

ウ 歩行者交通量

事業予定地周辺における断面交通量（自転車を含む）の調査結果は、表 2-11-5 及び図 2-11-6 に示すとおりである。（断面交通量の時間変動は、資料 1 3 - 2（資料編 p.375）参照）

表 2-11-5 歩行者交通量調査結果

単位：人/16 時間

区間記号	断面交通量		交通量比 (休日/平日)
	平日 (平成 21 年 5 月 21 日(木))	休日 (平成 21 年 5 月 24 日(日))	
ア	3,654	2,677	0.73
イ	13,632	7,897	0.58

注)1:上記数値は、自転車を含む。

2:区間記号は、図 2-11-6 の区間位置を示す。

3: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。

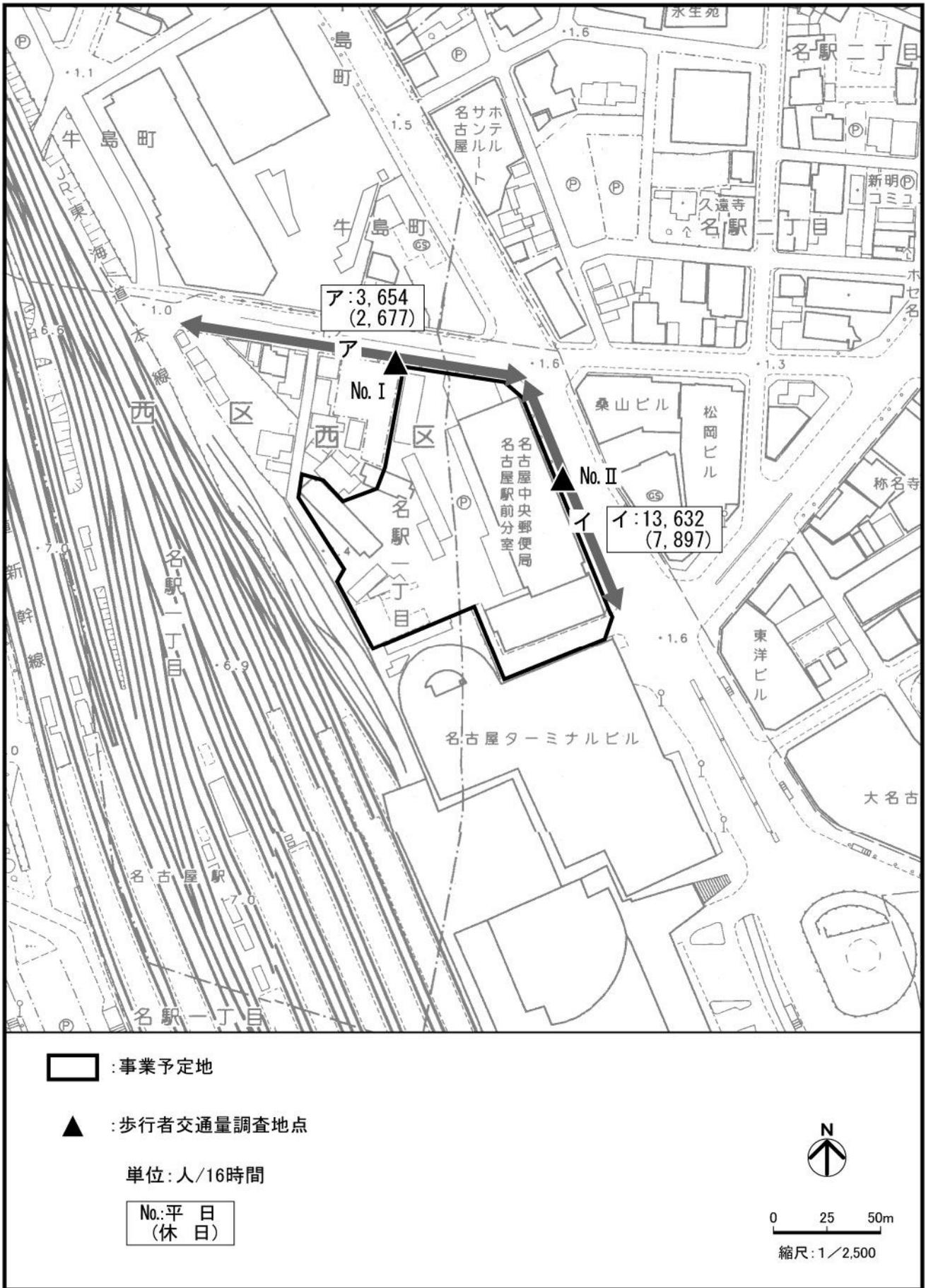
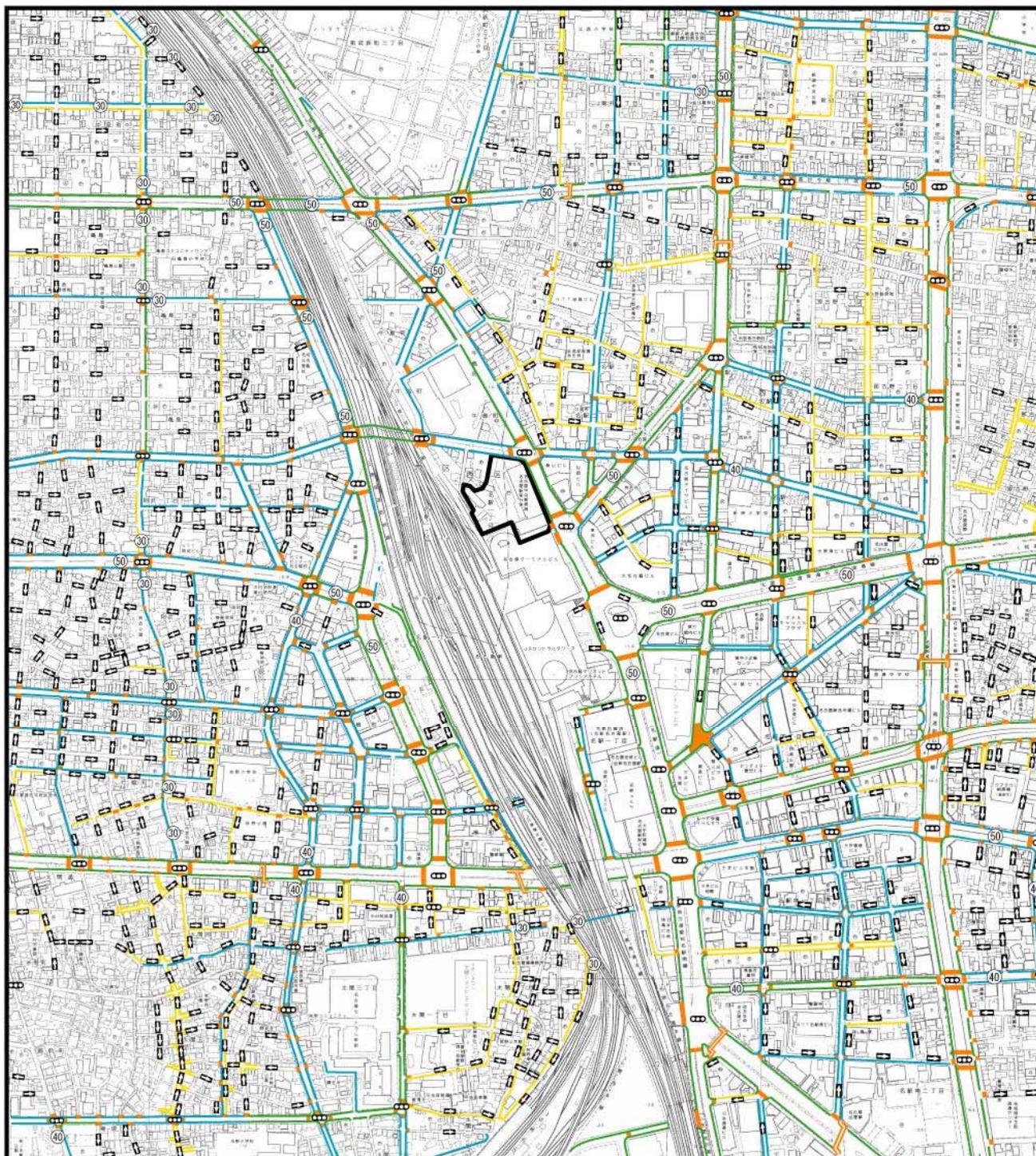


図 2-11-6 歩行者断面交通量

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 2-11-7 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。



□ : 事業予定地

— : 歩道(ガードレール・生け垣)

— : 歩道(マウントアップ)

— : 歩道(マーキング)

— : 横断歩道

— : 歩道橋

◀ : 一方通行

⊙50 : 制限速度

⊞ : 信号



0 100 200m

縮尺: 1/10,000

図 2-11-7 交通安全施設等の状況

(3) まとめ

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AL（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1～18%であった。

