

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.267）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及び自転車との交錯

(2) 予測対象時期

新建築物の供用時

(3) 予測場所

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 22 区間において予測を行った。（後掲図 2-11-13 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。（後掲図 2-11-14 参照）

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

新建築物関連車両の出入口において予測を行った。（後掲図 2-11-15 参照）

なお、新建築物関連車両の出入口は、2 箇所に分かれているが、近接していることから、ここでは出入口を 1 箇所として予測を行った。（前掲図 1-2-7（p.12）参照）

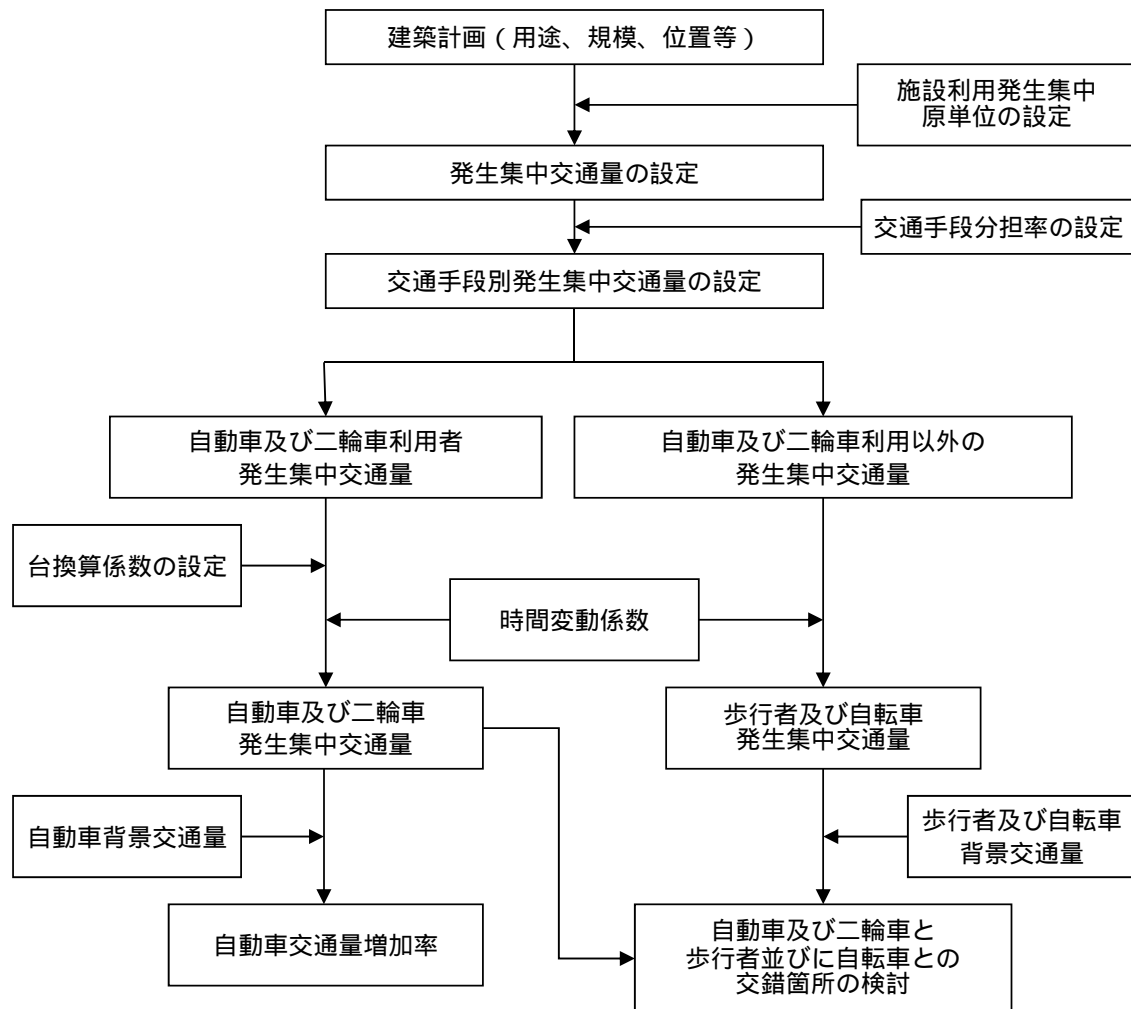
(4) 予測方法

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、歩行者及び自転車）を算出した後、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 - 1（資料編 p.1）参照）



