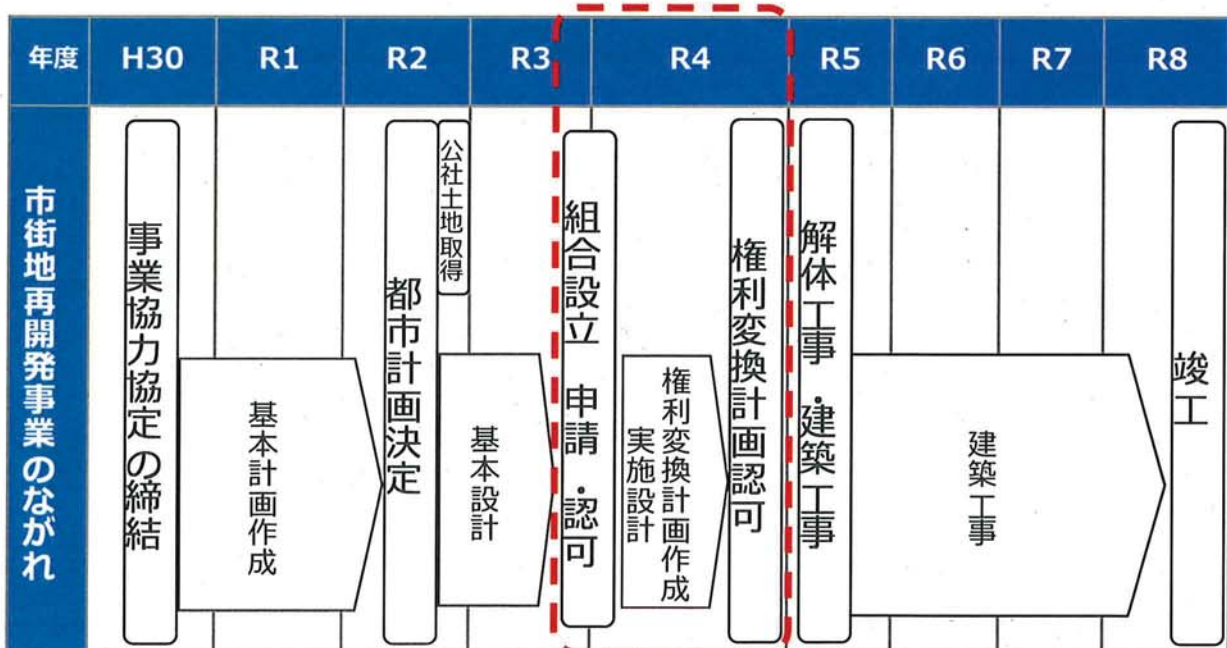


三島駅南口東街区再開発事業に関する 議員説明会

令和4年5月30日
三島駅周辺整備推進課

事業の進捗状況

2



※注 スケジュールは決定されたものではありません。
今後、事業検討の各段階において、変更されていきます。

本日の説明会では、前回の議員説明会（令和4年1月17日開催）以降の経過と取組状況などをご説明します。

- 1 前回議員説明会以降の経過
- 2 再開発組合設立認可申請の状況
- 3 事業の検討状況
 - (1) 導入機能の検討状況
 - (2) 交通対策
 - (3) 事業効果の再検証（費用便益分析・税収効果評価）
 - (4) 市として組合理事に就任することの検討
 - (5) ECI事業者の選定
- 4 組合設立認可以降の流れ
 - (1) 組合設立認可以降の流れ
 - (2) 意見聴取の取組
 - (3) 三島市の地下水・湧水の保全対策
 - (4) 直接基礎の妥当性検討
- 5 想定スケジュール

1 前回議員説明会以降の経過

R4 1/17	議員説明会（組合設立認可に向けた動き・取組状況等）
1/28	再開発組合設立認可申請書提出（準備組合→市） ※2/1市から県へ申請書を進達
2/3	経済建設委員会
2/15 ～3/16	三島市議会2月定例会
3/11 ～3/24	三島駅南口東街区A地区第一種市街地再開発事業に係る 事業計画の縦覧（県知事への意見書の提出～4/8）
4/23 5/5	オープンハウスによる意見聴取の実施
5/下旬 (見込)	県知事から三島市長への認可に関する意見照会

2 再開発組合設立認可申請の状況①

5

【申請に係るこれまでの流れ】



R4 1/28	再開発組合設立認可申請書提出 (準備組合→市)
2/1	市から県（沼津土木事務所）へ申請書を進達
2/10	沼津土木事務所から県景観まちづくり課へ申請書を副申
2/18	県から市と準備組合に、追加資料の提出等依頼 → 準備組合 3/3提出・市 3/1提供
2/22 3/7	県知事定例記者会見
3/9	県から市に、事業計画を縦覧するよう通知
3/11 ～3/24	事業計画の縦覧（県知事への意見書の提出 ～ 4/8）
3/29	県から準備組合に、提出書類の修正指示 → 4/7, 4/15提出
4/25	県から準備組合に、耐震性に関する照会 → 4/30 回答
5/12	県知事定例記者会見
5/下旬(見込)	県知事から三島市長への認可に関する意見照会

2 再開発組合設立認可申請の状況②

6

【認可の基準（都市再開発法第17条）】

都道府県知事は、第11条第1項から第3項までの規定による認可の申請があった場合において、**次の各号のいずれにも該当しないと認めるときは、その認可をしなければならない。（※知事の自由裁量の処分ではない）**

- 一 申請手続きが法令に違反していること。
- 二 定款又は事業計画若しくは事業基本方針の決定手続又は内容が法令に違反していること。
- 三 事業計画若しくは事業基本方針の内容が当該第一種市街地再開発事業に関する都市計画に適合せず、又は事業施行期間が適切でないこと。
- 四 当該第一種市街地再開発事業を遂行するために必要な経済的基礎及びこれを的確に遂行するために必要なその他の能力が十分でないこと。

【組合設立認可の標準処理期間(国土交通省通知)】

- ・ 都道府県知事が当該申請に対する処分をするまでに通常要すべき標準的な期間は、**おおむね90日程度**とする。
- ・ 標準処理期間は適正な申請を前提とするものであり、形式上の不備の是正等を求める補正に要する期間を含まないものである。また、適正な申請がなされても、審査のため都道府県知事が申請者に必要な資料の提供等を求める場合は、申請者がその求めに応答するまでの期間は含まないものである。

事業協力者とともに、三島市の特性や社会情勢の変化などを踏まえ、導入機能に関する協議を重ねている。

○三島市の地域資源

駅周辺に集積した教育・研究機関、企業の集積
新幹線による良好なアクセス環境
東海道の宿場町として発展してきた歴史 など
⇒三島駅周辺グランドデザインの深掘り・具体化

○コンセプトに基づく利用者像

利用する人、利用して欲しい人の具体的なイメージを設定
⇒にぎわいを生み出す機能の検討

事業協力者とともに、三島市の特性や社会情勢の変化などを踏まえ、導入機能に関する協議を重ねている。

○社会情勢の変化

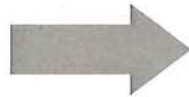
「ウーブンシティ」の発表 (R2.1)
新型コロナウイルス感染症 (R2.2)
富士山南東スマートフロンティア協議会 (R3.8)
三島市まちなかりノベーション推進計画 (R4.3) など
⇒社会情勢の変化に応じた調整

○三島らしさの追求

画一的な開発としないための検討 (他地区との差別化)
⇒特徴のある、三島らしさを感じられる機能

「広域健康医療拠点」が目指すのは、日々の暮らしを通じて、**心身の健康を叶える機能の集積によるにぎわいの創出。**

※医療機関はその構成要素の1つ



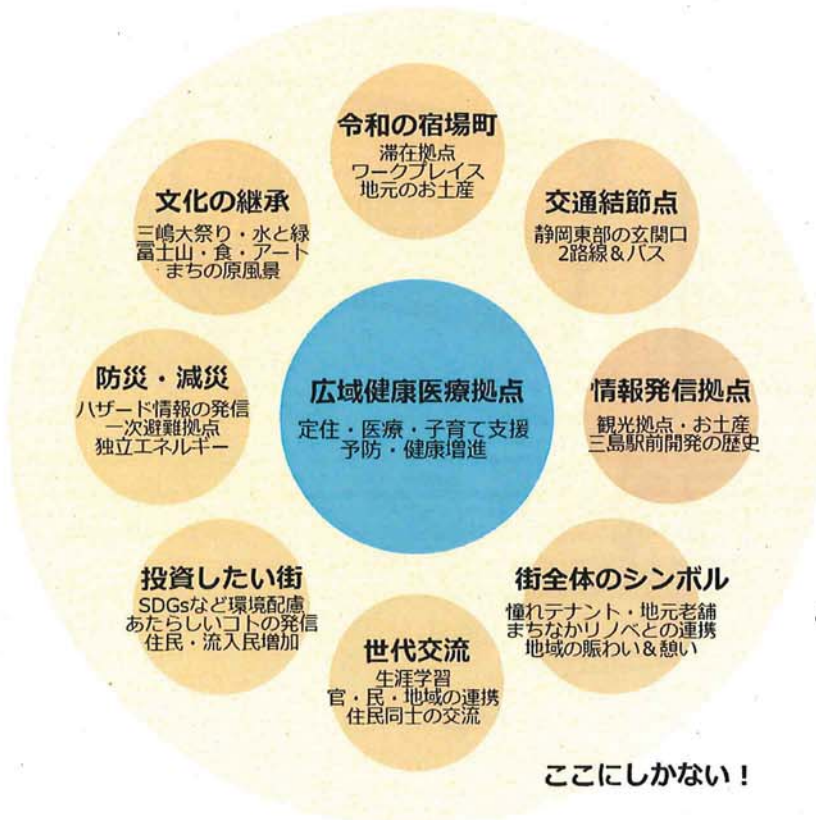
<グランドデザインの具体化>

- ・三島の「水と食」を通じた健康的な生活
- ・ファルマバレープロジェクトと連携した産業振興
- ・滞在やアクティビティを通じた快適な時間
- ・自然や富士山を感じながら働くワークスタイル
- ・世代や職業を超えた多彩な人と人の交流

など

三島駅前で過ごす→イキイキとした日常へ

このウェルネス&ヘルスな**暮らしの循環**を生み出すことが重要。



人と情報が行き交う。
生き生きと暮らす。



みんながイキイキ
行き交う駅前。

みんながイキイキ行き交う駅前。

EKIKKI

-エキキキ-

ここにしかない！

○ コンセプトに基づく利用者像

行き交う人々のイメージを膨らませ、導入機能を具体化する。



**30代 都内企業勤務
サラリーマン**

普段は通勤に利用しており、「三島」という地名は聞いたことがある程度だった。
↓
東京から近くて便利。仕事で使ったが、今度は家族でも来たい。
↓
IT系企業への転職を機にテレワークが本格導入。
暮らしの自由度UP＆子どもの成長をきっかけに三島の移住を検討。

(キーワード)
三島との定期的な接点 東京から近い 良さの発見 子どもに与えたい環境
駅前に行けば何かある 学びと発見 人生を楽しむ 定期的に通うキッカケ



**20代 三島市在住
育休中 (金融機関勤務)**

再開発による子育て支援施設の情報は早めにキャッチ。期待と不安半々はありつつ注目していた。
↓
帰業後は子育て支援施設だけでなく、家族や友人との日常使いでレストランやカフェを利用。
↓
転勤によって首都圏へ引越ししても、三島の街の多彩な魅力を知っていることもあり、定期的に三島観光に訪れる。

(キーワード)
期待と不安が半々 安心な子育て 学びと発見 子どもに与えたい環境
三島との定期的な接点 ○○のついで 友人と集まる 映えるスポット



**40代 三島市在住
自営業 (2代目)**

地元事業者として期待は持ちつつ、「地方都市にありがちな普通の駅前再開発だろう…」
↓
計画が発見される中で、地元だけでなく遠方からの新しい人流を期待。商業施設への新規業態の出店を検討。
↓
新店舗と伝統ある元々の店舗が連動するとともに、SNSを中心とした独自の情報発信と、お土産需要によって高層を拡大。

(キーワード)
期待と不安が半々 ビジネスチャンス 変化の象徴 東京から近い まちに活気 映えるスポット 新しいことへの好奇心 知らないモノ・コトとの出会い



**70代 三島市在住
飲食店経営**

駅前の再開発は知っていたけど、施設の詳細は気にしていなかった。
↓
オシャレな施設に、興味のある店舗がある。地元の人だけでなく、出張できている人など違う世代の人と自然と交流ができ楽しい。
↓
再開発をやってきたノウハウを生かして学生たちと交流をしたり、三島で開業したい若い経営者とワークショップを回すように。

(キーワード)
新しいことへの好奇心 学びと発見 世代を超えた交流 ○○のついで
QOL (人生の質) の維持 人生を楽しむ 定期的に通うキッカケ



**50代 三島市在住
会社員 (三島市内勤務)**

自身の暮らしに直結する駅前再開発。期待はしながらも、馴染みのある風景や美しい水辺がどうなるのか気にしている。
↓
情報発信や交流拠点として生まれ変わった駅前を中心にこれまでとは違う人の賑わいが生まれ、まちの活気にエネルギーをもらう。
↓
新しい形の駅前にも愛着が生まれ、まちのエネルギーに感化され健康意識も高まり、しばらくやめていた趣味のデニスを再開。

