

第9章 安 全 性

9-1	工事中		247
9-2	供用時		277

第9章 安全性

9-1 工事中

9-1-1 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。

9-1-2 調 査

既存資料及び現地調査により、現況の把握を行った。

また、事業予定地を含む金城ふ頭全体の交通計画に関し、名古屋市へのヒアリングを行った。

(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 24 年）
- ・「名古屋市地図ナビ」（名古屋市交通局ホームページ）
- ・「名鉄バス路線図」（名鉄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 22 年度）」（名古屋市，平成 24 年）

イ 交通量の状況

交通量の状況については、名古屋市自動車交通量調査結果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）

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 23 年版」（愛知県警察本部交通部，平成 24 年）
- ・「名古屋市内の交通事故 平成 19～23 年中」（名古屋市，平成 20～24 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 4 章 4-1 (4) ①「交通網の状況」(p. 40) に示すとおりである。

事業予定地東側には、あおなみ線が通っており、金城ふ頭駅がある。

また、事業予定地北側には、一般国道 302 号（伊勢湾岸道路）が通っており、名港中央インターチェンジがある。

イ 交通量の状況

名古屋市自動車交通量調査結果は、図 2-9-1 及び表 2-9-1 に示すとおりである。

名古屋市自動車交通量調査結果によると、平日では区間 D（金城埠頭線）、休日では区間 U（金城ふ頭の北西側道路）が最も多くなっている。（区間断面交通量の時間変動は、資料 10-1（資料編 p. 241）参照）

また、名古屋市一般交通量概況によると、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、一般国道 302 号（伊勢湾岸道路）が最も多くなっている。（第 1 部 第 4 章 4-1 (4) ②「道路交通の状況」(p. 40) 参照）

ウ 交通事故の発生状況

名古屋市、港区及び野跡学区における交通事故発生件数の推移は、図 2-9-2 に示すとおりである。

これによると、交通事故の発生件数は、名古屋市全体及び港区では、それぞれ減少傾向を示している。野跡学区では、平成 22 年までは減少傾向を示していたが、平成 23 年では増加に転じている。

なお、路線別の事故発生件数については、事業予定地周辺の道路についての記載はない。

表 2-9-1 名古屋市自動車交通量調査結果

単位:台/12時間

区間 記号	車種 区分	平 日 (平成22年11月30日(火))			休 日 (平成22年11月27日(土))			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	大型車類	1,591	3,563	44.7%	600	2,418	24.8%	0.38	0.68
	小型車類	1,972			1,818			0.92	
B	大型車類	3,885	9,673	40.2%	1,982	11,064	17.9%	0.51	1.14
	小型車類	5,788			9,082			1.57	
C	大型車類	4,839	10,533	45.9%	2,163	6,247	34.6%	0.45	0.59
	小型車類	5,694			4,084			0.72	
D	大型車類	5,422	13,099	41.4%	2,723	12,535	21.7%	0.50	0.96
	小型車類	7,677			9,812			1.28	
E	大型車類	1,159	2,580	44.9%	466	1,969	23.7%	0.40	0.76
	小型車類	1,421			1,503			1.06	
F	大型車類	4,549	11,528	39.5%	3,057	12,475	24.5%	0.67	1.08
	小型車類	6,979			9,418			1.35	
G	大型車類	1,615	2,791	57.9%	493	1,722	28.6%	0.31	0.62
	小型車類	1,176			1,229			1.05	
H	大型車類	489	814	60.1%	181	1,113	16.3%	0.37	1.37
	小型車類	325			932			2.87	
I	大型車類	481	1,099	43.8%	266	1,360	19.6%	0.55	1.24
	小型車類	618			1,094			1.77	
J	大型車類	436	837	52.1%	210	720	29.2%	0.48	0.86
	小型車類	401			510			1.27	
K	大型車類	124	214	57.9%	108	467	23.1%	0.87	2.18
	小型車類	90			359			3.99	
L	大型車類	468	917	51.0%	249	938	26.5%	0.53	1.02
	小型車類	449			689			1.53	
M	大型車類	55	104	52.9%	221	1,047	21.1%	4.02	10.07
	小型車類	49			826			16.86	
N	大型車類	288	721	39.9%	354	1,615	21.9%	1.23	2.24
	小型車類	433			1,261			2.91	
O	大型車類	54	131	41.2%	36	324	11.1%	0.67	2.47
	小型車類	77			288			3.74	
P	大型車類	465	1,091	42.6%	264	1,446	18.3%	0.57	1.33
	小型車類	626			1,182			1.89	
Q	大型車類	100	307	32.6%	134	1,937	6.9%	1.34	6.31
	小型車類	207			1,803			8.71	
R	大型車類	415	1,117	37.2%	233	1,739	13.4%	0.56	1.56
	小型車類	702			1,506			2.15	
S	大型車類	71	221	32.1%	204	1,760	11.6%	2.87	7.96
	小型車類	150			1,556			10.37	
T	大型車類	55	104	52.9%	221	2,633	8.4%	4.02	25.32
	小型車類	49			2,412			49.22	
U	大型車類	4,671	11,978	39.0%	3,154	12,845	24.6%	0.68	1.07
	小型車類	7,307			9,691			1.33	
V	大型車類	1,402	3,281	42.7%	1,150	6,167	18.6%	0.82	1.88
	小型車類	1,879			5,017			2.67	
W	大型車類	2,321	5,068	45.8%	1,292	5,957	21.7%	0.56	1.18
	小型車類	2,747			4,665			1.70	
X	大型車類	1,102	2,602	42.4%	1,106	4,954	22.3%	1.00	1.90
	小型車類	1,500			3,848			2.57	
Y	大型車類	1,013	2,354	43.0%	906	3,011	30.1%	0.89	1.28
	小型車類	1,341			2,105			1.57	
Z	大型車類	923	1,369	67.4%	659	1,084	60.8%	0.71	0.79
	小型車類	446			425			0.95	

注)1:調査年月日は、以下に示すとおりである。なお、平日調査時には3隻の一般貨物船と1隻のRORO船が、休日調査時には1隻の一般貨物船と5隻の自動車専用船が金城ふ頭に入港しており、通常の物流の動きがあったと考える。また、休日調査時には、国際展示場でイベントが開催されていた。

調査日 平日:平成22年11月30日(火)、休日:平成22年11月27日(土)

2:区間記号は、図2-9-1の区間位置を示す。

3: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B、C、F～H、J、L、M、O、Q、S～U及びW～Y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。

