

第7章 電波障害

7-1 概 要

両地区新建築物の存在が、テレビジョン放送電波（地上デジタル波）（以下、「地上デジタル放送電波」という。）の受信等に及ぼす影響について検討を行った。

7-2 予 測

(1) 予測事項

両地区新建築物による地上デジタル放送電波障害（遮蔽障害及び反射障害）の程度及び範囲

(2) 予測対象時期

両地区新建築物の存在時

(3) 予測場所

障害が予想される範囲

(4) 予測方法

本編 10-3「予測」と同じとした。(本編 10-3(4)①「電波障害の程度及び範囲」(北地区：本編 p.399、南地区：本編 p.419)、資料 1 2－4 (北地区：資料編 p.365、南地区：資料編 p.391)参照)

(5) 予測結果

両地区新建築物に起因して生じる地上デジタル放送電波の障害範囲は、表 7-2-1 及び図 7-2-1 に示すとおりである。

工事中及び存在時において、予測範囲周辺で新たに障害が生じた場合には、両地区新建築物との因果関係を明らかにし、両事業による影響と判断された場合については、各事業者が適切な対策を実施し、地上デジタル放送電波の受信に及ぼす影響を回避するよう努める。(本編 10-4「環境の保全のための措置」(北地区：本編 p.403、南地区：本編 p.423)参照)

