



## 5 空間再配分見直しによる自動車交通流への影響予測

本予測は、賑わい交流軸の区間の通行止めや車線減による影響の範囲や程度を予測し、他の路線で数量的に交通処理が可能かどうかを探る目的で行ったもので、これを持って通行止めや車線減の妥当性を評価するものではありません。今後、さらに詳細な予測や交通処理可能量を低減させている要因の除外策等影響緩和策の検討を行っていきます。また、路面公共交通の充実や自転車走行・歩行の安心・安全な環境の視点から車線減等が行われる場合にもさらに詳細な予測を行います。

### 影響予測について

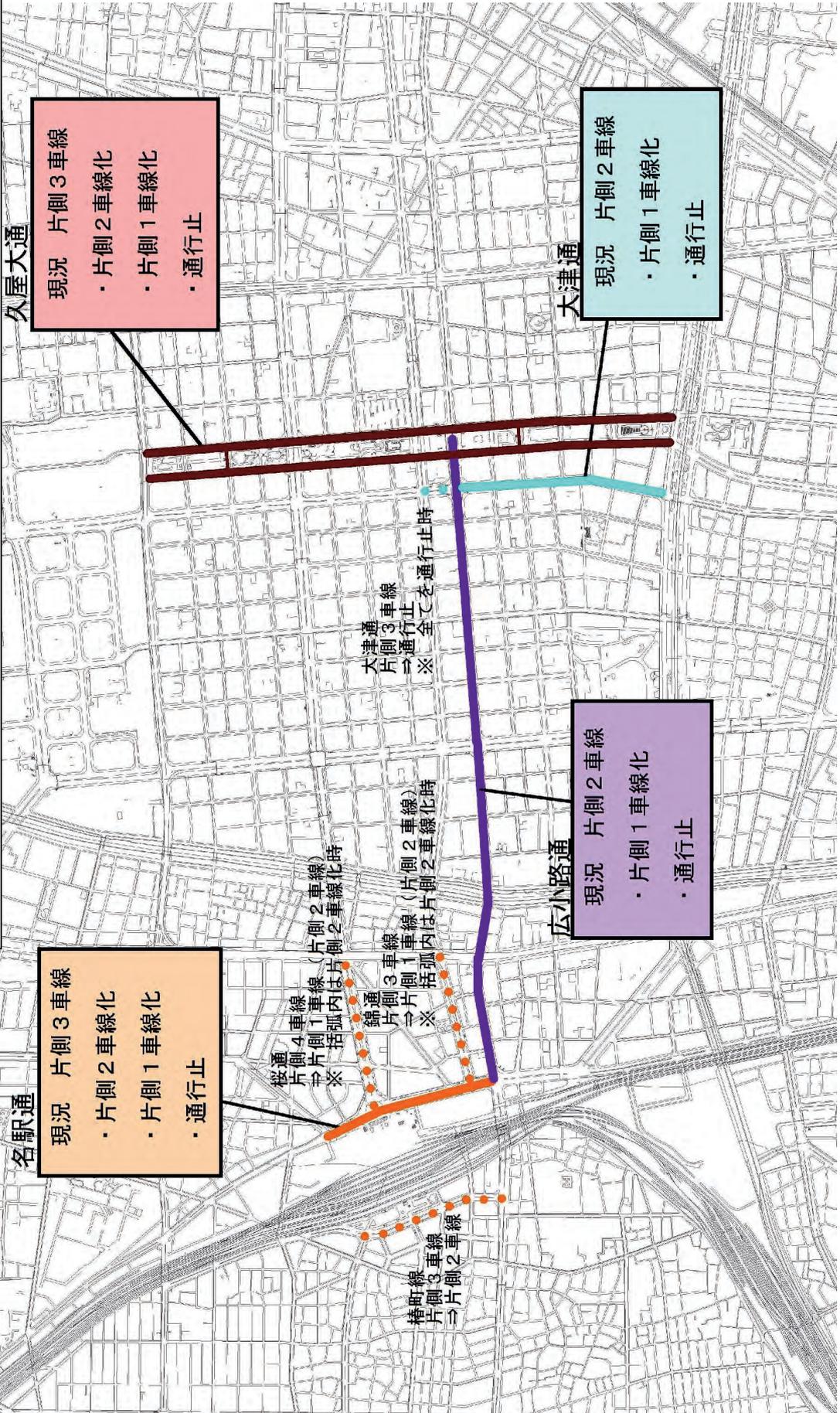
- 道路の新設等をする際に、影響・効果予測に使用する交通量シミュレーションシステムを用いて予測しています。
- 設定した道路の将来交通量と、その一部の区間を通行止めや車線減した場合の、当該道路や周辺道路の交通量の変化（増減量）が予測できます。
- 交通量の変化と併せて、それぞれの道路の混雑の程度が把握できます。
- シミュレーションは、1日単位の交通量で予測を行います。1日の交通量は時間により変化するため、その道路を通行可能と想定される時間単位の交通容量をもとに、ピーク時間帯はそのまま、それ以外の時間帯は交通量の変化に比例して減らして1日の交通容量を設定しています。これにより、ピーク時間帯も含めた混雑の予測が可能なものとなっています。

### 本予測の限界

- 自動車交通データは、道路の将来交通量予測などの際に使われるパーソントリップ調査（PT）に基づく中京都市圏のデータを使用しています。このデータには休日のデータがないため、平日のデータのみに基づいて推計を行い、休日の状況は予測できていません。
- 片側2車線以上の道路と、車線区分のある片側1車線の道路をネットワークとして設定しています。車線区分のない狭い道路や一方通行の道路はシミュレーションで設定していないため、実際の車の動きが十分に再現できていない部分があります。
- 道路の交通容量は、道路条件をふまえ、一般的に通行可能と想定される交通量を設定しています。次のような特定の要因による道路混雑への影響は反映されていません。
  - ・ 駐車場の待ち行列や出入りによる車線の占拠や速度の低下
  - ・ バス、タクシーなどの停車やターミナル等への出入りによる速度の低下
  - ・ 路線バスの運行など、所要時間等により単純に他路線に移行しない車の存在 など

