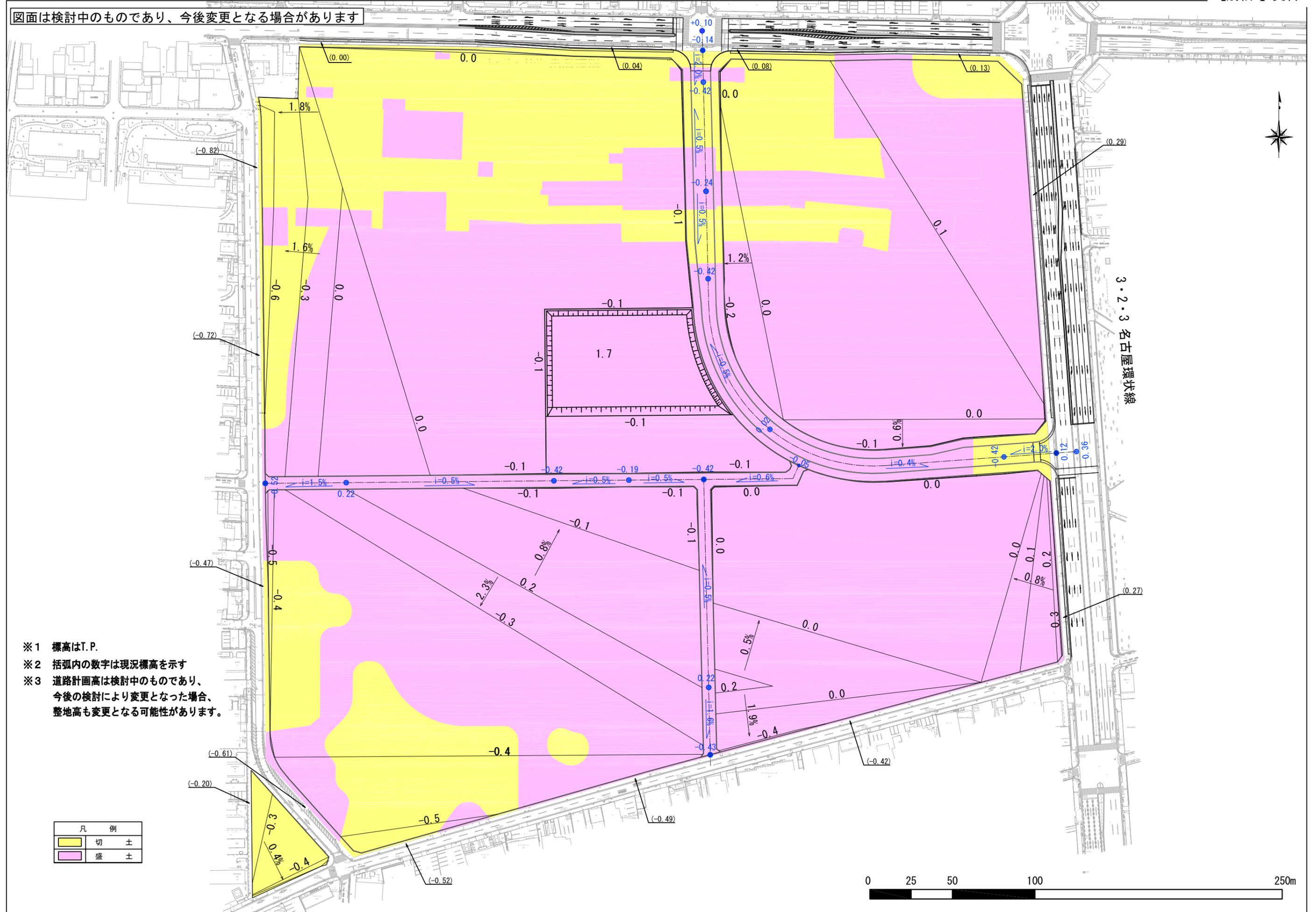


図面は検討中のものであり、今後変更となる場合があります



- ※1 数値は概略の寸法です。
- ※2 競馬場前交差点の北進車線に左折専用レーンの追加を検討中であり、2街区の敷地形状、面積については今後変更となる可能性があります。

図面は検討中のものであり、今後変更となる場合があります



- ※1 標高はT.P.
- ※2 括弧内の数字は現況標高を示す
- ※3 道路計画高は検討中のものであり、今後の検討により変更となった場合、整地高も変更となる可能性があります。