事業予定地周辺の歩行者区間断面交通量は、区間イ（広井町線の歩道）が平日及び休日ともに最も多く、平日が約14,000人/16時間、休日が約8,000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。

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28ヶ月目）とした。（資料1-7（資料編p.29）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25区間において予測を行った。（後掲図2-11-9参照）

歩行者との交錯については、信号機がない工事関係車両の出入口2箇所において予測を行った。（後掲図2-11-10参照）

(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 28 ヶ月目には、事業予定地に隣接する南側において、南地区が建設工事中である。さらに、ささしまライブ 24 地区においては、(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 中部国際センターが供用されている状態とした。以上のことから、本予測においては、南地区工事関係車両及びささしま地区関連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 28 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、現況交通量に、南地区の工事関係車両を加算したものをを用いるとともに、ささしま地区関連車両も走行する区間 AD、AJ~AL、A0 及び AR については、この車両についても加算することとした。

- ・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、おおむね横ばい傾向が認められること。(資料 3 - 1 3 (資料編 p.112) 参照)
- ・事業予定地に隣接する南側において、現在計画中である南地区が建設工事を行っていることから、これに伴う工事関係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、(仮称)グローバルゲート及び愛知大学が供用されているとともに、現地調査時において工事中であった独立行政法人 国際協力機構 中部国際センターが供用されていることから、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 2-11-6 に示すとおりである。

なお、歩行者の背景交通量は、現地調査により得られた交通量とした。

表 2-11-6 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	南地区 工事関係車両 b	ささしま地区 関連車両 c	背景交通量 a+b+c
A	28,939	66	-	29,005
B	26,208	38	-	26,246
C	11,431	29	-	11,460
D	5,571	0	-	5,571
F	27,469	38	-	27,507
G	12,646	67	-	12,713
H	29,180	68	-	29,248
J	30,475	43	-	30,518
L	2,933	0	-	2,933
M	15,990	29	-	16,019
N	8,429	174	-	8,603
P	5,607	6	-	5,613
Q	12,030	16	-	12,046
R	13,135	10	-	13,145
S	S-1	13,167	24	13,191
	S-2	13,167	24	13,191
T	8,153	0	-	8,153
U	U-1	22,769	37	22,806
	U-2	22,769	37	22,806
V	5,999	174	-	6,173
AC	14,523	10	-	14,533
AD	17,934	10	314	18,258
AJ	31,198	5	314	31,517
AK	42,961	5	634	43,600
AL	45,917	5	634	46,556
AO	36,722	5	1,888	38,615
AR	39,358	5	1,888	41,251

注)1:区間記号は、図 2-11-9 の区間位置を示す。

2: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準備書」(ささしまライブ 24 特定目的会社,平成 21 年)より設定した。

3:ささしま地区関連車両を想定した区間 AD、AJ~AL、AO 及び AR 以外については、「-」と表記した。

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(ダンプ車両、生コン車両等)、中型車(貨物車両)及び小型貨物車に区別した。

工事計画より、工事関係車両台数は工事着工後 28 ヶ月目にピークとなり、この時の工事関係車両台数は 379 台/16 時間、発生集中交通量としては 758 台 TE/16 時間となる。(前掲図 1-3-10 (p.54) 各車種区分の時間配分は、第 1 章 1-3-3 ア (イ) I) () 「工事関係車両の交通量」(p.141) 参照)