検討ケースは、路線の通行止、車線減の影響を把握するため、それぞれの路線について  
 区間全てについて、通行止や車線減を行った場合、路線が並行した場合、路線が大きいと予想さ  
 れる大津通及び久屋大通を通行止にした場合、一番影響が大きい全ての区間を通行止に  
 した場合としています。また、名古屋駅周辺地区については、近接する桜通、錦通など  
 もケースに応じて車線減を想定しています。

### 検討ケース



再配分の影響予測

路線と 区間 事項	名駅通 〈中央郵便局～笹島〉 (現況：片側3車線)	広小路通 〈笹島～広小路久屋東〉 (現況：片側2車線)
再配分の影響予測 (シミュレーション結果)	<p>&lt;片側2車線化&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●「混雑」は発生しない。</li> </ul> <p>&lt;片側1車線化&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●錦通及び椿町線の一部が「やや混雑」する。</li> </ul> <p>&lt;通行止&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●外堀通及び椿町線の一部区間が「やや混雑」する。</li> </ul>	<p>&lt;片側1車線化&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●当該路線の名駅通～堀川間、及び久屋交差点付近が「混雑」、又は「やや混雑」する。</li> </ul> <p>&lt;通行止&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●錦通、大津通、本町通の短区間が「やや混雑」する。</li> </ul>

路線と 区間 事項	大津通 〈栄～矢場町〉 (現況：片側2車線)	久屋大通 〈久屋橋～若宮大通久屋〉 (現況：片側3車線)
再配分の影響予測 (シミュレーション結果)	<p>&lt;片側1車線化&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●当該区間が「やや混雑」する。</li> </ul> <p>&lt;通行止&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●「混雑」は発生しない。</li> </ul>	<p>&lt;片側2車線化&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●「混雑」は発生しない。</li> </ul> <p>&lt;片側1車線化&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●当該区間の南側及び大津通の南側が「やや混雑」する。</li> </ul> <p>&lt;通行止&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●栄交差点付近及び大津通の南側が「やや混雑」する。</li> </ul>

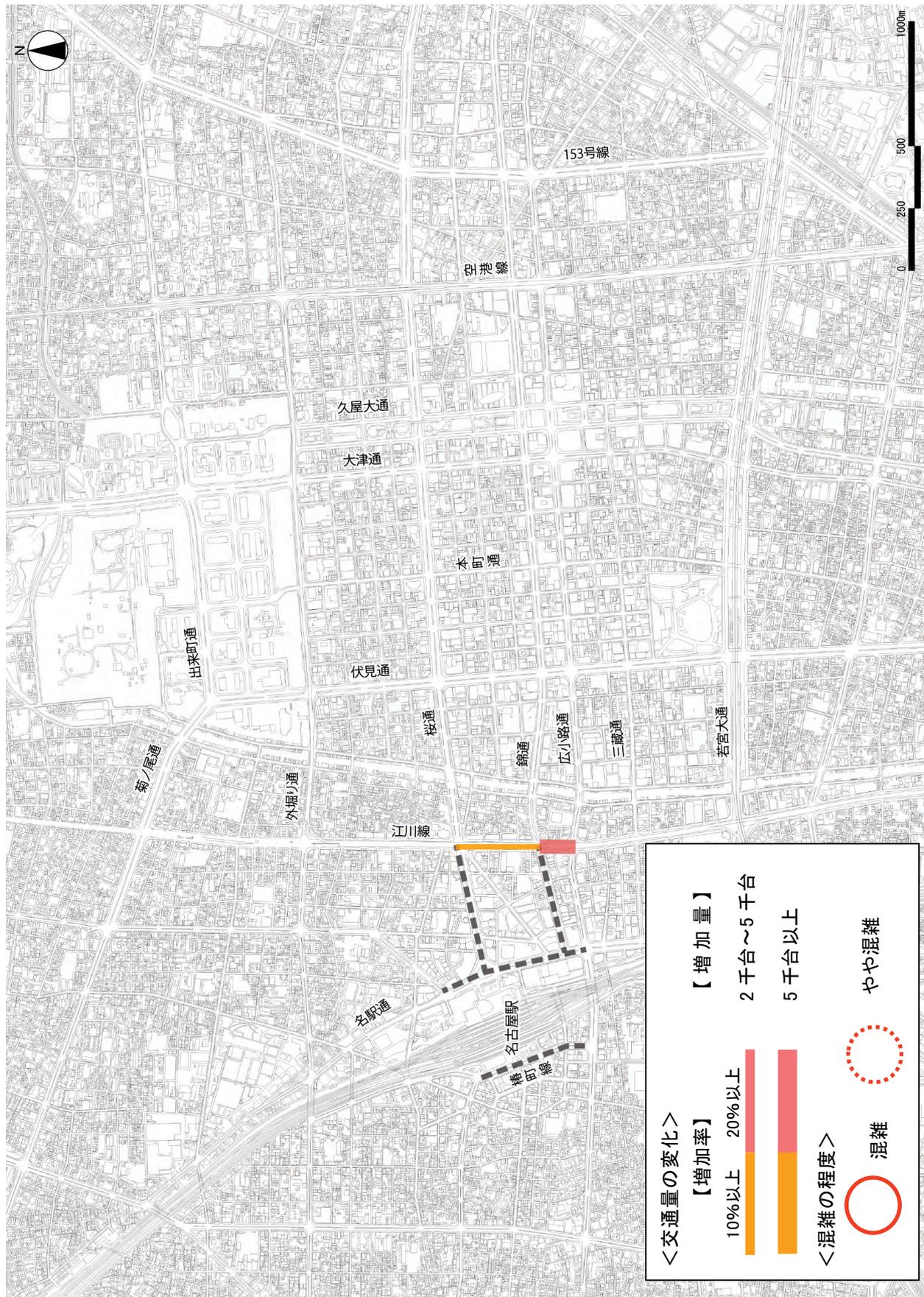
路線と 区間 事項	大津通+久屋大通	全路線
再配分の影響予測 (シミュレーション結果)	<p>&lt;通行止&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●広小路通及び本町通の一部区間が「混雑」、又は「やや混雑」する。</li> </ul>	<p>&lt;通行止&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●本町通、三蔵通、空港線、外堀通、大須通及び椿町線の一部区間が「混雑」、又は「やや混雑」する。</li> </ul>

