

## 6.11 地域社会（交通混雑・歩行者の安全）



## 6.11 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、供用時は建物の供用及び関連車両の走行が、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。

そのため、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、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。

### 【工事用車両の走行に伴う交通混雑及び歩行者の安全】

	結果等の概要	参照頁
調査結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>調査を実施した7交差点の12時間断面交通量において、最も多かったのは、平日では地点⑦（青木通交差点）のC断面で29,624台/12h、次いで地点①（青木橋交差点）のA断面で24,321台/12hでした。休日では地点⑦（青木通交差点）のC断面で24,994台/12h、次いで地点①（青木橋交差点）のA断面で22,127台/12hでした。</li> <li>渋滞長が最大となったのは、平日では地点①（青木橋交差点）で夕方140mでした。休日では地点①（青木橋交差点）で昼間に渋滞長が120mでした。</li> <li>現況で交差点処理が困難（交差点需要率が0.9超）になっている交差点はありませんが、地点①（青木橋交差点）の交差点車線混雑度のうち、浅間方面より交差点に流入する右折専用車線については、平日、休日ともに1.00を超えていました。</li> </ul>	p.6.11-15～ p.6.11-26
環境保全目標	<p>交通混雑度：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.6.11-32
予測結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>工事中交通量による交差点需要率が高い交差点は、地点⑥（鶴屋町3丁目交差点）0.575であり、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。</li> <li>地点①（青木橋交差点）の交差点車線混雑度のうち、浅間方面より交差点に流入する右折専用車線については、現況と変わらず1.00を超えており、交通量がピークをむかえる時間帯では、渋滞が発生する可能性があると考えます。</li> <li>工事用車両の走行ルートである一般国道1号、主要地方道青木浅間線（環状1号線）は、道路両側に植樹帯を持ったマウントアップ構造の歩道が整備されており、歩行者と自動車が分離されています。マウントアップ構造とされていない箇所、及び工事用車両が計画地に入出場する際には、誘導員を適宜配置し、歩行者の安全確保に努めていくため、工事用車両の走行に際しても、歩行者の安全は確保されるものと予測します。</li> </ul>	p.6.11-35～ p.6.11-36
環境の保全のための措置の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>隣接事業者と情報交換等を行う体制を整え、工事用車両が特定の日、特定の時間帯に集中しないよう、計画的な運行管理を行います。</li> <li>土曜日や祝日の工事にあたっては、周辺交通状況を勘案し、適宜、工事用車両の走行時間や台数を調整します。</li> <li>計画地内に工事用車両の待機スペースを確保し、路上駐車を防止します。</li> <li>青木橋交差点の対象事業実施区域方面からの流入車線への負荷を回避した工事用車両ルートを採用します。</li> <li>仮囲いの設置や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。</li> <li>対象事業実施区域の外周には、必要に応じて案内板の設置や仮設歩道等を設け、安全で円滑な歩行空間を確保していきます。</li> <li>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、走行ルートの厳守を徹底します。</li> </ul>	p.6.11-37
評価	<ul style="list-style-type: none"> <li>予測結果の概要を踏まえ、工事の実施にあたっては、工事用車両の走行による影響を低減させるための環境の保全のための措置を講ずることで、環境保全目標「周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと。」「歩行者等の安全な通行が確保されること。」は達成されるものと考えます。</li> </ul>	p.6.11-38

※調査・予測・評価等の詳細は、右欄の参照頁で確認願います。

【施設関連車両の走行に伴う交通混雑及び歩行者の安全】

	結果等の概要	参照頁
調査結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>調査を実施した7交差点の12時間断面交通量において、最も多かったのは、平日では地点⑦（青木通交差点）のC断面で29,624台/12h、次いで地点①（青木橋交差点）のA断面で24,321台/12hでした。休日では地点⑦（青木通交差点）のC断面で24,994台/12h、次いで地点①（青木橋交差点）のA断面で22,127台/12hでした。</li> <li>渋滞長が最大となったのは、平日では地点①（青木橋交差点）で夕方の140mでした。休日では地点①（青木橋交差点）で昼間に渋滞長が120mでした。</li> <li>現況で交差点処理が困難（交差点需要率が0.9超）になっている交差点はありませんが、地点①（青木橋交差点）の交差点車線混雑度のうち、浅間方面より交差点に流入する右折専用車線については、平日、休日ともに1.00を超えていました。</li> </ul>	p.6.11-15～ p.6.11-26
環境保全目標	<p>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.6.11-32
予測結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>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、平日で0.565（地点⑥鶴屋町3丁目交差点）、休日で0.586（地点①青木橋交差点）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考えます。</li> <li>地点①（青木橋交差点）の交差点車線混雑度のうち、浅間方面より交差点に流入する右折専用車線については、現況と変わらず、平日、休日ともに1.00を超えており、交通量がピークをむかえる時間帯では、渋滞が発生する可能性があると考えます。</li> <li>本事業の供用時の平日は二段式駐車場を適宜利用していくことで入庫待ちは発生しないと予測していますが、休日については、13時台から機械式駐車場の入庫待ちが発生し、21時台まで累積していくため、外部の提携駐車場等へ早めに誘導していく必要があると予測します。</li> <li>計画建物の供用後は、横浜駅西口・きた西口から主要地方道青木浅間線（環状1号線）までの区間を歩車分離させた安全で快適な歩行者空間（ペDESTリアンデッキ）が整備されます。対象事業実施区域周辺の無信号交差点においては、歩行者と車両との交錯に関し、今後、交通管理者と協議を行い、ミラーや出庫灯の設置や誘導員の配置など、歩行者の安全対策を検討していくこととしているため、歩行者等の安全は確保されるものと考えます。</li> </ul>	p.6.11-43～ p.6.11-48
環境の保全のための措置の概要	<p>【計画立案時】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>本事業で整備する駐車場は、対象事業実施区域内に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。</li> <li>用途ごとの駐車場に至るまでに十分な待機スペースを確保し、入庫車両が市道高島台106号線にあふれることがないように配慮します。</li> <li>対象事業実施区域内の駐車場へのアプローチ道は、十分な待機スペースを確保し、路上駐車を防止します。</li> <li>敷地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。</li> <li>駐車場の出入口には出庫灯等の整備により、歩行者や自転車に自動車走行の注意喚起を行っていきます。</li> </ul> <p>【計画建物供用後】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>従業員に対しては、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依頼していきます。</li> <li>施設利用者に対しては、ホームページでの鉄道利用推奨PRなどにより、公共交通の利用を促し、自動車利用の抑制に努めます。</li> <li>施設利用者には、周辺交差点の交通混雑の状況を施設内において周知するなど、更なる交通混雑を回避できる方策を講じます。</li> <li>地下駐車場の運用にあたっては、平常時は機械式駐車場を優先的に使用していきます。</li> <li>建物竣工後には、「エキサイトよこはま22」の駐車場ルールに基づき、周辺地区の駐車場と連携していきます。</li> <li>主要地方道青木浅間線（環状1号線）及び市道高島台106号線等において路上駐車等が生じないように、横浜市と神奈川タクシーセンター等へ働きかけます。</li> <li>駐車場出入口付近は、適宜植栽の剪定を行い、十分な見通しを確保していきます。</li> </ul>	p.6.11-48
評価	<ul style="list-style-type: none"> <li>予測結果の概要を踏まえ、計画立案時や計画建物竣工後には、施設関連車両の走行による影響の低減に向けた環境の保全のための措置を講ずることで、環境保全目標「周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと。」「歩行者等の安全な通行が確保されること。」は達成されるものと考えます。</li> </ul>	p.6.11-49

※調査・予測・評価等の詳細は、右欄の参照頁で確認願います。

【建物の供用に伴う歩行者の交通混雑】

	結果等の概要	参照頁
調査結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>平日において、台町入口交差点から横浜駅へ向かうルート of 断面歩行者量は、5,472～5,603 人/12 時間で、ピークは概ね 8 時台の約 694～699 人/時でした。</li> <li>鶴屋町 1 丁目交差点から横浜駅へ向かうルート of 断面歩行者量は、2,521～2,609 人/12 時間で、ピークは概ね 18 時台で 335～366 人/時でした。</li> <li>休日は、台町入口交差点から横浜駅へ向かうルート of 断面歩行者量は、4,733～4,912 人/12 時間で、ピークは概ね 16～17 時台の約 553～601 人/時でした。</li> <li>鶴屋町 1 丁目交差点から横浜駅へ向かうルート of 断面歩行者量は、2,182～2,251 人/12 時間で、ピークは概ね 15 時台で 281～283 人/時でした。</li> </ul>	p.6.11-27～ p.6.11-30
環境保全目標	<ul style="list-style-type: none"> <li>周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと。</li> </ul>	p.6.11-32
予測結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>	p.6.11-53
環境の保全のための措置の概要	<p>【計画立案時】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>横浜駅西口駅ビル計画と連続するペDESTリアンデッキは、十分な幅員を確保します。</li> <li>敷地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。</li> </ul> <p>【計画建物供用後】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>駐車場の出入口には出庫灯等の整備により、歩行者や自転車利用者に対し、自動車走行の注意喚起を行っていきます。</li> </ul>	p.6.11-54
評価	<ul style="list-style-type: none"> <li>予測結果の概要を踏まえ、計画立案時や計画建物竣工後には、歩行者による交通混雑の低減に向けた環境の保全のための措置を講ずることで、環境保全目標「周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと。」は達成されるものと考えます。</li> </ul>	p.6.11-54

※調査・予測・評価等の詳細は、右欄の参照頁で確認願います。

## 1 調査

### (1) 調査項目

調査項目は、以下の内容としました。

- ア 日常生活圏等の状況
- イ 地域交通の状況
- ウ 交通安全対策等の状況

### (2) 調査地域・地点

- ア 日常生活圏等の状況  
対象事業実施区域周辺としました。

- イ 地域交通の状況

自動車交通量の把握については、工事用車両及び施設関連車両の走行が予想される、主要交差点として、図 6.11-1 及び図 6.11-2(1)～(2)に示す信号交差点 7 ヶ所(地点①～⑦)としました。

また、歩行者及び自転車の交通量の把握については、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 6.11-3 及び図 6.11-4 に示す 10 断面(地点 1～10)としました。

- ウ 交通安全対策等の状況

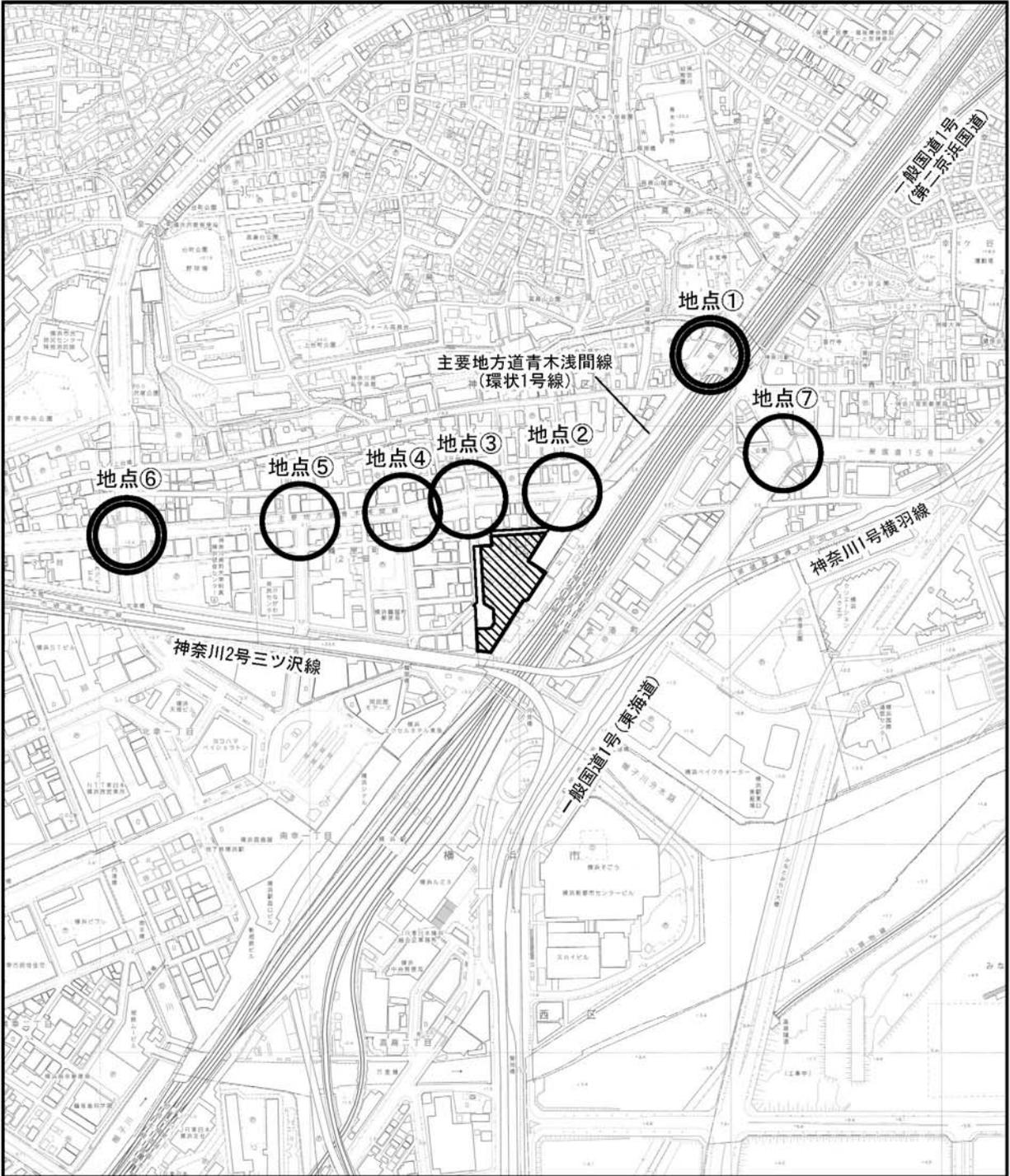
主要地方道青木浅間線（環状 1 号線）沿線のうち、青木橋交差点～鶴屋町 3 丁目交差点付近と合わせ、対象事業実施区域周辺としました。

### (3) 調査時期

日常生活圏等及び交通安全対策等の状況については、日時は決めず、適宜実施しました。地域交通の状況については、表 6.11-1 に示す日時で実施しました。

表 6.11-1 地域交通調査日時

調査項目		調査日時
自動車交通量調査 渋滞長調査 信号現示調査	地点①、⑥	平成 27 年 4 月 21 日(火)22:00～22 日(水)22:00 平成 27 年 4 月 18 日(土)22:00～19 日(日)22:00
	地点②～⑤、⑦	平成 27 年 4 月 22 日(水)6:00～22:00 平成 27 年 4 月 19 日(日)6:00～22:00
横断歩道部 歩行者等交通量調査	地点②～⑤	平成 27 年 4 月 22 日(水)6:00～22:00 平成 27 年 4 月 19 日(日)6:00～22:00
歩行者等交通量調査	地点 1～10	平成 27 年 4 月 22 日(水)6:00～22:00 平成 27 年 4 月 19 日(日)6:00～22:00
飽和交通流率調査	地点①、⑤～⑦	平成 27 年 6 月 15 日(月)11:00～19:00
		平成 27 年 6 月 14 日(日)10:00～18:00



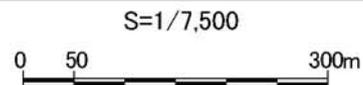
凡例

-  対象事業実施区域
-  関連事業区域
-  自動車交通量調査地点 (24h調査)
-  自動車交通量調査地点 (16h調査)

- 地点①：青木橋交差点
- 地点②：台町入口交差点
- 地点③：鶴屋町1丁目交差点
- 地点④：鶴屋町2丁目交差点
- 地点⑤：仮)第1安田ビル前交差点<sup>注</sup>
- 地点⑥：鶴屋町3丁目交差点
- 地点⑦：青木通交差点