凡 例	
	切 土
	盛 土



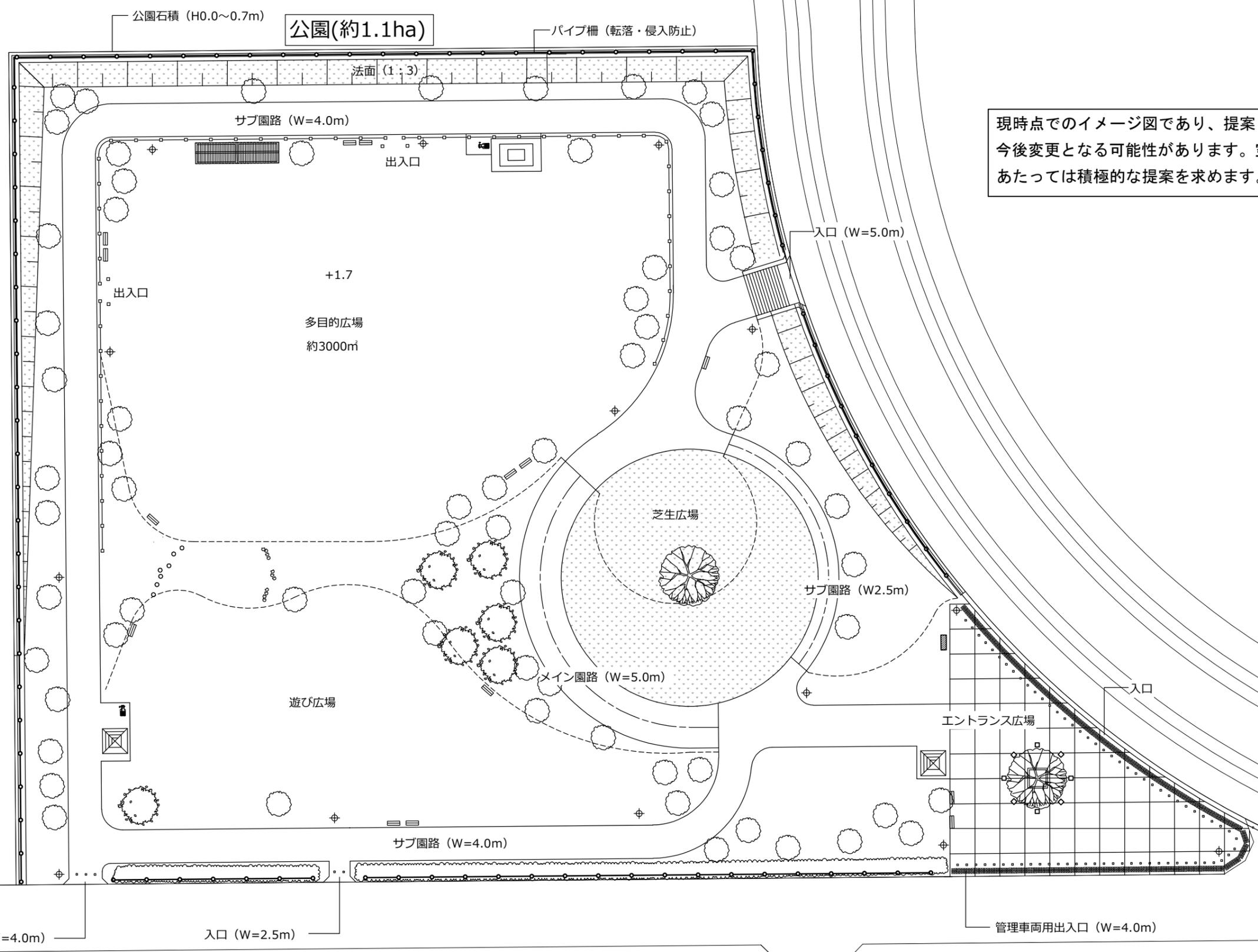
3・2・3 名古屋環状線

公園イメージ図 縮尺 1/500



現時点でのイメージ図であり、提案される事業により
今後変更となる可能性があります。空間計画の提案に
あたっては積極的な提案を求めます。

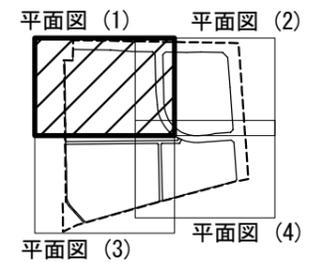
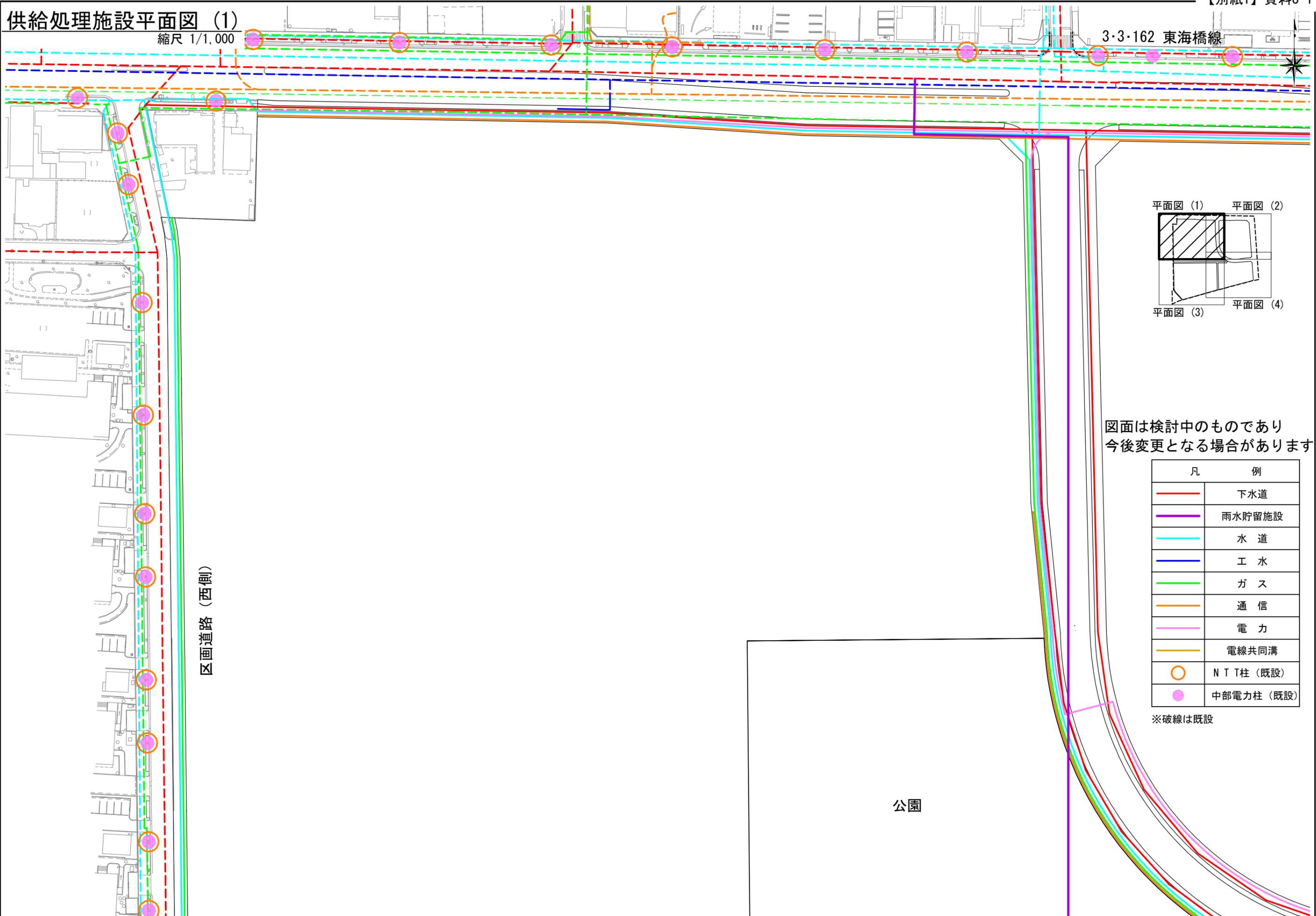
※標高はT.P.



供給処理施設平面図 (1)

縮尺 1/1,000

3-3-162 東海橋線



図面は検討中のものであり
今後変更となる場合があります

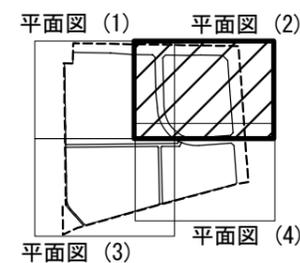
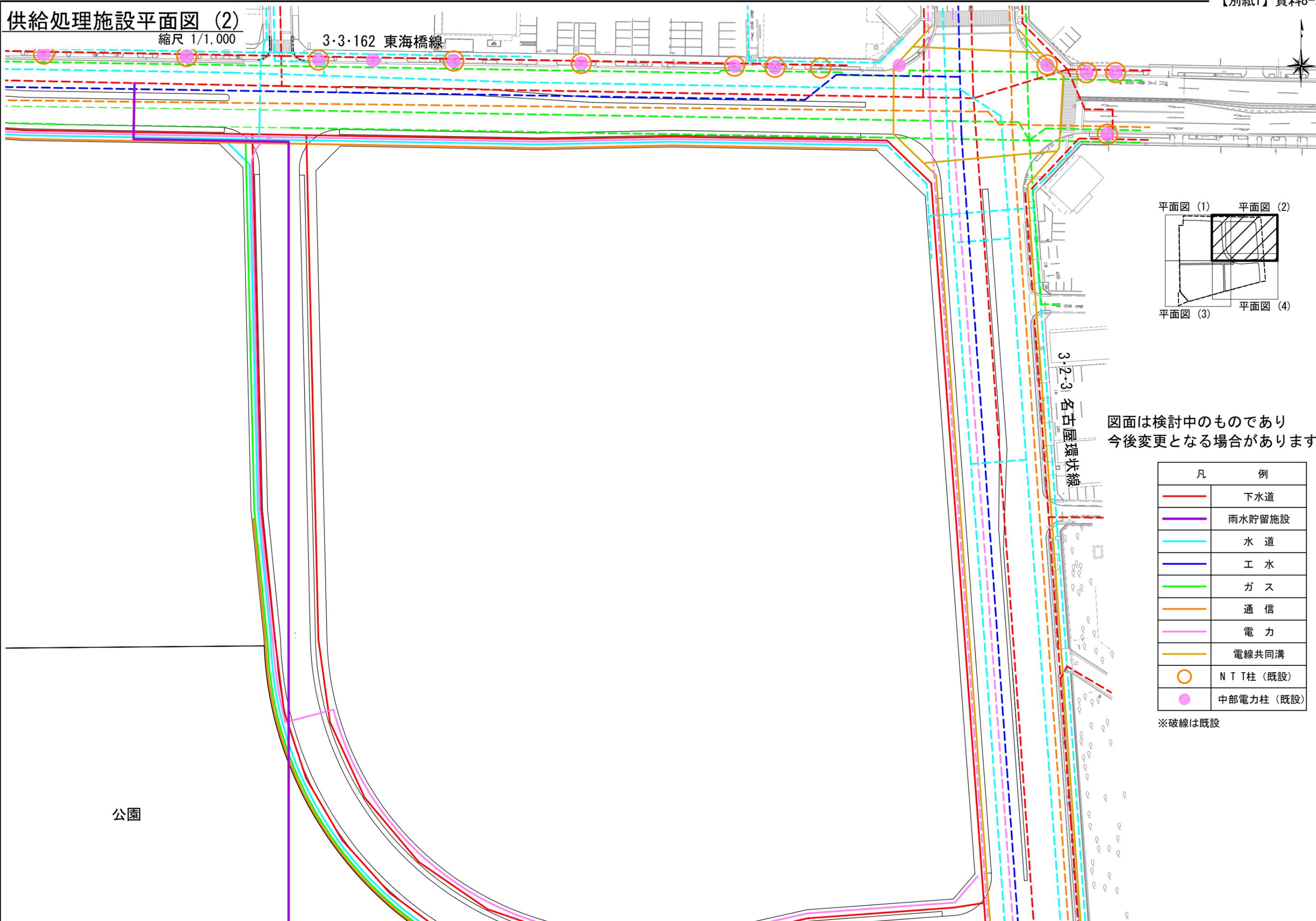
凡	例
	下水道
	雨水貯留施設
	水道
	工水
	ガス
	通信
	電力
	電線共同溝
	N T T柱 (既設)
	中部電力柱 (既設)

※破線は既設

供給処理施設平面図 (2)

