

12. 18. 交通混雑

12. 18. 1. 現況調査

(1) 調査内容

① 調査項目

a. 日常生活圏等の状況

公共施設等の位置、種類及び利用状況、公共交通機関の状況

b. 道路の状況

道路の状況、交通量等

② 調査手法

調査は、表12. 18-1に示すとおり、既存資料調査及び現地調査により行った。

表12. 18-1 調査方法

調査項目	調査方法
日常生活圏等の状況	事業計画地周辺における日常生活圏の状況について、既存資料及び現地踏査により把握した。
道路の状況	事業計画地周辺における道路の状況について、既存資料及び現地踏査により把握した。
交通量等	事業計画地周辺の主要交差点等において、交通量（自動車類、二輪）、歩行者及び自転車通行量を方向別、時間別にハンドカウンターにより計測し、信号現示についてもストップウォッチにより計測した。

③ 調査地域及び調査地点

調査地域は、事業計画地周辺とした。

交通量等の調査地点は、表12. 18-2及び図12. 18-1～図12. 18-2に示すとおり、事業計画地周辺の主要な交差点等とした。

表12. 18-2 現地調査地点

地点名	場所等
交差点 1	垂水町 1 丁目（新御堂筋側道の交差点）
交差点 2	垂水町 1 丁目（府道豊中吹田線の交差点）
交差点 3	円山町（府道吹田箕面線の交差点）
交差点 4	垂水 2 丁目（豊津交番前交差点）
交差点 5	江坂町 4 丁目（祝橋東・祝橋西交差点）
交差点 6	江坂町 1 丁目（垂水町西・豊津北交差点）
交差点 7	江坂町 1 丁目（江坂駅前交差点）

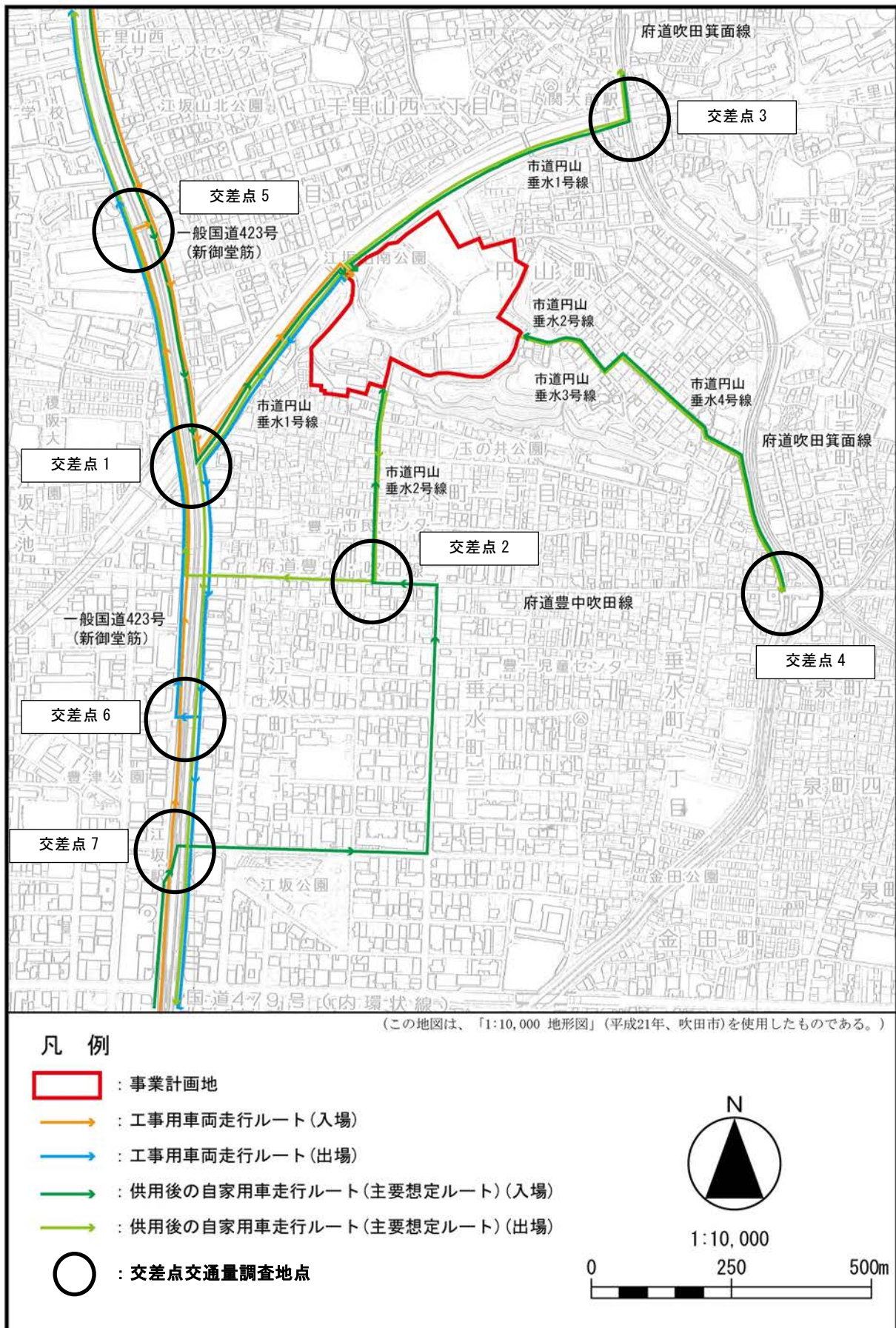


図12.18-1 現地調査地点位置図

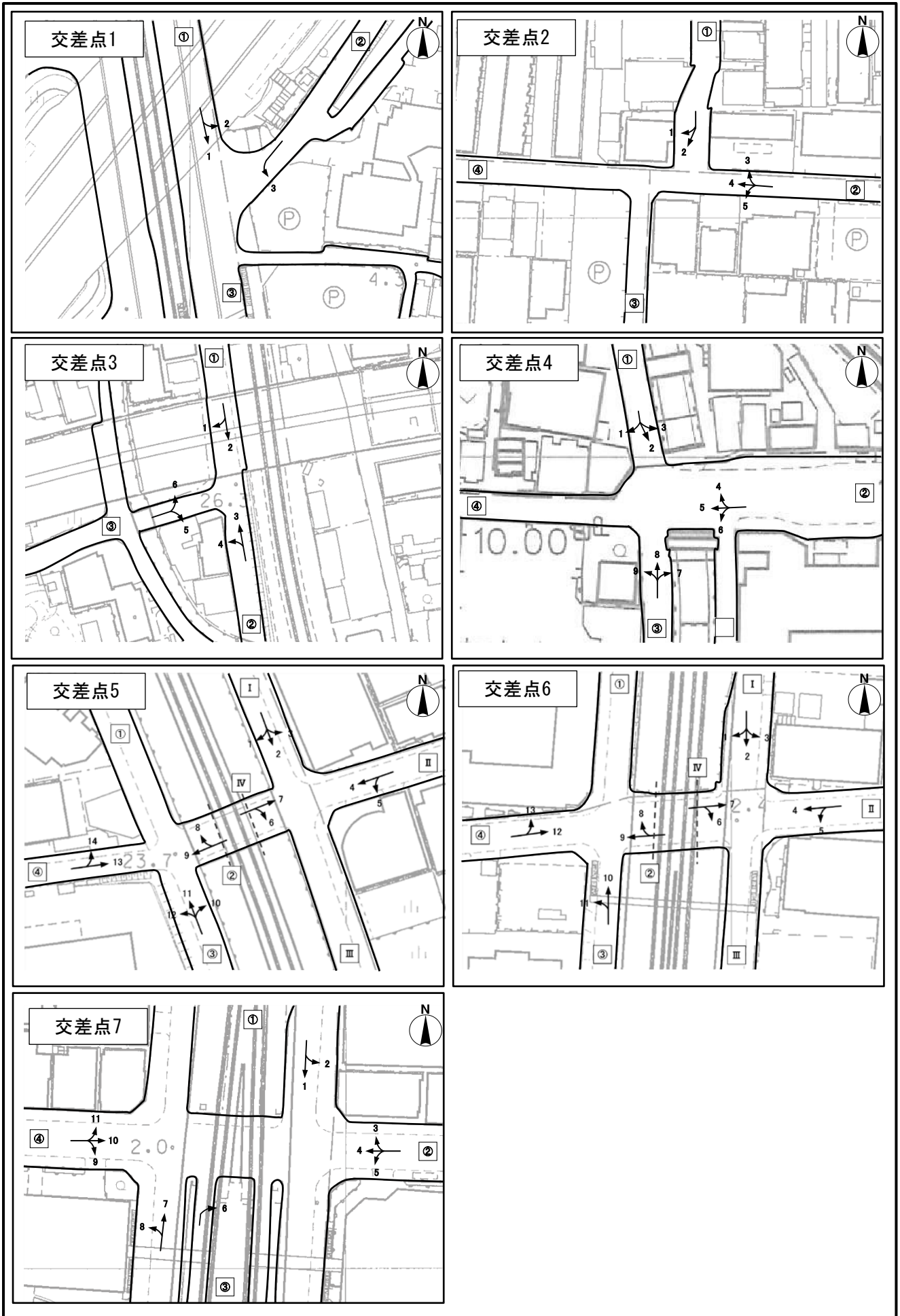


図12.18-2 現地調査地点位置詳細図

④ 調査期間

既存資料調査は、最新の既存資料の収集・整理により実施した。
交通量等の現地調査は、表12.18-3に示すとおり実施した。

表12.18-3 現地調査の調査期間

調査地点	調査期間
交差点 1	平日：平成 28 年 3 月 3 日（木） 22:00～3 月 4 日（金） 22:00 休日：平成 28 年 3 月 12 日（土） 22:00～3 月 13 日（日） 22:00
交差点 2	
交差点 3	
交差点 4	
交差点 5	
交差点 6	
交差点 7	