※ 「混雑の程度」について

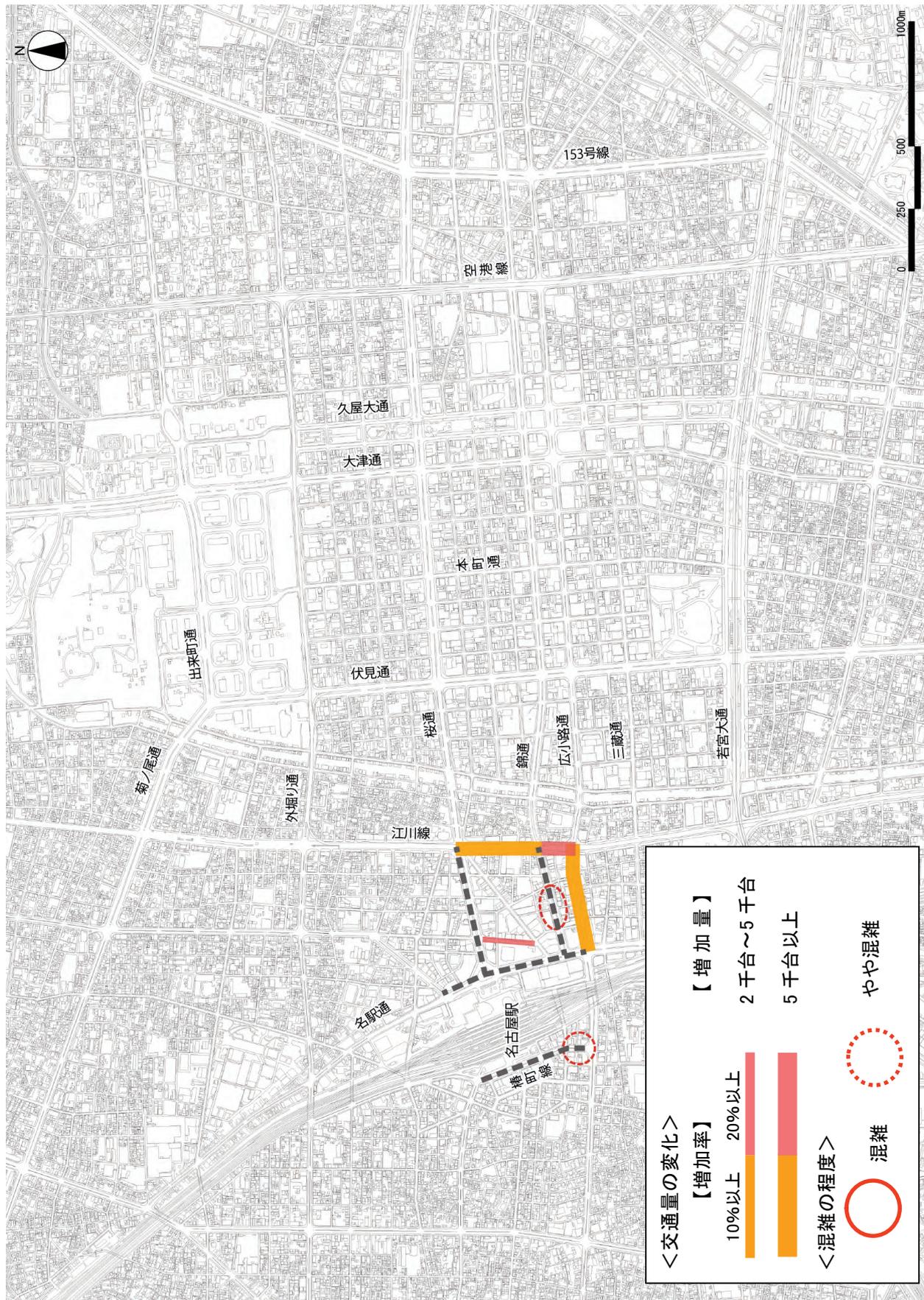
「やや混雑」 … ピーク時間帯に1～2時間程度、混雑する可能性がある状態 (混雑度 1～1.25)

「混雑」 … 混雑が、ピーク時間帯だけでなく日中連続的に発生する可能性が高い状態 (混雑度 1.25～)

