

## 12-2 存在・供用時

### 12-2-1 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。

### 12-2-2 調 査

既存資料及び現地調査により、現況の把握を行った。

#### (1) 既存資料による調査

12-1「工事中」に示すとおりである。(12-1-2 (1)「既存資料による調査」(p.364)参照)

#### (2) 現地調査

12-1「工事中」に示すとおりである。(12-1-2 (2)「現地調査」(p.368)参照)

### 12-2-3 予 測

#### (1) 予測事項

- ・事業予定地周辺道路における自動車交通量
- ・事業予定地周辺における歩行者及び自転車交通量
- ・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
- ・自転車出入口における歩行者との交錯

#### (2) 予測対象時期

新建築物の存在・供用時のうち、

- ・開通前
- ・開通後

#### (3) 予測場所

自動車交通量について、開通前については事業予定地周辺の主要道路 19 区間において、開通後については 22 区間において予測を行った。(図 2-12-12 (p.400,401)及び図 2-12-16 (p.413,414)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。(図 2-12-13 (p.404,405)参照)

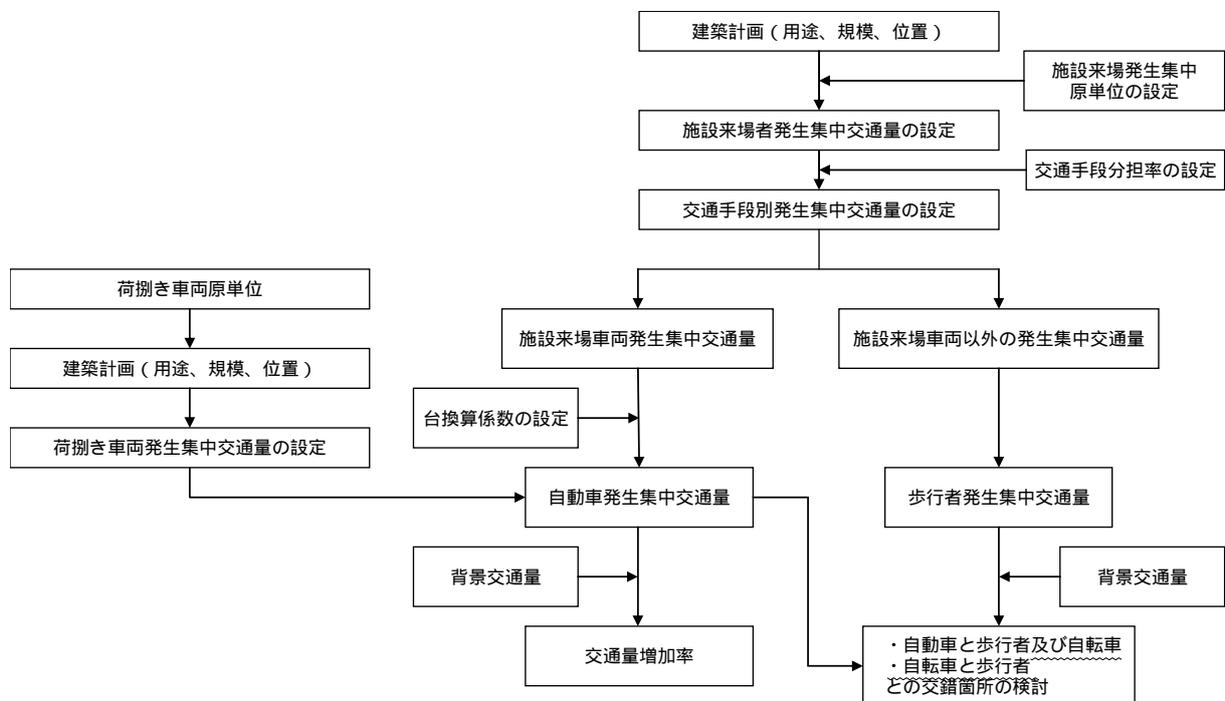
交錯については、新建築物関連車両及び自転車の出入口において予測を行った。(図 2-12-14 (p.407,408)、図 2-12-15 (p.410,411)及び図 2-12-17 (p.416,417)参照)

(4) 予測方法

予測手法

新建築物の供用に伴う安全性の予測は、図 2-12-11 に示す手順で、「大規模マニュアル」等に基づき（発生集中交通量の算出の詳細は、資料 1 - 3（資料編 p.15）参照）供用時の交通量を算出した後、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、交通量の変化を求めた。また、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、「昼間 12 時間（7～19 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の交錯」を、自転車出入口における自転車と歩行者との交錯については、「昼間 12 時間（7～19 時）における自転車台数と歩行者交通量の交錯」並びに「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。

なお、存在・供用時には、事業予定地周辺において、現地調査時に工事中であった JICA 中部が供用されているとともに、現在計画中である愛大も供用される。これらのことから、本予測においては、JICA 中部及び愛大供用車両も含んで検討を行った。さらに、開通後には、事業予定地周辺の交通流が変化すると考えられることから、開通後においては、これも踏まえて検討を行った。



注）図中の歩行者には、鉄道及びバス利用者を含む。

図2-12-11 安全性（供用時）の予測手順

予測条件

ア 背景交通量

(ア) 開通前

予測対象時期である開通前における背景交通量は、現況交通量に、JICA 中部及び愛大供用車両台数を加算したものをを用いることとした。(背景交通量を設定する上での検討結果は、第1章 1-3「新建築物関連車両の走行による大気汚染」(1-3-3(4) 工(ア)ア)「開通前」(p.179)参照))

自動車の背景交通量は表 2-12-9 に、歩行者及び自転車の背景交通量は表 2-12-10 に示すとおりである。

表 2-12-9(1) 自動車の背景交通量 (開通前：平日)

単位：台/12時間

区間記号	現況交通量 a	JICA中部供用車両 b	愛大供用車両 c	背景交通量 a + b + c	
A	25,111	4	8	25,123	
B	14,139	4	8	14,151	
C	35,839	6	16	35,861	
E	20,349	6	16	20,371	
F	23,894	6	16	23,916	
G	30,162	18	50	30,230	
H	19,283	6	16	19,305	
I	13,934	24	66	14,024	
J	14,310	23	66	14,399	
K	15,196	22	32	15,250	
L	22,693	8	18	22,719	
M	12,589	16	40	12,645	
P	10,219	10	28	10,257	
Q	21,777	16	44	21,837	
R	29,750	16	44	29,810	
S	738	23	98	859	
T	558	26	0	584	
U	372	23	0	395	
V	V-1	177	49	0	226
	V-2	177	25	0	202
	V-3	177	25	0	202
	V-4	177	25	0	202

注) 区間記号は、図 2-12-12(1) (p.400) の区間位置を示す。

表 2-12-9(2) 自動車の背景交通量（開通前：休日）

単位：台/12時間

区間記号	現況交通量 a	JICA中部供用車両 b	愛大供用車両 c	背景交通量 a + b + c	
A	20,003	4	2	20,009	
B	14,315	4	2	14,321	
C	30,372	8	2	30,382	
E	16,078	8	2	16,088	
F	19,541	8	2	19,551	
G	25,274	26	6	25,306	
H	16,818	8	2	16,828	
I	11,711	34	8	11,753	
J	11,672	32	8	11,712	
K	11,695	30	4	11,729	
L	16,380	10	2	16,392	
M	9,737	20	6	9,763	
P	7,033	14	4	7,051	
Q	16,046	22	6	16,074	
R	20,853	22	6	20,881	
S	1,331	32	12	1,375	
T	1,006	35	0	1,041	
U	831	32	0	863	
V	V-1	121	68	0	189
	V-2	121	34	0	155
	V-3	121	34	0	155
	V-4	121	34	0	155

注) 区間記号は、図 2-12-12(2) (p.401) の区間位置を示す。

表 2-12-10(1) 歩行者及び自転車の背景交通量（平日）

単位：人/12時間（歩行者）  
台/12時間（自転車）

区間記号	区 分	現況交通量 a	JICA中部利用者 b	愛大利用者 c	背景交通量 a + b + c
ア	歩行者	3,241	327	6,842	10,410
	自転車	2,614	10	0	2,624
イ	歩行者	1,213	42	0	1,255
	自転車	194	0	0	194
ウ	歩行者	1,182	0	3,499	4,681
	自転車	2,006	0	0	2,006
エ	歩行者	717	327	3,342	4,386
	自転車	383	10	0	393
オ	歩行者	1,819	32	0	1,851
	自転車	190	0	0	190
キ	歩行者	1,074	81	3,342	4,497
	自転車	17	20	0	37
ク	歩行者	225	290	0	515
	自転車	198	20	0	218
ケ	歩行者	752	62	3,655	4,469
	自転車	249	10	0	259
コ	歩行者	61	20	0	81
	自転車	69	10	0	79
サ	歩行者	241	0	0	241
	自転車	206	0	0	206

注) 区間記号は、図 2-12-13(1) (p.404) の区間位置を示す。

表 2-12-10(2) 歩行者及び自転車の背景交通量（休日）

単位：人/12時間（歩行者）  
台/12時間（自転車）

区間記号	区 分	現況交通量 a	JICA中部利用者 b	愛大利用者 c	背景交通量 a + b + c
ア	歩行者	4,656	338	3,359	8,353
	自転車	2,596	7	0	2,603
イ	歩行者	1,775	23	0	1,798
	自転車	135	0	0	135
ウ	歩行者	843	0	1,718	2,561
	自転車	2,003	0	0	2,003
エ	歩行者	1,309	338	1,641	3,288
	自転車	289	7	0	296
オ	歩行者	2,579	18	0	2,597
	自転車	246	0	0	246
キ	歩行者	64	53	1,641	1,758
	自転車	30	13	0	43
ク	歩行者	111	295	0	406
	自転車	137	13	0	150
ケ	歩行者	1,589	38	1,794	3,421
	自転車	332	7	0	339
コ	歩行者	48	15	0	63
	自転車	40	7	0	47
サ	歩行者	270	0	0	270
	自転車	170	0	0	170