注：地点⑤は信号制御交差点ですが、名称がないため、仮名称を用いています。

図6.11-1 自動車交通量調査地点



この地図の作成にあたっては、横浜市発行の1/2,500地形図を使用しています。（横浜市地形図複製承認番号 平27建都計第9104号）

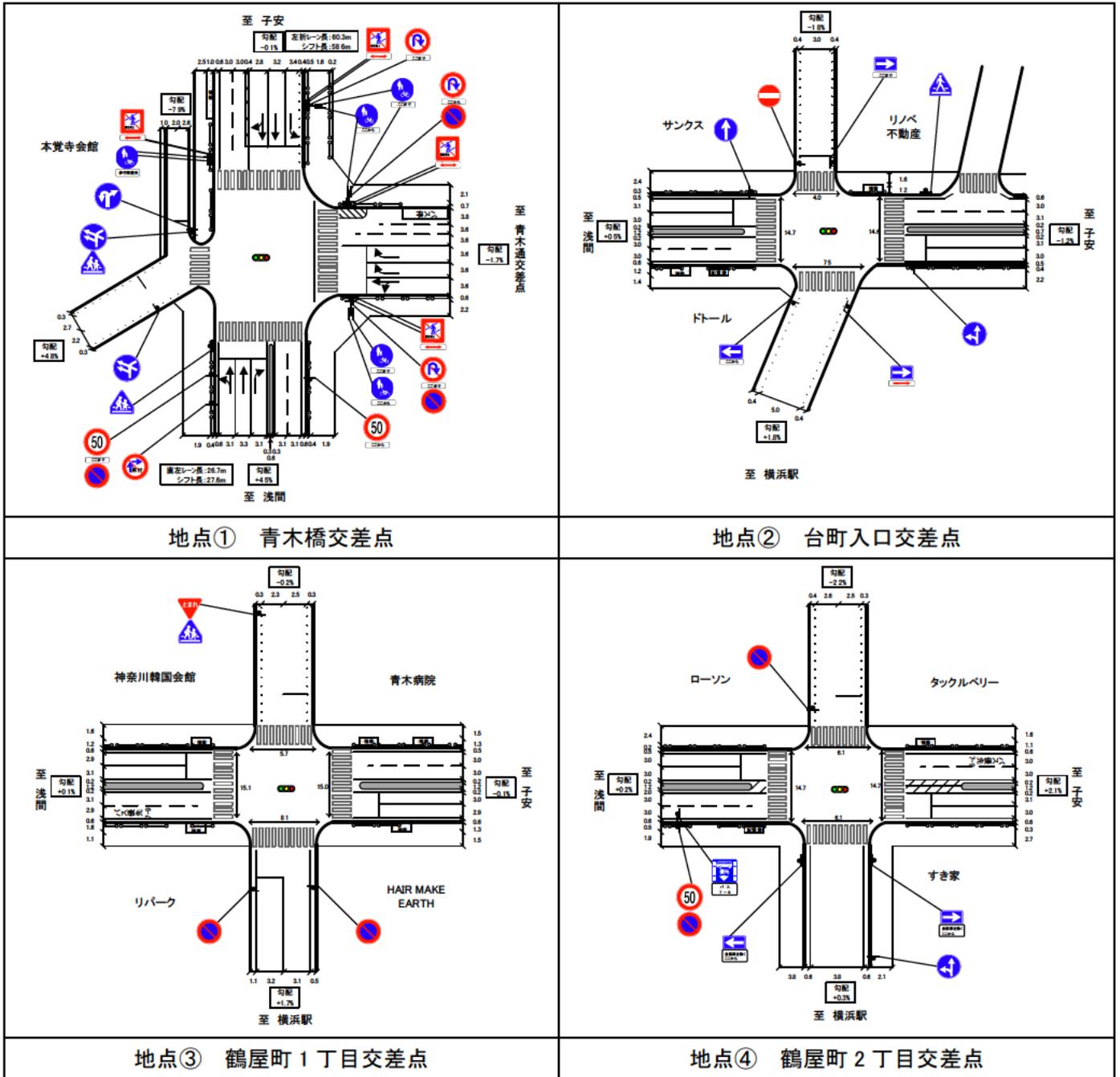
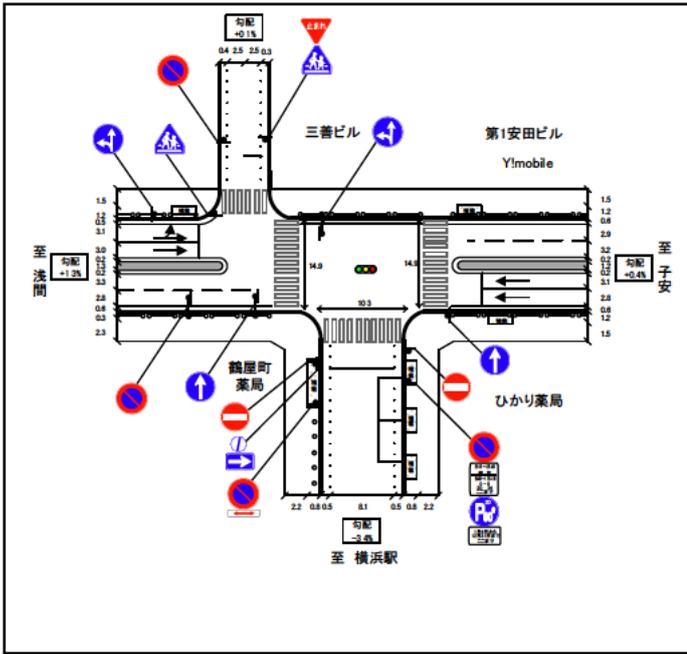
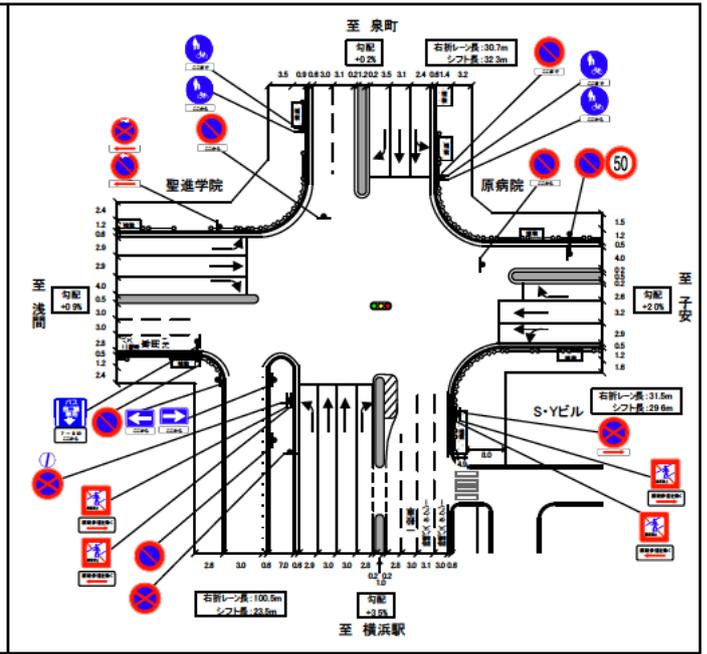


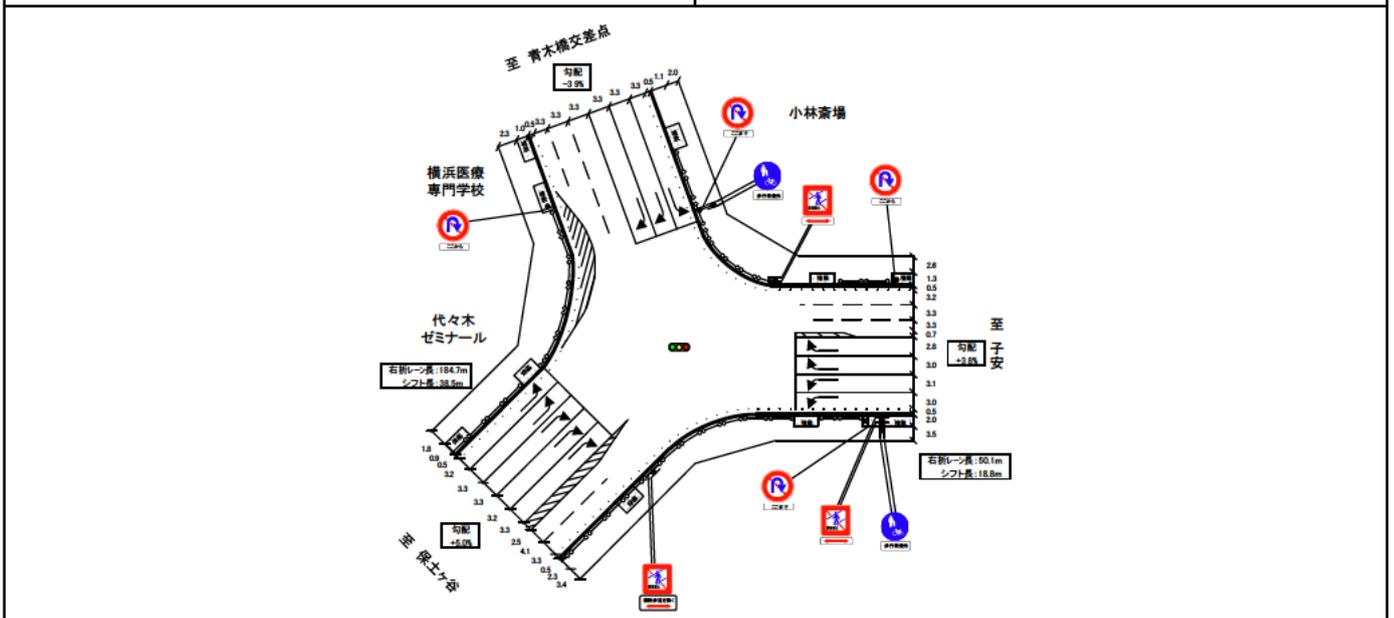
図 6.11-2(1) 交差点形状



地点⑤ 仮)第1安田ビル前交差点

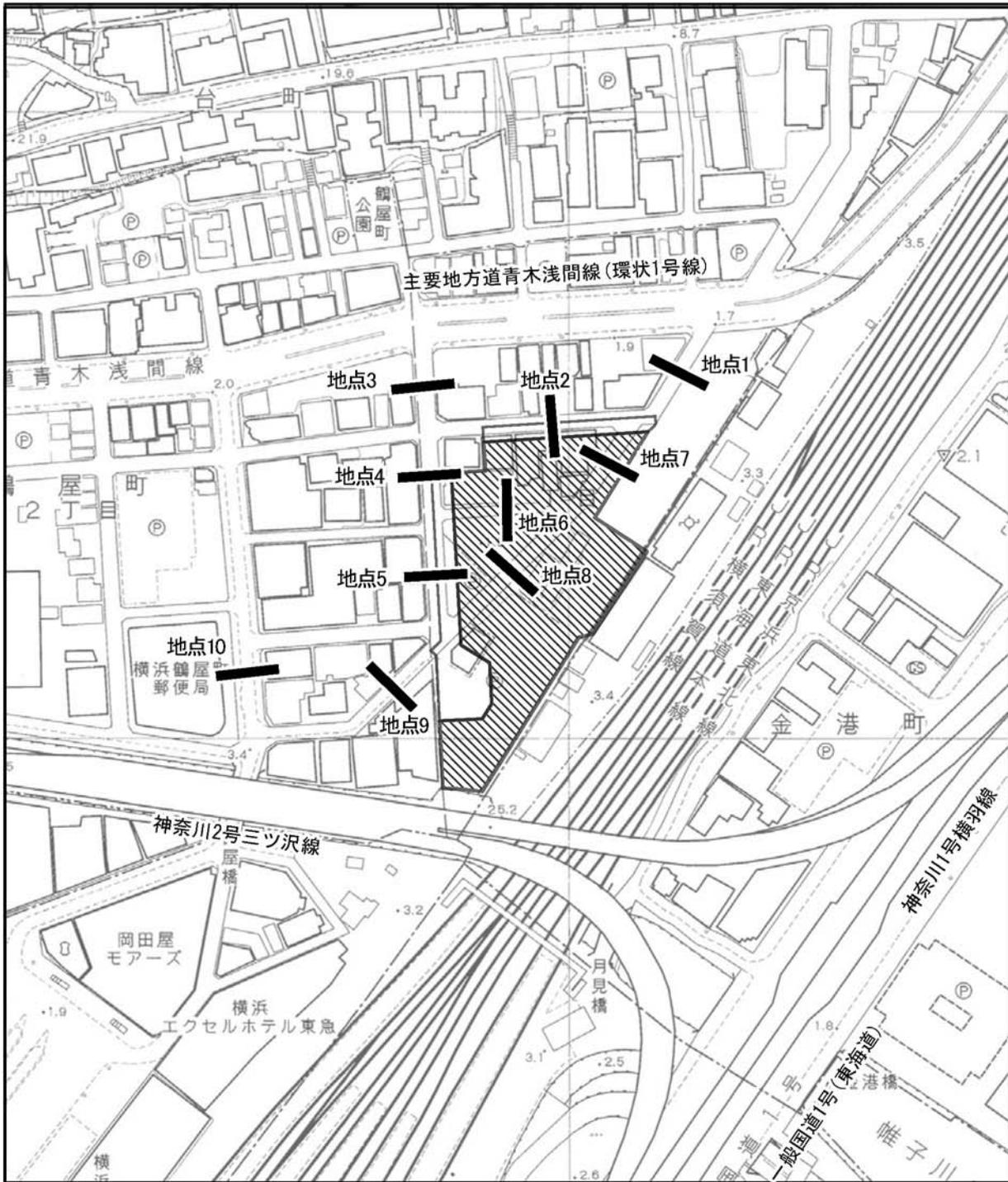


地点⑥ 鶴屋町3丁目交差点



地点⑦ 青木通交差点

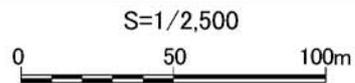
図 6.11-2(2) 交差点形状



凡例

- 対象事業実施区域
- 歩行者・自転車交通量調査断面：地点1～10
- 関連事業区域

図6.11-3 歩行者・自転車交通量調査地点図



この地図の作成にあたっては、横浜市発行の1/2,500地形図を使用しています。(横浜市地形図複製承認番号 平27建都計第9104号)

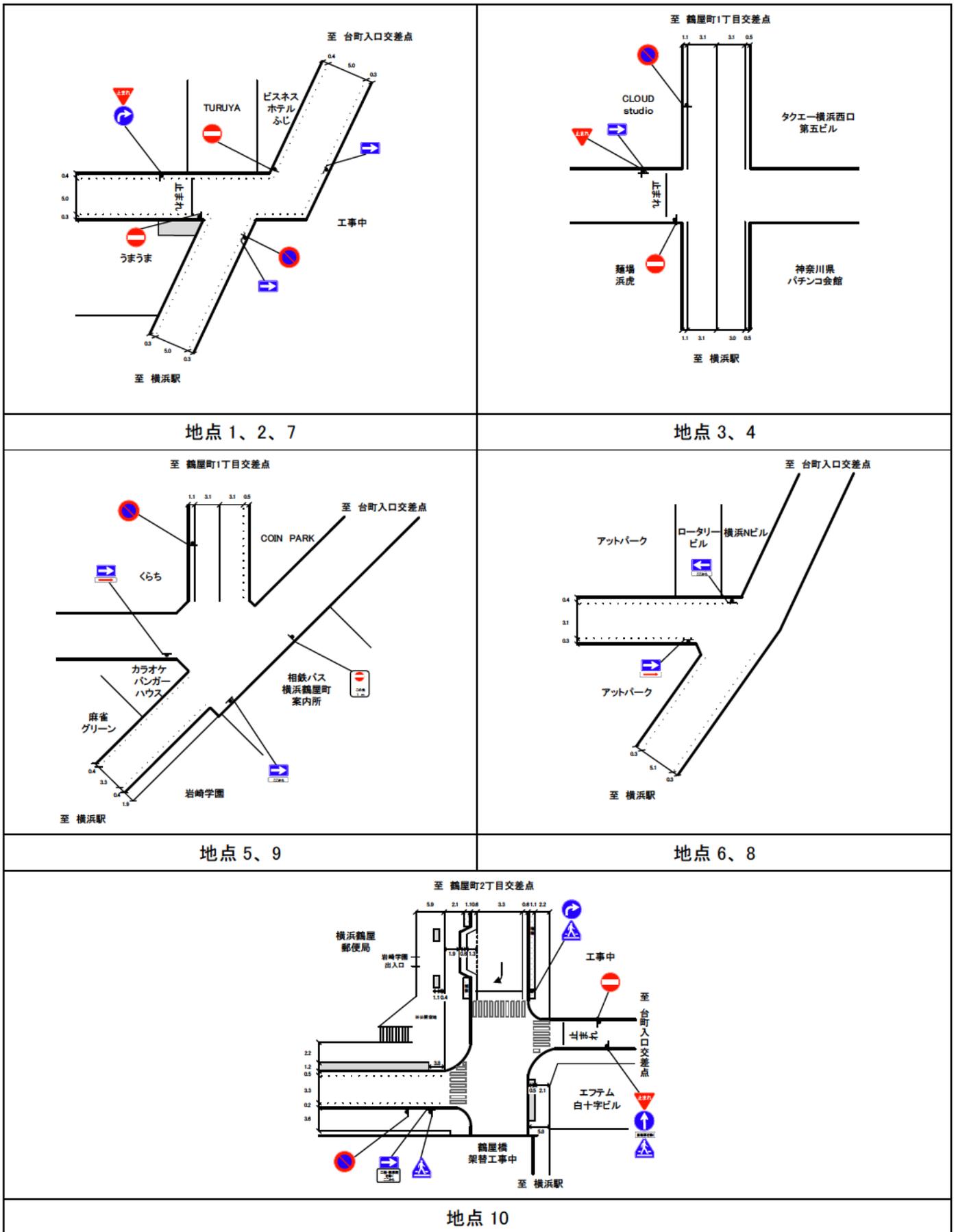


図 6.11-4 歩行者等交通量調査断面周辺の道路形状

#### (4) 調査方法

##### ア 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区民利用施設マップ等から整理します。

##### イ 地域交通の状況

###### (ア) 自動車交通量調査

調査対象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。また、車種は表 6.11-2 示す 3 車種分類としました。