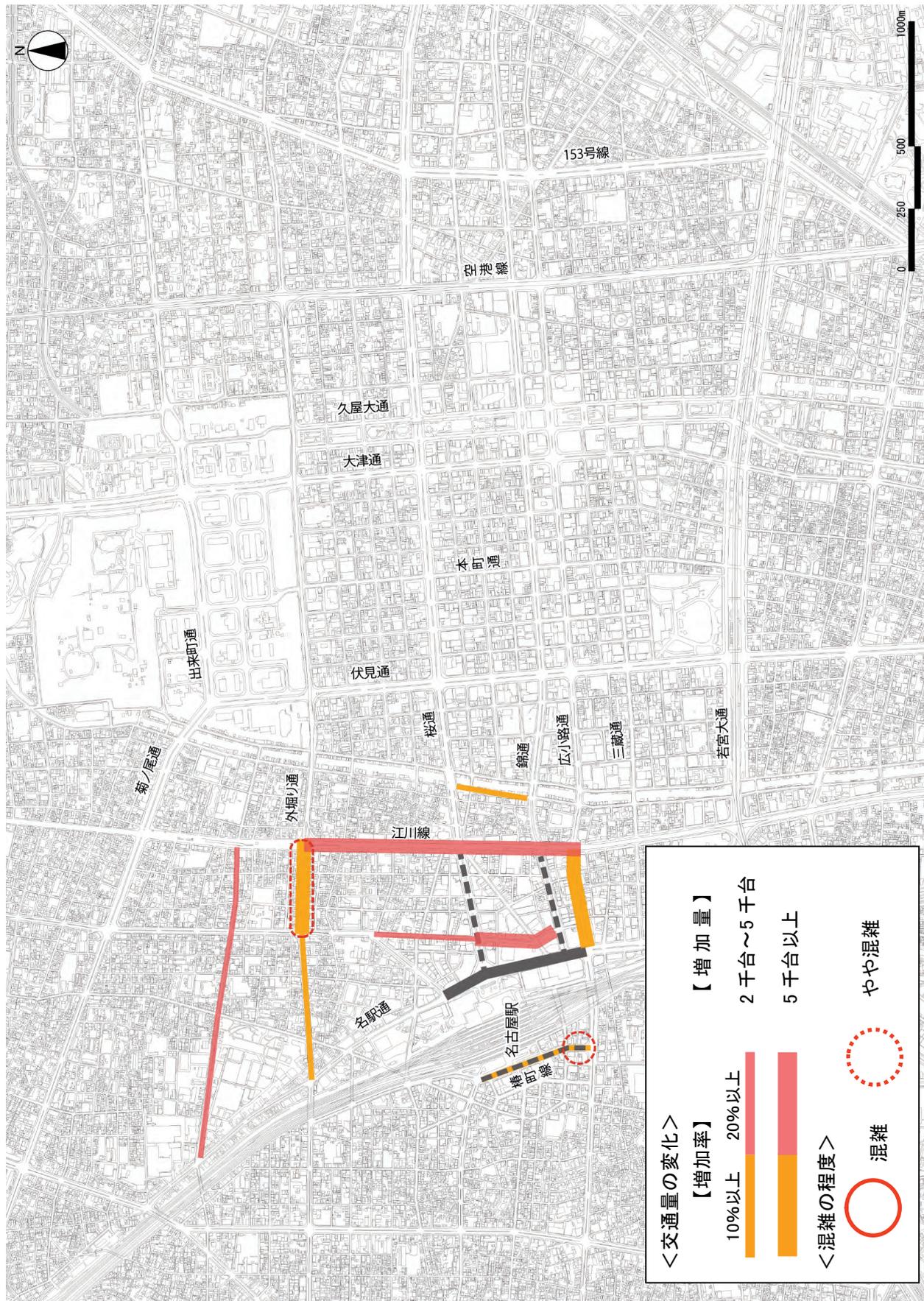
名駅通を再配分した場合（名駅通片側2車線）



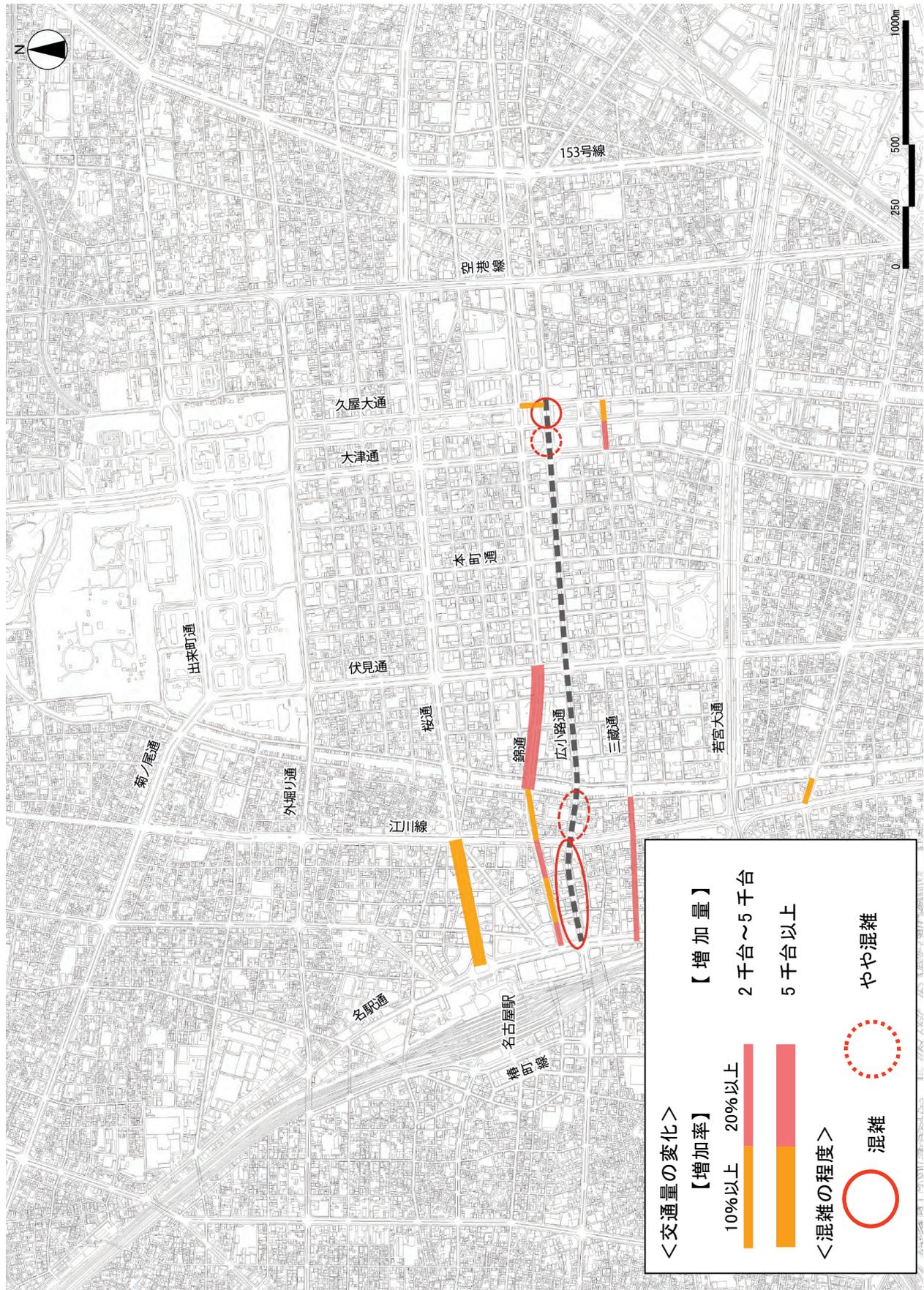
名駅通を再配分した場合（名駅通片側1車線）



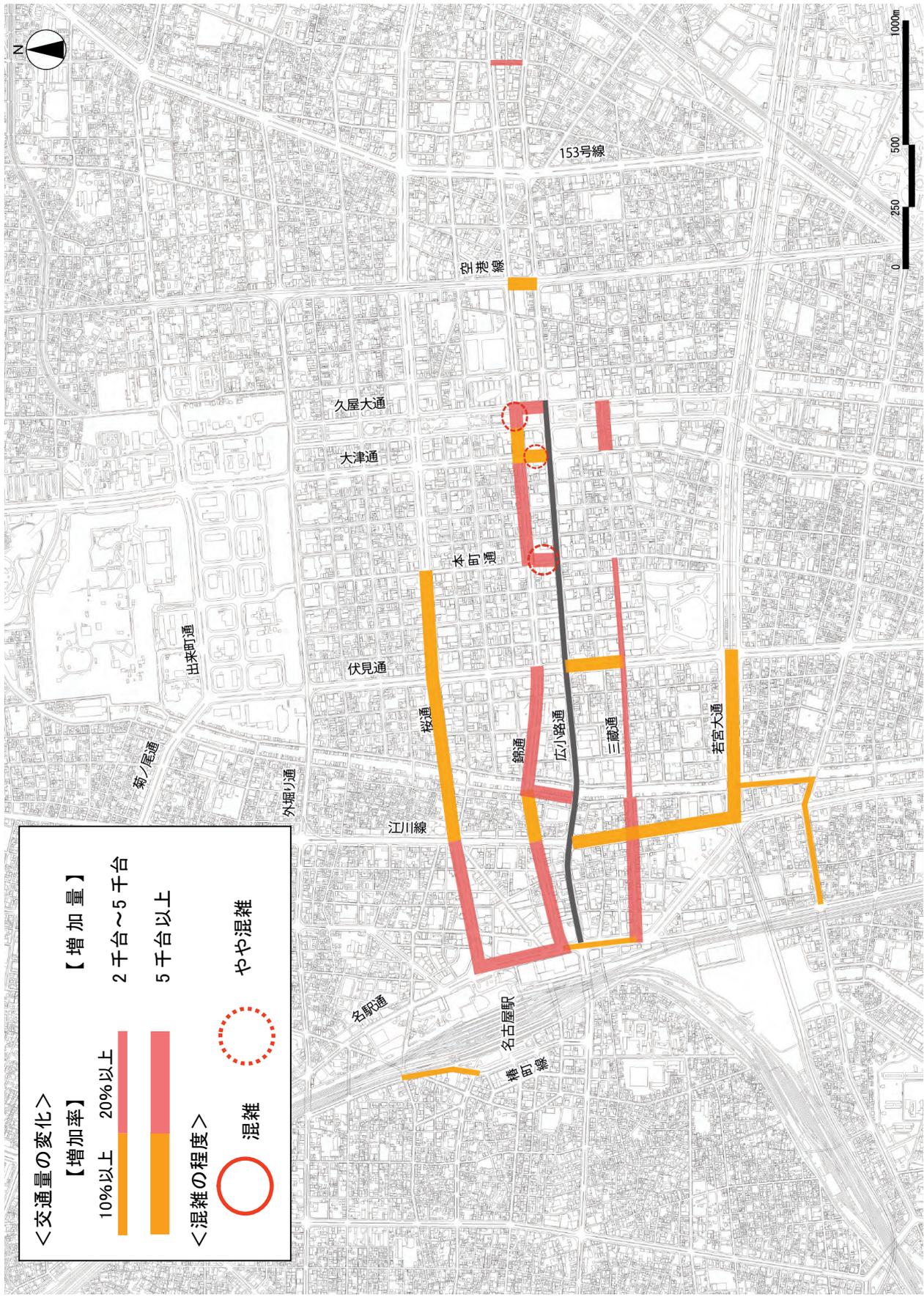
