

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準備書

資 料 編

(大規模建築物の建築)

平成21年7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 | 47 |
| 資料 1 - 5 工事関係車両の走行による予測時期 | 50 |
| 【地域概況】 | |
| 資料 2 - 1 大気汚染に係る環境基準等 | 53 |
| 資料 2 - 2 騒音に係る環境基準 | 54 |
| 資料 2 - 3 水質汚濁に係る環境基準等 | 55 |
| 資料 2 - 4 土壌の汚染に係る環境基準 | 62 |
| 資料 2 - 5 ダイオキシン類に係る環境基準 | 63 |
| 資料 2 - 6 大気質に係る規制 | 64 |
| 資料 2 - 7 騒音に係る規制 | 68 |
| 資料 2 - 8 振動に係る規制 | 72 |
| 資料 2 - 9 地盤に係る規制 | 75 |
| 資料 2 - 10 日照に係る規制 | 76 |
| 資料 2 - 11 緑化に係る規制 | 80 |
| 資料 2 - 12 動物リスト | 82 |
| 【大気質】 | |
| 資料 3 - 1 風向・風速の異常年検定 | 85 |
| 資料 3 - 2 建設機械の稼働による大気汚染の予測手法 | 86 |
| 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 | 89 |
| 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 | 92 |
| 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 | 95 |
| 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 | 97 |
| 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 - 10 | 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 - 11 | 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 - 12 | 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 - 13 | 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 - 14 | 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 - 15 | 建設機械の稼働及び工事関係車両の走行による大気汚染の重合予測 | 117 |
| 資料 3 - 16 | 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 | 121 |

【騒音】

| | | |
|-----------|-------------------------------------|-----|
| 資料 4 - 1 | 環境騒音現地調査結果 | 127 |
| 資料 4 - 2 | 建設機械の稼働に伴う騒音の予測手法 | 128 |
| 資料 4 - 3 | 建設機械の周波数別音圧レベル | 129 |
| 資料 4 - 4 | 回折減衰について | 130 |
| 資料 4 - 5 | 透過損失について | 131 |
| 資料 4 - 6 | 現地調査地点及び予測地点の道路断面図 | 133 |
| 資料 4 - 7 | 道路交通騒音現地調査結果 | 135 |
| 資料 4 - 8 | 自動車交通量（4車種分類） | 136 |
| 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 | 140 |
| 資料 4 - 10 | 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 | 142 |
| 資料 4 - 11 | 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 | 154 |
| 資料 4 - 12 | 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 3 | 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 | 205 |
| 【振 動】 | | |
| 資料 5 - 1 | 環境振動現地調査結果 | 215 |
| 資料 5 - 2 | 建設機械の稼働に伴う振動の予測手法 | 216 |
| 資料 5 - 3 | 路面平坦性調査 | 217 |
| 資料 5 - 4 | 地盤卓越振動数調査 | 218 |
| 資料 5 - 5 | 道路交通振動現地調査結果 | 219 |
| 資料 5 - 6 | 工事関係車両の走行による振動の予測手法 | 220 |
| 資料 5 - 7 | 道路交通振動の振動レベルの時間別予測結果 | 228 |
| 【地 盤】 | | |
| 資料 6 - 1 | 事業予定地におけるボーリング柱状図 | 231 |
| 資料 6 - 2 | 地下水位の予測手法 | 232 |
| 資料 6 - 3 | 地下水位変動予測要素分割図 | 233 |
| 資料 6 - 4 | 地盤変位の予測手法 | 234 |
| 資料 6 - 5 | 地盤変位予測要素分割図 | 235 |
| 資料 6 - 6 | 各層における地盤変位図 | 236 |
| 【土 壌】 | | |
| 資料 7 - 1 | 報告されている土壌調査の内容 | 238 |
| 【景 観】 | | |
| 資料 8 - 1 | 形態率の概要 | 247 |
| 【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 | 248 |
| 資料 9 - 2 | 存在・供用時の廃棄物等の算出方法及び発生量 | 250 |
| 【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 | 254 |
| 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 | 262 |

| | | |
|----------------|----------------------------------|-----|
| 資料 1 0 - 3 | 地域冷暖房施設からの熱源供給による二酸化炭素の削減量 | 272 |
| 【風 害】 | | |
| 資料 1 1 - 1 | 風洞実験のモデル化範囲 | 273 |
| 資料 1 1 - 2 | べき指数分布の式 | 275 |
| 資料 1 1 - 3 | 風速超過確率の算出方法 | 276 |
| 資料 1 1 - 4 | ガストファクターの算出方法 | 277 |
| 資料 1 1 - 5 | 植栽配置の検討について | 278 |
| 資料 1 1 - 6 | 各予測地点における風速値 | 283 |
| 資料 1 1 - 7 | 各予測地点における風速超過確率 | 287 |
| 資料 1 1 - 8 | 公開空地内のビル風の影響について | 290 |
| 【日照阻害】 | | |
| 資料 1 2 - 1 | 日影計算に用いた理論式 | 297 |
| 資料 1 2 - 2 | 現況の時刻別日影図 | 298 |
| 資料 1 2 - 3 | 複合の時刻別日影図 | 303 |
| 【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 | 308 |
| 資料 1 3 - 2 | 電波障害予測計算式 | 312 |
| 【安 全 性】 | | |
| 資料 1 4 - 1 | 自動車断面交通量の時間変動 | 318 |
| 資料 1 4 - 2 | 歩行者断面交通量の時間変動 | 324 |

< 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

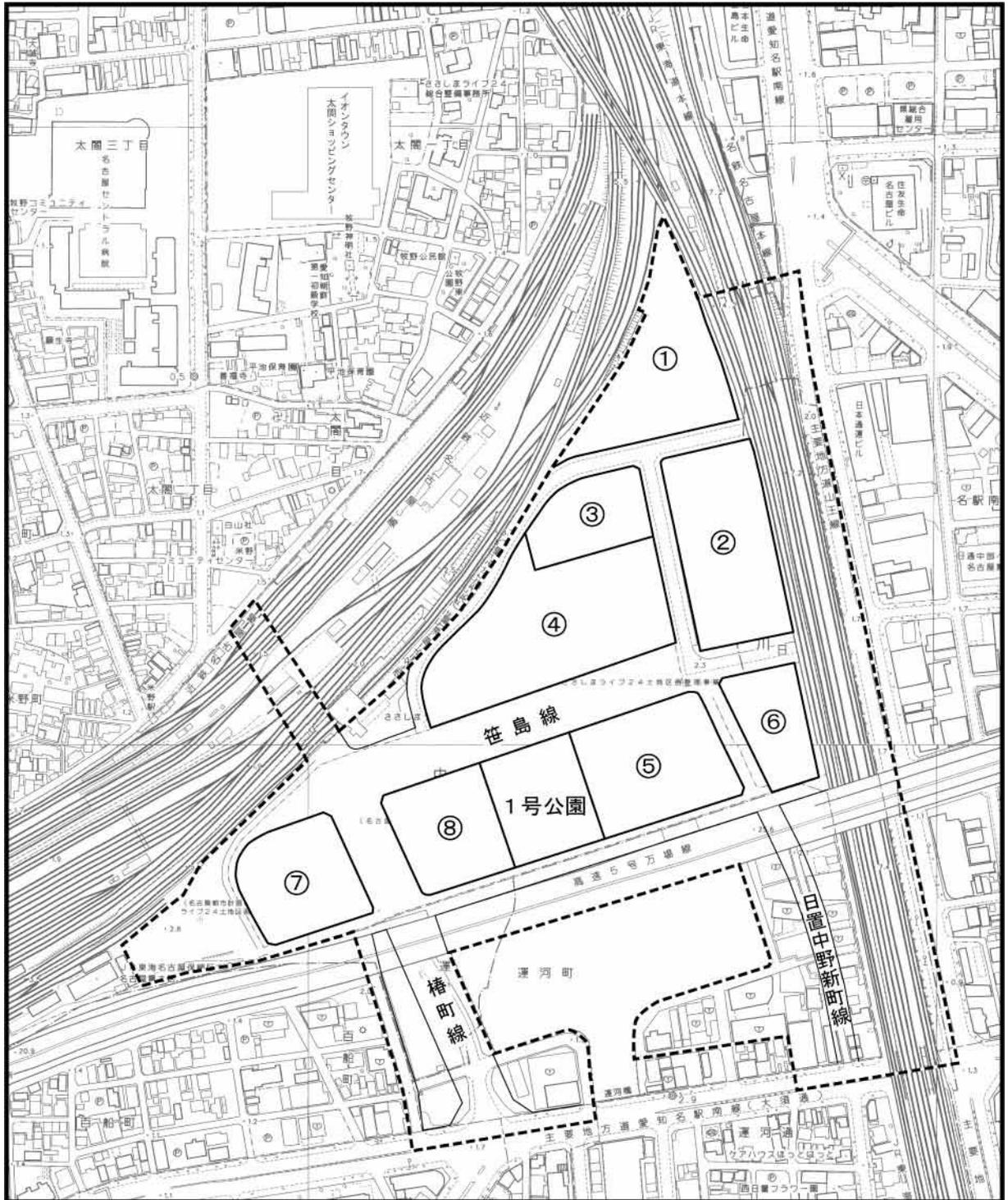
各敷地における開発計画

| 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・コンパレン 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。

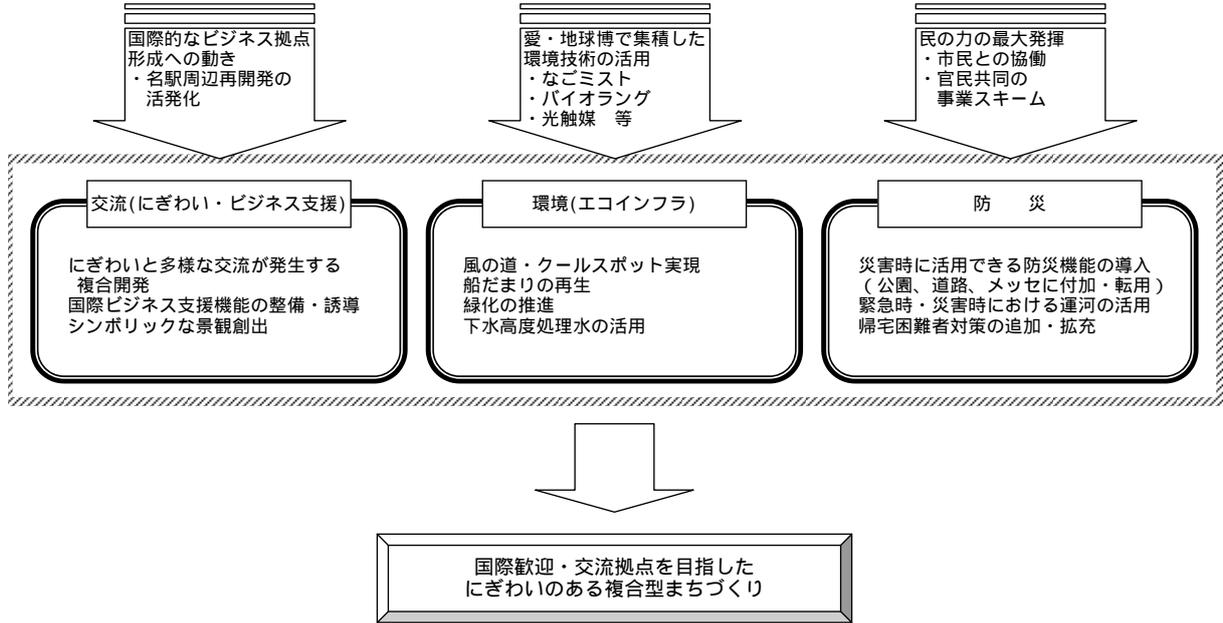


0 50 100m

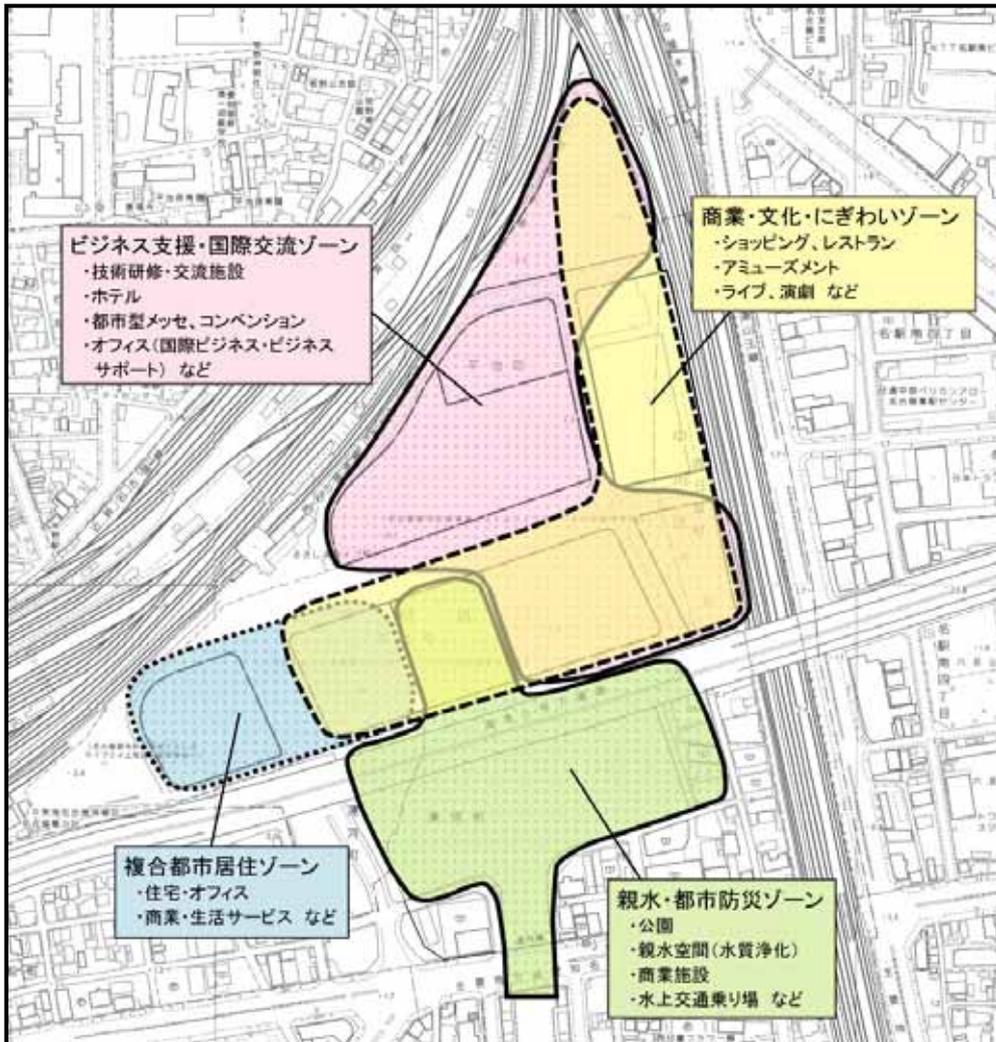
縮尺: 1/5,000

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 | 平成21年度 | 平成22年度 | 平成23年度 | 平成24年度 | 平成25年度 | 平成26年度 |
|-------------|---------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
| | 未 定 | 未定 | | | | | | |
| | ラ・パーモささしま 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

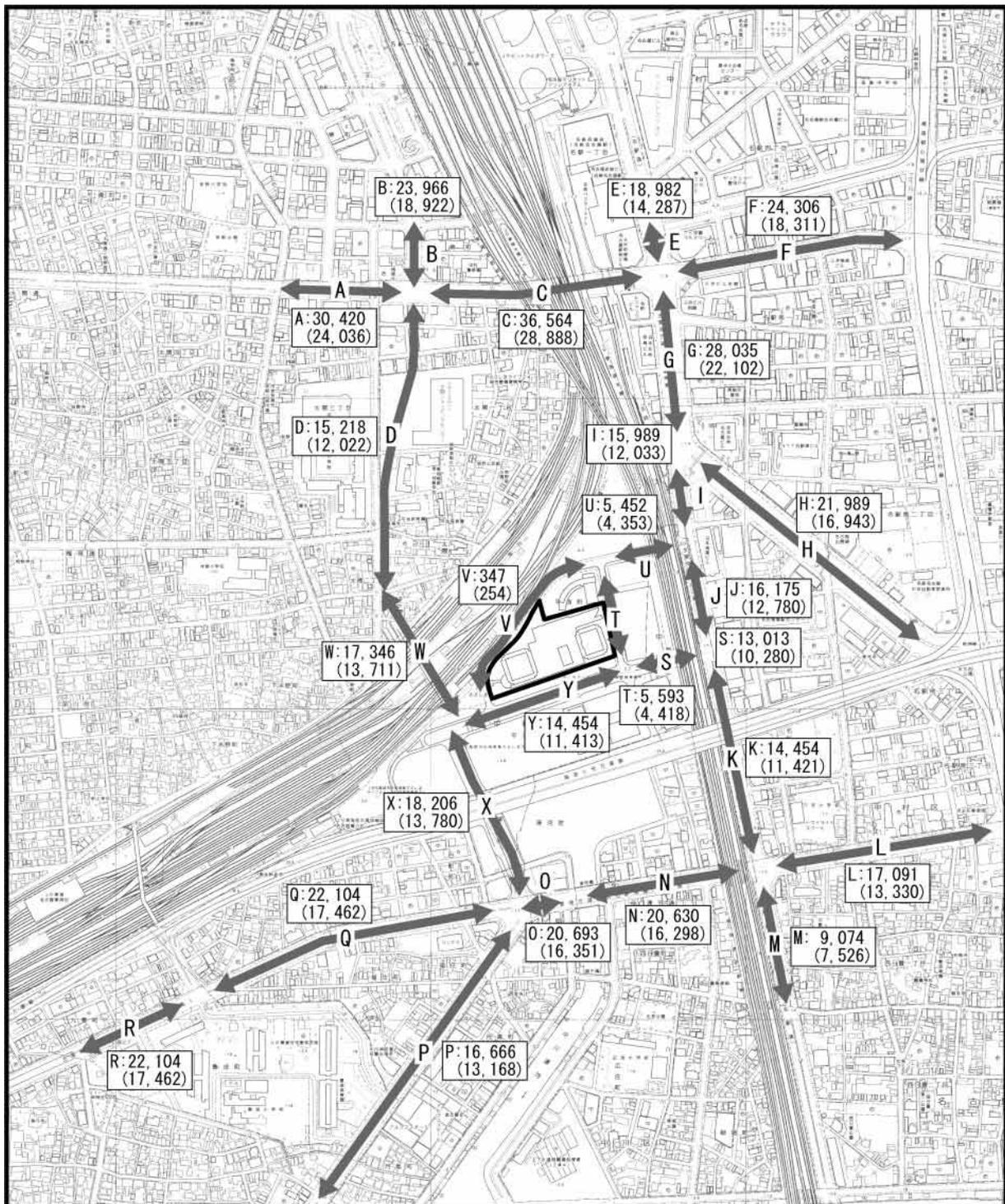
椿町線全線供用後(以下「開通後」という。)における事業予定地周辺道路の通過交通量は、「名古屋都市計画道路3・3・14号椿町線環境影響評価書」(名古屋市,平成11年)及び名古屋市への聞き取りによる把握並びに現況交通を考慮して算定した。

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。



□ : 事業予定地

単位: 台/12時間

No.: 平日
(休日)

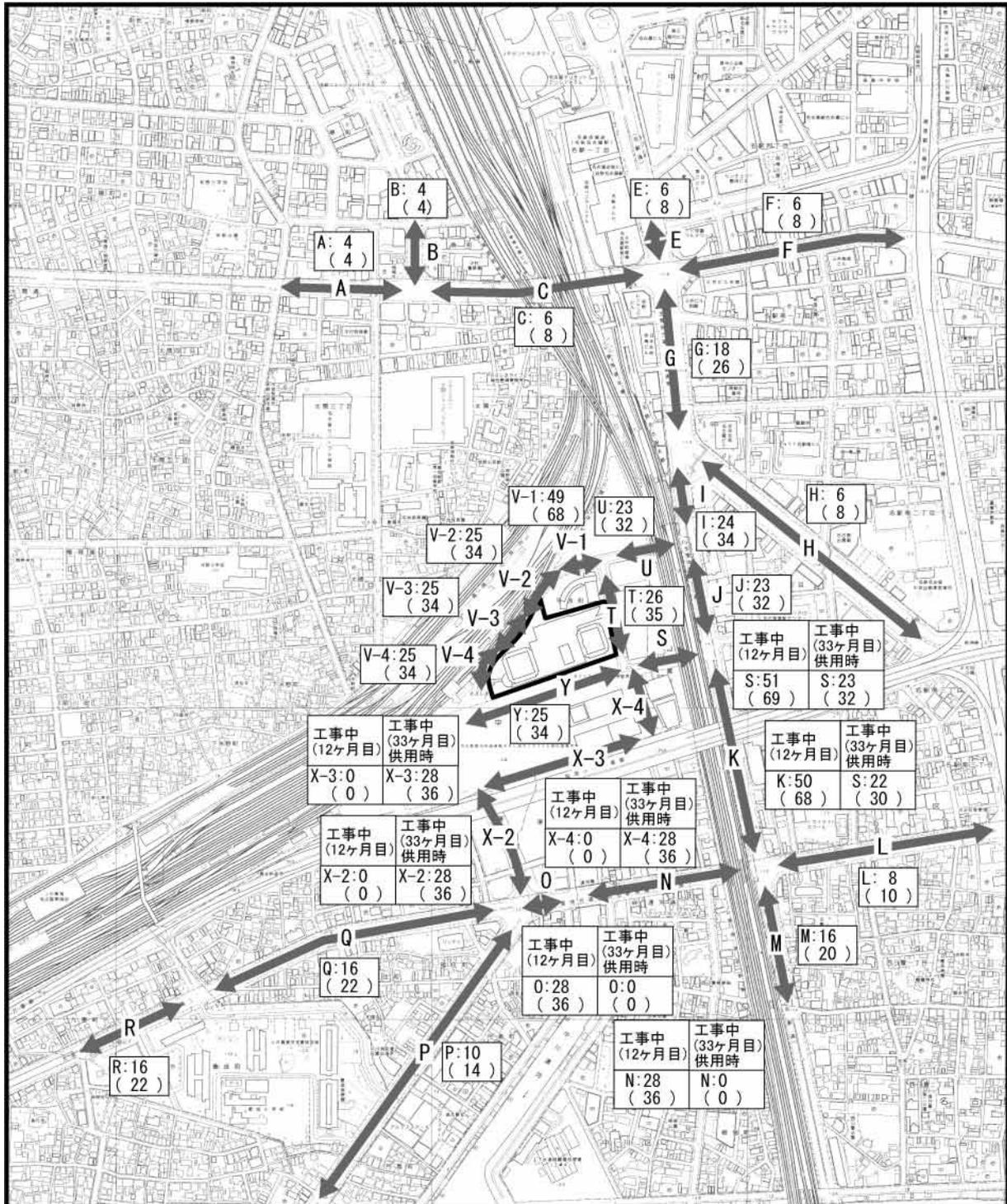


0 100 200m

縮尺: 1/10,000

注) 端数処理により、ルート配分した各区間の交通量の合計は一致しない。

図 - 1 開通後における区間断面交通量



□ : 事業予定地

単位 : 台/12時間

No.: 平日
(休日)

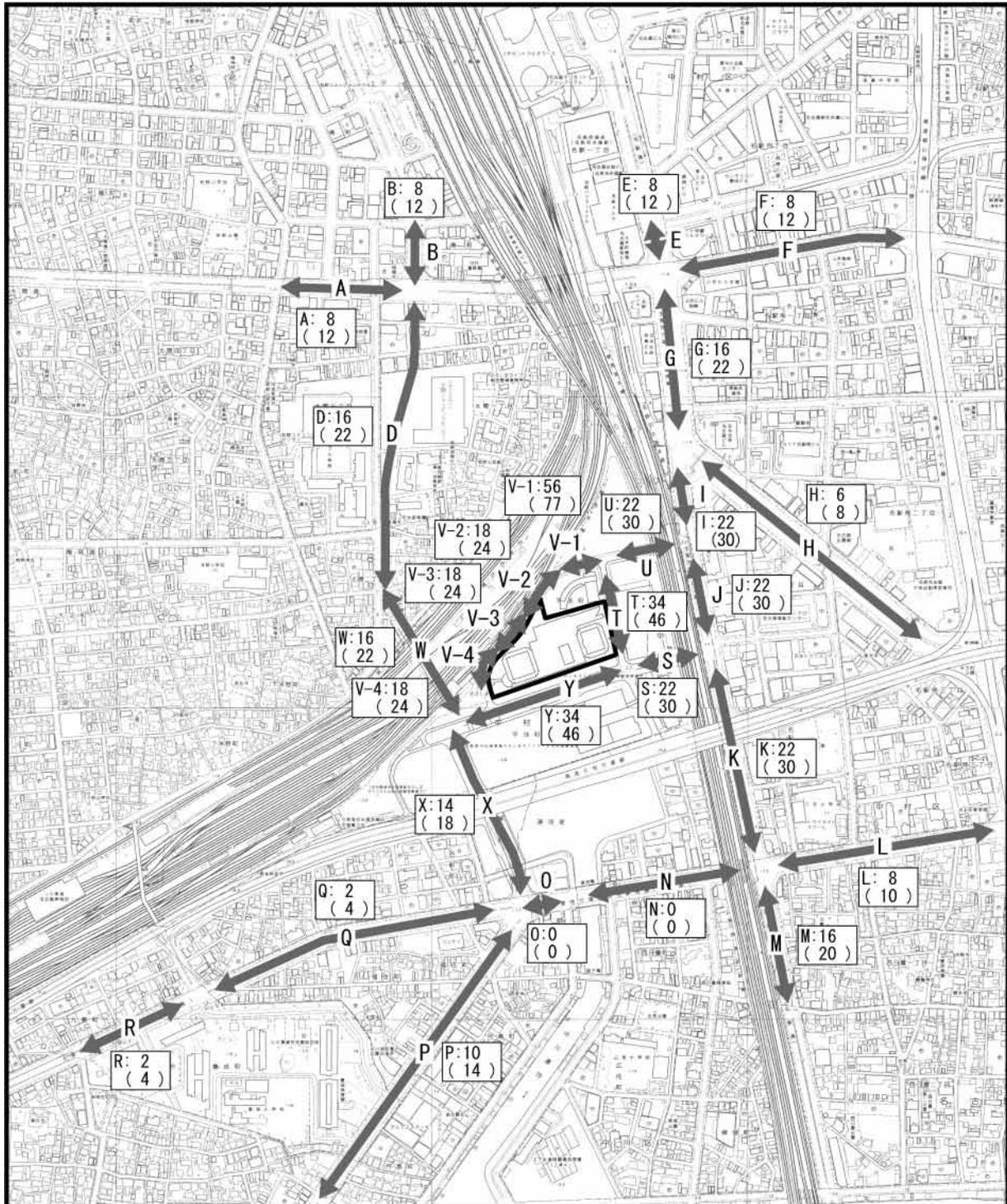


0 100 200m

縮尺: 1/10,000

注) 端数処理により、ルート配分した各区間の交通量の合計は一致しない。

図 - 2 (1) JICA 中部供用車両の区間断面交通量 (開通前)



□ : 事業予定地

単位: 台/12時間

No.: 平日
(休日)

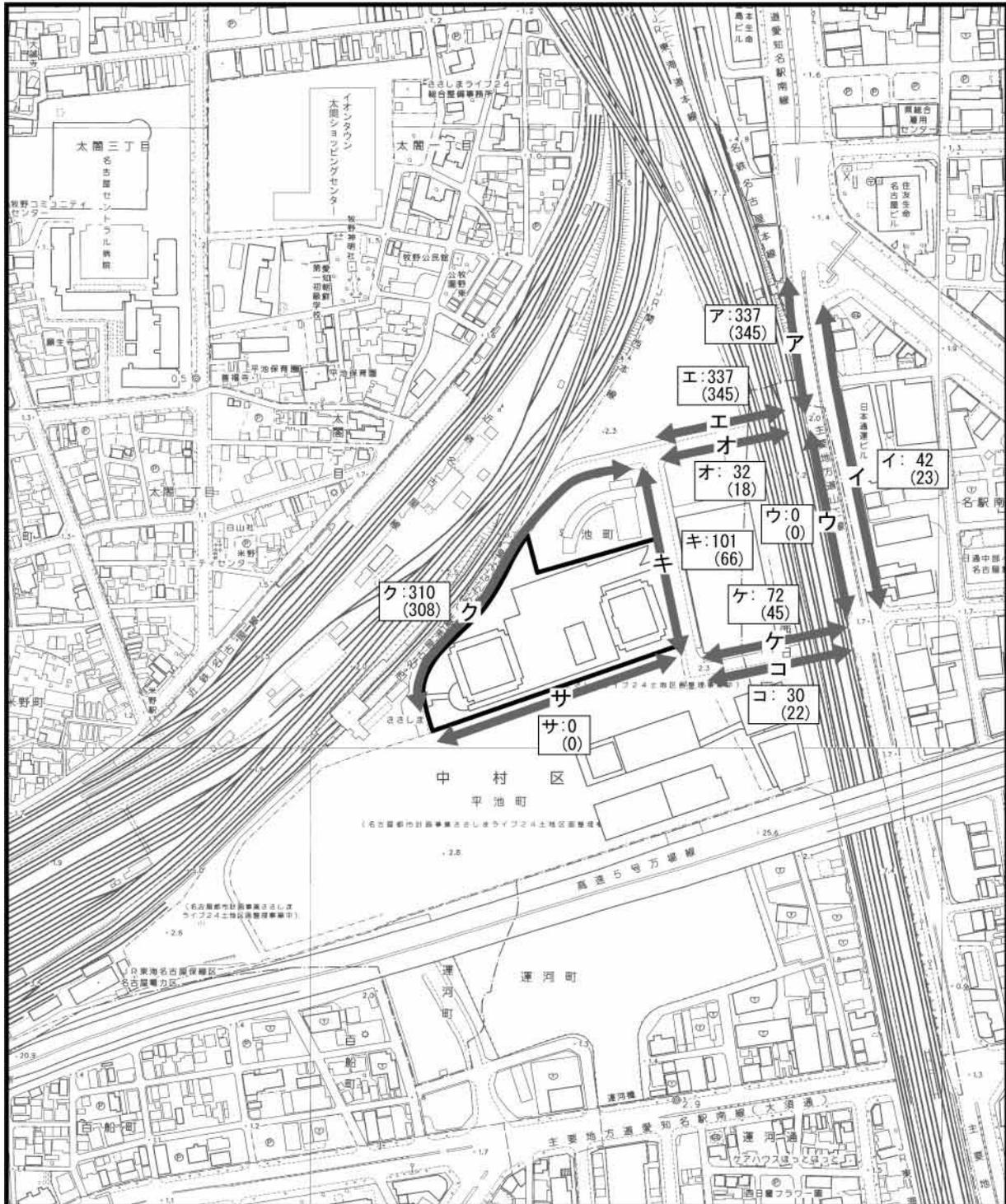


0 100 200m

縮尺: 1/10,000

注) 端数処理により、ルート配分した各区間の交通量の合計は一致しない。

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

単位: 人/12時間

No.: 平日
(休日)



0 50 100m

縮尺: 1/5,000

注) 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。

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

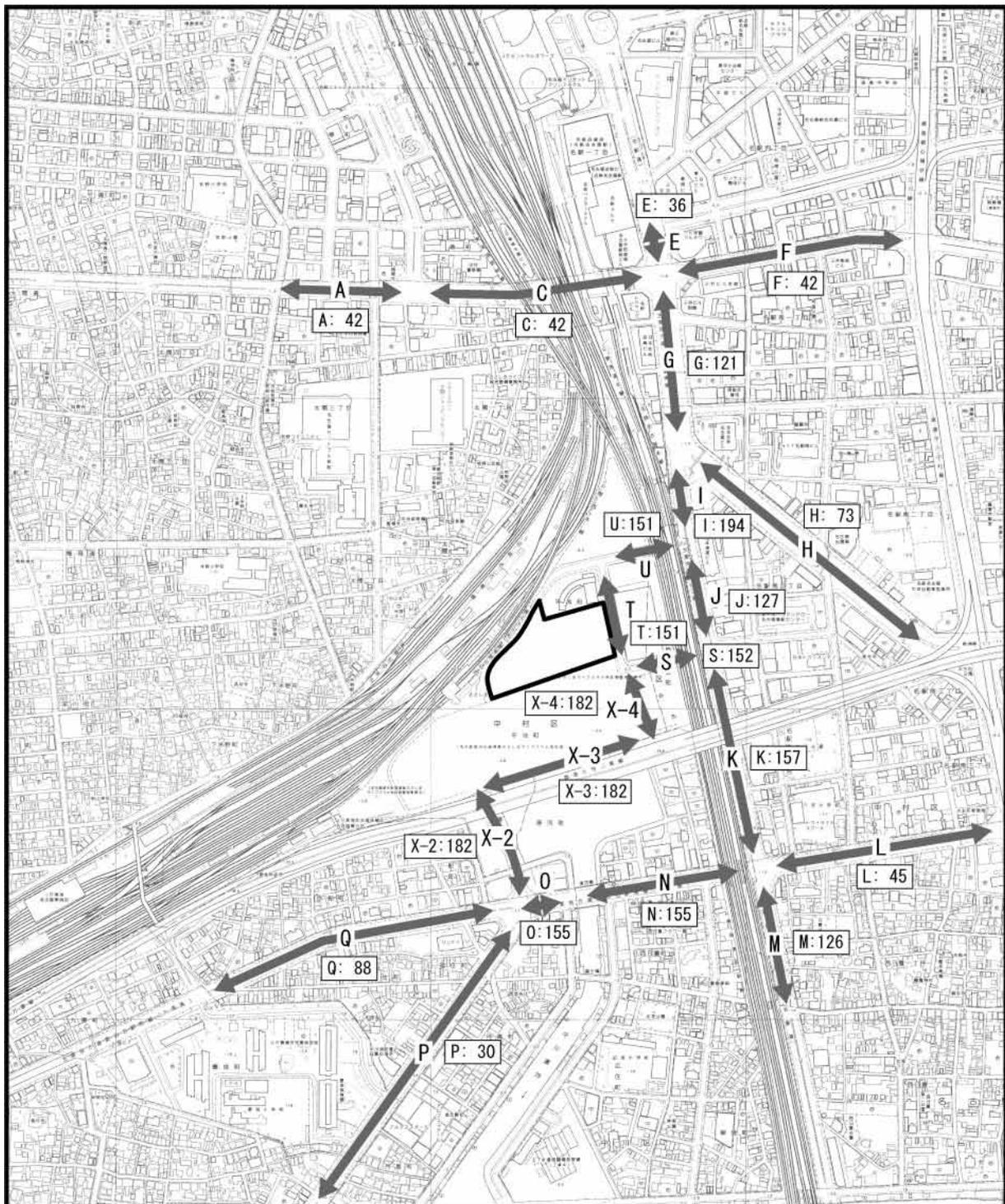
愛大の工事中及び存在・供用時における発生集中交通量は、学校法人 愛知大学への聞き取り等により把握し、ルート配分は通行規制や交通状況等に基づき設定した。

(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。



□ : 事業予定地

単位: 台/12時間

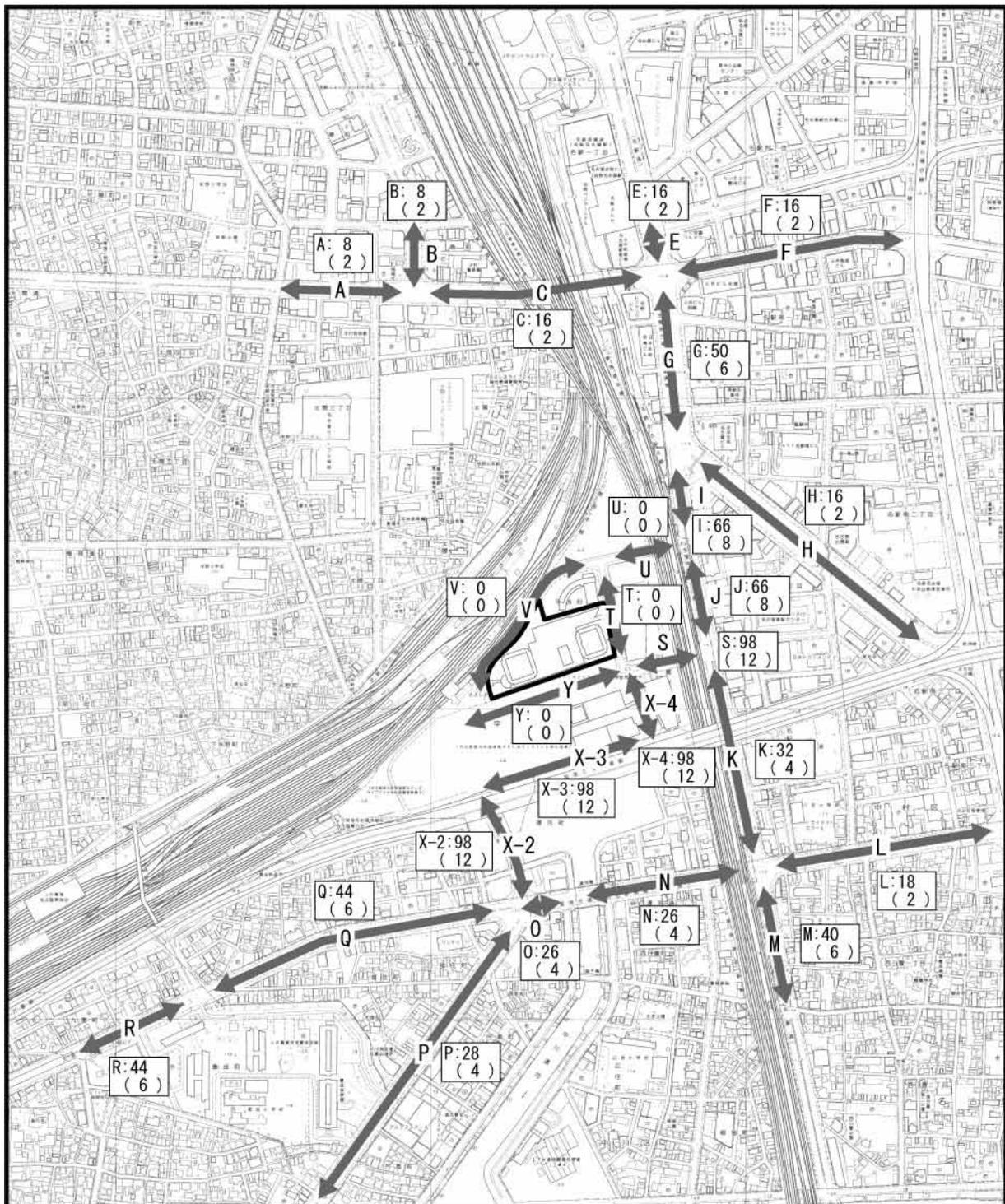


0 100 200m

縮尺: 1/10,000

注) 端数処理により、ルート配分した各区間の交通量の合計は一致しない。

図 - 4 愛大工事車両の区間断面交通量



□ : 事業予定地

単位: 台/12時間

No.: 平日
(休日)

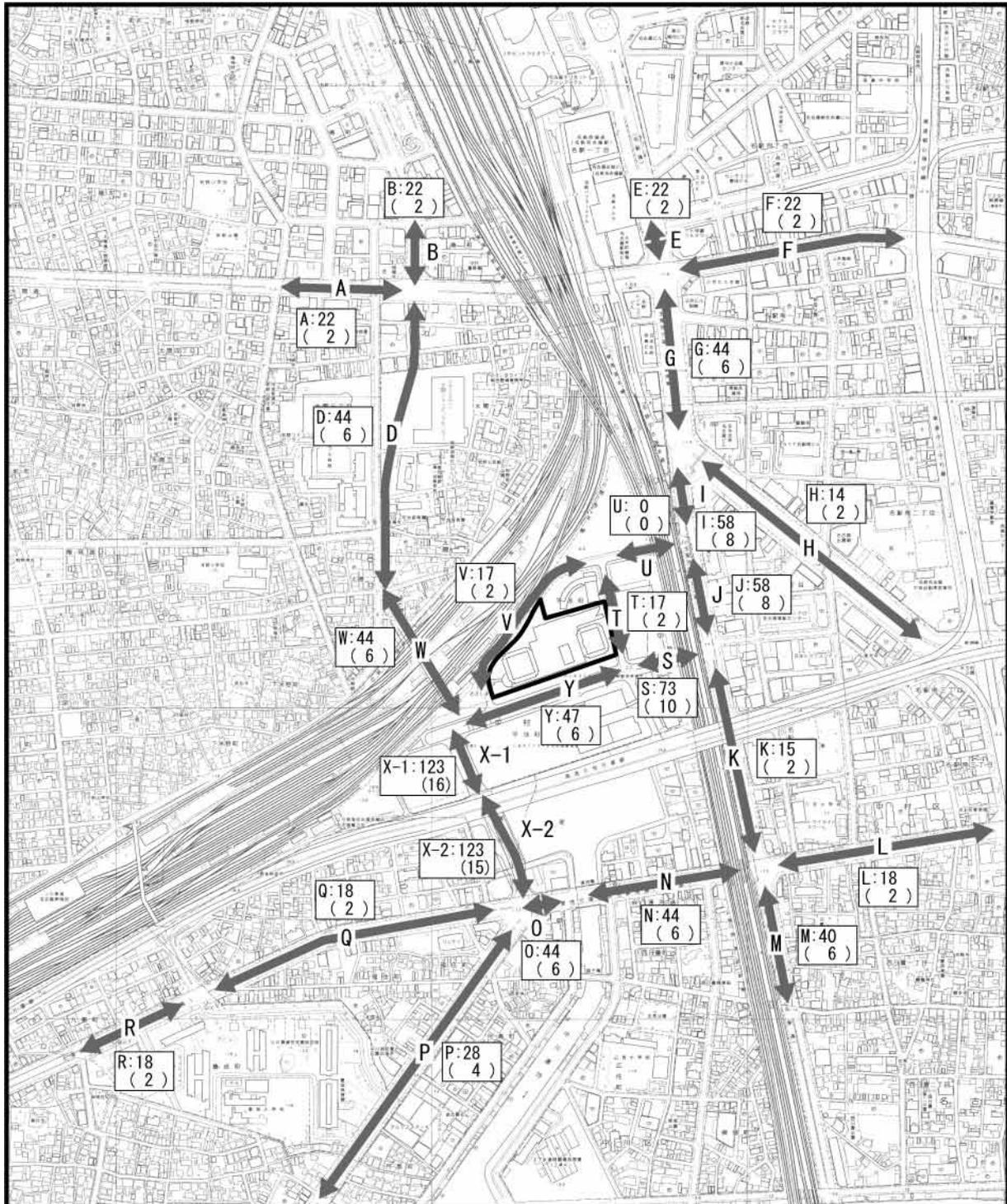


0 100 200m

縮尺: 1/10,000

注) 端数処理により、ルート配分した各区間の交通量の合計は一致しない。

図 - 5 (1) 愛大供用車両の区間断面交通量 (開通前)



□ : 事業予定地

単位 : 台/12時間

No.: 平日
(休日)

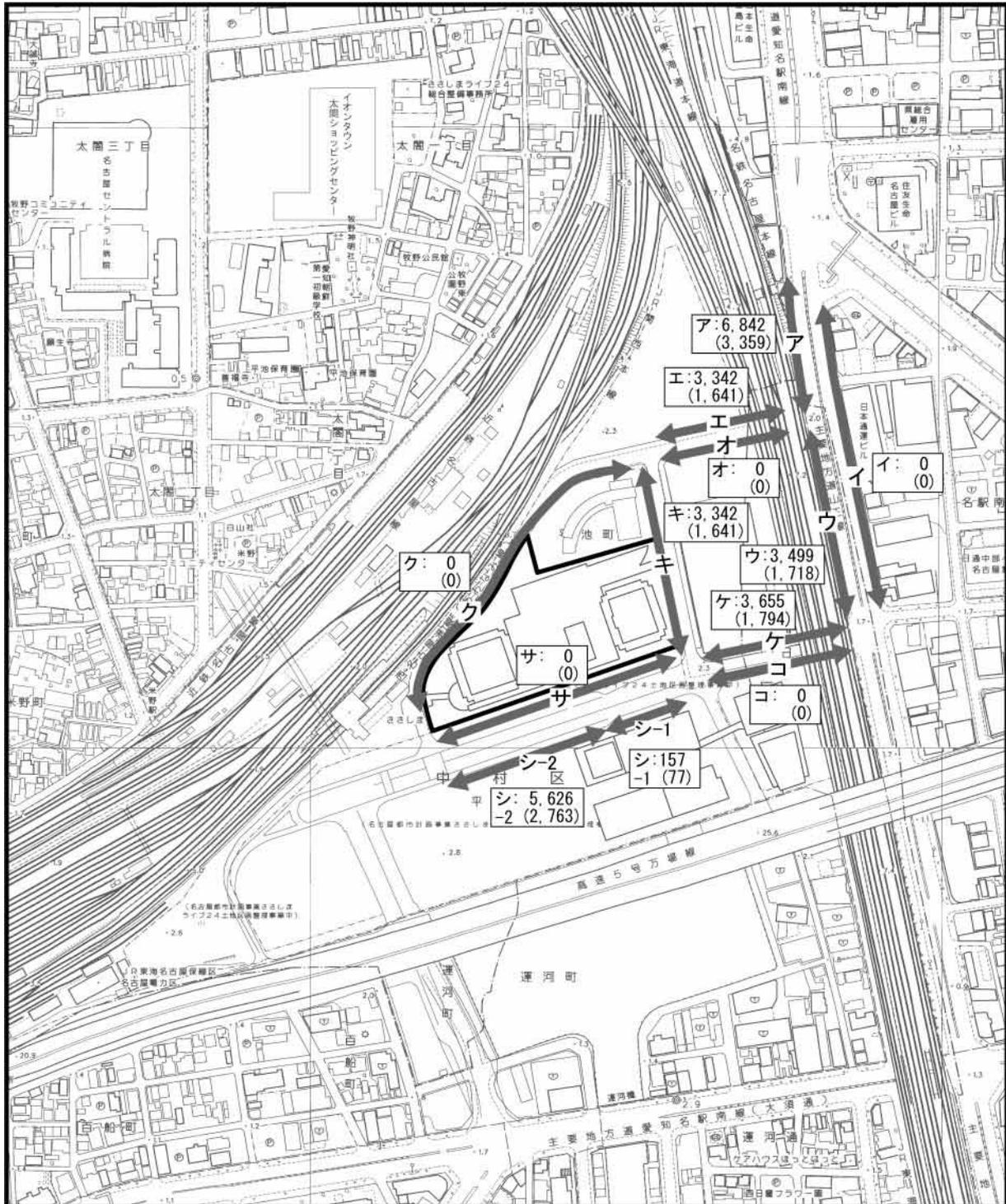


0 100 200m

縮尺 : 1/10,000

注) 端数処理により、ルート配分した各区間の交通量の合計は一致しない。

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)



0 50 100m

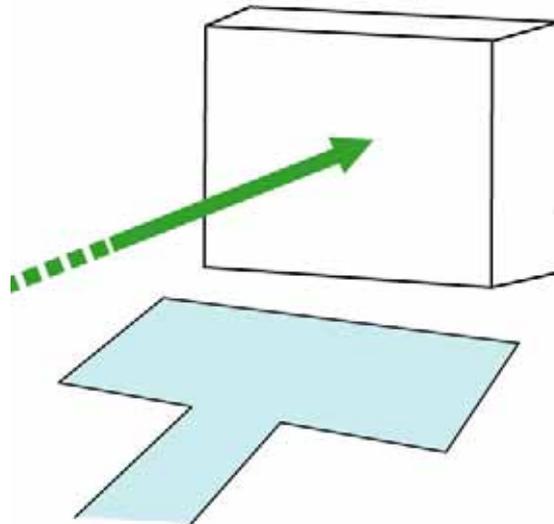
縮尺: 1/5,000

注) 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。

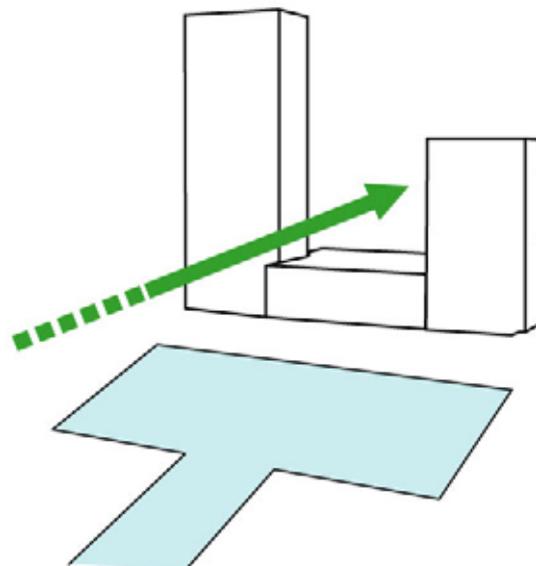
図 - 6 愛大利用者の区間断面交通量

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。なお、中川運河の延長線上に設ける低層棟の高さについては、船溜上空を横切る都市高速道路と同等の高さで計画した。

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。

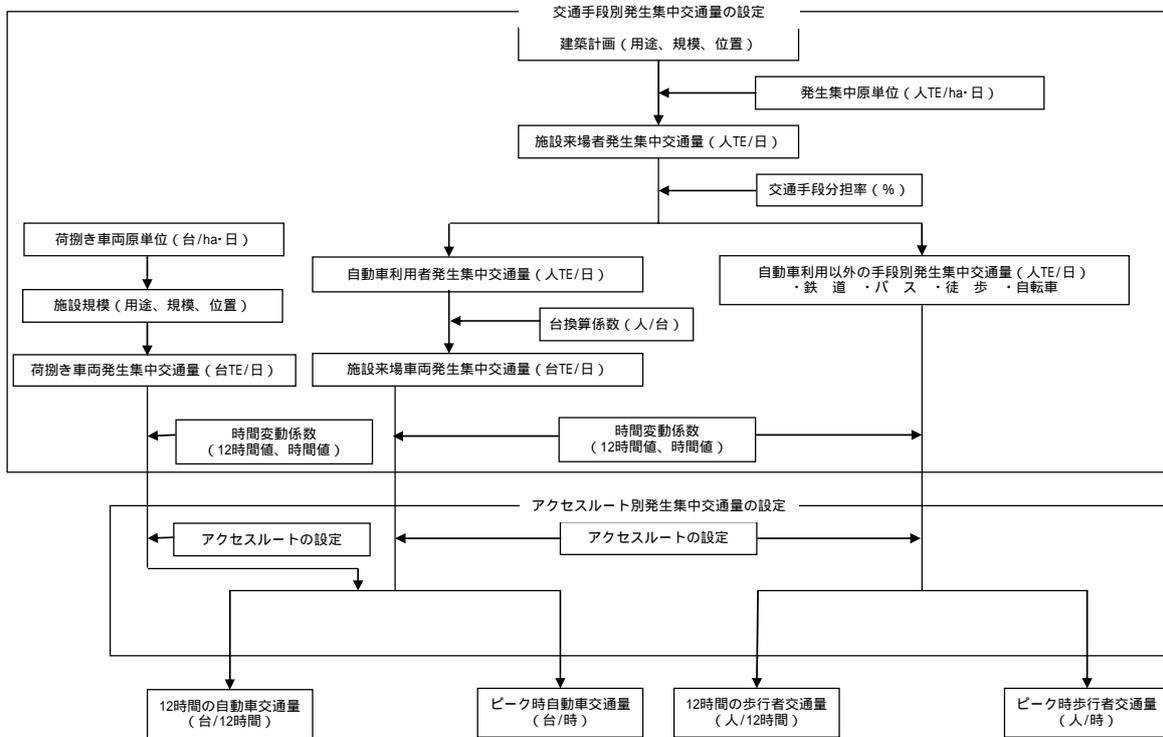


図 - 1 存在・供用時における発生集中交通量の推計

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 | BH | CH | |
| 床面積 (ha) | 6.33 | 3.16 | 0.56 | 2.02 | 1.75 |

注)「W棟」とはWESTタワー、「E棟」とはEASTタワー、「BH」とはビジネスホテル、「CH」とはシティホテルをいう。(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 | BH | 1,900 | 1,900 |
| | CH | 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 | 20,890 | 4,430 |
| | E棟 | 6,640 | 1,260 |
| ホテル | BH | 1,060 | 1,060 |
| | CH | 3,840 | 3,840 |
| 商業施設 | | 19,950 | 31,850 |

(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 | B H | 14.7 | 2.0 | 59.8 | 7.7 | 10.5 | 5.3 | 100.0 |
| | | C H | 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 | B H | 22.1 | 1.3 | 61.1 | 4.2 | 7.5 | 3.8 | 100.0 |
| | | C H | 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 | 4,910 | 130 | 11,700 | 810 | 1,940 | 1,400 | 20,890 |
| | | E棟 | 1,560 | 40 | 3,720 | 260 | 620 | 440 | 6,640 |
| | ホテル | B H | 160 | 20 | 630 | 80 | 110 | 60 | 1,060 |
| | | C H | 560 | 80 | 2,300 | 300 | 400 | 200 | 3,840 |
| | 商業施設 | 2,350 | 0 | 8,300 | 4,070 | 2,330 | 2,890 | 19,940 | |
| 休 日 | 事務所 | W棟 | 920 | 40 | 2,030 | 230 | 700 | 510 | 4,430 |
| | | E棟 | 260 | 10 | 580 | 60 | 200 | 140 | 1,250 |
| | ホテル | B H | 230 | 10 | 650 | 40 | 80 | 40 | 1,050 |
| | | C H | 850 | 50 | 2,350 | 160 | 290 | 150 | 3,850 |
| | 商業施設 | 6,270 | 0 | 15,070 | 3,950 | 2,930 | 3,630 | 31,850 | |

注) 端数処理により、各交通手段別発生集中交通量とこれらの合計は一致しない。

(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 | BH | 1.0 | 1.0 |
| | CH | 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:ホテルのうちCH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。BHについては、シングル利用を想定して、1.0人/台とした。

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 | 3,780 | 710 |
| | E棟 | 1,200 | 200 |
| ホテル | BH | 160 | 230 |
| | CH | 310 | 400 |
| 商業施設 | | 1,570 | 3,140 |

(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 | BH | CH | |
| 7～8時 | 4 | 3 | 3 | 3 | 4 |
| 8～9時 | 9 | 11 | 14 | 14 | 7 |
| 9～10時 | 8 | 8 | 7 | 7 | 8 |
| 10～11時 | 6 | 6 | 5 | 5 | 6 |
| 11～12時 | 6 | 6 | 5 | 5 | 6 |
| 12～13時 | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 |
| 13～14時 | 6 | 6 | 5 | 5 | 6 |
| 14～15時 | 6 | 5 | 5 | 5 | 6 |
| 15～16時 | 6 | 6 | 5 | 5 | 6 |
| 16～17時 | 6 | 6 | 5 | 5 | 6 |
| 17～18時 | 8 | 8 | 7 | 7 | 8 |
| 18～19時 | 9 | 10 | 14 | 14 | 10 |
| 19～20時 | 7 | 6 | 6 | 6 | 7 |
| 20～21時 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 |
| 21～22時 | 3 | 3 | 3 | 3 | 4 |
| 22～23時 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| 23～0時 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 0～1時 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 1～2時 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2～3時 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 3～4時 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 4～5時 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 5～6時 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 6～7時 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 12時間計 | 81 | 82 | 82 | 82 | 80 |
| 24時間計 | 100 | 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 | BH | CH | |
| 7～8時 | 4 | 3 | 3 | 3 | 3 |
| 8～9時 | 9 | 11 | 15 | 15 | 12 |
| 9～10時 | 8 | 8 | 7 | 7 | 8 |
| 10～11時 | 6 | 6 | 5 | 5 | 5 |
| 11～12時 | 6 | 6 | 5 | 5 | 5 |
| 12～13時 | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 |
| 13～14時 | 6 | 6 | 5 | 5 | 5 |
| 14～15時 | 6 | 5 | 5 | 5 | 6 |
| 15～16時 | 6 | 6 | 5 | 5 | 5 |
| 16～17時 | 6 | 6 | 5 | 5 | 5 |
| 17～18時 | 8 | 8 | 7 | 7 | 7 |
| 18～19時 | 9 | 10 | 15 | 15 | 12 |
| 19～20時 | 7 | 6 | 5 | 5 | 7 |
| 20～21時 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 |
| 21～22時 | 3 | 3 | 3 | 3 | 4 |
| 22～23時 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| 23～0時 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 0～1時 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 1～2時 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2～3時 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 3～4時 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 4～5時 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 5～6時 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 6～7時 | 1 | 1 | 0 | 0 | 1 |
| 12時間計 | 81 | 82 | 84 | 84 | 80 |
| 24時間計 | 100 | 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 | 3,062 | 575 |
| | E棟 | 984 | 164 |
| ホテル | BH | 131 | 193 |
| | CH | 254 | 336 |
| 商業施設 | | 1,256 | 2,512 |

歩行者

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 | | 鉄 道 | バ ス | 徒 歩 | 自 転 車 | |
|--------|------|-----|-----|-----|-------|----|
| 平 日 | 事務所 | W棟 | 89 | 84 | 84 | 84 |
| | | E棟 | 89 | 89 | 89 | 89 |
| | ホテル | BH | 82 | 84 | 84 | 84 |
| | | CH | 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 | BH | 82 | 85 | 85 | 85 |
| | | CH | 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）

単位：人 TE/12時間

| 区 分 | | 鉄 道 | バ ス | 徒 歩 | 自 転 車 | 合 計 | |
|--------|------|--------|--------|-------|-------|--------|--------|
| 平 日 | 事務所 | W棟 | 10,413 | 680 | 1,630 | 1,176 | 13,899 |
| | | E棟 | 3,311 | 231 | 552 | 392 | 4,486 |
| | ホテル | B H | 517 | 67 | 92 | 50 | 726 |
| | | C H | 1,886 | 252 | 336 | 168 | 2,642 |
| | 商業施設 | 7,387 | 3,378 | 1,934 | 2,399 | 15,098 | |
| 休 日 | 事務所 | W棟 | 1,807 | 193 | 588 | 428 | 3,016 |
| | | E棟 | 516 | 53 | 178 | 125 | 872 |
| | ホテル | B H | 533 | 34 | 68 | 34 | 669 |
| | | C H | 1,927 | 136 | 247 | 128 | 2,438 |
| | 商業施設 | 13,412 | 3,239 | 2,403 | 2,977 | 22,031 | |

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）

単位：%

| 区 分 | | 鉄 道 | バ ス | 徒 歩 | 自 転 車 | |
|--------|------|-----|-----|-----|-------|----|
| 平 日 | 事務所 | W棟 | 31 | 14 | 14 | 14 |
| | | E棟 | 31 | 14 | 14 | 14 |
| | ホテル | B H | 13 | 14 | 14 | 14 |
| | | C H | 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 | B H | 13 | 15 | 15 | 15 |
| | | C H | 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 | 9.49 | 79 | 158 |
| ホテル | 7.6 | 2.58 | 20 | 40 |
| 商業 施設 | 物 販 | 17.8 | 0.59 | 11 |
| | 飲 食 | 117.7 | 0.82 | 97 |
| | サービ ス | 30.9 | 0.34 | 11 |

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) 歩行者の主要なアクセスルートの設定

新建築物に係る歩行者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。

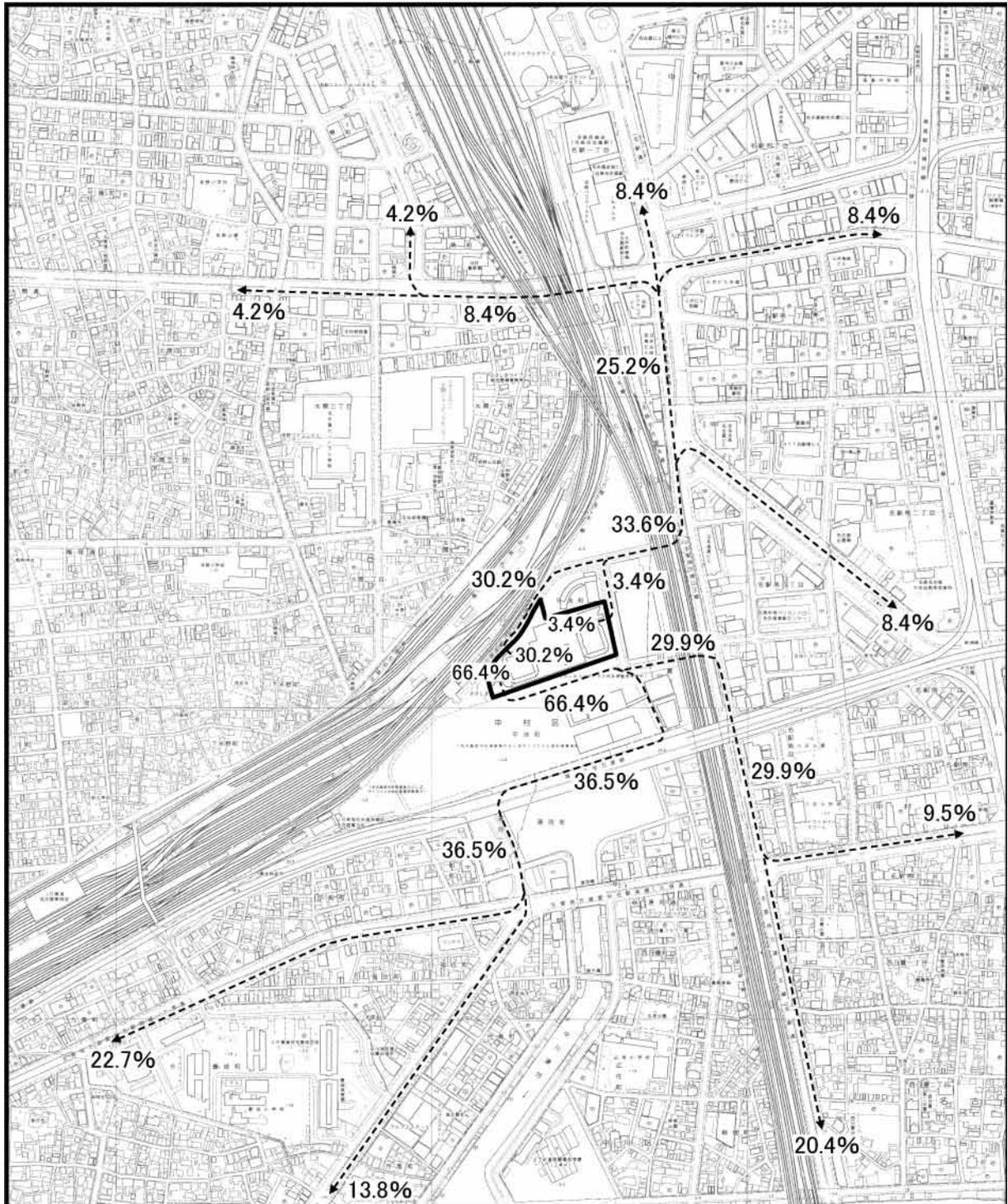
徒 歩

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。

自転車利用者

自転車利用者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。



□ : 事業予定地

----- : 発生交通量



0 100 200m

縮尺: 1/10,000

注) 図中の数値(%)は、走行割合を示す。

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)

