

第 11 章 安全性

11-1 工事中

11-1-1 概 要

工事関係車両の走行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。

11-1-2 調 査

既存資料及び現地調査により、現況の把握を行った。

(1) 既存資料による調査

① 調査事項

- ア 交通網の状況
- イ 交通量の状況
- ウ 交通事故の発生状況

② 調査方法

ア 交通網の状況

交通網の状況については、以下に示す既存資料の収集整理によった。

- ・「中京圏鉄道網図」（愛知県，平成 20 年）
- ・「市バス・地下鉄路線図」（名古屋市交通局ホームページ）
- ・「名鉄バス路線図」（名鉄バス株式会社ホームページ）
- ・「JR 東海バス路線図」（JR 東海バスホームページ）
- ・「三重交通バス路線図」（三重交通ホームページ）
- ・「名古屋市交通量図（平成 17 年度）」（名古屋市，平成 19 年）

イ 交通量の状況

交通量の状況については、以下に示す既存資料の収集整理によった。

- ・「平成 17 年度 名古屋市一般交通量概況」（名古屋市，平成 19 年）

ウ 交通事故の発生状況

交通事故の発生状況については、以下に示す既存資料の収集整理によった。

- ・「愛知の交通事故 平成 20 年版」（愛知県警察本部，平成 21 年）
- ・「名古屋市内の交通事故 平成 16～20 年中」（名古屋市，平成 17～21 年）

③ 調査結果

ア 交通網の状況

事業予定地周辺における交通網の状況は、第1部 第5章 5-1 (4) ①「交通網の状況」(p.138)に示すとおりである。

事業予定地周辺には、JR 東海、名鉄、近鉄、地下鉄及びあおなみ線のほか、市バス、名鉄バス、JR 東海バス並びに三重交通バスが通っている。

また、事業予定地は一般市道広井町線に面しており、周辺には主要県道名古屋津島線、一般市道東志賀町線等が通っている。

イ 交通量の状況

事業予定地周辺における交通量の状況は、第1部 第5章 5-1 (4) ②「道路交通状況」(p.142)に示すとおりである。

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、高速名古屋新宝線が最も多く、都市高速道路以外では、平日及び休日ともに、一般県道中川中村線が最も多くなっている。

事業予定地周辺における歩行者及び自転車交通量は、平日及び休日ともに、主要県道名古屋津島線が最も多くなっている。

ウ 交通事故の発生状況

事業予定地周辺の路線別事故発生件数は図 2-11-1 に、名古屋市、中村区、西区、則武学区、亀島学区、新明学区、六反学区、牧野学区、那古野学区、幅下学区及び江西学区における交通事故発生件数の推移は、図 2-11-2 に示すとおりである。

事業予定地周辺における路線別の事故発生件数（平成 20 年）は、名古屋甚目寺線が 113 件、名古屋津島線が 315 件、錦通線が 93 件、名古屋長久手線が 570 件、山王線が 132 件となっている。

交通事故の発生件数は、名古屋市全体及び中村区、西区の各区別では、それぞれ減少傾向を示している。学区別では、新明学区及び六反学区は減少傾向を示しているが、その他の学区では年による変動はあるものの、明確な増減の傾向はみられない。

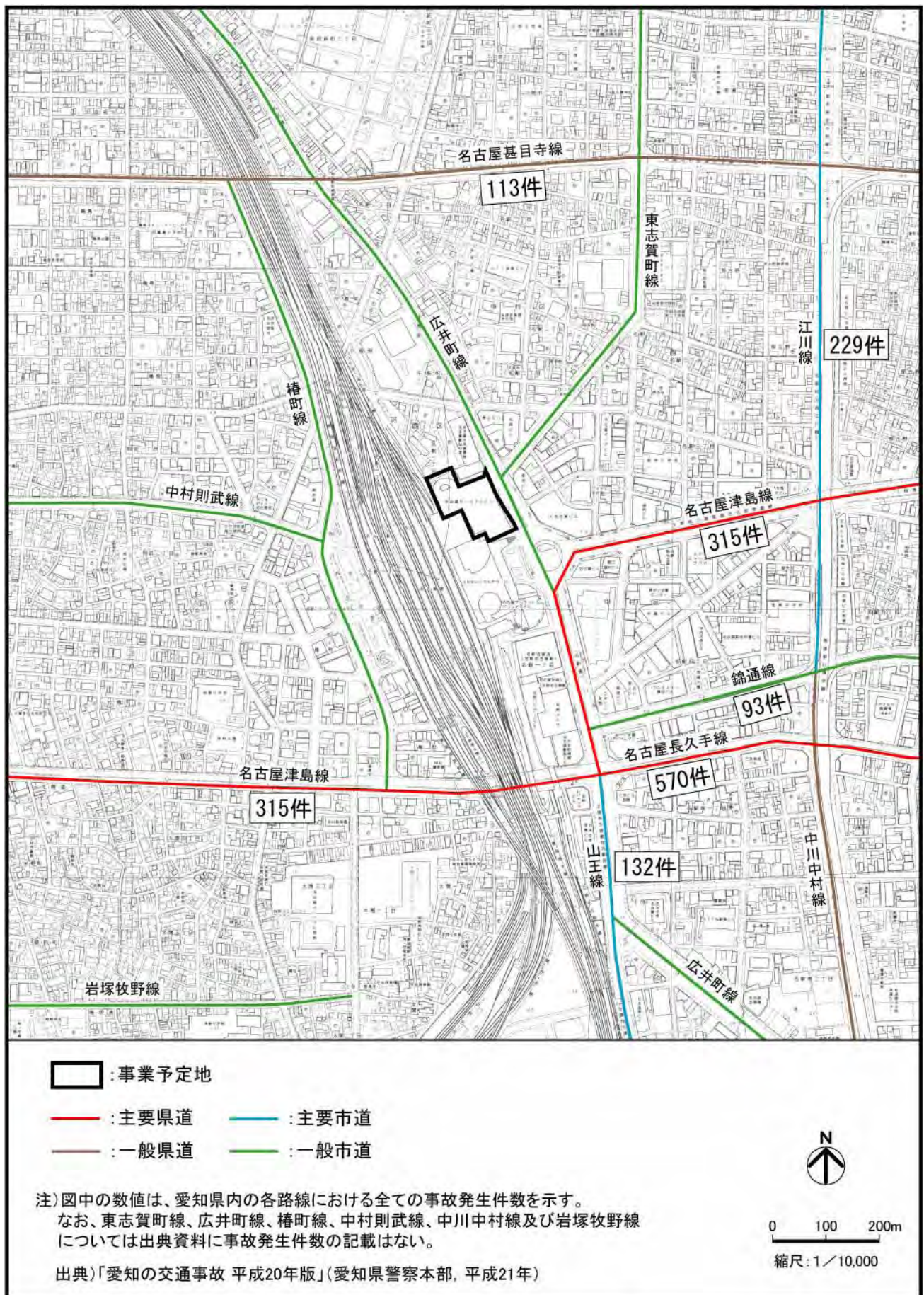
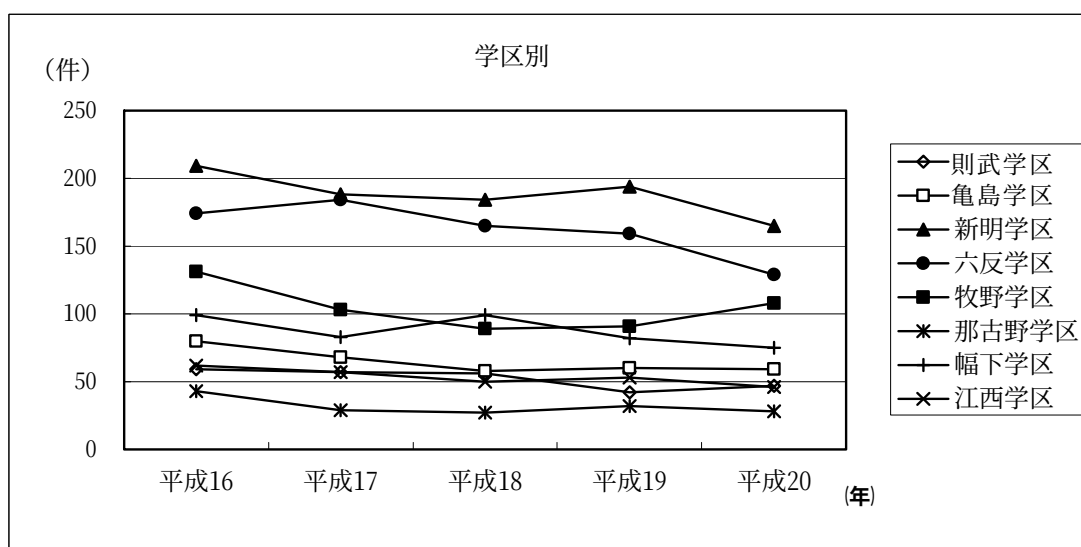
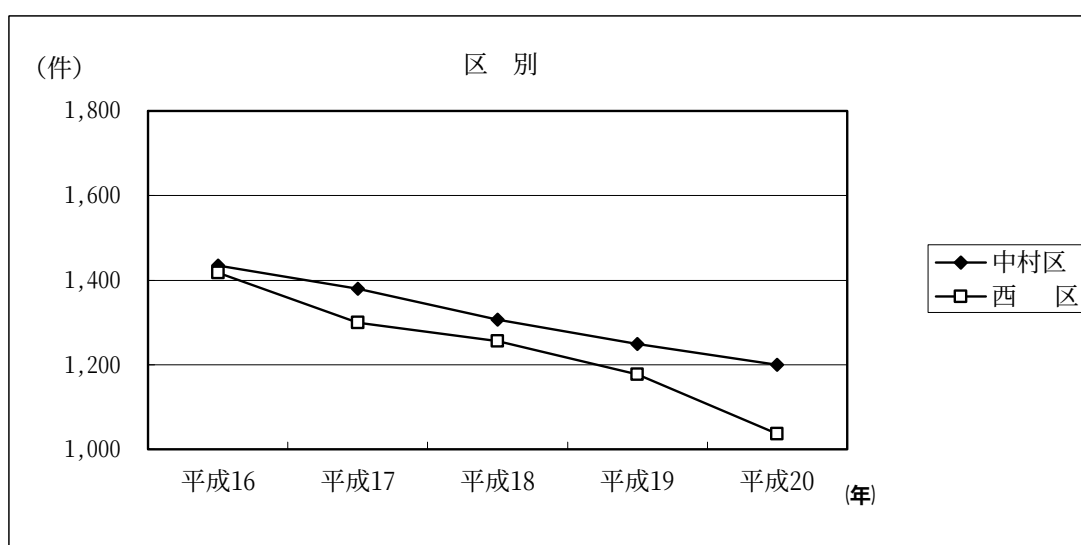
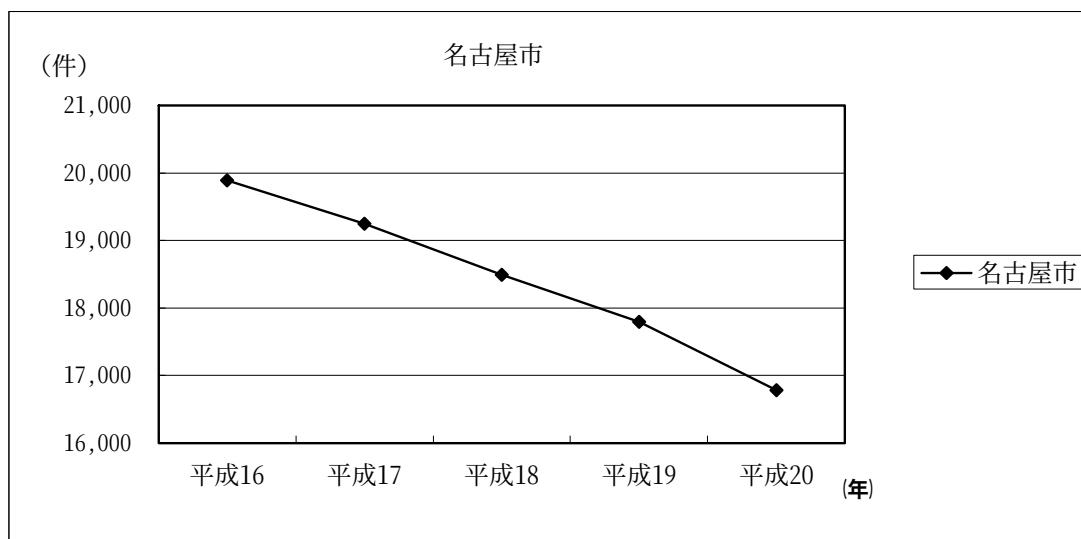


