

6.10 地域社会（交通混雑、歩行者の安全）

6.10 地域社会（交通混雑、歩行者の安全）

本事業の実施により、工事中及び撤去中は工事用車両の走行、開催中は関係車両の走行が周辺の主要道路等での交通流や歩行者の安全に影響を及ぼすおそれがあります。

このことから、本博覧会の工事中及び撤去中、開催中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。

【工事及び撤去における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（土地区画整理事業）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（土地区画整理事業）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。 	p6.10-12 ～6.10-38
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。 	p6.10-40
予測結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> 工事中において、工事中交通量による交差点需要率が最も高い交差点は、地点2（目黒交番前）の平日0.819ですが、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0.046（休日の地点2（目黒交番前））です。平日休日を通じて、車線の交通容量比が高い（1.0を超過）交差点は、平日の地点2（目黒交番前）の1車線（A断面右折方向）ですが、この車線は工事用車両の通過ルートではないため、本博覧会による影響はありません。 撤去中において、撤去中交通量による交差点需要率が最も高い交差点は、地点1（目黒）の休日0.680ですが、限界需要率を下回っています。また、現況交通量に対する撤去中交通量の交差点需要率の増加量は、最大で0.036（休日の地点3（上川井IC））です。平日休日を通じて、車線の交通容量比が高い（1.0を超過）交差点はありません。 他事業を考慮した工事中の予測においても、本博覧会の場合と同様、工事用車両の通過ルート上で車線の交通容量比が1.0を上回る車線はなく、他事業を考慮した場合の各交差点への影響はありません。 交通混雑が想定される時間帯における工事関係者の退場時間を調整するなど、工事用車両の走行を適切に管理することから、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。 	p6.10-45 ～6.10-52

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。

【工事及び撤去における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
環境の保全のための措置の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・施工計画を具体化していく上で、合理的な運行計画を検討するとともに、土地区画整理事業や公園整備事業との調整も含めて、工事用車両台数の削減を図ります。また、工事用車両ルート分散化を検討します。 ・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。 ・横浜市が行う土地区画整理事業及び公園整備事業とも連携し、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。 ・横浜市が行う土地区画整理事業及び公園整備事業とも連携し、出退勤時における渋滞しやすい路線、交差点などを周知し、出退勤時間をずらすなど回避に努めるよう、工事関係者に対して周知徹底します。 	p6. 10-78
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。 	p6. 10-90

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。

【工事及び撤去における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（土地区画整理事業）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（土地区画整理事業）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。 	p6.10-12 ～6.10-38
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。 	p6.10-40
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。 	p6.10-54
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入搬出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。 ・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。 	p6.10-78
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。 	p6.10-90

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。

【開催中における関係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（土地区画整理事業）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（土地区画整理事業）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。 	p6. 10-12 ～6. 10-38
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。 	p6. 10-40
予測結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・開催中の来場者のピーク時期（想定利用者数：10.5万人）における交通量による交差点需要率は、最大で地点12の0.985であり、地点12を除く全ての交差点で限界需要率を下回っています。また、現況交通量に対する開催中交通量の交差点需要率の増加は、最大で地点4（滝沢）の0.398と予測されます。 ・車線の交通容量比が最も高い交差点は、地点12のC断面右折方向の1.296であり、それ以外の全ての車線では交通容量比が1.0を下回る結果となっています。なお、地点12は、駐車場の出入口から区画3号線を通り環状4号線に合流する地点であり、C断面右折方向の車線を走行する車両は全て駐車場から退場する関係車両です。したがって、地点12から北側出入口の区間に関係車両が滞留する可能性はありますが、退場できるまで駐車場内に滞留することになるため、環状4号線を走行する一般交通流に影響を与えることはありません。地点12における退場時の滞留を緩和するため、地点10及び地点2を経由した迂回経路の運用について効果を検討したところ、一定程度の緩和が期待されます。 ・将来交通量による単路部の交通容量比は地点7で0.440となり1.0を下回ります。 ・無信号交差点（地点11）の処理については、「従道路流入部の交通容量」が「設定する予測交通量」より多くなることから、交通処理が可能と予測します。 ・会場出入口における来場車の滞留長検討の結果、いずれの出入口においても、環状4号線等の幹線道路までの滞留が発生することではなく、周辺交通への影響は発生しないと予測します。 ・以上の結果と、予測時期とした多客日が生じる期間は限定的であること、会場周辺の交通混雑緩和のため公共交通の利用を推奨することなどから、関係車両による各交差点への影響は小さいと考えます。 	p6. 10-64 ～6. 10-66

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。

【開催中における関係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
環境の保全のための措置の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・会場周辺の交通混雑緩和のため、公共交通の利用を推奨し、会場近傍の4駅からシャトルバスを運行します。また、多客日などの混雑時には、パークアンドライドを導入します（「第2章 2.3.3 輸送計画（5）交通混雑緩和策（駐車場の効率的な運用）」p.2-35 参照）。 ・周辺環境への影響を考慮し、パークアンドライド駐車場は配慮が特に必要な地域（専ら住居の用に供される地域^{注1}）には、原則、選定しないようにします。 ・パークアンドライド駐車場は、終日利用を前提としているため、全数に予約制を導入することで、来場する自家用車台数の上限を設定するとともに、入出庫時の推奨ルートなどを情報提供することにより、交通集中の緩和に努め、利用を促進するための運営方法についても検討していきます。 ・パークアンドライド駐車場及びその周辺道路の交通状況の予測・評価^{注2}については、具体的な候補地が決まり次第、環境影響評価手続きとは別に実施します（既存の駐車場を活用する場合は除く）。また、既存の駐車場の交通状況や大気質、騒音、振動についても、候補地の周辺状況を踏まえ必要に応じて予測・評価します。これらの予測・評価の結果については、あらかじめ周辺住民等へ周知を行うとともに、その内容を本博覧会協会のホームページで公表します。 ・パークアンドライドも含め、本博覧会の輸送計画については、交通管理者など関係機関や外部有識者等からのご意見をいただきながら調整を進めていきます。 ・駐車場の事前予約の導入など、会場周辺へ自家用車（来場者）が過度に集中することを抑制します。 ・路上に入庫待ちする車両が滞留することのないよう、駐車場内に滞留できるスペースを十分に確保します。 ・自家用車以外の交通手段の利用促進のため、利用者に対し、公共交通機関の利用について、ホームページでの周知等を行います。特に利用が集中する可能性がある時期（大型連休等）には周知を強化します。 ・会場周辺で利用が集中する夕方等の時間帯において、会場内に滞在する利用者に対して、ピーク時間を避けた帰宅行動をアナウンスで促す等、可能な限りの周知・利用調整に努めます。 ・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。 ・車両の出入口等には誘導員を配置し、横断歩行者等を適切に誘導することにより、円滑な車両の通行と歩行者の安全確保を図ります。 ・退場時の来場車両の滞留が予想される地点12において、滞留緩和策として、地点10及び地点2を経由した迂回経路の採用、ピーク時間帯の事前周知、横断者の誘導等について検討し、実施に向けて交通管理者等との協議を進めていきます。 	p6. 10-79
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。 	p6. 10-91

注1：第一種低層住居専用地域、第二種低層住居専用地域、第一種中高層住居専用地域、第二種中高層住居専用地域

注2：現地調査や資料調査等をもとに交通状況について予測・評価。

注3：調査・予測・評価等の詳細は、右欄の参照頁で確認ください。

【開催中における関係車両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（土地区画整理事業）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（土地区画整理事業）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。 	p6. 10-12 ～6. 10-38
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。 	p6. 10-40
予測結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・関係車両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。 ・シャトルバスの運用にあたっては、鉄道駅からシャトルバスへの乗り換え時に過度な滞留が発生しないような適切な運行本数を確保した計画とします。また、発着駅の鉄道駅利用者や来場者等が安全に利用できるよう、滞留スペースの確保や誘導員の配置など、鉄道事業者やバス事業者等の関係者と連携して対策を講じます。 ・以上のことから周辺への影響は小さく、歩行者等の安全は確保されるものと考えます。 	p6. 10-70
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。 ・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。 ・車両の出入口等には誘導員を配置し、横断歩行者等を適切に誘導することにより、円滑な車両の通行と歩行者の安全確保を図ります。 ・歩行者の横断については、乱横断を避けるため、適切な案内誘導により、信号のある場所で行うよう誘導します。なお、横浜市土地区画整理事業で新規に整備する区域内道路については、本博覧会の開催期間中は一般交通の通行は行わないことを想定しています。 ・シャトルバスの運用にあたっては、鉄道駅からシャトルバスへの乗り換え時に過度な滞留が発生しないような適切な運行本数を確保した計画とします。また、発着駅の鉄道駅利用者や来場者等が安全に利用できるよう、滞留スペースの確保や誘導員の配置など、鉄道事業者やバス事業者等の関係者と連携して対策を講じます。 	p6. 10-80
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。 	p6. 10-92

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。

6.10.1 調査

(1) 調査項目

調査項目は、以下の内容としました。

- ① 日常生活圏等の状況
 - ・ 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（土地区画整理事業）」において工事用車両及び関係車両の走行が想定される主要交差点として、表 6.10-1 及び図 6.10-1 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 6.10-1 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（土地区画整理事業）」において工事用車両及び関係車両の走行が想定される主要交差点として、表 6.10-1 及び図 6.10-1 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（土地区画整理事業）において表 6.10-2 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 6.10-2 既存資料（土地区画整理事業）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。

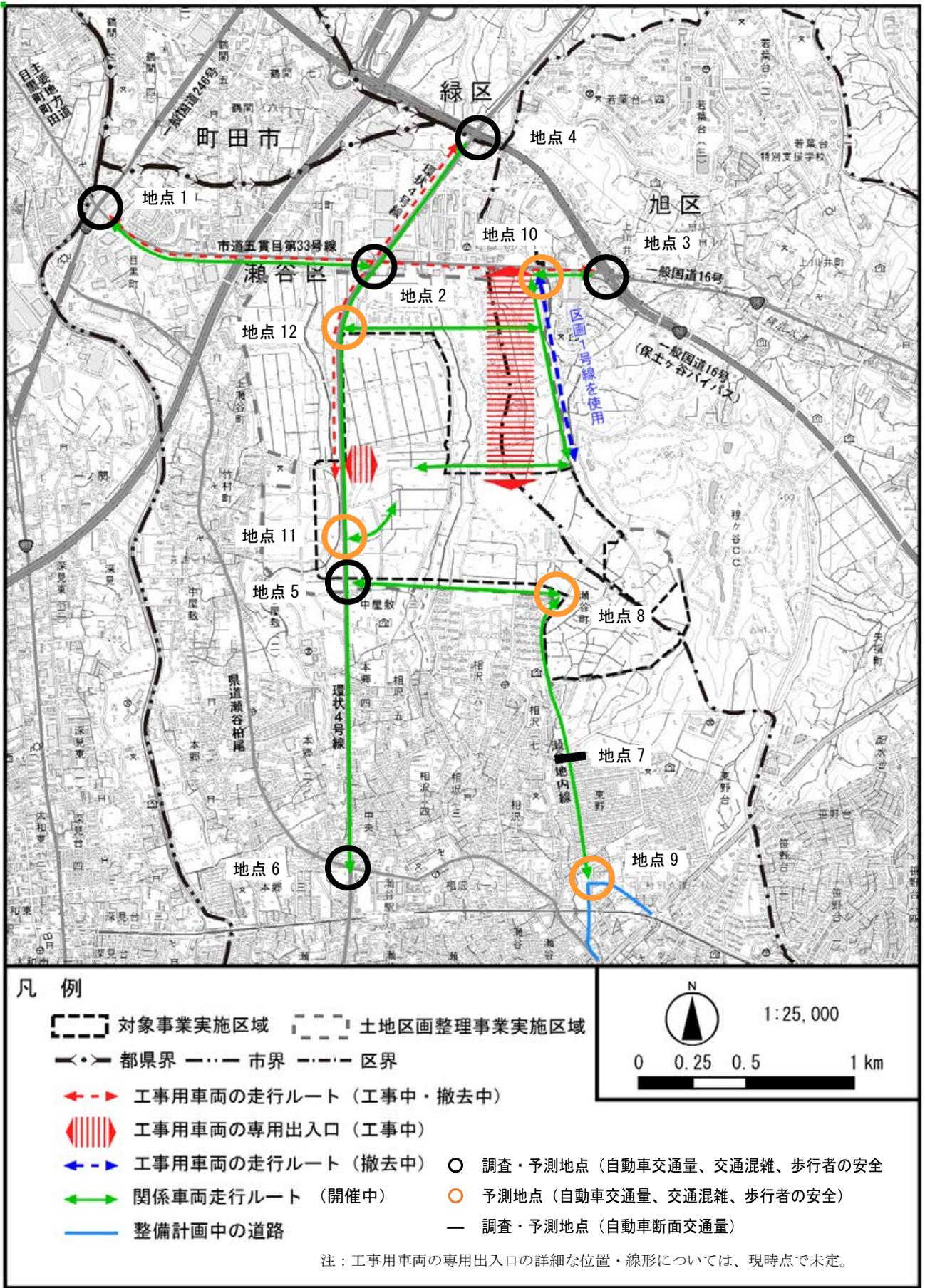


図 6.10-1 既存資料（土地区画整理事業）における地域交通・歩行者の状況の調査等地点図

(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（土地区画整理事業）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 6.10-3 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 6.10-3 既存資料（土地区画整理事業）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（土地区画整理事業）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 6.10-4 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 6.10-4 既存資料（土地区画整理事業）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（土地区画整理事業）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（土地区画整理事業）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（土地区画整理事業）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。

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

ウ. 交通安全対策の状況

既存資料（土地区画整理事業）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（土地区画整理事業）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。

(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. 3-130～3-144 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 6.10-2 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 6.10-5 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」が立地していません。

表 6.10-5 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)

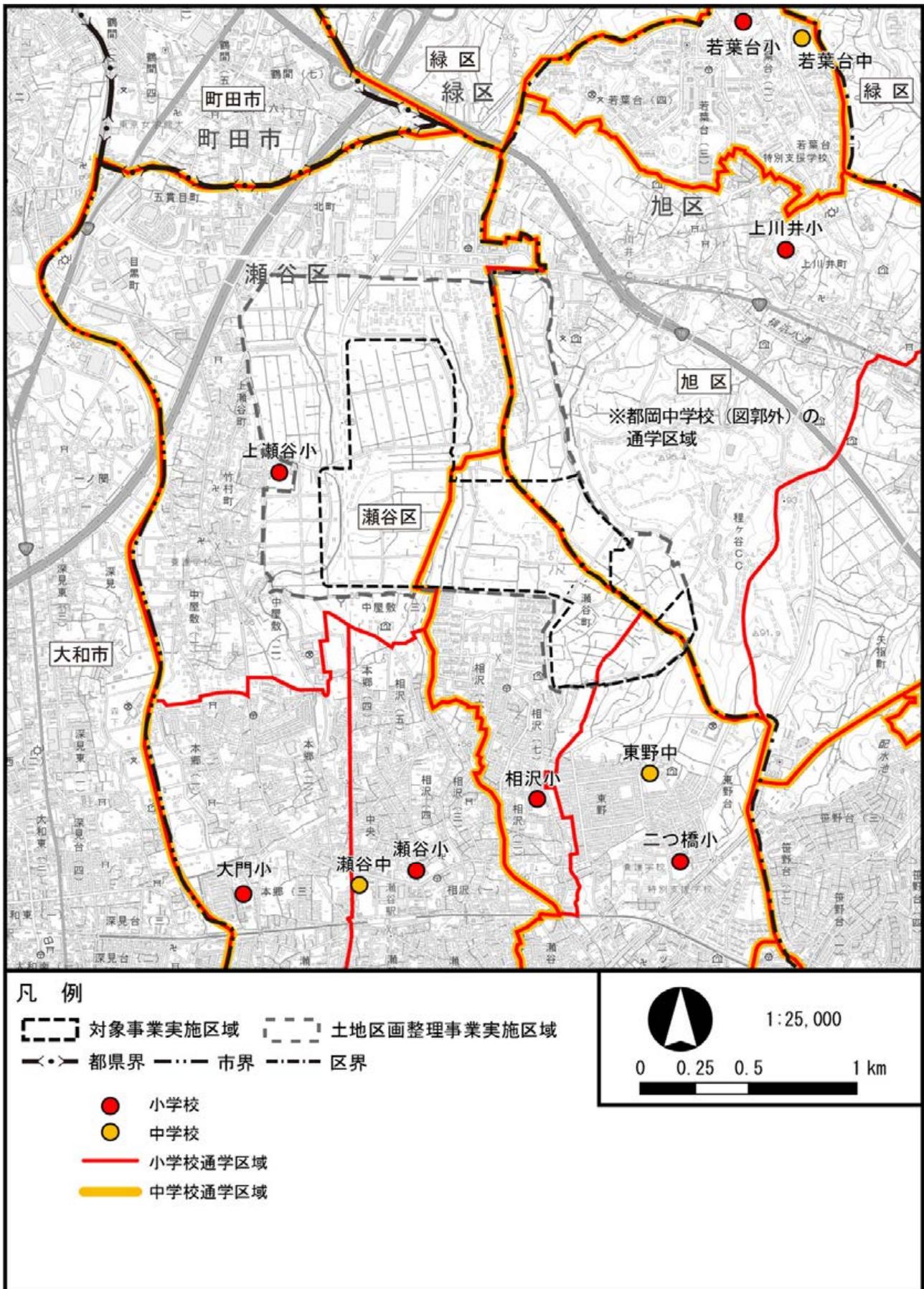


図 6.10-2 学区の状況

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 6.10-6 に示すとおり、「旧上瀬谷通信施設一帯」、「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 教育機関等の位置図」（p.3-132 参照）に示すとおりです。

表 6.10-6 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	避難計画人口 (b) 人	収容率 { (b/a) × 100 } %
旧上瀬谷通信施設一帯 (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、二ツ橋町の一部、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：「広域避難場所」（横浜市総務局危機管理部地域防災課ホームページ 令和5年8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.3-124～129 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」（p.2-45 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.3-124~129 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。

なお、パークアンドライド駐車場周辺における交通量の調査地点は図6.10-3及び図6.10-4に、調査結果は表6.10-7及び表6.10-8に示すとおりです。

表 6.10-7 パークアンドライド駐車場周辺(横浜青葉IC)の交通量の状況(平日12時間)

路線名	観測地点番号	観測地点名 ^{注2}	平成17年度		平成22年度		平成27年度	
			交通量(台)	大型車混入率(%)	交通量(台)	大型車混入率(%)	交通量(台)	大型車混入率(%)
東名高速道路	24	東名高速道路~一般国道246号横浜青葉IC	63,995	27.9	68,823	25.9	64,464	23.4
	25	一般国道246号横浜青葉IC~横浜町田IC	76,279	32.8	71,007	25.7	67,948	22.9
一般国道246号	26	青葉区荏田町1236-7(江田駅東交差点)	28,109	22.6	33,475	20.7	38,022	16.6
主要地方道 横浜上麻生線	27	市ヶ尾	5,074	16.7	19,693	13.6	20,061	12.3

注1:交通量は、昼間(午前7時~午後7時)の12時間交通量を示しています。

注2:「観測地点名」は実際の住所表記とは異なる場合があります。

資料:「平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査(道路交通センサス)」(国土交通省 平成29年6月)

「平成22年度 全国道路・街路交通情勢調査(道路交通センサス)」(国土交通省 平成23年9月)

「平成17年度 全国道路・街路交通情勢調査(道路交通センサス)」(国土交通省 平成18年6月)

表 6.10-8 パークアンドライド駐車場周辺(相模大野駅周辺)の交通量の状況(8~9時)

路線名	方面	一般交通量(台/時)
県道51号	会場へ向かう車両(上り)	511
	P&R駐車場へ向かう車両(下り)	505

注1:一般交通量は、パークアンドライド駐車場に接する県道51号の調査地点における値を示します。

資料:「令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査(道路交通センサス)」(国土交通省 令和5年6月)

C バス停留所の位置

「第3章 3.3.4 交通の状況」(p.3-124、127 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。

