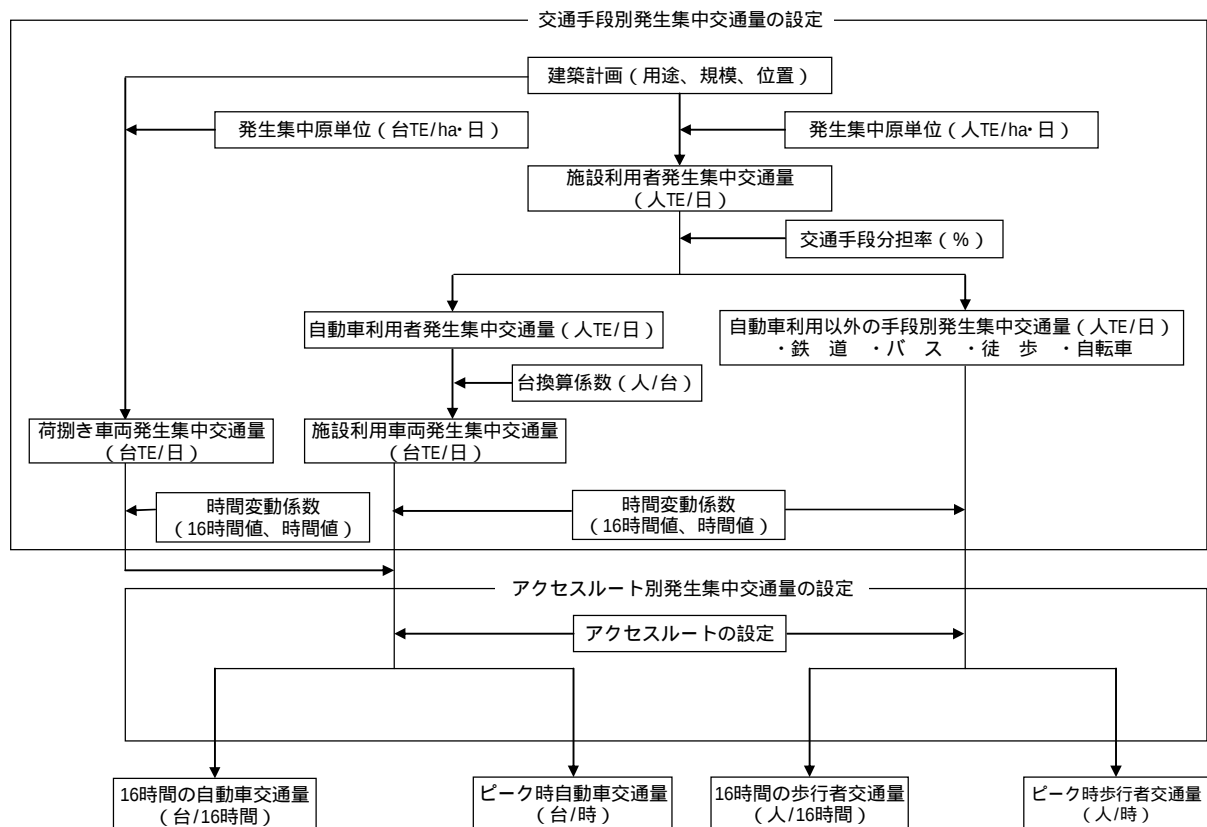


1. 算出手順

存在・供用時における発生集中交通量等の推計は、「大規模開発地区関連交通計画マニュアル 改訂版」(国土交通省,平成19年)(以下「大規模マニュアル」という。)に準じ、図-1に示すフローによった。



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 - 1 存在・供用時における発生集中交通量の推計

2. 施設利用交通量

(1) 発生集中交通量（施設利用者）の推計

用途別床面積の設定

建築計画より、表 - 1 に示す区分に分けて算出した。

表 - 1 新建築物用途別床面積の設定値

単位：ha

用途区分	事務所	ホテル	商業施設
床面積	8.5	2.7	12.7

発生集中原単位の設定

発生集中原単位は、類似施設における利用交通量調査結果及びアンケート調査結果をもとに、表 - 2 のとおり設定した。

表 - 2 発生集中原単位（施設利用）

単位：人 TE^{注1}/ha・日

用 途 区 分		発生集中原単位	
		平 日	休 日
事務所 ^{注2}		1,825	203
ホテル ^{注2}	来 客	2,432	2,493
	従業員	99	115
商業施設 ^{注2}	来 客	9,725	13,121
	従業員	612	785

注1:「TE」とは、トリップエンド（発生集中交通量）をいう。

（以下、同様である。）

2:各用途の発生集中原単位は、次に示す類似施設において調査を行った結果をもとに設定した。

・事務所：タワーズオフィスタワー

（以下、「JR オフィスタワー」という。）

・ホテル：ホテルアソシア名古屋ターミナル

（以下、「ターミナルホテル」という。）

・商業施設：ジェイアール名古屋タカシマヤ

（以下、「タカシマヤ」という。）

3:類似施設における調査時期は、以下に示すとおりである。

（以下、同様である。）

・平日：平成 21 年 5 月 21 日（木）

・休日：平成 21 年 5 月 24 日（日）

発生集中交通量の設定

発生集中交通量は、前述 及び の数値をもとに算出した。この結果は、表 - 3 に示すとおりである。

なお、新建築物の総発生集中交通量から現況施設における利用交通量を差し引いた増加交通量も併せて示した。(現況施設における利用者数は、資料 1 - 5 表 - 1 (p.36) 参照)

表 - 3 発生集中交通量 (施設利用)

単位：人 TE/日

用 途 区 分		発生集中交通量	
		平 日	休 日
事務所		15,513 (15,513)	1,726 (1,726)
ホテル	来 客	6,566 (2,918)	6,731 (2,991)
	従業員	267 (118)	311 (138)
商業施設	来 客	123,508 (85,794)	166,637 (125,576)
	従業員	7,772 (4,530)	9,970 (7,036)

注) 上段の数値は総発生集中交通量、下段 () 内の数値は増加交通量を示す。

(2) 交通手段別発生集中交通量の推計

交通手段分担率の設定

交通手段分担率は、表 - 4 に示すとおりであり、類似施設におけるアンケート調査結果をもとに設定した。

表 - 4 交通手段分担率

単位：％

区 分		自動車	タクシー	二輪車	鉄 道	バ ス	徒 歩	自転車	合 計
事 務 所	平日	3.34	0.51	0.09	86.48	3.17	5.74	0.68	100.00
	休日	3.34	0.51	0.09	86.48	3.17	5.74	0.68	100.00
ホ テ ル	来 客	平日	5.20	0.57	0.00	79.19	10.92	3.50	100.00
		休日	8.55	0.41	0.00	72.14	12.15	4.21	100.00
	従業員	平日	1.22	0.00	0.00	82.93	3.66	6.10	100.00
		休日	1.22	0.00	0.00	82.93	3.66	6.10	100.00
商 業 施 設	来 客	平日	5.20	0.57	0.00	79.19	10.92	3.50	100.00
		休日	8.55	0.41	0.00	72.14	12.15	4.21	100.00
	従業員	平日	0.20	0.20	0.00	93.07	3.96	1.19	100.00
		休日	0.20	0.20	0.00	93.07	3.96	1.19	100.00

注)1:端数処理により、各交通手段分担率とこれらの合計は一致しない。

2:各用途の交通手段分担率は、次に示す類似施設において調査を行った結果をもとに設定した。

- ・事務所：JR オフィスタワー
- ・ホテル（来客）及び商業施設：タカシマヤ
- ・ホテル（従業員）：ターミナルホテル

3:事務所、ホテル（従業員）及び商業施設（従業員）については、平日と休日の違いはないものと考え、休日は平日に行った調査結果を用いた。（以下、同様である。）

交通手段別発生集中交通量の設定

交通手段分担率から交通手段別発生集中交通量を算出した。この結果は、表 - 5 に示すとおりである。

表 - 5 交通手段別発生集中交通量

単位：人 TE/日

区 分		自 動 車	タ ク シ ー	二 輪 車	鉄 道	バ ス	徒 歩	自 転 車	合 計		
事 務 所		平 日	518 (518)	79 (79)	14 (14)	13,416 (13,416)	492 (492)	890 (890)	105 (105)	15,513 (15,513)	
		休 日	58 (58)	9 (9)	2 (2)	1,493 (1,493)	55 (55)	99 (99)	12 (12)	1,726 (1,726)	
ホ テ ル	来 客	平 日	341 (152)	37 (17)	0 (0)	5,199 (2,310)	717 (319)	230 (102)	41 (18)	6,566 (2,918)	
		休 日	576 (256)	28 (12)	0 (0)	4,856 (2,158)	818 (363)	283 (126)	171 (76)	6,731 (2,991)	
	従 業 員	平 日	3 (1)	0 (0)	0 (0)	221 (98)	10 (4)	16 (7)	16 (7)	267 (118)	
		休 日	4 (2)	0 (0)	0 (0)	258 (114)	11 (5)	19 (8)	19 (8)	311 (138)	
	商 業 施 設	来 客	平 日	6,422 (4,461)	704 (489)	0 (0)	97,794 (67,932)	13,487 (9,369)	4,323 (3,003)	766 (532)	123,508 (85,794)
			休 日	14,247 (10,737)	683 (515)	0 (0)	120,212 (90,591)	20,246 (15,257)	7,015 (5,287)	4,233 (3,190)	166,637 (125,576)
従 業 員		平 日	16 (9)	16 (9)	0 (0)	7,233 (4,216)	308 (179)	92 (54)	108 (63)	7,772 (4,530)	
		休 日	20 (14)	20 (14)	0 (0)	9,279 (6,548)	395 (279)	119 (84)	139 (98)	9,970 (7,036)	

注)1:上段の数値は総発生集中交通量、下段()内の数値は増加交通量を示す。

2:端数処理により、各交通手段別発生集中交通量とこれらの合計は一致しない。

(3) 施設利用車両の推計

台換算係数の設定

台換算係数は、表 - 6 に示すとおりであり、類似施設におけるアンケート調査結果をもとに設定した。

施設利用車両台数の設定

台換算係数から施設利用車両台数を算出した。この結果は、表 - 7 に示すとおりである。

表 - 6 台換算係数

単位：人/台

区 分	事 務 所		ホ テ ル				商 業 施 設			
			来 客		従 業 員		来 客		従 業 員	
	自 動 車	タ ク シ ー	自 動 車	タ ク シ ー	自 動 車	タ ク シ ー	自 動 車	タ ク シ ー	自 動 車	タ ク シ ー
平 日	2.30	2.17	1.86	1.86	1.00	-	1.86	1.86	2.00	1.00
休 日	2.30	2.17	2.21	2.21	1.00	-	2.21	2.21	2.00	1.00

注)1:各用途の台換算係数は、次に示す類似施設において調査を行った結果をもとに設定した。

- ・事務所：JR オフィスタワー
- ・ホテル（来客）及び商業施設：タカシマヤ
- ・ホテル（従業員）：ターミナルホテル

2:ホテル（従業員）のタクシーについては、発生集中交通量の数値がないことから、「-」とした。

表 - 7 施設利用車両台数

単位：台 TE/日

区 分			自動車	タクシー	自動車交通量
事務所		平 日	225 (225)	36 (36)	261 (261)
		休 日	25 (25)	4 (4)	29 (29)
ホテル	来 客	平 日	183 (82)	20 (9)	203 (91)
		休 日	261 (116)	13 (5)	274 (121)
	従業員	平 日	3 (1)	-	3 (1)
		休 日	4 (2)	-	4 (2)
	来 客	平 日	3,453 (2,398)	378 (263)	3,831 (2,661)
		休 日	6,447 (4,858)	309 (233)	6,756 (5,091)
商業施設	従業員	平 日	8 (5)	16 (9)	24 (14)
		休 日	10 (7)	20 (14)	30 (21)

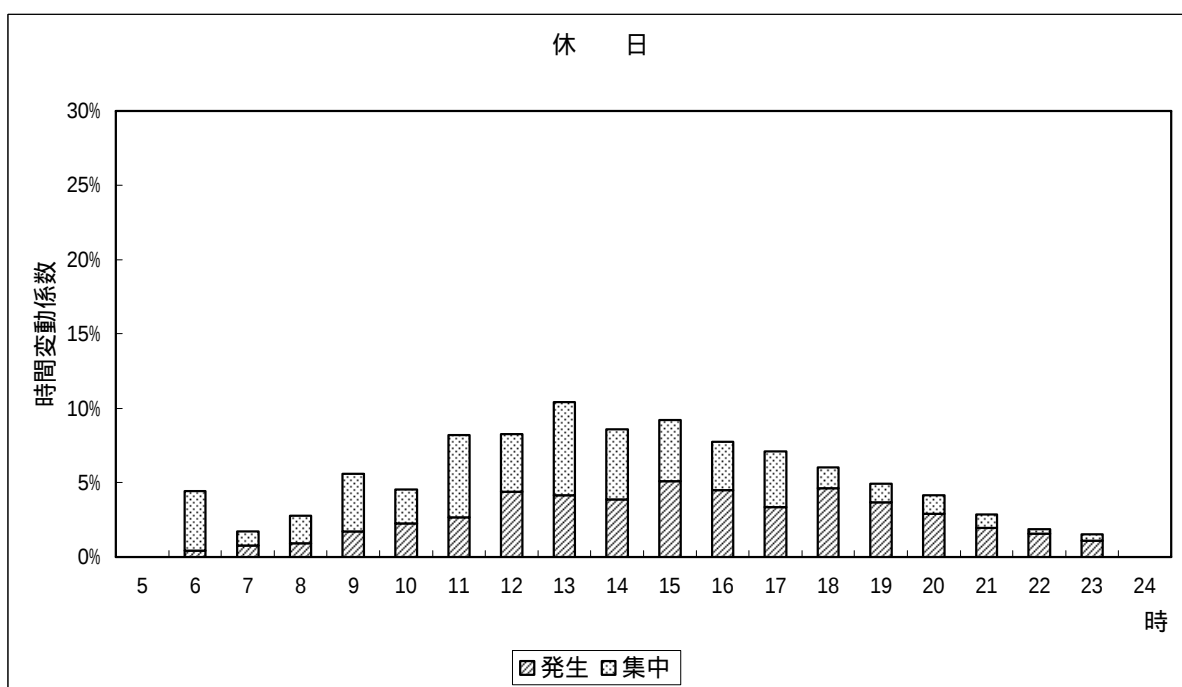
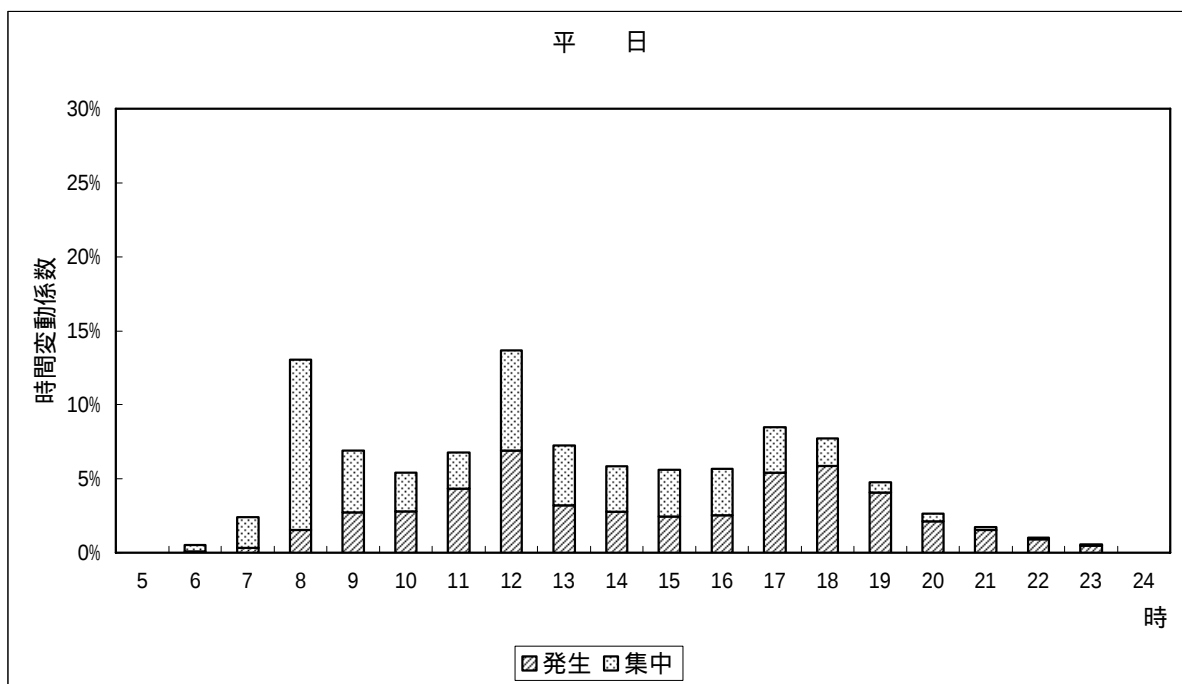
注)1:自動車交通量は、自動車とタクシーの合計である。以下、同様である。

