

6.10 地域社会（交通混雑・歩行者の安全）

本事業の実施により、工事中は工事用車両の走行、供用時は建築物の供用及び関係車両の走行が、周辺の主要道路等での交通流や歩行者の安全に影響を及ぼすおそれがあります。本事業の工事期間中及び供用時の自動車及び歩行者に対する影響を把握するために、調査、予測及び評価を行いました。

以下に調査、予測、評価等の概要を示します。

【地域社会（交通混雑・歩行者の安全）の環境影響評価の概要】

区分	結果等の概要	参照頁
調査結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> 調査を実施した4交差点の12時間断面交通量が最も多かったのは、No. 1 神奈川二丁目交差点のC断面で33,179台/12h、次いでD断面で31,195台/12hでした。ピーク時交差点総流入台数もNo. 1 神奈川二丁目交差点が最も多く、4,352台/hでした。 各車線の飽和交通流率の実測値は、飽和交通流率の基本値から算出した飽和交通流率の計算値（横断歩行者交通量調査結果を考慮）に対し、90～115%となっています。 交差点需要率は、No. 1 神奈川二丁目交差点が最大で0.564、他の3交差点は0.5未満となっています。限界需要率と比較すると、現況で交差点処理が困難となっている交差点はありません。 ピーク時間帯の歩行者等交通量から算定した歩行者流量は、全ての調査地点で歩行者サービス水準Aが確保されています。 	<p>p. 6.10-10 ～ p. 6.10-19</p>
環境保全目標	<ol style="list-style-type: none"> 工事用車両の走行に伴う交通混雑及び歩行者の安全 <ul style="list-style-type: none"> 交通混雑：周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと 歩行者の安全：歩行者等の安全な通行が確保されること 建築物の供用に伴う歩行者の交通混雑 <ul style="list-style-type: none"> 周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと 関係車両の走行に伴う交通混雑及び歩行者の安全 <ul style="list-style-type: none"> 交通混雑：周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと 歩行者の安全：歩行者等の安全な通行が確保されること 	<p>p. 6.10-20</p>
予測結果の概要	<ol style="list-style-type: none"> 工事用車両の走行に伴う交通混雑及び歩行者の安全 <ul style="list-style-type: none"> 工事中交通量による交差点需要率が高い交差点は、No. 1 神奈川二丁目交差点の0.564ですが、いずれの交差点においても限界需要率を下回っており、交通処理は可能であると予測します。 工事中一般交通量（現況交通量）に対する工事中交通量の交差点需要率及び交差点車線混雑度の増加量は、ともにわずかであり、工事用車両の走行による周辺交通への影響は小さいと予測します。 工事用車両の走行ルートである一般国道15号、東神奈川線、新設区画道路は、道路両側にマウントアップ構造の歩道が整備されており、歩行者と自動車の分離が図られています。 建築物の供用に伴う歩行者の交通混雑 <ul style="list-style-type: none"> 全ての予測地点で、自由歩行が可能とされる歩行者サービス水準Aが確保されると予測します。 	<p>p. 6.10-25 ～ p. 6.10-27, p. 6.10-29 ～ p. 6.10-30</p>

区分	結果等の概要	参照頁
予測結果の概要 (続き)	<p>3) 関係車両の走行に伴う交通混雑及び歩行者の安全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 供用時の将来交通量による交差点需要率が高い交差点は、No.1 神奈川二丁目交差点の0.564ですが、いずれの交差点においても限界需要率を下回っており、交通処理は可能であると予測します。 ・ 将来一般交通量（現況交通量）に対する将来交通量の交差点需要率及び交差点車線混雑度の増加量は、ともにわずかであり、関係車両の走行による周辺交通への影響は小さいと予測します。 ・ 本事業では、対象事業実施区域内に遊歩道を設けるとともに、駐車場出入口にはミラー等を整備し、安全確保に努めます。したがって、歩行者等の安全は確保されるものと予測します。 	<p>p. 6.10-33 ～ p. 6.10-35</p>
環境保全措置の概要	<p>1) 工事用車両の走行に伴う交通混雑及び歩行者の安全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 工事用車両が特定の日や時間帯に集中しないよう、計画的な運行管理に努めます。 ・ 工事用車両の運転者に対する交通安全教育を十分行い、規制速度、走行ルートへの厳守、対象事業実施区域周辺での路上駐車を徹底します。 ・ 仮囲いの設置や交通誘導員の配置により、一般通行者や一般通行車両の安全管理に努めます。 <p>2) 建築物の供用に伴う歩行者の交通混雑</p> <p>【計画立案時】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 対象事業実施区域内の通路は歩車分離のバリアフリー通路とすることで、歩行者の安全確保及びバリアフリーについて配慮します。 <p>3) 関係車両の走行に伴う交通混雑及び歩行者の安全</p> <p>【計画立案時】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 駐車場は、横浜市駐車場条例の附置義務に基づく必要台数を確保します。 ・ 対象事業実施区域内の通路は歩車分離のバリアフリー通路とすることで、歩行者の安全確保及びバリアフリーについて配慮します。 ・ 駐車場の出入口にはミラー等を整備し、安全確保に努めます。 <p>【供用時】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 居住者に対しては、契約に際して、周辺道路の利用上の配慮事項を重要事項説明書を用いて十分説明し、地域との共存を促します。 ・ 商業施設等の契約に際しては、商業施設等の従業員に対し、通勤時や業務の移動等において可能な限り公共交通機関の利用を促すよう、重要事項説明書を用いて十分説明し、協力を促します。 	<p>p. 6.10-27, p. 6.10-30, p. 6.10-35</p>

区分	結果等の概要	参照頁
<p style="text-align: center;">評 価</p>	<p>1) 工事用車両の走行に伴う交通混雑及び歩行者の安全</p> <p>【交通混雑】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・工事用車両の走行に伴う交通ピーク時の交通混雑は、いずれの交差点においても限界需要率を下回っており、交通処理は可能であると考えます。また工事中は、工事用車両が特定の日や時間帯に集中しないよう計画的な運行管理に努めるとともに、工事用車両の運転者に対しては、規制速度や走行ルートの厳守を徹底するなどの配慮を講じていきます。 ・これらのことから、環境保全目標「周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと」は達成されると考えます。 <p>【歩行者の安全】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・工事用車両の走行ルートは、全てマウントアップ構造の歩道が整備されており（新設区画道路は整備予定）、歩行者と自動車の分離が図られています。また、工事用車両の運転者に対する交通安全教育を十分行うとともに、仮囲いの設置や交通誘導員の配置により、一般交通者や一般交通車両の安全管理に努めます。 ・これらのことから、環境保全目標「歩行者等の安全な通行が確保されること」は達成されると考えます。 <p>2) 建築物の供用に伴う歩行者の交通混雑</p> <ul style="list-style-type: none"> ・計画建築物を利用する歩行者により周辺歩道部等における歩行者交通量が増加しますが、供用時においても自由歩行可能な状態が保たれると考えます。また、本事業では、対象事業実施区域内の歩行者の安全確保、バリアフリーについて配慮します。 ・これらのことから、環境保全目標「周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと」は達成されると考えます。 <p>3) 関係車両の走行に伴う交通混雑及び歩行者の安全</p> <p>【交通混雑】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・関係車両の走行に伴う交通混雑の程度を、交差点需要率等を用いて検討した結果、供用時においても交差点交通処理は可能であると考えます。また、本事業においては、横浜市駐車場条例の附置義務に基づく必要駐車台数を確保するとともに、居住者に対しては、契約に際して、周辺道路の利用上の配慮事項を重要事項説明書を用いて十分説明し、地域との共存を促します。さらに、商業施設等の契約に際しては、商業施設等の従業員に対し、通勤時や業務の移動等において可能な限り公共交通機関の利用を促すよう、重要事項説明書を用いて十分説明し、協力を促します。 ・これらのことから、環境保全目標「周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと」は達成されると考えます。 <p>【歩行者の安全】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業では、対象事業実施区域内の通路は歩車分離のバリアフリー通路とすることで、歩行者の安全確保及びバリアフリーについて配慮するとともに、駐車場の出入口におけるミラーの整備、出庫警報システムの設置、サインの設置、車両の徐行や一旦停止の表示等の整備を適宜検討した上、安全確保に努めます。 ・これらのことから、環境保全目標「歩行者等の安全な通行が確保されること」は達成されると考えます。 	<p>p. 6. 10-27, p. 6. 10-30, p. 6. 10-35</p>

※調査、予測、評価等の詳細は、右欄の参照頁でご確認ください。

6.10.1 調査

1) 調査項目

調査項目は、以下の内容としました。

- (1) 日常生活圏等の状況
- (2) 地域交通の状況
- (3) 歩行者の状況

2) 調査方法

(1) 日常生活圏等の状況

公共施設の位置、学区、通学路の状況及び避難場所等の状況を既存資料の収集・整理により調査し、必要に応じ現地踏査・聞き取りを行いました。

(2) 地域交通の状況

ア. 主要な交通経路及び交通量の状況

主要な交通経路、バス停留所の位置を既存資料の収集・整理により調査しました。

イ. 主要交差点部における交通処理

ア) 自動車交通量・横断歩行者等交通量

調査対象とした交差点を通過する車両について、方向別（右折・直進・左折等）、車種別、時間帯別に観測し、15分ごとに集計しました。車種は、表 6.10-1に示すとおり、大型車及び小型車の2車種分類としました。また、横断歩道を通行する歩行者及び自転車について、方向別、時間帯別に観測し、15分ごとに集計しました。

表 6.10-1 車種分類表

分類		分類方法
大型車	大型貨物車	ナンバープレートの頭番号が 0, 1, 9
	バス	ナンバープレートの頭番号が 2
小型車	小型貨物車	ナンバープレートの頭番号が 4, 6,
	乗用車	ナンバープレートの頭番号が 3, 5, 7