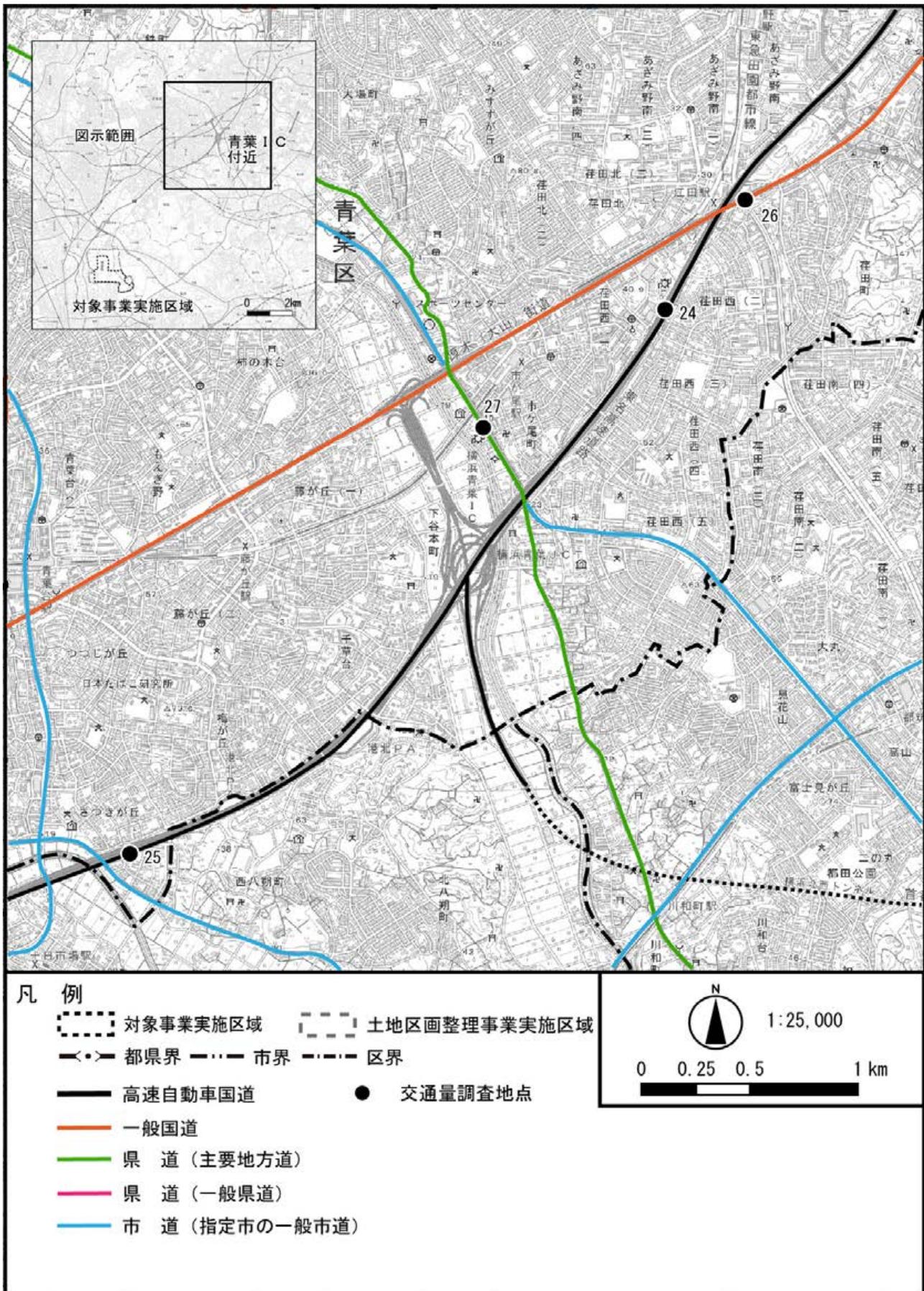


図 6.10-3 主要道路網及び交通量調査地点 (パークアンドライド駐車場周辺)

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（土地区画整理事業）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 6.10-5 に、各交差点の自動車交通量調査結果は表 6.10-9 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。

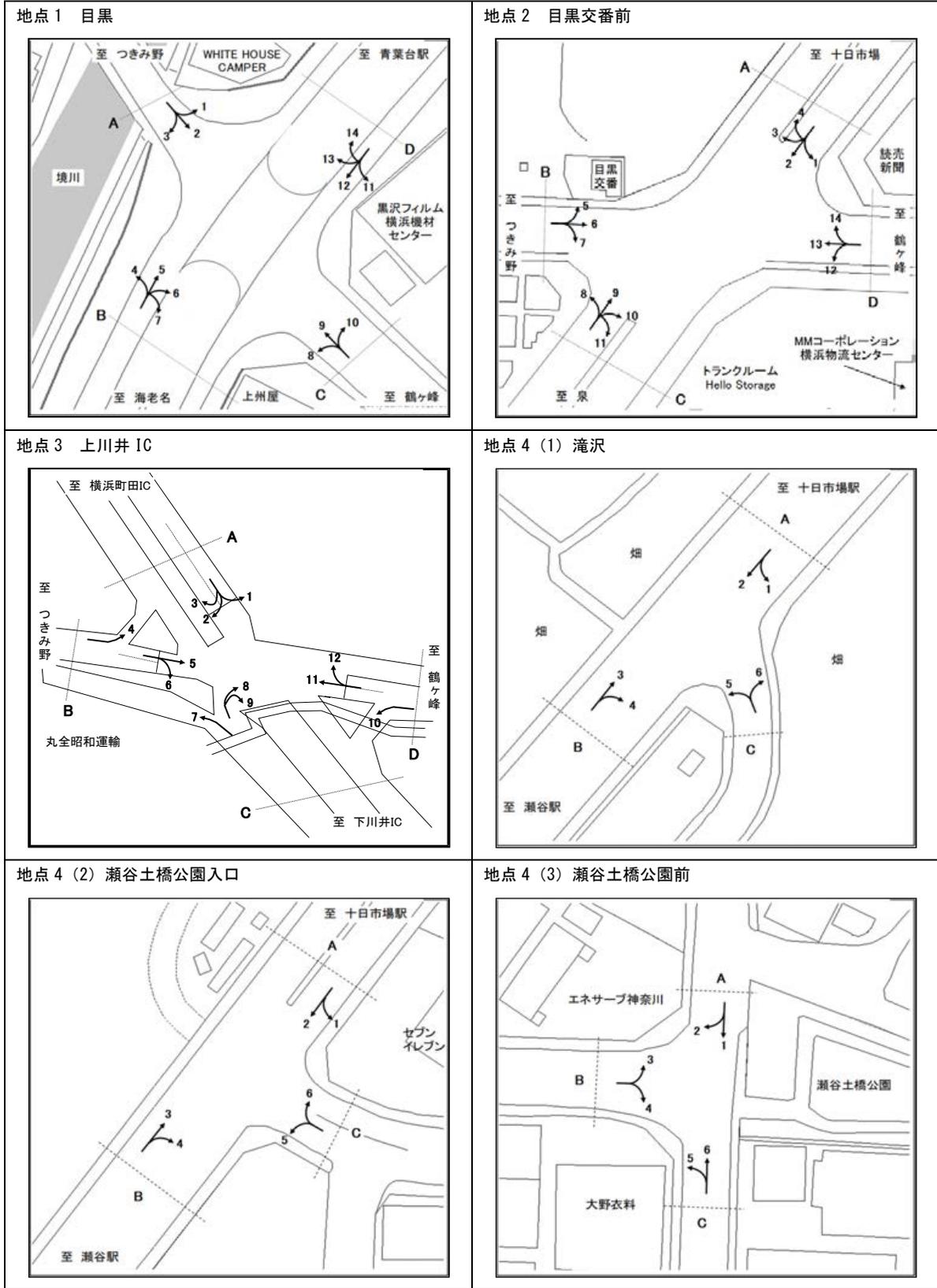
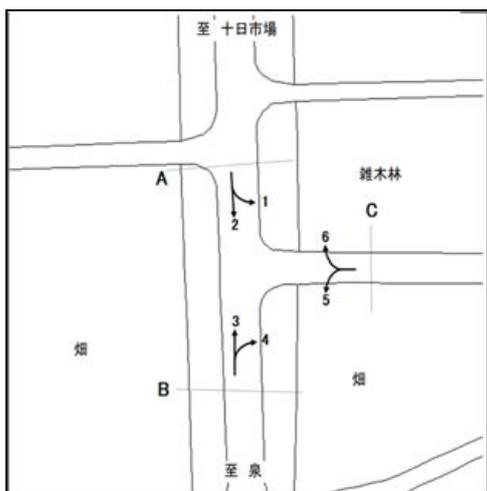


図 6.10-5(1) 交差点の断面位置

地点5 中瀬谷消防署出張所北側



地点6 瀬谷中学校前

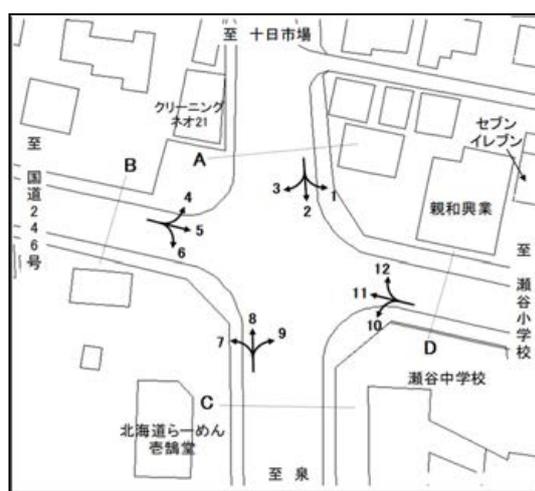


図 6.10-5(2) 交差点の断面位置

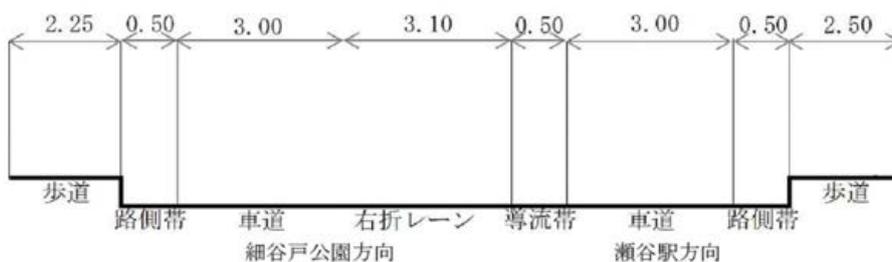


図 6.10-5(3) 道路構造図 (地点7)

表 6.10-9(1) 既存資料(土地区画整理事業)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 6.10-9(2) 既存資料(土地区画整理事業)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 6.10-9(3) 既存資料(土地区画整理事業)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1.8-1~資1.8-27参照)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 6.10-10 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（目黒交差点）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 6.10-10(1) 既存資料(土地区画整理事業)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 6.10-10(2) 既存資料（土地区画整理事業）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1.8-28～資1.8-43 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（土地区画整理事業）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6.10-11に示すとおりです。

既存資料（土地区画整理事業）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。

表 6.10-11(1) 既存資料（土地区画整理事業）における現地調査結果（飽和交通流率：平日）

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
地点 1 (目黒交差点)	A	左直	1,656	1,305	78.8
		右	1,656	-	-
	B	左直	1,672	1,391	83.2
		右	1,546	1,324	85.6
	C	左	1,253	1,075	85.8
		直	1,784	1,340	75.1
		右	1,654	1,643	99.3
	D	左直	1,563	1,444	92.4
		右	1,717	1,739	101.3
	地点 2 (目黒交番前)	A	左直	1,916	1,651
直			1,926	1,515	78.7
右			1,665	1,738	104.4
B		左	1,377	1,076	78.1
		直	1,792	1,361	75.9
		右	1,661	1,248	75.1
C		左直	1,760	1,359	77.2
		直	1,932	1,536	79.5
		右	1,566	1,508	96.3
D		左直	1,726	1,330	77.1
		右	1,487	-	-
地点 3 (上川井 IC)		A	左	1,515	1,330
	右		1,267	1,049	82.8
	B	直	1,830	1,337	73.1
		右	1,616	1,425	88.2
	C	右	1,629	1,221	75.0
		直	1,866	1,410	75.6
	D	右	1,690	1,362	80.6
		直	1,663	1,540	92.6
地点 4 (滝沢)	A	直	1,656	1,490	90.0
		右	1,406	-	-
	C	左右	1,476	1,548	104.9
		右	1,735	1,581	91.1
	A	左直	1,744	1,232	70.6
		直	1,900	1,641	86.4
地点 4 (瀬谷土橋公園入口)	B	直	1,920	1,263	65.7
		右	1,465	1,114	76.0
	C	左	1,568	-	-
		右	1,730	1,616	93.4
地点 5 (中瀬谷消防署出張所北側)	A	直左	1,674	1,283	76.6
	B	直右	1,646	1,282	77.9
	C	右左	1,505	1,426	94.8
地点 6 (瀬谷学校前)	A	左	960	-	-
		直	1,828	1,712	93.7
		右	1,620	-	-
	B	左直	1,758	1,613	91.8
		右	1,733	2,002	115.5
	C	左	1,461	1,100	75.3
		直	1,872	1,432	76.5
		右	1,658	1,471	88.7
	D	左直	1,656	1,273	76.9
		右	1,712	1,333	77.9

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。

表 6.10-11(2) 既存資料（土地区画整理事業）における現地調査結果（飽和交通流率：休日）

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	
地点 1 (目黒交差点)	A	左直	1,713	1,326	77.4	
		右	1,737	1,395	80.3	
	B	左直	1,753	1,354	77.2	
		右	1,667	1,420	85.2	
	C	左	1,423	1,275	89.6	
		直	1,851	1,528	82.5	
		右	1,762	1,447	82.1	
	D	左直	1,683	1,364	81.0	
		右	1,730	1,443	83.4	
	地点 2 (目黒交番前)	A	左直	1,909	1,561	81.8
直			1,960	1,480	75.5	
右			1,712	1,722	100.6	
B		左	1,444	1,316	91.1	
		直	1,886	1,419	75.2	
		右	1,739	-	-	
C		左直	1,849	1,242	67.2	
		直	1,972	1,546	78.4	
		右	1,661	1,564	94.2	
D		左直	1,845	1,479	80.2	
		右	1,744	-	-	
地点 3 (上川井 IC)		A	左	1,626	1,600	98.4
	右		1,479	-	-	
	B	直	1,924	1,523	79.2	
		右	1,672	1,584	94.7	
	C	右	1,791	1,392	77.7	
		直	1,924	1,467	76.2	
	D	右	1,764	1,513	85.8	
		左直	1,757	1,509	85.9	
地点 4 (滝沢)	A	直	1,940	1,348	69.5	
		右	1,968	1,490	75.7	
	B	直	1,543	-	-	
		左右	1,445	1,146	79.3	
	C	右	1,789	1,419	79.3	
		左直	1,799	1,405	78.1	
地点 4 (瀬谷土橋公園入口)	A	直	1,938	1,666	86.0	
		右	1,952	1,478	75.7	
	B	直	1,750	1,464	83.7	
		左	1,613	-	-	
	C	右	1,778	1,585	89.1	
		直左	1,789	1,230	68.8	
	地点 5 (中瀬谷消防署出張所北側)	B	直右	1,823	1,177	64.6
		C	右左	1,528	1,310	85.7
地点 6 (瀬谷学校前)		A	左	1,552	1,802	116.1
	直		1,962	1,674	85.3	
	右		1,800	-	-	
	B	左直	1,836	1,690	92.0	
		右	1,787	1,920	107.4	
	C	左	1,519	1,371	90.3	
直		1,978	1,516	76.6		
右		1,769	1,452	82.1		
D	左直	1,680	1,357	80.8		
	右	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。

F 交差点需要率(信号交差点)

現況の交差点需要率は、表 6.10-12 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 0.793、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 0.642 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 6.10-13 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 6.10-12 既存資料(土地区画整理事業)における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	0.793	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
休日	地点 6	瀬谷中学校前	7:45~8:45	0.537	0.840
	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	0.642	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	0.505	0.836
	地点 4	滝沢	17:30~18:30	0.449	0.878
		瀬谷土橋公園入口	15:45~16:45	0.442	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 6.10-13 既存資料（土地区画整理事業）における現況の交通容量比

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	
		D	右折	0.316	0.194	0.192	
			左折・直進	0.492	0.559	0.433	
				右折	0.709	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	1.116	0.913	1.054	
		B	左折	0.279	0.245	0.294	
			直進	0.815	0.729	0.639	
			右折	0.287	0.140	0.191	
		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
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	0.624	
	右折			0.319	0.293	0.230	
地点 4	滝沢	A	左折・直進	0.512	0.386	0.540	
			直進	0.512	0.386	0.540	
		B	直進	0.418	0.363	0.436	
			右折	0.044	0.037	0.023	
		C	左折・右折	0.642	0.317	0.420	
			右折	0.659	0.453	0.547	
	瀬谷土橋公園入口	A	左折・直進	0.636	0.364	0.415	
			直進	0.636	0.364	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	0.239	
			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	0.324	0.192	0.188	
			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	0.507	0.358	0.439	
		C	左折	0.616	0.546	0.354	
			直進	0.788	0.815	0.595	
		D	右折	0.246	0.501	0.354	
			左折・直進	0.816	0.730	0.933	
				右折	0.282	0.133	0.225

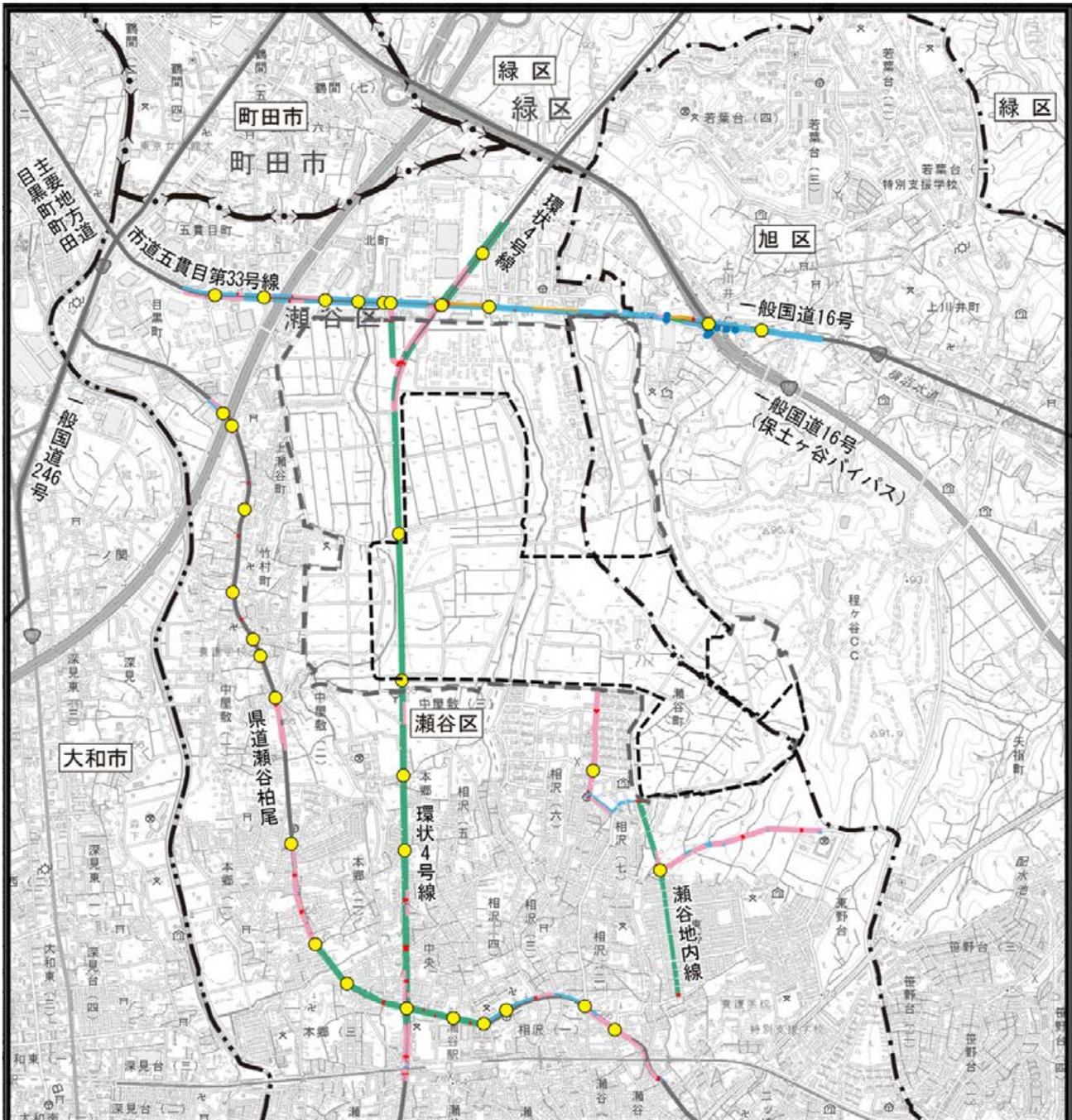
注1：車線の交通容量比：「可能交通容量」に対する「流入交通量」の比です。1.0を超えると通行可能な最大量を超えた交通量が発生していることを示します。

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 6.10-6 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。

