

第 13 章 安 全 性

13-1	工事中		499
13-2	供用時		550
13-3	危険物等		585

第 13 章 安全性

13-1 工事中

13-1-1 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。

13-1-2 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

調査事項

ア 交通量の状況

イ 交通事故の発生状況

調査方法

ア 交通量の状況

交通量の状況については、本事業を計画する上で、交通検討のための基礎資料を得ることを目的とした交通実態調査資料及び以下に示す既存資料の収集整理によった。

・「平成 22 年度 名古屋市一般交通量概況」(名古屋市, 平成 24 年)

イ 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 24 年版」(愛知県警察本部交通部, 平成 25 年)

・「名古屋市内の交通事故 平成 20～24 年中」(名古屋市, 平成 21～25 年)

調査結果

ア 交通量の状況

平成 22 年度に名古屋市が行った事業予定地周辺における交通量の状況は、第 1 部 第 4 章 4-1 (4) 「道路交通の状況」(p.71) に示すとおりである。

交通実態調査における調査結果は、表 2-13-1 及び図 2-13-1 に示すとおりである。(調査の概要は資料 1 3 - 1 (資料編 p.760)、区間断面交通量の時間変動は資料 1 3 - 2 (資料編 p.761) 参照)

表 2-13-1 事業予定地周辺の交通実態調査結果

単位:台/15時間

区間 記号	車種 区分	平 日 (平成25年5月22日(水))			休 日 (平成25年5月19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	4,908	27,921	17.6%	1,192	26,908	4.4%	0.24	0.96
	小型車	23,013			25,716			1.12	
B	大型車	2,239	11,840	18.9%	452	10,096	4.5%	0.20	0.85
	小型車	9,601			9,645			1.00	
C	大型車	1,723	16,583	10.4%	549	16,707	3.3%	0.32	1.01
	小型車	14,860			16,158			1.09	
D	大型車	2,946	28,639	10.3%	743	24,021	3.1%	0.25	0.84
	小型車	25,693			23,278			0.91	
E	大型車	3,249	27,462	11.8%	934	22,449	4.2%	0.29	0.82
	小型車	24,213			21,515			0.89	
F	大型車	3,194	26,068	12.3%	945	20,690	4.6%	0.30	0.79
	小型車	22,874			19,746			0.86	
G	大型車	2,620	21,994	11.9%	573	17,071	3.4%	0.22	0.78
	小型車	19,374			16,498			0.85	
H	大型車	5,038	27,016	18.6%	1,081	27,156	4.0%	0.21	1.01
	小型車	21,978			26,075			1.19	
I	大型車	1,807	8,118	22.3%	299	6,203	4.8%	0.17	0.76
	小型車	6,311			5,904			0.94	
J	大型車	1,848	16,774	11.0%	737	17,342	4.2%	0.40	1.03
	小型車	14,926			16,605			1.11	
K	大型車	1,706	7,600	22.4%	289	5,924	4.9%	0.17	0.78
	小型車	5,895			5,635			0.96	
L	大型車	1,816	15,069	12.0%	724	14,594	5.0%	0.40	0.97
	小型車	13,254			13,871			1.05	
M	大型車	1,639	13,813	11.9%	618	13,682	4.5%	0.38	0.99
	小型車	12,174			13,064			1.07	
N	大型車	1,594	14,151	11.3%	528	13,388	3.9%	0.33	0.95
	小型車	12,557			12,860			1.02	
O	大型車	780	9,304	8.4%	199	10,635	1.9%	0.26	1.14
	小型車	8,524			10,436			1.22	
P	大型車	774	9,552	8.1%	165	9,024	1.8%	0.21	0.94
	小型車	8,778			8,859			1.01	
Q	大型車	224	10,315	2.2%	45	9,269	0.5%	0.20	0.90
	小型車	10,091			9,224			0.91	
R	大型車	386	7,203	5.4%	64	5,941	1.1%	0.17	0.82
	小型車	6,817			5,877			0.86	
S	大型車	5,221	23,513	22.2%	992	23,371	4.2%	0.19	0.99
	小型車	18,292			22,379			1.22	
T	大型車	1,386	3,921	35.3%	233	2,486	9.4%	0.17	0.63
	小型車	2,535			2,253			0.89	
U	大型車	1,734	12,199	14.2%	576	11,394	5.1%	0.33	0.93
	小型車	10,465			10,818			1.03	
V	大型車	3,539	30,392	11.6%	1,033	24,019	4.3%	0.29	0.79
	小型車	26,853			22,986			0.86	
W	大型車	695	11,478	6.1%	119	10,847	1.1%	0.17	0.95
	小型車	10,783			10,728			0.99	
X	大型車	405	2,478	16.3%	270	2,223	12.1%	0.67	0.90
	小型車	2,073			1,953			0.94	
Y	大型車	1,946	9,380	20.7%	498	6,866	7.3%	0.26	0.73
	小型車	7,434			6,368			0.86	
Z	大型車	1,954	9,312	21.0%	555	6,988	7.9%	0.28	0.75
	小型車	7,358			6,433			0.87	

注)1:区間記号は、図 2-13-1 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～E、G、I～L、O、P、R、S～U、V 及び W 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 2-13-1 事業予定地周辺の交通実態調査結果

イ 交通事故の発生状況

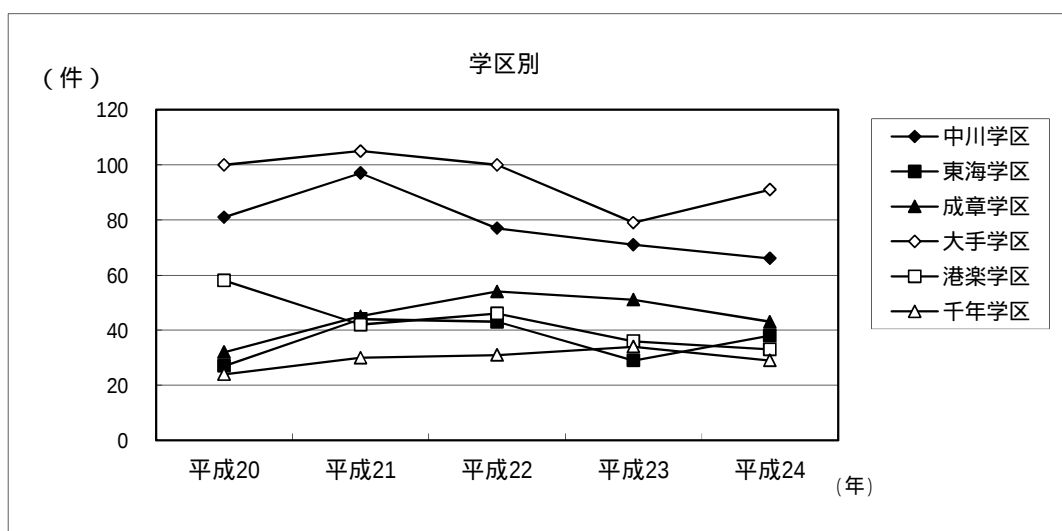
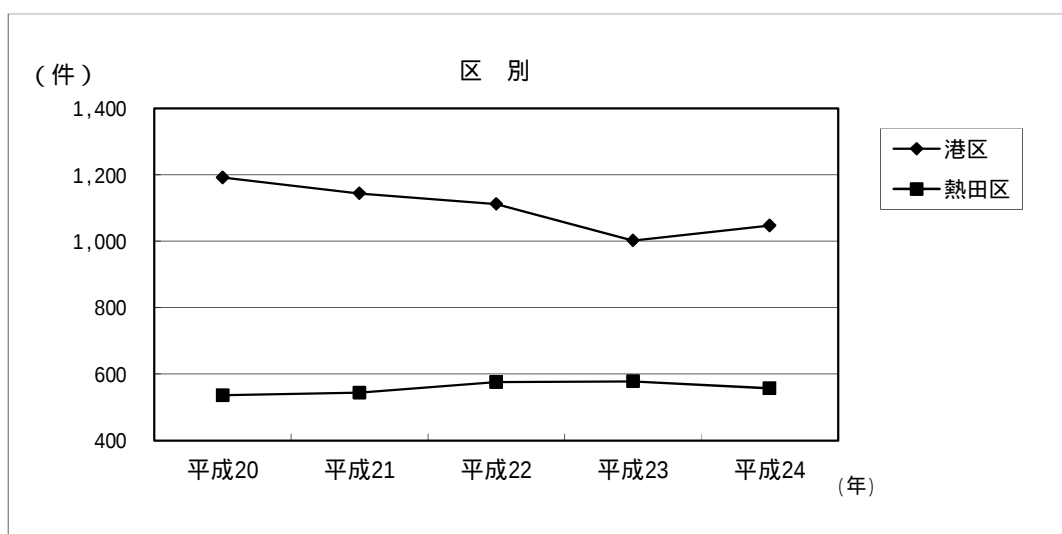
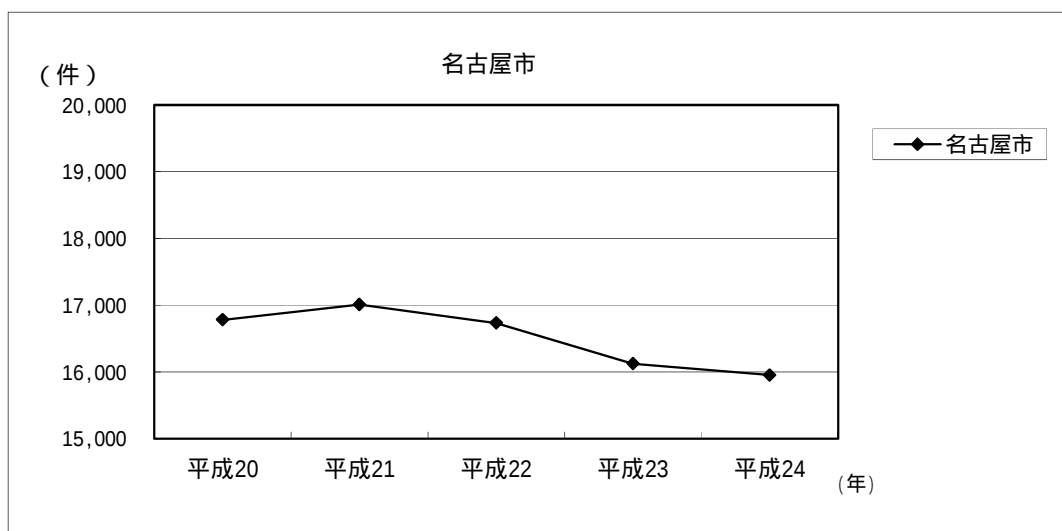
事業予定地周辺の路線別事故発生件数は図 2-13-2 に、名古屋市、港区、熱田区及び学区別の交通事故発生件数の推移は、図 2-13-3 に示すとおりである。

事業予定地周辺における路線別の事故発生件数（平成 24 年）は、一般国道 1 号が 1,436 件、一般国道 23 号が 727 件、主要市道名古屋環状線が 567 件、主要市道東海橋線が 239 件、主要市道江川線が 231 件となっている。

交通事故の発生件数は、名古屋市全体及び港区では、それぞれ減少傾向にあるものの、熱田区では大きな変動はみられない。学区別では、千年学区では大きな変動はみられない。中川学区及び港楽学区では、減少傾向にある。成章学区は平成 22 年から減少に転じている。東海学区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。大手学区では、平成 23 年まで減少傾向にあるものの、平成 24 年に増加に転じている。



図 2-13-2 路線別交通事故発生件数



注) 人身事故のみ

出典)「平成 20～24 年中 名古屋市内の交通事故」(名古屋市，平成 21～25 年)

図 2-13-3 交通事故発生件数の推移

(2) 現地調査

調査事項

ア 通学路の指定状況

イ 自動車、歩行者及び自転車交通量

ウ 交通安全施設、交通規制の状況

調査方法

調査方法は、表 2-13-2 に示すとおりである。なお、自動車交通量における車種分類は、表 2-13-3 に基づいた。

表 2-13-2 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、歩行者及び自転車交通量	各調査地点における方向別の自動車、歩行者及び自転車について、24 時間の交通量を 1 時間間隔で測定した。自動車は、表 2-13-3 に示す大型車類及び小型車類の 2 車種に分類した。
交通安全施設 交通規制の状況	市販の道路地図等により得た情報に加え、現地踏査による確認を行った。

表 2-13-3 自動車の車種分類

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。

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 2-13-5 及び図 2-13-8 参照)

自動車、歩行者及び自転車交通量の調査場所は、図 2-13-4 に示すとおりである。

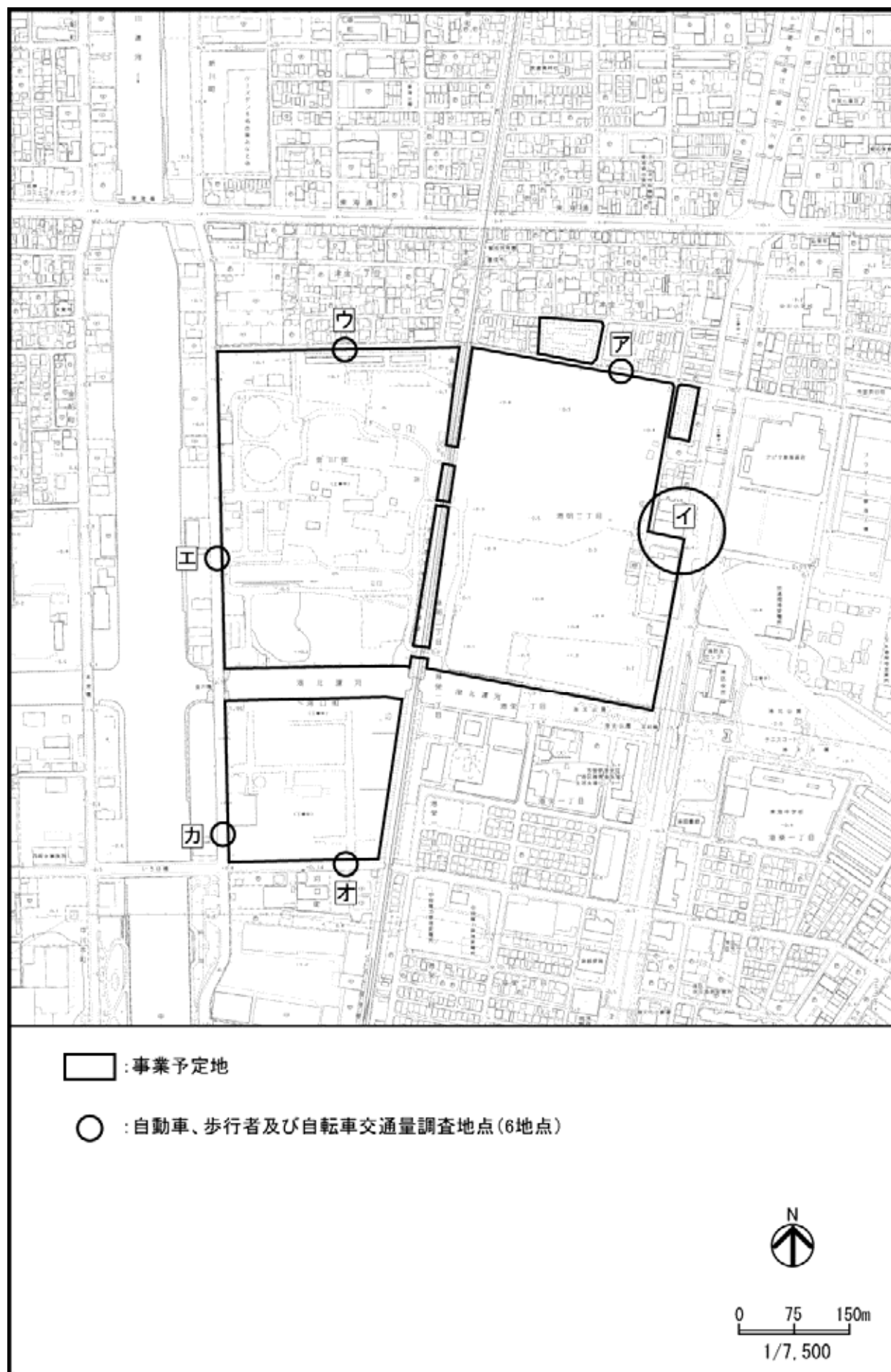


図 2-13-4 自動車、歩行者及び自転車交通量調査場所

調査期間

調査期間は、表 2-13-4 に示すとおりである。

表 2-13-4 調査期間

調 査 事 項		調 査 時 期	
通学路の指定状況		平成 25 年 7 月 16、19 日（聞き取り実施日）	
自動車、歩行者及び自転車交通量	平日	平成 25 年 7 月 2 日（火）	6 時から翌日 6 時のまで 24 時間
	休日	平成 25 年 6 月 30 日（日）	
交通安全施設、交通規制の状況		平成 25 年 7 月 11～13 日	

