

その他案件(3)

壱分北地区開発行為の手続きについての図面等

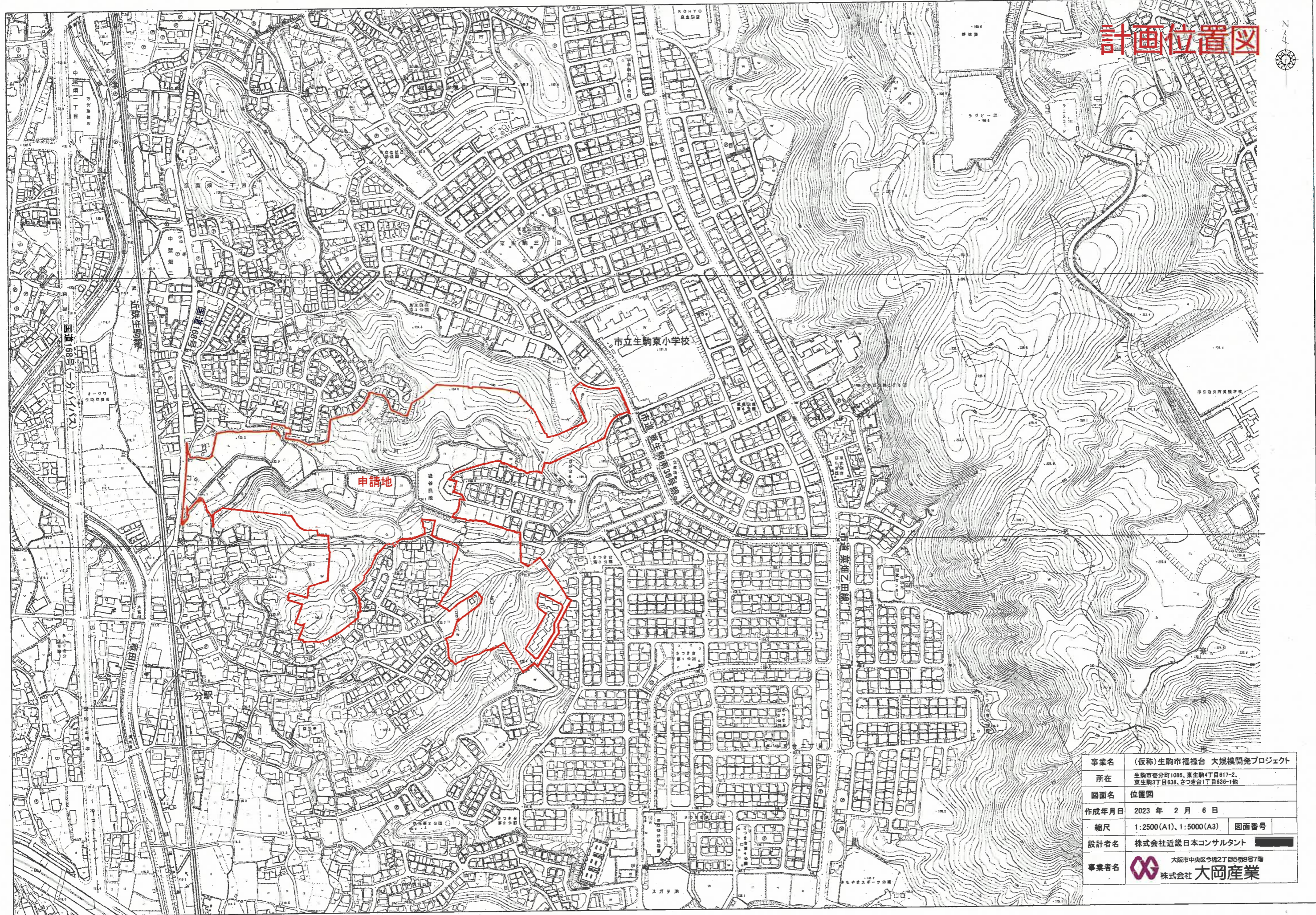
1. 計画位置図


2. 計画図

3. 交通量推計検証結果

4. 通学路等交通安全対策

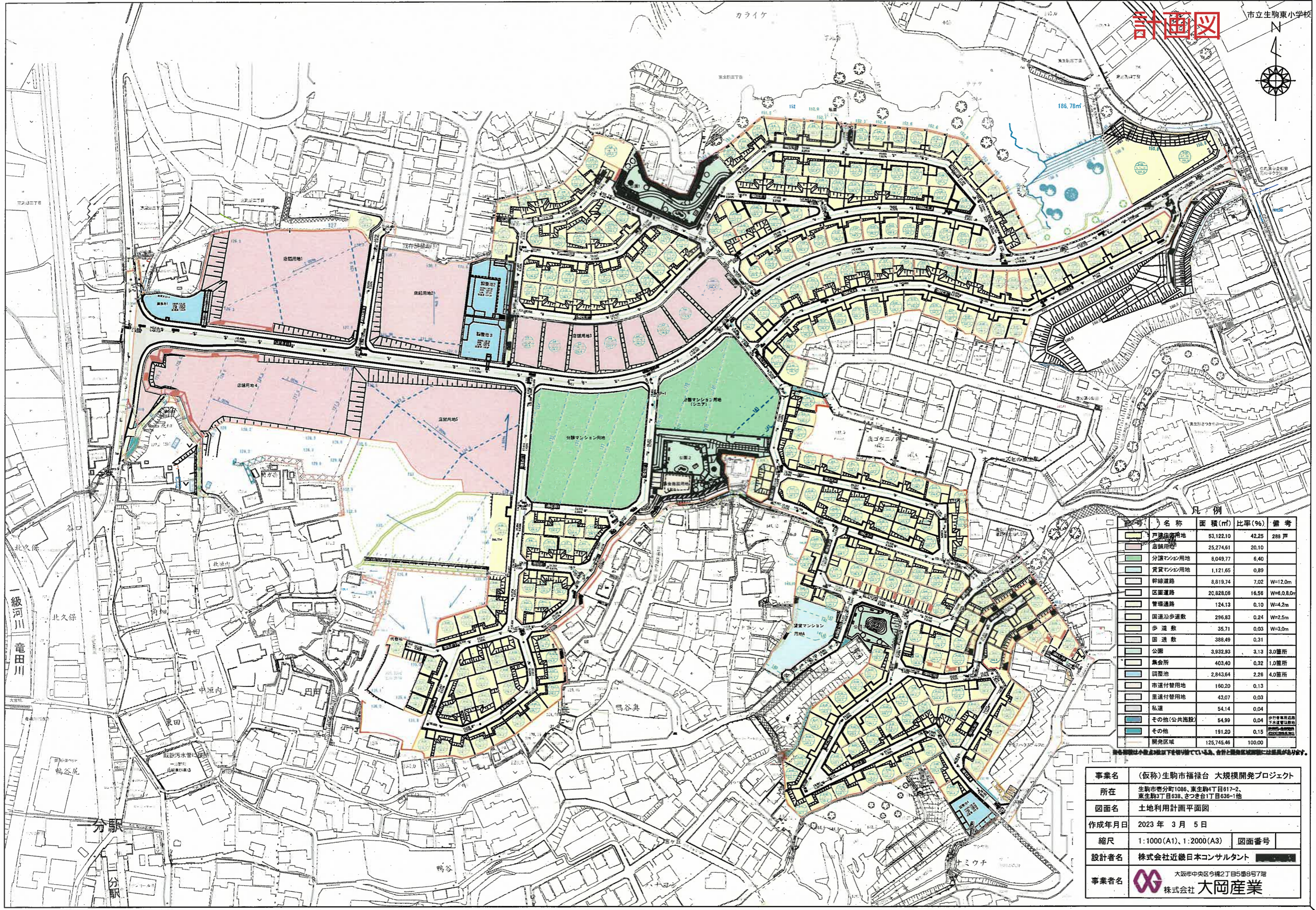
計画位置図



事業名	(仮称)生駒市福祿台 大規模開発プロジェクト		
所在	生駒市巻分町1088、東生駒4丁目617-2、東生駒4丁目638、さつき台1丁目636-1他		
図面名	位置図		
作成年月日	2023年 2月 6日		
縮尺	1:2500(A1)、1:5000(A3)	図面番号	
設計者名	株式会社近畿日本コンサルタント		
事業者名	 大阪府中央区今橋2丁目5番6号7階	株式会社 大岡産業	

