

(仮称) 旧上瀬谷通信施設公園整備事業 環境影響評価準備書に関する補足資料

<補足資料内容>

1	施設の存在・土地利用の変化に伴う湧水の流量の 予測評価について	1
2	仮設調整池の出口での土砂の残留率について	6
3	将来交通量の増加・減少要因について	11
4	供用時の交差点需要率の減少要因について	14
5	工事用車両の走行に伴う騒音の環境保全目標について	32
6	来園車両等の走行に伴う道路交通騒音の増加要因について	35

令和5年4月

1 施設の存在・土地利用の変化に伴う湧水の流量の予測評価について

(1) 堀谷戸川流域の浸透性土地利用の被覆面積の変化

本事業では、対象事業実施区域内の堀谷戸川流域に、管理施設、駐車場、園路等の公園施設を整備する計画です。そのため、施設の存在により、雨水が浸透する土地利用の被覆率は、本事業の対象事業実施区域内では100%から約52%となる計画ですが、堀谷戸川の集水域は図1-1及び図1-2に示すとおり対象事業実施区域外の北東側にも広がっているため、本事業の対象事業実施区域外も含めた堀谷戸川流域における現況及び施設の存在時の浸透性・不浸透性土地利用の被覆面積を算出しました(表1-1)。対象とする堀谷戸川流域は、湧水の流量・水質の調査地点7及び8の湧水が流れ込む合流前の南側の堀谷戸川の流域としました。

本事業の対象事業実施区域外も含めた堀谷戸川流域における雨水が浸透する土地利用の被覆率は、表1-1に示すとおり本事業の施設整備及び土地区画整理事業の土地利用転換によって約87%から約61%となります。

表 1-1 土地利用状況に基づいた雨水の浸透性に関する被覆面積

		現況				施設の存在時			
		和泉川流域	堀谷戸川流域			和泉川流域	堀谷戸川流域		
			区域内 ^{注1}	区域外 ^{注2}	合計		区域内 ^{注1}	区域外 ^{注2}	合計
被覆面積 (ha)	浸透性 ^{注3}	18.97	8.20	45.86	54.06	15.44	4.26	33.89	38.15
	不浸透性 ^{注4}	0.00	0.00	8.18	8.18	3.53	3.94	20.15	24.09
	合計	18.97	8.20	54.04	62.24	18.97	8.20	54.04	62.24
浸透性土地利用の被覆率(%)		100.0	100.0	84.9	86.9	81.4	52.0	62.7	61.3

注1：本事業の対象事業実施区域内。

注2：図1-1及び図1-2に示す本事業の対象事業実施区域外を含む合流前の南側の堀谷戸川流域。

注3：浸透性：

【現況】コナラ群落、ムクノキ・エノキ群落スギ・ヒノキ植林、竹林、ヤナギ低木群落、アズマネザサ群落、ススキ群落、セイタカアワダチソウ群落、ヒメムカシヨモギ群落、イネ科草本群落、チガヤ群落、メヒシバーエノコログサ群落、オギ群落、シバ草地、植栽樹群、果樹園、畑地、水田、休耕田、スギ・ヒノキ・サワラ植林、果樹園、畑雑草群落、ゴルフ場・芝地。

【施設の存在時】本事業の対象事業実施区域内は、調整池(地上式)、その他(林地、耕地、原野、その他ローター等に類する建設機械を用いて締め固められていない土地)。

土地区画整理事業実施区域内(本事業の対象事業実施区域を除く)は、調整池(地上式)、農業振興地区。

土地区画整理事業実施区域外は、現況と同様。

注4：不浸透性：

【現況】グラウンド、人工構造物、造成地

【施設の存在時】本事業の対象事業実施区域内は、園路、建築物(管理施設1、2、パークセンター2、日本建築、トイレ、休憩所(あずまや))、駐車場。

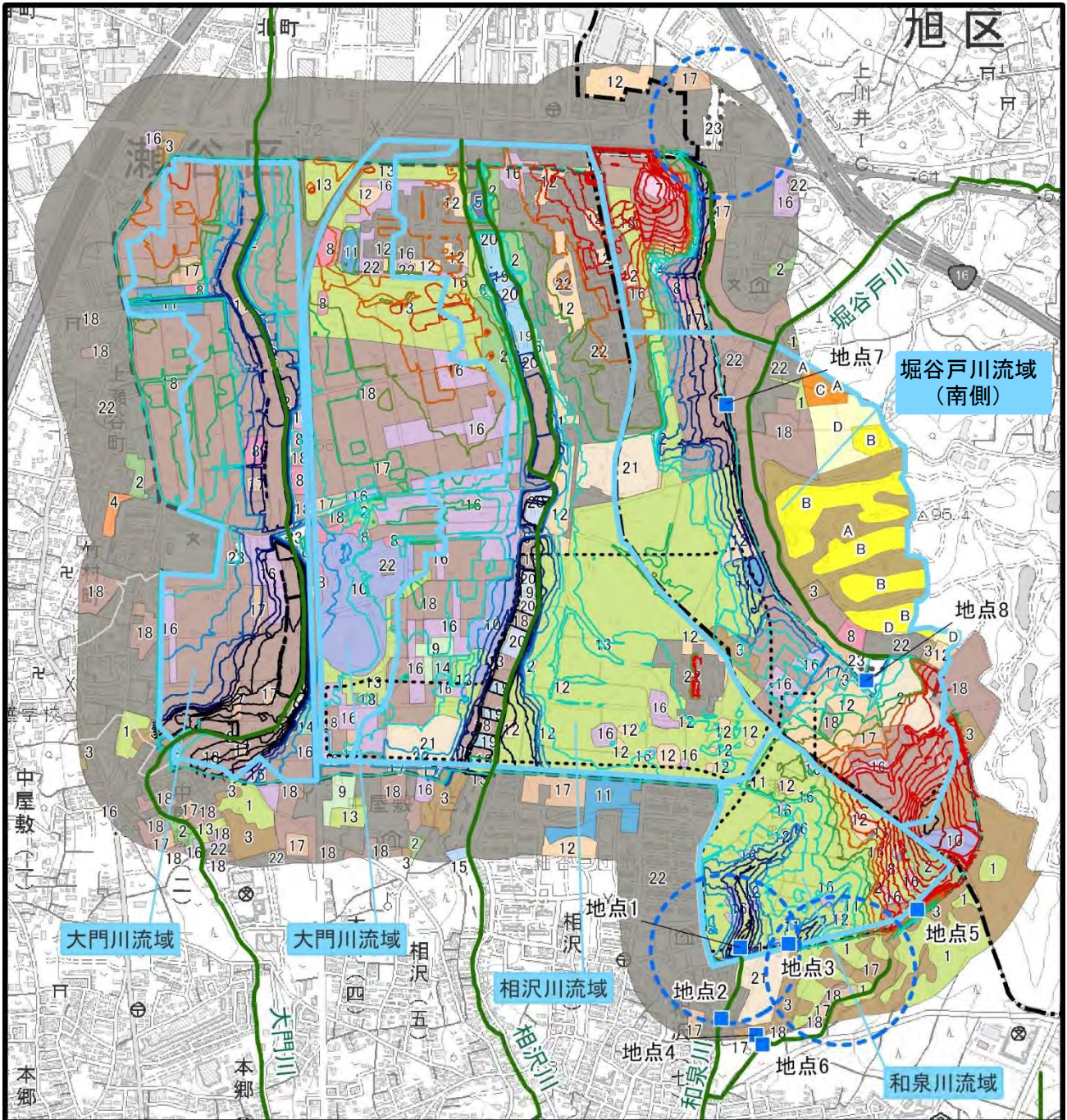
土地区画整理事業実施区域内(本事業の対象事業実施区域を除く)は、観光・賑わい地区、公園・防災地区、道路。

土地区画整理事業実施区域外は、現況と同様。

注5：「被覆面積」は雨水が浸透する土地利用の敷地面積、「被覆率」は各流域の面積に対する、雨水が浸透する土地利用の敷地面積の割合です。

注6：四捨五入の関係から合計値が合わない場合があります。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。



凡例

対象事業実施区域

土地区画整理事業実施区域

都県界 市界 区界

調査地点 (湧水の流量・水質) 湧水的位置 流域 河川

等高線 (1mごと)



1:15,000



現存植生 (既存資料(区画整理))

- | | | | |
|-------------|----------------|------------------|----------|
| 1 コナラ群落 | 7 ススキ群落 | 13 メシバエ-エノコログサ群落 | 19 水田 |
| 2 ムクキ-エノキ群落 | 8 セイタカアワダチソウ群落 | 14 シバ草地 | 20 休耕田 |
| 3 スギ・ヒノキ植林 | 9 ヒメムカシヨモギ群落 | 15 ゴルフ場 | 21 グラウンド |
| 4 竹林 | 10 イネ科草本群落 | 16 植栽樹群 | 22 人口構造物 |
| 5 ヤナギ低木群落 | 11 オギ群落 | 17 果樹園 | 23 造成地 |
| 6 アズマネザサ群落 | 12 チガヤ群落 | 18 畑地 | |

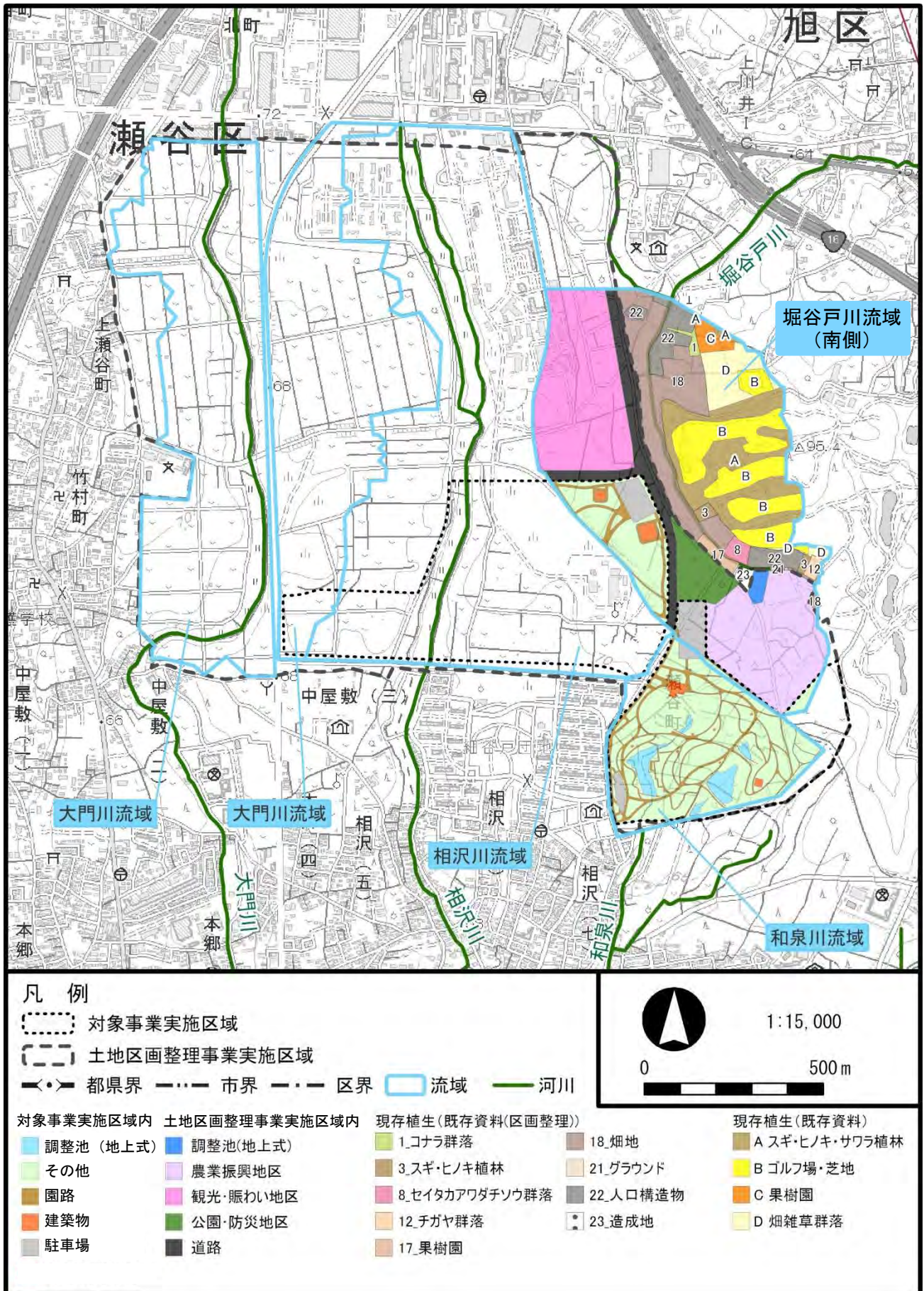
現存植生 (既存資料)

- | |
|----------------|
| A スギ・ヒノキ・サワラ植林 |
| B ゴルフ場・芝地 |
| C 果樹園 |
| D 畑雑草群落 |

資料：「旧上瀬谷通施設地区土地区画整理事業 環境影響評価書」(横浜市 令和4年3月)

「第6回～第7回自然環境保全基礎調査」(環境省 自然環境局 生物多様性センターホームページ 令和5年4月閲覧)

図 1-1 現存植生、微地形、流域の重ね合わせ図 (現況)



資料：「旧上瀬谷通信施設地区土地区画整理事業 環境影響評価書」（横浜市 令和4年3月）
 「第6回～第7回自然環境保全基礎調査」（環境省 自然環境局 生物多様性センターホームページ 令和5年4月閲覧）

図 1-2 現存植生、土地利用、流域の重ね合わせ図（施設の存在時）

(2) グリーンインフラの定量的評価

本事業では、グリーンインフラの目標として「2020 年年間降雨量（1,687.5mm）における対象事業実施区域外への雨水流出量を整備前と同程度にする」ことを設定しています。目標設定にあたり、近年 10 年間（2011~2020 年）の年間降雨量は、図 1-3 に示すとおり一定の増加・減少傾向はないため、10 年間の年間平均降雨に最も近い 2020 年を対象としました。

2020 年年間降雨量（1,687.5mm）における堀谷戸川の雨水流出量を図 1-4 に示します。本事業による園路、駐車場等の整備により雨水流出量は、年間で約 24,000m³ から約 50,000m³ となりますが、雨水が浸透しない土地利用に対し、表 1-2 に示す浸透性舗装、スウェル等のグリーンインフラ施設を整備することで、雨水流出量を整備前と同程度にします。

