

2027年国際園芸博覧会

環境影響評価準備書に関する補足資料

<補足資料内容>

- 18 現況の交通量を一般交通量とした場合の開催時の交通混雑について
- 19 現況の交通量を一般交通量とした場合の開催時の大気質、騒音及び振動について
- 20 転換率式併用QV分割配分手法について（2）
- 21 迂回経路の運用における地点10及び地点2の予測評価について（2）
- 22 パークアンドライド駐車場の配置の考え方について
- 23 廃棄物の処理方法及び堆肥化について
- 24 レンタル・リース建築物の撤去に伴う廃棄物の原単位について
- 25 再資源化の取組について
- 26 石膏ボードの使用の可能性について
- 27 サステナビリティ戦略における廃棄物の削減等に関する取組について

令和6年1月

18 現況の交通量を一般交通量とした場合の開催時の交通混雑について

ご意見の趣旨

地域社会の交通混雑の予測において、実態に即した予測となるよう、既存資料ではなく交通量を推計（転換率式併用QV分割配分手法）して、一般交通量を設定したと思うが、方法書の審査の段階では提示されていないので、これを使用した理由とその妥当性について聞きたい（第11回環境影響評価審査会（11月2日）でのご意見）。

事業者の見解

第13回環境影響評価審査会（12月6日）でお示した、現況の交通量（混雑時[※]）に本博覧会の開催によって発生する交通量（多客日）を加えた条件を用いて、開催中における会場周辺の交通混雑について予測した検証結果をご提示します。検証にあたっては、現況の交通量調査を行っている地点1～7を対象としました。地点1～6については、交差点需要率及び交通容量比を試算するとともに、地点7については、単路部における交通容量比を試算しました。

予測結果としては、全ての地点において、交差点需要率は限界需要率を下回り（表18-1）、交差点需要率が最大となるのは、地点1（目黒）で0.774でした。交通容量比については、地点2（目黒交番前）及び地点4（瀬谷土橋公園入口）を除いて全車線で1.0を下回りました（表18-2）。交通容量比が1.0を上回る車線が生じた2交差点については、当該車線の交通容量比は地点2（目黒交番前）のB断面右折方向で1.246、地点4（瀬谷土橋公園入口）のB断面右折方向で1.882でしたが、信号現示を調整することで、地点2は0.851、地点4は0.945となり、1.0を下回ると想定します。

地点7の交通容量比については0.346であり、準備書で算出した交通容量比を下回りました（準備書の交通容量比：0.440）が、瀬谷地内線及び三ツ境下草柳線の開通等による交通量の変化が反映されていないことが要因であると想定されます。

本博覧会協会としては、瀬谷地内線及び三ツ境下草柳線の開通及び広域交通網の変化を考慮すると、準備書のとおり、開催時の一般交通量を推計することで、開催時の実態に即した予測になると考えます。

※混雑時は、大型連休や行楽シーズン等の一般に交通量が増加するとされる時期を対象に設定しました。

表 18-1 現況交通量を用いた予測結果（交差点需要率）

時期	交差点名		交差点需要率（ピーク時間帯） ^{注1}			②の限界需要率 ^{注2}
			準備書記載の結果	現況交通量による結果	差	
			①	②	①-②	
利用ピーク時期	地点 1	目黒	0.793 (17:00～18:00)	0.774 (18:00～19:00)	0.019	0.894
	地点 2	目黒交番前	0.370 (17:00～18:00)	0.509 (17:00～18:00)	-0.139	0.912
	地点 3	上川井 IC	0.732 (20:00～21:00)	0.632 (17:00～18:00)	0.100	0.836
	地点 4	滝沢	0.754 (10:00～11:00)	0.628 (17:00～18:00)	0.126	0.890
		瀬谷土橋公園入口	0.550 (17:00～18:00)	0.699 (16:00～17:00)	-0.149	0.908
	地点 5	中瀬谷消防署出張所北側	0.398 (17:00～18:00)	0.365 (17:00～18:00)	0.033	0.867
地点 6	瀬谷中学校前	0.647 (16:00～17:00)	0.544 (17:00～18:00)	0.103	0.840	

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。

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

表 18-2(1) 現況交通量を用いた予測結果（車線毎の交通容量比）

交差点名		断面	流入車線 構成	車線の交通容量比		
				準備書記載 の結果	現況交通量 による結果	差
				①	②	①-②
地点1	目黒	A	左折・直進	0.925	0.872	0.053
			右折	0.252	0.235	0.017
		B	左折・直進	0.804	0.463	0.341
			右折	0.884	0.886	-0.002
		C	左折	0.722	0.725	-0.003
			直進	0.444	0.803	-0.359
			右折	0.316	0.456	-0.140
		D	左折・直進	0.699	0.639	0.060
右折	0.592		0.754	-0.162		
地点2	目黒交番前	A	左折・直進	0.325	0.373 <0.334>	-0.048
			右折	0.653	0.820 <0.820>	-0.167
			右折	0.653	0.820 <0.820>	-0.167
		B	左折・直進	0.581	0.813 <0.813>	-0.232
			直進	0.581	0.813 <0.813>	-0.232
			右折	0.809	0.851 <1.246>	-0.042
		C	左折・直進	0.179	0.214 <0.192>	-0.035
			右折	0.250	0.284 <0.284>	-0.034
			右折	0.250	0.284 <0.284>	-0.034
		D	左折・直進	0.557	0.753 <0.753>	-0.196
			直進	0.557	0.753 <0.753>	-0.196
			右折	0.027	0.017 <0.024>	0.010
地点3	上川井IC	A	左折・右折	0.359	0.583	-0.224
			右折	0.056	0.622	-0.566
		B	左折	0.811	0.219	0.592
			直進	0.429	0.328	0.101
		C	右折	0.940	0.811	0.129
			左折可	0.080	0.340	-0.260
		D	右折	0.696	0.431	0.265
			左折可	0.042	0.057	-0.015
直進	0.354		0.769	-0.415		
地点4	滝沢	A	右折	0.082	0.235	-0.153
			左折・直進	0.878	0.710	0.168
		B	直進	0.878	0.710	0.168
			直進	0.410	0.497	-0.087
		C	右折	0.004	0.046	-0.042
			左折・右折	0.945	0.810	0.135
	瀬谷土橋公園入口	A	右折	0.758	0.448	0.310
			左折・直進	0.844	0.783 <0.624>	0.061
		B	直進	0.844	0.783 <0.624>	0.061
			直進	0.350	0.298 <0.298>	0.052
		C	右折	0.884	0.945 <1.882>	-0.061
			左折	0.070	0.254 <0.254>	-0.184
		右折	0.284	0.747 <0.747>	-0.463	

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

※ < >は信号現示を調整する前の値です。

表 18-2(2) 現況交通量を用いた予測結果（車線毎の交通容量比）

交差点名		断面	流入車線構成	車線の交通容量比		
				準備書記載の結果	現況交通量による結果	差
				①	②	①-②
地点5	中瀬谷消防署出張所北側	A	左折	0.295	0.203	0.092
			直進	0.386	0.485	-0.099
			右折	0.000	0.000	0.000
		B(-)	左折・直進	0.038	0.038	0.000
			右折	0.092	0.092	0.000
		C(B)	左折・直進	0.432	0.496	-0.064
			右折	0.125	0.171	-0.046
		D(C)	左折・直進	0.085	0.134	-0.049
右折	0.553		0.310	0.243		
地点6	瀬谷中学校前	A	左折	0.132	0.266	-0.134
			直進	0.756	0.679	0.077
			右折	0.091	0.105	-0.014
		B	左折・直進	0.589	0.584	0.005
			右折	0.627	0.367	0.260
		C	左折	0.561	0.357	0.204
			直進	0.811	0.777	0.034
			右折	0.507	0.398	0.109
		D	左折・直進	0.980	0.851	0.129
			右折	0.161	0.343	-0.182

※ < >は信号現示を調整する前の値です。

※ 地点5の断面記号のうち（ ）内のは、交差点改良前のものです。

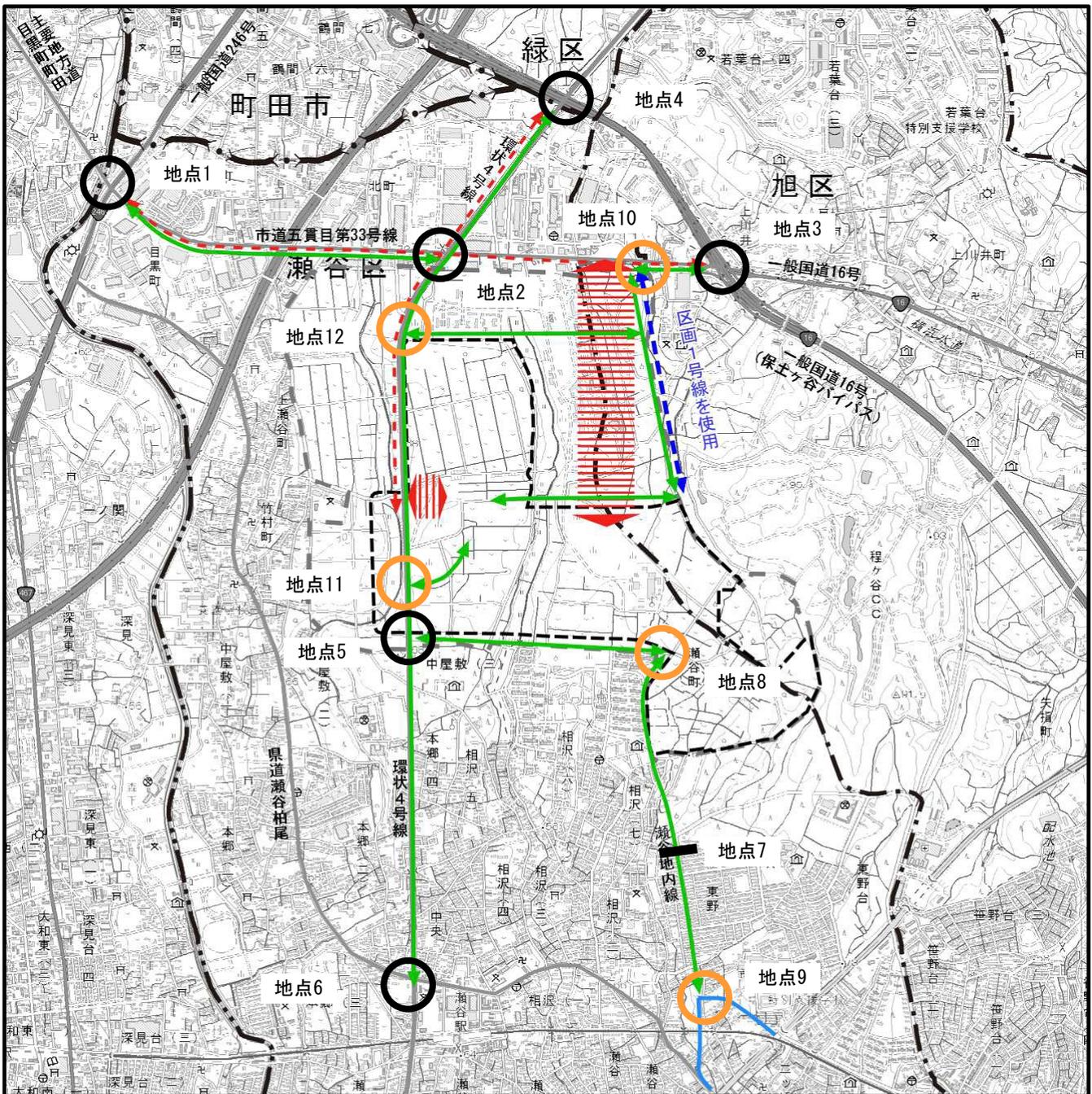
表 18-2(2) 現況交通量を用いた予測結果（単路部：断面7）

準備書記載（推計交通量による予測）			現況交通量を用いた予測		
可能交通容量 （台/h）	ピーク時流入 交通量（台/h）	交通容量比※1	可能交通容量 （台/h）	ピーク時流入 交通量※2（台/h）	交通容量比※1
1,518	668	0.440	1,399	484	0.346

※1 交通容量比…「可能交通容量」に対する「流入交通量」の比です。

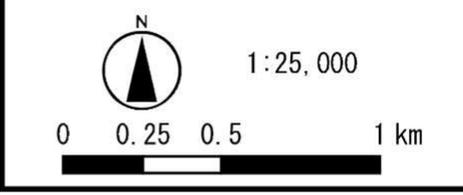
※2 ピーク時流入交通量の時間帯は11：00～12：00です。算出方法は、表18-3の予測条件参照。

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り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
- ←→ 工事用車両の走行ルート（工事中・撤去中）
- ▨ 工事用車両の専用出入口（工事中）
- ←→ 工事用車両の走行ルート（撤去中）
- ←→ 関係車両走行ルート（開催中）
- 整備計画中の道路