※車頭番号8、自衛隊車両及び外交官車両等は、形状により各車種に分類しました。

イ) 渋滞長

調査対象とした交差点の流入部ごとに、滞留長³¹、渋滞長³²を観測しました。距離は地図から読み取り、5m単位で計測し、15分ごとに集計しました。

ウ) 信号現示

調査対象とした交差点において、信号のスプリット及びサイクル長を観測しました。

³¹ 滞留長：信号が赤から青に変わる瞬間に滞留している最後尾車両までの停止線からの距離

³² 渋滞長：滞留時最後尾車両が1回の青信号で交差点を通過できなかった場合の停止線からの距離（ただし1回の青信号で通過した場合の渋滞長は0mとする）

観測は、7:00～19:00の12時間とし、1時間に3回調査しました。

エ) 道路現況

調査対象とした交差点において、交差点形状・車線構成・道路幅員・交通規制・道路標識の状況について把握しました。

オ) 飽和交通流率

自動車交通量調査結果を踏まえ、継続した渋滞が発生する交差点を対象に飽和交通流率³³調査を実施しました。

調査は調査対象交差点の各流入部について、交通量が多い3時間帯について、車線毎に信号変化後（赤から青）の停止線通過時間（1/100秒単位）を調査しました。その結果から各車線の平均車頭時間を算出し、車線毎の飽和交通流率（3,600/平均車頭時間）を算出しました。

なお、信号連動の関係で停止線での信号滞留がほとんどない（4台以下）流入部は調査対象外としました。

ウ. 交通安全対策の状況

既存資料の収集・整理及び現地踏査により調査しました。

エ. 交通事故の発生状況

既存資料の収集・整理により調査しました。

(3) 歩行者の状況

ア. 歩行者等交通量

調査対象断面を通行する歩行者及び自転車について、方向別、時間帯別に観測し、15分ごとに集計しました。

イ. 歩行者の安全な通行状況

現地踏査により、対象事業実施区域周辺の歩道、ガードレール等の交通安全施設の整備状況等を把握しました。また、既存資料等の収集・整理により交通事故発生状況を把握しました。

³³ 飽和交通流率：交差点流入部において、交通需要が十分に存在する状態で、単位時間・一車線当たりに停止線を通り得る最大の車両数を示します。飽和交通流率は、4台以上の連続した需要がある車線を対象に、1台毎に通過時間を計測（発進が遅れる先頭車両2台を除く）して算定を行います。

3) 調査地域・地点

(1) 日常生活圏等の状況

調査地域は、対象事業実施区域周辺としました。

(2) 地域交通の状況

自動車交通量、渋滞長、信号現示、横断歩行者等、道路現況及び飽和交通流率については、工事用車両及び関係車両の走行が予想される主要交差点として、図 6.10-1に示す信号交差点4ヶ所 (No. 1~4) としました。

交通安全対策の状況及び交通事故の発生状況については、対象事業実施区域及びその周辺としました。

(3) 歩行者の状況

歩行者及び自転車の交通量については、歩行者等の利用が予想される主要な歩道・歩行空間として、図 6.10-2に示す7断面 (地点 a ~ g) としました。

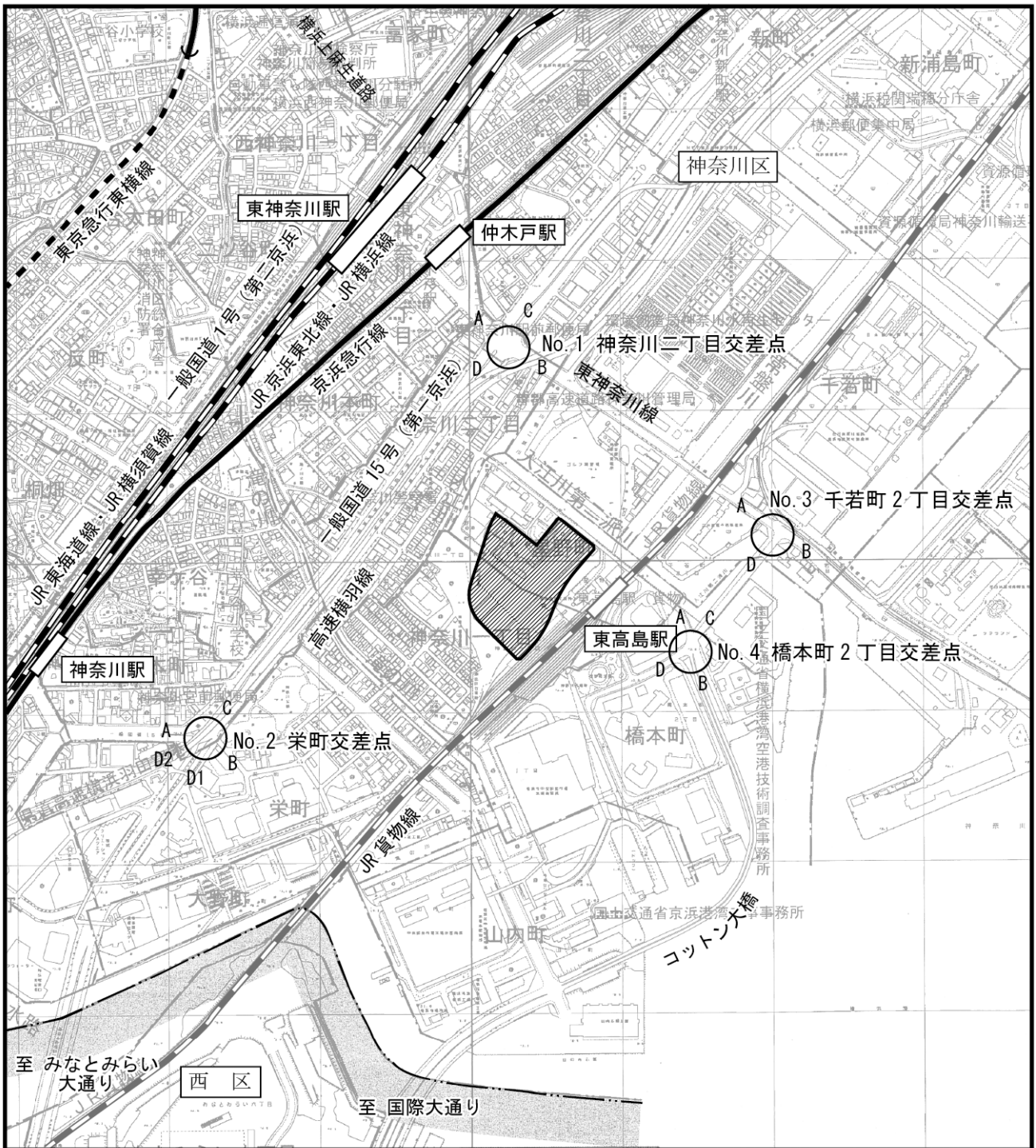
4) 調査時期

地域交通の状況及び歩行者の状況に係る現地調査については、表 6.10-2に示す日時で実施しました。


表 6.10-2 調査日時 (現地調査)


調査項目		日時
自動車交通量 渋滞長 信号現示 横断歩行者等 道路現況	No. 1~4	平成27年 5月20日 (水) 7:00~19:00
飽和交通流率調査		平成27年 7月 7日 (火) No.1 神奈川二丁目 11:00~14:00 No.2 栄町 7:00~10:00 No.3 千若町 2 丁目 9:00~12:00 No.4 橋本町 2 丁目 13:00~16:00
歩行者等交通量	地点a~g	平成27年 5月20日 (水) 7:00~19:00

注) 飽和交通流率調査は、自動車交通量調査結果を踏まえ、ピーク時間を含む3時間を抽出して実施しました。



凡 例

 : 対象事業実施区域

 : 区 界


 : 自動車交通量等調査地点 (12時間)
(自動車交通量、渋滞長、信号現示、道路現況、飽和交通流率、横断歩行者等)

