

# 第 11 章 安 全 性

11-1	工事中	.....	273
11-2	供用時	.....	302

## 第 11 章 安全性

### 11-1 工事中

#### 11-1-1 概 要

工事関係車両の走行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。

#### 11-1-2 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

###### ① 調査事項

- ア 交通網の状況
- イ 交通量の状況
- ウ 交通事故の発生状況

###### ② 調査方法

###### ア 交通網の状況

交通網の状況については、以下に示す既存資料の収集整理によった。

- ・「中京圏鉄道網図」（愛知県，平成 24 年）
- ・「名古屋市地図ナビ」（名古屋市交通局ホームページ）
- ・「名鉄バス路線図」（名鉄株式会社ホームページ）
- ・「JR 東海バス路線図」（JR 東海バスホームページ）
- ・「三重交通バス路線図」（三重交通ホームページ）
- ・「名古屋市交通量図（平成 22 年度）」（名古屋市，平成 24 年）

###### イ 交通量の状況

交通量の状況については、以下に示す既存資料の収集整理によった。

- ・「平成 22 年度 名古屋市一般交通量概況」（名古屋市，平成 24 年）

###### ウ 交通事故の発生状況

交通事故の発生状況については、以下に示す既存資料の収集整理によった。

- ・「愛知の交通事故 平成 23 年版」（愛知県警察本部交通部，平成 24 年）
- ・「名古屋市内の交通事故 平成 19～23 年中」（名古屋市，平成 20～24 年）

### ③ 調査結果

#### ア 交通網の状況

事業予定地周辺における交通網の状況は、第1部 第4章 4-1 (4) ①「交通網の状況」(p.35) に示すとおりである。

事業予定地周辺には、地下鉄のほか、市バス、名鉄バス、JR 東海バス及び三重交通バスが通っている。

また、事業予定地は一般国道 19 号（伏見通）に面しており、周辺には主要県道名古屋長久手線（広小路通）、一般市道錦通線（錦通）等が通っている。

#### イ 交通量の状況

事業予定地周辺における交通量の状況は、第1部 第4章 4-1 (4) ②「道路交通状況」(p.39) に示すとおりである。

事業予定地周辺における自動車交通量は、平日及び休日ともに、一般市道矢場町線（若宮大通）が最も多くなっている。

事業予定地周辺における歩行者交通量は、平日及び休日ともに、主要県道名古屋長久手線（広小路通）が最も多くなっている。

事業予定地周辺における自転車交通量は、平日及び休日ともに、一般市道矢場町線（若宮大通）が最も多くなっている。

#### ウ 交通事故の発生状況

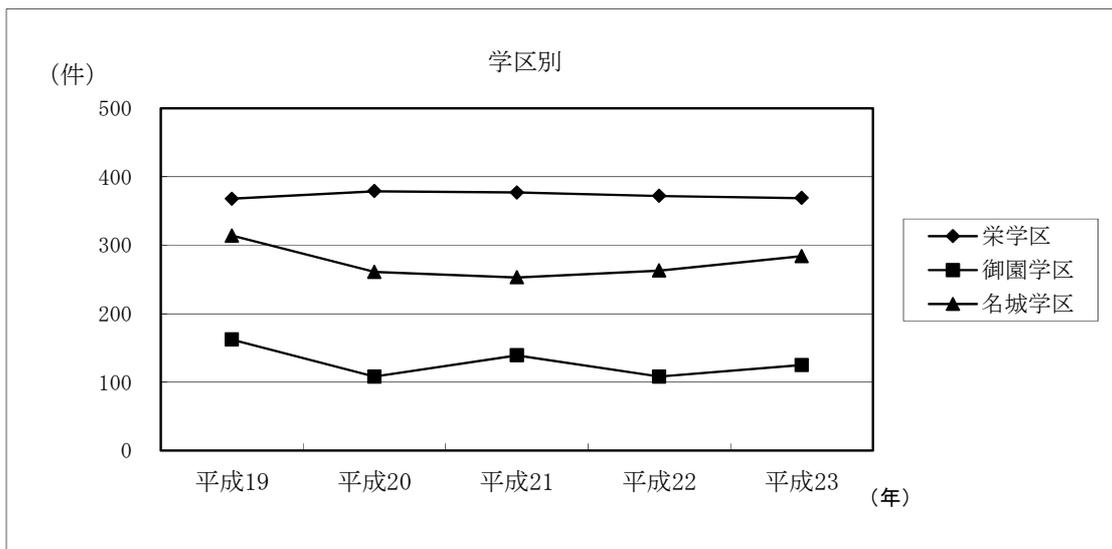
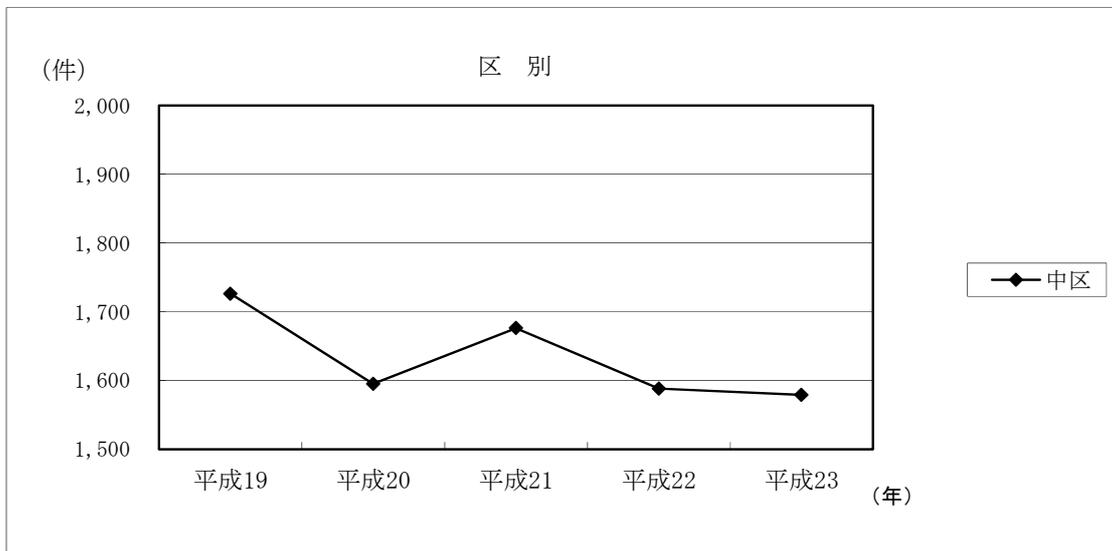
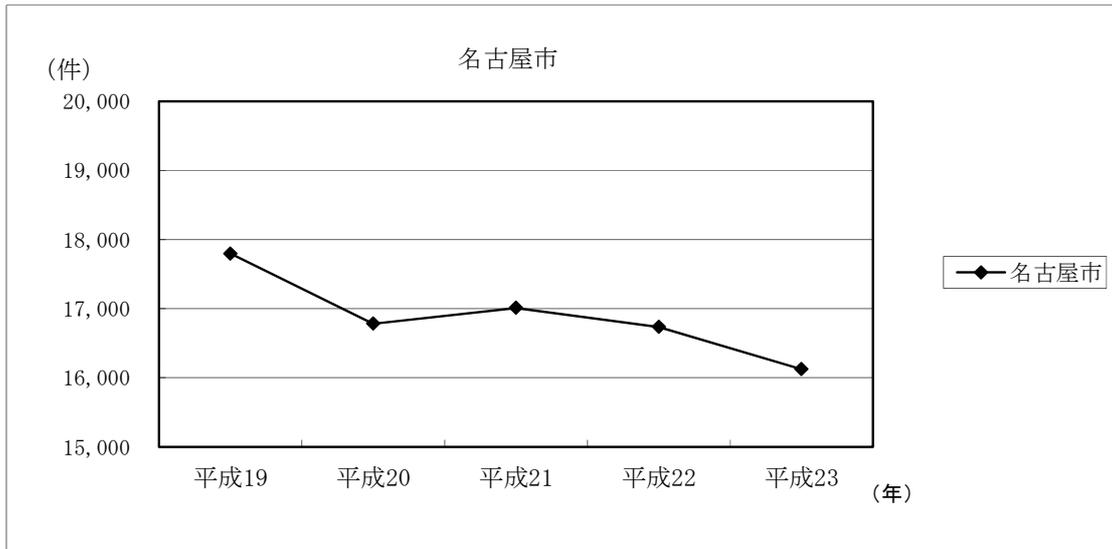
事業予定地周辺の路線別事故発生件数は図 2-11-1 に、名古屋市、中区、栄学区、御園学区及び名城学区における交通事故発生件数の推移は、図 2-11-2 に示すとおりである。

事業予定地周辺における路線別の事故発生件数（平成 23 年）は、一般国道 19 号（伏見通、桜通）が 886 件、主要県道名古屋長久手線（広小路通）が 534 件、一般市道錦通線（錦通）が 87 件、一般市道矢場町線（若宮大通）が 155 件、主要県道名古屋津島線（桜通）が 324 件、一般国道 22 号（伏見通）が 579 件となっている。

交通事故の発生件数は、名古屋市全体及び中区では、それぞれ平成 21 年は前年から増加しているものの、それ以外の年は前年から減少している。学区別では、栄学区及び御園学区では年による変動はあるものの、明確な増減の傾向はみられない。名城学区は平成 21 年まで減少傾向を示しているものの、平成 22 年から増加に転じている。



図 2-11-1 路線別事故発生件数



注) 人身事故のみ

出典) 「平成 19～23 年中 名古屋市内の交通事故」 (名古屋市, 平成 20～24 年)

図 2-11-2 交通事故発生件数の推移

## (2) 現地調査

### ① 調査事項

- ア 通学路の指定状況
- イ 自動車交通量
- ウ 歩行者及び自転車交通量
- エ 交通安全施設、交通規制の状況

### ② 調査方法

調査方法は、表 2-11-1 に示すとおりである。なお、自動車交通量調査における車種分類は、表 2-11-2 に基づいた。

表 2-11-1 調査方法

調査事項	調査方法
通学路の指定状況	関係する小中学校への聞き取りによった。
自動車交通量	各交差点において方向別に大型車類及び小型車類の 2 車種に分類し、6～22 時の交通量を 1 時間間隔で測定した。
歩行者及び自転車交通量	各調査地点において方向別に歩行者及び自転車について、6～22 時の交通量を 1 時間間隔で測定した。
交通安全施設 交通規制の状況	市販の道路地図等により得た情報に加え、現地踏査による確認を行った。

表 2-11-2 車種分類

車種分類	ナンバープレートの頭一文字
大型車類	1, 2, 9, 0
小型車類	3, 4, 5, 6, 7

注) 分類番号の頭一文字 8 の特殊用途自動車は、実態によって区分した。

### ③ 調査場所

通学路の指定状況及び交通安全施設、交通規制の状況については、事業予定地周辺とし、調査結果を図示した範囲とした。(後掲図 2-11-4 及び図 2-11-7 参照)