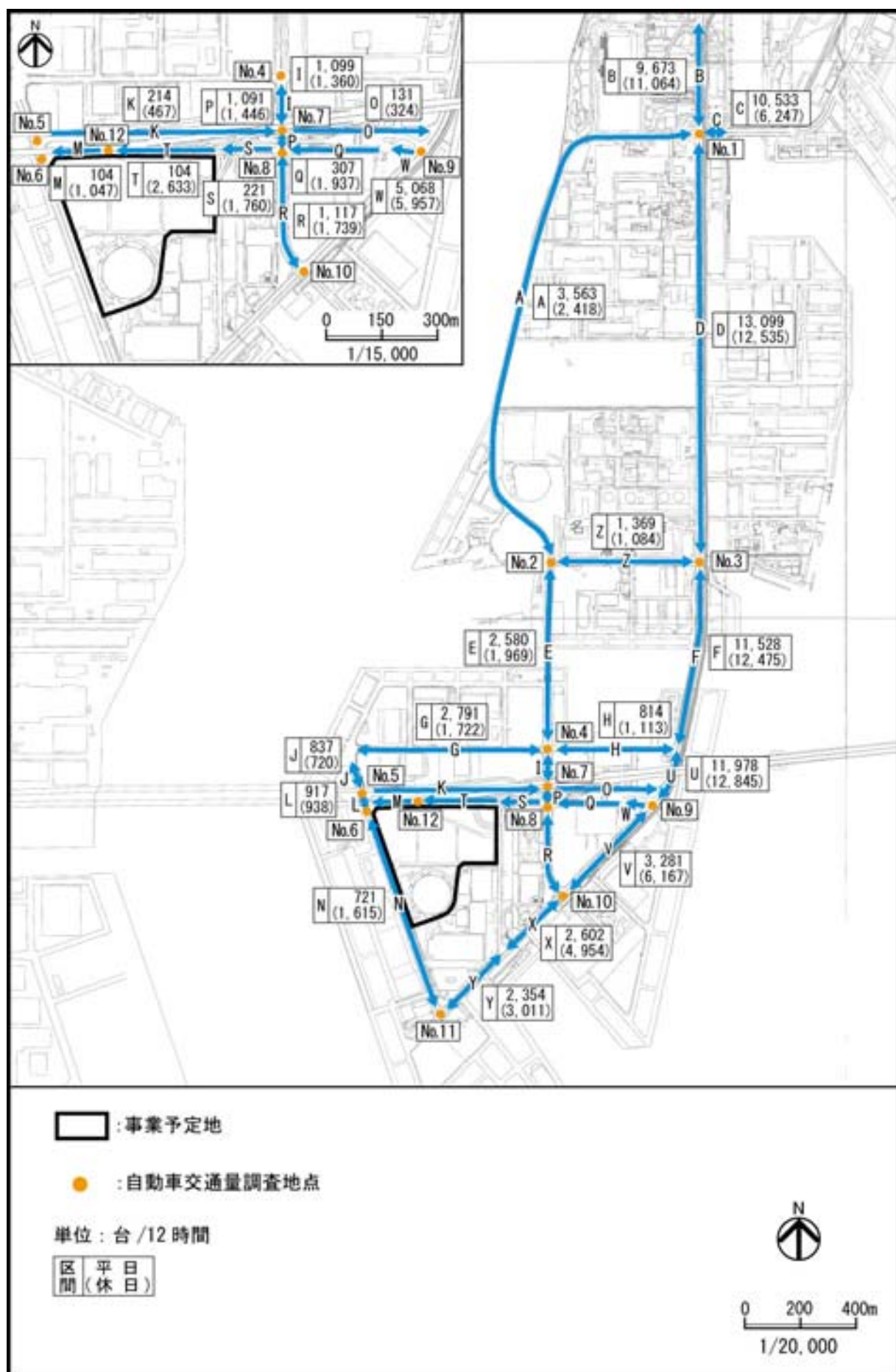
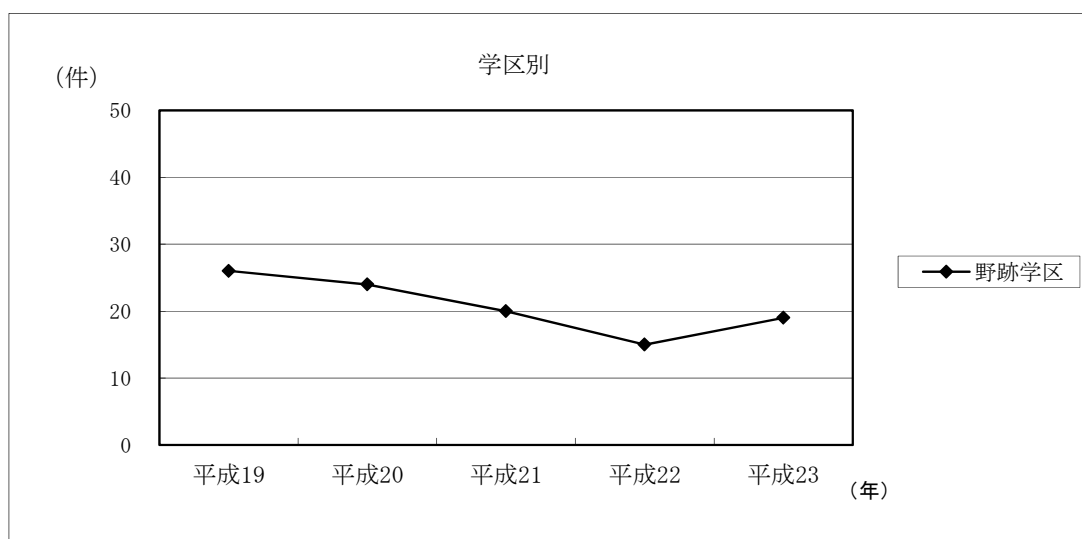
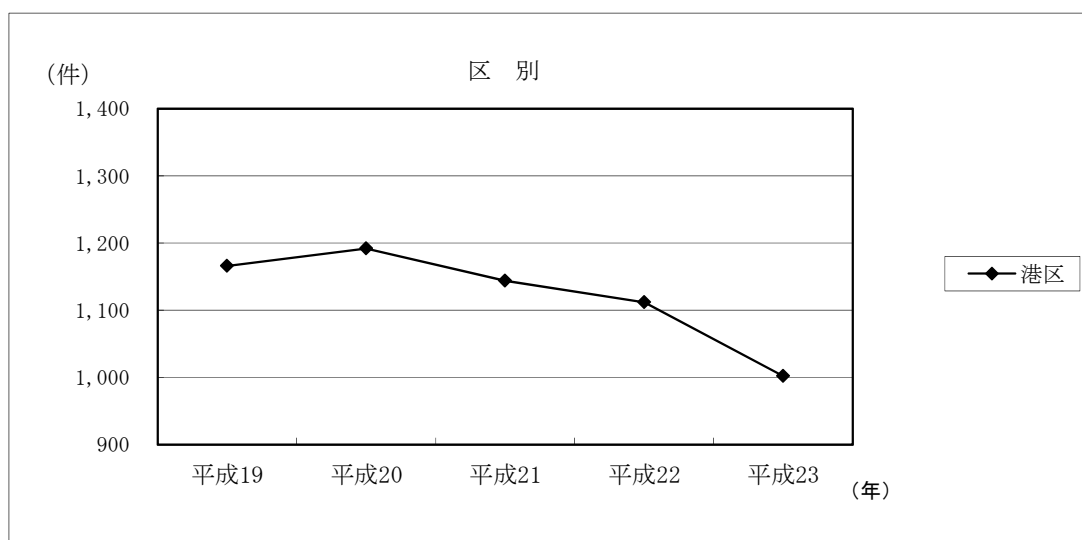
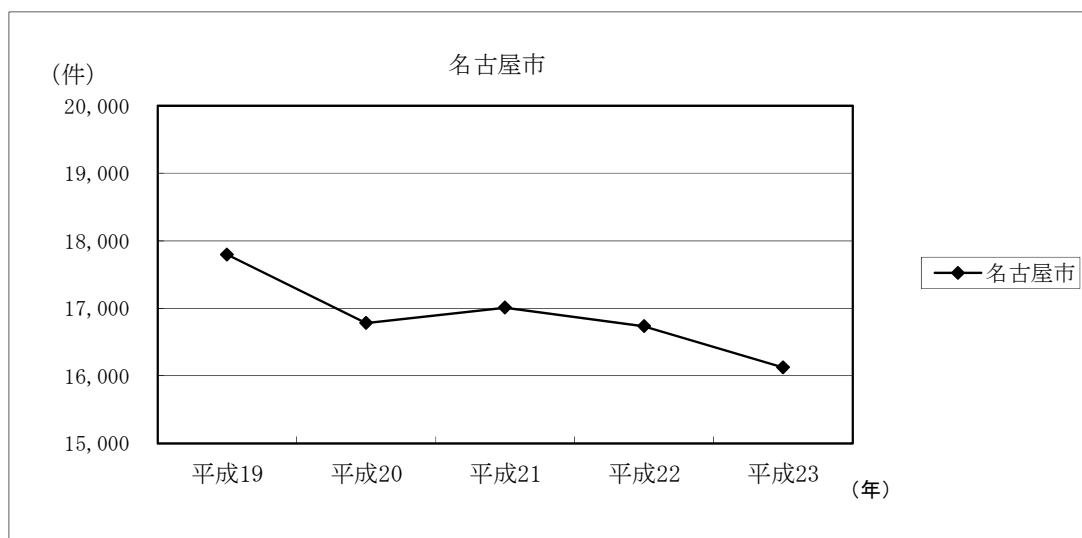


