

ウ 歩行者交通量

タワーズ駐車場南側出入口付近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.396）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	4,849	4,442	0.92
イ	8,231	5,729	0.70

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。

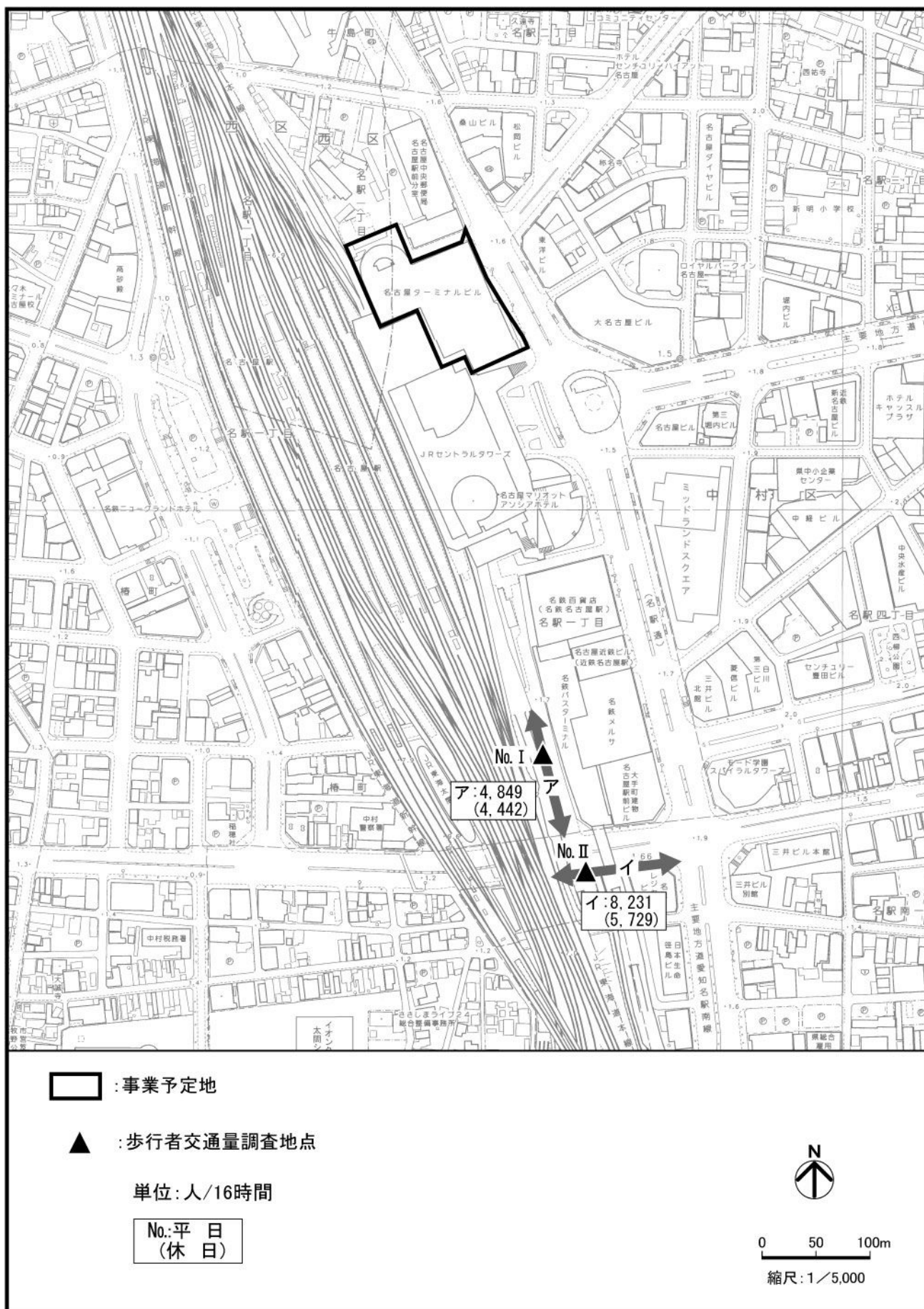


図 2-11-6 歩行者断面交通量

エ タワーズ駐車場出入口自動車交通量

タワーズ駐車場南側出入口における自動車交通量は、表 2-11-6 に示すとおりである。

表 2-11-6 タワーズ駐車場出入口自動車交通量

単位：台 TE/16 時間

(台 TE/時)

