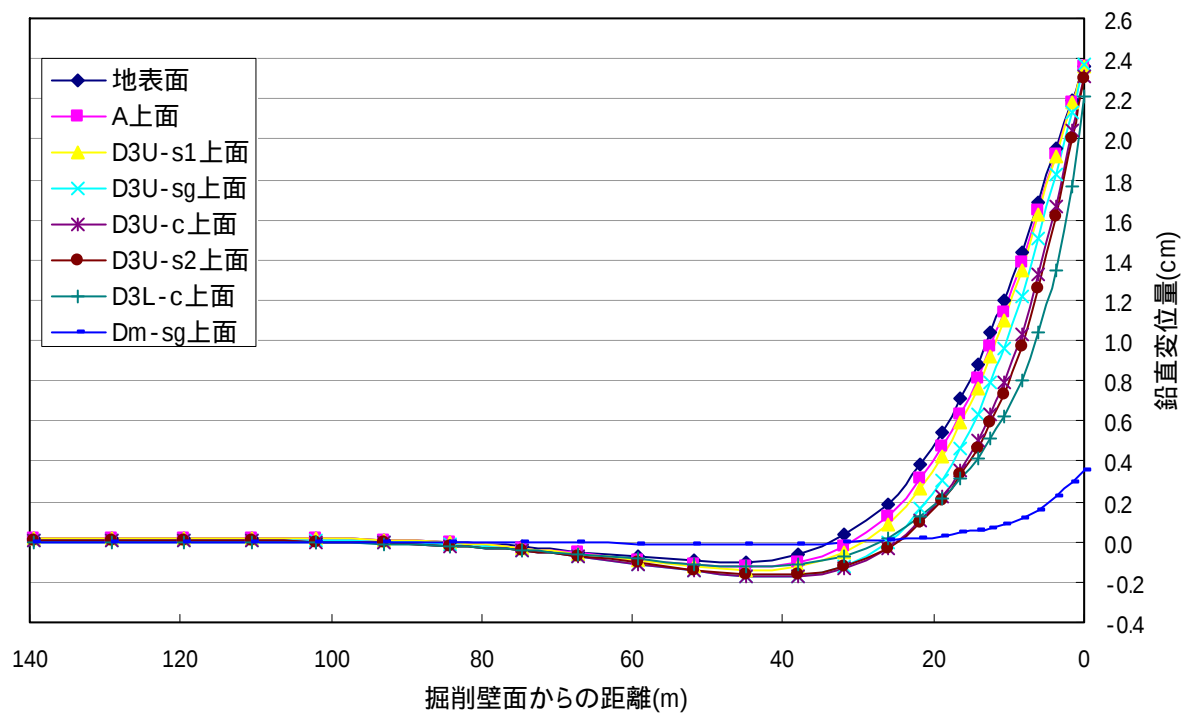
A-A 断面 (東側)



B-B 断面（南側）



地層境界における鉛直変位量



名古屋市ささしまライブ 24 総合整備事務所が、事業予定地内で行った土壌調査(既調査)の概要は、次に示すとおりである。

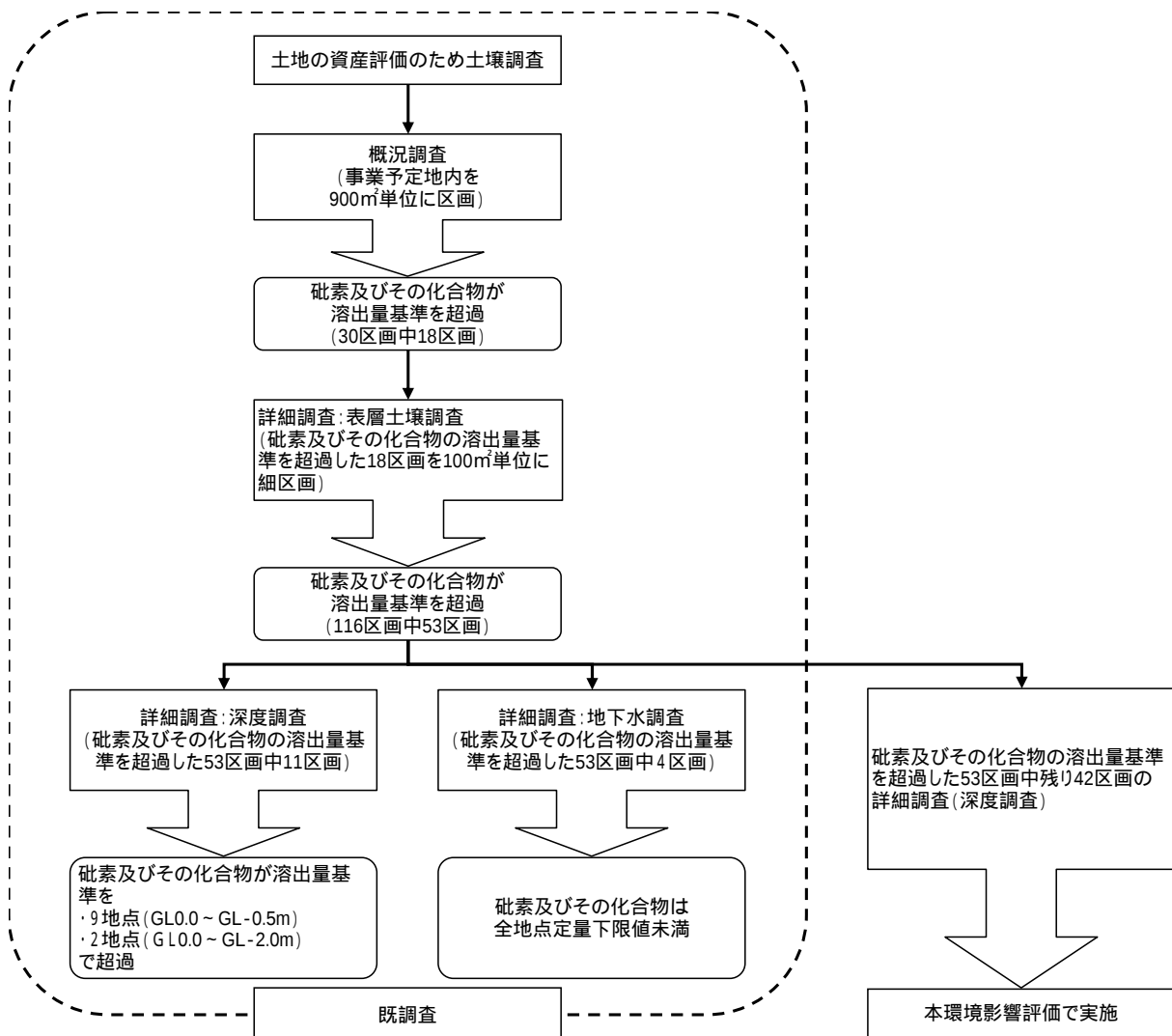


図 - 1 土壌調査の概要フロー図

1 . 概況調査

(1) 調査事項

第 1 種特定有害物質（揮発性有機化合物）

第 2 種特定有害物質（重金属等）

第 3 種特定有害物質（農薬等）

表 - 1 調査対象物質

分 類	調査対象物質
第 1 種特定 有 害 物 質 (揮 発 性 有 機化合物)	四塩化炭素、1,2-ジクロロエタン、1,1-ジクロ ロエチレン、シス-1,2-ジクロロエチレン、1,3- ジクロロプロペン、ジクロロメタン、テトラク ロロエチレン、1,1,1-トリクロロエタン、1,1,2- トリクロロエタン、トリクロロエチレン及びベ ンゼン
第 2 種特定 有 害 物 質 (重金属等)	カドミウム及びその化合物、六価クロム化合物、 シアン化合物、水銀及びその化合物、セレン及 びその化合物、鉛及びその化合物、砒素及びそ の化合物、ふつ素及びその化合物並びにほう素 及びその化合物
第 3 種特定 有 害 物 質 (農薬等)	2-クロロ-4,6-ビス(エチルアミノ)-1,3,5-トリ アジン(以下「シマジン」という。)、N,N-ジエ チルチオカルバミン酸 S-4-クロロベンジル(以 下「チオベンカルブ」という。)、テトラメチル チウラムジスルフィド(以下「チウラム」とい う。)、ポリ塩化ビフェニル及び有機りん化合物 (ジエチルパラニトロフェニルチオホスフェイ ト)

(2) 調査方法

現地における試料採取方法及び各調査対象物質における試験方法は、表 - 2 に示すとおりである。

表 - 2 調査方法

工 種	種 別	細 別	備 考
現地調査	土壌ガス採取	減圧捕集法	
	土壌ガス分析 第 1 種特定有害物質	GC-PID/DELCD	オンサイト分析
	表層土壌採取	自走式ボーリングマシン	裸地 GL-0.50m
溶 出 量 試 験	第 2 種特定有害物質	カドミウム及びその化合物	
		六価クロム化合物	
		シアン化合物	
		水銀及びその化合物	(アルキル水銀含む)
		セレン及びその化合物	
		鉛及びその化合物	
		砒素及びその化合物	
		ふっ素及びその化合物	
		ほう素及びその化合物	
	第 3 種特定有害物質	ポリ塩化ビフェニル	
		チウラム	
		シマジン	
		チオベンカルブ	
		有機りん化合物	
含 有 量 試 験	第 2 種特定有害物質	カドミウム及びその化合物	
		六価クロム化合物	
		シアン化合物	
		水銀及びその化合物	
		セレン及びその化合物	
		鉛及びその化合物	
		砒素及びその化合物	
		ふっ素及びその化合物	
		ほう素及びその化合物	

(3) 調査場所

区画単位は、「土壌汚染等対策指針」(平成15年名古屋市告示第413号)に示す「第2調査区分地(900㎡単位)」を適用し、設定されている。試料採取等の方法については、表-3に示す「土壌汚染が存在するおそれが少ないと認められる土地」を適用している。

土壌ガス調査位置は図-2、土壌採取調査位置は図-3に示すとおりである。

なお、第3種特定有害物質については、図-3に示す網掛けされた区画においてのみ調査がなされている。

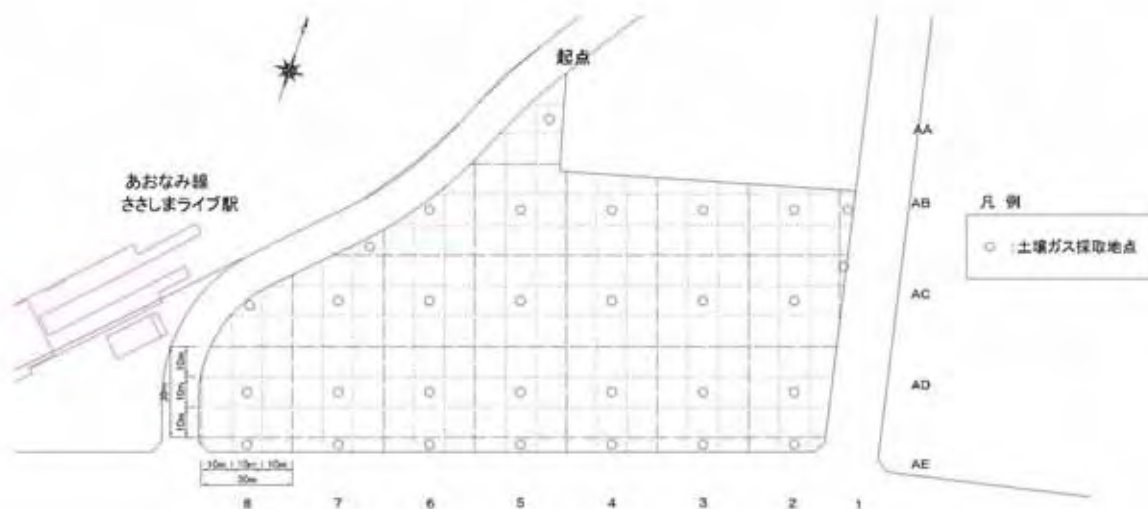


図-2 土壌ガス調査位置図



図-3 土壌採取調査位置図

表 - 3 試料採取等の方法

特定有害物質の種類		第 1 種特定有害物質 (揮発性有機化合物)	第 2 種特定有害物質 (重金属等)	第 3 種特定有害物質 (農薬等)
試料採取の考え方	土壤汚染が存在するおそれがあると認められる土地	全部対象区画内の 1 地点	全部対象区画内の 1 地点	全部対象区画内の 1 地点
	土壤汚染が存在するおそれが少ないと認められる土地	30m 格子内の 1 地点	30m 格子内の一部対象区画で複数地点均等混合	30m 格子内の一部対象区画で複数地点均等混合
	土壤汚染が存在するおそれがないと認められる土地	調査の必要なし	調査の必要なし	調査の必要なし
調査方法		土壤ガス調査	土壤採取・分析調査 (溶出量・含有量)	土壤採取・分析調査 (溶出量)

注) 表中の赤色枠は本調査での摘要をあらわす。

(4) 調査時期

履行期間：平成 19 年 2 月 26 日～4 月 25 日

(5) 調査結果

第 1 種特定有害物質（揮発性有機化合物）

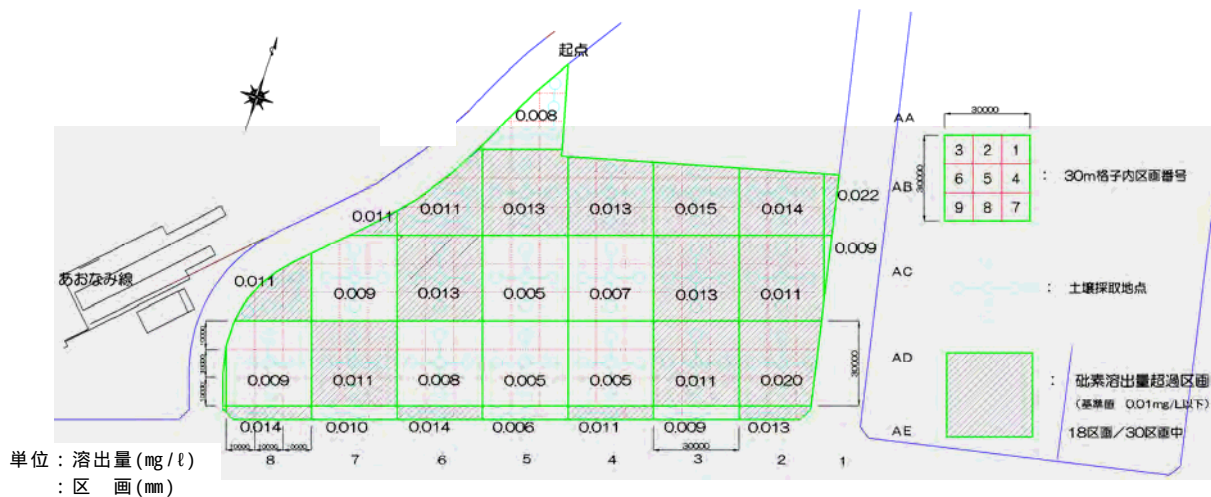
土壤ガス調査の結果、全地点において、調査対象物質の検出は認められていない。

第 2 種特定有害物質（重金属等）

含有量試験の結果は、全地点において、土壤含有量基準を満たしている。しかし、溶出量試験の結果は、砒素及びその化合物について、30 区画中 18 区画で土壤溶出量基準（0.01 mg/ℓ以下）の超過が認められている。（図 - 4 参照）

第 3 種特定有害物質（農薬等）

溶出量試験の結果、調査を行った全地点において、土壤溶出量基準を満たしている。



2．詳細調査

(1) 表層土壌詳細調査

調査事項

砒素及びその化合物

調査方法

表層土壌採取は、環境ボーリングマシンを用いて実施されている。表層（GL 0 ～ - 5 cm）及び下層（- 5 ～ - 50 cm）の土壌を別々に採取し、室内で等量混合している。

室内分析は、「土壌溶出量調査に係る測定方法に定める件」（平成 15 年環境省告示第 18 号）に基づき実施されている。

調査場所

概況調査により、砒素及びその化合物が溶出量基準を超過した 18 区画（900 m²単位）において、100 m²毎に 1 箇所となるように調査地点を設定している。表層土壌調査位置は、図 - 5 に示すとおりである。なお、全調査地点数 116 地点のうち 71 地点については、概況調査時に採取した土壌試料を用いている。

調査時期

履行期間：平成 19 年 5 月 30 日～ 7 月 6 日

調査結果

調査結果は、図 - 6 に示すとおりであり、116 区画中 53 区画において、溶出量基準を超過している。

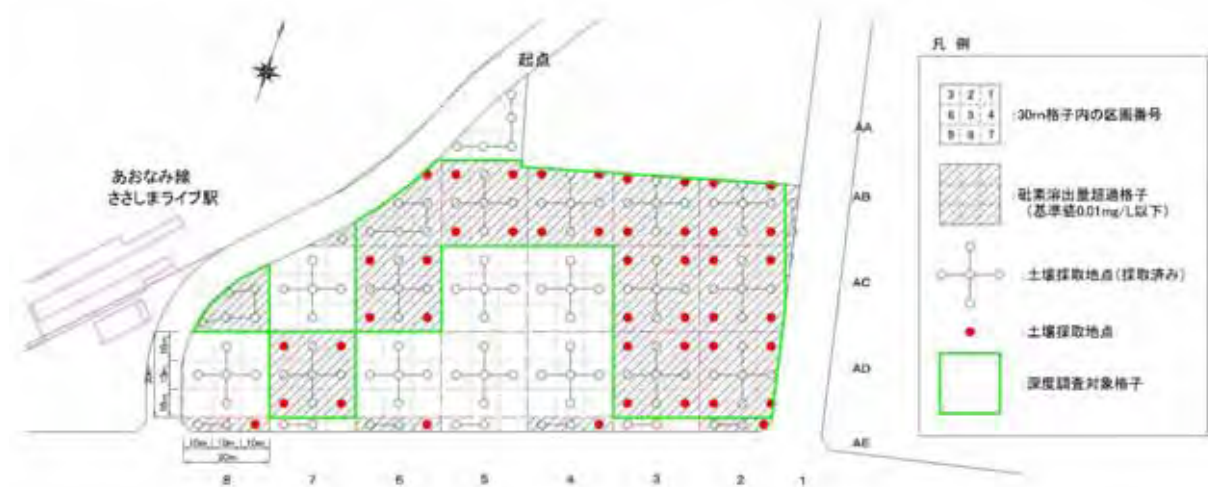


図 - 5 表層土壌調査位置図

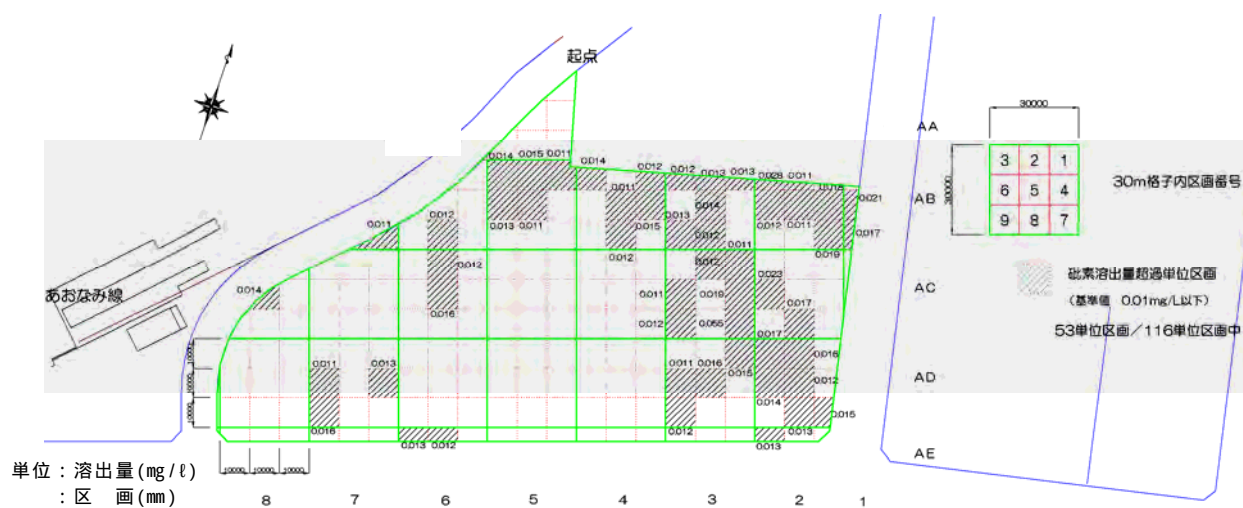


図 - 6 表層土壌調査結果

(2) 深度・地下水調査

調査事項

砒素及びその化合物

調査方法

ア 深度調査

試料採取は無水掘りとし、掘削孔径φ86mmのシングルコアチューブを用いて行われている。

室内分析は、「土壌溶出量調査に係る測定方法に定める件」に基づき実施されている。

イ 地下水調査

塩ビ管（VP50）仕様とし、ストレーナー区間 GL - 4.0 ~ - 6.0m の 2.0m とした地下水観測井を設置し、これより地下水を採取している。

室内分析は、「地下水に含まれる調査対象物質の量の測定方法を定める件」（平成 15 年環境省告示第 17 号）に基づき実施されている。

調査場所

深度・地下水調査位置は、図 - 7 に示すとおりである。

ア 深度調査

砒素及びその化合物の溶出量基準超過がみられた 100 m² 単位の区画のうち、溶出量値が高い地点及び敷地全体を把握できる地点として 11 地点を選定し、実施されている。

イ 地下水調査

深度調査位置のうち、溶出量値が高い地点における地下水汚染の有無及び性状を把握することを目的として、4 地点で実施されている。

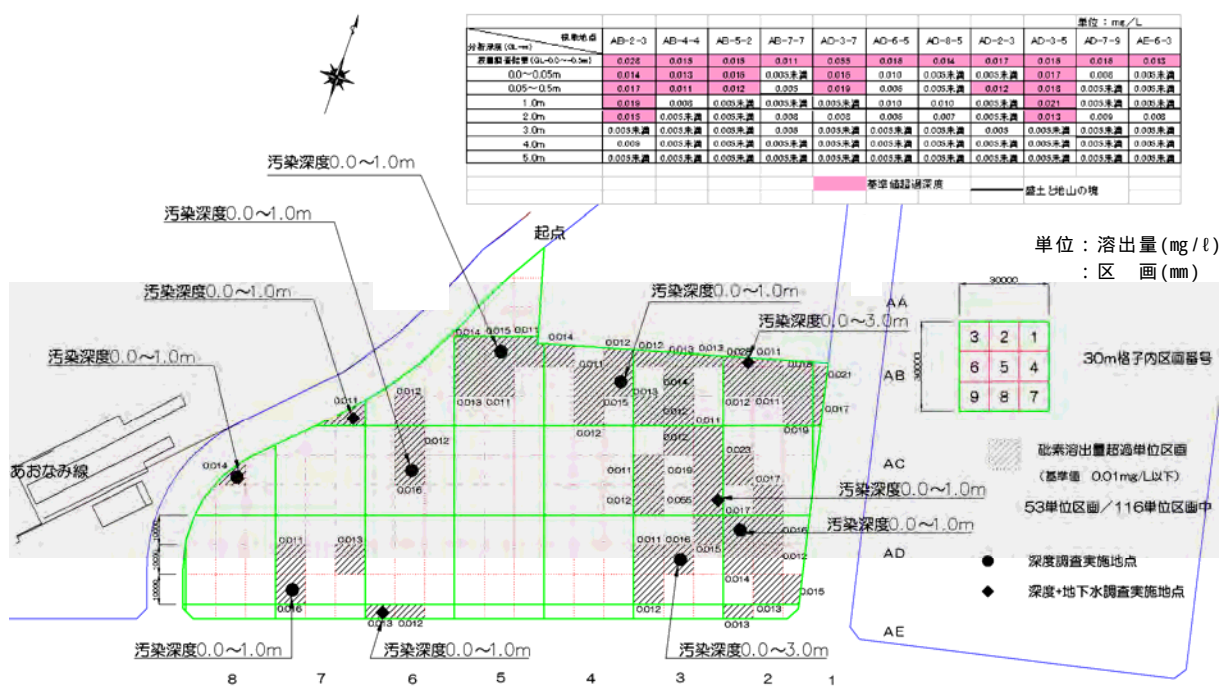


図 - 7 深度・地下水調査位置及び深度調査結果

調査時期

履行期間：平成 19 年 5 月 30 日 ~ 7 月 6 日

調査結果

ア 深度調査

深度調査結果は、前掲図 - 7 に示すとおりである。これによると、9 地点において GL0.0 ~ - 0.5m で、2 地点において GL0.0 ~ - 2.0m で溶出量基準を超過している。

イ 地下水調査

地下水調査結果は、表 - 4 に示すとおりであり、全地点において、定量下限値未満である。

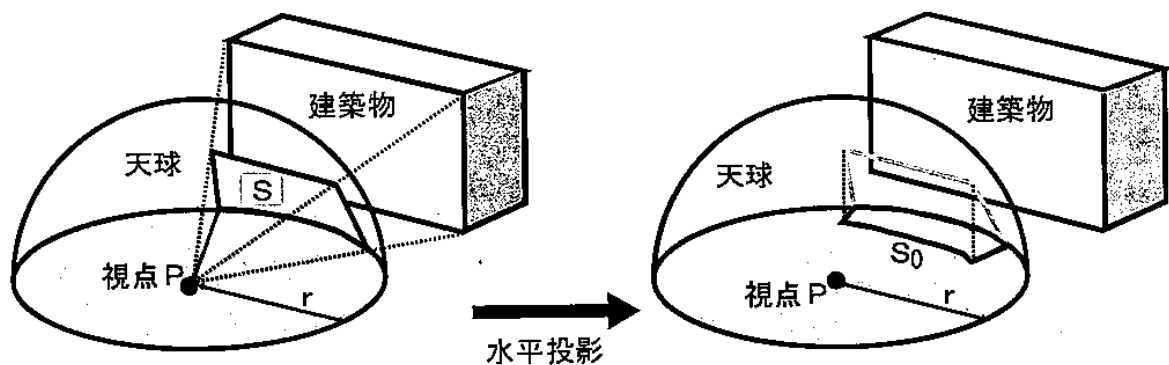
表 - 4 地下水調査結果

単位：mg/ℓ

調査対象物質	AB-2-3	AB-7-7	AC-3-7	AE-6-3	地下水基準
砒素及びその化合物	0.005未満	0.005未満	0.005未満	0.005未満	0.01以下

形態率は、視野の中で建築物が占める割合を、壁面の立体角の割合で示すものであり、建築物の水平面立体角投射率で表される。魚眼レンズ（正射影）で天空写真を撮影したときの写真内に占める面積比としても表される。

出典)「圧迫感の計測に関する研究・1」(日本建築学会論文報告書 261 号, 昭和 52 年)



$$RS = (S_0 / \pi r^2) \times 100$$

形態率 RS(%) は、地上の視点 P を中心として想定される天球の水平投影面積 (πr^2) に占める建築物を天球に投影した投影面 (S) の水平投影面積 (S_0) の割合

工事中の廃棄物等の算出は、以下の手順で行った。

1 . 汚 泥

山留工事は SMW 工法による計画であり、その際に発生する汚泥は以下のとおり算出した。

$$V_1 = L \times h \times t \times q_1$$

V_1 : 汚泥発生量 (m^3)

L : 壁周長 (m) = 約 590 (m)

h : 掘削深度 (m) = 約 30 (m)

t : 平均壁厚 (m) = 約 0.60 (m)

q_1 : SMW 泥土発生率 ($\%$) = 約 40 ($\%$)

$$V_1 = 590 \times 30 \times 0.60 \times 0.40 \quad 4,200 (m^3)$$

2 . 建設残土

建設残土の発生量は、以下のとおり算出した。

$$V_2 = S_1 \times D_1 + S_2 \times D_2$$

V_2 : 建設残土発生量 (m^3)

S_1 : 掘削面積 (東側) (m^2) = 約 10,100 (m^2)

D_1 : 掘削深度 (東側) (m) = 約 12.9 (m)

S_2 : 掘削面積 (西側) (m^2) = 約 2,500 (m^2)