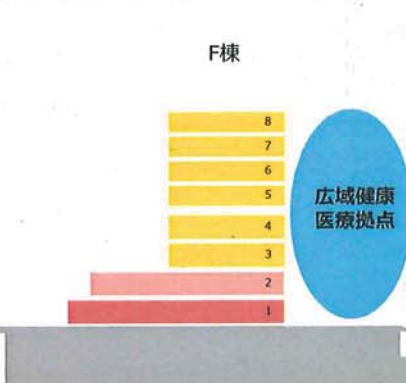
(キーワード)
期待と不安が半々 文化の継承と発見 良さの再発見 街に活気 子どもに与えたい環境 友人と集まる 世代を超えた交流 “場”を使う

多くの様々な人にまちを訪れ、好きになってもらいたい。



※今後の協議によって計画案に変更が生じる可能性があります。

ウェルネスツーリズムの拠点、
健康×宿泊によるワンランク上の快適、
三島らしいスローフード・スロードリンク



令和の宿場町

ホテル
健康拠点
(運動/美容)

情報発信拠点

商業：飲食店中心
(ex. タップルーム/
地元有名飲食)

情報発信拠点
街全体のシンボル
投資したい街

商業：
物産品店
カフェ
など

定期借地B地区

※今後の協議によって計画案に変更が生じる可能性があります。

地域の伝統や新しい技術文化の発信地。
三島ならではの自然と風景、食が
心身をより健やかに。

カフェ
ポップアップストア
産業交流拠点
(企業アビール)
等

交通結節点
情報発信拠点
文化の継承
世代の交流

観光案内
シャギリ保管展示
ラン&サイクルSta
等



定期借地B地区

※今後の協議によって計画案に変更が生じる可能性があります。



※今後の協議によって計画案に変更が生じる可能性があります。



※今後の協議によって計画案に変更が生じる可能性があります。

○交通処理に関する検討の経過

・交通処理計画策定の検討 (R1)

三島駅南口東街区再開発事業の施設計画案を検証するため、周辺交通実態を把握し、再開発に伴い発生する交通量を予測することで、周辺交通への影響を評価、考察したもの。

※「再開発事業によって周辺の交差点が飽和状態となる可能性は極めて低い」との結果が得られた。



・交通処理計画修正の検討 (R3)

三島駅南口東街区再開発事業に係る交通処理対策の検討にあたり、事業の進捗状況を踏まえて、R1に検討した交通処理計画の修正を行うもの。

※進捗を踏まえた詳細な検証により、交通対策を検討

【 R3交通処理計画修正の検討内容 】

(1) 周辺交通実態の把握

三島駅周辺の交差点における交通量調査の実施
⇒R1交通量調査との状況比較、調査個所を追加

(2) 再開発関連の交通量推計

基本設計後の施設計画における発生集中交通量を推計
⇒ネットワーク、交通量図の作成、精度の高い検証を実施

(3) 周辺交通影響の検討

上記を踏まえた交通解析の実施
⇒推計した将来交通量に基づき、交通解析等を実施

※以降のページで検討内容について説明

(1) 周辺交通実態の把握 (R3交通量調査の概要)

三島駅周辺の交差点(16箇所)において、自動車・歩行者の交通量調査、信号現示調査、渋滞状況調査等を実施した。

【調査日】

平日：令和3年6月8日(火) 7:00~19:00

休日：令和3年5月23日(日) 7:00~19:00

【代表的な地点における交通量の比較結果】

R3	例1) No.1 三島駅前交差点		例2) No.2 三島駅東交差点		交差点11箇所
項目	交差点流入合計	対R1比率	交差点流入合計	対R1比率	対R1比率(平均)
平日	R3: 9,223台 R1: 10,830台	85.2%	R3: 11,072台 R1: 12,212台	90.7%	92.8%
休日	R3: 7,569台 R1: 10,471台	72.3%	R3: 8,906台 R1: 10,758台	82.8%	85.3%

※その他の地点における交通量調査結果は別冊資料を参照

(2) 再開発関連の交通量推計

① 発生集中交通量の算出

R3.10施設計画を踏まえ、国が示したマニュアルに基づき、平日・休日の発生集中交通量を算出。(※TE⇒トリップエンド)

R3	再開発区域	定期借地区域	合計	参考R1
平日	2,600台TE/日	800台TE/日	3,400台TE/日	3,200台TE/日
休日	3,400台TE/日	900台TE/日	4,300台TE/日	4,100台TE/日

② 将来交通量の推計

	推計方法
平日	第3回東駿河湾都市圏パーソントリップ調査で示された将来推計に基づき将来交通量を算出。⇒交差点別・方向別に交通量を配分。
休日	交通量調査結果に、平日の将来推計の伸び率を乗じて将来交通量を算出。⇒交差点別・方向別に交通量を配分。

※平日・休日と算出方法が異なるのは、PT調査の条件が異なるため

(2) 再開発関連の交通量推計**③ ネットワークの設定・交通量図の作成**

将来的な周辺道路の整備状況や、再開発事業により整備される敷地内通路を考慮したネットワークを設定し、交通量図を作成

⇒将来交通量を各交差点に配分する根拠として活用

(3) 周辺交通影響の検討**① 交差点解析**

将来のピーク時間帯（平日・休日1時間）の交通量から、各調査地点における交差点解析等を実施

⇒交差点需要率や交通容量比を算出

⇒交通処理上の課題と対策案等を整理し、対応を図る。

(3) 周辺交通影響の検討**② 交差点解析結果に基づく課題**

平日・休日ともに交差点需要率は基準値を下回っているが、平日の一部の流入部において、交通容量比がNGとなる箇所がある。

⇒信号の「青時間比率」や「サイクル長」を調整することにより、交通容量比NGが改善される。

③ 今後の対応

- ・ 交差点解析の結果を踏まえ、関係機関との協議・調整を行っていく。
- ・ 事業区域までの誘導ルートの設定など、渋滞緩和策についても継続的に検討し、円滑かつ安全な交通処理を図る。

○事業効果の再検証について

令和元年度に実施した費用便益分析及び税収効果評価を、最新の事業計画等に基づき時点修正を行った。

○時点修正の方法等

事業効果の計算に用いる関数は令和元年度に作成した関数を使用する。

床面積、賃料、工事費等の数値を最新の事業検討状況を踏まえたものに更新した。

※「市街地再開発事業の費用便益分析マニュアル案」、「市街地再開発事業税収効果評価マニュアル(案)」に基づき、市街地再開発事業と定期借地事業を対象に事業効果を算出

○費用便益分析 (総便益・総費用の単位：百万円)

	再開発事業のみ			再開発 + 定期借地		
	R3	R1	増減	R3	R1	増減
費用便益比	1.07	1.13	-0.06	1.24	1.28	-0.04
総便益	23,255	23,944	-689	30,526	28,963	1,563
総費用	21,729	21,220	509	24,537	22,540	1,997

○税収効果評価 (税収累計・負担累計の単位：百万円)

	再開発事業のみ			再開発 + 定期借地		
	R3	R1	差	R3	R1	差
黒字転換	36年目	31年目	5年	27年目	23年目	4年
税収累計	3,577	3,475	102	3,848	3,793	55
負担累計	3,388	3,233	155	3,388	3,233	155

3 - (4) 市として組合理事に就任することの検討① 25

市としての関わり方

事業主体	補助金の申請・活用	市としての関わり方
準備組合 (都市計画決定以前)	なし	理事 (理事会における議決権あり)
準備組合 (都市計画決定以降)	あり	参与 (理事会における議決権なし)
市街地再開発組合 (本組合設立以降)	あり	参与 ※名称未定 (理事会における議決権なし)

市が理事に就任しない理由

- ①補助金や増床取得に関連した「双方代理」「利益相反」
- ②法人の代表ではなく個人として理事に就任することになる
→議決権の行使に際して、「市の意見」を反映することが困難
- ③市の関係者が個人として理事に就任することによる混乱
→個人としての発言が、市の意見と受け止められてしまう。
市として発言する場面もあり、立場の使い分けが困難

3 - (4) 市として組合理事に就任することの検討② 26

これまでに議会からいただいた意見（懸念）と対応

(1) 市は、組合の動きを把握し、**事業の透明性を確保**すべき

- ①市は組合に対し必要に応じ資料提供等を求めることができる。(法124条)
- ②補助事業として、事業費の根拠や事業の内容について確認を行っている。
- ③準備組合では参与として理事会に出席し、協議内容を把握している。
再開発組合でも同様の立場で出席予定である。(定款51条・56条)
- ④導入機能やパース等の資料作成など、これまでも議会の求めに応じ、資料提供等を受けて説明用資料を作成・公開しており、組合施行再開発事業の情報公開としては、他地区に劣るものではないと認識している。

(2) 市は、組合の**意思決定等に関与**し、**市民意見の反映**に努めるべき

- ①補助事業を通じ、補助金交付に相応しい事業となるよう指導を行っている。
- ②市民説明会やオープンハウス等で得た意見は事業関係者と共有している。
- ③オープンハウスに事業協力者も参加しており、市民意見を重視している。
- ④事業協力者も、組合の理事に就任しない。
「理事就任＝意思決定関与」であるなら、事業協力者も意思決定に関与できないということになる。

○E C Iとは

E C I : Early Contractor Involvement

施工予定者として選定されたゼネコンの技術協力を得て実施設計を進め、工事費や工期の圧縮を図る手法。

実施設計後の価格交渉を経て、工事契約を締結する。

○準備組合によるE C I事業者の選定

プロポーザル方式による提案募集、第三者の専門家により構成された審査委員会（※）での審査を経て、「東急建設株式会社」がE C I事業者を選定されました。

準備組合では、今後、E C I事業者からの技術提案を受けながら実施設計を進めていくこととなります。

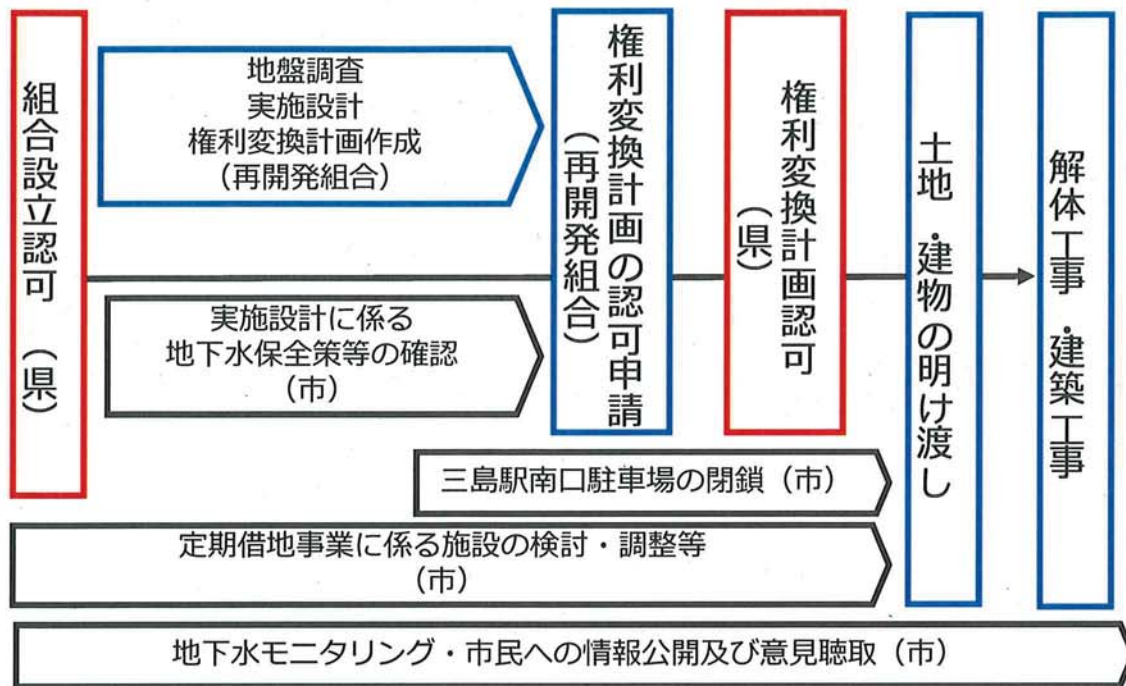
※ 建築・地盤に関する専門家2名、再開発に関する有識者1名で構成

○選定の経過等

令和3年 10月	【第1回審査委員会】事業提案要領、評価基準の審査 ※募集開始⇒5社が参加表明
11月	プロポーザルに関する質疑・回答
12月	5社より事業提案書提出
令和4年 1月	事業提案書に対する委員会からの質疑・回答 技術対話（質疑・回答を踏まえた、提案内容の精査）
2月	【第2回審査委員会】提案に対する評価に関する議論 【第3回審査委員会】上位3社へのヒアリング ※最優秀提案者を決定
3月	準備組合理事会での提案内容等の確認 ※E C I事業者を選定

