

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、供用時は来園車両等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。

このことから、本事業の工事中及び供用時の自動車及び歩行者・自転車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（自動車）】

項目	結果等の概要	参照頁
調査結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> 既存資料（区画整理）における現地調査結果は、平日では地点2（目黒交番前）のB断面で18,309台/12h、次いで地点1（目黒）のC断面で16,829台/12hでした。休日では地点2（目黒交番前）のB断面で16,664台/12h、次いで地点1（目黒）のC断面で16,283台/12hでした。また、混雑時では地点1（目黒）のC断面で17,234台/12h、次いで地点2（目黒交番前）のB断面で17,166台/12hでした。 ピーク時交差点総流入台数は、平日、休日及び混雑時ともに地点2（目黒交番前）が最大であり、平日は2,549台/1時間、休日は2,218台/1時間、混雑時は2,349台/1時間でした。 既存資料（区画整理）における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65.7～115.5%、休日は64.6～116.1%でした。 対象事業実施区域及びその周辺の道路のうち、環状4号線（海軍通り）及び県道瀬谷柏尾（瀬谷駅付近）には、植栽帯が設けられマウントアップされた歩道が整備されています。市道五貫目第33号線はガードレールが設置されマウントアップされた歩道が整備されています。 	p. 6. 11-12 ～6. 11-38
環境保全目標	<ul style="list-style-type: none"> 周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと。 	p. 6. 11-39
予測結果の概要	<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、地点2（目黒交番前）の平日0.796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います。 また、現況交通量に対する工事中交通量の交差点需要率の増加量は最大で休日0.022（地点2（目黒交番前））となっています。 車線の交通容量比が高い交差点は、地点2（目黒交番前）の平日A断面の右折方向で、現況の時点で交通容量比1.0を上回っていますが、工事用車両走行ルートではないため、本事業による影響はありません。工事用車両が通過するルート上の車線については、いずれも1.0を下回る結果となっています。また、現況交通量に対する工事中交通量の車線の交通容量比の増加量は最大で平日0.121、休日0.110（地点2（目黒交番前）、C断面、左折・直進方向、直進方向）となっています。 現況交通量に対する工事中交通量の交差点需要率及び車線混雑度の増加量は、ともにわずかであり、工事用車両による各交差点への影響は小さいと考えます。 	p. 6. 11-43 ～6. 11-46

注1：調査・予測・評価等の詳細は、右欄の参照頁で確認ください。

【工事用車両の走行に伴う交通混雑（自動車）】（つづき）

項目	結果等の概要	参照頁
予測結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・本事業の工事用車両の走行台数が最大となる時期本事業の工事用車両の走行台数が最大となる時期（工事開始後 25 ヶ月目）における土地区画整理事業の工事用車両台数は、大型車 0 台/日、小型車 11 台/日です。将来一般交通量及び本事業の工事用車両台数の合計と比較して土地区画整理事業の工事用車両の走行に伴う交通量の増加はわずかであるため、土地区画整理事業の工事用車両を考慮した場合においても工事用車両による各交差点の影響は小さいと考えます。 	p. 6. 11-43 ～6. 11-46
環境の保全のための措置の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・土曜日や祝日の工事にあたっては、対象事業実施区域周辺の交通状況を勘案し、工事用車両の走行時間や台数を調整します。 ・対象事業実施区域内に工事用車両の待機スペースを確保し、路上駐車及び工事用車両出入口での滞留を防止します。 ・工事用車両の滞留スペースを確保した工事用仮設経路を設けるとともに、仮設経路出入口に誘導員を配置し、対象事業実施区域周辺の混雑緩和を図ります。 ・工事用車両ルートの変更分散化を検討します。 ・適切な荷載を行う運行計画を配慮し、工事用車両台数の削減を図ります。 ・工事関係者の交通機関を利用した通勤や複数人での乗り合い通勤を実施します。 	p. 6. 11-64
評価の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・予測結果の概要を踏まえ、上記の環境の保全のための措置を講じることから、環境保全目標「周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと。」を達成するものと評価します。 	p. 6. 11-66

注 1：調査・予測・評価等の詳細は、右欄の参照頁で確認ください。

【工事用車両の走行に伴う歩行者の安全】

項目	結果等の概要	参照頁
調査結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・既存資料（区画整理）における現地調査結果は、平日では地点 2（目黒交番前）の B 断面で 18,309 台/12h、次いで地点 1（目黒）の C 断面で 16,829 台/12h でした。休日では地点 2（目黒交番前）の B 断面で 16,664 台/12h、次いで地点 1（目黒）の C 断面で 16,283 台/12h でした。また、混雑時では地点 1（目黒）の C 断面で 17,234 台/12h、次いで地点 2（目黒交番前）の B 断面で 17,166 台/12h でした。 ・ピーク時交差点総流入台数は、平日、休日及び混雑時ともに地点 2（目黒交番前）が最大であり、平日は 2,549 台/1 時間、休日は 2,218 台/1 時間、混雑時は 2,349 台/1 時間でした。 ・既存資料（区画整理）における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 65.7～115.5%、休日は 64.6～116.1% でした。 ・対象事業実施区域及びその周辺の道路のうち、環状 4 号線（海軍通り）及び県道瀬谷柏尾（瀬谷駅付近）には、植栽帯が設けられマウントアップされた歩道が整備されています。市道五貫目第 33 号線はガードレールが設置されマウントアップされた歩道が整備されています。 	p. 6. 11-12 ～6. 11-38
環境保全目標	<ul style="list-style-type: none"> ・歩行者・自転車の安全な通行が確保されること。 	p. 6. 11-39
予測結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・工事用車両の主な走行ルートである環状 4 号線には、植栽帯が設けられマウントアップされた歩道が整備されています。また、市道五貫目第 33 号線の大部分はガードレールが設置されマウントアップされた歩道が整備されており、ほとんどの箇所では歩行者と自動車が分離されています。以上より、歩行者等の安全は、確保されるものと考えます。 	p. 6. 11-43
環境の保全のための措置の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・工事用車両出入口及び仮設経路出入口に誘導員を配置し、歩行者、自転車や一般通行車両の安全を確保します。 ・児童の通学時間帯における搬出入を極力抑えた運行計画を策定します。 ・工事用車両の走行経路は、極力住宅地を避けた経路を設定します。 ・公園の一部供用開始後において、公園内に工事用車両と公園利用者の分離を図る車両動線の確保、必要に応じた誘導員の配置、一般車両との交錯を避けた工事用車両の出入口の計画等を行い、安全に配慮します。 ・工事用車両の運転者に対する交通安全教育について施工業者を通じ十分行い、規制速度、走行ルートの厳守を徹底します。 ・工区設定の際には、供用部分の利用者の安全や快適な利用環境の確保ができるよう、施工計画において配慮します。また、工事中は工事用車両と利用者の分離を図り、安全を確保するとともに、騒音・振動対策等も講じます。その上で利用者への適切な情報提供に努めます。 	p. 6. 11-64
評価の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・予測結果の概要を踏まえ、上記の環境の保全のための措置を講じることから、環境保全目標「歩行者・自転車の安全な通行が確保されること。」を達成するものと評価します。 	p. 6. 11-66

注 1：調査・予測・評価等の詳細は、右欄の参照頁で確認ください。

【来園車両等の走行に伴う交通混雑（自動車）】

項目	結果等の概要	参照頁
調査結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・既存資料（区画整理）における現地調査結果は、平日では地点 2（目黒交番前）の B 断面で 18,309 台/12h、次いで地点 1（目黒）の C 断面で 16,829 台/12h でした。休日では地点 2（目黒交番前）の B 断面で 16,664 台/12h、次いで地点 1（目黒）の C 断面で 16,283 台/12h でした。また、混雑時では地点 1（目黒）の C 断面で 17,234 台/12h、次いで地点 2（目黒交番前）の B 断面で 17,166 台/12h でした。 ・ピーク時交差点総流入台数は、平日、休日及び混雑時ともに地点 2（目黒交番前）が最大であり、平日は 2,549 台/1 時間、休日は 2,218 台/1 時間、混雑時は 2,349 台/1 時間でした。 ・既存資料（区画整理）における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 65.7～115.5%、休日は 64.6～116.1% でした。 ・対象事業実施区域及びその周辺の道路のうち、環状 4 号線（海軍通り）及び県道瀬谷柏尾（瀬谷駅付近）には、植栽帯が設けられマウントアップされた歩道が整備されています。市道五貫目第 33 号線はガードレールが設置されマウントアップされた歩道が整備されています。 	p. 6. 11-12 ～6. 11-38
環境保全目標	<ul style="list-style-type: none"> ・周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと。 	p. 6. 11-39
予測結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・将来交通量による交差点需要率が高い交差点は、平日は地点 6（瀬谷中学校前）の 1.076、休日は地点 1（目黒）の 0.896 であり、平日の地点 6（瀬谷中学校前）では限界需要率を上回っています。また、現況交通量に対する供用時交通量の交差点需要率の増加は、最大で平日の地点 6（瀬谷中学校前）の 0.539 と予測されます。 ・将来交通量による車線の交通容量比が高い交差点は、平日では地点 1（目黒）の C 断面左折車線で 1.162、地点 6（瀬谷中学校前）の C 断面左折車線で 1.431、D 断面左折・直進車線で 1.327、休日では地点 1（目黒）の C 断面左折車線で 1.105、地点 6（瀬谷中学校前）の C 断面左折車線で 1.155、D 断面左折車線で 1.239 となっており、一部の流入部において 1.0 を上回る結果となっています。また、現況交通量に対する供用時交通量の車線の交通容量比の増加量は、最大で平日の地点 6（瀬谷中学校前）の C 断面左折車線で 0.815 と予測されます。なお、車線の交通容量比の増加は将来一般交通量の変化によるものであり、本事業による影響は小さいと考えます。 ・将来交通量による単路部の交通容量比は地点 7 で平日 0.526、休日 0.570 となり 1.0 を下回ります。 ・他事業を考慮した予測結果は、交差点需要率は地点 1（目黒）及び地点 6（瀬谷中学校前）の 2 地点で限界需要率を上回り、車線の交通容量比は地点 1（目黒）、地点 3（上川井 IC）及び地点 6（瀬谷中学校前）の 3 地点で 1.0 を上回る車線があると予測します。 	p. 6. 11-51 ～6. 11-62

注 1：調査・予測・評価等の詳細は、右欄の参照頁で確認ください。

【来園車両等の走行に伴う交通混雑（自動車）】（つづき）

項目	結果等の概要	参照頁
環境の保全のための措置の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・必要駐車台数として計5箇所合計1,000台程度を確保した駐車場を整備します。 ・路上に入庫待ちする車両が滞留することのないよう、駐車場入庫口に十分なスペースを確保します。 ・公園職員やその他業務関係者等は、可能な限り公共交通機関を利用した通勤とすることで、自動車での来園を少なくするよう配慮します。 ・マイカー以外の交通手段の利用促進のため、利用者に対し、ホームページでの周知等を行います。 ・自転車利用者の利便性の確保のため、駐輪場を各地区の駐車場近傍等に整備します。 ・公園利用者に対し、混雑していないアクセスルートをホームページ等で周知し、地点1、3及び6への負荷を低減します。 	p. 6. 11-65
評価の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・予測結果の概要を踏まえ、上記の環境の保全のための措置を講じることから、環境保全目標「周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと。」を達成するものと評価します。 	p. 6. 11-66 ～6. 11-67

注1：調査・予測・評価等の詳細は、右欄の参照頁で確認ください。

【来園車両等の走行に伴う歩行者・自転車の安全】

項目	結果等の概要	参照頁
調査結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・既存資料（区画整理）における現地調査結果は、平日では地点2（目黒交番前）のB断面で18,309台/12h、次いで地点1（目黒）のC断面で16,829台/12hでした。休日では地点2（目黒交番前）のB断面で16,664台/12h、次いで地点1（目黒）のC断面で16,283台/12hでした。また、混雑時では地点1（目黒）のC断面で17,234台/12h、次いで地点2（目黒交番前）のB断面で17,166台/12hでした。 ・ピーク時交差点総流入台数は、平日、休日及び混雑時ともに地点2（目黒交番前）が最大であり、平日は2,549台/1時間、休日は2,218台/1時間、混雑時は2,349台/1時間でした。 ・既存資料（区画整理）における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65.7～115.5%、休日は64.6～116.1%でした。 ・対象事業実施区域及びその周辺の道路のうち、環状4号線（海軍通り）及び県道瀬谷柏尾（瀬谷駅付近）には、植栽帯が設けられマウントアップされた歩道が整備されています。市道五貫目第33号線はガードレールが設置されマウントアップされた歩道が整備されています。 	p. 6. 11-12 ～6. 11-38
環境保全目標	<ul style="list-style-type: none"> ・歩行者・自転車の安全な通行が確保されること。 	p. 6. 11-39
予測結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・来園車両等の走行ルートである市道五貫目第33号線、環状4号線及び瀬谷地内線の沿道は、一部を除きマウントアップ構造の歩道が整備されており、ほとんどの箇所では歩行者と自動車が分離されています。 ・土地区画整理事業実施区域内については、環状4号線（北区間）では幅2.5mの歩道が道の両側に、環状4号線（南区間）と区画1号線～3号線は、幅5.5mの歩道が道の両側に設けられる計画となっています。以上より、歩行者等の安全は確保されるものと考えます。 	p. 6. 11-63
環境の保全のための措置の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・注意板の設置等により歩行者や自転車及び一般車両への注意喚起を図ります。 ・駐車場出入口付近の植栽は、適宜剪定を行い、十分な見通しを確保します。 ・車両の出入口は、歩行者との出入口を分離する等、歩行者の安全に配慮します。なお、区画道路には自転車専用レーンが整備される計画です。 	p. 6. 11-65
評価の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・予測結果の概要を踏まえ、上記の環境の保全のための措置を講じることから、環境保全目標「歩行者・自転車の安全な通行が確保されること。」を達成するものと評価します。 	p. 6. 11-67

注1：調査・予測・評価等の詳細は、右欄の参照頁で確認ください。

6.11.1 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
 - ・ 公共施設等の位置
 - ・ 学区、通学路の状況
 - ・ 避難場所等の状況
- ② 地域交通の状況
 - ・ 主要な交通経路及び交通量の状況
 - ・ 主要交差点部における交通処理
 - ・ 交通安全対策の状況
 - ・ 交通事故の発生状況
- ③ 歩行者の状況

(2) 調査地域・地点

① 日常生活圏等の状況

対象事業実施区域及びその周辺としました。

② 地域交通の状況

自動車交通量の把握については、「既存資料（区画整理）」において工事用車両及び来園車両等の走行が想定される主要交差点として、表 6.11-1 及び図 6.11-1 に示す信号交差点 6 ヶ所（地点 1～6）及び 1 断面（地点 7）で、現地調査が実施されています。

既存資料調査は、対象事業実施区域及びその周辺としました。

表 6.11-1 調査地点

地点番号	地点名	道路名
1	目黒交差点	市道五貫目第 33 号線と国道 246 号の交差点
2	目黒交番前交差点	市道五貫目第 33 号線と環状 4 号線の交差点
3	上川井インター交差点	市道五貫目第 33 号線と保土ヶ谷バイパスの交差点
4	滝沢交差点	環状 4 号線
	瀬谷土橋公園入口	環状 4 号線
	瀬谷土橋公園前	市道若葉台第 152 号線
5	中瀬谷消防署出張所北側	環状 4 号線
6	瀬谷中学校前	環状 4 号線
7	-	瀬谷地内線

③ 歩行者の状況

歩行者及び自転車の交通量の把握については、「既存資料（区画整理）」において工事用車両及び来園車両等の走行が想定される主要交差点として、表 6.11-1 及び図 6.11-1 に示す信号交差点 6ヶ所(地点 1～6)で、現地調査が実施されています。

(3) 調査時期

地域交通及び歩行者の状況については、既存資料（区画整理）において表 6.11-2 に示す日時に、現地調査が実施されています。日常生活圏等及び交通安全対策等の状況については、入手可能な近年の文献を収集・整理しました。

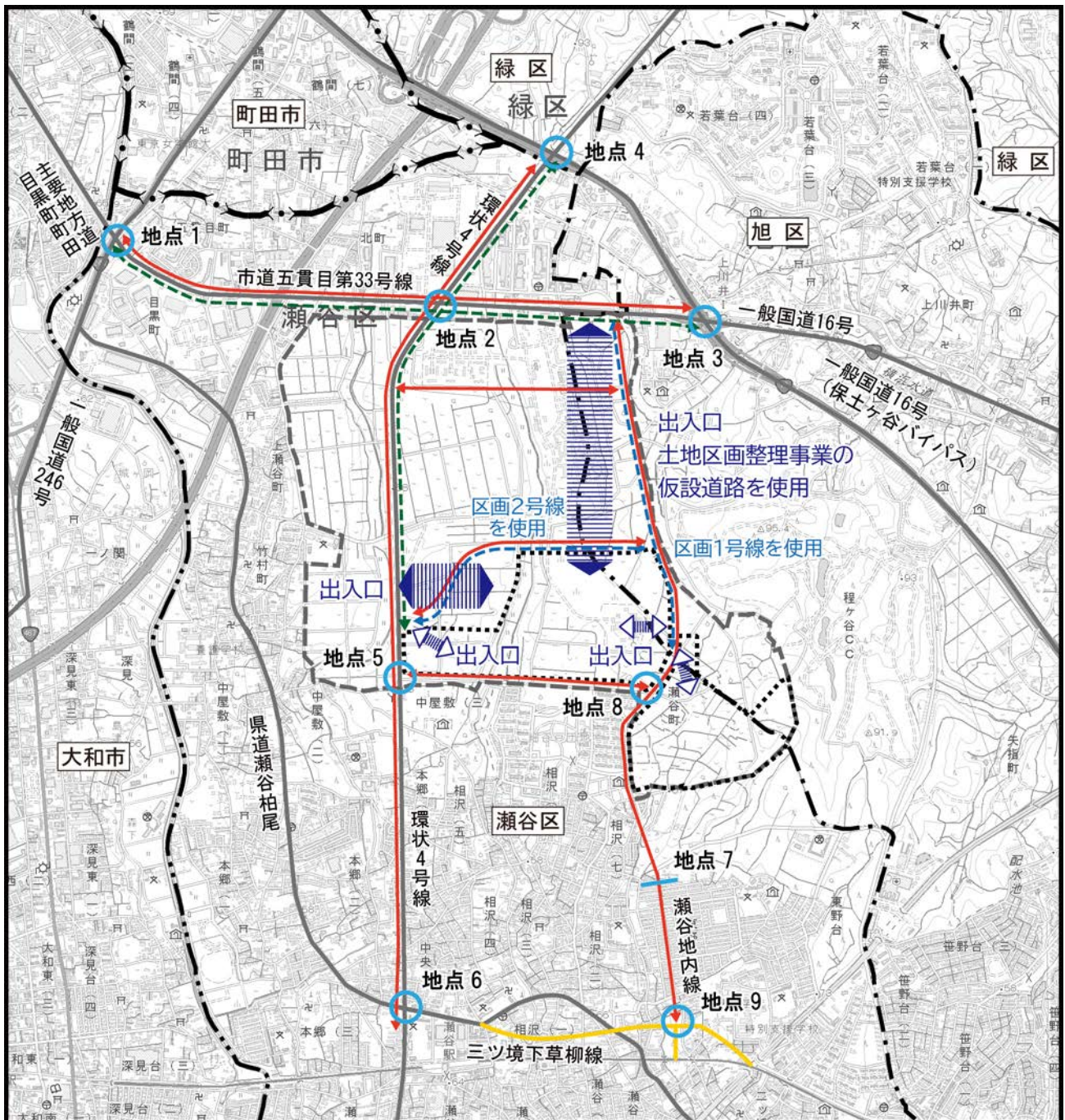
表 6.11-2 既存資料（区画整理）における地域交通・歩行者の状況の調査日時

調査項目		調査日時
自動車交通量調査 渋滞長・滞留長調査 信号現示調査 歩行者・自転車交通量	地点 1～3、 5、6	休日：令和元年 5 月 11 日(土)22 時～12 日(日)22 時 平日：令和元年 5 月 14 日(火) 7 時～15 日(水) 7 時 混雑時 ^{注3} ：令和元年 5 月 3 日(金) 7 時～ 4 日(土) 7 時 ^{注1} 令和元年 10 月 13 日(日)22 時～14 日(月)22 時
	地点 4	休日：令和 2 年 9 月 26 日(土)22 時～27 日(日)22 時 平日：令和 2 年 9 月 29 日(火) 7 時～30 日(水) 7 時 混雑時 ^{注3} ：令和 2 年 9 月 21 日(月・祝) 7 時～22 日(火・祝) 7 時
自動車断面交通量	地点 7 ^{注1}	休日：令和 2 年 10 月 24 日(土)20 時～25 日(日)20 時 平日：令和 2 年 10 月 27 日(火)10 時～28 日(水)10 時
飽和交通流率 ^{注2}	地点 1～3	休日：令和元年 10 月 6 日(日)15 時～18 時 平日：令和元年 10 月 8 日(火)16 時～19 時
	地点 4	休日：令和 2 年 11 月 29 日(日)15 時～18 時 平日：令和 2 年 11 月 25 日(水)16 時～19 時
	地点 5	休日：令和元年 10 月 6 日(日)15 時～18 時 平日：令和元年 10 月 8 日(火)7 時～10 時
	地点 6	休日：令和元年 10 月 6 日(日)14 時～17 時 平日：令和元年 10 月 8 日(火)7 時～10 時