調査 地点	自 動 車 交 通 量	
	平 日	休 日
No	549 (56)	572 (63)
No	1,137 (127)	1,136 (140)

注)() 内の数値は、ピーク時間交通量を示す。

オ 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。

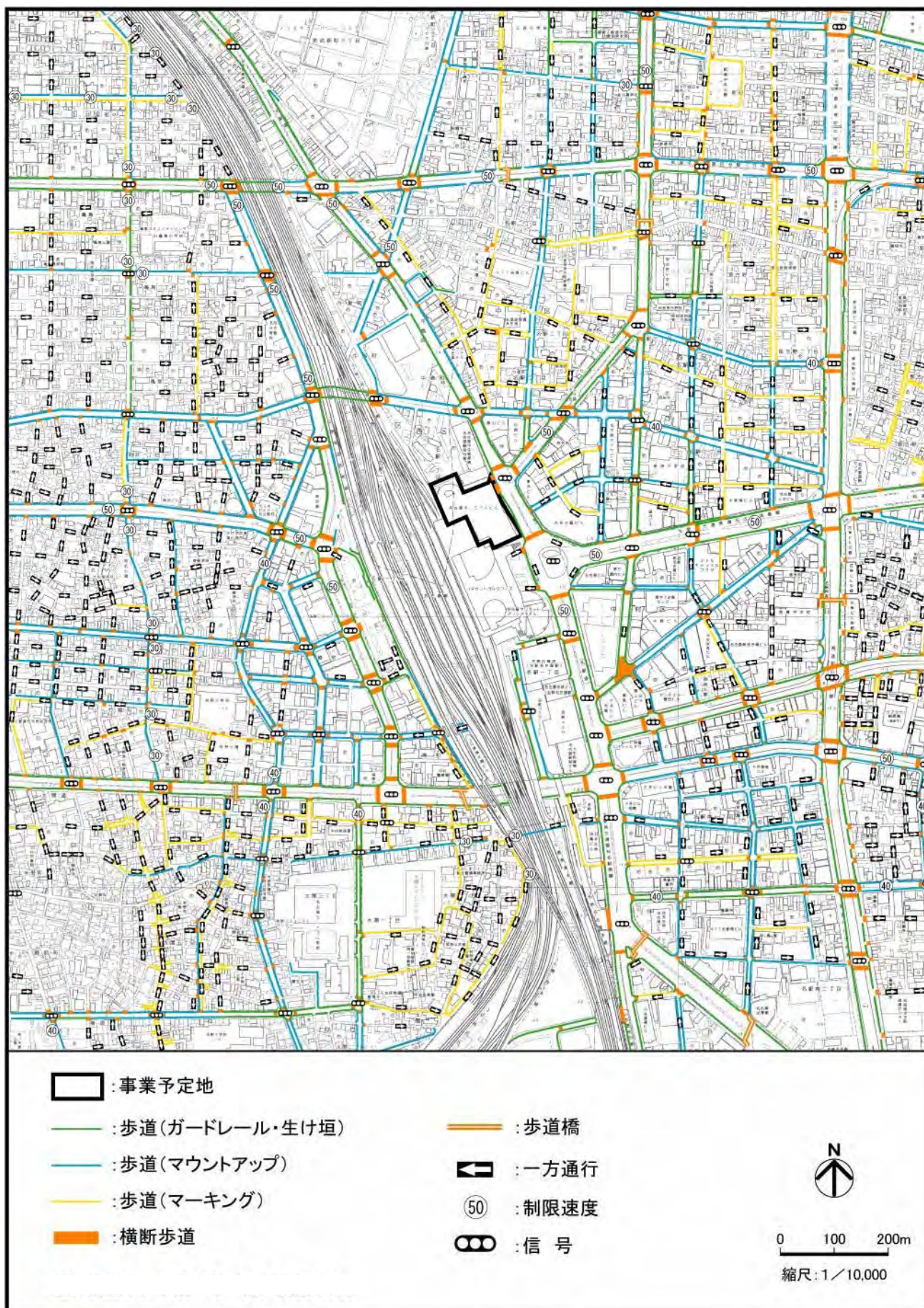


図 2-11-7 交通安全施設等の状況

カ 車線数及び渋滞の状況

仮設バス停設置予定場所付近における車線数は表 2-11-7 に、平均走行速度は図 2-11-8 に示すとおりである。

表 2-11-7 車線数調査結果

調査断面	No α	No β	No γ	No δ	No ε
