

## 9.17 地域社会

### 9.17.1 調査結果の概要

#### (1) 調査項目

調査項目は、日常生活圏等の状況、地域交通の状況、歩行者の状況としました。

#### (2) 調査の基本的な手法

##### ① 日常生活圏等の状況

公共施設の位置、学区、通学路及び避難場所等の資料、文献を収集・整理しました。

##### ② 地域交通の状況

###### ア. 文献その他の資料調査

###### a. 主要な道路における交通量の状況

道路交通センサス等の資料を収集・整理しました。

###### b. 交通事故の発生状況

交通事故関連の文献、資料を収集・整理しました。

###### イ. 現地調査

###### a. 自動車交通量調査

現地調査の方法は、表 9.17-1 に示すとおりです。

表 9.17-1 現地調査方法(交通量の状況)

調査項目		調査方法
交通量の状況	交通量	ハンドカウンターを使用して、方向別、時間別、車種別 (大型車、小型車、自動二輪車)に計測

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

###### b. 歩行者・自転車交通量調査

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分ごとに集計しました。

###### c. 信号現示調査

調査対象とした交差点において、信号のスプリット及びサイクル長を観測しました。観測は表 9.17-2 に示す時間帯とし、各観測時間帯に3サイクル程度としました。

表 9.17-2 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

#### d. 渋滞長調査

調査対象とした交差点の流入部ごとに、滞留長<sup>※1</sup>、渋滞長<sup>※2</sup>を観測した距離は地図から読み取り、5m単位で計測し、15分ごとに集計しました。

なお、流入部が複数車線の場合には、渋滞長の最も長い車線を記録することとしました。

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

※2：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  
(1回の青信号で通過できた場合は0mとなります。)

#### e. 道路現況調査

調査対象とした交差点等において、現地踏査により、交差点形状、車線構成、道路幅員、交通規制、道路標識について把握しました。

#### f. 飽和交通流率調査

自動車交通量調査結果を踏まえ、継続した渋滞が発生する交差点を対象に飽和交通流率調査<sup>※3</sup>を実施しました。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、渋滞が見られる3時間帯について、車線毎に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。

※3：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、交差点流入部を通過しえる最大流率。単位：台/有効青時間1時間。

#### g. 交通安全対策の状況

工事用車両・関係車両の主な走行ルート及び施設関係者の主な歩行ルートを主として、現地踏査により対象事業実施区域周辺の歩道、ガードレール等の交通安全施設の整備状況等を把握しました。

### ③ 歩行者の状況

調査対象とした交差点の横断歩道を通行する歩行者並びに自転車について、方向別、歩行者・自転車別、時間帯別に観測し、15分ごとに集計しました。また、歩行空間の幅員等を現地確認しました。

### (3) 調査地域・調査地点

#### ① 調査地域

調査地域は、「横浜市環境影響評価技術指針」（横浜市 平成 23 年 6 月策定）を参考に、対象事業実施区域及びその周辺並びに工事用車両及び関係車両の主要な運行ルート、走行ルートとして想定される道路及び工事施工ヤード周辺としました。

#### ② 調査地点

##### ア. 文献その他の資料調査

文献その他の資料調査（日常生活圏等の状況、地域交通の状況）の調査地点は、対象事業実施区域周辺としました。

##### イ. 現地調査

地域交通の状況（交通量）及び歩行者の状況の現地調査地点は、表 9.17-3 及び図 9.17-1 に示すとおり、工事用車両の運行ルートとして想定される主要交差点の 4 地点（地域社会 1～地域社会 4）及び関係車両の走行ルートとして想定される主要交差点の 6 地点（地域社会 1～地域社会 6）及び 1 断面（地域社会 7）としました。

交通安全対策等の状況については、対象事業実施区域周辺を調査しました。

表 9.17-3 現地調査地点

調査項目	調査地点		道路名	用途地域
交通量	地域社会 1	目黒交差点	八王子街道と国道 246 号の交差点	工業地域
	地域社会 2	目黒交番前交差点	八王子街道と環状 4 号線の交差点	工業地域／準工業地域
	地域社会 3	上川井インター交差点	八王子街道と保土ヶ谷バイパスの交差点	準工業地域／市街化調整区域
	地域社会 4	滝沢交差点 瀬谷土橋公園入口 瀬谷土橋公園前	環状 4 号線 環状 4 号線 市道若葉台第 152 号線	市街化調整区域 工業地域／近隣商業地域
	地域社会 5	中瀬谷消防署出張所北側	環状 4 号線	市街化調整区域
	地域社会 6	瀬谷中学校前	環状 4 号線	準住居地域／第 1 種住居地域
	地域社会 7	—	上瀬谷第 172 号線	第一種低層住居専用地域

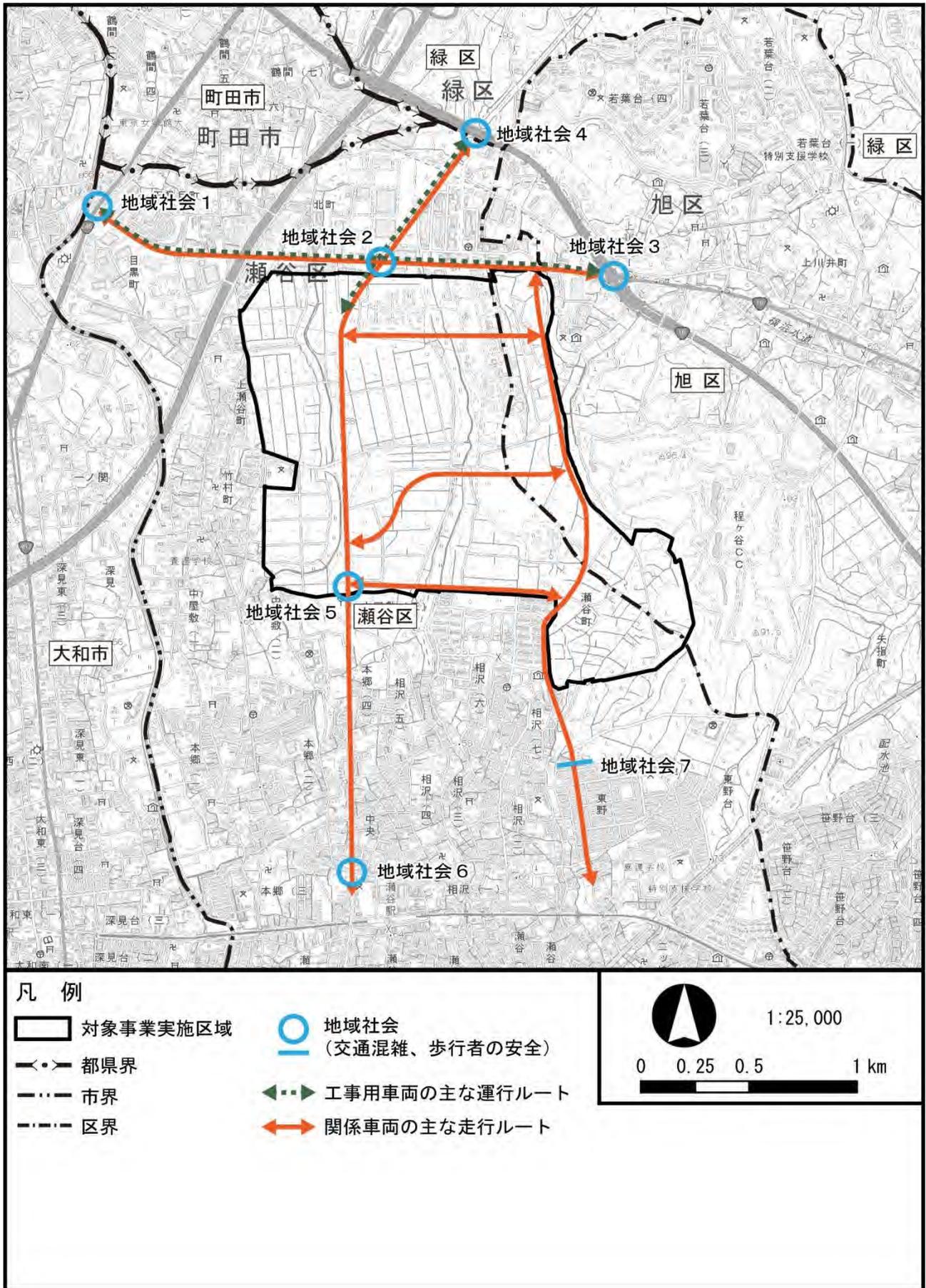


図 9.17-1 現地調査地点図

(4) 調査期間

① 文献その他の資料調査

文献資料が入手可能な最新の資料としました。

② 現地調査

地域交通及び歩行者の状況の調査期間は、表 9.17-4 に示すとおり平日 1 回（24 時間）、休日 1 回（24 時間）、混雑時 1 回（24 時間）としました。

表 9.17-4 地域交通調査日時

調査項目	調査日時
自動車交通量調査（交差点） 渋滞長・滞留長調査 信号現示調査 歩行者・自転車交通量	地域社会 1～ 休 日：令和元年 5 月 11 日（土）22 時～12 日（日）22 時 地域社会 3、平 日：令和元年 5 月 14 日（火）7 時～15 日（水）7 時 地域社会 5～ 混雑時：令和元年 5 月 3 日（金）7 時～4 日（土）7 時 <sup>※1</sup> 地域社会 6 令和元年 10 月 13 日（日）22 時～14 日（月）22 時
	地域社会 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：令和2 年 9 月 21 日（月・祝）7 時～22 日（火・祝）7 時
自動車交通量（断面）	地域社会 7 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
飽和交通流率調査 <sup>※2</sup>	地域社会 1～ 休 日：令和元年 10 月 6 日（日）15 時～18 時 地域社会 3 平 日：令和元年 10 月 8 日（火）16 時～19 時
	地域社会 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
	地域社会 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
	地域社会 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

※1：調査日の 8 時 40 分頃、地域社会 2～地域社会 3 間の八王子街道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、迂回路による交通整理が行われたことから、10 月に混雑期の再調査を実施しました。

※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（P.資料 地域社会-911～961）。

(5) 調査結果

① 日常生活圏等の状況

ア. 公共施設等の位置

対象事業実施区域周辺における公共施設等は、「第3章 3.3 社会的状況 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.3-128) に示しました。

イ. 学区、通学路の状況

対象事業実施区域周辺の学区は図 9.17-2 に示すとおりです。瀬谷区上瀬谷小学校、大門小学校、瀬谷小学校、相沢小学校、二つ橋小学校、瀬谷中学校、東野中学校、旭区上川井小学校、都岡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 9.17-5 に示すとおりです。

表 9.17-5 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  意識高揚	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。  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"> <li>● 広報紙や各種印刷物により住民に周知する。</li> <li>● 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。</li> <li>● 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。</li> <li>● 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。</li> </ul>
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"> <li>● 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。</li> <li>● 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。</li> <li>● 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。</li> <li>● 横断箇所を限定し、集中的に対策を行う。</li> <li>● 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。</li> </ul>
歩行者の安全	通学路以外の道路で、児童、自転車を含めた歩行者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"> <li>● 買い物等の歩行者用道路を設定拡充する。</li> <li>● 違法駐車車両、放置物件の早期排除に努める。</li> <li>● ポイントブロックの設置等有効と思われる対策を進める。</li> <li>● 指導、取締りの強化を図る。</li> <li>● 広幅員道路での歩車道分離を促進する。</li> <li>● 交通安全広報及び教育を徹底する。</li> </ul>

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3年4月閲覧)

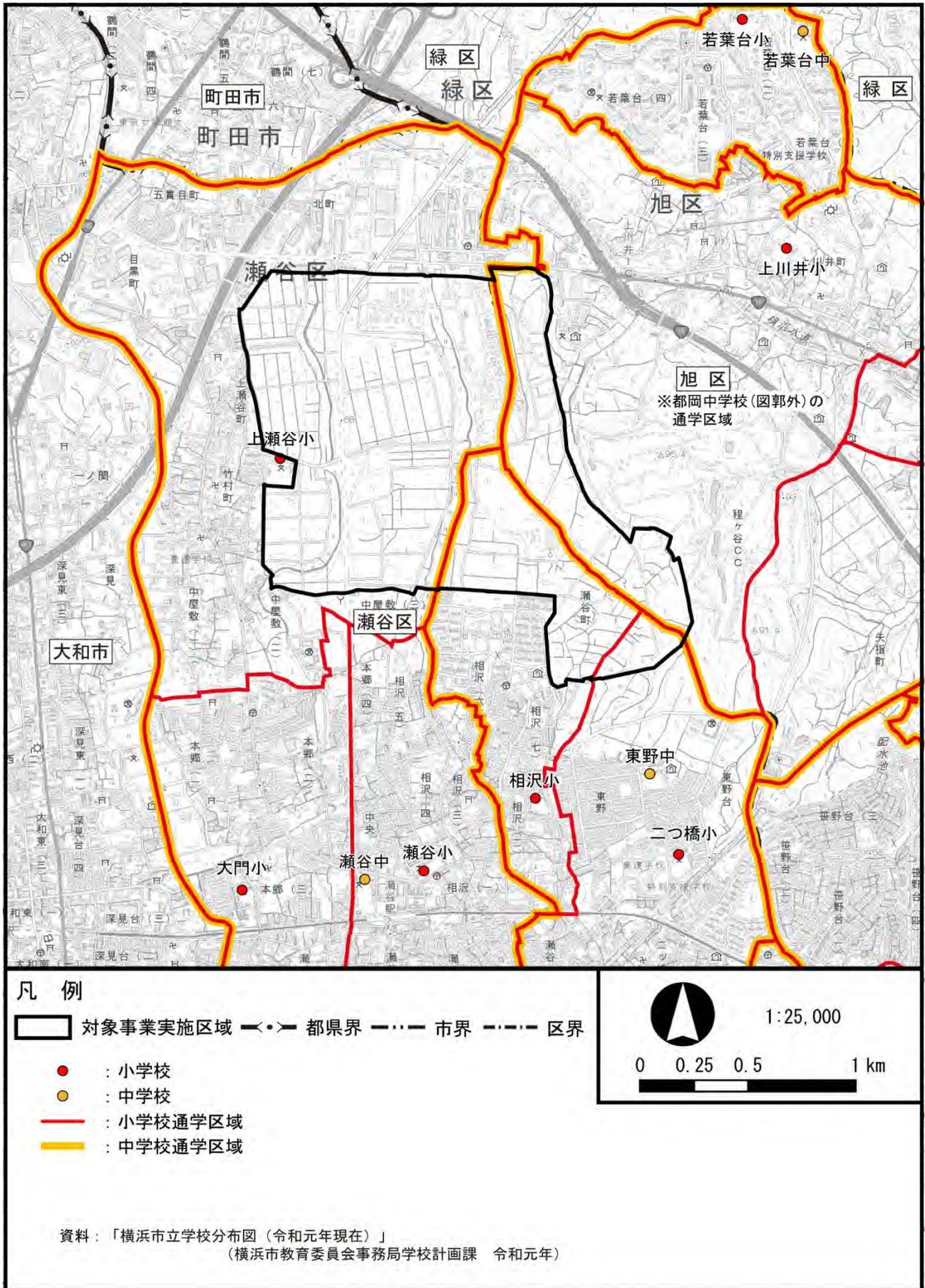


図 9.17-2 学校及び通学区域

## 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見たり、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 9.17-6に示すとおり、「旧上瀬谷通信施設一帯」及び「程ヶ谷カントリークラブ」、「若葉台団地」が指定されています。

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」、「大門小学校」、「瀬谷小学校」、「相沢小学校」、「二ツ橋小学校」、「瀬谷中学校」及び「上川井小学校」が指定されています。各学校の位置は、前掲図 3.3-13(1) (P.3-131) に示したとおりです。

表 9.17-6 避難場所等の状況

名称	割り当て地区（町名）
旧上瀬谷通信施設一帯	(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
程ヶ谷カントリークラブ	(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
若葉台団地	(旭区) 上川井町の一部、若葉台一～四丁目

資料：「横浜市防災計画 2020 資料編」（横浜市総務局防災企画課ホームページ 令和3年4月閲覧）

## ② 地域交通の状況

### ア. 文献その他の資料調査

#### a. 主要な道路における交通量の状況

「3.3 社会的状況 3.3.4 交通の状況」(P. 3-122～125) に示したとおり、対象事業実施区域周辺の主要な道路における交通量の状況は表 9.17-7 に示すとおりです。対象事業実施区域周辺には、環状4号線が南北に通っており、北側に八王子街道(五貫目33号線)、南側には瀬谷柏尾線が通っています。

「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)において、環状4号線の昼間で10,160台から14,121台、五貫目33号線で16,875台、瀬谷柏尾線で7,061台となっています。

表 9.17-7 交通量の状況(平日昼間12時間)

路線名	No.	観測地点名	交通量(台)	大型車混入率(%)
東名高速道路	1	横浜町田～海老名JCT	87,610	28.8
一般国道16号	2	旭区今宿西町161-1	10,502	10.3
	3	旭区上川井町2454	36,421	24.3
	4	旭区上川井町1039(上川井IC)	38,431	25.7
一般国道16号 (保土ヶ谷バイパス)	5	旭区今宿1-67(下川井IC)	74,693	26.9
一般国道246号	6	瀬谷区目黒町11	39,401	29.1
一般国道467号	7	大和市大和東1-10-18	14,903	12.5
環状4号線	8	瀬谷区本郷3-16	10,160	9.7
	9	瀬谷中学校	14,121	8.3
丸子中山茅ヶ崎線	10	二ツ上橋	23,555	11.7
瀬谷柏尾線	11	二ツ上橋	7,061	6.6
五貫目33号線	12	旭区上川井町1966	16,875	39.0

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)

#### b. 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、旭区の令和元年における交通事故発生状況は、表 9.17-8 及び表 9.17-9 に示すとおりです。

表 9.17-8 対象事業実施区域周辺の累計別交通事故発生状況(令和元年)

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	横断歩道	歩道外横断	その他	小計		
横浜市	116	962	1,887	1,208	570	1,678	6,421	703	394	640	1,737	238	8,396
瀬谷区	9	49	92	73	35	77	335	17	21	26	64	13	412
旭区	12	65	141	101	46	100	465	50	28	57	135	23	623

資料：「横浜市内の交通事故統計 令和元年(2019年)」(横浜市道路局 令和2年5月)

表 9.17-9 区別交通事故発生状況（令和元年）

区分	交通事故件数（件）	死者（人）	負傷者（人）
横浜市	8,398※	50	9,699
瀬谷区	412	1	486
旭 区	623	1	721

※：交通事故件数に列車事故を含むため、前掲表 9.17-8 の横浜市の件数と合いません。  
資料：「横浜市内の交通事故統計 令和元年（2019年）」（横浜市道路局 令和2年5月）

## イ. 現地調査

### a. 自動車交通量調査

調査地点の交差点形状及び断面位置は図 9.17-3、自動車交通量調査結果は表 9.17-10 に示すとおりです。なお、地域社会 7 は断面における調査のため、道路構造図を図 9.17-3(3) に示します。

調査結果の詳細は、地域社会 1～6 は、資料編（P.資料 地域社会-1～598）に、地域社会 7 は資料編（P.資料 大気-22、23）に示すとおりです。

地域社会 1～6 の 12 時間断面交通量において、最も多かったのは、平日では地域社会 2（目黒交番前交差点）の B 断面で 18,309 台/12h、次いで地域社会 1（目黒交差点）の C 断面で 16,829 台/12h でした。休日では地域社会 2（目黒交番前交差点）の B 断面で 16,664 台/12h、次いで地域社会 1（目黒交差点）の C 断面で 16,283 台/12h でした。また、混雑時では地域社会 1（目黒交差点）の C 断面で 17,234 台/12h、次いで地域社会 2（目黒交番前交差点）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域社会 2 が最も多くなりました。

