

## 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.306)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.310)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 2-12-14 (p.341, 342)及び図 2-12-15 (p.350, 351)参照)

歩行者交通量については、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.344, 345)参照)

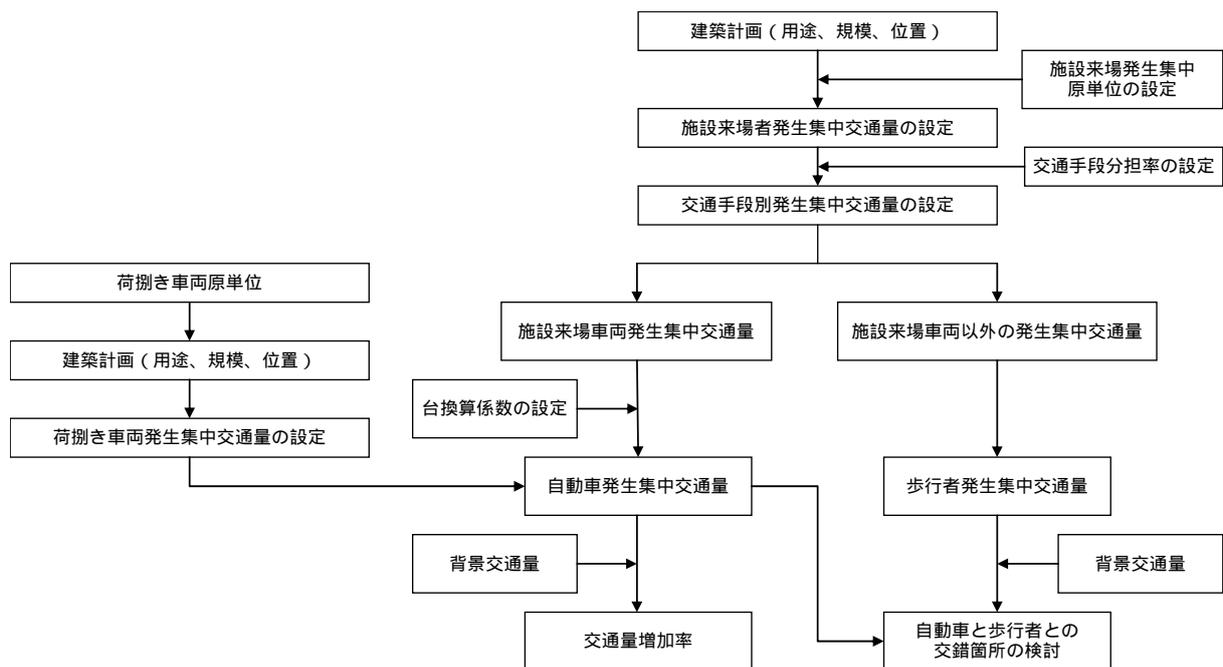
交錯については、新建築物関連車両の出入口において予測を行った。(図 2-12-14 (p.347, 348)及び図 2-12-16 (p.353, 354)参照)

(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。

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、バス利用者及び自転車を含む。

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.127)参照))

自動車の背景交通量は表 2-12-9 に、歩行者の背景交通量は表 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.341) 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.342) の区間位置を示す。

表 2-12-10(1) 歩行者の背景交通量（平日）

単位：人/12時間

区間記号	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	5,855	337	6,842	13,034
イ	1,407	42	0	1,449
ウ	3,188	0	3,499	6,687
エ	1,100	337	3,342	4,779
オ	2,009	32	0	2,041
キ	1,091	101	3,342	4,534
ク	423	310	0	733
ケ	1,001	72	3,655	4,728
コ	130	30	0	160
サ	447	0	0	447

注) 区間記号は、図 2-12-13(1) (p.344) の区間位置を示す。

表 2-12-10(2) 歩行者の背景交通量（休日）

単位：人/12時間

区間記号	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	7,252	345	3,359	10,956
イ	1,910	23	0	1,933
ウ	2,846	0	1,718	4,564
エ	1,598	345	1,641	3,584
オ	2,825	18	0	2,843
キ	94	66	1,641	1,801
ク	248	308	0	556
ケ	1,921	45	1,794	3,760
コ	88	22	0	110
サ	440	0	0	440

注) 区間記号は、図 2-12-13(2) (p.345) 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) 工 (ア) イ)「開通後」(p.128) 参照))

自動車の背景交通量は表 2-12-11 に、歩行者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 2-12-15(1) ( p.350 ) 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 2-12-15(2) (p.351) の区間位置を示す。

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。

自動車及び歩行者の発生集中交通量は、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	3,062	575
		E棟	984	164
	ホテル	B H	131	193
		C H	254	336
	商業施設		1,256	2,512
荷捌き車両	事務所		158	158
	ホテル		40	40
	商業施設	物販	22	22
		飲食	194	194
		サービス	22	22
合計			6,123	4,214

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、「B H」とはビジネスホテル、「C H」とはシティホテルをいう。（以下、同様である。）

表2-12-12(2) 歩行者発生集中交通量

単位：人 TE/12 時間

区分		鉄道	バス	徒歩	自転車	合計	総計	
平日	事務所	W棟	10,413	680	1,630	1,176	13,899	36,851
		E棟	3,311	231	552	392	4,486	
	ホテル	B H	517	67	92	50	726	
		C H	1,886	252	336	168	2,642	
	商業施設		7,387	3,378	1,934	2,399	15,098	
休日	事務所	W棟	1,807	193	588	428	3,016	29,026
		E棟	516	53	178	125	872	
	ホテル	B H	533	34	68	34	669	
		C H	1,927	136	247	128	2,438	
	商業施設		13,412	3,239	2,403	2,977	22,031	

## 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。

- ・ 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。

## 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.26 ~ 33) 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.20,21) 及び表 - 14 (資料編 p.24) 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 - 3 図 - 3 ~ 6 (資料編 p.34 ~ 46) 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 - 3 表 - 12 (資料編 p.23) 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 256 ~ 2,900 台/12 時間に対して、休日が 176 ~ 2,025 台/12 時間と予測される。