図 2-9-1 事業予定地周辺の自動車断面交通量



注) 人身事故のみ

出典) 「平成 19～23 年中 名古屋市内の交通事故」(名古屋市, 平成 20～24 年)

図 2-9-2 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 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

② 調査方法

調査方法は、表 2-9-2 に示すとおりである。

表 2-9-2 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。
歩行者及び自転車 交 通 量	各調査地点における方向別の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。
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。

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 2-9-4 及び図 2-9-5 参照）

歩行者及び自転車交通量の調査場所は、図 2-9-3 に示すとおりである。

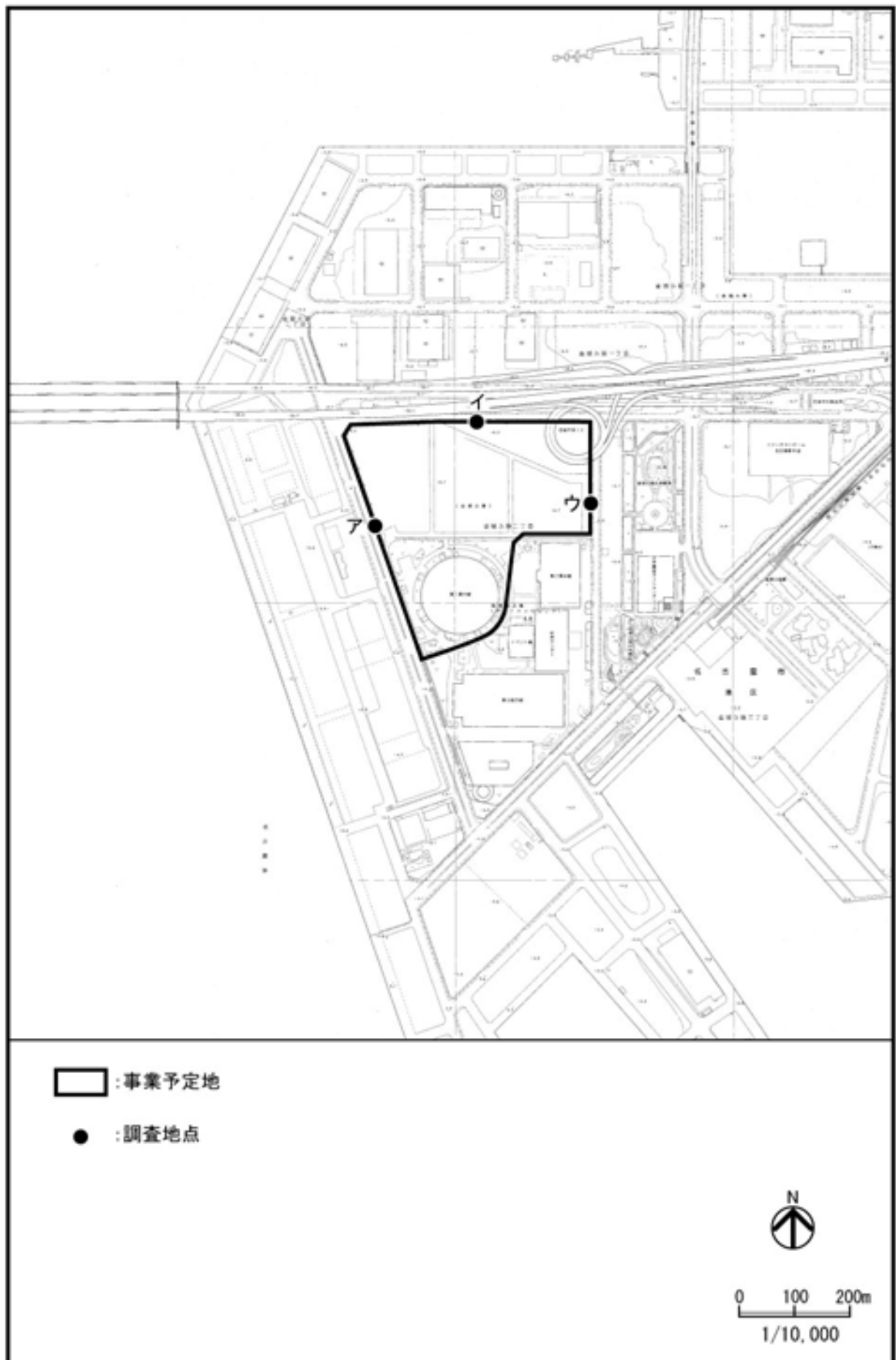


図 2-9-3 歩行者及び自転車交通量調査場所

④ 調査期間

調査期間は、表 2-9-3 に示すとおりである。

表 2-9-3 調査期間

調 査 事 項		調 査 時 期	
通学路の指定状況		平成 24 年 11 月 27、28 日（聞き取り実施日）	
歩行者及び自転車交通量	平日	平成 24 年 11 月 14 日（水）	6～22 時の 16 時間
