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.348）参照）

11-2-3　予　　測

(1)　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

(2)　予測対象時期

新建築物の供用時

(3)　予測場所

①　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 40 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、新建築物関連車両の出入口のうち、信号機が設置されていない箇所を横断する流れについて予測を行った。（後掲図 2-11-13 参照）

②　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（信号交差点を除く。）において予測を行った。（後掲図 2-11-13 参照）

(4)　予測方法

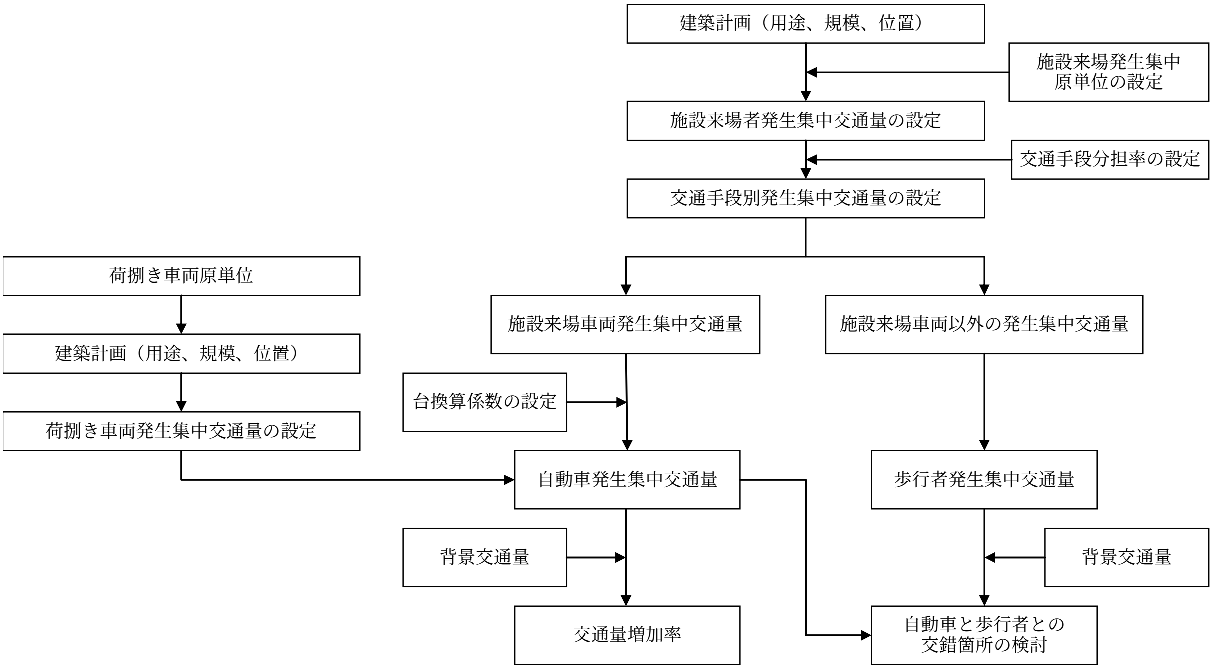
①　予測手法

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。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、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及び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の交錯」を予測した。

②　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、北地区の新建築物関連車両を加算したものを用いるとともに、ささしまライブ 24 地区関連車両も走行する区間 AD、AH、AJ～AM、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。なお、新建築物関連車両出入口における自動車の背景交通量として、供用中であるタワーズの駐車場利用車両を用いた。（背景交通量を設定する上での検討結果は、第１章 1-6「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」（1-6-3 (1) ④ イ (ｴ) ｱ）「背景交通量」（p.175）参照））

歩行者の背景交通量については、予測対象とした区間では、北地区及びささしまライブ 24 地区関連の歩行者交通量の増加はないと想定し、現地調査により得られた交通量を用いた。

