

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.333) 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.337) 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

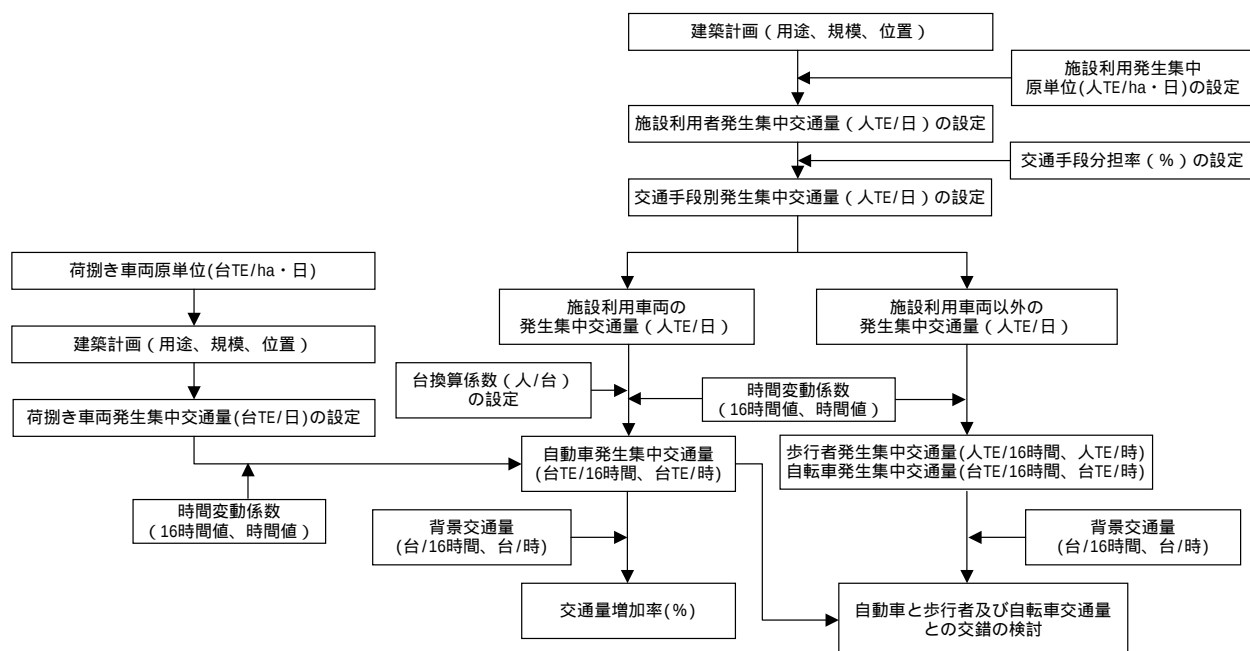
予測手法

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 郵便局株式会社他）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.101 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。