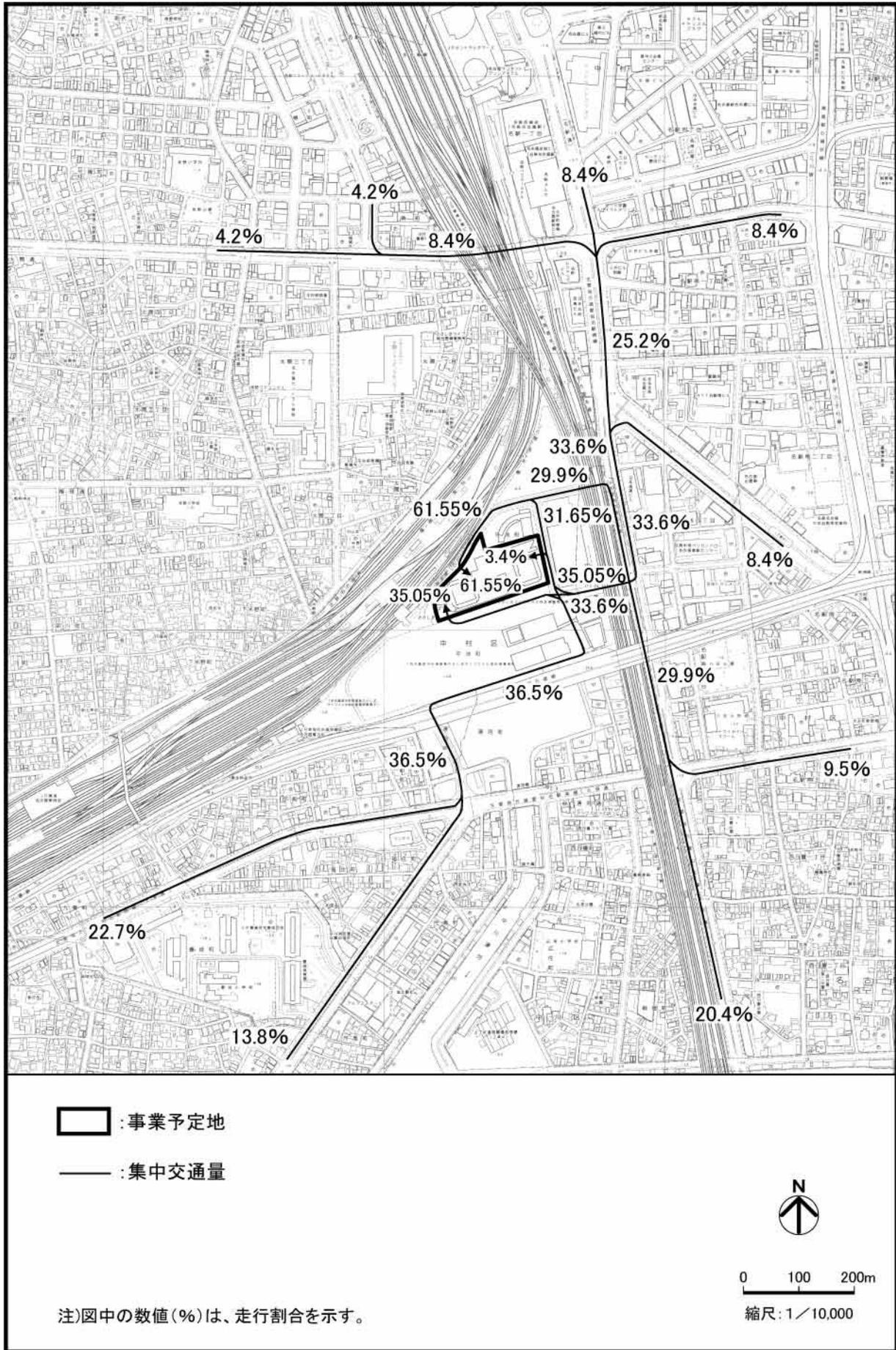
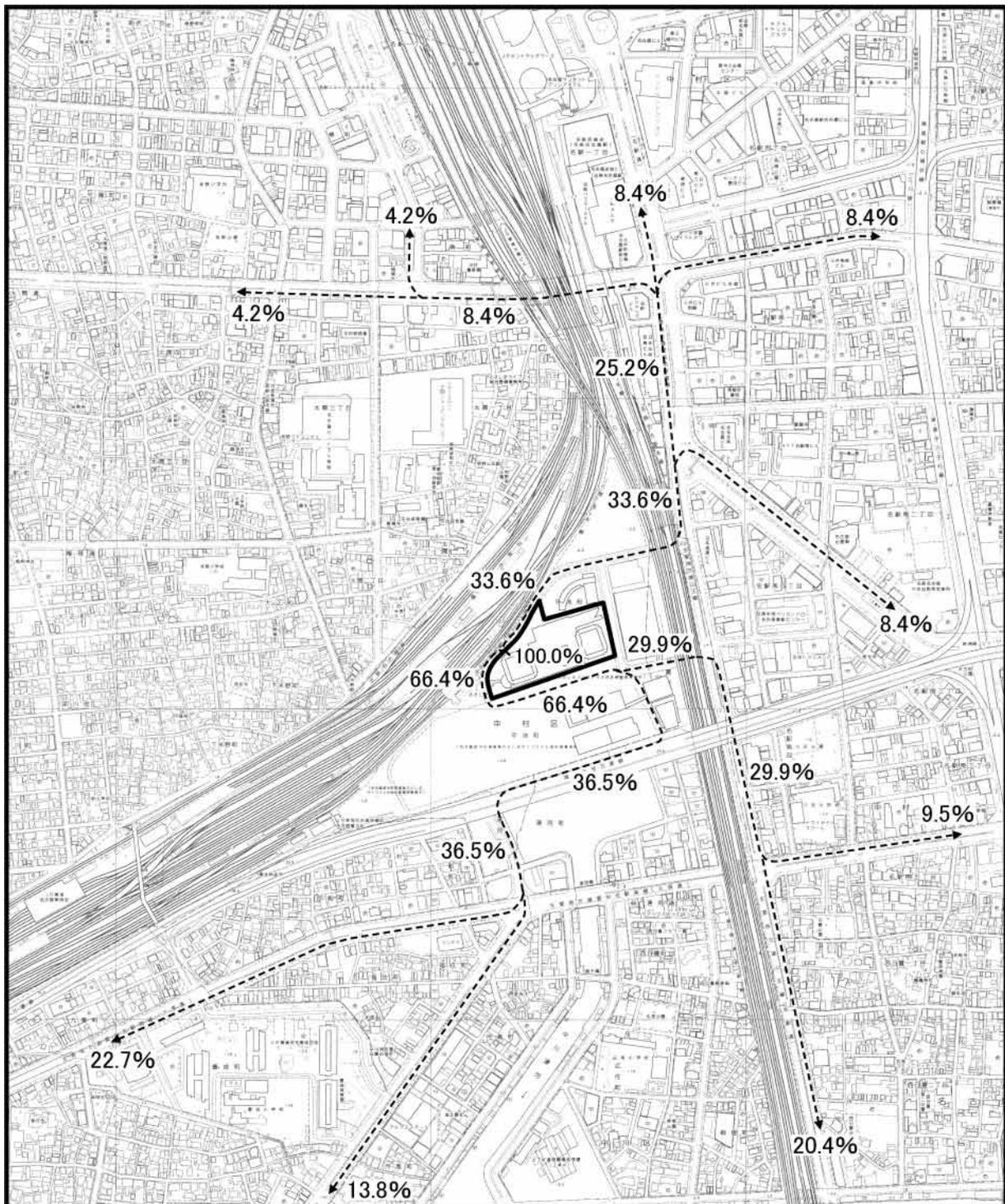


図 - 2 (2) 施設来場車両集中交通量のアクセスルート (開通前)



□ : 事業予定地

----- : 発生交通量

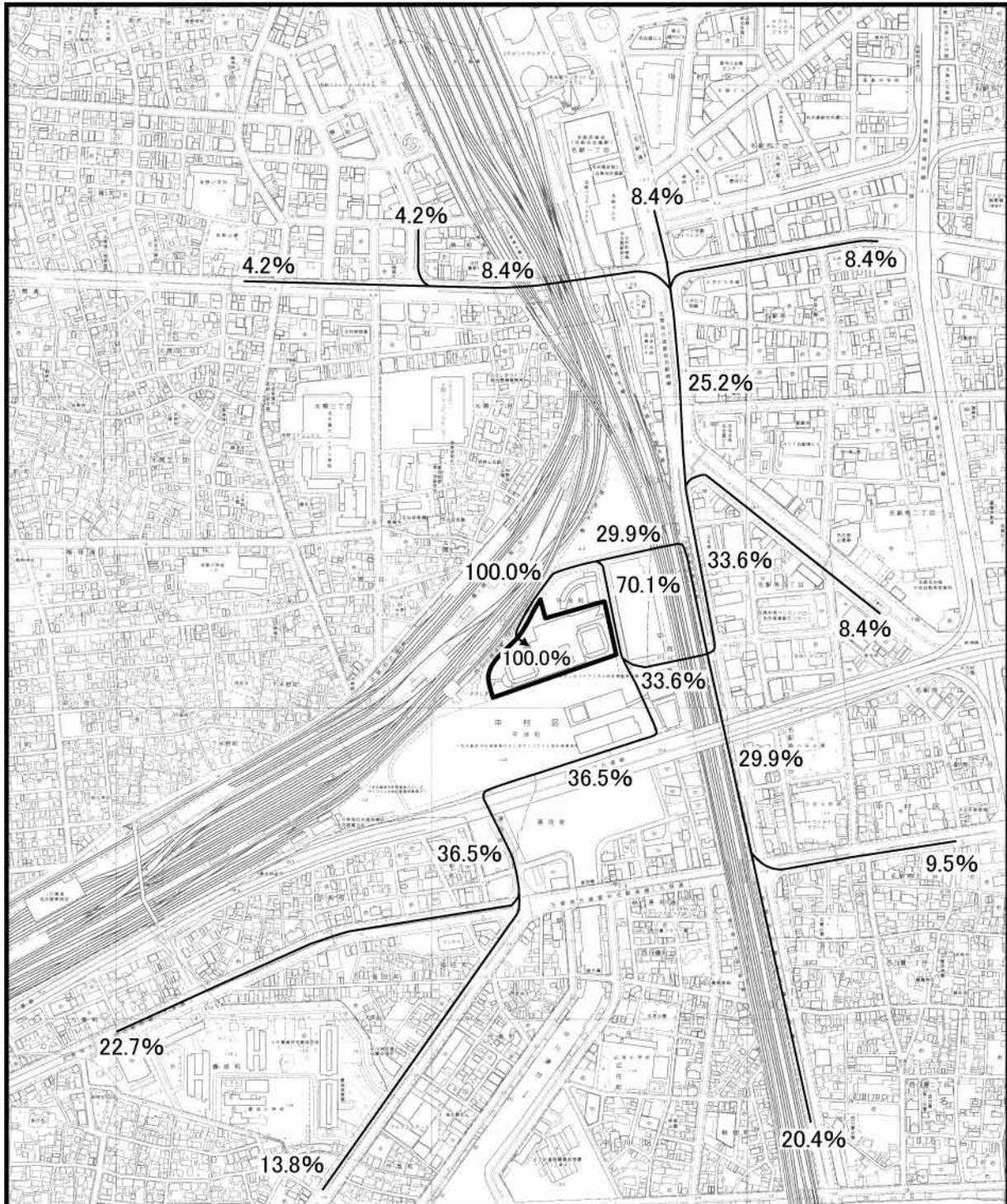


0 100 200m

縮尺: 1/10,000

注)図中の数値(%)は、走行割合を示す。

図 - 2 (3) 荷捌き車両発生交通量のアクセスルート (開通前)



□ : 事業予定地

— : 集中交通量

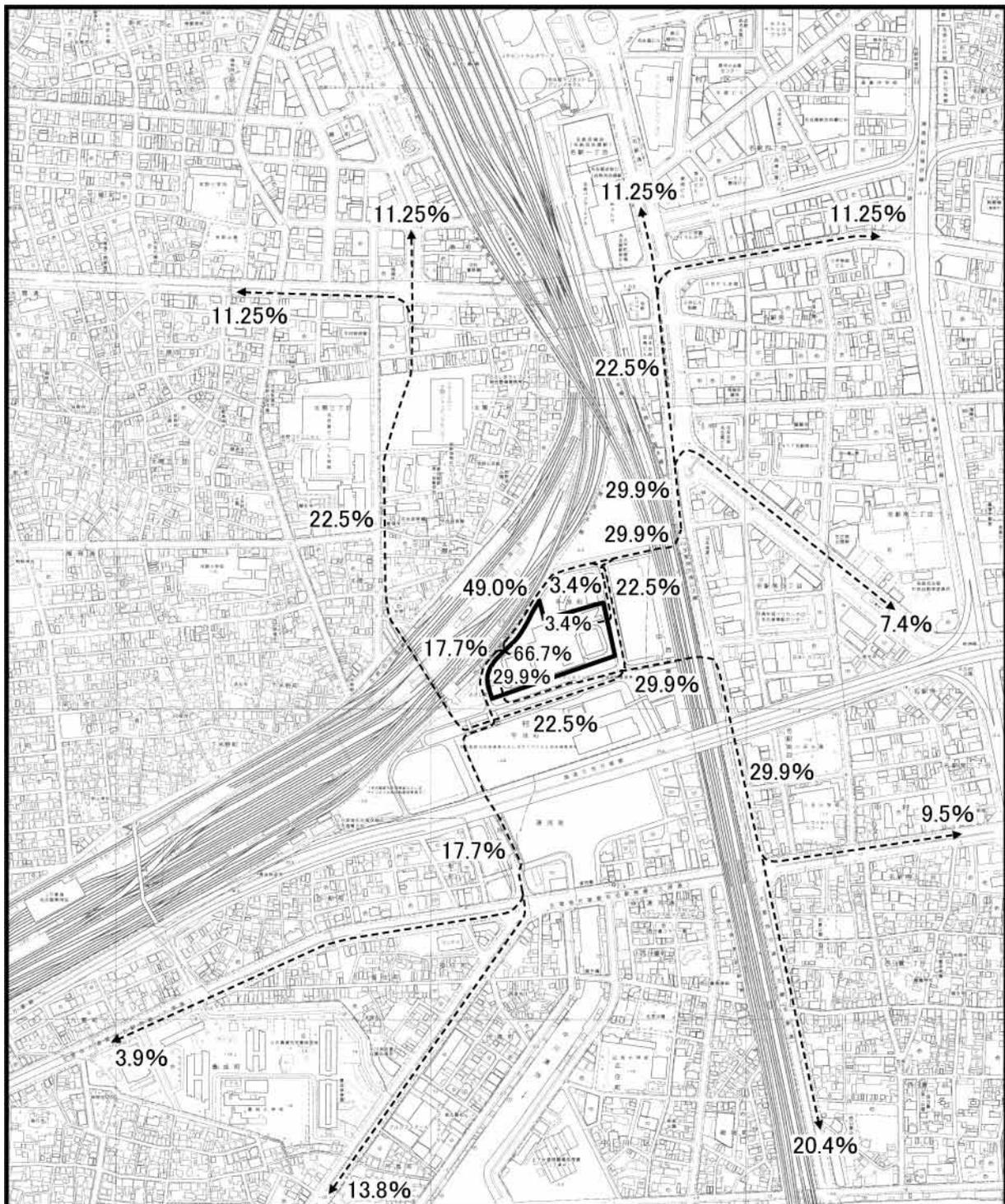


0 100 200m

縮尺: 1/10,000

注) 図中の数値(%)は、走行割合を示す。

図 - 2 (4) 荷捌き車両集中交通量のアクセスルート (開通前)



□ : 事業予定地

----- : 発生交通量

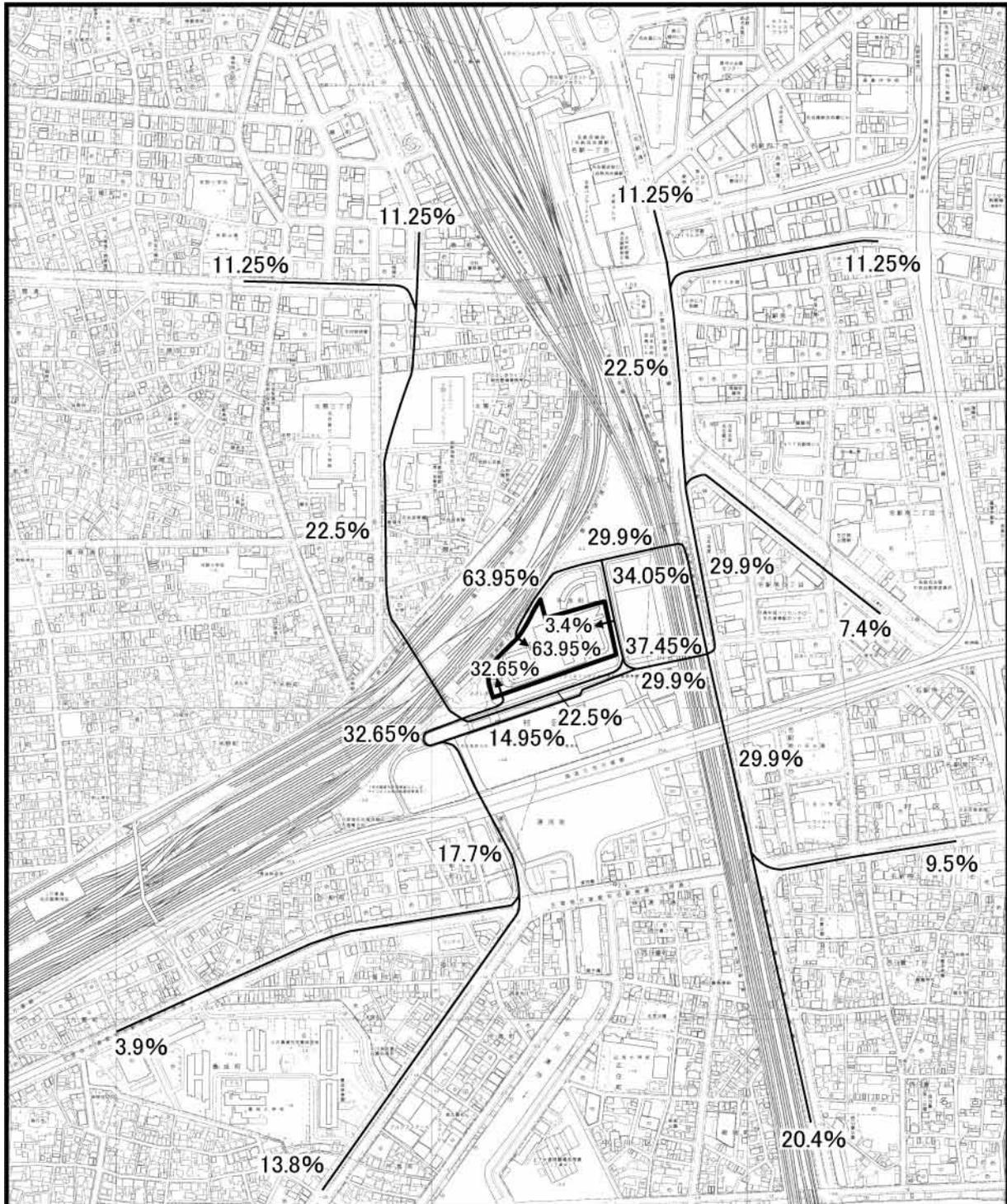


0 100 200m

縮尺: 1/10,000

注) 図中の数値(%)は、走行割合を示す。

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)



□ : 事業予定地

— : 集中交通量

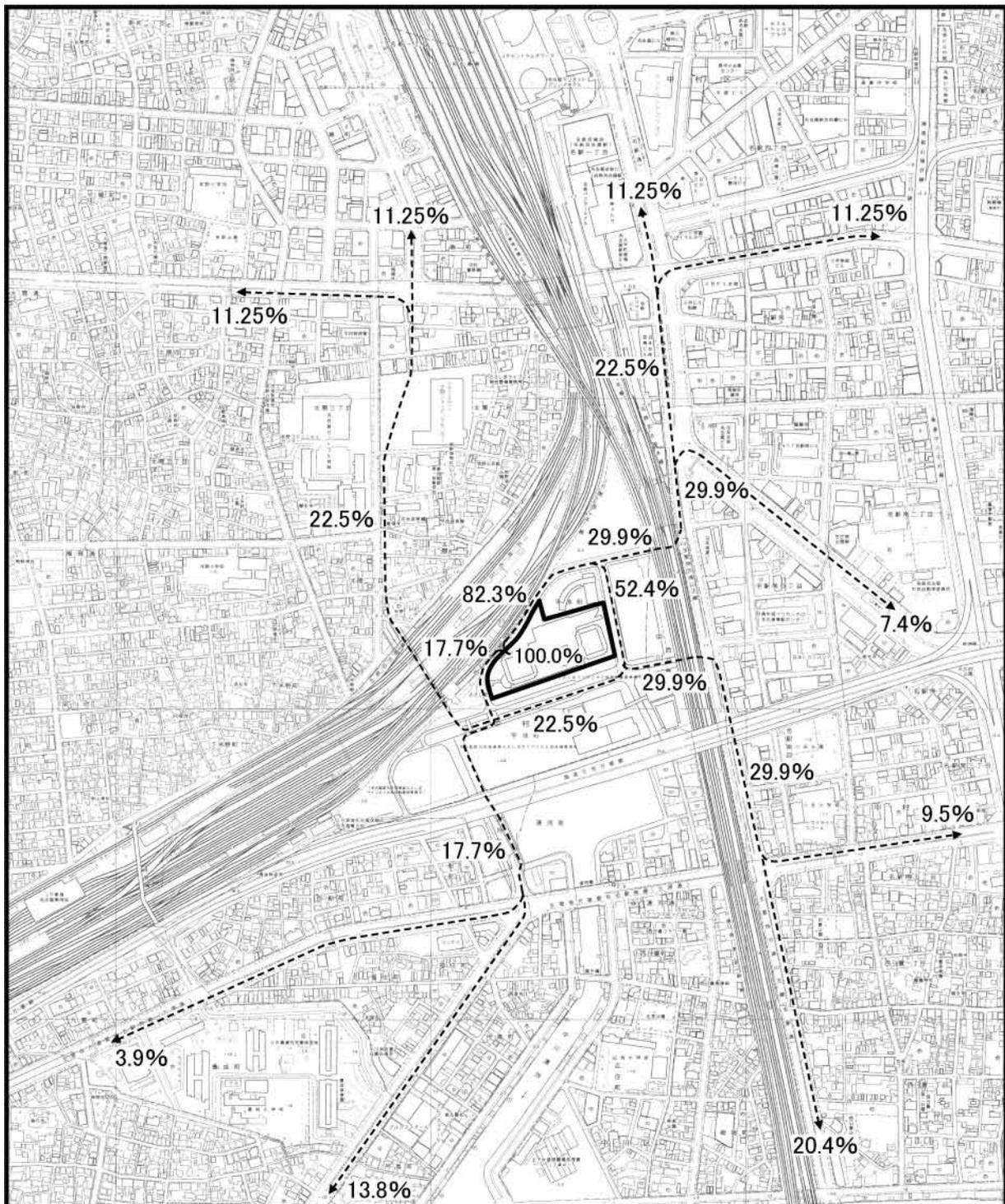


0 100 200m

縮尺: 1/10,000

注) 図中の数値(%)は、走行割合を示す。

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)



□ : 事業予定地

----- : 発生交通量

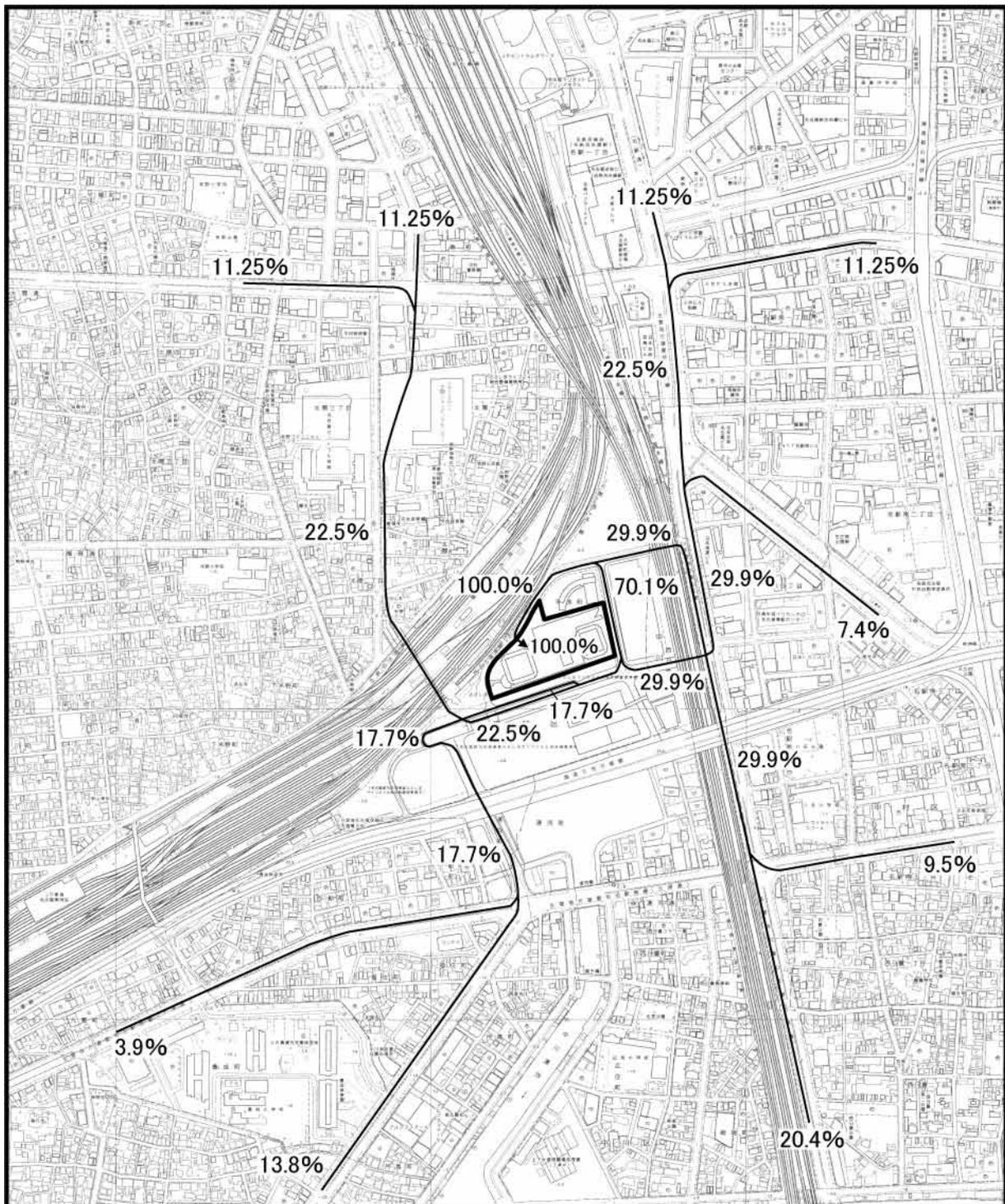


0 100 200m

縮尺: 1/10,000

注) 図中の数値(%)は、走行割合を示す。

図 - 2 (7) 荷捌き車両発生交通量のアクセスルート (開通後)



□ : 事業予定地

— : 集中交通量



0 100 200m

縮尺: 1/10,000

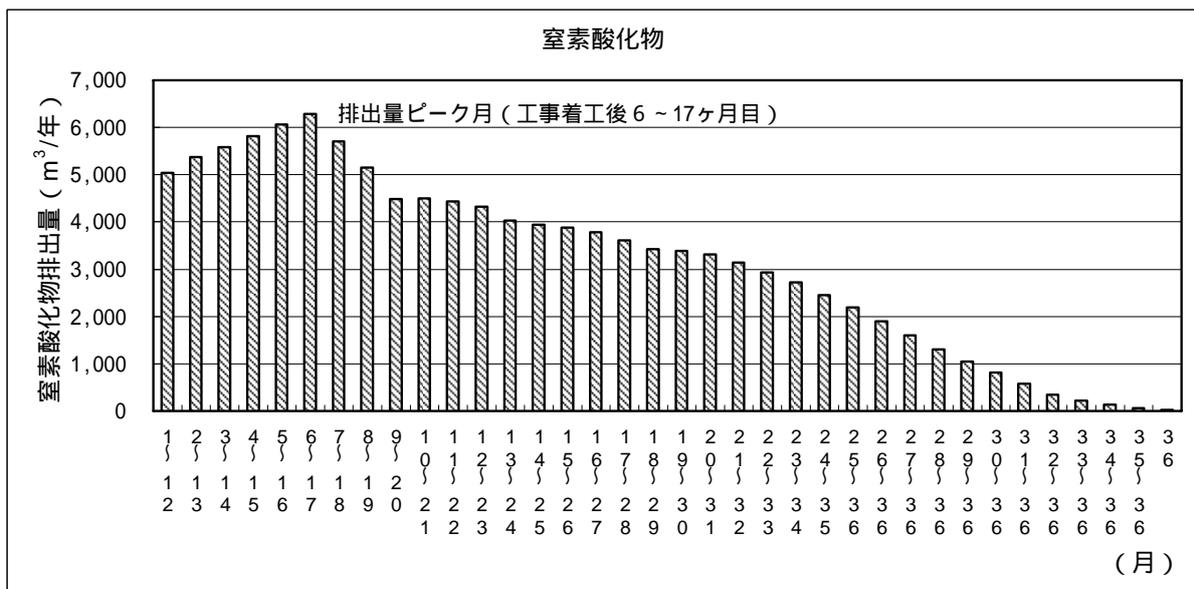
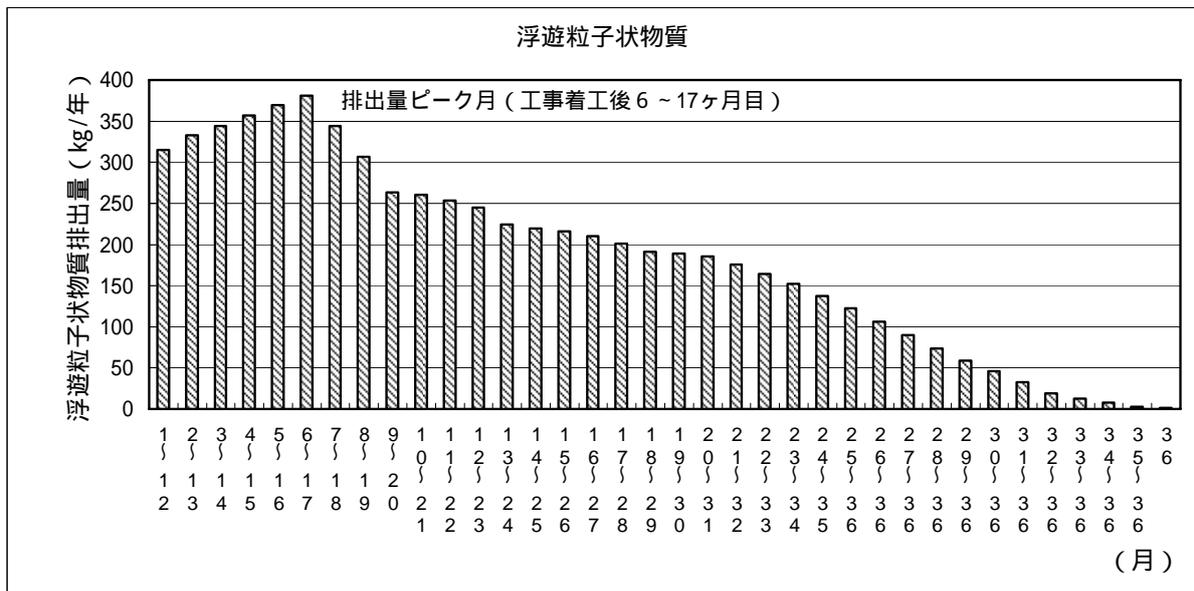
注) 図中の数値(%)は、走行割合を示す。

図 - 2 (8) 荷捌き車両集中交通量のアクセスルート (開通後)

1. 大気質

建設機械の稼働による浮遊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。

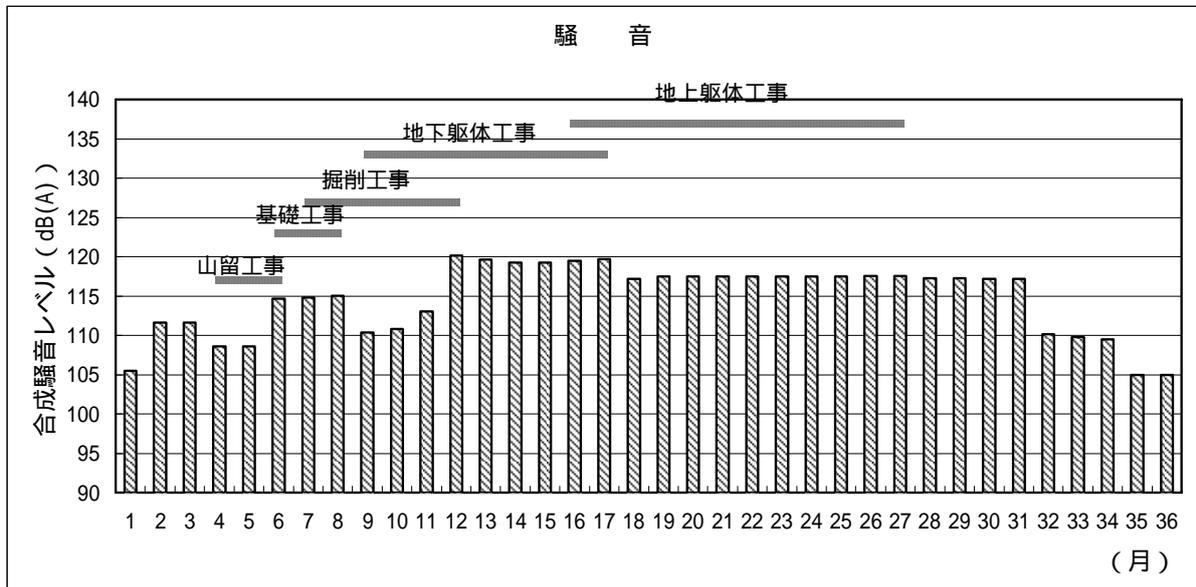
予測時期は、両物質とも、排出量が最大となる工事着工後6～17ヶ月目とした。



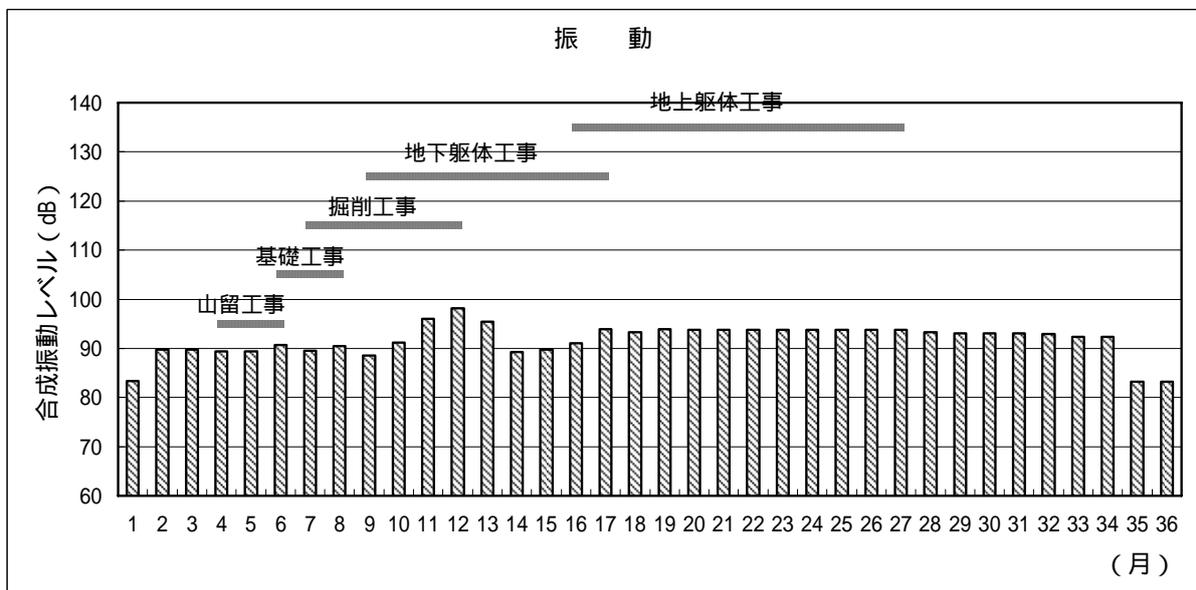
注) 排出係数は、「道路環境影響評価の技術手法 第2巻」(財団法人 道路環境研究所, 2007年)に基づき算出した。

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.129)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.185)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。

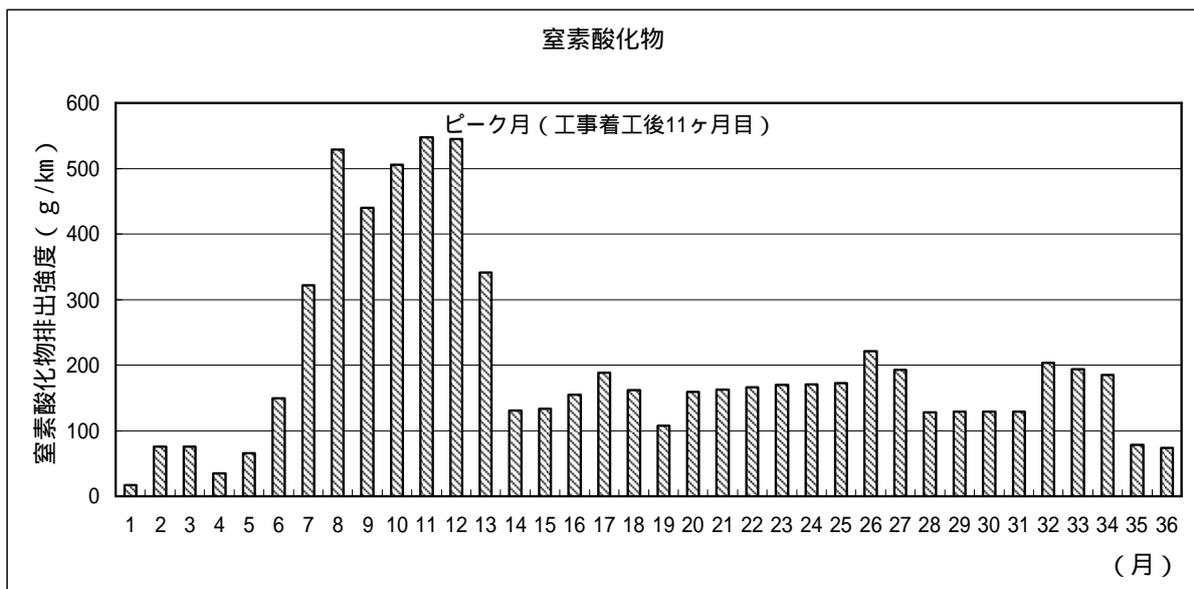
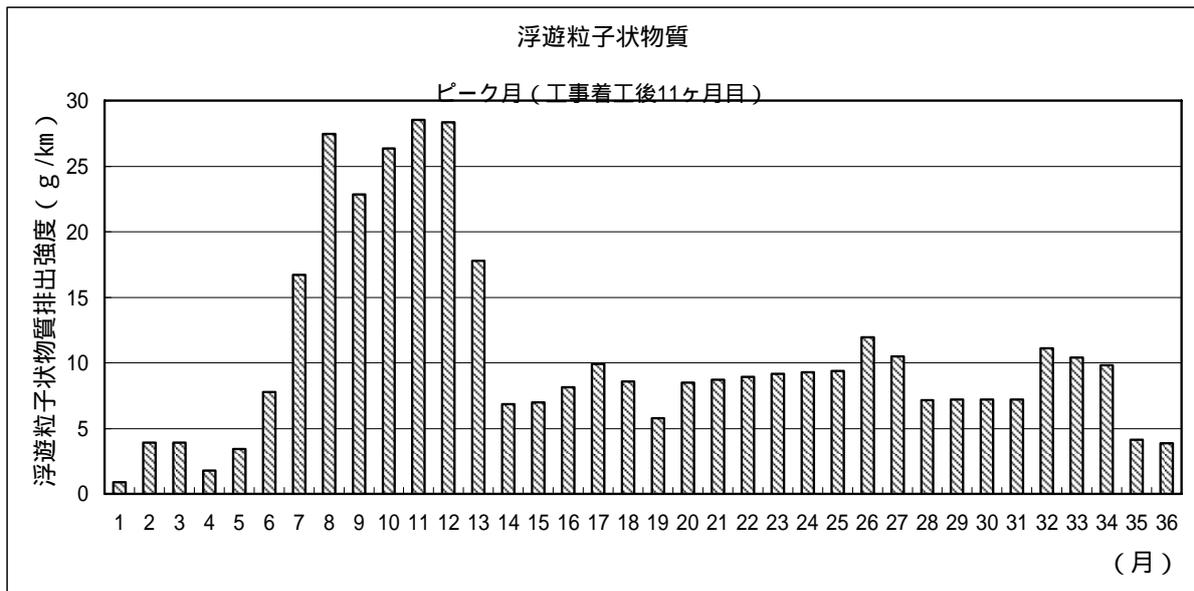
予測時期は、各工種が重なり、このうち合成騒音レベルや合成振動レベルが最大となる以下の時期とした。

| 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浮遊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。

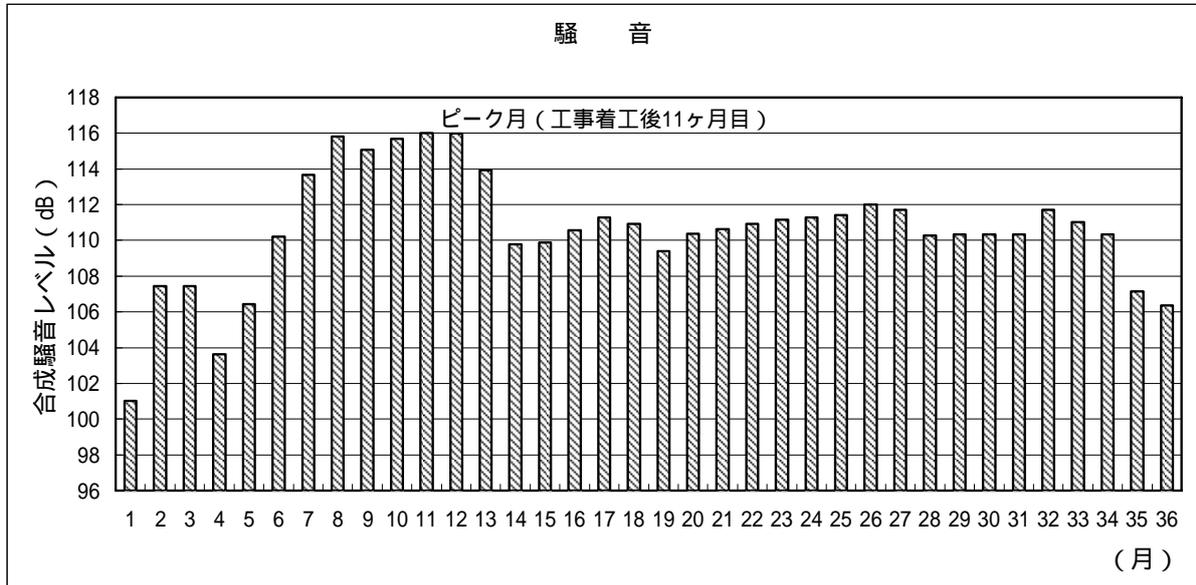


注)1: 排出係数は、「自動車排出係数の算定根拠」(国土交通省,平成 15 年)に示す平均走行速度 60 km/時の数値を用いた。

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。

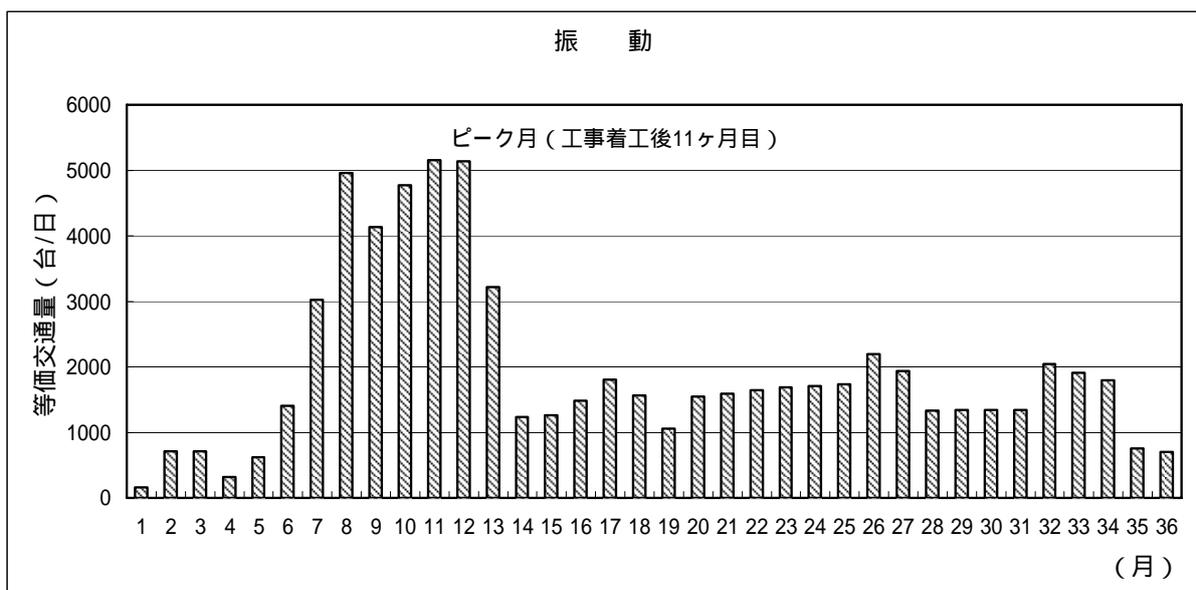


注)1:車種別パワーレベルは、ASJ RTN-Model 2003 に示す大型車 90.0dB、中型車 87.1dB、乗用車 82.0dB を用いた。

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。

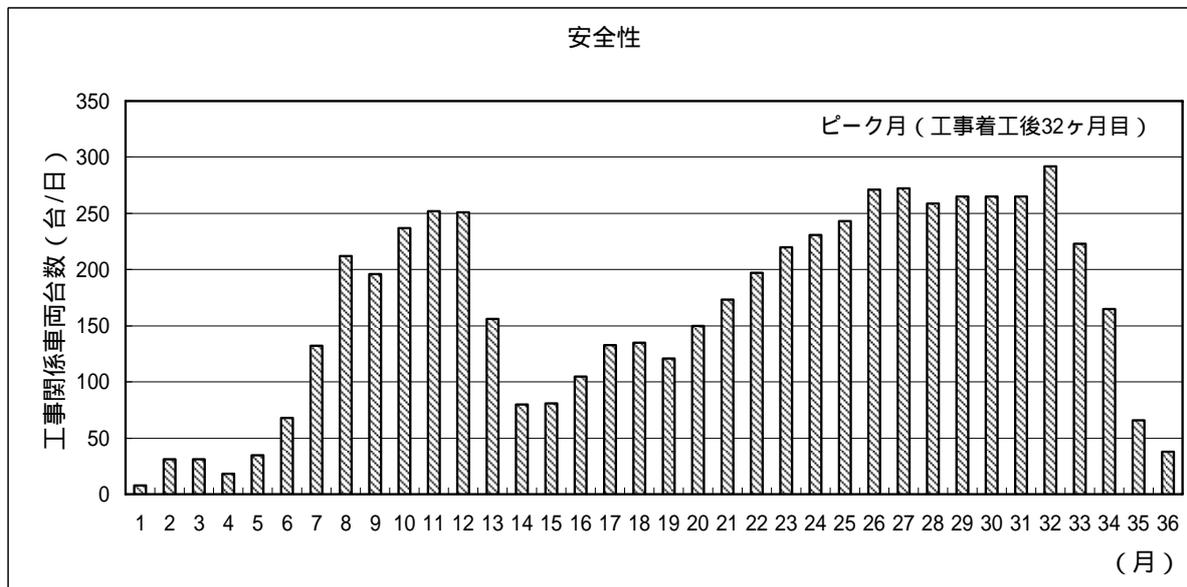


注) 等価交通量は、旧建設省土木研究所の提案式に基づき算出した。

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 μg/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/ 以下 |
| 全シアン | 検出されないこと。 |
| 鉛 | 0.01 mg/ 以下 |
| 六価クロム | 0.05 mg/ 以下 |
| 砒 素 | 0.01 mg/ 以下 |
| 総水銀 | 0.0005 mg/ 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/ 以下 |
| 四塩化炭素 | 0.002 mg/ 以下 |
| 1,2-ジクロロエタン | 0.004 mg/ 以下 |
| 1,1-ジクロロエチレン | 0.02 mg/ 以下 |
| シス-1,2-ジクロロエチレン | 0.04 mg/ 以下 |
| 1,1,1-トリクロロエタン | 1 mg/ 以下 |
| 1,1,2-トリクロロエタン | 0.006 mg/ 以下 |
| トリクロロエチレン | 0.03 mg/ 以下 |
| テトラクロロエチレン | 0.01 mg/ 以下 |
| 1,3-ジクロロプロペン | 0.002 mg/ 以下 |
| チウラム | 0.006 mg/ 以下 |
| シマジン | 0.003 mg/ 以下 |
| チオベンカルブ | 0.02 mg/ 以下 |
| ベンゼン | 0.01 mg/ 以下 |
| セレン | 0.01 mg/ 以下 |
| 硝酸性窒素及び亜硝酸性窒素 | 10 mg/ 以下 |
| ふっ素 | 0.8 mg/ 以下 |
| ほう素 | 1 mg/ 以下 |
| 備考 | <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> |

【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 (B O D) | 浮遊物質 量 (S S) | 溶存酸素量 (D O) | 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 / 以下 | 25 mg / 以下 | 7.5 mg / 以上 | 50MPN/100m 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 / 以下 | 25 mg / 以下 | 7.5 mg / 以上 | 1,000MPN/100m 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 / 以下 | 25 mg / 以下 | 5 mg / 以上 | 5,000MPN/100m 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 / 以下 | 50 mg / 以下 | 5 mg / 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 / 以下 | 100 mg / 以下 | 2 mg / 以上 | - |
| E | 工業用水 3 級・ 環境保全 | 6.0 以上 8.5 以下 | 10 mg / 以下 | ごみ等の浮遊 が認められな いこと。 | 2 mg / 以上 | - |
| 備考 | 1 基準値は、日間平均値とする。 2 農業利用水点については、水素イオン濃度 6.0 以上 7.5 以下、溶存酸素量 5 mg / 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、 - 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/ 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）又は幼稚子の生育場として特に保全が必要な水域 | 0.03 mg/ 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/ 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）又は幼稚子の生育場として特に保全が必要な水域 | 0.03 mg/ 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/ 以下 |
| 全シアン | 検出されないこと |
| 鉛 | 0.01 mg/ 以下 |
| 六価クロム | 0.05 mg/ 以下 |
| 砒素 | 0.01 mg/ 以下 |
| 総水銀 | 0.0005 mg/ 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/ 以下 |
| 四塩化炭素 | 0.002 mg/ 以下 |
| 1,2-ジクロロエタン | 0.004 mg/ 以下 |
| 1,1-ジクロロエチレン | 0.02 mg/ 以下 |
| シス-1,2-ジクロロエチレン | 0.04 mg/ 以下 |
| 1,1,1-トリクロロエタン | 1 mg/ 以下 |
| 1,1,2-トリクロロエタン | 0.006 mg/ 以下 |
| トリクロロエチレン | 0.03 mg/ 以下 |
| テトラクロロエチレン | 0.01 mg/ 以下 |
| 1,3-ジクロロプロペン | 0.002 mg/ 以下 |
| チウラム | 0.006 mg/ 以下 |
| シマジン | 0.003 mg/ 以下 |
| チオベンカルブ | 0.02 mg/ 以下 |
| ベンゼン | 0.01 mg/ 以下 |
| セレン | 0.01 mg/ 以下 |
| 硝酸性窒素及び亜硝酸性窒素 | 10 mg/ 以下 |
| ふっ素 | 0.8 mg/ 以下 |
| ほう素 | 1 mg/ 以下 |
| 備考 | <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> |

【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/ 以下 |
| 全シアン | 検出されないこと |
| 鉛 | 0.01 mg/ 以下 |
| 六価クロム | 0.05 mg/ 以下 |
| 砒素 | 0.01 mg/ 以下 |
| 総水銀 | 0.0005 mg/ 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/ 以下 |
| 四塩化炭素 | 0.002 mg/ 以下 |
| 1,2-ジクロロエタン | 0.004 mg/ 以下 |
| 1,1-ジクロロエチレン | 0.02 mg/ 以下 |
| シス-1,2-ジクロロエチレン | 0.04 mg/ 以下 |
| 1,1,1-トリクロロエタン | 1 mg/ 以下 |
| 1,1,2-トリクロロエタン | 0.006 mg/ 以下 |
| トリクロロエチレン | 0.03 mg/ 以下 |
| テトラクロロエチレン | 0.01 mg/ 以下 |
| 1,3-ジクロロプロペン | 0.002 mg/ 以下 |
| チウラム | 0.006 mg/ 以下 |
| シマジン | 0.003 mg/ 以下 |
| チオベンカルブ | 0.02 mg/ 以下 |
| ベンゼン | 0.01 mg/ 以下 |
| セレン | 0.01 mg/ 以下 |
| 硝酸性窒素及び亜硝酸性窒素 | 10 mg/ 以下 |
| ふっ素 | 0.8 mg/ 以下 |
| ほう素 | 1 mg/ 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 | | 川に入っでの遊びが楽しめる | 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/以下 | 5 mg/以下 | 8 mg/以下 |
| | 浮遊物質 (SS) | 10 mg/以下 | 15 mg/以下 | 20 mg/以下 |
| | 溶存酸素量 (DO) | 5 mg/以上 | | 3 mg/以上 |
| | ふん便性大腸菌群数 | 1000 個/100m 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 |
| | 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 ての遊 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 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 につき 0.01 mg 以下であること。 |
| 六価クロム | 検液 1 につき 0.05 mg 以下であること。 |
| 砒素 | 検液 1 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 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 につき 0.02 mg 以下であること。 |
| 四塩化炭素 | 検液 1 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 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 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 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 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 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 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 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 につき 0.002 mg 以下であること。 |
| チウラム | 検液 1 につき 0.006 mg 以下であること。 |
| シマジン | 検液 1 につき 0.003 mg 以下であること。 |
| チオベンカルブ | 検液 1 につき 0.02 mg 以下であること。 |
| ベンゼン | 検液 1 につき 0.01 mg 以下であること。 |
| セレン | 検液 1 につき 0.01 mg 以下であること。 |
| ふっ素 | 検液 1 につき 0.8 mg 以下であること。 |
| ほう素 | 検液 1 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 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 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/ 以下 |
| 水底の底質 | 150pg - TEQ/g 以下 |
| 土 壤 | 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 50 /時以上 | 伝熱面積が 8 m ² 以上 |

(2) 硫酸酸化物の規制

排出基準（K 値規制）

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

q : 硫酸酸化物の量（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 |

He : 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）

$$He = Ho + 0.65(Hm + Ht)$$

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

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

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

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

He : 補正された排出口の高さ（単位 メートル）

Ho : 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500 /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 /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 $Q = a W^{0.95} + r a \{ (W + W_i)^{0.95} - W^{0.95} \}$ <p>Q：硫黄酸化物の排出許容量(m³N/h) W：51年3月31日(小型ボイラー(伝熱面積が10m²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(/h) W_i：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(/h) a, r：定数 a：2.17×10⁻³、r：2.17×10⁻³ r：1/3</p> | 大気指定工場等の新設 $Q = R_3 \{ 0.7\alpha S_1 (a W_2 + b) + Q' \}$ <p>Q：硫黄酸化物の排出許容量(m³N/h) W₁：49年9月29日現在の大气指定施設の燃焼能力の合計値(/h) W₂：大気指定施設の燃焼能力の合計値(/h) a, b, R₁, R₂, R₃, αS₁, αS₂, αS₃, :定数(注2参照)</p> |

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

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

| 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

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

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

| 地域の区分 | 時間の区分 | |
|--|------------|---------------|
| | 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 舗装版破碎機を使用する作業(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るときは、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 | 名古屋史 | | なごやの昆虫 | 生息環境 |
|-----|---------|---------|-----------|---------|----------------------|-------------------|------------------------|
| | | | | 備考 | 備考 | | |
| 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 | 東中西部 | | | 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 |
| | | | ハシロカイツブリ | 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） |
| | ペリカン | ウ | カワウ | 中村区、中川区 | | | 河川、湖沼 |
| | | | コウノトリ | サギ | 中村区、中川区 | 中川区 | |
| | カモ | カモ | ヨシゴイ | 中村区、中川区 | | | 沼沢地、水田、ヨシ原 |
| | | | ゴイサギ | 中村区、中川区 | | | 水田、湖沼、河原、ヨシ原 |
| | | | ササゴイ | 中村区、中川区 | | | 農耕地、草原、河原、湖沼地 |
| | | | アマサギ | 中村区、中川区 | | | 河川、湖沼、干潟 |
| | | | ダイサギ | 中村区、中川区 | | | 水田、湿地 |
| | | | チュウサギ | 中村区、中川区 | 中川区 | | 水田、湖沼、河川、干潟 |
| | | | 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 |
| | | | 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、海灣 | | |
| | 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、潟湖、内湾、河口 | | |
| | スズガモ | 中村区、中川区 | | | 湖沼、河川、内湾、干潟 | | |
| | ミコアイサ | 中川区 | | | 河川、湖沼、潟湖、河口、内湾 | | |
| | タカ | タカ | 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 | 中村区、中川区 | | | 草原、農耕地、雑木林、低木林、河原 |
| | ツル | クイナ | 中村区、中川区 | | | 市周縁部（湖沼、河川、水田、湿地） | |
| | チドリ | チドリ | コチドリ | 中村区、中川区 | | | 河口～内陸（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：「日本産野生動物目録・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 | 名古屋市長 | | なごやの昆虫 | 生息環境 | | | |
|----|-----|----|----------|---------|----------|----------|--------------------|-------------------|-----------------|------------------|
| | | | | 備考 | RDB備考 | | | | | |
| 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 | | | 水田、池沼、湿地 | | | |
| | | | キアシシギ | 中川区 | 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 | | |
| | | | | コアジサシ | 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 | カッコウ | 中川区 | | 丘陵地、森林等 | | |
| | | | | カッコウ | カッコウ | 中川区、中川区 | 中川区 | 高原、林、河原、草原、農耕地 | | |
| | | | | フクロウ | フクロウ | 中川区、中川区 | | 干潟の埋立地、荒原、水田 | | |
| | | | | フクロウソウ | カワセミ | 中川区、中川区 | | 河川、湖沼、湿地、小川、用水 | | |
| | | | キツツキ | キツツキ | アリスイ | 中川区 | | | 草地の多い樹林、湿地林 | |
| | | | | | 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 | ヒバリ | 中川区、中川区 | | | 牧場、草原、河原、農耕地、埋立地 |
| | | | | | ツバメ | ショウドウツバメ | 中川区、中川区 | | | 河原、干潟 |
| | | | | | | ツバメ | 中川区、中川区 | | | 村落、市街地 |
| | | | | | | コシアカツバメ | 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 | |
| | | | | | ピンスイ | 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 | ヒヨドリ | 中川区、中川区 | | | 樹林、市街地 | |
| | | | | モズ | モズ | 中川区、中川区 | | | 農耕地、河原、自然公園 | |
| | | | | レンジャク | キレンジャク | 中川区 | | | 樹林、市街地の公園 | |
| | | | | ヒタキ | コルリ | 中川区 | | | 樹林、暗い茂み | |
| | | | | | ルリヒタキ | 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 | 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、濕原 | |
| | | | | | メボソムシクイ | 中川区、中川区 | | | マツ林、雑木林 | |
| | | | | | エゾムシクイ | 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 | 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、渓流沿いの林 | |
| | | | | | サメビタキ | 中川区 | | | 樹林 | |
| | | | | | エソビタキ | 中川区、中川区 | | | 林、庭園 | |
| | | | | | コサメビタキ | 中川区 | | | 樹林 | |
| | | | | ツリスガラ | ツリスガラ | 中川区 | | | ヨシ原、ガマ原 | |
| | | | | シジウカラ | ヒガラ | 中川区、中川区 | | | 樹林 | |
| | | | | | ヤマガラ | 中川区 | | | 樹林 | |
| | | | | | シジウカラ | 中川区、中川区 | | | 樹林、樹木の多い公園 | |
| | | | | メジロ | メジロ | 中川区、中川区 | | | 樹林、市街地の公園 | |
| | | | | ホオジロ | 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 | |
| | | | | | アオシ | 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 | |
| | | | | アトリ | カワラヒワ | 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 | |
| | | | | | シメ | 中川区、中川区 | | | 樹林 | |
| | | | | ハタオリドリ | スズメ | 中川区、中川区 | | | 人家周辺、農耕地、草地、河原 | |
| | | | | | 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 | カケス | 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 | |
| | | | は虫類 | カメ | イシガメ | 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 |
| | | | | | | スッポン | | 中川区、中川区 | | 河川、池 |
| | | | | | | ヘビ | 市内全域 | 中川区、中川区 | | 社寺林、河川敷 |
| | | | 両生類 | カエル | アカガエル | ニホンアカガエル | | 中川区、中川区 | | 里山、湿地、水田 |
| | | | | | | トノサマガエル | | 中川区、中川区 | | 庄内川、河川敷、湿地、水田 |
| | | | | | | ダルマガエル | | 中川区、中川区 | | 河川敷、湿地 |
| | | | 魚類 | ウナギ | ウナギ | 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 | | |