2:上段の数値は総発生集中交通量、下段()内の数値は増加交通量を示す。

(4) 時間発生集中交通量の推計

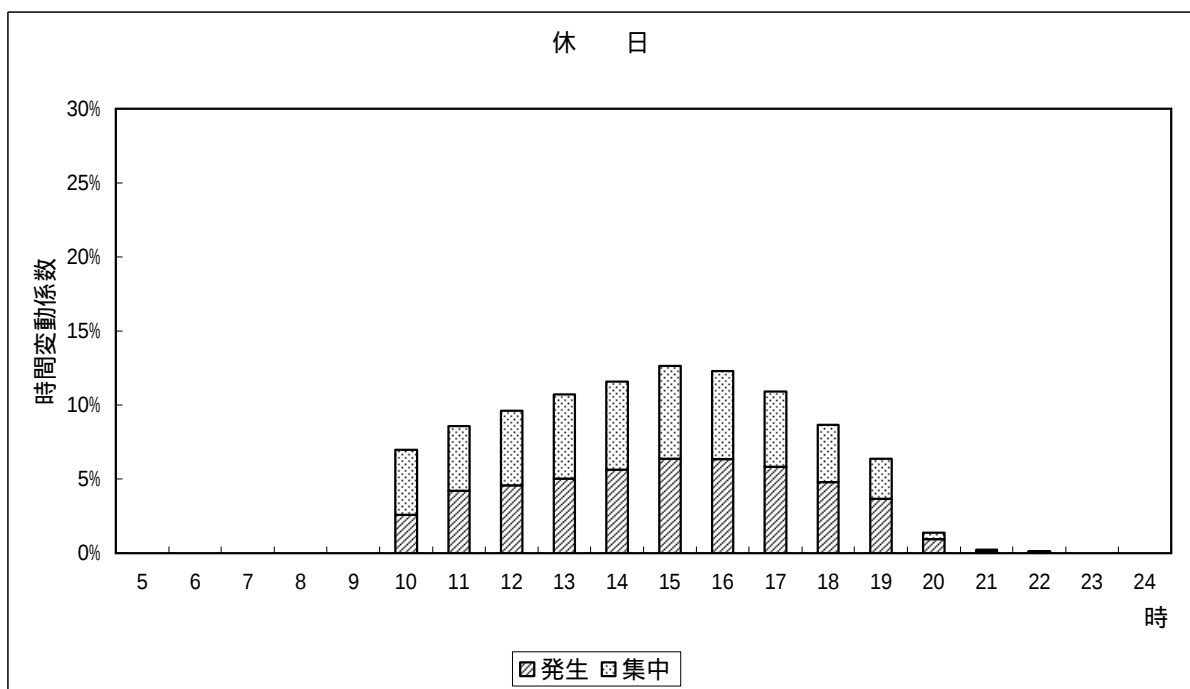
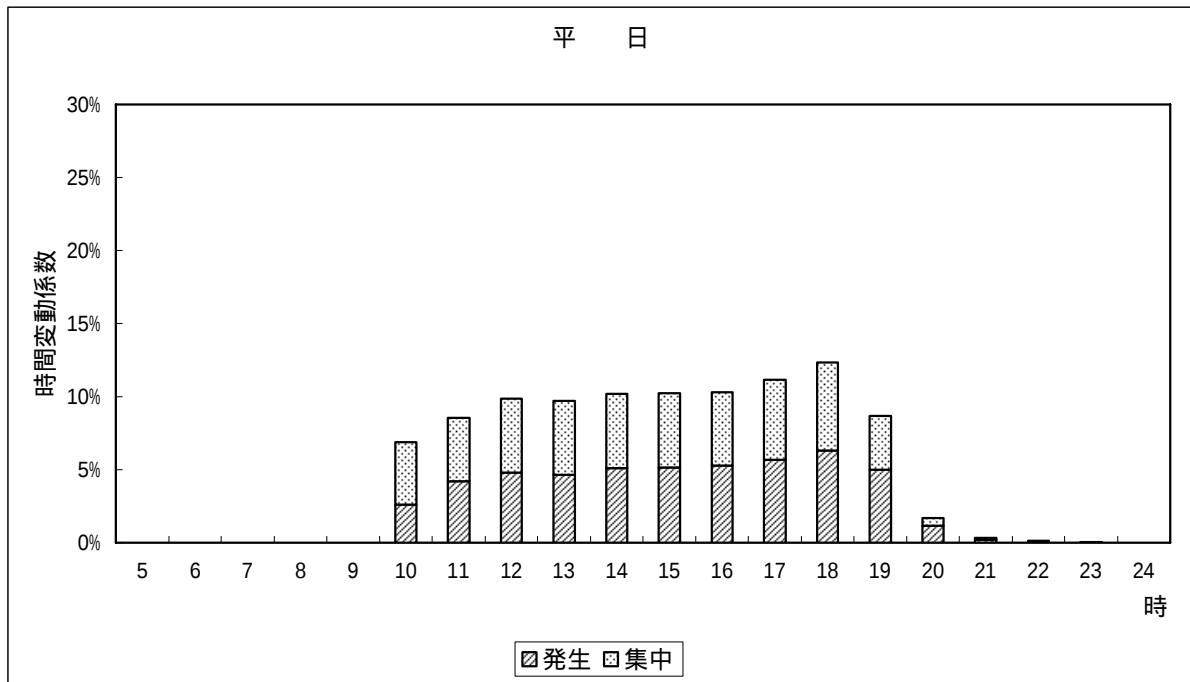
時間変動係数の設定

1日あたりの発生集中交通量から16時間(6～22時)あたりの発生集中交通量への算出は、類似施設における利用交通量調査結果をもとに設定した。時間変動係数は図 - 2 に、16時間あたりの時間変動係数は表 - 8 に示すとおりである。



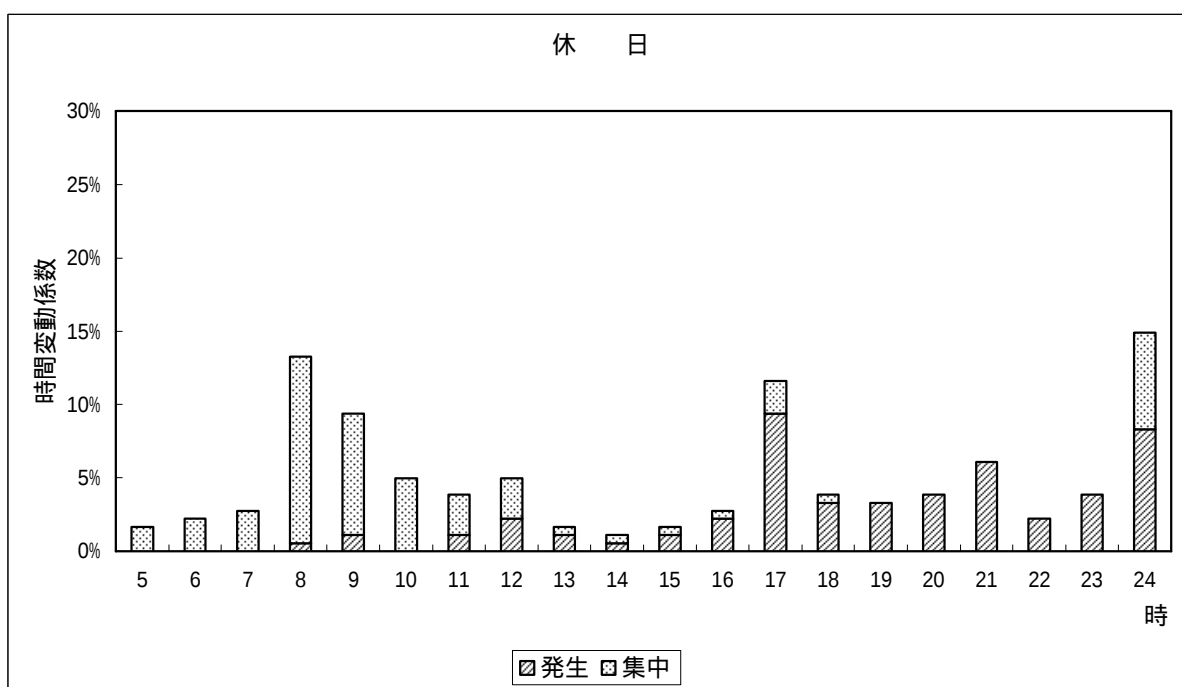
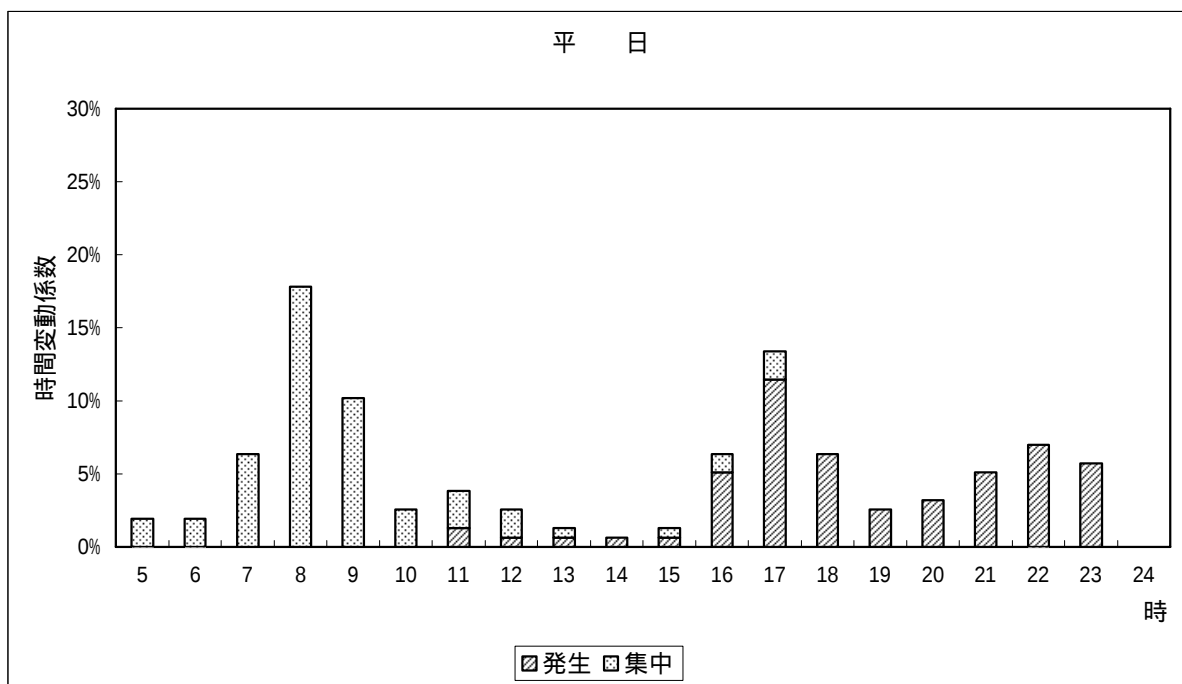
注) 時間変動係数は、JR オフィスタワーにおいて調査を行った結果をもとに設定した。

図 - 2 (1) 時間変動係数 (施設利用: 事務所)