- 調査・予測地点（自動車交通量、交通混雑、歩行者の安全）
- 予測地点（自動車交通量、交通混雑、歩行者の安全）
- 調査・予測地点（自動車断面交通量）

注：工事用車両の専用出入口の詳細な位置・線形については、現時点で未定。

図18-1 地域社会の調査等地点図（準備書p6.10-9「図6.10-1」）

表 18-3 現況交通量を用いた予測方法等について

予測項目	予測項目は、関係車両の走行に伴う交通混雑（自動車）としました。
予測地域・地点	<p>予測地域は関係車両の走行ルートとして想定される対象事業実施区域及びその周辺の道路としました。</p> <p>予測地点は、準備書 p6. 10-9 の図 6. 10-1 に示すとおり、関係車両の走行ルートとして想定される主要交差点のうち、現況交通量調査結果がある 6 地点（地点 1～6）及び、1 断面（地点 7）としました。</p> <p>なお、地点 2（目黒交番前）、地点 3（上川井 IC）及び地点 5（中瀬谷消防署出張所北側）交差点については、交差点構造の変更が予定されるため、将来の交差点構造で予測しました。</p> <p>これらの交差点の構造図は準備書 p6. 10-55 の図 6. 10-8 に示すとおりです。</p>
予測時期	準備書記載のとおり
予測方法	<p>準備書 p6. 10-56 の記載内容のうち、バックグラウンド交通量について、既存資料（土地区画整理事業）を用いて予測しました。</p> <p>< 予測手順図 ></p> <pre> graph TD BG[バックグラウンド交通量 (現況の交通量)] --> JO[開催中交通量] RV[関係車両の交通量 (利用ピーク時期)] --> JO RV --> AS[自動車交通量の状況] RV --> DR[渋滞・滞留の状況] AS --> NT[需要交通量] DR --> NT NT --> JO DS[道路状況 ・車線構成等 ・信号現示 ・歩行者交通量] --> JO BT[飽和交通流率] --> JO JO --> AN[交差点需要率の算定 (限界需要率との比較)] AN --> EI[交通混雑に与える影響の程度] </pre>
予測条件	<p>準備書 6. 10-57 の記載内容のうち、開催中の交通量について、現況の交通量（混雑時）を基に設定しました。ただし、地点 7 は混雑時に現地調査が行われていないため、地点 5 の交差点における方向別交通量（混雑時）より現況の断面交通量を設定し、この断面交通量に、利用ピーク時期の関係車両の交通量を加えた交通量としました。また、信号現示は、現況（混雑時）を採用しますが、開催時までには交差点改良が実施される地点 2 及び地点 5 については、準備書で採用した信号現示としました。</p>

①開催中交差点交通量（地点1（目黒））：ピーク時 18：00～19：00 / 一般交通量は現況値使用）

流入部	A		B		C			D		
	左折・直進	右折	左折・直進	右折	左折	直進	右折	左折・直進	右折	
重線の種類										
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
飽和交通流率の基本値 S/B	1540	1446	1541	1534	1517	1569	1478	1591	1503	
車線幅員による補正率 (車線幅員)	α 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)	
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)	
大型車混入による補正率 (大型車混入率)	α T %	0.949 (7.72)	0.936 (9.80)	0.959 (6.06)	0.885 (18.58)	0.921 (12.22)	0.962 (5.69)	0.973 (3.90)	0.943 (8.70)	0.964 (5.37)
左折車混入による補正率 (左折率)	α L T L%	0.951 (22.6)		0.881 (64.4)				0.878 (66.3)		
(歩行者による低減率)	f p	0.12		0.13		0.12		0.13		
(有効青時間)	秒	72		35		72		35		
(歩行者用青時間)	秒	62		25		62		25		
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 R T R%									
(右折車の通過確率)	f		0.570					0.649		
(有効青時間)	秒		72					72		
(現示変り目のさばけ台数増分)			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	1320	1353	1302	1358	1253	1509	1438	1317	1449	
設計交通量 q	518 (117+401)	51	132 (85+47)	226	409	545	154	184 (122+62)	205	
右折補正交通量 q R-N		6					109			
交差点流入部の需要率 ρ	0.392	0.004	0.101	0.166	0.326	0.361	0.076	0.140	0.141	
必要現示率	1 φ		0.101					0.140	0.141	
	2 φ			0.166					0.166	
	3 φ	0.392			0.326	0.361			0.392	
	4 φ		0.004				0.076		0.076	
有効青時間(秒)	1 φ		35					35		
	2 φ			30					30	
	3 φ	72			72	72				
	4 φ		6				6			
信号青時間比 G/C	72/160	6/160	35/160	30/160	72/160	72/160	6/160	35/160	30/160	
可能交通容量 C i	594	217	285	255	564	679	338	288	272	
交通容量比 q/C i	0.872	0.235	0.463	0.886	0.725	0.803	0.456	0.639	0.754	
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)		22.4		107.2	183.6		64.0		86.4	

※ N=KER×(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)

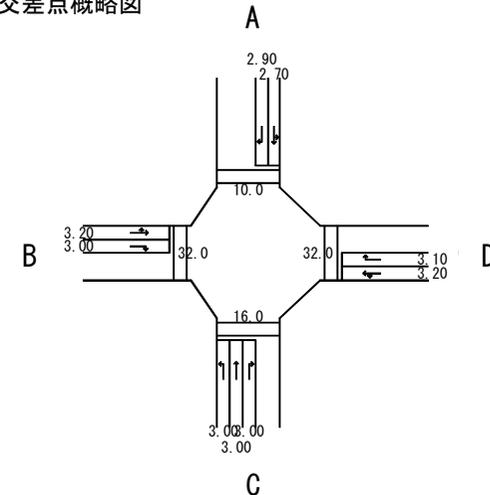
- A: 至 つきみ野
- B: 至 海老名
- C: 至 鶴ヶ峰
- D: 至 青葉台駅

現示方式の図示

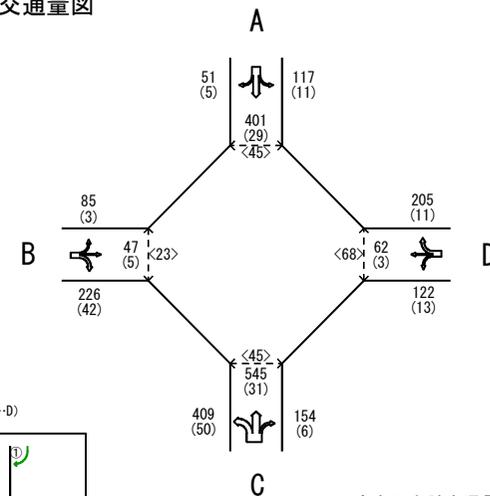
(※記号の対応関係は次のとおり。①…A、②…B、③…C、④…D)

現示	1 φ	2 φ	3 φ	4 φ	C=160
表示時間	G:35 Y:3 AR:1	G:30 Y:3 AR:2	G:72 Y:3 AR:0	G:6 Y:3 AR:2	C=160
有効青時間	35	30	72	6	G=143
損失時間	4	5	3	5	L=17

交差点概略図



交通量図



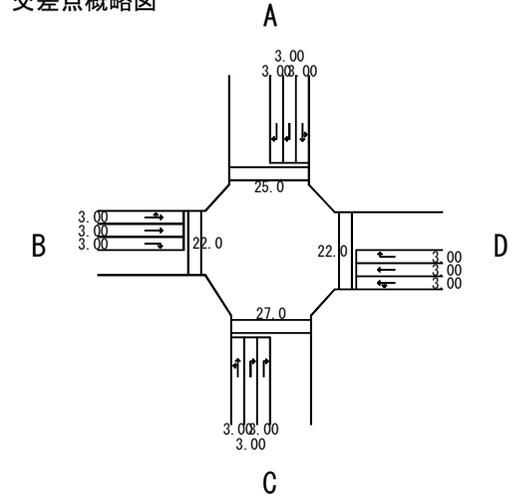
上段：方向別合計交通量[台/時]
下段：(大型車混入台数)[台/時]
<歩行者数>[人/時]

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可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

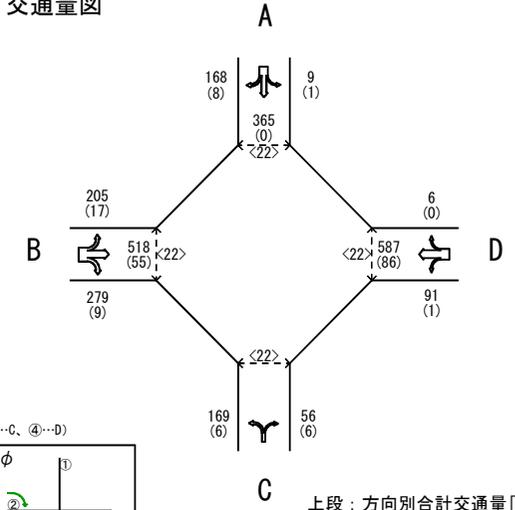
②-1 開催中交差点交通量（地点2（目黒交番前））：ピーク時 17:00~18:00 / 一般交通量は現況値使用 【信号現示調整前】

流入部	A			B			C			D		
	左折・直進	右折		左折・直進	直進	右折	左折・直進	右折		左折・直進	直進	右折
重線の種類	1	2		1	1	1	1	2		1	1	1
車線数	1	2		1	1	1	1	2		1	1	1
飽和交通流率の基本値	S B	2000	1800	2000	2000	1800	2000	1800		2000	2000	1800
車線幅員による補正率 (車線幅員)	a w m	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)		1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)
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)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 (大型車混入率)	a T %	0.998 (0.27)	0.968 (4.76)	0.939 (9.30)	0.931 (10.62)	0.978 (3.23)	0.976 (3.55)	0.930 (10.71)		0.928 (11.01)	0.907 (14.65)	1.000 (0.00)
左折車混入による補正率 (左折率)	a L T L %	0.994 (2.4)		0.880 (56.7)			0.800			0.940 (26.8)		
(歩行者による低減率)	f p	0.13		0.13			0.13			0.13		
(有効青時間)	秒	96		43			96			43		
(歩行者用青時間)	秒	89		38			89			38		
横断歩行者による補正率	a L											
右折車混入による補正率 (右折率)	a R T R %					0.547						0.585
(右折車の通過確率)	f					43						43
(有効青時間)	秒					2(42)						2(42)
(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	1984	3484	1653	1862	1760	1562	3348		1745	1814	1800
設計交通量	q	374 (9+365)	168*1	723 (205+518)		279	169 (169+0)	56		678 (91+587)		6
右折補正交通量	q R-N					117						0
交差点流入部の需要率	ρ	0.189	0.048	0.206		0.066	0.108	0.017		0.191		0.000
必要現示率	1 ϕ	0.189					0.108					0.189
	2 ϕ		0.048					0.017				0.048
	3 ϕ			0.206					0.191			0.206
	4 ϕ					0.066						0.066
有効青時間(秒)	1 ϕ	96					96					96
	2 ϕ		10					10				10
	3 ϕ			43					43			43
	4 ϕ					6						6
信号青時間比	G/C	96/170	10/170	43/170		6/170	96/170	10/170		43/170		6/170
可能交通容量	C i	1120	205	889		224	882	197		900		255
交通容量比	q/C i	0.334	0.820	0.813		1.246	0.192	0.284		0.753		0.024
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK		NG	OK	OK		OK		OK
滞留長	L s (m)		37.4			122.4		13.2				2.6

交差点概略図



交通量図



現示方式の図示

(※記号の対応関係は次のとおり。①…A、②…B、③…C、④…D)

現示	1 ϕ	2 ϕ	3 ϕ	4 ϕ	C=170
表示時間	G:95 Y:3 AR:1	G:10 Y:2 AR:3	G:42 Y:3 AR:0	G:6 Y:2 AR:3	C=170
有効青時間	96	10	43	6	G=155
損失時間	3	5	2	5	L=15

上段：方向別合計交通量[台/時]
下段：(大型車混入台数)[台/時]
<歩行者数>[人/時]

※ N=KER×(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/1時間)

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

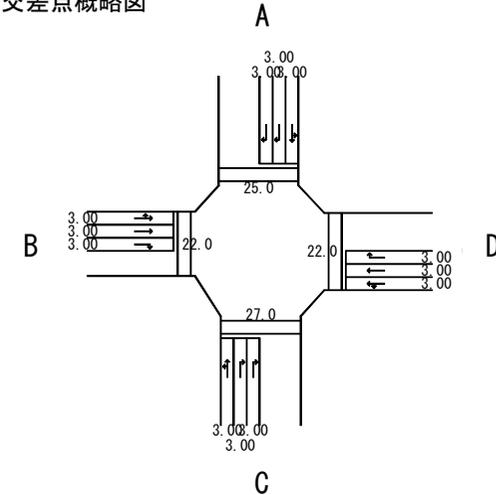
* 1 現況交通量は、現地調査の渋滞長を加味して設定しました。予測時間帯の1時間終了時において渋滞長が発生していた場合、その渋滞も当該1時間の交通需要であるとなし、渋滞長を車両台数に換算して交通量を補正して交差点解析に用いました。渋滞長から車両台数への換算は、予測時間帯での平均的な大型車混入率及び方向別割合を参考に設定しました。

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

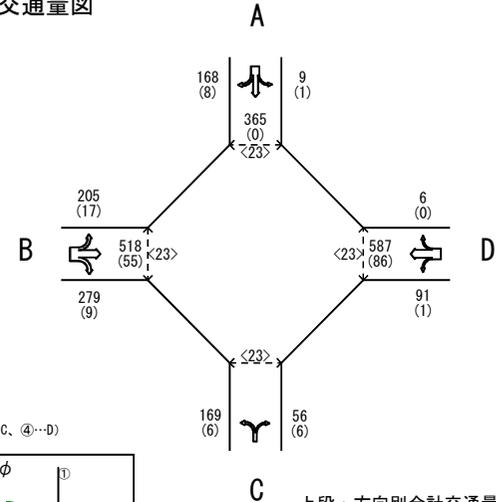
②-2 開催中交差点交通量（地点2（目黒交番前））：ピーク時 17:00~18:00 / 一般交通量は現況値使用 【信号現示調整後】