表 7-2-1 障害発生範囲の予測結果

障害種別	局 別	障 害 方 向	障害面積 (km ²)
遮蔽障害	広域局	西南西	約 0.41
	県域局(瀬戸局)		約 3.98

注)1:障害面積は、図面より計測した。

2:障害面積には、名古屋市以外の値を含む。

3:障害方向とは、新建築物からの方向をいう。

4:新建築物単体による反射障害は発生しないと予測される。

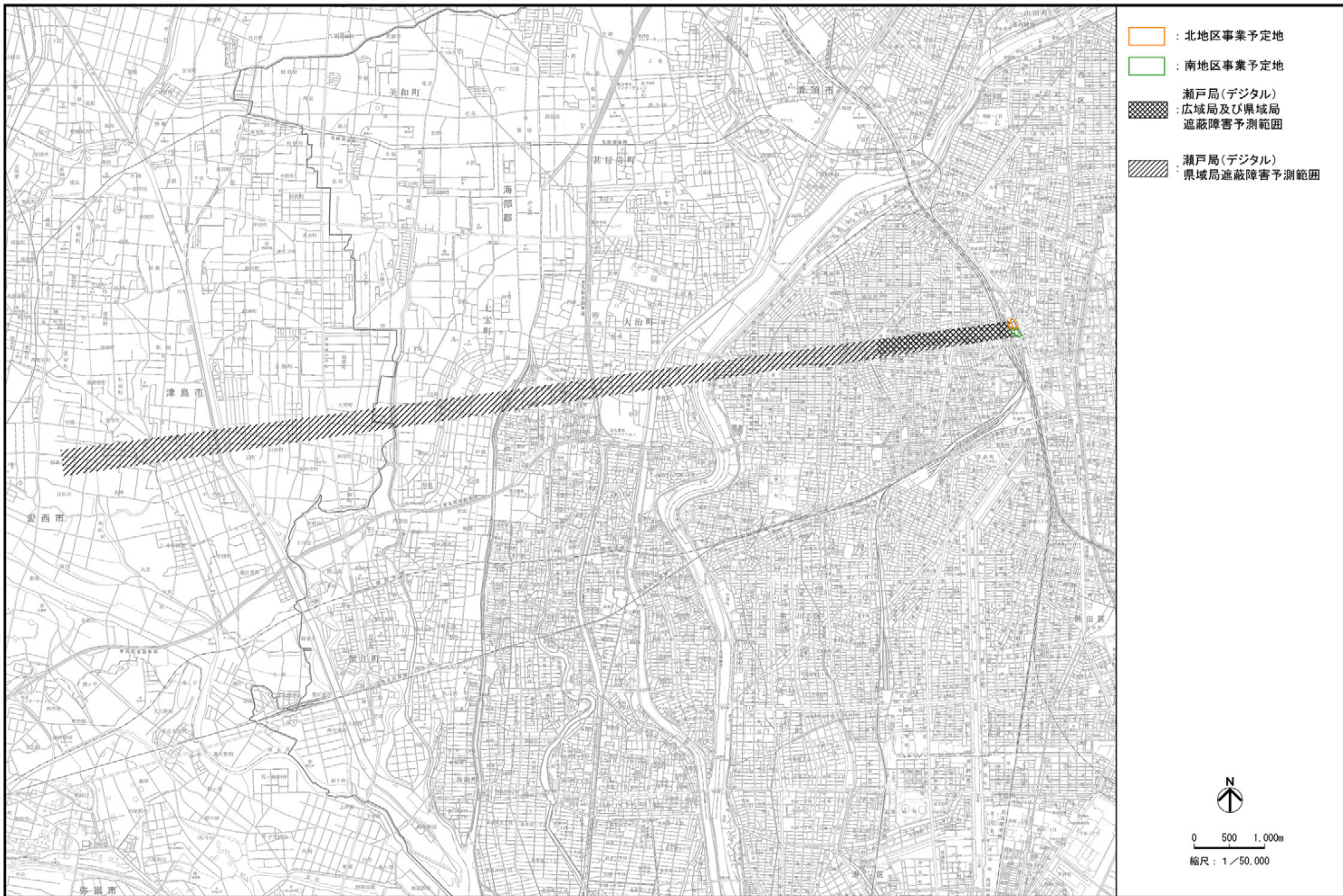


図 7-2-1 地上デジタル放送電波障害の予測範囲

第8章 安全性

8-1 工事中

8-1-1 概要

両地区新建築物の工事関係車両の発生に伴う道路交通状況の変化が、周辺の交通安全に及ぼす影響について検討を行った。

8-1-2 予測

(1) 予測事項

工事関係車両の走行による交通安全への影響（事業予定地周辺の発生集中交通量）

(2) 予測対象時期

予測対象時期は、両地区の工事関係車両の走行台数が最大となる時期（工事着工後 44 ヶ月目）とした。（添付－2（p.添付-5）参照）

(3) 予測場所

両地区の工事関係車両が走行する事業予定地周辺道路 30 区間において予測を行った。（後掲図 8-1-1 参照）

(4) 予測方法

① 予測手法

本編 11-1「工事中」と同じとした。（本編 11-1-3 (4) ①「予測手法」（北地区：本編 p.421、南地区：本編 p.442）参照）

なお、予測対象時期である工事着工後 44 ヶ月目には、ささしまライブ 24 地区において、（仮称）グローバルゲート、愛知大学及び独立行政法人 国際協力機構 中部国際センターが供用されている状態とした。以上のことから、本予測においては、ささしま地区関連車両も含めて検討を行った。

② 予測条件

工事関係車両の走行ルートと走行割合は、本編 11-1「工事中」と同じとした。（本編 11-1-3 (4) ② ウ「工事関係車両の走行ルートと走行割合」（北地区：本編 p.421、南地区：本編 p.442）参照）