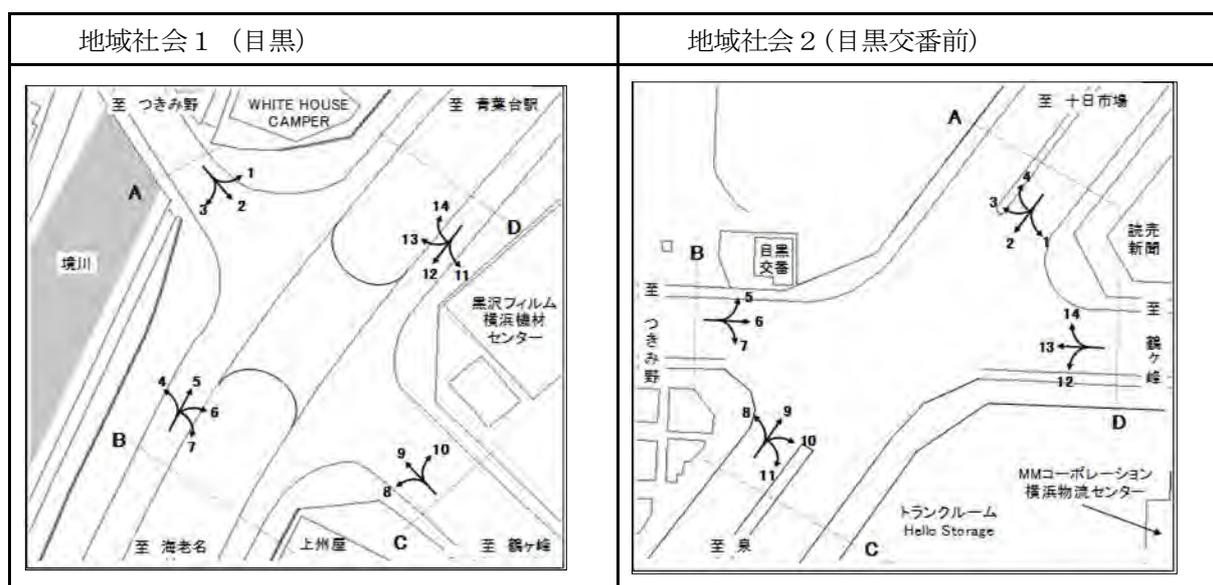


図 9.17-3(1) 交差点の断面位置

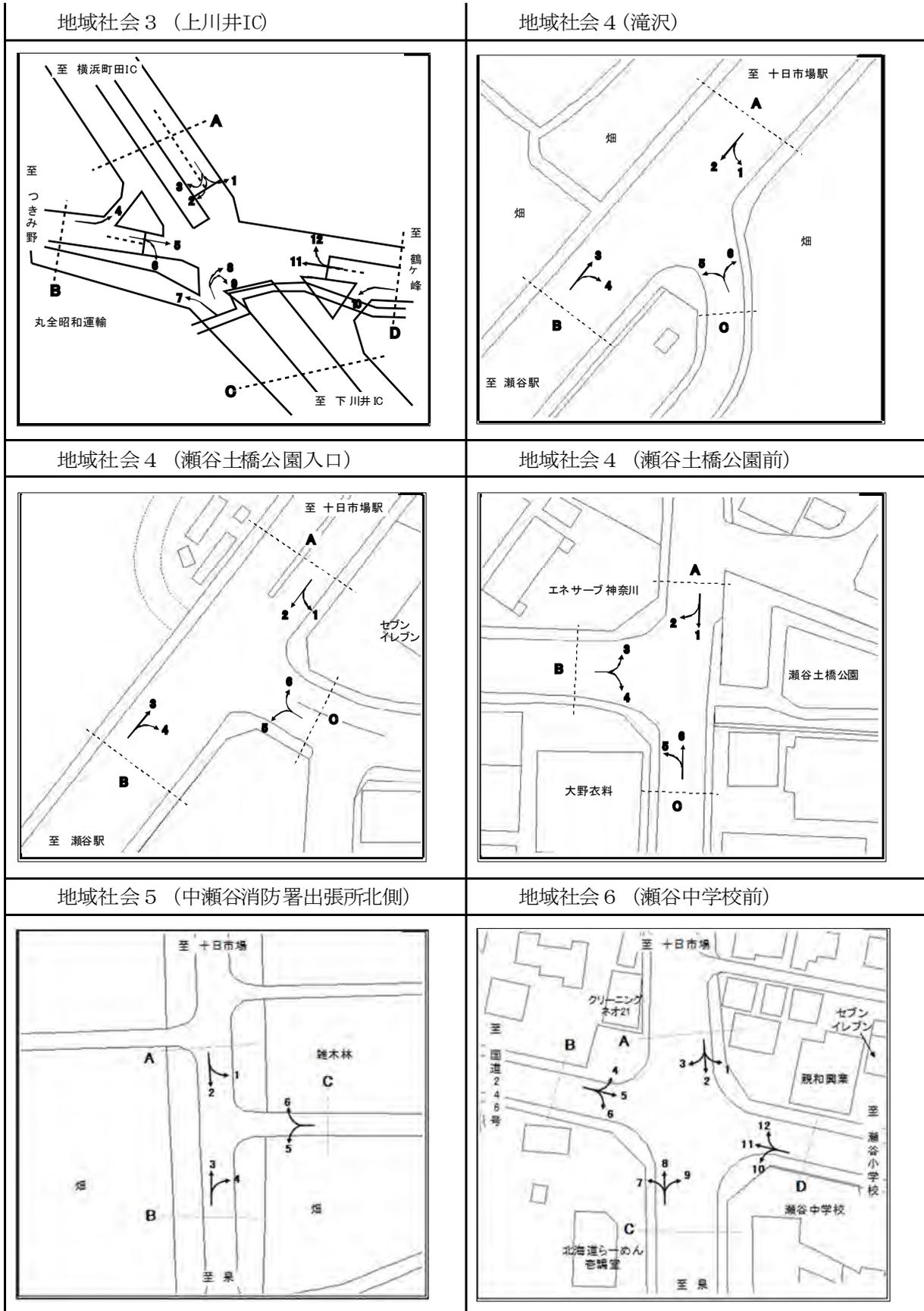


図 9.17-3(2) 交差点の断面位置

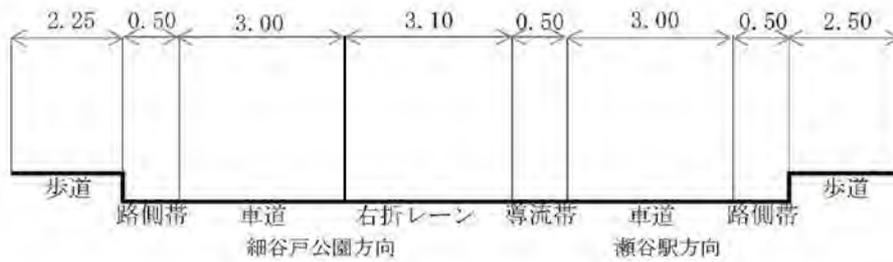


図 9.17-3(3) 道路構造図 (地域社会7)

表 9.17-10(1) 現地調査結果 (自動車交通量：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)※		
地域社会1 (目黒)	A	20,945	22.0	13,887	21.7	17:45~	493	2,289	
	B	14,330	36.4	8,986	37.6		18:45		424
	C	26,139	31.3	16,829	31.3				970
	D	10,734	23.4	7,478	23.6		402		
地域社会2 (目黒交番前)	A	13,356	14.3	9,740	15.4	17:00~	471	2,549	
	B	28,052	30.3	18,309	30.4		18:00		929
	C	13,179	14.3	9,247	14.9				348
	D	24,363	31.3	15,470	31.4		801		
地域社会3 (上川井IC)	A	5,448	26.2	4,038	25.7	17:00~	151	1,946	
	B	22,423	34.2	14,580	34.0		18:00		788
	C	17,779	36.9	11,482	36.5				503
	D	15,118	19.1	10,970	19.3		504		
地域社会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
地域社会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
地域社会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
地域社会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
地域社会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
地域社会7	—	3,545	4.1	2,910	4.6	18:00~ 19:00	302	—	

※：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 9.17-10(2) 現地調査結果（自動車交通量：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)※	
地域社会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	
地域社会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	
地域社会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	
地域社会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	
地域社会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	
地域社会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	
地域社会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	
地域社会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	
地域社会7	—	2,524	1.3	2,082	1.3	15:00~ 16:00	229	—

※：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 9.17-10(3) 現地調査結果（自動車交通量：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)※
地域社会1 (目黒)	A	21,056	12.0	14,576	9.9	11:15~ 12:15	558
	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
地域社会2 (目黒交番前)	A	12,777	8.8	9,425	8.0	16:45~ 17:45	445
	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
地域社会3 (上川井IC)	A	4,662	15.9	3,340	15.7	17:45~ 18:45	106
	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
地域社会4 (滝沢)	A	22,733	8.1	17,126	8.5	17:30~ 18:30	635
	B	19,021	10.3	14,317	10.2		702
	C	7,332	11.6	5,105	10.4		432
地域社会4 (瀬谷土橋公園 入口)	A	18,287	10.2	13,779	10.1	15:45~ 16:45	631
	B	15,144	9.6	11,455	9.8		410
	C	6,383	11.7	4,724	10.6		421
地域社会4 (瀬谷土橋公園 前)	A	7,353	13.9	5,456	11.3	15:45~ 16:45	430
	B	6,383	11.3	4,791	9.7		144
	C	2,528	30.4	1,831	23.8		64
地域社会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
	B	13,176	11.1	9,414	10.8		448
	C	5,131	5.2	4,127	5.5		253
地域社会6 (瀬谷中学校 前)	A	14,517	7.5	10,635	6.7	11:15~ 12:15	487
	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

※：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. 信号現示調査

調査を行った信号交差点における信号現示調査結果は、資料編（P. 資料 地域社会-889～910）に示すとおりです。

なお、地域社会4（瀬谷土橋公園前）は、信号機のない交差点です。

## c. 渋滞長調査

調査を行った信号交差点において、最も渋滞長が長くなった時間帯の渋滞長調査結果は、表 9.17-11 に示すとおりです（P. 資料 地域社会-846～888）。渋滞の発生状況は、以下のとおりでした。

### ・ 平日渋滞の状況

地域社会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A断面の450mでした。地域社会2（目黒交番前交差点）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。地域社会3（上川井IC交差点）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。地域社会4（滝沢交差点）は、C断面のみ渋滞が発生しており、渋滞長は400mでした。地域社会4（瀬谷土橋公園入口交差点）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。地域社会5交差点（中瀬谷消防署出張所北側交差点）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。地域社会6（瀬谷中学校前交差点）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。

### ・ 休日渋滞の状況

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

### ・ 混雑時渋滞の状況

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

表 9.17-11(1) 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)
地域社会 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
地域社会 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	—	—
地域社会 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
地域社会 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	—	—
地域社会 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	—	—
地域社会 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
地域社会 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滞留長を示しています。
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。本表では、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 9.17-11(2) 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)
地域社会 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	
地域社会 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
地域社会 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
地域社会 4 (滝沢)	A	2	11:15~11:30	430	300
	B	3	渋滞なし	—	—
	C	2	渋滞なし	—	—
地域社会 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	—	—
地域社会 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
地域社会 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滞留長を示しています。

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。本表では、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

地域社会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、図9.17-4に、地域社会7の道路構造については図9.17-5に、交通規制及び道路標識は、図9.17-6に示すとおりです。

単位：m

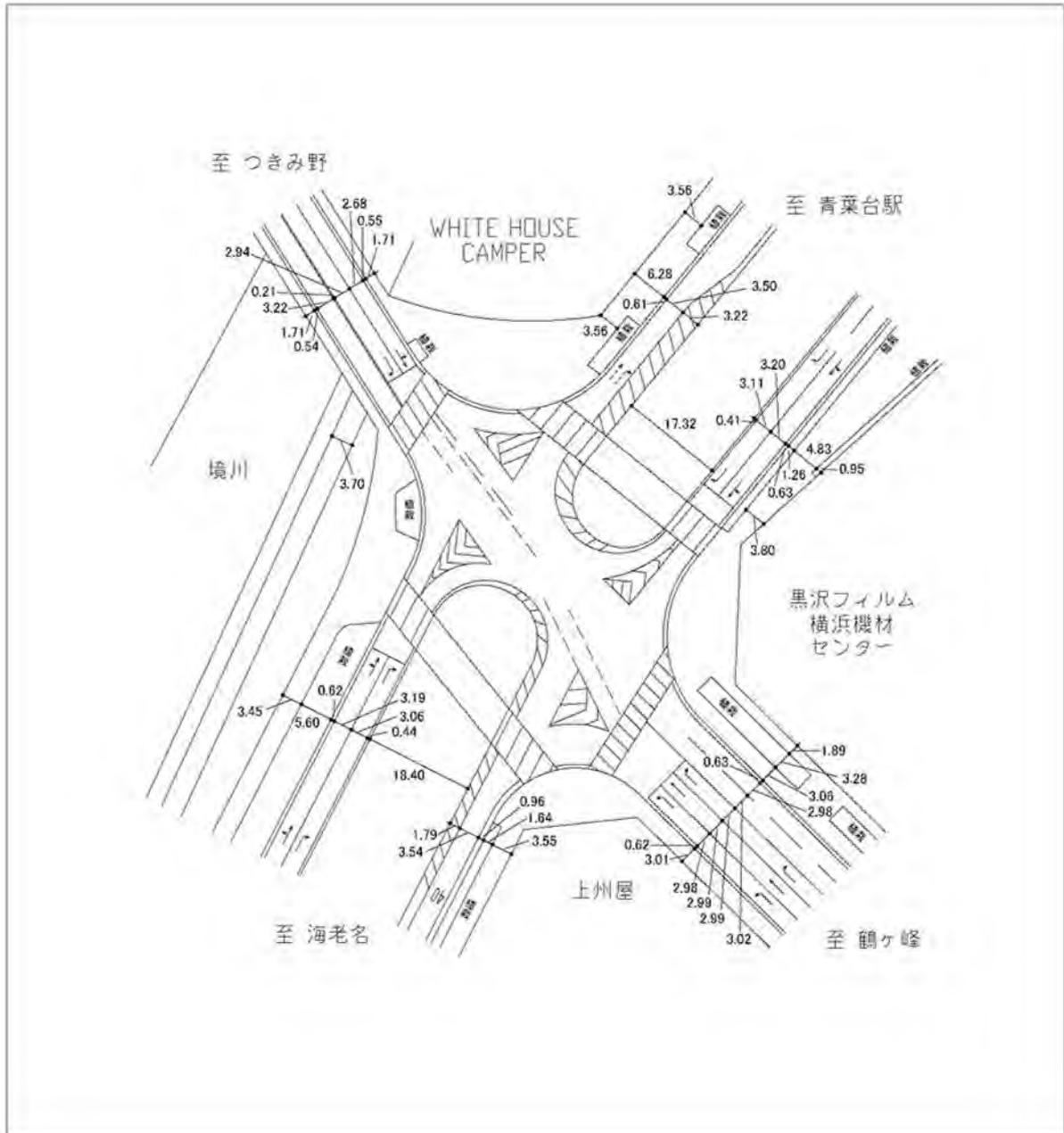


図 9.17-4(1) 交差点構造図（地域社会1：目黒交差点）

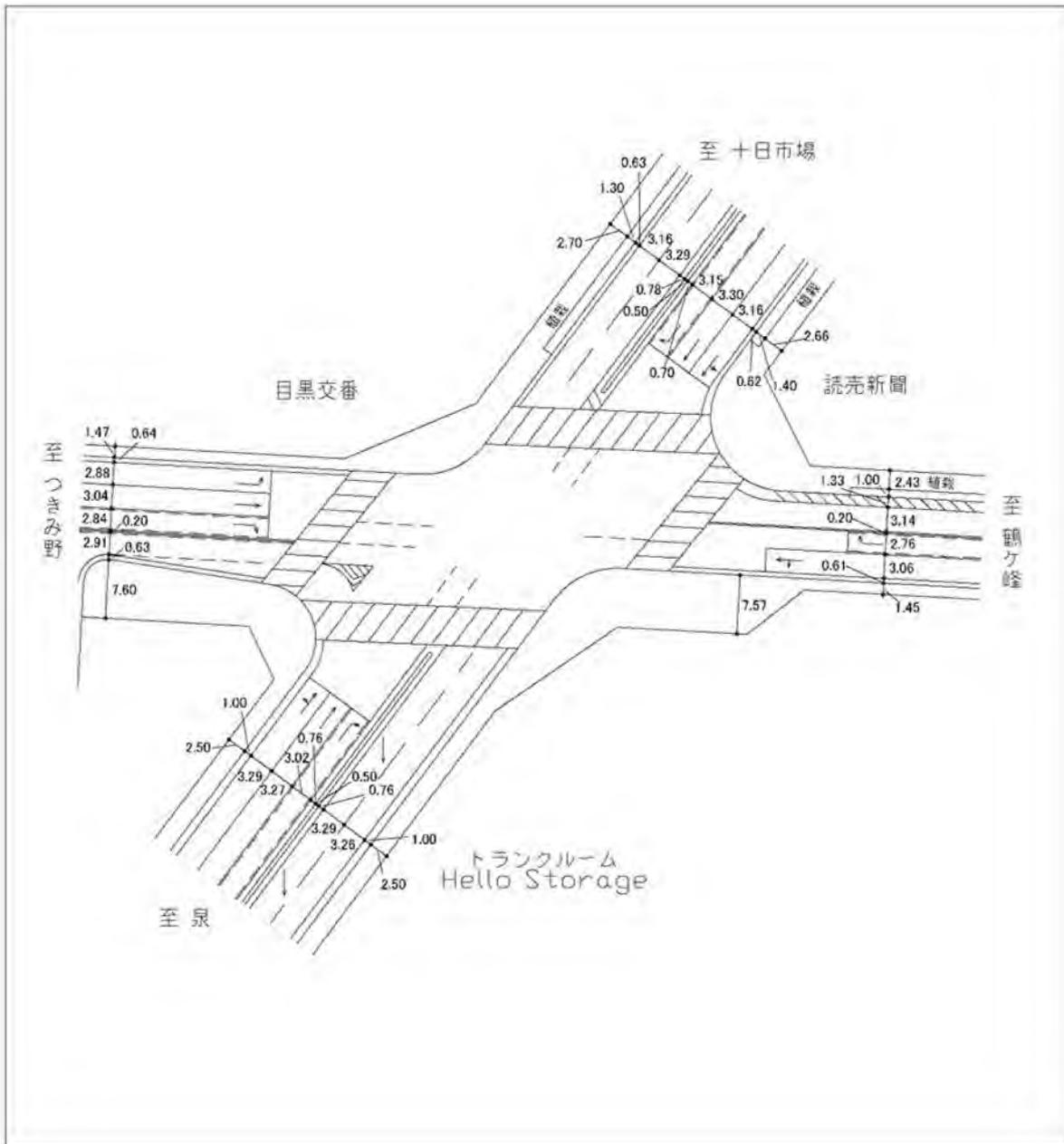


図 9.17-4(2) 交差点構造図 (地域社会2：目黒交番前交差点)

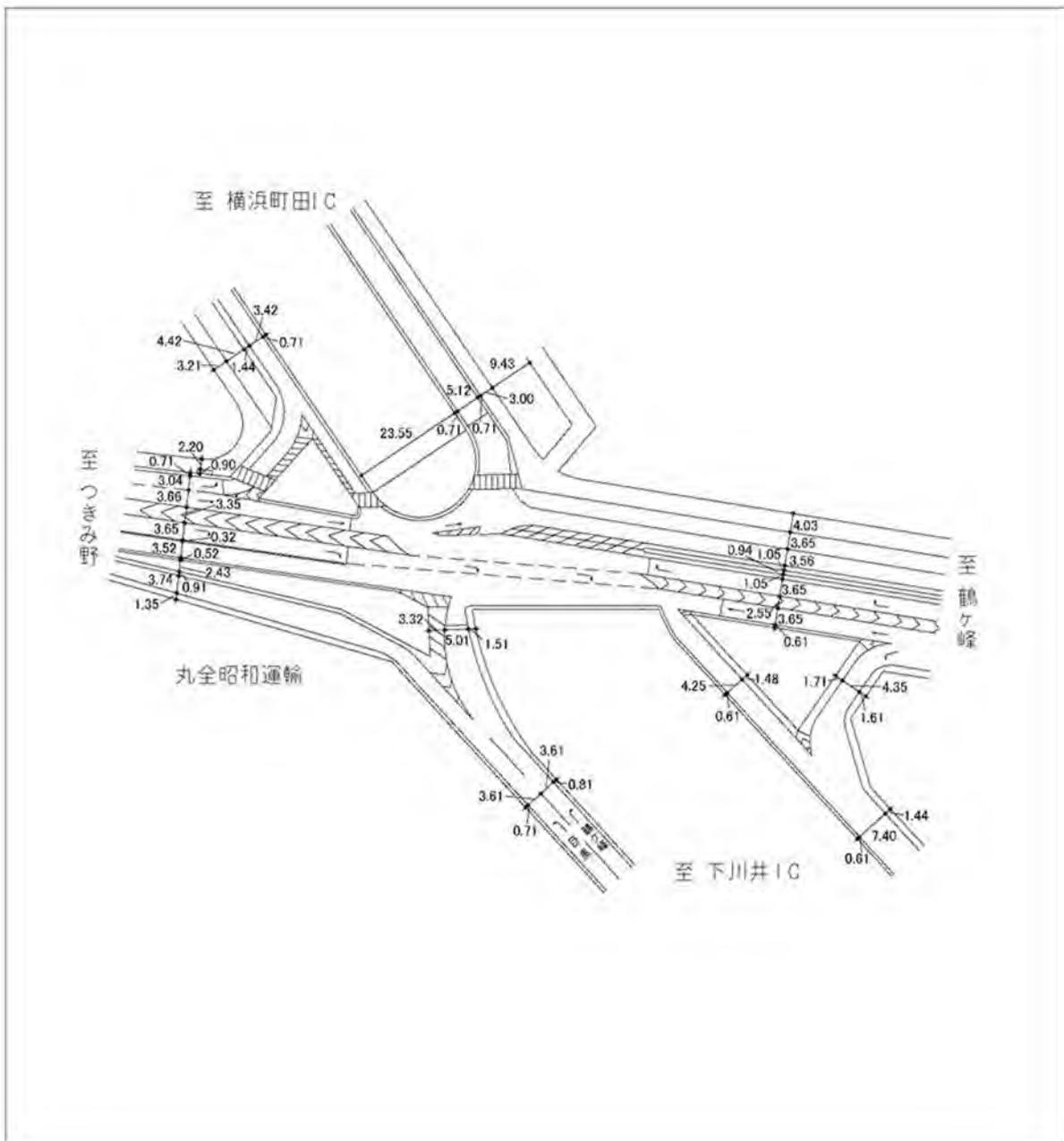


図 9.17-4(3) 交差点構造図 (地域社会 3 : 上川井 IC 交差点)

