

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.400)参照)

11-2-3 予 測

(1) 新建築物供用後～南地区完成

予測事項

歩行者及び自転車の安全性

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.117)に、自転車のアクセスルートについては、資料1 - 4 (資料編 p.21)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.418)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、歩行者及び自転車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及び自転車との交錯

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 2-11-13 参照)

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

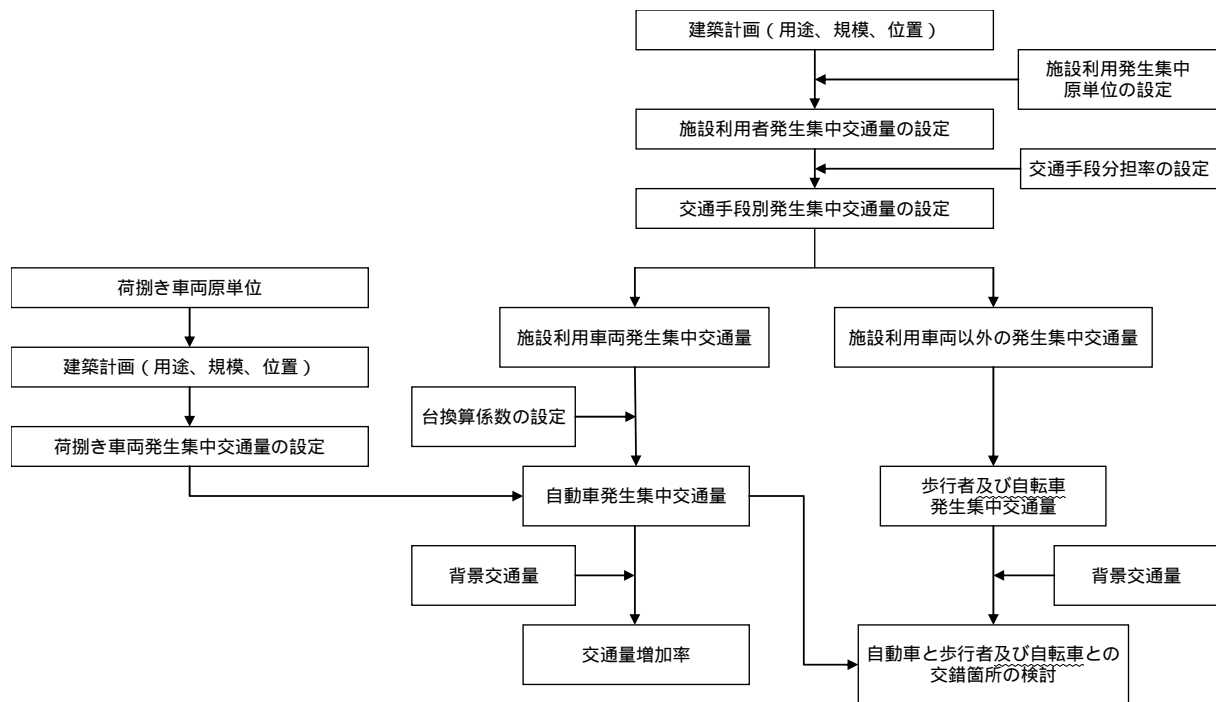
ア 予測手法

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、歩行者及び自転車)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、鉄道及びバス利用者を含む。

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) ア I）(i)「背景交通量」（p.233）参照）

歩行者及び自転車の背景交通量は、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及び自転車交通量を加算した値を用いた。

