

御園座タワー建設事業に係る
事後調査結果報告書（供用開始後）

（大規模建築物の建築）

令和３年６月

株 式 会 社 御 園 座
積 水 ハ ウ ス 株 式 会 社

は　　じ　　め　　に

本事後調査結果報告書（供用開始後）は、「名古屋市環境影響評価条例」（平成 10 年名古屋市条例第 40 号）に基づき、平成 29 年 12 月 28 日に名古屋市に提出した「御園座タワー建設事業に係る事後調査計画書（供用開始後）」（株式会社御園座 積水ハウス株式会社，平成 29 年 12 月）をもとに行った調査の結果をとりまとめたものである。

目 次

	頁
第 1 部 環境影響評価に関する事項	
第 1 章 事業者の名称、代表者の氏名及び事務所の所在地	1
第 2 章 対象事業の名称及び種類	1
第 3 章 対象事業の概要	2
3-1 事業の目的	2
3-2 事業の概要	3
第 4 章 環境影響評価の概要	8
4-1 手続きの経緯	8
4-2 調査、予測、環境保全措置及び評価の概要	10
第 2 部 事後調査に関する事項	
第 1 章 事後調査の目的	23
第 2 章 事後調査の項目及び手法	23
2-1 事後調査の項目及び方法	23
2-2 事後調査を行った時期及び期間	30
第 3 部 事後調査の結果	
第 1 章 事後調査の結果	31
1-1 景 観	31
1-2 廃棄物等	49
1-3 温室効果ガス等	51
1-4 風害	53
1-5 日照阻害	55
1-6 電波障害	56
1-7 安全性	57
1-8 緑地等	84

1-9 その他	90
第2章 まとめ	91
資料編	103

＜略 称＞

以下に示す条例名及び名称については、略称を用いた。

また、事業実施場所周辺の主な道路の名称は、次ページに示すとおりとした。

条 例 名 及 び 名 称	略 称
「市民の健康と安全を確保する環境の保全に関する条例」 (平成15年名古屋市条例第15号)	「名古屋市環境保全条例」
環境影響評価方法書	方法書
環境影響評価準備書	準備書
環境影響評価審査書	審査書
環境影響評価書	評価書
名古屋市高速度鉄道	地下鉄

【道 路 名】



 : 事業実施場所



0 75 150m
1/7,500

第 1 部 環境影響評価に関する事項

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

第 1 章 事業者の名称、代表者の氏名及び事務所の所在地

〔事業者名〕 株式会社御園座

〔代 表 者〕 代表取締役社長 宮崎敏明

〔所 在 地〕 名古屋市中区栄一丁目6番14号

〔事業者名〕 積水ハウス株式会社

〔代 表 者〕 代表取締役 仲井嘉浩

〔所 在 地〕 大阪市北区大淀中一丁目1番88号 梅田スカイビル タワーイースト

第 2 章 対象事業の名称及び種類

〔名 称〕 御園座タワー建設事業

〔種 類〕 大規模建築物の建築

第3章 対象事業の概要

3-1 事業の目的

本事業は、御園座会館を解体し、一部周辺敷地も含め、新たな機能を備えた劇場に生まれ変わらせ、上層階には高品質な共同住宅を併設することで、都心居住のニーズにこたえる施設とする。これを実現することによって、周辺人口を増やし、かつてのにぎわいある伏見地区を再生することを目的とする。

3-2 事業の概要

事業の概要は、表1-3-1に示すとおりである。

表1-3-1 事業の概要

項 目	内 容	
事 業 の 名 称	御園座タワー建設事業	
事業実施場所の位置	名古屋市中区栄一丁目605番1,2 他（図1-3-1参照）	
地 域 ・ 地 区	商業地域、防火地域、緑化地域、駐車場整備地区	
主 要 用 途	劇場、店舗、共同住宅、駐車場	
階 数 ・ 高 さ	地上40階、地下1階、塔屋2階・高さ約150m	
基 礎 底	G. L. 約－11m	
構 造	鉄筋コンクリート造、一部鉄骨造	
事業実施場所の 区域面積	約5,000m ²	
延 べ 面 積	約56,000m ² （劇場：約9,100m ² 、店舗：約1,200m ² 、共同住宅：約27,300m ² 、 駐車場：約5,800m ² 、共用：約12,200m ² ）	
駐 車 台 数	約300台（劇場・店舗：約50台、共同住宅：約250台）	
日 最 大 利 用 者 数	平 日	約 5,000 人
	休 日	約 5,100 人
主要なアクセス手段	歩行者：地下鉄東山線及び鶴舞線「伏見駅」より徒歩約1分 自動車：伏見通	
完 成 イ メ ー ジ 図	写真1-3-1のとおり	
配 置 図	図1-3-2のとおり	
断 面 図	図1-3-3のとおり	
平 面 図	図1-3-4のとおり	
供 用 開 始 時 期	平成30年1月（劇場以外）、平成30年4月（劇場）	



写真1-3-1 新建築物の完成図

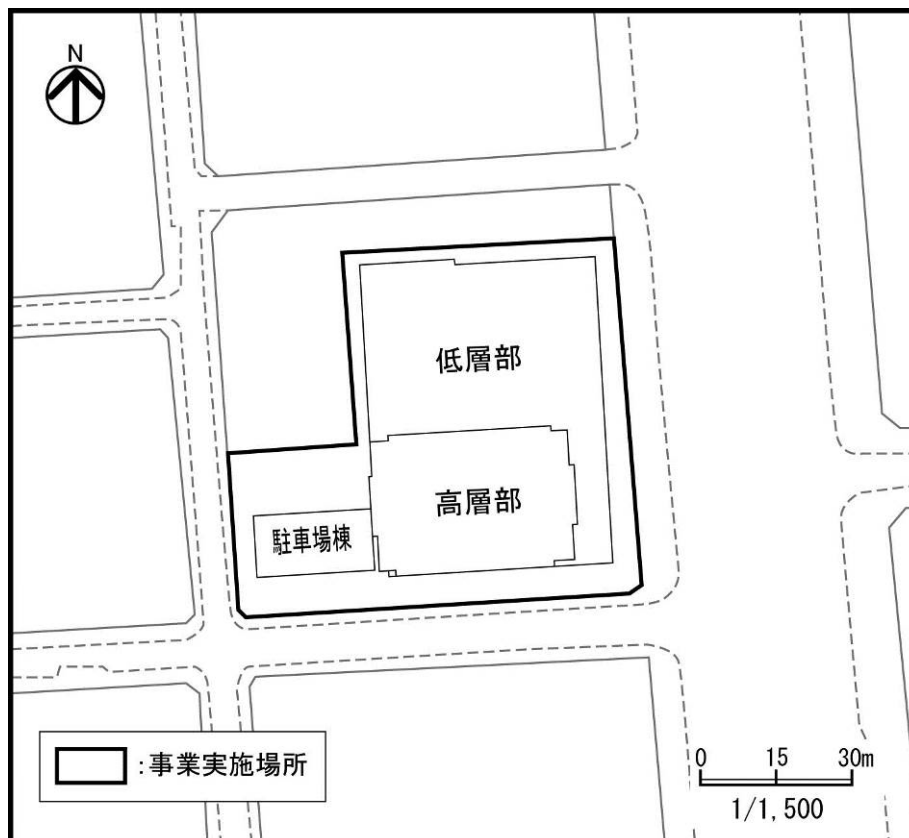


図1-3-2 配置図

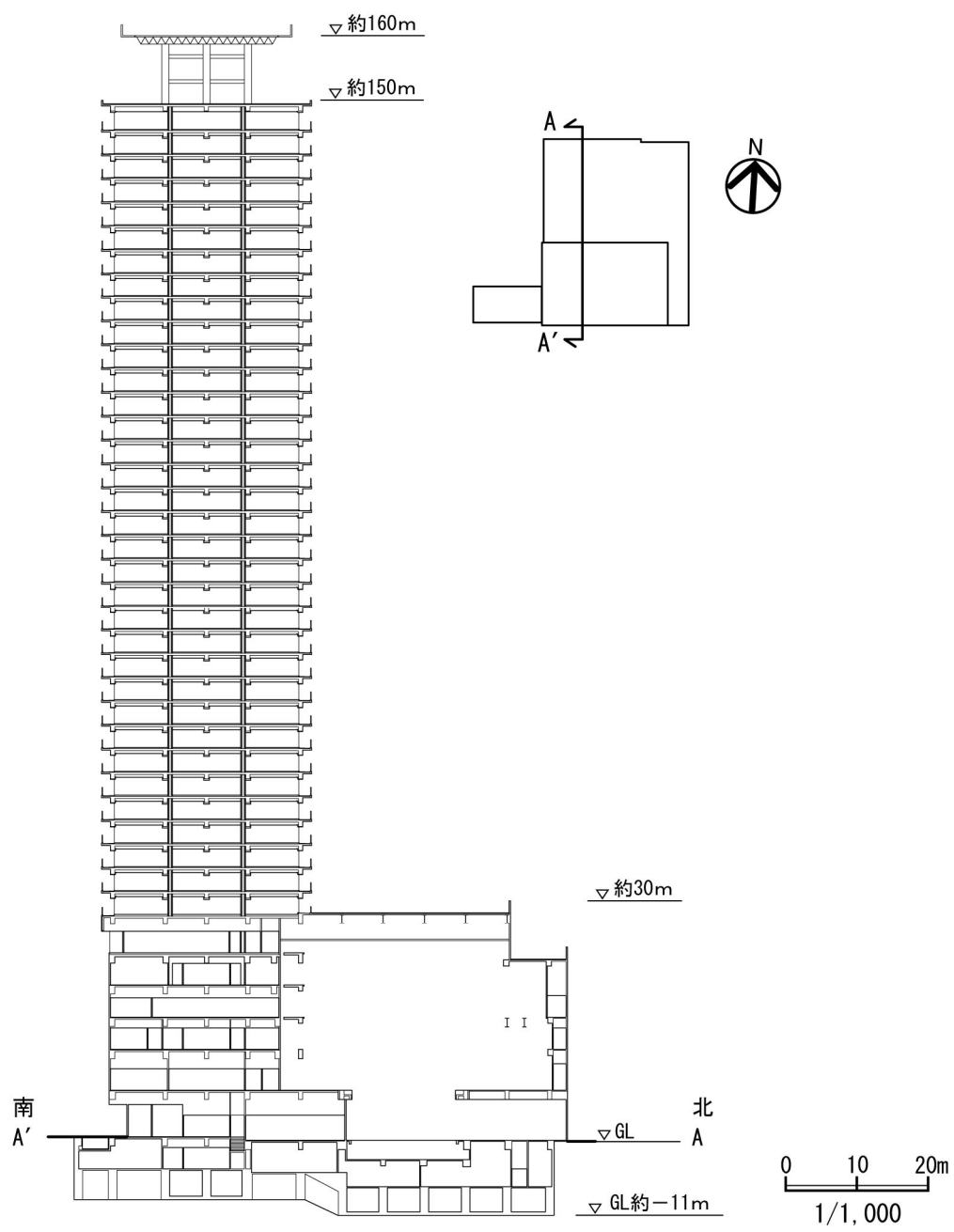
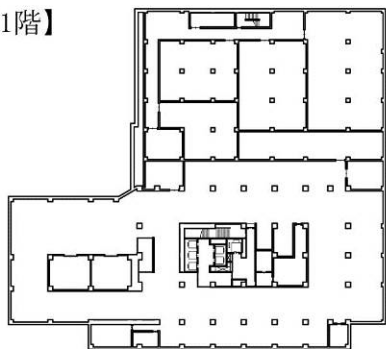
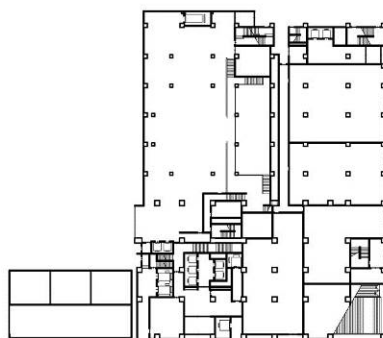


图1-3-3 南北断面图

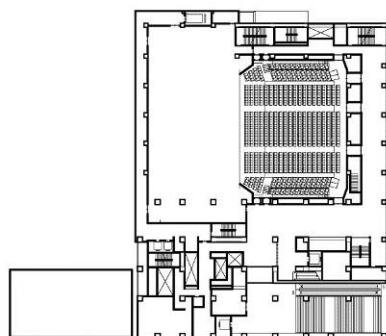
【地下1階】



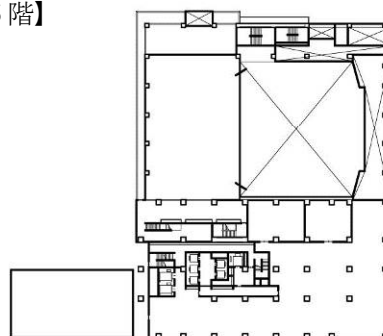
【1階】



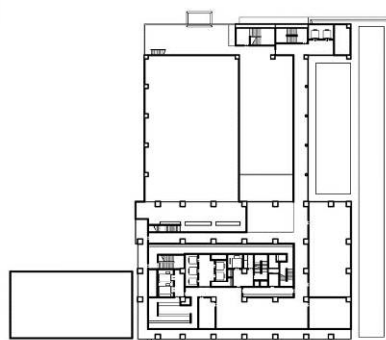
【2階】



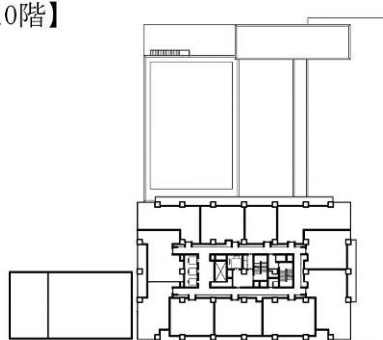
【3～5階】



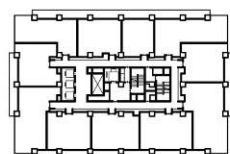
【6階】



【7～10階】



【11～29階】



【30～40階】

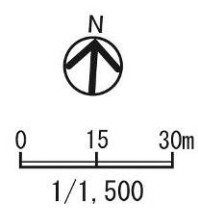
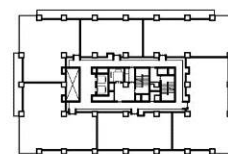


図1-3-4 平面図

第4章 環境影響評価の概要

4-1 手続きの経緯

本事後調査結果報告書（供用開始後）作成までの経緯は、表1-4-1に示すとおりである。

表1-4-1(1) 環境影響評価手続きの経緯

事 項		内 容
方 法 書	提 出 年 月 日	平成24年10月22日
	縦 覧（閲 覧）期 間	平成24年10月29日から11月27日まで
	縦 覧 場 所 （ 閲 覧 場 所 ）	名古屋市環境局地域環境対策部地域環境対策課、 16区役所、名古屋市環境学習センター （株式会社御園座、積水ハウス株式会社名古屋マ ンション事業部）
	縦 覧 者 数 （ 閲 覧 者 数 ）	11名 （6名）
方法書に対する 市民等の意見	提 出 期 間	平成24年10月29日から12月12日まで
	提 出 件 数	2件
方法書に対する 市長の意見 （方法意見書）	縦 覧 期 間	平成25年1月25日から2月8日まで
	縦 覧 場 所	名古屋市環境局地域環境対策部地域環境対策課、 16区役所、名古屋市環境学習センター
	縦 覧 者 数	1名
事業内容の変更	届 出 年 月 日	平成25年8月23日
準 備 書	提 出 年 月 日	平成25年9月25日
	縦 覧（閲 覧）期 間	平成25年10月7日から11月5日まで
	縦 覧 場 所 （ 閲 覧 場 所 ）	名古屋市環境局地域環境対策部地域環境対策課、 中区役所、名古屋市環境学習センター （御園座舞台美術製作場）
	縦 覧 者 数 （ 閲 覧 者 数 ）	37名 （2名）
	説 明 会	開 催 日
		場 所
準備書に対する 市民等の意見	参 加 人 数	80名
	提 出 期 間	平成25年10月7日から11月20日まで
	提 出 件 数	1件
見 解 書	提 出 年 月 日	平成25年12月24日
	縦 覧 期 間	平成26年1月7日から1月21日まで
	縦 覧 場 所	名古屋市環境局地域環境対策部地域環境対策課、 中区役所、名古屋市環境学習センター
	縦 覧 者 数	8名
公 聴 会	開 催 年 月 日	平成26年2月23日
	開 催 場 所	名古屋市立栄小学校体育館
	陳 述 人 数	1名
	傍 聴 人 数	16名
事業内容の変更	届 出 年 月 日	平成26年4月30日

注）「名古屋市環境影響評価条例」の一部が改正され、平成25年4月1日に施行されたが、本事業は、計画段階配慮の手続きについて、経過措置により適用されない。

表1-4-1(2) 環境影響評価手続きの経緯

事 項	内 容
審 査 書	縦 覧 期 間
	平成26年5月1日から5月15日まで
	縦 覧 場 所
評 価 書	名古屋環境局地域環境対策部地域環境対策課、 中区役所、名古屋市環境学習センター
	縦 覧 者 数
	2名
	提 出 年 月 日
事後調査計画書 (工事中)	平成26年5月30日
	縦 覧 期 間
	平成26年6月9日から7月8日まで
	縦 覧 場 所
事後調査計画書 (供用開始後)	名古屋環境局地域環境対策部地域環境対策課、 中区役所、名古屋市環境学習センター
	縦 覧 者 数
	5名
	提 出 年 月 日
事後調査報告書 (工事中)	平成26年6月9日
	縦 覧 期 間
	平成26年6月17日から7月1日まで
	縦 覧 場 所
事後調査報告書 (供用開始後)	名古屋環境局地域環境対策部地域環境対策課、 中区役所、名古屋市環境学習センター
	縦 覧 者 数
	5名
	提 出 年 月 日
事後調査報告書 (工事中)	平成29年12月28日
	縦 覧 期 間
	平成30年1月16日から1月30日まで
	縦 覧 場 所
事後調査報告書 (工事中)	名古屋環境局地域環境対策部地域環境対策課、 中区役所、名古屋市環境学習センター
	縦 覧 者 数
	3名
	提 出 年 月 日
事後調査報告書 (工事中)	平成30年4月9日
	縦 覧 期 間
	平成30年4月18日から5月2日まで
	縦 覧 場 所
事後調査報告書 (工事中)	名古屋環境局地域環境対策部地域環境対策課、 中区役所、名古屋市環境学習センター
	縦 覧 者 数
	0名
	提 出 年 月 日

4-2 調査、予測、環境保全措置及び評価の概要

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

表4-2-1 調査、予測、環境保全措置及び評価の概要

環境要素	調 査	予 測
景 観	現地調査によると、事業予定地は、地下鉄伏見駅の南側に位置しており、南北を通る伏見通に面している。 事業予定地がある伏見駅周辺の地区は、名古屋駅と栄の間に位置しており、これらを東西で結ぶ錦通や広小路通等が通っている。また、事業予定地周辺には、日土地名古屋ビルやNTT DATA 伏見ビル等の中高層ビルが建ち並んでいる。 また、現況の形態率は51～68%であった。	新建築物の高層部は、左右にガラス面を基調とした都市空間にマッチしたデザインを採用し、低層部は劇場としての壁面のデザインにより、繊細なアクセントを創り出している。また、前面の歩道には中高木を植栽し、アメニティ空間を創出している。 新建築物の存在による形態率は53～73%、現況から新建築物の存在による変化量は2～4ポイントと予測される。

環境保全措置	評 価
1. 予測の前提とした措置 ・高層部の壁面は、低層部より後退させ、壁面デザインの分節化を図ることにより、周辺に対する圧迫感の軽減に配慮する。 ・低層部は、御園座の文化、歴史を継承し、現代的に解釈した外観デザインとすることにより、街の記憶を未来に継承する。 ・1階には店舗を設け、劇場と共に人々が集う街のにぎわいに貢献する。 ・高層部は、垂直性を強調した格調と風格のあるデザインとし、都市部にふさわしい洗練された街並みの創造に貢献する。 ・建物の南面と東面には、緑やベンチのある快適な歩道状空地を設ける。 2. その他の措置 ・新建築物周辺に植栽を配置する。	予測結果によると、新建築物は、伏見地区周辺のシンボリックで先進的なものになるとともに、周辺の中高層建築物群と調和した洗練され風格のある建築物となり、一連の都市空間が創出されると判断する。 圧迫感については、新建築物の存在により、形態率は2～4ポイント増加する。 本事業の実施にあたっては、新建築物周辺に植栽を配置するという環境保全措置を講ずることにより、圧迫感の低減に努める。

環境要素	調 査	予 測
廃棄物等		新建築物の供用時には、廃棄物等として約 46.9m³/日発生すると予測される。このうち、再資源化率は約 71%と予測される。

環境保全措置	評 価
1. 予測の前提とした措置 - 事業の実施により発生した廃棄物等については、関係法令等を遵守して、適正処理を図るとともに、減量化及び再利用・再資源化に努める。 2. その他の措置 - 保管場所については、表示等により、可燃ごみ、不燃ごみ、再利用対象物の分別を徹底させる。 - 施設利用者に対して、分別回収の協力を図ることにより、廃棄物の減量化及び再資源化の促進に努める。 - 共同住宅には、名古屋市上下水道局に認められたディスプレイ処理システムを設置する。 - 廃棄物等の一時的な保管場所として、地下階や1階に保管スペースを設ける。	予測結果によると、予測の前提とした措置を講ずることにより、供用時に発生する廃棄物等は、約 71%の再資源化が図られるため、廃棄物等による環境負荷は低減されるものと判断する。 本事業の実施にあたっては、保管場所については、表示等により、可燃ごみ、不燃ごみ、再利用対象物の分別を徹底させる等の環境保全措置を講ずることにより、廃棄物等による環境負荷のさらなる低減に努める。