図 2-11-1 路線別事故発生件数



注) 人身事故のみ

出典) 「平成 16～20 年中 名古屋市内の交通事故」(名古屋市, 平成 17～21 年)

図 2-11-2 交通事故発生件数の推移

(2) 現地調査

① 調査事項

- ア 通学路の指定状況
- イ 自動車交通量
- ウ 歩行者及び自転車交通量
- エ タワーズ駐車場出入口自動車交通量
- オ 交通安全施設、交通規制の状況
- カ 車線数及び渋滞の状況

② 調査方法

調査方法は表 2-11-1 に示すとおりである。なお、自動車交通量調査における車種分類は表 2-11-2 に基づいた。

表 2-11-1 調査方法

調査事項	調査方法
通学路の指定状況	関係する小中学校への聞き取りによった。
自動車交通量	各交差点において方向別に大型、小型の2車種に分類し、6～22時の交通量を1時間間隔で測定した。
歩行者及び自転車交通量	各調査地点において方向別に歩行者及び自転車について、6～22時の交通量を1時間間隔で測定した。
タワーズ駐車場出入口自動車交通量	タワーズ駐車場出入口において、6～22時の交通量を1時間間隔で測定した。
交通安全施設 交通規制の状況	市販の道路地図により得た情報に加え、現地踏査による確認を行った。
車線数及び渋滞の状況	仮設バス停設置予定場所付近において、車線数については、現地確認によった。渋滞の状況については、走行速度として、距離既知の区間を走行する車両の通過時間について、ストップウォッチを用いて、方向別に計測し求めた。

表 2-11-2 車種分類

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

注)1:分類番号の頭一文字8の特殊用途自動車は、実態によって区分した。

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

③ 調査場所

通学路の指定状況及び交通安全施設・交通規制の状況については、事業予定地周辺とし、調査結果を図示した範囲とした。（後掲図 2-11-4 及び図 2-11-7 参照）

自動車交通量^{注1}、歩行者及び自転車交通量、タワーズ駐車場出入口自動車交通量、車線数及び渋滞の状況は、図 2-11-3 に示すとおりである。

④ 調査期間

調査期間は、表 2-11-3 に示すとおりである。

表 2-11-3 調査期間

調 査 事 項		調 査 時 期	
通学路の指定状況 ^{注2}		平成 21 年 5 月 18～21 日（聞き取り実施日）	
自動車交通量 ^{注1} 歩行者及び自転車交通量 タワーズ駐車場出入口自動車交通量 車線数及び渋滞の状況	平日	平成 21 年 5 月 21 日（木）	6～22 時の 16 時間
	休日	平成 21 年 5 月 24 日（日）	
交通安全施設、交通規制の状況		平成 21 年 5 月 18、19、28、29 日	

⑤ 調査結果

ア 通学路の指定状況

事業予定地周辺には、平成 21 年度において、小学校 8 校、中学校 4 校の通学路が指定されており、この状況は図 2-11-4 に示すとおりである。

注)1:環境影響評価準備書段階では、新建築物関連車両の走行ルート上において、騒音の環境基準の値を上回る地点が予測された。このため、関係機関と協議を行い、新建築物関連車両の走行ルートの一部を変更することが必要となったため、新たに交通量の現状把握を行う地点として№24 を設け、平日の平成 22 年 5 月 12 日（水）及び休日の平成 22 年 5 月 16 日（日）に調査を行った。

2:環境影響評価準備書段階では建替工事により六反小学校内にあった笹島中学校は、平成 22 年 3 月の工事終了に伴い、元の場所に移転された。また、新明小学校及び六反小学校は、平成 22 年 4 月に笹島小学校として統合され、笹島中学校と同じ敷地で開校した。これらのことから、笹島小学校及び笹島中学校の新たな通学路を把握するため、平成 22 年 10 月 15 日に各学校への聞き取りを行った。

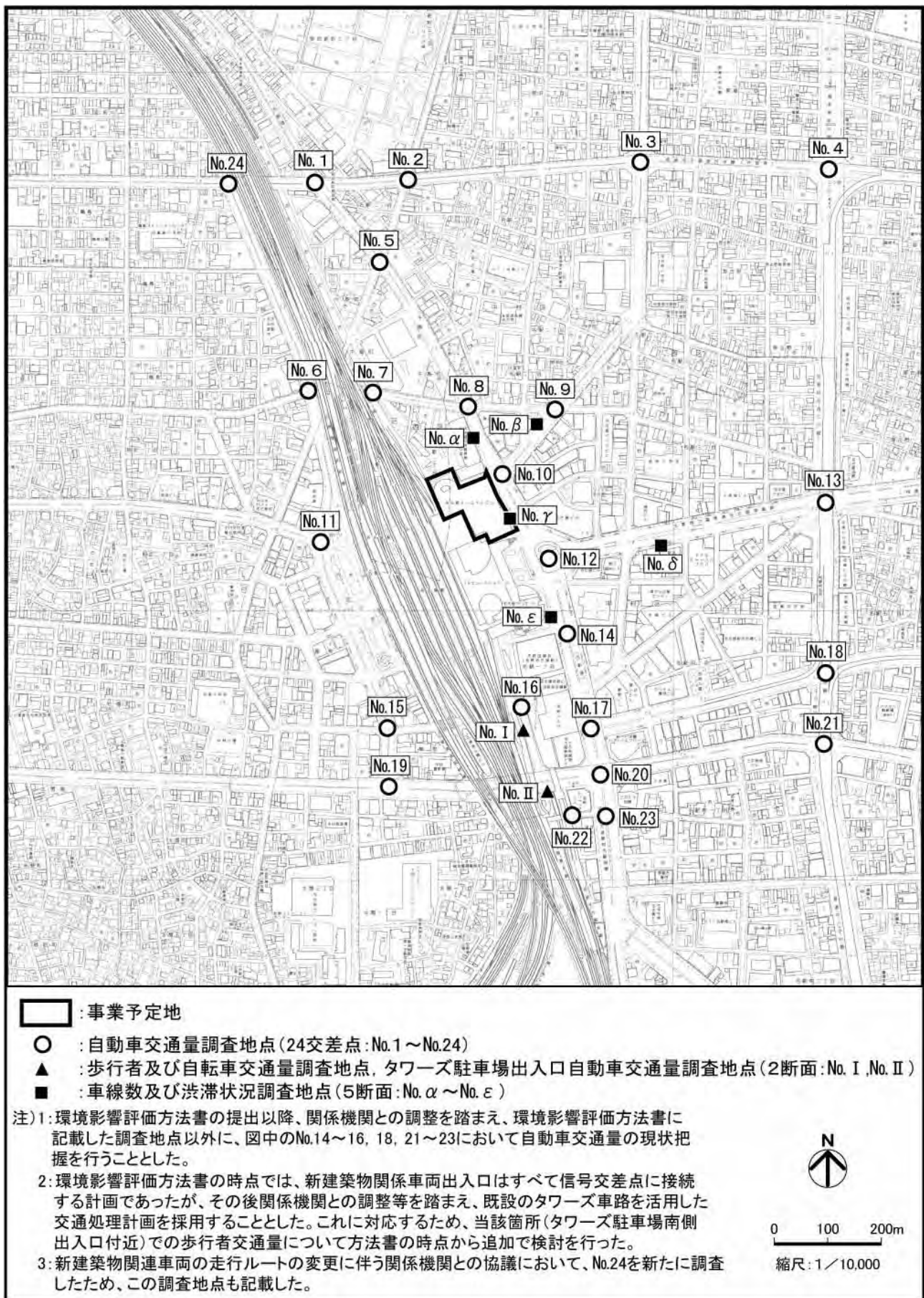


図 2-11-3 交通量調査場所

イ 自動車交通量

事業予定地周辺の主な区間における区間断面交通量^{*)}は、表 2-11-4 及び図 2-11-5 に示すとおりである。(区間断面交通量の時間変動は、資料 1 3 - 1 (資料編 p.413) 参照)

表 2-11-4(1) 自動車交通量調査結果

単位：台/16時間

区間 記号	車種 区分	平 日 (平成21年 5月21日(木))			休 日 (平成21年 5月24日(日))			交通量比 (休日/平日)	
		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	車種別	合計
A	大型車	1,642	29,721	5.5%	590	22,868	2.6%	0.36	0.77
	小型車	28,079			22,278			0.79	
B	大型車	1,489	26,208	5.7%	503	20,330	2.5%	0.34	0.78
	小型車	24,719			19,827			0.80	
C	大型車	1,110	11,431	9.7%	548	8,950	6.1%	0.49	0.78
	小型車	10,321			8,402			0.81	
D	大型車	362	5,571	6.5%	127	3,686	3.4%	0.35	0.66
	小型車	5,209			3,559			0.68	
E	大型車	485	6,501	7.5%	239	5,088	4.7%	0.49	0.78
	小型車	6,016			4,849			0.81	
F	大型車	1,218	27,469	4.4%	517	21,777	2.4%	0.42	0.79
	小型車	26,251			21,260			0.81	
G	大型車	909	12,646	7.2%	502	7,970	6.3%	0.55	0.63
	小型車	11,737			7,468			0.64	
H	大型車	1,558	29,180	5.3%	656	22,477	2.9%	0.42	0.77
	小型車	27,622			21,821			0.79	
I	大型車	1,921	26,792	7.2%	699	22,694	3.1%	0.36	0.85
	小型車	24,871			21,995			0.88	
J	大型車	1,815	30,475	6.0%	639	22,975	2.8%	0.35	0.75
	小型車	28,660			22,336			0.78	
K	大型車	1,079	9,897	10.9%	947	9,870	9.6%	0.88	1.00
	小型車	8,818			8,923			1.01	
L	大型車	253	2,933	8.6%	88	1,775	5.0%	0.35	0.61
	小型車	2,680			1,687			0.63	
M	大型車	1,319	15,990	8.2%	693	12,410	5.6%	0.53	0.78
	小型車	14,671			11,717			0.80	
N	大型車	1,193	8,429	14.2%	693	5,811	11.9%	0.58	0.69
	小型車	7,236			5,118			0.71	
O	大型車	2,130	31,309	6.8%	769	25,714	3.0%	0.36	0.82
	小型車	29,179			24,945			0.85	
P	大型車	400	5,607	7.1%	177	3,559	5.0%	0.44	0.63
	小型車	5,207			3,382			0.65	

注)1:区間記号は、図 2-11-5 の区間位置を示す。

2:交通量は、隣接する両側の交差点位置にて測定した断面交通量の平均を示す。ただし、区間E、G、I、J、Pについては、一つの交差点位置にて測定した断面交通量を示す。

*)区間A、Kの区間断面交通量は、関係機関と協議を行い、新建築物関連車両の走行ルートの一部の変更が必要となったため、新たに交通量の現状把握を行い、環境影響評価準備書から変更した。