自動車交通量並びに歩行者及び自転車交通量の調査場所は、図 2-11-3 に示すとおりである。

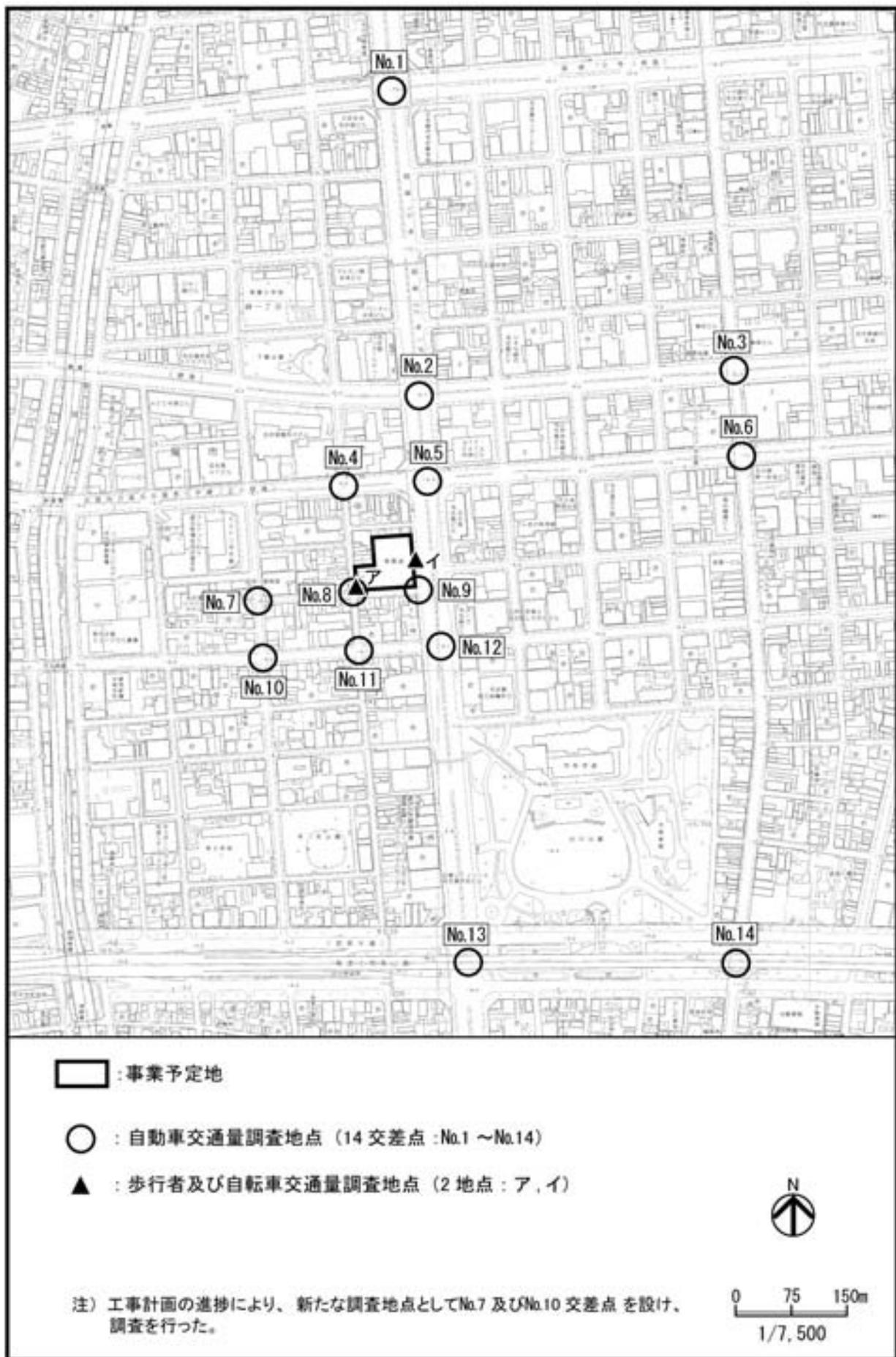


図 2-11-3 交通量調査場所

#### ④ 調査期間

調査期間は、表 2-11-3 に示すとおりである。

表 2-11-3 調査期間

調 査 事 項		調 査 時 期	
通学路の指定状況		平成 25 年 6 月 20 日（聞き取り実施日）	
自動車交通量	平日	平成 25 年 2 月 26 日（火） 平成 25 年 5 月 14 日（火）	6～22 時の 16 時間
	休日	平成 25 年 2 月 24 日（日） 平成 25 年 5 月 12 日（日）	
歩行者及び自転車交通量	平日	平成 25 年 2 月 26 日（火）	6～22 時の 16 時間
	休日	平成 25 年 2 月 24 日（日）	
交通安全施設、交通規制の状況		平成 25 年 2 月 20～22、27、28 日、 3 月 1、4～8 日、15、18～22 日	

注) 自動車交通量の調査時期について、No. 1～6、No. 8、No. 9、No. 11～14 交差点は 2 月に、No. 7、No. 10 交差点については 5 月に調査を行った。

#### ⑤ 調査結果

##### ア 通学路の指定状況

事業予定地周辺には、平成 25 年度において、小学校 3 校、中学校 2 校の通学路が指定されており、この状況は図 2-11-4 に示すとおりである。

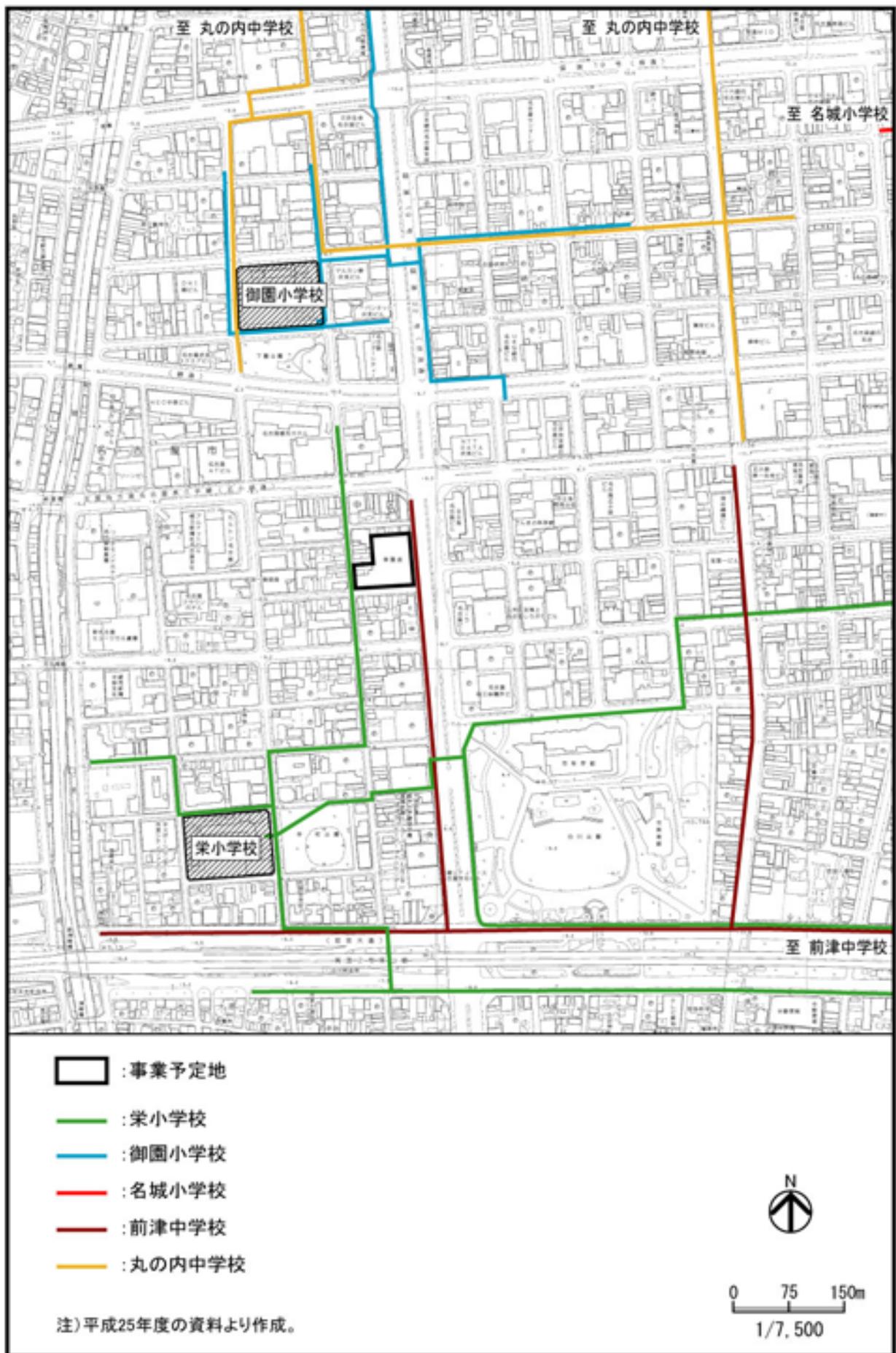


図 2-11-4 通学路の指定状況

## イ 自動車交通量

事業予定地周辺の主な区間における区間断面交通量は、表 2-11-4 及び図 2-11-5 に示すとおりである。（区間断面交通量の時間変動は、資料 1 3 - 1（資料編 p.284）参照）

表 2-11-4(1) 自動車交通量調査結果

単位：台/16時間

区間 記号	車種 区分	平 日 (平成25年2月26日(火)) (平成25年5月14日(火))			休 日 (平成25年2月24日(日)) (平成25年5月12日(日))			交通量比 (休日/平日)	
		車種別 交通量	合計	大型車 混入率	車種別 交通量	合計	大型車 混入率	車種別	合計
A	大型車類	1,426	34,715	4.1%	455	20,527	2.2%	0.32	0.59
	小型車類	33,289			20,072			0.60	
B	大型車類	4,342	51,135	8.5%	1,116	33,176	3.4%	0.26	0.65
	小型車類	46,793			32,060			0.69	
C	大型車類	2,031	42,111	4.8%	612	26,030	2.4%	0.30	0.62
	小型車類	40,080			25,418			0.63	
D	大型車類	4,619	54,723	8.4%	1,305	36,894	3.5%	0.28	0.67
	小型車類	50,104			35,589			0.71	
E	大型車類	962	24,953	3.9%	321	13,328	2.4%	0.33	0.53
	小型車類	23,991			13,007			0.54	
F	大型車類	1,275	27,634	4.6%	635	15,271	4.2%	0.50	0.55
	小型車類	26,359			14,636			0.56	
G	大型車類	1,261	29,784	4.2%	624	16,613	3.8%	0.49	0.56
	小型車類	28,523			15,989			0.56	
H	大型車類	4,619	54,128	8.5%	1,522	39,139	3.9%	0.33	0.72
	小型車類	49,509			37,617			0.76	
I	大型車類	1,300	21,340	6.1%	728	18,216	4.0%	0.56	0.85
	小型車類	20,040			17,488			0.87	
J	大型車類	1,295	22,283	5.8%	769	18,945	4.1%	0.59	0.85
	小型車類	20,988			18,176			0.87	
K	大型車類	1,213	23,536	5.2%	822	19,227	4.3%	0.68	0.82
	小型車類	22,323			18,405			0.82	
L	大型車類	1,266	25,193	5.0%	886	21,347	4.2%	0.70	0.85
	小型車類	23,927			20,461			0.86	
M	大型車類	104	2,004	5.2%	27	1,111	2.4%	0.26	0.55
	小型車類	1,900			1,084			0.57	
N	大型車類	4,650	53,867	8.6%	751	19,357	3.9%	0.16	0.36
	小型車類	49,217			18,606			0.38	
O	大型車類	29	472	6.1%	3	182	1.6%	0.10	0.39
	小型車類	443			179			0.40	
P	大型車類	36	505	7.1%	18	281	6.4%	0.50	0.56
	小型車類	469			263			0.56	
Q	大型車類	171	3,854	4.4%	64	2,013	3.2%	0.37	0.52
	小型車類	3,683			1,949			0.53	