流入部	A		B			C		D		
	左折・直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	右折	左折・直進	直進	右折
車線の種類	1	2	1	1	1	1	2	1	1	1
車線数	1	2	1	1	1	1	2	1	1	1
飽和交通流率の基本値 S B	2000	1800	2000	2000	1800	2000	1800	2000	2000	1800
車線幅員による補正率 α w (車線幅員)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)
縦断勾配による補正率 α G (縦断勾配) %	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)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 α T (大型車混入率) %	0.998 (0.27)	0.968 (4.76)	0.939 (9.30)	0.931 (10.62)	0.978 (3.23)	0.976 (3.55)	0.930 (10.71)	0.928 (11.01)	0.907 (14.65)	1.000 (0.00)
左折車混入による補正率 α L T (左折率) L % (歩行者による低減率) f p (有効青時間) 秒 (歩行者用青時間) 秒	0.994 (2.4)		0.880 (56.7)			0.800		0.940 (26.8)		
横断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 (右折率) 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					0.547 (43) 2(42)					0.585 (43) 2(42)
飽和交通流率 S A	1984	3484	1653	1862	1760	1562	3348	1745	1814	1800
設計交通量 q	374 (9+365)	168*1	723 (205+518)		279	169 (169+0)	56	678 (91+587)		6
右折補正交通量 q R-N					117					0
交差点流入部の需要率 ρ	0.189	0.048	0.206		0.066	0.108	0.017	0.191		0.000
必要現示率	1 φ 0.189 2 φ 3 φ 4 φ	0.048	0.206		0.066	0.108	0.017	0.191		0.000
有効青時間(秒)	1 φ 86 2 φ 3 φ 4 φ	10	43		16	86		43		170
信号青時間比 G/C	86/170	10/170	43/170		16/170	86/170	10/170	43/170		16/170
可能交通容量 C i	1004	205	889		328	790	197	900		360
交通容量比 q/C i	0.373	0.820	0.813		0.851	0.214	0.284	0.753		0.017
交通処理案のチェック	OK	OK	OK		OK	OK	OK	OK		OK
滞留長 L s (m)		37.4			122.4		13.2			2.6

交差点概略図



交通量図



※ N=KER×(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/1時間)

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

* 1 現況交通量は、現地調査の渋滞長を加味して設定しました。予測時間帯の1時間終了時において渋滞長が発生していた場合、その渋滞も当該1時間の交通需要であるとみなし、渋滞長を車両台数に換算して交通量を補正して交差点解析に用いました。渋滞長から車両台数への換算は、予測時間帯での平均的な大型車混入率及び方向別割合を参考に設定しました。

現示方式の図示

(※記号の対応関係は次のとおり。①…A、②…B、③…C、④…D)

現示	1 φ	2 φ	3 φ	4 φ	C=170
表示時間	G:85 Y:3 AR:1	G:10 Y:2 AR:3	G:42 Y:3 AR:0	G:16 Y:2 AR:3	C=170
有効青時間	86	10	43	16	G=155
損失時間	3	5	2	5	L=15

上段: 方向別合計交通量[台/時]
 下段: (大型車混入台数)[台/時]
 <歩行者数>[人/時]

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

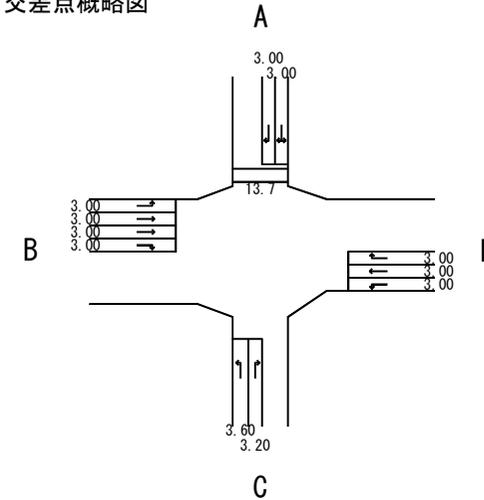
③開催中交差点交通量（地点3（上川井IC））：ピーク時 17：00～18：00 / 一般交通量は現況値使用

流入部	A					B					C					D				
	左折・右折	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折可	右折	左折可	直進	右折	左折可	直進	右折				
重線の種類	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1				
車線数	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1				
飽和交通流率の基本値	1711	1711	1800	1583	1705	1800	1400	1800	1525	1544										
車線幅員による補正率	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000				
(車線幅員)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.60)	(3.20)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)				
縦断勾配による補正率	1.000	1.000	1.000	1.000	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)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(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	0.927	0.988	0.984	0.990	0.938	0.909	0.994	0.986	0.959	0.951										
(大型車混入率)	(11.18)	(1.68)	(2.31)	(1.48)	(9.47)	(14.36)	(0.92)	(1.96)	(6.08)	(7.41)										
左折車混入による補正率	1.000																			
(左折率)	L%																			
(歩行者による低減率)	f p																			
(有効青時間)	秒																			
(歩行者用青時間)	秒																			
横断歩行者による補正率	1.000		1.000																	
右折車混入による補正率	1.000																			
(右折率)	R%	(28.0)																		
(右折車の通過確率)	f	1.000																		
(有効青時間)	秒	20																		
(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)		2(65)																		
K：台/サイクル																				
飽和交通流率	S A	1586	1690	1771	3134	1599	*1636	1392	*1775	1462	1468									
設計交通量	q	168	191	173	271	507	557	109	102	296	135									
		(121+47)																		
右折補正交通量	q R - N																			
交差点流入部の需要率	ρ	0.106	0.113	0.098	0.086	0.317	-	0.078	-	0.202	0.092									
必要現示率	1 ϕ	0.106	0.113	0.040				0.078					0.113			0.632				
	2 ϕ			0.058	0.086						0.202					0.202				
	3 ϕ					0.317					0.092					0.317				
有効青時間(秒)	1 ϕ	20	20	20				20								サイクル長(秒)				
	2 ϕ			29	29						29					110				
	3 ϕ					43					43									
信号青時間比	G/C	20/110	20/110	49/110	29/110	43/110	110/110	20/110	110/110	29/110	43/110									
可能交通容量	C i	288	307	789	826	625	1636	253	1775	385	574									
交通容量比	q/C i	0.583	0.622	0.219	0.328	0.811	0.340	0.431	0.057	0.769	0.235									
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK									
滞留長	L s (m)		53.4	48.7		152.6		30.2			39.9									

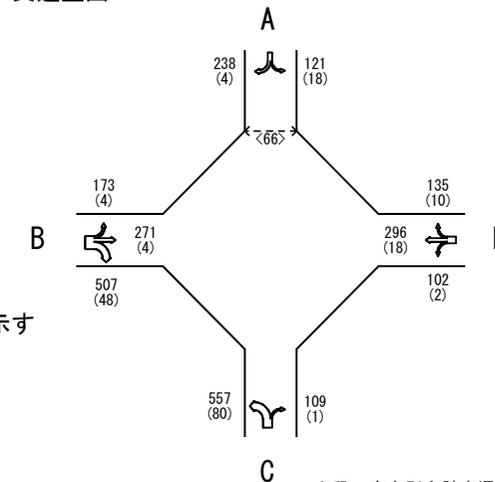
※ N=KER×(3600/C), N:1時間で右折車が交差点内に滞留する台数
 ※ *交通容量(台/1時間)

- A: 至 横浜町田IC
- B: 至 つきみ野
- C: 至 下川井IC
- D: 至 鶴ヶ峰

交差点概略図



交通量図



上段：方向別合計交通量[台/時]
 下段：(大型車混入台数)[台/時]
 <歩行者数>[人/時]

現示方式の図示 ※ 破線矢印は「左折可」標識を示す

現示	1 ϕ	2 ϕ	3 ϕ	
表示時間	G:20 Y:3 AR:3	G:29 Y:3 AR:2	G:43 Y:3 AR:4	C=110
有効青時間	20	29	43	G=92
損失時間	6	5	7	L=18

(※記号の対応関係は次のとおり。①…A、②…B、③…C、④…D)

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

④開催中交差点交通量（地点4（滝沢））：ピーク時 17：00～18：00 / 一般交通量は現況値使用）

流入部	A		B		C	
	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 1547	1547	1507	1800	1457	1432
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 % 0.961 (5.79)	0.945 (8.38)	0.950 (7.54)	0.837 (27.78)	0.880 (19.55)	0.981 (2.80)
左折車混入による補正率 (左折率)	α_{LT} L % 0.902 (41.8)					
(歩行者による低減率)	f p 0.16				0.16	
(有効青時間)	秒 44				34	
(歩行者用青時間)	秒 35				25	
横断歩行者による補正率	α_L 0.882				0.882	
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 0.499			0.499	1.000	
(有効青時間)	秒 47			47	34	
(表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)						
K：台/サイクル						
飽和交通流率	S A 1341	1462	2864	1507	1131	1405
設計交通量	q 875 (183+692)		783	18	312 (312+0)	214
右折補正交通量	q R - N			0		
交差点流入部の需要率	ρ 0.312		0.273	0.000	0.276	0.152
必要現示率	1 ϕ 0.312		0.233			0.312
	2 ϕ		0.040	0.000		0.040
	3 ϕ				0.276	0.152
有効青時間(秒)	1 ϕ 44		47			34
	2 ϕ		8	8		34
	3 ϕ					100
信号青時間比	G/C 44/100		55/100	8/100	34/100	34/100
可能交通容量	C i 1233		1575	395	385	478
交通容量比	q/C i 0.710		0.497	0.046	0.810	0.448
交通処理案のチェック	OK		OK	OK	OK	OK
滞留長	L s (m) 55.0			5.8		55.0

※ N=KER×(3600/C), N:1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

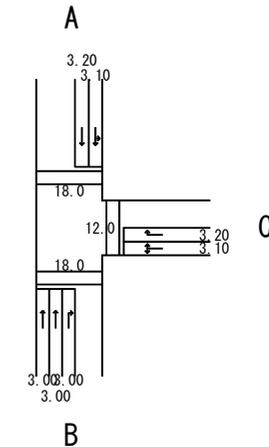
※ *交通容量(台/1時間)

A: 至 十日市場駅

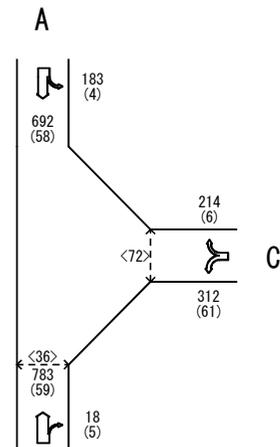
B: 至 瀬谷駅

C:

交差点概略図



交通量図



現示方式の図示

(※記号の対応関係は次のとおり。①…A、②…B、③…C)

現示	1 ϕ	2 ϕ	3 ϕ	
表示時間	G:44 Y:3 AR:0	G:8 Y:3 AR:2	G:34 Y:3 AR:3	C=100
有効青時間	47	8	34	G=89
損失時間	0	5	6	L=11

B
 上段：方向別合計交通量[台/時]
 下段：(大型車混入台数)[台/時]
 <歩行者数>[人/時]

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

⑤-1開催中交差点交通量（地点4（瀬谷土橋公園入口）：ピーク時 16：00～17：00 / 一般交通量は現況値使用）【信号現示調整前】

流入部	A		B		C	
	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 1661	1661	1511	1571	1800	1614
車線幅員による補正率	α_w 1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(車線幅員)	m (3.20)	(3.20)	(3.30)	(3.00)	(3.30)	(3.60)
縦断勾配による補正率	α_G 1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(縦断勾配)	% (0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率	α_T 0.897	0.901	0.938	0.748	0.956	0.967
(大型車混入率)	% (16.35)	(15.61)	(9.41)	(48.21)	(6.60)	(4.84)
左折車混入による補正率	α_{LT} 0.950					
(左折率)	L% (20.9)					
(歩行者による低減率)	f _p 0.15				0.15	
(有効青時間)	秒 54				29	
(歩行者用青時間)	秒 42				17	
横断歩行者による補正率	α_L				0.912	
右折車混入による補正率	α_{RT}					
(右折率)	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 1415	1497	2834	1175	1569	1561
設計交通量	q 901		542	224	106	310
	(94+807)					
右折補正交通量	q R - N					
交差点流入部の需要率	ρ 0.309		0.191	0.191	0.068	0.199
必要現示率	1 ϕ 0.309		0.161			0.309
	2 ϕ		0.030	0.191		0.191
	3 ϕ				0.068	0.199
有効青時間(秒)	1 ϕ 54		59			サイクル長(秒)
	2 ϕ		11	11		109
	3 ϕ				29	29
信号青時間比	G/C 54/109		70/109	11/109	29/109	29/109
可能交通容量	C i 1443		1820	119	418	415
交通容量比	q/C i 0.624		0.298	1.882	0.254	0.747
交通処理案のチェック	OK		OK	NG	OK	OK
滞留長	L s (m) 90.5		30.8	30.8	88.6	

※ N=KER×(3600/C), N:1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

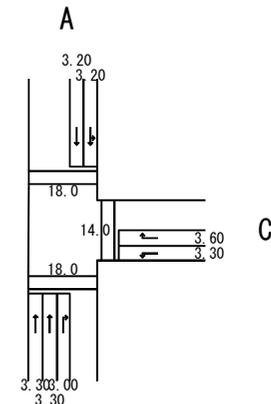
※ *交通容量(台/1時間)

A: 至 十日市場駅

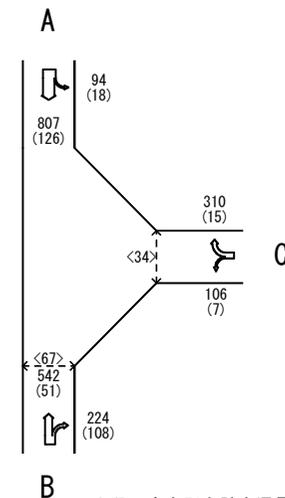
B: 至 瀬谷駅

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：(大型車混入台数)[台/時]
<歩行者数>[人/時]

現示方式の図示

(※記号の対応関係は次のとおり。①…A、②…B、③…C)

現示	1 ϕ	2 ϕ	3 ϕ	
表示時間	G:54 Y:3 AR:2	G:11 Y:3 AR:2	G:29 Y:3 AR:2	C=109
有効青時間	59	11	29	G=99
損失時間	0	5	5	L=10