名駅通を再配分した場合（通行止）



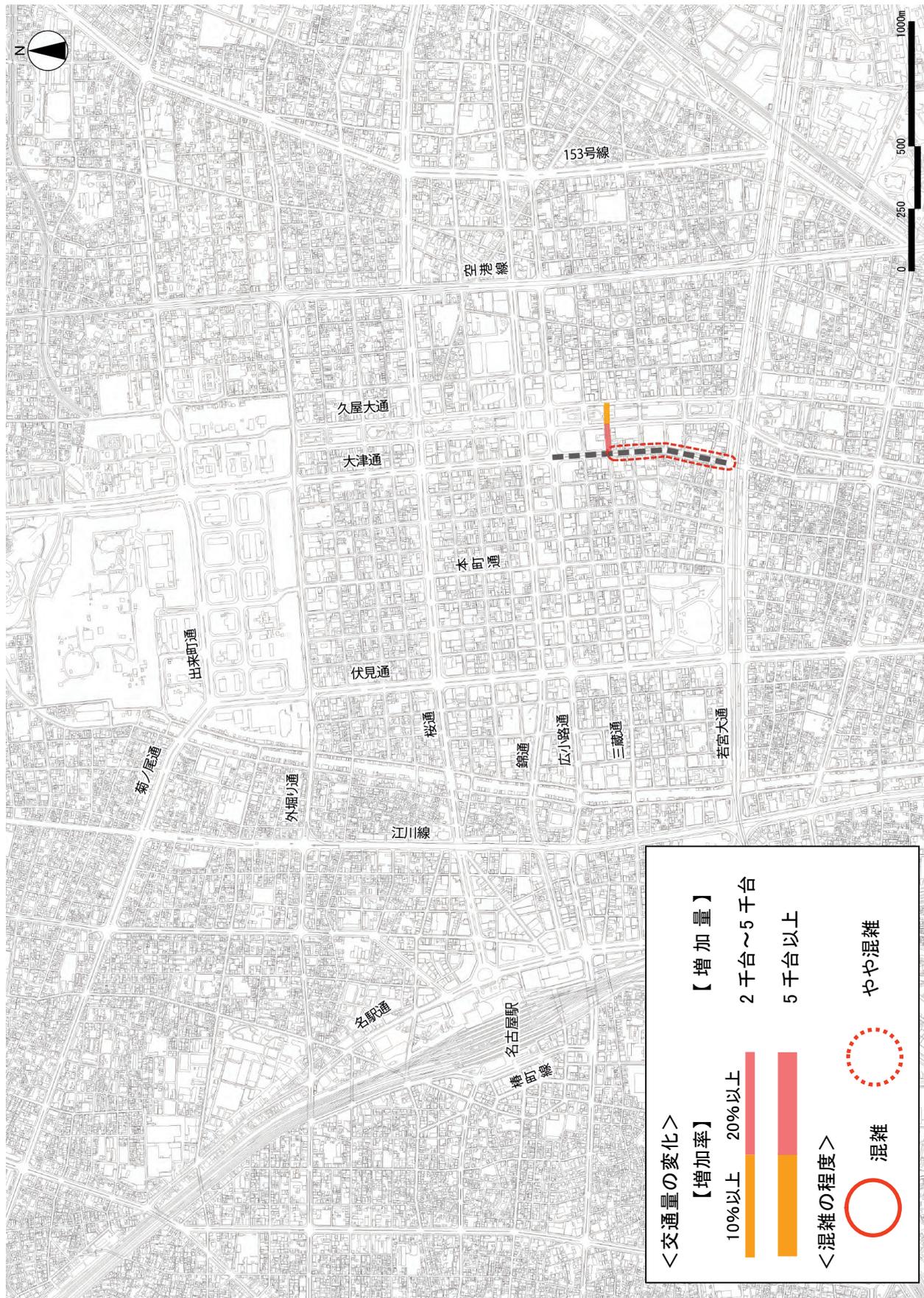
広小路通を再配分した場合（片側1車線化）



広小路通を再配分した場合（通行止）



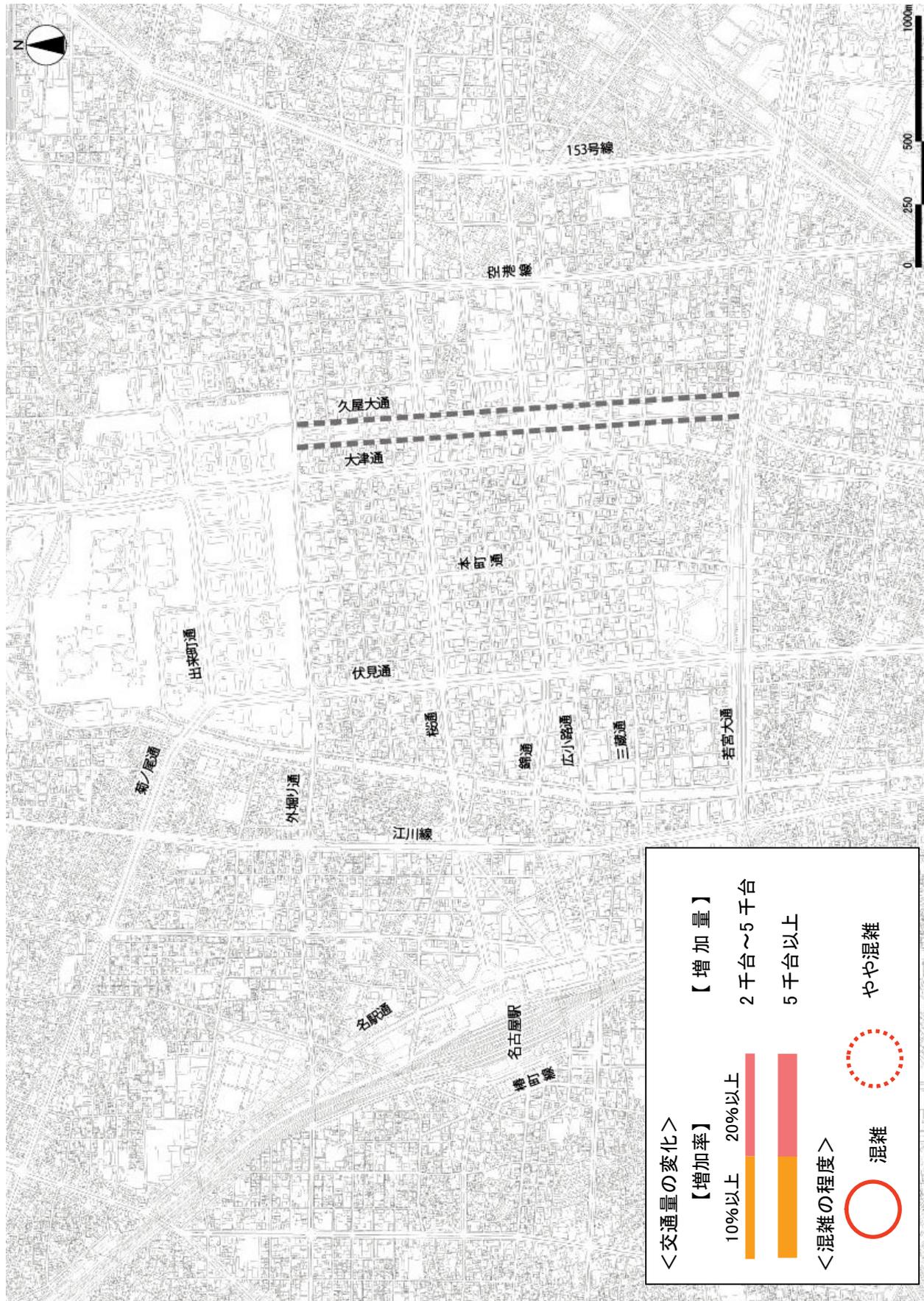