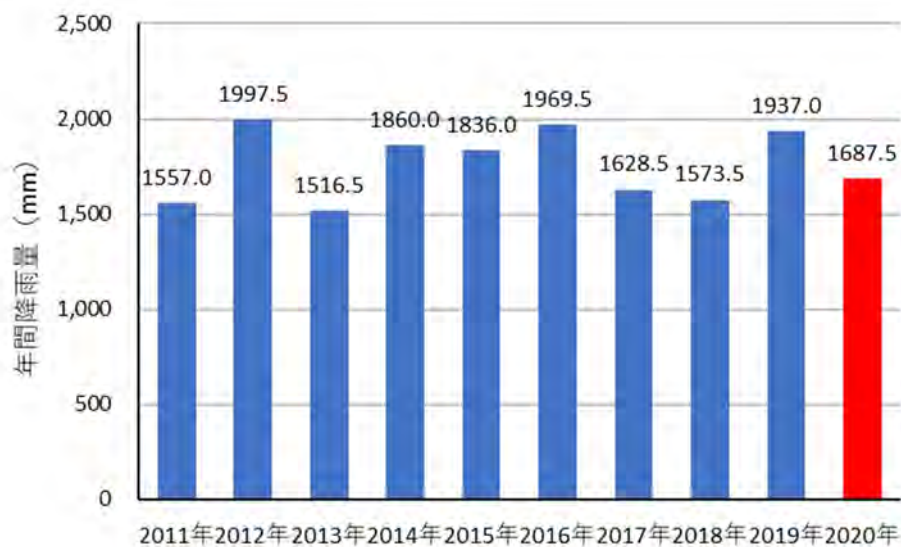


図 1-3 近年 10 年間（2011 年～2020 年）の年間降雨量

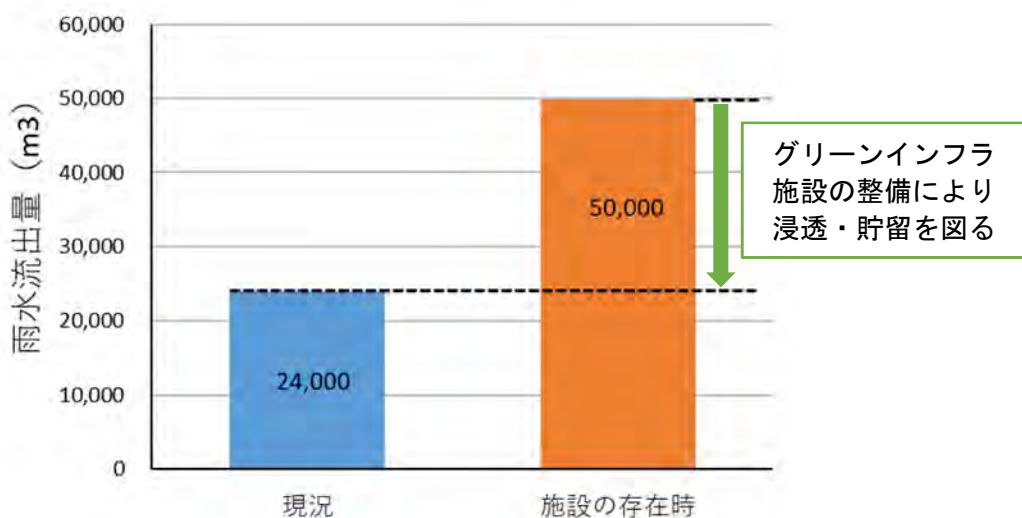


図 1-4 堀谷戸川の雨水流出量

表 1-2 堀谷戸川流域のグリーンインフラ

雨水不浸透性の 公園施設	面積 (ha)	適用する グリーンインフラ	整備目標
園路	1.86	透水性舗装 スウェル	2020 年年間降雨量（1,687.5mm）に おける対象事業実施区域外への雨水 流出量を整備前と同程度にする。
建築物 (管理施設 1、2)	0.28	GI 施設への接続	
駐車場	1.81	礫間貯留施設 透水性舗装 スウェル	

以上により、堀谷戸川流域では本事業及び土地区画整理事業の実施により、雨水が浸透する土地利用の被覆率が本事業の対象事業実施区域内では 100%から約 52%、対象事業実施区域外を含む合流前の堀谷戸川流域全体では約 87%から約 61%となりますが、既存樹林地の保全や植栽等による樹林地、草地の整備、表 1-2 に示すグリーンインフラ施設の整備を実施することで、対象事業実施区域外への雨水流出量が整備前と同程度に抑えられ、水源の涵養及び堀谷戸川流域の湧水の流量は維持されると予測します。

なお、園路や駐車場等の範囲への礫間貯留、スウェル、透水性舗装等の浸透・貯留施設の整備、維持管理及び建築物の屋根排水のグリーンインフラ施設への接続は堀谷戸川流域を含む対象事業実施区域全体で実施する計画です。

2 仮設調整池の出口での土砂の残留率について

(1) SS の発生濃度 (原単位)

本事業の工事は対象事業実施区域をいくつかの工区に分けて段階的に行います。そのため、土地利用区分を土地区画整理事業の造成工事後、本事業で速やかな施工を行う区域（以下、「造成裸地」とする）、本事業で速やかな施工を行わない区域（以下、「造成緑地」とする）、本事業及び土地区画整理事業で改変を行わない区域（以下、「非改変区域」とする）の3つに区分し、それぞれ浮遊物質量の発生濃度（原単位）を設定しました。造成裸地は準備書「第6章 6.8.3 (1)⑤ 表 6.8-4 (p.6.8-8 参照)」を参考に最大値である 2,000mg/L を設定しました。造成緑地は、土地区画整理事業により造成終了後に緑地の回復が行われる計画であることから、植栽範囲では9割程度の低減が図られるとし、200mg/L を設定しました。非改変区域も造成緑地と同様に 200mg/L を設定しました。

集水区域で発生する浮遊物質量は表 2-1 に示すとおり、仮設調整池 1（堀谷戸川）は 481.69mg/L、仮設調整池 2（相沢川）は 802.00mg/L、仮設調整池 3（和泉川）は 765.40mg/L、仮設調整池 4（大門川）は 200.00mg/L です。

表 2-1 集水区域で発生する浮遊物質量と面積

土地利用の区分	雨水流出係数	SS の発生濃度 (原単位) (mg/L)	集水区域の面積 (ha)				備考
			仮設調整池 1 (堀谷戸川)	仮設調整池 2 (相沢川)	仮設調整池 3 (和泉川)	仮設調整池 4 (大門川)	
造成裸地	0.5	2000	0.99	9.23	5.53	0	出典における「ローラその他これに類する建設機械を用いて締め固められた土地」の流出係数を設定
造成緑地	0.4	200 ^{注1}	3.41	0.75	1.49	1.90	出典における「人工的に造成され植生に覆われた法面」の流出係数を設定
非改変区域	0.4	200 ^{注1}	3.26	22.21	13.96	0	出典における「人工的に造成され植生に覆われた法面」の流出係数を設定
集水区域で発生する SS 濃度 (mg/L) ^{注2}			481.69	802.00	765.40	200.00	-

注1：「道路環境影響評価手法「7. 水質 7.4 切土工事等、工事施工ヤードの設置、及び工事用道路等の設置に係る水の濁り」に関する参考資料（国総研資料大 594 号）注1を踏まえて、植栽範囲では9割程度の低減が図られるとし、200mg/L を設定しました。当該文献は、裸地法面で平均 310mg/L に対し、植栽法面では平均 20mg/L となっており、9割以上の削減となっています。

注2：各仮設調整池の集水区域で発生する浮遊物質量は、以下のとおり計算しました。

集水区域で発生する浮遊物質量 = 2000 × (造成裸地からの濁水量 / 集水区域全体の濁水量)

+ 200 × (造成緑地及び非改変区域からの濁水量 / 集水区域全体の濁水量)

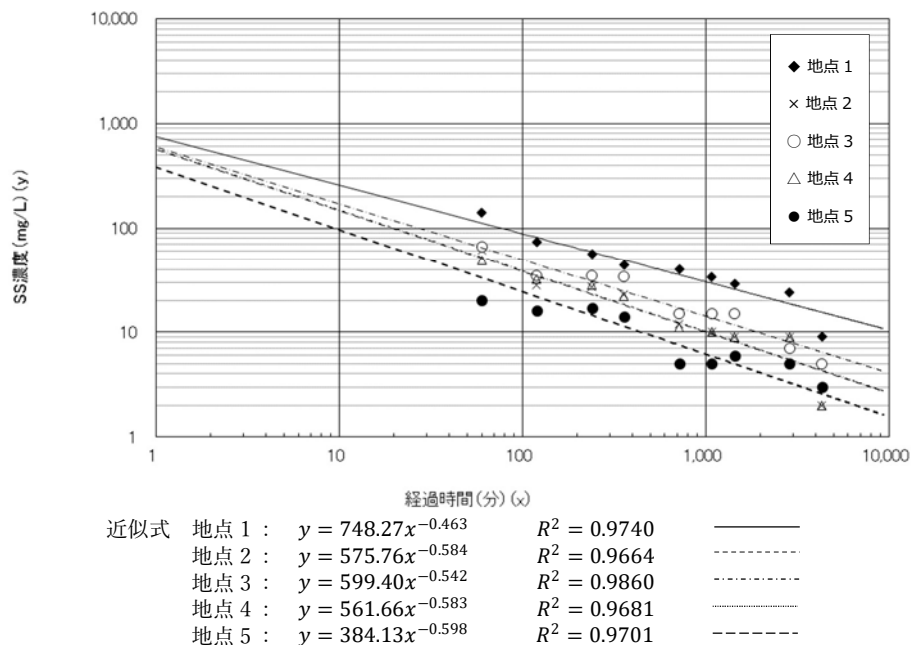
(2) 仮設調整池出口及び放流先河川での SS 濃度の見直し結果

仮設調整池の出口での土砂の残留率の算出に使用した SS 濃度と経過時間の関係の近似式 (図 2-1) は、SS 濃度が 10mg/L 以下の低濃度の範囲では横ばいになる傾向が見られます。そのため、仮設調整池出口での SS 濃度の予測値が 10mg/L 以下となる豪雨時の仮設調整池 1 (堀谷戸川) 及び仮設調整池 4 (大門川)、日常的な降雨時の仮設調整池 1 (堀谷戸川)、仮設調整池 2 (相沢川) 及び仮設調整池 4 (大門川) においては、図 2-1 の近似式のとおり SS 濃度が減少しないことが想定されます。

以上を考慮し、安全側をみて仮設調整池の出口での SS 濃度の最小値を 10mg/L とし、予測結果を見直しました。豪雨時及び日常的な降雨時における仮設調整池出口での濃度は表 2-2、日常的な降雨時における放流先河川での濃度は表 2-3 に示すとおりです。

仮設調整池出口での濃度は市条例の工事排水の水質に係る規制基準 (70mg/L 以下) であることから、SS 濃度の最小値を 10mg/L とした場合でも本事業の工事時の雨水の排水に起因する基準値の超過はないものと予測します。

放流先河川での濃度は現況の SS 濃度が高い堀谷戸川以外は、放流先河川の環境基準値 (大門川、相沢川及び和泉川は 100mg/L、堀谷戸川は 25mg/L) を満足する値となっています。また、すべての仮設調整池で現況の河川濃度を下回る結果となります。



注 1 : 地点 2 の近似式と地点 4 の近似式はほぼ重複しています。R は相関係数です。

仮設調整池出口での残留率 P は、各調整池における滞留時間経過後 SS 濃度 / 初期 SS 濃度 (=2000mg/L) で求めました。

図 2-1 滞留時間 (経過時間) と SS 濃度との関係

表 2-2(1) 仮設調整池の出口での浮遊物質質量(SS)の予測結果(豪雨時)

処理施設	流域	集水区域 面積 (ha)	仮設調整池 への濁水の 流入量 (m ³ /min)	集水区域で 発生する SS濃度 (mg/L)	仮設調整池 の滞留時間 (min)	仮設調整池の 出口での土砂の 残留率 ^{注1} (%)	仮設調整池の 出口でのSS (計算値) (mg/L)	仮設調整池の 出口でのSS (見直し後) (mg/L) ^{注4}
仮設調整池 1	堀谷戸川	7.66	53.8	481.69	89.3	1.31(地点 5)	6.3	10.0
仮設調整池 2	相沢川	32.19	234.6	802.00	19.2	5.02(地点 4)	40.2	40.2
仮設調整池 3	和泉川	20.98	152.1	765.40	30.9	7.64(地点 1) ^{注2}	57.8	57.8
仮設調整池 4	大門川	1.9	12.9	200.00	209.0	1.27(地点 2)	2.5	10.0

注1：仮設調整池の出口での土砂の残留率の欄の()内は、残留率の設定に用いた土質調査地点を示しています。

注2：土質調査結果が得られていない和泉川流域は、影響の大きい地点1(武蔵野ローム層で粘土質主体)の沈降試験結果を用いました。

注3：**太字下線部**：準備書からの変更点を示しています。

注4：仮設調整池の出口でのSS濃度が10mg/L以下になる地点は、不確実性が残るため、安全側をみて仮設調整池の出口でのSS濃度を10mg/Lとしました。

表 2-2(2) 仮設調整池の出口での浮遊物質質量(SS)の予測結果(日常的な降雨時)

処理施設	流域	集水区域 面積 (ha)	仮設調整池 への濁水の 流入量 (m ³ /min)	集水区域で 発生する SS濃度 (mg/L)	仮設調整池 の滞留時間 (min)	仮設調整池の 出口での土砂の 残留率 ^{注1} (%)	仮設調整池の 出口でのSS (計算値) (mg/L)	仮設調整池の 出口でのSS (見直し後) (mg/L) ^{注4}
仮設調整池 1	堀谷戸川	7.66	3.7	481.69	1282.4	0.27(地点 5)	1.3	10.0
仮設調整池 2	相沢川	32.19	16.3	802.00	275.6	1.06(地点 4)	8.5	10.0
仮設調整池 3	和泉川	20.98	10.6	765.40	444.0	2.22(地点 1) ^{注2}	16.8	16.8
仮設調整池 4	大門川	1.9	0.9	200.00	3002.2	0.27(地点 2)	0.5	10.0

注1：仮設調整池の出口での土砂の残留率の欄の()内は、残留率の設定に用いた土質調査地点を示しています。

注2：土質調査結果が得られていない和泉川流域は、影響の大きい地点1(武蔵野ローム層で粘土質主体)の沈降試験結果を用いました。

注3：**太字下線部**：準備書からの変更点を示しています。

注4：仮設調整池の出口でのSS濃度が10mg/L以下になる地点は、不確実性が残るため、安全側をみて仮設調整池の出口でのSS濃度を10mg/Lとしました。

表 2-3 放流先河川での浮遊物質(SS)の予測結果（日常的な降雨時）

処理施設	流域	現況の日常的な降雨時河川流量 ^{注1} (m ³ /min) Q _s	現況のSS濃度 ^{注1} (mg/L) C _s	仮設調整池からの放流量 ^{注2} (m ³ /min) Q	仮設調整池の出口でのSS濃度 (mg/L) C	放流先河川下流でのSS濃度 (mg/L) C _R
仮設調整池 1	堀谷戸川	13.4	305	3.7	<u>10.0</u>	<u>240.5</u>
仮設調整池 2	相沢川	14.9	35	16.3	<u>10.0</u>	<u>21.9</u>
仮設調整池 3	和泉川	2.15	23	10.6	16.8	17.9
仮設調整池 4	大門川	97.8	74	0.9	<u>10.0</u>	<u>73.4</u>