自動車の背景交通量は表 2-11-9 に、歩行者及び自転車の背景交通量は表 2-11-10 に示すとおりである。

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	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	29,721	438	-	30,159
C	11,431	79	-	11,510
D	5,571	602	-	6,173
E	6,501	602	-	7,103
H	29,180	600	-	29,780
J	30,475	600	-	31,075
K	9,897	359	-	10,256
L	2,933	856	-	3,789
M	15,990	175	-	16,165
N	8,429	281	-	8,710
Q	12,030	582	-	12,612
R	13,135	222	-	13,357
S	S-1	13,167	897	14,064
	S-2	13,167	891	14,058
T	8,153	200	-	8,353
U	22,769	866	-	23,635
W	29,129	1,389	-	30,518
X	25,190	783	-	25,973
Y	33,087	500	-	33,587
Z	32,942	606	-	33,548
A A	35,228	606	-	35,834
A B	33,189	320	-	33,509
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	320	-	35,516
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	306	-	26,557
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 2-11-9(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	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	22,868	825	-	23,693
C	8,950	138	-	9,088
D	3,686	1,050	-	4,736
E	5,088	1,050	-	6,138
H	22,477	1,049	-	23,526
J	22,975	1,049	-	24,024
K	9,870	687	-	10,557
L	1,775	1,434	-	3,209
M	12,410	245	-	12,655
N	5,811	377	-	6,188
Q	9,681	1,112	-	10,793
R	12,463	425	-	12,888
S	S-1	11,380	-	13,061
	S-2	11,380	-	13,049
T	5,429	348	-	5,777
U	18,187	1,566	-	19,753
W	23,444	1,755	-	25,199
X	20,270	1,015	-	21,285
Y	23,056	623	-	23,679
Z	26,072	739	-	26,811
A A	27,503	739	-	28,242
A B	26,009	410	-	26,419
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	410	-	26,976
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	405	-	20,950
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 2-11-10(1) 歩行者及び自転車の背景交通量（平日）

単位：人/16時間（歩行者）
台/16時間（自転車）

区間記号	区分	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	歩行者 2,261	327	2,588
		自転車 1,393	91	1,484
	ア-2	歩行者 2,261	327	2,588
		自転車 1,393	628	2,021
	ア-3	歩行者 2,261	311	2,572
		自転車 1,393	628	2,021
イ	歩行者	12,557	0	12,557
	自転車	1,075	573	1,648

注）区間記号は、図 2-11-13(1)の区間位置を示す。

表 2-11-10(2) 歩行者及び自転車の背景交通量（休日）

単位：人/16時間（歩行者）
台/16時間（自転車）

区間記号	区分	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	歩行者 1,646	453	2,099
		自転車 1,031	425	1,456
	ア-2	歩行者 1,646	453	2,099
		自転車 1,031	2,951	3,982
	ア-3	歩行者 1,646	431	2,077
		自転車 1,031	2,951	3,982
イ	歩行者	7,008	0	7,008
	自転車	889	2,691	3,580

注）区間記号は、図 2-11-13(2)の区間位置を示す。

(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、商業施設及びバスターミナルである。

自動車、歩行者及び自転車の発生集中交通量は、表 2-11-11 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 2-11-11(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

注) バスターミナルを発着するバスは、現況交通量に含まれているため、自動車発生集中交通量には含まれていない。

表2-11-11(2) 歩行者及び自転車発生集中交通量

単位：人 TE/16 時間（歩行者）

台 TE/16 時間（自転車）

区 分	歩 行 者				自転車
	鉄 道	バ ス	徒 歩	合 計	
平 日	17,869	655	1,187	19,711	140
休 日	1,955	71	129	2,155	16

注) バスターミナルの利用者は、現況交通量に含まれているため、歩行者及び自転車発生集中交通量には含まれていない。

(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.117 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.18) 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.14) 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.15) に示すとおりである。

イ) 歩行者及び自転車増加交通量の設定

() 歩行者及び自転車のアクセスルートの設定

新建築物を利用する歩行者及び自転車については、資料 1 - 4 図 - 6 及び図 - 7 (資料編 p.20,21) に示すアクセスルートを設定した。

() 歩行者及び自転車のピーク時間交通量

歩行者及び自転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) 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.17) 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 2-11-12 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 ~ 4.1% に対して、休日が 0.0 ~ 0.7% 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 4.1%、休日が 0.7% と予測される。

表 2-11-12 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	30,159	13	0.0	23,693	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	29,780	35	0.1	23,526	5	0.0
J	31,075	35	0.1	24,024	5	0.0
K	10,256	34	0.3	10,557	5	0.0
L	3,789	156	4.1	3,209	21	0.7
M	16,165	137	0.8	12,655	19	0.2
N	8,710	35	0.4	6,188	5	0.1
Q	12,612	96	0.8	10,793	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	23,635	264	1.1	19,753	36	0.2
W	30,518	264	0.9	25,199	36	0.1
X	25,973	157	0.6	21,285	21	0.1
Y	33,587	96	0.3	23,679	12	0.1
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	33,509	63	0.2	26,419	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	35,516	63	0.2	26,976	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	26,557	63	0.2	20,950	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。