北行きもしくは東行き	-	2	4	3	4
南行きもしくは西行き	2	2	4	3	3

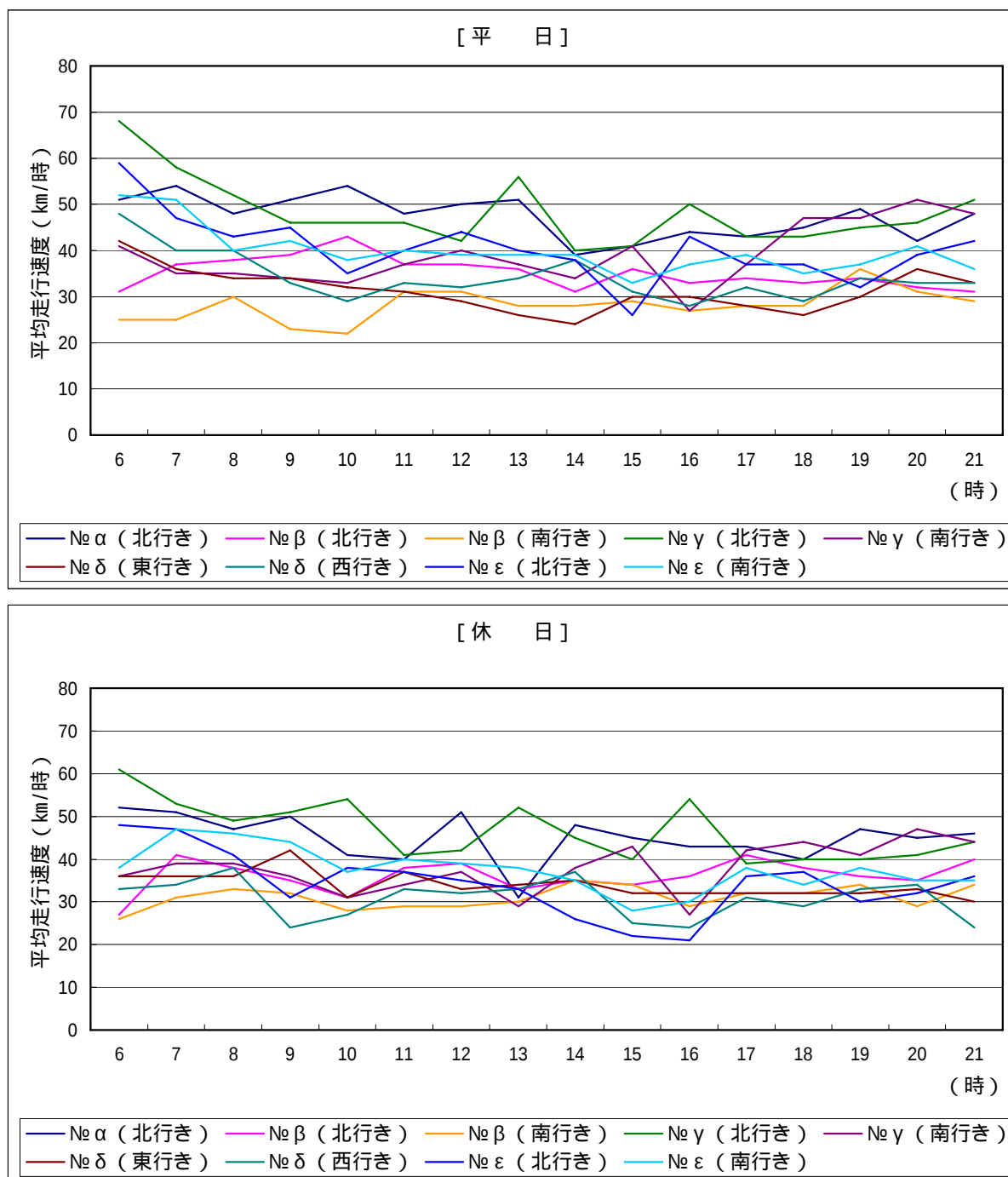


図 2-11-8 渋滞の状況調査結果

(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 A L（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（名古屋津島線の歩道）が平日及び休日ともに最も多く、平日が約 8,000 人/16 時間、休日が約 6,000 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。