自動車の背景交通量は、表 2-11-10 に示すとおりである。

表 2-11-10(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	北地区 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	13	－	28,952
C		11,431	13	－	11,444
D		5,571	102	－	5,673
E		6,501	102	－	6,603
G		12,646	0	－	12,646
H		29,180	35	－	29,215
I		26,792	0	－	26,792
J		30,475	35	－	30,510
L		2,933	156	－	3,089
M		15,990	137	－	16,127
N		8,429	35	－	8,464
O		31,309	0	－	31,309
Q		12,030	96	－	12,126
R		13,135	63	－	13,198
S	S-1	13,167	252	－	13,419
	S-2	13,167	257	－	13,424
T		8,153	35	－	8,188
U		22,769	264	－	23,033
V		5,999	0	－	5,999
W		29,129	264	－	29,393
X		25,190	157	－	25,347
Y		33,087	96	－	33,183
Z		32,942	106	－	33,048
AA		35,228	106	－	35,334
AB		33,189	63	－	33,252
AC		14,523	63	－	14,586
AD		17,934	63	314	18,311
AE		3,606	0	－	3,606
AF	AF-1	2,631	0	－	2,631
	AF-2	2,631	0	－	2,631
AG		15,667	22	－	15,689
AH		25,217	84	634	25,935
AI		35,196	63	－	35,259
AJ		31,198	54	314	31,566
AK		42,961	49	634	43,644
AL		45,917	49	634	46,600
AM		29,769	0	634	30,403
AN		26,251	63	－	26,314
AO		36,722	93	1,888	38,703
AP		4,873	0	－	4,873
AQ		5,004	0	－	5,004
AR		39,358	93	1,888	41,339

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～AM、AO 及び AR 以外については、「－」と表記した。

表 2-11-10(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	北地区 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	2	－	22,355
C		8,950	2	－	8,952
D		3,686	14	－	3,700
E		5,088	14	－	5,102
G		7,970	0	－	7,970
H		22,477	5	－	22,482
I		22,694	0	－	22,694
J		22,975	5	－	22,980
L		1,775	21	－	1,796
M		12,410	19	－	12,429
N		5,811	5	－	5,816
O		25,714	0	－	25,714
Q		9,681	12	－	9,693
R		12,463	8	－	12,471
S	S-1	11,380	33	－	11,413
	S-2	11,380	34	－	11,414
T		5,429	5	－	5,434
U		18,187	36	－	18,223
V		4,462	0	－	4,462
W		23,444	36	－	23,480
X		20,270	21	－	20,291
Y		23,056	12	－	23,068
Z		26,072	15	－	26,087
AA		27,503	15	－	27,518
AB		26,009	8	－	26,017
AC		13,456	8	－	13,464
AD		16,646	8	214	16,868
AE		2,561	0	－	2,561
AF	AF-1	2,189	0	－	2,189
	AF-2	2,189	0	－	2,189
AG		10,509	3	－	10,512
AH		19,575	12	430	20,017
AI		26,566	8	－	26,574
AJ		24,517	8	214	24,739
AK		34,703	7	430	35,140
AL		38,222	7	430	38,659
AM		22,847	0	430	23,277
AN		20,545	8	－	20,553
AO		30,016	12	1,284	31,312
AP		3,113	0	－	3,113
AQ		3,183	0	－	3,183
AR		31,522	12	1,284	32,818

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～AM、AO 及び AR 以外については、「－」と表記した。

イ　自動車及び歩行者の発生集中交通量の設定

新建築物の主な用途は、事務所、ホテル及び商業施設であり、用途別に算出された自動車及び歩行者の発生集中交通量を合算することにより、全体の発生集中交通量とした。

自動車及び歩行者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	
施設来場者	事務所		257	(257)	28	(28)
	ホテル	来客	203	(91)	273	(121)
		従業員	2	(0)	3	(2)
	商業施設	来客	3,827	(2,658)	6,749	(5,087)
		従業員	23	(13)	29	(21)
荷捌き車両	事務所		102	(102)	18	(18)
	ホテル		160	(72)	22	(10)
	商業施設		706	(430)	354	(190)
合計			5,280	(3,623)	7,476	(5,477)