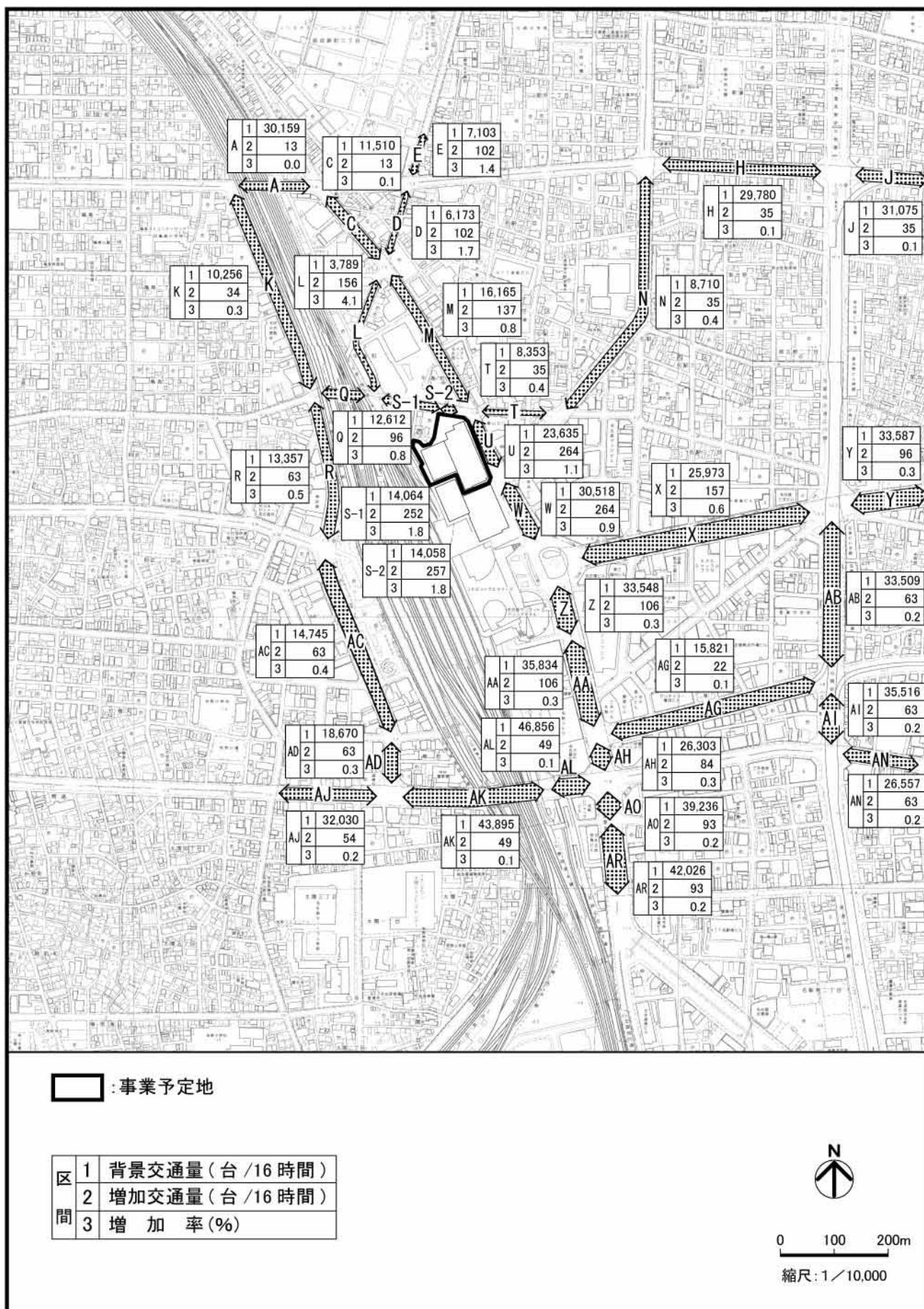


図 2-11-12(1) 供用時 (南地区完成後) 増加自動車交通量及び増加率 (平日)

