

6.10 地域社会

6.10 地域社会

本事業の実施により、工事中は工事用車両の走行、供用時は来園車両等の走行が、周辺の主要道路等での交通流や歩行者の安全に影響を及ぼすおそれがあります。

そこで、本事業の工事期間中及び供用時の自動車及び歩行者に対する影響を把握するために、調査、予測、評価を行いました。

以下に調査、予測、評価等の概要を示します。

【工事用車両の走行に伴う交通混雑及び交通安全】

	結果等の概要		参照頁
調査結果の概要	- 調査を実施した 5 交差点の 12 時間断面交通量において、最も多かったのは、平日では調査地点 No.4 (第三住宅入口交差点) の A 断面で 20,521 台/12h、次いで調査地点 No.5 (柴町交差点) の D 断面で 17,744 台/12h でした。休日では調査地点 No.4 (第三住宅入口交差点) の A 断面で 18,348 台/12h、次いで調査地点 No.5 (柴町交差点) の D 断面で 16,682 台/12h でした。また、混雑期では調査地点 No.4 (第三住宅入口交差点) の A 断面で 21,200 台/12h、次いで調査地点 No.5 (柴町交差点) の D 断面で 18,129 台/12h でした。 - ピーク時交差点総流入台数は、調査地点 No.4 (第三住宅入口交差点)、調査地点 No.5 (柴町交差点) で平日及び休日とも、1 時間あたり 2,000 台を超える台数が流入していました。 - 現況で交差点処理が困難 (交差点需要率が限界需要率を超える) となっている交差点はありませんでした。また、各交差点流入車線の車線混雑度を見ると、1.000 を超える車線はありませんでした。		p.6-10-9 ~ p.6-10-11、 p.6-10-19 ~ p.6-10-20
環境保全目標	- 交通混雑：周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと。 - 交通安全：歩行者等の安全な通行が確保されること。		p.6-10-22
予測結果の概要	- 工事中交通量による交差点需要率が高い交差点は、予測地点 No.4 (第三住宅入口交差点) の 0.569 ですが、いずれの交差点においても限界需要率を下回っており、交通処理は可能であると予測します。また、全ての信号交差点において交差点車線混雑度は 1.0 を下回ると予測します。 - 主たる工事用車両の走行ルートは、国道 357 号から市道長浜 10 号線沿いの小柴埼東口の間に工事用仮設経路を設け通行する計画であるため、仮設経路の出入口となる国道 357 号及び市道長浜 10 号線の歩道を通行する歩行者との交通事故の発生が懸念されます。このため、工事用車両の走行に際し、工事用車両出入口や仮設経路出入口に誘導員を配置することにより、歩行者の安全が確保されるものと予測します。		p.6-10-26 ~ p.6-10-28
環境の保全のための措置	工事用車両の走行に伴う交通混雑	- 土曜日や祝日の工事に当たっては、計画地周辺の交通状況を勘案し、工事用車両の走行時間や台数を調整します。 - 計画地内に工事用車両の待機スペースを確保し、路上駐車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、計画地周辺の混雑緩和を図ります。	p.6-10-28
	工事用車両の走行に伴う交通安全	- 工事用車両出入口及び仮設経路出入口に誘導員を配置し、歩行者、自転車や一般通行車両の安全を確保します。 - 児童の通学時間帯における搬出入を極力抑えた運行計画を策定します。 - 工事用車両の走行経路は、極力住宅地を避けた経路を設定します。 - 公園の一部供用開始後において、公園内に工事用車両と公園利用者の分離を図る車両動線の確保や必要に応じ誘導員を配置するなど、安全に配慮します。 - 公園の一部供用開始後における工事用車両の出入口は、一般車両との交錯を避けた計画とし、安全に配慮します。 - 工事用車両の運転者に対する交通安全教育について施工業者を通じ十分行い、規制速度、走行ルートの厳守を徹底します。	
評価の概要	予測結果の概要を踏まえ、工事中の工事用車両の走行による影響を低減するための環境の保全のための措置を講じていくことから、環境保全目標「周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと。」「歩行者等の安全な通行が確保されること。」は達成されるものと考えます。		p.6-10-29