注 1：調査日の 8 時 40 分頃、地点 2～3 間の市道五巻目第 33 号線沿いで交通事故が発生し、14 時 20 分頃まで当該区間は通行止めとなり、迂回経路による交通整理が行われたことから、10 月に混雑時の再調査を実施しました。

注 2：飽和交通流率調査は、渋滞長調査結果を踏まえ「次の時間帯へ繰り越した最大値」の時間帯を含む 3 時間を抽出して実施しました。

注 3：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。



凡例

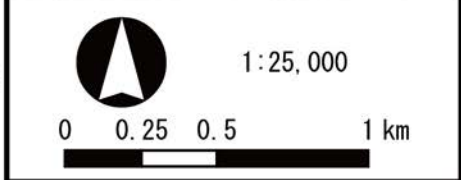
- 対象事業実施区域

 都県界

 市界

 区界
- 土地区画整理事業実施区域

 整備計画中の道路
- 工事用車両の走行ルート（一次整備工事、二次整備工事）
- 工事用車両の走行ルート（二次整備工事）
- 来園車両等の走行ルート
- 調査地点（交通混雑、歩行者の安全）^{注1}
- 調査地点（自動車断面交通量）
- 工事用車両の専用出入口（一次整備工事）
- 工事用車両の専用出入口（二次整備工事）



注1：地点8、9の交差点は現存しないため、予測（交通混雑）のみを実施します。

図 6.11-1 既存資料（区画整理）における地域交通・歩行者の状況の調査地点図

(4) 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区民利用施設マップ等から整理しました。

② 地域交通の状況

ア. 主要な交通経路及び交通量の状況

A 主要な道路網・交通経路、交通量の状況

道路交通センサス等の既存資料の収集・整理により把握しました。

B バス停留所の位置

バス路線図等の既存資料の収集・整理により把握しました。

イ. 主要交差点部における交通処理

A 自動車交通量調査

既存資料(区画整理)において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分ごとに集計されています。車種は、表 6.11-3 に示すとおり、大型車、小型車及び二輪車の3種類分類となっています。

表 6.11-3 既存資料(区画整理)における車種分類表

種別		ナンバープレートの車頭番号等	
1	大型車	大型貨物車	0・1・9
		バス	2
2	小型車	小型貨物車	4・6
		乗用車	3・5・7のうち白、黄、黒地のプレート
3	二輪車	自動二輪、原動機付自転車	

注1：自衛隊車両・外交官車両・車頭番号が8等の独自のナンバープレートを付した車両は、それぞれの形態に応じ車種を想定し、上記の車種に分類しました。

B 信号現示調査

既存資料(区画整理)において調査対象とした交差点で、信号のスプリット及びサイクル長が観測されています。観測は表 6.11-4 に示す時間帯とし、各観測時間帯に3サイクル程度となっています。

表 6.11-4 既存資料(区画整理)における観測時間帯

観測時間帯			
朝	昼	夕	夜
7時～8時	12時～13時	17時～18時	22時～23時

C 渋滞長調査

既存資料（区画整理）において調査対象とした交差点の流入部ごとに滞留長^{注1}及び渋滞長^{注2}が観測されています。

距離は地図から読み取り、5m単位で計測し、15分ごとに集計しています。

D 道路現況調査

既存資料（区画整理）において、調査対象の交差点の交差点形状、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されています。

E 飽和交通流率調査

自動車交通量調査結果を踏まえ、既存資料（区画整理）において、継続した渋滞が発生する交差点を対象に飽和交通流率調査^{注3}が実施されています。なお、「継続した渋滞」とは、前調査1時間の渋滞長が次の調査1時間に繰り越した場合とし、繰越があった場合においても特定の時間帯のみで渋滞が認められ、渋滞発生から1時間以内に渋滞が解消している場合には、調査対象外としました。

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（3,600/平均車頭時間）を算出しました。

ウ. 交通安全対策の状況

既存資料（区画整理）において、工事用車両の主要な走行ルートをもととして、現地踏査により対象事業実施区域及びその周辺の歩道、ガードレール等の交通安全施設の整備状況等を把握しています。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。

③ 歩行者の状況

既存資料（区画整理）において調査対象とした交差点の横断歩道を通行する歩行者及び自転車について、方向別、歩行者・自転車別、時間帯別に観測し、15分ごとに集計されています。

注1：「滞留長」：該当流入方向を制御する信号が赤から青に変わる瞬間の待ち行列長（停止線から該当車両までの距離）

注2：「渋滞長」：上記待ち行列長最後尾車両が1回の青信号で通過できなかった場合の捌け残り長（停止線から該当車両までの距離）

注3：「飽和交通流率」：信号が青を表示している時間の間中、車両の待ち行列が連続して存在しているほど需要が十分ある場合に、交差点流入部を追加しえる最大流率。単位：台/有効青時間1時間

(5) 調査結果

① 日常生活圏の状況

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、「第3章 3.3.5 学校、病院その他の環境の保全についての配慮が特に必要な施設の配置の状況及び住宅の配置の概況」(p. 3-132~3-147 参照) に示すとおりです。

イ. 学区、通学路の状況

事業実施区域及びその周辺の小学校、中学校の通学区域は、図 6.11-2 に示すとおりです。対象事業実施区域周辺は、上瀬谷小学校、瀬谷小学校、大門小学校、相沢小学校、二つ橋小学校、上川井小学校、若葉台小学校、瀬谷中学校、東野中学校、都岡中学校、若葉台中学校の学区が設定されており、通学路があります。

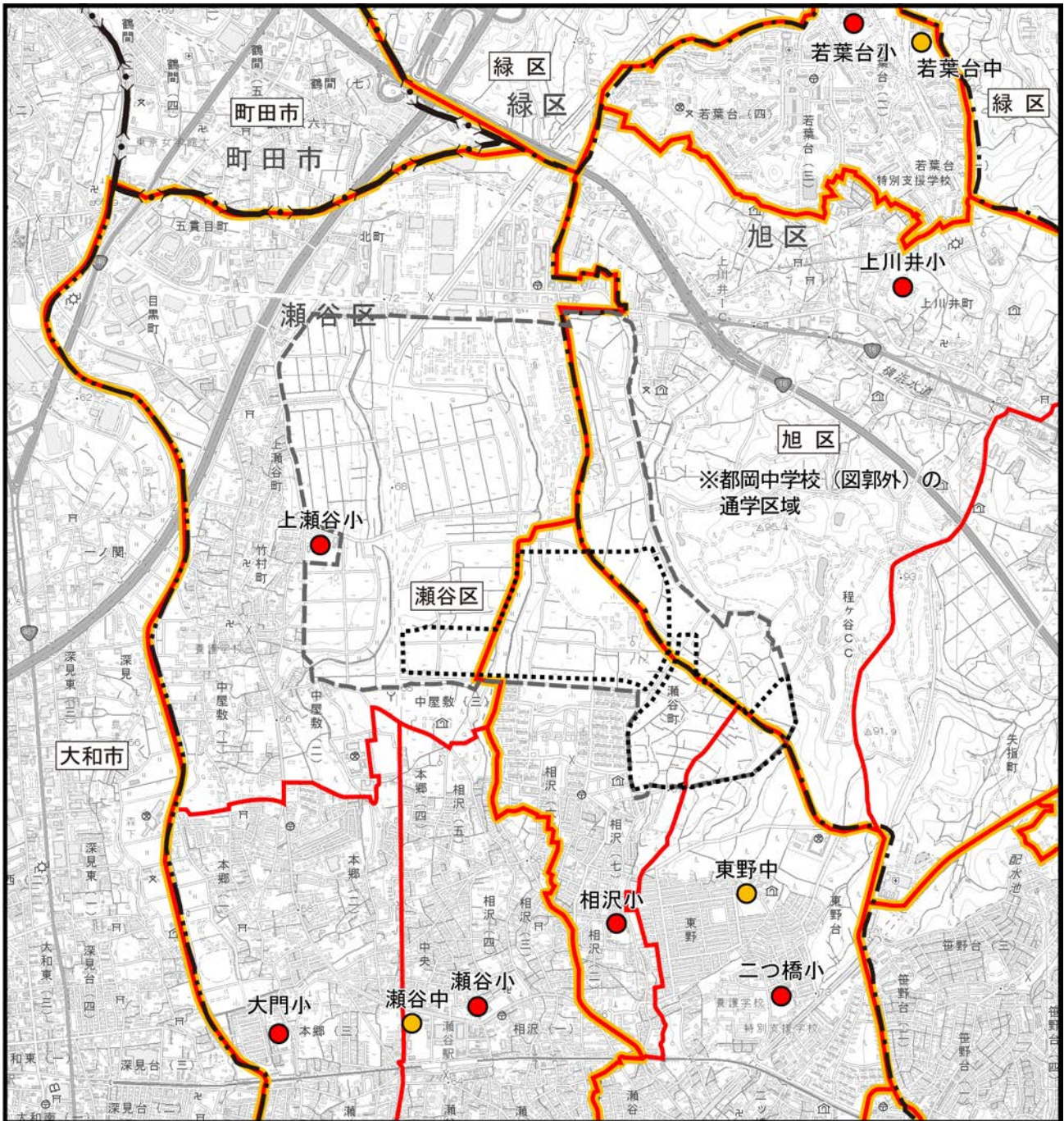
また、横浜市の各小学校では、小学校から半径約 500m の範囲をスクールゾーンの対象としており、横浜市のホームページでは「通学路交通安全プログラム」が公表されています。スクールゾーン対策における考え方は、表 6.11-5 に示すとおりです。

なお、そのほかの対象事業実施区域周辺の主な教育機関等は、南側に「わらべ細谷戸保育園」、西側に「横浜市中屋敷保育園」、南東側に「神奈川県立瀬谷高等学校」が立地しています。

表 6.11-5 横浜市におけるスクールゾーン対策における考え方

項目	対策の考え方	具体的内容
ゾーンの明示	スクールゾーンであることをゾーン内住民及び通行車両に明示する。	<ul style="list-style-type: none">・ 広報紙や各種印刷物により住民に周知する。・ 標識、路面標示その他の方法で通行車両の注意を喚起する。
意識高揚	ゾーン内での事故絶滅のため、諸対策への住民の参加、協力を得て、通行車両の安全運転励行、意識高揚に努める。	<ul style="list-style-type: none">・ 広報紙等の印刷物、掲出物を活用し、交通安全のため、なすべきことの周知徹底を図る。・ 速度違反等の無謀運転や路上駐車、物件放置等の道路不正使用を無くすため、ゾーン内住民の自主活動を助長し意識高揚に努める。
通学路の安全	交通規制、交通安全施設を設け、児童の通学時間帯における通行及び横断時の危険を低減する。	<ul style="list-style-type: none">・ 通学路においては、車両の進入禁止等を導入し、児童と自動車の分離を促進する。・ 一方通行、車種別の通行制限の拡大と安全施設の充実を図り、また速度制限を強化することにより危険度の低減を期する。・ 駐車禁止を拡大するとともに違法駐車車両、放置物件の早期排除を推進する。・ 横断箇所を限定し、集中的に対策を行う。・ 通学路における無謀運転排除のため規制、指導、取締りの実施に努める。
歩行者の安全	通学路以外の道路で、児童、歩行者、自転車の安全な通行を確保し、また横断時の危険を低減する。	<ul style="list-style-type: none">・ 歩行者用道路の設定拡充や安全施設の充実等有効と思われる対策を進める。・ 違法駐車車両、放置物件の早期排除に努める。・ 指導、取締りの強化を図る。・ 広幅員道路での歩車道分離を促進する。・ 交通安全広報及び教育を徹底する。

資料：「スクールゾーン活動のしおり」(横浜市道路局ホームページ 令和4年10月閲覧)



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
- 小学校
- 中学校
- 小学校通学区域
- 中学校通学区域



図 6.11-2 学区の状況

ウ. 避難場所等の状況

広域避難場所は、災害対策基本法の規定に基づき作成した「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（いつとき）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。

対象事業実施区域周辺における広域避難場所は、表 6.11-6 に示すとおり、「旧上瀬谷通信施設一体」、「程ヶ谷カントリー倶楽部」及び「若葉台団地」を広域避難場所として指定しています。

横浜市では、身近な市立の小・中学校等を震災時避難場所に指定し、地域防災拠点として防災備蓄庫の設置、防災資機材・食料等の備蓄を進め、また、被害情報等の情報受伝達手段として、各拠点に専用の携帯電話を配備しています。

対象事業実施区域及びその周辺における地域防災拠点として上瀬谷小学校、相沢小学校、二つ橋小学校、瀬谷小学校、瀬谷中学校、大門小学校及び若葉台特別支援学校（横浜わかば学園）が指定されています。各学校の位置は、「第3章 3.3.5 学校、病院その他の環境の保全についての配慮が特に必要な施設の配置の状況及び住宅の配置の概況 図 3.3-13(1) 配慮が特に必要な施設の分布状況（主な教育機関等）」（p.3-135 参照）に示すとおりです。

表 6.11-6 避難場所等の状況

広域避難所名称	割り当て地区			
	総面積 (㎡)	収容定員 (a) 人	要避難人口 (b) 人	収容率 { (b/a) × 100 } %
旧上瀬谷通信施設一体 (瀬谷区瀬谷町、中屋敷三丁目、旭区上川井町)	(瀬谷区) 相沢一～七丁目、東野、東野台、卸本町の一部、上瀬谷町、北町の一部、五貫目町、瀬谷町、瀬谷一～六丁目、竹村町、中央、中屋敷一～三丁目、二つ橋町の一部、本郷一～四丁目、目黒町 (旭区) 上川井町の一部			
	1,155,975	1,113,364	53,949	4.8
程ヶ谷カントリー倶楽部 (旭区上川井町、下川井町、矢指町)	(旭区) 今宿町、金が谷、金が谷一、二丁目、上川井町の一部、川井本町、笹野台一～四丁目、下川井町、矢指町			
	693,113	647,252	26,471	4.1
若葉台団地 (旭区若葉台一～四丁目)	(旭区) 上川井町の一部、若葉台一～四丁目			
	745,487	509,234	16,561	3.3

資料：「横浜市防災計画「資料編」」（横浜市総務局危機管理部防災企画課ホームページ 令和4年10月閲覧）

② 地域交通の状況

ア. 主要な交通経路及び交通量の状況

A 主要な道路網・交通経路

「第3章 3.3.4 交通の状況」（p.3-126～131 参照）に示すとおり、対象事業実施区域周辺の主要な道路網は、対象事業実施区域に沿って環状4号線が、南側には県道瀬谷柏尾が存在しています。また、対象事業実施区域の北側には市道五貫目第33号線が存在しています。

工事中の工事用車両の主な走行ルートは「第2章 2.4.3 工事用車両の走行ルート

図 2.13」(p. 2-31～32 参照) に示すとおり、環状 4 号線、市道五貫目第 33 号線の利用を想定しています。

B 交通量の状況

「第 3 章 3.3.4 交通の状況」(p. 3-126～128 参照) に示すとおり、対象事業実施区域周辺の交通量は、環状 4 号線の昼間 12 時間の交通量は、瀬谷区本郷三丁目 16 の観測地点(観測地点番号: 13) で 10,160 台～10,214 台(平成 17 年度、平成 27 年度観測)、瀬谷中学校前の観測地点(観測地点番号: 14) で 14,121 台(平成 27 年度観測)、瀬谷区北町 25-1 の観測地点(観測地点番号: 15) で 6,766 台(平成 17 年度観測)となっています。市道五貫目第 33 号線の昼間 12 時間の交通量は、旭区上川井町 1966 の観測地点(観測地点番号: 22) で 13,136 台～16,875 台(平成 22 年度、平成 27 年度観測)、瀬谷区北町 40 の観測地点(観測地点番号: 23) で 21,299 台(平成 17 年度観測)となっています。県道瀬谷柏尾の昼間 12 時間の交通量は、瀬谷区中央七丁目 3 の観測地点(観測地点番号: 20) で 10,853 台(平成 17 年度観測)、二ツ上橋の観測地点(観測地点番号: 21) で 7,061 台～9,308 台(平成 22 年度、平成 27 年度観測)となっています。

C バス停留所の位置

「第 3 章 3.3.4 交通の状況」(p. 3-126、129 参照) に示すとおり、対象事業実施区域周辺には、横浜市営バス、神奈川中央交通バス、相鉄バス、大和市コミュニティバスが運行しています。なお、対象事業実施区域内への乗り入れはありません。

イ. 主要交差点部における交通処理

A 自動車交通量調査

既存資料(区画整理)における信号交差点 6 ヶ所(地点 1～6)及び 1 断面(地点 7)の交差点形状(断面位置)、または道路構造図は図 6.11-3 に、各交差点の自動車交通量調査結果は表 6.11-7 に示されています。