R4.5下旬 (見込)

R5



4 - (2) 意見聴取の取組

オープンハウス方式による意見聴取について

- ・ イベントや外部施設において、事業概要を説明しながら意見を伺う、対話型の「オープンハウス」を実施。
- ・ 事業協力者から、ミサワホーム株式会社も参加し、一緒に意見聴取を行うなど、市民意見を重視している。
- ・ いただいた意見は、導入機能やにぎわいづくりの取組みの参考とし、事業関係者との協議を進めている。
- ・ 今後も、ホームページで資料を公開するなど、丁寧に情報発信を行っていくとともに、オープンハウスによる意見聴取の取り組みを継続して実施していく。



オープンハウスの実施状況

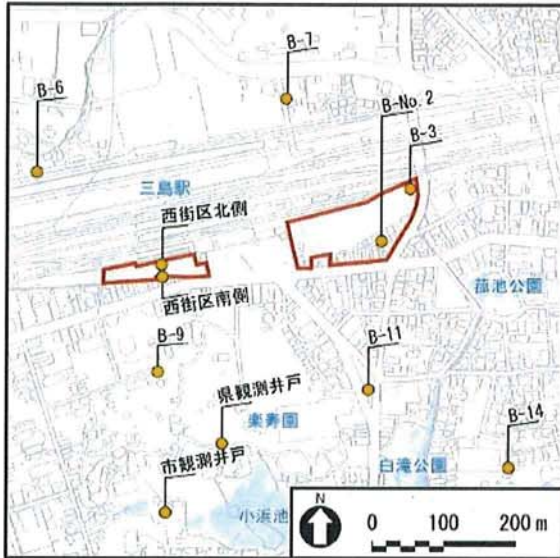
年度	実施回数	実施月	聴取件数
R 2	7回	7月、8月、10月、11月、3月	289件
R 3	3回	5月、10月、11月	201件
R 4	2回	4月、5月	118件



4 - (3) 三島市の地下水・湧水の保全対策 31

■ 地下水モニタリングの実施

市内11箇所の観測井戸において、継続的に地下水位・水質のモニタリングを実施している。モニタリング結果は、市のホームページで公開している。



■ 三島駅南口周辺開発地下水対策検討委員会

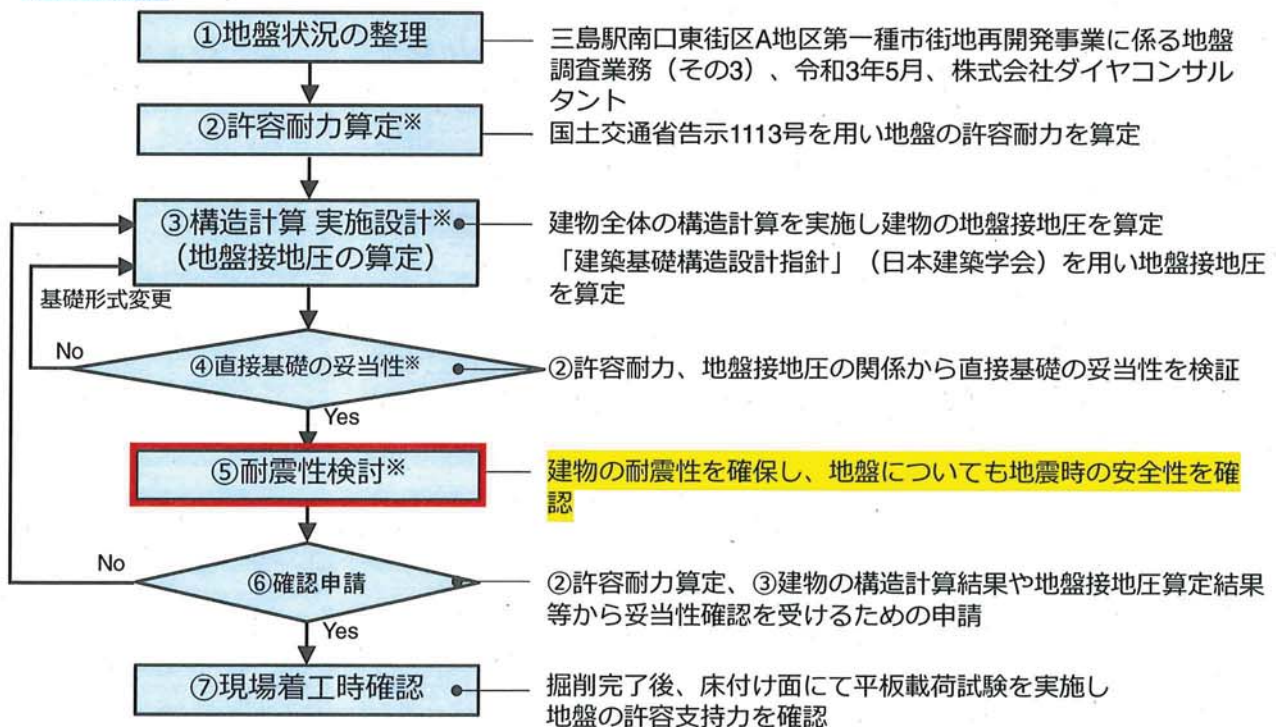
三島市の宝である湧水・地下水の保全に配慮した円滑な事業推進のため、事業計画や地下水保全対策等について総合的に検討し、三島市長に対し助言・提言等を行うことを目的とした、有識者等による委員会を設置している。

事業の進捗に応じて開催し、地下水モニタリングの結果や、事業に係る地下水配慮対策等の内容等を随時確認している。



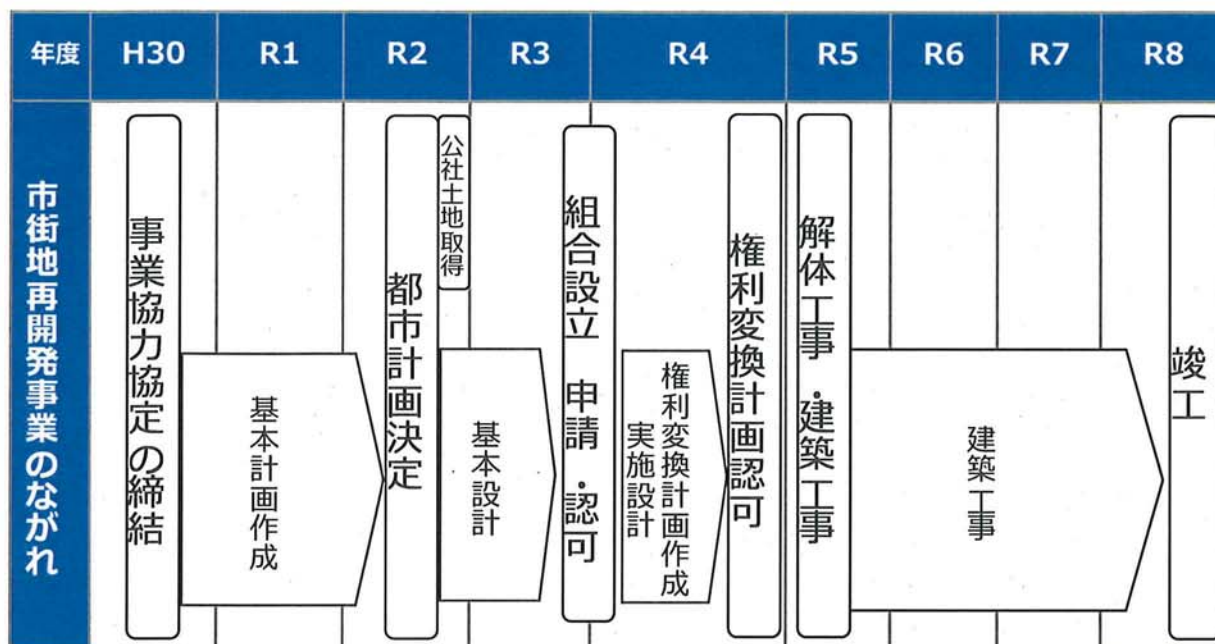
4 - (4) 直接基礎の妥当性検討 32

検討の流れ



図：直接基礎、構造物の検討の流れ

※玄武岩溶岩(RB)、洪積第1粘土層それぞれの直接基礎との妥当性について検討



※注 スケジュールは決定されたものではありません。
 今後、事業検討の各段階において、変更されていきます。

交通対策関係資料（別冊）

交通対策関係資料（別冊）

R3交通量調査結果

R3交通量調査実施日

平日：2021年6月8日(火)

休日：2021年5月23日(日)

各日7:00~19:00

No.7 裁判所前交差点
平日：13,770台 (100.3%)
休日：11,038台 (93.9%)

No.8 架道橋北側交差点
平日：8,163台 (67.0%)
休日：6,636台 (61.6%)

No.1 三島駅前交差点
平日：9,223台 (85.2%)
休日：7,569台 (72.3%)

No.5 ミシマパーキング前
平日：7,303台 (91.7%)
休日：5,289台 (87.3%)

No.3 ゆうゆうホール前
平日：11,157台 (88.9%)
休日：9,308台 (79.0%)

凡例 R3交通量調査実施箇所 ○…計16か所

※R1にも調査した箇所の交通量等を表示。

平日：12時間の自動車交通量 流入合計 (対R1比率)

休日：12時間の自動車交通量 流入合計 (対R1比率)

No.11 三島駅北口交差点
平日：12,073台 (88.5%)
休日：10,099台 (84.6%)

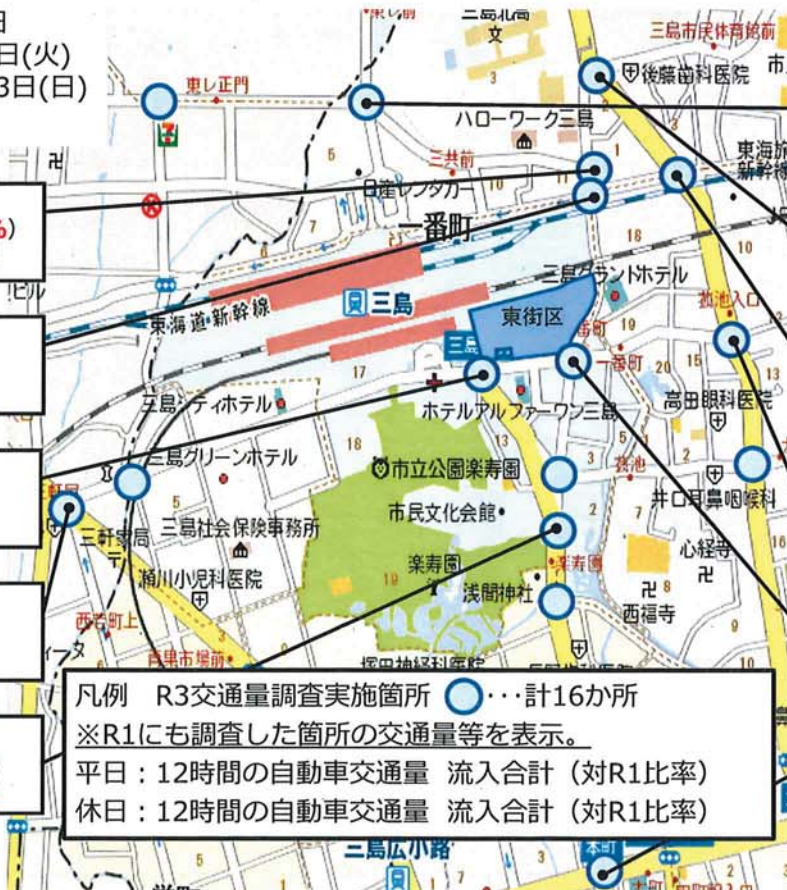
No.6 三島北高校前交差点
平日：15,703台 (96.2%)
休日：12,814台 (90.2%)