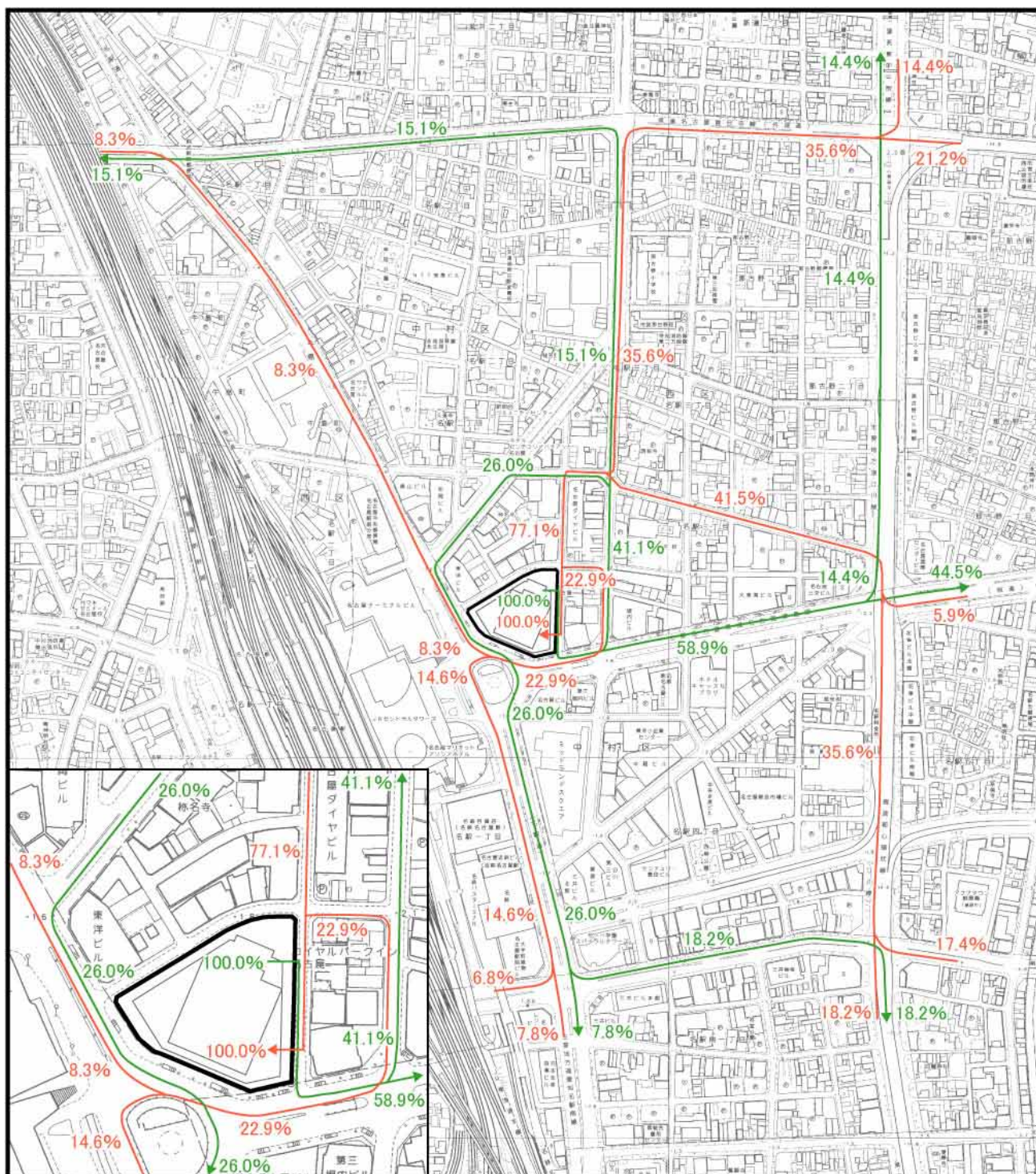
(イ) 歩行者及び自転車の増加交通量の設定

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。



□ : 事業予定地

← : 発生交通ルート

← : 集中交通ルート



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

注) 図中の数値(%)は、走行割合を示す。

(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 AE-1 であり、平日が 119.4%、休日が 83.5%と予測される。