注）(　)内の数値は増加交通量を示す。

表2-11-11(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	事務所		13,208	484	876	103	14,671
			(13,208)	(484)	(876)	(103)	(14,671)
	ホテル	来客	5,194	716	229	41	6,180
			(2,308)	(319)	(102)	(18)	(2,747)
		従業員	189	9	14	14	226
			(84)	(4)	(6)	(6)	(100)
	商業施設	来客	97,686	13,472	4,319	765	116,242
			(67,858)	(9,359)	(3,000)	(532)	(80,749)
		従業員	6,959	296	88	104	7,447
			(4,056)	(173)	(52)	(60)	(4,341)
休日	事務所		1,442	53	96	12	1,603
			(1,442)	(53)	(96)	(12)	(1,603)
	ホテル	来客	4,852	817	283	171	6,123
			(2,156)	(363)	(126)	(76)	(2,721)
		従業員	200	9	15	15	239
			(88)	(4)	(6)	(6)	(104)
	商業施設	来客	120,104	20,227	7,008	4,229	151,568
			(90,509)	(15,243)	(5,282)	(3,187)	(114,221)
		従業員	8,992	383	116	135	9,626
			(6,346)	(270)	(81)	(95)	(6,792)

注）(　)内の数値は増加交通量を示す。

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) ②「動線計画」(p.45) 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。

エ　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

ｱ)　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－６（資料編 p.31～33）に示すとおり設定した。

ｲ)　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.14～17）及び図－３（資料編 p.23～25）に示す時間変動係数から、用途別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－15（資料編 p.28）に示すとおりである。

(ｲ)　歩行者増加交通量の設定

ｱ)　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－７及び図－８（資料編 p.34,35）に示すアクセスルートを設定した。

ｲ)　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.14～17）に示す時間変動係数により、用途別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－16（資料編 p.28）に示すとおりである。

(5)　予測結果

①　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、平日が 40～1,748 台/16 時間に対して、休日が 14～2,591 台/16 時間と予測される。

増加率については、平日が 0.1～39.3%に対して、休日が 0.1～118.0%と予測される。事務所及びホテル利用車両または荷捌き車両のみのアクセスルートとしている区間Ｇ、Ｉ、Ｏ、Ｖ並びにＡＭを除き、増加交通量、増加率ともに休日が平日よりも多い。また、最も増加率が高い区間は、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 39.3%、休日が 118.0%と予測される。なお、区間Ｌは、歩道のマウントアップにより歩車道分離がなされている。