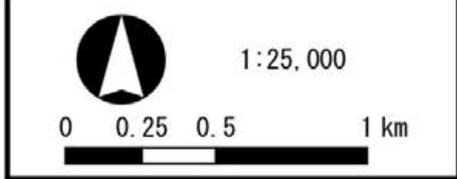
なお、深見第 228 号線（対象事業実施区域の南側に面する生活道路）や県道瀬谷柏尾の一部は歩道が整備されていません。



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 |
|-------|--------|-------|-----------|------------------|---------------|----------------------|



※ この図は博覧会で活用を予定している道路の現状を示したものです。

図 6.10-6 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 6.10-14 及び表 6.10-15 に示すとおりです。

表 6.10-14 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	出合い頭	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	小計		
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 6.10-15 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（土地区画整理事業）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（土地区画整理事業）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 6.10-7 に、調査結果は、表 6.10-16 に示すとおりです。

既存資料（土地区画整理事業）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。

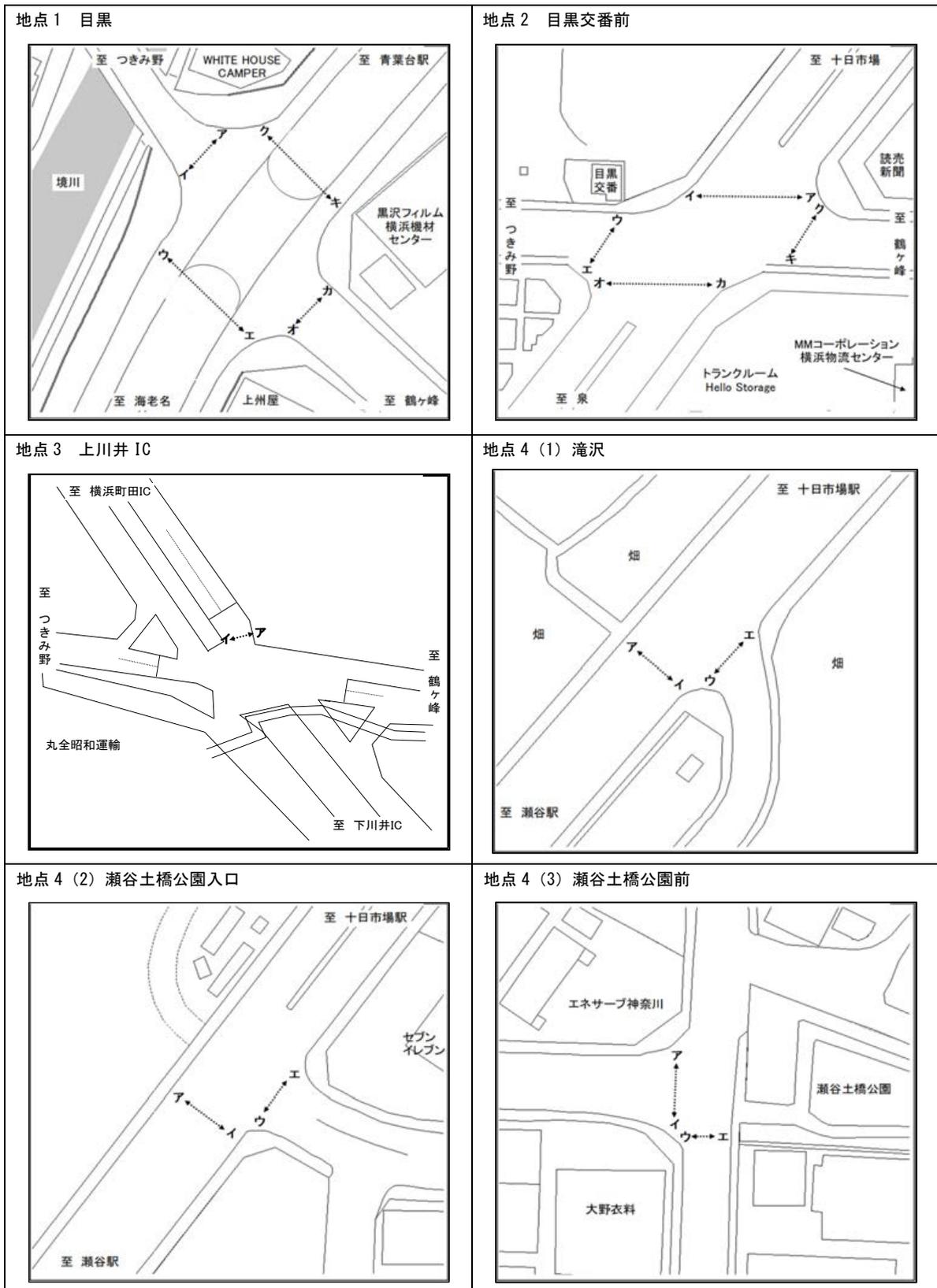
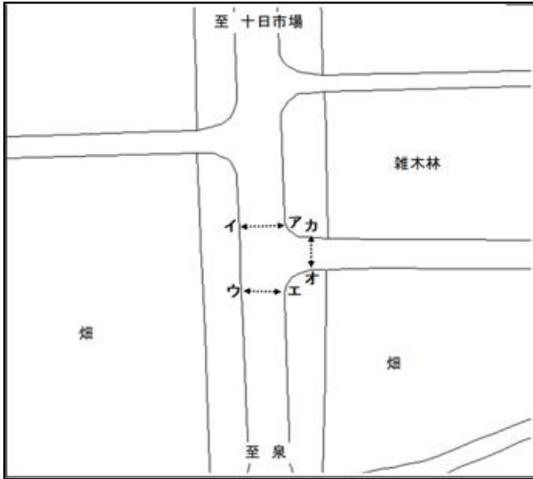


図 6.10-7(1) 交差点の断面位置

地点5 中瀬谷消防署出張所北側



地点6 瀬谷中学校前

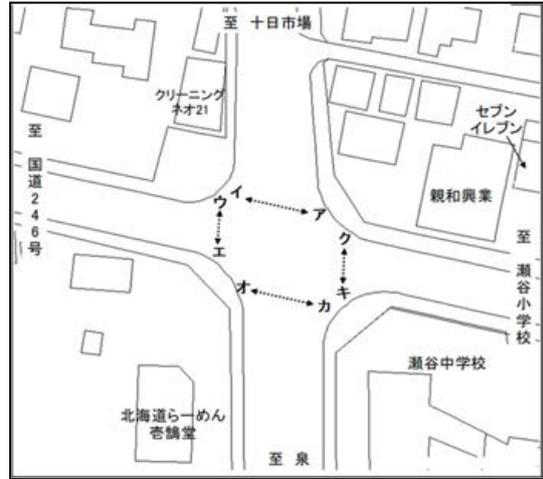


図 6.10-7(2) 交差点の断面位置

表 6.10-16(1) 既存資料（土地区画整理事業）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 6.10-16(2) 既存資料（土地区画整理事業）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~	75	
	ウ-エ	242	390	632	175	294	469		68	
	オ-カ	159	385	544	127	334	461	17:45	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~	14	
	ウ-エ	30	152	182	28	135	163		9	
	オ-カ	51	118	169	42	88	130	10:15	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~	15	
	ウ-エ	56	96	152	48	81	129		25	
	オ-カ	260	282	542	197	200	397	10:45	40	
地点6 (瀬谷中学校前)	ア-イ	1,080	397	1,477	823	340	1,163	16:15~	135	
	ウ-エ	703	492	1,195	578	414	992		112	
	オ-カ	1,483	569	2,052	1,232	485	1,717	17:15	206	
	キ-ク	1,164	753	1,917	964	630	1,594		165	

表 6.10-16(3) 既存資料（土地区画整理事業）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~ 9:15	35	
	ウ-エ	110	126	236	64	80	144		25	
	オ-カ	86	147	233	66	111	177		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~ 9:00	18	
	ウ-エ	24	25	49	20	17	37		13	
	オ-カ	39	51	90	25	35	60		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~ 8:30	3
		ウ-エ	132	296	428	113	248	361		54
	瀬谷土橋 公園入口	ア-イ	46	22	68	33	17	50	10:45~ 11:45	3
		ウ-エ	137	239	376	1,114	199	1,313		54
	瀬谷土橋 公園前	ア-イ	30	25	55	25	21	46	11:30~ 12:30	15
		ウ-エ	23	27	50	19	20	39		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~ 17:30	122	
	ウ-エ	525	203	728	413	157	570		80	
	オ-カ	1,075	138	1,213	902	118	1,020		95	
	キ-ク	729	240	969	606	181	787		90	

6.10.2 環境保全目標の設定

地域社会に係る環境保全目標は、表 6.10-17 に示すとおり設定しました。

表 6.10-17 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
工事及び撤去における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。
工事及び撤去における工事中の歩行者・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。
開催中における関係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。
開催中における関係車両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。

6.10.3 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 6.10-1 に示す、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。

なお、地点2（目黒交番前）、地点3（上川井IC）については、交差点構造の変更が予定されており、撤去中の予測は変更後の交差点構造で行いました。変更後の交差点の構造図は後述「(2) 開催における関係車両の走行に伴う交通混雑（自動車）及び歩行者・自転車の安全」（図 6.10-9、p6.10-56）に示すとおりです。

③ 予測時期

予測対象時期は、工事中及び撤去中とし、1日あたりの工事用車両の走行台数が最大となる時期（工事中…令和8年9月、撤去中…令和9年10月）としました。

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。工事中は、他事業の工事用車両の走行が一定程度見込まれ、累積的な影響が生じる可能性があります。撤去中は、他事業の工事用車両の走行がほとんどなく、他事業による影響は小さいものと考えられます。以上のことから、累積的な影響の予測時期は、工事中のみとしました。工事中の予測時期は、本博覧会単体の予測時期と同じとしました。

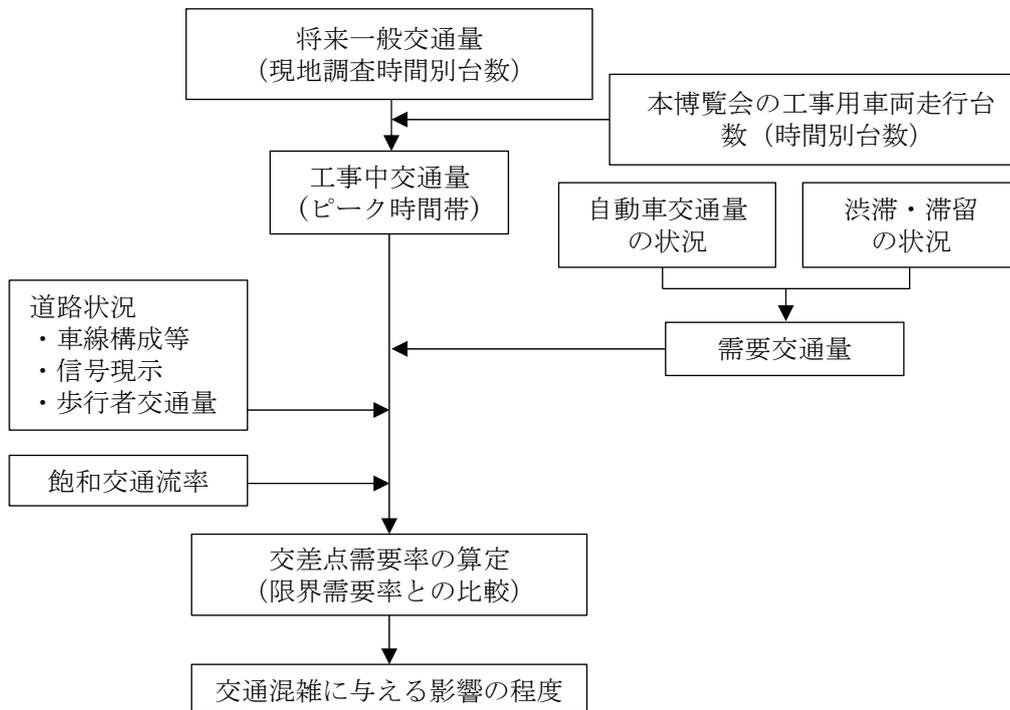
予測時期の設定根拠は資料編(p. 資 1.7-1～4 参照)に示すとおりです。

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 6.10-8 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 6.10-11 に示す実測値を適用しました。飽和交通流率の実測値がない場合は、上記文献を参考に値を設定しました。

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、本博覧会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。



注 1：撤去中の予測手順は「工事中」を「撤去中」に読み替えるものとします。

図 6.10-8 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 6.10-18 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^注に本博覧会の工事用車両台数を加えて算出しました。

工事用車両台数は、本博覧会の工事用車両台数が最大となる月（工事中…令和8年9月、撤去中…令和9年10月）の台数を用いました（詳細は資料編 p. 資 1.7-2）参照）。

注：「(仮称) 旧上瀬谷通信施設公園整備事業 環境影響評価書」(令和5年3月、横浜市)では、対象事業実施区域周辺における近年の自動車交通量の推移は、概ね横ばい又は減少傾向にあるが、安全側の観点で、将来一般交通量として現地調査結果が設定されており、本博覧会も同様の考え方（平日又は休日の現地調査結果を設定）を採用しました。

表 6.10-18(1) 予測対象時点（工事中）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	17:00~18:00	CB	98	249	0	30
			CD	15	93	0	30
	休日	17:00~18:00	CB	38	349	0	30
			CD	2	64	0	30
地点 2 (目黒交番前)	平日	17:00~18:00	CA	10	188	0	61
			CB	3	49	0	60
			DA	3	7	0	124
	休日	17:00~18:00	CA	5	239	0	61
			CB	3	30	0	60
			DA	1	21	0	124
地点 3 (上川井 IC)	平日	17:00~18:00	AD	23	102	0	31
	休日	17:00~18:00	AD	6	73	0	31
地点 4 (滝沢)	平日	17:00~18:00	BA	34	684	0	31
			BC	11	15	0	124
	休日	17:00~18:00	BA	11	600	0	31
			BC	7	6	0	124
地点 4 (瀬谷土橋公園入口)	平日	17:00~18:00	BA	26	408	0	155
			BC	16	33	0	30
	休日	17:00~18:00	BA	13	391	0	155
			BC	5	43	0	30

表 6.10-18(2) 予測対象時点（撤去中）の交通量

地点番号 (交差点名)	時期	撤去中の 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	17:00~18:00	CB	98	249	0	46
			CD	15	93	0	47
	休日	17:00~18:00	CB	38	349	0	46
			CD	2	64	0	47
地点 2 (目黒交番前)	平日	17:00~18:00	CA	10	188	0	93
	休日	17:00~18:00	CA	5	239	0	93
地点 3 (上川井 IC)	平日	17:00~18:00	BC	77	398	0	95
			BD	39	255	0	95
	休日	17:00~18:00	BC	43	351	0	95
			BD	13	209	0	95
地点 4 (滝沢)	平日	17:00~18:00	BA	34	684	0	47
	休日	17:00~18:00	BA	11	600	0	47
地点 4 (瀬谷土橋公園入口)	平日	17:00~18:00	BA	26	408	0	46
			BC	16	33	0	47
	休日	17:00~18:00	BA	13	391	0	46
			BC	5	43	0	47
地点 10	平日	17:00~18:00	CD	-	-	0	190
	休日	17:00~18:00	CD	-	-	0	190

注：地点 10 は新設される交差点であり将来交通量の基となる CD 方向の現況値がないため、撤去中交通量は工事用車両台数のみとしました。

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。

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 本博覧会の予測結果

a. 工事中

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 6.10-19、車線の交通容量比は表 6.10-20 及び表 6.10-21 に示すとおりです。

工事中交通量による交差点需要率が最も高い交差点は、地点 2（目黒交番前）の平日 0.819 ですが、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 0.046（休日の地点 2（目黒交番前））です。

平日休日を通じて車線の交通容量比が高い（1.0 を超過）交差点は、平日の地点 2（目黒交番前）の 1 車線（A 断面右折方向）ですが、この車線は、工事用車両のルートではないため、本博覧会による影響はありません。

交通混雑が想定される時間帯における工事関係者の退場時間を調整するなど、工事用車両の走行を適切に管理することから、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。

表 6.10-19 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）：工事中）

時期	交差点名		時間帯 ^{注1}	交差点需要率 ^{注4}			限界 需要率 ^{注5}
				現況 ^{注2}	工事中 ^{注3}	増分	
				A	B	B-A	
平日	地点 1	目黒	17:00～18:00	0.629	0.629	0.000	0.889
	地点 2	目黒交番前	17:00～18:00	0.789	0.819	0.030	0.900
	地点 3	上川井 IC	17:00～18:00	0.680	0.702	0.022	0.847
	地点 4	滝沢	17:00～18:00	0.455	0.456	0.001	0.904
		瀬谷土橋公園入口	17:00～18:00	0.502	0.524	0.022	0.913
休日	地点 1	目黒	17:00～18:00	0.680	0.680	0.000	0.894
	地点 2	目黒交番前	17:00～18:00	0.612	0.658	0.046	0.894
	地点 3	上川井 IC	17:00～18:00	0.492	0.492	0.000	0.829
	地点 4	滝沢	17:00～18:00	0.363	0.374	0.011	0.900
		瀬谷土橋公園入口	17:00～18:00	0.310	0.348	0.038	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：「現況」については、横浜市の土地区画整理事業の自動車交通量現地調査結果の値を基に算出しています。

注 3：「工事中」は将来一般交通量（現況交通量）に本博覧会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 4：「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 5：「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 6.10-20 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）：工事中/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	0.877	0.877	0.000
			右折	0.245	0.245	0.000
		B	左折・直進	0.526	0.526	0.000
			右折	0.780	0.780	0.000
		C	左折★	0.783	0.842	0.059
			直進	0.868	0.868	0.000
			右折★	0.254	0.319	0.065
		D	左折・直進	0.480	0.480	0.000
右折	0.679		0.679	0.000		
地点 2	目黒交番前	A	左折・直進	0.603	0.603	0.000
			直進	0.603	0.603	0.000
			右折	1.072	1.072	0.000
		B	左折	0.279	0.279	0.000
			直進	0.815	0.815	0.000
			右折	0.287	0.287	0.000
		C	左折・直進★	0.524	0.781	0.257
			直進★	0.524	0.781	0.257
			右折	0.737	0.737	0.000
		D	左折・直進	0.984	0.984	0.000
右折★	0.031		0.354	0.323		
地点 3	上川井 IC	A	左折・右折★	0.748	0.883	0.135
		B	直進	0.865	0.865	0.000
			右折	0.786	0.786	0.000
		C	右折	0.609	0.609	0.000
		D	直進	0.626	0.626	0.000
			右折	0.319	0.319	0.000
地点 4	滝沢	A	左折・直進	0.453	0.453	0.000
			直進	0.453	0.453	0.000
		B	直進★	0.403	0.420	0.017
			右折★	0.053	0.253	0.200
		C	左折・右折	0.606	0.606	0.000
			右折	0.631	0.631	0.000
	瀬谷土橋公園入口	A	左折・直進	0.636	0.636	0.000
			直進	0.636	0.636	0.000
		B	直進★	0.300	0.402	0.102
			右折★	0.389	0.581	0.192
C	左折	0.274	0.274	0.000		
	右折	0.568	0.568	0.000		

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。

注3：「★」は工事用車両の走行ルートであることを示します。

表 6.10-21 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）：工事中/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	0.000
			右折	0.184	0.184	0.000
		B	左折・直進	0.410	0.410	0.000
			右折	0.711	0.711	0.000
		C	左折★	0.736	0.790	0.054
			直進	0.670	0.670	0.000
			右折★	0.194	0.280	0.086
		D	左折・直進	0.559	0.559	0.000
右折	0.806		0.806	0.000		
地点 2	目黒交番前	A	左折・直進	0.426	0.426	0.000
			直進	0.426	0.426	0.000
			右折	0.907	0.907	0.000
		B	左折	0.245	0.245	0.000
			直進	0.729	0.729	0.000
			右折	0.140	0.140	0.000
		C	左折・直進★	0.513	0.748	0.235
			直進★	0.513	0.748	0.235
			右折	0.489	0.489	0.000
		D	左折・直進	0.770	0.770	0.000
右折★	0.054		0.350	0.296		
地点 3	上川井 IC	A	左折・右折★	0.328	0.424	0.096
		B	直進	0.592	0.592	0.000
			右折	0.653	0.653	0.000
		C	右折	0.475	0.475	0.000
		D	直進	0.517	0.517	0.000
			右折	0.293	0.293	0.000
地点 4	滝沢	A	左折・直進	0.357	0.357	0.000
			直進	0.357	0.357	0.000
		B	直進★	0.364	0.382	0.018
			右折★	0.025	0.204	0.179
		C	左折・右折	0.257	0.257	0.000
			右折	0.470	0.470	0.000
	瀬谷土橋公園入口	A	左折・直進	0.313	0.313	0.000
			直進	0.313	0.313	0.000
		B	直進★	0.232	0.319	0.087
			右折★	0.298	0.473	0.175
C	左折	0.052	0.052	0.000		
	右折	0.460	0.460	0.000		