図 6.10-1 地域社会 (地域交通) に係る調査地点位置図



1:10,000

0 250 500m

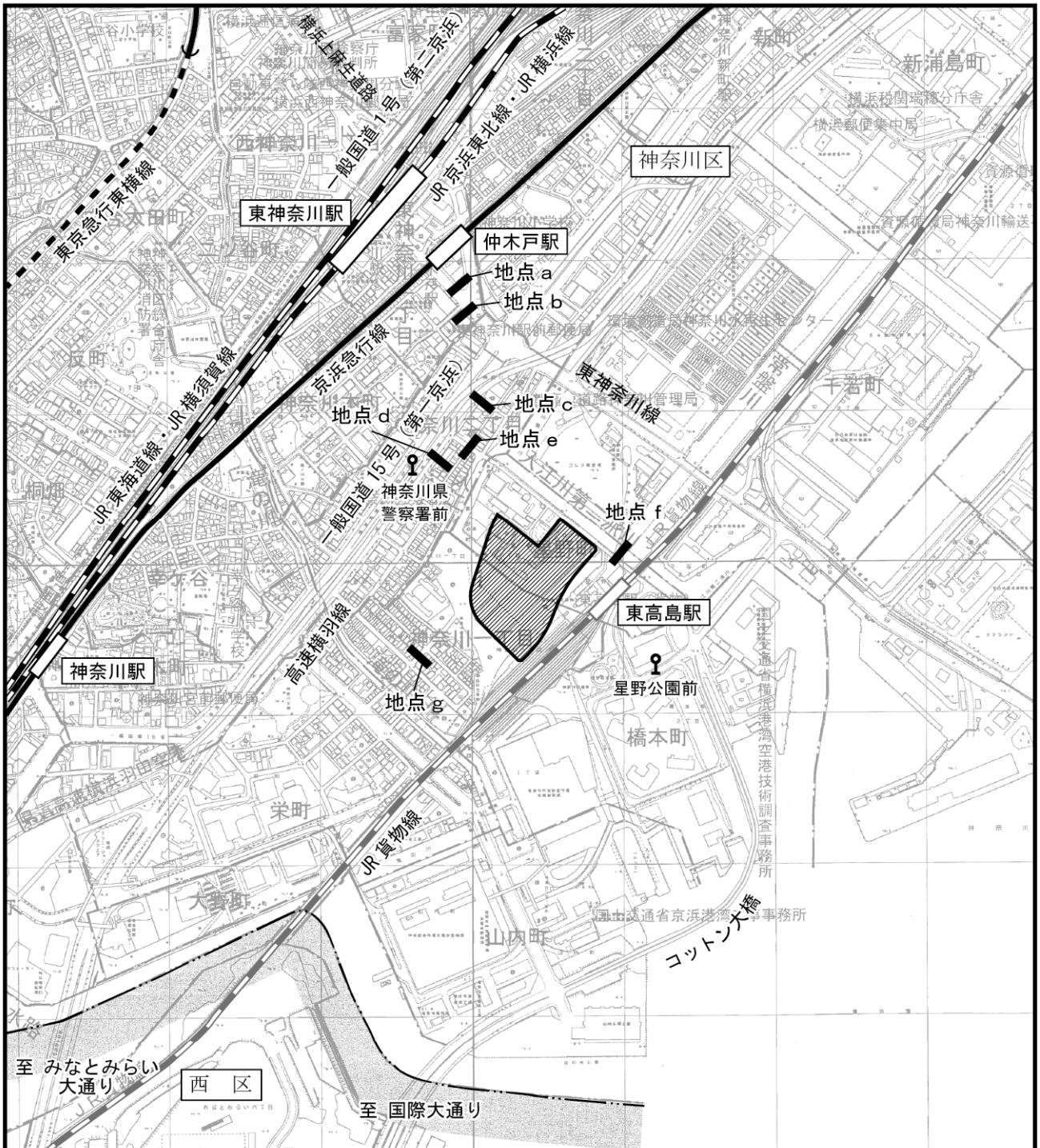



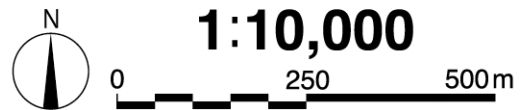


図 6.10-2 地域社会（歩行者）に係る調査地点位置図

凡 例

-  : 対象事業実施区域
-  : 区 界
-  : 歩行者等交通量調査地点（12時間）



5) 調査結果

(1) 日常生活圏等の状況

ア. 公共施設等の位置

対象事業実施区域周辺における公共施設等は、「6.8 日影」の図 6.8-1 (p.6.8-4参照) に示したとおりです。

対象事業実施区域付近には、幸ヶ谷小学校、神奈川台場公園、星野町公園があります。

イ. 学区、通学路の状況

対象事業実施区域周辺には、横浜市立神奈川小学校及び幸ヶ谷小学校がありますが、対象事業実施区域は横浜市立幸ヶ谷小学校の学区に属しています。対象事業実施区域及びその周辺における通学路標識の設置状況は、図 6.10-4 (p.6.10-18参照) に示すとおりです。

ウ. 避難場所等の状況

広域避難場所は災害対策基本法に基づき作成された「横浜市防災計画」によって定められています。広域避難場所は大規模火災時に避難する場所であり、一時避難場所は一時的に避難して様子をみたり、広域避難場所へ避難するために地域住民が集結したりする場所です。一時避難場所については、自治会・町内会が選定することになっています。

対象事業実施区域の広域避難場所は「反町公園」が最寄りの拠点として指定されていますが、一部の地区は「大規模延焼火災の恐れが低い地域」に指定されており、広域避難場所が指定されていません。

(2) 地域交通の状況

ア. 主要な交通経路及び交通量の状況

ア) 主要な交通経路

「3.2.7 1) 道路交通」(p.3-16~19参照) に示したとおり、対象事業実施区域周辺の主要な道路は、一般国道1号、一般国道15号及び高速神奈川1号横羽線となっています。

なお、対象事業実施区域周辺は、土地区画整理事業により区画道路(18-1号線、12-1~3号線等)が整備される予定です。

イ) バス停留所の位置

「3.2.7 1) 道路交通」(p.3-16~19参照) に示したとおり、対象事業実施区域周辺は、横浜市営バスが運行されています。

最寄りのバス停留所は、「神奈川警察署前」及び「星野町公園前」となっています。

イ. 主要交差点部における交通処理

ア) 自動車交通量

調査を実施した4交差点の交差点形状（断面位置）は図 6.10-3に、各交差点の自動車交通量調査結果は表 6.10-3に示すとおりです（詳細は資料編 p. 資3.7-2～19参照）。

なお、表 6.10-3には、交差点流入台数最大時と交差点需要率³⁴最大時の時間交通量の両方を記載しています。また、交差点流入台数としては、「実測交通量」（停止線通過台数）と、実測交通量に1時間の渋滞長の増分を車両台数に換算して加えた「需要交通量」を併記しています。

調査を実施した4交差点の12時間断面交通量が最も多かったのは、No.1 神奈川二丁目交差点のC断面で33,179台/12h、次いでD断面で31,195台/12hでした。

ピーク時交差点総流入台数もNo.1 神奈川二丁目交差点が最も多く、4,352台/hでした。

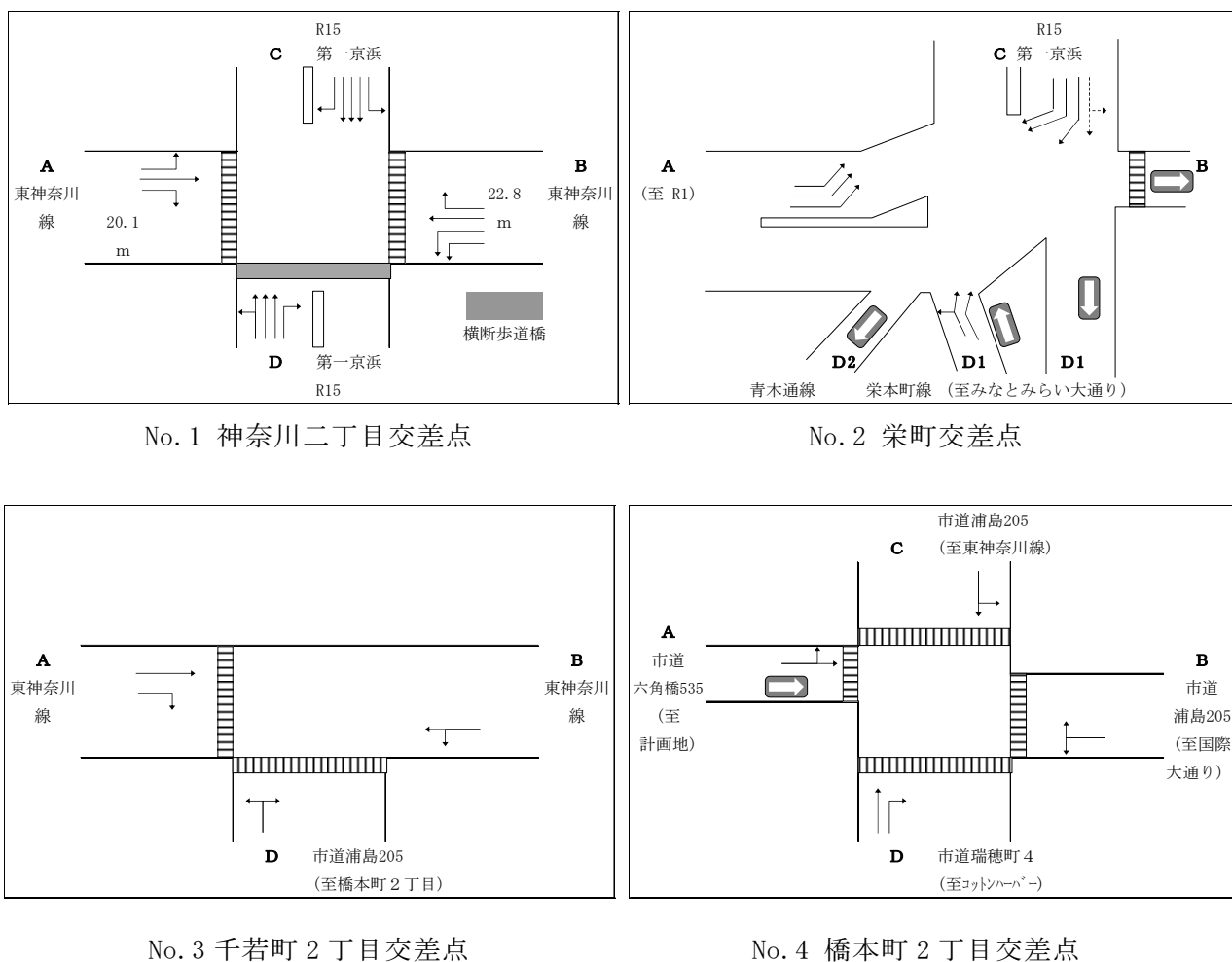


図 6.10-3 交差点の断面位置

³⁴ 交差点需要率：各現示の需要率の合計値で、交通量を捌くことができるか否かの判定に用いられ、交差点需要率が限界需要率を超えると交通量を捌くことができなくなり捌け残りが生じます（過飽和状態）。

表 6.10-3 自動車交通量調査結果（現地調査）

交差点名	断面	12 時間		ピーク時間帯			
		断面 交通量 (台)	大型車 混入率 (%)	交差点流入台数 最大時		交差点需要率 最大時	
				時間帯	交差点 流入台数 (台)	時間帯	交差点 流入台数 (台)
No. 1 神奈川二丁目	A	11,959	7.3	7:15~	4,352 ^注	7:00~	4,225 ^注
	B	11,401	26.9				
	C	33,179	19.3		4,349		4,224
	D	31,195	20.3				
No. 2 栄町	A	13,462	27.0	17:15~	2,645 ^注	同 左	
	B	437	8.0				
	C	26,789	20.3		2,645		
	D1	10,020	12.3				
	D2	3,686	16.2				
No. 3 千若町 2 丁目	A	8,293	31.6	8:45~	938 ^注	11:00~	926 ^注
	B	3,889	55.4				
	D	6,100	18.8		938		909
No. 4 橋本町 2 丁目	A	834	17.1	16:00~	733 ^注	14:15~	718 ^注
	B	6,670	17.6				
	C	6,080	18.7		736		718
	D	1,890	17.4				

注) 交差点流入台数上段値は、渋滞長調査結果に基づき、渋滞長増分内に存在する車両台数 (= 渋滞補正台数) を停止線通過台数に加えた「需要交通量」を示します。

イ) 渋滞長

対象事業実施区域周辺4交差点における渋滞長調査結果は、表 6.10-4に示すとおりです（詳細は資料編 p. 資3.7-22～26参照）。

なお、表 6.10-4には、1時間の渋滞の増分が最大となる時間帯と交差点需要率が最大となる時間帯のそれぞれの渋滞状況を掲載しています。

表 6.10-4 渋滞長調査結果（現地調査）

交差点名	断面	車線	ピーク時間帯					
			1時間の渋滞の増分最大時			交差点需要率最大時		
			時間帯	渋滞長増分(m)	増分合計(m)	時間帯	渋滞長増分(m)	増分合計(m)
No. 1 神奈川二丁目	A	直左	9:00～	0	190	7:00～	0	0
		直進		0			0	
		右折		0			0	
	B	左折1		0			0	
		左折2		0			0	
		直進		0			0	
		右折		210			0	
	C	左折		0			0	
		直進1		0			0	
		直進2		0			0	
		直進3		0			0	
		右折		0			0	
	D	直左		0			0	
		直進1		0			0	
		直進2		0			0	
		右折		-20			0	
No. 3 千若町2丁目	A	直進	0	11:00～	165	同左		
		右折	0					
	B	直左	165					
	D	左右	0					
No. 4 橋本町2丁目	A	直左	0	15:00～ 17:15～	20	14:15～	0	
	B	左右	20				0	
	C	直左	0				0	
	D	直進	0				0	
		右折	0				0	