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		28,952	79	0.3	22,355	138	0.6
C		11,444	79	0.7	8,952	138	1.5
D		5,673	602	10.6	3,700	1,050	28.4
E		6,603	602	9.1	5,102	1,050	20.6
G		12,646	41	0.3	7,970	14	0.2
H		29,215	241	0.8	22,482	362	1.6
I		26,792	40	0.1	22,694	14	0.1
J		30,510	241	0.8	22,980	362	1.6
L		3,089	1,215	39.3	1,796	2,120	118.0
M		16,127	534	3.3	12,429	932	7.5
N		8,464	281	3.3	5,816	377	6.5
O		31,309	40	0.1	25,714	14	0.1
Q		12,126	222	1.8	9,693	425	4.4
R		13,198	222	1.7	12,471	425	3.4
S	S-1	13,419	897	6.7	11,413	1,681	14.7
	S-2	13,424	891	6.6	11,414	1,669	14.6
T		8,188	200	2.4	5,434	348	6.4
U		23,033	1,402	6.1	18,223	2,591	14.2
V		5,999	81	1.4	4,462	29	0.6
W		29,393	1,748	5.9	23,480	2,442	10.4
X		25,347	1,142	4.5	20,291	1,702	8.4
Y		33,183	716	2.2	23,068	1,036	4.5
Z		33,048	606	1.8	26,087	739	2.8
AA		35,334	606	1.7	27,518	739	2.7
AB		33,252	463	1.4	26,017	684	2.6
AC		14,586	222	1.5	13,464	425	3.2
AD		18,311	422	2.3	16,868	774	4.6
AE		3,606	200	5.5	2,561	348	13.6
AF	AF-1	2,631	200	7.6	2,189	348	15.9
	AF-2	2,631	119	4.5	2,189	208	9.5
AG		15,689	154	1.0	10,512	233	2.2
AH		25,935	452	1.7	20,017	506	2.5
AI		35,259	463	1.3	26,574	684	2.6
AJ		31,566	518	1.6	24,739	815	3.3
AK		43,644	300	0.7	35,140	431	1.2
AL		46,600	396	0.8	38,659	479	1.2
AM		30,403	62	0.2	23,277	27	0.1
AN		26,314	449	1.7	20,553	679	3.3
AO		38,703	626	1.6	31,312	901	2.9
AP		4,873	154	3.2	3,113	231	7.4
AQ		5,004	154	3.1	3,183	231	7.3
AR		41,339	780	1.9	32,818	1,132	3.4