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。（該当なし）

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。

注 3：「★」は工事用車両の走行ルートであることを示します。

b. 撤去中

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交差点需要率は表 6.10-22、車線の交通容量比は表 6.10-23 及び表 6.10-24 に示すとおりです。

撤去中交通量による交差点需要率が最も高い交差点は、地点 1（目黒）の休日 0.680 ですが、限界需要率を下回っています。また、現況交通量に対する撤去中交通量の交差点需要率の増加量は最大で 0.036（休日の地点 3（上川井 IC））です。

平日休日を通じて、車線の交通容量比が高い（1.0 を超過）交差点はありません。

交差点需要率の増加量が負値となっている交差点（地点 2、地点 3）がありますが、交差点形状の変更に起因するものです。なお、交通容量比についても同様です。また、現況交通量に対する撤去中交通量の車線の交通容量比の増加量は、最大で 0.704（平日の地点 2（目黒交番前）の B 断面左直方向）ですが、この車線は工事用車両の走行はありません。工事用車両が走行する車線の中での交通容量比の増加量の最大値は 0.299（平日の地点 4（瀬谷土橋公園入口）の B 断面右折方向）となっています。

交通混雑が想定される時間帯における工事関係者の退場時間を調整するなど、工事用車両の走行を適切に管理することから、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。

表 6.10-22 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）：撤去中）

時期	交差点名		時間帯 ^{注1}	交差点需要率 ^{注4}			限界 需要率 ^{注5}
				現況 ^{注2}	撤去中 ^{注3}	増分	
				A	B	B-A	
平日	地点 1	目黒	17:00～18:00	0.629	0.629	0.000	0.889
	地点 2	目黒交番前	17:00～18:00	0.789	0.332	-0.457	0.900
	地点 3	上川井 IC	17:00～18:00	0.680	0.655	-0.025	0.847
	地点 4	滝沢	17:00～18:00	0.455	0.457	0.002	0.904
		瀬谷土橋公園入口	17:00～18:00	0.502	0.536	0.034	0.913
	地点 10	-	17:00～18:00	-	0.191	-	0.518
休日	地点 1	目黒	17:00～18:00	0.680	0.680	0.000	0.894
	地点 2	目黒交番前	17:00～18:00	0.612	0.398	-0.214	0.894
	地点 3	上川井 IC	17:00～18:00	0.492	0.528	0.036	0.829
	地点 4	滝沢	17:00～18:00	0.363	0.379	0.016	0.900
		瀬谷土橋公園入口	17:00～18:00	0.310	0.339	0.029	0.900
	地点 10	-	17:00～18:00		0.176	-	0.518

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：「現況」については、横浜市の土地区画整理事業の自動車交通量現地調査結果の値を基に算出しています。

注 3：「撤去中」は将来一般交通量（現況交通量）に本博覧会において想定している撤去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 4：「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）の合計で示される値です。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 5：「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 6.10-23 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）：撤去中/平日）

交差点名		断面	流入車線構成	車線の交通容量比		
				現況	撤去中	増分
				A	B	B-A
地点 1	目黒	A	左折・直進	0.877	0.877	0.000
			右折	0.245	0.245	0.000
		B	左折・直進	0.526	0.526	0.000
			右折	0.780	0.780	0.000
		C	左折★	0.783	0.871	0.088
			直進	0.868	0.868	0.000
		D	右折★	0.254	0.356	0.102
			左折・直進	0.480	0.480	0.000
地点 2	目黒交番前	A	左折・直進	0.603	0.004	-0.599
			直進	0.603	なし	-
			右折	1.072	0.837	-0.235
		B	左折（左直）	0.279	0.983	0.704
			直進	0.815	0.983	0.168
			右折	0.287	0.424	0.137
		C	左折・直進★	0.524	0.060	-0.464
			直進★	0.524	なし	-
			右折	0.737	0.533	-0.204
		D	左折・直進	0.984	0.905	-0.079
			（直進）		0.905	-
			右折	0.031	0.058	0.027
地点 3	上川井 IC	A	左折・右折	0.748	0.801	0.053
			（右折）	-	0.198	-
		B	（左折）	-	0.029	-
			直進★	0.865	0.461	-0.404
		C	右折★	0.786	0.983	0.197
			（左折可）	-	0.259	-
		D	右折	0.609	0.813	0.204
			（左折可）	-	0.054	-
地点 4	滝沢	A	左折・直進	0.453	0.453	0.000
			直進	0.453	0.453	0.000
		B	直進★	0.403	0.429	0.026
			右折	0.053	0.053	0.000
		C	左折・右折	0.606	0.606	0.000
			右折	0.631	0.631	0.000
	瀬谷土橋公園入口	A	左折・直進	0.636	0.636	0.000
			直進	0.636	0.636	0.000
		B	直進★	0.300	0.331	0.031
			右折★	0.389	0.688	0.299
		C	左折	0.274	0.274	0.000
			右折	0.568	0.568	0.000
地点 10	-	A	左折・直進	-	0.010	-
			右折	-	0.000	-
		B	左折・直進	-	0.845	-
			直進	-	0.845	-
		C	右折	-	0.000	-
			左折・直進	-	0.000	-
		D	右折★	-	0.149	-
			左折	-	0.000	-
		D	直進	-	0.829	-
			右折	-	0.024	-

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。

注 3：「★」は工事用車両の走行ルートであることを示します。

表 6.10-24 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）：撤去中/休日）

交差点名		断面	流入車線構成	車線の交通容量比		
				現況	撤去中	増分
				A	B	B-A
地点 1	目黒	A	左折・直進	0.969	0.969	0.000
			右折	0.184	0.184	0.000
		B	左折・直進	0.410	0.410	0.000
			右折	0.711	0.711	0.000
		C	左折★	0.736	0.819	0.083
			直進	0.670	0.670	0.000
		D	右折★	0.194	0.329	0.135
			左折・直進	0.559	0.559	0.000
地点 2	目黒交番前	A	左折・直進	0.426	0.010	-0.416
			直進	0.426	なし	-
			右折	0.907	0.682	-0.225
		B	左折（左直）	0.245	0.838	0.593
			直進	0.729	0.838	0.109
			右折	0.140	0.269	0.129
		C	左折・直進★	0.513	0.258	-0.255
			直進★	0.513	なし	-
			右折	0.489	0.344	-0.145
		D	左折・直進	0.770	0.686	-0.084
			（直進）	-	0.686	-
			右折	0.054	0.098	0.044
		地点 3	上川井 IC	A	左折・右折	0.328
（右折）	-				0.096	-
B	（左折）			-	0.009	-
	直進★			0.592	0.324	-0.268
C	右折★			0.653	0.798	0.145
	（左折可）			-	0.243	-
D	右折			0.475	0.712	0.237
	（左折可）			-	0.048	-
	直進			0.517	0.406	-0.111
	右折			0.293	0.292	-0.001
地点 4	滝沢	A	左折・直進	0.357	0.357	0.000
			直進	0.357	0.357	0.000
		B	直進★	0.364	0.392	0.028
			右折	0.025	0.025	0.000
		C	左折・右折	0.257	0.257	0.000
	右折		0.470	0.470	0.000	
	瀬谷土橋公園入口	A	左折・直進	0.313	0.313	0.000
			直進	0.313	0.313	0.000
		B	直進★	0.232	0.258	0.026
			右折★	0.298	0.563	0.265
C		左折	0.052	0.052	0.000	
	右折	0.460	0.460	0.000		
地点 10	-	A	左折・直進	-	0.010	-
			右折	-	0.000	-
		B	左折・直進	-	0.753	-
			直進	-	0.753	-
		C	右折	-	0.000	-
			左折・直進	-	0.000	-
		D	右折★	-	0.149	-
			左折	-	0.000	-
			直進	-	0.738	-
			右折	-	0.014	-

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。（該当なし）

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。

注 3：「★」は工事用車両の走行ルートであることを示します。

B 他事業を考慮した予測結果

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 6.10-25、車線の交通容量比は表 6.10-26 及び表 6.10-27 に示すとおりです。

工事中交通量による交差点需要率が最も高い交差点は、地点2（目黒交番前）の平日0.844 ですが、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0.073（休日の地点2（目黒交番前））です。

他事業を考慮した予測においても、本博覧会の場合と同様、工事用車両の通過ルート上で車線の交通容量比が1.0を上回る車線はなく、他事業を考慮した場合の各交差点への影響はありません。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0.410（平日の地点2（目黒交番前）のC断面左折/直進方向）となっています。

交通混雑が想定される時間帯における工事関係者の退場時間を調整するなど、工事用車両の走行を適切に管理することから、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。

表 6.10-25 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）
：他事業を考慮した予測）

時期	交差点名		時間帯 ^{注1}	交差点需要率 ^{注4}			限界 需要率 ^{注5}
				現況 ^{注2}	他事業を 考慮した 工事中 ^{注3}	増分	
				A	B	B-A	
平日	地点1	目黒	17:00～18:00	0.629	0.638	0.009	0.889
	地点2	目黒交番前	17:00～18:00	0.789	0.844	0.055	0.900
	地点3	上川井 IC	17:00～18:00	0.680	0.727	0.047	0.847
	地点4	滝沢	17:00～18:00	0.455	0.467	0.012	0.904
		瀬谷土橋公園入口	17:00～18:00	0.502	0.532	0.030	0.913
休日	地点1	目黒	17:00～18:00	0.680	0.680	0.000	0.894
	地点2	目黒交番前	17:00～18:00	0.612	0.685	0.073	0.894
	地点3	上川井 IC	17:00～18:00	0.492	0.502	0.010	0.829
	地点4	滝沢	17:00～18:00	0.363	0.391	0.028	0.900
		瀬谷土橋公園入口	17:00～18:00	0.310	0.375	0.065	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：「現況」は将来一般交通量（現況交通量）のみで見たときのピーク時間における値です。

注3：「工事中」は将来一般交通量（現況交通量）に本博覧会において想定している工事中の工事用車両台数及び他事業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4：「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5：「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 6.10-26 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）
：他事業を考慮した予測/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	他事業を 考慮した 工事中	増分	
			A	B	B-A	
地点 1	目黒	A	左折・直進	0.877	0.877	0.000
			右折	0.245	0.262	0.017
		B	左折・直進	0.526	0.526	0.000
			右折	0.780	0.780	0.000
	C	左折★	0.783	0.874	0.091	
		直進★	0.868	0.899	0.031	
		右折★	0.254	0.353	0.099	
	D	左折・直進	0.480	0.480	0.000	
右折		0.679	0.679	0.000		
地点 2	目黒交番前	A	左折・直進	0.603	0.603	0.000
			直進	0.603	0.603	0.000
			右折	1.072	1.072	0.000
		B	左折	0.279	0.279	0.000
			直進	0.815	0.815	0.000
			右折	0.287	0.287	0.000
	C	左折・直進★	0.524	0.934	0.410	
		直進★	0.524	0.934	0.410	
		右折★	0.737	0.860	0.123	
	D	左折・直進	0.984	0.984	0.000	
右折★		0.031	0.440	0.409		
地点 3	上川井 IC	A	左折・右折★	0.748	0.981	0.233
		B	直進★	0.865	0.880	0.015
			右折★	0.786	0.795	0.009
		C	右折	0.609	0.609	0.000
		D	直進	0.626	0.626	0.000
			右折	0.319	0.319	0.000
地点 4	滝沢	A	左折・直進	0.453	0.453	0.000
			直進	0.453	0.453	0.000
		B	直進★	0.403	0.448	0.045
			右折★	0.053	0.290	0.237
		C	左折・右折	0.606	0.606	0.000
	右折		0.631	0.631	0.000	
	瀬谷土橋公園入口	A	左折・直進	0.636	0.636	0.000
			直進	0.636	0.636	0.000
		B	直進★	0.300	0.452	0.152
			右折★	0.389	0.657	0.268
C		左折	0.274	0.274	0.000	
右折	0.568	0.568	0.000			

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。

注3：「★」は工事用車両の走行ルートであることを示します。

表 6.10-27 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）
：他事業を考慮した予測/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	他事業を 考慮した 工事中	増分	
			A	B	B-A	
地点 1	目黒	A	左折・直進	0.969	0.969	0.000
			右折	0.184	0.191	0.007
		B	左折・直進	0.410	0.410	0.000
			右折	0.711	0.711	0.000
		C	左折★	0.736	0.820	0.084
			直進★	0.670	0.697	0.027
			右折★	0.194	0.327	0.133
		D	左折・直進	0.559	0.559	0.000
右折	0.806		0.806	0.000		
地点 2	目黒交番前	A	左折・直進	0.426	0.426	0.000
			直進	0.426	0.426	0.000
			右折	0.907	0.907	0.000
		B	左折	0.245	0.245	0.000
			直進	0.729	0.729	0.000
			右折	0.140	0.140	0.000
		C	左折・直進★	0.513	0.887	0.374
			直進★	0.513	0.887	0.374
			右折★	0.489	0.619	0.130
		D	左折・直進	0.770	0.770	0.000
右折★	0.054		0.430	0.376		
地点 3	上川井 IC	A	左折・右折★	0.328	0.495	0.167
		B	直進★	0.592	0.607	0.015
			右折★	0.653	0.662	0.009
		C	右折	0.475	0.475	0.000
		D	直進	0.517	0.517	0.000
			右折	0.293	0.293	0.000
地点 4	滝沢	A	左折・直進	0.357	0.357	0.000
			直進	0.357	0.357	0.000
		B	直進★	0.364	0.413	0.049
			右折★	0.025	0.237	0.212
		C	左折・右折	0.257	0.257	0.000
			右折	0.470	0.470	0.000
	瀬谷土橋公園入口	A	左折・直進	0.313	0.313	0.000
			直進	0.313	0.313	0.000
		B	直進★	0.232	0.361	0.129
			右折★	0.298	0.539	0.241
C	左折	0.052	0.052	0.000		
	右折	0.460	0.460	0.000		

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。（該当なし）

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。

注3：「★」は工事用車両の走行ルートであることを示します。

イ. 工事用車両の走行に伴う歩行者の安全

既存資料（土地区画整理事業）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（土地区画整理事業）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。

工事用車両の主な走行ルートである環状 4 号線及び市道五貫目第 33 号線においては、ほとんどの箇所で歩行者と自動車が分離されています（前掲図 6.10-6（p.6.10-33）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。

(2) 開催における関係車両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、関係車両の走行に伴う交通混雑（自動車）及び開催中の歩行者・自転車の安全としました。

また、会場隣接駐車場入口に来場車両が集中することで、周辺交通へ影響を及ぼす可能性があるため、会場隣接駐車場付近を対象とする滞留長の予測も行いました。

② 予測地域・地点

予測地域は関係車両の走行ルートとして想定される対象事業実施区域及びその周辺の道路としました。

予測地点は、図 6.10-1 に示すとおり、関係車両の走行ルートとして想定される主要交差点（地点 1～6、地点 9～12）の 10 地点及び、1 断面（地点 7）としました。

また、予測地点のうち 8 地点（地点 1～6、地点 9、地点 12）においては、歩行者等による来場者の影響を考慮し、地点 10（歩車分離交差点）及び断面 7 は、歩行者等による自動車の進行の妨げがないため、歩行者等の影響については考慮していません。無信号交差点（地点 11）については、シャトルバスの出入りのみであり、誘導員の配置等による円滑な誘導を実施することから、歩行者等の影響は考慮していません。

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 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 6.10-9 に示すとおりです。

地点 8 については、開催期間中は東方向と南方向のみ通行を可能とするため、予測対象外としました。

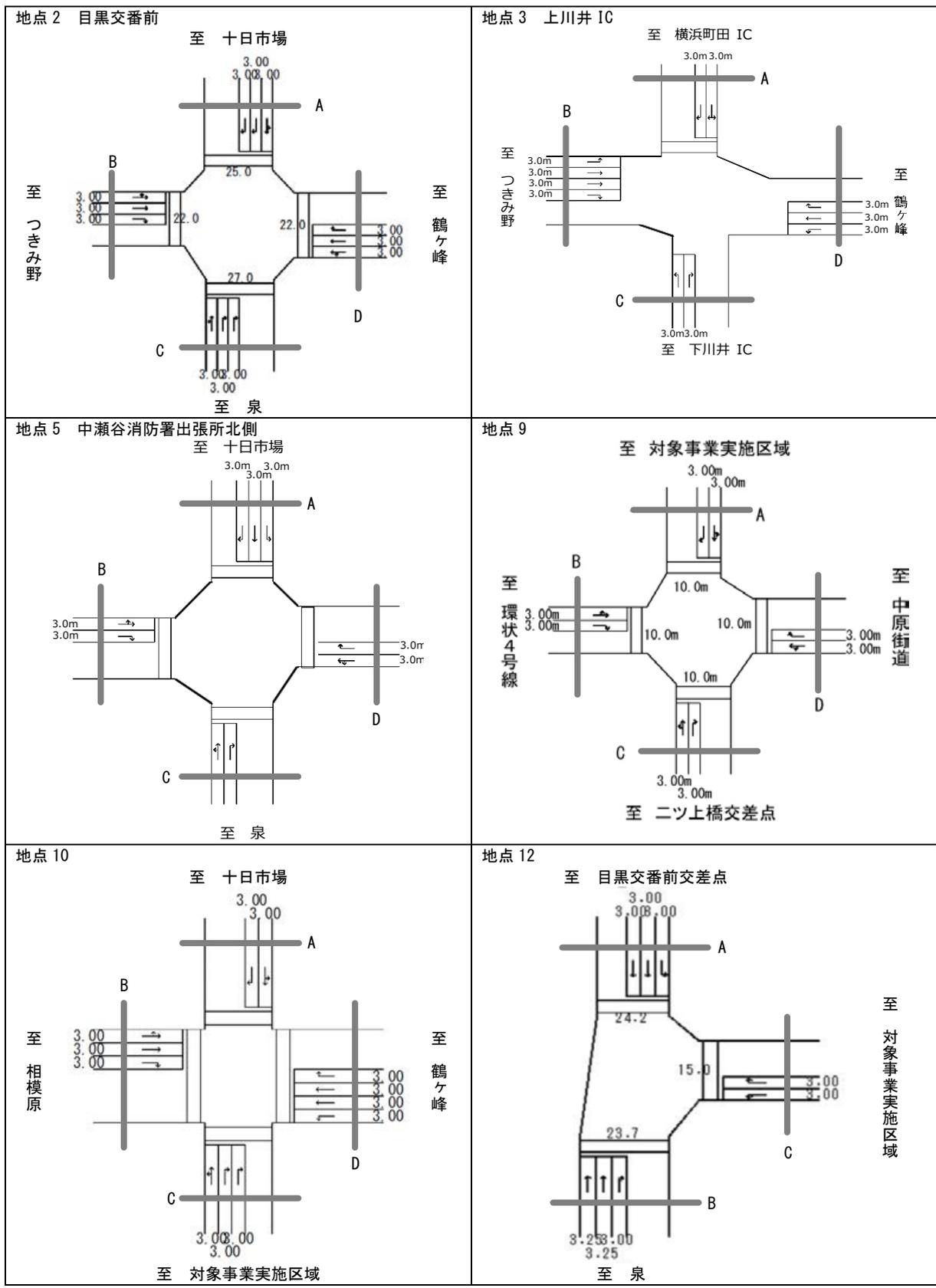
また、会場隣接駐車場付近を対象とする滞留長の予測については、会場隣接駐車場の出入口付近を予測地点としました。

③ 予測時期

予測対象時期は、開催期間の来場者のピーク時期としました。

開催中においては、他事業（土地区画整理事業）の工事用車両の走行が生じる可能性があります。その台数は最大で 18 台/日程度と想定されます。本博覧会の関係車両の台数と比べて小さいため、他事業との累積的な影響を考慮した場合の影響の程度は、本博覧会のみによる影響と同程度であると考えられます。また、影響が最大となる来場者のピーク時期は、開催中に 10 日程度（表 6.10-29）と限られます。

以上のことを踏まえ、開催中の他事業との累積的な影響の予測は行わないこととしました。



注：地点9については、開催中はB断面が未開通であり3差路となっています。博覧会終了後、将来的には十字路として供用される予定です。
 地点2については、AC及びCA方向に立体交差が併設される条件としています。