注)1:区間記号は、図 2-11-5 の区間位置を示す。

2:交通量は、隣接する両側の交差点位置にて測定した断面交通量の平均を示す。ただし、区間 A、B、C、E、G、I、L については、一つの交差点位置にて測定した断面交通量を示す。

表 2-11-4(2) 自動車交通量調査結果

単位：台/16時間

区間 記号	車種 区分	平 日 (平成25年2月26日(火)) (平成25年5月14日(火))			休 日 (平成25年2月24日(日)) (平成25年5月12日(日))			交通量比 (休日/平日)	
		車種別 交通量	合計	大型車 混入率	車種別 交通量	合計	大型車 混入率	車種別	合計
R	大型車類	74	1,825	4.1%	9	845	1.1%	0.12	0.46
	小型車類	1,751			836			0.48	
S	大型車類	4,617	50,677	9.1%	1,504	37,621	4.0%	0.33	0.74
	小型車類	46,060			36,117			0.78	
T	大型車類	314	7,155	4.4%	123	4,465	2.8%	0.39	0.62
	小型車類	6,841			4,342			0.63	
U	大型車類	325	7,475	4.3%	115	4,357	2.6%	0.35	0.58
	小型車類	7,150			4,242			0.59	
V	大型車類	386	9,152	4.2%	113	4,944	2.3%	0.29	0.54
	小型車類	8,766			4,831			0.55	
W	大型車類	4,912	50,446	9.7%	1,521	37,324	4.1%	0.31	0.74
	小型車類	45,534			35,803			0.79	
X	大型車類	3,473	43,751	7.9%	1,541	32,984	4.7%	0.44	0.75
	小型車類	40,278			31,443			0.78	
Y	大型車類	2,334	45,865	5.1%	839	37,309	2.2%	0.36	0.81
	小型車類	43,531			36,470			0.84	
Z	大型車類	2,406	50,562	4.8%	803	40,599	2.0%	0.33	0.80
	小型車類	48,156			39,796			0.83	
AA	大型車類	4,872	49,096	9.9%	1,257	38,462	3.3%	0.26	0.78
	小型車類	44,224			37,205			0.84	

注)1:区間記号は、図 2-11-5 の区間位置を示す。

2:交通量は、隣接する両側の交差点位置にて測定した断面交通量の平均を示す。ただし、区間T、X、Z、AAについては、一つの交差点位置にて測定した断面交通量を示す。



図 2-11-5 自動車区間断面交通量

## ウ 歩行者及び自転車交通量

事業予定地周辺における区間断面交通量は、表 2-11-5 及び図 2-11-6 に示すとおりである。（区間断面交通量の時間変動は、資料 1 3 - 2（資料編 p. 288）参照）

表 2-11-5 歩行者及び自転車交通量調査結果

単位：人/16 時間（歩行者）

台/16 時間（自転車）

区間 記号	区分	区間断面交通量		交通量比 (休日/平日)
		平 日 (平成 25 年 2 月 26 日(火))	休 日 (平成 25 年 2 月 24 日(日))	
ア-1	歩行者	2,653	1,280	0.48
	自転車	324	198	0.61
ア-2	歩行者	1,223	598	0.49
	自転車	166	97	0.58
イ	歩行者	6,865	3,035	0.44
	自転車	1,118	737	0.66

注)1:区間記号は、図 2-11-6 の区間位置を示す。

2:各区間における断面交通量は現地調査地点での実測値である。

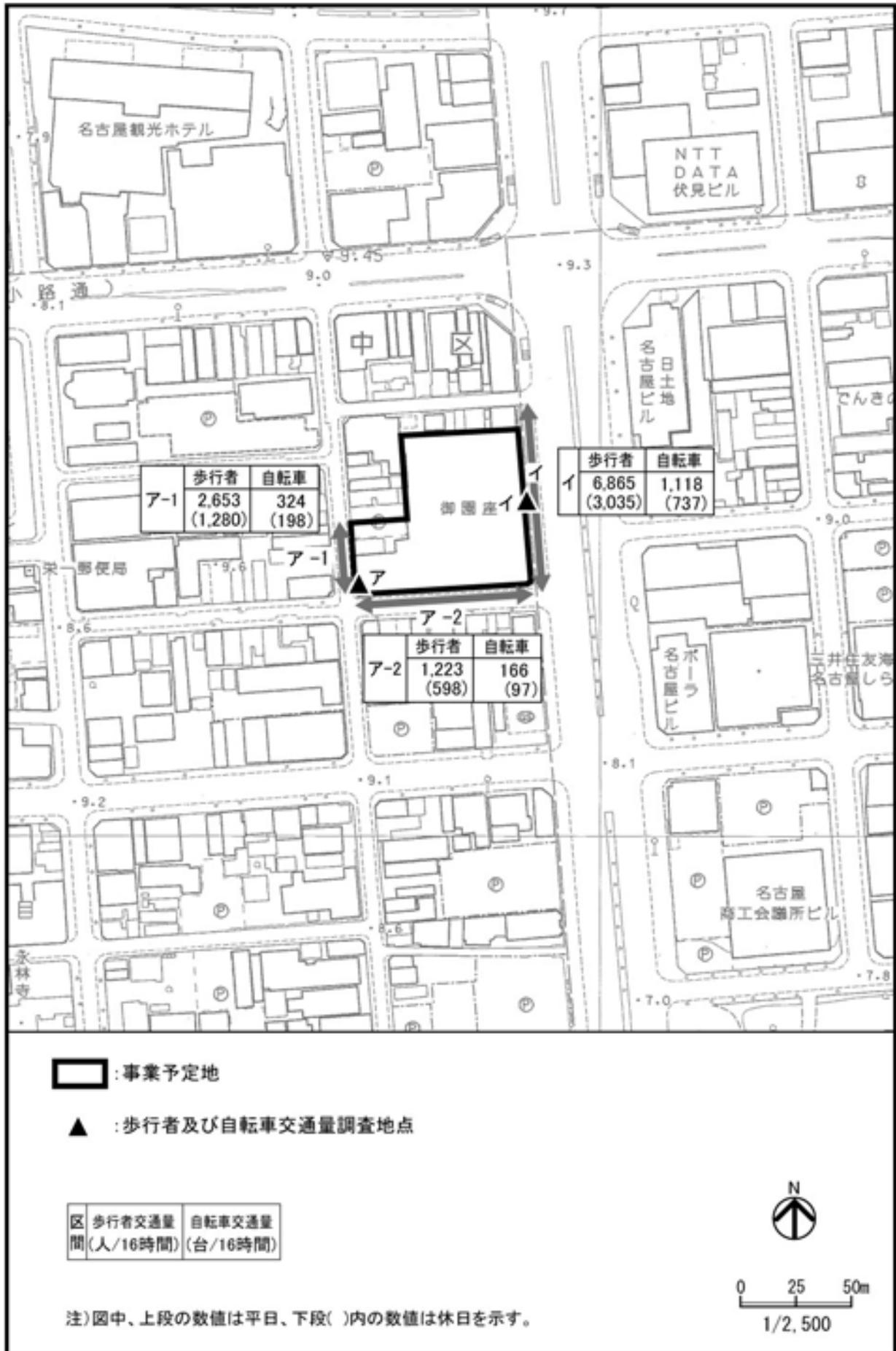


図 2-11-6 歩行者及び自転車区断面交通量

## エ 交通安全施設、交通規制の状況

事業予定地周辺における交通安全施設等の状況は、図 2-11-7 に示すとおりである。

主要交差点には、信号機や横断歩道等の安全施設が整備されており、主要道路においては、ガードレール・生け垣またはマウントアップ・車止めにより歩車道分離がなされていた。



図 2-11-7 交通安全施設等の状況

### (3) まとめ

事業予定地周辺の自動車区間断面交通量は、全区間で平日の交通量が休日の交通量を上回っていた。区間の中では、平日は区間D（伏見通）、休日は区間Z（若宮大通）が最も交通量が多く、それぞれ約 55,000 台/16 時間、約 41,000 台/16 時間であった。大型車混入率は、平日が約 4～10%、休日が約 1～6%であった。

事業予定地周辺の歩行者区間断面交通量は、区間イ（伏見通沿い）が平日及び休日ともに最も多く、平日が約 6,900 人/16 時間、休日が約 3,000 人/16 時間であった。また、自転車区間断面交通量も、区間イ（伏見通沿い）が平日及び休日ともに最も多く、平日が約 1,100 台/16 時間、休日が約 700 台/16 時間であった。

事業予定地周辺は、主要交差点に信号機や横断歩道等の安全施設が整備されており、主要道路においては歩車道分離がなされていた。

## 11-1-3 予 測

### (1) 予測事項

工事関係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
- ・工事関係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

予測対象時期は、工事関係車両の走行台数が最大となる時期（工事着工後 11 ヶ月目）とした。（資料 1 - 3（資料編 p. 25）参照）

### (3) 予測場所

発生集中交通量については、工事関係車両が走行する事業予定地周辺道路 25 区間において予測を行った。（後掲図 2-11-9 参照）

歩行者及び自転車との交錯については、工事関係車両の出入口 3 箇所において予測を行った。（後掲図 2-11-10 参照）

#### (4) 予測方法

##### ① 予測手法

工事計画に基づき、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

事業予定地周辺道路における発生集中交通量については、工事計画より、予測対象時期における工事関係車両の発生集中交通量を設定した後、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求めるとともに、背景交通量からの交通量の変化を求めた。

##### イ 工事関係車両出入口における歩行者及び自転車との交錯

工事関係車両出入口における工事関係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）における工事関係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」を予測した。

##### ② 予測条件

##### ア 背景交通量

予測対象時期である工事着工後11ヶ月目における自動車の背景交通量は、平日及び休日の現況交通量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 「工事関係車両の走行による大気汚染」（1-3-3（1）④ ア（イ）エ（i）「背景交通量」（p.105）参照））

自動車の背景交通量は、表2-11-6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 2-11-6 自動車の背景交通量  
単位：台/16時間

区間記号	平日	休日
A	34,715	20,527
B	51,135	33,176
C	42,111	26,030
D	54,723	36,894
E	24,953	13,328
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	2,004
	M-2	2,004
N	N-1	53,867
	N-2	53,867
O	472	182
P	P-1	505
	P-2	505
Q	3,854	2,013
S	50,677	37,621
U	7,475	4,357
V	9,152	4,944
W	50,446	37,324
X	43,751	32,984
Y	45,865	37,309
Z	50,562	40,599
AA	49,096	38,462

