

1.2 交通計画

1 本事業の交通計画

本事業では、工事中の工事用車両及び供用時の関連車両の走行ルート上での影響を予測することとしている大気質、騒音、振動、地域社会について、工事中は車両台数のピークとなる時期、供用時は事業が定常化する時期を選定しています。

対象事業実施区域が属する北仲通北再開発等促進地区地区計画内では、隣接事業として、現地調査時点で工事中だが本事業の工事開始時には供用されている地区(A-3 地区)や、本事業と同時期に工事が行われる地区 (A-4 地区) があります。

環境影響評価を行う工事中と供用時の予測時点におけるそれぞれの隣接事業の状況を表 1.2-2 に整理しました。

また、以降に本事業及び隣接事業 (A-3 地区、A-4 地区) の工事中、供用時の発生集中交通量の考え方、予測条件とした方面別、時間別配分について整理します。

表 1.2-1 本事業と隣接事業の工事期間等の重複具合

	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成31年度
本事業			準備工事	新築工事(検査含む)	
隣接事業 (A-4地区)		解体工事	新築工事(検査含む)		
隣接事業 (A-3地区)			供用開始		

※隣接事業の工程は概ねのスケジュールです。

表 1.2-2 予測対象時点の隣接事業の状況

		工事中予測時点 (工事開始後 3 ヶ月目)	供用時予測時点 (平成 31 年度)
本事業		工事中	供用時
隣接事業	A-4 地区	工事中	供用時
	A-3 地区	供用時	供用時

2 本事業の交通計画

(1) 工事中

ア. 発生集中交通量

工事中の予測対象時期は、表 1.2-3 に示す近接事業との工事工程の重ね合わせにより、対象事業実施区域周辺において、大型車の走行台数が最大となる工事開始後 3 ヶ月目としました（大型車 191 台/日・片道、小型車 12 台/日・片道）。

イ. 方面別配分

工事開始後 3 ヶ月目における主要な車両は、大型車としてダンプ、トレーラー等、小型車として資材搬入車、通勤車を想定しています。

出庫車両のルートは下図のルート进行想定しており、方面配分は表 1.2-4 に示すとおりとしました。

また、入庫車両のルートは下図のルート进行想定しており、方面配分は下表の通りとしました。

表 1.2-4 本事業の工事用車両の方面別配分

			市道栄本町線 7188 号線			国道 133 号
			川崎方面	区画道路	万国橋通	関内方面
入庫車両	大型車	ダンプ	80%	56%	24%	20%
		トラック	60%	42%	18%	40%
	小型車	トラック	60%	42%	18%	40%
		通勤車	60%	42%	18%	40%
			市道高島台 295 号線			
			川崎方面	赤レンガ方面		
出庫車両	大型車	ダンプ	80%	20%		
		トラック	60%	40%		
	小型車	トラック	60%	40%		
		通勤車	60%	40%		

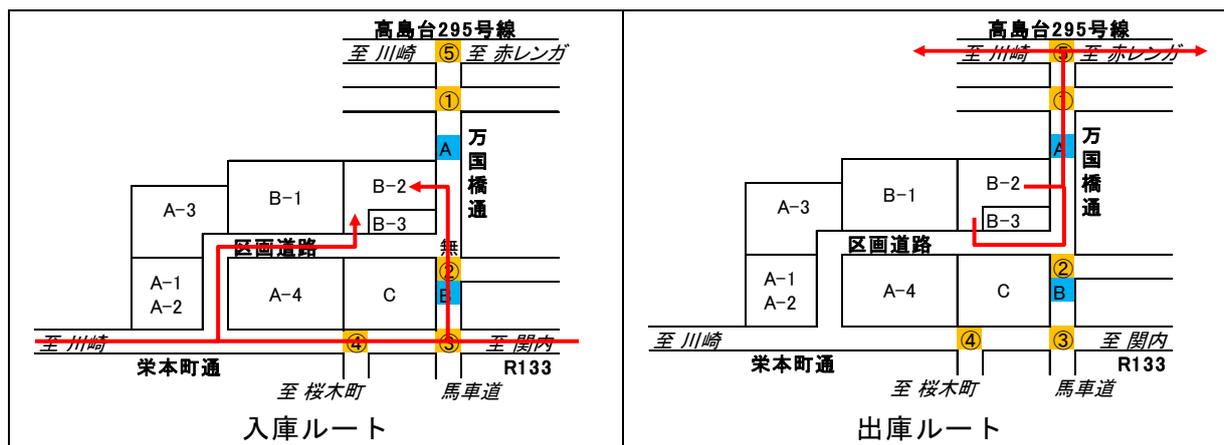


図 1.2-1 本事業の工事用車両ルート

ウ. 時間別配分

本事業の工事時間帯は原則、日曜日を除く 8:00 から 18:00 までとしています。

小型車は原則通勤車両として想定しているため、工事開始前の 7 時台と工事終了後の 18 時台に集中させ、大型車は、工事時間帯に概ね均等配分しました。

(2) 供用時

ア. 発生集中交通量

(ア) 発生集中交通量（自動車ベース）

一般車両（施設利用者）の発生集中交通量は、本事業の類似施設による実績から、表 1.2-5 に示すとおり、318 台 TE/日と想定しました。

そのほか、本事業で想定される発生集中交通量としては、周辺が日本有数の観光地であることを考え、一般車両と同様に、類似施設の実績から、タクシー（140 台 TE/日）及びバス（80 台 TE/日）の利用のほか、施設運営・管理上の荷捌き車両の発生集中交通量も想定しています。