縮尺 1/1,000

3-3-162 東海橋線



図面は検討中のものであり
今後変更となる場合があります

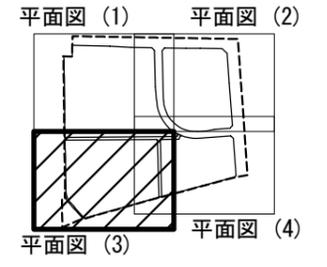
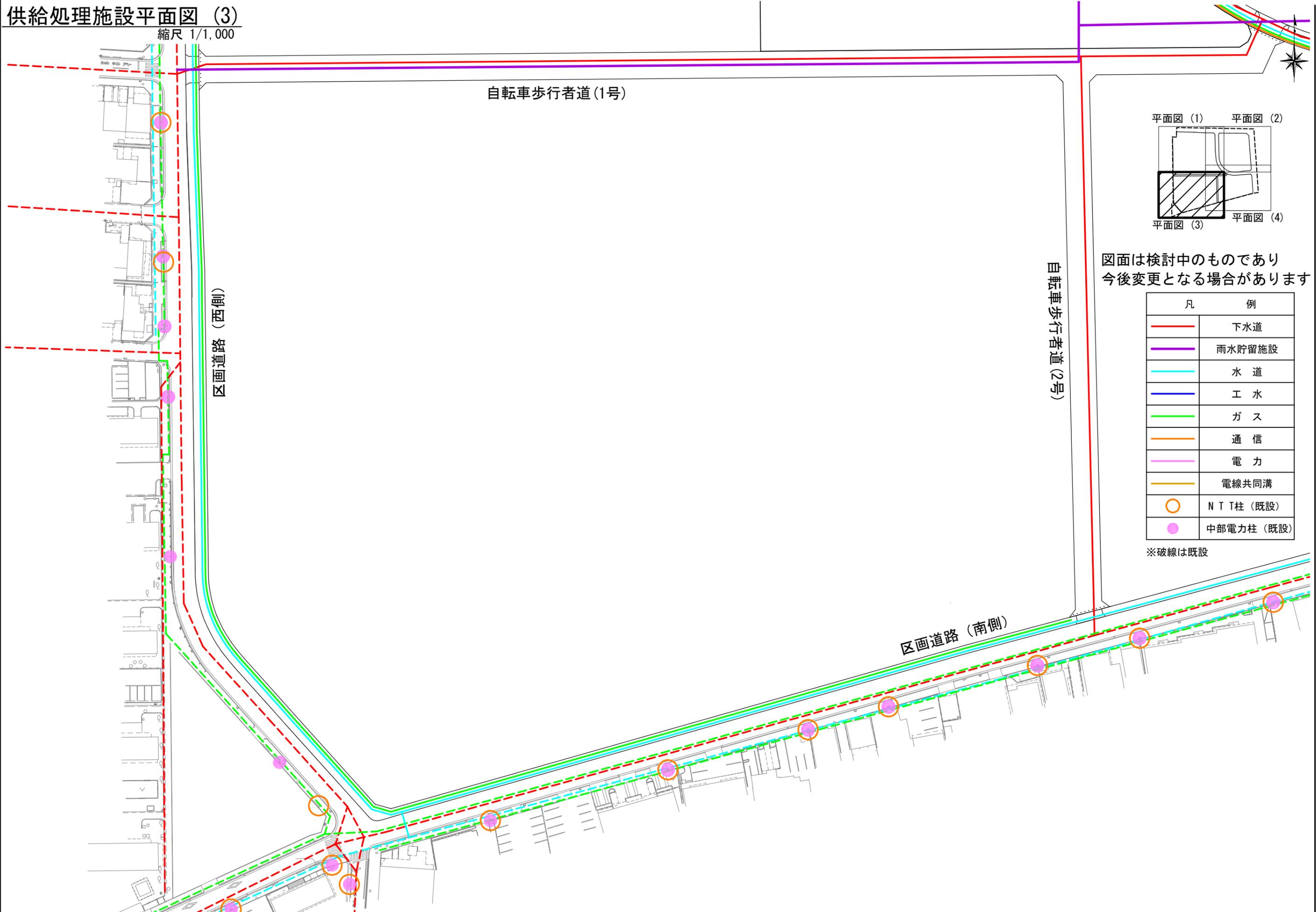
凡	例
	下水道
	雨水貯留施設
	水道
	工水
	ガス
	通信
	電力
	電線共同溝
	N T T柱 (既設)
	中部電力柱 (既設)

※破線は既設

公園

供給処理施設平面図 (3)

縮尺 1/1,000



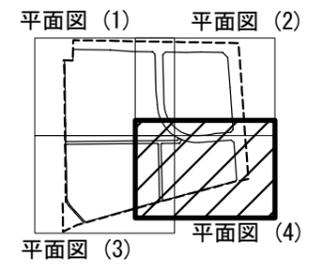
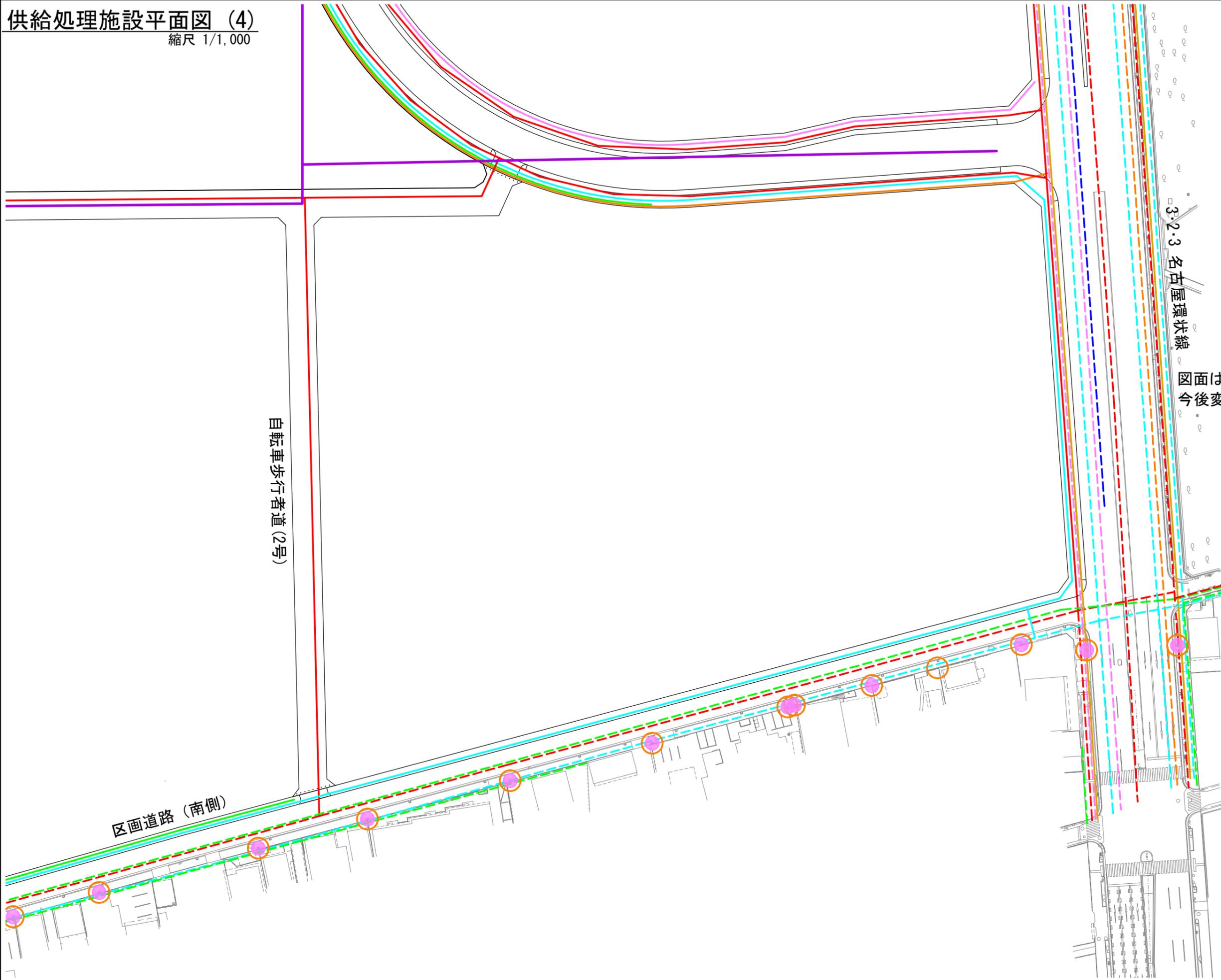
図面は検討中のものであり
今後変更となる場合があります

凡	例
	下水道
	雨水貯留施設
	水道
	工水
	ガス
	通信
	電力
	電線共同溝
	N T T柱 (既設)
	中部電力柱 (既設)

※破線は既設

供給処理施設平面図 (4)