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。

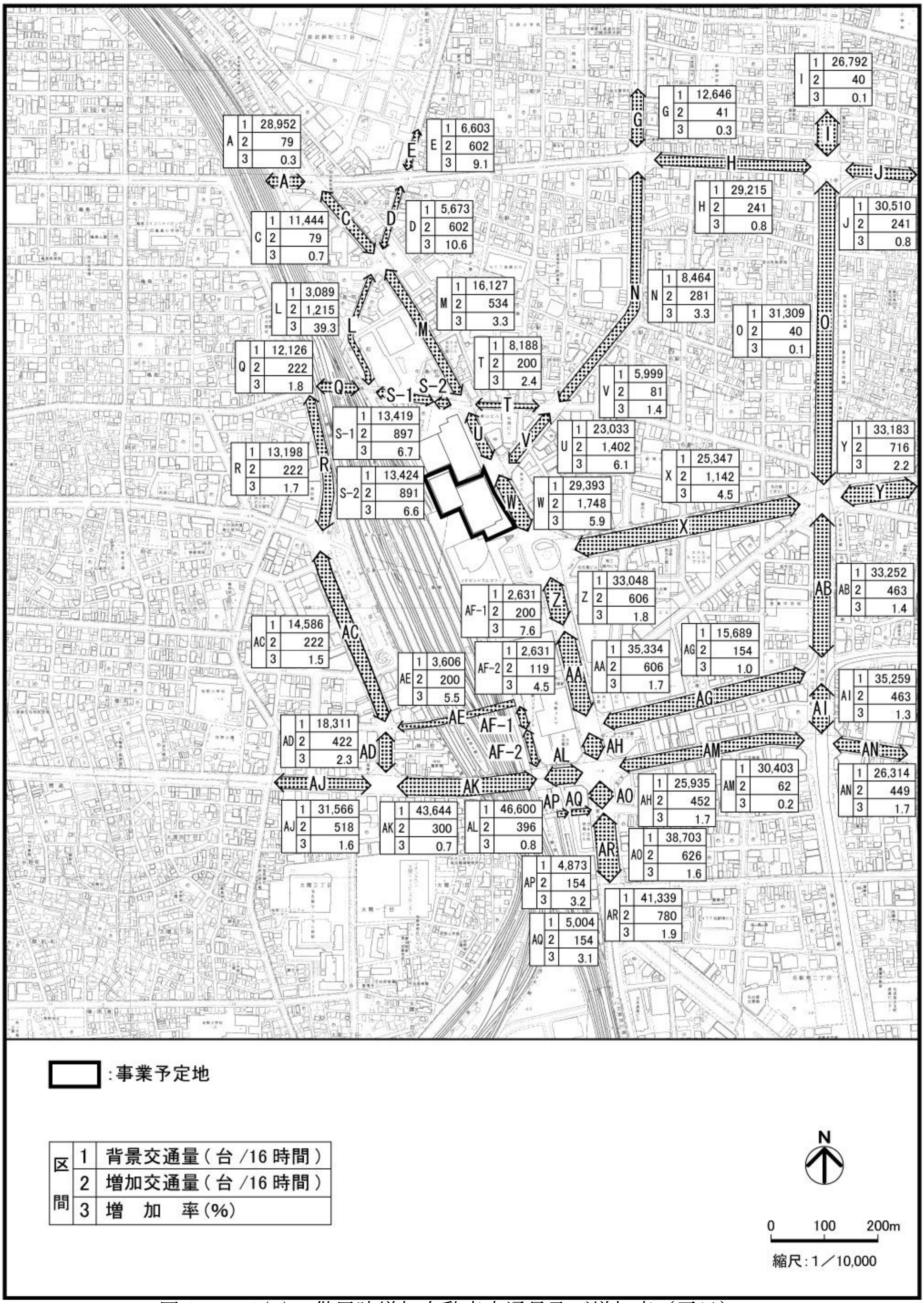
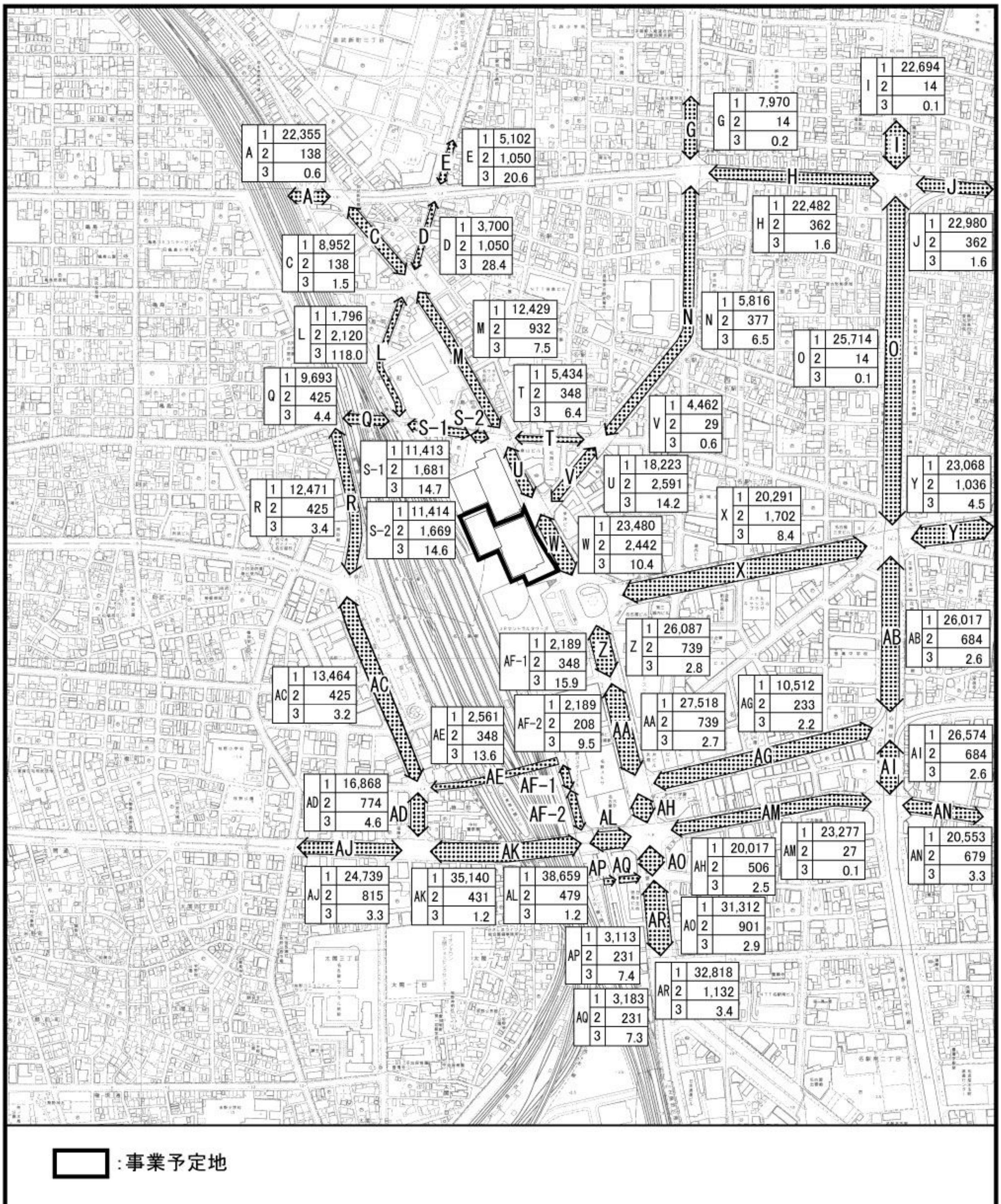