注) No. 2 栄町交差点については、渋滞長は観測されませんでした。

a) No. 1 神奈川二丁目交差点

当該交差点で渋滞の増分が最大となる時間帯は9:00～10:00であり、渋滞の発生したB断面における1時間の渋滞の増分は、右折車線で210mでした。

渋滞は9時台～10時台が中心で、この右折車線（至 瑞穂埠頭）は右折青矢（対向直進車線1車線）がなく、大型車も多いことから、十分に処理できていないことが考えられます。ただし、直進車線への影響は見られません。

b) No. 2 栄町交差点

当該交差点において、渋滞長は観測されませんでした。

c) No. 3 千若町2丁目交差点

当該交差点で渋滞の増分が最大となる時間帯は11:00～12:00であり、渋滞の発生したB断面における1時間の渋滞の増分は、直進左折混合車線で165mでした。

これは、11:00～12:00の時間帯のみの現象であり、他の時間帯では渋滞長は観測されませんでした。

d) No. 4 橋本町2丁目交差点

当該交差点で渋滞の増分が最大となる時間帯は15:00～16:00と17:15～18:15であり、渋滞の発生したB断面における1時間の渋滞の増分は、右左折混合車線で20mでした。

ウ) 信号現示

対象事業実施区域周辺4交差点における信号現示調査結果は、資料編（p. 資3. 7-20～21参照）に示すとおりです。

なお、No. 2の栄町交差点は、歩行者用の現示はありません。

エ) 飽和交通流率

飽和交通流率については、交差点交通量調査結果を踏まえ、4台以上の連続した需要がある車線を対象に、ピーク時間を含む3時間について調査を行いました。

飽和交通流率調査結果は、表 6.10-5に示すとおりです（詳細は資料編p. 資3.7-27参照）。

各車線の飽和交通流率の実測値は、飽和交通流率の基本値から算出した飽和交通流率の計算値（横断歩行者交通量調査結果を考慮）に対し、90～115%となっています。

表 6.10-5 飽和交通流率調査結果（現地調査）

交差点名	断面	車線	飽和交通流率				備考
			実測値 ①	計算値 ②	①/②	適用値 min(①, ②)	
No. 1 神奈川二丁目	A	左	1,633	1,744	94%	1,633	—
		直	1,811	1,834	99%	1,811	—
		右	—	—	—	—	青矢無
	B	左	—	—	—	—	連続需要無
		直	1,722	1,886	91%	1,722	—
		右	—	—	—	—	青矢無
	C	左	1,151	1,197	96%	1,151	—
		直	1,647	1,698	97%	1,647	—
		右	1,647	1,698	97%	1,647	青矢有
	D	直左	1,607	1,631	99%	1,607	—
		直	1,718	1,734	99%	1,718	—
		右	1,418	1,391	102%	1,391	青矢有
No. 2 栄町	A	左	1,798	1,560	115%	1,560	
	C	右1	1,668	1,520	110%	1,520	
		右2	1,428	1,366	105%	1,366	
	D	直左	1,729	1,776	97%	1,729	
		直	1,761	1,791	98%	1,761	
No. 3 千若町2丁目	A	直	1,320	1,329	99%	1,320	
		右	1,450	1,578	92%	1,450	
	B	直左	1,392	1,306	107%	1,306	
	D	左右	1,348	1,331	101%	1,331	
No. 4 橋本町2丁目	A	直左	—	—	—	—	連続需要無
	B	左右	1,402	1,561	90%	1,402	
	C	直左	1,337	1,399	96%	1,337	
	D	直	—	—	—	—	連続需要無
		右	—	—	—	—	連続需要無

注) 飽和交通流率調査日：平成 27 年 7 月 7 日（火）3 時間調査

飽和交通流率調査：交差点交通量調査結果を踏まえ、車線毎にピーク時間を含む 3 時間を算定し、調査時間帯を設定しました。（No.1 神奈川二丁目：11～14 時台、No.2 栄町：7～10 時台、No.3 千若町 2 丁目：9～12 時台、No.4 橋本町 2 丁目：13～16 時台）

才) 交差点部横断歩行者等交通量

交差点における横断歩行者等交通量の調査結果は、表 6.10-6 (詳細は資料編 p. 資 3.7-28~32に、低減率 (fp) の算定結果は資料編 p. 資3.7-33~34参照) に示すとおりです。

横断歩行者等交通量の調査結果は、左折車の横断歩行者による低減率 (fp) に反映させています。

表 6.10-6 横断歩行者等交通量調査結果 (現地調査)

交差点名	断面	12 時間	ピーク時間帯	
		歩行者・自転車 (人/12 時間)	ピーク時間帯	歩行者・自転車 (人/時間)
No.1 神奈川二丁目	A	1,693	11:15 ~12:15	224
	B	1,923	17:30 ~18:30	277
	C	横断歩道無	—	—
	D	横断歩道橋	—	—
No.2 栄町	A	横断歩道無	—	—
	B	1,855	7:45 ~ 8:45	320
	C	横断歩道無	—	—
	D1	横断歩道無	—	—
	D2	横断歩道無	—	—
No.3 千若町2丁目	A	62	7:00 ~ 8:00	13
	B	横断歩道無	—	—
	D	157	7:00 ~ 8:00	44
No.4 橋本町2丁目	A	145	7:00 ~ 8:00	19
	B	81	12:00 ~13:00	15
	C	290	17:15 ~18:15	51
	D	1,125	7:00 ~ 8:00	255

注) 横断歩行者等交通量は、交差点需要率算定及び一時停止制御による交通処理検討にあたり、左折車の横断歩行者による低減率 (fp) に反映させています。

カ) 交差点需要率（信号制御交差点）

現況の交差点需要率は、表 6.10-7に示すとおりです。

交差点需要率の算定に用いる飽和交通流率は、実測値と計算値のいずれかの最小値を用いました。なお、飽和交通流率調査時間帯以外の時間帯の飽和交通流率は、後述の想定をして算定しています（p. 6.10-23参照）。

交差点需要率は、No.1 神奈川二丁目交差点が最大で0.564、他の3交差点は0.5未満となっています。当該交差点の処理能力の上限を示す限界需要率³⁵と比較すると、現況で交差点処理が困難となっている交差点はありません。

表 6.10-7 現況の交差点需要率（現地調査）

交差点名	交差点 需要率	限界 需要率	時間帯
No.1 神奈川二丁目	0.564	0.876	7:00～ 8:00
No.2 栄町	0.385	0.879	17:15～18:15
No.3 千若町2丁目	0.393	0.864	11:00～12:00
No.4 橋本町2丁目	0.481	0.864	14:15～15:15

³⁵ 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。

ウ. 交通安全対策の状況

対象事業実施区域周辺の主要道路におけるガードレール、マウントアップ等の歩車分離状況及び信号機、横断歩道等の交通安全施設の整備状況は、図 6.10-4に示すとおりです。

対象事業実施区域周辺の主要道路である一般国道15号、東神奈川線は、道路両側にマウントアップ構造の歩道が整備されています。新設区画道路についても、道路両側にマウントアップ構造の歩道が整備される予定です。

エ. 交通事故の発生状況

横浜市全域及び対象事業実施区域が属する神奈川区での平成27年における交通事故発生件数は、表 6.10-8及び表 6.10-9に示すとおりです。

表 6.10-8 類型別交通事故発生件数（平成 27 年）

区分	車両相互							人対車両				単独	列車	合計
	正面衝突	出会い頭	追突	右折	左折	その他	小計	歩道	歩道外横断	その他	小計			
横浜市	224	1,101	2,586	1,459	743	1,937	8,050	940	485	714	2,139	207	1	10,397
神奈川区	11	51	177	75	32	130	476	47	26	47	120	14	1	611