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があります。取り扱いにご注意願います。

⑤-2開催中交差点交通量（地点4（瀬谷土橋公園入口）：ピーク時 16：00～17：00 / 一般交通量は現況値使用）【信号現示調整後】

流入部	A		B		C		
	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	1661	1661	1511	1571	1800	1614
車線幅員による補正率	α_w	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(車線幅員)	m	(3.20)	(3.20)	(3.30)	(3.00)	(3.30)	(3.60)
縦断勾配による補正率	α_G	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(縦断勾配)	%	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率	α_T	0.897	0.901	0.938	0.748	0.956	0.967
(大型車混入率)	%	(16.35)	(15.61)	(9.41)	(48.21)	(6.60)	(4.84)
左折車混入による補正率	α_{LT}	0.954					
(左折率)	L%	(20.9)					
(歩行者による低減率)	f _p	0.15			0.15		
(有効青時間)	秒	43			29		
(歩行者用青時間)	秒	31			17		
横断歩行者による補正率	α_L				0.912		
右折車混入による補正率	α_{RT}						
(右折率)	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	1421	1497	2834	1175	1569	1561
設計交通量	q	901		542	224	106	310
		(94+807)					
右折補正交通量	q R-N						
交差点流入部の需要率	ρ	0.309		0.191	0.191	0.068	0.199
必要現示率	1 ϕ	0.309		0.131			0.309
	2 ϕ			0.060	0.191		0.191
	3 ϕ					0.068	0.199
有効青時間(秒)	1 ϕ	43		48			
	2 ϕ			22	22		
	3 ϕ					29	29
信号青時間比	G/C	43/109		70/109	22/109	29/109	29/109
可能交通容量	C i	1151		1820	237	418	415
交通容量比	q/C i	0.783		0.298	0.945	0.254	0.747
交通処理案のチェック	OK	OK		OK	OK	OK	OK
滞留長	L s (m)			90.5	30.8	88.6	

※ N=KER×(3600/C), N:1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

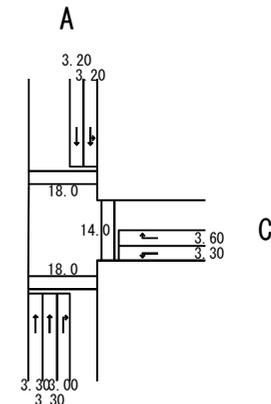
※ *交通容量(台/1時間)

A: 至 十日市場駅

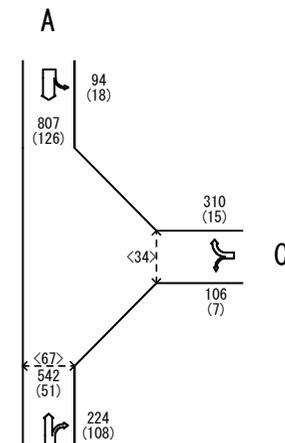
B: 至 瀬谷駅

C:

交差点概略図



交通量図



現示方式の図示

(※記号の対応関係は次のとおり。①…A、②…B、③…C)

現示	1 ϕ	2 ϕ	3 ϕ	
表示時間	G:43 Y:3 AR:2	G:22 Y:3 AR:2	G:29 Y:3 AR:2	C=109
有効青時間	48	22	29	G=99
損失時間	0	5	5	L=10

B
 上段：方向別合計交通量[台/時]
 下段：(大型車混入台数)[台/時]
 <歩行者数>[人/時]

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があります。取り扱いにご注意願います。

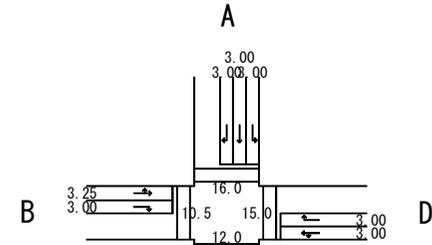
⑥開催中交差点交通量（地点5（中瀬谷消防署出張所北側）：ピーク時 17:00~18:00 / 一般交通量は現況値使用）

流入部	A			B			C		D	
	左折	直進	右折	左折・直進	右折	左折・直進	右折	左折・直進	右折	
重線の種類	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
車線数	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	1800	
車線幅員による補正率 (車線幅員)	a w m	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.25)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	
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)	
大型車混入による補正率 (大型車混入率)	a T %	0.939 (9.35)	0.872 (21.01)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	0.968 (4.69)	0.782 (39.76)	0.894 (16.98)	
左折車混入による補正率 (左折率)	a L T L %				1.000 (0.0)		1.000 (0.0)		0.769	
(歩行者による低減率)	f p	0.18			0.18		0.18		0.18	
(有効青時間)	秒	44			26		44		26	
(歩行者用青時間)	秒	42			22		42		22	
横断歩行者による補正率	a L	0.828								
右折車混入による補正率 (右折率)	a R T R %									
(右折車の通過確率)	f			0.612			0.642		0.979	
(有効青時間)	秒			44			44		26	
(現示変り目のさばけ台数増分)	KER			1(40)			1(40)		1(40)	
(交差点内滞留台数)	K								1(40)	
(台/サイクル)										
飽和交通流率	S A	1399	1744	1800	2000	1800	1936	1408	1375	
設計交通量	q	139	414	0	22 (0+22)	48	469 (0+469)	83	53 (53+0)	
右折補正交通量	q R-N			0				43		
交差点流入部の需要率	ρ	0.099	0.237	0.000	0.011	0.027	0.242	0.031	0.039	
必要現示率	1 φ	0.099	0.237				0.242			
	2 φ			0.000				0.031		
	3 φ				0.011	0.027		0.039	0.092	
有効青時間(秒)	1 φ	44	44				44			
	2 φ			8				8		
	3 φ				26	26		26	26	
信号青時間比	G/C	44/90	44/90	8/90	26/90	26/90	44/90	8/90	26/90	
可能交通容量	C i	684	853	566	578	520	946	486	397	
交通容量比	q/C i	0.203	0.485	0.000	0.038	0.092	0.496	0.171	0.134	
交通処理案のチェック		OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	
滞留長	L s (m)	34.2		0.0		10.8		26.1	37.4	

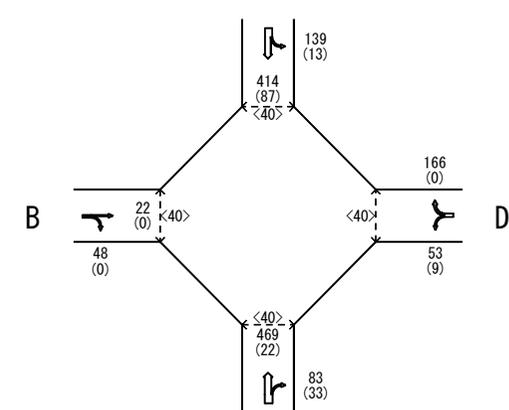
※ N=KER×(3600/C), N:1時間で右折車が交差点内に滞留する台数
 ※ *交通容量(台/1時間)

A:至 十日市場
 B:
 C:至 泉
 D:

交差点概略図



交通量図



現示方式の図示

(※記号の対応関係は次のとおり。①…A、②…B、③…C、④…D)

現示	1 φ	2 φ	3 φ	C=90
表示時間	G:44 Y:3 AR:0	G:8 Y:2 AR:2	G:26 Y:3 AR:2	C=90
有効青時間	44	8	26	G=78
損失時間	3	4	5	L=12

上段：方向別合計交通量[台/時]
 下段：(大型車混入台数)[台/時]
 <歩行者数>[人/時]

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

⑦開催中交差点交通量（地点6（瀬谷中学校前）：ピーク時 17:00~18:00 / 一般交通量は現況値使用）

流入部	A			B		C			D		
	左折	直進	右折	左折・直進	右折	左折	直進	右折	左折・直進	右折	
重線の種類	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	1999	1708	1800	1835	1932	1530	1576	1473	1541	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)	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)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 (大型車混入率)	α_T %	0.856 (24.11)	0.933 (10.29)	0.963 (5.56)	0.980 (2.91)	0.993 (1.06)	0.975 (3.64)	0.969 (4.58)	0.985 (2.17)	0.973 (3.90)	0.861 (23.08)
左折車混入による補正率 (左折率)	α_{LT} L%				0.968 (14.9)					0.925 (32.3)	
(歩行者による低減率)	f p	0.16			0.16					0.19	
(有効青時間)	秒	35			32					32	
(歩行者用青時間)	秒	25			20					20	
横断歩行者による補正率	α_L	0.886					0.886				
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			0.642		0.776			0.667		0.760
(有効青時間)	秒			35		32			35		32
(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)			2(72)		2(72)			2(72)		2(72)
K: 台/サイクル											
飽和交通流率	S A	1516	1594	1733	1654	1918	1322	1527	1451	1318	1550
設計交通量	q	141	379	36	309 (46+263)	188	165	415	138	359 (116+243)	156
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	0.093	0.238	0.000	0.187	0.000	0.125	0.272	0.000	0.272	0.000
必要現示率	1 ϕ	0.093	0.238				0.125	0.272		0.272	0.544
	2 ϕ			0.000					0.000		
	3 ϕ				0.187				0.272		
	4 ϕ					0.000				0.000	
有効青時間(秒)	1 ϕ	35	35				35	35			100
	2 ϕ			8					8		
	3 ϕ				32					32	
	4 ϕ					9					9
信号青時間比	G/C	35/100	35/100	8/100	32/100	9/100	35/100	35/100	8/100	32/100	9/100
可能交通容量	C i	530	558	342	529	512	462	534	347	422	455
交通容量比	q/C i	0.266	0.679	0.105	0.584	0.367	0.357	0.777	0.398	0.851	0.343
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK
滞留長	L s (m)	43.8		9.5		47.5	42.7		35.2		48.0

※ N=KER×(3600/C), N:1時間内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)

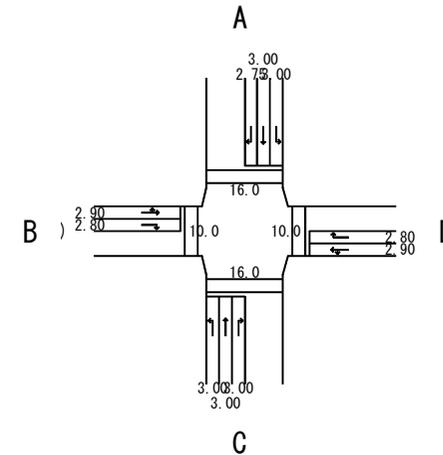
- A: 至 十日市場
- B: 至 国道246号
- C: 至 泉
- D: 至 瀬谷小学校

現示方式の図示

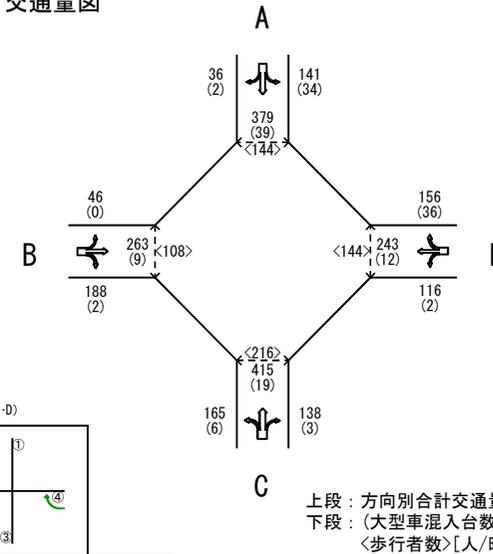
(※記号の対応関係は次のとおり。①…A、②…B、③…C、④…D)

現示	1 ϕ	2 ϕ	3 ϕ	4 ϕ	
表示時間	G:35 Y:3 AR:0	G:8 Y:3 AR:2	G:32 Y:3 AR:0	G:9 Y:3 AR:2	C=100
有効青時間	35	8	32	9	G=84
損失時間	3	5	3	5	L=16

交差点概略図



交通量図



上段: 方向別合計交通量[台/時]
 下段: (大型車混入台数)[台/時]
 <歩行者数>[人/時]

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があります。取り扱いにご注意願います。

19 現況の交通量を一般交通量とした場合の開催時の大気質、騒音及び振動について

ご意見の趣旨

地域社会の交通混雑の予測において、実態に即した予測となるよう、既存資料ではなく交通量を推計（転換率式併用QV分割配分手法）して、一般交通量を設定したと思うが、方法書の審査の段階では提示されていないので、これを使用した理由とその妥当性について聞きたい（第11回 環境影響評価審査会（11月2日）でのご意見）。

関係車両の走行に伴う道路交通騒音の地点7について、令和2年の現地調査の時点では環境基準を満たしていたところが、こういう事業によって予測だと5デシベル程度増加すると、結果として環境基準を満たせなくなる。環状4号線の混雑の緩和として瀬谷地内線に車両を誘導すると、騒音の環境が悪化することが懸念される。（第13回 環境影響評価審査会（12月6日）でのご意見）

事業者の見解

第13回環境影響評価審査会（12月6日）でお示しした、現況の交通量（混雑時）に本博覧会の開催によって発生する交通量（多客日）を加えた条件を用いて、開催中における大気質、騒音及び振動について検証した結果をご提示します。検証にあたっては準備書と同様に、地点1～7（図19-1及び19-2）において、大気質濃度、道路交通騒音レベル、道路交通振動レベルについて試算しました。

大気質の予測結果としては、二酸化窒素は0.032～0.034ppm、浮遊粒子状物質は0.045mg/m³であり、環境基準及び環境目標値（二酸化窒素：0.04ppm以下、浮遊粒子状物質：0.10mg/m³以下）に適合しています（表19-1）。

振動の予測結果としては、昼間で42.9～50.6デシベル、夜間で41.1～49.6デシベルであり、予測7地点全てで道路交通振動の要請限度を下回ると予測します（表19-3）。

騒音の予測結果としては、昼間で58.3～68.6デシベルであり、予測7地点のうち5地点（地点1、地点2、地点3、地点4、地点5）で環境基準を下回ると予測します。その他の2地点（地点6、地点7）では環境基準を上回っていますが、将来一般交通量において、すでに環境基準を上回っています。これらの2地点における本博覧会の関係車両に起因する騒音レベルの増分は最大1.6デシベル（1.5～1.6デシベル）と予測します（表19-2）。