環境要素	調 査	予 測
温室効果ガス等		1. 新建築物の供用等に伴い発生する温室効果ガス排出量 存在・供用時における温室効果ガス排出量（二酸化炭素換算）は、新建築物の存在・供用により約5,000tCO₂/年、新建築物関連自動車交通の発生・集中により約620tCO₂/年、廃棄物の発生により約42tCO₂/年と予測される。また、緑化・植栽による吸収・固定により、約7tCO₂/年が削減されると予測され、これらの合計は、約5,600tCO₂/年と予測される。 2. 単位面積当たりの二酸化炭素排出量 現況施設と新建築物の供用に関する単位面積当たりの二酸化炭素排出量は、現況施設は85kgCO₂/年m²、新建築物は70kgCO₂/年m²であり、約18%の削減と予測される。
風 害	既存資料調査及び現地調査によると、事業予定地周辺は商業地域であり、建物用途では商業施設・一般店舗・商業的サービス施設が多くを占め、その周縁部には、住居施設や公園・緑地等が存在している。 建物階数の状況をみると、3階以上の中高層建築物が多くを占めており、1～2 階の低層建築物は散在している。	新建築物建設後に風環境のランクが上がる地点は、主に事業予定地東側近傍等の12地点（このうち新たにランク3を超える地点はなし）、風環境のランクが下がる地点は、主に事業予定地南東側等の4地点と予測され、その他の地点については風環境の変化はないと予測される。

環境保全措置	評 価
1. 新建築物の存在・供用 ・共同住宅においては、高効率給湯器（潜熱回収型）、高効率エアコン、高効率照明（LED）等の省エネルギーシステムの利用促進に努め、エネルギー消費の削減を図る。 ・劇場、店舗及び共同住宅に設ける誘導灯は、高効率照明型誘導灯（LED）とする。 ・劇場においては、高効率照明（LED）の採用、空調機送・還気ファン及び冷温水ポンプのインバーター制御等により、エネルギー消費の削減を図る。 ・太陽光発電装置を設置することにより、共同住宅の共用部におけるエネルギー消費の削減を図る。 2. 新建築物関連自動車交通の発生・集中 ・劇場及び店舗利用者には、できる限り公共交通機関を利用するよう働きかける。 3. 廃棄物の発生 ・保管場所については、表示等により、可燃ごみ、不燃ごみ、再利用対象物の分別を徹底させる。 ・施設利用者に対して、分別回収の協力を図ることにより、廃棄物の減量化及び再資源化の促進に努める。 ・共同住宅には、名古屋市上下水道局に認められたディスプレイを設置する。 4. 緑化・植栽による二酸化炭素の吸収・固定量 ・新設した緑地等については、適切に維持・管理作業を行う。 ・緑地の維持・管理に関する年間スケジュールを立て、清掃、灌水、病虫害の駆除等を計画的に行う。	予測結果によると、エネルギーの使用における単位面積当たりの温室効果ガス排出量は、現況施設の供用よりも新建築物の方が約18%削減される。 本事業の実施にあたっては、高効率給湯器（潜熱回収型）、高効率エアコン、高効率照明（LED）等の省エネルギーシステムの利用促進に努め、エネルギー消費の削減を図る等の環境保全措置を講ずることにより、周辺の環境に及ぼす影響の低減に努める。
1. 予測を前提とした措置 ・新建築物を極力セットバックさせるとともに、高層部の壁面を低層部よりも後退させることにより、風環境に配慮した計画とする。 ・風環境に及ぼす影響を低減するために、駐車場棟の高さを一部低くした計画とする。 2. その他の措置 ・事業予定地内の常緑の中高木を植栽することにより、特に事業予定地西側における風環境を改善するよう努める。 ・周辺の住民等からの問い合わせに対する連絡の窓口を設け、適切に対応する。	予測結果によると、予測の前提とした措置を講ずることにより、新建築物の存在による著しい風の変化はなく、新建築物建設前から新たにランク3を超える地点はない。 本事業の実施にあたっては、事業予定地内に常緑の中高木を植栽する等の環境保全措置を講ずることにより、周辺地域の風環境に及ぼす影響のさらなる低減に努める。

環境要素	調 査	予 測
日照障害	既存資料調査及び現地調査によると、日影の影響の及ぶ事業予定地北側の地域は、事業予定地の周辺では、商業施設・一般店舗・商業的サービス施設がほとんどを占めており、住居施設、供給・処理・運輸施設、教育施設が点在している。事業予定地の北西側の少し離れた箇所では、商業施設・一般店舗・商業的サービス施設に加え、住居施設がやや多くなる箇所が存在している。建物階数別にみると、事業予定地の周辺では、1～2 階の低層建築物と3～5 階の中層建築物が多くを占めており、道路を挟んでやや離れた箇所には、8～9 階及び10階以上の中高層建築物が多くを占めている。 事業予定地周辺は低層の建築物が多く、8 時間以上の日影が少ないものの、北西側及び北東側の少し離れた箇所には中・高層の建築物が多く、8 時間の日影が生じる範囲が既存の建築物の北側の道路及び空地にみられている。	時刻別日影図によると、8時及び16時における新建築物の日影の長さは、約1.4 kmになると予測される。また、等時間日影図によると、1 時間以上の日影を生じる範囲は、事業予定地より約120～270mと予測される。 なお、新建築物による日影が生じる範囲内には、「名古屋市超高層建築物の建築に係る紛争の予防及び調整等に関する条例」に規定される教育施設は存在しない。 新建築物と既存建物による日影については、新建築物が建設されることにより、事業予定地の北東側及び北西側の一部において、日影時間が長くなると予測される。1 時間以上2時間未満で付加される範囲は、事業予定地の北東側及び北西側の道路及び建物の空地の一部である。
電波障害	既存資料調査及び現地調査によると、地上デジタル放送電波の受信品質評価が「良好に受信」とされた地点は、瀬戸局のうち広域局が100%、県域局が 73%、国際センター局（県域局）が97%であった。 なお、事業予定地上空において、マイクロウェーブ通信回線は通過していない。	瀬戸局について、新建築物から西南西方向へ障害が発生し、この障害面積は、広域局で約0.09km²、県域局で約0.43km²と予測される。また、国際センター局について、新建築物から南東方向へ障害が発生し、この障害面積は、県域局で約1.80km²と予測される。 反射障害は、瀬戸局（広域局及び県域局）並びに国際センター局ともに、新建築物単位による障害は発生しないと予測される。 マイクロウェーブ通信回線は、事業予定地上空において、通過していないことから、影響はないと予測される。

環境保全措置	評 価
	予測結果より、新建築物が建設されることによる周辺の日照環境に及ぼす影響は、新たに日影が付加される範囲を考慮すると小さいと判断する。 また、新建築物により日影の影響を受ける区域は、「建築基準法」及び「名古屋市中高層建築物日影規制条約」の規制対象区域に該当しない。
本事業の実施にあたっては、以下に示す環境保全措置を講ずる。 ・地上デジタル放送電波受信の状況が悪化すると予測される地域において発生した受信障害について、本事業に起因する障害であることが明らかになった場合には、CATV への加入など適切な措置を実施する。 ・予測範囲以外において受信障害が発生し、調査を行った結果、本事業による影響と判断された場合には、適切な措置を実施する。 ・周辺の住民等からの問い合わせに対する連絡の窓口を設ける。	本事業の実施にあたっては、地上デジタル放送電波受信の状況が悪化すると予測される地域において発生した受信障害について、本事業に起因する障害であることが明らかになった場合には、CATV への加入など適切な措置を実施することにより、新建築物が地上デジタル放送電波の受信に及ぼす影響の回避に努める。 マイクロウェーブの送信経路への影響については、事業予定地上空において、マイクロウェーブ通信回線は通過していないことから、影響はないものと判断する。

環境要素	調 査	予 測
安 全 性	既存資料調査によると、事業予定地周辺には、地下鉄のほか、市バス、名鉄バス、JR東海バス及び三重交通バスが通っている。また、事業予定地は伏見通に面しており、周辺には広小路通、錦通等が通っている。 事業予定地周辺における自動車交通量は、平日及び休日ともに、若宮大通が最も多くなっている。事業予定地周辺における歩行者交通量は、平日及び休日ともに、広小路通が最も多くなっている。事業予定地周辺における自転車交通量は、平日及び休日ともに、若宮大通が最も多くなっている。 事業予定地周辺における路線別の事故発生件数（平成23年）は、伏見通、桜通（国道19号）が886件、広小路通が534 件、錦通が87件、若宮大通が155件、桜通が324件、伏見通（国道22号）が579件となっている。 現地調査によると、事業予定地周辺には、平成25年度において、小学校3校、中学校2校の通学路が指定されている。 事業予定地周辺の自動車区間断面交通量は、全区間で平日の交通量が休日の交通量を上回っていた。大型車混入率は、平日が約 4～10%、休日が約 1～6%であった。また、事業予定地周辺の歩行者区間断面交通量は、伏見通沿いが平日及び休日ともに最も多かった。自転車区間断面交通量についても、伏見通沿いが平日及び休日ともに最も多かった。 事業予定地周辺は、主要交差点に信号機や横断歩道等の安全施設が整備されており、主要道路においては車歩道分離がなされていた。	自動車の増加率は、ほとんどの区間で平日よりも休日の方が高く、平日が0.0～25.1%に対して、休日が0.0～33.5%と予測される。 歩行者の増加交通量は、平日が0～6,053人/16時間、休日が0～6,118人/16時間と予測され、休日が平日を上回っている。 自転車の増加交通量は、平日が61～522台/16時間、休日が61～539台/16時間と予測され、休日が平日を上回っている。 新建築物関連車両の出入口は、事業予定地西側に1箇所設けられ、平日のピーク時では、59台/時の自動車及び6台/時の二輪車が出入りし、271人/時の歩行者並びに42台/時の自転車との交錯が予測される。また、休日のピーク時では、48台/時の自動車及び7台/時の二輪車が出入りし、135人/時の歩行者及び30台/時の自転車との交錯が予測される。

環境保全措置	評 価
1. 予測の前提とした措置 ・事業予定地内への新建築物関連車両の出入りについて、周辺の交通事情に配慮する。 ・新建築物の利用者出入口は、事業予定地東側及び南側に設け、自動車出入口は西側のみに限定することにより、歩行者と自動車との出入口を離す。 2. その他の措置 ・新建築物関連車両出入口付近における安全性を高めるため、カーブミラー、誘導サイン、回転灯等を設置し、車両の一時停止を徹底させる。 ・劇場及び店舗利用者には、できる限り公共交通機関を利用するよう働きかける。 ・伏見通沿い及び事業予定地南側においては、新建築物をセットバックさせることにより空地を設け、現況よりも幅員の広い歩行者空間を整備する。 ・地上に設置する駐車場へは、事業予定地内に新建築物関連車両の待機スペースを設けるとともに、地下に設置する駐車場へは、スロープを設けて入庫させる計画により、新建築物関連車両出入口付近における渋滞を緩和するよう配慮する。	予測結果によると、新建築物関連車両の走行ルート上の各区間の新建築物関連車両による交通量の増加率は、平日で0.0～25.1%、休日で0.0～33.5%となるが、これらのルートは、マウントアップ等により歩車道分離がなされていることから、新建築物関連車両の走行による安全性への影響は、小さいと判断する。 本事業の実施にあたっては、新建築物関連車両出入口付近における安全性を高めるため、カーブミラー、誘導サイン、回転灯等を設置する等の環境保全措置を講ずることにより、周辺の交通安全に及ぼす影響の低減に努める。

環境要素	調 査	予 測
緑 地 等	現地踏査によると、事業予定地内には、緑地はない。 事業予定地周辺の緑地の状況をみると、事業予定地東側には、街路樹として、落葉高木であるハナミズキが点在している。また、中央分離帯には、常緑高木であるクスノキが植栽されており、その根元には低木であるツツジ類が植栽されている。 事業予定地南側及び西側には、街路樹として、落葉高木であるナンキンハゼやメタセコイヤが点在しており、その根本には低木であるツバキ類やヒラギナンテン等が植栽されている。 以上により、事業予定地周辺の緑地の現状は、緑の少ない環境である。	新設する緑地等は、地上緑化、低層部の屋上緑化、保水性舗装に大きく分かれる。地上緑化では、中高木や低木、地被類を植栽する。低層棟の屋上緑化では、地被類を植栽する。また、事業予定地の北側及び南側は、保水性舗装する。 緑地に使用する樹種として、中高木はシラカシ、低木はアベリアやサツキ等、地被類はセダム類、ヘデラ、タマリユウ等とする。なお、郷土種として、東海地方に自生する植物から、シラカシ及びシャガを選定する計画である。 新設する緑地等の面積は、地上緑化約250m²、低層部の屋上緑化約750m²、保水性舗装約300m²の合計約1,300m²を予定している。 事業予定地の面積は約5,000m²、緑地等の面積は約1,300m²、緑地のみの面積は約1,000m²であり、緑化率は、緑地等では約26.0%、緑地のみでは約20.0%となる。 新建築物の東側、南側及び西側に中高木等を植栽するとともに、低層部の屋上を広く緑化する。特に、新建築物東側に植栽する中高木は、伏見通沿いの街路樹との調和を取ることで、統一感のある緑地空間が形成されるものと予測される。 このような緑化計画により、事業予定地及びその周辺には、緑の多い快適な都市環境が新たに形成されるものと予測される。

環境保全措置	評 価
本事業の実施にあたっては、以下に示す環境保全措置を講ずる。 ・新設した緑地等については、適切に維持・管理作業を行う。 ・緑地の維持・管理に関する年間スケジュールを立て、清掃、灌水、病虫害の駆除等を計画的に行う。 ・樹種の選定については、郷土種に配慮する。 ・屋上緑化については、維持管理しやすい樹種の選定や自動灌水設備の設置等を検討する。	予測結果によると、事業予定地内に中高木の植栽、屋上緑化等を行うことにより、約1,300m²の緑地等（緑地のみの場合は約1,000m²）が新設され、緑地のみの緑化率は約20.0%となり、「緑のまちづくり条例」に基づく緑化率の規制値（10%）を上回る。また、緑地等の整備により、周辺との調和が図られ、緑の多い快適な都市環境が新たに形成されるものと判断する。 本事業の実施にあたっては、新設した緑地等については、適切に維持・管理作業を行う等の環境保全措置を講ずることにより、良好な緑地環境の維持に努める。

第2部 事後調査に関する事項

第1章 事後調査の目的	23
第2章 事後調査の項目及び手法	23

第 1 章 事後調査の目的

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

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

第 2 章 事後調査の項目及び手法

2-1 事後調査の項目及び方法

対象事業に係る事後調査の事項、方法、場所及び時期は、表2-2-1及び図2-2-1、2に示すとおりである。

なお、表2-2-1に示す全調査事項及び大気質、騒音、振動等について、市民等からの苦情があった場合には、その内容及び対処方法並びにその後の状況を調査する。

表2-2-1(1) 事後調査計画

環境要素	調査事項	調査方法	調査場所	調査時期
景観	眺望及び圧迫感の変化	写真撮影による方法により調査する。	眺望は事業実施場所周辺の11地点、圧迫感は3地点（図 2-2-1 参照）	存在時 ＜予定時期＞ ：平成30～31年（1回）
廃棄物等	供用時に発生する事業系及び家庭系廃棄物等の種類、量及び再資源化量	廃棄物の発生量及び再資源化量を聞き取りにより調査する。	事業実施場所内	供用時 ＜予定時期＞ ：平成30～31年（数回）
温室効果ガス等	供用時に発生する温室効果ガスの種類及び量	新建築物の供用に伴うエネルギー等の使用に伴う排出量の調査及び緑化・植栽の調査による二酸化炭素吸収・固定量について調査する。	事業実施場所内	供用時 ＜予定時期＞ ：平成30～31年（1年）
風害	ビル風の影響の程度	市民等からの苦情があった場合には、その内容及び対処方法並びにその後の状況を調査する。	事業実施場所周辺	存在時 ＜予定時期＞ ：平成30～31年
日照障害	日影の影響の程度	市民等からの苦情があった場合には、その内容及び対処方法並びにその後の状況を調査する。	事業実施場所周辺	存在時 ＜予定時期＞ ：平成30～31年
電波障害	電波障害の程度	市民等からの苦情があった場合には、その内容及び対処方法並びにその後の状況を調査する。また、電波障害が予測された地域において採用した電波障害対策の方法を調査する。	事業実施場所周辺	存在時 ＜予定時期＞ ：平成30～31年

表2-2-1(2) 事後調査計画

環境要素	調査事項	調査方法	調査場所	調査時期
安 全 性	供用に伴う自動車交通量	方向別に大型車類及び小型車類の2車類に分類し、数取り器により調査する。また、新建築物関連車両台数も併せて調査する。	事業実施場所周辺道路の23区間（図2-2-2(1)参照）	供用時 ＜予定時期＞ ：平成30年 （平日及び休日の各6～22時）
	供用に伴う歩行者及び自転車交通量	方向別に歩行者及び自転車に分類し、数取り器により調査する。	事業実施場所周辺道路の10区間（図2-2-2(2)参照）	供用時 ＜予定時期＞ ：平成30年 （平日及び休日の各6～22時）
		また、施設利用者数も併せて調査する。	事業実施場所内	
	供用に伴う新建築物関連車両と歩行者及び自転車との交錯	新建築物関連車両、歩行者及び自転車交通量に分類し、数取り器により調査する。	事業実施場所における新建築物関連車両出入口の1箇所（図2-2-2(2)参照）	供用時 ＜予定時期＞ ：平成30年 （平日及び休日の各6～22時）
緑 地 等	緑地等の位置、樹種、面積、緑化率及び周辺との調和	現地踏査により緑地等の状況を調査する。また、維持管理の状況を調査する。	事業実施場所及びその周辺	存在時 ＜予定時期＞ ：平成30年



図2-2-1(1) 調査場所（景観：遠景）

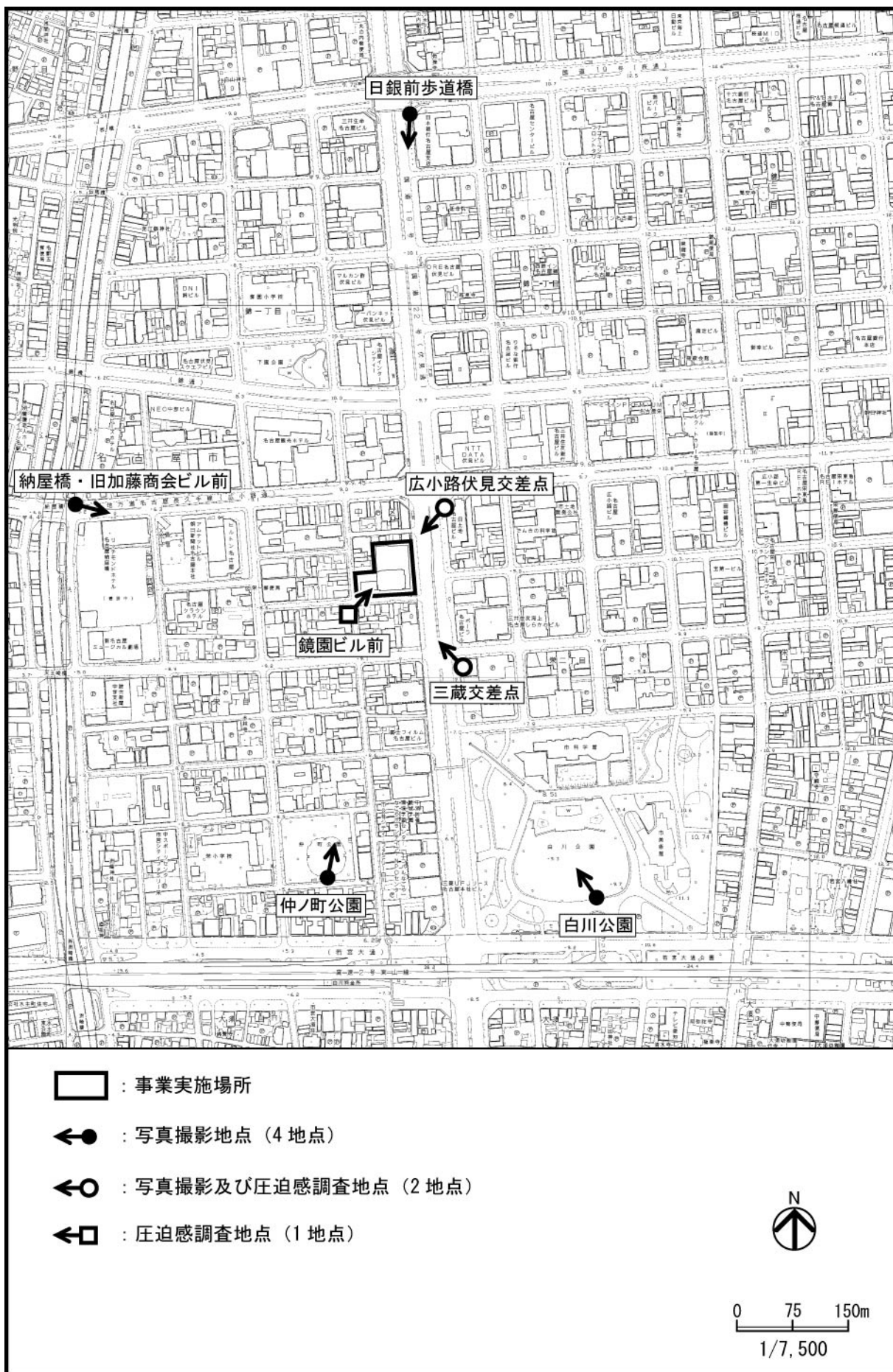


図2-2-1(2) 調査場所 (景観：近景)



図2-2-2(1) 調査場所 (安全性：自動車交通量)