仮設バス停設置予定場所付近は、片側 2～4 車線であった。走行速度については、全体的に平日では 14～19 時、休日では 13～17 時に遅くなる傾向がみられた。

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 54 ヶ月目）とした。（資料 1 - 8（資料編 p.46）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 27 区間において予測を行った。（後掲図 2-11-10 参照）

歩行者との交錯については、工事関係車両の出入口 2 箇所において検討を行った。

(4) 予測方法

工事計画に基づき、以下の手順で予測を行った。

予測手法

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 54 ヶ月目には、事業予定地に隣接する北側において、北地区が供用されている状態とした。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、北地区新建築物関連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 54 ヶ月目における自動車の背景交通量は、現況交通量に、北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、ささしま地区関連車両も走行する区間 AD、AJ ~ AL、AO 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 1-3 「工事関係車両の走行による大気汚染」(第 1 章 1-3-3 (1) ア (イ) I) () 「背景交通量」(p.143) 参照)

自動車の背景交通量は、表 2-11-8 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 2-11-8 自動車の背景交通量

単位：台/16時間

区間記号		現況交通量	北地区 新建築物 関連車両	ささしま地区 関連車両	背景交通量
		a		c	a + b + c
A		28,939	9	-	28,948
B		26,208	0	-	26,208
C		11,431	9	-	11,440
F		27,469	0	-	27,469
G		12,646	0	-	12,646
H		29,180	24	-	29,204
J		30,475	24	-	30,499
M		15,990	94	-	16,084
N		8,429	24	-	8,453
O		31,309	0	-	31,309
P		5,607	0	-	5,607
Q		12,030	66	-	12,096
R		13,135	43	-	13,178
S	S -1	13,167	172	-	13,339
	S -2	13,167	177	-	13,344
U		22,769	182	-	22,951
V		5,999	0	-	5,999
Y		33,087	66	-	33,153
A B		33,189	43	-	33,232
A C		14,523	43	-	14,566
A D		17,934	43	314	18,291
A I		35,196	43	-	35,239
A J		31,198	37	314	31,549
A K		42,961	34	634	43,629
A L		45,917	34	634	46,585
A O		36,722	64	1,888	38,674
A R		39,358	64	1,888	41,310
A S		31,490	0	-	31,490

注)1:区間記号は、図 2-11-10 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、トレーラ）、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 54 ヶ月目にピークとなり、この時の工事関係車両台数は 423 台/16 時間、発生集中交通量としては 846 台 TE/16 時間となる。（前掲図 1-3-10（p.53）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.145）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 2-11-9 に示すとおり設定した。