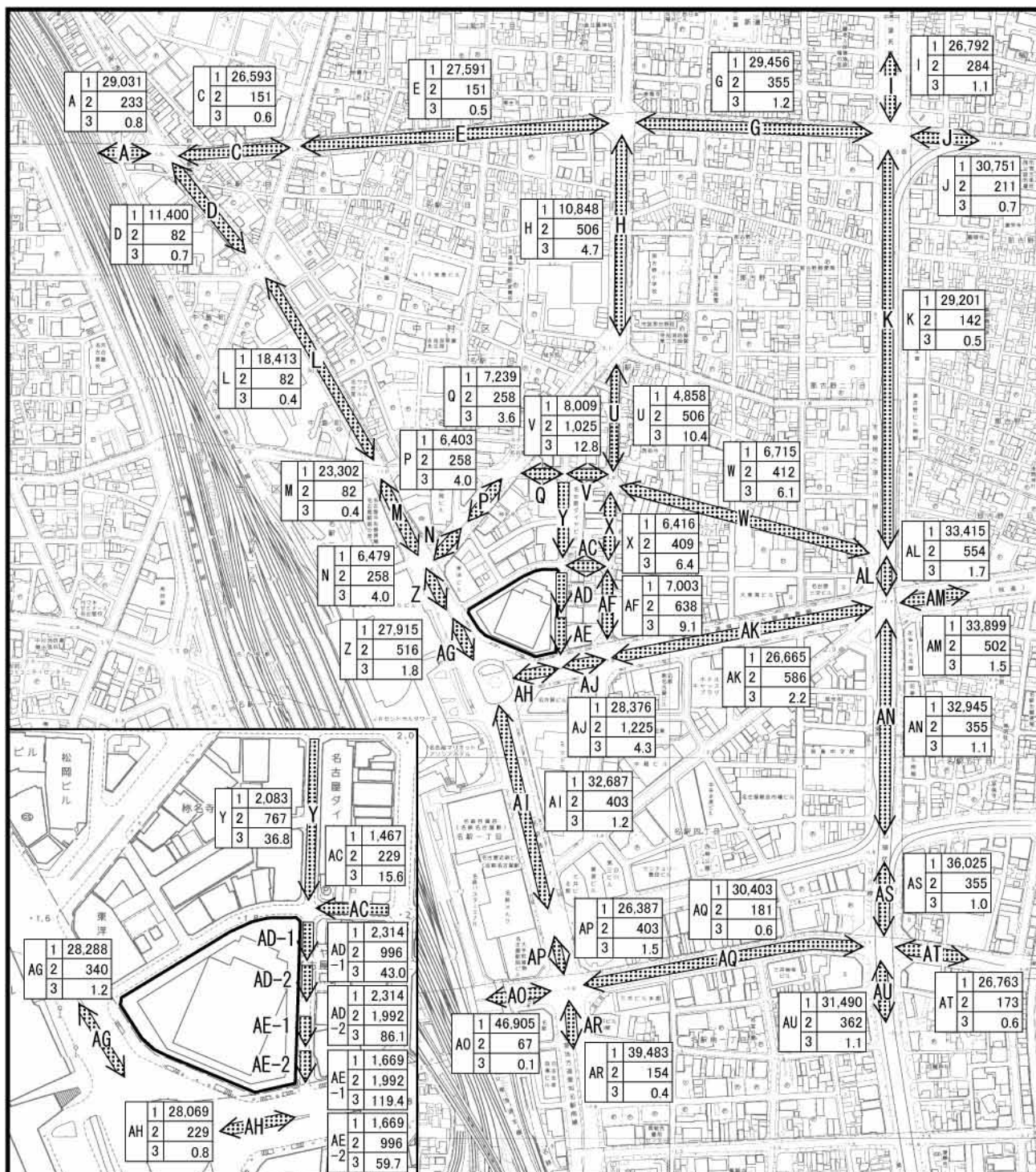
表 2.11-11 区間別の自動車増加交通量及び増加率

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

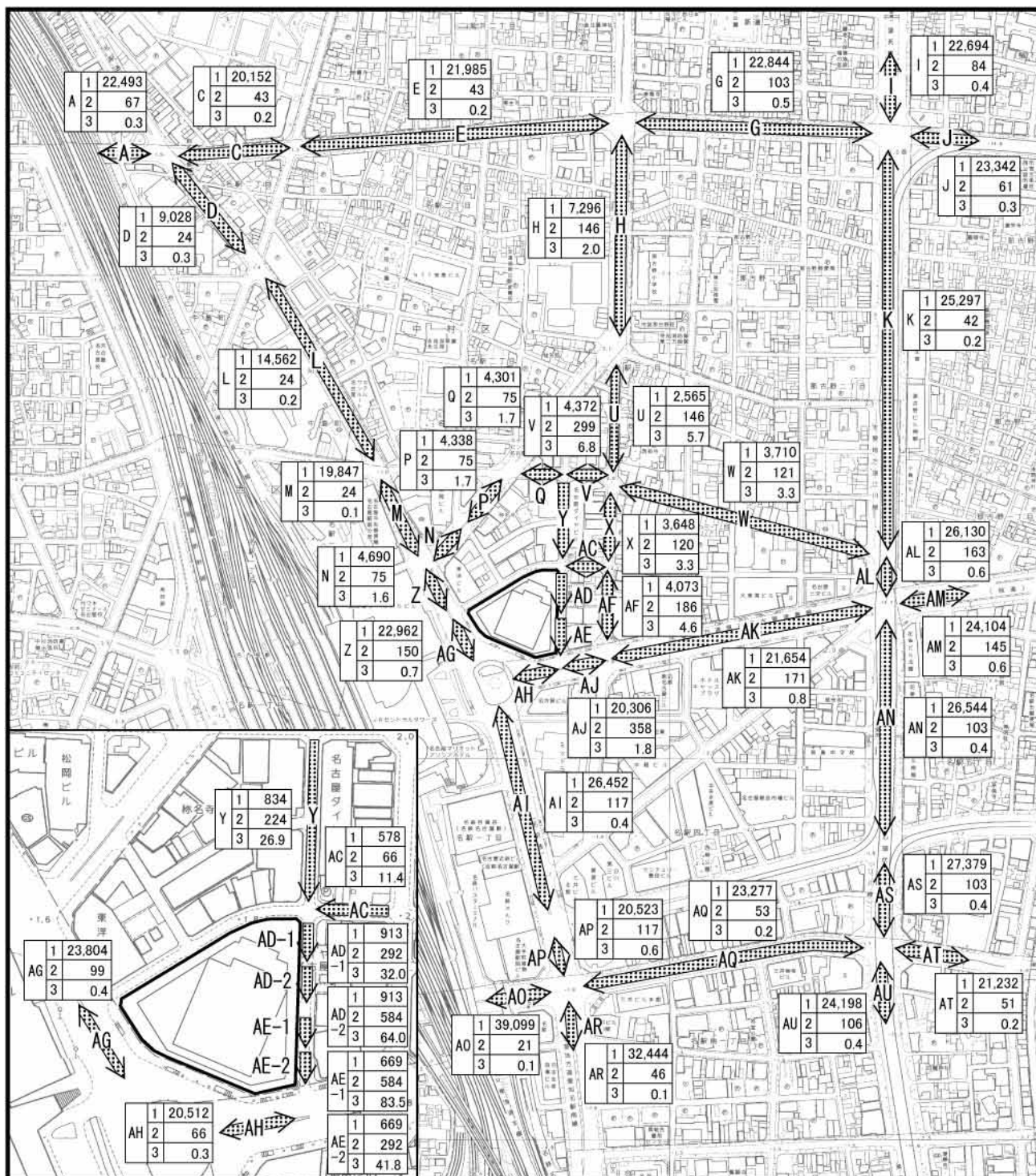
凡

例

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



Scale 1:8,000



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 1,997～5,991 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）