調査が実施された信号交差点 6 ヶ所(地点 1～6)及び 1 断面(地点 7)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 2(目黒交番前)の B 断面で 18,309 台/12h、次いで地点 1(目黒)の C 断面で 16,829 台/12h でした。休日では地点 2(目黒交番前)の B 断面で 16,664 台/12h、次いで地点 1(目黒)の C 断面で 16,283 台/12h でした。また、混雑時では地点 1(目黒)の C 断面で 17,234 台/12h、次いで地点 2(目黒交番前)の B 断面で 17,166 台/12h でした。

ピーク時交差点総流入台数は、平日、休日及び混雑時ともに地点 2(目黒交番前)が最大であり、平日は 2,549 台/1 時間、休日は 2,218 台/1 時間、混雑時は 2,349 台/1 時間でした。

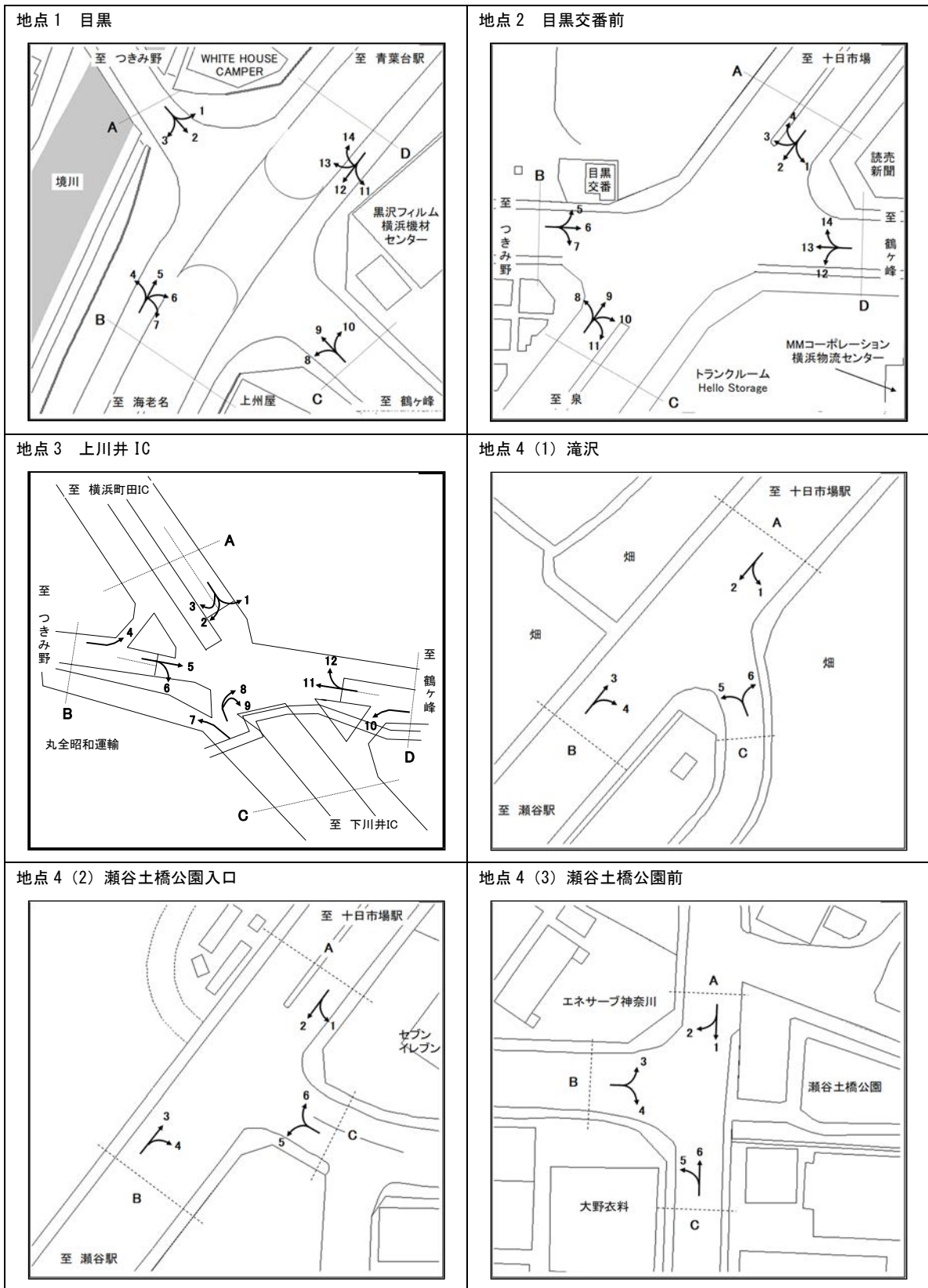
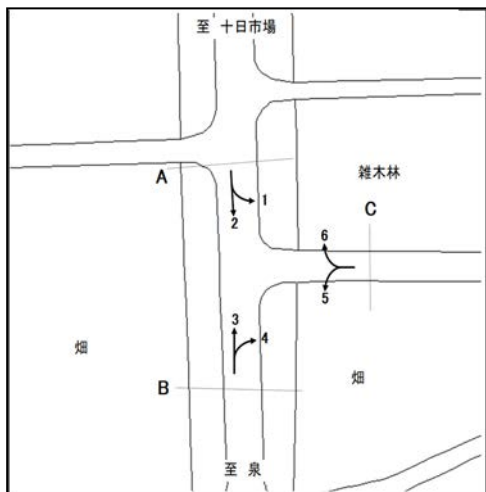


図 6.11-3(1) 交差点の断面位置

地点5 中瀬谷消防署出張所北側



地点6 瀬谷中学校前

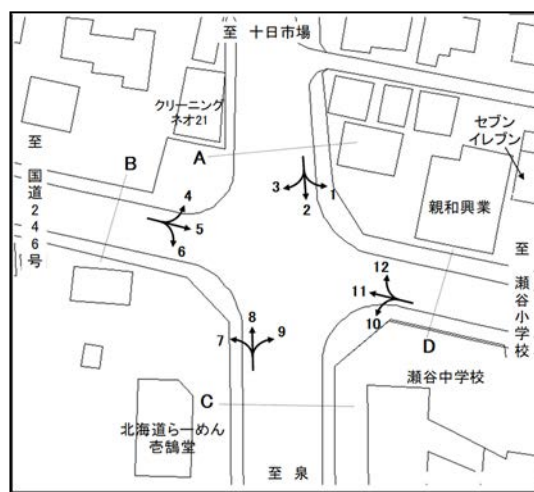


図 6.11-3(2) 交差点の断面位置

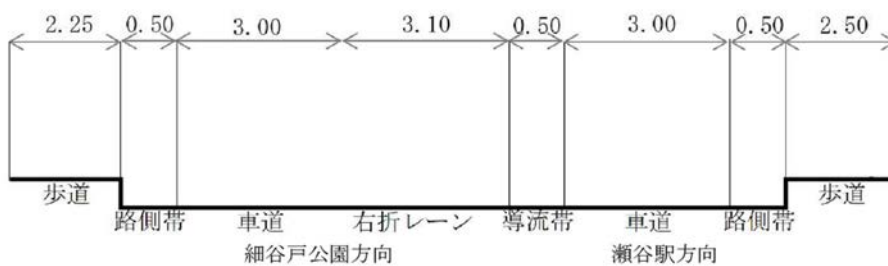


図 6.11-3(3) 道路構造図 (地点7)

表 6.11-7(1) 既存資料（区画整理）における現地調査結果（自動車断面交通量：平日）

調査地点 (交差点名)	断面	24時間 (7-翌7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)注1	
地点1 (目黒)	A	20,945	22.0	13,887	21.7	17:45~ 18:45	493	2,289
	B	14,330	36.4	8,986	37.6		424	
	C	26,139	31.3	16,829	31.3		970	
	D	10,734	23.4	7,478	23.6		402	
地点2 (目黒交番前)	A	13,356	14.3	9,740	15.4	17:00~ 18:00	471	2,549
	B	28,052	30.3	18,309	30.4		929	
	C	13,179	14.3	9,247	14.9		348	
	D	24,363	31.3	15,470	31.4		801	
地点3 (上川井IC)	A	5,448	26.2	4,038	25.7	17:00~ 18:00	151	1,946
	B	22,423	34.2	14,580	34.0		788	
	C	17,779	36.9	11,482	36.5		503	
	D	15,118	19.1	10,970	19.3		504	
地点4 (滝沢)	A	21,900	13.3	16,354	14.1	18:00~ 19:00	637	2,045
	B	20,305	17.3	15,141	17.7		723	
	C	8,703	22.4	6,423	22.1		685	
地点4 (瀬谷土橋 公園入口)	A	19,439	17.1	14,460	17.6	17:30~ 18:30	754	1,694
	B	15,984	16.4	11,793	17.6		483	
	C	7,971	22.7	5,921	22.5		457	
地点4 (瀬谷土橋 公園前)	A	9,408	25.6	7,006	25.0	7:30~ 8:30	490	825
	B	7,990	22.4	6,035	22.2		217	
	C	4,196	35.6	3,105	34.1		118	
地点5 (中瀬谷消防署 出張所北側)	A	17,220	12.0	12,099	12.3	7:00~ 8:00	598	1,459
	B	15,186	12.9	10,657	13.1		620	
	C	5,426	4.6	4,232	4.7		241	
地点6 (瀬谷中学校前)	A	15,025	12.6	10,715	12.9	7:45~ 8:45	458	2,206
	B	13,417	6.6	9,726	7.3		598	
	C	20,475	11.1	14,771	11.4		723	
	D	13,679	6.8	9,896	7.6		427	
地点7	-	3,545	4.1	2,910	4.6	18:00~ 19:00	302	-

注1：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」を示しました。

表 6.11-7(2) 既存資料（区画整理）における現地調査結果（自動車断面交通量：休日）

調査地点 (交差点名)	断面	24時間 (7-翌7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) 注1	
地点1 (目黒)	A	19,635	8.1	13,878	5.9	16:45~ 17:45	588	2,175
	B	13,589	36.4	9,179	9.8		320	
	C	23,908	13.5	16,283	9.5		875	
	D	8,946	11.9	6,132	7.8		392	
地点2 (目黒交番前)	A	11,403	5.2	8,597	4.5	16:45~ 17:45	388	2,218
	B	23,880	12.5	16,664	9.4		823	
	C	11,287	5.6	8,209	4.3		344	
	D	20,310	31.3	13,960	9.7		663	
地点3 (上川井IC)	A	3,810	10.2	2,799	9.0	16:45~ 17:45	100	1,714
	B	19,251	13.9	13,260	10.4		632	
	C	15,320	14.8	10,629	11.0		533	
	D	12,743	6.2	9,556	5.2		449	
地点4 (滝沢)	A	17,635	4.7	13,759	4.2	15:45~ 16:45	511	1,480
	B	14,961	7.0	11,567	5.8		631	
	C	6,236	9.6	4,678	7.6		338	
地点4 (瀬谷土橋 公園入口)	A	14,300	6.5	11,095	5.4	15:45~ 16:45	480	1,175
	B	11,444	5.7	8,771	4.7		447	
	C	5,142	9.3	4,010	7.7		248	
地点4 (瀬谷土橋 公園前)	A	5,742	12.6	4,364	9.7	14:00~ 15:00	213	462
	B	5,248	9.6	4,092	8.0		187	
	C	1,802	33.9	1,238	28.3		62	
地点5 (中瀬谷消防署 出張所北側)	A	15,654	4.9	11,463	3.5	16:30~ 17:30	509	1,217
	B	13,484	5.2	9,736	3.7		443	
	C	5,546	1.8	4,495	1.5		265	
地点6 (瀬谷中学校前)	A	12,098	2.4	9,128	2.2	14:30~ 15:30	449	2,158
	B	13,417	6.6	9,726	7.3		429	
	C	19,580	3.8	14,664	2.9		892	
	D	12,958	3.4	9,836	3.0		388	
地点7	-	2,524	1.3	2,082	1.3	15:00~ 16:00	229	-

注1：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」を示しました。

表 6.11-7(3) 既存資料（区画整理）における現地調査結果（自動車断面交通量：混雑時）

調査地点 (交差点名)	断面	24時間 (7-翌7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)注1	
地点1 (目黒)	A	21,056	12.0	14,576	9.9	11:15~ 12:15	558	2,192
	B	13,614	19.8	8,991	17.8		351	
	C	25,227	18.2	17,234	16.0		895	
	D	9,937	14.2	6,945	12.8		388	
地点2 (目黒交番前)	A	12,777	8.8	9,425	8.0	16:45~ 17:45	445	2,349
	B	25,161	18.7	17,166	17.3		831	
	C	12,046	9.0	8,705	8.2		433	
	D	20,894	20.0	13,838	18.2		640	
地点3 (上川井IC)	A	4,662	15.9	3,340	15.7	17:45~ 18:45	106	1,748
	B	20,191	20.7	13,557	18.5		663	
	C	15,950	21.9	10,839	19.3		529	
	D	13,865	10.7	10,130	10.1		450	
地点4 (滝沢)	A	22,733	8.1	17,126	8.5	17:30~ 18:30	635	1,769
	B	19,021	10.3	14,317	10.2		702	
	C	7,332	11.6	5,105	10.4		432	
地点4 (瀬谷土橋 公園入口)	A	18,287	10.2	13,779	10.1	15:45~ 16:45	631	1,462
	B	15,144	9.6	11,455	9.8		410	
	C	6,383	11.7	4,724	10.6		421	
地点4 (瀬谷土橋 公園前)	A	7,353	13.9	5,456	11.3	15:45~ 16:45	430	638
	B	6,383	11.3	4,791	9.7		144	
	C	2,528	30.4	1,831	23.8		64	
地点5 (中瀬谷消防署 出張所北側)	A	15,055	9.8	10,875	9.4	10:45~ 11:45	426	1,127
	B	13,176	11.1	9,414	10.8		448	
	C	5,131	5.2	4,127	5.5		253	
地点6 (瀬谷中学校前)	A	14,517	7.5	10,635	6.7	11:15~ 12:15	487	2,077
	B	13,152	3.9	9,786	4.0		443	
	C	19,982	6.3	14,575	5.7		620	
	D	13,739	4.2	10,440	4.2		527	

注1：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」を示しました。

B 信号現示

対象事業実施区域周辺の信号交差点(6ヶ所)における信号現示調査結果は、資料編(p. 資1.6-2~資1.6-27参照)に示すとおりです。

なお、地点4(瀬谷土橋公園前)は信号機のない交差点です。

C 渋滞の状況

調査が実施された信号交差点6ヶ所において、最も渋滞長が長くなった時間帯の渋滞長調査結果は、表 6.11-8 に示すとおりです。渋滞の発生状況は、以下のとおりでした。

a. 平日渋滞の状況

地点1(目黒)は、すべての断面で渋滞が発生しており、最大はA断面の450mでした。地点2(目黒交番前)は、B断面以外で渋滞が発生しており、最大はD断面の350mでした。地点3(上川井IC)は、すべての断面で渋滞が発生しており、最大はB断面の190mでした。地点4(滝沢)は、C断面のみ渋滞が発生しており、渋滞長は400mでした。地点4(瀬谷土橋公園入口)は、すべての断面で渋滞が発生しており、最大はA断面の250mでした。地点5(中瀬谷消防署出張所北側)は、すべての断面で渋滞が発生しており、最大はA断面の480mでした。地点6(瀬谷中学校前)は、すべての断面で渋滞が発生しており、最大はA及びC断面の90mでした。

b. 休日渋滞の状況

地点1(目黒)は、C断面以外で渋滞が発生しており、最大はD断面の110mでした。地点2(目黒交番前)は、A断面のみ渋滞が発生しており、渋滞長は60mでした。地点3(上川井IC)は、D断面のみ渋滞が発生しており、渋滞長は20mでした。地点4(滝沢)は、渋滞の発生はみられませんでした。地点4(瀬谷土橋公園入口)は、B断面のみ渋滞が発生しており、渋滞長は50mでした。地点5(中瀬谷消防署出張所北側)は、すべての断面で渋滞が発生しており、最大はB断面の100mでした。地点6(瀬谷中学校前)は、すべての断面で渋滞が発生しており、最大はD断面の50mでした。

c. 混雑時渋滞の状況

地点1(目黒)は、すべての断面で渋滞が発生しており、最大はD断面の210mでした。地点2(目黒交番前)は、B断面以外で渋滞が発生しており、最大はD断面の220mでした。地点3(上川井IC)は、CとD断面のみ渋滞が発生しており、最大はD断面の30mでした。地点4(滝沢)は、A断面のみ渋滞が発生しており、渋滞長は300mでした。地点4(瀬谷土橋公園入口)は、C断面以外で渋滞が発生しており、最大はA断面の260mでした。地点5(中瀬谷消防署出張所北側)は、すべての断面で渋滞が発生しており、最大はB断面の240mでした。地点6(瀬谷中学校前)は、すべての断面で渋滞が発生しており、最大はD断面の600mでした。

表 6.11-8(1) 既存資料（区画整理）における現地調査結果（最大渋滞長：平日・休日）

調査地点 (交差点名)	流入 断面	流入 車線 構成	平日渋滞長最大時			休日渋滞長最大時		
			観測時間	滞留長 (m)	渋滞長 (m)	観測時間	滞留長 (m)	渋滞長 (m)
地点 1 (目黒)	A	2	7:45~8:00	680	450	16:45~17:00	160	30
	B	2	12:30~12:45	200	100	10:15~10:30	130	70
	C	3	12:00~12:15	260	170	渋滞なし	—	—
	D	2	10:15~10:30	150	130	17:45~18:00	150	110
地点 2 (目黒交番前)	A	3	16:15~16:30	130	90	12:45~13:00	110	60
	B	3	渋滞なし	—	—	渋滞なし	—	—
	C	3	8:00~8:15	270	110	渋滞なし	—	—
	D	2	12:00~12:15	450	350	渋滞なし	—	—
地点 3 (上川井 IC)	A	2	6:30~6:45	130	30	渋滞なし	—	—
	B	2	6:00~6:15	380	190	渋滞なし	—	—
	C	2	10:00~10:15	70	30	渋滞なし	—	—
	D	2	8:00~8:15	150	20	10:00~10:15	80	20
地点 4 (滝沢)	A	2	渋滞なし	—	—	渋滞なし	—	—
	B	3	渋滞なし	—	—	渋滞なし	—	—
	C	2	19:00~19:15	600	400	渋滞なし	—	—
地点 4 (瀬谷土橋 公園入口)	A	2	18:15~18:30 18:45~19:00	350	250	渋滞なし	—	—
	B	3	6:45~7:00	60	20	9:00~9:15	80	50
	C	2	18:30~18:45	150	20	渋滞なし	—	—
地点 5 (中瀬谷消防署 出張所北側)	A	1	8:00~8:15	530	480	10:45~11:00	180	60
	B	1	8:45~9:00	400	300	12:15~12:30	170	100
	C	1	15:00~15:15	70	20	16:45~17:00	150	70
地点 6 (瀬谷中学校前)	A	3	12:00~12:15	200	90	14:45~15:00	150	20
	B	2	8:00~8:15	140	50	16:30~16:45	80	30
	C	3	6:45~7:00 7:15~7:30 8:15~8:30 8:30~8:45	150	90	15:15~15:30	130	40
	D	2	19:00~19:15	130	70	16:15~16:30	120	50

注 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を指します。

本表では、最大渋滞長を記録した時間帯の渋滞長を示しています。

注 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。本表は、調査を行った日の最大渋滞長を記録した時間帯を抽出しています。