表 6.11-2 車種分類表

分類	分類方法
小型車	ナンバープレートの車頭番号 (3,4,5,6,7)
大型車	ナンバープレートの車頭番号 (0,1,2,9)
二輪車	オートバイ (原動機付き自転車含む)

※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た。

###### (イ) 歩行者等交通量調査

調査対象とした歩行者断面と、調査対象とした交差点の横断歩道を通行する歩行者並びに自転車について、方向別、歩行者・自転車別、時間帯別に観測し、15分ごとに集計しました。

###### (ウ) 渋滞長調査

調査対象とした交差点の流入部ごとに、滞留長<sup>\*1</sup>、渋滞長<sup>\*2</sup>を観測しました。

距離は地図から読取り、10m単位で計測し、15分ごとに集計しました。

なお、流入部が複数車線の場合には、渋滞長の最も長い車線を記録としました。

###### (エ) 信号現示調査

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。

観測は朝（7時～9時）、昼（12時～14時）、夕（17時～19時）、夜（22時～24時）の4時間帯に3サイクル程度としました。

###### (オ) 道路現況調査

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・勾配について把握しました。

\*1 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

\*2 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（但し1回の青信号で通過した場合の渋滞長は0mとする）

(カ) 飽和交通流率調査

自動車交通量調査結果を踏まえ、平日、休日を通じてピーク時となる時間帯を含めた3時間帯を対象に、日を改めて飽和交通流率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、車線毎に10サイクル程度を対象にして、10台程度（滞留車両）の信号変化後（赤⇒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（3600/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（5台以下）流入部は調査対象外としました。

ウ 交通安全対策等の状況

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、既存資料等を収集・整理する事で交通事故発生状況を把握しました。

## (5) 調査結果

### ア 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、「6.9 風害」の図 6.9-4 (p.6.9-8 参照) に示したとおりです。

対象事業実施区域直近には、JR 各線の横浜駅、京浜急行本線横浜駅、東急東横線・みなとみらい線横浜駅、横浜市営地下鉄線横浜駅、計画地南側に相模鉄道本線横浜駅があります。

#### (イ) 学区、通学路の状況

対象事業実施区域が属する鶴屋町 1 丁目は、横浜市立青木小学校（対象事業実施区域北方約 0.5km）と横浜市立栗田谷中学校（対象事業実施区域北方約 1.0km）の学区に属しています。そのほか、対象事業実施区域周辺には、幸ヶ谷小学校、精華小学校、神奈川学園中学校が対象事業実施区域を中心とした 1km 圏に立地しています。

また、横浜市の各小学校では、小学校から半径 500m の範囲をスクールゾーンの対象とされており、横浜市のホームページでは「通学路交通安全プログラム」が公表されています。表 6.11-3 に示すとおり、通学路の安全対策の流れが整理されています。

表 6.11-3 横浜市における通学路の安全対策の流れ

【PLAN】 計画の策定	○通学路のハード面の安全対策計画 ○スクールゾーンのソフト活動の活性化支援 ○子どもの交通安全教育計画
【DO】 対策箇所の改善・ソフト施策	○道路改良、歩道の整備、あんしんカラーベルトの設置 ○スクールゾーンでのソフト施策の実施 ○はまっ子交通あんぜん教室の開催
【CHECK】 対策の検証・ソフト施策の効果	○ハード施策の検証 ・事故件数 ・通行、利用状況 ○ソフト施策の検証 ・事故件数 ・通学状況 ○スクールゾーン対策協議会等からの意見
【ACTION】 点検・対策方法の変更	○再点検の実施 ○対策の追加 ○新たな施策の実施

資料：「通学路の安全対策の流れ」（横浜市ホームページ、平成 27 年 12 月調べ）

(ウ) 自治会等の状況

対象事業実施区域周辺 500m 圏における自治会等は表 6.11-4 に示すとおりです。  
対象事業実施区域は、鶴屋町町内会に属しています。

表 6.11-4 対象事業実施区域周辺の自治会・町内会一覧

区名	所属	自治会等名称	
神奈川区	青木第一自治 連絡協議会	高島台町内会	松本町3丁目自治会
		コンフォール高島台自治会	松本上町自治会
		広台太田町自治会	泉町自治会
		旭ヶ丘親交会	沢渡自治会
		栗田谷南自治会	松ヶ丘自治会
		栗田谷北自治会	反町第一町内会
		松本町1・2丁目町内会	三菱高島台自治会
	青木第二自治会 町内会連合会	桐畑明隣会	反町町内会
		上反町自治会	鶴屋町町内会
		反町自治会	台町町内会
西区	第五地区 自治会連合会	高島自治会	南幸公団住宅自治会
		南幸自治会	クリオ横浜西口式番館自治会
		北幸自治会	

資料：「自治会・町内会」（横浜市神奈川区ホームページ、平成27年12月調べ）

「町内会一覧」（横浜市西区連合町内会・自治会連絡協議会ホームページ、平成27年12月調べ）

(エ) 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。

対象事業実施区域が属する鶴屋町1丁目は、横浜市により、大規模な延焼火災の発生する可能性が極めて低い「大規模延焼火災の恐れが低い地域」に指定されており、広域避難場所の指定がされていません。一方で、地震などで家が倒壊、消失した場合など、一定期間避難生活をおくることになる地域防災拠点としては、横浜市立青木小学校が指定されています。

## イ 地域交通の状況

### (ア) 主要な交通経路及び交通量の状況

#### ① 主要な道路網

「3.2.7 交通、運輸の状況」(p.3-21～3-23 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網は、東側に一般国道1号と首都高速神奈川1号横羽線が南北方向に、そのほかは、北側に主要地方道青木浅間線(環状1号線)、南側に首都高速神奈川2号三ツ沢線がそれぞれ東西方向に整備されています。

対象事業実施区域へのアクセスは、北側の主要地方道青木浅間線(環状1号線)から鶴屋町1丁目交差点を南側に右折または左折することで至ります。

#### ② バス停留所の位置

「3.2.7 交通、運輸の状況」(p.3-21～3-23 参照)に示したとおり、対象事業実施区域の最寄りのバス停留所は、北側の主要地方道青木浅間線(環状1号線)沿いの「鶴屋町2丁目」及び「青木橋」となり、運行バス路線としては横浜市営バスの31系統、35系統、36系統、38系統、82系統が運行されています。

(イ) 主要交差点部における交通処理

①自動車交通量の状況

調査を実施した7交差点の交差点形状(断面位置)は図6.11-5、各交差点の平日、休日の自動車交通量調査結果は表6.11-5(1)~(2)に示すとおりです。

調査結果の詳細は、資料編(平日:資3.7-1~資3.7-75、休日:資3.7-75~資3.7-148参照)に示すとおりです。

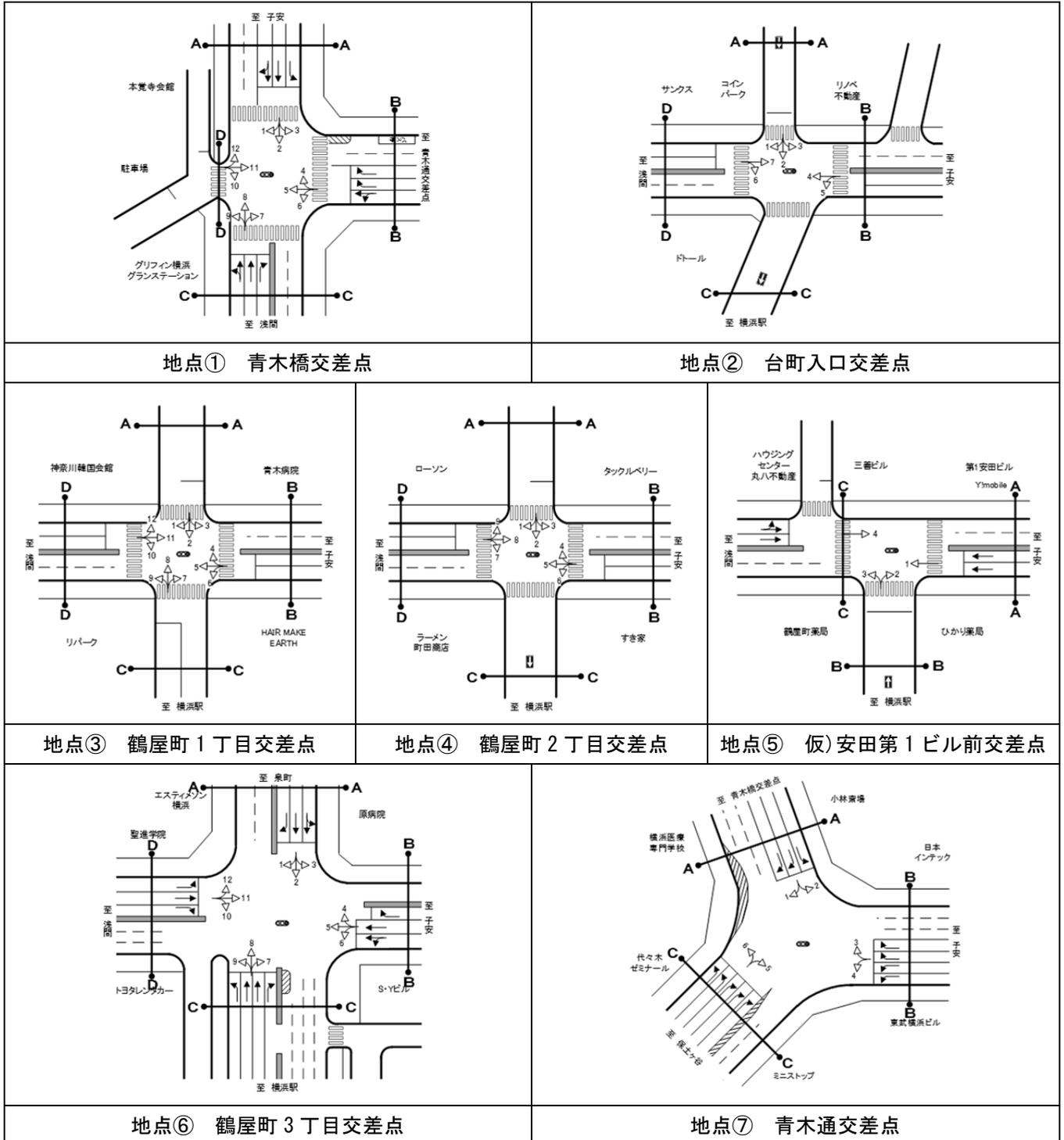


図 6.11-5 交差点の断面位置

調査を実施した7交差点の12時間断面交通量において、最も多かったのは、平日では地点⑦（青木通交差点）のC断面で29,624台/12h、次いで地点①（青木橋交差点）のA断面で24,321台/12hでした。休日では地点⑦（青木通交差点）のC断面で24,994台/12h、次いで地点①（青木橋交差点）のA断面で22,127台/12hでした。

ピーク時交差点総流入台数は、地点①（青木橋交差点）、地点⑥（鶴屋町3丁目交差点）、地点⑦（青木通交差点）は、休日よりも平日の方が多くなっていました。

表 6.11-5(1) 現地調査結果（自動車交通量：平日）

調査 交差点名	断面	24時間(22-翌22時)		12時間(7-19時)		ピーク時間帯		
		断面 交通量 (台)	大型車 混入率 (%)	断面 交通量 (台)	大型車 混入率 (%)	時間帯	交差点流入台数 (台) <sup>注)</sup>	
地点① 青木橋	A	34,440	10.9	24,321	11.1	17:00 -18:00	2,273	5,782
	B	33,184	10.4	23,199	10.3		2,218	
	C	17,497	12.6	12,119	13.1		1,148	
	D	1,685	2.6	1,237	3.1		143	
地点② 台町入口	A	—	—	228	6.6	17:00 -18:00	29	2,283
	B	—	—	11,603	13.4		1,120	
	C	—	—	298	7.0		30	
	D	—	—	11,400	13.5		1,104	
地点③ 鶴屋町1丁目	A	—	—	337	11.0	17:00 -18:00	29	2,328
	B	—	—	11,452	13.3		1,094	
	C	—	—	969	11.8		103	
	D	—	—	11,604	13.6		1,102	
地点④ 鶴屋町2丁目	A	—	—	340	10.6	17:00 -18:00	28	2,272
	B	—	—	11,604	13.6		1,102	
	C	—	—	595	6.6		53	
	D	—	—	11,669	13.6		1,089	
地点⑤ 仮)第1安田 ビル前*	A	—	—	12,106	13.3	16:45 -17:45	1,155	2,566
	B	—	—	2,413	22.7		246	
	C	—	—	12,069	12.2		1,165	
地点⑥ 鶴屋町3丁目	A	17,843	5.0	12,191	6.1	17:00 -18:00	1,236	5,316
	B	17,908	11.0	12,388	11.6		1,190	
	C	22,182	12.0	14,856	13.4		1,462	
	D	20,729	12.3	14,755	12.5		1,428	
地点⑦ 青木通	A	—	—	22,283	10.4	17:15 -18:15	2,195	6,240
	B	—	—	14,013	26.2		1,268	
	C	—	—	29,624	14.2		2,777	

注) 交差点流入台数：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。

※地点⑤は信号制御交差点ですが、名称がないため、仮名称を用いています。

表 6.11-5(2) 現地調査結果（自動車交通量：休日）

調査 交差点名	断面	24 時間(22-翌 22 時)		12 時間(7-19 時)		ピーク時間帯		
		断面 交通量 (台)	大型車 混入率 (%)	断面 交通量 (台)	大型車 混入率 (%)	時間帯	交差点流入台数 (台) <sup>注)</sup>	
地点① 青木橋	A	31,464	5.8	22,127	5.5	16:00 -17:00	2,219	5,684
	B	29,591	4.6	20,742	3.9		2,141	
	C	16,247	7.7	11,326	7.7		1,192	
	D	1,324	1.7	1,007	2.1		132	
地点② 台町入口	A	—	—	175	0.0	16:00 -17:00	25	2,373
	B	—	—	11,043	7.7		1,169	
	C	—	—	282	3.9		16	
	D	—	—	10,819	7.8		1,163	
地点③ 鶴屋町 1 丁目	A	—	—	147	2.7	16:00 -17:00	14	2,434
	B	—	—	10,792	7.8		1,167	
	C	—	—	694	8.9		80	
	D	—	—	10,825	8.1		1,173	
地点④ 鶴屋町 2 丁目	A	—	—	132	3.8	16:00 -17:00	12	2,416
	B	—	—	10,825	8.1		1,173	
	C	—	—	621	1.6		77	
	D	—	—	10,844	8.1		1,154	
地点⑤ 仮)第 1 安田 ビル前*	A	—	—	11,001	7.9	15:45 -16:45	1,172	2,566
	B	—	—	2,402	17.3		249	
	C	—	—	10,853	6.5		1,145	
地点⑥ 鶴屋町 3 丁目	A	15,507	3.5	10,836	3.9	15:45 -16:45	1,094	5,044
	B	15,768	6.8	10,981	6.6		1,153	
	C	21,474	9.7	15,165	10.4		1,520	
	D	17,491	8.5	12,490	8.5		1,277	
地点⑦ 青木通	A	—	—	19,804	3.7	16:00 -17:00	2,051	5,534
	B	—	—	9,884	10.8		983	
	C	—	—	24,994	5.1		2,500	

注) 交差点流入台数：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。

※地点⑤は信号制御交差点ですが、名称がないため、仮名称を用いています。

## ②信号現示

対象事業実施区域周辺 7 交差点における信号現示調査結果は、資料編（資 3.7-223～229）に示すとおりです。

なお、地点①青木橋交差点は、歩行者用信号が手押し式のスクランブル交差点であり、資料編に示す信号現示調査結果には、歩行者信号が押された場合の現示時間を記載しています。

### ③渋滞の状況

渋滞の状況については、主要地方道青木浅間線（環状1号線）及び一般国道1号沿いの地点①～⑦交差点において調査を行いました。最も渋滞長が長くなった時間帯の渋滞長調査結果は、表 6.11-6 に示すとおりです（詳細は資料編（平日：資 3.7-192～資 3.7-206、休日：資 3.7-207～資 3.7-221 参照））。