注1：現況の日常的な降雨時河川流量及びSS濃度は、既存資料（区画整理）における2回の降雨時調査における観測値の平均としました。

注2：仮設調整池への流入量と同じとしました。

注3：仮設調整池1の排水は堀谷戸川の支流に排水されますが、当該支流の流量は少なく、仮設調整池1からの排水により流量やSS濃度が支配されるものとみなし、合流後（準備書「第6章 6.8.1 調査 図 6.8-1 既存資料（区画整理）における水質調査地点図」（p.6.8-4 参照）の堀谷戸川の地点）の濃度を予測しました。

注4：太字下線部：準備書からの変更点を示しています。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

3 将来交通量の増加・減少の要因について

(1) 現況から将来にかけての交通状況の変化

現況（令和2年の現地調査結果）と供用時（令和28年時点の推計交通）の交通量の比較結果を図3-1に示します。

上瀬谷周辺道路における、現況から将来への交通の傾向として、高規格道路（圏央道等）が整備されることから、交通がそれらの路線に転換し、上瀬谷周辺の交通は、全体的にみるとやや減少傾向になりますが、供用時においては、環状4号線や市道五貫目第33号線の拡幅工事、瀬谷地内線の整備により、以下のとおり交通量が増加・減少する見込みです。

- ①高規格道路（圏央道等）の整備に伴い、交通量がそれらの路線に転換し、保土ヶ谷バイパスの交通量が減少します。環状4号線では、4車線拡幅により周辺道路（主に一般国道467号）から、交通量が減少した保土ヶ谷バイパスを經由して当該路線に交通が転換するため、地点1及び地点4では、交通量が一部増加する傾向です。ただし、瀬谷地内線等の新規整備に伴い環状4号線の交通が分散されるため、地点6では、現況から将来にかけて交通量が減少する見込みです。
- ②高規格道路（圏央道等）の整備に伴い、交通量がそれらの路線に転換し、保土ヶ谷バイパスの交通量が減少します。交通量が減少した保土ヶ谷バイパスに市道五貫目第33号線の交通が転換することで地点2では交通量が減少します。一方、開発施設の関係車両の多くは東名高速道路横浜町田ICから、上川井インター交差点を經由するため、地点3では交通量が増加する見込みです。
- ③瀬谷地内線等が新規整備により中原街道と接続することで、交通が流入するため、地点5及び地点7では交通量が増加する見込みです。

なお、将来一般交通量は、他事業を考慮した将来交通量（将来一般交通量に本事業の来園車両等台数を含む土地区画整理事業実施区域内の全開発施設（賑わい施設、物流施設、公園、防災施設）の関係車両の発生集中交通量を加えた台数）の推計結果から、本事業の来園車両等台数を含む土地区画整理事業実施区域内の全開発施設の関係車両の台数を差し引いた交通量を示しています。そのため、将来一般交通量は、本事業の来園車両等台数を含む土地区画整理事業実施区域内の全開発施設の関係車両による交通流の変化が加味された交通量となっており、開発施設の関係車両が上瀬谷周辺に集中するため、一般車両は混雑を避けて分散し、全体的にみると減少する傾向です。ただし、瀬谷地内線等が新規整備により中原街道と接続することで、交通が流入するため、地点5及び地点7では将来交通量と同様に増加する見込みです。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

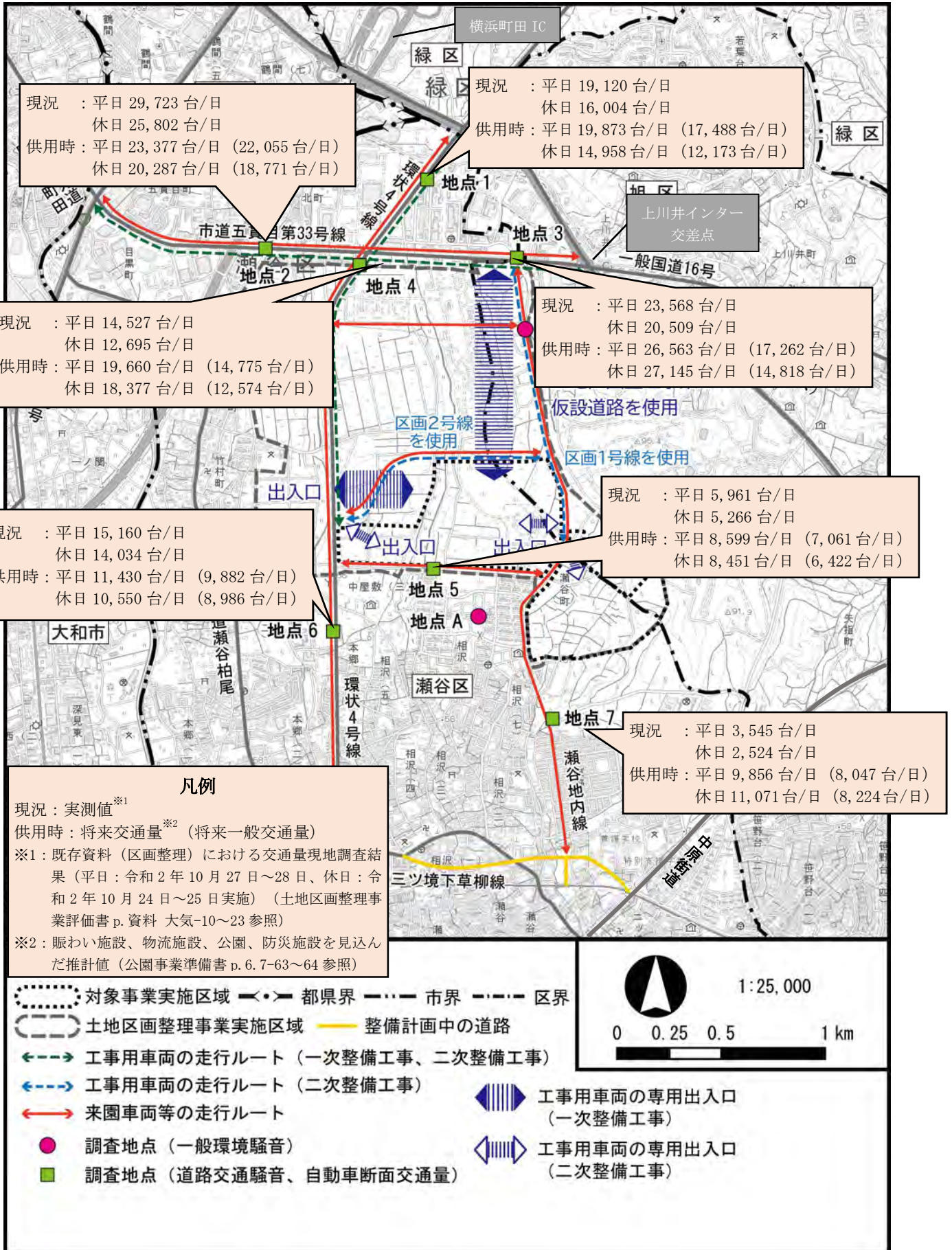


図 3-1 現況と供用時の交通量の比較

■参考：交通流の変化

〈広域図〉

- ・上瀬谷周辺の横浜湘南道路、横浜環状南線の開通により保土ヶ谷バイパスの交通量が転換。上瀬谷周辺の道路では交通量が減少傾向



〈上瀬谷周辺〉

- ・新規整備・拡幅路線については、周辺道路から交通が転換し交通量が増加傾向



4 供用時の交差点需要率の減少要因について

(1) 供用時の交差点需要率の減少要因

供用時の来園車両等の走行に伴う交通混雑（自動車）の予測において、供用時の交差点需要率は以下の①～③の要因によって減少します。

供用時の交差点需要率が減少する地点2～5について、車線ごとに交差点需要率の減少要因を分析した結果は、表4-1に示すとおりです。交差点構造の変更が予定されておらず、飽和交通流率の設定が要因で供用時の交差点需要率が減少している地点は、本事業の予測（以下、「ケース①」とする。）の地点4（滝沢）及び地点4（瀬谷土橋公園入口）の平日・休日、他事業を考慮した予測（以下「ケース②」とする。）の地点4（瀬谷土橋公園入口）の平日、地点4（滝沢）の休日です。

【供用時の交差点需要率の減少要因】

- ①流入交通量の減少
- ②道路の拡幅による車線運用の改良に伴う交通容量の増加
- ③飽和交通流率の設定

供用時の予測は、本事業を含む土地区画整理事業実施区域内の全開発施設（賑わい施設、物流施設、公園、防災施設）の整備が全て完了し、来園車両等の走行が定常となる時期として令和28年（2046年）時点の将来交通量を推計した結果を用いて予測しています。令和28年時点では周辺交通網の整備や道路整備、区画線の変更、自動車の性能向上などが進み、令和元年～令和2年の現地調査時点とは状況が大きく異なる可能性があるため、全ての地点で飽和交通流率の実測値ではなく、基本値（直進を含む車線2,000、右折・左折車線1,800）に基づく算定値を適用しました。

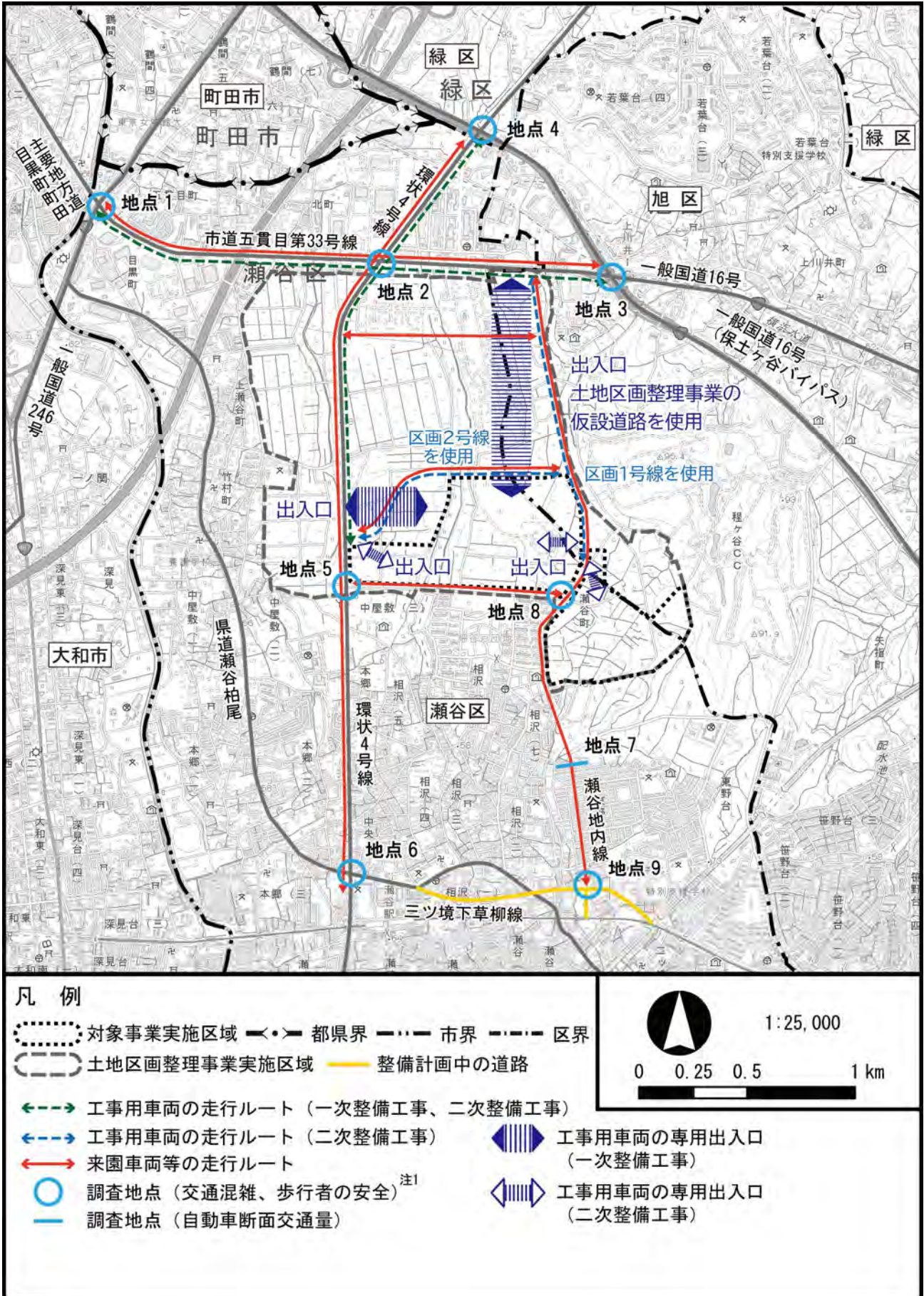


図 4-1 地域社会（交通混雑）の調査・予測地点図

表 4-1(1) 交差点需要率の減少要因 (ケース①)

交差点名	断面	流入車線構成	平日			休日				
			現示の 需要率が 減少した 流入部	需要率の 減少要因			現示の 需要率が 減少した 流入部	需要率の 減少要因		
				①	②	③		①	②	③
地点 2	目黒交番前	A	左折・直進							
			直進							
			右折							
		B	左折(直進)		●			●		
			直進	●	●	●	●	●	●	
			右折							
	C	左折・直進								
		直進								
		右折								
	D	左折・直進		●			●	●		
		(直進)	●	●	●	●	●	●		
		右折					●			
地点 3	上川井 IC	A	左折・右折							
			(右折)							
		B	直進	●	●	●	●	●	●	
			右折		●			●	●	
		D	直進	●	●	●	●	●	●	
			右折		●			●	●	
地点 4	滝沢	A	左折・直進				●		●	
			直進						●	
		B	直進	●	●	●	●	●	●	
			右折			●	●		●	
	C	左折・右折	●	●		●	●	●		
		右折		●			●	●		
	瀬谷土橋公園 入口	A	左折・直進	●	●	●	●	●	●	
			直進		●	●	●	●	●	
		B	直進							
			右折							
C		左折	●	●		●	●	●		
		右折		●	●	●	●	●		
地点 5	中瀬谷消防署 出張所北側	A	左折							
			左直(直進)	●	●	●	●	●		
			右折							
		(B)	左折・直進	●		●	●		●	
			右折							
		B	直右(左直)	●	●	●	●	●	●	
			右折		●			●	●	
		C	左折・直進	●	●	●	●	●	●	
			右左(右折)			●		●	●	

注1：表内の①～④は以下を示します。

- ①流入交通量の減少
- ②道路の拡幅による車線運用の改良に伴う交通容量の増加
- ③飽和交通流率の設定

表 4-1(2) 交差点需要率の減少要因 (ケース②)

