

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

11-1「工事中」に示すとおりである。(11-1-2「調査」(p.328)参照)

11-2-3 予 測

(1) 新建築物供用後～南地区完成

予測事項

歩行者の安全性

予測対象時期

新建築物の供用後から南地区完成まで

予測場所

事業予定地周辺

予測方法

ア 予測手法

事業計画等に基づき、予測を行った。

イ 予測条件

(ア) 動線計画

新建築物への歩行者の出入りについては、第1部 第3章 3-3(4)「動線計画」(p.48)に示すとおりである。

(イ) 交通安全施設

事業予定地周辺における交通安全施設は、11-1-2(2)エ「交通安全施設、交通規制の状況」(p.342)に示すとおりである。

予測結果

新建築物の供用以降、この新建築物の地下階と地下鉄通路とを接続する計画であることから、安全な歩行者動線は確保されると予測される。また、南地区の事業予定地が接する広井町線においては、歩道が設置されており、南地区の工事関係車両出入口を含む主要交差点には、信号機が設置されている等、歩行者の安全性は確保されると予測される。

(2) 南地区完成後

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との交錯

予測対象時期

南地区完成後

予測場所

ア 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 32 区間において予測を行った。(後掲図 2-11-12 参照)

歩行者交通量については、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 2-11-13 参照)

イ 新建築物関連車両出入口における歩行者との交錯

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 2-11-14 参照)

予測方法

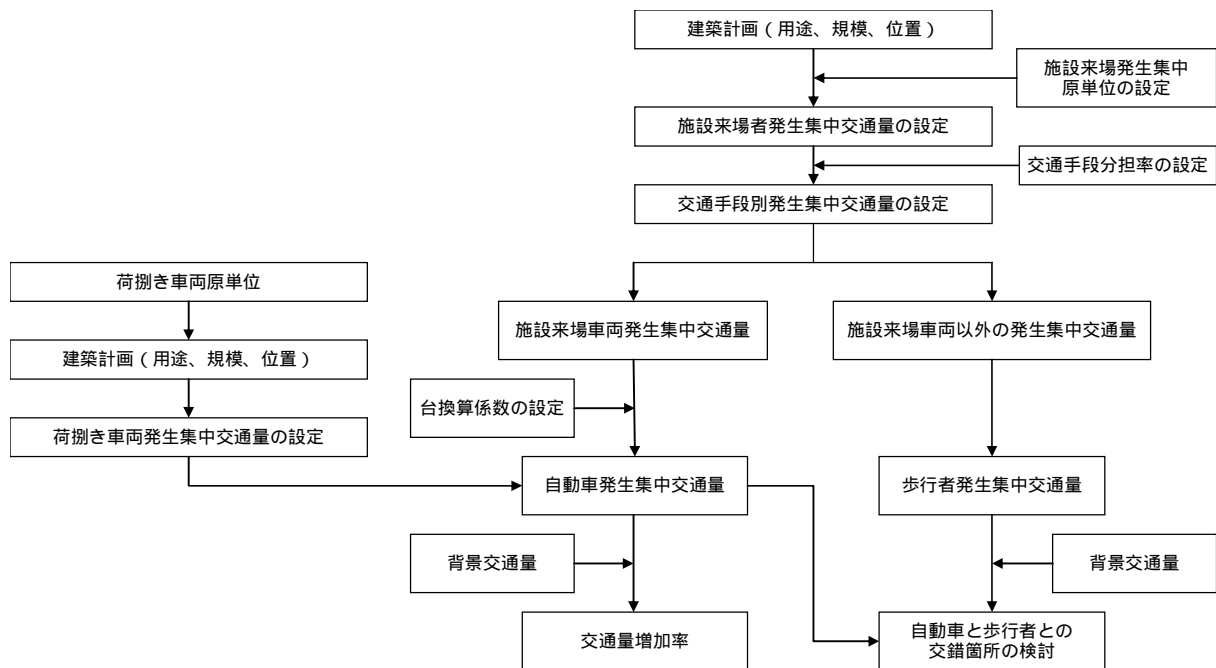
ア 予測手法

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 2-11-11 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)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 - 4 (資料編 p.8) 参照)

なお、供用時としては、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、本予測においては、南地区新建築物関連の発生集中交通量にささしま地区関連の発生集中交通量も含めて検討を行った。



注）図中の歩行者には、鉄道、バス及び自転車利用者を含む。

図2-11-11 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」について予測した。

イ 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、南地区の新建築物関連車両を加算したものをを用いるとともに、ささしまライブ24地区関連車両も走行する区間AD、AH、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。（背景交通量を設定する上での検討結果は、第1章 1-5「新建築物関連車両の走行（事業予定地周辺道路）による大気汚染」（第1章 1-5-3（1）イ（I）ア）「背景交通量」（p.161）参照）