計画図

市立生駒東小学校



凡例

名称	面積(m ²)	比率(%)	備考
戸建住宅用地	53,122.10	42.25	288戸
店舗用地	25,274.81	20.10	
分譲マンション用地	8,049.77	6.40	
賃貸マンション用地	1,121.85	0.89	
幹線道路	8,819.74	7.02	W=12.0m
区画道路	20,828.08	16.58	W=6.0, 8.0m
管理道路	124.13	0.10	W=4.2m
国道沿歩道敷	296.83	0.24	W=2.5m
歩道敷	35.71	0.03	W=3.0m
国道敷	388.49	0.31	
公園	3,932.93	3.13	3.0箇所
集会所	403.40	0.32	1.0箇所
調整池	2,843.64	2.26	4.0箇所
市道付替用地	160.20	0.13	
県道付替用地	43.07	0.03	
私道	54.14	0.04	
その他(公共施設)	54.99	0.04	歩行専用道路 下水道管用地
その他	191.20	0.15	
開発区域	125,745.46	100.00	

※敷地面積は小計と地目以下を併せている。合計と開発区域面積には差が生じます。

事業名	(仮称)生駒市福祿台 大規模開発プロジェクト		
所在	生駒市巻分町1086、東生駒4丁目617-2、東生駒3丁目638、さつき台1丁目636-1他		
図面名	土地利用計画平面図		
作成年月日	2023年 3月 5日		
縮尺	1:1000(A1)、1:2000(A3)	図面番号	
設計者名	株式会社近畿日本コンサルタント		
事業者名	 大阪府中央区今橋2丁目5番8号7階 株式会社 大岡産業		

(仮称) 生駒市福祿台 大規模開発プロジェクト 交通処理検討資料【概要版】

○検討の前提条件

開発に伴い、新しい道路や店舗・住宅ができることで周辺の交通量が増加(発生交通量*)することが予想されます。そのため上記の交通量の検討を行い、計画地周辺への影響について検討を行いました。

《調査概要》

調査日:令和4年5月27日(金)~28日(土)
 調査時間:午前7時~午後7時(12時間)
 調査地点:周辺主要交差点3箇所
 (交差点1:菜畑、交差点2:東生駒2丁目、交差点3)

《発生交通量*の設定》

発生交通量の算出においては、商業店舗の事業面積及び住居の戸数からピーク時の交通量を下表のとおり算出しました。(大規模小売店舗立地法指針式・大規模開発マニュアルより)

商業店舗においては一部の店舗で家電等の集客力が低い店舗を想定していますが、安全側の検証を行うため、発生交通量は数値が多くなるよう算出しております。

また、計画地周辺の世帯数分布や、周辺道路の状況を考慮して方面別発生交通量を設定しました。なお、開発道路の東側から交差点2へ向かう経路設定については、周辺の道路状況や交通規制の状況を鑑みて、円滑に交通処理が可能である交差点3を経由する経路を設定しました。

用途	発生交通量【休日】	発生交通量【平日】
	ピーク時の発生交通量	ピーク時の発生交通量
商業	568 台/時	568 台/時
住宅	152 台/時	98 台/時
合計	720 台/時	666 台/時