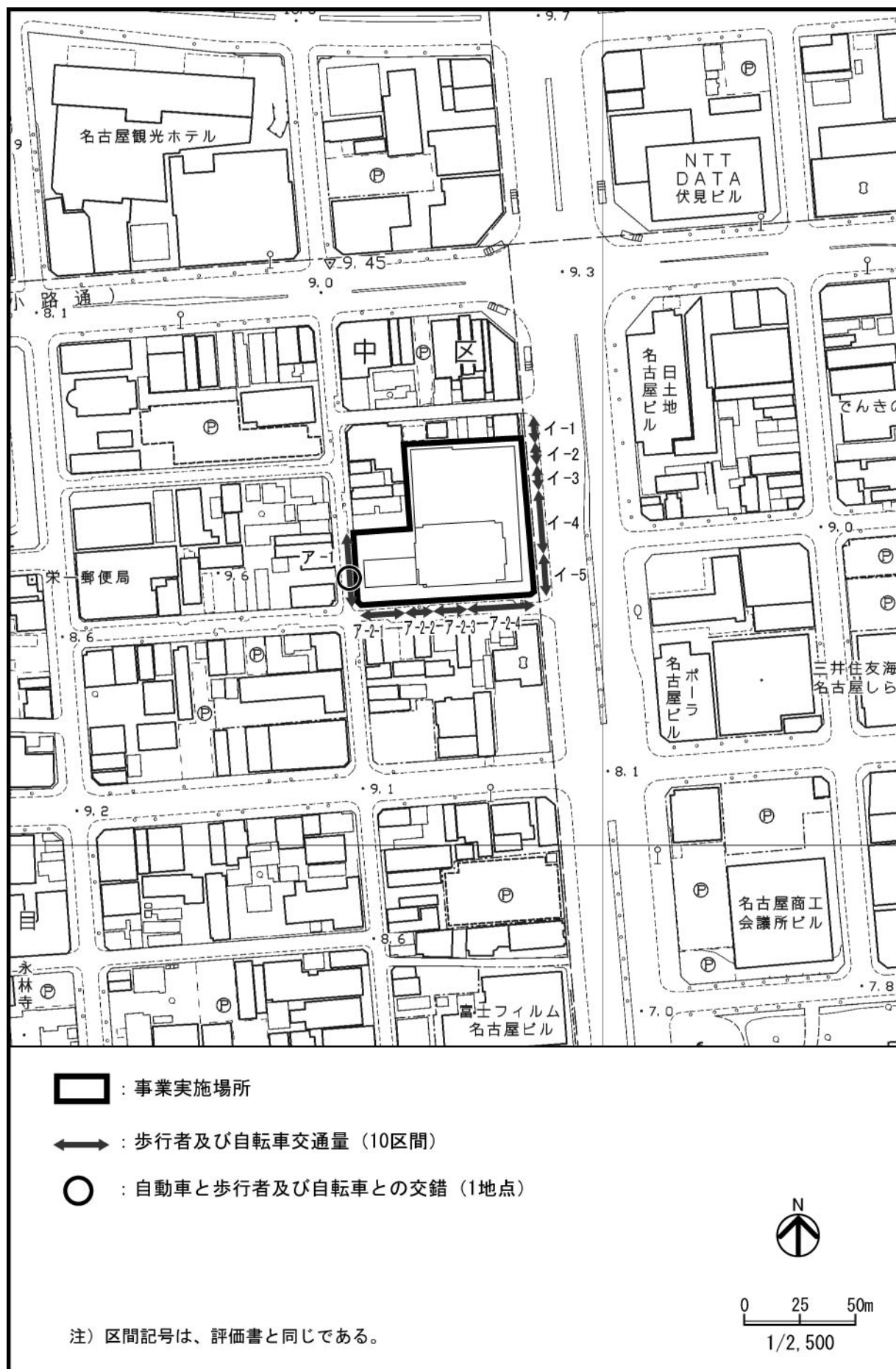


図2-2-2(2) 調査場所 (安全性：歩行者及び自転車交通量)

2-2 事後調査を行った時期及び期間

供用開始後の事後調査は、表2-2-2に示すとおり行った。

表2-2-2 実施時期及び期間

環境要素	調査事項	調査時期
景 観	眺望及び圧迫感の変化	平成30年6月22日、6月25日、8月1日
廃棄物等	供用時に発生する事業系及び家庭系廃棄物等の種類、量及び再資源化量	平成30年5月～令和2年1月
温室効果ガス等	供用時に発生する温室効果ガスの種類及び量	平成30年10月～令和元年11月
風 害	ビル風の影響の程度	平成30年4月～令和3年3月
日照阻害	日影の影響の程度	平成30年4月～令和元年11月
電波障害	電波障害の程度	平成30年4月～令和元年11月
安全性	供用に伴う自動車交通量	平日：令和元年10月8日 休日：令和元年10月6日
	供用に伴う歩行者及び自転車交通量	
	供用に伴う新建築物関連車両と歩行者及び自転車との交錯	
緑地等	緑地等の位置、種類・樹種等、面積、緑化率及び周辺との調和	令和2年1月30日

第3部 事後調査の結果

第1章 事後調査の結果	31
第2章 まとめ	91

第1章 事後調査の結果

1-1 景 観

(1) 調査事項

- ① 主要眺望地点からの景観の変化
- ② 新建築物による圧迫感の変化

(2) 調査方法

① 主要眺望地点からの景観の変化

住民や不特定多数の人が眺望できる場所を選定し、そこから事業実施場所の方向を眺望した景観写真を撮影し、建設前の現況等と比較した。

② 新建築物による圧迫感の変化

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

なお、形態率を求める高さは、地上 1.6mとした。

(3) 調査場所

① 主要眺望地点からの景観の変化

図 3-1-1 に示す 10 地点とした。

② 新建築物による圧迫感の変化

図 3-1-1 に示す 3 地点とした。

(4) 調査時期

現地踏査、景観写真及び天空写真の撮影は、平成 30 年 6 月 22 日、25 日及び 8 月 1 日に実施した。



図 3-1-1(1) 景観調査地点図 (近景)



図 3-1-1(2) 景観調査地点図 (遠景)

(5) 環境の保全のための措置

本事業で実施した環境保全措置は、次のとおりである。

- ・高層部の壁面は、低層部より後退させ、壁面デザインの分節化を図ることにより、周辺に対する圧迫感の軽減に配慮した。
- ・低層部は、御園座の文化、歴史を継承し、現代的に解釈した外観デザインとすることにより、街の記憶を未来に継承している。
- ・1階には店舗を設け、劇場と共に人々が集う街のにぎわいに貢献している。
- ・高層部は、垂直性を強調した格調と風格のあるデザインとし、都市部にふさわしい洗練された街並みの創造に貢献している。
- ・建物の南面と東面には、緑やベンチのある快適な歩道状空地を設けた。
- ・新建築物周辺に植栽を配置した。

(6) 調査結果

① 主要眺望地点からの景観の変化

各眺望点における調査結果（現況写真）と環境影響評価時の状況及び予測結果（評価書より引用）との比較は写真 3-1-1～10 に示すとおりである。

なお、景観に係る市民等からの苦情は寄せられていない。

ア 近景（No.1～No.6 地点 [写真 3-1-1～6]）

新建築物は、環境影響評価時と同じく、伏見通に沿って近接するホテルやオフィスビルと並んで出現している。

低層部は劇場施設を明示する印象を与えた繊細なデザイン、高層部は透明感やシンプルさが感じられるデザインで、シンボリックで先進的な明るい印象を与えている。

また、白川公園から高層部の上部の一部が眺望でき、洗練されたガラス面のデザインにより、公園内の名古屋市科学館のデザインとも調和し、洗練された近代的な建築物の印象を与えている。

予測結果と比較すると、ほぼ同一の建物の形状及び表現となっている。

イ 遠景（No.7～No.10 地点 [写真 3-1-7～10]）

新建築物は、伏見地区周辺の中高層建築物群とともに建ち並び、既存の都市景観に新たなシンボリックで先進的な景観を形成している。

予測結果と比較すると、ほぼ同一の建物の形状及び表現となっている。

[調査結果]



[環境影響評価時の状況]



[予測結果]



写真 3-1-1 No.1 地点（広小路伏見交差点、撮影日：平成 30 年 6 月 22 日）

[調査結果]



[環境影響評価時の状況]



[予測結果]



写真 3-1-2 No.2 地点（三蔵交差点、撮影日：平成 30 年 6 月 25 日）

[調査結果]



[環境影響評価時の状況]

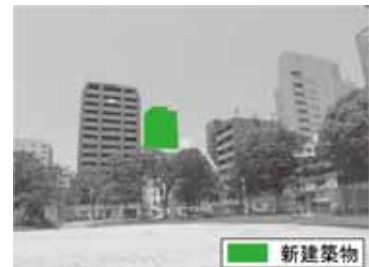


[予測結果]



写真 3-1-3 No.3 地点（白川公園、撮影日：平成 30 年 8 月 1 日）

[調査結果]



[環境影響評価時の状況]



[予測結果]



写真 3-1-4 No.4 地点（仲ノ町公園、撮影日：平成 30 年 6 月 25 日）

[調査結果]



[環境影響評価時の状況]



[予測結果]



写真 3-1-5 No.5 地点（納屋橋・旧加藤商会ビル前、撮影日：平成 30 年 6 月 22 日）

[調査結果]



[環境影響評価時の状況]



[予測結果]



写真 3-1-6 No.6 地点（日銀前歩道橋、撮影日：平成 30 年 6 月 22 日）

[調査結果]



[環境影響評価時の状況]



[予測結果]



写真 3-1-7 No.7 地点（名古屋城、撮影日：平成 30 年 6 月 22 日）

[調査結果]



[環境影響評価時の状況]



[予測結果]



写真 3-1-8 No.8 地点（テレビ塔、撮影日：平成 30 年 6 月 22 日）

[調査結果]



[環境影響評価時の状況]

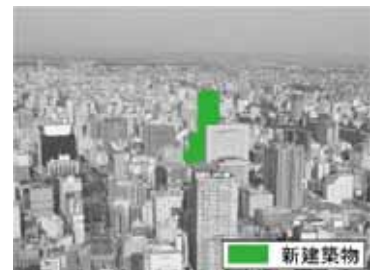


[予測結果]



写真 3-1-9 No.9 地点（山王駅、撮影日：平成 30 年 6 月 25 日）

[調査結果]



[環境影響評価時の状況]



[予測結果]



写真 3-1-10 No.10 地点（ミッドランドスクエアスカイプロムナード、
撮影日：平成 30 年 6 月 22 日）

② 新建築物による圧迫感の変化

予測地点における新建築物による形態率は表 3-1-1、天空図は写真 3-1-11～13 に示すとおりである。

これによると、新建築物の存在時の調査結果での形態率は、A 地点で 57%、B 地点で 55%、C 地点で 70%と算出され、新建築物が存在することにより、A 地点は 3 ポイント、B 地点は 2 ポイント、C 地点は 5 ポイント増加すると算出された。

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

なお、圧迫感に係る市民等からの苦情は寄せられていない。

表 3-1-1 形態率の変化

区 分	予 測 地 点	新建築物の 存在時 (%) ①	既存建物 (%) ②	変化量 (ポイント) ①－②
調 査 結 果	A 地点	57	54	3
	B 地点	55	53	2
	C 地点	70	65	5
予 測 結 果	A 地点	58	55	3
	B 地点	53	51	2
	C 地点	72	68	4

注) 調査結果の既存建物は新建築物を除いた現況の建物の形態率を示す。

[調査結果]



[予測結果]

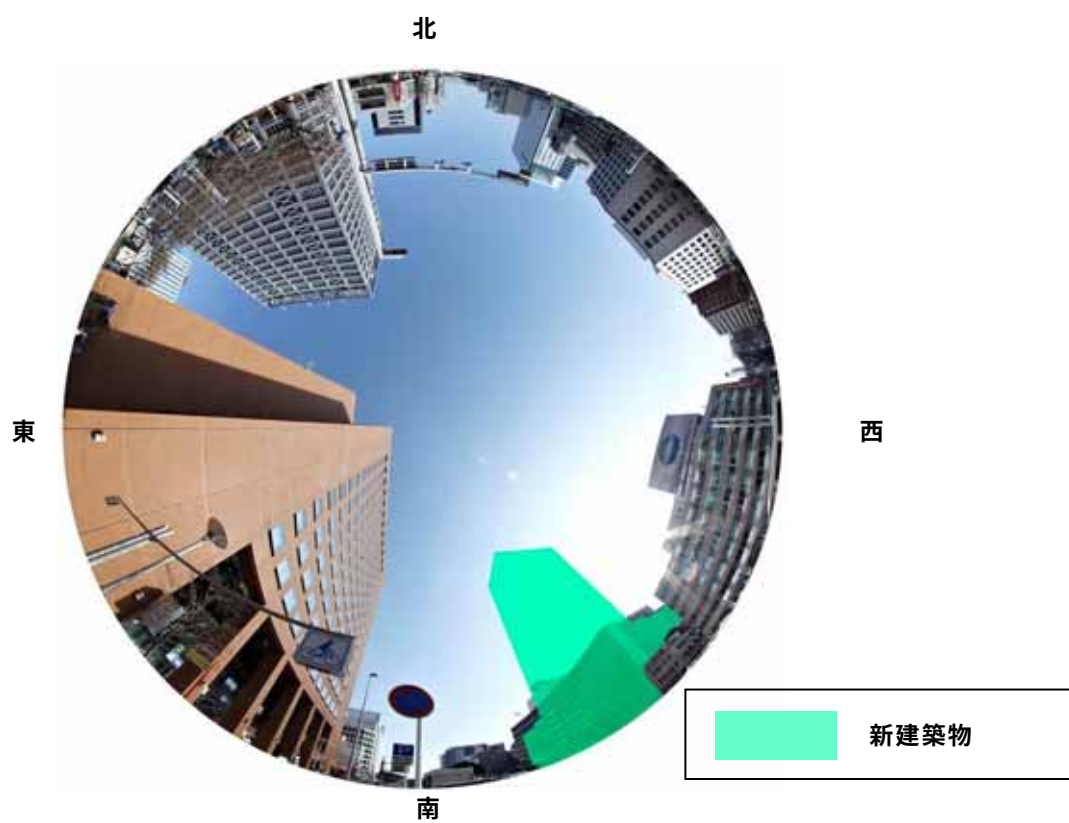


写真 3-1-11 天空図 (A 地点：広小路伏見交差点、撮影日：平成 30 年 8 月 1 日)

[調査結果]



[予測結果]

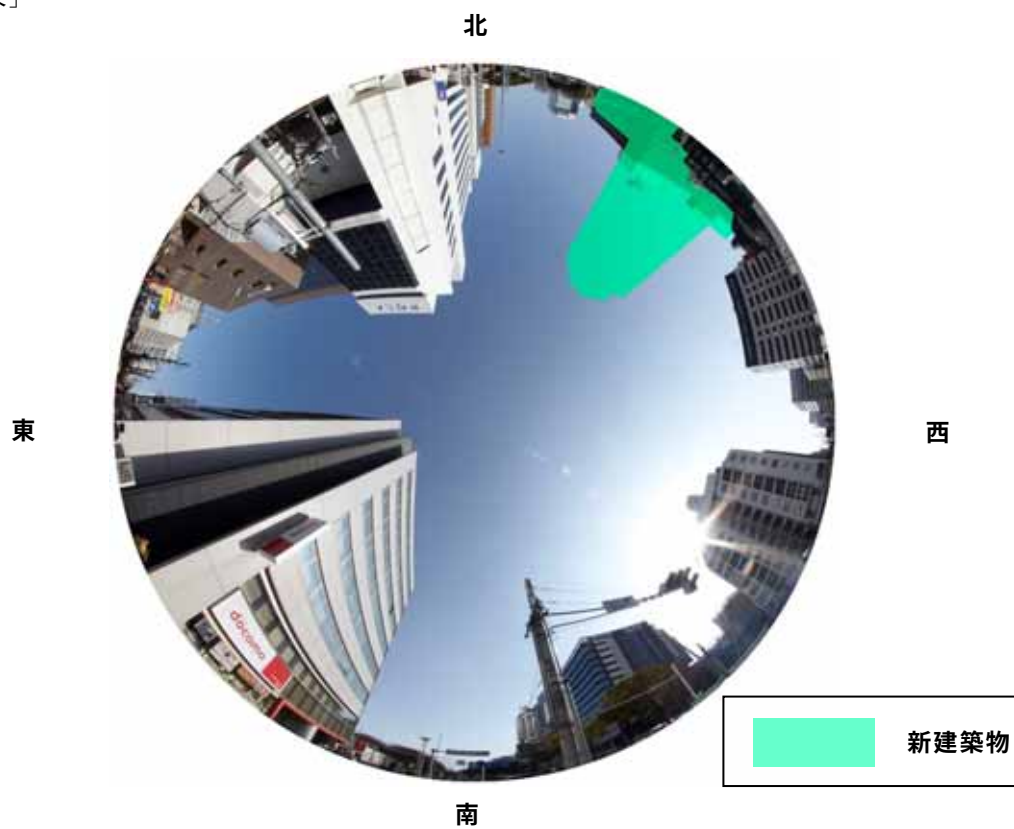


写真 3-1-12 天空図（B 地点：三蔵交差点、撮影日：平成 30 年 8 月 1 日）

[調査結果]



[予測結果]

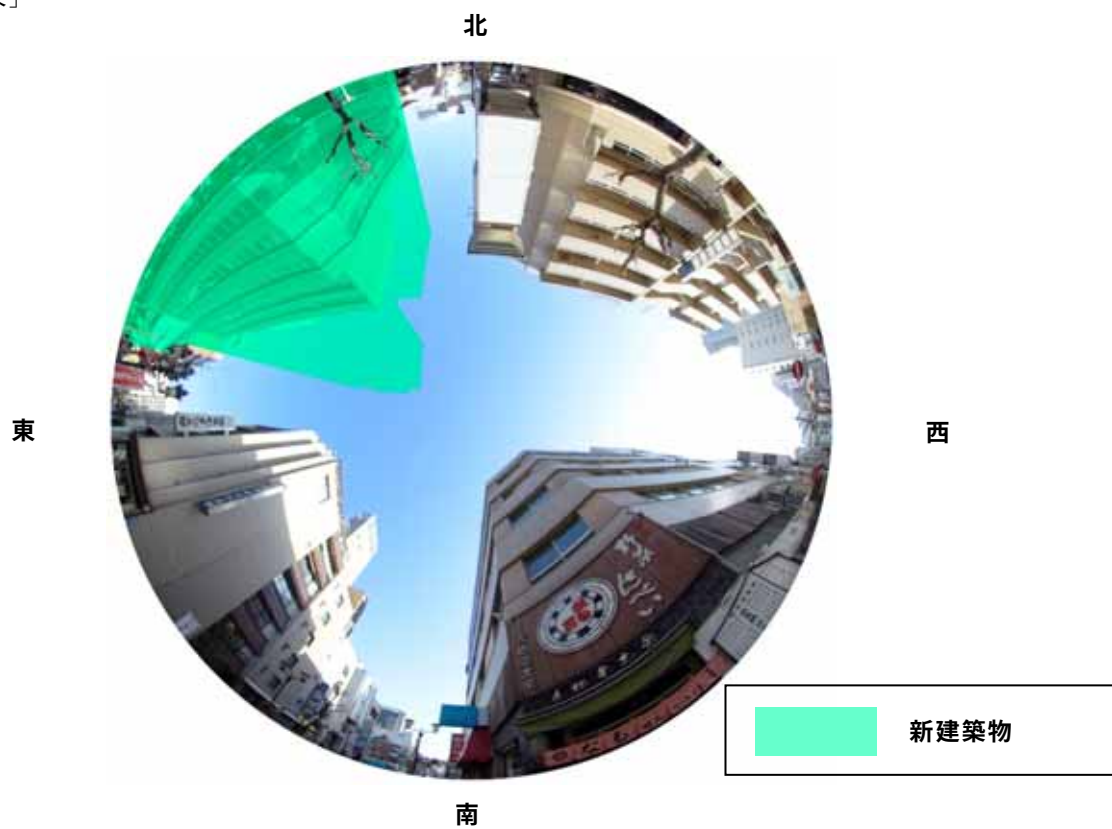


写真 3-1-13 天空図 (C 地点：鏡園ビル前、撮影日：平成 30 年 8 月 1 日)

1-2 廃棄物等

(1) 調査事項

供用時に発生する事業系及び家庭系廃棄物等の種類、量及び再資源化量

(2) 調査方法

関係者への聞き取り等により廃棄物の発生量及び再資源化量を調査した。

(3) 調査場所

事業実施場所内

(4) 調査時期

平成 30 年 5 月～令和 2 年 1 月

(5) 環境の保全のための措置

本事業で実施した環境保全措置は、次のとおりである。

- ・事業の実施により発生した廃棄物等については、関係法令等を遵守して、適正処理を図るとともに、減量化及び再利用・再資源化に努めた。
- ・保管場所では、表示等により、可燃ごみ、不燃ごみ、再利用対象物の分別を徹底させた。
- ・施設利用者に対して、分別回収の協力を図ることにより、廃棄物の減量化及び再資源化の促進に努めた。
- ・共同住宅には、名古屋市上下水道局に認められたディスポーザ処理システムを設置した。
- ・廃棄物等の一時的な保管場所として、地下階や 1 階に保管スペースを設けた。

(6) 調査結果

供用時の廃棄物発生量及び再資源化量の調査結果は表 3-1-2 に示すとおりであり、劇場及び店舗では、発生量の $1.6\text{m}^3/\text{日}$ に対して、再資源化量は $1.2\text{m}^3/\text{日}$ となり、再資源化率は約 74% となっている。また、共同住宅及び共用施設では、発生量の $6.6\text{m}^3/\text{日}$ に対して、再資源化量は $2.3\text{m}^3/\text{日}$ となり、再資源化率は約 35% となっている。

調査結果を評価書における予測結果と比較すると、表 3-1-2 に示すとおり、調査結果の発生量の合計は $8.2\text{m}^3/\text{日}$ となり、予測結果の約 $49.6\text{m}^3/\text{日}$ に対して大幅に少ない量となっている。一方、再資源化率は合計で約 42% となり、予測結果の約 71% に対して、やや少ない割合となっている。発生量が予測結果よりも少ない理由は、劇場、店舗ではごみの減量化及び再資源化が促進されたこと、共同住宅ではディスポーザ処理システムにより生ごみが処理されたことが考えられる。再資源化率が予測結果よりも少ない理由は、全体の排出量が低減した中で、再資源化できない可燃ごみの割合が相対的に高くなったためと考えられる。

なお、廃棄物等に係る市民等からの苦情は寄せられていない。

表3-1-2 廃棄物等の種類及び発生量

用途区分	調査結果			予測結果		
	発生量 ^{注)} (m ³ /日)	再資源化量	再資源化率 (%)	発生量 ^{注)} (m ³ /日)	再資源化量	再資源化率 (%)
劇場	1.6	1.2	約 74	約 22.8	約 13.7	約 60
店舗				約 6.2	約 5.7	約 92
共同住宅	6.6	2.3	約 35	約 7.2	約 3.5	約 49
共用施設				約 13.4	約 12.2	約 91
合計	8.2	3.5	約 42	約 49.6	約 35.1	約 71

注) 発生量は、再資源化前の量を示す。劇場と店舗、共同住宅と共用施設の集積個所がそれぞれ同一であり、用途区分毎の発生量に分けられないため、調査結果ではそれぞれ一括の数値で示す。