注)1: 参考とした既存資料は、以下のとおりである。
 ・名古屋市長: 「新修名古屋市長 資料編 自然」(名古屋市長, 平成20年)
 ・RDB: 「名古屋市長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」(名古屋市長, 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。
 ・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 | 名古屋市長 | | なごやの昆虫 | 生息環境 | | |
|------|------------|------------|--------------|----------|-------------|-----------------|-----------------|------------|------------|
| | | | | 備 | 者 | | | | |
| 昆虫類 | シミ | イトトンボ | ヤマトシミ | | | | 人家(本箱等) | | |
| | | | 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 | |
| | | | | ベッコウトンボ | | | 中川区 | ヨシ原、池沼 | |
| | トンボ | 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 | | |
| | | | チャバネゴキブリ | | | | 地下街、ビル | | |
| | シロアリ | シロアリ | ミゾガシラシロアリ | | | | 市内各地(樹木、人家) | | |
| | | | ヤマシロアリ | | | | 市内各地(人家) | | |
| | バッタ | カマドウマ | クラズミウマ | | | | 公園 | | |
| | | | エンマコオロギ | | | | 公園 | | |
| | | | ツツリサセコオロギ | | | | 市内各地(人家) | | |
| | | | アオマツムシ | | | | 街路樹 | | |
| | | | カネタタキ | | | | 公園 | | |
| | | | キリキリス | | | | 公園、人家の庭 | | |
| | | | ノミバッタ | | | | 公園、人家の庭 | | |
| | | | ヒトジラミ | | | | 頭髪、衣服 | | |
| | | | カメムシ | ウンカ | シコクヨシウンカ | | 中川区 | | 草木 |
| | | | | | クロバネテラウチウンカ | | 中川区 | | 草木(チガヤ) |
| | ミツハシテングスケバ | | | | 中川区 | | 草木 | | |
| | アオハハゴロモ | | | | | | 人家の庭木 | | |
| | 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 | |
| | コオロギ | コオロギ | コオロギ | | | 中村区、中川区 | 池 | | |
| | | | ホオスキカメムシ | | | | 公園、人家の庭 | | |
| | | | ツチカメムシ | | | | 公園、神社 | | |
| | | | 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) | | |
| | | | ハンミョウ | | | 中村区 | 耕作地、河川敷 | | |
| | | | オサムシ | | | 中川区 | 平地(水辺) | | |
| | | | ゲンゴロウ | | | | 池、川、プール | | |
| | ミズスマシ | オオミズスマシ | オオミズスマシ | | | 中村区、中川区 | 水草のある止水域、水田、池 | | |
| | | | アオハアリガタハネカクシ | | | | 水路の周囲 | | |
| | | | 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 | | |
| | | | アオハナムグリ | | | | 市内各地 | | |
| | | | タマムシ | | | 中村区、中川区 | 林(ケヤキ、エノキ、サクラ) | | |
| | | | カツオブシムシ | | | | 室内(衣類) | | |
| | | | ハラシロカツオブシムシ | | | | 人家 | | |
| | | | ヒラタキクイムシ | | | | 木材、家具 | | |
| | | | ナナホシテントウ | | | | 市内各地 | | |
| | ゴキブリ | ナミテントウ | ナミテントウ | | | | 全国 | | |
| | | | ヒメカメノコテントウ | | | | 街路樹 | | |
| | | | キマワリ | | | | 社寺林 | | |
| | | | 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) | | |
| | | | フシハムシ | | | | 市内各地(フジ) | | |
| | | | ハチ | ニレチュウレンジ | 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 | フタモンアシナガバチ | | | | 人家の軒下 | | | |
| | | セグロアシナガバチ | | | | 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 | ドウゴウヤブカ | | | 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 | | |
| | チョウ | チカイエカ | チカイエカ | | | 中村区 | 下水、溝、貯水槽 | | |
| | | | オオミノガ | | | | 人家の庭木 | | |
| | | | イチモンシセセリ | | | | 人家の庭 | | |
| | | | 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) | | |
| | | | モンシロチョウ | | | | 市内各地 | | |
| | | | ベニシジミ | | | | 市街地、人家の庭 | | |
| | | | ウラキンスジヒョウモン | | | 中村区、中川区 | 林縁、湿地周辺の草地 | | |
| | ジャノメチョウ | 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 | | | |
| | カレハガ | 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 | | | |
| | ヤマユガ | オビカレハ | | | | 都心部 | | | |
| | | 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 | | | |
| | | 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 | コガネクモ | | | 中村区 | 草地、軒下 | | |
| | | | マルタンシ | | | 中村区、中川区 | 水田、低湿地 | | |
| | | | オオタンシ | | | 中村区、中川区 | 水田、用水路、溜池 | | |
| | | | マメタンシ | | | 中村区、中川区 | 水田、用水路、小河川 | | |
| | | | 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 | | | 中村区、中川区 | 水田、湿地周辺 | | |
| | | | イシガイ | | | 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 | | | |
| 貝類 | | | タニシ | コガネクモ | | | 中村区 | 草地、軒下 | |
| | | | | マルタンシ | | | 中村区、中川区 | 水田、低湿地 | |
| | オオタンシ | | | | 中村区、中川区 | 水田、用水路、溜池 | | | |
| | マメタンシ | | | | 中村区、中川区 | 水田、用水路、小河川 | | | |
| | 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 | | | | 中村区、中川区 | 水田、湿地周辺 | | | |
| | イシガイ | | | | 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。
 ・名古屋市長: 「新修名古屋市長 資料編 自然」(名古屋市長, 平成20年)
 ・RDB: 「名古屋市長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」(名古屋市長, 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.92 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 =1% | 棄却限界 (=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 |
| 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 =1% | 棄却限界 (=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 |
| 0.5~0.9 | 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）

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

$C(R, z)$: 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)

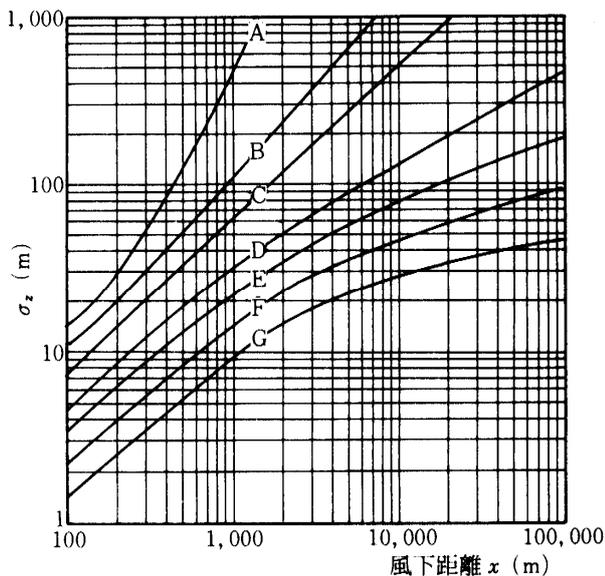
z : z 方向の拡散パラメータ (z 方向の煙の広がりを表現)
(図 - 1、表 - 1 参照)

u : 風速 (m / s)

He : 有効煙突高 (m)

表 - 1 パスキル・ギフォード図の近似関係

$$z(x) = z \cdot x^z$$



| 安定度 | z | 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)

図 - 1 パスキル・ギフォードの拡散幅

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）

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

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

$C(R, z)$: 煙源と計算点の水平距離 R 、地上高 z における濃度
 $R = \sqrt{x^2 + y^2}$ (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_N/s)
 u : 風速 (m/s)
 He : 有効煙突高 (m)
 σ : 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）

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

$C(R, z)$: 煙源と計算点の水平距離 R 、地上高 z における濃度
 $R = \sqrt{x^2 + y^2}$ (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_N/s)
 He : 有効煙突高 (m)
 σ : 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 σ | | 弱風時 (0.5~0.9m/s) の σ | |
|-------|---------------------------|------------|-------------------------------|------------|
| | σ | σ^2 | σ | σ^2 |
| 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 m^3/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。

$$U = U_0(H / H_0)^{\beta}$$

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)

: 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 の関係

| パスキル安定度 | A | B | C | D | E | F と G |
|---------|-----|------|------|------|------|-------|
| | 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 | A | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.03 | 0.07 | 0.03 | 0.10 | 0.07 | 0.10 | 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 |
| | 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 |
| 1.0 ~1.9 | 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 | 0.00 | 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 | 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 |
| 2.0 ~2.9 | 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 | 0.48 | 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 |
| | 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 |
| 3.0 ~3.9 | 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 | 0.21 | 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 |
| | B-C | 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 |
| | C | 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 |
| | 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 | 0.69 | 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 |
| | 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 |
| 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 | 0.00 | 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 |
| | 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 |

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 | 0.00 | 0.03 | 0.03 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.03 | 1.41 | 0.79 | 0.41 |
| | 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 | 0.00 | 0.14 | 0.41 | 0.03 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.14 | 1.51 | 1.58 | 0.86 |
| | 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 |
| 8.0 以上 | 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 |
| | C | 0.07 | 0.00 | 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 |
| | 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 |
| 8.0 以上 | D | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.03 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.45 | 0.31 | 0.55 | |
| | 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 | |
| | 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。

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

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 /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 IS0-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 IS0-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_{NO_x} 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。

$$E_{NO_x} = (Q_i \cdot h_i)$$

E_{NO_x} : 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。

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

$\overline{P_i}$: IS0-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) IS0-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} : IS0-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 /kg)

b : IS0-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 m / s)

V_w : 体積換算係数 (mg/g または m /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 523m /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。

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

- $[NO_2]$: 計算 NO_2 濃度 (ppm)
 $[NO_x]$: 拡散計算による NO_x 濃度 (ppm)
 : 発生源近傍における NO / NO_x 比 (= 0.83)
 : 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

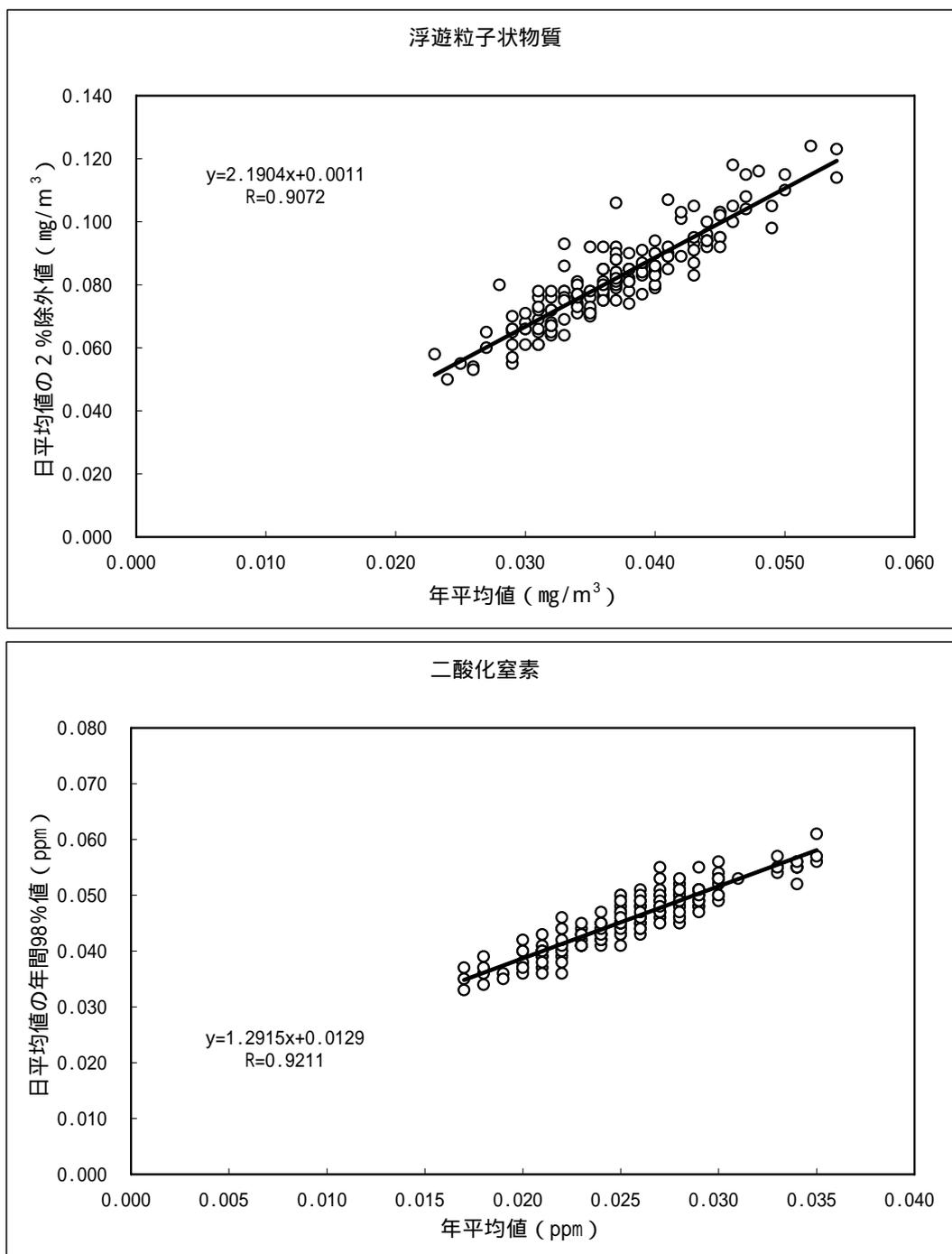
| 測定時期 (年 度) | 昼間の 1 時間値の年平均値 (ppm) |
|---------------|-------------------------|
| 平成 10 | 0.025 |
| 平成 11 | 0.027 |
| 平成 12 | 0.023 |
| 平成 13 | 0.020 |
| 平成 14 | 0.025 |
| 平成 15 | 0.027 |
| 平成 16 | 0.028 |
| 平成 17 | 0.029 |
| 平成 18 | 0.025 |
| 平成 19 | 0.028 |
| 平 均 | 0.026 |

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

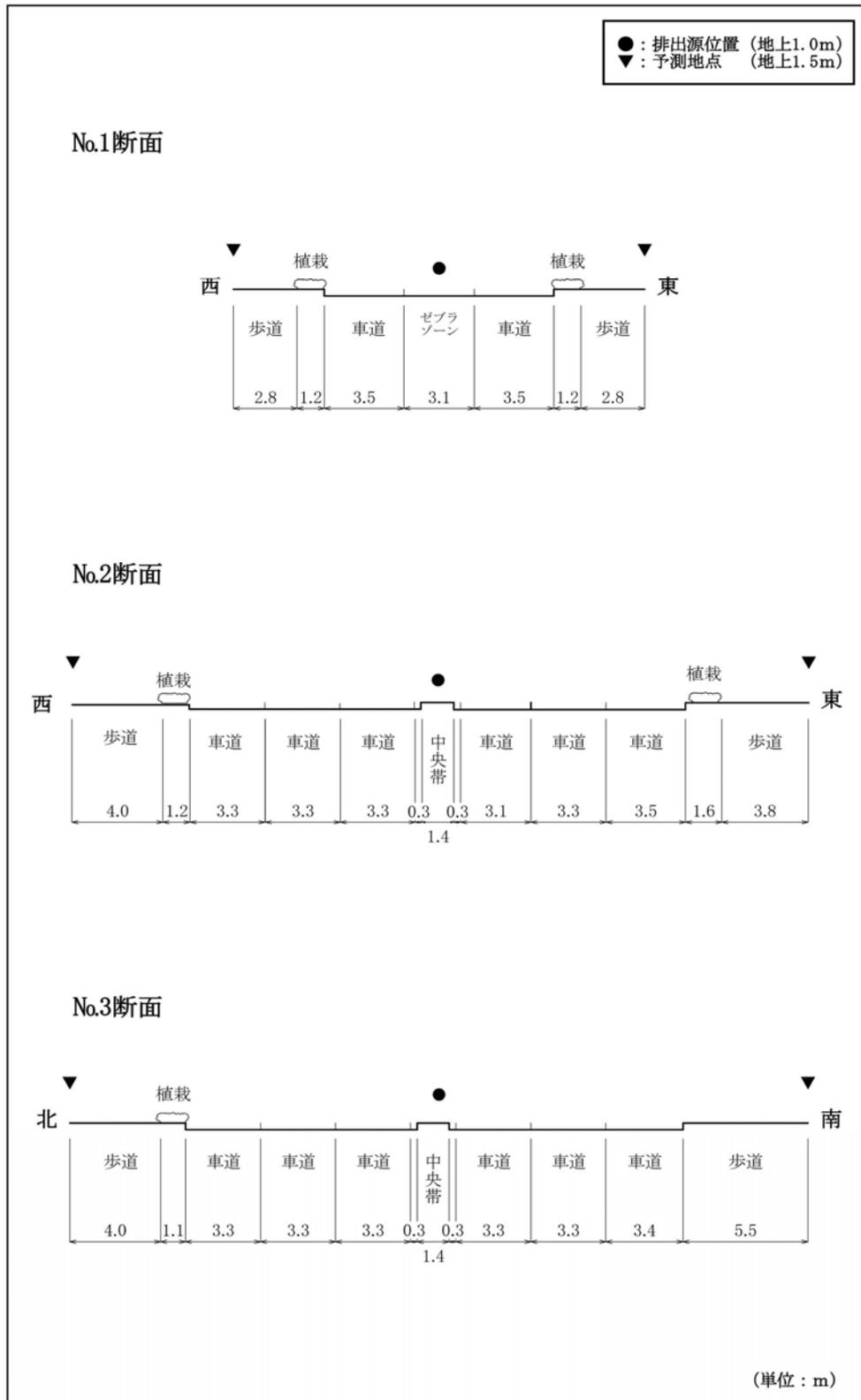
2. 日平均値の2%除外値または年間98%値への変換

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。



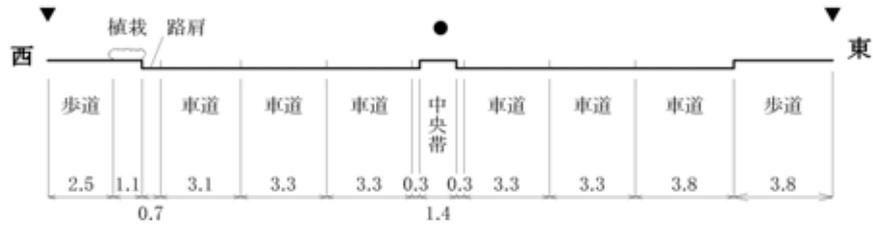
注) 一般的に用いられている相関係数の指標は、以下に示すとおりである。

- 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

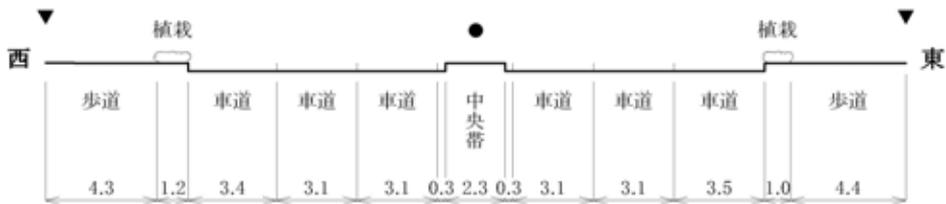


● : 排出源位置 (地上1.0m)
 ▼ : 予測地点 (地上1.5m)

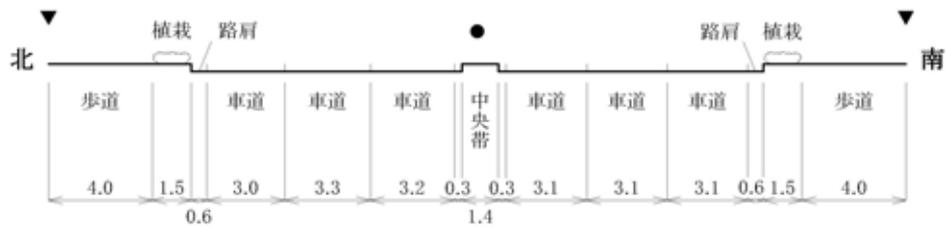
No.4断面



No.5断面



No.6断面



(単位 : m)

資料3 - 7 自動車交通量（2車種分類）

[本編 p.104 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 |

[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

| 時間帯 \ 地点 | | 地点 | | | | | |
|----------|-------------|----|----|----|----|----|----|
| | | 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 |
| 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

| 時間帯 \ 地点 | | 地点 | | | | | |
|----------|-------------|----|----|----|----|----|----|
| | | 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 |
| 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）

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

$C(x,y,z)$: (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 m³/s)

u : 平均風速 (m/s)

y, z : 水平 (y), 鉛直 (z) 方向の拡散幅 (m)

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

$$z = z_0 + 0.31 L^{0.83}$$

W : 車道部幅員 (m)

L : 車道部端からの距離 (m)

$$L = x - W / 2$$

z₀ : 鉛直方向の初期拡散幅 (m)

(遮音壁がない場合 : 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）

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

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

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

, : 拡散幅に関する係数

$$= 0.3$$

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

to : 初期拡散幅に相当する時間 (s)

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

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/m³または ppm)
- C a_t : 時刻 t における年平均濃度 (mg/m³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/m²)
- 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 (mg/m³・s または m³/m³・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)
- 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 (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 | |
|---------|--|------|
| | 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 | |
| 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 | |
| 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.112,127 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 m /m・s)

V_w : 換算係数 (mg/g または m /g)

$V_w = 1000 \text{ mg/g}$ (浮遊粒子状物質)

$= 523 \text{ m /g}$ (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 |

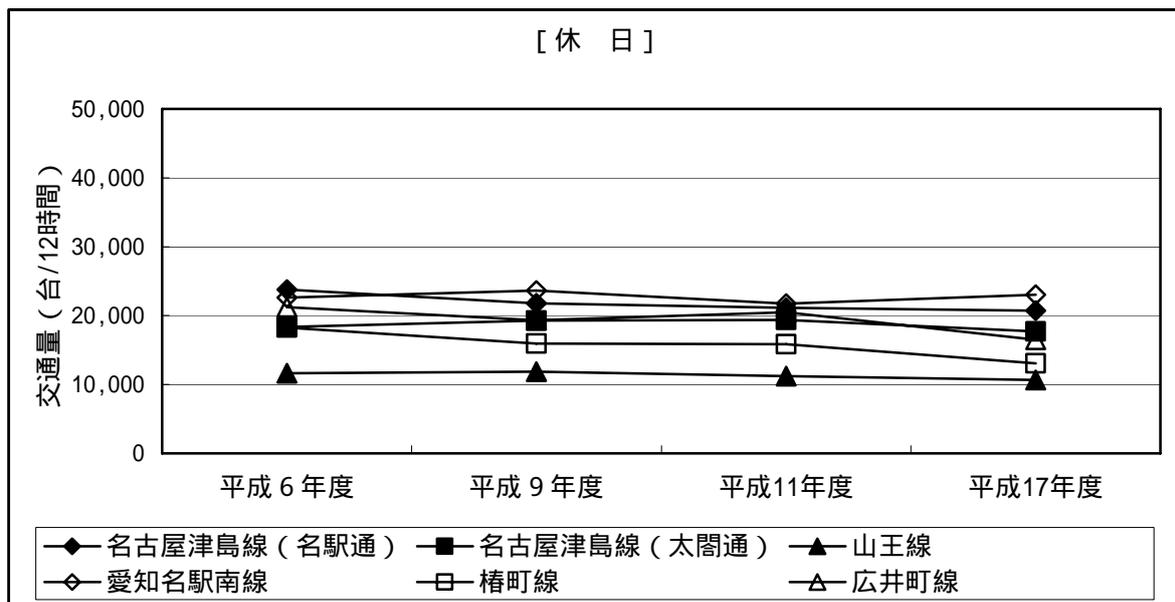
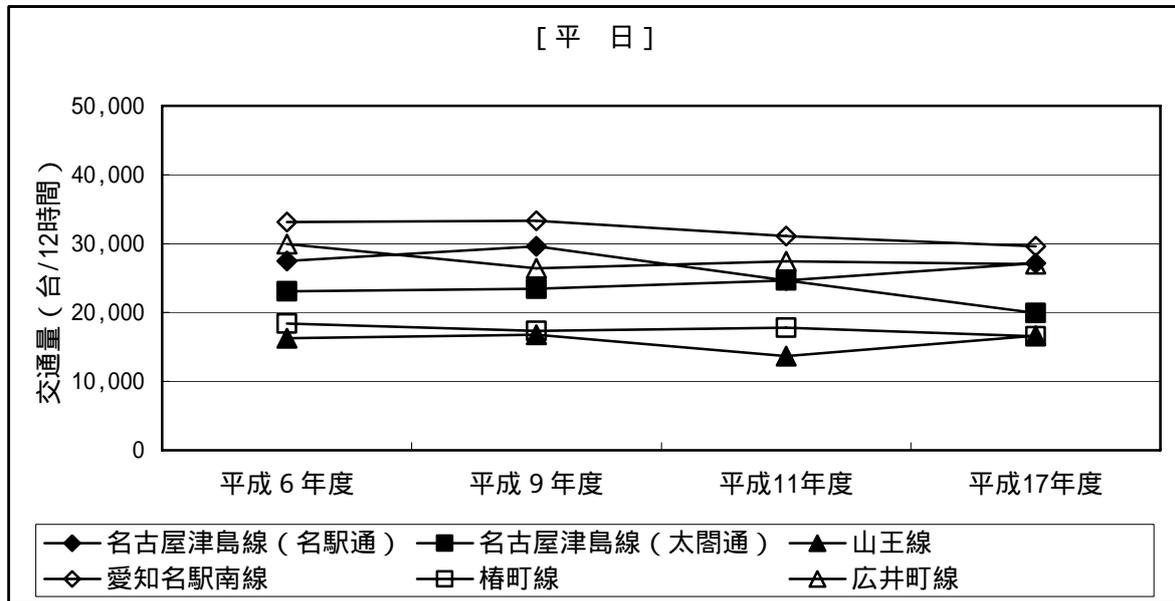
表 - 1 (2) 車種別排出係数 (窒素酸化物)

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 |

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.112,127,319 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 - 13 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.113 参照]

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 |

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 | 1,459 | 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

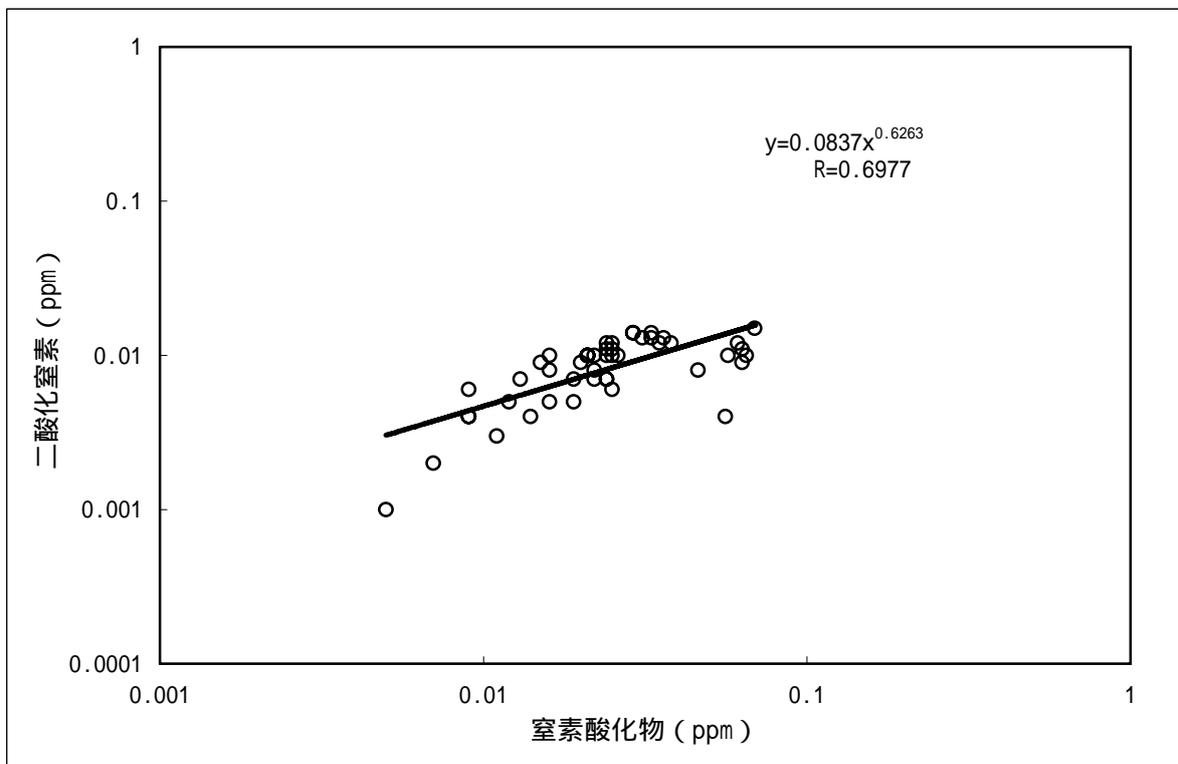
単位：台/時

| 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 | 3,103 | 76 | 0 | 3,179 | 68 | 3,247 | 26,522 | 12 | 20 | 26,554 | 23 | 26,577 |
| 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。

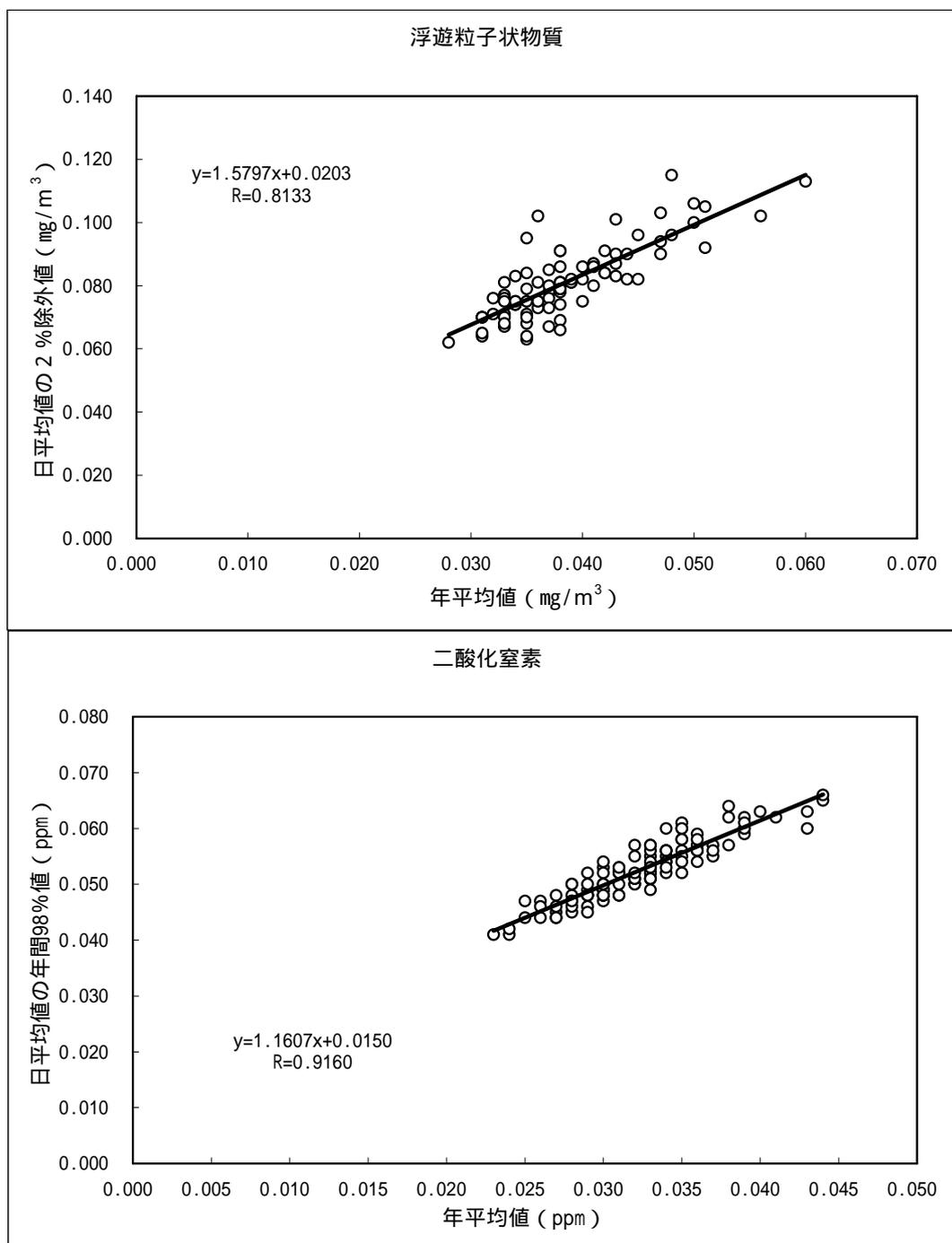


注) 一般的に用いられている相関係数の指標は、以下に示すとおりである。

- 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

建設機械の稼働による大気汚染と工事関係車両の走行による大気汚染との重合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

- ・浮遊粒子状物質の年平均値及び日平均値の 2 % 除外値
- ・二酸化窒素の年平均値及び日平均値の年間 98 % 値

(2) 予測対象時期

予測対象時期は、本編 1-1「建設機械の稼働による大気汚染」及び 1-2「工事関係車両の走行による大気汚染」と同じとした。(本編 1-1-3 (2)「予測対象時期」(本編 p.95)及び 1-2-3 (2)「予測対象時期」(本編 p.105)参照)

(3) 予測場所

予測場所は、本編 1-2「工事関係車両の走行による大気汚染」の予測断面における道路端とした。(本編図 2-1-6 (本編 p.106 ~ 109)参照)

(4) 予測方法

本編 1-1「建設機械の稼働による大気汚染」及び 1-2「工事関係車両の走行による大気汚染」に示す方法から算出されたそれぞれの寄与濃度を足し合わせるにより、重合による影響の予測を行った。(本編 1-1-3 (4)「予測方法」(本編 p.95)及び 1-2-3 (4)「予測方法」(本編 p.110)参照)

(5) 予測結果

浮遊粒子状物質及び二酸化窒素の予測結果は、表 - 1 に示すとおりである

2 . 環境の保全のための措置

(1) 予測の前提とした措置

予測の前提とした措置は、本編と同じである。(本編 1-1-4 (1)「予測の前提とした措置」(本編 p.99)及び 1-2-4 (1)「予測の前提とした措置」(本編 p.116)参照)

(2) 予測後の措置

予測後の措置は、本編と同じである。(本編 1-1-4 (1)「予測後の措置」(本編 p.99)及び 1-2-4 (1)「予測後の措置」(本編 p.116)参照)

表 - 1 (1) 重合による浮遊粒子状物質予測結果

| 予測断面 | 予測事項 | バックグラウンド濃度 | 建設機械の稼働による寄与濃度 | 背景交通量による寄与濃度 | 工事中交通量による寄与濃度 | 工事関係車両による寄与濃度 | 工事中濃度 | 寄与率 | |
|------|------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|-------------------------------|-----------------------------------|-------------------------------|------|
| | | (mg/m ³) A | (mg/m ³) B | (mg/m ³) C | (mg/m ³) D | (mg/m ³) D - C | (mg/m ³) A + B + D | (%) (B+(D-C)) ÷ (A+B+D) | |
| 1 | 西側 | 年平均値 | 0.031 | 0.00093 | 0.00002 | 0.00002 | 0.00000 | 0.032 | 0.00 |
| | | 日平均値の2%除外値 | - | - | - | - | - | 0.071 | - |
| | 東側 | 年平均値 | 0.031 | 0.00051 | 0.00002 | 0.00003 | 0.00001 | 0.032 | 0.03 |
| | | 日平均値の2%除外値 | - | - | - | - | - | 0.071 | - |
| 2 | 西側 | 年平均値 | 0.031 | 0.00006 | 0.00018 | 0.00019 | 0.00001 | 0.031 | 0.03 |
| | | 日平均値の2%除外値 | - | - | - | - | - | 0.069 | - |
| | 東側 | 年平均値 | 0.031 | 0.00005 | 0.00026 | 0.00027 | 0.00001 | 0.031 | 0.03 |
| | | 日平均値の2%除外値 | - | - | - | - | - | 0.069 | - |
| 3 | 北側 | 年平均値 | 0.031 | 0.00008 | 0.00026 | 0.00026 | 0.00000 | 0.031 | 0.00 |
| | | 日平均値の2%除外値 | - | - | - | - | - | 0.069 | - |
| | 南側 | 年平均値 | 0.031 | 0.00007 | 0.00036 | 0.00036 | 0.00000 | 0.031 | 0.00 |
| | | 日平均値の2%除外値 | - | - | - | - | - | 0.069 | - |
| 4 | 西側 | 年平均値 | 0.031 | 0.00009 | 0.00013 | 0.00014 | 0.00001 | 0.031 | 0.03 |
| | | 日平均値の2%除外値 | - | - | - | - | - | 0.069 | - |
| | 東側 | 年平均値 | 0.031 | 0.00009 | 0.00017 | 0.00018 | 0.00001 | 0.031 | 0.03 |
| | | 日平均値の2%除外値 | - | - | - | - | - | 0.069 | - |
| 5 | 西側 | 年平均値 | 0.031 | 0.00002 | 0.00012 | 0.00013 | 0.00001 | 0.031 | 0.03 |
| | | 日平均値の2%除外値 | - | - | - | - | - | 0.069 | - |
| | 東側 | 年平均値 | 0.031 | 0.00002 | 0.00018 | 0.00018 | 0.00000 | 0.031 | 0.00 |
| | | 日平均値の2%除外値 | - | - | - | - | - | 0.069 | - |
| 6 | 北側 | 年平均値 | 0.031 | 0.00001 | 0.00021 | 0.00021 | 0.00000 | 0.031 | 0.00 |
| | | 日平均値の2%除外値 | - | - | - | - | - | 0.069 | - |
| | 南側 | 年平均値 | 0.031 | 0.00001 | 0.00030 | 0.00030 | 0.00000 | 0.031 | 0.00 |
| | | 日平均値の2%除外値 | - | - | - | - | - | 0.069 | - |

注)1:工事中濃度とは、バックグラウンド濃度に建設機械の稼働による寄与濃度及び工事中交通量（背景交通量 + 工事関係車両台数）による寄与濃度を加えた濃度をいう。

2:工事中濃度については、バックグラウンド濃度（中村保健所における測定値の平均値）をもとにしていることから、測定上有意性のある小数第3位まで表示した。また、建設機械、背景交通量及び工事関係車両による寄与濃度については、数値レベルを示すために小数第5位まで表示した。

表 - 1 (2) 重合による二酸化窒素予測結果

| 予測断面 | 予測事項 | バックグラウンド濃度 | 建設機械の稼働による寄与濃度 | 背景交通量による寄与濃度 | 工事中交通量による寄与濃度 | 工事関係車両による寄与濃度 | 工事中濃度 | 寄与率 | |
|------|------|-------------|----------------|--------------|---------------|----------------|--------------------|-------------------------------|------|
| | | (ppm) A | (ppm) B | (ppm) C | (ppm) D | (ppm) D - C | (ppm) A + B + D | (%) (B+(D-C)) ÷ (A+B+D) | |
| 1 | 西側 | 年平均値 | 0.024 | 0.00195 | 0.00036 | 0.00040 | 0.00004 | 0.026 | 0.15 |
| | | 日平均値の年間98%値 | - | - | - | - | - | 0.046 | - |
| | 東側 | 年平均値 | 0.024 | 0.00118 | 0.00042 | 0.00047 | 0.00005 | 0.026 | 0.19 |
| | | 日平均値の年間98%値 | - | - | - | - | - | 0.046 | - |
| 2 | 西側 | 年平均値 | 0.024 | 0.00016 | 0.00149 | 0.00154 | 0.00005 | 0.026 | 0.19 |
| | | 日平均値の年間98%値 | - | - | - | - | - | 0.046 | - |
| | 東側 | 年平均値 | 0.024 | 0.00013 | 0.00188 | 0.00196 | 0.00008 | 0.026 | 0.31 |
| | | 日平均値の年間98%値 | - | - | - | - | - | 0.046 | - |
| 3 | 北側 | 年平均値 | 0.024 | 0.00025 | 0.00188 | 0.00188 | 0.00000 | 0.026 | 0.00 |
| | | 日平均値の年間98%値 | - | - | - | - | - | 0.046 | - |
| | 南側 | 年平均値 | 0.024 | 0.00024 | 0.00231 | 0.00232 | 0.00001 | 0.027 | 0.04 |
| | | 日平均値の年間98%値 | - | - | - | - | - | 0.048 | - |
| 4 | 西側 | 年平均値 | 0.024 | 0.00031 | 0.00124 | 0.00128 | 0.00004 | 0.026 | 0.15 |
| | | 日平均値の年間98%値 | - | - | - | - | - | 0.046 | - |
| | 東側 | 年平均値 | 0.024 | 0.00029 | 0.00148 | 0.00153 | 0.00005 | 0.026 | 0.19 |
| | | 日平均値の年間98%値 | - | - | - | - | - | 0.046 | - |
| 5 | 西側 | 年平均値 | 0.024 | 0.00007 | 0.00118 | 0.00118 | 0.00000 | 0.025 | 0.00 |
| | | 日平均値の年間98%値 | - | - | - | - | - | 0.045 | - |
| | 東側 | 年平均値 | 0.024 | 0.00008 | 0.00147 | 0.00148 | 0.00001 | 0.026 | 0.04 |
| | | 日平均値の年間98%値 | - | - | - | - | - | 0.046 | - |
| 6 | 北側 | 年平均値 | 0.024 | 0.00004 | 0.00172 | 0.00173 | 0.00001 | 0.026 | 0.04 |
| | | 日平均値の年間98%値 | - | - | - | - | - | 0.046 | - |
| | 南側 | 年平均値 | 0.024 | 0.00004 | 0.00214 | 0.00216 | 0.00002 | 0.026 | 0.08 |
| | | 日平均値の年間98%値 | - | - | - | - | - | 0.046 | - |

注)1:工事中濃度とは、バックグラウンド濃度に建設機械の稼働による寄与濃度及び工事中交通量（背景交通量 + 工事関係車両台数）による寄与濃度を加えた濃度をいう。

2:工事中濃度については、バックグラウンド濃度（中村保健所における測定値の平均値）をもとにしていることから、測定上有意性のある小数第3位まで表示した。また、建設機械、背景交通量及び工事関係車両による寄与濃度については、数値レベルを示すために小数第5位まで表示した。

3. 評価

予測結果によると、予測の前提とした措置を講ずることにより、建設機械の稼働及び工事関係車両の走行に伴う重合による大気汚染物質の年平均値は、浮遊粒子状物質が 0.031 ~ 0.032 mg/m³、二酸化窒素が 0.025 ~ 0.027ppm であり、周辺の環境に及ぼす影響は低減されるものと判断する。

大気汚染に係る環境基準及び名古屋市の大気汚染に係る環境目標値との対比を行った結果、浮遊粒子状物質の日平均値の 2 % 除外値は、全地点で環境基準の値及び環境目標値を下回る。二酸化窒素の日平均値の年間 98 % 値は、全地点で環境基準の値を下回るものの、環境目標値を上回る。

本事業の実施にあたっては、予測後の措置を講ずることにより、周辺の環境に及ぼす影響のさらなる低減に努める。

資料 3 - 1 6 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.128,129 参照]

1. 開通前

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 | 1,270 | 2,332 |
| 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 | 118 | 138 |
| 09:00~10:00 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 24 | 2 | 0 | 26 | 109 | 135 |
| 10:00~11:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 28 | 2 | 0 | 30 | 93 | 123 |
| 11:00~12:00 | 5 | 0 | 0 | 5 | 0 | 5 | 34 | 2 | 0 | 36 | 82 | 118 |
| 12:00~13:00 | 2 | 0 | 0 | 2 | 0 | 2 | 73 | 2 | 0 | 75 | 89 | 164 |
| 13:00~14:00 | 2 | 0 | 0 | 2 | 0 | 2 | 67 | 2 | 0 | 69 | 77 | 146 |
| 14:00~15:00 | 2 | 0 | 0 | 2 | 0 | 2 | 45 | 2 | 0 | 47 | 81 | 128 |
| 15:00~16:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 96 | 2 | 0 | 98 | 77 | 175 |
| 16:00~17:00 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 101 | 2 | 0 | 103 | 78 | 181 |
| 17:00~18:00 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 112 | 2 | 0 | 114 | 96 | 210 |
| 18:00~19:00 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 95 | 5 | 0 | 100 | 117 | 217 |
| 19:00~20:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 47 | 2 | 0 | 49 | 75 | 124 |
| 20:00~21:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 48 | 2 | 0 | 50 | 56 | 106 |
| 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 | 12 | 54 |
| 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 | 1,270 | 2,332 |

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 | 2,285 | 17,252 |
| 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 | 79 | 747 |
| 08:00~09:00 | 146 | 0 | 0 | 146 | 0 | 146 | 912 | 5 | 8 | 925 | 218 | 1,143 |
| 09:00~10:00 | 162 | 0 | 0 | 162 | 0 | 162 | 929 | 2 | 4 | 935 | 190 | 1,125 |
| 10:00~11:00 | 124 | 0 | 0 | 124 | 0 | 124 | 912 | 2 | 3 | 917 | 149 | 1,066 |
| 11:00~12:00 | 106 | 0 | 0 | 106 | 0 | 106 | 907 | 2 | 3 | 912 | 139 | 1,051 |
| 12:00~13:00 | 93 | 0 | 0 | 93 | 0 | 93 | 908 | 2 | 4 | 914 | 161 | 1,075 |
| 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 | 137 | 1,183 |
| 15:00~16:00 | 103 | 0 | 0 | 103 | 0 | 103 | 1,088 | 2 | 3 | 1,093 | 135 | 1,228 |
| 16:00~17:00 | 92 | 0 | 0 | 92 | 0 | 92 | 1,157 | 2 | 3 | 1,162 | 135 | 1,297 |
| 17:00~18:00 | 90 | 0 | 0 | 90 | 0 | 90 | 1,031 | 2 | 4 | 1,037 | 175 | 1,212 |
| 18:00~19:00 | 83 | 0 | 0 | 83 | 0 | 83 | 907 | 5 | 8 | 920 | 220 | 1,140 |
| 19:00~20:00 | 68 | 0 | 0 | 68 | 0 | 68 | 690 | 2 | 3 | 695 | 143 | 838 |
| 20:00~21:00 | 56 | 0 | 0 | 56 | 0 | 56 | 621 | 2 | 3 | 626 | 107 | 733 |
| 21:00~22:00 | 41 | 0 | 0 | 41 | 0 | 41 | 466 | 1 | 1 | 468 | 72 | 540 |
| 22:00~23:00 | 32 | 0 | 0 | 32 | 0 | 32 | 377 | 0 | 1 | 378 | 43 | 421 |
| 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 | 2,278 | 17,243 |

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 | | | | | |
|-------------|----------------|---------------------|-----------------|----------------------|-------------------|-------------------|----------------|---------------------|-----------------|----------------------|-------------------|-------------------|
| | 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 | 648 | 25,521 |
| 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 | 60 | 1,484 |
| 09:00~10:00 | 203 | 0 | 0 | 203 | 0 | 203 | 1,415 | 0 | 1 | 1,416 | 55 | 1,471 |
| 10:00~11:00 | 235 | 0 | 0 | 235 | 0 | 235 | 1,566 | 0 | 1 | 1,567 | 40 | 1,607 |
| 11:00~12:00 | 191 | 0 | 0 | 191 | 0 | 191 | 1,423 | 0 | 1 | 1,424 | 38 | 1,462 |
| 12:00~13:00 | 165 | 0 | 0 | 165 | 0 | 165 | 1,354 | 0 | 1 | 1,355 | 45 | 1,400 |
| 13:00~14:00 | 165 | 0 | 0 | 165 | 0 | 165 | 1,528 | 0 | 1 | 1,529 | 38 | 1,567 |
| 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 | 38 | 1,641 |
| 16:00~17:00 | 137 | 0 | 0 | 137 | 0 | 137 | 1,664 | 0 | 1 | 1,665 | 36 | 1,701 |
| 17:00~18:00 | 123 | 0 | 0 | 123 | 0 | 123 | 1,685 | 0 | 1 | 1,686 | 50 | 1,736 |
| 18:00~19:00 | 87 | 0 | 0 | 87 | 0 | 87 | 1,700 | 2 | 1 | 1,703 | 61 | 1,764 |
| 19:00~20:00 | 75 | 0 | 0 | 75 | 0 | 75 | 1,351 | 0 | 1 | 1,352 | 40 | 1,392 |
| 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 | 634 | 25,498 |

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 | 16 | 13,957 | 1,383 | 15,340 |
| 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 | 46 | 735 |
| 08:00~09:00 | 78 | 0 | 0 | 78 | 0 | 78 | 882 | 3 | 4 | 889 | 129 | 1,018 |
| 09:00~10:00 | 81 | 0 | 0 | 81 | 0 | 81 | 896 | 2 | 3 | 901 | 114 | 1,015 |
| 10:00~11:00 | 93 | 0 | 0 | 93 | 0 | 93 | 909 | 1 | 1 | 911 | 91 | 1,002 |
| 11:00~12:00 | 82 | 0 | 0 | 82 | 0 | 82 | 858 | 1 | 1 | 860 | 85 | 945 |
| 12:00~13:00 | 53 | 0 | 0 | 53 | 0 | 53 | 794 | 2 | 3 | 799 | 96 | 895 |
| 13:00~14:00 | 67 | 0 | 0 | 67 | 0 | 67 | 936 | 1 | 1 | 938 | 81 | 1,019 |
| 14:00~15:00 | 74 | 0 | 0 | 74 | 0 | 74 | 922 | 1 | 1 | 924 | 83 | 1,007 |
| 15:00~16:00 | 55 | 0 | 0 | 55 | 0 | 55 | 962 | 1 | 1 | 964 | 81 | 1,045 |
| 16:00~17:00 | 66 | 0 | 0 | 66 | 0 | 66 | 1,020 | 1 | 1 | 1,022 | 83 | 1,105 |
| 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 | 133 | 1,059 |
| 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 | 43 | 439 |
| 22:00~23:00 | 5 | 0 | 0 | 5 | 0 | 5 | 311 | 0 | 0 | 311 | 25 | 336 |
| 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 | 1,370 | 15,342 |

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。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 | 939 | 13,693 |
| 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 | 29 | 775 |
| 08:00~09:00 | 73 | 0 | 0 | 73 | 0 | 73 | 784 | 2 | 3 | 789 | 90 | 879 |
| 09:00~10:00 | 96 | 0 | 0 | 96 | 0 | 96 | 755 | 1 | 1 | 757 | 78 | 835 |
| 10:00~11:00 | 80 | 0 | 0 | 80 | 0 | 80 | 781 | 0 | 1 | 782 | 61 | 843 |
| 11:00~12:00 | 91 | 0 | 0 | 91 | 0 | 91 | 734 | 0 | 1 | 735 | 57 | 792 |
| 12:00~13:00 | 69 | 0 | 0 | 69 | 0 | 69 | 695 | 1 | 1 | 697 | 65 | 762 |
| 13:00~14:00 | 68 | 0 | 0 | 68 | 0 | 68 | 786 | 0 | 1 | 787 | 55 | 842 |
| 14:00~15:00 | 81 | 0 | 0 | 81 | 0 | 81 | 784 | 0 | 1 | 785 | 57 | 842 |
| 15:00~16:00 | 83 | 0 | 0 | 83 | 0 | 83 | 817 | 0 | 1 | 818 | 55 | 873 |
| 16:00~17:00 | 71 | 0 | 0 | 71 | 0 | 71 | 893 | 0 | 1 | 894 | 55 | 949 |
| 17:00~18:00 | 58 | 0 | 0 | 58 | 0 | 58 | 899 | 1 | 1 | 901 | 73 | 974 |
| 18:00~19:00 | 50 | 0 | 0 | 50 | 0 | 50 | 813 | 2 | 3 | 818 | 88 | 906 |
| 19:00~20:00 | 32 | 0 | 0 | 32 | 0 | 32 | 633 | 0 | 1 | 634 | 59 | 693 |
| 20:00~21:00 | 31 | 0 | 0 | 31 | 0 | 31 | 522 | 0 | 1 | 523 | 43 | 566 |
| 21:00~22:00 | 17 | 0 | 0 | 17 | 0 | 17 | 406 | 0 | 0 | 406 | 28 | 434 |
| 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 | 925 | 13,663 |

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 | 1,539 | 26,869 |
| 06:00~07:00 | 112 | 0 | 0 | 112 | 0 | 112 | 710 | 0 | 0 | 710 | 13 | 723 |
| 07:00~08:00 | 158 | 0 | 0 | 158 | 0 | 158 | 1,093 | 0 | 1 | 1,094 | 53 | 1,147 |
| 08:00~09:00 | 193 | 0 | 0 | 193 | 0 | 193 | 1,384 | 3 | 4 | 1,391 | 148 | 1,539 |
| 09:00~10:00 | 203 | 0 | 0 | 203 | 0 | 203 | 1,438 | 2 | 3 | 1,443 | 125 | 1,568 |
| 10:00~11:00 | 229 | 0 | 0 | 229 | 0 | 229 | 1,524 | 2 | 1 | 1,527 | 102 | 1,629 |
| 11:00~12:00 | 186 | 0 | 0 | 186 | 0 | 186 | 1,567 | 2 | 1 | 1,570 | 94 | 1,664 |
| 12:00~13:00 | 140 | 0 | 0 | 140 | 0 | 140 | 1,463 | 2 | 3 | 1,468 | 106 | 1,574 |
| 13:00~14:00 | 195 | 0 | 0 | 195 | 0 | 195 | 1,543 | 2 | 3 | 1,548 | 92 | 1,640 |
| 14:00~15:00 | 176 | 0 | 0 | 176 | 0 | 176 | 1,574 | 2 | 1 | 1,577 | 94 | 1,671 |
| 15:00~16:00 | 165 | 0 | 0 | 165 | 0 | 165 | 1,613 | 2 | 1 | 1,616 | 90 | 1,706 |
| 16:00~17:00 | 146 | 0 | 0 | 146 | 0 | 146 | 1,785 | 2 | 3 | 1,790 | 92 | 1,882 |
| 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 | 151 | 1,934 |
| 19:00~20:00 | 62 | 0 | 0 | 62 | 0 | 62 | 1,389 | 2 | 3 | 1,394 | 96 | 1,490 |
| 20:00~21:00 | 45 | 0 | 0 | 45 | 0 | 45 | 1,104 | 2 | 1 | 1,107 | 72 | 1,179 |
| 21:00~22:00 | 42 | 0 | 0 | 42 | 0 | 42 | 885 | 0 | 1 | 886 | 48 | 934 |
| 22:00~23:00 | 26 | 0 | 0 | 26 | 0 | 26 | 643 | 0 | 1 | 644 | 31 | 675 |
| 23:00~00:00 | 22 | 0 | 0 | 22 | 0 | 22 | 451 | 0 | 0 | 451 | 13 | 464 |
| 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 | 1,536 | 26,866 |

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 | 2,171 | 8,534 |
| 06:00~07:00 | 22 | 0 | 0 | 22 | 0 | 22 | 145 | 0 | 0 | 145 | 18 | 163 |
| 07:00~08:00 | 42 | 0 | 0 | 42 | 0 | 42 | 366 | 1 | 1 | 367 | 70 | 437 |
| 08:00~09:00 | 53 | 0 | 0 | 53 | 0 | 53 | 429 | 6 | 2 | 437 | 203 | 639 |
| 09:00~10:00 | 54 | 0 | 0 | 54 | 0 | 54 | 403 | 3 | 1 | 408 | 187 | 595 |
| 10:00~11:00 | 57 | 0 | 0 | 57 | 0 | 57 | 422 | 3 | 1 | 426 | 159 | 584 |
| 11:00~12:00 | 49 | 0 | 0 | 49 | 0 | 49 | 403 | 3 | 1 | 407 | 139 | 546 |
| 12:00~13:00 | 35 | 0 | 0 | 35 | 0 | 35 | 315 | 3 | 1 | 319 | 152 | 471 |
| 13:00~14:00 | 47 | 0 | 0 | 47 | 0 | 47 | 391 | 3 | 1 | 395 | 131 | 526 |
| 14:00~15:00 | 42 | 0 | 0 | 42 | 0 | 42 | 422 | 3 | 1 | 426 | 138 | 564 |
| 15:00~16:00 | 34 | 0 | 0 | 34 | 0 | 34 | 397 | 3 | 1 | 400 | 131 | 531 |
| 16:00~17:00 | 37 | 0 | 0 | 37 | 0 | 37 | 384 | 3 | 1 | 388 | 134 | 522 |
| 17:00~18:00 | 31 | 0 | 0 | 31 | 0 | 31 | 409 | 3 | 1 | 414 | 163 | 577 |
| 18:00~19:00 | 23 | 0 | 0 | 23 | 0 | 23 | 416 | 6 | 2 | 424 | 200 | 624 |
| 19:00~20:00 | 19 | 0 | 0 | 19 | 0 | 19 | 321 | 3 | 1 | 325 | 128 | 453 |
| 20:00~21:00 | 15 | 0 | 0 | 15 | 0 | 15 | 258 | 3 | 1 | 262 | 95 | 357 |
| 21:00~22:00 | 12 | 0 | 0 | 12 | 0 | 12 | 233 | 1 | 1 | 235 | 64 | 299 |
| 22:00~23:00 | 10 | 0 | 0 | 10 | 0 | 10 | 177 | 1 | 0 | 178 | 39 | 217 |
| 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 | 2,169 | 8,533 |

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 | 2,028 | 19,919 |
| 06:00~07:00 | 61 | 0 | 0 | 61 | 0 | 61 | 410 | 0 | 0 | 410 | 18 | 428 |
| 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 | 193 | 1,415 |
| 09:00~10:00 | 150 | 0 | 0 | 150 | 0 | 150 | 1,139 | 2 | 4 | 1,146 | 167 | 1,313 |
| 10:00~11:00 | 157 | 0 | 0 | 157 | 0 | 157 | 1,192 | 2 | 3 | 1,197 | 131 | 1,328 |
| 11:00~12:00 | 135 | 0 | 0 | 135 | 0 | 135 | 1,139 | 2 | 3 | 1,144 | 125 | 1,269 |
| 12:00~13:00 | 100 | 0 | 0 | 100 | 0 | 100 | 891 | 2 | 4 | 897 | 145 | 1,042 |
| 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 | 119 | 1,246 |
| 16:00~17:00 | 106 | 0 | 0 | 106 | 0 | 106 | 1,086 | 2 | 3 | 1,091 | 121 | 1,212 |
| 17:00~18:00 | 87 | 0 | 0 | 87 | 0 | 87 | 1,157 | 2 | 4 | 1,164 | 155 | 1,318 |
| 18:00~19:00 | 64 | 0 | 0 | 64 | 0 | 64 | 1,176 | 5 | 6 | 1,187 | 196 | 1,383 |
| 19:00~20:00 | 52 | 0 | 0 | 52 | 0 | 52 | 909 | 2 | 3 | 914 | 128 | 1,042 |
| 20:00~21:00 | 40 | 0 | 0 | 40 | 0 | 40 | 730 | 2 | 3 | 735 | 94 | 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 | 501 | 38 | 539 |
| 23:00~00:00 | 5 | 0 | 0 | 5 | 0 | 5 | 374 | 0 | 0 | 374 | 18 | 392 |
| 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 | 2,018 | 19,910 |

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 | 648 | 19,869 |
| 06:00~07:00 | 65 | 0 | 0 | 65 | 0 | 65 | 441 | 0 | 0 | 441 | 6 | 448 |
| 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 | 60 | 1,368 |
| 09:00~10:00 | 162 | 0 | 0 | 162 | 0 | 162 | 1,228 | 0 | 1 | 1,230 | 55 | 1,285 |
| 10:00~11:00 | 170 | 0 | 0 | 170 | 0 | 170 | 1,286 | 0 | 1 | 1,287 | 40 | 1,327 |
| 11:00~12:00 | 146 | 0 | 0 | 146 | 0 | 146 | 1,228 | 0 | 1 | 1,230 | 38 | 1,268 |
| 12:00~13:00 | 108 | 0 | 0 | 108 | 0 | 108 | 959 | 0 | 1 | 961 | 45 | 1,006 |
| 13:00~14:00 | 145 | 0 | 0 | 145 | 0 | 145 | 1,190 | 0 | 1 | 1,191 | 38 | 1,229 |
| 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 | 38 | 1,249 |
| 16:00~17:00 | 113 | 0 | 0 | 113 | 0 | 113 | 1,171 | 0 | 1 | 1,172 | 38 | 1,210 |
| 17:00~18:00 | 93 | 0 | 0 | 93 | 0 | 93 | 1,248 | 0 | 1 | 1,249 | 50 | 1,299 |
| 18:00~19:00 | 69 | 0 | 0 | 69 | 0 | 69 | 1,267 | 2 | 1 | 1,271 | 61 | 1,332 |
| 19:00~20:00 | 57 | 0 | 0 | 57 | 0 | 57 | 979 | 0 | 1 | 981 | 40 | 1,021 |
| 20:00~21:00 | 42 | 0 | 0 | 42 | 0 | 42 | 787 | 0 | 1 | 789 | 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 | 636 | 19,849 |

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 | 1,383 | 11,783 |
| 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 | 601 | 46 | 647 |
| 08:00~09:00 | 87 | 0 | 0 | 87 | 0 | 87 | 704 | 3 | 4 | 711 | 129 | 840 |
| 09:00~10:00 | 88 | 0 | 0 | 88 | 0 | 88 | 662 | 2 | 3 | 667 | 114 | 781 |
| 10:00~11:00 | 92 | 0 | 0 | 92 | 0 | 92 | 693 | 1 | 1 | 695 | 91 | 786 |
| 11:00~12:00 | 78 | 0 | 0 | 78 | 0 | 78 | 662 | 1 | 1 | 664 | 85 | 749 |
| 12:00~13:00 | 58 | 0 | 0 | 58 | 0 | 58 | 517 | 2 | 3 | 522 | 96 | 618 |
| 13:00~14:00 | 78 | 0 | 0 | 78 | 0 | 78 | 641 | 1 | 1 | 643 | 81 | 725 |
| 14:00~15:00 | 70 | 0 | 0 | 70 | 0 | 70 | 693 | 1 | 1 | 695 | 83 | 778 |
| 15:00~16:00 | 55 | 0 | 0 | 55 | 0 | 55 | 652 | 1 | 1 | 654 | 81 | 735 |
| 16:00~17:00 | 61 | 0 | 0 | 61 | 0 | 61 | 631 | 1 | 1 | 633 | 83 | 717 |
| 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 | 133 | 822 |
| 19:00~20:00 | 31 | 0 | 0 | 31 | 0 | 31 | 528 | 2 | 1 | 531 | 86 | 618 |
| 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 | 43 | 427 |
| 22:00~23:00 | 16 | 0 | 0 | 16 | 0 | 16 | 289 | 0 | 0 | 289 | 25 | 314 |
| 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 | 1,370 | 11,761 |