D_2 : 掘削深度 (西側) (m) = 約 14.0 (m)

$$V_2 = 10,100 \times 12.9 + 2,500 \times 14.0 \quad 165,300 (m^3)$$

3．建設廃材

建設廃材の発生量は、下表に示す用途別の原単位を用いて、以下のとおり推定した。

新建築物用途	原単位調査結果 ^{注)}	
	用途区分	原単位 (kg / m ²)
事務所	事務所	31
ホテル	ホテル	27
商業施設	店 舗	20
共用施設	その他	29

注)「建築系混合廃棄物の原単位調査報告書」(社団法人 建築業協会, 平成 20 年) における延床面積 10,000 m²以上の事例による発生原単位

・事務所

$$\frac{64,900 \text{ (m}^2 \text{)}}{\text{(専用面積)}} \times 31 \text{ (kg / m}^2 \text{)} = \frac{2,000}{\text{(原単位)}} \text{ (t)}$$

・ホテル

$$\frac{18,600 \text{ (m}^2 \text{)}}{\text{(専用面積)}} \times 27 \text{ (kg / m}^2 \text{)} = 500 \text{ (t)}$$

・商業施設

$$\frac{10,900 \text{ (m}^2 \text{)}}{\text{(専用面積)}} \times 20 \text{ (kg / m}^2 \text{)} = 200 \text{ (t)}$$

・共用施設

$$\frac{62,600 \text{ (m}^2 \text{)}}{\text{(延べ面積)}} \times 29 \text{ (kg / m}^2 \text{)} = \frac{1,800}{\text{(原単位)}} \text{ (t)}$$

$$\text{合 計} = \frac{2,000}{\text{(原単位)}} + 500 + 200 + \frac{1,800}{\text{(原単位)}} = \frac{4,500}{\text{(原単位)}} \text{ (t)}$$

存在・供用時における廃棄物等の算出は、以下の手順で行った。

1．用途の設定

新建築物の用途は、事業計画に基づき、事務所、ホテル、商業施設（飲食店、小売店舗及び展示施設）並びに共用施設（駐車場等）とした。

2．廃棄物等発生量の推定

(1) 事務所、ホテル、商業施設（飲食店及び展示施設）、共用施設 廃棄物

事務所、ホテル、商業施設（飲食店及び展示施設）、共用施設から発生する廃棄物量は、表 - 1 に示す用途別の廃棄物発生原単位を用いて、以下のとおり推定した。

表 - 1 廃棄物発生原単位

用 途 区 分	廃 棄 物 発生原単位 ($\text{m}^3/1000 \text{ m}^2 \cdot \text{日}$)
事務所	1.0
ホテル	1.0
商業施設（飲食店）	1.5
商業施設（展示施設）	1.0
共用施設（駐車場等）	0.1

出典)「事業用建築物における廃棄物保管場所及び再利用の対象となる物の保管場所設置に関する基準」
(名古屋市, 平成 21 年)

・事務所

$$\frac{64,900 (\text{m}^2)}{(\text{専用面積})} \div 1000 \times 1.0 (\text{m}^3/1000 \text{ m}^2 \cdot \text{日}) = \underline{64.90} (\text{m}^3/\text{日})$$

(原単位)

・ホテル

$$\frac{18,600 (\text{m}^2)}{(\text{専用面積})} \div 1000 \times 1.0 (\text{m}^3/1000 \text{ m}^2 \cdot \text{日}) = \underline{18.60} (\text{m}^3/\text{日})$$

(原単位)

・商業施設（飲食店）

$$\frac{3,300 (\text{m}^2)}{(\text{専用面積})} \div 1000 \times 1.5 (\text{m}^3/1000 \text{ m}^2 \cdot \text{日}) = \underline{4.95} (\text{m}^3/\text{日})$$

(原単位)

・商業施設（展示施設）

$$\frac{1,000 \text{ (m}^2\text{)}}{1000} \times 1.0 \text{ (m}^3\text{/1000 m}^2\cdot\text{日)} = \underline{1.00 \text{ (m}^3\text{/日)}}$$

（専用面積） （原単位）

・共用施設（駐車場等）

$$\frac{62,600 \text{ (m}^2\text{)}}{1000} \times 0.1 \text{ (m}^3\text{/1000 m}^2\cdot\text{日)} = \underline{6.26 \text{ (m}^3\text{/日)}}$$

（専用面積） （原単位）

再利用対象物

事務所、ホテル、商業施設（飲食店）、共用施設から発生する再利用対象物量は、表 - 2 に示す用途別の再利用対象物発生原単位を用いて、以下のとおり推定した。

表 - 2 再利用対象物発生原単位

用 途 区 分	再利用対象物 発生原単位 (m ³ /1000 m ² ・日)
事務所	1.5
ホテル	1.5
商業施設（飲食店）	2.0
商業施設（展示施設）	1.5
共用施設（駐車場等）	1.0

出典)「事業用建築物における廃棄物保管場所及び再利用の対象となる物の保管場所設置に関する基準」
(名古屋市,平成21年)

・事務所

$$\frac{64,900 \text{ (m}^2\text{)}}{1000} \times 1.5 \text{ (m}^3\text{/1000 m}^2\cdot\text{日)} = \underline{97.35 \text{ (m}^3\text{/日)}}$$

（専用面積） （原単位）

・ホテル

$$\frac{18,600 \text{ (m}^2\text{)}}{1000} \times 1.5 \text{ (m}^3\text{/1000 m}^2\cdot\text{日)} = \underline{27.90 \text{ (m}^3\text{/日)}}$$

（専用面積） （原単位）

・商業施設（飲食店）

$$\frac{3,300 \text{ (m}^2\text{)}}{1000} \times 2.0 \text{ (m}^3\text{/1000 m}^2\cdot\text{日)} = \underline{6.60 \text{ (m}^3\text{/日)}}$$

（専用面積） （原単位）

・商業施設（展示施設）

$$\frac{1,000 \text{ (m}^2\text{)}}{1000} \times 1.5 \text{ (m}^3\text{/1000 m}^2\cdot\text{日)} = \underline{1.50 \text{ (m}^3\text{/日)}}$$

（専用面積） （原単位）

・共用施設（駐車場等）

$$\frac{62,600 \text{ (m}^2\text{)}}{1000} \times 1.0 \text{ (m}^3\text{/1000 m}^2\cdot\text{日)} = \underline{62.60 \text{ (m}^3\text{/日)}}$$

（専用面積） （原単位）

(2) 商業施設（小売店舗）

商業施設（小売店舗）から発生する廃棄物等の全体量は、表 - 3 に示す種類別発生原単位を用いて、以下のとおり推定した。

また、商業施設（小売店舗）から発生する廃棄物等の全体量から、廃棄物及び再利用対象物それぞれの発生量の推定は、「事業用建築物における廃棄物保管場所設置のあらまし」（名古屋市，平成 21 年）より、以下のとおりとした。

- ・ 廃 棄 物：生ごみ等及びその他可燃性廃棄物等
- ・ 再利用対象物：紙製廃棄物等、金属製廃棄物、ガラス製廃棄物及びプラスチック製廃棄物等

表 - 3 種類別発生原単位

種 類	廃棄物等発生原単位 (kg / m ² ・日)	見かけ比重 (kg / m ³)
紙製廃棄物等	0.208	100
金属製廃棄物	0.007	100
ガラス製廃棄物	0.006	100
プラスチック製廃棄物等	0.020	10
生ごみ等	0.169	550
その他可燃性廃棄物等	0.054	380

出典)「事業用建築物における廃棄物保管場所及び再利用の対象となる物の保管場所設置に関する基準」(名古屋市，平成 21 年)

・ 紙製廃棄物等

$$\frac{6,600 \text{ (m}^2\text{)}}{\text{(専用面積)}} \times \frac{0.208 \text{ (kg/m}^2\text{・日)}}{\text{(原単位)}} \div 100 \quad \underline{13.73 \text{ (m}^3\text{/日)}}: \text{再利用対象物} \\ \text{(比重)}$$

・ 金属製廃棄物

$$\frac{6,600 \text{ (m}^2\text{)}}{\text{(専用面積)}} \times \frac{0.007 \text{ (kg/m}^2\text{・日)}}{\text{(原単位)}} \div 100 \quad \underline{0.46 \text{ (m}^3\text{/日)}}: \text{再利用対象物} \\ \text{(比重)}$$

・ ガラス製廃棄物

$$\frac{6,600 \text{ (m}^2\text{)}}{\text{(専用面積)}} \times \frac{0.006 \text{ (kg/m}^2\text{・日)}}{\text{(原単位)}} \div 100 \quad \underline{0.40 \text{ (m}^3\text{/日)}}: \text{再利用対象物} \\ \text{(比重)}$$

・ プラスチック製廃棄物等

$$\frac{6,600 \text{ (m}^2\text{)}}{\text{(専用面積)}} \times \frac{0.020 \text{ (kg/m}^2\text{・日)}}{\text{(原単位)}} \div 10 \quad \underline{13.20 \text{ (m}^3\text{/日)}}: \text{再利用対象物} \\ \text{(比重)}$$

・ 生ごみ等

$$\frac{6,600 \text{ (m}^2\text{)}}{\text{(専用面積)}} \times \frac{0.169 \text{ (kg/m}^2\text{・日)}}{\text{(原単位)}} \div 550 \quad \underline{2.03 \text{ (m}^3\text{/日)}}: \text{廃棄物} \\ \text{(比重)}$$

・その他可燃性廃棄物等

$$\frac{6,600 \text{ (m}^2\text{)}}{\text{(専用面積)}} \times \frac{0.054 \text{ (kg/m}^2\cdot\text{日)}}{\text{(原単位)}} \div 380 \frac{0.94 \text{ (m}^3\text{/日)}}{\text{(比重)}} : \text{廃棄物}$$

$$\text{廃棄物発生量合計} = 2.03 + 0.94 = 2.97 \text{ (m}^3\text{/日)}$$

$$\text{再利用対象物発生量合計} = 13.73 + 0.46 + 0.40 + 13.20 = 27.79 \text{ (m}^3\text{/日)}$$

工事中における温室効果ガス排出量の算出は、以下の手順で行った。

1. 建設機械の稼働

建設機械の動力は、燃料消費（軽油）と電力消費である。

燃料消費による二酸化炭素（CO₂）排出量は、燃料消費量と燃料原単位から次式により算出した。

$$\text{CO}_2 \text{ 排出量 (kg CO}_2\text{)} = \text{燃料消費量 (ℓ)} \times \text{燃料原単位 (kg CO}_2\text{/ℓ)}$$

電力消費による二酸化炭素排出量は、電力消費量と電力原単位から次式により算出した。

$$\text{CO}_2 \text{ 排出量 (kg CO}_2\text{)} = \text{電力消費量 (kWh)} \times \text{電力原単位 (kg CO}_2\text{/kWh)}$$

なお、使用する建設機械の種類、台数、稼働時間及び稼働日数については、工事計画に基づき設定した。

建設機械の稼働に伴う二酸化炭素排出量の算出結果は、表 - 1 及び表 - 2 に示すとおりである。

表 - 1 建設機械の稼働に伴う二酸化炭素排出量（燃料消費による排出量）

建設機械等			定格出力	運転1時間あたり 燃料消費率	運転1時間あたり 燃料消費量	延べ稼働台数	1日あたり 稼働時間	稼働率	延べ燃料消費量	燃料原単位	CO ₂ 排 出 量
			(kW)	(ℓ/kWh)	(ℓ/h)	(台日)	(h)		(ℓ)	(kgCO ₂ /ℓ)	(t CO ₂)
機械名	諸元	燃料			= × /1.1 ^{注1}				= × × ×		× /1,000
クローラークレーン	50 t	軽油	132	0.089	10.7	200	8	0.57	9,740	2.62	26
	80 t	軽油	170	0.089	13.8	2,075	8	0.57	130,146	2.62	341
	100 t	軽油	204	0.089	16.5	200	8	0.57	15,053	2.62	39
バックホウ	0.45m ³	軽油	74	0.175	11.8	400	8	0.49	18,460	2.62	48
	0.7m ³	軽油	116	0.175	18.5	1,150	8	0.49	83,193	2.62	218
泥水プラント	200KVA	軽油	75	0.900	61.4	150	8	0.79	58,173	2.62	152
ラフタークレーン	50 t	軽油	254	0.103	23.8	1,250	8	0.55	130,810	2.62	343
コンクリートポンプ車	10 t	軽油	141	0.078	10.0	650	8	0.69	35,873	2.62	94
コンプレッサー	50HP	軽油	39	0.189	6.7	650	8	0.57	19,861	2.62	52
合 計 (CO ₂ 総排出量)			1,313								

注)1: 「平成 20 年度版 国土交通省土木工事積算基準」(財団法人 建設物価調査会, 平成 20 年)に掲げる表中の値は、日常保守点検等に必要な油脂及び消耗品の経費を燃料換算して含んだ数値であるため、油脂及び消耗品の燃料換算経費を 1 割と仮定し、土木工事積算基準で示された燃料消費量を 1.1 で除した数値を用いた(表中)。

2: 稼働率は、「平成 20 年度版 建設機械等損料表」(社団法人 日本建設機械化協会, 平成 20 年)の年間標準運転日数及び使用日数から算出した。

3: 燃料原単位は、「地球温暖化対策の推進に関する法律施行令」(平成 11 年政令第 143 号)別表第 1 より算出した。

表 - 2 建設機械の稼動に伴う二酸化炭素排出量（電力消費による排出量）

建設機械等			定 格 出 力	延べ稼働台数	1日あたり 稼 働 時 間	延べ電力消費量	電力原単位	CO ₂ 排 出 量
						= × ×		× /1,000
機械名	諸元	エネルギー の種類	(kWh)	(台日)	(h)	(kWh)	(kgCO ₂ /kWh)	(t CO ₂)
タワークレーン	180tm	電気	153	200	8	244,800	0.470	115
	400tm	電気	178	200	8	284,800	0.470	134
	600tm	電気	188	650	8	977,600	0.470	459
	900tm	電気	260	600	8	1,248,000	0.470	587
工事用エレベータ	1t未満	電気	30	175	8	42,000	0.470	20
	2.8t	電気	45	900	8	324,000	0.470	152
溶接機	25kWh	電気	25	6,750	8	1,350,000	0.470	635
照 明	3kWh	電気	3	135,000	8	3,240,000	0.470	1,523
合 計 (CO ₂ 総排出量)			3,625					

注）電力原単位は、環境省報道発表資料「平成 19 年度の電気事業者別二酸化炭素排出係数の公表について」（平成 20 年）に示された中部電力株式会社の値を用いた。

2．建設資材の使用

(1) 建設資材の使用に伴う二酸化炭素排出量の算出

建設資材の使用に伴う二酸化炭素排出量の算定にあたっては、資材が製造されるときに排出される二酸化炭素が、使用する資材に内包されているものと考え、当該工事で使用される資材の製造に係る二酸化炭素排出量は、工事計画及び表 - 3 に示す原単位より、次式により算出した。

$$\text{CO}_2 \text{ 排出量 (kgCO}_2\text{)} = \text{資材の使用量 (kg)} \times \text{資材の排出原単位 (kgCO}_2\text{/kg)}$$

表 - 3 資材の二酸化炭素排出原単位の例（土木学会公表値 1995 年）

分類項目	原単位 注)	分類項目	原単位 注)
(1) 砂利・採石	0.00565	(6) アルミニウム（サッシ相当品）	7.44
(2) 砕 石	0.00693	(7) 陶磁器（建設用）	0.689
(3) 木 材		(8) ガラス（板ガラス相当品）	1.782
(3.1) 製材品	0.1089	(9) プラスチック製品	1.804
(3.2) 合 板	0.1903	(10) アスファルト	
(4) セメント		(10.1) アスファルト	0.1030
(4.1) ポルトランドセメント	0.836	(10.2) 舗装用アスファルト混合物	0.0414
(4.2) 高炉スラグ 45%混入 高炉セメント	0.495	(11) ゴム（タイヤ）	4.40
(4.3) 生コンクリート	311.3	(12) 塗 装	1.657
(5) 鉄 鋼			
(5.1) 高炉製熱間圧延鋼材	1.507		
(5.2) 電炉製棒鋼・型鋼	0.469		

注）がない場合は、建築学会により発表された原単位値を引用している。は積上げる方式で、より詳細な原単位を算出したものである。単位は [kg CO₂/kg]、ただし、生コンクリートは [kg CO₂/m³] である。

建設資材の使用に伴う二酸化炭素排出量の算出結果は、表 - 4 に示すとおりである。

表 - 4 建設資材の使用に伴う二酸化炭素排出量

分類項目		資材の使用量 (kg , m ³)	資材の排出原単位 (kgCO ₂ /kg , kgCO ₂ /m ³)	CO ₂ 排出量 × /1,000 (t CO ₂)
木 材	合 板	765,700	0.1903	146
セメント	ポルトランドセメント	19,588,000	0.836	16,376
	生コンクリート	66,640	311.3	20,745
鉄 鋼	高炉製熱間圧延鋼材	30,568,700	1.507	46,067
	電炉製棒鋼・型钢	29,531,000	0.469	13,850
アルミニウム（サッシ相当）		450,000	7.44	3,348
ガラス（板ガラス相当品）		3,784,900	1.782	6,745
内装仕上材		27,151,500	0.591	16,047
外構材		383,800	0.702	269
合 計 （CO ₂ 総排出量）				123,593

注)1:生コンクリートの使用量の単位は「m³」、それ以外は「kg」である。

2:内装仕上材及び外構材については、排出源単位が公表されていないため、混在する資材の比率等から想定した。

(2) 建築用断熱材の建設現場における現場発泡時の温室効果ガス排出量

建築用断熱材として使用される硬質ウレタンフォーム用発泡剤に使用される温室効果ガスの排出量は、次式により算出した。

現場発泡時 1・1・1・2-テトラフルオロエタン（HFC-134a）排出量（kg）

= HFC-134a の使用量（kg）× 発泡時漏洩率（％）

CO₂換算排出量（kg CO₂）

= 現場発泡時 HFC-134a 排出量（kg）× 1,300 [地球温暖化係数]

発泡時漏洩率は、「温室効果ガス排出量算定に関する検討結果 HFC 等 3 ガス分科会報告書」（環境省，平成 18 年）より 10%とした。

建築用断熱材の建築現場における現場発泡時の温室効果ガス排出量の算出結果は、表 - 5 に示すとおりである。

表 - 5 建築用断熱材の建築現場における現場発泡時の温室効果ガス排出量

分類項目		HFC-134aの使用量 (kg)	現場発泡時の漏洩率 (%)	現場発泡時の漏洩量 = × /1,000 (t)	HFC-134aの 地球温暖化係数	CO ₂ 換算排出量 × (t CO ₂)
現場発泡 ウレタンフォーム	外壁P C	19,501	10	1.950	1,300	2,535
	外装A L C	521	10	0.052	1,300	68
	外壁E C P	1,367	10	0.137	1,300	178
	スラブ下Fデッキ面	28,346	10	2.835	1,300	3,686
	スラブ下R C面	4,412	10	0.441	1,300	573
	内部ボード壁面	541	10	0.054	1,300	70
合 計 (CO ₂ 総排出量)						7,110

3 . 建設資材等の運搬

建設資材、廃棄物及び人の運搬・輸送に伴う自動車の走行に起因する温室効果ガスの排出量は、次式により算出した。

$$\text{CO}_2 \text{ 排出量 (kg) } = \text{燃料使用量 (ℓ) } \times \text{CO}_2 \text{ 排出係数 (kg/ℓ) }$$

$$\text{メタン (CH}_4\text{) 排出量 (kg) (CO}_2\text{ 換算) }$$

$$= \text{燃料使用量 (ℓ) } \times \text{CH}_4 \text{ 排出係数 (kg/ℓ) (CO}_2\text{ 換算) }$$

$$\text{一酸化二窒素 (N}_2\text{O) 排出量 (kg) (CO}_2\text{ 換算) }$$

$$= \text{燃料使用量 (ℓ) } \times \text{N}_2\text{O 排出係数 (kg/ℓ) (CO}_2\text{ 換算) }$$

ただし、燃料使用量は次式により設定した。

$$\text{燃料使用量 (ℓ) } = \text{車種別燃料種別走行量 (km) } \times \text{車種別燃料消費原単位 (ℓ /km) }$$

ここで、車種別燃料消費原単位は、車種別燃費（表 - 6）の逆数（1 / 燃費）とし、燃料種類別の温室効果ガス排出係数は、車種別に表 - 7 の数値を用いた。

なお、使用する工事関係車両の車種区分別台数及び走行量は、工事計画に基づき設定した。

表 - 6 車種別燃費の例

輸 送 の 区 分		燃 費 (km/ℓ)	
燃 料	最大積載量 (kg)	営業用	自家用
ガソリン	軽 貨 物 車	9.33	10.3
	～1,999	6.57	7.15
	2,000kg以上	4.96	5.25
軽 油	～999	9.32	11.9
	1,000～1,999	6.19	7.34
	2,000～3,999	4.58	4.94
	4,000～5,999	3.79	3.96
	6,000～7,999	3.38	3.53
	8,000～9,999	3.09	3.23
	10,000～11,999	2.89	3.02
	12,000～16,999	2.62	2.74

出典)「貨物輸送事業者に行わせる貨物の輸送に係るエネルギーの使用量の算定の方法」(平成18年経済産業省告示第66号)

表 - 7 自動車の走行による車種ごとの温室効果ガス排出係数

車 種	排出係数 (CO ₂ 換算)				
	燃料の種類	単 位	CO ₂	CH ₄	N ₂ O
乗用車	ガソリン	tCO ₂ /kl	2.32	0.00136	0.0547
バ ス				0.00408	0.0758
軽自動車				0.00257	0.0758
普通貨物車				0.00350	0.0576
小型貨物				0.00565	0.0644
軽貨物車				0.00231	0.0713
特殊用途車				0.00565	0.0906
乗用車	軽 油	tCO ₂ /kl	2.62	0.000350	0.0181
バ ス				0.00112	0.0242
普通貨物車				0.00117	0.0287
小型貨物車				0.00131	0.0596
特殊用途車				0.00109	0.0310
	液化石油ガス (LPG)	tCO ₂ /ℓ	3.00	0.00229	0.0923
		tCO ₂ /kl	1.68	0.00128	0.0517
		tCO ₂ /m ³	0.00600	0.00000458	0.000185
天然ガス車	都市ガス(13A)	tCO ₂ /m ³	0.00236	-	-

出典)「平成16年度 PRTR 届出外排出量の推計方法」(経済産業省・環境省,平成18年)

建設資材等の運搬に伴う二酸化炭素排出量及び同様に算出したメタン並びに一酸化二窒素排出量（いずれも CO₂ に換算）の算出結果は、表 - 8 ～ 10 に示すとおりである。

表 - 8 建設資材等の運搬に伴う二酸化炭素排出量

車種分類等			車種別燃料種別走行量	延べ車両台数	車種別燃費	燃料使用量 = × /	CO ₂ 排出係数	CO ₂ 排出量 × /1,000
車種	輸送の区分 (最大積載量kg)	燃料	(km/台)	(台)	(km/ℓ)	(ℓ)	(kgCO ₂ /ℓ)	(t CO ₂)
大型車	8,000～9,900	軽油	30	13,225	3.09	128,398	2.62	336
	8,000～9,900	軽油	50	30,325	3.09	490,696	2.62	1,286
	12,000～16,999	軽油	100	16,475	2.62	628,817	2.62	1,648
小型車	～1,999	ガソリン	50	86,900	7.15	607,692	2.32	1,410
合 計 (CO ₂ 総排出量)								4,680

表 - 9 建設資材等の運搬に伴うメタン排出量（CO₂換算）

車種分類等			車種別燃料種別走行量	延べ車両台数	車種別燃費	燃料使用量 = × /	CH ₄ 排出係数 (CO ₂ 換算)	CO ₂ 換算排出量 × /1,000
車種	輸送の区分 (最大積載量kg)	燃料	(km/台)	(台)	(km/ℓ)	(ℓ)	(kgCO ₂ /ℓ)	(t CO ₂)
大型車	8,000～9,900	軽油	30	13,225	3.09	128,398	0.00117	0.150
	8,000～9,900	軽油	50	30,325	3.09	490,696	0.00117	0.574
	12,000～16,999	軽油	100	16,475	2.62	628,817	0.00117	0.736
小型車	～1,999	ガソリン	50	86,900	7.15	607,692	0.00136	0.826
合 計 (CH ₄ 総排出量：CO ₂ 換算)								2

表 - 10 建設資材等の運搬に伴う一酸化二窒素排出量（CO₂換算）

車種分類等			車種別燃料種別走行量	延べ車両台数	車種別燃費	燃料使用量 = × /	N ₂ O排出係数 (CO ₂ 換算)	CO ₂ 換算排出量 × /1,000
車種	輸送の区分 (最大積載量kg)	燃料	(km/台)	(台)	(km/ℓ)	(ℓ)	(kgCO ₂ /ℓ)	(t CO ₂)
大型車	8,000～9,900	軽油	30	13,225	3.09	128,398	0.0287	4
	8,000～9,900	軽油	50	30,325	3.09	490,696	0.0287	14
	12,000～16,999	軽油	100	16,475	2.62	628,817	0.0287	18
小型車	～1,999	ガソリン	50	86,900	7.15	607,692	0.0547	33
合 計 (N ₂ O総排出量：CO ₂ 換算)								69

4．廃棄物の発生

工事中における廃棄物の発生に伴う温室効果ガス排出量は、廃棄物の焼却、埋立の区分に応じ、次式により算出した。

$$\text{CO}_2 \text{ 排出量 (kg CO}_2\text{)} = \text{一般廃棄物・廃プラスチックの焼却処理量 (t)} \\ \times \text{CO}_2 \text{ 排出係数 (kg CO}_2\text{/t)}$$

$$\text{CH}_4 \text{ 排出量 (kg CH}_4\text{)} = \text{一般廃棄物の焼却処理量 (t)} \times \text{CH}_4 \text{ 排出係数 (kg CH}_4\text{/t)}$$

$$\text{N}_2\text{O 排出量 (kg N}_2\text{O)} = \text{一般廃棄物・廃プラスチックの焼却処理量 (t)} \\ \times \text{N}_2\text{O 排出係数 (kg N}_2\text{O/t)}$$

$$\text{温室効果ガス排出量 (kg CO}_2\text{)} [\text{CO}_2 \text{ 換算}]$$

$$= \text{CO}_2 \text{ 排出量 (kg CO}_2\text{)} + \text{CH}_4 \text{ 排出量 (kg CH}_4\text{)} \times 21 [\text{地球温暖化係数}] \\ + \text{N}_2\text{O 排出量 (kg N}_2\text{O)} \times 310 [\text{地球温暖化係数}]$$

廃棄物の発生に伴う温室効果ガス排出量の排出係数は、「地球温暖化対策の推進に関する法律施行令」（平成 11 年政令第 143 号）に基づき、廃棄物の種類別・処分方法別に、表 - 11 のとおりに設定した。

表 - 11 廃棄物の種類別・処分方法別の排出係数

廃棄物の種類	焼却による CO ₂ 排出係数 (kgCO ₂ /t)	焼却による CH ₄ 排出係数 (kgCH ₄ /t) [kgCO ₂ / t 換算]	埋立による CH ₄ 排出係数 (kgCH ₄ /t) [kgCO ₂ / t 換算]	焼却による N ₂ O排出係数 (kgN ₂ O/t) [kgCO ₂ / t 換算]
一般廃棄物（連続燃焼式焼却施設）	-	0.00096[0.02]	-	0.0565[17.5]
廃プラスチック	2,560	-	-	0.17 [52.7]
廃油	2,920	0.00056[0.01]	-	0.0098[3.04]
食物くず	-	-	143[3,003]	-
紙くず	-	-	138[2,898]	0.010 [3.1]
繊維くず	-	-	149[3,129]	-
木くず	-	-	138[2,898]	0.010 [3.1]

工事中における廃棄物の発生に伴う温室効果ガス排出量の算出結果は、表 - 12 に示すとおりである。

表 - 12 廃棄物の発生に伴う温室効果ガス排出量（工事中）

処分方法	分 類 項 目		廃棄物の 焼却・埋立 処理量	焼却・埋立 による 排出係数	地球温暖化 係 数	CO ₂ 換算排出量	合 計
			(t)	(kg/ t)		× × /1,000 (t CO ₂)	(t CO ₂)
焼却	CO ₂	廃プラスチック	60	2,560	1	154	154
	N ₂ O	廃プラスチック	60	0.17	310	3.16	4
		紙くず	50	0.010	310	0.16	
		木くず	110	0.010	310	0.34	
埋立	CH ₄	紙くず	50	138	21	145	464
		木くず	110	138	21	319	
合計（二酸化炭素総排出量：CO ₂ 換算）			622				