歩行者の背景交通量は、現地調査により得られた交通量に南地区の供用時における歩行者交通量を加算した値を用いた。

自動車の背景交通量は表2-11-8に、歩行者の背景交通量は表2-11-9に示すとおりである。

表 2-11-8(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	南地区 新建築物関連車両 b	ささしま地区 関連車両 c	背景交通量 a + b + c
A	28,939	79	-	29,018
C	11,431	79	-	11,510
D	5,571	602	-	6,173
E	6,501	602	-	7,103
H	29,180	241	-	29,421
J	30,475	241	-	30,716
K	9,946	0	-	9,946
L	2,933	1,215	-	4,148
M	15,990	534	-	16,524
N	8,429	281	-	8,710
Q	12,030	222	-	12,252
R	13,135	222	-	13,357
S	S-1	897	-	14,064
	S-2	891	-	14,058
T	8,153	200	-	8,353
U	22,769	1,225	-	23,994
W	29,129	1,748	-	30,877
X	25,190	1,142	-	26,332
Y	33,087	716	-	33,803
Z	32,942	606	-	33,548
A A	35,228	606	-	35,834
A B	33,189	463	-	33,652
A C	14,523	222	-	14,745
A D	17,934	422	314	18,670
A G	15,667	154	-	15,821
A H	25,217	452	634	26,303
A I	35,196	463	-	35,659
A J	31,198	518	314	32,030
A K	42,961	300	634	43,895
A L	45,917	305	634	46,856
A N	26,251	449	-	26,700
A O	36,722	626	1,888	39,236
A R	39,358	780	1,888	42,026

注)1:区間記号は、図 2-11-12(1)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、AH、AJ～AL、AO 及び AR 以外については、「-」と表記した。

表 2-11-8(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	南地区 新建築物関連車両 b	ささしま地区 関連車両 c	背景交通量 a + b + c
A	22,353	138	-	22,491
C	8,950	138	-	9,088
D	3,686	1,050	-	4,736
E	5,088	1,050	-	6,138
H	22,477	362	-	22,839
J	22,975	362	-	23,337
K	9,682	0	-	9,682
L	1,775	2,120	-	3,895
M	12,410	932	-	13,342
N	5,811	377	-	6,188
Q	9,681	425	-	10,106
R	12,463	425	-	12,888
S	S-1	11,380	1,681	13,061
	S-2	11,380	1,669	13,049
T	5,429	348	-	5,777
U	18,187	2,253	-	20,440
W	23,444	2,442	-	25,886
X	20,270	1,702	-	21,972
Y	23,056	1,036	-	24,092
Z	26,072	739	-	26,811
A A	27,503	739	-	28,242
A B	26,009	684	-	26,693
A C	13,456	425	-	13,881
A D	16,646	774	214	17,634
A G	10,509	233	-	10,742
A H	19,575	506	430	20,511
A I	26,566	684	-	27,250
A J	24,517	815	214	25,546
A K	34,703	431	430	35,564
A L	38,222	440	430	39,092
A N	20,545	679	-	21,224
A O	30,016	901	1,284	32,201
A R	31,522	1,132	1,284	33,938

注)1:区間記号は、図 2-11-12(2)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、AH、AJ～AL、AO 及び AR 以外については、「-」と表記した。

表 2-11-9(1) 歩行者の背景交通量（平日）

単位：人/16時間

区間記号		現況交通量	南地区供用時 歩行者交通量	背景交通量
		a	b	a + b
ア	ア-1	3,654	418	4,072
	ア-2	3,654	955	4,609
	ア-3	3,654	939	4,593
イ		13,632	573	14,205

注）区間記号は、図 2-11-13(1)の区間位置を示す。

表 2-11-9(2) 歩行者の背景交通量（休日）

単位：人/16時間

区間記号		現況交通量 a	南地区供用時 歩行者交通量 b	背景交通量 a + b
ア	ア-1	2,677	878	3,555
	ア-2	2,677	3,404	6,081
	ア-3	2,677	3,382	6,059
イ		7,897	2,691	10,588

注）区間記号は、図 2-11-13(2)の区間位置を示す。

(イ) 自動車及び歩行者の発生集中交通量の設定

新建築物の主な利用施設は、事務所及び商業施設である。

自動車及び歩行者の発生集中交通量は、表 2-11-10 に示すとおりである。（発生集中交通量の算出の詳細は、資料 1 - 4（資料編 p.8）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	349	39
荷 捌 き 車 両	160	28
合 計	509	67

表2-11-10(2) 歩行者発生集中交通量

単位：人 TE/16 時間

区 分	鉄 道	バ ス	徒 歩	自転車	合 計
平 日	17,869	655	1,187	140	19,851
休 日	1,955	71	129	16	2,171

(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.48 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。

(I) 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

() 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は、資料1-4 図-5(資料編 p.17)に示すとおりとした。

() 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1-4 図-2(資料編 p.11)及び図-3(資料編 p.13)に示す時間変動係数により、時間交通量を算出することにより求めた。その結果は、資料1-4 表-9(資料編 p.14)に示すとおりである。