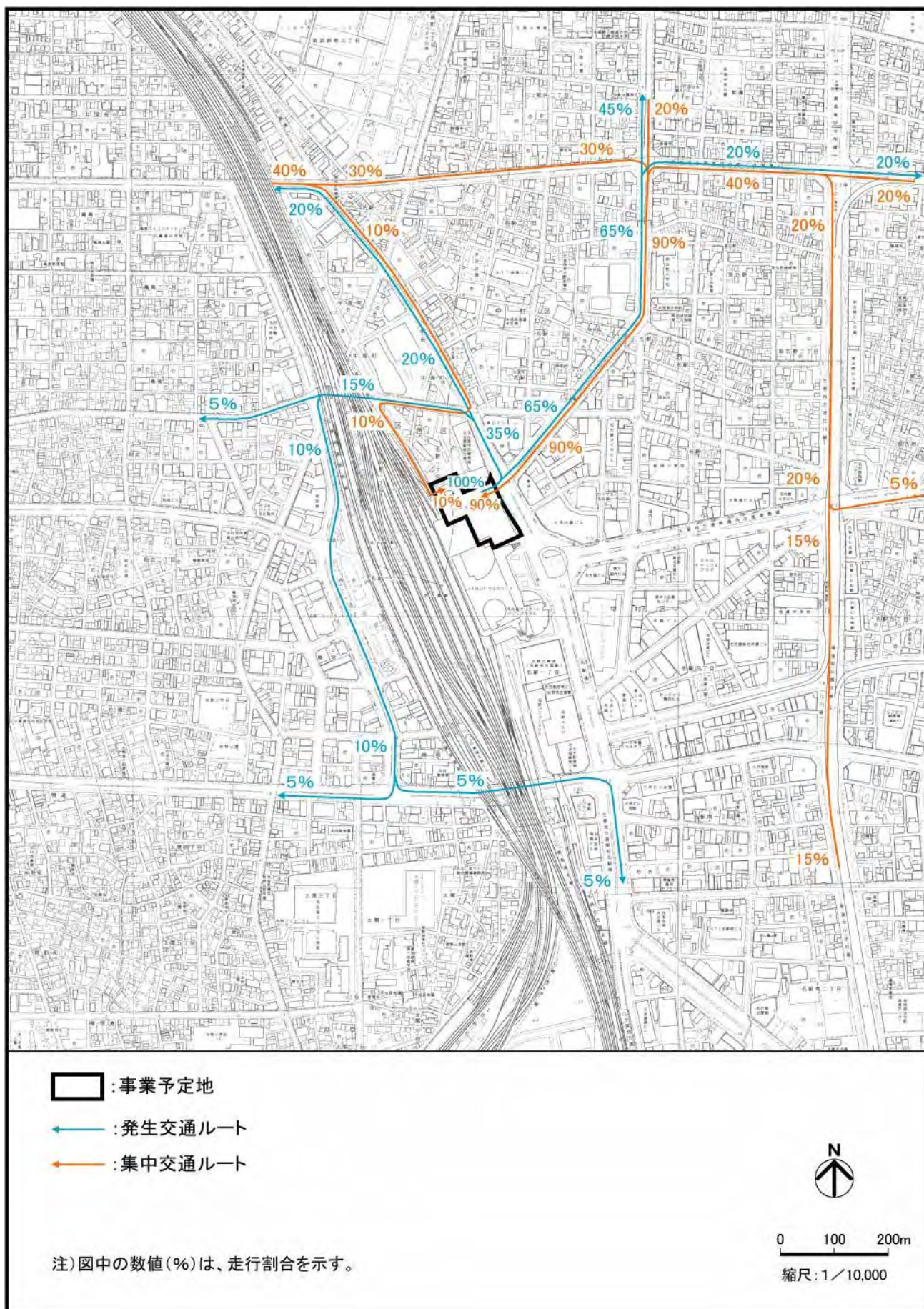


図 2-11-9(1) 工事関係車両の走行ルート及び走行割合
(大型車(ダンプ車両、生コン車両)及び中型車)

