

1. 調査目的

事業予定地周辺の交通実態調査を行い、交通検討のための基礎資料を得ることを目的とした。

2. 調査日時**(1) 自動車交通量調査**

平成 20 年 2 月 28 日（木） 7～21 時（連続 14 時間調査）

平成 20 年 3 月 2 日（日） 7～21 時（連続 14 時間調査）

(2) 歩行者及び自転車通行量調査

調査日は自動車交通量調査と同日、調査時間は 7～21 時（連続 14 時間調査）

3. 調査内容**(1) 自動車交通量調査**

地 点：14 交差点（広域：9 地点、近傍：5 地点）（図-1 参照）

車 種：表-1 の分類表に従う 4 分類

方 向：交差点内全方向別

集 計：1 時間単位

調査方法：数取器を用いて、台数をカウントした。

表-1 車種分類表

分 類		ナンバープレート
小型車類	小型乗用車	3, 5, 7
	小型貨物車	4
大型車類	バス	2
	普通貨物車	1

(2) 歩行者及び自転車通行量調査

地 点：6 地点（近傍：6 地点）（図-2 参照）

種 別：歩行者・自転車

方 向：断面・方向別

集 計：1 時間単位

調査方法：数取器を用いて、歩行者人数及び自転車台数をカウントした。

4. 調査結果

(1) 自動車交通量調査

自動車交通量調査結果は、表-2 及び図-1 に示すとおりである。

① 平日交通量

流入交通量が一番多い交差点は、⑥地点で約 87,000 台/14 時間であった。

断面交通量は、⑧地点西側断面（名古屋津島線（太閤通））が約 45,000 台/14 時間で最も多かった。事業予定地付近の幹線道路では、⑥地点北側（広井町線）が約 24,000 台/14 時間、東側（名古屋津島線（桜通））が約 29,000 台/14 時間であった。

事業予定地近傍の細街路では、⑫、⑬、⑭地点間が約 1,500～2,200 台/14 時間となっており、大名古屋ビルとロイヤルパークイン名古屋間の一方通行路では、約 700 台/14 時間であった。

② 休日交通量

流入交通量が一番多い交差点は、⑥地点で約 62,000 台/14 時間であった。

断面交通量は、⑧地点西側断面（名古屋津島線（太閤通））が約 36,000 台/14 時間で最も多かった。事業予定地付近の幹線道路では、⑥地点北側（広井町線）が約 19,000 台/14 時間、東側（名古屋津島線（桜通））が約 17,000 台/14 時間であった。

事業予定地近傍の細街路では、⑫、⑬、⑭地点間が約 700～900 台/14 時間となっており、大名古屋ビルとロイヤルパークイン名古屋間の一方通行路では、約 200 台/14 時間であった。

表-2(1) 自動車交通量調査結果（流入交通量）[広域、周辺]

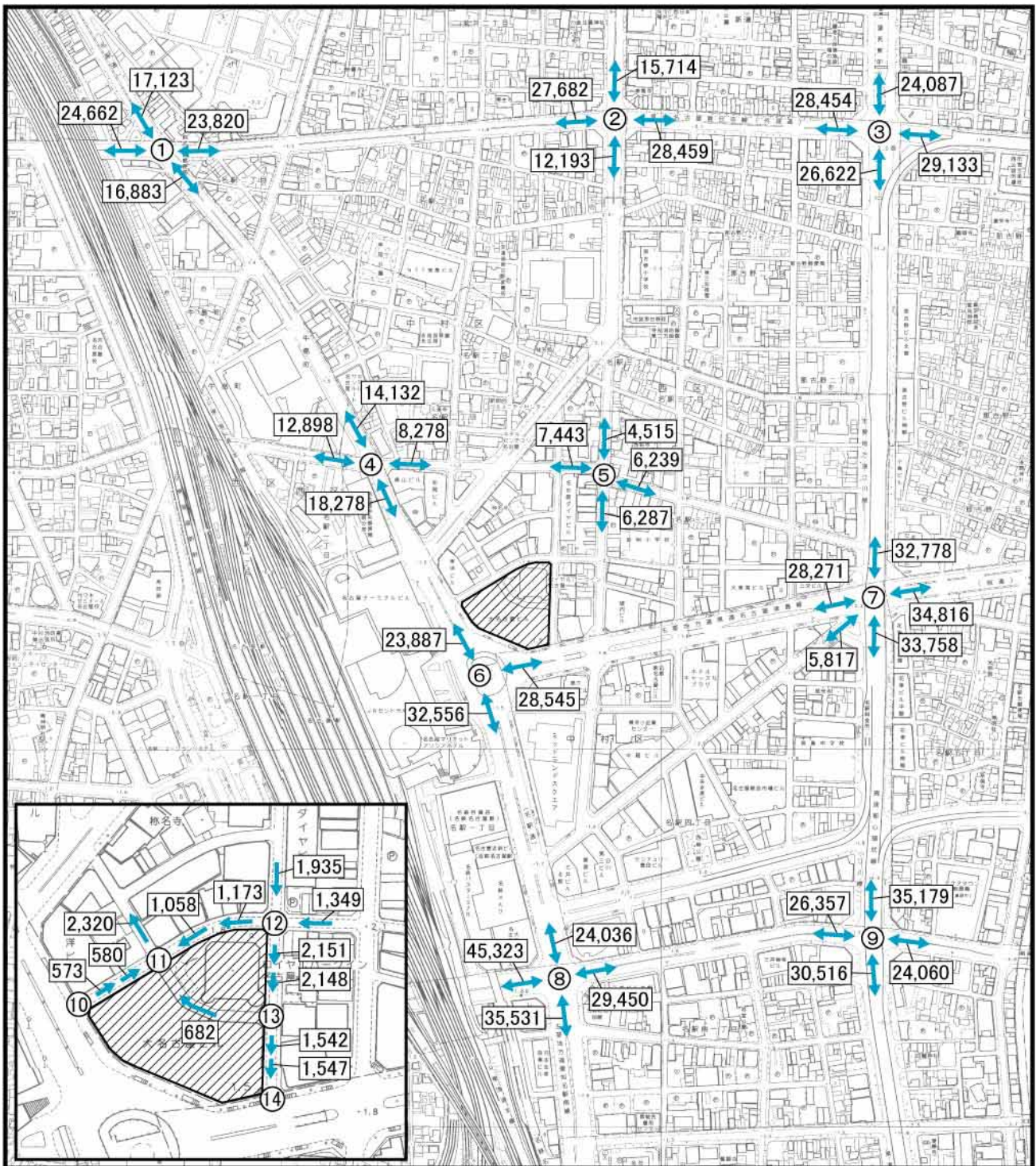
単位：台/14 時間

	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨
平日	41,244	41,754	54,148	26,793	12,242	87,491	67,720	67,170	58,056
休日	28,576	29,924	41,039	21,671	6,618	62,125	46,259	51,370	42,464

表-2(2) 自動車交通量調査結果（流入交通量）[近傍]

単位：台/14 時間

	⑩	⑪	⑫	⑬	⑭
平日	12,042	2,320	3,304	2,148	17,374
休日	9,411	1,104	1,317	845	10,160



▨ :事業予定地

凡

単位:台/14時間

例

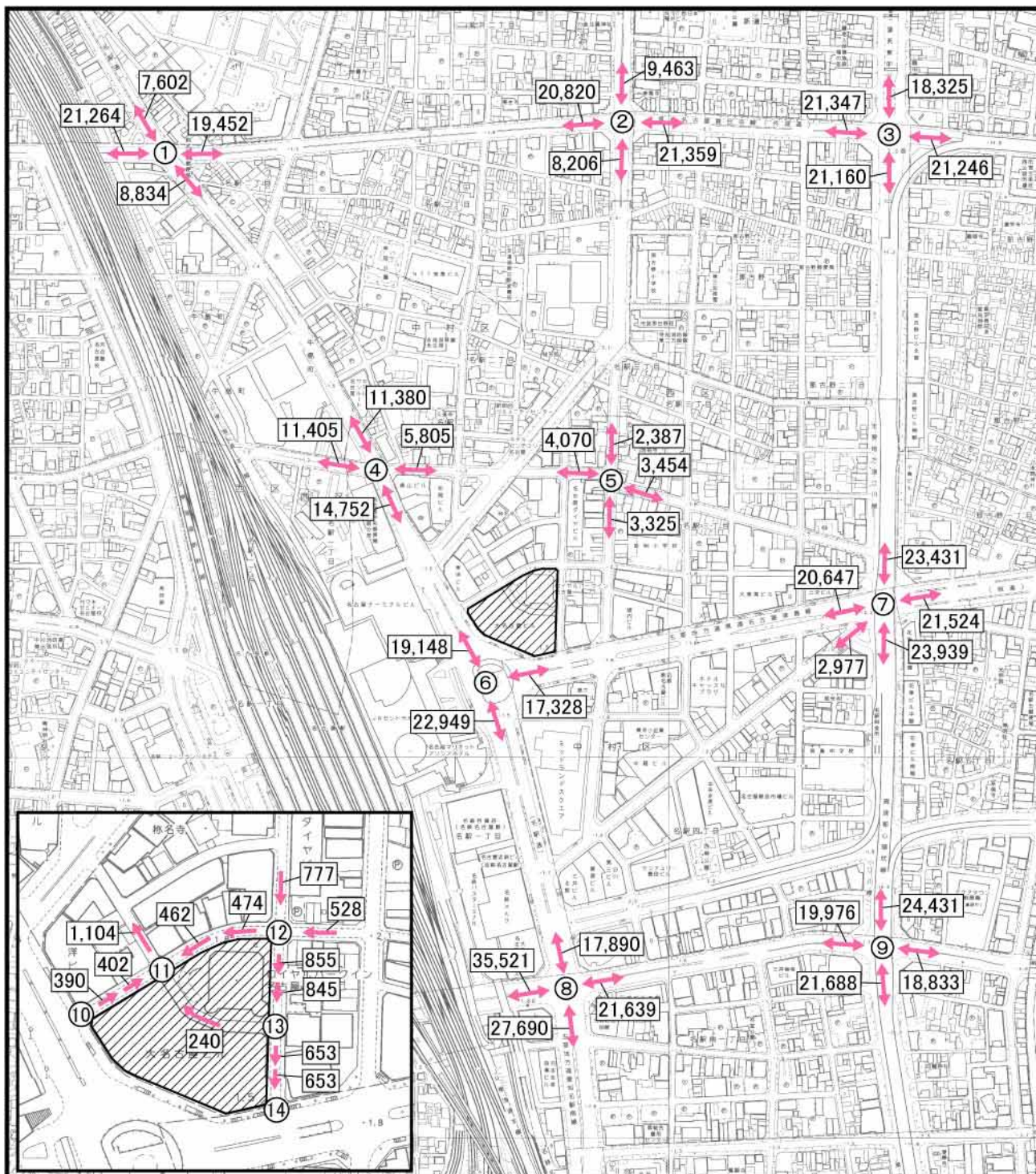


Scale 1:8,000



図-1(1)

自動車交通量調査結果 (平日)



：事業予定地

単位:台/14時間



Scale 1:8,000



図-1(2)

自動車交通量調査結果 (休日)

(2) 歩行者及び自転車交通量調査

歩行者及び自転車通行量調査結果は、表-3 及び図-2 に示すとおりである。

① 平日通行量

流入通行量が一番多い地点は、⑥地点で歩行者交通量が約 31,000 人/14 時間、自転車交通量が約 1,100 台/14 時間であった。

事業予定地近傍の幹線道路の通行量は、事業予定地西側（広井町線）が歩行者交通量で約 17,000～24,000 人/14 時間、自転車交通量で約 700～800 台/14 時間、事業予定地南側（名古屋津島線）が歩行者交通量で約 8,000～9,000 人/14 時間、自転車交通量で約 700～1,000 台/14 時間であった。

事業予定地近傍の細街路の通行量は、歩行者交通量で約 800～12,000 人/14 時間、自転車交通量で約 100～900 台/14 時間となっており、大名古屋ビルとロイヤルパークイン名古屋間の一方通行路では、歩行者交通量で約 800～1,200 人/14 時間、自転車交通量で約 100～200 台/14 時間であった。