注）廃棄物の処理量は、本編第7章「廃棄物等」表 2-7-3（本編 p.306）に示す建設廃材のうち、発生量から再資源化量を減じた値について、「建築系混合廃棄物の原単位調査報告書」（社団法人 建築業協会，平成 20 年）に示す平成 18 年における品目別中間処理量の構成比（廃プラスチック：7 %、紙くず：5 %、木くず：12 %）により算出した値とした。

存在・供用時における温室効果ガス排出量及び吸収、固定量の算出は、以下の手順で行った。

1. 新建築物の存在・供用

(1) エネルギーの使用に伴い発生する二酸化炭素排出量の算出

新建築物の存在・供用において、燃料及び電力の消費に起因して排出される二酸化炭素の量は、次式により算出した。

CO₂ 排出量 (kg CO₂/年)

$$= \sum \{ \text{エネルギー種類別年間消費量 (A / 年) } \times \text{CO}_2 \text{ 排出係数 (kg CO}_2 / \text{A)} \}$$

A : エネルギー量の単位

エネルギー種類別年間消費量は、事業計画及び表 - 1 に示すエネルギー種類別二酸化炭素排出係数より算出した。

表 - 1 エネルギー種類別の二酸化炭素排出係数

燃料の種類	単位	単位発熱量 (MJ/単位)	排出係数 (kg-C/MJ)	CO ₂ 排出係数 (× × 44/12)
ガソリン	ℓ	34.6	0.0183	2.32kg-CO ₂ /ℓ
軽油	ℓ	38.2	0.0187	2.62kg-CO ₂ /ℓ
A重油	ℓ	39.1	0.0189	2.71kg-CO ₂ /ℓ
B・C重油	ℓ	41.7	0.0195	2.98kg-CO ₂ /ℓ
液化石油ガス (LPG)	kg	50.2	0.0163	3.00kg-CO ₂ /kg
ジェット燃料油	ℓ	36.7	0.0183	2.46kg-CO ₂ /ℓ
都市ガス	Nm ³	41.1	0.0138	2.08kg-CO ₂ /Nm ³
電気	kWh			0.470kg-CO ₂ /kWh

注)1: 電気を除く CO₂ 排出係数は、「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。

2: 電気の CO₂ 排出係数は、環境省報道発表資料「平成 19 年度の電気事業者別二酸化炭素排出係数の公表について」(平成 20 年)に示された中部電力株式会社の値を示した。

新建築物の存在・供用に伴う二酸化炭素排出量の算出結果は、表 - 2 に示すとおりである。

表 - 2 エネルギーの使用に伴う二酸化炭素排出量

用 途		単位	エネルギー消費量 (kWh/年) (Nm ³ /年)	CO ₂ 排出係数 (kgCO ₂ /kWh) (kgCO ₂ /Nm ³)	二酸化炭素排出量 × /1,000 (tCO ₂ /年)	合 計
電 気		(kWh)	27,880,000	0.470	13,104	19,237
熱量	地域冷暖房冷熱受入	(kWh)	17,350,000	0.205	3,557	
	地域冷暖房温熱受入	(kWh)	8,930,000	0.205	1,831	
都市ガス		(Nm ³)	358,000	2.08	745	

注)1：エネルギー消費量のうち、地域冷暖房冷熱受入及び温熱受入については、熱エネルギー消費量を示す。

2：CO₂排出係数のうち、地域冷暖房冷熱受入及び温熱受入については、単位熱製造量あたりのCO₂排出量を示す。

(2) 新建築物の供用に伴い発生する温室効果ガス排出量の算出

建築用断熱材として使用される硬質ウレタンフォーム用発泡剤から、存在・供用時に排出される温室効果ガス（HFC）の排出量は、次式により算出した。

$$\text{温室効果ガスの排出量 (kg/年)} = \text{使用される対象物質の量 (kg)} \times \text{排出割合 (\%)} \quad (1)$$

排出割合は、「温室効果ガス排出量算定に関する検討結果 HFC等3ガス分科会報告書」（環境省，平成18年）によると、初期充填量のうち10%が製造初年度に排出され、残りは4.5%ずつ20年かけて使用時に全量排出されるとされている。ここでは、製造後2～20年の排出割合4.5%を用いて算出した。

新建築物の供用に伴い発生する温室効果ガス排出量の算出結果は、表 - 3 に示すとおりである。

表 - 3 新建築物の供用に伴い発生する温室効果ガスの排出量

分類項目		HFC-134aの使用量 (kg)	排出割合 (%/年)	HFC-134aの 地球温暖化係数	CO ₂ 換算排出量 × × /1,000 (t CO ₂ /年)
現場発泡 ウレタンフォーム	外壁 P C	19,501	4.5	1,300	1,141
	外装 A L C	521	4.5	1,300	30
	外壁 E C P	1,367	4.5	1,300	80
	スラブ下 F デッキ面	28,346	4.5	1,300	1,658
	スラブ下 R C 面	4,412	4.5	1,300	258
	内部ボード壁面	541	4.5	1,300	32
合 計 (CO ₂ 総排出量)		3,199			

2. 新建築物関連自動車交通の発生・集中

新建築物の供用に伴い発生・集中する自動車交通に起因する温室効果ガスの排出量は、次式により算出した。

$$\text{CO}_2 \text{ 排出量 (kg)} = \text{燃料使用量 (ℓ)} \times \text{CO}_2 \text{ 排出係数 (kg/ℓ)}$$

$$\text{CH}_4 \text{ 排出量 (kg) (CO}_2 \text{ 換算)} = \text{燃料使用量 (ℓ)} \times \text{CH}_4 \text{ 排出係数 (kg/ℓ) (CO}_2 \text{ 換算)}$$

$$\text{N}_2\text{O 排出量 (kg) (CO}_2 \text{ 換算)} = \text{燃料使用量 (ℓ)} \times \text{N}_2\text{O 排出係数 (kg/ℓ) (CO}_2 \text{ 換算)}$$

ただし、燃料使用量は次式により設定した。

$$\text{燃料使用量 (ℓ/年)}$$

$$= \text{車種別燃料種別走行量 (km/年)} \times \text{車種別燃料消費原単位 (ℓ/km)}$$

$$= \text{新建築物関連車両年間発生集中交通量 (台 TE/年)} \times \text{走行量 (km)} \\ \times \text{車種別燃料消費原単位 (ℓ/km)}$$

ここで、走行量 (km) は、第 4 回 中京都市圏パーソントリップ調査における周辺小ゾーンからのアクセス距離 10 km (平均値) とした。車種別燃料消費原単位 (ℓ/km) は、車種別燃費 (資料 10 - 1 表 - 6 (p.262) 参照) の逆数とし、燃料種類別の温室効果ガス排出係数は、車種別に資料 10 - 1 表 - 7 (p.262) の数値を用いた。

また、年間の発生集中交通量は、次式により算出した。その際、休日は、土曜日、日曜日及び祝日 (15 日) とし、休日日数は「365 日 ÷ 7 日 × 2 日 + 15 日 = 119 日」、平日は、休日以外とし、平日日数は「365 日 - 119 日 = 246 日」とした。

年間発生集中交通量（台 TE/年）

= 平日発生集中交通量（台 TE/日）× 平日日数（日）

+ 休日発生集中交通量（台 TE/日）× 休日日数（日）

なお、新建築物関連車両の日台数は、事業計画に基づき設定した。

新建築物関連自動車交通の発生・集中に伴う二酸化炭素排出量及び同様に算出したメタン並びに一酸化二窒素排出量（いずれも CO₂ に換算）の算出結果は、表 - 4 ～ 6 に示すとおりである。

表 - 4 新建築物関連自動車交通の発生・集中に伴う二酸化炭素排出量

車種分類等				車種別燃料種別走行量	年間発生集中交通量	車種別燃費	燃料使用量 = × /	CO ₂ 排出係数	CO ₂ 排出量 × /1,000
用途区分	車 種	輸送の区分 (最大積載量kg)	燃 料	(km/台)	(台)	(km/ℓ)	(ℓ)	(kgCO ₂ /ℓ)	(t CO ₂)
施設来場車両	小型車	～ 1,999	ガソリン	10	2,228,300	7.15	3,116,503	2.32	7,230
荷捌き車両	小型車	2,000～ 3,999	軽 油	10	124,830	4.58	272,555	2.62	714
合 計 (CO ₂ 総排出量)									7,944

表 - 5 新建築物関連自動車交通の発生・集中に伴うメタン排出量（CO₂換算）

車種分類等				車種別燃料種別走行量	年間発生集中交通量	車種別燃費	燃料使用量 = × /	CH ₄ 排出係数 (CO ₂ 換算)	CO ₂ 換算排出量 × /1,000
用途区分	車 種	輸送の区分 (最大積載量kg)	燃 料	(km/台)	(台)	(km/ℓ)	(ℓ)	(kgCO ₂ /ℓ)	(t CO ₂)
施設来場車両	小型車	～ 1,999	ガソリン	10	2,228,300	7.15	3,116,503	0.00136	4.238
荷捌き車両	小型車	2,000～ 3,999	軽 油	10	124,830	4.58	272,555	0.00131	0.357
合 計 (CH ₄ 総排出量：CO ₂ 換算)									5

表 - 6 新建築物関連自動車交通の発生・集中に伴う一酸化二窒素排出量（CO₂換算）

車種分類等				車種別燃料種別走行量	年間発生集中交通量	車種別燃費	燃料使用量 = × /	N ₂ O排出係数 (CO ₂ 換算)	CO ₂ 換算排出量 × /1,000
用途区分	車 種	輸送の区分 (最大積載量kg)	燃 料	(km/台)	(台)	(km/ℓ)	(ℓ)	(kgCO ₂ /ℓ)	(t CO ₂)
施設来場車両	小型車	～ 1,999	ガソリン	10	2,228,300	7.15	3,116,503	0.0547	170
荷捌き車両	小型車	2,000～ 3,999	軽 油	10	124,830	4.58	272,555	0.0596	16
合 計 (N ₂ O総排出量：CO ₂ 換算)									186

3. 廃棄物の発生

新建築物の供用に伴い発生する廃棄物に起因する温室効果ガスの排出量は、以下のよう
に算出した。

(1) 種類別廃棄物発生量の算出

事務所、ホテル、商業施設（飲食店、展示施設）及び共用施設

存在・供用時における廃棄物等発生量の予測結果より、焼却処理が想定される廃棄物を
算出した。この結果は、表 - 7 に示すとおりである。（廃棄物等発生量の予測結果は、本編
第 7 章「廃棄物等」表 2-7-5（本編 p.308）参照）

表 - 7 事務所、ホテル、商業施設（飲食店、展示施設）
及び共用施設から発生する廃棄物発生量

単位：m³/日

用 途 区 分	廃棄物発生量 (焼却処理量)
事務所	64.9
ホテル	18.6
商業施設（飲食店）	4.95
商業施設（展示施設）	1.00
共用施設（駐車場等）	6.26
合 計	95.71

注）焼却処理量 = 廃棄物等発生量 - 再資源化量

廃棄物の種類別発生量は、「名古屋市 第 4 次 一般廃棄物処理基本計画（計画期間：平
成 20 年度～平成 32 年度）」（名古屋市，平成 20 年）における平成 18 年度のごみ・資源の
内訳割合（表 - 8）を用いて、表 - 9 のとおり推定した。

表 - 8 平成 18 年度のごみ・資源の内訳割合

単位：%

種 類	発生量割合	
	廃 棄 物	再利用対象物
紙製廃棄物等	23.8	28.6
金属製廃棄物	0.0	7.1
ガラス製廃棄物	0.0	
プラスチック製廃棄物等	7.1	4.8
生ごみ等	16.7	
その他可燃性廃棄物等	11.9	0.0
合 計	59.5	40.5

注）端数処理により、種類別廃棄物等発生量の割合とこれらの合計は一
致しない。

表 - 9 事務所、ホテル、商業施設（飲食店、展示施設）
及び共用施設における廃棄物発生量

種 類	総廃棄物量 ($\text{m}^3/\text{日}$)	廃棄物 発生割合 (%)	種類別 廃棄物量 = $\times / 59.5$ ($\text{m}^3/\text{日}$)	比 重 (kg/m^3)	発生重量 $\times$ ($\text{kg}/\text{日}$)
紙製廃棄物等	95.71	23.8	38.28	100	3,828
金属製廃棄物		0.0	0.00	100	0
ガラス製廃棄物		0.0	0.00	100	0
プラスチック製廃棄物等		7.1	11.42	10	114
生ごみ等		16.7	26.86	550	14,773
その他可燃性廃棄物等		11.9	19.14	380	7,273
合 計	95.71	59.5	95.70	-	25,988

注)比重は、「事業用建築物における廃棄物保管場所及び再利用の対象となる物の保管場所設置に関する基準」(名古屋市,平成21年)を用いて設定した。

商業施設（小売店舗）

存在・供用時における廃棄物等発生量の予測結果より、焼却処理が想定される廃棄物は、再利用対象物ではない生ごみ等及びその他可燃性廃棄物等とした。これらの発生量は、表 - 10 に示すとおりである。(廃棄物発生量の予測結果は、資料 9 - 2 (p.256,257) 参照)

表 - 10 商業施設（小売店舗）における廃棄物発生量

種 類	専用面積 (m^2)	廃棄物 発生原単位 ($\text{kg}/\text{m}^2 \cdot \text{日}$)	発生重量 $\times$ ($\text{kg}/\text{日}$)
生ごみ等	6,600	0.169	1,115
その他可燃性廃棄物等		0.054	356
合 計			1,471

種類別廃棄物発生量

種類別廃棄物発生量は、前述 及び より、表 - 11 に示すとおり算出された。

表 - 11 種類別廃棄物発生量

単位：kg/日

廃棄物等の種類	事務所 商業施設（飲食 店、展示施設） 共用施設	商業施設 （小売店舗）	合 計
可燃ごみ（一般廃棄物）	25,874	1,471	27,345
紙製廃棄物等	3,828	0	3,828
生ごみ等	14,773	1,115	15,888
その他可燃性廃棄物等	7,273	356	7,629
プラスチック製廃棄物等	114	0	114
合 計	25,988	1,471	27,459

(2) 廃棄物の発生に伴う温室効果ガスの年間排出量

存在・供用時における廃棄物の発生に伴う温室効果ガス排出量は、表 - 12 に示すとおりである。

なお、廃棄物の発生に伴う温室効果ガス排出量の排出係数は、資料 10 - 1 表 - 11（p.264）に示すとおりである。

表 - 12 廃棄物の発生に伴う温室効果ガス排出量（存在・供用時）

分 類 項 目		廃棄物の 焼却処理量 (t)	焼却による 排出係数 (kg/ t)	地球温暖化 係 数	CO ₂ 換算排出量 × × /1,000 (t CO ₂)	合 計 (t CO ₂)
CO ₂	廃プラスチック	42	2,560	1	107	107
CH ₄	一般廃棄物（全連続燃焼方式）	9,981	0.00096	21	0	0
N ₂ O	一般廃棄物（全連続燃焼方式）	9,981	0.0565	310	175	177
	廃プラスチック	42	0.17	310	2	
合計（二酸化炭素総排出量：CO ₂ 換算）						284

注）廃棄物の焼却処理量は、日あたり発生量を 365 倍して算出した。

4．緑化・植栽による二酸化炭素の吸収・固定量

(1) 樹 木

高木・中低木の年間総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18年)に示された樹種・樹高別の単木の年間総二酸化炭素吸収量を用いて、本数を乗じることにより算出した。

樹種・樹高別の単木の年間総二酸化炭素吸収量は、表-13に示すとおりであり、これを用いて算出した樹木全体の二酸化炭素吸収量は、表-14に示すとおりである。

表-13 単木の年間総二酸化炭素吸収量(総光合成量、 U_{CO_2})概算量

単位: $kgCO_2/年$

DBHまたは D_0 (cm)	樹高(m)	落葉広葉樹高木	常緑広葉樹高木	中・低木
2	2~2	18	11	2
3	2~2	32	21	5
4	3~3	53	35	11
5	3~3	70	53	14
10	4~5	250	180	53
15	6~7	530	320	140
20	8~10	700	530	-
25	10~13	1100	700	-
30	12~16	1400	1100	-
40	16~21	2500	1800	-
50	20~25	3500	2500	-

注)1:高木はDBH(胸高直径)、中・低木は D_0 (根元直径)を用いる。

2:樹高は、(強度の剪定を受けているもの)~(剪定の軽微なもの)を示す。

出典)「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)

表 - 14 緑化・植栽による二酸化炭素の吸収・固定量（高木・中低木）

区 分	樹 種	樹 高 (m)	単木の 年間総CO ₂ 吸収量 (kgCO ₂ /年)	植栽本数 (本)	緑化・植栽による 年間総CO ₂ 吸収量 × /1,000 (tCO ₂ /年)
落葉広葉樹高木	ケヤキ	7	530	25	13
	コナラ	6	530	2	1
	コブシ	6	530	2	1
	ヤマボウシ	6	530	3	2
常緑広葉樹高木	アラカシ	6	320	3	1
	クスノキ	8	530	10	5
	シマトネリコ	7	320	3	1
	シラカシ	6	320	3	1
	タブノキ	6	320	3	1
	ヒメユズリハ	6	320	3	1
	マテバシイ	5	180	5	1
		4	180	3	1
中・低木	ツツジ	0.4	2	1,500	3
	ハマヒサカキ	0.4	2	400	1
合 計 (CO ₂ 吸収量)		16			

(2) 地被植物

地被植物として、セダムやブルーパシフィック等を 690 m²植える計画である。これらによる吸収量は、次式により算出した。ただし、植栽面積を葉面積とし、単位葉面積あたりの総二酸化炭素吸収量は、表 - 15 に示す落葉広葉樹高木、常緑広葉樹高木及び中低木の年間総二酸化炭素吸収量の平均値（3.5 kg CO₂/m²・年）とした。

年間総 CO₂ 吸収量（kg CO₂/年）

= 総葉面積（m²）× 単位葉面積あたりの総 CO₂ 吸収量（kg CO₂/m²・年）

= 690（m²）× 3.5（kg CO₂/m²・年）

2（tCO₂/年）

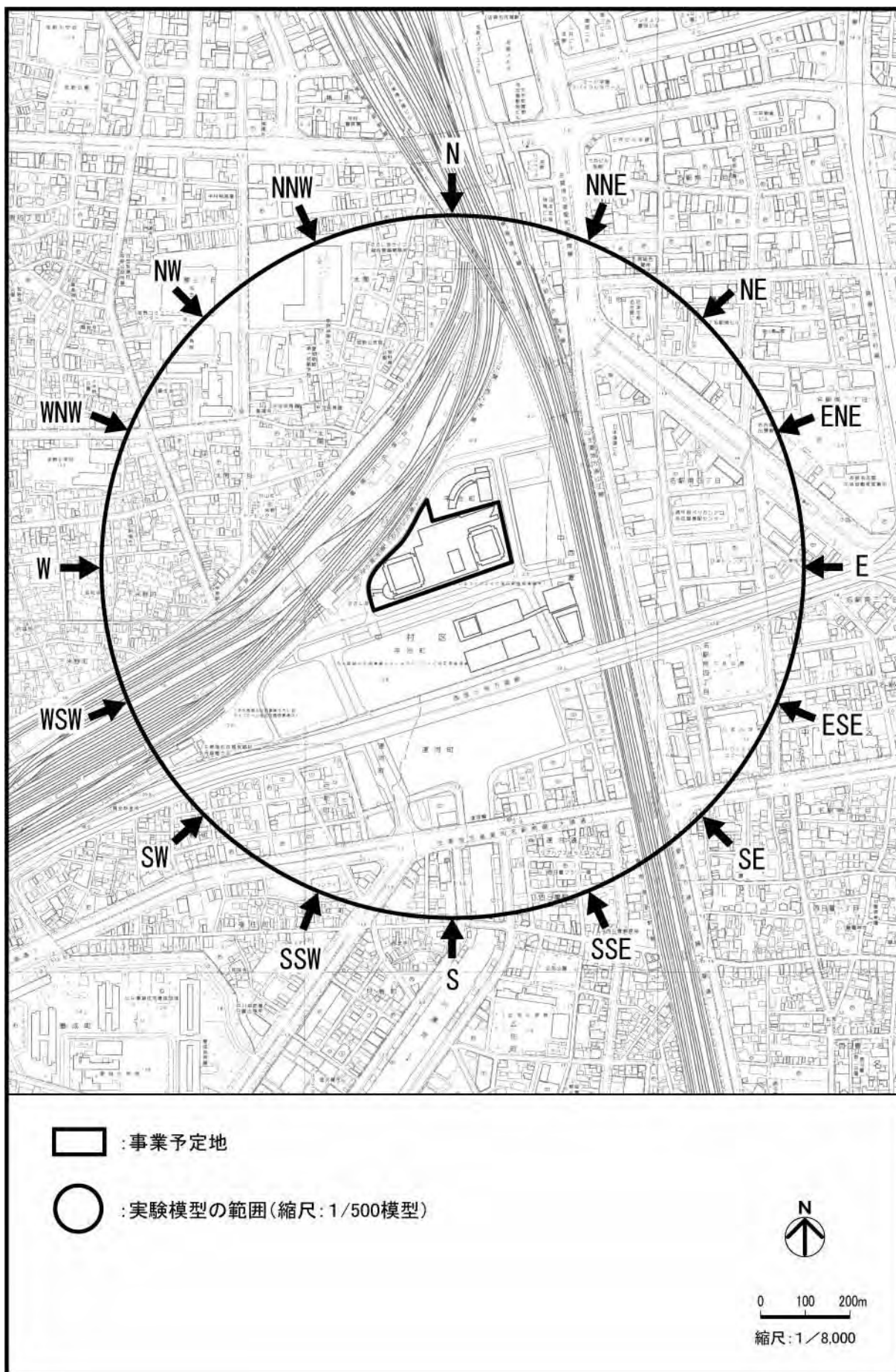
表 - 15 樹木の単位葉面積あたりの年間総二酸化炭素吸収量（例）

樹 種	年間総CO ₂ 吸収量	同 平均値
《落葉広葉樹高木》 ユリノキ オオシマザクラ エノキ	2.8 kgCO ₂ /m ² ・yr 3.2 3.7	3.5 kgCO ₂ /m ² ・yr
《常緑広葉樹高木》 クスノキ アラカシ トウネズミモチ	3.2 kgCO ₂ /m ² ・yr 3.2 3.6	
《中低木》 サンゴジュ ヒイラギモクセイ トベラ シャリンバイ	3.7 kgCO ₂ /m ² ・yr 4.1 3.7 4.2	

出典）「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）

風洞実験の模型化範囲は、次頁に示すとおりである。

事業予定地周辺では、現地調査時において工事中であった JICA 中部の竣工、愛大や新椿町線の建設が計画されている。このことから、本実験においては、新建築物建設前及び建設後において、これらの建築物等を含むこととした。



べき指数分布の式は、以下に示すとおりである。なお、べき指数については、事業予定地及びその周辺の状況から地表面粗度区分 と考えられ、 $\alpha = 0.20$ とした。

$$U = U_0 (H / H_0)^\alpha$$

U : 地上高さ H (m) における風速 (m / s)

U_0 : 基準の高さ H_0 (m) における基準風速 (m / s)

H : 地表面からの高さ (m)

H_0 : 基準の高さ (m)

[本実験では、 H_0 : 0.348m、実スケール : 174m]

α : べき指数 (表 - 1 参照)

表 - 1 べき指数

地 表 面 粗度区分	周辺地域の地表面の状況	α
	海上のようなほとんど障害物のない平坦地	0.10
	田園地帯や草原のような、農作物程度の障害物がある平坦地、樹木・低層建築物などが散在している平坦地	0.15
	樹木・低層建築物が密集する地域、あるいは中層建築物 (4 ~ 9 階) が散在している地域	0.20
	中層建築物 (4 ~ 9 階) が主となる市街地	0.27
	高層建築物 (10 階以上) が密集する市街地	0.35

出典)「建築物荷重指針・同解説」(社団法人 日本建築学会, 2004 年)

地上 i 点の風速 V_i が、ある許容風速 V_1 を超える確率は次のように求められる。

地上におけるある許容風速 V_1 に対する上空の風速 V_{g1} は、ある風向 an のもとで

$$V_{g1} = V_1 / R_i(an) \quad : (1)$$

$R_i(an)$: 風向 an のとき、 i 点における風速 $V_i(an)$ の上空風速 $V_g(an)$ に対する風速比 ($= V_i(an) / V_g(an)$)

これを超える確率は、

$$P_i (V_g > V_{g1}, an) = A(an) \cdot \exp [- \{ (V_1 / R_i(an)) / C(an) \}^{K(an)}] : (2)$$

A : 風 配

C, K : ワイブルパラメータ

(2)式の右辺の全風向にわたる合計は、 i 点における地上の風速が許容風速 V_1 を超える確率の全風向の総計に対応する。

$$P_i (V_i > V_1) = \sum_n A(an) \cdot \exp [- \{ (V_1 / R_i(an)) / C(an) \}^{K(an)}] : (3)$$

これより、地上 i 点の風速超過確率が求まる。

風向毎のワイブルパラメータ

風 向	日 最 大 平 均 風 速		
	$A(an)$	$C(an)$	$K(an)$
N N E	0.013	5.33	4.00
N E	0.006	3.72	7.44
E N E	0.009	4.64	3.40
E	0.001	-	-
E S E	0.005	5.51	2.39
S E	0.044	6.94	3.90
S S E	0.113	7.92	3.25
S	0.111	5.47	7.38
S S W	0.047	5.15	5.66
S W	0.012	4.74	6.10
W S W	0.014	4.87	4.35
W	0.024	7.48	4.29
W N W	0.196	7.79	4.40
N W	0.180	7.95	3.88
N N W	0.124	6.85	3.11
N	0.101	5.66	3.34

注)1: A ; 風配 K, C ; ワイブルパラメータ

2: 名古屋地方気象台 (標高 51.1m の地上 18 m) における 2003 年 1 月 1 日 ~ 2007 年 12 月 31 日の観測値より求めた。

平均風速と瞬間風速の関係は、次式で表される。

$$\overline{V}_i = G t \cdot V_i$$

$\overline{V}_i$: 評価時間 t 秒の瞬間風速

$G t$: 平均化時間 10 分間の平均風速に対する評価時間 t 秒の瞬間風速の
ガストファクター

V_i : 10 分間平均風速

$$G t = (t / 600)^{-0.08} \cdot R^{-\alpha t} \quad (\text{但し、} G t \geq 3.5) \quad \cdots \cdots \text{注})$$

$$\alpha t = - 0.065 \ln (t / 600)$$

t : 瞬間風速の評価時間 (秒) (= 2 秒)

R : 上空風速に対する地上の風速比

注) 「市街地低層部における風の性状と風環境評価に関する研究 強風時における市街地低層部の変動風の性状」(村上周三等, 日本建築学会, 昭和 57 年)
本式によれば、ガストファクターの値は、1.5~3.5 となる。しかし、「通常の市街地」におけるガストファクター「2.0~2.5」を考慮し、ここでは、ガストファクターの下限値を 2.0 として、算出された値を用いた。ただし、ささしまライブ 24 地区内における高層建物近傍において、ガストファクターが 1.5~2.0 と算出された地点については、「特に風速の大きい場所(高層ビル近傍の増速域など)」における「1.5~2.0」を考慮して、風洞実験によりガストファクターを測定し、同様な値が得られることを確認した後、実験により得られた値を用いた。

資料 1 1 - 5 各予測地点における風速値

[本編 p.330 参照]