表 6.11-8(2) 既存資料（区画整理）における現地調査結果（最大渋滞長：混雑時）

調査地点 (交差点名)	流入 断面	流入 車線 構成	混雑時渋滞長最大時		
			観測時間	滞留長 (m)	渋滞長 (m)
地点 1 (目黒)	A	2	17:00~17:15	500	160
	B	2	5:30~5:45	100	20
			7:00~7:15		
			17:15~17:30		
C	3	12:00~12:15	120	20	
D	2	13:15~13:30	260	210	
地点 2 (目黒交番前)	A	3	11:45~12:00	160	120
	B	3	渋滞なし	-	-
	C	3	8:30~8:45	110	20
	D	2	13:30~13:45	430	220
地点 3 (上川井 IC)	A	2	渋滞なし	-	-
	B	2	渋滞なし	-	-
	C	2	10:30~10:45	100	10
	D	2	17:30~17:45	140	30
地点 4 (滝沢)	A	2	11:15~11:30	430	300
	B	3	渋滞なし	-	-
	C	2	渋滞なし	-	-
地点 4 (瀬谷土橋公園入口)	A	2	11:15~11:30	350	260
	B	3	10:00~10:15	50	50
	C	2	渋滞なし	-	-
地点 5 (中瀬谷消防署出張所北側)	A	1	16:45~17:00	160	40
	B	1	14:30~14:45	350	240
	C	1	11:15~11:30	80	10
地点 6 (瀬谷中学校前)	A	3	11:30~11:45	210	60
	B	2	18:30~18:45	90	30
	C	3	14:15~14:30	170	40
	D	2	10:45~11:00	680	600

- 注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を指します。本表では、最大渋滞長を記録した時間帯の渋滞長を示しています。
- 注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。本表は、調査を行った日の最大渋滞長を記録した時間帯を抽出しています。

D 道路現況調査

地点 1～6 の道路現況調査結果（交差点形状、車線構成及び道路幅員）は、資料編（p. 資 1.6-28～資 1.6-43 参照）に示すとおりです。

E 飽和交通流率

飽和交通流率調査は、既存資料（区画整理）における現況交通量調査結果を踏まえ、地点 1～6 の 6 交差点を対象に行いました。飽和交通流率の実測値は、表 6.11-9 に示すとおりです。

既存資料（区画整理）における現地調査で得られた各車線の飽和交通流率の実測値は、横断歩行者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 65.7～115.5%、休日は 64.6～116.1%とされています。

調査対象交差点の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、実測値を適用し、実測値が観測されていない車線については算定値を適用しました。実測値が適用された車線の飽和交通流率は、工事中及び供用時の交差点需要率の算定時に固定値としました。

表 6.11-9(1) 既存資料（区画整理）における現地調査結果(飽和交通流率：平日 地点1～3)

調査地点 (交差点名)	流入 断面	流入 車線 構成	飽和交通流率			
			算定値 (台) ①	実測値 (台) ②	比率 (%) ②/①	適用値 (台) ^{注3}
地点1 (目黒)	A	左直	1,656	1,305	78.8	1,305
		右	1,656	-	-	1,656
	B	左直	1,672	1,391	83.2	1,391
		右	1,546	1,324	85.6	1,324
	C	左	1,253	1,075	85.8	1,075
		直	1,784	1,340	75.1	1,340
		右	1,654	1,643	99.3	1,643
	D	左直	1,563	1,444	92.4	1,444
		右	1,717	1,739	101.3	1,739
	地点2 (目黒交番前)	A	左直	1,916	1,651	86.2
直			1,926	1,515	78.7	1,515
右			1,665	1,738	104.4	1,738
B		左	1,377	1,076	78.1	1,076
		直	1,792	1,361	75.9	1,361
		右	1,661	1,248	75.1	1,248
C		左直	1,760	1,359	77.2	1,359
		直	1,932	1,536	79.5	1,536
		右	1,566	1,508	96.3	1,508
D		左直	1,726	1,330	77.1	1,330
	右	1,487	-	-	1,487	
地点3 (上川井 IC)	A	左	1,515	1,330	87.8	1,330
		右	1,267	1,049	82.8	1,049
	B	直	1,830	1,337	73.1	1,337
		右	1,616	1,425	88.2	1,425
	C	右	1,629	1,221	75.0	1,221
	D	直	1,866	1,410	75.6	1,410
		右	1,690	1,362	80.6	1,362

注1：飽和交通流率調査は、渋滞長調査結果を踏まえ「次の時間帯へ繰り越した最大値」の時間帯を含む3時間を抽出して実施しました。

注2：表中の「-」は、自動車交通量調査において交通需要が十分に観測されなかったため、飽和交通流率調査を実施していないことを表します。

注3：実測値が観測されていない車線は、算定値を適用しました。

表 6.11-9(2) 既存資料（区画整理）における現地調査結果(飽和交通流率：平日 地点 4～6)

調査地点 (交差点名)	流入 断面	流入 車線 構成	飽和交通流率			
			算定値 (台) ①	実測値 (台) ②	比率 (%) ②/①	適用値 (台) ^{注3}
地点 4 (滝沢)	A	左直	1,663	1,540	92.6	1,540
		直	1,656	1,490	90.0	1,490
	B	直	1,948	1,577	81.0	1,577
		右	1,406	-	-	1,406
	C	左右	1,476	1,548	104.9	1,548
		右	1,735	1,581	91.1	1,581
地点 4 (瀬谷土橋 公園入口)	A	左直	1,744	1,232	70.6	1,232
		直	1,900	1,641	86.4	1,641
	B	直	1,920	1,263	65.7	1,263
		右	1,465	1,114	76.0	1,114
	C	左	1,568	-	-	1,568
		右	1,730	1,616	93.4	1,616
地点 5 (中瀬谷消防署 出張所北側)	A	直左	1,674	1,283	76.6	1,283
	B	直右	1,646	1,282	77.9	1,282
	C	右左	1,505	1,426	94.8	1,426
地点 6 (瀬谷学校前)	A	左	1,507	-	-	1,507
		直	1,828	1,712	93.7	1,712
		右	1,620	-	-	1,620
	B	左直	1,758	1,613	91.8	1,613
		右	1,733	2,002	115.5	2,002
	C	左	1,461	1,100	75.3	1,100
		直	1,872	1,432	76.5	1,432
		右	1,658	1,471	88.7	1,471
	D	左直	1,656	1,273	76.9	1,273
右		1,712	1,333	77.9	1,333	

注1：飽和交通流率調査は、渋滞長調査結果を踏まえ「次の時間帯へ繰り越した最大値」の時間帯を含む3時間を抽出して実施しました。

注2：表中の「-」は、自動車交通量調査において交通需要が十分に観測されなかったため、飽和交通流率調査を実施していないことを表します。

注3：実測値が観測されていない車線は、算定値を適用しました。

表 6.11-9(3) 既存資料（区画整理）における現地調査結果（飽和交通流率：休日 地点1～3）

調査地点 (交差点名)	流入 断面	流入 車線 構成	飽和交通流率			
			算定値 (台) ①	実測値 (台) ②	比率 (%) ②/①	適用値 (台) 注3
地点1 (目黒)	A	左直	1,713	1,326	77.4	1,326
		右	1,737	1,395	80.3	1,395
	B	左直	1,753	1,354	77.2	1,354
		右	1,667	1,420	85.2	1,420
	C	左	1,423	1,275	89.6	1,275
		直	1,851	1,528	82.5	1,528
		右	1,762	1,447	82.1	1,447
	D	左直	1,683	1,364	81.0	1,364
右		1,730	1,443	83.4	1,443	
地点2 (目黒交番前)	A	左直	1,909	1,561	81.8	1,561
		直	1,960	1,480	75.5	1,480
		右	1,712	1,722	100.6	1,722
	B	左	1,444	1,316	91.1	1,316
		直	1,886	1,419	75.2	1,419
		右	1,739	-	-	1,739
	C	左直	1,849	1,242	67.2	1,242
		直	1,972	1,546	78.4	1,546
		右	1,661	1,564	94.2	1,564
	D	左直	1,845	1,479	80.2	1,479
右		1,744	-	-	1,744	
地点3 (上川井 IC)	A	左	1,626	1,600	98.4	1,600
		右	1,479	-	-	1,479
	B	直	1,924	1,523	79.2	1,523
		右	1,672	1,584	94.7	1,584
	C	右	1,791	1,392	77.7	1,392
	D	直	1,924	1,467	76.2	1,467
右		1,764	1,513	85.8	1,513	

注1：飽和交通流率調査は、渋滞長調査結果を踏まえ「次の時間帯へ繰り越した最大値」の時間帯を含む3時間を抽出して実施しました。

注2：表中の「-」は、自動車交通量調査において交通需要が十分に観測されなかったため、飽和交通流率調査を実施していないことを表します。

注3：実測値が観測されていない車線は、算定値を適用しました。

表 6.11-9(4) 既存資料（区画整理）における現地調査結果(飽和交通流率：休日 地点 4~5)

調査地点 (交差点名)	流入 断面	流入 車線 構成	飽和交通流率			
			算定値 (台) ①	実測値 (台) ②	比率 (%) ②/①	適用値 (台) 注3
地点 4 (滝沢)	A	左直	1,757	1,509	85.9	1,509
		直	1,940	1,348	69.5	1,348
	B	直	1,968	1,489	75.7	1,489
		右	1,543	-	-	1,543
	C	左右	1,445	1,146	79.3	1,146
		右	1,789	1,419	79.3	1,419
地点 4 (瀬谷土橋 公園入口)	A	左直	1,799	1,405	78.1	1,405
		直	1,938	1,666	86.0	1,666
	B	直	1,952	1,478	75.7	1,478
		右	1,750	1,464	83.7	1,464
	C	左	1,613	-	-	1,613
		右	1,778	1,585	89.1	1,585
地点 5 (中瀬谷消防署 出張所北側)	A	直左	1,789	1,230	68.8	1,230
	B	直右	1,823	1,177	64.6	1,177
	C	右左	1,528	1,310	85.7	1,310
地点 6 (瀬谷中学校前)	A	左	1,552	1,802	116.1	1,802
		直	1,962	1,674	85.3	1,674
		右	1,800	-	-	1,800
	B	左直	1,836	1,690	92.0	1,690
		右	1,787	1,920	107.4	1,920
	C	左	1,519	1,371	90.3	1,371
		直	1,978	1,516	76.6	1,516
		右	1,769	1,452	82.1	1,452
	D	左直	1,680	1,357	80.8	1,357
		右	1,768	-	-	1,768

注1：飽和交通流率調査は、渋滞長調査結果を踏まえ「次の時間帯へ繰り越した最大値」の時間帯を含む3時間を抽出して実施しました。

注2：表中の「-」は、自動車交通量調査において交通需要が十分に観測されなかったため、飽和交通流率調査を実施していないことを表します。

注3：実測値が観測されていない車線は、算定値を適用しました。

F 交差点需要率(信号交差点)

現況の交差点需要率は、表 6.11-10 に示すとおりです。交差点需要率は、平日では地点 2 (目黒交番前) で 0.789、地点 5 (中瀬谷消防署出張所北側) で 0.700 の順で高い値を示しました。休日では地点 1 (目黒) で 0.680、地点 5 (中瀬谷消防署出張所北側) で 0.666 の順で高い値を示しました。混雑時では地点 2 (目黒交番前) で 0.666、地点 1 (目黒) で 0.641 の順で高い値を示しました。現況の交差点需要率は、交差点処理が困難とされる限界需要率を超える交差点はありませんでした。

また、車線の交通容量比については表 6.11-11 に示すとおりです。平日及び混雑時の地点 2 (目黒交番前) A 断面の右折専用車線で、1.0 を超過しており、通行可能な最大量を超えた交通量が発生している状態となっています。

表 6.11-10 現況の交差点需要率 (信号交差点)

時期	交差点名		時間帯 ^{注1}	交差点需要率 ^{注2}	限界需要率 ^{注3}
平日	地点 1	目黒	17:45~18:45	0.697	0.894
	地点 2	目黒交番前	17:00~18:00	0.789	0.900
	地点 3	上川井 IC	17:00~18:00	0.680	0.847
	地点 4	滝沢	18:00~19:00	0.474	0.878
		瀬谷土橋公園入口	17:30~18:30	0.502	0.913
	地点 5	中瀬谷消防署出張所北側	7:00~8:00	0.700	0.889
地点 6	瀬谷中学校前	7:45~8:45	0.537	0.840	
休日	地点 1	目黒	16:45~17:45	0.680	0.894
	地点 2	目黒交番前	16:45~17:45	0.612	0.894
	地点 3	上川井 IC	16:45~17:45	0.492	0.829
	地点 4	滝沢	15:45~16:45	0.357	0.900
		瀬谷土橋公園入口	15:45~16:45	0.332	0.900
	地点 5	中瀬谷消防署出張所北側	16:30~17:30	0.666	0.882
地点 6	瀬谷中学校前	14:30~15:30	0.520	0.840	
混雑時	地点 1	目黒	11:15~12:15	0.641	0.894
	地点 2	目黒交番前	16:45~17:45	0.666	0.897
	地点 3	上川井 IC	17:45~18:45	0.504	0.836
	地点 4	滝沢	17:30~18:30	0.446	0.878
		瀬谷土橋公園入口	15:45~16:45	0.441	0.908
	地点 5	中瀬谷消防署出張所北側	10:45~11:45	0.590	0.878
地点 6	瀬谷中学校前	11:15~12:15	0.508	0.840	

注 1 : 「時間帯」は交差点の流入交通量のピーク時間を示します。

注 2 : 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青時間の比率(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)の合計で示される値です。信号制御の損失時間のために限界需要率(注 3)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 3 : 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 6.11-11 現況の交通容量比

交差点名		断面	流入車線構成	車線の交通容量比 ^{注1}				
				平日	休日	混雑時		
地点 1	目黒	A	左折・直進	0.809	0.969	0.790		
			右折	0.278	0.184	0.389		
		B	左折・直進	0.628	0.410	0.527		
			右折	0.872	0.711	0.687		
		C	左折	0.719	0.736	0.584		
			直進	0.943	0.670	0.744		
			右折	0.316	0.194	0.192		
		D	左折・直進	0.492	0.559	0.433		
			右折	0.699	0.806	0.903		
		地点 2	目黒交番前	A	左折・直進	0.603	0.426	0.500
					直進	0.603	0.426	0.500
					右折	1.072	0.907	1.048
B	左折			0.279	0.245	0.294		
	直進			0.815	0.729	0.639		
	右折			0.287	0.140	0.185		
C	左折・直進			0.524	0.513	0.769		
	直進			0.524	0.513	0.769		
	右折			0.737	0.489	0.368		
D	左折・直進			0.984	0.770	0.745		
	右折			0.031	0.054	0.010		
地点 3	上川井 IC			A	左折・右折	0.748	0.341	0.379
		B	直進	0.865	0.592	0.582		
			右折	0.786	0.653	0.679		
		C	右折	0.609	0.475	0.411		
		D	直進	0.626	0.517	0.623		
			右折	0.319	0.293	0.230		
地点 4	滝沢	A	左折・直進	0.511	0.386	0.540		
			直進	0.511	0.386	0.540		
		B	直進	0.418	0.363	0.436		
			右折	0.045	0.037	0.020		
		C	左折・右折	0.612	0.317	0.428		
			右折	0.659	0.453	0.538		
	瀬谷土橋公園入口	A	左折・直進	0.636	0.363	0.415		
			直進	0.636	0.363	0.415		
		B	直進	0.300	0.228	0.191		
			右折	0.389	0.304	0.324		
		C	左折	0.274	0.042	0.233		
			右折	0.568	0.462	0.761		
地点 5	中瀬谷消防署 出張所北側	A	直進・左折	0.919	0.801	0.645		
		B	直進・右折	0.782	0.592	0.578		
		C	右折・左折	0.634	0.818	0.885		
地点 6	瀬谷中学校前	A	左折	0.207	0.165	0.165		
			直進	0.556	0.543	0.599		
			右折	0.057	0.084	0.069		
		B	左折・直進	0.705	0.423	0.433		
			右折	0.448	0.336	0.407		
		C	左折	0.616	0.546	0.354		
			直進	0.788	0.815	0.595		
			右折	0.246	0.501	0.354		
		D	左折・直進	0.816	0.730	0.933		
			右折	0.282	0.133	0.225		

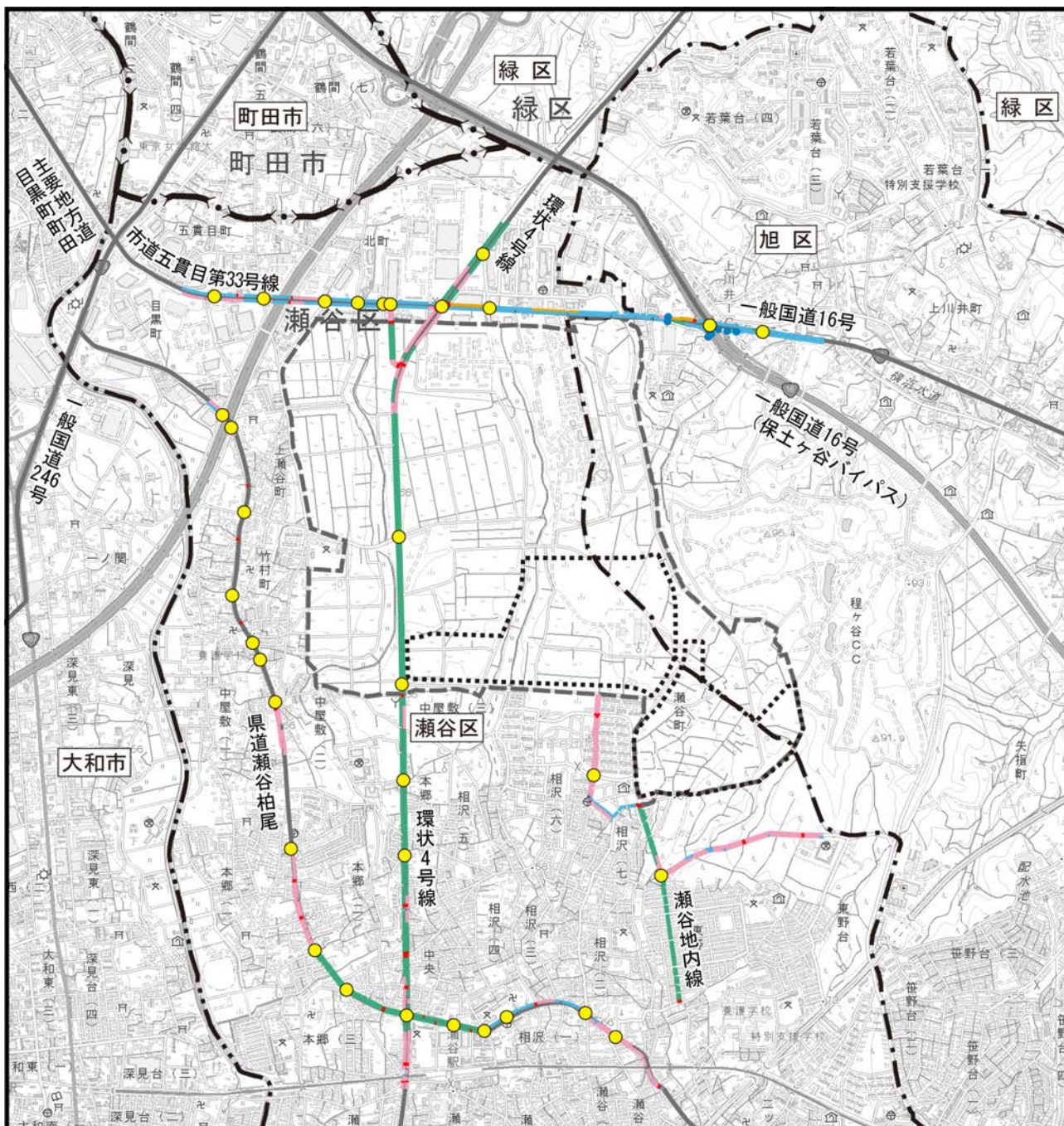
注1：車線の交通容量比：「可能交通容量」に対する「流入交通量」の比です。1.0を超えると通行可能な最大量を超えた交通量が発生していることを示します。