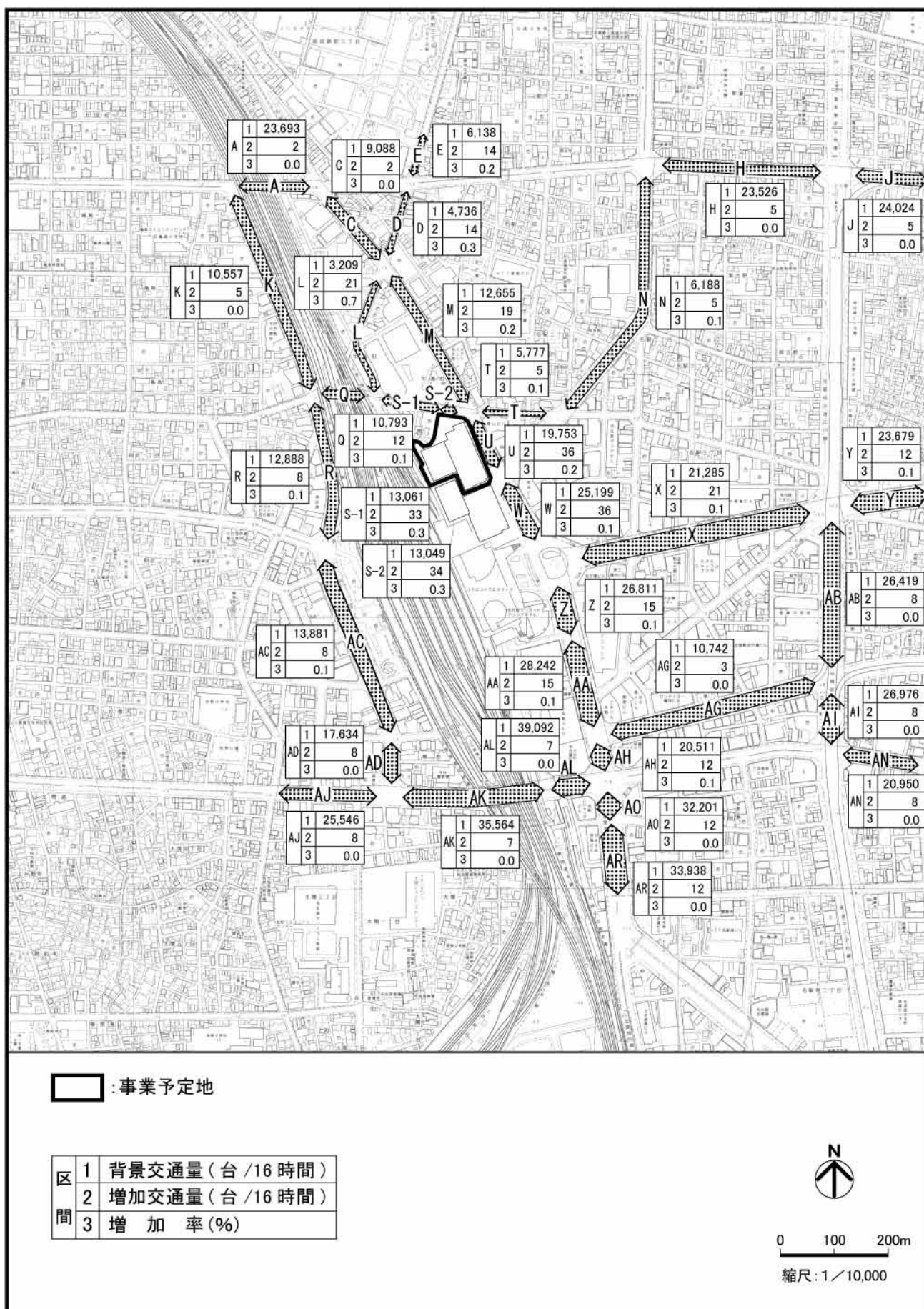


図 2-11-12(2) 供用時 (南地区完成後) 増加自動車交通量及び増加率 (休日)

(イ) 事業予定地周辺における歩行者及び自転車交通量

交通手段別発生集中交通量を、歩行者及び自転車アクセスルートに配分して求めた供用時の歩行者及び自転車増加交通量は、表 2-11-13 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、ア-2 及びア-3 においては、平日が 96 人/16 時間、休日が 10 人/16 時間、自転車の増加交通量は、区間ア-1 においては、平日が 18 台/16 時間、休日が 2 台/16 時間、区間ア-2 及びア-3 においては、平日が 122 台/16 時間、休日が 14 台/16 時間と予測され、歩行者並びに自転車ともに平日が休日を上回っている。また、歩行者のピーク増加交通量は、区間ア-1、ア-2 及びア-3 においては、平日が 13 人/時、休日が 1 人/時、自転車のピーク増加交通量は、区間ア-1 においては、平日が 3 台/時、休日が 1 台/時、区間ア-2 及びア-3 においては、平日が 17 台/時、休日が 2 台/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、歩行者の増加交通量及びピーク増加交通量は、平日及び休日ともに発生しないと予測される。また、自転車の増加交通量は、平日が 112 台/16 時間、休日が 13 台/16 時間、ピーク増加交通量は、平日が 16 台/時、休日が 2 台/時と予測される。