名古屋地方気象台（地上18m）の風速を1.00とした場合の予測地点（地上1.5m）の風速値は、次に示すとおりである。

予測 地点 No	NNE		NE		ENE		E		ESE		SE		SSE		S	
	建設前	建設後	建設前	建設後	建設前	建設後	建設前	建設後	建設前	建設後	建設前	建設後	建設前	建設後	建設前	建設後
1	0.57	0.61	0.48	0.71	0.33	0.39	0.28	0.54	0.22	0.74	0.28	0.80	0.50	0.64	0.56	0.50
2	0.59	0.92	0.47	0.79	0.32	0.45	0.24	0.46	0.28	0.53	0.24	0.71	0.47	0.50	0.57	0.38
3	0.34	0.41	0.34	0.55	0.39	0.41	0.41	0.63	0.36	0.52	0.34	0.40	0.36	0.59	0.28	0.52
4	0.23	0.54	0.25	0.77	0.49	0.57	0.77	0.72	0.81	0.58	0.71	0.60	0.40	0.65	0.40	0.58
5	0.24	0.64	0.25	0.73	0.48	0.65	0.70	0.81	0.80	0.53	0.76	0.64	0.58	0.58	0.36	0.70
6	0.12	0.49	0.09	0.63	0.10	0.60	0.19	0.84	0.24	0.47	0.22	0.23	0.25	0.48	0.22	0.72
7	0.19	0.54	0.15	0.58	0.10	0.51	0.15	0.70	0.24	0.63	0.22	0.50	0.26	0.41	0.19	1.03
8	0.12	0.34	0.13	0.40	0.18	0.50	0.29	0.88	0.29	0.65	0.22	0.38	0.20	0.45	0.26	1.06
9	0.25	0.24	0.36	0.40	0.33	0.58	0.32	0.98	0.36	0.82	0.28	0.45	0.21	0.16	0.27	0.79
10	0.15	0.17	0.26	0.21	0.40	0.40	0.30	0.81	0.28	0.61	0.20	0.38	0.14	0.25	0.16	0.99
11	0.38	0.16	0.37	0.21	0.44	0.26	0.45	0.39	0.33	0.24	0.28	0.31	0.17	0.17	0.26	0.57
12	0.36	0.26	0.28	0.20	0.38	0.28	0.42	0.38	0.32	0.25	0.34	0.30	0.18	0.18	0.28	0.58
13	0.34	0.22	0.22	0.22	0.33	0.46	0.41	0.48	0.42	0.42	0.39	0.47	0.18	0.16	0.22	0.35
14	0.29	0.20	0.30	0.29	0.40	0.49	0.45	0.55	0.52	0.52	0.19	0.35	0.28	0.14	0.65	0.17
15	0.16	0.22	0.13	0.14	0.30	0.17	0.28	0.40	0.30	0.36	0.24	0.29	0.15	0.13	0.23	0.16
16	0.56	0.34	0.39	0.38	0.44	0.57	0.53	0.73	0.55	0.54	0.20	0.30	0.48	0.22	0.63	0.28
17	0.48	0.29	0.35	0.37	0.42	0.56	0.40	0.56	0.26	0.38	0.20	0.26	0.43	0.25	0.51	0.27
18	0.55	0.35	0.40	0.41	0.43	0.57	0.40	0.37	0.35	0.32	0.19	0.35	0.39	0.25	0.48	0.40
19	0.56	0.48	0.42	0.40	0.41	0.47	0.50	0.58	0.32	0.40	0.22	0.46	0.38	0.36	0.50	0.34
20	0.57	0.90	0.45	0.65	0.41	0.32	0.48	0.49	0.29	0.25	0.24	0.30	0.44	0.28	0.54	0.38
21	0.59	0.72	0.46	0.62	0.43	0.36	0.56	0.54	0.33	0.56	0.34	0.71	0.54	0.59	0.46	0.76
22	0.56	1.00	0.45	0.70	0.37	0.28	0.41	0.41	0.27	0.39	0.34	0.37	0.49	0.44	0.48	0.48
23	0.65	0.49	0.54	0.34	0.39	0.26	0.36	0.50	0.22	0.68	0.41	0.67	0.53	0.60	0.50	0.56
24	0.60	0.59	0.50	0.27	0.36	0.16	0.35	0.33	0.13	0.35	0.31	0.30	0.35	0.41	0.33	0.41
25	0.51	0.35	0.43	0.27	0.36	0.19	0.35	0.31	0.20	0.35	0.32	0.33	0.50	0.36	0.43	0.34
26	0.62	0.45	0.52	0.32	0.37	0.22	0.34	0.33	0.23	0.41	0.37	0.42	0.51	0.44	0.47	0.44
27	0.55	0.36	0.51	0.42	0.33	0.27	0.22	0.36	0.22	0.44	0.50	0.40	0.60	0.48	0.56	0.42
28	0.54	0.40	0.48	0.29	0.38	0.18	0.28	0.27	0.37	0.28	0.48	0.44	0.62	0.56	0.47	0.40
29	0.51	0.39	0.46	0.36	0.33	0.23	0.20	0.26	0.40	0.39	0.56	0.53	0.61	0.53	0.54	0.42
30	0.61	0.76	0.50	0.51	0.28	0.32	0.17	0.24	0.22	0.37	0.49	0.29	0.64	0.40	0.61	0.32
31	0.55	0.65	0.46	0.58	0.33	0.46	0.19	0.35	0.23	0.45	0.22	0.55	0.50	0.35	0.65	0.26
32	0.45	0.55	0.50	0.59	0.38	0.46	0.23	0.35	0.27	0.23	0.29	0.28	0.15	0.56	0.14	0.60
33	0.34	0.45	0.39	0.49	0.40	0.51	0.36	0.52	0.27	0.29	0.26	0.27	0.22	0.37	0.17	0.44
34	0.53	0.57	0.50	0.51	0.62	0.53	0.70	0.70	0.46	0.45	0.37	0.35	0.51	0.66	0.52	0.63
35	0.66	0.71	0.55	0.60	0.57	0.47	0.90	0.70	0.82	0.75	0.86	0.80	0.89	0.71	0.83	0.52
36	0.39	0.40	0.54	0.47	0.65	0.64	0.82	0.71	0.38	0.38	0.51	0.44	0.62	0.56	0.66	0.53
37	0.16	0.14	0.24	0.18	0.50	0.43	0.55	0.51	0.30	0.31	0.37	0.36	0.39	0.38	0.37	0.36
38	0.34	0.37	0.20	0.23	0.32	0.28	0.62	0.61	0.63	0.59	0.81	0.79	0.83	0.75	0.73	0.59
39	0.35	0.37	0.23	0.24	0.20	0.20	0.21	0.24	0.41	0.33	0.63	0.50	0.75	0.59	0.67	0.46
40	0.34	0.26	0.16	0.19	0.20	0.20	0.35	0.32	0.40	0.41	0.40	0.39	0.71	0.61	0.65	0.51
41	0.52	0.30	0.37	0.23	0.28	0.22	0.30	0.35	0.50	0.52	0.58	0.55	0.69	0.66	0.55	0.49
42	0.39	0.23	0.24	0.27	0.29	0.33	0.42	0.41	0.69	0.69	0.79	0.74	0.78	0.78	0.51	0.49
43	0.32	0.15	0.24	0.22	0.36	0.41	0.29	0.29	0.31	0.30	0.29	0.28	0.33	0.36	0.43	0.39
44	0.35	0.29	0.44	0.42	0.49	0.46	0.46	0.44	0.53	0.51	0.50	0.50	0.47	0.46	0.26	0.25
45	0.26	0.27	0.30	0.30	0.42	0.43	0.78	0.78	0.76	0.76	0.89	0.83	0.81	0.76	0.42	0.42
46	0.45	0.37	0.43	0.38	0.31	0.30	0.33	0.34	0.42	0.41	0.52	0.47	0.73	0.68	0.72	0.67
47	0.24	0.24	0.27	0.27	0.34	0.35	0.26	0.26	0.32	0.32	0.16	0.15	0.16	0.15	0.18	0.16
48	0.23	0.24	0.33	0.32	0.28	0.31	0.29	0.26	0.38	0.35	0.35	0.34	0.27	0.25	0.20	0.19
49	0.16	0.15	0.20	0.19	0.50	0.44	0.65	0.63	0.61	0.58	0.64	0.63	0.40	0.33	0.60	0.61
50	0.28	0.31	0.23	0.22	0.29	0.26	0.45	0.40	0.47	0.43	0.35	0.35	0.43	0.45	0.43	0.45
51	0.27	0.29	0.20	0.24	0.20	0.17	0.18	0.17	0.22	0.21	0.31	0.31	0.32	0.35	0.55	0.57
52	0.32	0.34	0.42	0.30	0.78	0.62	0.78	0.73	0.72	0.68	0.64	0.62	0.81	0.64	0.71	0.39
53	0.28	0.32	0.33	0.27	0.60	0.44	0.73	0.64	0.79	0.72	0.80	0.78	0.71	0.47	0.59	0.63
54	0.63	0.58	0.36	0.41	0.28	0.23	0.57	0.53	0.46	0.43	0.40	0.43	0.43	0.46	0.60	0.52
55	0.30	0.35	0.37	0.35	0.33	0.31	0.38	0.36	0.41	0.37	0.35	0.32	0.20	0.17	0.21	0.21
56	0.25	0.24	0.20	0.20	0.17	0.16	0.18	0.19	0.34	0.32	0.35	0.41	0.49	0.49	0.33	0.48
57	0.78	0.76	0.71	0.72	0.44	0.43	0.57	0.55	0.73	0.73	0.66	0.61	0.44	0.41	0.23	0.24
58	0.29	0.29	0.29	0.28	0.24	0.23	0.25	0.17	0.26	0.30	0.31	0.34	0.32	0.39	0.18	0.27
59	0.18	0.19	0.19	0.19	0.28	0.31	0.32	0.39	0.57	0.56	0.18	0.31	0.20	0.33	0.19	0.18

予測 地点 №	NNE		NE		ENE		E		ESE		SE		SSE		S	
	建設前	建設後	建設前	建設後	建設前	建設後	建設前	建設後	建設前	建設後	建設前	建設後	建設前	建設後	建設前	建設後
60	0.33	0.30	0.36	0.34	0.21	0.21	0.23	0.21	0.37	0.30	0.27	0.29	0.42	0.34	0.39	0.41
61	0.29	0.28	0.25	0.24	0.24	0.23	0.23	0.21	0.31	0.28	0.26	0.22	0.23	0.22	0.27	0.26
62	0.32	0.32	0.33	0.31	0.28	0.27	0.24	0.25	0.28	0.26	0.22	0.20	0.23	0.22	0.32	0.31
63	0.28	0.27	0.26	0.26	0.26	0.24	0.27	0.28	0.36	0.34	0.28	0.24	0.31	0.23	0.39	0.40
64	0.22	0.23	0.27	0.27	0.28	0.26	0.33	0.36	0.26	0.27	0.23	0.19	0.17	0.21	0.17	0.18
65	0.78	0.78	0.90	0.86	0.69	0.65	0.52	0.51	0.42	0.39	0.28	0.24	0.47	0.51	0.59	0.58
66	0.29	0.29	0.33	0.32	0.37	0.34	0.40	0.38	0.34	0.28	0.22	0.19	0.19	0.19	0.18	0.18
67	0.40	0.45	0.44	0.44	0.32	0.28	0.23	0.19	0.23	0.24	0.37	0.33	0.32	0.34	0.29	0.28
68	0.25	0.24	0.32	0.31	0.38	0.35	0.49	0.37	0.27	0.22	0.22	0.23	0.24	0.26	0.44	0.39
69	0.33	0.42	0.36	0.32	0.26	0.24	0.25	0.19	0.25	0.22	0.20	0.21	0.42	0.48	0.42	0.47
70	0.56	0.61	0.35	0.37	0.25	0.24	0.29	0.28	0.26	0.24	0.24	0.28	0.45	0.48	0.38	0.46
71	0.32	0.35	0.32	0.40	0.34	0.27	0.30	0.27	0.16	0.14	0.29	0.31	0.66	0.71	0.59	0.65
72	0.24	0.25	0.32	0.26	0.36	0.17	0.29	0.32	0.33	0.29	0.38	0.41	0.40	0.47	0.25	0.31
73	0.30	0.32	0.46	0.26	0.41	0.18	0.27	0.28	0.53	0.58	0.63	0.62	0.56	0.64	0.27	0.33
74	0.30	0.28	0.28	0.25	0.31	0.14	0.22	0.22	0.37	0.43	0.48	0.46	0.36	0.46	0.32	0.30
75	0.42	0.35	0.43	0.32	0.43	0.29	0.36	0.39	0.41	0.46	0.36	0.38	0.28	0.32	0.42	0.39

予測 地点 No	SSW		SW		WSW		W		WNW		NW		NNW		N	
	建設前	建設後	建設前	建設後	建設前	建設後	建設前	建設後	建設前	建設後	建設前	建設後	建設前	建設後	建設前	建設後
1	0.46	0.29	0.50	0.35	0.47	0.62	0.18	0.93	0.27	0.95	0.46	0.46	0.62	0.26	0.66	0.46
2	0.54	0.46	0.57	0.66	0.52	0.59	0.22	0.63	0.30	0.46	0.53	0.45	0.60	0.39	0.70	0.81
3	0.33	0.52	0.65	0.49	0.72	0.52	0.47	0.54	0.34	0.55	0.41	0.89	0.57	0.67	0.66	0.48
4	0.36	0.51	0.37	0.52	0.49	0.36	0.48	0.55	0.46	0.62	0.53	0.78	0.47	0.48	0.44	0.54
5	0.40	0.47	0.40	0.46	0.40	0.48	0.43	0.38	0.46	0.52	0.51	0.56	0.41	0.57	0.42	0.74
6	0.26	0.68	0.38	0.68	0.42	0.51	0.37	0.65	0.30	0.93	0.25	0.71	0.22	0.53	0.22	0.60
7	0.25	0.97	0.28	0.81	0.29	0.50	0.24	0.57	0.24	0.83	0.27	0.72	0.25	0.61	0.30	0.71
8	0.24	1.14	0.41	0.97	0.52	0.47	0.36	0.65	0.30	0.79	0.30	0.71	0.20	0.55	0.22	0.54
9	0.25	0.92	0.40	0.66	0.43	0.30	0.29	0.45	0.26	0.54	0.28	0.41	0.25	0.27	0.24	0.33
10	0.24	1.12	0.51	0.81	0.58	0.37	0.43	0.44	0.38	0.56	0.38	0.44	0.25	0.48	0.20	0.35
11	0.42	0.75	0.60	0.48	0.54	0.21	0.53	0.20	0.36	0.32	0.27	0.29	0.48	0.35	0.55	0.30
12	0.39	0.57	0.56	0.40	0.53	0.34	0.48	0.44	0.44	0.45	0.54	0.51	0.57	0.51	0.49	0.46
13	0.29	0.30	0.25	0.49	0.22	0.37	0.38	0.56	0.39	0.57	0.43	0.51	0.50	0.40	0.48	0.35
14	0.59	0.51	0.73	0.90	0.66	0.83	0.61	0.78	0.39	0.70	0.38	0.47	0.33	0.31	0.32	0.29
15	0.25	0.29	0.39	0.41	0.35	0.39	0.34	0.38	0.27	0.40	0.19	0.55	0.23	0.53	0.27	0.39
16	0.66	0.48	0.74	0.87	0.58	0.81	0.45	0.68	0.26	0.64	0.30	0.31	0.49	0.28	0.64	0.45
17	0.54	0.51	0.53	0.76	0.38	0.72	0.26	0.56	0.27	0.59	0.44	0.32	0.51	0.29	0.57	0.37
18	0.54	0.92	0.54	1.15	0.41	0.95	0.31	0.84	0.22	0.83	0.44	0.53	0.56	0.51	0.65	0.41
19	0.52	0.82	0.52	1.15	0.37	0.94	0.34	0.73	0.22	0.61	0.39	0.60	0.53	0.66	0.63	0.58
20	0.46	0.55	0.39	0.68	0.25	0.70	0.25	0.55	0.20	0.28	0.32	0.67	0.50	0.86	0.62	0.95
21	0.37	0.84	0.34	0.84	0.39	0.60	0.46	0.27	0.48	0.32	0.44	0.57	0.56	0.72	0.60	0.77
22	0.44	0.36	0.31	0.25	0.14	0.27	0.15	0.38	0.16	0.49	0.26	0.62	0.49	0.74	0.62	0.99
23	0.45	0.39	0.66	0.28	0.63	0.36	0.22	0.40	0.17	0.32	0.34	0.29	0.60	0.28	0.74	0.44
24	0.40	0.30	0.38	0.19	0.19	0.12	0.06	0.24	0.11	0.45	0.24	0.52	0.44	0.69	0.55	0.76
25	0.50	0.28	0.72	0.44	0.64	0.29	0.24	0.17	0.08	0.24	0.08	0.18	0.28	0.22	0.54	0.42
26	0.39	0.27	0.57	0.34	0.61	0.45	0.35	0.29	0.17	0.44	0.24	0.34	0.52	0.38	0.70	0.55
27	0.38	0.22	0.44	0.21	0.54	0.32	0.19	0.47	0.13	0.61	0.35	0.53	0.55	0.46	0.68	0.43
28	0.30	0.21	0.54	0.35	0.84	0.64	0.49	0.41	0.25	0.26	0.14	0.21	0.28	0.28	0.56	0.46
29	0.33	0.23	0.45	0.31	0.68	0.60	0.56	0.45	0.23	0.39	0.35	0.38	0.57	0.42	0.60	0.44
30	0.47	0.20	0.45	0.32	0.60	0.53	0.38	0.62	0.28	0.82	0.50	0.59	0.65	0.39	0.77	0.66
31	0.65	0.31	0.57	0.46	0.54	0.51	0.34	0.70	0.34	0.90	0.61	0.78	0.75	0.74	0.81	0.83
32	0.17	0.50	0.27	0.65	0.52	0.62	0.41	0.71	0.44	0.73	0.52	0.68	0.59	0.68	0.67	0.72
33	0.20	0.32	0.34	0.35	0.39	0.42	0.54	0.56	0.69	0.73	0.64	0.91	0.55	0.62	0.51	0.61
34	0.44	0.52	0.41	0.52	0.68	0.79	0.70	0.55	0.76	0.80	0.70	0.81	0.74	0.87	0.67	0.88
35	0.74	0.46	0.42	0.25	0.60	0.53	0.26	0.38	0.32	0.27	0.90	0.31	0.97	0.80	0.94	0.84
36	0.61	0.48	0.45	0.38	0.48	0.34	0.60	0.48	0.82	0.43	0.79	0.31	0.60	0.47	0.62	0.70
37	0.32	0.37	0.45	0.37	0.46	0.44	0.41	0.42	0.34	0.36	0.24	0.26	0.12	0.13	0.13	0.10
38	0.49	0.32	0.30	0.30	0.49	0.52	0.63	0.64	0.66	0.71	0.76	0.65	0.70	0.52	0.41	0.39
39	0.49	0.26	0.29	0.26	0.28	0.37	0.36	0.45	0.51	0.75	0.69	0.59	0.81	0.61	0.66	0.45
40	0.55	0.42	0.40	0.28	0.36	0.41	0.57	0.58	0.52	0.54	0.52	0.52	0.72	0.54	0.78	0.30
41	0.22	0.16	0.29	0.23	0.55	0.51	0.62	0.61	0.52	0.56	0.46	0.48	0.53	0.43	0.65	0.44
42	0.20	0.19	0.19	0.16	0.33	0.35	0.76	0.74	0.68	0.66	0.58	0.58	0.51	0.58	0.54	0.39
43	0.30	0.28	0.32	0.32	0.37	0.35	0.25	0.27	0.53	0.52	0.60	0.61	0.53	0.51	0.36	0.42
44	0.20	0.18	0.21	0.18	0.22	0.21	0.21	0.21	0.27	0.27	0.14	0.15	0.13	0.12	0.43	0.17
45	0.36	0.36	0.34	0.39	0.51	0.53	0.58	0.60	0.65	0.64	0.59	0.60	0.49	0.48	0.30	0.29
46	0.70	0.64	0.55	0.54	0.68	0.67	0.46	0.46	0.42	0.40	0.42	0.38	0.65	0.51	0.46	0.34
47	0.18	0.18	0.17	0.16	0.28	0.27	0.41	0.39	0.25	0.23	0.28	0.28	0.29	0.26	0.20	0.18
48	0.25	0.28	0.41	0.48	0.59	0.59	0.62	0.61	0.45	0.47	0.41	0.40	0.26	0.28	0.17	0.15
49	0.37	0.37	0.28	0.27	0.23	0.23	0.27	0.30	0.15	0.17	0.24	0.20	0.12	0.12	0.16	0.15
50	0.44	0.46	0.48	0.45	0.26	0.26	0.25	0.17	0.38	0.18	0.46	0.33	0.51	0.35	0.34	0.35
51	0.56	0.53	0.30	0.31	0.25	0.20	0.49	0.42	0.49	0.42	0.60	0.66	0.61	0.65	0.44	0.42
52	0.46	0.40	0.55	0.54	0.61	0.43	0.77	0.36	0.86	0.47	0.89	0.60	0.88	0.80	0.78	0.86
53	0.69	0.69	0.49	0.56	0.51	0.42	0.40	0.31	0.37	0.32	0.42	0.41	0.59	0.63	0.51	0.68
54	0.38	0.34	0.21	0.19	0.27	0.22	0.49	0.46	0.44	0.57	0.52	0.64	0.41	0.53	0.42	0.40
55	0.21	0.20	0.19	0.20	0.22	0.12	0.25	0.25	0.41	0.34	0.28	0.28	0.42	0.41	0.45	0.44
56	0.26	0.37	0.41	0.37	0.44	0.41	0.44	0.47	0.33	0.37	0.44	0.51	0.28	0.34	0.19	0.20
57	0.17	0.16	0.24	0.19	0.24	0.26	0.26	0.23	0.42	0.41	0.45	0.48	0.49	0.51	0.58	0.55
58	0.22	0.25	0.36	0.47	0.54	0.63	0.57	0.61	0.51	0.55	0.49	0.53	0.40	0.41	0.35	0.36
59	0.23	0.26	0.39	0.58	0.42	0.56	0.49	0.58	0.44	0.57	0.36	0.42	0.31	0.34	0.27	0.29

予測 地点 №	SSW		SW		WSW		W		WNW		NW		NNW		N	
	建設前	建設後	建設前	建設後	建設前	建設後	建設前	建設後	建設前	建設後	建設前	建設後	建設前	建設後	建設前	建設後
60	0.39	0.36	0.33	0.36	0.23	0.22	0.18	0.17	0.17	0.19	0.26	0.24	0.23	0.22	0.27	0.22
61	0.41	0.42	0.39	0.40	0.32	0.30	0.23	0.20	0.32	0.31	0.38	0.35	0.60	0.59	0.53	0.52
62	0.40	0.41	0.41	0.44	0.36	0.40	0.26	0.28	0.21	0.21	0.29	0.27	0.39	0.37	0.34	0.32
63	0.31	0.29	0.24	0.27	0.26	0.26	0.25	0.27	0.20	0.19	0.37	0.29	0.43	0.36	0.29	0.23
64	0.21	0.25	0.33	0.31	0.34	0.31	0.39	0.33	0.38	0.35	0.22	0.20	0.32	0.32	0.30	0.27
65	0.73	0.75	0.69	0.68	0.46	0.43	0.36	0.31	0.36	0.34	0.22	0.21	0.39	0.39	0.60	0.59
66	0.24	0.25	0.29	0.31	0.32	0.32	0.33	0.30	0.38	0.39	0.37	0.32	0.21	0.19	0.21	0.21
67	0.24	0.25	0.29	0.29	0.40	0.37	0.48	0.44	0.38	0.35	0.27	0.25	0.33	0.33	0.24	0.29
68	0.54	0.52	0.45	0.46	0.33	0.32	0.26	0.24	0.25	0.22	0.24	0.25	0.26	0.25	0.23	0.23
69	0.60	0.62	0.52	0.61	0.43	0.45	0.36	0.34	0.31	0.29	0.21	0.18	0.35	0.43	0.37	0.38
70	0.35	0.42	0.25	0.25	0.35	0.28	0.38	0.31	0.37	0.34	0.40	0.35	0.37	0.47	0.56	0.62
71	0.64	0.68	0.38	0.50	0.24	0.27	0.31	0.28	0.38	0.40	0.43	0.53	0.67	0.77	0.44	0.47
72	0.42	0.26	0.62	0.43	0.61	0.43	0.35	0.27	0.27	0.30	0.30	0.38	0.15	0.20	0.15	0.17
73	0.43	0.28	0.53	0.41	0.77	0.68	0.63	0.52	0.41	0.37	0.34	0.37	0.33	0.40	0.26	0.34
74	0.49	0.35	0.67	0.50	0.78	0.67	0.59	0.44	0.28	0.22	0.23	0.23	0.22	0.27	0.24	0.28
75	0.40	0.32	0.63	0.52	0.76	0.70	0.67	0.61	0.43	0.36	0.24	0.23	0.32	0.30	0.41	0.39

資料 1 1 - 6 各予測地点における風速超過確率

[本編 p.330 参照]

各予測地点における風速超過確率は、以下のとおりである。

(1) 日最大瞬間風速が 10m / s を超える確率

単位：%

予測 地点 №	建設前	建設後 (植栽なし)	建設後 (植栽あり)
1	6.06	24.12	22.46
2	7.31	10.92	8.28
3	3.11	24.98	24.81
4	6.40	24.54	22.66
5	8.55	10.15	10.68
6	0.01	23.49	25.19
7	0.01	22.53	22.55
8	0.01	27.70	22.06
9	0.00	5.09	5.18
10	0.35	14.54	14.17
11	0.81	0.22	0.10
12	5.00	4.83	3.90
13	1.66	7.95	6.59
14	1.00	12.45	12.84
15	0.00	5.77	4.45
16	2.68	7.73	8.00
17	2.64	4.85	4.73
18	3.22	23.50	21.43
19	2.13	20.35	17.34
20	2.07	37.14	20.44
21	5.80	23.70	16.06
22	2.50	39.80	18.93
23	5.74	5.87	4.82
24	0.63	7.94	9.54
25	1.73	0.34	0.29
26	3.90	4.10	1.68
27	5.61	13.73	10.33
28	4.23	2.58	2.57
29	5.99	3.96	2.82
30	11.76	15.37	12.49
31	15.17	33.75	31.29
32	5.73	26.05	22.72
33	17.53	30.32	28.29
34	31.67	34.70	30.01
35	29.94	13.36	11.69
36	32.57	5.81	4.73
37	0.47	0.63	0.45
38	33.78	30.83	27.58

予測 地点 №	建設前	建設後 (植栽なし)	建設後 (植栽あり)
39	24.56	23.35	22.28
40	17.18	10.07	10.02
41	11.22	10.10	10.46
42	24.86	26.20	24.07
43	8.54	9.97	8.90
44	1.43	1.35	1.31
45	23.50	22.58	22.25
46	10.29	7.35	6.58
47	0.02	0.02	0.01
48	1.78	2.41	1.88
49	1.53	1.31	0.97
50	3.06	1.32	1.10
51	8.83	12.18	11.32
52	47.64	23.59	20.67
53	10.68	9.40	7.57
54	4.25	13.85	12.71
55	0.45	0.25	0.20
56	2.63	4.44	4.08
57	4.60	5.45	4.33
58	4.14	7.88	6.58
59	0.77	4.35	5.06
60	0.78	0.23	0.17
61	2.32	2.59	1.91
62	0.11	0.13	0.07
63	0.50	0.11	0.05
64	0.10	0.03	0.04
65	1.93	2.55	2.36
66	0.27	0.08	0.15
67	0.29	0.23	0.23
68	0.00	0.01	0.01
69	0.77	1.67	1.68
70	1.81	2.85	2.40
71	9.00	15.15	14.21
72	0.55	1.45	1.53
73	4.45	6.12	5.65
74	0.89	1.31	1.31
75	1.40	0.85	0.68