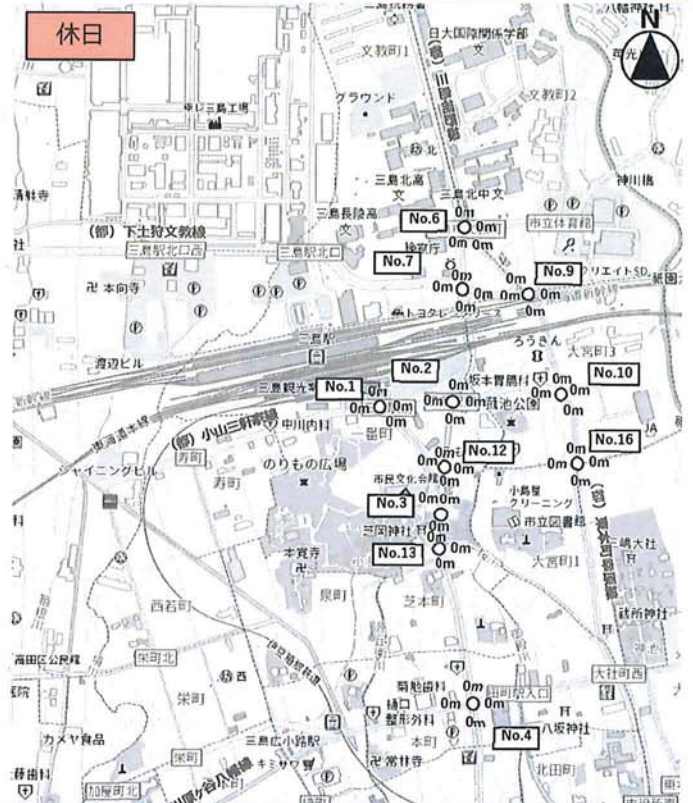
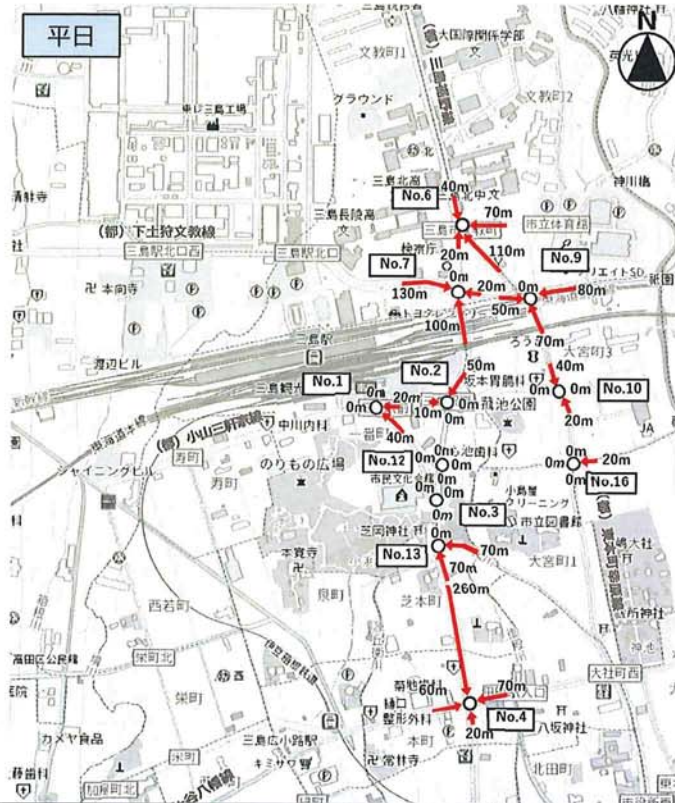
No.9 森島ビル前交差点
平日：13,337台 (111.6%)
休日：10,737台 (105.8%)

No.10 綿源商店前
平日：11,449台 (104.4%)
休日：8,944台 (92.8%)

No.2 三島駅東交差点
平日：11,072台 (90.7%)
休日：8,906台 (82.8%)

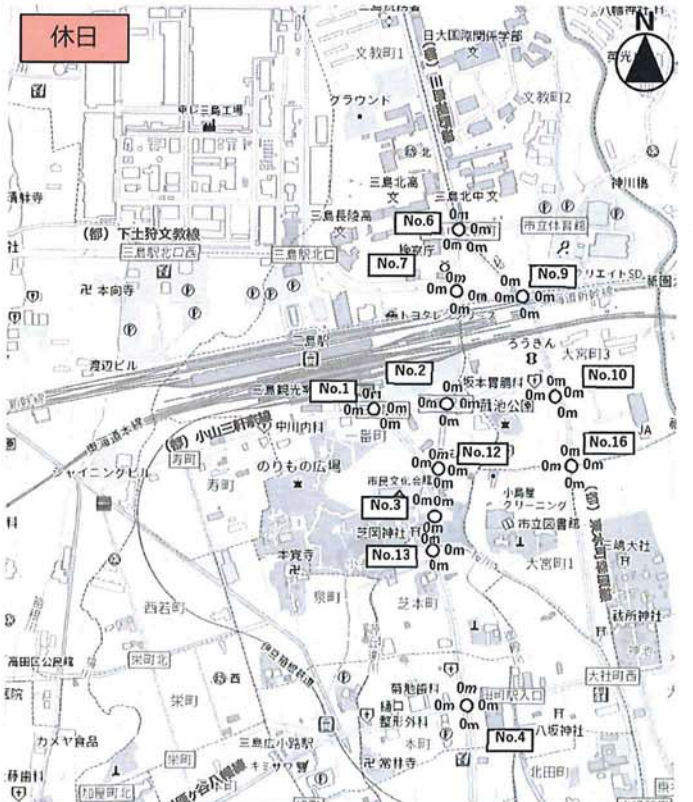
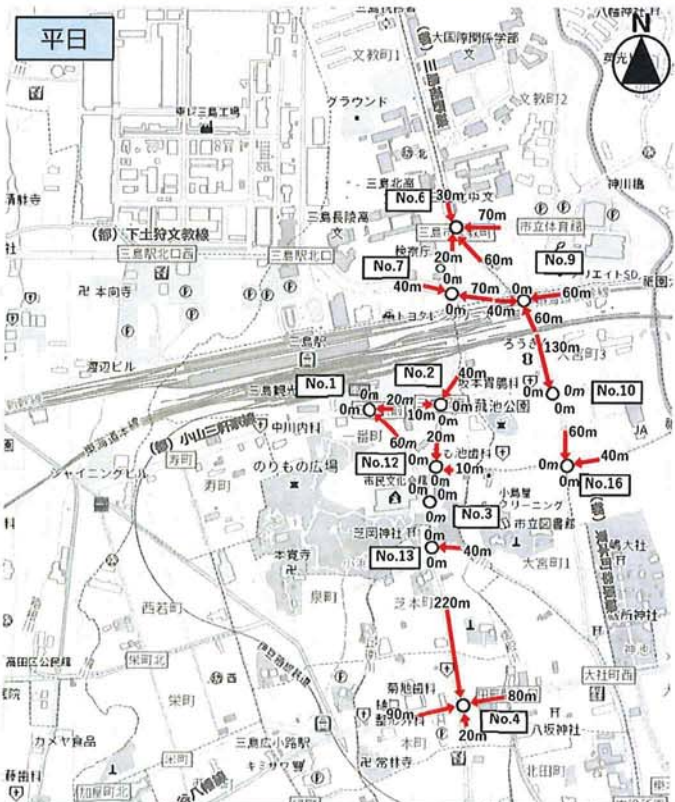
No.4 本町交差点
平日：15,611台 (96.0%)
休日：13,583台 (88.2%)





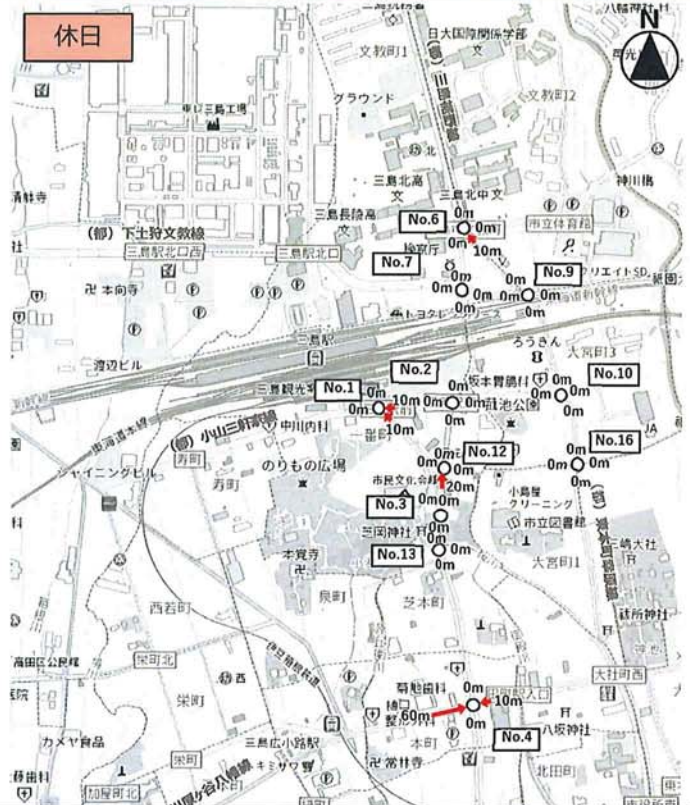
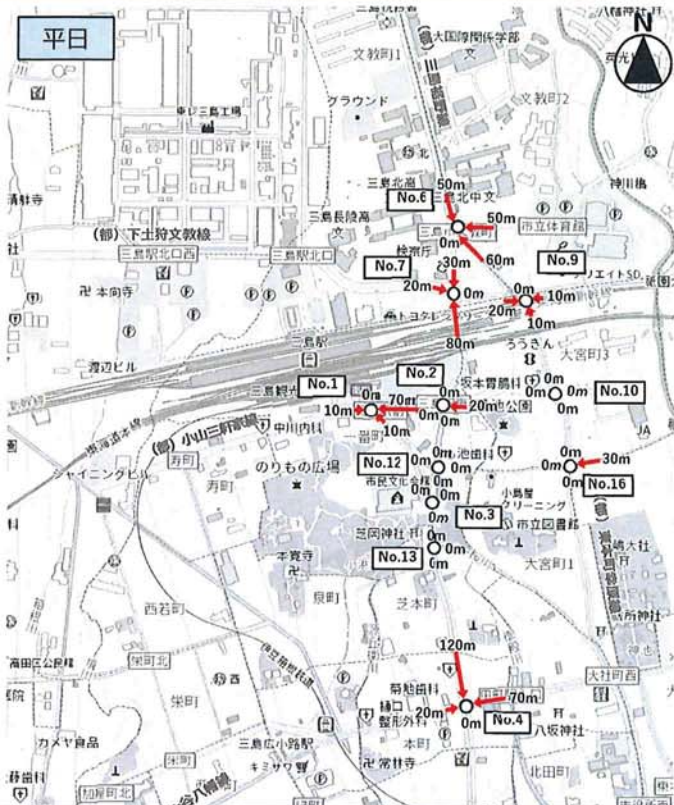
【調査実施日】 令和3年5月23日 (日)
 令和3年6月8日 (火)
 ※地点No.5,8,11,14,15は渋滞長調査未実施

タイトルの時間帯における「最大渋滞長」を図中に示しています。(※調査間隔は10分単位)
 滞留長: 信号が「赤」から「青」になる際の最後尾車両から停止線までの距離
 渋滞長: 信号が「青」から「赤」になる際の「滞留長」で観測した最後尾車両から停止線までの距離



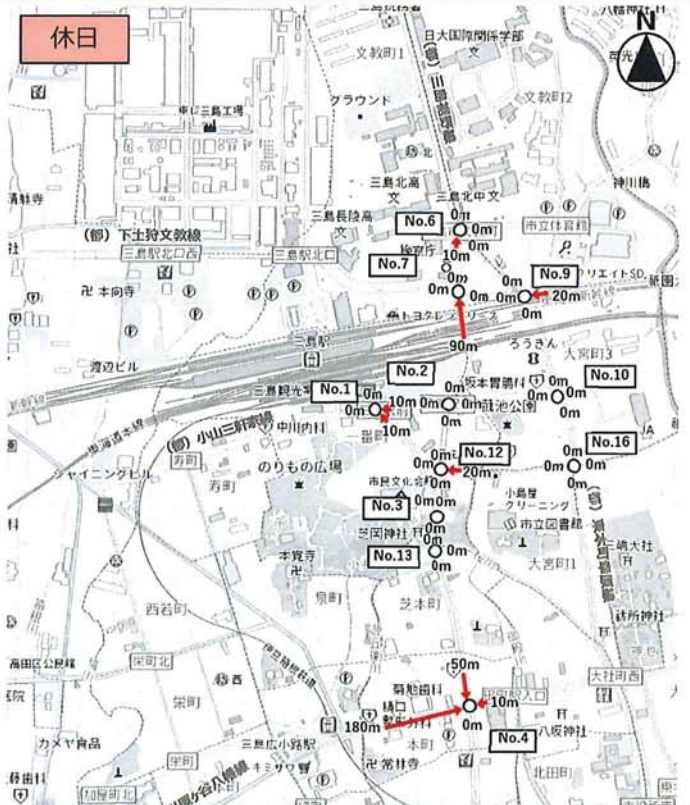
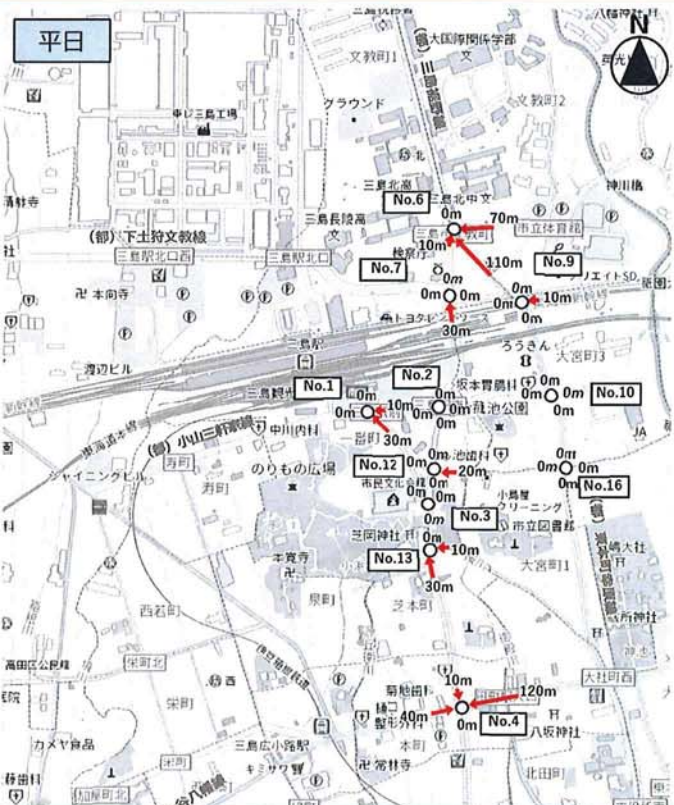
【調査実施日】 令和3年5月23日 (日)
 令和3年6月8日 (火)
 ※地点No.5,8,11,14,15は渋滞長調査未実施