※商業の「ピーク時の発生交通量」は休日の値ですが、平日にも同じ値を設定しています。

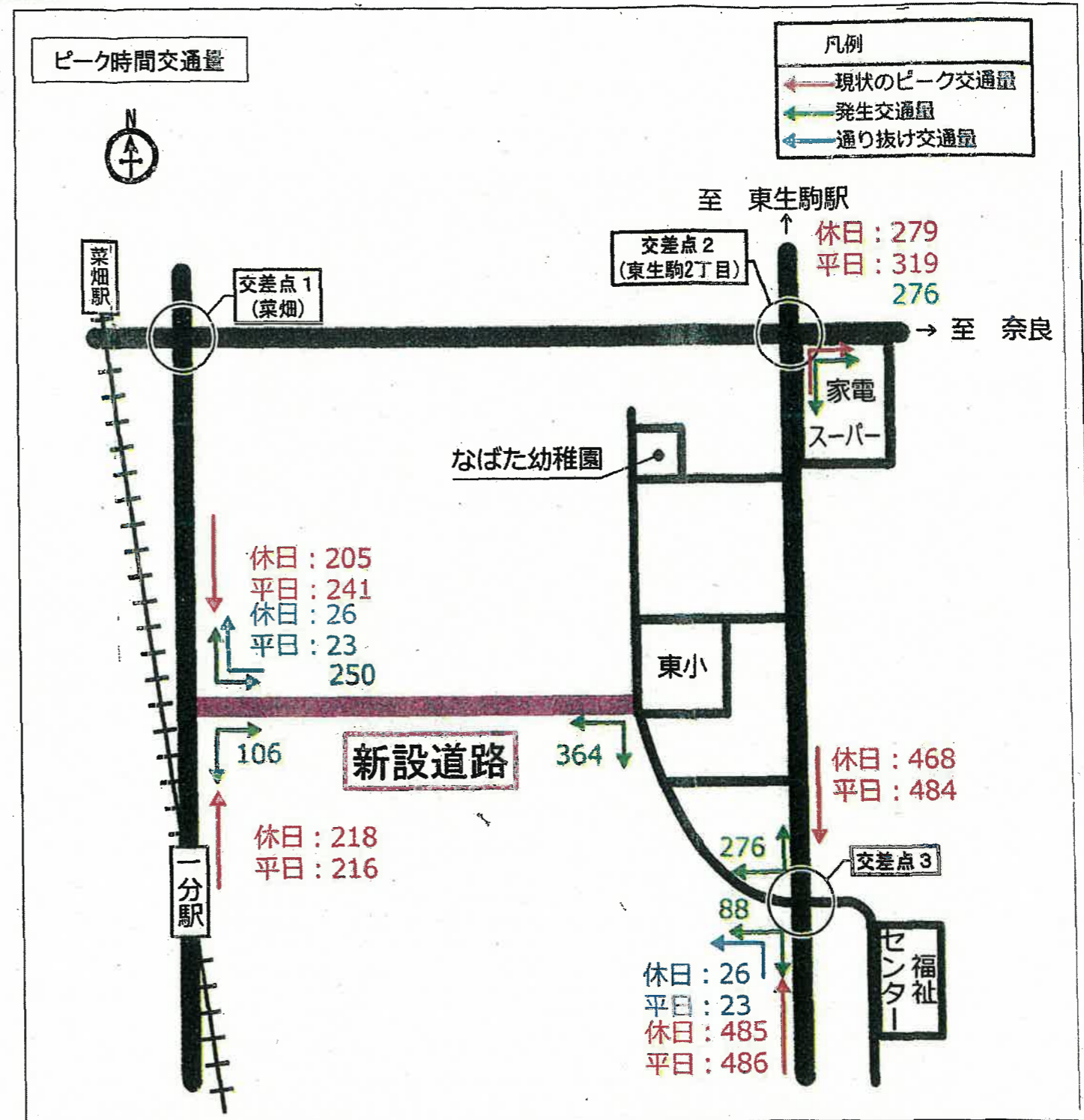
《通り抜け車両の設定》

計画地に新しく道路ができることで、一部の車両が通り抜けに利用することが考えられます。この新設道路の一分駅側においては、信号交差点化を行う予定であり、通り抜けに時間を要するため通り抜けを行う利点はありませんが、交差点2(東生駒2丁目)の南側の右折車線が混雑している状況があり、左折や直進を行う車両の進行を阻害していることから、この右折車線が混雑している時に、西方面へ向かう車両が新設道路の通り抜けをすることが考えられます。