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 2-11-8 に示すとおり設定した。

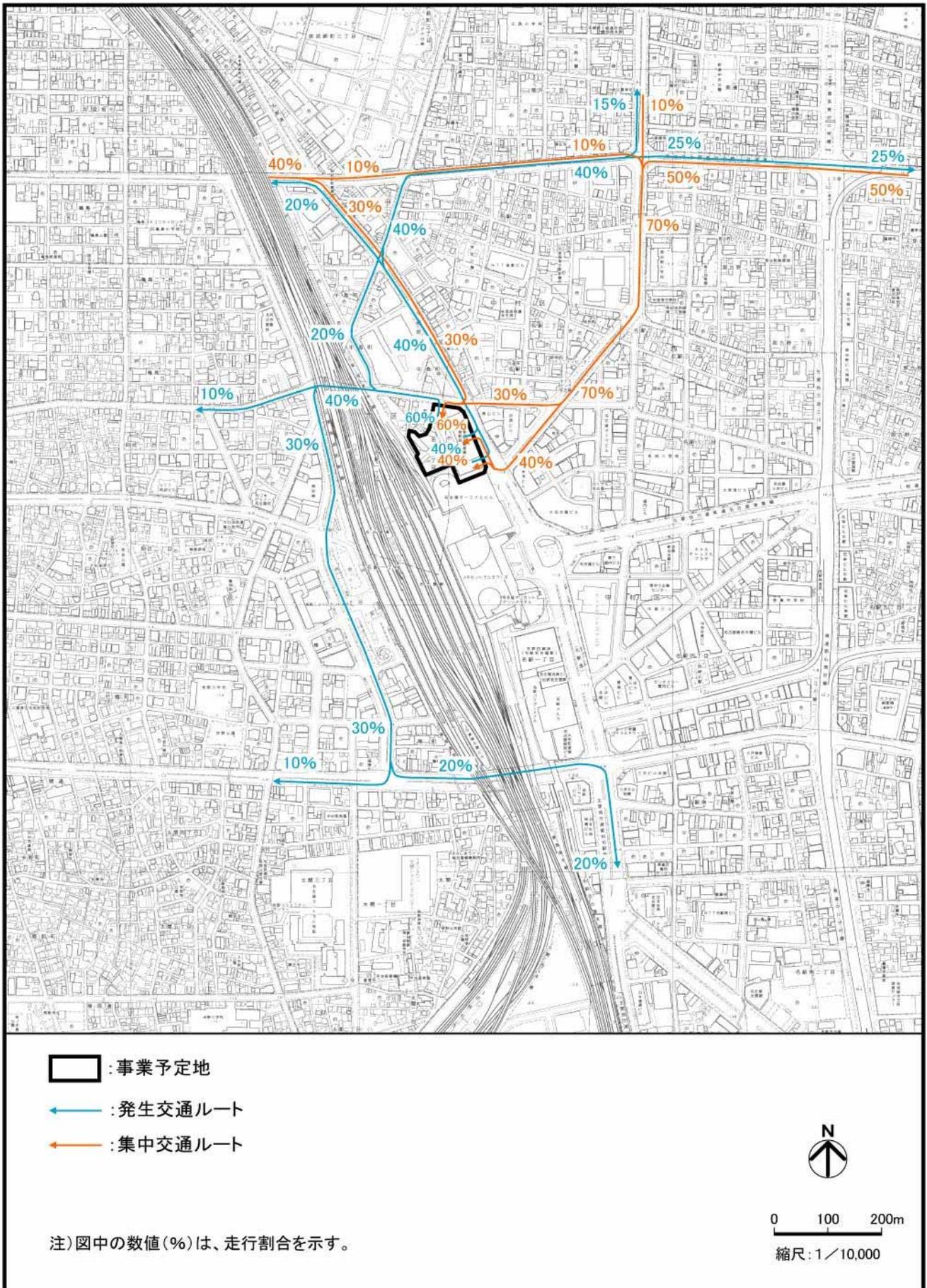


図 2-11-8 工事関係車両の走行ルート及び走行割合

(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 2-11-7 並びに図 2-11-9 に示すとおりである。