大津通を再配分した場合（片側1車線化）



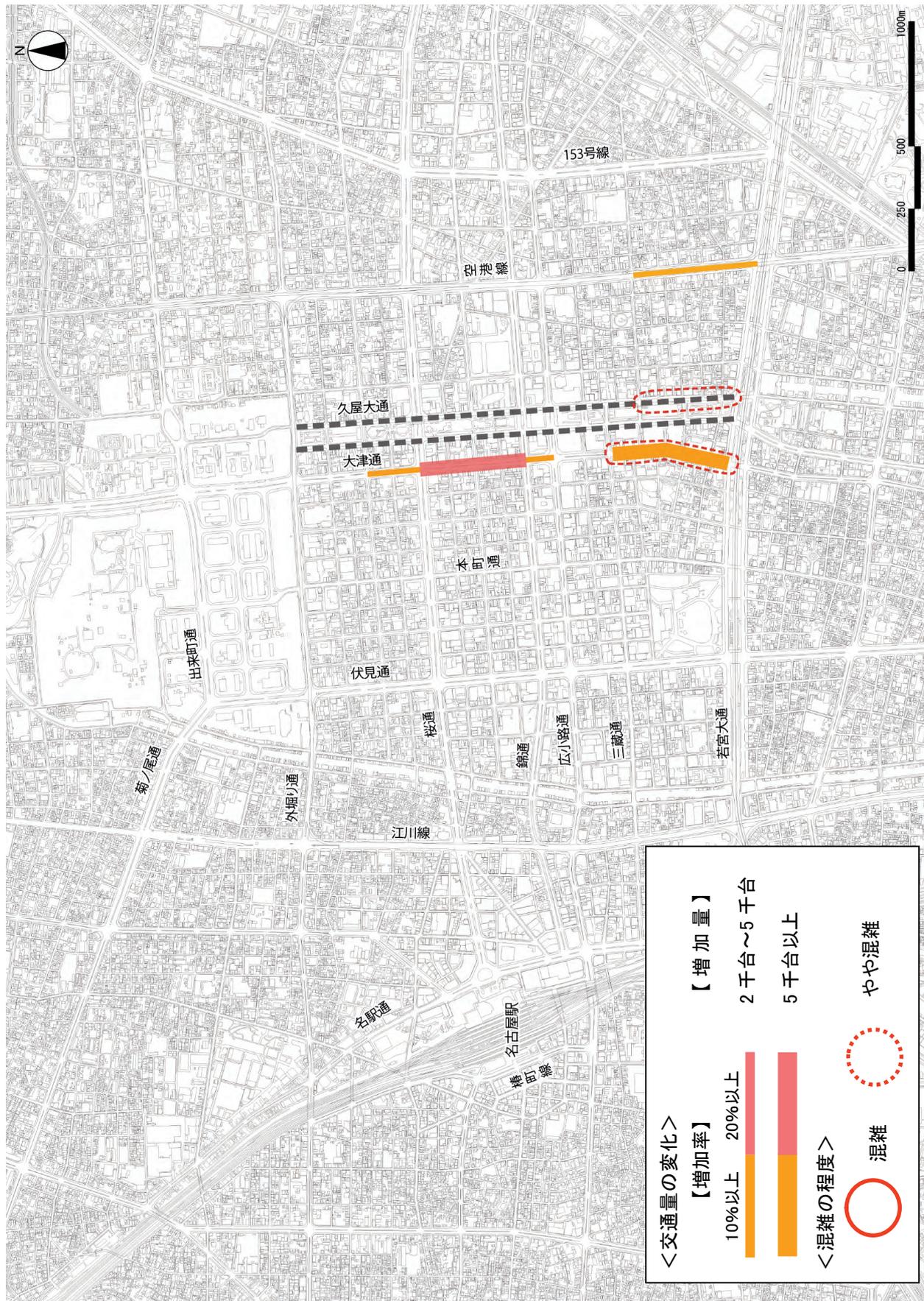
大津通を再配分した場合（通行止）



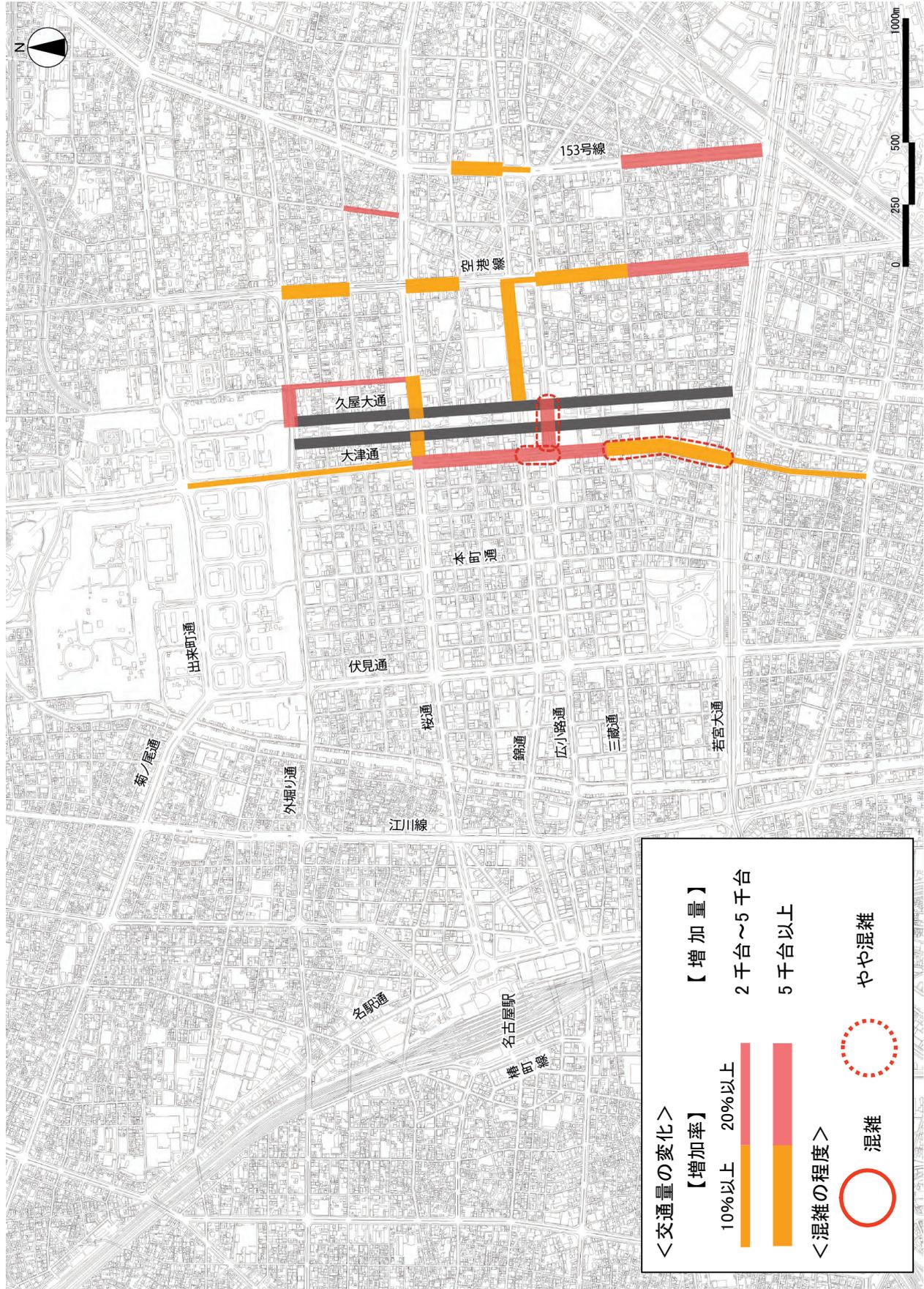
久屋大通を再配分した場合（片側2車線化）