注）図中の歩行者には、鉄道及びバス利用者を含む。

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及び自転車との交錯

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及び自転車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」について予測した。

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、次に示す検討を加えた結果、平日及び休日の現況交通量を用いることとした。

・事業予定地周辺の主要道路の交通量(道路交通センサスによる)は、平成9年度以降、大きな変動はなく、概ね横ばい傾向が認められること。(資料3-14(資料編p.92)参照)

・本施設は、平日及び休日の供用を計画している。

自動車の背景交通量は、表2-11-10に示すとおりである。

なお、歩行者及び自転車の背景交通量は、現地調査により得られた交通量とした。

表 2-11-10 自動車の背景交通量

単位：台/16時間

区間記号	平 日	休 日
B	51,135	33,176
C	42,111	26,030
D	54,723	36,894
F	27,634	15,271
G	29,784	16,613
H	54,128	39,139
I	21,340	18,216
J	22,283	18,945
K	23,536	19,227
L	25,193	21,347
M	M-1	1,111
	M-2	1,111
N	53,867	19,357
P	505	281
R	1,825	845
S	50,677	37,621
T	7,155	4,465
U	7,475	4,357
V	9,152	4,944
W	50,446	37,324
Y	45,865	37,309
Z	50,562	40,599
A A	49,096	38,462

注)区間記号は、図2-11-13の区間位置を示す。

イ 自動車、二輪車、歩行者及び自転車の発生集中交通量の設定

新建築物の主な利用施設は、劇場、店舗及び共同住宅である。また、新建築物においては、施設利用、劇場資材運搬車両及び荷捌き車両の発生集中交通量がある。

施設利用における自動車、二輪車、歩行者及び自転車の発生集中交通量は、表 2-11-11 に示すとおりである。なお、事業予定地周辺における交通量の調査を行った時期は、現劇場の休演日であり、現況施設における発生集中交通量は少ないことから、ここで設定した発生集中交通量は、新建築物の供用に伴う増加交通量とした。

劇場資材運搬車両の走行は休演中の時であり、公演中の時に走行する劇場利用者の車両台数の方が多いことから、予測には劇場資材運搬車両台数を考慮しなかった。

荷捌き車両は、現況施設における台数と同程度と考え、現況交通量に含まれていることから、増加交通量から除いた。

発生集中交通量の算出の詳細は、資料 1 - 1（資料編 p.1）に示すとおりである。

表 2-11-11(1) 自動車及び二輪車発生集中交通量

単位：台 TE/16 時間

用途区分	自 動 車		二 輪 車	
	平 日	休 日	平 日	休 日
劇 場	48	39	43	43
店 舗	40	27	0	0
共 同 住 宅	406	299	85	85
合 計	494	365	128	128

表2-11-11(2) 歩行者及び自転車発生集中交通量

単位：人 TE/16 時間（歩行者）

台 TE/16 時間（自転車）

区 分		歩 行 者				自転車
		鉄 道	バ ス	徒 歩	合 計	
劇 場	平 日	3,396	137	1,394	4,927	355
	休 日	3,395	137	1,393	4,925	355
店 舗	平 日	351	0	1,512	1,863	568
	休 日	372	0	1,603	1,975	602
共 同 住 宅	平 日	283	55	999	1,337	249
	休 日	283	55	999	1,337	249

ウ 自動車出入口の位置

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。（出入口の位置は、第 1 部 第 2 章 2-3 (4) 「動線計画」(p.12 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及びその割合は、図 2-11-12 に示すとおりである。

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 - 1 表 - 10 (資料編 p.6) に示すとおりである。



図 2-11-12 新建築物への主要アクセスルート及び走行割合

(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 - 1 図 - 3 及び図 - 4 (資料編 p.9 ~ 19) に示すアクセスルートを設定した。

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 - 1 表 - 10 (資料編 p.6) に示すとおりである。

(5) 予測結果

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 2-11-13 に示すとおりである。

増加交通量については、全区間で休日よりも平日の方が多く、平日が 20 ~ 247 台/16 時間に対して、休日が 15 ~ 183 台/16 時間と予測される。

また、増加率については、ほとんどの区間で平日よりも休日の方が高く、平日が 0.0 ~ 25.7% に対して、休日が 0.0 ~ 34.5% と予測される。このうち増加率が最も高い区間は、平日及び休日ともに、事業予定地南側の区間 P であり、平日が 25.7%、休日が 34.5% と予測される。