縮尺 1/1,000



図面は検討中のものであり
今後変更となる場合があります

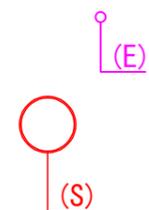
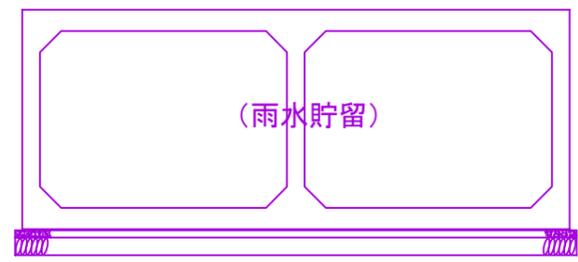
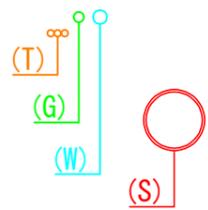
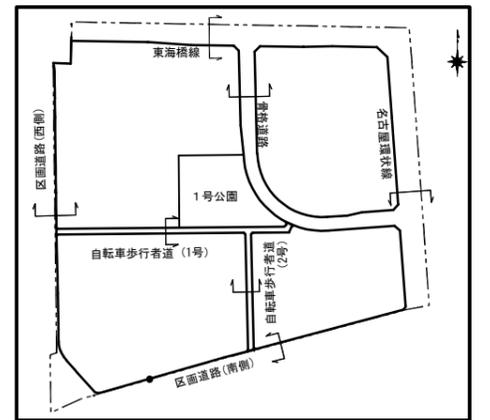
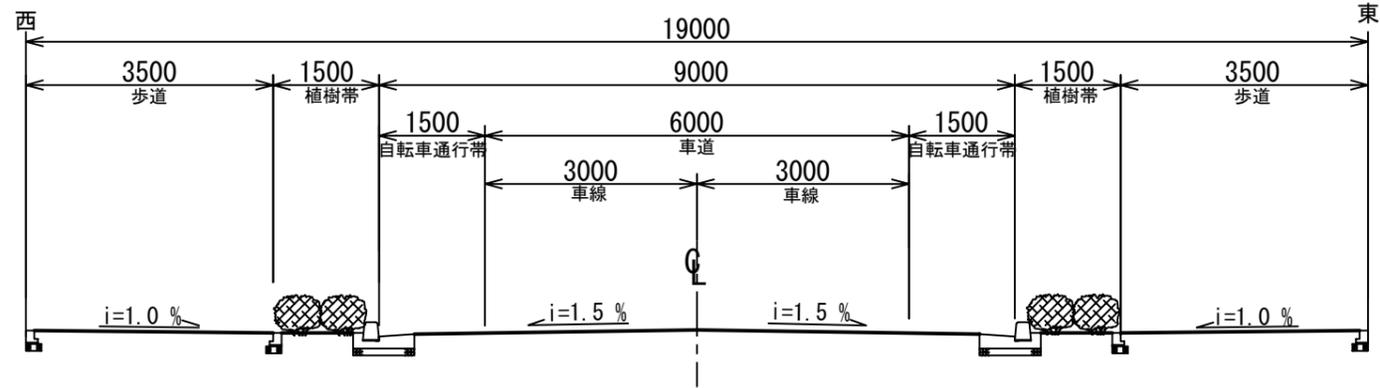
凡	例
	下水道
	雨水貯留施設
	水道
	工水
	ガス
	通信
	電力
	電線共同溝
	N T T柱 (既設)
	中部電力柱 (既設)

※破線は既設

供給処理施設横断図（1）縮尺 1/100

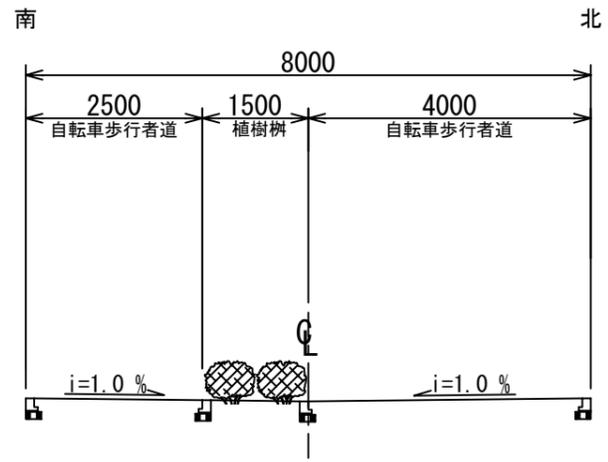
骨格道路

図面は検討中のものであり、今後変更となる場合があります

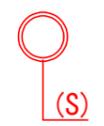
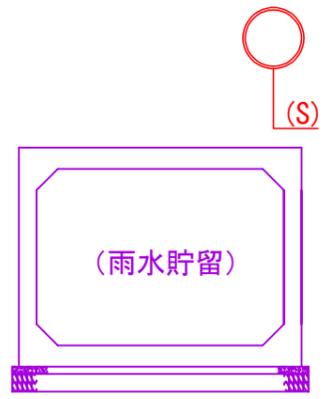
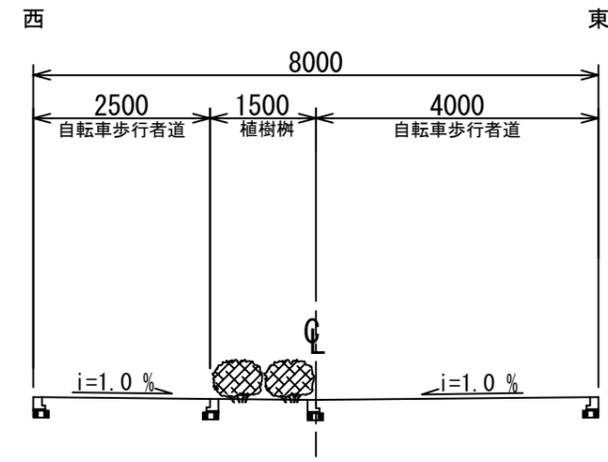


凡 例	
(S)	下水道
(雨水貯留)	雨水貯留施設
(W)	水道
(工水)	工水
(G)	ガス
(T)	通信
(E)	電力
(CCB)	電線共同溝

自転車歩行者道（1号）



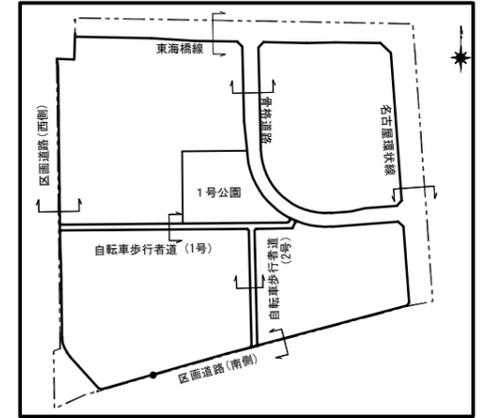
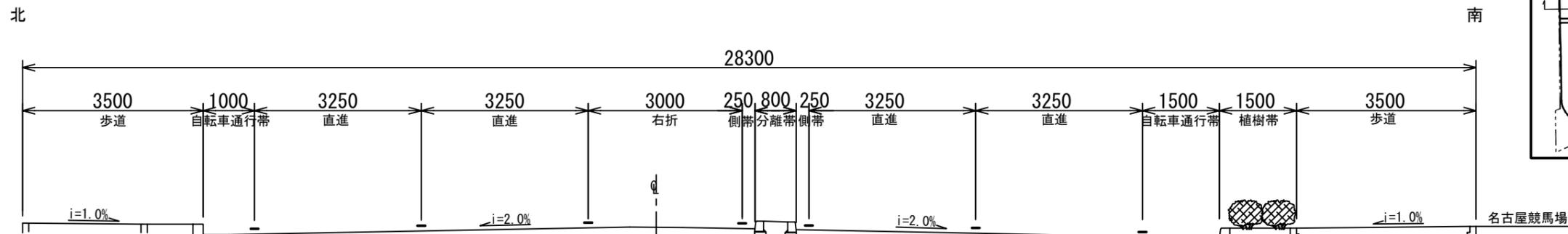
自転車歩行者道（2号）



供給処理施設横断図（2）縮尺 1/100

図面は検討中のものであり、今後変更となる場合があります

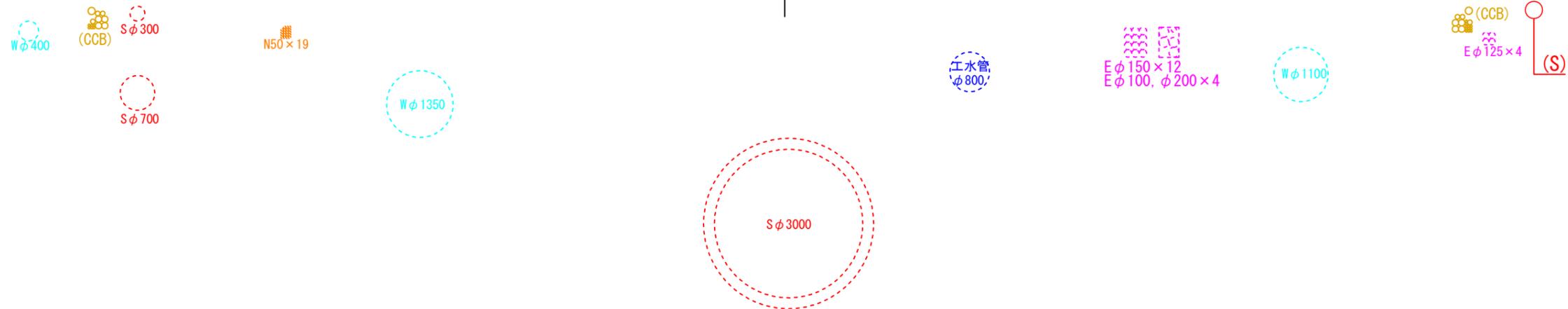
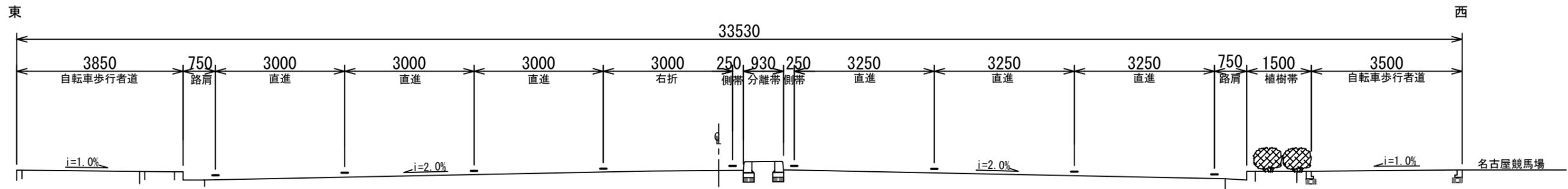
東海橋線



