

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

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

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」(平成 20 年 愛知県)
- ・「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)」(平成 19 年 名古屋市)

イ 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 17 年度 名古屋市一般交通量概況」(平成 19 年 名古屋市)
- ・「名駅一丁目 1 番計画北地区(仮称)建設事業に係る環境影響評価準備書」
(平成 22 年 郵便局株式会社 名工建設株式会社 名古屋鉄道株式会社)
- ・「名駅一丁目 1 番計画南地区(仮称)建設事業に係る環境影響評価準備書」
(平成 22 年 東海旅客鉄道株式会社)

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 21 年版」(平成 22 年 愛知県警察本部)
- ・「名古屋市内の交通事故 平成 17～21 年中」(平成 18～22 年 名古屋市)

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) 「交通網の状況」(p.70) 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、JR 東海バス、市バス、名鉄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、主要県道名古屋津島線及び一般市道広井町線に面しており、周辺には主要市道江川線、一般市道東志賀町線等が通っている。

イ 交通量の状況

平成 17 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 5 章 5-1 (4) 「道路交通の状況」(p.74) に示すとおりである。

交通実態調査における、自動車交通量、歩行者及び自転車交通量は資料 13-1(資料編 p.227) に、断面交通量の時間変動は資料 13-5(資料編 p.250) に示すとおりである。

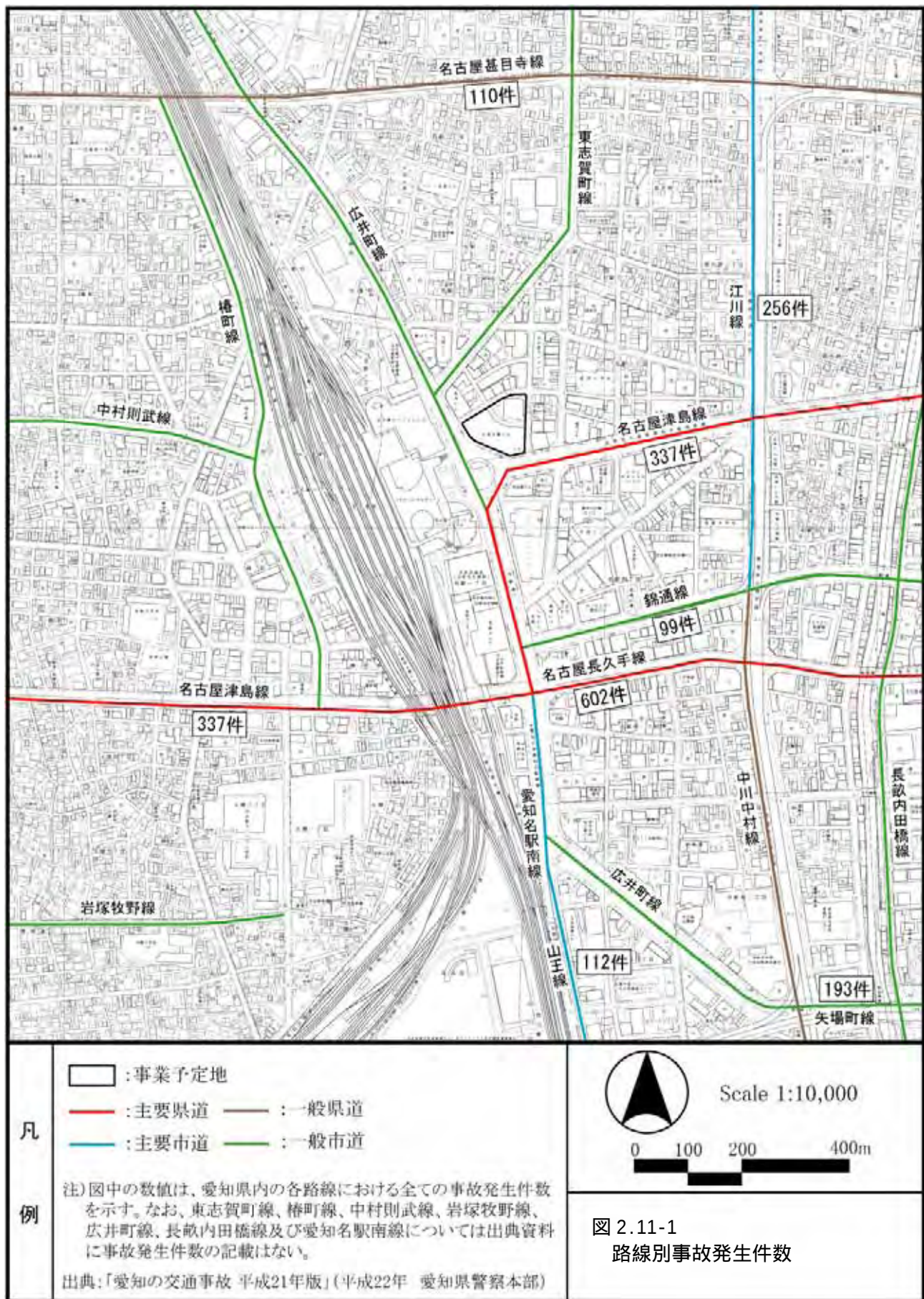
周辺開発事業における自動車交通量調査結果は、資料 13-2(資料編 p.233) に示すとおりである。

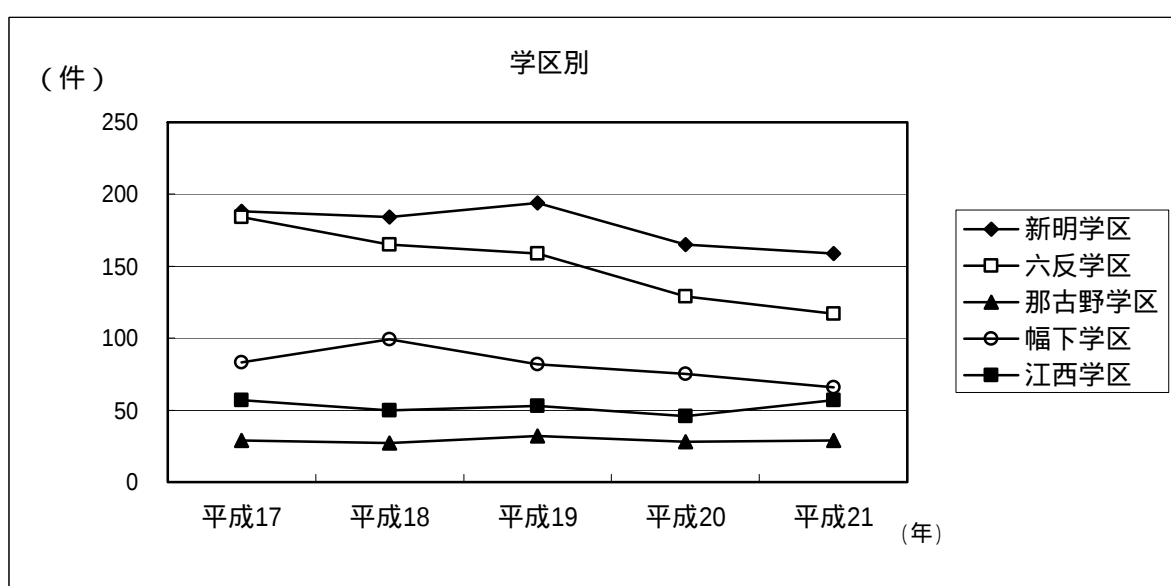
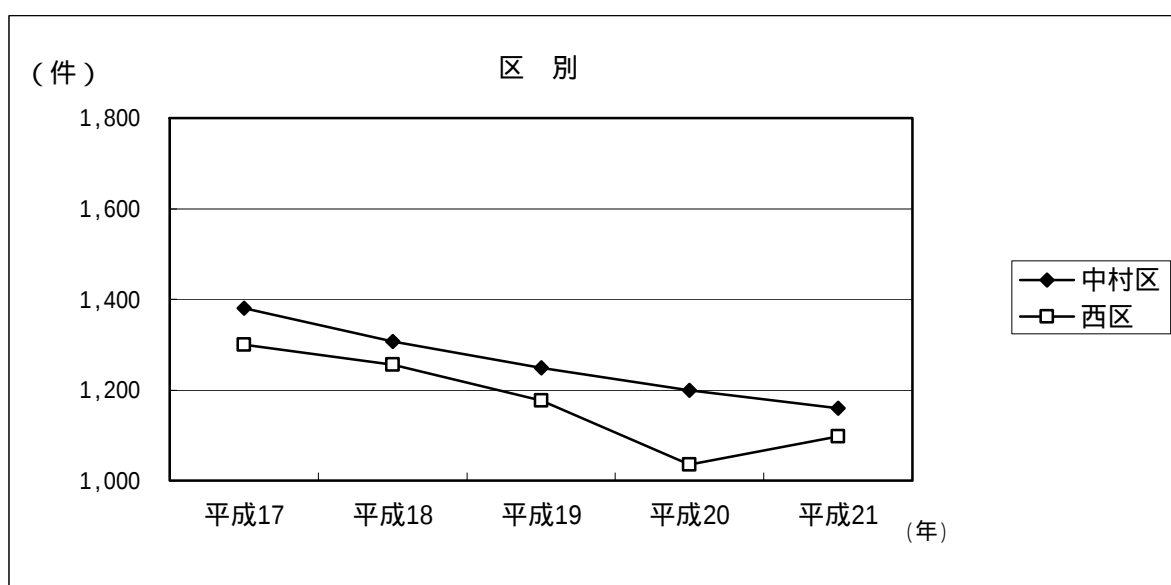
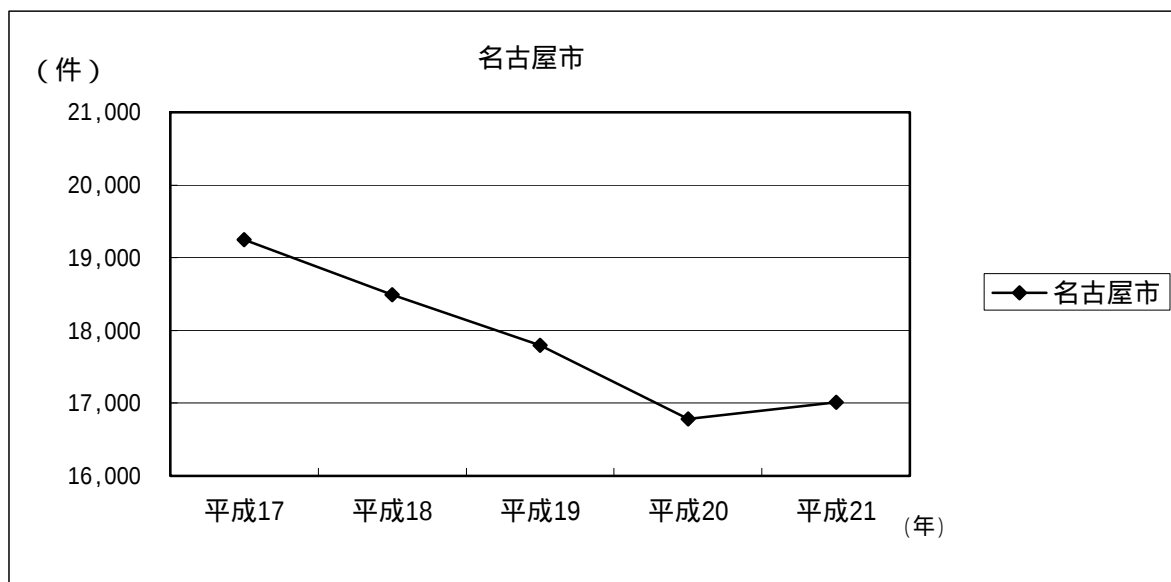
ウ 交通事故の発生状況

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、新明学区、六反学区、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 21 年)は、名古屋津島線が 337 件、江川線が 256 件、錦通線が 99 件、名古屋長久手線が 602 件、名古屋甚目寺線が 110 件、山王線が 112 件、矢場町線が 193 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、西区の各区分では、中村区は減少傾向を示しているが、名古屋市全体及び西区は平成 20 年までは減少傾向を示しているものの、平成 21 年は増加に転じている。学区別では、新明学区、六反学区及び幅下学区は減少傾向を示しているが、那古野学区並びに江西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。





注) 人身事故のみ

出典: 「平成 17～21 年中 名古屋市内の交通事故」(平成 18～22 年 名古屋市)

図 2.11-2 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 自動車交通量

ウ 歩行者交通量

エ 交通安全施設、交通規制の状況

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車類及び小型車類の 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。
歩行者交通量	各調査地点における方向別の歩行者（現況施設の通り抜け）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 2.11-2 車種分類

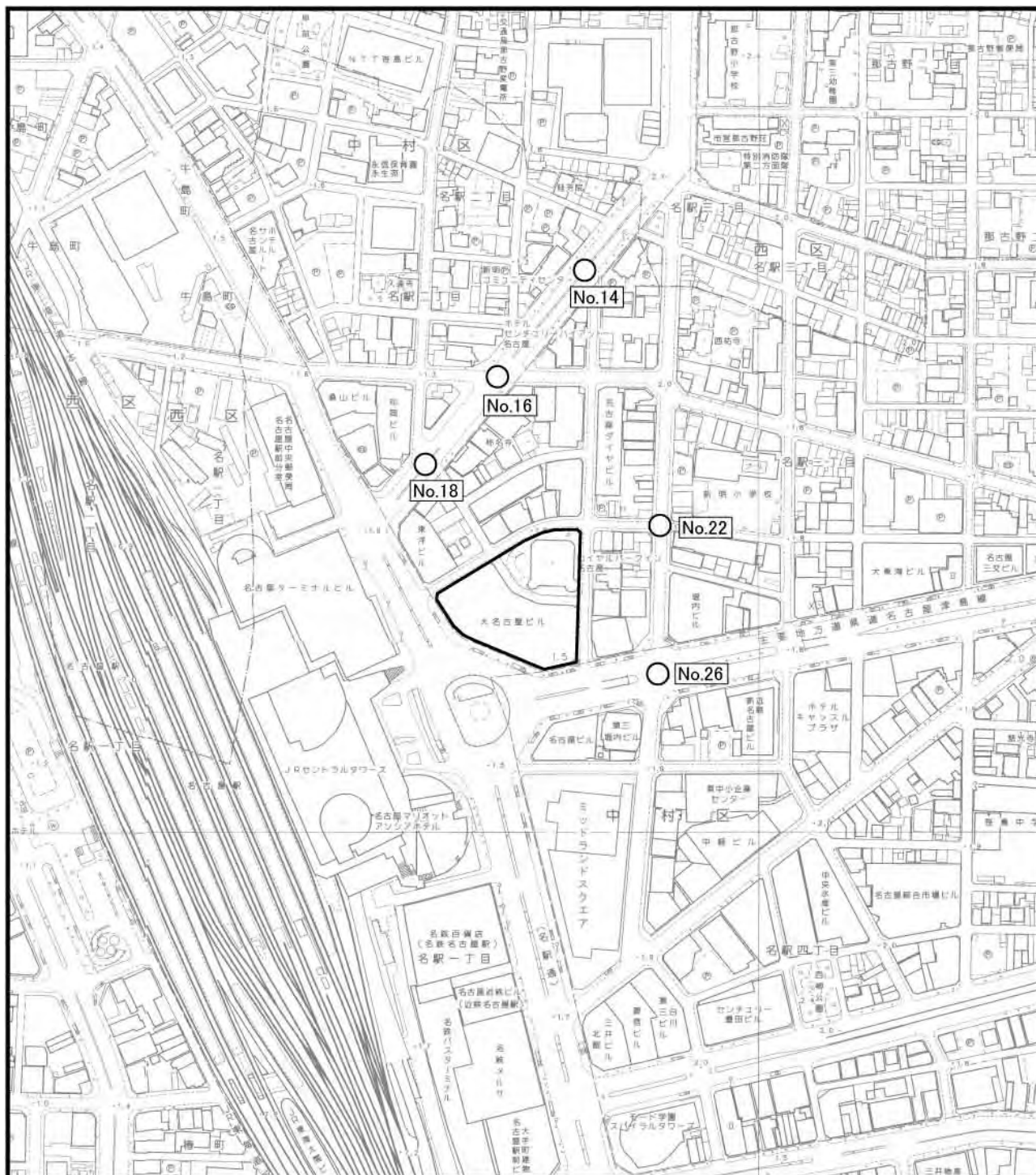
車種分類	ナンバープレートの頭一文字
大型車類	1, 2, 9, 0
小型車類	3, 4, 5, 6, 7