注) 区間記号は、図 2-11-9 の区間位置を示す。

#### イ 工事関係車両の発生集中交通量

工事関係車両は、大型車、中型車、小型貨物車及び乗用車に区分した。

工事計画より、工事関係車両台数は工事着工後 11 ヶ月目にピークとなり、この時の工事関係車両台数は 238 台/16 時間、発生集中交通量としては 476 台 TE<sup>注)</sup>/16 時間となる。(前掲図 1-2-10 (p.17) 参照)

工事関係車両の走行は、短時間に工事関係車両が集中しないように、適切な配車計画を立てることにより、表 2-11-7 に示すとおりを設定した。

注) TE とは、トリップエンド (発生集中交通量) をいう。

表 2-11-7 工事関係車両の交通量

区 分	大型車	中型車	小型貨物車	乗用車	合 計
	7～17時 (12～13時を除く)	6～20時 (12～13時を除く)	6～20時 (12～13時を除く)	6～ 8時 19～21時	
16時間交通量 (台TE/16時間)	250	8	10	208	476
ピーク時間交通量 (台TE/時)	28	1	1	52	82

ウ 工事関係車両の走行ルートと走行割合

工事関係車両の走行ルート及び走行割合は、図 2-11-8 に示すとおり設定した。



図 2-11-8 工事関係車両の走行ルート及び走行割合

(5) 予測結果

① 事業予定地周辺の発生集中交通量

工事中における区間別の工事関係車両の発生集中による自動車交通量及び増加率は、表 2-11-8 並びに図 2-11-9 に示すとおりである。

これらによると、各区間の増加率は、平日で 0.1～9.5%、休日で 0.1～17.1%と予測される。

表 2-11-8(1) 区間別の自動車交通量及び増加率(平日)  
単位：台/16時間

区間記号	背景交通量	工事関係車両 (増加交通量)	増加率 (%)	
A	34,715	52	0.1	
B	51,135	50	0.1	
C	42,111	52	0.1	
D	54,723	155	0.3	
E	24,953	40	0.2	
F	27,634	40	0.1	
G	29,784	40	0.1	
H	54,128	236	0.4	
I	21,340	12	0.1	
J	22,283	48	0.2	
K	23,536	14	0.1	
L	25,193	14	0.1	
M	M-1	2,004	36	1.8
	M-2	2,004	36	1.8
N	N-1	53,867	250	0.5
	N-2	53,867	250	0.5
O	472	12	2.5	
P	P-1	505	48	9.5
	P-2	505	48	9.5
Q	3,854	12	0.3	
S	50,677	202	0.4	
U	7,475	12	0.2	
V	9,152	12	0.1	
W	50,446	214	0.4	
X	43,751	71	0.2	
Y	45,865	71	0.2	
Z	50,562	71	0.1	
AA	49,096	71	0.1	

注)1:区間記号は、図 2-11-9 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 2-11-8(2) 区間別の自動車交通量及び増加率（休日）  
単位：台/16時間

区間記号	背景交通量	工事関係車両 (増加交通量)	増加率 (%)	
A	20,527	52	0.3	
B	33,176	50	0.2	
C	26,030	52	0.2	
D	36,894	155	0.4	
E	13,328	40	0.3	
F	15,271	40	0.3	
G	16,613	40	0.2	
H	39,139	236	0.6	
I	18,216	12	0.1	
J	18,945	48	0.3	
K	19,227	14	0.1	
L	21,347	14	0.1	
M	M-1	1,111	36	3.2
	M-2	1,111	36	3.2
N	N-1	19,357	250	1.3
	N-2	19,357	250	1.3
O	182	12	6.6	
P	P-1	281	48	17.1
	P-2	281	48	17.1
Q	2,013	12	0.6	
S	37,621	202	0.5	
U	4,357	12	0.3	
V	4,944	12	0.2	
W	37,324	214	0.6	
X	32,984	71	0.2	
Y	37,309	71	0.2	
Z	40,599	71	0.2	
AA	38,462	71	0.2	

注) 1: 区間記号は、図 2-11-9 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。

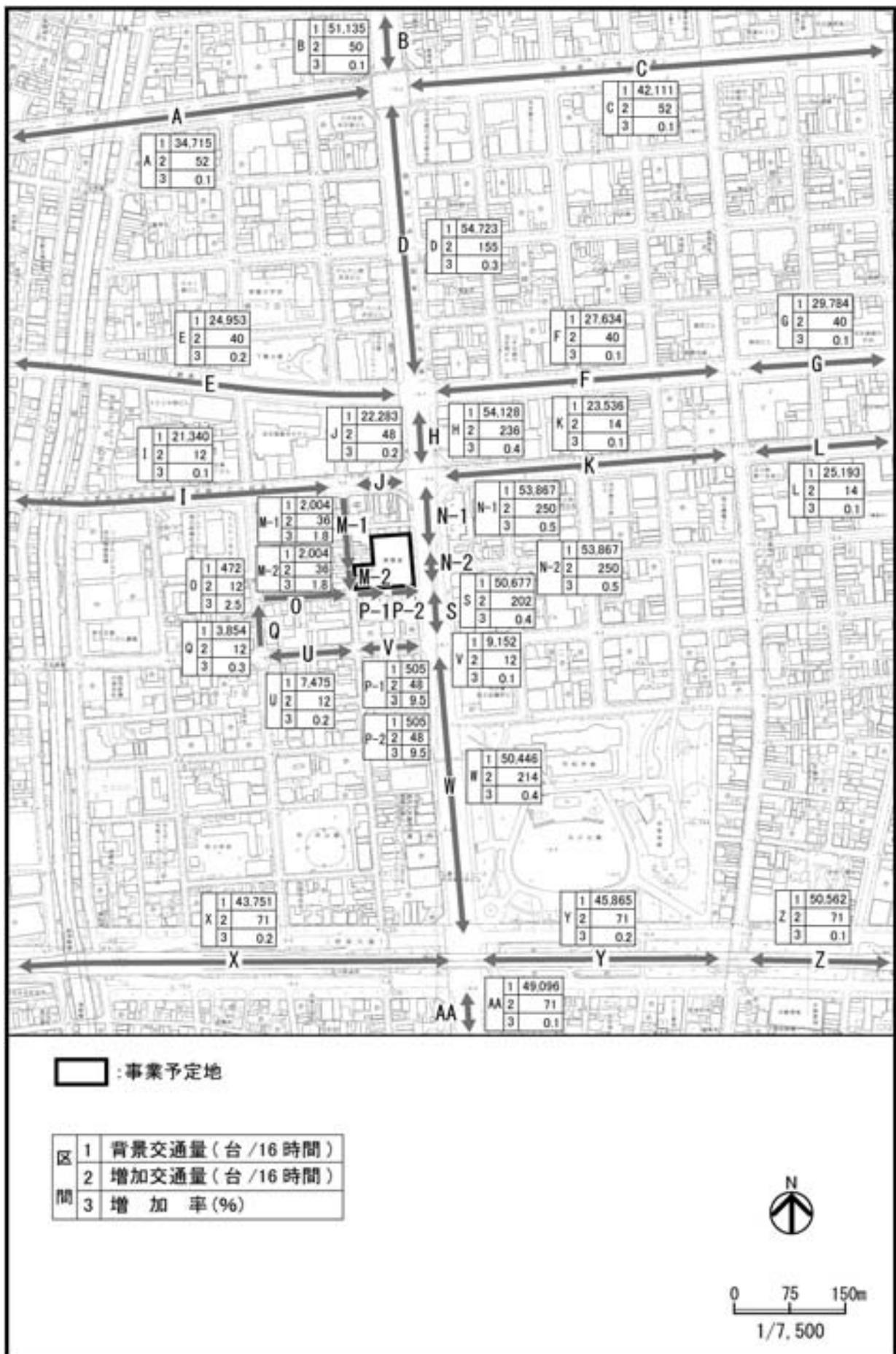


図 2-11-9(1) 工事中増加交通量及び増加率 (平日)

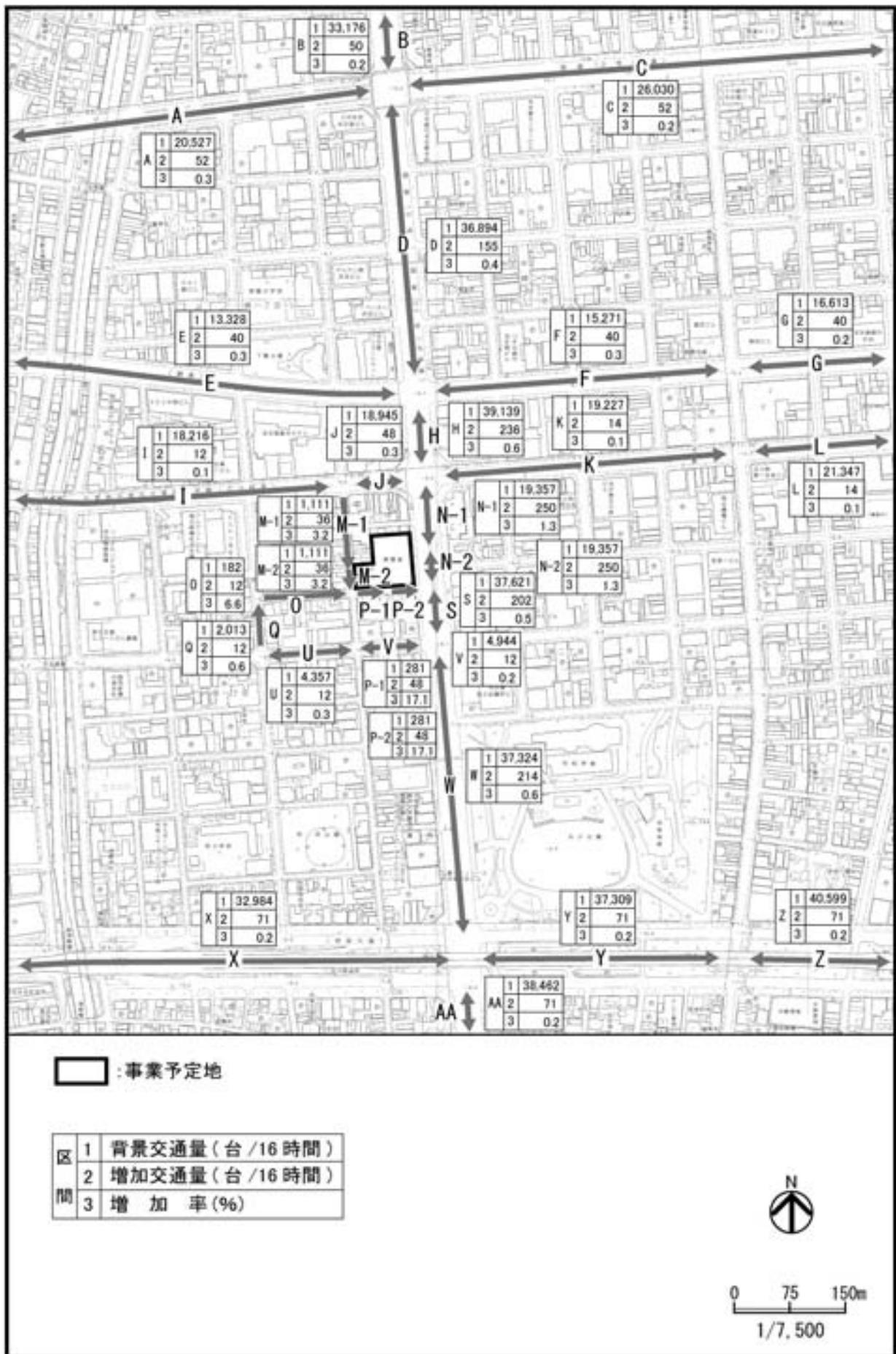


図 2-11-9(2) 工事中増加交通量及び増加率(休日)