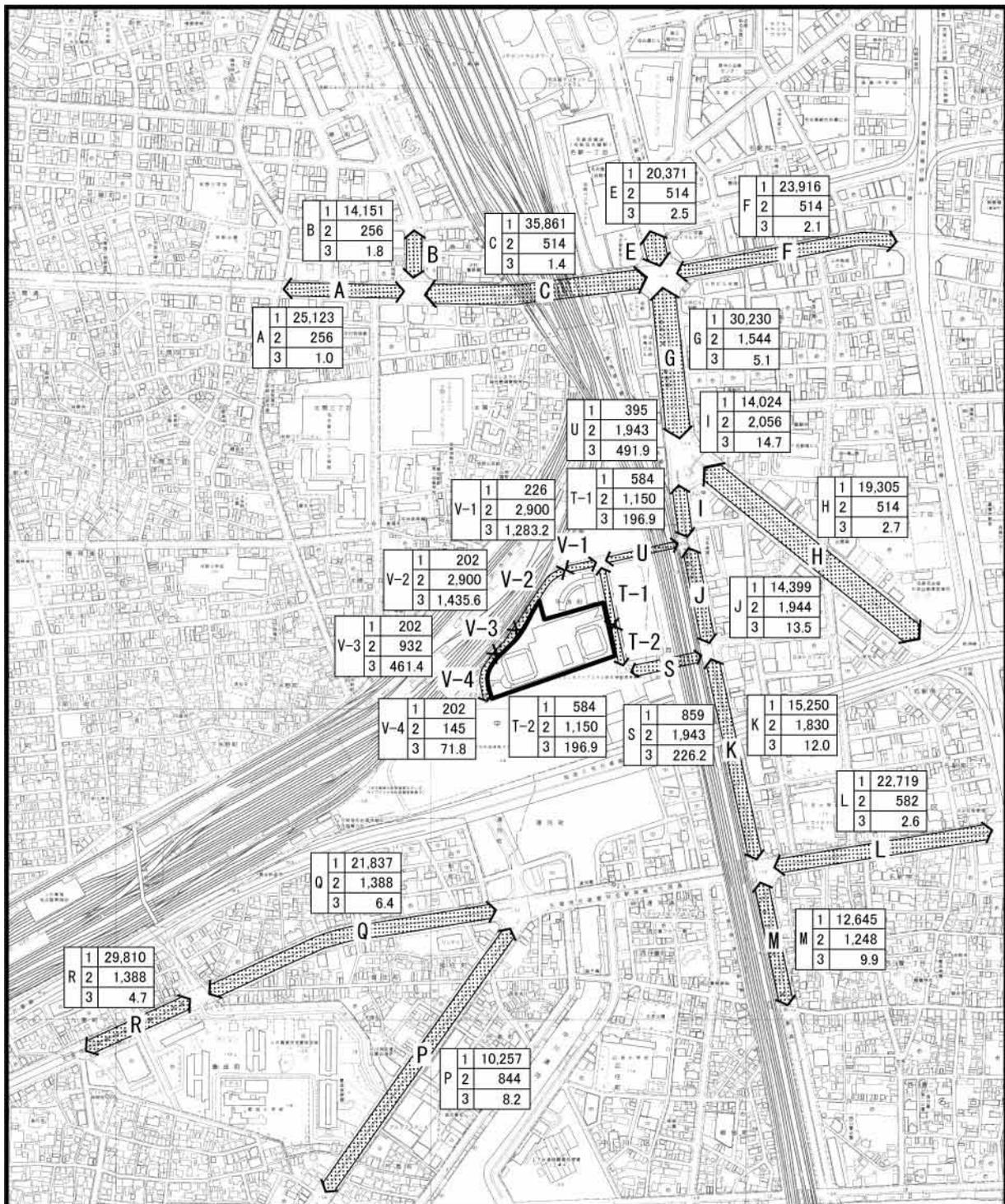
また、増加率についても、ほとんどの区間において休日よりも平日の方が高く、平日が 1.0 ~ 1,435.6% に対して、休日が 0.9 ~ 1,306.5% と予測される。このうち最も増加率が高い区間は、平日及び休日ともに、事業予定地北西側の区間 V-2 であり、平日が 1,435.6%、休日が 1,306.5% と予測される。

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	256	1.0	20,009	176	0.9	
B	14,151	256	1.8	14,321	176	1.2	
C	35,861	514	1.4	30,382	354	1.2	
E	20,371	514	2.5	16,088	354	2.2	
F	23,916	514	2.1	19,551	354	1.8	
G	30,230	1,544	5.1	25,306	1,062	4.2	
H	19,305	514	2.7	16,828	354	2.1	
I	14,024	2,056	14.7	11,753	1,416	12.0	
J	14,399	1,944	13.5	11,712	1,338	11.4	
K	15,250	1,830	12.0	11,729	1,260	10.7	
L	22,719	582	2.6	16,392	402	2.5	
M	12,645	1,248	9.9	9,763	860	8.8	
P	10,257	844	8.2	7,051	582	8.3	
Q	21,837	1,388	6.4	16,074	956	5.9	
R	29,810	1,388	4.7	20,881	956	4.6	
S	859	1,943	226.2	1,375	1,338	97.3	
T	T-1	584	1,150	196.9	1,041	815	78.3
	T-2	584	1,150	196.9	1,041	815	78.3
U	395	1,943	491.9	863	1,338	155.0	
V	V-1	226	2,900	1,283.2	189	2,025	1,071.4
	V-2	202	2,900	1,435.6	155	2,025	1,306.5
	V-3	202	932	461.4	155	644	415.5
	V-4	202	145	71.8	155	145	93.5

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

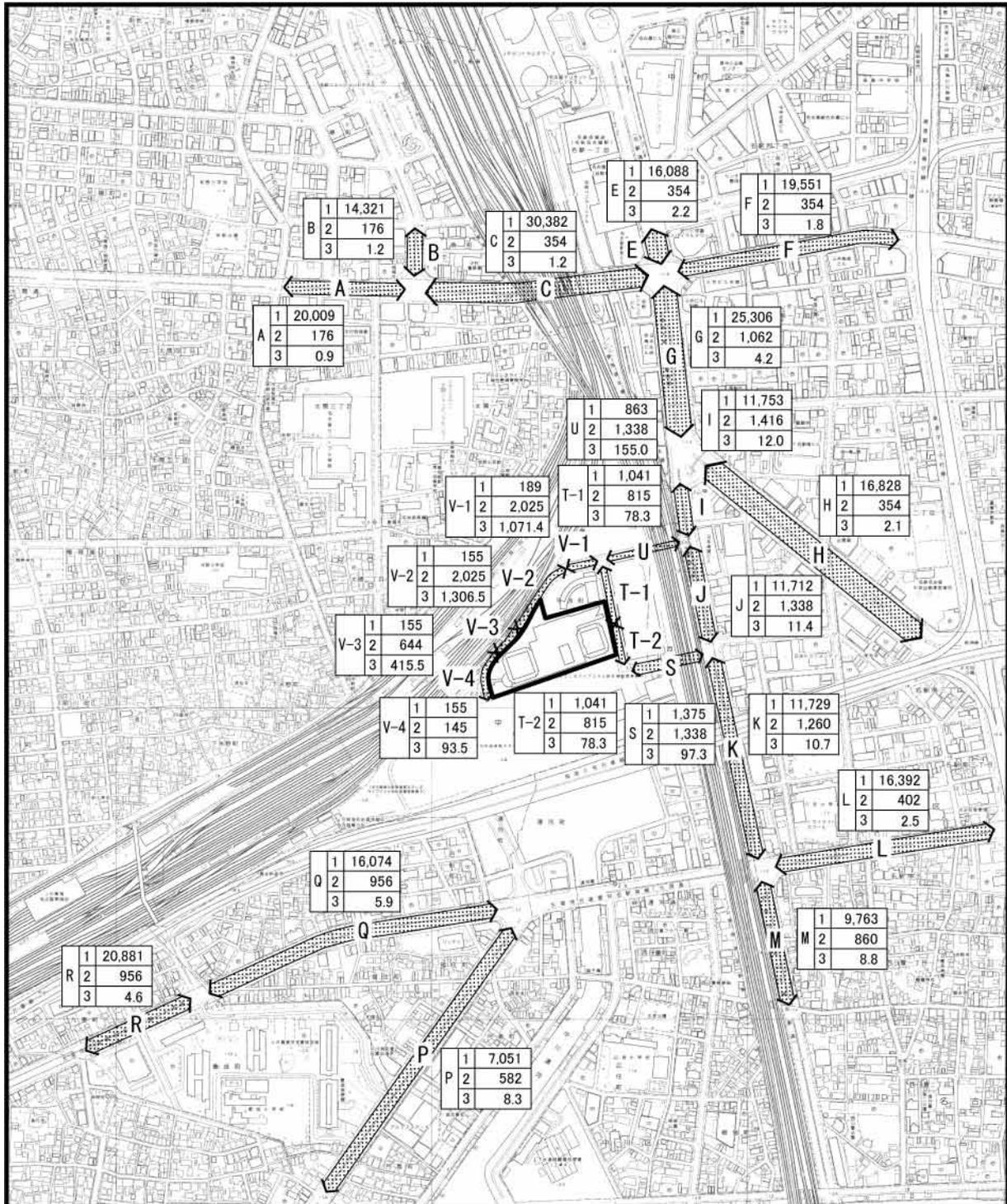
区 間	1	背景交通量(台/12時間)
	2	増加交通量(台/12時間)
	3	増加率(%)