上記の状況は、1日で見れば断続的かつ一時的と考えられますが、安全側の検証を行うため、交差点2を左折する車両数から、1日の交通量の半数が通り抜けを行うと仮定し検証を行いました。

《交差点評価の設定条件》

ピーク時の発生交通量^①は、どの時間帯にピークが来るか不明であるため、安全側での検証を行うために、周辺交通量のピークに併せて設定することで最も交差点に負荷がかかる形で検証を行いました。



○交差点処理能力の検証

新設道路の設置に伴う影響について、各交差点の「交差点需要率」と車線別の「混雑度」による評価を行いました。(裏面:【参考資料】交差点処理能力の検証 参照)

一般的に「交差点需要率」が0.9以下、「車線別混雑度」が1.0以下であれば、円滑な交通処理が可能と考えられております。(社団法人交通工学研究会「改訂 平面交差の計画と設計 基礎編 第2版」による)

検証の結果、「交差点需要率」及び車線別の「混雑度」は本計画開発後においても基準値を下回る結果となりました。以上より計画道路設置に伴う影響は軽微と考えられます。

今後は、警察、県、市の指導に基づき、歩行者の安全確保等に向けた交通安全対策を講じます。

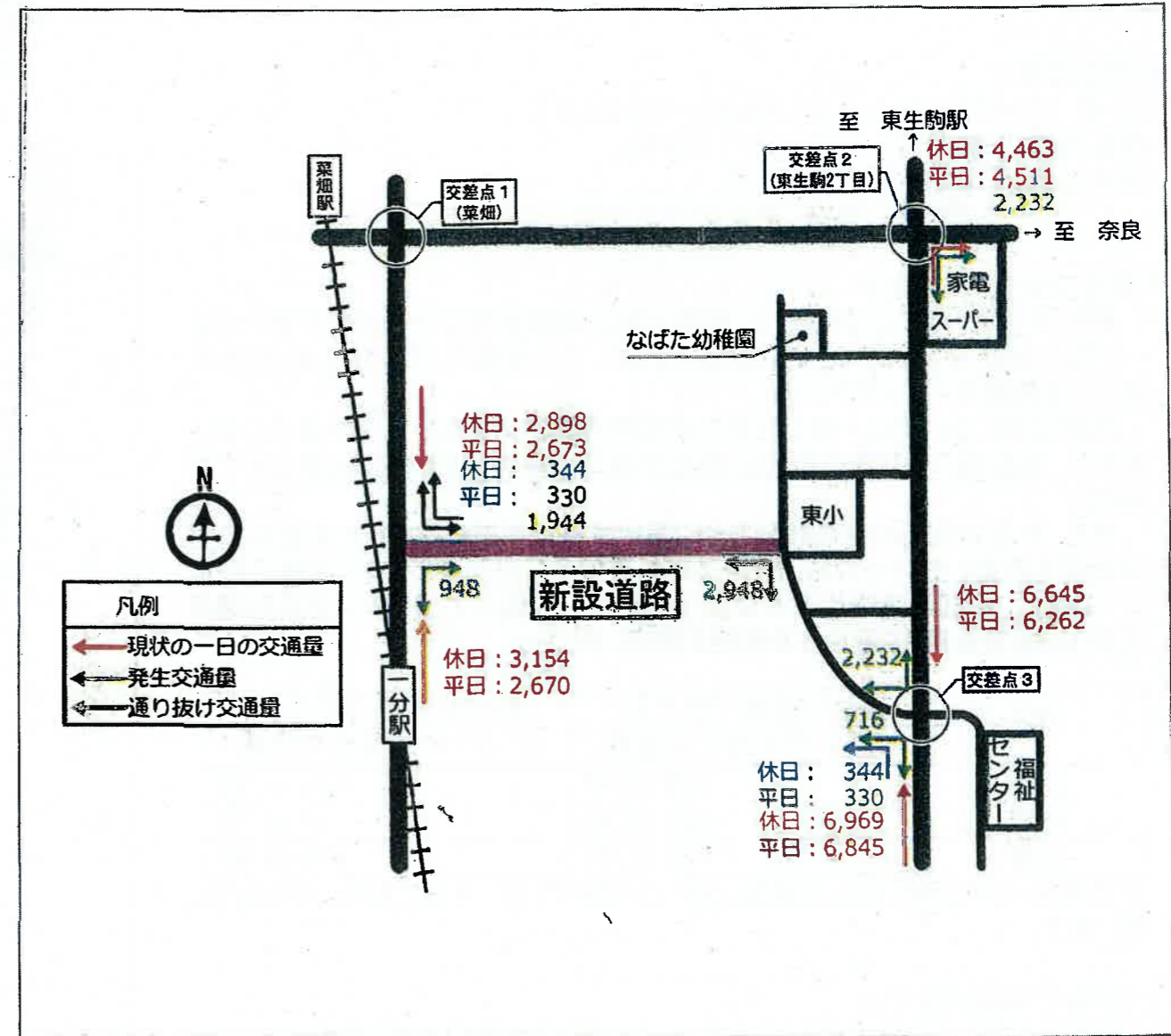
【参考資料】交差点処理能力の検証

新設道路の設置に伴う影響について、評価の詳細を下表に示します。

交差点	流入方向	車線	休日		平日		
			現況混雑度	開発後混雑度	現況混雑度	開発後混雑度	
交差点1	A(西)	左+直+右	0.330	0.330	0.303	0.303	