(2) 調査結果

① 日常生活圏等の状況

a. 公共施設等の位置、種類及び利用状況

事業計画地周辺における公共施設等の位置及び種類等は「9. 環境影響評価を実施した地域の範囲及びその概況 9.2. 地域の概況 9.2.1社会的概況 (6)環境保全について配慮を要する施設」に示すとおりであり、千里第三小学校、第一中学校等の文教施設、大和病院等の医療施設、千三保育園、垂水保育園等の福祉施設があり、地域住民に利用されている。

b. 公共交通機関の状況

事業計画地周辺における公共交通機関の状況は「9. 環境影響評価を実施した地域の範囲及びその概況 9.2. 地域の概況 9.2.1社会的概況 (4)交通 ②鉄道」に示すとおりであり、事業計画地の東側を阪急千里線が、西側を北大阪急行電鉄がそれぞれ南北に走っている。

事業計画地の北東約300m付近に関大前駅（阪急千里線）が、南東約500m付近に豊津駅（阪急千里線）が、北西約700m付近に緑地公園駅（北大阪急行電鉄）が、南南西約900m付近に江坂駅（北大阪急行電鉄）がある。

また、事業計画地南側約400m付近の一般府道豊中吹田線を阪急バス（吹田線：吹田市民病院～JR吹田駅～豊津駅～江坂駅～豊中）が東西に走っており、最寄りのバス停は事業計画地南側約400m付近に垂水バス停がある。

② 道路の状況

a. 道路の状況

事業計画地周辺における主要な道路網は「9. 環境影響評価を実施した地域の範囲及びその概況 9.2. 地域の概況 9.2.1社会的概況 (4)交通 ①道路」に示すとおりであり、事業計画地の北側には名神高速道路とその側道である市道円山垂水1号線が東西に通っている。また、西側には一般国道423号（新御堂筋）が南北に、東側には一般府道吹田箕面線が南北に、南側には一般府道豊中吹田線が東西に、さらに南側には一般国道479号が東西に通っている。

事業計画地周辺における主要な道路網の近年の交通量（平成22年度道路交通センサス）は「9. 環境影響評価を実施した地域の範囲及びその概況 9. 2. 地域の概況 9. 2. 1 社会的概況 (4) 交通 ①道路」に示すとおりである。

b. 交通量等

(a) 交差点交通量（自動車）

交差点交通量の調査結果は表12. 18-4に、詳細は資料編（p8-2～15）に示すとおりである。

交差点交通量の自動車類は、平日は交差点6が29, 147台/日と最も多く、休日は交差点5が26, 705台/日と最も多かった。

表 12. 18-4 交差点交通量調査結果（自動車）

調査地点	調査日	交差点総流入交通量					ピーク時 交差点 総流入交 通量 (台/時)	ピーク 時間
		大型車 (台/日)	小型車 (台/日)	自動車類 計 (台/日)	大型車 混入率 (%)	二輪車 (台/日)		
交差点1	平日	878	12,669	13,547	6.5	1,437	1,039	8時台
	休日	266	11,809	12,075	2.2	995	974	18時台
交差点2	平日	345	5,505	5,850	5.9	945	394	8時台
	休日	116	4,969	5,085	2.3	612	365	9時台
交差点3	平日	438	7,834	8,272	5.3	1,736	692	8時台
	休日	174	6,672	6,846	2.5	1,008	502	17時台
交差点4	平日	689	11,681	12,370	5.6	1,720	918	17時台
	休日	350	11,041	11,391	3.1	1,220	1,016	16時台
交差点5	平日	2,257	26,645	28,902	7.8	2,550	1,903	18時台
	休日	924	25,781	26,705	3.5	1,746	1,909	15時台
交差点6	平日	1,884	27,263	29,147	6.5	2,501	1,884	15時台
	休日	666	24,220	24,886	2.7	1,638	1,743	12時台
交差点7	平日	1,862	27,146	29,008	6.4	2,036	1,844	14時台
	休日	896	23,772	24,668	3.6	1,400	1,669	14時台

注) 平日：平成28年3月3日（木）22:00～3月4日（金）22:00

休日：平成28年3月12日（土）22:00～3月13日（日）22:00

(b) 交差点交通量（歩行者・自転車）

交差点交通量の調査結果は表12.18-5に、詳細は資料編（p8-16～29）に示すとおりである。

交差点交通量の歩行者・自転車は、平日は交差点7が57,164人・台/日と最も多く、休日も交差点7が37,392人・台/日と最も多かった。

表12.18-5 交差点交通量調査結果（歩行者・自転車）

調査地点	調査日	交差点総流入交通量			ピーク時交差点総流入交通量			
		歩行者 (人/日)	自転車 (台/日)	合計 (人・台/日)	歩行者 (人/日)	自転車 (台/日)	合計 (人・台/日)	ピーク 時間
交差点1	平日	1,529	1,975	3,504	138	212	350	8時台
	休日	1,662	1,545	3,207	155	153	308	11時台
交差点2	平日	2,811	5,639	8,450	397	676	1,073	8時台
	休日	2,524	4,574	7,098	211 207	341 345	552 552	16時台 17時台
交差点3	平日	401	708	1,109	47	65	112	8時台
	休日	494	481	975	43	61	104	17時台
交差点4	平日	2,426	1,935	4,361	311	301	612	8時台
	休日	2,022	1,828	3,850	223	205	428	11時台
交差点5	平日	3,485	3,432	6,917	344	372	716	8時台
	休日	3,584	2,554	6,138	443	234	677	11時台
交差点6	平日	8,572	4,962	13,534	982	494	1,476	8時台
	休日	6,533	3,258	9,791	579	326	905	17時台
交差点7	平日	42,431	14,733	57,164	4,037	1,044	5,081	18時台
	休日	27,879	9,513	37,392	2,451	830	3,281	17時台

注) 平日：平成28年3月3日（木）22:00～3月4日（金）22:00

休日：平成28年3月12日（土）22:00～3月13日（日）22:00

12.18.2. 工事の実施に伴う影響の予測・評価

(1) 工事用車両の走行

① 予測内容

a. 予測項目

予測項目は、交通量の増加率、交差点需要率（信号交差点）、車線混雑度（信号交差点）及び交通容量（無信号交差点）とした。

b. 予測手法

工事用車両の走行ルート上の主要交差点において、現況交通量と工事中交通量に基づき、影響が最も大きくなる時点での交差点流入交通量を予測し、交通量の増加率、交差点需要率（信号交差点）、車線混雑度（信号交差点）及び交通容量（無信号交差点）を算出した。

交差点需要率、車線混雑度及び交通容量については、「改訂 平面交差の計画と設計 基礎編 第3版」（平成19年7月、社団法人交通工学研究会）に基づき計算した。

なお、近接事業との複合的な環境影響についても同様に予測を行った。

c. 予測地域及び予測地点

予測地域は調査地域と同様とし、予測地点は図12.18-3に示すとおり、工事用車両の走行ルート上の主要交差点である4交差点（交差点1、5、6、7）とした。

d. 予測時期

本事業における工事用車両の月別使用台数は表12.18-6(1)に示すとおり、工事計画から、工事用車両の月別使用台数が最大となる工事開始後16ヶ月目とした。

また、近接工事を含めた工事用車両の月別使用台数は表12.18-6(2)に示すとおりである。本表は、本事業と近接事業における工事車両台数を合算したものであるため、本事業の着工後5～7ヶ月目の台数が最大となっているが、近接事業を含めた複合影響の予測時期は、近接事業の工事用車両台数が最大となる着工後1又は2ヶ月目（各月同数：21台/日）とし、近接事業における台数に本事業における使用台数が最大となる着工後16ヶ月目の台数を合算した台数で予測を行った。