イ) 歩行者増加交通量の設定

() 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1-4 図-6及び図-7(資料編 p.19,20)に示すアクセスルートを設定した。

() 歩行者のピーク時間交通量

歩行者発生集中交通量の1時間あたりのピーク交通量は、資料1-4 図-2(資料編 p.11)に示す時間変動係数から算出することにより求めた。その結果は、資料1-4 表-11(資料編 p.16)に示すとおりである。

予測結果

ア 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並びに図2-11-12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13~264台/16時間に対して、休日が2~36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0.0~3.8%に対して、休日が0.0~0.5%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Lであり、平日が3.8%、休日が0.5%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	29,018	13	0.0	22,491	2	0.0
C	11,510	13	0.1	9,088	2	0.0
D	6,173	102	1.7	4,736	14	0.3
E	7,103	102	1.4	6,138	14	0.2
H	29,421	35	0.1	22,839	5	0.0
J	30,716	35	0.1	23,337	5	0.0
K	9,946	34	0.3	9,682	5	0.1
L	4,148	156	3.8	3,895	21	0.5
M	16,524	137	0.8	13,342	19	0.1
N	8,710	35	0.4	6,188	5	0.1
Q	12,252	96	0.8	10,106	12	0.1
R	13,357	63	0.5	12,888	8	0.1
S	S -1	14,064	252	13,061	33	0.3
	S -2	14,058	257	13,049	34	0.3
T	8,353	35	0.4	5,777	5	0.1
U	23,994	264	1.1	20,440	36	0.2
W	30,877	264	0.9	25,886	36	0.1
X	26,332	157	0.6	21,972	21	0.1
Y	33,803	96	0.3	24,092	12	0.0
Z	33,548	106	0.3	26,811	15	0.1
A A	35,834	106	0.3	28,242	15	0.1
A B	33,652	63	0.2	26,693	8	0.0
A C	14,745	63	0.4	13,881	8	0.1
A D	18,670	63	0.3	17,634	8	0.0
A G	15,821	22	0.1	10,742	3	0.0
A H	26,303	84	0.3	20,511	12	0.1
A I	35,659	63	0.2	27,250	8	0.0
A J	32,030	54	0.2	25,546	8	0.0
A K	43,895	49	0.1	35,564	7	0.0
A L	46,856	49	0.1	39,092	7	0.0
A N	26,700	63	0.2	21,224	8	0.0
A O	39,236	93	0.2	32,201	12	0.0
A R	42,026	93	0.2	33,938	12	0.0