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 2.11-5 及び図 2.11-8 参照）。

自動車交通量の調査場所は図 2.11-3、歩行者交通量は図 2.11-4 に示すとおりである。



凡
例

□ : 事業予定地

○ : 自動車交通量調査地点(5交差点)

注) 調査地点の番号が連続していないのは、事業予定地周辺において行われた、交通実態調査、周辺開発事業における交通量調査の結果を取り込むため、全体で統一した調査地点番号を割り振る必要があったためである。



Scale 1:5,000

0 50 100 200m

図 2.11-3 自動車交通量調査場所

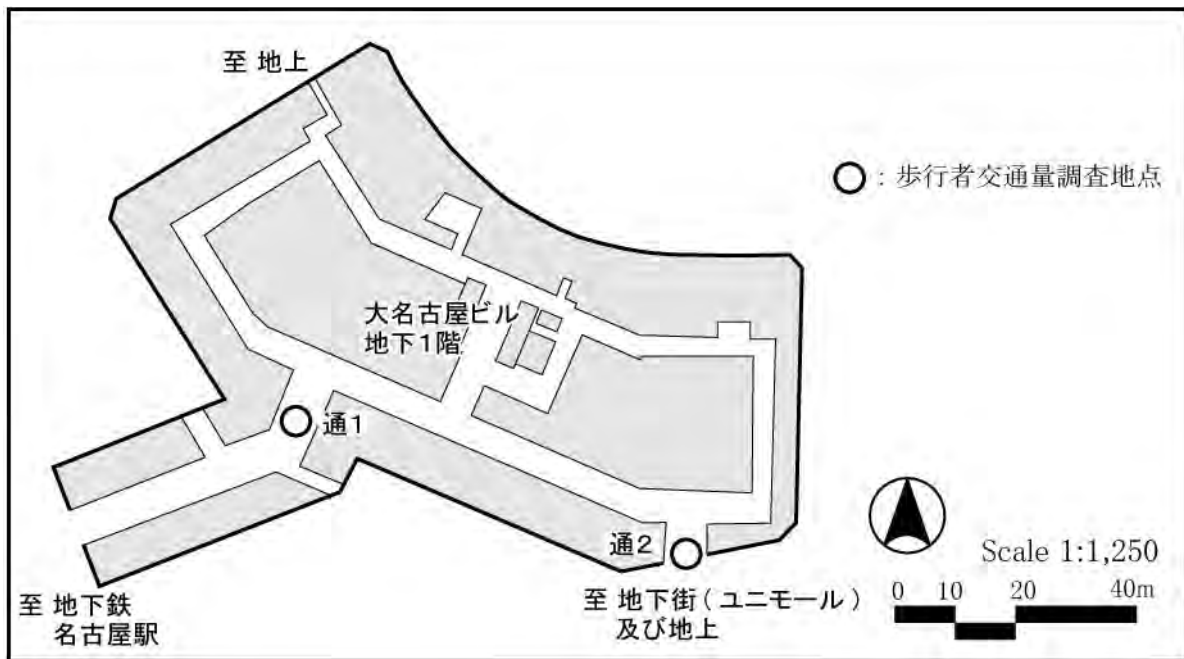


図 2.11-4 歩行者交通量調査場所（現況施設地下 1 階通り抜け交通量）

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		平成 22 年 6 月 7、8、30 日、7 月 1 日（聞き取り実施日）	
自動車交通量	平 日	平成 22 年 5 月 18 日（火）	6～22 時の 16 時間
	休 日	平成 22 年 5 月 16 日（日）	
歩行者交通量	平 日	平成 22 年 5 月 18 日（火）	6～22 時の 16 時間
交通安全施設、交通規制の状況		平成 22 年 6 月 10、11、14、15 日	

調査結果

ア 通学路の指定状況

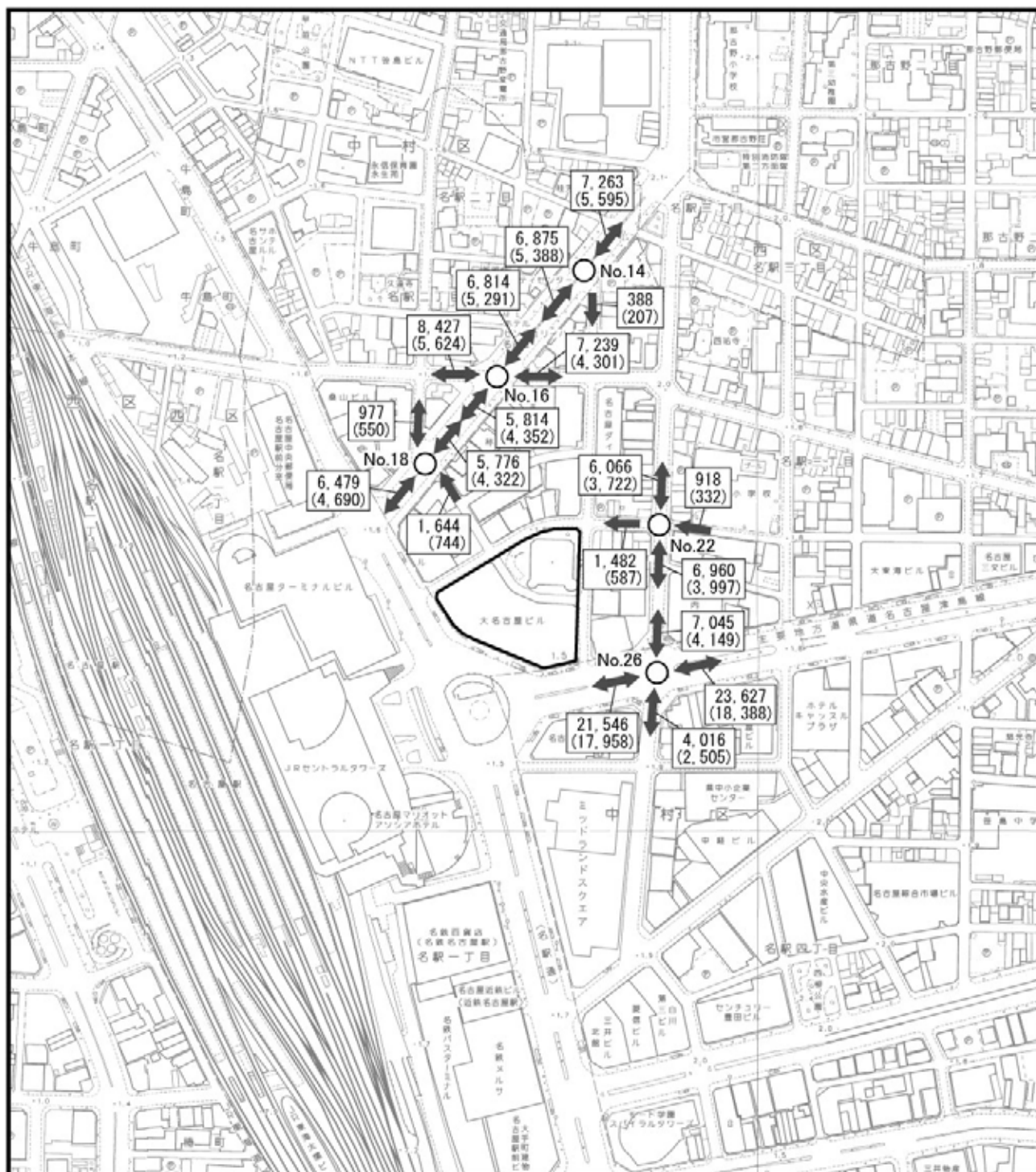
事業予定地周辺には、平成 22 年度において、小学校 3 校、中学校 1 校、小中一貫教育校 1 校の通学路が指定されており、この状況は図 2.11-5 に示すとおりである。

イ 自動車交通量

自動車交通量の調査結果は、図 2.11-6 に示すとおりである。

全地点において平日の交通量が休日の交通量を上回っていた。調査地点の中では、№26 の東側断面の交通量が平日及び休日ともに最も多く、平日が約 24,000 台/16 時間、休日が約 18,000 台/16 時間であった。





□ :事業予定地

○ :自動車交通量調査地点

単位:台/16時間

平日
(休日)

注) 調査地点の番号が連続していないのは、事業予定地周辺において行われた、交通実態調査、周辺開発事業における交通量調査の結果を取り込むため、全体で統一した調査地点番号を割り振る必要があったためである。



Scale 1:5,000

0 50 100 200m

図 2.11-6
自動車交通量の調査結果

ウ 歩行者交通量

現況施設を通り抜ける歩行者断面交通量の調査結果は、図 2.11-7 に示すとおりであり、区間テは 1,771 人/16 時間、区間トは 1,471 人/16 時間であった（交通実態調査結果と併せた断面交通量の時間変動は、資料 13-5（資料編 p.250）参照）。

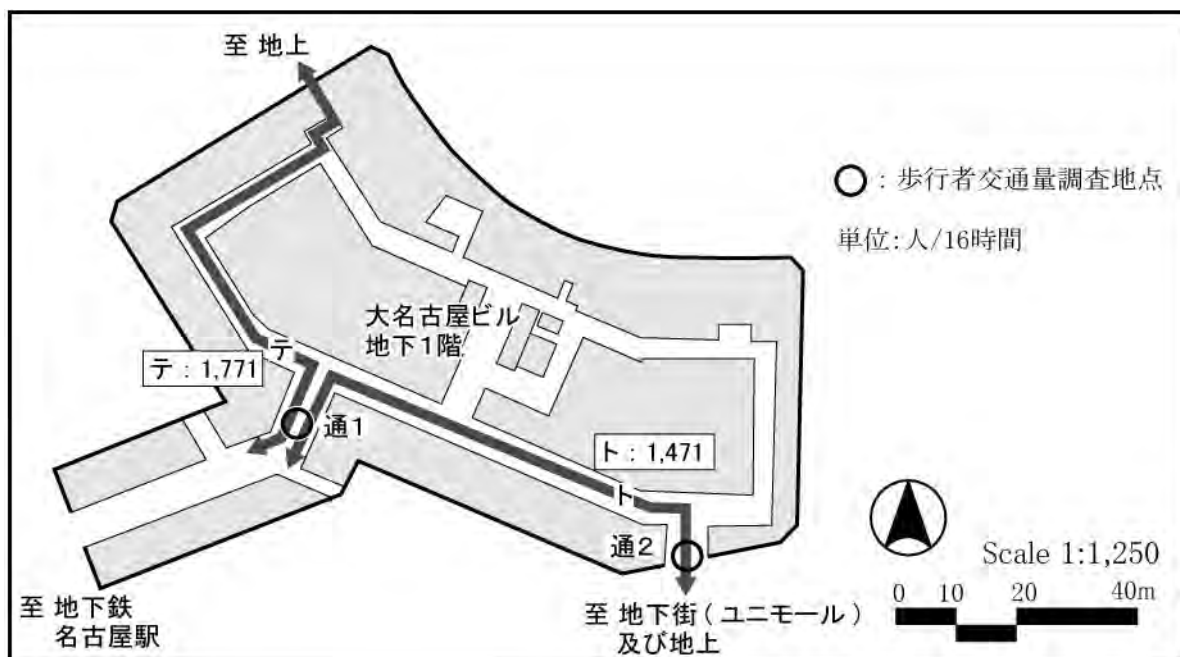


図 2.11-7 歩行者断面交通量（現況施設地下 1 階通り抜け交通量）

エ 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 2.11-8 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。

(3) まとめ

事業予定地周辺の交差点における自動車区断面交通量の調査結果は、交通実態調査結果及び周辺開発事業における交通量調査結果と現地調査結果を組み合わせ、表 2.11-4 及び図 2.11-9 に示した（交通量実態調査結果は資料 13-1（資料編 p.226） 周辺開発事業における交通量調査結果は資料 13-2（資料編 p.233） 区間毎の各種交通量調査結果の組み合わせは資料 13-3（資料編 p.236） 区間断面交通量の時間変動は資料 13-4（資料編 p.238）参照）。

事業予定地周辺の自動車区断面交通量は、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 A0（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 4～19%、休日が約 2～18%であった。

地上部における事業予定地周辺の歩行者及び自転車の区断面交通量（横断歩道を除く）は、表 2.11-5 及び図 2.11-10 に示すとおり事業予定地南西側の広井町線の歩道が平日及び休日ともに最も多く、平日は区間ウが約 24,000 人/14 時間、休日は区間エが約 13,000 人/14 時間であった。また、事業予定地の地下を出入りする歩行者断面交通量は、約 1,500～1,800 人/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。