表12.18-6(1) 工事用車両の月別使用台数

項目	着工後月数										
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
工事用車両台数(台/日)	6	12	12	12	20	20	24	28	40	64	70
項目	着工後月数										
	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
工事用車両台数(台/日)	82	60	60	84	92	86	84	82	84	62	60
項目	着工後月数										
	23	24	25	26	27	28	29	30	31		
工事用車両台数(台/日)	32	66	73	84	47	42	49	40	27		

表 12.18-6(2) 工事用車両の月別使用台数（複合影響）

項目	本事業の着工後月数						
	1	2	3	4	5	6	7
工事用車両台数(台/日)	27	33	30	29	37	37	37

注) 本表は、本事業と近接事業における工事車両台数を合算したものである。

e. 予測条件

工事用車両の時間配分は表12.18-7(1)～(2)に示すとおり設定した。

予測対象時間帯は工事用車両台数に現地調査において測定した現況交通量（資料編 p8-2～8）を加えた工事中交通量がピークとなる時間帯とした。

各交差点におけるピーク時間帯の交差点交通量は 表12.18-8(1)～(2)に示すとおりである。

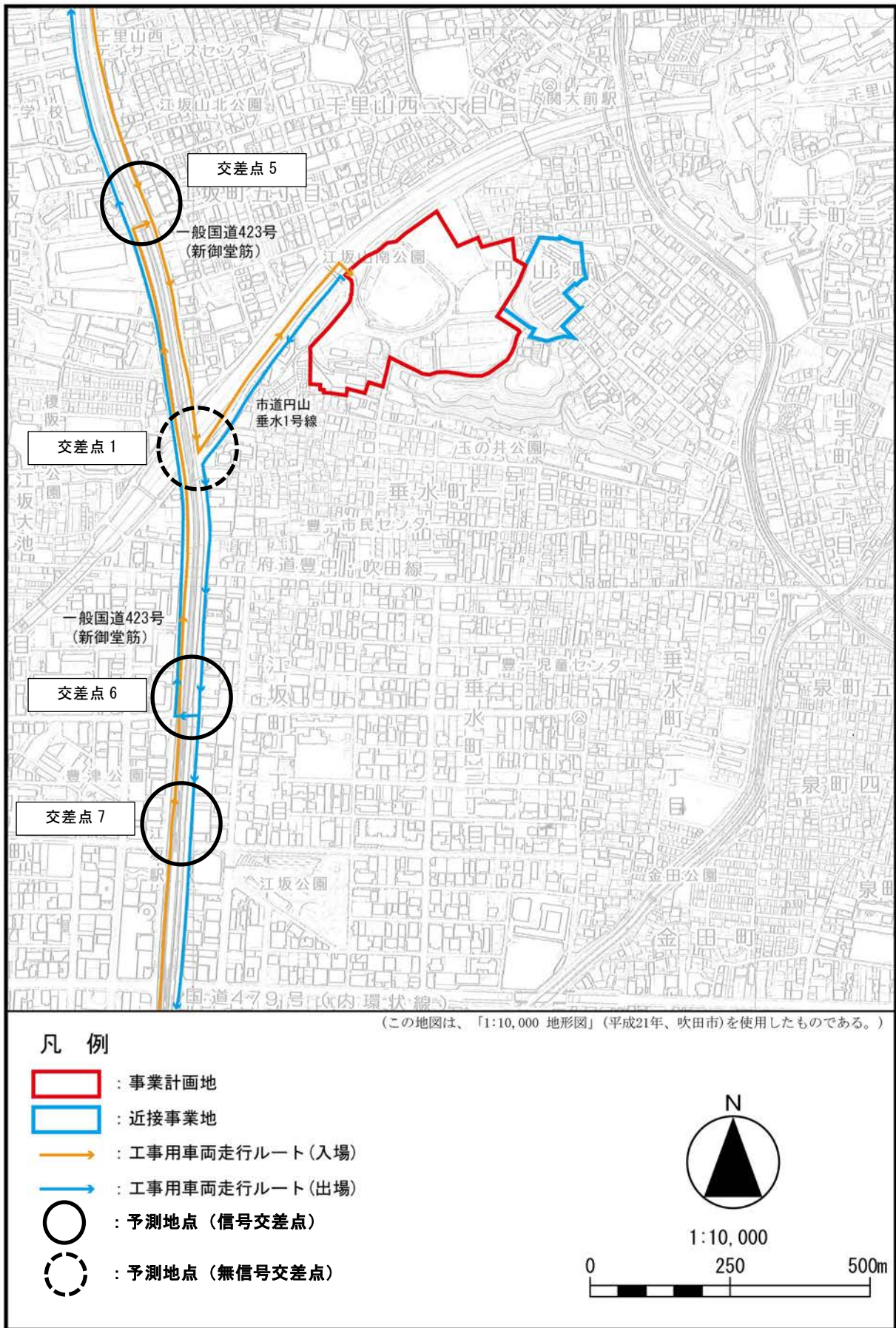


図12.18-3 交通混雑予測地点(工事中)

表12.18-7(1) 工事用車両の時間配分（着工後16ヶ月目）

単位：台/時

時 間	入 場				出 場				合 計			
	小型車	大型車	通勤車両	合 計	小型車	大型車	通勤車両	合 計	小型車	大型車	通勤車両	合 計
6:00 ~ 7:00	0	11	3	14	0	0	0	0	0	11	3	14
7:00 ~ 8:00	0	15	7	22	0	0	0	0	0	15	7	22
8:00 ~ 9:00	5	5	0	10	3	4	0	7	8	9	0	17
9:00 ~ 10:00	0	6	2	8	0	6	2	8	0	12	4	16
10:00 ~ 11:00	5	5	0	10	3	4	0	7	8	9	0	17
11:00 ~ 12:00	0	6	2	8	0	6	2	8	0	12	4	16
12:00 ~ 13:00	4	4	0	8	4	4	0	8	8	8	0	16
13:00 ~ 14:00	0	6	2	8	0	6	2	8	0	12	4	16
14:00 ~ 15:00	3	5	0	8	5	6	0	11	8	11	0	19
15:00 ~ 16:00	0	6	2	8	0	6	2	8	0	12	4	16
16:00 ~ 17:00	3	5	0	8	5	6	0	11	8	11	0	19
17:00 ~ 18:00	0	0	2	2	0	15	2	17	0	15	4	19
18:00 ~ 19:00	0	0	0	0	0	11	7	18	0	11	7	18
19:00 ~ 20:00	0	0	0	0	0	0	3	3	0	0	3	3
合 計	20	74	20	114	20	74	20	114	40	148	40	228

注) 月別の使用台数が最大となる着工後16ヶ月目における工事用車両台数について、入場・退場時間別に台数を配分した。
 なお、一部の車両では、同一車両が、複数回往復するため、使用台数と入場・退場台数は一致しない。

表12.18-7 (2) 工事用車両の時間配分（複合影響：着工後1又は2ヶ月目）

単位：台/時

時 間	入 場				出 場				合 計			
	小型車	大型車	通勤車両	合 計	小型車	大型車	通勤車両	合 計	小型車	大型車	通勤車両	合 計
6:00 ~ 7:00	0	11	3	14	0	0	0	0	0	11	3	14
7:00 ~ 8:00	0	15	11	26	0	0	0	0	0	15	11	26
8:00 ~ 9:00	7	5	0	12	5	4	0	9	12	9	0	21
9:00 ~ 10:00	1	9	2	12	1	9	2	12	2	18	4	24
10:00 ~ 11:00	7	8	0	15	5	7	0	12	12	15	0	27
11:00 ~ 12:00	0	6	2	8	0	6	2	8	0	12	4	16
12:00 ~ 13:00	4	4	0	8	4	4	0	8	8	8	0	16
13:00 ~ 14:00	3	9	2	14	3	9	2	14	6	18	4	28
14:00 ~ 15:00	3	7	0	10	5	8	0	13	8	15	0	23
15:00 ~ 16:00	0	8	2	10	0	8	2	10	0	16	4	20
16:00 ~ 17:00	3	5	0	8	5	6	0	11	8	11	0	19
17:00 ~ 18:00	0	0	2	2	0	15	3	18	0	15	5	20
18:00 ~ 19:00	0	0	0	0	0	11	10	21	0	11	10	21
19:00 ~ 20:00	0	0	0	0	0	0	3	3	0	0	3	3
合 計	28	87	24	139	28	87	24	139	56	174	48	278

注) 近接事業の月別の使用台数が最大となる着工後1又は2ヶ月目の台数と本事業における月別の使用台数が最大となる着工後16ヶ月目における工事用車両台数について、入場・退場時間別に台数を配分した。なお、一部の車両では、同一車両が、複数回往復するため、使用台数と入場・退場台数は一致しない。