図 6.10-9 将来交差点構造

④ 予測方法

関係車両の走行に伴う交通混雑の予測手順は、図 6.10-10 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。交差点需要率の算定にあたって、飽和交通流率の基本値の設定は、既存資料（土地区画整理事業）による実測値を用いました。なお、開催時については、会場周辺で予定されている道路整備や交差点改良等を含めて実態に即した予測となるよう、本博覧会の開催される期間であることを考慮し、既存資料（土地区画整理事業）ではなく、来場者のピーク時期の予測交通量を推計して予測を行いました。予測手法としては、交通管理者や所管省庁等との協議・調整において他事業との整合を図る観点から、転換率式併用 QV 分割配分手法を採用し、予測条件は、表 6.10-28 に示すとおりです（資料編 p. 資 1.8-46 参照）。

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」（社団法人日本道路協会、昭和 59 年 9 月）に示される方法に準拠して算出しました。

無信号交差点である地点 11 については、「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）を参考に、従道路（環状 4 号線に接続する道路（土地区画整理区域内の区域内道路））から左折して南側へ向かう車両（シャトルバス）が、主道路（環状 4 号線）を走る車両の間隙をぬって合流できる交通量の最大値（交通容量）を以下の式により求め、この値と従道路で設定する予測交通量を比較しました。

$$C = Q \times (\exp(-Q \cdot T1)) / (1 - \exp(-Q \cdot T2))$$

C : 従道路流入部の交通容量 [pcu/秒]
Q : 主道路の往復交通需要 [pcu/秒]
T1 : 臨界流入ギャップ [秒] (=9.2)
T2 : 流入車両の追従車頭時間 [秒] (=5.2)

注 1 : 「道路の交通容量」（社団法人日本道路協会、昭和 59 年 9 月）を参考にし、実態に即したよう、現地調査結果による大型補正係数 (2.24) を用いました（資料編 p. 資 1.8-147 「1.8.2(6) 現地調査から推定した交差点 11 の大型補正係数について」）。

注 2 : 上記の計算式における「pcu」は「乗用車換算台数」を示す。

駐車場出入口における渋滞予測は、「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（平成 19 年 2 月 1 日、経済産業省告示 16 号）に示された「各入口に必要な入庫待ちスペース」の算定式に基づき、時間当たりに駐車場入り口に流入する車両台数とゲート等の処理速度から発生する滞留長と待ちスペースとの比較等により予測しました。

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。

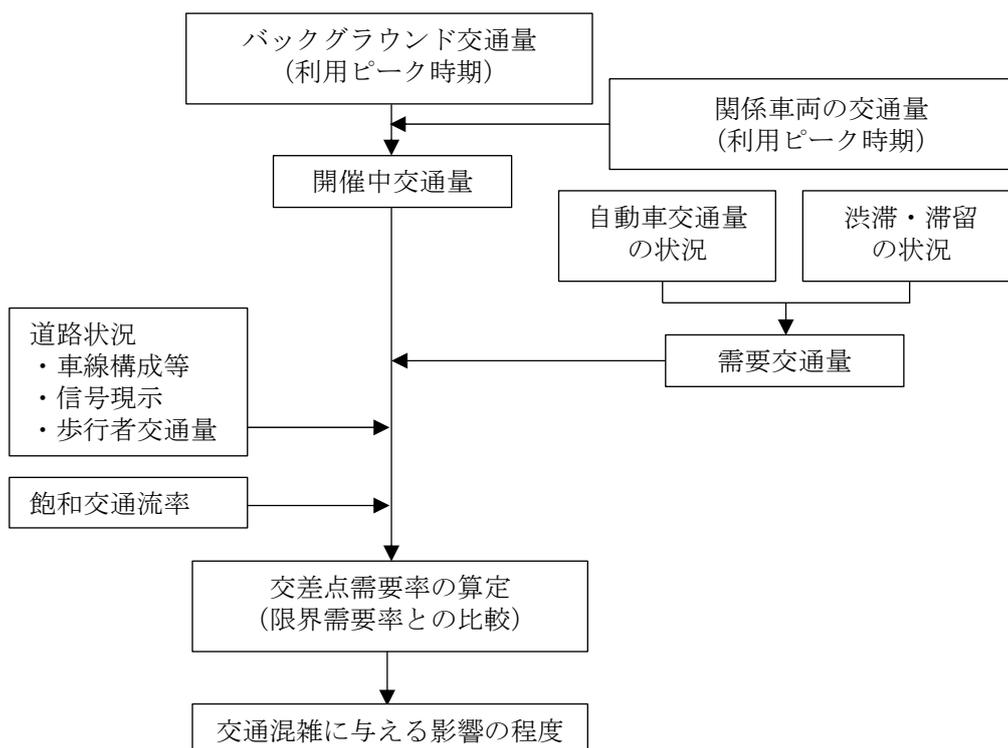


図 6.10-10 予測手順（関係車両の走行に伴う交通混雑（自動車））

表 6.10-28 交通量推計の前提条件等について

項目	条件等
配分手法	高速転換率併用分割配分
配分回数、分割比率	10回、1/10
交通流の推計時点	令和9年時点
推計の状況 (整備の有無)	有
推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (平成22年度 全国道路・街路交通情勢調査(道路交通センサス))
開発交通量の考慮	有 〔 考慮した開発交通 (トリップ数) : 23,631 台トリップ/日※ ※想定する駅シャトルバス、団体バス、P&R シャトルバスの各台数を含む 〕

⑤ 予測条件

ア. 交通量

開催中の交通量は、来場者のピーク時期の台数を基に設定しました。多客日（10.5万人）における輸送機関別の来場者数及び来場車両の想定は表 6.10-29 に示すとおりであり（パークアンドライドを含む）、鉄道駅からのシャトルバスの想定は表 6.10-30 に示すとおりです。関係車両の交通量の詳細は、資料編（p.資 1.8-46 参照）に示しています。

なお、歩行者等については、来場車両と歩行者等のピーク時間が異なるため、来場者のピーク時間における交通量を設定しました（表 6.10-31 及び図 6.10-12）。

なお、交通量の予測にあたっては、過去の園芸博覧会における時間別の入退場者数の実績等を参考に推計しており、現時点での本博覧会の多客日における時間別滞在者数の想定については、図 6.10-11 に示すとおりです。

表 6.10-29 多客日における輸送機関別の来場者数及び来場車両台数

輸送の分類	来場者の想定（1日当たり）				総数
	自家用車	団体バス	公共交通	徒歩等	
多客日(10.5万人) 10日程度	約 43,000 人 (約 14,300 台)	約 16,000 人 (約 500 台)	約 40,000 人	約 6,000 人	約 105,000 人

注：現時点での想定であり、今後、関係機関等との調整による変更する可能性があります。

表 6.10-30 鉄道駅からの発着シャトルバス台数

駅名	台数
瀬谷駅	約 700 延台/日
三ツ境駅	約 350 延台/日
南町田グランベリーパーク駅	約 650 延台/日
十日市場駅	約 900 延台/日
合計	約 2,600 延台/日

注1：現時点の想定であり、今後関係機関等との調整による変更の可能性があります。

注2：空港等からの直行バス台数は、近隣4駅のシャトルバスに比べて少なく会場周辺のアクセスルートも同じであることから、合計値（約2,600延台/日）に含めています。

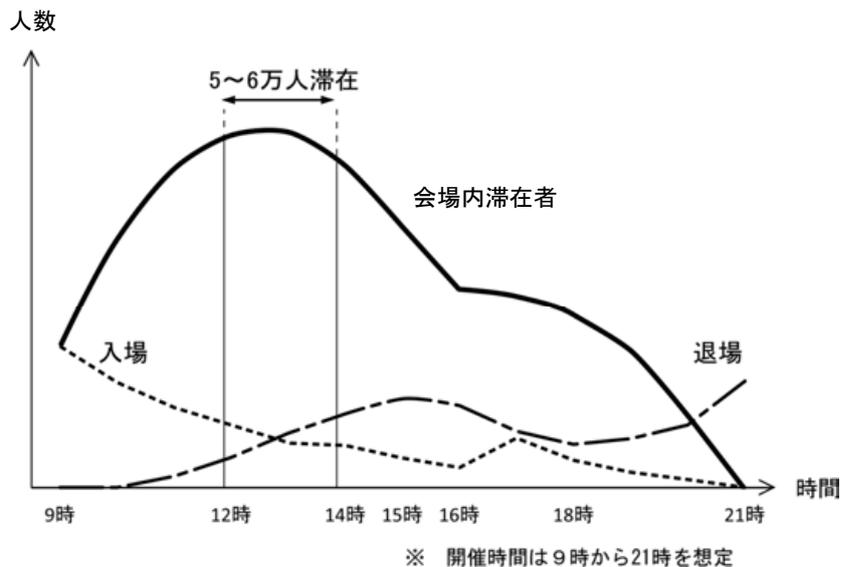


図 6.10-11 多客日における時間別滞在者数のイメージ

表 6.10-31 多客日における歩行者等の交通量

地点	ピーク時間	断面	歩行者等(人/時)
地点 1 目黒	20:00～ 21:00	A	24(0)
		B	120(96)
		C	24(0)
		D	120(96)
地点 2 目黒交番前	20:00～ 21:00	A	22(0)
		B	22(0)
		C	22(0)
		D	66(44)
地点 3 上川井 IC	20:00～ 21:00	A	99(66)
		B	-
		C	-
		D	-
地点 4 滝沢	20:00～ 21:00	A	-
		B	33(0)
		C	132(66)
地点 4 瀬谷土橋公園入口	20:00～ 21:00	A	-
		B	34(0)
		C	102(68)
地点 5 中瀬谷消防署出張所北側	20:00～ 21:00	A	960(920)
		B	40(0)
		C	160(160)
		D	600(560)
地点 6 瀬谷中学校前	20:00～ 21:00	A	180(72)
		B	108(36)
		C	144(36)
		D	432(360)
地点 9	20:00～ 21:00	A	150(0)
		B	150(0)
		C	150(0)
		D	390(240)
地点 12	20:00～ 21:00	A	0(0)
		B	40(0)
		C	120(80)

注 1：()は、歩行者等のうち本博覧会の来場者数です。

注 2：信号 1 サイクルあたり横断者数が 1 人未満の場合は 1 人として計上しました。

注 3：地点 5 (A) は、西側駐車場からの来場者による横断数を計上しました。

注 4：地点 9 は、新設交差点であり、信号 1 サイクルあたり 5 人として計上しました。

注 5：予測交差点のうち地点 10 (歩車分離交差点) 及び断面 7 は、歩行者等による自動車の進行の妨げがないため歩行者等データの設定はありません。

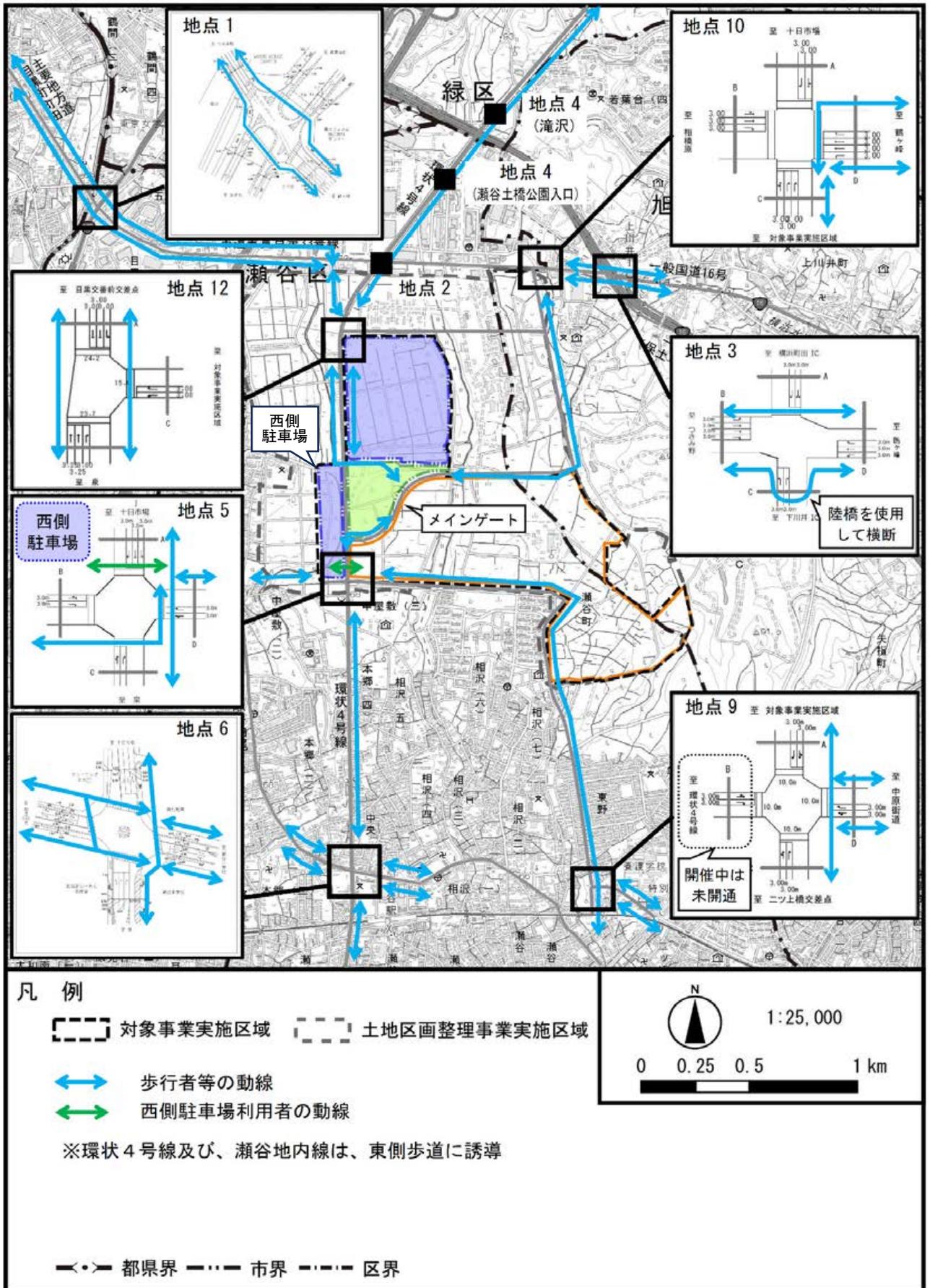


図 6.10-12 開催中の予測に用いた歩行者等の想定ルート

イ. 交通規制等

関係車両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。また、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。信号現示は、本博覧会の開催時の交通状況を想定して設定しました。

なお、会場隣接駐車場やバスターミナルにおける車両（自家用車、団体バス、公共交通（シャトルバス））の出入りについては、左折を基本とし、右折が必要な場合は信号を経由することを予測条件としています（関係機関等と調整中）。

ウ. 駐車場出入口付近における予測に関する予測諸元

駐車場出入口付近における予測に関する予測諸元は表 6.10-32、出入口までの進入経路は図 6.10-13 に示すとおりです。

駐車場のゲートについては現在検討中であり、滞留長の算定にあたっては、ゲート数は1又は2基、処理速度は8秒/台^注として設定しました。

注 「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（平成19年2月1日、経済産業省告示16号）における平面自走式駐車場の値を参考としました。

表 6.10-32 駐車場出入口付近における予測に関する諸元

出入口	地点	面する道路	交通量	ゲート
出入口1	北側駐車場の北側入口	区画3号線	714台/h	2基
出入口2	北側駐車場の南側入口	区画2号線	577台/h	2基
出入口3	西側駐車場の入口	環状4号線	162台/h	1基

注1：交通量は、午前中ピーク時間帯（9時～10時）における交通量です。

注2：ゲートの台数については現時点での案です。

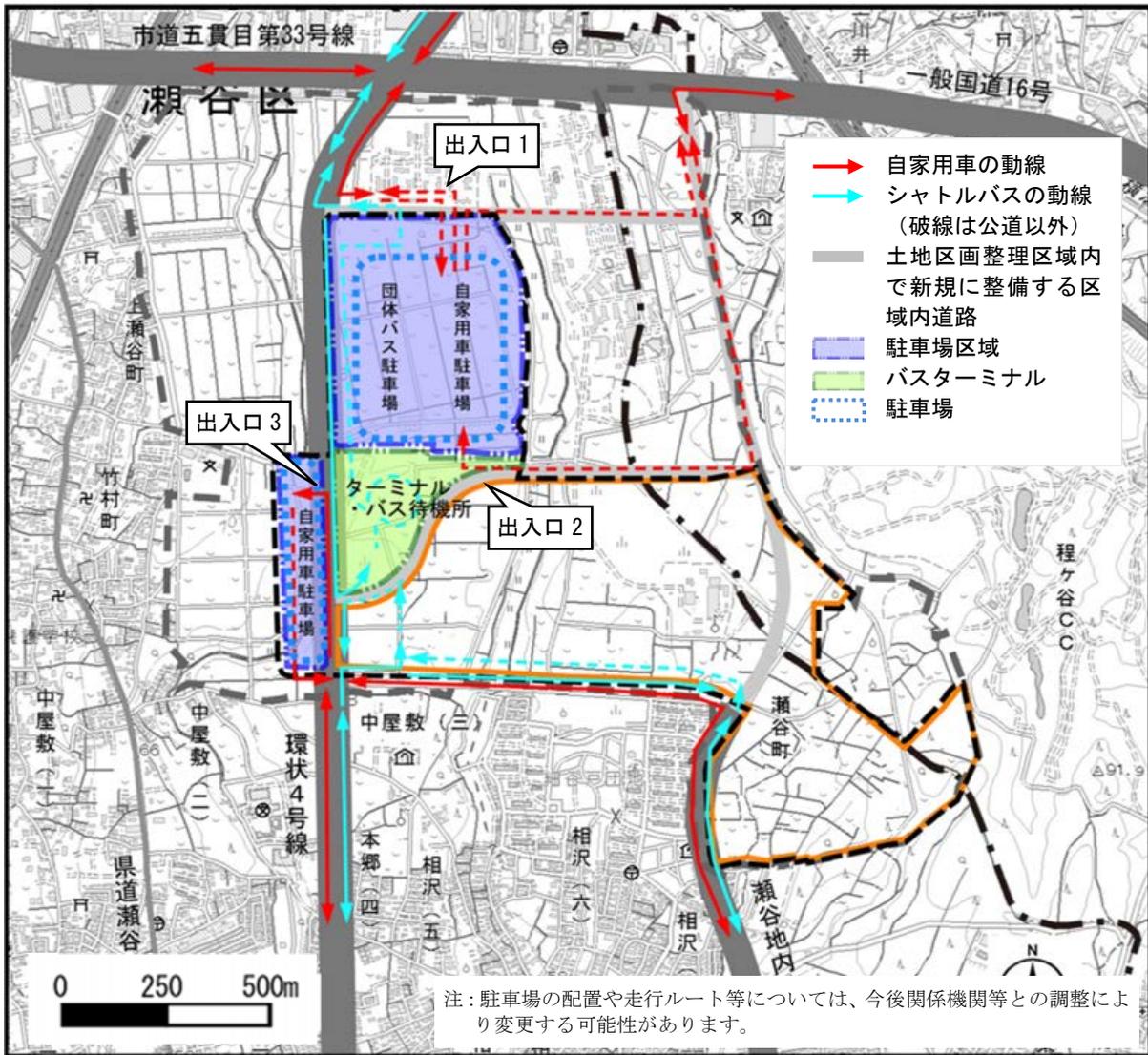


図 6.10-13 駐車場出入口までの主な進入経路

⑥ 予測結果

ア. 関係車両の走行に伴う交通混雑（自動車）

A 交差点部における交通混雑（自動車）

予測対象時期における交差点需要率は表 6.10-33、車線の交通容量比は表 6.10-34、単路部（断面 7）の交通容量比は表 6.10-35、無信号交差点（交差点 11）での交通処理検討結果は表 6.10-36 に示すとおりです。

開催中の来場者のピーク時期（想定利用者数：10.5 万人）における交通量による交差点需要率は、最大で地点 12 の 0.985 であり、地点 12 を除く全ての交差点で限界需要率を下回っています。また、現況交通量に対する開催中交通量の交差点需要率の増加は、最大で地点 4（滝沢）の 0.398 と予測されます。

車線の交通容量比が最も高い交差点は、地点 12 の C 断面右折方向の 1.296 であり、それ以外の全ての車線では交通容量比が 1.0 を下回る結果となっています。なお、地点 12 は、駐車場の出入り口から区画 3 号線を通り環状 4 号線に合流する地点であり、C 断面右折方向の車線を走行する車両は全て駐車場から退場する関係車両です。したがって、地点 12 から北側出入口の区間に関係車両が滞留する可能性はありますが、退場できるまで駐車場内に滞留することになるため、環状 4 号線を走行する一般交通流に影響を与えることはありません。地点 12 における退場時の滞留を緩和するため、地点 10 及び地点 2 を経由した迂回経路の運用について効果を検討したところ、一定程度の緩和が期待されます（資料編 p. 1.8-139 「1.8.2(3) 地点 12 における迂回経路採用時の滞留緩和効果の試算」参照）。本地点については、退場車両の滞留緩和策（迂回経路の運用、駐車場及び区域内道路における滞留スペースの確保、ピーク時間帯の事前周知、横断者の適切な誘導等）について検討・調整を進めていきます。