注) 区間記号は、図 2-12-13(2) (p.405) の区間位置を示す。

(イ) 開通後

予測対象時期である開通後における背景交通量は、通過交通量に、JICA 中部及び愛大供用車両台数を加算したものをを用いることとした。なお、歩行者交通量については、開通後においても現況交通量からの変化はないと考え、現況交通量に、JICA 中部及び愛大供用に伴う歩行者交通量を加算したものを背景交通量として用いることとした。(背景交通量を設定する上での検討結果は、第 1 章 1-3「新建築物関連車両の走行による大気汚染」(1-3-3 (4) エ (ア) 1)「開通後」(p.180) 参照))

自動車の背景交通量は表 2-12-11 に、歩行者及び自転車の背景交通量は前掲表 2-12-10 に示すとおりである。

表 2-12-11(1) 自動車の背景交通量（開通後：平日）

単位：台/12時間

区間記号	通過交通量 a	JICA中部供用車両 b	愛大供用車両 c	背景交通量 a + b + c	
A	30,420	8	22	30,450	
B	23,966	8	22	23,996	
D	15,218	16	44	15,278	
E	18,982	8	22	19,012	
F	24,306	8	22	24,336	
G	28,035	16	44	28,095	
H	21,989	6	14	22,009	
I	15,989	22	58	16,069	
J	16,175	22	58	16,255	
K	14,454	22	15	14,491	
L	17,091	8	18	17,117	
M	9,074	16	40	9,130	
P	16,666	10	28	16,704	
Q	22,104	2	18	22,124	
R	22,104	2	18	22,124	
S	13,013	22	73	13,108	
T	T-1	5,593	34	17	5,644
	T-2	5,593	34	17	5,644
U	5,452	22	0	5,474	
V	V-1	347	56	17	420
	V-2	347	18	17	382
	V-3	347	18	17	382
	V-4	347	18	17	382
W	17,346	16	44	17,406	
X	X-1	18,206	14	123	18,343
	X-2	18,206	14	123	18,343
Y	Y-1	14,454	34	47	14,535
	Y-2	14,454	34	47	14,535

注) 区間記号は、図 2-12-16(1) (p.413) の区間位置を示す。

表 2-12-11(2) 自動車の背景交通量（開通後：休日）

単位：台/12時間

区間記号	通過交通量 a	JICA中部供用車両 b	愛大供用車両 c	背景交通量 a + b + c	
A	24,036	12	2	24,050	
B	18,922	12	2	18,936	
D	12,022	22	6	12,050	
E	14,287	12	2	14,301	
F	18,311	12	2	18,325	
G	22,102	22	6	22,130	
H	16,943	8	2	16,953	
I	12,033	30	8	12,071	
J	12,780	30	8	12,818	
K	11,421	30	2	11,453	
L	13,330	10	2	13,342	
M	7,526	20	6	7,552	
P	13,168	14	4	13,186	
Q	17,462	4	2	17,468	
R	17,462	4	2	17,468	
S	10,280	30	10	10,320	
T	T-1	4,418	46	2	4,466
	T-2	4,418	46	2	4,466
U	4,353	30	0	4,383	
V	V-1	254	77	2	333
	V-2	254	24	2	280
	V-3	254	24	2	280
	V-4	254	24	2	280
W	13,711	22	6	13,739	
X	X-1	13,780	18	16	13,814
	X-2	13,780	18	15	13,813
Y	Y-1	11,413	46	6	11,465
	Y-2	11,413	46	6	11,465

注) 区間記号は、図 2-12-16(2) (p.414) の区間位置を示す。

イ 自動車、歩行者及び自転車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、ホテル及び商業施設である。

予測対象とする発生集中交通量は、現況において事業予定地内に施設がないことから、新建築物による総発生集中交通量（増加交通量）とした。

自動車、歩行者及び自転車発生集中交通量は、表 2-12-12 に示すとおりである。（予測対象発生集中交通量の算出の詳細は、資料 1 - 3（資料編 p.15）参照）

表 2-12-12(1) 自動車発生集中交通量

単位：台 TE/12 時間

用途区分			平日	休日
施設来場者	事務所	W棟	3,760	710
		E棟	1,290	220
	ホテル		340	440
	商業施設		1,530	3,050
荷捌き車両	事務所		162	162
	ホテル		34	34
	商業施設	物販	40	40
		飲食	96	96
		サービス	10	10
合計			7,262	4,762

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:「W棟」とは WEST タワー、「E棟」とは EAST タワーをいう。（以下、同様である。）

表2-12-12(2) 歩行者及び自転車発生集中交通量

単位：人TE/12時間（歩行者）  
台TE/12時間（自転車）

区分	歩行者					自転車			
	鉄道	バス	徒歩	合計	総計		総計		
平日	事務所	W棟	10,360	680	1,621	12,661	32,100	1,168	4,112
		E棟	3,569	249	596	4,414		427	
	ホテル		2,050	269	370	2,689		185	
	商業施設		7,173	3,279	1,884	12,336		2,332	
休日	事務所	W棟	1,798	185	588	2,571	24,396	420	3,593
		E棟	552	62	196	810		142	
	ホテル		2,091	153	264	2,508		136	
	商業施設		13,021	3,149	2,337	18,507		2,895	

## ウ 車両出入口の位置

新建築物への自動車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。

- ・ 駐車場出入口を事業予定地北西側及び南側、車寄せを東側に設けることにより、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。
- また、新建築物への自転車の出入口は、事業予定地北西側及び東側道路に設けた。

## 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として、資料 1 - 3 図 - 2 (資料編 p.25~32) に示すパターンを設定した。

#### 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 - 3 表 - 8 (資料編 p.19,20) 及び表 - 14 (資料編 p.23) に示す時間変動係数より用途別時間交通量を算出し、これらを 1 時間毎に合計した数値の最大値とした。

### (イ) 歩行者及び自転車増加交通量の設定

#### ア) 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 - 3 図 - 3 ~ 6 (資料編 p.33~45) に示すアクセスルートを設定した。

なお、駐輪場は、低層棟 1・2 階に設け、自転車の出入りは、事業予定地北西側及び東側から行う計画である。

#### イ) 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 - 3 表 - 12 (資料編 p.22) に示すピーク率より用途別時間交通量を算出し、これらを合計した数値とした。

## (5) 予測結果

### 開通前

#### ア 事業予定地周辺道路における自動車交通量

供用時の開通前における増加交通量及び増加率は、表 2-12-13 並びに図 2-12-12 に示すとおりである。

増加交通量については、ほとんどの区間において休日よりも平日の方が多く、平日が 114 ~ 2,801 台/12 時間 に対して、休日が 114 ~ 1,863 台/12 時間 と予測される。

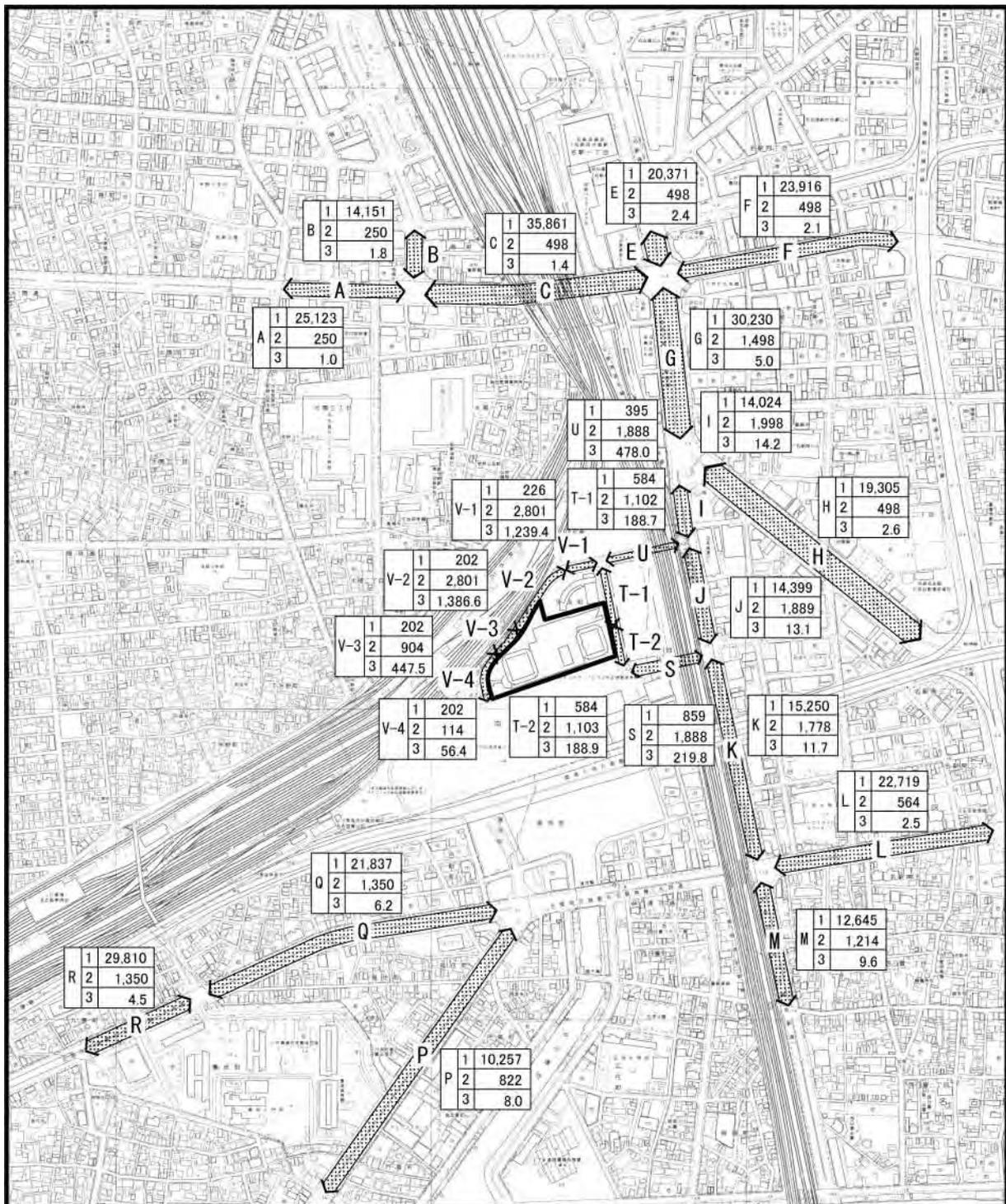
また、増加率についても、ほとんどの区間において休日よりも平日の方が高く、平日が 1.0 ~ 1,386.6% に対して、休日が 0.8 ~ 1,201.9% と予測される。このうち最も増加率が高い区間は、平日及び休日ともに、事業予定地北西側の区間 V-2 であり、平日が 1,386.6%、休日が 1,201.9% と予測される。