表 2-11-12(1) 区間別の自動車増加交通量及び増加率（平日）
単位：台/16時間

区間記号	背景交通量	新建築物 関連車両 (増加交通量)	増加率 (%)
B	51,135	20	0.0
C	42,111	20	0.0
D	54,723	41	0.1
F	27,634	74	0.3
G	29,784	74	0.2
H	54,128	114	0.2
I	21,340	110	0.5
J	22,283	210	0.9
K	23,536	74	0.3
L	25,193	74	0.3
M	M-1	2,004	12.3
	M-2	2,004	12.3
N	53,867	210	0.4
P	505	130	25.7
R	1,825	117	6.4
S	50,677	80	0.2
T	7,155	37	0.5
U	7,475	37	0.5
V	9,152	80	0.9
W	50,446	160	0.3
Y	45,865	80	0.2
Z	50,562	80	0.2
A A	49,096	80	0.2

注)1:区間記号は、図 2-11-13 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。

表 2-11-12(2) 区間別の自動車増加交通量及び増加率（休日）

単位：台/16時間

区間記号	背景交通量	新建築物 関連車両 (増加交通量)	増加率 (%)
B	33,176	15	0.0
C	26,030	15	0.1
D	36,894	30	0.1
F	15,271	55	0.4
G	16,613	55	0.3
H	39,139	85	0.2
I	18,216	81	0.4
J	18,945	156	0.8
K	19,227	55	0.3
L	21,347	55	0.3
M	M-1	1,111	183
	M-2	1,111	183
N	19,357	156	0.8
P	281	97	34.5
R	845	86	10.2
S	37,621	59	0.2
T	4,465	27	0.6
U	4,357	27	0.6
V	4,944	59	1.2
W	37,324	119	0.3
Y	37,309	59	0.2
Z	40,599	59	0.1
A A	38,462	59	0.2