② 工事関係車両出入口における歩行者及び自転車との交錯

工事関係車両出入口における工事関係車両と歩行者及び自転車との交錯状況は、表 2-11-9 及び図 2-11-10 に示すとおりである。

表 2-11-9 工事関係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	南 側	東 側
自動車 (台/16 時間)	48 ( 48)	48 ( 48)	380 ( 380)
歩行者 (人/16 時間)	2,653 ( 1,280)	1,233 ( 598)	6,865 ( 3,035)
自転車 (台/16 時間)	324 ( 198)	166 ( 97)	1,118 ( 737)

【ピーク時】

出入口	西 側	南 側	東 側
自動車 (台/時)	8 ( 8)	8 ( 8)	64 ( 64)
歩行者 (人/時)	271 ( 135)	130 ( 85)	838 ( 319)
自転車 (台/時)	36 ( 24)	20 ( 10)	124 ( 71)

注) 表中の数値は、「平日の交通量 (休日の交通量)」を示す。

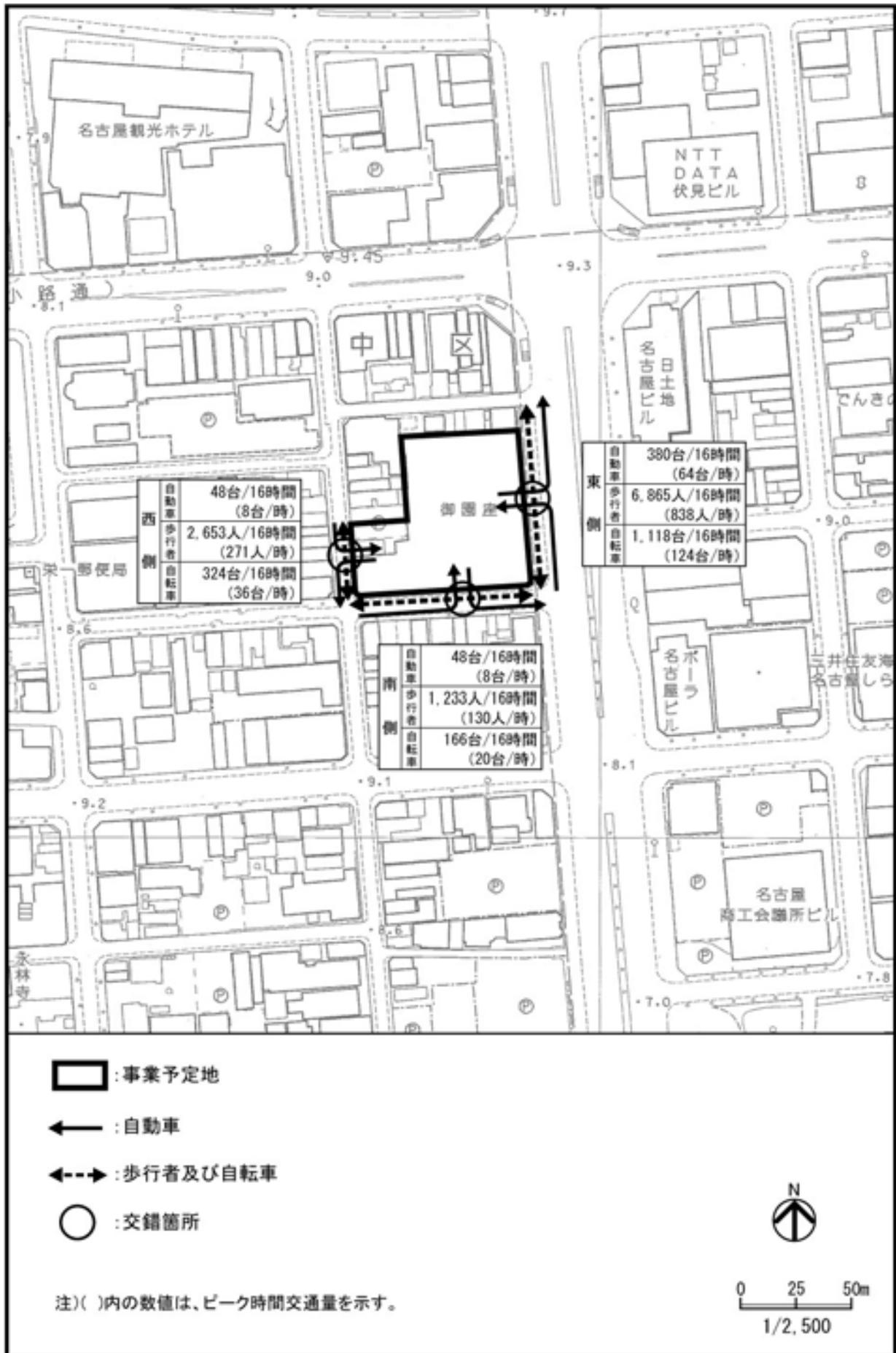


図 2-11-10(1) 工事関係車両出入口における歩行者及び自転車との交錯（平日）

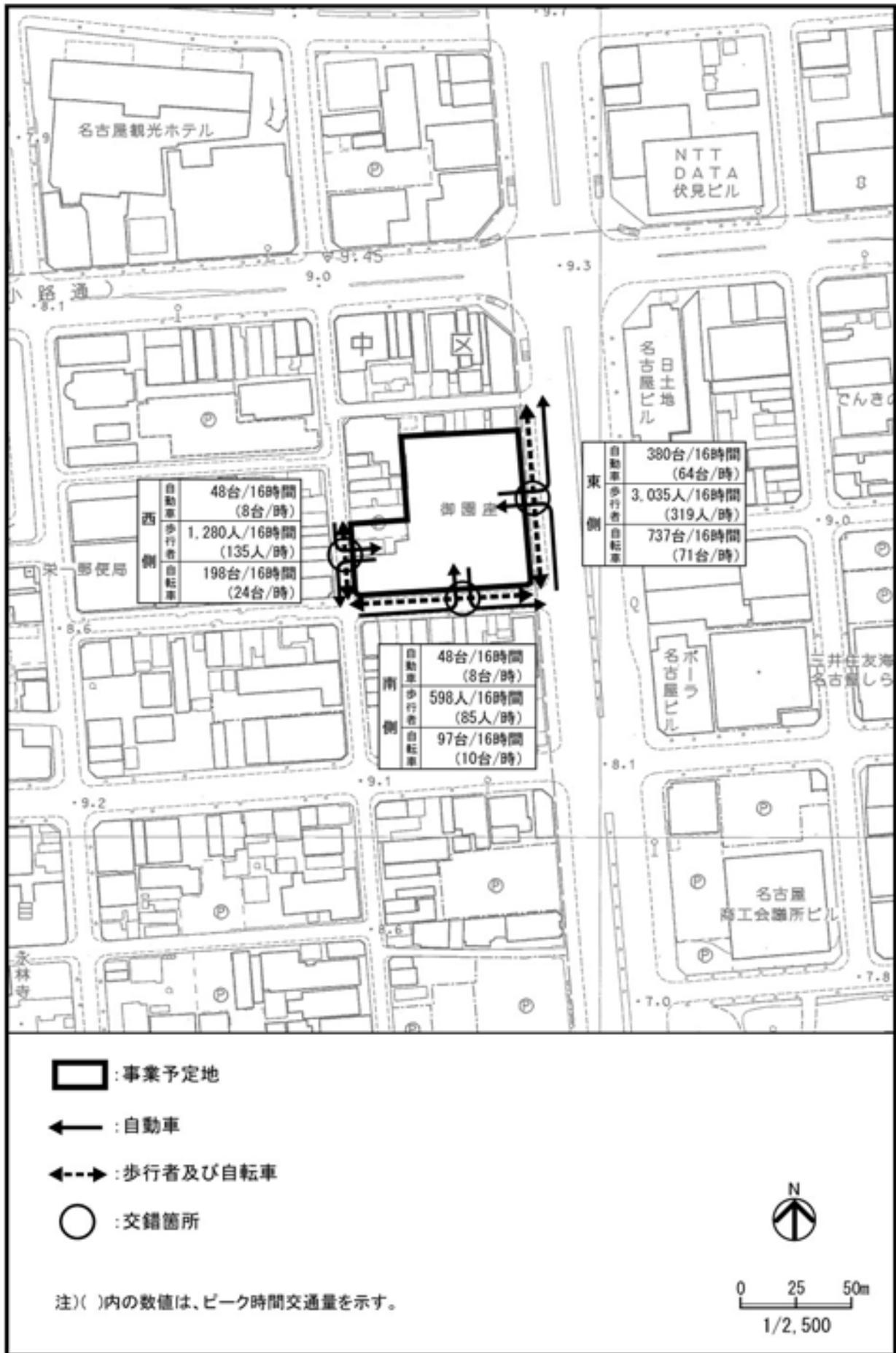


図 2-11-10(2) 工事関係車両出入口における歩行者及び自転車との交錯 (休日)

#### 11-1-4 環境保全措置

本事業の実施にあたっては、以下に示す環境保全措置を講ずる。

- ・ 工事関係車両の出入口付近では、視認性を良好に保ち、交通誘導員を配置することにより、工事関係車両の徐行及び一時停止を徹底させる。
- ・ 工事関係車両の運転者には、走行ルートの遵守、適正な走行の遵守を指導し、徹底させる。
- ・ 工事関係車両の走行については、交通法規を遵守し、安全運転を徹底させる。
- ・ 土砂、資材等の搬出入については、積載量に応じた適正な車種の選定による運搬の効率化を推進することにより、さらに工事関係車両の走行台数を減らすよう努める。
- ・ 工事関係の通勤者には、公共交通機関の利用や自動車の相乗りを推進することにより、通勤車両の走行台数を減らすよう努める。
- ・ 適切な配車計画を立てることにより、コミュニティ道路を走行する工事関係車両の台数を減らすよう配慮する。
- ・ 事業予定地近隣に通学路が指定されている各小・中学校の登下校の時間帯については、工事着手に先立ち、これら小・中学校や関係機関等と連携し、例えば次のような環境保全措置を講ずることにより、適切な対応をとる。なお、工事着手前に行う予定の近隣説明会において、地元の方々からの意見を聴き、より具体的な対応を図っていく。
  - ① 工事関係車両の出入口付近では、交通誘導員を配置することにより、工事関係車両の徐行及び一時停止を徹底させる。
  - ② 適切な配車計画に基づき、特にコミュニティ道路側においては、工事関係車両をできる限り走行させず、工事関係車両による搬入がある場合には、交通誘導員を適宜配置させるなど、適切な対応を行う。
  - ③ 工事関係の通勤者には、公共交通機関の利用、自動車の相乗りなどの推進をする。
- ・ 事業予定地周辺のコミュニティ道路については、工事関係車両の徐行及び一旦停止を徹底させる。また、実際の状況を見極めながら、状況に応じて交通誘導員を配置するなど、適切な対応を行う。
- ・ 歩行者及び自転車交通量が多い事業予定地の東側出入口について、交通誘導員を配置し、歩行者及び自転車の安全性に対して特に注意を払う。
- ・ 関係機関との連絡・調整を適切に行い、環境負荷の低減に努める。