注)1:区間 A ~ AR は、図 2-11-12 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。

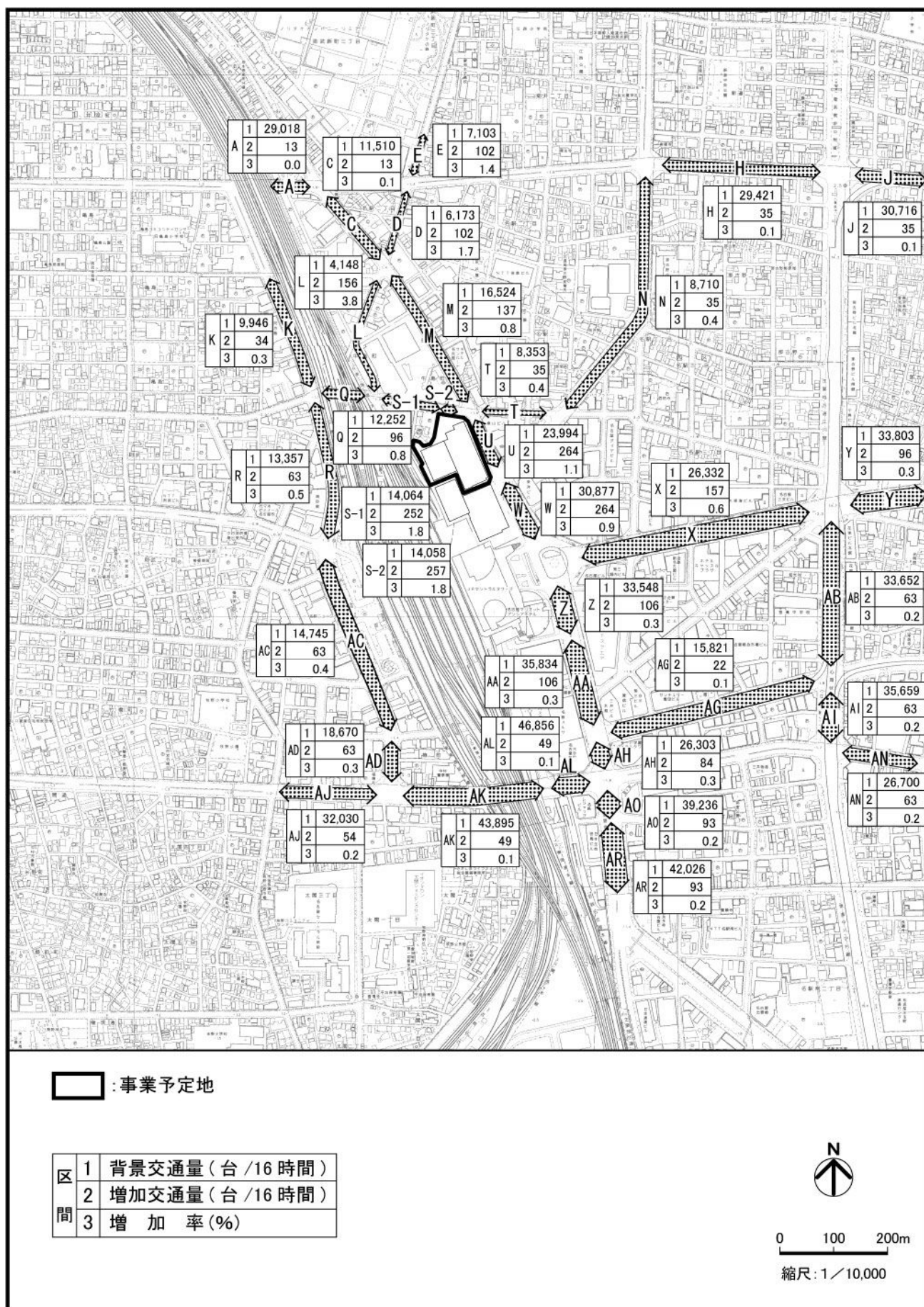


図 2-11-12(1) 供用時 (南地区完成後) 増加自動車交通量及び増加率 (平日)