② 休日通行量

流入通行量が一番多い地点は、歩行者交通量が⑥地点で約 19,000 人/14 時間、自転車交通量が No.4 で約 900 台/14 時間であった。

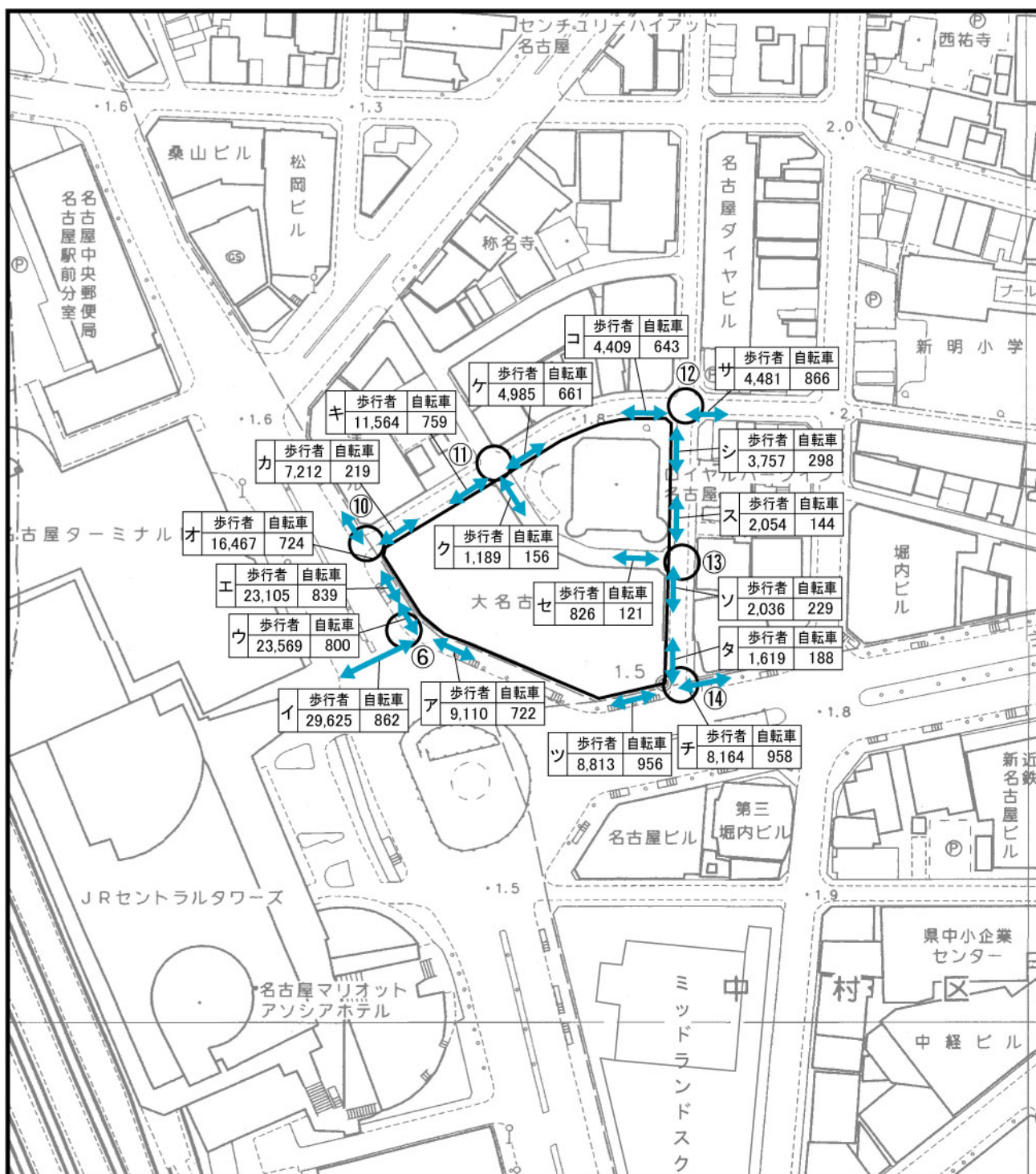
事業予定地近傍の幹線道路の通行量は、事業予定地西側（広井町線）が歩行者交通量で約 10,000～13,000 人/14 時間、自転車交通量で約 600～900 台/14 時間、事業予定地南側（名古屋津島線）が歩行者交通量で約 7,000～8,000 人/14 時間、自転車交通量で約 600～700 台/14 時間であった。

事業予定地近傍の細街路の通行量は、歩行者交通量で約 400～4,000 人/14 時間、自転車交通量で約 100～600 台/14 時間となっており、大名古屋ビルとロイヤルパークイン名古屋間の一方通行路では、歩行者交通量で約 400～700 人/14 時間、自転車交通量で約 100 台/14 時間であった。

表-3 歩行者及び自転車通行量調査結果（流入通行量）

単位（歩行者交通量）：人/14 時間
単位（自転車交通量）：台/14 時間

区分		⑥	⑩	⑪	⑫	⑬	⑭
平日	歩行者交通量	31,152	23,392	12,493	8,555	2,458	9,298
	自転車交通量	1,192	891	1,032	1,096	247	1,051
休日	歩行者交通量	18,517	12,939	4,537	3,598	1,080	7,699
	自転車交通量	932	940	691	721	150	781



■ :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)

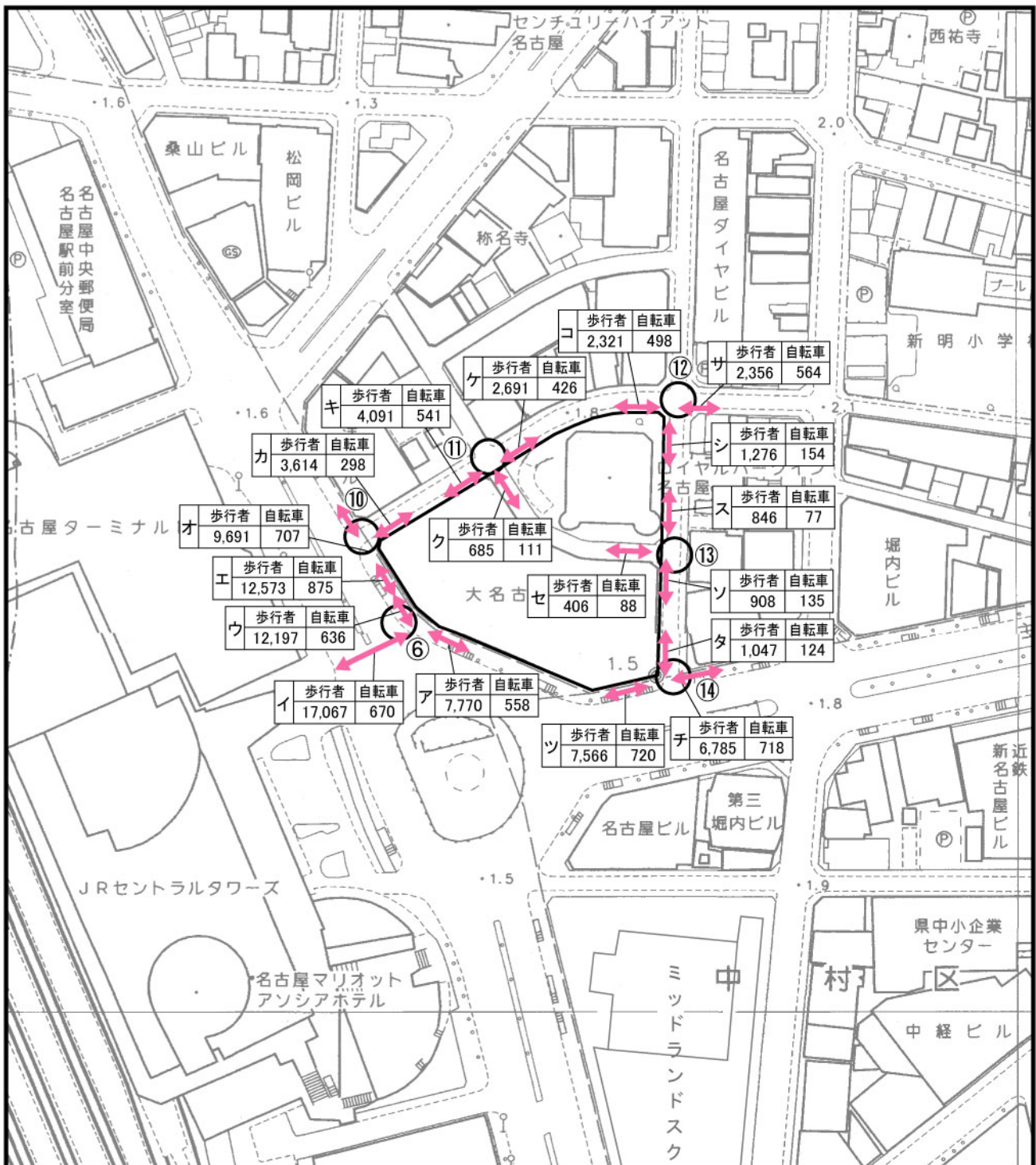


Scale 1:2,500

0 25 50 100m

図-2(1)

歩行者及び自転車通行量
調査結果 (平日)



■ :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)



Scale 1:2,500

0 25 50 100m

図-2(2)

歩行者及び自転車通行量
調査結果 (休日)

資料 13-2 周辺開発事業における交通量調査結果

[本編 p.280,288 参照]

平成 21 年 5 月 21 日（木）並びに平成 21 年 5 月 24 日（日）に行われた名駅一丁目北地区及び南地区に係る自動車交通量の調査結果より、本事業に関連する調査地点の結果は、表-1 並びに図-1 に示すとおりである。

事業予定地周辺の自動車区間断面交通量は、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 4～21%、休日が約 2～18%であった。

出典：「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）

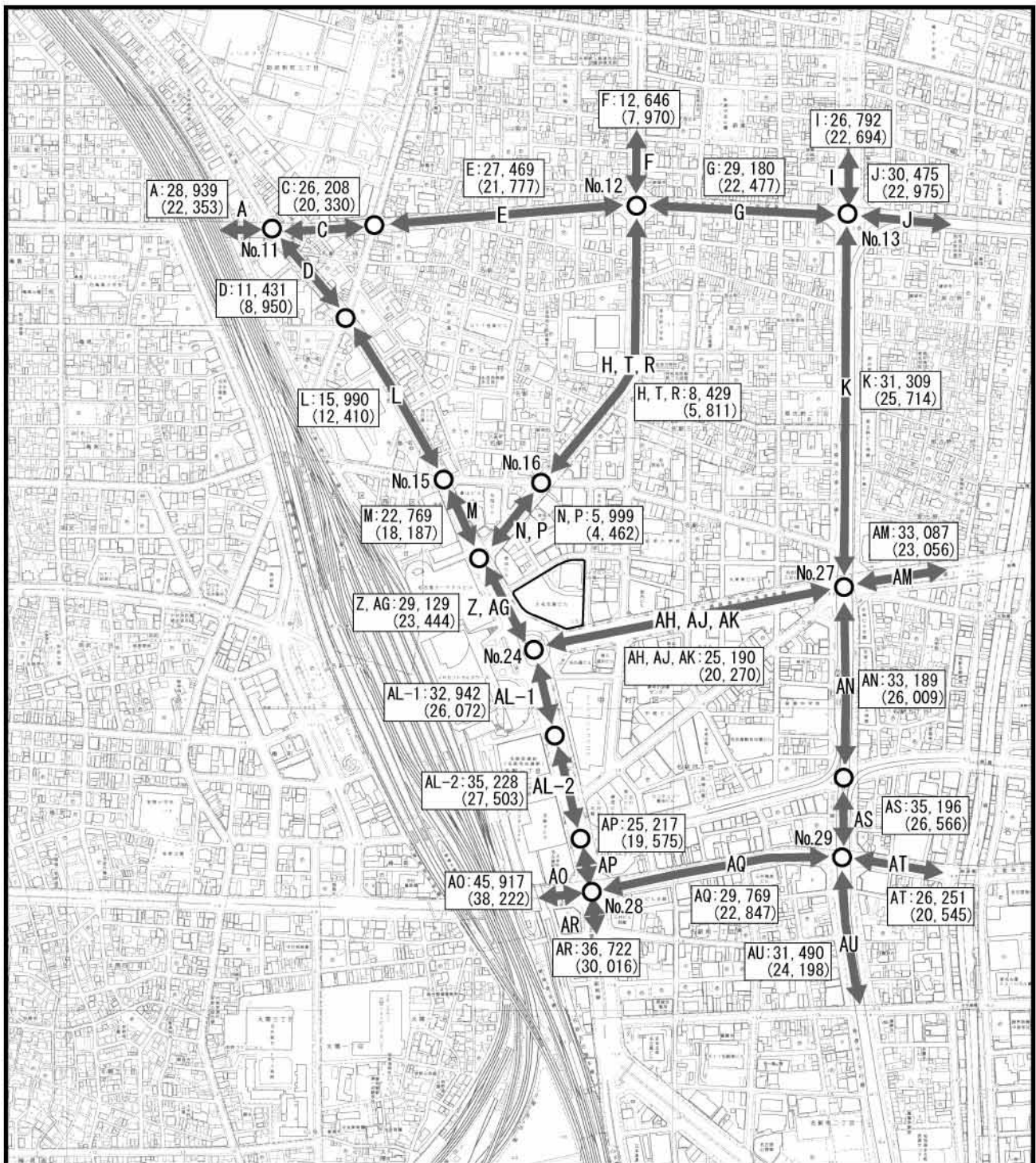
表-1(1) 自動車交通量調査結果

単位：台/16時間

区間 記号	車種 区分	平 日 (平成21年 5月21日(木))			休 日 (平成21年 5月24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	1,796	28,939	6.2%	583	22,353	2.6%	0.32	0.77
	小型車	27,143			21,770			0.80	
C	大型車	1,489	26,208	5.7%	503	20,330	2.5%	0.34	0.78
	小型車	24,719			19,827			0.80	
D	大型車	1,110	11,431	9.7%	548	8,950	6.1%	0.49	0.78
	小型車	10,321			8,402			0.81	
E	大型車	1,218	27,469	4.4%	517	21,777	2.4%	0.42	0.79
	小型車	26,251			21,260			0.81	
F	大型車	909	12,646	7.2%	502	7,970	6.3%	0.55	0.63
	小型車	11,737			7,468			0.64	
G	大型車	1,558	29,180	5.3%	656	22,477	2.9%	0.42	0.77
	小型車	27,622			21,821			0.79	
I	大型車	1,921	26,792	7.2%	699	22,694	3.1%	0.36	0.85
	小型車	24,871			21,995			0.88	
J	大型車	1,815	30,475	6.0%	639	22,975	2.8%	0.35	0.75
	小型車	28,660			22,336			0.78	
L	大型車	1,319	15,990	8.2%	693	12,410	5.6%	0.53	0.78
	小型車	14,671			11,717			0.80	
H,T,R	大型車	1,193	8,429	14.2%	693	5,811	11.9%	0.58	0.69
	小型車	7,236			5,118			0.71	
K	大型車	2,130	31,309	6.8%	769	25,714	3.0%	0.36	0.82
	小型車	29,179			24,945			0.85	
M	大型車	1,533	22,769	6.7%	938	18,187	5.2%	0.61	0.80
	小型車	21,236			17,249			0.81	
N,P	大型車	1,256	5,999	20.9%	808	4,462	18.1%	0.64	0.74
	小型車	4,743			3,654			0.77	
Z,AG	大型車	2,682	29,129	9.2%	1,748	23,444	7.5%	0.65	0.80
	小型車	26,447			21,696			0.82	
AH,AJ,AK	大型車	1,079	25,190	4.3%	674	20,270	3.3%	0.62	0.80
	小型車	24,111			19,596			0.81	
AM	大型車	1,256	33,087	3.8%	634	23,056	2.7%	0.50	0.70
	小型車	31,831			22,422			0.70	
AL-1	大型車	2,445	32,942	7.4%	1,505	26,072	5.8%	0.62	0.79
	小型車	30,497			24,567			0.81	
AL-2	大型車	2,641	35,228	7.5%	1,483	27,503	5.4%	0.56	0.78
	小型車	32,587			26,020			0.80	
AN	大型車	2,213	33,189	6.7%	826	26,009	3.2%	0.37	0.78
	小型車	30,976			25,183			0.81	
AP	大型車	2,228	25,217	8.8%	1,150	19,575	5.9%	0.52	0.78
	小型車	22,989			18,425			0.80	
AS	大型車	2,438	35,196	6.9%	915	26,566	3.4%	0.38	0.75
	小型車	32,758			25,651			0.78	
AO	大型車	2,195	45,917	4.8%	1,185	38,222	3.1%	0.54	0.83
	小型車	43,722			37,037			0.85	
AQ	大型車	1,473	29,769	4.9%	804	22,847	3.5%	0.55	0.77
	小型車	28,296			22,043			0.78	
AT	大型車	1,416	26,251	5.4%	852	20,545	4.1%	0.60	0.78
	小型車	24,835			19,693			0.79	
AR	大型車	2,625	36,722	7.1%	1,271	30,016	4.2%	0.48	0.82
	小型車	34,097			28,745			0.84	
AU	大型車	2,285	31,490	7.3%	741	24,198	3.1%	0.32	0.77
	小型車	29,205			23,457			0.80	