表 1.2-5 本事業の類似施設から想定される発生集中交通量（一般車両）

	類似施設	本事業	備考
宿泊客室数	451 部屋…①	2400 部屋…②	5.3 倍…③=②÷①
発生集中交通量	60 台 TE/日…④（実績）	318 台 TE/日…④×③	

(イ) 発生集中交通量（人ベース）

上述の自動車の発生集中交通量から、乗用車を 1.5 人/台、バスを 40 人/台として、発生集中交通量（人ベース）を推計すると、3,800 人 TE/日となります。

自動車利用の発生集中交通量（人ベース）

$$\begin{aligned} &= 318 \text{ 台/日} \times 1.5 \text{ 人/台} + 80 \text{ 台/日} \times 40 \text{ 人/台} + 140 \text{ 台/日} \times 1.5 \text{ 人/台} \\ &= 3,887 \text{ 人 TE/日} \\ &\approx 3,800 \text{ 人 TE/日} \end{aligned}$$

また、宿泊客室数 2,400 室をツイン利用で、稼働率 100%とすると、施設利用者としての発生集中交通量（人ベース）は、10,000 人 TE/日となります。

施設利用者の発生集中交通量（人ベース）

$$\begin{aligned} &= 2,400 \text{ 室} \times 2 \text{ 人利用} \times 2(\text{TE}^{\ast}) \\ &= 9,600 \text{ 人 TE/日} \\ &\approx 10,000 \text{ 人 TE/日} \end{aligned}$$

※チェックイン・アウトでの入れ替わり考慮

一方で、「北仲通北再開発等促進地区地区計画の変更企画提案書」（平成 25 年 10 月）において整理されている交通手段分担率は、平成 20 年のパーソントリップ調査結果（基本ゾーン 1021）が用いられており、その内容は表 1.2-6 に示すとおりです。

表 1.2-6 交通手段分担率

発生集中	鉄道・地下鉄	路線バス・都電	自動車	2 輪車	自転車	徒歩	計
宿泊施設・ホテル	589	62	100	0	0	171	922
割合	63.9%	6.7%	10.8%	0.0%	0.0%	18.5%	100.0%

資料：「北仲通北再開発等促進地区地区計画の変更企画提案書」（平成 25 年 10 月）

ここまでの内容から、発生集中交通量人ベースの合計と自動車利用者を固定値とし、そのほかの交通手段分担率を補正し、発生集中交通量(人ベース)を推計すると、表 1.2-7 のとおりとなり、これを本事業の発生集中交通量(人ベース)としました。

表 1.2-7 本事業の発生集中交通量(人ベース)

発生集中	鉄道・地下鉄	路線バス・都電	自動車	2 輪車	自転車	徒歩	計
割合 (H20PT 値)	63.9%	6.7%	10.8%	0.0%	0.0%	18.5%	100.0%
補正後の割合	44.4%	4.7%	38.0%	0.0%	0.0%	12.9%	100.0%
補正後の割合による発生集中交通量 (人ベース) (人 TE/日)	4,400	500	3,800 (上記より固定)	0	0	1,300	10,000 (上記より固定)

※「大規模開発地区関連交通計画マニュアル」(国土交通省、平成 26 年 6 月)を参考に、100 人 TE/日単位で切り捨てています。

イ. 方面別配分

方面別配分は、「北仲通北再開発等促進地区地区計画の変更企画提案書」(平成 25 年 10 月)において整理されている方面別配分を引用しました。その内容は表 1.2-8 に示すとおりです。

この内容を踏まえ、図 1.2-2 に示すとおり、計画建物を出入りする車両を用途別に配分しました。

表 1.2-8 自動車方面別構成比

A: MM、西区、東京など方面	B: 港北区・南区・戸塚区など方面	C: 港南区・磯子区など方面	D: 山下町、本牧など方面
14%	54%	18%	14%

資料:「北仲通北再開発等促進地区地区計画の変更企画提案書」(平成 25 年 10 月)