	休日	平成 24 年 11 月 18 日（日）	
交通安全施設、交通規制の状況		平成 24 年 11 月 21、22、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 24 年度において、小学校 1 校、中学校 1 校の通学路が指定されており、この状況は図 2-9-4 に示すとおりである。

イ 歩行者及び自転車交通量

事業予定地周辺における区間断面交通量の調査結果は、表 2-9-4 及び図 2-9-5 に示すとおりである。（区間断面交通量の時間変動は、資料 10－2（資料編 p.249）参照）

表 2-9-4 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	区間断面交通量		交通量比 (休日/平日)
		平 日 (平成 24 年 11 月 14 日(水))	休 日 (平成 24 年 11 月 18 日(日))	
ア	歩行者	2	17	8.50
	自転車	16	9	0.56
イ	歩行者	2	26	13.00
	自転車	12	8	0.67
ウ	歩行者	2	61	30.50
	自転車	1	15	15.00

注)1:区間記号は、図 2-9-5 の区間位置を示す。

2:各区間における区間断面交通量は現地調査地点での実測値である。



図 2-9-4 通学路の指定状況

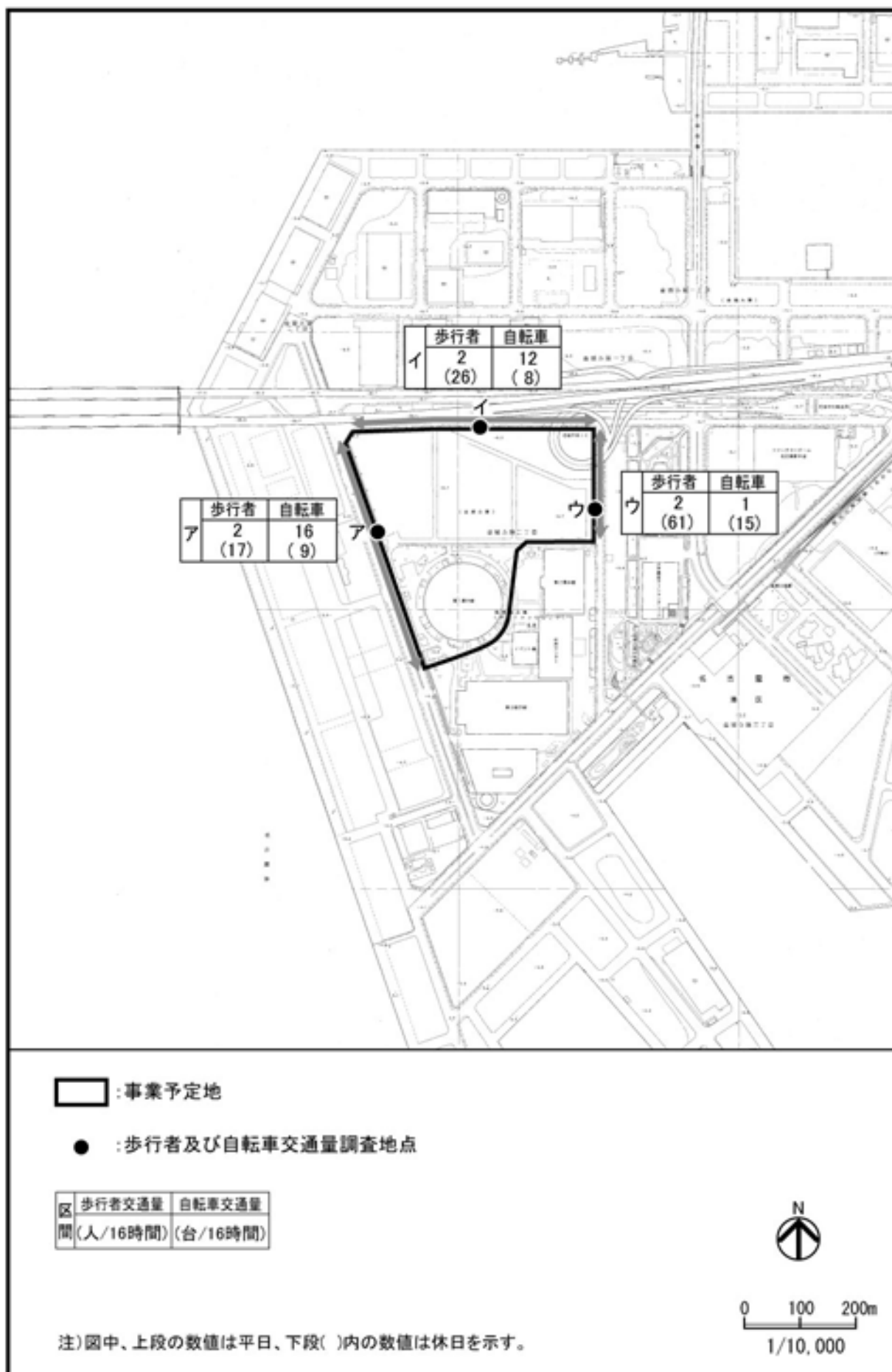


図 2-9-5 歩行者及び自転車区間断面交通量

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 2-9-6 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。