調査結果

ア 通学路の指定状況

事業予定地周辺には、平成 25 年度において、小学校 6 校、中学校 5 校の通学路が指定されており、この状況は図 2-13-5 に示すとおりである。

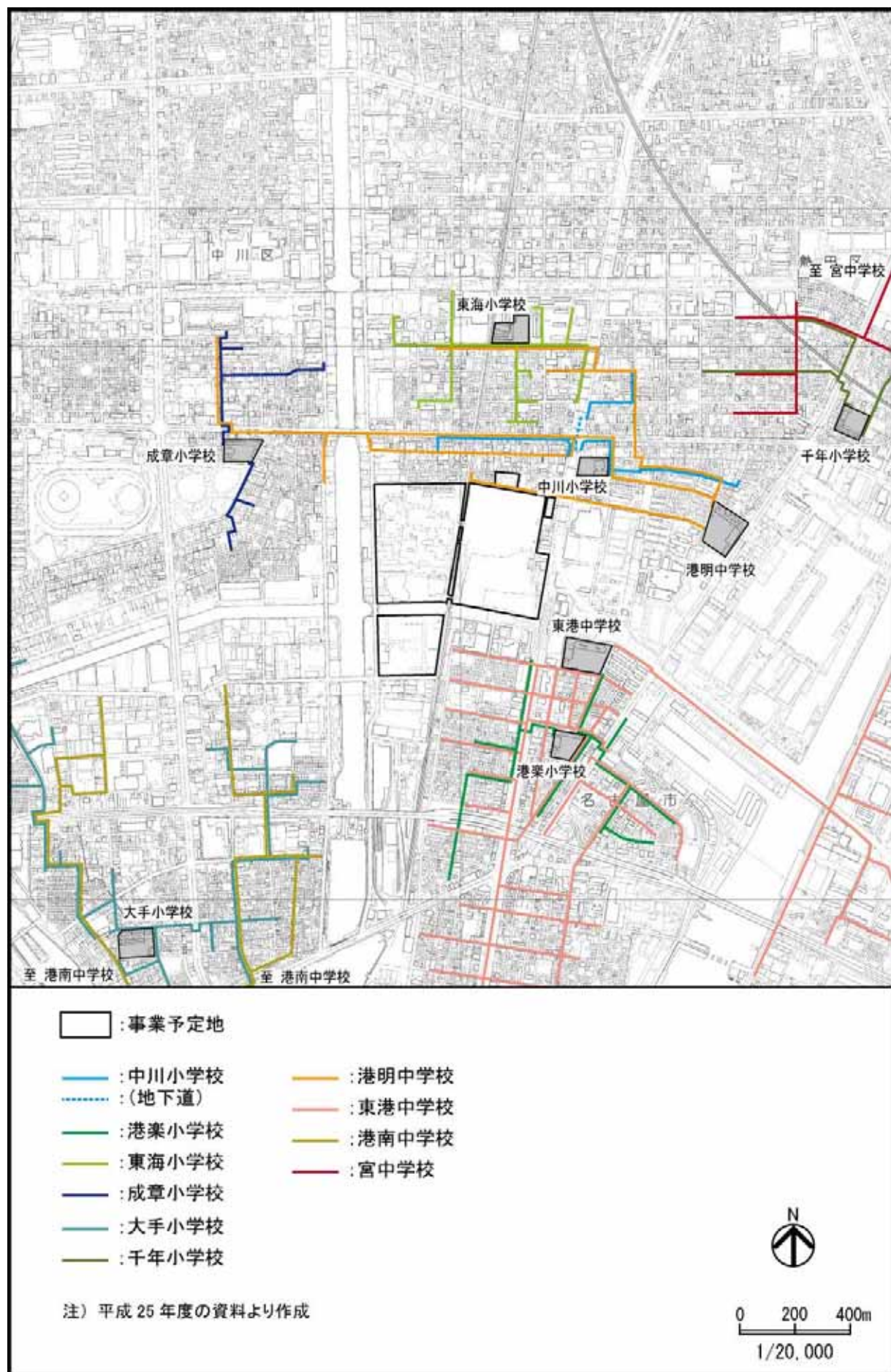


図 2-13-5 通学路の指定状況

イ 自動車、歩行者及び自転車交通量

事業予定地周辺の主な区間における自動車の区間断面交通量は、表 2-13-5 及び図 2-13-6 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 - 2 (資料編 p.761) 及び資料 1 3 - 4 (資料編 p.768) 参照)

表 2-13-5 自動車交通量調査結果

単位：台/日

区間 記号	車種 区分	平 日 (平成25年7月2日(火))			休 日 (平成25年6月30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
ア	大型車類	18	424	4.2%	5	384	1.3%	0.28	0.91
	小型車類	406			379			0.93	
イ-1	大型車類	20	338	5.9%	2	277	0.7%	0.10	0.82
	小型車類	318			275			0.86	
イ-2	大型車類	2,224	17,033	13.1%	1,171	17,503	6.7%	0.53	1.03
	小型車類	14,809			16,332			1.10	
イ-3	大型車類	1,993	17,259	11.5%	1,030	17,378	5.9%	0.52	1.01
	小型車類	15,266			16,348			1.07	
ウ	大型車類	39	330	11.8%	7	263	2.7%	0.18	0.80
	小型車類	291			256			0.88	
エ	大型車類	2,050	9,656	21.2%	463	7,609	6.1%	0.23	0.79
	小型車類	7,606			7,146			0.94	
オ	大型車類	82	14,598	0.6%	25	10,796	0.2%	0.30	0.74
	小型車類	14,516			10,771			0.74	
カ	大型車類	2,007	9,530	21.1%	466	7,577	6.2%	0.23	0.80
	小型車類	7,523			7,111			0.95	

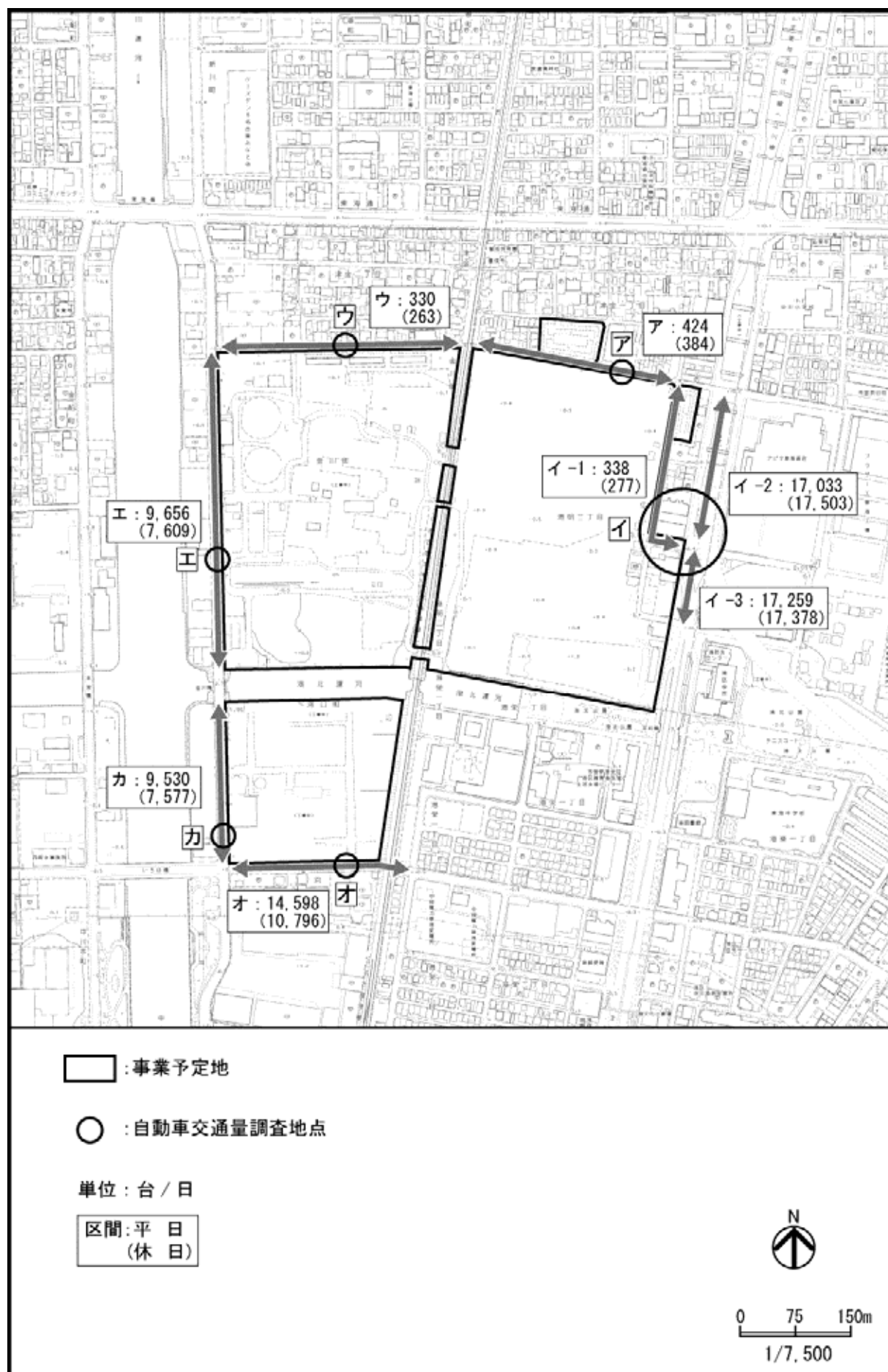


図 2-13-6 自動車の区間断面交通量

事業予定地周辺の主な区間における歩行者及び自転車の区間断面交通量の調査結果は、表 2-13-6 及び図 2-13-7 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 - 3 (資料編 p.767) 及び資料 1 3 - 5 (資料編 p.770) 参照)

表 2-13-6 歩行者及び自転車交通量調査結果

単位：人/日（歩行者）

台/日（自転車）

区間 記号	区 分	区間断面交通量		交通量比 (休日/平日)
		平 日 (平成 25 年 7 月 2 日(火))	休 日 (平成 25 年 6 月 30 日(日))	
ア	歩行者	197	196	0.99
	自転車	823	607	0.73
イ-1	歩行者	36	35	0.97
	自転車	194	119	0.61
イ-2	歩行者	379	415	1.09
	自転車	909	946	1.04
イ-3	歩行者	528	382	0.72
	自転車	1,144	802	0.70
イ-4	歩行者	410	296	0.72
	自転車	995	799	0.80
ウ	歩行者	87	40	0.46
	自転車	76	63	0.83
エ	歩行者	72	86	1.19
	自転車	473	318	0.67
オ	歩行者	542	287	0.53
	自転車	2,723	1,695	0.62
カ	歩行者	138	86	0.62
	自転車	478	324	0.68

注)1:区間記号は、図 2-13-7 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。

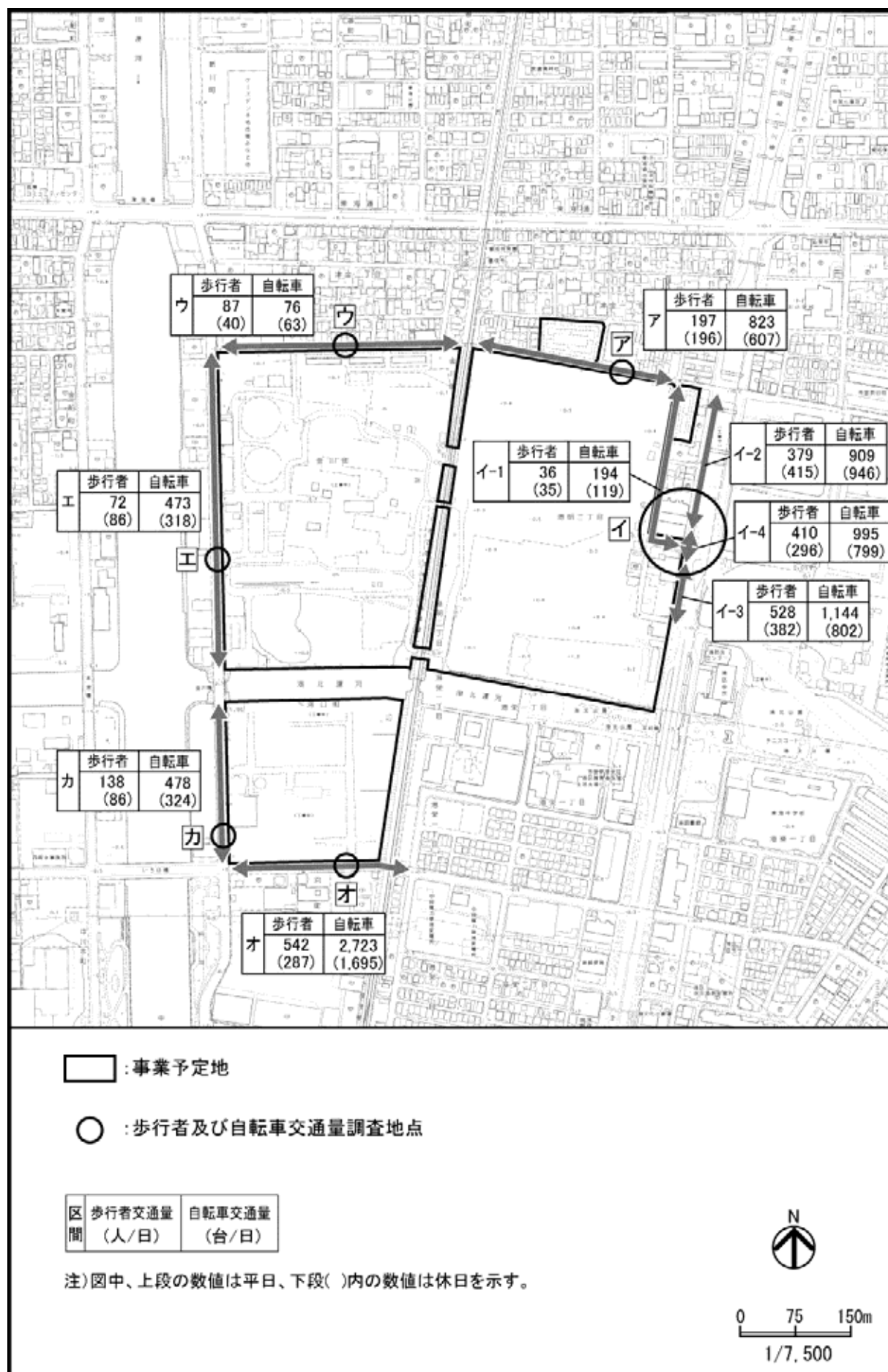


図 2-13-7 歩行者及び自転車の区間断面交通量

ウ 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 2-13-8 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 2-13-8(1) 交通安全施設等の状況 (広域)