将来交通量による単路部の交通容量比は断面 7 で 0.440 となり 1.0 を下回ります（表 6.10-35）。

無信号交差点（地点 11）については、「従道路流入部の交通容量」が「設定する予測交通量」より多くなることから、交通処理が可能と予測します（表 6.10-36）。

なお、環状 4 号線から地点 11 を経由したバスターミナルへの進入については、全て左折であり、誘導員の配置等も検討していることから、大きな滞留は発生しないと想定します。また、環状 4 号線は片側 2 車線に拡幅され、地点 11 から信号のある地点 12 までは十分な距離があるため、歩行者等の横断などによって地点 11 を左折する際に車線の滞留が生じても、残りの 1 車線だけで通過交通については、交通処理は可能であると考えます（資料編 p. 資 1.8-150 「1.8.2(7) 北側から地点 11 に至るシャトルバスによる環状 4 号線の交通への影響について」参照）。

表 6.10-33 交差点需要率（信号交差点）（関係車両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（ピーク時間帯） ^{注1}			限界 需要率 ^{注2}
			現況(2019年)	開催中(2027年)	増分	
			A	B	B-A	
利用 ピーク 時期	地点 1	目黒	0.680 (16:45~17:45)	0.797 (17:00~18:00)	0.117	0.890
	地点 2	目黒交番前	0.612 (16:45~17:45)	0.370 (17:00~18:00)	-0.242	0.912
	地点 3	上川井 IC	0.492 (16:45~17:45)	0.769 (20:00~21:00)	0.277	0.836
	地点 4	滝沢	0.363 (17:00~18:00)	0.761 (10:00~11:00)	0.398	0.873
		瀬谷土橋公園入口	0.310 (17:00~18:00)	0.552 (17:00~18:00)	0.242	0.908
	地点 5	中瀬谷消防署出張所 北側	0.666 (16:30~17:30)	0.546 (17:00~18:00)	-0.120	0.867
	地点 6	瀬谷中学校前	0.497 (16:15~17:15)	0.650 (16:00~17:00)	0.153	0.840
	地点 9	-	-	0.472 (17:00~18:00)	-	0.917
	地点 10	-	-	0.455 (20:00~21:00)	-	0.518
	地点 12	-	-	0.985 (20:00~21:00)	-	0.889

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

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

注3：網掛けは、交差点需要率が限界需要率を上回ったことを示します。

表 6.10-34(1) 車線の交通容量比（関係車両の走行に伴う交通混雑（自動車）：開催中）

交差点名		断面	流入車線 構成	車線の交通容量比				
				現況	開催中	増分		
				A	B	B-A		
地点 1	目黒	A	左折・直進	0.969	0.855	-0.114		
			右折	0.184	0.247	0.063		
		B	左折・直進	0.410	0.828	0.418		
			右折	0.711	0.913	0.202		
		C	左折	0.736	0.673	-0.063		
			直進	0.670	0.406	-0.264		
			右折	0.194	0.310	0.116		
		D	左折・直進	0.559	0.720	0.161		
			右折	0.806	0.611	-0.195		
		地点 2	目黒交番前	A	左折・直進	0.426	0.325	-0.101
					右折	0.426	0.653	0.227
					右折	0.907	0.653	-0.254
B	左折・直進			0.245	0.581	0.336		
	直進			0.729	0.581	-0.148		
	右折			0.140	0.809	0.669		
C	左折・直進			0.513	0.179	-0.334		
	右折			0.513	0.250	-0.263		
	右折			0.489	0.250	-0.239		
D	左折・直進			0.770	0.528	-0.242		
	直進			-	0.528	-		
	右折			0.054	0.027	-0.027		
地点 3	上川井 IC	A	左折・右折	0.328	0.314	-0.014		
			右折	-	0.049	-		
		B	左折	-	0.919	-		
			直進	0.592	0.473	-0.119		
			右折	0.653	0.921	0.268		
		C	左折可	-	0.080	-		
			右折	0.475	0.609	0.134		
		D	左折可	-	0.042	-		
			直進	0.517	0.391	-0.126		
			右折	0.293	0.080	-0.213		
		地点 4	滝沢	A	左折・直進	0.357	0.871	0.514
					直進	0.357	0.871	0.514
B	直進			0.364	0.416	0.052		
	右折			0.025	0.005	-0.020		
C	左折・右折			0.257	0.942	0.685		
	右折			0.470	0.737	0.267		
瀬谷土橋公園入口	A		左折・直進	0.313	0.735	0.422		
			直進	0.313	0.735	0.422		
	B		直進	0.232	0.322	0.090		
			右折	0.298	0.906	0.608		
	C		左折	0.052	0.082	0.030		
			右折	0.460	0.331	-0.129		

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。（該当なし）

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 6.10-34(2) 車線の交通容量比（関係車両の走行に伴う交通混雑（自動車）：開催中）

交差点名		断面	流入車線構成	車線の交通容量比		
				現況	開催中	増分
				A	B	B-A
地点 5	中瀬谷消防署出張所北側	A	左折	0.801	0.463	-
			直進		0.425	-
			右折		0.000	-
		B(-)	左折・直進	-	0.033	-
			右折	-	0.095	-
		C(B)	左折・直進	0.592	0.475	-
			右折		0.154	-
		D(C)	左折・直進	0.818	0.077	-
右折	0.965		-			
地点 6	瀬谷中学校前	A	左折	0.173	0.155	-0.018
			直進	0.527	0.756	0.229
			右折	0.096	0.096	0.000
		B	左折・直進	0.451	0.561	0.110
			右折	0.454	0.610	0.156
		C	左折	0.354	0.576	0.222
			直進	0.667	0.811	0.144
			右折	0.484	0.531	0.047
		D	左折・直進	0.823	0.938	0.115
			右折	0.167	0.156	-0.011
地点 9	-	A	左折・直進	-	0.621	-
			右折	-	0.000	-
		B	左折・直進	-	0.000	-
			右折	-	0.000	-
		C	左折・直進	-	0.289	-
			右折	-	0.000	-
		D	左折・直進	-	0.000	-
			右折	-	0.401	-
地点 10	-	A	左折・直進	-	0.007	-
			右折	-	0.000	-
		B	左折・直進	-	0.581	-
			直進	-	0.581	-
			右折	-	0.000	-
		C	左折・直進	-	0.000	-
			右折	-	0.985	-
		D	左折	-	0.000	-
直進	-		0.571	-		
右折	-		0.006	-		

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。（該当なし）

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

注3：交差点5の断面記号のうち括弧書きのものは、交差点改良前のものです。流入車線構成や右左折方向が大きく変わることから増分は「-」（比較しない）としています。

表 6.10-34 (3) 車線の交通容量比（関係車両の走行に伴う交通混雑（自動車）：開催中）

交差点名	断面	流入車線構成	車線の交通容量比		
			現況	開催中	増分
			A	B	B-A
地点 12	A	左折	-	0.000	-
		直進	-	0.722	-
	B	直進	-	0.310	-
		右折	-	0.000	-
	C	左折	-	0.004	-
		右折	-	1.296	-

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 6.10-35 単路部における交通容量比（関係車両の走行に伴う交通混雑：断面 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	
				車線幅員	側方 余裕	沿道 条件	大型混入				
							3.0m				0.50m 両側
現況 (休日)	15:00～ 16:00	2	2500	0.94	0.95	0.75	0.981	1.8%	1,643	229	0.139
開催中	16:00～ 17:00						0.907	14.97	1,518	668	0.440

注：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 6.10-36 無信号交差点での交通処理検討（関係車両の走行に伴う交通混雑：地点 11）

時期	交差点名	車線数	主道路の 交通量 (pcu/時)	従道路流入部 の交通量 (pcu/時)	従道路流入部 の交通容量 (pcu/時)	一時停止交通処理 の可否
				①	②	①<②であれば可能
開催中	地点 11	4	564	222	239	OK

注 1：「主道路」は環状 4 号線、「従道路」は環状 4 号線に接続する道路（土地区画整理区域内の区域内道路）を指しています。

注 2：「pcu」は「乗用車換算台数」を示します。

なお、交通混雑の予測に用いた交通量については、開催時の実態に即した予測となるよう、開催時の来場者のピーク時期における将来一般交通量について推計しましたが、将来一般交通量として土地区画整理事業の現地調査結果における現況交通量（混雑時）を使用した場合の影響についても検証を行いました。検証の詳細は、資料編 p. 資 1.8-150「1.8.2 (8) 現況交通量（混雑時）を将来一般交通量とした場合の開催時の交通混雑について」に示すとおりです。

検証の結果、瀬谷地内線及び三ツ境下草柳線の開通及び広域交通網の変化を考慮すると、開催時の一般交通量を推計することで、開催時の実態に即した予測になると考えます。

また、交差点改良等の議論が行われていない4交差点（地点1（目黒）、地点4（滝沢）、地点4（瀬谷土橋公園入口）、地点6（瀬谷中学校前））について、各交差点の右折レーンでの滞留長が実際に確保されているレーンなどに収まっているか確認しました。地点4（滝沢：C断面）、地点4（瀬谷土橋公園入口：B断面）及び、地点6（瀬谷中学校前：B断面）の3地点を除き、滞留長が右折レーン等に収まっていることが確認できました。右折レーン等に収まっていない3地点について、地点4（滝沢：C断面）及び地点6（瀬谷中学校前：B断面）の滞留は、全て一般交通によるものであり、本博覧会の来場車両が要因ではないと想定します。検討結果については、資料編p. 資 1.8-163「1.8.2 (9) 交差点における滞留長の影響について」に示します。

B 駐車場出入口付近における渋滞（自動車）

午前中のピーク時間帯（9時～10時）における駐車場出入口付近での滞留長及び予測結果は表 6.10-37 に示すとおりです。

会場出入口における来場車の滞留長検討の結果、いずれの出入口においても、環状4号線等の幹線道路までの滞留が発生することはないと予測します。

以上の結果と、予測時期とした多客日が生じる期間は限定的であること、会場周辺の交通混雑緩和のため公共交通の利用を推奨することなどから、関係車両による各交差点への影響は小さいと考えます。

表 6.10-37 駐車場出入口付近における渋滞（自家用車）

地点		面する道路	滞留長	予測結果
出入口1	北側駐車場の北側入口	区画3号線	約24m	ピーク時間帯にはゲート位置から約24mの滞留が発生する可能性があります。駐車場出入口から環状4号線までの距離（約300m）は、発生する滞留長よりも長いこと、環状4号線への影響を回避できると予測します。
出入口2	北側駐車場の南側入口	区画2号線	約2m	ピーク時間帯にはゲート位置から約2mの滞留が発生する可能性があります。駐車場出入口から市道五貫目第33号線（八王子街道）までの距離（約2km）は、発生する滞留長よりも長いこと、市道五貫目第33号線（八王子街道）への影響を回避できると予測します。
出入口3	西側駐車場の入口	環状4号線	滞留は生じない ^注	ピーク時間帯には滞留が発生しないと考えられますが、基幹道路に面していることから、駐車場内に滞留場所を確保することで、環状4号線への影響を回避できると予測します。

注：予測方法で示す算定式より、（出入口3への1分当たりの来台数×1.6－出入口の1分当たりゲート処理可能台数）×6 < 0、となったことから「滞留長は生じない」としました。

イ. 関係車両の走行に伴う歩行者・自転車の安全

関係車両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 6.10-6（p.6.10-33）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。

シャトルバスの運用にあたっては、鉄道駅からシャトルバスへの乗り換え時に過度な滞留が発生しないような適切な運行本数を確保した計画とします。また、発着駅の鉄道駅利用者や来場者等が安全に利用できるよう、滞留スペースの確保や誘導員の配置など、鉄道事業者やバス事業者等の関係者と連携して対策を講じることから周辺への影響は小さいと考えます。

以上より、歩行者等の安全は確保されるものと考えます。

※ 鉄道からシャトルバスへの乗換えを行う結節点について

現在、近傍の鉄道4駅（瀬谷、三ツ境、南町田グランベリーパーク、十日市場）からシャトルバスの発着を想定しており、鉄道からの来場者は、各駅で約1～3千人/時（多客日のピーク時）を現時点で見込んでいます。このため、鉄道からシャトルバスへの乗換えを行う際に、来場者が滞留し、駅利用者や歩行者に影響が及ぼさないように、次の対策等を検討します。（図 6.10-14）。

- ・円滑な輸送を行うため、複数の発着バースの設置や運行本数の確保を行います。
- ・駅改札から待機空間までの適切な経路の設定や案内誘導、待機空間の十分な確保、誘導員の配置やロープ等の仕切りなどにより、整列乗車の徹底や駅利用者等の動線の確保を行います。
- ・混雑が予想される時期や時間帯については、鉄道事業者等と連携して事前に駅利用者や周辺住民等に周知します。

なお、シャトルバス発着バース及び駅周辺の待機空間については、現時点では確定していませんが、引き続き、鉄道事業者や道路管理者等の関係機関等との調整を進めていきます。現時点での検討状況を次に示します。

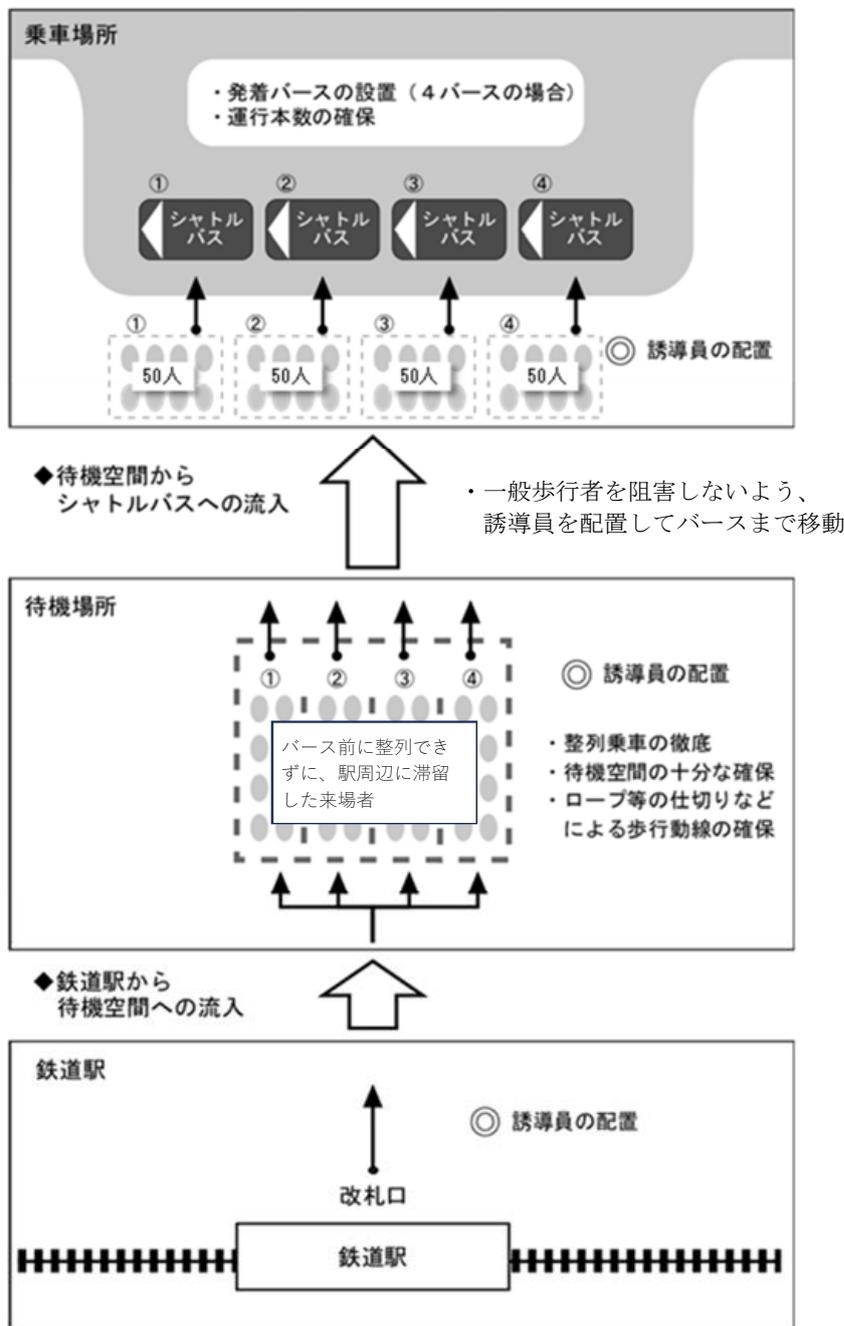


図 6.10-14 駅からシャトルバスへの乗り換え時の対策等（イメージ）

ウ. 会場周辺4駅でのシャトルバスの運行について

(来場者が集中した場合の会場周辺4駅での滞留)

各駅のシャトルバスの発着場所等の詳細については、現在、土地所有者や交通管理者等の関係者との調整を進めており、現時点における本博覧会としての検討状況について示します。

各駅の来場者のピーク時期における、シャトルバスの利用者数を基に、必要となる運行本数及び運用バス数を想定するとともに、鉄道とバスの輸送力の違いによる来場者等の滞留の可能性について検証を行いました。

シャトルバスの発着駅における待機場所での滞留については、来場者が鉄道駅に均等に到着するのではなく、一定時間に集中した場合（ピーク時の前半の鉄道に集中した場合）を想定して検証を行いました。

検証に当たっては、ピーク時の各駅の時間当たりの総来場者人数に対する、鉄道1本当たりの平均来場者数を算出し、この値に割増係数※を乗じた数値をもって、来場者が一定時間に集中した場合の鉄道1本当たりの来場者人数として、会場周辺4駅の滞留について試算しました（表 6.10-39及び表 6.10-40）。

その結果、バス前での待機を考慮しても、歩道や商業施設等を活用することで、駅前広場等の待機場所での滞留は可能であることを確認しました。

※ 「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（平成19年2月1日経済産業省告示16号）」に記載の「駐車待ちスペースの確保」に用いる係数（1.6倍）を準用

表 6.10-38 シャトルバス発着駅の概要

項目	シャトルバス発着駅				備考
	十日市場駅	南町田グランベリーパーク駅	三ツ境駅	瀬谷駅	
路線名(略称)	J R 横浜線	東急田園都市線	相模鉄道線本線	相模鉄道線本線	
乗降客数 (2021年度)	33,018 人/日	37,963 人/日	46,531 人/日	35,684 人/日	日平均、JRは乗車人員を2倍
列車本数・ 平均運行間隔	上り 8 本/時 下り 6 本/時 (約 9 分間隔)	上り 13 本/時 下り 13 本/時 (約 5 分間隔)	上り 8 本/時 下り 8 本/時 (約 7 分間隔)	上り 8 本/時 下り 9 本/時 (約 7 分間隔)	休日 9 時台のダイヤ
一般路線バス乗降場	駅南口広場	駅北口広場	駅北口バスターミナル、駅南口バスターミナル、南口バス停	駅北口バスターミナル、駅南口バスターミナル	

資料：「横浜市統計書 第9章第13表 鉄道、軌道駅別利用人員」(横浜市ホームページ 令和5年8月閲覧)
 「2021年度乗降人員」(東急電鉄ホームページ 令和5年8月閲覧)
 「南町田グランベリーパーク路線 時刻表」(東急電鉄ホームページ 令和5年8月閲覧)
 「駅・時刻表」(相鉄グループホームページ 令和5年8月閲覧)
 「十日市場駅の時刻表(横浜線)」(JR 東日本ホームページ 令和5年8月閲覧)

注：平均運行間隔は、1時間あたりの運行本数から上り・下り別に運行間隔を計算し、その平均値を求めた。

表 6.10-39 多客日における会場周辺4駅でのシャトルバス運行の想定

		瀬谷駅	十日市場駅	南町田グランベリーパーク駅	三ツ境駅
ピーク時の利用者数	総来場者数 (人/時)	2,200	2,500	2,000	1,100
ピーク時における シャトルバスの運行本数	運行本数 (本/時)	約 40	約 50	約 40	約 20

注：鉄道1本当たりの平均来場者数については、瀬谷駅(上り：63人/本、下り：188人/本)、十日市場駅(上り：113人/本、下り：270人/本)、南町田グランベリーパーク駅(上り：15人/本、下り：141人/本)、三ツ境駅(上り：15人/本、下り：122人/本)として試算。