	B(東)	左+直+右	0.504	0.462	0.554	0.519	
	C(北)	左+直+右	0.497	0.676	0.575	0.792	
	D(南)	左+直	0.167	0.401	0.168	0.405	
		右	0.237	0.311	0.217	0.301	
	交差点需要率			0.445	0.491	0.508	0.564
	ピーク時間帯			13時台		17時台	
交差点2	A(西)	左+直	0.571	0.571	0.654	0.654	
		右	0.210	0.210	0.053	0.053	
	B(東)	左	0.382	0.595	0.557	0.790	
		直	0.513	0.513	0.500	0.500	
	C(北)	左+直	0.833	0.833	0.809	0.809	
		右	0.048	0.048	0.030	0.030	
	D(南)	左+直	0.399	0.347	0.566	0.535	
		右	0.403	0.602	0.442	0.628	
	交差点需要率			0.692	0.778	0.689	0.810
	ピーク時間帯			11時台		8時台	
交差点3	A(西)	左+直+右	0.053	0.405	0.070	0.422	
	B(東)	左+直+右	0.011	0.011	0.026	0.026	
	C(北)	左+直+右	0.459	0.709	0.490	0.736	
	D(南)	左+直+右	0.468	0.532	0.479	0.544	
	交差点需要率			0.264	0.507	0.282	0.528
	ピーク時間帯			17時台		17時台	