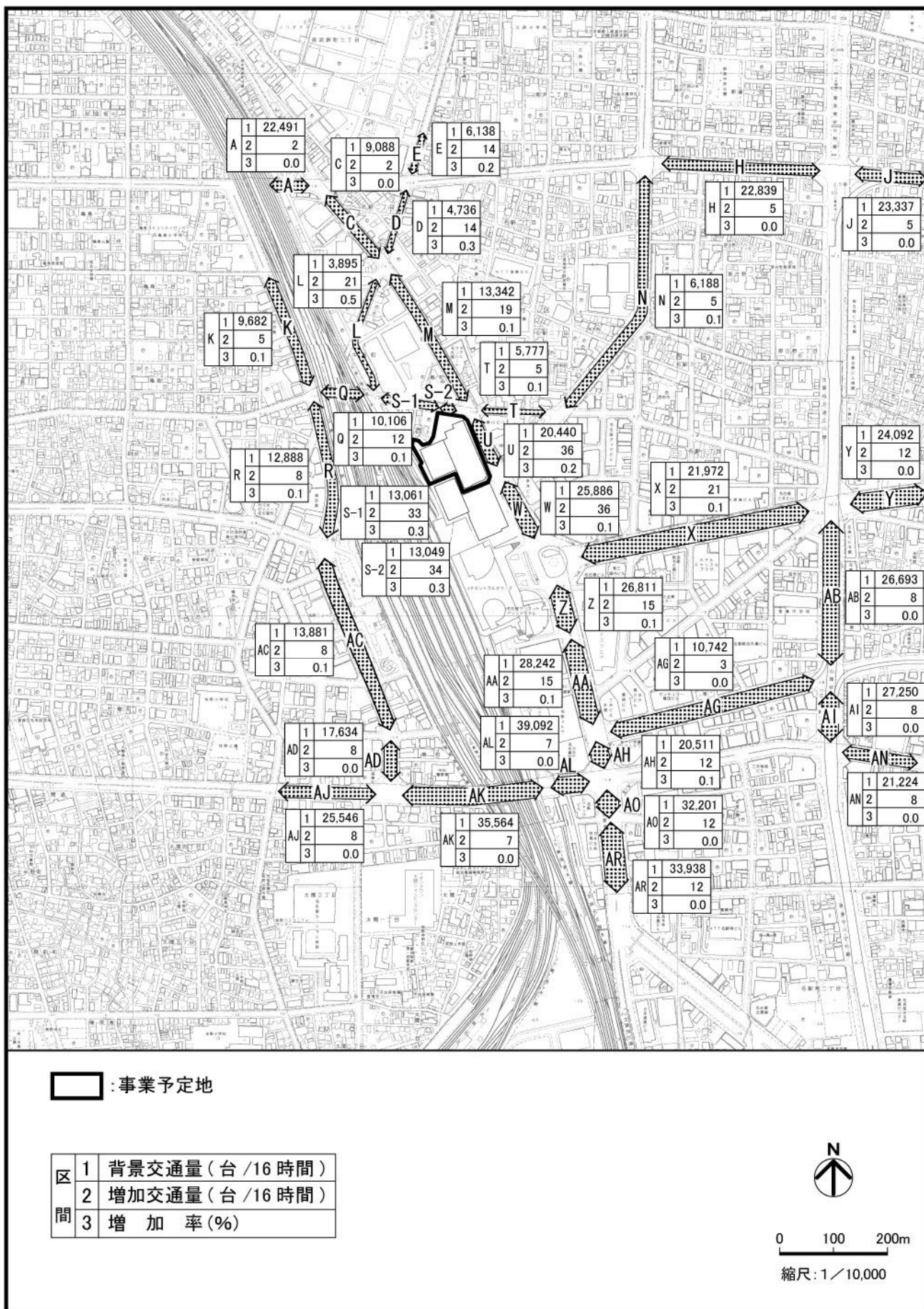


図 2-11-12(2) 供用時 (南地区完成後) 増加自動車交通量及び増加率 (休日)

(イ) 事業予定地周辺における歩行者交通量

交通手段別発生集中交通量を、歩行者アクセスルートに配分して求めた供用時の歩行者増加交通量は、表 2-11-12 及び図 2-11-13 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、区間ア-1 においては、平日が 114 人/16 時間、休日が 12 人/16 時間、区間ア-2 及びア-3 においては、平日が 218 人/16 時間、休日が 24 人/16 時間と予測され、平日が休日を上回っている。また、ピーク増加交通量は、区間ア-1 においては、平日が 16 人/時、休日が 1 人/時、区間ア-2 及びア-3 においては、平日が 30 人/時、休日が 3 人/時と予測される。

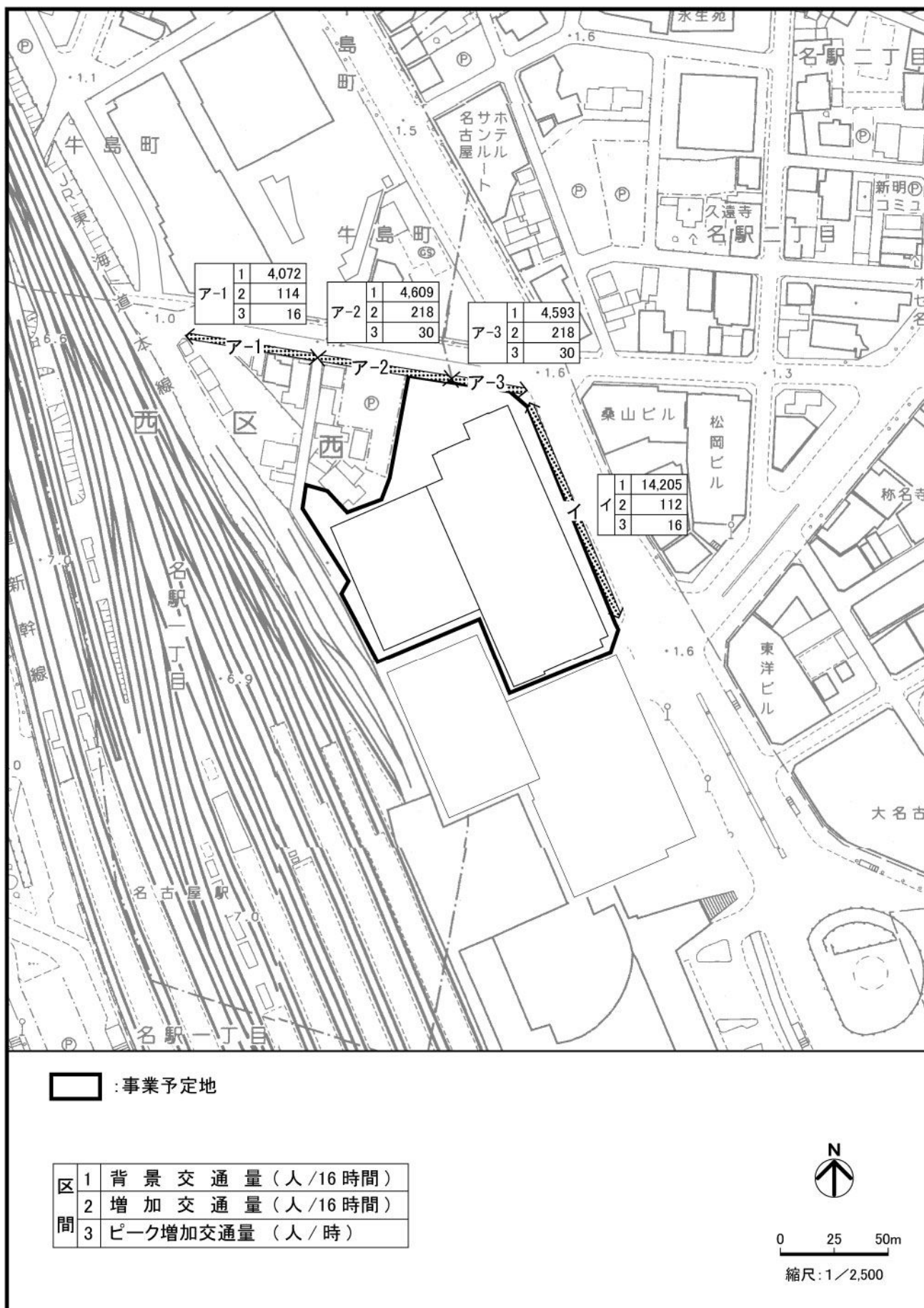
区間イにおいては、地下鉄通路からのアプローチを地下 1 階に設けること、名古屋駅から南北に結ぶ歩行者通路を 2 階に整備すること、北西方面からアクセスする歩行者は新建築物の北西角部に設置する出入口を利用できること等により、歩行者増加交通量を抑制した結果、平日が 112 人/16 時間、休日が 13 人/16 時間と予測される。また、ピーク増加交通量は、平日が 16 人/時、休日が 2 人/時と予測される。