表12.18-8(1) 各交差点における交差点交通量（ピーク時間帯：工事中）

単位：台/時

予測地点	ピーク時間	現況交通量			工事用車両台数			工事中交通量		
		小型車	大型車	計	小型車	大型車	計	小型車	大型車	計
交差点1	8時台	974	65	1,039	8	9	17	982	74	1,056
交差点5	18時台	1,834	69	1,903	5	6	11	1,839	75	1,914
交差点6	15時台	1,751	133	1,884	3	9	12	1,754	142	1,896
交差点7	14時台	1,700	144	1,844	3	6	9	1,703	150	1,853

表12.18-8(2) 各交差点における交差点交通量（ピーク時間帯：工事中（複合影響））

単位：台/時

予測地点	ピーク時間	現況交通量			工事用車両台数			工事中交通量		
		小型車	大型車	計	小型車	大型車	計	小型車	大型車	計
交差点1	8時台	974	65	1,039	12	9	21	986	74	1,060
交差点5	18時台	1,834	69	1,903	7	6	13	1,841	75	1,916
交差点6	15時台	1,751	133	1,884	3	12	15	1,754	145	1,899
交差点7	14時台	1,700	144	1,844	3	8	11	1,703	152	1,855

② 予測結果

a. 交差点交通量増加率

交差点交通量の増加率の予測結果は表12.18-9(1)～(2)に示すとおりである。

交差点交通量の増加率（自動車類計）は1.00～1.02と少ない結果であった。

また、近接事業との複合影響についての交差点交通量の増加率（自動車類計）は1.01～1.02と少ない結果であった。

表12.18-9(1) 交差点交通量増加率（工事中）

予測地点	予測対象時間帯	交差点交通量増加率		
		小型車	大型車	自動車類計
交差点1	8時台	1.01	1.14	1.02
交差点5	18時台	1.00	1.09	1.01
交差点6	15時台	1.00	1.07	1.01
交差点7	14時台	1.00	1.04	1.00

表12.18-9(2) 交差点交通量増加率（工事中／近接事業との複合影響）

予測地点	予測対象時間帯	交差点交通量増加率		
		小型車	大型車	自動車類計
交差点1	8時台	1.01	1.14	1.02
交差点5	18時台	1.00	1.09	1.01
交差点6	15時台	1.00	1.09	1.01
交差点7	14時台	1.00	1.06	1.01

b. 交差点需要率（信号交差点）

信号交差点における交差点需要率の予測結果は表12.18-10(1)～(2)に示すとおりである。

工事中の交差点需要率は0.318～0.519であり、0.9（交通流を円滑に処理できるとされる交差点需要率の目安）を下回っている。

また、近接事業との複合影響についての工事中の交差点需要率は0.319～0.520であり、0.9（交通流を円滑に処理できるとされる交差点需要率の目安）を下回っている。

よって、交通処理上問題ないと予測する。

表12.18-10(1) 交差点需要率（信号交差点：工事中）

予測地点	予測対象時間帯	交差点需要率	
		現 状	工事中
交差点5	18時台	0.515	0.519
交差点6	15時台	0.317	0.318
交差点7	14時台	0.422	0.424

表12.18-10(2) 交差点需要率（信号交差点：工事中／近接事業との複合影響）

予測地点	予測対象時間帯	交差点需要率	
		現 状	工事中
交差点5	18時台	0.515	0.520
交差点6	15時台	0.317	0.319
交差点7	14時台	0.422	0.425

c. 車線混雑度（信号交差点）

車線混雑度の予測結果は表12.18-11(1)～(2)に示すとおりである。

工事中の車線混雑度は0.098～0.709であり、1.0（交通量の処理が可能とされる目安である混雑度）を下回っている。

また、近接事業との複合影響についての工事中の車線混雑度は0.098～0.710であり、1.0（交通量の処理が可能とされる目安である混雑度）を下回っている。

よって、交通処理上問題ないと予測する。

表12.18-11(1) 車線混雑度（信号交差点：工事中）

予測地点	予測対象 時間帯	予測断面	車線適用	車線混雑度	
				現 状	工事中
交差点5	18時台	断面②	直進・右折	0.129	0.129
		断面③	左折・直進・右折	0.696	0.709
		断面④	左折・直進	0.110	0.110
		断面Ⅰ	左折・直進・右折	0.673	0.673
		断面Ⅱ	左折・直進	0.264	0.264
		断面Ⅳ	直進・右折	0.145	0.145
交差点6	15時台	断面②	直進	0.236	0.236
			右折	0.126	0.135
		断面③	左折・直進	0.390	0.394
		断面④	左折・直進	0.324	0.324
		断面Ⅰ	左折・直進	0.358	0.360
			右折	0.154	0.159
		断面Ⅱ	左折・直進	0.292	0.292
		断面Ⅳ	直進	0.179	0.179
			右折	0.098	0.098
		交差点7	14時台	断面①	左折・直進
断面②	左折・直進・右折			0.379	0.379
断面③	左折・直進			0.293	0.296
	右折			0.508	0.508
断面④	左折・直進・右折			0.570	0.570

注) 表中の断面の番号は図12.18-2の断面の番号と対応する。

表12.18-11(2) 車線混雑度（信号交差点：工事中／近接事業との複合影響）

予測地点	予測対象時間帯	予測断面	車線適用	車線混雑度	
				現 状	工事中
交差点5	18時台	断面②	直進・右折	0.129	0.129
		断面③	左折・直進・右折	0.696	0.710
		断面④	左折・直進	0.110	0.110
		断面Ⅰ	左折・直進・右折	0.673	0.673
		断面Ⅱ	左折・直進	0.264	0.264
		断面Ⅳ	直進・右折	0.145	0.145
交差点6	15時台	断面②	直進	0.236	0.236
			右折	0.126	0.137
		断面③	左折・直進	0.390	0.395
		断面④	左折・直進	0.324	0.324
		断面Ⅰ	左折・直進	0.358	0.361
			右折	0.154	0.161
		断面Ⅱ	左折・直進	0.292	0.292
		断面Ⅳ	直進	0.179	0.179
			右折	0.098	0.098
		交差点7	14時台	断面①	左折・直進
断面②	左折・直進・右折			0.379	0.379
断面③	左折・直進			0.293	0.296
	右折			0.508	0.508
断面④	左折・直進・右折			0.570	0.570

注) 表中の断面の番号は図12.18-2の断面の番号と対応する。

d. 交通容量（無信号交差点）

無信号交差点における交通容量の予測結果は表12.18-12(1)～(2)に、交通流の遅れの程度を示す指標は表12.18-13に示すとおりである。

交通容量差は交通容量（交差点における従道路から流入できる最大交通量）と実交通量との差であり、交通容量差から交通流の遅れの程度を求めた。

交通流の遅れの程度は、現状、工事中ともに「平均」であり、変化が見られない。

また、近接事業との複合影響についての交通流の遅れの程度も、現状、工事中ともに「平均」であり、変化が見られないことから、工事用車両の走行により周辺地域の交通状況に著しい影響は及ぼさないものと予測する。

表12.18-12(1) 交通容量差（信号交差点：工事中）

予測地点	予測対象時間帯	予測方向	交通容量差		遅れの程度を表す指標	
			現 状	工事中	現 状	工事中
交差点1	8時台	断面②から断面③へ左折	171	160	平 均	平 均

注) 1. 表中の断面の番号は図12.18-2の断面の番号と対応する。

2. 断面①（主道路）から断面②（従道路）への左折については、主道路からの左折車両以外の通行はなく、主道路の交通が阻害されることはないため影響はない。

表12.18-12(2) 交通容量差（信号交差点：工事中／近接事業との複合影響）

予測地点	予測対象 時間帯	予測方向	交通容量差		遅れの程度を表す指標	
			現 状	工事中	現 状	工事中
交差点1	8時台	断面②から断面③へ左折	171	157	平 均	平 均

注) 1. 表中の断面の番号は図12.18-2の断面の番号と対応する。

2. 断面①（主道路）から断面②（従道路）への左折については、主道路からの左折車両以外の通行はなく、主道路の交通が阻害されることはないため影響はない。

表12.18-13 遅れの程度を表す指標

	交通容量差 (交通容量 max. Mn - 実交通量 Mn [pcu/時])	
	平 均	範 囲
滞 留	< 0	< 0
非常に大	50	0-75
大	100	76-125
平 均	150	126-175
小	200	176-250
非常に小	400	251-600
遅れなし	> 600	> 600