表 2-11-4(2) 自動車交通量調査結果

単位：台/16時間

区間 記号	車種 区分	平 日 (平成21年 5 月21日(木))			休 日 (平成21年 5 月24日(日))			交通量比 (休日/平日)	
		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	車種別	合計
Q	大型車	835	12,030	6.9%	416	9,681	4.3%	0.50	0.80
	小型車	11,195			9,265			0.83	
R	大型車	900	13,135	6.9%	679	12,463	5.4%	0.75	0.95
	小型車	12,235			11,784			0.96	
S	大型車	886	13,167	6.7%	425	11,380	3.7%	0.48	0.86
	小型車	12,281			10,955			0.89	
T	大型車	525	8,153	6.4%	173	5,429	3.2%	0.33	0.67
	小型車	7,628			5,256			0.69	
U	大型車	1,533	22,769	6.7%	938	18,187	5.2%	0.61	0.80
	小型車	21,236			17,249			0.81	
V	大型車	1,256	5,999	20.9%	808	4,462	18.1%	0.64	0.74
	小型車	4,743			3,654			0.77	
W	大型車	2,682	29,129	9.2%	1,748	23,444	7.5%	0.65	0.80
	小型車	26,447			21,696			0.82	
X	大型車	1,079	25,190	4.3%	674	20,270	3.3%	0.62	0.80
	小型車	24,111			19,596			0.81	
Y	大型車	1,256	33,087	3.8%	634	23,056	2.7%	0.50	0.70
	小型車	31,831			22,422			0.70	
Z	大型車	2,445	32,942	7.4%	1,505	26,072	5.8%	0.62	0.79
	小型車	30,497			24,567			0.81	
A A	大型車	2,641	35,228	7.5%	1,483	27,503	5.4%	0.56	0.78
	小型車	32,587			26,020			0.80	
A B	大型車	2,213	33,189	6.7%	826	26,009	3.2%	0.37	0.78
	小型車	30,976			25,183			0.81	
A C	大型車	781	14,523	5.4%	596	13,456	4.4%	0.76	0.93
	小型車	13,742			12,860			0.94	
A D	大型車	844	17,934	4.7%	824	16,646	5.0%	0.98	0.93
	小型車	17,090			15,822			0.93	
A E	大型車	232	3,606	6.4%	97	2,561	3.8%	0.42	0.71
	小型車	3,374			2,464			0.73	
A F	大型車	296	2,631	11.3%	148	2,189	6.8%	0.50	0.83
	小型車	2,335			2,041			0.87	
A G	大型車	740	15,667	4.7%	316	10,509	3.0%	0.43	0.67
	小型車	14,927			10,193			0.68	
A H	大型車	2,228	25,217	8.8%	1,150	19,575	5.9%	0.52	0.78
	小型車	22,989			18,425			0.80	
A I	大型車	2,438	35,196	6.9%	915	26,566	3.4%	0.38	0.75
	小型車	32,758			25,651			0.78	
A J	大型車	2,064	31,198	6.6%	1,757	24,517	7.2%	0.85	0.79
	小型車	29,134			22,760			0.78	

注)1:区間記号は、図 2-11-5 の区間位置を示す。

2:交通量は、隣接する両側の交差点位置にて測定した断面交通量の平均を示す。ただし、区間 Y、A F、A J については一つの交差点位置にて測定した断面交通量を示す。

表 2-11-4(3) 自動車交通量調査結果

単位：台/16時間

区間 記号	車種 区分	平 日 (平成21年 5 月21日(木))			休 日 (平成21年 5 月24日(日))			交通量比 (休日/平日)	
		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	車種別	合計
A K	大型車	2,476	42,961	5.8%	2,131	34,703	6.1%	0.86	0.81
	小型車	40,485			32,572			0.80	
A L	大型車	2,195	45,917	4.8%	1,185	38,222	3.1%	0.54	0.83
	小型車	43,722			37,037			0.85	
A M	大型車	1,473	29,769	4.9%	804	22,847	3.5%	0.55	0.77
	小型車	28,296			22,043			0.78	
A N	大型車	1,416	26,251	5.4%	852	20,545	4.1%	0.60	0.78
	小型車	24,835			19,693			0.79	
A O	大型車	2,625	36,722	7.1%	1,271	30,016	4.2%	0.48	0.82
	小型車	34,097			28,745			0.84	
A P	大型車	189	4,873	3.9%	37	3,113	1.2%	0.20	0.64
	小型車	4,684			3,076			0.66	
A Q	大型車	223	5,004	4.5%	47	3,183	1.5%	0.21	0.64
	小型車	4,781			3,136			0.66	
A R	大型車	2,735	39,358	6.9%	1,294	31,522	4.1%	0.47	0.80
	小型車	36,623			30,228			0.83	
A S	大型車	2,285	31,490	7.3%	741	24,198	3.1%	0.32	0.77
	小型車	29,205			23,457			0.80	

注)1: 区間記号は、図 2-11-5 の区間位置を示す。

2: 交通量は、隣接する両側の交差点位置にて測定した断面交通量の平均を示す。ただし、区間 A K、A L、A N、A P、A R、A S については一つの交差点位置にて測定した断面交通量を示す。



図 2-11-5 自動車区間断面交通量

ウ 歩行者及び自転車交通量

タワーズ駐車場南側出入口付近における断面交通量の調査結果は、表 2-11-5 及び図 2-11-6 に示すとおりである。(断面交通量の時間変動は、資料 1 3 - 2 (資料編 p.425) 参照)

表 2-11-5 歩行者及び自転車交通量調査結果

単位：人/16 時間（歩行者）

台/16 時間（自転車）

区間 記号	区分	断面交通量		交通量比 (休日/平日)
		平 日 (平成 21 年 5 月 21 日 (木))	休 日 (平成 21 年 5 月 24 日 (日))	
ア	歩行者	3,934	3,898	0.99
	自転車	915	544	0.59
イ	歩行者	4,151	3,349	0.81
	自転車	4,080	2,380	0.58

注) 1: 区間記号は、図 2-11-6 の区間位置を示す。

2: 各区間における断面交通量は現地調査地点での実測値である。

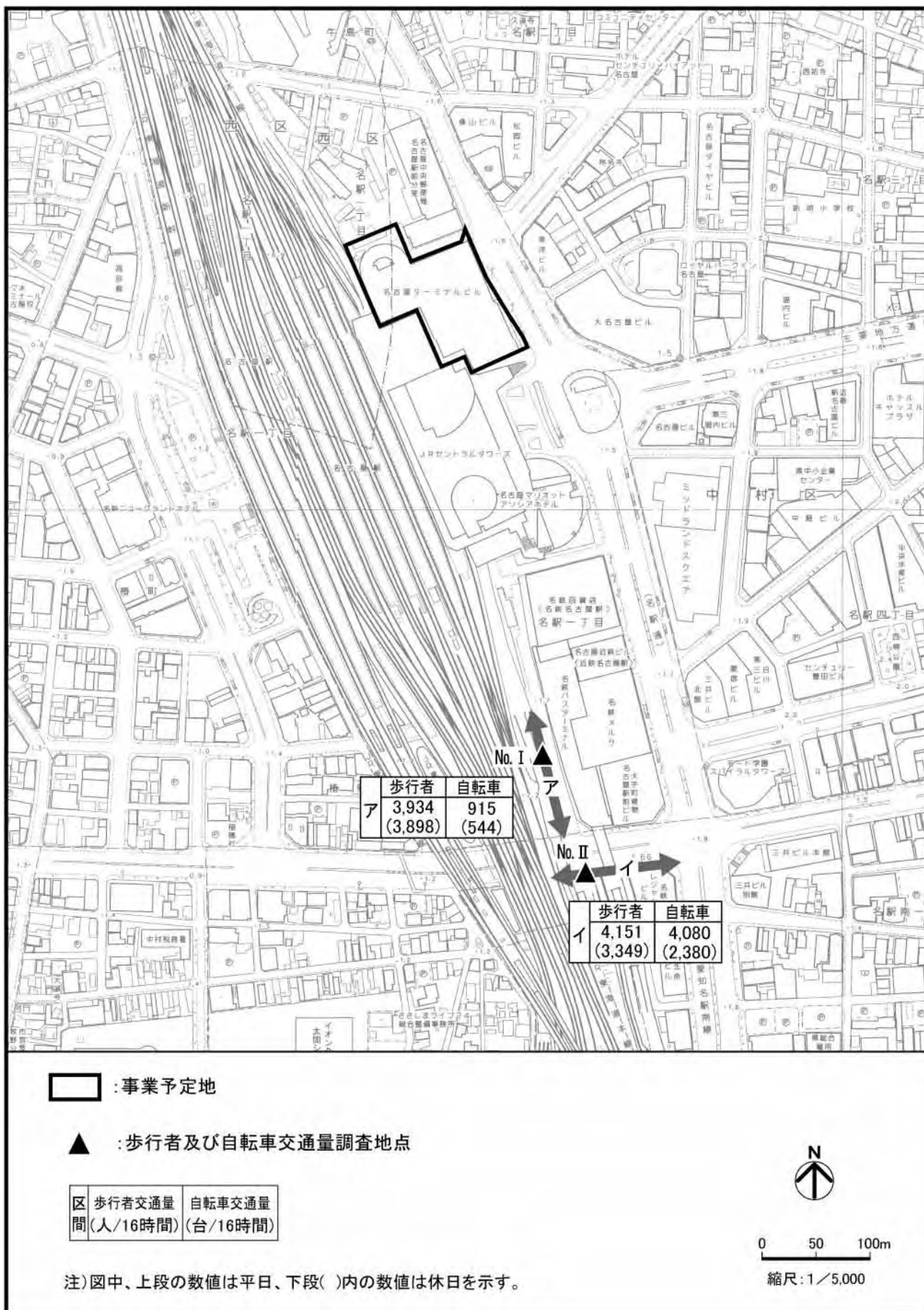


図 2-11-6 歩行者及び自転車断面交通量

エ タワーズ駐車場出入口自動車交通量

タワーズ駐車場南側出入口における自動車交通量は、表 2-11-6 に示すとおりである。

表 2-11-6 タワーズ駐車場出入口自動車交通量

単位：台 TE/16 時間

(台 TE/時)

調査 地点	自 動 車 交 通 量	
	平 日	休 日
No I	549 (56)	572 (63)
No II	1,137 (127)	1,136 (140)

注) () 内の数値は、ピーク時間交通量を示す。

オ 交通安全施設、交通規制の状況

事業予定地周辺における交通安全施設等の状況は、図 2-11-7 に示すとおりである。

主要交差点には、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、ガードレール・生け垣またはマウントアップにより歩車道分離がなされていた。