注)1:区間記号は、図 2-11-13 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。

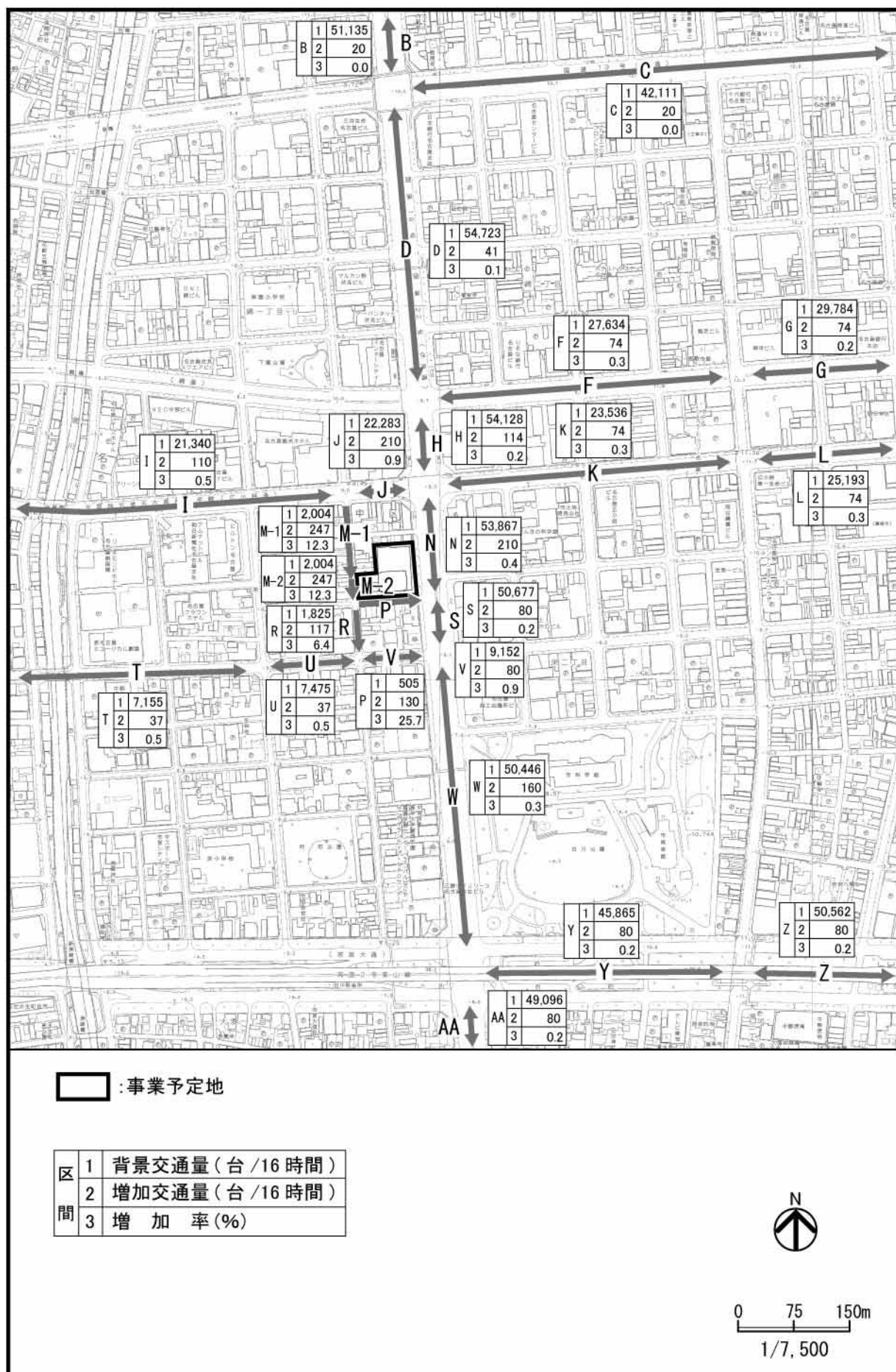


図 2-11-13(1) 供用時の自動車増加交通量及び増加率 (平日)