注1)区間記号は、図-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,F,I,J,AM,AO,AT,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。



資料 13-3 自動車交通量の調査結果に用いた各種調査の組み合わせについて

[本編 p.288 参照]

自動車交通量の調査結果は、交通実態調査結果、周辺開発事業における交通量調査結果及び本現地調査結果を用いてとりまとめた。

各交差点の調査結果として用いた調査は、表-1 に示すとおりである。

表-1 各交差点の調査結果として用いた調査

地点の記号	交差点№	調査結果として用いた調査
△	№17、19、20、21、23、25	交通実態調査
□	№11～13、15、24、27、28、29	周辺開発事業における交通量調査
○	№14、16、18、22、26	本現地調査

注 1) 交差点№の位置は、図-1 (p.237) 参照。

2) 各種調査の調査期間は、次に示すとおりである。

交通実態調査

平日：平成 20 年 2 月 28 日（木）、休日：平成 20 年 3 月 2 日（日）に実施

周辺開発事業における交通量調査

平日：平成 21 年 5 月 21 日（木）、休日：平成 21 年 5 月 24 日（日）に実施

本現地調査

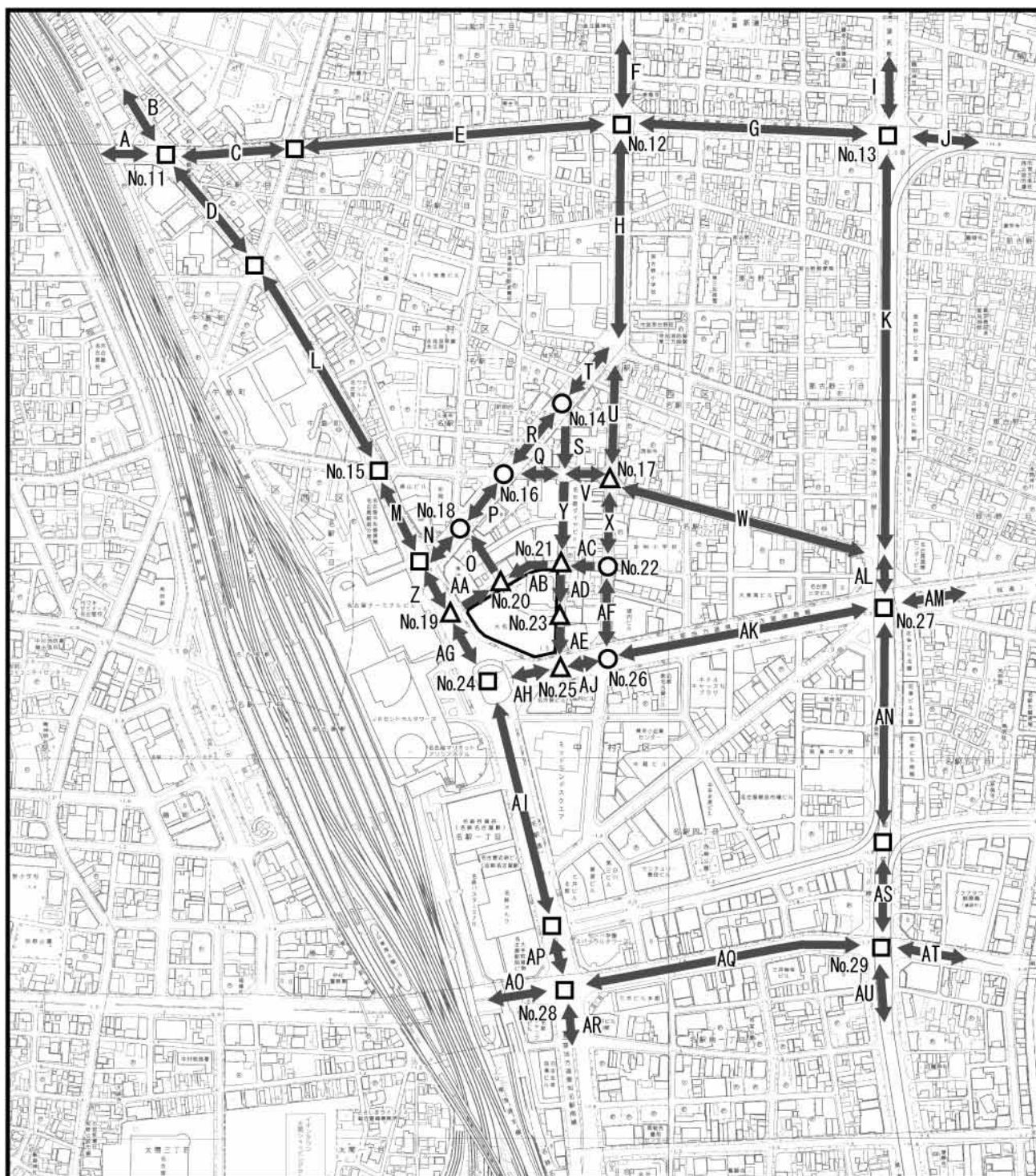
平日：平成 22 年 5 月 18 日（火）、休日：平成 22 年 5 月 16 日（日）に実施

また、区間交通量の算出方法は、表-2 に示すとおりである。

表-2 区間交通量算出方法

区間記号	各種交通量の組み合わせ等
A、B、C、D、E、F、 H、I、J、K、L、M、 AI、AL、AM、AN、AO、AP、 AR、AS、AT、AU	周辺開発事業における交通量調査結果の断面交通量
G、AQ	隣接する両側の交差点位置にて測定した周辺開発事業における交通量調査結果の断面交通量の平均
N、Q、S、T	本現地調査の断面交通量
O、X、AC、AJ	隣接する両側の交差点位置にて測定した交通実態調査及び本現地調査それぞれの断面交通量の平均
P、R、AF	隣接する両側の交差点位置にて測定した本現地調査の断面交通量の平均
U、V、W、Y、Z	交通実態調査の断面交通量
AA、AB、AD、AE	隣接する両側の交差点位置にて測定した交通実態調査の断面交通量の平均
AG、AH	隣接する両側の交差点位置にて測定した交通実態調査及び周辺開発事業における交通量調査結果それぞれの断面交通量の平均
AK	隣接する両側の交差点位置にて測定した周辺開発事業における交通量調査結果及び本現地調査それぞれの断面交通量の平均

注) 区間記号の位置は、図-1 (p.237) 参照。



□ :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)



Scale 1:8,000

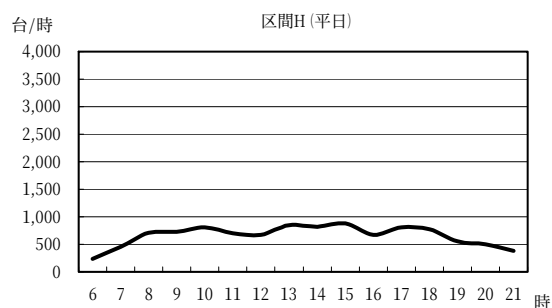
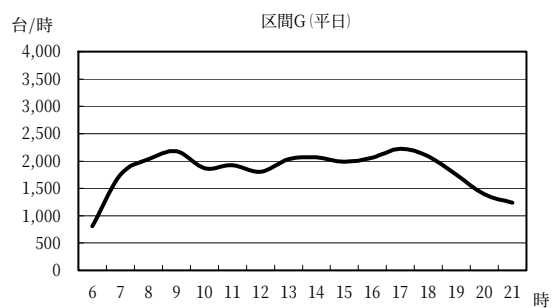
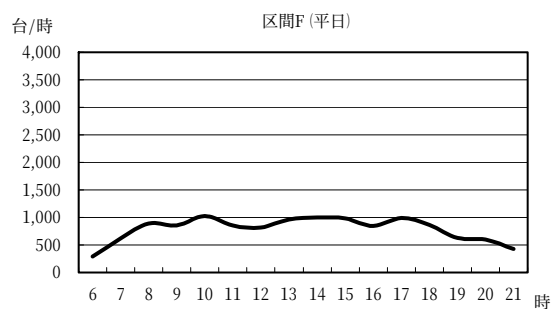
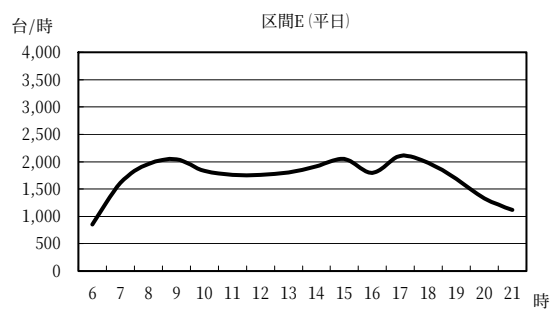
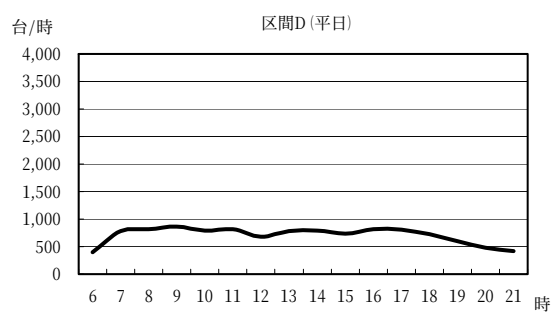
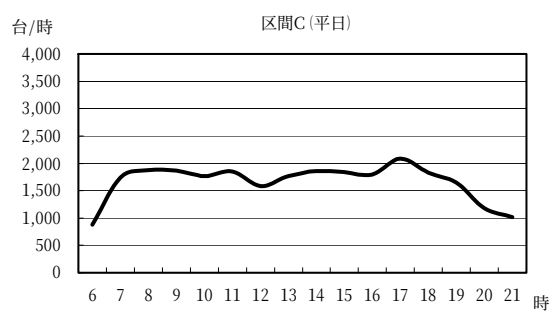
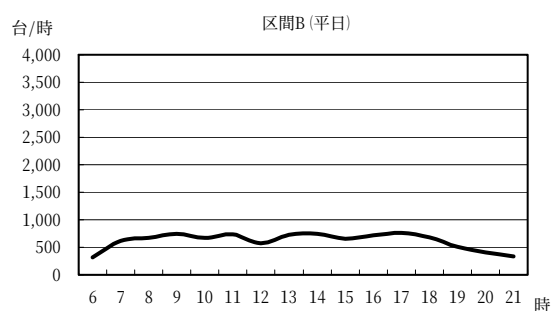
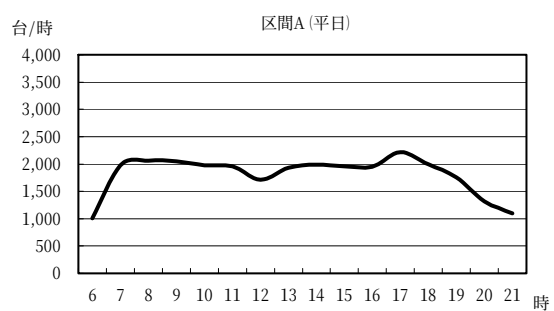