1-3 温室効果ガス等

(1) 調査事項

供用時に発生する温室効果ガスの種類及び量

(2) 調査方法

関係者への聞き取りにより新建築物の供用に伴うエネルギー等の使用に伴う排出量について調査するとともに、緑化・植栽の調査による二酸化炭素の吸収・固定量を算定した。

(3) 調査場所

事業実施場所内

(4) 調査時期

平成 30 年 10 月～令和元年 11 月

(5) 環境の保全のための措置

本事業で実施した環境保全措置は、次のとおりである。

① 新建築物の存在・供用

- ・共同住宅においては、高効率給湯器（潜熱回収型）、高効率エアコン、高効率照明（LED）等の省エネルギーシステムの利用促進に努め、エネルギー消費の削減を図った。
- ・劇場、店舗及び共同住宅に設ける誘導灯は、高効率照明型誘導灯（LED）とした。
- ・劇場においては、高効率照明（LED）の採用、空調機送・還気ファン及び冷温水ポンプのインバーター制御等により、エネルギー消費の削減を図った。
- ・太陽光発電装置を設置することにより、共同住宅の共用部におけるエネルギー消費の削減を図った。

② 新建築物関連自動車交通の発生・集中

- ・劇場及び店舗利用者には、できる限り公共交通機関を利用するよう働きかけた。

③ 廃棄物の発生

- ・保管場所では、表示等により、可燃ごみ、不燃ごみ、再利用対象物の分別を徹底させた。
- ・施設利用者に対して、分別回収の協力を図ることにより、廃棄物の減量化及び再資源化の促進に努めた。
- ・共同住宅には、名古屋市上下水道局に認められたディスポーザ処理システムを設置した。

④ 緑化・植栽による二酸化炭素の吸収・固定量

- ・新設した緑地等については、適切に維持・管理作業を行った。
- ・緑地の維持・管理に関する年間スケジュールを立て、清掃、灌水、病害虫の駆除等を計画的に行った。

(6) 調査結果

温室効果ガス排出量の調査結果は、表 3-1-3 に示すとおりであり、電気及び都市ガスの使用に伴う排出量は、約 2,488 tCO₂/年になると算定された。（調査結果の詳細は、資料－1（資料編 p.103）参照）また、緑化・植栽による吸収・固定量は、約 23 tCO₂/年になると算定され、温室効果ガス排出量は、合計で約 2,465 tCO₂/年になると算定された。

表3-1-3 新建築物の存在・供用時における温室効果ガス排出量（CO₂換算）

区 分		調査結果		予測結果	
		温室効果ガス排出量 (tCO ₂ /年)		温室効果ガス排出量 (tCO ₂ /年)	
		小 計	行為別合計	小 計	行為別合計
エネルギー の使用(CO ₂)	電 気	2,087	2,488	3,056	4,082
	都 市 ガ ス	402		1,026	
緑化・植栽による CO ₂ の吸収・固定量			▲23	7	▲7
合 計		-	2,465	-	4,075

注)1:表中の数字は、「名古屋市環境影響評価技術指針マニュアル（温室効果ガス）」（名古屋市，平成 19 年）及び「名古屋市環境影響評価技術指針解説書（温室効果ガス）」（名古屋市，平成 25 年）に基づいて算出したものである。

2:▲はマイナス（削減）を示す。

調査結果を評価書における予測結果と比較すると、表 3-1-3 に示すとおり電気及び都市ガスの使用に伴う排出量は、調査結果では約 2,488 tCO₂/年であり、予測時に算定した約 4,082 tCO₂/年よりも、省エネルギーシステムの利用促進等により大幅に少なくなっている。また、緑化・植栽による吸収・固定量は、調査結果では約 23 tCO₂/年であり、予測時に算定した約 7 tCO₂/年よりも、植栽の本数を増やしたことにより多くなっている。

なお、温室効果ガス等に係る市民等からの苦情は寄せられていない。

1-4 風害

(1) 調査事項

ビル風の影響の程度

(2) 調査方法

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

(3) 調査場所

事業実施場所周辺を対象とした。

(4) 調査時期

平成 30 年 4 月～令和 3 年 3 月

(5) 環境の保全のための措置

本事業で実施した環境保全措置は、次のとおりである。

- ・新建築物を極力セットバックさせるとともに、高層部の壁面を低層部よりも後退させることにより、風環境に配慮した計画とした。
- ・風環境に及ぼす影響を低減するために、駐車場棟の高さを一部低くした計画とした。
- ・事業実施場所に常緑の中高木を植栽することにより、特に事業実施場所西側における風環境を改善するよう努めた。
- ・周辺の住民等からの問い合わせに対する連絡の窓口を設け、適切に対応した。

(6) 調査結果

風害に関して、市民等からの苦情は表 3-1-4 のとおりである。

表3-1-4 風害に関する苦情の状況

内 容	対処方法	その後の状況
・周辺の街路で風が強くなったと感じる。	・風環境の改善のために南西側の敷地内の植栽を追加し、さらに一部を高木に植え替えた。	・その後、苦情は生じていない。

なお、新建築物の植栽の位置は、図 3-1-2 に示すとおりであり、うち中高木 5 本は風害の抑制のため敷地の周縁に追加して植栽したものである。

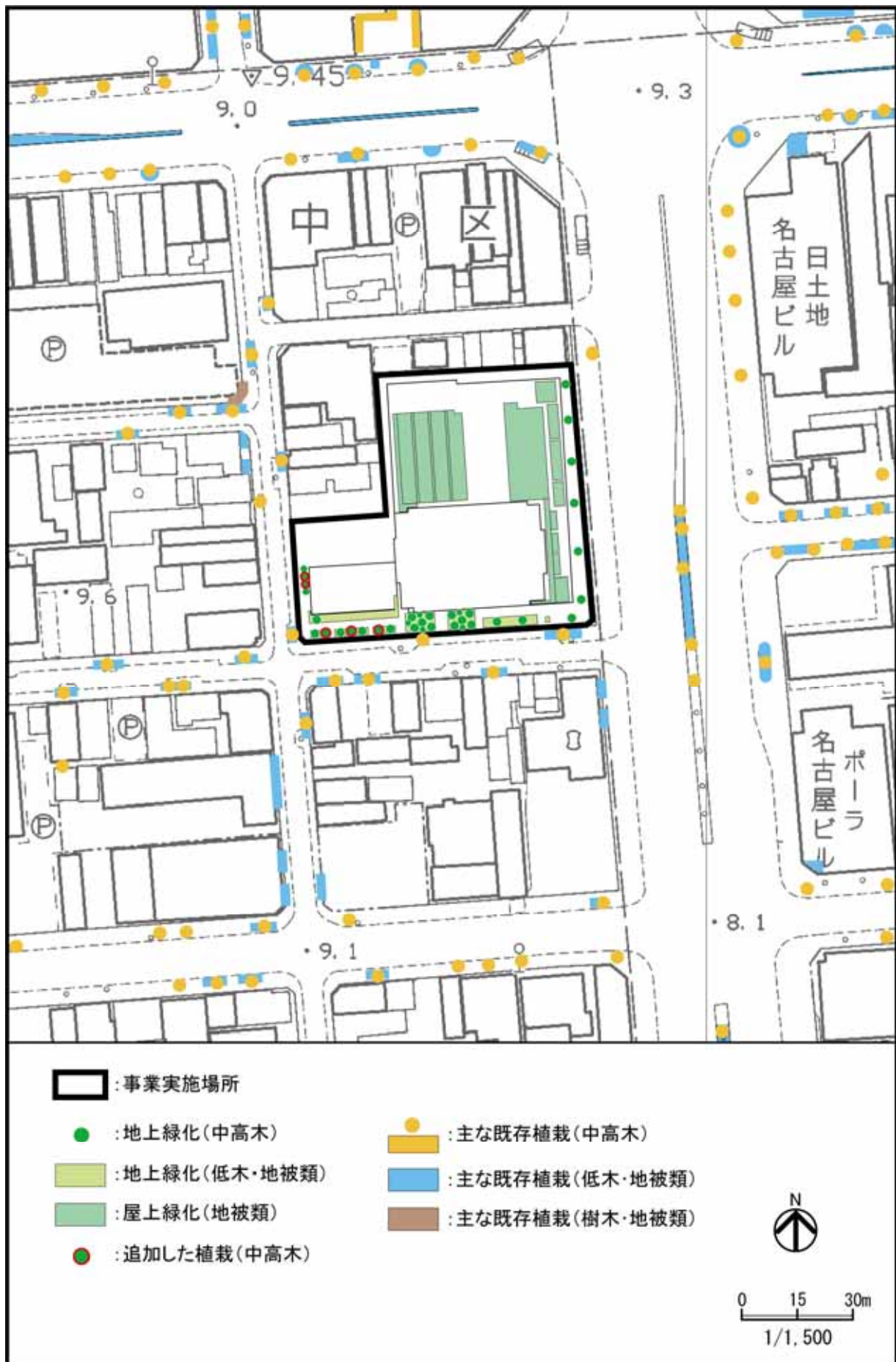


図 3-1-2 新建築物の植栽位置

1-5 日照阻害

(1) 調査事項

日影の影響の程度

(2) 調査方法

市民等からの苦情があった場合には、その内容及び対処方法並びにその後の状況を調査することとした。

(3) 調査場所

事業実施場所周辺を対象とした。

(4) 調査時期

平成 30 年 4 月～令和元年 11 月

(5) 調査結果

日照阻害に係る市民等からの苦情は寄せられていない。

1-6 電波障害

(1) 調査事項

電波障害の程度

(2) 調査方法

市民等からの苦情があった場合には、その内容及び対処方法並びにその後の状況を調査した。また、電波障害が予測された地域において採用した電波障害対策の方法を調査することとした。

(3) 調査場所

事業実施場所周辺を対象とした。

(4) 調査時期

平成 30 年 4 月～令和元年 11 月

(5) 環境の保全のための措置

本事業で実施した環境保全措置は、次のとおりである。

- ・ 周辺の住民等からの問い合わせに対する連絡の窓口を設けた。

なお、地上デジタル放送電波受信の状況が悪化すると予測される地域においては、障害の起因に関わらず、CATV への加入など適切な措置を実施した。

また、以下の環境保全措置は、予測範囲外には影響が発生しておらず、実施していない。

- ・ 予測範囲以外において受信障害が発生し、調査を行った結果、本事業による影響と判断された場合については、適切な措置を実施する。

(6) 調査結果

電波障害に係る市民等からの苦情は寄せられていない。

なお、電波障害が予測された地域において採用した電波障害対策の方法は、「(5) 環境の保全のための措置」に示すとおりである。

1-7 安全性

1-7-1 供用に伴う自動車交通量

(1) 調査事項

供用に伴う自動車交通量

(2) 調査方法

調査する区間を通過する車両の台数を時間別、方向別、車種別に数取り器を使用して、1時間間隔で測定した。車種分類は、表3-1-5に示す2車種（大型車類、小型車類）とした。また、新建築物関連車両台数も併せて調査した。

表 3-1-5 車種分類

車種分類	ナンバープレートの頭一文字
大型車類	1 , 2 , 9 , 0
小型車類	3 , 4 , 5 , 6 , 7

注) 分類番号の頭一文字 8 の特殊用途自動車は、実態によって区分した。

(3) 調査場所

自動車交通量は、図 3-1-3 に示す事業実施場所周辺道路の 23 区間で調査を行った。新建築物関連車両台数は、図 3-1-4 に示す 1 地点で調査を行った。



図 3-1-3 自動車交通量調査区間

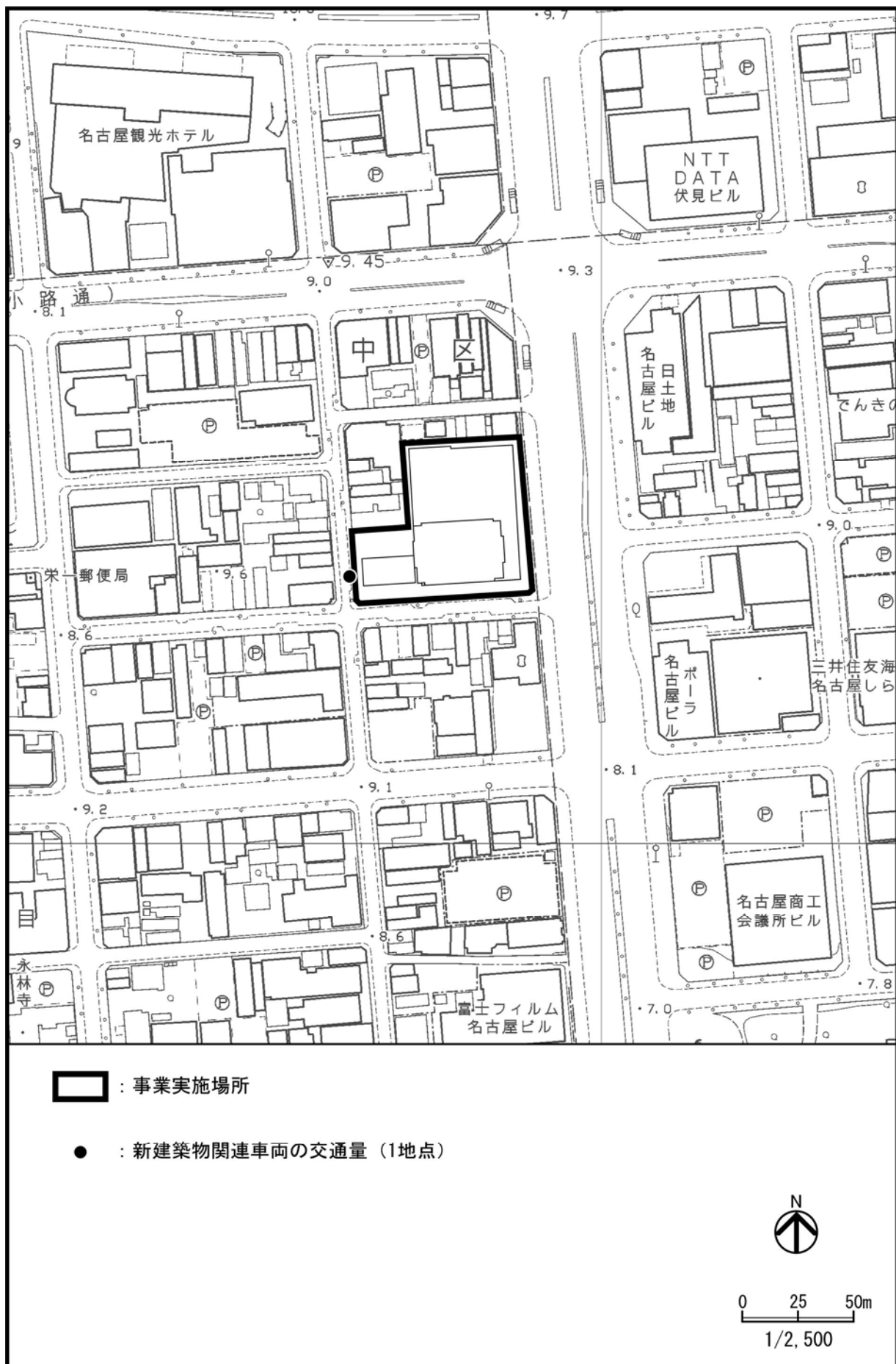


図 3-1-4 新建築物関連車両調査地点

(4) 調査時期

表3-1-6に示すとおり、平日及び休日の6時から22時に調査を行った。

表 3-1-6 調査時期

区分	調査日
平日	令和元年 10 月 8 日（火） 6 時～22 時
休日	令和元年 10 月 6 日（日） 6 時～22 時

(5) 環境の保全のための措置

本事業で実施した環境保全措置は、次のとおりである。

- ・事業実施場所内への新建築物関連車両の出入りについて、周辺の交通事情に配慮した。
- ・新建築物の主な利用者出入口を事業実施場所東側及び南側に設け、自動車出入口を西側のみに限定することにより、歩行者と自動車との出入口を離した。
- ・新建築物関連車両出入口付近における安全性を高めるため、カーブミラー、誘導サイン、回転灯等を設置し、車両の一時停止を徹底させた。
- ・劇場及び店舗利用者には、できる限り公共交通機関を利用するよう働きかけた。
- ・伏見通沿い及び事業実施場所南側においては、新建築物をセットバックさせることにより空地を設け、既存よりも幅員の広い歩行者空間を整備した。
- ・地上に設置する駐車場へは、事業実施場所内に新建築物関連車両の待機スペースを設けるとともに、地下に設置する駐車場へは、スロープを設けて入庫させることにより、新建築物関連車両出入口付近における渋滞を緩和するよう配慮した。

(6) 調査結果

① 自動車交通量

自動車交通量の調査結果は、表 3-1-7 及び図 3-1-5 に示すとおりである。(調査結果の詳細は、資料－2 (資料編 p.104) 及び資料－3 (資料編 p.105) 参照)

自動車交通量が最も多い区間は平日及び休日とも区間Nであり、それぞれ 52,085 台/16 時間、36,945 台/16 時間であった。

供用前後の交通量比が最大となった区間は、平日及び休日とも新建築物の南側の区間 P であり、それぞれ 1.28、1.54 であった。その他、交通量比が 1 を超えている地点は、平日では区間 I、J 及び区間 M-1、休日では区間 M-1 で 1.02～1.26 であった。

表 3-1-7 自動車交通量の調査結果

(単位：台/16時間)

区間	平日			休日		
	調査結果 a	供用前 b	交通量比 a/b	調査結果 a	供用前 b	交通量比 a/b
B	43,650	51,135	0.85	31,986	33,176	0.96
C	35,999	42,111	0.85	23,429	26,030	0.90
D	48,487	54,723	0.89	34,984	36,894	0.95
F	24,019	27,634	0.87	14,314	15,271	0.94
G	25,234	29,784	0.85	15,262	16,613	0.92
H	50,906	54,128	0.94	36,110	39,139	0.92
I	21,767	21,340	1.02	16,255	18,216	0.89
J	22,811	22,283	1.02	16,594	18,945	0.88
K	22,315	23,536	0.95	16,464	19,227	0.86
L	22,472	25,193	0.89	17,838	21,347	0.84
M	-1	2,527	2,004	1,364	1,111	1.23
	-2	1,869	2,004	1,040	1,111	0.94
N	52,085	53,867	0.97	36,945	40,090	0.92
P	647	505	1.28	432	281	1.54
R	1,642	1,825	0.90	755	845	0.89
S	45,934	50,677	0.91	35,445	37,621	0.94
T	6,500	7,155	0.91	3,793	4,465	0.85
U	6,333	7,475	0.85	3,725	4,357	0.85
V	7,328	9,152	0.80	4,314	4,944	0.87
W	44,837	50,446	0.89	35,595	37,324	0.95
Y	39,647	45,865	0.86	34,238	37,309	0.92
Z	43,569	50,562	0.86	35,431	40,599	0.87
A A	44,101	49,096	0.90	36,743	38,462	0.96

注 1) 交通量は、大型車類と小型車類の合計である。

2) 供用前の交通量は、平成 25 年に調査した背景交通量を示す。

3) 休日の区間 N の供用前の自動車交通量は、評価書の数値に誤りがあり修正した。



図 3-1-5(1) 自動車交通量調査結果 (平日)



図 3-1-5(2) 自動車交通量調査結果 (休日)

② 新建築物関連車両台数

新建築物関連車両台数は、出入り合計で、表 3-1-8 に示すとおり、平日は 248 台/16 時間、休日は 188 台/16 時間であった。（調査結果の詳細は、資料－４（資料編 p.109）参照）

表 3-1-8 調査結果（新建築物関連車両台数）

単位：台/16 時間

区分	平日	休日
出	127	95
入	121	93
出入計	248	188

注）台数は、大型車類と小型車類の合計である。

なお、新建築物関連車両に係る市民等からの苦情は寄せられていない。

(7) 予測結果との比較

① 自動車交通量

調査結果を評価書における予測結果と比較すると、表 3-1-9 に示すとおり、各区間の自動車交通量は、平日の区間 I、J 及び平日と休日の区間 M-1、P を除く区間で調査結果が予測結果を大幅に下回った。調査結果が予測結果と比較して下回った理由は、経年の交通事情の変化により通過する交通量が少なくなっていることが考えられる。

表 3-1-9(1) 予測結果との比較（自動車交通量 [平日]）

（単位：人/16時間）

区間	交通量			増加交通量		供用前後 交通量比 a/b
	調査結果 a	供用前 b	予測結果 c	調査結果 a-b	予測結果 c-b	
B	43,650	51,135	51,155	-7,485	20	0.85
C	35,999	42,111	42,131	-6,112	20	0.85
D	48,487	54,723	54,763	-6,236	40	0.89
F	24,019	27,634	27,706	-3,615	72	0.87
G	25,234	29,784	29,856	-4,550	72	0.85
H	50,906	54,128	54,239	-3,222	111	0.94
I	21,767	21,340	21,447	427	107	1.02
J	22,811	22,283	22,488	528	205	1.02
K	22,315	23,536	23,608	-1,221	72	0.95
L	22,472	25,193	25,265	-2,721	72	0.89
M	-1	2,527	2,004	523	241	1.26
	-2	1,869	2,004	-135	241	0.93
N	52,085	53,867	54,072	-1,782	205	0.97
P	647	505	632	142	127	1.28
R	1,642	1,825	1,939	-183	114	0.90
S	45,934	50,677	50,755	-4,743	78	0.91
T	6,500	7,155	7,191	-655	36	0.91
U	6,333	7,475	7,511	-1,142	36	0.85
V	7,328	9,152	9,230	-1,824	78	0.80
W	44,837	50,446	50,602	-5,609	156	0.89
Y	39,647	45,865	45,943	-6,218	78	0.86
Z	43,569	50,562	50,640	-6,993	78	0.86
A A	44,101	49,096	49,174	-4,995	78	0.90