表 2-11-13 歩行者及び自転車増加交通量及びピーク増加交通量

区間記号		区分	平 日			休 日		
			背景交通量	増加交通量	ピーク増加交通量	背景交通量	増加交通量	ピーク増加交通量
			(人/16時間) (台/16時間)	(人/16時間) (台/16時間)	(人/時) (台/時)	(人/16時間) (台/16時間)	(人/16時間) (台/16時間)	(人/時) (台/時)
ア	ア-1	歩行者	2,588	96	13	2,099	10	1
		自転車	1,484	18	3	1,456	2	1
	ア-2	歩行者	2,588	96	13	2,099	10	1
		自転車	2,021	122	17	3,982	14	2
	ア-3	歩行者	2,572	96	13	2,077	10	1
		自転車	2,021	122	17	3,982	14	2
イ	歩行者	12,557	0	0	7,008	0	0	
	自転車	1,648	112	16	3,580	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:単位のうち、上段は歩行者、下段は自転車の単位をいう。

3: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。

なお、16 時間交通量に台数があっても時間交通量が「0」になる場合には、「1」とした。

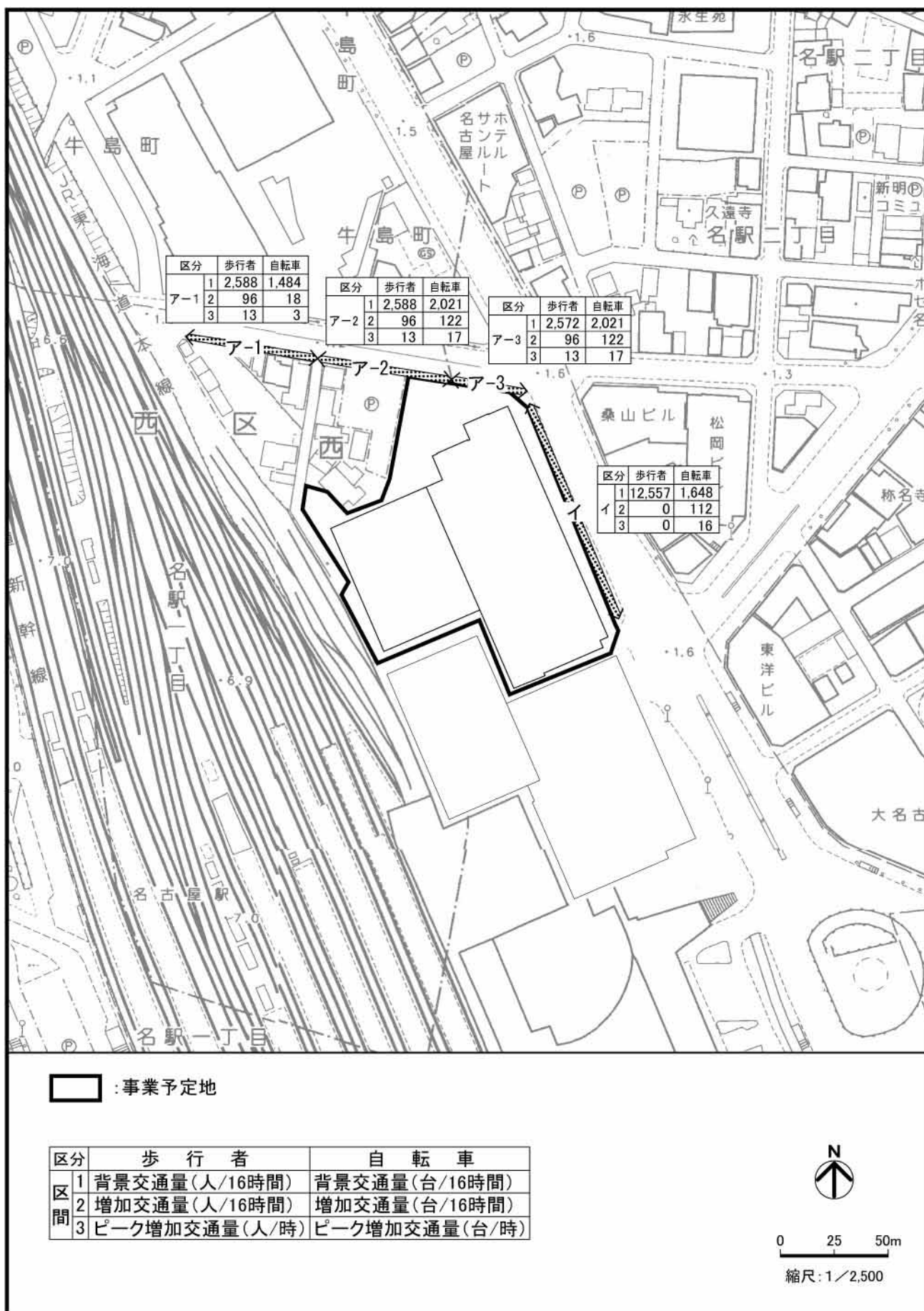


図 2-11-13(1) 供用時（南地区完成後）歩行者及び自転車増加交通量（平日）

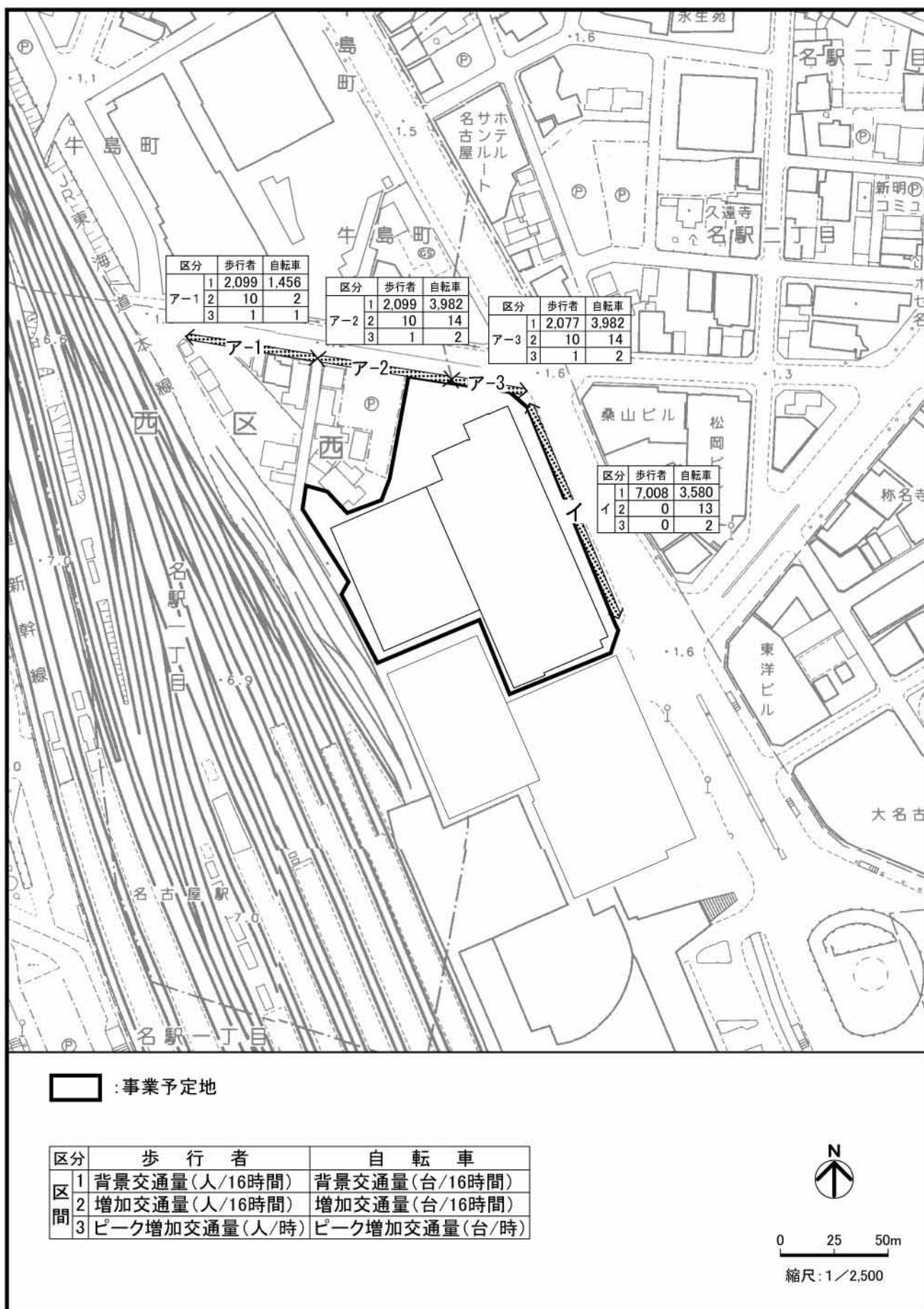


図 2-11-13(2) 供用時（南地区完成後）歩行者及び自転車増加交通量（休日）

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歩行者及び自転車との交錯は、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、2,684 人/16 時間の歩行者及び 2,143 台/16 時間の自転車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、2,109 人/16 時間の歩行者及び 3,996 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 357 台/時の新建築物関連車両が出入りし、322 人/時の歩行者及び 213 台/時の自転車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、222 人/時の歩行者及び 480 台/時の自転車との交錯が予測される。