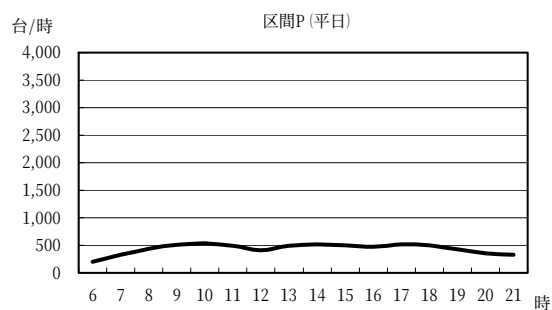
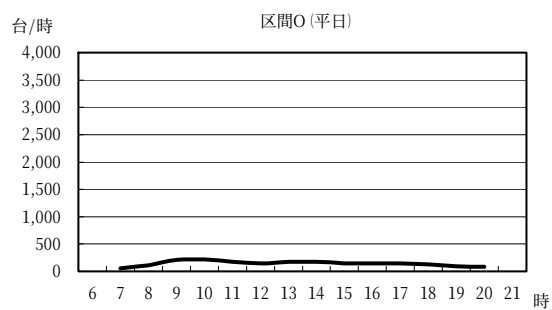
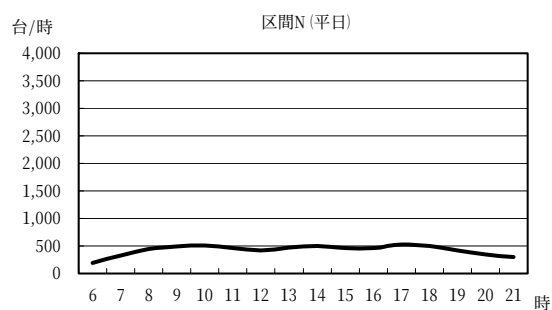
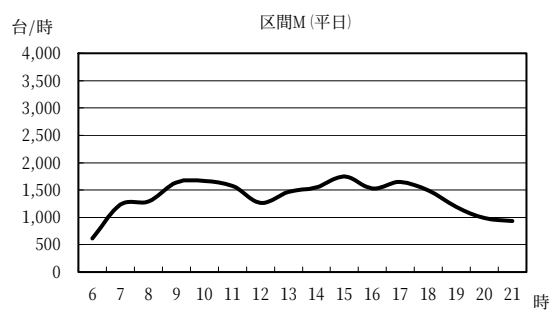
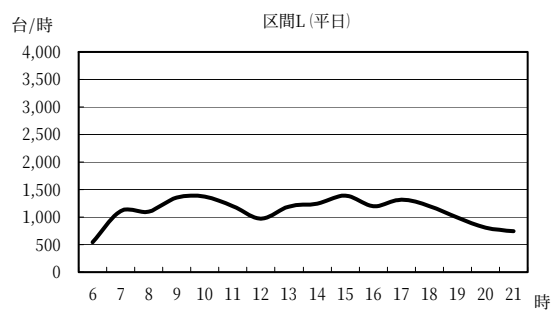
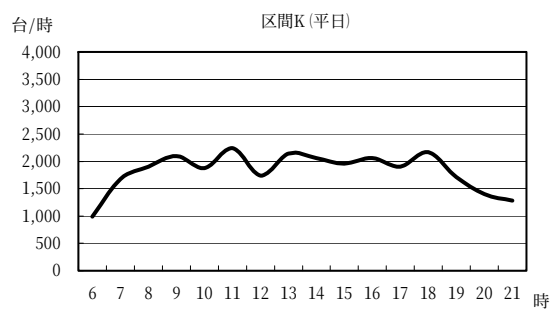
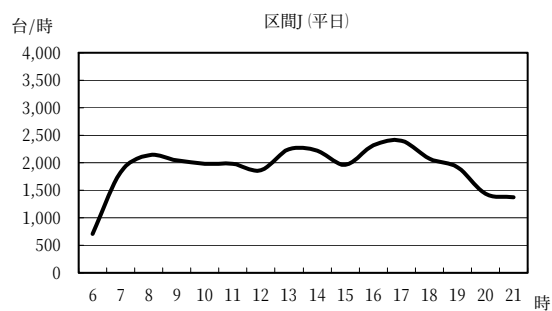
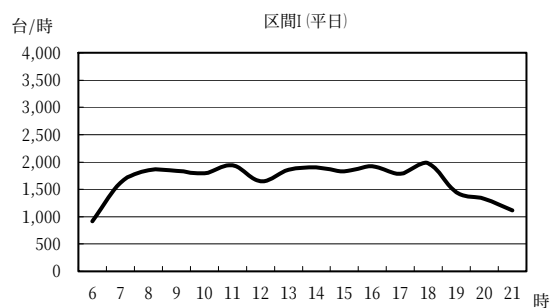
図-1 地点及び区間断面位置図

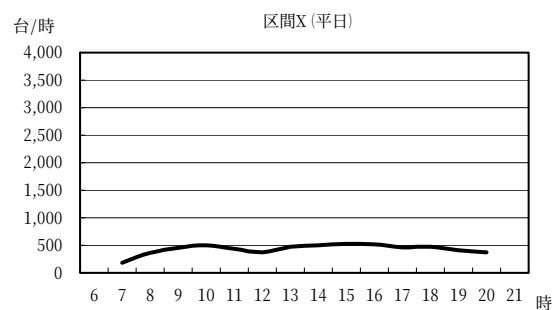
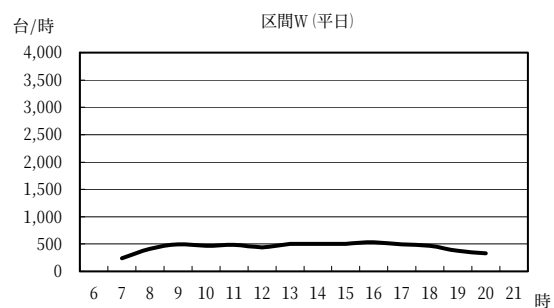
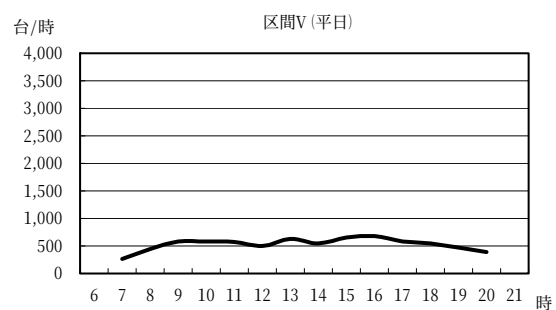
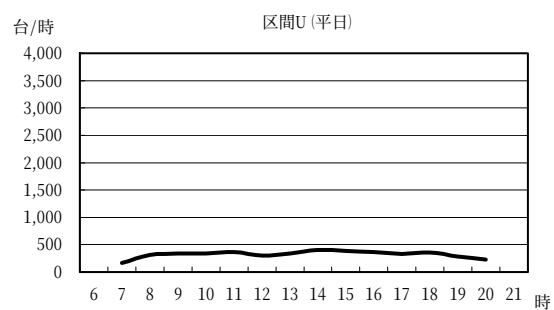
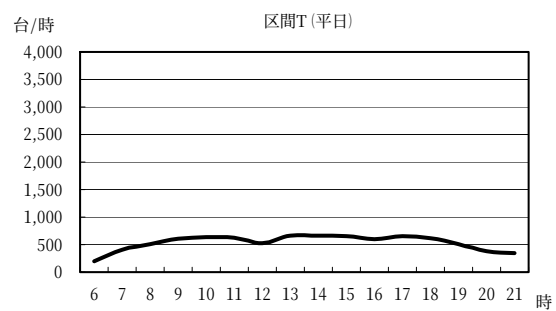
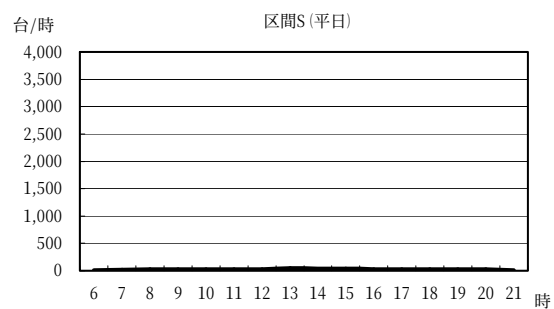
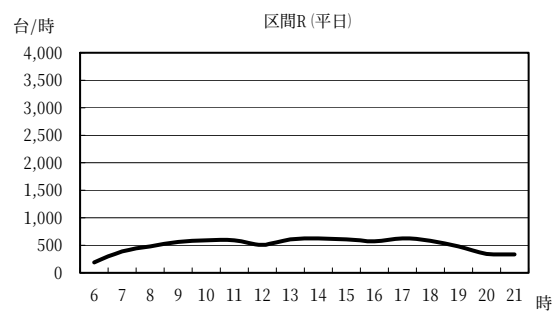
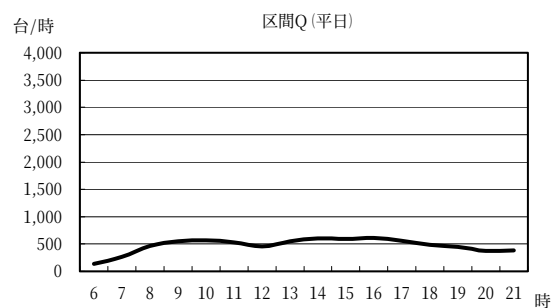
資料 1 3 - 4 自動車断面交通量の時間変動

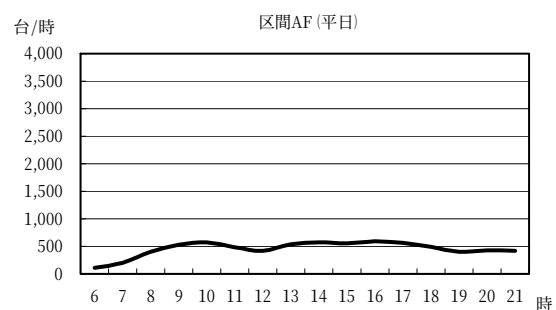
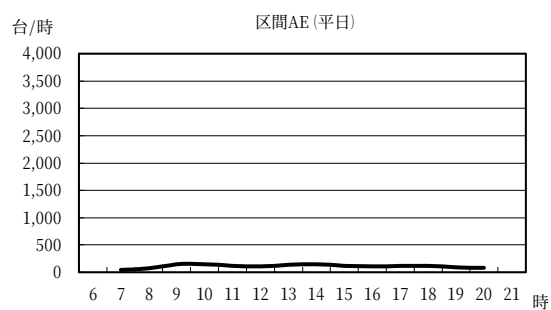
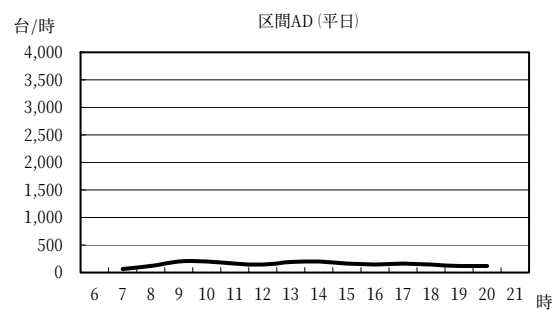
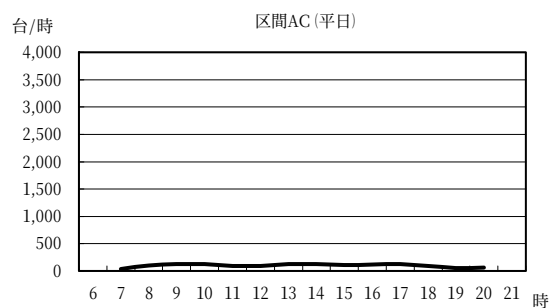
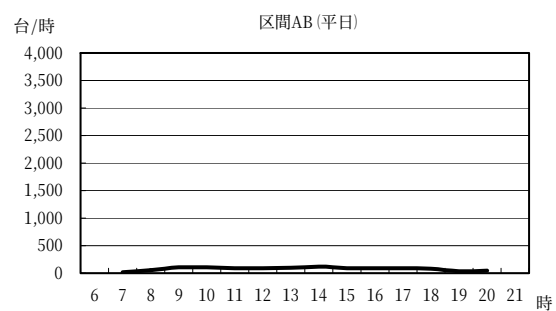
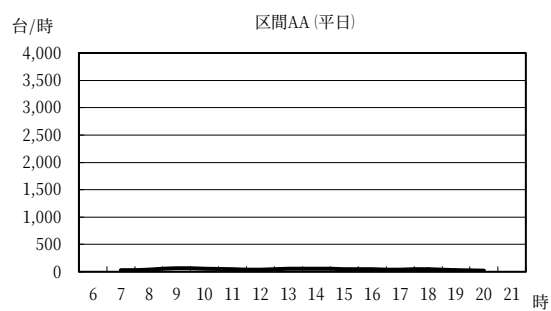
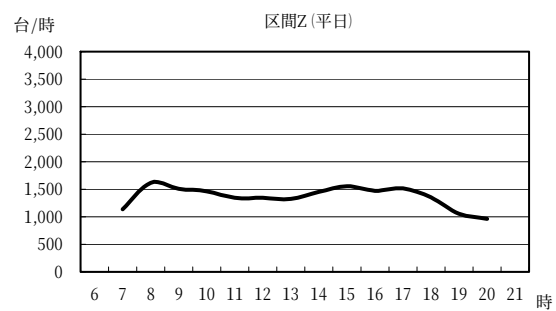
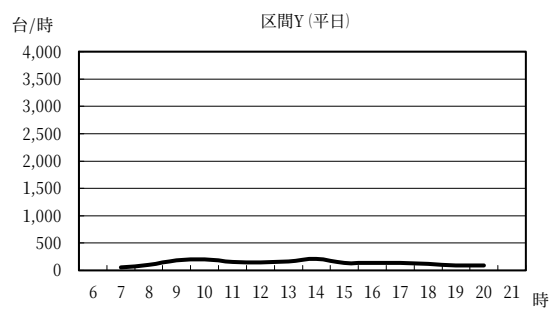
[本編 p.288 参照]