ウ．交通安全対策の状況

対象事業実施区域及びその周辺の道路における歩車道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 6.11-4 に示すとおりです。

対象事業実施区域及びその周辺の道路のうち、環状4号線（海軍通り）及び県道瀬谷柏尾（瀬谷駅付近）には、植栽帯が設けられマウントアップされた歩道が整備されています。市道五貫目第33号線はガードレールが設置されマウントアップされた歩道が整備されています。

なお、深見第228号線（対象事業実施区域の南側に面する生活道路）や県道瀬谷柏尾の一部は歩道が整備されていません。



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

- 信号機
- 横断歩道
- ⋯ 歩道橋
- マウントアップ
- マウントアップ+ガードレール
- マウントアップ+植栽帯
- マウントアップ+植栽帯+ガードレール



1:25,000

0 0.25 0.5 1 km

図 6.11-4 交通安全施設の整備状況

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位置する瀬谷区及び旭区の令和3年における事故発生状況は、表 6.11-12 及び表 6.11-13 に示すとおりです。

表 6.11-12 対象事業実施区域周辺の類型別交通事故発生状況（令和3年）

単位：件

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	横断中	横断歩道	歩道外横断	その他		
横浜市全域	105	869	1,704	1,044	576	1,642	5,940	634	339	642	1,615	328	7,883
瀬谷区	6	51	77	48	46	86	314	20	13	18	51	10	375
旭区	7	51	99	95	38	92	382	40	32	43	115	22	519

資料：「横浜市内の交通事故統計 令和3年（2021年）」（横浜市道路局 令和4年5月）

表 6.11-13 区別交通事故発生状況（令和3年）

区分	交通事故件数（件）	死者（人）	負傷者（人）
横浜市全域	7,883	36	8,997
瀬谷区	375	2	419
旭区	519	1	606

資料：「横浜市内の交通事故統計 令和3年（2021年）」（横浜市道路局 令和4年5月）

③ 歩行者の状況

ア. 歩行者等交通量調査の状況

横断歩道部における歩行者・自転車交通量については、既存資料（区画整理）において、地点1～6の6交差点で調査が実施されています。

既存資料（区画整理）において調査が実施された6交差点の交差点形状（断面位置）は図6.11-5に、調査結果は、表6.11-14に示すとおりです。

既存資料（区画整理）において調査が実施された6地点のうち、歩行者と自転車の合計数が最も多かったのは、平日は地点6（瀬谷中学校前）のキーク断面で2,200人・台/12時間であり、休日は地点6（瀬谷中学校前）のオーカ断面で1,717人・台/12時間であり、混雑時は地点4（瀬谷土橋公園入口）のウーエ断面で1,313人・台/12時間とされています。また、ピーク時間帯の最も歩行者・自転車交通量が多かったのは、平日は地点6（瀬谷中学校前）のキーク断面で734人・台/時間（7:30～8:30）であり、休日は地点6（瀬谷中学校前）のオーカ断面で206人・台/時間（16:15～17:15）であり、混雑時は地点6（瀬谷中学校前）のアーイ断面で122人・台/時間（16:30～17:30）とされています。

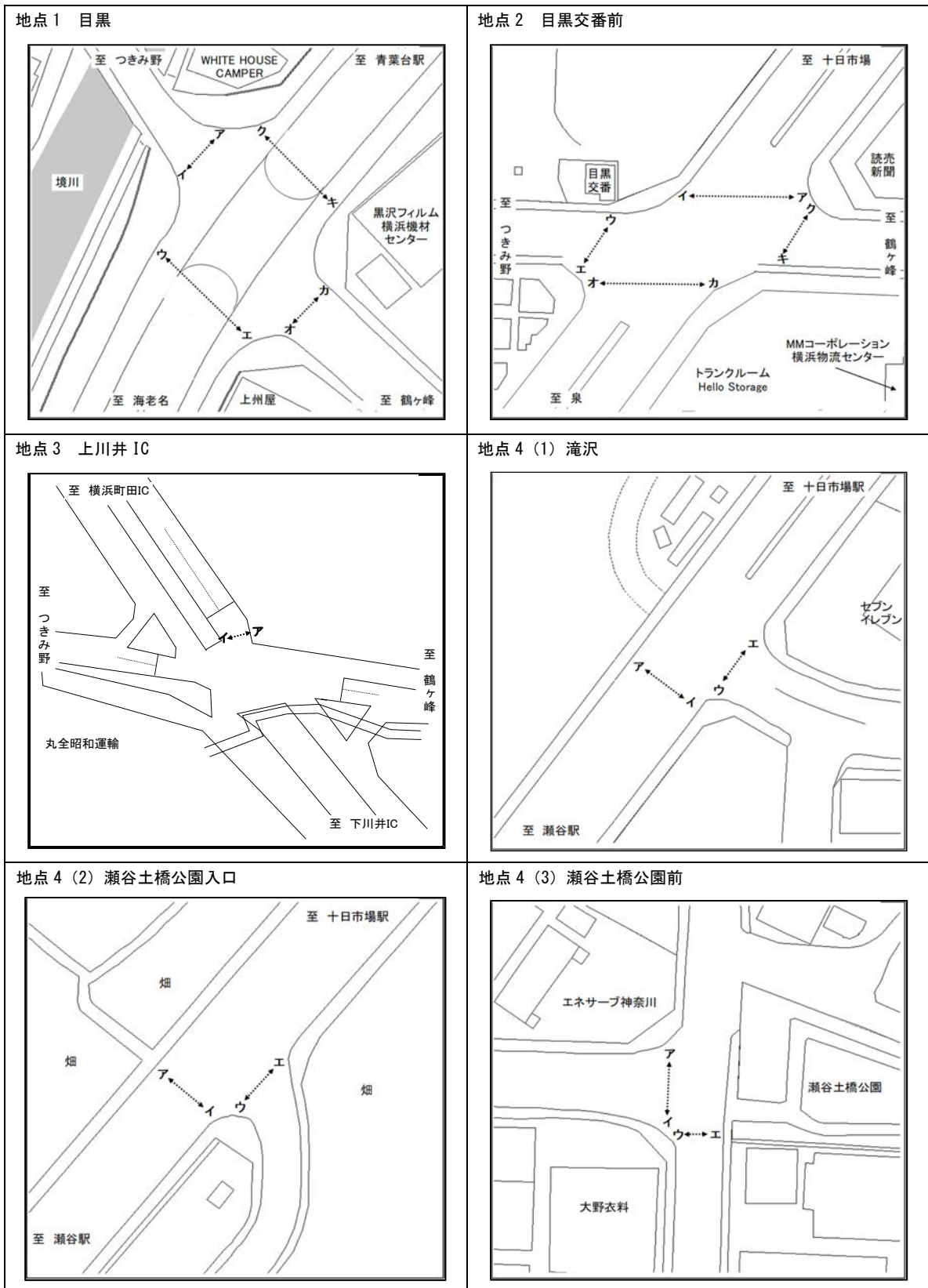


図 6.11-5(1) 交差点の断面位置

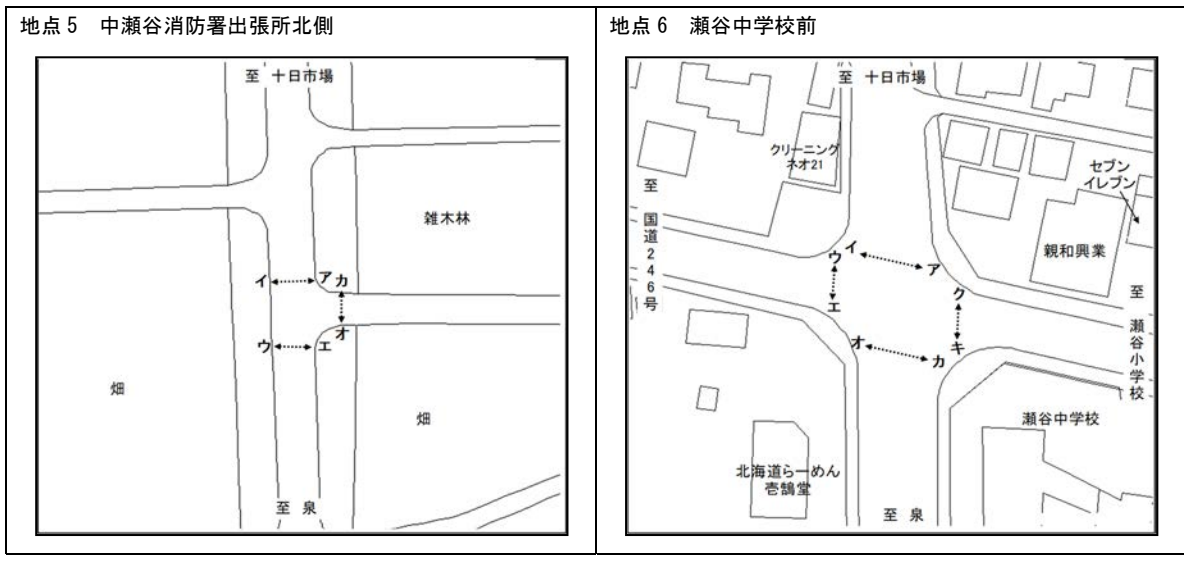


図 6.11-5(2) 交差点の断面位置

表 6.11-14(1) 既存資料（区画整理）における現地調査結果（歩道部歩行者等交通量：平日）

調査地点 (交差点名)	断面	24 時間 (7-翌7時)			12 時間 (7-19時)			ピーク時間帯		
		歩行者 (人)	自転車 (台)	計	歩行者 (人)	自転車 (台)	計	時間帯	歩行者・ 自転車 (人・台/ 時間)	
地点 1 (目黒)	ア-イ	128	165	293	101	115	216	7:30~ 8:30	48	
	ウ-エ	228	264	492	178	169	347		108	
	オ-カ	93	107	200	68	70	138		24	
	キ-ク	218	310	528	139	207	346		74	
地点 2 (目黒交番前)	ア-イ	91	176	267	81	123	204	7:45~ 8:45	59	
	ウ-エ	36	85	121	29	61	90		21	
	オ-カ	28	62	90	20	45	65		15	
	キ-ク	33	70	103	27	61	88		19	
地点 3 (上川井 IC)	ア-イ	220	153	373	156	113	269	7:45~ 8:45	79	
地点 4	滝沢	ア-イ	17	7	24	17	6	23	8:00~	2
		ウ-エ	142	313	455	119	251	370	9:00	91
	瀬谷土橋 公園入口	ア-イ	37	25	62	24	23	47	8:00~	6
		ウ-エ	126	275	401	84	232	316	9:00	89
	瀬谷土橋 公園前	ア-イ	94	33	127	80	23	103	12:00~	36
		ウ-エ	45	32	77	37	22	59	13:00	8
地点 5 (中瀬谷消防署 出張所北側)	ア-イ	11	33	44	5	27	32	17:00~ 18:00	4	
	ウ-エ	27	78	105	17	63	80		18	
	オ-カ	101	196	297	51	110	161		40	
地点 6 (瀬谷中学校前)	ア-イ	1,639	158	1,797	1,234	89	1,323	7:30~ 8:30	395	
	ウ-エ	1,156	203	1,359	947	162	1,109		198	
	オ-カ	2,063	208	2,271	1,539	158	1,697		341	
	キ-ク	2,451	362	2,813	1,967	233	2,200		734	

表 6.11-14(2) 既存資料（区画整理）における現地調査結果(歩道部歩行者等交通量：休日)

調査地点 (交差点名)	断面	24 時間 (7-翌7時)			12 時間 (7-19時)			ピーク時間帯		
		歩行者 (人)	自転車 (台)	計	歩行者 (人)	自転車 (台)	計	時間帯	歩行者・ 自転車 (人・台/ 時間)	
地点 1 (目黒)	ア-イ	213	464	677	190	434	624	16:45~ 17:45	75	
	ウ-エ	242	390	632	175	294	469		68	
	オ-カ	159	385	544	127	334	461		50	
	キ-ク	301	543	844	249	461	710		96	
地点 2 (目黒交番前)	ア-イ	49	208	257	36	158	194	9:15~ 10:15	14	
	ウ-エ	30	152	182	28	135	163		9	
	オ-カ	51	118	169	42	88	130		26	
	キ-ク	51	149	200	45	114	159		32	
地点 3 (上川井 IC)	ア-イ	157	192	349	114	157	271	14:45~ 15:45	40	
地点 4	滝沢	ア-イ	10	9	19	8	9	17	10:15~	3
		ウ-エ	120	196	316	86	166	252	11:15	39
	瀬谷土橋 公園入口	ア-イ	30	10	40	20	9	29	10:15~	4
		ウ-エ	81	172	253	55	147	202	11:15	30
	瀬谷土橋 公園前	ア-イ	14	13	27	10	10	20	15:15~ 16:15,	5
		ウ-エ	9	11	20	8	6	14	15:30~ 16:30	2
地点 5 (中瀬谷消防署 出張所北側)	ア-イ	36	48	84	34	40	74	9:45~ 10:45	15	
	ウ-エ	56	96	152	48	81	129		25	
	オ-カ	260	282	542	197	200	397		40	
地点 6 (瀬谷中学校前)	ア-イ	1,080	397	1,477	823	340	1,163	16:15~ 17:15	135	
	ウ-エ	703	492	1,195	578	414	992		112	
	オ-カ	1,483	569	2,052	1,232	485	1,717		206	
	キ-ク	1,164	753	1,917	964	630	1,594		165	

表 6.11-14(3) 既存資料（区画整理）における現地調査結果（歩道部歩行者等交通量：混雑時）

調査地点 (交差点名)	断面	24 時間 (7-翌7時)			12 時間 (7-19時)			ピーク時間帯		
		歩行者 (人)	自転車 (台)	計	歩行者 (人)	自転車 (台)	計	時間帯	歩行者・ 自転車 (人・台/ 時間)	
地点 1 (目黒)	ア-イ	132	139	271	95	101	196	8:15~	35	
	ウ-エ	110	126	236	64	80	144		25	
	オ-カ	86	147	233	66	111	177	9:15	43	
	キ-ク	217	215	432	167	149	316		61	
地点 2 (目黒交番 前)	ア-イ	37	86	123	25	49	74	8:00~	18	
	ウ-エ	24	25	49	20	17	37		13	
	オ-カ	39	51	90	25	35	60	9:00	9	
	キ-ク	23	58	81	15	32	47		7	
地点 3 (上川井 IC)	ア-イ	155	78	233	119	53	172	7:15~ 8:15	38	
地点 4	滝沢	ア-イ	22	12	34	21	11	32	7:30~	3
		ウ-エ	132	296	428	113	248	361	8:30	54
	瀬谷土橋 公園入口	ア-イ	46	22	68	33	17	50	10:45~	3
		ウ-エ	137	239	376	1,114	199	1,313	11:45	54
	瀬谷土橋 公園前	ア-イ	30	25	55	25	21	46	11:30~	15
		ウ-エ	23	27	50	19	20	39	12:30	10
地点 5 (中瀬谷消防 署出張所北 側)	ア-イ	10	11	21	10	10	20	7:00~ 8:00	3	
	ウ-エ	16	42	58	5	25	30		4	
	オ-カ	105	165	270	45	101	146		49	
地点 6 (瀬谷中学校 前)	ア-イ	1,078	135	1,213	788	89	877	16:30~	122	
	ウ-エ	525	203	728	413	157	570		80	
	オ-カ	1,075	138	1,213	902	118	1,020	17:30	95	
	キ-ク	729	240	969	606	181	787		90	

6.11.2 環境保全目標の設定

地域社会に係る環境保全目標は、表 6.11-15 に示すとおり設定しました。

表 6.11-15 環境保全目標(地域社会(交通混雑、歩行者の安全))

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 (自動車)	周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと。
【工事中】 工事中の歩行者・自転車の安全	歩行者・自転車の安全な通行が確保されること。
【供用時】 来園車両等の走行に伴う交通混雑 (自動車)	周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと。
【供用時】 来園車両等の走行に伴う歩行者・ 自転車の安全	歩行者・自転車の安全な通行が確保されること。

6.11.3 予測

(1) 工事用車両の走行に伴う交通混雑（自動車）及び工事中の歩行者・自転車の安全

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（自動車）及び工事中の歩行者・自転車の安全としました。

② 予測地域・地点

予測地域は、工事用車両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並びに工事用車両と歩行者との交差頻度が高い工事施工ヤード周辺としました。

予測地点は、図 6.11-1 に示すとおり、工事用車両ルートとして想定される主要交差点の4地点（地点1～4）としました。

③ 予測時期

予測対象時期は、1日あたりの工事用車両の走行台数が最大となる時期（工事開始後25ヶ月目）としました。

本事業は二次整備工事の途中から一部供用するため、一部供用時における来園車両等も考慮し、工事用車両と来園車両等の合計台数が最大となる月を検討しましたが、一部供用時における来園車両等の台数が、工事用車両台数を大きく上回るため（詳細は資料編(p.資1.5-10)参照）、工事用車両の走行による影響を把握することを目的に、工事用車両のみの台数が最大となる時期を設定しました。なお、一部供用時の工事用車両と来園車両等の合計台数が、「6.11.3(2)来園車両等の走行に伴う交通混雑（自動車）及び歩行者・自転車の安全」で用いている供用時の来園車両等の台数を上回ることはありません。

また、同時期に工事が行われる土地区画整理事業の影響を考慮した予測も行いました。

④ 予測方法

工事用車両の走行に伴う交通混雑（自動車）の予測手順は、図 6.11-6 に示すとおりです。各信号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信号交差点の交差点需要率を「改訂平面交差の計画と設計 基礎編 -計画・設計・交通信号制御の手引-」（一般社団法人交通工学研究会 平成 30 年 11 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 6.11-9 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及び歩行者・自転車の状況の整理と、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。