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			休 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	大型車類	1,796	28,939	6.2%	583	22,353	2.6%	0.32	0.77
	小型車類	27,143			21,770			0.80	
B	大型車類	829	9,884	8.4%	449	7,821	5.7%	0.54	0.79
	小型車類	9,055			7,372			0.81	
C	大型車類	1,560	26,593	5.9%	472	20,152	2.3%	0.30	0.76
	小型車類	25,033			19,680			0.79	
D	大型車類	1,019	11,308	9.0%	550	8,888	6.2%	0.54	0.79
	小型車類	10,289			8,338			0.81	
E	大型車類	1,007	27,591	3.6%	471	21,985	2.1%	0.47	0.80
	小型車類	26,584			21,514			0.81	
F	大型車類	909	12,646	7.2%	502	7,970	6.3%	0.55	0.63
	小型車類	11,737			7,468			0.64	
G	大型車類	1,558	29,180	5.3%	656	22,477	2.9%	0.42	0.77
	小型車類	27,622			21,821			0.79	
H	大型車類	1,075	10,532	10.2%	592	6,914	8.6%	0.55	0.66
	小型車類	9,457			6,322			0.67	
I	大型車類	1,921	26,792	7.2%	699	22,694	3.1%	0.36	0.85
	小型車類	24,871			21,995			0.88	
J	大型車類	1,815	30,475	6.0%	639	22,975	2.8%	0.35	0.75
	小型車類	28,660			22,336			0.78	
K	大型車類	2,100	29,201	7.2%	731	25,297	2.9%	0.35	0.87
	小型車類	27,101			24,566			0.91	

注 1)調査年月日は、以下に示すとおりである。

平日：平成 20 年 2 月 28 日（木）平成 21 年 5 月 21 日（木）平成 22 年 5 月 18 日（火）

休日：平成 20 年 3 月 2 日（日）平成 21 年 5 月 24 日（日）平成 22 年 5 月 16 日（日）

なお、平成 20 年は交通実態調査^{注)}、平成 21 年は周辺開発事業における交通量調査、平成 22 年は本現地調査の調査年月日である。

2)区間記号は、図 2.11-9 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 A～F 及び H～K 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。

注) 本現地調査及び周辺開発事業における交通量調査の調査時間帯は、6～22 時の 16 時間であるのに対し、交通実態調査は、7～21 時の 14 時間である。本調査結果を 16 時間交通量で整理するため、交通実態調査結果を用いた地点における断面交通量は、以下の方法により、14 時間交通量から 16 時間交通量に設定した。なお、交通実態調査結果を用いた地点及び地点番号は、図 2.11-9 に示すとおりである。

・No.17、20、21、23 地点：No.22 地点における「16 時間交通量 / 14 時間交通量」比を用いて設定した。

・No.19、25 地点：No.24 地点における「16 時間交通量 / 14 時間交通量」比を用いて設定した。

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			休 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
L	大型車類	1,252	17,742	7.1%	759	13,611	5.6%	0.61	0.77
	小型車類	16,490			12,852			0.78	
M	大型車類	1,568	21,813	7.2%	924	17,558	5.3%	0.59	0.80
	小型車類	20,245			16,634			0.82	
N	大型車類	1,243	6,479	19.2%	805	4,690	17.2%	0.65	0.72
	小型車類	5,236			3,885			0.74	
O	大型車類	165	2,071	8.0%	51	965	5.3%	0.31	0.47
	小型車類	1,906			914			0.48	
P	大型車類	1,219	6,403	19.0%	795	4,338	18.3%	0.65	0.68
	小型車類	5,184			3,543			0.68	
Q	大型車類	359	7,239	5.0%	135	4,301	3.1%	0.38	0.59
	小型車類	6,880			4,166			0.61	
R	大型車類	1,268	6,845	18.5%	822	5,340	15.4%	0.65	0.78
	小型車類	5,577			4,518			0.81	
S	大型車類	51	388	13.1%	10	207	4.8%	0.20	0.53
	小型車類	337			197			0.58	
T	大型車類	1,331	7,263	18.3%	839	5,595	15.0%	0.63	0.77
	小型車類	5,932			4,756			0.80	
U	大型車類	259	4,858	5.3%	45	2,565	1.8%	0.17	0.53
	小型車類	4,599			2,520			0.55	
V	大型車類	407	8,009	5.1%	93	4,372	2.1%	0.23	0.55
	小型車類	7,602			4,279			0.56	
W	大型車類	389	6,715	5.8%	83	3,710	2.2%	0.21	0.55
	小型車類	6,326			3,627			0.57	
X	大型車類	283	6,416	4.4%	60	3,648	1.6%	0.21	0.57
	小型車類	6,133			3,588			0.59	
Y	大型車類	153	2,083	7.3%	34	834	4.1%	0.22	0.40
	小型車類	1,930			800			0.41	
Z	大型車類	2,516	25,903	9.7%	1,483	20,484	7.2%	0.59	0.79
	小型車類	23,387			19,001			0.81	
A A	大型車類	59	678	8.7%	28	337	8.3%	0.47	0.50
	小型車類	619			309			0.50	
A B	大型車類	81	1,202	6.7%	13	504	2.6%	0.16	0.42
	小型車類	1,121			491			0.44	
A C	大型車類	73	1,467	5.0%	23	578	4.0%	0.32	0.39
	小型車類	1,394			555			0.40	
A D	大型車類	146	2,314	6.3%	46	913	5.0%	0.32	0.39
	小型車類	2,168			867			0.40	

注 1)調査年月日は、以下に示すとおりである。

平日：平成 20 年 2 月 28 日（木）平成 21 年 5 月 21 日（木）平成 22 年 5 月 18 日（火）

休日：平成 20 年 3 月 2 日（日）平成 21 年 5 月 24 日（日）平成 22 年 5 月 16 日（日）

なお、平成 20 年は交通実態調査、平成 21 年は周辺開発事業における交通量調査、平成 22 年は本現地調査の調査年月日である。

2)区間記号は、図 2.11-9 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 L～N、Q、S～W、Y 及び Z 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			休 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 E	大型車類	100	1,669	6.0%	34	699	4.9%	0.34	0.42
	小型車類	1,569			665			0.42	
A F	大型車類	271	7,003	3.9%	82	4,073	2.0%	0.30	0.58
	小型車類	6,732			3,991			0.59	
A G	大型車類	2,540	26,276	9.7%	1,570	21,326	7.4%	0.62	0.81
	小型車類	23,736			19,756			0.83	
A H	大型車類	1,071	26,770	4.0%	626	18,789	3.3%	0.58	0.70
	小型車類	25,699			18,163			0.71	
A I	大型車類	2,403	31,975	7.5%	1,500	25,698	5.8%	0.62	0.80
	小型車類	29,572			24,198			0.82	
A J	大型車類	1,111	27,077	4.1%	645	18,583	3.5%	0.58	0.69
	小型車類	25,966			17,938			0.69	
A K	大型車類	1,058	25,366	4.2%	685	19,931	3.4%	0.65	0.79
	小型車類	24,308			19,246			0.79	
A L	大型車類	2,159	33,415	6.5%	806	26,130	3.1%	0.37	0.78
	小型車類	31,256			25,324			0.81	
A M	大型車類	1,256	33,087	3.8%	634	23,056	2.7%	0.50	0.70
	小型車類	31,831			22,422			0.70	
A N	大型車類	2,290	32,419	7.1%	796	25,852	3.1%	0.35	0.80
	小型車類	30,129			25,056			0.83	
A O	大型車類	2,195	45,917	4.8%	1,185	38,222	3.1%	0.54	0.83
	小型車類	43,722			37,037			0.85	
A P	大型車類	2,228	25,217	8.8%	1,150	19,575	5.9%	0.52	0.78
	小型車類	22,989			18,425			0.80	
A Q	大型車類	1,473	29,769	4.9%	804	22,847	3.5%	0.55	0.77
	小型車類	28,296			22,043			0.78	
A R	大型車類	2,625	36,722	7.1%	1,271	30,016	4.2%	0.48	0.82
	小型車類	34,097			28,745			0.84	
A S	大型車類	2,460	35,499	6.9%	869	26,687	3.3%	0.35	0.75
	小型車類	33,039			25,818			0.78	
A T	大型車類	1,416	26,251	5.4%	852	20,545	4.1%	0.60	0.78
	小型車類	24,835			19,693			0.79	
A U	大型車類	2,285	31,490	7.3%	741	24,198	3.1%	0.32	0.77
	小型車類	29,205			23,457			0.80	

注 1)調査年月日は、以下に示すとおりである。

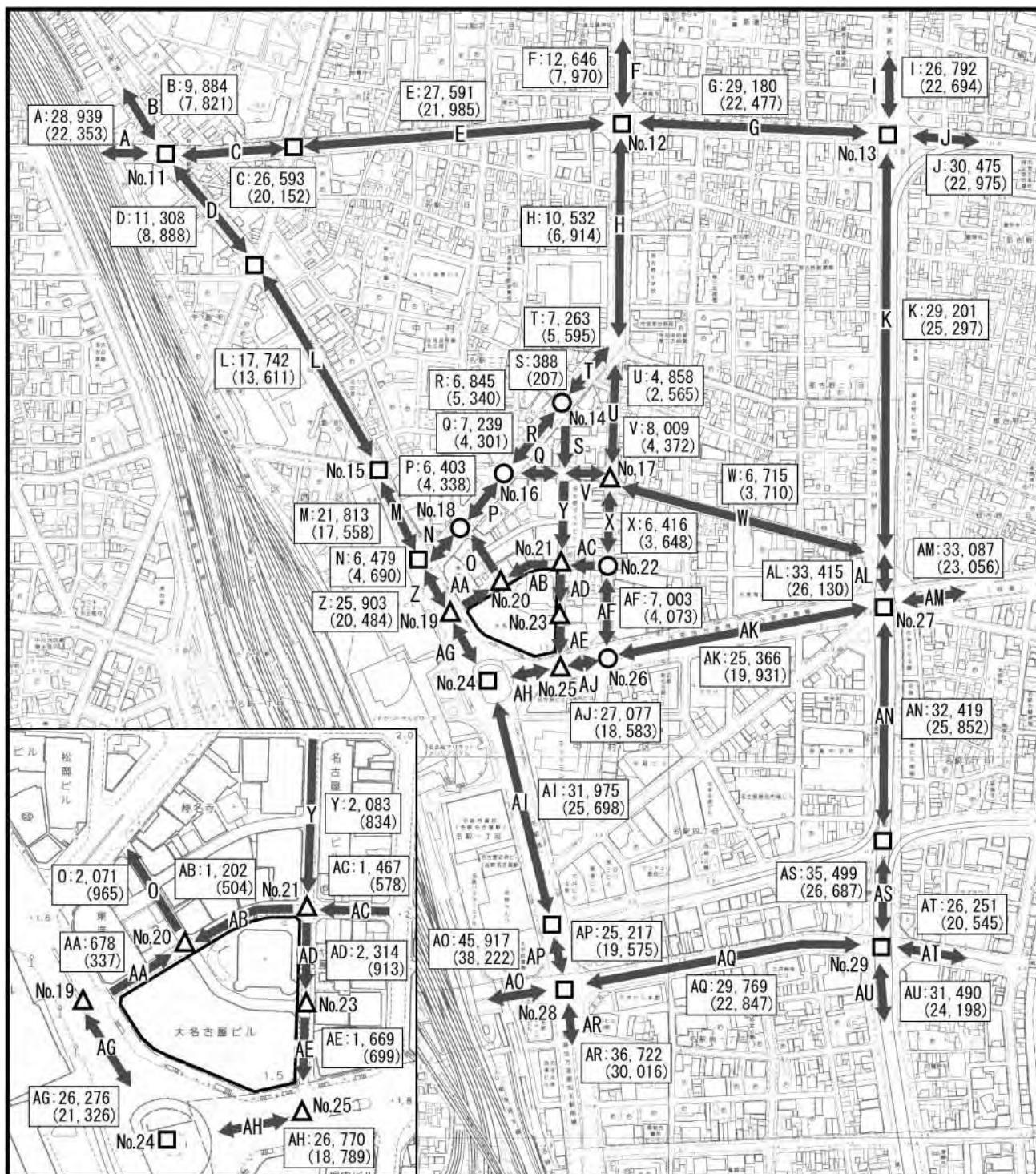
平日：平成 20 年 2 月 28 日（木）平成 21 年 5 月 21 日（木）平成 22 年 5 月 18 日（火）

休日：平成 20 年 3 月 2 日（日）平成 21 年 5 月 24 日（日）平成 22 年 5 月 16 日（日）

なお、平成 20 年は交通実態調査、平成 21 年は周辺開発事業における交通量調査、平成 22 年は本現地調査の調査年月日である。

2)区間記号は、図 2.11-9 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 AI、AL～AP 及び AR～AU 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。



- : 事業予定地
 ▲ : 自動車交通量調査地点 (交通実態調査)
 □ : 自動車交通量調査地点
 (周辺開発事業における交通量調査)
 ○ : 自動車交通量調査地点 (本現地調査)

単位: 台/16時間
 No.: 平日
 (休日)