注 1) 交通量は、大型車類と小型車類の合計である。

2) 供用前の交通量は、平成 25 年に調査した背景交通量を示す。

表 3-1-9(2) 予測結果との比較（自動車交通量〔休日〕）

（単位：人/16時間）

区間	交通量			増加交通量		供用前後 交通量比 a/b
	調査結果 a	供用前 b	予測結果 c	調査結果 a-b	予測結果 c-b	
B	31,986	33,176	33,191	-1,190	15	0.96
C	23,429	26,030	26,045	-2,601	15	0.90
D	34,984	36,894	36,923	-1,910	29	0.95
F	14,314	15,271	15,324	-957	53	0.94
G	15,262	16,613	16,666	-1,351	53	0.92
H	36,110	39,139	39,221	-3,029	82	0.92
I	16,255	18,216	18,295	-1,961	79	0.89
J	16,594	18,945	19,097	-2,351	152	0.88
K	16,464	19,227	19,280	-2,763	53	0.86
L	17,838	21,347	21,400	-3,509	53	0.84
M	-1	1,364	1,111	253	178	1.23
	-2	1,040	1,111	-71	178	0.94
N	36,945	40,090	40,242	-3,145	152	0.92
P	432	281	375	151	94	1.54
R	755	845	929	-90	84	0.89
S	35,445	37,621	37,679	-2,176	58	0.94
T	3,793	4,465	4,491	-672	26	0.85
U	3,725	4,357	4,383	-632	26	0.86
V	4,314	4,944	5,002	-630	58	0.87
W	35,595	37,324	37,439	-1,729	115	0.95
Y	34,238	37,309	37,367	-3,071	58	0.92
Z	35,431	40,599	40,657	-5,168	58	0.87
A A	36,743	38,462	38,520	-1,719	58	0.96

注 1) 交通量は、大型車類と小型車類の合計である。

2) 供用前の交通量は、平成 25 年に調査した背景交通量を示す。

3) 休日の区間 N の供用前の自動車交通量は、評価書の数値に誤りがあり修正した。

② 新建築物関連車両台数

調査結果を評価書における予測結果と比較すると、表 3-1-10 に示すとおり、平日及び休日いずれも、調査結果が予測結果の 5 割程度となっていた。調査結果が予測結果を下回った理由としては、予測結果が類似施設での交通手段のヒアリング調査により算定されていることその他、公共交通機関を利用するよう働きかけることにより、新建築物関連車両での利用が抑えられたことが考えられる。

表 3-1-10 予測結果との比較（新建築物関連車両台数）

単位：台/16 時間

区分		調査結果	予測結果
平日	出	127	241
	入	121	241
	出入計	248	482
休日	出	95	178
	入	93	178
	出入計	188	356

1-7-2 供用に伴う歩行者及び自転車交通量

(1) 調査事項

供用に伴う歩行者及び自転車交通量

(2) 調査方法

方向別に歩行者及び自転車に分類し、数取り器により調査を行った。また、新建築物利用者交通量も併せて調査を行った。

(3) 調査場所

供用に伴う歩行者及び自転車交通量は、図 3-1-6 に示す事業実施場所周辺の 10 区間で調査を行った。また、利用者交通量は、新建築物の出入り箇所（調査場所の詳細は、資料－6（資料編 p.114）参照）で調査を行った。

(4) 調査時期

表3-1-11に示すとおり、平日及び休日の6時から22時に調査を行った。

表 3-1-11 調査時期

区分	調査日
平日	令和元年 10 月 8 日（火）6 時～22 時
休日	令和元年 10 月 6 日（日）6 時～22 時

(5) 環境の保全のための措置

本事業で実施した環境保全措置は、「1-7-1(5) 環境の保全のための措置」に示すとおりである。

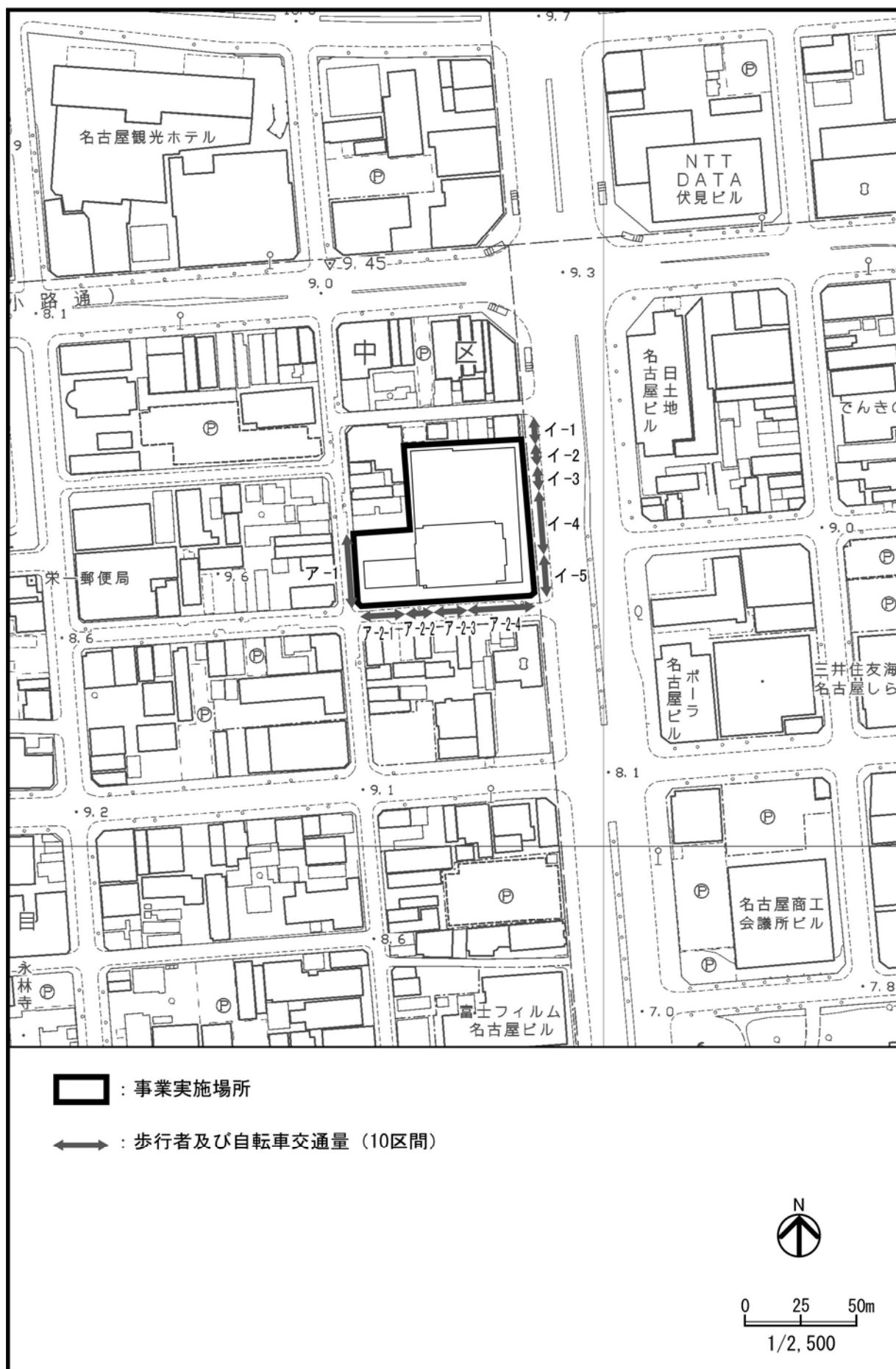


図 3-1-6 歩行者及び自転車交通量調査区間

(6) 調査結果

① 歩行者及び自転車交通量

歩行者及び自転車交通量の調査結果は、表 3-1-12～13 及び図 3-1-7 に示すとおりである。(調査結果の詳細は、資料－5 (資料編 p.110) 参照)

歩行者交通量が最も多い区間は平日では区間イ-1、休日では区間イ-3 であり、平日が 12,971 人/16 時間、休日が 8,217 人/16 時間であった。

また、歩行者交通量の供用前後の交通量比が最大となった区間は、平日では区間ア-2-1 及び区間ア-2-2 で 2.31、休日では区間ア-2-3 で 3.58 であった。

自転車交通量が最も多い区間は平日では区間イ-3、休日では区間イ-1 であり、平日が 1,470 台/16 時間、休日が 1,061 台/16 時間であった。

また、自転車交通量の供用前後の交通量比が最大となった区間は、平日は区間イ-3 で 1.31、休日は区間ア-1 で 1.53 であった。

表 3-1-12 供用に伴う歩行者交通量調査結果

(単位：人/16時間)

区間		平日			休日		
		調査結果 a	供用前 b	交通量比 a/b	調査結果 a	供用前 b	交通量比 a/b
ア-1		2,421	2,653	0.91	1,666	1,280	1.30
ア-2	-1	2,820	1,223	2.31	2,049	598	3.43
	-2	2,830	1,223	2.31	2,036	598	3.40
	-3	2,750	1,223	2.25	2,141	598	3.58
	-4	2,132	1,223	1.74	1,570	598	2.63
イ-1		12,971	6,865	1.89	8,158	3,035	2.69
イ-2		12,937	6,865	1.88	8,129	3,035	2.68
イ-3		12,682	6,865	1.85	8,217	3,035	2.71
イ-4		12,201	6,865	1.78	7,609	3,035	2.51
イ-5		12,403	6,865	1.81	7,591	3,035	2.50

注) 供用前の交通量は、予測時での背景交通量も含む。

表 3-1-13 供用に伴う自転車交通量調査結果

(単位：台/16時間)

区間		平日			休日		
		調査結果 a	供用前 b	交通量比 a/b	調査結果 a	供用前 b	交通量比 a/b
ア-1		371	324	1.15	302	198	1.53
ア-2	-1	150	166	0.90	117	97	1.21
	-2	145	166	0.87	117	97	1.21
	-3	140	166	0.84	136	97	1.40
	-4	140	166	0.84	128	97	1.32
イ-1		1,426	1,118	1.28	1,061	737	1.44
イ-2		1,441	1,118	1.29	1,047	737	1.42
イ-3		1,470	1,118	1.31	1,032	737	1.40
イ-4		1,396	1,118	1.25	967	737	1.31
イ-5		1,441	1,118	1.29	996	737	1.35

注) 供用前の交通量は、予測時での背景交通量も含む。

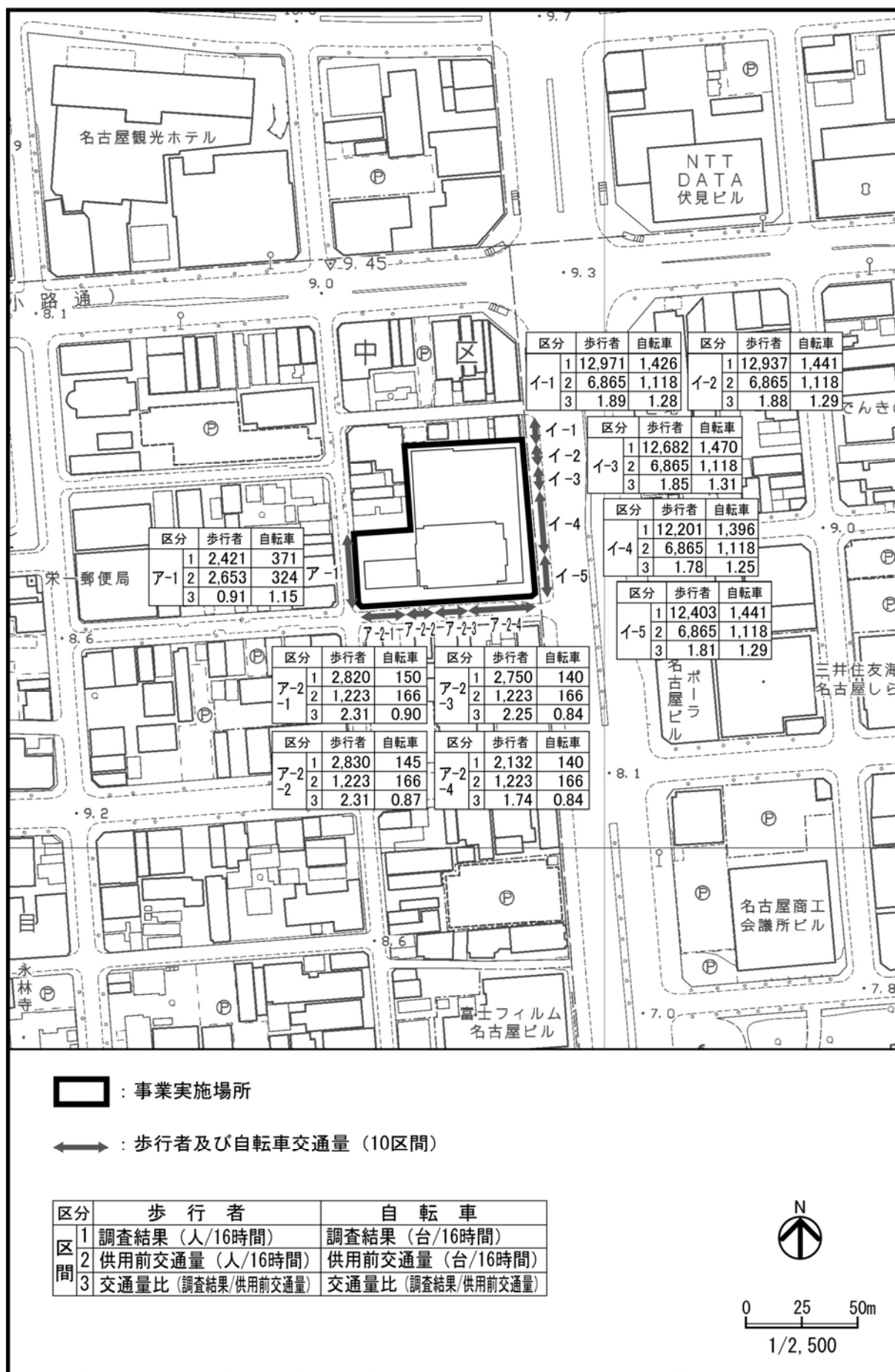


図 3-1-7(1) 歩行者及び自転車交通量調査結果 (平日)

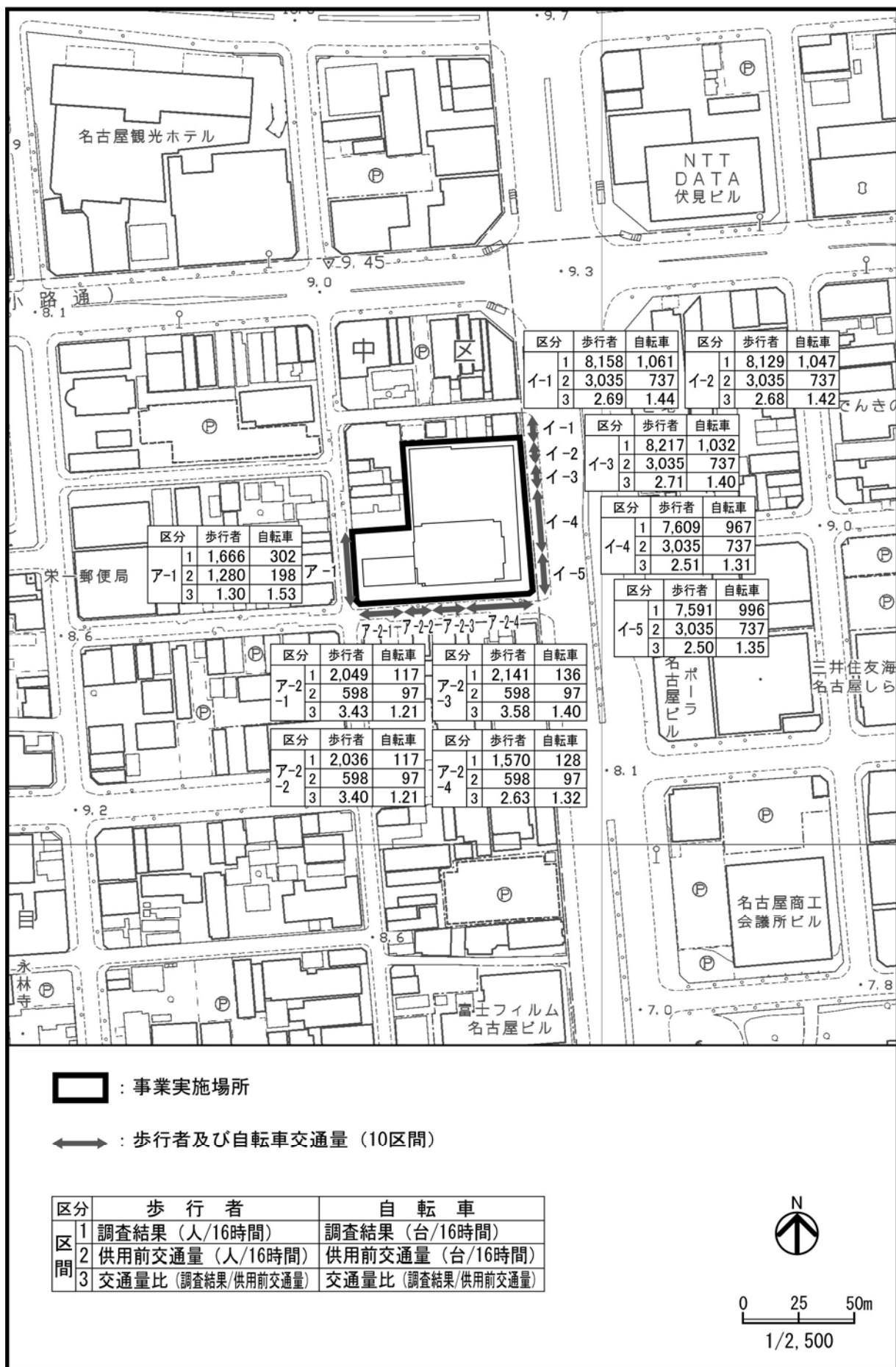


図 3-1-7(2) 歩行者及び自転車交通量調査結果 (休日)

② 新建築物利用者交通量

新建築物利用者交通量の歩行者交通量の調査結果は、表 3-1-14 に示すとおり、出入り合計で、平日が 12,114 人/16 時間、休日が 12,067 人/16 時間であった。また、新建築物利用者交通量の自転車交通量は、表 3-1-15 に示すとおり、出入り合計で、平日が 97 台/16 時間、休日が 113 台/16 時間であった。

表 3-1-14 新建築物利用者交通量の調査結果（歩行者）

単位：人/16 時間

区分	平 日	休 日
出	6,183	6,005
入	5,931	6,062
出入計	12,114	12,067

表 3-1-15 新建築物利用者交通量の調査結果（自転車）

単位：台/16 時間

区分	平 日	休 日
出	48	60
入	49	53
出入計	97	113

なお、新建築物関連の歩行者及び自転車の交通に係る市民等からの苦情は寄せられていない。

(7) 予測結果との比較

調査結果を評価書における予測結果と比較すると、表 3-1-16 に示すとおり、各区間の歩行者交通量は、平日は区間ア-1 及びア-2-4 を除く区間で調査結果が予測結果を上回り、休日は区間ア-2-4 及びイ-1～3 を除く区間で調査結果が予測結果を上回った。

各区間の自転車交通量は、表 3-1-17 に示すとおり、平日はいずれの区間とも調査結果が予測結果を下回り、休日は区間ア-1 を除く区間で調査結果が予測結果を下回った。

表 3-1-16(1) 予測結果との比較（歩行者交通量・平日）
（単位：人/16時間）

区間		歩行者交通量			増加交通量		供用前後 交通量比 a/b
		調査結果 a	供用前 b	予測結果 c	調査結果 a-b	予測結果 c-b	
ア-1		2,421	2,653	2,653	-232	0	0.91
ア-2	-1	2,820	1,223	2,192	1,597	969	2.31
	-2	2,830	1,223	2,192	1,607	969	2.31
	-3	2,750	1,223	2,218	1,527	995	2.25
	-4	2,132	1,223	2,218	909	995	1.74
イ-1		12,971	6,865	12,918	6,106	6,053	1.89
イ-2		12,937	6,865	12,918	6,072	6,053	1.88
イ-3		12,682	6,865	12,134	5,817	5,269	1.85
イ-4		12,201	6,865	11,027	5,336	4,162	1.78
イ-5		12,403	6,865	7,631	5,538	766	1.81

注）供用前の交通量は、予測時での背景交通量も含む。

表 3-1-16(2) 予測結果との比較（歩行者交通量・休日）
（単位：人/16時間）

区間		歩行者交通量			増加交通量		供用前後 交通量比 a/b
		調査結果 a	供用前 b	予測結果 c	調査結果 a-b	予測結果 c-b	
ア-1		1,666	1,280	1,280	386	0	1.30
ア-2	-1	2,049	598	1,589	1,451	991	3.43
	-2	2,036	598	1,589	1,438	991	3.40
	-3	2,141	598	1,616	1,543	1,018	3.58
	-4	1,570	598	1,616	972	1,018	2.63
イ-1		8,158	3,035	9,153	5,123	6,118	2.69
イ-2		8,129	3,035	9,153	5,094	6,118	2.68
イ-3		8,217	3,035	8,369	5,182	5,334	2.71
イ-4		7,609	3,035	7,195	4,574	4,160	2.51
イ-5		7,591	3,035	3,800	4,556	765	2.50

注）供用前の交通量は、予測時での背景交通量も含む。

表 3-1-17(1) 予測結果との比較（自転車交通量・平日）
（単位：台/16時間）

区間		自転車交通量			増加交通量		供用前後 交通量比 a/b
		調査結果 a	供用前 b	予測結果 c	調査結果 a-b	予測結果 c-b	
ア-1		371	324	385	47	61	1.15
ア-2	-1	150	166	518	-16	352	0.90
	-2	145	166	518	-21	352	0.87
	-3	140	166	518	-26	352	0.84
	-4	140	166	518	-26	352	0.84
イ-1		1,426	1,118	1,640	308	522	1.28
イ-2		1,441	1,118	1,640	323	522	1.29
イ-3		1,470	1,118	1,640	352	522	1.31
イ-4		1,396	1,118	1,640	278	522	1.25
イ-5		1,441	1,118	1,640	323	522	1.29

注）供用前の交通量は、予測時での背景交通量も含む。

表 3-1-17(2) 予測結果との比較（自転車交通量・休日）
（単位：台/16時間）

区間		自転車交通量			増加交通量		供用前後 交通量比 a/b
		調査結果 a	供用前 b	予測結果 c	調査結果 a-b	予測結果 c-b	
ア-1		302	198	259	104	61	1.53
ア-2	-1	117	97	457	20	360	1.21
	-2	117	97	457	20	360	1.21
	-3	136	97	457	39	360	1.40
	-4	128	97	457	31	360	1.32
イ-1		1,061	737	1,276	324	539	1.44
イ-2		1,047	737	1,276	310	539	1.42
イ-3		1,032	737	1,276	295	539	1.40
イ-4		967	737	1,276	230	539	1.31
イ-5		996	737	1,276	259	539	1.35