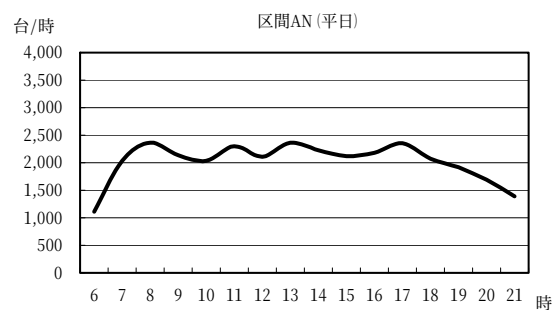
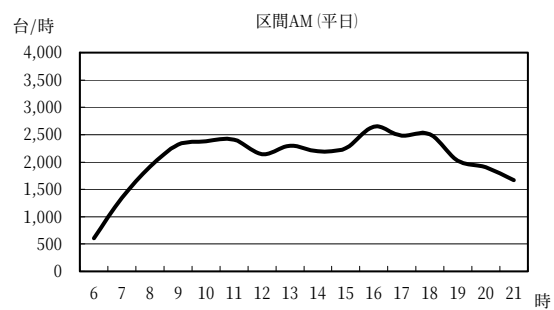
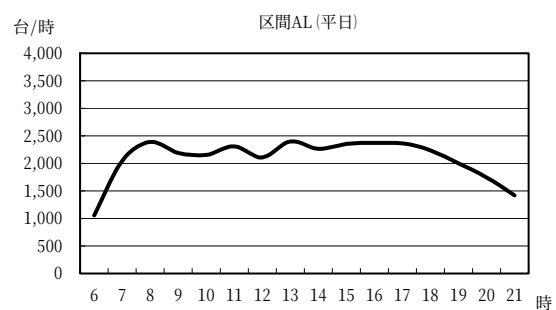
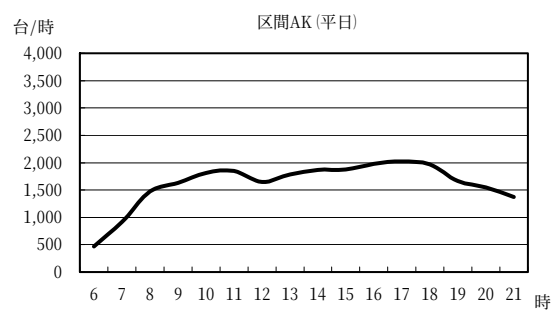
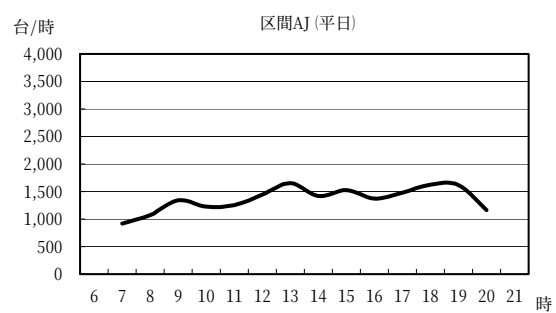
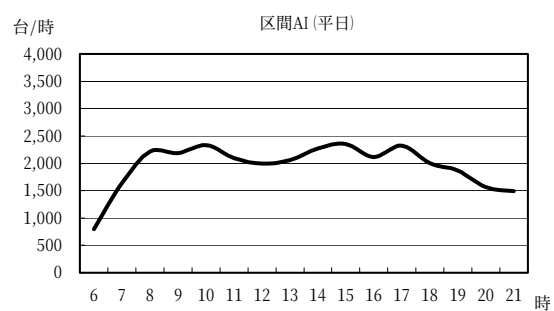
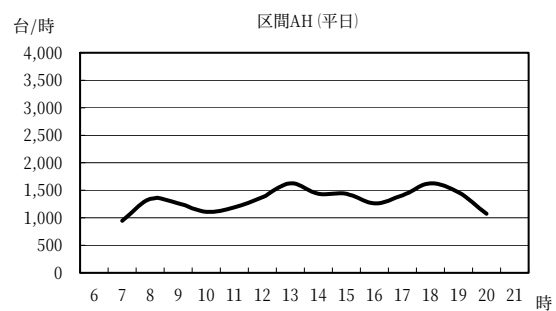
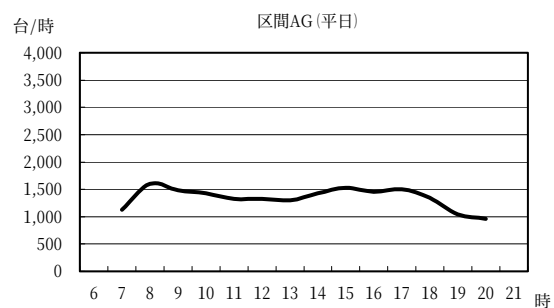
事業予定地周辺における区間断面（47 箇所）交通量の時間変動は、以下に示すとおりである。

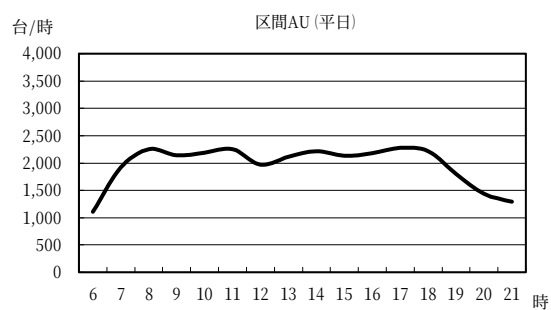
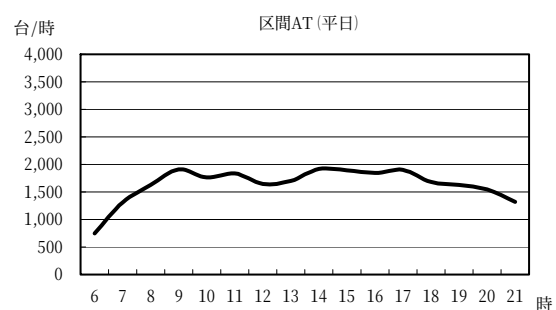
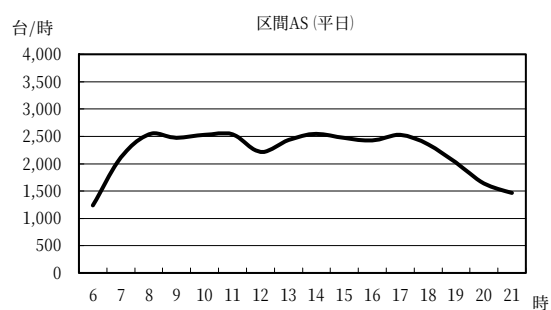
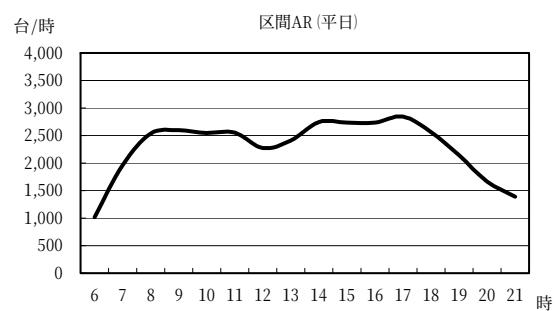
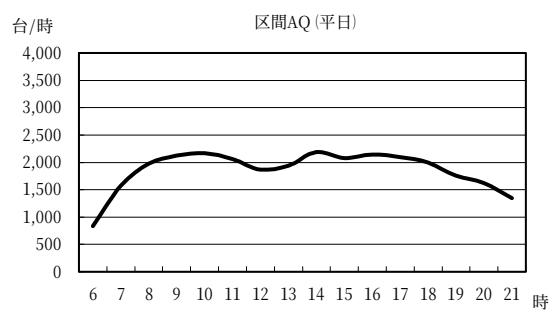
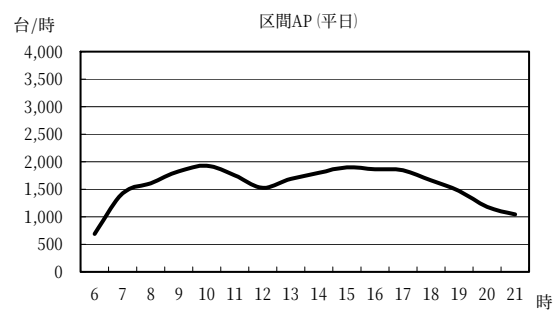
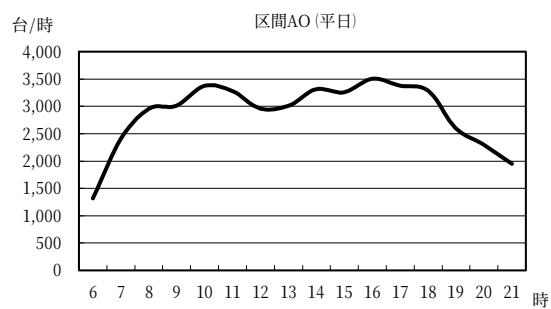


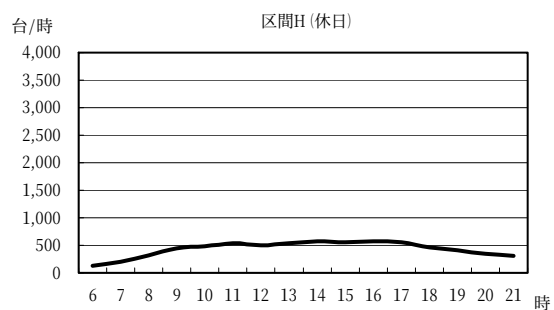
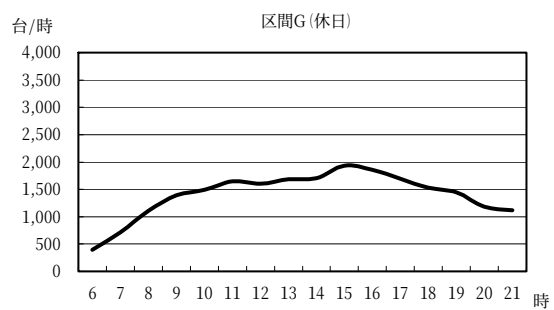
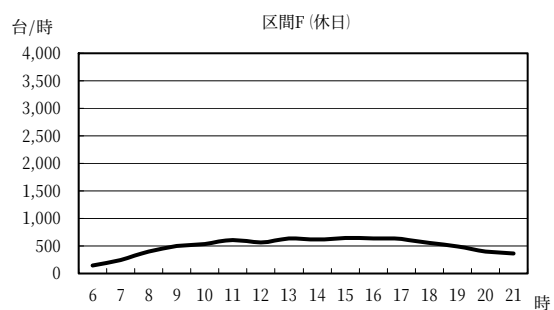
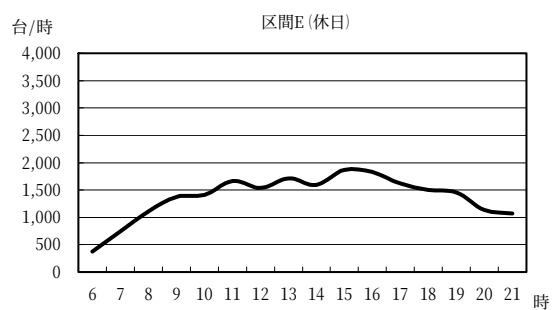
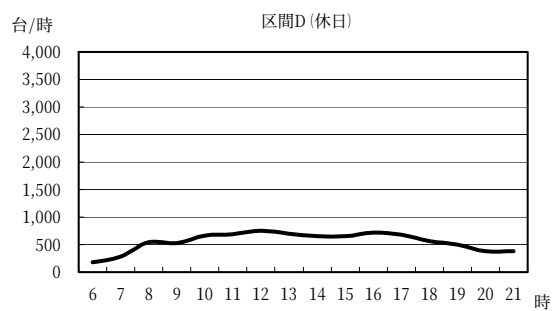
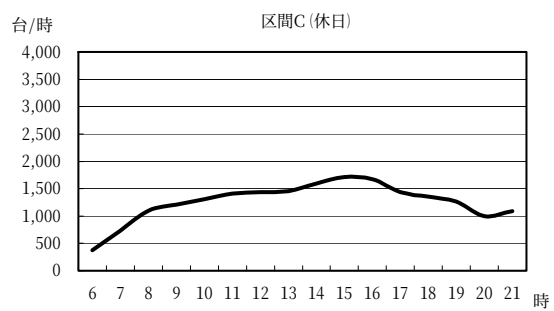
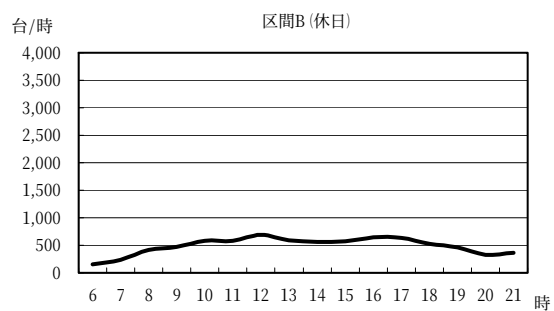
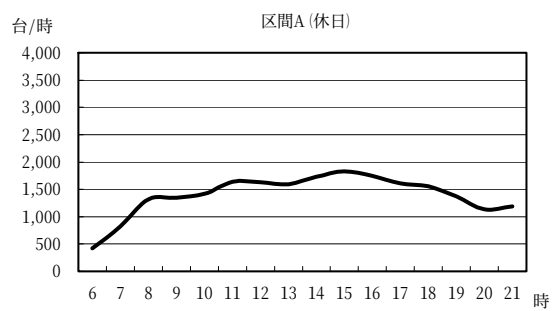


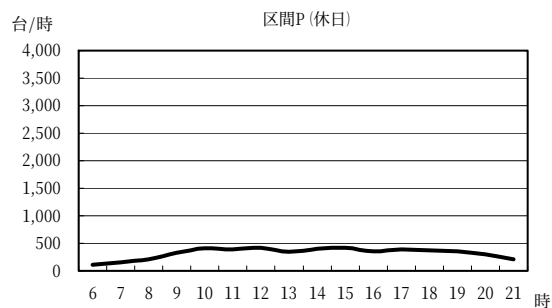
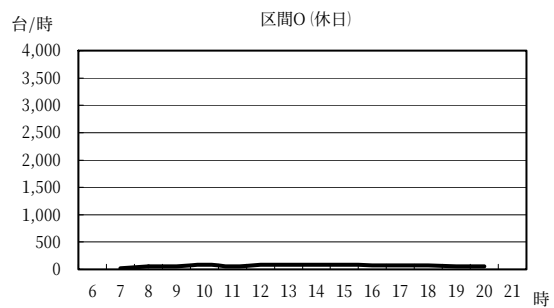
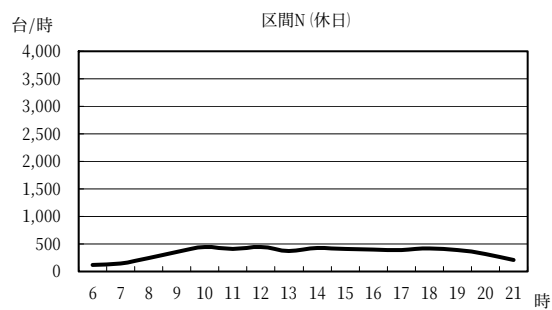
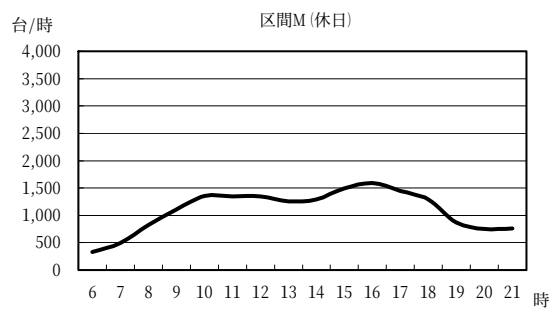
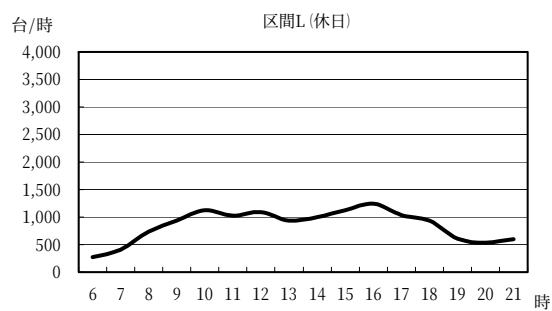
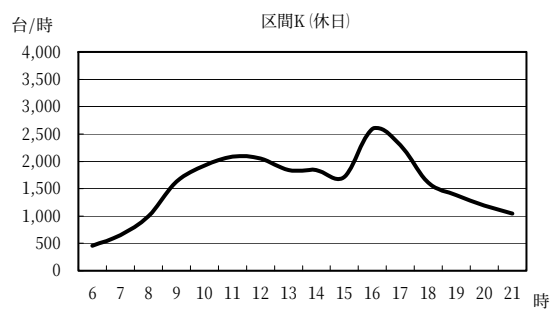
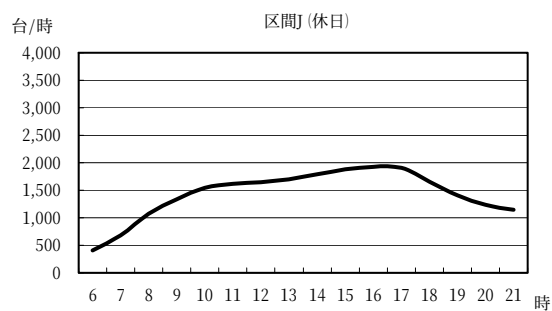
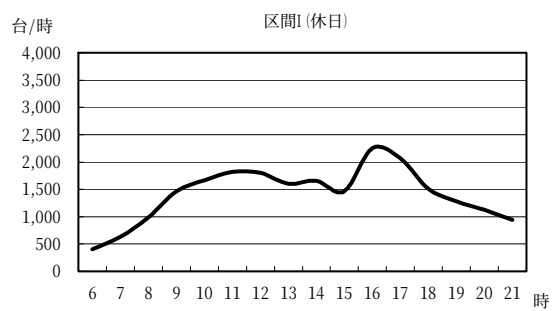