背景交通量及び工事関係車両の発生集中交通量は、添付－1 4（p.添付-31）に示すとおりである。

(5) 予測結果

工事中における区間別の自動車交通量及び増加率は、表 8-1-1 並びに図 8-1-1 に示すとおりである。これらによると、各区間の増加率は 0.0～8.0%と予測されるが、これらの区間は、マウントアップ等により歩車道分離がなされているとともに、主要道路と交差する位置には信号機や横断歩道が整備されている。

各事業の実施にあたっては、各事業者が本編に記載した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。（本編 11-1-4「環境の保全のための措置」（北地区：本編 p.429、南地区：本編 p.449）参照）

表 8-1-1 区間別の自動車交通量及び増加率
単位：台/16時間

区間記号	背景交通量	工事関係車両 (増加交通量)	増加率 (%)
A	29,721	353	1.2
B	26,208	111	0.4
C	11,431	244	2.1
D	5,571	152	2.7
F	27,469	263	1.0
G	12,646	222	1.8
H	29,180	414	1.4
J	30,475	364	1.2
L	2,933	76	2.6
M	15,990	319	2.0
N	8,429	595	7.1
O	31,309	50	0.2
P	5,607	50	0.9
Q	12,030	182	1.5
R	13,135	133	1.0
S	S-1	271	2.1
	S-2	271	2.1
T	8,153	114	1.4
U	U-1	222	1.0
	U-2	152	0.7
V	5,999	482	8.0
Y	33,087	10	0.0
AB	33,189	40	0.1
AC	14,523	133	0.9
AD	18,248	133	0.7
AI	35,196	40	0.1
AJ	31,512	48	0.2
AK	43,595	86	0.2
AL	46,551	86	0.2
AO	38,610	86	0.2
AR	41,246	86	0.2
AS	31,490	40	0.1