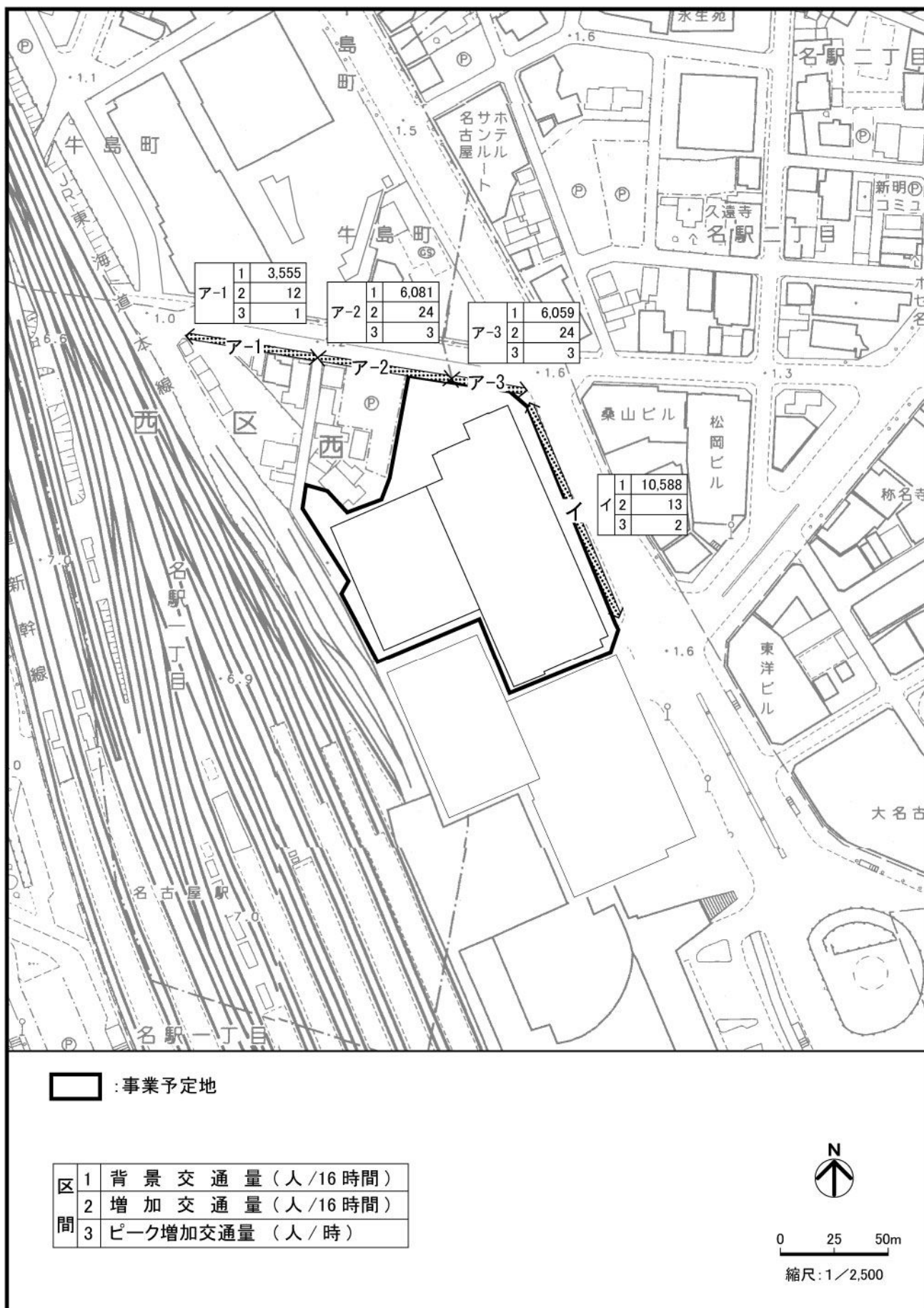
表 2-11-12 歩行者増加交通量及びピーク増加交通量

区間記号		平 日			休 日		
		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 (人/16時間)	増加交通量 (人/16時間)	ピーク増加 交通量 (人/時)
ア	ア-1	4,072	114	16	3,555	12	1
	ア-2	4,609	218	30	6,081	24	3
	ア-3	4,593	218	30	6,059	24	3
イ		14,205	112	16	10,588	13	2