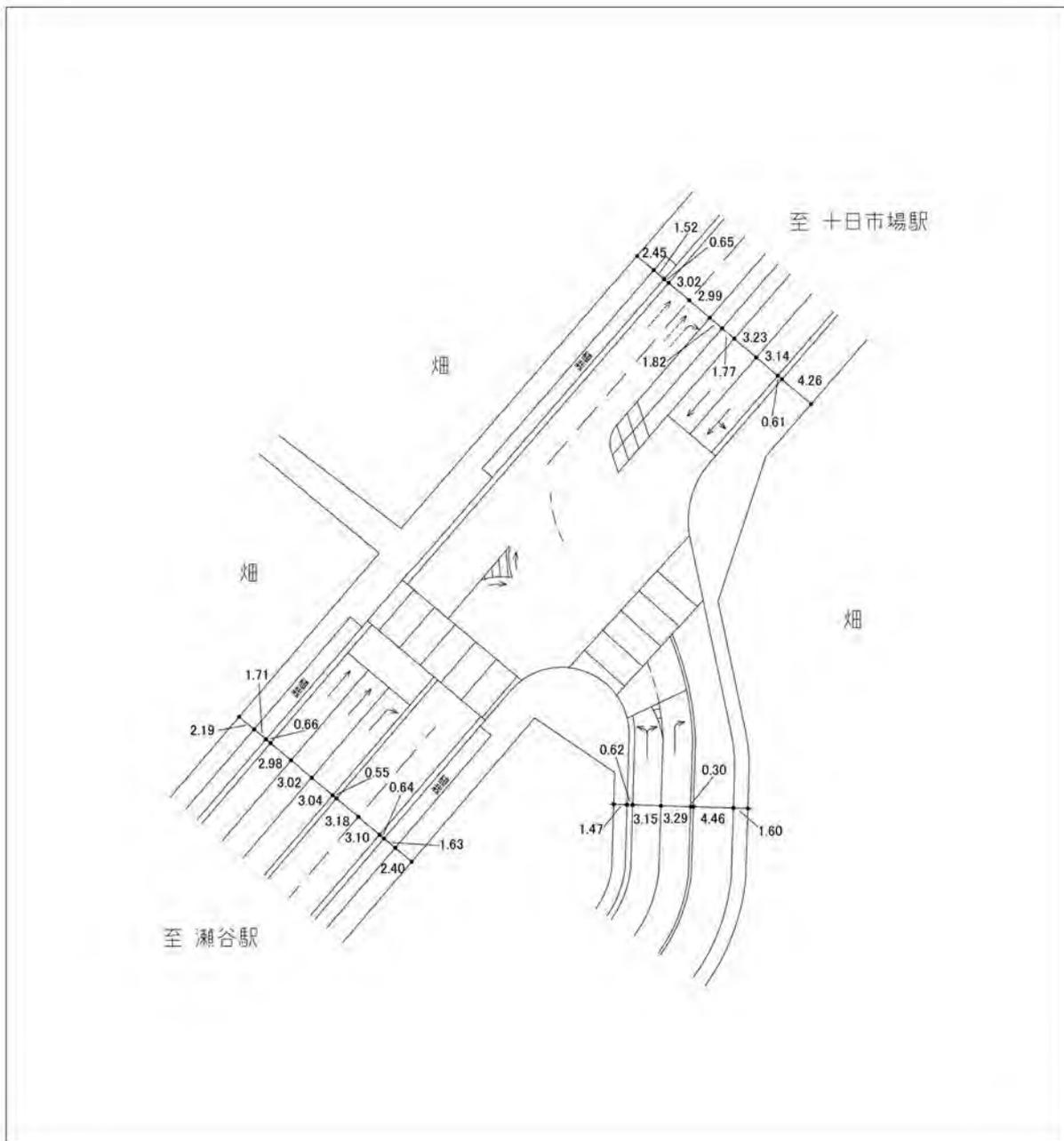


図 9.17-4(4) 交差点構造図 (地域社会4 : 滝沢交差点)

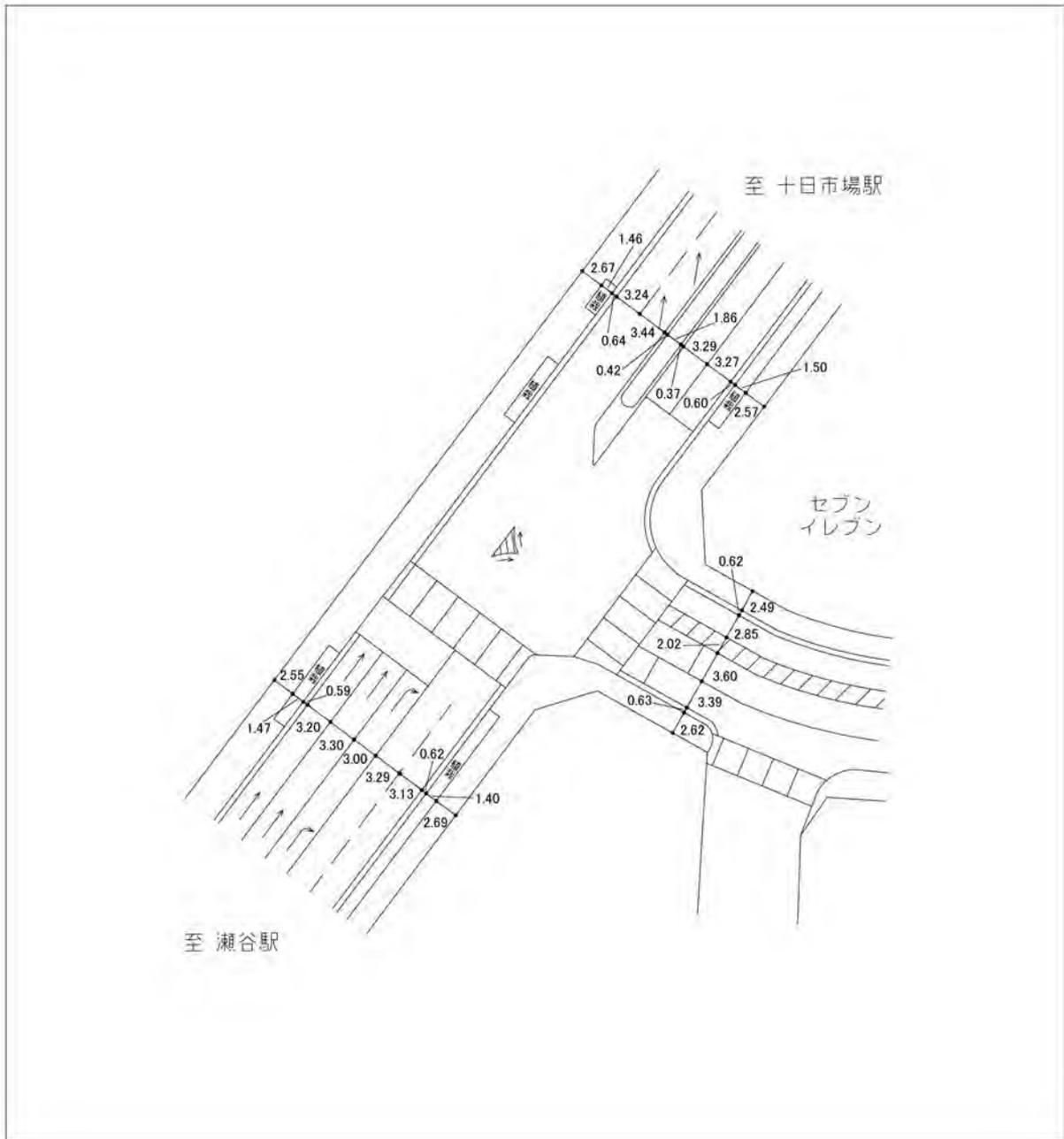


図 9.17-4(5) 交差点構造図 (地域社会 4 : 瀬谷土橋公園入口交差点)

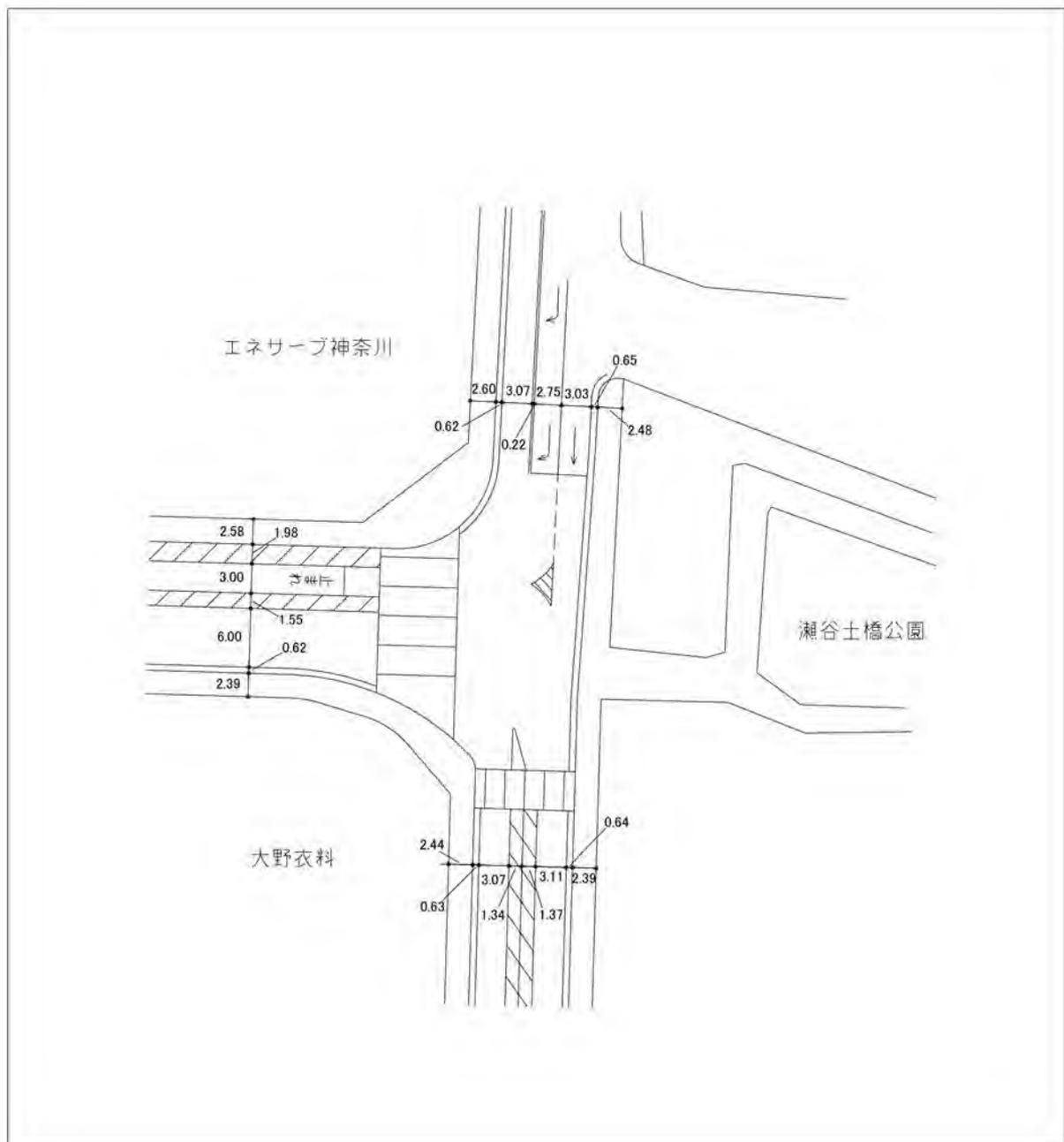


図 9.17-4(6) 交差点構造図 (地域社会 4 : 瀬谷土橋公園前交差点)

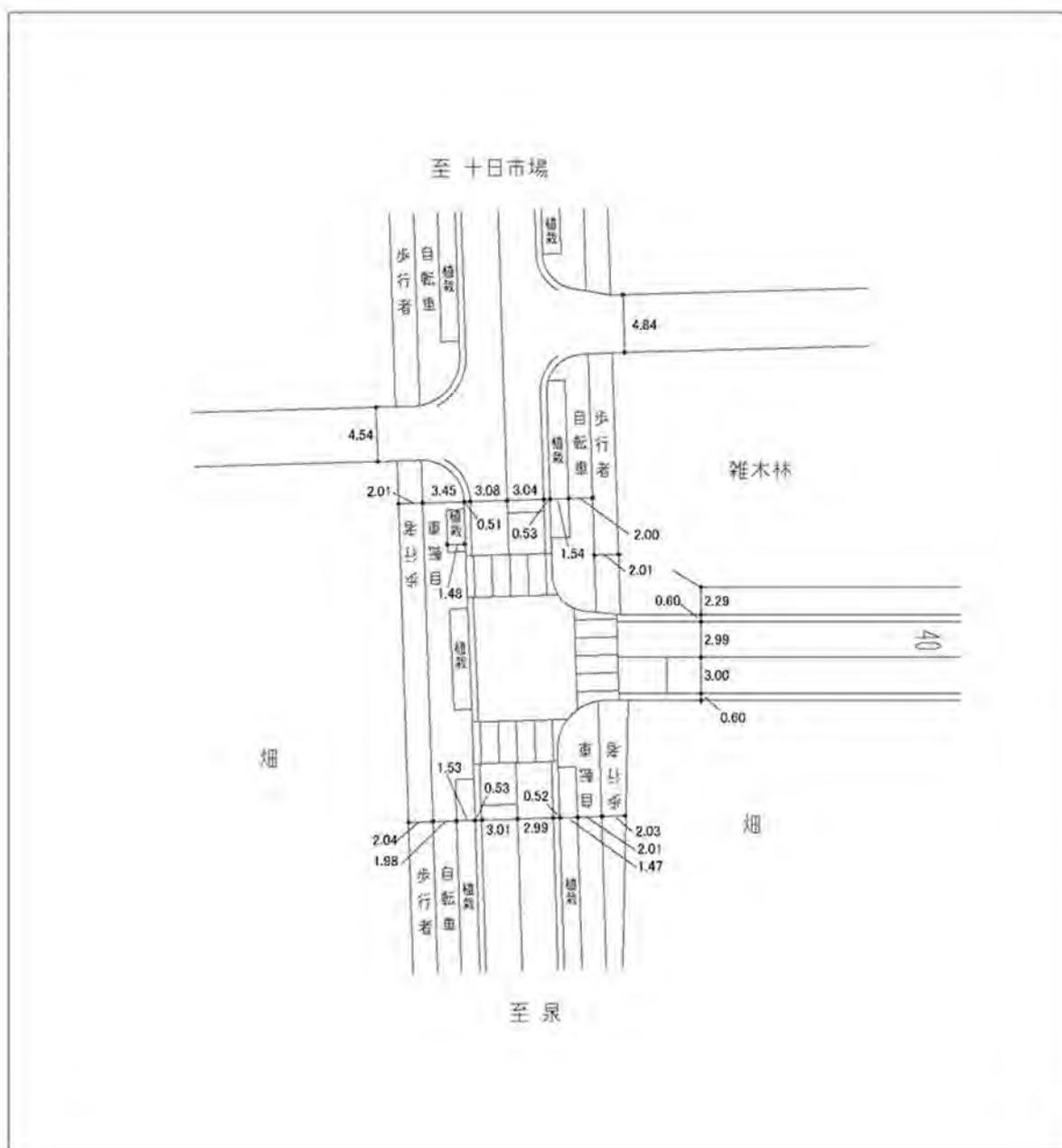


图 9.17-4(7) 交差点構造図 (地域社会 5 : 中瀬谷消防署出張所北側)

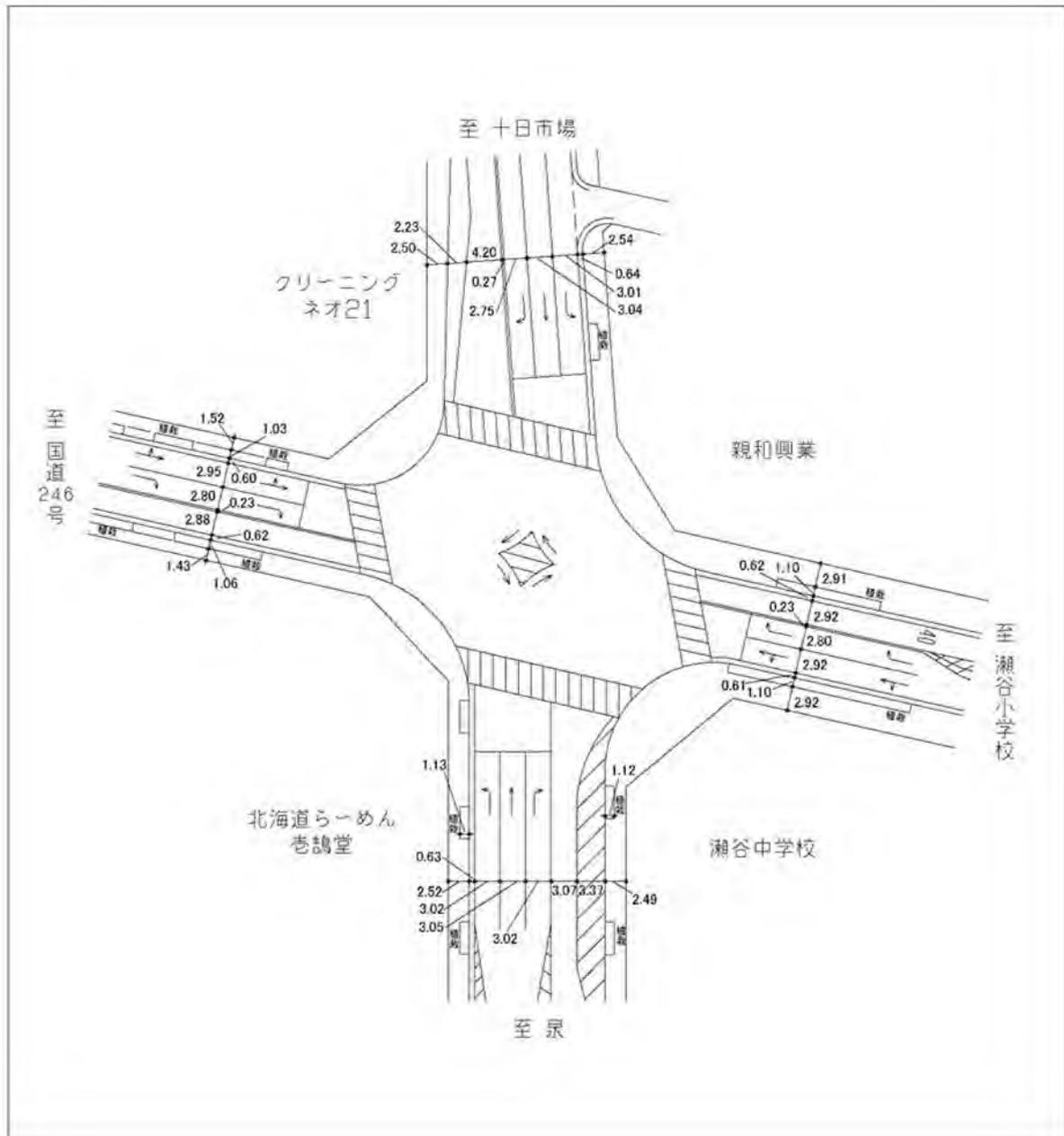


図 9.17-4(8) 交差点構造図 (地域社会6：瀬谷中学校前交差点)