図 2-11-7 交通安全施設等の状況

カ 車線数及び渋滞の状況

仮設バス停設置予定場所付近における車線数は表 2-11-7 に、平均走行速度は図 2-11-8 に示すとおりである。

表 2-11-7 車線数調査結果

調査断面	N ₀ α	N ₀ β	N ₀ γ	N ₀ δ	N ₀ ε
北行きもしくは東行き	—	2	4	3	4
南行きもしくは西行き	2	2	4	3	3

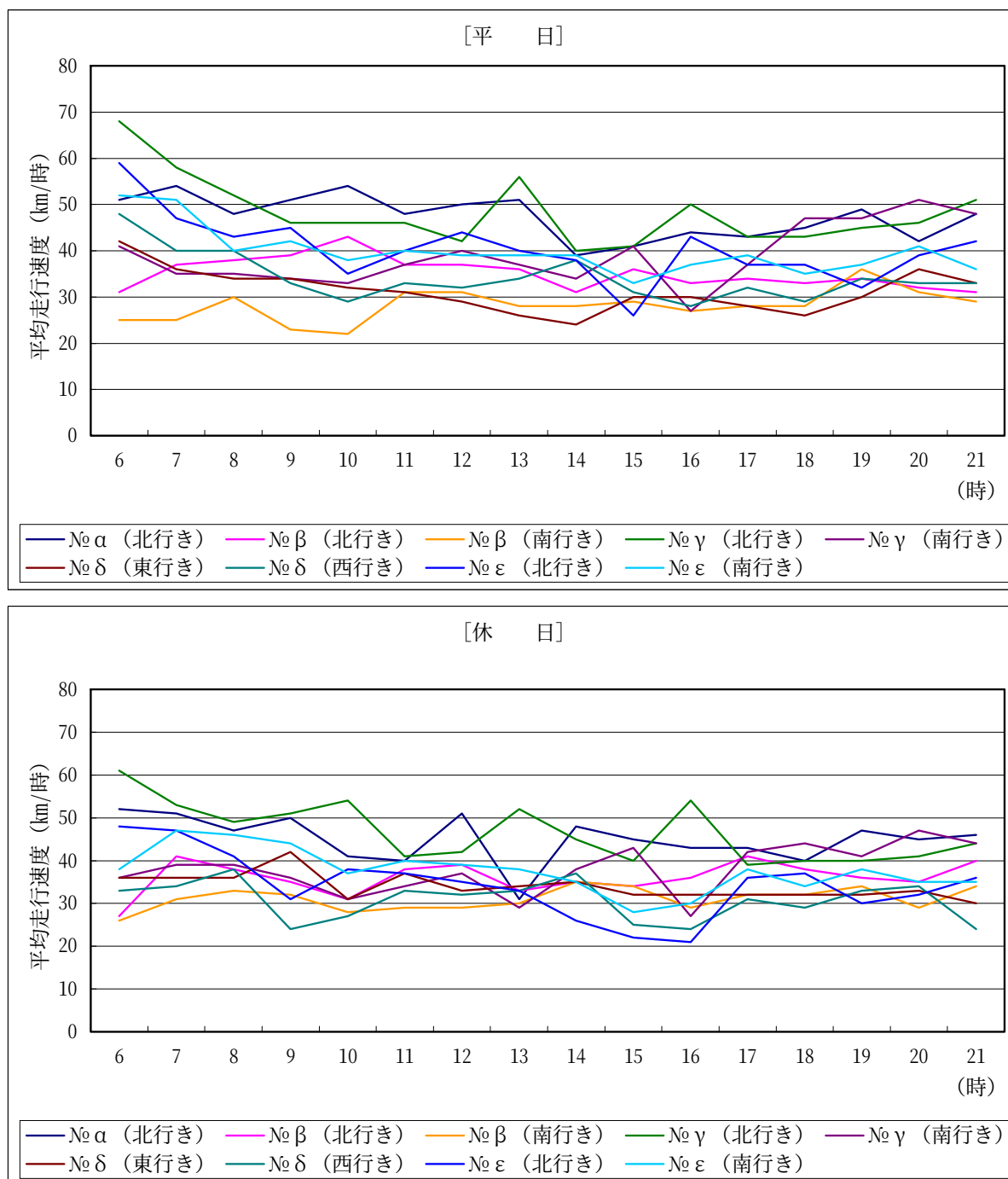


図 2-11-8 渋滞の状況調査結果

(3) まとめ

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。区間の中では、区間A L（名古屋津島線）の交通量が平日及び休日ともに最も多く、平日が約 46,000 台/16 時間、休日が約 38,000 台/16 時間であった。大型車混入率は、平日が約 4～21%、休日が約 1～18%であった。

事業予定地周辺の歩行者区間断面交通量は、平日については区間イ（名古屋津島線沿い）の方が区間ア（名鉄バスターミナル西側道路沿い）よりも多く約 4,000 人/16 時間、休日については区間アの方が区間イよりも多く約 4,000 人/16 時間であった。また、自転車区間断面交通量は、区間イが平日及び休日ともに最も多く、平日が約 4,000 台/16 時間、休日が約 2,000 台/16 時間であった。

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歩車道分離がなされていた。

仮設バス停設置予定場所付近は、片側 2～4 車線であった。走行速度については、全体的に平日では 14～19 時、休日では 13～17 時に遅くなる傾向がみられた。

11-1-3 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とし、具体的には、以下に示す項目について検討を行った。

- ・事業予定地周辺の発生集中交通量
- ・工事関係車両出入口における歩行者及び自転車との交錯

(2) 予測対象時期

予測対象時期は、工事関係車両の走行台数が最大となる時期（工事着工後 54 ヶ月目）とした。（資料 1－8（資料編 p.47）参照）

(3) 予測場所

発生集中交通量については、工事関係車両が走行する事業予定地周辺道路 27 区間において予測を行った。（後掲図 2-11-10 参照）

歩行者及び自転車との交錯については、工事関係車両の出入口 2 箇所において検討を行った。

(4) 予測方法

工事計画に基づき、以下の手順で予測を行った。

① 予測手法

ア 事業予定地周辺における発生集中交通量

事業予定地周辺道路における発生集中交通量については、工事計画より、予測対象時期における工事関係車両の発生集中交通量を設定した後、これを走行ルートと走行割合によって配分することにより求めるとともに、背景交通量からの交通量の変化を求めた。なお、予測対象時期である工事着工後 54 ヶ月目には、事業予定地に隣接する北側において、北地区が供用されている状態とした。さらに、ささしまライブ 24 地区においては、(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、北地区新建築物関連車両及びささしま地区関連車両も含めて検討を行った。

イ 工事関係車両出入口における歩行者及び自転車との交錯

工事関係車両出入口における工事関係車両と歩行者及び自転車との交錯については、「16 時間（6～22 時）における工事関係車両台数と歩行者及び自転車交通量の交錯」及び「それぞれの値が最大となる 1 時間（ピーク時）に、同時に交錯すると仮定した場合の交錯」を予測した。

② 予測条件

ア 背景交通量

予測対象時期である工事着工後 54 ヶ月目における自動車の背景交通量は、現況交通量に、北地区の新建築物関連車両を加算したものをを用いるとともに、ささしま地区関連車両も走行する区間 AD、AJ～AL、A0 及び AR については、この車両についても加算することとした。

（背景交通量を設定する上での検討結果は、第 1 章 1-3「工事関係車両の走行による大気汚染」（第 1 章 1-3-3 (1) ④ ア (イ) エ (i)「背景交通量」(p.211) 参照)

自動車の背景交通量は、表 2-11-8 に示すとおりである。

なお、歩行者及び自転車の背景交通量は、現地調査により得られた交通量とした。

表 2-11-8 自動車の背景交通量

単位：台/16時間

区間記号	現況交通量 a	北地区 新建築物 関連車両	ささしま地区 関連車両 c	背景交通量 a+b+c
A	29,721	9	—	29,730
B	26,208	0	—	26,208
C	11,431	9	—	11,440
F	27,469	0	—	27,469
G	12,646	0	—	12,646
H	29,180	24	—	29,204
J	30,475	24	—	30,499
M	15,990	94	—	16,084
N	8,429	24	—	8,453
O	31,309	0	—	31,309
P	5,607	0	—	5,607
Q	12,030	66	—	12,096
R	13,135	43	—	13,178
S	S-1	13,167	172	13,339
	S-2	13,167	177	13,344
U	22,769	182	—	22,951
V	5,999	0	—	5,999
Y	33,087	66	—	33,153
AB	33,189	43	—	33,232
AC	14,523	43	—	14,566
AD	17,934	43	314	18,291
AI	35,196	43	—	35,239
AJ	31,198	37	314	31,549
AK	42,961	34	634	43,629
AL	45,917	34	634	46,585
AO	36,722	64	1,888	38,674
AR	39,358	64	1,888	41,310
AS	31,490	0	—	31,490

注)1:区間記号は、図 2-11-10 の区間位置を示す。

2:ささしま地区関連車両は、「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」(ささしまライブ 24 特定目的会社, 平成 21 年)より設定した。

3:ささしま地区関連車両を想定した区間 AD、AJ～AL、AO 及び AR 以外については、「—」と表記した。

イ 工事関係車両の発生集中交通量

工事関係車両は、残土・資材等の運搬を行う大型車（ダンプ車両、生コン車両、トレーラ）、中型車（貨物車両）及び小型貨物車に区別した。

工事計画より、工事関係車両台数は工事着工後 54 ヶ月目にピークとなり、この時の工事関係車両台数は 423 台/16 時間、発生集中交通量としては 846 台 TE/16 時間となる。（前掲図 1-3-10 (p.118)、各車種区分の時間配分は、第 1 章 1-3-3 ④ ア (イ) エ (ii) 「工事関係車両の交通量」(p.213) 参照)

ウ 工事関係車両の走行ルートと走行割合

工事関係車両の走行ルート及び走行割合は、図 2-11-9 に示すとおり設定した。

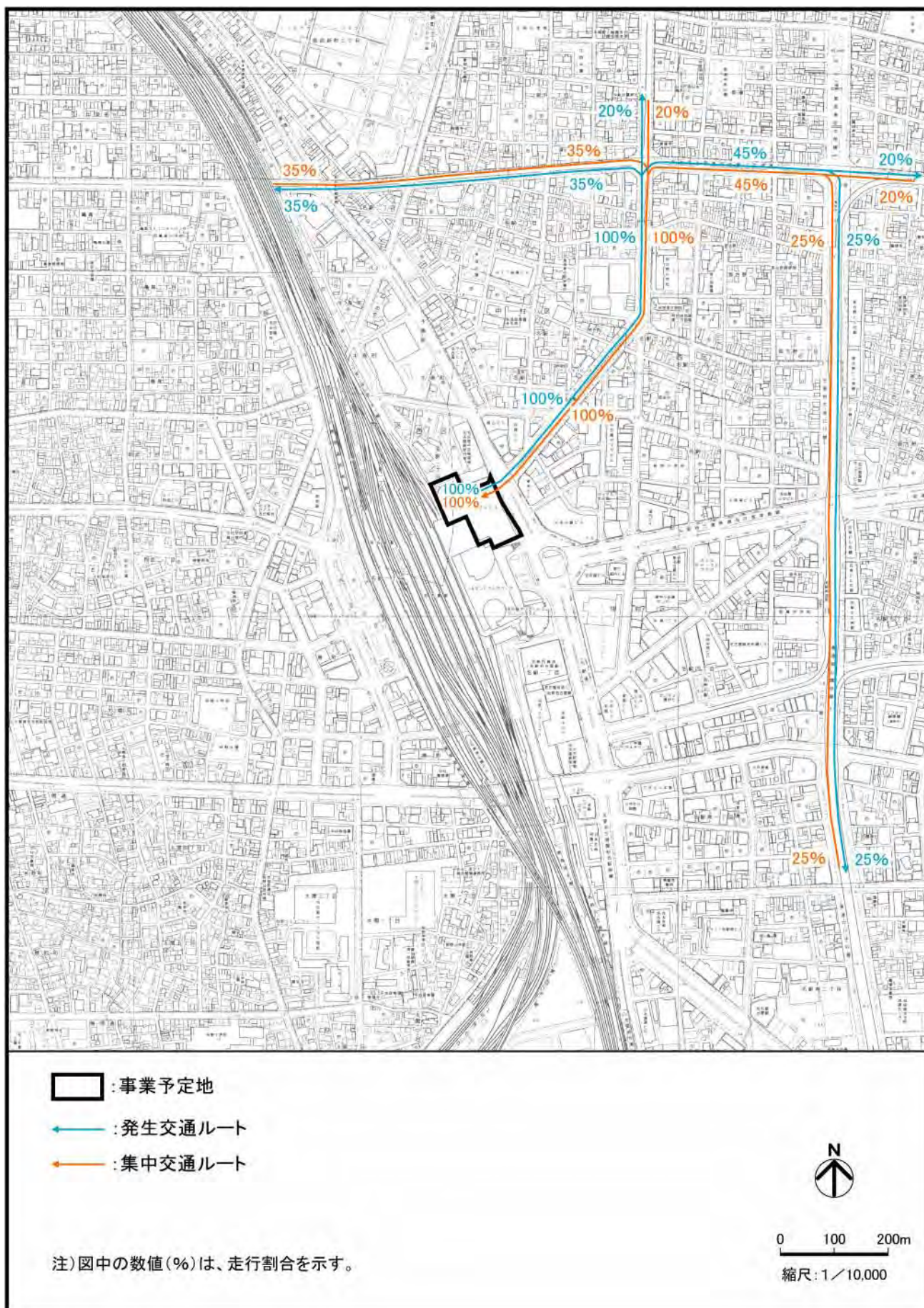


図 2-11-9(2) 工事関係車両の走行ルート及び走行割合 (大型車 (トレーラ))