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 | 939 | 19,749 |
| 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 | 29 | 1,119 |
| 08:00~09:00 | 157 | 0 | 0 | 157 | 0 | 157 | 1,277 | 2 | 3 | 1,281 | 90 | 1,371 |
| 09:00~10:00 | 159 | 0 | 0 | 159 | 0 | 159 | 1,201 | 1 | 1 | 1,203 | 78 | 1,281 |
| 10:00~11:00 | 166 | 0 | 0 | 166 | 0 | 166 | 1,258 | 0 | 1 | 1,259 | 61 | 1,320 |
| 11:00~12:00 | 143 | 0 | 0 | 143 | 0 | 143 | 1,201 | 0 | 1 | 1,203 | 57 | 1,260 |
| 12:00~13:00 | 105 | 0 | 0 | 105 | 0 | 105 | 938 | 1 | 1 | 940 | 65 | 1,005 |
| 13:00~14:00 | 141 | 0 | 0 | 141 | 0 | 141 | 1,164 | 0 | 1 | 1,165 | 55 | 1,220 |
| 14:00~15:00 | 127 | 0 | 0 | 127 | 0 | 127 | 1,258 | 0 | 1 | 1,259 | 57 | 1,316 |
| 15:00~16:00 | 100 | 0 | 0 | 100 | 0 | 100 | 1,183 | 0 | 1 | 1,185 | 55 | 1,240 |
| 16:00~17:00 | 111 | 0 | 0 | 111 | 0 | 111 | 1,146 | 0 | 1 | 1,147 | 55 | 1,202 |
| 17:00~18:00 | 91 | 0 | 0 | 91 | 0 | 91 | 1,220 | 1 | 1 | 1,222 | 73 | 1,295 |
| 18:00~19:00 | 68 | 0 | 0 | 68 | 0 | 68 | 1,239 | 2 | 3 | 1,244 | 88 | 1,333 |
| 19:00~20:00 | 55 | 0 | 0 | 55 | 0 | 55 | 958 | 0 | 1 | 959 | 59 | 1,018 |
| 20:00~21:00 | 41 | 0 | 0 | 41 | 0 | 41 | 770 | 0 | 1 | 771 | 43 | 814 |
| 21:00~22:00 | 37 | 0 | 0 | 37 | 0 | 37 | 695 | 0 | 0 | 695 | 28 | 722 |
| 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 | 925 | 19,723 |

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 | 264 | 25,174 |
| 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 | 1,719 |
| 09:00~10:00 | 212 | 0 | 0 | 212 | 0 | 212 | 1,593 | 0 | 0 | 1,593 | 20 | 1,614 |
| 10:00~11:00 | 221 | 0 | 0 | 221 | 0 | 221 | 1,668 | 0 | 0 | 1,668 | 14 | 1,683 |
| 11:00~12:00 | 190 | 0 | 0 | 190 | 0 | 190 | 1,593 | 0 | 0 | 1,593 | 12 | 1,606 |
| 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 | 14 | 1,558 |
| 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 | 12 | 1,580 |
| 16:00~17:00 | 147 | 0 | 0 | 147 | 0 | 147 | 1,518 | 0 | 0 | 1,518 | 12 | 1,530 |
| 17:00~18:00 | 120 | 0 | 0 | 120 | 0 | 120 | 1,619 | 0 | 0 | 1,619 | 18 | 1,636 |
| 18:00~19:00 | 90 | 0 | 0 | 90 | 0 | 90 | 1,644 | 0 | 1 | 1,645 | 24 | 1,670 |
| 19:00~20:00 | 74 | 0 | 0 | 74 | 0 | 74 | 1,270 | 0 | 0 | 1,270 | 14 | 1,284 |
| 20:00~21:00 | 55 | 0 | 0 | 55 | 0 | 55 | 1,021 | 0 | 0 | 1,021 | 12 | 1,033 |
| 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 | 3 | 701 |
| 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 | 228 | 25,127 |

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.135 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 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 | 56.4 | 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。

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

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

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

- 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)
 A : 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)
 L : 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。

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

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.139 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 |
| バックホウ | 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。

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

L : 障壁1枚による回折減衰量 (dB)

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

d : 行路差 (m)

λ : 波長 (m)

f : 周波数 (Hz)

± : 受信点から音源を見通すことができる ($N < 0$) 時の符号は -、
受信点から音源を見通せない ($N \geq 0$) 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。

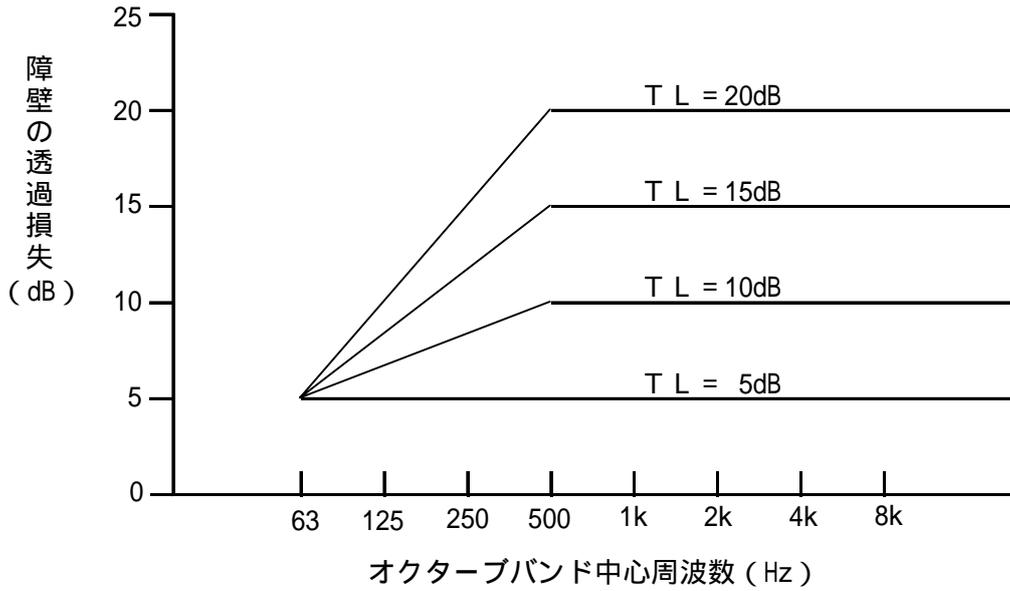
防音壁が低い場合は透過音の影響は無視できる場合が多いが、本事業においては、仮囲い（万能鋼板）が3 mの高さまで設置されるため、これらの障壁を透過する音の影響を考慮することとした。

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）

- $TL =$ 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。

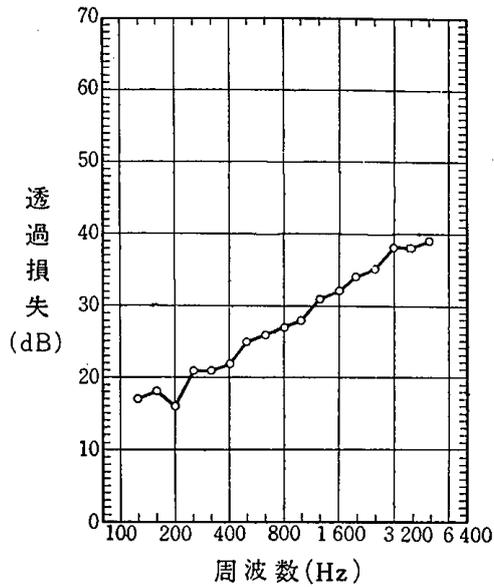
出典)「建設騒音の測定と予測」(太田 宏・境 友昭, 1984年)

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

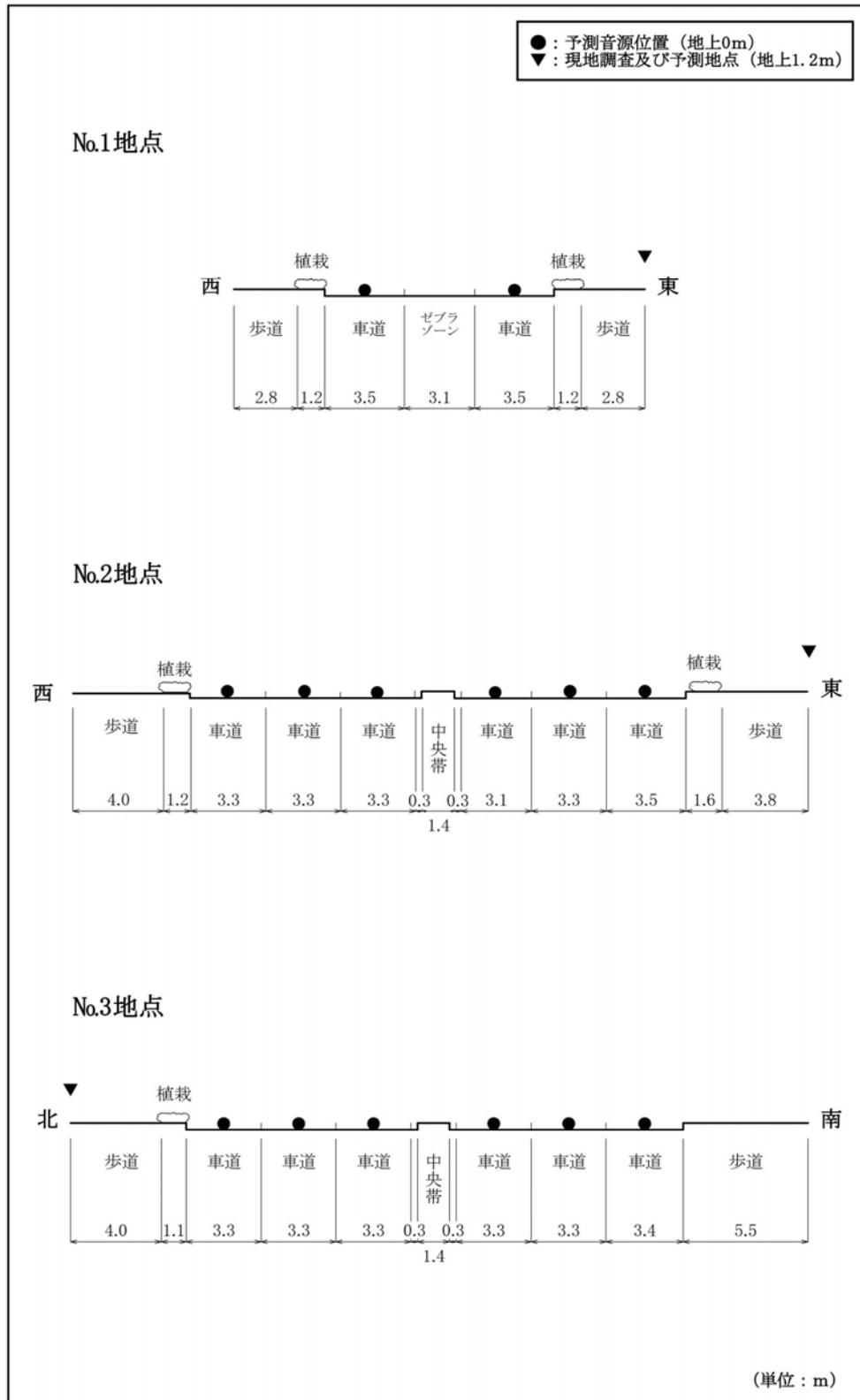


出典)「騒音・振動対策ハンドブック」(社団法人 日本音響材料協会, 1982年)

図 - 2 鉄板(厚さ1mm)の透過損失

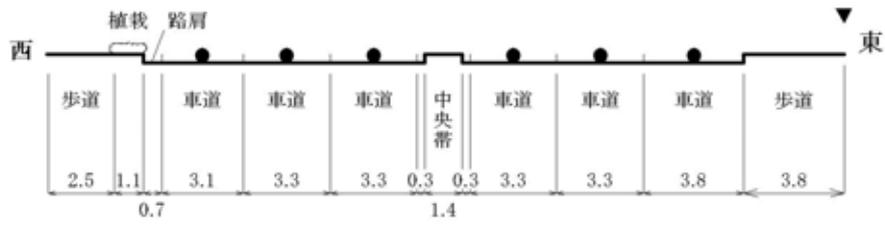
資料 4 - 6 現地調査地点及び予測地点の道路断面図

[本編 p.147, 157, 159, 172, 196 参照]

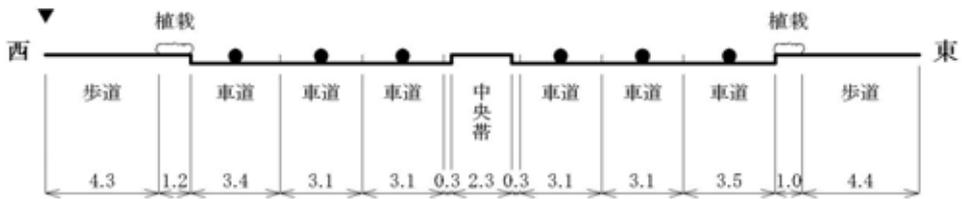


● : 予測音源位置 (地上0m)
 ▼ : 現地調査及び予測地点 (地上1.2m)

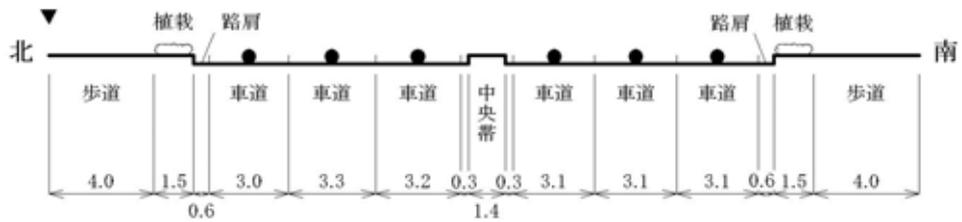
No.4地点



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.149 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.149 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）

| 時間帯 | 地点 区分 | 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）

| 時間帯 | 地点 区分 | 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。

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

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。

$L_{WA} = 90.0 + 10 \log_{10} V$: 大型車

$L_{WA} = 87.1 + 10 \log_{10} V$: 中型車

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

$L_{WA} = 82.0 + 10 \log_{10} V$: 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)

L_d : 回折効果による補正值 (dB)

予測地点には障壁等がないことから、ここでは 0 とした。

L_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)

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

}

T_0 : 基準時間 (= 1 (秒))

k : 音源数

$L_{PA,i}$: A 特性音圧レベル (dB)

t_i : d_i / V

[

d_i : 音源の配置間隔 (m)

V : 平均走行速度 (m/s)

]

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.158,159,196 参照]

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。

| 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 |

| 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。

| 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 |

| 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。

| 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 |

| 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。

| 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 |

| 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 | 3,020 | 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。

| 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 |

| 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。

| 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 |

| 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。

| 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 |

| 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。

| 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 |

| 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。

| 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 | 0 | 427 | 0 | 427 |
| 06:00～07:00 | 15 | 0 | 0 | 15 | 0 | 15 | 3 | 0 | 0 | 0 | 3 | 0 | 3 |
| 07:00～08:00 | 16 | 0 | 0 | 16 | 0 | 16 | 30 | 0 | 0 | 0 | 30 | 0 | 30 |
| 08:00～09:00 | 15 | 0 | 0 | 15 | 0 | 15 | 28 | 0 | 0 | 0 | 28 | 0 | 28 |
| 09:00～10:00 | 24 | 0 | 0 | 24 | 0 | 24 | 48 | 0 | 0 | 0 | 48 | 0 | 48 |
| 10:00～11:00 | 2 | 0 | 0 | 2 | 0 | 2 | 36 | 0 | 0 | 0 | 36 | 0 | 36 |
| 11:00～12:00 | 20 | 0 | 0 | 20 | 0 | 20 | 38 | 0 | 0 | 0 | 38 | 0 | 38 |
| 12:00～13:00 | 9 | 0 | 0 | 9 | 0 | 9 | 27 | 0 | 0 | 0 | 27 | 0 | 27 |
| 13:00～14:00 | 11 | 0 | 0 | 11 | 0 | 11 | 29 | 0 | 0 | 0 | 29 | 0 | 29 |
| 14:00～15:00 | 15 | 0 | 0 | 15 | 0 | 15 | 48 | 0 | 0 | 0 | 48 | 0 | 48 |
| 15:00～16:00 | 15 | 0 | 0 | 15 | 0 | 15 | 55 | 0 | 0 | 0 | 55 | 0 | 55 |
| 16:00～17:00 | 13 | 0 | 0 | 13 | 0 | 13 | 29 | 0 | 0 | 0 | 29 | 0 | 29 |
| 17:00～18:00 | 19 | 0 | 0 | 19 | 0 | 19 | 18 | 0 | 0 | 0 | 18 | 0 | 18 |
| 18:00～19:00 | 27 | 0 | 0 | 27 | 0 | 27 | 19 | 0 | 0 | 0 | 19 | 0 | 19 |
| 19:00～20:00 | 17 | 0 | 0 | 17 | 0 | 17 | 7 | 0 | 0 | 0 | 7 | 0 | 7 |
| 20:00～21:00 | 13 | 0 | 0 | 13 | 0 | 13 | 9 | 0 | 0 | 0 | 9 | 0 | 9 |
| 21:00～22:00 | 2 | 0 | 0 | 2 | 0 | 2 | 3 | 0 | 0 | 0 | 3 | 0 | 3 |
| 合 計 | 233 | 0 | 0 | 233 | 0 | 233 | 427 | 0 | 0 | 0 | 427 | 0 | 427 |

| 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。

| 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 |

| 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。

| 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 |

| 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.160 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。)

資料 4 - 1 2 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.172 ~ 178 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 | 153 | 189 | 378 | 31 | 0 | 409 | 1,194 | 1,603 |
| 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 | 9 | 13 | 6 | 4 | 0 | 10 | 114 | 124 |
| 09:00 ~ 10:00 | 3 | 0 | 0 | 3 | 20 | 23 | 10 | 2 | 0 | 12 | 98 | 110 |
| 10:00 ~ 11:00 | 2 | 0 | 0 | 2 | 28 | 30 | 18 | 2 | 0 | 20 | 74 | 94 |
| 11:00 ~ 12:00 | 2 | 0 | 0 | 2 | 17 | 19 | 19 | 2 | 0 | 21 | 74 | 95 |
| 12:00 ~ 13:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 11 | 11 | 37 | 2 | 0 | 39 | 86 | 125 |
| 13:00 ~ 14:00 | 4 | 0 | 0 | 4 | 12 | 16 | 25 | 2 | 0 | 27 | 74 | 101 |
| 14:00 ~ 15:00 | 2 | 0 | 0 | 2 | 16 | 18 | 15 | 2 | 0 | 17 | 72 | 89 |
| 15:00 ~ 16:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 12 | 12 | 26 | 2 | 0 | 28 | 74 | 102 |
| 16:00 ~ 17:00 | 2 | 0 | 0 | 2 | 13 | 15 | 36 | 2 | 0 | 38 | 74 | 112 |
| 17:00 ~ 18:00 | 3 | 0 | 0 | 3 | 9 | 12 | 44 | 2 | 0 | 46 | 98 | 144 |
| 18:00 ~ 19:00 | 2 | 0 | 0 | 2 | 3 | 5 | 46 | 4 | 0 | 50 | 121 | 171 |
| 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 | 62 | 79 |
| 21:00 ~ 22:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 26 | 1 | 0 | 27 | 40 | 67 |
| 合 計 | 36 | 0 | 0 | 36 | 150 | 186 | 378 | 32 | 0 | 410 | 1,203 | 1,613 |

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。

| 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 |

| 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。

| 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 |

| 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 | 654 | 0 | 0 | 654 | 75 | 729 | 6,960 | 15 | 39 | 7,014 | 1,145 | 8,159 |
| 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 | 45 | 391 |
| 08:00~09:00 | 54 | 0 | 0 | 54 | 5 | 59 | 532 | 2 | 5 | 539 | 108 | 647 |
| 09:00~10:00 | 71 | 0 | 0 | 71 | 10 | 81 | 485 | 1 | 3 | 489 | 94 | 583 |
| 10:00~11:00 | 62 | 0 | 0 | 62 | 13 | 75 | 453 | 1 | 2 | 456 | 70 | 526 |
| 11:00~12:00 | 48 | 0 | 0 | 48 | 8 | 56 | 460 | 1 | 2 | 463 | 70 | 533 |
| 12:00~13:00 | 25 | 0 | 0 | 25 | 6 | 31 | 429 | 1 | 3 | 433 | 82 | 515 |
| 13:00~14:00 | 55 | 0 | 0 | 55 | 5 | 60 | 495 | 1 | 2 | 498 | 70 | 568 |
| 14:00~15:00 | 56 | 0 | 0 | 56 | 7 | 63 | 535 | 1 | 2 | 538 | 68 | 606 |
| 15:00~16:00 | 53 | 0 | 0 | 53 | 6 | 59 | 530 | 1 | 2 | 533 | 70 | 603 |
| 16:00~17:00 | 49 | 0 | 0 | 49 | 6 | 55 | 577 | 1 | 2 | 580 | 70 | 650 |
| 17:00~18:00 | 27 | 0 | 0 | 27 | 4 | 31 | 585 | 1 | 3 | 589 | 94 | 683 |
| 18:00~19:00 | 25 | 0 | 0 | 25 | 2 | 27 | 488 | 2 | 5 | 495 | 114 | 609 |
| 19:00~20:00 | 20 | 0 | 0 | 20 | 0 | 20 | 355 | 1 | 2 | 358 | 79 | 437 |
| 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 | 39 | 251 |
| 合 計 | 654 | 0 | 0 | 654 | 72 | 726 | 6,960 | 15 | 37 | 7,012 | 1,144 | 8,156 |

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。

| 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 |

| 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 | 75 | 610 | 5,957 | 15 | 39 | 6,011 | 1,145 | 7,156 |
| 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 | 45 | 410 |
| 08:00~09:00 | 49 | 0 | 0 | 49 | 5 | 54 | 405 | 2 | 5 | 412 | 108 | 520 |
| 09:00~10:00 | 45 | 0 | 0 | 45 | 10 | 55 | 402 | 1 | 3 | 406 | 94 | 500 |
| 10:00~11:00 | 50 | 0 | 0 | 50 | 13 | 63 | 411 | 1 | 2 | 414 | 70 | 484 |
| 11:00~12:00 | 54 | 0 | 0 | 54 | 8 | 62 | 380 | 1 | 2 | 383 | 70 | 453 |
| 12:00~13:00 | 33 | 0 | 0 | 33 | 6 | 39 | 385 | 1 | 3 | 389 | 82 | 471 |
| 13:00~14:00 | 30 | 0 | 0 | 30 | 5 | 35 | 421 | 1 | 2 | 424 | 70 | 494 |
| 14:00~15:00 | 49 | 0 | 0 | 49 | 7 | 56 | 432 | 1 | 2 | 435 | 68 | 503 |
| 15:00~16:00 | 41 | 0 | 0 | 41 | 6 | 47 | 445 | 1 | 2 | 448 | 70 | 518 |
| 16:00~17:00 | 41 | 0 | 0 | 41 | 6 | 47 | 501 | 1 | 2 | 504 | 70 | 574 |
| 17:00~18:00 | 27 | 0 | 0 | 27 | 4 | 31 | 430 | 1 | 3 | 434 | 94 | 528 |
| 18:00~19:00 | 23 | 0 | 0 | 23 | 2 | 25 | 393 | 2 | 5 | 400 | 114 | 514 |
| 19:00~20:00 | 12 | 0 | 0 | 12 | 0 | 12 | 308 | 1 | 2 | 311 | 79 | 390 |
| 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 | 39 | 269 |
| 合 計 | 535 | 0 | 0 | 535 | 72 | 607 | 5,957 | 15 | 37 | 6,009 | 1,144 | 7,153 |

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。

| 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 | 4 | 0 | 874 | 0 | 874 |
| 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 |

| 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 | 21 | 3,041 | 9,080 | 4 | 13 | 9,097 | 322 | 9,419 |
| 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 | 3 | 212 | 594 | 0 | 1 | 595 | 27 | 622 |
| 10:00~11:00 | 258 | 0 | 0 | 258 | 3 | 261 | 630 | 0 | 1 | 631 | 19 | 650 |
| 11:00~12:00 | 203 | 0 | 0 | 203 | 2 | 205 | 545 | 0 | 1 | 546 | 19 | 565 |
| 12:00~13:00 | 180 | 0 | 0 | 180 | 1 | 181 | 472 | 0 | 1 | 473 | 24 | 497 |
| 13:00~14:00 | 233 | 0 | 0 | 233 | 2 | 235 | 561 | 0 | 1 | 562 | 19 | 581 |
| 14:00~15:00 | 231 | 0 | 0 | 231 | 2 | 233 | 558 | 0 | 1 | 559 | 19 | 578 |
| 15:00~16:00 | 233 | 0 | 0 | 233 | 2 | 235 | 583 | 0 | 1 | 584 | 19 | 603 |
| 16:00~17:00 | 269 | 0 | 0 | 269 | 1 | 270 | 620 | 0 | 1 | 621 | 19 | 640 |
| 17:00~18:00 | 209 | 0 | 0 | 209 | 1 | 210 | 686 | 0 | 1 | 687 | 27 | 714 |
| 18:00~19:00 | 168 | 0 | 0 | 168 | 0 | 168 | 764 | 1 | 1 | 766 | 32 | 798 |
| 19:00~20:00 | 80 | 0 | 0 | 80 | 0 | 80 | 643 | 0 | 1 | 644 | 22 | 666 |
| 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 | 18 | 3,038 | 9,080 | 2 | 13 | 9,095 | 319 | 9,414 |

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。

| 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 |

| 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 | 21 | 3,240 | 8,280 | 4 | 11 | 8,295 | 322 | 8,617 |
| 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 | 3 | 244 | 448 | 0 | 1 | 449 | 27 | 476 |
| 10:00~11:00 | 268 | 0 | 0 | 268 | 3 | 271 | 497 | 0 | 1 | 498 | 19 | 517 |
| 11:00~12:00 | 238 | 0 | 0 | 238 | 2 | 240 | 496 | 0 | 1 | 497 | 19 | 516 |
| 12:00~13:00 | 191 | 0 | 0 | 191 | 1 | 192 | 481 | 0 | 1 | 482 | 24 | 506 |
| 13:00~14:00 | 266 | 0 | 0 | 266 | 2 | 268 | 505 | 0 | 1 | 506 | 19 | 525 |
| 14:00~15:00 | 285 | 0 | 0 | 285 | 2 | 287 | 551 | 0 | 1 | 552 | 19 | 571 |
| 15:00~16:00 | 283 | 0 | 0 | 283 | 2 | 285 | 559 | 0 | 1 | 560 | 19 | 579 |
| 16:00~17:00 | 262 | 0 | 0 | 262 | 1 | 263 | 555 | 0 | 1 | 556 | 19 | 575 |
| 17:00~18:00 | 230 | 0 | 0 | 230 | 1 | 231 | 657 | 0 | 1 | 658 | 27 | 685 |
| 18:00~19:00 | 217 | 0 | 0 | 217 | 0 | 217 | 693 | 1 | 1 | 695 | 32 | 727 |
| 19:00~20:00 | 160 | 0 | 0 | 160 | 0 | 160 | 562 | 0 | 1 | 563 | 22 | 585 |
| 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 | 18 | 3,237 | 8,280 | 2 | 13 | 8,295 | 319 | 8,614 |

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。

| 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 |

| 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 | 44 | 2,149 | 5,394 | 9 | 24 | 5,427 | 695 | 5,749 |
| 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 | 2 | 165 | 392 | 1 | 3 | 396 | 65 | 461 |
| 09:00~10:00 | 155 | 0 | 0 | 155 | 5 | 160 | 323 | 1 | 2 | 326 | 57 | 383 |
| 10:00~11:00 | 185 | 0 | 0 | 185 | 8 | 193 | 345 | 0 | 1 | 346 | 43 | 389 |
| 11:00~12:00 | 129 | 0 | 0 | 129 | 5 | 134 | 338 | 0 | 1 | 339 | 43 | 382 |
| 12:00~13:00 | 121 | 0 | 0 | 121 | 3 | 124 | 308 | 1 | 2 | 311 | 50 | 361 |
| 13:00~14:00 | 181 | 0 | 0 | 181 | 3 | 184 | 373 | 0 | 1 | 374 | 43 | 417 |
| 14:00~15:00 | 181 | 0 | 0 | 181 | 4 | 185 | 362 | 0 | 1 | 363 | 42 | 405 |
| 15:00~16:00 | 173 | 0 | 0 | 173 | 3 | 176 | 396 | 0 | 1 | 397 | 43 | 440 |
| 16:00~17:00 | 165 | 0 | 0 | 165 | 4 | 169 | 385 | 0 | 1 | 386 | 43 | 429 |
| 17:00~18:00 | 189 | 0 | 0 | 189 | 2 | 191 | 482 | 1 | 2 | 485 | 57 | 542 |
| 18:00~19:00 | 144 | 0 | 0 | 144 | 1 | 145 | 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 | 40 | 2,145 | 5,394 | 6 | 22 | 5,422 | 695 | 6,117 |

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。

| 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 |

| 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 | 44 | 1,733 | 4,308 | 9 | 24 | 4,341 | 695 | 5,036 |
| 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 | 2 | 118 | 345 | 1 | 3 | 349 | 65 | 414 |
| 09:00~10:00 | 128 | 0 | 0 | 128 | 5 | 133 | 306 | 1 | 2 | 309 | 57 | 366 |
| 10:00~11:00 | 161 | 0 | 0 | 161 | 8 | 169 | 245 | 0 | 1 | 246 | 43 | 289 |
| 11:00~12:00 | 139 | 0 | 0 | 139 | 5 | 144 | 252 | 0 | 1 | 253 | 43 | 296 |
| 12:00~13:00 | 96 | 0 | 0 | 96 | 3 | 99 | 241 | 1 | 2 | 244 | 50 | 294 |
| 13:00~14:00 | 135 | 0 | 0 | 135 | 3 | 138 | 255 | 0 | 1 | 256 | 43 | 299 |
| 14:00~15:00 | 117 | 0 | 0 | 117 | 4 | 121 | 297 | 0 | 1 | 298 | 42 | 340 |
| 15:00~16:00 | 124 | 0 | 0 | 124 | 3 | 127 | 332 | 0 | 1 | 333 | 43 | 376 |
| 16:00~17:00 | 163 | 0 | 0 | 163 | 4 | 167 | 322 | 0 | 1 | 323 | 43 | 366 |
| 17:00~18:00 | 130 | 0 | 0 | 130 | 2 | 132 | 341 | 1 | 2 | 344 | 57 | 401 |
| 18:00~19:00 | 95 | 0 | 0 | 95 | 1 | 96 | 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 | 40 | 1,729 | 4,308 | 6 | 22 | 4,336 | 695 | 5,031 |

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。

| 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 |

| 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 | 31 | 431 | 6,231 | 6 | 16 | 6,253 | 470 | 6,723 |
| 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 | 17 | 494 |
| 08:00~09:00 | 55 | 0 | 0 | 55 | 2 | 57 | 519 | 1 | 2 | 522 | 45 | 567 |
| 09:00~10:00 | 33 | 0 | 0 | 33 | 4 | 37 | 433 | 0 | 1 | 434 | 39 | 473 |
| 10:00~11:00 | 34 | 0 | 0 | 34 | 5 | 39 | 423 | 0 | 1 | 424 | 29 | 453 |
| 11:00~12:00 | 28 | 0 | 0 | 28 | 3 | 31 | 375 | 0 | 1 | 376 | 29 | 405 |
| 12:00~13:00 | 17 | 0 | 0 | 17 | 2 | 19 | 337 | 0 | 1 | 338 | 34 | 372 |
| 13:00~14:00 | 38 | 0 | 0 | 38 | 2 | 40 | 403 | 0 | 1 | 404 | 29 | 433 |
| 14:00~15:00 | 35 | 0 | 0 | 35 | 3 | 38 | 387 | 0 | 1 | 388 | 28 | 416 |
| 15:00~16:00 | 23 | 0 | 0 | 23 | 2 | 25 | 419 | 0 | 1 | 420 | 29 | 449 |
| 16:00~17:00 | 24 | 0 | 0 | 24 | 2 | 26 | 507 | 0 | 1 | 508 | 29 | 537 |
| 17:00~18:00 | 20 | 0 | 0 | 20 | 2 | 22 | 517 | 0 | 1 | 518 | 39 | 557 |
| 18:00~19:00 | 9 | 0 | 0 | 9 | 0 | 9 | 427 | 1 | 2 | 430 | 47 | 477 |
| 19:00~20:00 | 4 | 0 | 0 | 4 | 0 | 4 | 372 | 0 | 1 | 373 | 33 | 406 |
| 20:00~21:00 | 2 | 0 | 0 | 2 | 0 | 2 | 255 | 0 | 1 | 256 | 24 | 280 |
| 21:00~22:00 | 5 | 0 | 0 | 5 | 0 | 5 | 182 | 0 | 0 | 182 | 15 | 197 |
| 合 計 | 400 | 0 | 0 | 400 | 27 | 427 | 6,231 | 2 | 15 | 6,248 | 471 | 6,719 |

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。

| 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 |

| 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 | 31 | 365 | 5,345 | 6 | 16 | 5,367 | 470 | 5,837 |
| 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 | 17 | 404 |
| 08:00~09:00 | 23 | 0 | 0 | 23 | 2 | 25 | 322 | 1 | 2 | 325 | 45 | 370 |
| 09:00~10:00 | 26 | 0 | 0 | 26 | 4 | 30 | 316 | 0 | 1 | 317 | 39 | 356 |
| 10:00~11:00 | 32 | 0 | 0 | 32 | 5 | 37 | 331 | 0 | 1 | 332 | 29 | 361 |
| 11:00~12:00 | 27 | 0 | 0 | 27 | 3 | 30 | 368 | 0 | 1 | 369 | 29 | 398 |
| 12:00~13:00 | 18 | 0 | 0 | 18 | 2 | 20 | 326 | 0 | 1 | 327 | 34 | 361 |
| 13:00~14:00 | 22 | 0 | 0 | 22 | 2 | 24 | 364 | 0 | 1 | 365 | 29 | 394 |
| 14:00~15:00 | 27 | 0 | 0 | 27 | 3 | 30 | 380 | 0 | 1 | 381 | 28 | 409 |
| 15:00~16:00 | 31 | 0 | 0 | 31 | 2 | 33 | 382 | 0 | 1 | 383 | 29 | 412 |
| 16:00~17:00 | 37 | 0 | 0 | 37 | 2 | 39 | 363 | 0 | 1 | 364 | 29 | 393 |
| 17:00~18:00 | 41 | 0 | 0 | 41 | 2 | 43 | 422 | 0 | 1 | 423 | 39 | 462 |
| 18:00~19:00 | 18 | 0 | 0 | 18 | 0 | 18 | 415 | 1 | 2 | 418 | 47 | 465 |
| 19:00~20:00 | 9 | 0 | 0 | 9 | 0 | 9 | 296 | 0 | 1 | 297 | 33 | 330 |
| 20:00~21:00 | 4 | 0 | 0 | 4 | 0 | 4 | 294 | 0 | 1 | 295 | 24 | 319 |
| 21:00~22:00 | 3 | 0 | 0 | 3 | 0 | 3 | 242 | 0 | 0 | 242 | 15 | 257 |
| 合計 | 334 | 0 | 0 | 334 | 27 | 361 | 5,345 | 2 | 15 | 5,362 | 471 | 5,833 |

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。

| 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 |

| 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 | 49 | 3,282 | 8,233 | 10 | 26 | 8,269 | 773 | 9,042 |
| 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 | 30 | 729 |
| 08:00~09:00 | 206 | 0 | 0 | 206 | 3 | 209 | 578 | 1 | 3 | 582 | 74 | 656 |
| 09:00~10:00 | 215 | 0 | 0 | 215 | 6 | 221 | 544 | 1 | 2 | 547 | 62 | 609 |
| 10:00~11:00 | 250 | 0 | 0 | 250 | 9 | 259 | 523 | 1 | 1 | 525 | 48 | 573 |
| 11:00~12:00 | 242 | 0 | 0 | 242 | 5 | 247 | 521 | 1 | 1 | 523 | 48 | 571 |
| 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 | 48 | 523 |
| 14:00~15:00 | 231 | 0 | 0 | 231 | 5 | 236 | 485 | 1 | 1 | 487 | 47 | 534 |
| 15:00~16:00 | 276 | 0 | 0 | 276 | 3 | 279 | 537 | 1 | 1 | 539 | 48 | 587 |
| 16:00~17:00 | 301 | 0 | 0 | 301 | 4 | 305 | 554 | 1 | 2 | 557 | 48 | 605 |
| 17:00~18:00 | 246 | 0 | 0 | 246 | 3 | 249 | 646 | 1 | 2 | 649 | 62 | 711 |
| 18:00~19:00 | 172 | 0 | 0 | 172 | 1 | 173 | 635 | 1 | 3 | 639 | 79 | 718 |
| 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 | 40 | 422 |
| 21:00~22:00 | 52 | 0 | 0 | 52 | 0 | 52 | 291 | 0 | 1 | 292 | 26 | 318 |
| 合 計 | 3,233 | 0 | 0 | 3,233 | 46 | 3,279 | 8,233 | 13 | 25 | 8,271 | 775 | 9,046 |

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。

| 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 |

| 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 | 3,905 | 0 | 0 | 3,905 | 49 | 3,954 | 8,558 | 10 | 26 | 8,594 | 773 | 9,367 |
| 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 | 30 | 223 |
| 08:00~09:00 | 255 | 0 | 0 | 255 | 3 | 258 | 491 | 1 | 3 | 495 | 74 | 569 |
| 09:00~10:00 | 268 | 0 | 0 | 268 | 6 | 274 | 430 | 1 | 2 | 433 | 62 | 495 |
| 10:00~11:00 | 338 | 0 | 0 | 338 | 9 | 347 | 443 | 1 | 1 | 445 | 48 | 493 |
| 11:00~12:00 | 286 | 0 | 0 | 286 | 5 | 291 | 556 | 1 | 1 | 558 | 48 | 606 |
| 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 | 48 | 592 |
| 14:00~15:00 | 358 | 0 | 0 | 358 | 5 | 363 | 563 | 1 | 1 | 565 | 47 | 612 |
| 15:00~16:00 | 296 | 0 | 0 | 296 | 3 | 299 | 531 | 1 | 1 | 533 | 48 | 581 |
| 16:00~17:00 | 332 | 0 | 0 | 332 | 4 | 336 | 631 | 1 | 2 | 634 | 48 | 682 |
| 17:00~18:00 | 317 | 0 | 0 | 317 | 3 | 320 | 811 | 1 | 2 | 814 | 62 | 876 |
| 18:00~19:00 | 272 | 0 | 0 | 272 | 1 | 273 | 841 | 1 | 3 | 845 | 79 | 924 |
| 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 | 40 | 655 |
| 21:00~22:00 | 83 | 0 | 0 | 83 | 0 | 83 | 472 | 0 | 1 | 473 | 26 | 499 |
| 合計 | 3,905 | 0 | 0 | 3,905 | 46 | 3,951 | 8,558 | 13 | 25 | 8,596 | 775 | 9,371 |

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 | 0 | 5 | 0 | 0 | 5 | 0 | 5 |
| 06:00～07:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 |
| 07:00～08:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 2 |
| 08:00～09:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 |
| 09:00～10:00 | 0 | 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 | 0 |
| 11:00～12:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 |
| 12:00～13:00 | 0 | 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 | 0 |
| 14:00～15:00 | 0 | 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 | 0 |
| 16:00～17:00 | 0 | 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 | 0 |
| 18:00～19:00 | 0 | 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 | 0 |
| 20:00～21:00 | 0 | 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 | 0 |
| 合 計 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 0 | 0 | 5 | 0 | 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 | 153 | 180 | 584 | 41 | 0 | 625 | 796 | 1,421 |
| 06:00～07:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 | 7 |
| 07:00～08:00 | 2 | 0 | 0 | 2 | 0 | 2 | 4 | 1 | 0 | 5 | 26 | 31 |
| 08:00～09:00 | 2 | 0 | 0 | 2 | 9 | 11 | 10 | 6 | 0 | 16 | 98 | 114 |
| 09:00～10:00 | 3 | 0 | 0 | 3 | 20 | 23 | 23 | 3 | 0 | 26 | 65 | 91 |
| 10:00～11:00 | 1 | 0 | 0 | 1 | 28 | 29 | 13 | 2 | 0 | 15 | 43 | 58 |
| 11:00～12:00 | 3 | 0 | 0 | 3 | 17 | 20 | 20 | 2 | 0 | 22 | 43 | 65 |
| 12:00～13:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 11 | 11 | 25 | 3 | 0 | 28 | 58 | 86 |
| 13:00～14:00 | 3 | 0 | 0 | 3 | 12 | 15 | 45 | 2 | 0 | 47 | 43 | 90 |
| 14:00～15:00 | 1 | 0 | 0 | 1 | 16 | 17 | 30 | 2 | 0 | 32 | 48 | 80 |
| 15:00～16:00 | 2 | 0 | 0 | 2 | 12 | 14 | 58 | 2 | 0 | 60 | 43 | 103 |
| 16:00～17:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 13 | 13 | 137 | 2 | 0 | 139 | 43 | 182 |
| 17:00～18:00 | 4 | 0 | 0 | 4 | 9 | 13 | 101 | 3 | 0 | 104 | 60 | 164 |
| 18:00～19:00 | 5 | 0 | 0 | 5 | 3 | 8 | 35 | 6 | 0 | 41 | 98 | 139 |
| 19:00～20:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 25 | 2 | 0 | 27 | 56 | 83 |
| 20:00～21:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 38 | 2 | 0 | 40 | 42 | 82 |
| 21:00～22:00 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 20 | 1 | 0 | 21 | 30 | 51 |
| 合 計 | 27 | 0 | 0 | 27 | 150 | 177 | 584 | 39 | 0 | 623 | 803 | 1,426 |

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。

| 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 | 0 | 10 | 0 | 0 | 10 | 0 |
| 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 |

| 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。

| 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 |

| 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 | 75 | 492 | 5,988 | 20 | 5 | 6,013 | 763 | 6,776 |
| 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 | 25 | 163 |
| 08:00~09:00 | 41 | 0 | 0 | 41 | 5 | 46 | 259 | 3 | 1 | 263 | 94 | 357 |
| 09:00~10:00 | 36 | 0 | 0 | 36 | 10 | 46 | 389 | 1 | 0 | 390 | 63 | 453 |
| 10:00~11:00 | 30 | 0 | 0 | 30 | 13 | 43 | 431 | 1 | 0 | 432 | 40 | 472 |
| 11:00~12:00 | 36 | 0 | 0 | 36 | 8 | 44 | 436 | 1 | 0 | 437 | 40 | 477 |
| 12:00~13:00 | 28 | 0 | 0 | 28 | 6 | 34 | 510 | 1 | 0 | 511 | 55 | 566 |
| 13:00~14:00 | 27 | 0 | 0 | 27 | 5 | 32 | 455 | 1 | 0 | 456 | 40 | 496 |
| 14:00~15:00 | 26 | 0 | 0 | 26 | 7 | 33 | 476 | 1 | 0 | 477 | 46 | 523 |
| 15:00~16:00 | 25 | 0 | 0 | 25 | 6 | 31 | 558 | 1 | 0 | 559 | 40 | 599 |
| 16:00~17:00 | 31 | 0 | 0 | 31 | 6 | 37 | 508 | 1 | 0 | 509 | 40 | 549 |
| 17:00~18:00 | 26 | 0 | 0 | 26 | 4 | 30 | 445 | 1 | 0 | 446 | 58 | 504 |
| 18:00~19:00 | 29 | 0 | 0 | 29 | 2 | 31 | 411 | 3 | 1 | 415 | 93 | 508 |
| 19:00~20:00 | 17 | 0 | 0 | 17 | 0 | 17 | 338 | 1 | 0 | 339 | 52 | 391 |
| 20:00~21:00 | 8 | 0 | 0 | 8 | 0 | 8 | 324 | 1 | 0 | 325 | 39 | 364 |
| 21:00~22:00 | 14 | 0 | 0 | 14 | 0 | 14 | 227 | 1 | 0 | 228 | 29 | 257 |
| 合計 | 417 | 0 | 0 | 417 | 72 | 489 | 5,988 | 19 | 2 | 6,009 | 760 | 6,769 |

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。

| 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 |

| 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 | 75 | 444 | 5,349 | 20 | 5 | 5,374 | 763 | 6,137 |
| 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 | 25 | 159 |
| 08:00~09:00 | 25 | 0 | 0 | 25 | 5 | 30 | 268 | 3 | 1 | 272 | 94 | 366 |
| 09:00~10:00 | 36 | 0 | 0 | 36 | 10 | 46 | 282 | 1 | 0 | 283 | 63 | 346 |
| 10:00~11:00 | 23 | 0 | 0 | 23 | 13 | 36 | 267 | 1 | 0 | 268 | 40 | 308 |
| 11:00~12:00 | 34 | 0 | 0 | 34 | 8 | 42 | 312 | 1 | 0 | 313 | 40 | 353 |
| 12:00~13:00 | 24 | 0 | 0 | 24 | 6 | 30 | 437 | 1 | 0 | 438 | 55 | 493 |
| 13:00~14:00 | 23 | 0 | 0 | 23 | 5 | 28 | 376 | 1 | 0 | 377 | 40 | 417 |
| 14:00~15:00 | 23 | 0 | 0 | 23 | 7 | 30 | 438 | 1 | 0 | 439 | 46 | 485 |
| 15:00~16:00 | 20 | 0 | 0 | 20 | 6 | 26 | 531 | 1 | 0 | 532 | 40 | 572 |
| 16:00~17:00 | 31 | 0 | 0 | 31 | 6 | 37 | 561 | 1 | 0 | 562 | 40 | 602 |
| 17:00~18:00 | 29 | 0 | 0 | 29 | 4 | 33 | 435 | 1 | 0 | 436 | 58 | 494 |
| 18:00~19:00 | 26 | 0 | 0 | 26 | 2 | 28 | 386 | 3 | 1 | 390 | 93 | 483 |
| 19:00~20:00 | 15 | 0 | 0 | 15 | 0 | 15 | 308 | 1 | 0 | 309 | 52 | 361 |
| 20:00~21:00 | 16 | 0 | 0 | 16 | 0 | 16 | 324 | 1 | 0 | 325 | 39 | 364 |
| 21:00~22:00 | 12 | 0 | 0 | 12 | 0 | 12 | 239 | 1 | 0 | 240 | 29 | 269 |
| 合計 | 369 | 0 | 0 | 369 | 72 | 441 | 5,349 | 19 | 2 | 5,370 | 760 | 6,130 |

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。

| 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 |

| 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 | 21 | 860 | 9,164 | 6 | 1 | 9,171 | 216 | 9,387 |
| 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 | 27 | 553 |
| 09:00~10:00 | 48 | 0 | 0 | 48 | 3 | 51 | 704 | 0 | 0 | 704 | 18 | 722 |
| 10:00~11:00 | 57 | 0 | 0 | 57 | 3 | 60 | 766 | 0 | 0 | 766 | 12 | 778 |
| 11:00~12:00 | 45 | 0 | 0 | 45 | 2 | 47 | 673 | 0 | 0 | 673 | 12 | 685 |
| 12:00~13:00 | 55 | 0 | 0 | 55 | 1 | 56 | 760 | 0 | 0 | 760 | 15 | 775 |
| 13:00~14:00 | 52 | 0 | 0 | 52 | 2 | 54 | 751 | 0 | 0 | 751 | 12 | 763 |
| 14:00~15:00 | 51 | 0 | 0 | 51 | 2 | 53 | 665 | 0 | 0 | 665 | 13 | 678 |
| 15:00~16:00 | 47 | 0 | 0 | 47 | 2 | 49 | 692 | 0 | 0 | 692 | 12 | 704 |
| 16:00~17:00 | 75 | 0 | 0 | 75 | 1 | 76 | 711 | 0 | 0 | 711 | 12 | 723 |
| 17:00~18:00 | 67 | 0 | 0 | 67 | 1 | 68 | 609 | 0 | 0 | 609 | 16 | 625 |
| 18:00~19:00 | 54 | 0 | 0 | 54 | 0 | 54 | 590 | 1 | 0 | 591 | 27 | 618 |
| 19:00~20:00 | 57 | 0 | 0 | 57 | 0 | 57 | 474 | 0 | 0 | 474 | 15 | 489 |
| 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 | 18 | 857 | 9,164 | 2 | 0 | 9,166 | 217 | 9,383 |

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。

| 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 |

| 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 | 21 | 815 | 7,823 | 6 | 1 | 7,830 | 216 | 8,046 |
| 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 | 27 | 371 |
| 09:00~10:00 | 54 | 0 | 0 | 54 | 3 | 57 | 418 | 0 | 0 | 418 | 18 | 436 |
| 10:00~11:00 | 62 | 0 | 0 | 62 | 3 | 65 | 465 | 0 | 0 | 465 | 12 | 477 |
| 11:00~12:00 | 52 | 0 | 0 | 52 | 2 | 54 | 504 | 0 | 0 | 504 | 12 | 516 |
| 12:00~13:00 | 49 | 0 | 0 | 49 | 1 | 50 | 565 | 0 | 0 | 565 | 15 | 580 |
| 13:00~14:00 | 53 | 0 | 0 | 53 | 2 | 55 | 581 | 0 | 0 | 581 | 12 | 593 |
| 14:00~15:00 | 46 | 0 | 0 | 46 | 2 | 48 | 574 | 0 | 0 | 574 | 13 | 587 |
| 15:00~16:00 | 56 | 0 | 0 | 56 | 2 | 58 | 668 | 0 | 0 | 668 | 12 | 680 |
| 16:00~17:00 | 66 | 0 | 0 | 66 | 1 | 67 | 707 | 0 | 0 | 707 | 12 | 719 |
| 17:00~18:00 | 68 | 0 | 0 | 68 | 1 | 69 | 697 | 0 | 0 | 697 | 16 | 713 |
| 18:00~19:00 | 80 | 0 | 0 | 80 | 0 | 80 | 622 | 1 | 0 | 623 | 27 | 650 |
| 19:00~20:00 | 53 | 0 | 0 | 53 | 0 | 53 | 533 | 0 | 0 | 533 | 15 | 548 |
| 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 | 18 | 812 | 7,823 | 2 | 0 | 7,825 | 217 | 8,042 |

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。

| 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 |

| 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 | 44 | 571 | 5,650 | 12 | 3 | 5,665 | 464 | 6,129 |
| 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 | 16 | 171 |
| 08:00~09:00 | 32 | 0 | 0 | 32 | 2 | 34 | 251 | 2 | 0 | 253 | 57 | 310 |
| 09:00~10:00 | 71 | 0 | 0 | 71 | 5 | 76 | 389 | 1 | 0 | 390 | 39 | 429 |
| 10:00~11:00 | 49 | 0 | 0 | 49 | 8 | 57 | 427 | 1 | 0 | 428 | 24 | 452 |
| 11:00~12:00 | 38 | 0 | 0 | 38 | 5 | 43 | 445 | 1 | 0 | 446 | 24 | 470 |
| 12:00~13:00 | 34 | 0 | 0 | 34 | 3 | 37 | 437 | 1 | 0 | 438 | 33 | 471 |
| 13:00~14:00 | 41 | 0 | 0 | 41 | 3 | 44 | 442 | 1 | 0 | 443 | 24 | 467 |
| 14:00~15:00 | 40 | 0 | 0 | 40 | 4 | 44 | 408 | 1 | 0 | 409 | 27 | 436 |
| 15:00~16:00 | 36 | 0 | 0 | 36 | 3 | 39 | 431 | 1 | 0 | 432 | 24 | 456 |
| 16:00~17:00 | 40 | 0 | 0 | 40 | 4 | 44 | 549 | 1 | 0 | 550 | 24 | 574 |
| 17:00~18:00 | 33 | 0 | 0 | 33 | 2 | 35 | 422 | 1 | 0 | 423 | 35 | 458 |
| 18:00~19:00 | 31 | 0 | 0 | 31 | 1 | 32 | 414 | 2 | 0 | 416 | 57 | 473 |
| 19:00~20:00 | 21 | 0 | 0 | 21 | 0 | 21 | 323 | 1 | 0 | 324 | 31 | 355 |
| 20:00~21:00 | 10 | 0 | 0 | 10 | 0 | 10 | 259 | 1 | 0 | 260 | 24 | 284 |
| 21:00~22:00 | 14 | 0 | 0 | 14 | 0 | 14 | 198 | 0 | 0 | 198 | 18 | 216 |
| 合 計 | 527 | 0 | 0 | 527 | 40 | 567 | 5,650 | 15 | 0 | 5,665 | 461 | 6,126 |

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。

| 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 |

| 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 | 44 | 459 | 4,483 | 12 | 3 | 4,498 | 464 | 4,962 |
| 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 | 16 | 110 |
| 08:00~09:00 | 23 | 0 | 0 | 23 | 2 | 25 | 240 | 2 | 0 | 242 | 57 | 299 |
| 09:00~10:00 | 36 | 0 | 0 | 36 | 5 | 41 | 359 | 1 | 0 | 360 | 39 | 399 |
| 10:00~11:00 | 34 | 0 | 0 | 34 | 8 | 42 | 333 | 1 | 0 | 334 | 24 | 358 |
| 11:00~12:00 | 43 | 0 | 0 | 43 | 5 | 48 | 331 | 1 | 0 | 332 | 24 | 356 |
| 12:00~13:00 | 27 | 0 | 0 | 27 | 3 | 30 | 365 | 1 | 0 | 366 | 33 | 399 |
| 13:00~14:00 | 42 | 0 | 0 | 42 | 3 | 45 | 390 | 1 | 0 | 391 | 24 | 415 |
| 14:00~15:00 | 28 | 0 | 0 | 28 | 4 | 32 | 357 | 1 | 0 | 358 | 27 | 385 |
| 15:00~16:00 | 20 | 0 | 0 | 20 | 3 | 23 | 317 | 1 | 0 | 318 | 24 | 342 |
| 16:00~17:00 | 26 | 0 | 0 | 26 | 4 | 30 | 369 | 1 | 0 | 370 | 24 | 394 |
| 17:00~18:00 | 22 | 0 | 0 | 22 | 2 | 24 | 323 | 1 | 0 | 324 | 35 | 359 |
| 18:00~19:00 | 34 | 0 | 0 | 34 | 1 | 35 | 311 | 2 | 0 | 313 | 57 | 370 |
| 19:00~20:00 | 18 | 0 | 0 | 18 | 0 | 18 | 231 | 1 | 0 | 232 | 31 | 263 |
| 20:00~21:00 | 12 | 0 | 0 | 12 | 0 | 12 | 224 | 1 | 0 | 225 | 24 | 249 |
| 21:00~22:00 | 14 | 0 | 0 | 14 | 0 | 14 | 178 | 0 | 0 | 178 | 18 | 196 |
| 合 計 | 415 | 0 | 0 | 415 | 40 | 455 | 4,483 | 15 | 0 | 4,498 | 461 | 4,959 |

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。

| 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 |

| 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 | 101 | 0 | 0 | 101 | 31 | 132 | 4,773 | 8 | 2 | 4,783 | 313 | 5,096 |
| 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 | 2 | 14 | 265 | 1 | 0 | 266 | 38 | 304 |
| 09:00~10:00 | 10 | 0 | 0 | 10 | 4 | 14 | 388 | 1 | 0 | 389 | 25 | 414 |
| 10:00~11:00 | 5 | 0 | 0 | 5 | 5 | 10 | 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 | 2 | 11 | 386 | 1 | 0 | 387 | 22 | 409 |
| 13:00~14:00 | 10 | 0 | 0 | 10 | 2 | 12 | 371 | 0 | 0 | 371 | 17 | 388 |
| 14:00~15:00 | 9 | 0 | 0 | 9 | 3 | 12 | 353 | 0 | 0 | 353 | 19 | 372 |
| 15:00~16:00 | 3 | 0 | 0 | 3 | 2 | 5 | 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 | 23 | 319 |
| 18:00~19:00 | 8 | 0 | 0 | 8 | 0 | 8 | 315 | 1 | 0 | 316 | 37 | 353 |
| 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 | 11 | 182 |
| 合 計 | 101 | 0 | 0 | 101 | 27 | 128 | 4,773 | 5 | 0 | 4,778 | 308 | 5,086 |

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。

| 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 |

| 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 | 31 | 112 | 4,026 | 8 | 2 | 4,036 | 313 | 4,349 |
| 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 | 2 | 8 | 165 | 1 | 0 | 166 | 38 | 204 |
| 09:00~10:00 | 5 | 0 | 0 | 5 | 4 | 9 | 220 | 1 | 0 | 221 | 25 | 246 |
| 10:00~11:00 | 7 | 0 | 0 | 7 | 5 | 12 | 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 | 2 | 7 | 286 | 1 | 0 | 287 | 22 | 309 |
| 13:00~14:00 | 9 | 0 | 0 | 9 | 2 | 11 | 293 | 0 | 0 | 293 | 17 | 310 |
| 14:00~15:00 | 2 | 0 | 0 | 2 | 3 | 5 | 306 | 0 | 0 | 306 | 19 | 325 |
| 15:00~16:00 | 10 | 0 | 0 | 10 | 2 | 12 | 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 | 23 | 370 |
| 18:00~19:00 | 8 | 0 | 0 | 8 | 0 | 8 | 341 | 1 | 0 | 342 | 37 | 379 |
| 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 | 11 | 181 |
| 合 計 | 81 | 0 | 0 | 81 | 27 | 108 | 4,026 | 5 | 0 | 4,031 | 308 | 4,339 |

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。

| 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 |

| 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 | 31 | 970 | 8,657 | 13 | 0 | 8,670 | 515 | 9,185 |
| 06:00~07:00 | 29 | 0 | 0 | 29 | 0 | 29 | 143 | 0 | 0 | 143 | 5 | 148 |
| 07:00~08:00 | 74 | 0 | 0 | 74 | 0 | 74 | 244 | 0 | 0 | 244 | 17 | 261 |
| 08:00~09:00 | 76 | 0 | 0 | 76 | 3 | 79 | 510 | 2 | 0 | 512 | 63 | 575 |
| 09:00~10:00 | 77 | 0 | 0 | 77 | 6 | 83 | 700 | 1 | 0 | 701 | 42 | 743 |
| 10:00~11:00 | 63 | 0 | 0 | 63 | 9 | 72 | 726 | 1 | 0 | 727 | 27 | 754 |
| 11:00~12:00 | 62 | 0 | 0 | 62 | 5 | 67 | 704 | 1 | 0 | 705 | 27 | 732 |
| 12:00~13:00 | 59 | 0 | 0 | 59 | 3 | 62 | 743 | 1 | 0 | 744 | 38 | 782 |
| 13:00~14:00 | 47 | 0 | 0 | 47 | 4 | 51 | 678 | 1 | 0 | 679 | 27 | 706 |
| 14:00~15:00 | 54 | 0 | 0 | 54 | 5 | 59 | 601 | 1 | 0 | 602 | 30 | 632 |
| 15:00~16:00 | 49 | 0 | 0 | 49 | 3 | 52 | 600 | 1 | 0 | 601 | 27 | 628 |
| 16:00~17:00 | 73 | 0 | 0 | 73 | 4 | 77 | 682 | 1 | 0 | 683 | 27 | 710 |
| 17:00~18:00 | 73 | 0 | 0 | 73 | 3 | 76 | 684 | 1 | 0 | 685 | 38 | 723 |
| 18:00~19:00 | 70 | 0 | 0 | 70 | 1 | 71 | 566 | 2 | 0 | 568 | 63 | 631 |
| 19:00~20:00 | 77 | 0 | 0 | 77 | 0 | 77 | 378 | 1 | 0 | 379 | 35 | 414 |
| 20:00~21:00 | 37 | 0 | 0 | 37 | 0 | 37 | 345 | 1 | 0 | 346 | 26 | 372 |
| 21:00~22:00 | 19 | 0 | 0 | 19 | 0 | 19 | 353 | 0 | 0 | 353 | 19 | 372 |
| 合計 | 939 | 0 | 0 | 939 | 46 | 985 | 8,657 | 15 | 0 | 8,672 | 511 | 9,183 |

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。

| 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 |

| 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 | 49 | 1,055 | 9,161 | 13 | 0 | 9,174 | 515 | 9,689 |
| 06:00~07:00 | 21 | 0 | 0 | 21 | 0 | 21 | 160 | 0 | 0 | 160 | 5 | 165 |
| 07:00~08:00 | 47 | 0 | 0 | 47 | 0 | 47 | 185 | 0 | 0 | 185 | 17 | 202 |
| 08:00~09:00 | 65 | 0 | 0 | 65 | 3 | 68 | 369 | 2 | 0 | 371 | 63 | 434 |
| 09:00~10:00 | 90 | 0 | 0 | 90 | 6 | 96 | 522 | 1 | 0 | 523 | 42 | 565 |
| 10:00~11:00 | 58 | 0 | 0 | 58 | 9 | 67 | 602 | 1 | 0 | 603 | 27 | 630 |
| 11:00~12:00 | 47 | 0 | 0 | 47 | 5 | 52 | 659 | 1 | 0 | 660 | 27 | 687 |
| 12:00~13:00 | 67 | 0 | 0 | 67 | 3 | 70 | 650 | 1 | 0 | 651 | 38 | 689 |
| 13:00~14:00 | 88 | 0 | 0 | 88 | 4 | 92 | 661 | 1 | 0 | 662 | 27 | 689 |
| 14:00~15:00 | 58 | 0 | 0 | 58 | 5 | 63 | 705 | 1 | 0 | 706 | 30 | 736 |
| 15:00~16:00 | 85 | 0 | 0 | 85 | 3 | 88 | 811 | 1 | 0 | 812 | 27 | 839 |
| 16:00~17:00 | 91 | 0 | 0 | 91 | 4 | 95 | 857 | 1 | 0 | 858 | 27 | 885 |
| 17:00~18:00 | 69 | 0 | 0 | 69 | 3 | 72 | 743 | 1 | 0 | 744 | 38 | 782 |
| 18:00~19:00 | 90 | 0 | 0 | 90 | 1 | 91 | 690 | 2 | 0 | 692 | 63 | 755 |
| 19:00~20:00 | 65 | 0 | 0 | 65 | 0 | 65 | 581 | 1 | 0 | 582 | 35 | 617 |
| 20:00~21:00 | 38 | 0 | 0 | 38 | 0 | 38 | 511 | 1 | 0 | 512 | 26 | 538 |
| 21:00~22:00 | 27 | 0 | 0 | 27 | 0 | 27 | 455 | 0 | 0 | 455 | 19 | 474 |
| 合 計 | 1,006 | 0 | 0 | 1,006 | 46 | 1,052 | 9,161 | 15 | 0 | 9,176 | 511 | 9,687 |