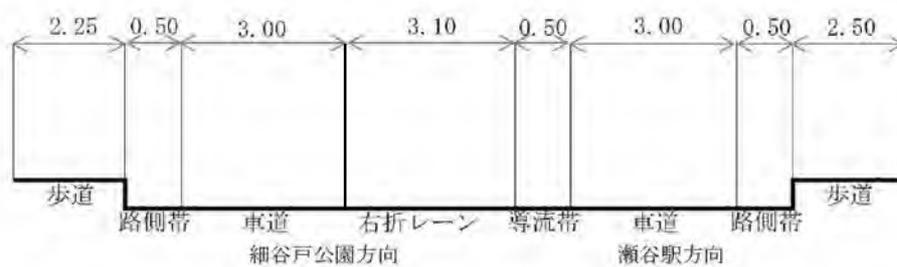


図 9.17-5 道路構造図 (地域社会7)

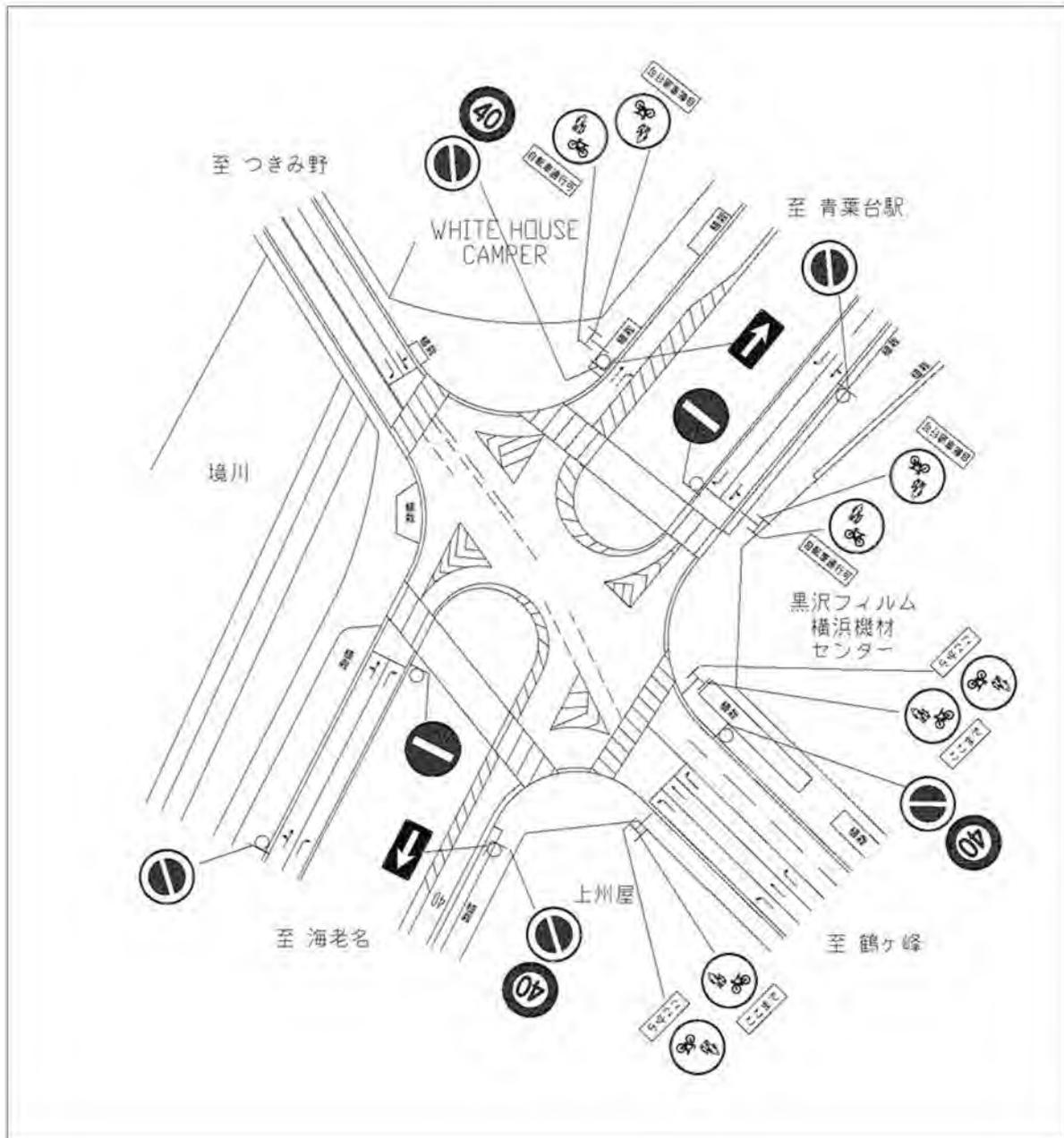


図 9.17-6(1) 道路規制・標識図 (地域社会 1 : 目黒交差点)

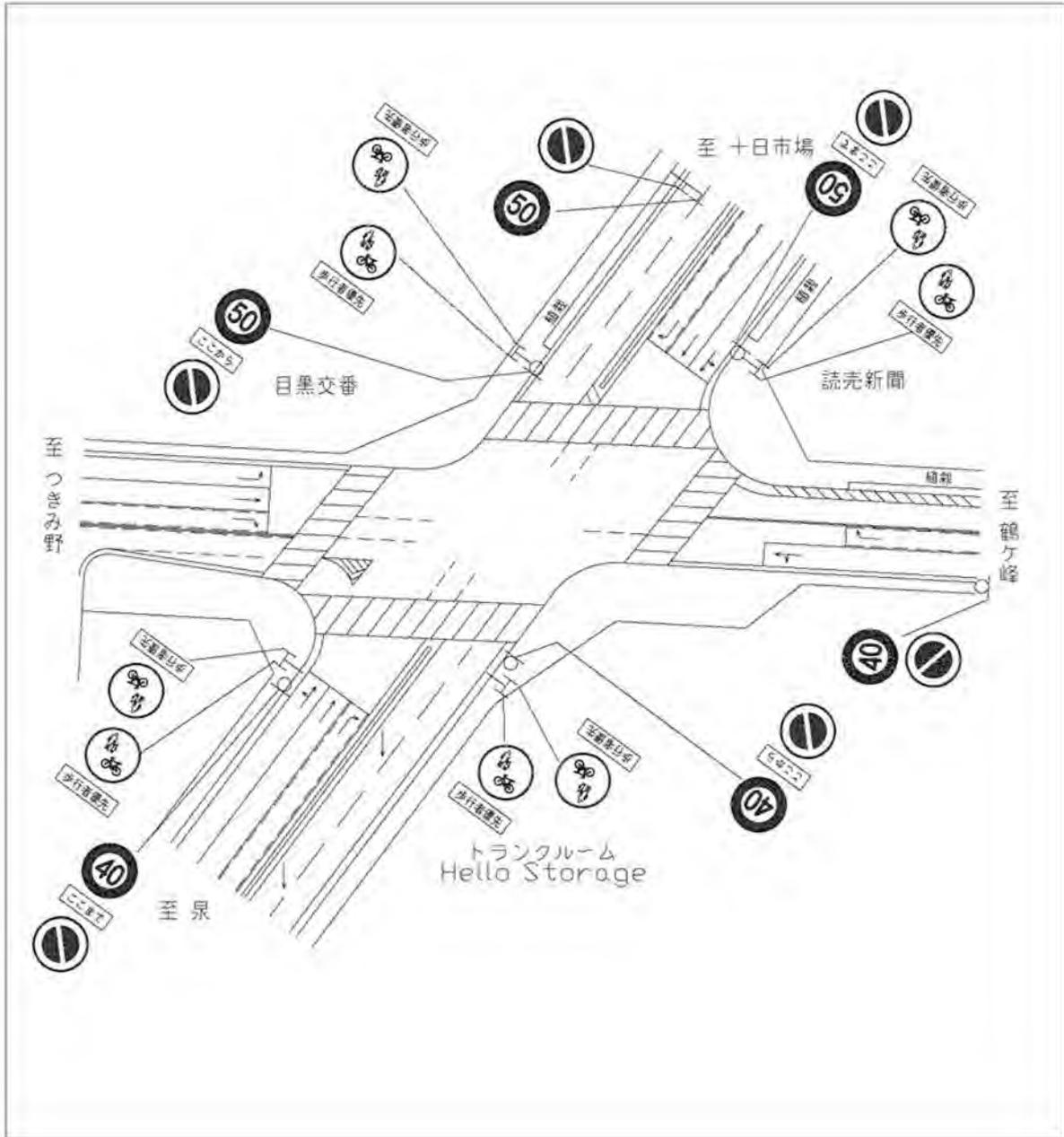


図 9.17-6(2) 道路規制・標識図 (地域社会 2 : 目黒交番前交差点)

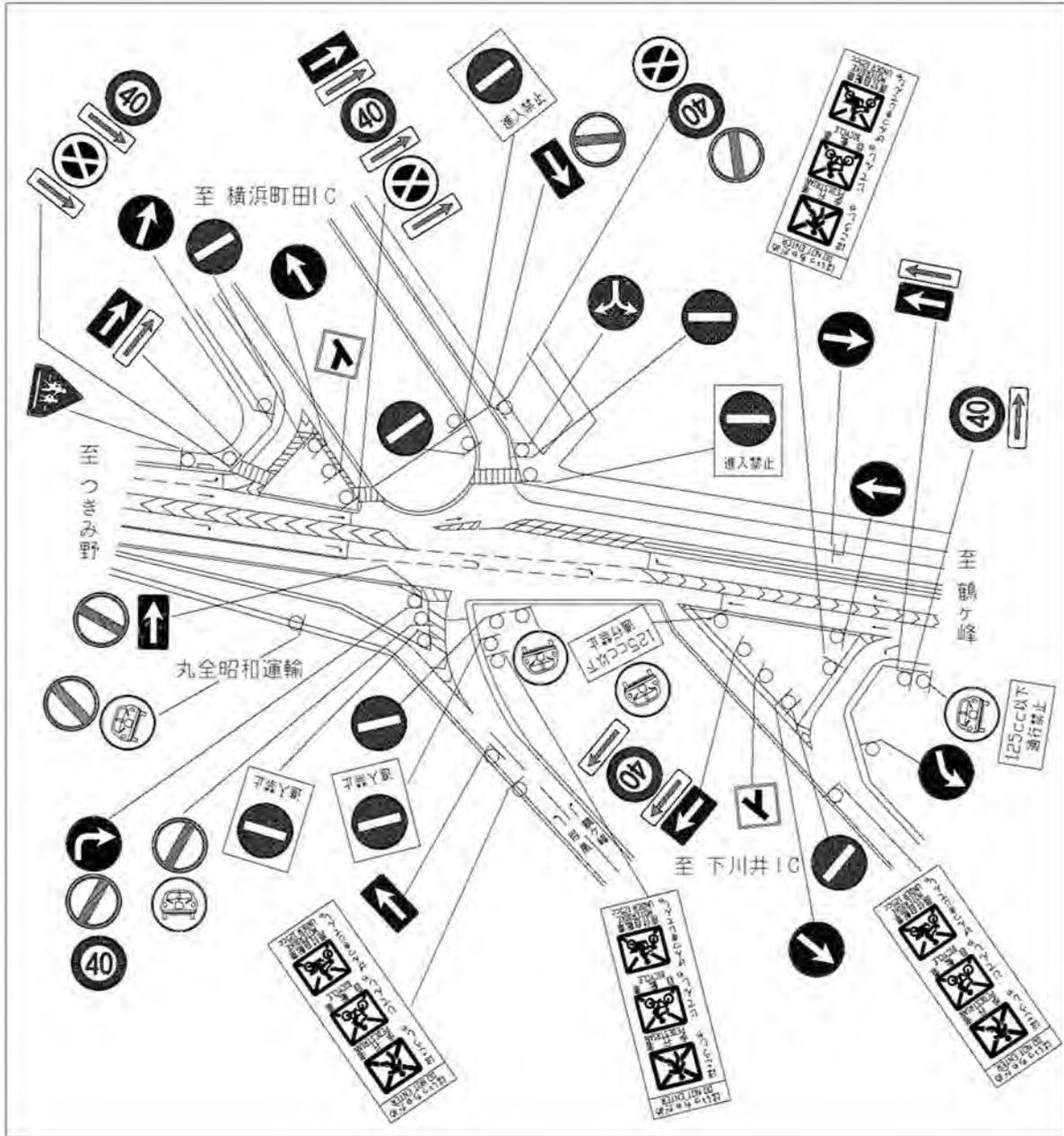


図 9.17-6(3) 道路規制・標識図 (地域社会 3 : 上川井 IC 交差点)

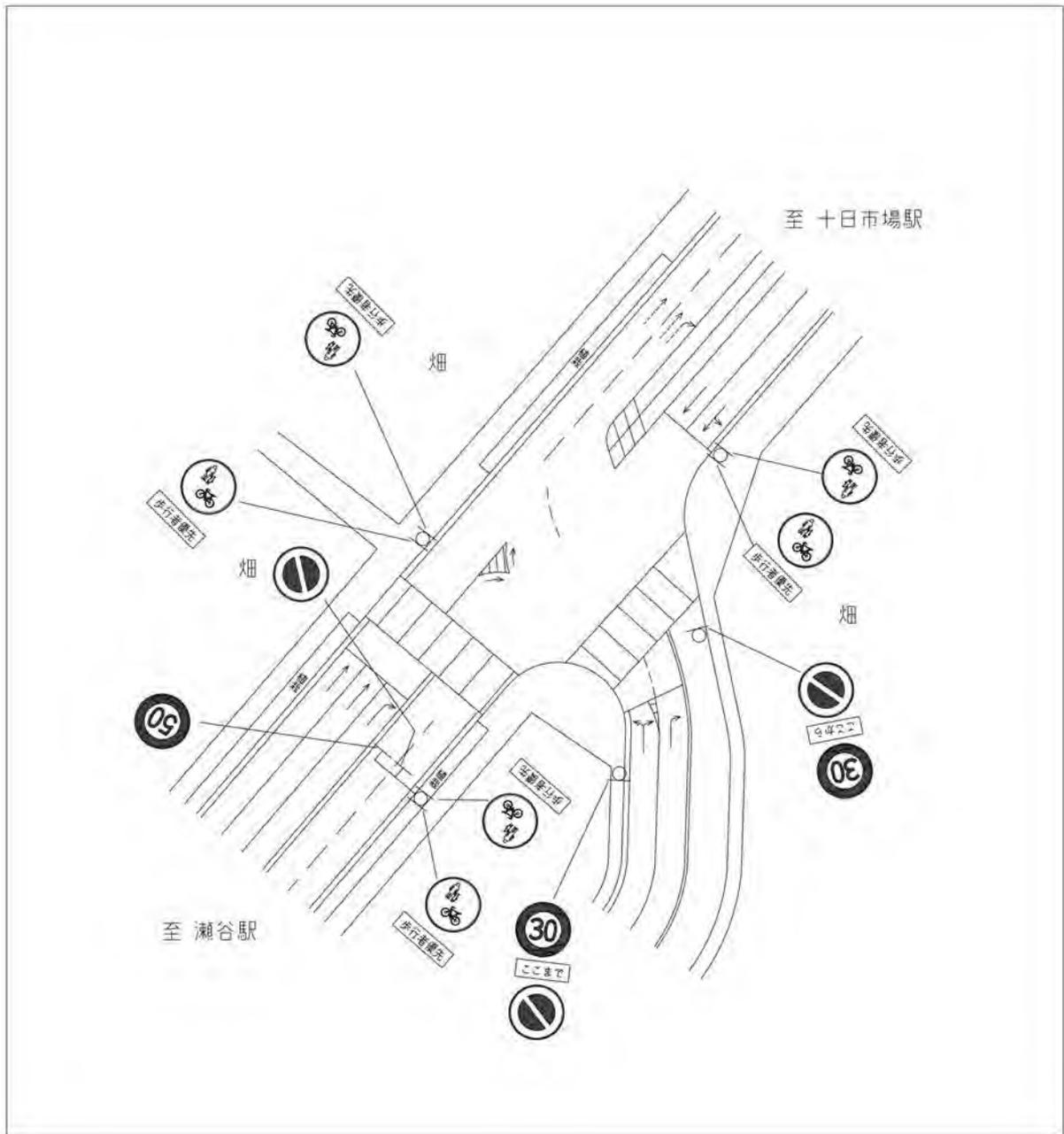


図 9.17-6(4) 道路規制・標識図 (地域社会 4 : 滝沢交差点)



図 9.17-6(5) 道路規制・標識図（地域社会4：瀬谷土橋公園入口交差点）

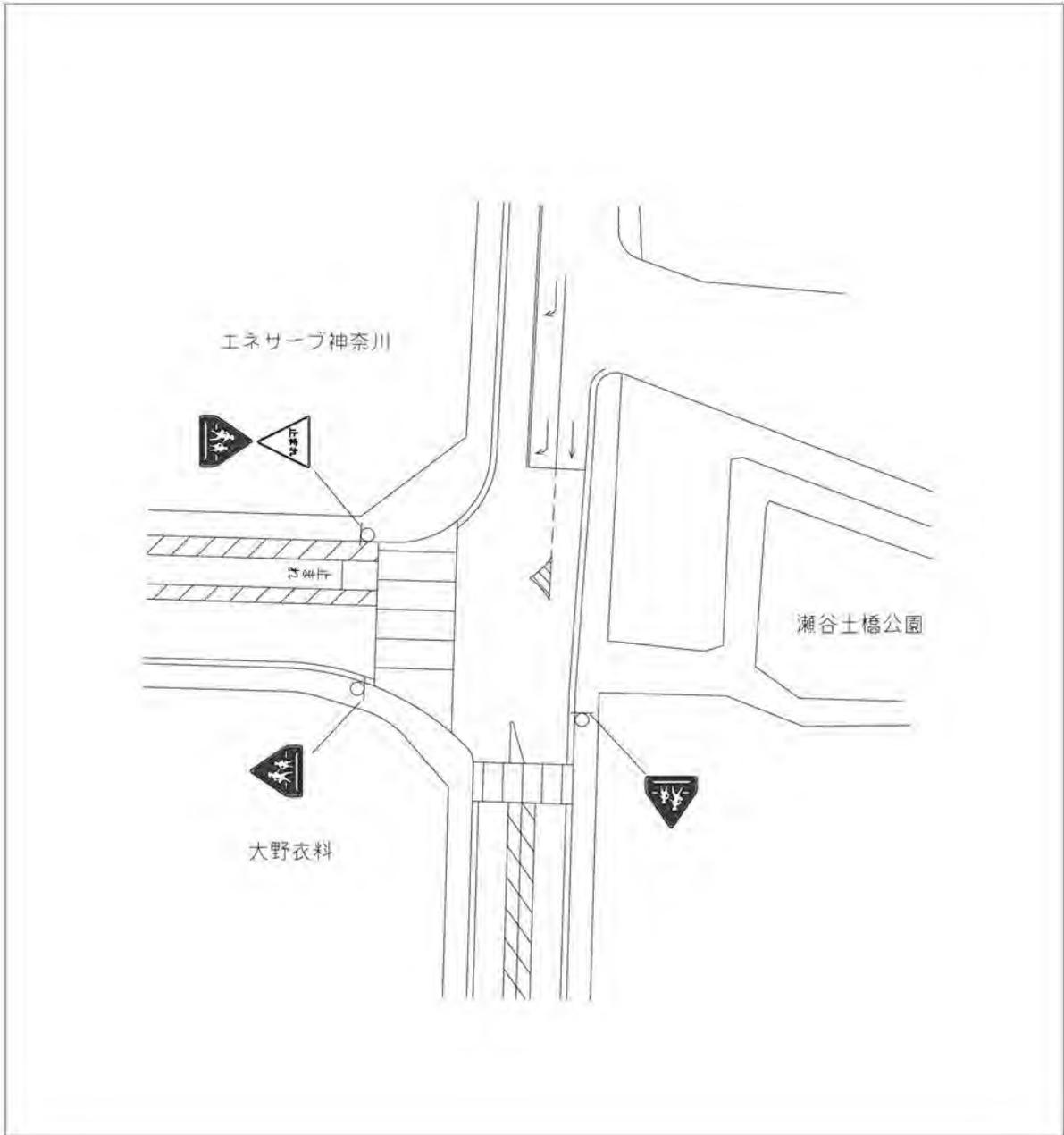


図 9.17-6 (6) 道路規制・標識図 (地域社会 4 : 瀬谷土橋公園前交差点)