(2) 日最大瞬間風速が 15m / s を超える確率

単位：%

予測 地点 №	建設前	建設後 (植栽なし)	建設後 (植栽あり)
1	0.05	4.19	4.14
2	0.03	0.16	0.06
3	0.01	4.75	6.26
4	0.04	2.07	1.22
5	0.19	0.04	0.04
6	0.00	1.55	2.38
7	0.00	0.33	0.54
8	0.00	0.73	0.25
9	0.00	0.01	0.02
10	0.00	0.08	0.06
11	0.00	0.00	0.00
12	0.01	0.00	0.00
13	0.00	0.01	0.00
14	0.00	0.30	0.43
15	0.00	0.03	0.01
16	0.01	0.05	0.05
17	0.00	0.00	0.00
18	0.00	3.24	3.00
19	0.00	0.45	0.22
20	0.00	6.60	2.44
21	0.03	1.27	0.47
22	0.01	11.65	1.32
23	0.05	0.30	0.16
24	0.00	0.07	0.20
25	0.01	0.00	0.00
26	0.02	0.00	0.00
27	0.13	0.07	0.02
28	0.20	0.04	0.04
29	0.17	0.02	0.02
30	0.44	0.12	0.05
31	0.62	5.98	5.45
32	0.02	1.96	1.75
33	0.41	4.52	3.54
34	3.07	5.31	3.59
35	5.15	1.18	0.77
36	5.22	0.07	0.04
37	0.00	0.00	0.00
38	4.72	3.15	2.08

予測 地点 №	建設前	建設後 (植栽なし)	建設後 (植栽あり)
39	2.88	0.84	1.07
40	1.28	0.10	0.17
41	0.65	0.45	0.45
42	2.23	2.05	1.94
43	0.05	0.06	0.09
44	0.00	0.00	0.00
45	2.72	1.83	1.87
46	1.20	0.68	0.63
47	0.00	0.00	0.00
48	0.00	0.00	0.00
49	0.00	0.00	0.00
50	0.00	0.00	0.00
51	0.08	0.55	0.41
52	12.82	2.13	1.44
53	1.14	0.26	0.17
54	0.00	0.31	0.21
55	0.00	0.00	0.00
56	0.01	0.01	0.01
57	0.01	0.01	0.01
58	0.00	0.01	0.00
59	0.00	0.00	0.00
60	0.00	0.00	0.00
61	0.02	0.04	0.01
62	0.00	0.00	0.00
63	0.00	0.00	0.00
64	0.00	0.00	0.00
65	0.00	0.01	0.01
66	0.00	0.00	0.00
67	0.00	0.00	0.00
68	0.00	0.00	0.00
69	0.00	0.00	0.01
70	0.00	0.01	0.01
71	0.55	1.81	1.56
72	0.00	0.00	0.00
73	0.05	0.32	0.31
74	0.00	0.00	0.00
75	0.01	0.00	0.00

(3) 日最大瞬間風速が 20m / s を超える確率

単位：%

予測 地点 №	建設前	建設後 (植栽なし)	建設後 (植栽あり)
1	0.00	0.06	0.06
2	0.00	0.00	0.00
3	0.00	0.24	0.59
4	0.00	0.02	0.00
5	0.00	0.00	0.00
6	0.00	0.00	0.00
7	0.00	0.00	0.00
8	0.00	0.00	0.00
9	0.00	0.00	0.00
10	0.00	0.00	0.00
11	0.00	0.00	0.00
12	0.00	0.00	0.00
13	0.00	0.00	0.00
14	0.00	0.00	0.00
15	0.00	0.00	0.00
16	0.00	0.00	0.00
17	0.00	0.00	0.00
18	0.00	0.03	0.02
19	0.00	0.00	0.00
20	0.00	0.41	0.08
21	0.00	0.01	0.00
22	0.00	1.48	0.01
23	0.00	0.00	0.00
24	0.00	0.00	0.00
25	0.00	0.00	0.00
26	0.00	0.00	0.00
27	0.00	0.00	0.00
28	0.00	0.00	0.00
29	0.00	0.00	0.00
30	0.00	0.00	0.00
31	0.00	0.08	0.10
32	0.00	0.00	0.00
33	0.00	0.04	0.02
34	0.02	0.05	0.02
35	0.13	0.01	0.00
36	0.05	0.00	0.00
37	0.00	0.00	0.00
38	0.23	0.09	0.05

予測 地点 №	建設前	建設後 (植栽なし)	建設後 (植栽あり)
39	0.07	0.00	0.00
40	0.02	0.00	0.00
41	0.01	0.00	0.00
42	0.10	0.08	0.09
43	0.00	0.00	0.00
44	0.00	0.00	0.00
45	0.16	0.07	0.07
46	0.03	0.01	0.01
47	0.00	0.00	0.00
48	0.00	0.00	0.00
49	0.00	0.00	0.00
50	0.00	0.00	0.00
51	0.00	0.00	0.00
52	0.68	0.05	0.02
53	0.02	0.00	0.00
54	0.00	0.00	0.00
55	0.00	0.00	0.00
56	0.00	0.00	0.00
57	0.00	0.00	0.00
58	0.00	0.00	0.00
59	0.00	0.00	0.00
60	0.00	0.00	0.00
61	0.00	0.00	0.00
62	0.00	0.00	0.00
63	0.00	0.00	0.00
64	0.00	0.00	0.00
65	0.00	0.00	0.00
66	0.00	0.00	0.00
67	0.00	0.00	0.00
68	0.00	0.00	0.00
69	0.00	0.00	0.00
70	0.00	0.00	0.00
71	0.00	0.04	0.03
72	0.00	0.00	0.00
73	0.00	0.00	0.00
74	0.00	0.00	0.00
75	0.00	0.00	0.00

事業予定地内の公開空地におけるビル風による影響を予測した。その概要等については、以下に示すとおりである。

1. 予 測

(1) 予測事項

新建築物によるビル風の影響

(2) 予測対象時期

新建築物建設後

(3) 予測場所

予測場所は図 - 1 に示すとおりであり、不特定多数の人が利用する公開空地内の 8 地点を設定した。

(4) 予測方法

予測方法は、本編と同じとした。(本編9-3 (4) 「予測方法」(本編p.323) 参照)

(5) 予測結果

建設後における風向・風速

新建築物の建設後（植栽あり）における風向・風速を、年間を通しての卓越風向である西北西（WNW）と南南東（SSE）の 2 風向について図 - 2 に示した。

なお、図中では本編と同様に、名古屋地方気象台での風速を 1 とした場合の 各地点における風速比を、風向と組み合わせてベクトルで表現した。（各予測地点における風速値は、表 - 1 参照）

建設後における風環境

新建築物の建設後（植栽あり）における風環境は、表 - 2 及び図 - 3 に示すとおりである。（各予測地点における風速超過確率は、表 - 3 参照）

これらによると、公開空地における風環境のランクは、予測地点 8 地点のうちランク 1 が 5 地点、ランク 2 が 1 地点、ランク 3 が 2 地点と予測される。

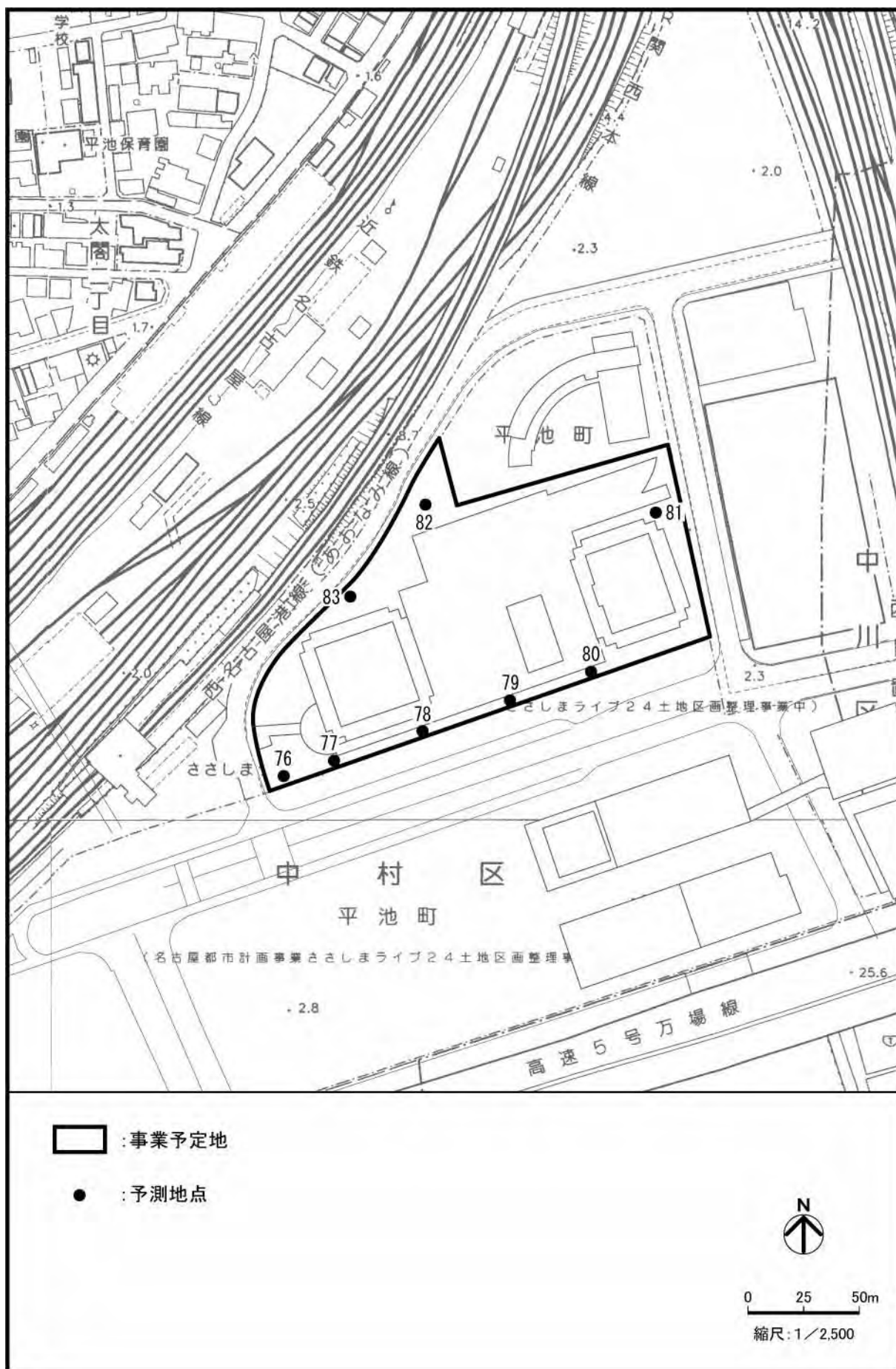


図 - 1 公開空地内の予測地点

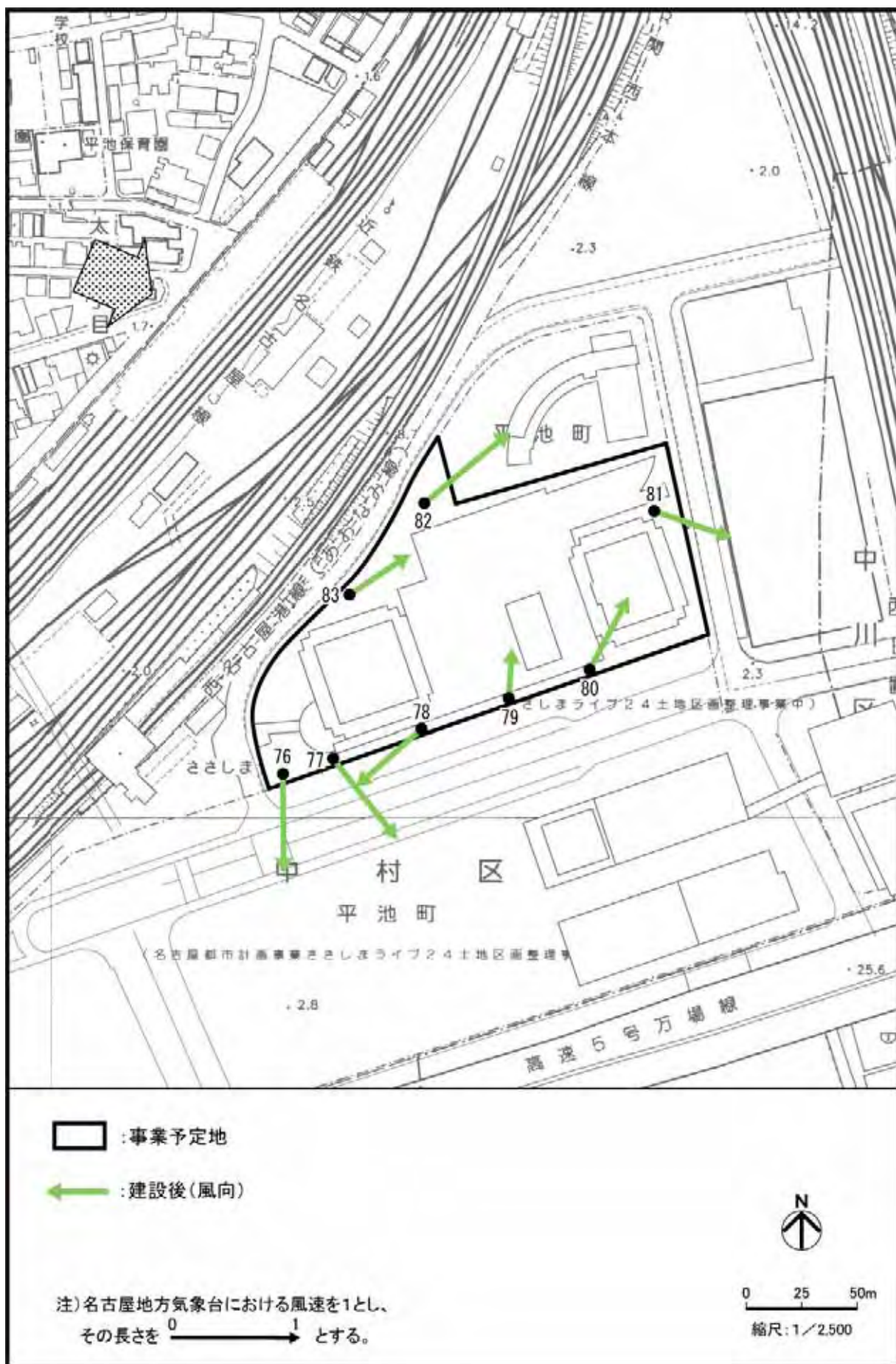


図 - 2 (1) 公開空地内の風向及び風速 (WNW) (新建築物建設後)

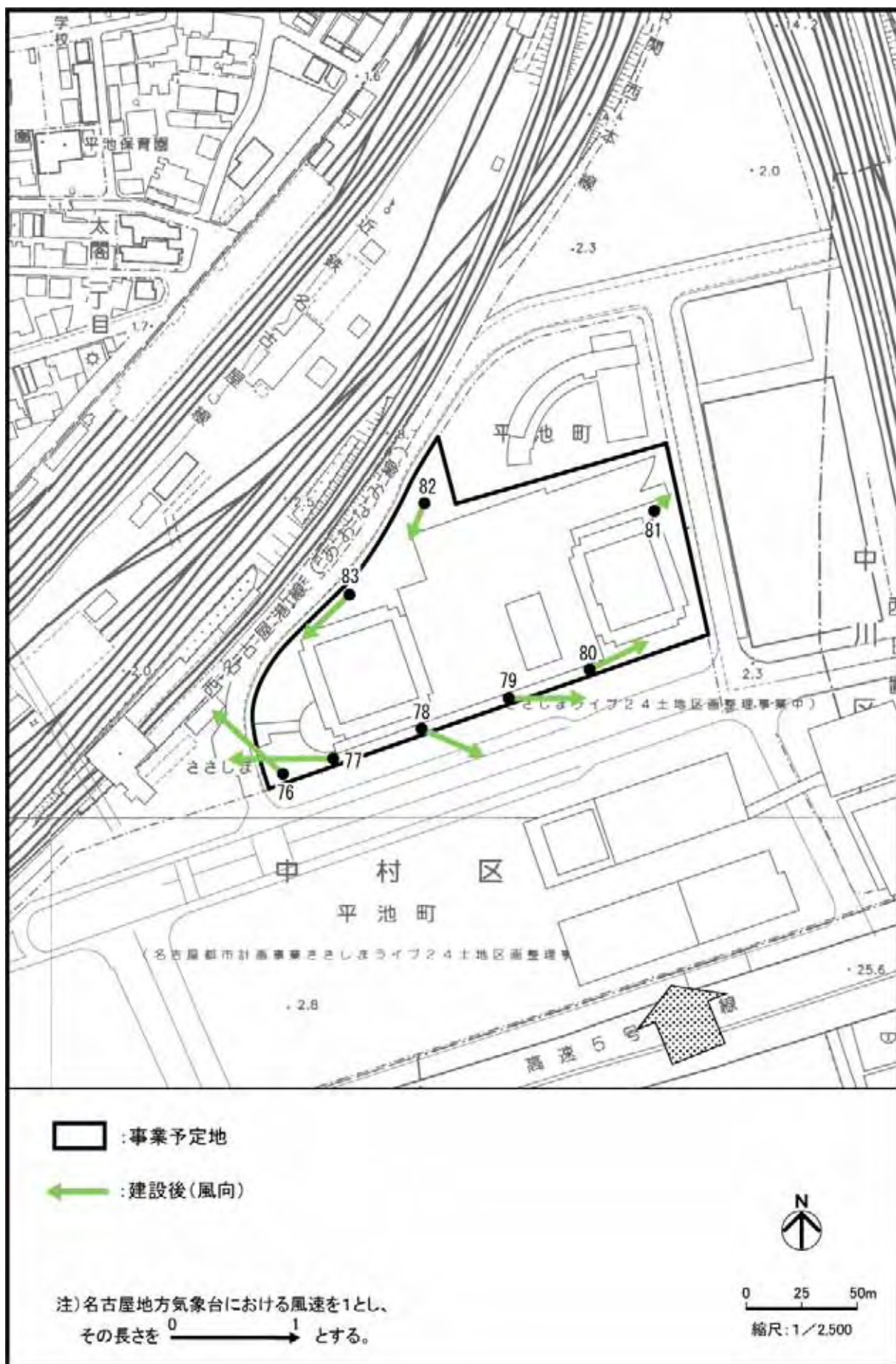


図 - 2 (2) 公開空地内の風向及び風速 (SSE) (新建築物建設後)

表 - 1 公開空地内の風速値（新建築物建設後）

予測地点 №	NNE	NE	ENE	E	ESE	SE	SSE	S
76	0.46	0.46	0.31	0.56	0.74	0.74	0.69	0.61
77	0.56	0.61	0.32	0.57	0.71	0.83	0.77	0.66
78	0.67	0.59	0.36	0.42	0.29	0.50	0.47	0.46
79	0.33	0.35	0.22	0.30	0.22	0.31	0.54	0.53
80	0.32	0.39	0.27	0.49	0.56	0.61	0.44	0.29
81	0.32	0.29	0.38	0.71	0.61	0.31	0.10	0.43
82	0.33	0.36	0.50	0.35	0.27	0.25	0.23	0.28
83	0.45	0.33	0.33	0.53	0.34	0.38	0.44	0.32

予測地点 №	SSW	SW	WSW	W	WNW	NW	NNW	N
76	0.39	0.26	0.48	0.63	0.72	0.53	0.48	0.43
77	0.45	0.52	0.57	0.70	0.75	0.39	0.28	0.47
78	0.51	0.56	0.40	0.39	0.62	0.46	0.47	0.64
79	0.66	0.73	0.54	0.24	0.31	0.37	0.36	0.32
80	0.31	0.39	0.25	0.54	0.58	0.47	0.36	0.34
81	0.38	0.23	0.18	0.38	0.58	0.57	0.55	0.52
82	0.60	0.94	0.80	0.84	0.82	0.46	0.42	0.40
83	0.35	0.59	0.42	0.47	0.50	0.40	0.44	0.46

注）名古屋地方気象台（地上 18m）の風速を 1.00 とした場合の予測地点（地上 1.5m）の風速値である。

表 - 2 公開空地内の風環境評価尺度に基づく風環境（新建築物建設後）

風環境	ランク 1	ランク 2	ランク 3	ランク 3 を超える
予測地点	78～81,83	82	76,77	

注）各予測地点のランクは、日最大瞬間風速 10m/s、15m/s、20m/s の各々について最も大きいランクで区分した。

表 - 3 公開空地内の風速超過確率（新建築物建設後）

単位：％

予測地点№	10m / s	15m / s	20m / s
76	22.15	1.33	0.01
77	22.45	2.83	0.08
78	9.80	0.02	0.00
79	2.54	0.03	0.00
80	7.21	0.00	0.00
81	9.40	0.02	0.00
82	17.56	2.99	0.02
83	3.21	0.00	0.00

注)1:10m / s とは、日最大瞬間風速が10m / s を超える頻度
 15m / s とは、日最大瞬間風速が15m / s を超える頻度
 20m / s とは、日最大瞬間風速が20m / s を超える頻度
 をいう。

2:10m / s の場合、許容される超過確率は10％以下の場合にランク 1
 となり、22％以下の場合にランク 2、35％以下の場合にランク 3 と
 なる。

15m / s の場合、許容される超過確率は0.9％以下の場合にランク 1
 となり、3.6％以下の場合にランク 2、7％以下の場合にランク 3
 となる。

20m / s の場合、許容される超過確率は 0.08％以下の場合にランク
 1 となり、0.6％以下の場合にランク 2、1.5％以下の場合にランク
 3 となる。

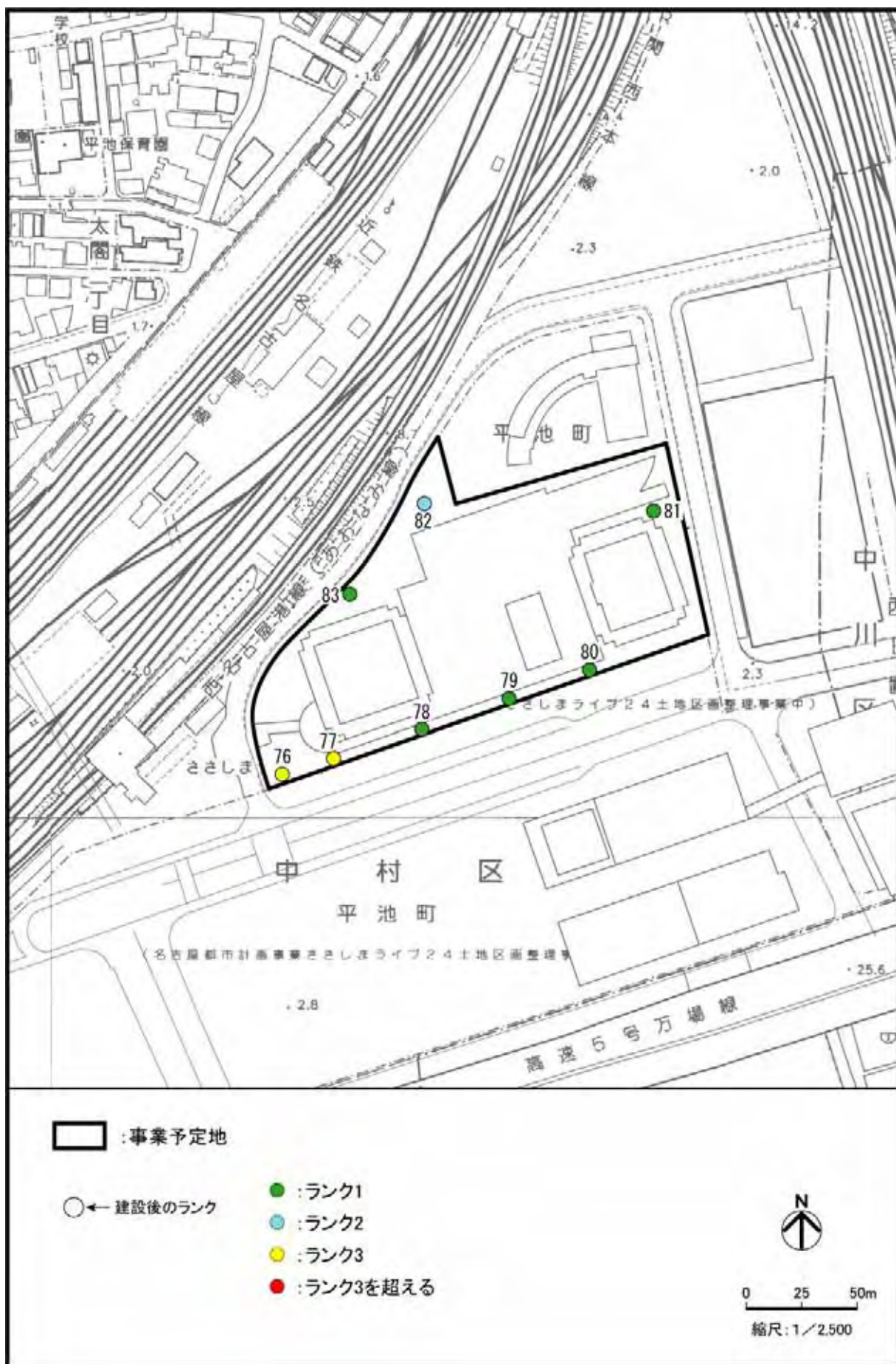


図 - 3 公開空地内の風環境のランク（新建築物建設後）

各時刻（真太陽時）における新建築物や既存建物等の日影と日影時間は、以下に示す理論式を用いて求めた。

1．太陽の位置

太陽の位置は、高度 h と方位角 A を用いて次式より求めた。（図 - 1 参照）

$$\text{太陽高度} : \sin h = \sin \varphi \cdot \sin \delta + \cos \varphi \cdot \cos \delta \cdot \cos t$$

$$\text{方位角} : \sin A = \cos \delta \cdot \sin t / \cos h$$

h : 太陽高度（度）

A : 方位角（度）

φ : 事業予定地の緯度（度）

δ : 冬至日における太陽の赤緯（度）

t : 時角（度）

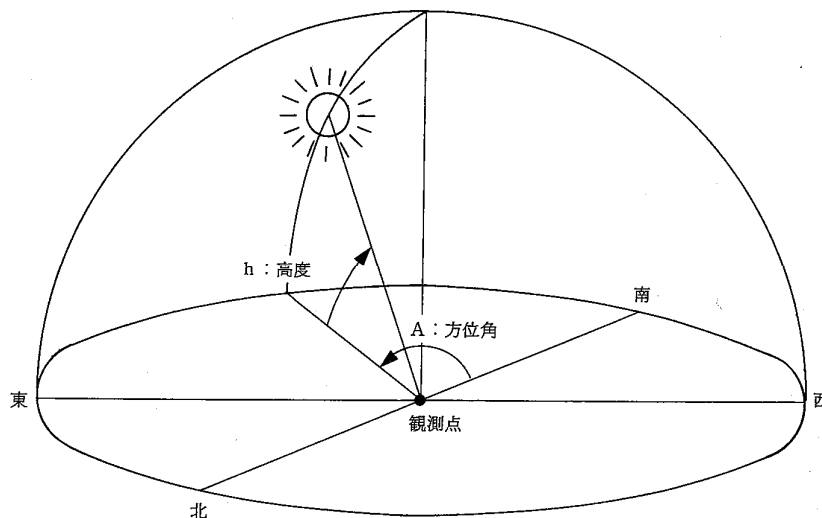


図 - 1 太陽高度と方位角

2．日影長計算

新建築物や既存建物等からの日影長は、次式より求めた。

$$Z = H \cdot \cot h$$

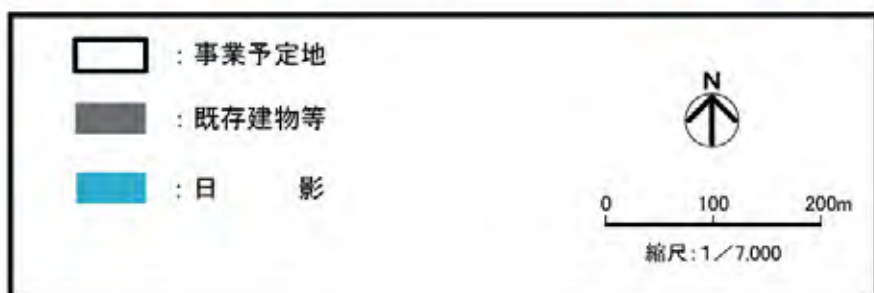
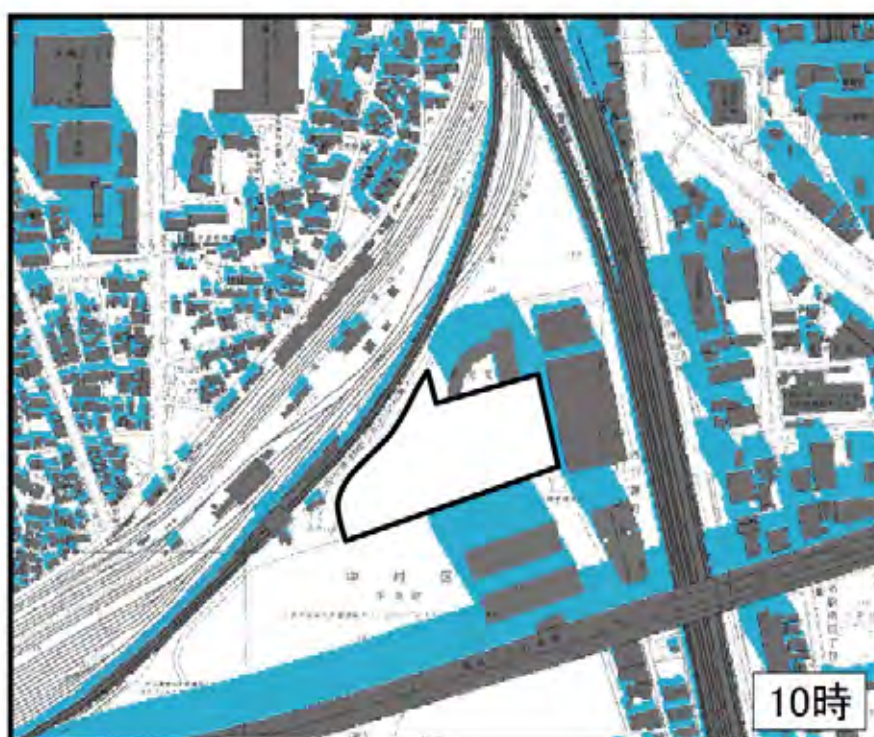
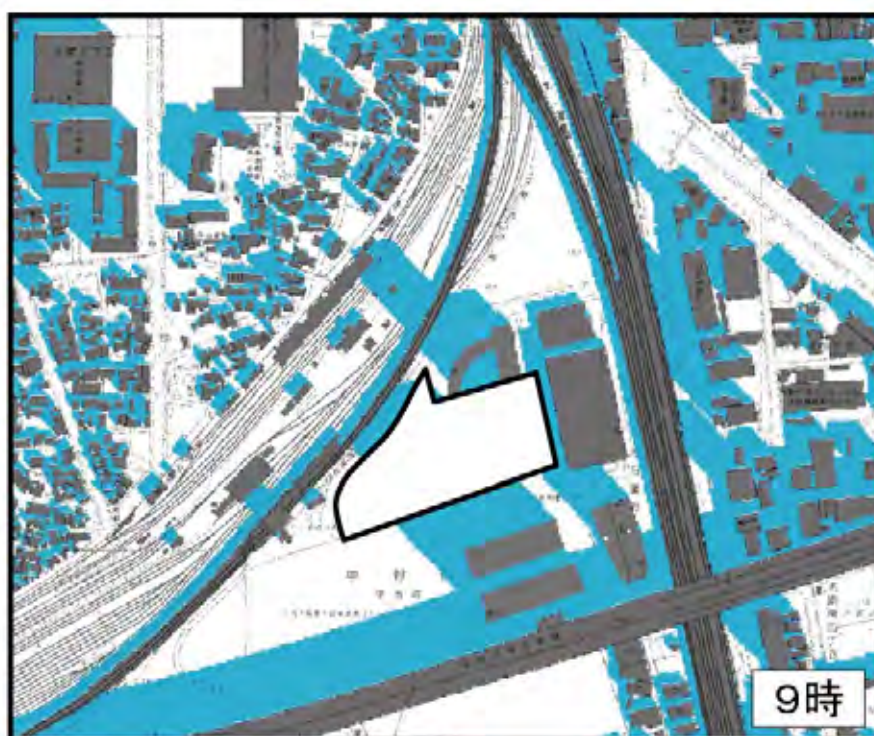
Z : 日影長（m）