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交通量

各交通手段別発生集中交通量を、歩行者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 340～15,736 人/12 時間、休日が 97～12,352 人/12 時間と予測される。このうち最も増加量が多い区間は、平日及び休日ともに東側の区間キ-1 であり、平日が 15,736 人/12 時間、休日が 12,352 人/12 時間と予測される。

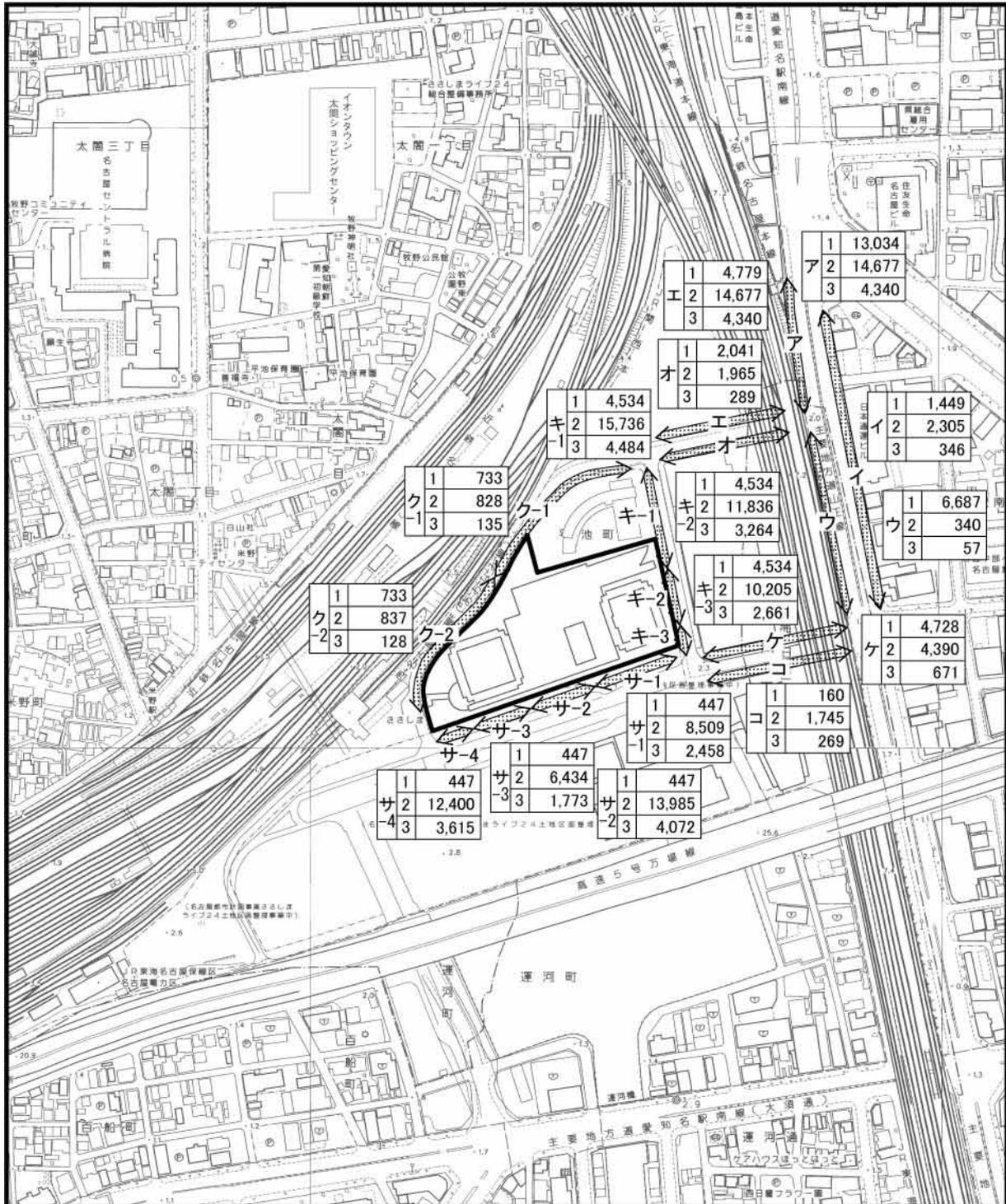
また、ピーク増加交通量は、平日が 57～4,484 人/時、休日が 16～3,237 人/時と予測される。

表 2-12-14 歩行者増加交通量及びピーク増加交通量

区 間	平 日			休 日			
	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 (人/12時間)	増 加 交通量 (人/12時間)	ピ-ク増加 交通量 (人/時)	
ア	13,034	14,677	4,340	10,956	11,445	3,116	
イ	1,449	2,305	346	1,933	1,829	272	
ウ	6,687	340	57	4,564	97	16	
エ	4,779	14,677	4,340	3,584	11,445	3,116	
オ	2,041	1,965	289	2,843	1,732	256	
キ	キ-1	4,534	15,736	4,484	1,801	12,352	3,237
	キ-2	4,534	11,836	3,264	1,801	5,342	1,045
	キ-3	4,534	10,205	2,661	1,801	5,118	955
ク	ク-1	733	828	135	556	785	126
	ク-2	733	837	128	556	739	111
ケ	4,728	4,390	671	3,760	3,362	506	
コ	160	1,745	269	110	1,437	218	
サ	サ-1	447	8,509	2,458	440	2,073	529
	サ-2	447	13,985	4,072	440	9,562	2,620
	サ-3	447	6,434	1,773	440	7,916	2,163
	サ-4	447	12,400	3,615	440	9,580	2,585