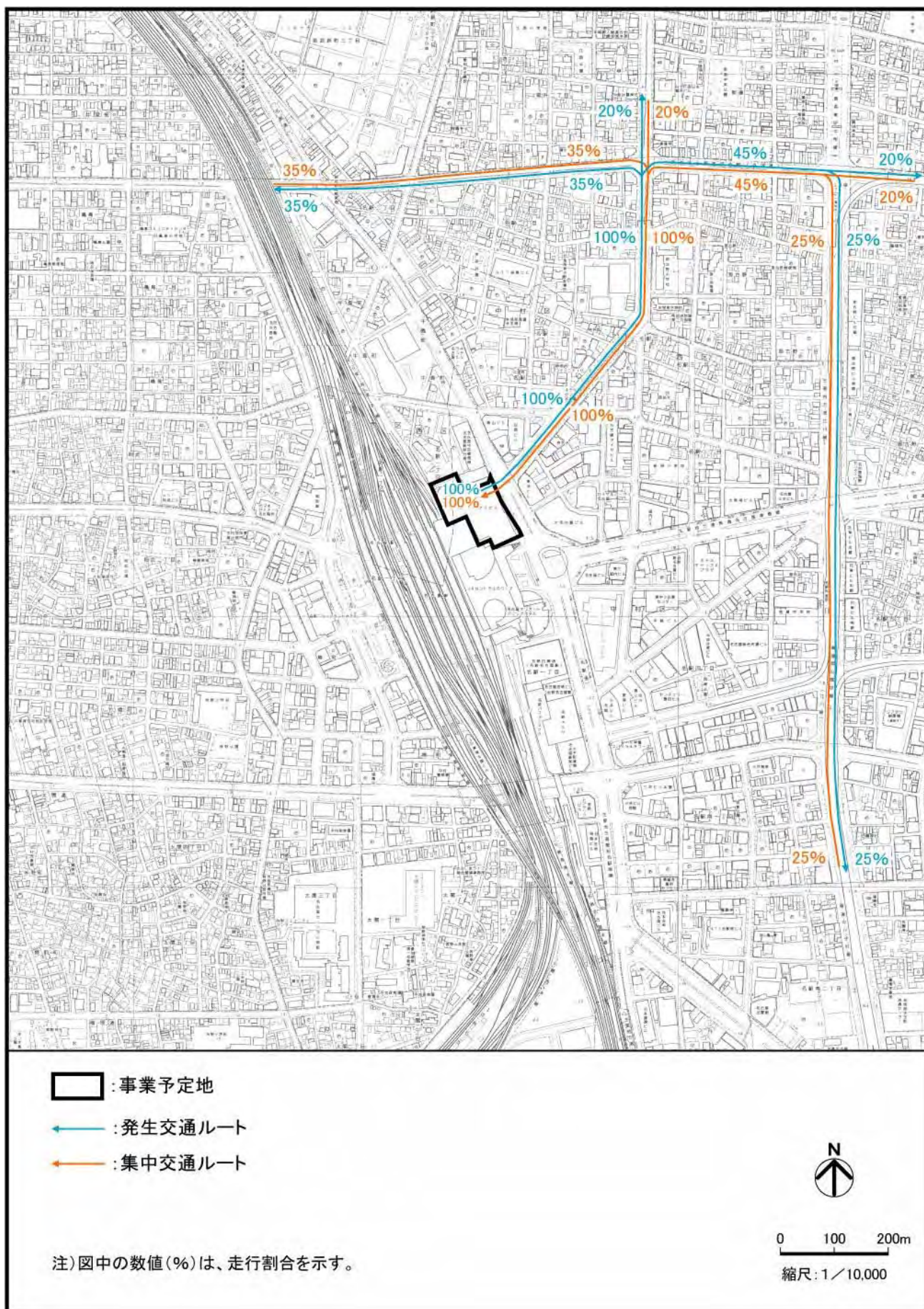


図 2-11-9(2) 工事関係車両の走行ルート及び走行割合 (大型車 (トレーラ))