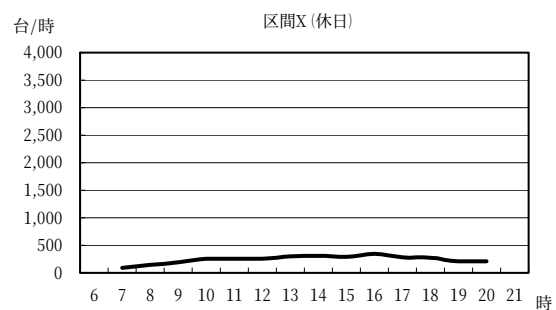
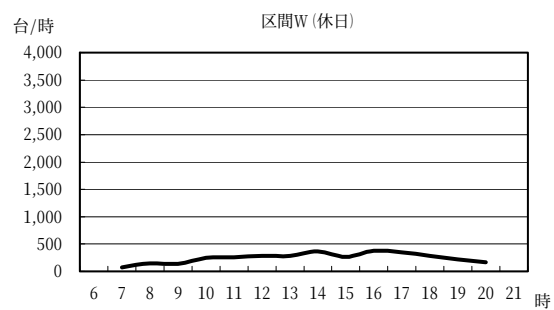
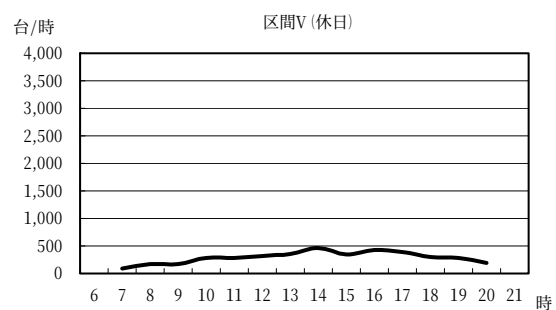
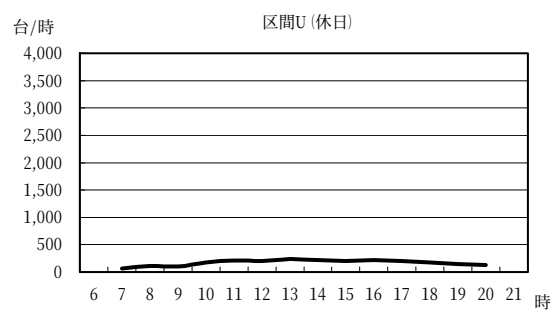
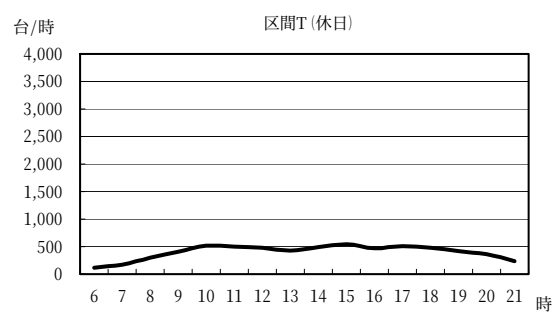
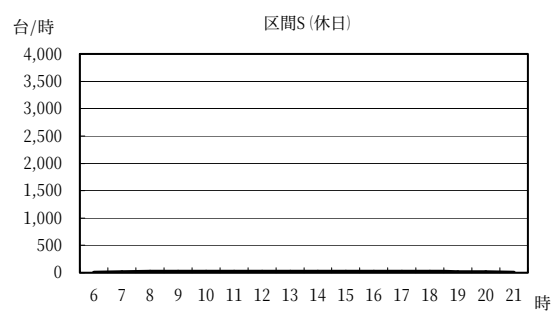
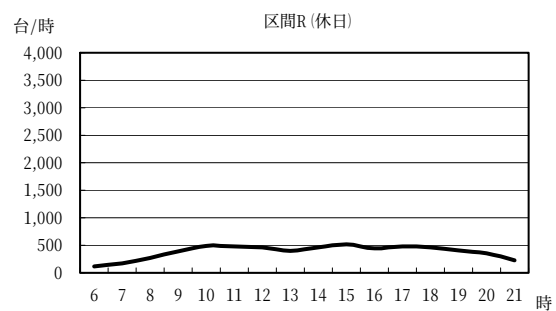
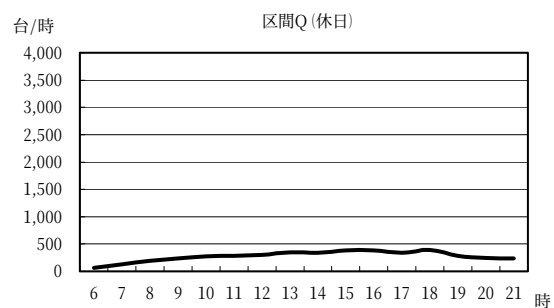


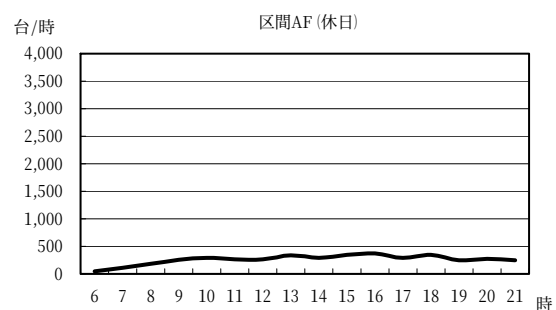
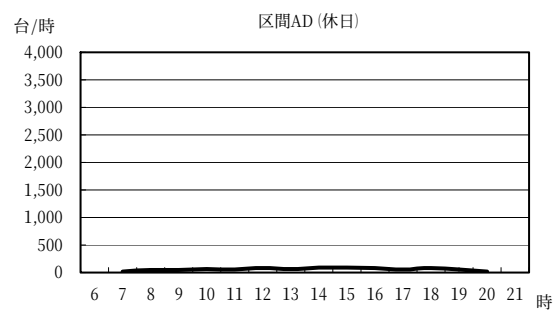
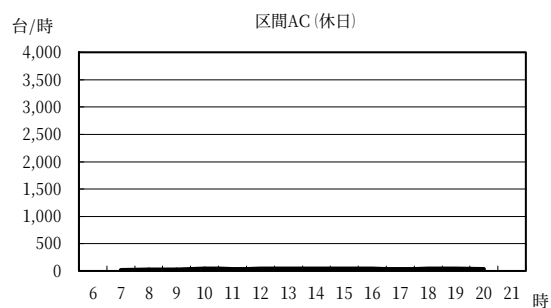
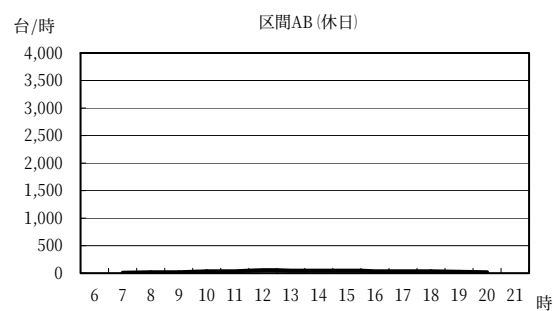
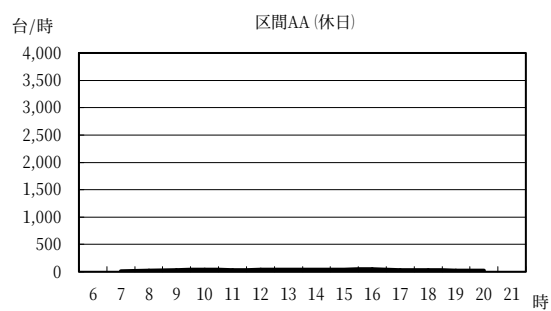
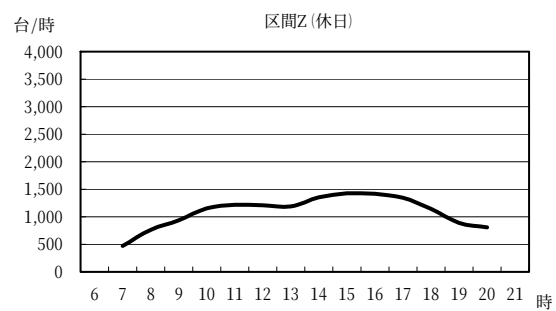
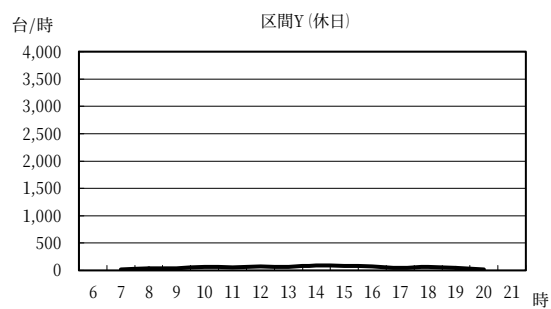


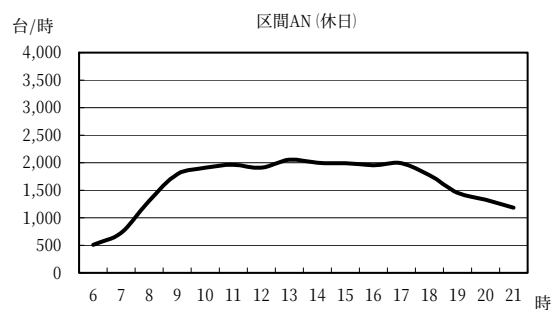
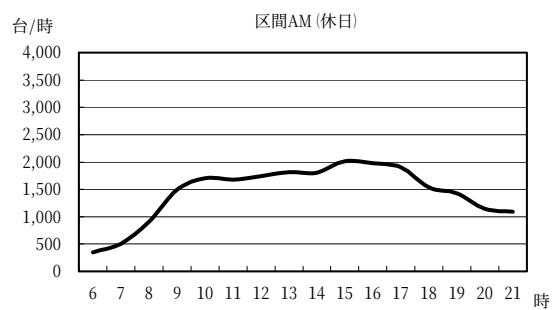
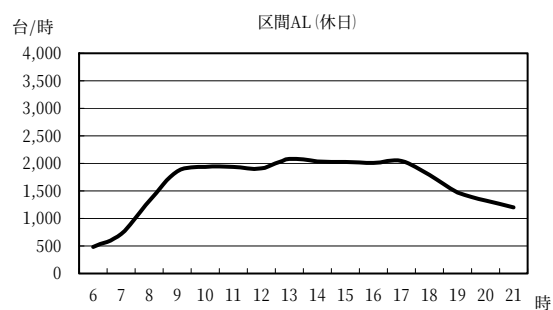
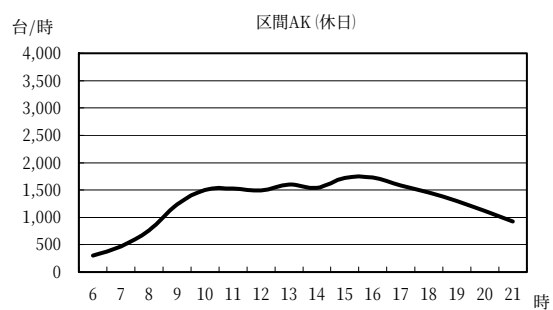
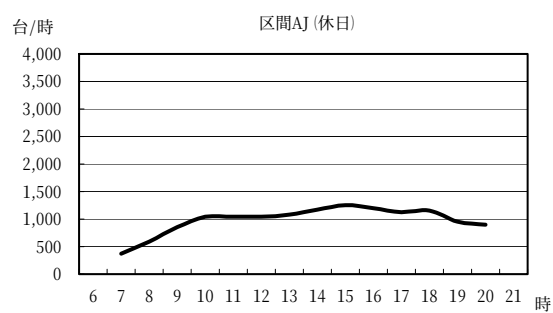
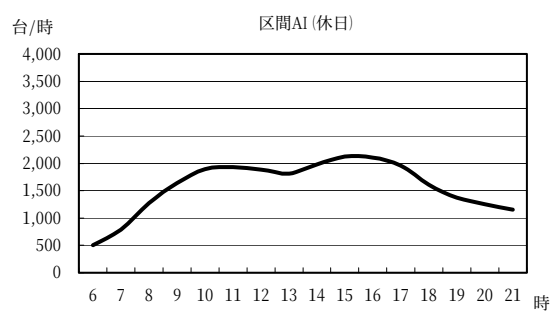
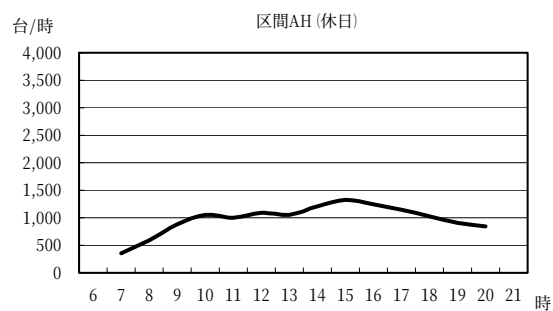
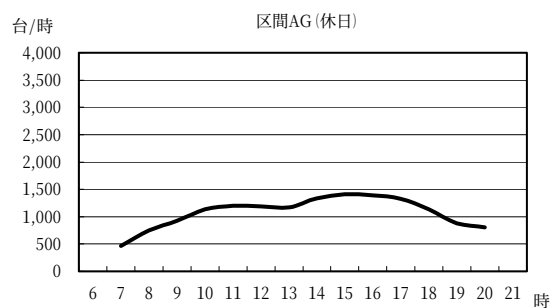