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

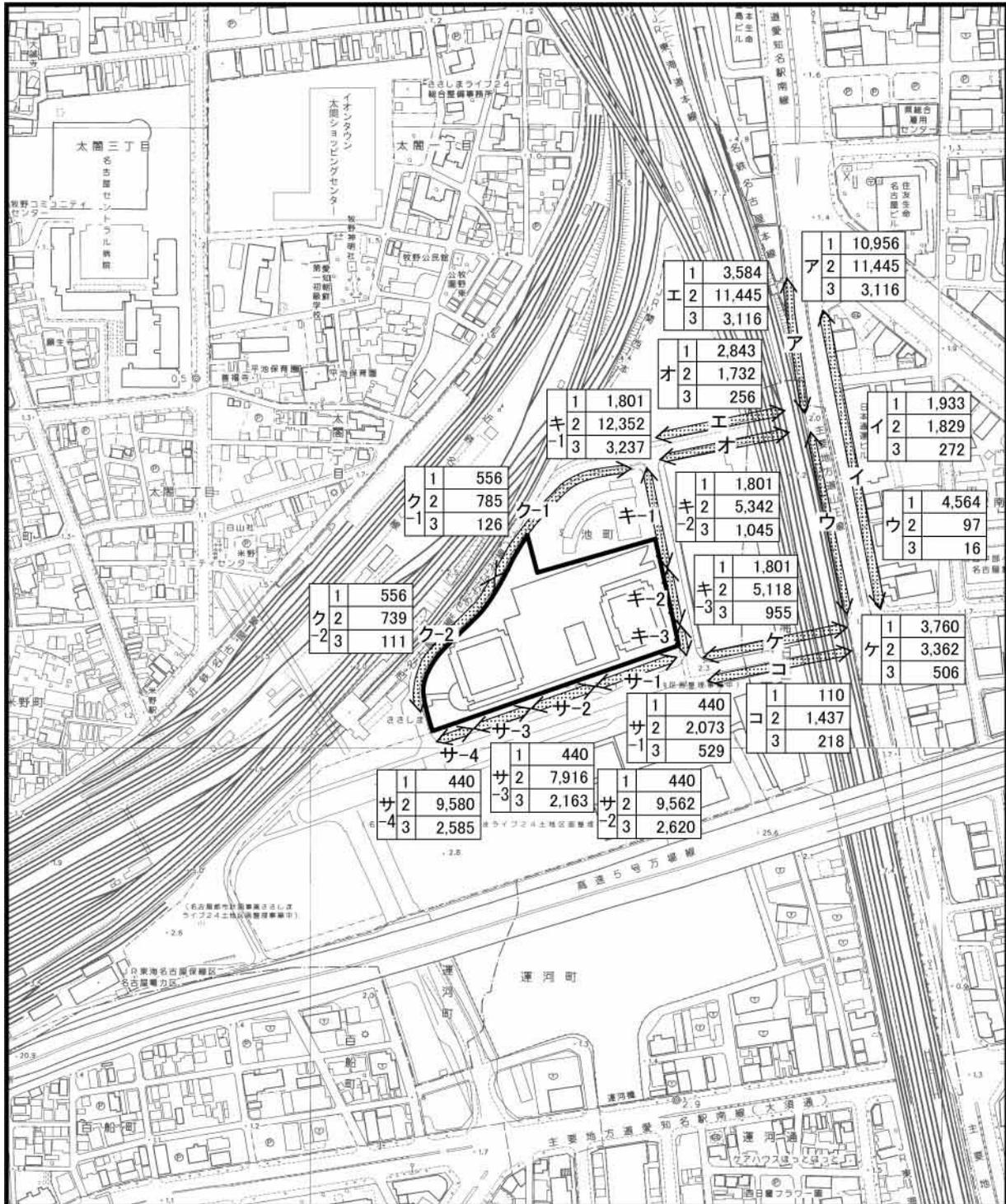
区	1	背景交通量 (人/12時間)
間	2	増加交通量 (人/12時間)
	3	ピーク増加交通量 (人/時)



0 50 100m

縮尺: 1/5,000

図 2-12-13(1) 供用時歩行者増加交通量 (平日)



□ : 事業予定地

区 間	1	背景交通量 (人/12時間)
	2	増加交通量 (人/12時間)
	3	ピーク増加交通量 (人/時)



0 50 100m

縮尺: 1/5,000

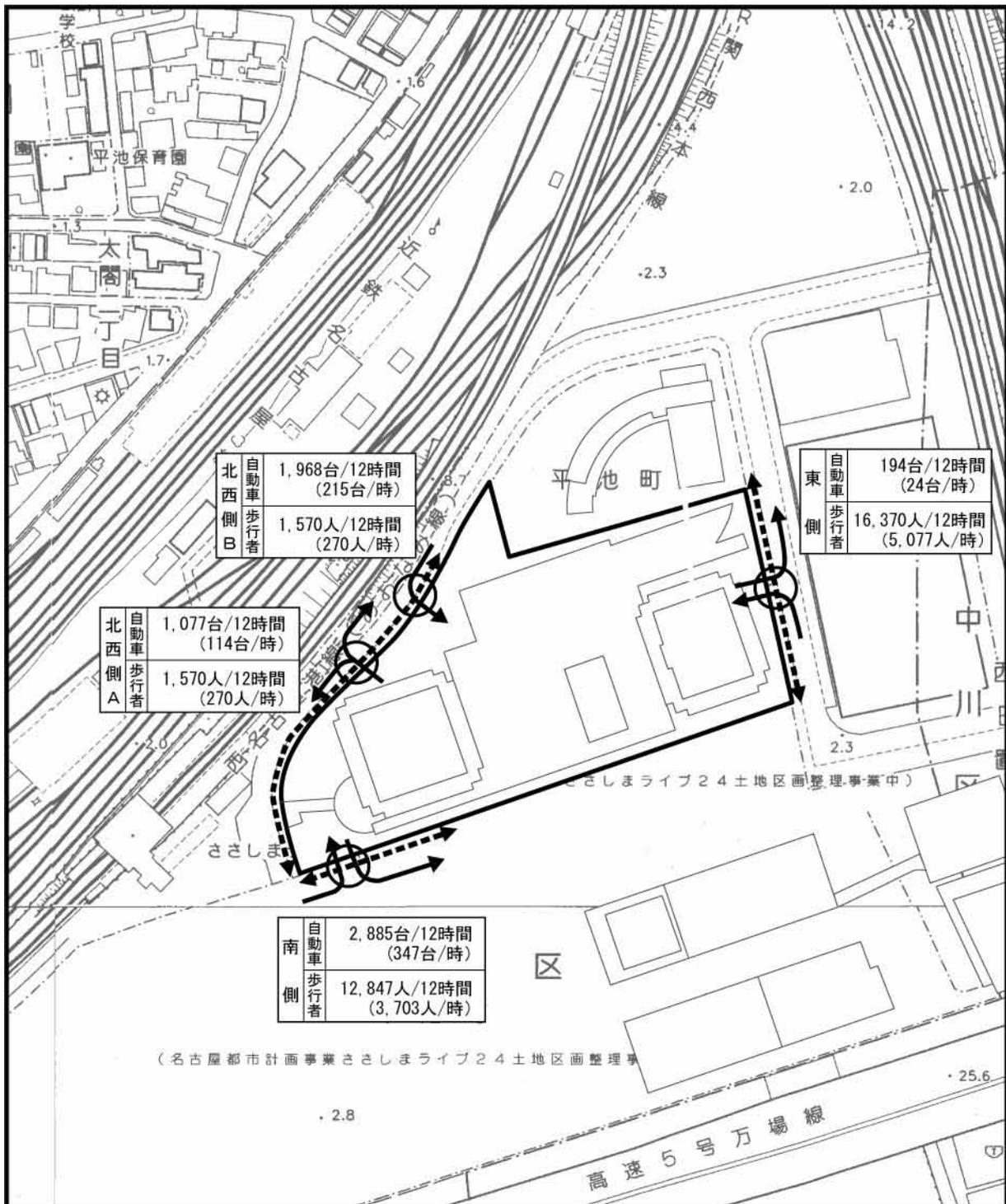
図 2-12-13(2) 供用時歩行者増加交通量 (休日)