主要な渋滞箇所の発生状況及び要因は、以下のとおりと考えられます。

#### a. 平日渋滞の状況

##### (a) 地点①青木橋交差点 C 断面

当該交差点では、C 断面においてのみ、渋滞が発生していました。

C 断面では、7:45～20:00 の間で 42 回の渋滞（1 回の信号現示で通過しきれない車両が存在する）が生じており、平均渋滞長としては約 40m でした。

渋滞長が最大となったのは、16:45～17:00 の約 140m でした。

##### (b) 地点②台町入口、地点③鶴屋町1丁目、地点④鶴屋町2丁目交差点

上記 3 交差点では渋滞長は観測されませんでした。

##### (c) 地点⑤仮第1安田ビル前B断面

当該交差点では、B 断面においてのみ、渋滞が発生していました。

B 断面では、8:45～9:00、16:15～20:30 において 7 回の渋滞が生じており、平均渋滞長としては約 20m でした。

渋滞長が最大となったのは、18:00～18:15 の約 40m でした。

##### (d) 地点⑥鶴屋町3丁目交差点 A・B・C・D 断面

当該交差点では、すべての断面で、渋滞が発生していました。

A 断面では 22:45～23:00 において 1 回の渋滞が生じていました。渋滞長としては約 10m ですが、要因は駐車車両によるものでした。

B 断面では 8:00～11:00、15:00～16:00、18:00～19:00 において 8 回の渋滞が生じており、平均渋滞長としては約 25m でした。

C 断面では 8:00～9:00、12:00～13:00、17:00～18:00 において 4 回の渋滞が生じており、平均渋滞長としては約 15m でした。

D 断面では 9:00～10:00、11:00～13:00、14:00～15:00 において 5 回の渋滞が生じており、平均渋滞長としては約 14m でした。

この交差点で渋滞長が最大となったのは B 断面の 10:45～11:00 の約 50m でした。

##### (e) 地点⑦青木通交差点 B 断面

当該交差点では、B 断面において 11:00～12:00、18:00～19:00 において 3 回の渋滞が生じており、平均渋滞長としては約 23.3m でした。

最大渋滞長としては 18:00～18:15 の約 30m でした。

b. 休日渋滞の状況

(a) 地点①青木橋交差点 C 断面

当該交差点では、C 断面においてのみ、渋滞が発生していました。

C 断面では、11:30～19:45 の間で 26 回の渋滞が生じており、平均渋滞長としては約 48.8m でした。

渋滞長が最大となったのは、14:00～14:15 の約 120m でした。

(b) 地点②台町入口、地点③鶴屋町 1 丁目、地点④鶴屋町 2 丁目交差点

上記 3 交差点では渋滞長は観測されませんでした。

(c) 地点⑤仮第 1 安田ビル前 B 断面

当該交差点では、B 断面においてのみ、渋滞が発生していました。

B 断面では、12:30～12:45、16:45～17:15 において 4 回の渋滞が生じており、平均渋滞長としては約 47.5m でした。

渋滞長が最大となったのは、16:45～17:00 の約 110m でした。

(d) 地点⑥鶴屋町 3 丁目交差点 B・C・D 断面

当該交差点では、A 断面を除く断面で、渋滞が発生していました。

B 断面では 10:15～13:45 において 8 回の渋滞が生じており、平均渋滞長としては約 20m でした。

C 断面では 9:00～9:15、16:00～20:00 において 5 回の渋滞が生じており、平均渋滞長としては約 26m でした。

D 断面では 10:45～11:45 において 3 回の渋滞が生じており、平均渋滞長としては約 30m でした。

この交差点で渋滞長が最大となったのは B 断面の 10:15～10:30 の約 40m と、C 断面の 17:15～17:30 の約 40m でした。

(e) 地点⑦青木通交差点 B 断面

当該交差点では、B 断面において 14:45～15:45 において 2 回の渋滞が生じており、ともに渋滞長としては約 10m でした。

表 6.11-6 現地調査結果（最大渋滞長：平・休日）

調査地点	断面	流入車線構成	ピーク時間帯(15分集計)					
			平日渋滞長最大時			休日渋滞長最大時		
			時間帯	滞留長(m)	渋滞長(m)	時間帯	滞留長(m)	渋滞長(m)
地点① 青木橋	A	3	16:45-17:00	140	0	14:00-14:15	210	0
	B	3		110	0		100	0
	C	3		190	140		200	120
	D	1		0	0		0	0
地点② 台町入口	A	1	渋滞は発生していませんでした。	—	—	渋滞は発生していませんでした。	—	—
	B	2		—	—		—	—
	C	-		—	—		—	—
	D	2		—	—		—	—
地点③ 鶴屋町1丁目	A	1	渋滞は発生していませんでした。	—	—	渋滞は発生していませんでした。	—	—
	B	2		—	—		—	—
	C	1		—	—		—	—
	D	2		—	—		—	—
地点④ 鶴屋町2丁目	A	1	渋滞は発生していませんでした。	—	—	渋滞は発生していませんでした。	—	—
	B	2		—	—		—	—
	C	-		—	—		—	—
	D	2		—	—		—	—
地点⑤ 仮)第1安田ビル前※	A	2	18:00-18:15	20	0	16:45-17:00	20	0
	B	1		120	40		150	110
	C	2		30	0		20	0
地点⑥ 鶴屋町3丁目	A	3	10:45-11:00	40	0	10:15-10:30	30	0
	B	3		120	50		90	40
	C	4		70	0		50	0
	D	3		50	0		50	0
	A	3	/			17:15-17:30	40	0
	B	3					50	0
	C	4					100	40
	D	3					50	0
地点⑦ 青木通	A	3	18:00-18:15	50	0	14:45-15:00	50	0
	B	4		150	30		70	10
	C	5		70	0		60	0
	A	3	/			15:30-15:45	60	0
	B	4					70	10
	C	5					30	0

注) 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を指します。  
 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を指します。  
 1回の青信号で通過できた場合の渋滞長は0mとなります。  
 ※⑤は信号制御交差点ですが、名称がないため、仮名称を用いています。

#### ④飽和交通流率\*

飽和交通流率調査は、調査結果を踏まえ、休日の地点①及び地点⑤～⑦までの7交差点を対象に調査を行いました。飽和交通流率調査結果は、表 6.11-7(1)～(2)に示すとおりです。

現地調査で得た各車線の飽和交通流率の実測値は、横断歩行者等交通量調査結果を考慮した飽和交通流率の算定値に対し、平日は 88.2～125.8%、休日は 86.9～120.6%でした。

なお、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は、算定値と実測値のうち、値の小さい方を適用しました。実測値が適用された車線の飽和交通流率は、工事中や供用時の交差点需要率の算定時に固定値としました。また、調査対象外とした地点②～④についても算定値を示しました。

---

#### \*飽和交通流率とは

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・車線あたりで停止線を通過し得る最大の車両数を示します。算定値より実測値が少ない場合は、現状として、十分な交通処理がなされていない可能性が示唆されます。

表 6.11-7(1) 現地調査結果（飽和交通流率：平日）

調査地点	断面	流入車線構成	飽和交通流率				備考
			算定値 (台) ①	実測値 (台) ②	比 (%) ②/①	適用値 (台) (①と②の小さい値)	
地点① 青木橋	A	左	1,735	1,744	100.5	1,735	
		直右	3,537	3,444	97.4	3,444	
	B	左直	1,758	1,602	91.1	1,602	
		右	3,460	3,382	97.7	3,382	
	C	左直	3,050	3,326	109.0	3,050	
右		1,390	1,748	125.8	1,390		
D	左	1,385	—	—	1,385		
地点② 台町入口	A	左直右	1,669	—	—	1,669	
	B	左直	1,859	—	—	1,859	
		直	1,908	—	—	1,908	
D	直	3,736	—	—	3,736		
地点③ 鶴屋町1丁目	A	左直右	1,586	—	—	1,586	
	B	左直	1,806	—	—	1,899	
		直右	1,899	—	—	1,899	
	C	左直右	1,590	—	—	1,590	
	D	左直	1,765	—	—	1,765	
直右		1,774	—	—	1,774		
地点④ 鶴屋町2丁目	A	左直右	1,559	—	—	1,559	
	B	左直	1,773	—	—	1,773	
		直右	1,773	—	—	1,773	
	D	左直	1,849	—	—	1,849	
直右		1,732	—	—	1,732		
地点⑤ 仮)第1安田ビル前*	A	直	3,736	—	—	3,736	
	B	左右	1,390	1,408	101.3	1,390	
	C	直	3,806	—	—	3,806	
地点⑥ 鶴屋町3丁目	A	左直	3,736	3,294	88.2	3,294	
		右	1,762	1,664	94.4	1,664	
	B	左直	3,293	3,215	97.6	3,215	
		右	1,395	—	—	1,395	
	C	左	1,303	1,375	105.5	1,303	
		直	3,424	3,548	103.6	3,424	
		右	1,499	—	—	1,499	
	D	左直	3,544	3,229	91.1	3,229	
右		1,568	1,667	106.3	1,568		
地点⑦ 青木通	A	左	2,892	3,430	118.6	2,892	
		右	2,892	3,351	115.9	2,892	
	B	左	2,796	—	—	2,796	
		右	3,984	4,904	123.1	3,984	
	C	左	1,473	—	—	1,473	
		右	3,426	3,519	102.7	3,426	

注) 飽和交通流率調査日：平成27年6月15日(月)11:00~19:00

飽和交通流率調査：既存調査結果を踏まえ、車線毎にピーク時間を含む3時間を抽出し、調査を実施しました。

※地点⑤は信号制御交差点ですが、名称がないため、仮名称を用いています。

※表中の「—」は、調査実施時間帯において、連続した十分な需要が観測されなかった車線該当車両がなかったことを表します。

表 6.11-7(2) 現地調査結果（飽和交通流率：休日）

調査地点	断面	流入車線構成	飽和交通流率				備考
			算定値 (台) ①	実測値 (台) ②	比 (%) ②/①	適用値 (台) (①と②の小さい値)	
地点① 青木橋	A	左	1,769	1,625	91.9	1,625	
		直右	3,350	3,399	101.5	3,350	
	B	左直	1,807	1,571	86.9	1,571	
		右	3,524	3,324	94.3	3,324	
	C	左直	3,135	3,184	101.6	3,135	
右		1,426	1,649	115.6	1,426		
D	左	1,385	—	—	1,385		
地点② 台町入口	A	左直右	1,665	—	—	1,665	
	B	左直	1,887	—	—	1,877	
		直	1,912	—	—	1,912	
D	直	3,820	—	—	3,820		
地点③ 鶴屋町1丁目	A	左直右	1,580	—	—	1,580	
	B	左直	1,800	—	—	1,800	
		直右	1,901	—	—	1,901	
	C	左直右	1,556	—	—	1,556	
	D	左直	1,815	—	—	1,815	
直右		1,843	—	—	1,843		
地点④ 鶴屋町2丁目	A	左直右	1,632	—	—	1,632	
	B	左直	1,735	—	—	1,735	
		直右	1,805	—	—	1,805	
	D	左直	1,908	—	—	1,908	
直右		1,766	—	—	1,766		
地点⑤ 仮)第1安田ビル前*	A	直	3,748	—	—	3,748	
	B	左右	1,438	1,489	103.5	1,438	
	C	直	3,850	—	—	3,850	
地点⑥ 鶴屋町3丁目	A	左直	3,737	3,305	88.4	3,305	
		右	1,766	—	—	1,766	
	B	左直	3,406	3,152	92.5	3,152	
		右	1,589	—	—	1,589	
	C	左	1,321	1,392	105.4	1,321	
		直	3,412	3,426	100.4	3,412	
	D	右	1,550	—	—	1,550	
左直		3,610	3,254	90.1	3,254		
地点⑦ 青木通	A	左	2,990	3,324	111.2	2,990	
		右	2,950	3,288	111.5	2,950	
	B	左	2,842	—	—	2,842	
		右	4,065	4,904	120.6	4,065	
	C	左	1,561	1,528	97.9	1,528	
		右	3,446	3,354	97.3	3,354	

注) 飽和交通流率調査日：平成 27 年 6 月 14 日（日）10:00～18:00

飽和交通流率調査：既存調査結果を踏まえ、車線毎にピーク時間を含む 3 時間を抽出し、調査を実施しました。

※地点⑤は信号制御交差点ですが、名称がないため、仮名称を用いています。

※表中の「—」は、調査実施時間帯において、連続した十分な需要が観測されなかった車線該当車両がなかったことを表します。

⑤横断歩道部歩行者等交通量

横断歩道部歩行者等交通量については、横断歩道橋が設置されている地点⑥（鶴屋町3丁目交差点）と地点⑦（青木通交差点）、及びスクランブル交差点である地点①（青木橋交差点）を除く4交差点（地点②～⑤）で調査を行いました。

横断歩道部歩行者等交通量の調査結果は、表 6.11-8(1)～(2)（詳細は資料編（平日：資 3.7-150～資 3.7-159、休日：資 3.7-159～資 3.7-168 参照）に示すとおりです。

表 6.11-8(1) 現地調査結果（横断歩道部歩行者等交通量：平日）

調査地点	断面	横断車線構成	12時間集計			ピーク時間帯	
			歩行者 (人/12時間)	自転車 (人/12時間)	計	ピーク時間帯	歩行者・自転車 (人/時間)
地点② 台町入口	A	1	622	146	768	8:15-9:15	73
	B	4	2,578	88	2,666		322
	C	1	330	158	488		38
	D	4	2,212	36	2,248		275
地点③ 鶴屋町1丁目	A	2	881	100	981	8:30-9:30	118
	B	4	976	42	1,018		171
	C	2	786	120	906		40
	D	4	772	15	787		102
地点④ 鶴屋町2丁目	A	2	746	106	852	18:00-19:00	121
	B	4	2,646	43	2,689		326
	C	1	889	120	1,009		192
	D	4	2,943	30	2,973		388
地点⑤ 仮)第1安田ビル前*	A	4	4,592	68	4,660	12:00-13:00	492
	B	1	1,486	104	1,590		213
	C	4	3,470	177	3,647		399

注) 横断歩道部歩行者等交通量は、交差点需要率算定にあたり、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。

※地点⑤は信号制御交差点ですが、名称がないため、仮名称を用いています。

表 6.11-8(2) 現地調査結果（横断歩道部歩行者等交通量：休日）

調査地点	断面	横断車線構成	12時間集計			ピーク時間帯	
			歩行者 (人/12時間)	自転車 (人/12時間)	計	ピーク時間帯	歩行者・自転車 (人/時間)
地点② 台町入口	A	1	533	129	662	16:30-17:30	112
	B	4	2,379	86	2,485		310
	C	1	302	148	450		49
	D	4	1,678	33	1,711		160
地点③ 鶴屋町1丁目	A	2	747	142	889	14:45-15:45	113
	B	4	832	37	869		119
	C	2	855	181	1,036		125
	D	4	503	21	524		58
地点④ 鶴屋町2丁目	A	2	518	104	622	17:45-18:45	105
	B	4	1,810	42	1,852		247
	C	1	669	107	776		84
	D	4	2,219	45	2,264		291
地点⑤ 仮)第1安田ビル前*	A	4	2,498	61	2,559	12:15-13:15	388
	B	1	585	74	659		25
	C	4	2,177	160	2,337		258

注) 横断歩道部歩行者等交通量は、交差点需要率算定にあたり、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。

※地点⑤は信号制御交差点ですが、名称がないため、仮名称を用いています。

#### ⑥交差点需要率（信号制御交差点）

現況の交差点需要率\*1は表 6.11-9 に、交差点車線混雑度は表 6.11-10 に示すとおりです。

平日の交差点需要率は、地点⑥（鶴屋町3丁目交差点）で0.513、地点①（青木橋交差点）で0.501の順で高い値を示しました。

また、休日の交差点需要率は、地点①（青木橋交差点）で0.505、地点⑥（鶴屋町3丁目交差点）で0.466の順で高い値を示しました。

当該交差点の処理能力の上限を示す限界需要率\*2と比較すると、現況で交差点処理が困難（交差点需要率が0.9超）になっている交差点はありませんが、地点①（青木橋交差点）については、平日、休日ともに余裕が限界需要率に近い値となっています。

しかし、地点①（青木橋交差点）の交差点車線混雑度のうち、浅間方面より交差点に流入する右折専用車線については、平日、休日ともに1.00を超えており、交通量がピークをむかえる時間帯では、道路が持っている通行可能な最大量を超えた交通量が走行している状態になっていることがわかります。