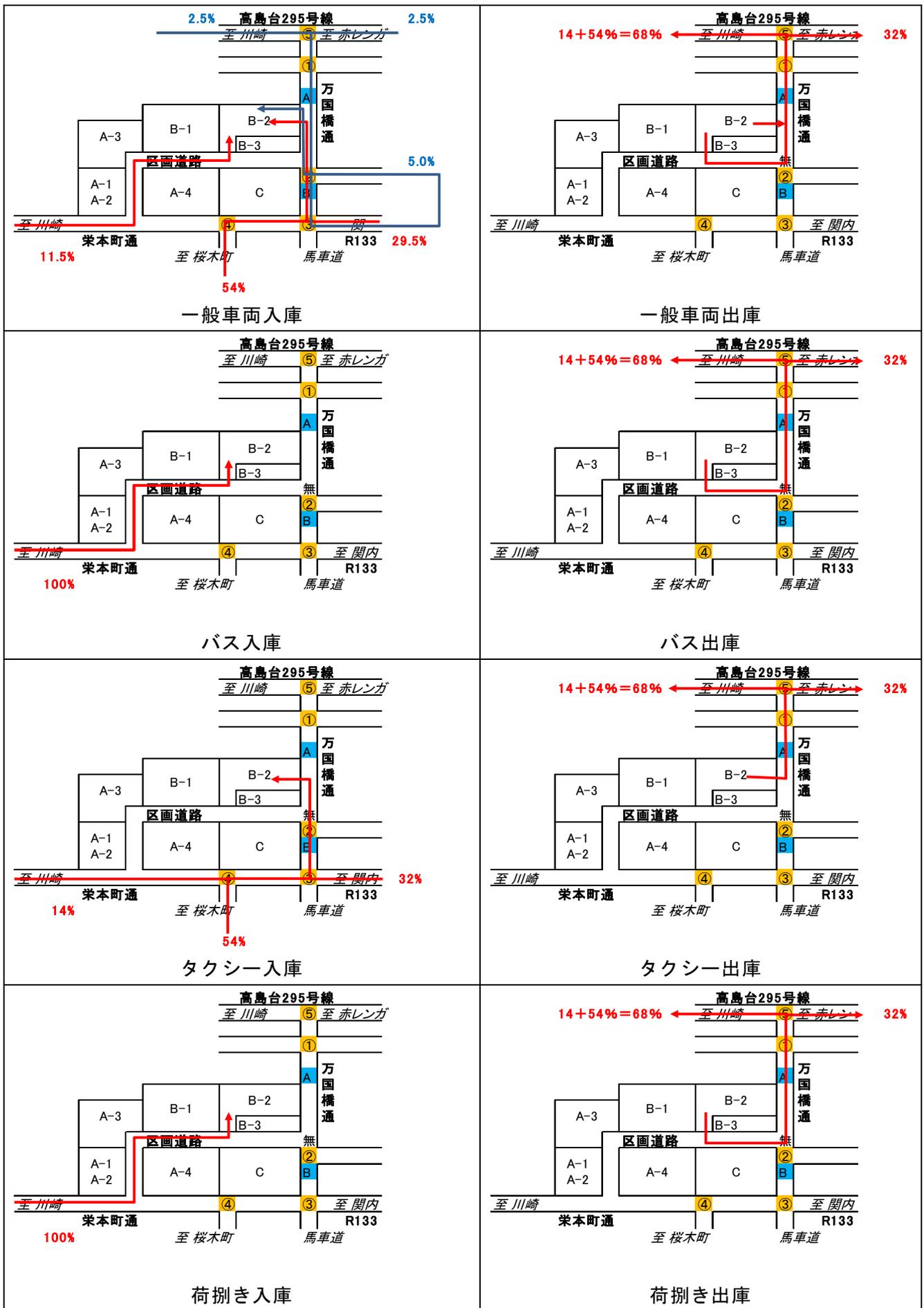


図 1.2-2 本事業の関連車両ルート

ウ. 時間別配分

本事業の関連車両のうち、一般車両（施設利用者）については、本事業の類似施設による実績（チェックイン・アウト）から、表 1.2-9 に示すとおりとしました。

この時間配分に一般車両の発生（集中）交通量を乗ずることで、時間別発生（集中）交通量を推計しました。

そのほか、タクシー及びバス、荷捌き車両の時間別配分については、類似施設の実績と運営上の制約などから、推計しました。その結果は、表 1.2-10 に示すとおりです。

表 1.2-9 一般車両の時間別配分

時間 配分	平日		休日	
	発生	集中	発生	集中
22:00	0.0%	8.9%	0.0%	4.3%
23:00	0.0%	8.9%	0.0%	1.3%
0:00	0.0%	3.5%	0.0%	1.3%
1:00	0.0%	1.9%	0.0%	1.7%
2:00	0.0%	0.8%	0.0%	0.4%
3:00	0.0%	0.8%	0.0%	0.0%
4:00	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
5:00	1.9%	0.0%	0.4%	0.0%
6:00	1.5%	0.0%	0.0%	0.0%
7:00	19.5%	0.0%	8.8%	0.0%
8:00	36.4%	0.0%	18.9%	0.0%
9:00	18.4%	0.0%	33.3%	0.0%
10:00	8.4%	0.0%	36.4%	0.0%
11:00	13.8%	0.0%	2.2%	0.0%
12:00	0.0%	1.2%	0.0%	0.4%
13:00	0.0%	0.0%	0.0%	1.3%
14:00	0.0%	2.3%	0.0%	10.0%
15:00	0.0%	9.3%	0.0%	17.0%
16:00	0.0%	11.2%	0.0%	12.2%
17:00	0.0%	10.5%	0.0%	12.2%
18:00	0.0%	13.6%	0.0%	17.8%
19:00	0.0%	8.1%	0.0%	3.0%
20:00	0.0%	10.1%	0.0%	10.4%
21:00	0.0%	8.9%	0.0%	6.5%
合計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

※四捨五入の関係からそれぞれの時間帯の和は合計値と整合していません。

資料：類似施設案件調査（H28.3.24 木、H28.3.26 土）

表 1.2-10 本事業の発生集中交通量の時間別配分

一般車

時間 配分	平日		休日	
	発生	集中	発生	集中
22:00	0	14	0	7
23:00	0	13	0	2
0:00	0	6	0	2
1:00	0	3	0	3
2:00	0	1	0	1
3:00	0	1	0	0
4:00	0	0	0	0
5:00	4	0	1	0
6:00	2	0	0	0
7:00	31	0	14	0
8:00	58	0	30	0
9:00	29	0	53	0
10:00	13	0	58	0
11:00	22	0	3	0
12:00	0	2	0	1
13:00	0	0	0	2
14:00	0	4	0	16
15:00	0	15	0	27
16:00	0	18	0	19
17:00	0	17	0	19
18:00	0	22	0	28
19:00	0	13	0	5
20:00	0	16	0	17
21:00	0	14	0	10
合計	159	159	159	159