資料：「横浜市内の交通事故統計 平成 27 年（2015 年）」（横浜市、平成 28 年 7 月）

表 6.10-9 交通事故における負傷者数等（平成 27 年）

区分	交通事故件数(件)	死者数(人)	負傷者数(人)
横浜市	10,397	72	12,132
神奈川区	611	8	731

資料：「横浜市内の交通事故統計 平成 27 年（2015 年）」（横浜市、平成 28 年 7 月）

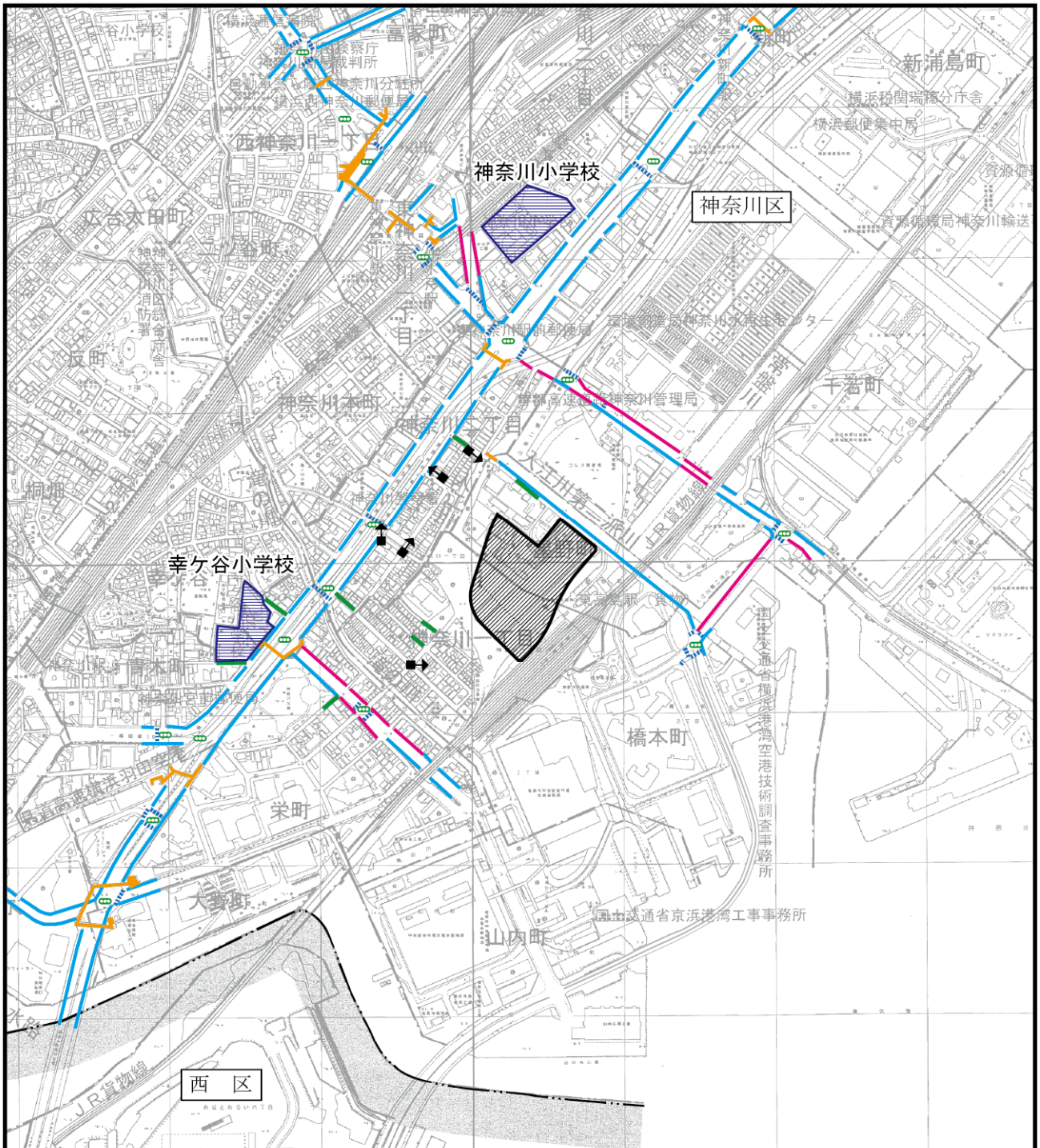












図 6.10-4 対象事業実施区域周辺の主要道路における交通安全施設の整備状況

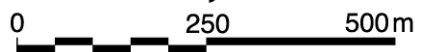
凡 例

-  : 対象事業実施区域
-  : 小学校
-  : 区 界

-  : 信 号
-  : ガードレール・植栽+マウントアップ歩道
-  : マウントアップ歩道 (路側帯のみ)
-  : 歩行者専用道路・歩道橋
-  : 横断歩道
-  : 通学路標識 (矢印は標識の向き)
-  : スクールゾーン



1:10,000



(3) 歩行者の状況

ア. 歩行者等交通量

自転車を含む歩道部における歩行者等交通量調査結果は、表 6.10-10に示すとおりです（詳細は資料編 p. 資3.7-35～38参照）。

ピーク時間帯の歩行者等交通量から算定した歩行者流量は、表 6.10-11に示すとおりであり、歩行者サービス水準Aが確保されています。

表 6.10-10 歩道部歩行者等交通量調査結果（現地調査）

調査地点	12時間	ピーク時間帯	
	歩行者・自転車 (人/12時間)	ピーク時間帯	歩行者・自転車 (人/15分間)
a. 都市計画道路東神奈川線北側歩道部	1,405	18:15～18:30	63
b. 都市計画道路東神奈川線南側歩道部	5,448	7:45～ 8:00	243
c. 一般国道 15 号東側歩道部(1)	1,441	7:45～ 8:00	74
d. 一般国道 15 号東側歩道部(2)	2,186	7:45～ 8:00	282
e. 対象事業実施区域北側道路(1)路肩部	1,303	7:45～ 8:00	212
f. 対象事業実施区域北側道路(2)歩道部	3,074	7:30～ 7:45	324
g. 対象事業実施区域南側道路（路肩無）	1,326	7:15～ 7:30	54

表 6.10-11 現況の歩行者サービス水準（現地調査）

予測地点	ピーク分 交通量 (人/分) ①	歩道幅 (m) ②	歩行者流量 (人/m・分) ③=①/②	サービス水準 (表 6.10-12)
a. 都市計画道路東神奈川線北側歩道部	4.2	4.57	0.9	A
b. 都市計画道路東神奈川線南側歩道部	16.2	3.22	5.0	A
c. 一般国道 15 号東側歩道部(1)	4.9	4.55	1.1	A
d. 一般国道 15 号東側歩道部(2)	18.8	3.08	6.1	A
e. 対象事業実施区域北側道路(1)路肩部	14.1	2.99	4.7	A
f. 対象事業実施区域北側道路(2)歩道部	21.6	1.55	13.9	A
g. 対象事業実施区域南側道路（路肩無）	3.6	(1.00)	3.6	A

注) g. 対象事業実施区域南側道路（幅員 7.55m）は路肩がないため、道路端各 0.5m の計 1.0m を路肩として算定しました。

表 6.10-12 歩行者サービス水準

サービス水準	歩行状態	歩行者流量 (人/m・分)
A	自由歩行	～ 27
B	やや制限	27～ 51
C	やや困難	51～ 71
D	困難	71～ 87
E	ほとんど不可能	87～100

資料：「大規模開発地区関連交通計画マニュアル改訂版」（国土交通省都市局都市計画課、平成 26 年 6 月）

6.10.2 環境保全目標の設定

地域社会に係る環境保全目標は、表 6.10-13に示すとおり設定しました。

表 6.10-13 環境保全目標（地域社会）

区分	環境保全目標
【工事中】 ・ 工事用車両の走行に伴う交通混雑	・ 周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと
【工事中】 ・ 工事用車両の走行に伴う歩行者の安全	・ 歩行者等の安全な通行が確保されること
【供用時】 ・ 建築物の供用に伴う歩行者の交通混雑 ・ 関係車両の走行に伴う交通混雑	・ 周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと
【供用時】 ・ 関係車両の走行に伴う歩行者の安全	・ 歩行者等の安全な通行が確保されること

6.10.3 予測及び評価等

1) 工事用車両の走行に伴う交通混雑及び歩行者の安全

(1) 予測項目

予測項目は、工事用車両の走行に伴う交通混雑及び歩行者の安全としました。

(2) 予測地域・地点

交通混雑の予測地点は、図 6.10-6に示す工事用車両の走行ルート上の主要な4交差点に加え、東高島駅北地区土地区画整理事業により新たに整備される予定の2交差点としました。