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 | 153 | 385 | 2,705 | 31 | 20 | 2,756 | 1,275 | 4,031 |
| 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 | 50 | 225 |
| 08:00~09:00 | 17 | 0 | 0 | 17 | 9 | 26 | 203 | 4 | 3 | 210 | 122 | 332 |
| 09:00~10:00 | 16 | 0 | 0 | 16 | 20 | 36 | 191 | 2 | 2 | 195 | 105 | 300 |
| 10:00~11:00 | 17 | 0 | 0 | 17 | 28 | 45 | 200 | 2 | 1 | 203 | 77 | 280 |
| 11:00~12:00 | 16 | 0 | 0 | 16 | 17 | 33 | 191 | 2 | 1 | 194 | 77 | 271 |
| 12:00~13:00 | 13 | 0 | 0 | 13 | 11 | 24 | 149 | 2 | 1 | 152 | 93 | 245 |
| 13:00~14:00 | 16 | 0 | 0 | 16 | 12 | 28 | 185 | 2 | 1 | 188 | 77 | 265 |
| 14:00~15:00 | 17 | 0 | 0 | 17 | 16 | 33 | 200 | 2 | 1 | 203 | 75 | 278 |
| 15:00~16:00 | 16 | 0 | 0 | 16 | 12 | 28 | 188 | 2 | 1 | 191 | 77 | 268 |
| 16:00~17:00 | 16 | 0 | 0 | 16 | 13 | 29 | 182 | 2 | 1 | 185 | 77 | 262 |
| 17:00~18:00 | 17 | 0 | 0 | 17 | 9 | 26 | 193 | 2 | 2 | 197 | 105 | 302 |
| 18:00~19:00 | 17 | 0 | 0 | 17 | 3 | 20 | 197 | 4 | 3 | 204 | 127 | 331 |
| 19:00~20:00 | 13 | 0 | 0 | 13 | 0 | 13 | 152 | 2 | 1 | 155 | 89 | 244 |
| 20:00~21:00 | 11 | 0 | 0 | 11 | 0 | 11 | 122 | 2 | 1 | 125 | 65 | 190 |
| 21:00~22:00 | 9 | 0 | 0 | 9 | 0 | 9 | 111 | 1 | 1 | 113 | 43 | 156 |
| 合 計 | 232 | 0 | 0 | 232 | 150 | 382 | 2,705 | 32 | 21 | 2,758 | 1,272 | 4,030 |

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。

| 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 | 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 |

| 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 | 171 | 0 | 0 | 171 | 114 | 285 | 2,972 | 10 | 0 | 2,982 | 765 | 3,747 |
| 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 | 30 | 220 |
| 08:00～09:00 | 13 | 0 | 0 | 13 | 7 | 20 | 223 | 1 | 0 | 224 | 73 | 297 |
| 09:00～10:00 | 12 | 0 | 0 | 12 | 16 | 28 | 210 | 1 | 0 | 211 | 62 | 273 |
| 10:00～11:00 | 13 | 0 | 0 | 13 | 21 | 34 | 219 | 1 | 0 | 220 | 48 | 268 |
| 11:00～12:00 | 12 | 0 | 0 | 12 | 12 | 24 | 210 | 1 | 0 | 211 | 48 | 259 |
| 12:00～13:00 | 9 | 0 | 0 | 9 | 8 | 17 | 164 | 1 | 0 | 165 | 54 | 219 |
| 13:00～14:00 | 12 | 0 | 0 | 12 | 9 | 21 | 203 | 1 | 0 | 204 | 48 | 252 |
| 14:00～15:00 | 13 | 0 | 0 | 13 | 12 | 25 | 219 | 1 | 0 | 220 | 47 | 267 |
| 15:00～16:00 | 12 | 0 | 0 | 12 | 9 | 21 | 206 | 1 | 0 | 207 | 48 | 255 |
| 16:00～17:00 | 11 | 0 | 0 | 11 | 11 | 22 | 200 | 1 | 0 | 201 | 48 | 249 |
| 17:00～18:00 | 12 | 0 | 0 | 12 | 6 | 18 | 213 | 1 | 0 | 214 | 62 | 276 |
| 18:00～19:00 | 12 | 0 | 0 | 12 | 3 | 15 | 217 | 1 | 0 | 218 | 78 | 296 |
| 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 | 40 | 175 |
| 21:00～22:00 | 7 | 0 | 0 | 7 | 0 | 7 | 121 | 0 | 0 | 121 | 26 | 147 |
| 合 計 | 171 | 0 | 0 | 171 | 114 | 285 | 2,972 | 13 | 0 | 2,985 | 772 | 3,757 |

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。

| 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 |

| 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 | 65 | 754 | 7,493 | 13 | 35 | 7,541 | 1,018 | 8,559 |
| 06:00～07:00 | 17 | 0 | 0 | 17 | 0 | 17 | 190 | 0 | 0 | 190 | 10 | 200 |
| 07:00～08:00 | 44 | 0 | 0 | 44 | 0 | 44 | 479 | 0 | 1 | 480 | 39 | 519 |
| 08:00～09:00 | 52 | 0 | 0 | 52 | 4 | 56 | 562 | 2 | 4 | 568 | 96 | 664 |
| 09:00～10:00 | 49 | 0 | 0 | 49 | 9 | 58 | 529 | 1 | 3 | 533 | 83 | 616 |
| 10:00～11:00 | 51 | 0 | 0 | 51 | 11 | 62 | 553 | 1 | 2 | 556 | 62 | 618 |
| 11:00～12:00 | 49 | 0 | 0 | 49 | 8 | 57 | 529 | 1 | 2 | 532 | 62 | 594 |
| 12:00～13:00 | 38 | 0 | 0 | 38 | 6 | 44 | 414 | 1 | 3 | 418 | 74 | 492 |
| 13:00～14:00 | 47 | 0 | 0 | 47 | 5 | 52 | 512 | 1 | 2 | 515 | 62 | 577 |
| 14:00～15:00 | 51 | 0 | 0 | 51 | 6 | 57 | 553 | 1 | 2 | 556 | 60 | 616 |
| 15:00～16:00 | 48 | 0 | 0 | 48 | 5 | 53 | 520 | 1 | 2 | 523 | 62 | 585 |
| 16:00～17:00 | 46 | 0 | 0 | 46 | 6 | 52 | 504 | 1 | 2 | 507 | 62 | 569 |
| 17:00～18:00 | 49 | 0 | 0 | 49 | 4 | 53 | 537 | 1 | 3 | 541 | 83 | 624 |
| 18:00～19:00 | 50 | 0 | 0 | 50 | 2 | 52 | 546 | 2 | 4 | 552 | 101 | 653 |
| 19:00～20:00 | 39 | 0 | 0 | 39 | 0 | 39 | 421 | 1 | 2 | 424 | 71 | 495 |
| 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 | 33 | 340 |
| 合 計 | 689 | 0 | 0 | 689 | 66 | 755 | 7,493 | 15 | 35 | 7,543 | 1,012 | 8,555 |

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。

| 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 |

| 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 | 65 | 773 | 8,489 | 13 | 35 | 8,537 | 1,018 | 9,555 |
| 06:00～07:00 | 18 | 0 | 0 | 18 | 0 | 18 | 216 | 0 | 0 | 216 | 10 | 226 |
| 07:00～08:00 | 45 | 0 | 0 | 45 | 0 | 45 | 543 | 0 | 1 | 544 | 39 | 583 |
| 08:00～09:00 | 53 | 0 | 0 | 53 | 4 | 57 | 637 | 2 | 4 | 643 | 96 | 739 |
| 09:00～10:00 | 50 | 0 | 0 | 50 | 9 | 59 | 598 | 1 | 3 | 602 | 83 | 685 |
| 10:00～11:00 | 52 | 0 | 0 | 52 | 11 | 63 | 627 | 1 | 2 | 630 | 62 | 692 |
| 11:00～12:00 | 50 | 0 | 0 | 50 | 8 | 58 | 598 | 1 | 2 | 601 | 62 | 663 |
| 12:00～13:00 | 39 | 0 | 0 | 39 | 6 | 45 | 468 | 1 | 3 | 472 | 74 | 546 |
| 13:00～14:00 | 48 | 0 | 0 | 48 | 5 | 53 | 580 | 1 | 2 | 583 | 62 | 645 |
| 14:00～15:00 | 52 | 0 | 0 | 52 | 6 | 58 | 627 | 1 | 2 | 630 | 60 | 690 |
| 15:00～16:00 | 49 | 0 | 0 | 49 | 5 | 54 | 590 | 1 | 2 | 593 | 62 | 655 |
| 16:00～17:00 | 48 | 0 | 0 | 48 | 6 | 54 | 571 | 1 | 2 | 574 | 62 | 636 |
| 17:00～18:00 | 51 | 0 | 0 | 51 | 4 | 55 | 608 | 1 | 3 | 612 | 83 | 695 |
| 18:00～19:00 | 52 | 0 | 0 | 52 | 2 | 54 | 618 | 2 | 4 | 624 | 101 | 725 |
| 19:00～20:00 | 40 | 0 | 0 | 40 | 0 | 40 | 478 | 1 | 2 | 481 | 71 | 552 |
| 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 | 33 | 380 |
| 合 計 | 708 | 0 | 0 | 708 | 66 | 774 | 8,489 | 15 | 35 | 8,539 | 1,012 | 9,551 |

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。

| 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 |

| 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 | 21 | 2,241 | 7,110 | 4 | 11 | 7,125 | 322 | 7,447 |
| 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 | 3 | 160 | 501 | 0 | 1 | 502 | 27 | 529 |
| 10:00～11:00 | 164 | 0 | 0 | 164 | 3 | 167 | 525 | 0 | 1 | 526 | 19 | 545 |
| 11:00～12:00 | 157 | 0 | 0 | 157 | 2 | 159 | 501 | 0 | 1 | 502 | 19 | 521 |
| 12:00～13:00 | 122 | 0 | 0 | 122 | 1 | 123 | 392 | 0 | 1 | 393 | 24 | 417 |
| 13:00～14:00 | 152 | 0 | 0 | 152 | 2 | 154 | 486 | 0 | 1 | 487 | 19 | 506 |
| 14:00～15:00 | 164 | 0 | 0 | 164 | 2 | 166 | 525 | 0 | 1 | 526 | 19 | 545 |
| 15:00～16:00 | 154 | 0 | 0 | 154 | 2 | 156 | 494 | 0 | 1 | 495 | 19 | 514 |
| 16:00～17:00 | 149 | 0 | 0 | 149 | 2 | 151 | 478 | 0 | 1 | 479 | 19 | 498 |
| 17:00～18:00 | 159 | 0 | 0 | 159 | 1 | 160 | 510 | 0 | 1 | 511 | 27 | 538 |
| 18:00～19:00 | 162 | 0 | 0 | 162 | 0 | 162 | 517 | 1 | 1 | 519 | 32 | 551 |
| 19:00～20:00 | 125 | 0 | 0 | 125 | 0 | 125 | 400 | 0 | 1 | 401 | 22 | 423 |
| 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 | 19 | 2,239 | 7,110 | 2 | 13 | 7,125 | 319 | 7,444 |

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。

| 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 | 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 |

| 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 | 2,423 | 0 | 0 | 2,423 | 21 | 2,444 | 6,825 | 4 | 11 | 6,840 | 322 | 7,162 |
| 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 | 3 | 174 | 482 | 0 | 1 | 483 | 27 | 510 |
| 10:00~11:00 | 179 | 0 | 0 | 179 | 3 | 182 | 504 | 0 | 1 | 505 | 19 | 524 |
| 11:00~12:00 | 171 | 0 | 0 | 171 | 2 | 173 | 482 | 0 | 1 | 483 | 19 | 502 |
| 12:00~13:00 | 134 | 0 | 0 | 134 | 1 | 135 | 376 | 0 | 1 | 377 | 24 | 401 |
| 13:00~14:00 | 166 | 0 | 0 | 166 | 2 | 168 | 466 | 0 | 1 | 467 | 19 | 486 |
| 14:00~15:00 | 179 | 0 | 0 | 179 | 2 | 181 | 504 | 0 | 1 | 505 | 19 | 524 |
| 15:00~16:00 | 168 | 0 | 0 | 168 | 2 | 170 | 475 | 0 | 1 | 476 | 19 | 495 |
| 16:00~17:00 | 163 | 0 | 0 | 163 | 2 | 165 | 459 | 0 | 1 | 460 | 19 | 479 |
| 17:00~18:00 | 173 | 0 | 0 | 173 | 1 | 174 | 489 | 0 | 1 | 490 | 27 | 517 |
| 18:00~19:00 | 176 | 0 | 0 | 176 | 0 | 176 | 497 | 1 | 1 | 499 | 32 | 531 |
| 19:00~20:00 | 136 | 0 | 0 | 136 | 0 | 136 | 384 | 0 | 1 | 385 | 22 | 407 |
| 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 | 19 | 2,442 | 6,825 | 2 | 13 | 6,840 | 319 | 7,159 |

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。

| 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 |

| 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 | 44 | 1,628 | 4,283 | 9 | 24 | 4,316 | 695 | 5,011 |
| 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 | 2 | 121 | 321 | 1 | 3 | 325 | 65 | 390 |
| 09:00～10:00 | 112 | 0 | 0 | 112 | 5 | 117 | 302 | 1 | 2 | 305 | 57 | 362 |
| 10:00～11:00 | 117 | 0 | 0 | 117 | 8 | 125 | 316 | 0 | 1 | 317 | 43 | 360 |
| 11:00～12:00 | 112 | 0 | 0 | 112 | 5 | 117 | 302 | 0 | 1 | 303 | 43 | 346 |
| 12:00～13:00 | 87 | 0 | 0 | 87 | 3 | 90 | 237 | 1 | 2 | 240 | 50 | 290 |
| 13:00～14:00 | 108 | 0 | 0 | 108 | 3 | 111 | 293 | 0 | 1 | 294 | 43 | 337 |
| 14:00～15:00 | 117 | 0 | 0 | 117 | 4 | 121 | 316 | 0 | 1 | 317 | 42 | 359 |
| 15:00～16:00 | 110 | 0 | 0 | 110 | 3 | 113 | 298 | 0 | 1 | 299 | 43 | 342 |
| 16:00～17:00 | 107 | 0 | 0 | 107 | 4 | 111 | 288 | 0 | 1 | 289 | 43 | 332 |
| 17:00～18:00 | 113 | 0 | 0 | 113 | 2 | 115 | 307 | 1 | 2 | 310 | 57 | 367 |
| 18:00～19:00 | 115 | 0 | 0 | 115 | 1 | 116 | 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 | 40 | 1,624 | 4,283 | 6 | 22 | 4,311 | 695 | 5,006 |

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。

| 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 |

| 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 | 44 | 1,118 | 2,920 | 9 | 24 | 2,953 | 695 | 3,648 |
| 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 | 2 | 83 | 219 | 1 | 3 | 223 | 65 | 288 |
| 09:00～10:00 | 76 | 0 | 0 | 76 | 5 | 81 | 206 | 1 | 2 | 209 | 57 | 266 |
| 10:00～11:00 | 79 | 0 | 0 | 79 | 8 | 87 | 216 | 0 | 1 | 217 | 43 | 260 |
| 11:00～12:00 | 76 | 0 | 0 | 76 | 5 | 81 | 206 | 0 | 1 | 207 | 43 | 250 |
| 12:00～13:00 | 59 | 0 | 0 | 59 | 3 | 62 | 161 | 1 | 2 | 164 | 50 | 214 |
| 13:00～14:00 | 73 | 0 | 0 | 73 | 3 | 76 | 200 | 0 | 1 | 201 | 43 | 244 |
| 14:00～15:00 | 79 | 0 | 0 | 79 | 4 | 83 | 216 | 0 | 1 | 217 | 42 | 259 |
| 15:00～16:00 | 75 | 0 | 0 | 75 | 3 | 78 | 203 | 0 | 1 | 204 | 43 | 247 |
| 16:00～17:00 | 72 | 0 | 0 | 72 | 4 | 76 | 197 | 0 | 1 | 198 | 43 | 241 |
| 17:00～18:00 | 77 | 0 | 0 | 77 | 2 | 79 | 209 | 1 | 2 | 212 | 57 | 269 |
| 18:00～19:00 | 78 | 0 | 0 | 78 | 1 | 79 | 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 | 40 | 1,114 | 2,920 | 6 | 22 | 2,948 | 695 | 3,643 |

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。

| 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 |

| 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 | 31 | 587 | 8,867 | 6 | 16 | 8,889 | 470 | 9,359 |
| 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 | 17 | 584 |
| 08:00～09:00 | 42 | 0 | 0 | 42 | 2 | 44 | 664 | 1 | 2 | 667 | 45 | 712 |
| 09:00～10:00 | 39 | 0 | 0 | 39 | 4 | 43 | 626 | 0 | 1 | 627 | 39 | 666 |
| 10:00～11:00 | 41 | 0 | 0 | 41 | 5 | 46 | 655 | 0 | 1 | 656 | 29 | 685 |
| 11:00～12:00 | 39 | 0 | 0 | 39 | 3 | 42 | 626 | 0 | 1 | 627 | 29 | 656 |
| 12:00～13:00 | 31 | 0 | 0 | 31 | 2 | 33 | 488 | 0 | 1 | 489 | 34 | 523 |
| 13:00～14:00 | 38 | 0 | 0 | 38 | 2 | 40 | 606 | 0 | 1 | 607 | 29 | 636 |
| 14:00～15:00 | 41 | 0 | 0 | 41 | 3 | 44 | 655 | 0 | 1 | 656 | 28 | 684 |
| 15:00～16:00 | 39 | 0 | 0 | 39 | 2 | 41 | 616 | 0 | 1 | 617 | 29 | 646 |
| 16:00～17:00 | 37 | 0 | 0 | 37 | 2 | 39 | 597 | 0 | 1 | 598 | 29 | 627 |
| 17:00～18:00 | 40 | 0 | 0 | 40 | 2 | 42 | 635 | 0 | 1 | 636 | 39 | 675 |
| 18:00～19:00 | 40 | 0 | 0 | 40 | 0 | 40 | 646 | 1 | 2 | 649 | 47 | 696 |
| 19:00～20:00 | 31 | 0 | 0 | 31 | 0 | 31 | 499 | 0 | 1 | 500 | 33 | 533 |
| 20:00～21:00 | 25 | 0 | 0 | 25 | 0 | 25 | 401 | 0 | 1 | 402 | 24 | 426 |
| 21:00～22:00 | 23 | 0 | 0 | 23 | 0 | 23 | 361 | 0 | 0 | 361 | 15 | 376 |
| 合 計 | 556 | 0 | 0 | 556 | 27 | 583 | 8,867 | 2 | 15 | 8,884 | 471 | 9,355 |

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。

| 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 |

| 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 | 31 | 510 | 8,213 | 6 | 16 | 8,235 | 470 | 8,705 |
| 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 | 17 | 542 |
| 08:00～09:00 | 36 | 0 | 0 | 36 | 2 | 38 | 616 | 1 | 2 | 619 | 45 | 664 |
| 09:00～10:00 | 34 | 0 | 0 | 34 | 4 | 38 | 579 | 0 | 1 | 580 | 39 | 619 |
| 10:00～11:00 | 35 | 0 | 0 | 35 | 5 | 40 | 607 | 0 | 1 | 608 | 29 | 637 |
| 11:00～12:00 | 34 | 0 | 0 | 34 | 3 | 37 | 579 | 0 | 1 | 580 | 29 | 609 |
| 12:00～13:00 | 26 | 0 | 0 | 26 | 2 | 28 | 453 | 0 | 1 | 454 | 34 | 488 |
| 13:00～14:00 | 33 | 0 | 0 | 33 | 2 | 35 | 561 | 0 | 1 | 562 | 29 | 591 |
| 14:00～15:00 | 35 | 0 | 0 | 35 | 3 | 38 | 607 | 0 | 1 | 608 | 28 | 636 |
| 15:00～16:00 | 33 | 0 | 0 | 33 | 2 | 35 | 571 | 0 | 1 | 572 | 29 | 601 |
| 16:00～17:00 | 32 | 0 | 0 | 32 | 2 | 34 | 553 | 0 | 1 | 554 | 29 | 583 |
| 17:00～18:00 | 34 | 0 | 0 | 34 | 2 | 36 | 589 | 0 | 1 | 590 | 39 | 629 |
| 18:00～19:00 | 35 | 0 | 0 | 35 | 0 | 35 | 597 | 1 | 2 | 600 | 47 | 647 |
| 19:00～20:00 | 27 | 0 | 0 | 27 | 0 | 27 | 462 | 0 | 1 | 463 | 33 | 496 |
| 20:00～21:00 | 22 | 0 | 0 | 22 | 0 | 22 | 371 | 0 | 1 | 372 | 24 | 396 |
| 21:00～22:00 | 20 | 0 | 0 | 20 | 0 | 20 | 335 | 0 | 0 | 335 | 15 | 350 |
| 合 計 | 479 | 0 | 0 | 479 | 27 | 506 | 8,213 | 2 | 15 | 8,230 | 471 | 8,701 |

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。

| 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 |

| 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 | 8 | 3,586 | 9,526 | 2 | 5 | 9,533 | 133 | 9,666 |
| 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 | 1 | 254 | 672 | 0 | 0 | 672 | 10 | 682 |
| 10:00～11:00 | 264 | 0 | 0 | 264 | 1 | 265 | 704 | 0 | 0 | 704 | 7 | 711 |
| 11:00～12:00 | 253 | 0 | 0 | 253 | 0 | 253 | 672 | 0 | 0 | 672 | 7 | 679 |
| 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 | 7 | 658 |
| 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 | 7 | 669 |
| 16:00～17:00 | 241 | 0 | 0 | 241 | 0 | 241 | 640 | 0 | 0 | 640 | 7 | 647 |
| 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 | 13 | 708 |
| 19:00～20:00 | 201 | 0 | 0 | 201 | 0 | 201 | 536 | 0 | 0 | 536 | 8 | 544 |
| 20:00～21:00 | 162 | 0 | 0 | 162 | 0 | 162 | 430 | 0 | 0 | 430 | 7 | 437 |
| 21:00～22:00 | 146 | 0 | 0 | 146 | 0 | 146 | 389 | 0 | 0 | 389 | 4 | 393 |
| 合 計 | 3,578 | 0 | 0 | 3,578 | 3 | 3,581 | 9,526 | 0 | 2 | 9,528 | 122 | 9,650 |

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。

| 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 |

| 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 | 3,189 | 0 | 0 | 3,189 | 8 | 3,197 | 7,730 | 2 | 5 | 7,737 | 133 | 7,870 |
| 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 | 1 | 226 | 545 | 0 | 0 | 545 | 10 | 555 |
| 10:00～11:00 | 236 | 0 | 0 | 236 | 1 | 237 | 571 | 0 | 0 | 571 | 7 | 578 |
| 11:00～12:00 | 225 | 0 | 0 | 225 | 0 | 225 | 545 | 0 | 0 | 545 | 7 | 552 |
| 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 | 7 | 535 |
| 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 | 7 | 544 |
| 16:00～17:00 | 214 | 0 | 0 | 214 | 0 | 214 | 520 | 0 | 0 | 520 | 7 | 527 |
| 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 | 13 | 577 |
| 19:00～20:00 | 179 | 0 | 0 | 179 | 0 | 179 | 435 | 0 | 0 | 435 | 8 | 443 |
| 20:00～21:00 | 144 | 0 | 0 | 144 | 0 | 144 | 350 | 0 | 0 | 350 | 7 | 357 |
| 21:00～22:00 | 130 | 0 | 0 | 130 | 0 | 130 | 315 | 0 | 0 | 315 | 4 | 319 |
| 合 計 | 3,189 | 0 | 0 | 3,189 | 3 | 3,192 | 7,730 | 0 | 2 | 7,732 | 122 | 7,854 |

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 | 153 | 262 | 2,211 | 41 | 20 | 2,272 | 850 | 3,122 |
| 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 | 27 | 169 |
| 08:00~09:00 | 8 | 0 | 0 | 8 | 9 | 17 | 166 | 6 | 0 | 172 | 104 | 276 |
| 09:00~10:00 | 8 | 0 | 0 | 8 | 20 | 28 | 156 | 3 | 0 | 159 | 69 | 228 |
| 10:00~11:00 | 8 | 0 | 0 | 8 | 28 | 36 | 163 | 2 | 0 | 165 | 45 | 210 |
| 11:00~12:00 | 8 | 0 | 0 | 8 | 17 | 25 | 156 | 2 | 0 | 158 | 45 | 203 |
| 12:00~13:00 | 6 | 0 | 0 | 6 | 11 | 17 | 122 | 3 | 0 | 125 | 61 | 186 |
| 13:00~14:00 | 7 | 0 | 0 | 7 | 12 | 19 | 152 | 2 | 0 | 154 | 45 | 199 |
| 14:00~15:00 | 8 | 0 | 0 | 8 | 16 | 24 | 163 | 2 | 0 | 165 | 51 | 216 |
| 15:00~16:00 | 8 | 0 | 0 | 8 | 12 | 20 | 153 | 2 | 0 | 155 | 45 | 200 |
| 16:00~17:00 | 7 | 0 | 0 | 7 | 13 | 20 | 149 | 2 | 0 | 151 | 45 | 196 |
| 17:00~18:00 | 8 | 0 | 0 | 8 | 9 | 17 | 158 | 3 | 0 | 161 | 63 | 224 |
| 18:00~19:00 | 8 | 0 | 0 | 8 | 3 | 11 | 161 | 6 | 0 | 167 | 104 | 271 |
| 19:00~20:00 | 6 | 0 | 0 | 6 | 0 | 6 | 124 | 2 | 0 | 126 | 58 | 184 |
| 20:00~21:00 | 5 | 0 | 0 | 5 | 0 | 5 | 100 | 2 | 0 | 102 | 44 | 146 |
| 21:00~22:00 | 4 | 0 | 0 | 4 | 0 | 4 | 91 | 1 | 0 | 92 | 32 | 124 |
| 合 計 | 109 | 0 | 0 | 109 | 150 | 259 | 2,211 | 39 | 0 | 2,250 | 845 | 3,095 |

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。

| 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 | 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 |

| 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 | 94 | 0 | 0 | 94 | 114 | 208 | 2,388 | 13 | 0 | 2,401 | 511 | 2,912 |
| 06:00～07:00 | 2 | 0 | 0 | 2 | 0 | 2 | 61 | 0 | 0 | 61 | 5 | 66 |
| 07:00～08:00 | 6 | 0 | 0 | 6 | 0 | 6 | 153 | 0 | 0 | 153 | 17 | 170 |
| 08:00～09:00 | 7 | 0 | 0 | 7 | 7 | 14 | 179 | 2 | 0 | 181 | 62 | 243 |
| 09:00～10:00 | 7 | 0 | 0 | 7 | 16 | 23 | 168 | 1 | 0 | 169 | 41 | 210 |
| 10:00～11:00 | 7 | 0 | 0 | 7 | 21 | 28 | 176 | 1 | 0 | 177 | 27 | 204 |
| 11:00～12:00 | 7 | 0 | 0 | 7 | 12 | 19 | 168 | 1 | 0 | 169 | 27 | 196 |
| 12:00～13:00 | 5 | 0 | 0 | 5 | 8 | 13 | 132 | 1 | 0 | 133 | 38 | 171 |
| 13:00～14:00 | 6 | 0 | 0 | 6 | 9 | 15 | 164 | 1 | 0 | 165 | 27 | 192 |
| 14:00～15:00 | 7 | 0 | 0 | 7 | 12 | 19 | 176 | 1 | 0 | 177 | 30 | 207 |
| 15:00～16:00 | 7 | 0 | 0 | 7 | 9 | 16 | 165 | 1 | 0 | 166 | 27 | 193 |
| 16:00～17:00 | 6 | 0 | 0 | 6 | 11 | 17 | 161 | 1 | 0 | 162 | 27 | 189 |
| 17:00～18:00 | 7 | 0 | 0 | 7 | 6 | 13 | 171 | 1 | 0 | 172 | 38 | 210 |
| 18:00～19:00 | 7 | 0 | 0 | 7 | 3 | 10 | 174 | 2 | 0 | 176 | 62 | 238 |
| 19:00～20:00 | 5 | 0 | 0 | 5 | 0 | 5 | 135 | 1 | 0 | 136 | 35 | 171 |
| 20:00～21:00 | 4 | 0 | 0 | 4 | 0 | 4 | 108 | 1 | 0 | 109 | 26 | 135 |
| 21:00～22:00 | 4 | 0 | 0 | 4 | 0 | 4 | 97 | 0 | 0 | 97 | 19 | 116 |
| 合 計 | 94 | 0 | 0 | 94 | 114 | 208 | 2,388 | 15 | 0 | 2,403 | 508 | 2,911 |

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。

| 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 |

| 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 | 497 | 0 | 0 | 497 | 65 | 562 | 5,962 | 17 | 4 | 5,983 | 678 | 6,661 |
| 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 | 22 | 404 |
| 08:00～09:00 | 37 | 0 | 0 | 37 | 4 | 41 | 447 | 3 | 1 | 451 | 83 | 534 |
| 09:00～10:00 | 35 | 0 | 0 | 35 | 9 | 44 | 421 | 1 | 0 | 422 | 54 | 476 |
| 10:00～11:00 | 37 | 0 | 0 | 37 | 11 | 48 | 440 | 1 | 0 | 441 | 36 | 477 |
| 11:00～12:00 | 35 | 0 | 0 | 35 | 8 | 43 | 421 | 1 | 0 | 422 | 36 | 458 |
| 12:00～13:00 | 27 | 0 | 0 | 27 | 6 | 33 | 329 | 1 | 0 | 330 | 48 | 378 |
| 13:00～14:00 | 34 | 0 | 0 | 34 | 5 | 39 | 407 | 1 | 0 | 408 | 36 | 444 |
| 14:00～15:00 | 37 | 0 | 0 | 37 | 6 | 43 | 440 | 1 | 0 | 441 | 40 | 481 |
| 15:00～16:00 | 35 | 0 | 0 | 35 | 5 | 40 | 414 | 1 | 0 | 415 | 36 | 451 |
| 16:00～17:00 | 33 | 0 | 0 | 33 | 6 | 39 | 401 | 1 | 0 | 402 | 36 | 438 |
| 17:00～18:00 | 36 | 0 | 0 | 36 | 4 | 40 | 427 | 1 | 0 | 428 | 49 | 477 |
| 18:00～19:00 | 36 | 0 | 0 | 36 | 2 | 38 | 434 | 3 | 1 | 438 | 83 | 521 |
| 19:00～20:00 | 28 | 0 | 0 | 28 | 0 | 28 | 336 | 1 | 0 | 337 | 47 | 384 |
| 20:00～21:00 | 22 | 0 | 0 | 22 | 0 | 22 | 270 | 1 | 0 | 271 | 34 | 305 |
| 21:00～22:00 | 20 | 0 | 0 | 20 | 0 | 20 | 243 | 1 | 0 | 244 | 26 | 270 |
| 合 計 | 497 | 0 | 0 | 497 | 66 | 563 | 5,962 | 19 | 2 | 5,983 | 672 | 6,655 |

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。

| 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 |

| 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 | 65 | 502 | 6,187 | 17 | 4 | 6,208 | 678 | 6,886 |
| 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 | 22 | 419 |
| 08:00～09:00 | 33 | 0 | 0 | 33 | 4 | 37 | 464 | 3 | 1 | 468 | 83 | 551 |
| 09:00～10:00 | 31 | 0 | 0 | 31 | 9 | 40 | 436 | 1 | 0 | 437 | 54 | 491 |
| 10:00～11:00 | 32 | 0 | 0 | 32 | 11 | 43 | 457 | 1 | 0 | 458 | 36 | 494 |
| 11:00～12:00 | 31 | 0 | 0 | 31 | 8 | 39 | 436 | 1 | 0 | 437 | 36 | 473 |
| 12:00～13:00 | 24 | 0 | 0 | 24 | 6 | 30 | 341 | 1 | 0 | 342 | 48 | 390 |
| 13:00～14:00 | 30 | 0 | 0 | 30 | 5 | 35 | 423 | 1 | 0 | 424 | 36 | 460 |
| 14:00～15:00 | 32 | 0 | 0 | 32 | 6 | 38 | 457 | 1 | 0 | 458 | 40 | 498 |
| 15:00～16:00 | 30 | 0 | 0 | 30 | 5 | 35 | 430 | 1 | 0 | 431 | 36 | 467 |
| 16:00～17:00 | 29 | 0 | 0 | 29 | 6 | 35 | 417 | 1 | 0 | 418 | 36 | 454 |
| 17:00～18:00 | 31 | 0 | 0 | 31 | 4 | 35 | 444 | 1 | 0 | 445 | 49 | 494 |
| 18:00～19:00 | 32 | 0 | 0 | 32 | 2 | 34 | 449 | 3 | 1 | 453 | 83 | 536 |
| 19:00～20:00 | 25 | 0 | 0 | 25 | 0 | 25 | 348 | 1 | 0 | 349 | 47 | 396 |
| 20:00～21:00 | 20 | 0 | 0 | 20 | 0 | 20 | 280 | 1 | 0 | 281 | 34 | 315 |
| 21:00～22:00 | 18 | 0 | 0 | 18 | 0 | 18 | 252 | 1 | 0 | 253 | 26 | 279 |
| 合 計 | 437 | 0 | 0 | 437 | 66 | 503 | 6,187 | 19 | 2 | 6,208 | 672 | 6,880 |

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。

| 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 |

| 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 | 21 | 603 | 5,936 | 6 | 1 | 5,943 | 216 | 6,159 |
| 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 | 27 | 473 |
| 09:00～10:00 | 41 | 0 | 0 | 41 | 3 | 44 | 419 | 0 | 0 | 419 | 18 | 437 |
| 10:00～11:00 | 43 | 0 | 0 | 43 | 3 | 46 | 439 | 0 | 0 | 439 | 12 | 451 |
| 11:00～12:00 | 41 | 0 | 0 | 41 | 2 | 43 | 419 | 0 | 0 | 419 | 12 | 431 |
| 12:00～13:00 | 32 | 0 | 0 | 32 | 1 | 33 | 327 | 0 | 0 | 327 | 15 | 342 |
| 13:00～14:00 | 40 | 0 | 0 | 40 | 2 | 42 | 405 | 0 | 0 | 405 | 12 | 417 |
| 14:00～15:00 | 43 | 0 | 0 | 43 | 2 | 45 | 439 | 0 | 0 | 439 | 13 | 452 |
| 15:00～16:00 | 40 | 0 | 0 | 40 | 2 | 42 | 413 | 0 | 0 | 413 | 12 | 425 |
| 16:00～17:00 | 39 | 0 | 0 | 39 | 2 | 41 | 399 | 0 | 0 | 399 | 12 | 411 |
| 17:00～18:00 | 42 | 0 | 0 | 42 | 1 | 43 | 425 | 0 | 0 | 425 | 16 | 441 |
| 18:00～19:00 | 42 | 0 | 0 | 42 | 0 | 42 | 433 | 1 | 0 | 434 | 27 | 461 |
| 19:00～20:00 | 33 | 0 | 0 | 33 | 0 | 33 | 333 | 0 | 0 | 333 | 15 | 348 |
| 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 | 19 | 601 | 5,936 | 2 | 0 | 5,938 | 217 | 6,155 |

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。

| 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 |

| 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 | 21 | 754 | 7,239 | 6 | 1 | 7,246 | 216 | 7,462 |
| 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 | 27 | 570 |
| 09:00～10:00 | 52 | 0 | 0 | 52 | 3 | 55 | 510 | 0 | 0 | 510 | 18 | 528 |
| 10:00～11:00 | 54 | 0 | 0 | 54 | 3 | 57 | 535 | 0 | 0 | 535 | 12 | 547 |
| 11:00～12:00 | 52 | 0 | 0 | 52 | 2 | 54 | 510 | 0 | 0 | 510 | 12 | 522 |
| 12:00～13:00 | 40 | 0 | 0 | 40 | 1 | 41 | 399 | 0 | 0 | 399 | 15 | 414 |
| 13:00～14:00 | 50 | 0 | 0 | 50 | 2 | 52 | 495 | 0 | 0 | 495 | 12 | 507 |
| 14:00～15:00 | 54 | 0 | 0 | 54 | 2 | 56 | 535 | 0 | 0 | 535 | 13 | 548 |
| 15:00～16:00 | 51 | 0 | 0 | 51 | 2 | 53 | 503 | 0 | 0 | 503 | 12 | 515 |
| 16:00～17:00 | 49 | 0 | 0 | 49 | 2 | 51 | 488 | 0 | 0 | 488 | 12 | 500 |
| 17:00～18:00 | 53 | 0 | 0 | 53 | 1 | 54 | 519 | 0 | 0 | 519 | 16 | 535 |
| 18:00～19:00 | 53 | 0 | 0 | 53 | 0 | 53 | 527 | 1 | 0 | 528 | 27 | 555 |
| 19:00～20:00 | 41 | 0 | 0 | 41 | 0 | 41 | 408 | 0 | 0 | 408 | 15 | 423 |
| 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 | 19 | 752 | 7,239 | 2 | 0 | 7,241 | 217 | 7,458 |

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。

| 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 |

| 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 | 44 | 441 | 4,169 | 12 | 3 | 4,184 | 464 | 4,648 |
| 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 | 16 | 283 |
| 08:00～09:00 | 30 | 0 | 0 | 30 | 2 | 32 | 312 | 2 | 0 | 314 | 57 | 371 |
| 09:00～10:00 | 28 | 0 | 0 | 28 | 5 | 33 | 295 | 1 | 0 | 296 | 39 | 335 |
| 10:00～11:00 | 29 | 0 | 0 | 29 | 8 | 37 | 308 | 1 | 0 | 309 | 24 | 333 |
| 11:00～12:00 | 28 | 0 | 0 | 28 | 5 | 33 | 295 | 1 | 0 | 296 | 24 | 320 |
| 12:00～13:00 | 22 | 0 | 0 | 22 | 3 | 25 | 229 | 1 | 0 | 230 | 33 | 263 |
| 13:00～14:00 | 27 | 0 | 0 | 27 | 3 | 30 | 285 | 1 | 0 | 286 | 24 | 310 |
| 14:00～15:00 | 29 | 0 | 0 | 29 | 4 | 33 | 308 | 1 | 0 | 309 | 27 | 336 |
| 15:00～16:00 | 28 | 0 | 0 | 28 | 3 | 31 | 289 | 1 | 0 | 290 | 24 | 314 |
| 16:00～17:00 | 27 | 0 | 0 | 27 | 4 | 31 | 280 | 1 | 0 | 281 | 24 | 305 |
| 17:00～18:00 | 29 | 0 | 0 | 29 | 2 | 31 | 299 | 1 | 0 | 300 | 35 | 335 |
| 18:00～19:00 | 29 | 0 | 0 | 29 | 1 | 30 | 303 | 2 | 0 | 305 | 57 | 362 |
| 19:00～20:00 | 22 | 0 | 0 | 22 | 0 | 22 | 235 | 1 | 0 | 236 | 31 | 267 |
| 20:00～21:00 | 18 | 0 | 0 | 18 | 0 | 18 | 188 | 1 | 0 | 189 | 24 | 213 |
| 21:00～22:00 | 16 | 0 | 0 | 16 | 0 | 16 | 171 | 0 | 0 | 171 | 18 | 189 |
| 合 計 | 397 | 0 | 0 | 397 | 40 | 437 | 4,169 | 15 | 0 | 4,184 | 461 | 4,645 |

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。

| 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 |

| 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 | 44 | 360 | 3,298 | 12 | 3 | 3,313 | 464 | 3,777 |
| 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 | 16 | 227 |
| 08:00～09:00 | 24 | 0 | 0 | 24 | 2 | 26 | 247 | 2 | 0 | 249 | 57 | 306 |
| 09:00～10:00 | 22 | 0 | 0 | 22 | 5 | 27 | 232 | 1 | 0 | 233 | 39 | 272 |
| 10:00～11:00 | 23 | 0 | 0 | 23 | 8 | 31 | 244 | 1 | 0 | 245 | 24 | 269 |
| 11:00～12:00 | 22 | 0 | 0 | 22 | 5 | 27 | 232 | 1 | 0 | 233 | 24 | 257 |
| 12:00～13:00 | 18 | 0 | 0 | 18 | 3 | 21 | 181 | 1 | 0 | 182 | 33 | 215 |
| 13:00～14:00 | 22 | 0 | 0 | 22 | 3 | 25 | 226 | 1 | 0 | 227 | 24 | 251 |
| 14:00～15:00 | 23 | 0 | 0 | 23 | 4 | 27 | 244 | 1 | 0 | 245 | 27 | 272 |
| 15:00～16:00 | 22 | 0 | 0 | 22 | 3 | 25 | 229 | 1 | 0 | 230 | 24 | 254 |
| 16:00～17:00 | 21 | 0 | 0 | 21 | 4 | 25 | 222 | 1 | 0 | 223 | 24 | 247 |
| 17:00～18:00 | 23 | 0 | 0 | 23 | 2 | 25 | 236 | 1 | 0 | 237 | 35 | 272 |
| 18:00～19:00 | 23 | 0 | 0 | 23 | 1 | 24 | 240 | 2 | 0 | 242 | 57 | 299 |
| 19:00～20:00 | 18 | 0 | 0 | 18 | 0 | 18 | 185 | 1 | 0 | 186 | 31 | 217 |
| 20:00～21:00 | 14 | 0 | 0 | 14 | 0 | 14 | 150 | 1 | 0 | 151 | 24 | 175 |
| 21:00～22:00 | 13 | 0 | 0 | 13 | 0 | 13 | 135 | 0 | 0 | 135 | 18 | 153 |
| 合 計 | 316 | 0 | 0 | 316 | 40 | 356 | 3,298 | 15 | 0 | 3,313 | 461 | 3,774 |

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。

| 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 |

| 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 | 31 | 238 | 7,237 | 8 | 2 | 7,247 | 313 | 7,560 |
| 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 | 2 | 18 | 542 | 1 | 0 | 543 | 38 | 581 |
| 09:00～10:00 | 15 | 0 | 0 | 15 | 4 | 19 | 510 | 1 | 0 | 511 | 25 | 536 |
| 10:00～11:00 | 15 | 0 | 0 | 15 | 5 | 20 | 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 | 2 | 13 | 399 | 1 | 0 | 400 | 22 | 422 |
| 13:00～14:00 | 14 | 0 | 0 | 14 | 2 | 16 | 495 | 0 | 0 | 495 | 17 | 512 |
| 14:00～15:00 | 15 | 0 | 0 | 15 | 3 | 18 | 535 | 0 | 0 | 535 | 19 | 554 |
| 15:00～16:00 | 14 | 0 | 0 | 14 | 2 | 16 | 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 | 23 | 542 |
| 18:00～19:00 | 15 | 0 | 0 | 15 | 0 | 15 | 527 | 1 | 0 | 528 | 37 | 565 |
| 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 | 11 | 306 |
| 合 計 | 207 | 0 | 0 | 207 | 27 | 234 | 7,237 | 5 | 0 | 7,242 | 308 | 7,550 |

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。

| 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 |

| 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 | 31 | 161 | 6,736 | 8 | 2 | 6,746 | 313 | 7,059 |
| 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 | 2 | 12 | 505 | 1 | 0 | 506 | 38 | 544 |
| 09:00～10:00 | 9 | 0 | 0 | 9 | 4 | 13 | 475 | 1 | 0 | 476 | 25 | 501 |
| 10:00～11:00 | 10 | 0 | 0 | 10 | 5 | 15 | 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 | 2 | 9 | 372 | 1 | 0 | 373 | 22 | 395 |
| 13:00～14:00 | 9 | 0 | 0 | 9 | 2 | 11 | 460 | 0 | 0 | 460 | 17 | 477 |
| 14:00～15:00 | 10 | 0 | 0 | 10 | 3 | 13 | 497 | 0 | 0 | 497 | 19 | 516 |
| 15:00～16:00 | 9 | 0 | 0 | 9 | 2 | 11 | 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 | 23 | 507 |
| 18:00～19:00 | 10 | 0 | 0 | 10 | 0 | 10 | 491 | 1 | 0 | 492 | 37 | 529 |
| 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 | 11 | 286 |
| 合 計 | 130 | 0 | 0 | 130 | 27 | 157 | 6,736 | 5 | 0 | 6,741 | 308 | 7,049 |

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。

| 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 |

| 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 | 8 | 1,074 | 9,285 | 2 | 1 | 9,288 | 88 | 9,376 |
| 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 | 10 | 706 |
| 09:00～10:00 | 75 | 0 | 0 | 75 | 1 | 76 | 655 | 0 | 0 | 655 | 7 | 662 |
| 10:00～11:00 | 79 | 0 | 0 | 79 | 1 | 80 | 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 | 10 | 685 |
| 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 | 3 | 1,069 | 9,285 | 0 | 0 | 9,285 | 79 | 9,364 |

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。

| 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 |

| 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 | 8 | 845 | 7,791 | 2 | 1 | 7,794 | 88 | 7,882 |
| 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 | 10 | 594 |
| 09:00～10:00 | 59 | 0 | 0 | 59 | 1 | 60 | 550 | 0 | 0 | 550 | 7 | 557 |
| 10:00～11:00 | 62 | 0 | 0 | 62 | 1 | 63 | 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 | 10 | 577 |
| 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 | 3 | 840 | 7,791 | 0 | 0 | 7,791 | 79 | 7,870 |

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 3 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.179,180 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 | 60.0 | 6.7 | 65.8 |
| 9:00 ~ 10:00 | 60.7 | 53.5 | 53.8 | 0.3 | 61.0 | 60.0 | 6.2 | 67.2 |
| 10:00 ~ 11:00 | 61.0 | 53.8 | 54.0 | 0.2 | 61.2 | 59.7 | 5.7 | 66.9 |
| 11:00 ~ 12:00 | 61.9 | 57.3 | 57.4 | 0.1 | 62.0 | 60.6 | 3.2 | 65.2 |
| 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 | 60.0 | 3.6 | 65.5 |
| 15:00 ~ 16:00 | 61.5 | 58.4 | 58.5 | 0.1 | 61.6 | 61.0 | 2.5 | 64.1 |
| 16:00 ~ 17:00 | 63.3 | 58.6 | 58.6 | 0.0 | 63.3 | 61.1 | 2.5 | 65.8 |
| 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 | 62.3 | 2.7 | 66.1 |
| 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 | 58.6 | 3.3 | 70.9 |
| 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 | 69.7 | 0.5 | 71.0 |
| 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 |

[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 |

[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 |

[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 | 68.2 | 0.4 | 67.1 |
| 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 |

[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 | 72.0 | 0.3 | 68.6 |
| 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 | 68.2 | 0.2 | 68.2 |
| 昼間の 等価騒音レベル | 69 | 71 | 71 | 0 | 69 | 71 | 0 | 69 |

(2) 休 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 | 52.8 | 46.6 | 46.6 | 0.0 | 52.8 | 49.5 | 2.9 | 55.7 |
| 7:00 ~ 8:00 | 54.5 | 52.2 | 52.4 | 0.2 | 54.7 | 55.2 | 2.8 | 57.5 |
| 8:00 ~ 9:00 | 55.6 | 53.9 | 54.5 | 0.6 | 56.2 | 59.8 | 5.3 | 61.5 |
| 9:00 ~ 10:00 | 58.2 | 55.3 | 55.5 | 0.2 | 58.4 | 59.6 | 4.1 | 62.5 |
| 10:00 ~ 11:00 | 58.7 | 55.1 | 55.3 | 0.2 | 58.9 | 59.2 | 3.9 | 62.8 |
| 11:00 ~ 12:00 | 61.3 | 56.3 | 56.4 | 0.1 | 61.4 | 59.2 | 2.8 | 64.2 |
| 12:00 ~ 13:00 | 61.7 | 60.0 | 60.1 | 0.1 | 61.8 | 61.7 | 1.6 | 63.4 |
| 13:00 ~ 14:00 | 61.3 | 60.8 | 60.8 | 0.0 | 61.3 | 62.0 | 1.2 | 62.5 |
| 14:00 ~ 15:00 | 64.6 | 58.6 | 58.7 | 0.1 | 64.7 | 60.7 | 2.0 | 66.7 |
| 15:00 ~ 16:00 | 61.8 | 62.5 | 62.6 | 0.1 | 61.9 | 63.4 | 0.8 | 62.7 |
| 16:00 ~ 17:00 | 61.6 | 61.5 | 61.5 | 0.0 | 61.6 | 62.5 | 1.0 | 62.6 |
| 17:00 ~ 18:00 | 62.1 | 62.0 | 62.1 | 0.1 | 62.2 | 63.1 | 1.0 | 63.2 |
| 18:00 ~ 19:00 | 61.5 | 60.6 | 60.7 | 0.1 | 61.6 | 62.6 | 1.9 | 63.5 |
| 19:00 ~ 20:00 | 62.4 | 56.6 | 56.7 | 0.1 | 62.5 | 59.1 | 2.4 | 64.9 |
| 20:00 ~ 21:00 | 59.4 | 59.4 | 59.5 | 0.1 | 59.5 | 60.6 | 1.1 | 60.6 |
| 21:00 ~ 22:00 | 59.6 | 58.4 | 58.4 | 0.0 | 59.6 | 59.5 | 1.1 | 60.7 |
| 昼間の 等価騒音レベル | 61 | 59 | 59 | 0 | 61 | 61 | 2 | 63 |

[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 | 68.1 | 0.8 | 70.6 |
| 9:00 ~ 10:00 | 70.0 | 67.7 | 67.7 | 0.0 | 70.0 | 68.3 | 0.6 | 70.6 |
| 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 | 69.0 | 0.7 | 71.6 |
| 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 | 66.4 | 0.4 | 70.9 |
| 昼間の 等価騒音レベル | 71 | 68 | 68 | 0 | 71 | 68 | 0 | 71 |

[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 |

[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 | 68.2 | 0.4 | 68.5 |
| 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 | 67.6 | 0.5 | 69.3 |
| 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 |

[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 | 65.9 | 0.6 | 67.5 |
| 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 | 64.0 | 0.3 | 64.5 |
| 昼間の 等価騒音レベル | 67 | 66 | 66 | 0 | 67 | 66 | 0 | 67 |

[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 | 67.3 | 0.2 | 65.6 |
| 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 | 70.1 | 0.3 | 68.0 |
| 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

[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 | 69.6 | 1.1 |
| 9:00 ~ 10:00 | 68.4 | 69.4 | 1.0 |
| 10:00 ~ 11:00 | 68.6 | 69.5 | 0.9 |
| 11:00 ~ 12:00 | 68.2 | 69.1 | 0.9 |
| 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 | 69.0 | 0.9 |
| 15:00 ~ 16:00 | 67.6 | 68.5 | 0.9 |
| 16:00 ~ 17:00 | 67.7 | 68.6 | 0.9 |
| 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 |

[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 | 71.0 | 0.4 |
| 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 | 69.8 | 0.5 |
| 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 |

[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 |

[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 | 68.7 | 0.5 |
| 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 | 71.0 | 0.2 |
| 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 |

(2) 休 日

| 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 | 66.6 | 0.4 |
| 8:00 ~ 9:00 | 67.0 | 68.2 | 1.2 |
| 9:00 ~ 10:00 | 66.8 | 67.9 | 1.1 |
| 10:00 ~ 11:00 | 67.0 | 68.0 | 1.0 |
| 11:00 ~ 12:00 | 66.7 | 67.5 | 0.8 |
| 12:00 ~ 13:00 | 65.5 | 66.7 | 1.2 |
| 13:00 ~ 14:00 | 66.6 | 67.4 | 0.8 |
| 14:00 ~ 15:00 | 66.7 | 67.6 | 0.9 |
| 15:00 ~ 16:00 | 66.3 | 67.1 | 0.8 |
| 16:00 ~ 17:00 | 66.2 | 67.1 | 0.9 |
| 17:00 ~ 18:00 | 66.3 | 67.2 | 0.9 |
| 18:00 ~ 19:00 | 66.2 | 67.5 | 1.3 |
| 19:00 ~ 20:00 | 65.0 | 66.0 | 1.0 |
| 20:00 ~ 21:00 | 64.1 | 65.0 | 0.9 |
| 21:00 ~ 22:00 | 63.5 | 64.3 | 0.8 |
| 昼間の 等価騒音レベル | 66 | 67 | 1 |

| 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 | 69.9 | 0.4 |
| 10:00 ~ 11:00 | 69.8 | 70.0 | 0.2 |
| 11:00 ~ 12:00 | 69.4 | 69.7 | 0.3 |
| 12:00 ~ 13:00 | 68.2 | 68.6 | 0.4 |
| 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 | 69.2 | 0.3 |
| 17:00 ~ 18:00 | 68.8 | 69.1 | 0.3 |
| 18:00 ~ 19:00 | 68.5 | 69.1 | 0.6 |
| 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 |

| 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 | 69.2 | 0.1 |
| 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 |

| 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 | 67.9 | 0.4 |
| 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 | 67.2 | 0.7 |
| 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 | 70.2 | 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 | 69.7 | 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 | 66.4 | 0.2 |
| 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 |

資料 5 - 1 環境振動現地調査結果

[本編 p.182 参照]

現地調査を行った環境振動の振動レベル (L₁₀) 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。

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

- 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。
 : 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.192 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。

$$L_{10} = L_{10}' - n$$

$$L_{10}' = a \log_{10}(\log_{10} Q^*) + b \log_{10} V + c \log_{10} M + d + f + s$$

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)

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

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)

d : 路面の平坦性等による補正值 (dB)

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

: 3mプロフィールメータによる凸凹の標準偏差 (mm)

f : 地盤卓越振動数による補正值 (dB)

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

f : 地盤卓越振動数 (Hz)

s : 道路構造による補正值 (dB)

n : 距離減衰値 (dB)

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

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

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 | (mm) | f (Hz) | 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 (L) として設定し、予測式により求めた値に、この L を加えた結果を予測値とした。

L 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 L は表 - 2 に、 L の算出方法は表 - 3 に示すとおりである。また、 L 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 |
|------|-----|-------|-----|-----|-----|
| L | 8.8 | - 2.8 | 2.0 | 6.2 | 2.3 |

表 - 3 (1)

L の算出方法

[2 地点]

| 時間帯 \ 項目 | 現況 実測値 | 計算値 | 差 |
|---------------|-----------|------|-------|
| | A | B | 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]

| 時間帯 \ 項目 | 現況 実測値 | 計算値 | 差 |
|---------------|-----------|------|-------|
| | A | B | 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]

| 時間帯 \ 項目 | 現況 実測値 | 計算値 | 差 |
|---------------|-----------|------|-------|
| | A | B | 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]

| 時間帯 \ 項目 | 現況 実測値 | 計算値 | 差 |
|---------------|-----------|------|-------|
| | A | B | 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) L の算出方法

[6 地点]

| 時間帯 \ 項目 | 現況 実測値 | 計算値 | 差 |
|---------------|-----------|------|-------|
| | A | B | 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]

| 時間帯 \ 項目 | 現況 実測値 | 現況予測 計算値 | 残差 |
|---------------|-----------|-------------|-------|
| | A | B | 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]

| 時間帯 \ 項目 | 現況 実測値 | 現況予測 計算値 | 残差 |
|---------------|-----------|-------------|-------|
| | A | B | 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っていない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。

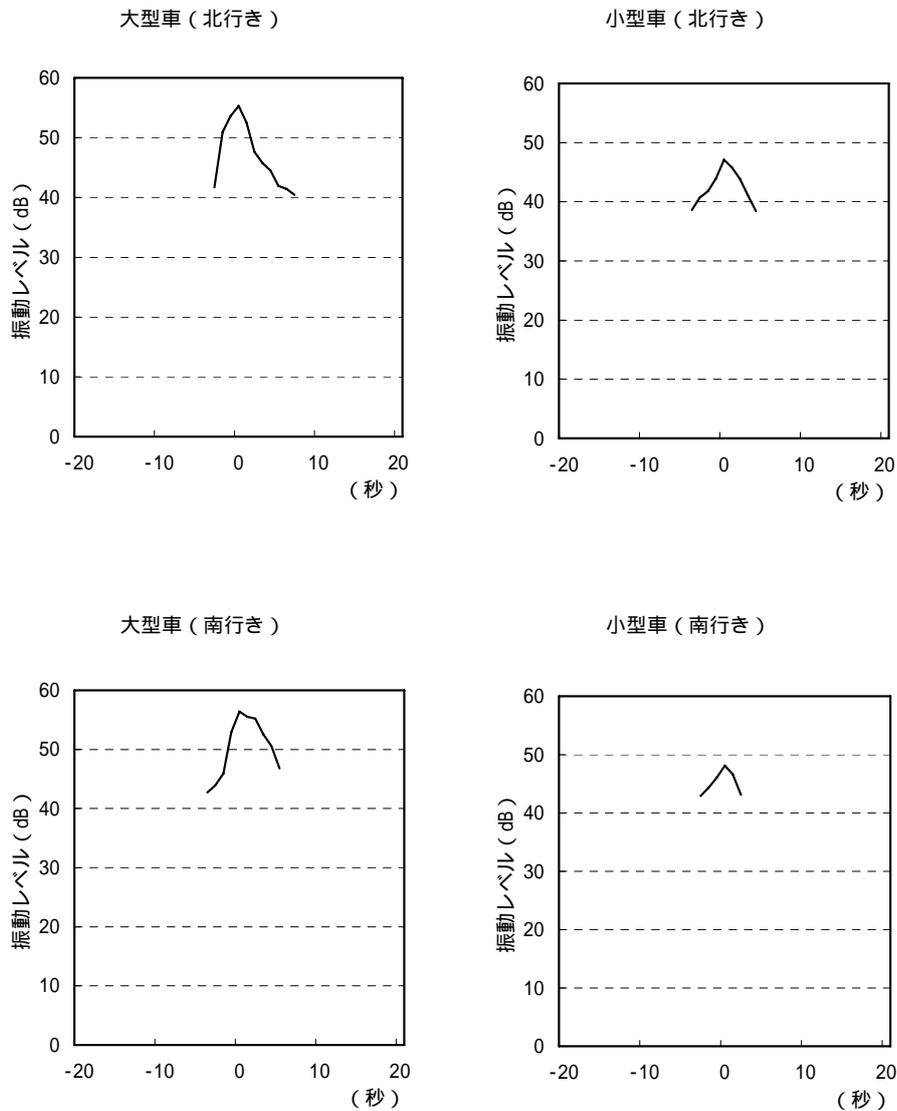


図 - 1 予測に用いた波形

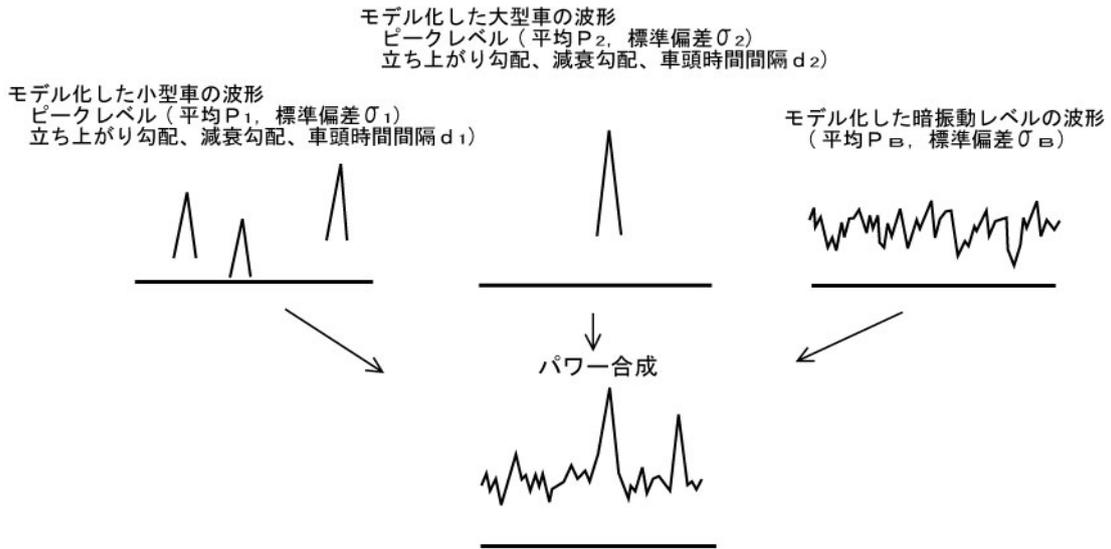


図 - 2 波形のモデル化のイメージ

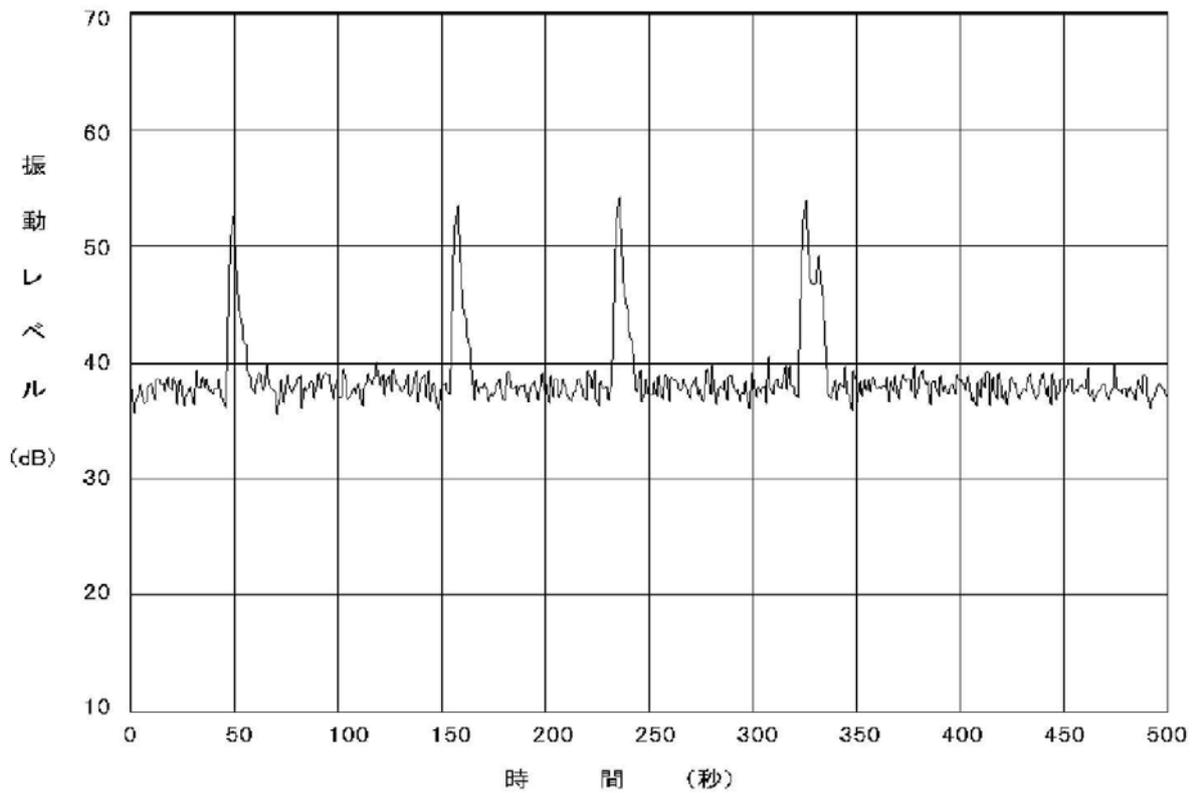


図 - 3 シミュレーション結果の例

(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.197 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。