③ 評価

a. 評価目標

工事用車両の走行による交通混雑についての評価目標は、「環境への影響を最小限にとどめるよう、環境保全に配慮し、本事業の実施に伴う交通混雑への影響が可能な限り低減されていること」及び「周辺地域の交通の状況に著しい影響を及ぼさないこと」とし、予測結果を評価目標に照らして評価した。

b. 評価結果

工事用車両の走行による事業計画地周辺への影響の予測結果は、交差点交通量の増加率（自動車類計）は1.00～1.02、近接事業との複合影響についての交差点交通量の増加率（自動車類計）は1.01～1.02と少ない結果であった。

信号交差点における工事中の交差点需要率は0.318～0.519、近接事業との複合影響についての工事中の交差点需要率は0.319～0.520であり、0.9（交通流を円滑に処理できるとされる交差点需要率の目安）を下回っている。

また、信号交差点における工事中の車線混雑度は0.098～0.709、近接事業との複合影響についての工事中の車線混雑度は0.098～0.710であり、1.0（交通量の処理が可能とされる目安である混雑度）を下回っている。

よって、交通処理上問題ないと予測した。

無信号交差点における交通流の遅れの程度は、現状、工事中ともに「平均」であり、近接事業との複合影響についての交通流の遅れの程度も、現状、工事中ともに「平均」で、変化が見られないことから、工事用車両の走行により周辺地域の交通状況に著しい影響は及ぼさないものと予測した。

さらに、本事業では、以下の環境取組を実施することにより、交通混雑による周辺環境への影響を可能な限り軽減する計画としている。

- ・工事用車両の走行ルートである市道円山垂水1号線その他、事業計画地周辺道路において、工事関連車両の場外待機や駐車をさせないよう、工事に関連する全協力会社に指示、指導を行う。
- ・工事用車両の走行ルートや時間帯は、コンクリートミキサー車等工程上連続運行が避けられない車両以外について、一般交通の集中時間帯や通学時間帯を避けて設定するよう工事に関連する全協力会社に指示、指導を行う。
- ・建設資材の搬出入計画において、適切な車種を選定することで車両台数を抑制する。
- ・作業従事者の通勤、現場管理などには、徒歩、二輪車、公共交通機関の利用、相乗りなどを奨励し、工事関連の車両台数を抑制するよう、工事に関連する全協力会社に指示、指導を行う。

以上のことから、「環境への影響を最小限にとどめるよう、環境保全に配慮し、本事業の実施に伴う交通混雑への影響が可能な限り低減されていること」及び「周辺地域の交通の状況に著しい影響を及ぼさないこと」とした評価目標を満足するものと評価する。

12.18.3. 供用に伴う影響の予測・評価

(1) 駐車場の利用（供用後の自家用車の走行）

① 予測内容

a. 予測項目

予測項目は、交通量の増加率、交差点需要率（信号交差点）、車線混雑度（信号交差点）及び交通容量（無信号交差点）とした。

b. 予測手法

供用後の自家用車の走行ルート上の主要交差点において、現況交通量と供用後の自家用車台数に基づき、影響が最も大きくなる時点での交差点流入交通量を予測し、交通量の増加率、交差点需要率（信号交差点）、車線混雑度（信号交差点）及び交通容量（無信号交差点）を算出した。

交差点需要率、車線混雑度及び交通容量については、「改訂 平面交差の計画と設計 基礎編 第3版」（平成19年7月、社団法人交通工学研究会）に基づき計算した。

なお、近接事業との複合的な環境影響についても同様に予測を行った。

c. 予測地域及び予測地点

予測地域は調査地域と同様とし、予測地点は図12.18-4に示すとおり、予測地点は供用後の自家用車の走行ルート上の主要交差点である7交差点（交差点1、2、3、4、5、6、7）とした。

d. 予測時期

本事業の実施による住宅団地が完成し、供用が開始される時点とした。

e. 予測条件

(a) 自動車発生集中交通量

事業計画地からの供用後の自動車発生集中交通量は、「大規模開発地区関連交通計画マニュアル改訂版」（平成26年6月、国土交通省都市局都市計画課）に基づき、計画住戸数から「第5回（平成22年）近畿圏パーソントリップ調査（交通実態調査）」の調査データ（以下、PTデータ）より、発生集中交通量を算出した。

事業計画地からの自動車発生集中交通量を諸条件により算出した結果は表12.18-14に示すとおりである。

表12.18-14 自動車発生集中交通量（供用後）

項目	本事業	複合影響	算出条件
計画戸数	304戸	384戸	
発生集中量	2,128人/日	2,688人/日	住宅の発生集中原単位（7.0人TE/戸）：出典1
自動車発生集中量	平日	250台/日	自動車分担率（平日：16.4%、休日：37.8%）：出典2 自動車の平均乗車人数（1.4人/台）：出典1
	休日	576台/日	

出典：1. 「大規模開発地区関連交通計画マニュアル改訂版」（平成26年6月、国土交通省都市局都市計画課）

2. 「第5回（平成22年）近畿圏パーソントリップ調査（交通実態調査）」（京阪神都市圏交通計画協議会ホームページ）

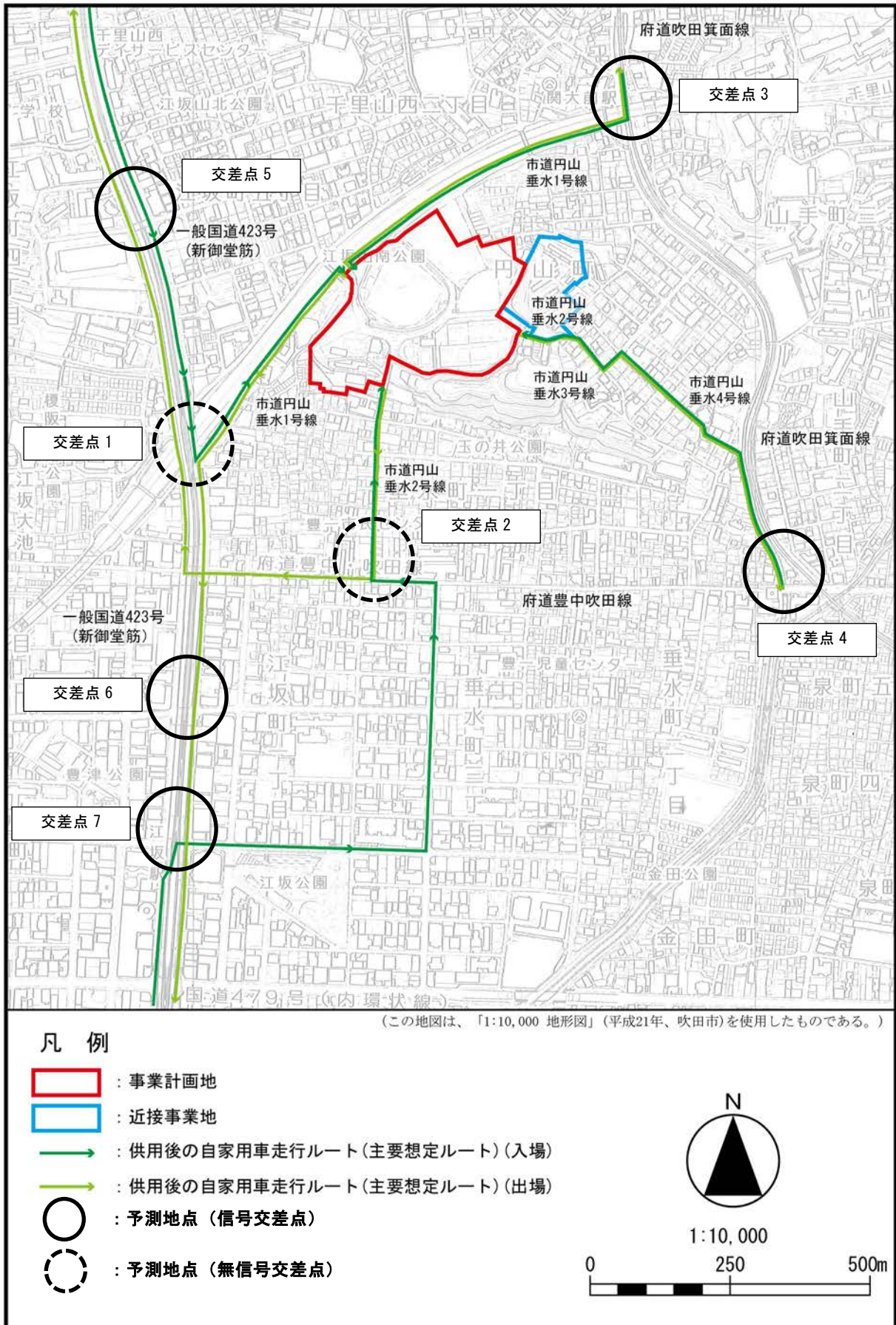


図12.18-4 交通混雑予測地点(供用後)