Scale 1:8,000

0 100 200 400m

図 2.11-9
 自動車区間断面交通量

表 2.11-5 歩行者及び自転車交通量調査結果

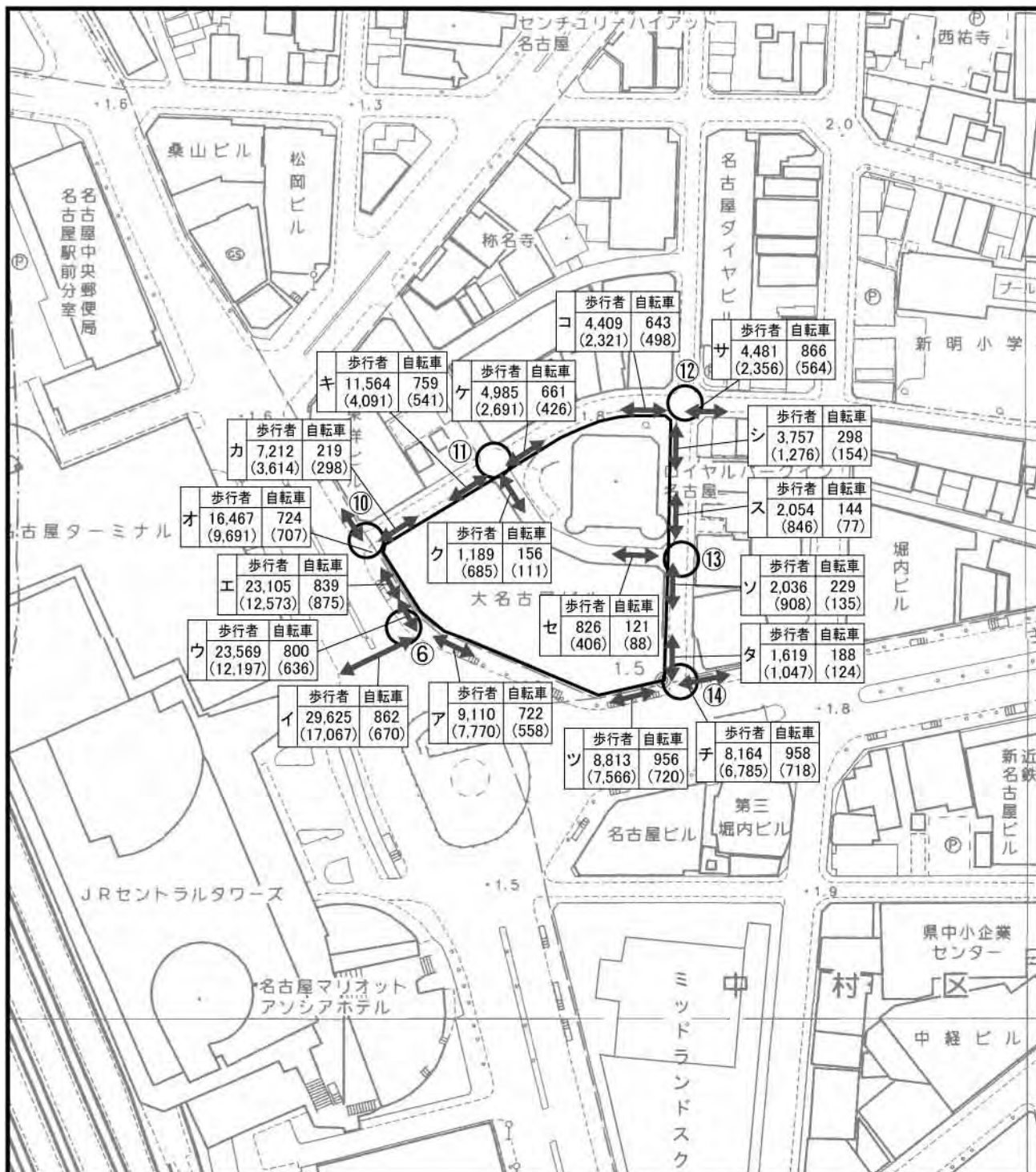
区間番号	平日		休日	
	歩行者交通量 人/14時間	自転車交通量 台/14時間	歩行者交通量 人/14時間	自転車交通量 台/14時間
区間ア	9,110	722	7,770	558
区間イ	29,625	862	17,067	670
区間ウ	23,569	800	12,197	636
区間エ	23,105	839	12,573	875
区間オ	16,467	724	9,691	707
区間カ	7,212	219	3,614	298
区間キ	11,564	759	4,091	541
区間ク	1,189	156	685	111
区間ケ	4,985	661	2,691	426
区間コ	4,409	643	2,321	498
区間サ	4,481	866	2,356	564
区間シ	3,757	298	1,276	154
区間ス	2,054	144	846	77
区間セ	826	121	406	88
区間ソ	2,036	229	908	135
区間タ	1,619	188	1,047	124
区間チ	8,164	958	6,785	718
区間ツ	8,813	956	7,566	720

注 1) 歩行者及び自転車交通量は、交通実態調査により把握した。交通実態調査の調査年月日は、以下に示すとおりである。

平日：平成 20 年 2 月 28 日（木）

休日：平成 20 年 3 月 2 日（日）

2) 区間記号は、図 2.11-10 の区間位置を示す。



：事業予定地

○：調査地点

区間	歩行者交通量 人/14時間	自転車交通量 台/14時間
上段は平日		
下段()は休日		

上段は平日
下段()は休日



Scale 1:2,500

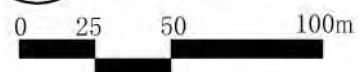


図 2.11-10
歩行者及び自転車交通量
調査結果

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 23 ヶ月目）とした（資料 1-6（資料編 p.26）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 36 区間において予測を行った（後掲図 2.11-13 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 6 箇所において予測を行った（後掲図 2.11-14 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 23 ヶ月目には、事業予定地近傍において、名駅一丁目北地区及び南地区が建設工事を行っていることが想定される。このことから、本予測においては、同時期における名駅一丁目北地区及び南地区の建設工事に起因する工事関係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。

予測条件

ア 背景交通量

予測対象時期である工事着工後 23 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、前掲表 2.11-4 及び前掲図 2.11-9 に示した自動車区間断面交通量を現況交通量として、これに名駅一丁目北地区及び南地区の工事関係車両台数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 6 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.84）参照）。
- ・事業予定地近傍において、現在計画中である名駅一丁目北地区及び南地区が建設工事を行っていることが想定され、これに伴う工事関係車両の走行が考えられること。

自動車の背景交通量は、表 2.11-6 に示すとおりである。

表 2.11-6 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 工事関係車両 b	南地区 工事関係車両 c	背景交通量 a+b+c
A	28,939	218	123	29,280
B	9,884	0	0	9,884
D	11,308	182	52	11,542
F	12,646	91	123	12,860
G	29,180	273	127	29,580
H	10,532	254	321	11,107
I	26,792	0	0	26,792
J	30,475	273	78	30,826
K	29,201	0	49	29,250
L	17,742	254	52	18,048
M	21,813	145	69	22,027
N	6,479	145	321	6,945
O	2,071	0	0	2,071
P	6,403	145	321	6,869
R	6,845	254	321	7,420
S	388	0	0	388
T	7,263	254	321	7,838
U	4,858	0	0	4,858
X	6,416	0	0	6,416
Y	2,083	0	0	2,083
Z	25,903	0	0	25,903
AA	AA-1	678	0	678
	AA-2	678	0	678
AB	AB-1	1,202	0	1,202
	AB-2	1,202	0	1,202
AC	1,467	0	0	1,467
AD	AD-1	2,314	0	2,314
	AD-2	2,314	0	2,314
AE	AE-1	1,669	0	1,669
	AE-2	1,669	0	1,669
AF	7,003	0	0	7,003
AG	AG-1	26,276	0	26,276
	AG-2	26,276	0	26,276
AH	26,770	0	0	26,770
AJ	27,077	0	0	27,077
AK	25,366	0	0	25,366
AL	33,415	0	49	33,464
AM	33,087	0	10	33,097
AN	32,419	0	40	32,459
AS	35,499	0	40	35,539
AU	31,490	0	40	31,530

注 1) 区間記号は、図 2.11-13 の区間位置を示す。

2) 名駅一丁目北地区及び南地区の工事関係車両台数は、各事業者への聞き取りにより設定した。

また、歩行者の背景交通量については、現在、現況施設を通り抜けとして利用している歩行者は、工事中には地上を通行することになることから、交通実態調査により得られた地上部における事業予定地周辺道路の歩行者交通量に、本現地調査により得られた通り抜け歩行者交通量を加算したものをを用いることとした。自転車の背景交通量については、交通実態調査結果を用いた。

歩行者及び自転車の背景交通量は表 2.11-7 及び図 2.11-11 に示すとおりである。

表 2.11-7 歩行者及び自転車の背景交通量

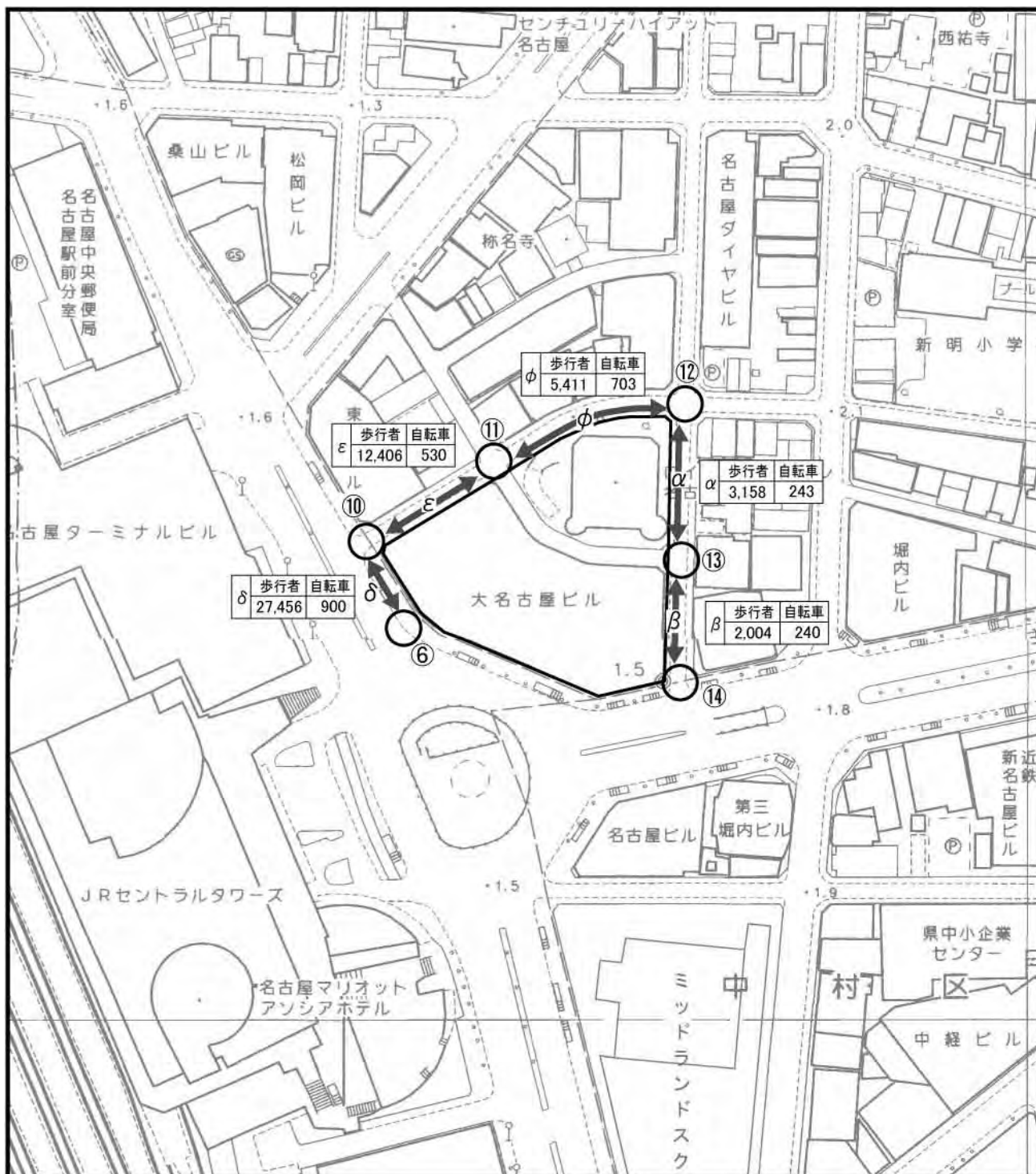
区間記号	歩行者交通量 (人/16 時間)			自転車交通量 (台/16 時間)
	交通実態調査結果 a	本現地調査結果 b	背景交通量 a + b	背景交通量 (交通実態調査結果) a
α (区間シ - 区間ス)	3,158	0	3,158	243
β (区間ソ - 区間タ)	2,004	0	2,004	240
δ (区間エ - 区間ウ)	25,685	1,771	27,456	900
ε (区間カ - 区間キ)	10,635	1,771	12,406	530
φ (区間ケ - 区間コ)	5,411	0	5,411	703

注 1) 区間記号は、図 2.11-11 の区間位置を示す (区間は、資料 13-1 図-2 (資料編 p.231) に示す)。

2) 交通実態調査は、7～21 時の 14 時間交通量であり、背景交通量は 16 時間交通量で整理するため、不足している 6 時台及び 21 時台における交通実態調査の交通量は、7 時台並びに 20 時台の交通量と同じとして、これを加算することにより、16 時間の交通実態調査の交通量とした。また、背景交通量に用いた交通実態調査の交通量は、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用いた (交通実態調査の 14 時間断面交通量は資料 13-1 図-2 (資料編 p.231) に、時間交通量は資料 13-5 (資料編 p.250) 参照)。

3) 現在、現況施設を通り抜けとして利用している歩行者が、工事中において地上を通行するルートとして、以下のルートを想定した。

- ・区間テの歩行者：区間δにある階段から地上に出て、地点、区間εを經由して地点に至る。
- ・区間トの歩行者：区間δにある階段から地上に出て、地点を經由して地点に至る。



□ : 事業予定地

○ : 調査地点

区間	歩行者交通量 (人/16時間)	自転車交通量 (台/16時間)
φ	5,411	703
ε	12,406	530
δ	27,456	900
α	3,158	243
β	2,004	240