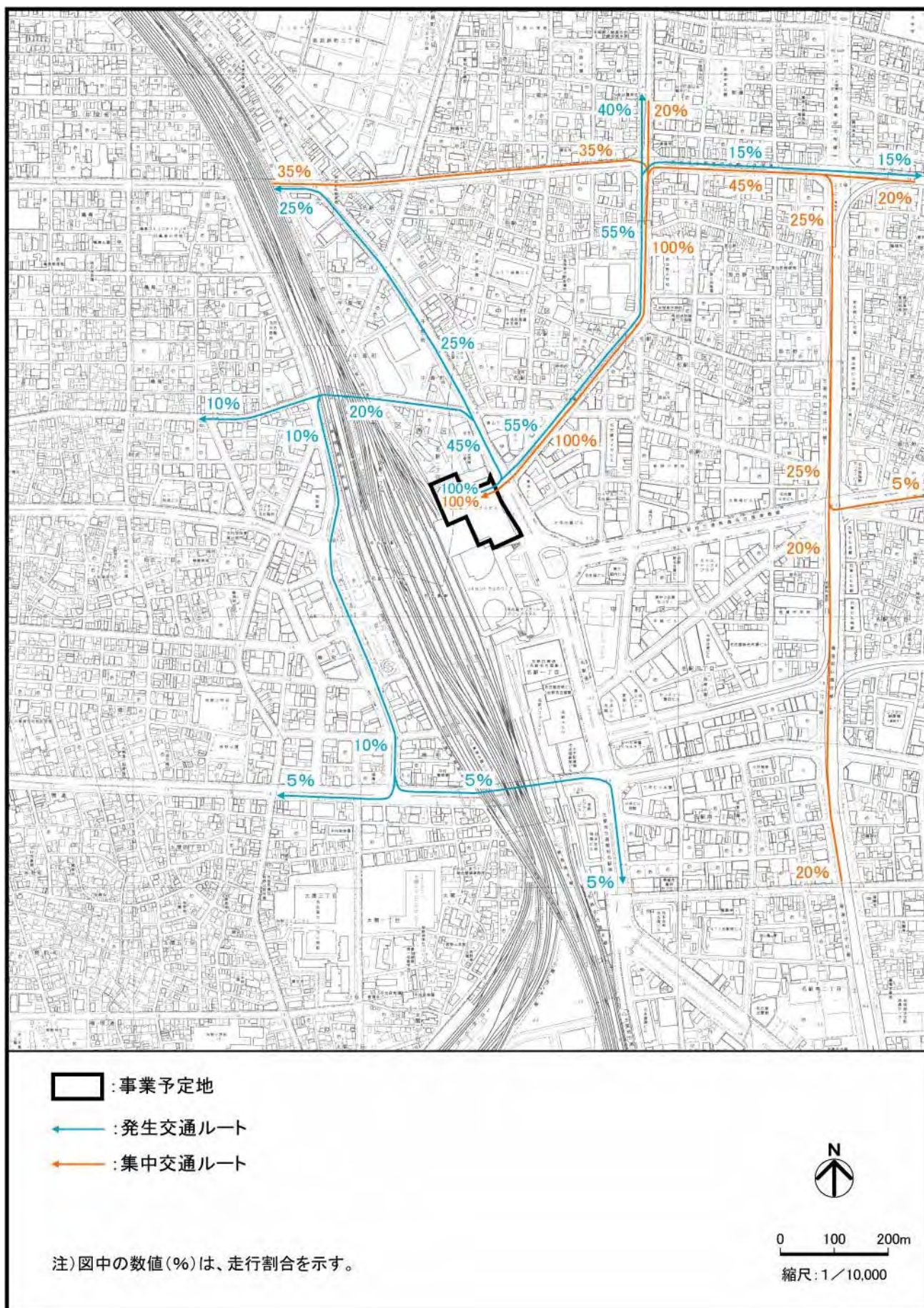


図 2-11-9(3) 工事関係車両の走行ルート及び走行割合 (小型貨物車)

(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 2-11-9 並びに図 2-11-10 に示すとおりである。