交差点名	断面	流入車線構成	平日			休日					
			現示の 需要率が 減少した 流入部	需要率の 減少要因			現示の 需要率が 減少した 流入部	需要率の 減少要因			
				①	②	③		①	②	③	
地点 2	目黒交番前	A	左折・直進								
			直進								
			右折								
		B	左折(直進)		●				●		
			直進	●	●	●		●	●		
			右折								
	C	左折・直進									
		直進									
		右折									
	D	左折・直進		●				●			
		(直進)	●	●	●		●	●	●		
		右折						●			
地点 3	上川井 IC	A	左折・右折								
			(右折)								
		B	直進	●	●	●					
			右折		●						
		D	直進	●	●	●					
			右折		●						
地点 4	滝沢	A	左折・直進				●			●	
			直進							●	
			右折							●	
		B	左折・右折					●			●
			右折					●			●
			右折								●
	瀬谷土橋公園 入口	A	左折・直進	●	●		●				
			直進		●						
			右折								
		C	左折	●	●						
			右折		●						
			右折			●					
地点 5	中瀬谷消防署 出張所北側	A	左折								
			左直(直進)	●	●	●		●	●		
			右折								
		(B)	左折・直進	●		●		●	●		
			右折								
		B	直右(左直)	●	●	●		●	●		
			右折		●			●	●		
		C	左折・直進	●	●			●	●		
			右左(右折)			●			●		

注1：表内の①～④は以下を示します。

- ①流入交通量の減少
- ②道路の拡幅による車線運用の改良に伴う交通容量の増加
- ③飽和交通流率の設定

注2：地点3(上川井 IC)の休日、地点4(滝沢)の平日、地点4(瀬谷土橋公園入口)の休日は、供用時の交差点需要率が現況の交差点需要率も高い値になっていることから対象外としました。

(2) 飽和交通流率の実測値を適用した場合の予測結果

飽和交通流率の実測値と算定値のうち、小さい方の値を適用した場合の本事業の平日の予測結果は表 4-2 及び表 4-3 に示すとおりです。なお、地点 3 (上川井 IC)、地点 5 (中瀬谷消防署出張所北側) については、全流入部で車線運用が変わり、実測値の適用はできないため、再予測の対象外としています。

将来交通量による交差点需要率が高い交差点は、地点 6 (瀬谷中学校前) の 1.076 で、限界需要率を上回る結果となりました。そのため、環境保全措置として、公園利用者に対し公共交通機関の利用促進に加えて、混雑していないアクセルルートホームページ等で周知し、地点 6 への負荷を低減します。

また、将来交通量による車線の交通容量比は、地点 1 (目黒) の C 断面左折車線で 1.162、地点 6 (瀬谷中学校前) の C 断面左折車線で 1.431、D 断面左折・直進車線で 1.327 となり、1.0 を上回る結果となっていますが、地点 6 (瀬谷中学校前) の C 断面左折車線及び D 断面左折・直進車線は、図 4-1 に示すとおり本事業の来園車両等が通行するルートとなっておりません。また、地点 1 (目黒) の C 断面左折車線は来園者両等の通行ルートではありますが、交通量推計の結果、来園車両等の台数は 0 台となり (公園事業準備書 p.資 1.6-63 参照)、本ルートを通行する来園車両等の台数は非常に少ないと考えられます。そのため、車線の交通容量比の増加は将来一般交通量の変化によるものであり、本事業による影響はありません。

表 4-2 交差点需要率（信号交差点）（来園車両等の走行に伴う交通混雑（自動車））

時期	交差点名		交差点需要率 ^{注1}			供用時 限界 需要率 ^{注2}
			現況 (ピーク時間帯)	供用時 (準備書)	供用時 ^{注3} (再予測)	
平日	地点 1	目黒	0.697 (17:45~18:45)	0.753 (17:00~18:00)	0.929 (17:00~18:00)	0.931
	地点 2	目黒交番前	0.793 (17:00~18:00)	0.493 (17:00~18:00)	0.529 (17:00~18:00)	0.918
	地点 3	上川井 IC	0.680 (17:00~18:00)	0.453 (17:00~18:00)	-	0.864
	地点 4	滝沢	0.474 (18:00~19:00)	0.448 (7:00~8:00)	0.521 (7:00~8:00)	0.920
		瀬谷土橋公園入口	0.502 (17:30~18:30)	0.403 (18:00~19:00)	0.512 (18:00~19:00)	0.909
	地点 5	中瀬谷消防署出張所北側	0.700 (7:00~8:00)	0.281 (7:00~8:00)	-	0.911
	地点 6	瀬谷中学校前	0.537 (7:45~8:45)	0.766 (7:00~8:00)	1.076 (7:00~8:00)	0.880
	地点 8	—	-	0.143 (17:00~18:00)	-	0.911
	地点 9	—	-	0.529 (18:00~19:00)	-	0.917

注1：交差点需要率：交差点需要率とは、交通流が単一な車線毎または交差点流入部毎に流入交通量を飽和交通流率で除した値で示されるその方向の交通流に対する必要な有効時間の比率（交差点流入部の需要率）のうち、交差点の信号制御において同一の信号現示の中で同時に流れる交通流の需要率の最大値（現示の需要率）の合計で示される位です。信号制御の損失時間のために限界需要率（注2）が上限となり、限界需要率を超えると交通流を捌くことができなくなります。

注2：限界需要率…「(サイクル長－損失時間(黄色－赤色))/サイクル長」で算出される値であり、交差点の処理能力の上限を示します。

注3：交差点需要率の算定に用いる各車線の飽和交通流率の適用値に、「改訂 平面交差の計画と設計 基礎編 第3版」（交通工学研究会 2007年6月）に基づく基本値（直進を含む車線 2,000、右折・左折車線 1,800）を使用した算定値と実測値のうち値の小さい方を適用した予測結果を示します。

注4：網掛けは、交差点需要率が限界需要率を上回ったことを示します。

表 4-3(1) 車線の交通容量比（来園車両等の走行に伴う交通混雑（自動車）：平日）
 （地点 1～5）

交差点名	断面	流入車線構成	車線の交通容量比 ^{注3}					
			現況	供用時 (準備書)	供用時 ^{注4} (再予測)			
地点 1	目黒	A	左折・直進	0.809	0.714	0.911		
			右折	0.278	0.727	0.772		
		B	左折・直進	0.628	0.759	0.927		
			右折	0.872	0.721	0.837		
			左折	0.719	0.937	1.162		
		C	直進	0.943	0.240	0.337		
			右折	0.316	0.095	0.101		
			左折・直進	0.492	0.259	0.284		
		D	右折	0.709	0.164	0.165		
			左折・直進	0.603	0.399	0.485		
地点 2	目黒交番前	A	直進	0.603	0.399	0.485		
			右折	1.116	0.681	0.681		
			左折（直進）	0.279	0.691	0.691		
		B	直進	0.815	0.691	0.691		
			右折	0.287	0.230	0.230		
			左折・直進	0.524	0.486	0.624		
		C	直進	0.524	0.486	0.624		
			右折	0.737	0.047	0.049		
			左折・直進	0.984	0.529	0.529		
		D	(直進)	なし	0.529	0.529		
			右折	0.031	0.044	0.044		
			左折・右折	0.748	0.351	—		
			(右折)	なし	0.104	—		
		地点 3	上川井 IC	B	直進	0.865	0.156	—
右折	0.786				0.783	—		
C	右折			0.609	0.199	—		
	直進			0.626	0.357	—		
D	直進			0.626	0.357	—		
	右折			0.319	0.302	—		
地点 4	滝沢			A	左折・直進	0.511	0.460	0.554
					直進	0.511	0.460	0.554
		B	直進	0.418	0.282	0.349		
			右折	0.045	0.000	0.000		
		C	左折・右折	0.642	0.197	0.197		
			右折	0.659	0.613	0.673		
		瀬谷土橋公園入口	A	左折・直進	0.636	0.495	0.630	
				直進	0.636	0.495	0.630	
	B		直進	0.300	0.326	0.496		
			右折	0.389	0.537	0.705		
	C		左折	0.274	0.000	0.000		
			右折	0.568	0.205	0.219		
	地点 5	中瀬谷消防署 出張所北側	A	左折	なし	0.454	—	
				左直（直進）	0.919	0.352	—	
右折				なし	0.038	—		
(B)			左折・直進	なし	0.073	—		
			右折	なし	0.000	—		
B			直右（左直）	0.782	0.359	—		
			(C) 右折	なし	0.052	—		
C			左折・直進	なし	0.157	—		
			(D) 右左（右折）	0.634	0.324	—		

注 1：網掛けは、交通容量比が 1.0 を上回ったことを示します。

注 2：地点 2、地点 3 及び地点 5 の括弧内は将来の流入構成断面を示します。

注 3：車線の交通容量比…「可能交通容量」に対する「流入交通量」の比です。1.0 を超えると通行可能な最大量を超えた交通量が発生していることを表します。

注 4：交差点需要率の算定に用いる各車線の飽和交通流率の適用値に、「改訂 平面交差の計画と設計 基礎編 第 3 版」（交通工学研究会 2007 年 6 月）に基づく基本値（直進を含む車線 2,000、右折・左折車線 1,800）を使用した算定値と実測値のうち値の小さい方を適用した予測結果を示します。

表 4-3(2) 車線の交通容量比（来園車両等の走行に伴う交通混雑（自動車）：平日）
 (地点 6~9)

交差点名		断面	流入車線 構成	車線の交通容量比 ^{注2}		
				現況	供用時 (準備書)	供用時 ^{注3} (再予測)
地点 6	瀬谷中学校前	A	左折	0.324	0.029	0.045
			直進	0.556	0.451	0.482
			右折	0.057	0.054	0.074
		B	左折・直進	0.705	0.518	0.573
			右折	0.507	0.619	0.724
		C	左折	0.616	0.991	1.431
			直進	0.788	0.691	0.903
			右折	0.246	0.562	0.636
		D	左折・直進	0.816	0.972	1.327
			右折	0.282	0.039	0.050
地点 8	—	A	直進	—	0.072	—
			右折	—	0.000	—
		B	左折	—	0.000	—
			右折	—	0.253	—
		C	左折・直進	—	0.126	—
			右折	—	0.381	—
地点 9	—	A	左折・直進	—	0.381	—
			右折	—	0.000	—
		B	左折・直進	—	0.674	—
			右折	—	0.335	—
		C	左折・直進	—	0.679	—
			右折	—	0.000	—
		D	左折・直進	—	0.731	—
			右折	—	0.047	—

注1：網掛けは、交通容量比が1.0を上回ったことを示します。

注2：車線の交通容量比…「可能交通容量」に対する「流入交通量」の比です。1.0を超えると通行可能な最大量を超えた交通量が発生していることを表します。

注3：交差点需要率の算定に用いる各車線の飽和交通流率の適用値に、「改訂 平面交差の計画と設計 基礎編 第3版」（交通工学研究会 2007年6月）に基づく基本値（直進を含む車線2,000、右折・左折車線1,800）を使用した算定値と実測値のうち値の小さい方を適用した予測結果を示します。

【準備書】 ケース① 供用時交差点交通量 (地点1 (目黒) : 平日ピーク時 17:00~18:00)

交差点名	目黒交差点										現示の 需要率	交差点の 需要率
	A 至 つきみ野		B 至 海老名		C 至 鶴ヶ峰		D 至 青葉台駅					
車線の種類	左折・直進	右折	左折・直進	右折	左折	直進	右折	左折・直進	右折			
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1	1			
飽和交通流率の基本値	S B	2000	1800	2000	1800	1800	2000	1800	2000	1800		
車線幅員による補正率 (車線幅員)	αw m	0.950 (2.70)	1.000 (2.90)	1.000 (3.20)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.20)	1.000 (3.10)	1.000 (3.10)		
縦断勾配による補正率 (縦断勾配)	αG %	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)		
大型車混入による補正率 (大型車混入率)	αT %	0.836 (27.92)	0.872 (21.00)	0.910 (14.16)	0.822 (31.00)	0.781 (40.00)	0.817 (32.00)	0.846 (26.00)	0.813 (32.79)	0.822 (31.00)		
左折車混入による補正率 (左折率)	$\alpha L T$ L %	0.880 (54.7)		0.802 (94.8)					0.811 (89.4)			
(歩行者による低減率)	$f p$ 秒	0.15		0.15		0.15			0.15			
(歩行者用青時間)	秒	46		75		88			75			
横断歩行者による補正率	αL	36		65		58			65			
右折車混入による補正率 (右折率)	$\alpha R T$ R %		0.893		0.984			0.876		0.974		
(右折車の通過確率)	f 秒		46		75			46		75		
(現示変り目のさげ台数増分)			2(45)		2(45)			2(45)		2(45)		
KER: 台/サイクル (交差点内滞留台数)												
K: 台/サイクル												
飽和交通流率	S A	1398	1570	1460	1480	1226	1634	1523	1319	1480		
設計交通量	q	287 (157+130)	325	519 (492+27)	667	488	113	40	160 (143+17)	150		
右折補正交通量	q R - N		0		0			0		0		
交差点流入部の需要率	ρ	0.205	0.000	0.355	0.000	0.398	0.069	0.000	0.121	0.000		
必要現示率	1 ϕ			0.355					0.121		0.355	0.753
	2 ϕ				0.000	0.129				0.000	0.129	
	3 ϕ	0.205				0.269	0.069				0.269	
	4 ϕ		0.000					0.000			0.000	
有効青時間(秒)	1 ϕ			75					75		サイクル長(秒)	
	2 ϕ				22	22				22	160	
	3 ϕ	46				46	46					
	4 ϕ		6					6				
信号青時間比	G/C	46/160	6/160	75/160	22/160	68/160	46/160	6/160	75/160	22/160		
可能交通容量	C i	402	447	684	925	521	470	419	618	914		
交通容量比	q/C i	0.714	0.727	0.759	0.721	0.937	0.240	0.095	0.259	0.164		
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK		
滞留長	L s (m)	146.8	157.3	237.0	349.5	273.3	71.6	29.6	94.0	88.6		

$$\ast N = KER \times \frac{3600}{C}$$

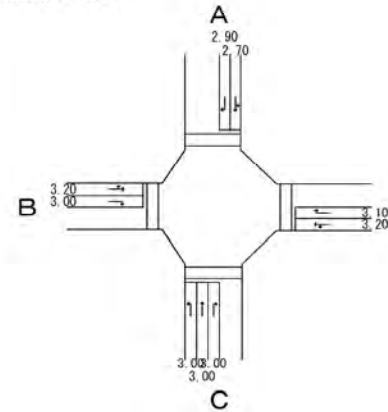
N : 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

$\ast \ast$: 交通容量 (台/実1時間)

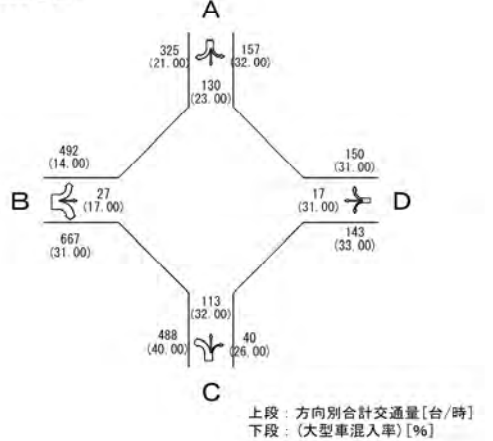
$\ast \ast \ast \ast$: 連続で使用する現示

- A : 至 つきみ野
- B : 至 海老名
- C : 至 鶴ヶ峰
- D : 至 青葉台駅

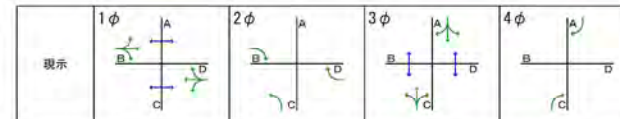
交差点概略図



交通量図



現示方式の図示



この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

【再予測】 ケース① 供用時交差点交通量 (地点1 (目黒) : 平日ピーク時 17:00~18:00)