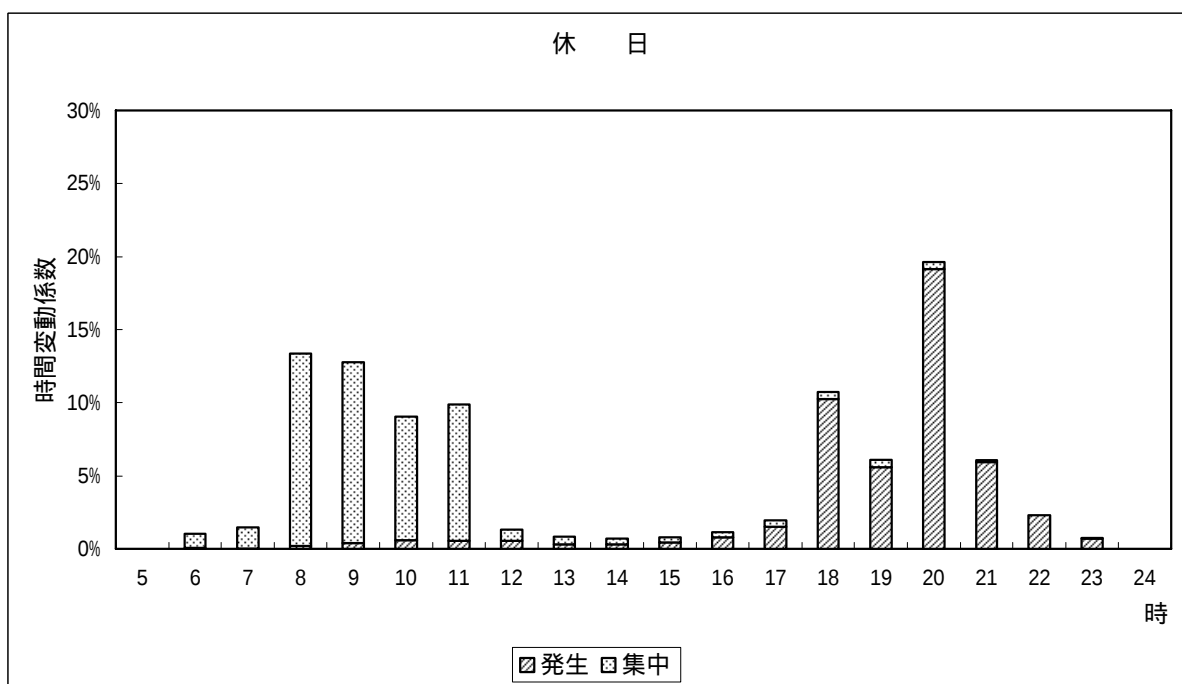
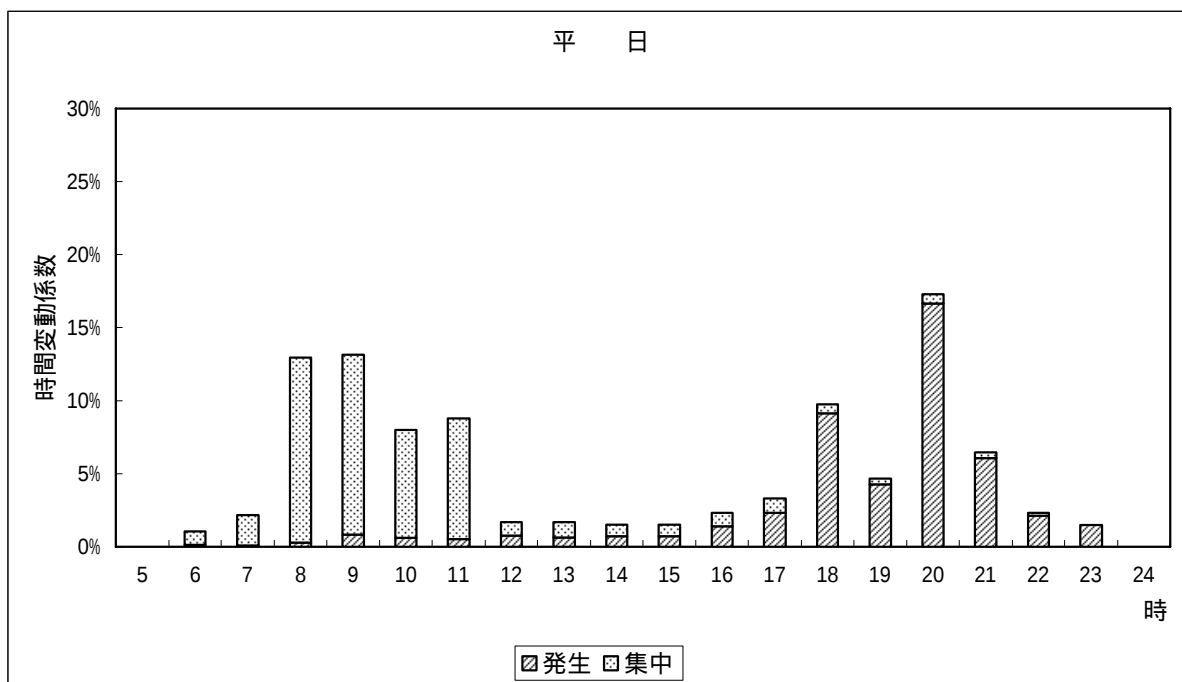
注) 時間変動係数は、タカシマヤにおいて調査を行った結果をもとに設定した。

図 - 2 (2) 時間変動係数 (施設利用: ホテル (来客) 及び商業施設 (来客))



注) 時間変動係数は、ターミナルホテルにおいて調査を行った結果をもとに設定した。

図 - 2 (3) 時間変動係数 (施設利用: ホテル (従業員))



注) 時間変動係数は、タカシマヤにおいて調査を行った結果をもとに設定した。

図 - 2 (4) 時間変動係数 (施設利用: 商業施設 (従業員))

表 - 8 16 時間あたりの時間変動係数（施設利用）

単位：％

区 分		発 生	集 中
事務所	平 日	48.59	49.86
	休 日	47.28	49.31
ホテル	来 客	平 日	49.77
		休 日	49.77
	従業員	平 日	47.77
		休 日	41.42
商業施設	来 客	平 日	49.77
		休 日	49.77
	従業員	平 日	51.12
		休 日	50.20

注）各用途の台換算係数は、次に示す類似施設において調査を行った結果をもとに設定した。

- ・事務所：JR オフィスタワー
- ・ホテル（来客）及び商業施設：タカシマヤ
- ・ホテル（従業員）：ターミナルホテル

16 時間発生集中交通量の設定

ア 施設利用車両

16 時間あたりの時間変動係数から 16 時間発生集中交通量を算出した。この結果は、表 - 9 に示すとおりである。

イ 歩行者

16 時間あたりの時間変動係数から 16 時間発生集中交通量を算出した。この結果は、表 - 10 に示すとおりである。

表 - 9 16 時間発生集中交通量（施設利用車両）

単位：台/16 時間

区 分			発 生	集 中	発生集中
事務所		平 日	127 (127)	130 (130)	257 (257)
		休 日	14 (14)	14 (14)	28 (28)
ホテル	来 客	平 日	102 (46)	101 (45)	203 (91)
		休 日	137 (61)	136 (60)	273 (121)
	従業員	平 日	1 (0)	1 (0)	2 (0)
		休 日	1 (1)	2 (1)	3 (2)
	来 客	平 日	1,920 (1,334)	1,907 (1,324)	3,827 (2,658)
		休 日	3,387 (2,553)	3,362 (2,534)	6,749 (5,087)
商業施設	従業員	平 日	11 (6)	12 (7)	23 (13)
		休 日	14 (10)	15 (11)	29 (21)

注）上段の数値は総発生集中交通量、下段（ ）内の数値は増加交通量を示す。

表 - 10(1) 16 時間発生集中交通量（歩行者：事務所）

単位：人/16 時間

区 分			鉄 道	バ ス	徒 歩	自転車	合 計
事 務 所	平 日	発 生	6,519 (6,519)	239 (239)	432 (432)	51 (51)	7,241 (7,241)
		集 中	6,689 (6,689)	245 (245)	444 (444)	52 (52)	7,430 (7,430)
		発生集中	13,208 (13,208)	484 (484)	876 (876)	103 (103)	14,671 (14,671)
	休 日	発 生	706 (706)	26 (26)	47 (47)	6 (6)	785 (785)
		集 中	736 (736)	27 (27)	49 (49)	6 (6)	818 (818)
		発生集中	1,442 (1,442)	53 (53)	96 (96)	12 (12)	1,603 (1,603)

注）上段の数値は総発生集中交通量、下段（ ）内の数値は増加交通量を示す。

表 - 10(2) 16 時間発生集中交通量 (歩行者 : ホテル)

単位 : 人 / 16 時間

区 分				鉄 道	バ ス	徒 歩	自転車	合 計
ホ テ ル	来 客	平 日	発 生	2,606 (1,158)	359 (160)	115 (51)	21 (9)	3,101 (1,378)
			集 中	2,588 (1,150)	357 (159)	114 (51)	20 (9)	3,079 (1,369)
			発生集中	5,194 (2,308)	716 (319)	229 (102)	41 (18)	6,180 (2,747)
		休 日	発 生	2,435 (1,082)	410 (182)	142 (63)	86 (38)	3,073 (1,365)
			集 中	2,417 (1,074)	407 (181)	141 (63)	85 (38)	3,050 (1,356)
			発生集中	4,852 (2,156)	817 (363)	283 (126)	171 (76)	6,123 (2,721)
	従 業 員	平 日	発 生	83 (37)	4 (2)	6 (3)	6 (3)	99 (45)
			集 中	106 (47)	5 (2)	8 (3)	8 (3)	127 (55)
			発生集中	189 (84)	9 (4)	14 (6)	14 (6)	226 (100)
		休 日	発 生	93 (41)	4 (2)	7 (3)	7 (3)	111 (49)
			集 中	107 (47)	5 (2)	8 (3)	8 (3)	128 (55)
			発生集中	200 (88)	9 (4)	15 (6)	15 (6)	239 (104)

注) 上段の数値は総発生集中交通量、下段 () 内の数値は増加交通量を示す。

表 - 10(3) 16 時間発生集中交通量（歩行者：商業施設）

単位：人/16 時間

区 分				鉄 道	バ ス	徒 歩	自転車	合 計
商 業 施 設	来 客	平 日	発 生	49,014 (34,048)	6,760 (4,696)	2,167 (1,505)	384 (267)	58,325 (40,516)
			集 中	48,672 (33,810)	6,712 (4,663)	2,152 (1,495)	381 (265)	57,917 (40,233)
			発生集中	97,686 (67,858)	13,472 (9,359)	4,319 (3,000)	765 (532)	116,242 (80,749)
		休 日	発 生	60,274 (45,422)	10,151 (7,650)	3,517 (2,651)	2,122 (1,599)	76,064 (57,322)
			集 中	59,830 (45,087)	10,076 (7,593)	3,491 (2,631)	2,107 (1,588)	75,504 (56,899)
			発生集中	120,104 (90,509)	20,227 (15,243)	7,008 (5,282)	4,229 (3,187)	151,568 (114,221)
	従 業 員	平 日	発 生	3,261 (1,901)	139 (81)	41 (24)	49 (28)	3,490 (2,034)
			集 中	3,698 (2,155)	157 (92)	47 (28)	55 (32)	3,957 (2,307)
			発生集中	6,959 (4,056)	296 (173)	88 (52)	104 (60)	7,447 (4,341)
		休 日	発 生	4,334 (3,059)	185 (130)	56 (39)	65 (46)	4,640 (3,274)
			集 中	4,658 (3,287)	198 (140)	60 (42)	70 (49)	4,986 (3,518)
			発生集中	8,992 (6,346)	383 (270)	116 (81)	135 (95)	9,626 (6,792)

注）上段の数値は総発生集中交通量、下段（ ）内の数値は増加交通量を示す。

3．荷捌き車両台数の推計

(1) 発生集中交通量（荷捌き車両）の推計

床面積の設定

2．(1) 「床面積の設定」に示すとおりである。

発生集中原単位の設定

発生集中原単位は、類似施設における荷捌き車両台数調査結果^{注)}をもとに、表 - 11 のとおり設定した。

注）調査日は、以下に示すとおりである。（以下、同様である。）

平日：平成 21 年 5 月 21 日（木） 休日：平成 21 年 5 月 24 日（日）

表 - 11 発生集中原単位（荷捌き車両）
単位：台 TE/ha・日

用途区分	発生集中原単位	
	平 日	休 日
事務所	12	2
ホテル	59	8
商業施設	58	28

注）各用途の発生集中原単位は、次に示す類似施設において調査を行った結果をもとに設定した。

- ・事務所：JR オフィスタワー
- ・ホテル：ターミナルホテル
- ・商業施設：タカシマヤ

発生集中交通量の設定

発生集中交通量は、前述 及び の数値をもとに算出した。この結果は、表 - 12 に示すとおりである。

なお、新建築物の総発生集中荷捌き車両台数から現況施設における荷捌き車両台数を差し引いた荷捌き車両増加交通量も併せて示した。（現況施設における荷捌き車両台数は、資料 1 - 5 表 - 2（p.37）参照）

表 - 12 発生集中交通量（荷捌き車両）
単位：台 TE/日

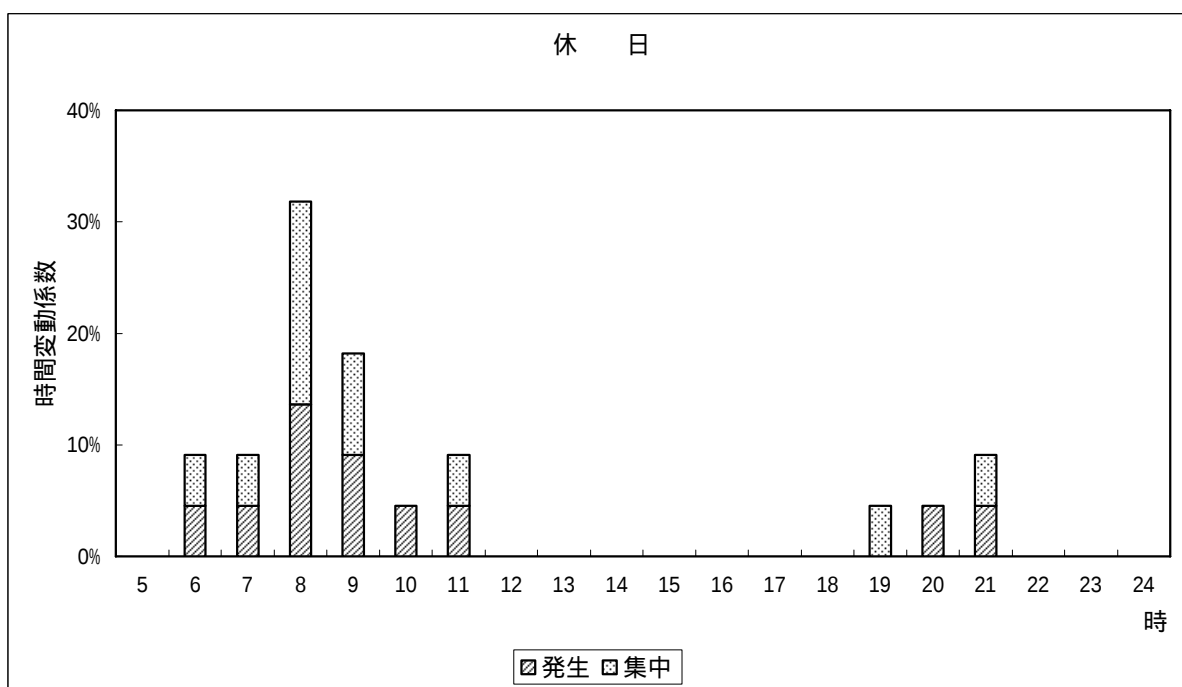
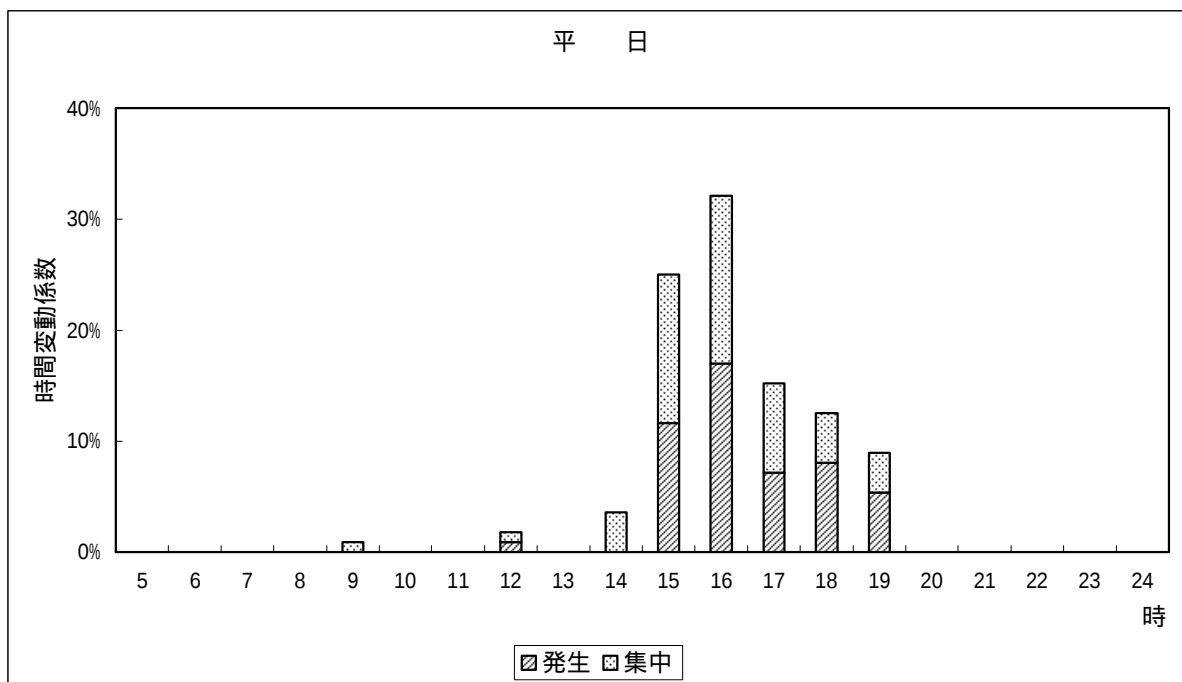
用途区分	発生集中交通量	
	平 日	休 日
事務所	102 (102)	17 (17)
ホテル	159 (71)	22 (10)
商業施設	737 (449)	356 (192)