なお、今回の予測値と準備書での予測値を比較すると、地点5及び7については、一般交通に起因する騒音レベルは準備書の方が高い値（地点5：2.8～3.0、地点7：2.2～2.4デシベル）となっていますが、これは、準備書の予測値が瀬谷地内線及び三ツ境下草柳線の開通による通過交通の増加を考慮しているためと想定します。

現地調査において、地点7の平日及び休日の騒音レベルは環境基準を下回りますが、現況の交通量（混雑時）を用いた今回の予測値（一般交通に起因する騒音レベル）は61.5～62.0デシベルであり、環境基準を上回ります。

また、本博覧会の開催までには、瀬谷地内線及び三ツ境下草柳線は開通しており、地点7は通過交通の増加によって現地調査時点よりも騒音レベルは高くなると想定します。

本博覧会としては、公共交通機関の利用促進を図るとともに、パークアンドライドの導入、駐車場の事前予約の導入等により、地点7も含め会場周辺への交通集中による影響の低減に努めます。

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

表 19-1 現況交通量を用いた予測結果（大気）

予測地点	道路名	予測位置	二酸化窒素 (ppm)		浮遊粒子状物質 (mg/m ³)	
			日平均値の年間 98% 値		日平均値の 2% 除外値	
			準備書記載の結果	現況交通量による結果	準備書記載の結果	現況交通量による結果
地点 1	環状 4 号線	東側	0.033	0.033	0.045	0.045
		西側	0.033	0.033	0.045	0.045
地点 2	市道五貫目第 33 号線	北側	0.033	0.034	0.045	0.045
		南側	0.034	0.034	0.045	0.045
地点 3	市道五貫目第 33 号線	南側	0.033	0.033	0.045	0.045
		北側	0.033	0.033	0.045	0.045
地点 4	環状 4 号線	西側	0.034	0.034	0.045	0.045
		東側	0.034	0.033	0.045	0.045
地点 5	深見第 228 号線	西側	0.032	0.032	0.045	0.045
		東側	0.032	0.032	0.045	0.045
地点 6	環状 4 号線	西側	0.033	0.034	0.045	0.045
		東側	0.033	0.033	0.045	0.045
地点 7	瀬谷地内線	西側	0.033	0.032	0.045	0.045
		東側	0.032	0.032	0.045	0.045

注1：環境基準は、二酸化窒素0.04ppmから0.06ppm までのゾーン内又はそれ以下、浮遊粒子状物質 0.10mg/m³以下。

注2：環境保全目標は、二酸化窒素0.04ppm 以下、浮遊粒子状物質0.10mg/m³以下。

表 19-2 現況交通量を用いた予測結果（騒音）

単位：デシベル

予測地点	道路名	予測位置	道路交通騒音レベル(L _{Aeq})							環境基準	
			準備書記載の結果			現況交通量による結果			差分		
			一般	開催中	増加	一般	開催中	増加	一般		開催中
			A	B	B-A	C	D	D-C	A-C		B-D
地点 1	環状 4 号線	東側	63.9	66.7	2.8	62.7	66.1	3.4	1.2	0.6	70
		西側	65.1	67.8	2.7	63.9	67.2	3.3	1.2	0.6	
地点 2	市道五貫目第 33 号線 (八王子街道)	北側	66.3	66.7	0.4	66.8	67.2	0.4	-0.5	-0.5	70
		南側	66.3	66.6	0.3	66.9	67.2	0.3	-0.6	-0.6	
地点 3	市道五貫目第 33 号線 (八王子街道)	南側	63.0	64.2	1.2	64.1	65.1	1.0	-1.1	-0.9	70
		北側	64.8	66.0	1.2	65.7	66.7	1.0	-0.9	-0.7	
地点 4	環状 4 号線	西側	63.9	67.0	3.1	61.9	66.2	4.3	2.0	0.8	70
		東側	63.6	67.0	3.4	62.0	66.4	4.4	1.6	0.6	
地点 5	深見第 228 号線	南側	60.2	60.7	0.5	57.4	58.3	0.9	2.8	2.4	60
		北側	60.0	60.8	0.8	57.0	58.5	1.5	3.0	2.3	
地点 6	環状 4 号線	西側	66.5	68.2	1.7	67.1	68.6	1.5	-0.6	-0.4	65
		東側	64.6	66.4	1.8	65.3	66.9	1.6	-0.7	-0.5	
地点 7	瀬谷地内線	西側	64.4	65.3	0.9	62.0	63.5	1.5	2.4	1.8	60
		東側	63.7	64.7	1.0	61.5	63.0	1.5	2.2	1.7	

注1：時間区分は、昼間：6～22時です。

注2：網掛けは環境基準を上回ることを示します。

注3：「一般」は一般交通量のみによる騒音寄与レベル、「開催中」は開催中交通量（一般車両＋関係車両）による騒音レベルです。

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

表 19-3 現況交通量を用いた予測結果（振動）

単位：デシベル

	予測地点	道路名	予測位置	道路交通振動レベル(L ₁₀)							要請限度	
				準備書記載の結果			現況交通量による結果			差分		
				一般	開催中	増加	一般	開催中	増加	一般		開催中
				A	B	B-A	C	D	D-C	A-C		B-D
昼間	地点1	環状4号線	東側	39.8	43.8	4.0	37.6	43.2	5.6	2.2	0.6	70
			西側	40.0	44.0	4.0	37.8	43.4	5.6	2.2	0.6	
	地点2	市道五貫目第33号線 (八王子街道)	北側	46.1	46.4	0.3	46.6	46.8	0.2	-0.5	-0.4	70
			南側	46.1	46.4	0.3	46.6	46.8	0.2	-0.5	-0.4	
	地点3	市道五貫目第33号線 (八王子街道)	南側	48.4	49.2	0.8	49.4	49.7	0.3	-1.0	-0.5	70
			北側	49.2	50.1	0.9	50.3	50.6	0.3	-1.1	-0.5	
	地点4	環状4号線	西側	46.1	50.3	4.2	43.5	49.8	6.3	2.6	0.5	65
			東側	46.1	50.3	4.2	43.5	49.8	6.3	2.6	0.5	
	地点5	深見第228号線	南側	43.7	46.6	2.9	41.8	42.9	1.1	1.9	3.7	65
			北側	43.7	46.6	2.9	41.8	42.9	1.1	1.9	3.7	
	地点6	環状4号線	西側	43.9	47.1	3.2	45.4	46.5	1.1	-1.5	0.6	65
			東側	43.1	46.1	3.0	44.5	45.6	1.1	-1.4	0.5	
	地点7	瀬谷地内線	西側	45.0	47.4	2.4	42.7	44.6	1.9	2.3	2.8	65
			東側	44.9	47.3	2.4	42.7	44.7	2.0	2.2	2.6	
夜間	地点1	環状4号線	東側	41.6	44.1	2.5	35.7	45.1	9.4	5.9	-1.0	65
			西側	41.8	44.3	2.5	35.8	45.3	9.5	6.0	-1.0	
	地点2	市道五貫目第33号線 (八王子街道)	北側	45.4	45.7	0.3	44.1	44.7	0.6	1.3	1.0	65
			南側	45.4	45.7	0.3	44.1	44.7	0.6	1.3	1.0	
	地点3	市道五貫目第33号線 (八王子街道)	南側	46.5	48.4	1.9	47.8	49.6	1.8	-1.3	-1.2	65
			北側	47.3	49.3	2.0	47.0	48.7	1.7	0.3	0.6	
	地点4	環状4号線	西側	44.6	50.1	5.5	40.5	49.6	9.1	4.1	0.5	60
			東側	44.6	50.1	5.5	40.5	49.6	9.1	4.1	0.5	
	地点5	深見第228号線	南側	42.5	46.6	4.1	33.2	41.3	8.1	9.3	5.3	60
			北側	42.5	46.6	4.1	33.2	41.3	8.1	9.3	5.3	
	地点6	環状4号線	西側	42.8	46.9	4.1	42.7	47.6	4.9	0.1	-0.7	60
			東側	42.1	46.0	3.9	42.0	46.7	4.7	0.1	-0.7	
	地点7	瀬谷地内線	西側	41.2	46.2	5.0	35.4	41.1	5.7	5.8	5.1	60
			東側	41.1	46.1	5.0	35.5	41.1	5.6	5.6	5.0	

注1：予測時間帯は、昼間8時～19時、夜間19～8時としました。

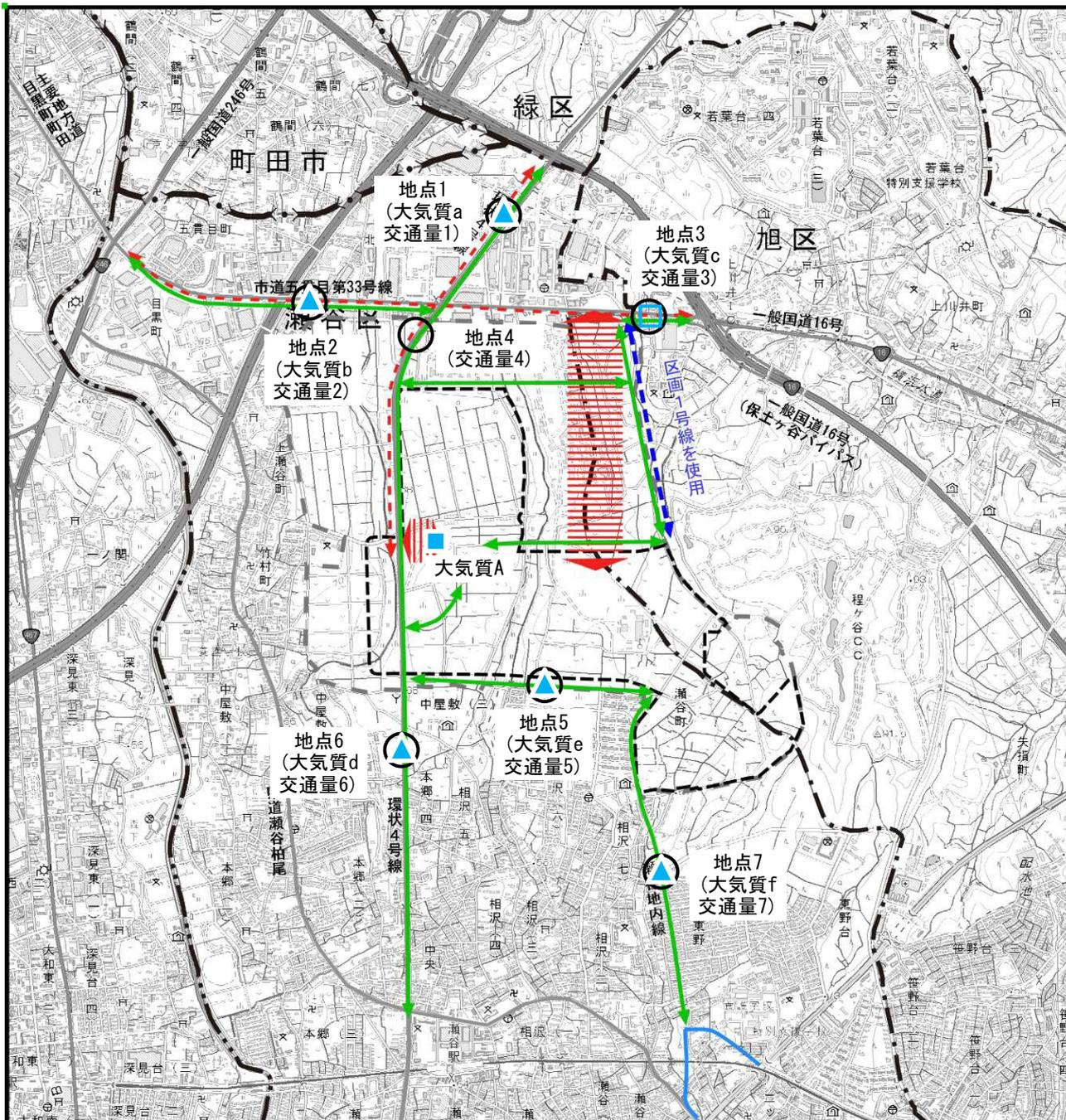
注2：道路交通振動レベルの値は、各地点において関係車両が通過する時間帯の最大値を示します。

注3：網掛けは要請限度を上回ることを示します（該当なし）。

表 19-4 現況値を使用した予測方法等（大気質、騒音及び振動）

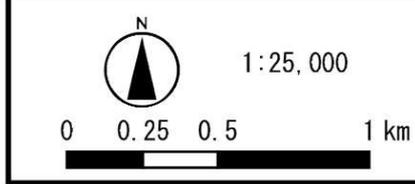
	大気質	騒音	振動
予測項目	準備書記載のとおり		
予測地域・地点	準備書記載のとおり (図 19-1 参照)	準備書記載のとおり (図 19-2 参照)	準備書記載のとおり (図 19-2 参照)
予測時期	準備書記載のとおり		
予測方法	準備書記載のとおり		
予測条件	準備書 p6. 7-69 の記載内容のうち、予測交通量（準備書 p6. 7-70 「表 6. 7-53」）の将来一般交通量について、現況の交通量（混雑時）を基に設定しました（表 19-5(1) 参照）。	準備書 p6. 8-44 の記載内容のうち、予測交通量（準備書 p6. 8-44～45 「表 6. 8-25(1)～(2)」）の将来一般交通量について、現況の交通量（混雑時）を基に設定しました（表 19-5(2) 参照）。	準備書 p6. 9-37 の記載内容のうち、予測交通量（準備書 p6. 9-37～38 「表 6. 9-27(1)～(2)」）の将来一般交通量について、現況の交通量（混雑時）を基に設定しました（表 19-5(1) 参照）。