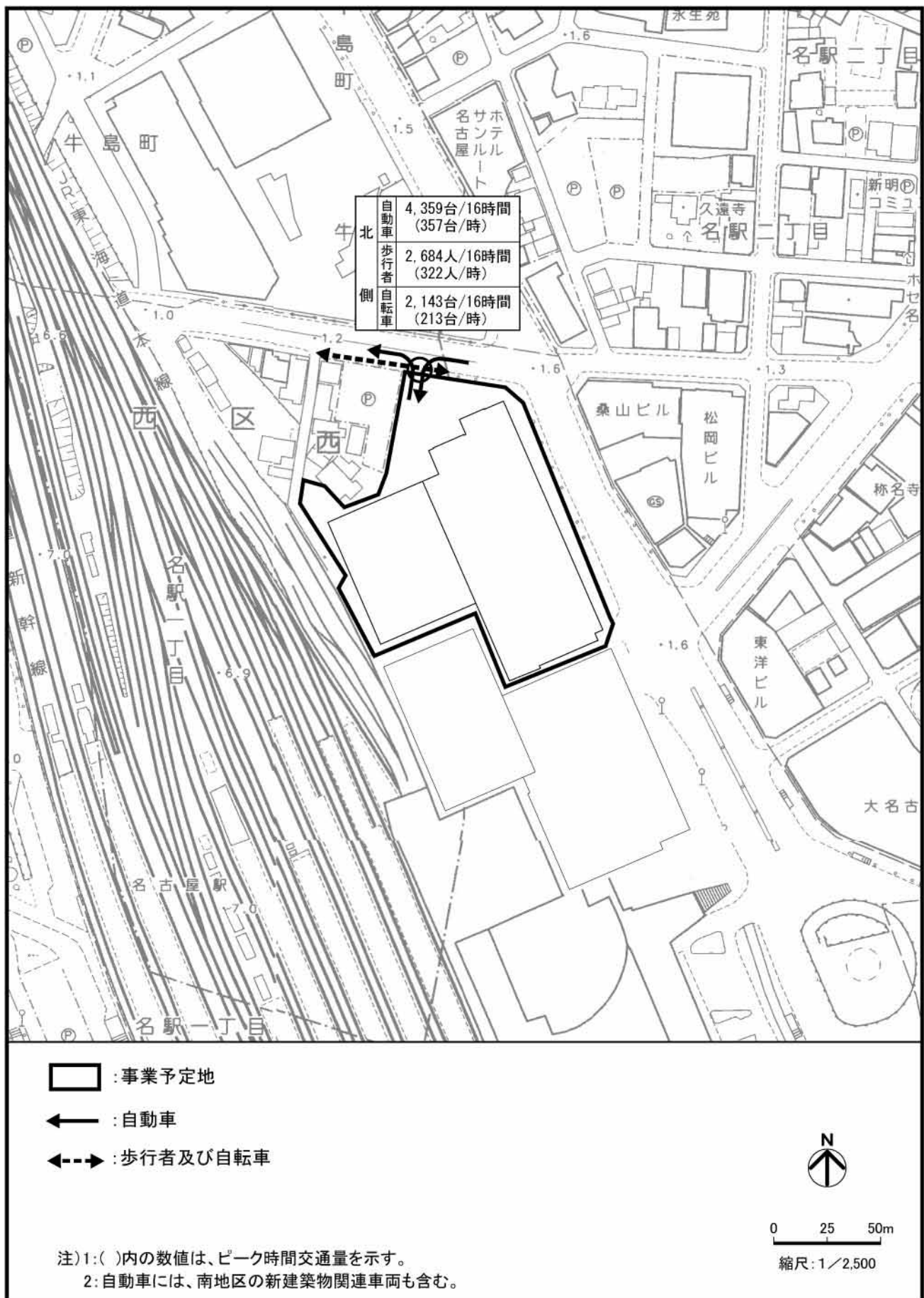


図 2-11-14(1) 新建築物出入口における歩行者及び自転車との交錯(平日)