#### 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、194 台/12 時間の新建築物関連車両が出入りし、16,370 人/12 時間の歩行者との交錯が、南側出入口において、2,885 台/12 時間の新建築物関連車両が出入りし、12,847 人/12 時間の歩行者との交錯が、北西側 A 及び B 出入口において、1,077 台及び 1,968 台/12 時間の新建築物関連車両が出入りし、1,570 人/12 時間の歩行者との交錯が予測される。また、休日の東側出入口において、128 台/12 時間の新建築物関連車両が出入りし、7,143 人/12 時間の歩行者との交錯が、南側出入口において、1,917 台/12 時間の新建築物関連車両が出入りし、10,020 人/12 時間の歩行者との交錯が、北西側 A 及び B 出入口において、789 台及び 1,381 台/12 時間の新建築物関連車両が出入りし、1,295 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、5,077 人/時の歩行者との交錯が、南側出入口において、347 台/時の新建築物関連車両が出入りし、3,703 人/時の歩行者との交錯が、北西側 A 及び B 出入口において、114 台及び 215 台/時の新建築物関連車両が出入りし、270 人/時の歩行者との交錯が予測される。また、休日の東側出入口において、18 台/時の新建築物関連車両が出入りし、1,501 人/時の歩行者との交錯が、南側出入口において、282 台/時の新建築物関連車両が出入りし、2,670 人/時の歩行者との交錯が、北西側 A 及び B 出入口において、98 台及び 186 台/時の新建築物関連車両が出入りし、222 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



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) 新建築物出入口における歩行者との交錯 (開通前: 平日)

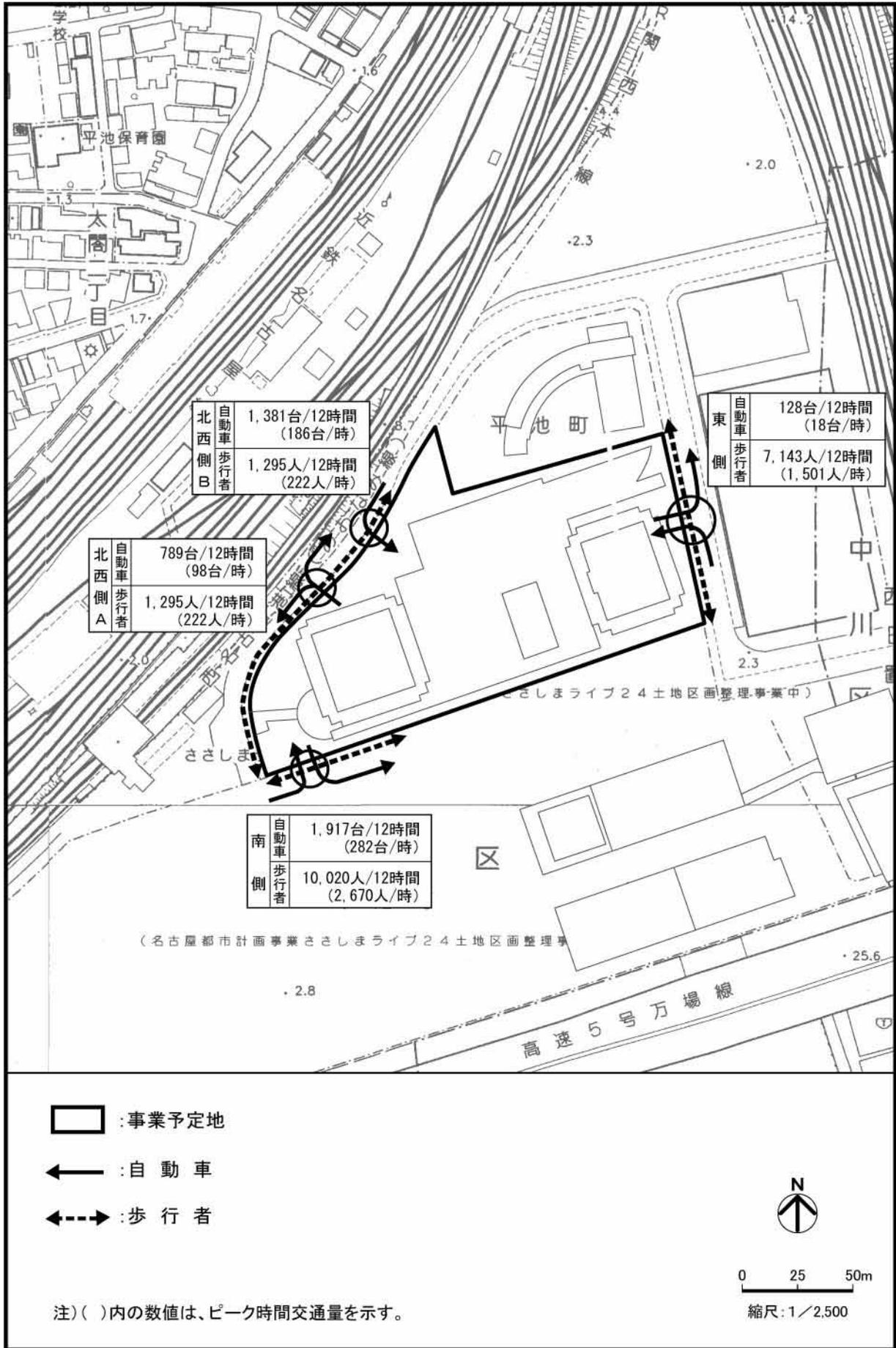


図 2-12-14(2) 新建築物出入口における歩行者との交錯（開通前：休日）

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 240～3,608 台/12 時間に対して、休日が 166～2,532 台/12 時間と予測される。