表 2-12-13 区間別の自動車増加交通量及び増加率（開通前）

区 間	平 日			休 日			
	背景交通量 (台/12時間)	増加交通量 (台/12時間)	増加率 (%)	背景交通量 (台/12時間)	増加交通量 (台/12時間)	増加率 (%)	
A	25,123	250	1.0	20,009	164	0.8	
B	14,151	250	1.8	14,321	164	1.1	
C	35,861	498	1.4	30,382	328	1.1	
E	20,371	498	2.4	16,088	328	2.0	
F	23,916	498	2.1	19,551	328	1.7	
G	30,230	1,498	5.0	25,306	984	3.9	
H	19,305	498	2.6	16,828	328	1.9	
I	14,024	1,998	14.2	11,753	1,312	11.2	
J	14,399	1,889	13.1	11,712	1,241	10.6	
K	15,250	1,778	11.7	11,729	1,168	10.0	
L	22,719	564	2.5	16,392	370	2.3	
M	12,645	1,214	9.6	9,763	798	8.2	
P	10,257	822	8.0	7,051	540	7.7	
Q	21,837	1,350	6.2	16,074	888	5.5	
R	29,810	1,350	4.5	20,881	888	4.3	
S	859	1,888	219.8	1,375	1,240	90.2	
T	T-1	584	1,102	188.7	1,041	745	71.6
	T-2	584	1,103	188.9	1,041	745	71.6
U	395	1,888	478.0	863	1,240	143.7	
V	V-1	226	2,801	1,239.4	189	1,863	985.7
	V-2	202	2,801	1,386.6	155	1,863	1,201.9
	V-3	202	904	447.5	155	595	383.9
	V-4	202	114	56.4	155	114	73.5

注)1: 区間 A ~ V は、図2-12-12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。



□ : 事業予定地

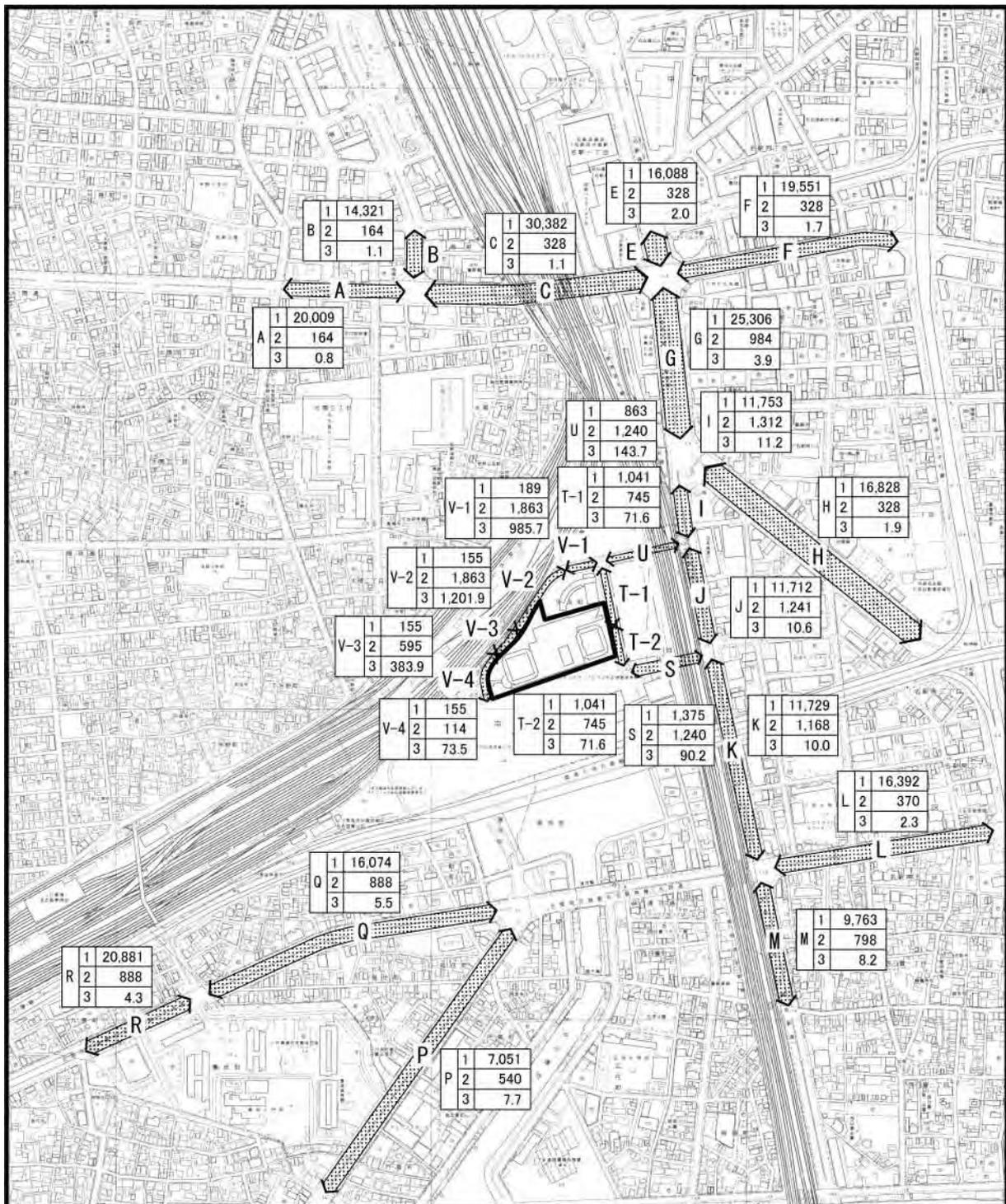
区 間	1	背景交通量(台/12時間)
	2	増加交通量(台/12時間)
	3	増加率(%)



0 100 200m

縮尺: 1/10,000

図 2-12-12(1) 供用時増加交通量及び増加率(開通前:平日)



□ : 事業予定地

区 間	1	背景交通量(台/12時間)
	2	増加交通量(台/12時間)
	3	増加率(%)



0 100 200m

縮尺: 1/10,000

図 2-12-12(2) 供用時増加交通量及び増加率(開通前: 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

各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開通前における歩行者及び自転車増加交通量は、表 2-12-14 及び図 2-12-13 に示すとおりである。

事業予定地周辺の歩行者及び自転車の増加交通量は、ほとんどの区間で平日が休日を上回り、平日が歩行者 0~14,859 人/12 時間、自転車 0~1,645 台/12 時間、休日が歩行者 0~11,324 人/12 時間、自転車 0~1,437 台/12 時間と予測される。このうち最も増加量が多い区間は、歩行者では平日及び休日ともに東側の区間キ-1 であり、平日が 14,859 人/12 時間、休日が 11,324 人/12 時間となり、自転車では平日及び休日ともに東側の区間キ-2~3 であり、平日が 1,645 台/12 時間、休日が 1,437 台/12 時間と予測される。

また、ピーク増加交通量は、平日が歩行者 0~4,355 人/時、自転車 0~252 台/時、休日が歩行者 0~3,056 人/時、自転車 0~217 台/時と予測される。

表 2-12-14(1) 歩行者及び自転車増加交通量及びピーク増加交通量(平日)

区 間	歩 行 者			自 転 車		
	背 景 交通量 (人/12時間)	増 加 交通量 (人/12時間)	ピーク増加 交通量 (人/時)	背 景 交通量 (台/12時間)	増 加 交通量 (台/12時間)	ピーク増加 交通量 (台/時)
ア	10,410	13,628	4,183	2,624	822	125
イ	1,255	2,240	337	194	0	0
ウ	4,681	340	57	2,006	0	0
エ	4,386	13,628	4,183	393	822	125
オ	1,851	1,900	280	190	0	0
キ	キ-1	4,497	14,859	4,355	822	125
	キ-2	4,497	10,623	3,107	1,645	252
	キ-3	4,497	8,779	2,442	1,645	252
ク	ク-1	515	668	106	218	125
	ク-2	515	0	0	218	125
ケ	4,469	3,474	532	259	822	125
コ	81	894	139	79	822	125
サ	サ-1	241	7,634	2,307	206	0
	サ-2	241	13,853	4,053	206	0
	サ-3	241	6,361	1,770	206	0
	サ-4	241	12,207	3,588	206	0