注) 調査地点の番号が連続していないのは、事業予定地周辺において行われた、交通実態調査における地点番号を用いたためである。



Scale 1:2,500

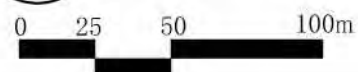


図 2.11-11
歩行者及び自転車の
背景交通量

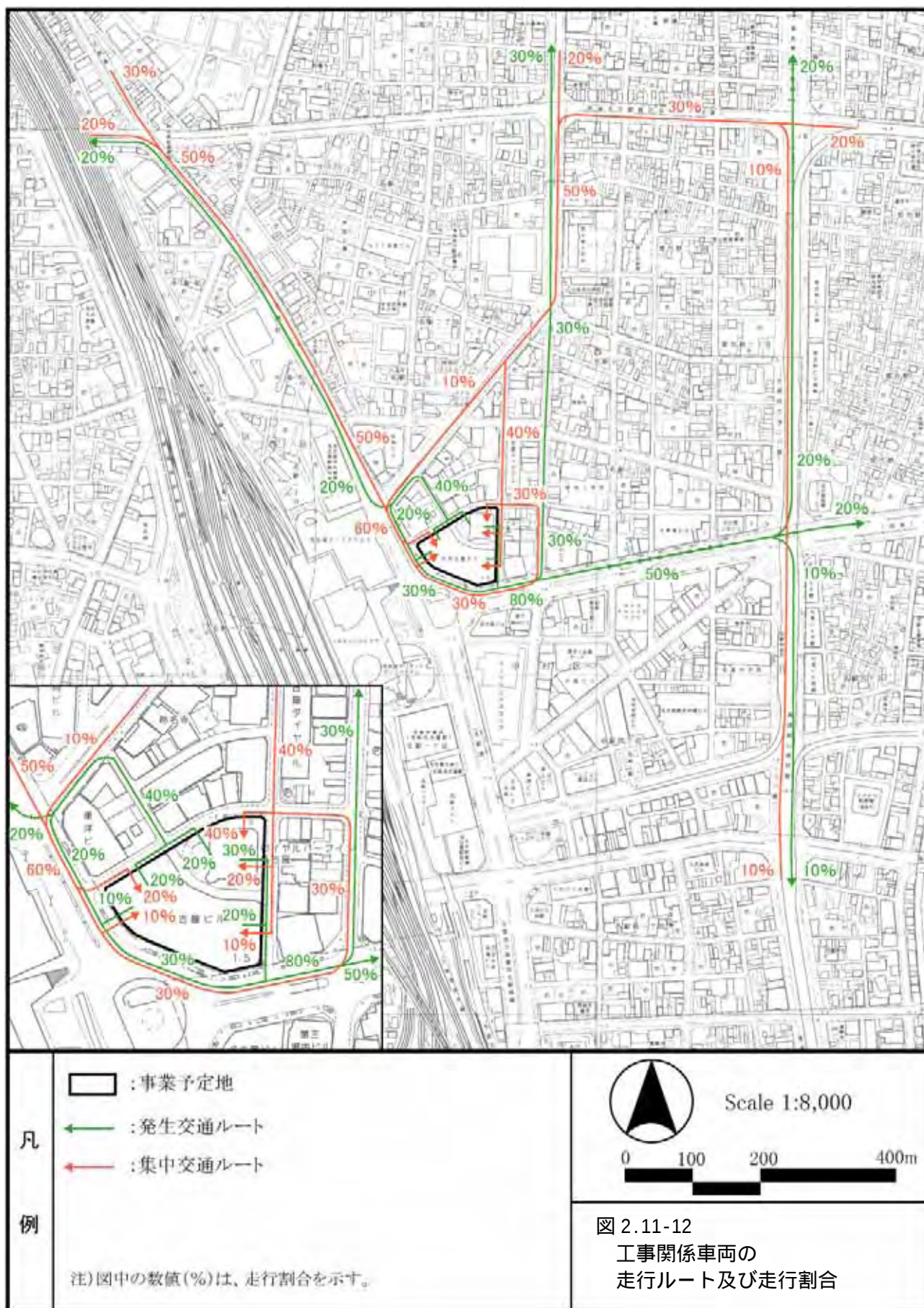
イ 工事関係車両の発生集中交通量

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）に区別した。

工事計画より、工事関係車両台数は工事着工後 23 ヶ月目にピークとなり、この時の工事関係車両台数は 339 台/16 時間、発生集中交通量としては 678 台 TE/16 時間となる(前掲図 1.3-10 (p.53) 参照)。また、ピーク時間帯については、工事計画より、大型車類は発生集中交通量として 62 台 TE/時、小型車類は発生集中交通量として 40 台 TE/時と設定した。

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 2.11-12 に示すとおり設定した。



(5) 予測結果

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 2.11-8 並びに図 2.11-13 に示すとおりである。

これらによると、各区間の増加率は 0.2～35.1%と予測される。

表 2.11-8(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		29,280	136	0.5
B		9,884	102	1.0
D		11,542	237	2.1
F		12,860	170	1.3
G		29,580	102	0.3
H		11,107	271	2.4
I		26,792	68	0.3
J		30,826	68	0.2
K		29,250	102	0.3
L		18,048	237	1.3
M		22,027	237	1.1
N		6,945	170	2.4
O		2,071	136	6.6
P		6,869	34	0.5
R		7,420	34	0.5
S		388	136	35.1
T		7,838	170	2.2
U		4,858	102	2.1
X		6,416	102	1.6
Y		2,083	136	6.5
Z		25,903	271	1.0
AA	AA-1	678	68	10.0
	AA-2	678	68	10.0
AB	AB-1	1,202	68	5.7
	AB-2	1,202	136	11.3
AC		1,467	102	7.0
AD	AD-1	2,314	102	4.4
	AD-2	2,314	136	5.9
AE	AE-1	1,669	136	8.1
	AE-2	1,669	170	10.2
AF		7,003	203	2.9
AG	AG-1	26,276	203	0.8
	AG-2	26,276	203	0.8
AH		26,770	203	0.8
AJ		27,077	373	1.4
AK		25,366	170	0.7

注 1) 区間記号は、図 2.11-13 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。

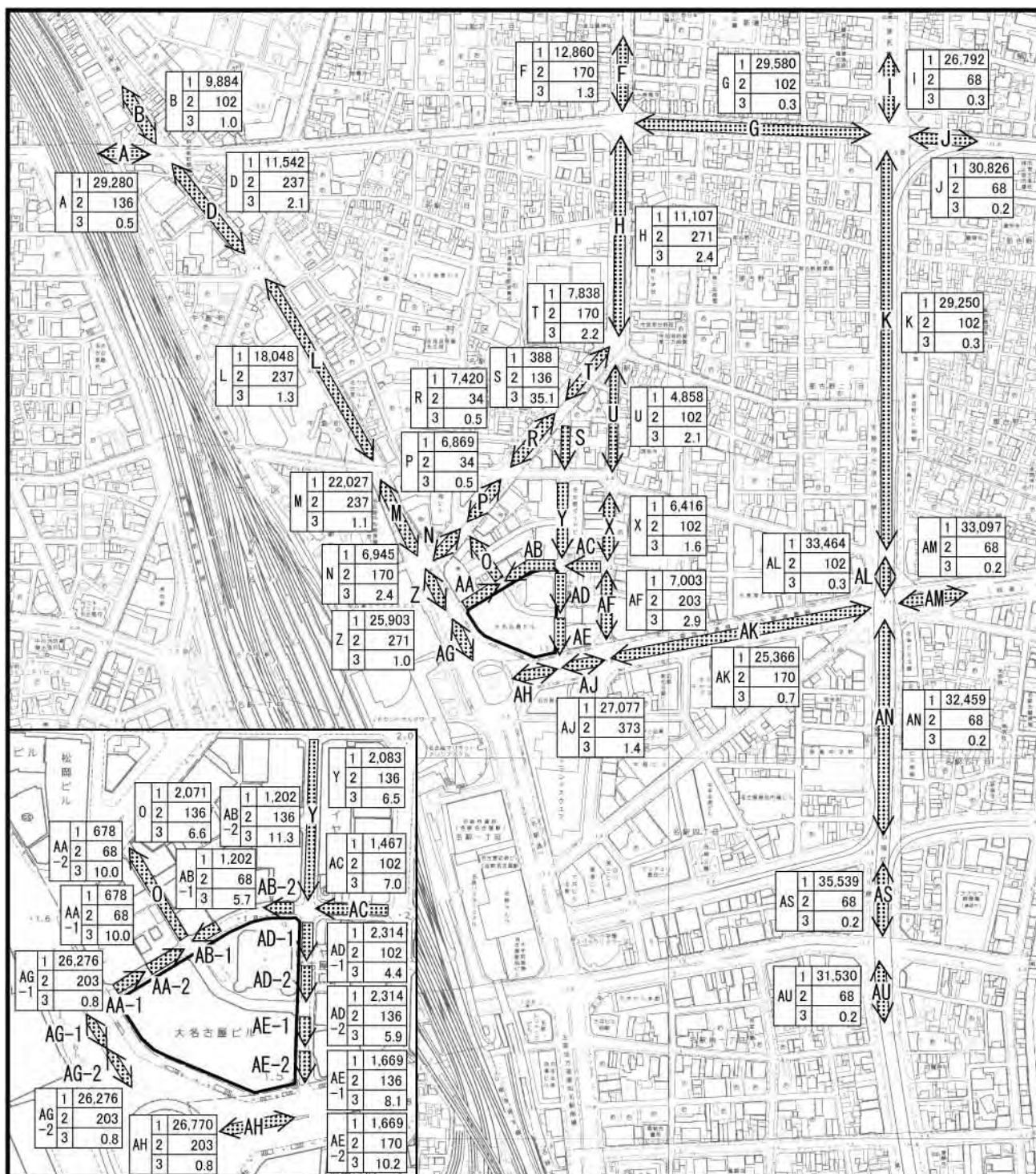
表 2.11-8(2) 区間別の自動車交通量及び増加率

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 (%)
AL	33,464	102	0.3
AM	33,097	68	0.2
AN	32,459	68	0.2
AS	35,539	68	0.2
AU	31,530	68	0.2

注 1) 区間記号は、図 2.11-13 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。



□ : 事業予定地



Scale 1:8,000



凡

例

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(%)

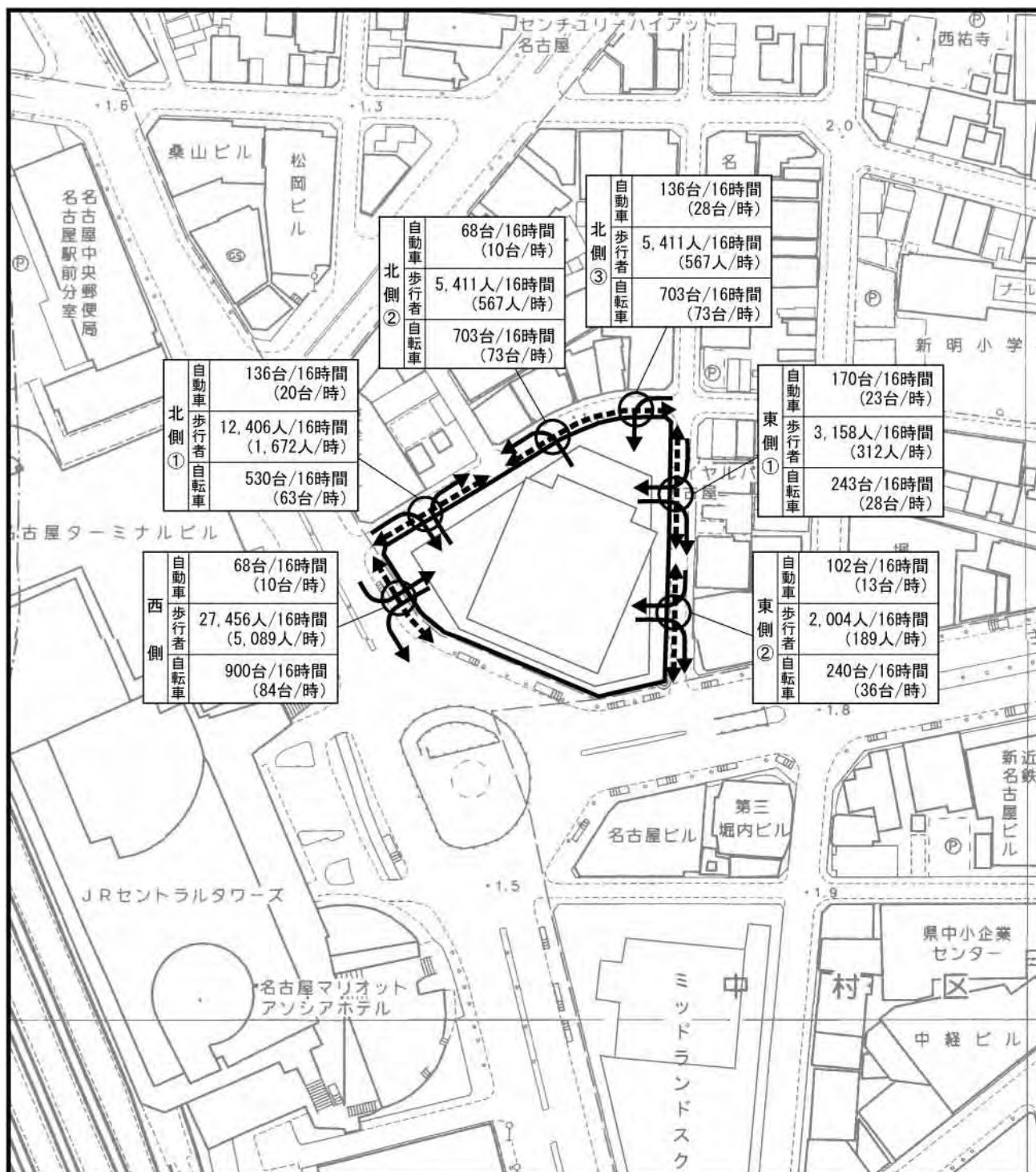
図 2.11-13
工事中増加交通量及び増加率

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 2.11-14 に示すとおりである。

これによると、西側では 68 台/16 時間の工事関係車両が出入りし、27,456 人/16 時間の歩行者及び 900 台/16 時間の自転車との交錯が、北側 では 136 台/16 時間の工事関係車両が出入りし、12,406 人/16 時間の歩行者及び 530 台/16 時間の自転車との交錯が、北側 では 68 台/16 時間の工事関係車両が出て、5,411 人/16 時間の歩行者及び 703 台/16 時間の自転車との交錯が、北側 では 136 台/16 時間の工事関係車両が入り、5,411 人/16 時間の歩行者及び 703 台/16 時間の自転車との交錯が、東側 では 170 台/16 時間の工事関係車両が出入りし、3,158 人/16 時間の歩行者及び 243 台/16 時間の自転車との交錯が、東側 では 102 台/16 時間の工事関係車両が出入りし、2,004 人/16 時間の歩行者及び 240 台/16 時間の自転車との交錯が予測される。

また、ピーク時には、西側で 10 台/時の工事関係車両が出入りし、5,089 人/時の歩行者及び 84 台/時の自転車との交錯が、北側 で 20 台/時の工事関係車両が出入りし、1,672 人/時の歩行者及び 63 台/時の自転車との交錯が、北側 で 10 台/時の工事関係車両が出て、567 人/時の歩行者及び 73 台/時の自転車との交錯が、北側 で 28 台/時の工事関係車両が入り、567 人/時の歩行者及び 73 台/時の自転車との交錯が、東側 で 23 台/時の工事関係車両が出入りし、312 人/時の歩行者及び 28 台/時の自転車との交錯が、東側 で 13 台/時の工事関係車両が出入りし、189 人/時の歩行者及び 36 台/時の自転車との交錯が予測される。



凡
例

- : 事業予定地
 ← : 自動車
 ←---→ : 歩行者及び自転車

注) ()内の数値は、ピーク時間交通量を示す。

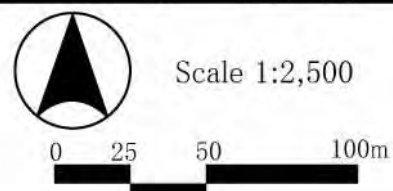


図 2.11-14
工事関係車両出入口における
歩行者及び自転車との交錯

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。

- ・工事関係車両の出入口付近では、視認性を良好に保ち、交通誘導員を配置することにより、工事関係車両の徐行及び一旦停止を徹底させる。
- ・工事関係車両の走行について、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、適正な車種の選定及び積載量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対し、公共交通機関の利用や自動車の相乗りを推進することにより、通勤車両の走行台数を減らすよう努める。
- ・歩車道分離がなされていない事業予定地直近の細街路については、工事関係車両の徐行及び一旦停止を徹底させる。
- ・工事に際しては、事業予定地の近隣における大規模建築物建設事業者（名駅一丁目北地区及び南地区事業者）と連携に努める。

11-1-5 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 0.2～35.1%となるが、これらのルートの大部分は、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は、前掲図 2.11-14 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付近の視認性を良好に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。