久屋大通を再配分した場合（片側1車線化）



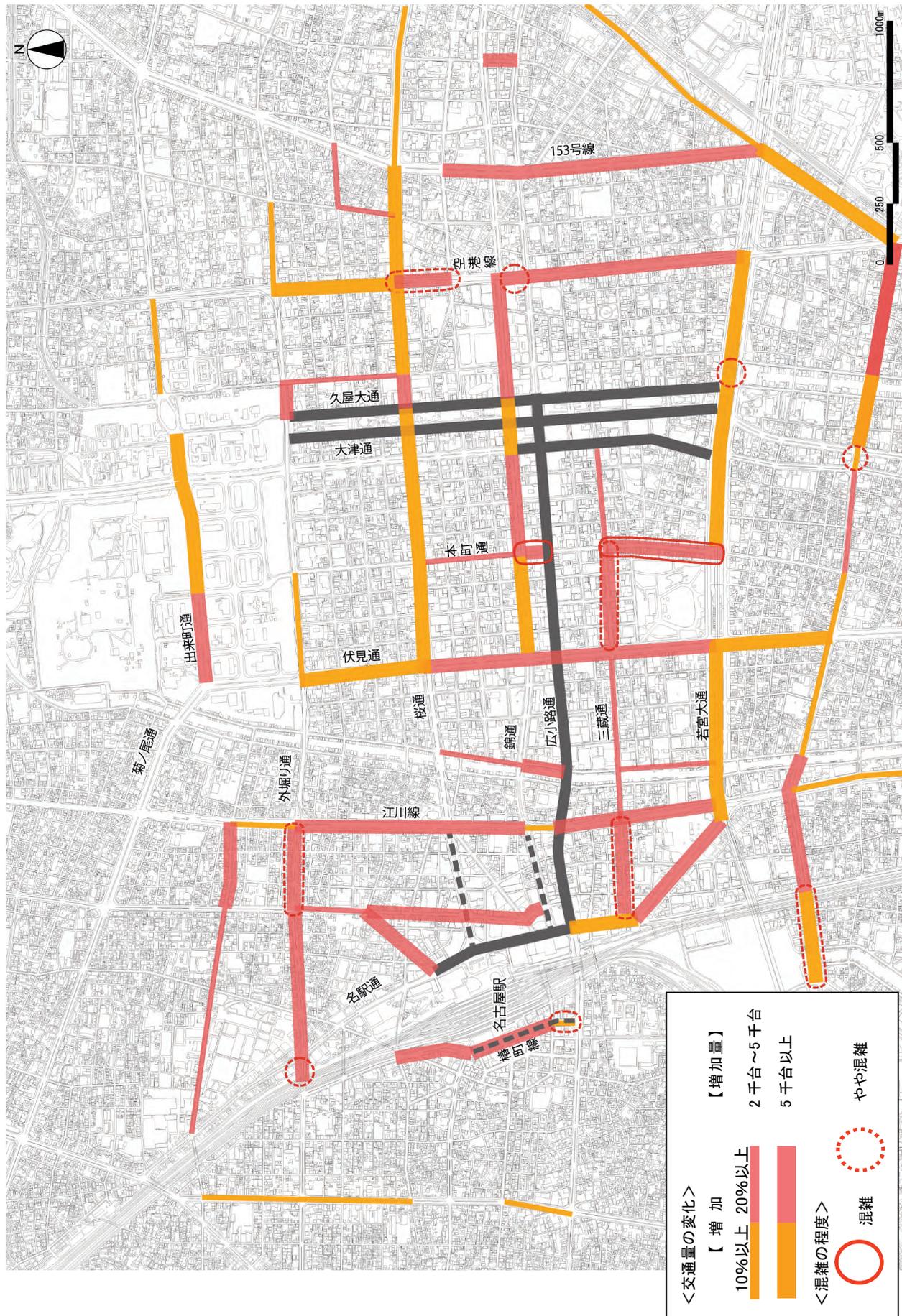
久屋大通を再配分した場合（通行止）



久屋大通及び大津通を通行止した場合



全てを通行止した場合





## なごや交通まちづくりプラン

発行・編集 名古屋市住宅都市局都市計画部交通企画課  
名古屋市中区三の丸三丁目1番1号  
電 話：052-972-2744  
ファクシミリ：052-972-4170  
ウェブサイト：<http://www.city.nagoya.jp/>  
<http://www.ido.city.nagoya.jp/machidukuri/>

発行年月 平成26年9月