(b) 方向別比率

方向別比率は、周辺地域を道路網によりブロック分けし、それらのブロックへのPTデータのトリップ数より方向別比率を算出した。

算出した方向別比率は表12. 18-15に示すとおりである。

表12. 18-15 方向別比率

方 向	比 率(%)		主要都市等
	平日	休日	
A	12.4	16.1	池田市、箕面市、豊中市（北部）、茨木市（北部）、吹田市他
B	50.6	48.0	大阪市、豊中市（南部）、吹田市他
C	30.5	28.1	守口市、門真市、大阪市、吹田市他
D	6.5	7.8	摂津市、茨木市（南部）、吹田市他
計	100.0	100.0	

注) 比率 (%) はPTデータより算出

(c) 供用後交通量

時間帯別の供用後の自家用車台数は、PTデータの自動車の時間帯別トリップ数より時間帯別比率を算出し、発生集中交通量を時間配分した。

時間帯別の供用後の自家用車台数は表12. 18-16(1)～(2)に示すとおりである。

予測対象時間帯は、供用後の自家用車台数に現地調査において測定した現況交通量（資料編p8-2～15）を加えた供用後交通量がピークとなる時間帯とした。

各交差点におけるピーク時間帯の交差点交通量は表12. 18-17(1)～(2)に示すとおりである。

表12.18-16(1) 時間帯別の供用後の自家用車台数（小型車）

単位：台/時

時 間	平 日			休 日		
	発 生	集 中	合 計	発 生	集 中	合 計
0:00 ~ 1:00	0	1	1	0	2	2
1:00 ~ 2:00	0	0	0	0	1	1
2:00 ~ 3:00	0	0	0	0	1	1
3:00 ~ 4:00	0	0	0	0	0	0
4:00 ~ 5:00	0	0	0	1	0	1
5:00 ~ 6:00	2	0	2	2	0	2
6:00 ~ 7:00	7	1	8	7	1	8
7:00 ~ 8:00	30	1	31	16	2	18
8:00 ~ 9:00	29	3	32	29	3	32
9:00 ~ 10:00	12	3	15	39	5	44
10:00 ~ 11:00	9	3	12	43	11	54
11:00 ~ 12:00	6	5	11	32	22	54
12:00 ~ 13:00	4	7	11	23	22	45
13:00 ~ 14:00	5	4	9	27	21	48
14:00 ~ 15:00	4	7	11	21	17	38
15:00 ~ 16:00	4	9	13	15	25	40
16:00 ~ 17:00	6	13	19	12	37	49
17:00 ~ 18:00	3	13	16	9	33	42
18:00 ~ 19:00	2	18	20	7	25	32
19:00 ~ 20:00	1	13	14	3	18	21
20:00 ~ 21:00	1	9	10	2	13	15
21:00 ~ 22:00	0	7	7	0	14	14
22:00 ~ 23:00	0	5	5	0	11	11
23:00 ~ 0:00	0	3	3	0	4	4
合 計	125	125	250	288	288	576

表 12.18-16(2) 時間帯別の供用後の自家用車台数（小型車：複合影響）

単位：台/時

時 間	平 日			休 日		
	発 生	集 中	合 計	発 生	集 中	合 計
0:00 ~ 1:00	0	1	1	0	2	2
1:00 ~ 2:00	0	0	0	0	1	1
2:00 ~ 3:00	0	0	0	0	1	1
3:00 ~ 4:00	0	1	1	0	0	0
4:00 ~ 5:00	0	1	1	1	0	1
5:00 ~ 6:00	2	1	3	2	0	2
6:00 ~ 7:00	9	2	11	9	1	10
7:00 ~ 8:00	38	3	41	20	3	23
8:00 ~ 9:00	37	4	41	37	4	41
9:00 ~ 10:00	15	5	20	50	6	56
10:00 ~ 11:00	11	6	17	55	14	69
11:00 ~ 12:00	7	8	15	41	28	69
12:00 ~ 13:00	5	11	16	29	28	57
13:00 ~ 14:00	7	9	16	34	27	61
14:00 ~ 15:00	6	10	16	26	22	48
15:00 ~ 16:00	6	11	17	19	32	51
16:00 ~ 17:00	7	15	22	15	46	61
17:00 ~ 18:00	3	14	17	11	41	52
18:00 ~ 19:00	3	19	22	9	32	41
19:00 ~ 20:00	1	13	14	4	23	27
20:00 ~ 21:00	1	9	10	2	16	18
21:00 ~ 22:00	0	7	7	0	18	18
22:00 ~ 23:00	0	5	5	0	14	14
23:00 ~ 0:00	0	3	3	0	5	5
合 計	158	158	316	364	364	728

表12.18-17(1) 各交差点における交差点交通量（ピーク時間帯：供用後）

単位：台/時

種別	予測地点	ピーク 時間	現況交通量			自家用車両台数			供用後交通量		
			小型車	大型車	計	小型車	大型車	計	小型車	大型車	計
平日	交差点1	8時台	974	65	1,039	14	0	14	988	65	1,053
	交差点2	8時台	375	19	394	6	0	6	381	19	400
	交差点3	8時台	660	32	692	9	0	9	669	32	701
	交差点4	17時台	889	29	918	5	0	5	894	29	923
	交差点5	18時台	1,834	69	1,903	2	0	2	1,836	69	1,905
	交差点6	8時台	1,731	145	1,876	14	0	14	1,745	145	1,890
	交差点7	14時台	1,700	144	1,844	6	0	6	1,706	144	1,850
休日	交差点1	18時台	959	15	974	7	0	7	966	15	981
	交差点2	9時台	354	11	365	8	0	8	362	11	373
	交差点3	17時台	495	7	502	12	0	12	507	7	514
	交差点4	16時台	1,000	16	1,016	14	0	14	1,014	16	1,030
	交差点5	15時台	1,864	45	1,909	6	0	6	1,870	45	1,915
	交差点6	12時台	1,707	36	1,743	11	0	11	1,718	36	1,754
	交差点7	14時台	1,631	38	1,669	18	0	18	1,649	38	1,687

表12.18-17(2) 各交差点における交差点交通量（ピーク時間帯：供用後（複合影響））

単位：台/時

種別	予測地点	ピーク 時間	現況交通量			自家用車両台数			供用後交通量		
			小型車	大型車	計	小型車	大型車	計	小型車	大型車	計
平日	交差点1	8時台	974	65	1,039	14	0	14	988	65	1,053
	交差点2	8時台	375	19	394	12	0	12	387	19	406
	交差点3	8時台	660	32	692	10	0	10	670	32	702
	交差点4	17時台	889	29	918	5	0	5	894	29	923
	交差点5	18時台	1,834	69	1,903	3	0	3	1,837	69	1,906
	交差点6	8時台	1,731	145	1,876	18	0	18	1,749	145	1,894
	交差点7	14時台	1,700	144	1,844	8	0	8	1,708	144	1,852
休日	交差点1	18時台	959	15	974	8	0	8	967	15	982
	交差点2	9時台	354	11	365	16	0	16	370	11	381
	交差点3	17時台	495	7	502	13	0	13	508	7	515
	交差点4	16時台	1,000	16	1,016	18	0	18	1,018	16	1,034
	交差点5	15時台	1,864	45	1,909	8	0	8	1,872	45	1,917
	交差点6	12時台	1,707	36	1,743	15	0	15	1,722	36	1,758
	交差点7	14時台	1,631	38	1,669	22	0	22	1,653	38	1,691

② 予測結果

a. 交差点交通量増加率

交差点交通量増加率の予測結果は表12.18-18～表12.18-21に示すとおりである。

交差点交通量の増加率（自動車類計）は平日が1.00～1.02、休日が1.00～1.02と少ない結果であった。

また、近接事業との複合影響についての交差点交通量の増加率（自動車類計）は平日が1.00～1.03、休日が1.00～1.04と少ない結果であった。

表12.18-18 交差点交通量増加率（供用後：平日）

予測地点	予測対象時間帯	交差点交通量増加率		
		小型車	大型車	自動車類計
交差点1	8時台	1.01	1.00	1.01
交差点2	8時台	1.02	1.00	1.02
交差点3	8時台	1.01	1.00	1.01
交差点4	17時台	1.01	1.00	1.01
交差点5	18時台	1.00	1.00	1.00
交差点6	8時台	1.01	1.00	1.01
交差点7	14時台	1.00	1.00	1.00

表12.18-19 交差点交通量増加率（供用後：休日）

予測地点	予測対象時間帯	交差点交通量増加率		
		小型車	大型車	自動車類計
交差点1	18時台	1.01	1.00	1.01
交差点2	9時台	1.02	1.00	1.02
交差点3	17時台	1.02	1.00	1.02
交差点4	16時台	1.01	1.00	1.01
交差点5	15時台	1.00	1.00	1.00
交差点6	12時台	1.01	1.00	1.01
交差点7	14時台	1.01	1.00	1.01