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。



凡例

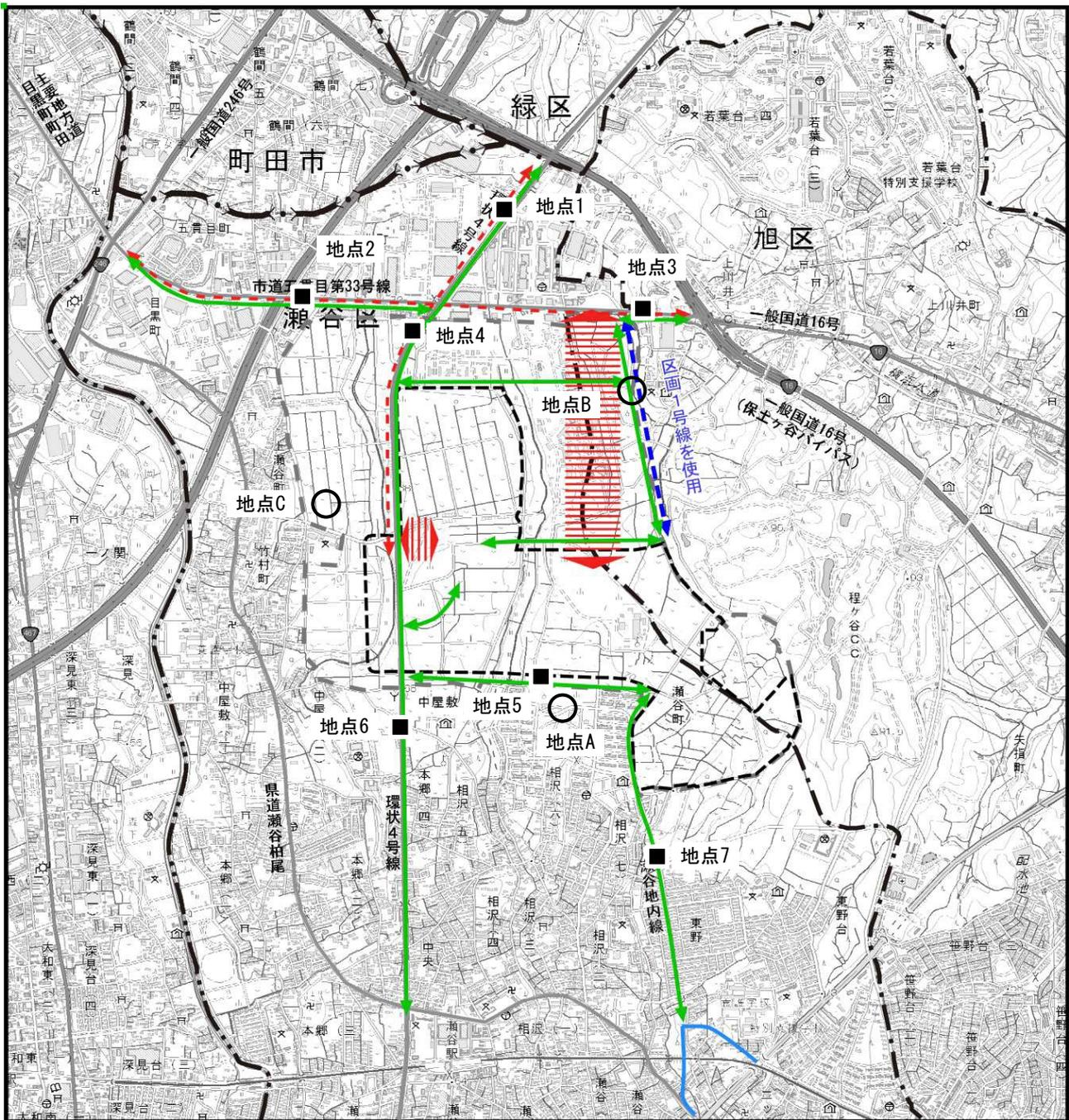
- 対象事業実施区域
- 土地区画整理事業実施区域
- 都県界
- — 市界
- — 区界
- 工事用車両の走行ルート (工事中・撤去中)
- ▨ 工事用車両の専用出入口 (工事中)
- 工事用車両の走行ルート (撤去中)
- 関係車両走行ルート (開催中)
- 整備計画中の道路
- 調査地点 (沿道大気 (公定法・簡易法))
- 調査地点 (一般大気 (公定法)、地上気象)
- ▲ 調査地点 (沿道大気 (簡易法))
- 調査地点 (交通量)



注1: 工事用車両の専用出入口の詳細な位置・線形については、現時点で未定。
 注2: 方法書の時点から地点記号を一部変更しています。

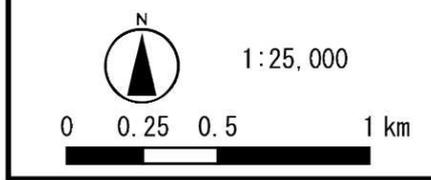
図 19-1 大気質の調査地点図 (準備書 p6. 7-7 「図 6. 7-1」)

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り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
- - - > 工事用車両の走行ルート (工事中・撤去中)
- ||||| 工事用車両の専用出入口 (工事中)
- - - > 工事用車両の走行ルート (撤去中)
- < - - - > 関係車両走行ルート (開催中)
- 整備計画中の道路



- 調査地点 (一般環境騒音・振動)
- 調査地点 (沿道交通騒音・振動)

注1：工事用車両の専用出入口の詳細な位置・線形については、現時点で未定。
 注2：方法書の時点から地点記号を一部変更しています。

図 19-2 騒音及び振動の調査地点図 (準備書 p6. 8-6 「図 6. 8-1」 及び p6. 9-5 「図 6. 9-1」)

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

表 19-5(1) 現況値を使用した予測の設定交通量（大気質、振動）

単位：台/24時間

予測地点	道路名	方向	車種分類	24時間交通量		
				将来一般交通量*	関係車両台数	開催中交通量
				A	B	A+B
地点1	環状4号線	目黒交番前(南行)	大型車	549	1,313	1,862
			小型車	5,850	3,098	8,948
			合計	6,399	4,411	10,810
		十日市場(北行)	大型車	577	1,313	1,890
			小型車	5,797	2,221	8,018
			合計	6,374	3,534	9,908
地点2	市道五貫目第33号線(八王子街道)	目黒交番前(東行)	大型車	2,348	4	2,352
			小型車	10,196	1,672	11,868
			合計	12,544	1,676	14,220
		国道246号(西行)	大型車	2,358	4	2,362
			小型車	10,263	1,432	11,695
			合計	12,621	1,436	14,057
地点3	市道五貫目第33号線(八王子街道)	目黒交番前(西行)	大型車	2,133	0	2,133
			小型車	8,187	4,073	12,260
			合計	10,320	4,073	14,393
		上川井(東行)	大型車	2,120	0	2,120
			小型車	7,969	4,864	12,833
			合計	10,089	4,864	14,953
地点4	環状4号線	目黒交番前(北行)	大型車	514	1,317	1,831
			小型車	5,320	3,653	8,973
			合計	5,834	4,970	10,804
		瀬谷駅(南行)	大型車	572	1,317	1,889
			小型車	5,638	5,040	10,678
			合計	6,210	6,357	12,567
地点5	深見第228号線	環状4号線(西行)	大型車	159	0	159
			小型車	2,583	336	2,919
			合計	2,742	336	3,078
		細谷戸公園(東行)	大型車	107	181	288
			小型車	2,282	299	2,581
			合計	2,389	480	2,869
地点6	環状4号線	目黒交番前(北行)	大型車	760	578	1,338
			小型車	5,957	808	6,765
			合計	6,717	1,386	8,103
		瀬谷駅(南行)	大型車	704	578	1,282
			小型車	5,755	643	6,398
			合計	6,459	1,221	7,680
地点7	瀬谷地内線	細谷戸公園(北行)	大型車	159	181	340
			小型車	2,583	326	2,909
			合計	2,742	507	3,249
		瀬谷駅(南行)	大型車	107	181	288
			小型車	2,282	289	2,571
			合計	2,389	470	2,859

※混雑時においては、既存資料（土地区画整理事業）で自動車断面交通量の現地調査を行っていないため、交差点における方向別交通量の現地調査結果を基に、断面交通量を推計しました。

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

表 19-5(2) 現況値を使用した予測の設定交通量（騒音）

単位：台/16時間

予測地点	道路名	方向	車種分類	16時間交通量		
				将来一般交通量*	関係車両台数	開催中交通量
				A	B	A+B
地点1	環状4号線	目黒交番前(南行)	大型車	430	1,313	1,743
			小型車	5,274	3,098	8,372
			合計	5,704	4,411	10,115
		十日市場(北行)	大型車	450	1,313	1,763
			小型車	5,283	2,221	7,504
			合計	5,733	3,534	9,267
地点2	市道五貫目第33号線(八王子街道)	目黒交番前(東行)	大型車	1,789	4	1,793
			小型車	8,718	1,672	10,390
			合計	10,507	1,676	12,183
		国道246号(西行)	大型車	1,853	4	1,857
			小型車	9,217	1,432	10,649
			合計	11,070	1,436	12,506
地点3	市道五貫目第33号線(八王子街道)	目黒交番前(西行)	大型車	1,619	0	1,619
			小型車	7,207	4,073	11,280
			合計	8,826	4,073	12,899
		上川井(東行)	大型車	1,571	0	1,571
			小型車	6,849	4,864	11,713
			合計	8,420	4,864	13,284
地点4	環状4号線	目黒交番前(北行)	大型車	404	1,317	1,721
			小型車	4,803	3,653	8,456
			合計	5,207	4,970	10,177
		瀬谷駅(南行)	大型車	461	1,317	1,778
			小型車	4,948	5,040	9,988
			合計	5,409	6,357	11,766
地点5	深見第228号線	環状4号線(西行)	大型車	145	0	145
			小型車	2,413	336	2,749
			合計	2,558	336	2,894
		細谷戸公園(東行)	大型車	100	181	281
			小型車	2,057	299	2,356
			合計	2,157	480	2,637
地点6	環状4号線	目黒交番前(北行)	大型車	600	578	1,178
			小型車	5,242	808	6,050
			合計	5,842	1,386	7,228
		瀬谷駅(南行)	大型車	585	578	1,163
			小型車	5,018	643	5,661
			合計	5,603	1,221	6,824
地点7	瀬谷地内線	細谷戸公園(北行)	大型車	145	181	326
			小型車	2,413	326	2,739
			合計	2,558	507	3,065
		瀬谷駅(南行)	大型車	100	181	281
			小型車	2,057	289	2,346
			合計	2,157	470	2,627

※混雑時においては、既存資料（土地区画整理事業）で自動車断面交通量の現地調査を行っていないため、交差点における方向別交通量の現地調査結果を基に、断面交通量を推計しました。

20 転換率式併用QV分割配分手法について（2）

ご意見の趣旨

分割配分は分割の仕方によって出てくる結果が変わり得るものであるため、どのように分割をしたのかなど、今後、第三者がこれをきちんと検証できるような情報を記載していただくことが必要であると思う（第15回環境影響評価審査会（1月10日）でのご意見）。

事業者の見解

本博覧会では、交通管理者や所管省庁等との協議・調整において、当該地域の他の事業との整合を図る観点から、推計手法については、分割配分手法により実施しています。

審査会でのご指摘を踏まえ、推計の過程等が検証できるよう、配分回数や分割比率など前提となる条件等について整理しました。

表20-1 交通量推計の前提条件等について

項目	今回の推計
配分手法	高速転換率併用分割配分
配分回数、分割比率	10回、1/10
交通流の推計時点	R9 時点
推計の状況（整備の有無）	有 （開発を含めた環境影響評価を行うため）
推計に用いた OD 表	道路交通センサスをベースとした自動車 OD 表 （H22 センサス）
開発交通量の考慮	有 （ 考慮した開発交通（トリップ数）：23,631 台トリップ／日※ ※想定する駅シャトルバス、団体バス、P&R シャトルバスの各台数を含む ）

21 迂回経路の運用における地点10及び地点2の予測評価について（2）

ご意見の趣旨

地点10と地点2について、交通容量比はそれぞれ示していますが、これを踏まえて、交差点需要率についてはどのようなになったのか。

交通容量比が1.0を超えている場合と、交差点需要率が限界需要率を超えてしまう場合は、どのように処理するかも検討していただければと思う（第15回環境影響評価審査会（1月10日）でのご意見）。

事業者の見解

第15回横浜市環境影響評価審査会（1月10日）において、ご提示した迂回経路の運用効果について、地点10及び地点2における交差点需要率を試算しました。試算した結果、地点10及び地点2における交通需要率はいずれの場合も限界需要率を下回りました（表21-1）。

この迂回経路の運用は、迂回台数として200台/時を設定した場合の効果を試算したもので、地点12の交通容量比及び交差点需要率は改善され、来場車両による滞留については、一定程度の緩和が期待できることから、引き続き、交通管理者等との調整を進めていきます。

なお、地点12においては、右折車線の交通容量比が1を超過しており、信号1サイクルで捌き切れない車両と次の信号サイクルによる滞留長によって、土地区画整理事業の区域内道路や駐車場内に地点12からの退場待ちの車両が発生すると想定します。

また、地点12については、来場車両のピーク時（20:00～21:00）における北側の横断歩道の利用は限定的であると想定されますが、迂回経路を運用しても横断歩道の影響を考慮した条件では、交差点需要率が限界需要率も超える結果となります。

このため、区域内道路及び駐車場内に車両が滞留できるスペースをできるだけ多く確保するとともに、ピーク時間について事前周知することで、来場車両の退出時間が集中しないよう促していきます。あわせて、案内看板の設置や誘導員を配置するなど、北側の横断歩道による影響についてはできるだけ生じさせないように努めていきます。