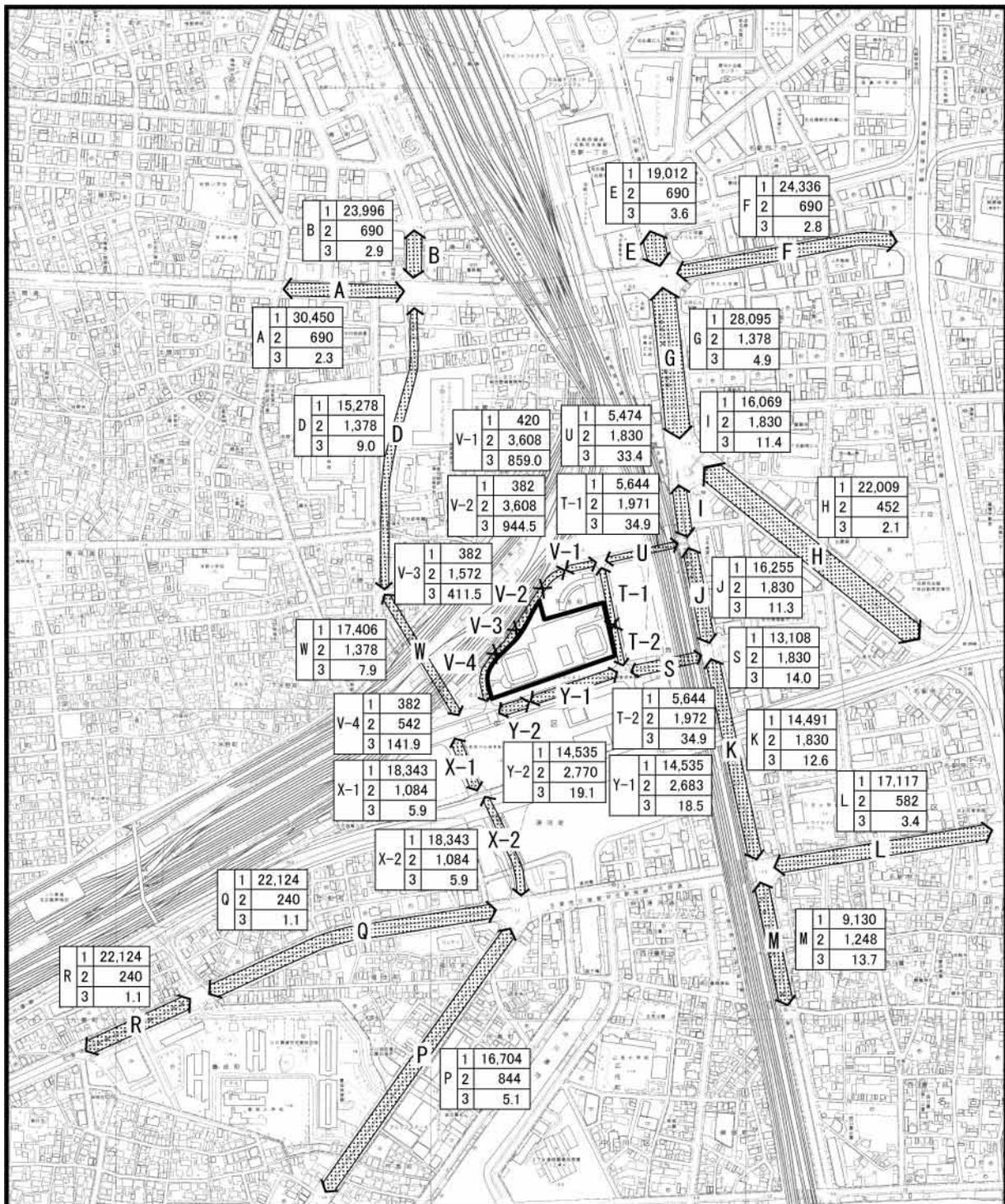
また、増加率については、全ての区間において休日よりも平日の方が高く、平日が 1.1～944.5% に対して、休日が 1.0～904.3% と予測される。このうち最も増加率が高い区間は、平日及び休日ともに、事業予定地北西側の区間 V-2 であり、平日が 944.5%、休日が 904.3% と予測される。

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	690	2.3	24,050	476	2.0	
B	23,996	690	2.9	18,936	476	2.5	
D	15,278	1,378	9.0	12,050	948	7.9	
E	19,012	690	3.6	14,301	476	3.3	
F	24,336	690	2.8	18,325	476	2.6	
G	28,095	1,378	4.9	22,130	948	4.3	
H	22,009	452	2.1	16,953	312	1.8	
I	16,069	1,830	11.4	12,071	1,260	10.4	
J	16,255	1,830	11.3	12,818	1,260	9.8	
K	14,491	1,830	12.6	11,453	1,260	11.0	
L	17,117	582	3.4	13,342	402	3.0	
M	9,130	1,248	13.7	7,552	860	11.4	
P	16,704	844	5.1	13,186	582	4.4	
Q	22,124	240	1.1	17,468	166	1.0	
R	22,124	240	1.1	17,468	166	1.0	
S	13,108	1,830	14.0	10,320	1,260	12.2	
T	T-1	5,644	1,971	34.9	4,466	1,401	31.4
	T-2	5,644	1,972	34.9	4,466	1,400	31.3
U	5,474	1,830	33.4	4,383	1,260	28.7	
V	V-1	420	3,608	859.0	333	2,532	760.4
	V-2	382	3,608	944.5	280	2,532	904.3
	V-3	382	1,572	411.5	280	1,105	394.6
	V-4	382	542	141.9	280	374	133.6
W	17,406	1,378	7.9	13,739	948	6.9	
X	X-1	18,343	1,084	5.9	13,814	748	5.4
	X-2	18,343	1,084	5.9	13,813	748	5.4
Y	Y-1	14,535	2,683	18.5	11,465	1,830	16.0
	Y-2	14,535	2,770	19.1	11,465	1,887	16.5