[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。

[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 |

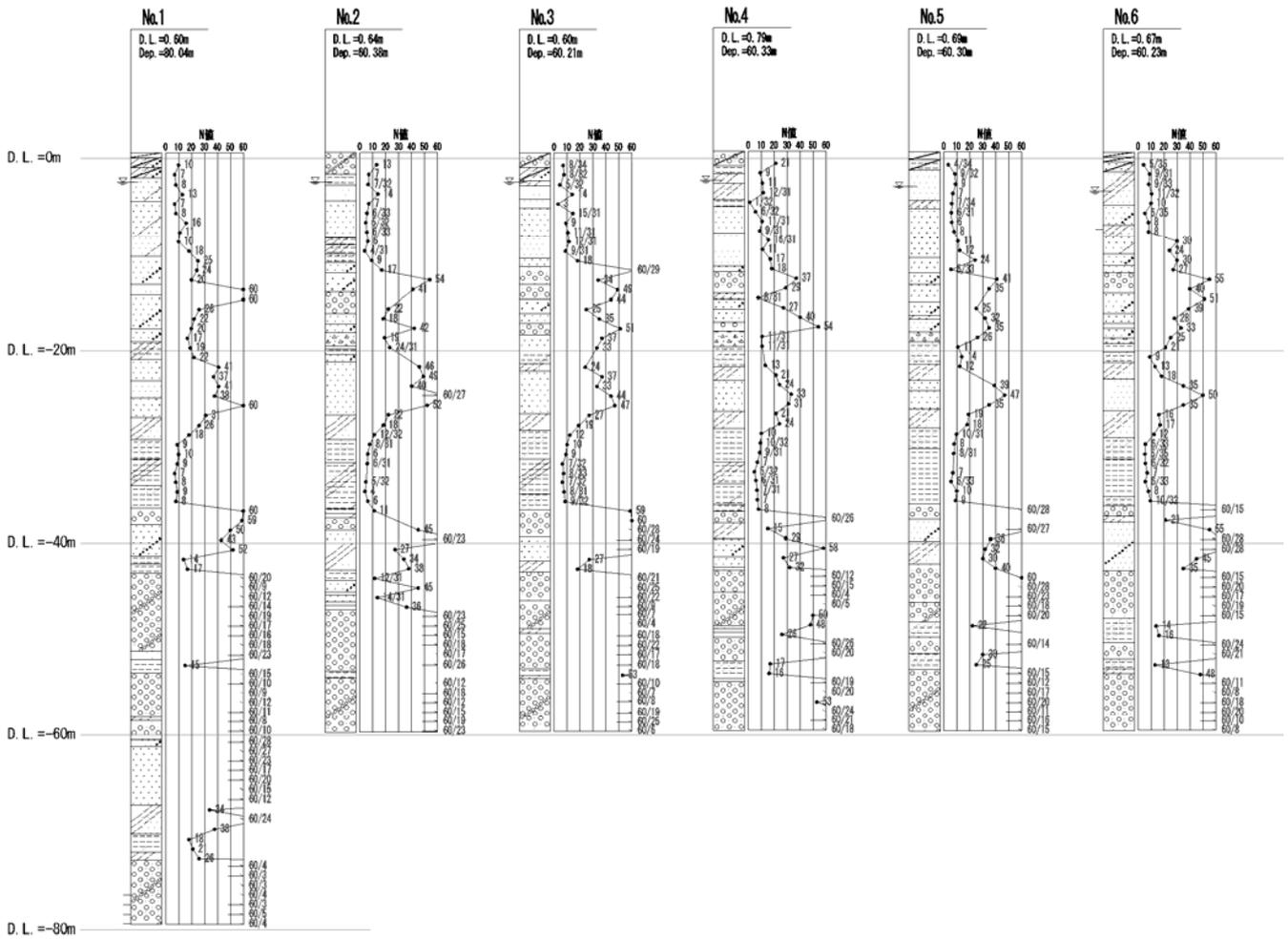
注)1:工事関係車両の走行時間は、7~19時である。(11~13時は除く。)

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。

資料 6 - 1 事業予定地におけるボーリング柱状図

[本編p.204参照]

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、ダルシー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。

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

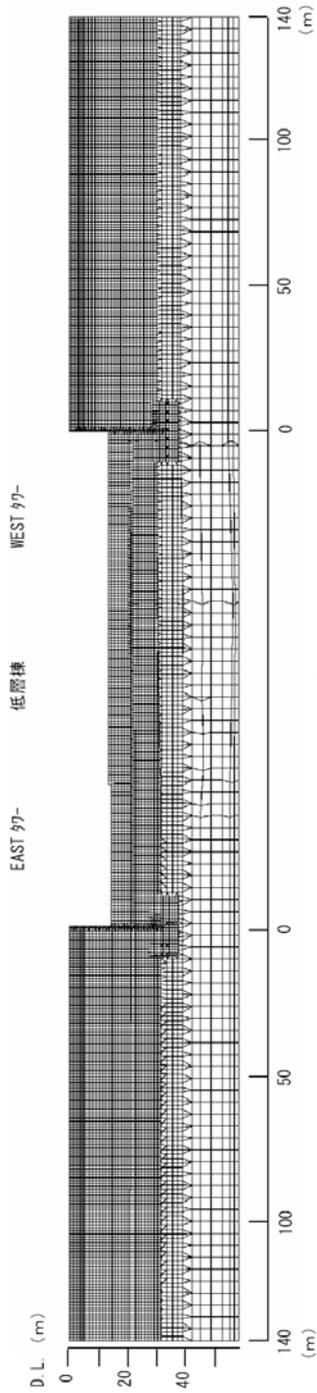
[h] : 浸透性マトリクス

{H} : 水頭ベクトル

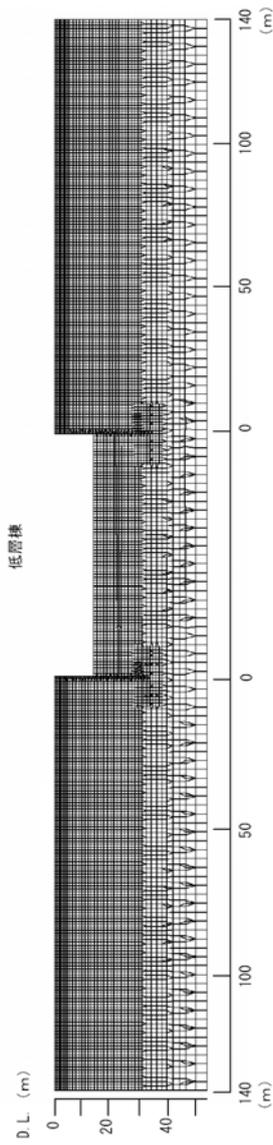
{F} : 流量ベクトル

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。

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

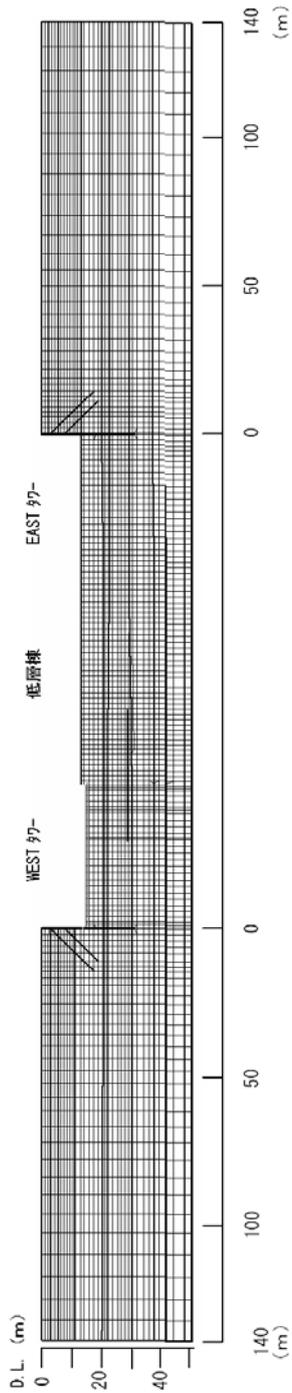
$\{f\}$: 節点力 (要素の各格子点に作用する力)

$[k]$: 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)

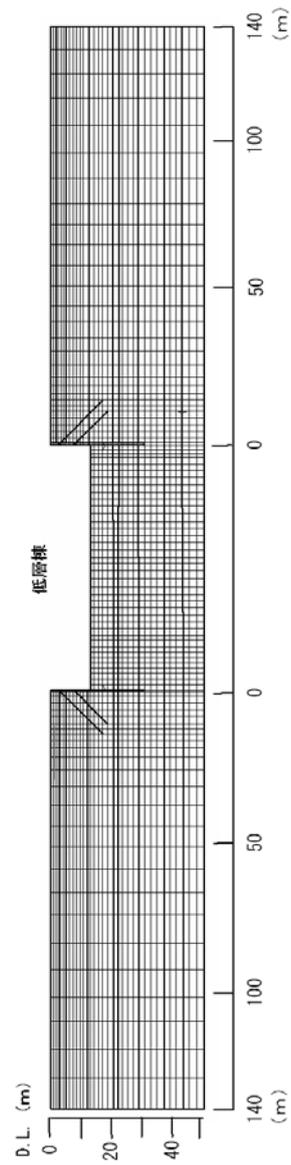
$[]$: 節点変位 (各要素の節点における変位量、未知数)

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。

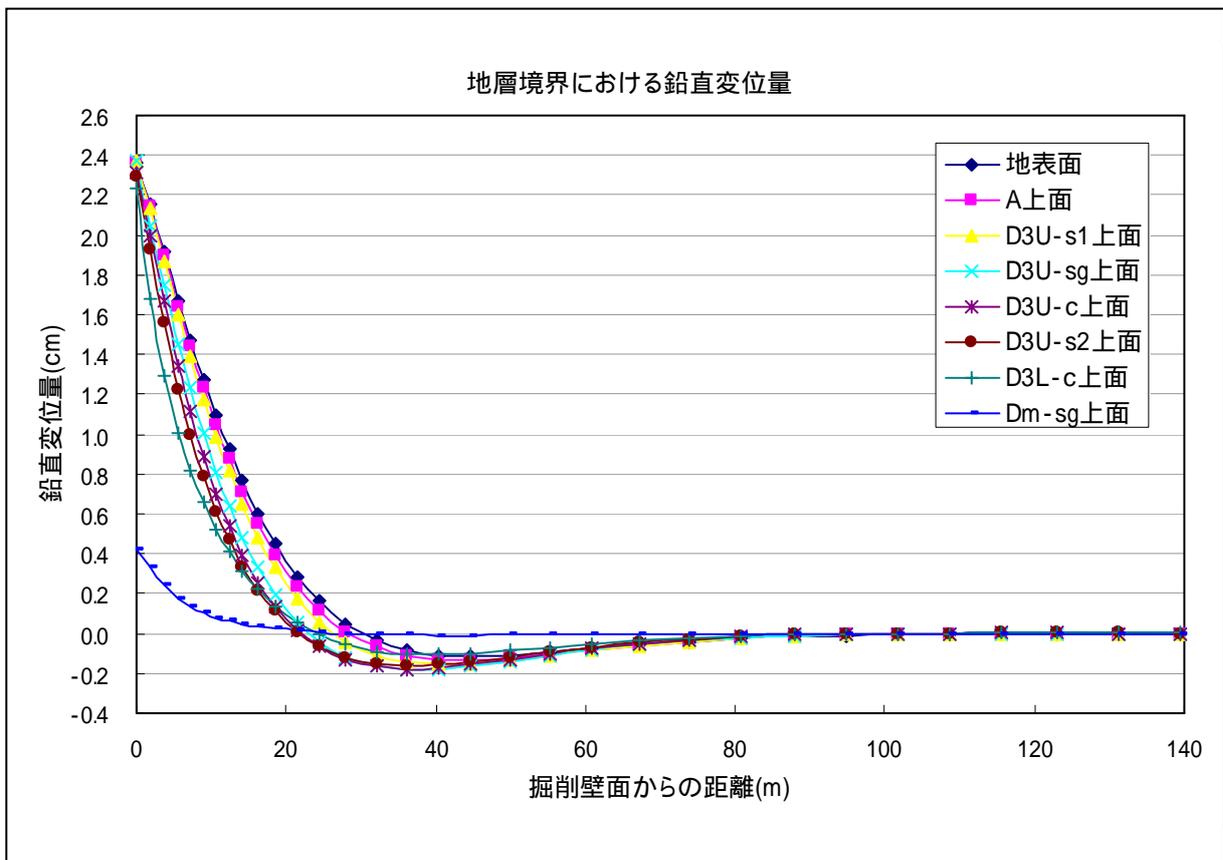
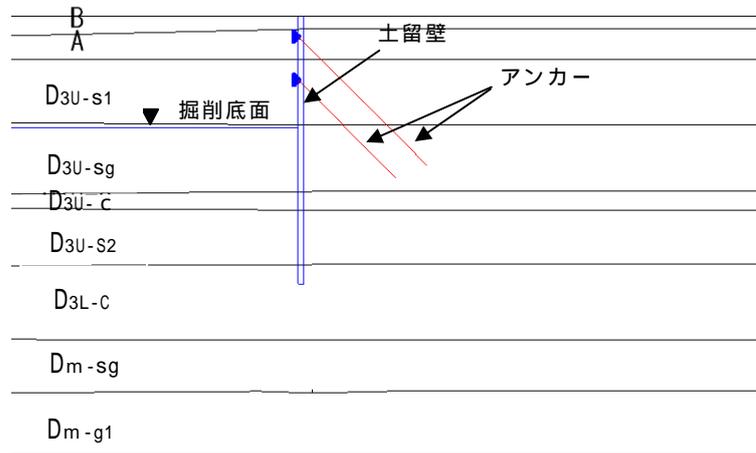
A-A 断面



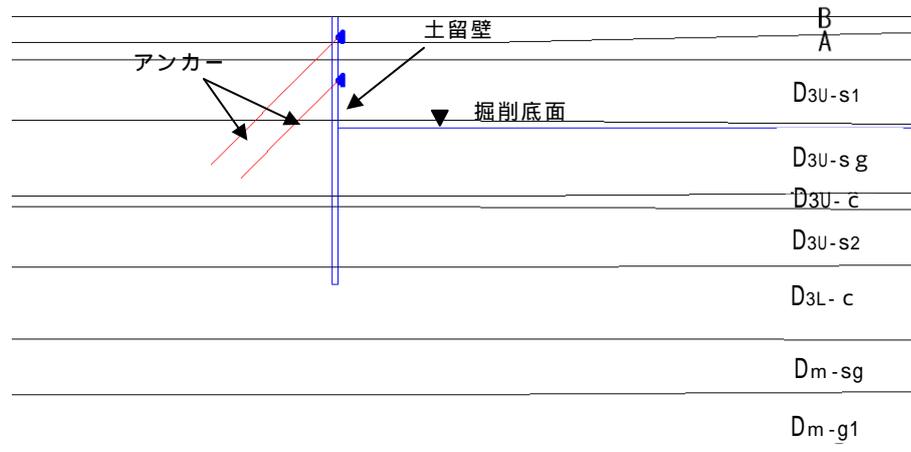
B-B 断面



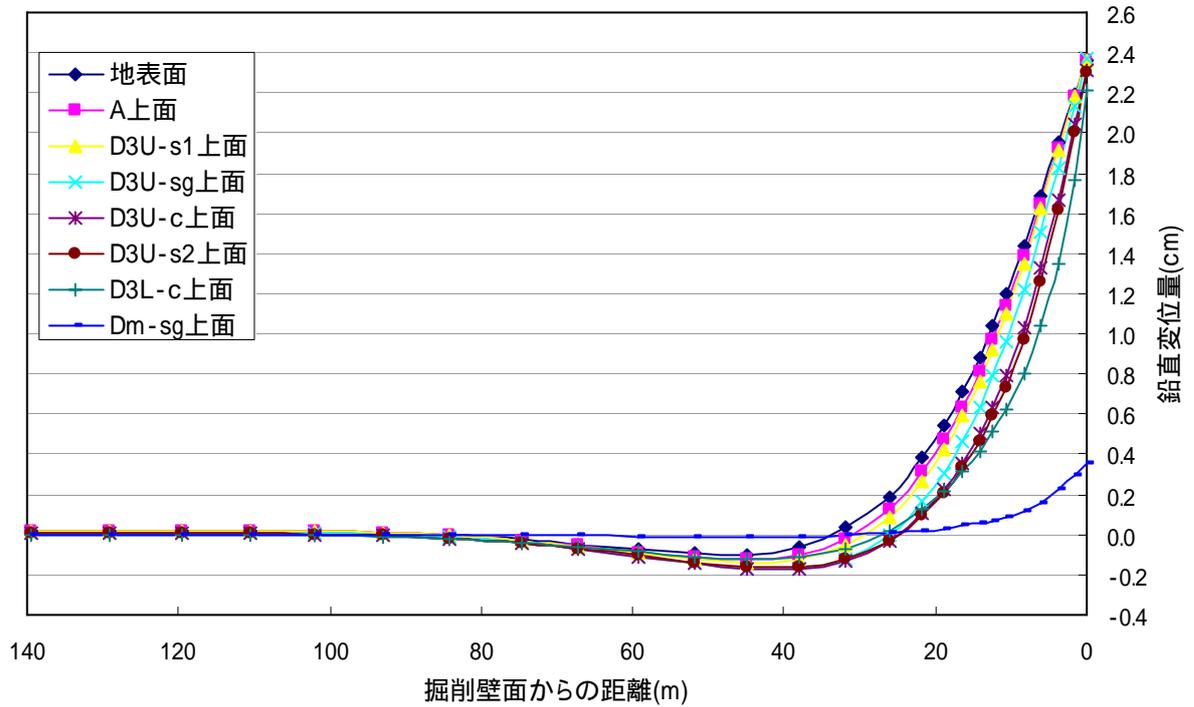
A-A 断面 (東側)



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。

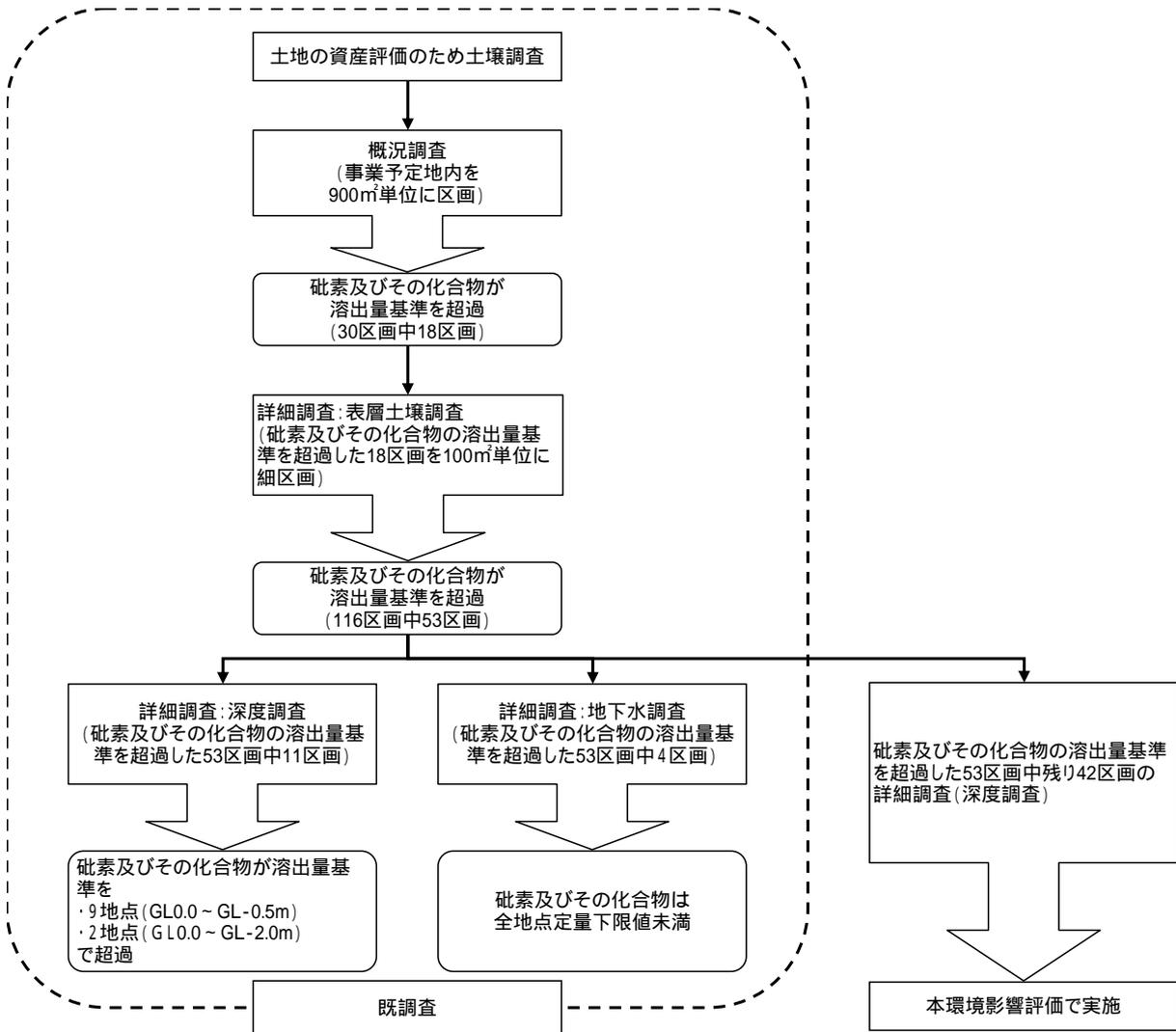


図 - 1 土壌調査の概要フロー図

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。

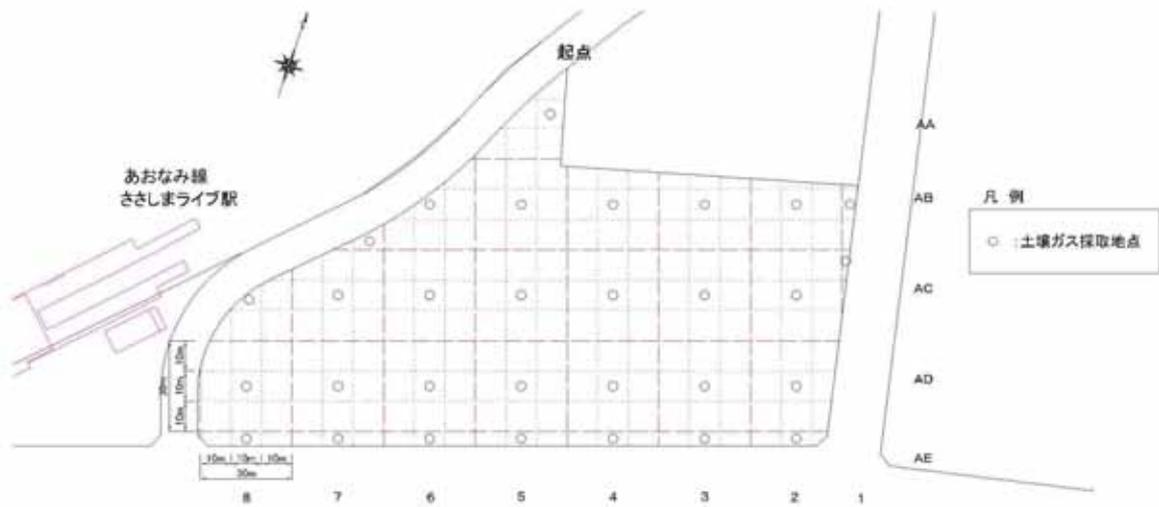


図 - 2 土壌ガス調査位置図

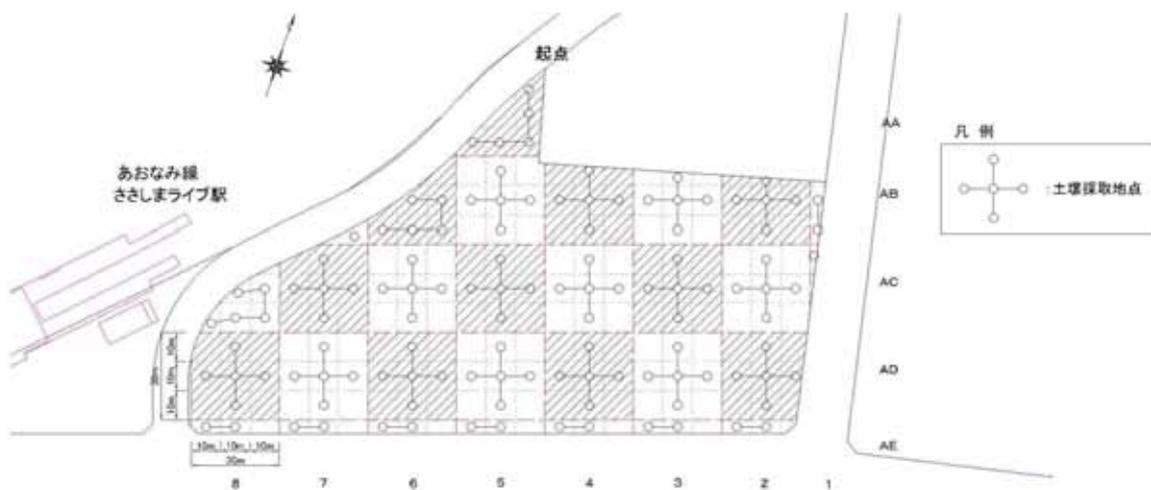


図 - 3 土壌採取調査位置図

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/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。

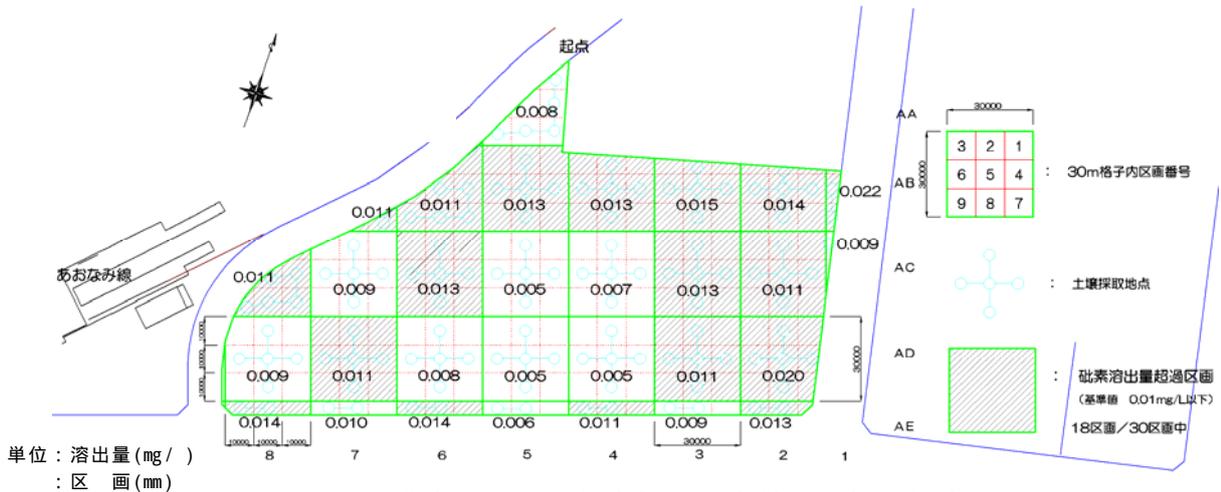


図 - 4 砒素及びその化合物の調査結果（概況調査）

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。

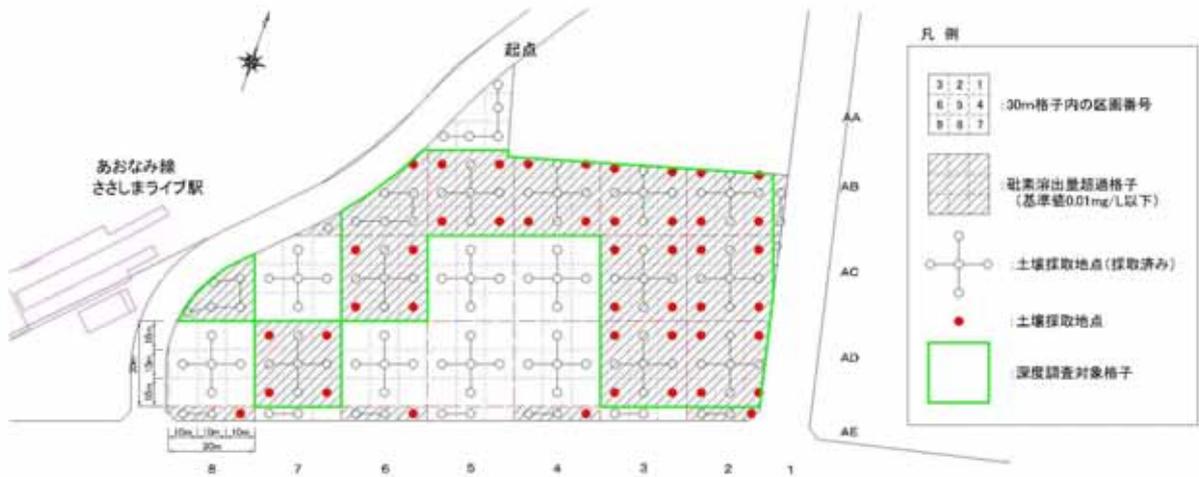


図 - 5 表層土壌調査位置図

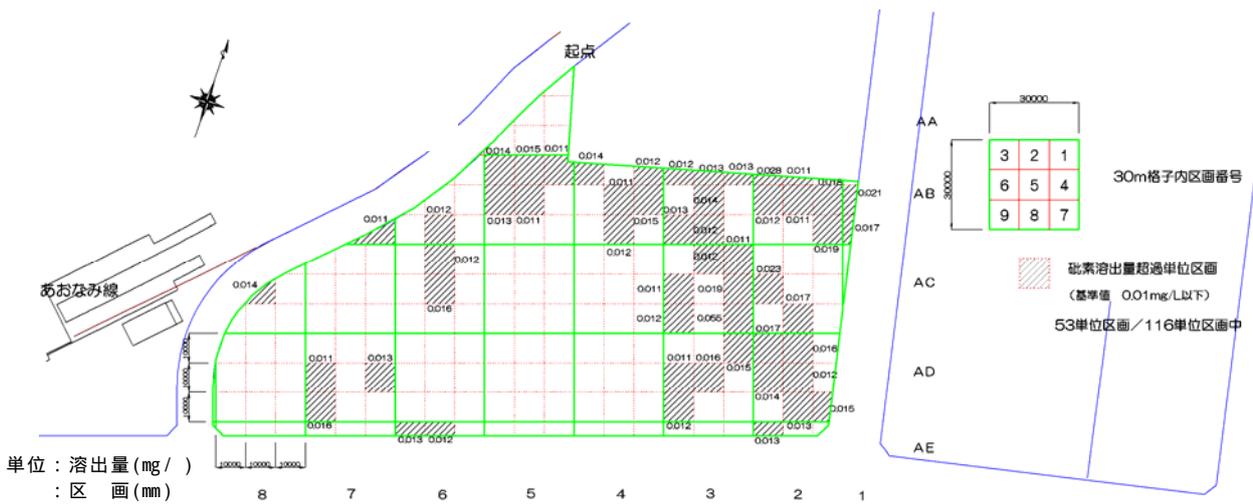


図 - 6 表層土壌調査結果

(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 86 mm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。

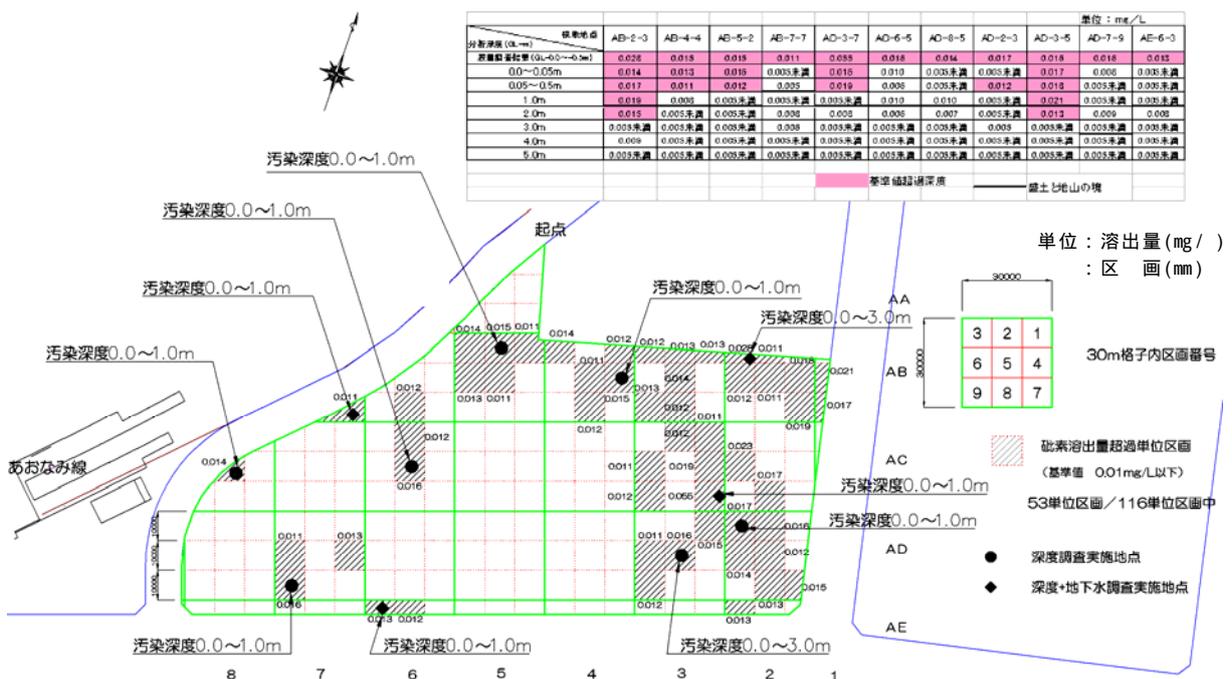


図 - 7 深度・地下水調査位置及び深度調査結果

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。

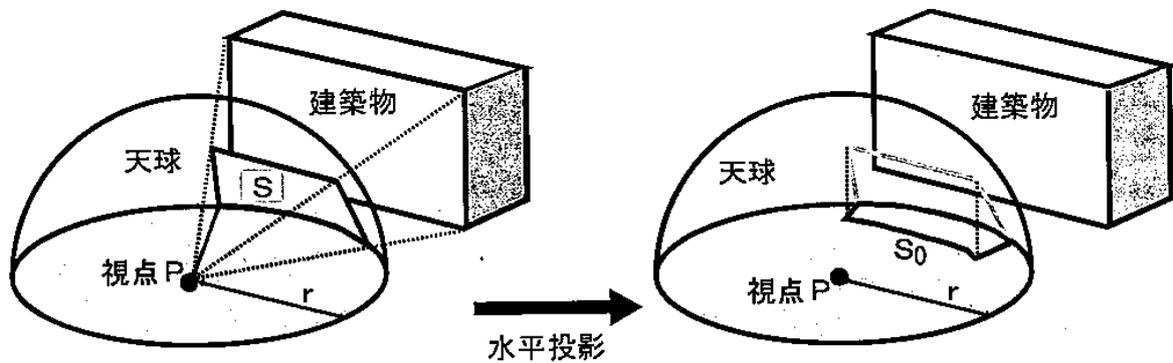
表 - 4 地下水調査結果

単位：mg/

| 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)



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

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 (r^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 . 掘削残土

掘削残土の発生量は、以下のとおり算出した。

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

V_2 : 掘削残土発生量 (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

$$73,300 (\text{m}^2) \times 31 (\text{kg/m}^2) = 2,300 (\text{t})$$

(専用面積) (原単位)

・ホテル

$$17,900 (\text{m}^2) \times 27 (\text{kg/m}^2) = 500 (\text{t})$$

(専用面積) (原単位)

・商業施設

$$11,700 (\text{m}^2) \times 20 (\text{kg/m}^2) = 200 (\text{t})$$

(専用面積) (原単位)

・共用施設

$$67,100 (\text{m}^2) \times 29 (\text{kg/m}^2) = 1,900 (\text{t})$$

(延床面積) (原単位)

$$\text{合計} = 2,300 + 500 + 200 + 1,900 = 4,900 (\text{t})$$

- ・商業施設（展示施設）

$$\begin{array}{l} 2,000 \text{ (m}^2\text{)} \div 1000 \times 1.0 \text{ (m}^3\text{/1000 m}^2\cdot\text{日)} = 2.00 \text{ (m}^3\text{/日)} \\ \text{(専用面積)} \qquad \qquad \qquad \text{(原単位)} \end{array}$$

- ・共用施設（駐車場等）

$$\begin{array}{l} 67,100 \text{ (m}^2\text{)} \div 1000 \times 0.1 \text{ (m}^3\text{/1000 m}^2\cdot\text{日)} = 6.71 \text{ (m}^3\text{/日)} \\ \text{(専用面積)} \qquad \qquad \qquad \text{(原単位)} \end{array}$$

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

$$\begin{array}{l} 73,300 \text{ (m}^2\text{)} \div 1000 \times 1.5 \text{ (m}^3\text{/1000 m}^2\cdot\text{日)} = 109.95 \text{ (m}^3\text{/日)} \\ \text{(専用面積)} \qquad \qquad \qquad \text{(原単位)} \end{array}$$

- ・ホテル

$$\begin{array}{l} 17,900 \text{ (m}^2\text{)} \div 1000 \times 1.5 \text{ (m}^3\text{/1000 m}^2\cdot\text{日)} = 26.85 \text{ (m}^3\text{/日)} \\ \text{(専用面積)} \qquad \qquad \qquad \text{(原単位)} \end{array}$$

- ・商業施設（飲食店）

$$\begin{array}{l} 3,900 \text{ (m}^2\text{)} \div 1000 \times 2.0 \text{ (m}^3\text{/1000 m}^2\cdot\text{日)} = 7.80 \text{ (m}^3\text{/日)} \\ \text{(専用面積)} \qquad \qquad \qquad \text{(原単位)} \end{array}$$

- ・商業施設（展示施設）

$$\begin{array}{l} 2,000 \text{ (m}^2\text{)} \div 1000 \times 1.5 \text{ (m}^3\text{/1000 m}^2\cdot\text{日)} = 3.00 \text{ (m}^3\text{/日)} \\ \text{(専用面積)} \qquad \qquad \qquad \text{(原単位)} \end{array}$$

- ・共用施設（駐車場等）

$$\begin{array}{l} 67,100 \text{ (m}^2\text{)} \div 1000 \times 1.0 \text{ (m}^3\text{/1000 m}^2\cdot\text{日)} = 67.10 \text{ (m}^3\text{/日)} \\ \text{(専用面積)} \qquad \qquad \qquad \text{(原単位)} \end{array}$$

(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) | 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

$$5,800 \text{ (m}^2\text{)} \times 0.208 \text{ (kg/m}^2\text{・日)} \div 100 = 12.06 \text{ (m}^3\text{/日)} : \text{再利用対象物}$$

(専用面積) (原単位) (比重)

・ 金属製廃棄物

$$5,800 \text{ (m}^2\text{)} \times 0.007 \text{ (kg/m}^2\text{・日)} \div 100 = 0.41 \text{ (m}^3\text{/日)} : \text{再利用対象物}$$

(専用面積) (原単位) (比重)

・ ガラス製廃棄物

$$5,800 \text{ (m}^2\text{)} \times 0.006 \text{ (kg/m}^2\text{・日)} \div 100 = 0.35 \text{ (m}^3\text{/日)} : \text{再利用対象物}$$

(専用面積) (原単位) (比重)

・ プラスチック製廃棄物等

$$5,800 \text{ (m}^2\text{)} \times 0.020 \text{ (kg/m}^2\text{・日)} \div 10 = 11.60 \text{ (m}^3\text{/日)} : \text{再利用対象物}$$

(専用面積) (原単位) (比重)

・ 生ごみ等

$$5,800 \text{ (m}^2\text{)} \times 0.169 \text{ (kg/m}^2\text{・日)} \div 550 = 1.78 \text{ (m}^3\text{/日)} : \text{廃棄物}$$

(専用面積) (原単位) (比重)

・その他可燃性廃棄物等

$$5,800 \text{ (m}^2\text{)} \times 0.054 \text{ (kg/m}^2\cdot\text{日)} \div 380 \quad 0.82 \text{ (m}^3\text{/日)}: \text{廃棄物}$$

(専用面積) (原単位) (比重)

$$\text{廃棄物発生量合計} = 1.78 + 0.82 = 2.60 \text{ (m}^3\text{/日)}$$

$$\text{再利用対象物発生量合計} = 12.06 + 0.41 + 0.35 + 11.60 = 24.42 \text{ (m}^3\text{/日)}$$

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。

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

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 |
|----------------------------|--------------------|-----|---------|---------------------------------|------------------------------------|-------------|----------------------|-------|----------------|-------------------------|------------------------------------|
| 機 械 名 | 諸 元 | 燃 料 | (kWh) | (/ kWh) | = × / 1.1 ^{注1} (/ h) | (台 日) | (h) | | = × × × () | (kgCO ₂ /) | × / 1,000 (t CO ₂) |
| 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 建設機械の稼働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 | |
|---------------------------|-------|-------|-------|---------|-----------|----------------|--------------------------|----------------------------------|-------|
| 機械名 | 諸元 | 燃料の種類 | (kWh) | (台日) | (h) | = × × (kWh) | (kgCO ₂ /kWh) | × /1,000 (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・型鋼 | 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。

$$\begin{aligned} & \text{現場発泡時 1・1・1-トリフルオロエタン (HFC-134a) 排出量 (kg)} \\ & = \text{HFC-134a の使用量 (kg)} \times \text{発泡時漏洩率 (\%)} \\ & \text{CO}_2 \text{ 換算排出量 (kg CO}_2\text{)} \\ & = \text{現場発泡時 HFC-134a 排出量 (kg)} \times 1,300 \text{ [地球温暖化係数]} \end{aligned}$$

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) | | | | | |

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。

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

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

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

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

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

ただし、燃料使用量は次式により設定した。

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

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/) | |
|-------|---------------|-----------|------|
| 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 /k | 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 /k | 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 |
| 天然ガス車 | 液化石油ガス (LPG) | tCO ₂ / | 3.00 | 0.00229 | 0.0923 |
| | | tCO ₂ /k | 1.68 | 0.00128 | 0.0517 |
| | | tCO ₂ /m ³ | 0.00600 | 0.00000458 | 0.000185 |
| 都市ガス(13A) | 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 (km/台) | 延べ車両台数 (台) | 車種別燃費 (km/) | 燃料使用量 = × / () | CO ₂ 排出係数 (kgCO ₂ /) | CO ₂ 排出量 × /1,000 (t CO ₂) |
|---------------------------|--------------------|------|----------------------|---------------|-----------------|-----------------------|--|--|
| 車種 | 輸送の区分 (最大積載量kg) | 燃料 | | | | | | |
| 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 (km/台) | 延べ車両台数 (台) | 車種別燃費 (km/) | 燃料使用量 = × / () | CH ₄ 排出係数 (CO ₂ 換算) (kgCO ₂ /) | CO ₂ 換算排出量 × /1,000 (t CO ₂) |
|---|--------------------|------|----------------------|---------------|-----------------|-----------------------|--|--|
| 車種 | 輸送の区分 (最大積載量kg) | 燃料 | | | | | | |
| 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 (km/台) | 延べ車両台数 (台) | 車種別燃費 (km/) | 燃料使用量 = × / () | N ₂ O排出係数 (CO ₂ 換算) (kgCO ₂ /) | CO ₂ 換算排出量 × /1,000 (t CO ₂) |
|---|--------------------|------|----------------------|---------------|-----------------|-----------------------|--|--|
| 車種 | 輸送の区分 (最大積載量kg) | 燃料 | | | | | | |
| 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。

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

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

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

温室効果ガス排出量 (kg CO₂) [CO₂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のとおりを設定した。

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) | |
| 焼却 | CO ₂ | 廃プラスチック | 70 | 2,560 | 1 | 179 | 179 |
| | N ₂ O | 廃プラスチック | 70 | 0.17 | 310 | 3.69 | 4 |
| | | 紙くず | 50 | 0.010 | 310 | 0.16 | |
| | | 木くず | 120 | 0.010 | 310 | 0.37 | |
| 埋立 | CH ₄ | 紙くず | 50 | 138 | 21 | 145 | 493 |
| | | 木くず | 120 | 138 | 21 | 348 | |
| 合計（二酸化炭素総排出量：CO ₂ 換算） | | | | | | | 676 |

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.251）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)

$$= \{ \text{エネルギー種類別年間消費量 (A/年)} \times \text{CO}_2 \text{ 排出係数 (kg CO}_2 \text{/A)} \}$$

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 | | 34.6 | 0.0183 | 2.32kg-CO ₂ / |
| 軽油 | | 38.2 | 0.0187 | 2.62kg-CO ₂ / |
| A重油 | | 39.1 | 0.0189 | 2.71kg-CO ₂ / |
| B・C重油 | | 41.7 | 0.0195 | 2.98kg-CO ₂ / |
| 液化石油ガス (LPG) | kg | 50.2 | 0.0163 | 3.00kg-CO ₂ /kg |
| ジェット燃料油 | | 36.7 | 0.0183 | 2.46kg-CO ₂ / |
| 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 | 17,350,000 | 0.205 | 3,557 | |
| | 地域冷暖房温熱受入 | 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。

$$\text{温室効果ガスの排出量 (kg/年)} = \text{使用される対象物質の量 (kg)} \times \text{排出割合 (\%)}$$

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。

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

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

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

ただし、燃料使用量は次式により設定した。

$$\text{燃料使用量 (/年)}$$

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

$$= \text{新建築物関連車両年間発生集中交通量 (台 TE/年)} \times \text{走行量 (km)}$$

$$\times \text{車種別燃料消費原単位 (/km)}$$

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 (/km) は、車種別燃費 (資料 10 - 1 表 - 6 (p.258) 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.258) 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 (km/台) | 年間発生集中交通量 (台) | 車種別燃費 (km/) | 燃料使用量 = × / () | CO ₂ 排出係数 (kgCO ₂ /) | CO ₂ 排出量 × /1,000 (tCO ₂) |
|---------------------------|-----|--------------------|------|----------------------|------------------|-----------------|-----------------------|--|--|
| 用途区分 | 車種 | 輸送の区分 (最大積載量kg) | 燃料 | | | | | | |
| 施設来場車両 | 小型車 | ~ 1,999 | ガソリン | 10 | 2,283,840 | 7.15 | 3,194,182 | 2.32 | 7,411 |
| 荷捌き車両 | 小型車 | 2,000 ~ 3,999 | 軽油 | 10 | 159,140 | 4.58 | 347,467 | 2.62 | 910 |
| 合計 (CO ₂ 総排出量) | | | | | | | | | 8,321 |

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 (km/台) | 年間発生集中交通量 (台) | 車種別燃費 (km/) | 燃料使用量 = × / () | CH ₄ 排出係数 (CO ₂ 換算) (kgCO ₂ /) | CO ₂ 換算排出量 × /1,000 (tCO ₂) |
|---|-----|--------------------|------|----------------------|------------------|-----------------|-----------------------|--|--|
| 用途区分 | 車種 | 輸送の区分 (最大積載量kg) | 燃料 | | | | | | |
| 施設来場車両 | 小型車 | ~ 1,999 | ガソリン | 10 | 2,283,840 | 7.15 | 3,194,182 | 0.00136 | 4.344 |
| 荷捌き車両 | 小型車 | 2,000 ~ 3,999 | 軽油 | 10 | 159,140 | 4.58 | 347,467 | 0.00131 | 0.455 |
| 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 (km/台) | 年間発生集中交通量 (台) | 車種別燃費 (km/) | 燃料使用量 = × / () | N ₂ O排出係数 (CO ₂ 換算) (kgCO ₂ /) | CO ₂ 換算排出量 × /1,000 (tCO ₂) |
|---|-----|--------------------|------|----------------------|------------------|-----------------|-----------------------|--|--|
| 用途区分 | 車種 | 輸送の区分 (最大積載量kg) | 燃料 | | | | | | |
| 施設来場車両 | 小型車 | ~ 1,999 | ガソリン | 10 | 2,283,840 | 7.15 | 3,194,182 | 0.0547 | 175 |
| 荷捌き車両 | 小型車 | 2,000 ~ 3,999 | 軽油 | 10 | 159,140 | 4.58 | 347,467 | 0.0596 | 21 |
| 合計 (N ₂ O総排出量: CO ₂ 換算) | | | | | | | | | 196 |

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.254）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 | 73.3 |
| ホテル | 17.9 |
| 商業施設（飲食店） | 5.85 |
| 商業施設（展示施設） | 2.00 |
| 共用施設（駐車場等） | 6.71 |
| 合計 | 105.76 |

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 | |
| 生ごみ等 | 16.7 | 4.8 |
| 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 (m ³ /日) | 廃棄物 発生割合 (%) | 種類別 廃棄物量 = × /59.5 (m ³ /日) | 比 重 (kg/m ³) | 発生重量 × (kg/日) |
|-------------|------------------------------|--------------------|---|-----------------------------|---------------------|
| 紙製廃棄物等 | 105.76 | 23.8 | 42.30 | 100 | 4,230 |
| 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 | 12.62 | 10 | 126 |
| 生ごみ等 | | 16.7 | 29.68 | 550 | 16,324 |
| その他可燃性廃棄物等 | | 11.9 | 21.15 | 380 | 8,037 |
| 合 計 | 105.76 | 59.5 | 105.75 | - | 28,717 |

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。(廃棄物等発生量の予測結果は、資料9 - 2 (p.252、253) 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 (kg/m ² ・日) | 発生重量 × (kg/日) |
|------------|---------------------------|--|---------------------|
| 生ごみ等 | 5,800 | 0.169 | 980 |
| その他可燃性廃棄物等 | | 0.054 | 313 |
| 合 計 | | | 1,293 |

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） | 28,591 | 1,293 | 29,884 |
| 紙製廃棄物等 | 4,230 | 0 | 4,230 |
| 生ごみ等 | 16,324 | 980 | 17,304 |
| その他可燃性廃棄物等 | 8,037 | 313 | 8,350 |
| プラスチック製廃棄物等 | 126 | 0 | 126 |
| 合計 | 28,717 | 1,293 | 30,010 |

(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.260) 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 | 46 | 2,560 | 1 | 118 | 118 |
| CH ₄ | 一般廃棄物（全連続燃焼方式） | 10,908 | 0.00096 | 21 | 0 | 0 |
| N ₂ O | 一般廃棄物（全連続燃焼方式） | 10,908 | 0.0565 | 310 | 191 | 193 |
| | 廃プラスチック | 46 | 0.17 | 310 | 2 | |
| 合計（二酸化炭素総排出量：CO ₂ 換算） | | | | | | 311 |

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 4 | 180 180 | 5 3 | 1 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)

本事業は、事業予定地外の地域冷暖房施設から熱源供給を受ける計画である。ここでは、以下の2ケースについて、二酸化炭素排出量を算出することにより、地域冷暖房施設からの熱源供給による削減量の把握を行った。

なお、算出に際しては、資料10-2 1.(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」(p.262)に示す方法により行った。

- (1) 地域冷暖房施設からの熱源供給を受ける場合(以下「DHC方式」という。)
- (2) 本事業単独で熱源施設を設ける場合(以下「個別熱源方式」という。)

各ケースにおける二酸化炭素排出量は、表-1に示すとおりである。

これによると、二酸化炭素排出量は、DHC方式で約19,000tCO₂/年、個別熱源方式で約23,000tCO₂/年となり、DHC方式の方が約3,000tCO₂/年少くなり、約15%削減されると予測される。

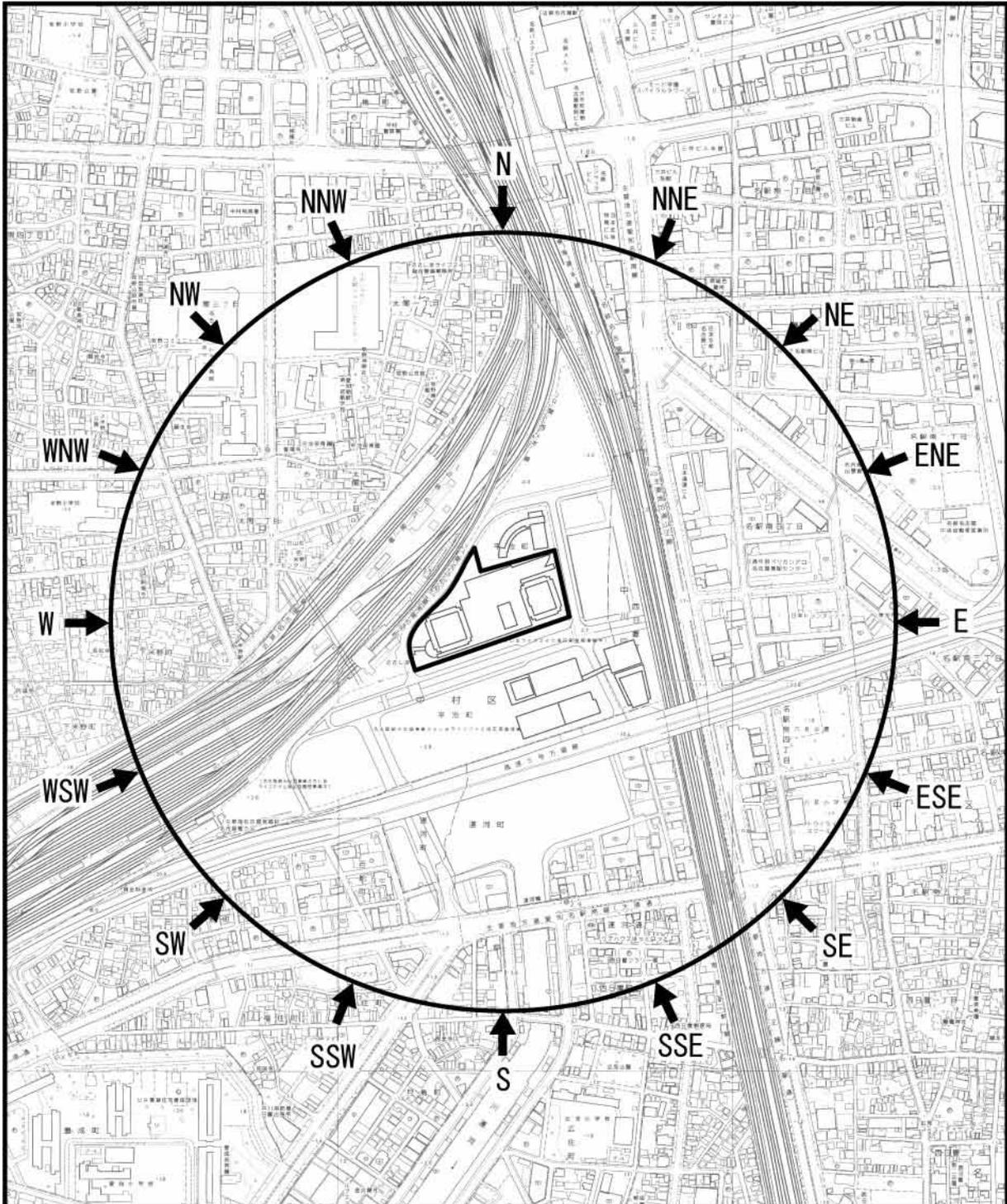
表 - 1 熱源方式別二酸化炭素排出量の比較

| 熱源方式 | 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 | |
|--------|------|-----------------------|---|---|---|--------|-------|
| DHC方式 | 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 | | |
| 個別熱源方式 | 電気 | (kWh) | 42,250,000 | 0.470 | 19,858 | 22,651 | |
| | 都市ガス | (Nm ³) | 1,343,000 | 2.08 | 2,793 | | |
| 年間削減量 | | (tCO ₂ /年) | | | | 3,414 | |
| 年間削減率 | | (%) | | | | 15.1 | |

注) はマイナス(削減)を示す。

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、愛大や新橋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。



 : 事業予定地

 : 実験模型の範囲(縮尺:1/500模型)



0 100 200m

縮尺:1/8,000

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 | |
|---------|--|------|
| | 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
 $V_{g1} = V_1 / R_i(an)$: (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) |
| NNE | 0.013 | 5.33 | 4.00 |
| NE | 0.006 | 3.72 | 7.44 |
| ENE | 0.009 | 4.64 | 3.40 |
| E | 0.001 | - | - |
| ESE | 0.005 | 5.51 | 2.39 |
| SE | 0.044 | 6.94 | 3.90 |
| SSE | 0.113 | 7.92 | 3.25 |
| S | 0.111 | 5.47 | 7.38 |
| SSW | 0.047 | 5.15 | 5.66 |
| SW | 0.012 | 4.74 | 6.10 |
| WSW | 0.014 | 4.87 | 4.35 |
| W | 0.024 | 7.48 | 4.29 |
| WNW | 0.196 | 7.79 | 4.40 |
| NW | 0.180 | 7.95 | 3.88 |
| NNW | 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 17.9m)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。

$$\bar{V}_i = G t \cdot V_i$$

\bar{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

$$G t = (t / 600)^{-0.08} \cdot R^{-t} \quad (\text{但し、} G t \geq 3.5) \quad \cdots \cdots \text{注)}$$

$$t = -0.065 \ln (t / 600)$$

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、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。

本事業においては、事前配慮に基づき、植栽の配置については、新建築物による風環境に及ぼす影響の低減にも着目し、事業予定地内に植栽を施す計画である。

新建築物建設前と建設後（植栽なし）について、本編 9-3「予測」（本編 p.269）に示すような予測を行った結果、風環境の変化は表 - 1 及び図 - 1 に示すとおりである。

これによると、新建築物建設後（植栽なし）では、事業予定地北西側において、新たにランク 3 を超える地点が生じた。（各予測地点における風速超過確率は、資料 1 1 - 7（p.287）参照）

このことから、植栽による防風効果について、図 - 2 に示すように、事業予定地内の北西側を中心にして植栽（常緑広葉樹）を配置することにより、風洞実験で検討を行った。

表 - 1 風環境評価尺度に基づく風環境の変化（新建築物建設前・建設後（植栽なし））

| 建設前 \ 建設後 (植栽なし) | ランク 1 | ランク 2 | ランク 3 | ランク 3 を超える |
|---------------------|--|-------------------------------------|-------------------------------|---------------|
| ランク 1 | 9, 11 ~ 13, 15 ~ 17, 23 ~ 26, 28, 29, 37, 43, 44, 47 ~ 50, 55 ~ 70, 72 ~ 75 | 2, 5, 10, 14, 19, 27, 51, 54, 71 | 1, 3, 4, 6 ~ 8, 18, 21, 32 | 20, 22 |
| ランク 2 | 46, 53 | 30, 40, 41 | 31, 33 | |
| ランク 3 | 36 | 35 | 34, 38, 39, 42, 45 | |
| ランク 3 を超える | | | 52 | |

注) 各予測地点のランクは、新建築物建設前・建設後（植栽なし）ともに日最大瞬間風速 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。

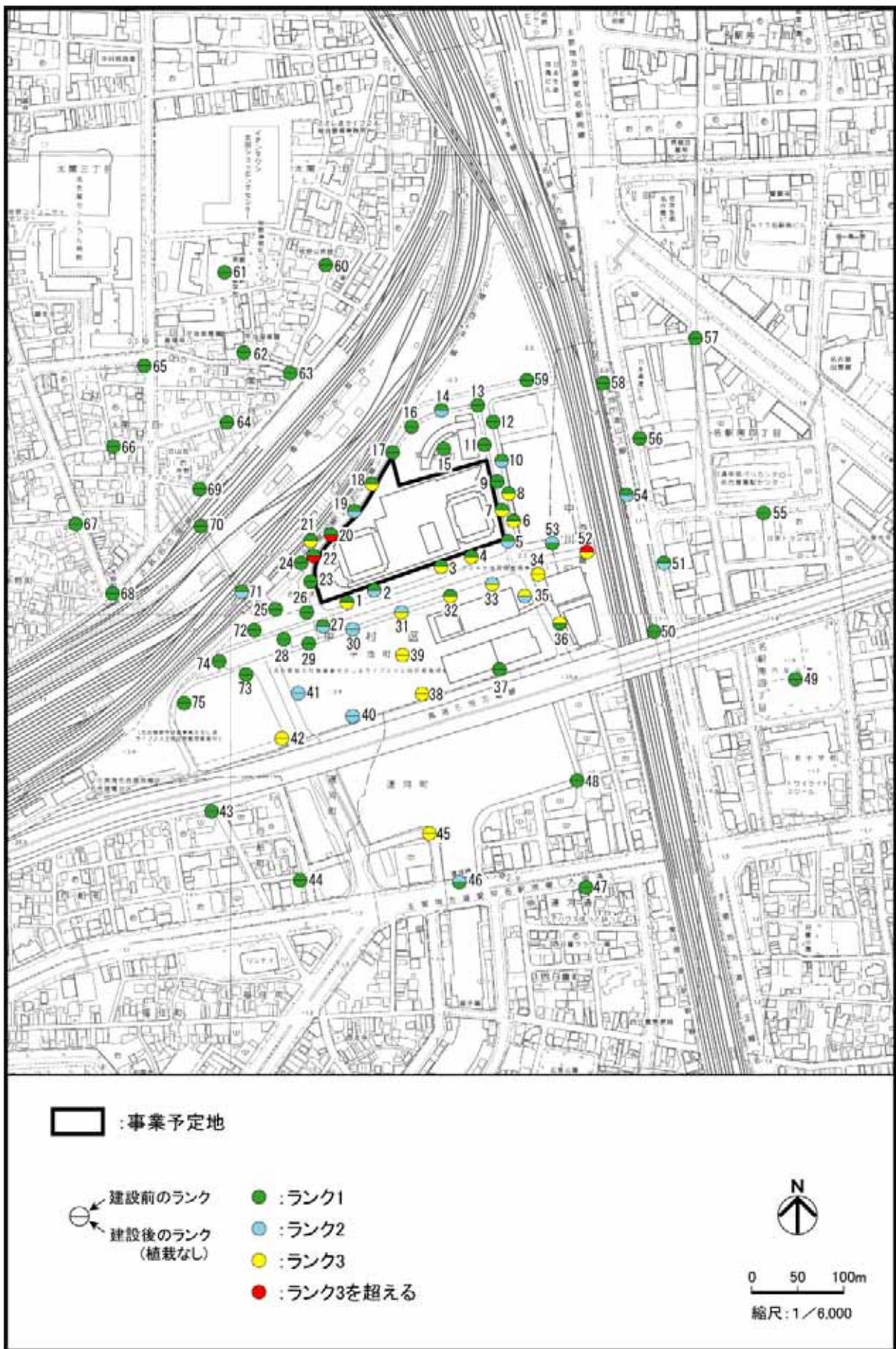


図 - 1 風環境のランクの変化 (新建築物建設前・建設後 (植栽なし))