交差点名		目黒交差点									
流入部		A		B		C		D			
車線の種類		左折・直進	右折	左折・直進	右折	左折	直進	右折	左折・直進	右折	
車線数		1	1	1	1	1	1	1	1	1	
飽和交通流率の基本値		S B	1570	1800	1636	1541	1451	1427	1788	1821	1798
車線幅員による補正率 (車線幅員)		a w m	0.950 (2.70)	1.000 (2.90)	1.000 (3.20)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.20)	1.000 (3.10)	1.000 (3.10)
縦断勾配による補正率 (縦断勾配)		a G %	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 (大型車混入率)		a T %	0.836 (27.92)	0.872 (21.00)	0.910 (14.16)	0.822 (31.00)	0.781 (40.00)	0.817 (32.00)	0.846 (32.79)	0.813 (32.79)	0.822 (31.00)
左折車混入による補正率 (左折率)		a L T %	0.880 (54.7)		0.802 (94.8)				0.811 (89.4)		0.811 (89.4)
歩行者による低減率 (有効青時間)		f p 秒	0.15		0.15		0.15		0.15		0.15
歩行者用青時間		秒	46		75		68		75		75
横断歩行者による補正率		a L %	36		65		58		65		65
右折車混入による補正率 (右折率)		a R T %									
(右折車の通過確率)		R %									
(有効青時間)		f 秒		0.893		0.984			0.876		0.974
(現示変り目のさげ台数増分)		KER : 台/サイクル (交差点内滞留台数)		2(45)		2(45)			2(45)		2(45)
K : 台/サイクル											
飽和交通流率		S A	1097	1570	1194	1267	988	1166	1513	1201	1478
設計交通量		q	287 (157+130)	325 (492+27)	519 (492+27)	667	488	113	40	160 (143+17)	150
右折補正交通量		q R - N		0		44			0		0
交差点流入部の需要率		p	0.262	0.000	0.435	0.035	0.494	0.097	0.000	0.133	0.000
必要現示率					0.435				0.133		0.435
1φ						0.035	0.160			0.000	0.160
2φ							0.334	0.097			0.334
3φ		0.262									0.000
4φ			0.000								
有効青時間(秒)				75					75		
1φ											サイクル長(秒)
2φ					22	22					22
3φ		46				46	46				
4φ			6					6			
信号青時間比		G/C	46/160	6/160	75/160	22/160	68/160	46/160	6/160	75/160	22/160
可能交通容量		C i	315	421	560	797	420	335	398	563	910
交通容量比		q/C i	0.911	0.772	0.927	0.837	1.162	0.337	0.101	0.284	0.165
交通処理率のチェック		OK	OK	OK	OK	OK	NG	OK	OK	OK	OK
滞留長		L s (m)	146.8	157.3	237.0	349.5	273.3	71.6	29.6	94.0	88.6

$$N = KER \times \frac{3600}{C}$$

N : 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

* : 交通容量 (台/実1時間)

* **** : 連続で使用する現示

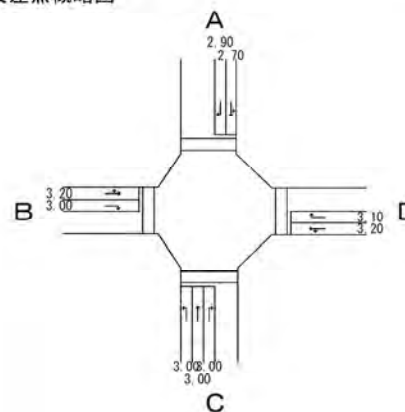
A : 至 つきみ野

B : 至 海老名

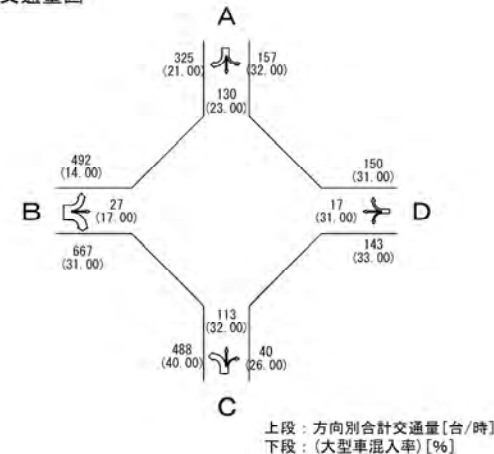
C : 至 鶴ヶ峰

D : 至 青葉台駅

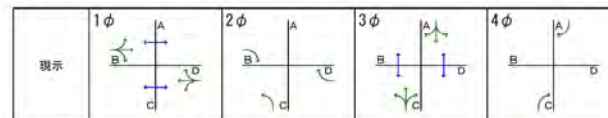
交差点概略図



交通量図



現示方式の図示



この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

【準備書】 ケース① 供用時交差点交通量 (地点2 (目黒交番前) : 平日ピーク時 17:00~18:00)

交差点名	目黒交番前交差点											
	A 至 十日市場			B 至 つきみ野			C 至 泉			D 至 鶴ヶ峰		
流入部	左折・直進	直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	直進	右折
車線の種類	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値	SB 2000	2000	1800	2000	2000	1800	2000	2000	1800	2000	2000	1800
車線幅員による補正率 (車線幅員)	αw 1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
縦断勾配による補正率 (縦断勾配)	αG 1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
大型車混入による補正率 (大型車混入率)	αT 0.889	0.872	0.773	0.771	0.777	0.899	0.901	0.888	0.883	0.790	0.861	0.911
左折車混入による補正率 (左折率)	αLT 0.936			0.865			0.903			0.813		
(歩行者による低減率)	L% (28.4)			(67.8)			(44.9)					
(有効青時間)	f p 0.15			0.15			0.15			0.15		
(歩行者用青時間)	秒 44			50			44			50		
横断歩行者による補正率	αL 33			36			33			36		
右折車混入による補正率 (右折率)	αRT											
(右折車の通過確率)	R%					0.926						0.660
(有効青時間)	f					50						50
(表示変更目目のさげ台数増分)						2(42)						2(42)
KER: 台/サイクル (交差点内滞留台数)												
K: 台/サイクル												
飽和交通流率	SA 1664	1744	1391	1334	1554	1618	1627	1776	1589	1285	1722	1640
設計交通量	q 352		228	587	152	428	18	468		21		
(50+302)				(199+388)			(96+332)					
右折補正交通量	q R-N				0							0
交差点流入部の需要率	ρ	0.103		0.164	0.203	0.000	0.126		0.011	0.156		0.000
必要表示率	1φ	0.103					0.126					0.126
	2φ		0.164					0.011				0.164
	3φ			0.203					0.156			0.203
	4φ				0.000					0.000		0.000
有効青時間(秒)	1φ	44				44						
	2φ		41					41				
	3φ			50					50			
	4φ				21					21		
信号青時間比	G/C	44/170	41/170	50/170	21/170	44/170	41/170	50/170	21/170			
可能交通容量	C i	882	335	849	662	881	383	884	481			
交通容量比	q/C i	0.399	0.681	0.691	0.230	0.486	0.047	0.529	0.044			
交通処理案のチェック		OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK			
滞留長	L s (m)	94.1	137.6	176.7	82.4	106.3	13.4	134.8	14.9			

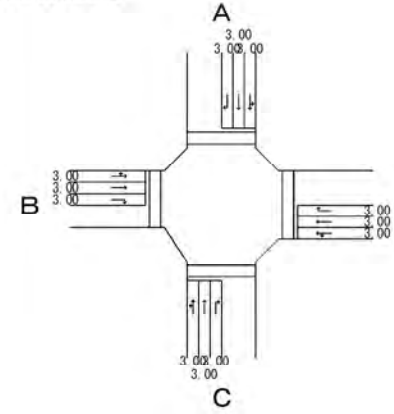
※ N = KER × $\frac{3600}{C}$

N : 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

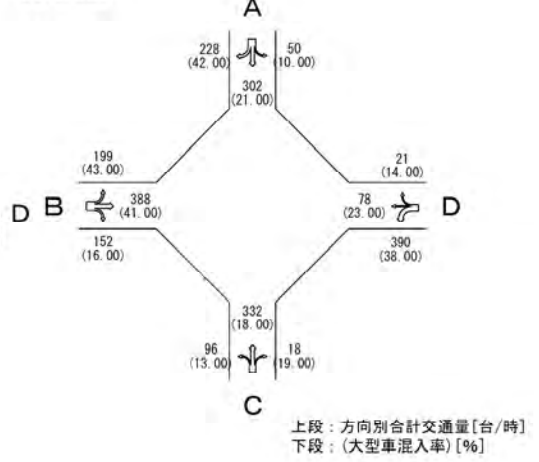
※ * : 交通容量 (実1時間)

- A : 至 十日市場
- B : 至 つきみ野
- C : 至 泉
- D : 至 鶴ヶ峰

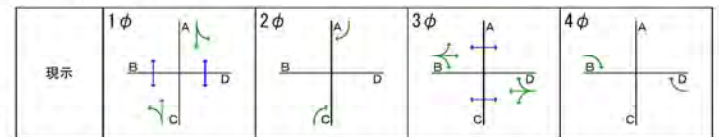
交差点概略図



交通量図



現示方式の図示



この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

【再予測】 ケース① 供用時交差点交通量（地点2（目黒交番前）：平日ピーク時 17:00~18:00）

交差点名	目黒交番前交差点											
	A			B			C			D		
流入部	左折・直進	直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	直進	右折
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通容量の基本値 SB	1721	1573	1800	2000	2000	1800	1521	1590	1733	2000	2000	1800
市線編組による補正率 α _w	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
市線編組による補正率 α _m	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)
前折名義による補正率 α _G	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
前折名義による補正率 α _T	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率 α _L	0.889	0.872	0.773	0.771	0.777	0.889	0.901	0.888	0.883	0.700	0.861	0.911
大型車混入による補正率 α _T	(17.88)	(21.00)	(42.00)	(42.35)	(41.00)	(16.00)	(15.76)	(18.00)	(19.00)	(38.00)	(23.00)	(14.00)
左折車混入による補正率 α _L T	0.936			0.865			0.903			0.813		
左折車混入による補正率 L%	(28.4)			(67.8)			(44.9)					
歩行者による減速率 f _p	0.15			0.15			0.15			0.15		
(有効青時間) 秒	44			50			44			50		
(歩行者用青時間) 秒	33			36			33			36		
前折歩行者による補正率 α _L												
右折車混入による補正率 α _R T												
右折車混入による補正率 R%												
(有効青時間) 秒						0.926						0.680
(現示要り目のさけ台数割合)						50						50
(交差点内滞留台数)						2(42)						2(42)
KER: 台/サイクル												
K: 台/サイクル												
飽和交通容量 SA	1432	1372	1391	1334	1554	1618	1238	1412	1530	1285	1722	1640
設計交通量 q	352		228	587		152	428		18	468		21
	(50+302)			(199+388)			(96+332)			(390+78)		
右折補正交通量 q _{R-N}						0						0
交差点流入部の需要率 ρ	0.126		0.164	0.203		0.000	0.162		0.012	0.156		0.000
必要現示率	1φ 0.126						0.162					
	2φ		0.164						0.012			
	3φ			0.203						0.156		
	4φ					0.000						0.000
有効青時間(秒)	1φ 44						44					
	2φ		41						41			
	3φ			50						50		
	4φ					21						21
信号青時間比 G/C	44/170		41/170	50/170		21/170	44/170		41/170	50/170		21/170
可能交通容量 C _i	726		335	849		662	686		369	884		481
交通容量比 q/C _i	0.485		0.681	0.691		0.230	0.621		0.049	0.529		0.044
交通処理案のチェック	OK		OK	OK		OK	OK		OK	OK		OK
滞留長 L _s (m)	94.1		137.6	176.7		82.4	106.3		13.4	134.6		14.9

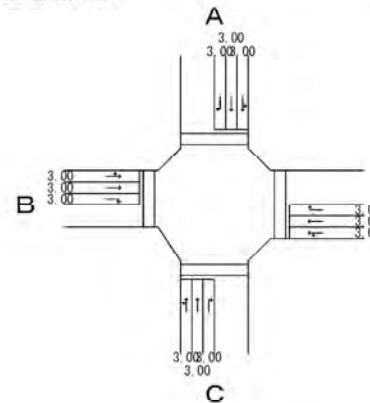
※ $N = KER \times \frac{3600}{C}$

N: 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

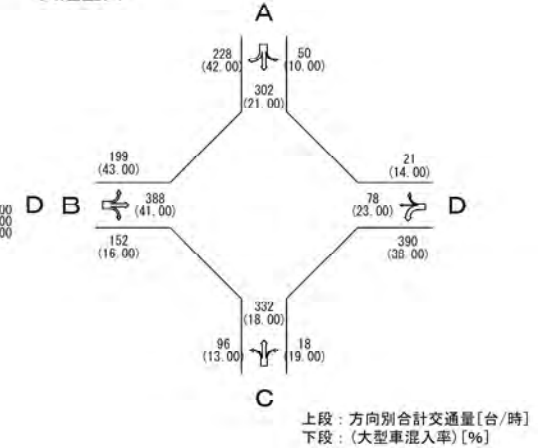
※*: 交通容量(台/実1時間)

- A: 至 十日市場
- B: 至 つきみ野
- C: 至 泉
- D: 至 鶴ヶ峰

交差点概略図



交通量図



現示方式の図示



この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

【準備書】 ケース① 供用時交差点交通量（地点4（滝沢）：平日ピーク時 7：00～8：00）

交差点名	滝沢交差点					
	A 至 十日市場駅		B 至 瀬谷駅		C	
流入部	左折・直進	直進	直進	右折	左折・右折	右折
車線の種類	1	1	2	1	1	1
車線数	1	1	2	1	1	1
飽和交通流率の基本値	S B	2000	2000	2000	1800	1800
車線幅員による補正率 (車線幅員)	αw m	1.000 (3.10)	1.000 (3.20)	1.000 (3.00)	1.000 (3.10)	1.000 (3.20)
縦断勾配による補正率 (縦断勾配)	αG %	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 (大型車混入率)	αT %	0.894 (16.94)	0.851 (25.00)	0.861 (23.00)	1.000 (0.00)	0.803 (35.00)
左折車混入による補正率 (左折率)	$\alpha L T$ L %	0.953 (44.8)				
歩行者による低減率 (有効青時間)	f p 秒				0.15 29	
歩行者用青時間	秒				20	
横断歩行者による補正率	αL				0.897	
右折車混入による補正率 (右折率)	$\alpha R T$ R %				1.000 (0.0)	
右折車の通過確率 (有効青時間)	f 秒			0.509 57	1.000 29	
(現示変り目のさばげ台数増分) KER: 台/サイクル (交差点内滞留台数) K: 台/サイクル				1(36)	1(36)	
飽和交通流率	S A	1704	1702	3444	1800	1297
設計交通量	q	862 (193+669)		612	0	74 (74+0)
右折補正交通量	q R - N				0	
交差点流入部の需要率	ρ	0.253		0.178	0.000	0.057
必要現示率	1 ϕ	0.253		0.161		
	2 ϕ			0.017	0.000	
	3 ϕ				0.057	0.178
有効青時間(秒)	1 ϕ	55		57		
	2 ϕ			6	6	
	3 ϕ				29	29
信号青時間比	G / C	55/100		63/100	6/100	29/100
可能交通容量	C i	1873		2170	587	376
交通容量比	q / C i	0.460		0.282	0.000	0.197
交通処理案のチェック	OK			OK	OK	OK
滞留長	L, s (m)	130.3		98.5	0.0	36.5
						89.9

$$\ast N = KER \times \frac{3600}{C}$$

N : 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

\ast * : 交通容量 (実1時間)