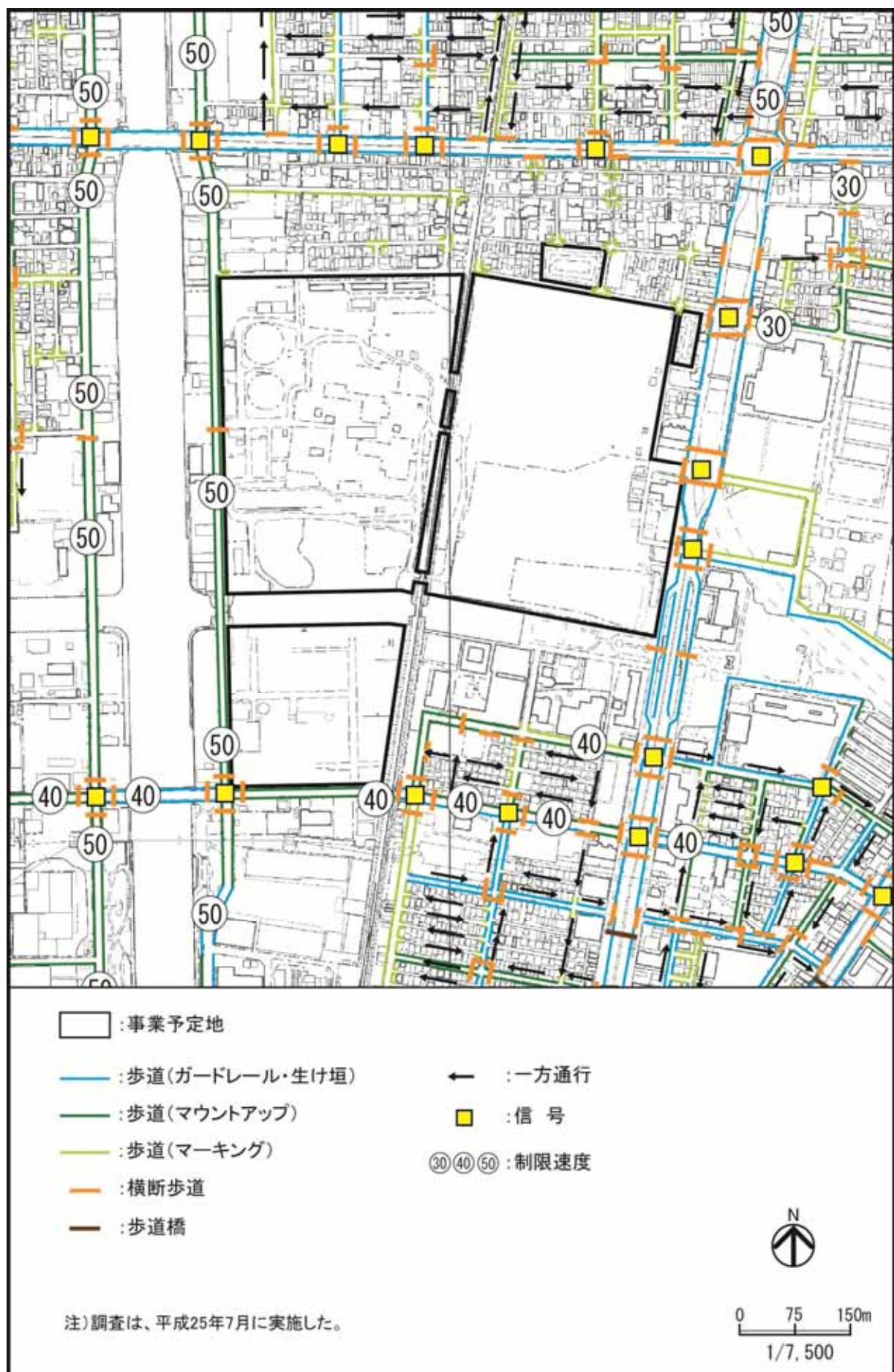


図 2-13-8(2) 交通安全施設等の状況(周辺)

(3) まとめ

交通実態調査結果によると、平日では区間 V（主要市道東海橋線）が約 30,000 台/15 時間、休日では区間 H（主要市道名古屋環状線）が約 27,000 台/15 時間と最も多くなっている。大型車混入率は、平日が約 2～35%、休日が約 1～12%である。

事業予定地周辺における自動車区間断面交通量調査結果によると、平日では区間イ-3（主要市道江川線）が約 17,000 台/日、休日では区間イ-2（主要市道江川線）が約 18,000 台/日と最も多くなっていた。大型車混入率は、平日が約 1～21%、休日が約 0～7%であった。

また、事業予定地周辺における歩行者区間断面交通量調査結果によると、平日では区間オ（C 区域南側）が約 500 人/日と最も多く、休日では区間イ-2（主要市道江川線沿い）が約 400 人/日と最も多かった。自転車区間断面交通量調査結果によると、平日及び休日ともに区間オ（C 区域南側）がそれぞれ約 2,700 台/日並びに約 1,700 台/日と最も多かった。

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歩車道分離がなされていた。

13-1-3 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として、1 期工事における C 区域のピーク時期については 10 ヶ月目、A 及び B 区域のピーク時期については工事着工後 17 ヶ月目、2 期工事における B 区域のピーク時期については 80 ヶ月目とした。（資料 1 - 3（資料編 p.52）参照）

表 2-13-7 予測対象時期

工 事	区域・時期	工 事 期 間
1 期工事	C 区域のピーク時期	工事着工後 10 ヶ月目
	A 及び B 区域のピーク時期	工事着工後 17 ヶ月目
2 期工事	B 区域のピーク時期	工事着工後 80 ヶ月目

(3) 予測場所

事業予定地周辺の発生集中交通量

事業予定地周辺の発生集中交通量の予測場所は、工事関係車両が走行する事業予定地周辺道路として、1期工事におけるC区域のピーク時期については27区間、A及びB区域のピーク時期については25区間、2期工事におけるB区域ピーク時期については22区間において予測を行った。(後掲図2-13-10参照)

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歩行者及び自転車との交錯の予測場所は、工事関係車両の出入口として、1期工事におけるC区域のピーク時期については8箇所、A及びB区域のピーク時期については6箇所、2期工事におけるピーク時期については1箇所において予測を行った。(後掲図2-13-11参照)

(4) 予測方法

予測手法

工事計画に基づき、以下の手順で予測を行った。

ア 事業予定地周辺の発生集中交通量

事業予定地周辺道路における工事関係車両の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。

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、12時間(7～19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。

予測条件

ア 背景交通量

(ア) 1期工事

予測対象時期である工事着工後10ヶ月目及び17ヶ月目における自動車の背景交通量は、以下に示す検討を加えた結果、交通実態調査結果と、事業予定地北側は現地調査により得られた交通量を現況交通量として用いることとした。

- ・事業予定地周辺の主要道路の交通量(道路交通センサスによる)は、平成9年度以降大きな変動はなく、概ね横ばい傾向が認められること。(資料3-13(資料編p.131)参照)
- ・交通量実態調査の時点では都市高速が開通していなかった港明出入口の開通の影響(資料3-22(資料編p.197)参照)

自動車の背景交通量は、表 2-13-8 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、1 期工事中は現地調査により得られた交通量とした。

表 2-13-8 自動車の背景交通量（1 期工事）

単位：台/12 時間

区間記号		背景交通量（平日）	背景交通量（休日）
B		10,648	8,869
C		15,113	14,675
D		25,947	21,361
E		25,103	19,743
F		24,006	18,223
G		20,316	15,066
H		23,606	23,549
I		7,459	5,520
J		15,404	15,649
K	K-1	6,957	5,282
	K-2	6,957	5,282
	K-3	6,957	5,282
L		17,633	17,009
M		15,877	15,643
N		16,001	15,136
O		8,018	9,190
P		8,370	7,814
Q	Q-1	9,422	8,206
	Q-2	9,950	8,727
S		20,438	20,276
T		3,732	2,248
U		13,420	12,529
V		27,863	21,151
W		10,613	9,609
AB	AB-1	324	302
	AB-2	324	302
	AB-3	324	302

注）区間記号は、図 2-13-10 の区間位置を示す。

(1) 2 期工事

予測対象時期である工事着工後 80 ヶ月目における自動車の背景交通量は、以下に示す検討を加えた結果、交通実態調査結果と、事業予定地北側は現地調査により得られた交通量を現況交通量とし、これに A 及び C 区域供用に伴う新施設等関連車両、歩行者及び自転車交通量を加算したものをを用いることとした。

- ・事業予定地周辺の主要道路の交通量（道路交通センサスによる）は、平成 9 年度以降大きな変動はなく、概ね横ばい傾向が認められること。（資料 3 - 1 3（資料編 p.131）参照）
- ・A 及び C 区域が供用されていること。（A 及び C 区域における新施設等関連車両の走行ルート、台数等は、資料 1 - 1（資料編 p.1 参照）表 2-13-9～11）
- ・交通量実態調査の時点では都市高速が開通していなかった港明出入口の開通の影響（資料 3 - 2 2（資料編 p.197）参照）

自動車の背景交通量は、表 2-13-9 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 2-13-9(1) 自動車の背景交通量（２期工事）[平日]

単位：台/12 時間

区間 記号	現況交通量	A 区域供用 新施設等関連車両	C 区域供用 新施設等関連車両	背景交通量
B	10,648	472	444	11,564
C	15,113	2,284	8	17,405
D	25,947	546	72	26,565
E	25,103	546	72	25,721
F	24,006	1,830	218	26,054
G	20,316	1,364	218	21,898
I	7,459	1,673	734	9,866
J	15,404	3,076	8	18,488
K	K-1	6,957	734	9,364
	K-2	6,957	746	8,486
	K-3	6,957	380	8,120
	K-4	6,957	0	7,740
L	17,633	2,846	8	20,487
M	15,877	1,465	8	17,350
N	16,001	2,660	4	18,665
O	8,018	198	48	8,264
P	8,370	776	98	9,244
S	20,438	8	48	20,494
T	3,732	244	40	4,016
U	13,420	1,748	114	15,282
V	27,863	630	72	28,565
W	10,613	924	98	11,635

注) 区間記号は、後掲図 2-13-10 の区間位置を示す。

表 2-13-9(2) 自動車の背景交通量（２期工事）[休日]

単位：台/12 時間

区間 記号	現況交通量	A 区域供用 新施設等関連車両	C 区域供用 新施設等関連車両	背景交通量
B	8,869	1,258	368	10,495
C	14,675	5,914	10	20,599
D	21,361	1,288	60	22,709
E	19,743	1,288	60	21,091
F	18,223	4,707	182	23,112
G	15,066	3,405	182	18,653
I	5,520	4,451	610	10,581
J	15,649	7,641	10	23,300
K	K-1	5,282	610	10,343
	K-2	5,282	624	7,963
	K-3	5,282	318	7,957
	K-4	5,282	0	7,339
L	17,009	7,199	10	24,218
M	15,643	3,197	9	18,849
N	15,136	6,079	4	21,219
O	9,190	520	40	9,750
P	7,814	2,051	82	9,947
S	20,276	12	40	20,328
T	2,248	620	34	2,902
U	12,529	3,834	96	16,459
V	21,151	1,514	60	22,725
W	9,609	2,445	82	12,136

注) 区間記号は、後掲図 2-13-10 の区間位置を示す。

イ 工事関係車両の交通量

工事関係車両は、資材等の運搬を行う大型車類（ダンプ車両、生コン車両等）及び小型車類（乗用車）に区別し、以下に示すとおり、予測時期毎に工事関係車両の交通量を設定した。

(ア) 1期工事

【C区域のピーク時期：工事着工後10ヶ月目】

工事計画より、工事関係車両台数は489台/12時間、発生集中交通量としては978台TE^注）/12時間となる。（前掲図1-2-17（p.42）参照）

工事関係車両の走行は、短時間に工事関係車両が集中しないように、適切な配車計画を立てることにより、表2-13-10に示すとおりに設定した。

表 2-13-10 工事関係車両の交通量（1期工事のC区域ピーク時期）

区 分		大型車類	小型車類	合 計
		8～17時 (12～13時を除く)	7～8時 17～19時	
C区域	日交通量（台/12時間）	387	43	430
	ピーク時間交通量（台/時）	48	0	48
A区域	日交通量（台/12時間）	378	60	438
	ピーク時間交通量（台/時）	47	0	47
B区域	日交通量（台/12時間）	48	64	112
	ピーク時間交通量（台/時）	0	32	32

注）TEとは、トリップエンド（発生集中交通量）をいう。

【A及びB区域のピーク時期：工事着工後 17 ヶ月目】

工事計画より、工事関係車両台数は 935 台/12 時間、発生集中交通量としては 1,870 台 TE/12 時間となる。（前掲図 1-2-17（p.42）参照）

工事関係車両の走行は、短時間に工事関係車両が集中しないように、適切な配車計画を立てることにより、表 2-13-11 に示すとおりに設定した。

表 2-13-11 工事関係車両の交通量（1 期工事の A 及び B 区域ピーク時期）

区 分		大型車類	小型車類	合 計
		8～17 時 (12～13 時を除く)	7～8 時 17～19 時	
A 区域	日交通量（台/12 時間）	1,710	126	1,836
	ピーク時間交通量（台/時）	214	0	214
B 区域	日交通量（台/12 時間）	32	2	34
	ピーク時間交通量（台/時）	4	0	4

(ア) 2 期工事

【B 区域のピーク時期：工事着工後 80 ヶ月目】

工事計画より、工事関係車両台数は 475 台/12 時間、発生集中交通量としては 950 台 TE/12 時間となる。（前掲図 1-2-17（p.43）参照）

工事関係車両の走行は、短時間に工事関係車両が集中しないように、適切な配車計画を立てることにより、表 2-13-12 に示すとおりに設定した

表 2-13-12 工事関係車両の交通量（2 期工事の B 区域ピーク時期）

区 分		大型車類	小型車類	合 計
		8～17 時 (12～13 時を除く)	7～8 時 17～19 時	
B 区域	日交通量（台/12 時間）	850	100	950
	ピーク時間交通量（台/時）	106	0	106