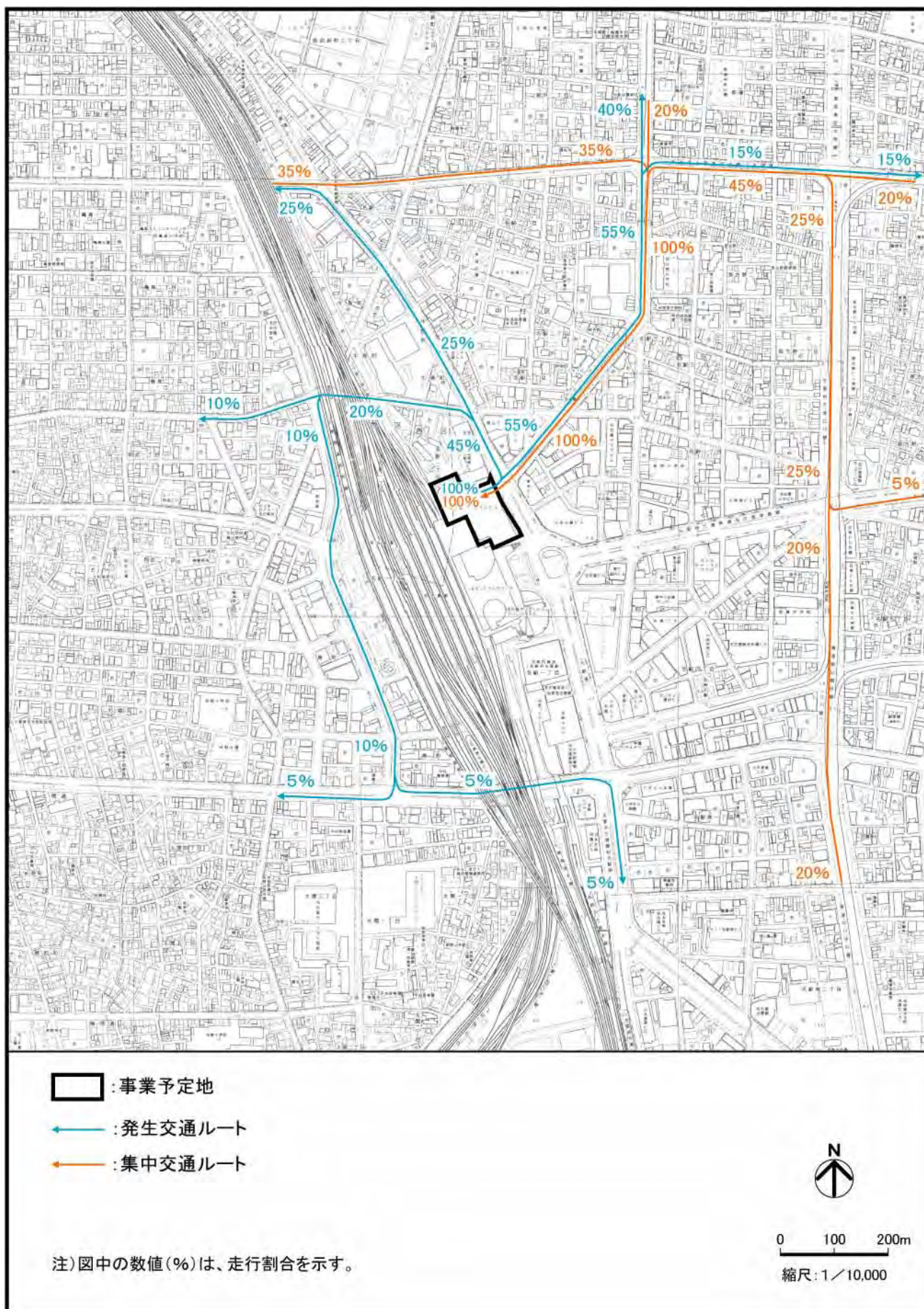


図 2-11-9(3) 工事関係車両の走行ルート及び走行割合 (小型貨物車)

(5) 予測結果

① 事業予定地周辺の発生集中交通量

工事中における区間別の工事関係車両の発生集中による自動車交通量及び増加率は、表 2-11-9 並びに図 2-11-10 に示すとおりである。

これらによると、各区間の増加率は 0.0～10.7%と予測される。

表 2-11-9 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	29,730	257	0.9
B	26,208	142	0.5
C	11,440	115	1.0
F	27,469	142	0.5
G	12,646	264	2.1
H	29,204	263	0.9
J	30,499	166	0.5
M	16,084	115	0.7
N	8,453	669	7.9
O	31,309	97	0.3
P	5,607	23	0.4
Q	12,096	62	0.5
R	13,178	39	0.3
S	S-1	95	0.7
	S-2	95	0.7
U	22,951	144	0.6
V	5,999	639	10.7
Y	33,153	20	0.1
A B	33,232	77	0.2
A C	14,566	39	0.3
A D	18,291	39	0.2
A I	35,239	77	0.2
A J	31,549	20	0.1
A K	43,629	20	0.0
A L	46,585	20	0.0
A O	38,674	20	0.1
A R	41,310	20	0.0
A S	31,490	77	0.2

注)1:区間記号は、図 2-11-10 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。

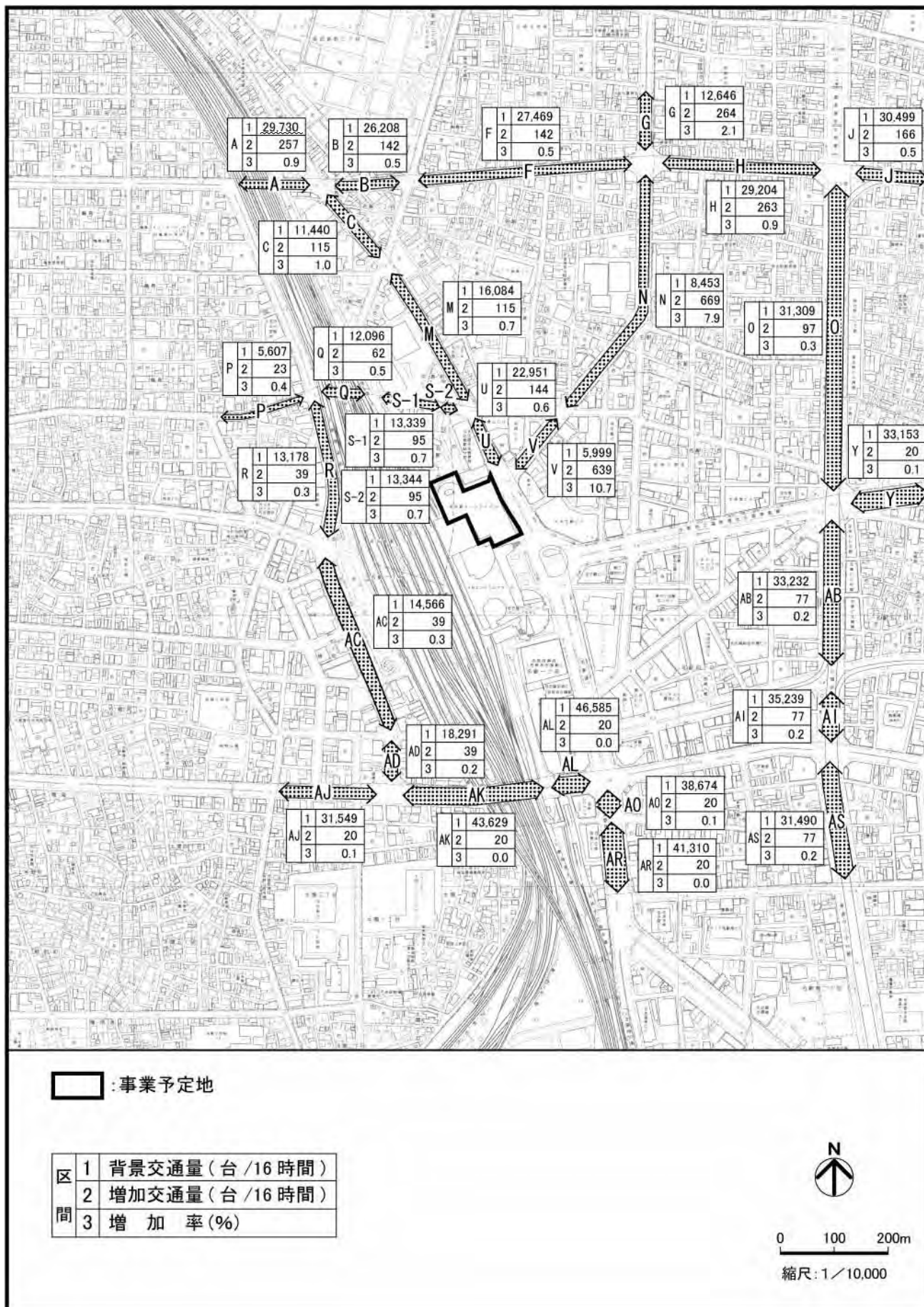


図 2-11-10 工事中増加交通量及び増加率

② 工事関係車両出入口における歩行者及び自転車との交錯

工事関係車両出入口2箇所において、工事関係車両と歩行者及び自転車との平面的な交錯はあるが、いずれも信号機による制御を予定している箇所であり、歩行者及び自転車の交通安全性への影響は小さいと予測される。

11-1-4 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ずる。

- ・工事関係車両出入口は、信号機による制御を予定している箇所であるが、工事関係車両が通過する際には、誘導員を配置する。
- ・工事関係車両の運転者には運行ルートを守らせ、適正な走行を行なうよう努める。
- ・工事関係車両の走行については、交通法規を遵守し、安全運転を徹底する。
- ・土砂、資材等の搬出入については、適正な車種の選定及び積載量並びに荷姿の適正化による運搬の効率化を推進し、さらに工事関係車両の走行台数を減らすよう努める。
- ・仮設バス停が設置されることによる歩行者及び自転車への安全性の確保については、関係機関と調整し、十分配慮する。（仮設バス停の設置位置は、資料13-3（資料編p.426）参照）
- ・関係機関や隣接事業者（北地区）との連絡・調整を適切に行い、環境負荷の低減に努める。
- ・事業予定地東側において計画中である名駅三丁目計画の事業者とは、必要に応じて情報交換等の協力を行い、環境負荷の低減に努める。

なお、本事業の工事中において、先行して北地区の供用が計画されていることから、歩行者及び自転車に対しても安全性の確保には十分留意した施工を行う。

11-1-5 評 価

工事関係車両の走行ルート上の各区間における増加率は、0.0～10.7%と予測されるが、工事関係車両の走行ルートは、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、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ことから、工事関係車両の走行による安全性への影響は、小さいと判断する。

また、工事関係車両出入口における工事関係車両と歩行者及び自転車との交錯箇所は、信号機による制御を予定している箇所であり、歩行者及び自転車の交通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、事業予定地内出入口は、信号機による制御を予定している箇所であるが、工事関係車両が出入りする際には、誘導員を配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。

11-2 供用時

11-2-1 概 要

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。

11-2-2 調 査

11-1「工事中」に示すとおりである。(11-1-2 「調査」(p.424) 参照)

11-2-3 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とし、具体的には、以下に示す項目について検討を行った。

- ・ 事業予定地周辺の発生集中交通量
- ・ 新建築物関連車両出入口における歩行者及び自転車との交錯

(2) 予測対象時期

新建築物の供用時

(3) 予測場所

① 事業予定地周辺における発生集中交通量

自動車交通量については、事業予定地周辺の主要道路 43 区間^{注)}において予測を行った。(後掲図 2-11-12 参照)

歩行者及び自転車交通量については、新建築物関連車両の出入口のうち、信号機が設置されていない箇所を横断する流れについて予測を行った。(後掲図 2-11-13 参照)

② 新建築物関連車両出入口における歩行者及び自転車との交錯

新建築物関連車両の出入口（信号交差点を除く。）において予測を行った。(後掲図 2-11-13 参照)

注) 環境影響評価準備書段階では、新建築物関連車両の走行ルート上において、騒音の環境基準の値を上回る地点が予測された。このため、関係機関と協議を行い、新建築物関連車両の走行ルートの一部を変更したことにより、3 区間が加わったため、40 区間から 43 区間に増えた。