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

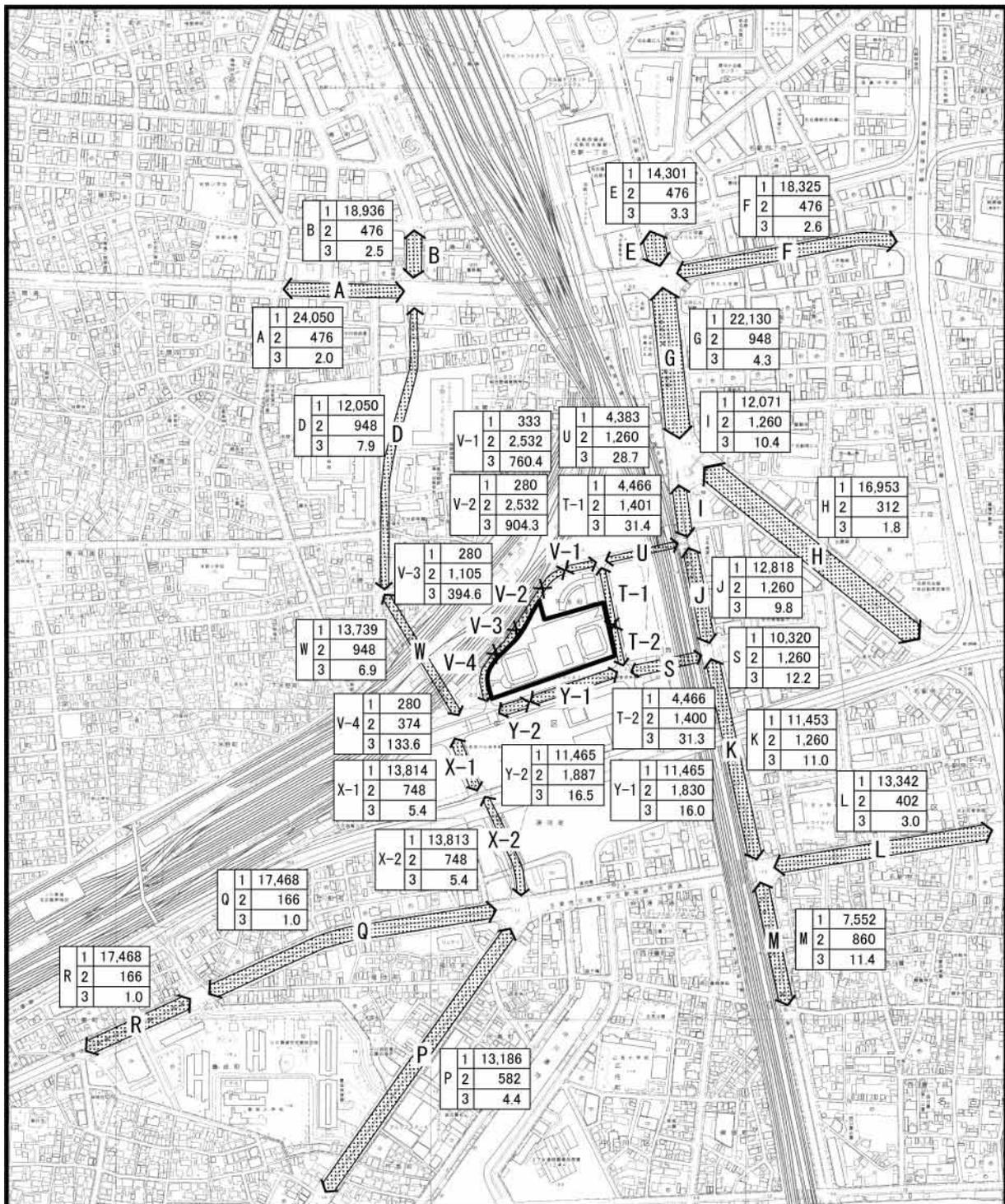
区 間	1	背景交通量(台/12時間)
	2	増加交通量(台/12時間)
	3	増加率(%)



0 100 200m

縮尺: 1/10,000

図 2-12-15(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 2-12-15(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交通量

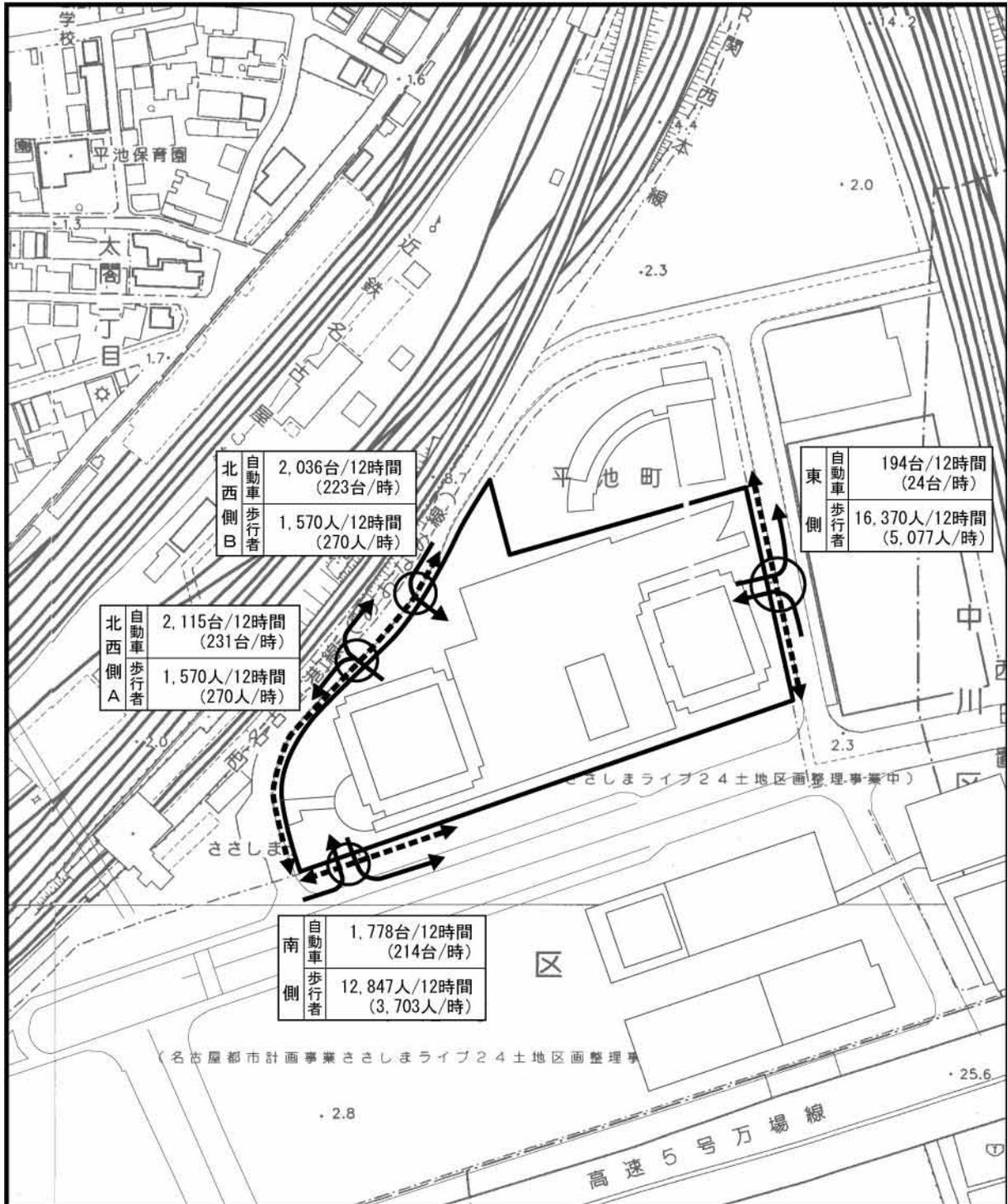
供用時の開通後における歩行者増加交通量は、開通前と同じである。( イ「事業予定地周辺における歩行者交通量」(p.343) 参照 )