(3) まとめ

名古屋市自動車交通量調査結果によると、平日では区間 D（金城埠頭線）が約 13,000 台/12 時間、休日では区間 U（金城ふ頭の北西側道路）が約 13,000 台/12 時間と最も多くなっている。大型車混入率は、平日が約 32～67%、休日が約 7～61%である。

事業予定地周辺の歩行者区間断面交通量は、平日では全区間 2 人/16 時間と同じ数値、休日では区間ウ（事業予定地東側）が 61 人/16 時間と最も多かった。また、自転車区間断面交通量は、平日では区間ア（事業予定地西側）が 16 台/16 時間、休日では区間ウ（事業予定地東側）が 15 台/16 時間と最も多かった。

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。

9-1-3 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 期区域は工事着工後 14 ヶ月目、2 期区域は工事着工後 16 ヶ月目とした。（資料 1－4（資料編 p.19）参照）

(3) 予測場所

① 事業予定地周辺の発生集中交通量

工事関係車両が走行する事業予定地周辺道路として、1 期区域については 16 区間、2 期区域については 14 区間において予測を行った。（後掲図 2-9-8 及び図 2-9-10 参照）

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

工事関係車両の出入口として、1 期区域については 3 箇所、2 期区域については 2 箇所において予測を行った。（後掲図 2-9-9 及び図 2-9-11 参照）

(4) 予測方法

① 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。

(7) 1 期区域

1 期区域については、予測対象時期である工事着工後 14 ヶ月目には、事業予定地近隣において、商業施設等及び集約駐車場の建設工事が想定されることから、予測においては、商業施設等及び集約駐車場の工事関係車両、並びに国際展示場利用車両のアクセスルートの変更も含めて検討を行った。また、名古屋市自動車交通量調査実施時（平成 22 年）は、リニア・鉄道館がオープンしていなかったことから、リニア・鉄道館の供用車両（集約駐車場供用前）も含めて検討を行った。（金城ふ頭の開発計画については資料 2－1（資料編 p.24）、予測時期における他事業の自動車交通量は資料 2－2（資料編 p.26）参照）

(イ) 2 期区域

2 期区域については、予測対象時期である工事着工後 16 ヶ月目には、1 期区域が供用されているとともに、商業施設等の供用が想定されることから、予測においては、1 期区域供用における新施設関連車両及び商業施設等供用車両、並びに集約駐車場の供用に伴う国際展示場利用車両のアクセスルートの変更も含めて検討を行った。また、名古屋市自動車交通量調査実施時（平成 22 年）では、リニア・鉄道館がオープンしていなかったことから、リニア・鉄道館の供用車両（集約駐車場供用時）も含めて検討を行った。（金城ふ頭の開発計画については資料 2－1（資料編 p.24）、予測時期における他事業の自動車交通量は資料 2－2（資料編 p.26）参照）

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

(7) 1 期区域

予測対象時期である工事着工後 14 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、名古屋市自動車交通量調査結果を用いて設定した現況交通量に、国際展示場利用車両のアクセスルートの変更を踏まえた交通量、リニア・鉄道館供用車両、商業施設等及び集約駐車場の工事関係車両を加算したものを採用することとした。（予測時期における他事業の自動車交通量は資料 2－2（資料編 p.26）参照）

- ・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.120）参照）
- ・リニア・鉄道館が、名古屋市自動車交通量調査が行われた時期以降に開業したこと。

- ・事業予定地近隣において、商業施設等及び集約駐車場の建設工事が想定されることから、これらに伴う工事関係車両の走行が考えられること。
- ・国際展示場利用車両の駐車場利用は休日のみであり、工事が行われる平日の交通に対しては寄与しない。

また、名古屋市自動車交通量調査の調査時間帯は、9時～21時の12時間であるのに対し、歩行者及び自転車の現地調査は6時～22時の16時間で行っている。名古屋市自動車交通量調査を6時～22時の16時間交通量で整理するため、以下の方法により、現況交通量を16時間交通量に設定した。

- ・区間A、B、E：現地調査結果におけるNo.1及びNo.2の平日の「16時間交通量/12時間交通量比」の平均値を用いて設定した。なお、現地調査実施時にはリニア・鉄道館がオープンしており、No.1については同施設の交通量が含まれているため、補正の際はこれを減じて交通量比を求めた。
- ・その他の区間：現地調査結果におけるNo.3及びNo.5の平日の「16時間交通量/12時間交通量比」の平均値を用いて設定した。（2期区域についても同様。）

自動車の背景交通量は、表2-9-5に示すとおりである。

表 2-9-5 自動車の背景交通量（1期区域）

単位：台/16時間

区間記号	現況交通量 a	リニア・鉄道館 供用車両 b	商業施設等 工事関係車両 c	集約駐車場 工事関係車両 d	国際展示場 利用車両変更分 e	背景交通量 a+b+c+d+e
A	5,059	0	141	393	0	5,593
B	13,736	66	141	393	0	14,336
E	3,664	0	141	529	0	4,334
I	1,374	0	141	529	0	2,044
K	268	0	19	0	0	287
L	1,146	0	19	0	0	1,165
M	130	0	67	0	0	197
N	N-1	901	0	48	0	949
	N-2	901	0	48	0	949
	N-3	901	0	48	0	949
	N-4	901	0	48	0	949
P	1,364	0	121	529	0	2,014
R	R-1	1,396	0	76	0	1,804
	R-2	1,396	0	76	0	1,607
	R-3	1,396	0	48	0	1,579
S	S-1	276	0	67	0	343
	S-2	276	0	95	0	371
T	T-1	130	0	67	0	197
	T-2	130	0	67	0	197
V	V-1	4,101	82	91	0	4,409
	V-2	4,101	0	95	0	4,331
W	6,335	49	95	135	0	6,614
X	3,253	0	48	0	0	3,301
Y	2,943	0	48	0	0	2,991

注）区間記号は、後掲図2-9-8の区間位置を示す。

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。歩行者及び自転車の交通については、1期区域、2期区域ともに変化しないものとした。

(イ) 2期区域

予測対象時期である工事着工後16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、名古屋市自動車交通量調査結果を用いて設定した現況交通量に、1期区域供用における新施設関連車両、集約駐車場の供用に伴う国際展示場利用車両のアクセスルート変更を踏まえた交通量、リニア・鉄道館及び商業施設等供用車両を加算したものを用いることとした。(予測時期における他事業の自動車交通量は資料2-2(資料編p.26)参照)