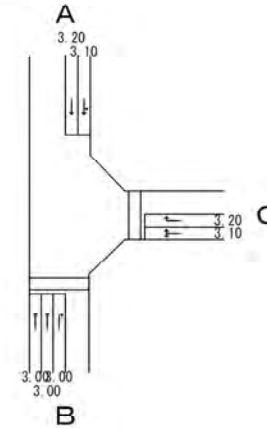
\ast **** : 連続現示での使用現示

A : 至 十日市場駅

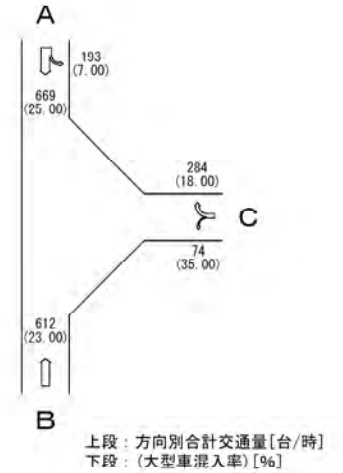
B : 至 瀬谷駅

C :

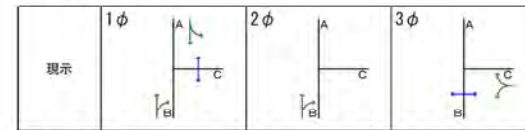
交差点概略図



交通量図



現示方式の図示



この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

【再予測】 ケース① 供用時交差点交通量 (地点4 (滝沢) : 平日ピーク時 7:00~8:00)

交差点名		滝沢交差点					
流入部		A		B		C	
車線の種類		左折・直進	直進	直進	右折	左折・右折	右折
車線数		1	1	2	1	1	1
飽和交通流率の基本値	S B	1756	1568	1619	1800	1800	1640
車線幅員による補正率 (車線幅員)	α_w m	1.000 (3.10)	1.000 (3.20)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.10)	1.000 (3.20)
縦断勾配による補正率 (縦断勾配)	α_G %	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 (大型車混入率)	α_T %	0.894 (16.94)	0.851 (25.00)	0.861 (23.00)	1.000 (0.00)	0.803 (35.00)	0.888 (18.00)
左折車混入による補正率 (左折率)	α_{LT} L %	0.953 (44.8)					
(歩行者による低減率)	f p					0.15	
(有効青時間)	秒					29	
(歩行者用青時間)	秒					20	
横断歩行者による補正率	α_L					0.897	
右折車混入による補正率 (右折率)	α_{RT} R %					1.000 (0.0)	
(右折車の通過確率)	f				0.509	1.000	
(有効青時間)	秒				57	29	
(現示変り目のさばけ台数増分)					1(36)		
KER : 台/サイクル (交差点内滞留台数)						1(36)	
K : 台/サイクル							
飽和交通流率	S A	1496	1334	2788	1800	1297	1456
設計交通量	q	862 (193+669)		612	0	74 (74+0)	284
右折補正交通量	q R - N				0		
交差点流入部の需要率	ρ	0.305		0.220	0.000	0.057	0.195
必要現示率	1 ϕ	0.305		0.199			0.305
	2 ϕ			0.021	0.000		0.021
	3 ϕ					0.057	0.195
有効青時間(秒)	1 ϕ	55		57			
	2 ϕ			6	6		
	3 ϕ					29	29
信号青時間比	G/C	55/100		63/100	6/100	29/100	29/100
可能交通容量	C i	1557		1756	559	376	422
交通容量比	q/C i	0.554		0.349	0.000	0.197	0.673
交通処理案のチェック		OK		OK	OK	OK	OK
滞留長	L s (m)	130.3		98.5	0.0	36.5	89.9

$$* N = KER \times \frac{3600}{C}$$

N : 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

* * : 交通容量 (台/実1時間)

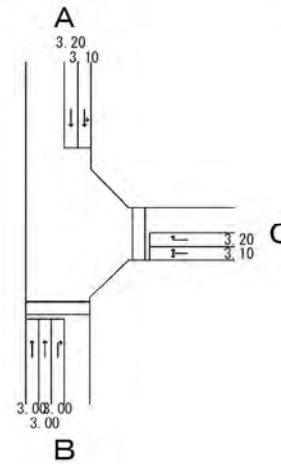
* * * * : 連続で使用される現示

A : 至 十日市場駅

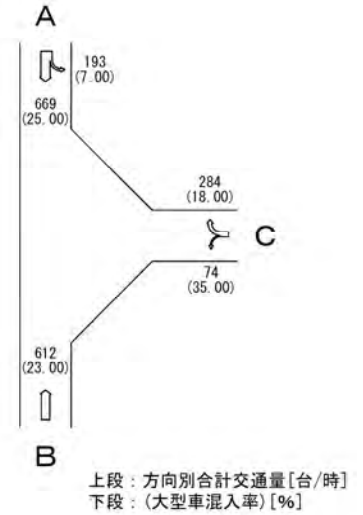
B : 至 瀬谷駅

C :

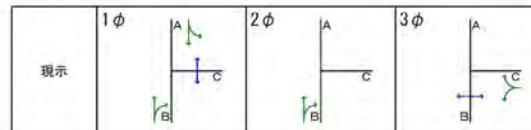
交差点概略図



交通量図



現示方式の図示



この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

【準備書】 ケース① 供用時交差点交通量（地点4（瀬谷土橋公園入口）：平日ピーク時 18：00～19：00）

交差点名	瀬谷土橋公園入口交差点					
	A 至 十日市場駅		B 至 瀬谷駅		C	
流入部	左折・直進	直進	直進	右折	左折	右折
車線の種類	1	1	2	1	1	1
車線数	1	1	2	1	1	1
飽和交通流率の基本値	S B	2000	2000	2000	1800	1800
車線幅員による補正率 (車線幅員)	α_w m	1.000 (3.20)	1.000 (3.20)	1.000 (3.30)	1.000 (3.00)	1.000 (3.60)
縦断勾配による補正率 (縦断勾配)	α_G %	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 (大型車混入率)	α_T %	0.917 (13.00)	0.917 (13.00)	0.947 (8.00)	0.973 (4.00)	1.000 (0.00)
左折車混入による補正率 (左折率)	α_{LT} L%	1.000 (0.0)				
(歩行者による低減率)	f p	0.15			0.15	
(有効青時間)	秒	40			23	
(歩行者用青時間)	秒	28			11	
横断歩行者による補正率	α_L				0.928	
右折車混入による補正率 (右折率)	α_{RT} R%					
(右折車の通過確率)	f					
(有効青時間)	秒					
(現示変り目のさばけ台数増分)	KER : 台/サイクル					
(交差点内滞留台数)	K : 台/サイクル					
飽和交通流率	S A	1834	1834	3788	1751	1775
設計交通量	q	660 (0+660)		864	316	0
右折補正交通量	q R-N					76
交差点流入部の需要率	ρ	0.180		0.228	0.180	0.043
必要現示率	1 ϕ			0.110	0.180	
	2 ϕ	0.180		0.118		
	3 ϕ				0.000	0.043
有効青時間(秒)	1 ϕ			37	37	
	2 ϕ	40		40		
	3 ϕ				23	23
信号青時間比	G/C	40/110		77/110	37/110	23/110
可能交通容量	C i	1334		2652	589	349
交通容量比	q/C i	0.495		0.326	0.537	0.000
交通処理案のチェック	O K	O K		O K	O K	O K
滞留長	L s (m)	102.5		128.3	91.6	0.0

※ $N = KER \times \frac{3600}{c}$

N : 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

※ * : 交通容量 (実1時間)

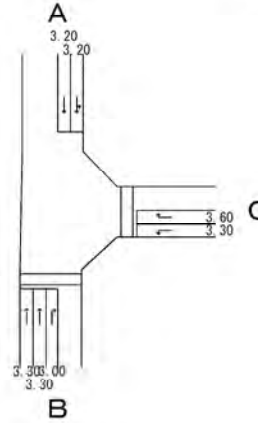
※ **** : 連続現示での使用現示

A : 至 十日市場駅

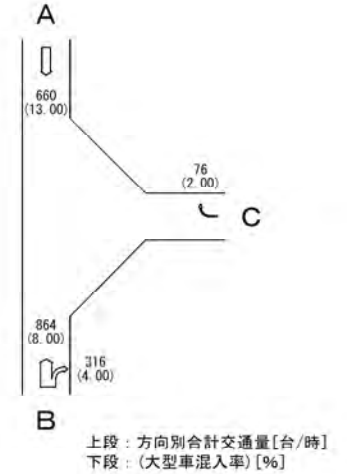
B : 至 瀬谷駅

C :

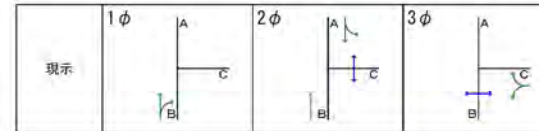
交差点概略図



交通量図



現示方式の図示



この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

【再予測】 ケース① 供用時交差点交通量（地点4（瀬谷土橋公園入口）：平日ピーク時 18：00～19：00）

交差点名		瀬谷土橋公園入口交差点					
流入部		A		B		C	
車線の種類		左折・直進	直進	直進	右折	左折	右折
車線数	i	1	1	2	1	1	1
飽和交通流率の基本値	S B	1413	1727	1315	1369	1800	1682
車線幅員による補正率 (車線幅員)	α_w m	1.000 (3.20)	1.000 (3.20)	1.000 (3.30)	1.000 (3.00)	1.000 (3.30)	1.000 (3.60)
縦断勾配による補正率 (縦断勾配)	α_G %	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 (大型車混入率)	α_T %	0.917 (13.00)	0.917 (13.00)	0.947 (8.00)	0.973 (4.00)	1.000 (0.00)	0.986 (2.00)
左折車混入による補正率 (左折率)	α_{LT} L%	1.000 (0.0)					
(歩行者による低減率)	f p	0.15				0.15	
(有効青時間)	秒	40				23	
(歩行者用青時間)	秒	28				11	
横断歩行者による補正率	α_L					0.928	
右折車混入による補正率 (右折率)	α_{RT} R%						
(右折車の通過確率)	f						
(有効青時間)	秒						
(現示変り目のさばけ台数増分)							
KER：台/サイクル (交差点内滞留台数)	K						
K：台/サイクル							
飽和交通流率	S A	1296	1584	2490	1332	1670	1658
設計交通量	q	660 (0+660)		864	316	0	76
右折補正交通量	q R-N						
交差点流入部の需要率	ρ	0.229		0.347	0.237	0.000	0.046
必要現示率	1 ϕ	0.229		0.180			0.229
	2 ϕ			0.167	0.237		0.237
	3 ϕ					0.000	0.046
有効青時間(秒)	1 ϕ	40		40			
	2 ϕ			37	37		
	3 ϕ					23	23
信号青時間比	G/C	40/110		77/110	37/110	23/110	23/110
可能交通容量	C i	1047		1743	448	349	347
交通容量比	q/C i	0.630		0.496	0.705	0.000	0.219
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK
滞留長	L s (m)	102.5		128.3	91.6	0.0	30.4

$$\ast N = KER \times \frac{3600}{C}$$

N：1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

※＊：交通容量（台/実1時間）

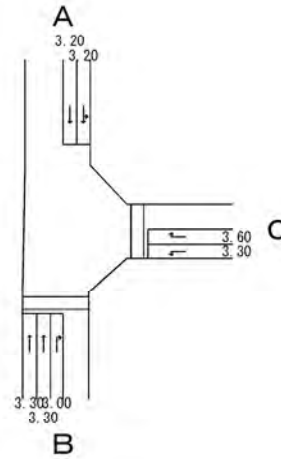
※****：連続で使用する現示

A：至 十日市場駅

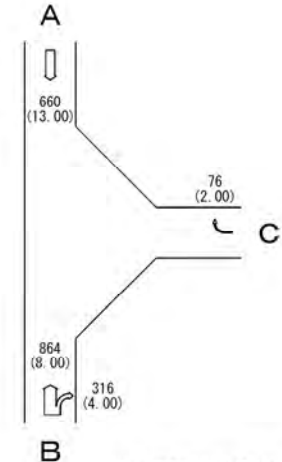
B：至 瀬谷駅

C：

交差点概略図

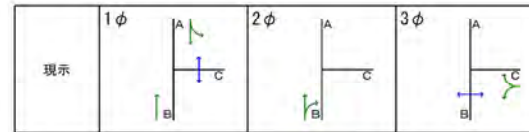


交通量図



上段：方向別合計交通量[台/時]
下段：(大型車混入率) [%]

現示方式の図示



この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

【準備書】 ケース① 供用時交差点交通量（地点6（瀬谷中学校前）：平日ピーク時 7：00～8：00）

交差点名		瀬谷中学校前交差点									
流入部		A 至 十日市場			B 至 国道246号		C 至 泉		D 至 瀬谷小学校		
車線の種類		左折	直進	右折	左折・直進	右折	左折	直進	右折	左折・直進	右折
車線数		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値		S B	1800	2000	1800	2000	1800	2000	1800	2000	1800
車線幅員による補正率 (車線幅員)		α_w m	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (2.75)	0.950 (2.90)	1.000 (2.80)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	0.950 (2.90)	1.000 (2.80)
縦断勾配による補正率 (縦断勾配)		α_G %	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 (大型車混入率)		α_T %	0.867 (22.00)	0.872 (21.00)	0.905 (15.00)	0.900 (15.89)	0.899 (16.00)	0.941 (9.00)	0.929 (11.00)	0.841 (27.00)	0.859 (23.37)
左折車混入による補正率 (左折率)		α_{LT} L%				0.973 (5.7)					0.851 (36.4)
歩行者による低減率 (有効青時間)		i_p 秒	0.50			0.50		0.50			0.50
歩行者用青時間		秒	39			39		39			39
横断歩行者による補正率		α_L %	0.679			0.679		0.679			0.679
右折車混入による補正率 (右折率)		α_{RT} R%									
右折車の通過確率 (有効青時間)		f 秒		0.594 39		0.702 39		0.724 39		0.716 39	
現示変り目のさげ台数増分 KER：台/サイクル (交差点内滞留台数) K：台/サイクル				2(72)		2(72)		2(72)		2(72)	
飽和交通流率		SA	1060	1744	1629	1664	1618	1150	1858	1514	1389
設計交通量		q	12	307	18	336 (19+317)	283	445	501	255	527 (192+335)
右折補正交通量		q R-N			0						0
交差点流入部の需要率		ρ	0.011	0.176	0.000	0.202	0.000	0.387	0.270	0.000	0.379
必要現示率			1 ϕ 0.011	2 ϕ 0.176	3 ϕ 0.000	4 ϕ 0.202				0.379	0.000
有効青時間(秒)			1 ϕ 39	2 ϕ 39	3 ϕ 5	4 ϕ 39				5	
信号青時間比		G/C	39/100	39/100	5/100	39/100	5/100	39/100	39/100	5/100	39/100
可能交通容量		C i	414	680	333	649	457	449	725	454	542
交通容量比		q/C i	0.029	0.451	0.054	0.518	0.619	0.991	0.691	0.562	0.972
交通処理案のチェック			OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK
滞留長		L s (m)	5.4	97.2	7.6	99.3	88.1	121.3	139.0	89.6	162.5