表 21-1 迂回経路の運用効果の試算結果

迂回経路の運用	地点 12			地点 10		地点 2	
	横断歩道による影響	交通容量比 (右折)	交差点需要率 (限界需要率： 0.867)	交通容量比 (左折)	交差点需要率 (限界需要率： 0.518)	交通容量比 (右折)	交差点需要率 (限界需要率： 0.912)
なし	考慮しない 場合	1.296	0.978	0.000	0.455	0.027	0.370
あり		1.110	0.858	0.612	0.455	0.700	0.495
なし	考慮した 場合	1.501	1.110	0.000	0.455	0.027	0.370
あり		1.285	0.971	0.612	0.455	0.700	0.495

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

【試算結果】

- ・地点10の交差点需要率（迂回経路の運用がある場合）について

当該車線（C断面左折直進車線）の交通需要率

$$= \text{設計交通量[台/時]} \div \text{飽和交通流率[台/時]} = (0^{*1} + 200^{*2}) / 2,000^{*1} = 0.100$$

$$\text{交差点全体の交通需要率} = 0.079^{*1}(1\phi) + 0.161(2\phi) + 0.215^{*1}(3\phi) + 0.000^{*1}(4\phi) = 0.455$$

注：当該車線の信号現示(2φ)では別車線（C断面右折車線）の交通需要率が最大であるため、2φの必要現示率としては別車線の値(0.161)を採用

- ・地点2の交差点需要率（迂回経路の運用がある場合）について

当該車線（D断面右折車線）の交通需要率

$$= \text{設計交通量[台/時]} \div \text{飽和交通流率[台/時]} = (8^{*1} + 200^{*2}) / 1,656^{*1} = 0.126$$

$$\text{交差点全体の交通需要率} = 0.184^{*1}(1\phi) + 0.038^{*1}(2\phi) + 0.147^{*1}(3\phi) + 0.126(4\phi) = 0.495$$

注：当該車線の信号現示(4φ)では本車線の交通需要率が最大であるため、4φの必要現示率としては本車線の値(0.126)を採用

※1 地点10は準備書資料編p1.8-137、地点2は準備書資料編p1.8-130より。

※2 迂回台数として設定した200[台/時]

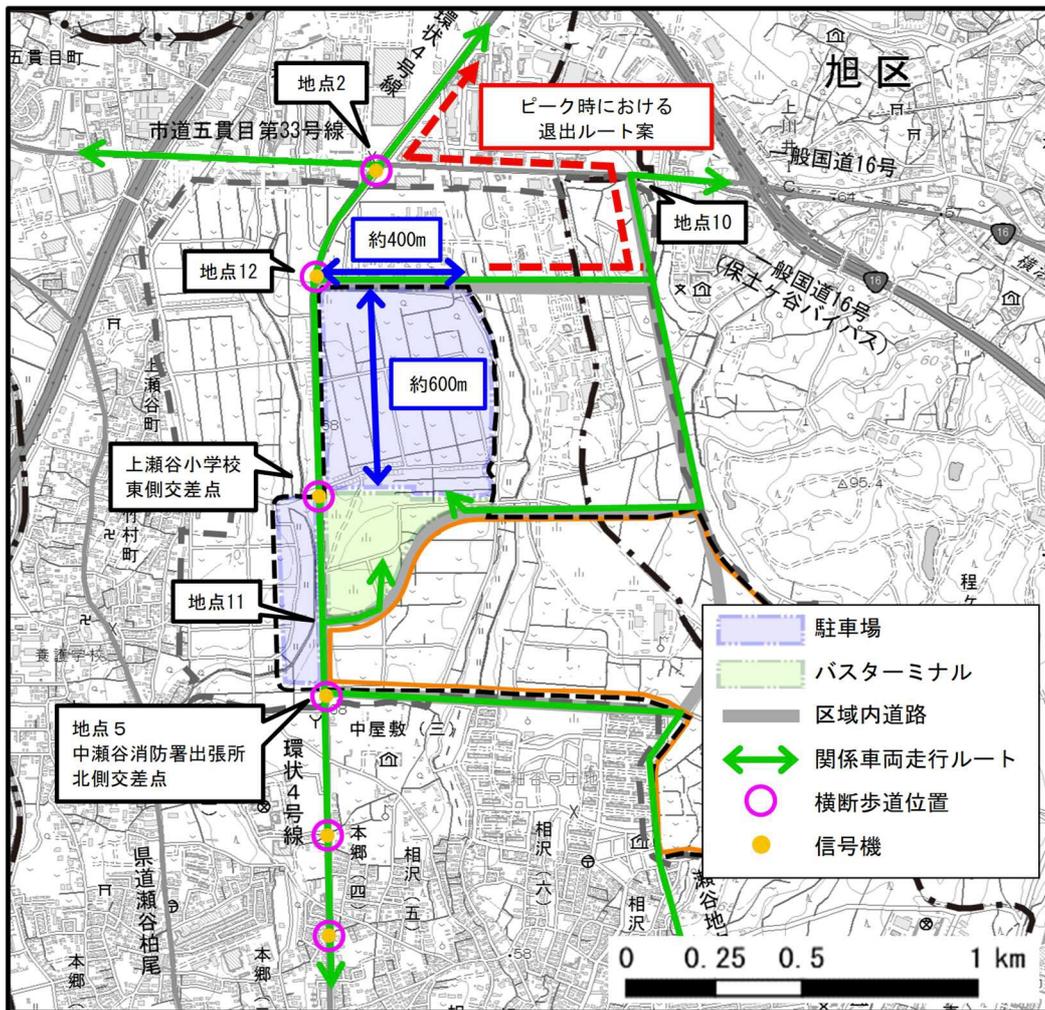


図21-1 ピーク時における迂回経路案

22 パークアンドライド駐車場の配置の考え方について

ご意見の趣旨

パークアンドライド駐車場は、事後調査は当然必要だと思うが、計画が未定なまま環境アセスの審査を終了すると、本当に適正な審査の手続と言えるのか疑問に感じる。やはり計画を示してもらい、それを審査するのがアセスかと思う。

地権者との関係もあるのでピンポイントは難しいにせよ、大体このあたりで何台といった情報で、できるものをできる段階でしっかりと出していってもらう方向で事業者に対応を求める（第13回環境影響評価審査会（12月6日）でのご意見）。

事業者の見解

本博覧会では、多客日（10.5万人/日、10日程度）などへの対応として、会場外駐車場（パークアンドライド駐車場）を約4,000台確保する予定です。準備書においては、現時点で想定している横浜青葉インターチェンジの高架下付近を記載しています。それ以外の候補地についても、現在、「会場まで概ね10km程度の距離」、「輸送効率を考え、駐車場の規模は、1か所あたり約300台以上を想定」などの観点から選定を進めています。

本審査会でのご指摘を踏まえ、土地所有者等の承諾等が得られた候補地については、必要に応じて予測評価し追加資料として順次ご提示する予定ですが、全ての候補地をご提示できないことも想定されることから、駐車場の配置の考え方について、以下のとおりご提示します。

本博覧会では、市内や近県だけでなく、国内の広域からの来場者が見込まれ、会場までのアクセスは、高速道路や主要な幹線道路が使用されると想定します。

このため、パークアンドライド駐車場の配置については、高速道路や主要な幹線道路など、会場周辺の広域道路網や準備書（p2-31）に示した来場者の方向別交通量割合（自家用車）などを踏まえ、パークアンドライドをより効率的で効果的に運用できるよう、方面別にゾーンを設定し、候補地を選定していきます（図22-1）。各ゾーンの駐車台数は、約800から1,000台を目安とし、ゾーンによっては駐車場を複数個所で設置して、各ゾーンの合計で、約4,000台を確保していきます。

各ゾーンの駐車台数の目安：約800～1,000台

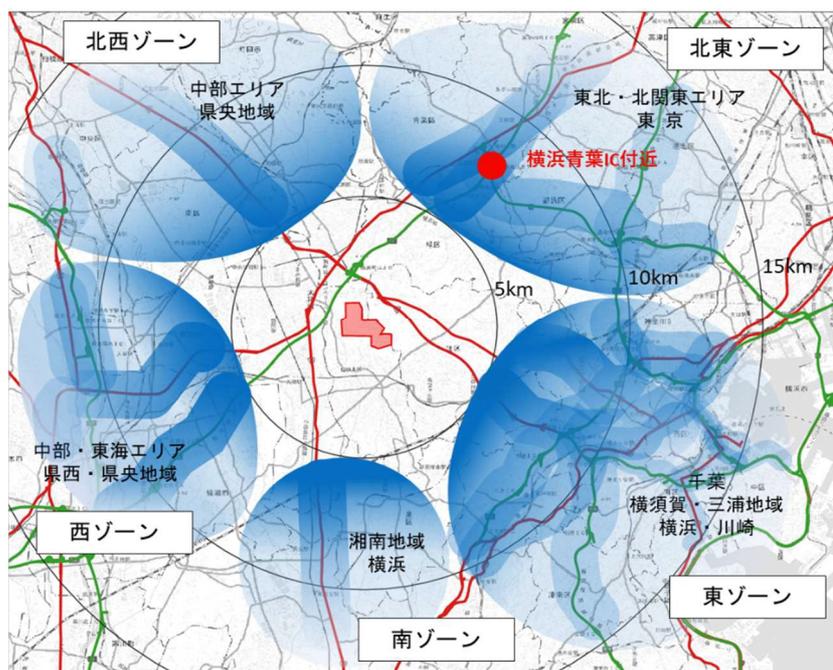


図22-1 パークアンドライド駐車場の配置の考え方

23 廃棄物の処理方法及び堆肥化について

ご意見の趣旨

廃棄物について、どこでどのように処理をするのか、その処理が本当に適切なのかという処理のことが何も書かれていないように思う。

近隣に本当にあるのかも含めて、どのように探して、どうやって取り組んでいくのか、もう少し説明が必要なのではないかと思う。

堆肥化できるということをどのように担保するのかというところが、必要ではないかと思う（第11回環境影響評価審査会（11月2日）でのご意見）。

事業者の見解

本博覧会の開催中に発生する一般廃棄物は、可燃ごみ（約1,688 t/期間）、紙類（約736 t/期間）、食品残渣（約607 t/期間）、植物残渣（約43 t/期間）及び不燃ごみ（約86 t/期間）となっており、対象事業実施区域では処理せず、入札等の適正な手続きにより、横浜市内をはじめとする近隣の事業者等と契約締結して適切に処分します。可燃ごみについては、市内4か所にある横浜市の焼却工場で処分することになります。紙類及び不燃ごみについてはリサイクル業者が、食品残渣及び植物残渣については、横浜市長の許可を受けている一般廃棄物処理業者（以下「一般廃棄物処理業者」という。）によって処理することを想定しています。

本博覧会では廃棄物の処理量を削減するため、食品ロスの削減やリユース食器類の使用の推進など、準備書に記載した環境の保全のための措置を着実に実行するとともに、可燃ごみ、紙類及び不燃ごみについては、出展者や参加者等の協力のもと、分別を徹底することで、リサイクルが可能となるよう努めます。

また、横浜市内の一般廃棄物処理業者は、13社（14施設：図23-1）であり、このうち食品残渣の処理を行っているのは4社、植物残渣の処理を行っているのは10社となっています。食品残渣については、堆肥、飼料、バイオマス発電の燃料など、植物残渣については、堆肥、燃料チップなどとしてリサイクルされています。一般廃棄物処理業者の処理能力としては、食品残渣は約227 t/日、植物残渣は約2,172 t/日となっており（表23-1）、本博覧会から発生する食品残渣及び植物残渣をリサイクルするための処理能力は十分に確保できると考えます。

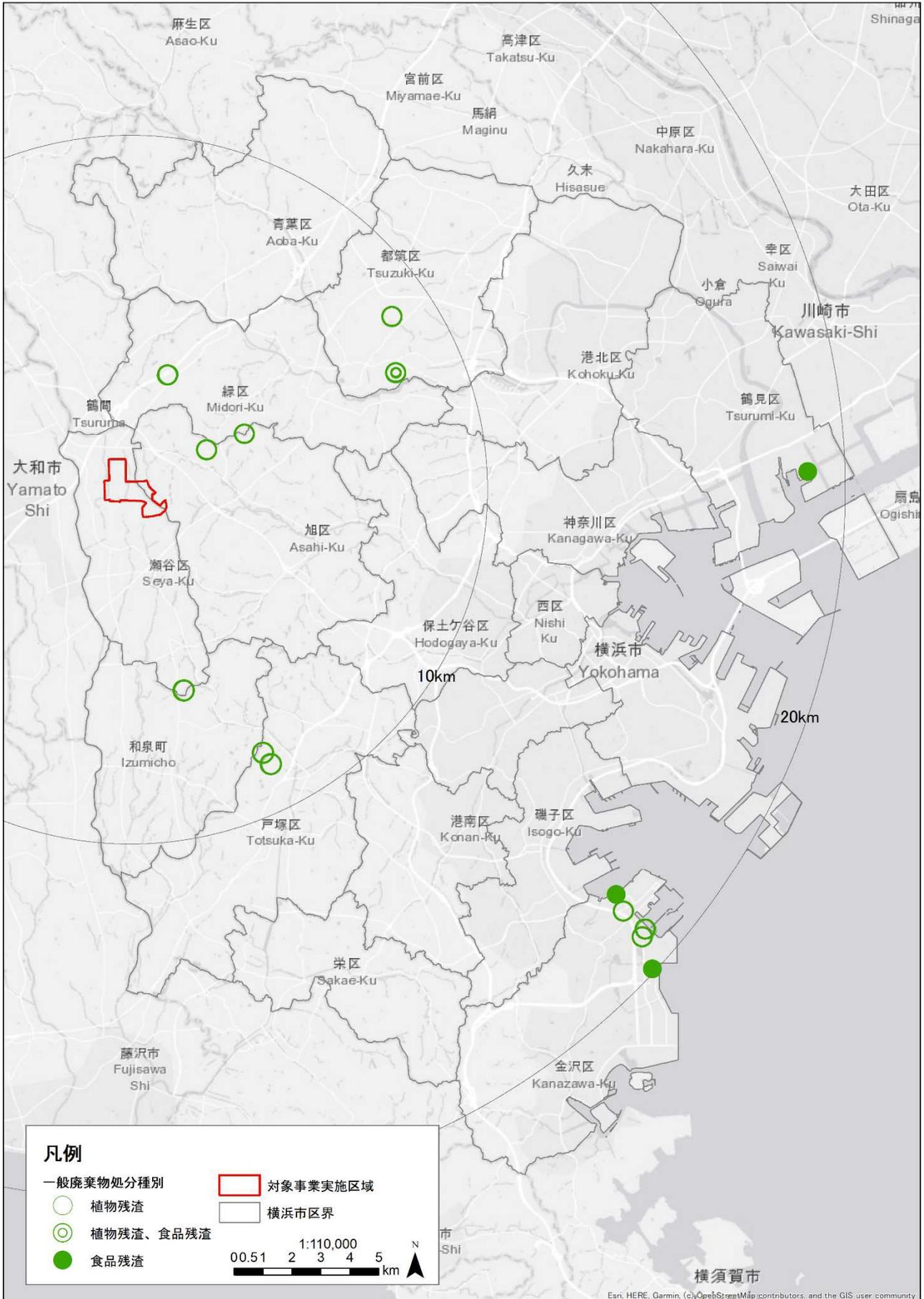
本博覧会では、食品残渣及び植物残渣の処理については、バイオマス発電の燃料としての活用や堆肥化などのリサイクルを行っている一般廃棄物処理業者を選定していきます。