表 6.10-40 来場者が集中した場合の会場周辺4駅での滞留について

乗換駅	滞留数 (人)	バス前の待機		待機場所での滞留数(人)			待機場所 (駅前広場 等)の必要 面積(m ²)	<参考> 駅前広場の 面積(m ²)
		待機数 (人)	待機面積 (m ²)	合計	歩道・ 施設等	駅前広 場等		
瀬谷駅	657	200	120	457	-	457	457	約 2,000
十日市場駅	729	200	120	529	454	75	75	約 1,000
南町田グラン ベリーパーク駅	799	200	120	599	-	599	599	約 1,800
三ツ境駅	502	100	60	402	100	302	302	約 700

注1：必要となる一人当たりの待機面積は1.0 m²として試算

注2：歩道での滞留については、幹線道路(環状4号線等)の歩道幅員が約3mであることを踏まえ、一般の通行への影響を考慮して、2列(0.75×2=1.5m)として試算

注3：バス前での待機は、1バス当たり50人、約30 m²(50人×0.6 m²≒30 m²、0.75m×0.75m=0.56 m²≒0.6 m²)として試算

注4：歩道・施設等での滞留人数

十日市場駅：歩道延長(170m)÷0.75×2列=227人×2列≒454人

三ツ境駅：施設内通路延長(37m)÷0.75×2列=50人×2列≒100人 施設内通路：約5m

注5：滞留数は、滞留空間の人数が最大となった時刻における人数を示す。(図 6.10-15、図 6.10-17、図 6.10-19、図 6.10-21)

A 瀬谷駅における鉄道とバスの輸送力の違いによる滞留の検証

ピーク時の鉄道ダイヤの本数（上り 8 本、下り 9 本、合計 17 本）のうち、前半の 11 本に来場者が集中するとした場合を試算※したところ滞留人数は最大で約 657 人となります。

瀬谷駅の駅前広場等において、滞留に必要な面積は、約 457 m²と試算します。瀬谷駅の駅前広場等の面積は約 2,000 m²であることから、滞留は可能であると想定します（図 6.10-16）。

※ 前半の列車に来場者を集中させたため、後半の列車による来場者は未計上となる。

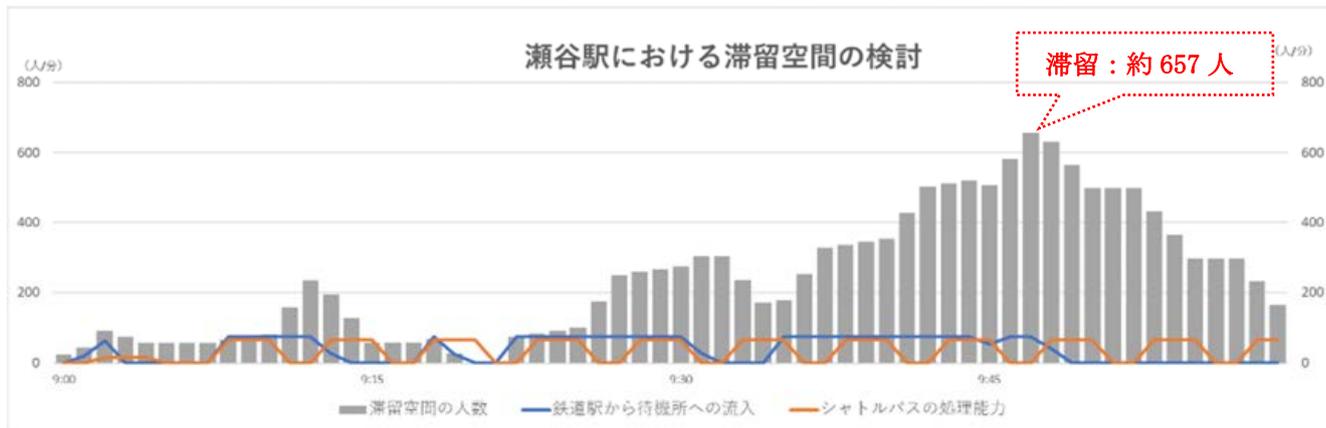
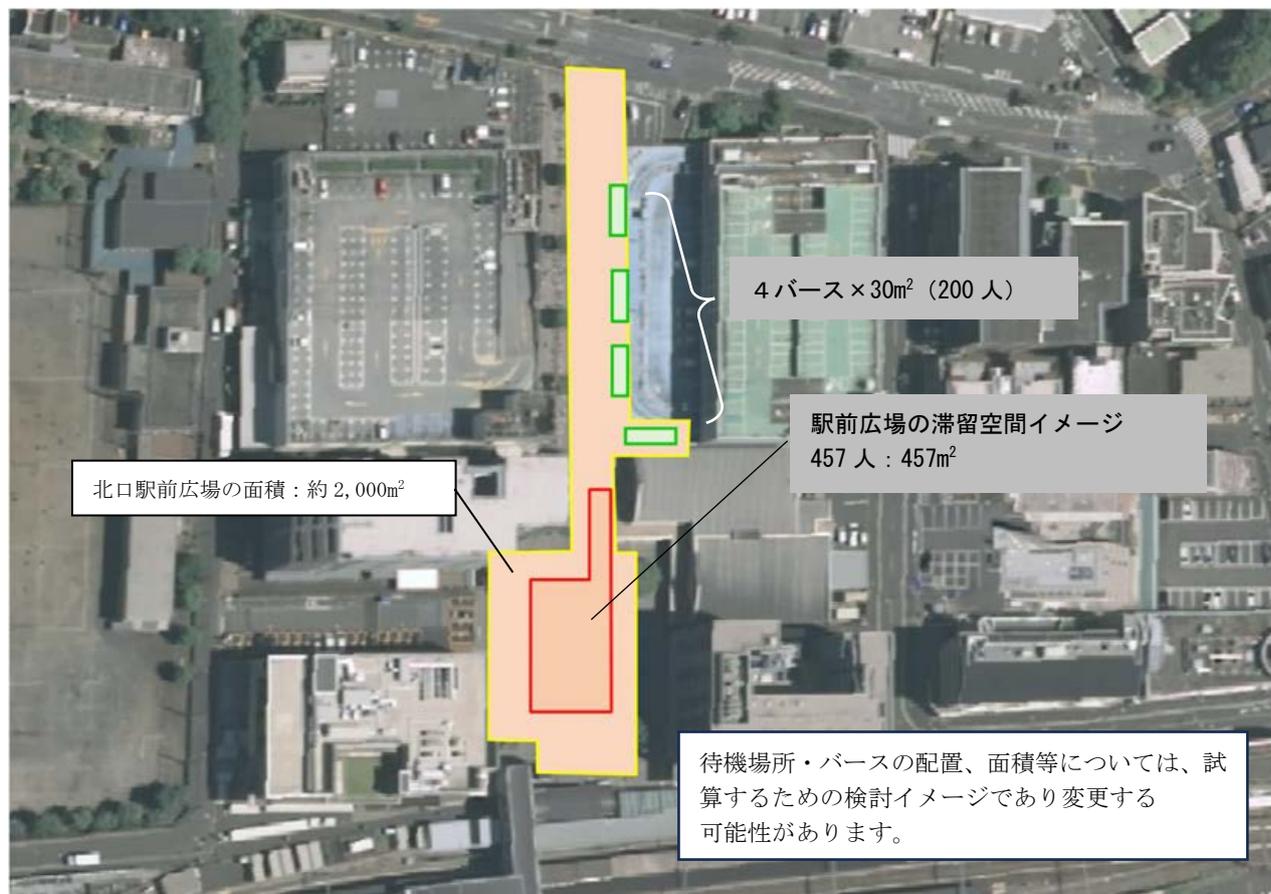


図 6.10-15 瀬谷駅における滞留空間の検証



航空写真出典：国土地理院ウェブサイト 地理院地図（全国最新写真(シームレス)撮影期間：2019 年 6 月～8 月）

図 6.10-16 瀬谷駅周辺の待機場所での滞留のイメージ

B 十日市場駅における鉄道とバスの輸送力の違いによる滞留の検証

ピーク時の鉄道ダイヤの本数（上り 8 本、下り 6 本、合計 14 本）のうち、前半の 9 本に来場者が集中するとした場合を試算※したところ滞留人数は最大で約 729 人となります。

十日市場駅では周辺の歩道等を活用することで、駅前広場等において、滞留に必要な面積は、約 75 m²と試算します。十日市場駅の駅前広場等の面積は約 1,000 m²であることから、滞留は可能であると想定します（図 6.10-18）。

※ 前半の列車に来場者を集中させたため、後半の列車による来場者は未計上となる。

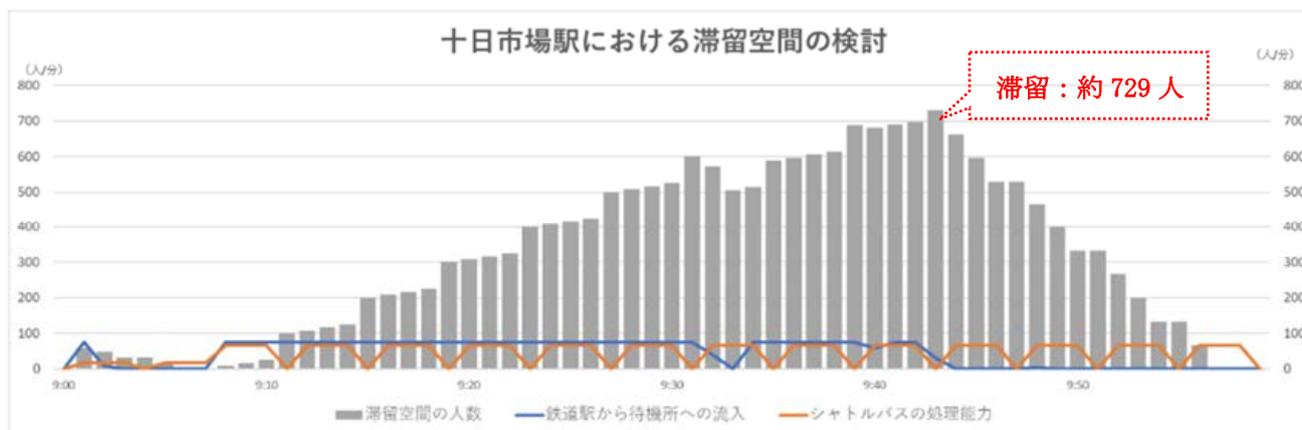


図 6.10-17 十日市場駅における滞留空間の検証



航空写真出典：国土地理院ウェブサイト 地理院地図（全国最新写真（シームレス）撮影期間：2019 年 6 月～8 月）

図 6.10-18 十日市場駅周辺の待機場所での滞留のイメージ

C 南町田グランベリーパーク駅における鉄道とバスの輸送力の違いによる滞留の検証

ピーク時の鉄道ダイヤの本数（上り 13 本、下り 13 本、合計 26 本）のうち、前半の 17 本に来場者が集中するとした場合を試算※したところ滞留人数は最大で約 799 人となります。

南町田グランベリーパーク駅の駅前広場等において、滞留に必要となる面積は、約 599 m²と試算します。南町田グランベリーパーク駅の駅前広場等の面積は約 1,800 m²であることから、滞留は可能であると想定します（図 6.10-20）。

※ 前半の列車に来場者を集中させたため、後半の列車による来場者は未計上となる。

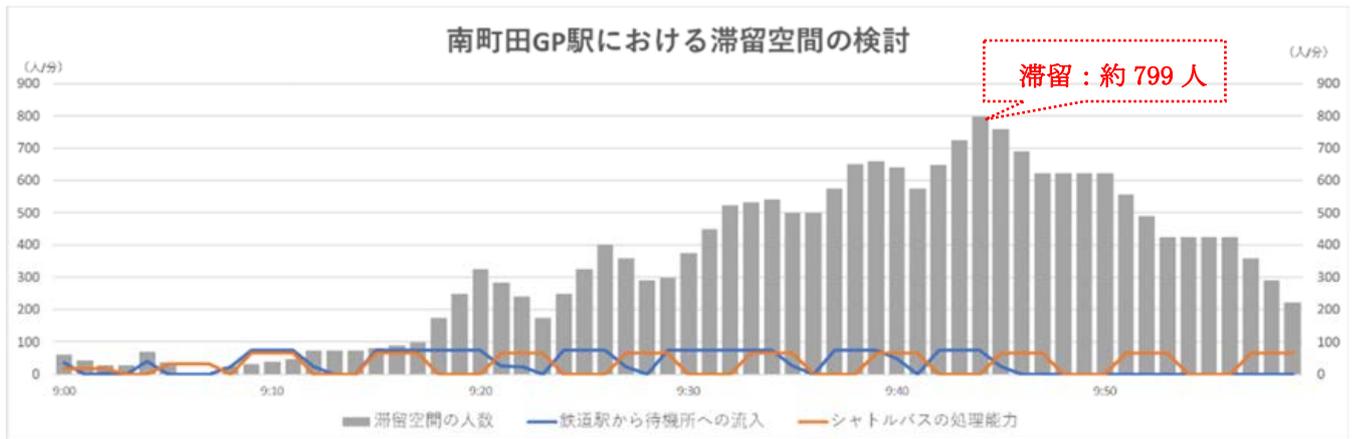


図 6.10-19 南町田グランベリーパーク駅における滞留空間の検証



航空写真出典：国土地理院ウェブサイト 地理院地図（全国最新写真(シームレス)撮影期間：2019年6月～8月）

図 6.10-20 南町田グランベリーパーク駅周辺の待機場所での滞留のイメージ

D 三ツ境駅における鉄道とバスの輸送力の違いによる滞留の検証

ピーク時の鉄道ダイヤの本数（上り 8 本、下り 8 本、合計 16 本）のうち、前半の 10 本に来場者が集中するとした場合を試算*したところ滞留人数は最大で約 502 人となります。

三ツ境駅では隣接する商業施設や周辺の歩道等を活用することで、駅前広場等において、滞留に必要な面積は、約 302 m²と試算します。三ツ境駅の駅前広場等の面積は約 700 m²であることから、滞留は可能であると想定します（図 6.10-22）。

※ 前半の列車に来場者を集中させたため、後半の列車による来場者は未計上となる。



図 6.10-21 三ツ境駅における滞留空間の検証



航空写真出典：国土地理院ウェブサイト 地理院地図（全国最新写真(シームレス)撮影期間：2019年6月～8月）

図 6.10-22 三ツ境駅周辺の待機場所での滞留のイメージ

6.10.4 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 6.10-41 に示す内容を実施します。

表 6.10-41 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・撤去中】 工事用車両の走行に伴う交通混雑（自動車）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 施工計画を具体化していく上で、合理的な運行計画を検討するとともに、土地区画整理事業や公園整備事業との調整も含めて、工事用車両台数の削減を図ります。また、工事用車両ルートの分散化を検討します。 ・ 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。 ・ 横浜市が行う土地区画整理事業及び公園整備事業とも連携し、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。 ・ 横浜市が行う土地区画整理事業及び公園整備事業とも連携し、出退勤時における渋滞しやすい路線、交差点などを周知し、出退勤時間をずらすなど回避に努めるよう、工事関係者に対して周知徹底します。

(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 6.10-42 に示す内容を実施します。

表 6.10-42 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・撤去中】 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。 ・ 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。

(3) 関係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、関係車両の走行による影響を低減するため、表 6.10-43 に示す内容を実施します。

表 6.10-43 環境の保全のための措置

区分	環境の保全のための措置
<p>【開催中】 関係車両の走行に伴う交通混雑（自動車）</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・会場周辺の交通混雑緩和のため、公共交通の利用を推奨し、会場近傍の4駅からシャトルバスを運行します。また、多客日などの混雑時には、パークアンドライドを導入します（「第2章 2.3.3 輸送計画（5）交通混雑緩和策（駐車場の効率的な運用）」p. 2-35 参照）。 ・周辺環境への影響を考慮し、パークアンドライド駐車場は配慮が特に必要な地域（専ら住居の用に供される地域^{※1}）には、原則、選定しないようにします。 ・パークアンドライド駐車場は、終日利用を前提としているため、全数に予約制を導入することで、来場する自家用車台数の上限を設定するとともに、入出庫時の推奨ルートなどを情報提供することにより、交通集中の緩和に努め、利用を促進するための運営方法についても検討していきます。 ・パークアンドライド駐車場及びその周辺道路の交通状況の予測・評価^{※2}については、具体的な候補地が決まり次第、環境影響評価手続きとは別に実施します（既存の駐車場を活用する場合は除く）。また、既存の駐車場の交通状況や大気質、騒音、振動についても、候補地の周辺状況を踏まえ必要に応じて予測・評価します。これらの予測・評価の結果については、あらかじめ周辺住民等へ周知を行うとともに、その内容を本博覧会協会のホームページで公表します。 ・パークアンドライドも含め、本博覧会の輸送計画については、交通管理者など関係機関や外部有識者等からのご意見をいただきながら調整を進めていきます。 ・駐車場の事前予約の導入など、会場周辺へ自家用車（来場者）が過度に集中することを抑制します。 ・路上に入庫待ちする車両が滞留することのないよう、駐車場内に滞留できるスペースを十分に確保します。 ・自家用車以外の交通手段の利用促進のため、利用者に対し、公共交通機関の利用について、ホームページでの周知等を行います。特に利用が集中する可能性がある時期（大型連休等）には周知を強化します。 ・会場周辺で利用が集中する夕方等の時間帯において、会場内に滞在する利用者に対して、ピーク時間を避けた帰宅行動をアナウンスで促す等、可能な限りの周知・利用調整に努めます。また、混雑が予想される日は、事前にホームページ等での情報発信を行うなど、会場周辺の一般交通への情報を発信します。 ・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。 ・車両の出入口等には誘導員を配置し、横断歩行者等を適切に誘導することにより、円滑な車両の通行と歩行者の安全確保を図ります。 ・退場時の来場車両の滞留が予想される地点 12 において、滞留緩和策として、地点 10 及び地点 2 を経由した迂回経路の採用、ピーク時間帯の事前周知、横断者の誘導等について検討し、実施に向けて交通管理者等との協議を進めていきます。

※1 第一種低層住居専用地域、第二種低層住居専用地域、第一種中高層住居専用地域、第二種中高層住居専用地域

※2 現地調査や資料調査等をもとに交通状況について予測・評価。

(4) 関係車両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、関係車両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 6.10-44 に示す内容を実施します。

表 6.10-44 環境の保全のための措置

区分	環境の保全のための措置
【開催中】 関係車両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。・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。・車両の出入口等には誘導員を配置し、横断歩行者等を適切に誘導することにより、円滑な車両の通行と歩行者の安全確保を図ります。・歩行者の横断については、乱横断を避けるため、適切な案内誘導により、信号のある場所で行うよう誘導します。なお、横浜市の土地区画整理事業で新規に整備する区域内道路については、本博覧会の開催期間中は一般交通の通行は行わないことを想定しています。・シャトルバスの運用にあたっては、鉄道駅からシャトルバスへの乗り換え時に過度な滞留が発生しないような適切な運行本数を確保した計画とします。また、発着駅の鉄道駅利用者や来場者等が安全に利用できるよう、滞留スペースの確保や誘導員の配置など、鉄道事業者やバス事業者等の関係者と連携して対策を講じます。

(5) パークアンドライドの実施による影響

本博覧会では、「6.10.4 環境の保全のための措置 (3) 関係車両の走行に伴う交通混雑(自動車)」で示したように、多客日等においては、会場周辺の交通混雑緩和のための対策としてパークアンドライドを実施することとしており、会場周辺では、パークアンドライド駐車場の効果が期待されています。

パークアンドライド駐車場の配置については、高速道路や主要な幹線道路など、会場周辺の広域道路網や来場者の方向別交通量割合(自家用車)などを踏まえ、パークアンドライドをより効率的で効果的に運用できるよう、方面別にゾーンを設定し、候補地を選定していきます(図 6.10-23)。各ゾーンの駐車台数は、約 800 から 1,000 台を目安とし、ゾーンによっては駐車場を複数個所で設置して、各ゾーンの合計で、約 4,000 台を確保していきます。

候補地選定の考え方については、大気質、騒音、振動による周辺環境への影響を考慮し、環境保全上の配慮が特に必要な地域(専ら住居の用に供される地域^{注1})には、原則、選定しないようにします。