表 6.11-9 現況の交差点需要率（信号制御交差点）

交差点名		平日			休日		
		交差点 需要率	限界 需要率	時間帯	交差点 需要率	限界 需要率	時間帯
地点①	青木橋	0.501	0.673	17:00～ 18:00	0.505	0.673	16:00～ 17:00
地点②	台町入口	0.184	0.900	17:00～ 18:00	0.174	0.889	16:00～ 17:00
地点③	鶴屋町1丁目	0.218	0.900	17:00～ 18:00	0.200	0.889	16:00～ 17:00
地点④	鶴屋町2丁目	0.192	0.900	17:00～ 18:00	0.182	0.889	16:00～ 17:00
地点⑤	仮第1安田ビル前	0.348	0.900	16:45～ 17:45	0.329	0.889	15:45～ 16:45
地点⑥	鶴屋町3丁目	0.513	0.840	17:00～ 18:00	0.466	0.826	15:45～ 16:45
地点⑦	青木通	0.476	0.900	17:15～ 18:15	0.430	0.900	16:00～ 17:00

注1) 地点①（青木橋）交差点は、歩行者用信号が手押式のスクランブル交差点であり、表中の限界需要率は、歩行者用信号が押された場合の値を示しています。

注2) 詳細は資料編（平日：資 3.7-224～資 3.7-250、休日：資 3.7-251～資 3.7-257 参照）に示すとおりです。

\*1：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0.9程度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）。

\*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。

表 6.11-10 交差点車線混雑度\*

交差点名	交差点 流入方向	車線	平日	休日
地点① 青木橋	子安	左折	0.647	0.592
		直右	0.501	0.531
	青木通交差点	左直	0.567	0.506
		右折	0.611	0.560
	浅間	左直	0.634	0.661
		右折	1.101	1.490
地点② 台町入口	細街路	左折	0.010	0.015
	細街路	左直右	0.058	0.044
	子安	左直	0.269	0.281
	浅間	直進	0.209	0.258
地点③ 鶴屋町1丁目	細街路	左直右	0.038	0.011
	子安	左直右	0.276	0.296
	横浜駅	左直右	0.176	0.108
	浅間	左直右	0.211	0.269
地点④ 鶴屋町2丁目	細街路	左直右	0.026	0.015
	子安	左直右	0.307	0.318
	浅間	左直右	0.219	0.281
地点⑤ 仮)第1安田ビル前	子安	直進	0.285	0.281
	横浜駅	左右	0.590	0.520
	浅間	直進	0.174	0.209
地点⑥ 鶴屋町3丁目	泉町	左直	0.438	0.410
		右折	0.701	0.473
	子安	左直	0.587	0.537
		右折	0.328	0.326
	横浜駅	左折	0.563	0.654
		直進	0.368	0.406
		右折	0.401	0.592
	浅間	左直	0.317	0.313
右折		0.635	0.600	
地点⑦ 青木通	子安	左折	0.287	0.140
		右折	0.793	0.527
	保土ヶ谷	左折	0.466	0.451
		右折	0.354	0.349
	青木橋交差点	左折	0.070	0.077
		右折	0.554	0.519

※網掛けは混雑度が「1」を超えていることを示しています。

\*混雑度：「自動車通行可能な最大量」に対する「実際の通行量」の比のことで、1.000 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。

⑦歩行者等交通量調査の状況

調査を実施した10地点の位置は図6.11-6に示すとおりです。

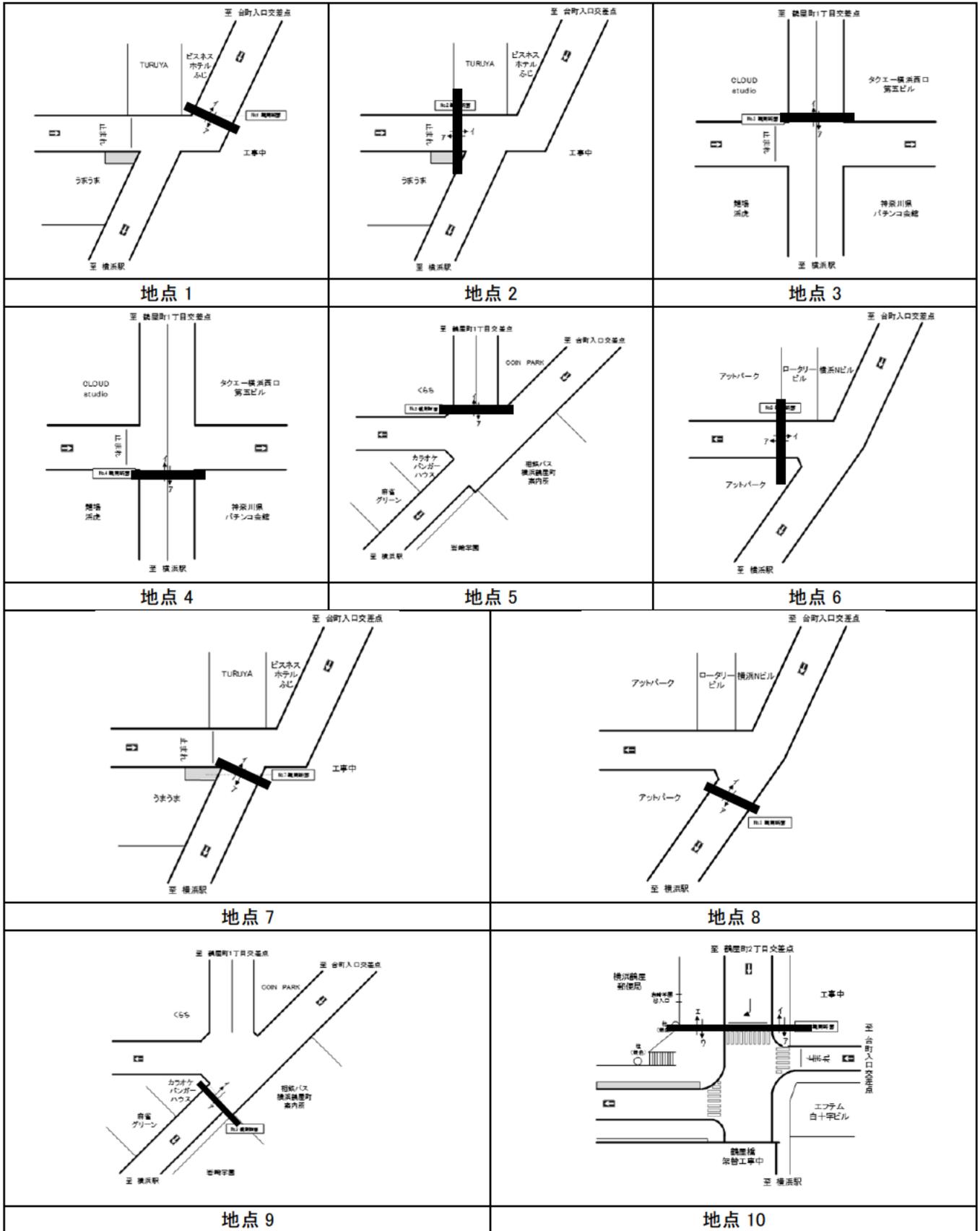


図 6.11-6 歩行者等交通量調査の断面位置

歩行者等交通量調査結果は表 6.11-11(1)～(2)に示すとおりです（詳細は資料編（平日：資 3.7-170～資 3.7-180、休日：資 3.7-180～資 3.7-190 参照））。

平日において、台町入口交差点から横浜駅へ向かうルートにあたる地点 1、7、8 の断面歩行者量は、5,472～5,603 人/12 時間で、ピークは概ね 8 時台の約 694～699 人/時でした。

また、鶴屋町 1 丁目交差点から横浜駅へ向かうルートにあたる地点 3、4 の断面歩行者量（地点 5 は時間貸し駐車場利用者による歩行者量を多数含むため除外）は、2,521～2,609 人/12 時間で、ピークは概ね 18 時台で 335～366 人/時でした。

一方、休日は、台町入口交差点から横浜駅へ向かうルートにあたる地点 1、7、8 の断面歩行者量は、4,733～4,912 人/12 時間で、ピークは概ね 16～17 時台の約 553～601 人/時でした。

また、鶴屋町 1 丁目交差点から横浜駅へ向かうルートにあたる地点 3、4 の断面歩行者量は、2,182～2,251 人/12 時間で、ピークは概ね 15 時台で 281～283 人/時でした。

表 6.11-11(1) 現地調査結果（歩道部歩行者等交通量：平日）

調査地点	16 時間(6-22 時)	12 時間(7-19 時)	ピーク時間帯	
	歩行者・自転車 (人/16 時間)	歩行者・自転車 (人/12 時間)	ピーク時間帯	歩行者・自転車 (人/時)
地点 1	6,955	5,603	8:15-9:15	695
地点 2	508	384	16:45-17:45	54
地点 3	3,355	2,521	17:45-18:45	335
地点 4	3,552	2,609	18:15-19:15	366
地点 5	4,426	3,222	18:15-19:15	516
地点 6	221	160	11:45-12:45	42
地点 7	6,809	5,472	8:00-9:00	694
地点 8	6,859	5,550	8:00-9:00	699
地点 9	10,968	8,532	18:00-19:00	1,101
地点 10	26,577	19,537	18:00-19:00	3,142

表 6.11-11(2) 現地調査結果（歩道部歩行者等交通量：休日）

調査地点	16 時間(6-22 時)	12 時間(7-19 時)	ピーク時間帯	
	歩行者・自転車 (人/16 時間)	歩行者・自転車 (人/12 時間)	ピーク時間帯	歩行者・自転車 (人/時)
地点 1	5,586	4,793	17:00-18:00	553
地点 2	492	413	17:30-18:30	60
地点 3	2,779	2,182	14:45-15:45	281
地点 4	2,993	2,251	14:45-15:45	283
地点 5	4,130	3,161	17:30-18:30	424
地点 6	178	121	17:45-18:45	30
地点 7	5,488	4,733	15:45-16:45	555
地点 8	5,770	4,912	16:30-17:30	601
地点 9	9,629	7,817	17:00-18:00	943
地点 10	23,084	18,013	16:30-17:30	2,286

また、ピーク時間帯における歩行者サービス水準を「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、平成26年6月）（以下、「大規模マニュアル」とします。）に示される方法に基づき、表6.11-12(1)～(2)に示すとおり算出しました（詳細は資料編（資3.7-301）参照）。歩行者流量とサービス水準の関係は、表6.11-13に示すとおりです。

なお、表6.11-12(1)～(2)に示す歩行者流量の算定にあたっては、地点9（片側歩道）と地点10（両側歩道）を除く断面には現在、歩道が整備されていないため、これら断面については、「駐車場設計・施工指針同解説」（（社）日本道路協会、平成4年11月）の車路の規定を準用し、一方通行道路での断面では3.5m、対面通行道路での断面では5.5mを減じた幅員を歩道幅員とみなしました。

ほぼ全ての断面でサービス水準はAと判定されました。

しかし、地点6については、車道の全幅員が3.8mの一方通行の道路ですが、上述のとおり3.5mを減算すると0.3mとなり、自動車の未走行時は十分歩行可能と考えられますが、走行時は歩行不可能（サービス水準E）と見做しました。

表 6.11-12(1) 現況の歩行者サービス水準（平日）

予測断面	ピーク分交通量 (人/15分)	歩道等幅員 (m)	歩行者流量 (人/m・分)	サービス水準
地点1	231	2.2	7.0	A
地点2	20	2.2	0.6	A
地点3	134	2.3	4.2	A
地点4	143	2.3	4.4	A
地点5	152	2.3	4.6	A
地点6	19	0.3	※	E
地点7	216	2.1	7.1	A
地点8	209	2.2	6.6	A
地点9	306	1.9	11.0	A
地点10 東側歩道	627	2.2	19.0	A
地点10 西側歩道	476	1.9	16.7	A

※歩道幅員と見做した幅員が0.3mであるため、自動車走行時は歩行不可能としました。

表 6.11-12(2) 現況の歩行者サービス水準（休日）

予測断面	ピーク分交通量 (人/15分)	歩道等幅員 (m)	歩行者流量 (人/m・分)	サービス水準
地点1	158	2.2	5.8	A
地点2	21	2.2	0.9	A
地点3	83	2.3	2.4	A
地点4	81	2.3	2.3	A
地点5	128	2.3	3.7	A
地点6	14	0.7	※	E
地点7	167	2.1	6.3	A
地点8	190	2.2	6.7	A
地点9	269	1.9	11.3	A
地点10 東側歩道	463	2.2	14.3	A
地点10 西側歩道	256	1.9	9.0	A

※歩道幅員と見做した幅員が0.3mであるため、自動車走行時は歩行不可能としました。

表 6.11-13 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、平成 26 年 6 月)

ウ 交通安全対策等の状況

(ア) 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 6.11-7 に示すとおりです。

対象事業実施区域付近は歩行空間としてガードレールやマウントアップ等の施設は整備されておらず、道路を走行する自動車と、利用する歩行者が混在した危険な状態にあると考えます。

一方、帷子川分水路を横断できる、比較的幅員のある道路は、主要地方道青木浅間線 (環状 1 号線) までマウントアップ+植栽帯による歩行空間が整備されており、安全に利用できるようになっています。

(イ) 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位置する神奈川区並びに隣接区である西区の平成 26 年における交通事故発生状況は、表 6.11-14 及び表 6.11-15 に示すとおりです。

表 6.11-14 対象事業実施区域周辺の警察管轄別、類型別交通事故発生状況 (平成 26 年)

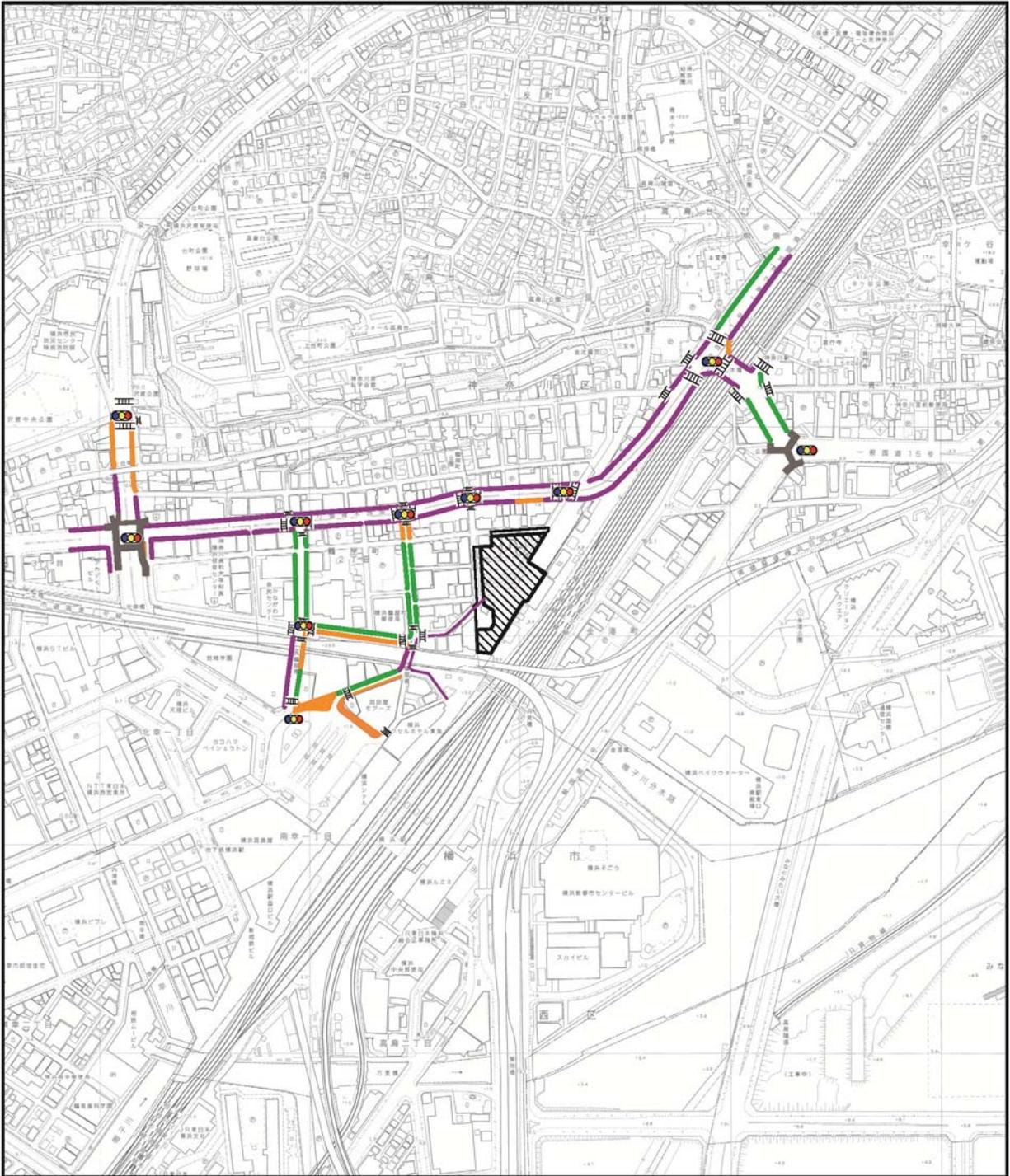
区分	車両相互							人対車両				単独	合計
	正面衝突	出会い頭	追突	右折	左折	その他	小計	歩道	歩道外横断	その他	小計		
横浜市全域	336	1,286	2,709	1,566	846	1,860	8,599	876	483	788	2,147	243	10,989
神奈川警察管轄 (神奈川区の一部)	20	57	175	102	47	136	537	43	23	35	101	14	652
戸部警察管轄 (西区全域)	14	31	112	39	41	89	326	46	11	29	86	5	417