なお、産業廃棄物についても、一般廃棄物と同様に、廃棄物の処理量を削減に向けて3Rの推進に努めていきます。

表 23-1 開催中の廃棄物の発生量及び処理能力について

	本博覧会からの発生量	一般廃棄物処理業者の処理能力
食品残渣	約 3t/日	約 227t/日
植物残渣	約 14t/回	約 2,172t/日

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。



資料：横浜市ホームページより作成 (<https://www.city.yokohama.lg.jp/business/bunyabetsu/gomi-recycle/>)

図23-1 一般廃棄物処理施設位置図

24 レンタル・リース建築物の撤去に伴う廃棄物の原単位について

ご意見の趣旨

建築物をレンタル・リースするとして、普通の建物を壊す場合の30%としているが、その根拠や前例を教えてください（第11回環境影響評価審査会（11月2日）でのご意見）。

事業者の見解

本博覧会における仮設建築物（レンタル・リース）から発生する廃棄物量については、G8北海道洞爺湖サミット（2008年7月開催）の国際メディアセンターのリユース実績（重量比：74.1%）を参考に30%と設定しました。同施設は、国土交通省北海道開発局が事業主体となり建築され、建物使用期間が2か月（2008年6月～7月）に限定され、構造は鉄骨造、基礎は覆工板とH鋼で構成した置き基礎構造となっています。リユース実績の内訳は、表24-1に示す通りです。

表 24-1 参考事例における主な再使用部材等

部位	再利用材料名
構造部材	山留材、覆工板
外部	屋根折板、外壁角波鉄板、環境ウォール集成材、環境ウォール植栽、旗竿ポール
内部	OAフロア、タイルカーペット、グラスウールボード、ケナフ膜、断熱材、木製床パネル
電気設備	太場光パネル一般型、太場光パネルシースルー型、キュービクル・分電盤、照明器具、スイッチ、放送機器等
機械設備	エレベーター（15人乗り）、空調機、衛生陶器

※参照資料：「官庁施設における3Rの取り組みについて—北海道洞爺湖サミット国際メディアセンター整備事業の事例報告—」（久光 英春，平成21年度国土交通省 国土技術研究会資料）

※資機材の総重量11,308t、うちリース材及び再使用された資機材の重量8,378tからリユース実績74.1%とされている。

<施設概要>

名称：北海道洞爺湖サミット国際メディアセンター
 所在地：北海道虻田郡寿都村
 整備主体：北海道開発局
 主な用途：記者会見場
 使用期間：2008年6月～7月
 延床面積：10,692㎡
 構造：鉄骨造
 階数：2階建

25 再資源化の取組について

ご意見の趣旨

平均の数値を持ってきて、再資源化率を出して発生量を予測されるのはいいが、そこからどうやって取り組んで減らしていくか、そもそも出ないようにするかを環境保全措置には述べていただければと思う（第11回環境影響評価審査会（11月2日）でのご意見）。

事業者の見解

本博覧会で発生する廃棄物を削減するため、工事中、開催中及び撤去中において、準備書に記載した環境の保全のための措置を着実に実行していきます。

また、工事中及び撤去中において、建築物の内装部材等は、できるだけリユースできるように努めるとともに、やむを得ずリユースできない場合には、リサイクル率の高い素材（木材、金属など）を用いた製品・部材等を選択することとし、環境の保全のための措置に追記します（表25-1）。

表 25-1 環境の保全のための措置（工事及び撤去の実施により発生する廃棄物等）

区分	環境の保全のための措置
【工事中】 建設行為の実施 【撤去中】 仮施設等の撤去	<ul style="list-style-type: none"> ・会場施設については公園施設を利活用するとともに、レンタル・リースの採用により、産業廃棄物の削減を進めます。 ・<u>建築物の内装部材等は、できるだけリユースできるように努めるとともに、やむを得ずリユースできない場合には、リサイクル率の高い素材（木材、金属など）を用いた製品・部材等を選択します。</u> ・会場整備のため植物を搬入しますが、一般廃棄物である植物残渣等については、条約等に基づき焼却等処分が必要なものを除き可能な限り堆肥化するとともに、植物トレーやポット等の産業廃棄物についてはリユース（返却）を推進します。 ・建設資材等の搬入にあたっては、過剰な梱包を控え、産業廃棄物の発生抑制を図ります。 ・工事現場内に産業廃棄物保管場所を設置して、飛散防止や分別保管に配慮することで、再利用・再資源化に寄与します。 ・工事関係者に対して、廃棄物の減量化及び分別の徹底を啓発します。 ・特定建設資材廃棄物については「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」に基づき、工事現場内で分別を行い、極力再資源化に努めます。 ・「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」に基づき、許可を有する産業廃棄物処理業者に委託し、産業廃棄物管理票(マニフェスト)を交付の上、運搬・処分先を明確にして、適正に処理します。 ・産業廃棄物の搬出運搬時には、荷崩れや飛散等が生じないように荷台サイドカバーを使用する等適切な対策を講じます。 ・「プラスチックに係る資源循環の促進等に関する法律」に基づきプラスチック類等を確実に分別しリサイクルを行えるようにします。

※準備書から修正した箇所は、太文字・下線で示しています。

26 石膏ボードの使用の可能性について

ご意見の趣旨

仮設でも「石膏ボード」が廃棄物に計上されているが、石膏ボードはリサイクル率が低く、一般に処分が困難である。本当に使わざるを得ないものなのか。用途や必要性を伺いたい（第11回環境影響評価審査会（11月2日）後の送付意見）。

事業者の見解

石膏ボードは防・耐火性、遮音性、施工性及び経済性などに優れているため、内装の仕上げ材や間仕切り壁などとして広く建築物の内装部材として使用されています。また、東京2020年オリンピック・パラリンピック競技大会会場仮設施設、洞爺湖サミットや伊勢志摩サミットの国際メディアセンターの内装等、短期の開催でも石膏ボードは使用されていることから、本博覧会の準備書における予測評価では、石膏ボードの使用を予測条件としました。

本博覧会の建築物の内装部材の全てについて、石膏ボードの使用を取りやめることは困難ですが、できるだけ他の部材を使用することとし、リユースできるよう努めます。やむを得ずリユースできない場合には、内装部材については、リサイクル率の高い素材（木材、金属など）を用いた製品・部材等を選択し、積極的なリサイクルに努めます。

27 サステナビリティ戦略における廃棄物の削減等に関する取組について

ご意見の趣旨

AIPHの規則等に、サステナビリティ戦略を作るようにとだけ書いてあるのか、AIPHの規則そのものに廃棄物をなるべく削減するように等が書いてあるのか。環境保全について具体的なルールがあるのか。サステナビリティ戦略は、いつ、誰が、どこで、どのように作るのかを教えてください（第11回環境影響評価審査会（11月2日）でのご意見）。

事業者の見解

サステナビリティ戦略等は、国際園芸博覧会の開催を承認するAIPH（国際園芸家協会）^{※1}が、博覧会主催者に策定するよう義務付けた要求事項です。この戦略は、2021年10月に公表されたAIPHの規則等に基づくものです。主な内容としては、基本方針、及び目的と目標（エネルギーや廃棄物と解体など）を博覧会主催者が設定し、具体的な取組等を記載して、進捗管理を行うことになっています（表27-1）。

AIPHの規則等では、博覧会の持続可能性の目標等を示す、サステナビリティ戦略とその実施計画を開催の3年前までに策定することになっており、策定後は、AIPHに提出して約半年程度の審査を経て承認等を受けることとなります。AIPHの規則等には、設定すべき目標に関する数値などの記述はありませんが、AIPHが定めるサステナビリティ・ポリシー^{※2}や本博覧会の取り巻く背景等を踏まえ、本博覧会としての目標を設定することになっています。

本博覧会協会としては、有識者からなる「持続可能性有識者委員会」を設置して、専門的視点からご意見等をいただくとともに、国、神奈川県及び横浜市等の関係者と協議しながら、2024年3月の策定・公表を目途に作成を進めています（現時点での検討状況：表27-3及び4）。

本博覧会の準備書においては、廃棄物について、AIPHの規則等に基づき、サステナビリティ戦略等を策定し、削減等に関する取組を進めていくことを記載していますが、審査会でのご意見を踏まえ、評価書においては、同戦略等を策定・公表するとともに、サステナビリティレポート^{※3}についても公表することについても追記します（表27-2）。

※1 国際園芸博覧会の開催承認を行う主体。

※2 AIPHは2021年に、組織の意思決定や活動が人々や環境に影響を与える分野を特定し、サステナビリティにポジティブな変化をもたらすことができる機会を取りまとめた「サステナビリティ・ポリシー」を策定した。

※3 AIPH規則等に基づき、AIPHに提出する報告書。

表27-1 サステナビリティ戦略等の主な内容について

項目	概要
基本方針	1 人権、2 労働、3 腐敗防止、4 ダイバーシティ&インクルージョン、5 アクセシビリティ、6 環境の6分野について「基本方針」を設定し、取組の方向性をもとに推進。
目的と目標	5つの「目的」、12の「目標」について、指標を設定し、取組を推進。 【目的】 1 気候変動対策、2 生物多様性の保全、3 サステナブルな調達と資源管理、4 公平性と包摂性、5 サステナビリティ教育と意識向上 【目標】 1 生物多様性、2 水環境、3 脱炭素、4 エネルギー、5 公害対策、 <u>6 廃棄物と解体</u> 、7 建設、8 デザイン・計画、9 交通・会場内移動、10 海外からの参加者、11 サステナブルなイベント運営、12 レガシー

表27-2 評価書での修正箇所

項目	工事中・開催中・撤去中
環境の保全のための措置の実施による廃棄物の削減	・準備書本文（p. 6. 6-28）の下記内容を評価書では追記します。 本博覧会では、AIPH の規則等に基づき、サステナビリティ戦略等を策定・公表するとともに、 <u>サステナビリティレポートについても公表して、廃棄物の削減等に関する取組を進めていきます。</u>

※準備書から修正した箇所は、太文字・下線で示しています。

表27-3 サステナビリティ戦略の目的（案）

5つの目的	具体的な取組例
1 気候変動対策	<ul style="list-style-type: none"> 計画地周辺における自然環境との連続性を持った緑のネットワークの構築 GREEN×EXPO 2027の脱炭素化の推進
2 生物多様性の保全	<ul style="list-style-type: none"> グリーンインフラを基軸とした会場計画の検討 環境アセスメント（環境影響評価）の適切な実施
3 サステナブルな調達と資源管理	<ul style="list-style-type: none"> 持続可能性に配慮した調達コードの策定・運用
4 公平性と包摂性	
5 サステナビリティ教育と意識向上	<ul style="list-style-type: none"> 情報発信を意識した展示解説・修景植栽の検討

表27-4 サステナビリティ戦略の目標（案）

12の目標	具体的な取組例	12の目標	具体的な取組例
1 生物多様性	<ul style="list-style-type: none"> グリーンインフラを基軸とした会場計画の検討 環境アセスメント（環境影響評価）の適切な実施 	7 建設	<ul style="list-style-type: none"> 将来公園施設の積極的な活用 持続可能性に配慮した調達コードの策定・運用
2 水環境	<ul style="list-style-type: none"> 灌水消費量の削減 	8 デザイン・計画	<ul style="list-style-type: none"> 設計配慮指針の策定
3 脱炭素	<ul style="list-style-type: none"> GREEN×EXPO 2027の脱炭素化の推進 	9 交通・会場内移動	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通等による会場アクセスの向上 ユニバーサルデザインの導入
4 エネルギー	<ul style="list-style-type: none"> 再生可能エネルギー100%の電気の調達 省エネ型の設備の導入 建築のパッシブデザイン導入 	10 海外からの参加者（外国政府・国際機関等）	<ul style="list-style-type: none"> 公式参加者（外国政府・国際機関等）向けウェブページの開設
5 公害対策	<ul style="list-style-type: none"> 環境アセスメント（環境影響評価）の適切な実施 	11 サステナブルなイベント運営	<ul style="list-style-type: none"> ESMS（イベント・サステナビリティマネジメントシステム）の構築（ISO20121の認証取得・運用） 食品ロスの削減の推進 プラスチック等の使い捨て容器の削減
6 廃棄物と解体	<ul style="list-style-type: none"> 「GREEN サーキュラー建築」による循環経済の推進 3R+Renewableの推進 	12 レガシー	<ul style="list-style-type: none"> 博覧会施設の公園への継承 博覧会の持続可能性に関する取組の継承