注)1: 区間ア~サは、図2-12-13の区間及びその位置を示す。

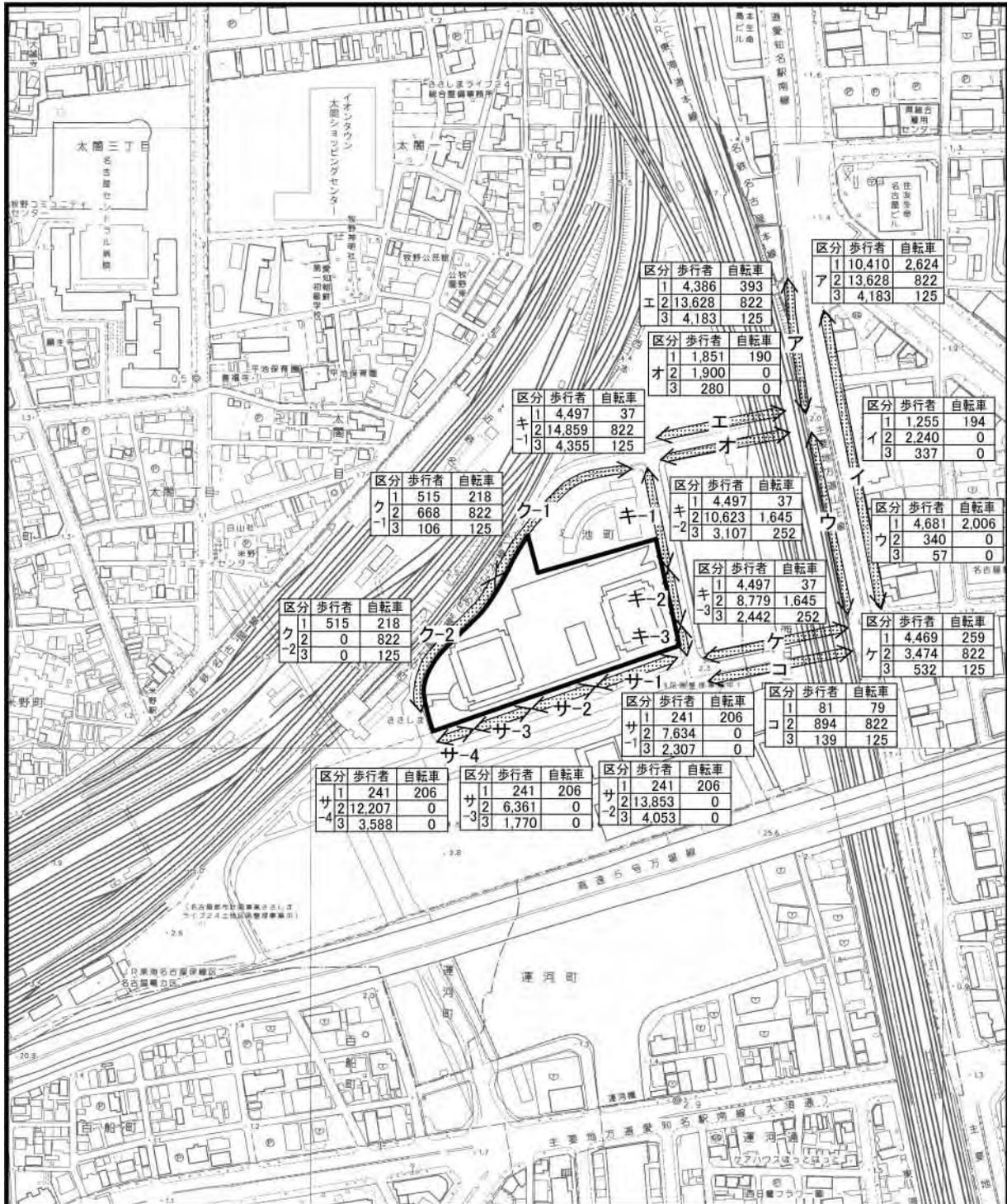
2: 端数処理により、上記表中の増加交通量と各ルート配分した増加交通量の合計は一致しない。

表 2-12-14(2) 歩行者及び自転車増加交通量及びピーク増加交通量(休日)

区 間	歩 行 者			自 転 車			
	背 景 交通量 (人/12時間)	増 加 交通量 (人/12時間)	ピ-ク増加 交通量 (人/時)	背 景 交通量 (台/12時間)	増 加 交通量 (台/12時間)	ピ-ク増加 交通量 (台/時)	
ア	8,353	10,282	2,909	2,603	718	108	
イ	1,798	1,776	266	135	0	0	
ウ	2,561	93	16	2,003	0	0	
エ	3,288	10,282	2,909	296	718	108	
オ	2,597	1,683	250	246	0	0	
キ	キ-1	1,758	11,324	3,056	43	718	108
	キ-2	1,758	3,991	849	43	1,437	217
	キ-3	1,758	3,726	749	43	1,437	217
ク	ク-1	406	639	103	150	718	108
	ク-2	406	0	0	150	718	108
ケ	3,421	2,545	384	339	718	108	
コ	63	677	103	47	718	108	
サ	サ-1	270	1,710	467	170	0	0
	サ-2	270	9,261	2,548	170	0	0
	サ-3	270	7,643	2,097	170	0	0
	サ-4	270	9,211	2,502	170	0	0

注)1:区間ア～サは、図2-12-13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した増加交通量の合計は一致しない。



□ : 事業予定地

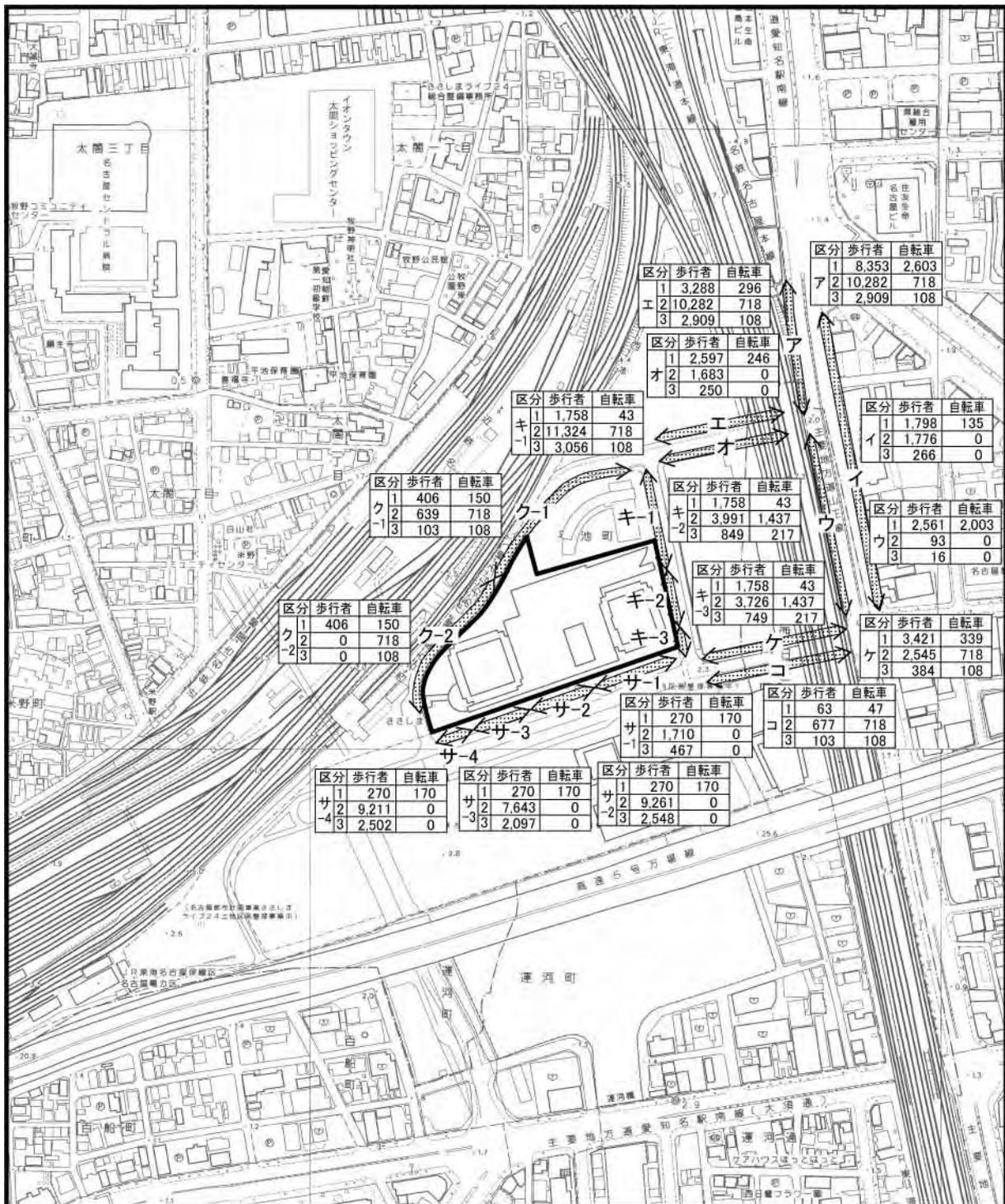
区分	歩行者	自転車
1	背景交通量(人/12時間)	背景交通量(台/12時間)
2	増加交通量(人/12時間)	増加交通量(台/12時間)
3	ピーク増加交通量(人/時)	ピーク増加交通量(台/時)



0 50 100m

縮尺: 1/5,000

図 2-12-13(1) 供用時歩行者及び自転車増加交通量(平日)



□ : 事業予定地

区分	歩行者	自転車
1	背景交通量(人/12時間)	背景交通量(台/12時間)
2	増加交通量(人/12時間)	増加交通量(台/12時間)
3	ピーク増加交通量(人/時)	ピーク増加交通量(台/時)