(4) 予測方法

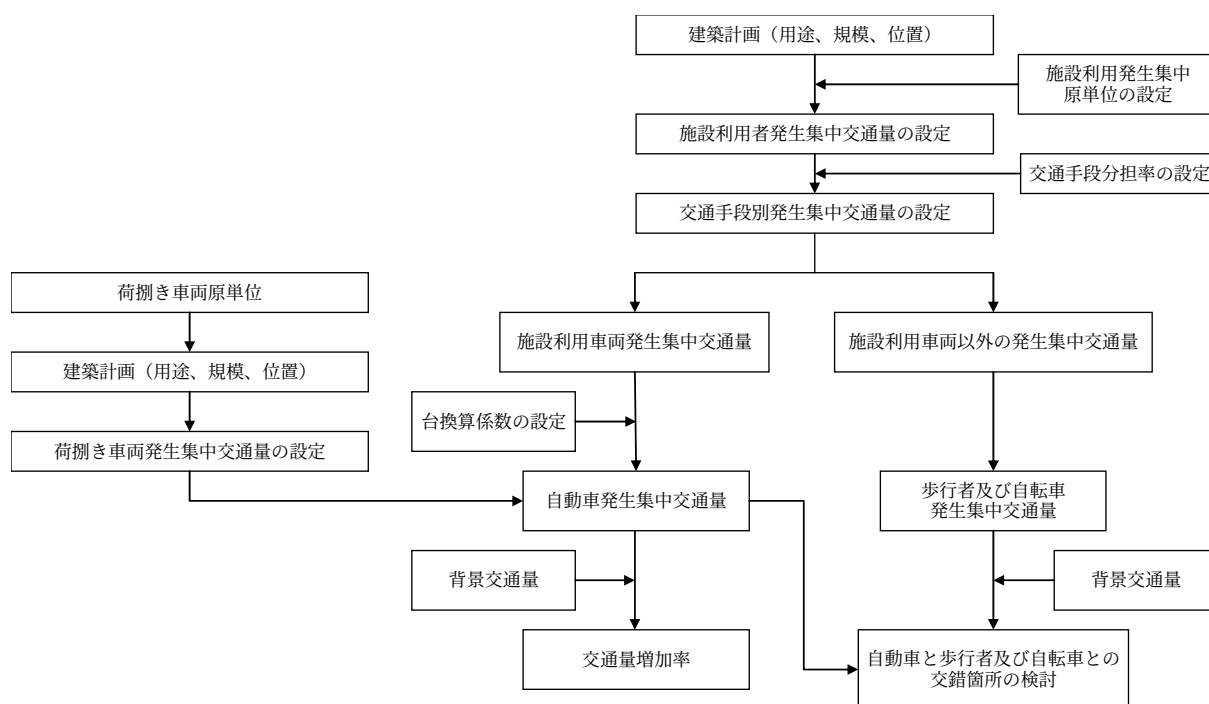
① 予測手法

事業計画に基づき、以下の手順で予測を行った。

ア 事業予定地周辺における発生集中交通量

図 2-11-11 に示す手順で、大規模マニュアル等に準じ、供用時の新建築物関連発生集中交通量（自動車、歩行者及び自転車）を算出した。これをアクセスルート別に配分することにより、予測場所における新建築物関連発生集中交通量の変化を求めた。（発生集中交通量の算出手法の詳細は、資料 1－4（資料編 p.9）参照）

なお、供用時としては、事業予定地に隣接する北側において、北地区が供用されている状態とした。さらに、ささしまライブ 24 地区においては、（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、北地区新建築物関連及びささしま地区関連の発生集中交通量も含めて検討を行った。



注）図中の歩行者には、鉄道及びバス利用者を含む。

図2-11-11 安全性（供用時）の予測手順

イ 新建築物関連車両出入口における歩行者及び自転車との交錯

新建築物関連車両出入口における新建築物関連車両と歩行者及び自転車との交錯については、「16 時間（6～22 時）における新建築物関連車両台数と歩行者及び自転車交通量の交錯」及び「それぞれの値が最大となる 1 時間（ピーク時）に、同時に交錯すると仮定した場合の交錯」を予測した。

② 予測条件

ア 背景交通量

予測対象時期の自動車の背景交通量は、現況交通量に、北地区の新建築物関連車両を加算したものをを用いるとともに、ささしまライブ 24 地区関連車両も走行する区間 AD、AH、AJ～AM、AO 及び AR については、この車両についても加算することとした。なお、新建築物関連車両出入口における自動車の背景交通量として、供用中であるタワーズの駐車場利用車両を用いた。（背景交通量を設定する上での検討結果は、第 1 章 1-6「新建築物関連車両の走行（事業予定地周辺道路）による大気汚染」（1-6-3 (1) ④ ア エ) (i)「背景交通量」（p.247）参照）

歩行者及び自転車の背景交通量については、予測対象とした区間では、北地区及びささしまライブ 24 地区関連の歩行者及び自転車交通量の増加はないと想定し、現地調査により得られた交通量を用いた。

自動車の背景交通量は、表 2-11-10 に示すとおりである。

表 2-11-10(1) 自動車の背景交通量（平日）

単位：台/16時間

区間記号	現況交通量 a	北地区 新建築物関連車両 b	ささしま地区 関連車両 c	背景交通量 a+b+c
A	29,721	13	—	29,734
B	26,208	0	—	26,208
C	11,431	13	—	11,444
D	5,571	102	—	5,673
E	6,501	102	—	6,603
F	27,469	0	—	27,469
G	12,646	0	—	12,646
H	29,180	35	—	29,215
I	26,792	0	—	26,792
J	30,475	35	—	30,510
K	9,897	34	—	9,931
L	2,933	156	—	3,089
M	15,990	137	—	16,127
N	8,429	35	—	8,464
O	31,309	0	—	31,309
Q	12,030	96	—	12,126
R	13,135	63	—	13,198
S	S-1	13,167	252	13,419
	S-2	13,167	257	13,424
T	8,153	35	—	8,188
U	22,769	264	—	23,033

注)1:区間記号は、図 2-11-12(1)の区間位置を示す。

2:ささしま地区関連車両は、「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」(ささしまライブ 24 特定目的会社、平成 21 年)より設定した。

3:ささしま地区関連車両を想定した区間以外については、「—」と表記した。

表 2-11-10(2) 自動車の背景交通量（平日）

単位：台/16時間

区間記号	現況交通量 a	北地区 新建築物関連車両 b	ささしま地区 関連車両 c	背景交通量 a+b+c
V	5,999	0	—	5,999
W	29,129	264	—	29,393
X	25,190	157	—	25,347
Y	33,087	96	—	33,183
Z	32,942	106	—	33,048
AA	35,228	106	—	35,334
AB	33,189	63	—	33,252
AC	14,523	63	—	14,586
AD	17,934	63	314	18,311
AE	3,606	0	—	3,606
AF	AF-1	2,631	0	2,631
	AF-2	2,631	0	2,631
AG	15,667	22	—	15,689
AH	25,217	84	634	25,935
AI	35,196	63	—	35,259
AJ	31,198	54	314	31,566
AK	42,961	49	634	43,644
AL	45,917	49	634	46,600
AM	29,769	0	634	30,403
AN	26,251	63	—	26,314
AO	36,722	93	1,888	38,703
AP	4,873	0	—	4,873
AQ	5,004	0	—	5,004
AR	39,358	93	1,888	41,339

注)1:区間記号は、図 2-11-12(1)の区間位置を示す。

2:ささしま地区関連車両は、「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」(ささしまライブ 24 特定目的会社, 平成 21 年)より設定した。

3:ささしま地区関連車両を想定した区間 AD、AH、AJ～AM、AO 及び AR 以外については、「—」と表記した。

表 2-11-10(3) 自動車の背景交通量（休日）

単位：台/16時間

区間記号	現況交通量 a	北地区 新建築物関連車両 b	ささしま地区 関連車両 c	背景交通量 a+b+c
A	22,868	2	—	22,870
B	20,330	0	—	20,330
C	8,950	2	—	8,952
D	3,686	14	—	3,700
E	5,088	14	—	5,102
F	21,777	0	—	21,777
G	7,970	0	—	7,970

注)1:区間記号は、図 2-11-12(2)の区間位置を示す。

2:ささしま地区関連車両は、「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」(ささしまライブ 24 特定目的会社, 平成 21 年)より設定した。

3:ささしま地区関連車両を想定した区間以外については、「—」と表記した。

表 2-11-10(4) 自動車の背景交通量（休日）

単位：台/16時間

区間記号	現況交通量 a	北地区 新建築物関連車両 b	ささしま地区 関連車両 c	背景交通量 a+b+c
H	22,477	5	—	22,482
I	22,694	0	—	22,694
J	22,975	5	—	22,980
K	9,870	5	—	9,875
L	1,775	21	—	1,796
M	12,410	19	—	12,429
N	5,811	5	—	5,816
O	25,714	0	—	25,714
Q	9,681	12	—	9,693
R	12,463	8	—	12,471
S	S-1	11,380	—	11,413
	S-2	11,380	—	11,414
T	5,429	5	—	5,434
U	18,187	36	—	18,223
V	4,462	0	—	4,462
W	23,444	36	—	23,480
X	20,270	21	—	20,291
Y	23,056	12	—	23,068
Z	26,072	15	—	26,087
AA	27,503	15	—	27,518
AB	26,009	8	—	26,017
AC	13,456	8	—	13,464
AD	16,646	8	214	16,868
AE	2,561	0	—	2,561
AF	AF-1	2,189	—	2,189
	AF-2	2,189	—	2,189
AG	10,509	3	—	10,512
AH	19,575	12	430	20,017
AI	26,566	8	—	26,574
AJ	24,517	8	214	24,739
AK	34,703	7	430	35,140
AL	38,222	7	430	38,659
AM	22,847	0	430	23,277
AN	20,545	8	—	20,553
AO	30,016	12	1,284	31,312
AP	3,113	0	—	3,113
AQ	3,183	0	—	3,183
AR	31,522	12	1,284	32,818

注)1:区間記号は、図 2-11-12(2)の区間位置を示す。

2:ささしま地区関連車両は、「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」(ささしまライブ 24 特定目的会社,平成 21 年)より設定した。

3:ささしま地区関連車両を想定した区間 AD、AH、AJ～AM、AO 及び AR 以外については、「—」と表記した。

イ 自動車、歩行者及び自転車の発生集中交通量の設定

新建築物の主な用途は、事務所、ホテル、商業施設及びバスターミナルであり、用途別に算出された自動車、歩行者及び自転車の発生集中交通量を合算することにより、全体の発生集中交通量とした。

自動車、歩行者及び自転車の発生集中交通量は、表 2-11-11 に示すとおりである。（発生集中交通量の算出の詳細は、資料 1－4（資料編 p.9）参照）

表 2-11-11(1) 自動車発生集中交通量

単位：台 TE/16 時間

単位：台 1E/1G時間

用 途 区 分			平 日		休 日	
施設来場者	事務所		257	(257)	28	(28)
	ホテル	来 客	203	(91)	273	(121)
		従業員	2	(0)	3	(2)
	商業施設	来 客	3,827	(2,658)	6,749	(5,087)
		従業員	23	(13)	29	(21)
荷捌き車両	事務所		102	(102)	18	(18)
	ホテル		160	(72)	22	(10)
	商業施設		706	(430)	354	(190)
合 計			5,280	(3,623)	7,476	(5,477)

注)1:()内の数値は増加交通量を示す。

2:バスターミナルを発着するバスは、現況交通量に含まれているため、自動車発生集中交通量には含まれていない。

表2-11-11(2) 歩行者及び自転車発生集中交通量

単位：人 TE/16 時間（歩行者）

台 TE/16 時間（自転車）

日 17/10 時間 (白松平)

区 分			歩 行 者				自 転 車
			鉄 道	バ ス	徒 歩	合 計	
平 日	事務所		13,208	484	876	14,568	103
			(13,208)	(484)	(876)	(14,568)	(103)
	ホテル	来 客	5,194	716	229	6,139	41
			(2,308)	(319)	(102)	(2,729)	(18)
		従業員	189	9	14	212	14
			(84)	(4)	(6)	(94)	(6)
	商業施設	来 客	97,686	13,472	4,319	115,477	765
			(67,858)	(9,359)	(3,000)	(80,217)	(532)
		従業員	6,959	296	88	7,343	104
			(4,056)	(173)	(52)	(4,281)	(60)
休 日	事務所		1,442	53	96	1,591	12
			(1,442)	(53)	(96)	(1,591)	(12)
	ホテル	来 客	4,852	817	283	5,952	171
			(2,156)	(363)	(126)	(2,645)	(76)
		従業員	200	9	15	224	15
			(88)	(4)	(6)	(98)	(6)
	商業施設	来 客	120,104	20,227	7,008	147,339	4,229
			(90,509)	(15,243)	(5,282)	(111,034)	(3,187)
		従業員	8,992	383	116	9,491	135
			(6,346)	(270)	(81)	(6,697)	(95)