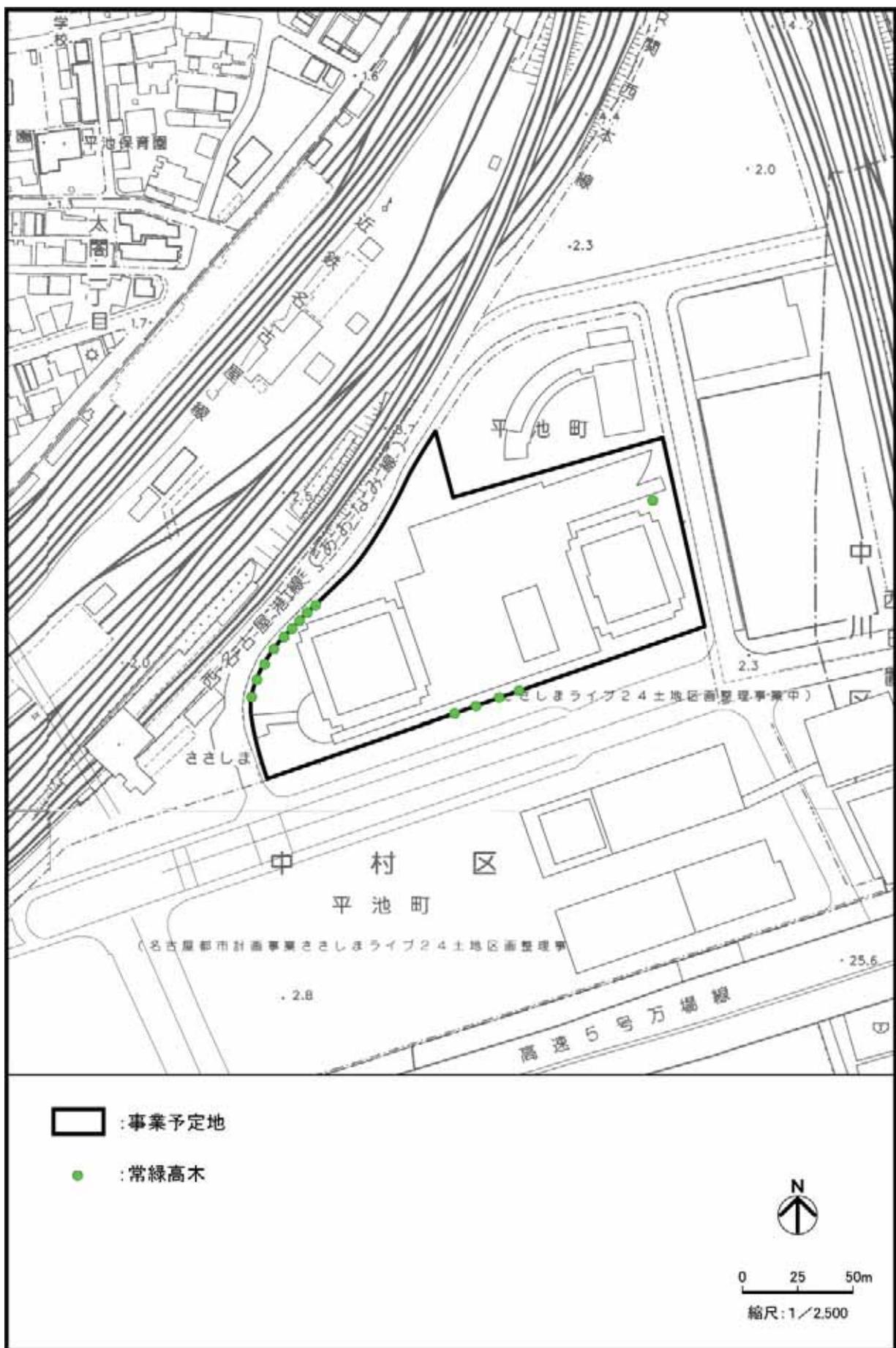


図 - 2 風洞実験時における植栽配置図

新建築物建設後の植栽なし・ありにおける風環境の変化は、表 - 2 及び図 - 3 に示すとおりである。

これによると、植栽の配置により、新建築物建設前から新たにランク 3 を超える地点はなくなり、また、新建築物建設後（植栽なし）と比較し、6 地点においてランクが下がるという結果が得られた。（各予測地点における風速超過確率は、資料 1 1 - 7（p.287）参照）

以上のような風洞実験の結果を踏まえ、事業予定地内には、前掲図 - 2 に示すように植栽を配置することとした。

表 - 2 風環境評価尺度に基づく風環境の変化（新建築物建設後（植栽なし・あり））

| 植栽あり 植栽なし | ランク 1 | ランク 2 | ランク 3 | ランク 3 を超える |
|---------------|---|---|---|---------------|
| ランク 1 | 9, 11 ~ 13, 15 ~ 17, 23 ~ 26, 28, 29, 36, 37, 43, 44, 46 ~ 50, 53, 55 ~ 70, 72 ~ 75 | | | |
| ランク 2 | 2 | 5, 10, 14, 19, 27, 30, 35, 40, 41, 51, 54, 71 | | |
| ランク 3 | | 18, 21, 52 | 1, 3, 4, 6 ~ 8, 31 ~ 34, 38, 39, 42, 45 | |
| ランク 3 を超える | | 20, 22 | | |

注）各予測地点のランクは、新建築物建設後（植栽なし・あり）ともに日最大瞬間風速 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。

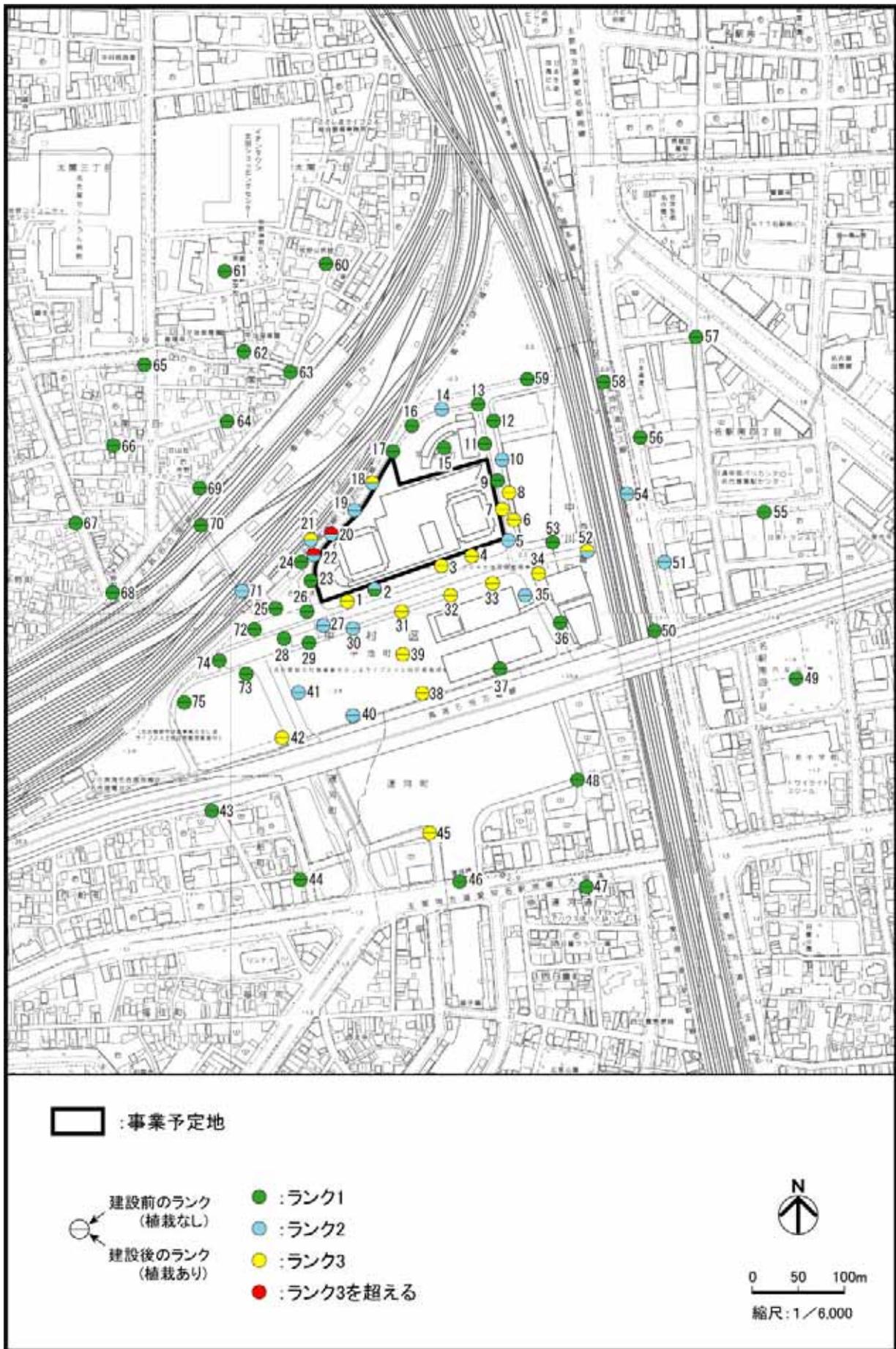


図 - 3 風環境のランクの変化 (新建築物建設後 (植栽なし・あり))

資料 1 1 - 6 各予測地点における風速値

[本編 p.274 参照]

名古屋地方気象台(地上17.9m)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 | NNE | | NE | | ENE | | E | | ESE | | SE | | SSE | | S | |
|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| | 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 |
| 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 | SSW | | SW | | WSW | | W | | WNW | | NW | | NNW | | N | |
|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| | 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 |
| 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 - 7 各予測地点における風速超過確率

[本編 p.274 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.269) 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基準とした場合の風速比で表示し、風向と組み合わせた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。

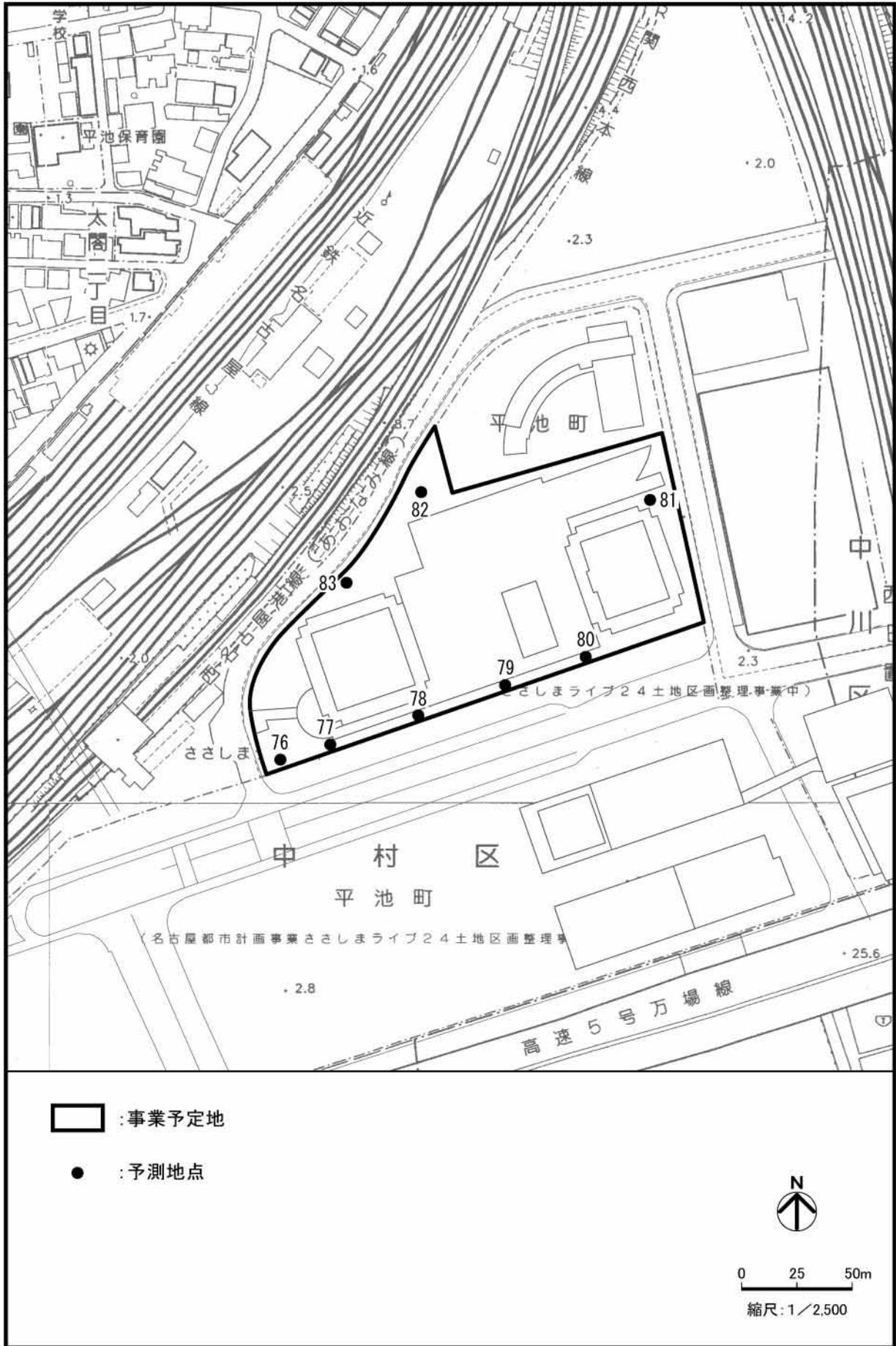


図 - 1 公開空地内の予測地点

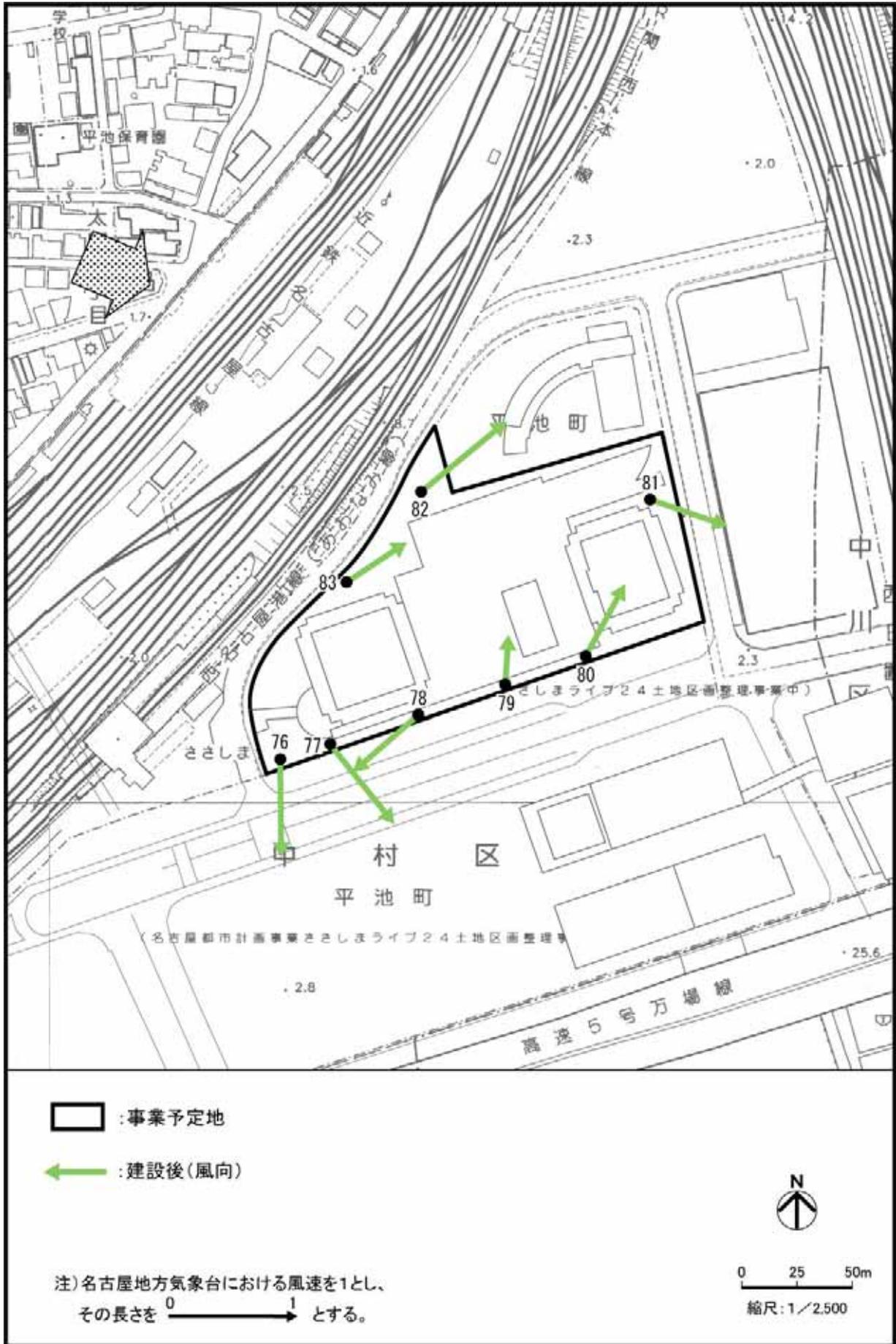


図 - 2 (1) 公開空地内の風向及び風速 (WNW) (新建築物建設後)

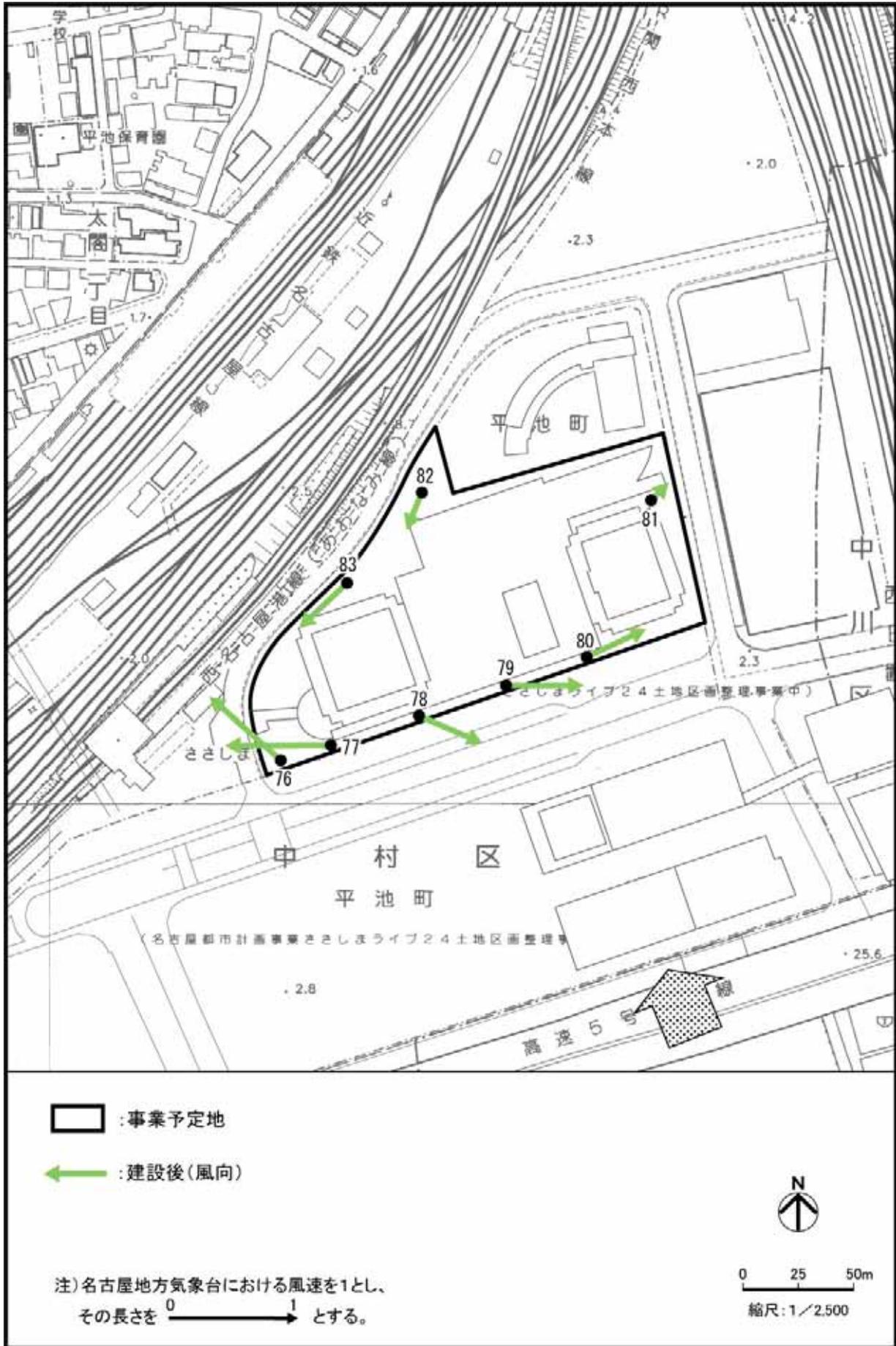


図 - 2 (2) 公開空地内の風向及び風速 (SSE) (新建築物建設後)

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 17.9m）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。

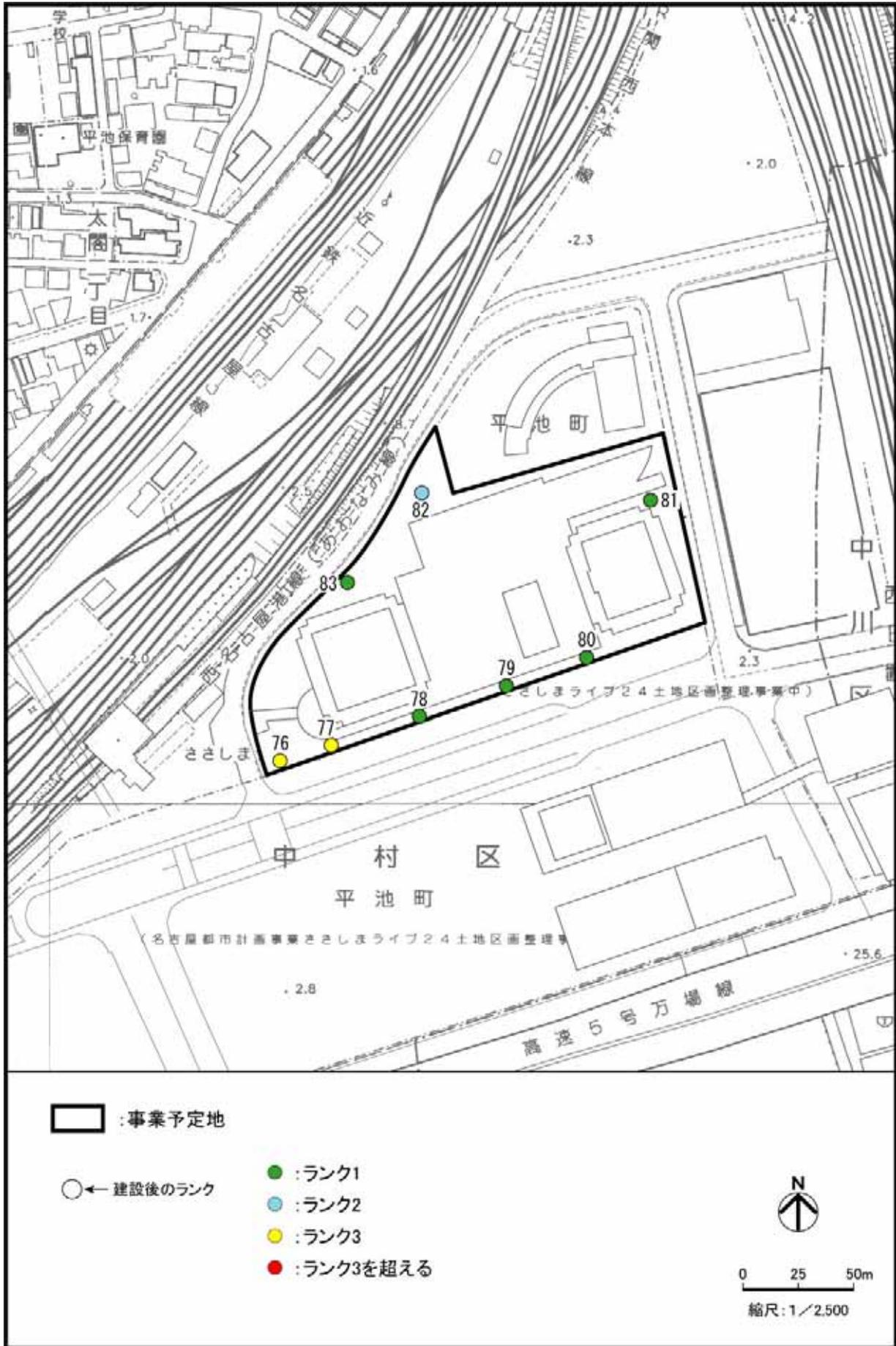


図 - 3 公開空地内の風環境のランク（新建築物建設後）

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)

$$\text{太陽高度} : \sin h = \sin \phi \cdot \sin \delta + \cos \phi \cdot \cos \delta \cdot \cos t$$

$$\text{方位角} : \sin A = \cos \delta \cdot \sin t / \cos h$$

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)

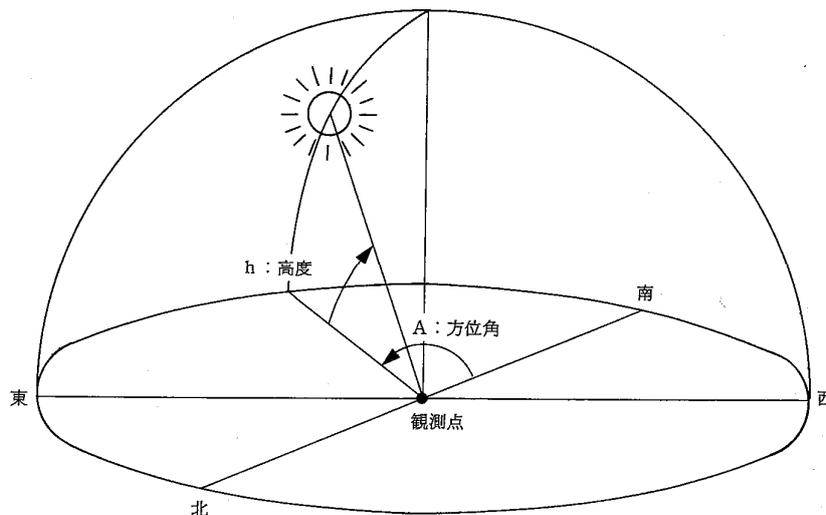


図 - 1 太陽高度と方位角

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。

$$Z = H \cdot \cot h$$

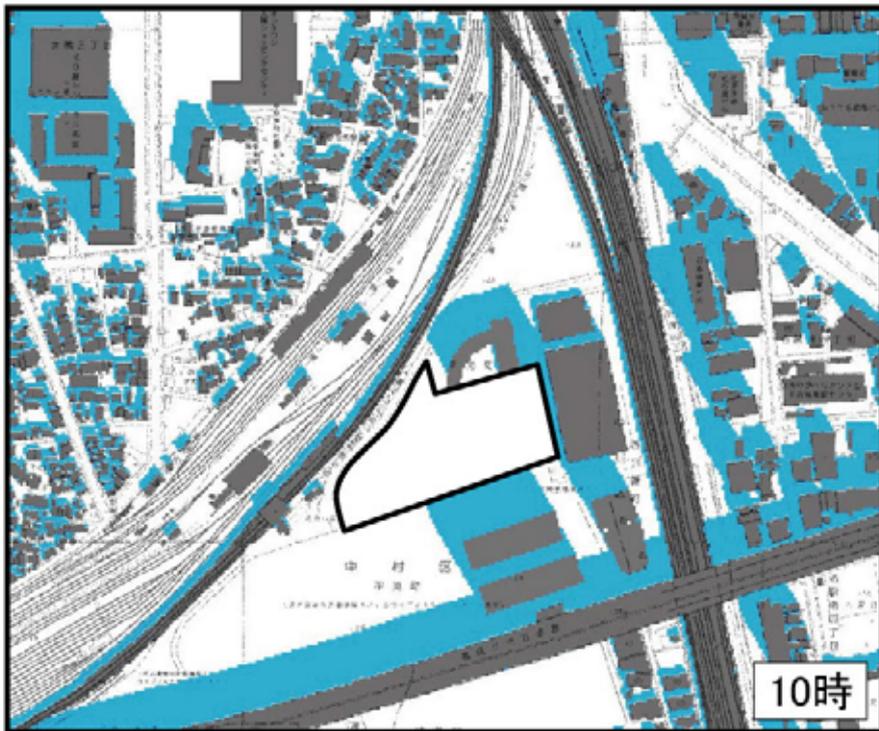
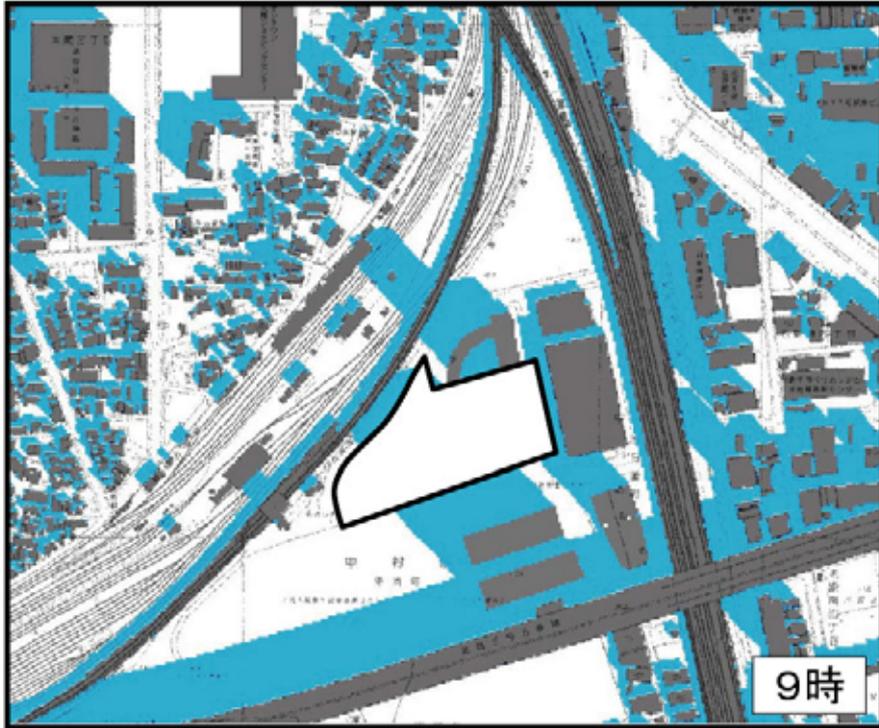
Z : 日影長 (m)

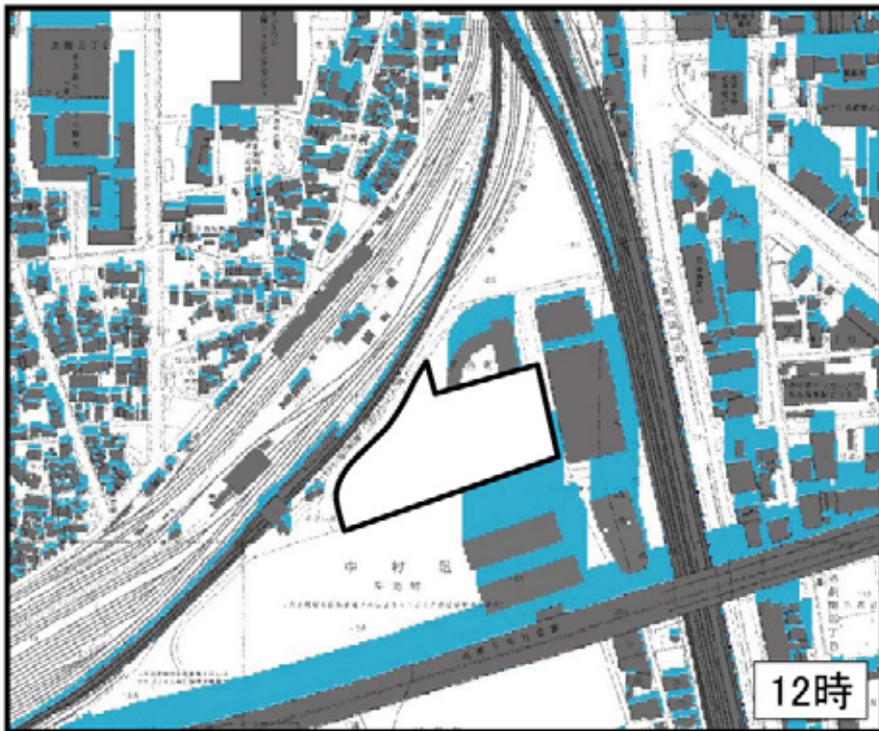
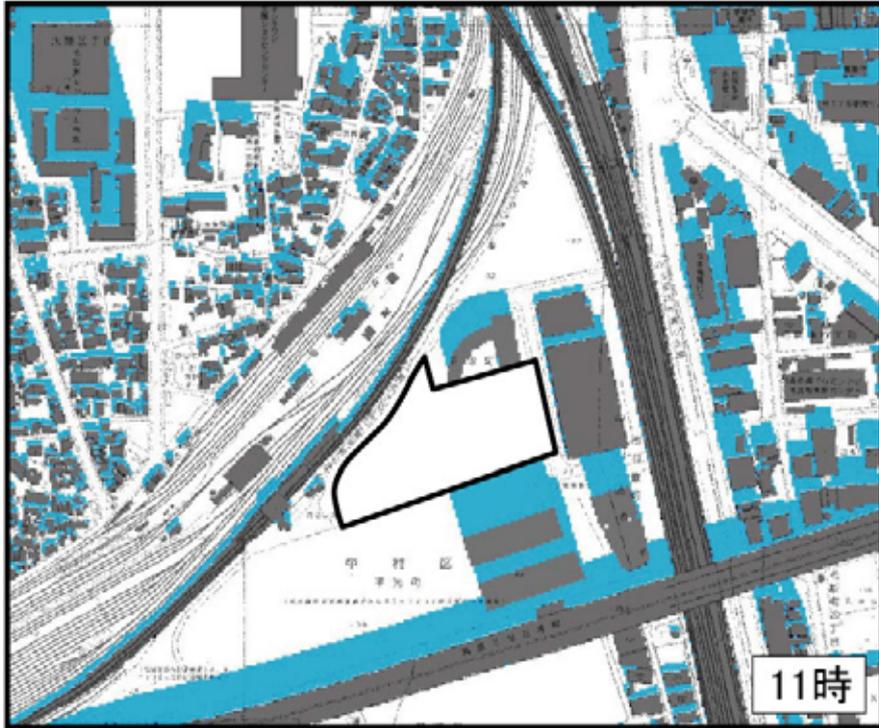
H : 建物と計算面の高低差 (m)

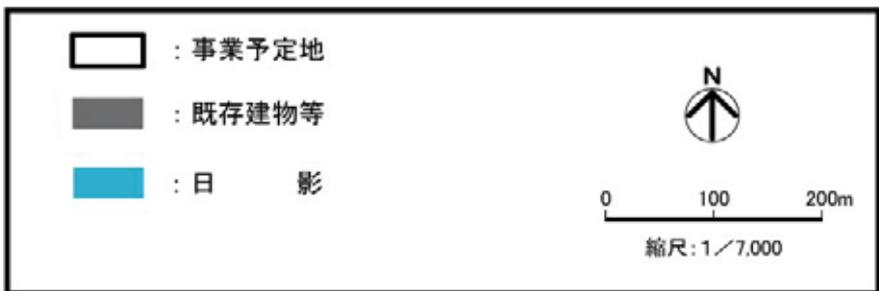
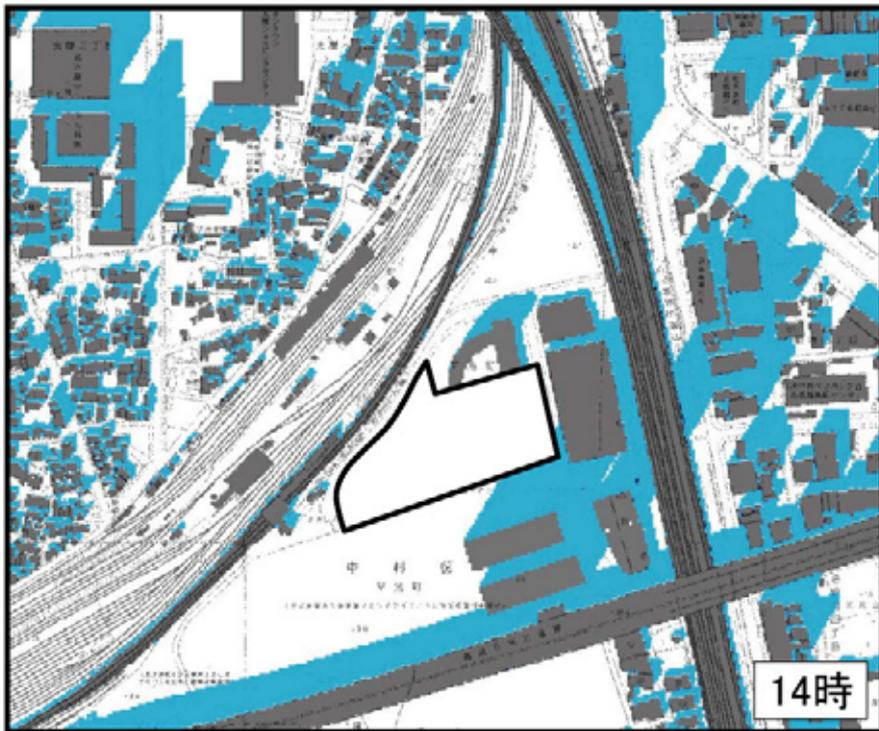
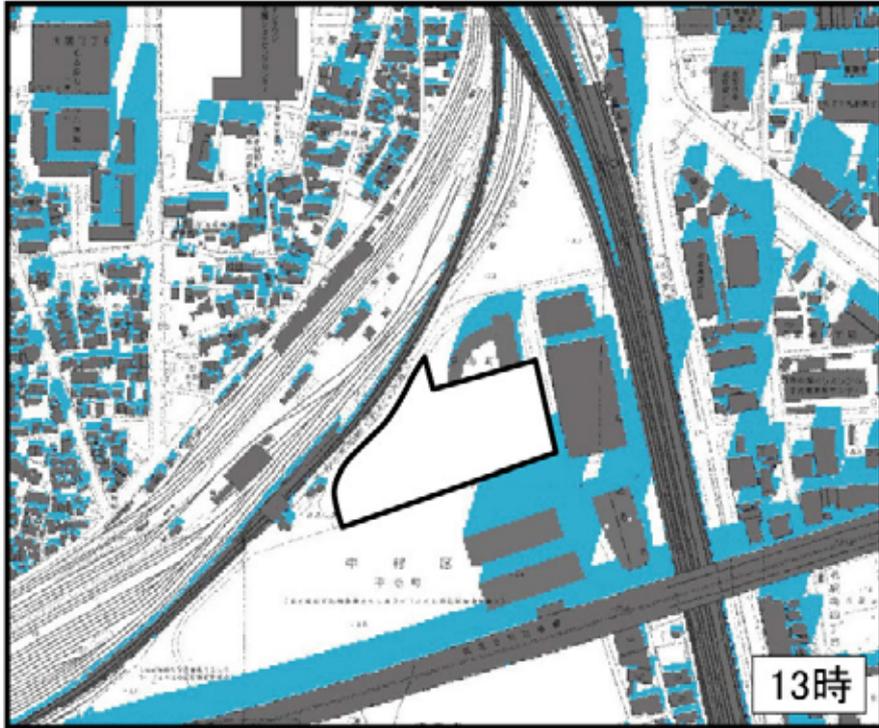
h : 太陽高度 (度)

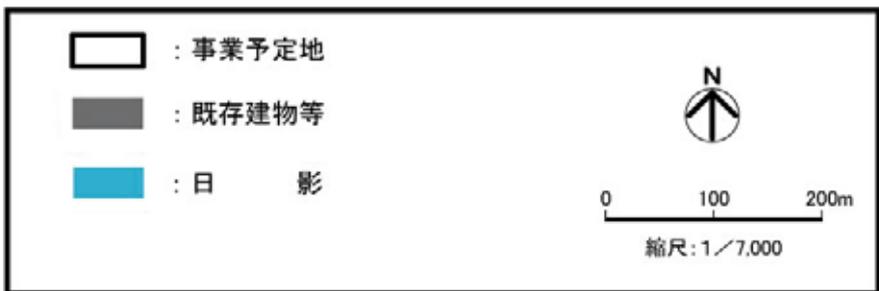
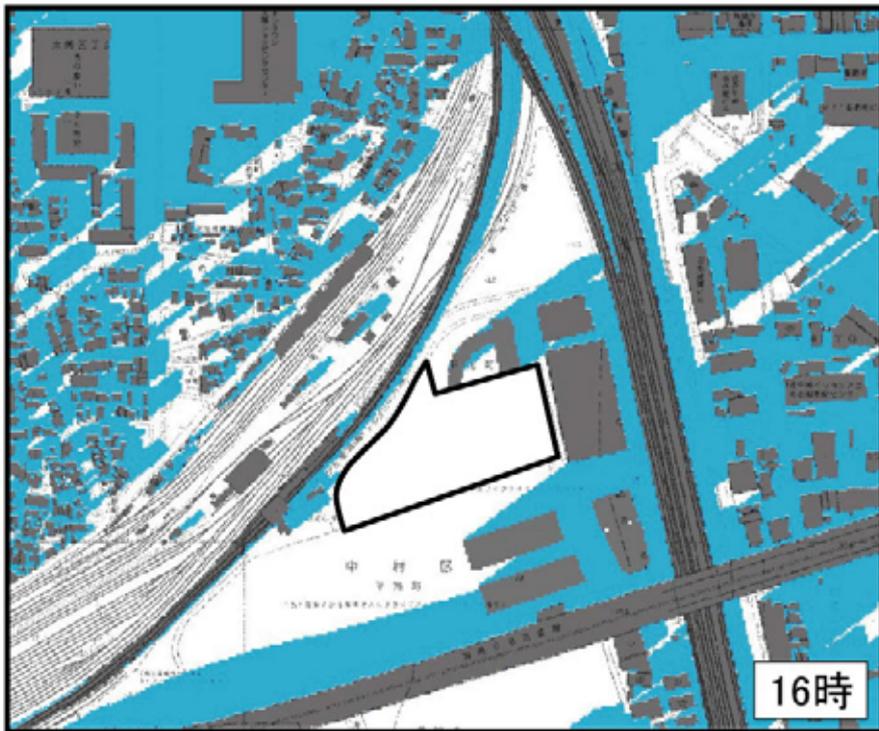
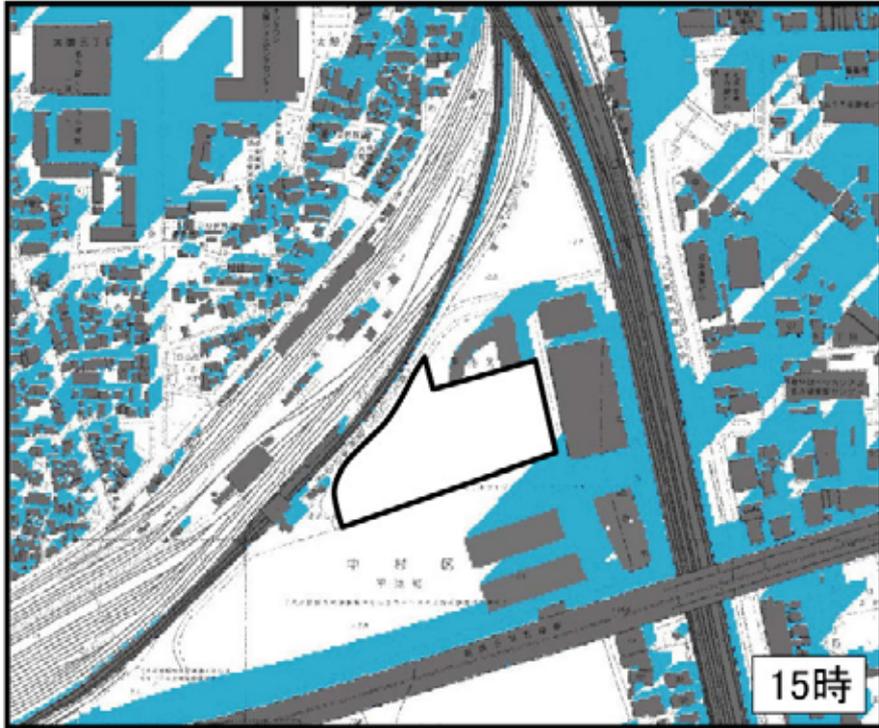
事業予定地及びその周辺の既存建物等による現況の時刻別日影図は、以下に示すとおりである。





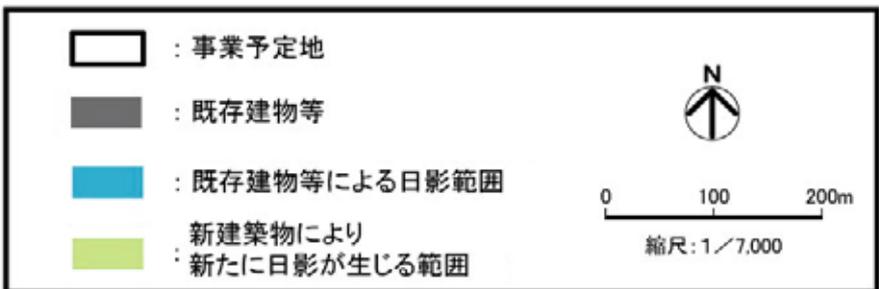
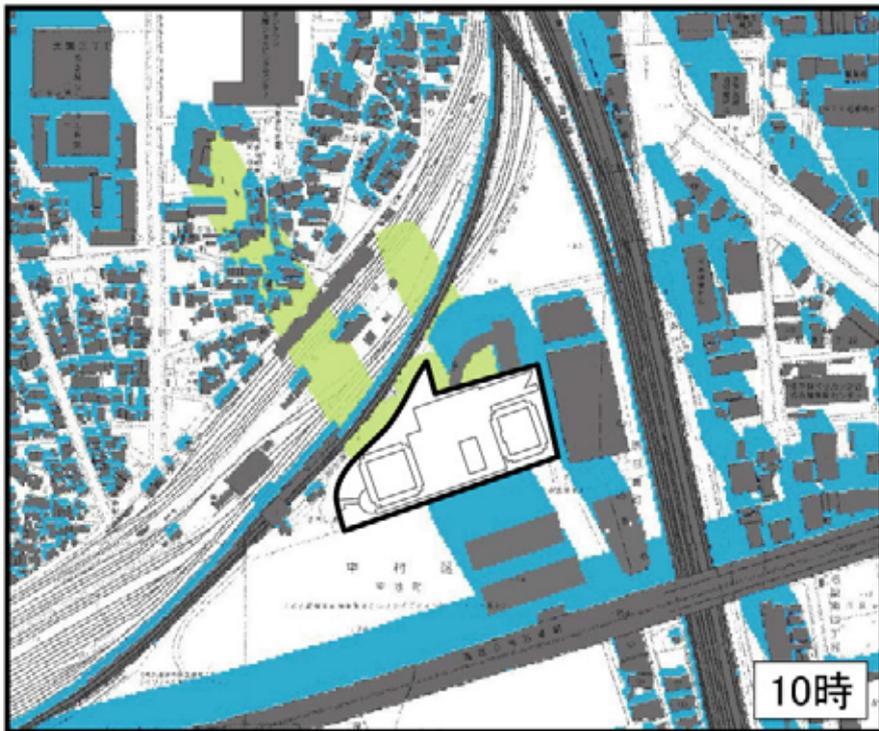


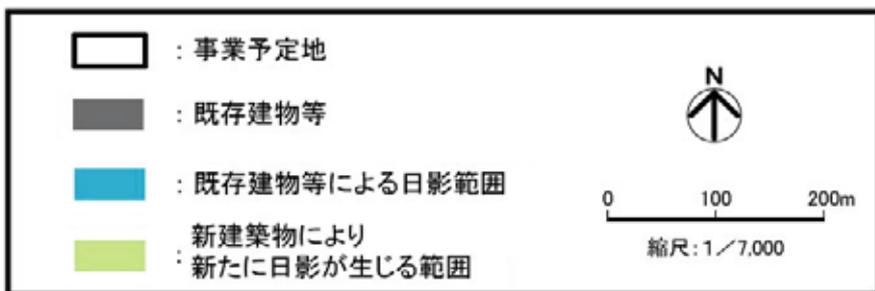
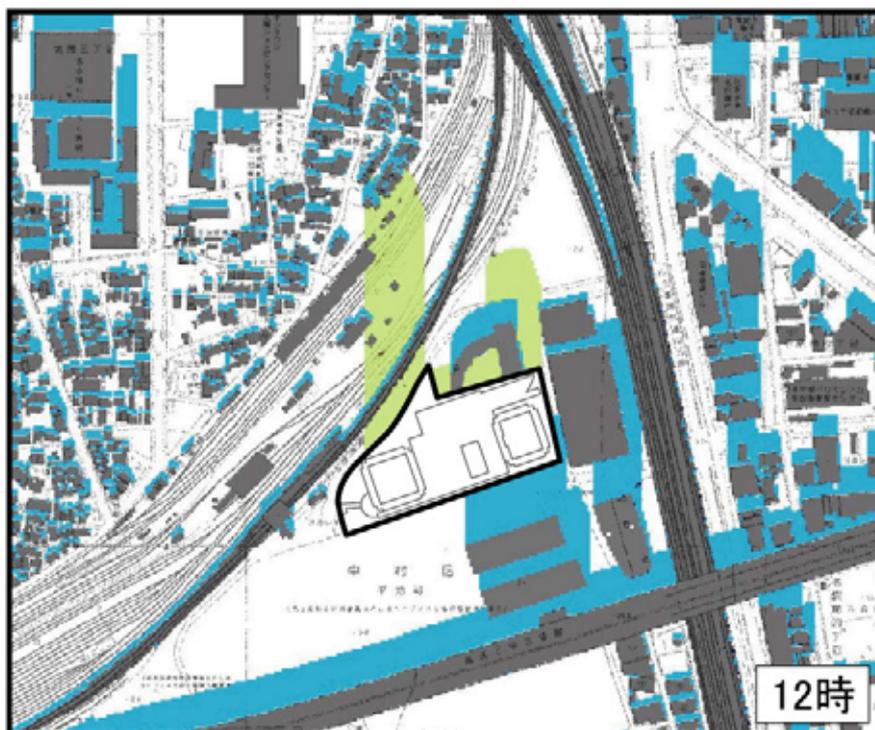
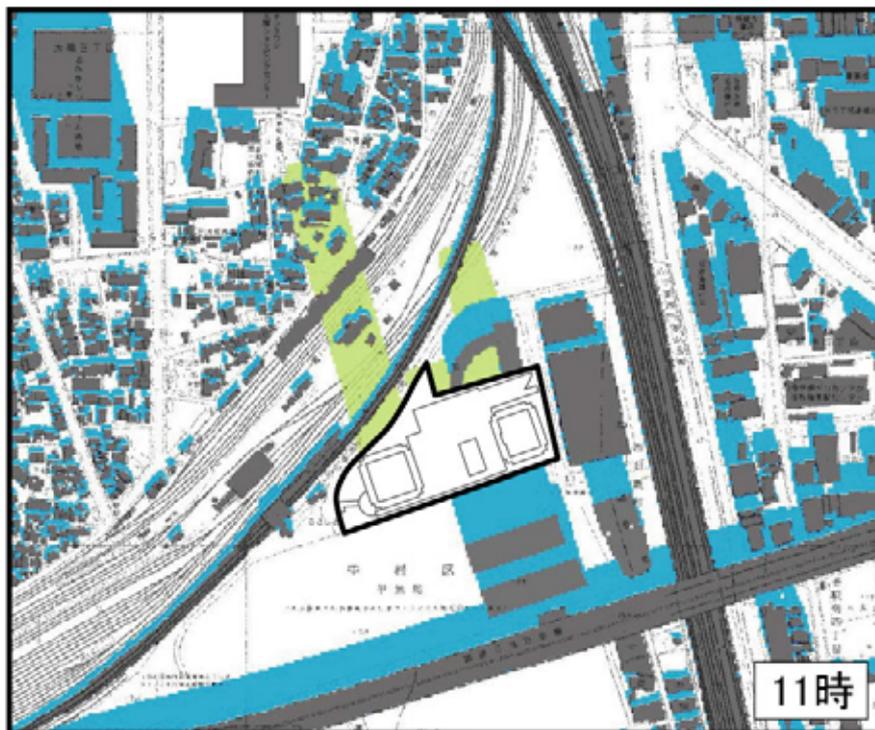


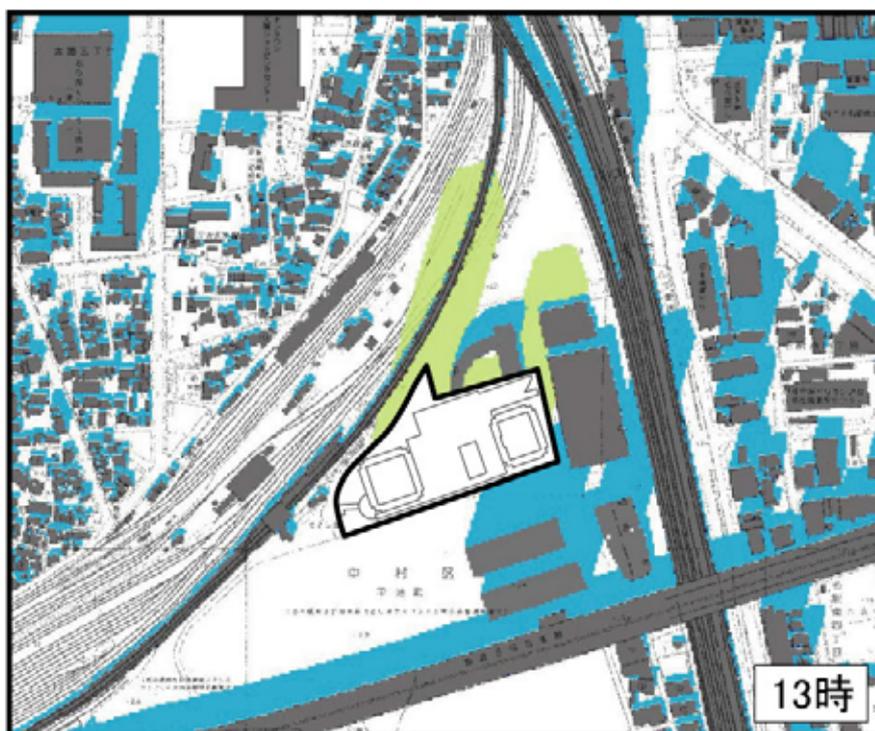


事業予定地周辺建物等を含む時刻別日影図は、以下に示すとおりである。

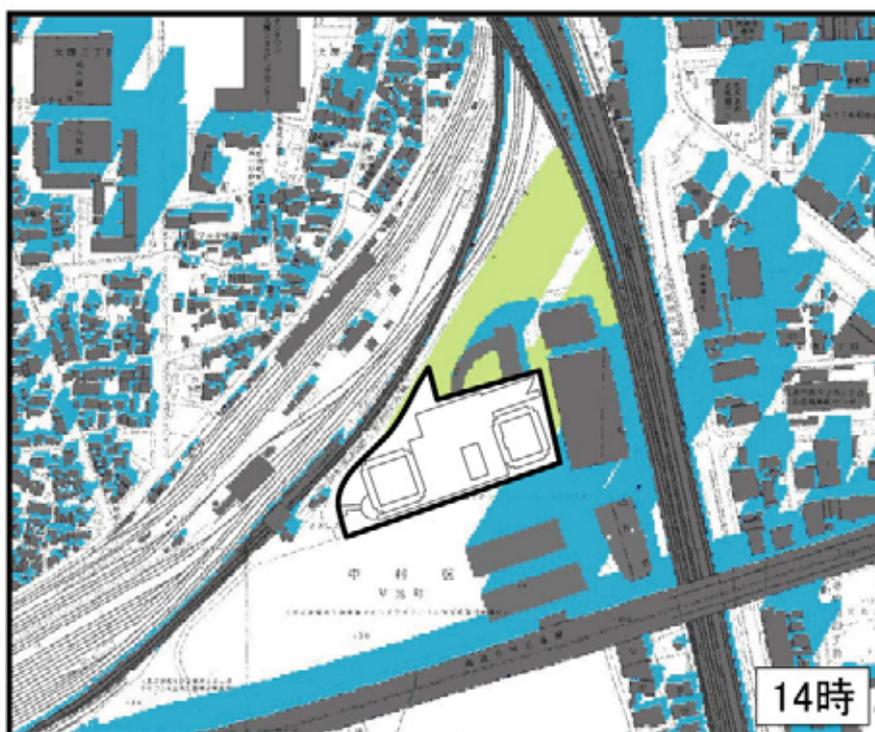




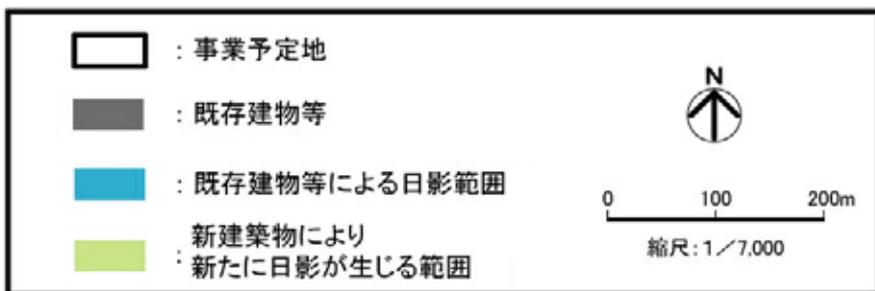


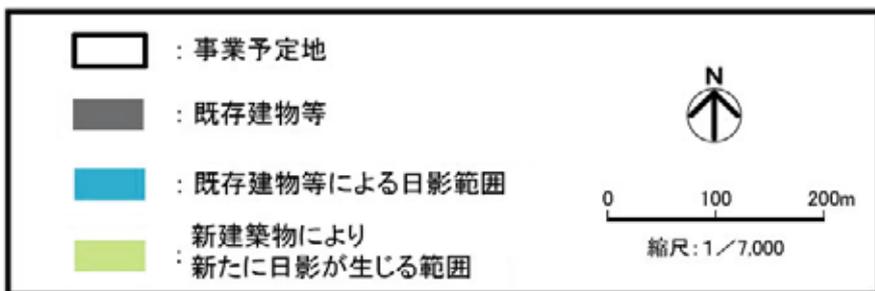
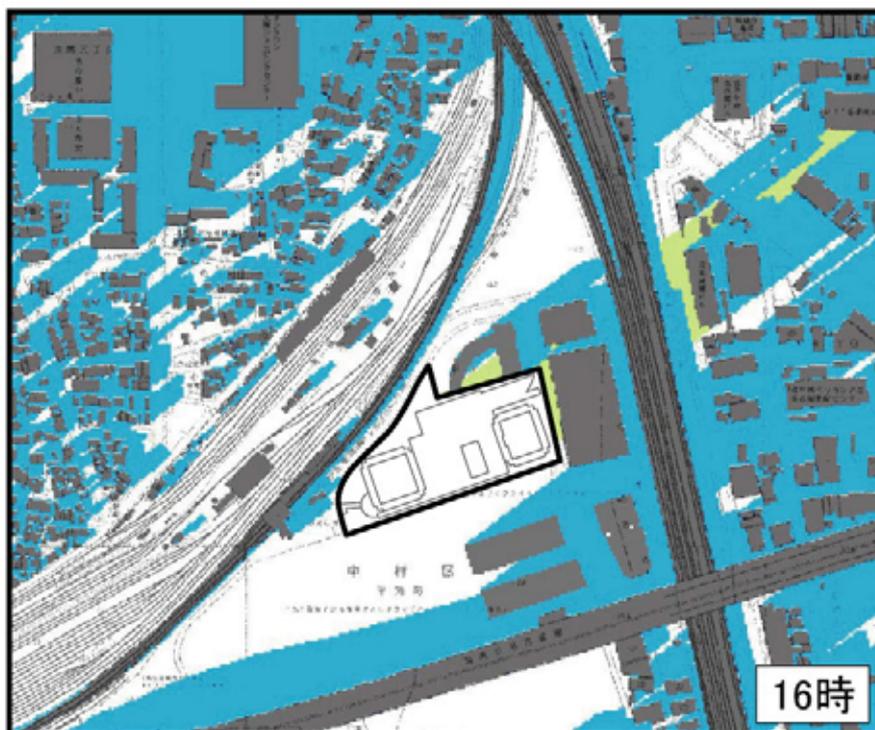
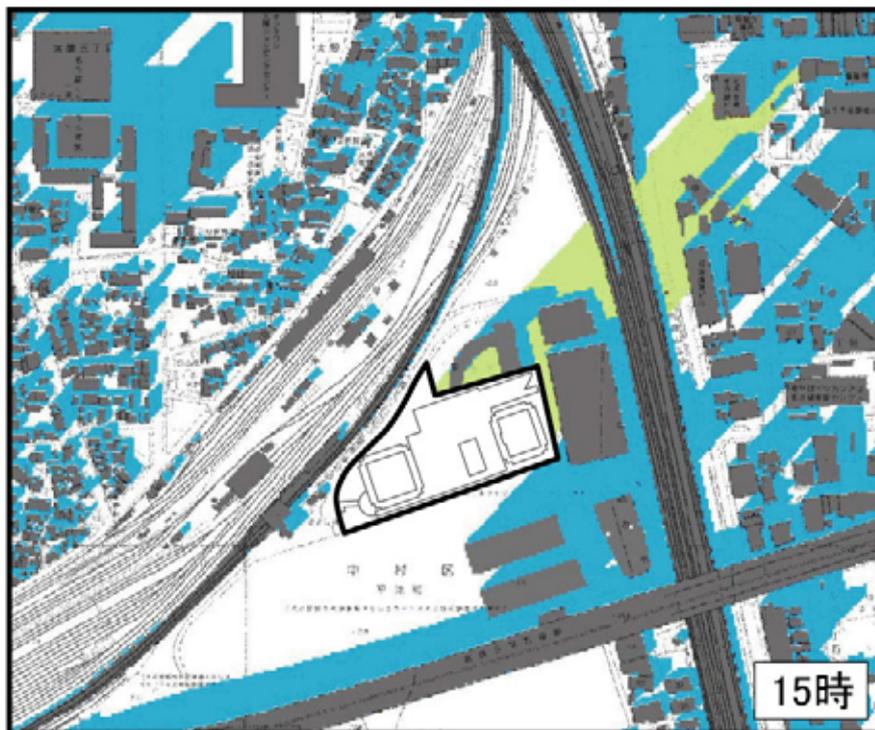