タクシー（類似事例より想定）

時間 配分	平日		休日	
	発生	集中	発生	集中
22:00	3	3	3	3
23:00	2	2	2	2
0:00	0	0	0	0
1:00	0	0	0	0
2:00	0	0	0	0
3:00	0	0	0	0
4:00	0	0	0	0
5:00	2	2	2	2
6:00	5	5	5	5
7:00	10	10	10	10
8:00	10	10	10	10
9:00	10	10	10	10
10:00	3	3	3	3
11:00	0	0	0	0
12:00	0	0	0	0
13:00	0	0	0	0
14:00	0	0	0	0
15:00	3	3	3	3
16:00	3	3	3	3
17:00	5	5	5	5
18:00	5	5	5	5
19:00	3	3	3	3
20:00	3	3	3	3
21:00	3	3	3	3
合計	70	70	70	70

バス（類似事例より想定）

時間 配分	平日		休日	
	発生	集中	発生	集中
22:00	0	0	0	0
23:00	0	0	0	0
0:00	0	0	0	0
1:00	0	0	0	0
2:00	0	0	0	0
3:00	0	0	0	0
4:00	0	0	0	0
5:00	0	0	0	0
6:00	2	2	2	2
7:00	6	6	6	6
8:00	6	6	6	6
9:00	6	6	6	6
10:00	0	0	0	0
11:00	0	0	0	0
12:00	0	0	0	0
13:00	0	0	0	0
14:00	0	0	0	0
15:00	0	0	0	0
16:00	0	0	0	0
17:00	2	2	2	2
18:00	6	6	6	6
19:00	6	6	6	6
20:00	6	6	6	6
21:00	0	0	0	0
合計	40	40	40	40

荷捌き車両(類似事例より想定)

時間 配分	平日		休日	
	発生	集中	発生	集中
22:00	1	1	1	1
23:00	2	2	2	2
0:00	2	2	2	2
1:00	0	0	0	0
2:00	1	1	1	1
3:00	0	0	0	0
4:00	1	1	1	1
5:00	1	1	1	1
6:00	1	1	1	1
7:00	2	2	2	2
8:00	6	6	6	6
9:00	5	5	5	5
10:00	8	8	8	8
11:00	10	10	10	10
12:00	9	9	9	9
13:00	8	8	8	8
14:00	6	6	6	6
15:00	5	5	5	5
16:00	1	1	1	1
17:00	4	4	4	4
18:00	2	2	2	2
19:00	1	1	1	1
20:00	2	2	2	2
21:00	2	2	2	2
合計	80	80	80	80

2 隣接事業の交通計画

●A-4 地区

(1) 工事中

ア. 発生集中交通量

当該地区の工事用車両台数は、当該隣接事業者へのヒアリングから、最大で表 1.2-11 に示すとおりとしました。

表 1.2-11 工事用車両ピーク台数

区分	台数
大型	276 台/日・片道
小型	120 台/日・片道
合計	396 台/日・片道

イ. 方面別配分

当該地区の工事用車両の走行ルートは、当該隣接事業者へのヒアリングから、図 1.2-3 に示すとおり、搬入車両（集中車両）は、全て本町四丁目交差点に集まり、海岸通り四丁目交差点を経て区画道路から区域内に入庫するルート、搬出車両（発生車両）は、全て区画道路から市道栄本町線 7188 号線に至るルートとしました。

方面別配分は、「北仲通北地区（A 地区）再開発計画環境影響評価書」（森ビル他、平成 19 年 4 月）において整理されている配分を参考に、表 1.2-12 に示すとおりとしました。

表 1.2-12 本事業の工事用車両の方面別配分

		市道栄本町線 7188 号線		国道 133 号	
		川崎方面		関内方面	
入庫車両	大型車	60%		40%	
	小型車	88%		12%	
出庫車両		国道 133 号		市道高島台 295 号線	
		関内方面		川崎方面	赤レンガ方面
大型車	93.5%	3.9%	2.6%		
	小型車	75%	15%	10%	