注）上段の数値は総発生集中交通量、下段（ ）内の数値は増加交通量を示す。

(2) 時間発生集中交通量の推計

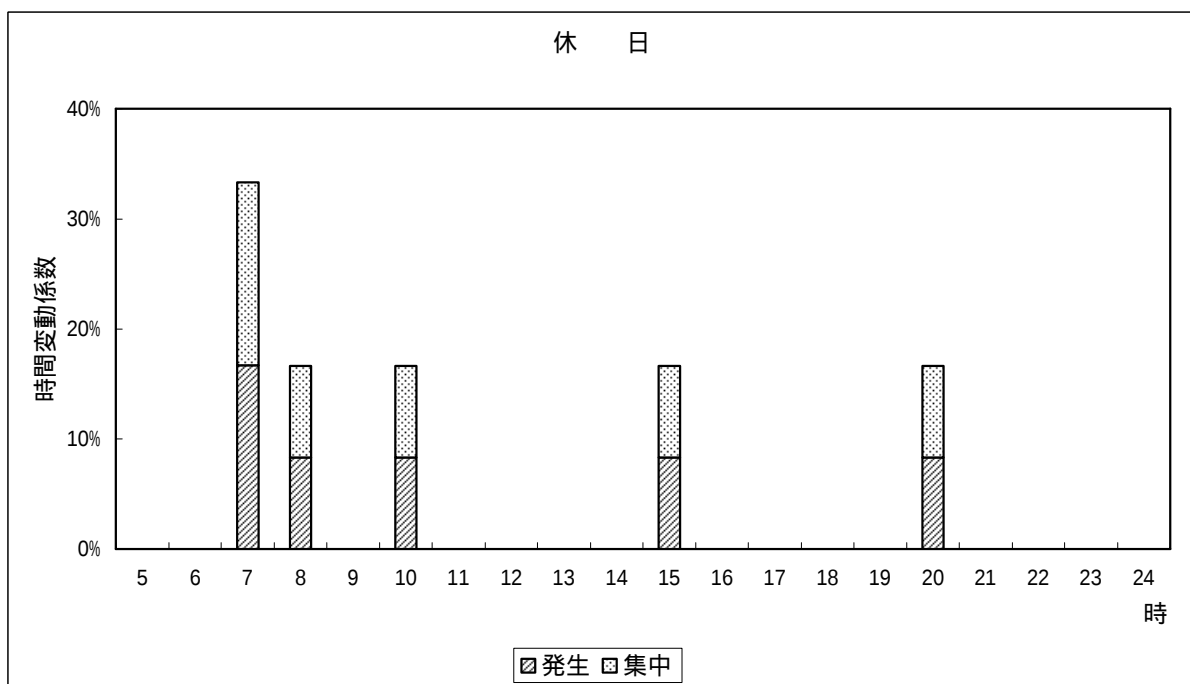
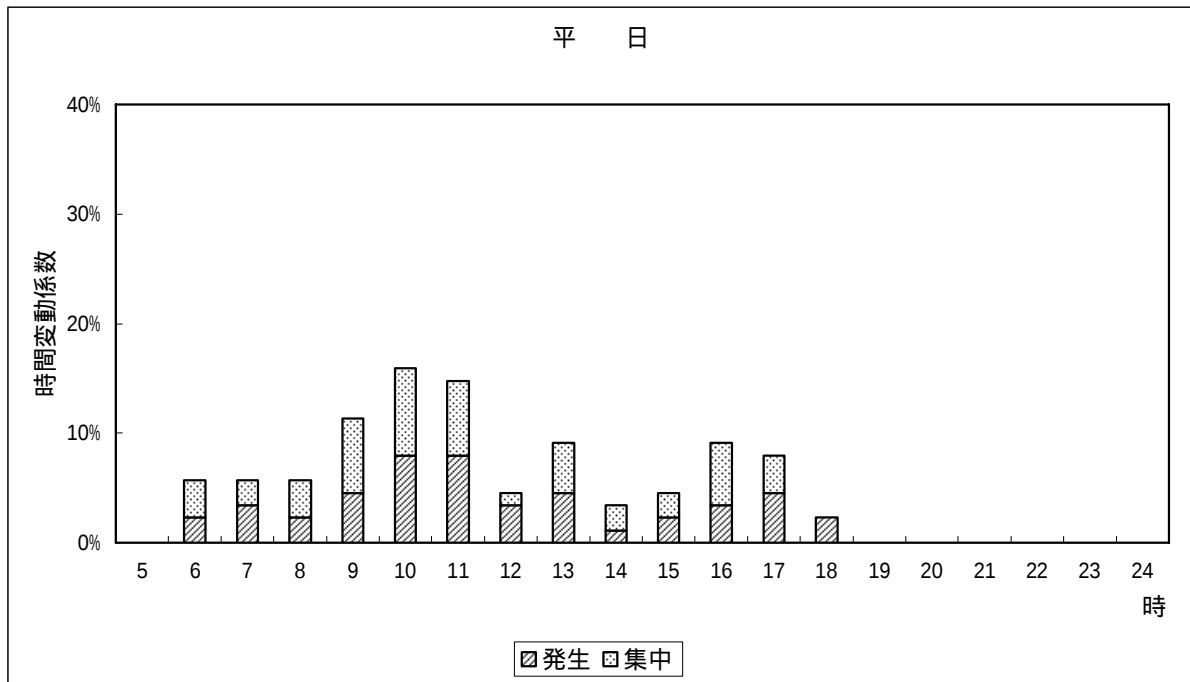
時間変動係数の設定

1 日あたりの発生集中交通量から 16 時間あたりの発生集中交通量への算出は、類似施設における荷捌き車両台数調査結果をもとに設定した。時間変動係数は図 - 3 に、16 時間あたりの時間変動係数は表 - 13 に示すとおりである。



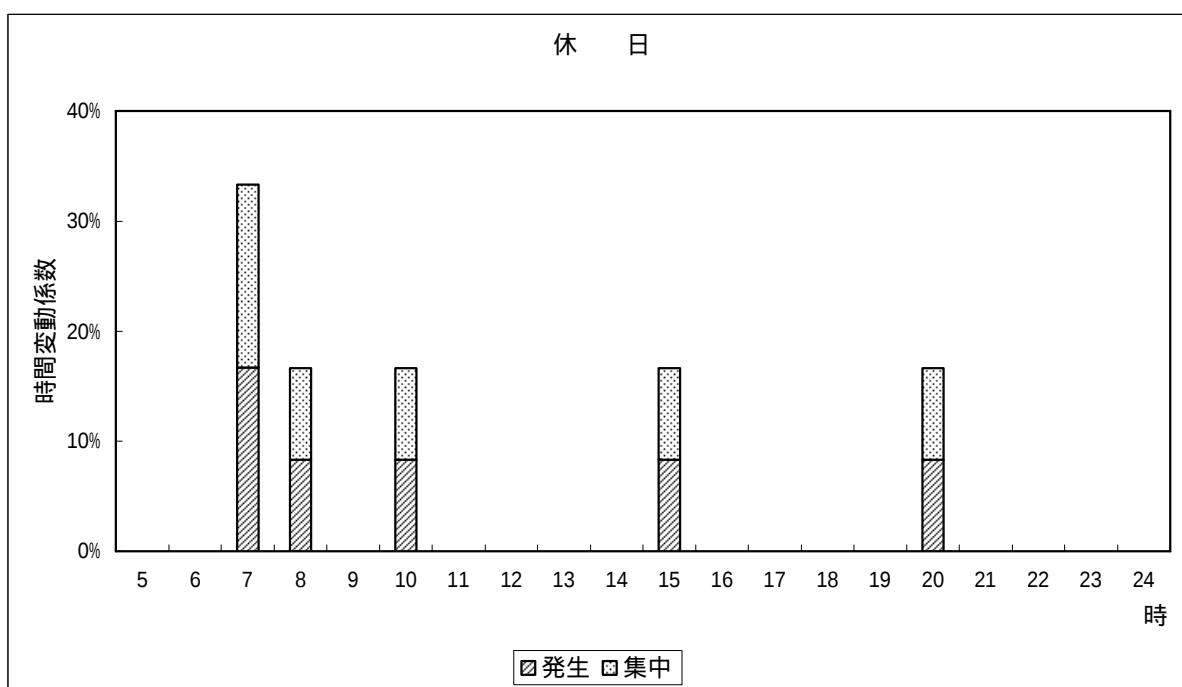
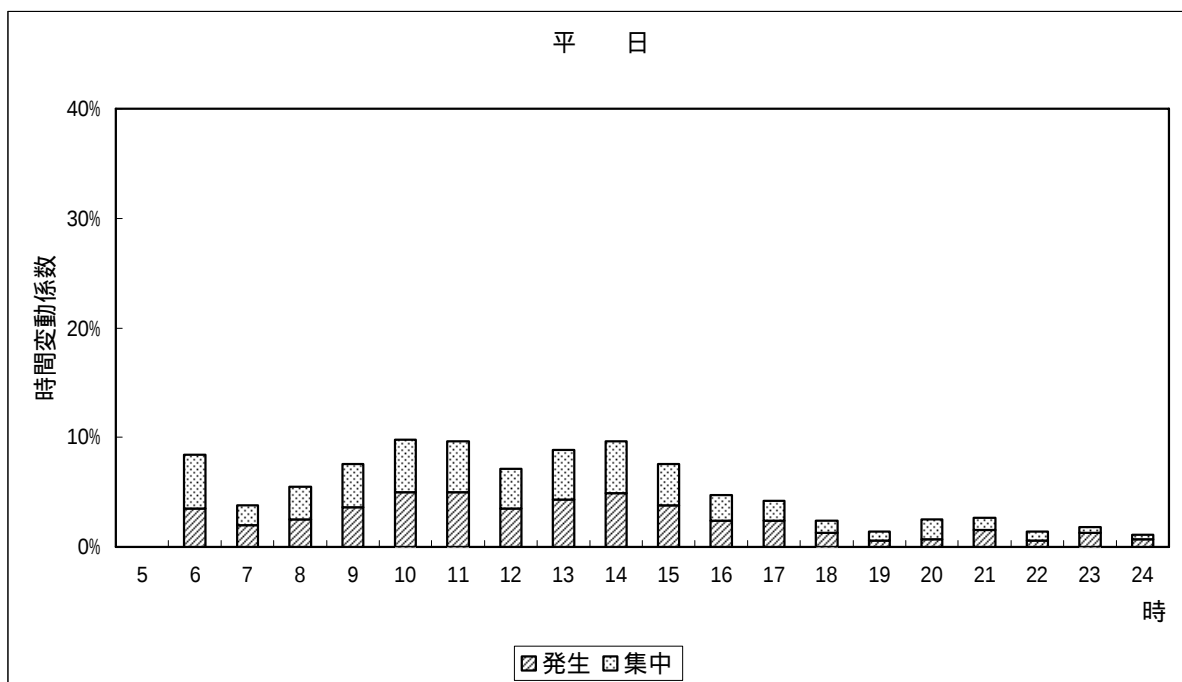
注) 時間変動係数は、JR オフィスタワーにおいて調査を行った結果をもとに設定した。

図 - 3 (1) 時間変動係数 (荷捌き車両: 事務所)



注) 時間変動係数は、ターミナルホテルにおいて調査を行った結果をもとに設定した。

図 - 3 (2) 時間変動係数 (荷捌き車両: ホテル)



注) 時間変動係数は、タカシマヤにおいて調査を行った結果をもとに設定した。

図 - 3 (3) 時間変動係数 (荷捌き車両: 商業施設)

表 - 13 16 時間あたりの時間変動係数（荷捌き車両）

単位：％

区 分		発 生	集 中
事務所	平 日	50.00	50.00
	休 日	50.00	50.00
ホテル	平 日	50.00	50.00
	休 日	50.00	50.00
商業施設	平 日	47.02	48.72
	休 日	49.73	49.72

注）各用途の台換算係数は、次に示す類似施設において調査を行った結果をもとに設定した。

- ・事務所：JR オフィスタワー
- ・ホテル（来客）及び商業施設：タカシマヤ
- ・ホテル（従業員）：ターミナルホテル

16 時間発生集中交通量の設定

16 時間あたりの時間変動係数から 16 時間発生集中交通量を算出した。この結果は、表 - 14 に示すとおりである。

表 - 14 16 時間発生集中交通量（荷捌き車両）

単位：台 / 16 時間

区 分		発 生	集 中	発生集中
事務所	平 日	51 (51)	51 (51)	102 (102)
	休 日	9 (9)	9 (9)	18 (18)
ホテル	平 日	80 (36)	80 (36)	160 (72)
	休 日	11 (5)	11 (5)	22 (10)
商業施設	平 日	347 (211)	359 (219)	706 (430)
	休 日	177 (95)	177 (95)	354 (190)

注)1: 上段の数値は総発生集中交通量、下段()内の数値は増加交通量を示す。

2: 端数処理により、前掲表 - 12 で示した発生集中交通量と上記表に示した発生集中交通量の数値は一致しない。

4．ピーク時交通量の設定

(1) 自動車

前掲図 - 2 及び図 - 3 により、1 時間毎に算出した施設利用車両並びに荷捌き車両の台数を合計した結果は、図 - 4 に示すとおりである。これにより得られたピーク時における発生・集中別車両台数は、表 - 15 に示すとおりである。