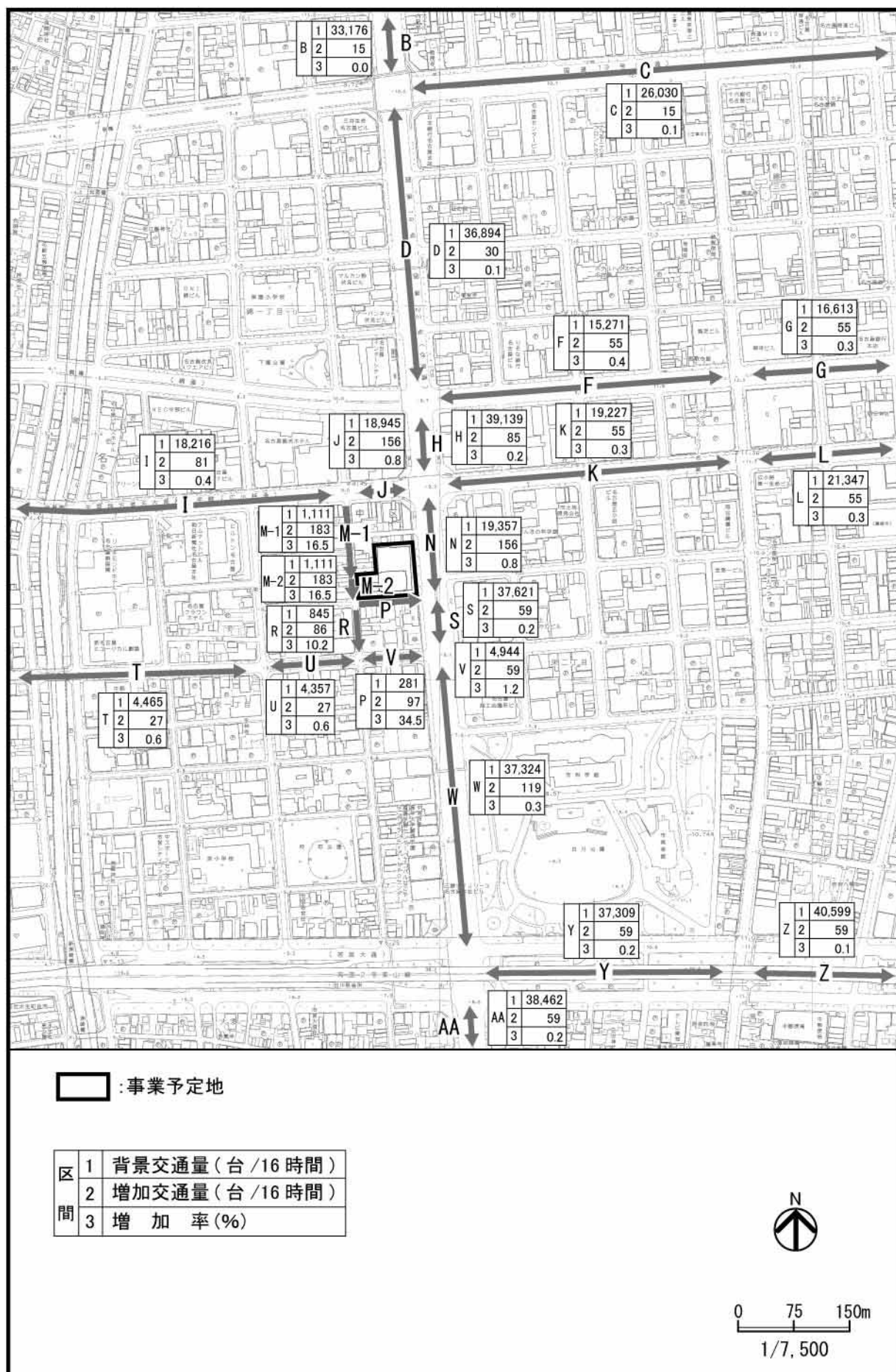


図 2-11-13(2) 供用時の自動車増加交通量及び増加率 (休日)

イ 事業予定地周辺における歩行者及び自転車交通量

交通手段別発生集中交通量を配分して求めた供用時の歩行者及び自転車の増加交通量は、表 2-11-13 及び図 2-11-14 に示すとおりである。

新建築物の供用に伴う事業予定地周辺の歩行者の増加交通量は、平日が 0～6,079 人/16 時間、休日が 0～6,144 人/16 時間と予測され、休日が平日を上回っている。

自転車の増加交通量は、平日が 62～524 台/16 時間、休日が 62～541 台/16 時間と予測され、休日が平日を上回っている。

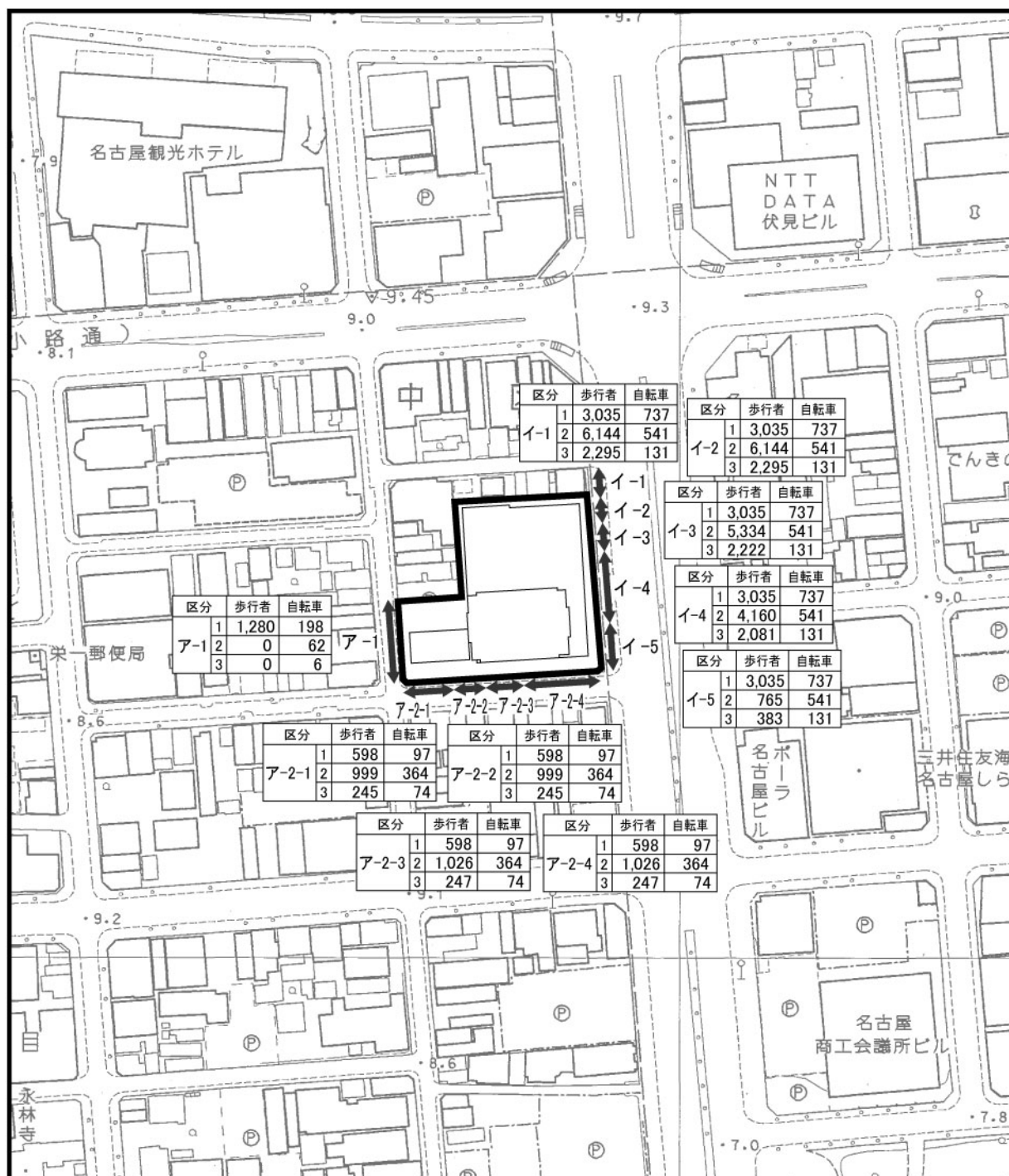
また、歩行者のピーク増加交通量は、平日が 0～2,295 人/時、休日が 0～2,295 人/時と予測される。自転車のピーク増加交通量は、平日が 6～129 台/時、休日が 6～131 台/時と予測される。