資料: 「横浜市内の交通事故統計 平成 26 年(2014 年)」 (横浜市、平成 27 年 5 月)

表 6.11-15 区別交通事故発生状況 (平成 26 年)

区分	交通事故件数(件)	死者(人)	負傷者(人)
横浜市	10,989	66	12,815
神奈川区	652	2	783
西区	417	3	497

資料: 「横浜市内の交通事故統計 平成 26 年(2014 年)」 (横浜市、平成 27 年 5 月)



凡例

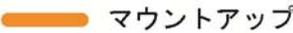
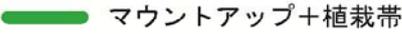
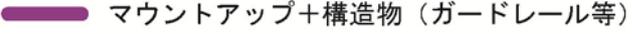
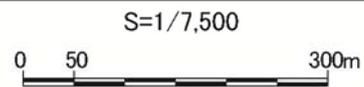
- |   |          |  |                      |
|---|----------|--|----------------------|
|  | 対象事業実施区域 |   | マウントアップ              |
|  | 関連事業区域   |  | マウントアップ+植栽帯          |
|   |          |  | マウントアップ+構造物（ガードレール等） |
|   |          |   | 信号機                  |
|   |          |   | 横断歩道                 |
|   |          |   | 歩道橋                  |

図6.11-7 交通安全施設の整備状況



この地図の作成にあたっては、横浜市発行の1/2,500地形図を使用しています。（横浜市地形図複製承認番号 平27建都計第9104号）

## 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 6.11-16 に示すとおり設定しました。

表 6.11-16 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	関連車両の走行に伴う 交通混雑	周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと。
	建物の供用に伴う 歩行者の交通混雑	
	関連車両の走行に伴う 歩行者の安全	歩行者等の安全な通行が確保されること。

### 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

##### ア 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。

##### イ 予測地域・地点

交通混雑の予測地点は、図 6.11-1 (p.6.11-5 参照) に示した、工事用車両の走行ルートとして想定しているルート上の主要な 7 交差点としました。

また、歩行者の安全は、対象事業実施区域付近としました。

##### ウ 予測時期

予測時点は、隣接事業の工事用車両と合わせた 1 日あたりの工事用車両台数が最大となる日 (工事着手後 12 ヶ月目) としました。

なお、工事中は原則、日曜の実施はないことから、平日を対象としました。

##### エ 予測方法

###### (ア) 予測手順

予測手順は、図 6.11-8 に示すとおりです。

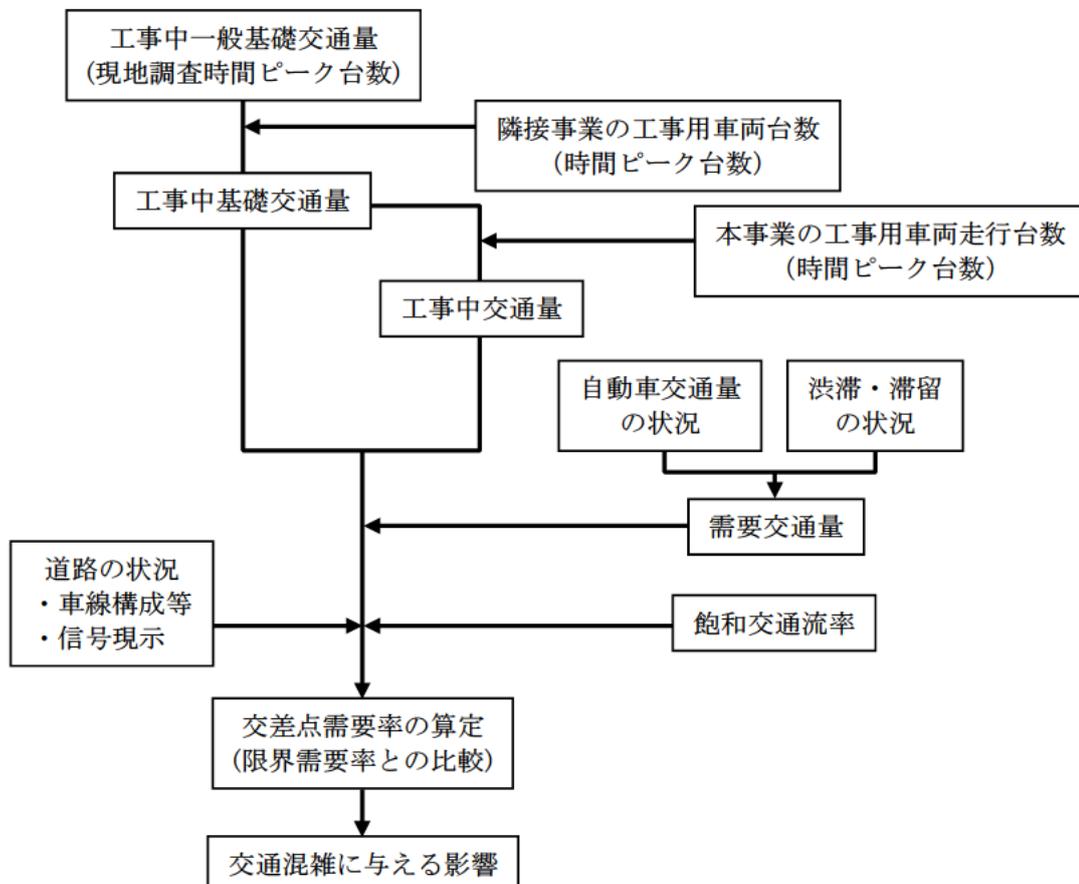


図 6.11-8 予測手順 (工事用車両の走行に伴う交通混雑)

(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。

なお、交差点需要率の算定にあたって、飽和交通流率の設定は、表6.11-7(1)～(2)において整理した考え方に従いました。

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で定性的に予測しました。

オ 予測条件の整理

(ア) 交通量

①工事中一般交通量

工事中一般車両交通量は、予測対象としている主要地方道青木浅間線(環状1号線)において、「6.3 大気質」の図6.3-13(p.6.3-43 参照)に示したとおり、過年度の道路交通センサス調査では著しい増加傾向(伸び)が見られないことから、現地調査時の交通量がそのまま推移するものと想定しました。

各交差点の1時間あたりの工事中一般交通量は、現地調査から得られた各交差点の交差点流入交通量が最大となる1時間(15分単位)において、1時間の渋滞長の増分(車両台数に換算)考慮した「需要交通量」としました。

②工事中基礎交通量

隣接事業の工事に伴う工事用車両は、「(仮称)横浜駅西口駅ビル計画事後調査計画書(新築工事)」(東日本旅客鉄道ほか、平成27年9月)において、月単位で日ピーク台数が想定されています。

本事業の施工計画と重ね合わせることで、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(工事開始後12ヶ月目)の隣接事業の工事に伴う工事用車両台数は、資料編(資1.2-3 参照)に示すとおり、大型車228台/日、小型車239台/日です。

上記、工事中一般車両交通量に、この隣接事業の工事用車両台数を加えて工事中基礎交通量としました。

③工事中交通量

本事業の施工計画と重ね合わせることで、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、大型車153台/日、小型車23台/日です。

工事中基礎交通量に、この本事業の工事用車両台数を加えることで工事中交通量としました。

(イ) 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。

カ 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 6.11-17、交差点車線混雑度は表 6.11-18 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、地点⑥（鶴屋町 3 丁目交差点）0.575 であり、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（詳細は資料編（資 3.7-258～資 3.7-271 参照））。

しかし、地点①（青木橋交差点）の交差点車線混雑度のうち、浅間方面より交差点に流入する右折専用車線については、現況と変わらず 1.00 を超えており、交通量がピークをむかえる時間帯では、渋滞が発生する可能性があると考えます。

表 6.11-17 交差点需要率（信号制御交差点）（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			
	工事中 基礎交通量 ①	工事中 交通量 ②	限界需要率	増加量 ③=②-①
地点① 青木橋	0.501	0.501	0.673	±0.000
地点② 台町入口	0.253	0.260	0.900	+0.007
地点③ 鶴屋町 1 丁目	0.289	0.318	0.900	+0.029
地点④ 鶴屋町 2 丁目	0.265	0.274	0.900	+0.009
地点⑤ 仮第 1 安田ビル前	0.419	0.427	0.900	+0.008
地点⑥ 鶴屋町 3 丁目	0.563	0.575	0.840	+0.012
地点⑦ 青木通	0.486	0.488	0.900	+0.002

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。

※工事中基礎交通量は、現況交通量に隣接事業において想定される工事中の交通量を加味した交通量です。

※工事中交通量は、工事中基礎交通量に本事業において想定している工事中の交通量を加味した交通量です。

表 6.11-18 交差点車線混雑度

交差点名	交差点 流入方向	車線	工事中基礎 交通量	工事中 交通量	増分
地点① 青木橋	A	左折	0.647	0.647	0.000
		直右	0.524	0.531	0.007
	B	左直	0.653	0.672	0.019
		右折	0.625	0.625	0.000
	C	左直	0.634	0.634	0.000
		右折	1.101	1.101	0.000
D	左折	0.010	0.010	0.000	
地点② 台町入口	A	左直右	0.056	0.056	0.000
	B	左直	0.381	0.393	0.012
	D	直進	0.209	0.209	0.000
地点③ 鶴屋町1丁目	A	左直右	0.038	0.038	0.000
	B	左直右	0.394	0.408	0.014
	C	左直右	0.176	0.244	0.068
	D	左直右	0.214	0.214	0.000
地点④ 鶴屋町2丁目	A	左直右	0.026	0.026	0.000
	B	左直右	0.429	0.443	0.014
	D	左直右	0.223	0.223	0.000
地点⑤ 仮)第1安田ビル前	A	直進	0.404	0.417	0.013
	B	左右	0.590	0.590	0.000
	C	直進	0.174	0.174	0.000
地点⑥ 鶴屋町3丁目	A	左直	0.496	0.496	0.000
		右折	0.731	0.731	0.000
	B	左直	0.715	0.725	0.010
		右折	0.658	0.694	0.036
	C	左折	0.563	0.563	0.000
		直進	0.368	0.368	0.000
	D	右折	0.401	0.401	0.000
		左直	0.317	0.317	0.000
右折	0.635	0.635	0.000		
地点⑦ 青木通	A	左折	0.070	0.070	0.000
		右折	0.554	0.554	0.000
	B	左折	0.287	0.287	0.000
		右折	0.814	0.830	0.016
	C	左折	0.475	0.475	0.000
		右折	0.354	0.354	0.000

※網掛けは混雑度が「1」を超えていることを示しています。

#### (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である一般国道1号、主要地方道青木浅間線(環状1号線)は、道路両側に植樹帯を持ったマウントアップ構造の歩道が整備されており、歩行者と自動車とが分離されています(図6.11-7(p.6.11-31)参照)。

マウントアップ構造とされていない箇所、及び工事用車両が計画地に入出場する際には、誘導員を適宜配置し、歩行者の安全確保に努めていきます。

そのため、工事用車両の走行に際しても、歩行者の安全は確保されるものと予測します。

キ 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 6.11-19 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 6.11-19 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
<p>【工事中】 工事用車両の走行に伴う交通混雑</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・隣接事業者と情報交換等を行う体制を整え、工事用車両が特定の日、特定の時間帯に集中しないよう、計画的な運行管理を行います。</li> <li>・土曜日や祝日の工事にあたっては、周辺交通状況を勘案し、適宜、工事用車両の走行時間や台数を調整します。</li> <li>・計画地内に工事用車両の待機スペースを確保し、路上駐車を防止します。</li> <li>・青木橋交差点の対象事業実施区域方面からの流入車線への負荷を回避した工事用車両ルートを採用します。</li> </ul>
<p>【工事中】 工事用車両の走行に伴う歩行者の安全</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・仮囲いの設置や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。</li> <li>・対象事業実施区域の外周には、必要に応じて案内板の設置や仮設歩道等を設け、安全で円滑な歩行空間を確保していきます。</li> <li>・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、走行ルートの厳守を徹底します。</li> </ul>

## ク 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。しかし、交差点車線混雑度の観点からは、青木橋交差点の浅間方面から流入する右折専用車線については、平日、休日ともに 1.00 を超えると予測され、交通混雑が生じる可能性が高いと考えます。

工事中は、隣接事業者と情報交換等を行う体制を整え、工事用車両が特定の日、特定の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。また、青木橋交差点の対象事業実施区域方面からの流入車線への負荷を回避した工事用車両ルートを採用します。

このように、工事の実施にあたっては、工事用車両の走行による影響の低減に向けた環境の保全のための措置を講ずることで、環境保全目標「周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと。」は達成されるものと考えます。

### (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である一般国道 1 号、横浜市主要地方道 83 号青木浅間線（環状 1 号線）は、道路両側にマウントアップ構造の歩道が整備されており、歩行者と自動車の分離が図られています。マウントアップされた歩道が無い箇所及び工事用車両が計画地に入出場する際には、誘導員により誘導することから、歩行者等の安全な通行は確保されると予測されます。

このように、工事の実施にあたっては、工事用車両の走行による影響の低減に向けた環境の保全のための措置を講ずることで、環境保全目標「歩行者等の安全な通行が確保されること。」は達成されるものと考えます。

## (2) 関連車両の走行に伴う交通混雑及び歩行者の安全

### ア 予測項目

予測項目は、関連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。

### イ 予測地域・地点

交通混雑の予測地点は、図 6.11-1 (p.6.11-5 参照) に示した、関連車両の走行ルートとして想定しているルート上の主要な 7 交差点としました。

また、歩行者の安全は、対象事業実施区域付近としました。

### ウ 予測時期

予測時点は、本事業の計画建物が竣工し、通常の状態になると想定される時点（平成 34 年）の平日及び休日としました。

### エ 予測方法

#### (ア) 予測手順

予測手順は、図 6.11-9 に示すとおりです。

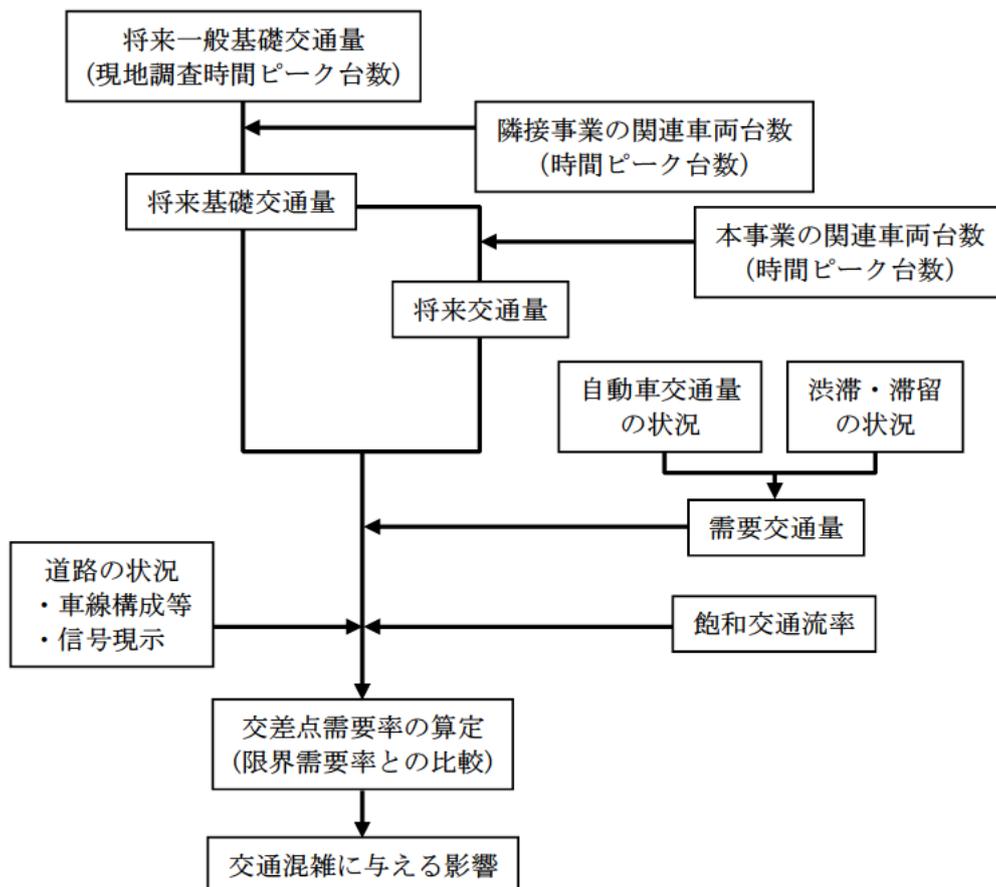


図 6.11-9 予測手順（関連車両の走行に伴う交通混雑）

#### (イ) 予測手法

予測方法は「(1) 工事用車両の走行に伴う交通混雑」と同様としました (p.6.11-33 参照)。

## オ 予測条件の整理

### (ア) 交通量

#### ①将来一般基礎交通量

将来一般車両交通量は、予測対象としている主要地方道青木浅間線(環状1号線)において、「6.3 大気質」の図6.3-13(p.6.3-43参照)に示したとおり、過年度の道路交通センサス調査では著しい増加傾向(伸び)が見られないことから、現地調査時の交通量がそのまま推移するものと想定しました。