注)1:区間ア、イは、図 2-11-13 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。





イ 新建築物関連車両出入口における歩行者との交錯

新建築物関連車両出入口における歩行者との交錯は、図 2-11-14 に示すとおりである。

これによると、北側に 1 箇所ある新建築物関連車両出入口において、平日では 4,359 台/16 時間の新建築物関連車両が出入りし、4,827 人/16 時間の歩行者との交錯が予測される。また、休日では 6,845 台/16 時間の新建築物関連車両が出入りし、6,105 人/16 時間の歩行者との交錯が予測される。

ピーク時では、平日で 357 台/時の新建築物関連車両が出入りし、535 人/時の歩行者との交錯が予測される。また、休日で 560 台/時の新建築物関連車両が出入りし、702 人/時の歩行者との交錯が予測される。

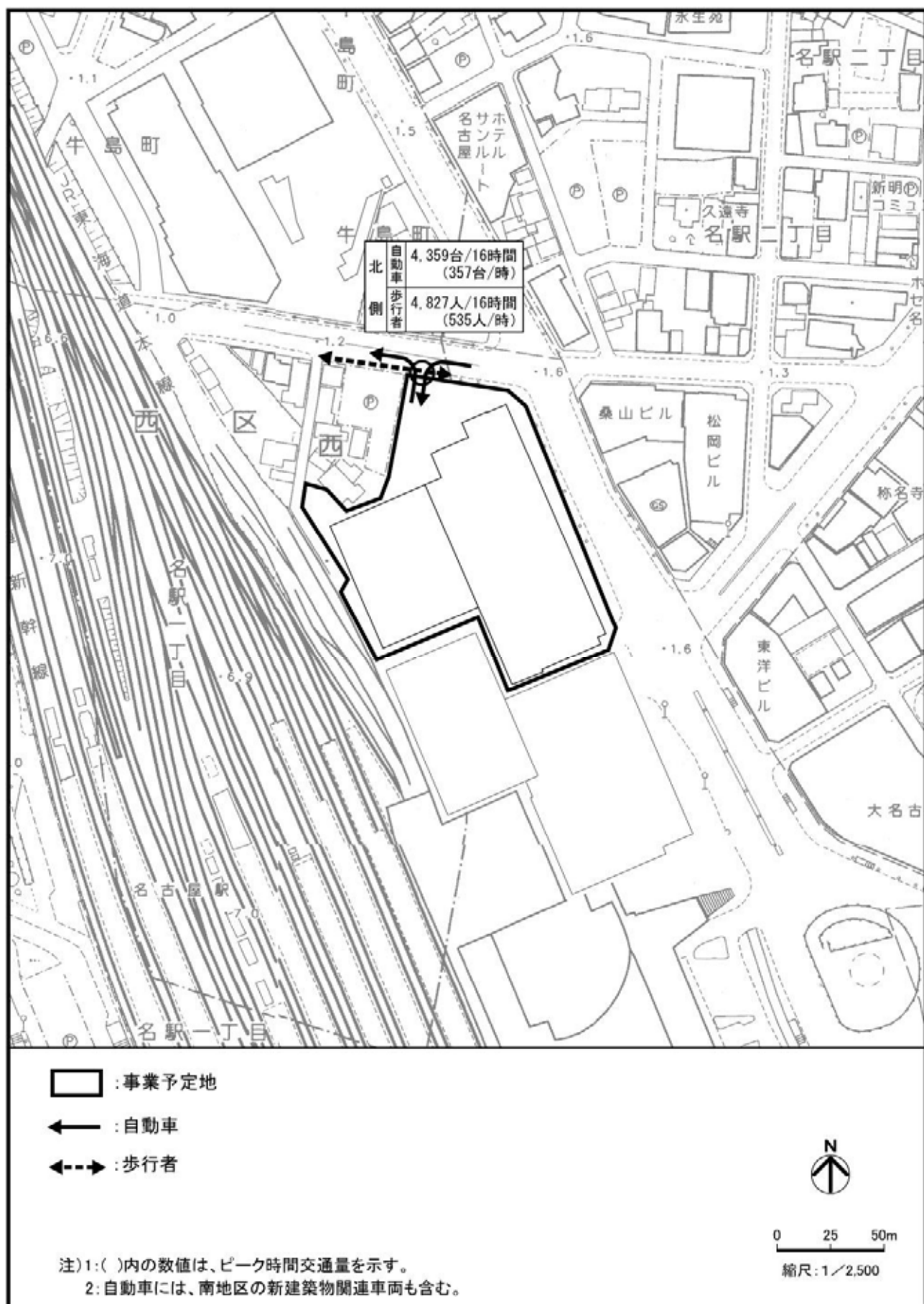


図 2-11-14(1) 新建築物出入口における歩行者との交錯 (平日)