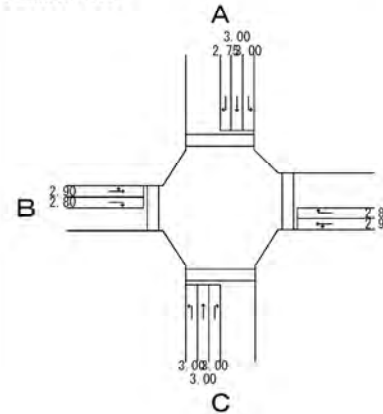
$$N = \text{KER} \times \frac{3600}{C}$$

N：1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

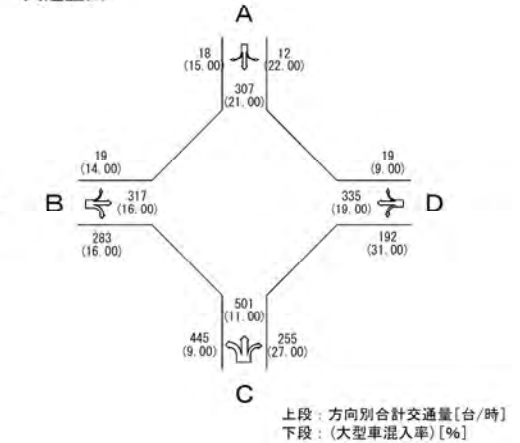
※*：交通容量（台/実1時間）

- A：至 十日市場
- B：至 国道246号
- C：至 泉
- D：至 瀬谷小学校

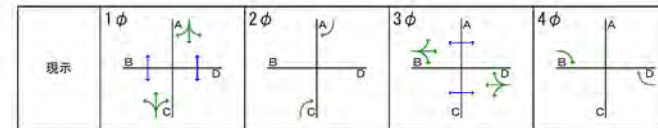
交差点概略図



交通量図



現示方式の図示



この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

【再予測】 ケース① 供用時交差点交通量 (地点6 (瀬谷中学校前) : 平日ピーク時 7:00~8:00)

交差点名		瀬谷中学校前交差点									
流入部		A		B		C		D			
車線の種類		左折	直進	右折	左折・直進	右折	左折	直進	右折	左折・直進	右折
車線数		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値 S/B		1147	1873	1800	1805	1800	1249	1532	1594	1466	1400
車線幅員による補正率 α _w (車線幅員)		1.000	1.000	1.000	0.950	1.000	1.000	1.000	1.000	0.950	1.000
縦断勾配による補正率 α _G (縦断勾配)		1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
大型車混入による補正率 α _T (大型車混入率)		0.867	0.872	0.905	0.900	0.899	0.941	0.929	0.841	0.889	0.941
左折車混入による補正率 α _L T (左折率)					0.973					0.851	
(左折車の通過確率) f _p (有効青時間)		0.50			0.50		0.50			0.50	
(歩行者用青時間) α _L		0.679					0.679				
右折車混入による補正率 α _R T (右折率)										0.716	
(右折車の通過確率) f (現示変り目のさばけ台数増分)				0.594		0.702			0.724		0.716
KER: 台/サイクル (交差点内滞留台数)				2(72)		2(72)			2(72)		2(72)
K: 台/サイクル											
飽和交通流率 S/A		675	1633	1629	1502	1618	798	1423	1341	1018	1317
設計交通量 q		12	307	18	336	283	445	501	255	527	19
右折補正交通量 q _{R-N}				0		0			0		0
交差点流入部の需要率 ρ		0.018	0.188	0.000	0.224	0.000	0.558	0.352	0.000	0.518	0.000
必要現示率		1φ 0.018	0.188				0.558	0.352		0.518	
		2φ		0.000					0.000		0.000
		3φ			0.224					0.518	
		4φ				0.000				0.000	0.000
有効青時間(秒)		1φ 39	39			39	39				
		2φ		5					5		
		3φ			39					39	
		4φ				5					5
信号青時間比 G/C		39/100	39/100	5/100	39/100	5/100	39/100	39/100	5/100	39/100	5/100
可能交通容量 C _i		264	637	244	586	391	311	555	401	397	383
交通容量比 q/C _i		0.045	0.482	0.074	0.573	0.724	1.431	0.903	0.636	1.327	0.050
交通処理案のチェック		OK	OK	OK	OK	OK	NG	OK	OK	NG	OK
滞留長 L _s (m)		5.4	97.2	7.6	99.3	88.1	121.3	139.0	89.6	162.5	7.6

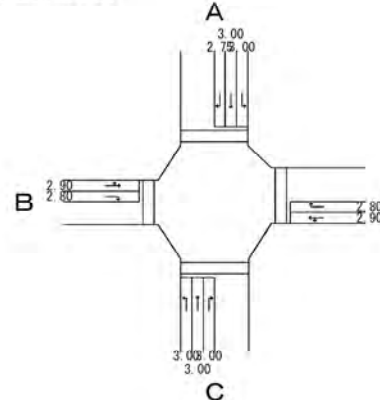
$$N = KER \times \frac{3600}{c}$$

N: 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

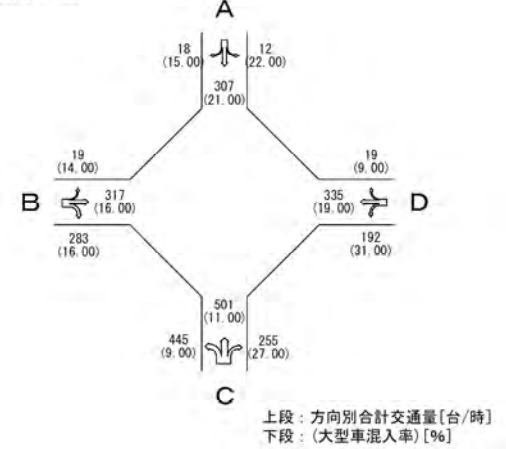
*: 交通容量 (台/表1時間)

- A: 至 十日市場
- B: 至 国道246号
- C: 至 泉
- D: 至 瀬谷小学校

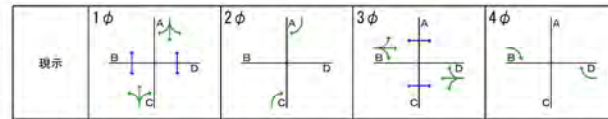
交差点概略図



交通量図



現示方式の図示



この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

5 工事用車両の走行に伴う騒音の環境保全目標について

工事用車両の走行に伴う騒音の調査・予測地点は、図 5-2 に示すとおりです。

工事用車両の走行に伴う騒音の予測は、図 5-1 に示すとおり、現況の等価騒音レベル（現地調査結果）と現況交通による等価騒音レベル（計算値）から補正値を算出し、予測値を補正しています。

ただし、地点 4 の予測においては、車線構造が現況と工事中で変わることから、現地調査結果を用いた補正は行わず、将来一般交通量及び工事中交通量による等価騒音レベルを予測しています。

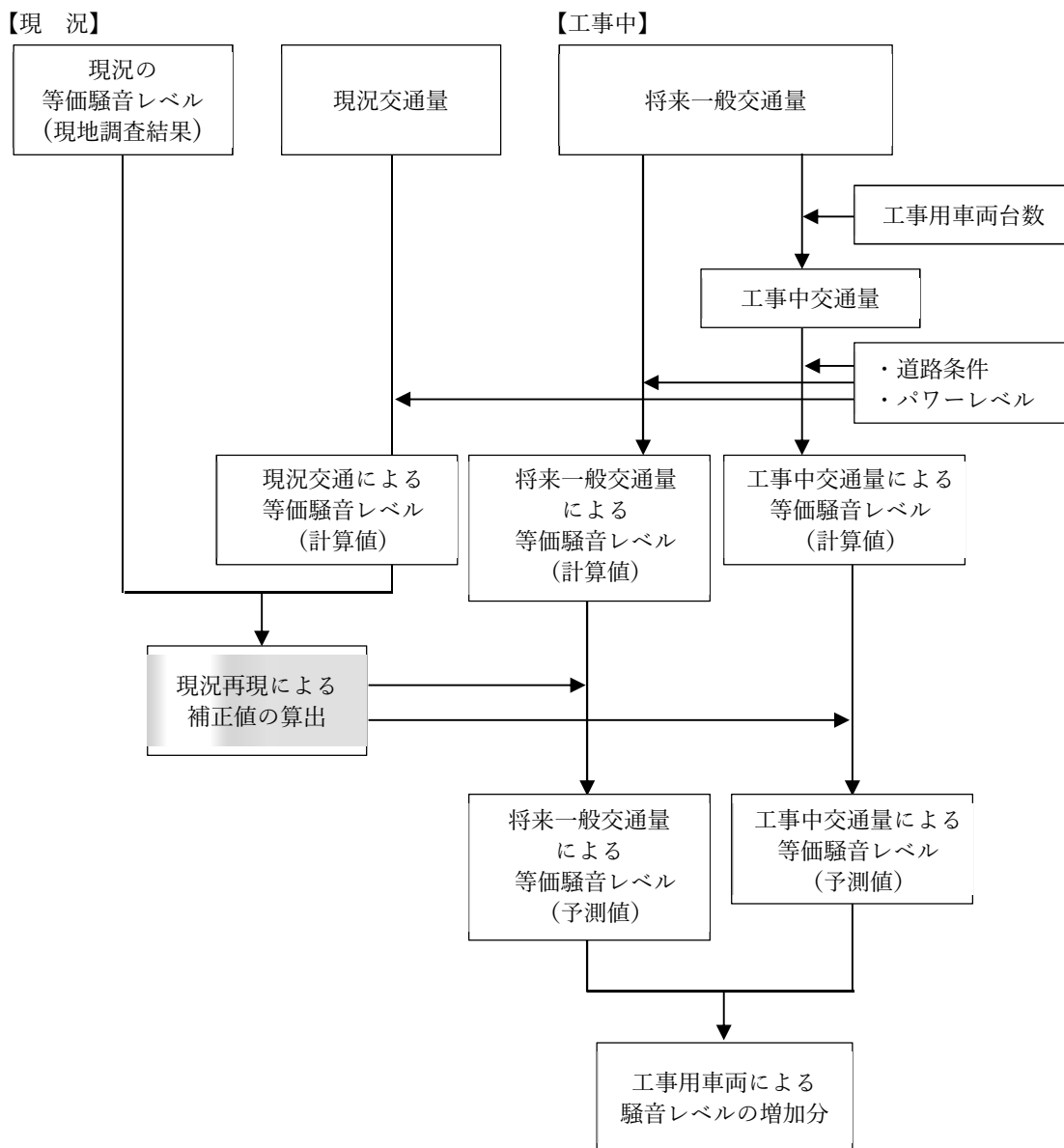


図 5-1 予測手順（工事用車両の走行に伴う道路交通騒音）

地点4の予測においては、将来一般交通量の予測では、道路条件を道路の拡幅後の道路断面、交通量を将来一般交通量（平日の現地調査結果）、工事中交通量の予測では道路条件を道路の拡幅後の道路断面、交通量を将来一般交通量（平日の現地調査結果）に本事業の工事用車両台数を上乗せした台数として予測しています。そのため、地点4の評価は、現在の状況（現地調査時点）からの変化ではなく、拡幅後の道路を一般車両のみが走行する場合の道路交通騒音と、そこに工事用車両が上乗せされた場合の道路交通騒音を比較し、その増分は0.1デシベルと予測されることから、本事業の工事用車両により周辺の生活環境に著しい影響を及ぼすことはないと考えます。

なお、現地調査結果から将来一般交通量の予測値で騒音レベルが6.1dB増加するのは、道路の拡幅による音源の位置の変化や舗装、車両の速度等の影響と考えられます。

表 5-1 環境保全目標(騒音)

区分	環境保全目標
【工事中】 工事用車両の走行	現在の状況から、周辺の生活環境に著しい影響を及ぼさないこと。

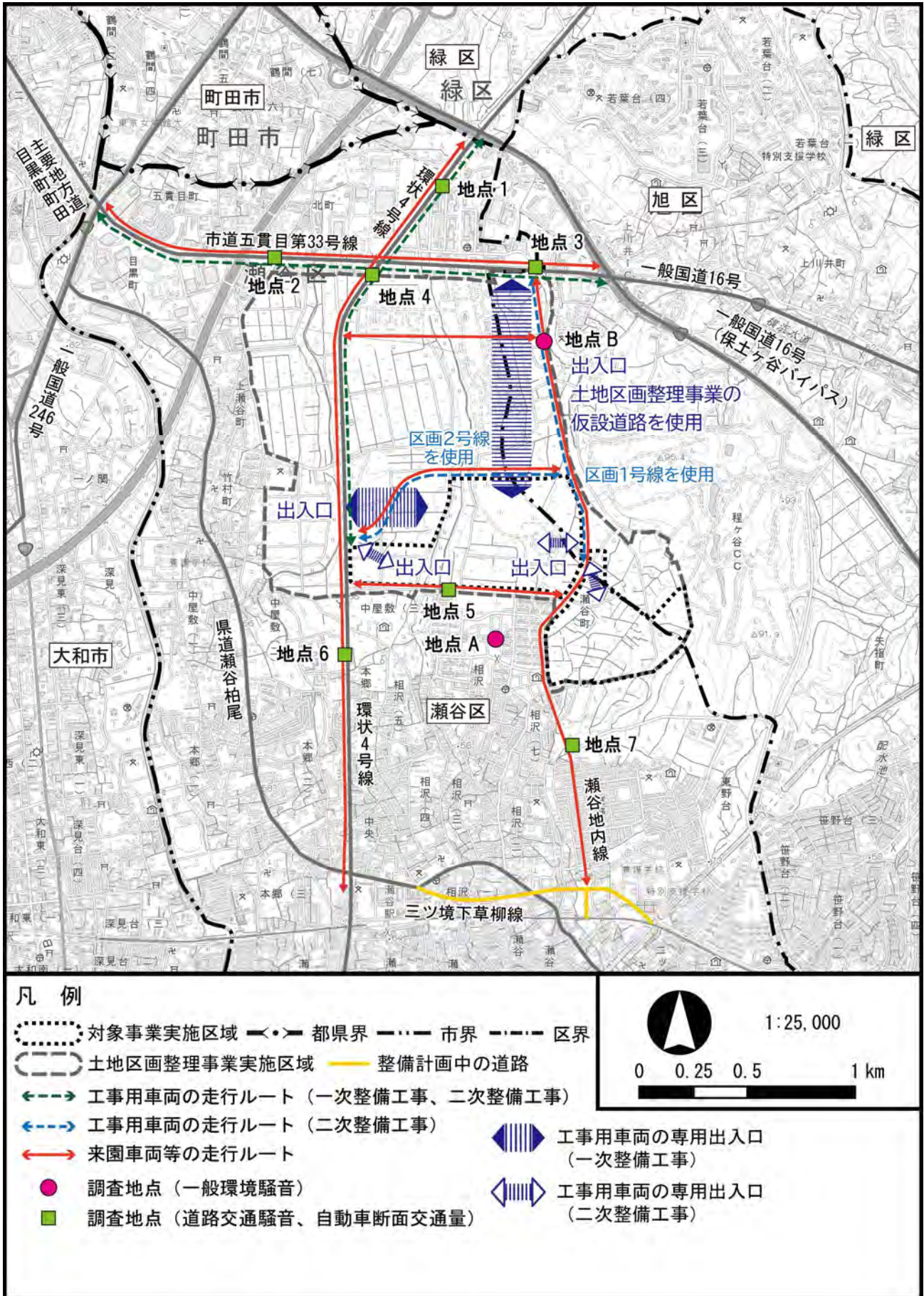


図 5-2 騒音の調査・予測地点

6 来園車両等の走行に伴う道路交通騒音の増加要因について

来園車両等の走行に伴う騒音の調査・予測地点は、前掲図 5-2 に示すとおりです。

来園車両等の走行に伴う騒音の予測は、図 6-1 に示すとおり、現況の等価騒音レベル（現地調査結果）と現況交通による等価騒音レベル（計算値）から補正値を算出し、予測値を補正しています。ただし地点 2、地点 3、地点 4 及び地点 5 の予測においては、道路構造が現況と供用後で変わることから、現地調査結果を用いた補正は行わず、将来一般交通量及び将来交通量による等価騒音レベルを予測しています。