#### ②隣接事業交通量及び将来基礎交通量

隣接事業の供用時の発生集中交通量は、隣接事業者へのヒアリング等により、表6.11-20に示す台数を発生集中交通量として得ています。上記、将来一般車両交通量に、この隣接事業の発生集中交通量を加えて将来基礎交通量としました。

また、時間別配分は、同事業の「環境影響評価書」(東日本旅客鉄道株式会社ほか、平成23年8月)において整理されている時間別交通量から時間割合を導き出し配分しました。方面別配分については、この環境影響評価書において設定されている配分と同様としました。

表 6.11-20 隣接事業の供用時発生集中交通量

	一般車両(小型車) の発生集中交通量	荷捌き車両(小型車) <sup>※</sup> の発生集中交通量
平日	2,040 台/日	462 台/日
休日	1,682 台/日	376 台/日

※荷捌き車両は全て横浜駅東口で出入りする計画とされています。

#### ③本事業の発生集中交通量及び将来交通量

本事業の供用時の発生集中交通量は、表6.11-21に示すとおりです。

住宅施設及び宿泊施設の発生集中交通量の算定にあたっては、「大規模マニュアル」に準じて算定しました。

複合施設の発生集中交通量の算定にあたっては、「大規模小売店舗を設置する者が配慮すべき事項に関する指針」(経済産業省、平成19年2月)(以下、「指針」とします。)に準じて算定しました。

宿泊施設及び複合施設の供用時に発生する荷捌き車両の発生集中交通量の算定にあたっては、「(仮称)横浜駅西口駅ビル計画環境影響評価書」(東日本旅客鉄道株式会社ほか、平成23年8月)を参考に算定しました。また、平日、休日ともに一律としました。

また、本事業では、交通広場を整備し、横浜駅西口を利用しているタクシーの利用台数の約1/3を当該交通広場において乗車できるようにし、横浜駅西口地位の交通混雑緩和の一助を担っていくことになっています。既存資料の横浜駅西口におけるタクシーの利用状況を踏まえ、本事業の交通検討を行いました。

なお、発生集中交通量の算定にあたっての条件等の詳細は、資料編(資1.2-8～資1.2-10参照)に示すとおりです。

表 6.11-21 本事業の供用時の発生集中交通量及び横浜駅西口より配分されるタクシー台数

単位：台/日

		平日			休日		
		一般車両 (小型)	荷捌き車両 (小型)	小計	一般車両 (小型)	荷捌き車両 (小型)	小計
本事業	住宅施設	500	0	500	500	0	500
	複合施設	612	78	690	786	78	864
	宿泊施設	100	82	182	100	82	182
	小計	1,212	160	1,372	1,386	160	1,546
横浜駅西口 より配分	交通広場	1,594	0	1,594	1,149	0	1,149
合計		2,806	160	2,966	2,535	160	2,695

(イ) 関連車両の方面構成比及び時間変動

対象事業実施区域付近の用途別の方面構成比は、表 6.11-22 に示すとおりです。

対象事業実施区域への方面構成比は、隣接事業との整合を持たせる観点から、H20PT を用いて整理されている「(仮称)横浜駅西口駅ビル計画環境影響評価書」(東日本旅客鉄道株式会社ほか、平成 23 年 8 月) に準じることとし、同評価書において設定されている業務目的の方面構成比は宿泊施設、商業目的の方面構成比は複合施設に当てはめ、想定される走行ルートを検証しながら設定しました。

なお、同評価書では、神奈川県及び隣接県を 10 ゾーンに区分し、平成 20 年パーソントリップ調査(以下、「H20PT」とします。)における隣接事業地と周辺ゾーン間の目的施設別の利用 OD\*から割合が設定されています。

住宅施設については、設定がないため、H20PT の対象事業実施区域を含む小ゾーンの集計から方面構成比を新たに設定しました。

なお、これら条件等の詳細は、資料編(資 1.2-11～資 1.2-14 参照)に示すとおりです。

\*OD：O は起点 (origin)、D は終点 (destination)を示しています。

表 6.11-22 対象事業実施区域付近の用途別の方面構成比(入・出庫)

方面	住宅施設関連車両	宿泊施設関連車両 (荷捌き含む)	複合施設関連車両 (荷捌き含む)
環状 1 号線西方面	25.20%	24.00%	15.52%
第 2 京浜鶴見方面	20.00%	46.00%	47.07%
第 1 京浜鶴見方面	17.60%	6.00%	6.62%
東海道関内方面	37.20%	24.00%	30.79%
合計	100.00%	100.00%	100.00%

(ウ) 交通規制等

関連車両の走行ルートにおける交通規制等の状況は、原則、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。

ただし、地点②の台町入口交差点については、主要地方道青木浅間線(環状 1 号線)に直交する市道高島台 116 号線の一方通行規制を逆向き(信号現示はそのまま)として交差点需要率を算定しました。

(エ) 駐車場諸元

本事業の駐車場は、対象事業実施区域内に横浜市駐車場条例の附置義務に基づく必要台数を整備していくこととし、宿泊施設及び複合施設用の駐車場については、計画建物の地下に機械駐車場を約 90 台と 2 段式駐車場を約 25 台分整備していきます。

この宿泊施設及び複合施設用の駐車場は、駐車場入口から駐車場内の待機場所までの距離を、図 2.3-5 (p.2-11 参照) に示したとおり、約 150m の滞留長さを確保することで、一次的な一般車両の集中に対応できるように配慮しています。

① 入出庫の時間台数

大気質、騒音、振動の関連車両の予測で用いた時間別発生集中交通量を用いました。

② 機械式駐車場の処理能力

本事業で整備する機械式駐車場は、連続入出庫の場合、2 基整備を前提に、1 時間あたりの処理能力は 32 台としています。そのため、機械式駐車場が入出庫においてフル稼働した場合の一連のサイクルは、以下のとおりとなり、1.88 分/サイクルとなります。



③ 二段式駐車場の滞留時間

複合施設は、店舗並びにサービス施設を中心とした構成を予定していることから、滞留時間は 1 時間と想定しました (二段式駐車場の入れ替わり条件)。

カ 予測結果

(ア) 関連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 6.11-23(1)～(2)、交差点車線混雑度は表 6.11-24 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、平日で 0.565（地点⑥鶴屋町 3 丁目交差点）、休日で 0.586（地点①青木橋交差点）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考えます（詳細は資料編（資 3.7-272～資 3.7-299 参照））。

しかし、地点①（青木橋交差点）の交差点車線混雑度のうち、浅間方面より交差点に流入する右折専用車線については、現況と変わらず、平日、休日ともに 1.00 を超えており、交通量がピークをむかえる時間帯では、渋滞が発生する可能性があると考えます。

表 6.11-23(1) 交差点需要率（信号制御交差点）（関連車両の走行に伴う交通混雑）

【平日】

交差点名	交差点需要率			
	将来 基礎交通量	将来 交通量	限界需要率	増加量
	①	②		③=②-①
地点① 青木橋	0.508	0.559	0.673	+0.051
地点② 台町入口	0.214	0.261	0.900	+0.047
地点③ 鶴屋町 1 丁目	0.250	0.370	0.900	+0.120
地点④ 鶴屋町 2 丁目	0.224	0.248	0.900	+0.024
地点⑤ 仮)第 1 安田ビル前	0.380	0.403	0.900	+0.023
地点⑥ 鶴屋町 3 丁目	0.545	0.565	0.840	+0.020
地点⑦ 青木通	0.500	0.511	0.900	+0.011

表 6.11-23(2) 交差点需要率（信号制御交差点）（関連車両の走行に伴う交通混雑）

【休日】

交差点名	交差点需要率			
	将来 基礎交通量	将来 交通量	限界需要率	増加量
	①	②		③=②-①
地点① 青木橋	0.545	0.586	0.673	+0.041
地点② 台町入口	0.200	0.261	0.889	+0.061
地点③ 鶴屋町 1 丁目	0.266	0.319	0.889	+0.053
地点④ 鶴屋町 2 丁目	0.209	0.227	0.889	+0.018
地点⑤ 仮)第 1 安田ビル前	0.355	0.373	0.889	+0.018
地点⑥ 鶴屋町 3 丁目	0.495	0.500	0.826	+0.005
地点⑦ 青木通	0.448	0.461	0.900	+0.013

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。

※将来基礎交通量は、現況交通量に隣接事業において想定される供用時の交通量を加味した交通量です。

※将来交通量は、将来基礎交通量に本事業において想定している供用時の交通量を加味した交通量です。

表 6.11-24 交差点車線混雑度

交差点名	方向	車線	将来基礎交通量		将来交通量		増分	
			平日	休日	平日	休日	平日	休日
地点① 青木橋	A	左折	0.658	0.655	0.658	0.655	0.000	0.000
		直右	0.618	0.612	0.666	0.671	0.048	0.059
	B	左直	0.707	0.646	0.752	0.701	0.045	0.055
		右折	0.632	0.599	0.632	0.599	0.000	0.000
	C	左直	0.634	0.661	0.689	0.725	0.055	0.064
		右折	1.101	1.490	1.296	1.732	0.195	0.242
D	左折	0.010	0.015	0.010	0.015	0.000	0.000	
地点② 台町入口	A	左直右	0.062	0.048	0.062	0.048	0.000	0.000
	B	左直	0.315	0.323	0.341	0.357	0.026	0.034
	C	左右	0.000	0.000	0.167	0.170	0.167	0.170
	D	直進	0.209	0.258	0.209	0.258	0.000	0.000
地点③ 鶴屋町1丁目	A	左直右	0.038	0.011	0.038	0.011	0.000	0.000
	B	左直右	0.328	0.343	0.430	0.431	0.102	0.088
	C	左直右	0.176	0.108	0.374	0.239	0.198	0.131
	D	左直右	0.212	0.270	0.253	0.309	0.041	0.039
地点④ 鶴屋町2丁目	A	左直右	0.026	0.015	0.026	0.015	0.000	0.000
	B	左直右	0.360	0.367	0.401	0.400	0.041	0.033
	D	左直右	0.221	0.284	0.235	0.298	0.014	0.014
地点⑤ 仮第1安田ビル前	A	直進	0.338	0.328	0.376	0.360	0.038	0.032
	B	左右	0.590	0.520	0.590	0.520	0.000	0.000
	C	直進	0.174	0.209	0.185	0.222	0.011	0.013
地点⑥ 鶴屋町3丁目	A	左直	0.496	0.464	0.507	0.476	0.011	0.012
		右折	0.731	0.473	0.731	0.473	0.000	0.000
	B	左直	0.673	0.626	0.688	0.643	0.015	0.017
		右折	0.536	0.458	0.701	0.576	0.165	0.118
	C	左折	0.563	0.655	0.563	0.655	0.000	0.000
		直進	0.368	0.406	0.368	0.406	0.000	0.000
		右折	0.401	0.592	0.401	0.592	0.000	0.000
	D	左直	0.317	0.347	0.330	0.363	0.013	0.016
右折		0.635	0.600	0.635	0.600	0.000	0.000	
地点⑦ 青木通	A	左折	0.287	0.140	0.287	0.140	0.000	0.000
		右折	0.846	0.567	0.863	0.586	0.017	0.019
	B	左折	0.488	0.467	0.499	0.480	0.011	0.013
		右折	0.354	0.349	0.354	0.349	0.000	0.000
	C	左折	0.070	0.079	0.077	0.087	0.007	0.008
		右折	0.562	0.541	0.580	0.562	0.018	0.021

※網掛けは混雑度が「1」を超えていることを示しています。

(イ) 入庫車両の待ち行列

休日及び平日のそれぞれの1日あたりの入庫待ちを予測した結果は表 6.11-25(1)～(2)に示すとおりです。

休日については、13時台から機械式駐車場の入庫待ちが発生し、21時台まで累積していくものと予測します。この入庫待ち台数については、併設する二段式駐車場への誘導と、地上部の出入口から機械式駐車場の入庫待ちゲートまでの滞留スペースの活用を考慮しても、18時台で7台、19時台で5台を外部の提携駐車場等へ早めに誘導していく必要があると予測します。

平日については、16時台から19時台まで機械式駐車場の入庫待ちが発生すると想定されましたが、二段式駐車場へ誘導することで全て解消するものと予測します。

しかし、横浜駅西口では、横浜市の上位計画である「エキサイトよこはま22」において、“駐車場ルール”が定められており、そのルールに基づき、周辺地区の駐車場とお互いに連携していくことで、入庫待ちが回避していくことになっています。この連携方法等の詳細については、諸計画との事業進捗に合わせて検討していきます。

表 6.11-25(1) 宿泊・複合施設利用車の入庫待ち行列予測結果（休日）

時間帯	宿泊・複合施設※ <sup>1</sup>		機械式 駐車場の 処理能力※ <sup>2</sup>	時間あたりの 入庫台数に対する 必要処理時間 (⑤>60で滞留発生)	滞留が発生した場合の 入庫車両の待ち台数 (累積)	④>0となったときの 二段式駐車場(25台)を 考慮した場合の 入庫車両の待ち台数※ <sup>3</sup>	⑤>0となったときの 滞留スペース(25台※ <sup>4</sup> )を 考慮した場合の 入庫車両の待ち台数	
	入庫台数	出庫台数						
(時)	(台)	(台)	(分/サイクル)	(分)	(台)	(台)	(台)	
	①		②	③=①*②	④=①-32+前時間待ち台数	⑤=④-25	⑥=⑤-25	
22-23	3	2	1.88	5.63	0	0	0	
23-0	1	4		1.88	0	0	0	
0-1	0	0		0.00	0	0	0	
1-2	0	0		0.00	0	0	0	
2-3	0	0		0.00	0	0	0	
3-4	0	0		0.00	0	0	0	
4-5	0	0		0.00	0	0	0	
5-6	2	1		3.75	0	0	0	
6-7	1	1		1.88	0	0	0	
7-8	9	14		16.88	0	0	0	
8-9	14	14		26.25	0	0	0	
9-10	27	15		50.63	0	0	0	
10-11	30	19		56.25	0	0	0	
11-12	26	30		48.75	0	0	0	
12-13	26	42		48.75	0	0	0	
13-14	39	28		73.13	発生	7	0	0
14-15	33	38		61.88	発生	8	0	0
15-16	32	38		60.00		8	0	0
16-17	55	47		103.13	発生	31	6	0
17-18	46	47		86.25	発生	45	20	0
18-19	44	50		82.50	発生	57	32	7
19-20	30	30		56.25		55	30	5
20-21	18	17		33.75		41	16	0
21-22	7	6	13.13		16	0	0	
22-23	3	2	5.63		0	0	0	
23-0	1	4	1.88		0	0	0	