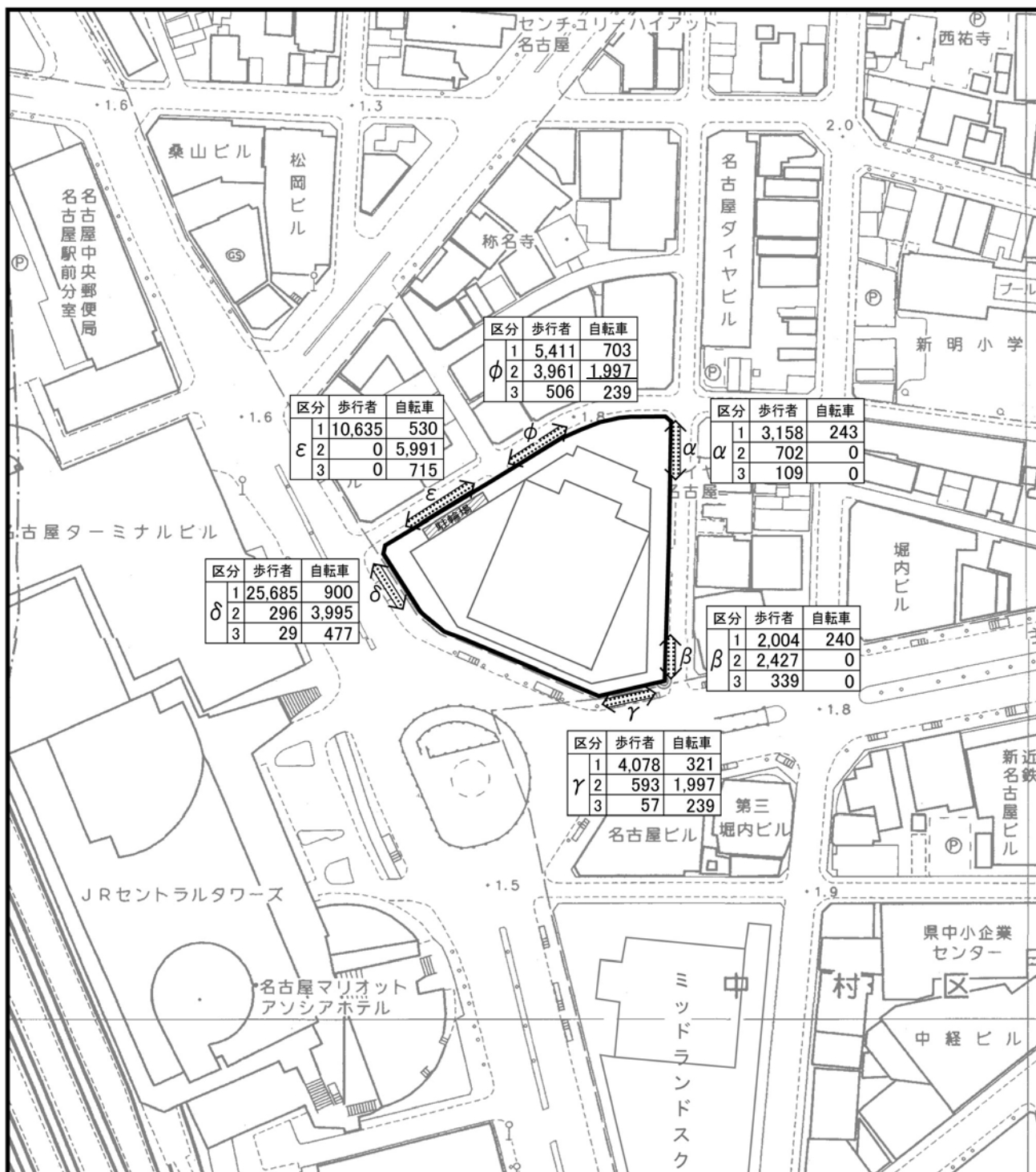
区間記号	歩行者交通量			自転車交通量		
	背景交通量 (人/16時間)	増加交通量 (人/16時間)	ピーク増加 交通量 (人/時)	背景交通量 (台/16時間)	増加交通量 (台/16時間)	ピーク増加 交通量 (台/時)
α	3,158	702	109	243	0	0
β	2,004	2,427	339	240	0	0
γ	4,078	593	57	321	1,997	239
δ	25,685	296	29	900	3,995	477
ε	10,635	0	0	530	5,991	715
φ	5,411	3,961	506	703	1,997	239

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(1)

供用時歩行者及び自転車増加
交通量(平日)