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 2-13-9 に示すとおり設定した。

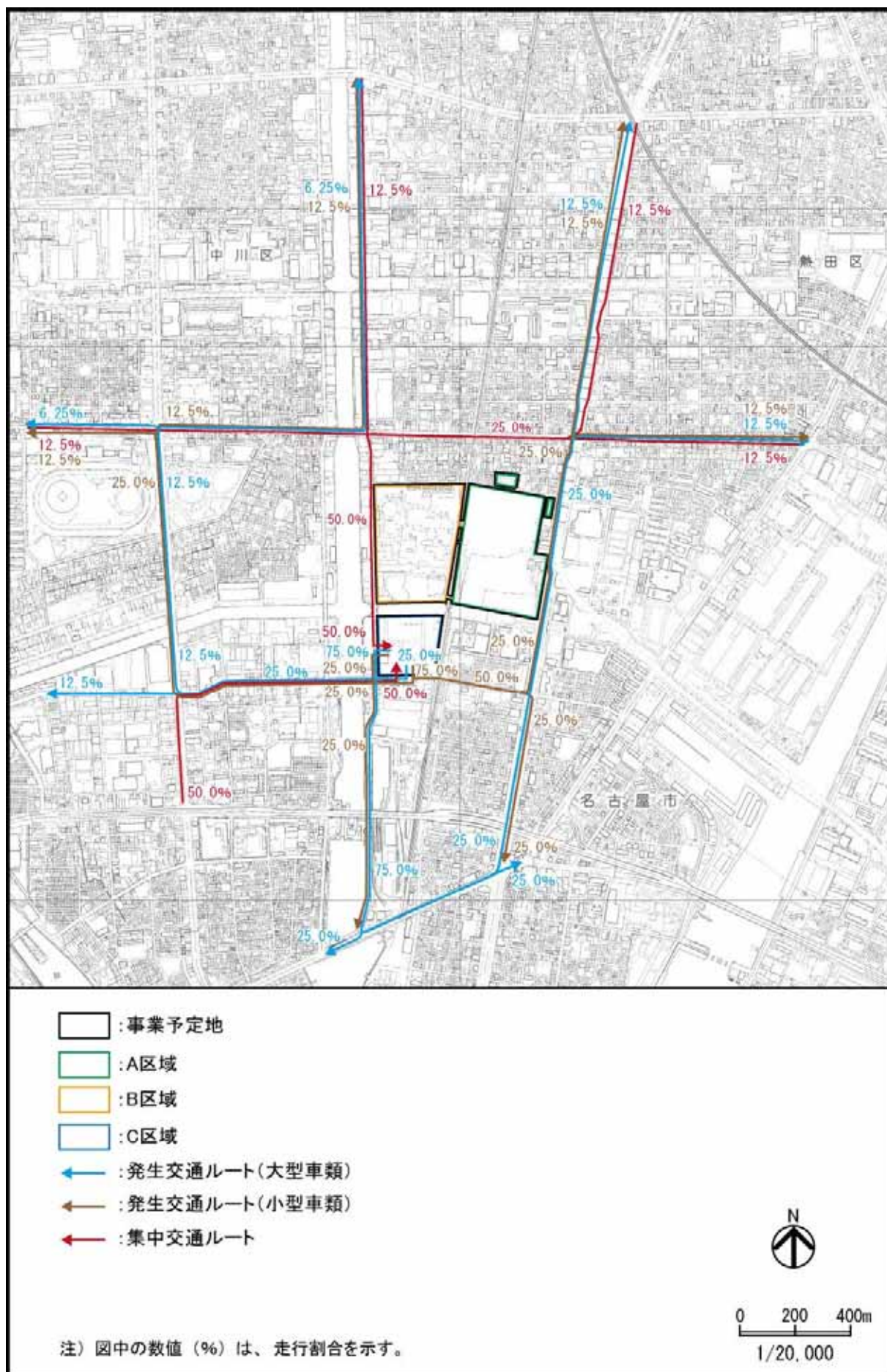


図 2-13-9(1) 工事関係車両の走行ルート及び走行割合
 (C区域: C区域のピーク時期、工事着工後 10 ヶ月目) [1 期工事]

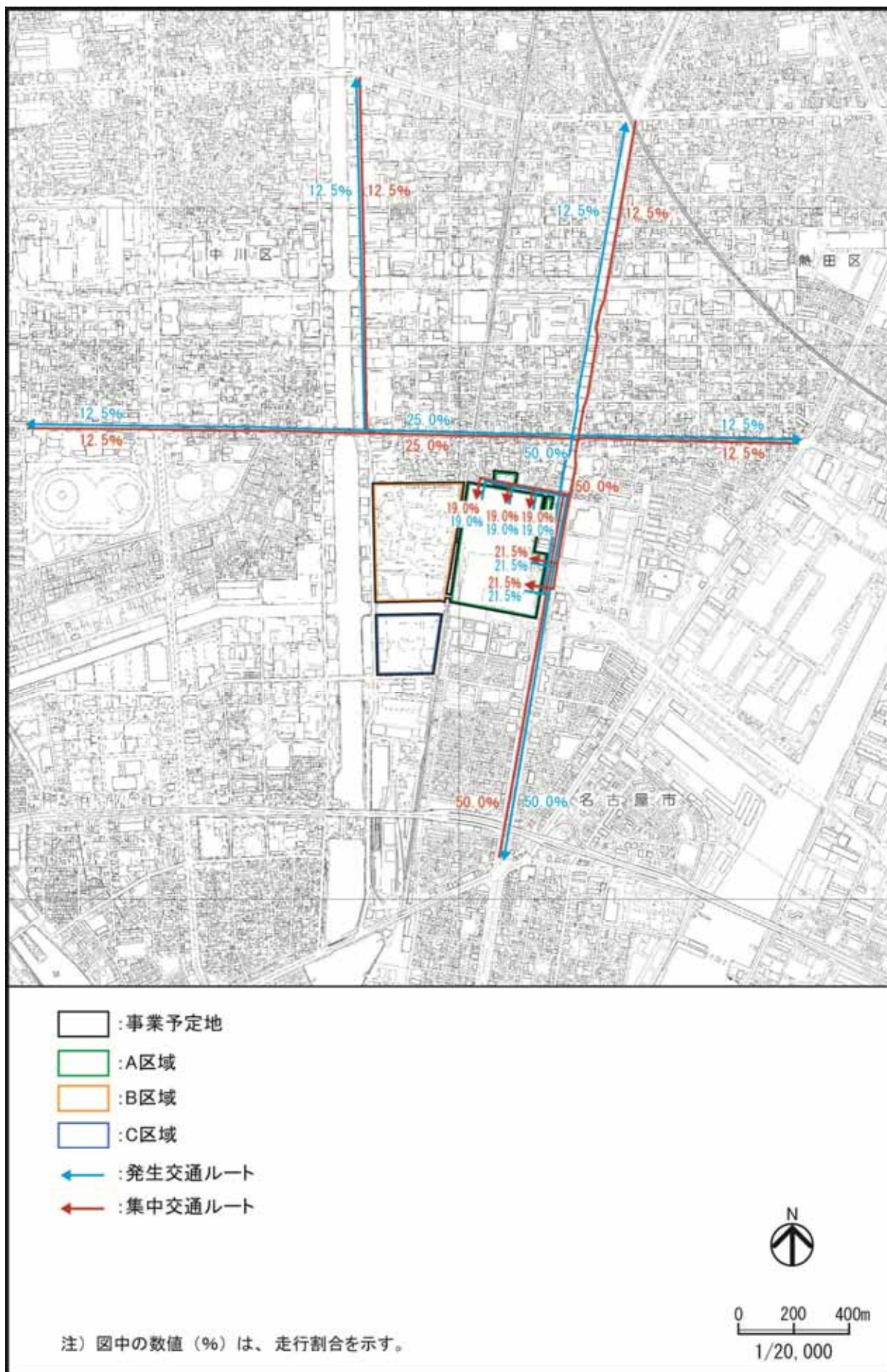


図 2-13-9(2) 工事関係車両の走行ルート及び走行割合
(A区域：C区域のピーク時期、工事着工後10ヶ月目) [1期工事]

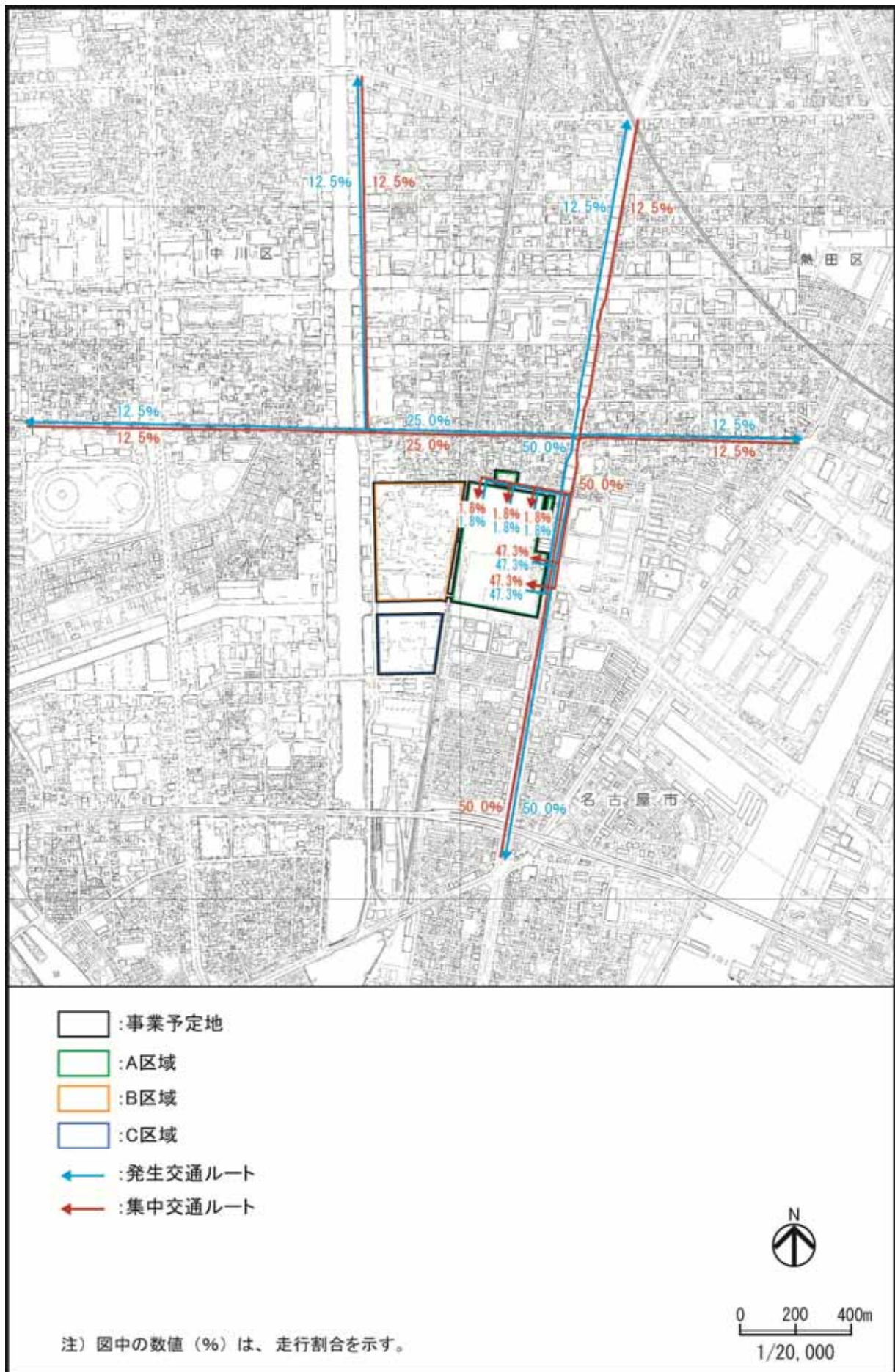


図 2-13-9(3) 工事関係車両の走行ルート及び走行割合
 (A区域: A及びB区域のピーク時期、工事着工後 17 ヶ月目) [1期工事]

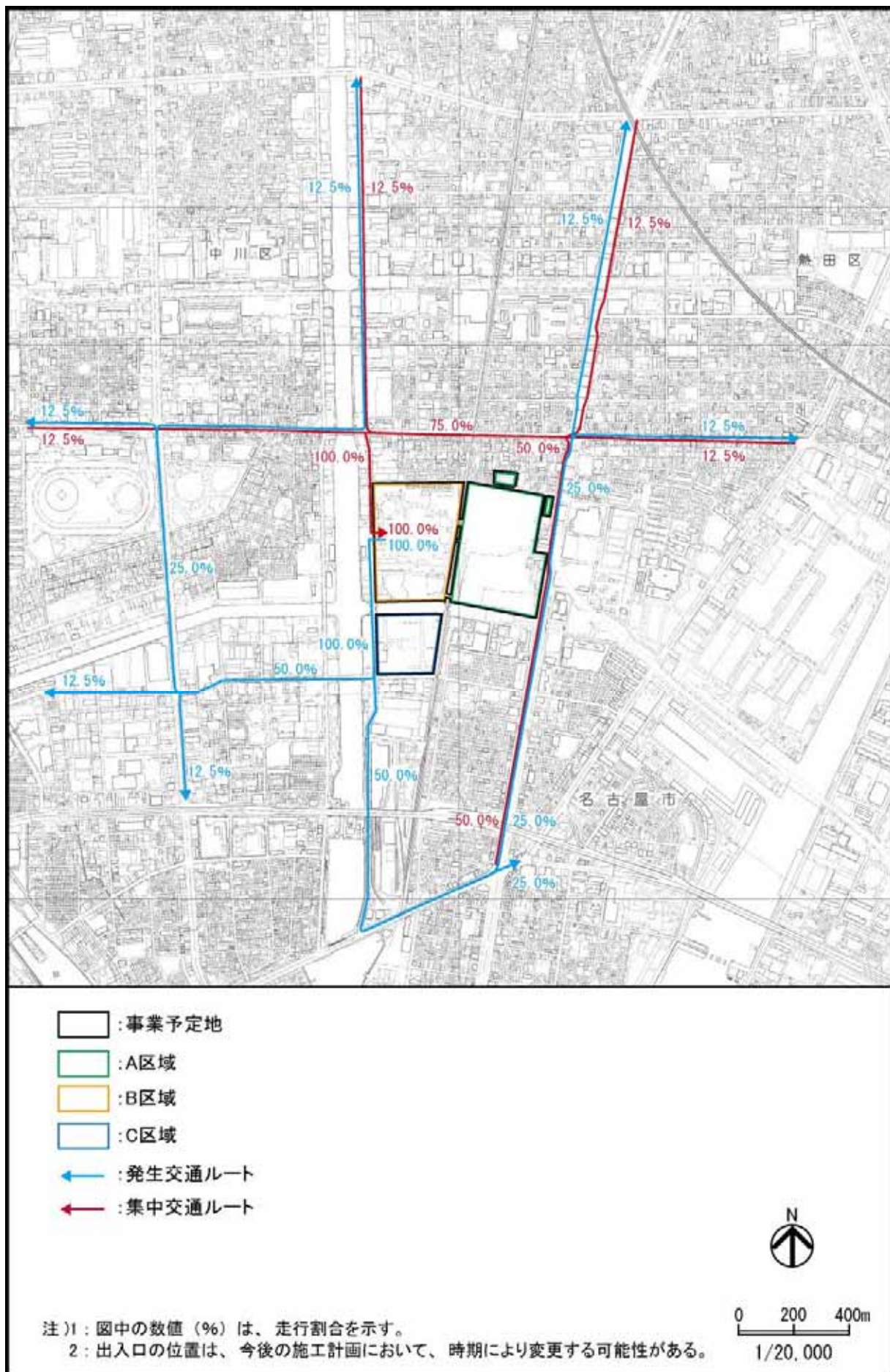


図 2-13-9(4) 工事関係車両の走行ルート及び走行割合
 (B区域: A及びB区域のピーク時期、工事着工後17ヶ月目)[1期工事]