図 2-11-12(1)　供用時増加自動車交通量及び増加率（平日）



: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（%）

N

0　100　200m

縮尺：1／10,000

図 2-11-12(2)　供用時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

歩行者アクセスルートを検討した結果、調査場所（新建築物関連車両の出入口のうち、信号機が設置されていない場所を横断する箇所）においては、新建築物の供用に伴う歩行者交通量の増加はない。（現況交通量は、前掲表 2-11-5 参照）

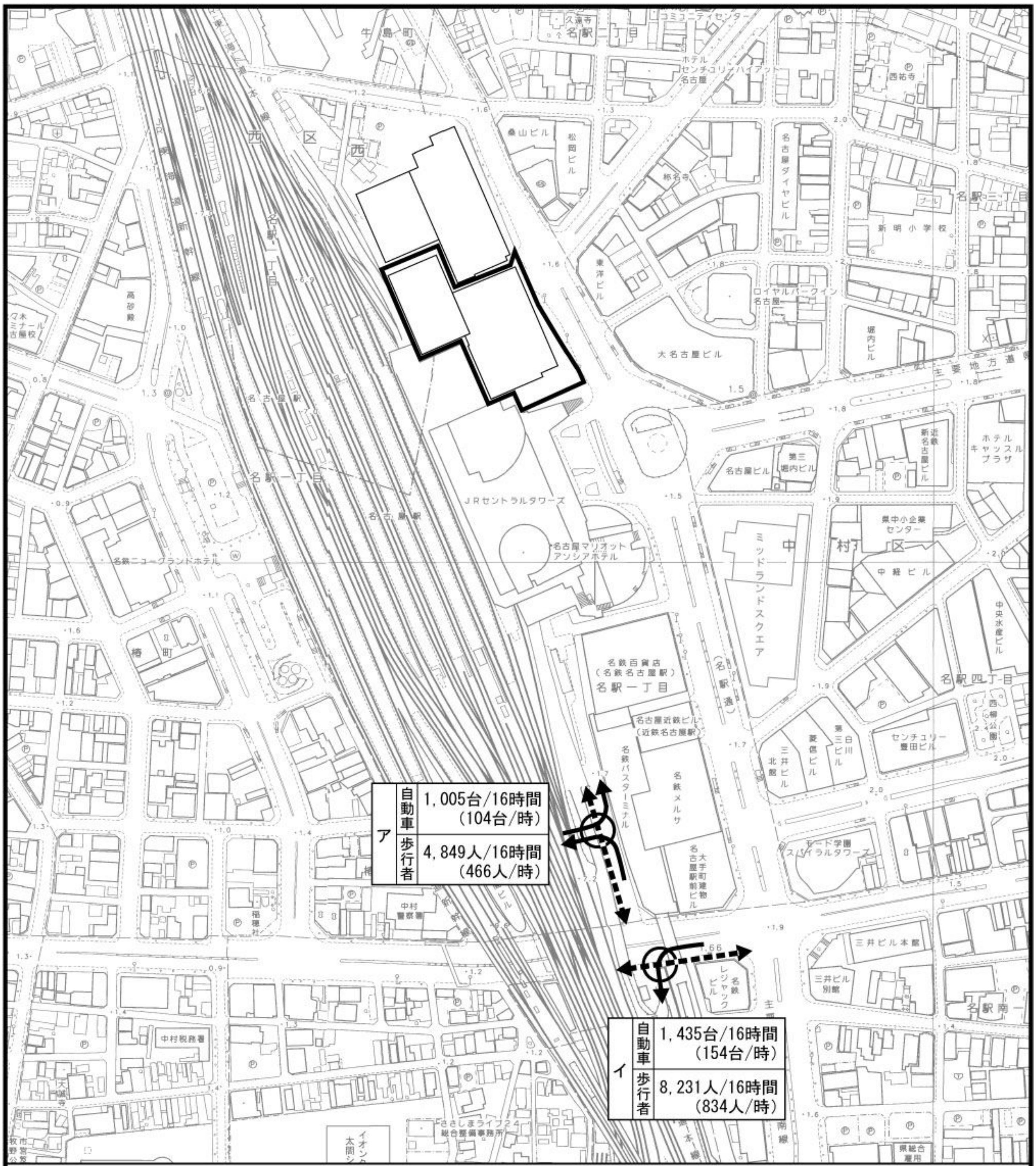
②　新建築物関連車両出入口における歩行者との交錯

以上の検討結果により、調査場所における歩行者交通量は、背景交通量と同じとみなした。

新建築物関連車両出入口における歩行者との交錯は、図 2-11-13 に示すとおりである。

これによると、平日の出入口アにおいて、1,005 台/16 時間の新建築物関連車両が出入りし、4,849 人/16 時間の歩行者との交錯が予測され、入口イにおいて、1,435 台/16 時間の新建築物関連車両が入り、8,231 人/16 時間の歩行者との交錯が予測される。また、休日の出入口アにおいて、1,320 台/16 時間の新建築物関連車両が出入りし、4,442 人/16 時間の歩行者との交錯が予測され、入口イにおいて、1,507 台/16 時間の新建築物関連車両が入り、5,729 人/16 時間の歩行者との交錯が予測される。

ピーク時では、平日の出入口アにおいて、104 台/時の新建築物関連車両が出入りし、466 人/時の歩行者との交錯が予測され、入口イにおいて、154 台/時の新建築物関連車両が入り、834 人/時の歩行者との交錯が予測される。また、休日では、出入口アにおいて、151 台/時の新建築物関連車両が出入りし、462 人/時の歩行者との交錯が予測され、入口イにおいて、176 台/時の新建築物関連車両が入り、543 人/時の歩行者との交錯が予測される。