11-1-4 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。

- ・工事関係車両の出入口付近では、視認性を良好に保ち、交通誘導員を配置することにより、工事関係車両の徐行及び一旦停止を徹底させる。
- ・工事関係車両の走行について、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、適正な車種の選定及び積載量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対し、公共交通機関の利用や自動車の相乗りを推進することにより、通勤車両の走行台数を減らすよう努める。
- ・歩車道分離がなされていない事業予定地直近の細街路については、工事関係車両の徐行及び一旦停止を徹底させる。
- ・工事に際しては、事業予定地の近隣における大規模建築物建設事業者（名駅一丁目北地区及び南地区事業者）と連携に努める。

11-1-5 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 0.2～35.1%となるが、これらのルートの大部分は、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は、前掲図 2.11-14 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付近の視認性を良好に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

(1) 既存資料による調査

11-1「工事中」に示すとおりである（11-1-2(1)「既存資料による調査」(p.279) 参照）。

(2) 現地調査

11-1「工事中」に示すとおりである（11-1-2(2)「現地調査」(p.283) 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

新建築物の存在・供用時

(3) 予測場所

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 39 区間において予測を行った（後掲図 2.11-17 参照）。

歩行者及び自転車交通量については、新建築物を利用する主要なアクセスルート上の予測を行った（後掲図 2.11-18 参照）。

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において予測を行った（後掲図 2.11-19 参照）。

(4) 予測方法

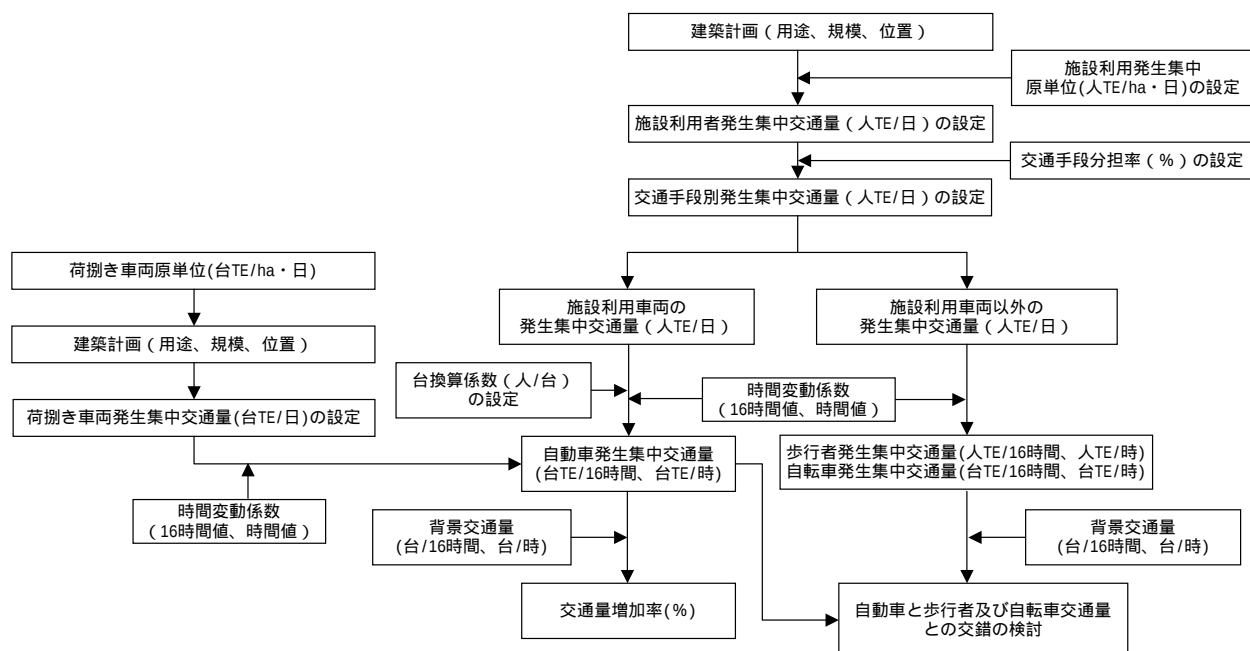
予測手法

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 2.11-15 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、歩行者等）を算出した後、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 1-2（資料編 p.2）参照）。なお、供用時としては、ささしまライブ 24 地区の（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、名駅一丁目北地区及び南地区が供用されている状態とし、本予測においては、ささしま地区^{注）}並びに名駅一丁目北地区及び南地区関連の発生集中交通量も含めて検討を行った。

注）ささしま地区の計画は、（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 中部国際センターの事業計画を含む。



注）図中の歩行者には、鉄道及びバス利用者を含む。

図2.11-15 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」について予測した。

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、名駅一丁目北地区及び南地区の新建築物関連車両及びが走行する区間（A,D,G～N,Z,AG～AK,AM～AT）と、ささしまライブ 24 地区関連車両が走行する区間（A0～AR）については、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 6 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.84）参照）
- ・ 事業予定地に隣接する北西側において、現在計画中である名駅一丁目南地区及び北地区の事業が供用されている状態になることから、これに伴う新建築物関連車両の走行が考えられること。
- ・ ささしまライブ 24 地区において、現在計画中である（仮称）グローバルゲート及び愛知大学が供用されている状態になるとともに、周辺開発事業における交通量調査時に工事中であった独立行政法人 国際協力機構 中部国際センターは既に供用を開始していることから、これらに伴う関連車両の走行が考えられること。

自動車の背景交通量は表 2.11-9 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については、交通実態調査で把握した現況交通量を用いた。

表 2.11-9(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	南地区 新建築物関連車両 c	ささしま地区 関連車両 d	背景交通量 a + b + c + d
A	28,939	13	79	-	29,031
C	26,593	-	-	-	26,593
D	11,308	13	79	-	11,400
E	27,591	-	-	-	27,591
G	29,180	35	241	-	29,456
H	10,532	35	281	-	10,848
I	26,792	0	-	-	26,792
J	30,475	35	241	-	30,751
K	29,201	0	-	-	29,201
L	17,742	137	534	-	18,413
M	21,813	264	1,225	-	23,302
N	6,479	0	-	-	6,479
P	6,403	-	-	-	6,403
Q	7,239	-	-	-	7,239
U	4,858	-	-	-	4,858
V	8,009	-	-	-	8,009
W	6,715	-	-	-	6,715
X	6,416	-	-	-	6,416
Y	2,083	-	-	-	2,083
Z	25,903	264	1,748	-	27,915
AC	1,467	-	-	-	1,467
AD	-1	2,314	-	-	2,314
	-2	2,314	-	-	2,314
AE	1,669	-	-	-	1,669
AF	7,003	-	-	-	7,003
AG	26,276	264	1,748	-	28,288
AH	26,770	157	1,142	-	28,069
AI	31,975	106	606	-	32,687
AJ	27,077	157	1,142	-	28,376
AK	25,366	157	1,142	-	26,665
AL	33,415	-	-	-	33,415
AM	33,087	96	716	-	33,899
AN	32,419	63	463	-	32,945
AO	45,917	49	305	634	46,905
AP	25,217	84	452	634	26,387
AQ	29,769	0	-	634	30,403
AR	36,722	93	780	1,888	39,483
AS	35,499	63	463	-	36,025
AT	26,251	63	449	-	26,763
AU	31,490	-	-	-	31,490

注 1) 区間記号は、図 2.11-17 の区間位置を示す。

2) 名駅一丁目北地区及び南地区の新建築物関連車両は、「名駅一丁目 1 番計画北地区（仮称）建設事業に係る環境影響評価準備書」（平成 22 年 郵便局株式会社）及び「名駅一丁目 1 番計画南地区（仮称）建設事業に係る環境影響評価準備書」（平成 22 年 東海旅客鉄道株式会社）より、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書」（平成 22 年 ささしまライブ 24 特定目的会社）より設定した。

3) 予測は、名古屋都市計画道路 3・3・14 号椿町線の供用開始前とした。

4) 各事業の関連車両を想定した区間以外については、「-」と表記した。

表 2.11-9(2) 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	南地区 新建築物関連車両 c	ささしま地区 関連車両 d	背景交通量 a + b + c + d
A	22,353	2	138	-	22,493
C	20,152	-	-	-	20,152
D	8,888	2	138	-	9,028
E	21,985	-	-	-	21,985
G	22,477	5	362	-	22,844
H	6,914	5	377	-	7,296
I	22,694	0	-	-	22,694
J	22,975	5	362	-	23,342
K	25,297	0	-	-	25,297
L	13,611	19	932	-	14,562
M	17,558	36	2,253	-	19,847
N	4,690	0	-	-	4,690
P	4,338	-	-	-	4,338
Q	4,301	-	-	-	4,301
U	2,565	-	-	-	2,565
V	4,372	-	-	-	4,372
W	3,710	-	-	-	3,710
X	3,648	-	-	-	3,648
Y	834	-	-	-	834
Z	20,484	36	2,442	-	22,962
AC	578	-	-	-	578
AD	-1	913	-	-	913
	-2	913	-	-	913
AE	699	-	-	-	699
AF	4,073	-	-	-	4,073
AG	21,326	36	2,442	-	23,804
AH	18,789	21	1,702	-	20,512
AI	25,698	15	739	-	26,452
AJ	18,583	21	1,702	-	20,306
AK	19,931	21	1,702	-	21,654
AL	26,130	-	-	-	26,130
AM	23,056	12	1,036	-	24,104
AN	25,852	8	684	-	26,544
AO	38,222	7	440	430	39,099
AP	19,575	12	506	430	20,523
AQ	22,847	0	-	430	23,277
AR	30,016	12	1,132	1,284	32,444
AS	26,687	8	684	-	27,379
AT	20,545	8	679	-	21,232
AU	24,198	-	-	-	24,198

注 1) 区間記号は、図 2.11-17 の区間位置を示す。

2) 名駅一丁目北地区及び南地区の新建築物関連車両は、「名駅一丁目 1 番計画北地区（仮称）建設事業に係る環境影響評価準備書」（平成 22 年 郵便局株式会社）及び「名駅一丁目 1 番計画南地区（仮称）建設事業に係る環境影響評価準備書」（平成 22 年 東海旅客鉄道株式会社）より、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書」（平成 22 年 ささしまライブ 24 特定目的会社）より設定した。

3) 予測は、名古屋都市計画道路 3・3・14 号椿町線の供用開始前とした。

4) 各事業の関連車両を想定した区間以外については、「-」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

新建築物の主な利用施設は、事務所及び店舗等である。

自動車、歩行者及び自転車の発生集中交通量（増加分）は、表 2.11-10 に示すとおり、新建築物の発生集中交通量から現況施設の発生集中交通量を差し引いて設定した（発生集中交通量の算出の詳細は、資料 1-2（資料編 p.2） 現況施設における交通量は、資料 1-3（資料編 p.19）参照）。

表 2.11-10(1) 自動車発生集中交通量

単位：台 TE/16 時間

用途区分	平 日	休 日
施設利用車両	1,654	513
荷 捌 き 車 両	334	69
合 計	1,988	582

表2.11-10(2) 歩行者及び自転車発生集中交通量

単位：人 TE/16 時間

区 分	歩行者				自転車	合 計
	鉄 道	バ ス	徒 歩	小計		
平 日	22,576	1,736	4,381	28,693	7,988	36,681
休 日	10,687	673	666	12,026	3,643	15,669

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) 「動線計画」(p.47 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

(ア) 自動車増加交通量の設定

ア) 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及びその割合は図 2.11-16 に示すとおりである。

イ) 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 1-2 表-16(資料編 p.13) に示すとおりである。

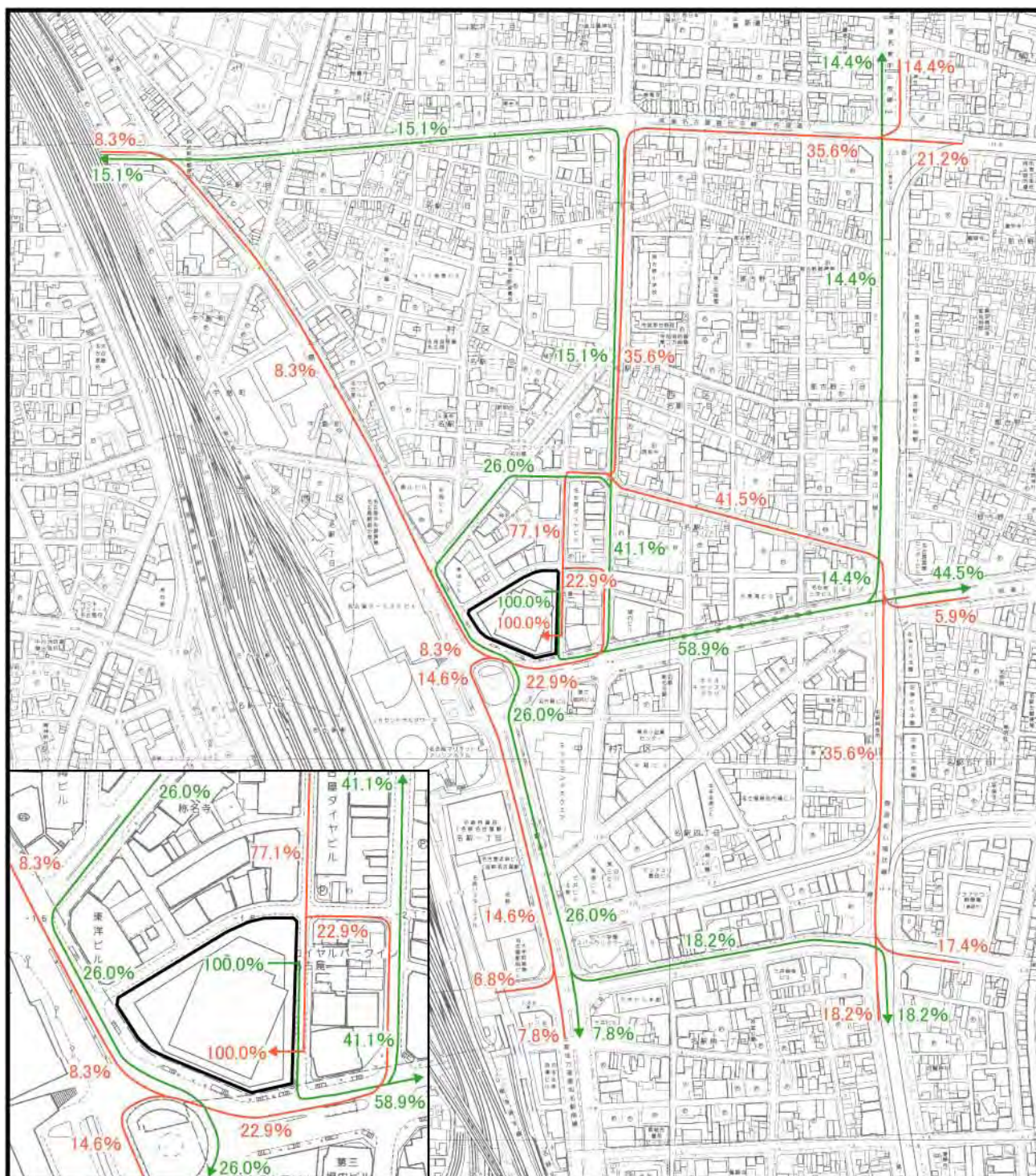
(イ) 歩行者及び自転車の増加交通量の設定

ア) 歩行者のアクセスルートの設定

新建築物を利用する歩行者については資料 1-2 図-6(資料編 p.17) 自転車については資料 1-2 図-7(資料編 p.18) 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