注）供用前の交通量は、予測時での背景交通量も含む。

1-7-3 供用に伴う新建築物関連車両と歩行者及び自転車との交錯

(1) 調査事項

供用に伴う新建築物関連車両と歩行者及び自転車との交錯

(2) 調査方法

新建築物関連車両及び二輪車と、歩行者及び自転車に分類し、数取り器により調査を行った。

(3) 調査場所

図 3-1-8 に示す事業実施場所における新建築物関連車両出入口の歩行者及び自転車が交錯する箇所（1 地点）で調査を行った。

(4) 調査時期

表3-1-18に示すとおり、平日及び休日の6時から22時に調査を行った。

表 3-1-18 調査時期

区分	調査日
平日	令和元年 10 月 8 日（火）6 時～22 時
休日	令和元年 10 月 6 日（日）6 時～22 時

(5) 環境の保全のための措置

本事業で実施した環境保全措置は、「1-7-1(5) 環境の保全のための措置」に示すとおりである。

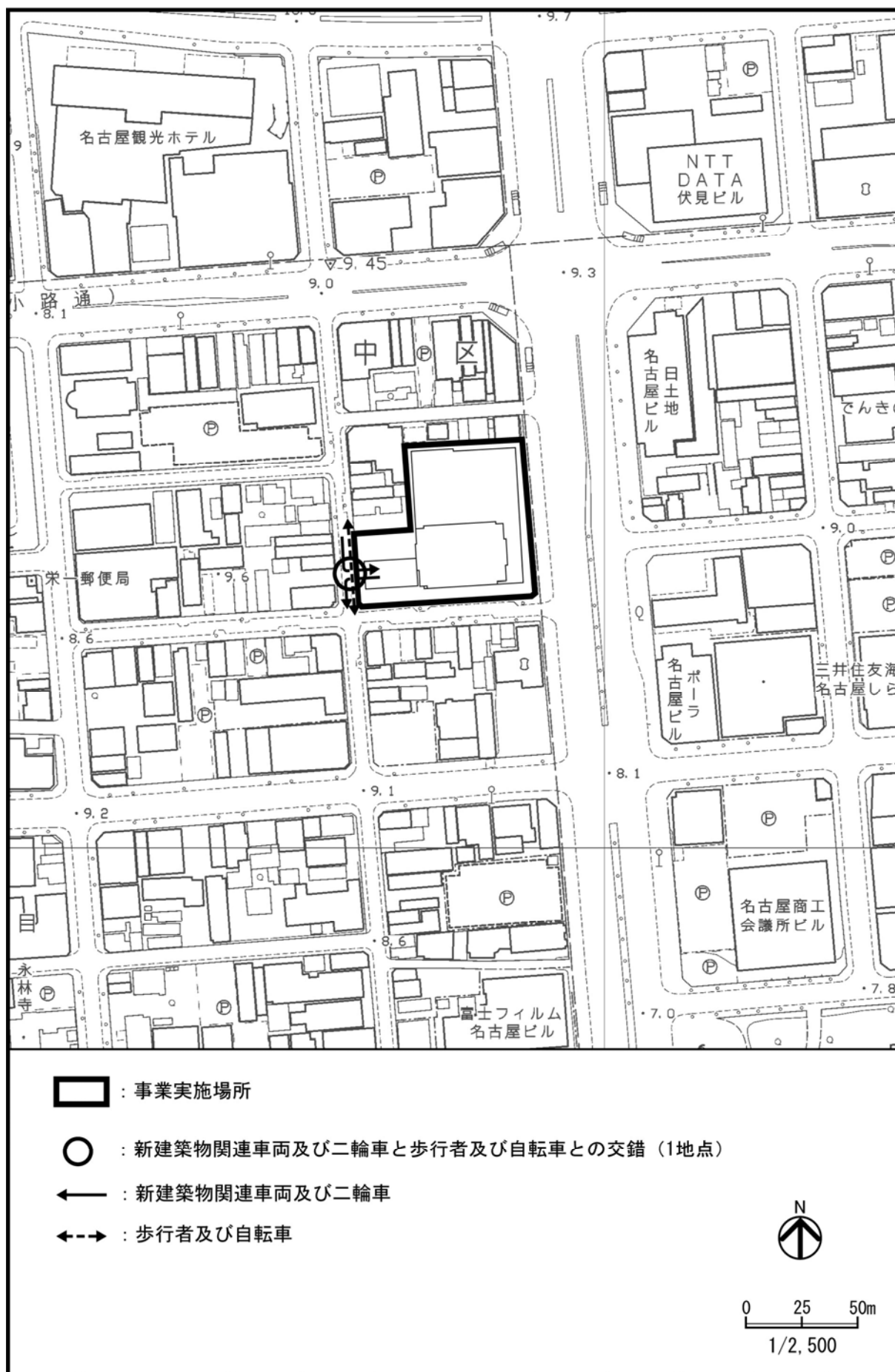


図 3-1-8 新建築物関連車両調査地点（新建築物関連車両及び二輪車と歩行者及び自転車との交錯）

(6) 調査結果

新建築物関連車両出入口における新建築物関連車両及び二輪車と歩行者及び自転車との交錯の調査結果は、表 3-1-19 及び図 3-1-9 に示すとおりである。

16 時間交通量については、新建築物関連車両及び二輪車、歩行者及び自転車交通量全てで平日が休日より多く、平日では、248 台/16 時間の新建築物関連車両が出入りして、2,421 人/16 時間の歩行者、371 台/16 時間の自転車と交錯した。休日では、188 台/16 時間の新建築物関連車両が出入りして、1,666 人/16 時間の歩行者、302 台/16 時間の自転車と交錯した。また、調査した平日及び休日とも二輪車の出入りはなかった。

ピーク時間交通量についても、平日が休日より多い結果となり、平日では、31 台/時間の新建築物関連車両が出入りして、275 人/時間の歩行者、39 台/時間の自転車と交錯した。休日では、24 台/時間の新建築物関連車両が出入りして、186 人/時間の歩行者、34 台/時間の自転車と交錯した。

なお、新建築物関連車両及び二輪車と歩行者及び自転車との交錯に係る市民等からの苦情は寄せられていない。また、本事業供用開始以降、交錯による事故は報告されていない。

表 3-1-19 新建築物関連車両及び二輪車と歩行者及び自転車との交錯の調査結果

区分	16時間交通量				ピーク時間交通量			
	新建築物 関連車両 (台/16時間)	二輪車 (台/16時間)	歩行者 (人/16時間)	自転車 (台/16時間)	新建築物 関連車両 (台/時間)	二輪車 (台/時間)	歩行者 (人/時間)	自転車 (台/時間)
平日	248	0	2,421	371	31	0	275	39
休日	188	0	1,666	302	24	0	186	34

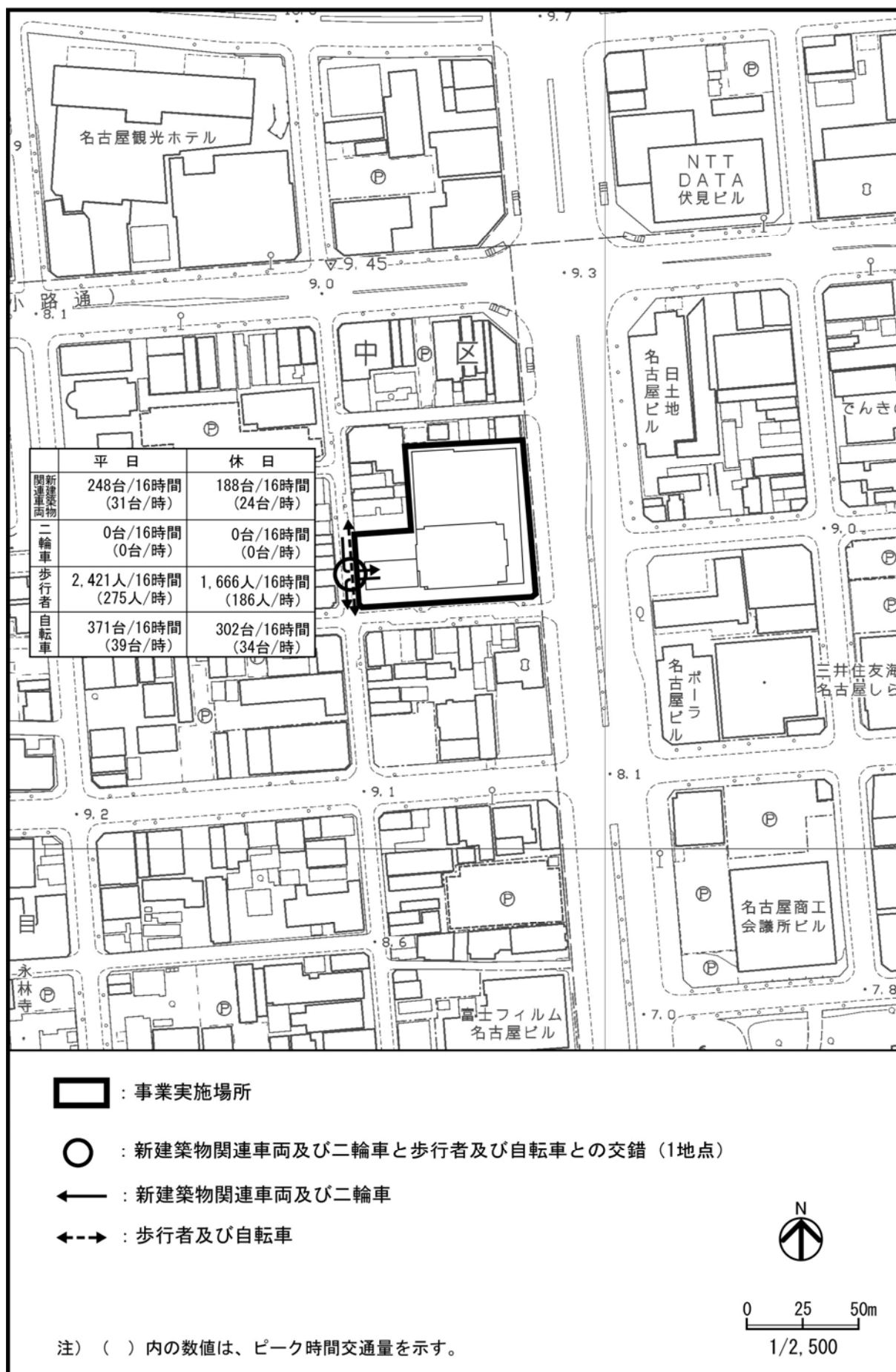


図 3-1-9 新建築物関連車両及び二輪車と歩行者及び自転車の交錯 (平日・休日)

(7) 予測結果との比較

新建築物関連車両及び二輪車と歩行者及び自転車との交錯の調査結果を評価書における予測結果と比較すると、16 時間交通量の調査結果については、表 3-1-20 のとおり休日の歩行者及び自転車が予測結果を上回ったものの、新建築物関連車両及び二輪車は平日及び休日とも予測結果を下回ったため、交錯は減少した。

ピーク時間交通量の調査結果については、表 3-1-21 のとおり平日の歩行者並びに休日の歩行者及び自転車が予測結果を上回ったものの、平日及び休日の新建築物関連車両及び二輪車は予測結果を下回り、休日の自転車も予測結果を下回ったため、交錯は減少した。

表 3-1-20 予測結果との比較（16 時間交通量・新建築物関連車両及び二輪車と歩行者及び自転車）

区分	調査結果				予測結果			
	新建築物 関連車両 (台/16時間)	二輪車 (台/16時間)	歩行者 (人/16時間)	自転車 (台/16時間)	新建築物 関連車両 (台/16時間)	二輪車 (台/16時間)	歩行者 (人/16時間)	自転車 (台/16時間)
平日	248	0	2,421	371	482	125	2,653	385
休日	188	0	1,666	302	356	125	1,280	259

表 3-1-21 予測結果との比較（ピーク時間交通量・新建築物関連車両及び二輪車と歩行者及び自転車）

区分	調査結果				予測結果			
	新建築物 関連車両 (台/時間)	二輪車 (台/時間)	歩行者 (人/時間)	自転車 (台/時間)	新建築物 関連車両 (台/時間)	二輪車 (台/時間)	歩行者 (人/時間)	自転車 (台/時間)
平日	31	0	275	39	59	6	271	42
休日	24	0	186	34	48	7	135	30

1-8 緑地等

(1) 調査事項

緑地等の位置、種類・樹種等、面積、緑化率及び周辺との調和

(2) 調査方法

① 緑地等の位置、種類・樹種等、面積、緑化率

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

② 周辺との調和

現地踏査により事業実施場所及びその周辺の緑地等の状況を調査した。

(3) 調査場所

事業実施場所及びその周辺を対象とした。

(4) 調査時期

令和2年1月30日に実施した。

(5) 環境の保全のための措置

本事業の実施にあたっては、以下に示す環境保全措置を講じた。

- ・新設した緑地等については、適切に維持・管理作業を行った。
- ・緑地の維持・管理に関する年間スケジュールを立て、清掃、灌水、病害虫の駆除等を計画的に行った。
- ・樹種の選定については、郷土種に配慮した。
- ・屋上緑化については、維持管理しやすい樹種の選定や自動灌水設備の設置等を実施した。

(6) 調査結果

① 緑地等の位置、種類・樹種等、面積及び緑化率

ア 緑地等の位置

緑地等の位置は、図 3-1-10 に示すとおりである。

緑地等は、地上緑化、屋上緑化に大きく分かれる。地上緑化では、主に事業実施場所の東側に中高木が、南側と南西側に中高木、低木及び地被類が植栽されている。屋上緑化では、低層部の屋上部に低木及び地被類が植栽されている。

イ 種類・樹種等

緑地等の種類・樹種は、表 3-1-22 に示すとおり、中高木ではシラカシ、セイヨウボダイジュ、イチイ、クスノキ、アラカシ、ハナノキ等、低木ではサツキツツジ、カツラ、ヤマボウシ、エゴノキ、シャラノキ等、地被類ではブルーパシフィック、ツワブキ、タマリュウ、コウライシバ、オモト、トクサ等となっている。

また、郷土種では、東海地方に自生するアラカシ、ハナノキが植栽されている。

表3-1-22 予測結果との比較（緑地等の種類）

区分	緑地等	形態	樹種等	
			調査結果	予測結果
緑地	地上緑化	中高木	シラカシ、セイヨウボダイジュ、イチイ、クスノキ、アラカシ、ハナノキ等	シラカシ
		低木	サツキツツジ、カツラ、ヤマボウシ、エゴノキ、シャラノキ等	アベリア、サツキ等
		地被類	ブルーパシフィック、ツワブキ	ヘデラ、タマリュウ、フィリヤブラン、シャガ等
	屋上緑化	地被類	タマリュウ、コウライシバ、オモト、トクサ等	セダム類

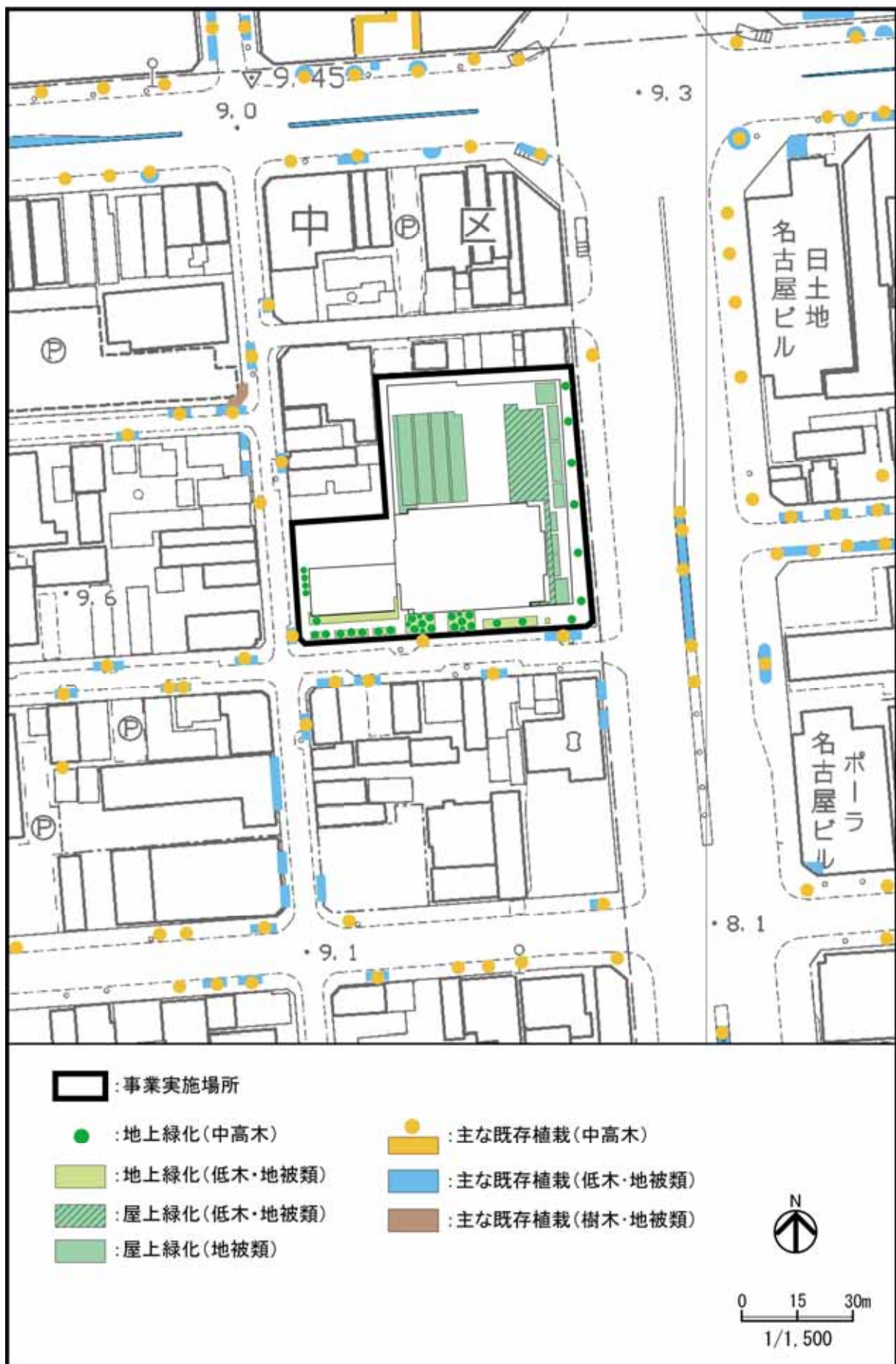


図 3-1-10(1) 新建築物の植栽位置（調査結果）



図 3-1-10(2) 新建築物の植栽位置（予測結果）

ウ 緑地等の面積

緑地等の面積は、表 3-1-23 に示すとおり、地上緑化の 365.9m²、屋上緑化の 850.2m²の合計で 1,216.1m²となっている。

表3-1-23 予測結果との比較（緑地等の面積）

区分	緑 地 等	調査結果(m ²)	予測結果(m ²)
緑 地	地上緑化	365.9	250
	屋上緑化	850.2	750
	小 計	1,216.1	1,000
そ の 他	保水性舗装	0.0	300
	小 計	0.0	300
合 計		1,216.1	1,300
対象敷地面積		4,831.9	約 5,000
緑化率（％）		25.2	26.0

注）保水性舗装は、周辺街路の舗装に合わせるため、敷設していない。

エ 緑化率等

緑化率は、表 3-1-23 に示すとおり、対象となる敷地面積約 4,832m²に対して、緑地等の面積が 1,216.1m²で 25.2%となっている。

② 事業実施場所周辺との調和

新建築物の東側、南側及び南西側に中高木等を植栽するとともに、低層部の屋上に緑地を確保している。特に、新建築物東側に植栽する中高木は、伏見通沿いの街路樹との調和を取ることで、街路樹等と一体感のある緑地空間が形成され、利用者にうるおいや安らぎ感を与えている。

緑化等に係る市民等からの苦情は寄せられていない。

(7) 予測結果との比較

① 緑地等の位置、種類・樹種等、面積及び緑化率

調査結果を評価書における予測結果と比較すると、緑地等の位置は、新建築物の東側、南側と南西側の植栽の他、低層部の屋上緑化の植栽となっており、概ね予測結果と同様な位置である。緑地等の種類は、表 3-1-23 に示すとおり、予測結果と同じ中高木ではシラカシ等、地被類ではタマリユウの他、多様な樹種を植栽している。緑地面積は、表 3-1-23 に示すとおり $1,216.1\text{m}^2$ であり、予測結果の $1,000\text{m}^2$ に比べ約 22% 増加している。緑化率は、予測結果の約 26% に対して約 25% であり、保水性舗装を敷設していない分、予測結果に比べやや低くなっている。

② 事業実施場所周辺との調和

調査結果を評価書における予測結果と比較すると、低層部屋上の緑化に加え、新建築物の南側及び南西側への中高木の植栽により、伏見通沿いの街路樹と調和が取られており、予測結果と同様に統一感のある緑地空間が形成されている。

1-9 その他

前述の景観、廃棄物等、温室効果ガス等、風害、日照阻害、電波障害、安全性及び緑地等以外のその他の市民等からの苦情については、表3-1-24に示すとおりであり、適切に対応した。

表3-1-24 その他に関する苦情の状況

内 容	対処方法	その後の状況
・ 南側の街路の街灯が少なく、夜に暗い。	・ 南側の街路に街路灯を配置して対応した。	・ その後、苦情は生じていない。

第 2 章 まとめ

事後調査結果の概要は、表3-2-1に示すとおりである。

表3-2-1 事後調査結果のまとめ

環境要素	調査事項	調査地点数	環境の保全のための措置
景観	主要眺望地点からの景観の変化	10 地点	評価書に記載した措置を実施した。
	新建築物による圧迫感の変化	3 地点	評価書に記載した措置を実施した。
廃棄物等	供用時に発生する事業系及び家庭系廃棄物等の種類、量及び再資源化量	—	評価書に記載した措置を実施した。