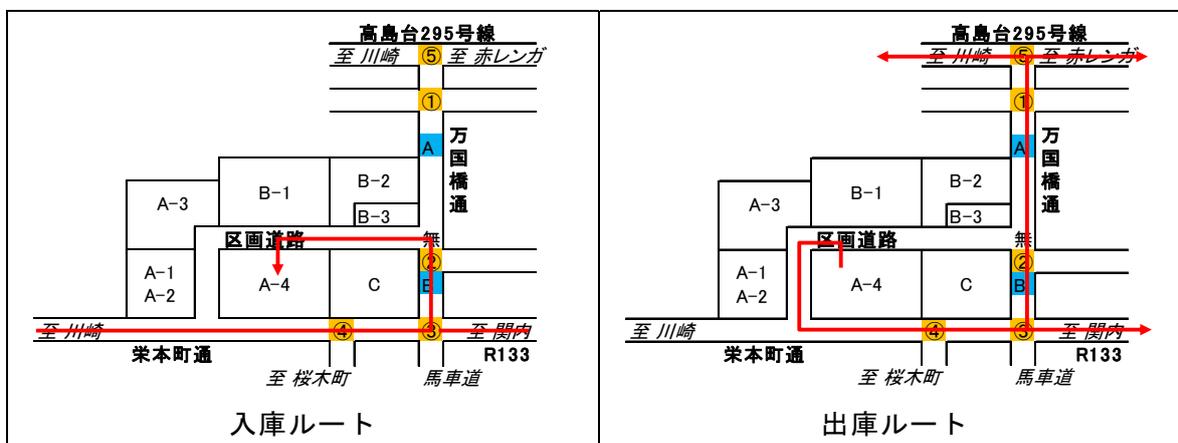


図 1.2-3 隣接事業の工事用車両ルート

ウ. 時間別配分

本事業の工事時間帯は原則、8:00 から 18:00 までとし、小型車、大型車ともに概ね均等配分しました。

(2) 供用時

ア. 発生集中交通量

当該地区は、「北仲通北再開発等促進地区地区地区計画の変更企画提案書」(平成 25 年 10 月)において自動車の発生集中交通量検討が行われています。その内容は、表 1.2-13 に示すとおりです。

表 1.2-13 隣接事業の発生集中交通量

【平日】

施設用途	総延床面積	商業床面積率	鉄道距離	割引率			発生集中原単位	発生集中交通量	自動車分担率	平均乗車人員	発生集中交通量	発生(集中)交通量
	Ha	%		商業床面積率	鉄道駅距離	延床面積	人 T.E./ha・日	人 T.E./日			%	人/台
業務	1.9703	0%	50	0.75	1		4,500	6,650	8.60%	1.3	400	200
物販	0.1708	100%	50		1	1	11,600	1,981	11.10%	1.5	100	50
住宅	9.6035		50				700	6,722	9.40%	1.4	400	200
文化	0.4802		50				2,900	1,393	14.50%	1.5	100	50
合計	12.2248	—	—	—	—	—	—	16,746	—	—	1,000	500

【休日】

施設用途	総延床面積	商業床面積率	鉄道距離	割引率			発生集中原単位	発生集中交通量	自動車分担率	平均乗車人員	発生集中交通量	発生(集中)交通量
	Ha	%		商業床面積率	鉄道駅距離	延床面積	人 T.E./ha・日	人 T.E./日			%	人/台
業務	1.9703	0%	50	0.75	1		0	0	8.60%	1.3	0	0
物販	0.1708	100%	50		1	1	18,600	3,177	11.10%	1.5	200	100
住宅	9.6035		50				700	6,722	9.40%	1.4	400	200
文化	0.4802		50				2,900	1,393	14.50%	1.5	100	50
合計	12.2248	—	—	—	—	—	—	11,292	—	—	700	350

※平日と業務・物販については、内々率を考慮することができますが、考慮することで発生集中交通量が 100 台未満となるため、本検討では考慮しないこととしました。

※発生集中原単位は「大規模開発地区関連交通計画マニュアル」(国土交通省、平成 19 年 3 月)によっています。文化施設は周辺部一単館型事務所ビルとして、物販は三大都市圏郊外部及び地方中枢都市として、業務は周辺部一一般事務所ビルとして扱いました。

※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」(国土交通省、平成 19 年 3 月)に基づき、100 台/日単位で切り捨てています。

資料：「北仲通北再開発等促進地区地区地区計画の変更企画提案書」(平成 25 年 10 月)

イ. 方面別配分

方面別配分は、「北仲通北再開発等促進地区地区計画の変更企画提案書」（平成 25 年 10 月）において整理されている方面別配分を引用しました。その内容は図 1.2-4 に示したとおりです。