0 50 100m

縮尺: 1/5,000

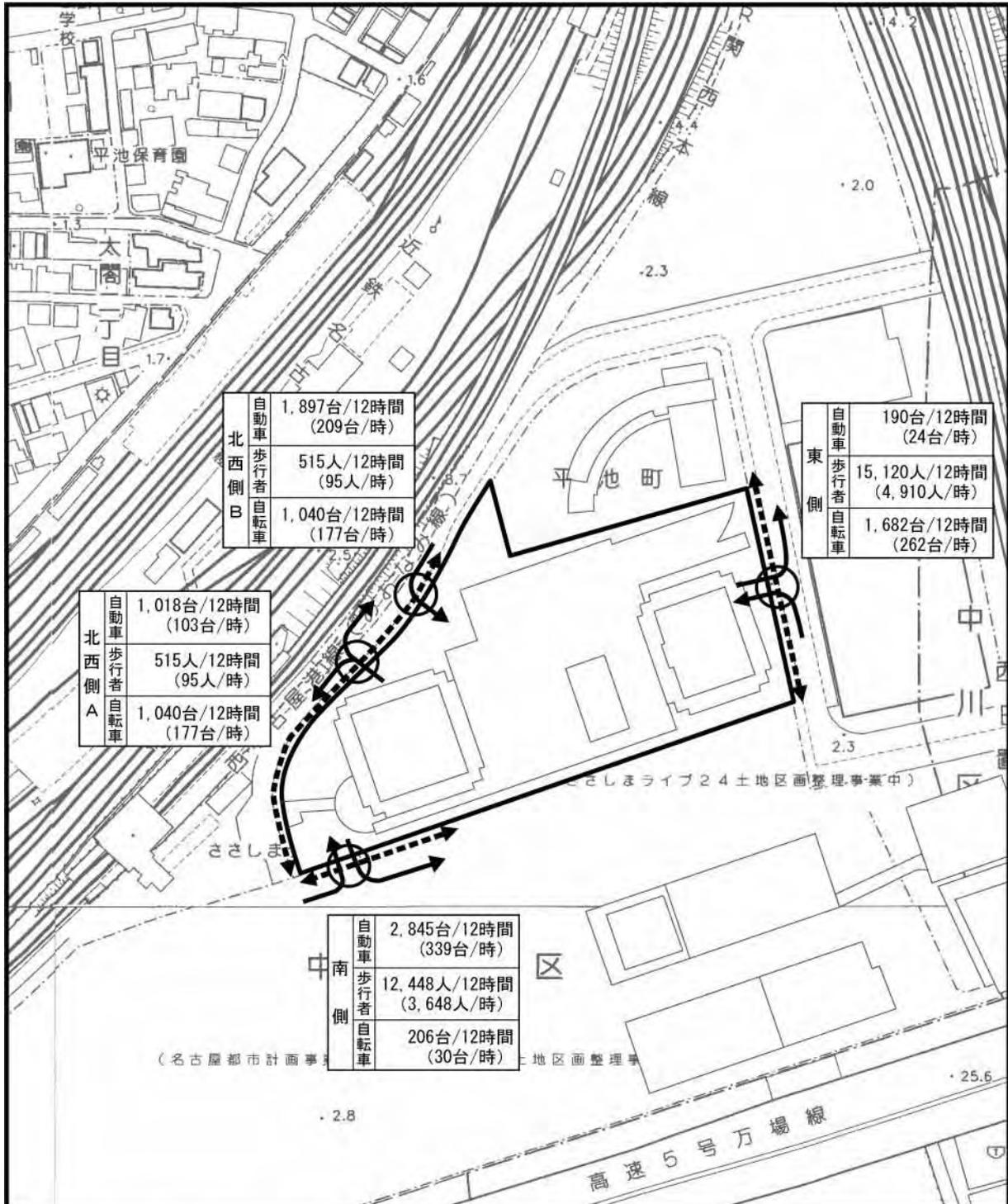
図 2-12-13(2) 供用時歩行者及び自転車増加交通量(休日)

#### ウ 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

開通前の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 2-12-14 に示すとおりである。

これによると、平日の東側出入口において、190 台/12 時間の新建築物関連車両が出入りし、15,120 人/12 時間の歩行者及び 1,682 台/12 時間の自転車との交錯が、南側出入口において、2,845 台/12 時間の新建築物関連車両が出入りし、12,448 人/12 時間の歩行者及び 206 台/12 時間の自転車との交錯が、北西側 A 及び B 出入口において、1,018 台及び 1,897 台/12 時間の新建築物関連車両が出入りし、515 人/12 時間の歩行者及び 1,040 台/12 時間の自転車との交錯が予測される。また、休日の東側出入口において、122 台/12 時間の新建築物関連車両が出入りし、5,749 人/12 時間の歩行者及び 1,480 台/12 時間の自転車との交錯が、南側出入口において、1,809 台/12 時間の新建築物関連車両が出入りし、9,481 人/12 時間の歩行者及び 170 台/12 時間の自転車との交錯が、北西側 A 及び B 出入口において、706 台及び 1,268 台/12 時間の新建築物関連車両が出入りし、406 人/12 時間の歩行者及び 868 台/12 時間の自転車との交錯が予測される。

ピーク時では、平日の東側出入口において、24 台/時の新建築物関連車両が出入りし、4,910 人/時の歩行者及び 262 台/時の自転車との交錯が、南側出入口において、339 台/時の新建築物関連車両が出入りし、3,648 人/時の歩行者及び 30 台/時の自転車との交錯が、北西側 A 及び B 出入口において、103 台及び 209 台/時の新建築物関連車両が出入りし、95 人/時の歩行者及び 177 台/時の自転車との交錯が予測される。また、休日の東側出入口において、16 台/時の新建築物関連車両が出入りし、1,294 人/時の歩行者及び 228 台/時の自転車との交錯が、南側出入口において、264 台/時の新建築物関連車両が出入りし、2,563 人/時の歩行者及び 24 台/時の自転車との交錯が、北西側 A 及び B 出入口において、87 台及び 168 台/時の新建築物関連車両が出入りし、69 人/時の歩行者及び 152 台/時の自転車との交錯が予測される。



□ : 事業予定地

← : 自動車

↔ : 歩行者及び自転車

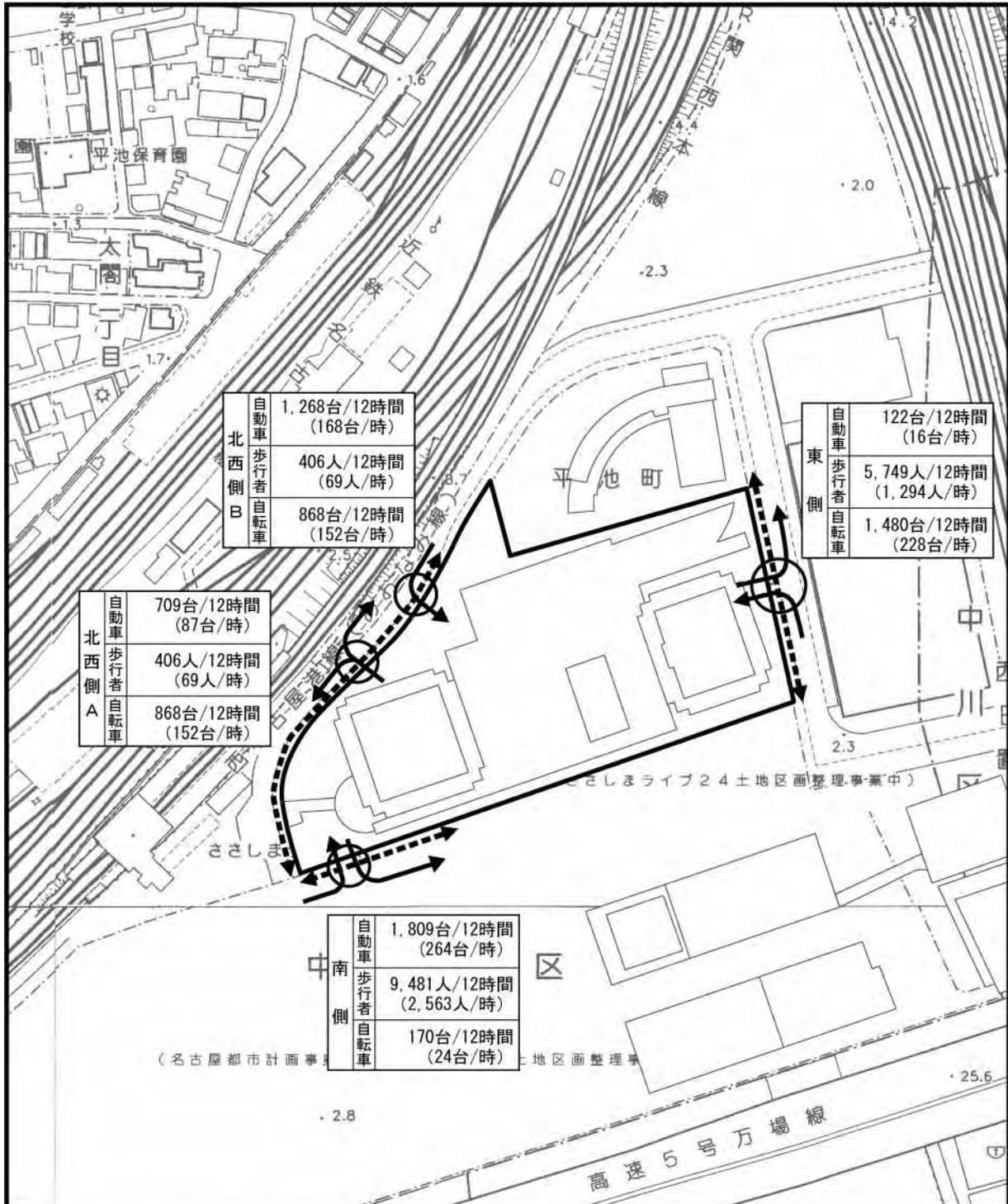


0 25 50m

縮尺: 1/2,500

注) ( )内の数値は、ピーク時間交通量を示す。

図 2-12-14(1) 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 (開通前: 平日)