調査結果	予測結果との比較
ア 近景 新建築物は、環境影響評価時と同じく、伏見通に沿って近接するホテルやオフィスビルと並んで出現している。低層部は劇場施設を明示する印象を与えた繊細なデザイン、高層部は透明感やシンプルさが感じられるデザインで、シンボリックで先進的な明るい印象を与えている。 また、白川公園から高層部の上部の一部が眺望でき、洗練されたガラス面のデザインにより、公園内の名古屋市科学館のデザインとも調和し、洗練された近代的な建築物の印象を与えている。 イ 遠景 新建築物は、伏見地区周辺の中高層建築物群とともに建ち並び、既存の都市景観に新たなシンボリックで先進的な景観を形成している。 なお、景観に係る市民等からの苦情は寄せられていない。	ア 近景 調査結果を評価書における予測結果と比較すると、ほぼ同一の建物の形状及び表現となっている。 イ 遠景 調査結果を評価書における予測結果と比較すると、ほぼ同一の建物の形状及び表現となっている。
新建築物の存在時の形態率は、A地点で57%、B地点で55%、C地点で70%と算出され、新建築物が存在することにより、A地点は3ポイント、B地点は2ポイント、C地点は5ポイント増加すると算出された。 なお、圧迫感に係る市民等からの苦情は寄せられていない。	調査結果を評価書における予測結果と比較すると、調査結果の変化量は、予測結果の変化量と概ね同等の数値となっている。
劇場及び店舗では、発生量の$1.6\text{m}^3/\text{日}$に対して、再資源化量は$1.2\text{m}^3/\text{日}$となり、再資源化率は約74%となっている。また、共同住宅及び共用施設では、発生量の$6.6\text{m}^3/\text{日}$に対して、再資源化量は$2.3\text{m}^3/\text{日}$となり、再資源化率は約35%となっている。 なお、廃棄物等に係る市民等からの苦情は寄せられていない。	調査結果を評価書における予測結果と比較すると、発生量は$8.2\text{m}^3/\text{日}$となり、予測結果の約$49.6\text{m}^3/\text{日}$に対して大幅に少ない量となっている。一方、再資源化率は合計で約42%となり、予測結果の約71%に対して、やや少ない割合となっている。 発生量が予測結果よりも少ない理由は、劇場、店舗ではごみの減量化及び再資源化が促進されたこと、共同住宅ではディスポーザ処理システムにより生ごみが処理されたことが考えられる。再資源化率が予測結果よりも少ない理由は、全体の排出量が低減した中で、再資源化できない可燃ごみの割合が相対的に高くなったためと考えられる。

環境要素	調査事項	調査地点数	環境の保全のための措置
温室効果ガス等	供用時に発生する温室効果ガスの種類及び量	—	評価書に記載した措置を実施した。
風害	ビル風の影響の程度	—	評価書に記載した措置を実施した。
日照阻害	日影の影響の程度	—	—

調査結果	予測結果との比較
電気及び都市ガスの使用に伴う排出量は、約2,488 tCO₂/年になると算定された。また、緑化・植栽による吸収・固定量は、約23 tCO₂/年になると算定され、温室効果ガス排出量は、合計で約2,465 tCO₂/年になると算定された。 なお、温室効果ガス等に係る市民等からの苦情は寄せられていない。	調査結果を評価書における予測結果と比較すると、電気及び都市ガスの使用に伴う排出量は、調査結果では約2,488 tCO₂/年であり、予測時に算定した約4,082 tCO₂/年よりも、省エネルギーシステムの利用促進等により大幅に少なくなっている。また、緑化・植栽による吸収・固定量は、調査結果では約23 tCO₂/年であり、予測時に算定した約7 tCO₂/年よりも、植栽の本数を増やしたことにより多くなっている。
風害に関して、周辺の街路で風が強くなったと感じるとの市民等からの苦情が寄せられた。 風環境の改善のために南西側の敷地内の植栽を追加し、さらに一部を高木に植え替えた。 その後、苦情は生じていない。	—
日照障害に係る市民等からの苦情は寄せられていない。	—

環境要素	調査事項	調査地点数	環境の保全のための措置
電波障害	電波障害の程度	—	本事業で実施した環境保全措置は、次のとおりである。 ・周辺の住民等からの問い合わせに対する連絡の窓口を設けた。 ・地上デジタル放送電波受信の状況が悪化すると予測される地域においては、障害の起因に関わらず、CATVへの加入など適切な措置を実施した。
安全性	供用に伴う自動車交通量	23 区間	評価書に記載した措置を実施した。

調査結果	予測結果との比較
電波障害が予測された地域において採用した電波障害対策の方法は、「環境の保全のための措置」に示すとおりである。 電波障害に係る市民等からの苦情は寄せられていない。	—
①自動車交通量 自動車交通量が最も多い区間は平日及び休日とも区間Nであり、それぞれ52,085台/16時間、36,945台/16時間であった。 供用前後の交通量比が最大となった区間は、平日及び休日とも新建築物の南側の区間Pであり、それぞれ1.28、1.54であった。その他、交通量比が1を超えている地点は、平日では区間I、J及び区間M-1、休日では区間M-1で1.02～1.26であった。 ②新建築物関連車両台数 新建築物関連車両台数は、出入り合計で、平日は248台/16時間、休日は188台/16時間であった。 なお、新建築物関連車両に係る市民等からの苦情は寄せられていない。	①自動車交通量 調査結果を評価書における予測結果と比較すると、各区間の自動車交通量は、平日の区間I、J及び平日と休日の区間M-1、Pを除く区間で調査結果が予測結果を大幅に下回った。 調査結果が予測結果と比較して下回った理由は、経年の交通事情の変化により通過する交通量が少なくなっていることが考えられる。 ②新建築物関連車両台数 調査結果を評価書における予測結果と比較すると、平日及び休日いずれも、調査結果が予測結果の5割程度となっていた。調査結果が予測結果を下回った理由としては、予測結果が類似施設での交通手段のヒアリング調査により算定されていることその他、公共交通機関を利用するよう働きかけることにより、新建築物関連車両での利用が抑えられたことが考えられる。

環境要素	調査事項	調査地点数	環境の保全のための措置
安全性	供用に伴う歩行者及び自転車交通量	10区間	評価書に記載した措置を実施した。
	供用に伴う新建築物関連車両と歩行者及び自転車との交錯	1地点	評価書に記載した措置を実施した。

調査結果	予測結果との比較
①歩行者及び自転車交通量 歩行者交通量が最も多い区間は平日では区間イ-1、休日では区間イ-3であり、平日が12,971人/16時間、休日が8,217人/16時間であった。 また、歩行者交通量の供用前後の交通量比が最大となった区間は、平日では区間ア-2-1及び区間ア-2-2で2.31、休日では区間ア-2-3で3.58であった。 自転車交通量が最も多い区間は平日では区間イ-3、休日では区間イ-1であり、平日が1,470台/16時間、休日が1,061台/16時間であった。 また、自転車交通量の供用前後の交通量比が最大となった区間は、平日は区間イ-3で1.31、休日は区間ア-1で1.53であった。 ②新建築物利用者交通量 新建築物利用者交通量の歩行者交通量の調査結果は、出入り合計で、平日が12,114人/16時間、休日が12,067人/16時間であった。また、新建築物利用者交通量の自転車交通量は、出入り合計で、平日が97台/16時間、休日が113台/16時間であった。 なお、新建築物関連の歩行者及び自転車の交通に係る市民等からの苦情は寄せられていない。	調査結果を評価書における予測結果と比較すると、各区間の歩行者交通量は、平日は区間ア-1及びア-2-4を除く区間で調査結果が予測結果を上回り、休日は区間ア-2-4及びイ-1～3を除く区間で調査結果が予測結果を上回った。 各区間の自転車交通量は、平日はいずれの区間とも調査結果が予測結果を下回り、休日は区間ア-1を除く区間で調査結果が予測結果を下回った。
新建築物関連車両出入口における新建築物関連車両及び二輪車と歩行者及び自転車との交錯の調査結果は、16時間交通量については、全てで平日が休日より多く、平日では248台/16時間の新建築物関連車両が出入りして、2,421人/16時間の歩行者、371台/16時間の自転車と交錯した。休日では、188台/16時間の新建築物関連車両が出入りして、1,666人/16時間の歩行者、302台/16時間の自転車と交錯した。また、調査した平日及び休日とも二輪車の出入りはなかった。 ピーク時間交通量についても、平日が休日より多い結果となり、平日では、31台/時間の新建築物関連車両が出入りして、275人/時間の歩行者、39台/時間の自転車と交錯した。休日では、24台/時間の新建築物関連車両が出入りして、186人/時間の歩行者、34台/時間の自転車と交錯した。 なお、新建築物関連車両及び二輪車と歩行者及び自転車との交錯に係る市民等からの苦情は寄せられていない。また、本事業供用開始以降、交錯による事故は報告されていない。	新建築物関連車両及び二輪車と歩行者及び自転車との交錯の調査結果を評価書における予測結果と比較すると、16時間交通量の調査結果については、休日の歩行者及び自転車が予測結果を上回ったものの、新建築物関連車両及び二輪車は平日及び休日とも予測結果を下回ったため、交錯は減少した。 ピーク時間交通量の調査結果については、平日の歩行者並びに休日の歩行者及び自転車が予測結果を上回ったものの、平日及び休日の新建築物関連車両及び二輪車は予測結果を下回り、休日の自転車も予測結果を下回ったため、交錯は減少した。

環境要素	調査事項	調査地点数	環境の保全のための措置
緑地等	緑地等の位置、種類・樹種等、面積、緑化率及び周辺との調和	—	評価書に記載した措置を実施した。

調査結果	予測結果との比較
①緑地等の位置、種類・樹種等、面積及び緑化率 緑地等は、地上緑化、屋上緑化に大きく分かれる。地上緑化では、主に事業実施場所の東側に中高木が、南側と南西側に中高木、低木及び地被類が植栽されている。屋上緑化では、低層部の屋上部に低木及び地被類が植栽されている。 緑地等の種類・樹種は、中高木ではシラカシ、セイヨウボダイジュ、イチイ、クスノキ、アラカシ、ハナノキ等、低木ではサツキツツジ、カツラ、ヤマボウシ、エゴノキ、シャラノキ等、地被類ではブルーパシフィック、ツワブキ、タマリユウ、コウライシバ、オモト、トクサ等となっている。 また、郷土種では、東海地方に自生するアラカシ、ハナノキが植栽されている。 緑地等の面積は、地上緑化の365.9m²、屋上緑化の850.2m²の合計で1,216.1m²となっている。 緑化率は、対象となる敷地面積約4,832m²に対して、緑地等の面積が1,216.1m²で25.2%となっている。 ②事業実施場所周辺との調和 新建築物の東側、南側及び南西側に中高木等を植栽するとともに、低層部の屋上に緑地を確保している。特に、新建築物東側に植栽する中高木は、伏見通沿いの街路樹との調和をとることにより、街路樹等と一体感のある緑地空間が形成され、利用者にうるおいや安らぎ感を与えている。 緑化等に係る市民等からの苦情は寄せられていない。	①緑地等の位置、種類・樹種等、面積及び緑化率 調査結果を評価書における予測結果と比較すると、緑地等の位置は、新建築物の東側、南側と南西側の植栽の他、低層部の屋上緑化の植栽となっており、概ね予測結果と同様な位置である。緑地等の種類は、予測結果と同じ中高木ではシラカシ等、地被類ではタマリユウの他、多様な樹種を植栽している。緑地面積は、1,216.1m²であり、予測結果の1,000m²に比べ約22%増加している。緑化率は、予測結果の約26%に対して約25%であり、保水性舗装を敷設していない分、予測結果に比べやや低くなっている。 ②事業実施場所周辺との調和 調査結果を評価書における予測結果と比較すると、低層部屋上の緑化に加え、新建築物の南側及び南西側への中高木の植栽により、伏見通沿いの街路樹と調和が取られており、予測結果と同様に統一感のある緑地空間が形成されている。

資 料 編

資料－１ エネルギーの使用に伴う温室効果ガス排出量等

[本編 p. 52 参照]

表 エネルギーの使用に伴う温室効果ガス排出量

施設区分	用途	単位	エネルギー消費量 ① (kWh/年)	CO ₂ 排出係数 ② (kgCO ₂ /kWh) (kgCO ₂ /m ³ _N)	二酸化炭素排出量 ①×②/1,000 (tCO ₂ /年)	合計
劇場・店舗	電 気	(kWh)	1,791,832	0.476	853	1,047
	都市ガス	(m ³ _N)	84,900	2.290	194	
共同住宅	電 気	(kWh)	2,591,596	0.476	1,234	1,441
	都市ガス	(m ³ _N)	90,500	2.290	207	
施設計	電 気	(kWh)	4,383,428	0.476	2,087	2,488
	都市ガス	(m ³ _N)	175,400	2.290	402	

注) CO₂ の排出係数は、下記に基づいて設定した。

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

表 植栽による温室効果ガス吸収量

樹種	樹高ランク (m)	本数 (株数)	面積 (m ²)	単位二酸化炭素 吸収量 (kgCO ₂ /年/ 本) [kgCO ₂ /年/m ²]	二酸化炭素 吸収量 (tCO ₂ /年)	主な樹種
落葉 広 葉 樹	10～13	0	－	1100	0	－
	8～10	0	－	700	0	－
	6～8	1	－	530	1	セイヨウボダイジュ
	4～6	7	－	250	2	イチイ
	4 未満	38	－	70	3	カツラ、ヤマボウシ、シデコブシ他
常 緑 広 葉 樹	10～13	0	－	700	0	－
	8～10	18	－	530	10	シラカシ
	6～8	0	－	320	0	－
	4～6	11	－	180	2	クスノキ、アラカシ
	4 未満	41	－	53	2	シャクナゲ、常緑ヤマボウシ他
地被類	－	－	967	[3.5]	3	タマリユウ、コウライシバ、オモト、トクサ
計	－	－	967	－	23	

単位：台/16時間

区間	車種 区分	平 日			休 日		
		車種別 交通量	合計	大型車 混入率 (%)	車種別 交通量	合計	大型車 混入率 (%)
B	大型車類	3,349	43,650	7.7%	823	31,986	2.6%
	小型車類	40,301			31,163		
C	大型車類	1,696	35,999	4.7%	520	23,429	2.2%
	小型車類	34,303			22,909		
D	大型車類	3,873	48,487	8.0%	961	34,984	2.7%
	小型車類	44,614			34,023		
F	大型車類	1,356	24,019	5.6%	650	14,314	4.5%
	小型車類	22,663			13,664		
G	大型車類	1,332	25,234	5.3%	604	15,262	4.0%
	小型車類	23,902			14,658		
H	大型車類	4,250	50,906	8.3%	1,241	36,110	3.4%
	小型車類	46,656			34,869		
I	大型車類	1,273	21,767	5.8%	767	16,255	4.7%
	小型車類	20,494			15,488		
J	大型車類	1,326	22,811	5.8%	764	16,594	4.6%
	小型車類	21,485			15,830		
K	大型車類	1,274	22,315	5.7%	714	16,464	4.3%
	小型車類	21,041			15,750		
L	大型車類	1,257	22,472	5.6%	787	17,838	4.4%
	小型車類	21,215			17,051		
M-1	大型車類	86	2,527	3.4%	4	1,364	0.3%
	小型車類	2,441			1,360		
M-2	大型車類	72	1,869	3.9%	3	1,040	0.3%
	小型車類	1,797			1,037		
N	大型車類	4,339	52,085	8.3%	1,217	36,945	3.3%
	小型車類	47,746			35,728		
P	大型車類	28	647	4.3%	7	432	1.6%
	小型車類	619			425		
R	大型車類	62	1,642	3.8%	2	755	0.3%
	小型車類	1,580			753		
S	大型車類	3,962	45,934	8.6%	1,198	35,445	3.4%
	小型車類	41,972			34,247		
T	大型車類	379	6,500	5.8%	130	3,793	3.4%
	小型車類	6,121			3,663		
U	大型車類	306	6,333	4.8%	117	3,725	3.1%
	小型車類	6,027			3,608		
V	大型車類	362	7,328	4.9%	115	4,314	2.7%
	小型車類	6,966			4,199		
W	大型車類	4,026	44,837	9.0%	1,227	35,595	3.4%
	小型車類	40,811			34,368		
Y	大型車類	2,008	39,647	5.1%	801	34,238	2.3%
	小型車類	37,639			33,437		
Z	大型車類	2,299	43,569	5.3%	754	35,431	2.1%
	小型車類	41,270			34,677		
A A	大型車類	3,781	44,101	8.6%	930	36,743	2.5%
	小型車類	40,320			35,813		

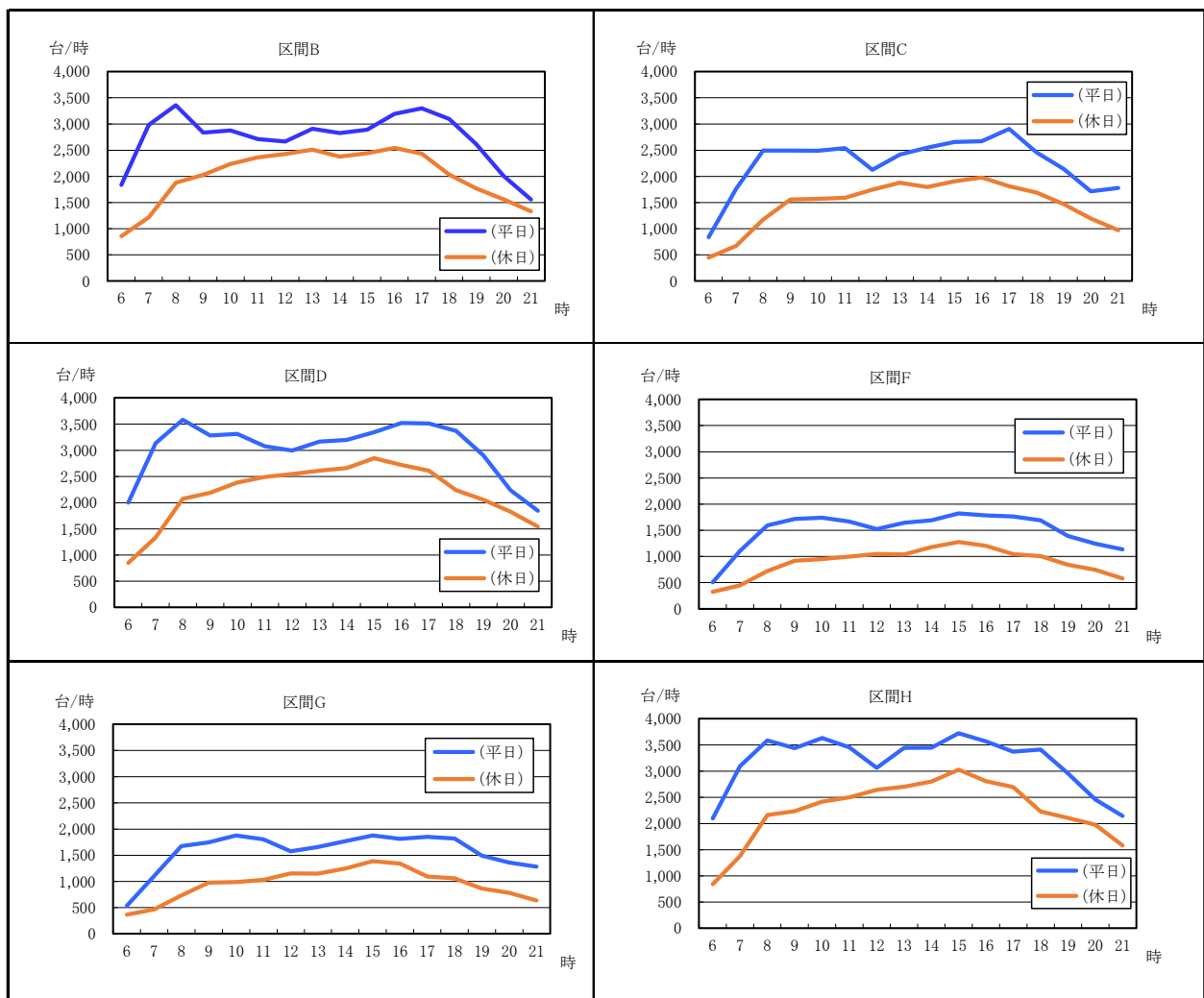
注) 平日：令和元年10月8日(火) 6時～22時

休日：令和元年10月6日(日) 6時～22時

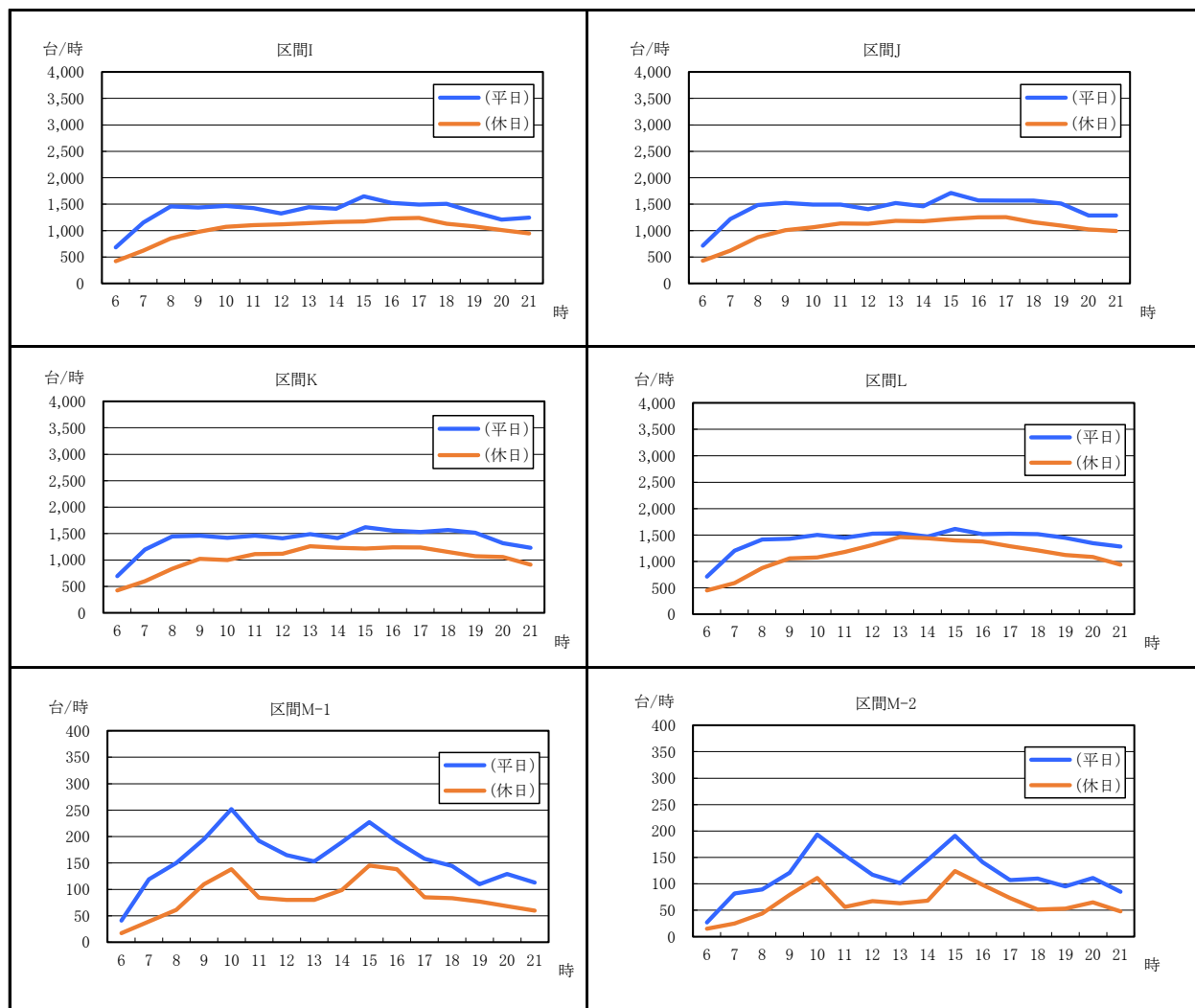
資料－３ 自動車交通量の時間変動

[本編 p. 61 参照]