凡 例	
(S)	下水道
(雨水貯留)	雨水貯留施設
(W)	水道
(工水)	工水
(G)	ガス
(T)	通信
(E)	電力
(CCB)	電線共同溝

※破線は現況埋設管を示す

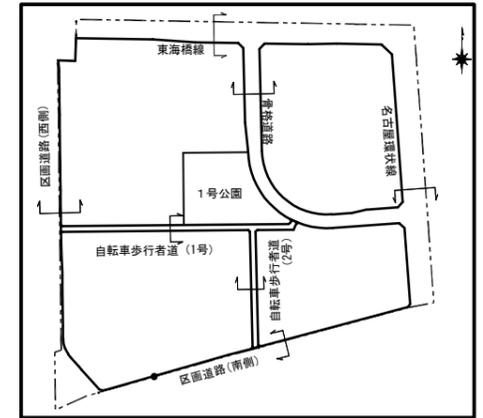
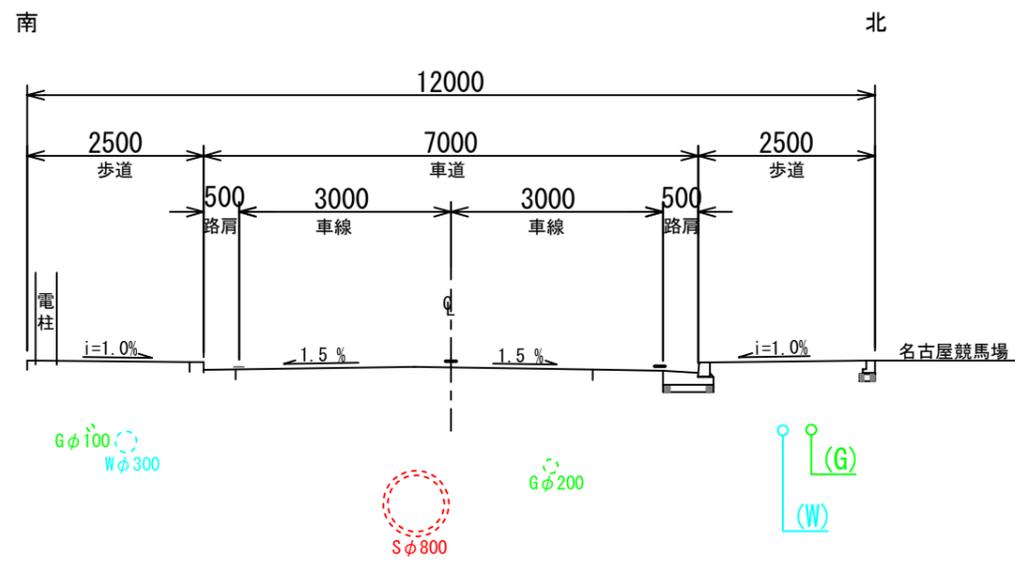
名古屋環状線