タイトルの時間帯における「最大渋滞長」を図中に示しています。(※調査間隔は10分単位)
 滞留長: 信号が「赤」から「青」になる際の最後尾車両から停止線までの距離
 渋滞長: 信号が「青」から「赤」になる際の「滞留長」で観測した最後尾車両から停止線までの距離



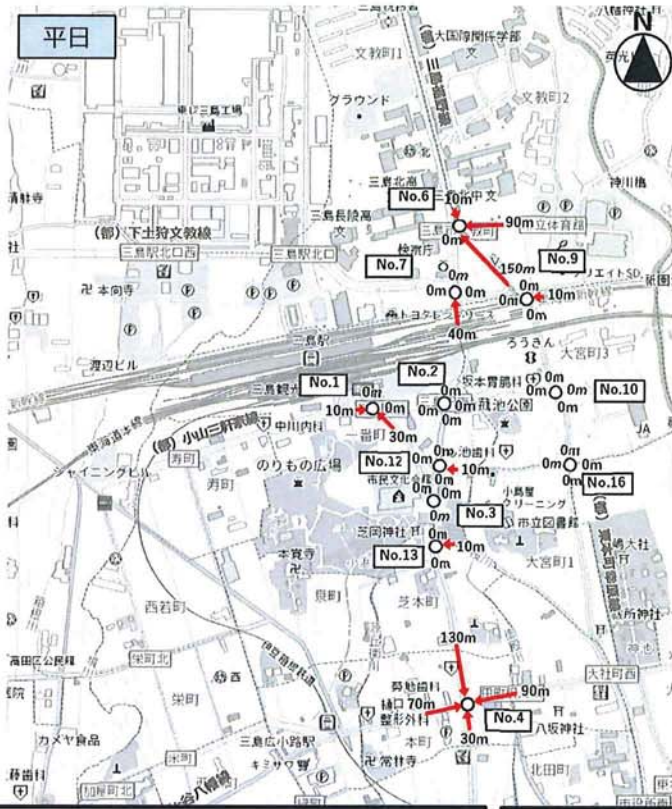
【調査実施日】 令和3年5月23日 (日)
令和3年6月8日 (火)
※地点No.5,8,11,14,15は渋滞長調査未実施

タイトルの時間帯における「最大渋滞長」を図中に示しています。(※調査間隔は10分単位)
 滞留長: 信号が「赤」から「青」に変わる際の最後尾車両から停止線までの距離
 渋滞長: 信号が「青」から「赤」に変わる際の「滞留長」で観測した最後尾車両から停止線までの距離



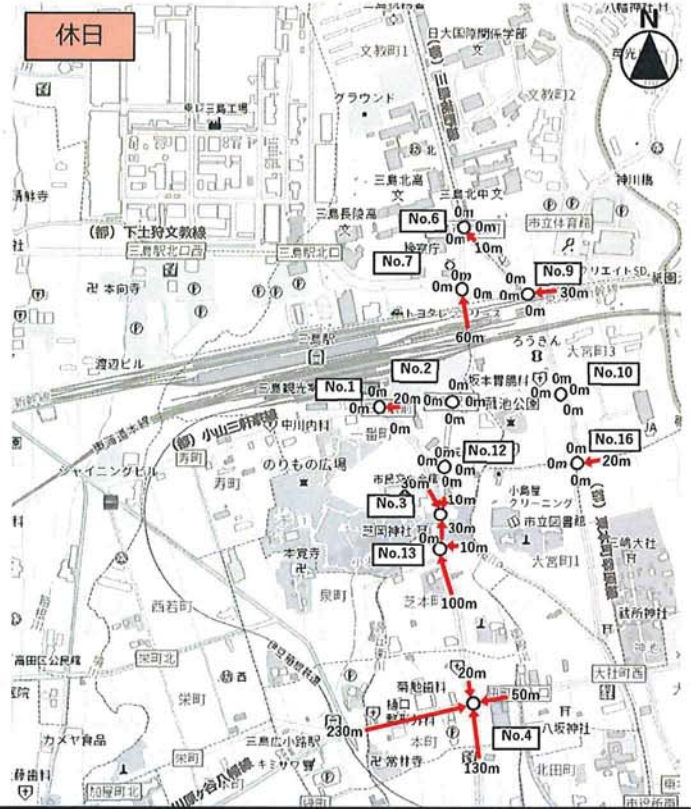
【調査実施日】 令和3年5月23日 (日)
令和3年6月8日 (火)
※地点No.5,8,11,14,15は渋滞長調査未実施

タイトルの時間帯における「最大渋滞長」を図中に示しています。(※調査間隔は10分単位)
 滞留長: 信号が「赤」から「青」に変わる際の最後尾車両から停止線までの距離
 渋滞長: 信号が「青」から「赤」に変わる際の「滞留長」で観測した最後尾車両から停止線までの距離

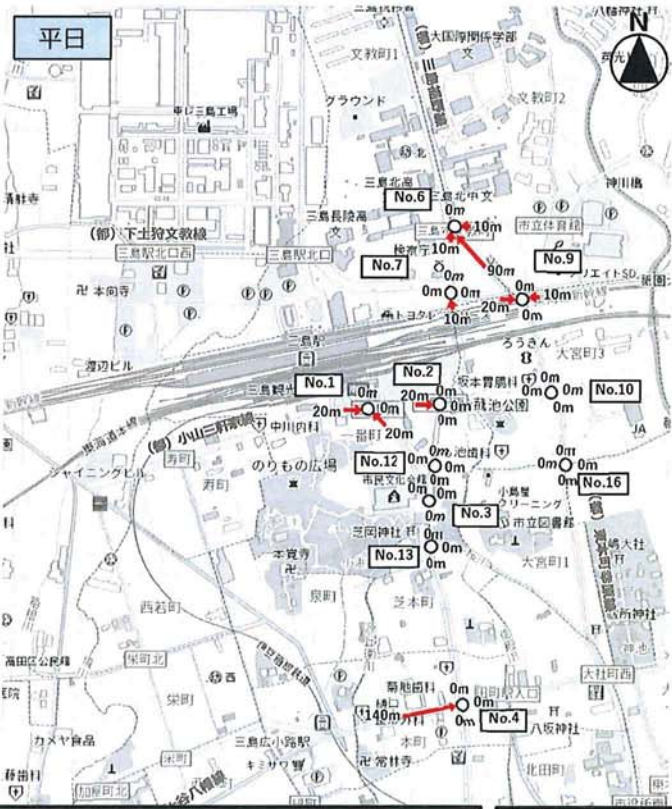


【調査実施日】 令和3年5月23日 (日)
令和3年6月8日 (火)
※地点No.5,8,11,14,15は渋滞長調査未実施

タイトルの時間帯における「最大渋滞長」を図中に示しています。(※調査間隔は10分単位)
 滞留長: 信号が「赤」から「青」になる際の最後尾車両から停止線までの距離
 渋滞長: 信号が「青」から「赤」になる際の「滞留長」で観測した最後尾車両から停止線までの距離

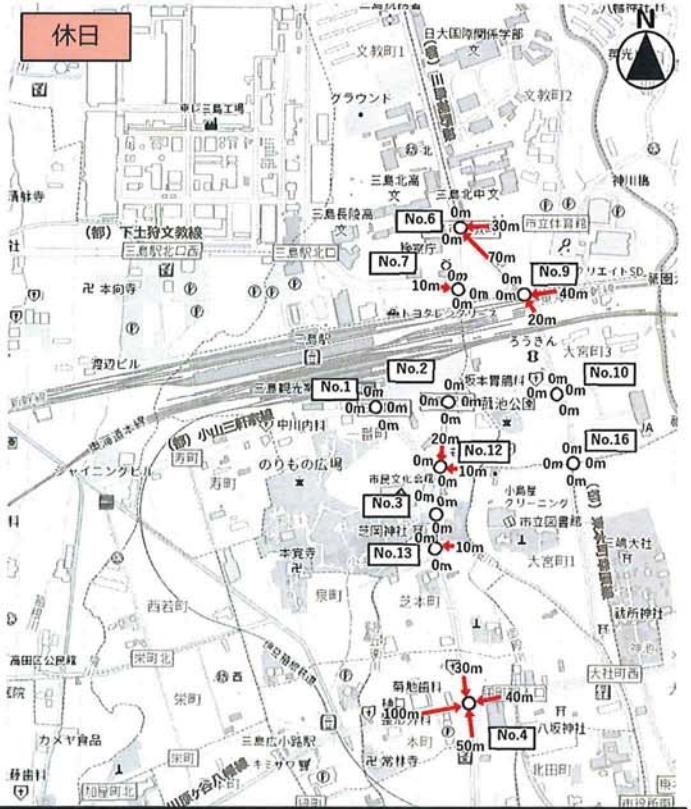


タイトルの時間帯における「最大渋滞長」を図中に示しています。(※調査間隔は10分単位)
 滞留長: 信号が「赤」から「青」になる際の最後尾車両から停止線までの距離
 渋滞長: 信号が「青」から「赤」になる際の「滞留長」で観測した最後尾車両から停止線までの距離

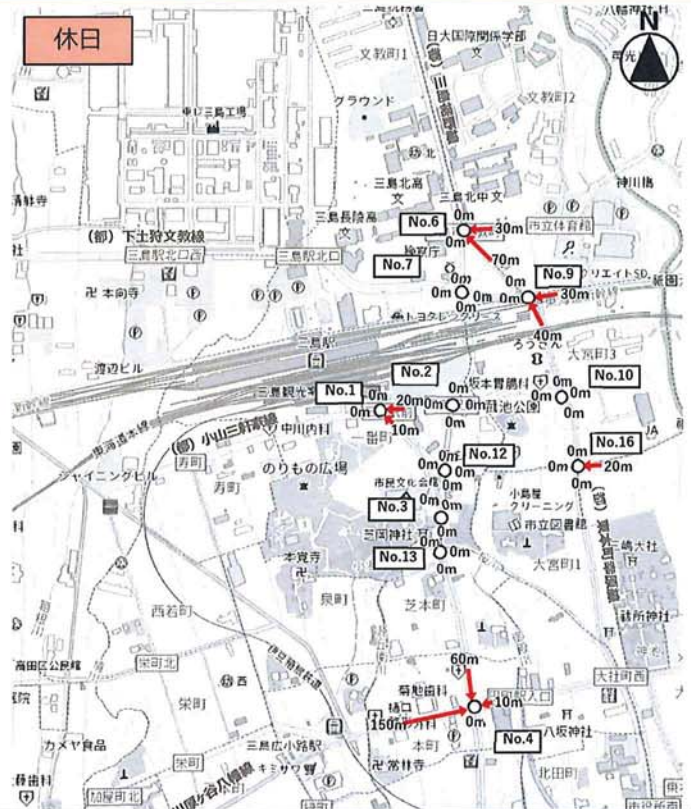
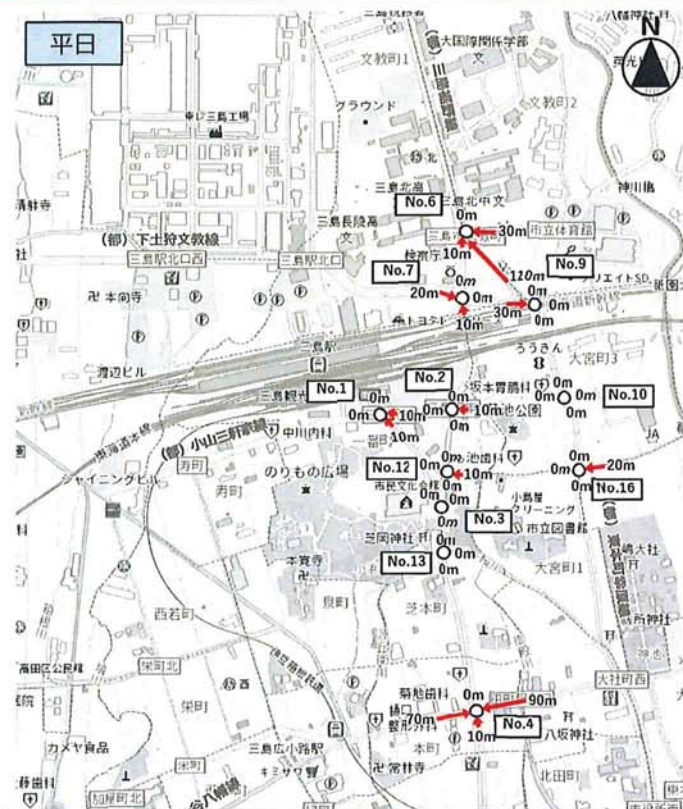