- ・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.120)参照)
- ・1期区域が供用し、新施設関連車両の走行が考えられること。
- ・リニア・鉄道館が、名古屋市自動車交通量調査が行われた時期以降に開業したこと。
- ・集約駐車場が供用し、国際展示場のアクセスルートの変更が考えられること。ただし、国際展示場利用車両の駐車場利用は休日のみであり、工事が行われる平日の交通に対しては寄与しない。
- ・事業予定地近隣において、商業施設等の供用が想定されることから、これに伴う供用車両の走行が考えられること。

自動車の背景交通量は、表2-9-6に示すとおりである。

表 2-9-6 自動車の背景交通量 (2期区域)

単位：台/16時間

区間記号	現況交通量 a	1期区域供用 新施設関連車両 b	リニア・鉄道館 供用車両 c	商業施設等 供用車両 d	国際展示場 利用車両変更分 e	背景交通量 a+b+c+d+e
A	5,059	2,055	66	756	0	7,936
B	13,736	2,055	66	756	0	16,613
E	3,664	2,055	66	756	0	6,541
I	1,374	756	66	756	0	2,952
M	130	20	0	0	0	150
N	N-1	901	0	0	0	901
	N-2	901	0	0	0	901
	N-3	901	0	0	0	901
	N-4	901	0	0	0	901
P	1,364	2,035	66	756	0	4,221
R	R-1	1,396	1,008	33	378	2,815
	R-2	1,396	0	0	0	1,396
	R-3	1,396	0	0	0	1,396
S	S-1	276	20	0	0	296
	S-2	276	20	0	0	296
T	T-1	130	20	0	0	150
	T-2	130	20	0	0	150
V	V-1	4,101	1,511	49	162	5,823
	V-2	4,101	0	0	0	4,101
W	6,335	1,511	49	162	0	8,057
X	3,253	0	0	0	0	3,253
Y	2,943	0	0	0	0	2,943

注) 区間記号は、図2-9-10の区間位置を示す。

イ 工事関係車両の発生集中交通量

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（乗用車等）に区別した。

1期区域については、工事計画より、工事関係車両台数は工事着工後14ヶ月目にピークとなり、この時の工事関係車両台数は335台/16時間、発生集中交通量としては670台TE^{注)}/16時間となる。（前掲図1-2-9（p.18）参照）

2期区域については、工事計画より、工事関係車両台数は工事着工後16ヶ月目にピークとなり、この時の工事関係車両台数は302台/16時間、発生集中交通量としては604台TE/16時間となる。（前掲図1-2-9（p.18）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2-9-7に示すとおりに設定した。

表 2-9-7(1) 工事関係車両の交通量（1期区域）

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	
日交通量（台/日）		135	200	335
ピーク時間交通量 （台/時）	発生	9	100	109
	集中	9	100	109

表 2-9-7(2) 工事関係車両の交通量（2期区域）

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	
日交通量（台/日）		102	200	302
ピーク時間交通量 （台/時）	発生	7	100	107
	集中	7	100	107

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、以下に示す事前配慮に基づき、関係機関と協議の上、図2-9-7に示すとおり設定した。

- ・現況において交通量が多く、また、商港関連車両の主要動線である金城埠頭線を通らないルートとする。

注) TE とは、トリップエンド（発生集中交通量）をいう。



図 2-9-7(2) 工事関係車両の走行ルート及び走行割合 (1 期区域：小型車類)



図 2-9-7(3) 工事関係車両の走行ルート及び走行割合 (2 期区域：大型車類)



図 2-9-7(4) 工事関係車両の走行ルート及び走行割合 (2 期区域：小型車類)

(5) 予測結果

① 1期区域

ア 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2-9-8並びに図2-9-8に示すとおりである。

これらによると、各区間の増加率は1.9～170.6%と予測される。

表 2-9-8 区間別の自動車交通量及び増加率（1期区域）

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		5, 593	416	7. 4
B		14, 336	416	2. 9
E		4, 334	416	9. 6
I		2, 044	416	20. 4
K		287	212	74. 0
L		1, 165	104	8. 9
M		197	336	170. 6
N	N-1	949	232	24. 4
	N-2	949	231	24. 3
	N-3	949	231	24. 3
	N-4	949	231	24. 3
P		2, 014	312	15. 5
R	R-1	1, 804	231	12. 8
	R-2	1, 607	231	14. 4
	R-3	1, 579	231	14. 6
S	S-1	343	335	97. 6
	S-2	371	335	90. 2
T	T-1	197	335	170. 1
	T-2	197	335	170. 1
V	V-1	4, 409	254	5. 8
	V-2	4, 331	254	5. 9
W		6, 614	127	1. 9
X		3, 301	231	7. 0
Y		2, 991	231	7. 7