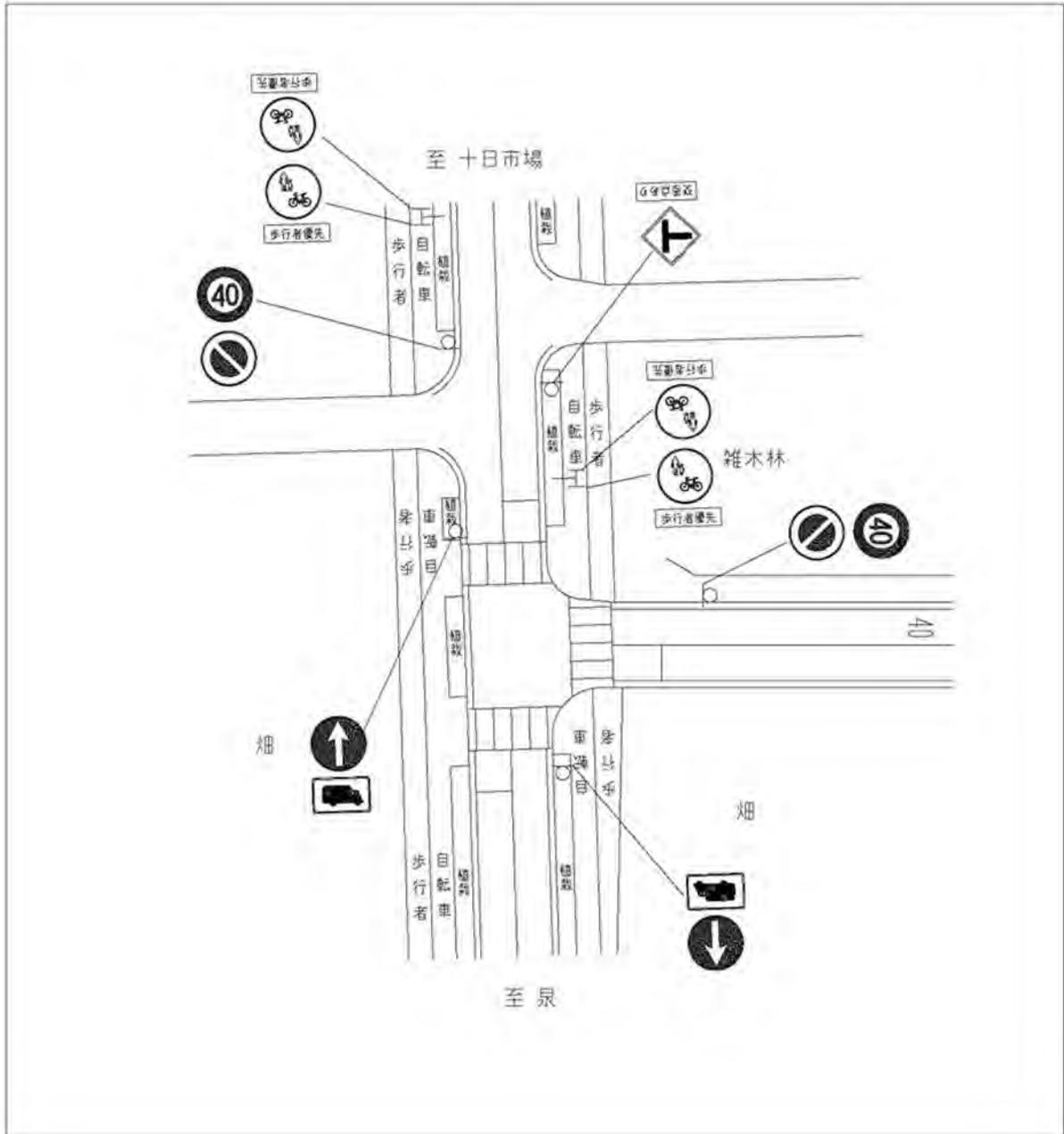


図 9.17-6(7) 道路規制・標識図 (地域社会5 : 中瀬谷消防署出張所北側交差点)

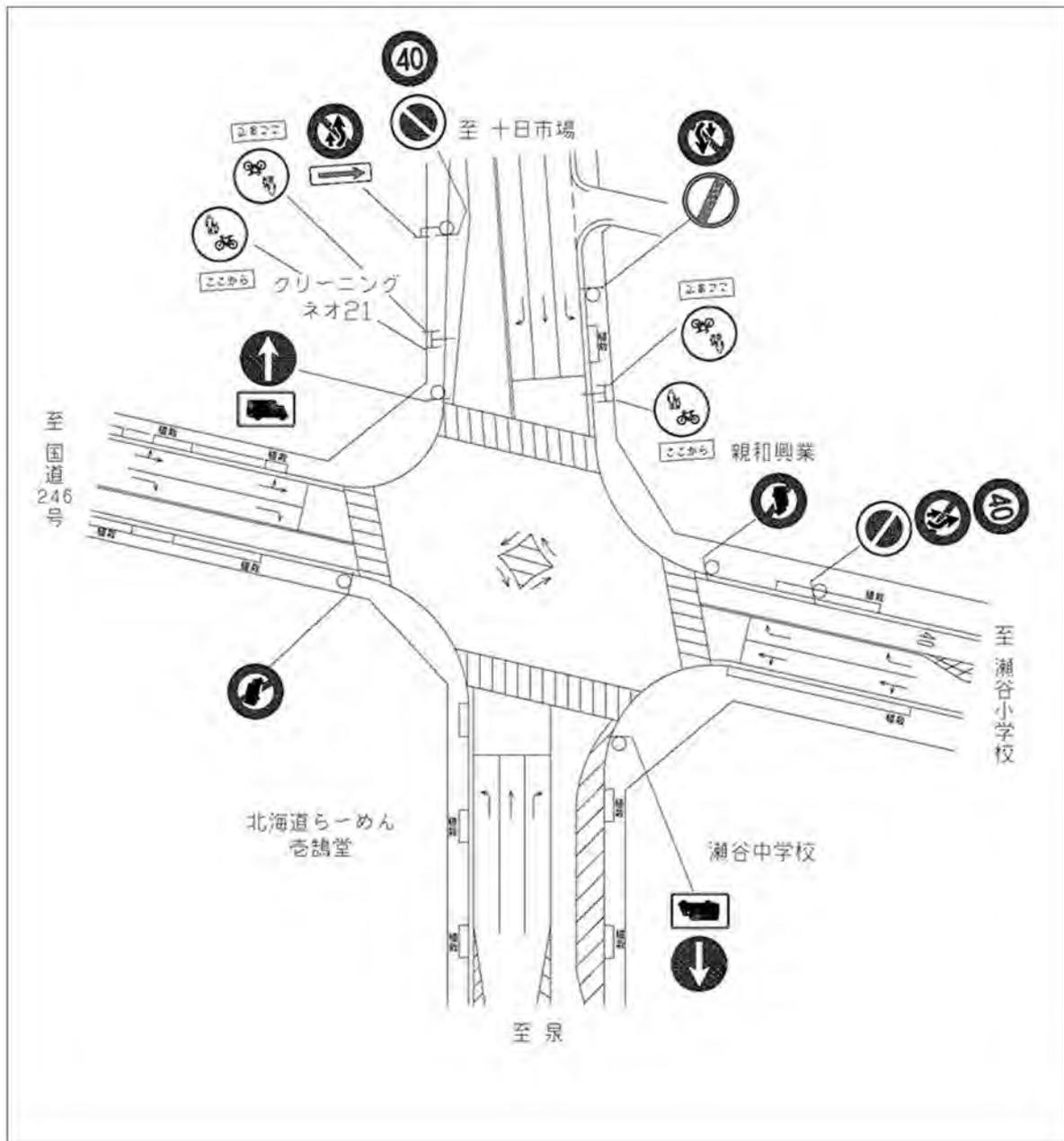


図 9.17-6(8) 道路規制・標識図 (地域社会 6 : 瀬谷中学校前交差点)

#### e. 飽和交通流率

飽和交通流率調査は、現況交通量調査結果を踏まえ、交差点地域社会1～地域社会6を対象に調査を行いました。

飽和交通流率調査結果は、表 9.17-12 に示すとおりです（P.資料 地域社会-911～961）。

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。

なお、交差点需要率の算定に用いる各車線の飽和交通流率の適用値は、算定値と実測値のうち値の小さい方を適用しました。

表 9.17-12(1) 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	適用値 (台) (①と②の小さい値)
地域社会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	1,717	
地域社会2 (目黒交番前)	A	左直	1,916	1,651	86.2	1,651
		直	1,926	1,515	78.7	1,515
		右	1,665	1,738	104.4	1,665
	B	左	1,377	1,076	78.1	1,076
		直	1,792	1,361	75.9	1,361
	右	直	1,661	1,248	75.1	1,248
		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	直	1,566	1,508	96.3	1,508
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	
地域社会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	
地域社会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	1,476
		右	1,735	1,581	91.1	1,581
地域社会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
地域社会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
地域社会6 (瀬谷中学校前)	A	左	960	-	-	960
		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	1,733
	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：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。

表 9.17-12(2) 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	適用値 (台) (①と②の小さい値)	
地域社会1 (目黒交差点)	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	
	D	右	1,762	1,447	82.1	1,447	
		左直	1,683	1,364	81.0	1,364	
地域社会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	1,712	
	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	
	D	右	1,661	1,564	94.2	1,564	
		左直	1,845	1,479	80.2	1,479	
	地域社会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	
D		右	1,791	1,392	77.7	1,392	
		直	1,924	1,467	76.2	1,467	
地域社会4 (滝沢)	A	直	1,757	1,509	85.9	1,509	
		直	1,940	1,348	69.5	1,348	
	B	直	1,968	1,490	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	
地域社会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	
地域社会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	
地域社会6 (瀬谷中学校前)	A	左	1,552	1,802	116.1	1,552	
		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	1,787	
	C	左	1,519	1,371	90.3	1,371	
		直	1,978	1,516	76.6	1,516	
	D	右	1,769	1,452	82.1	1,452	
左直		1,680	1,357	80.8	1,357		
		右	1,768	-	-	1,768	

注：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。

#### f. 交差点需要率（信号交差点）

現況の交差点需要率は、表 9.17-13 に示すとおりです。交差点需要率は、平日では地域社会 2（目黒交番前）で 0.793、地域社会 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。休日では地域社会 1（目黒）で 0.680、地域社会 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。混雑時では地域社会 2（目黒交番前）で 0.666、地域社会 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 9.17-14 に示すとおりです。平日及び混雑時の地域社会 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 9.17-13 現況の交差点需要率

時期	交差点名		時間帯 <sup>※1</sup>	交差点需要率 <sup>※2</sup>	限界 需要率 <sup>※3</sup>
				現況	
平日	地域社会 1	目黒	17：45～18：45	0.696	0.894
	地域社会 2	目黒交番前	17：00～18：00	0.793	0.900
	地域社会 3	上川井 IC	17：00～18：00	0.680	0.847
	地域社会 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
	地域社会 5	中瀬谷消防署出張所北側	7：00～8：00	0.700	0.889
地域社会 6	瀬谷中学校前	7：45～8：45	0.537	0.840	
休日	地域社会 1	目黒	16：45～17：45	0.680	0.894
	地域社会 2	目黒交番前	16：45～17：45	0.612	0.894
	地域社会 3	上川井 IC	16：45～17：45	0.492	0.829
	地域社会 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
	地域社会 5	中瀬谷消防署出張所北側	16：30～17：30	0.666	0.882
地域社会 6	瀬谷中学校前	14：30～15：30	0.520	0.840	
混雑時	地域社会 1	目黒	11：15～12：15	0.642	0.894
	地域社会 2	目黒交番前	16：45～17：45	0.666	0.897
	地域社会 3	上川井 IC	17：45～18：45	0.505	0.836
	地域社会 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
	地域社会 5	中瀬谷消防署出張所北側	10：45～11：45	0.590	0.878
地域社会 6	瀬谷中学校前	11：15～12：15	0.508	0.840	

※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。

※2：「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（※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。

※3：「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 9.17-14 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*				
				平日	休日	混雑時		
地域社会 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		
地域社会 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		
		地域社会 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	0.624		
地域社会 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		
		地域社会 5	中瀬谷消防署 出張所北側	A	直左	0.919	0.801	0.645
				B	直右	0.782	0.592	0.578
C	右左			0.634	0.818	0.885		
地域社会 6	瀬谷中学校前	A	左	0.324	0.192	0.188		
			直	0.556	0.543	0.599		
			右	0.057	0.084	0.069		
		B	左直	0.705	0.423	0.433		
			右	0.507	0.358	0.439		
		C	左	0.616	0.546	0.354		
			直	0.788	0.815	0.595		
		D	右	0.246	0.501	0.354		
			左直	0.816	0.730	0.933		
		右	0.282	0.133	0.225			

注：網掛けは、交通容量比が 1.0 を上回ったことを示します。

※：車線の交通容量比は「可能交通容量」に対する「流入交通量」の比。1.000 を超えると通行可能な最大量を超えた交通量が発生していることを表します。

#### g. 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 9.17-7 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、上瀬谷第172号線及び瀬谷柏尾線（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。八王子街道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。