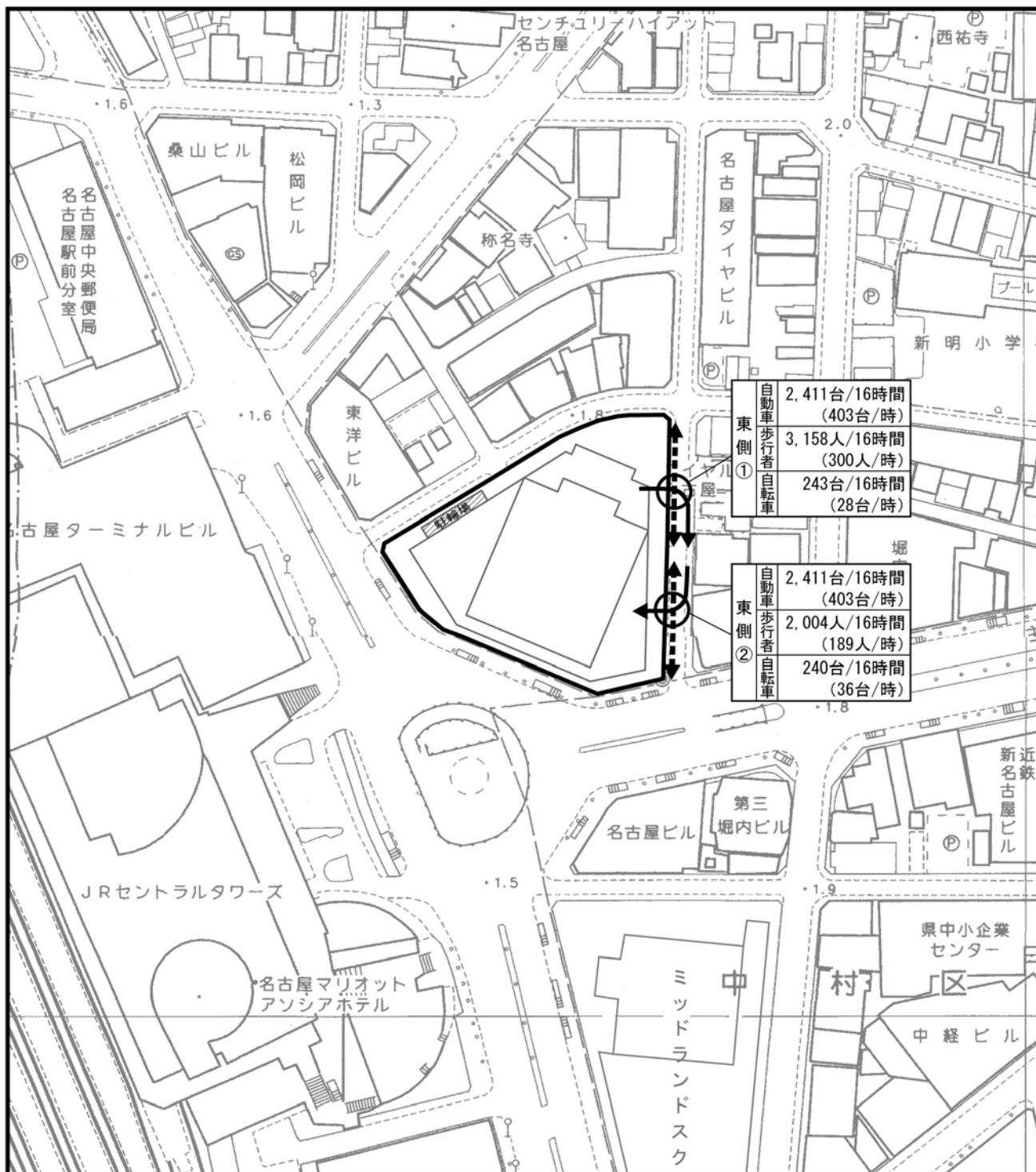
新建築物関連車両出入口における歩行者及び自転車との交錯

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。

なお、名古屋駅バスターミナル建替工事に伴う歩行者交通量の変化を検討したところ、仮設バス停利用者の歩行者動線が新建築物関連車両出入口と交錯しない（資料 13-6（資料編 p.272）参照）ことから、出入口における歩行者数は変化しない。