□ : 事業予定地

← : 自動車

↔ : 歩行者及び自転車



0 25 50m

縮尺: 1/2,500

注) ( ) 内の数値は、ピーク時間交通量を示す。

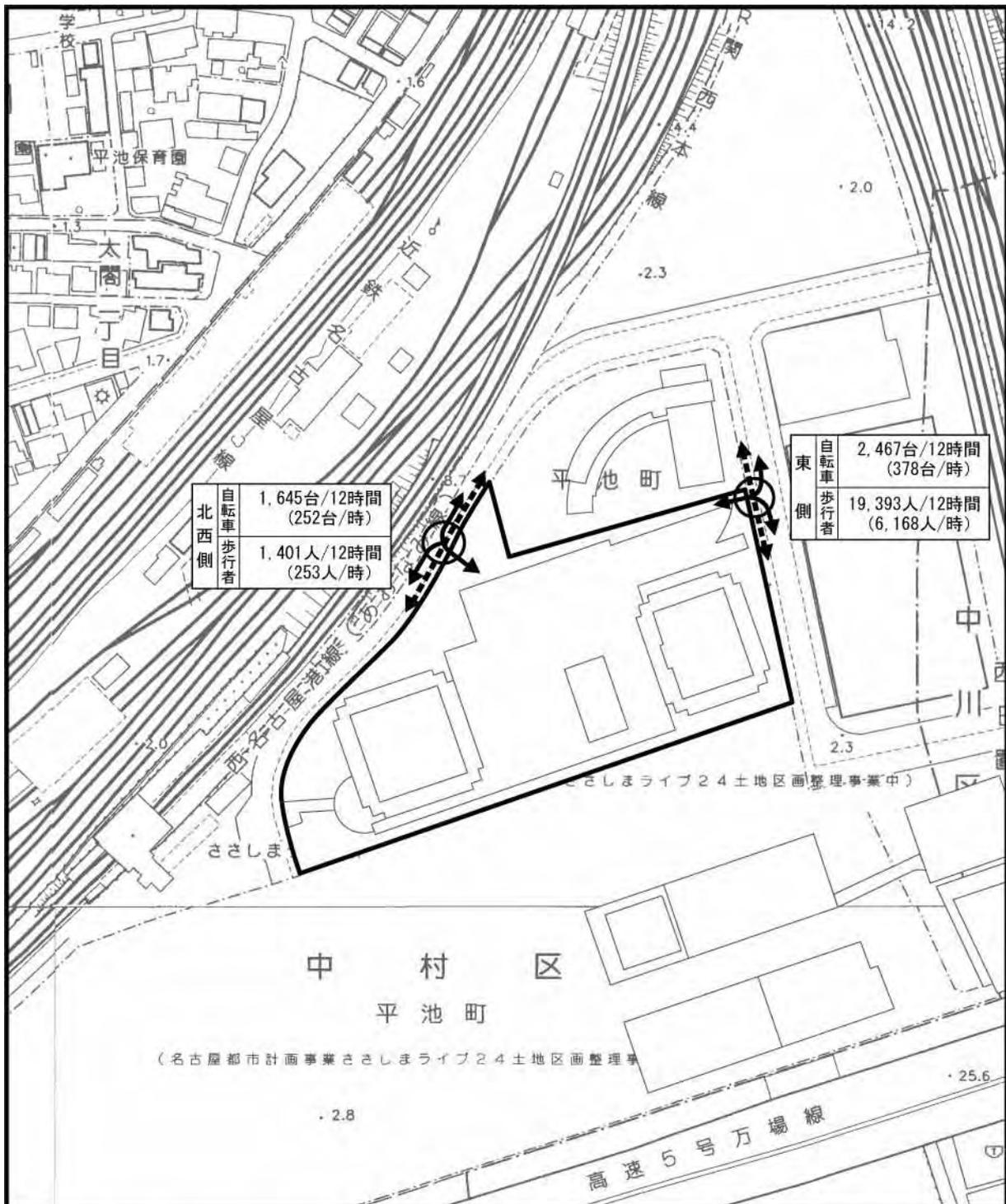
図 2-12-14(2) 新建築物関連車両出入口における歩行者及び自転車との交錯 (開通前: 休日)

## エ 自転車出入口における歩行者との交錯

開通前の自転車出入口における歩行者との交錯は、図 2-12-15 に示すとおりである。

これによると、平日の北西側出入口において、1,645 台/12 時間の自転車が入りし、1,401 人/12 時間の歩行者との交錯が、東側出入口において、2,467 台/12 時間の自転車が入りし、19,393 人/12 時間の歩行者との交錯が予測される。また、休日の北西側出入口において、1,437 台/12 時間の自転車が入りし、1,195 人/12 時間の歩行者との交錯が、東側出入口において、2,156 台/12 時間の自転車が入りし、13,125 人/12 時間の歩行者との交錯が予測される。

ピーク時では、平日の北西側出入口において、252 台/時の自転車が入りし、253 人/時の歩行者との交錯が、東側出入口において、378 台/時の自転車が入りし、6,168 人/時の歩行者との交錯が予測される。また、休日の北西側出入口において、217 台/時の自転車が入りし、216 人/時の歩行者との交錯が、東側出入口において、323 台/時の自転車が入りし、3,512 人/時の歩行者との交錯が予測される。



□ : 事業予定地

← : 自転車

↔ : 歩行者

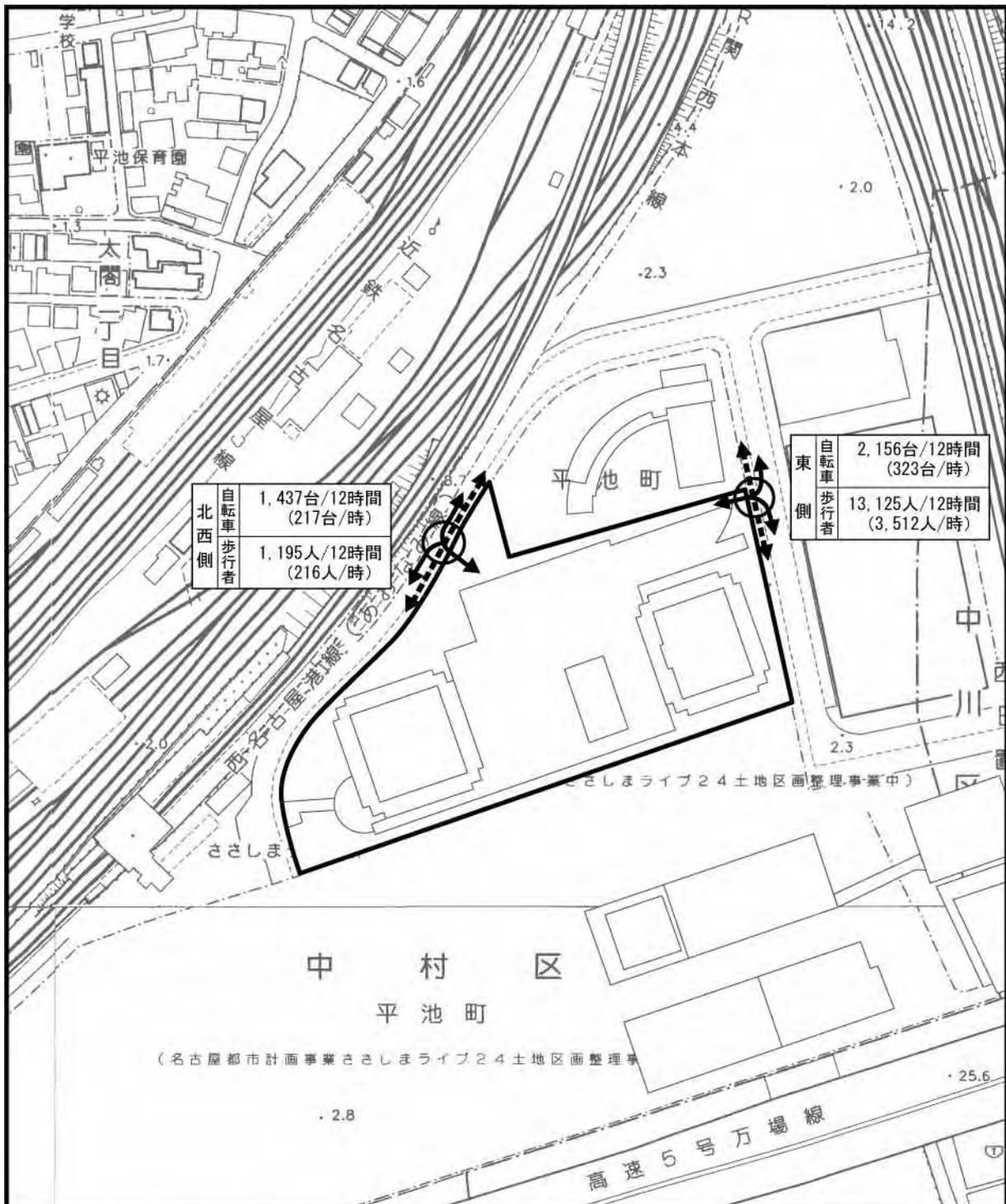


0 25 50m

縮尺: 1/2,500

注) ( )内の数値は、ピーク時間交通量を示す。

図 2-12-15(1) 自転車出入口における歩行者との交錯 (開通前: 平日)



北西側	自転車	1,437台/12時間 (217台/時)
	歩行者	1,195人/12時間 (216人/時)

東側	自転車	2,156台/12時間 (323台/時)
	歩行者	13,125人/12時間 (3,512人/時)

□ : 事業予定地

← : 自転車

↔ : 歩行者



0 25 50m

縮尺: 1/2,500

注) ( )内の数値は、ピーク時間交通量を示す。

図 2-12-15(2) 自転車出入口における歩行者との交錯(開通前: 休日)

開通後

ア 事業予定地周辺道路における自動車交通量

供用時の開通後における増加交通量及び増加率は、表 2-12-15 並びに図 2-12-15 に示すとおりである。

増加交通量については、全ての区間において休日よりも平日の方が多く、平日が 232～3,479 台/12 時間に対して、休日が 154～2,325 台/12 時間と予測される。