表 2-11-13 歩行者及び自転車増加交通量及びピーク増加交通量

区間記号		区分	平 日			休 日		
			背景交通量	増加交通量	ピーク増加交通量	背景交通量	増加交通量	ピーク増加交通量
			(人/16時間) (台/16時間)	(人/16時間) (台/16時間)	(人/時) (台/時)	(人/16時間) (台/16時間)	(人/16時間) (台/16時間)	(人/時) (台/時)
ア-1		歩行者	2,653	0	0	1,280	0	0
		自転車	324	62	6	198	62	6
ア-2	ア-2-1	歩行者	1,223	976	245	598	999	245
		自転車	166	355	74	97	364	74
	ア-2-2	歩行者	1,223	976	245	598	999	245
		自転車	166	355	74	97	364	74
	ア-2-3	歩行者	1,223	1,004	248	598	1,026	247
		自転車	166	355	74	97	364	74
	ア-2-4	歩行者	1,223	1,004	248	598	1,026	247
		自転車	166	355	74	97	364	74
イ	イ-1	歩行者	6,865	6,079	2,295	3,035	6,144	2,295
		自転車	1,118	524	129	737	541	131
	イ-2	歩行者	6,865	6,079	2,295	3,035	6,144	2,295
		自転車	1,118	524	129	737	541	131
	イ-3	歩行者	6,865	5,269	2,214	3,035	5,334	2,222
		自転車	1,118	524	129	737	541	131
	イ-4	歩行者	6,865	4,162	2,081	3,035	4,160	2,081
		自転車	1,118	524	129	737	541	131
	イ-5	歩行者	6,865	766	383	3,035	765	383
		自転車	1,118	524	129	737	541	131

注)1:区間記号は、図 2-11-14 の区間記号及びその位置を示す。

2:単位のうち、上段は歩行者、下段は自転車の単位である。



: 事業予定地

区分	歩行者	自転車
1	背景交通量(人/16時間)	背景交通量(台/16時間)
2	増加交通量(人/16時間)	増加交通量(台/16時間)
3	ピーク増加交通量(人/時)	ピーク増加交通量(台/時)

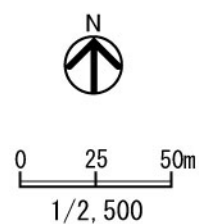


図 2-11-14(2) 供用時歩行者及び自転車増加交通量 (休日)

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

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、表 2-11-14 及び図 2-11-15 に示すとおりである。

表 2-11-14 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

【16 時間】

出入口	西 側
自動車（台/16 時間）	483 （ 358 ）
二輪車（台/16 時間）	128 （ 128 ）
歩行者（人/16 時間）	2,653 （ 1,280 ）
自転車（台/16 時間）	386 （ 260 ）

【ピーク時】

出入口	西 側
自動車（台/時）	59 （ 49 ）
二輪車（台/時）	6 （ 7 ）
歩行者（人/時）	271 （ 135 ）
自転車（台/時）	42 （ 30 ）