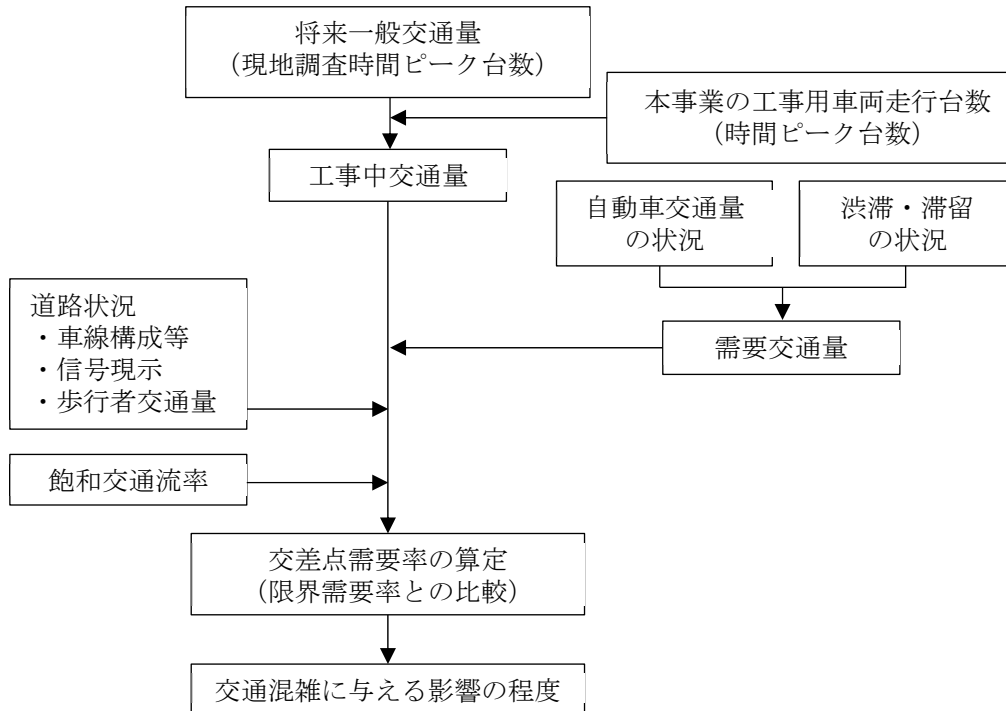


図 6.11-6 予測手順（工事用車両の走行に伴う交通混雑（自動車））

⑤ 予測条件

ア. 交通量

予測対象時期における交通量は、表 6.11-16 に示すとおりです。

工事中交通量の算出にあたっては、予測対象時期の将来一般交通量に本事業の工事用車両台数を加えて算出しました。

対象事業実施区域周辺における道路交通センサスの自動車交通量は、近年概ね横ばいまたは減少傾向にありますが、安全側の観点で将来一般交通量は平日の現地調査結果を設定しました（詳細は資料編(p. 資 1.4-20)参照）。

工事用車両台数は、本事業の工事用車両台数が最大となる月（工事開始後 25 ヶ月目）の台数を用いました（詳細は資料編(p. 資 1.4-20～資 1.4-30)参照）。

また、土地区画整理事業の工事用車両台数は、同時期（土地区画整理事業の工事開始後 37 ヶ月目）の台数としました。

表 6.11-16 予測対象時点（工事開始後 25 ヶ月目）の交通量

地点番号 (交差点名)	時期	工事中の ピーク時間帯	方向	将来一般交通量 (1時間あたり)		工事用車両台数 (1時間あたり)	
				大型車	小型車	大型車	小型車
地点 1 (目黒)	平日	17:45~18:45	C→A	48	465	3	10
			C→B	95	219	3	10
			C→D	18	125	3	9
	休日	16:45~17:45	C→A	16	406	3	10
			C→B	38	349	3	10
			C→D	2	64	3	10
地点 2 (目黒交番前)	平日	17:00~18:00	C→A	10	188	9	30
			C→B	3	49	9	0
			D→A	3	7	9	30
	休日	16:45~17:45	C→A	5	239	9	30
			C→B	3	30	9	0
			D→A	1	21	9	30
地点 3 (上川井 IC)	平日	17:00~18:00	A→D	23	102	3	10
	休日	16:45~17:45	A→D	6	76	3	10
地点 4 (滝沢)	平日	18:00~19:00	B→A	27	676	9	30
			B→C	8	12	6	19
地点 4 (瀬谷土橋公園入口)	平日	17:30~18:30	B→A	26	408	15	50
			B→C	16	33	3	10
	休日	16:30~17:30	B→A	14	362	15	50
			B→C	4	48	3	10

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。

⑥ 予測結果

ア. 工事用車両の走行に伴う交通混雑（自動車）

A 本事業の予測結果

工事用車両の走行に伴う対象事業実施区域周辺の主要信号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、車線の交通容量比は表 6.11-18 と表 6.11-19 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 2（目黒交番前）の平日 0.796 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います。

また、現況交通量に対する工事中交通量の交差点需要率の増加量は最大で休日 0.022（地点 2（目黒交番前））となっています。

車線の交通容量比が高い交差点は、地点 2（目黒交番前）の平日 A 断面の右折方向で、現況の時点で交通容量比 1.0 を上回っていますが、工事用車両走行ルートではないため、本事業による影響はありません。工事用車両が通過するルート上の車線については、いずれも 1.0 を下回る結果となっています。また、現況交通量に対する工事中交通量の車線の交通容量比の増加量は最大で平日 0.121、休日 0.110（地点 2（目黒交番前）、C 断面、左折・直進方向、直進方向）となっています。

以上より、現況交通量に対する工事中交通量の交差点需要率及び車線混雑度の増加量は、ともにわずかであり、工事用車両による各交差点への影響は小さいと考えます。

B 他事業を考慮した予測結果

本事業の工事用車両の走行台数が最大となる時期（工事開始後 25 ヶ月目）における土地区画整理事業の工事用車両台数は、大型車 0 台/日、小型車 11 台/日です。将来一般交通量及び本事業の工事用車両台数の合計と比較して土地区画整理事業の工事用車両の走行に伴う交通量の増加はわずかであるため、土地区画整理事業の工事用車両を考慮した場合においても工事用車両による各交差点の影響は小さいと考えます。

イ. 工事用車両の走行に伴う歩行者の安全

工事用車両の主な走行ルートである環状 4 号線には、植栽帯が設けられマウントアップされた歩道が整備されています。また、市道五貫目第 33 号線の大部分はガードレールが設置されマウントアップされた歩道が整備されており、ほとんどの箇所では歩行者と自動車が分離されています（前掲図 6.11-4（p.6.11-32）参照）。

以上より、歩行者等の安全は、確保されるものと考えます。

表 6.11-17 交差点需要率（信号交差点）（工事用車両の走行に伴う交通混雑（自動車））

時期	交差点名		時間帯 ^{注1}	交差点需要率 ^{注3}			限界 需要率 ^{注4}
				現況	工事中 ^{注2}	増分	
				A	B	B-A	
平日	地点1	目黒	17:45～ 18:45	0.697	0.708	0.011	0.894
	地点2	目黒交番前	17:00～ 18:00	0.789	0.796	0.007	0.900
	地点3	上川井 IC	17:00～ 18:00	0.680	0.691	0.011	0.847
	地点4	滝沢	18:00～ 19:00	0.474	0.477	0.003	0.844
		瀬谷土橋公園入口	17:30～ 18:30	0.502	0.513	0.011	0.913
休日	地点1	目黒	16:45～ 17:45	0.680	0.680	0	0.894
	地点2	目黒交番前	16:45～ 17:45	0.612	0.634	0.022	0.894
	地点3	上川井 IC	16:45～ 17:45	0.492	0.492	0	0.829
	地点4	滝沢	15:45～ 16:45	0.357	0.357	0	0.900
		瀬谷土橋公園入口	16:30～ 17:30	0.325	0.334	0.009	0.900

注1：「時間帯」は工事用車両運行時間帯での交差点の流入交通量のピーク時間を示します。

注2：「工事中」は将来一般交通量(現況交通量)に本事業において想定している工事中の工事用車両台数を加えた交通量にて検討した結果です。

注3：「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4)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4：「限界需要率」とは、「(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 6.11-18 車線の交通容量比（工事用車両の走行に伴う交通混雑（自動車）：平日）

交差点名		断面	流入車線 構成	車線の交通容量比 ^{注1}		
				現況	工事中	増分
				A	B	B-A
地点 1	目黒	A	左折・直進	0.809	0.809	0
			右折	0.278	0.296	0.018
		B	左折・直進	0.628	0.628	0
			右折	0.872	0.872	0
		C	左折	0.719	0.747	0.028
			直進	0.943	0.969	0.026
			右折	0.316	0.344	0.028
		D	左折・直進	0.492	0.492	0
右折	0.699		0.699	0		
地点 2	目黒交番前	A	左折・直進	0.603	0.603	0
			直進	0.603	0.603	0
			右折	1.072	1.072	0
		B	左折	0.279	0.279	0
			直進	0.815	0.815	0
			右折	0.287	0.287	0
		C	左折・直進	0.524	0.645	0.121
			直進	0.524	0.645	0.121
			右折	0.737	0.737	0
		D	左折・直進	0.984	0.984	0
右折	0.031		0.147	0.116		
地点 3	上川井 IC	A	左折・右折	0.748	0.812	0.064
		B	直進	0.865	0.865	0
			右折	0.786	0.786	0
		C	右折	0.609	0.609	0
		D	直進	0.626	0.626	0
			右折	0.319	0.319	0
地点 4	滝沢	A	左折・直進	0.511	0.511	0
			直進	0.511	0.511	0
		B	直進	0.418	0.444	0.026
			右折	0.045	0.097	0.052
		C	左折・右折	0.612	0.612	0
	右折		0.659	0.659	0	
	瀬谷土橋公園入口	A	左折・直進	0.636	0.636	0
			直進	0.636	0.636	0
		B	直進	0.300	0.349	0.049
			右折	0.389	0.488	0.099
C		左折	0.274	0.274	0	
右折	0.568	0.568	0			

注 1：網掛けは、交通容量比が 1.0 を上回ったことを示します。

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

表 6.11-19 車線の交通容量比（工事用車両の走行に伴う交通混雑（自動車）：休日）

交差点名		断面	流入車線 構成	車線の交通容量比 ^{注1}		
				現況	工事中	増分
				A	B	B-A
地点 1	目黒	A	左折・直進	0.969	0.969	0
			右折	0.184	0.190	0.006
		B	左折・直進	0.410	0.410	0
			右折	0.711	0.711	0
		C	左折	0.736	0.763	0.027
			直進	0.670	0.693	0.023
			右折	0.194	0.237	0.043
		D	左折・直進	0.559	0.559	0
右折	0.806		0.806	0		
地点 2	目黒交番前	A	左折・直進	0.426	0.426	0
			直進	0.426	0.426	0
			右折	0.907	0.907	0
		B	左折	0.245	0.245	0
			直進	0.729	0.729	0
			右折	0.140	0.140	0
		C	左折・直進	0.513	0.623	0.110
			直進	0.513	0.623	0.110
			右折	0.489	0.489	0
		D	左折・直進	0.770	0.770	0
右折	0.054		0.160	0.106		
地点 3	上川井 IC	A	左折・右折	0.341	0.390	0.049
		B	直進	0.592	0.592	0
			右折	0.653	0.653	0
		C	右折	0.475	0.475	0
		D	直進	0.517	0.517	0
右折	0.293		0.293	0		
地点 4	滝沢	A	左折・直進	0.386	0.386	0
			直進	0.386	0.386	0
		B	直進	0.363	0.363	0
			右折	0.037	0.088	0.051
		C	左折・右折	0.317	0.317	0
	右折		0.453	0.453	0	
	瀬谷土橋公園入口	A	左折・直進	0.329	0.329	0
			直進	0.329	0.329	0
		B	直進	0.216	0.258	0.042
			右折	0.323	0.411	0.088
C		左折	0.056	0.056	0	
右折	0.479	0.479	0			

注1：網掛けは、交通容量比が1.0を上回ったことを示します。

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

(2) 来園車両等の走行に伴う交通混雑（自動車）及び歩行者・自転車の安全

① 予測項目

予測項目は、来園車両等の走行に伴う交通混雑（自動車）及び供用時の歩行者・自転車の安全としました。

② 予測地域・地点

予測地域は来園車両等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。

予測地点は、図 6.11-1 に示すとおり、来園車両等の走行ルートとして想定される主要交差点（地点 1～6、地点 8、9）の 8 地点及び、1 断面（地点 7）としました。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、地点 8、9 は新設されるため、将来の交差点構造で予測しました。これらの交差点の構造図は図 6.11-7 に示すとおりです。

③ 予測時期

予測対象時期は、来園車両等の走行が定常となる時期（2046 年（令和 28 年））としました。

また、同時期に旧上瀬谷通信施設において整備が計画されている「賑わい施設」、「物流施設」、「防災施設」の関係車両の影響を考慮した予測も行いました。

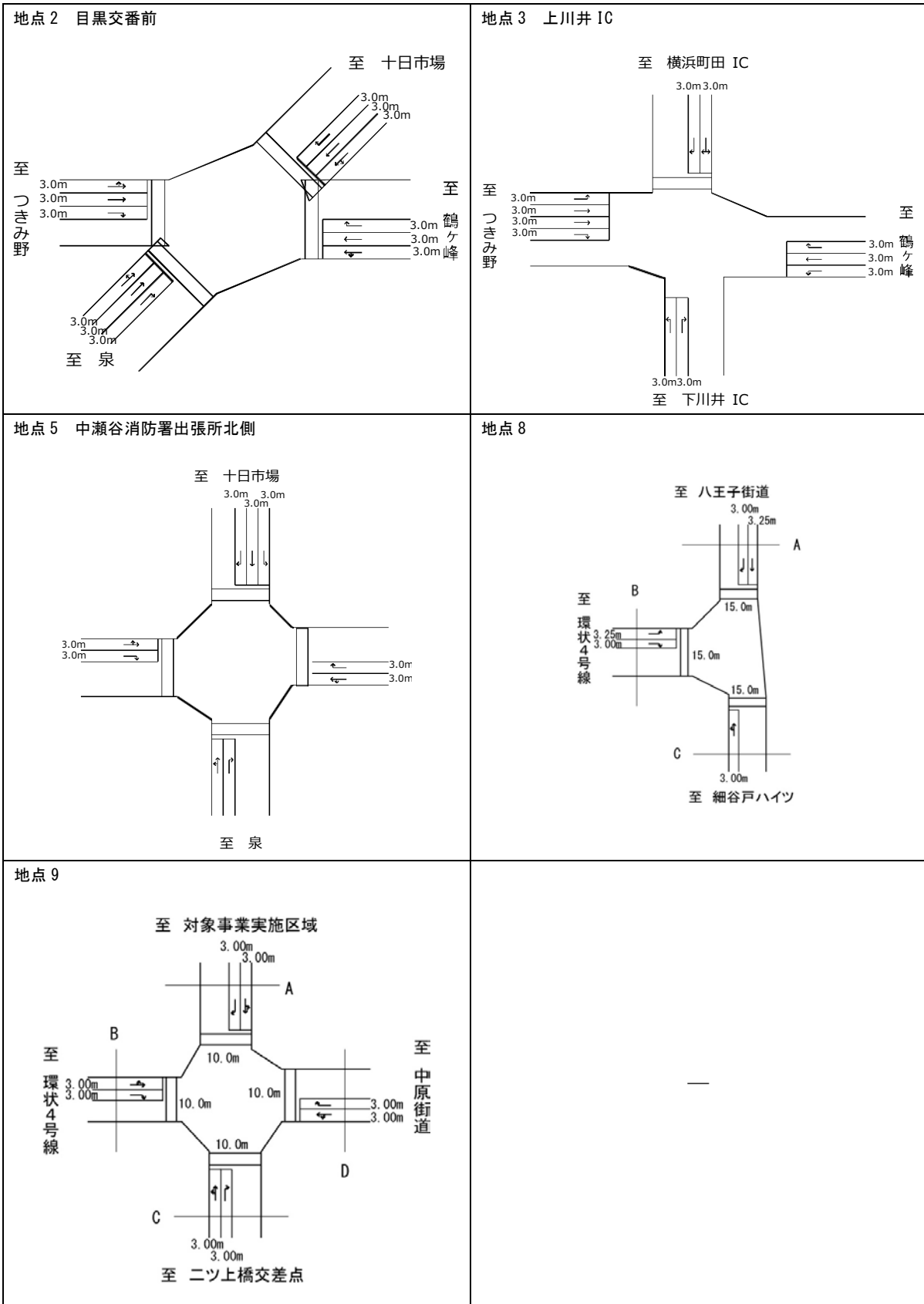


図 6.11-7 将来交差点構造

④ 予測方法

来園車両等の走行に伴う交通混雑の予測手順は、図 6.11-8 に示すとおりです。各信号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信号交差点の交差点需要率を「改訂平面交差の計画と設計 基礎編 -計画・設計・交通信号制御の手引-」（一般社団法人交通工学研究会、平成 30 年 11 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 6.11-9 において整理した考え方に従いました。ただし、将来、新たに車線数の増加や車線運用が変更となる車線（地点 1 の A 断面右折車線、地点 2 の B 断面左折・直進車線、D 断面直進車線及び右折車線、地点 3 の A 断面右折車線、B 断面左折可車線、C 断面左折可車線、D 断面左折可車線、地点 4（滝沢）の B 断面右折車線、地点 4（瀬谷土橋公園入口）の C 断面左折車線、地点 5 の全断面全車線、地点 6 の A 断面左折車線及び右折車線）、新設される交差点（地点 8 の全断面全車線、地点 9 の全断面全車線）については、飽和交通流率の基本値の設定を、上記資料に基づき、直進を含む車線 2,000、右折・左折車線 1,800 としました。

また、単路である地点 7 については流入交通量がピークとなる時間帯における単路部の交通容量比を「道路の交通容量」（社）日本道路協会 昭和 59 年 9 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、土地区画整理事業で実施する安全対策等を整理することで定性的に予測しました。

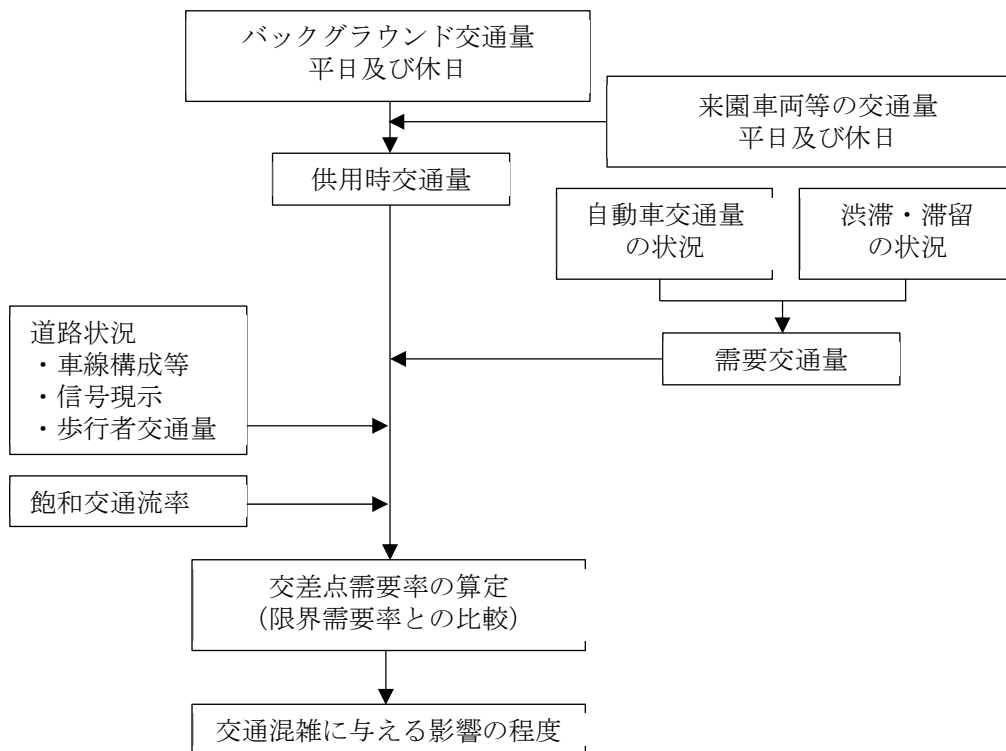


図 6.11-8 予測手順（来園車両等の走行に伴う交通混雑（自動車））

⑤ 予測条件

ア. 交通量

供用時の交通量は、来園車両等の走行が定常となる時期（2046年（令和28年））の台数としました。来園車両等の年平均日交通量（発生集中交通量）は、来園車両が小型車1,968台/日、管理用車両が小型車32台/日、大型車6台/日となります。来園車両等及び土地区画整理事業を考慮した関係車両の交通量の詳細は、資料編（p.資1.6-44～資1.6-97）に示すとおりです。なお、供用時の交通量は、新たな交通を考慮して算定しました。新たなインターチェンジについては、具体的な検討が進められている段階のため、供用時の交通量の算定には考慮していません。