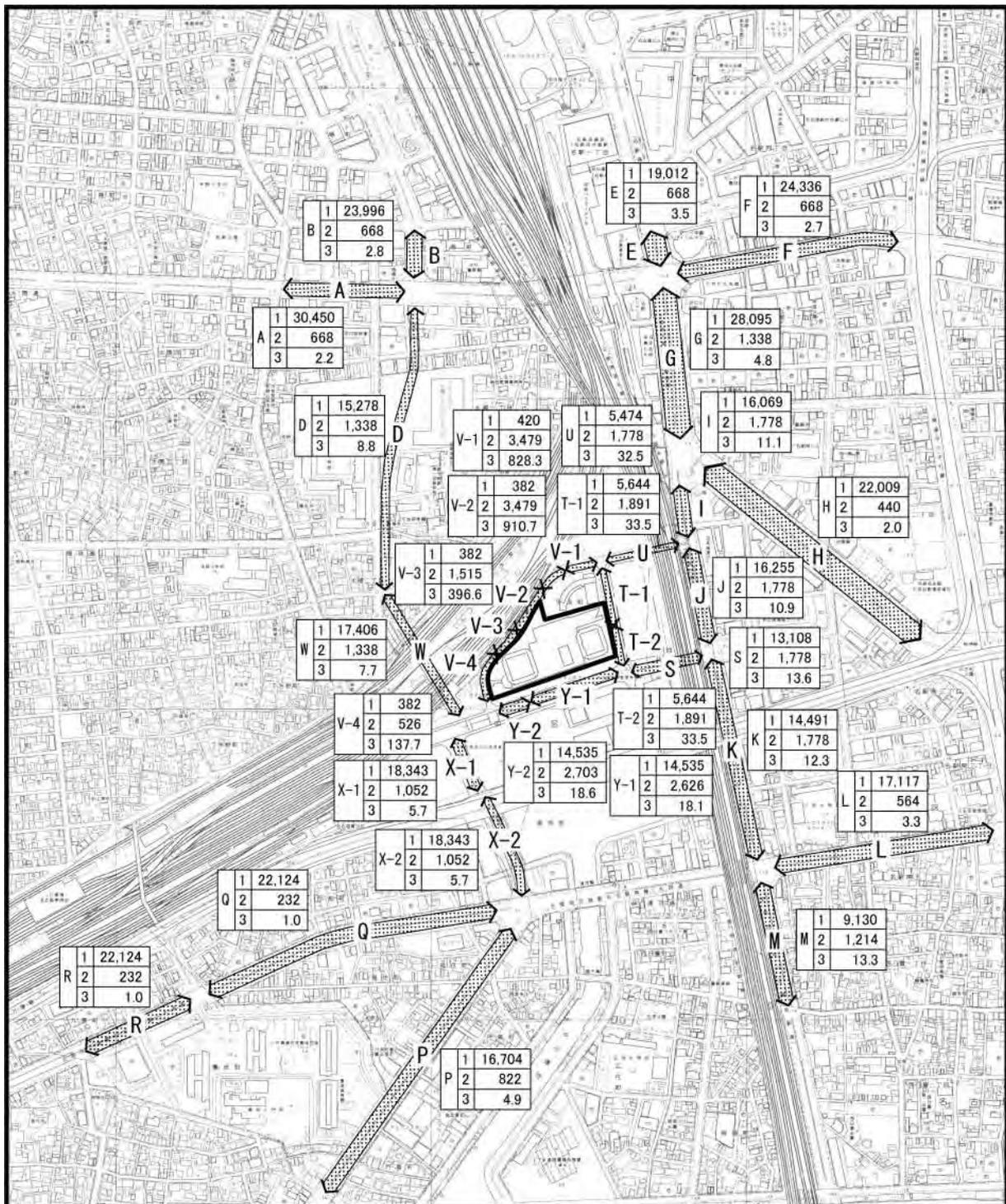
また、増加率については、全ての区間において休日よりも平日の方が高く、平日が 1.0～910.7% に対して、休日が 0.9～830.6% と予測される。このうち最も増加率が高い区間は、平日及び休日ともに、事業予定地北西側の区間 V-2 であり、平日が 910.7%、休日が 830.4% と予測される。

表 2-12-15 区間別の自動車増加交通量及び増加率（開通後）

区 間	平 日			休 日			
	背景交通量 (台/12時間)	増加交通量 (台/12時間)	増加率 (%)	背景交通量 (台/12時間)	増加交通量 (台/12時間)	増加率 (%)	
A	30,450	668	2.2	24,050	440	1.8	
B	23,996	668	2.8	18,936	440	2.3	
D	15,278	1,338	8.8	12,050	878	7.3	
E	19,012	668	3.5	14,301	440	3.1	
F	24,336	668	2.7	18,325	440	2.4	
G	28,095	1,338	4.8	22,130	878	4.0	
H	22,009	440	2.0	16,953	290	1.7	
I	16,069	1,778	11.1	12,071	1,168	9.7	
J	16,255	1,778	10.9	12,818	1,168	9.1	
K	14,491	1,778	12.3	11,453	1,168	10.2	
L	17,117	564	3.3	13,342	370	2.8	
M	9,130	1,214	13.3	7,552	798	10.6	
P	16,704	822	4.9	13,186	540	4.1	
Q	22,124	232	1.0	17,468	154	0.9	
R	22,124	232	1.0	17,468	154	0.9	
S	13,108	1,778	13.6	10,320	1,168	11.3	
T	T-1	5,644	1,891	33.5	4,466	1,279	28.6
	T-2	5,644	1,891	33.5	4,466	1,279	28.6
U	5,474	1,778	32.5	4,383	1,168	26.6	
V	V-1	420	3,479	828.3	333	2,325	698.2
	V-2	382	3,479	910.7	280	2,325	830.4
	V-3	382	1,515	396.6	280	1,014	362.1
	V-4	382	526	137.7	280	346	123.6
W	17,406	1,338	7.7	13,739	878	6.4	
X	X-1	18,343	1,052	5.7	13,814	692	5.0
	X-2	18,343	1,052	5.7	13,813	692	5.0
Y	Y-1	14,535	2,626	18.1	11,465	1,709	14.9
	Y-2	14,535	2,703	18.6	11,465	1,758	15.3

注)1: 区間 A～Y は、図 2-12-15 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。

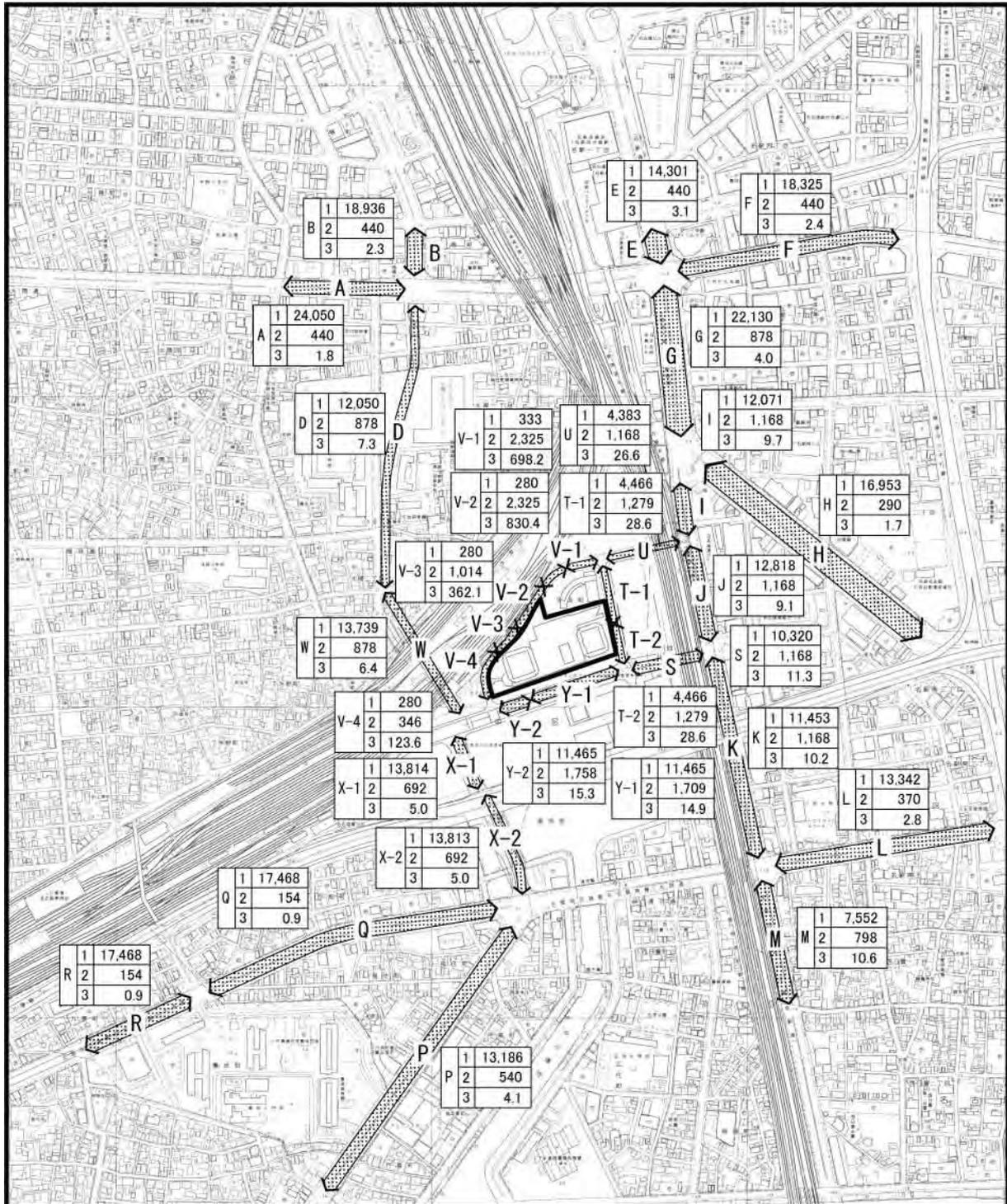


▭ : 事業予定地

区 間	1	背景交通量(台/12時間)
	2	増加交通量(台/12時間)
	3	増加率(%)



図 2-12-16(1) 供用時増加交通量及び増加率(開通後: 平日)



□ : 事業予定地

区 間	1	背景交通量(台/12時間)
	2	増加交通量(台/12時間)
	3	増加率(%)



0 100 200m

縮尺: 1/10,000

図 2-12-16(2) 供用時増加交通量及び増加率(開通後: 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

供用時の開通後における歩行者及び自転車増加交通量は、開通前と同じである。( イ 「事業予定地周辺における歩行者交通量」( p.402 ) 参照 )