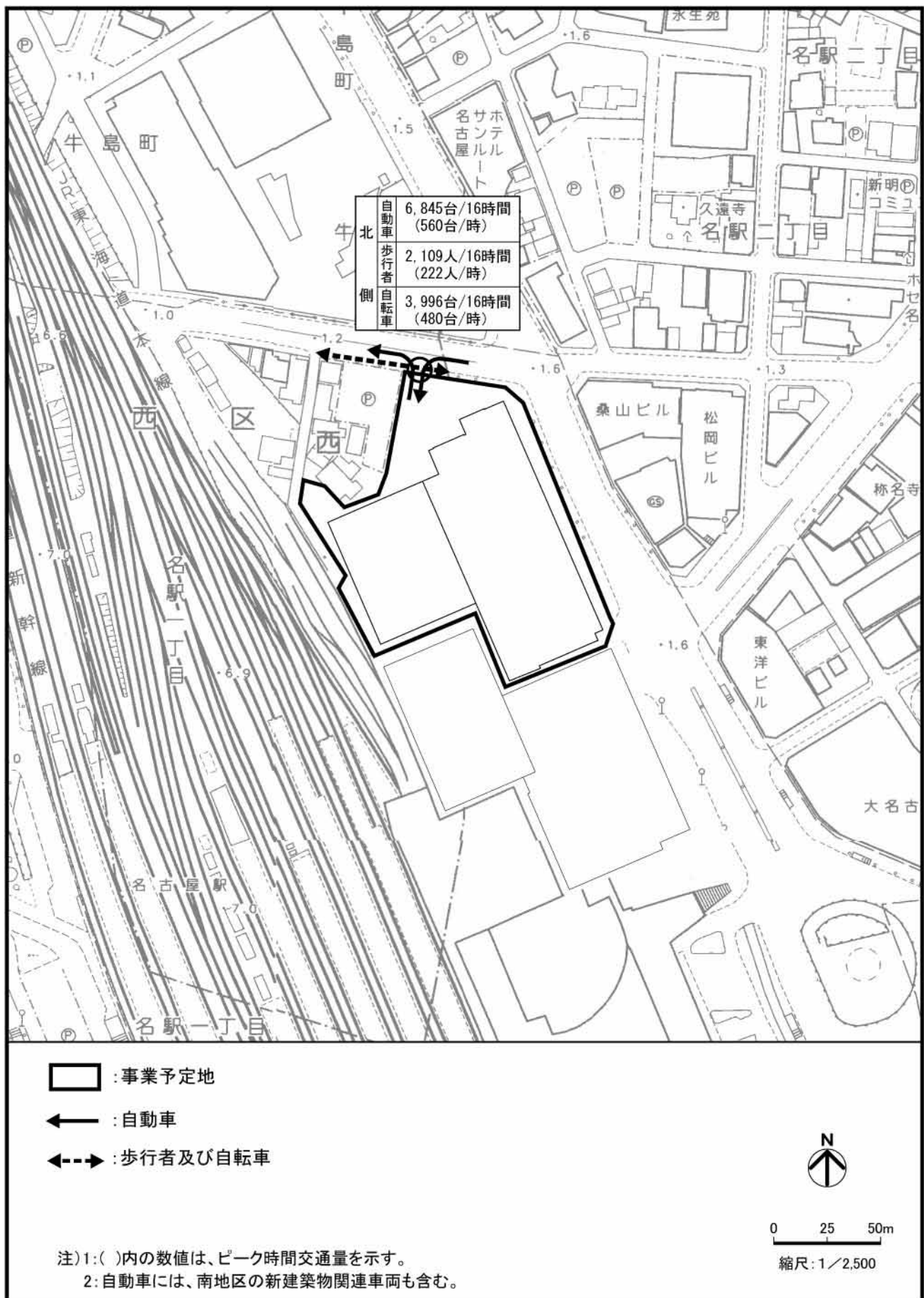


図 2-11-14(2) 新建築物出入口における歩行者及び自転車との交錯(休日)

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

- ・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。
- ・名駅通沿いにおいては、新建築物をセットバックさせることにより、歩道状空地を設け、現況よりも幅員の広い歩行者空間を整備する。

(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。
- ・歩行者や自転車の安全性の確保が懸念される場合は、必要に応じて関係機関と調整し、適切に対応する。
- ・事業予定地南東付近において計画中である名駅三丁目計画の事業者とは、必要に応じて情報交換等の協力をを行い、環境負荷の低減に努める。

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及び自転車動線は確保されることから、歩行者及び自転車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0.0～4.2%、休日で0.0～0.7%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、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。