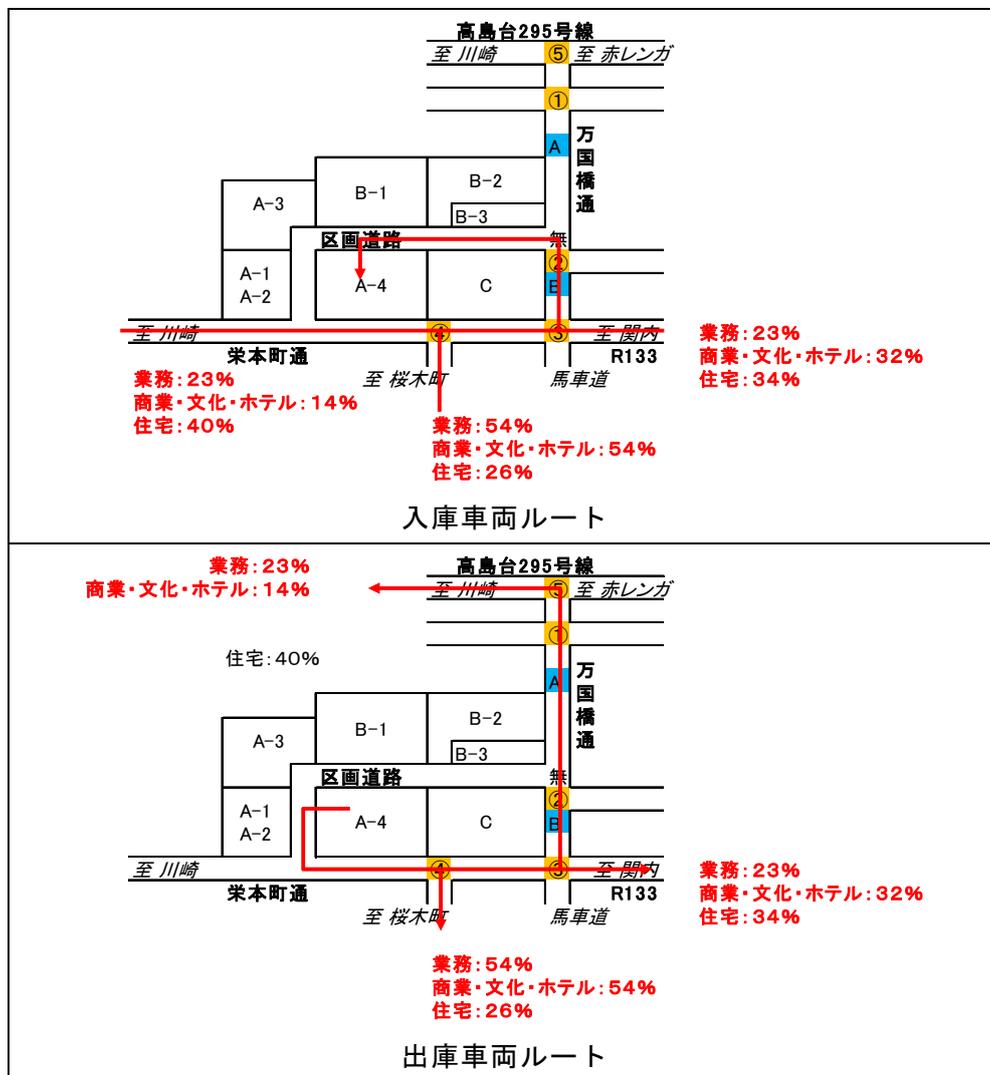


図 1.2-4 隣接事業の関連車両ルート及び方面配分

ウ. 時間別配分

当該地区の施設用途別集中（発生）交通量の時間別割合は、「北仲通北地区（A 地区）再開発計画環境影響評価書」（森ビル他、平成 19 年 4 月）において整理されている配分を引用しました。その内容は表 1.2-14(1)～(2)に示すとおりです。

この時間配分に発生（集中）交通量に乗ずることで、表 1.2-15(1)～(2)に示すとおり施設用途別時間別発生（集中）交通量を推計しました。

表 1.2-14(1) 施設用途別集中交通量の時間別割合

集中	平日				休日			
	業務	物販	住宅	文化	業務	物販	住宅	文化
22:00	2.3%	0.6%	2.8%	2.0%	2.3%	0.2%	4.8%	0.9%
23:00	2.1%	0.5%	2.4%	1.0%	1.9%	0.4%	2.9%	0.0%
0:00	0.8%	0.1%	2.4%	0.0%	3.5%	1.4%	1.0%	0.3%
1:00	0.1%	0.0%	1.0%	0.5%	1.3%	1.1%	1.6%	0.0%
2:00	0.1%	0.0%	1.0%	1.0%	1.4%	0.6%	1.9%	0.3%
3:00	0.1%	0.0%	1.7%	0.0%	0.6%	0.2%	0.0%	0.3%
4:00	0.0%	0.1%	1.4%	0.0%	0.1%	0.1%	1.3%	0.0%
5:00	0.2%	0.3%	0.3%	0.0%	0.2%	0.0%	0.6%	0.0%
6:00	1.9%	0.1%	0.3%	1.0%	0.6%	0.2%	0.0%	0.0%
7:00	8.3%	1.4%	3.5%	2.5%	2.3%	0.1%	1.0%	1.2%
8:00	13.7%	1.4%	8.4%	7.9%	3.9%	0.6%	1.6%	0.9%
9:00	13.5%	2.7%	7.3%	1.0%	5.0%	1.4%	3.5%	0.9%
10:00	12.7%	3.1%	4.2%	4.4%	9.6%	1.3%	3.5%	5.1%
11:00	3.7%	12.1%	4.5%	7.9%	4.4%	10.8%	4.8%	10.8%
12:00	2.9%	11.0%	5.7%	12.2%	5.5%	12.9%	4.2%	13.0%
13:00	3.9%	13.6%	5.2%	6.4%	6.0%	14.1%	6.4%	8.1%
14:00	3.2%	13.6%	5.2%	5.9%	5.4%	12.2%	8.9%	10.5%
15:00	3.1%	10.7%	7.1%	5.4%	5.5%	11.6%	8.0%	9.3%
16:00	2.6%	9.0%	6.0%	3.9%	4.8%	11.1%	9.7%	10.8%
17:00	2.6%	9.8%	3.8%	9.9%	4.7%	10.9%	9.1%	5.7%
18:00	7.8%	3.1%	9.5%	7.9%	12.9%	3.3%	9.1%	8.4%
19:00	5.9%	2.5%	5.7%	8.4%	10.1%	2.7%	5.5%	5.1%
20:00	4.2%	2.9%	6.4%	5.9%	5.3%	1.4%	6.4%	5.1%
21:00	4.3%	1.4%	4.2%	4.9%	2.7%	1.4%	4.2%	3.3%
合計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