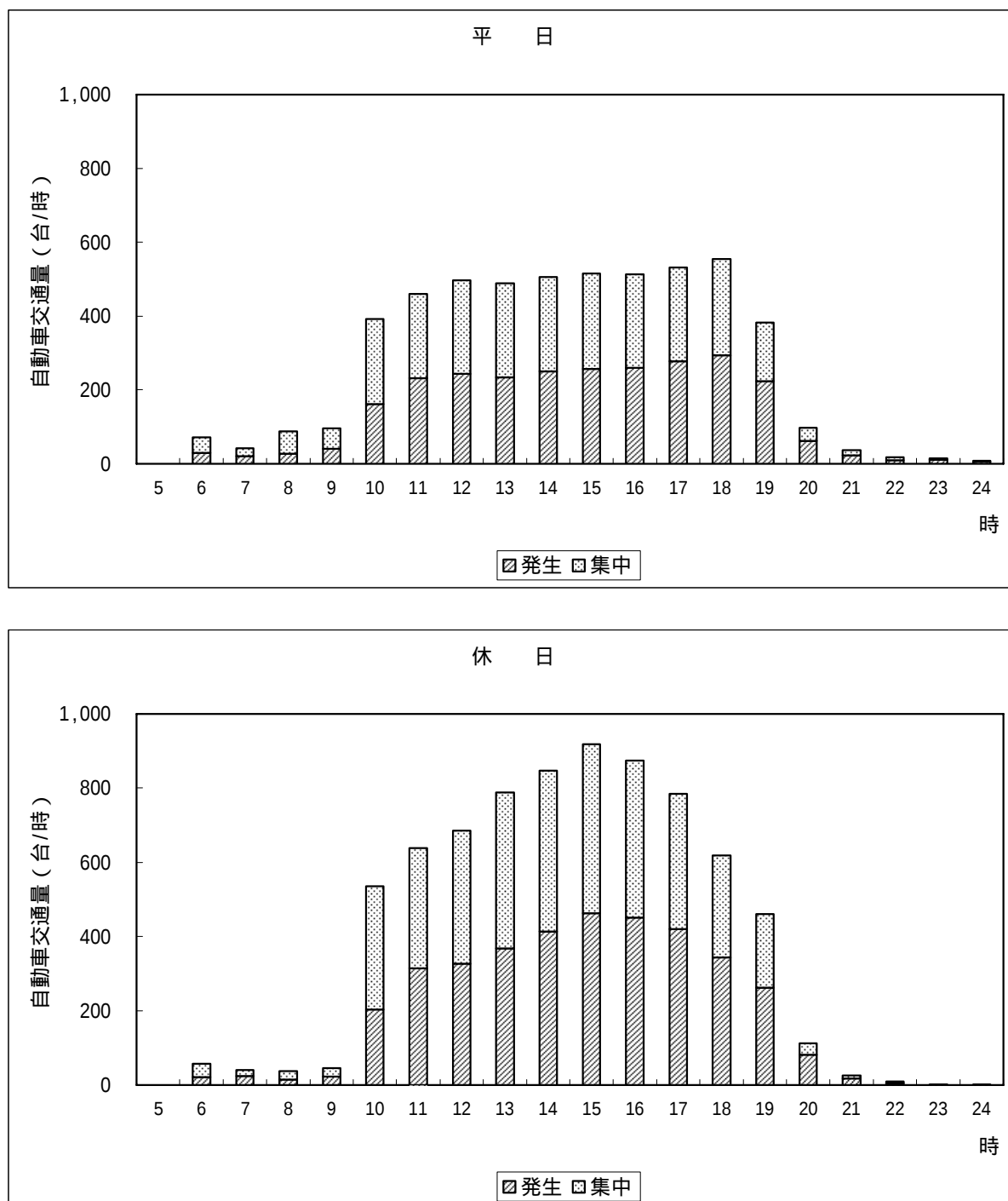


図 - 4 自動車交通量

表 - 15 ピーク時自動車交通量

単位：台/時

単位：台/時

区 分			発 生	集 中
施設利用車両	事務所	平 日	15 (15)	5 (5)
		休 日	1 (1)	1 (1)
	ホテル	平 日	13 (6)	12 (5)
		休 日	17 (8)	17 (8)
	商業施設	平 日	244 (169)	231 (160)
		休 日	430 (324)	424 (319)
荷捌き車両		平 日	21 (16)	13 (10)
		休 日	15 (8)	13 (7)

注) 上段の数値は総発生集中交通量、下段()内の数値は増加交通量を示す。

(2) 歩行者

前掲図 - 2 に示す時間変動係数により、用途別に歩行者交通量を 1 時間毎に算出し、これらを合計した結果は、図 - 5 に示すとおりである。これにより得られたピーク時における発生・集中別歩行者交通量は、表 - 16 に示すとおりである。

表 - 16 ピーク時歩行者交通量

単位：人/時

区 分		発 生	集 中
鉄 道	平 日	7,966 (5,615)	6,497 (4,505)
	休 日	8,085 (6,013)	7,937 (5,901)
バ ス	平 日	954 (657)	867 (548)
	休 日	1,346 (999)	1,324 (983)
徒 歩	平 日	349 (254)	291 (204)
	休 日	471 (350)	462 (344)
自転車	平 日	68 (47)	51 (35)
	休 日	282 (209)	277 (206)

注) 上段の数値は総発生集中交通量、下段()内の数値は増加交通量を示す。

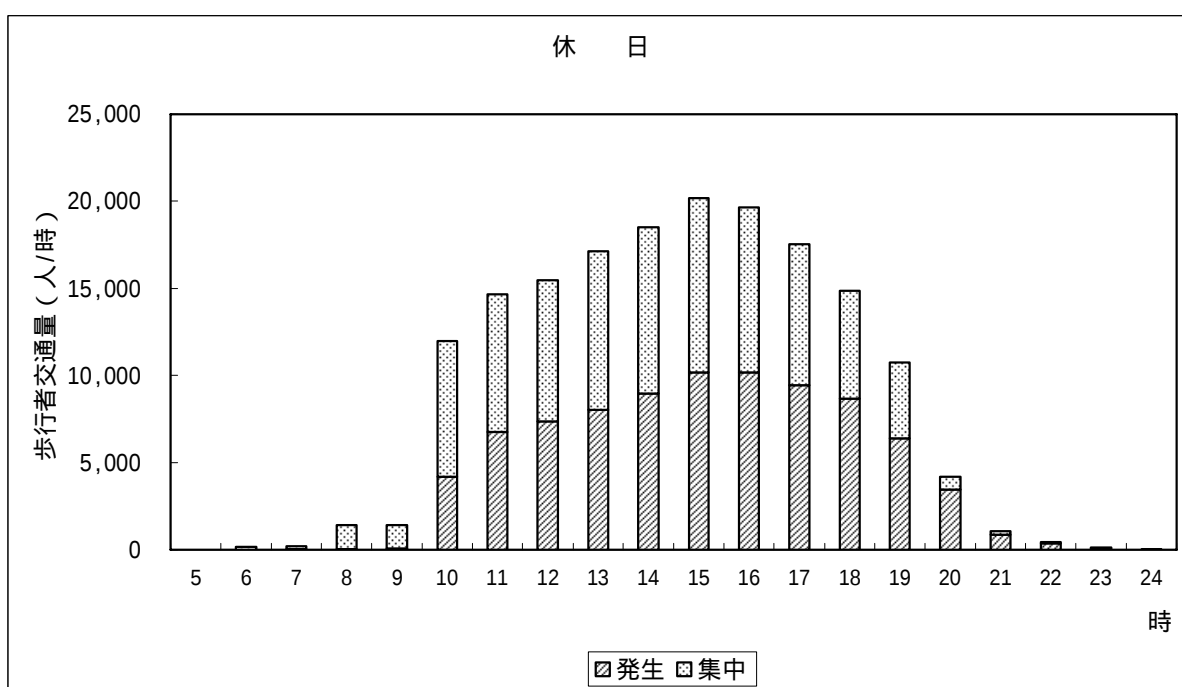
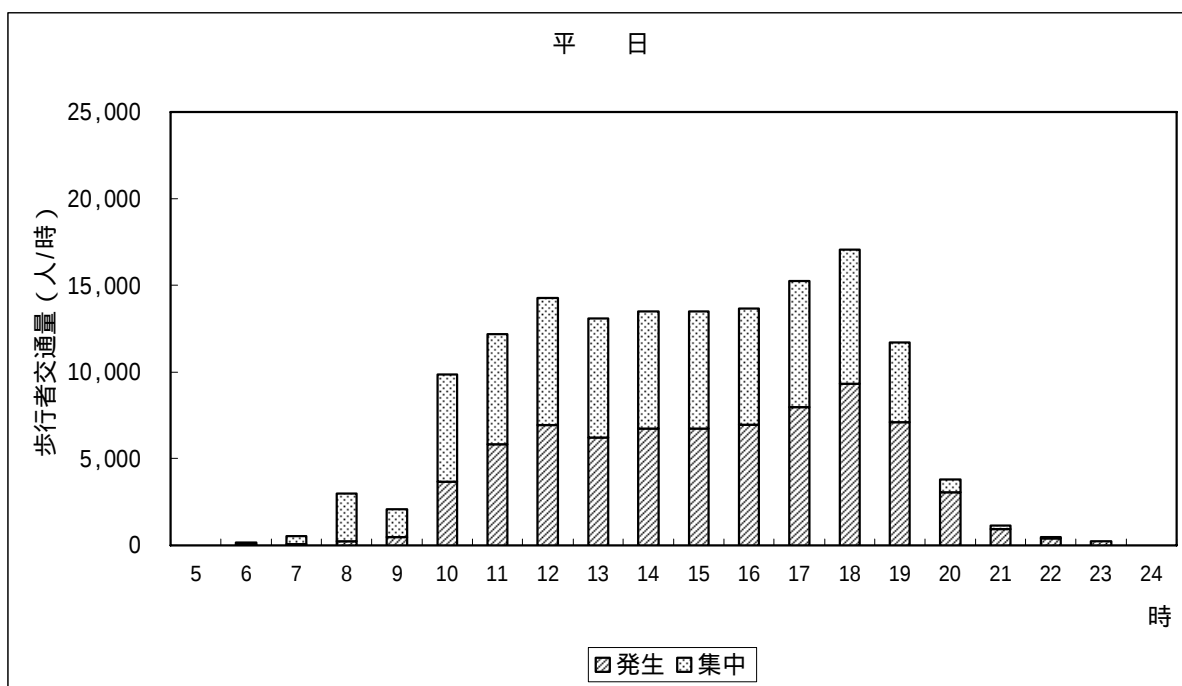


図 - 5 歩行者交通量

5．アクセスルートの設定

(1) 自動車のアクセスルートの設定

新建築物に係る自動車のアクセスルート及びこの交通量分担比率は、第4回中京都市圏パーソントリップ調査小ゾーンにおける自動車トリップのうち運転者トリップをもとに、通行規制や交通状況等を勘案して、図-6に示すとおり発生集中別に設定し、事業予定地周辺の道路区間別発生集中別交通量（台/16時間）を算出した。

(2) 歩行者（徒歩及び自転車）の主要なアクセスルートの設定

新建築物の出入口は1階部分に設けるほかに、地下街からのアプローチとして地下1階部分に、タワーズデッキからのアプローチとして2階部分にも設ける計画である。

1階出入口利用者における交通手段別の主要なアクセスルート及びこの交通量分担比率は、第4回中京都市圏パーソントリップ調査小ゾーンへの徒歩及び自転車によるトリップをもとに、新建築物の出入口の配置を踏まえ、以下のように設定した。

なお、鉄道利用者については、名古屋駅（JR東海、名鉄、近鉄、地下鉄、あおなみ線）からのアクセスルートとして、タワーズと隣接する側の新建築物1階及び2階出入口を利用するとともに、地下1階出入口も利用すると想定した。バス利用者については、新建築物内に設けられるバスターミナルを利用すると想定した。

徒 歩

徒歩によるアクセスルートは、図-7に示すとおりであり、北・西方面からは、2階の歩行者通路を、南・東方面からは、タワーズと隣接する側の新建築物1階及び2階出入口を利用するとし、北・西方面からは15.8%、南・東方面からは84.2%の割合と想定した。

自転車利用者

自転車利用者のアクセスルートは、図-8に示すとおりであり、全て事業予定地北側を利用すると想定した。

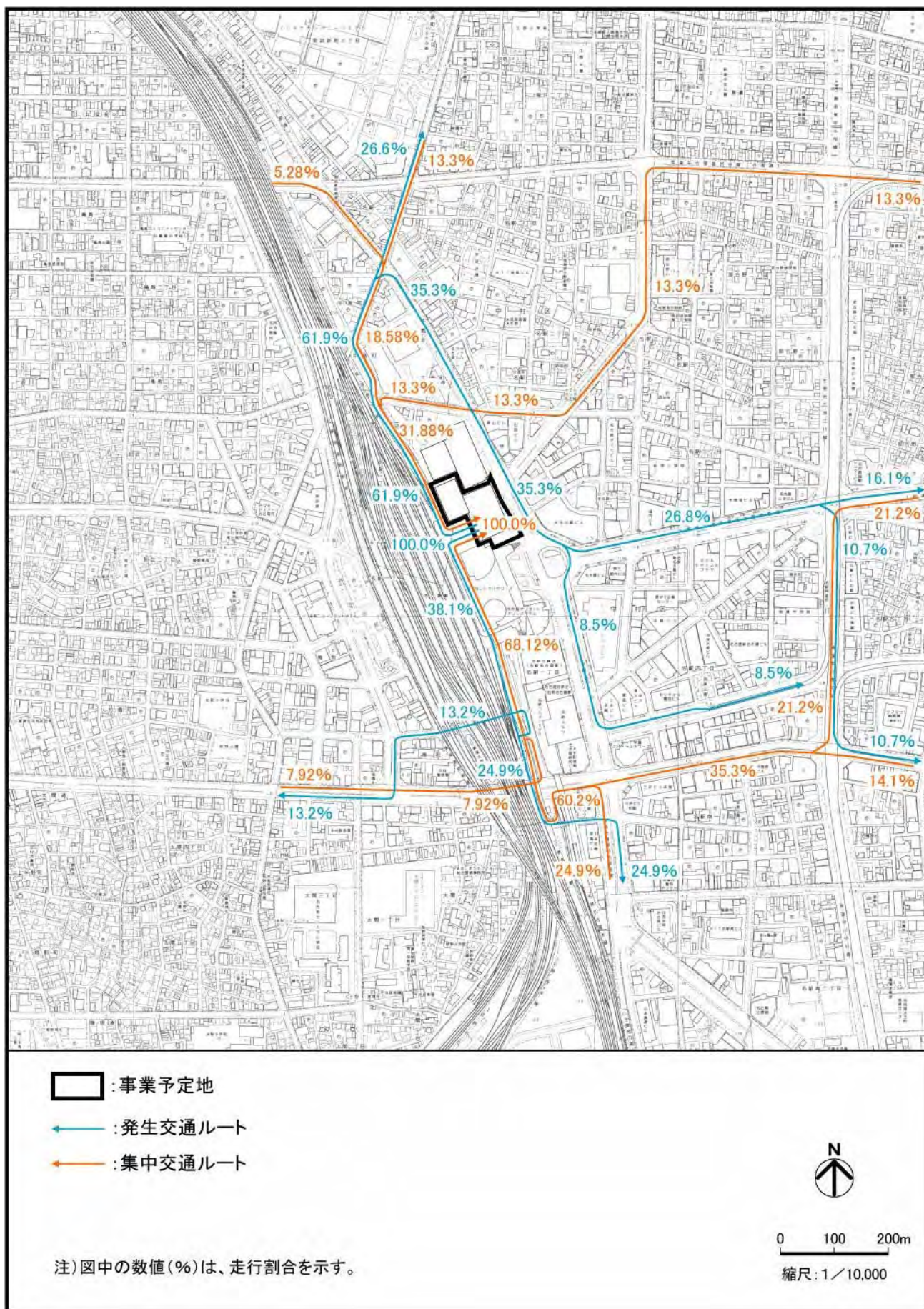


図 - 6 (1) 自動車発生集中交通のアクセスルート (施設利用車両: 事務所及びホテル)