注)1:区間記号は、図 8-1-1 の区間記号及びその位置を示す。

2:端数処理により、上記表中の増加交通量と各ルート配分を行った増加交通量の合計は一致しない。

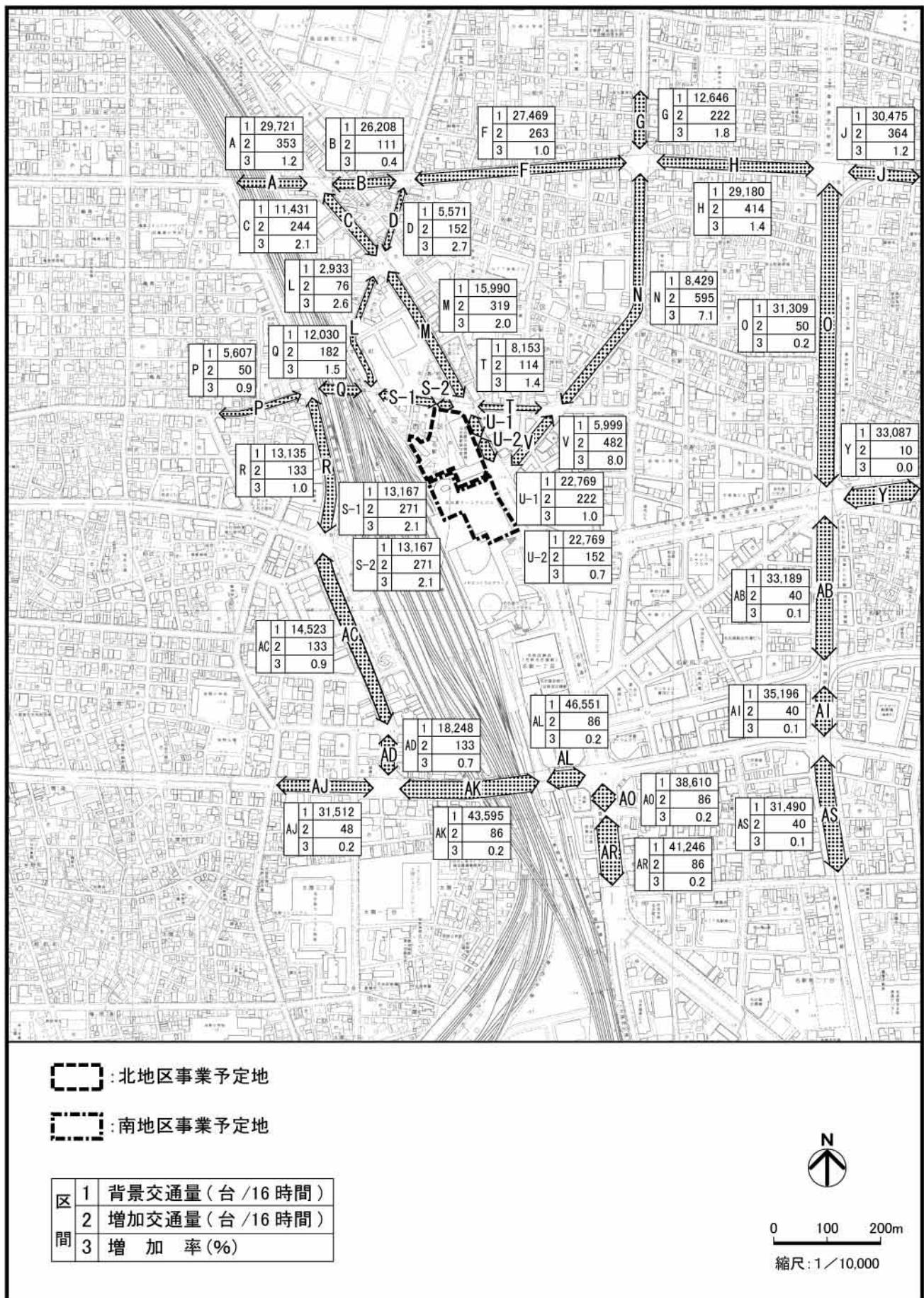


図 8-1-1 工事中増加交通量及び増加率

8-2 供用時

8-2-1 概 要

両地区新建築物の供用に伴う道路交通状況の変化が、周辺の交通安全に及ぼす影響について検討を行った。

8-2-2 予 測

(1) 予測事項

新建築物関連車両の走行による交通安全への影響（事業予定地周辺の発生集中交通量）

(2) 予測対象時期

両地区の新建築物の供用時

(3) 予測場所

自動車交通量について、事業予定地周辺の主要道路 43 区間において予測を行った。（後掲図 8-2-1 参照）

(4) 予測方法

① 予測手法

本編 11-2「供用時」と同じとした。（北地区：本編 11-2-3 (2) ④ ア (7)「事業予定地周辺における発生集中交通量」（本編 p.431）、南地区：本編 11-2-3 (4) ① ア「事業予定地周辺における発生集中交通量」（本編 p.451）参照）

② 予測条件

背景交通量、自動車及び歩行者の発生集中交通量の設定、車両出入口の位置並びにアクセスルート別発生集中交通量の設定は、本編 11-2「供用時」と同じとした。（北地区：本編 11-2-3 (2) ④ イ「予測条件」（本編 p.432）、南地区：本編 11-2-3 (4) ②「予測条件」（本編 p.452）参照）

(5) 予測結果

供用時における増加交通量及び増加率は、表 8-2-1 並びに図 8-2-1 に示すとおりである。

最も増加率が高い区間は、平日及び休日ともに、事業予定地北西側の区間 L であり、平日が 34.5%、休日が 82.0% と予測されるが、これらの区間は、マウントアップ等により歩車道分離がなされている。

各事業の実施にあたっては、各事業者が本編に記載した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。（本編 11-2-4「環境の保全のための措置」（北地区：本編 p.447、南地区：本編 p.464）参照）