表12.18-20 交差点交通量増加率（供用後：平日／近接事業との複合影響）

予測地点	予測対象時間帯	交差点交通量増加率		
		小型車	大型車	自動車類計
交差点1	8時台	1.01	1.00	1.01
交差点2	8時台	1.03	1.00	1.03
交差点3	8時台	1.02	1.00	1.01
交差点4	17時台	1.01	1.00	1.01
交差点5	18時台	1.00	1.00	1.00
交差点6	8時台	1.01	1.00	1.01
交差点7	14時台	1.00	1.00	1.00

表12.18-21 交差点交通量増加率（供用後：休日／近接事業との複合影響）

予測地点	予測対象時間帯	交差点交通量増加率		
		小型車	大型車	自動車類計
交差点1	18時台	1.01	1.00	1.01
交差点2	9時台	1.05	1.00	1.04
交差点3	17時台	1.03	1.00	1.03
交差点4	16時台	1.02	1.00	1.02
交差点5	15時台	1.00	1.00	1.00
交差点6	12時台	1.01	1.00	1.01
交差点7	14時台	1.01	1.00	1.01

b. 交差点需要率（信号交差点）

信号交差点における交差点需要率の予測結果は表12.18-22～表12.18-25に示すとおりである。

供用後の交差点需要率は平日が0.307～0.516、休日が0.190～0.514であり、0.9（交通流を円滑に処理できるとされる交差点需要率の目安）を下回っている。

また、近接事業との複合影響についての供用後の交差点需要率は平日が0.307～0.516、休日が0.191～0.516であり、0.9（交通流を円滑に処理できるとされる交差点需要率の目安）を下回っている。

よって、交通処理上問題ないと予測する。

表12.18-22 交差点需要率（信号交差点：供用後／平日）

予測地点	予測対象時間帯	交差点需要率	
		現 状	供用後
交差点3	8 時台	0.302	0.307
交差点4	17 時台	0.328	0.328
交差点5	18 時台	0.515	0.516
交差点6	8 時台	0.357	0.360
交差点7	14 時台	0.422	0.425

表12.18-23 交差点需要率（信号交差点：供用後／休日）

予測地点	予測対象時間帯	交差点需要率	
		現 状	供用後
交差点3	17 時台	0.186	0.190
交差点4	16 時台	0.321	0.321
交差点5	15 時台	0.513	0.514
交差点6	12 時台	0.266	0.269
交差点7	14 時台	0.347	0.355

表12.18-24 交差点需要率（信号交差点：供用後／平日／近接事業との複合影響）

予測地点	予測対象時間帯	交差点需要率	
		現 状	供用後
交差点3	8 時台	0.302	0.307
交差点4	17 時台	0.328	0.328
交差点5	18 時台	0.515	0.516
交差点6	8 時台	0.357	0.361
交差点7	14 時台	0.422	0.426

表12.18-25 交差点需要率（信号交差点：供用後／休日／近接事業との複合影響）

予測地点	予測対象時間帯	交差点需要率	
		現 状	供用後
交差点3	17時台	0.186	0.191
交差点4	16時台	0.321	0.321
交差点5	15時台	0.513	0.516
交差点6	12時台	0.266	0.270
交差点7	14時台	0.347	0.357

c. 車線混雑度（信号交差点）

車線混雑度の予測結果は表12.18-26～表12.18-29に示すとおりである。

供用後の車線混雑度は平日が0.083～0.696、休日が0.047～0.743であり、1.0（交通量の処理が可能とされる目安である混雑度）を下回っている。

また、近接事業との複合影響についての供用後の車線混雑度は平日が0.083～0.697、休日が0.047～0.744であり、1.0（交通量の処理が可能とされる目安である混雑度）を下回っている。

よって、交通処理上問題ないと予測する。

表12.18-26 車線混雑度（信号交差点：供用後／平日）

予測地点	予測対象 時間帯	予測断面	車線適用	車線混雑度	
				現 状	供用後
交差点3	8時台	断面①	直進・右折	0.442	0.442
		断面②	左折・直進	0.150	0.151
		断面③	左折・右折	0.085	0.103
交差点4	17時台	断面①	左折・右折	0.506	0.508
		断面②	左折・直進	0.432	0.432
			右折	0.160	0.166
断面③	左折・直進・右折	0.612	0.612		
交差点5	18時台	断面②	直進・右折	0.129	0.129
		断面③	左折・直進・右折	0.696	0.696
		断面④	左折・直進	0.110	0.110
		断面Ⅰ	左折・直進・右折	0.673	0.674
		断面Ⅱ	左折・直進	0.264	0.264
		断面Ⅳ	直進・右折	0.145	0.145
交差点6	8時台	断面②	直進	0.173	0.173
			右折	0.183	0.183
		断面③	左折・直進	0.342	0.342
		断面④	左折・直進	0.393	0.393
		断面Ⅰ	左折・直進	0.387	0.393
			右折	0.127	0.127
		断面Ⅱ	左折・直進	0.290	0.290
		断面Ⅳ	直進	0.288	0.288
右折	0.083		0.083		
交差点7	14時台	断面①	左折・直進	0.382	0.383
		断面②	左折・直進・右折	0.379	0.379
		断面③	左折・直進	0.293	0.293
			右折	0.508	0.524
		断面④	左折・直進・右折	0.570	0.570

注) 表中の断面の番号は図12.18-2の断面の番号と対応する。

表12.18-27 車線混雑度（信号交差点：供用後／休日）

予測地点	予測対象 時間帯	予測断面	車線適用	車線混雑度	
				現 状	供用後
交差点3	17時台	断面①	直進・右折	0.228	0.232
		断面②	左折・直進	0.168	0.175
		断面③	左折・右折	0.185	0.191
交差点4	16時台	断面①	左折・右折	0.482	0.489
		断面②	左折・直進	0.469	0.469
			右折	0.327	0.344
断面③	左折・直進・右折	0.551	0.551		
交差点5	15時台	断面②	直進・右折	0.142	0.142
		断面③	左折・直進・右折	0.741	0.743
		断面④	左折・直進	0.126	0.126
		断面Ⅰ	左折・直進・右折	0.612	0.615
		断面Ⅱ	左折・直進	0.283	0.283
		断面Ⅳ	直進・右折	0.155	0.155
交差点6	12時台	断面②	直進	0.159	0.159
			右折	0.116	0.116
		断面③	左折・直進	0.369	0.369
		断面④	左折・直進	0.186	0.186
		断面Ⅰ	左折・直進	0.351	0.356
			右折	0.137	0.137
		断面Ⅱ	左折・直進	0.169	0.169
		断面Ⅳ	直進	0.103	0.103
右折	0.047		0.047		
交差点7	14時台	断面①	左折・直進	0.421	0.427
		断面②	左折・直進・右折	0.224	0.224
		断面③	左折・直進	0.264	0.264
			右折	0.283	0.313
		断面④	左折・直進・右折	0.387	0.387

注) 表中の断面の番号は図12.18-2の断面の番号と対応する。

表12.18-28 車線混雑度（信号交差点：供用後／平日／近接事業との複合影響）

予測地点	予測対象 時間帯	予測断面	車線適用	車線混雑度	
				現 状	供用後
交差点3	8時台	断面①	直進・右折	0.442	0.442
		断面②	左折・直進	0.150	0.152
		断面③	左折・右折	0.085	0.103
交差点4	17時台	断面①	左折・右折	0.506	0.508
		断面②	左折・直進	0.432	0.432
			右折	0.160	0.166
断面③	左折・直進・右折	0.612	0.612		
交差点5	18時台	断面②	直進・右折	0.129	0.129
		断面③	左折・直進・右折	0.696	0.697
		断面④	左折・直進	0.110	0.110
		断面Ⅰ	左折・直進・右折	0.673	0.674
		断面Ⅱ	左折・直進	0.264	0.264
		断面Ⅳ	直進・右折	0.145	0.145
交差点6	8時台	断面②	直進	0.173	0.173
			右折	0.183	0.183
		断面③	左折・直進	0.342	0.342
		断面④	左折・直進	0.393	0.393
		断面Ⅰ	左折・直進	0.387	0.395
			右折	0.127	0.127
		断面Ⅱ	左折・直進	0.290	0.290
		断面Ⅳ	直進	0.288	0.288
右折	0.083		0.083		
交差点7	14時台	断面①	左折・直進	0.382	0.383
		断面②	左折・直進・右折	0.379	0.379
		断面③	左折・直進	0.293	0.293
			右折	0.508	0.528
		断面④	左折・直進・右折	0.570	0.570