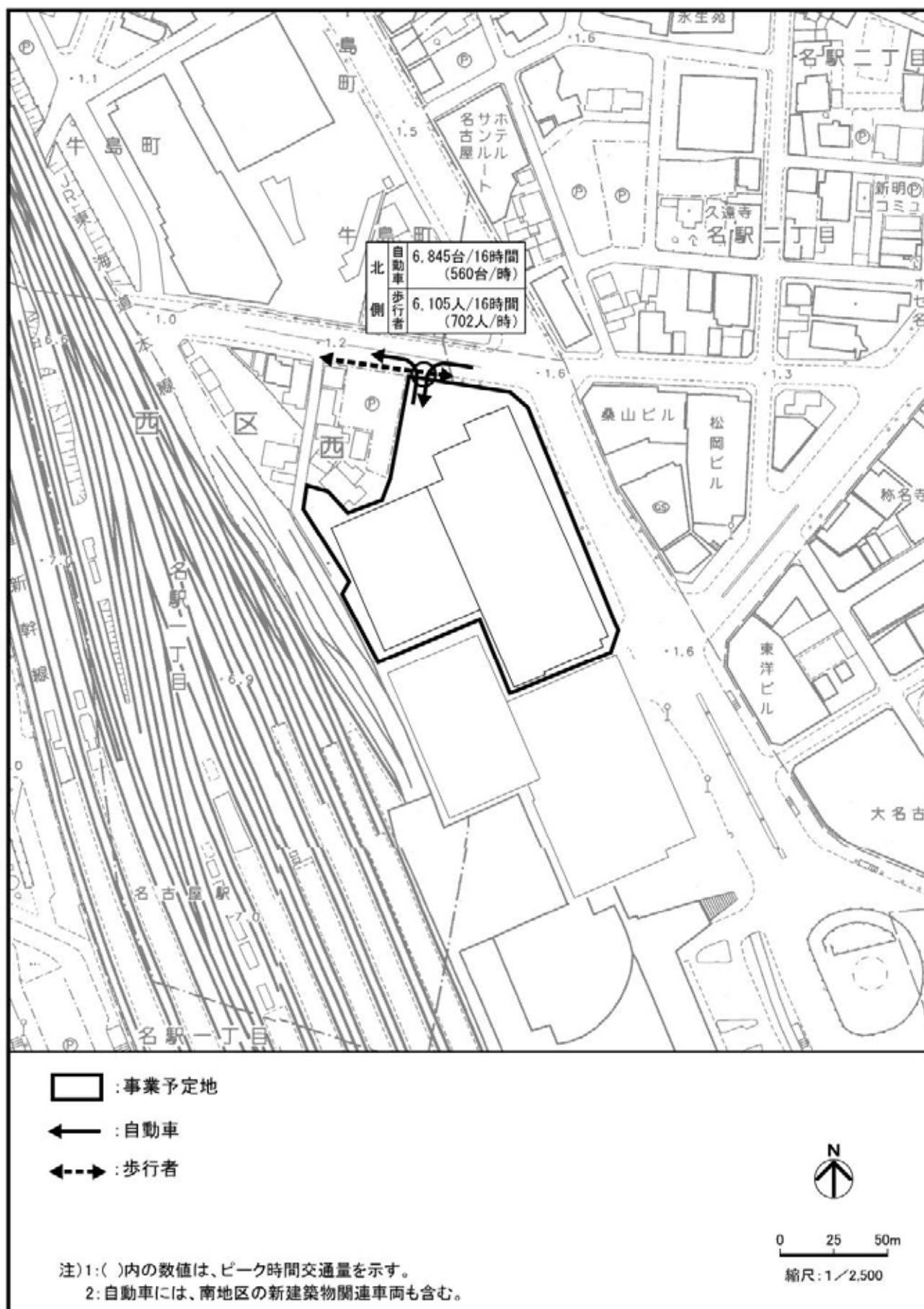


図 2-11-14(2) 新建築物出入口における歩行者との交錯（休日）

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

- ・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。

(2) その他の措置

- ・新建築物関連車両の出入口付近の視認性を良好に保つため、カーブミラー、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。
- ・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。
- ・名古屋駅及び地下鉄との歩行者ネットワークを整備し、公共交通機関の利用側促進を図ることにより、新建築物関連車両の発生の抑制に努める。

11-2-5 評 価

予測結果によると、新建築物供用後から南地区完成までにおける安全な歩行者動線は確保されることから、歩行者の安全性への影響は、小さいと判断する。また、南地区完成後における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0.0～3.8%、休日で0.0～0.5%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、新建築物関連車両の出入口付近の視認性を良好に保つ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。