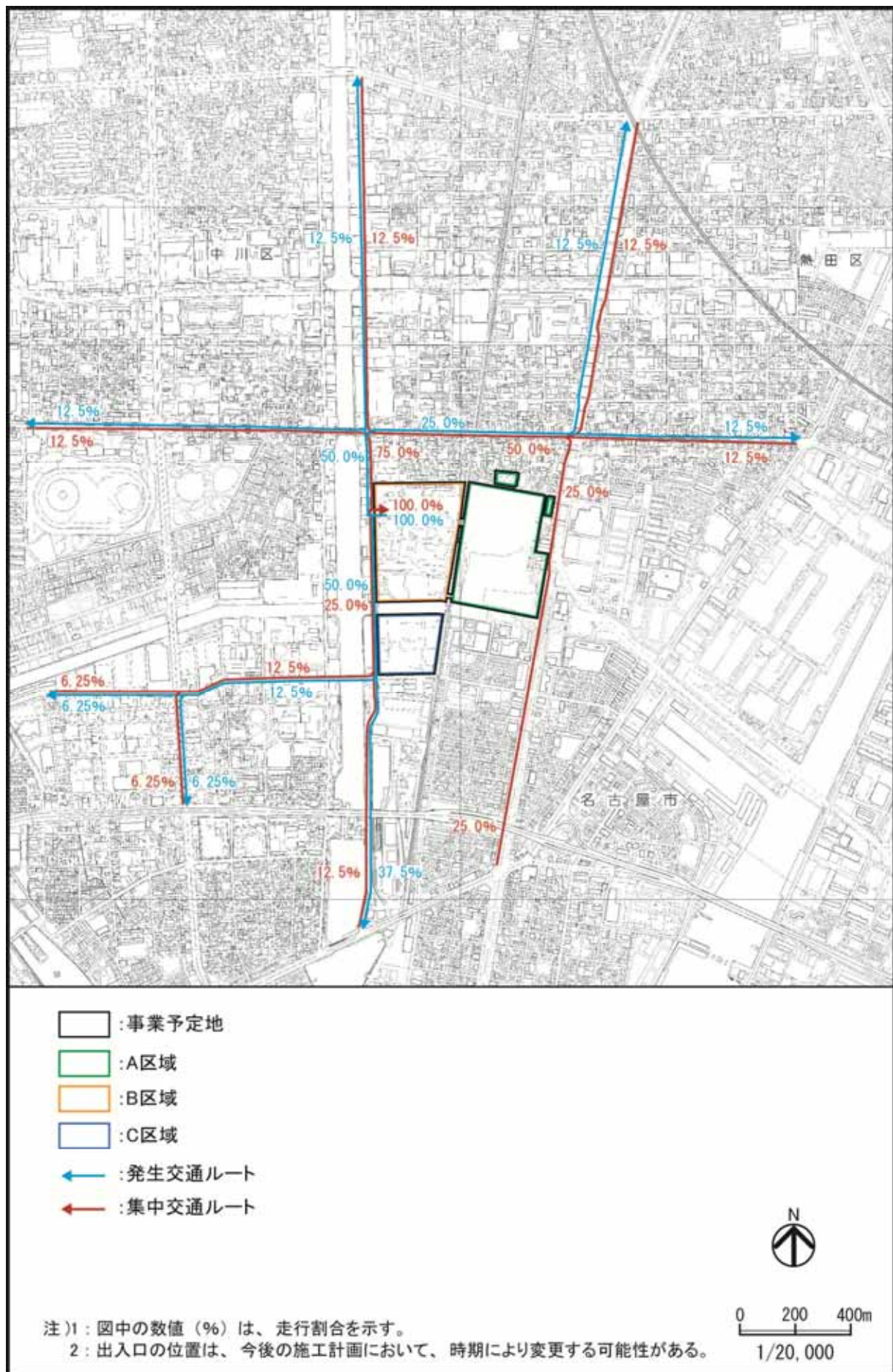


図 2-13-9(5) 工事関係車両の走行ルート及び走行割合
 (B 区域 : B 区域のピーク時期、工事着工後 80 ヶ月目) [2 期工事]

(5) 予測結果

事業予定地周辺の発生集中交通量

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 2-13-13 及び図 2-13-10 に示すとおりである。

表 2-13-13(1) 区間別の自動車交通量及び増加率（1 期工事）[平日]

【C 区域のピーク時期：工事着工後 10 ヶ月目】

単位：台/12 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(%)
B		10,648	112	1.1
C		15,113	124	0.8
D		25,947	112	0.4
E		25,103	112	0.5
F		24,006	200	0.8
G		20,316	124	0.6
H		23,606	48	0.2
I		7,459	153	2.1
J		15,404	320	2.1
K	K-1	6,957	153	2.2
	K-2	6,957	153	2.2
	K-3	6,957	211	3.0
L		17,633	320	1.8
M		15,877	320	2.0
N		16,001	320	2.0
O		8,018	31	0.4
P		8,370	183	2.2
Q	Q-1	9,422	155	1.7
	Q-2	9,950	22	0.2
S		20,438	104	0.5
T		3,732	183	4.9
U		13,420	320	2.4
V		27,863	112	0.4
W		10,613	183	1.7
AB	AB-1	324	84	25.9
	AB-2	324	166	51.2
	AB-3	324	250	77.2

注) 区間記号は、図 2-13-10(1)の区間位置を示す。

表 2-13-12(2) 区間別の自動車交通量及び増加率（1期工事）[休日]

【C区域のピーク時期：工事着工後10ヶ月目】

単位：台/12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(%)
B		8,869	112	1.3
C		14,675	124	0.8
D		21,361	112	0.5
E		19,743	112	0.6
F		18,223	200	1.1
G		15,066	124	0.8
H		23,549	48	0.2
I		5,520	153	2.8
J		15,649	320	2.0
K	K-1	5,282	153	2.9
	K-2	5,282	153	2.9
	K-3	5,282	211	4.0
L		17,009	320	1.9
M		15,643	320	2.1
N		15,136	320	2.1
O		9,190	31	0.3
P		7,814	183	2.3
Q	Q-1	8,206	155	1.9
	Q-2	8,727	22	0.3
S		20,276	104	0.5
T		2,248	183	8.1
U		12,529	320	2.6
V		21,151	112	0.5
W		9,609	183	1.9
AB	AB-1	302	84	27.8
	AB-2	302	166	55.0
	AB-3	302	250	82.8

注) 区間記号は、図 2-13-10(2)の区間位置を示す。

表 2-13-12(3) 区間別の自動車交通量及び増加率（1期工事）[平日]

【A及びB区域のピーク時期：工事着工後17ヶ月目】

単位：台/12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(%)
B		10,648	234	2.2
C		15,113	234	1.6
D		25,947	234	0.9
E		25,103	234	0.9
F		24,006	473	2.0
G		20,316	234	1.2
H		23,606	4	0.0
I		7,459	17	0.2
J		15,404	933	6.1
K	K-1	6,957	17	0.2
	K-2	6,957	17	0.2
	K-3	6,957	17	0.2
L		17,633	933	5.3
M		15,877	933	5.9
N		16,001	933	5.8
O		8,018	2	0.0
P		8,370	9	0.1
S		20,438	2	0.0
T		3,732	9	0.2
U		13,420	933	7.0
V		27,863	234	0.8
W		10,613	9	0.1
AB	AB-1	324	32	9.9
	AB-2	324	66	20.4
	AB-3	324	98	30.2

注) 区間記号は、図 2-13-10(3)の区間位置を示す。

表 2-13-12(4) 区間別の自動車交通量及び増加率（1期工事）[休日]

【A及びB区域のピーク時期：工事着工後17ヶ月目】

単位：台/12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(%)
B		8,869	234	2.6
C		14,675	234	1.6
D		21,361	234	1.1
E		19,743	234	1.2
F		18,223	473	2.6
G		15,066	234	1.6
H		23,549	4	0.0
I		5,520	17	0.3
J		15,649	933	6.0
K	K-1	5,282	17	0.3
	K-2	5,282	17	0.3
	K-3	5,282	17	0.3
L		17,009	933	5.5
M		15,643	933	6.0
N		15,136	933	6.2
O		9,190	2	0.0
P		7,814	9	0.1
S		20,276	2	0.0
T		2,248	9	0.4
U		12,529	933	7.5
V		21,151	234	1.1
W		9,609	9	0.1
AB	AB-1	302	32	10.6
	AB-2	302	66	21.9
	AB-3	302	98	32.5

注) 区間記号は、図 2-13-10(4)の区間位置を示す。

表 2-13-12(5) 区間別の自動車交通量及び増加率（２期工事）[平日]

【Ｂ区域のピーク時期：工事着工後 80 ヶ月目】

単位：台/12 時間

区間記号		将来交通量 (1 期工事完了後)	工事関係車両 (増加交通量)	増加率（％）
B		11,564	118	1.0
C		17,405	118	0.7
D		26,565	118	0.4
E		25,721	118	0.5
F		26,054	357	1.4
G		21,898	118	0.5
I		9,866	595	6.0
J		18,488	119	0.6
K	K-1	9,364	595	6.4
	K-2	8,486	357	4.2
	K-3	8,120	357	4.4
	K-4	7,740	357	4.6
L		20,487	119	0.6
M		17,350	119	0.7
N		18,665	119	0.6
O		8,264	60	0.7
P		9,244	118	1.3
S		20,494	60	0.3
T		4,016	237	5.9
U		15,282	119	0.8
V		28,565	118	0.4
W		11,635	118	1.0

注)1:区間記号は、図 2-13-10(5)の区間位置を示す。

2:12 時間とは、7～19 時を示す。

表 2-13-12(6) 区間別の自動車交通量及び増加率（２期工事）[休日]

【Ｂ区域のピーク時期：工事着工後 80 ヶ月目】

単位：台/12 時間

区間記号		将来交通量 (1 期工事完了後)	工事関係車両 (増加交通量)	増加率（％）
B		10,495	118	1.1
C		20,599	118	0.6
D		22,709	118	0.5
E		21,091	118	0.6
F		23,112	357	1.5
G		18,653	118	0.6
I		10,581	595	5.6
J		23,300	119	0.5
K	K-1	10,343	595	5.8
	K-2	7,963	357	4.5
	K-3	7,657	357	4.7
	K-4	7,339	357	4.9
L		24,218	119	0.5
M		18,849	119	0.6
N		21,219	119	0.6
O		9,750	60	0.6
P		9,947	118	1.2
S		20,328	60	0.3
T		2,902	237	8.2
U		16,459	119	0.7
V		22,725	118	0.5
W		12,136	118	1.0

注)1:区間記号は、図 2-13-10(6)の区間位置を示す。

2:12 時間とは、7～19 時を示す。

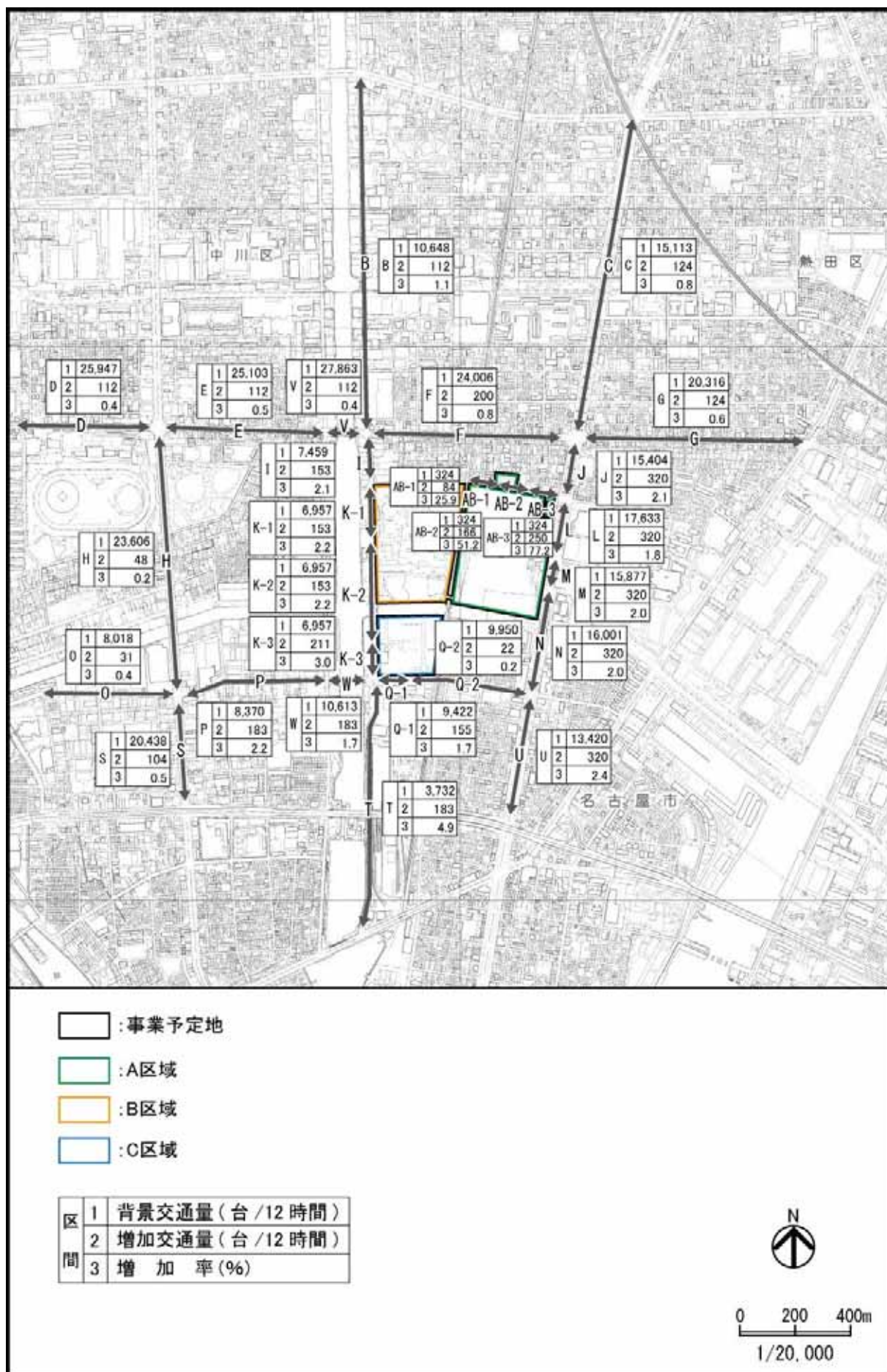


図 2-13-10(1) 工事中増加交通量及び増加率
(1期工事：C区域ピーク時期：工事着工後10ヶ月目)[平日]