イ. 交通規制等

来園車両等の主な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。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、将来、交差点構造の変更が予定されているため、将来の交差点構造で予測しました。

⑥ 予測結果

ア. 来園車両等の走行に伴う交通混雑（自動車）

A 本事業の予測結果

予測対象時期における交差点需要率は表 6.11-20、車線の交通容量比は表 6.11-21、単路部の交通容量比は表 6.11-22 に示すとおりです。

将来交通量による交差点需要率が高い交差点は、平日は地点 6（瀬谷中学校前）で 1.076、休日は地点 1（目黒）で 0.896 であり、平日の地点 6（瀬谷中学校前）では限界需要率を上回っています。また、現況交通量に対する供用時交通量の交差点需要率の増加は、最大で平日の地点 6（瀬谷中学校前）の 0.539 と予測されます。

将来交通量による車線の交通容量比が高い交差点は、平日では地点 1（目黒）の C 断面左折車線で 1.162、地点 6（瀬谷中学校前）の C 断面左折車線で 1.431、D 断面左折・直進車線で 1.327、休日では地点 1（目黒）の C 断面左折車線で 1.105、地点 6（瀬谷中学校前）の C 断面左折車線で 1.155、D 断面左折車線で 1.239 となっており、1.0 を上回る結果となっています。また、現況交通量に対する供用時交通量の車線の交通容量比の増加量は、最大で平日の地点 6（瀬谷中学校前）の C 断面左折車線で 0.815 と予測されます。なお、地点 6（瀬谷中学校前）の C 断面左折車線及び D 断面左折・直進車線は 1.0 を上回る結果となっていますが、本事業の来園車両等がこれらの車線を通行することはなく、将来一般交通量の変化によるものであるため、本事業による影響はありません。また、地点 1（目黒）の C 断面左折車線は来園者等々の通行ルートではありますが、交通量推計の結果、来園車両等々の台数は全時間帯で 0 台となり（資料編（p. 資 1.6-63）参照）、本ルートを通行する来園車両等々の台数は非常に少ないと考えられます。そのため、車線の交通容量比の増加は将来一般交通量の変化によるものであり、本事業による影響は小さいと考えます。なお、将来一般交通量の増加要因は、高規格道路（圏央道等）の整備に伴い、交通量がそれらの路線に転換し、保土ヶ谷バイパスの交通量が減少することで、保土ヶ谷バイパスを経由して周辺道路（主に一般国道 467 号線）から 4 車線に拡幅された環状 4 号線に交通が転換するためと考えられます。

将来交通量による単路部の交通容量比は地点 7 で平日 0.526、休日 0.570 となり 1.0 を下回ります。

以上より、交差点需要率は地点 6（瀬谷中学校前）の 1 地点で限界需要率を上回り、車線の交通容量比は地点 1（目黒）及び地点 6（瀬谷中学校前）の 2 地点で 1.0 を上回る車線があると予測します。なお、車線の交通容量比の増加は将来一般交通量の変化によるものであり、本事業による影響は小さいと考えます。

表 6.11-20 交差点需要率（信号交差点）（来園車両等の走行に伴う交通混雑（自動車））

時期	交差点名		交差点需要率 ^{注1}			供用時 限界 需要率 ^{注2}
			現況 (ピーク時間帯)	供用時 (ピーク時間帯)	増分	
			A	B	B-A	
平日	地点1	目黒	0.697 (17:45~18:45)	0.929 (17:00~18:00)	0.232	0.931
	地点2	目黒交番前	0.789 (17:00~18:00)	0.552 (17:00~18:00)	-0.237	0.918
	地点3	上川井 IC	0.680 (17:00~18:00)	0.545 (17:00~18:00)	-0.135	0.864
	地点4	滝沢	0.474 (18:00~19:00)	0.521 (7:00~8:00)	0.047	0.920
		瀬谷土橋公園入口	0.502 (17:30~18:30)	0.512 (18:00~19:00)	0.010	0.909
	地点5	中瀬谷消防署出張所北側	0.700 (7:00~8:00)	0.281 (7:00~8:00)	-0.419	0.911
	地点6	瀬谷中学校前	0.537 (7:45~8:45)	1.076 (7:00~8:00)	0.539	0.880
	地点8	—	-	0.143 (17:00~18:00)	-	0.911
	地点9	—	-	0.529 (18:00~19:00)	-	0.917
休日	地点1	目黒	0.680 (16:45~17:45)	0.896 (19:00~20:00)	0.216	0.931
	地点2	目黒交番前	0.612 (16:45~17:45)	0.479 (17:00~18:00)	-0.133	0.918
	地点3	上川井 IC	0.492 (16:45~17:45)	0.439 (17:00~18:00)	-0.053	0.864
	地点4	滝沢	0.357 (15:45~16:45)	0.373 (16:00~17:00)	0.016	0.920
		瀬谷土橋公園入口	0.332 (15:45~16:45)	0.313 (16:00~17:00)	-0.019	0.909
	地点5	中瀬谷消防署出張所北側	0.666 (16:30~17:30)	0.261 (15:00~16:00)	-0.405	0.900
	地点6	瀬谷中学校前	0.520 (14:30~15:30)	0.849 (15:00~16:00)	0.329	0.880
	地点8	—	-	0.239 (16:00~17:00)	-	0.911
	地点9	—	-	0.561 (16:00~17:00)	-	0.917

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

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

表 6.11-21(1) 車線の交通容量比（来園車両等の走行に伴う交通混雑（自動車）：平日）
 (地点1~5)

交差点名	断面	流入車線 構成	車線の交通容量比 ^{注3}			
			現況	供用時	増分	
			A	B	B-A	
地点1	目黒	A	左折・直進	0.809	0.911	0.102
			右折	0.278	0.772	0.494
		B	左折・直進	0.628	0.927	0.299
			右折	0.872	0.837	-0.035
		C	左折	0.719	1.162	0.443
			直進	0.943	0.337	-0.606
			右折	0.316	0.101	-0.215
		D	左折・直進	0.492	0.284	-0.208
			右折	0.699	0.163	-0.536
		地点2	目黒交番前	A	左折・直進	0.603
直進	0.603				0.485	-0.118
右折	1.072				0.651	-0.421
B	左折 (左折・直進)			0.279	0.794	0.515
	直進			0.815	0.794	-0.021
	右折			0.287	0.300	0.013
C	左折・直進			0.524	0.624	0.100
	直進			0.524	0.624	0.100
	右折			0.737	0.049	-0.688
D	左折・直進			0.984	0.587	-0.397
	(直進)			なし	0.587	—
	右折			0.031	0.047	0.016
地点3	上川井 IC	A	左折・右折	0.748	0.455	-0.293
			(右折)	なし	0.104	—
		B	直進	0.865	0.214	-0.651
			右折	0.786	0.889	0.103
		C	右折	0.609	0.266	-0.343
			直進	0.626	0.471	-0.155
		D	右折	0.319	0.375	0.056
地点4	滝沢	A	左折・直進	0.511	0.554	0.043
			直進	0.511	0.554	0.043
		B	直進	0.418	0.349	-0.069
			右折	0.045	0.000	-0.045
		C	左折・右折	0.612	0.188	-0.424
			右折	0.659	0.673	0.014
	瀬谷土橋公園入口	A	左折・直進	0.636	0.630	-0.006
			直進	0.636	0.630	-0.006
		B	直進	0.300	0.496	0.196
			右折	0.389	0.705	0.316
C	左折	0.274	0.000	-0.274		
	右折	0.568	0.219	-0.349		
地点5	中瀬谷消防署 出張所北側	A	左折	なし	0.454	—
			左直 (直進)	0.919	0.352	-0.567
			右折	なし	0.038	—
		(B)	左折・直進	なし	0.073	—
			右折	なし	0.000	—
		B	直右 (左折・直進)	0.782	0.359	-0.423
		(C)	右折	なし	0.052	—
		C	左折・直進	なし	0.157	—
		(D)	右左 (右折)	0.634	0.324	-0.310

注1：網掛けは、交通容量比が1.0を上回ったことを示します。

注2：地点2、地点3及び地点5の括弧内は将来の流入構成断面を示します。

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

表 6.11-21(2) 車線の交通容量比（来園車両等の走行に伴う交通混雑（自動車）：平日）
 (地点 6~9)

交差点名	断面	流入車線 構成	車線の交通容量比 ^{注2}			
			現況	供用時	増分	
			A	B	B-A	
地点 6	瀬谷中学校前	A	左折	0.207	0.029	-0.178
			直進	0.556	0.482	-0.074
			右折	0.057	0.074	0.017
		B	左折・直進	0.705	0.573	-0.132
			右折	0.448	0.643	0.195
		C	左折	0.616	1.431	0.815
			直進	0.788	0.903	0.115
			右折	0.246	0.636	0.390
		D	左折・直進	0.816	1.327	0.511
			右折	0.282	0.050	-0.232
地点 8	—	A	直進	—	0.072	—
			右折	—	0.000	—
		B	左折	—	0.000	—
			右折	—	0.253	—
		C	左折・直進	—	0.126	—
		地点 9	—	A	左折・直進	—
右折	—				0.000	—
B	左折・直進			—	0.674	—
	右折			—	0.335	—
C	左折・直進			—	0.679	—
	右折			—	0.000	—
D	左折・直進			—	0.731	—
	右折			—	0.047	—

注1：網掛けは、交通容量比が1.0を上回ったことを示します。

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

表 6.11-21(3) 車線の交通容量比（来園車両等の走行に伴う交通混雑（自動車）：休日）
 (地点1~5)

交差点名	断面	流入車線構成	車線の交通容量比 ^{注3}			
			現況	供用時	増分	
			A	B	B-A	
地点1	目黒	A	左折・直進	0.969	0.881	-0.088
			右折	0.184	0.863	0.679
		B	左折・直進	0.410	0.916	0.506
			右折	0.711	0.798	0.087
		C	左折	0.736	1.105	0.369
			直進	0.670	0.293	-0.377
			右折	0.194	0.112	-0.082
		D	左折・直進	0.559	0.300	-0.259
右折	0.806		0.186	-0.620		
地点2	目黒交番前	A	左折・直進	0.426	0.376	-0.050
			直進	0.426	0.376	-0.050
			右折	0.907	0.607	-0.300
		B	左折 (左折・直進)	0.245	0.693	0.448
			直進	0.729	0.693	-0.036
			右折	0.140	0.267	0.127
		C	左折・直進	0.513	0.499	-0.014
			直進	0.513	0.499	-0.014
			右折	0.489	0.045	-0.444
		D	左折・直進	0.770	0.496	-0.274
			(直進)	なし	0.496	—
右折	0.054		0.039	-0.015		
地点3	上川井 IC	A	左折・右折	0.341	0.283	-0.058
			(右折)	なし	0.077	—
		B	直進	0.592	0.197	-0.395
			右折	0.653	0.934	0.281
		C	右折	0.475	0.189	-0.286
		D	直進	0.517	0.452	-0.065
右折	0.293		0.396	0.103		
地点4	滝沢	A	左折・直進	0.386	0.397	0.011
			直進	0.386	0.397	0.011
		B	直進	0.363	0.231	-0.132
			右折	0.037	0.000	-0.037
		C	左折・右折	0.317	0.130	-0.187
	右折		0.453	0.505	0.052	
	瀬谷土橋公園入口	A	左折・直進	0.363	0.438	0.075
			直進	0.363	0.438	0.075
		B	直進	0.228	0.277	0.049
			右折	0.304	0.360	0.056
C		左折	0.042	0.000	-0.042	
右折	0.462	0.163	-0.299			
地点5	中瀬谷消防署 出張所北側	A	左折	なし	0.474	—
			左直 (直進)	0.801	0.361	-0.440
			右折	なし	0.042	—
		(B)	左折・直進	なし	0.067	—
			右折	なし	0.000	—
		B	直右 (左折・直進)	0.592	0.352	-0.240
		(C)	右折	なし	0.068	—
		C	左折・直進	なし	0.127	—
(D)	右左 (右折)	0.818	0.263	-0.555		

注1：網掛けは、交通容量比が1.0を上回ったことを示します。

注2：地点2、地点3及び地点5の括弧内は将来の流入構成断面を示します。

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

表 6.11-21(4) 車線の交通容量比 (来園車両等の走行に伴う交通混雑 (自動車) : 休日)
(地点 6~9)

交差点名	断面	流入車線構成	車線の交通容量比 ^{注2}			
			現況	供用時	増分	
			A	B	B-A	
地点 6	瀬谷中学校前	A	左折	0.165	0.027	-0.138
			直進	0.543	0.511	-0.032
			右折	0.084	0.078	-0.006
		B	左折・直進	0.423	0.578	0.155
			右折	0.336	0.538	0.202
		C	左折	0.546	1.155	0.609
			直進	0.815	0.879	0.064
			右折	0.501	0.557	0.056
D	左折・直進	0.730	1.239	0.509		
	右折	0.133	0.034	-0.099		
地点 8	—	A	直進	—	0.071	—
			右折	—	0.000	—
		B	左折	—	0.000	—
			右折	—	0.642	—
		C	左折・直進	—	0.139	—
		地点 9	—	A	左折・直進	—
右折	—				0.000	—
B	左折・直進			—	0.695	—
	右折			—	0.350	—
C	左折・直進			—	0.732	—
	右折			—	0.000	—
D	左折・直進	—	0.754	—		
	右折	—	0.057	—		

注 1 : 網掛けは、交通容量比が 1.0 を上回ったことを示します。

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

表 6.11-22 単路部における交通容量比 (来園車両等の走行に伴う交通混雑 : 地点 7)

時期	ピーク時間帯	車線数	基本容量 (台/h)	補正係数				可能交通容量 (台/h)	ピーク時流入交通量 (台/h)	交通容量比 ^{注1}	
				車線幅員	側方余裕	沿道条件	大型混入				
							3.0m				0.50m 両側
現況	平日	18:00~19:00	2500	0.94	0.95	0.75	0.993	0.7%	1,662	302	0.182
	休日	15:00~16:00					0.981	1.8%			
供用時	平日	8:00~9:00					0.883	12.1%	1,478	777	0.526
	休日	16:00~17:00					0.901	10.0%			

注 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。1.0 を超えると通行可能な最大量を超えた交通量が発生していることを表します。

B 他事業を考慮した予測結果

また、同時期に旧上瀬谷通信施設において整備が計画されている「賑わい施設」、「物流施設」、「防災施設」の関係車両の影響を考慮した来園車両等の走行に伴う対象事業実施区域周辺の主要信号交差点におけるピーク時間帯の交差点需要率は表 6.11-23、車線の交通容量比は表 6.11-24、単路部の交通容量比は表 6.11-25 に示すとおりです。

他事業を考慮した予測結果は、本事業の対象事業実施区域の拡張により来園車両が増加したことで、将来の一般交通量を含めた交通量の各車線への分配が変化したことより、土地区画整理事業評価書における地域社会の交通混雑（関係車両の走行）の予測結果と異なります。

交差点需要率は、平日の地点 1（目黒）で 0.945、と地点 6（瀬谷中学校前）で 1.076 であり、限界需要率を上回っています。また、現況交通量に対する供用時交通量の交差点需要率の増加は、最大で平日の地点 6（瀬谷中学校前）の 0.539 と予測されます。

車線の交通容量比は、平日では地点 1（目黒）の C 断面左折車線で 1.200、地点 6（瀬谷中学校前）の C 断面左折車線で 1.431、直進車線で 1.100、D 断面左折・直進車線で 1.327、休日では地点 1（目黒）の C 断面左折車線で 1.125、地点 3（上川井 IC）の D 断面直進車線で 1.038、地点 6（瀬谷中学校前）の C 断面左折車線で 1.155、D 断面左折・直進車線で 1.239 となっており、1.0 を上回る結果となっています。また、現況交通量に対する供用時交通量の車線の交通容量比の増加量は、最大で平日は地点 6（瀬谷中学校前）の C 断面左折車線で 0.815 と予測されます。なお、地点 6（瀬谷中学校前）の C 断面左折車線及び D 断面左折・直進車線は 1.0 を上回る結果となっていますが、本事業の来園車両を含む土地区画整理事業実施区域内の全開発施設（賑わい施設、物流施設、公園、防災施設）の関係車両がこれらの車線を通行することはなく、将来一般交通量の変化によるものであるため、開発施設の関係車両による影響はありません。なお、将来一般交通量の増加要因は、高規格道路（圏央道等）の整備に伴い、交通量がそれらの路線に転換し、保土ヶ谷バイパスの交通量が減少することで、保土ヶ谷バイパスを経由して周辺道路（主に一般国道 467 号線）から 4 車線に拡幅された環状 4 号線に交通が転換するためと考えられます。

将来交通量による単路部の交通容量比は地点 7 で平日 0.569、休日 0.462 となり 1.0 を下回ります。

以上より、他事業を考慮した場合、交差点需要率は地点 1（目黒）及び地点 6（瀬谷中学校前）の 2 地点で限界需要率を上回り、車線の交通容量比は地点 1（目黒）、地点 3（上川井 IC）及び地点 6（瀬谷中学校前）の 3 地点で 1.0 を上回る車線があると予測します。