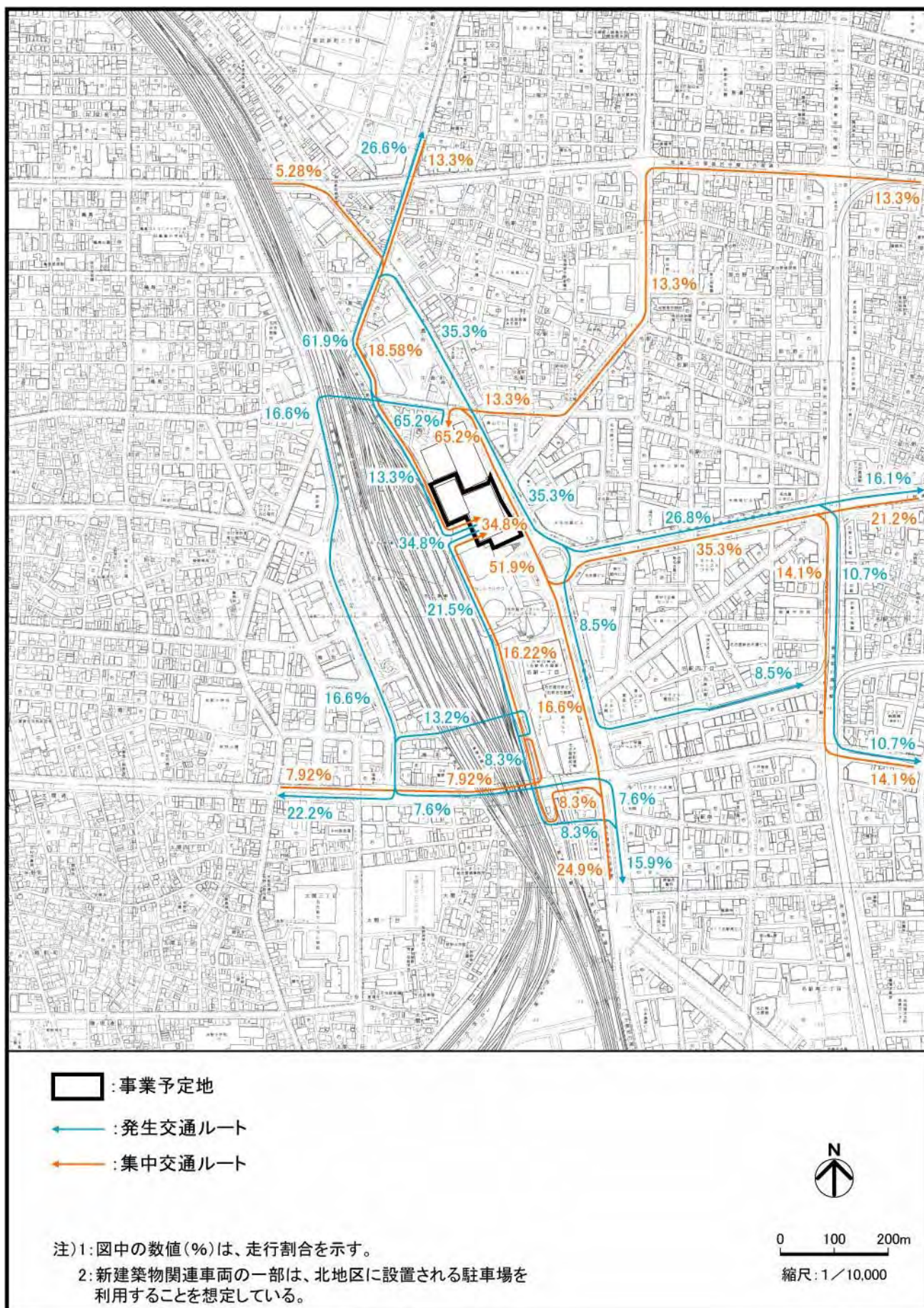


図 - 6 (2) 自動車発生集中交通のアクセスルート (施設利用車両: 商業施設)

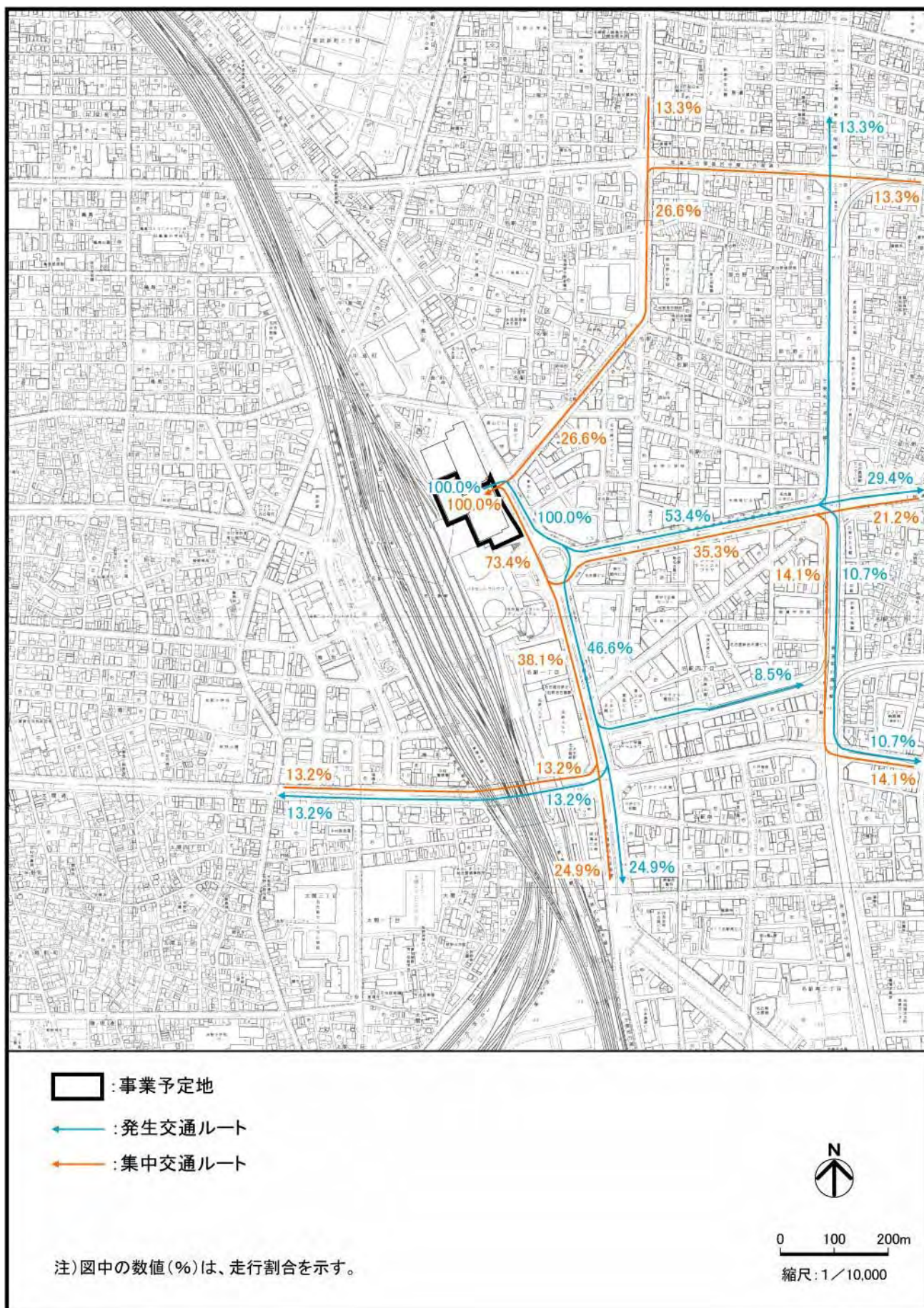


図 - 6 (3) 自動車発生集中交通のアクセスルート (荷捌き車両)

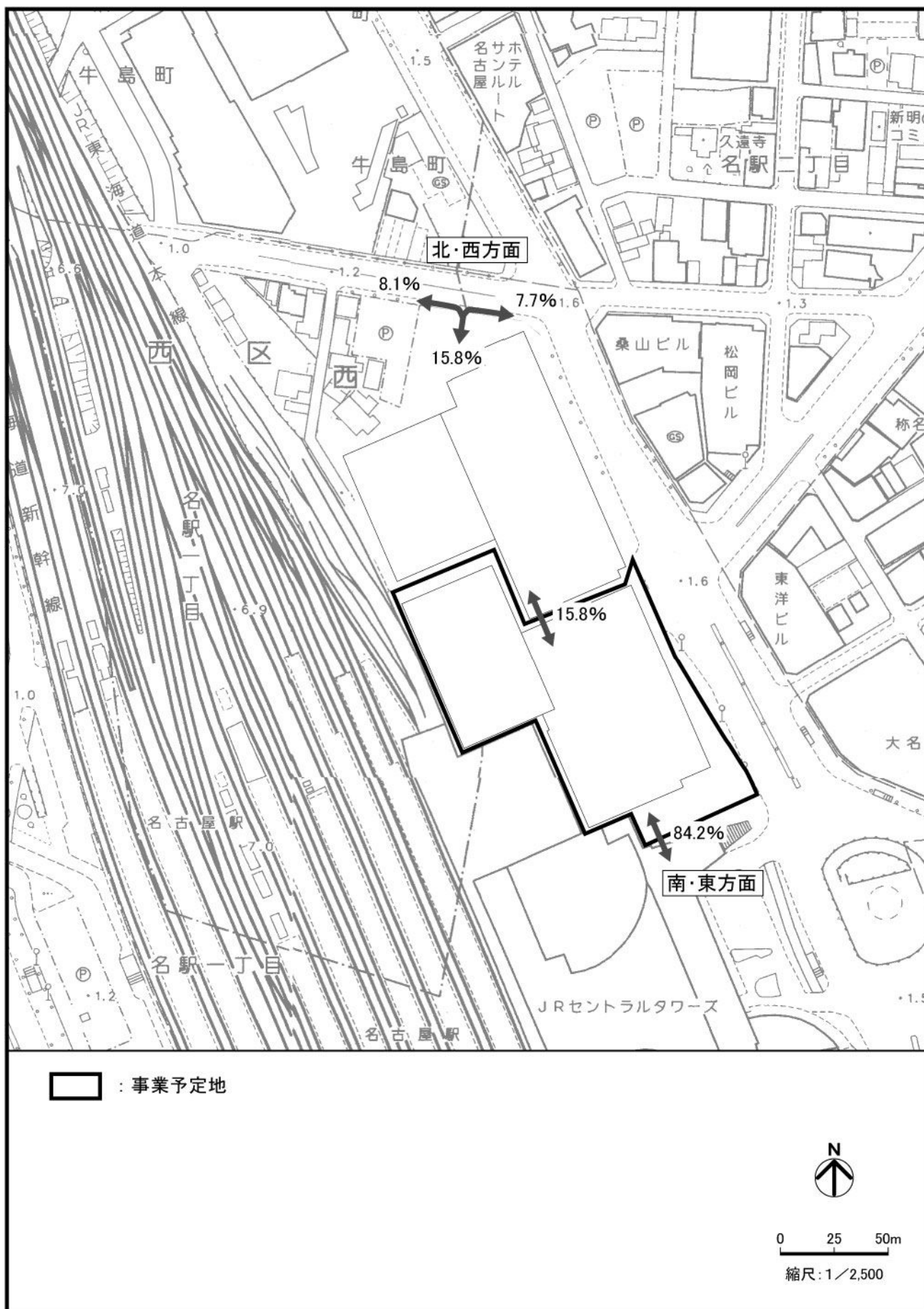


図 - 7 歩行者のアクセスルート（徒歩）

新建築物の増加交通量算定にあたって、現況施設において利用交通量の調査を行った。
この概要は、以下に示すとおりである。

1．調査事項

- ・現況施設の利用者数
- ・現況施設の荷捌き車両台数
- ・バスターミナルの利用者数

2．調査方法

現況施設の利用者数、荷捌き車両台数及びバスターミナルの利用者数について、数取器並びにアンケートにより調査を行った。

3．調査場所

現況施設の歩行者出入口、荷捌き車両駐車場及びバスターミナルの各バス停

4．調査期間

平日：平成 21 年 5 月 21 日（木）5 時～22 日（金）1 時

休日：平成 21 年 5 月 24 日（日）5 時～25 日（月）1 時

5．調査結果

現況施設における利用者数調査結果は表 - 1 に、荷捌き車両台数調査結果は表 - 2 に、バスターミナルの利用者数は表 - 3 に示すとおりである。

表 - 1 利用者数調査結果

単位：人 TE/日^{注)}

区 分		利 用 者 数	
		平 日	休 日
ホテル	来 客	3,648	3,740
	従業員	149	173
商業施設	来 客	37,714	41,061
	従業員	3,242	2,934