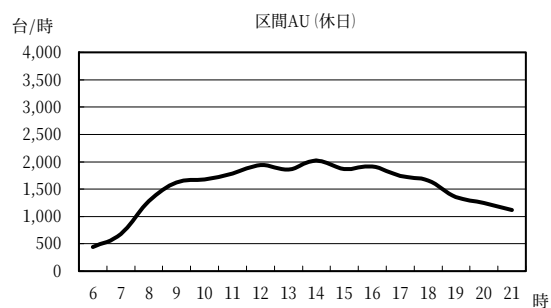
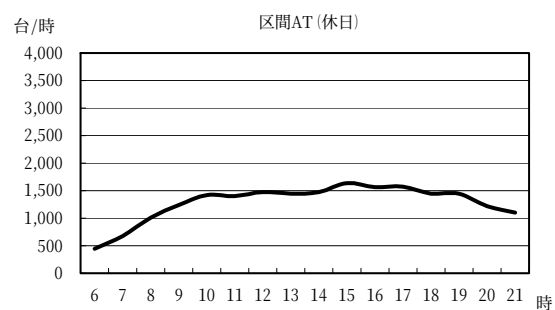
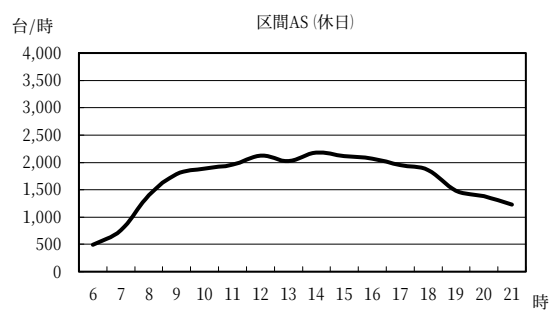
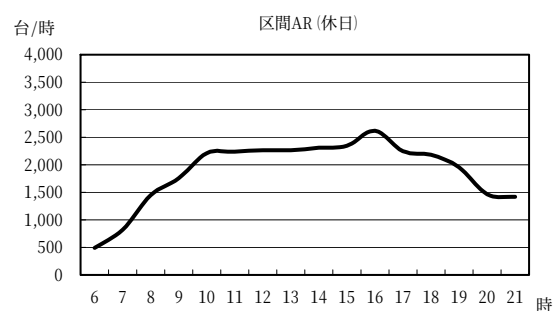
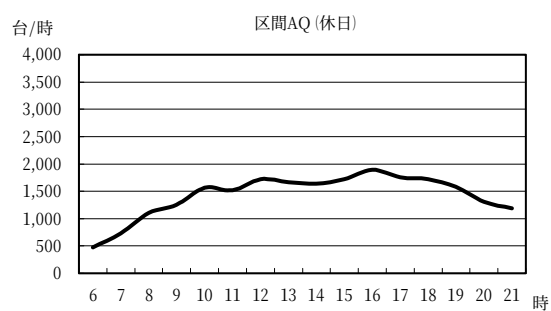
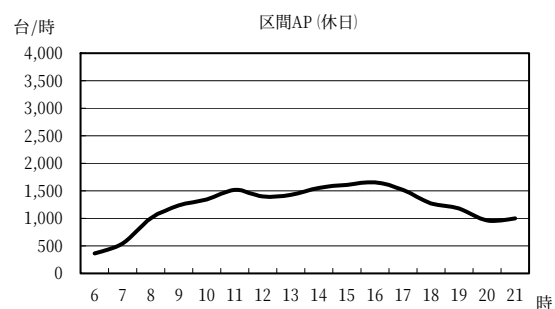
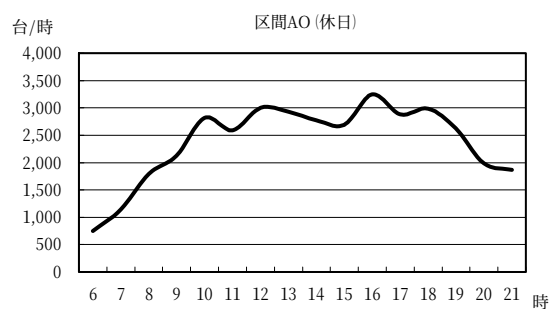












資料 13－5 歩行者及び自転車断面交通量の時間変動

[本編 p.280,288,298 参照]

事業予定地周辺における区間断面（平日 20 箇所、休日 18 箇所）の位置は図-1 に、その区間における断面交通量の時間変動は、図-2 に示すとおりである。

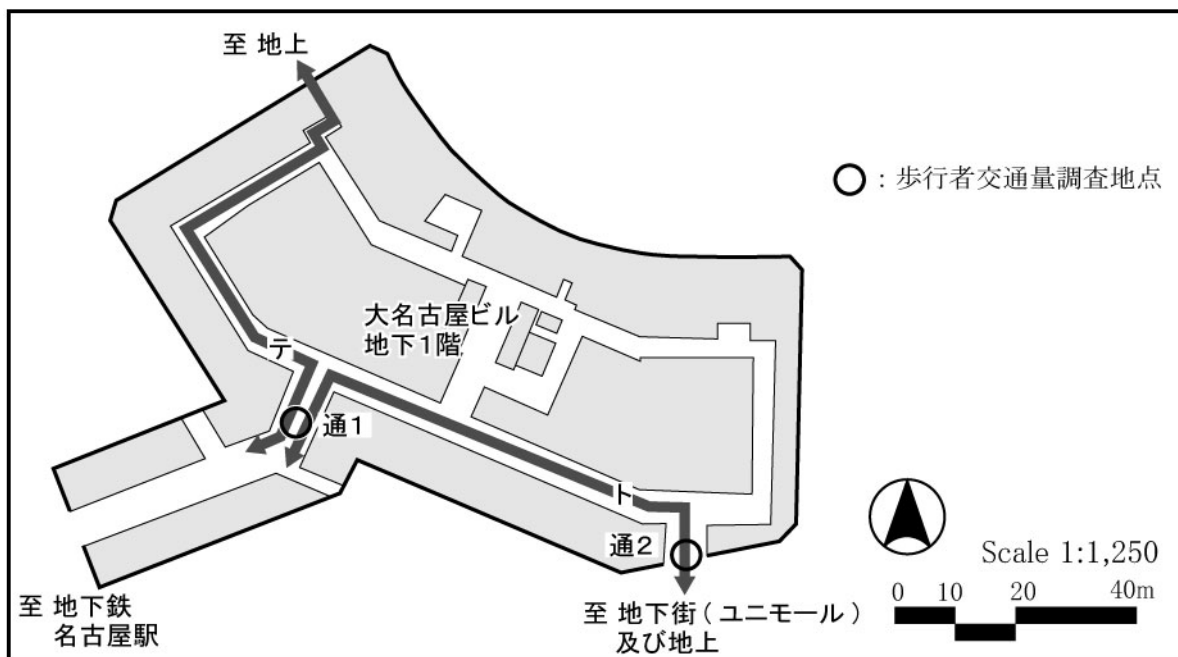


図-1(2) 区間断面位置図 (地下)

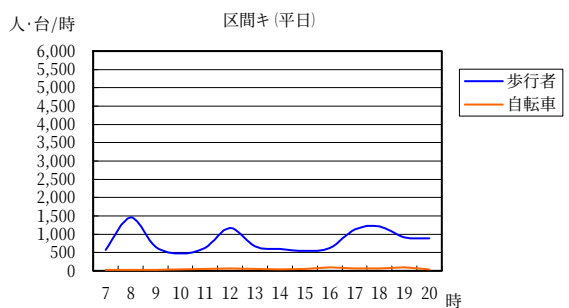
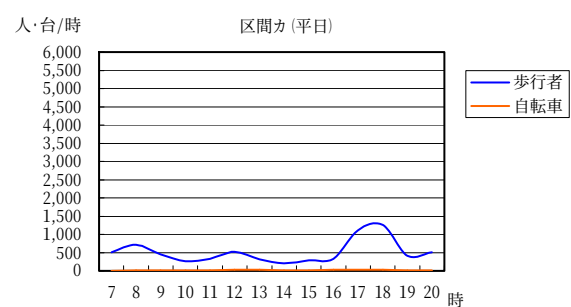
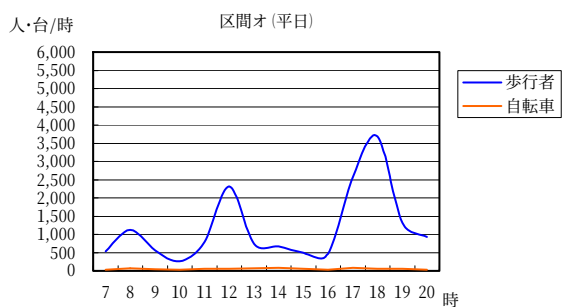
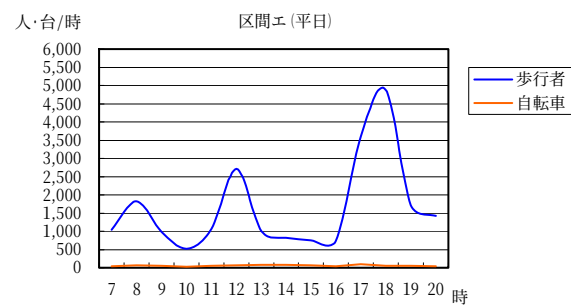
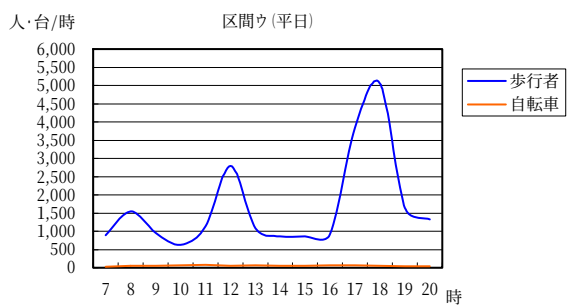
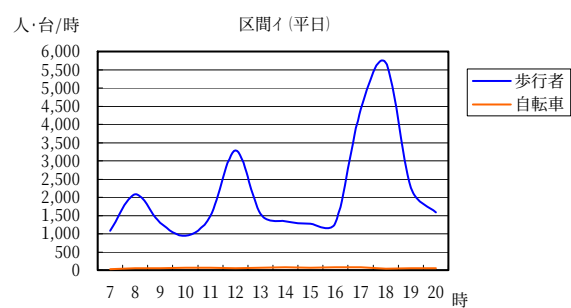
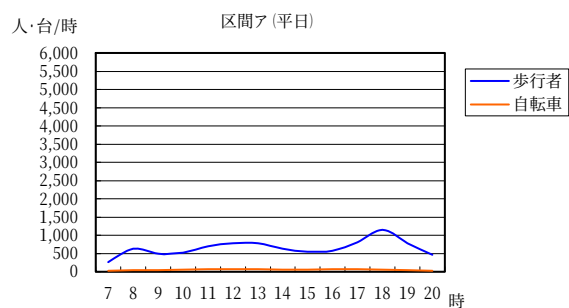


図-2(1) 断面交通量の時間変動 (平日)