注)1:区間記号は、図2-9-8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。

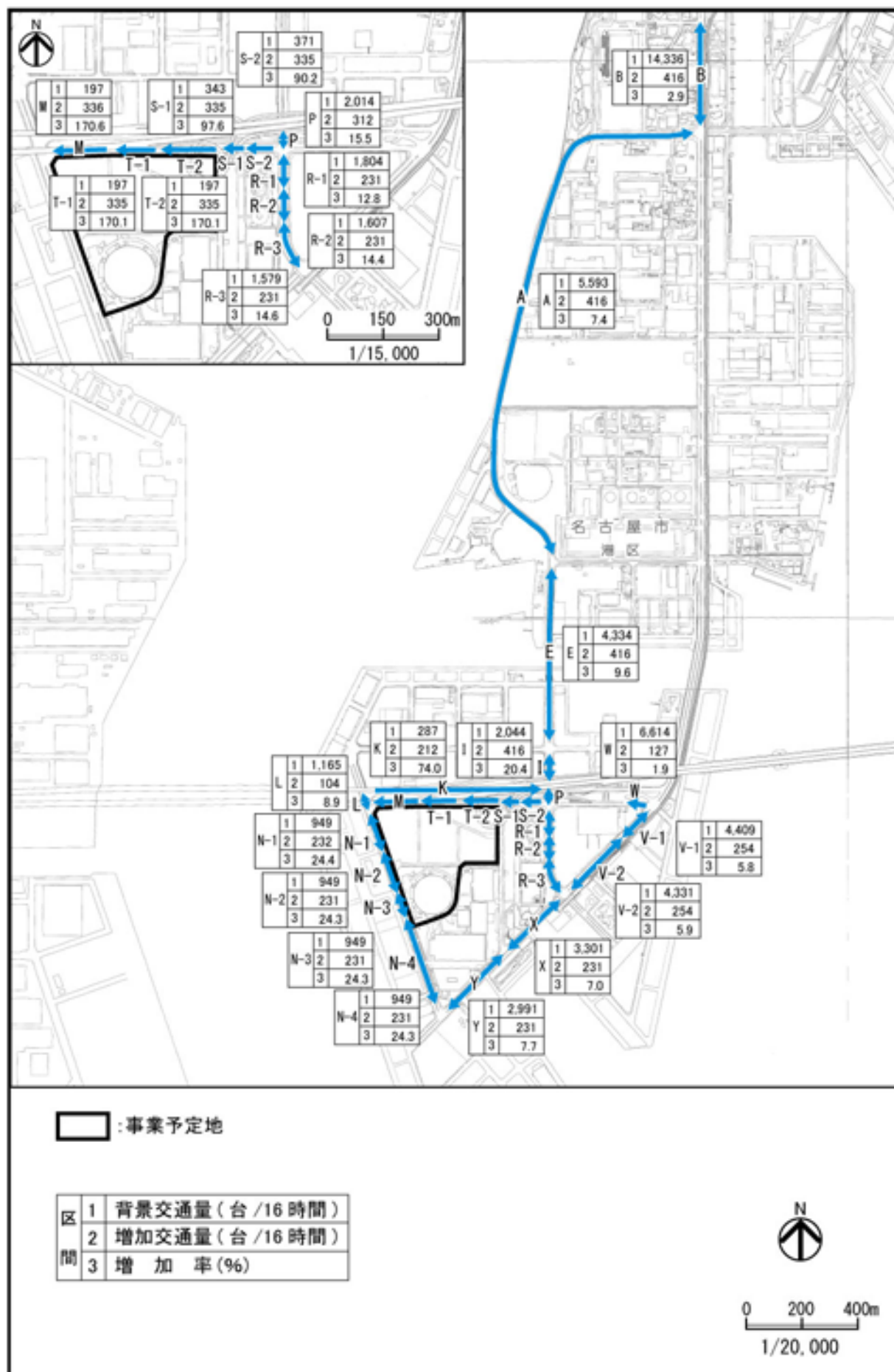


図 2-9-8 工事中増加交通量及び増加率 (1 期区域)

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状況は、図 2-9-9 に示すとおりである。

これによると、西側では 336 台/16 時間の工事関係車両が出入りし、2 人/16 時間の歩行者及び 16 台/16 時間の自転車との交錯が予測される。北側①及び北側②では 168 台/16 時間の工事関係車両が出入りし、2 人/16 時間の歩行者及び 12 台/16 時間の自転車との交錯が予測される。

ピーク時では、西側では 100 台/時の工事関係車両が出入りし、1 人/時の歩行者及び 8 台/時の自転車との交錯が予測される。北側①及び北側②では 50 台/時の工事関係車両が出入りし、1 人/時の歩行者及び 7 台/時の自転車との交錯が予測される。

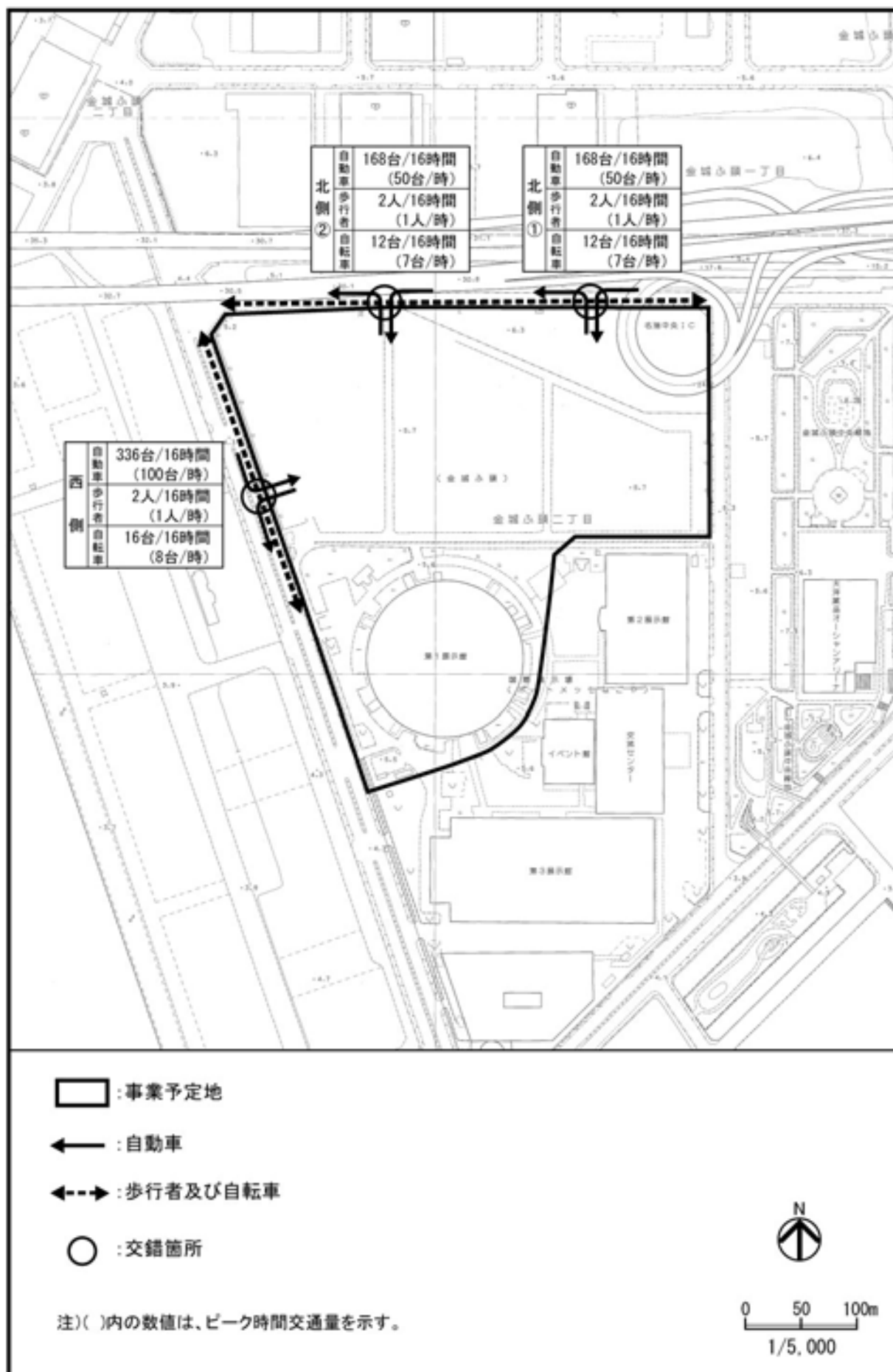


図 2-9-9 工事関係車両出入口における歩行者及び自転車との交錯（1期区域）

② 2 期区域

ア 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 2-9-9 並びに図 2-9-10 に示すとおりである。