これらによると、各区間の増加率は 0.0～10.7%と予測される。

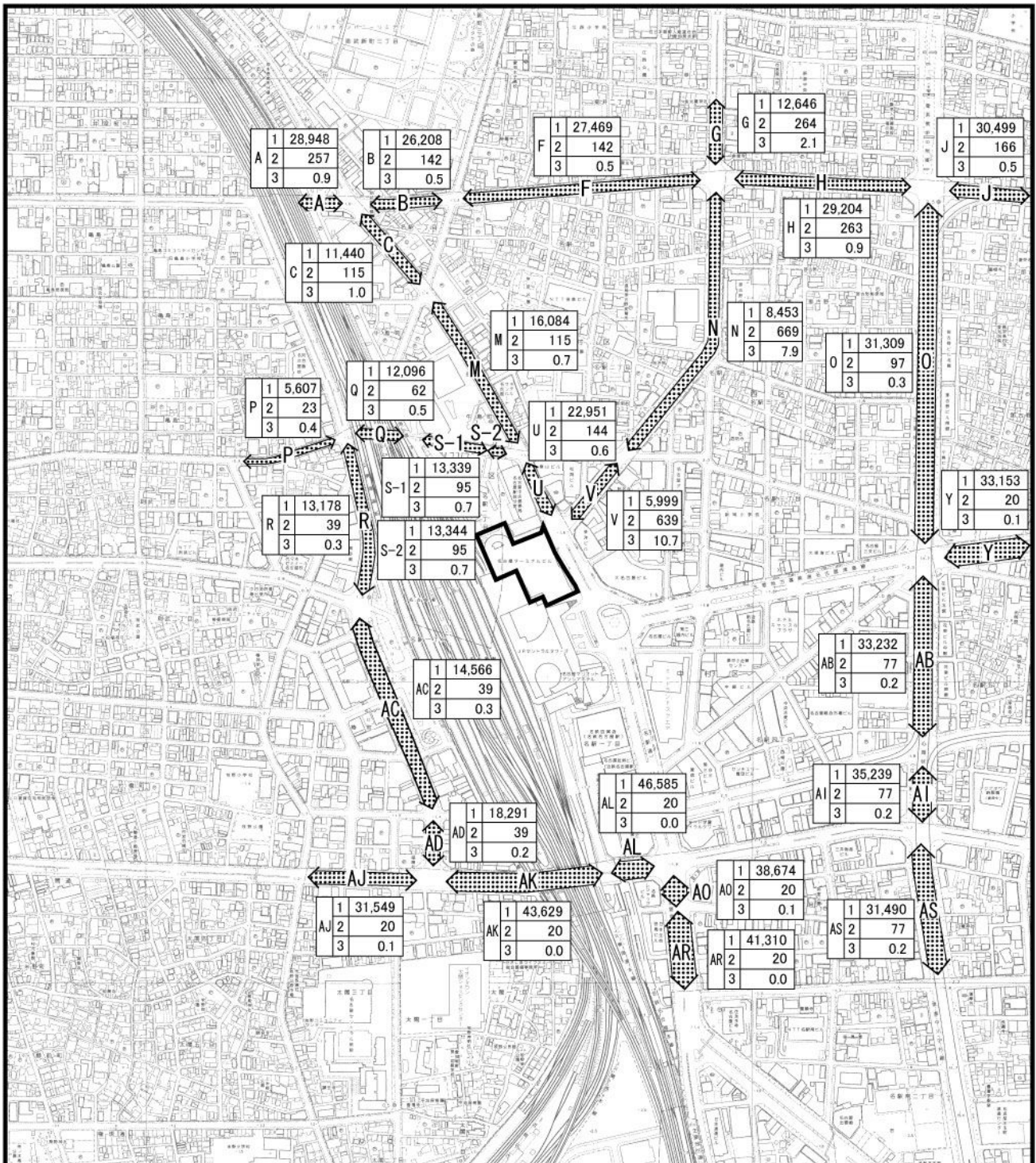
表 2-11-9 区間別の自動車交通量及び増加率

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		28,948	257	0.9
B		26,208	142	0.5
C		11,440	115	1.0
F		27,469	142	0.5
G		12,646	264	2.1
H		29,204	263	0.9
J		30,499	166	0.5
M		16,084	115	0.7
N		8,453	669	7.9
O		31,309	97	0.3
P		5,607	23	0.4
Q		12,096	62	0.5
R		13,178	39	0.3
S	S -1	13,339	95	0.7
	S -2	13,344	95	0.7
U		22,951	144	0.6
V		5,999	639	10.7
Y		33,153	20	0.1
A B		33,232	77	0.2
A C		14,566	39	0.3
A D		18,291	39	0.2
A I		35,239	77	0.2
A J		31,549	20	0.1
A K		43,629	20	0.0
A L		46,585	20	0.0
A O		38,674	20	0.1
A R		41,310	20	0.0
A S		31,490	77	0.2

注)1:区間記号は、図 2-11-10 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	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 2-11-10 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 2 箇所において、工事関係車両と歩行者との平面的な交錯はあるが、いずれも信号機による制御を予定している箇所であり、歩行者の交通安全性への影響は小さいと予測される。

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は、信号機による制御を予定している箇所であるが、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努める。
- ・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。

なお、本事業の工事中において、先行して北地区の供用が計画されていることから、歩行者に対しても安全性の確保には十分留意した施工を行う。

11-1-5 評 価

工事関係車両の走行ルート上の各区間における増加率は、0.0～10.7%と予測されるが、工事関係車両の走行ルートは、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との交錯箇所は、信号機による制御を予定している箇所であり、歩行者の交通安全性への影響は小さいと判断する。

本事業の実施にあたっては、事業予定地内出入口は、信号機による制御を予定している箇所であるが、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。