【調査実施日】 令和3年5月23日 (日)
令和3年6月8日 (火)
※地点No.5,8,11,14,15は渋滞長調査未実施

タイトルの時間帯における「最大渋滞長」を図中に示しています。(※調査間隔は10分単位)
 滞留長: 信号が「赤」から「青」になる際の最後尾車両から停止線までの距離
 渋滞長: 信号が「青」から「赤」になる際の「滞留長」で観測した最後尾車両から停止線までの距離

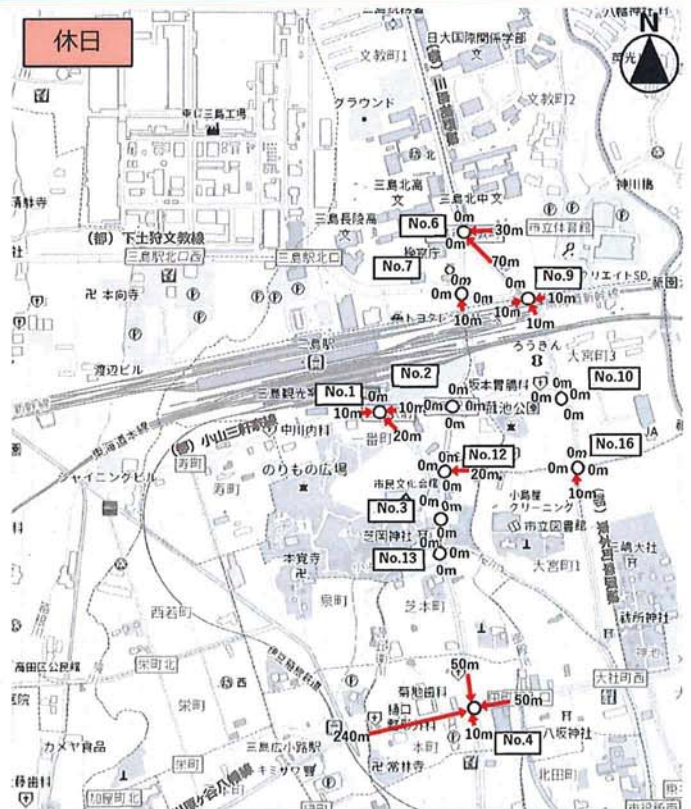
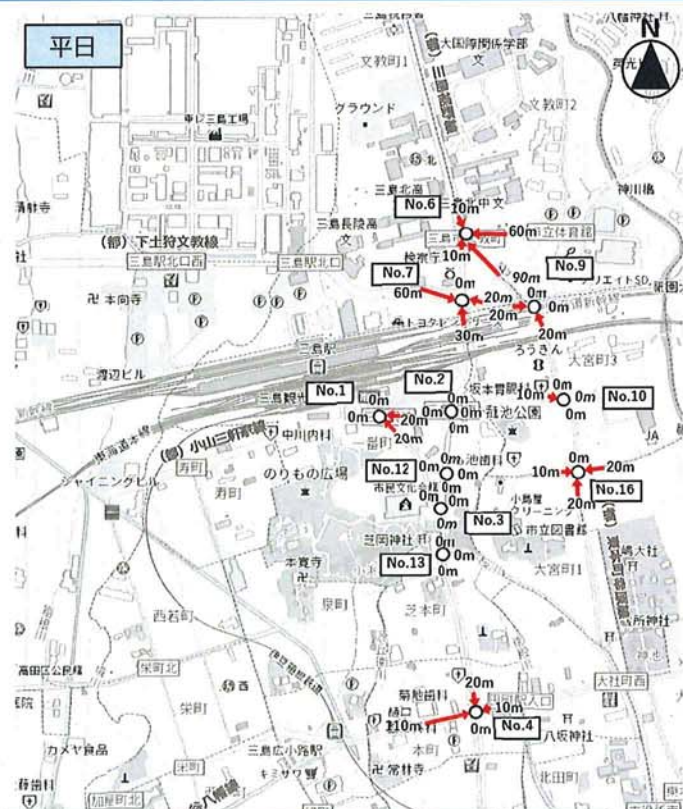


タイトルの時間帯における「最大渋滞長」を図中に示しています。(※調査間隔は10分単位)
 滞留長: 信号が「赤」から「青」になる際の最後尾車両から停止線までの距離
 渋滞長: 信号が「青」から「赤」になる際の「滞留長」で観測した最後尾車両から停止線までの距離



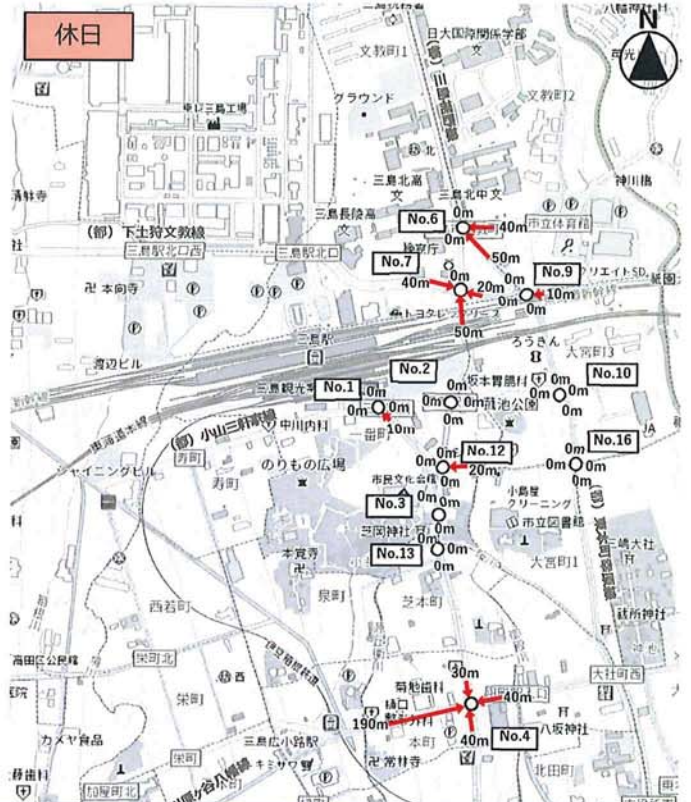
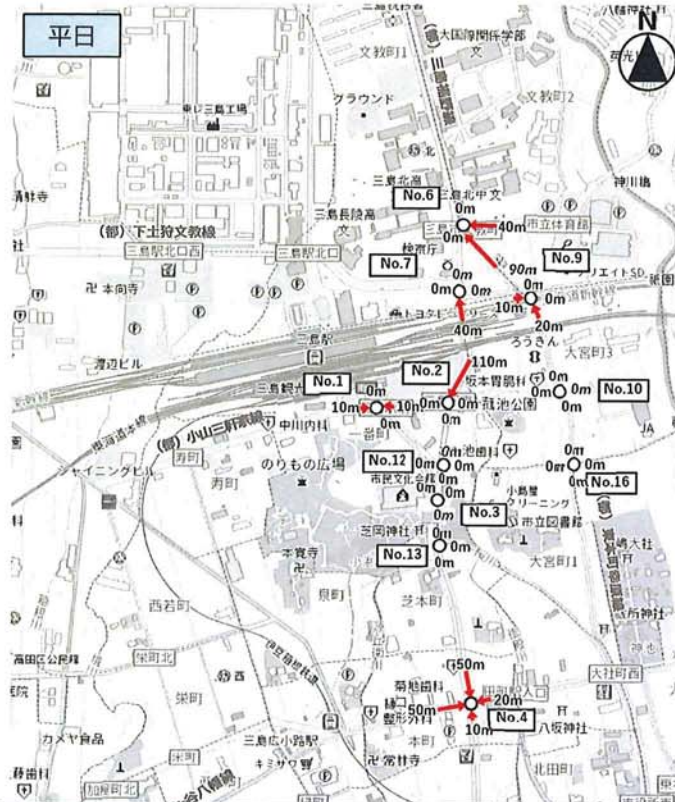
【調査実施日】 令和3年5月23日 (日)
令和3年6月8日 (火)
※地点No.5,8,11,14,15は渋滞長調査未実施

タイトルの時間帯における「最大渋滞長」を箇中に示しています。(※調査間隔は10分単位)
 滞留長: 信号が「赤」から「青」に変わる際、の最後尾車両から停止線までの距離
 渋滞長: 信号が「青」から「赤」に変わる際の「滞留長」で観測した最後尾車両から停止線までの距離



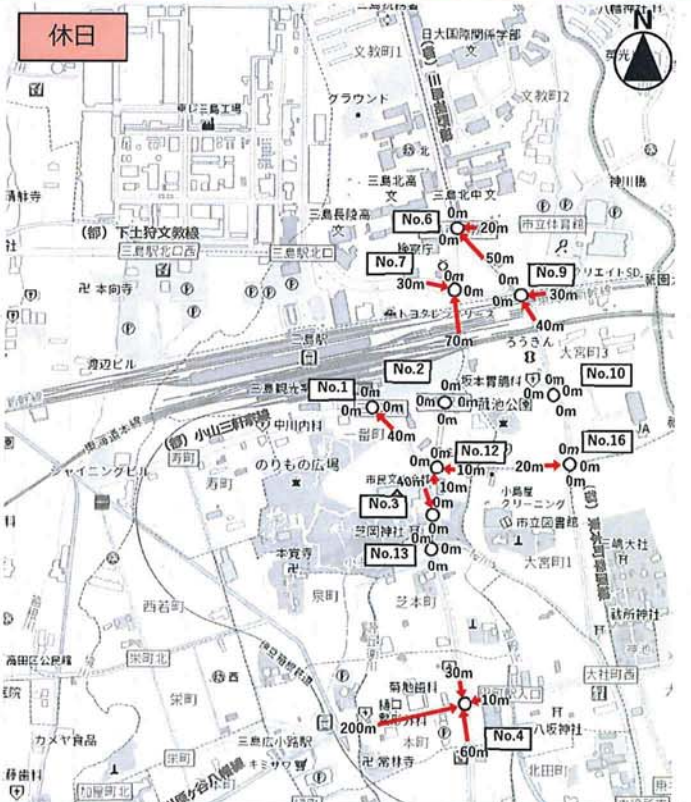
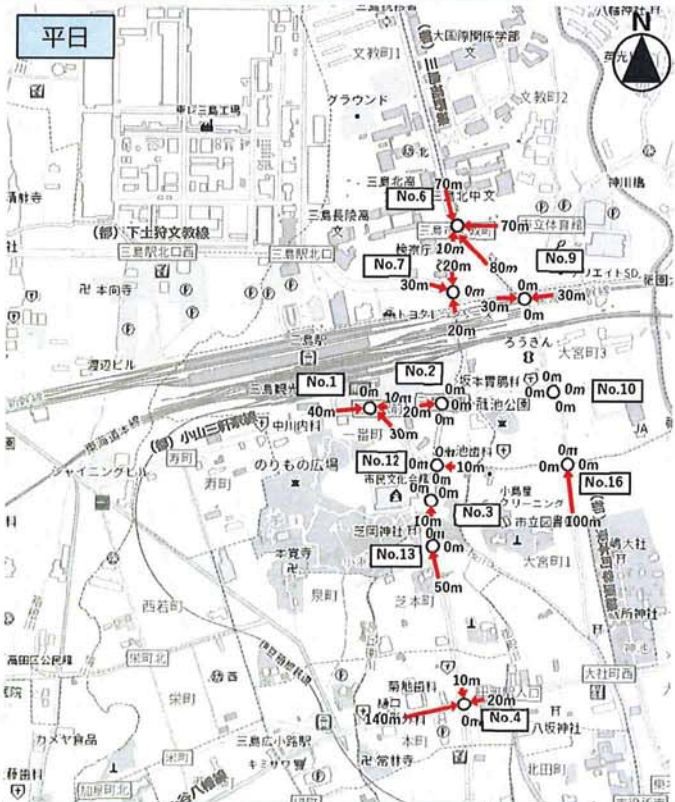
【調査実施日】 令和3年5月23日 (日)
令和3年6月8日 (火)
※地点No.5,8,11,14,15は渋滞長調査未実施

タイトルの時間帯における「最大渋滞長」を箇中に示しています。(※調査間隔は10分単位)
 滞留長: 信号が「赤」から「青」に変わる際、の最後尾車両から停止線までの距離
 渋滞長: 信号が「青」から「赤」に変わる際の「滞留長」で観測した最後尾車両から停止線までの距離