注) 現況施設の主な供用時間帯は、5 時～翌日 1 時であり、この時間帯における利用者数を日利用者数とみなした。

表 - 2 荷捌き車両台数調査結果

単位：台 TE/日

区 分	荷捌き車両台数	
	平 日	休 日
ホテル	88	12
商業施設	288	164

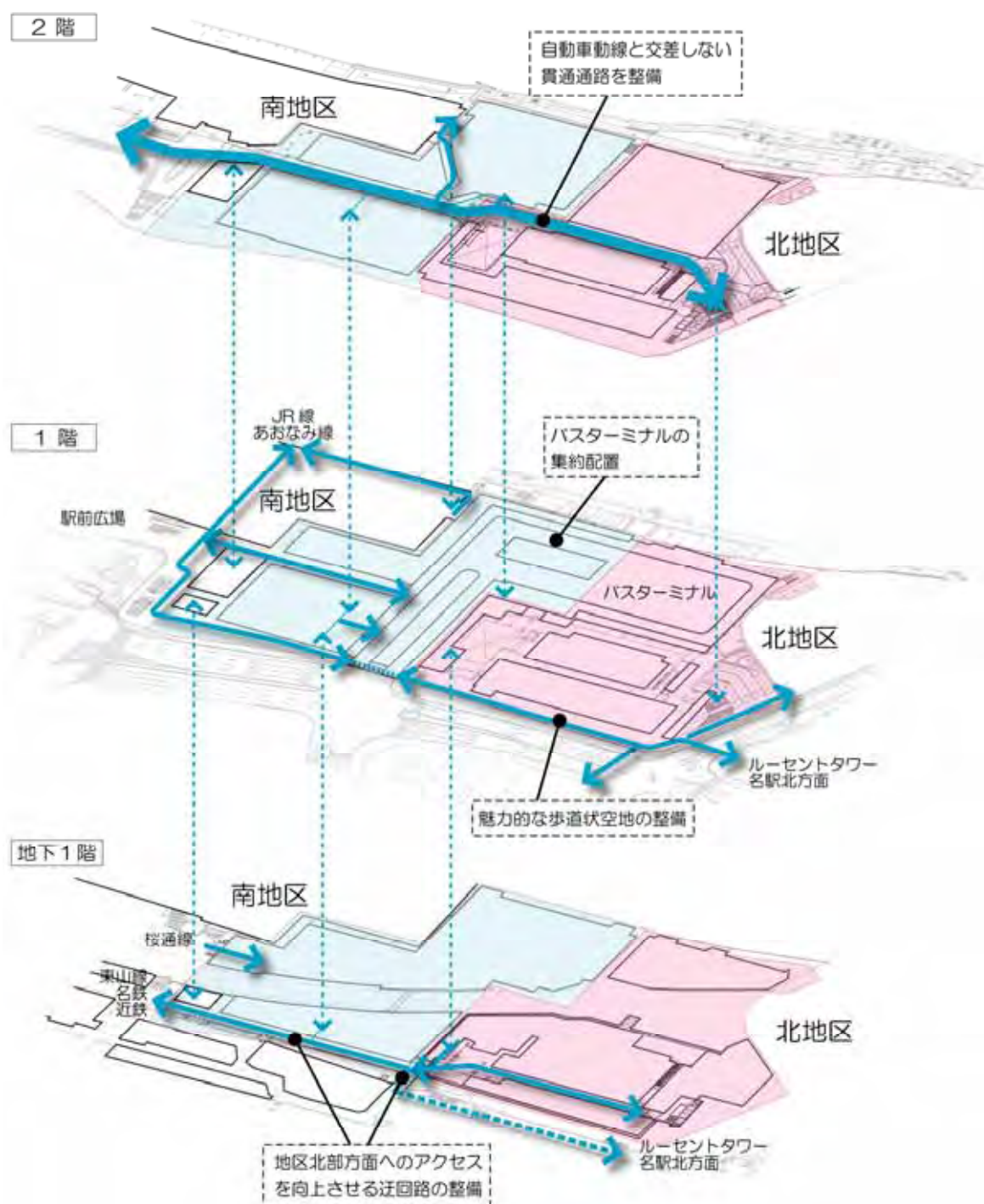
表 - 3 バスターミナル利用者数調査結果

単位：人/日

区 分		利 用 者 数	
		平 日	休 日
1 階	乗 車	665	943
	降 車	11,272	7,507
2 階	乗 車	13,359	8,577
	降 車	0	0

1. 歩行者ネットワーク

供用時における、2 階、1 階、地下 1 階の歩行者ネットワークは、以下のとおりである。



2．歩行者交通量

現況及び供用時の16時間（6～22時）歩行者交通量は、以下のとおりである。

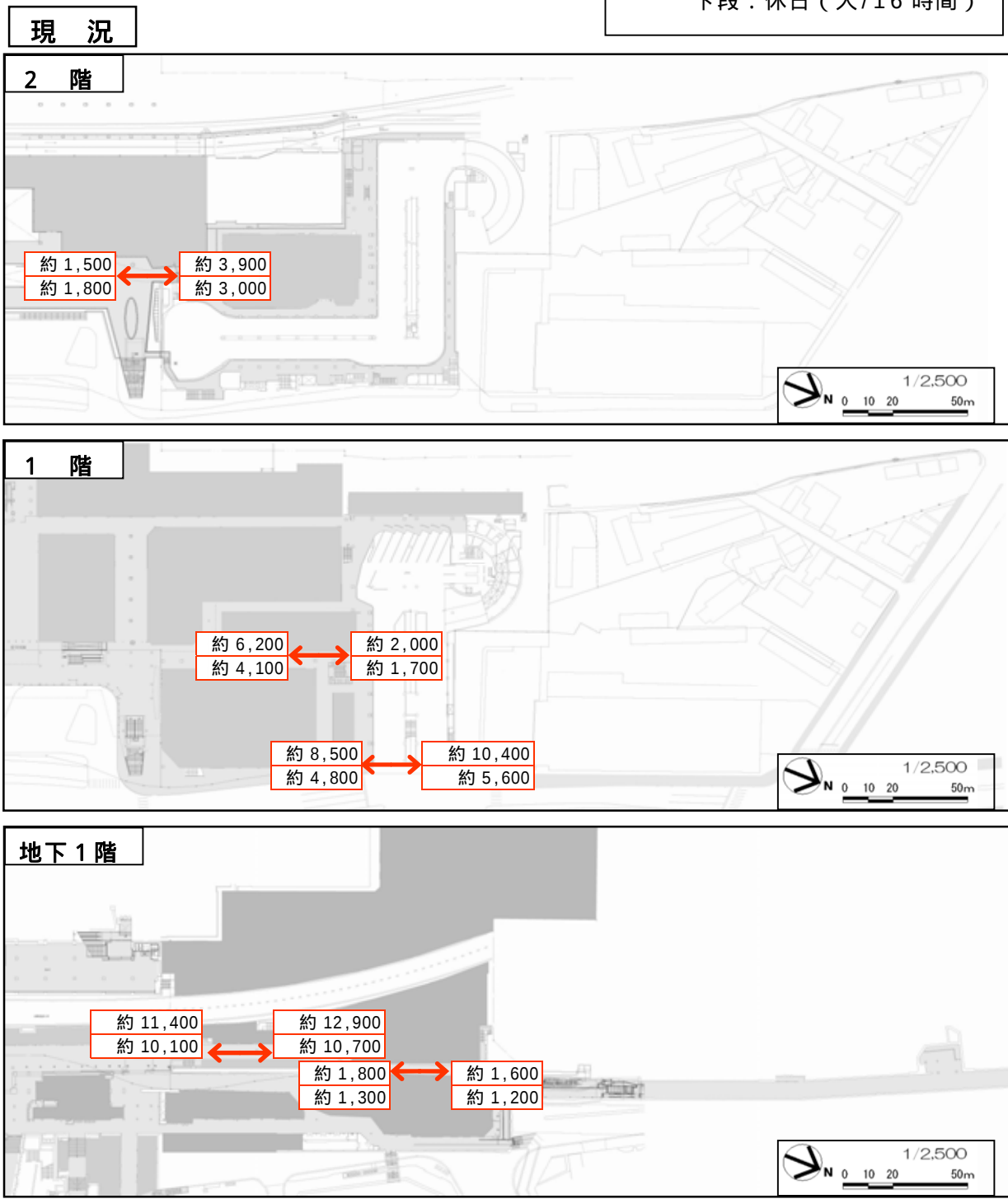
凡 例

↔：歩行者動線

枠内数値：歩行者交通量

上段：平日（人/16時間）

下段：休日（人/16時間）



供用時

凡 例

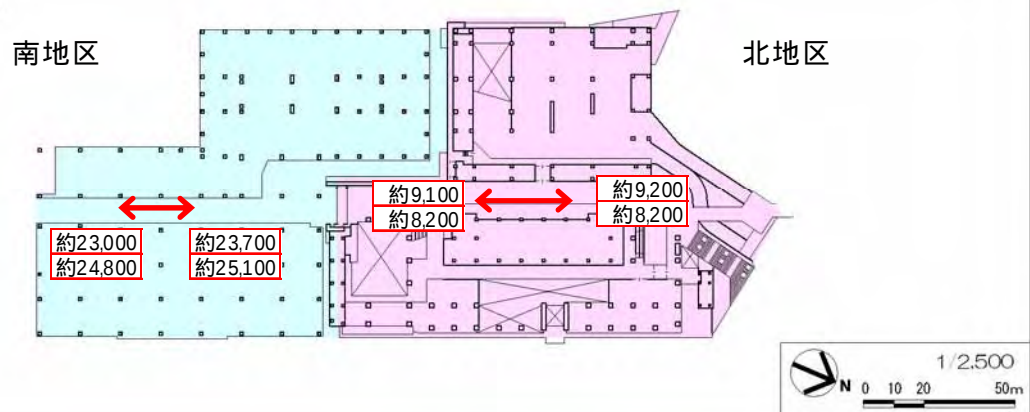
↔ : 歩行者動線

枠内数値 : 歩行者交通量

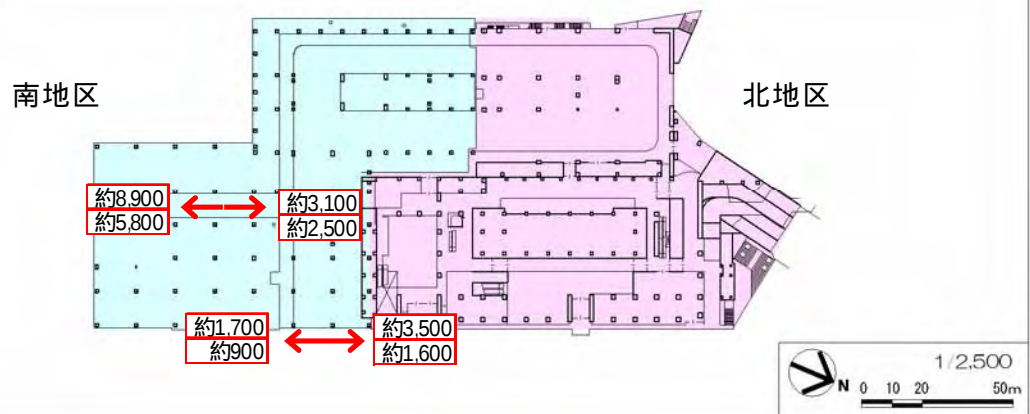
上段 : 平日 (人/16 時間)

下段 : 休日 (人/16 時間)

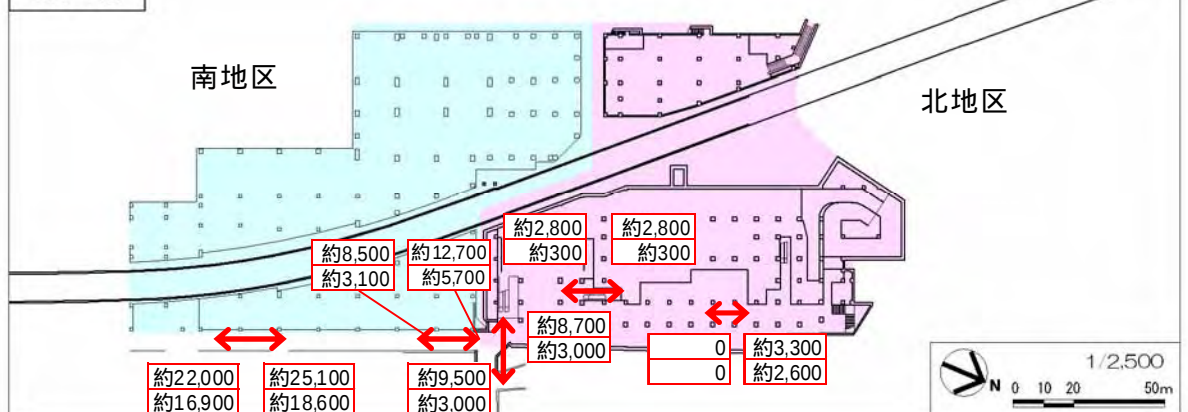
2 階



1 階



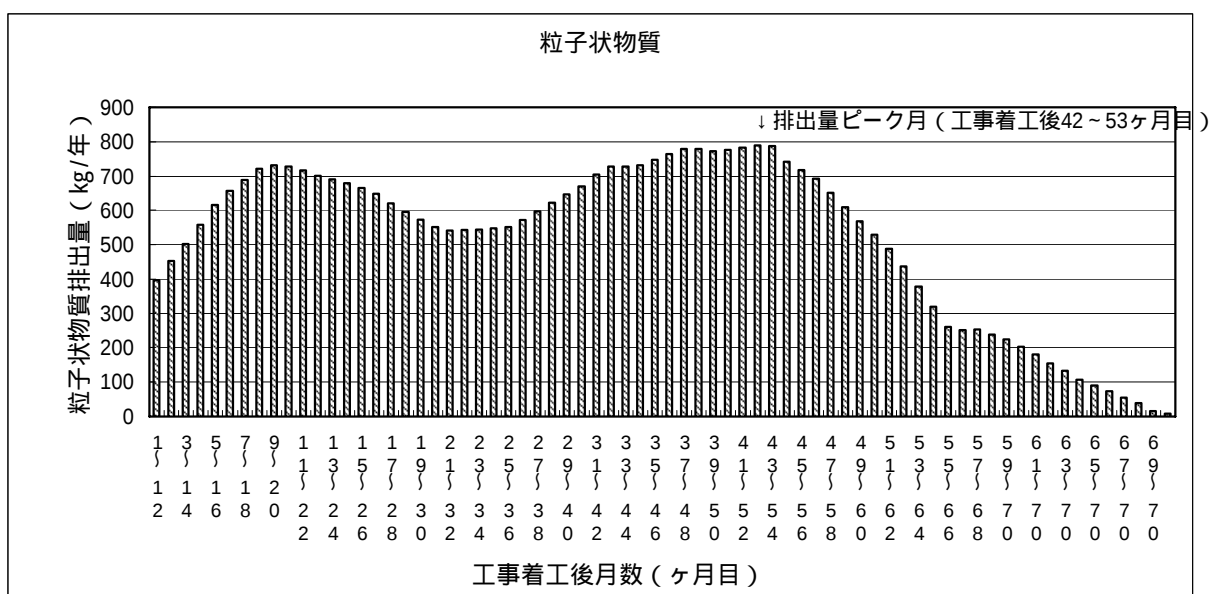
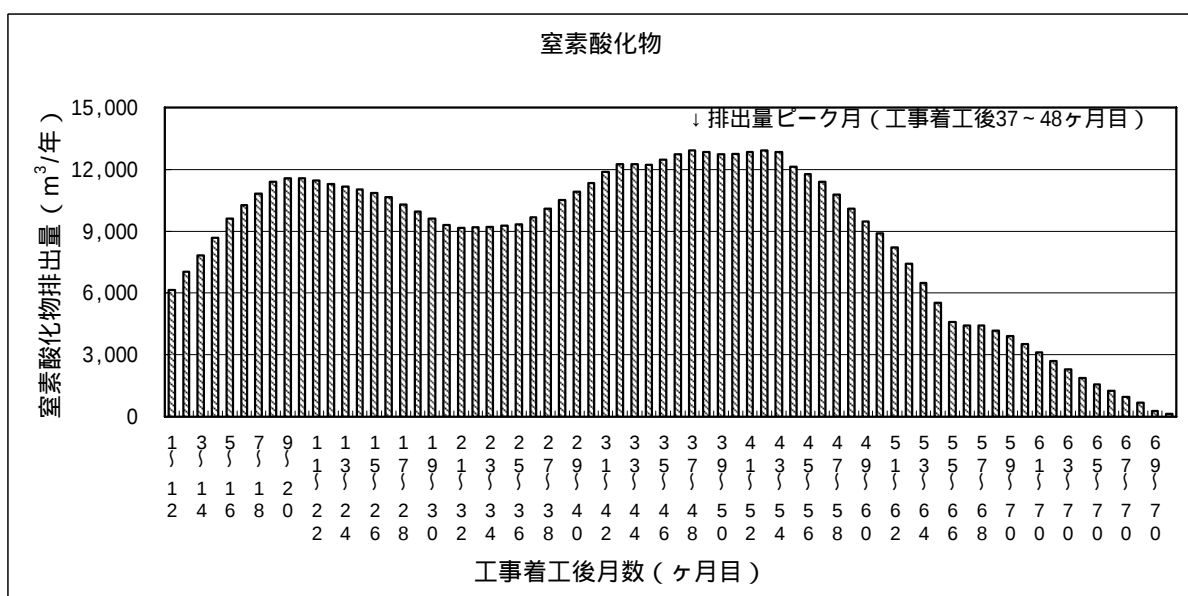
地下1階