また、歩行者の安全は、工事用車両の走行ルート沿道としました。

(3) 予測時期

予測時期は、1日当たりの工事用車両（大型車）台数が最大となる月の平均的な1日（工事着手後10ヶ月目）としました。

なお、工事は原則として日曜の実施はないことから、平日を対象としました。

(4) 予測方法

ア. 予測手順

予測手順は、図 6.10-5に示すとおりです。

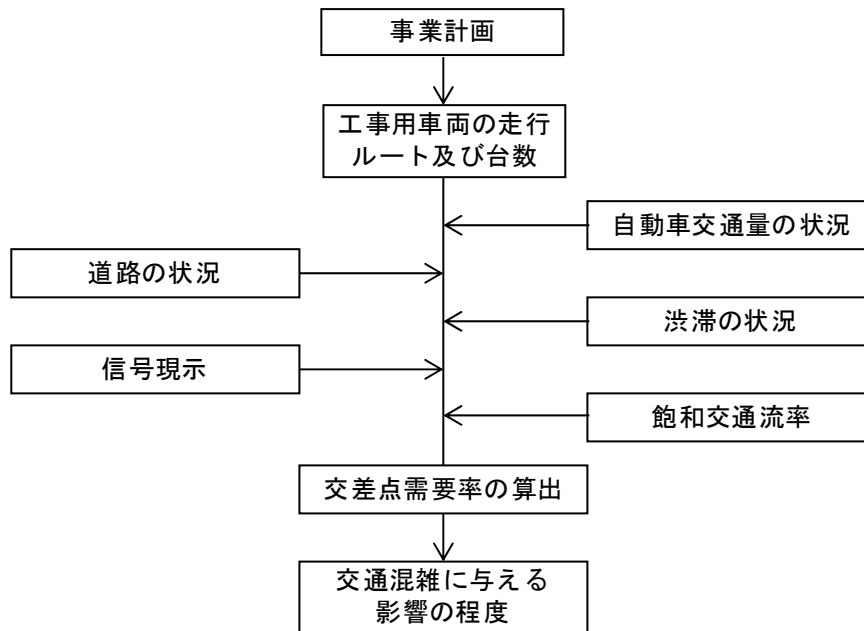


図 6.10-5 予測手順（工事用車両の走行に伴う交通混雑）

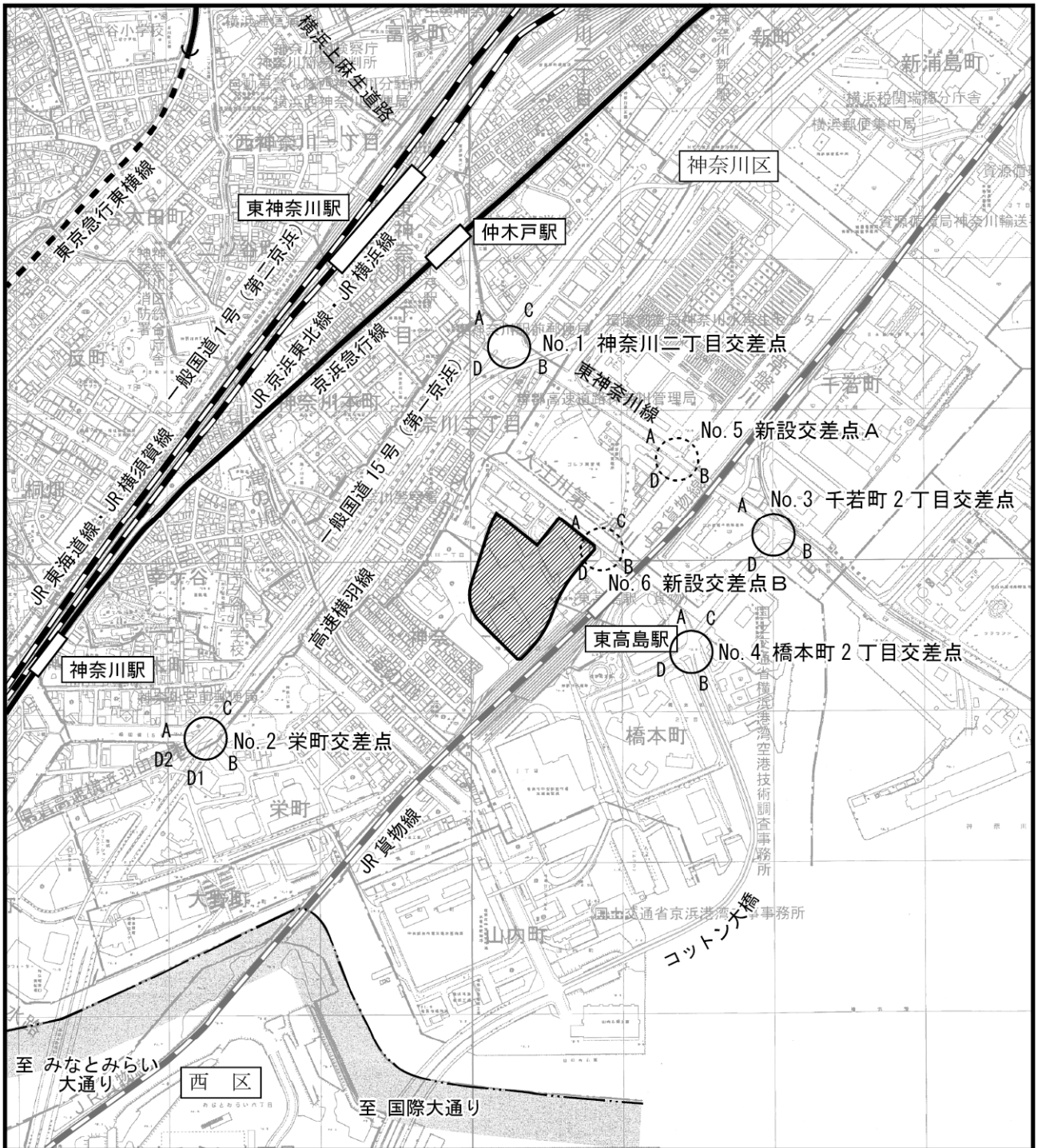




図 6.10-6 予測地点位置図 (交通混雑)


凡 例

 : 対象事業実施区域

----- : 区 界

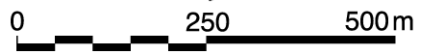
車両の走行に伴う交通混雑予測地点 : 工事中・供用時

 : 既存交差点

 : 新設交差点



1:10,000



イ. 予測手法

各交差点への流入交通量の合計がピークとなる時間帯における交差点需要率を「改訂平面交差の計画と設計－基礎編－第3版」（(社)交通工学研究会、平成19年7月）に示される方法に準拠して算出しました。

歩行者の安全については、現状の交通安全施設の整理と、本事業で実施する施策等を整理することにより予測しました。

ア) ピーク時間

自動車交通量のピーク時間は、交差点需要率が最大となる1時間（15分単位）と設定しました。なお、交差点需要率は、渋滞長調査結果より、1時間の渋滞長の増分（車両台数に換算）を停止線通過台数に加えた「需要交通量」で算定しています。

イ) 飽和交通流率

飽和交通流率調査を実施した3時間帯については、飽和交通流率調査結果（表 6.10-5 p. 6.10-14参照）に示す実測値と、飽和交通流率の基本値から算出した飽和交通流率の計算値（横断歩行者等交通量調査結果を考慮）の最小値を用いて、交差点需要率を算定しました。

飽和交通流率調査を実施していない時間帯については、以下のとおり、飽和交通流率を想定しました。なお、連続した十分な需要が観測されなかった車線については、飽和交通流率の基本値から算出した飽和交通流率の計算値（横断歩行者等交通量調査結果を考慮）を用いています。

- ・直進車線及び右折専用車線：飽和交通流率調査結果を、各時間帯の大型車混入率で補正して算定
- ・直進左折混合車線及び左折専用車線：飽和交通流率調査結果を、各時間帯の大型車混入率や横断歩行者等交通量調査結果から算定した横断歩行者による低減率（ f_p ）で補正して算定

(5) 予測条件の整理

ア. 交通量

ア) 工事中一般交通量

「3.2.7 1) 道路交通」（p. 3-16～17）に示すとおり、既存の交通量調査結果において交通量は横ばい傾向にあることから、工事中一般交通量は、予測対象とした地点における現況交通量と同等と想定としました。

イ) 工事中交通量

工事中一般交通量に、本事業の工事用車両台数を加えて工事中交通量としました。

大型車が最も多くなり、対象事業実施区域周辺の主要交差点に最大の負荷をかけることになる時期の本事業の工事に伴う工事用車両台数は、表 6.10-14に示すとおり、大型車318台/日・片道、小型車29台/日・片道です。

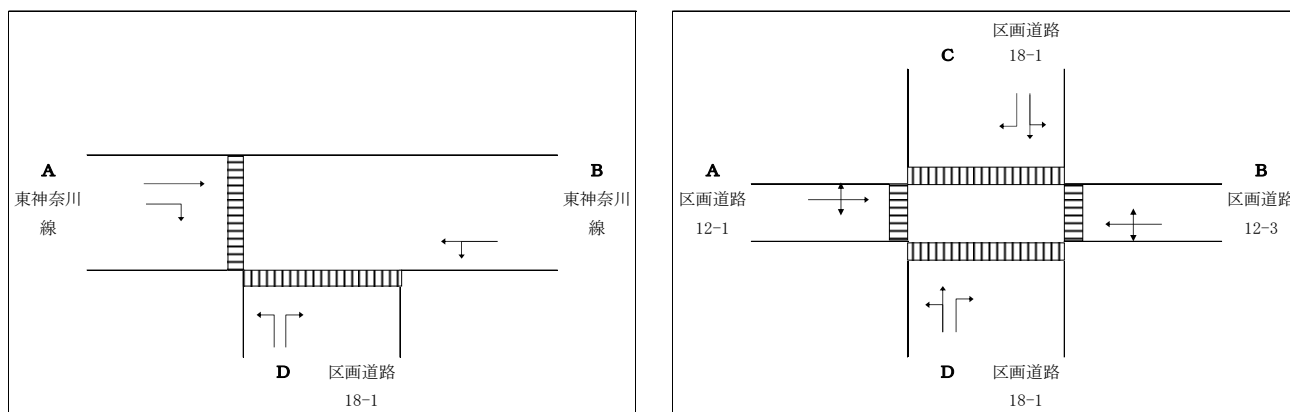
なお、工事用車両の時間変動については、資料編（p.資1.2-3参照）に示すとおりです。

表 6.10-14 予測時期（工事開始後 10 ヶ月目）の発生集中交通量

車両区分	本事業の工事中の発生集中交通量
大 型	318台/日
小 型	29台/日

イ. 交差点形状

予測対象とした交差点のうち既存の4交差点の形状については、図 6.10-3（p.6.10-10）に示したとおりです。新設の2交差点（No.5及びNo.6）の形状は、図 6.10-7に示すとおりです。



No. 5 新規交差点 A

No. 6 新規交差点 B

図 6.10-7 交差点形状（新設 2 交差点）

ウ. 交通規制等

工事用車両の走行ルートにおける交通規制等の状況は、現地調査において把握している現在の交通規制に従いました。

(6) 予測結果

ア. 工事用車両の走行に伴う交通混雑

工事用車両の走行に伴う対象事業実施区域周辺の主要交差点におけるピーク時間帯の交差点需要率は表 6.10-15、交差点車線混雑度は表 6.10-16に示すとおりです。

工事中交通量による交差点需要率が高い交差点は、No.1 神奈川二丁目交差点の0.564ですが、いずれの交差点においても限界需要率を下回っており、交通処理は可能であると予測します（詳細は資料編 p. 資3.7-44、47、50、53、55、57参照）。

また、工事中一般交通量（現況交通量）に対する工事中交通量の交差点需要率及び交差点車線混雑度の増加量は、ともにわずかであり、工事用車両の走行による周辺交通への影響は小さいと予測します。

表 6.10-15 交差点需要率（工事用車両の走行に伴う交通混雑）

交差点名	交差点需要率					
	現況 ①	時間帯	工事中 ②	限界 需要率	時間帯	増加量 ③=②-①
No.1 神奈川二丁目	0.564	7:00～ 8:00	0.564	0.876	7:00～ 8:00	0.000
No.2 栄町	0.385	17:15～18:15	0.389	0.879	17:15～18:15	0.004
No.3 千若町2丁目	0.393	11:00～12:00	0.396	0.864	11:00～12:00	0.003
No.4 橋本町2丁目	0.481	14:15～15:15	0.486	0.864	14:15～15:15	0.005
No.5 新設交差点A	—	—	0.364	0.864	8:45～ 9:45	—
No.6 新設交差点B	—	—	0.078	0.909	16:00～17:00	—

注) 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。

表 6.10-16 交差点車線混雑度（工事用車両の走行に伴う交通混雑）

交差点名	流入部	車線構成	現況 ①	時間帯	工事中 ②	時間帯	増加量 ③=②-①
No.1 神奈川二丁目	A	左	0.68	7:00~ 8:00	0.68	7:00~ 8:00	0.00
		直	0.39		0.39		0.00
		右	0.50		0.50		0.00
	B	左	0.13		0.13		0.00
		直	0.32		0.32		0.00
		右	0.57		0.57		0.00
	C	左	0.25		0.27		0.02
		直	0.45		0.45		0.00
		右	0.51		0.51		0.00
	D	直左	0.57		0.57		0.00
		直			0.57		0.00
		右	0.55		0.58		0.03
No.2 栄町	A	左	0.22	17:15~ 18:15	0.22	17:15~ 18:15	0.00
	C	右1	0.44		0.44		0.00
		右2	0.42		0.42		0.00
	D	直左	0.43		0.44		0.01
		直	0.22		0.22		0.00
No.3 千若町2丁目	A	直	0.22	11:00~ 12:00	0.22	11:00~ 12:00	0.00
		右	0.31		0.32		0.01
	B	直左	0.39		0.39		0.00
	D	左右	0.74		0.75		0.01
No.4 橋本町2丁目	A	直左	0.16	14:15~ 15:15	0.16	14:15~ 15:15	0.00
	B	左右	0.74		0.75		0.01
	C	直左	0.62		0.63		0.01
	D	直	0.05		0.05		0.00
		右	0.03		0.03		0.00
No.5 新設交差点A	A	直	—	—	0.50	8:45~ 9:45	—
		右	—		0.09		—
	B	直左	—		0.42		—
	D	左	—		0.15		—
右		—	0.01	—			
No.6 新設交差点B	A	直右	—	—	0.11	16:00~ 17:00	—
	B	直右	—		0.05		—
	C	直左	—		0.00		—
		右	—		0.07		—
	D	直左	—		0.13		—
		右	—		0.00		—