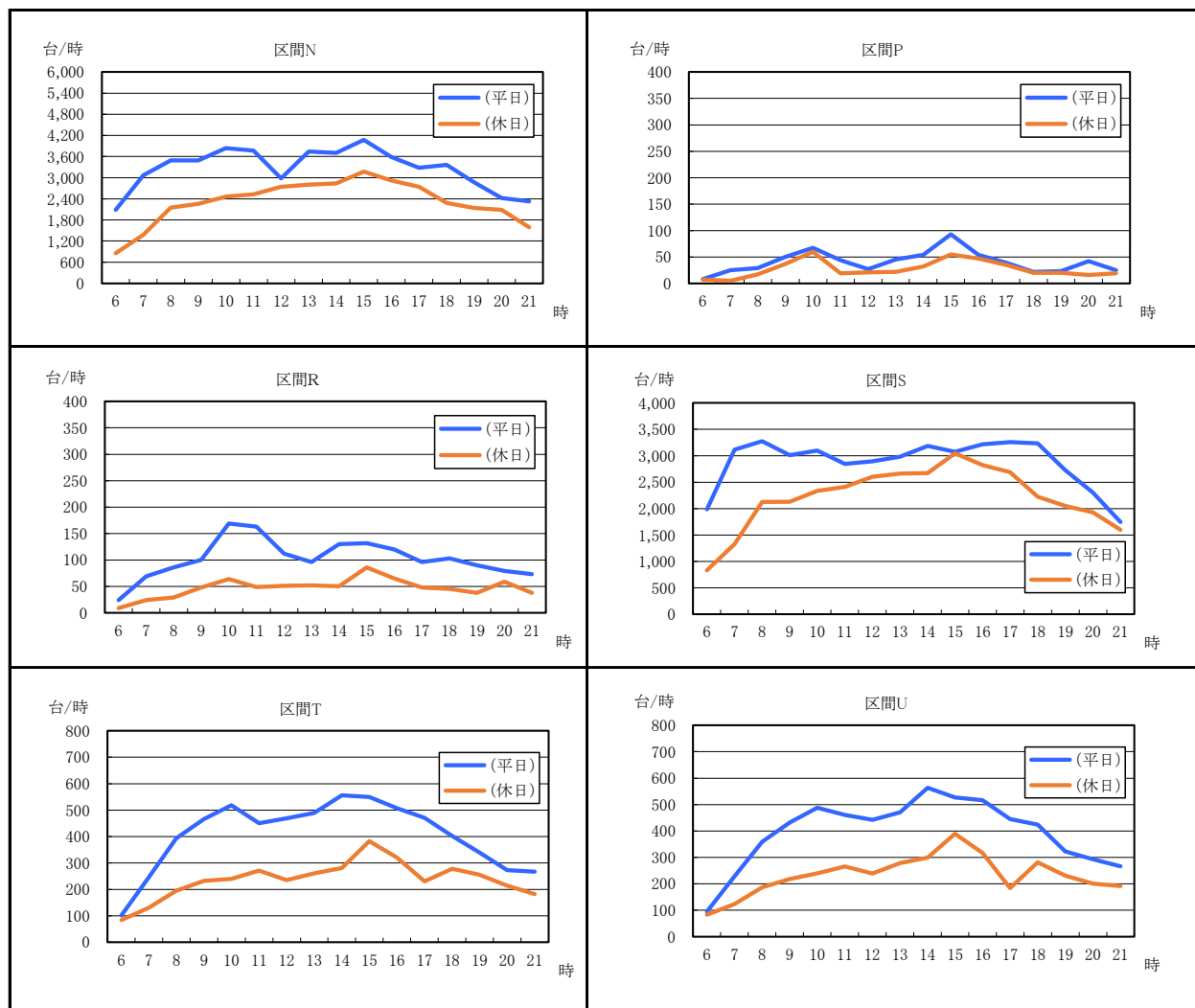
事業実施場所周辺における区間断面（30 区間）の自動車交通量の時間変動は、以下に示すとおりである。



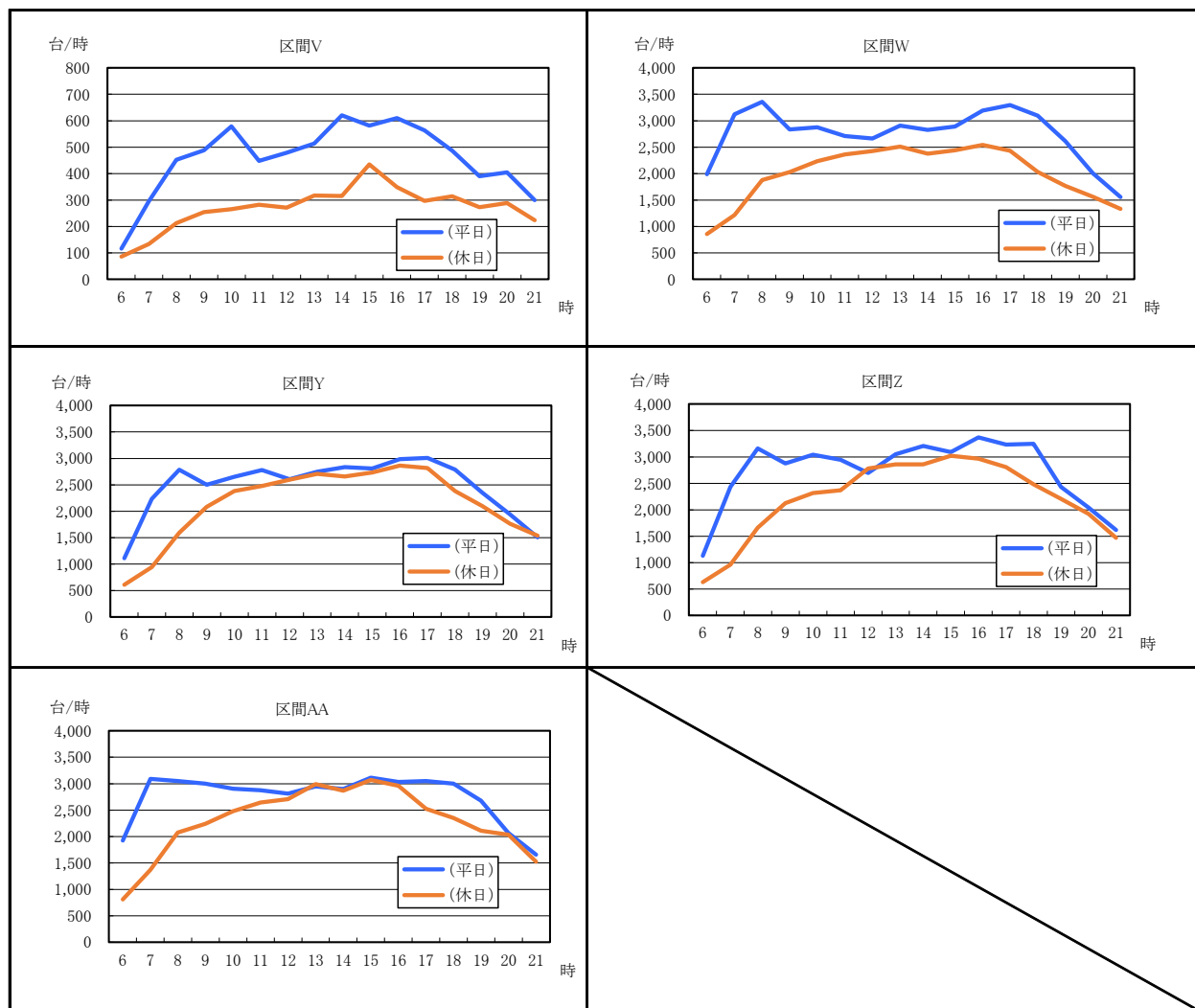
注) 平日：令和元年10月8日(火)、休日：令和元年10月6日(日)



注) 平日 : 令和元年10月8日(火)、休日 : 令和元年10月6日(日)



注) 平日 : 令和元年10月8日 (火)、休日 : 令和元年10月6日 (日)



注) 平日 : 令和元年10月8日 (火)、休日 : 令和元年10月6日 (日)

資料－４ 新建築物関連車両の出入交通量調査結果

[本編 p. 65 参照]

単位：台/時

区分 時間帯	平日						休日					
	出庫			入庫			出庫			入庫		
	大型車 類	小型車 類	合 計	大型車 類	小型車 類	合 計	大型車 類	小型車 類	合 計	大型車 類	小型車 類	合 計
06:00～07:00	0	4	4	0	0	0	0	1	1	0	0	0
07:00～08:00	0	15	15	0	3	3	0	2	2	0	2	2
08:00～09:00	0	12	12	0	3	3	1	4	5	1	3	4
09:00～10:00	2	11	13	2	2	4	0	11	11	0	6	6
10:00～11:00	0	10	10	0	13	13	0	8	8	0	7	7
11:00～12:00	0	8	8	0	8	8	0	5	5	0	4	4
12:00～13:00	0	8	8	0	6	6	0	7	7	0	6	6
13:00～14:00	0	4	4	0	5	5	0	9	9	0	4	4
14:00～15:00	0	8	8	0	6	6	0	2	2	0	12	12
15:00～16:00	0	16	16	0	15	15	0	12	12	0	12	12
16:00～17:00	0	8	8	0	16	16	0	4	4	0	10	10
17:00～18:00	0	7	7	0	10	10	0	8	8	0	3	3
18:00～19:00	0	4	4	0	11	11	0	6	6	0	9	9
19:00～20:00	0	1	1	0	6	6	0	5	5	0	5	5
20:00～21:00	0	6	6	0	7	7	0	8	8	0	3	3
21:00～22:00	0	3	3	0	8	8	0	2	2	0	6	6
16時間合計	2	125	127	2	119	121	1	94	95	1	92	93

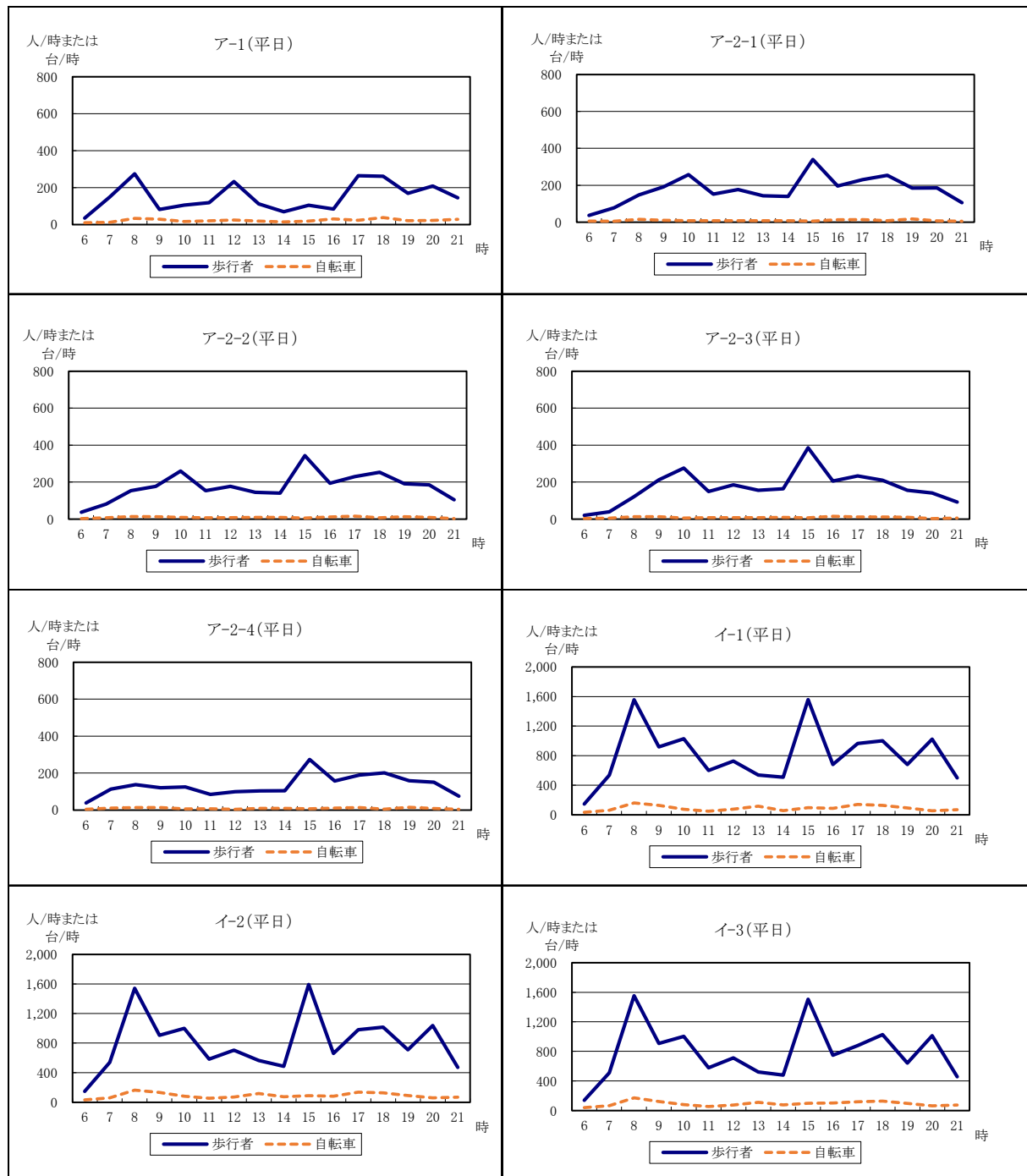
注) 平日及び休日の調査日は以下の通りである。

平日：令和元年 10 月 8 日（火） 6 時～22 時

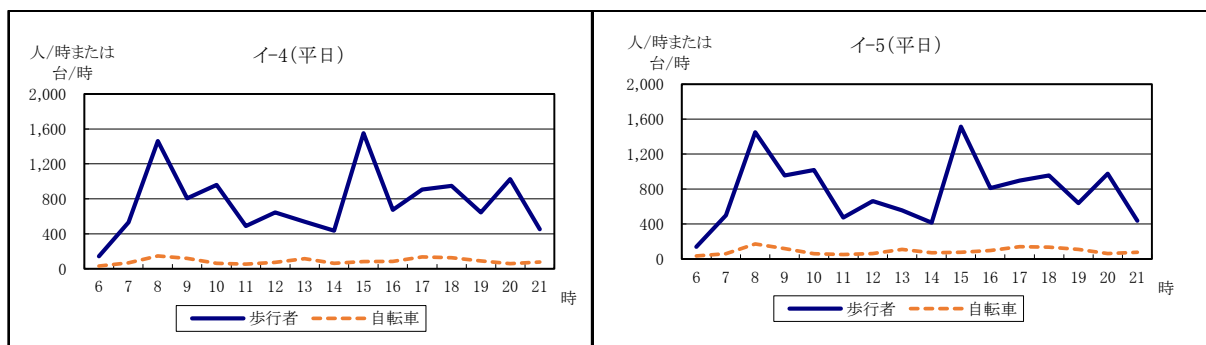
休日：令和元年 10 月 6 日（日） 6 時～22 時

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

【平日】

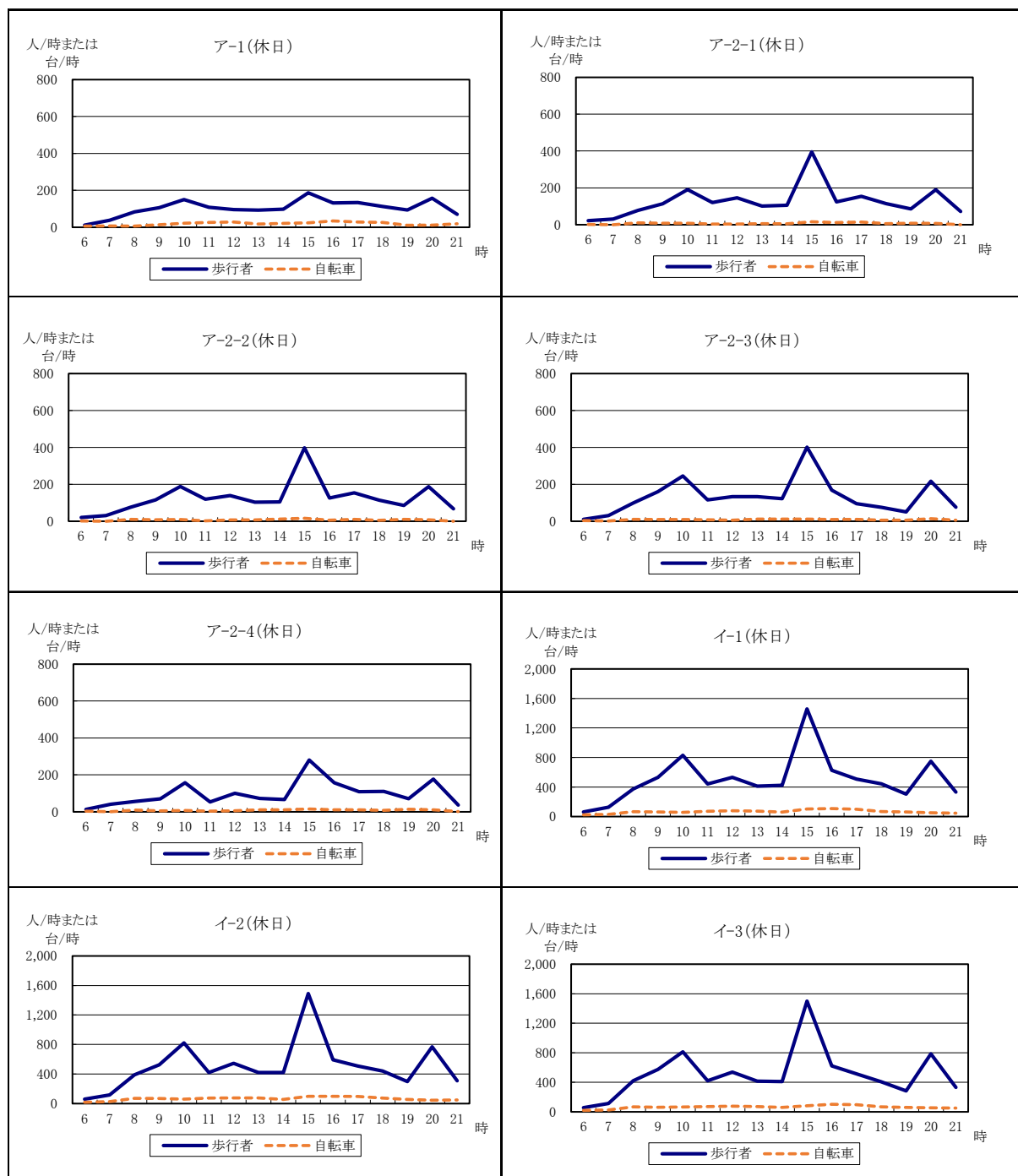


注) 平日：令和元年10月8日(火)

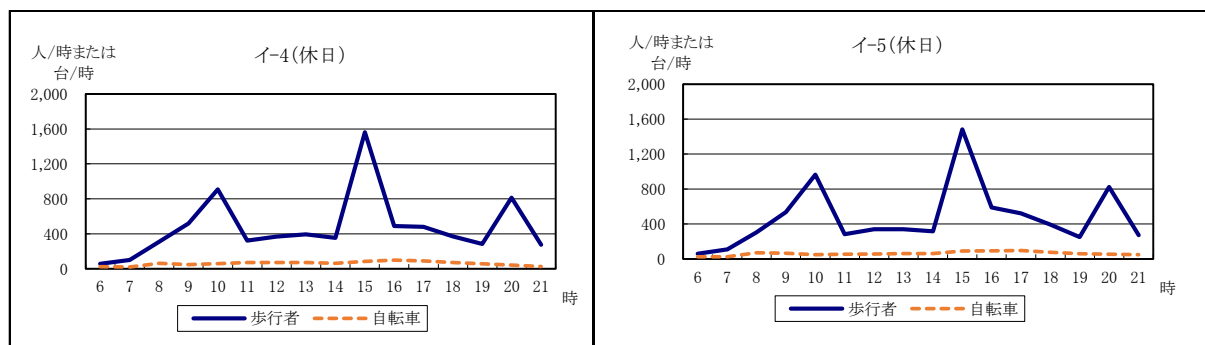


注) 平日 : 令和元年 10 月 8 日 (火)

【休日】



注) 休日：令和元年10月6日（日）



注) 休日：令和元年10月6日(日)

新建築物における利用者交通量の調査場所（歩行者 13 箇所：a～m、自転車 1 箇所：a）の調査位置は図に示すとおりである。

「本書に使用した地図の下図は、名古屋都市計画基本図（縮尺 2 千 5 百分の 1、2 万 5 千分の 1、平成 29 年度）を使用したものである。」

本書は、再生紙を使用している。