#### 11-1-5 評 価

予測結果によると、工事関係車両の走行ルート上の各区分における工事関係車両による交通量の増加率は、平日で0.1～9.5%、休日で0.1～17.1%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とともに、主要道路と交差する位置には信号機や横断歩道が整備されている。また、各小・中学校が指定している通学路と接する箇所は、マウントアップや信号機等が整備されているとともに、事業予定地近隣に通学路が指定されている各小・中学校の登校時間帯においては、工事関係車両をできる限り走行させないなどの処置を講ずる。これらのことから、工事関係車両の走行による安全性への影響は、小さいと判断する。

また、工事関係車両出入口における工事関係車両と歩行者及び自転車の交錯は、前掲図2-11-10に示すとおりである。

本事業の実施にあたっては、工事関係車両出入口付近の視認性を良好に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。

## 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. 273）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

##### 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 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）

##### 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

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

##### ① 予測手法

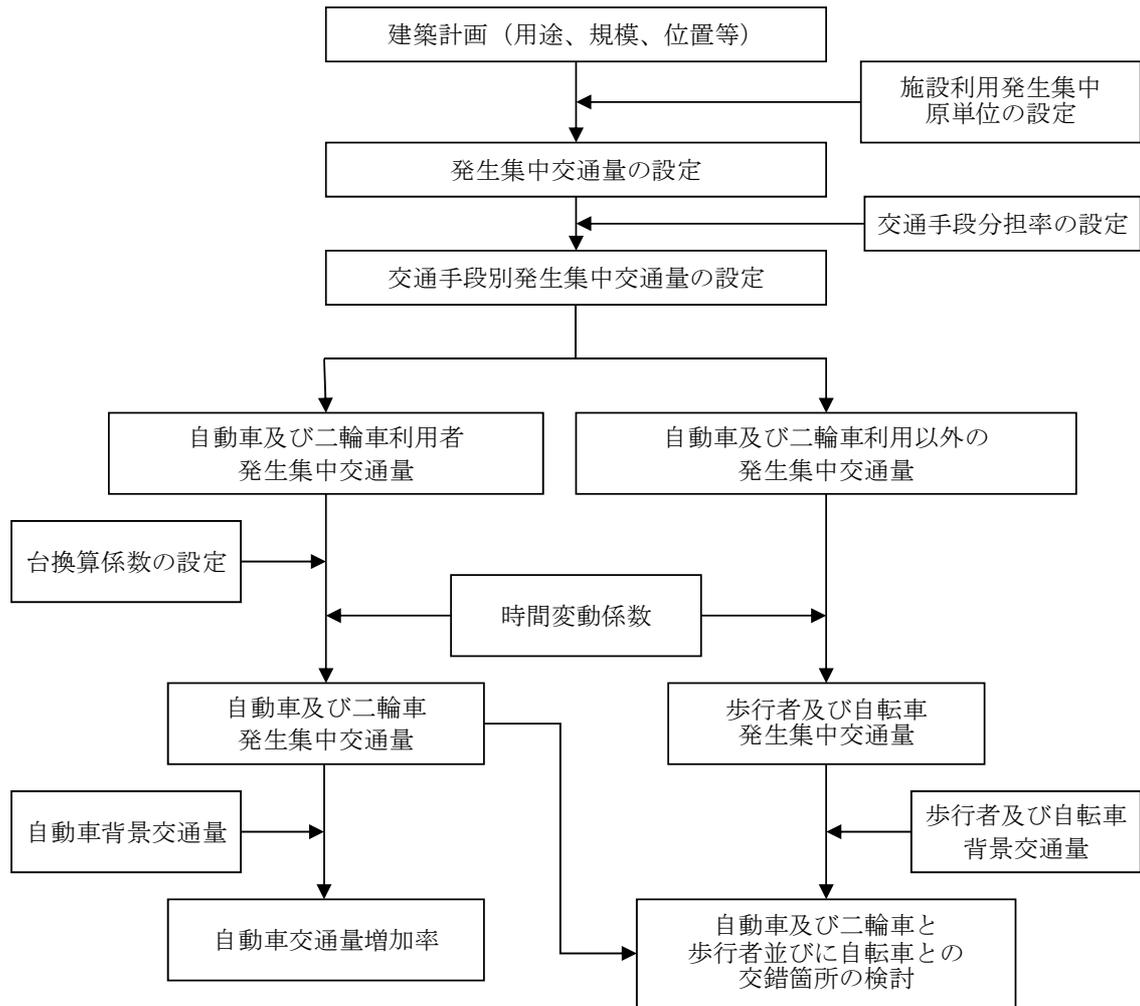
事業計画に基づき、以下の手順で予測を行った。

##### 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）

---

\*事業計画の進捗により、住宅戸数を変えたことにより、準備書から施設利用交通量を変更した。



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。

#### 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、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	2,004
	M-2	2,004
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
AA	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	<u>394</u>	<u>290</u>	<u>82</u>	<u>82</u>
合計	<u>482</u>	<u>356</u>	<u>125</u>	<u>125</u>

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	<u>274</u>	<u>53</u>	<u>968</u>	<u>1,295</u>	<u>242</u>
	休日	<u>274</u>	<u>53</u>	<u>968</u>	<u>1,295</u>	<u>242</u>

## 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) ②「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

### (7) 自動車増加交通量の設定

#### ア) 自動車のアクセスマートの設定

新建築物への主要アクセスマ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

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 2-11-13 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 20~241 台/16 時間に対して、休日が 15~178 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 0.0~25.1% に対して、休日が 0.0~33.5% 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 25.1%、休日が 33.5% 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	40	0.1	
F	27,634	72	0.3	
G	29,784	72	0.2	
H	54,128	111	0.2	
I	21,340	107	0.5	
J	22,283	205	0.9	
K	23,536	72	0.3	
L	25,193	72	0.3	
M	M-1	2,004	241	12.0
	M-2	2,004	241	12.0
N	53,867	205	0.4	
P	505	127	25.1	
R	1,825	114	6.2	
S	50,677	78	0.2	
T	7,155	36	0.5	
U	7,475	36	0.5	
V	9,152	78	0.9	
W	50,446	156	0.3	
Y	45,865	78	0.2	
Z	50,562	78	0.2	
AA	49,096	78	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	29	0.1	
F	15,271	53	0.3	
G	16,613	53	0.3	
H	39,139	82	0.2	
I	18,216	79	0.4	
J	18,945	152	0.8	
K	19,227	53	0.3	
L	21,347	53	0.2	
M	M-1	1,111	178	16.0
	M-2	1,111	178	16.0
N	19,357	152	0.8	
P	281	94	33.5	
R	845	84	9.9	
S	37,621	58	0.2	
T	4,465	26	0.6	
U	4,357	26	0.6	
V	4,944	58	1.2	
W	37,324	115	0.3	
Y	37,309	58	0.2	
Z	40,599	58	0.1	
AA	38,462	58	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。

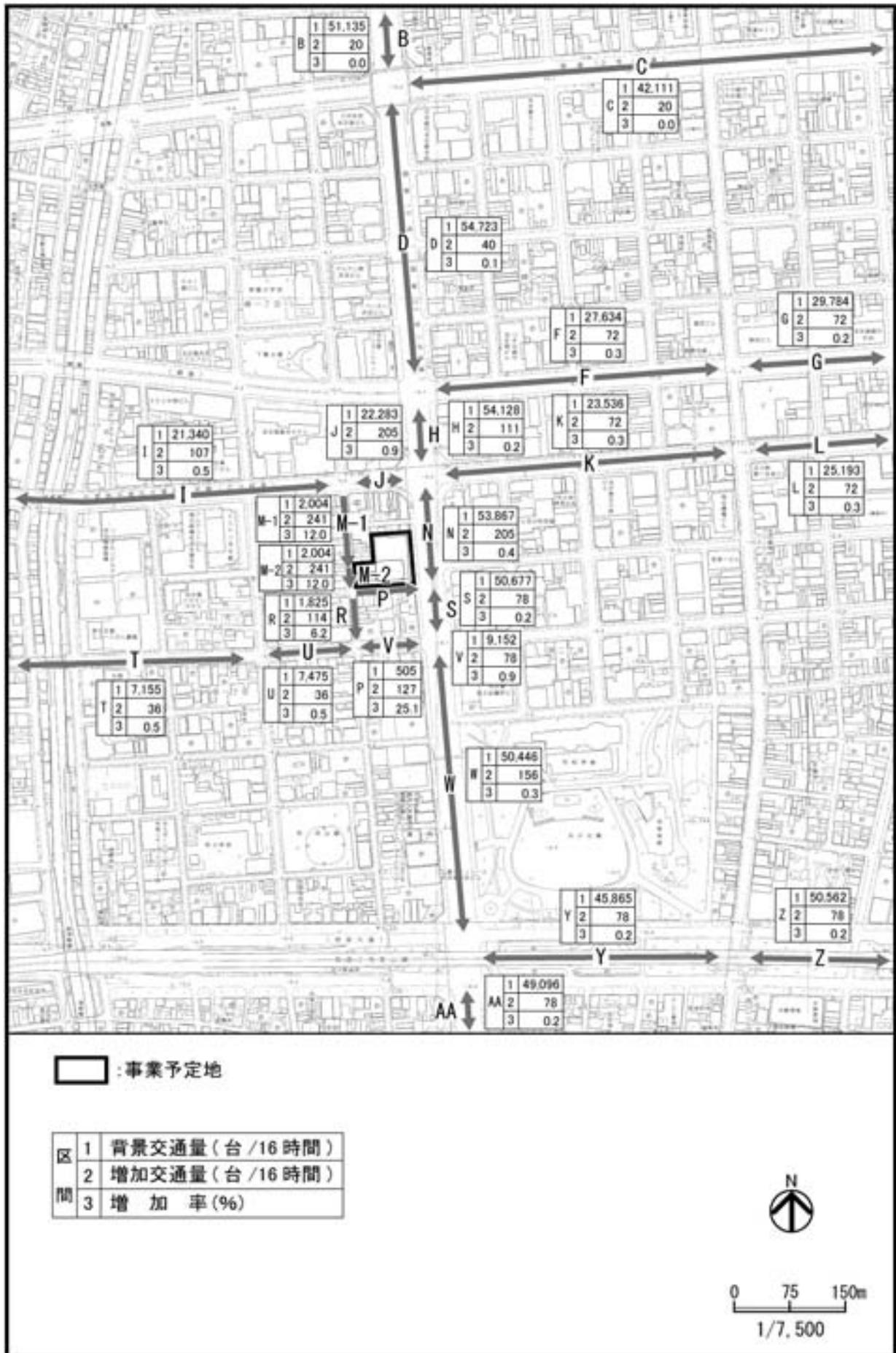


図 2-11-13(1) 供用時の自動車増加交通量及び増加率 (平日)