#### ウ 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

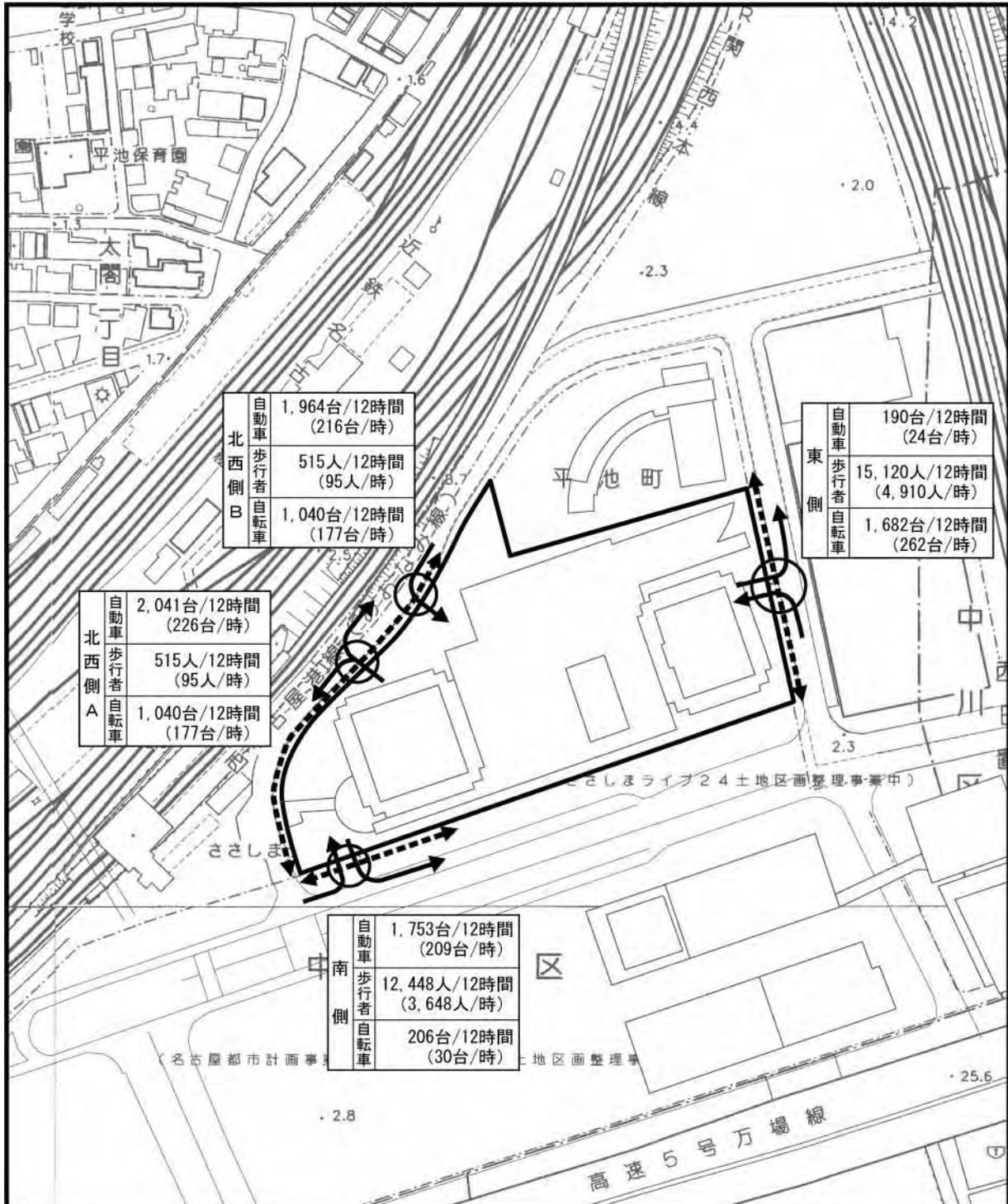
開通後の新建築物関連車両出入口における歩行者及び自転車との交錯は、図 2-12-17 に示すとおりである。

これによると、平日の東側出入口において、190 台/12 時間の新建築物関連車両が出入りし、15,120 人/12 時間の歩行者及び 1,682 台/12 時間の自転車との交錯が、南側出入口において、1,753 台/12 時間の新建築物関連車両が出入りし、12,448 人/12 時間の歩行者及び 206 台/12 時間の自転車との交錯が、北西側 A 及び B 出入口において、2,041 台及び 1,964 台/12 時間の新建築物関連車両が出入りし、515 人/12 時間の歩行者及び 1,040 台/12 時間の自転車との交錯が予測される。また、休日の東側出入口において、122 台/12 時間の新建築物関連車両が出入りし、5,749 人/12 時間の歩行者及び 1,480 台/12 時間の自転車との交錯が、南側出入口において、1,115 台/12 時間の新建築物関連車両が出入りし、9,481 人/12 時間の歩行者及び 170 台/12 時間の自転車との交錯が、北西側 A 及び B 出入口において、1,360 台及び 1,311 台/12 時間の新建築物関連車両が出入りし、406 人/12 時間の歩行者及び 868 台/12 時間の自転車との交錯が予測される。

ピーク時では、平日の東側出入口において、24 台/時の新建築物関連車両が出入りし、4,910 人/時の歩行者及び 262 台/時の自転車との交錯が、南側出入口において、209 台/時の新建築物関連車両が出入りし、3,648 人/時の歩行者及び 30 台/時の自転車との交錯が、北西側 A 及び B 出入口において、226 台及び 216 台/時の新建築物関連車両が出入りし、95 人/時の歩行者及び 177 台/時の自転車との交錯が予測される。また、休日の東側出入口において、16 台/時の新建築物関連車両が出入りし、1,294 人/時の歩行者及び 228 台/時の自転車との交錯が、南側出入口において、164 台/時の新建築物関連車両が出入りし、2,563 人/時の歩行者及び 24 台/時の自転車との交錯が、北西側 A 及び B 出入口において、181 台及び 174 台/時の新建築物関連車両が出入りし、69 人/時の歩行者及び 152 台/時の自転車との交錯が予測される。

#### エ 自転車出入口における歩行者との交錯

開通後の自転車出入口における歩行者との交錯は、開通前と同じである。( エ 「自転車出入口における歩行者との交錯」( p.409 ) 参照 )



□ : 事業予定地

← : 自動車

↔ : 歩行者及び自転車

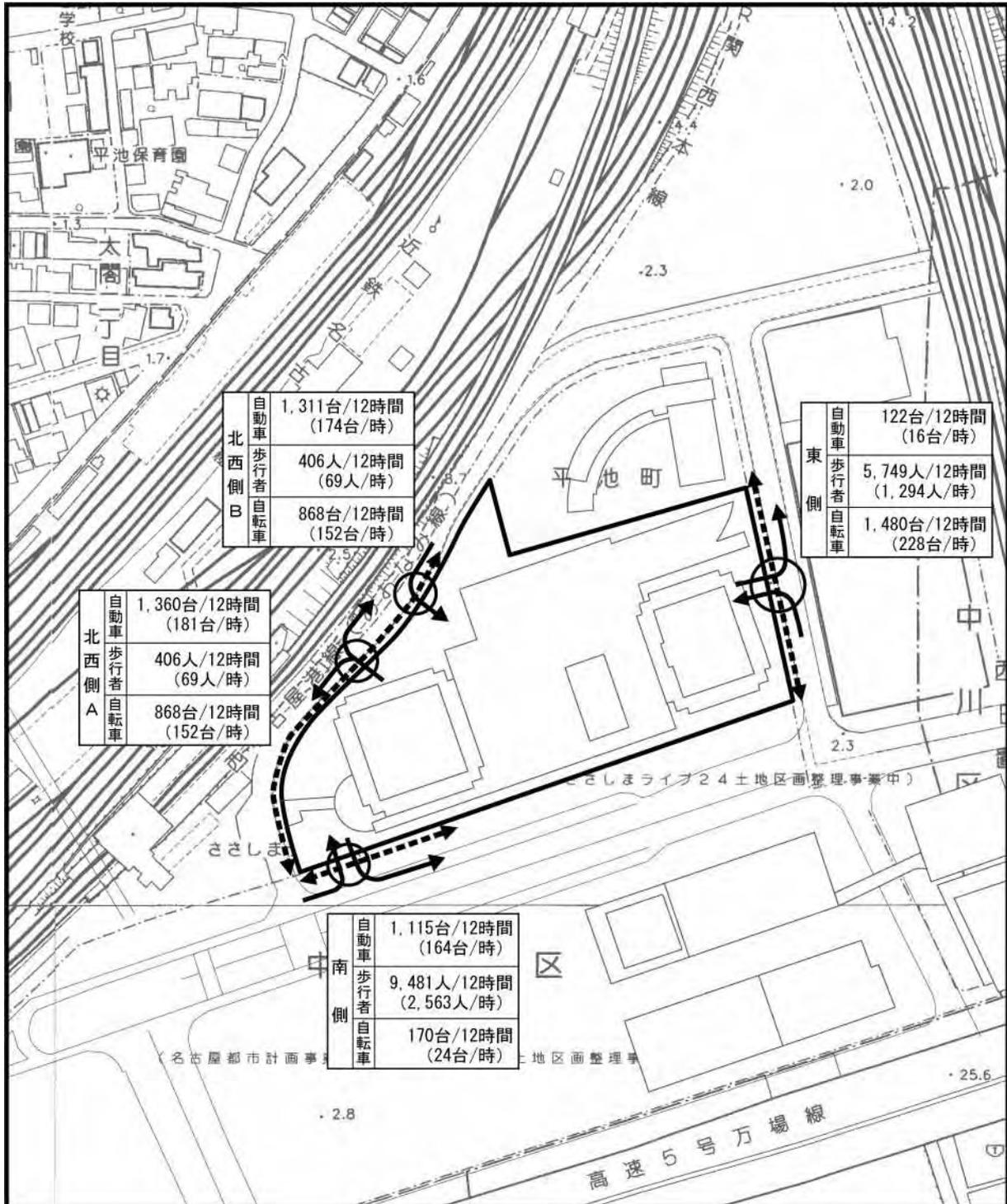


0 25 50m

縮尺: 1/2,500

注) ( )内の数値は、ピーク時間交通量を示す。

図 2-12-17(1) 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  
(開通後: 平日)



□ : 事業予定地

← : 自動車

↔ : 歩行者及び自転車



0 25 50m

縮尺: 1/2,500

注) ( ) 内の数値は、ピーク時間交通量を示す。

図 2-12-17(2) 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 (開通後: 休日)

#### 12-2-4 環境の保全のための措置

##### (1) 予測の前提とした措置

- ・ 駐車場出入口を事業予定地北西側及び南側、車寄せを東側に設けることにより、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) 予測後の措置

- ・ 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。
- ・ 自転車の出入口付近の視認性を良好に保つため、カーブミラー、誘導サイン等を設置する。
- ・ 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。
- ・ 新建築物に、あおなみ線ささしまライブ駅及び愛大との歩行者デッキを接続させることにより、歩車分離を図る。
- ・ 案内標示等を適切に設置することにより、円滑な歩行者の誘導に努める。

#### 12-2-5 評 価

予測結果によると、予測の前提とした措置を講ずることにより、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 2-12-14 及び前掲図 2-12-17 に示すとおりである。また、自転車の出入口における自転車と歩行者との交錯は、前掲図 2-12-15 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。