表 6.11-23 交差点需要率（信号交差点）（来園車両等の走行に伴う交通混雑（自動車））

時期	交差点名		交差点需要率 ^{注2}			供用時 限界 需要率 ^{注3}
			現況 (ピーク時間帯)	供用時 (ピーク時間帯)	増分	
			A	B	B-A	
平日	地点1	目黒	0.697 (17:45~18:45)	0.945 (17:00~18:00)	0.248	0.931
	地点2	目黒交番前	0.789 (17:00~18:00)	0.617 (17:00~18:00)	-0.172	0.918
	地点3	上川井 IC	0.680 (17:00~18:00)	0.730 (8:00~9:00)	0.050	0.864
	地点4	滝沢	0.474 (18:00~19:00)	0.581 (7:00~8:00)	0.107	0.920
		瀬谷土橋公園入口	0.502 (17:30~18:30)	0.599 (18:00~19:00)	0.097	0.909
	地点5	中瀬谷消防署出張所北側	0.700 (7:00~8:00)	0.305 (7:00~8:00)	-0.395	0.911
	地点6	瀬谷中学校前	0.537 (7:45~8:45)	1.076 (7:00~8:00)	0.539	0.880
	地点8	—	-	0.182 (8:00~9:00)	-	0.911
	地点9	—	-	0.569 (8:00~9:00)	-	0.917
休日	地点1	目黒	0.680 (16:45~17:45)	0.915 (19:00~20:00)	0.235	0.931
	地点2	目黒交番前	0.612 (16:45~17:45)	0.579 (17:00~18:00)	-0.033	0.918
	地点3	上川井 IC	0.492 (16:45~17:45)	0.734 (8:00~9:00)	0.242	0.864
	地点4	滝沢	0.357 (15:45~16:45)	0.398 (16:00~17:00)	0.041	0.920
		瀬谷土橋公園入口	0.332 (15:45~16:45)	0.417 (17:00~18:00)	0.085	0.909
	地点5	中瀬谷消防署出張所北側	0.666 (16:30~17:30)	0.321 (17:00~18:00)	-0.345	0.900
	地点6	瀬谷中学校前	0.520 (14:30~15:30)	0.849 (15:00~16:00)	0.329	0.880
	地点8	—	-	0.251 (16:00~17:00)	-	0.911
	地点9	—	-	0.568 (16:00~17:00)	-	0.917

注1：網掛けは、交差点需要率が供用時限界需要率を上回ったことを示します。

注2：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3：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 6.11-24(1) 車線の交通容量比 (来園車両等の走行に伴う交通混雑 (自動車) : 平日)
(地点 1~5)

交差点名	断面	流入車線 構成	車線の交通容量比 ^{注3}			
			現況	供用時	増分	
			A	B	B-A	
地点 1	目黒	A	左折・直進	0.809	0.924	0.115
			右折	0.278	0.806	0.528
		B	左折・直進	0.628	0.927	0.299
			右折	0.872	0.841	-0.031
		C	左折	0.719	1.200	0.481
			直進	0.943	0.373	-0.570
			右折	0.316	0.150	-0.166
		D	左折・直進	0.492	0.288	-0.204
			右折	0.699	0.163	-0.536
		地点 2	目黒交番前	A	左折・直進	0.603
直進	0.603				0.544	-0.059
右折	1.072				0.651	-0.421
B	左折 (左折・直進)			0.279	0.798	0.519
	直進			0.815	0.798	-0.017
	右折			0.287	0.447	0.160
C	左折・直進			0.524	0.867	0.343
	直進			0.524	0.867	0.343
	右折			0.737	0.060	-0.677
D	左折・直進			0.984	0.650	-0.334
	(直進)			なし	0.650	—
	右折			0.031	0.119	0.088
地点 3	上川井 IC	A	左折・右折	0.748	0.886	0.138
			(右折)	なし	0.682	—
		B	直進	0.865	0.239	-0.626
			右折	0.786	0.768	-0.018
		C	右折	0.609	0.213	-0.396
		D	直進	0.626	0.940	0.314
			右折	0.319	0.301	-0.018
地点 4	滝沢	A	左折・直進	0.511	0.660	0.149
			直進	0.511	0.660	0.149
		B	直進	0.418	0.381	-0.037
			右折	0.045	0.000	-0.045
		C	左折・右折	0.612	0.298	-0.314
			右折	0.659	0.673	0.014
	瀬谷土橋公園入口	A	左折・直進	0.636	0.648	0.012
			直進	0.636	0.648	0.012
		B	直進	0.300	0.536	0.236
			右折	0.389	0.945	0.556
C	左折	0.274	0.000	-0.274		
	右折	0.568	0.219	-0.349		
地点 5	中瀬谷消防署 出張所北側	A	左折	なし	0.502	—
			左直 (直進)	0.919	0.365	-0.554
			右折	なし	0.048	—
		(B)	左折・直進	なし	0.078	—
			右折	なし	0.000	—
		B	直右 (左折・直進)	0.782	0.501	-0.281
		(C)	右折	なし	0.057	—
		C	左折・直進	なし	0.157	—
		(D)	右左 (右折)	0.634	0.491	-0.143

注 1 : 網掛けは、交通容量比が 1.0 を上回ったことを示します。

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

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

表 6.11-24(2) 車線の交通容量比（来園車両等の走行に伴う交通混雑（自動車）：平日）
 (地点 6~9)

交差点名		断面	流入車線 構成	車線の交通容量比 ^{注2}		
				現況	供用時	増分
				A	B	B-A
地点 6	瀬谷中学校前	A	左折	0.207	0.035	-0.172
			直進	0.556	0.495	-0.061
			右折	0.057	0.117	0.060
		B	左折・直進	0.705	0.610	-0.095
			右折	0.448	0.643	0.195
		C	左折	0.616	1.431	0.815
			直進	0.788	1.100	0.312
			右折	0.246	0.644	0.398
		D	左折・直進	0.816	1.327	0.511
			右折	0.282	0.083	-0.199
地点 8	—	A	直進	—	0.084	—
			右折	—	0.048	—
		B	左折	—	0.114	—
			右折	—	0.130	—
		C	左折・直進	—	0.222	—
		地点 9	—	A	左折・直進	—
右折	—				0.000	—
B	左折・直進			—	0.650	—
	右折			—	0.317	—
C	左折・直進			—	0.774	—
	右折			—	0.000	—
D	左折・直進			—	0.709	—
	右折			—	0.134	—

注1：網掛けは、交通容量比が1.0を上回ったことを示します。

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

表 6.11-24(3) 車線の交通容量比（来園車両等の走行に伴う交通混雑（自動車）：休日）
 (地点1~5)

交差点名	断面	流入車線構成	車線の交通容量比 ^{注3}			
			現況	供用時	増分	
			A	B	B-A	
地点1	目黒	A	左折・直進	0.969	0.894	-0.075
			右折	0.184	0.904	0.720
		B	左折・直進	0.410	0.916	0.506
			右折	0.711	0.802	0.091
		C	左折	0.736	1.125	0.389
			直進	0.670	0.334	-0.336
			右折	0.194	0.195	0.001
		D	左折・直進	0.559	0.304	-0.255
			右折	0.806	0.186	-0.620
		地点2	目黒交番前	A	左折・直進	0.426
直進	0.426				0.432	0.006
右折	0.907				0.607	-0.300
B	左折 (左折・直進)			0.245	0.703	0.458
	直進			0.729	0.703	-0.026
	右折			0.140	0.286	0.146
C	左折・直進			0.513	0.832	0.319
	直進			0.513	0.832	0.319
	右折			0.489	0.063	-0.426
D	左折・直進			0.770	0.543	-0.227
	(直進)			なし	0.543	—
	右折			0.054	0.124	0.070
	(右折)			なし	0.749	—
地点3	上川井 IC	A	左折・右折	0.341	0.820	0.479
			(右折)	なし	0.749	—
		B	直進	0.592	0.222	-0.370
			右折	0.653	0.827	0.174
		C	右折	0.475	0.155	-0.320
		D	直進	0.517	1.038	0.521
右折	0.293		0.324	0.031		
地点4	滝沢	A	左折・直進	0.386	0.434	0.048
			直進	0.386	0.434	0.048
		B	直進	0.363	0.283	-0.080
			右折	0.037	0.000	-0.037
		C	左折・右折	0.317	0.173	-0.144
			右折	0.453	0.505	0.052
	瀬谷土橋公園入口	A	左折・直進	0.363	0.464	0.101
			直進	0.363	0.464	0.101
		B	直進	0.228	0.316	0.088
			右折	0.304	0.602	0.298
C	左折	0.042	0.000	-0.042		
	右折	0.462	0.160	-0.302		
地点5	中瀬谷消防署 出張所北側	A	左折	なし	0.609	—
			左直 (直進)	0.801	0.425	-0.351
			右折	なし	0.050	—
		(B)	左折・直進	なし	0.066	—
			右折	なし	0.000	—
		B	直右 (左直)	0.592	0.349	-0.222
		(C)	右折	なし	0.073	—
		C	左折・直進	なし	0.124	—
		(D)	右左 (右折)	0.818	0.295	-0.523

注1：網掛けは、交通容量比が1.0を上回ったことを示します。

注2：地点2、地点3及び地点5の括弧内は将来の流入構成断面を示します。

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

表 6.11-24(4) 車線の交通容量比 (来園車両等の走行に伴う交通混雑 (自動車) : 休日)
(地点 6~9)

交差点名	断面	流入車線構成	車線の交通容量比 ^{注2}			
			現況	供用時	増分	
			A	B	B-A	
地点 6	瀬谷中学校前	A	左折	0.165	0.059	-0.106
			直進	0.543	0.565	0.022
			右折	0.084	0.085	0.001
		B	左折・直進	0.423	0.578	0.155
			右折	0.336	0.538	0.202
		C	左折	0.546	1.155	0.609
			直進	0.815	0.893	0.078
			右折	0.501	0.592	0.091
D	左折・直進	0.730	1.239	0.509		
	右折	0.133	0.038	-0.095		
地点 8	—	A	直進	—	0.083	—
			右折	—	0.027	—
		B	左折	—	0.017	—
			右折	—	0.653	—
		C	左折・直進	—	0.154	—
		地点 9	—	A	左折・直進	—
右折	—				0.000	—
B	左折・直進			—	0.720	—
	右折			—	0.356	—
C	左折・直進			—	0.743	—
	右折			—	0.000	—
D	左折・直進	—	0.759	—		
			右折	—	0.075	—

注1：網掛けは、交通容量比が1.0を上回ったことを示します。

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

表 6.11-25 単路部における交通容量比 (来園車両等の走行に伴う交通混雑 : 地点 7)

時期	ピーク時間帯	車線数	基本容量 (台/h)	補正係数				可能交通容量 (台/h)	ピーク時流入交通量 (台/h)	交通容量比 ^{注1}	
				車線幅員	側方余裕	沿道条件	大型混入				
											3.0m
現況	平日	18:00~19:00	2500	0.94	0.95	0.75	0.993	0.7%	1,662	302	0.182
	休日	15:00~16:00					0.981	1.8%	1,643	229	0.139
供用時	平日	8:00~9:00					0.896	10.5%	1,501	911	0.607
	休日	16:00~17:00					0.904	9.6%	1,514	904	0.597

注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。1.0を超えると通行可能な最大量を超えた交通量が発生していることを表します。

イ. 来園車両等の走行に伴う歩行者・自転車の安全

来園車両等の走行ルートである市道五貫目第 33 号線、環状 4 号線及び瀬谷地内線の沿道は、一部を除きマウントアップ構造の歩道が整備されており、ほとんどの箇所では歩行者と自動車が分離されています(前掲図 6.11-4(p.6.11-32)参照)。

土地区画整理事業実施区域内については、環状 4 号線(北区間)では幅 2.5m の歩道が道の両側に、環状 4 号線(南区間)と区画 1 号線～3 号線は、幅 5.5m の歩道が道の両側に設けられる計画となっています。

以上より、歩行者等の安全は確保されるものと考えます。

6.11.4 環境の保全のための措置

(1) 工事用車両の走行に伴う交通混雑（自動車）

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 6.11-26 に示す内容を実施します。

表 6.11-26 環境の保全のための措置

区分	環境の保全のための措置
【工事中】 工事用車両の走行に伴う交通混雑（自動車）	<ul style="list-style-type: none"> ・土曜日や祝日の工事にあたっては、対象事業実施区域周辺の交通状況を勘案し、工事用車両の走行時間や台数を調整します。 ・対象事業実施区域内に工事用車両の待機スペースを確保し、路上駐車及び工事用車両出入口での滞留を防止します。 ・工事用車両の滞留スペースを確保した工事用仮設経路を設けるとともに、仮設経路出入口に誘導員を配置し、対象事業実施区域周辺の混雑緩和を図ります。 ・工事用車両ルートの変更の分散化を検討します。 ・適切な荷載を行う運行計画を配慮し、工事用車両台数の削減を図ります。 ・工事関係者の交通機関を利用した通勤や複数人での乗り合い通勤を実施します。

(2) 工事用車両の走行に伴う歩行者の安全

環境の保全のための措置は、工事中の歩行者等の安全な通行が確保されるよう、表 6.11-27 に示す内容を実施します。

表 6.11-27 環境の保全のための措置

区分	環境の保全のための措置
【工事中】 工事用車両の走行に伴う歩行者の安全	<ul style="list-style-type: none"> ・工事用車両出入口及び仮設経路出入口に誘導員を配置し、歩行者、自転車や一般通行車両の安全を確保します。 ・児童の通学時間帯における搬出入を極力抑えた運行計画を策定します。 ・工事用車両の走行経路は、極力住宅地を避けた経路を設定します。 ・公園の一部供用開始後において、公園内に工事用車両と公園利用者の分離を図る車両動線の確保、必要に応じた誘導員の配置、一般車両との交錯を避けた工事用車両の出入口の計画等を行い、安全に配慮します。 ・工事用車両の運転者に対する交通安全教育について施工業者を通じ十分行い、規制速度、走行ルートの厳守を徹底します。 ・工区設定の際には、供用部分の利用者の安全や快適な利用環境の確保ができるよう、施工計画において配慮します。また、工事中は工事用車両と利用者の分離を図り、安全を確保するとともに、騒音・振動対策等も講じます。その上で利用者への適切な情報提供に努めます。

(3) 来園車両等の走行に伴う交通混雑（自動車）

環境の保全のための措置は、来園車両等の走行による影響を低減するため、表 6.11-28 に示す内容を実施します。

表 6.11-28 環境の保全のための措置

区分	環境の保全のための措置
【供用時】 来園車両等の走行に伴う 交通混雑（自動車）	<ul style="list-style-type: none">・必要駐車台数として計5箇所で合計1,000台程度を確保した駐車場を整備します。・路上に入庫待ちする車両が滞留することのないよう、駐車場入庫口に十分なスペースを確保します。・公園職員やその他業務関係者等は、可能な限り公共交通機関を利用した通勤とすることで、自動車での来園を少なくするよう配慮します。・マイカー以外の交通手段の利用促進のため、利用者に対し、ホームページでの周知等を行います。・自転車利用者の利便性の確保のため、駐輪場を各地区の駐車場近傍等に整備します。・公園利用者に対し、混雑していないアクセスルートをホームページ等で周知し、地点1、3及び6への負荷を低減します。

(4) 来園車両等の走行に伴う歩行者・自転車の安全

環境の保全のための措置は、来園車両等の走行に伴う歩行者・自転車の安全な通行が確保されるよう、表 6.11-29 に示す内容を実施します。

表 6.11-29 環境の保全のための措置

区分	環境の保全のための措置
【供用時】 来園車両等の走行に伴う 歩行者・自転車の安全	<ul style="list-style-type: none">・注意板の設置等により歩行者や自転車及び一般車両への注意喚起を図ります。・駐車場出入口付近の植栽は、適宜剪定を行い、十分な見通しを確保します。・車両の出入口は、歩行者との出入口を分離する等、歩行者の安全に配慮します。なお、区画道路には自転車専用レーンが整備される計画です。

6.11.5 評価

(1) 工事用車両の走行に伴う交通混雑（自動車）

工事用車両の走行に伴う交通混雑（自動車）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います。また、車線の交通容量比は、工事用車両が通過するルート上の車線については、いずれも 1.0 を下回る結果となっています。

工事中は、環境保全措置として、土曜日や祝日の工事にあたっては、対象事業実施区域周辺の交通状況を勘案し、工事用車両の走行時間や台数の調整を行うとともに、対象事業実施区域内に工事用車両の待機スペースを確保し、路上駐車及び工事用車両出入口での滞留の防止等を行います。

以上のことから、環境保全目標「周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと。」を達成するものと評価します。

(2) 工事用車両の走行に伴う歩行者の安全

工事用車両の主な走行ルートである環状 4 号線には、植栽帯が設けられマウントアップされた歩道が整備されています。また、市道五貫目第 33 号線はガードレールが設置されマウントアップされた歩道が整備されており、ほとんどの箇所では歩行者と自動車が分離されています。

工事中は、環境保全措置として、工事用車両出入口及び仮設経路出入口に誘導員を配置し、歩行者、自転車や一般通行車両の安全を確保するとともに、児童の通学時間帯における搬出入を極力抑えた運行計画の策定等を行います。

以上のことから、環境保全目標「歩行者・自転車の安全な通行が確保されること。」を達成するものと評価します。

(3) 来園車両等の走行に伴う交通混雑（自動車）

来園車両等の走行に伴う交通混雑（自動車）は、交差点需要率の観点からは、地点 6（瀬谷中学校前）の 1 地点で限界需要率を上回り、車線の交通容量比は地点 1（目黒）及び地点 6（瀬谷中学校前）の 2 地点で 1.0 を上回る車線があると予測します。なお、車線の交通容量比の増加は将来一般交通量の変化によるものであり、本事業による影響は小さいと考えます。

また、他事業の影響を考慮した交通混雑（自動車）は、交差点需要率の観点からは、地点 1（目黒）及び地点 6（瀬谷中学校前）の 2 地点で限界需要率を上回り、車線の交通容量比は地点 1（目黒）、地点 3（上川井 IC）及び地点 6（瀬谷中学校前）の 3 地点で 1.0 を上回る車線があると予測します。

供用時は、環境保全措置として、必要駐車台数を確保した駐車場を整備するとともに、路上に入庫待ちする車両が滞留することのないよう、駐車場入庫口に十分なスペースの確保等を行います。また、公園利用者に対し、マイカー以外の交通手段の利用促進、混雑していないアクセスルート ホームページ等で周知し、地点 1、3 及び 6 への負荷の低減を図ります。

以上のことから、環境保全目標「周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと。」を達成するものと評価します。

なお、地点 1 及び地点 6 における将来交通量は、資料編 (p. 資 1.6-62～資 1.6-65、資 1.6-

86～資 1.6-89 参照) に示すとおり、本事業の来園車両等や土地区画整理事業実施区域内の全開発施設の関係車両以外の将来一般交通量が多くを占めることから、本事業では対応が困難なところもありますので、評価書に記載した予測結果を関係部局に引き継いでいくとともに、供用時における事後調査を実施します。

(4) 来園車両等の走行に伴う歩行者・自転車の安全

来園車両等の走行ルートである市道五貫目第 33 号線、環状 4 号線及び瀬谷地内線の沿道は、一部を除きマウントアップ構造の歩道が整備されており、ほとんどの箇所では歩行者と自動車が分離されています。

土地区画整理事業実施区域内については、環状 4 号線(北区間)では幅 2.5m の歩道が道の両側に、環状 4 号線(南区間)と区画 1 号線～3 号線は、幅 5.5m の歩道が道の両側に設けられる計画となっています。

供用時は、環境保全措置として注意板の設置等により歩行者や自転車及び一般車両への注意喚起を図るとともに、駐車場出入口付近の植栽は、適宜剪定を行い、十分な見通しの確保等を行います。

以上のことから、環境保全目標「歩行者・自転車の安全な通行が確保されること。」を達成するものと評価します。