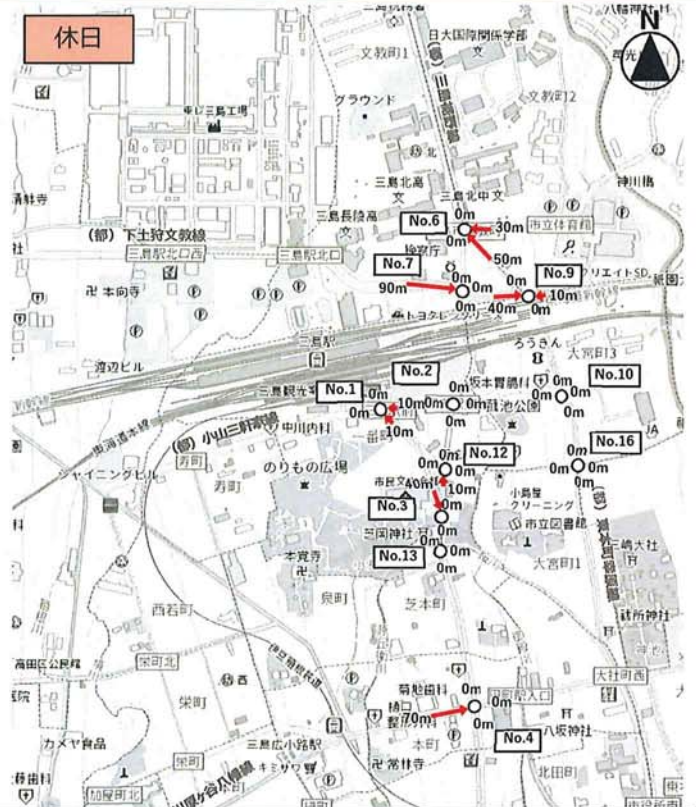
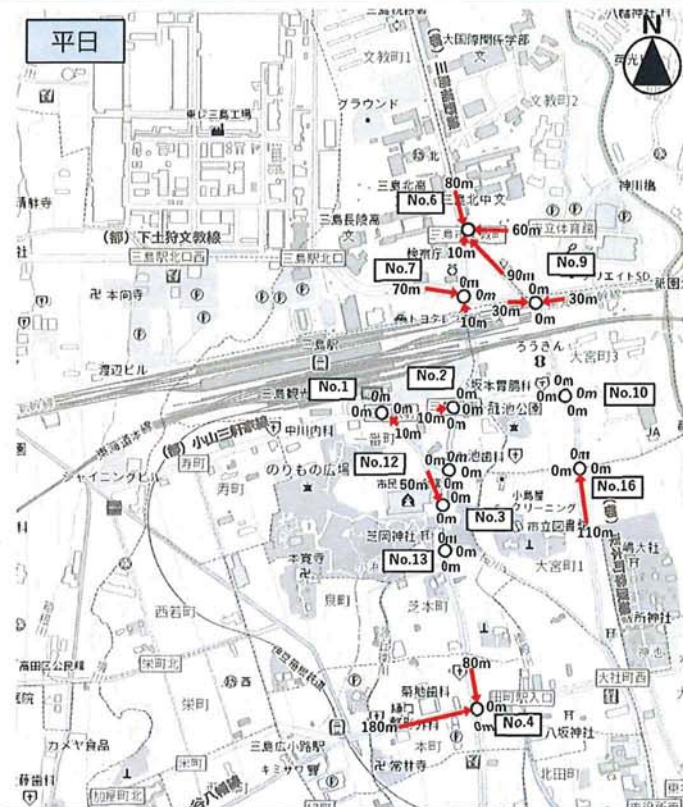
【調査実施日】 令和3年5月23日 (日)
令和3年6月8日 (火)
※地点No.5,8,11,14,15は渋滞長調査未実施

タイトルの時間帯における「最大渋滞長」を図中に示しています。(※調査間隔は10分単位)
 滞留長：信号が「赤」から「青」になる際の最後尾車両から停止線までの距離
 渋滞長：信号が「青」から「赤」になる際の「滞留長」で観測した最後尾車両から停止線までの距離



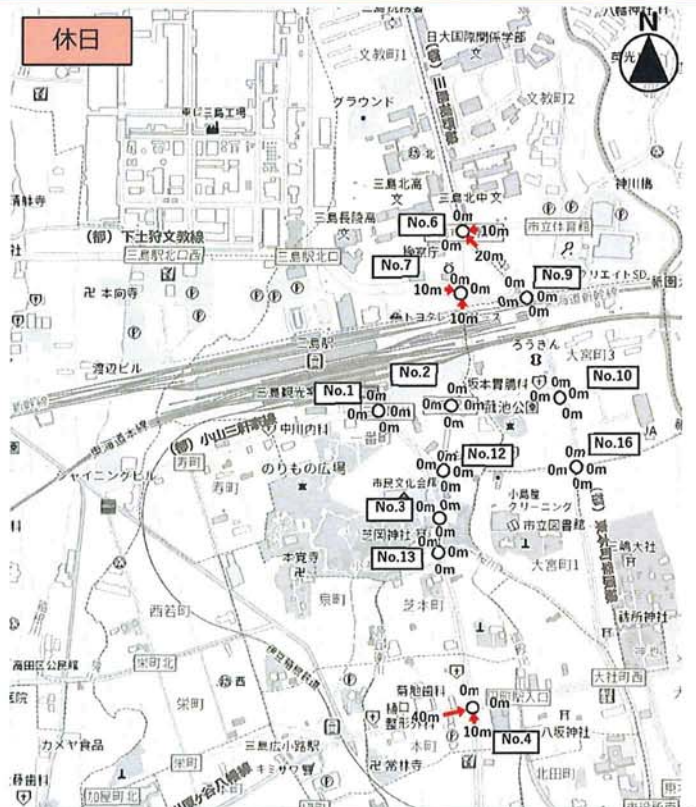
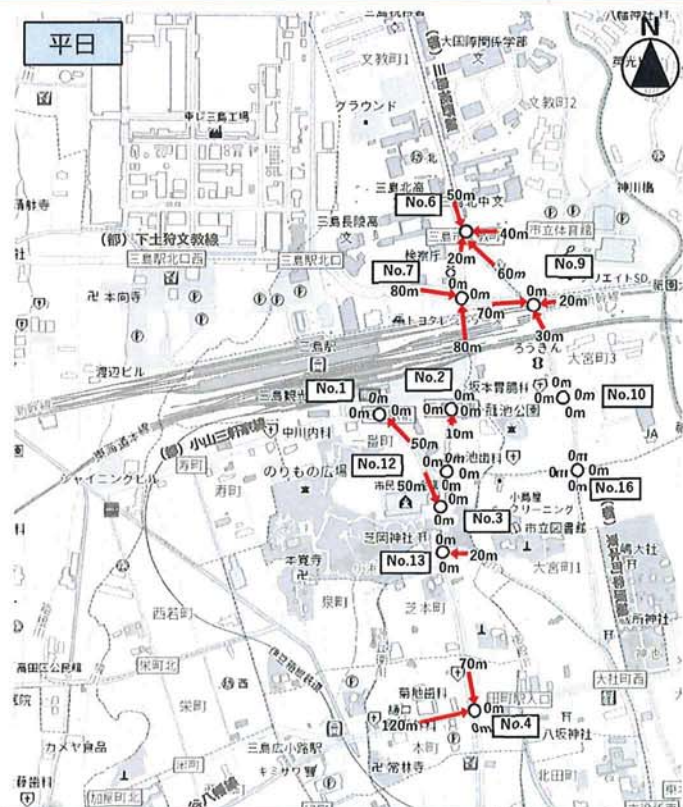
【調査実施日】 令和3年5月23日 (日)
令和3年6月8日 (火)
※地点No.5,8,11,14,15は渋滞長調査未実施

タイトルの時間帯における「最大渋滞長」を図中に示しています。(※調査間隔は10分単位)
 滞留長：信号が「赤」から「青」になる際の最後尾車両から停止線までの距離
 渋滞長：信号が「青」から「赤」になる際の「滞留長」で観測した最後尾車両から停止線までの距離



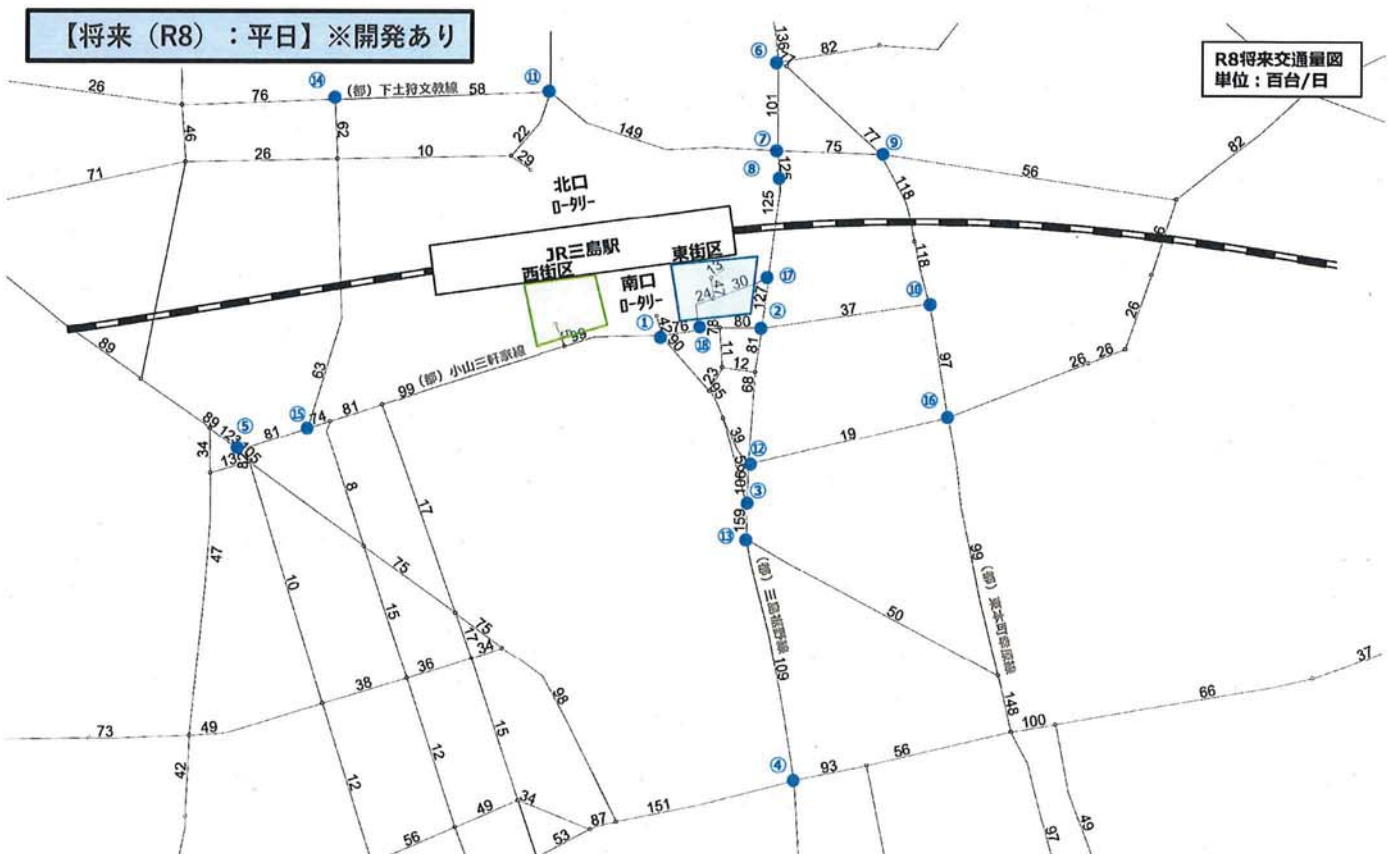
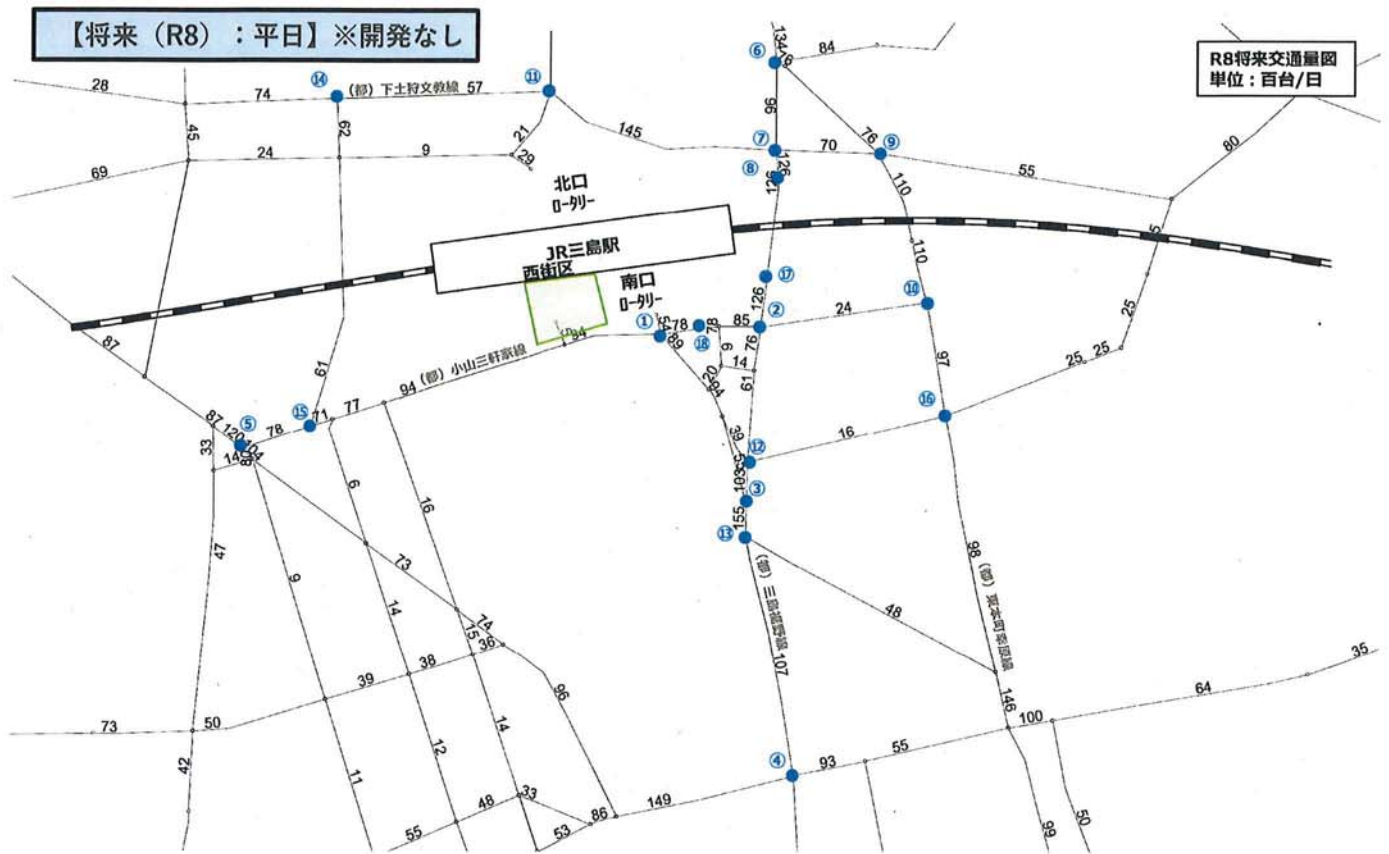
【調査実施日】 令和3年5月23日 (日)
令和3年6月8日 (火)
※地点No.5,8,11,14,15は渋滞長調査未実施