:事業予定地

:自動車

:歩行者

N

0 50 100m

縮尺:1／5,000

注)1:( )内の数値は、ピーク時間交通量を示す。

2:自動車には、供用中であるタワーズの駐車場利用車両を含む。

図 2-11-13(1)　新建築物出入口における歩行者との交錯（平日）

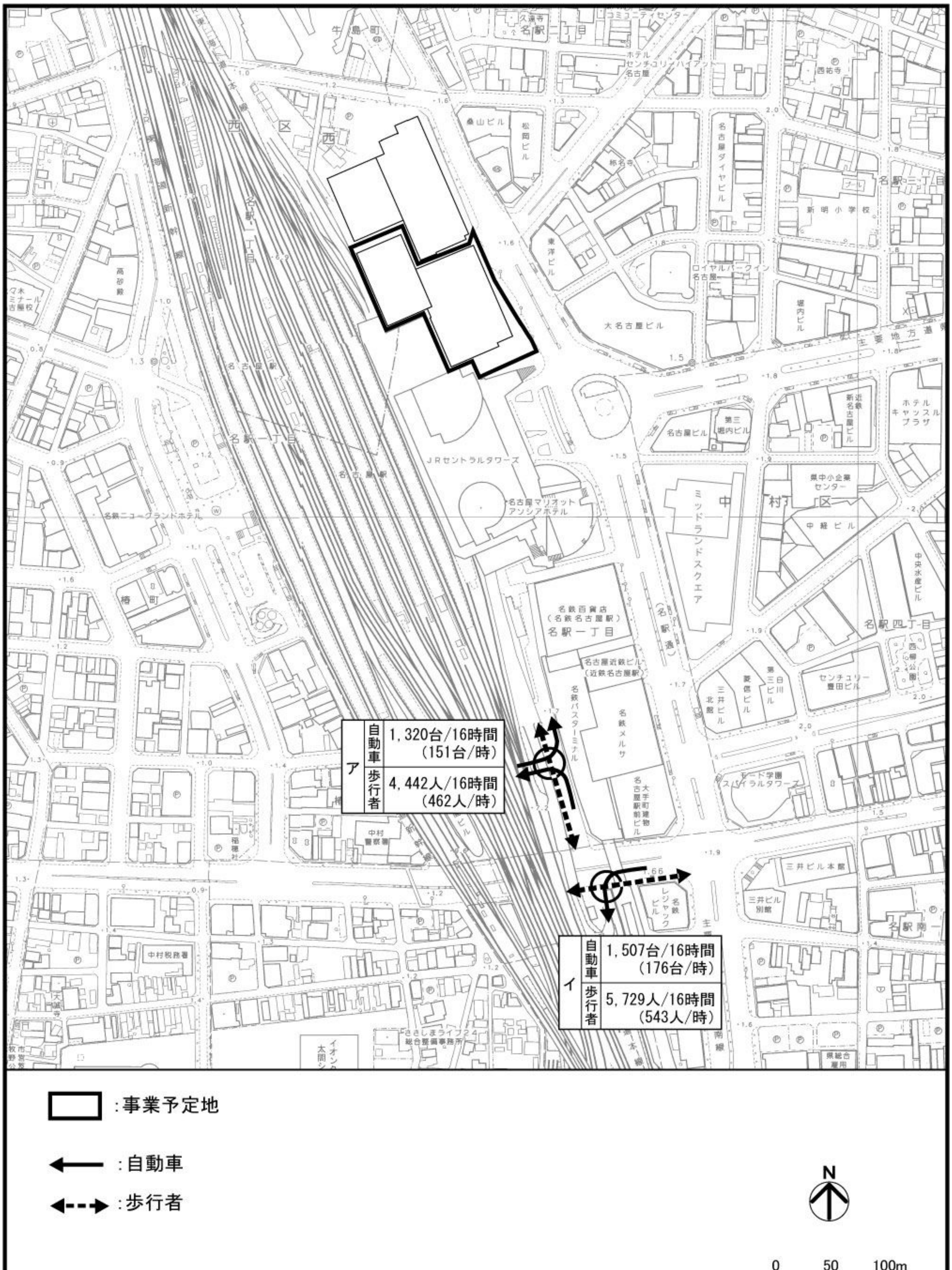


図 2-11-13(2) 新建築物出入口における歩行者との交錯（休日）

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

新建築物関連車両の走行ルート上の各区間における新建築物関連車両による交通量の増加率は、平日で 0.1～39.3%、休日で 0.1～118.0%と予測されるが、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 2-11-13 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。