#### ウ 新建築物関連車両出入口における歩行者との交錯

開通後の新建築物関連車両出入口における歩行者との交錯は、図 2-12-16 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、194 台/12 時間の新建築物関連車両が出入りし、16,370 人/12 時間の歩行者との交錯が、南側出入口において、1,778 台/12 時間の新建築物関連車両が出入りし、12,847 人/12 時間の歩行者との交錯が、北西側 A 及び B 出入口において、2,115 台及び 2,036 台/12 時間の新建築物関連車両が出入りし、1,570 人/12 時間の歩行者との交錯が予測される。また、休日の東側出入口において、128 台/12 時間の新建築物関連車両が出入りし、7,143 人/12 時間の歩行者との交錯が、南側出入口において、1,182 台/12 時間の新建築物関連車両が出入りし、10,020 人/12 時間の歩行者との交錯が、北西側 A 及び B 出入口において、1,479 台及び 1,427 台/12 時間の新建築物関連車両が出入りし、1,295 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、5,077 人/時の歩行者との交錯が、南側出入口において、214 台/時の新建築物関連車両が出入りし、3,703 人/時の歩行者との交錯が、北西側 A 及び B 出入口において、231 台及び 223 台/時の新建築物関連車両が出入りし、270 人/時の歩行者との交錯が予測される。また、休日の東側出入口において、18 台/時の新建築物関連車両が出入りし、1,501 人/時の歩行者との交錯が、南側出入口において、175 台/時の新建築物関連車両が出入りし、2,670 人/時の歩行者との交錯が、北西側 A 及び B 出入口において、160 台及び 192 台/時の新建築物関連車両が出入りし、222 人/時の歩行者との交錯が予測される。



北西側B	自動車 2,036台/12時間 (223台/時)
歩行者	1,570人/12時間 (270人/時)

東側	自動車 194台/12時間 (24台/時)
歩行者	16,370人/12時間 (5,077人/時)

北西側A	自動車 2,115台/12時間 (231台/時)
歩行者	1,570人/12時間 (270人/時)

南側	自動車 1,778台/12時間 (214台/時)
歩行者	12,847人/12時間 (3,703人/時)

□ : 事業予定地

← : 自動車

↔ : 歩行者

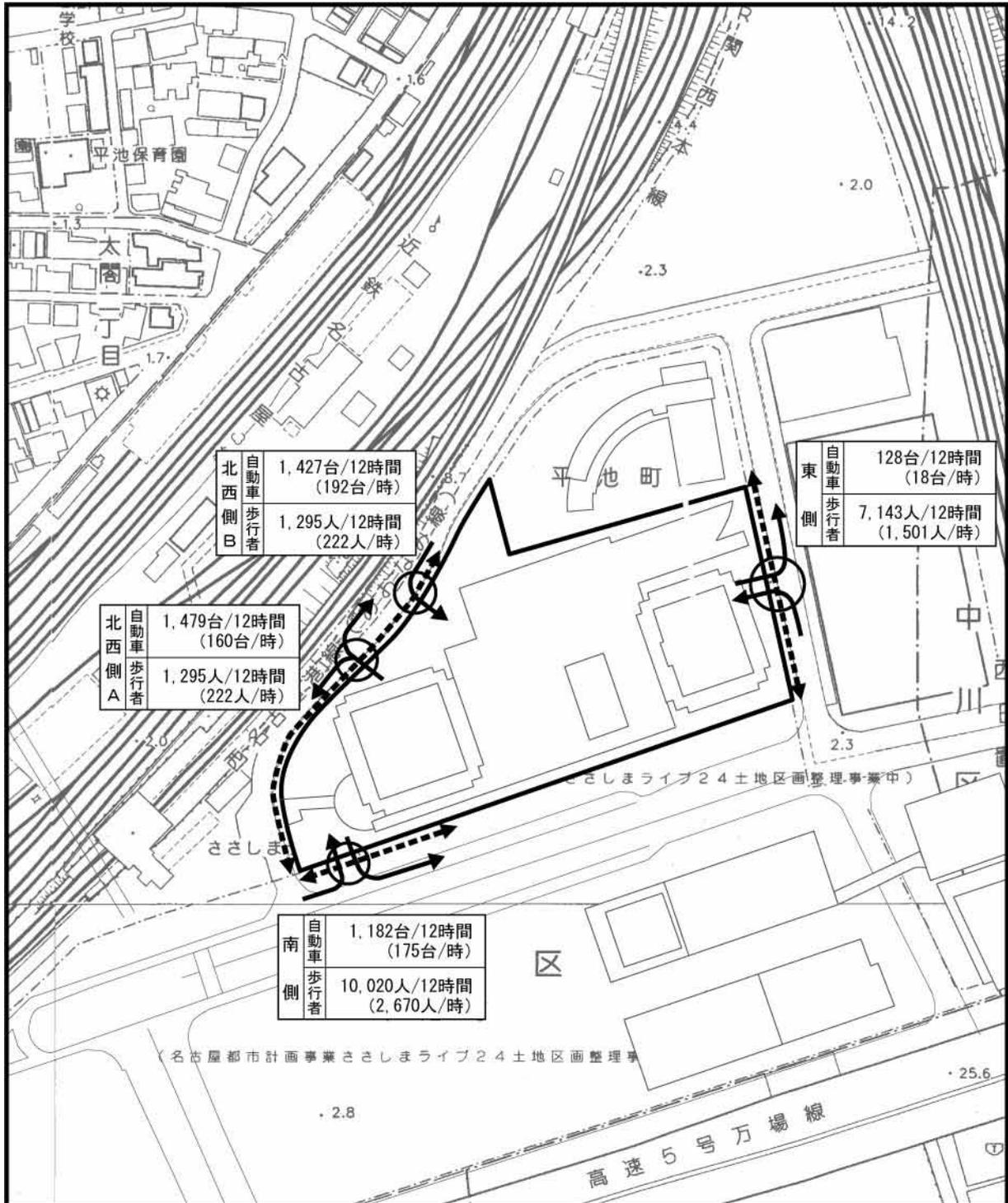


0 25 50m

縮尺: 1/2,500

注) ( )内の数値は、ピーク時間交通量を示す。

図 2-12-16(1) 新建築物出入口における歩行者との交錯 (開通後: 平日)



□ : 事業予定地

← : 自動車

←- - - : 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 2-12-16(2) 新建築物出入口における歩行者との交錯 (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。
- ・ 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との交錯は、前掲図 2-12-14 及び前掲図 2-12-16 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。