これらによると、各区間の増加率は 1.5～201.3%と予測される。

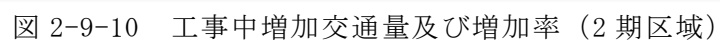
表 2-9-9 区間別の自動車交通量及び増加率（2 期区域）

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	7,936	364	4.6
B	16,613	364	2.2
E	6,541	364	5.6
I	2,952	364	12.3
M	150	302	201.3
N	N-1	302	33.5
	N-2	302	33.5
	N-3	302	33.5
	N-4	302	33.5
P	4,221	364	8.6
R	R-1	302	10.7
	R-2	302	21.6
	R-3	302	21.6
S	S-1	302	101.9
	S-2	302	101.9
T	T-1	302	201.3
	T-2	302	201.3
V	V-1	240	4.1
	V-2	240	5.9
W	8,057	120	1.5
X	3,253	302	9.3
Y	2,943	302	10.3

注) 1: 区間記号は、図 2-9-10 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。



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状況は、図 2-9-11 に示すとおりである。

これによると、西側①及び②では 302 台/16 時間の工事関係車両が出入りし、2 人/16 時間の歩行者及び 16 台/16 時間の自転車との交錯が予測される。

ピーク時では、西側①及び②では 100 台/時の工事関係車両が出入りし、1 人/時の歩行者及び 8 台/時の自転車との交錯が予測される。

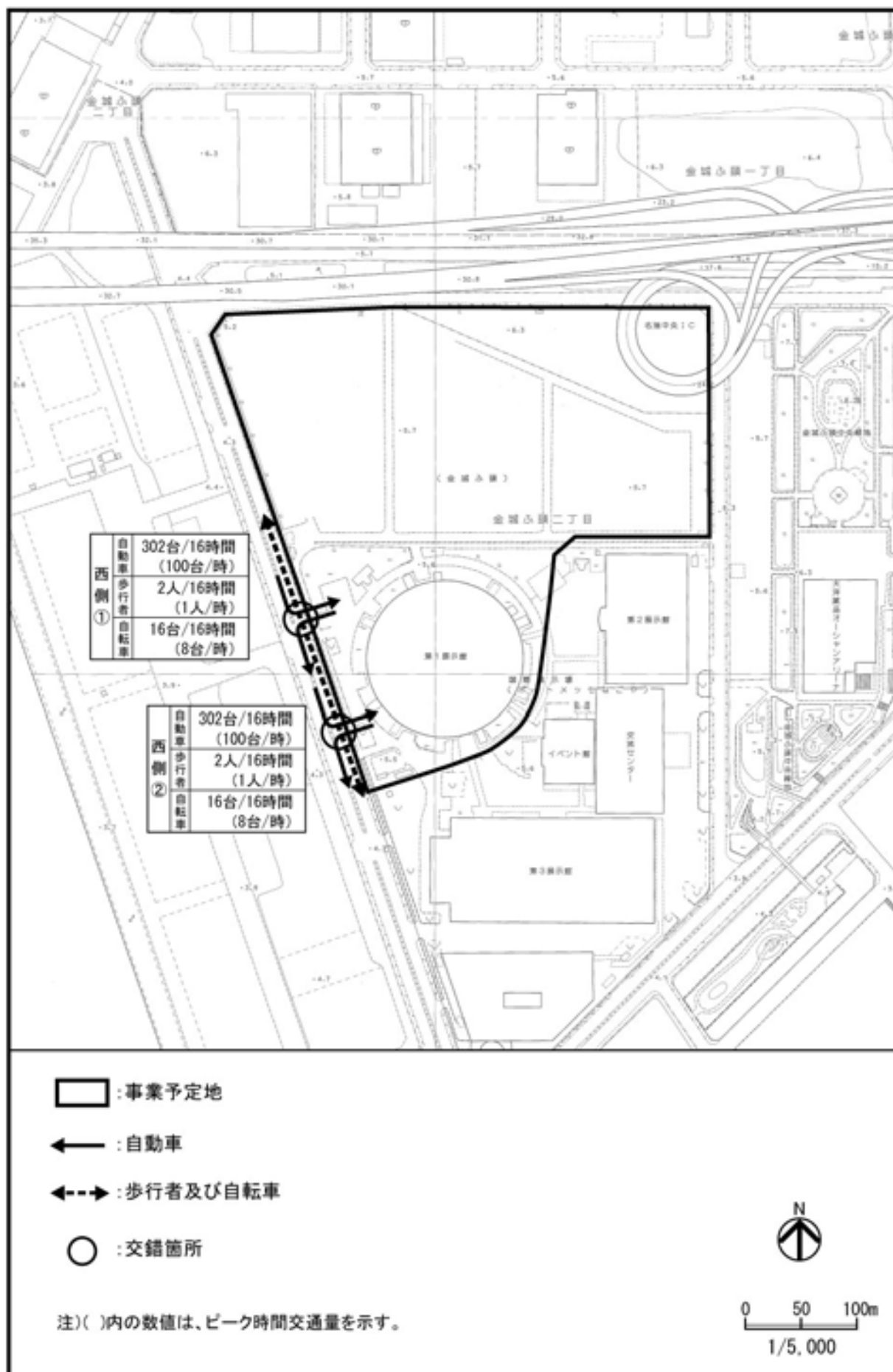


図 2-9-11 工事関係車両出入口における歩行者及び自転車との交錯（2期区域）

9-1-4 環境の保全のための措置

(1) 予測の前提とした措置

- ・現況において交通量が多く、また、商港関連車両の主要動線である金城埠頭線を通らないルートとする。

(2) その他の措置

- ・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。
- ・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。
- ・関係機関や事業予定地近隣開発事業者との連絡・調整を適切に行う。

9-1-5 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期区域では1.9～170.6%、2期区域では1.5～201.3%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、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交通安全への影響は、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の交錯は、1期区域及び2期区域それぞれ前掲図2-9-9並びに図2-9-11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。