注)1:()内の数値は増加交通量を示す。

2:バスターミナルの利用者は、現況交通量に含まれているため、歩行者及び自転車発生集中交通量には含まれていない。

ウ 車両出入口の位置

新建築物への車両の出入りについては、以下に示す事前配慮に基づき設定した。(出入口の位置は、第1部 第3章 3-3 (4) ②「動線計画」(p.110) 参照))

- ・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。

エ アクセスルート別発生集中交通量の設定

(7) 自動車増加交通量の設定

7) 自動車のアクセスルートの設定

新建築物への主要アクセスルートは、資料1-4 図-6 (資料編 p.32~34) に示すとおり設定した。

1) 自動車のピーク時間交通量

自動車発生集中交通量の1時間あたりのピーク交通量は、資料1-4 図-2 (資料編 p.15~18) 及び図-3 (資料編 p.24~26) に示す時間変動係数から、用途別時間交通量を算出することにより求めた。その結果は、資料1-4 表-15 (資料編 p.29) に示すとおりである。

(イ) 歩行者及び自転車増加交通量の設定

7) 歩行者及び自転車のアクセスルートの設定

新建築物を利用する歩行者及び自転車については、資料 1－4 図－7 及び図－8（資料編 p.35,36）に示すアクセスルートを設定した。

イ) 歩行者及び自転車のピーク時間交通量

歩行者及び自転車発生集中交通量の 1 時間あたりのピーク交通量は、資料 1－4 図－2（資料編 p.15～18）に示す時間変動係数により、用途別時間交通量を算出することにより求めた。その結果は、資料 1－4 表－16（資料編 p.29）に示すとおりである。

(5) 予測結果

① 事業予定地周辺における発生集中交通量

ア 事業予定地周辺道路における自動車交通量

供用時における増加交通量及び増加率は、表 2-11-12 並びに図 2-11-12 に示すとおりである。

増加交通量については、平日が 40～1,389 台/16 時間に対して、休日が 14～1,904 台/16 時間と予測される。

増加率については、平日が 0.1～27.7%に対して、休日が 0.1～79.8%と予測される。事務所及びホテル利用車両または荷捌き車両のみのアクセスルートとしている区間 G、I、O、V 並びに AM を除き、増加交通量、増加率ともに休日が平日よりも多い。また、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 27.7%、休日が 79.8%と予測される。なお、区間 L は、歩道のマウントアップにより歩車道分離がなされている。

表 2-11-12 区間別の自動車増加交通量及び増加率

単位：台/16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	29,734	438	1.5	22,870	825	3.6
B	26,208	359	1.4	20,330	687	3.4
C	11,444	79	0.7	8,952	138	1.5
D	5,673	602	10.6	3,700	1,050	28.4
E	6,603	602	9.1	5,102	1,050	20.6
F	27,469	359	1.3	21,777	687	3.2
G	12,646	41	0.3	7,970	14	0.2
H	29,215	600	2.1	22,482	1,049	4.7
I	26,792	40	0.1	22,694	14	0.1
J	30,510	600	2.0	22,980	1,049	4.6
K	9,931	359	3.6	9,875	687	7.0
L	3,089	856	27.7	1,796	1,434	79.8
M	16,127	175	1.1	12,429	245	2.0
N	8,464	281	3.3	5,816	377	6.5
O	31,309	40	0.1	25,714	14	0.1
Q	12,126	582	4.8	9,693	1,112	11.5
R	13,198	222	1.7	12,471	425	3.4
S	S-1	13,419	897	11,413	1,681	14.7
	S-2	13,424	891	11,414	1,669	14.6
T	8,188	200	2.4	5,434	348	6.4
U	23,033	1,043	4.5	18,223	1,904	10.4
V	5,999	81	1.4	4,462	29	0.6
W	29,393	1,389	4.7	23,480	1,755	7.5
X	25,347	783	3.1	20,291	1,015	5.0
Y	33,183	500	1.5	23,068	623	2.7
Z	33,048	606	1.8	26,087	739	2.8
AA	35,334	606	1.7	27,518	739	2.7
AB	33,252	306	0.9	26,017	405	1.6
AC	14,586	222	1.5	13,464	425	3.2
AD	18,311	422	2.3	16,868	774	4.6
AE	3,606	200	5.5	2,561	348	13.6
AF	AF-1	2,631	200	2,189	348	15.9
	AF-2	2,631	119	2,189	208	9.5
AG	15,689	154	1.0	10,512	233	2.2
AH	25,935	452	1.7	20,017	506	2.5
AI	35,259	306	0.9	26,574	405	1.5
AJ	31,566	518	1.6	24,739	815	3.3
AK	43,644	300	0.7	35,140	431	1.2
AL	46,600	396	0.8	38,659	479	1.2
AM	30,403	62	0.2	23,277	27	0.1
AN	26,314	306	1.2	20,553	405	2.0
AO	38,703	626	1.6	31,312	901	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	41,339	780	1.9	32,818	1,132	3.4

注)1:区間A～ARは、図 2-11-12 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。

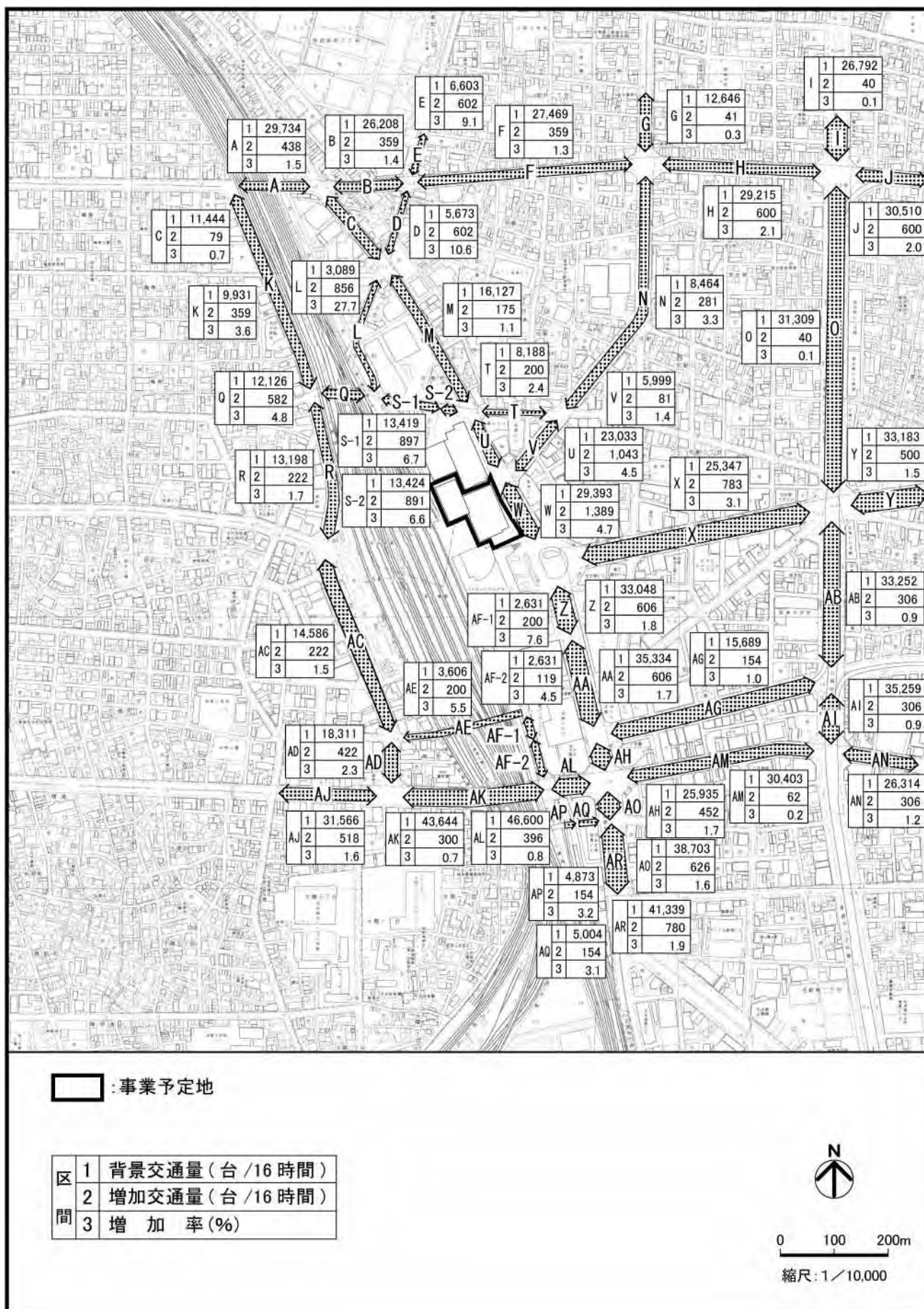


図 2-11-12(1) 供用時増加自動車交通量及び増加率 (平日)

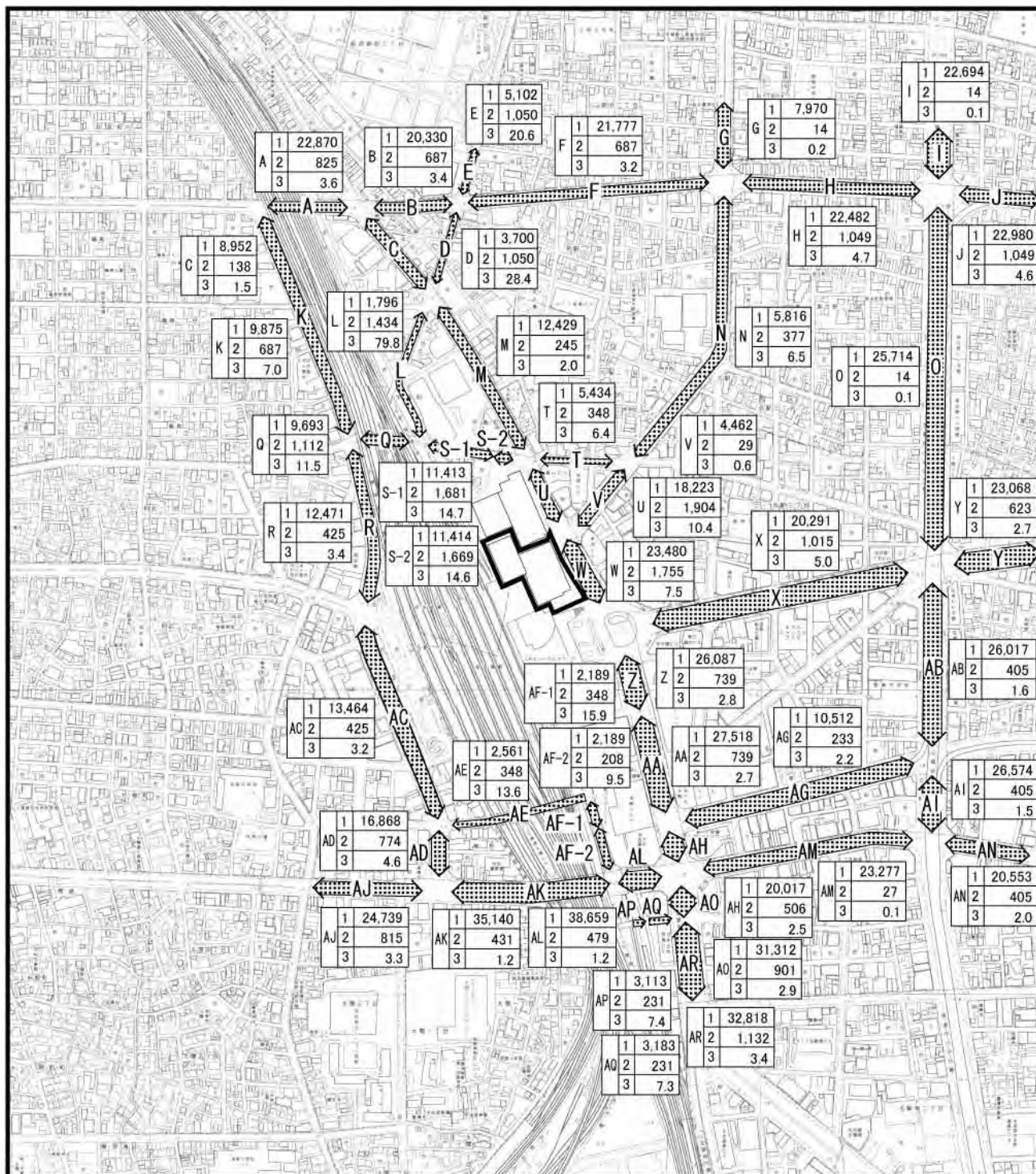


図 2-11-12(2) 供用時増加自動車交通量及び増加率(休日)