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。

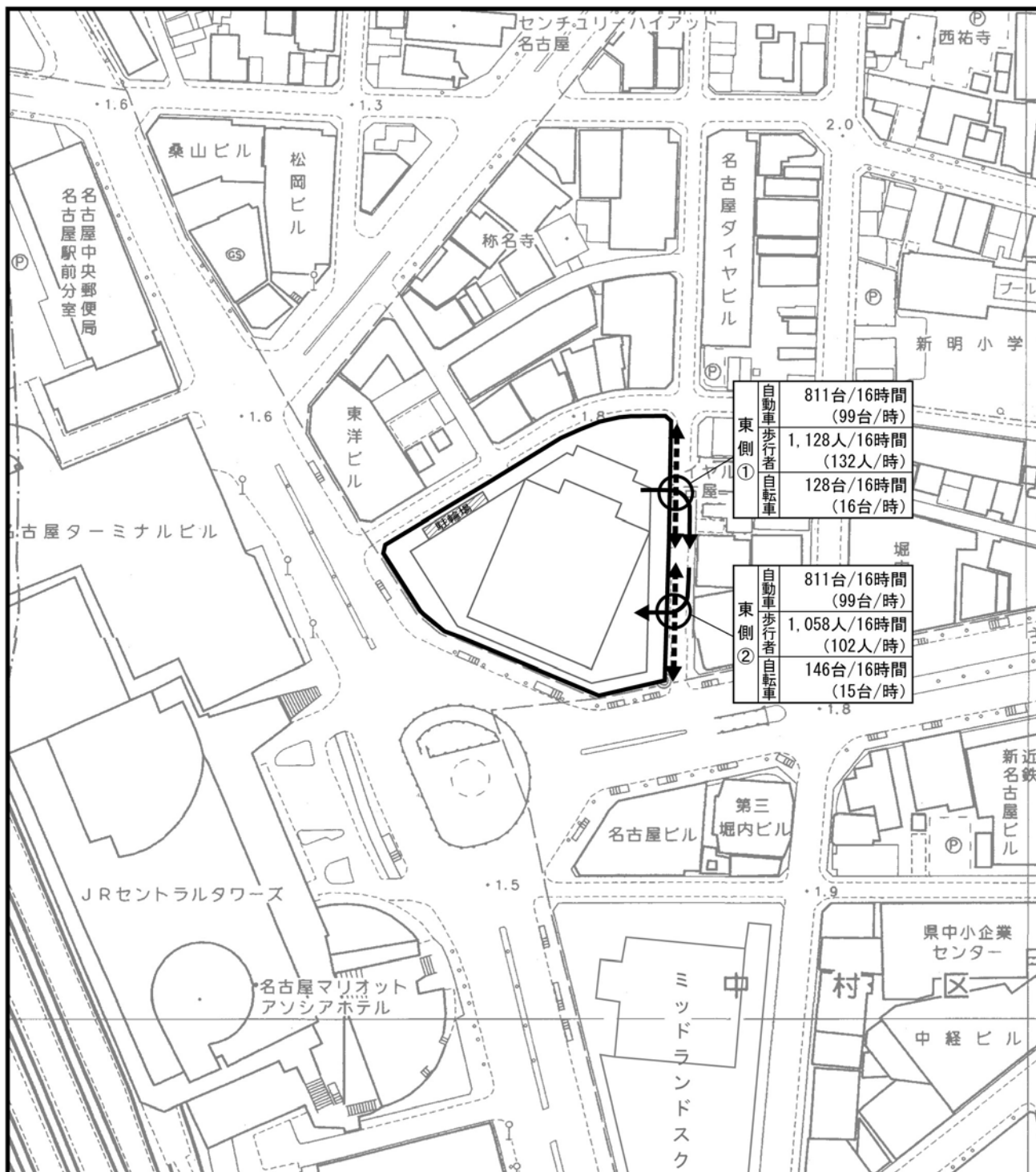


Scale 1:2,500

0 25 50 100m

図 2.11-19(1)

新建築物関連車両出入口における
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)

新建築物関連車両出入口における
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。
- ・駐輪場は、自動車と自転車との交錯が起きにくい場所とするため、駐車場の出入口から離れた場所に配置する。

(2) その他の措置

- ・事業予定地東側道路は、自動車交通量の増加が見込まれる。この道路に設ける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 (p.376～377) 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。