注）表中の数値は、「平日の交通量（休日の交通量）」を示す。

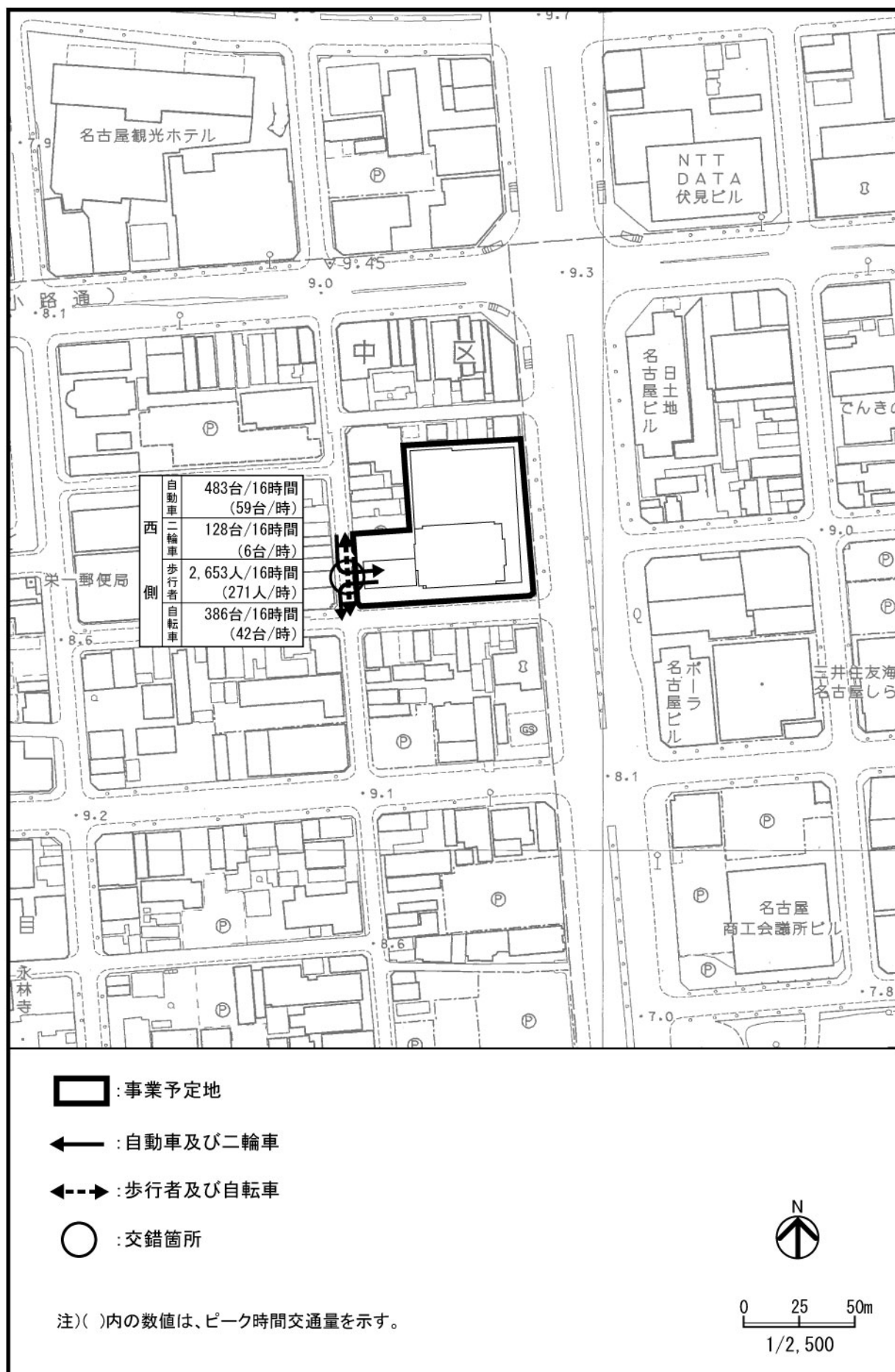
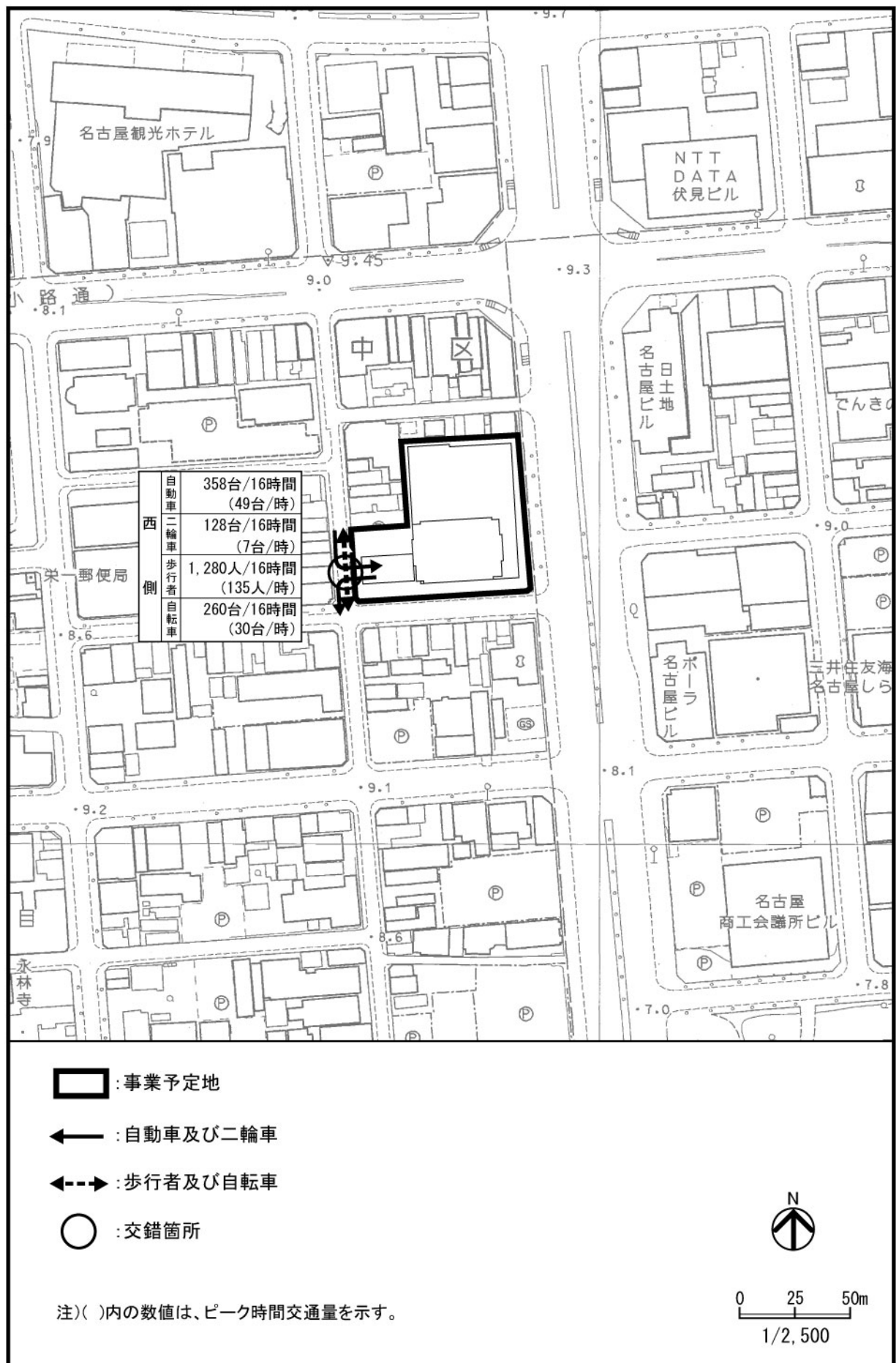