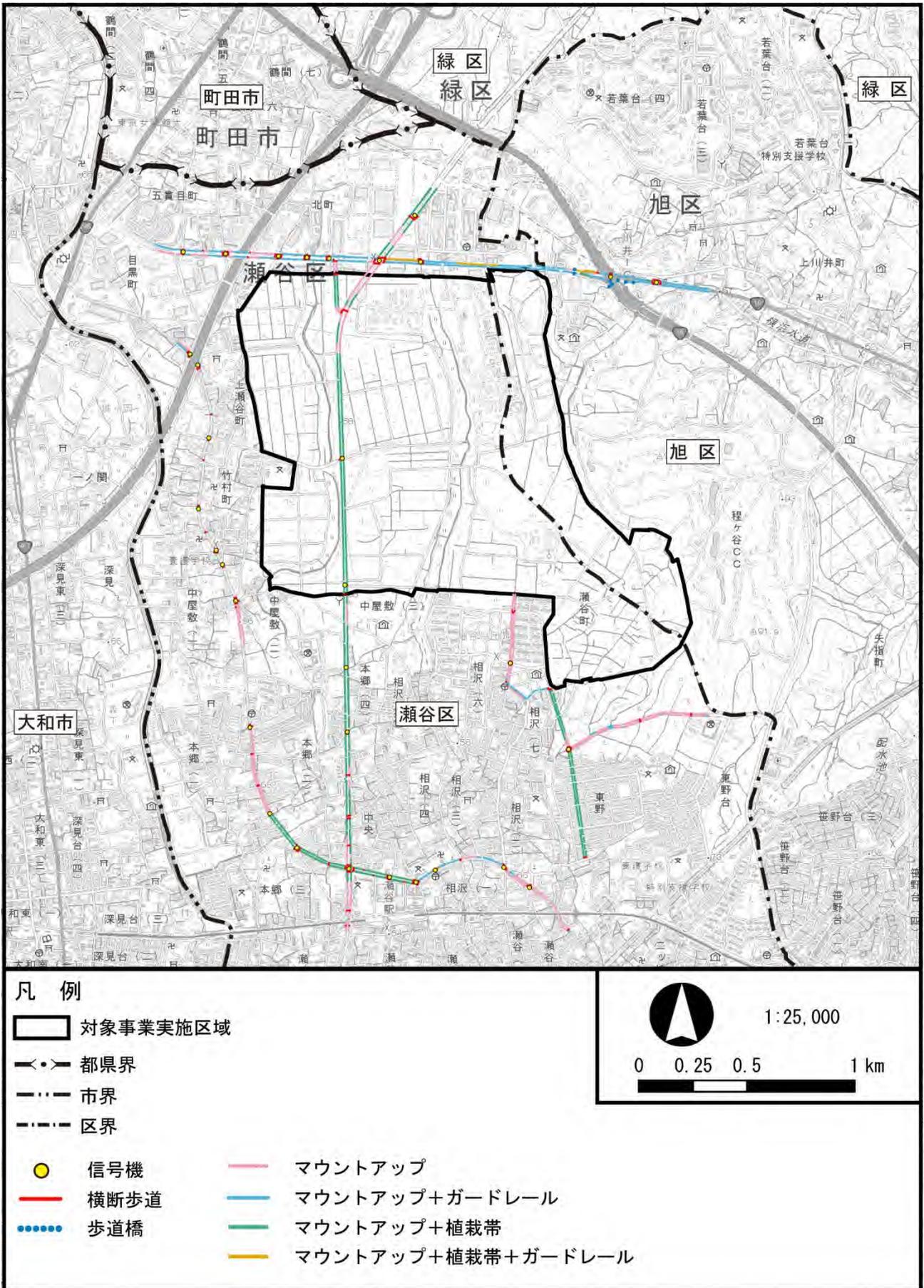


図 9.17-7 交通安全施設の整備状況

### 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、地域社会1～地域社会6の交差点で調査を行いました。

横断歩道部歩行者交通量の調査地点は図 9.17-8 に示すとおりです。調査結果は、表 9.17-15 に示すとおりです。

なお、各地点の詳細な歩行者・自転車交通量調査結果は、資料編(P.資料 地域社会-599～845)に示すとおりです。

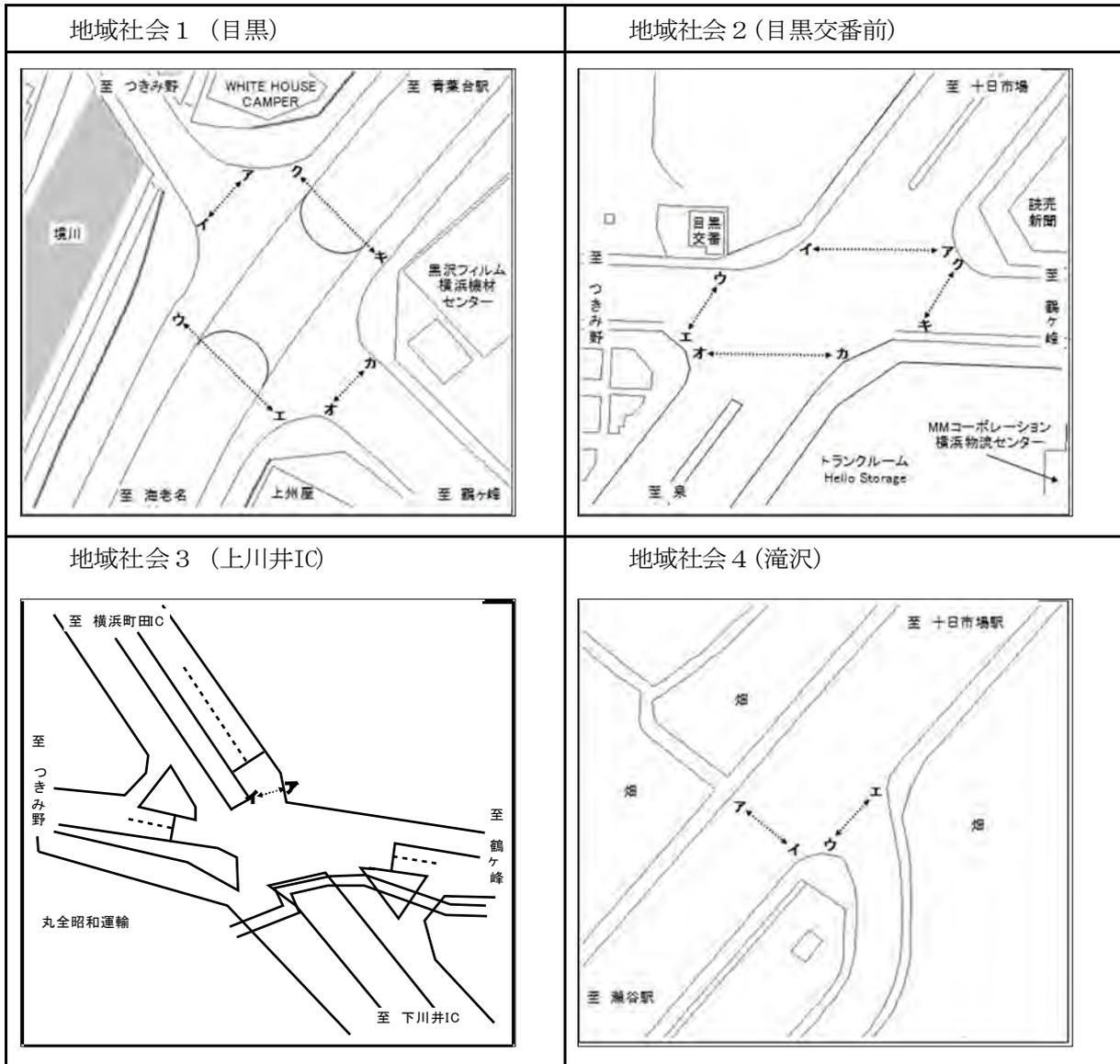


図 9.17-8(1) 歩行者・自転車交通量調査地点

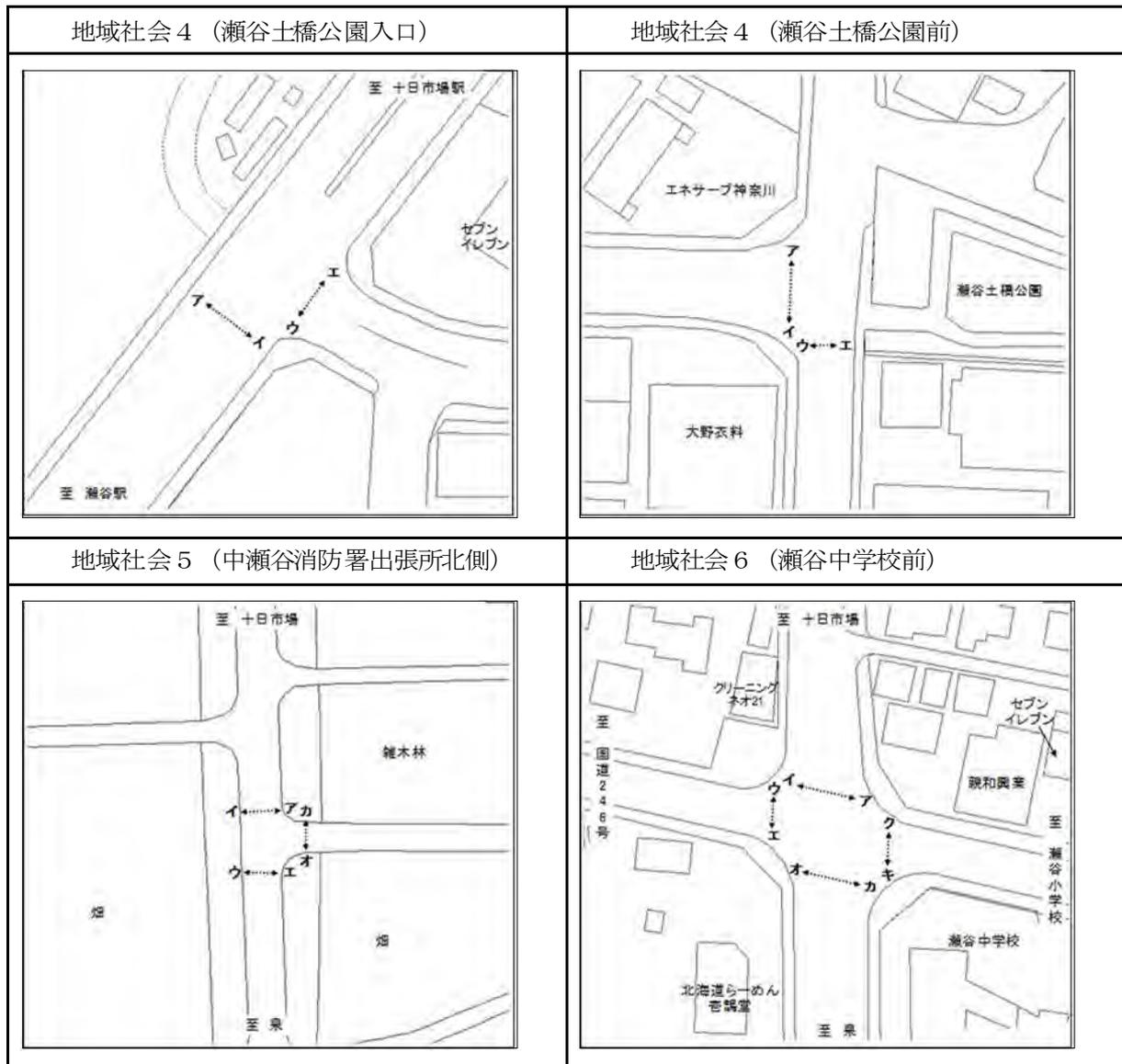


図 9.17-8(2) 歩行者・自転車交通量調査地点

表 9.17-15(1) 現地調査結果（歩行者・自転車交通量：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)	歩行者 (人)	自転車 (台)	時間帯	歩行者・自転車 (人・台/時間)	
地域社会 1 (目黒)	ア-イ	128	165	101	115	7:30~ 8:30	48	
	ウ-エ	228	264	178	169		108	
	オ-カ	93	107	68	70		24	
	キ-ク	218	310	139	207		74	
地域社会 2 (目黒交番前)	ア-イ	91	176	81	123	7:45~ 8:45	59	
	ウ-エ	36	85	29	61		21	
	オ-カ	28	62	20	45		15	
	キ-ク	33	70	27	61		19	
地域社会 3 (上川井 IC)	ア-イ	220	153	156	113	7:45~ 8:45	79	
地域社会 4	滝沢	ア-イ	17	7	17	6	8:00~ 9:00	2
		ウ-エ	142	313	119	251		91
	瀬谷土橋 公園入口	ア-イ	37	25	24	23	8:00~ 9:00	6
		ウ-エ	126	275	84	232		89
	瀬谷土橋 公園前	ア-イ	94	33	80	23	12:00~ 13:00	36
		ウ-エ	45	32	37	22		8
地域社会 5 (中瀬谷消防 署出張所北側)	ア-イ	11	33	5	27	17:00~ 18:00	4	
	ウ-エ	27	78	17	63		18	
	オ-カ	101	196	51	110		40	
地域社会 6 (瀬谷中学校 前)	ア-イ	1,639	158	1,234	89	7:30~ 8:30	395	
	ウ-エ	1,156	203	947	162		198	
	オ-カ	2,063	208	1,539	158		341	
	キ-ク	2,451	362	1,967	233		734	

表 9.17-15(2) 現地調査結果（歩行者・自転車交通量：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)	歩行者 (人)	自転車 (台)	時間帯	歩行者・自転車 (人・台/時間)	
地域社会 1 (目黒)	ア-イ	213	464	190	434	16:45~ 17:45	75	
	ウ-エ	242	390	175	294		68	
	オ-カ	159	385	127	334		50	
	キ-ク	301	543	249	461		96	
地域社会 2 (目黒交番前)	ア-イ	49	208	36	158	9:15~ 10:15	14	
	ウ-エ	30	152	28	135		9	
	オ-カ	51	118	42	88		26	
	キ-ク	51	149	45	114		32	
地域社会 3 (上川井 IC)	ア-イ	157	192	114	157	14:45~ 15:45	40	
地域社会 4	滝沢	ア-イ	10	9	8	9	10:15~	3
		ウ-エ	120	196	86	166	11:15	39
	瀬谷土橋 公園入口	ア-イ	30	10	20	9	10:15~	4
		ウ-エ	81	172	55	147	11:15	30
	瀬谷土橋 公園前	ア-イ	14	13	10	10	15:15~ 16:15,	5
		ウ-エ	9	11	8	6	15:30~ 16:30	2
地域社会 5 (中瀬谷消防 署出張所北側)	ア-イ	36	48	34	40	9:45~ 10:45	15	
	ウ-エ	56	96	48	81		25	
	オ-カ	260	282	197	200		40	
地域社会 6 (瀬谷中学校 前)	ア-イ	1,080	397	823	340	16:15~ 17:15	135	
	ウ-エ	703	492	578	414		112	
	オ-カ	1,483	569	1,232	485		206	
	キ-ク	1,164	753	964	630		165	

表 9.17-15 (3) 現地調査結果 (歩行者・自転車交通量：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)	歩行者 (人)	自転車 (台)	時間帯	歩行者・自転車 (人・台/時間)	
地域社会 1 (目黒)	ア-イ	132	139	95	101	8:15~ 9:15	35	
	ウ-エ	110	126	64	80		25	
	オ-カ	86	147	66	111		43	
	キ-ク	217	215	167	149		61	
地域社会 2 (目黒交番前)	ア-イ	37	86	25	49	8:00~ 9:00	18	
	ウ-エ	24	25	20	17		13	
	オ-カ	39	51	25	35		9	
	キ-ク	23	58	15	32		7	
地域社会 3 (上川井 IC)	ア-イ	155	78	119	53	7:15~ 8:15	38	
地域社会 4	滝沢	ア-イ	22	12	21	11	7:30~ 8:30	3
		ウ-エ	132	296	113	248		54
	瀬谷土橋 公園入口	ア-イ	46	22	33	17	10:45~ 11:45	3
		ウ-エ	137	239	1,114	199		54
	瀬谷土橋 公園前	ア-イ	30	25	25	21	11:30~ 12:30	15
		ウ-エ	23	27	19	20		10
地域社会 5 (中瀬谷消防 署出張所北側)	ア-イ	10	11	10	10	7:00~ 8:00	3	
	ウ-エ	16	42	5	25		4	
	オ-カ	105	165	45	101		49	
地域社会 6 (瀬谷中学校 前)	ア-イ	1,078	135	788	89	16:30~ 17:30	122	
	ウ-エ	525	203	413	157		80	
	オ-カ	1,075	138	902	118		95	
	キ-ク	729	240	606	181		90	

## 9.17.2 予測及び評価の結果

### 9.17.2-1 交通混雑（工事用車両の運行）

#### (1) 予測

##### ① 予測項目

工事の実施時については、工事用車両の運行に伴う交通混雑（自動車）としました。

##### ② 予測地域・予測地点

###### ア. 予測地域

工事の実施時については、工事用車両の運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並びに工事用車両と歩行者との交錯頻度が高い工事施工ヤード周辺としました。

###### イ. 予測地点

予測地点は、表 9.17-3 及び図 9.17-1 に示すとおり、工事用車両の運行ルートとして想定される主要交差点（地域社会 1～4）並びにこれらのルート沿道としました。

##### ③ 予測対象時期

予測対象時期は、工事の実施時については、工事用車両の運行台数が最大となる工事着工後 12 ヶ月目の平日及び休日としました（P. 資料 大気-28～30）。

なお、工事時間は、月曜日から土曜日までの午前 8 時から午後 5 時までとし、日曜日の作業は原則として行いません。

##### ④ 予測手法

交差点需要率の算出等により、交通混雑の程度を予測しました。

###### ア. 予測手順

工事用車両の運行に伴う交通混雑の予測手順は、図 9.17-9 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「改定 平面交差の計画と設計 ー基礎編ー 第 3 版」（社団法人交通工学研究会 平成 19 年 7 月）に示される方法に準拠して算出しました。

なお、交差点需要率の算定に用いる飽和交通流率は、表 9.17-12 に示すとおりです。

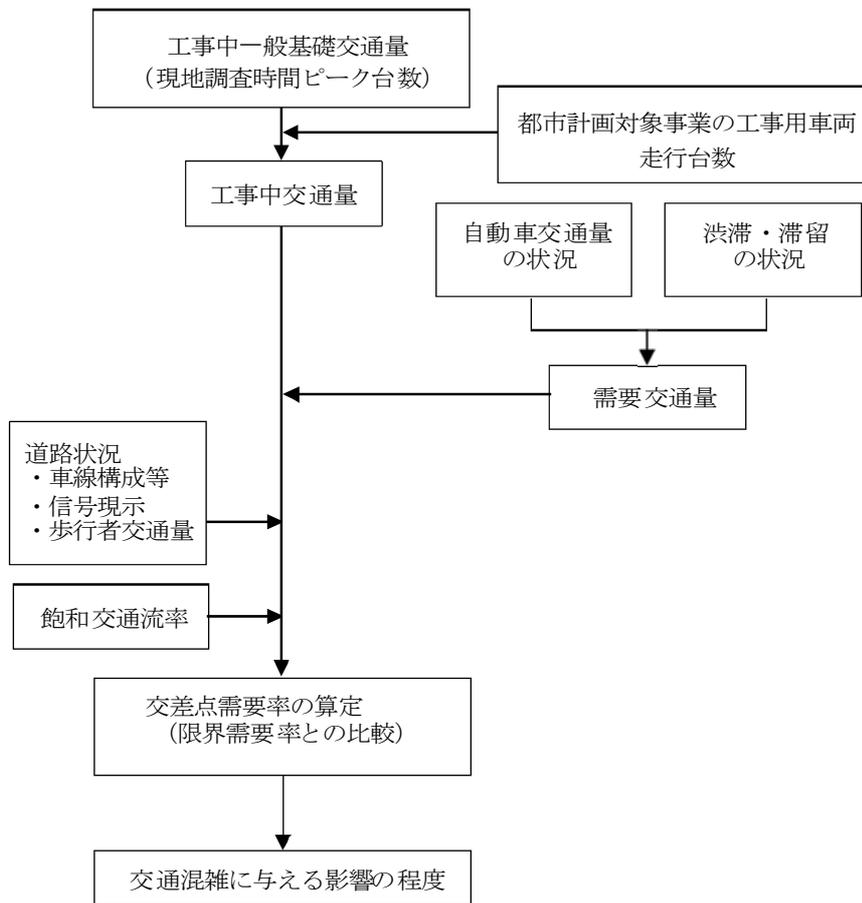


図 9.17-9 工事用車両の運行に伴う交通混雑の予測手順

## ⑤ 予測条件

### ア. 交通量

予測に用いた交通量は、現地調査結果から得られた現況交通量に、工事用車両の運行台数を加えることで算出しました。

予測対象時期における工事中交通量は、表 9.17-16 に示すとおりです (P. 資料 地域-1～139、地域-201～338)。

工事用車両の運行形態については、対象事業実施区域より環状4号線、八王子街道、保土ヶ谷バイパスを通り、大黒ふ頭に向かうルートを往復するものとしました。また、朝(7時台)及び夕方(17時台)に、工事用車両と一般車両が地域社会1～4を経由して通勤するものとしました。なお、工事用車両は全て大型車、通勤車両の一般車両は小型車としました。

表 9.17-16 予測に用いた交通量

予測地点	工事中ピーク 時間帯		工事用車両			現況 交通量※		運行ルート
	平日	休日	方向	1時間あたり		平日	休日	
				大型車	小型車			
地域社会 1 (目黒)	17:00～ 18:00	16:45～ 17:45	C→A	31台	43台	2,203台	2,159台	八王子街道
			C→B	31台	43台			
			C→D	31台	43台			
地域社会 2 (目黒交番前)	17:00～ 18:00	16:45～ 17:45	C→A	93台	129台	2,547台	2,218台	八王子街道及び 環状4号線
			C→B	93台	129台			
			C→D	94台	129台			
地域社会 3 (上川井 IC)	17:00～ 18:00	16:45～ 17:45	B→A	31台	43台	1,948台	1,714台	八王子街道
			B→C	32台	43台			
			B→D	31台	43台			
地域社会 4 (滝沢)	17:30～ 18:30	17:00～ 18:00	B→A	93台	129台	2,044台	1,420台	環状4号線
地域社会 4 (瀬谷土橋 公園入口)	17:30～ 18:30	17:00～ 18:00	B→A	93台	129台	1,664台	1,118台	環状4号線

※：現況交通量は、工事中ピーク時間帯における「流入交通量」になります。

#### 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

工事用車両の運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 9.17-17、車線の交通容量比は表 9.17-18に示すとおりです。

工事中交通量による交差点需要率が高い交差点は、地域社会 2（目黒交番前）の平日 1.114、休日 0.959 であり、限界需要率を上回っています。次いで、交差点需要率の高い交差点は、地域社会 3（上川井 IC）となっていますが、地域社会 2 以外の交差点においては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平日 0.321、休日 0.347（地域社会 2（目黒交番前））となっています。

工事中交通量による車線の交通容量比が高い交差点は、地域社会 1（目黒）の平日 C 断面の直進方向、地域社会 2（目黒交番前）の平日、休日 C 断面の各方向、地域社会 3（上川井 IC）の平日 B 断面の直進方向となっており、交通容量比 1.0 を上回っています。なお、地域社会 2（目黒交番前）の平日の A 断面右折方向については、現況の時点で交通容量比 1.0 を上回っています。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 1.894、休日 1.948（地域社会 2（目黒交番前）、C 断面、右折方向）となっています。

以上より、交差点需要率は地域社会 2（目黒交番前）が限界需要率を上回り、車線の交通容量比が地域社会 1（目黒）～地域社会 3（上川井 IC）の 3 地点で 1.0 を上回る断面があると予測します。

表 9.17-17 交差点需要率（工事用車両の運行に伴う交通混雑）

時期	交差点名		時間帯※ <sup>1</sup>	交差点需要率※ <sup>3</sup>			限界 需要率※ <sup>4</sup>
				現況 ①	工事中※ <sup>2</sup> ②	増分 ②-①	
平日	地域社会 1	目黒	17:00~18:00	0.633	0.686	0.053	0.889
	地域社会 2	目黒交番前	17:00~18:00	0.793	1.114	0.321	0.900
	地域社会 3	上川井 IC	17:00~18:00	0.680	0.807	0.127	0.847
	地域社会 4	滝沢	17:30~18:30	0.457	0.532	0.075	0.904
		瀬谷土橋公園入口	17:30~18:30	0.502	0.513	0.011	0.913
休日	地域社会 1	目黒	16:45~17:45	0.680	0.680	0.000	0.894
	地域社会 2	目黒交番前	16:45~17:45	0.612	0.959	0.347	0.894
	地域社会 3	上川井 IC	16:45~17:45	0.492	0.610	0.118	0.829
	地域社会 4	滝沢	17:00~18:00	0.362	0.457	0.095	0.900
		瀬谷土橋公園入口	17:00~18:00	0.313	0.374	0.061	0.900

注：網掛けは、限界需要率を上回ったことを示します。

※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。

※2：「工事中」は工事中一般基礎交通量（現況交通量）に都市計画対象事業において想定している工事中の工事用車両の台数を加えた交通量にて検討した結果です。

※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（※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。

※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 9.17-18(1) 車線の交通容量比（工事用車両の運行に伴う交通混雑：平日）

交差点名		断面	流入車線構成	車線の交通容量比 <sup>※</sup>		
				現況 ①	工事中 ②	増分 ②-①
地域社会 1	目黒	A	左折・直進	0.889	0.889	0.000
			右折	0.245	0.343	0.098
		B	左折・直進	0.533	0.533	0.000
			右折	0.766	0.766	0.000
		C	左折	0.773	0.952	0.179
			直進	0.855	1.017	0.162
			右折	0.257	0.460	0.203
		D	左折・直進	0.495	0.495	0.000
			右折	0.701	0.701	0.000
		地域社会 2	目黒交番前	A	左折・直進	0.603
直進	0.603				0.603	0.000
右折	1.116				1.116	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	1.735	1.211
	直進			0.524	1.735	1.211
	右折			0.737	2.631	1.894
D	左折・直進			0.984	0.984	0.000
	右折	0.031	0.031	0.000		
地域社会 3	上川井IC	A	左折・右折	0.748	0.748	0.000
		B	直進	0.865	1.122	0.257
			右折	0.786	0.932	0.146
		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
地域社会 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	0.559	0.156
			右折	0.056	0.056	0.000
		C	左折・右折	0.639	0.639	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	0.490	0.190
			右折	0.389	0.389	0.000
C	左折	0.274	0.274	0.000		
	右折	0.568	0.568	0.000		

注：網掛けは、交通容量比が1.0を上回ったことを示します。

※：「可能交通容量」に対する「流入交通量」の比。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 9.17-18(2) 車線の交通容量比（工事用車両の運行に伴う交通混雑：休日）