イ. 工事用車両の走行に伴う歩行者の安全

工事用車両の走行ルートである一般国道15号、東神奈川線は、道路両側にマウントアップ構造の歩道が整備され、新設区画道路についても、道路両側にマウントアップ構造の歩道が整備される予定であり、歩行者と自動車の分離が図られています。また、工事用車両の運転者に対する交通安全教育を十分行うとともに、仮囲いの設置や交通誘導員を配置することから、工事用車両の走行が歩行者の安全に及ぼす影響は小さいと予測します。

(7) 環境の保全のための措置

環境の保全のための措置は、工事中の工事用車両の走行による影響を低減するため、表 6.10-17に示す内容を実施します。

この環境の保全のための措置は、工事期間中、継続して講じていきます。

表 6.10-17 環境の保全のための措置（工事用車両の走行に伴う交通混雑及び歩行者の安全）

区分	環境の保全のための措置
【工事中】 ・工事用車両の走行	<ul style="list-style-type: none">・工事用車両が特定の日や時間帯に集中しないよう、計画的な運行管理に努めます。・工事用車両の運転者に対する交通安全教育を十分行い、規制速度、走行ルートの厳守、対象事業実施区域周辺での路上駐車のを防止を徹底します。・仮囲いの設置や交通誘導員の配置により、一般通行者や一般通行車両の安全管理に努めます。

(8) 評価

ア. 工事用車両の走行に伴う交通混雑

工事用車両の走行に伴う交通ピーク時の交通混雑は、交差点需要率の観点からは、いずれの交差点においても限界需要率を下回っており、交通処理は可能であると考えます。また、工事中は、工事用車両が特定の日や時間帯に集中しないよう計画的な運行管理に努めるとともに、工事用車両の運転者に対しては、規制速度や走行ルートの厳守を徹底するなどの配慮を講じていきます。

これらのことから、環境保全日標「周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと」は達成されると考えます。

イ. 工事用車両の走行に伴う歩行者の安全

工事用車両の走行ルートは、全てマウントアップ構造の歩道が整備されており（新設区画道路は整備予定）、歩行者と自動車の分離が図られています。また、工事用車両の運転者に対する交通安全教育を十分行うとともに、仮囲いの設置や交通誘導員の配置により、一般通行者や一般通行車両の安全管理に努めます。

これらのことから、環境保全目標「歩行者等の安全な通行が確保されること」は達成されると考えます。

2) 建築物の供用に伴う歩行者の交通混雑

(1) 予測項目

予測項目は、建築物の供用に伴う歩行者の交通混雑としました。

(2) 予測地域・地点

予測地点は、図 6.10-2 (p. 6.10-8参照)に示した対象事業実施区域周辺の歩道としました。

(3) 予測時期

予測時期は、本事業の計画建築物の供用が通常の状態に達した時点（平成38年度）としました。

(4) 予測方法

ア. 予測手順

予測手順は、図 6.10-8に示すとおりです。

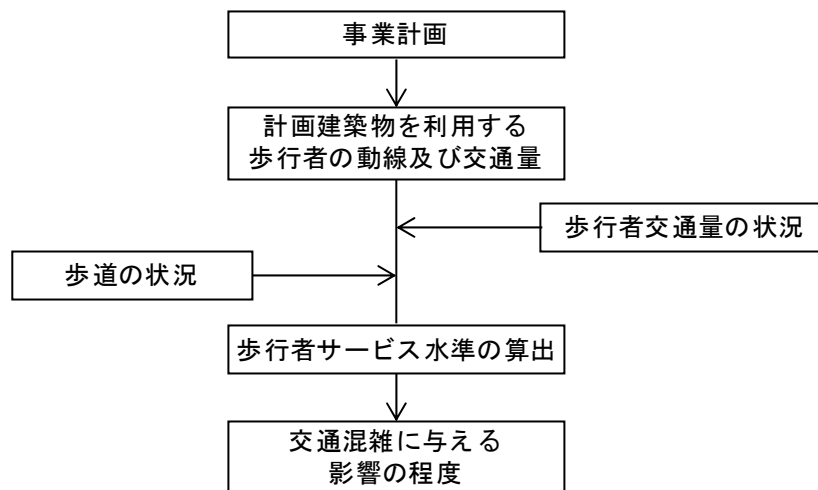


図 6.10-8 予測手順（建築物の供用に伴う歩行者の交通混雑）

イ. 予測手法

「大規模開発地区関連交通計画マニュアル改訂版」（国土交通省都市局都市計画課、平成26年6月）に示される方法により、ピークとなる時間帯における歩行者サービス水準を算出しました。

(5) 予測条件の整理

ア. 歩行者量

ア) 将来一般歩行者量

将来一般歩行者量は、現地調査により得られた歩行者等交通量が供用時もそのまま推移するものと想定しました。

イ) 本事業の発生集中歩行者及び将来歩行者量

「大規模開発地区関連交通計画マニュアル改訂版」（国土交通省都市局都市計画課、平成26年6月）に示されているピーク率を乗じることにより、ピーク時の歩行者発生集中交通量を算定しました。これら発生集中交通量を将来一般歩行者量に加えることで、本事業の供用時におけるピーク時の将来歩行者量としました。

なお、歩行者等の発生集中交通量の算定に当たっての条件等の詳細は、資料編（p. 資1. 2-6～7及びp. 資1. 2-13～17参照）に示すとおりです。

イ. 歩道幅員

歩行者サービス水準の算定に当たり用いた歩道幅員は、以下のとおりとしました。

- ・地点 a～d：植栽帯を除く幅員
- ・地点 e：歩道が整備されていないため路肩（両側）の幅員
- ・地点 f：現況は片側歩道（1.55m）、供用時は東高島駅北地区土地区画整理事業による両側歩道整備時（2.5m×2）の幅員
- ・地点 g：歩道・路肩が整備されていないため（幅員7.55m）、道路端各0.5mの計1.0mを歩行幅員と想定

(6) 予測結果

対象事業実施区域周辺の歩道等における歩行者サービス水準は、表 6.10-18に示すとおりです。

全ての予測地点で、自由歩行が可能とされる歩行者サービス水準Aが確保されると予測します。

表 6.10-18 歩行者サービス水準（建築物の供用に伴う歩行者の交通混雑）

予測地点	ピーク分 交通量 (人/分) ①		歩道幅 (m) ②		歩行者流量 (人/m・分) ③=①/②		サービス 水準	
	現況	供用時	現況	供用時	現況	供用時	現況	供用時
a. 都市計画道路東神奈川線北側歩道部	4.1	25.8	4.57		0.9	5.7	A	A
b. 都市計画道路東神奈川線南側歩道部	16.2	37.9	3.22		5.0	11.8	A	A
c. 一般国道15号東側歩道部(1)	4.9	49.5	4.55		1.1	10.9	A	A
d. 一般国道15号東側歩道部(2)	18.8	24.0	3.08		6.1	7.6	A	A
e. 対象事業実施区域北側道路(1)路肩部	14.1	63.9	2.99		4.7	21.1	A	A
f. 対象事業実施区域北側道路(2)歩道部	21.6	23.3	1.55	5.00	13.9	4.6	A	A
g. 対象事業実施区域南側道路(路肩無)	3.6	5.7	(1.00)		3.6	6.5	A	A

注1) g. 対象事業実施区域南側道路（幅員 7.55m）は路肩がないため、道路端各 0.5m の計 1.0m を路肩として算定しました。

注2) f. 対象事業実施区域北側道路（2）歩道部は、東高島駅北地区土地区画整理事業の完了に伴い、片側 2.5m の両側歩道に整備される予定（現況は片側歩道 1.55m）です。

(7) 環境の保全のための措置

建築物の供用に伴う歩行者の交通混雑を低減するため、表 6.10-19 に示す環境の保全のための措置を実施します。

表 6.10-19 環境の保全のための措置（建築物の供用に伴う歩行者の交通混雑）

区分	環境の保全のための措置
【供用時】 ・建築物の供用	【計画立案時】 ・対象事業実施区域内の通路は歩車分離のバリアフリー通路とすることで、歩行者の安全確保及びバリアフリーについて配慮します。

(8) 評価

供用時においては、計画建築物を利用する歩行者により周辺歩道部等における歩行者交通量が増加しますが、その影響の程度を、歩行者サービス水準を用いて検討した結果、供用時においても自由歩行可能な状態が保たれると考えます。また、本事業では、対象事業実施区域内の通路を歩車分離のバリアフリー通路とすることで、歩行者の安全確保及びバリアフリーについて配慮します。

これらのことから、環境保全目標「周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと」は達成されることが考えます。