1. 大気質

建設機械の稼働による窒素酸化物及び粒子状物質の年間排出量（12 ヶ月積算値）は、以下に示すとおりである。

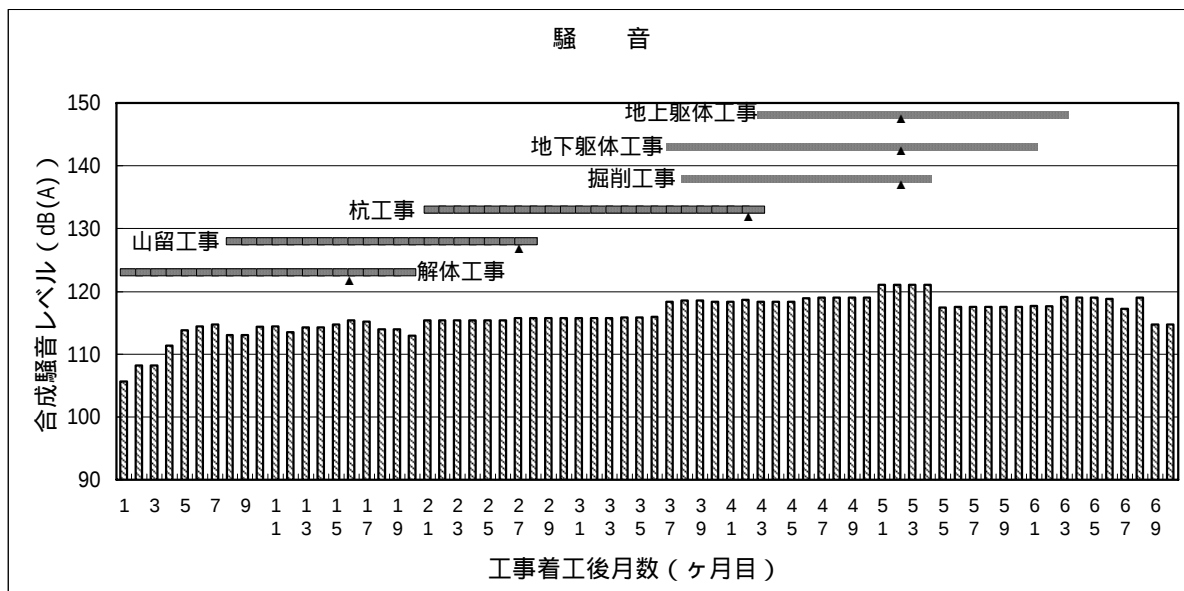
予測時期は、排出量が最大となる時期として、窒素酸化物については、工事着工後 37～48 ヶ月目、粒子状物質については、工事着工後 42～53 ヶ月目とした。



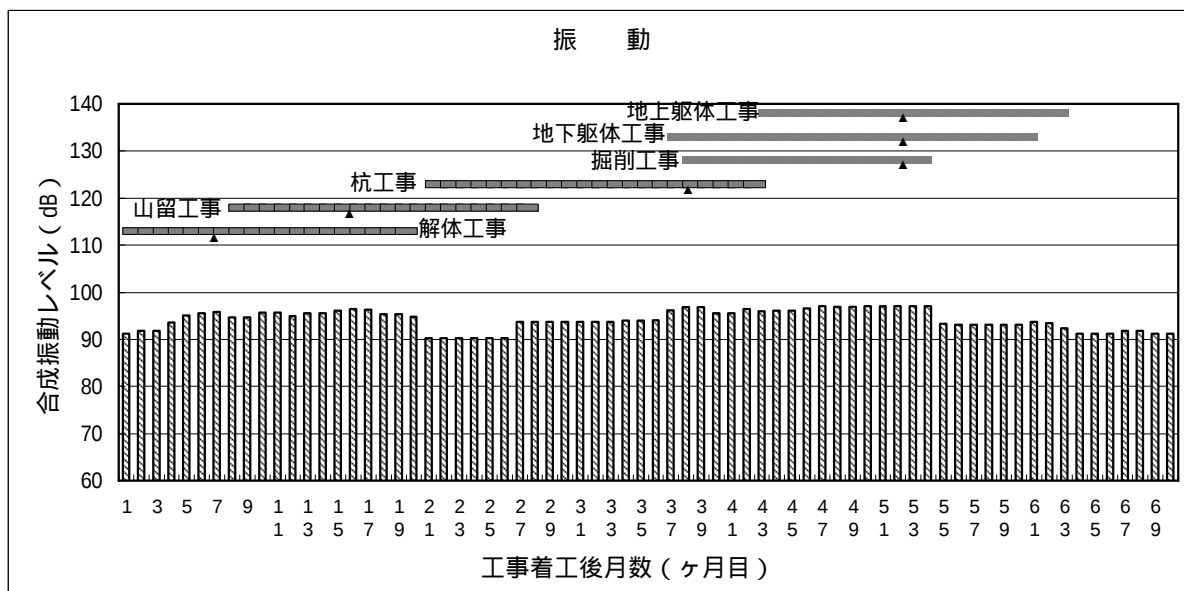
注）排出係数は、「道路環境影響評価の技術手法 第2巻」（財団法人 道路環境研究所，2007 年）に基づき算出した。

2. 騒音・振動

各月における建設機械の稼働による合成騒音レベル及び合成振動レベルは、以下に示すとおりである。



- 注)1: 各建設機械の稼働による騒音レベルのベースを合わせるために、各建設機械の音圧レベルからA特性パワーレベルに換算し、これにより、合成騒音レベルを算出した。
- 2: 各建設機械の音圧レベルは、資料4 - 3 (p.173) に示すとおりである。
- 3: グラフ中の横棒は、各工種の施工期間を示す。
- 4: グラフ中の「▲」は、各工種の施工期間中における最大値が算出される箇所を示す。



- 注)1: 各建設機械の稼働による振動レベルのベースを合わせるために、振動源より基準点までの距離が1 mにおける振動レベルに換算し、これにより、合成振動レベルを算出した。
- 2: 各建設機械の振動レベルは、本編第2部 第3章 3-1-3 (4) イ「建設機械の基準点における振動レベル」（本編 p.228）に示すとおりである。
- 3: グラフ中の横棒は、各工種の施工期間を示す。
- 4: グラフ中の「▲」は、各工種の施工期間中における最大値が算出される箇所を示す。

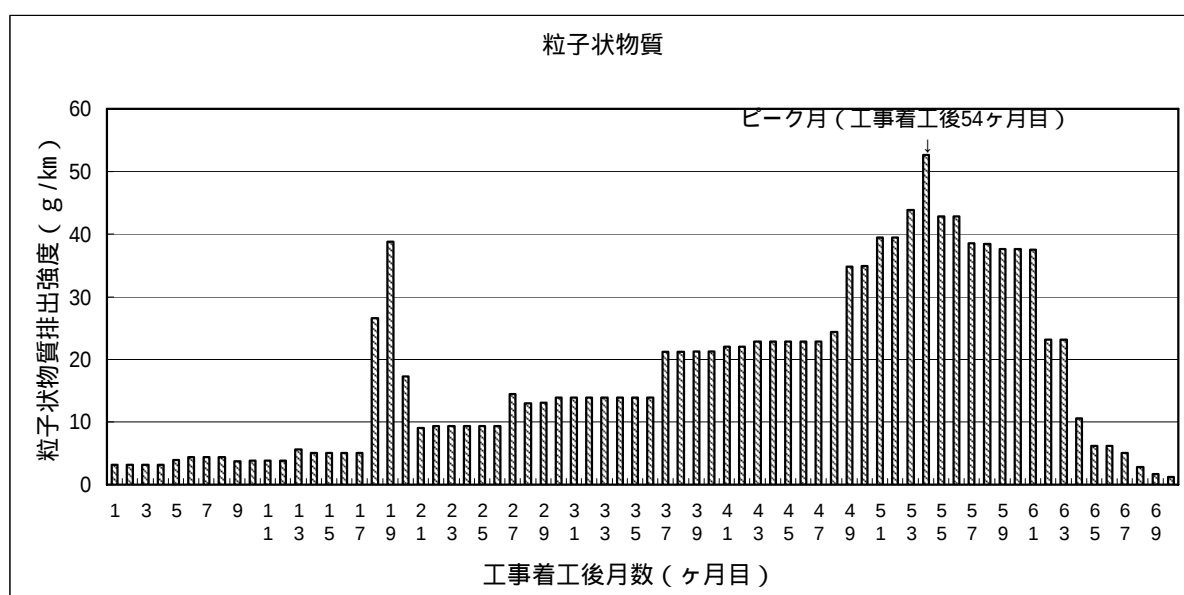
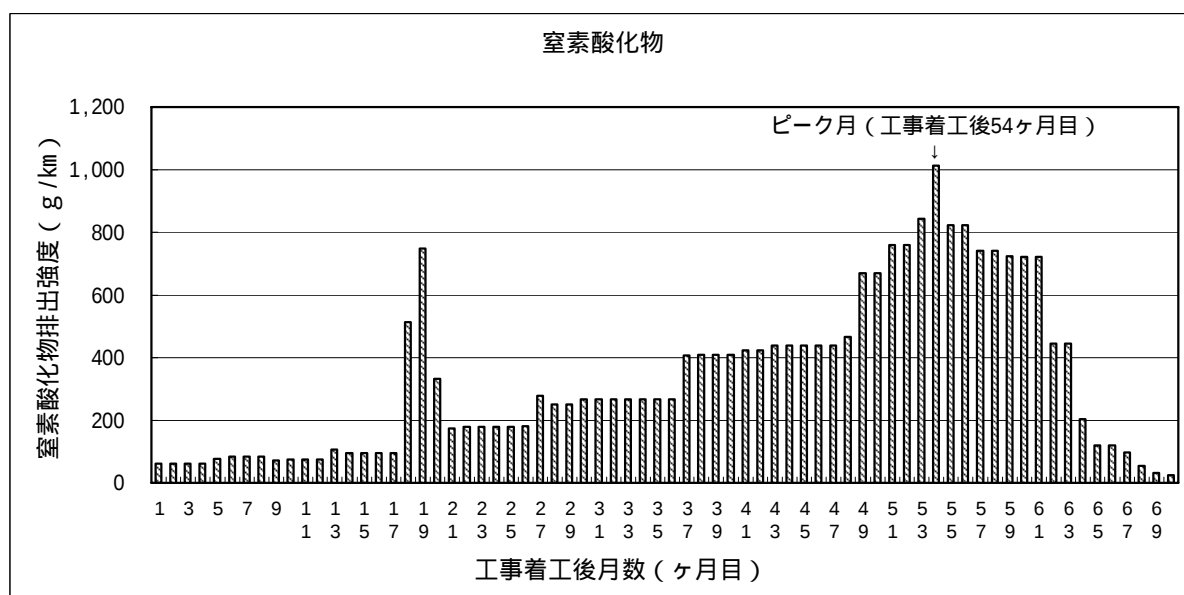
予測時期は、各工種の施工期間において、それぞれ合成騒音レベルや合成振動レベルが最大となる以下の時期とした。

環境要素	工 事 内 容	予 測 時 期
騒 音	解体・山留工事	工事着工後 16 ヶ月目
	山留・杭工事	" 27 ヶ月目
	杭・掘削・地下躯体工事	" 42 ヶ月目
	掘削・地下躯体・地上躯体工事	" 52 ヶ月目
振 動	解体工事	" 7 ヶ月目
	解体・山留工事	" 16 ヶ月目
	杭・掘削・地下躯体工事	" 38 ヶ月目
	掘削・地下躯体・地上躯体工事	" 52 ヶ月目

1. 大気質

工事関係車両の走行による窒素酸化物及び粒子状物質の排出強度は、以下に示すとおりである。

予測時期は、両物質とも、排出強度が最大となる工事着工後 54 ヶ月目とした。



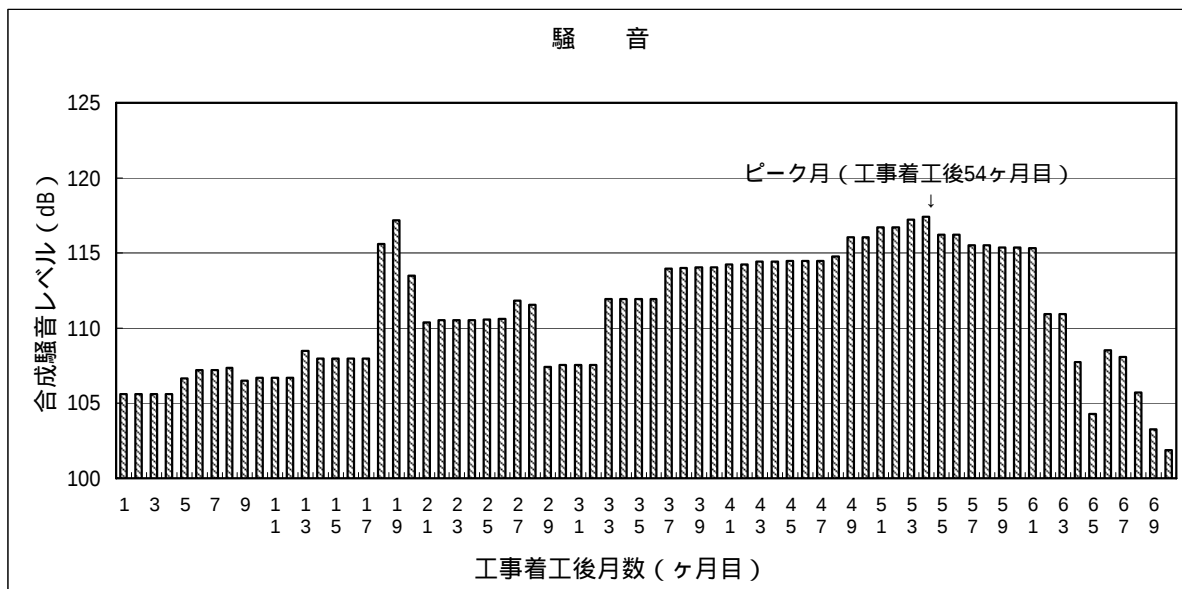
注)1:排出係数は、「自動車排出係数の算定根拠」(国土交通省,平成15年)に示す平均走行速度 60 km/時の数値を用いた。

2:排出強度は、車種別工事関係車両台数及び排出係数を用いて算出した。

2. 騒音

工事関係車両の走行による合成騒音レベルは、以下に示すとおりである。

予測時期は、合成騒音レベルが最大となる工事着工後 54 ヶ月目とした。



4．安全性

工事関係車両の走行台数は、以下に示すとおりである。

予測時期は、走行台数が最大となる工事着工後 54 ヶ月目とした。