交差点名		断面	流入車線構成	車線の交通容量比 <sup>※</sup>		
				現況 ①	工事中 ②	増分 ②-①
地域社会 1	目黒	A	左折・直進	0.969	0.969	0.000
			右折	0.184	0.225	0.041
		B	左折・直進	0.410	0.410	0.000
			右折	0.711	0.711	0.000
		C	左折	0.736	0.906	0.170
			直進	0.670	0.817	0.147
			右折	0.194	0.461	0.267
		D	左折・直進	0.559	0.559	0.000
			右折	0.806	0.806	0.000
		地域社会 2	目黒交番前	A	左折・直進	0.426
直進	0.426				0.426	0.000
右折	0.913				0.913	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	1.617	1.104
	直進			0.513	1.617	1.104
	右折			0.489	2.437	1.948
D	左折・直進			0.770	0.770	0.000
	右折	0.054	0.054	0.000		
地域社会 3	上川井IC	A	左折・右折	0.341	0.341	0.000
		B	直進	0.592	0.827	0.235
			右折	0.653	0.803	0.150
		D	右折	0.475	0.475	0.000
			直進	0.517	0.517	0.000
		右折	0.293	0.293	0.000	
地域社会 4	滝沢	A	左折・直進	0.358	0.358	0.000
			直進	0.358	0.358	0.000
		B	直進	0.363	0.531	0.168
			右折	0.025	0.025	0.000
		C	左折・右折	0.262	0.262	0.000
			右折	0.471	0.471	0.000
	瀬谷土橋公園入口	A	左折・直進	0.316	0.316	0.000
			直進	0.316	0.316	0.000
		B	直進	0.231	0.392	0.161
			右折	0.312	0.312	0.000
C	左折	0.052	0.052	0.000		
	右折	0.463	0.463	0.000		

注：網掛けは、交通容量比が1.0を上回ったことを示します。

※：「可能交通容量」に対する「流入交通量」の比。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) 環境保全措置の検討

① 環境保全措置の検討の状況

事業者の実行可能な範囲内でできる限り、環境影響を回避又は低減することを目的として行った環境保全措置の検討の状況を、表 9.17-19 に示します。

表 9.17-19 環境保全措置の検討の状況（交通混雑（工事用車両の運行））

環境保全措置	実施の適否	適否の理由
工事用車両運行ルート分散	適	詳細な工事計画策定時に工事用車両の運行ルートの再検討を行い、更なる分散化を行うことにより、車両の集中による交通流への局地的な負荷を軽減することができるため、適正な環境保全措置と考え採用します。
運行時間帯の管理	適	工事工程の調整や運転者に対する指導により、可能な限り混雑時間帯を避けた時間帯に車両が運行するよう配慮することで、混雑の悪化を軽減することができるため、適正な環境保全措置と考え採用します。
工事用車両の計画的な運行	適	詳細な工事計画策定時に、適切な荷載を行う運行計画を配慮することで、工事用車両の台数を削減できるため、適正な環境保全措置と考え採用します。
一般道での待機、路上駐車抑制	適	場内に十分な車両待機場所を設けることで、周辺道路の混雑時に、交通流を妨げることを抑制できるため、適正な環境保全措置と考え採用します。
通勤車両の抑制	適	工事関係者の公共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することで、混雑時間帯での通勤車両の集中を抑制することができるため、適正な環境保全措置と考え採用します。

② 環境保全措置の実施主体、内容、効果の不確実性、他への影響

工事用車両の運行に伴う交通混雑への影響を低減させるため、表 9.17-20 に示すとおり、環境保全措置を実施します。

表 9.17-20 環境保全措置の内容（交通混雑（工事用車両の運行））

影響要因	影響	検討の視点	環境保全措置			実施主体	効果の不確実性	他の環境への影響	
			内容	効果	区分				
工事の実施	工事用車両の運行	交通混雑への影響	交通集中の未然防止	工事用車両運行ルート分散	工事用車両運行ルートの変更による分散化を行うことにより、車両の集中による交通流への局地的な負荷が軽減されます。	低減	事業者	なし	なし
				運行時間帯の管理	工事工程の調整や運転者に対する指導により、車両の運行時間帯を管理することで、混雑時間帯における混雑悪化が軽減されます。	低減	事業者	なし	なし
				工事用車両の計画的な運行	詳細な工事計画策定時に、適切な荷載を行う運行計画を配慮することで、工事用車両の台数が削減されます。	低減	事業者	なし	なし
				一般道での待機、路上駐車等の抑止	場内に十分な車両待機場所を設け、工事用車両の路上待機等をなくすことにより、周辺道路の混雑や安全性への影響が低減されます。	低減	事業者	なし	なし
				通勤車両の抑制	工事関係者の公共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することで、混雑時間帯での通勤車両の集中が抑制されます。	低減	事業者	なし	なし

③ 環境保全措置の効果、及び当該環境保全措置を講じた後の環境変化

環境保全措置の効果については表 9.17-20 に示すとおりです。環境保全措置を実施することで、予測より交通流への負荷は低減されると考えます。

### (3) 評価

#### ① 評価の手法

##### ア. 環境影響の回避、低減に係る評価

交通混雑に係る環境影響が、事業者の実行可能な範囲内でできる限り回避され、又は低減されており、必要に応じその他の方法により環境の保全についての配慮が適正になされているかどうかについて、見解を明らかにすることにより評価を行いました。

#### ② 評価の結果

##### ア. 環境影響の回避、低減に係る評価

都市計画対象事業では、工事用車両の運行に伴う交通混雑は、交差点需要率で平日 0.514～1.114、休日 0.370～0.959 と予測され、平日、休日ともに地域社会 2（目黒交番前）が限界需要率を上回ります。また、車線の交通容量比についても、地域社会 1（目黒）～地域社会 3（上川井 IC）の 3 地点で 1.0 を上回る断面があると予測されます。これらの結果より、可能な限り現況交通への負荷を軽減し、更なる交通混雑を発生させないよう十分配慮する必要があると考えます。

そのため、運行ルート検討による分散化を図るとともに、可能な限り混雑時間帯を避けた時間帯に工事用車両を運行するよう運行時間帯を管理し、交通流への影響を極力抑制するよう配慮します。

以上のことから、都市計画対象事業による影響を事業者の実行可能な範囲内でできる限り、環境影響の回避又は低減が図られると評価します。

### (4) 事後調査

工事用車両の走行に伴う交通混雑の評価は、環境保全措置の実施を前提としていることから、その具体的な効果を把握するため、本予測項目について、環境影響評価法に基づく事後調査を表 9.17-20 に示すように実施します。

表 9.17-20 事後調査の項目等（交通混雑（工事用車両の運行））

環境影響評価項目		事後調査の影響要因	事後調査の時期及び頻度	事後調査を行うこととした理由	事後調査の項目	事後調査の手法
環境要素						
その他の項目	地域社会—交通混雑	工事用車両の運行	工事中における適切な時期・頻度とします。	環境保全措置の効果把握のため。	交差点交通量	現地調査による確認。

## 9.17.2-2 交通混雑（関係車両の走行）

### (1) 予測

#### ① 予測項目

土地または工作物の存在及び供用時については、関係車両の走行に伴う交通混雑（自動車）としました。

#### ② 予測地域・予測地点

##### ア. 予測地域

土地または工作物の存在及び供用時については、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。

##### イ. 予測地点

予測地点は、表 9.17-3 及び図 9.17-1 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（地域社会 1～地域社会 6）及び、1 断面（地域社会 7）としました。なお、地域社会 2（目黒交番前）、地域社会 3（上川井 IC）及び地域社会 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。将来の交差点の構造図は図 9.17-10 に示すとおりです。

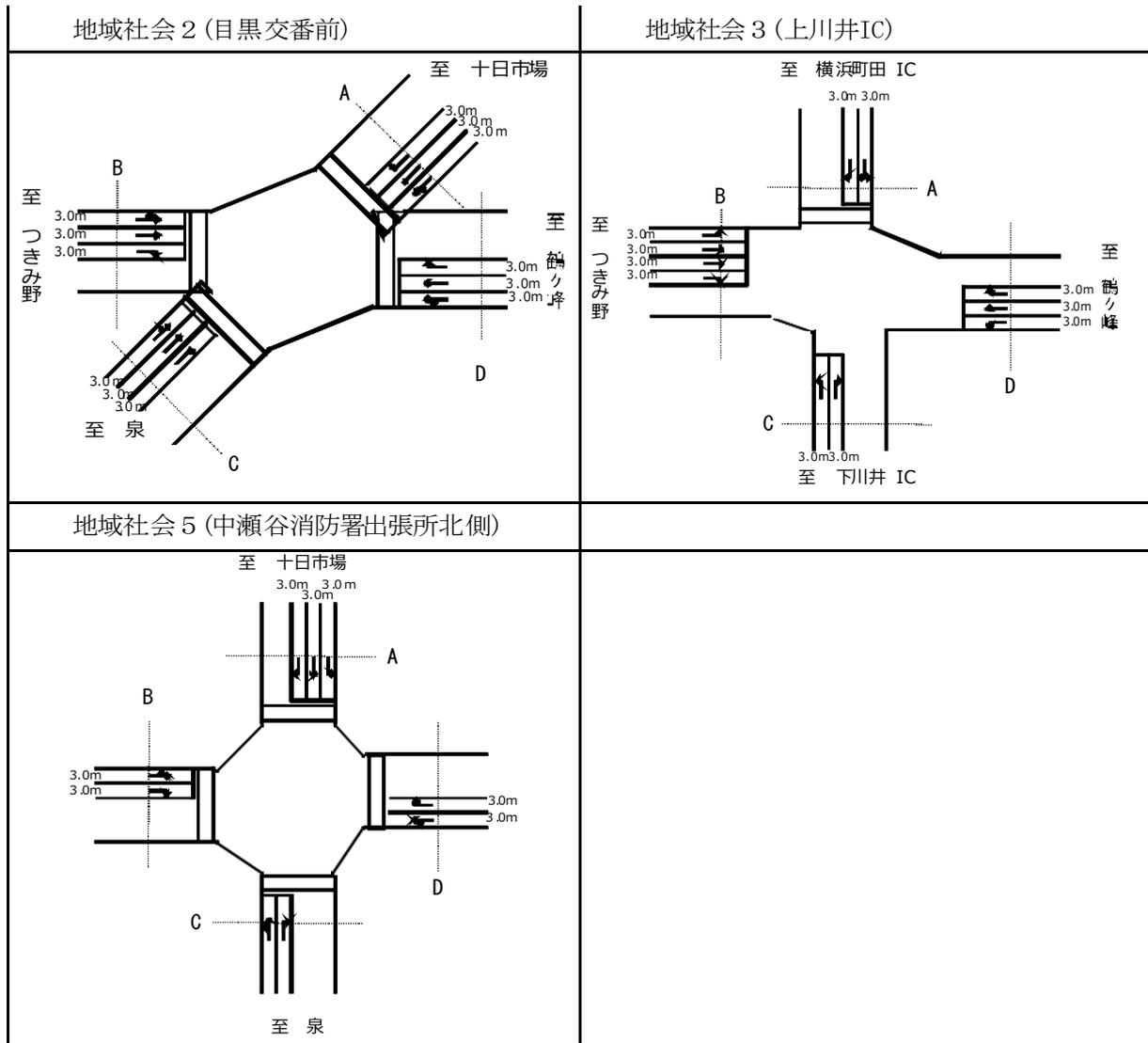


図 9.17-10 将来交差点構造

③ 予測対象時期

予測対象時期は、土地または工作物の存在及び供用時については、関係車両の走行が定常となる時期（2046年）としました。

④ 予測手法

交差点需要率の算出等により、交通混雑の程度を予測しました。

## ア. 予測手順

関係車両の走行に伴う交通混雑の予測手順は、図 9.17-11 に示すとおりです。

予測方法は、「9.17.2-1 交通混雑（工事用車両の運行）」（P.9.17-46、47）と同様としました。

なお、交差点需要率の算定にあたって、飽和交通流率の基本値の設定は、「改訂 平面交差の計画と設計 基礎編 第3版」（交通工学研究会 2007年6月）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、単路である地域社会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。

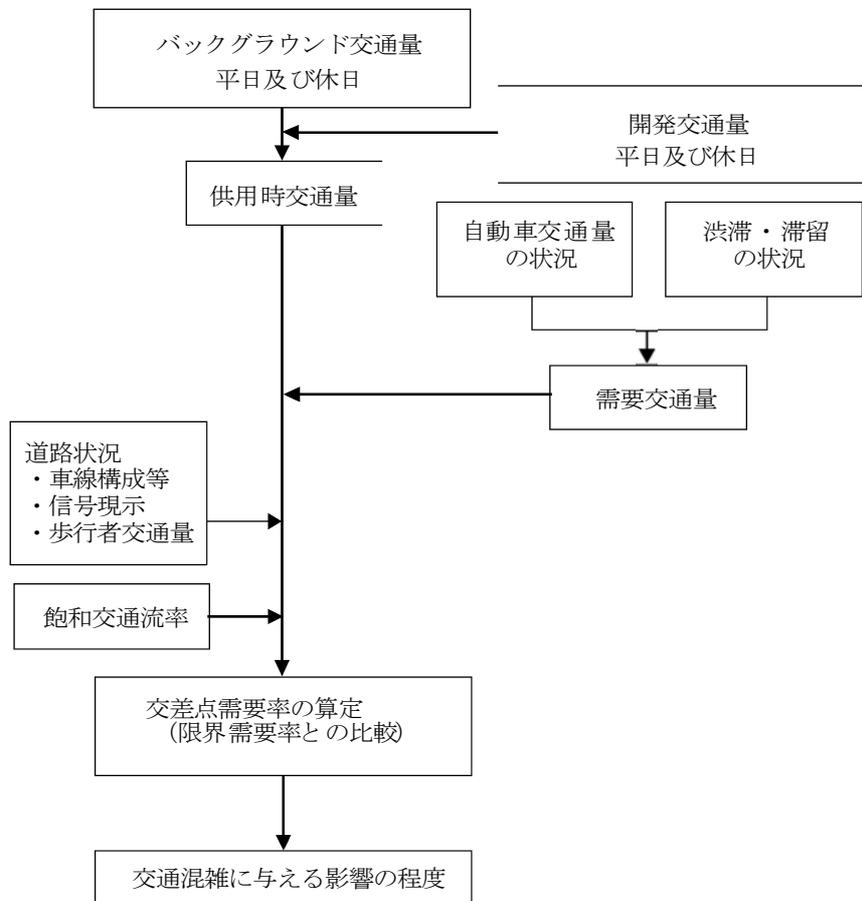


図 9.17-11 関係車両の走行に伴う交通混雑の予測手順

## ⑤ 予測条件

### ア. 交通量

供用時の交通量は、関係車両の走行が定常となる時期（2046年）の台数としました。（P.資料 地域社会-962～989）。

### 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。なお、地域社会2（目黒交番前）、地域社会3（上川井 IC）及び地域社会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

予測時点における交差点需要率は表 9.17-21、車線の交通容量比は表 9.17-22、単路部の交通容量比は表 9.17-23 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、平日は地域社会1（目黒）の0.774、休日は地域社会1（目黒）の0.731であり、限界需要率を下回ります。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、最大で平日の地域社会6（瀬谷中学校前）の0.211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、平日では地域社会1（目黒）のC断面左折車線で0.987、休日では地域社会6（瀬谷中学校前）のD断面の左折・直進車線の0.975となっており、交通容量比1.0を上回る交差点はありません。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、最大で休日の地域社会1（目黒）のA断面右折車線で0.504と予測されます。

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

表 9.17-21 交差点需要率(関係車両の走行に伴う交通混雑)

時期	交差点名		交差点需要率 <sup>※1</sup>			供用時 限界 需要率 <sup>※2</sup>
			現況① (ピーク時間帯)	供用時② (ピーク時間帯)	増分 ②-①	
平日	地域社会 1	目黒	0.696 (17:45~18:45)	0.774 (17:00~18:00)	0.078	0.931
	地域社会 2	目黒交番前	0.793 (17:00~18:00)	0.627 (17:00~18:00)	-0.166	0.918
	地域社会 3	上川井 IC	0.680 (17:00~18:00)	0.591 (8:00~9:00)	-0.089	0.864
	地域社会 4	滝沢	0.485 (18:00~19:00)	0.453 (7:00~8:00)	-0.032	0.920
		瀬谷土橋公園 入口	0.508 (17:30~18:30)	0.505 (18:00~19:00)	-0.003	0.909
	地域社会 5	中瀬谷消防署 出張所北側	0.700 (7:00~8:00)	0.302 (7:00~8:00)	-0.398	0.911
	地域社会 6	瀬谷中学校前	0.537 (7:45~8:45)	0.748 (7:00~8:00)	0.211	0.880
休日	地域社会 1	目黒	0.680 (16:45~17:45)	0.731 (19:00~20:00)	0.051	0.931
	地域社会 2	目黒交番前	0.612 (16:45~17:45)	0.552 (17:00~18:00)	-0.060	0.918
	地域社会 3	上川井 IC	0.492 (16:45~17:45)	0.662 (8:00~9:00)	0.170	0.864
	地域社会 4	滝沢	0.370 (15:45~16:45)	0.260 (16:00~17:00)	-0.110	0.920
		瀬谷土橋公園 入口	0.338 (15:45~16:45)	0.368 (17:00~18:00)	0.030	0.909
	地域社会 5	中瀬谷消防署 出張所北側	0.666 (16:30~17:30)	0.266 (15:00~16:00)	-0.400	0.900
	地域社会 6	瀬谷中学校前	0.520 (14:30~15:30)	0.660 (15:00~16:00)	0.140	0.880

注：「時間帯」は交差点の流入交通量のピーク時間を示します。

※1：「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（※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。

※2：「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 9.17-22(1) 車線の交通容量比（関係車両の走行に伴う交通混雑：平日）

交差点名		断面	流入車線 構成	車線の交通容量比 <sup>※</sup>		
				現況	供用時	増分
地域社会 1	目黒	A	左折・直進	0.809	0.732	-0.077
			右折	0.278	0.727	0.449
		B	左折・直進	0.628	0.757	0.129
			右折	0.872	0.725	-0.147
		C	左折	0.719	0.987	0.268
			直進	0.943	0.239	-0.704
			右折	0.316	0.166	-0.150
		D	左折・直進	0.492	0.283	-0.209
			右折	0.709	0.167	-0.542
		地域社会 2	目黒交番前	A	左折・直進	0.603
直進	0.603				0.452	-0.151
右折	1.116				0.688	-0.428
B	左折(左直)			0.279	0.697	0.418
	直進			0.815	0.697	-0.118
	右折			0.287	0.689	0.402
C	左折・直進			0.524	0.693	0.169
	直進			0.524	0.693	0.169
	右折			0.737	0.064	-0.673
D	左折・直進			0.984	0.570	-0.414
	(直進)			なし	0.570	-
	右折			0.031	0.320	0.289
地域社会 3	上川井 IC	A	左折・右折	0.748	0.680	-0.068
			(右折)	なし	0.683	-
		B	直進	0.865	0.176	-0.689
			右折	0.786	0.677	-0.109
		C	右折	0.609	0.160	-0.449
		D	直進	0.626	0.712	0.086
			右折	0.319	0.242	-0.077

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。

2. 地域社会 2 及び 3 の括弧内は将来の流入構成断面。

※：「可能交通容量」に対する「流入交通量」の比。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 9.17-22(2) 車線の交通容量比（関係車両の走行に伴う交通混雑：平日）

交差点名		断面	流入車線構成	車線の交通容量比 <sup>※</sup>		
				現況	供用時	増分
地域社会 4	滝沢	A	左折・直進	0.517	0.542	0.025
			直進	0.517	0.542	0.025
		B	直進	0.421	0.311	-0.110
			右折	0.045	0.000	-0.045
		C	左折・右折	0.672	0.535	-0.137
			右折	0.684	0.458	-0.226
	瀬谷土橋公園入口	A	左折・直進	0.650	0.540	-0.110
			直進	0.650	0.540	-0.110
		B	直進	0.301	0.382	0.081
			右折	0.398	0.803	0.405
		C	左折	0.291	0.000	-0.291
			右折	0.564	0.184	-0.380
地域社会 5	中瀬谷消防署 出張所北側	A	左折	なし	0.449	-
			左直(直進)	0.919	0.365	-0.554
			右折	なし	0.142	-
		(B)	左折・直進	なし	0.073	-
			右折	なし	0.000	-
		B(C)	直右(左直)	0.782	0.513	-0.269
	右折		なし	0.204	-	
	C(D)	左折・直進	なし	0.135	-	
		左右(右折)	0.634	0.502	-0.132	
	地域社会 6	瀬谷中学校前	A	左折	0.324	0.034
直進				0.556	0.448	-0.108
右折				0.057	0.084	0.027
B			左折・直進	0.705	0.562	-0.143
			右折	0.507	0.731	0.224
C			左折	0.616	0.959	0.343
			直進	0.788	0.830	0.042
			右折	0.246	0.620	0.374
D			左折・直進	0.816	0.960	0.144
			右折	0.282	0.081	-0.201