※1：時間別の宿泊・複合施設入庫・出庫台数は、大気質、騒音、振動の関連車両の走行に伴う予測条件で用いた内容を示しています。

※2：60分÷32サイクル/時=1.88分/サイクル

※3：複合施設は、店舗並びにサービス施設を中心とした構成（予定）であるため、滞留時間は1時間と想定しました（=二段式駐車場は1時間ごとに入れ替わる）。

※4：平均車頭間隔（小型車として6m）としました。

表 6.11-25(2) 宿泊・複合施設利用車の入庫待ち行列予測結果（平日）

時間帯	宿泊・複合施設※ <sup>1</sup>		機械式 駐車場の 処理能力※ <sup>2</sup>	時間あたりの 入庫台数に対する 必要処理時間 (⑤>60で滞留発生)	滞留が発生した場合の 入庫車両の待ち台数 (累積)	④>0となったときの 二段式駐車場(25台)を 考慮した場合の 入庫車両の待ち台数※ <sup>3</sup>	⑤>0となったときの 滞留スペース(25台※ <sup>4</sup> )を 考慮した場合の 入庫車両の待ち台数	
	入庫台数	出庫台数						
(時)	(台)	(台)	(分/サイクル)	(分)	(台)	(台)	(台)	
	①		②	③=①*②	④=①-32+前時間待ち台数	⑤=④-25	⑥=⑤-25	
22-23	3	2	1.88	5.63	0	0	0	
23-0	1	3		1.88	0	0	0	
0-1	0	0		0.00	0	0	0	
1-2	0	0		0.00	0	0	0	
2-3	0	0		0.00	0	0	0	
3-4	0	0		0.00	0	0	0	
4-5	0	0		0.00	0	0	0	
5-6	2	1		3.75	0	0	0	
6-7	1	1		1.88	0	0	0	
7-8	7	12		13.13	0	0	0	
8-9	11	12		20.63	0	0	0	
9-10	21	13		39.38	0	0	0	
10-11	23	17		43.13	0	0	0	
11-12	20	24		37.50	0	0	0	
12-13	20	34		37.50	0	0	0	
13-14	30	23		56.25	0	0	0	
14-15	27	30		50.63	0	0	0	
15-16	26	30		48.75	0	0	0	
16-17	44	37		82.50	発生	12	0	0
17-18	38	37		71.25	発生	18	0	0
18-19	36	39		67.50	発生	22	0	0
19-20	25	23		46.88		15	0	0
20-21	15	13		28.13		0	0	0
21-22	6	5		11.25		0	0	0
22-23	3	2	5.63		0	0	0	
23-0	1	3	1.88		0	0	0	

※1：時間別の宿泊・複合施設入庫・出庫台数は、大気質、騒音、振動の関連車両の走行に伴う予測条件で用いた内容を示しています。

※2：60分÷32サイクル/時=1.88分/サイクル

※3：複合施設は、店舗並びにサービス施設を中心とした構成（予定）であるため、滞留時間は1時間と想定しました（=二段式駐車場は1時間ごとに入れ替わる）。

※4：平均車頭間隔（小型車として6m）としました。

(ウ) 関連車両の走行に伴う歩行者の安全

計画建物の供用後は、横浜駅西口・きた西口から主要地方道青木浅間線（環状1号線）までの区間を歩車分離させた安全で快適な歩行者空間（ペDESTリアンデッキ）が整備されます。

また、本事業では、車両出入口付近の歩行者の安全性を確保するため、歩行者空間を充実させて車両の視認性に配慮していくほか、出庫灯の設置により注意喚起を促していきます。

さらに、対象事業実施区域周辺の無信号交差点においては、歩行者と車両との交錯に関し、今後、交通管理者と協議を行い、ミラーや出庫灯の設置や誘導員の配置など、歩行者の安全対策を検討していくこととしているため、歩行者等の安全は確保されるものと考えます。

キ 環境の保全のための措置

環境の保全のための措置は、供用時の施設関連車両の走行による影響を低減するため、表 6.11-27 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、計画建物供用後、事業者または施設入居テナント者が継続して講じていきます。

表 6.11-27 環境の保全のための措置（関連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
<p>【供用時】 関連車両の走行に伴う交通混雑</p>	<p>【計画立案時】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業で整備する駐車場は、対象事業実施区域内に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。</li> <li>・用途ごとの駐車場に至るまでに十分な待機スペースを確保し、入庫車両が市道高島台 106 号線にあふれることがないように配慮します。</li> <li>・対象事業実施区域内の駐車場へのアプローチ道は、十分な待機スペースを確保し、路上駐車を防止します。</li> </ul> <p>【計画建物供用後】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・従業員に対しては、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依頼していきます。</li> <li>・施設利用者に対しては、ホームページでの鉄道利用推奨PRなどにより、公共交通の利用を促し、自動車利用の抑制に努めます。</li> <li>・施設利用者には、周辺交差点の交通混雑の状況を施設内において周知するなど、更なる交通混雑を回避できる方策を講じます。</li> <li>・地下駐車場の運用にあたっては、平常時は機械式駐車場を優先的に使用していきます。</li> <li>・建物竣工後には、「エキサイトよこはま 22」の駐車場ルールに基づき、周辺地区の駐車場と連携していきます。</li> <li>・主要地方道青木浅間線（環状1号線）及び市道高島台 106 号線等において路上駐車等が生じないように、横浜市と神奈川タクシーセンター等へ働きかけます。</li> </ul>
<p>【供用時】 関連車両の走行に伴う歩行者の安全</p>	<p>【計画立案時】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・敷地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。</li> <li>・駐車場の出入口には出庫灯等の整備により、歩行者や自転車に自動車走行の注意喚起を行っていきます。</li> </ul> <p>【計画建物供用後】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・駐車場出入口付近は、適宜植栽の剪定を行い、十分な見通しを確保していきます。</li> </ul>

## ク 評価

### (ア) 関連車両の走行に伴う交通混雑

関連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。しかし、交差点車線混雑度の観点からは、青木橋交差点の浅間方面から流入する右折専用車線については、平日、休日ともに 1.00 を超えると予測され、交通混雑が生じる可能性が高いと考えます。

駐車場については、十分な台数を確保するとともに、計画建物内に十分な待機スペースを確保し、入庫車両が主要地方道青木浅間線（環状 1 号線）や市道高島台 106 号線にあふれることがないように配慮していきます。

このように、計画立案時や計画建物竣工後には、施設関連車両の走行による影響の低減に向けた環境の保全のための措置を講ずることで、環境保全目標「周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと。」は達成されるものと考えます。

### (イ) 関連車両の走行に伴う歩行者の安全

計画建物の供用後は、横浜駅西口・きた西口から主要地方道青木浅間線（環状 1 号線）までの区間を歩車分離させた安全で快適な歩行者空間（ペDESTリアンデッキ）が整備されます。

さらに、対象事業実施区域周辺の無信号交差点においては、歩行者と車両との交錯に関し、今後、交通管理者と協議を行い、ミラーや出庫灯の設置・誘導員の配置など、歩行者の安全対策を検討していくこととしています。

このように、計画立案時や計画建物竣工後には、施設関連車両の走行による影響の低減に向けた環境の保全のための措置を講ずることで、環境保全目標「歩行者等の安全な通行が確保されること。」は達成されるものと考えます。

### (3) 建物の供用に伴う歩行者の交通混雑

#### ア 予測項目

予測項目は、建物の供用に伴う歩行者の交通混雑としました。

#### イ 予測地域・地点

予測地点は、図 6.11-3 (p.6.11-8 参照) に示した対象事業実施区域周辺の歩道のうち、本事業の実施により廃道となる地点 6、7、8 と、建物の供用後において歩行者量の変動が考えにくい地点 10 を除く 6 地点としました。

また、本事業により整備するペDESTリアンデッキ上の 1 断面 (地点 11: 平均幅員 4.0 m) を追加しました。

#### ウ 予測時期

予測時点は、本事業の計画建物の供用が通常の状態に達した時点 (平成 34 年) の平日及び休日としました。

#### エ 予測方法

##### (ア) 予測手順

予測手順は、図 6.11-10 に示すとおりです。

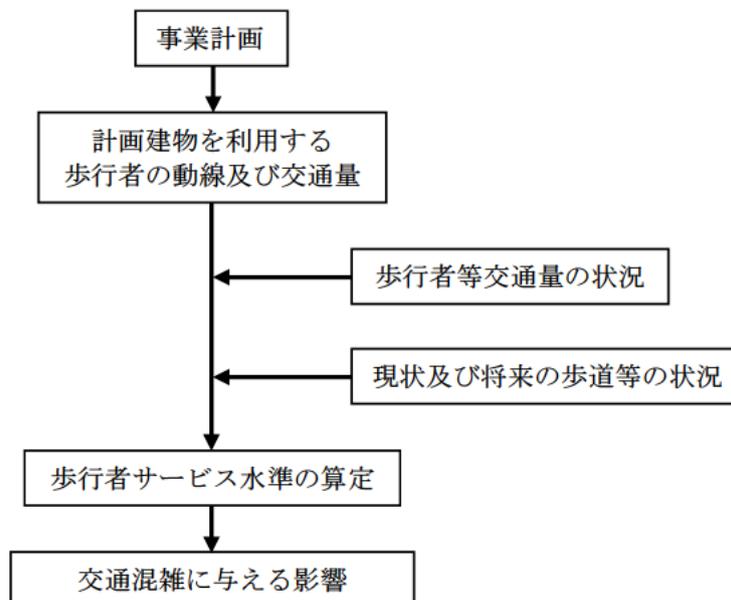


図 6.11-10 予測手順 (建物の供用に伴う歩行者の交通混雑)

##### (イ) 予測手法

ピークとなる時間帯における歩行者サービス水準を「大規模マニュアル」に示される方法によって算出しました。

なお、自転車については、自転車を押して歩く場合を考慮して、1 台あたり 5 人相当として扱いました。

オ 予測条件の整理

(ア) 歩行者量

①将来基礎歩行者量

将来基礎歩行者量は、図 6.11-11 に示すとおり、対象事業実施区域を中心とした約 400m圏の町丁の人口推移から、概ね横ばい傾向であり、著しい増加傾向（伸び）が見られないことから、現地調査時の交通量がそのまま推移するものと想定しました。

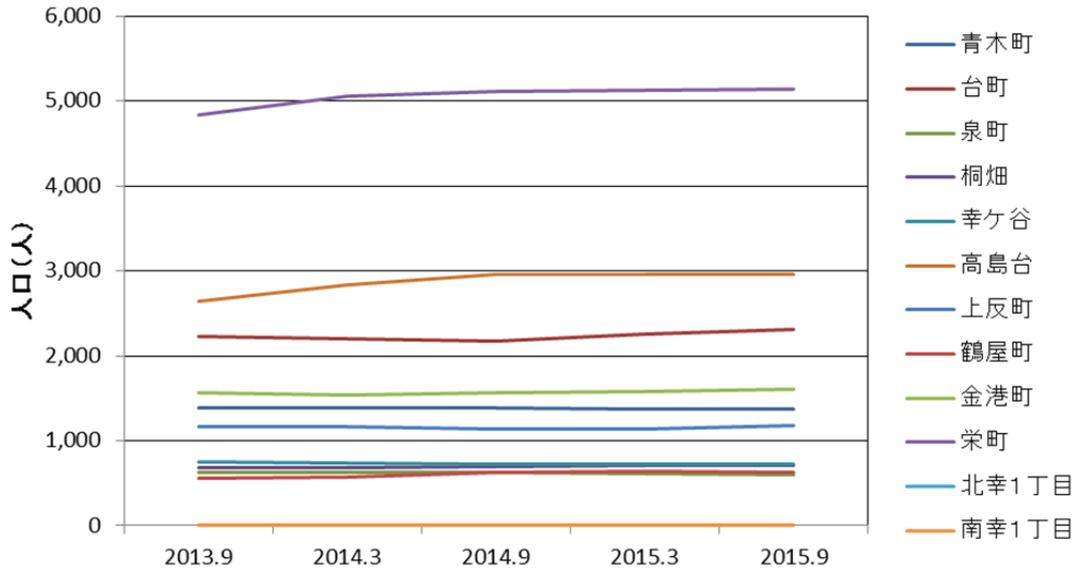


図 6.11-11 対象事業実施区域を中心とした約 400m圏の町丁の人口推移

②本事業の発生集中歩行者及び将来歩行者量

住宅施設及び宿泊施設の発生集中交通量（人ベース：人 TE/日）の算定にあたっては、「大規模マニュアル」、複合施設の発生集中交通量（人ベース：人 TE/日）の算定にあたっては、「指針」に準じて算定しています。

この発生集中交通量のうち、自動車利用以外の手段（鉄道・バス・二輪車・自転車・徒歩）で対象事業実施区域に出入りする人の量を算定する必要があるため、H20PT から自動車利用以外の交通手段分担率を構築して、歩行者・自転車発生集中交通量(人ベース)を算定しました。

また、「大規模マニュアル」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・自転車発生集中交通量を算定しました。これら発生集中交通量は、将来基礎歩行者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あたっての条件等の詳細は、資料編（資 1.2-17 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あたり、本事業の実施により歩道等が新たに整備される予測断面は、その歩道幅員を用いました。

また、現況から状態が変わらない予測断面において、歩道がない道路区間については、駐車場の車路の規定を準用し一方通行で3.5m、対面通行で5.5mを減じた幅員を歩道幅員とみなして歩行者サービス水準の算定を行いました。

本事業で新たに整備するペDESTリアンデッキ（地点11）は幅員4.0m、対象事業実施区域北側の歩道（地点2）は幅員3.0m、西側の歩道（地点5）は幅員4.0mとしました。

(ウ) 転換交通

現状において、対象事業実施区域内を歩行して横浜きた西口に向かっていた歩行者は、本事業の供用後には、表6.11-28に示す2つのルートへの転換が想定されます。

そのため、地点11の歩行者サービス水準の算定にあたっては、地点1の歩行者の全てがペDESTリアンデッキを利用する可能性を考慮し、ピーク歩行者交通量の算定を行いました。

表 6.11-28 台町入口交差点から横浜きた西口までの転換

		想定歩行者ルート	備考
現在		台町入口交差点⇒地点1⇒地点7⇒ 地点8⇒地点9⇒横浜きた西口	現在の歩行者＋自転車
供用後	ルート1	台町入口交差点⇒地点1⇒地点2⇒ 地点4⇒地点5⇒地点9⇒横浜きた西口	現在の歩行者＋自転車
	ルート2	台町入口交差点⇒地点11⇒横浜きた西口	現在の歩行者＋施設利用者(新規)

オ 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 6.11-29(1)～(2)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（詳細は資料編（資 3.7-302）参照）。

表 6.11-29(1) 歩行者サービス水準（建物の供用に伴う歩行者の交通混雑）

【平日】

予測地点	将来歩行者・自転車量 15分ピーク交通量 (人/15分)	歩道等幅員 (m)	将来歩行者 ・自転車流量 (人/m・分)	サービス水準
地点 1	277	2.2	9.0	A
地点 2	258	3.0	6.3	A
地点 3	177	2.3	5.9	A
地点 4	434	2.3	14.2	A
地点 5	389	4.0	7.1	A
地点 9	326	1.9	12.4	A
地点 11	668	4.0	11.1	A

※予測地点（歩道断面）は、図 6.11-3（p.6.11-8）を参照してください。

注）本事業の実施により廃道となる地点 6、7、8 と、建物の供用後において歩行者量の変動が考えにくい地点 10 は予測地点から除いています。

表 6.11-29(2) 歩行者サービス水準（建物の供用に伴う歩行者の交通混雑）

【休日】

予測地点	将来歩行者・自転車量 15分ピーク交通量 (人/15分)	歩道等幅員 (m)	将来歩行者 ・自転車流量 (人/m・分)	サービス水準
地点 1	174	2.2	6.6	A
地点 2	230	3.0	6.4	A
地点 3	109	2.3	3.4	A
地点 4	313	2.3	10.6	A
地点 5	341	4.0	6.6	A
地点 9	293	1.9	12.8	A
地点 11	458	4.0	7.6	A

※予測地点（歩道断面）は、図 6.11-3（p.6.11-8）を参照してください。

注）本事業の実施により廃道となる地点 6、7、8 と、建物の供用後において歩行者量の変動が考えにくい地点 10 は予測地点から除いています。

## カ 環境の保全のための措置

環境の保全のための措置は、建物の供用に伴う歩行者の交通混雑を低減するため、表 6.11-30 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、計画立案時及び建物供用後、事業者または施設入居テナント者が継続して講じていきます。

表 6.11-30 環境の保全のための措置（建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】 建物の供用に伴う歩行者の交通混雑	【計画立案時】 ・横浜駅西口駅ビル計画と連続するペDESTリアンデッキは、十分な幅員を確保します。 ・敷地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。 【計画建物供用後】 ・駐車場の出入口には出庫灯等の整備により、歩行者や自転車利用者に対し、自動車走行の注意喚起を行っていきます。

## キ 評価

計画建物を利用する歩行者による交通混雑について、歩行者サービス水準を用いて検討した結果、本事業において新たに十分な歩道や歩行空間が整備されることもあり、全ての地点で自由歩行可能な状態が確保できると予測します。

そのほか、円滑な歩行者の流れを確保するため、バリアフリーの配慮や出庫灯等の整備による歩行者や自転車利用者への自動車走行に対する注意喚起を講じていきます。

このように、計画立案時や計画建物竣工後には、歩行者による交通混雑の低減に向けた環境の保全のための措置を講ずることで、環境保全目標「周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと。」は達成されるものと考えます。