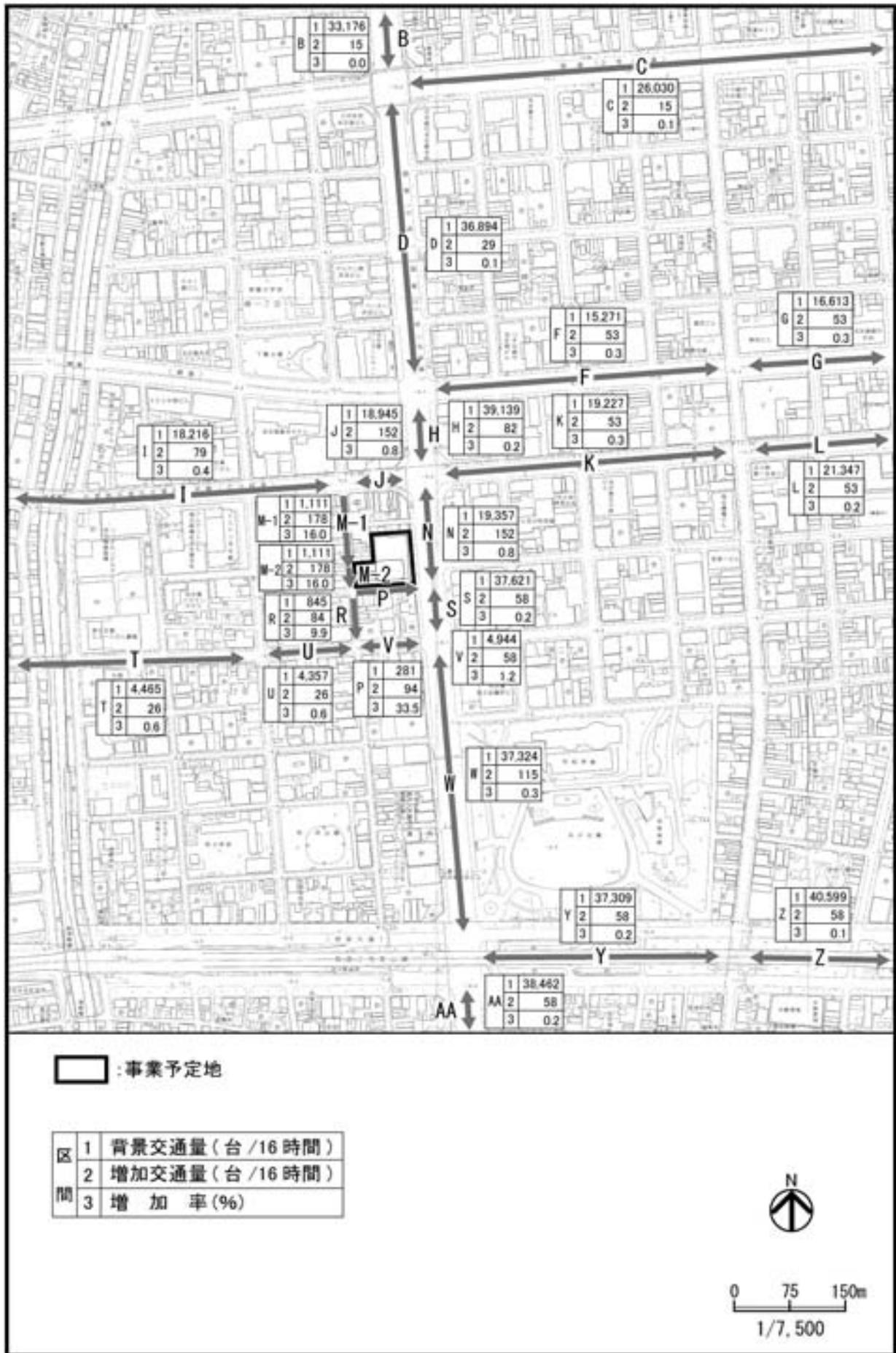


図 2-11-13(2) 供用時の自動車増加交通量及び増加率(休日)

## 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 0~6,053 人/16 時間、休日が 0~6,118 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 61~522 台/16 時間、休日が 61~539 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 0~2,292 人/時、休日が 0~2,293 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 (人/16時間) (台/16時間)	増加交通量 (人/16時間) (台/16時間)	ピーク増加 交通量 (人/時) (台/時)	背景交通量 (人/16時間) (台/16時間)	増加交通量 (人/16時間) (台/16時間)	ピーク増加 交通量 (人/時) (台/時)	
ア-1	歩行者	2,653	0	0	1,280	0	0	
	自転車	324	61	6	198	61	6	
ア-2	ア-2-1	歩行者	1,223	969	244	598	991	244
		自転車	166	352	74	97	360	74
	ア-2-2	歩行者	1,223	969	244	598	991	244
		自転車	166	352	74	97	360	74
	ア-2-3	歩行者	1,223	995	246	598	1,018	247
		自転車	166	352	74	97	360	74
	ア-2-4	歩行者	1,223	995	246	598	1,018	247
		自転車	166	352	74	97	360	74
イ	イ-1	歩行者	6,865	6,053	2,292	3,035	6,118	2,293
		自転車	1,118	522	129	737	539	131
	イ-2	歩行者	6,865	6,053	2,292	3,035	6,118	2,293
		自転車	1,118	522	129	737	539	131
	イ-3	歩行者	6,865	5,269	2,214	3,035	5,334	2,222
		自転車	1,118	522	129	737	539	131
	イ-4	歩行者	6,865	4,162	2,081	3,035	4,160	2,081
		自転車	1,118	522	129	737	539	131
	イ-5	歩行者	6,865	766	383	3,035	765	383
		自転車	1,118	522	129	737	539	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。

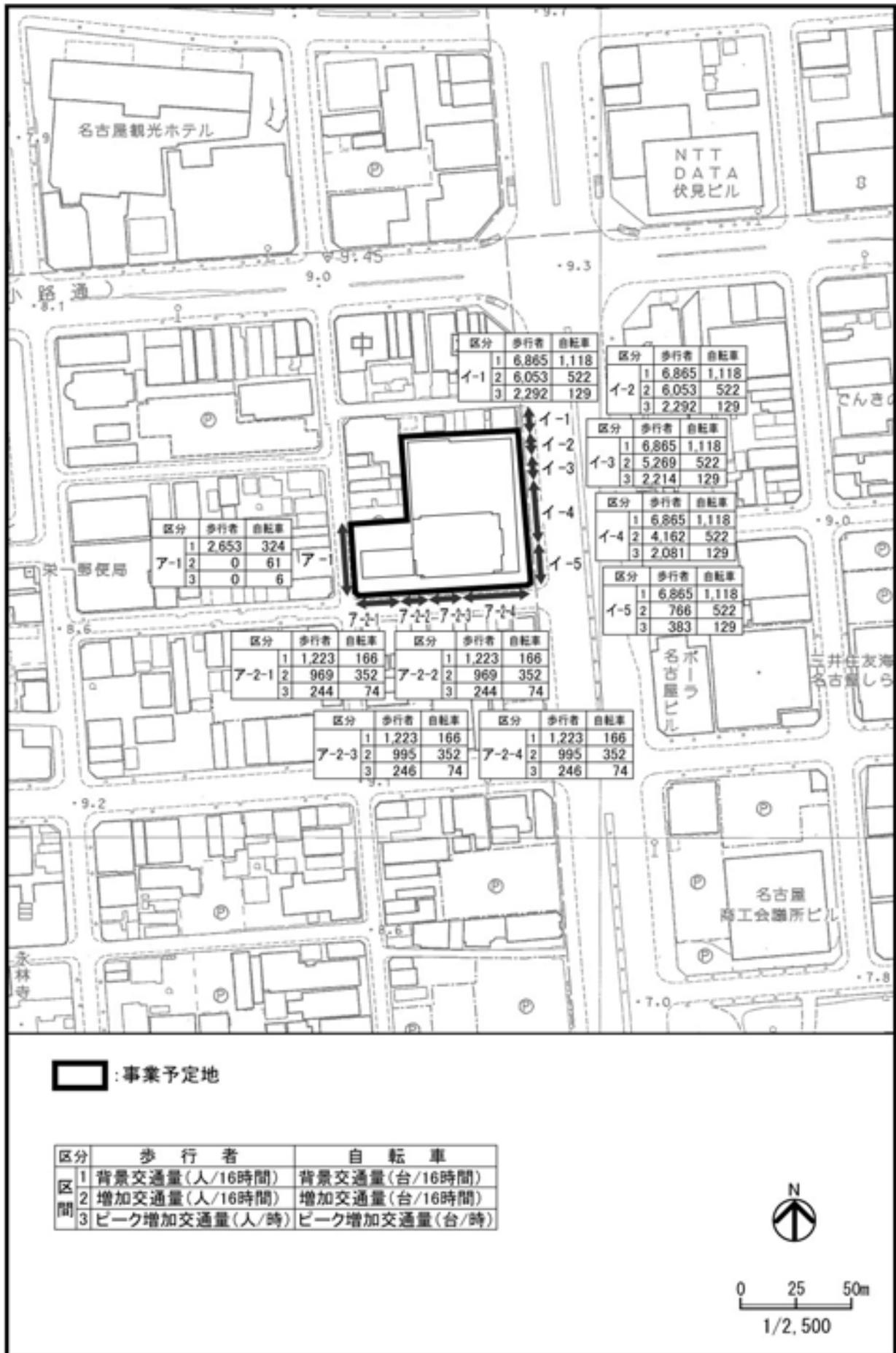


図 2-11-14(1) 供用時歩行者及び自転車増加交通量(平日)