供給処理施設横断図（3）縮尺 1/100

図面は検討中のものであり、今後変更となる場合があります

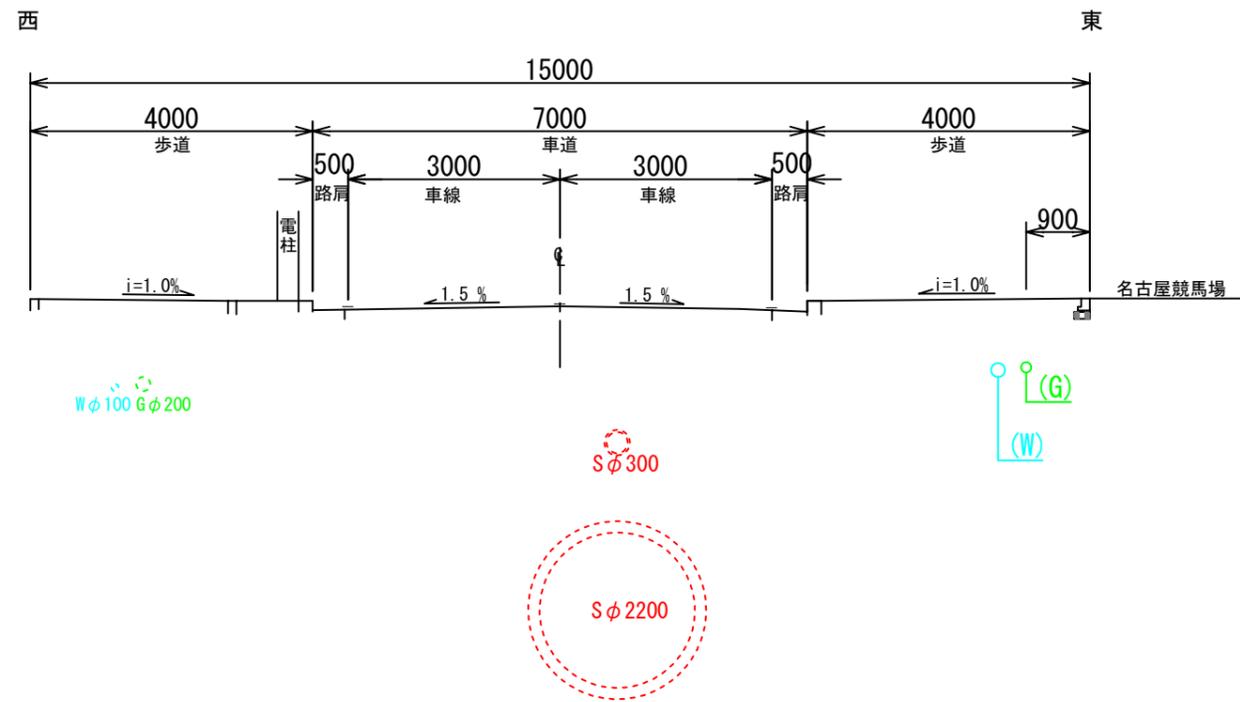
区画道路（南側）

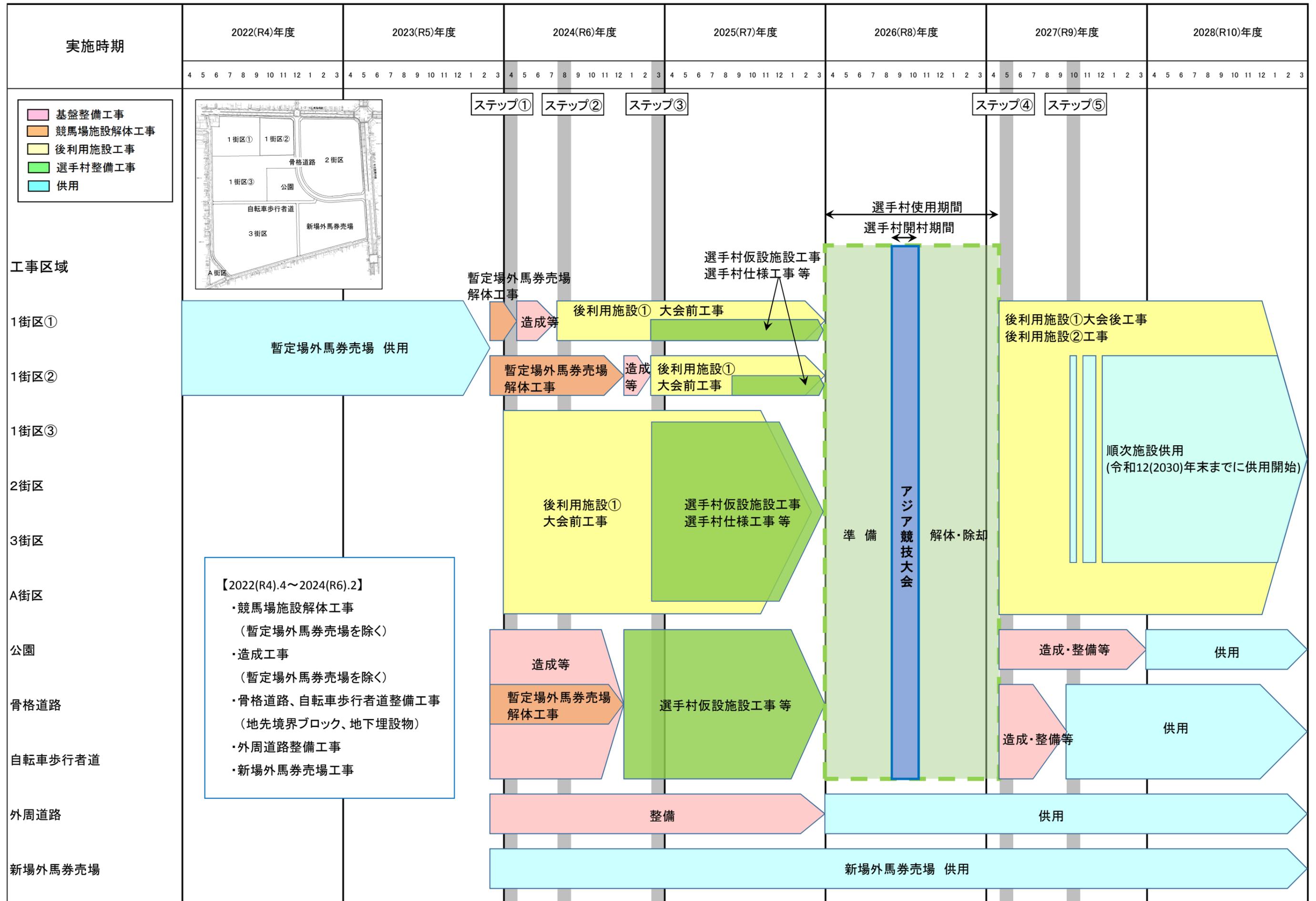


凡 例	
(S)	下水道
(雨水貯留)	雨水貯留施設
(W)	水道
(工水)	工水
(G)	ガス
(T)	通信
(E)	電力
(CCB)	電線共同溝

※破線は現況埋設管を示す

区画道路（西側）





ステップ① 2024 (R6) 年4月

※図面は検討中のものであり今後変更となる可能性があります

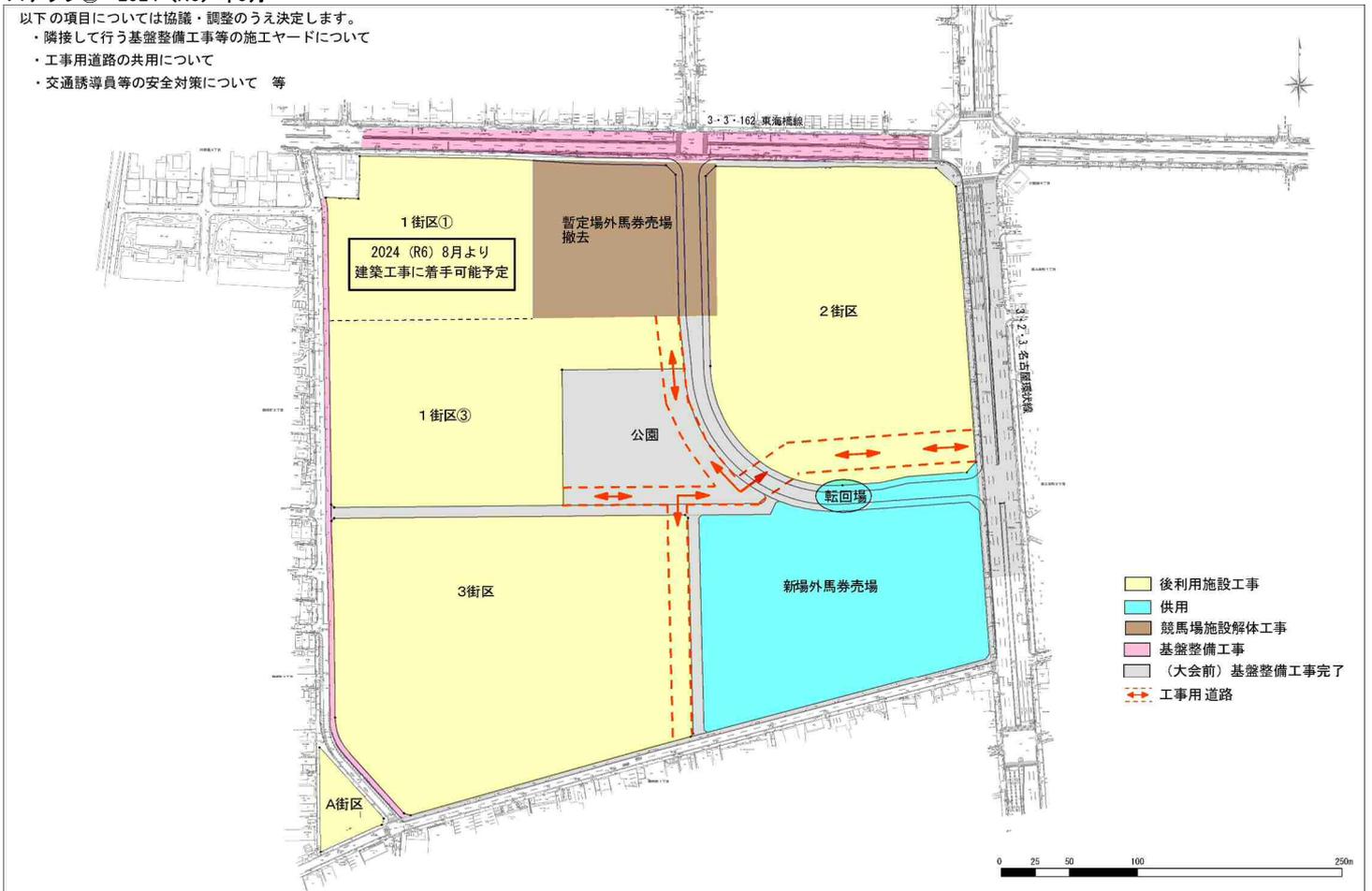
- 以下の項目については協議・調整のうえ決定します。
- ・隣接して行う基盤整備工事等の施工ヤードについて
 - ・工事用道路の共用について
 - ・交通誘導員等の安全対策について 等



ステップ② 2024 (R6) 年8月

※図面は検討中のものであり今後変更となる可能性があります

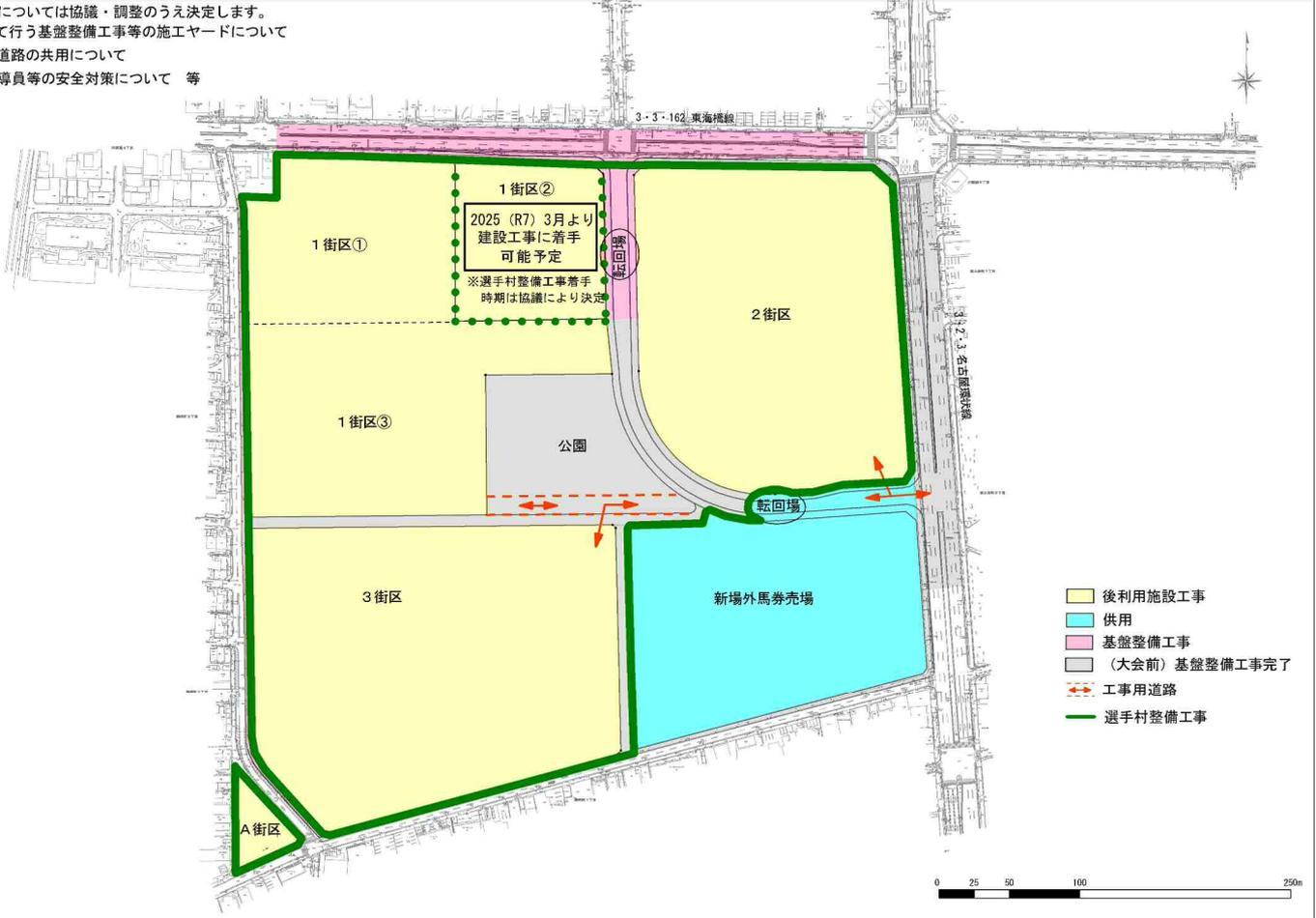
- 以下の項目については協議・調整のうえ決定します。
- ・隣接して行う基盤整備工事等の施工ヤードについて
 - ・工事用道路の共用について
 - ・交通誘導員等の安全対策について 等