図 2-11-15(1) 新建築物出入口における歩行者及び自転車との交錯（平日）



11-2-4 環境保全措置

(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。
- ・新建築物の利用者出入口は、事業予定地東側及び南側に設け、自動車出入口は西側のみに限定することにより、歩行者と自動車との出入口を離す。

(2) その他の措置

- ・新建築物関連車両出入口付近における安全性を高めるため、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。
- ・劇場及び店舗利用者には、できる限り公共交通機関を利用するよう働きかける。
- ・伏見通沿い及び事業予定地南側においては、新建築物をセットバックさせることにより空地を設け、現況よりも幅員の広い歩行者空間を整備する。
- ・地上に設置する駐車場へは、事業予定地内に新建築物関連車両の待機スペースを設けるとともに、地下に設置する駐車場へは、スロープを設けて入庫させる計画により、新建築物関連車両出入口付近における渋滞を緩和するよう配慮する。

11-2-5 評価

予測結果によると、新建築物関連車両の走行ルート上の各区間の新建築物関連車両による交通量の増加率は、平日で0.0～25.7%、休日で0.0～34.5%となるが、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及び自転車との交錯は、前掲図2-11-15に示すとおりである。

本事業の実施にあたっては、新建築物関連車両出入口付近における安全性を高めるため、カーブミラー、誘導サイン、回転灯等を設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。