表 8-2-1 区間別の自動車増加交通量及び増加率

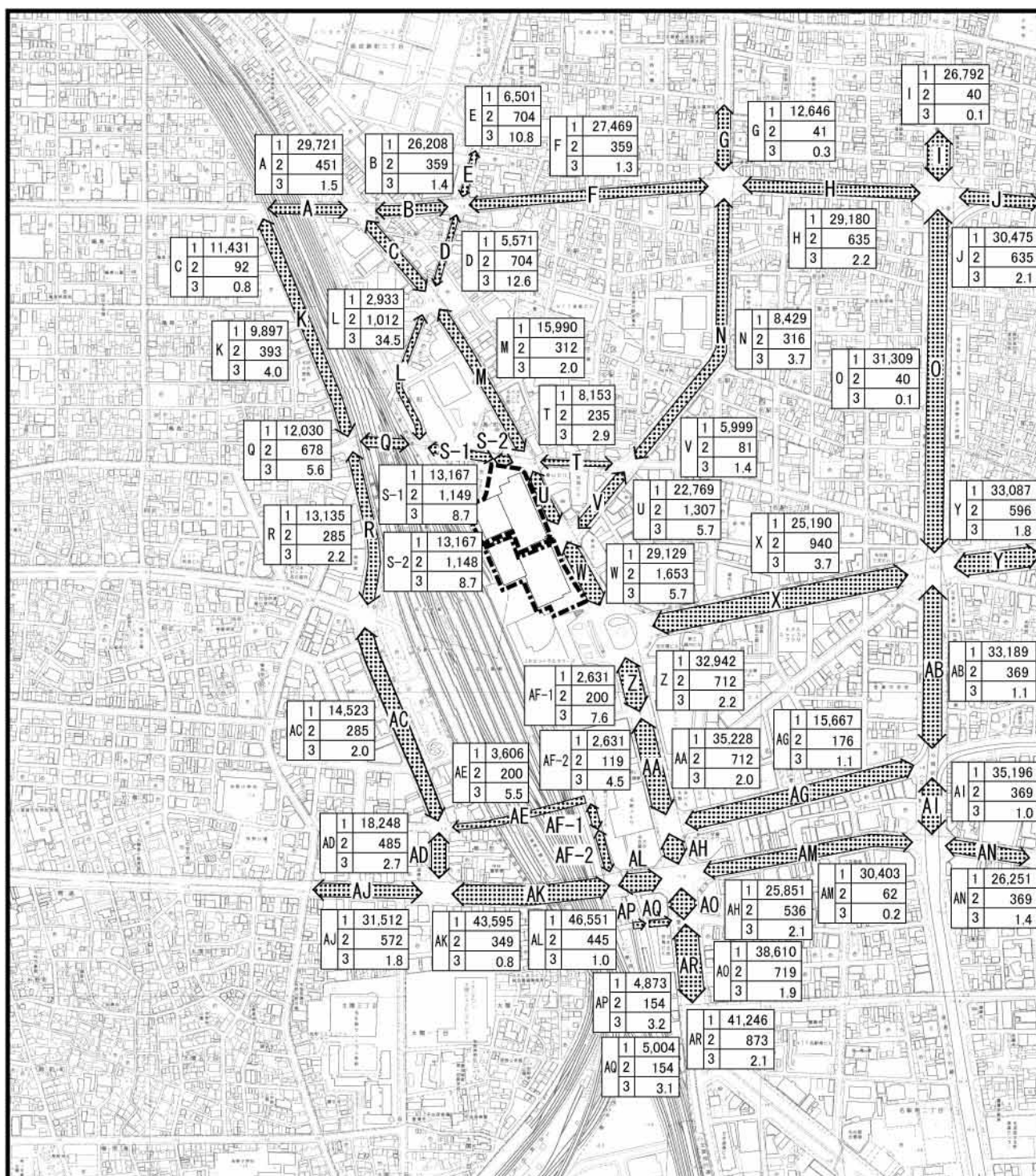
単位：台/16時間

単位：日/10時間

区間記号	平 日			休 日			
	背景交通量	新建築物 関連車両 (増加交通量)	増加率 (%)	背景交通量	新建築物 関連車両 (増加交通量)	増加率 (%)	
A	29,721	451	1.5	22,868	827	3.6	
B	26,208	359	1.4	20,330	687	3.4	
C	11,431	92	0.8	8,950	140	1.6	
D	5,571	704	12.6	3,686	1,064	28.9	
E	6,501	704	10.8	5,088	1,064	20.9	
F	27,469	359	1.3	21,777	687	3.2	
G	12,646	41	0.3	7,970	14	0.2	
H	29,180	635	2.2	22,477	1,054	4.7	
I	26,792	40	0.1	22,694	14	0.1	
J	30,475	635	2.1	22,975	1,054	4.6	
K	9,897	393	4.0	9,870	692	7.0	
L	2,933	1,012	34.5	1,775	1,455	82.0	
M	15,990	312	2.0	12,410	264	2.1	
N	8,429	316	3.7	5,811	382	6.6	
O	31,309	40	0.1	25,714	14	0.1	
Q	12,030	678	5.6	9,681	1,124	11.6	
R	13,135	285	2.2	12,463	433	3.5	
S	S-1	13,167	1,149	8.7	11,380	1,714	15.1
	S-2	13,167	1,148	8.7	11,380	1,703	15.0
T	8,153	235	2.9	5,429	353	6.5	
U	22,769	1,307	5.7	18,187	1,940	10.7	
V	5,999	81	1.4	4,462	29	0.6	
W	29,129	1,653	5.7	23,444	1,791	7.6	
X	25,190	940	3.7	20,270	1,036	5.1	
Y	33,087	596	1.8	23,056	635	2.8	
Z	32,942	712	2.2	26,072	754	2.9	
AA	35,228	712	2.0	27,503	754	2.7	
AB	33,189	369	1.1	26,009	413	1.6	
AC	14,523	285	2.0	13,456	433	3.2	
AD	18,248	485	2.7	16,860	782	4.6	
AE	3,606	200	5.5	2,561	348	13.6	
AF	AF-1	2,631	200	7.6	2,189	348	15.9
	AF-2	2,631	119	4.5	2,189	208	9.5
AG	15,667	176	1.1	10,509	236	2.2	
AH	25,851	536	2.1	20,005	518	2.6	
AI	35,196	369	1.0	26,566	413	1.6	
AJ	31,512	572	1.8	24,731	823	3.3	
AK	43,595	349	0.8	35,133	438	1.2	
AL	46,551	445	1.0	38,652	486	1.3	
AM	30,403	62	0.2	23,277	27	0.1	
AN	26,251	369	1.4	20,545	413	2.0	
AO	38,610	719	1.9	31,300	913	2.9	
AP	4,873	154	3.2	3,113	231	7.4	
AQ	5,004	154	3.1	3,183	231	7.3	
AR	41,246	873	2.1	32,806	1,144	3.5	