資料：「北仲通北地区（A地区）再開発計画環境影響評価書」（森ビル他、平成19年4月）

表 1.2-14(2) 施設用途別発生交通量の時間別割合

発生	平日				休日			
	業務	物販	住宅	文化	業務	物販	住宅	文化
22:00	9.3%	3.8%	0.7%	7.5%	6.8%	3.9%	1.8%	3.8%
23:00	7.6%	3.5%	2.7%	3.5%	5.6%	2.7%	2.4%	2.5%
0:00	3.3%	1.6%	1.0%	4.0%	5.1%	3.0%	0.9%	1.6%
1:00	2.8%	1.0%	0.7%	0.5%	2.7%	2.3%	1.2%	1.1%
2:00	1.2%	0.4%	1.0%	0.0%	2.7%	2.7%	1.8%	0.5%
3:00	1.5%	0.1%	0.3%	0.0%	2.5%	1.3%	0.3%	0.3%
4:00	1.3%	0.1%	1.7%	1.5%	1.4%	1.2%	0.9%	0.5%
5:00	0.6%	0.1%	2.0%	0.5%	1.4%	0.6%	1.5%	0.0%
6:00	1.0%	0.1%	2.7%	0.5%	0.9%	0.3%	2.1%	0.3%
7:00	1.0%	0.0%	4.0%	1.5%	0.5%	0.0%	2.1%	0.0%
8:00	1.8%	0.1%	11.9%	1.5%	0.5%	0.2%	4.6%	0.8%
9:00	2.5%	0.0%	8.5%	4.0%	1.0%	0.1%	6.4%	1.1%
10:00	4.6%	0.4%	6.3%	3.5%	1.0%	0.3%	4.6%	1.4%
11:00	2.2%	7.9%	4.7%	1.5%	0.7%	2.4%	5.2%	5.2%
12:00	1.7%	5.8%	8.2%	2.5%	1.0%	4.3%	5.5%	5.5%
13:00	2.1%	7.7%	7.3%	6.0%	2.5%	8.1%	5.5%	6.0%
14:00	3.0%	13.7%	6.3%	9.4%	3.3%	10.5%	8.8%	9.0%
15:00	2.9%	11.1%	6.6%	10.3%	4.1%	13.0%	7.9%	11.0%
16:00	2.9%	13.0%	4.7%	4.0%	4.5%	13.8%	6.4%	9.0%
17:00	3.2%	13.5%	8.0%	6.5%	3.8%	13.1%	12.3%	8.7%
18:00	12.4%	4.8%	3.7%	8.5%	13.9%	4.5%	7.9%	7.7%
19:00	10.4%	3.4%	2.3%	4.5%	10.7%	4.0%	3.3%	5.7%
20:00	10.9%	4.4%	2.0%	9.9%	12.1%	4.6%	3.0%	9.3%
21:00	9.8%	3.5%	2.7%	8.4%	11.3%	3.1%	3.6%	9.0%
合計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

資料：「北仲通北地区（A地区）再開発計画環境影響評価書」（森ビル他、平成19年4月）

表 1.2-15(1) 施設用途別時間別集中交通量

集中	平日 (台/h)				休日 (台/h)			
	業務	物販	住宅	文化	業務	物販	住宅	文化
22:00	5	0	6	1	0	0	10	0
23:00	4	0	5	1	0	0	6	0
0:00	2	0	5	0	0	1	2	0
1:00	0	0	2	0	0	1	3	0
2:00	0	0	2	1	0	1	4	0
3:00	0	0	3	0	0	0	0	0
4:00	0	0	3	0	0	0	3	0
5:00	0	0	1	0	0	0	1	0
6:00	4	0	1	1	0	0	0	0
7:00	17	1	7	1	0	0	2	1
8:00	28	1	17	4	0	1	3	0
9:00	27	1	15	1	0	2	7	0
10:00	25	2	8	2	0	1	7	3
11:00	7	6	9	4	0	11	10	5
12:00	6	5	11	6	0	13	8	7
13:00	8	7	10	3	0	14	13	4
14:00	6	7	10	3	0	12	18	5
15:00	6	5	14	3	0	12	16	5
16:00	5	5	12	2	0	11	19	5
17:00	5	5	8	5	0	11	18	3
18:00	16	2	19	4	0	3	18	4
19:00	12	1	11	4	0	3	11	3
20:00	8	1	13	3	0	2	13	3
21:00	9	1	8	1	0	1	8	2
合計	200	50	200	50	0	100	200	50

表 1.2-15(2) 施設用途別時間別発生交通量

発生	平日 (台/h)				休日 (台/h)			
	業務	物販	住宅	文化	業務	物販	住宅	文化
22:00	19	2	1	4	0	4	3	2
23:00	15	2	5	2	0	3	5	1
0:00	7	1	2	2	0	3	2	1
1:00	5	0	1	0	0	2	2	1
2:00	2	0	2	0	0	3	4	0
3:00	3	0	1	0	0	1	1	0
4:00	3	0	3	1	0	1	2	0
5:00	1	0	4	0	0	1	3	0
6:00	2	0	5	0	0	0	4	0
7:00	2	0	8	1	0	0	4	0
8:00	4	0	24	1	0	0	9	0
9:00	5	0	17	2	0	0	13	1
10:00	9	0	13	2	0	0	9	1
11:00	4	4	10	1	0	2	10	3
12:00	3	3	17	1	0	4	11	3
13:00	4	4	15	3	0	8	11	3
14:00	6	7	13	5	0	11	18	4
15:00	6	5	13	5	0	13	16	5
16:00	6	7	9	2	0	14	13	4
17:00	6	7	16	3	0	13	24	4
18:00	25	2	7	4	0	5	16	4
19:00	21	2	5	2	0	4	7	3
20:00	22	2	4	5	0	5	6	5
21:00	20	2	5	4	0	3	7	5
合計	200	50	200	50	0	100	200	50