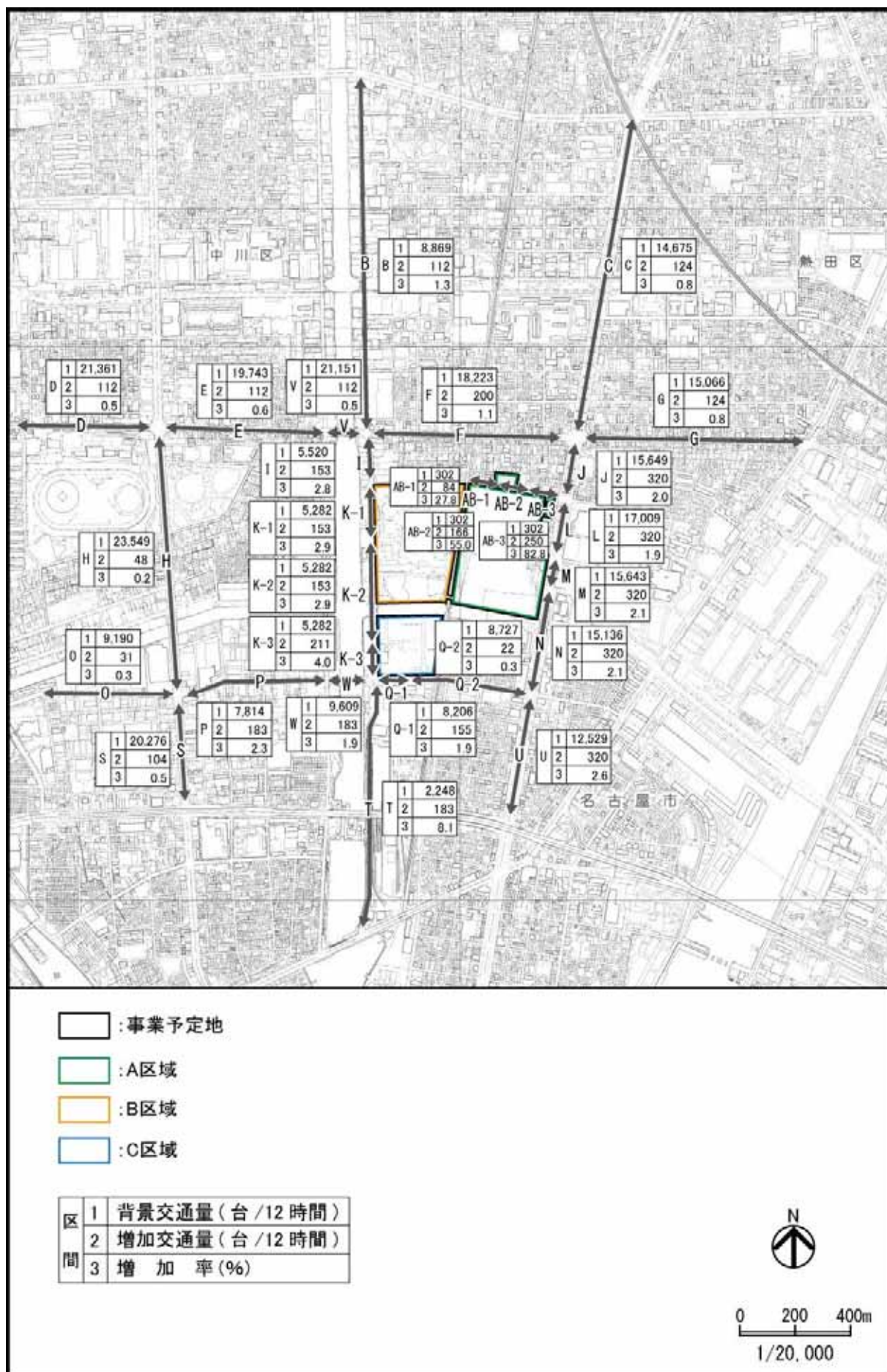


図 2-13-10(2) 工事中増加交通量及び増加率
(1期工事：C区域ピーク時期：工事着工後10ヶ月目)[休日]

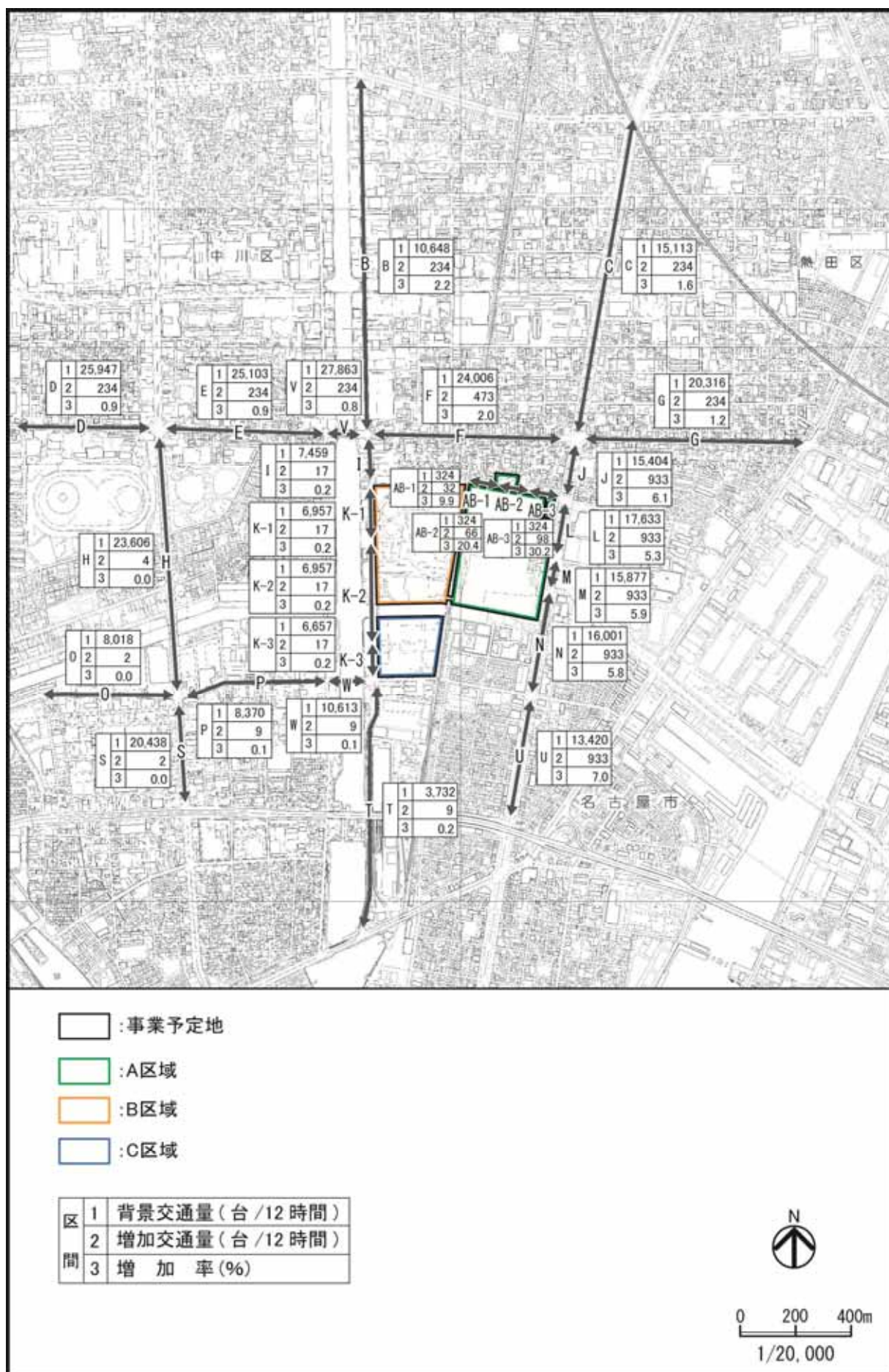


図 2-13-10(3) 工事中増加交通量及び増加率
(1 期工事 : A 及び B 区域ピーク時期 : 工事着工後 17 ヶ月目) [平日]

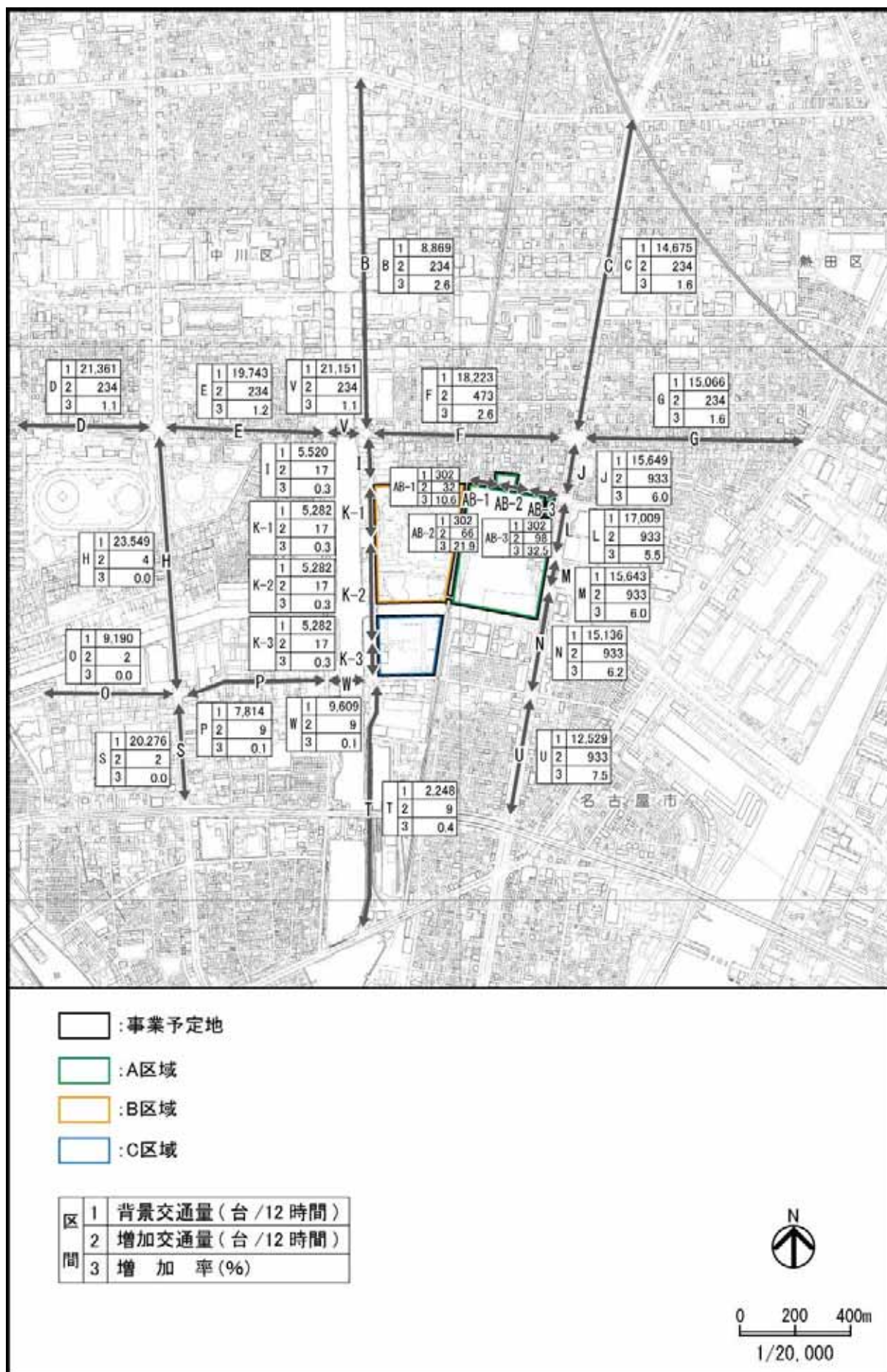


図 2-13-10(4) 工事中増加交通量及び増加率
(1 期工事 : A 及び B 区域ピーク時期 : 工事着工後 17 ヶ月目) [休日]

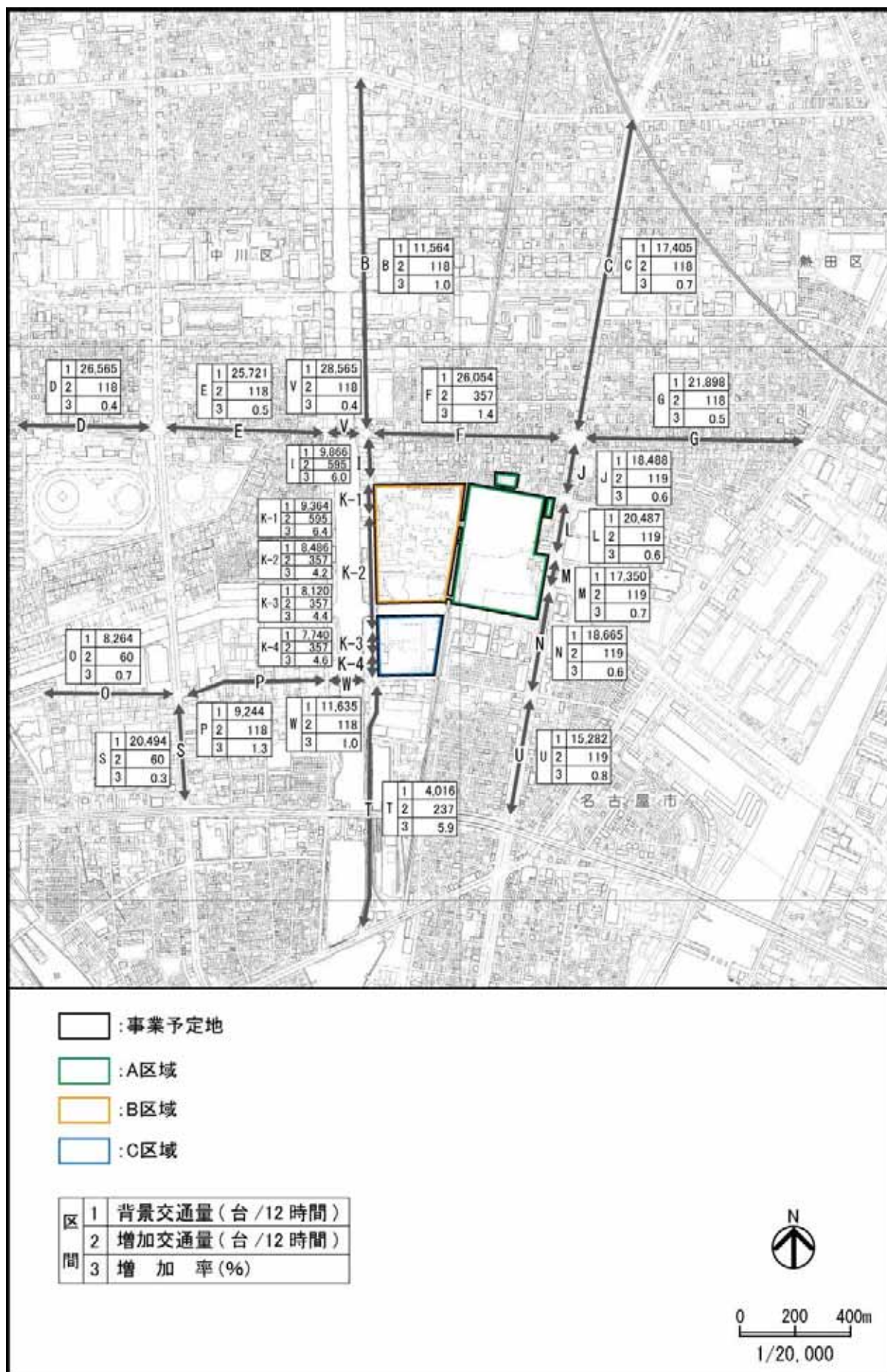


図 2-13-10(5) 工事中増加交通量及び増加率
(2期工事: B区域ピーク時期: 工事着工後80ヶ月目)[平日]