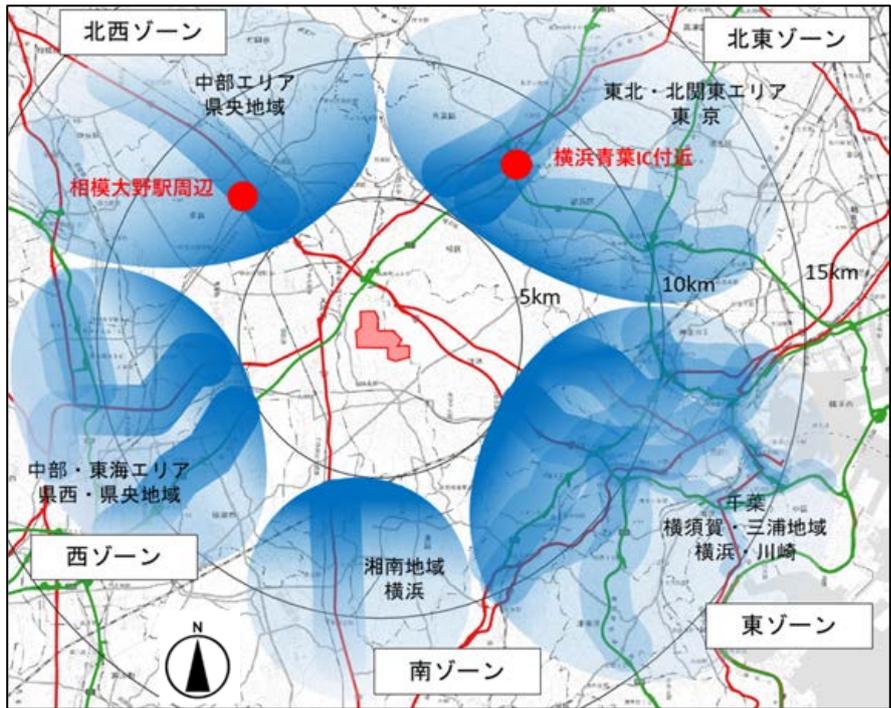
また、パークアンドライド駐車場は、終日利用を前提としているため、全数に予約制を導入することで、来場する自家用車台数の上限を設定するとともに、入出庫時の推奨ルートなどを情報提供することにより、交通集中の緩和に努めます。既存駐車場を活用する場合には、一般の利用も考慮した台数となるよう調整していきます。

現時点でのパークアンドライド駐車場は、横浜青葉インターチェンジの高架下付近及び相模大野駅周辺を想定しています。パークアンドライド駐車場の候補地周辺では、パークアンドライド駐車場に自家用車等が集中することによる交通渋滞の影響を検討しました。

なお、パークアンドライドも含め、本博覧会の輸送計画^{注2}については、交通管理者など関係機関や外部有識者等からのご意見をいただきながら調整を進めていきます。引き続き、会場周辺の交通混雑緩和のため、公共交通の利用を推奨するとともに、自家用車での来場にあたっては、パークアンドライド駐車場の利用を促進するため、予約方法や利用料金などを工夫した効果的な運営方法についても検討していきます。

注1：第一種低層住居専用地域、第二種低層住居専用地域、第一種中高層住居専用地域、第二種中高層住居専用地

注2：本博覧会として、「2027年国際園芸博覧会 来場者輸送基本計画」を公表(令和6年3月25日)



- ・会場まで概ね30分以内の距離
- ・輸送効率を考え、駐車場の規模は、1か所あたり約300台以上を想定
- ・既存駐車場の活用など施設整備費用の縮減
- ・各ゾーンの駐車台数の目安：約800～1,000台

■ 対象事業実施区域 — 一般国道
● パークアンドライド駐車場候補地 — 高速自動車国道など

※ 現時点での想定であり、今後、関係機関等との調整により、変更する可能性があります。

図 6.10-23 パークアンドライド駐車場の配置の考え方（再掲）

① 横浜青葉 IC 付近

ア. 検討方法

パークアンドライド駐車場周辺における影響の検討方法は表 6.10-45 に示すとおりです。

表 6.10-45 パークアンドライド駐車場周辺における影響の検討方法

検討項目	交通混雑
検討地域	パークアンドライド駐車場候補地周辺の沿道
検討時期	開催期間の来場者のピーク時期
検討方法	・利用可能なデータの入手状況を踏まえ、ルート上の 1 地点（市ヶ尾交差点）で、交差点解析 ^注 を補足的に行いました。

注：交差点解析の方法は、「6.10.3 (2) 開催における関係車両の走行に伴う交通混雑（自動車）及び歩行者・自転車の安全」（p6.10-57）と同様です。

イ. 検討条件

パークアンドライド駐車場候補地への出入りルートは表 6.10-46 及び図 6.10-24 に示すとおりです。

表 6.10-46 パークアンドライド駐車場候補地（横浜青葉 IC）への主な出入りルート

出入区分	ルート	ルートの状況
パークアンドライド駐車場へ入る時	ルート①(東)	・東側方面から国道 246 号（厚木街道）を通ってきた車両は、駐車場候補地の北北西で左折し、ランプ部の高架下を通過してパークアンドライド駐車場へ至ります。
	ルート②(西)	・西側方面から来た車両は、駐車場候補地の北（市ヶ尾交差点）で右折し、パークアンドライド駐車場へ至ります。
	ルート③(南)	・東名高速道路や横浜北西線を経由した車両は青葉 IC 料金所を通過し、ランプ部の高架下を通過してパークアンドライド駐車場へ至ります。
パークアンドライド駐車場から出る時	ルート①(東)	・パークアンドライド駐車場を出た車両は、ランプ部の高架下を北に進み、国道 246 号（厚木街道）に合流します。
	ルート②(西)	・パークアンドライド駐車場を出た車両は、ランプ部の高架下を北に進み、国道 246 号（厚木街道）に合流します。
	ルート③(南)	・パークアンドライド駐車場を出た車両は、ランプ部の高架下を北に進み、ランプ部より青葉 IC 料金所を経由し、東名高速道路や横浜北西線へ合流します。

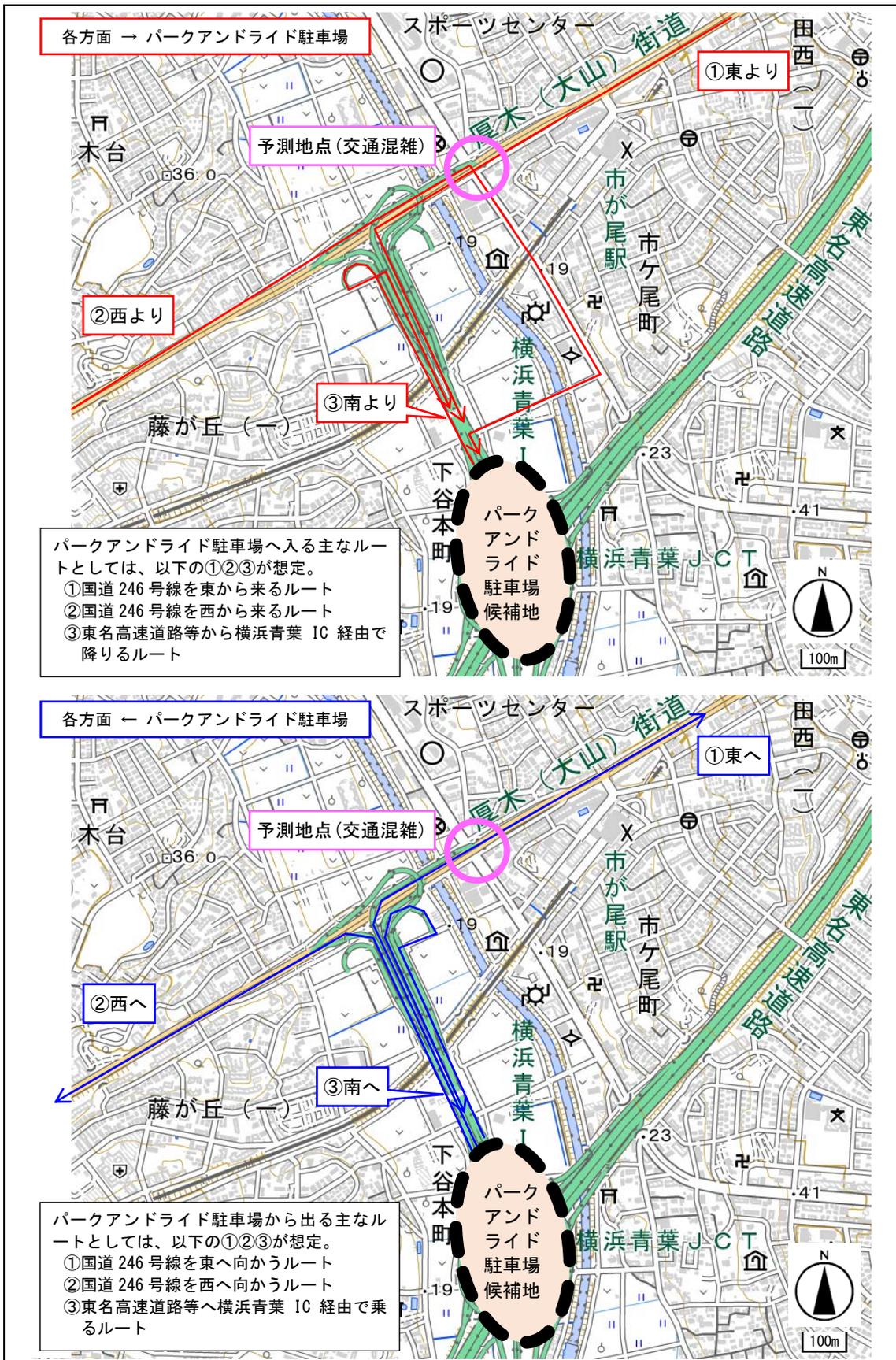


図 6.10-24 パークアンドライド駐車場候補地(横浜青葉IC)への主な出入りルート

設定した関係車両の台数は表 6.10-47、ピーク時間帯におけるルートを走行する台数は表 6.10-48 に示すとおりです。

パークアンドライド駐車場を利用する自家用車の大半（90%）は、東名高速道路や横浜北西線をルート①を使用するものとし、残りはルート②③を利用するものと仮定し、各ルートにおける台数を設定しました。

表 6.10-47 関係車両の想定台数

区分	台数	利用者数
自家用車	600 台/日 ^{注1}	1,800 人
シャトルバス	52 台/日 ^{注2}	

注1：駐車場収容台数は600台と設定し、1日1回利用されるものとした。

注2：シャトルバス台数は、自家用車1台当たり乗車人数=3（人/台）、シャトルバス1台当たり乗車人数=35（人/台）として計算しました。

表 6.10-48 ルートを走行する関係車両の台数（ピーク時間帯）

ルート	朝（8:00～9:00）			夕方（17:00～18:00）		
	大型 （シャトルバス）	小型 （自家用車）	計	大型 （シャトルバス）	小型 （自家用車）	計
ルート①（東）	0	4	4	0	5	5
ルート②（西）	8	5	13	8	5	13
ルート③（南）	0	80	80	0	91	91

注1：各時間帯への配分は、過去の同種イベント（大阪花の万博、淡路・浜名湖花博）における平均的な入退場の時間別割合から入退場モデルを設定し、時間帯別値へ配分しました。ただし、会場とパークアンドライド駐車場との離隔があることから1時間の早まり/遅れを考慮しています。（例：会場で9時台に入場する利用者は、駐車場へ8時台に到着）



出典：国土地理院ウェブサイト 地理院地図（全国最新写真(シームレス)撮影期間：2019年6月～8月）を加工

図 6.10-25 パークアンドドライド駐車場候補地（横浜青葉 IC）周辺の状況

ウ. 検討結果

交差点解析を行った地点（市ヶ尾交差点）における交差点需要率は表 6.10-49 に示すとおりです。交差点需要率の増加は朝の時間帯で 0.003、夕方の時間帯で 0.009 となりました。

表 6.10-49 交差点需要率の予測結果【参考】

パーク アンド ライド 駐車場 候補地	交差点	対象時間	交差点需要率		
			現況交通量 (一般交通)	開催中交通量 (一般交通+パーク アンドライド 関連車両)	増加分
横浜青 葉 IC	市ヶ尾	朝 (9:00~10:00)	0.625	0.628	0.003
		夕 (17:00~18:00)	0.508	0.517	0.009

注1：交差点解析に用いた現況交通量は資料①、道路条件（信号現示、車線数等）は資料②に基づき設定しました。

注2：現況交通量は平日の測定値であり、開催中の利用時期と比べて少ないことが予想されるため、予測結果はあくまで参考値となります。

資料①「令和3年度交通量調査（横浜市道路局計画調整部企画課ホームページ、令和5年6月閲覧）」

資料② 横浜市からの提供資料より作成。

② 相模大野駅周辺

相模大野駅周辺の候補地である「相模大野立体駐車場」及び「相模大野駅西側自動車駐車場」は、都市計画法に基づく「駐車場整備地区^{注1}」に位置し、相模原市が「都市計画駐車場^{注2}」として、整備したもので、収容台数はあわせて約1,500台となっています。本博覧会では、駐車場の利用状況等を踏まえ^{注3}、約600台をパークアンドライド駐車場として使用することを想定しています（図 6.10-26 及び図 6.10-27）。

また、候補地のある場所は、幹線道路である県道 51 号に面した場所にあり、用途地域は商業地域となっています。現地を確認したところ（国道 16 号から候補地に至る県道 51 号に隣接する建物及び候補地の隣接地）、環境保全上の配慮が特に必要な施設^{注4}はありませんでした。交通渋滞については、資料調査^{注5}したところ、直近の交差点である「相模大野」のピーク時における交差点需要率（休日）は、限界需要率を下回っていることを確認しています。また、県道 51 号におけるピーク時（8~9 時）の交通量についても、断面交通容量を下回ると予測します（表 6.10-50）。なお、国道 16 号と県道 51 号が交差する地点（谷口陸橋下交差点）については、主要渋滞箇所^{注6}には該当しないことを確認しています。

注1：「自動車交通が著しくふくそうする地区で、道路の効用を保持し、円滑な道路交通を確保する必要があると認められる区域」において、都市計画で駐車場整備地区を定めることができるとされている。相模原市では地区内に駐車場整備計画を定めて都市計画駐車場を配置し、大規模な店舗等には条例に基づき駐車場の附置義務を課している。

注2：都市計画・総合都市交通体系の観点から、交通の円滑化、交通安全の確保等、都市交通施設として整備の必要性が高く、広く一般公共の用に供する基幹的かつ恒久的な駐車場については、都市計画駐車場として位置付けている。

注3：相模大野駅周辺の候補地では、来場車両と一般車両を合わせて総駐車台数の約 8 割を想定（1,492台×0.41+約600台）/1,492台≒1,212/1,492≒0.82）。

注4：環境影響評価法の規定による主務大臣が定めるべき指針等に関する基本的事項（平成 26 年 6 月 27 日、環境省）に記載されている学校、病院、住居専用地域、水道原水取水地点等

注5：（仮称）相模大野 4 丁目計画環境影響評価書（令和 4 年 2 月）より
（交差点「相模大野」の休日におけるピーク時は 12 時）

注6：神奈川県 地域の主要渋滞箇所（一般道） 平成 24 年度



地区名	ピーク時利用台数	駐車場整備台数	需給率（需要/供給）
相模大野地区	平日：965台 休日：874台	2,094台 (公1,492台 民602台)	平日：46.1% 休日：41.7%

図 6.10-26 相模原市駐車場ビジョン（令和5年11月）より抜粋



図 6.10-27 相模大野駅周辺の状況

【候補地の概要】

- (1) 相模大野立体駐車場：所在地（相模原市南区相模大野 4-4-2）、収容台数（794 台）
- (2) 相模大野駅前西側自動車駐車場：所在地（相模原市南区相模大野 3-2-2）、収容台数（698 台）

表 6.10-50 県道 51 号におけるピーク時（8～9 時）の交通量

	一般交通量 ^{注1} (台/時)	来場車両交通量 ^{注2} (台/時)	合計 (台/時)	断面交通容量 ^{注3} (台/時)
会場へ向かう車両 (上り)	511	11 (大型)	522	1,764
P&R 駐車場へ向かう 車両 (下り)	505	131 (小型 120、大型 11)	636	1,764

注1：「令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査（道路交通センサス）」（国土交通省 Web サイト
令和6年3月閲覧）

注2：想定駐車台数約600台のうち、ピーク時においては約120台/時（約20%程度）が国道16号を經由して、
利用し、シャトルバスについては往復11台（120台×3人÷35人）が利用することとしました。

注3：断面交通容量

= [基本交通容量] × [車線幅員に関する補正] × [側方余裕に関する補正] × [沿道状況に関する補正]
× [大型車に関する補正] = 2,200 × 1.0 × 0.98 × 0.875 × 0.935 = 1,764 [台/時]

③ 検討結果を踏まえた対応

検討の結果、パークアンドライド駐車場周辺における交通混雑等の影響は小さいものと考えられます。

検討結果を踏まえ、利用者等に対して周辺の生活道路へ進入をできるだけ避けて幹線道路を利用するよう周知を徹底するとともに、駐車場周辺ではパークアンドライド利用車両を適切に誘導すること等により、周辺への影響をできるだけ小さくするよう努めます。

なお、会場外駐車場（パークアンドライド駐車場）の位置及び規模が未定であるため、パークアンドライド駐車場及びその周辺道路の交通状況の予測・評価については、具体的な候補地が決まり次第、環境影響評価手続きとは別に実施します（既存の駐車場を活用する場合は除く）。また、既存の駐車場の交通状況や大気質、騒音、振動についても、候補地の周辺状況を踏まえ必要に応じて予測・評価します。あわせて、「第8章 事後調査の実施に関する事項」に示すとおり、会場及びパークアンドライド駐車場の周辺の周辺交通への影響について事後調査項目として選定し、開催期間中の多客日となることが想定される5月の連休期間（1回）に事後調査を実施します。

6.10.5 評価

(1) 工事用車両の走行に伴う交通混雑（自動車）

工事中において、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。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。また、同時期に工事が行われる土地区画整理事業及び公園整備事業の影響を考慮した工事中の予測においても同様です。

撤去中において、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。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。

今後、工事計画の深度化を進める中で、更なる工事用車両台数の削減を図るとともに、交通混雑が想定される時間帯における工事関係者の退場時間を調整するなど、工事用車両の走行を適切に管理することから、工事用車両による交差点への影響は小さいと考えます。

予測結果より得られた、交通混雑が生じやすい場所や時間帯についての知見を踏まえ、工事中及び撤去中は、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察し、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。また、工事関係者に対して、渋滞が生じやすい道路や交差点について周知をし、出退勤時に配慮（渋滞箇所の回避、時間差で出退勤等）を行うよう指導を実施します。

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。

工事中及び撤去中は、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) 関係車両の走行に伴う交通混雑（自動車）

関係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、地点 12 を除く全ての交差点において限界需要率を下回っています。また、車線の交通容量比は、地点 12 の C 断面右折方向の車線のみ 1.0 を超過しますが、それ以外のいずれの車線においても 1.0 を下回る結果となっています。なお、地点 12 は、駐車場の出入口から区画 3 号線を通り環状 4 号線に合流する地点であり、C 断面右折方向の車線を走行する車両は全て駐車場から退場する関係車両です。したがって、地点 12 から北側出入口の区間及び駐車場内に退場する関係車両が滞留する可能性はありますが、環状 4 号線を走行する一般交通流に影響を与えることはありません。地点 12 については、退場車両の滞留の緩和策（迂回経路の運用、駐車場及び区域内道路における滞留スペースの確保、ピーク時間帯の事前周知、横断者の適切な誘導等）について検討・調整を進めていきます。

また、会場出入口における来場時の滞留長検討の結果、いずれの出入口においても、環状 4 号線等の幹線道路までの滞留が発生することはなく、周辺交通への影響は発生しないと予測します。

開催中は、環境保全措置として、会場周辺の交通混雑緩和のため、公共交通の利用を推奨し、主要駅からシャトルバスを運行、駐車場の事前予約の導入、多客日等のパークアンドライドの導入を実施します。また、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。

以上の結果と、予測時期とした多客日が生じる期間は限定的であること、会場周辺の交通混雑緩和のため公共交通の利用を推奨することなどから、関係車両による各交差点への影響は小さいと考えます。

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。

(4) 関係車両の走行に伴う歩行者・自転車の安全

関係車両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と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。

開催中は、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ります。

車両の出入口等には誘導員を配置し、横断歩行者等を適切に誘導することにより、円滑な車両の通行と歩行者の安全確保を図ります。

歩行者の横断については、乱横断を避けるため、適切な案内誘導により、信号のある場所で行うよう誘導します。また、横浜市の土地区画整理事業で整備する区域内道路については、本博覧会の開催期間中は一般交通の通行は行わないことを想定しています。

なお、シャトルバスの運用にあたっては、鉄道駅からシャトルバスへの乗り換え時に過度な滞留が発生しないような適切な運行本数を確保した計画とします。また、発着駅の鉄道駅利用者や来場者等が安全に利用できるよう、滞留スペースの確保や誘導員の配置など、鉄道事業者やバス事業者等の関係者と連携して対策を講じることから周辺への影響は小さいと考えます。

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。