注) 表中の断面の番号は図12.18-2の断面の番号と対応する。

表12.18-29 車線混雑度（信号交差点：供用後／休日／近接事業との複合影響）

予測地点	予測対象時間帯	予測断面	車線適用	車線混雑度	
				現 状	供用後
交差点3	17時台	断面①	直進・右折	0.228	0.233
		断面②	左折・直進	0.168	0.175
		断面③	左折・右折	0.185	0.191
交差点4	16時台	断面①	左折・右折	0.482	0.492
		断面②	左折・直進	0.469	0.469
			右折	0.327	0.349
断面③	左折・直進・右折	0.551	0.551		
交差点5	15時台	断面②	直進・右折	0.142	0.142
		断面③	左折・直進・右折	0.741	0.744
		断面④	左折・直進	0.126	0.126
		断面Ⅰ	左折・直進・右折	0.612	0.616
		断面Ⅱ	左折・直進	0.283	0.283
		断面Ⅳ	直進・右折	0.155	0.155
交差点6	12時台	断面②	直進	0.159	0.159
			右折	0.116	0.116
		断面③	左折・直進	0.369	0.369
		断面④	左折・直進	0.186	0.186
		断面Ⅰ	左折・直進	0.351	0.358
			右折	0.137	0.137
		断面Ⅱ	左折・直進	0.169	0.169
		断面Ⅳ	直進	0.103	0.103
右折	0.047		0.047		
交差点7	14時台	断面①	左折・直進	0.421	0.428
		断面②	左折・直進・右折	0.224	0.224
		断面③	左折・直進	0.264	0.264
			右折	0.283	0.320
		断面④	左折・直進・右折	0.387	0.387

注) 表中の断面の番号は図12.18-2の断面の番号と対応する。

d. 交通容量（無信号交差点）

無信号交差点における交通容量の予測結果は表12.18-30～表12.18-33に、交通流の遅れの程度を示す指標は表12.18-34に示すとおりである。

交通流の遅れの程度は、「平均」、「非常に小」又は「遅れなし」であり、現状と供用後で変化が見られない。

また、近接事業との複合影響についての交通流の遅れの程度も、「平均」、「非常に小」又は「遅れなし」であり、現状と供用後で変化が見られないことから、供用後の自家用車の走行により周辺地域の交通状況に著しい影響は及ぼさないものと予測する。

表12.18-30 交通容量差（信号交差点：供用後／平日）

予測地点	予測対象時間帯	予測方向	交通容量差		遅れの程度を表す指標	
			現 状	供用後	現 状	供用後
交差点1	8時台	断面②から断面③へ左折	171	157	平 均	平 均
交差点2	8時台	断面②から断面①へ右折	1182	1180	遅れなし	遅れなし
		断面①から断面④へ右折	501	495	非常に小	非常に小
		断面①から断面③へ直進	520	519	非常に小	非常に小
		断面①から断面④へ右折及び断面③へ直進	467	461	非常に小	非常に小

注) 1. 表中の断面の番号は図12.18-2の断面の番号と対応する。

2. 交差点1における断面①（主道路）から断面②（従道路）への左折については、主道路からの左折車両以外の通行はなく、主道路の交通が阻害されることはないため影響はない。

表12.18-31 交通容量差（信号交差点：供用後／休日）

予測地点	予測対象時間帯	予測方向	交通容量差		遅れの程度を表す指標	
			現 状	供用後	現 状	供用後
交差点1	18時台	断面②から断面③へ左折	280	276	非常に小	非常に小
交差点2	9時台	断面②から断面①へ右折	1180	1178	遅れなし	遅れなし
		断面①から断面④へ右折	486	479	非常に小	非常に小
		断面①から断面③へ直進	546	545	非常に小	非常に小
		断面①から断面④へ右折及び断面③へ直進	484	476	非常に小	非常に小

注) 1. 表中の断面の番号は図12.18-2の断面の番号と対応する。

2. 交差点1における断面①（主道路）から断面②（従道路）への左折については、主道路からの左折車両以外の通行はなく、主道路の交通が阻害されることはないため影響はない。

表12.18-32 交通容量差（信号交差点：供用後／平日／近接事業との複合影響）

予測地点	予測対象時間帯	予測方向	交通容量差		遅れの程度を表す指標	
			現 状	供用後	現 状	供用後
交差点1	8時台	断面②から断面③へ左折	171	157	平 均	平 均
交差点2	8時台	断面②から断面①へ右折	1182	1179	遅れなし	遅れなし
		断面①から断面④へ右折	501	489	非常に小	非常に小
		断面①から断面③へ直進	520	518	非常に小	非常に小
		断面①から断面④へ右折 及び断面③へ直進	467	454	非常に小	非常に小

注) 1. 表中の断面の番号は図12.18-2の断面の番号と対応する。
 2. 交差点1における断面①（主道路）から断面②（従道路）への左折については、主道路からの左折車両以外の通行はなく、主道路の交通が阻害されることはないため影響はない。

表12.18-33 交通容量差（信号交差点：供用後／休日／近接事業との複合影響）

予測地点	予測対象時間帯	予測方向	交通容量差		遅れの程度を表す指標	
			現 状	供用後	現 状	供用後
交差点1	18時台	断面②から断面③へ左折	280	275	非常に小	非常に小
交差点2	9時台	断面②から断面①へ右折	1180	1177	遅れなし	遅れなし
		断面①から断面④へ右折	486	471	非常に小	非常に小
		断面①から断面③へ直進	546	544	非常に小	非常に小
		断面①から断面④へ右折 及び断面③へ直進	484	466	非常に小	非常に小

注) 1. 表中の断面の番号は図12.18-2の断面の番号と対応する。
 2. 交差点1における断面①（主道路）から断面②（従道路）への左折については、主道路からの左折車両以外の通行はなく、主道路の交通が阻害されることはないため影響はない。

表12.18-34 遅れの程度を表す指標

	交通容量差 (交通容量 max. Mn - 実交通量 Mn [pcu/時])	
	平 均	範 囲
滞 留	< 0	< 0
非常に大	50	0-75
大	100	76-125
平 均	150	126-175
小	200	176-250
非常に小	400	251-600
遅れなし	> 600	> 600

③ 評価

a. 評価目標

供用後の自家用車の走行による交通混雑についての評価目標は、「環境への影響を最小限にとどめるよう、環境保全に配慮し、本事業の実施に伴う交通混雑への影響が可能な限り低減されていること」及び「周辺地域の交通の状況に著しい影響を及ぼさないこと」とし、予測結果を評価目標に照らして評価した。

b. 評価結果

供用後の自家用車の走行による事業計画地周辺への影響の予測結果は、交差点交通量の増加率（自動車類計）は平日が1.00～1.02、休日が1.00～1.02、近接事業との複合影響についての交差点交通量の増加率（自動車類計）は平日が1.00～1.03、休日が1.00～1.04と少ない結果であった。

信号交差点における供用後の交差点需要率は平日が0.307～0.516、休日が0.190～0.514、近接事業との複合影響についての供用後の交差点需要率は平日が0.307～0.516、休日が0.191～0.516であり、0.9（交通流を円滑に処理できるとされる交差点需要率の目安）を下回っている。

また、信号交差点における供用後の車線混雑度は平日が0.083～0.696、休日が0.047～0.743、近接事業との複合影響についての供用後の車線混雑度は平日が0.083～0.697、休日が0.047～0.744であり、1.0（交通量の処理が可能とされる目安である混雑度）を下回っている。

よって、交通処理上問題ないと予測した。

無信号交差点における交通流の遅れの程度は、現状、供用後ともに「平均」、「非常に小」又は「遅れなし」であり、近接事業との複合影響についての交通流の遅れの程度についても、現状、供用後ともに「平均」、「非常に小」又は「遅れなし」で、変化が見られないことから、供用後の自家用車の走行により周辺地域の交通状況に著しい影響は及ぼさないものと予測した。

さらに、本事業では、以下の環境取組を実施することにより、交通混雑による周辺環境への影響を可能な限り軽減する計画としている。

- ・事業計画地内の自動車動線は名神高速道路側道と垂水地区を結ぶ道路のみとし、それ以外は、歩車共存道路、自転車歩行者専用道路及び歩行者専用道路の配置、自動車の通り抜けを抑制する動線配置等により、事業計画地外からの自動車の通り抜けを抑制する。これにより、事業計画地の存在が地域の抜け道にならないようにし、事業計画地外からの交通が事業計画地周辺に集中することを抑制する。

以上のことから、「環境への影響を最小限にとどめるよう、環境保全に配慮し、本事業の実施に伴う交通混雑への影響が可能な限り低減されていること」及び「周辺地域の交通の状況に著しい影響を及ぼさないこと」とした評価目標を満足するものと評価する。