これらによると、各区間の増加率は 0.1～3.1% と予測される。

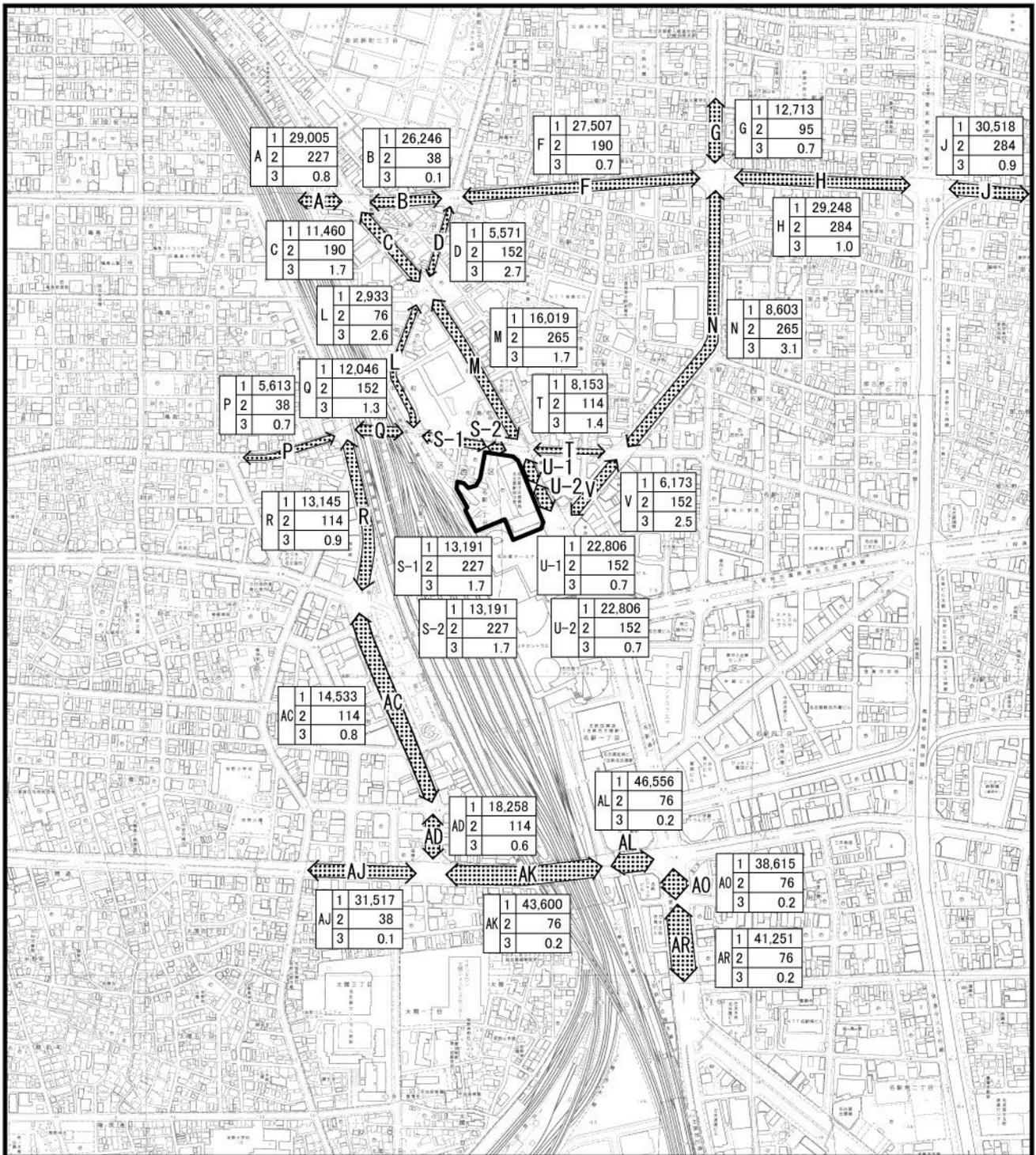
表 2-11-7 区間別の自動車交通量及び増加率

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	29,005	227	0.8
B	26,246	38	0.1
C	11,460	190	1.7
D	5,571	152	2.7
F	27,507	190	0.7
G	12,713	95	0.7
H	29,248	284	1.0
J	30,518	284	0.9
L	2,933	76	2.6
M	16,019	265	1.7
N	8,603	265	3.1
P	5,613	38	0.7
Q	12,046	152	1.3
R	13,145	114	0.9
S	S-1	227	1.7
	S-2	227	1.7
T	8,153	114	1.4
U	U-1	152	0.7
	U-2	152	0.7
V	6,173	152	2.5
A C	14,533	114	0.8
A D	18,258	114	0.6
A J	31,517	38	0.1
A K	43,600	76	0.2
A L	46,556	76	0.2
A O	38,615	76	0.2
A R	41,251	76	0.2

注)1:区間記号は、図 2-11-9 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

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



图 2-11-9 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との交錯状況は、図 2-11-10 に示すとおりである。

これによると、北側では 454 台/16 時間の工事関係車両が出入りし、3,654 人/16 時間の歩行者との交錯が予測される。東側では、152 台/16 時間の工事関係車両が出入りし、13,632 人/16 時間の歩行者との交錯が予測される。

また、ピーク時には、北側では 194 台/時の工事関係車両が出入りし、396 人/時の歩行者との交錯が予測される。東側では 65 台/時の工事関係車両が出入りし、1,835 人/時の歩行者との交錯が予測される。

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。

- ・ 工事関係車両出入口において、工事関係車両が通過する際には、誘導員を配置する。
- ・ 工事関係車両の運転者には運行ルートを守らせ、適正な走行を行なうよう指導する。
- ・ 工事関係車両の走行については、交通法規を遵守し、安全運転を徹底する。
- ・ 土砂、資材等の搬出入については、適正な車種の選定及び積載量並びに荷姿の適正化による運搬の効率化を推進し、さらに工事関係車両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を減らすよう努める。
- ・ 関係機関や隣接事業者（南地区）との連絡・調整を行う。

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間における工事関係車両による交通量の増加率は0.1～3.1%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の交錯は、前掲図 2-11-10 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。