ステップ③ 2025 (R7) 年3月

※図面は検討中のものであり今後変更となる可能性があります

- 以下の項目については協議・調整のうえ決定します。
- ・隣接して行う基盤整備工事等の施工ヤードについて
 - ・工事用道路の共用について
 - ・交通誘導員等の安全対策について 等



ステップ④ (大会後) 2027 (R9) 年5月

※図面は検討中のものであり今後変更となる可能性があります

- 以下の項目については協議・調整のうえ決定します。
- ・隣接して行う基盤整備工事等の施工ヤードについて
 - ・工事用道路の共用について
 - ・交通誘導員等の安全対策について 等



ステップ⑤（大会後） 2027（R9）年10月

※図面は検討中のものであり今後変更となる可能性があります

- 以下の項目については協議・調整のうえ決定します。
- ・隣接して行う基盤整備工事等の施工ヤードについて
 - ・工事用道路の共用について
 - ・交通誘導員等の安全対策について 等



検討の流れ

1. 現況交通量の把握

平日、休日の各1日について交通量調査を実施
 ・実施日：令和元年7月7日（日）、7月18日（木）

2. 開発交通量の想定

令和元年7月時点における計画開発規模から、大規模開発地区関連交通計画マニュアル等により、新たに発生する開発交通量を想定（休日）

3. アクセス誘導経路の設定

計画地区や各街区（施設）へのアクセス誘導経路を設定

4. 開発後交差点解析

ここまでの検討結果を基に、開発後の計画地区周辺の3箇所の交差点における交差点解析を実施（休日）

1. 現況交通量の把握

18箇所の交差点において交通量調査を実施し、現況の交通状況を把握
 ・実施日：令和元年7月7日（日）、7月18日（木）
 ・調査内容：交差点方向別自動車類交通量、横断歩行者類交通量、信号現示、交差点構造



表：交差点箇所

No.	交差点名	調査時間	備考
1	名古屋競馬場駅前	24	
2	競馬場前	24	競馬場正門前、コンビニ前
3	本宮町	24	本宮町4丁目付近、競馬場南東、信号交差点
4	土古町2丁目東	24	No.1の南側
5	土古町1丁目付近	12	土古町1丁目付近、土古南公園南東、信号交差点
6	本宮町7丁目付近	24	本宮町7丁目付近、競馬場南西、点滅信号交差点
7	中島橋西	12	
8	昭和橋通3丁目	12	歩道橋は対象外
9			
10	六通一丁目	12	
11	入場	12	
12	東海橋西	12	
13	東海橋東	12	
14	東海通	12	
15	築盛町	12	
16	名四町	12	ランプ接続交通量把握、南北にまたがる歩行者地下道は対象外
17	港電話局前	12	
18	港栄4丁目北	12	江戸川線と国道23号の交差点、ランプ接続交通量把握

「-」は無名交差点

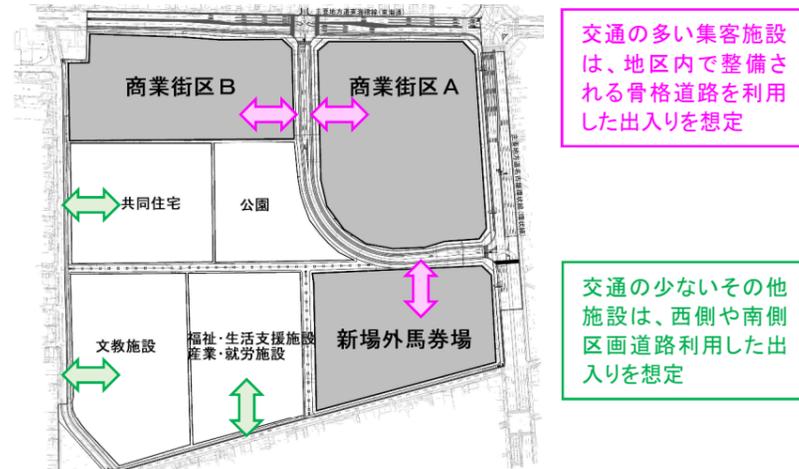
2. 開発交通量の想定

2-1 開発規模

分類	施設種別 【大規模マニュアル・PT分類】	施設規模	備考
集客施設	商業施設A【商業】	延床面積 1.7ha	ヒアリング結果から規模を想定
	商業施設B【商業】	延床面積 1.0ha	
	場外馬券売場	-	既存場外馬券売場と同程度の集客を想定
その他施設	文教施設【事務所】	教員数 51人	類似施設から想定(教員のみ対象)
	共同住宅【住宅】	200戸	
	福祉・生活支援施設【住宅】	100戸	住宅と同様の機能を想定
	産業・就労施設【事務所】	延床面積 4.8ha	

※令和元年7月時点における想定計画規模

施設配置イメージと入出場方針



交通の多い集客施設は、地区内で整備される骨格道路を利用した出入りを想定

交通の少ないその他施設は、西側や南側区画道路利用した出入りを想定

※矢印の位置は出入口位置を想定したものではない

2-2 開発交通量

開発後交通量（現況+開発交通量）が多くなる休日で検証

項目	商業施設【商業】	場外馬券売場	集客施設設計
日発生集中原単位	15,800人T・E/ha 大規模マニュアル(三大都市圏郊外部)【18,600*0.85】※延床面積による割引率	-	-
開発規模	2.7ha 計画延床面積	既存場外馬券売場と同程度の集客を想定	-
自動車分担率	75.4% 中京PT(ゾーン01110)	-	-
自動車台換算係数	2.5 大店指針	-	-
日開発関連交通量	往復 12,800台/日	3,310台/日	16,110台/日
	片側 6,400台/日	1,655台/日	8,055台/日
ピーク率	発生 12.0% 大規模マニュアル	25.6% 既存施設歩行者休日	-
	集中 12.0% (商業)	24.4% 出入データ	-
ピーク時開発関連交通量	発生 768台/時	423台/時	1,191台/時
	集中 768台/時	405台/時	1,173台/時

項目	共同住宅【住宅】	福祉・生活支援施設【住宅】	その他計	合計
日発生集中原単位	7人T・E/戸 大規模マニュアル	7人T・E/戸 大規模マニュアル	-	-
開発規模	200戸 計画戸数	100戸 計画戸数	-	-
自動車分担率	67.9% 中京PT(ゾーン01110)	67.9% 中京PT(ゾーン01110)	-	-
自動車台換算係数	2.2 中京PT(ゾーン01110)	2.2 中京PT(ゾーン01110)	-	-
日開発関連交通量	往復 400台/日	200台/日	600台/日	16,710台/日
	片側 200台/日	100台/日	300台/日	8,355台/日
ピーク率	発生 8.0% 大規模マニュアル	8.0% 大規模マニュアル	-	-
	集中 8.0% (住宅)	8.0% (住宅)	-	-
ピーク時開発関連交通量	発生 16台/時	8台/時	24台/時	1,215台/時
	集中 16台/時	8台/時	24台/時	1,197台/時

2-3 来場方面と台数

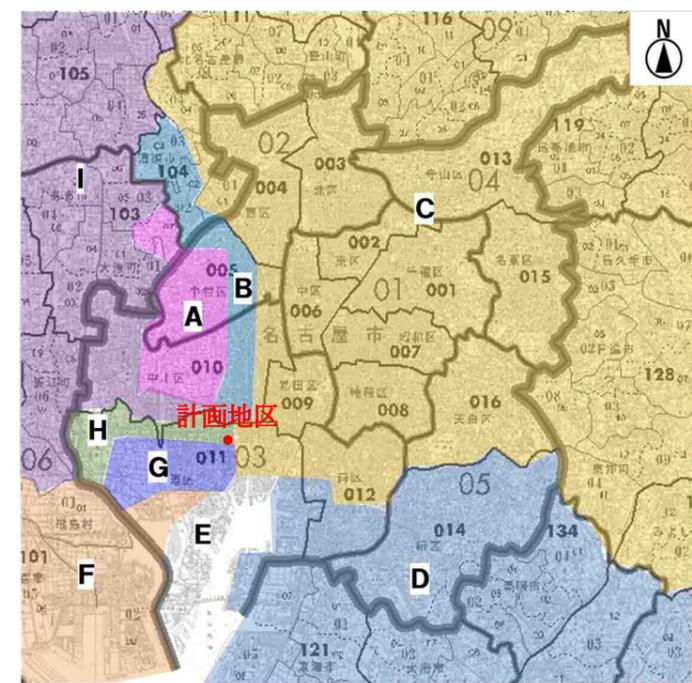
方面比率と台数（台/時）

方面	休日					
	集客施設			その他施設		
	方面比	発生	集中	方面比	発生	集中
A	11.6%	138	136	4.3%	1	1
B	5.4%	64	63	2.9%	1	1
C	19.2%	229	226	28.1%	7	7
D	7.4%	89	87	7.6%	2	2
E	21.3%	254	250	31.0%	7	7
F	3.3%	39	39	4.8%	1	1
G	15.0%	178	175	8.7%	2	2
H	4.2%	50	49	4.8%	1	1
I	12.6%	150	148	7.8%	2	2
合計	100%	1,191	1,173	100%	24	24

