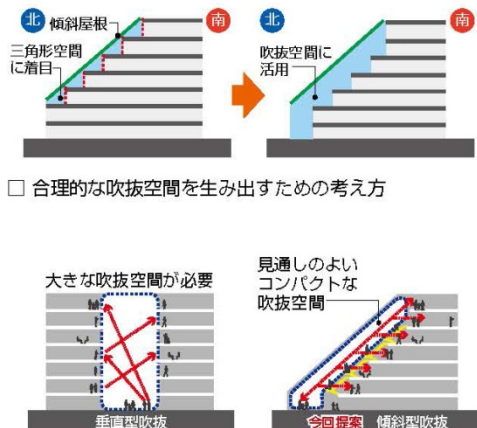
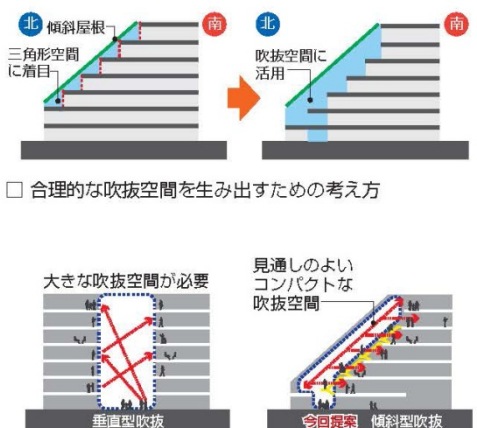


基本設計 図書（案）	誤	正
P 2 9	<p>③ ひな壇形状を活かした吹抜空間： 日影規制等に配慮しながら、合理的な平面構成とするため、ひな壇形状の建物とします。通常、吹抜の形成は面積の減少につながりますが、このひな壇状に後退する北側面に沿って吹抜を配置することで、無駄に面積を削ることなく上下階の連続性を生み出す計画とします。</p> <p>図 合理的な吹抜空間を生み出すための考え方 図 垂直型吹抜と傾斜型吹抜の比較</p>  <p><input type="checkbox"/> 合理的な吹抜空間を生み出すための考え方</p> <p><input type="checkbox"/> 垂直型吹抜と傾斜型吹抜の比較</p>	<p>③ ひな壇形状を活かした吹抜空間： 日影規制等に配慮しながら、合理的な平面構成とするため、ひな壇形状の建物とします。通常、吹抜の形成は面積の減少につながりますが、このひな壇状に後退する北側面に沿って吹抜を配置し、必要最低限の面積で上下階の連続性を生み出す計画とします。</p> <p>図 合理的な吹抜空間を生み出すための考え方 図 垂直型吹抜と傾斜型吹抜の比較</p>  <p><input type="checkbox"/> 合理的な吹抜空間を生み出すための考え方</p> <p><input type="checkbox"/> 垂直型吹抜と傾斜型吹抜の比較</p>
P 3 0	<p>3 庁舎周辺道路の交通量推計</p> <p>② 推計結果</p> <p>西側市道（4287号）</p> <p>西側市道については、北側へ抜けていく車両が同様に都市計画道路3・4・18号を利用するようになりますが、新庁舎の地下駐車場へアクセスする車両によって、1日あたり <u>145</u> 台（往復）の往来が増えると推計されました</p>	<p>3 庁舎周辺道路の交通量推計</p> <p>② 推計結果</p> <p>西側市道（4287号）</p> <p>西側市道については、北側へ抜けていく車両が同様に都市計画道路3・4・18号を利用するようになりますが、新庁舎の地下駐車場へアクセスする車両によって、1日あたり <u>1,817</u> 台（往復）の往来が増えると推計されました</p>

基本設計 図書 (案)	誤	正
P 3 0	<p>図 周辺交通量 (現況→将来) (国道 14 号) 現況 : 14,086 台 ↓ 将来 : <u>13,348 台</u></p> <p>(西側市道 (4287 号)) 現況 : 1,174 台 ↓ 将来 : <u>1,319 台</u></p> <p>交差点需要率 現況 : 0.427 将来 : <u>0.380</u></p>	<p>図 周辺交通量 (現況→将来) (国道 14 号) 現況 : 14,086 台(往復) ↓ 将来 : <u>12,937 台(往復)</u></p> <p>(西側市道 (4287 号)) 現況 : 1,174 台(往復) ↓ 将来 : <u>2,991 台(往復)</u> <u>(うち庁舎への入庫は 1,102 台)</u></p> <p>交差点需要率 現況 : 0.427 将来 : <u>0.472</u></p>