13時



14時





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.293 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 | | | | | | | | | |
| | | NH教 | K育放 | 中部日本放送 | 東京テレビ放送 | NH送総 | H送 | K海合放 | テレビ放送 | 名古屋テレビ放送 | 県域局 |
| 6 | 端子電圧 | 13 ch | 18 ch | 19 ch | 20 ch | 21 ch | 22 ch | 23 ch | | | |
| | 品質評価 | 5.6 | 5.7 | 5.9 | 5.6 | 5.7 | 5.7 | 5.7 | 4.0 | | |
| 7 | ビット誤り率 (BER) | 0.00E-8 | 0.00E-8 |
| | C/N比 (dB) | 43.3 | 44.3 | 46.3 | 43.3 | 44.5 | 44.0 | 27.2 | | | |
| 8 | 端子電圧 | 5.5 | 5.2 | 5.5 | 5.2 | 5.5 | 5.4 | 3.6 | | | |
| | 品質評価 | | | | | | | | | | |
| 9 | ビット誤り率 (BER) | 0.00E-8 | 0.00E-8 |
| | C/N比 (dB) | 35.1 | 33.3 | 34.5 | 31.4 | 34.6 | 36.6 | 17.5 | | | |
| 10 | 端子電圧 | 5.4 | 5.3 | 5.6 | 5.6 | 5.5 | 5.7 | 3.8 | | | |
| | 品質評価 | | | | | | | | | | |
| 10 | ビット誤り率 (BER) | 0.00E-8 | 0.00E-8 |
| | C/N比 (dB) | 35.1 | 34.1 | 37.0 | 37.0 | 35.8 | 38.0 | 19.3 | | | |

| 調査地点 | 調査項目 | UHF | | | | | | | | | |
|------|--------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|-------|----------|-----|
| | | 広域局 | | | | | | | | | |
| | | NH教 | K育放 | 中部日本放送 | 東京テレビ放送 | NH送総 | H送 | K海合放 | テレビ放送 | 名古屋テレビ放送 | 県域局 |
| 1 | 端子電圧 | 13 ch | 18 ch | 19 ch | 20 ch | 21 ch | 22 ch | 23 ch | | | |
| | 品質評価 | 4.7 | 5.0 | 5.3 | 4.9 | 5.0 | 5.1 | 3.4 | | | |
| 2 | 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 | | | |
| 3 | 端子電圧 | 5.1 | 5.4 | 5.6 | 5.3 | 5.2 | 5.5 | 3.7 | | | |
| | 品質評価 | | | | | | | | | | |
| 4 | 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 | | | |
| 5 | 端子電圧 | 4.7 | 4.6 | 4.5 | 4.5 | 4.4 | 4.5 | 2.4 | | | |
| | 品質評価 | | | | | | | x | | | |
| 5 | 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 | | | |
| 5 | 端子電圧 | 4.7 | 5.1 | 5.3 | 4.8 | 5.1 | 5.4 | 3.4 | | | |
| | 品質評価 | | | | | | | | | | |
| 5 | 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 | | | |
| | C/N比 (dB) | 28.1 | 32.4 | 35.6 | 30.4 | 32.8 | 36.0 | 17.0 | | | |
| 5 | 端子電圧 | 4.4 | 4.8 | 4.9 | 4.7 | 5.0 | 5.1 | 3.3 | | | |
| | 品質評価 | | | | | | | | | | |
| 5 | 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 | | | |

注)1: デジタル波の端子電圧 (受信レベル) は、75 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、 : プロックノイズや画面フリーズが認められる、 x : 受信不能

| 調査地点 | 調査項目 | UHF | | | | | | | | | |
|------|--------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|----------|------|
| | | 広域局 | | | | | | | | | |
| | | NH教 | K育放 | 中部日本放送 | 中京テレビ放送 | NH送総 | H送 | K海合放 | テレビ放送 | 名古屋テレビ放送 | テレビ知 |
| 1 1 | 端子電圧 | 4 1 | 4 2 | 4 5 | 4 2 | 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 | 3.24E-3 | |
| | C/N比 (dB) | 24.5 | 25.4 | 27.4 | 24.8 | 26.4 | 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 4 | 4 4 | 4 8 | 2 7 | |
| | 品質評価 | | | | | | | | | x | |
| | 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 | | |
| | C/N比 (dB) | 21.8 | 24.2 | 22.3 | 21.1 | 23.8 | 27.7 | 7.8 | 7.8 | | |
| 1 3 | 端子電圧 | 4 5 | 4 5 | 4 8 | 4 3 | 4 5 | 4 7 | 4 7 | 3 1 | | |
| | 品質評価 | | | | | | | | | x | |
| | 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 | | |
| | C/N比 (dB) | 23.7 | 23.3 | 26.6 | 21.6 | 23.5 | 25.8 | 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 | | |
| | 品質評価 | | | | | | | | | x | |
| | 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 | | |
| | C/N比 (dB) | 37.6 | 35.7 | 40.5 | 38.9 | 39.5 | 40.5 | 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 | | |
| | 品質評価 | | | | | | | | | x | |
| | 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 | | |
| | C/N比 (dB) | 35.7 | 29.3 | 33.1 | 32.0 | 30.6 | 36.1 | 17.6 | 17.6 | | |

注)1:デジタル波の端子電圧(受信レベル)は、75 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、 :プロックノイズや画面フリーズが認められる、x :受信不能

| 調査地点 | 調査項目 | UHF | | | | | | | | | |
|------|--------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|----------|------|
| | | 広域局 | | | | | | | | | |
| | | NH教 | K育放 | 中部日本放送 | 中京テレビ放送 | NH送総 | H送 | K海合放 | テレビ放送 | 名古屋テレビ放送 | テレビ知 |
| 1 6 | 端子電圧 | 4 9 | 5 2 | 5 1 | 4 9 | 4 7 | 4 8 | 3 5 | 3 5 | | |
| | 品質評価 | | | | | | | | | x | |
| | ビット誤り率 (BER) | 0.00E-8 | 0.00E-8 | 1.42E-6 | 0.00E-8 | 5.76E-4 | 1.88E-4 | 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 | | |
| 1 7 | 端子電圧 | 5 1 | 5 5 | 5 6 | 5 0 | 5 2 | 5 3 | 3 1 | 3 1 | | |
| | 品質評価 | | | | | | | | | x | |
| | 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 | | |
| | C/N比 (dB) | 31.9 | 35.9 | 36.2 | 29.9 | 32.4 | 32.9 | 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 | | |
| | 品質評価 | | | | | | | | | | |
| | ビット誤り率 (BER) | 0.00E-8 | | |
| | C/N比 (dB) | 43.3 | 40.0 | 41.8 | 37.9 | 39.2 | 40.1 | 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 | | |
| | 品質評価 | | | | | | | | | | |
| | ビット誤り率 (BER) | 0.00E-8 | | |
| | C/N比 (dB) | 42.3 | 43.3 | 43.9 | 38.6 | 39.5 | 41.5 | 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 | | |
| | 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 | | |
| | C/N比 (dB) | 39.6 | 40.3 | 35.9 | 33.9 | 36.9 | 38.8 | 18.7 | 18.7 | | |

| 調査地点 | 調査項目 | UHF | | | | | | | | | |
|------|--------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| | | 広域局 | | | | | | | | | |
| | | NH教 | K育放 | 中放 | 日本放送 | 中京放送 | N送総 | H送 | K海合放 | 名送 | 古屋放 |
| 2 1 | 端子電圧 | 6 5 | 6 7 | 6 7 | 6 7 | 6 7 | 6 4 | 6 6 | 6 6 | 6 8 | 5 2 |
| | 品質評価 | | | | | | | | | | |
| | ビット誤り率 (BER) | 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 | | | |
| | 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 | | | |
| | 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 | | | |
| | 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、75 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。

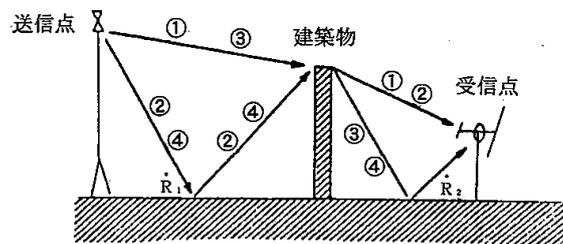
: 良好に受信、 : プロックノイズや画面フリーズが認められる、 x : 受信不能

| 調査地点 | 調査項目 | UHF | | | | | | | | | |
|------|--------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|------|----|-----|
| | | 広域局 | | | | | | | | | |
| | | NH教 | K育放 | 中放 | 日本放送 | 中京放送 | N送総 | H送 | K海合放 | 名送 | 古屋放 |
| 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 | | | |
| | 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 | | | |
| | 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 | | | |
| | 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 | | | |
| | C/N比 (dB) | 42.2 | 44.4 | 44.8 | 41.6 | 42.3 | 43.6 | 27.1 | | | |

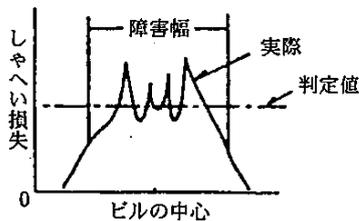
1. 遮蔽障害

[予測計算の概念]

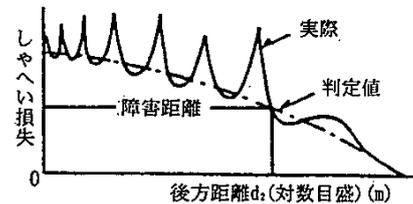
下図に示す ~ の各経路を通る電波の強さを求め、都市減衰の大きさを考慮しつつ合成し、建築物より後方距離・幅に対する電界強度の減衰量とした。



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。



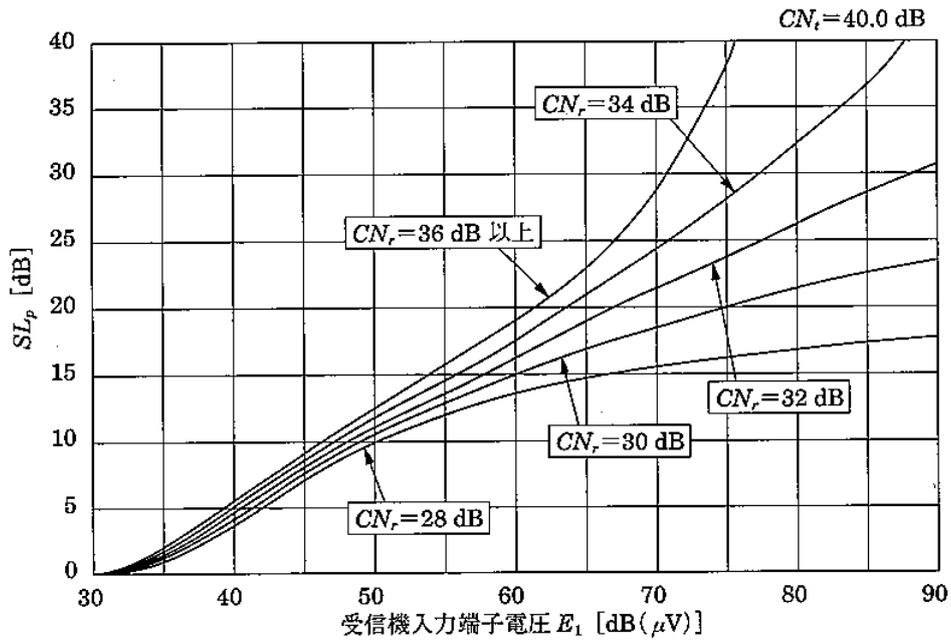
遮蔽地域横断面



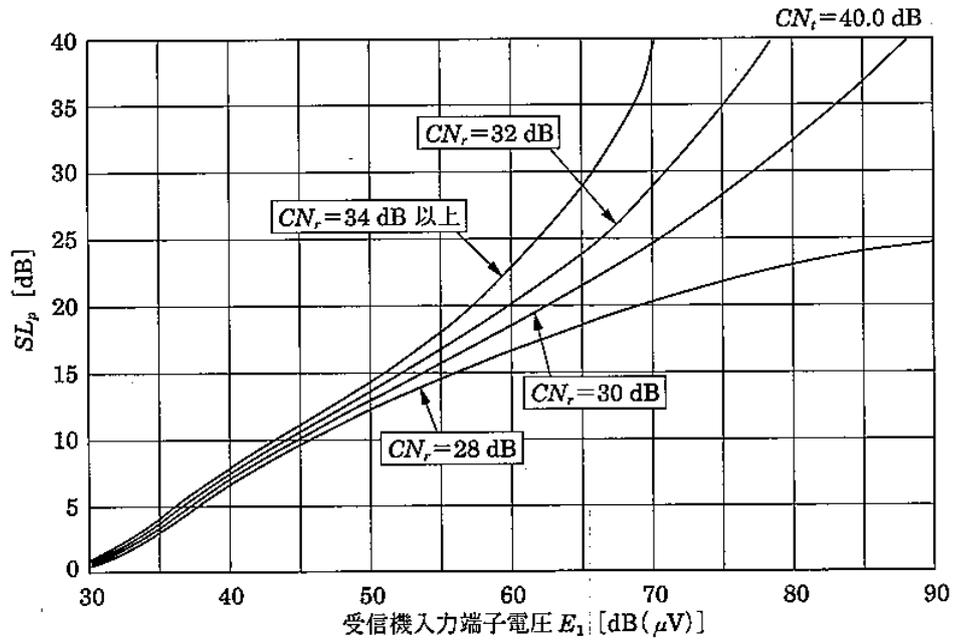
遮蔽地域縦断面

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)

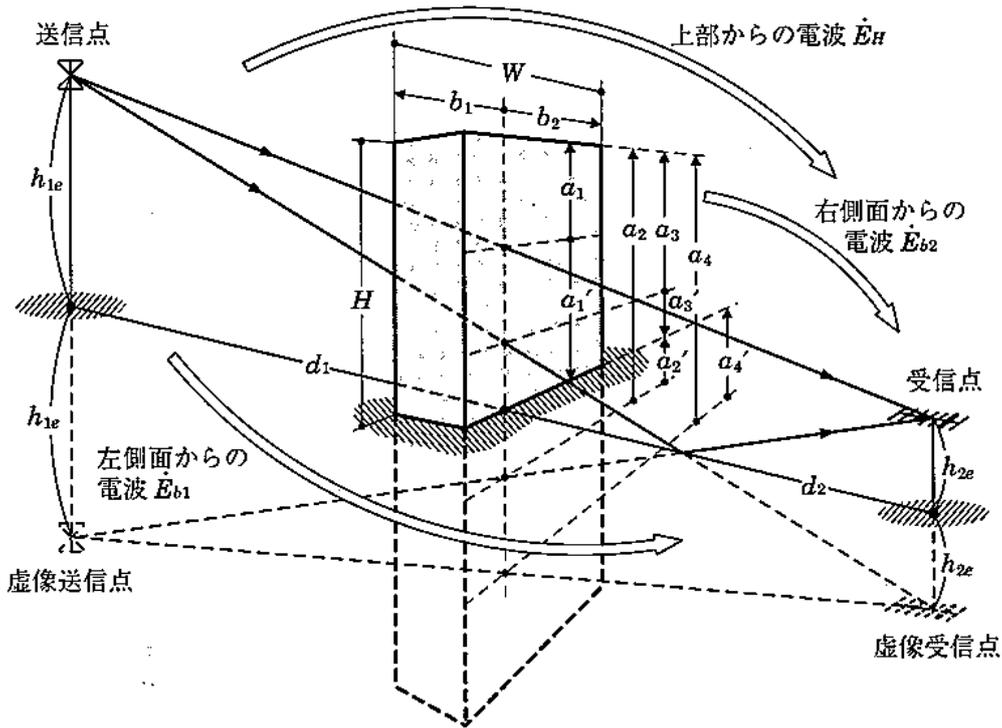
遮蔽損失の設定値

[予測計算式の説明]

$$SL = -20 \log_{10} \left| \left\{ (x_{b1}) + (x_{b2}) \right\} + \frac{E_{x2} \cdot \dot{A}_{(1-4)} \cdot \{1 - (x_{b1}) - (x_{b2})\}}{2j \sin r} \right|$$

SL : 遮蔽損失 (dB)
 (x_{b1}) : フレネル積分
 E_{x2} : 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
 $\dot{A}_{(1-4)}$: 建造物上部からの到来波
 $\dot{A}_{(1-4)} = \{ (x_{a1}) + R_1 \cdot R_2 \cdot (x_{a4}) \} \cdot e^{j r} + \{ R_1 \cdot (x_{a2}) + R_2 \cdot (x_{a3}) \} \cdot e^{-j r}$
 R_1, R_2 : 送・受信点 ~ 建造物間の各大地反射係数
 $r = \frac{2 h_{1e} \cdot h_{2e}}{d}$
 h_{1e} : 送信アンテナ実効高
 h_{2e} : 受信アンテナ実効高

なお、記号上の (·) 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

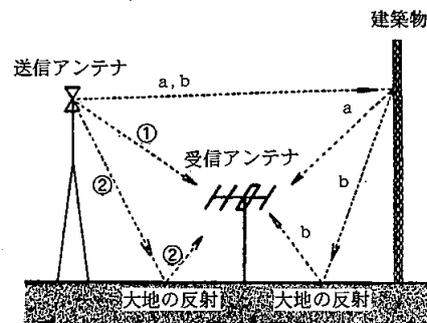
[予測計算の概念]

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。

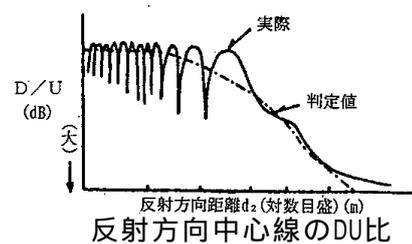
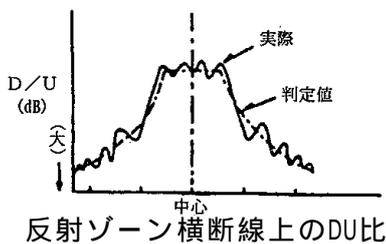
希望波の電界強度(D)は、次の図に示す送信点から受信点に至る経路(①、②)の電波の強さを都市減衰を考慮しつつ求めた。

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。

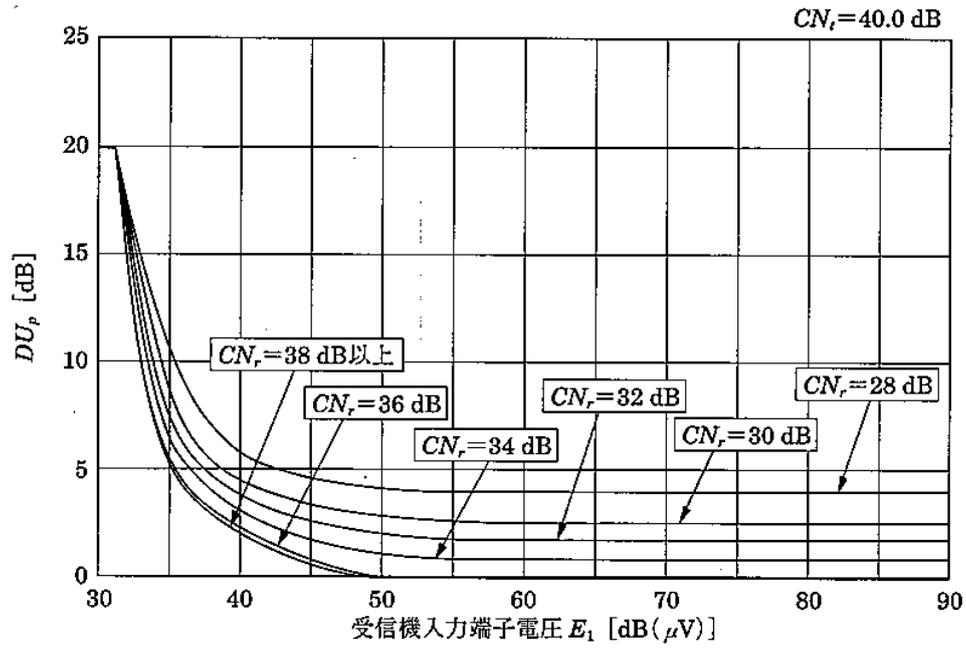
(U)に寄与する電波の経路は、送信点から建物に反射して受信点に至る(a、b)とし、各経路の計算には、都市減衰も考慮した。



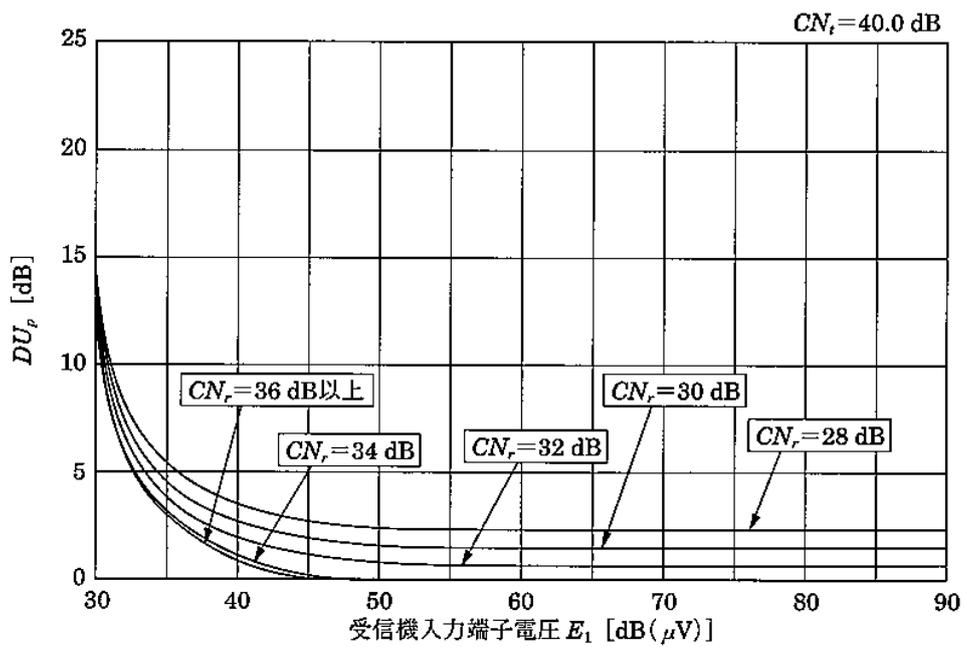
また、この値は波長、受信点の位置、高さにより下図に示すように変動するため、面積率50%になる判定値をもって境界線とした。



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

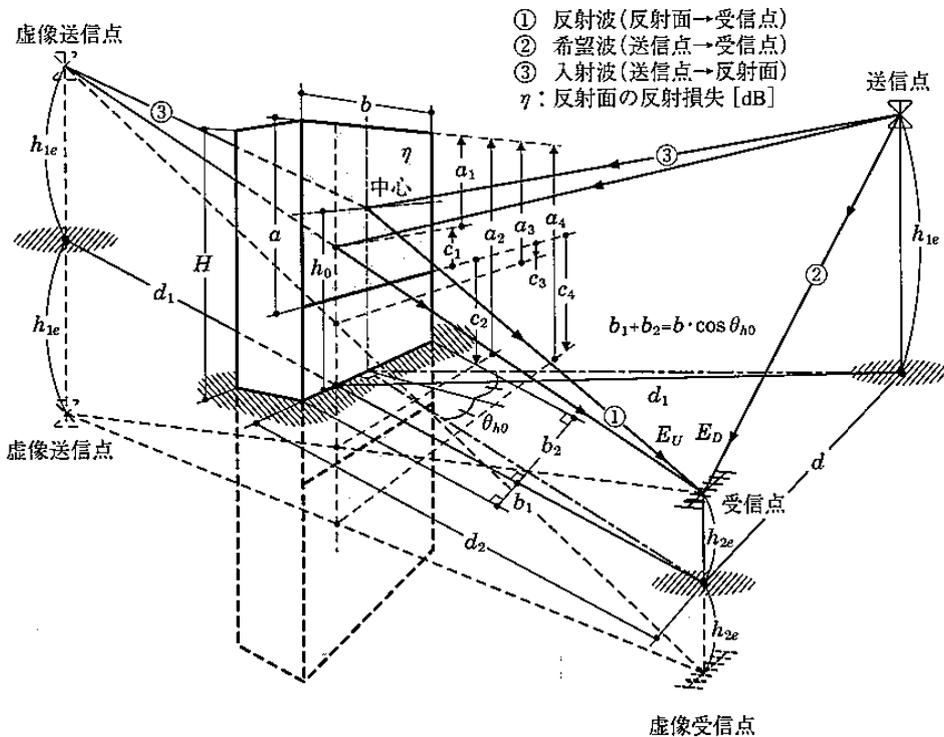
[予測計算式の説明]

$$D/U = 20 \log_{10} \left(\frac{E_D}{E_U} \right) D()_{ANT}$$

$$= D_2 - D_1 + K(h_0) + K_u(h_2) - K(h_2) + \dots + D()_{ANT}$$

$$+ 20 \log_{10} \left[\frac{2S}{2S_1 \cdot 2S_u} \cdot \frac{d_1 + d_2}{d} \cdot \frac{1}{| \{1 - (x_{a1}) - (x_{c1})\} \{1 - (x_{b1}) - (x_{b2})\} |} \right]$$

- 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)
- $D()_{ANT}$: 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

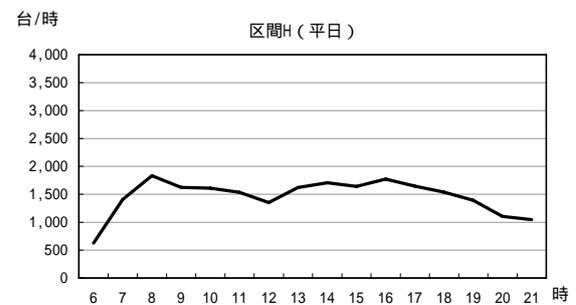
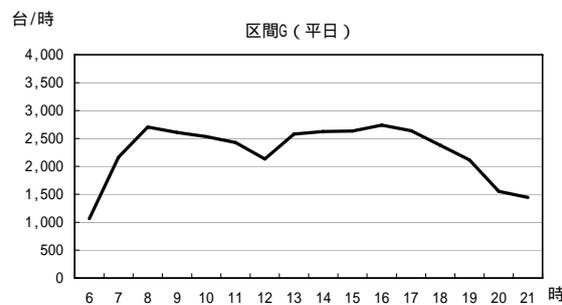
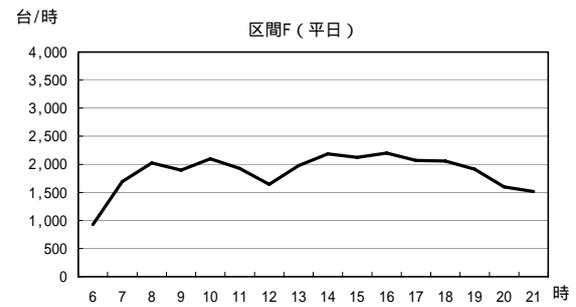
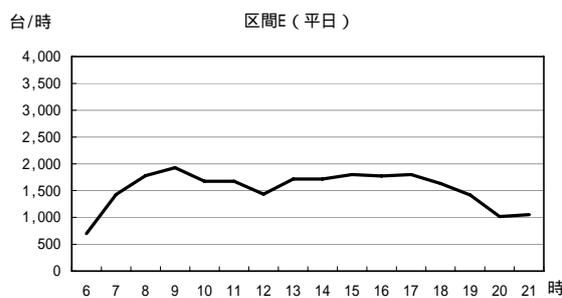
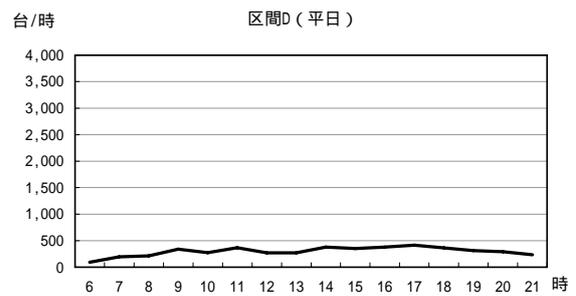
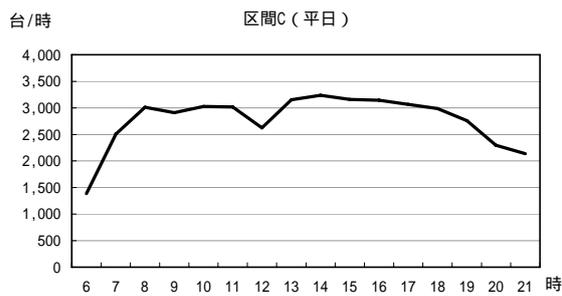
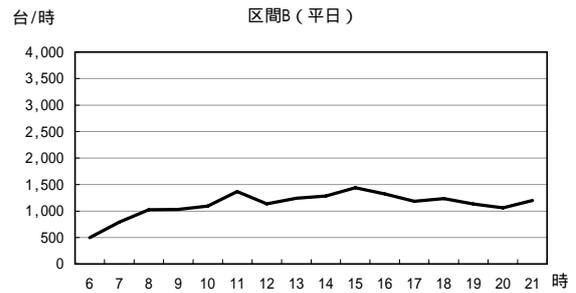
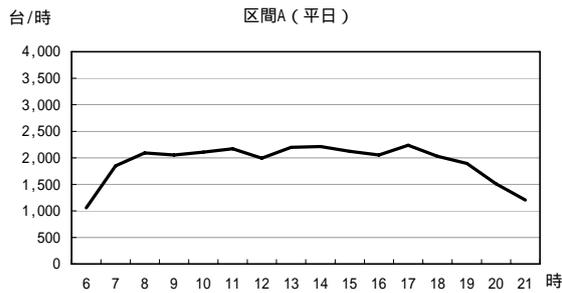


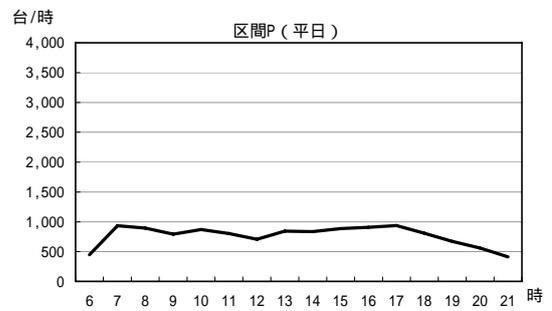
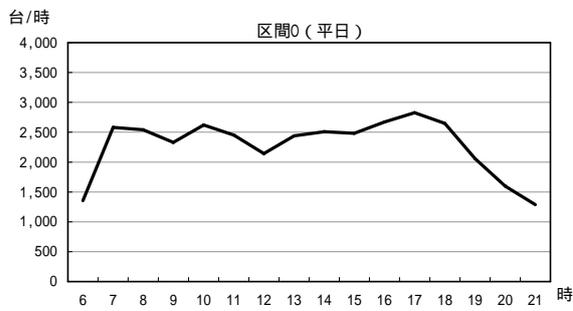
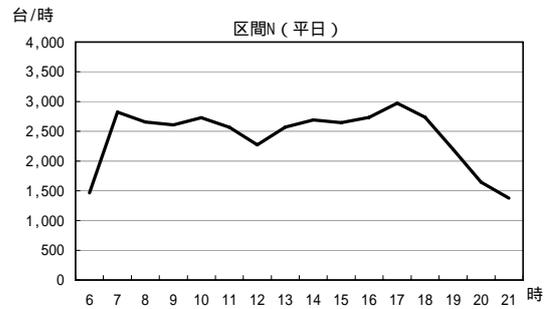
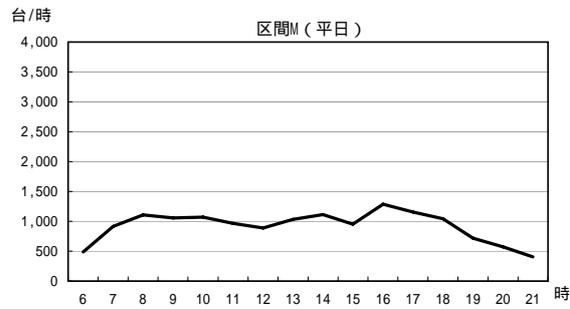
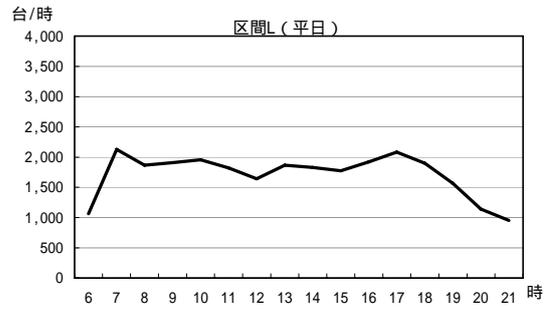
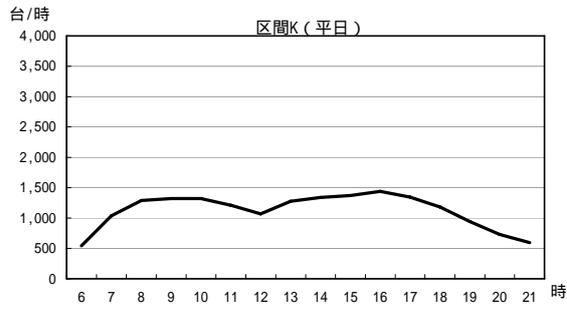
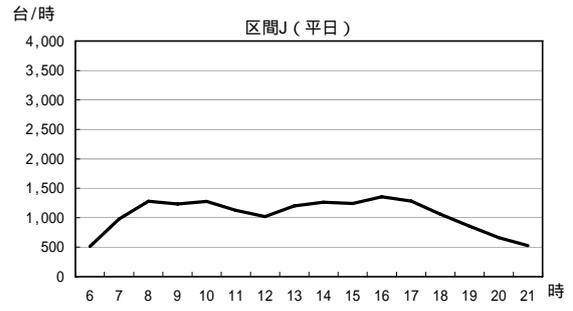
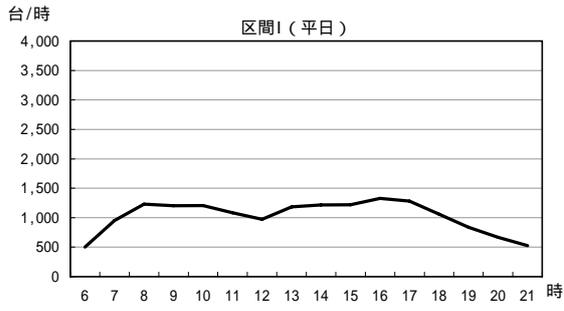
出典)「建築物障害予測技術 (地上デジタル放送)」(NHK受信技術センター, 2003年)

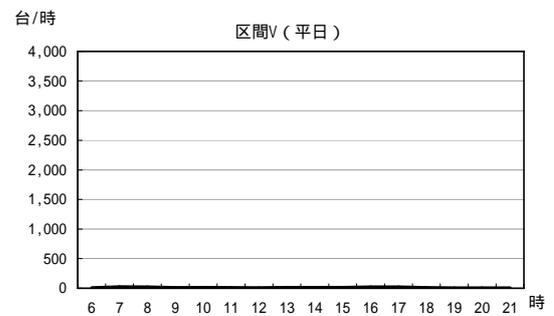
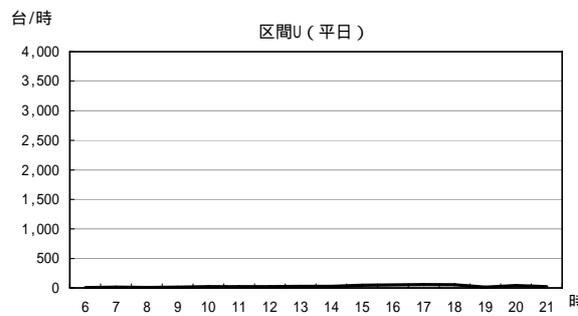
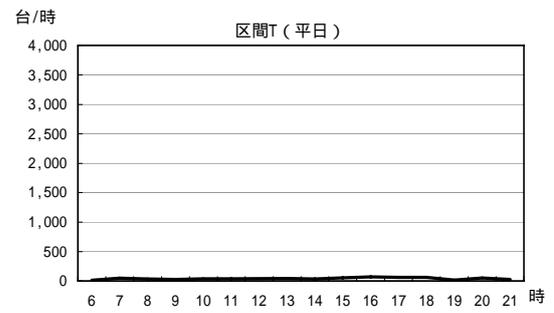
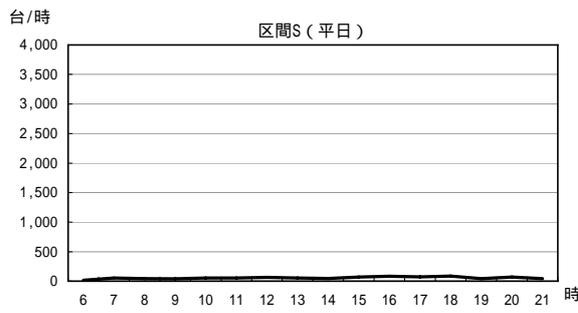
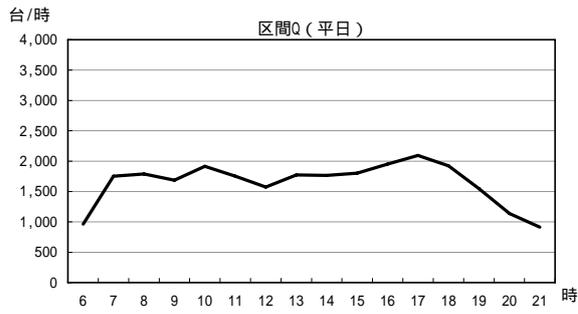
資料 1 4 - 1 自動車断面交通量の時間変動

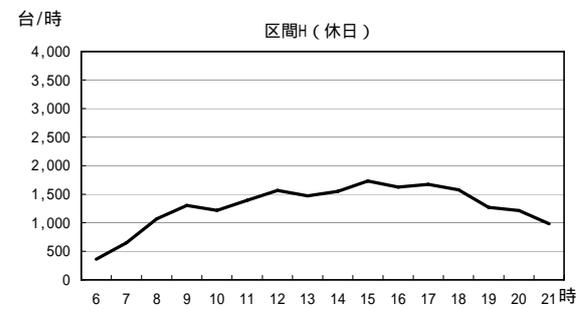
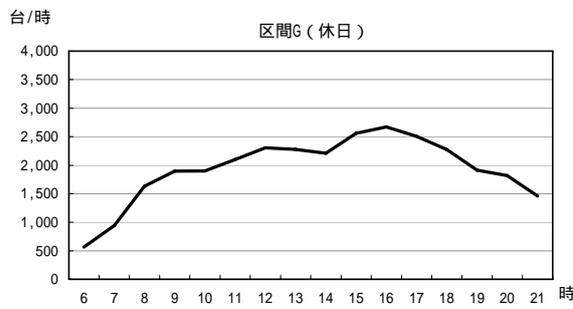
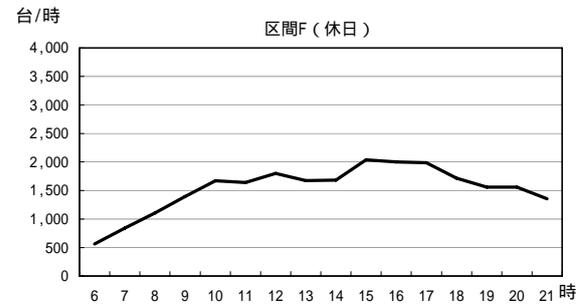
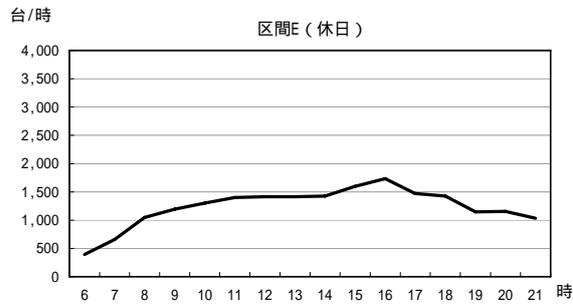
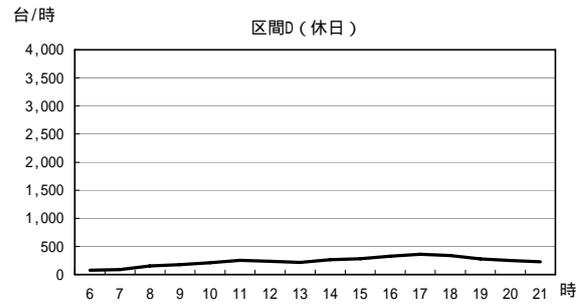
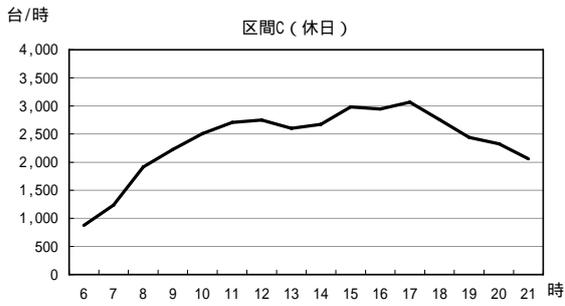
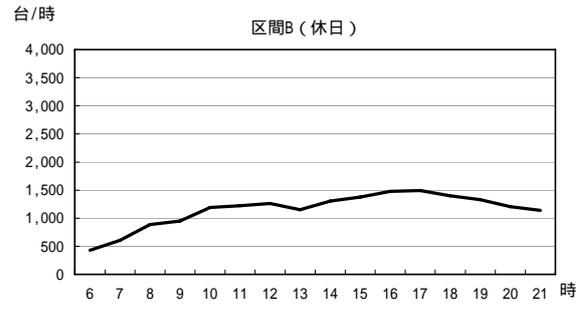
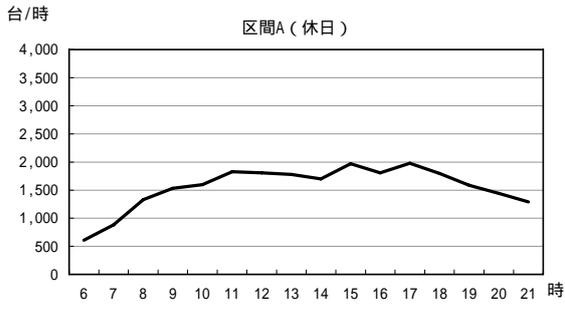
[本編 p.314 参照]

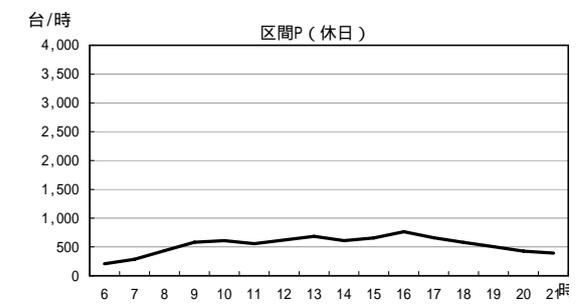
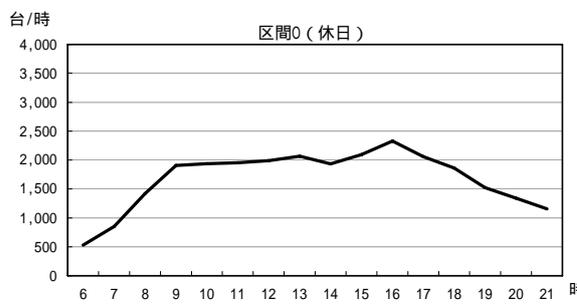
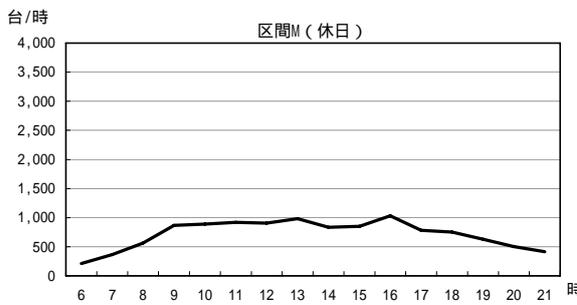
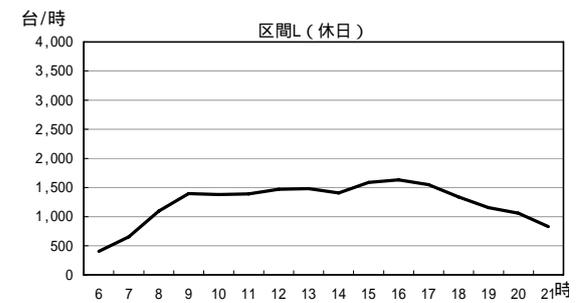
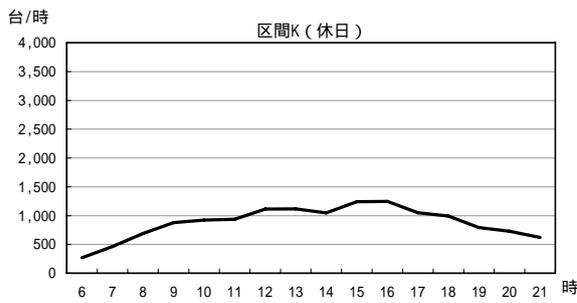
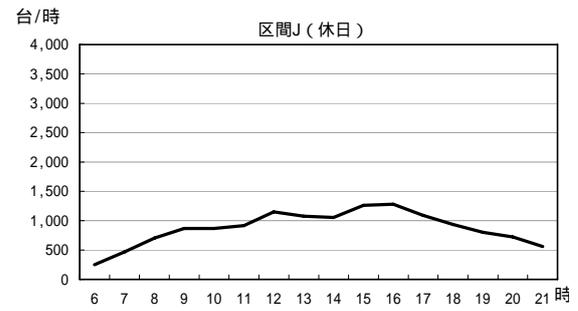
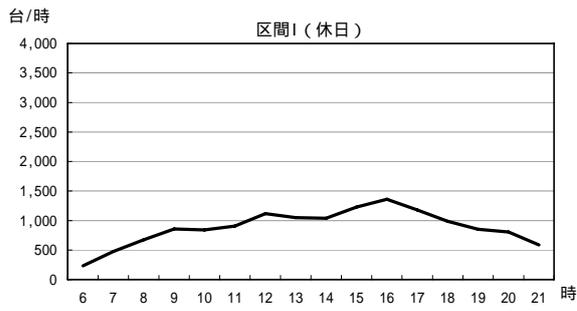
事業予定地周辺における区間断面（22箇所）交通量の時間変動は、以下に示すとおりである。

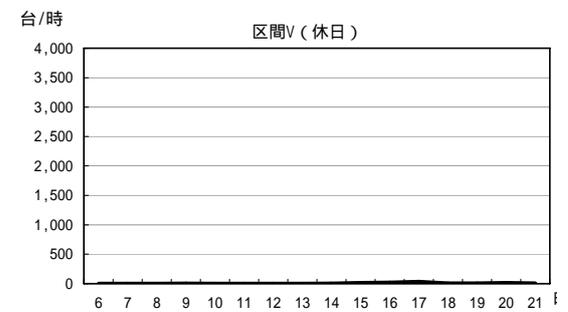
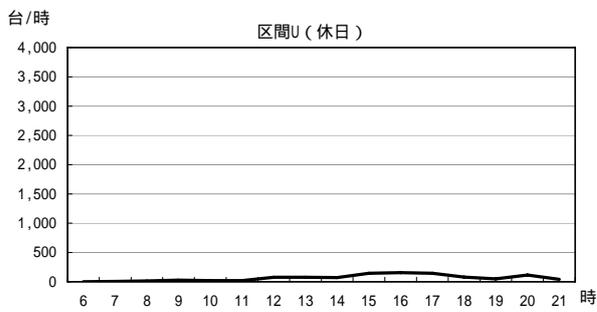
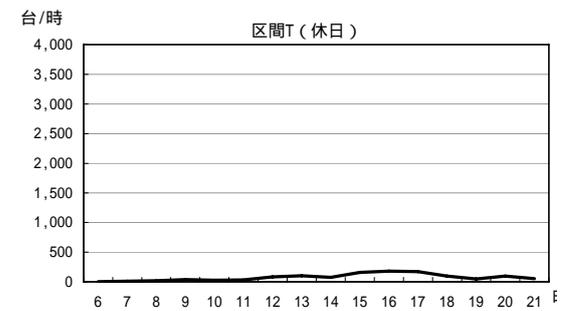
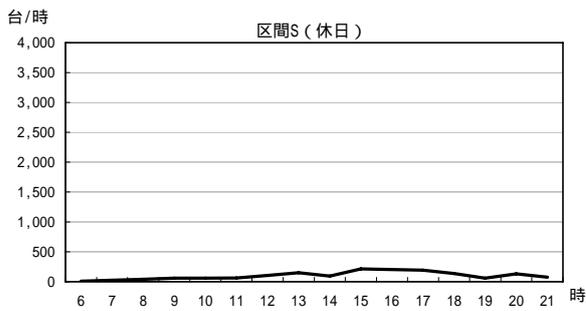
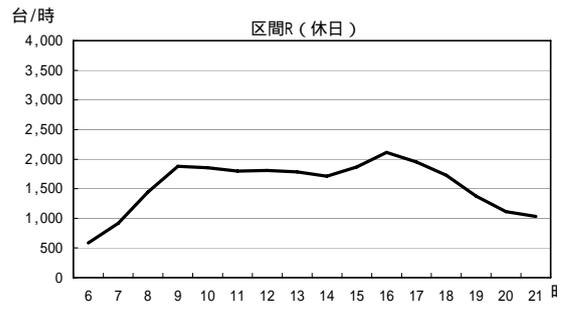
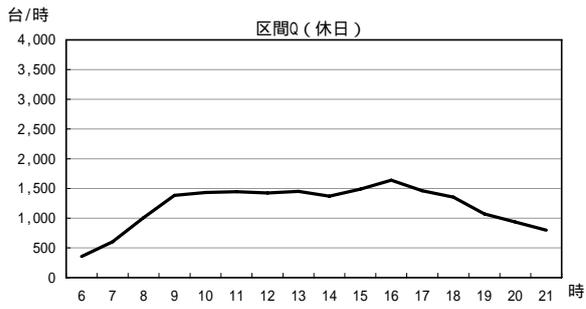








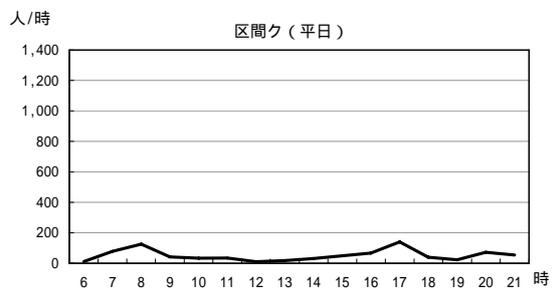
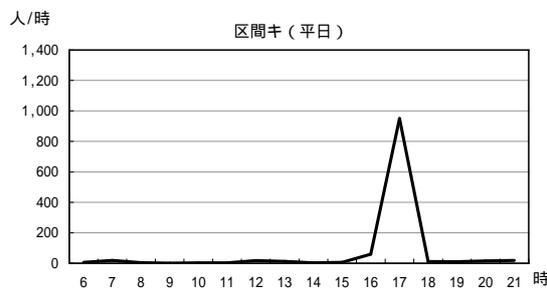
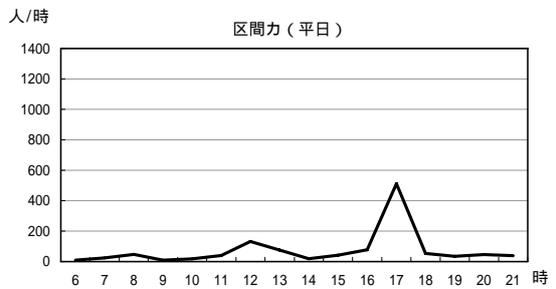
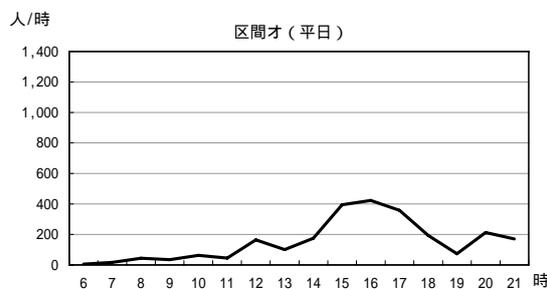
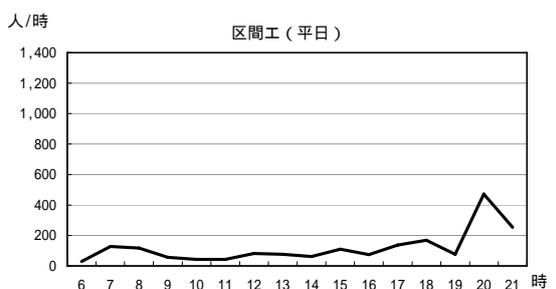
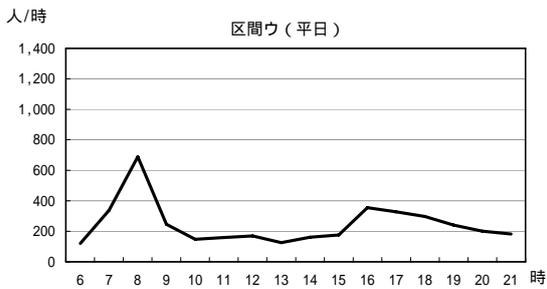
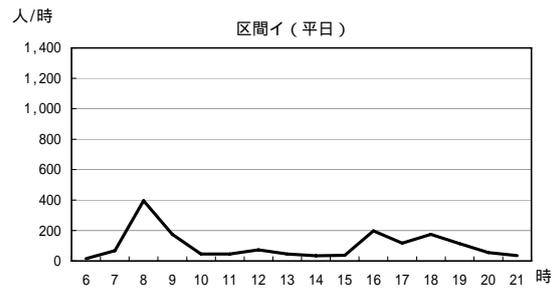


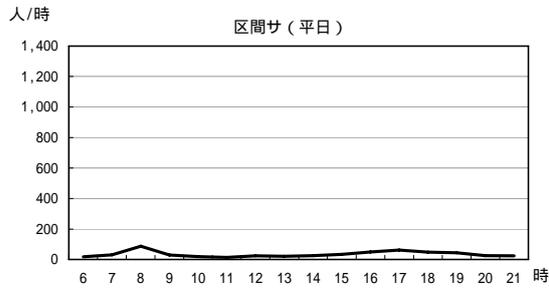
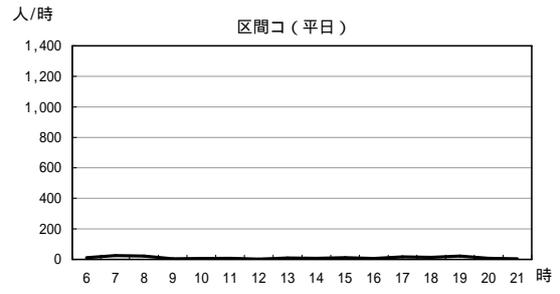
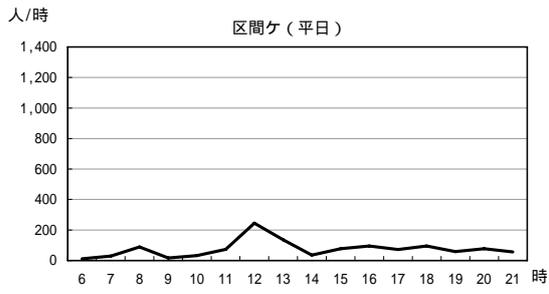


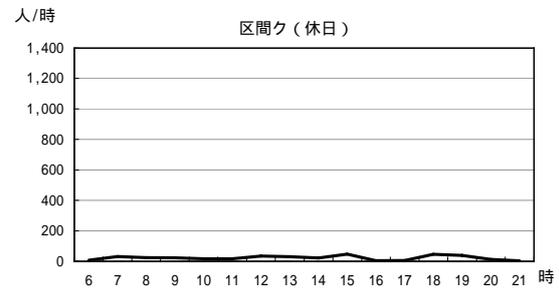
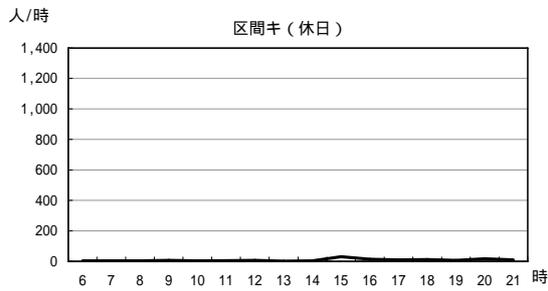
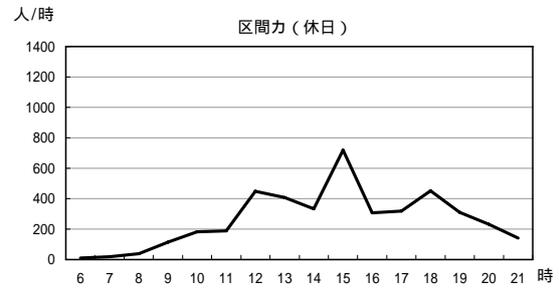
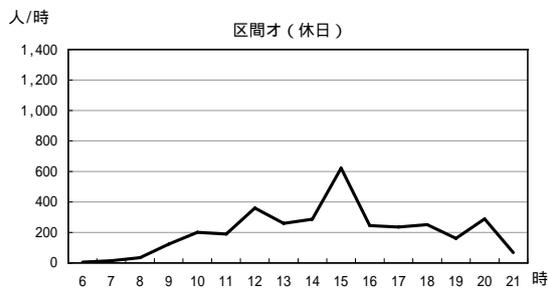
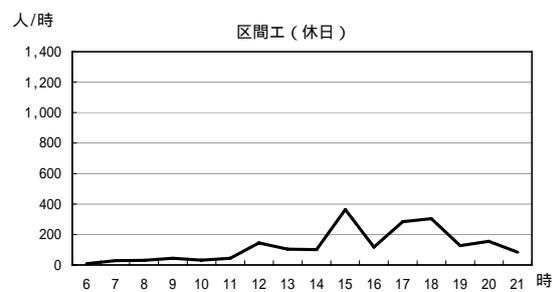
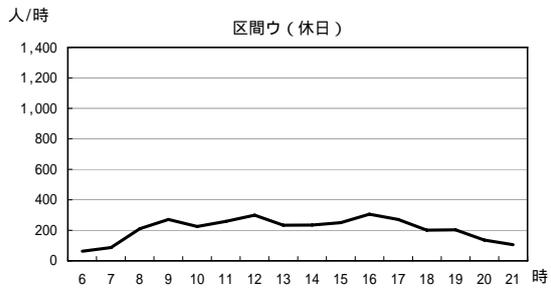
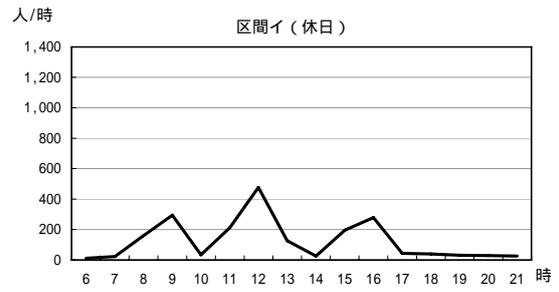
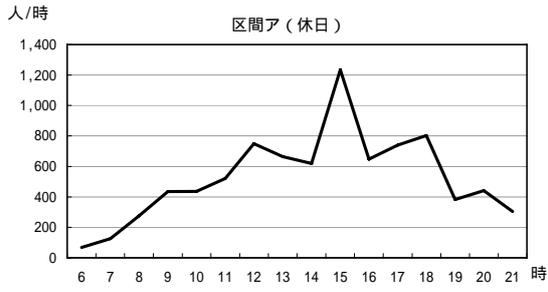
資料 1 4 - 2 歩行者断面交通量の時間変動

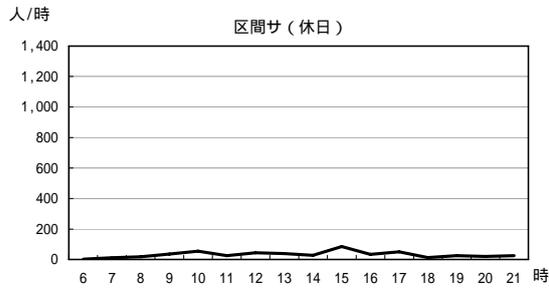
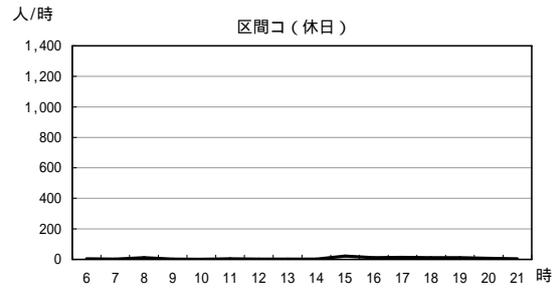
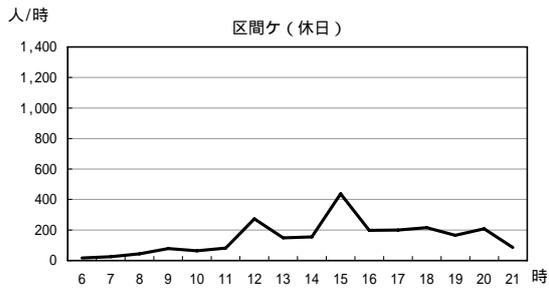
[本編 p.314 参照]

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。









「本書に使用した地図は、名古屋市長の承認を得て、名古屋都市計画基本図（平成17年度測量 縮尺1/2,500）を使用して作成したものです。承認番号 平成21年 第11号」

本書は、再生紙を使用している。