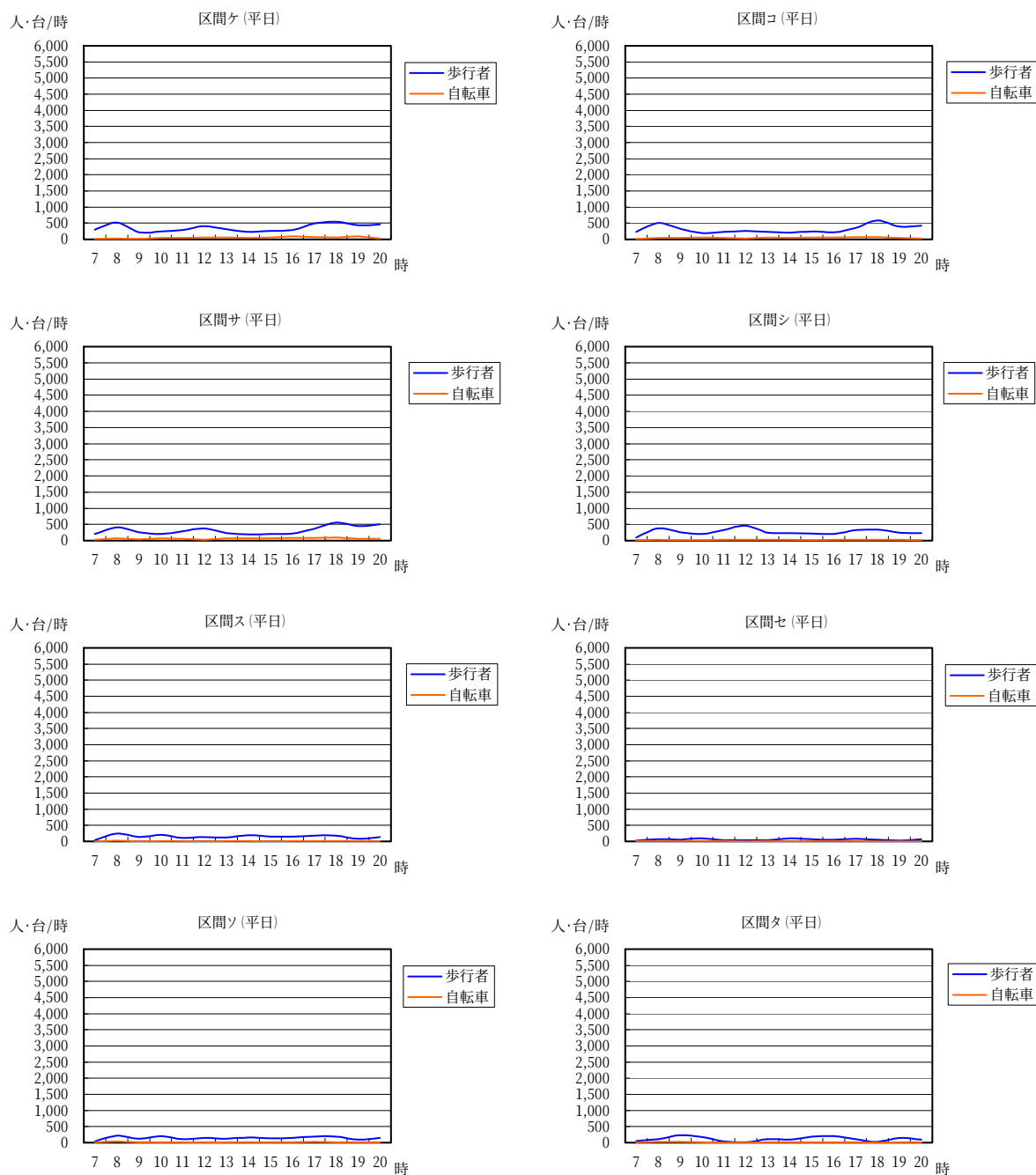


図-2(2) 断面交通量の時間変動 (平日)

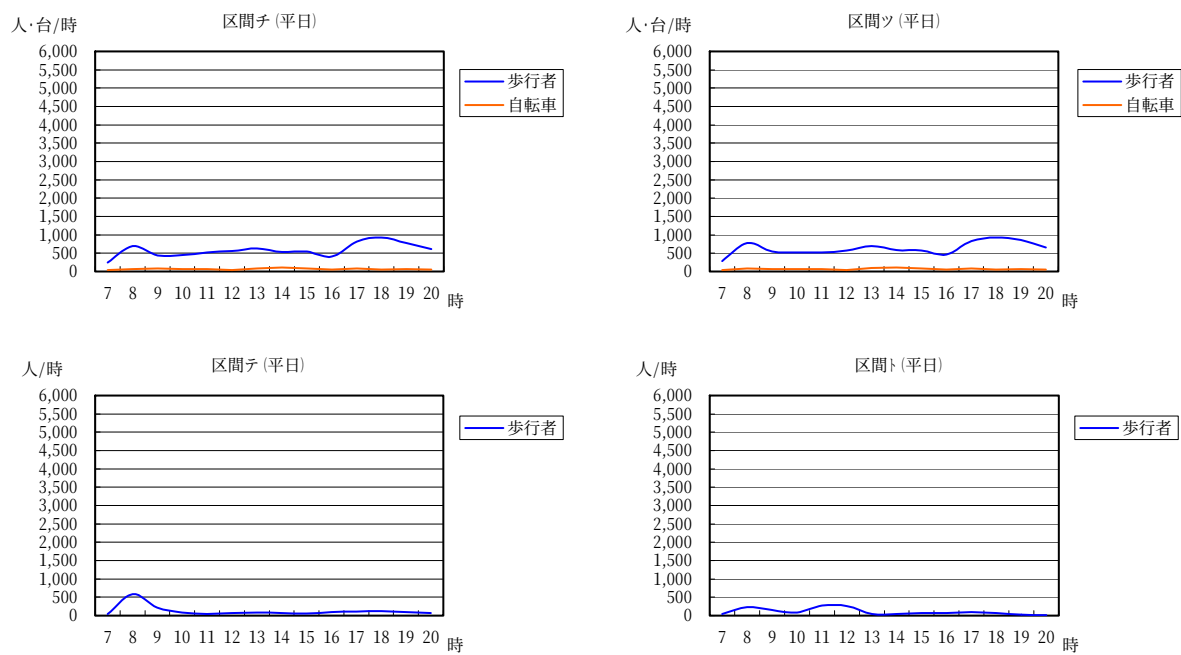


図-2(3) 断面交通量の時間変動（平日）

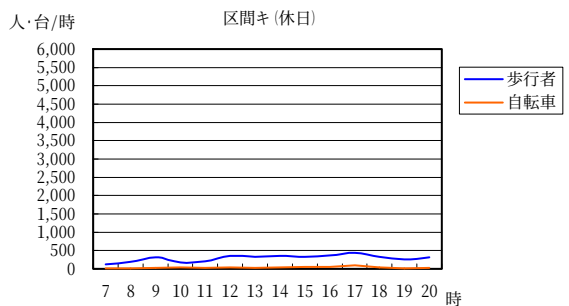
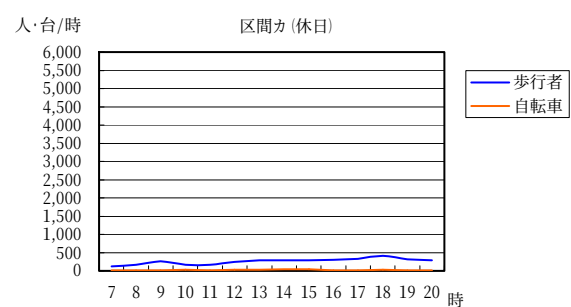
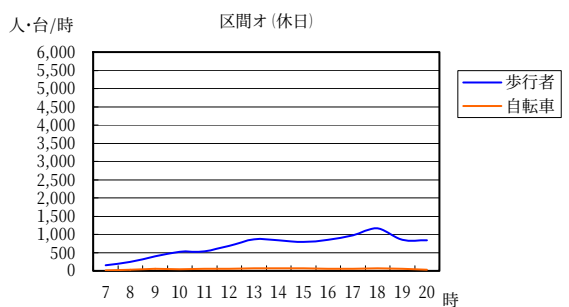
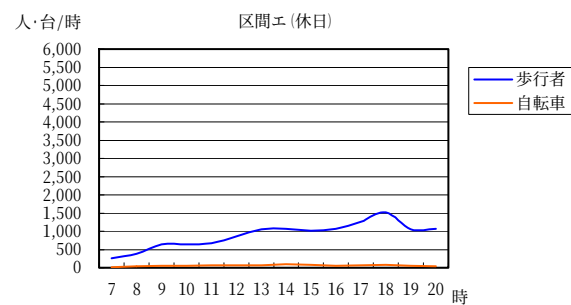
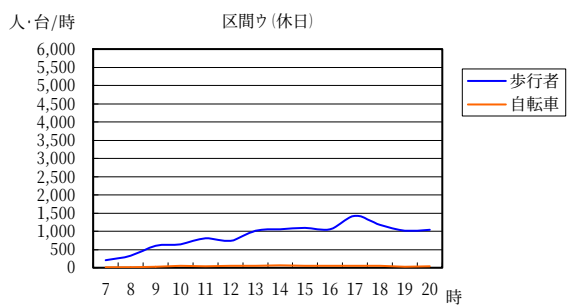
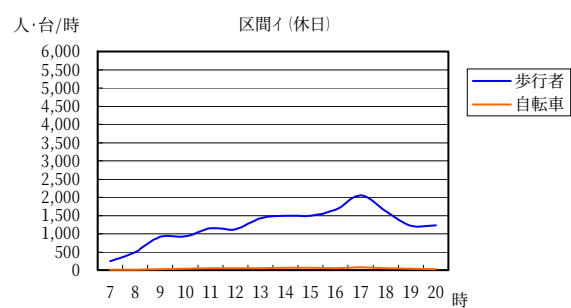
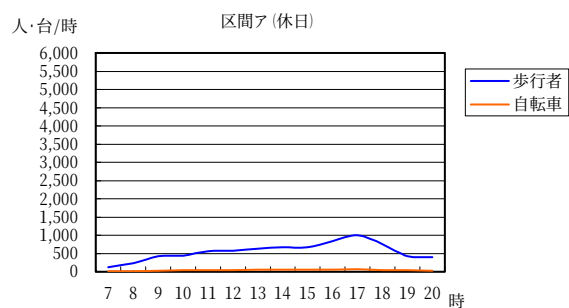


図-2(4) 断面交通量の時間変動 (休日)

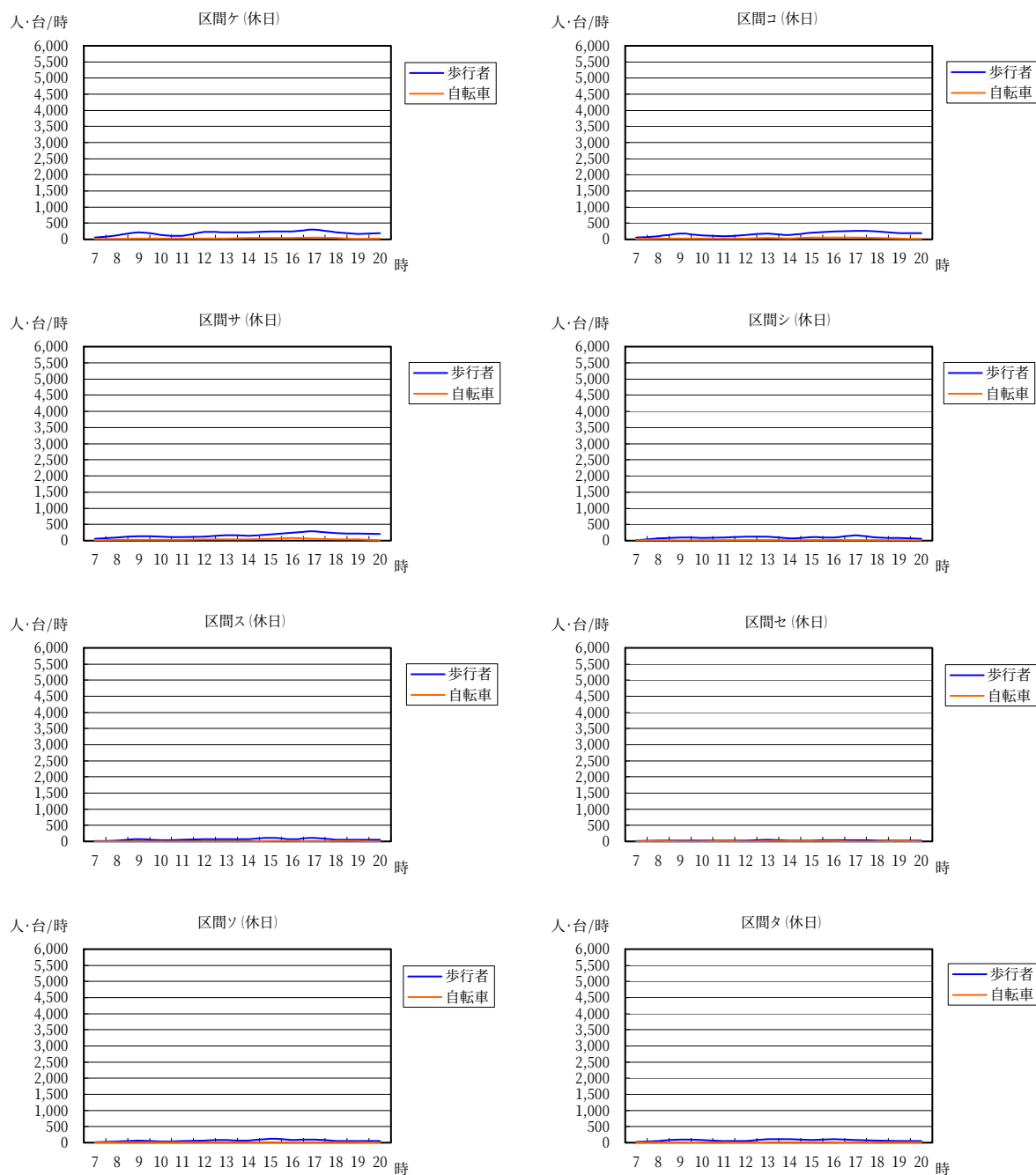


図-2(5) 断面交通量の時間変動 (休日)

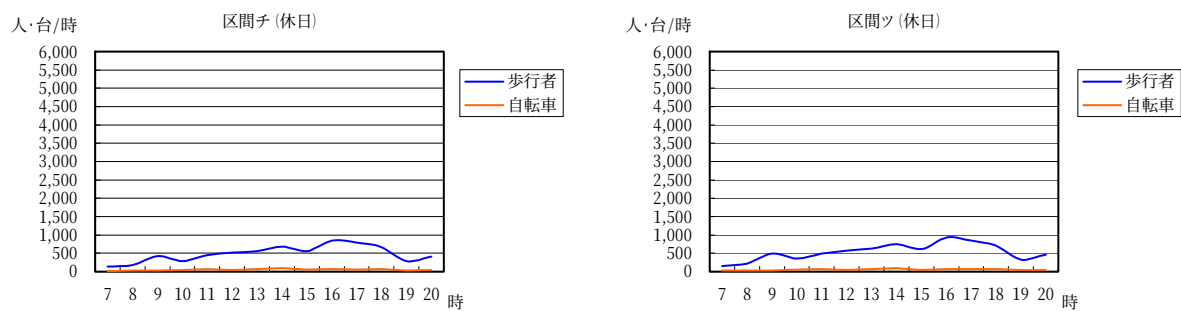


図-2(6) 断面交通量の時間変動（休日）