注)1:区間A～ARは、図8-2-1の区間及びその位置を示す。

2:端数処理により、上記表中の増加交通量と各ルート配分を行った増加交通量の合計は一致しない。



□ : 北地区事業予定地

□ : 南地区事業予定地

区	1	背景交通量(台/16時間)
間	2	増加交通量(台/16時間)
	3	増 加 率 (%)



0 100 200m

縮尺: 1/10,000

図 8-2-1(1) 供用時増加交通量及び増加率(平日)

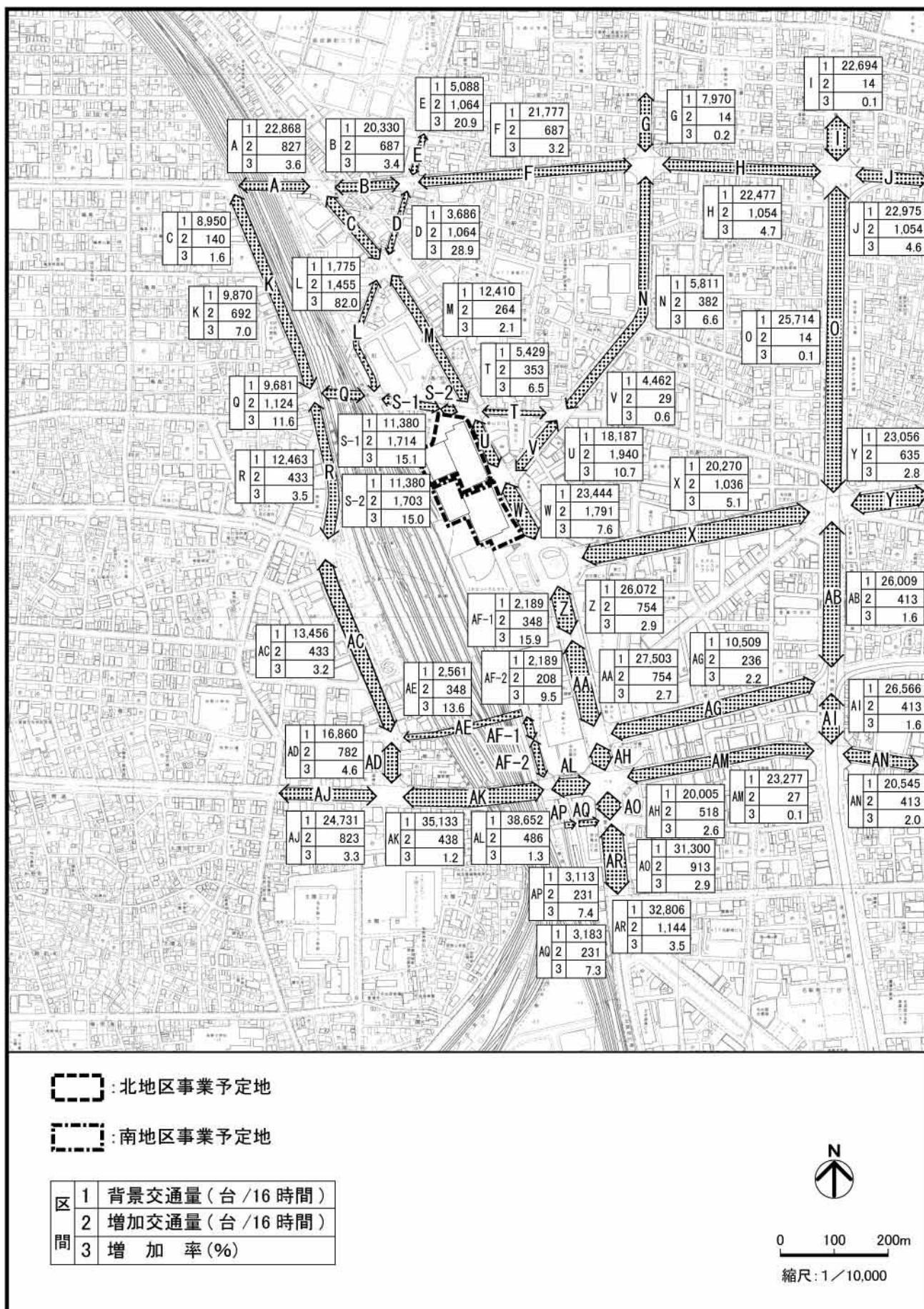


図 8-2-1(2) 供用時増加交通量及び増加率 (休日)