タイトルの時間帯における「最大渋滞長」を图中に示しています。(※調査間隔は10分単位)
 滞留長: 信号が「赤」から「青」になる際の最後尾車両から停止線までの距離
 渋滞長: 信号が「青」から「赤」になる際の「滞留長」で観測した最後尾車両から停止線までの距離



【調査実施日】 令和3年5月23日 (日)
令和3年6月8日 (火)
※地点No.5,8,11,14,15は渋滞長調査未実施

タイトルの時間帯における「最大渋滞長」を图中に示しています。(※調査間隔は10分単位)
 滞留長: 信号が「赤」から「青」になる際の最後尾車両から停止線までの距離
 渋滞長: 信号が「青」から「赤」になる際の「滞留長」で観測した最後尾車両から停止線までの距離

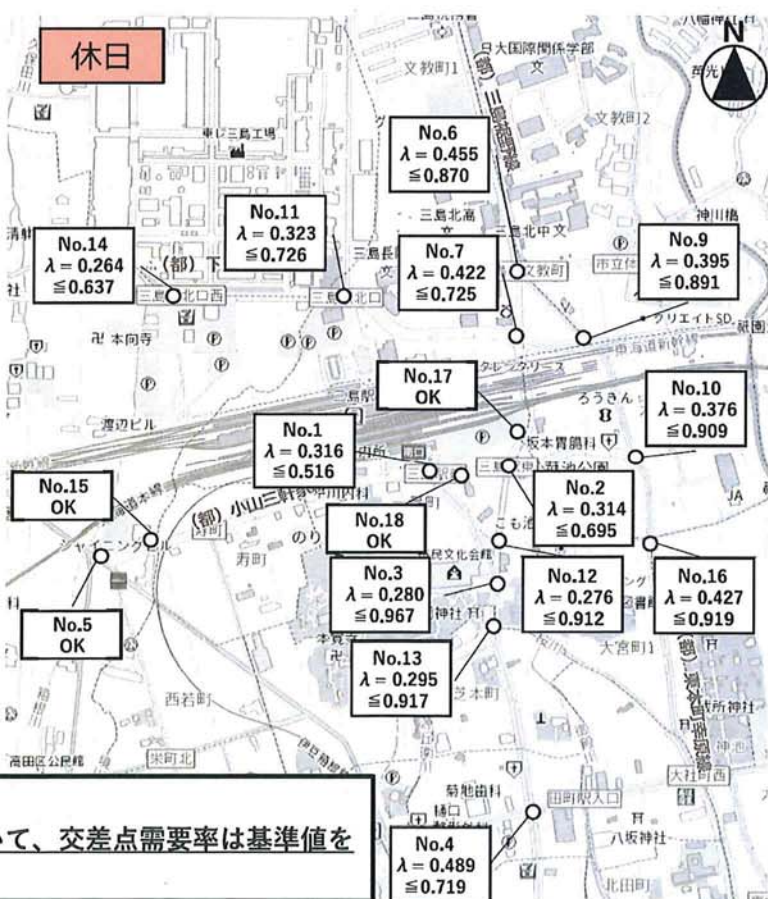




【凡例】
調査地点
交差点需要率 (λ)
需要率の基準値

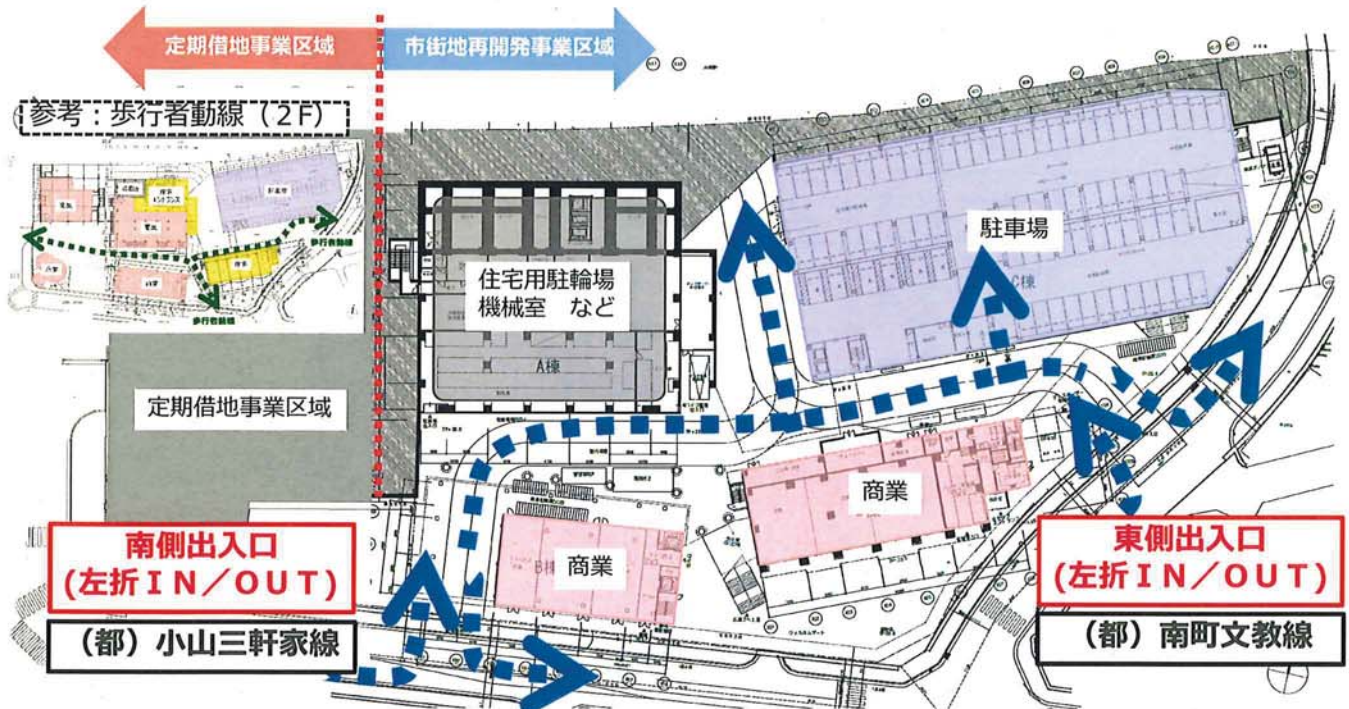
【結果】
全ての交差点において、交差点需要率は基準値を下回っているが、一部の流入部 (車線) において、交通容量比がNGとなる箇所がある。

【交通容量比の調査結果が NGとなる流入部 (車線)】 →

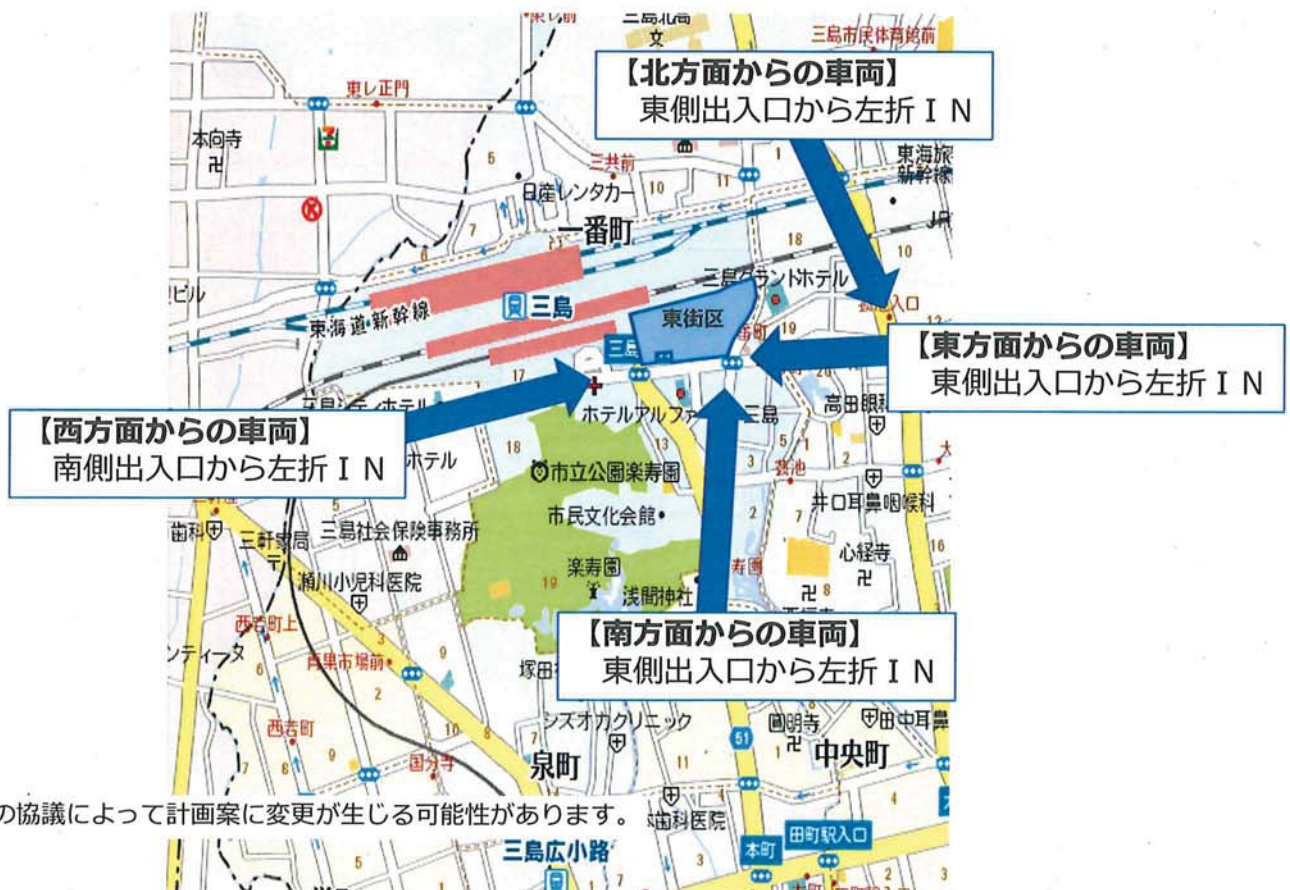


【凡例】
調査地点
交差点需要率 (λ)
需要率の基準値

【結果】
全ての交差点において、交差点需要率は基準値を下回っている。



※事業区域は東に向かって傾斜しており、西端と東端では約6mの高低差があります。
 そのため本スライドでは、市街地再開発事業区域の1階を表示しており、定期借地事業区域は表示しておりません。
 ※今後の協議によって計画案に変更が生じる可能性があります。
 ※東側出入口については、駐車場法に係る大臣認定の取得に向けて関係者との協議を進めています。



※今後の協議によって計画案に変更が生じる可能性があります。