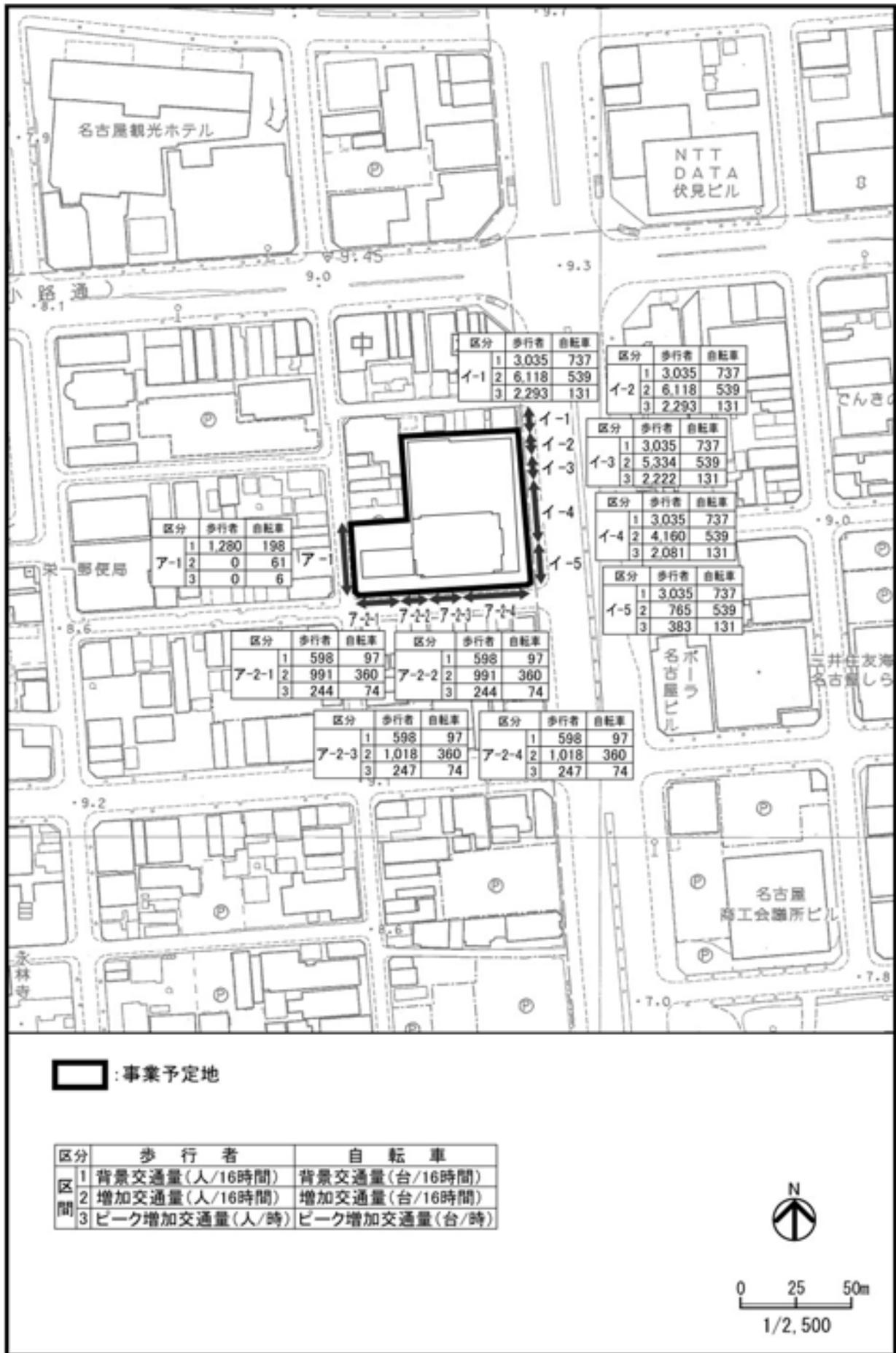


図 2-11-14(2) 供用時歩行者及び自転車増加交通量(休日)

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

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)	482 ( 356)
二輪車 (台/16 時間)	125 ( 125)
歩行者 (人/16 時間)	2,653 ( 1,280)
自転車 (台/16 時間)	385 ( 259)

【ピーク時】

出入口	西 側
自動車 (台/時)	59 ( 48)
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。

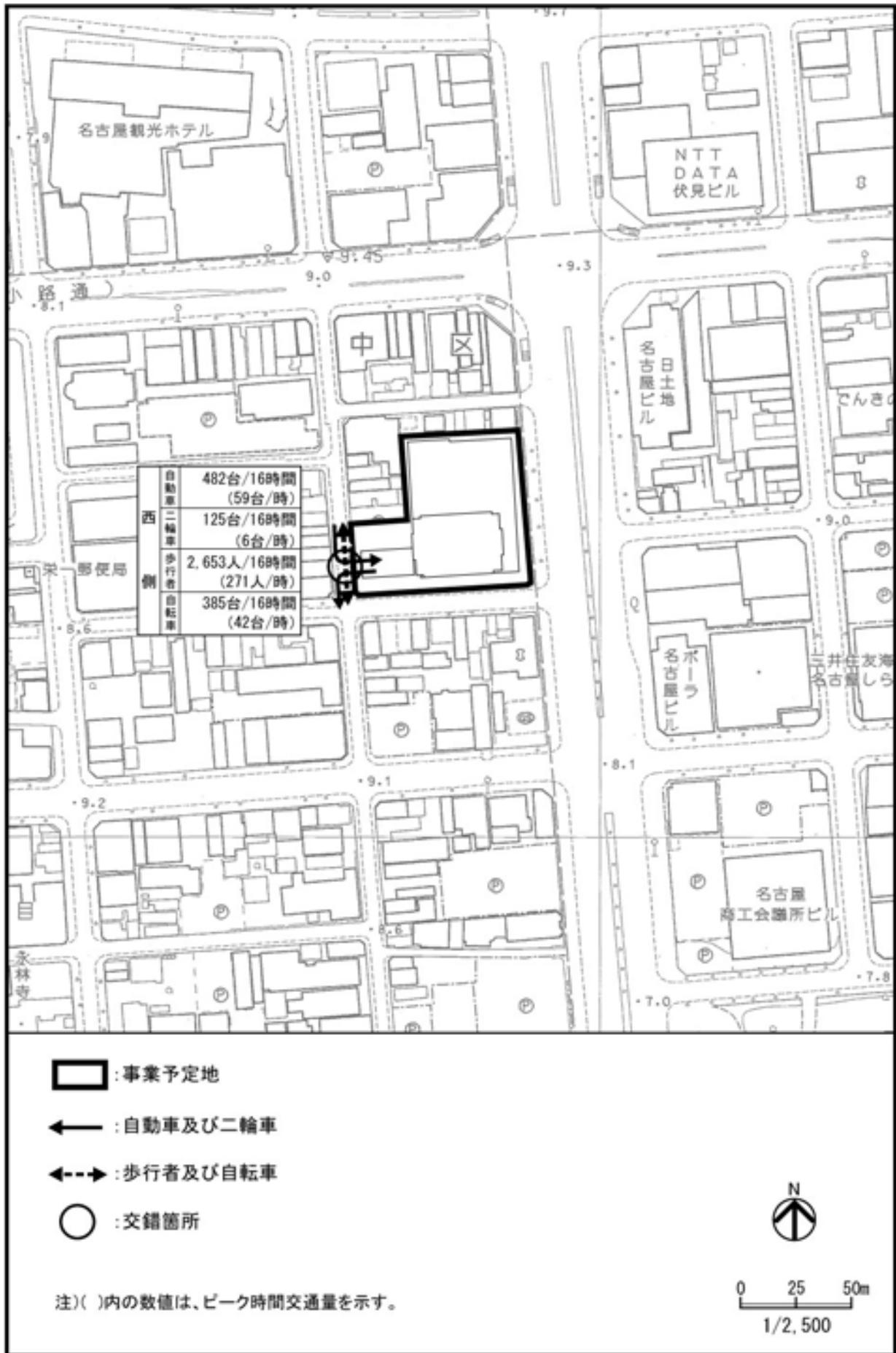


図 2-11-15(1) 新建築物出入口における歩行者及び自転車との交錯 (平日)

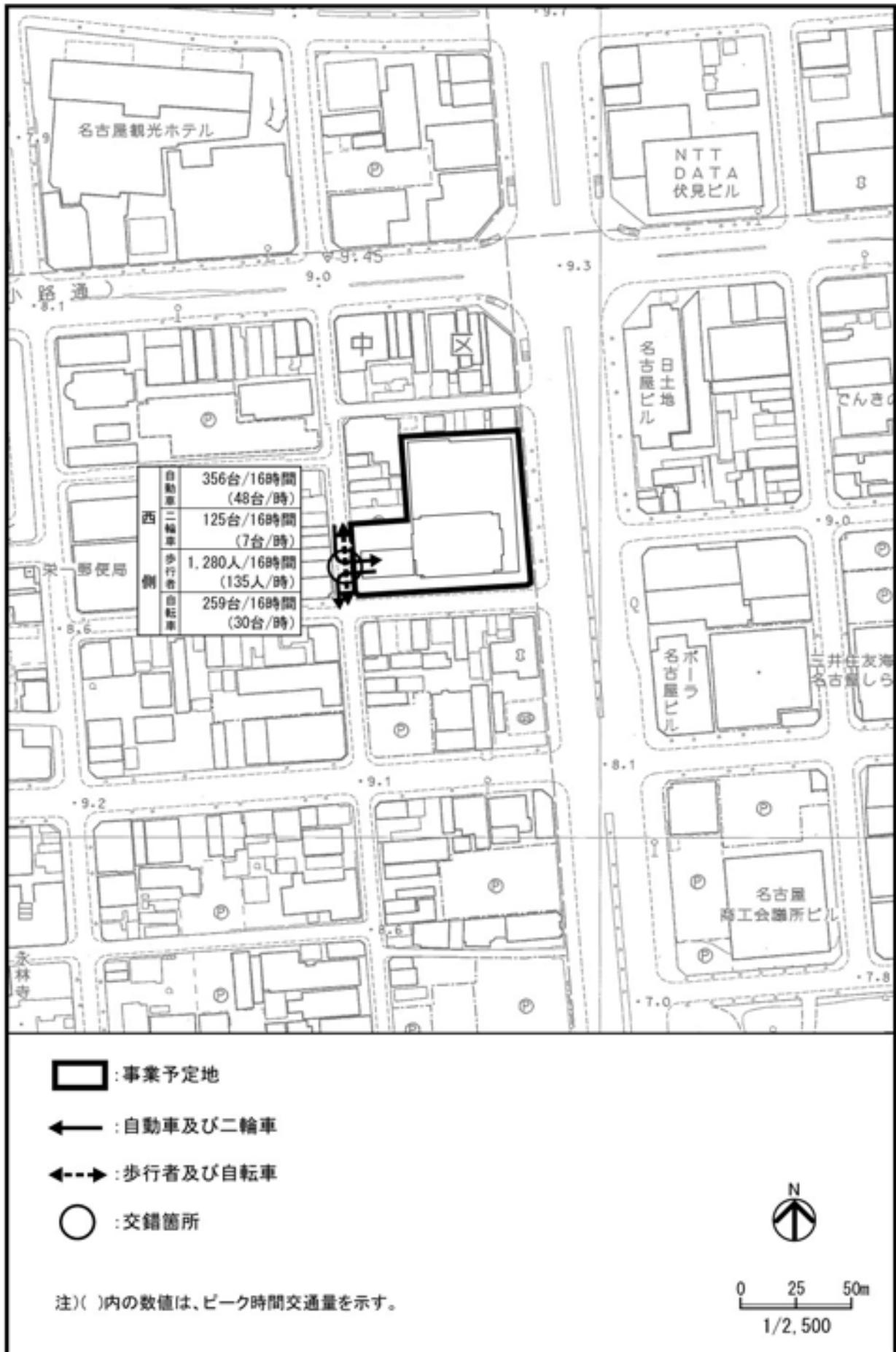


図 2-11-15(2) 新建築物出入口における歩行者及び自転車との交錯 (休日)

#### 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0.0～25.1%、休日で0.0～33.5%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。