現況（現地調査結果）と比較して供用時の将来一般交通量の騒音レベルが大きく増加する地点 4 及び地点 7 について、騒音レベルの増加要因を次頁以降に考察しました。

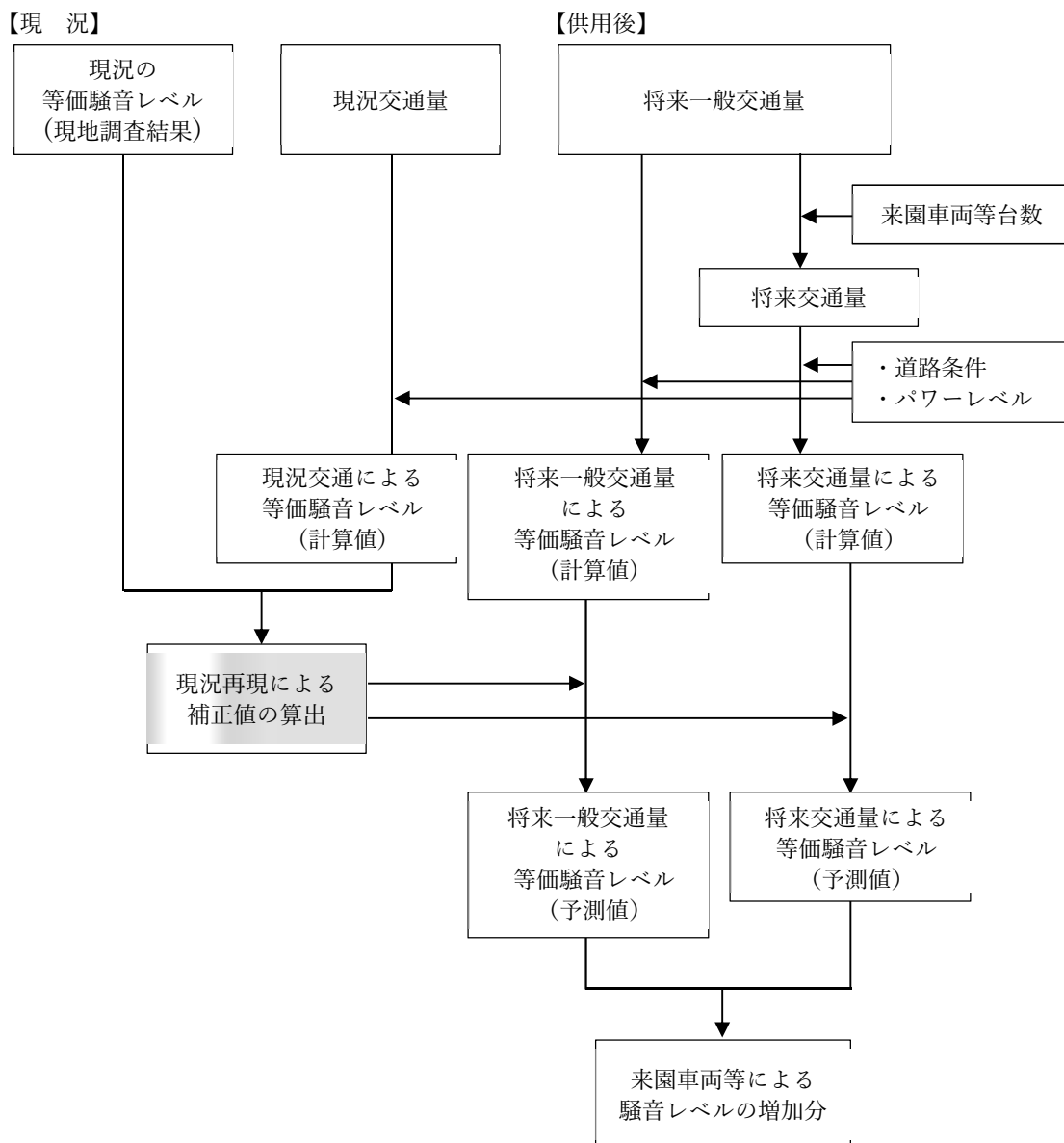


図 6-1 予測手順（来園車両等の走行に伴う道路交通騒音）

なお、来園車両等の走行に伴う騒音の予測においては、現在の状況（現地調査時点）からの変化を予測しているわけではなく、供用時の一般交通量（将来一般交通量）による等価騒音レベルの予測値と、将来一般交通量に本事業の来園車両等を加えた将来交通量による等価騒音レベルの予測値を比較しているため、環境保全目標を表 6-1 に示すとおり設定しています。

表 6-1 環境保全目標(騒音)

区分	環境保全目標
【供用時】 来園車両等の走行	周辺の生活環境に著しい影響を及ぼさないこと。

(1) 地点 4 の騒音レベルの増加要因

地点 4 の現地調査結果と供用時の将来一般交通量の予測結果を比較すると、騒音レベルが平日 6.0 デシベル増加、休日 7.2 デシベル増加（図 6-2 に示す現地調査を行った西側で比較した場合）しています。

現地調査時と供用時の交通量及び等価騒音レベルは表 6-2 に示すとおりです。

地点 4 は、現地調査結果を用いた計算値の補正を行っていないため、現地調査結果と等価騒音レベルの計算値の乖離が大きくなる可能性があります。交通量は、現地調査結果と供用時の将来一般交通量で大幅な増加はありませんが、道路の拡幅による音源の位置の変化や舗装、車両の速度等の影響により騒音レベルが増加したと考えます。

ただし、来園車両等の走行に伴う騒音レベルの増加分は、1 デシベル未満（0.1 デシベル未満～0.1 デシベル）であることから、本事業の影響は小さいと予測します。なお、この騒音レベルの増加分は、将来一般交通量に本事業の来園車両等を加えた将来交通量による騒音レベルの予測値から、将来一般交通量による騒音レベルの予測値を差し引いた値であり、本事業の来園車両等の台数が加わることによる騒音レベルの増加分を示しています。



図 6-2 地点 4 現地調査地点位置図

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

表 6-2(1) 交通量と等価騒音レベルの変化（平日）

予測地点	道路名	方向	車種分類	現況交通量		将来一般交通量		将来交通量		
				現況交通量	騒音レベル(実測値)	将来一般交通量	騒音レベル(予測値)	将来交通量	騒音レベル(予測値)	
地点 4	環状 4号線	目黒交番前(北行)	大型車	965	63.6	967	69.6	967	69.6	
			小型車	5,336		4,618		4,661		
			合計	6,301		5,585		5,628		
			小型車換算合計	9,650		8,940		8,983		
		瀬谷駅(南行)	大型車	1,034	-	1,335	70.0	1,335	70.0	
			小型車	5,690		5,388		5,438		
			合計	6,724		6,723		6,773		
			小型車換算合計	10,312		11,355		11,405		
				断面合計(小型車換算)	19,962	-	20,296	-	20,389	-

注1：予測時間帯は昼間（6時～22時）としました。

注2：交通量は予測時間帯の16時間交通量としました。

表 6-2(2) 交通量と騒音レベルの変化（休日）

予測地点	道路名	方向	車種分類	現況交通量		将来一般交通量		将来交通量		
				現況交通量	騒音レベル(実測値)	将来一般交通量	騒音レベル(予測値)	将来交通量	騒音レベル(予測値)	
地点 4	環状 4号線	目黒交番前(北行)	大型車	197	61.8	848	69.0	848	69.1	
			小型車	2,682		4,048		4,138		
			合計	2,879		4,896		4,986		
			小型車換算合計	3,563		7,839		7,929		
		瀬谷駅(南行)	大型車	169	-	1,170	69.4	1,170	69.4	
			小型車	3,329		4,718		4,825		
			合計	3,498		5,888		5,995		
			小型車換算合計	4,084		9,948		10,055		
				断面合計(小型車換算)	7,647	-	17,786	-	17,983	-

注1：予測時間帯は昼間（6時～22時）としました。

注2：交通量は予測時間帯の16時間交通量としました。

(2) 地点7の騒音レベルの増加要因

地点7の現地調査結果と供用時の将来一般交通量の予測結果を比較すると、騒音レベルが平日4.3dB増加、休日5.8dB増加（図6-3に示す現地調査を行った東側で比較した場合）しています。

現地調査時と供用時の交通量及び等価騒音レベルは表6-3に示すとおりです。

地点7は、現況と供用後で道路構造が変わらないため、現地調査結果を用いた補正を行い予測しています。そのため、騒音レベルの増加は、交通量の増加によるものと考えられます。

ただし、来園車両等の走行に伴う騒音レベルの増加分は、1デシベル未満（0.3デシベル～0.7デシベル）であることから、本事業の影響は小さいと予測します。

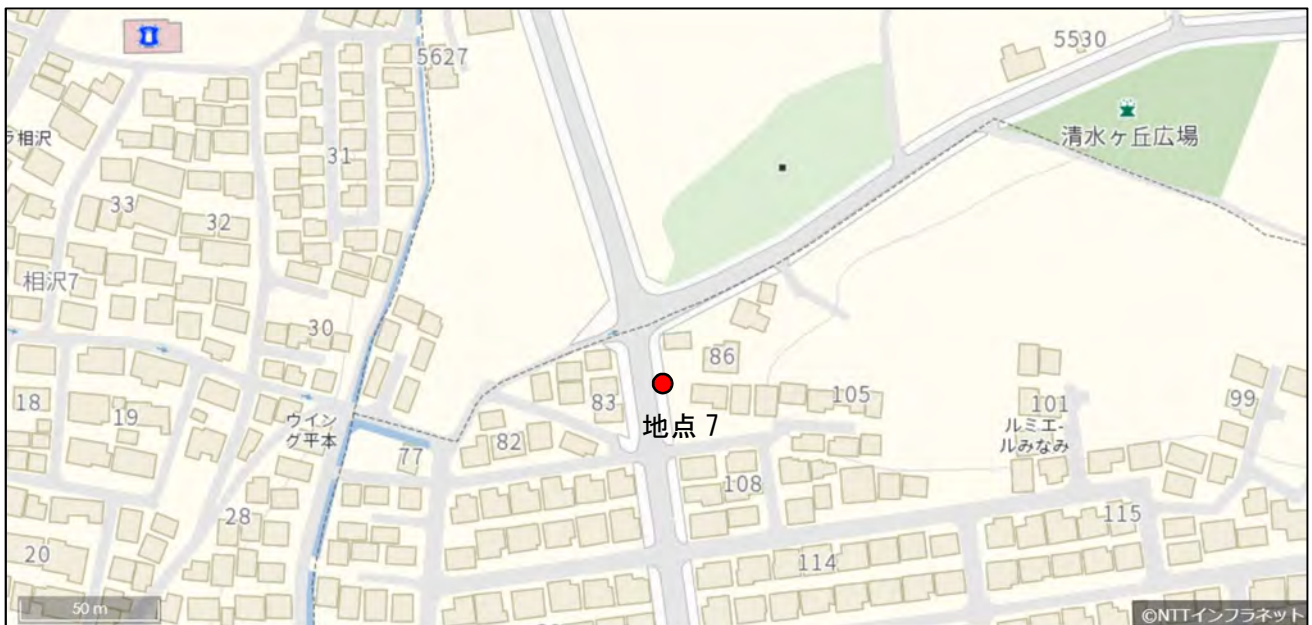


図 6-3 地点7 現地調査地点位置図

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

表 6-3(1) 交通量と等価騒音レベルの変化（平日）

予測地点	道路名	方向	車種分類	現況交通量		将来一般交通量		将来交通量		
				現況交通量	騒音レベル(実測値)	将来一般交通量	騒音レベル(予測値)	将来交通量	騒音レベル(予測値)	
地点 7	瀬谷地内線	細谷戸公園(北行)	大型車	64	—	530	64.6	530	64.9	
			小型車	1,524		3,509		3,883		
			合計	1,588		4,039		4,413		
			小型車換算合計	1,810		5,878		6,252		
		瀬谷駅(南行)	大型車	78	59.9	476	64.2	476	64.5	
			小型車	1,721		3,038		3,480		
			合計	1,799		3,514		3,956		
			小型車換算合計	2,070		5,166		5,608		
		断面合計(小型車換算)			3,880	—	11,044	—	11,860	—

注1：予測時間帯は昼間（6時～22時）としました。

注2：交通量は予測時間帯の16時間交通量としました。

表 6-3(2) 交通量と等価騒音レベルの変化（休日）

予測地点	道路名	方向	車種分類	現況交通量		将来一般交通量		将来交通量		
				現況交通量	騒音レベル(実測値)	将来一般交通量	騒音レベル(予測値)	将来交通量	騒音レベル(予測値)	
地点 7	瀬谷地内線	細谷戸公園(北行)	大型車	3	—	537	64.7	537	65.2	
			小型車	429		3,548		4,344		
			合計	432		4,085		4,881		
			小型車換算合計	442		5,948		6,744		
		瀬谷駅(南行)	大型車	5	58.4	483	64.2	483	64.9	
			小型車	677		3,068		4,010		
			合計	682		3,551		4,493		
			小型車換算合計	699		5,227		6,169		
		断面合計(小型車換算)			1,142	—	11,175	—	12,913	—

注1：予測時間帯は昼間（6時～22時）としました。

注2：交通量は予測時間帯の16時間交通量としました。