イ 事業予定地周辺における歩行者及び自転車交通量

歩行者及び自転車アクセスルートを検討した結果、調査場所（新建築物関連車両の出入口のうち、信号機が設置されていない場所を横断する箇所）においては、新建築物の供用に伴う歩行者及び自転車交通量の増加はない。（現況交通量は、前掲表 2-11-5 参照）

② 新建築物関連車両出入口における歩行者及び自転車との交錯

以上の検討結果により、調査場所における歩行者及び自転車交通量は、背景交通量と同じとみなした。

新建築物関連車両出入口における歩行者及び自転車との交錯は、図 2-11-13 に示すとおりである。

これによると、平日の出入口アにおいて、1,005 台/16 時間の新建築物関連車両が出入りし、3,934 人/16 時間の歩行者及び 915 台/16 時間の自転車との交錯が予測され、入口イにおいて、1,435 台/16 時間の新建築物関連車両が入り、4,151 人/16 時間の歩行者及び 4,080 台/16 時間の自転車との交錯が予測される。また、休日の出入口アにおいて、1,320 台/16 時間の新建築物関連車両が出入りし、3,898 人/16 時間の歩行者及び 544 台/16 時間の自転車との交錯が予測され、入口イにおいて、1,507 台/16 時間の新建築物関連車両が入り、3,349 人/16 時間の歩行者及び 2,380 台/16 時間の自転車との交錯が予測される。

ピーク時では、平日の出入口アにおいて、104 台/時の新建築物関連車両が出入りし、412 人/時の歩行者及び 106 台/時の自転車との交錯が予測され、入口イにおいて、154 台/時の新建築物関連車両が入り、370 人/時の歩行者及び 464 台/時の自転車との交錯が予測される。また、休日では、出入口アにおいて、151 台/時の新建築物関連車両が出入りし、426 人/時の歩行者及び 50 台/時の自転車との交錯が予測され、入口イにおいて、176 台/時の新建築物関連車両が入り、344 人/時の歩行者及び 201 台/時の自転車との交錯が予測される。

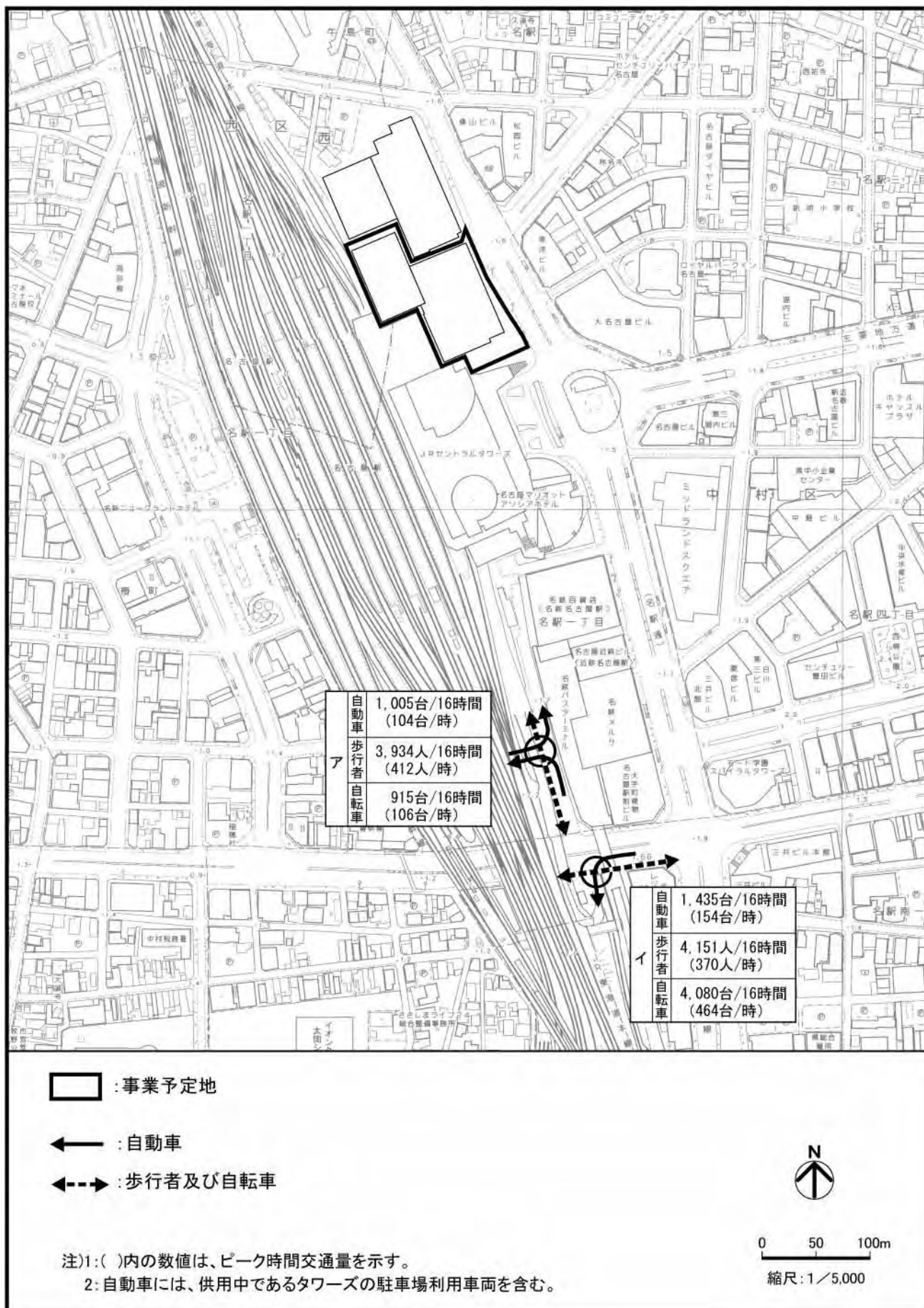


図 2-11-13(1) 新建築物出入口における歩行者及び自転車との交錯（平日）

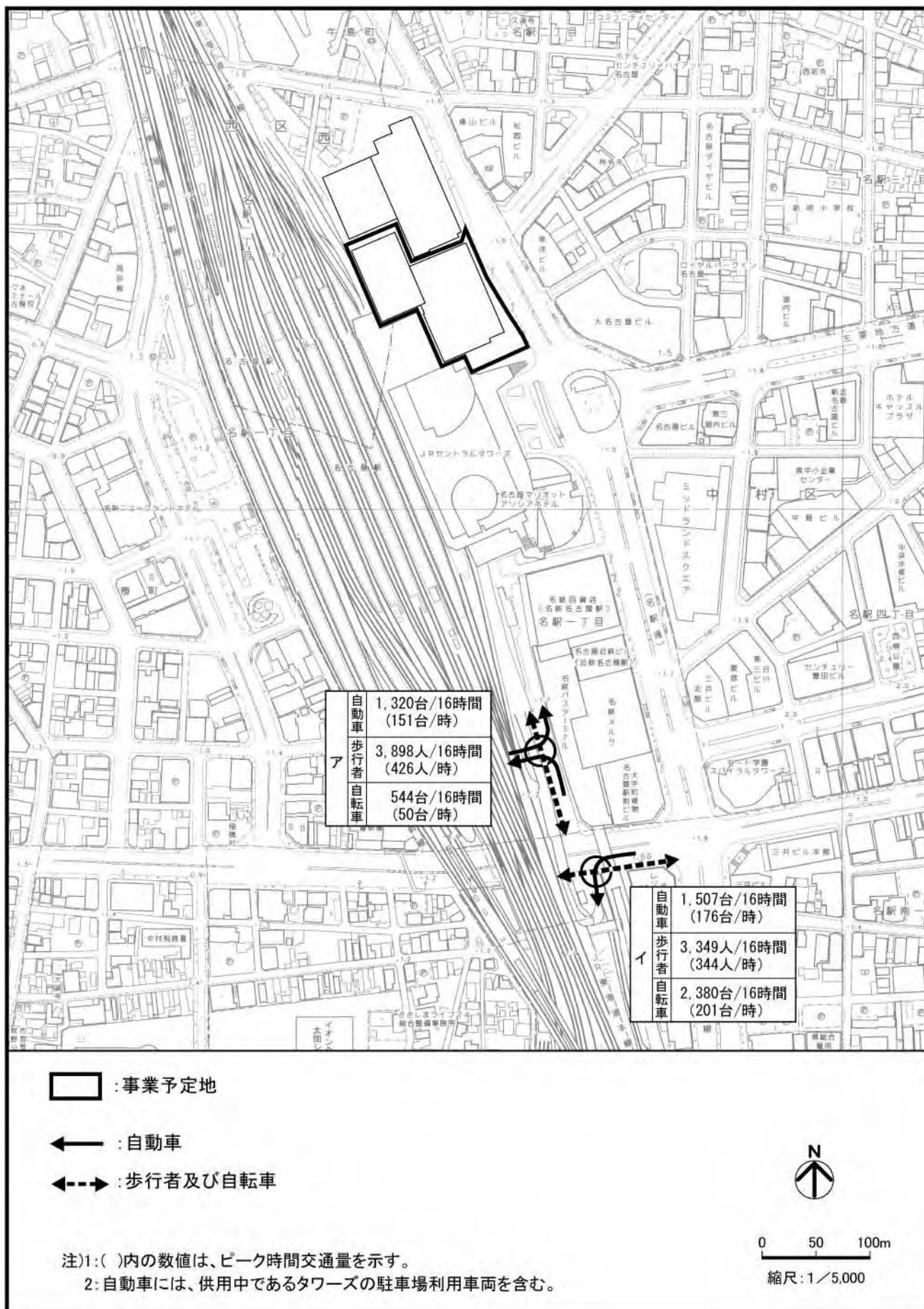


図 2-11-13(2) 新建築物出入口における歩行者及び自転車との交錯（休日）

11-2-4 環境の保全のための措置

(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。
- ・名駅通沿いにおいては、新建築物をセットバックさせることにより、歩道状空地を設け、現況よりも幅員の広い歩行者空間を整備する。

(2) その他の措置

- ・新建築物利用者には、できる限り公共交通機関を利用するよう働きかける。
- ・名古屋駅及び地下鉄との歩行者ネットワークを整備し、公共交通機関の利用促進を図ることにより、新建築物関連車両の発生の抑制に努める。
- ・歩行者や自転車の安全性の確保が懸念される場合は、必要に応じて関係機関と調整し、適切に対応する。
- ・事業予定地東側において計画中である名駅三丁目計画の事業者とは、必要に応じて情報交換等の協力をを行い、環境負荷の低減に努める。

11-2-5 評 価

新建築物関連車両の走行ルート上の各区間における新建築物関連車両による交通量の増加率は、平日で0.1～27.7%、休日で0.1～79.8%と予測されるが、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。

新建築物関連車両の出入口における新建築物関連車両と歩行者及び自転車との交錯は、前掲図 2-11-13 に示すとおりである。

本事業の実施にあたっては、新建築物利用者には、できる限り公共交通機関を利用するよう働きかける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。