【参考資料2】日交通量

各種交通量について一日の交通量に補正した交通量を下図に示します。

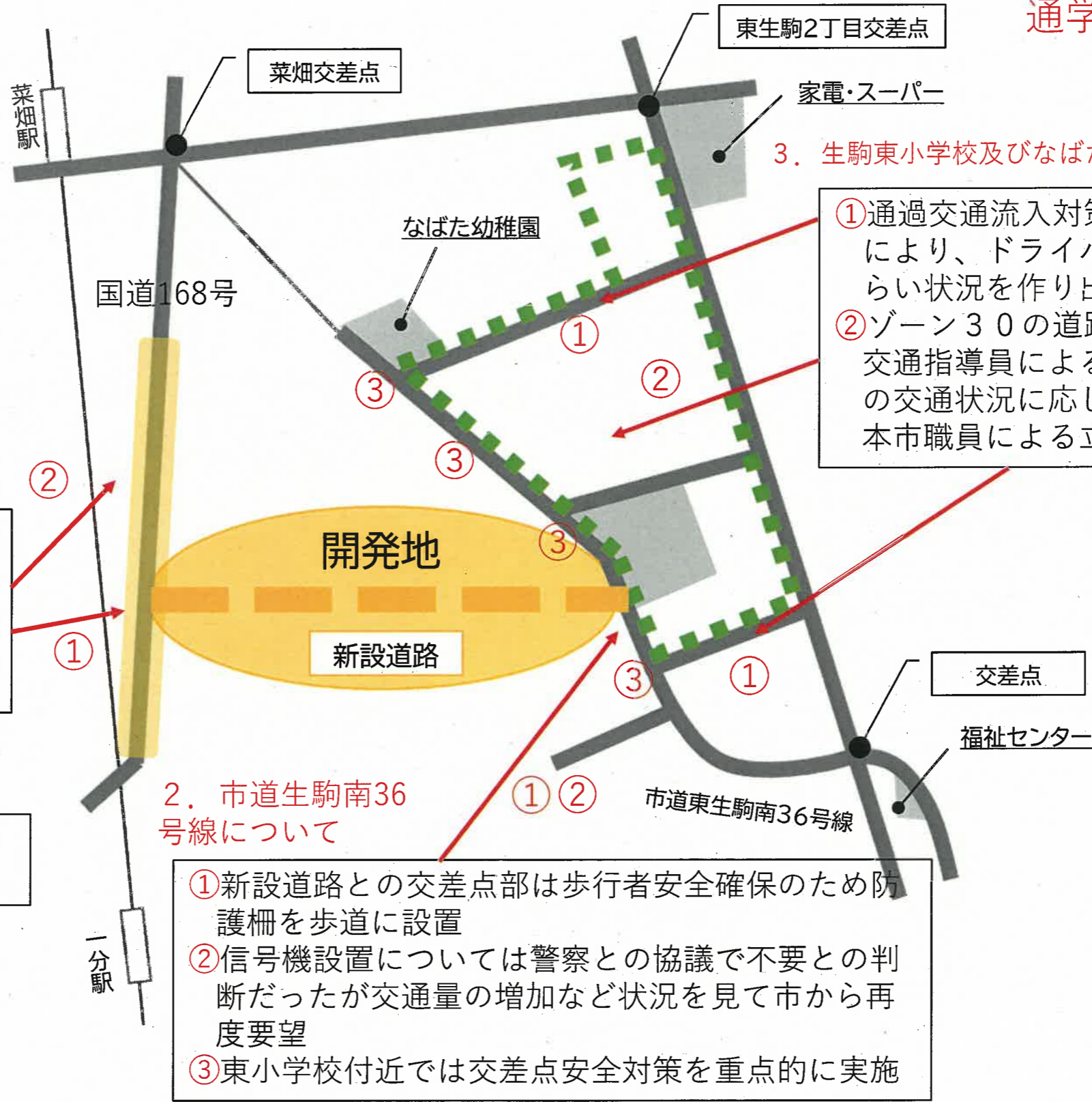


事業主: 株式会社大岡産業
調査会社: 株式会社エスパシオコンサルタント



ゾーン30

通学路等交通安全対策



1. 国道168号について

- ① 新設道路との交差点部での道路の拡幅、信号の設置
- ② 開発地北側は歩行者安全確保のため側溝蓋掛けによる道路拡幅を県、市、事業者で協議

4. 生駒東小学校通学路について

- 交通安全上の定期的な安全点検や通学の見守りボランティアと連携

2. 市道生駒南36号線について

- ① 新設道路との交差点部は歩行者安全確保のため防護柵を歩道に設置
- ② 信号機設置については警察との協議で不要との判断だったが交通量の増加など状況を見て市から再度要望
- ③ 東小学校付近では交差点安全対策を重点的に実施

3. 生駒東小学校及びなばた幼稚園周辺道路について

- ① 通過交通流入対策として、部分的な狭窄により、ドライバーが心理的に進入しづらい状況を作り出す。
- ② ゾーン30の道路は、これまでの本市の交通指導員による立哨指導に加え、今後の交通状況に応じて警察との連携強化や本市職員による立哨なども実施