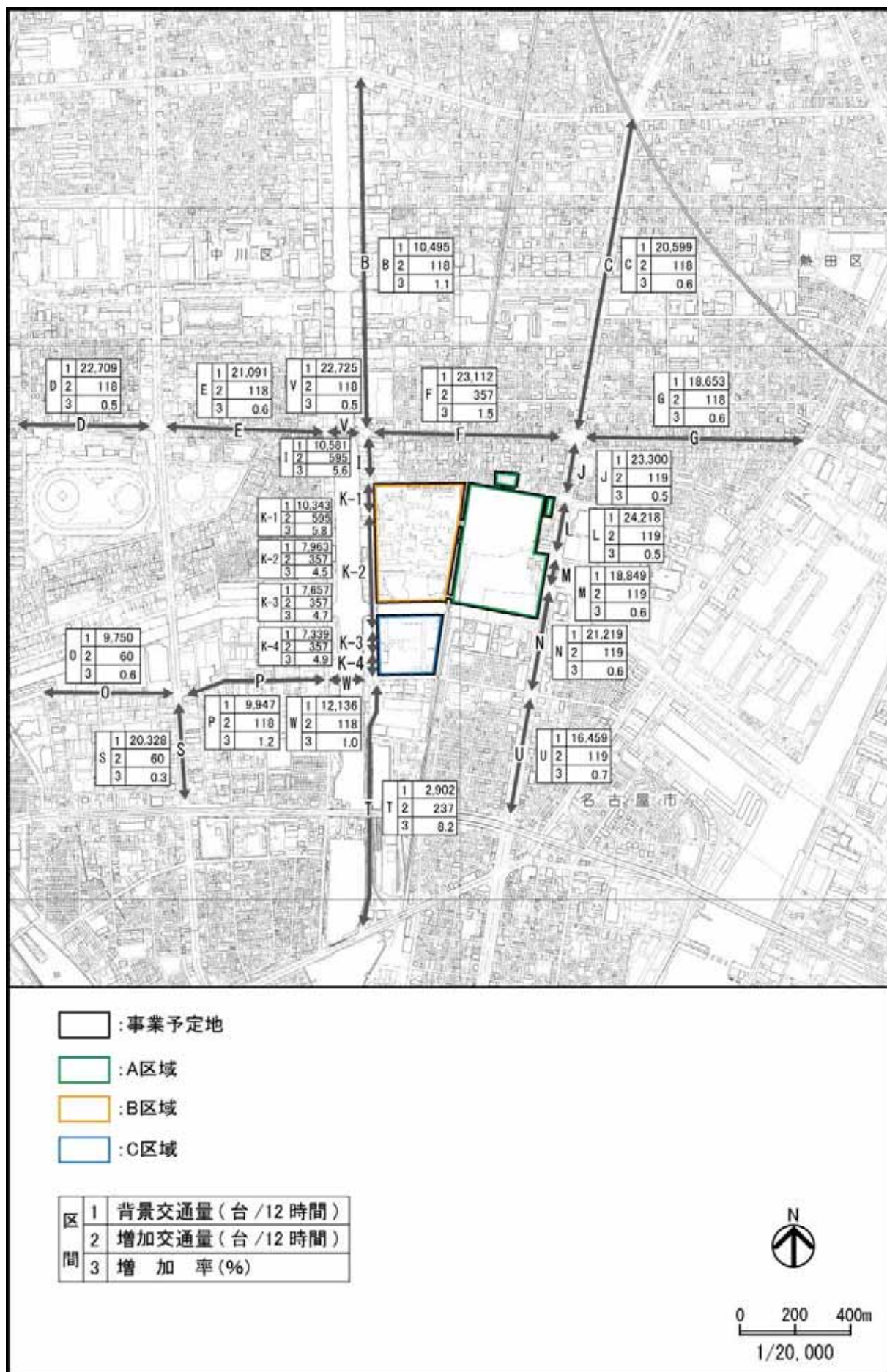


図 2-13-10(6) 工事中増加交通量及び増加率
(2期工事: B区域ピーク時期: 工事着工後 80 ヶ月目) [休日]

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状況は、表 2-13-13～15 及び図 2-13-11 に示すとおりである。2 期工事完了後においては、工事用車両に、1 期工事で供用される A 区域の関連出入自動車等及び B 区域のエコステーションの関連出入自動車を加えている。エコステーションの関連交通量は、資料 1 - 1 表 - 14 (資料編 p.13) に示す既存施設自動車交通量を日交通量を 12 時間交通量と読み替えて加算した。

表 2-13-13 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 (1 期工事)

【C 区域のピーク時期】

[12 時間]

単位：台/12 時間 (自動車、自転車)
人/12 時間 (歩行者)

出入口	A 区域			B 区域	C 区域	
	北側 ~	東側	東側	西側	南側	西側
自動車	83 (83)	171 (171)	171 (171)	112 (112)	171 (171)	257 (257)
歩行者	156 (147)	312 (238)	293 (303)	36 (59)	404 (205)	93 (57)
自転車	717 (525)	774 (648)	697 (640)	384 (266)	2,194 (1,352)	382 (269)

注) () は休日の交通量を示す。

[ピーク時]

単位：台/時 (自動車、自転車)
人/時 (歩行者)

出入口	A 区域			B 区域	C 区域	
	北側 ~	東側	東側	西側	南側	西側
自動車	9 (9)	18 (18)	18 (18)	32 (32)	18 (18)	30 (30)
歩行者	34 (22)	37 (27)	33 (35)	5 (12)	79 (31)	25 (12)
自転車	83 (68)	80 (78)	76 (77)	64 (32)	357 (154)	62 (30)

注) () は休日の交通量を示す。

表 2-13-14 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（1期工事）

【A及びB区域のピーク時期】

[12時間]

単位：台/12時間（自動車、自転車）
人/12時間（歩行者）

出入口	A区域			B区域
	北側 ~	東側	東側	西側
自動車	33 (33)	868 (868)	868 (868)	34 (34)
歩行者	156 (147)	312 (238)	293 (303)	36 (59)
自転車	717 (525)	774 (648)	697 (640)	384 (266)

注) () は休日の交通量を示す。

[ピーク時]

単位：台/時（自動車、自転車）
人/時（歩行者）

出入口	A区域			B区域
	北側 ~	東側	東側	西側
自動車	4 (4)	101 (101)	101 (101)	4 (4)
歩行者	34 (22)	37 (27)	33 (35)	5 (12)
自転車	83 (68)	80 (78)	76 (77)	64 (32)

注) () は休日の交通量を示す。

表 2-13-15 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期工事）

【B区域のピーク時期】

[12時間] 単位：台/12時間（自動車、自転車）
人/12時間（歩行者）

出入口	B区域
	西側
自動車	1,314 (1,086)
二輪車	66 (234)
歩行者	4,018 (9,363)
自転車	4,318 (5,956)

注) () は休日の交通量を示す。

[ピーク時] 単位：台/時（自動車、自転車）
人/時（歩行者）

出入口	B区域
	西側
自動車	188 (138)
二輪車	8 (31)
歩行者	541 (1,154)
自転車	592 (1,342)

注) () は休日の交通量を示す。

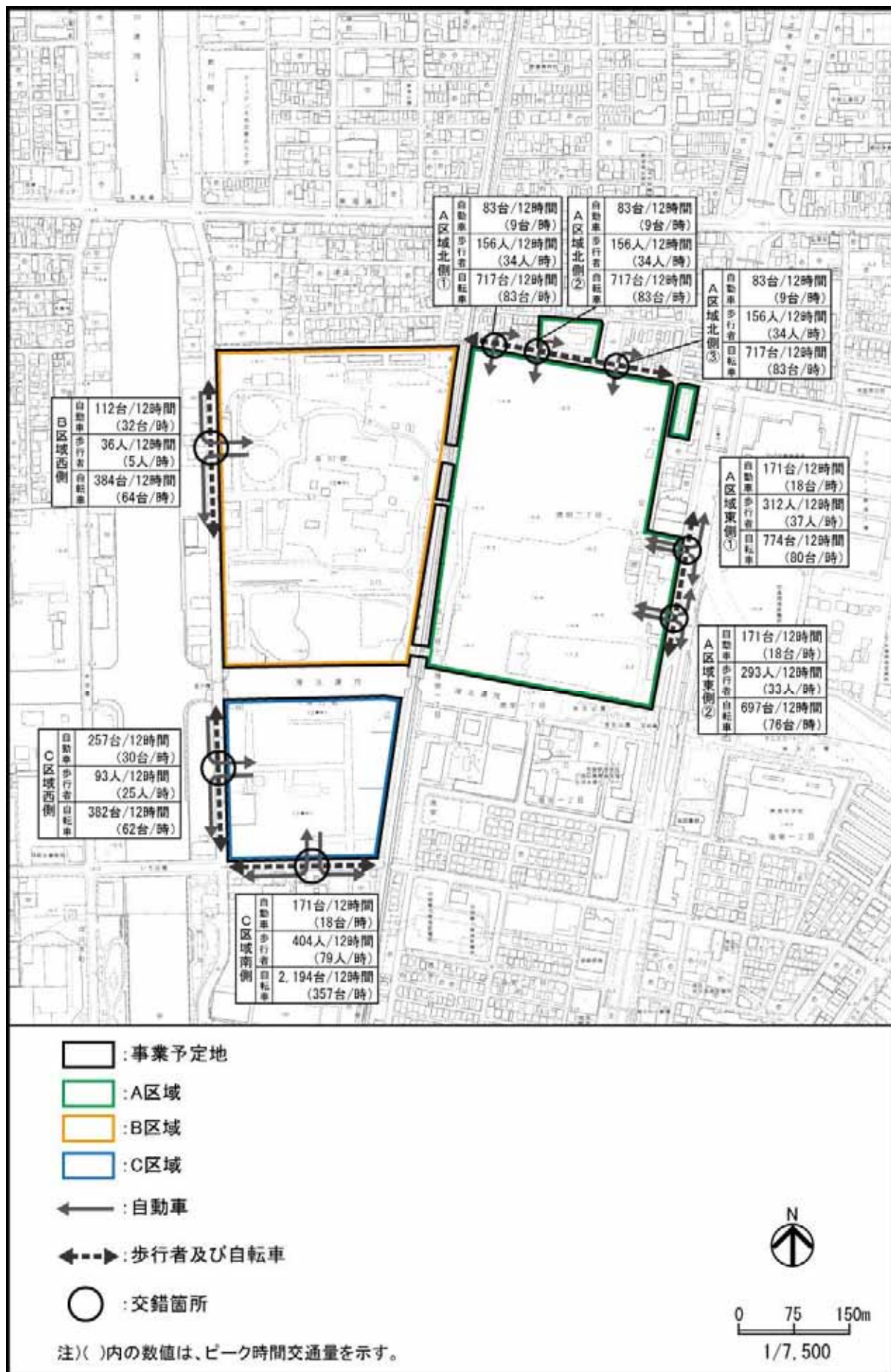


図 2-13-11(1) 工事関係車両出入口における歩行者及び自転車との交錯
(1期工事：C区域ピーク時期：工事着工後10ヶ月目) [平日]

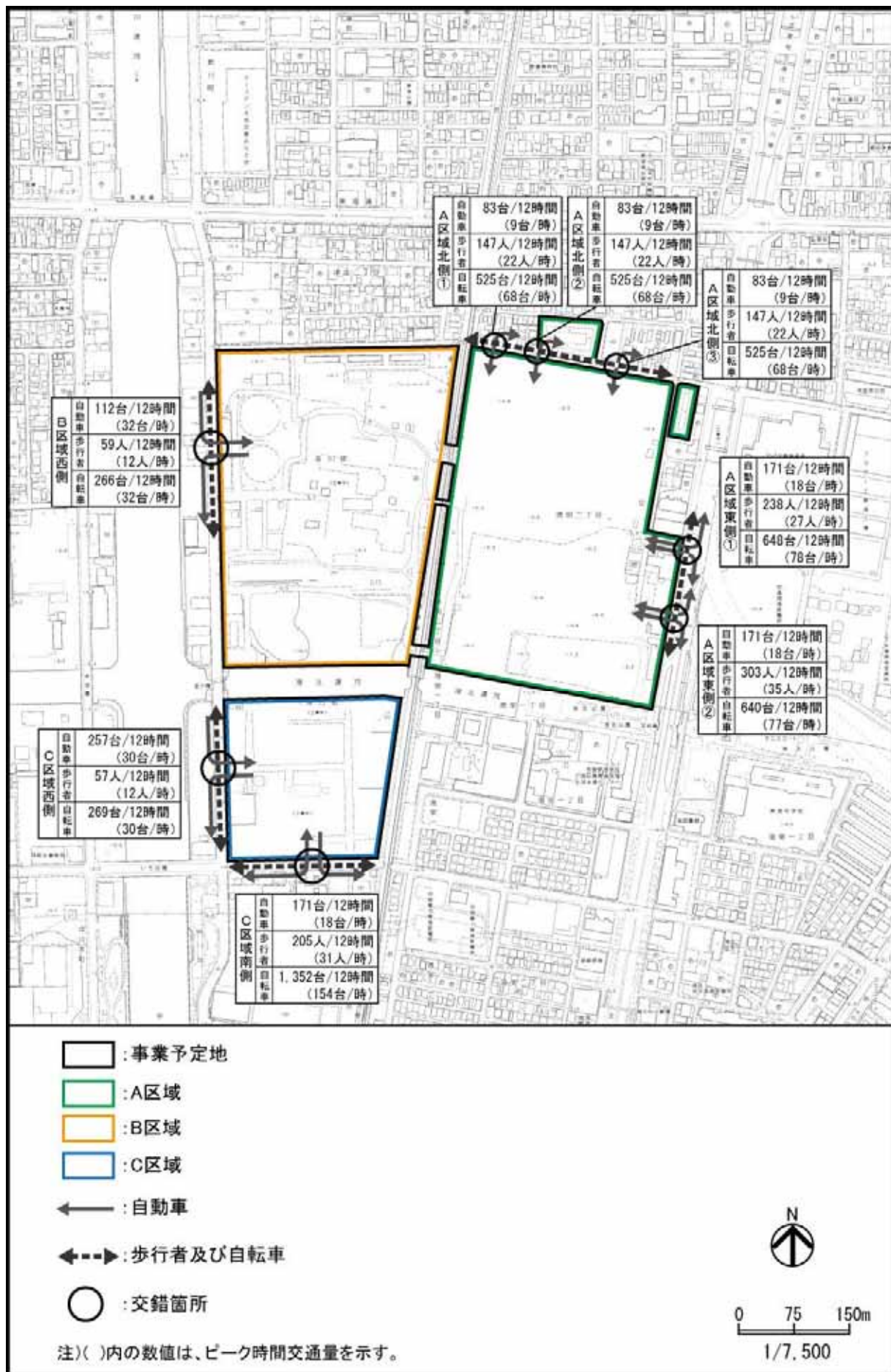


図 2-13-11(2) 工事関係車両出入口における歩行者及び自転車との交錯
(1期工事：C区域ピーク時期：工事着工後10ヶ月目) [休日]

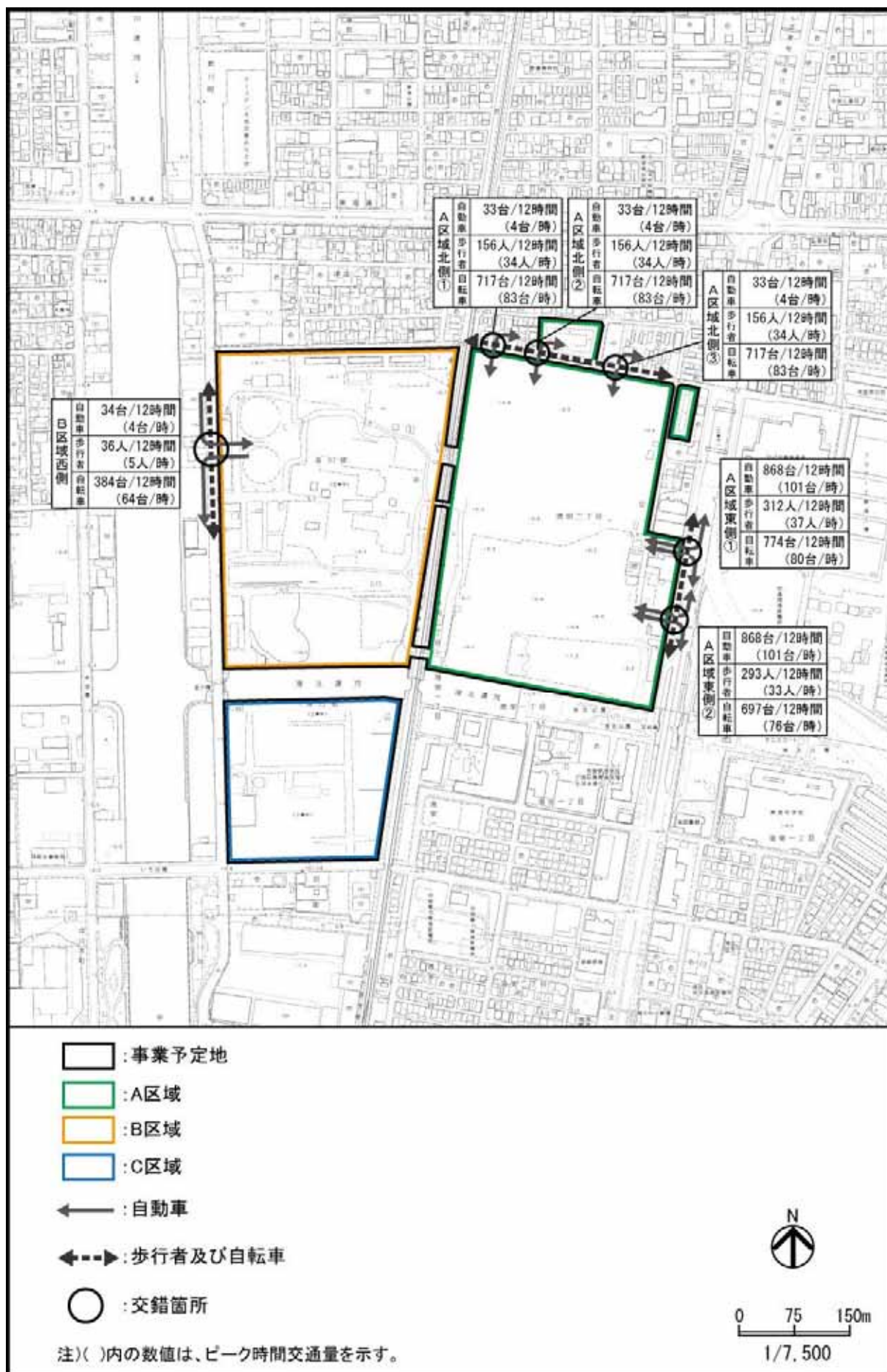


図 2-13-11(3) 工事関係車両出入口における歩行者及び自転車との交錯
(1期工事：A及びB区域ピーク時期：工事着工後17ヶ月目)[平日]