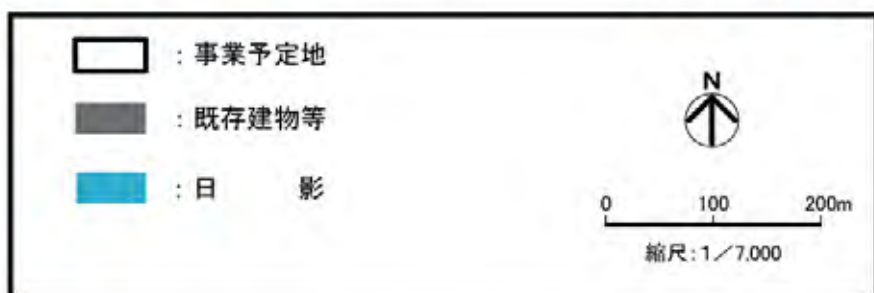
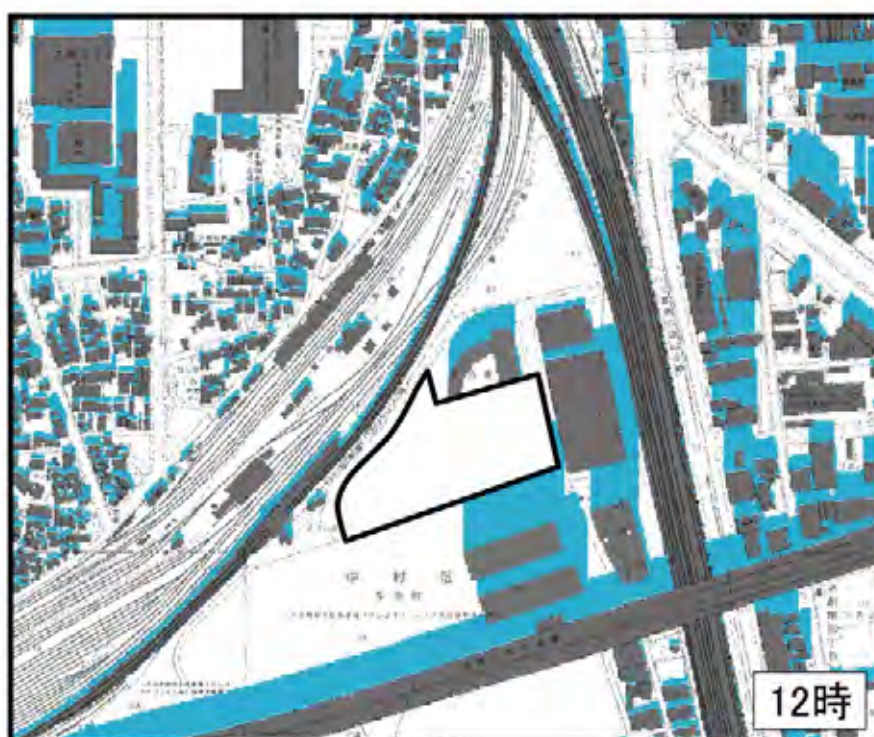
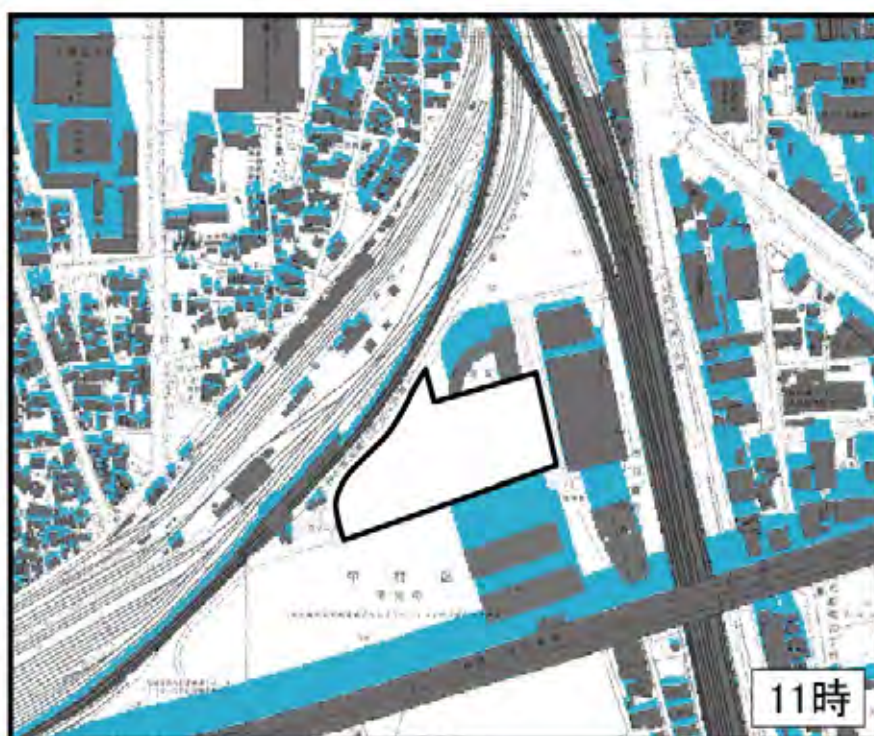
H : 建物と計算面の高低差（m）

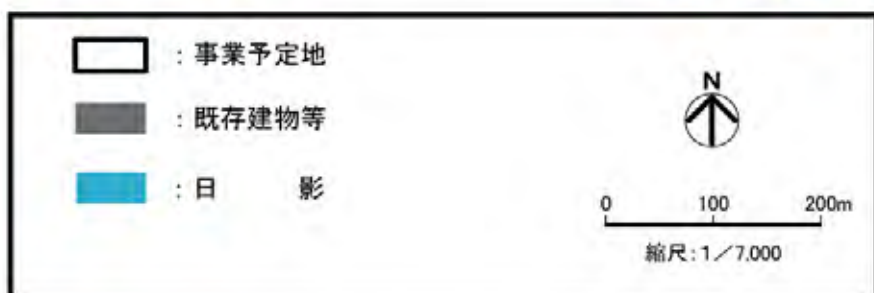
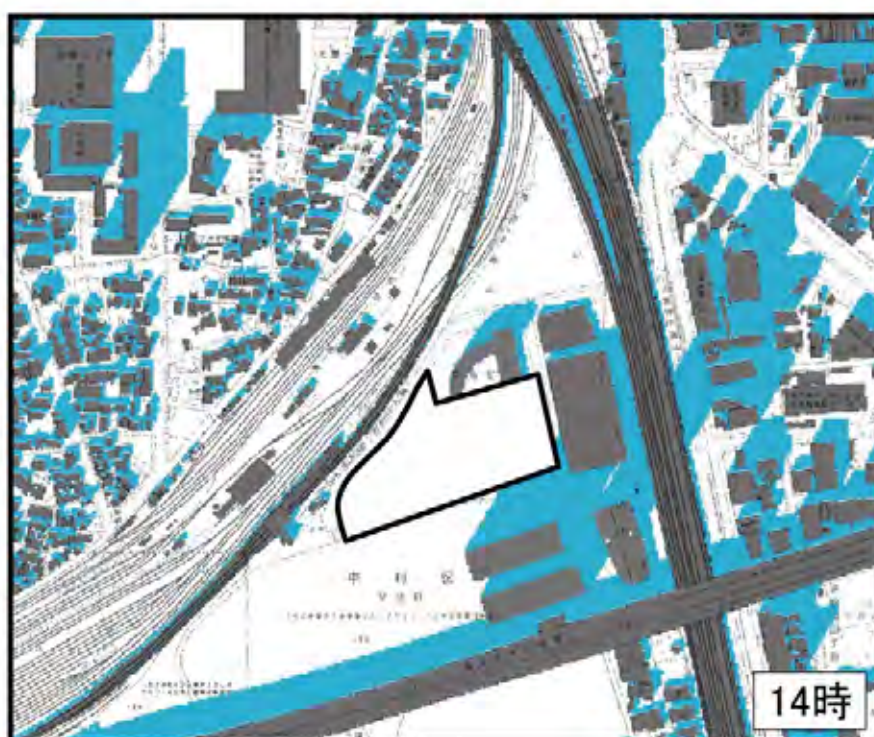
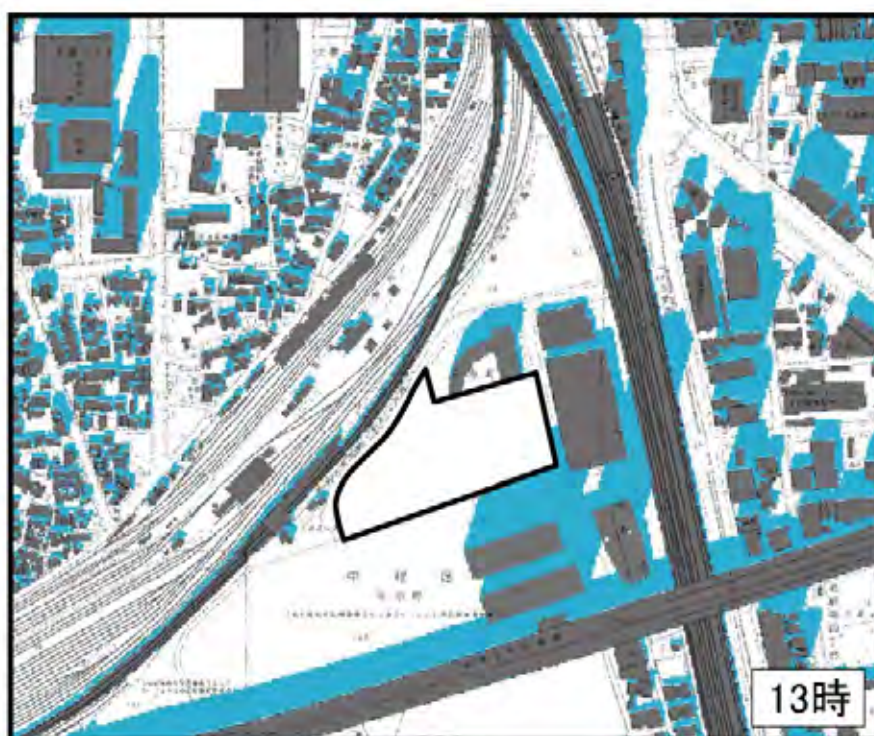
h : 太陽高度（度）

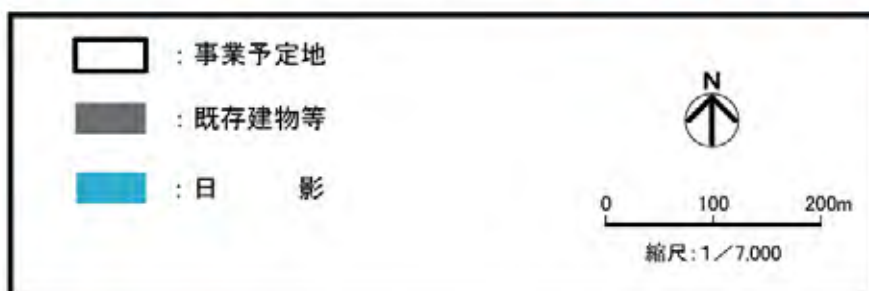
事業予定地及びその周辺の既存建物等による現況の時刻別日影図は、以下に示すとおりである。





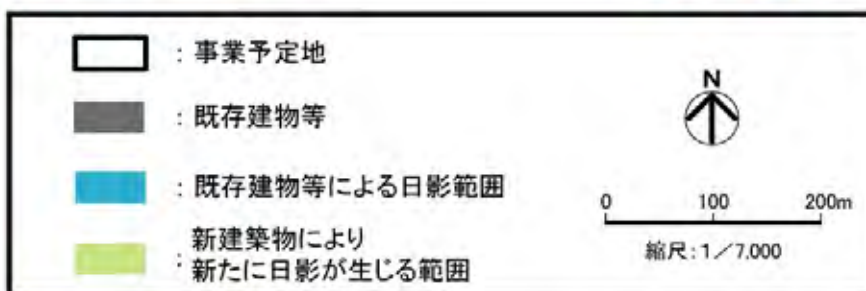
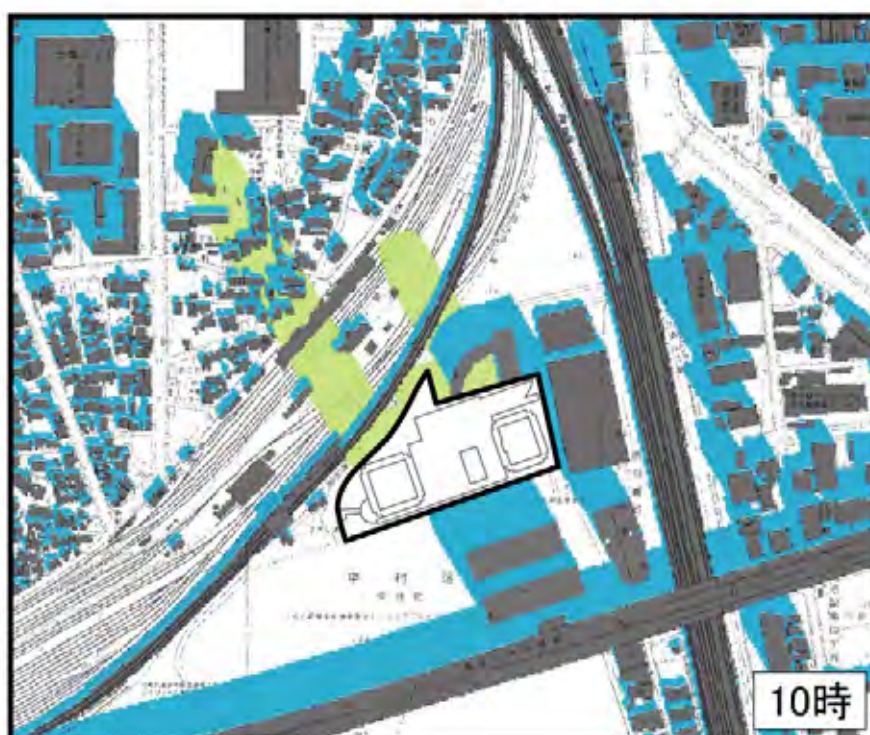


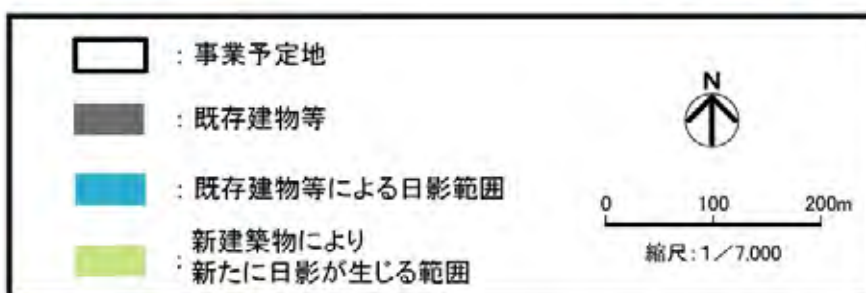
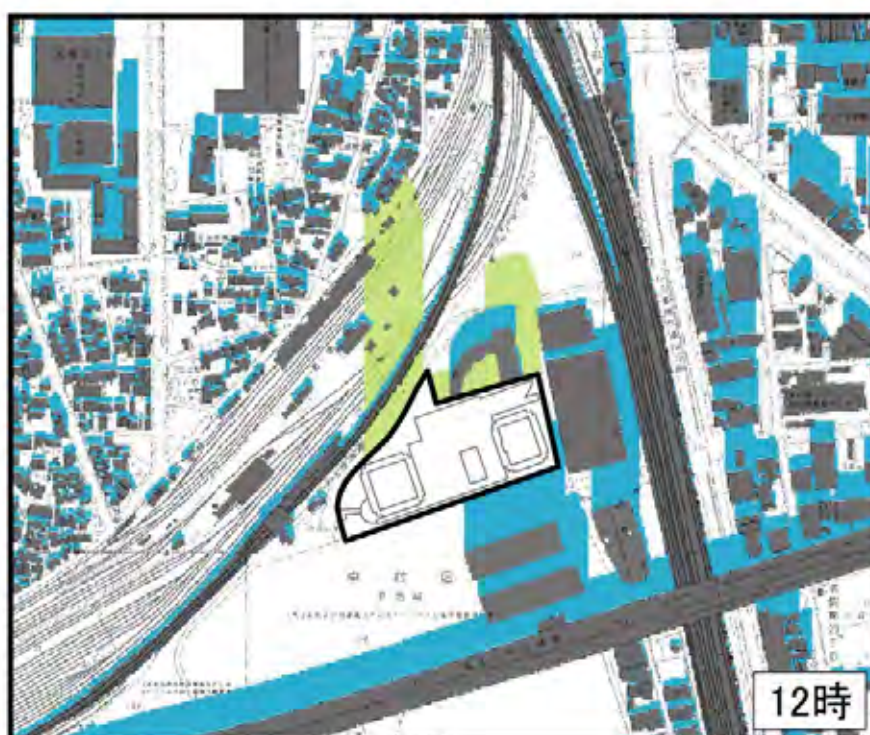


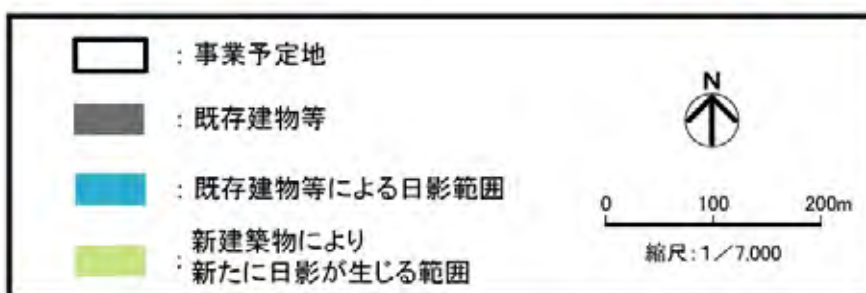
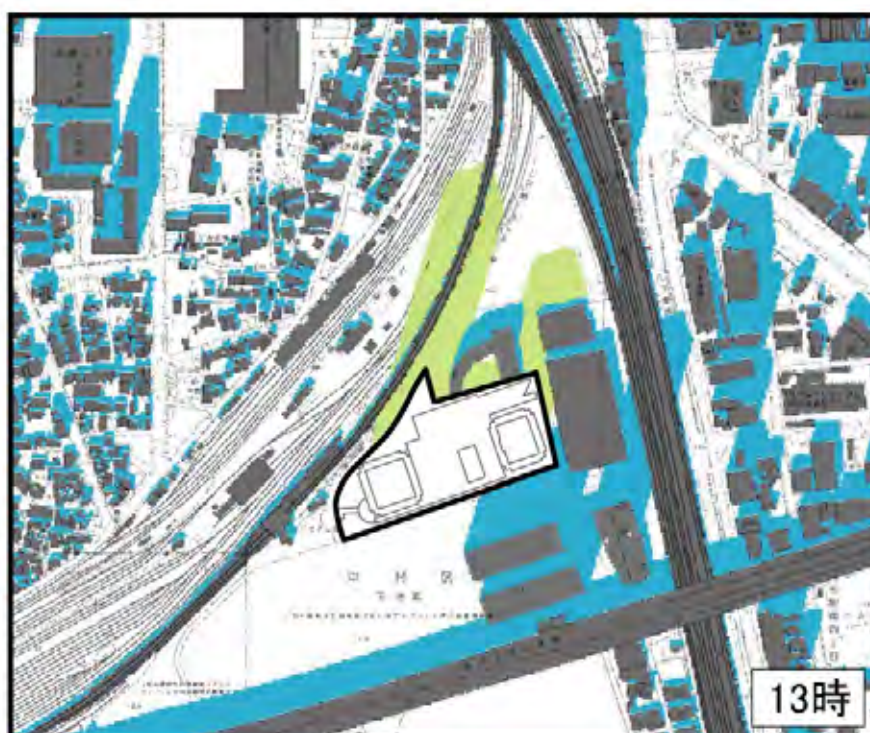


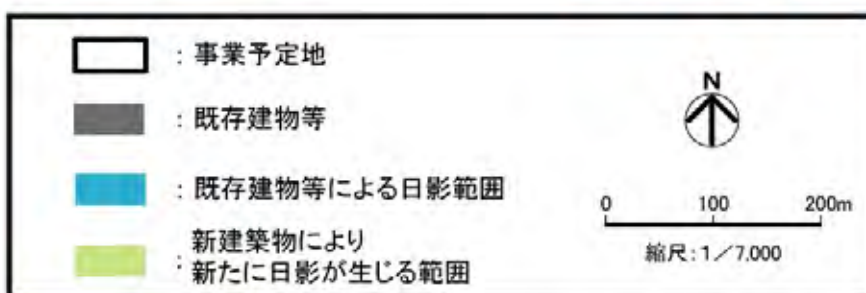
事業予定地周辺建物等を含む時刻別日影図は、以下に示すとおりである。











資料 13 - 1 テレビジョン放送電波の受信状況調査結果

[本編 p.351 参照]

各調査地点のテレビジョン放送受信状況調査結果表は、以下に示すとおりである。

調査 地点	調査 項目	UHF															
		広域局						県域局									
		N 教	H K	中 育	日 放	本 送	中 京	H 送	N 総	K 放	東 海	テ レ	名 送	古 屋	テ レ	知 愛	
	13 ch	18 ch	19 ch	20 ch	21 ch	22 ch	23 ch										
6	端子電圧	5 6	5 7	5 9	5 6	5 7	5 7	4 0									
	品質評価	○	○	○	○	○	○	○									
	ビット誤り率 (BER)	0.00E-8	0.00E-8	0.00E-8	0.00E-8	0.00E-8	0.00E-8	0.00E-8									
	C/N比(dB)	43.3	44.3	46.3	43.3	44.5	44.0	27.2									
	端子電圧	5 5	5 2	5 5	5 2	5 5	5 4	3 6									
7	品質評価	○	○	○	○	○	○	○									
	ビット誤り率 (BER)	0.00E-8	1.18E-4	2.70E-4	0.00E-8	8.92E-5	9.83E-5	1.94E-3									
	C/N比(dB)	38.7	35.1	37.8	36.1	38.2	38.5	20.0									
	端子電圧	5 3	5 0	5 3	5 0	5 1	5 2	3 4									
	品質評価	○	○	○	○	○	○	○									
8	ビット誤り率 (BER)	0.00E-8	0.00E-8	0.00E-8	0.00E-8	0.00E-8	0.00E-8	4.58E-5									
	C/N比(dB)	35.5	33.3	34.5	31.4	34.6	36.6	17.5									
	端子電圧	5 4	5 3	5 6	5 6	5 5	5 7	3 8									
	品質評価	○	○	○	○	○	○	○									
	ビット誤り率 (BER)	0.00E-8	0.00E-8	0.00E-8	0.00E-8	0.00E-8	0.00E-8	0.00E-8									
9	C/N比(dB)	35.1	34.1	37.0	37.0	35.8	38.0	19.3									
	端子電圧	5 8	6 1	6 2	5 9	6 0	6 1	4 4									
	品質評価	○	○	○	○	○	○	○									
	ビット誤り率 (BER)	0.00E-8	0.00E-8	0.00E-8	0.00E-8	0.00E-8	0.00E-8	0.00E-8									
	C/N比(dB)	36.5	39.0	40.4	37.4	37.5	38.6	21.6									

調査 地点	調 査 項 目	UHF									
		広 域 局									
		N 教	H 育	K 放	中 日	本 送	日 放	19 ch	20 ch	21 ch	22 ch
1	端子電圧	4 7	5 0		5 3	4 9		5 0		5 1	3 4
	品質評価	○	○		○			○		○	○
	ビット誤り率 (BER)	0.00E-8	0.00E-8		0.00E-8	0.00E-8		0.00E-8		0.00E-8	8.70E-4
	C/N比(dB)	25.6	28.6		31.3	27.2		28.5		29.6	12.2
	端子電圧	5 1	5 4		5 6	5 3		5 2		5 5	3 7
2	品質評価	○	○		○	○		○		○	○
	ビット誤り率 (BER)	0.00E-8	0.00E-8		0.00E-8	0.00E-8		0.00E-8		0.00E-8	2.19E-7
	C/N比(dB)	27.2	26.5		28.8	26.5		24.3		27.7	6.5
	端子電圧	4 7	4 6		4 5	4 5		4 4		4 5	2 4
	品質評価	○	○		○	○		○		○	x
3	ビット誤り率 (BER)	0.00E-8	0.00E-8		0.00E-8	0.00E-8		1.14E-5		2.30E-6	1.98E-3
	C/N比(dB)	29.3	29.3		27.5	27.8		26.8		28.6	6.6
	端子電圧	4 7	5 1		5 3	4 8		5 1		5 4	3 4
	品質評価	○	○		○	○		○		○	○
	ビット誤り率 (BER)	0.00E-8	0.00E-8		0.00E-8	0.00E-8		0.00E-8		0.00E-8	4.92E-7
4	C/N比(dB)	28.1	32.4		35.6	30.4		32.8		36.0	17.0
	端子電圧	4 4	4 8		4 9	4 7		5 0		5 1	3 3
	品質評価	○	○		○	○		○		○	○
	ビット誤り率 (BER)	1.94E-3	0.00E-8		0.00E-8	0.00E-8		0.00E-8		0.00E-8	4.20E-4
	C/N比(dB)	20.7	25.8		26.9	25.3		29.6		29.0	15.2