1 時間あたりのピーク交通量は、歩行者については資料 1-2 表-17(資料編 p.14) 自転車については資料 1-2 表-18(資料編 p.14) に示すとおりである。



凡
例

- : 事業予定地
- ← : 発生交通ルート
- ← : 集中交通ルート

注) 図中の数値(%)は、走行割合を示す。



Scale 1:8,000

0 100 200 400m

図 2.11-16
新建築物への主要アクセス
ルート及び走行割合

(5) 予測結果

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 2.11-11 及び図 2.11-17 に示すとおりである。

増加交通量については、全区間で休日よりも平日の方が多く、平日が 67～1,992 台/16 時間に対して、休日が 21～584 台/16 時間と予測される。

また、増加率については、ほとんどの区間で休日よりも平日の方が高く、平日が 0.1～119.4%に対して、休日が 0.1～83.5%と予測される。このうち増加率が最も高い区間は、平日及び休日ともに、事業予定地北西側の区間 A E -1 であり、平日が 119.4%、休日が 83.5%と予測される。

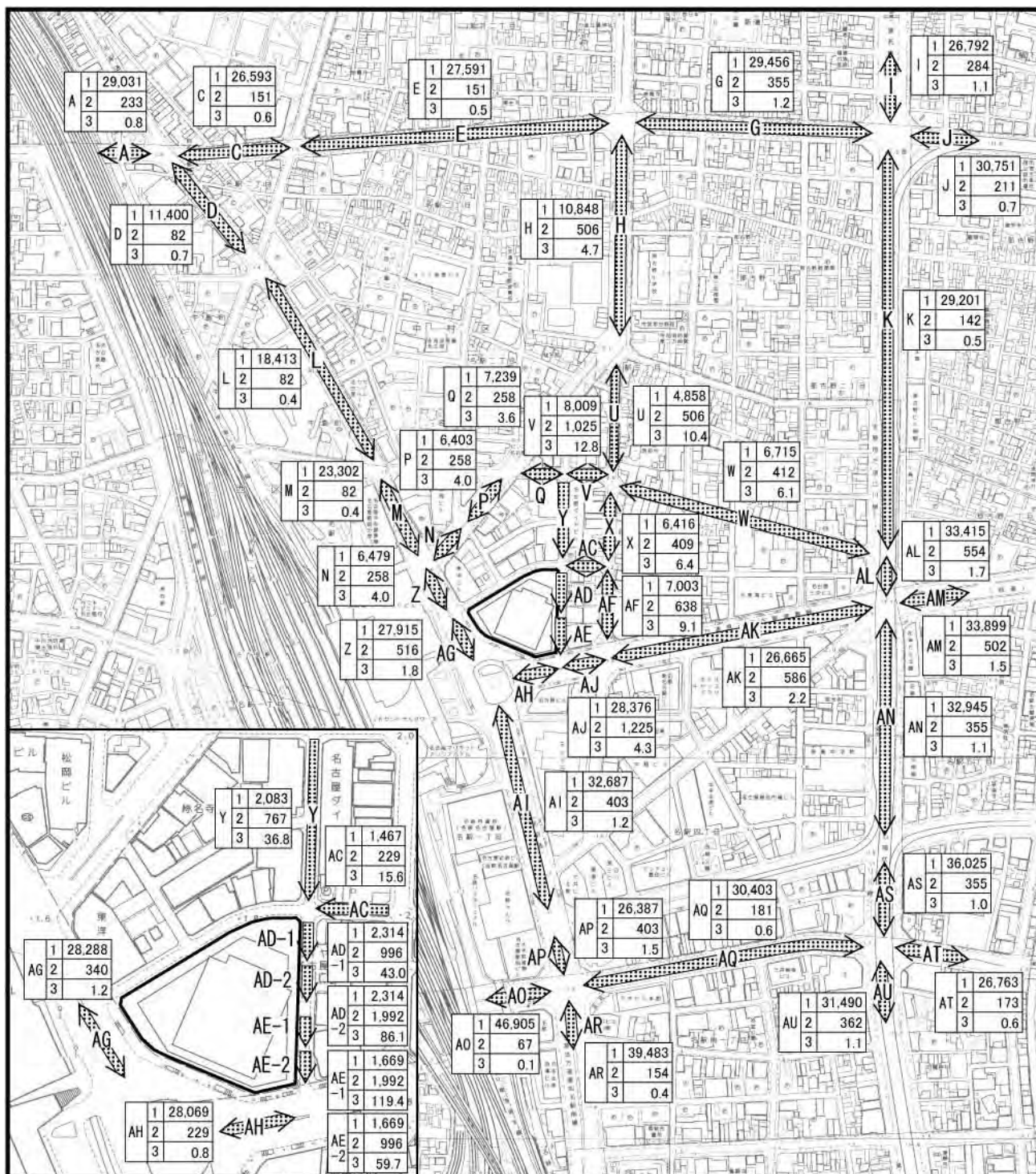
表 2.11-11 区間別の自動車増加交通量及び増加率

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		29,031	233	0.8	22,493	67	0.3
C		26,593	151	0.6	20,152	43	0.2
D		11,400	82	0.7	9,028	24	0.3
E		27,591	151	0.5	21,985	43	0.2
G		29,456	355	1.2	22,844	103	0.5
H		10,848	506	4.7	7,296	146	2.0
I		26,792	284	1.1	22,694	84	0.4
J		30,751	211	0.7	23,342	61	0.3
K		29,201	142	0.5	25,297	42	0.2
L		18,413	82	0.4	14,562	24	0.2
M		23,302	82	0.4	19,847	24	0.1
N		6,479	258	4.0	4,690	75	1.6
P		6,403	258	4.0	4,338	75	1.7
Q		7,239	258	3.6	4,301	75	1.7
U		4,858	506	10.4	2,565	146	5.7
V		8,009	1,025	12.8	4,372	299	6.8
W		6,715	412	6.1	3,710	121	3.3
X		6,416	409	6.4	3,648	120	3.3
Y		2,083	767	36.8	834	224	26.9
Z		27,915	516	1.8	22,962	150	0.7
AC		1,467	229	15.6	578	66	11.4
AD	-1	2,314	996	43.0	913	292	32.0
	-2	2,314	1,992	86.1	913	584	64.0
AE	-1	1,669	1,992	119.4	699	584	83.5
	-2	1,669	996	59.7	699	292	41.8
AF		7,003	638	9.1	4,073	186	4.6
AG		28,288	340	1.2	23,804	99	0.4
AH		28,069	229	0.8	20,512	66	0.3
AI		32,687	403	1.2	26,452	117	0.4
AJ		28,376	1,225	4.3	20,306	358	1.8
AK		26,665	586	2.2	21,654	171	0.8
AL		33,415	554	1.7	26,130	163	0.6
AM		33,899	502	1.5	24,104	145	0.6
AN		32,945	355	1.1	26,544	103	0.4
AO		46,905	67	0.1	39,099	21	0.1
AP		26,387	403	1.5	20,523	117	0.6
AQ		30,403	181	0.6	23,277	53	0.2
AR		39,483	154	0.4	32,444	46	0.1
AS		36,025	355	1.0	27,379	103	0.4
AT		26,763	173	0.6	21,232	51	0.2
AU		31,490	362	1.1	24,198	106	0.4

注 1) 区間 A～AU は、図 2.11-17 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。



□ : 事業予定地



Scale 1:8,000

0 100 200 400m

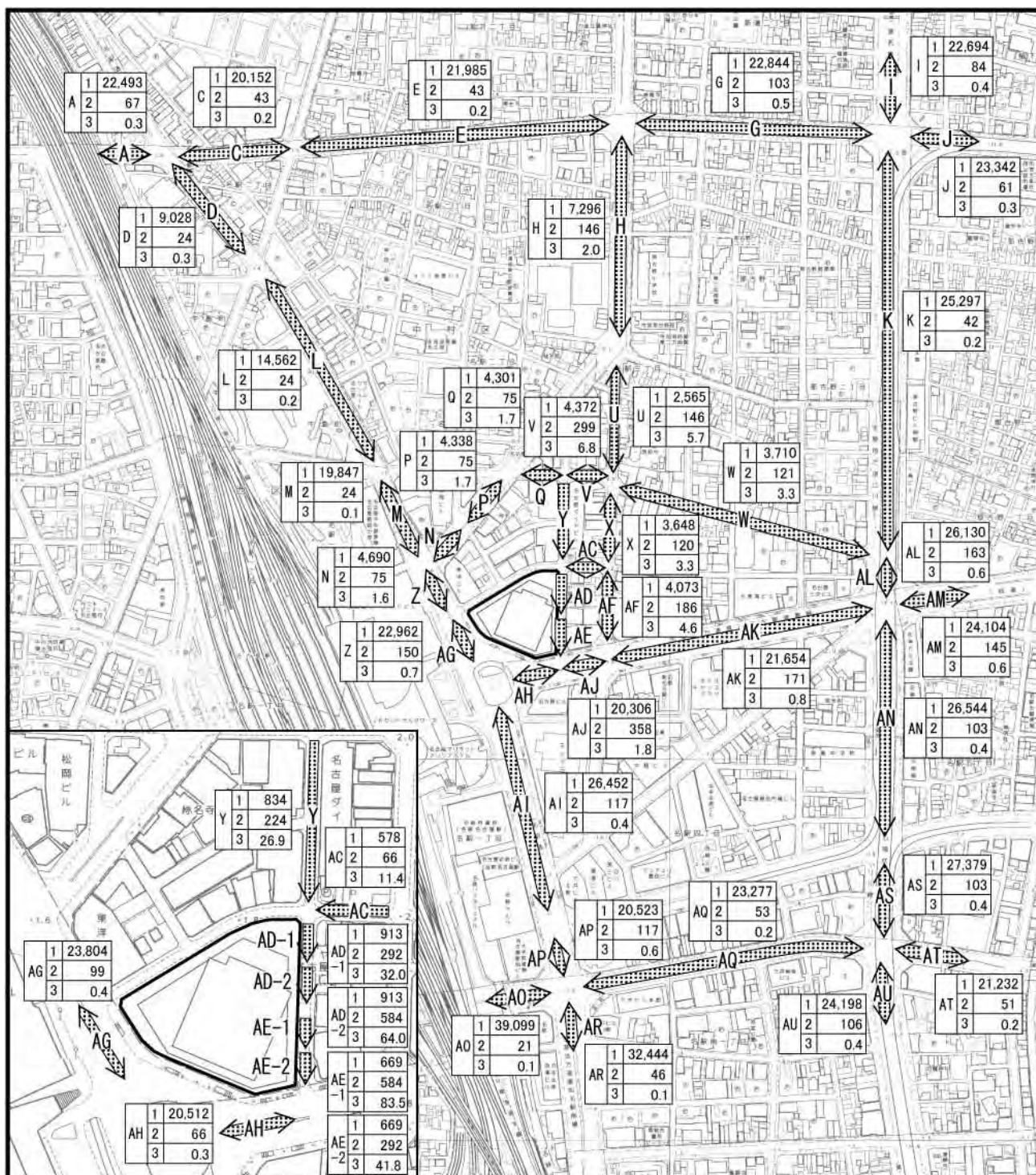
凡

例

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

図 2.11-17(1)

供用時の増加自動車交通量
及び増加率(平日)



□ : 事業予定地



Scale 1:8,000

0 100 200 400m

凡

例

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(%)

図 2.11-17(2)

供用時の増加自動車交通量
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

交通手段別発生集中交通量を配分して求めた供用時の歩行者及び自転車の増加交通量は、表 2.11-12 及び図 2.11-18 に示すとおりである。

新建築物の供用に伴う事業予定地周辺の歩行者の増加交通量は、地下街と地下通路から地下 1 階へのアクセスにより、地上を通行する歩行者交通量を抑制しており、区間 γ 及び δ においては、平日が 296～593 人/16 時間、休日が 140～279 人/16 時間と予測され、平日が休日を上回っている。

自転車の増加交通量は、動線は事業予定地の西方向からのアプローチとして、西側及び南側の区間 γ～φ では、平日が 1,884～5,991 台/16 時間、休日が 911～2,733 台/16 時間と予測される。なお、駐車場の出入口が位置する東側には駐輪場を設置しないことにより、東側での自動車との交錯を回避させており、東側の区間 α, β では自転車交通量が増加しないと予測される。

また、歩行者のピーク増加交通量は、区間 γ 及び δ においては、平日が 29～57 人/時、休日が 10～20 人/時と予測される。自転車のピーク増加交通量は、区間 γ～φ においては、平日が 239～715 台/時、休日が 212～636 台/時と予測される。