3) 関係車両の走行に伴う交通混雑及び歩行者の安全

(1) 予測項目

予測項目は、関係車両の走行に伴う交通混雑及び歩行者の安全としました。

(2) 予測地域・地点

交通混雑の予測地点は、図 6.10-6 (p. 6.10-22参照)に示した、関係車両の走行ルート上の主要な6交差点としました。

また、歩行者の安全は、関係車両の走行ルート沿道としました。

(3) 予測時期

予測時期は、本事業の計画建築物が竣工し、通常の状態になると想定される時点（平成38年度）としました。

(4) 予測方法

ア. 予測手順

予測手順は、図 6.10-9に示すとおりです。

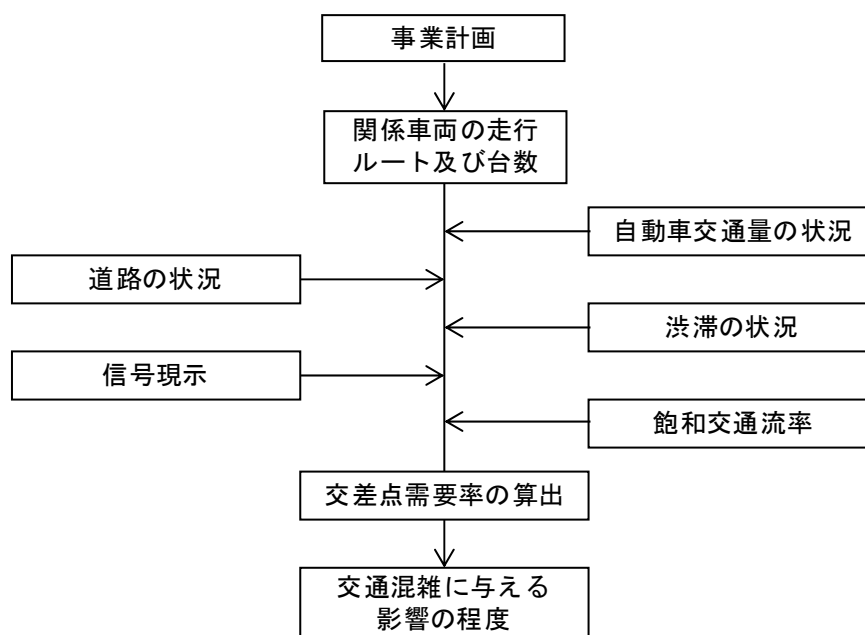


図 6.10-9 予測手順（関係車両の走行に伴う交通混雑）

イ. 予測手法

予測方法は「6.10.3 1) 工事用車両の走行に伴う交通混雑及び歩行者の安全」と同様としました (p. 6.10-23参照)。

(5) 予測条件の整理

ア. 交通量

ア) 将来一般交通量

「3.2.7 1) 道路交通」(p. 3-16~17) に示すとおり、既存の交通量調査結果において交通量は横ばい傾向にあることから、将来一般車両交通量は、現況交通量に対して将来的な伸びはないものとししました。

イ) 本事業の発生集中交通量及び将来交通量

将来交通量は、上記の将来一般交通量に、本事業による関係車両台数を加えて将来交通量とししました。

なお、本事業の供用時の発生集中交通量は、表 6.10-20 に示すとおり、2,200台T.E./日です。

発生集中交通量の算定にあたっては、「大規模開発地区関連交通計画マニュアル 改訂版」(国土交通省都市局都市計画課、平成26年6月)に基づき算定しました。条件等の詳細は、資料編 (p. 資1.2-6~7参照) に示すとおりです。

表 6.10-20 本事業の供用時の発生集中交通量

単位:台T.E./日

発生集中交通量			
住宅施設	商業施設	公益的施設等 (業務施設)	計
1,600	500	100	2,200

注) 台 T.E./日 : T.E. とはトリップエンドの略であり、1つのトリップの出発側と到着側をそれぞれ「トリップエンド」といいます。発生(出発)と集中(到着)を合わせた往復の発生集中交通量の単位を示しています。

イ. 関係車両の方面構成比及び時間変動

対象事業実施区域周辺の用途別の方面構成比は、表 6.10-21 に示すとおりです。

対象事業実施区域への方面構成比は、対象事業実施区域周辺を4ゾーンに区分し、平成20年パーソントリップ調査(H20PT)における対象事業実施区域と周辺ゾーン間の自動車ODから設定しました。

時間変動は、大気汚染、騒音、振動の供用時における予測では、H20PTの施設用途別・時間帯別の発生集中交通量データを用いて設定していますが、地域社会の供用時における予測では、「大規模開発地区関連交通計画マニュアル 改訂版」(国土交通省都市局都市計画課、平成26年6月)に基づき施設用途別にピーク率を設定しました。

なお、これら条件等の詳細は、資料編 (p. 資1.2-8~12参照) に示すとおりです。

表 6.10-21 本事業の方面構成比

	方面構成比				計
	北方面	西北方面	西南方面	南方面	
発生	37.4%	24.0%	15.8%	22.8%	100.0%
集中	39.1%	24.8%	13.4%	22.7%	100.0%

ウ. 交通規制等

関係車両の走行ルートにおける交通規制等の状況は、現地調査において把握している現在の交通規制に従いました。

(6) 予測結果

ア. 関係車両の走行に伴う交通混雑

予測時点における交差点需要率は表 6.10-22、交差点車線混雑度は表 6.10-23に示すとおりです。

供用時の将来交通量による交差点需要率が高い交差点は、No.1 神奈川二丁目交差点の0.564ですが、いずれの交差点においても限界需要率を下回っており、交通処理は可能であると予測します（詳細は資料編 p.資3.7-45、48、51、54、56、58参照）。

また、供用時一般交通量（現況交通量）に対する供用時交通量の交差点需要率及び交差点車線混雑度の増加量は、ともにわずかであり、関係車両の走行による周辺交通への影響は小さいと予測します。

表 6.10-22 交差点需要率（関係車両の走行に伴う交通混雑）

交差点名	交差点需要率					
	現況 ①	時間帯	供用時 ②	限界 需要率	時間帯	増加量 ③=②-①
No.1 神奈川二丁目	0.564	7:00～ 8:00	0.564	0.876	7:00～ 8:00	0.000
No.2 栄町	0.385	17:15～18:15	0.388	0.879	17:15～18:15	0.003
No.3 千若町2丁目	0.393	11:00～12:00	0.407	0.864	11:00～12:00	0.013
No.4 橋本町2丁目	0.481	14:15～15:15	0.508	0.864	14:15～15:15	0.026
No.5 新設交差点A	—	—	0.368	0.864	8:45～ 9:45	—
No.6 新設交差点B	—	—	0.088	0.909	16:00～17:00	—

注) 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。

表 6.10-23 交差点車線混雑度（関係車両の走行に伴う交通混雑）

交差点名	流入部	車線構成	現況 ①	時間帯	供用時 ②	時間帯	増加量 ③=②-①
No.1 神奈川二丁目	A	左	0.68	7:00~ 8:00	0.68	7:00~ 8:00	0.00
		直	0.39		0.43		0.04
		右	0.50		0.53		0.02
	B	左	0.13		0.14		0.01
		直	0.32		0.35		0.04
		右	0.57		0.69		0.12
	C	左	0.25		0.30		0.05
		直	0.45		0.45		0.00
		右	0.51		0.51		0.00
	D	直左	0.57		0.57		0.00
		直			0.57		0.00
		右	0.55		0.58		0.03
No.2 栄町	A	左	0.22	17:15~ 18:15	0.22	17:15~ 18:15	0.00
	C	右1	0.44		0.44		0.00
		右2	0.42		0.42		0.00
	D	直左	0.43		0.44		0.01
		直			0.44		0.01
No.3 千若町2丁目	A	直	0.22	11:00~ 12:00	0.22	11:00~ 12:00	0.00
		右	0.31		0.34		0.02
	B	直左	0.39		0.39		0.00
	D	左右	0.74		0.80		0.06
No.4 橋本町2丁目	A	直左	0.16	14:15~ 15:15	0.16	14:15~ 15:15	0.00
	B	左右	0.74		0.79		0.05
	C	直左	0.62		0.65		0.03
	D	直	0.05		0.05		0.00
		右	0.03		0.03		0.00
No.5 新設交差点A	A	直	—	—	0.50	8:45~ 9:45	—
		右	—		0.10		—
	B	直左	—		0.44		—
	D	左	—		0.17		—
右		—	0.04	—			
No.6 新設交差点B	A	直右	—	—	0.11	16:00~ 17:00	—
	B	直右	—		0.05		—
	C	直左	—		0.00		—
		右	—		0.10		—
	D	直左	—		0.17		—
		右	—		0.00		—

イ. 関係車両の走行に伴う歩行者の安全

本事業では、対象事業実施区域内に遊歩道を設けるとともに、駐車場出入口にはミラー等を整備し、安全確保に努めます。

したがって、歩行者等の安全は確保されると予測します。

(7) 環境の保全のための措置

供用時の関係車両の走行による影響を低減するため、表 6.10-24に示す環境の保全のための措置を実施します。

表 6.10-24 環境の保全のための措置（関係車両の走行に伴う交通混雑及び歩行者の安全）

区分	環境の保全のための措置
【供用時】 ・関係車両の走行	【計画立案時】 ・駐車場は、横浜市駐車場条例の附置義務に基づく必要台数を確保します。 ・対象事業実施区域内の通路は歩車分離のバリアフリー通路とすることで、歩行者の安全確保及びバリアフリーについて配慮します。 ・駐車場の出入口にはミラー等を整備し、安全確保に努めます。 【供用時】 ・居住者に対しては、契約に際して、周辺道路の利用上の配慮事項を重要事項説明書を用いて十分説明し、地域との共存を促します。 ・商業施設等の契約に際しては、商業施設等の従業員に対し、通勤時や業務の移動等において可能な限り公共交通機関の利用を促すよう、重要事項説明書を用いて十分説明し、協力を促します。

(8) 評価

ア. 関係車両の走行に伴う交通混雑

関係車両の走行に伴う交通混雑の程度を、交差点需要率等を用いて検討した結果、供用時においても交差点交通処理は可能であると考えます。また、本事業においては、横浜市駐車場条例の附置義務に基づく必要駐車台数を確保するとともに、居住者に対しては、契約に際して、周辺道路の利用上の配慮事項を重要事項説明書を用いて十分説明し、地域との共存を促します。さらに、商業施設等の契約に際しては、商業施設等の従業員に対し、通勤時や業務の移動等において可能な限り公共交通機関の利用を促すよう、重要事項説明書を用いて十分説明し、協力を促します。

これらのことから、環境保全目標「周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと」は達成されると考えます。

イ. 関係車両の走行に伴う歩行者の安全

本事業では、対象事業実施区域内の通路は歩車分離のバリアフリー通路とすることで、歩行者の安全確保及びバリアフリーについて配慮するとともに、駐車場の出入口におけるミラーの整備、出庫警報システムの設置、サインの設置、車両の徐行や一旦停止の表示等の整備を適宜検討した上、安全確保に努めます。

これらのことから、環境保全目標「歩行者等の安全な通行が確保されること」は達成されると考えます。