主)1:デジタル波の端子電圧(受信レベル)は、75Ω終端値[dB(μV)]で表示した。

2: 放送波は64QAM: 3/4モードである。

3: 品質評価は、次のとおりである。

○：良好に受信、×：受信不能
：プロックノイズや画面フリーズが認められる、×：受信不能

調査 地点	調査 項目	UHF									
		広域局								県域局	
		N 教	H 育放	K 中放	H 本部放	N 本送放	H 中送放	K 東放	H 海放	N 名送	H 古放
		13 ch	18 ch	19 ch	20 ch	21 ch	22 ch	23 ch	23 ch	23 ch	23 ch
1 1	端子電圧	4 1	4 2	4 5	4 2	4 4	4 4	4 4	4 4	4 4	2 7
	品質評価	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	ビット誤り率 (BER)	0.00E-8	0.00E-8	0.00E-8	5.03E-6	0.00E-8	0.00E-8	0.00E-8	0.00E-8	0.00E-8	3.24E-3
	C/N比(dB)	24.5	25.4	27.4	24.8	26.4	27.3	27.3	27.3	27.3	10.6
1 2	端子電圧	4 2	4 5	4 3	4 2	4 4	4 8	4 8	4 8	4 8	2 7
	品質評価	○	○	○	○	○	○	○	○	○	×
	ビット誤り率 (BER)	1.04E-4	6.81E-5	1.81E-3	5.06E-5	9.27E-4	6.56E-7	1.94E-3	1.94E-3	1.94E-3	1.94E-3
	C/N比(dB)	21.8	24.2	22.3	21.1	23.8	27.7	7.8	7.8	7.8	7.8
1 3	端子電圧	4 5	4 5	4 8	4 3	4 5	4 7	3 1	3 1	3 1	3 1
	品質評価	○	○	○	○	○	○	○	○	○	×
	ビット誤り率 (BER)	3.55E-4	1.39E-4	1.61E-3	8.89E-4	1.91E-3	1.63E-4	1.98E-3	1.98E-3	1.98E-3	1.98E-3
	C/N比(dB)	23.7	23.3	26.6	21.6	23.5	25.8	8.0	8.0	8.0	8.0
1 4	端子電圧	5 1	4 9	5 4	5 2	5 3	5 4	3 2	3 2	3 2	3 2
	品質評価	○	○	○	○	○	○	○	○	○	×
	ビット誤り率 (BER)	0.00E-8	3.04E-6	0.00E-8	0.00E-8	0.00E-8	0.00E-8	1.98E-3	1.98E-3	1.98E-3	1.98E-3
	C/N比(dB)	37.6	35.7	40.5	38.9	39.5	40.5	19.3	19.3	19.3	19.3
1 5	端子電圧	5 3	4 7	5 0	4 8	4 8	5 1	3 5	3 5	3 5	3 5
	品質評価	○	○	○	○	○	○	○	○	○	×
	ビット誤り率 (BER)	0.00E-8	3.93E-4	1.31E-3	1.13E-3	4.12E-5	2.41E-6	1.95E-3	1.95E-3	1.95E-3	1.95E-3
	C/N比(dB)	35.7	29.3	33.1	32.0	30.6	36.1	17.6	17.6	17.6	17.6

注)1: デジタル波の端子電圧 (受信レベル) は、75Ω終端値 [dB(μV)] で表示した。

2: 放送波は64QAM : 3/4モードである。

3: 品質評価は、次のとおりである。

○ : 良好に受信、 × : 受信不能

調査 地点	調査 項目	UHF									
		広域局								県域局	
		N 教	H 育放	K 中放	H 本部放	N 本送放	H 中送放	K 東放	H 海放	N 名送	H 古放
		13 ch	18 ch	19 ch	20 ch	21 ch	22 ch	23 ch	23 ch	23 ch	23 ch
1 6	端子電圧	4 9	5 2	5 1	4 9	4 7	4 8	3 5	3 5	3 5	3 5
	品質評価	○	○	○	○	○	○	×	×	×	×
	ビット誤り率 (BER)	0.00E-8	0.00E-8	1.42E-6	0.00E-8	5.70E-4	1.88E-4	1.95E-3	1.95E-3	1.95E-3	1.95E-3
	C/N比(dB)	28.4	29.7	28.6	26.0	24.0	24.9	12.4	12.4	12.4	12.4
1 7	端子電圧	5 1	5 5	5 6	5 0	5 2	5 3	3 1	3 1	3 1	3 1
	品質評価	○	○	○	○	○	○	×	×	×	×
	ビット誤り率 (BER)	0.00E-8	0.00E-8	0.00E-8	0.00E-8	0.00E-8	0.00E-8	1.94E-3	1.94E-3	1.94E-3	1.94E-3
	C/N比(dB)	31.9	35.9	36.2	29.9	32.4	32.9	11.4	11.4	11.4	11.4
1 8	端子電圧	6 8	6 5	6 7	6 3	6 4	6 5	5 0	5 0	5 0	5 0
	品質評価	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	ビット誤り率 (BER)	0.00E-8	0.00E-8	0.00E-8	0.00E-8	0.00E-8	0.00E-8	0.00E-8	0.00E-8	0.00E-8	0.00E-8
	C/N比(dB)	43.3	40.0	41.8	37.9	39.2	40.1	24.3	24.3	24.3	24.3
1 9	端子電圧	6 4	6 5	6 6	6 0	6 1	6 3	4 6	4 6	4 6	4 6
	品質評価	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	ビット誤り率 (BER)	0.00E-8	0.00E-8	0.00E-8	0.00E-8	0.00E-8	0.00E-8	0.00E-8	0.00E-8	0.00E-8	0.00E-8
	C/N比(dB)	42.3	43.3	43.9	38.6	39.5	41.5	24.2	24.2	24.2	24.2
2 0	端子電圧	5 5	5 7	5 4	5 2	5 4	5 7	3 7	3 7	3 7	3 7
	品質評価	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	ビット誤り率 (BER)	0.00E-8	0.00E-8	0.00E-8	0.00E-8	0.00E-8	0.00E-8	4.63E-5	4.63E-5	4.63E-5	4.63E-5
	C/N比(dB)	39.6	40.3	35.9	33.9	36.9	38.8	18.7	18.7	18.7	18.7

調査 地点	調査 項目	UHF									
		広域局								県域局	
		N 教	H 育放	K 中放	H 本部放	N 本送放	N 中京レ 送放	H NHK 合放	K 東海レ 送放	名 古 屋 レ 放	ビ 知
		13 ch	18 ch	19 ch	20 ch	21 ch	22 ch	23 ch			
2 1	端子電圧	6 5	6 7	6 7	6 4	6 6	6 8	5 2			
	品質評価	○	○	○	○	○	○	○			
	ビット誤り率 (BER)	0.00E-8	0.00E-8	0.00E-8	0.00E-8	0.00E-8	0.00E-8	0.00E-8			
	C/N比(dB)	42.4	44.6	44.1	41.2	43.6	46.0	29.6			
2 2	端子電圧	6 1	6 1	5 9	5 7	6 0	6 2	4 4			
	品質評価	○	○	○	○	○	○	○			
	ビット誤り率 (BER)	0.00E-8	0.00E-8	0.00E-8	0.00E-8	0.00E-8	0.00E-8	3.01E-6			
	C/N比(dB)	38.9	39.1	36.7	35.2	38.1	40.3	22.2			
2 3	端子電圧	6 7	6 9	6 9	6 5	6 7	6 9	5 3			
	品質評価	○	○	○	○	○	○	○			
	ビット誤り率 (BER)	0.00E-8	0.00E-8	0.00E-8	0.00E-8	0.00E-8	0.00E-8	0.00E-8			
	C/N比(dB)	44.3	45.8	45.6	42.3	44.2	46.0	29.4			
2 4	端子電圧	6 4	6 6	6 5	6 2	6 3	6 3	4 5			
	品質評価	○	○	○	○	○	○	○			
	ビット誤り率 (BER)	0.00E-8	0.00E-8	0.00E-8	0.00E-8	0.00E-8	0.00E-8	5.32E-5			
	C/N比(dB)	41.6	43.2	42.5	39.9	40.8	40.3	22.9			
2 5	端子電圧	6 8	7 0	7 1	6 6	6 9	7 1	5 5			
	品質評価	○	○	○	○	○	○	○			
	ビット誤り率 (BER)	0.00E-8	0.00E-8	0.00E-8	0.00E-8	0.00E-8	0.00E-8	0.00E-8			
	C/N比(dB)	44.2	47.1	48.0	43.2	45.5	47.9	31.8			

注)1: デジタル波の端子電圧 (受信レベル) は、75Ω終端値 [dB(μV)] で表示した。

2: 放送波は64QAM : 3/4モードである。

3: 品質評価は、次のとおりである。

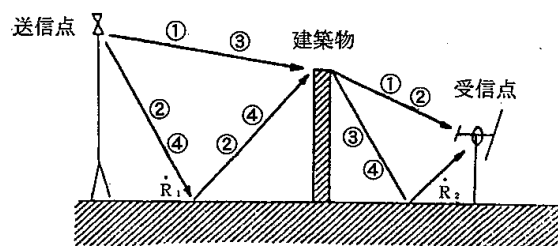
○ : 良好に受信、 ブロックノイズや画面フリーズが認められる、× : 受信不能

調査 地点	調査 項目	UHF									
		広域局								県域局	
		N 教	H 育放	K 中放	H 本部放	N 本送放	N 中京レ 送放	H NHK 合放	K 東海レ 送放	名 古 屋 レ 放	ビ 知
		13 ch	18 ch	19 ch	20 ch	21 ch	22 ch	23 ch			
2 6	端子電圧	5 7	6 0	6 3	6 0	6 1	6 4	4 4			
	品質評価	○	○	○	○	○	○	○			
	ビット誤り率 (BER)	0.00E-8	0.00E-8	0.00E-8	0.00E-8	0.00E-8	0.00E-8	0.00E-8			
	C/N比(dB)	35.7	38.7	41.3	38.4	39.6	42.4	22.5			
2 7	端子電圧	6 6	6 8	7 0	6 5	6 7	6 7	4 9			
	品質評価	○	○	○	○	○	○	○			
	ビット誤り率 (BER)	0.00E-8	0.00E-8	0.00E-8	0.00E-8	0.00E-8	0.00E-8	0.00E-8			
	C/N比(dB)	43.6	45.0	46.9	42.9	44.1	44.6	26.8			
2 8	端子電圧	6 5	6 6	6 8	6 4	6 6	6 9	5 2			
	品質評価	○	○	○	○	○	○	○			
	ビット誤り率 (BER)	0.00E-8	0.00E-8	0.00E-8	0.00E-8	0.00E-8	0.00E-8	0.00E-8			
	C/N比(dB)	42.6	44.4	45.7	41.9	43.2	46.3	29.7			
2 9	端子電圧	6 5	6 7	6 9	6 5	6 6	6 8	5 1			
	品質評価	○	○	○	○	○	○	○			
	ビット誤り率 (BER)	0.00E-8	0.00E-8	0.00E-8	0.00E-8	0.00E-8	0.00E-8	0.00E-8			
	C/N比(dB)	42.2	44.4	44.8	41.6	42.3	43.6	27.1			

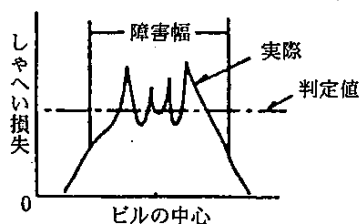
1. 遮蔽障害

[予測計算の概念]

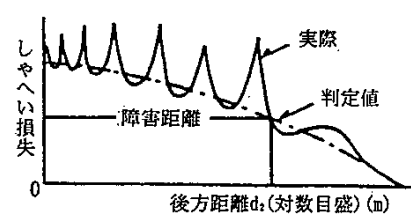
下図に示す ~ の各経路を通る電波の強さを求め、都市減衰の大きさを考慮しつつ合成し、建築物より後方距離・幅に対する電界強度の減衰量とした。



また、この値は波長、受信点の位置、高さにより下図に示すように変化するため、面積率50%になる判定値をもって境界線とした。



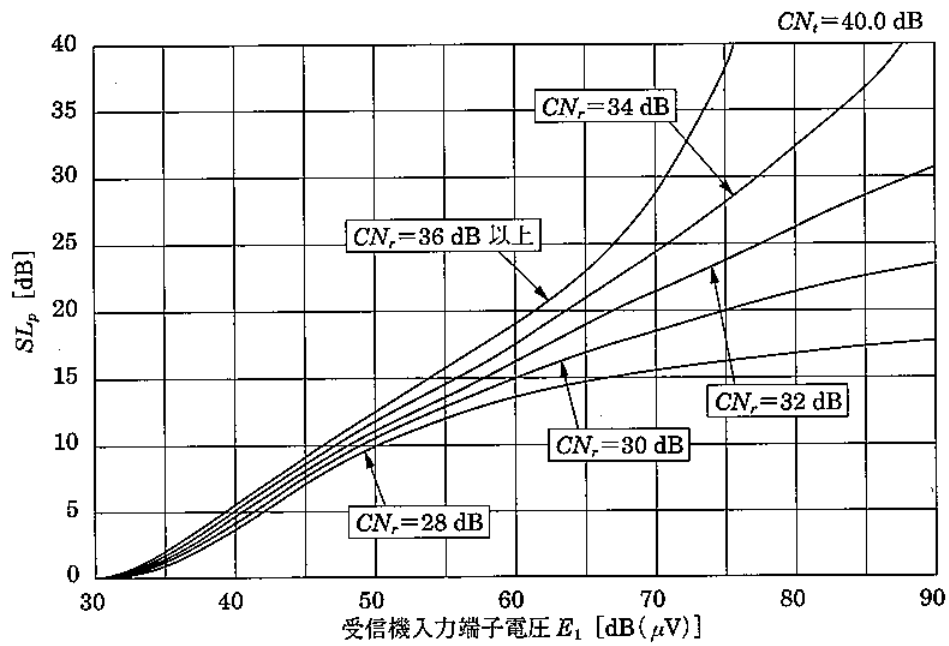
遮蔽地域横断面



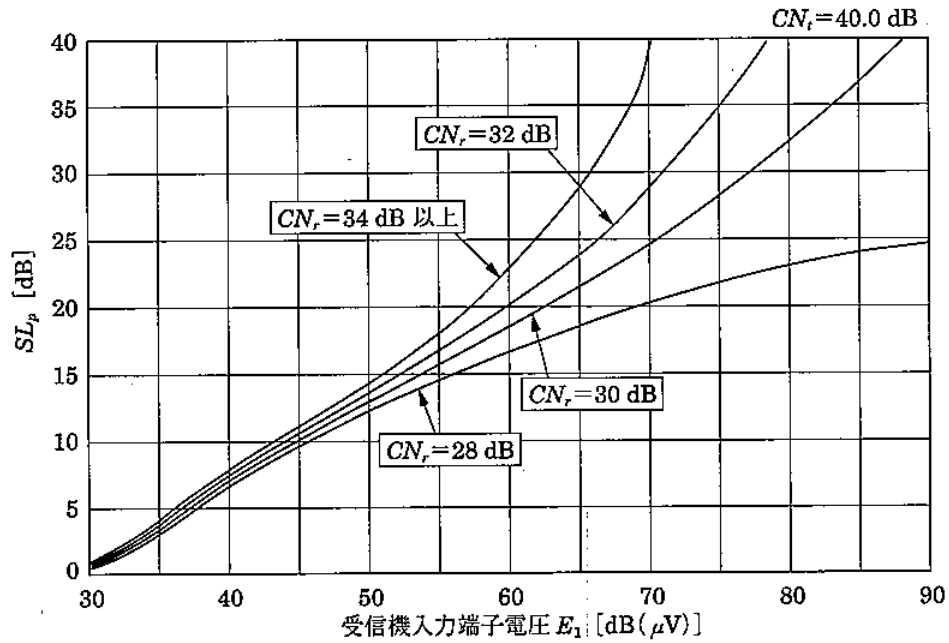
遮蔽地域縦断面

さらに、希望電波の減衰が障害を発生させる限界値は、受信アンテナの性能や受信点近傍の電波の環境によって異なるが、標準アンテナを基準として遮蔽損失の設定値とした。

(次頁参照)



(a) 64QAM[7/8]での SL_p カーブ



(b) 64QAM[3/4]での SL_p カーブ

出典)「建造物障害予測技術(地上デジタル放送)」(NHK受信技術センター, 2003年)

遮蔽損失の設定値

[予測計算式の説明]

$$SL = -20 \log_{10} \left| \{ \Psi(x_{b1}) + \Psi(x_{b2}) \} + \frac{E_{x2} \cdot \dot{A}_{(1-4)} \cdot \{1 - \Psi(x_{b1}) - \Psi(x_{b2})\}}{2j \sin \theta_r} \right|$$

SL : 遮蔽損失 (dB)

$\Psi(x_{b1})$: フレネル積分

E₈₂ : 建造物頂部高と受信アンテナ高に対応する都市減衰の比率

$\dot{A}_{(0)}$: 建造物上部からの到来波

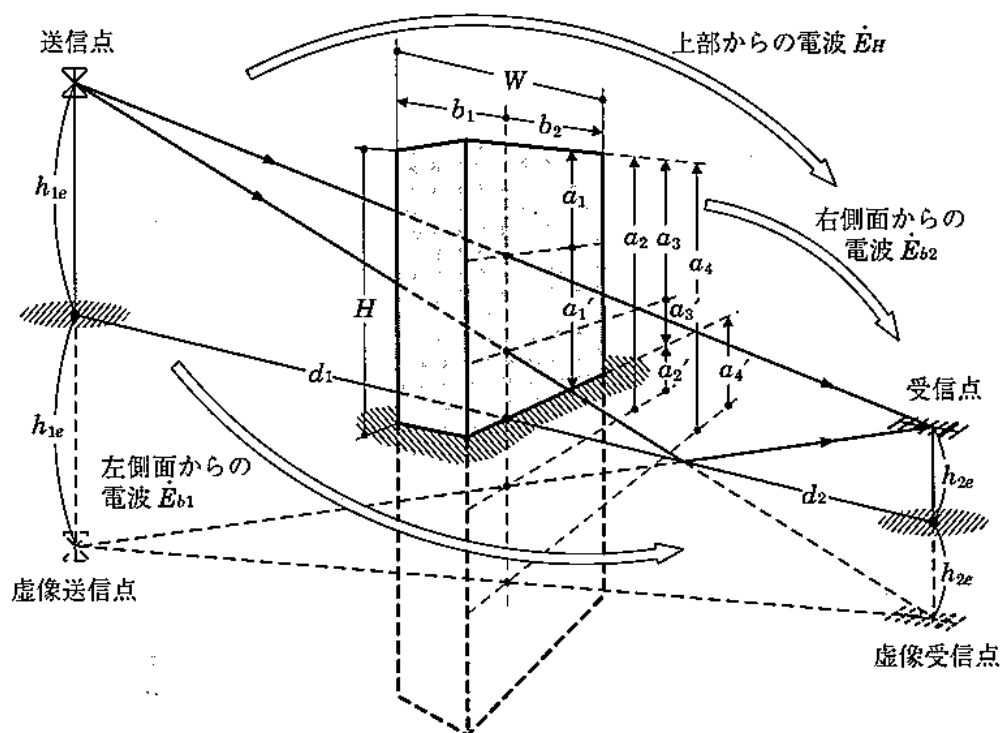
$$\dot{A}_{(1 \sim 4)} = \{ \dot{R}_1 \cdot \dot{R}_2 \cdot \Psi(x_{a4}) \} \cdot e^{j \theta r} + \{ \dot{R}_1 \cdot \Psi(x_{a2}) + \dot{R}_2 \cdot \Psi(x_{a3}) \} \cdot e^{-j \theta r}$$

 $\dot{R}_1, \dot{R}_2$: 送・受信点～建造物間の各大地反射係数

$$\theta_r : \theta_r = \frac{2\pi h_{1e} \cdot h_{2e}}{\lambda \cdot d}$$

 h_{1e} : 送信アンテナ実効高
$$h_{2e} : \text{受信アンテナ実効高}$$

なお、記号上の $(\cdot)$ はベクトルを意味する。



出典)「建造物障害予測技術(地上デジタル放送)」(NHK受信技術センター, 2003年)

2．反射障害

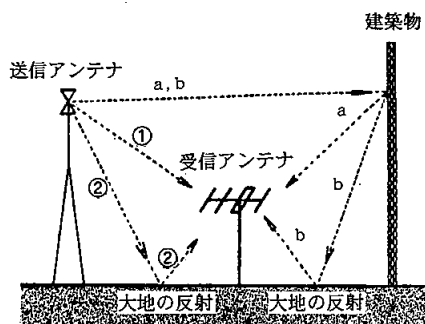
[予測計算の概念]

計算は、各地点における希望波の電界強度(D)と建造物の壁面が発生させる電界強度(U)の比が、障害を発生させる限界値以下になる範囲を求めた。

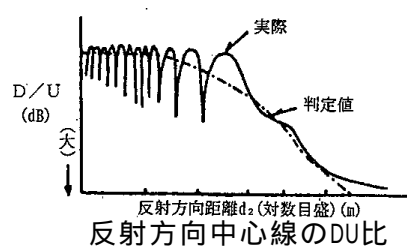
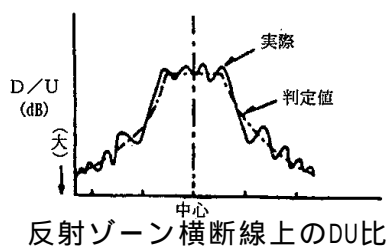
希望波の電界強度(D)は、次の図に示す送信点から受信点に至る経路(①、②)の電波の強さを都市減衰を考慮しつつ求めた。

反射波の電界強度(U)は、ビルの壁面が電波に対して均質な性質とみなせる各面に分割し、それぞれの面から反射する電波の電力和を求めた。この合成電力と面が持つ指向性から、各地点における(U)を求めた。

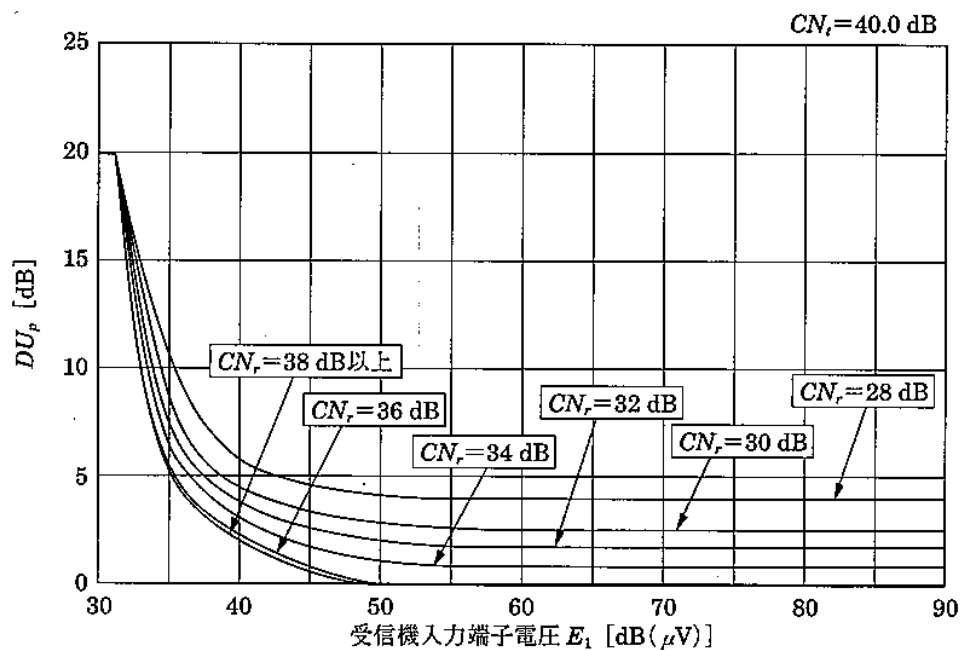
(U)に寄与する電波の経路は、送信点から建物に反射して受信点に至る(a 、 b)とし、各経路の計算には、都市減衰も考慮した。



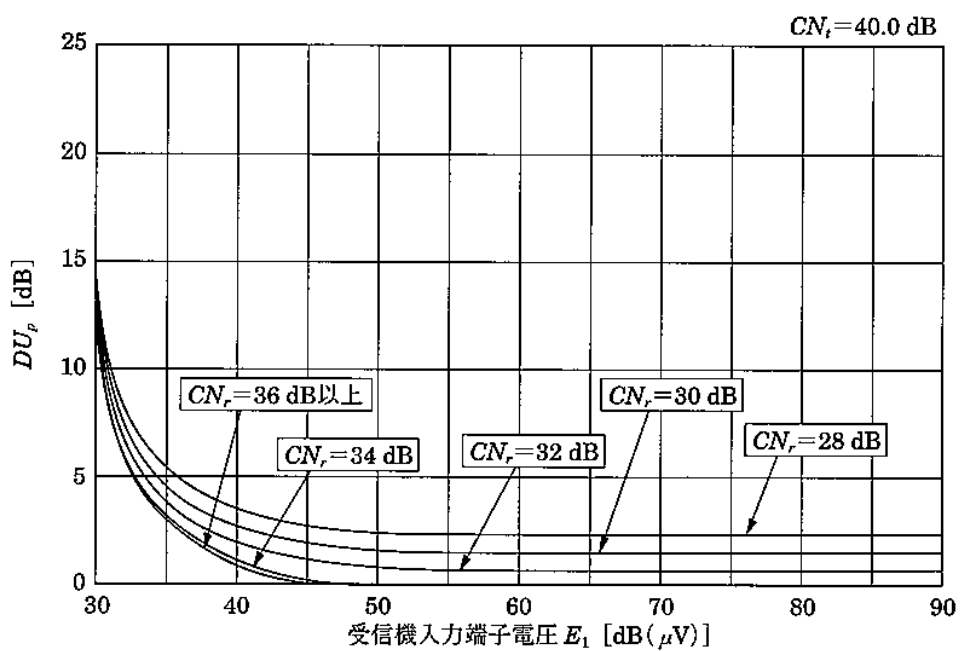
また、この値は波長、受信点の位置、高さにより下図に示すように変動するため、面積率50%になる判定値をもって境界線とした。



さらに、反射波の電界強度が受信障害を発生させる限界値は、受信アンテナの性能や電波伝搬上からみた受信点近傍の環境によって異なるため、標準のアンテナを基準とし、判定値を設定して予測した。(次頁参照)



(a) 64QAM[7/8]での DU_p カーブ



(b) 64QAM[3/4]での DU_p カーブ

出典)「建造物障害予測技術(地上デジタル放送)」(NHK受信技術センター, 2003年)