表 2.11-12(1) 歩行者及び自転車の増加交通量及びピーク増加交通量（平日）

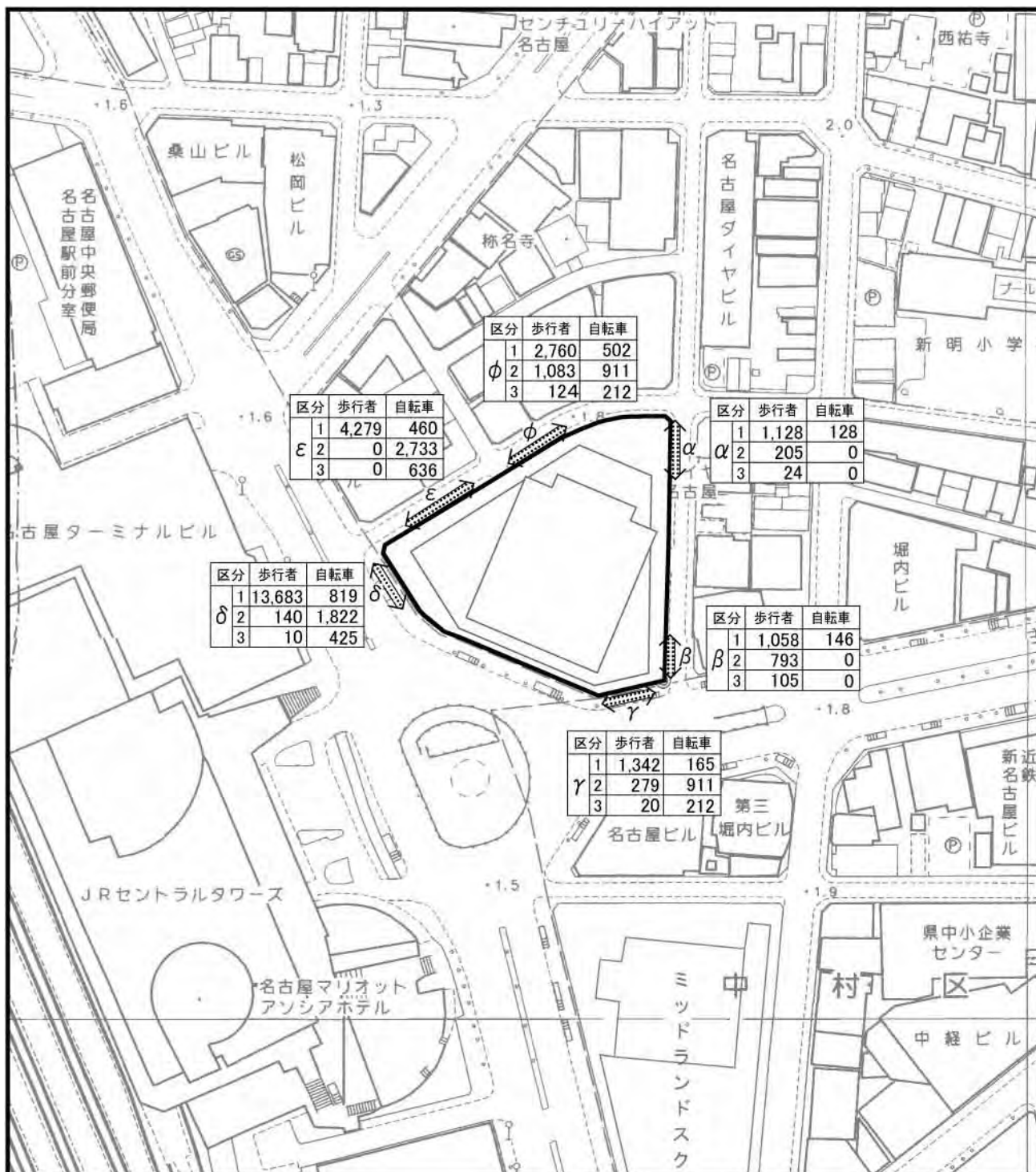
区間記号	歩行者交通量			自転車交通量		
	背景交通量 (人/16時間)	増加交通量 (人/16時間)	ピーク増加 交通量 (人/時)	背景交通量 (台/16時間)	増加交通量 (台/16時間)	ピーク増加 交通量 (台/時)
α	3,158	702	109	243	0	0
β	2,004	2,427	339	240	0	0
γ	4,078	593	57	321	1,997	239
δ	25,685	296	29	900	3,995	477
ε	10,635	0	0	530	5,991	715
φ	5,411	3,961	506	703	1,884	239

注) 区間 α～φ は、図 2.11-18 の区間及びその位置を示す。背景交通量は、交通実態調査により得られた交通量である。

表 2.11-12(2) 歩行者及び自転車の増加交通量及びピーク増加交通量（休日）

区間記号	歩行者交通量			自転車交通量		
	背景交通量 (人/16時間)	増加交通量 (人/16時間)	ピーク増加 交通量 (人/時)	背景交通量 (台/16時間)	増加交通量 (台/16時間)	ピーク増加 交通量 (台/時)
α	1,128	205	24	128	0	0
β	1,058	793	105	146	0	0
γ	1,342	279	20	165	911	212
δ	13,683	140	10	819	1,822	425
ε	4,279	0	0	460	2,733	636
φ	2,760	1,083	124	502	911	212

注) 区間 α～φ は、図 2.11-18 の区間及びその位置を示す。背景交通量は、交通実態調査により得られた交通量である。



□ :事業予定地



Scale 1:2,500

0 25 50 100m

凡
例

区分	歩行者	自転車
1	背景交通量(人/16時間)	背景交通量(台/16時間)
2	増加交通量(人/16時間)	増加交通量(台/16時間)
3	ピーク増加交通量(人/時)	ピーク増加交通量(台/時)

図 2.11-18(2)

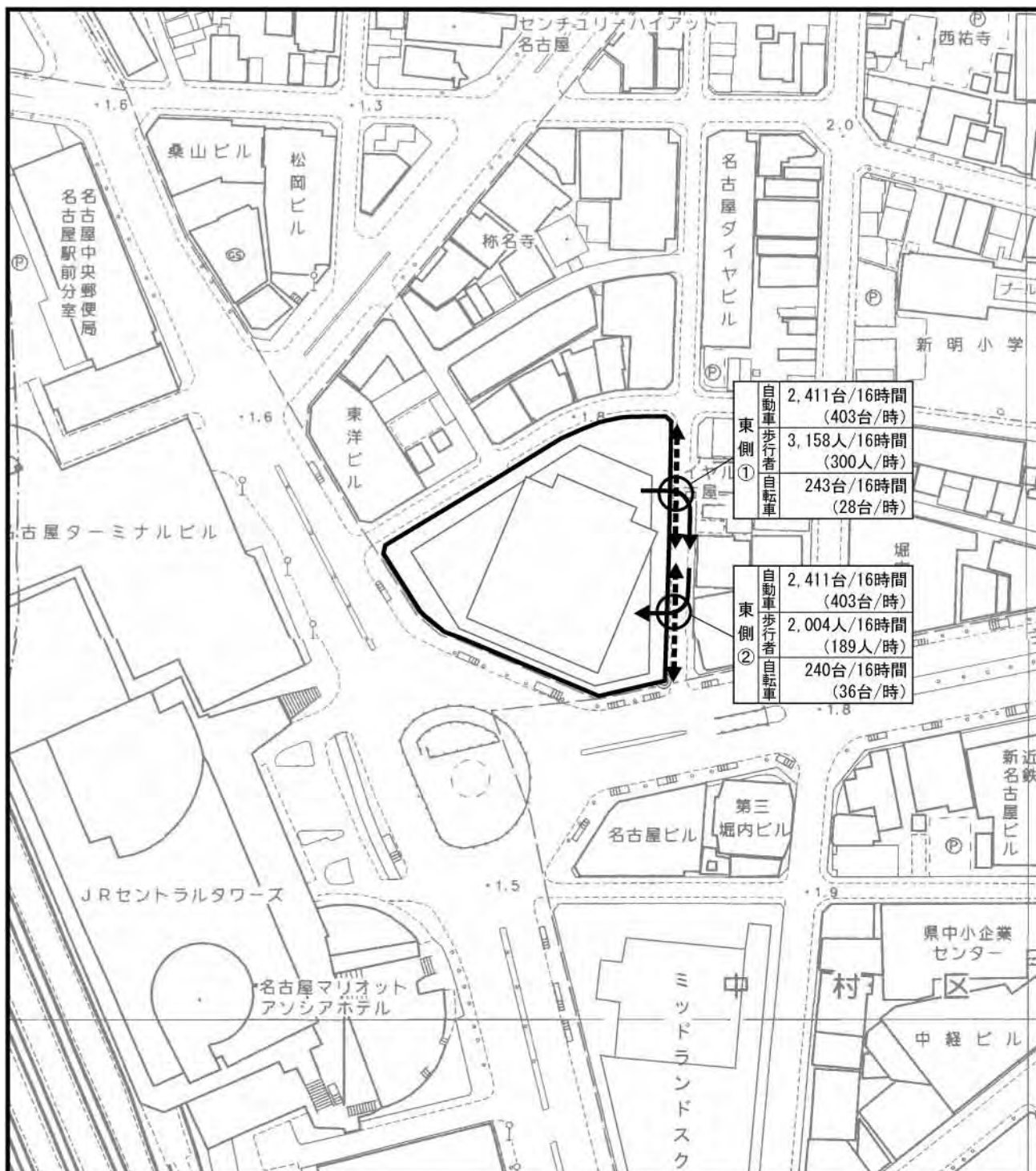
供用時歩行者及び自転車増加交通量
(休日)

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歩行者及び自転車との交錯は、図 2.11-19 に示すとおりである。

これによると、東側にある新建築物関連車両入口及び出口において、平日では 2,411 台/16 時間の新建築物関連車両がそれぞれ出入りし、出口では 3,158 人/16 時間の歩行者及び 243 台/16 時間の自転車との交錯が、入口では 2,004 人/16 時間の歩行者及び 240 台/16 時間の自転車との交錯が予測される。また、休日では 811 台/16 時間の新建築物関連車両がそれぞれ出入りし、出口では 1,128 人/16 時間の歩行者及び 128 台/16 時間の自転車との交錯が、入口では 1,058 人/16 時間の歩行者及び 146 台/16 時間の自転車との交錯が予測される。

ピーク時では、平日では 403 台/時の新建築物関連車両がそれぞれ出入りし、出口では 300 人/時の歩行者及び 28 台/時の自転車との交錯が、入口では 189 人/時の歩行者及び 36 台/時の自転車との交錯が予測される。また、休日では 99 台/時の新建築物関連車両がそれぞれ出入りし、出口では 132 人/時の歩行者及び 16 台/時の自転車との交錯が、入口では 102 人/時の歩行者及び 15 台/時の自転車との交錯が予測される。



凡
例

- :事業予定地
- :自動車
- :歩行者及び自転車

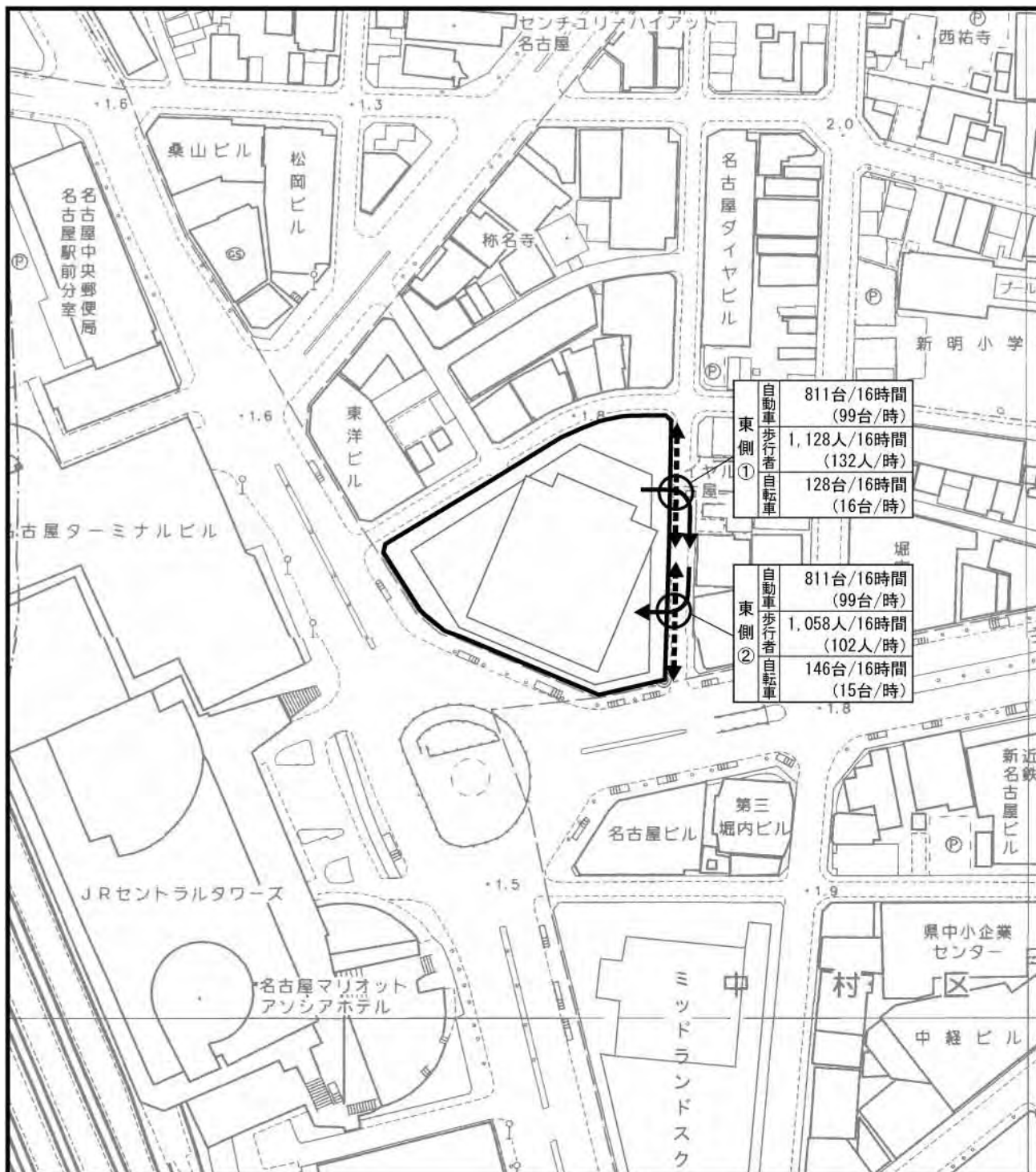
注)()内の数値は、ピーク時間交通量を示す。



Scale 1:2,500

0 25 50 100m

図 2.11-19(1)
新建築物出入り口における
歩行者及び自転車との交錯(平日)



凡
例

- :事業予定地
- :自動車
- :歩行者及び自転車

注)()内の数値は、ピーク時間交通量を示す。



Scale 1:2,500

0 25 50 100m

図 2.11-19(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

- ・周辺の交通事情に配慮し、自動車及び歩行者交通量が多い名駅通及び桜通には、新建築物関連車両の出入口を設けない。

(2) その他の措置

- ・新建築物関連車両の出入口付近では、安全性を高めるため、誘導サイン、回転灯等を設置し、車両の一時停止を徹底させる。
- ・地下鉄名古屋駅との連絡通路を拡幅し、駅からのアクセス性を高めることにより、公共交通機関の利用促進を図り、新建築物関連車両の走行台数の抑制に努める。
- ・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。

11-2-5 評 価

予測結果によると、新建築物関連車両の走行ルート上の各区間の新建築物関連車両による交通量の増加率は、平日で 0.1～119.4%に対して、休日で 0.1～83.5%となるが、これらのルートの大部分には、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 2.11-19 に示すとおりである。

本事業の実施にあたっては、新建築物関連車両の出入口付近では、安全性を高めるため、誘導サイン、回転灯等を設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。