対象ゾーン



方面分割（ゾーン図）

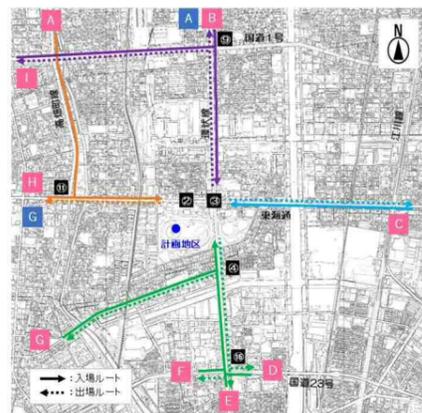


※中京PT：第5回中京都市圏パーソントリップ調査（平成23年）

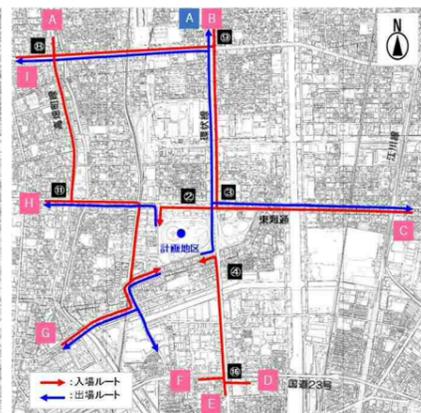
3. アクセス誘導経路の設定

3-1 広域

1) 集客施設(骨格道路利用)



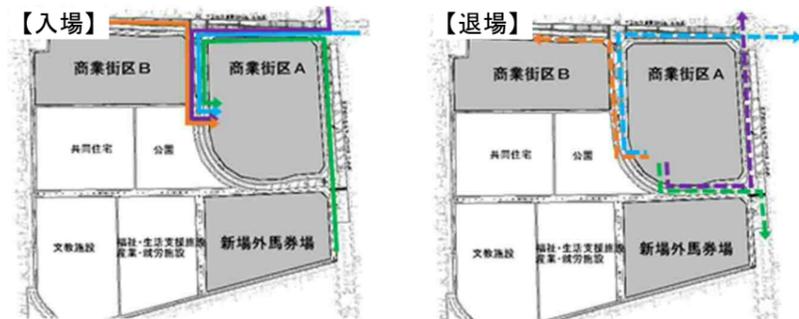
2) その他施設(西側・南側区画道路利用)



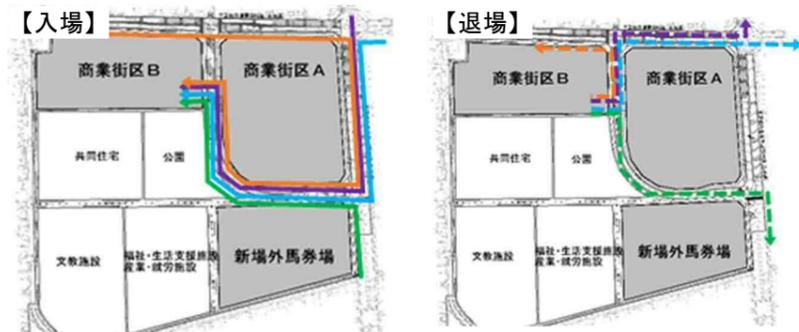
3-2 計画地区周辺(集客施設)

各集客施設について、左折IN、右左折OUTを基本にアクセス誘導経路を設定 ※東海通、環状線との直接入出庫なし

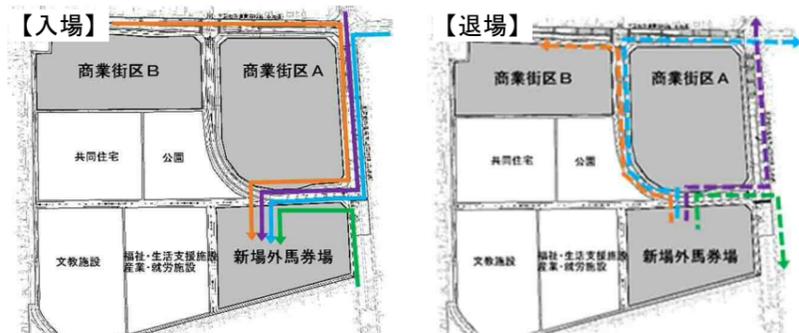
1) 商業街区A



2) 商業街区B



3) 新場外馬券場

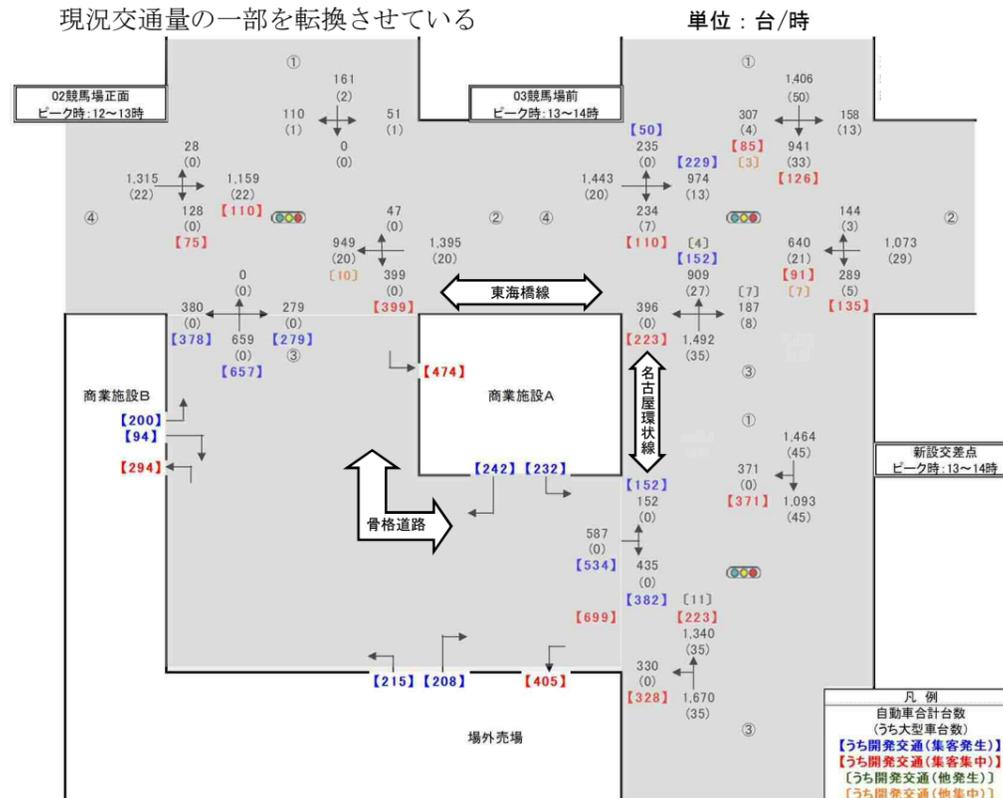


4. 開発後交差点解析(休日)

4-1 開発後ピーク時交通量

ここまでの検討結果を基に、現況交通量に開発交通量を上乗せした開発後交通量を算出(ピーク・オン・ピーク)

※骨格道路関連の車線別交通容量の余裕分について、通過交通として現況交通量の一部を転換させている



4-2 交差点解析結果

調査地点	交差点需要率	流入部	車線	交通容量比	専用車線滞留長	備考
02競馬場正面	0.654	①(北→)	全	0.330	-	
			左折・直進	0.624	-	
		②(東→)	右折	0.465	14.7	
			左折・直進	0.839	-	
		③(南→)	右折	0.539	99.6	
			左折・直進	0.515	-	
		④(西→)	右折	0.303	58.5	さばけ台数なし
			直進	0.297	-	
03競馬場前	0.762	①(北→)	左折・直進	0.626	-	
			右折	0.736	93.5	
		②(東→)	左折・直進	0.684	-	
			右折	0.424	55.3	
		③(南→)	左折・直進	0.760	-	
			右折	0.483	66.1	
		④(西→)	左折	0.856	-	
			直進	0.512	79.9	
新設	0.708	①(南進)	直進	0.297	-	
			右折	0.786	97.8	
		②(北進)	左折・直進	0.766	-	
			右折	0.193	38.9	

：開発関連交通が利用する車線

専用車線滞留長計算式: $(\lambda r * (\text{交通量} * ((C-g)/3600) - k)) * (6 * \text{小型車混入率} + 12 * \text{大型車混入率})$
 ※さばけ台数なし: $(\lambda r * (\text{交通量} * ((C-g)/3600)) * (6 * \text{小型車混入率} + 12 * \text{大型車混入率})$
 λr : 右折車線係数、C: サイクル長、g: 青時間、k: 捌け台数

開発に伴う要対策箇所