●A-3 地区

(1) 供用時

ア. 発生集中交通量

当該地区の事業特性（結婚式場）と施設規模（100人規模6会場）、整備予定の駐車場台数（42台）から、施設利用を最大で4ターン/日（2～3時間サイクル）と想定し、発生集中交通量（人ベース）を想定しました。

$$100 \text{ 人/会場} \cdot 1 \text{ 回} \times 6 \text{ 会場} \times 4 \text{ サイクル/日} \times \text{往復(TE)} = 4,800 \text{ 人 TE/日}$$

また、「北仲通北再開発等促進地区地区計画の変更企画提案書」（平成25年10月）において整理されている交通手段分担率は、平成20年のパーソントリップ調査結果（基本ゾーン1021）が用いられており、その内容は表1.2-16に示すとおりです。

表 1.2-16 交通手段分担率

発生集中	鉄道・地下鉄	路線バス・都電	自動車	2輪車	自転車	徒歩	計
宿泊施設・ホテル	589	62	100	0	0	171	922
割合	63.9%	6.7%	10.8%	0.0%	0.0%	18.5%	100.0%

資料：「北仲通北再開発等促進地区地区計画の変更企画提案書」（平成25年10月）

これらのことから、交通手段別発生集中交通量は表1.2-17に示すとおりとしました。

表 1.2-17 交通手段分担率

発生集中	鉄道・地下鉄	路線バス・都電	自動車	2輪車	自転車	徒歩	計
割合	63.9%	6.7%	10.8%	0.0%	0.0%	18.5%	100.0%
発生集中交通量 (人 TE/日)	3,067	322	518	0	0	888	4,600
発生集中交通量 (台 TE/日)	—	—	346	—	—	—	—

イ. 方面別配分

当該地区の自動車の走行ルートは、図 1.2-5 に示すとおり、集中車両として、市道栄本町線 7188 号線から区画道路を経て地区内に左折入庫、発生車両としては、全て区画道路から市道万国橋通 7008 号線に至るルートを想定しました。

その先はサークルウォーク交差点において川崎方面に 68%、赤レンガ倉庫方面に 32%に配分されるとしました。

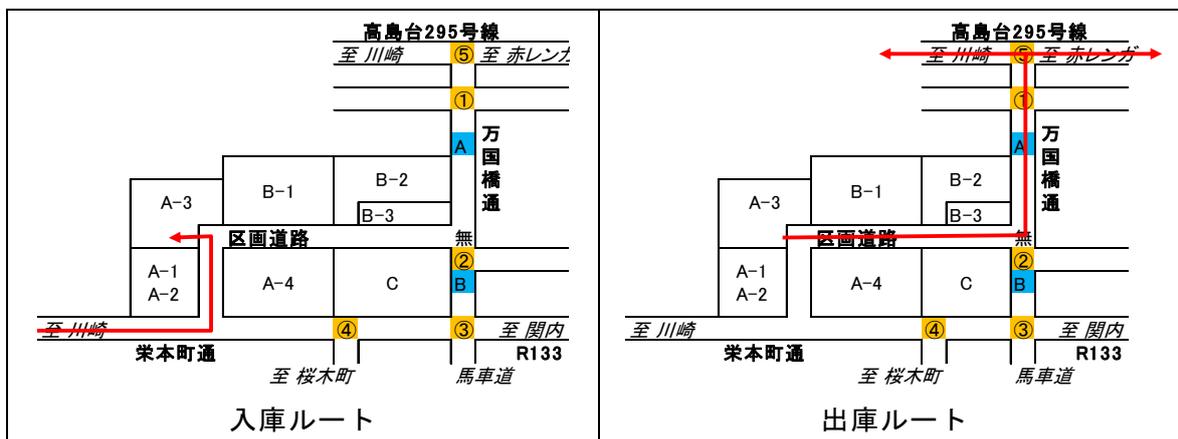


図 1.2-5 隣接事業の関連車両ルート及び方面配分

ウ. 時間別配分

ここでは、事業特性と施設規模、整備予定の駐車場台数から、施設利用を最大で 4 ターン/日 (2~3 時間サイクル) と想定し、表 1.2-18 に示すとおり、時間配分しました。

表 1.2-18 事業特性等から想定した時間配分

	出庫 (台/h)	入庫 (台/h)	施設利用
7:00	0	5	1 ターン
8:00	0	42	
9:00	0	0	
10:00	42	0	
11:00	0	42	2 ターン
12:00	0	0	
13:00	42	0	3 ターン
14:00	0	42	
15:00	0	0	
16:00	42	0	4 ターン
17:00	0	42	
18:00	0	0	
19:00	42	0	
20:00	5	0	
計	173	173	