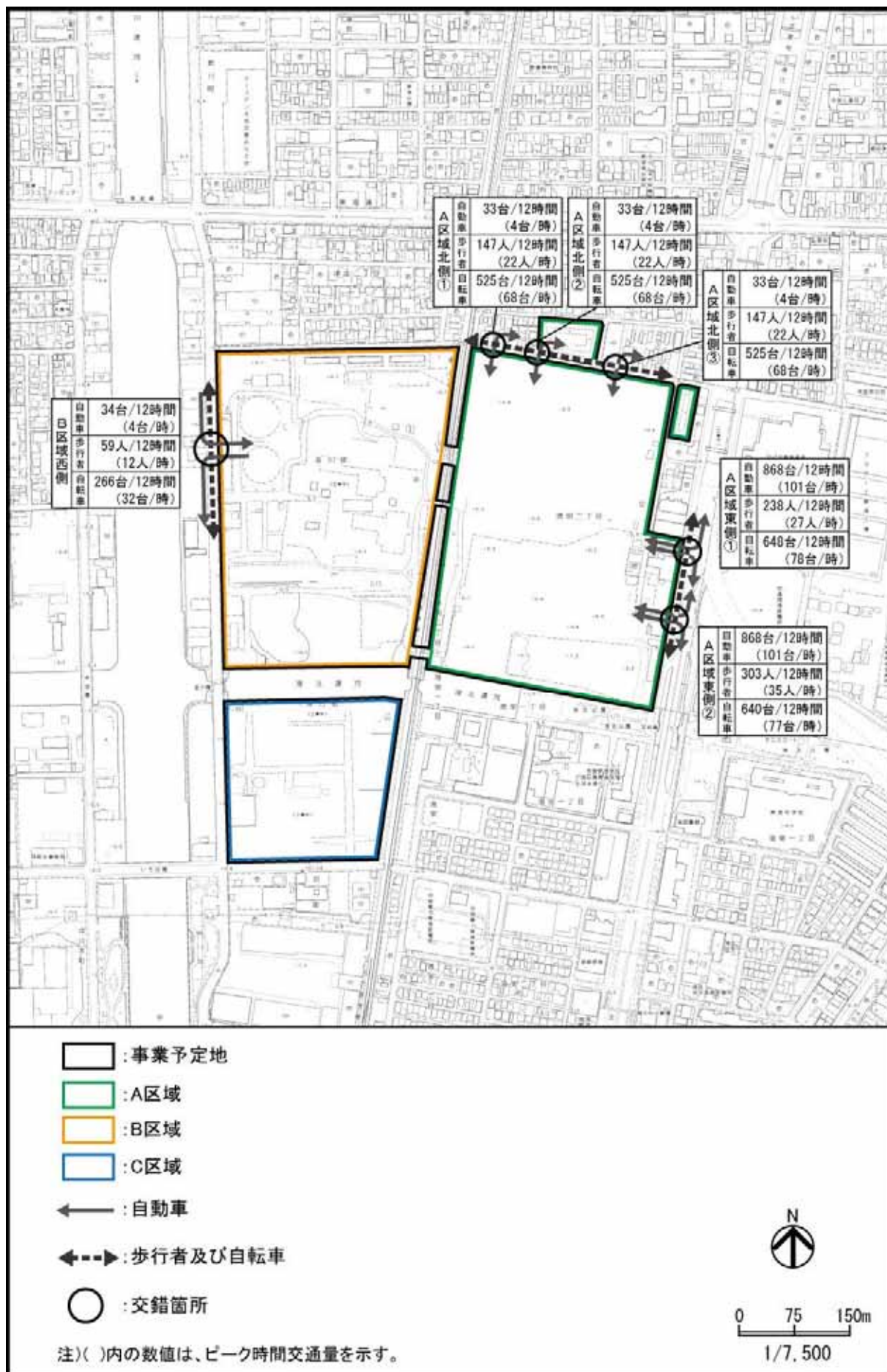


図 2-13-11(4) 工事関係車両出入口における歩行者及び自転車との交錯
 (1期工事：A及びB区域ピーク時期：工事着工後 17 ヶ月目) [休日]

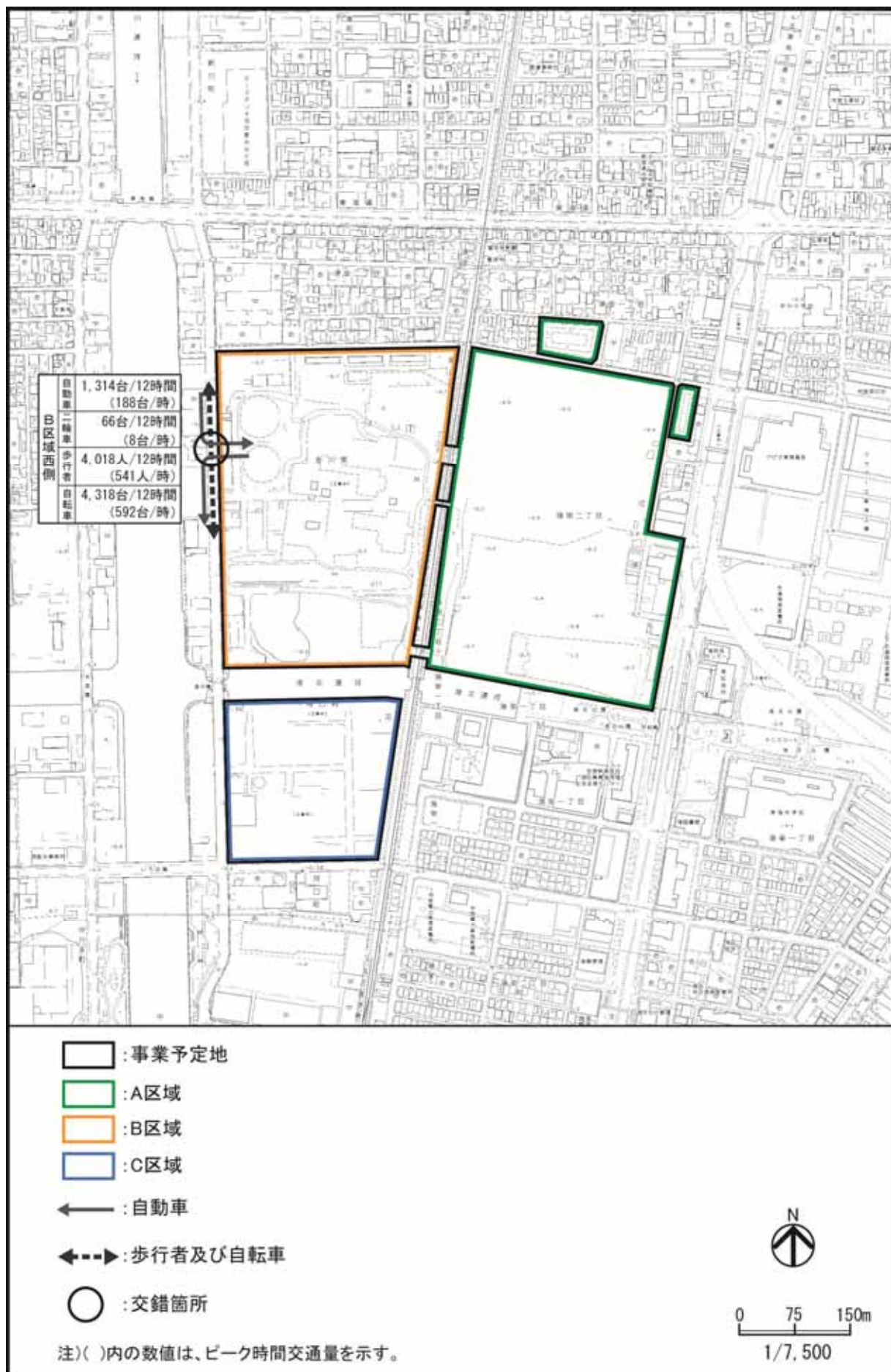


図 2-13-11(5) 工事関係車両出入口における歩行者及び自転車との交錯
(2期工事:ピーク時期:工事着工後80ヶ月目)[平日]

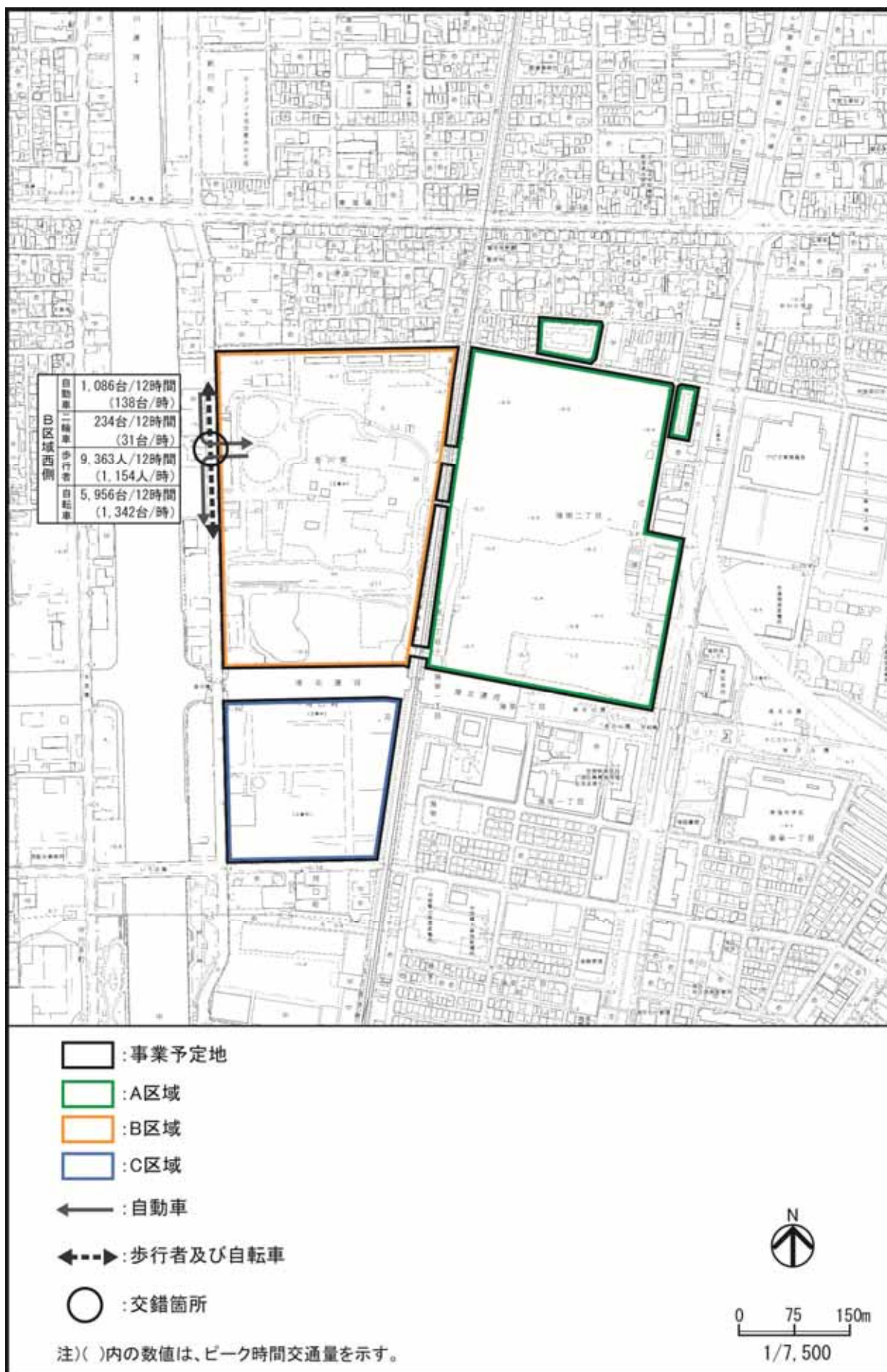


図 2-13-11(6) 工事関係車両出入口における歩行者及び自転車との交錯
(2期工事:ピーク時期:工事着工後 80 ヶ月目) [休日]

13-1-4 環境の保全のための措置

本事業の実施にあたっては、以下に示す環境の保全のための措置を講ずる。

- ・工事関係車両出入口においては、視認性を向上させるとともに、工事関係車両が出入りする際には、誘導員を配置する。
- ・工事関係車両の運転者には、走行ルートの遵守、適正な走行の遵守を指導し、徹底させる。
- ・工事関係車両の走行については、交通法規を遵守し、安全運転を徹底させる。
- ・土砂、資材等の搬出入について、積載量に応じた適正な車種の選定による運搬の効率化を推進することにより、さらに工事関係車両の走行台数を減らすよう努める。
- ・工事関係の通勤者には、できる限り公共交通機関の利用や自動車の相乗りを指導し、通勤に使用する車両の走行台数を減らすよう努める。
- ・事業予定地近隣に通学路が指定されている各小・中学校の登校時間帯においては、工事関係車両をできる限り走行させないように配慮する。
- ・関係機関との連絡・調整を適切に行う。

13-1-5 評価

予測結果によると、工事関係車両の走行ルート上の各区分における工事関係車両による交通量の増加率は、1期工事におけるC区域のピーク時期で0.2～82.8%、A及びB区域のピーク時期で0.0～32.5%、2期工事におけるB区域のピーク時期で0.3～8.2%となるが、これらのルートは、ガードレール及び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。また、事業予定地近隣に通学路が指定されている各小・中学校の登校時間帯においては、工事関係車両をできる限り走行させないなどの処置を講ずるとともに、その他各小・中学校が指定している通学路と接する箇所は、マウントアップや信号機等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。

なお、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状況については、前掲表 2-13-13～15 及び図 2-13-11 に示すとおりである。本事業の実施にあたっては、工事関係車両出入口において、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の保全のための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。