判 定 値

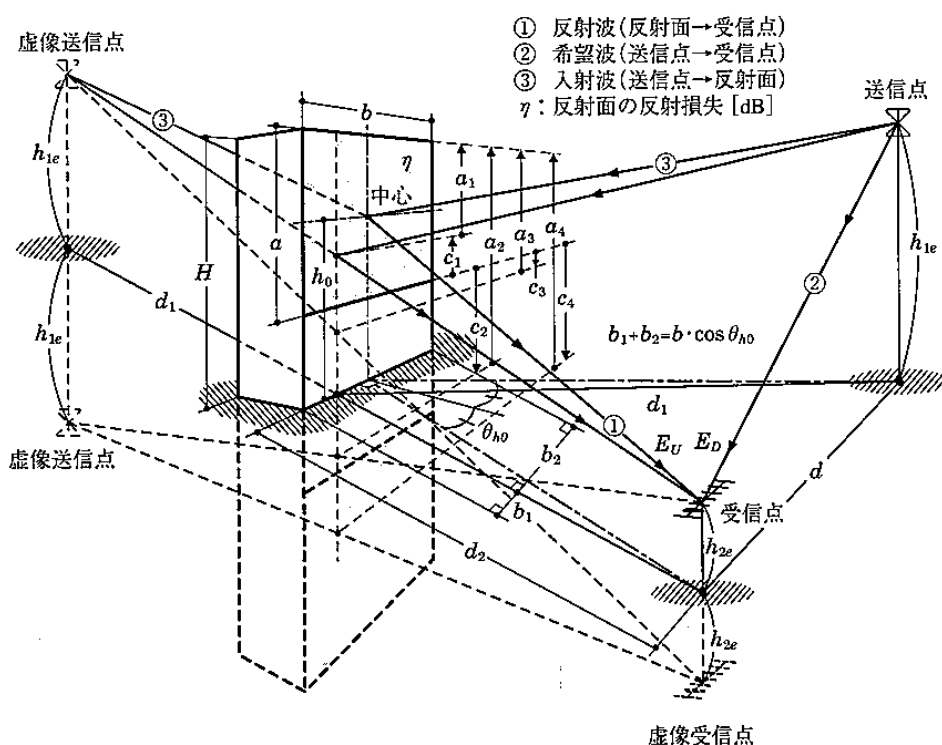
[予測計算式の説明]

$$D/U = 20 \log_{10} \left(\frac{E_D}{E_U} \right) D(\theta)_{ANT}$$

$$= D_2 - D_1 + K(h_0) + K_u(h_2) - K(h_2) + \eta + D(\theta)_{ANT}$$

$$+ 20 \log_{10} \left[\frac{2S}{2S_1 \cdot 2S_u} \cdot \frac{d_1 + d_2}{d} \cdot \frac{1}{| \{1 - \Psi(x_{a1}) - \Psi(x_{c1})\} \{1 - \Psi(x_{b1}) - \Psi(x_{b2})\} |} \right]$$

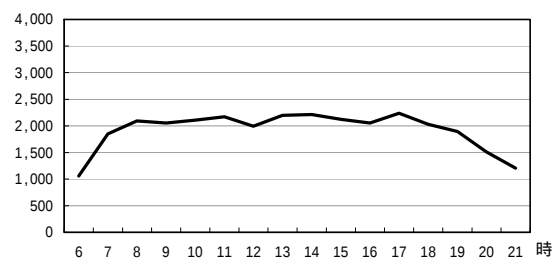
D/U	: 希望波と妨害波の電界強度の比 (dB)
E_D	: 希望波強度 (V/m)
E_U	: 反射波強度 (V/m)
$D(\theta)_{ANT}$	: 受信アンテナ指向性 (dB)
D_1	: 受信方向の送信アンテナ指向性 (dB)
D_2	: 反射面方向の送信アンテナ指向性 (dB)
$K(h_0)$	: 入射波に対する都市減衰量 (dB)
$K_u(h_2)$	: 反射波に対する都市減衰量 (dB)
$K(h_2)$	: 希望波に対する都市減衰 (dB)
h_0	: 反射面中心高 (m)
h_2	: 受信アンテナ高 (m)
η	: 反射面の反射損失 (dB)
$2S$	: 送信点から受信点までの伝搬路における位相合成率
$2S_1$	: 送信点から反射板までの伝搬路における位相合成率
$2S_u$	: 反射板から受信点までの伝搬路における位相合成率



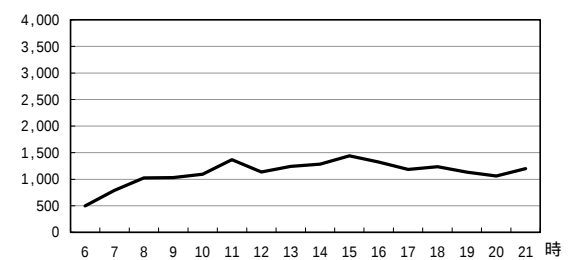
出典)「建造物障害予測技術 (地上デジタル放送)」(NHK受信技術センター, 2003年)

事業予定地周辺における区間断面（22 箇所）交通量の時間変動は、以下に示すとおりである。

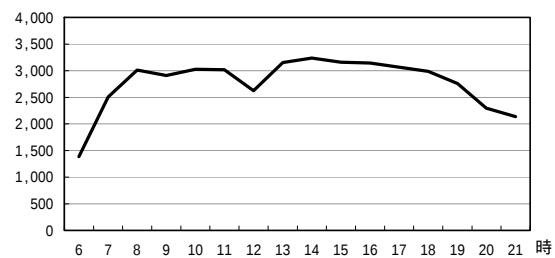
台/時 区間A（平日）



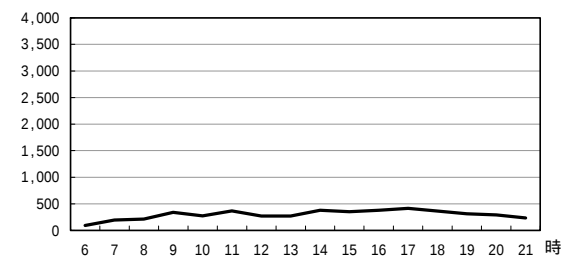
台/時 区間B（平日）



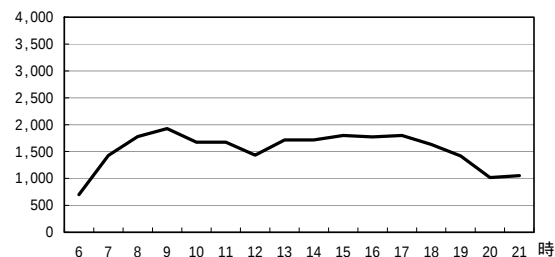
台/時 区間C（平日）



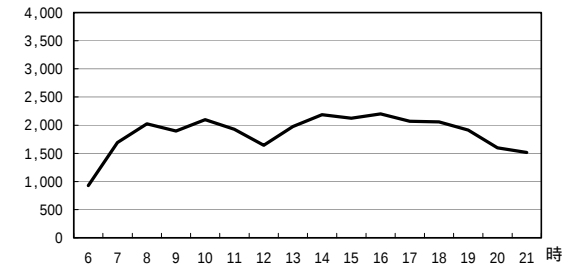
台/時 区間D（平日）



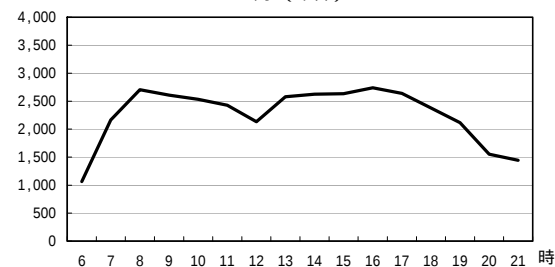
台/時 区間E（平日）



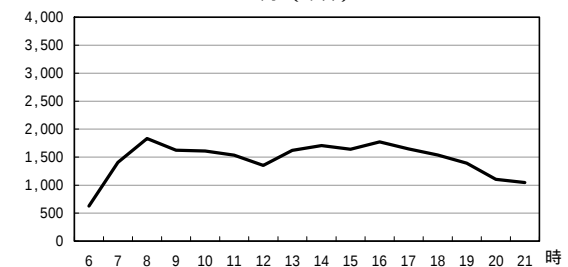
台/時 区間F（平日）

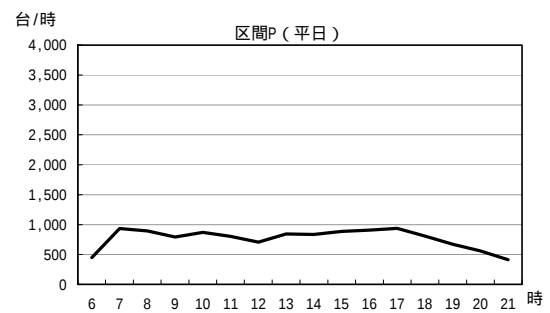
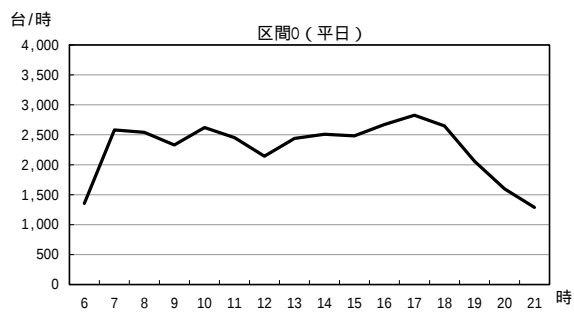
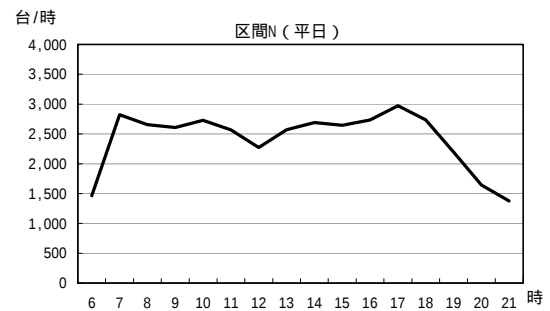
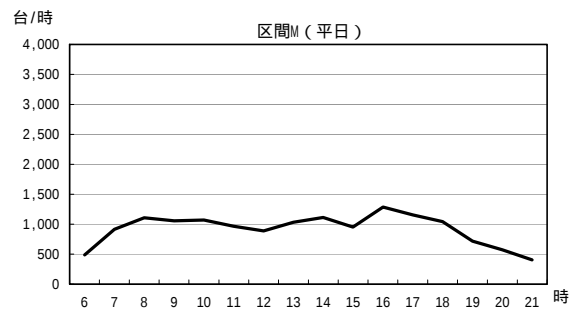
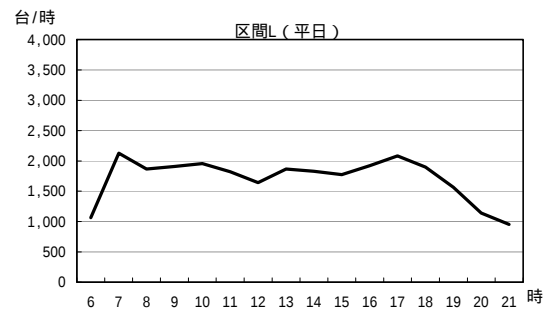
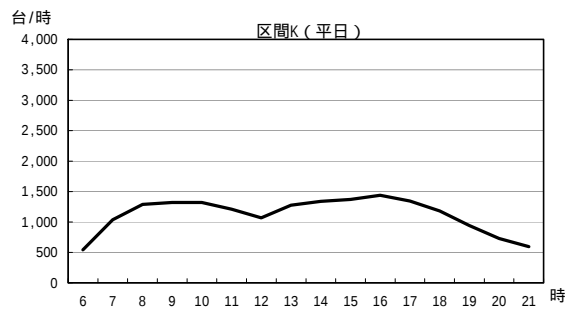
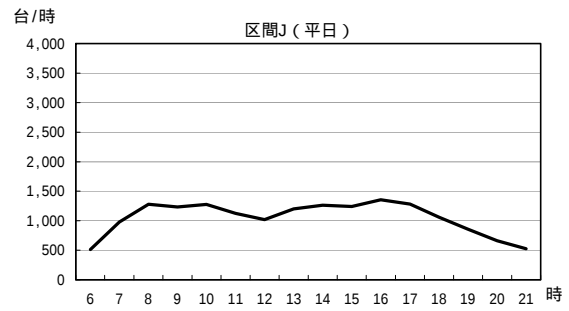
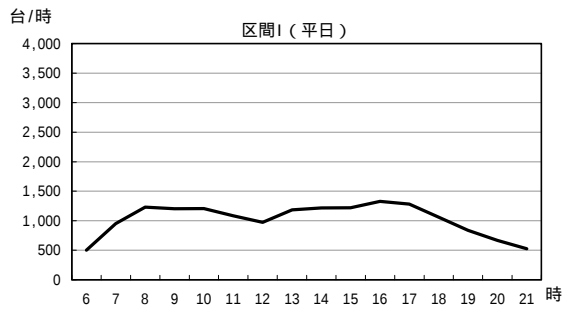


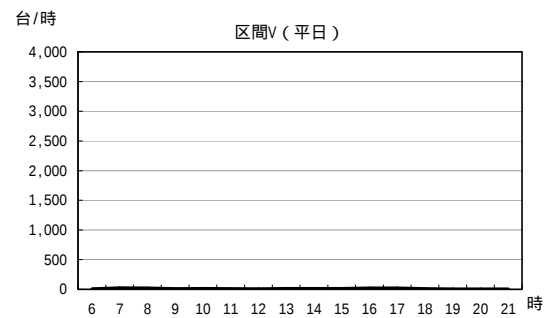
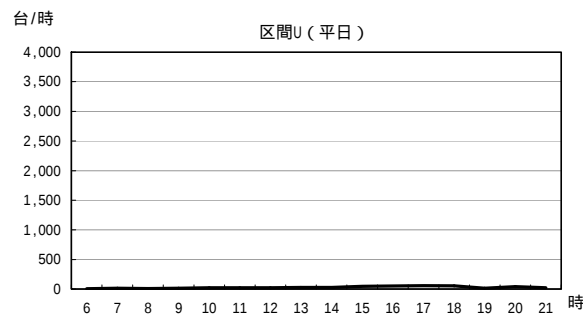
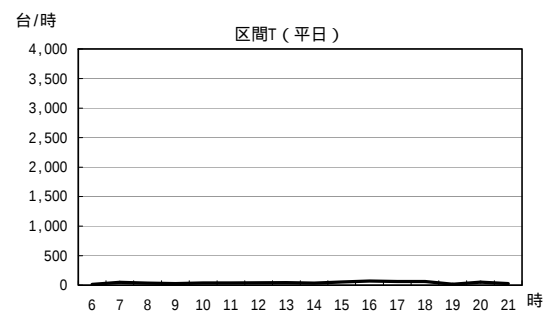
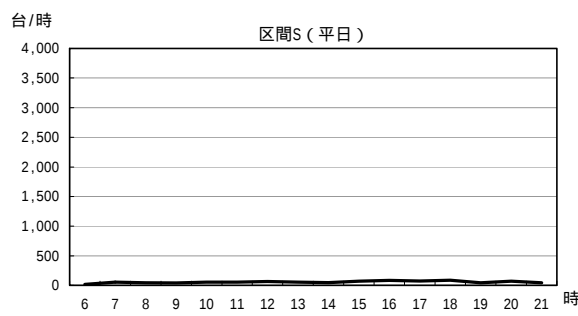
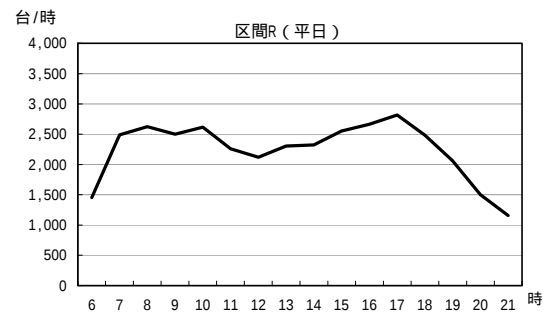
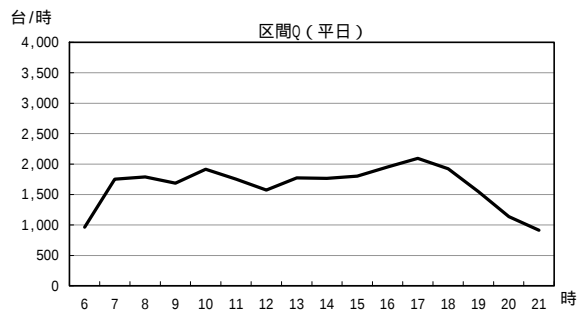
台/時 区間G（平日）

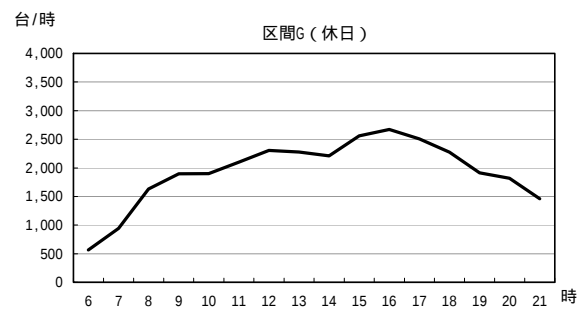
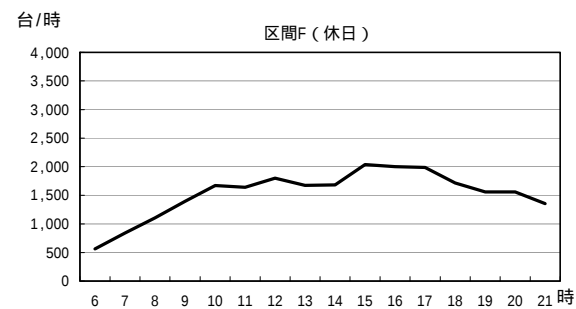
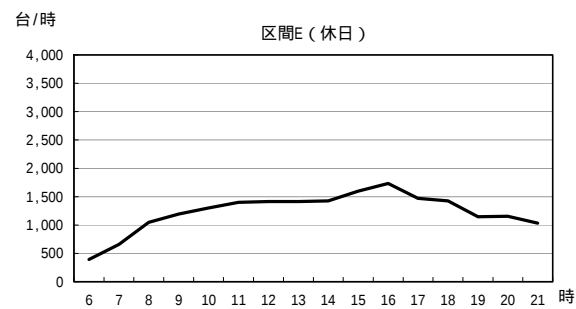
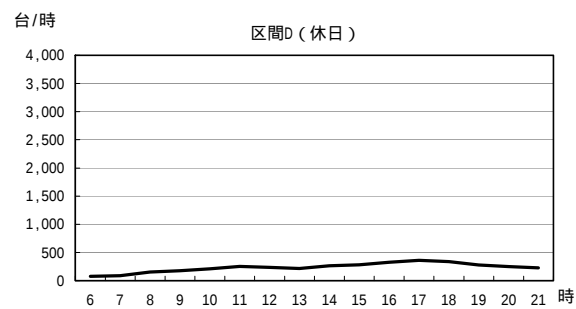
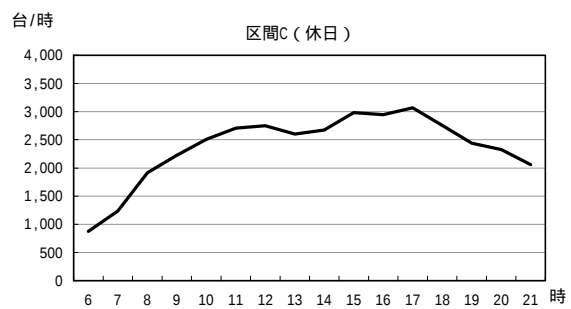
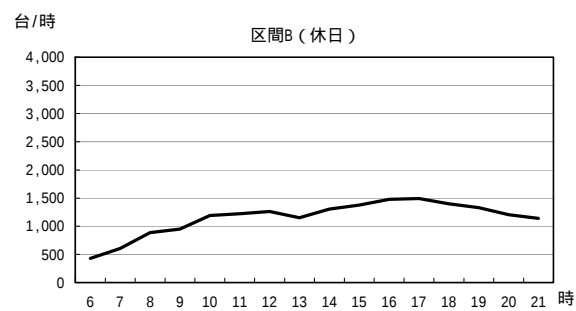


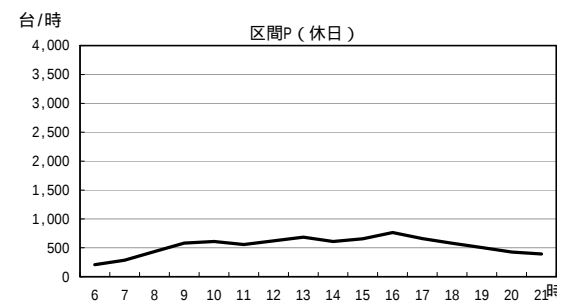
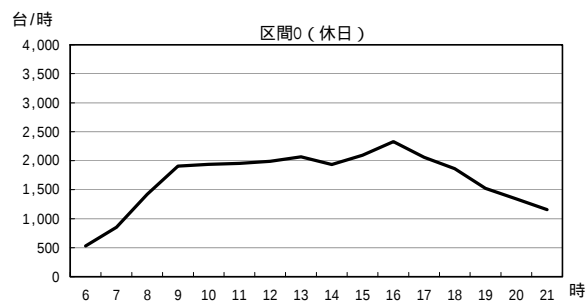
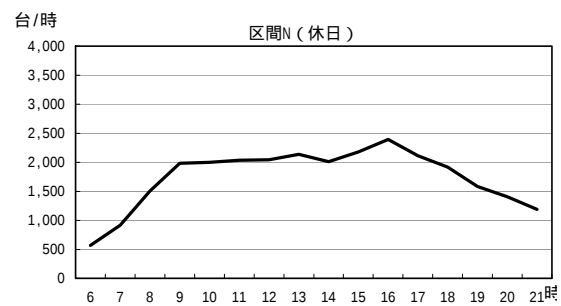
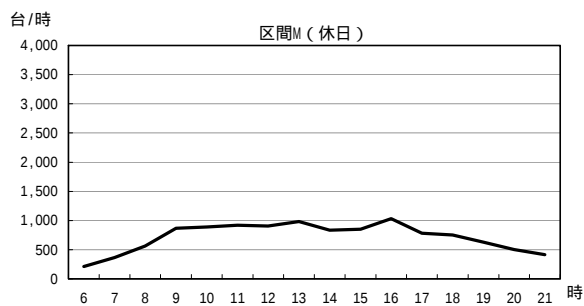
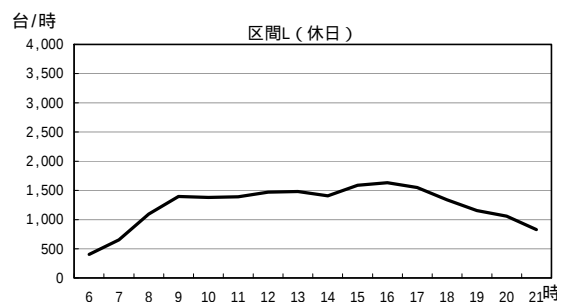
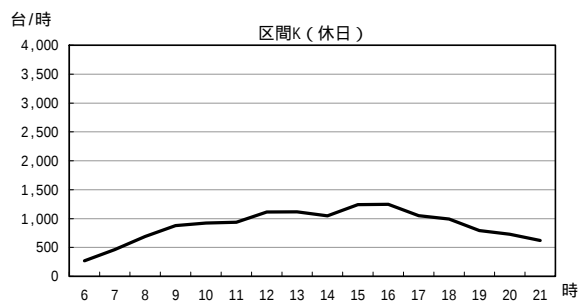
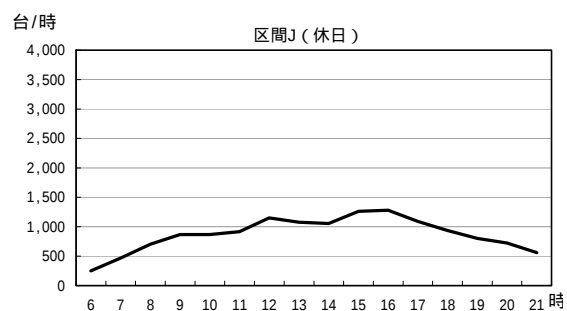
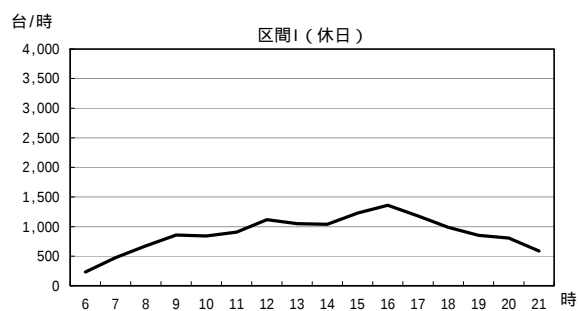
台/時 区間H（平日）

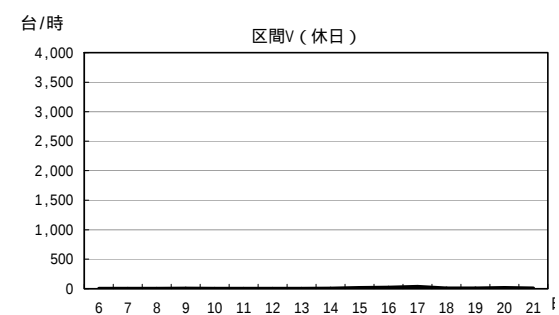
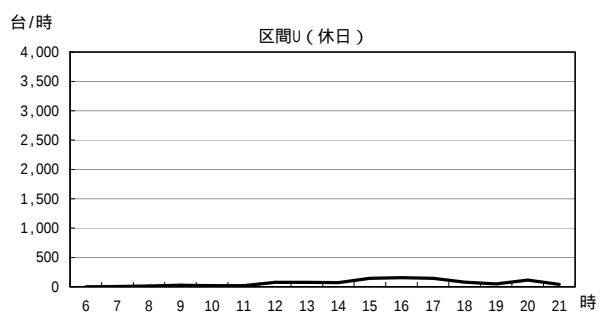
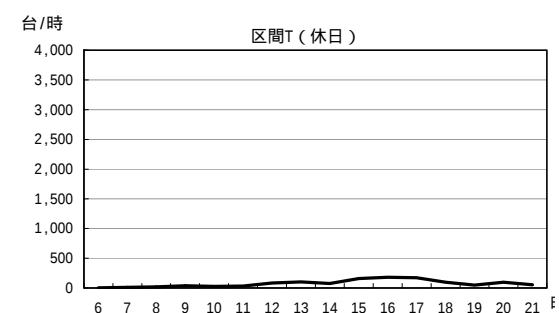
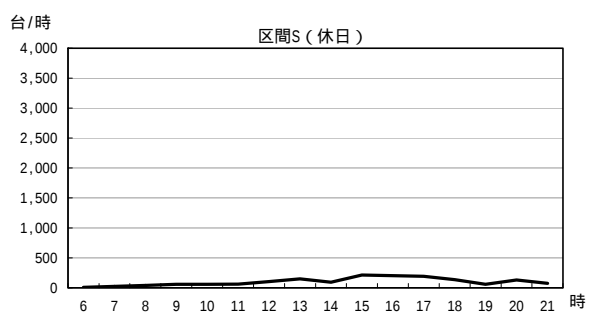
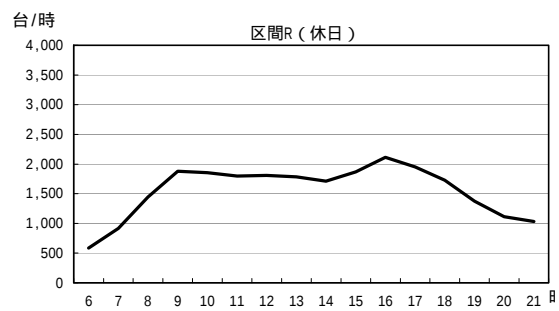
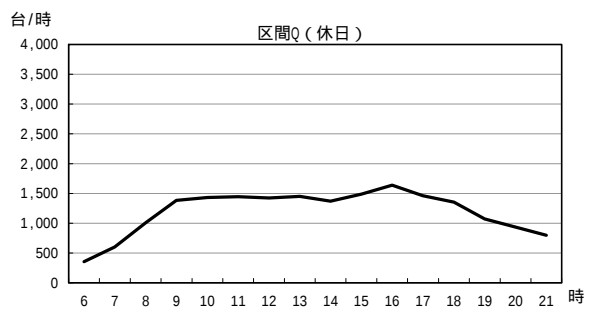












資料 1 4 - 2 歩行者及び自転車断面交通量の時間変動

[本編 p.372 参照]

事業予定地周辺における区間断面（11箇所）交通量の時間変動は、以下に示すとおりである。