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。

2. 地域社会 5 の括弧内は将来の断面及び流入構成断面。

※：「可能交通容量」に対する「流入交通量」の比。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 9.17-22(3) 車線の交通容量比（関係車両の走行に伴う交通混雑：休日）

交差点名		断面	流入車線 構成	車線の交通容量比 <sup>※</sup>		
				現況	供用時	増分
地域社会 1	目黒	A	左折・直進	0.969	0.694	-0.289
			右折	0.184	0.688	0.500
		B	左折・直進	0.410	0.692	0.282
			右折	0.711	0.689	-0.022
		C	左折	0.736	0.968	0.232
			直進	0.670	0.234	-0.436
			右折	0.194	0.179	-0.015
		D	左折・直進	0.559	0.258	-0.301
			右折	0.806	0.159	-0.647
		地域社会 2	目黒交番前	A	左折・直進	0.426
直進	0.426				0.339	-0.087
右折	0.913				0.619	-0.294
B	左折(左直)			0.245	0.610	0.365
	直進			0.729	0.610	-0.119
	右折			0.140	0.608	0.468
C	左折・直進			0.513	0.615	0.102
	直進			0.513	0.615	0.102
	右折			0.489	0.066	-0.423
D	左折・直進			0.770	0.482	-0.288
	(直進)	なし	0.482	-		
	右折	0.054	0.332	0.278		
地域社会 3	上川井 IC	A	左折・右折	0.341	0.749	0.408
			(右折)	なし	0.745	-
		B	直進	0.592	0.176	-0.416
			右折	0.653	0.783	0.130
		C	右折	0.475	0.121	-0.354
		D	直進	0.517	0.793	0.276
右折	0.293		0.279	-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。

2. 地域社会 2 及び 3 の括弧内は将来の流入構成断面。

※：「可能交通容量」に対する「流入交通量」の比。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 9.17-22(4) 車線の交通容量比（関係車両の走行に伴う交通混雑：休日）

交差点名		断面	流入車線構成	車線の交通容量比 <sup>※</sup>		
				現況	供用時	増分
地域社会 4	滝沢	A	左折・直進	0.404	0.334	-0.070
			直進	0.404	0.334	-0.070
		B	直進	0.373	0.218	-0.155
			右折	0.037	0.000	-0.037
		C	左折・右折	0.314	0.276	-0.038
			右折	0.465	0.301	-0.164
	瀬谷土橋公園入口	A	左折・直進	0.370	0.400	0.030
			直進	0.370	0.400	0.030
		B	直進	0.242	0.258	0.016
			右折	0.304	0.545	0.241
C	左折	0.045	0.000	-0.045		
	右折	0.472	0.130	-0.342		
地域社会 5	中瀬谷消防署出張所北側	A	左折	なし	0.500	-
			左直(直進)	0.801	0.408	-0.393
			右折	なし	0.138	-
		(B)	左折・直進	なし	0.059	-
			右折	なし	0.000	-
		B(C)	直右(左直)	0.592	0.369	-0.223
	右折		なし	0.195	-	
	C(D)	左折・直進	なし	0.108	-	
		左右(右折)	0.818	0.308	-0.510	
	地域社会 6	瀬谷中学校前	A	左折	0.192	0.061
直進				0.543	0.475	-0.068
右折				0.084	0.062	-0.022
B			左折・直進	0.423	0.552	0.129
			右折	0.358	0.495	0.137
C			左折	0.546	0.942	0.396
			直進	0.815	0.686	-0.129
D			右折	0.501	0.472	-0.029
			左折・直進	0.730	0.975	0.245
右折			0.133	0.037	-0.096	

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。

2. 地域社会 5 の括弧内は将来の断面及び流入構成断面。

※：「可能交通容量」に対する「流入交通量」の比。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 9.17-23 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：地域社会 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 <sup>※</sup>	
				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時～19時	2	2,500	0.94	0.95	0.75	0.993	(0.7%)	1,663	302	0.182
	休日 15時～16時						0.983	(1.7%)	1,646	229	0.139
供用時	平日 8時～9時						0.850	(17.7%)	1,423	809	0.569
	休日 10時～11時						0.891	(12.2%)	1,492	689	0.462

※：「可能交通容量」に対する「流入交通量」の比。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) 環境保全措置の検討

### ① 環境保全措置の検討の状況

事業者の実行可能な範囲内でできる限り、環境影響を回避又は低減することを目的として行った環境保全措置の検討の状況を、表 9.17-24に示します。

表 9.17-24 環境保全措置の検討の状況（交通混雑（関係車両の走行））

環境保全措置	実施の適否	適否の理由
公共交通機関の利用促進	適	将来の土地利用者に、来場の際、公共交通機関の利用を促進する活動を促すことにより、関係車両の台数が減少し、交通混雑が軽減されることから、適正な環境保全措置であると考慮して採用します。
車両の効率的な利用促進	適	将来の土地利用者に、車での来場の際の相乗りや、物流など関係車両の効率的な運行管理等による車両の効率的な利用を促進する活動を促すことにより、走行台数の削減や、走行時間帯の集中抑制を図ることができ、交通混雑が軽減されることから、適正な環境保全措置であると考慮して採用します。
関係車両の入出庫経路の分散	適	関係車両入出庫経路の複数設定を促すことで、車両の集中による局地的な交通流の負荷を軽減することができるため、適正な環境保全措置と考慮して採用します。
一般道での待機、路上駐車防止	適	施設内に十分な車両待機場所、駐車場設置を促すことで、周辺道路の交通流を妨げることが抑制でき、交通混雑が軽減されることから、適正な環境保全措置と考慮して採用します。

### ② 環境保全措置の実施主体、内容、効果の不確実性、他への影響

関係車両の走行に伴う交通混雑への影響を低減させるため表 9.17-25に示すとおり、環境保全措置を実施します。

表 9.17-25 環境保全措置の内容（交通混雑（関係車両の走行））

影響要因	影響	検討の視点	環境保全措置			実施主体	効果の不確実性	他の環境への影響	
			内容	効果	区分				
土地又は工作物の存在及び供用	関係車両の走行	交通混雑への影響	交通集中の未然防止	公共交通機関の利用促進	自動車集中交通量を減らすことにより、交通混雑が軽減されます。	低減	事業者	なし	なし
				車両の効率的な利用促進	自動車集中交通量を減らすこと、走行時間帯の集中回避により、交通混雑が軽減されます。	低減	事業者	なし	なし
				関係車両の入出庫経路の分散	関係車両の入出庫経路の複数設定を促すことで、車両の集中による局地的な交通流の負荷が軽減されます。	低減	事業者	なし	なし
				一般道での待機、路上駐車等の抑止	施設内に十分な車両待機場所、駐車場設置を促すことで、周辺道路の交通混雑が軽減されます。	低減	事業者	なし	なし

③ 環境保全措置の効果、及び当該環境保全措置を講じた後の環境変化

環境保全措置の効果については表 9.17-25 に示すとおりです。環境保全措置を実施することで、予測より交通流への負荷は低減されます。

### (3) 評価

#### ① 評価の手法

##### ア. 環境影響の回避、低減に係る評価

交通混雑に係る環境影響が、事業者の実行可能な範囲内でできる限り回避され、又は低減されており、必要に応じその他の方法により環境の保全についての配慮が適正になされているかどうかについて、見解を明らかにすることにより評価を行いました。

#### ② 評価の結果

##### ア. 環境影響の回避、低減に係る評価

都市計画対象事業では、関係車両の走行に伴う交通混雑は、交差点需要率で平日 0.302～0.774、休日 0.260～0.731 と予測され、全ての交差点で限界需要率を下回っています。また、車線の交通容量比についても 1.0 を上回る交差点はありませんでした。

なお、現況と比較すると交差点需要率、交通容量比が増える交差点、車線があるため、公共交通機関の利用促進等の環境保全措置を講ずることにより、交通流への影響を低減するよう努めます。

以上のことから、都市計画対象事業による影響を事業者の実行可能な範囲内でできる限り、環境影響の回避又は低減が図られると評価します。

### (4) 事後調査

予測手法は科学的知見に基づくものであり、予測の不確実性は小さいと考えられること、また、適切な措置を講じるとともに関係機関と協議を行い、可能な限り周辺に配慮した対応が図られると判断しました。

したがって、本予測項目に対して、環境影響評価法に基づく事後調査は実施しません。

### 9.17.2-3 歩行者・自転車の安全（工事用車両の運行）

#### (1) 予測

工事の実施時については、工事中の歩行者・自転車の安全としました。

#### ① 予測地域・地点

##### ア. 予測地域

工事の実施時については、工事用車両の運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並びに工事用車両と歩行者・自転車との交錯頻度が高い工事施工ヤード周辺としました。

##### イ. 予測地点

予測地点は、表 9.17-3 及び図 9.17-1 に示すとおり、工事用車両の運行ルートとして想定される主要交差点（地域社会 1～4）並びにこれらのルート沿道としました。

#### ② 予測対象時期

予測対象時期は、工事の実施時については、工事用車両の運行台数が最大となる時期としました。

#### ③ 予測手法

歩行者の状況等と施工計画及び事業計画を重ね合わせ、現状の交通安全施設の整理と、都市計画対象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。

#### ④ 予測結果

工事用車両の主な走行ルートである八王子街道、環状4号線の沿道は、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（前掲図 9.17-7（P.9.17-40））。

都市計画対象事業の工事にあたっては、工事用車両の出入口付近に誘導員を配置し、一般通行者・一般通行車両の安全管理、通行の円滑化に努めます。また、周辺に小学校があることに留意して、工事用車両の運転者に対する交通安全教育を十分に行い、規制速度、走行ルートの厳守を徹底します。

これらのことから歩行者等の安全は、確保されるものと考えます。

(2) 環境保全措置の検討

① 環境保全措置の検討の状況

事業者の実行可能な範囲内で、できる限り環境影響を回避又は低減することを目的として行った環境保全措置の検討の状況を、表 9.17-26 に示します。

表 9.17-26 環境保全措置の検討の状況（歩行者・自転車の安全（工用車両の運行））

環境保全措置	実施の適否	適否の理由
運行ルート、搬入時間及び法定制限速度の厳守	適	工用車両について、決められた運行ルートを厳守するとともに、搬入時間及び法定制限速度を厳守することで、安全管理の徹底を図ることができるため、適正な環境保全措置と考え採用します。
安全教育の徹底	適	車両の運転手に対し交通マナー、施工ヤード予定地への出入時における一旦停止や歩行者優先などの安全運転教育を徹底するとともに、周辺の通学路や通学時間帯など、安全確保に係る情報の伝達を徹底し、注意喚起することで、事故の発生を未然に防止できるため、適正な環境保全措置と考え採用します。
工事計画の周知徹底	適	工事を行う期間など、工事計画の内容について周辺住民に周知徹底を図ることで、交通の安全性を確保するための注意喚起を促すことができるため、適正な環境保全措置と考え採用します。
迂回ルートの設定時に対する配慮	適	工事期間中に歩行者・自転車の迂回ルートを設定する場合は、周辺の道路状況を考慮し、歩行者・自転車が安全に通行できるよう配慮することで、交通の安全性を確保することができるため、適正な環境保全措置と考え採用します。
交通誘導員による誘導	適	工用車両の通行時には、施工ヤード出入口に交通誘導員を配置し、歩行者・自転車や工用車両の出入を誘導することで、安全かつ円滑な通行を確保することができるため、適正な環境保全措置と考え採用します。

② 環境保全措置の実施主体、内容、効果の不確実性、他への影響

工事用車両の運行に伴う歩行者・自転車の安全への影響を低減させるため、表 9.17-27 に示すとおり、環境保全措置を実施します。

表 9.17-27 環境保全措置の内容（歩行者・自転車の安全（工事用車両の運行））

影響要因	影響	検討の視点	環境保全措置			実施主体	効果の不確実性	他の環境への影響	
			内容	効果	区分				
土地又は工作物の存在及び供用	工事用車両の運行	歩行者・自転車の安全への影響	交通安全の確保	運行ルート、搬入時間及び法定制限速度の厳守	決められた運行ルートを厳守するとともに、搬入時間及び法定制限速度を厳守することで、歩行者・自転車の安全性への影響が低減されます。	低減	事業者	なし	なし
				安全教育の徹底	車両の運転手に対し交通マナー、施工ヤード予定地への出入時における一旦停止や歩行者優先などの安全運転教育を徹底するとともに、周辺の通学路や通学時間帯など、安全確保に係る情報の伝達を徹底し注意喚起することで、歩行者・自転車の安全性への影響が低減されます。	低減	事業者	なし	なし
				工事計画の周知徹底	工事を行う期間など、工事計画の内容について周辺住民に周知徹底を図ることで、交通の安全性を確保するための注意喚起を促すことができ、歩行者・自転車の安全性への影響が低減されます。	低減	事業者	なし	なし
				迂回ルートの設定時に対する配慮	工事期間中に歩行者・自転車の迂回ルートを設定する場合は、周辺の道路状況を考慮し、歩行者・自転車が安全に通行できるよう配慮することで、歩行者・自転車の安全性への影響が低減されます。	低減	事業者	なし	なし
				交通誘導員による誘導	施工ヤード出入口に交通誘導員を配置し、歩行者・自転車や工事用車両の出入を誘導することで、安全かつ円滑な通行を確保することができ、歩行者・自転車の安全性への影響が低減されます。	低減	事業者	なし	なし

③ 環境保全措置の効果、及び当該環境保全措置を講じた後の環境変化

環境保全措置の効果については表 9.17-27 に示すとおりです。環境保全措置を実施することで、交通の安全は確保されます。

### (3) 評価

#### ① 評価の手法

##### ア. 環境影響の回避、低減に係る評価

歩行者・自転車の安全に係る環境影響が、事業者の実行可能な範囲内でできる限り回避され、又は低減されており、必要に応じその他の方法により環境の保全についての配慮が適正になされているかどうかについて、見解を明らかにすることにより評価を行いました。

#### ② 評価の結果

##### ア. 環境影響の回避、低減に係る評価

都市計画対象事業では、工事用車両の運行ルートや搬入時間、法定制限速度の遵守、運転手に対する安全運転教育や、通学路、通学時間帯など安全確保に係る情報伝達及び注意喚起の徹底、周辺住民に対する工事期間などの工事計画内容の周知徹底、迂回ルートの設定時に対する配慮、交通誘導員による誘導などにより、交通の安全確保を徹底します。

また、具体的な工事計画の策定にあたっては、工事区域の中には歩行者・自転車交通量が多い地域もあることなどを考慮した上で交通管理者や道路管理者と協議を行い、安全かつ円滑な交通の確保に配慮した計画を策定します。

以上のことから、事業者の実行可能な範囲内でできる限り、環境影響の低減が図られているものと評価します。

### (4) 事後調査

工事中の歩行者・自転車の安全については、適切な措置を講じるとともに、関係機関と協議の上で工事計画を検討するため、可能な限り周辺に配慮した対応が図られると判断しました。したがって、本予測項目に対して、環境影響評価法に基づく事後調査は実施しません。

#### 9.17.2-4 歩行者・自転車の安全（関係車両の走行）

##### (1) 予測

###### ① 予測項目

土地または工作物の存在及び供用時については、関係車両等の走行に伴う歩行者・自転車の安全としました。

###### ② 予測地域・地点

###### ア. 予測地域

土地または工作物の存在及び供用時については、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。

###### イ. 予測地点

予測地点は、表 9.17-3 及び図 9.17-1 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（地域社会 1～地域社会 6）及び 1 断面（地域社会 7）並びにこれらのルート沿道としました。

###### ③ 予測対象時期

土地または工作物の存在及び供用時については、関係車両の走行が定常となる時期としました。

###### ④ 予測手法

歩行者の状況等と事業計画を重ね合わせ、現状の交通安全施設の整理と、都市計画対象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。

###### ⑤ 予測結果

関係車両の主な走行ルートである八王子街道、環状 4 号線及び上瀬谷第 172 号線の沿道は、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 9.17-7（P.9.17（地域）-40））。

対象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）と区域内道路 1 号～3 号は、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（第 2 章 2.3.2(2)①道路計画（P.2-10～12））。

都市計画対象事業においては、車両出入口付近の見通しを確保することにより歩行者等の安全性に配慮していくほか、主要な出入口付近には警備員を配置し、車両出入り際の安全管理を促していきます。

これらのことから歩行者等の安全は確保されるものと考えます。

## (2) 環境保全措置の検討

### ① 環境保全措置の検討の状況

事業者の実行可能な範囲内でできる限り、環境影響を回避又は低減することを目的として行った環境保全措置の検討の状況を、表 9.17-28に示します。

表 9.17-28 環境保全措置の検討の状況（歩行者・自転車の安全（関係車両の走行））

環境保全措置	実施の適否	適否の理由
公共交通機関の利用促進	適	将来の土地利用者に、来場の際、公共交通機関の利用を促進する活動を促すことにより、関係車両の台数が減少し、歩行者・自転車の安全性への影響が低減されることから、適正な環境保全措置であると考えて採用します。
車両の効率的な利用促進	適	将来の土地利用者に、車での来場の際の相乗りや、物流など関係車両の効率的な運行管理等による車両の効率的な利用を促進する活動を促すことにより、走行台数の削減や、走行時間帯の集中抑制を図ることができ、歩行者・自転車の安全性への影響が低減されることから、適正な環境保全措置であると考えて採用します。
安全運転の啓蒙	適	将来の土地利用者に、車での来場にあたっての、交通マナー、出入口等における一旦停止や歩行者優先などの安全運転に関する啓蒙活動を促すとともに、周辺の通学路や通学時間帯など、安全確保に係る情報の伝達を徹底し、注意喚起を促すことで、歩行者・自転車の安全性への影響が低減されることから、適正な環境保全措置とと考えて採用します。
交通誘導員による誘導	適	歩行者・自転車や関係車両の出入の誘導を図るため、出入口に交通誘導員を配置するよう促すことで、歩行者・自転車の安全性への影響が低減されることから、適正な環境保全措置とと考えて採用します。

### ② 環境保全措置の実施主体、内容、効果の不確実性、他への影響

関係車両の走行に伴う歩行者・自転車の安全への影響を低減させるため、表 9.17-29に示すとおり、環境保全措置を実施します。

表 9.17-29 環境保全措置の内容（歩行者・自転車の安全（関係車両の走行））

影響要因	影響	検討の視点	環境保全措置			実施主体	効果の不確実性	他の環境への影響	
			内容	効果	区分				
土地又は工作物の存在及び供用	関係車両の走行	歩行者・自転車の安全への影響	交通安全の確保	公共交通機関の利用促進	自動車集中交通量を減らすことにより、歩行者・自転車の安全性への影響が低減されます。	低減	事業者	なし	なし
				車両の効率的な利用促進	自動車集中交通量を減らすこと、走行時間帯の集中回避により、歩行者・自転車の安全性への影響が低減されます。	低減	事業者	なし	なし
				安全運転の啓蒙	安全運転の啓蒙活動により、歩行者・自転車の安全性への影響が低減されます。	低減	事業者	なし	なし
				交通誘導員による誘導	交通誘導員の配置により、歩行者・自転車の安全性への影響が低減されます。	低減	事業者	なし	なし

③ 環境保全措置の効果、及び当該環境保全措置を講じた後の環境変化

環境保全措置の効果については表 9.17-29 に示すとおりです。環境保全措置を実施することで、交通の安全は確保されます。

### (3) 評価

#### ① 評価の手法

##### ア. 環境影響の回避、低減に係る評価

歩行者・自転車の安全に係る環境影響が、事業者の実行可能な範囲内で、できる限り回避され、又は低減されており、必要に応じその他の方法により環境の保全についての配慮が適正になされているかどうかについて、見解を明らかにすることにより評価を行いました。

#### ② 評価結果

##### ア. 環境影響の回避、低減に係る評価

関係車両に対して、決められた走行ルートを厳守させるように促し、搬入時間、法定制限速度の遵守、運転手に対する安全運転教育や、通学路、通学時間帯など安全確保に係る情報伝達及び注意喚起の徹底、交通誘導員による誘導などを促すことにより、交通の安全確保を徹底します。

以上のことから、事業者の実行可能な範囲内でできる限り、環境影響の低減が図られると評価します。

### (4) 事後調査

予測手法は科学的知見に基づくものであり、予測の不確実性は小さいと考えられること、また、適切な措置を講じるとともに関係機関と協議を行い、可能な限り周辺に配慮した対応が図られると判断しました。

したがって、本予測項目に対して、環境影響評価法に基づく事後調査は実施しません。