調査・予測・評価等の詳細は、右欄の参照頁で確認願います。

【来園車両等の走行に伴う交通混雑及び交通安全】

	結果等の概要		参照頁
調査結果の概要	- 調査を実施した5交差点の12時間断面交通量において、最も多かったのは、平日では調査地点 No.4 (第三住宅入口交差点) のA断面で 20,521 台/12h、次いで調査地点 No.5 (柴町交差点) のD断面で 17,744 台/12h でした。休日では調査地点 No.4 (第三住宅入口交差点) のA断面で 18,348 台/12h、次いで調査地点 No.5 (柴町交差点) のD断面で 16,682 台/12h でした。また、混雑期では調査地点 No.4 (第三住宅入口交差点) のA断面で 21,200 台/12h、次いで調査地点 No.5 (柴町交差点) のD断面で 18,129 台/12h でした。 - ピーク時交差点総流入台数は、調査地点 No.4 (第三住宅入口交差点)、調査地点 No.5 (柴町交差点) で平日及び休日とも、1時間あたり 2,000 台を超える台数が流入していました。 - 現況で交差点処理が困難(交差点需要率が限界需要率を超える)となっている交差点はありませんでした。また、各交差点流入車線の車線混雑度を見ると、1,000 を超える車線はありませんでした。		p.6-10-9 ~ p.6-10-11、 p.6-10-19 ~ p.6-10-20
環境保全目標	- 交通混雑：周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと。 - 交通安全：歩行者等の安全な通行が確保されること。		p.6-10-22
予測結果の概要	- 供用時の将来交通量による交差点需要率が高い交差点は、平日、休日とも調査地点 No.4 (第三住宅入口交差点) の平日 0.543、休日 0.606 であり、いずれの信号交差点においても限界需要率を下回っており、交通処理は可能であると考えます。また、全ての交差点において交差点車線混雑度は 1.0 を下回ると予測します。 - 来園車両の駐車場出口に出庫灯を設置し歩行者等への注意喚起を図るなど、歩行者の安全を確保します。そのため、来園車両等の走行に際しても、歩行者の安全は確保されるものと予測します。		p.6-10-32 ~ p.6-10-35
環境の保全のための措置	来園車両等の走行に伴う交通混雑	- 必要駐車台数を確保した駐車場を整備します。 - 路上に入庫待ちする車両が滞留することのないよう、駐車場入庫口に十分なスペースを確保します。 - 公園利用者に対して公共交通機関の利用を促し、自家用車利用を抑制します。 - イベント等開催時など来園車両の増加が想定される場合は、必要に応じて臨時駐車スペースを確保します。	p.6-10-35
	来園車両等の走行に伴う交通安全	- 駐車場出口に出庫灯を設置するなど、歩行者や自転車及び一般車両への注意喚起を図ります。 - 駐車場出入口付近の植栽は、適宜剪定を行い、十分な見通しを確保します。	
評価の概要	予測結果の概要を踏まえ、供用時の来園車両等の走行による影響を低減するための環境の保全のための措置を講じていくことから、環境保全目標「周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと。」「歩行者等の安全な通行が確保されること。」は達成されるものと考えます。		p.6-10-36

調査・予測・評価等の詳細は、右欄の参照頁で確認願います。

1) 調査

調査項目

本事業の実施に伴う地域社会への影響について予測及び評価を行うための資料を得ることを目的として、以下に示す項目について調査しました。

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

調査方法

ア 日常生活圏等の状況

区民利用施設マップ等の既存資料から、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整理しました。

イ 地域交通の状況

ア) 自動車交通量調査

調査対象とした交差点を通過する車両について、方向別（右折・直進・左折等）、車種別、時間帯別に観測し、15分ごとに集計しました。

また、車種は、表 6.10-1 に示す 3 車種分類としました。

表 6.10-1 車種分類表

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

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

イ) 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。

ロ) 渋滞長調査

調査対象とした交差点のうち、調査地点 No.3～No.5 の流入部ごとに滞留長^{*1}及び渋滞長^{*2}を観測しました。

距離は地図から読み取り、10m 単位で計測し、15分ごとに集計しました。

なお、流入部が複数車線の場合には、渋滞長の最も長い車線を記録しました。

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

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

I) 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 6.10-2 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 6.10-2 観測時間帯

調査日	観測時間帯			
	朝	昼	夕	夜
混雑期	5 時～9 時	12 時～14 時	17 時～19 時	22 時～24 時
平日・休日	7 時～9 時			-

ロ) 道路現況調査

調査対象とした交差点において、交差点形状、車線構成、道路幅員、交通規制、道路標識及び勾配について把握しました。

ハ) 飽和交通流率調査

自動車交通量調査結果を踏まえ、平日、休日を通じてピーク時となる時間帯を含めた 3 時間を対象に、日を改めて飽和交通流率調査を実施しました。

調査は調査対象交差点の各流入部について、車線毎に 10 サイクル程度を対象にして、10 台程度（滞留車両）の信号変化後（赤 青）の停止線通過時間（1/100 秒単位）を調査しました。その結果から各車線の平均車頭時間を算出し、車線毎の飽和交通流率（3600/平均車頭時間）を算出しました。

なお、信号連動の関係で停止線での信号滞留がほとんどない（5 台以下）流入部は調査対象外としました。

ウ 交通安全対策等の状況

現地踏査により計画地周辺の歩道、ガードレール等の交通安全施設の整備状況を把握しました。

また、既存資料等を収集・整理することで交通事故発生状況を把握しました。

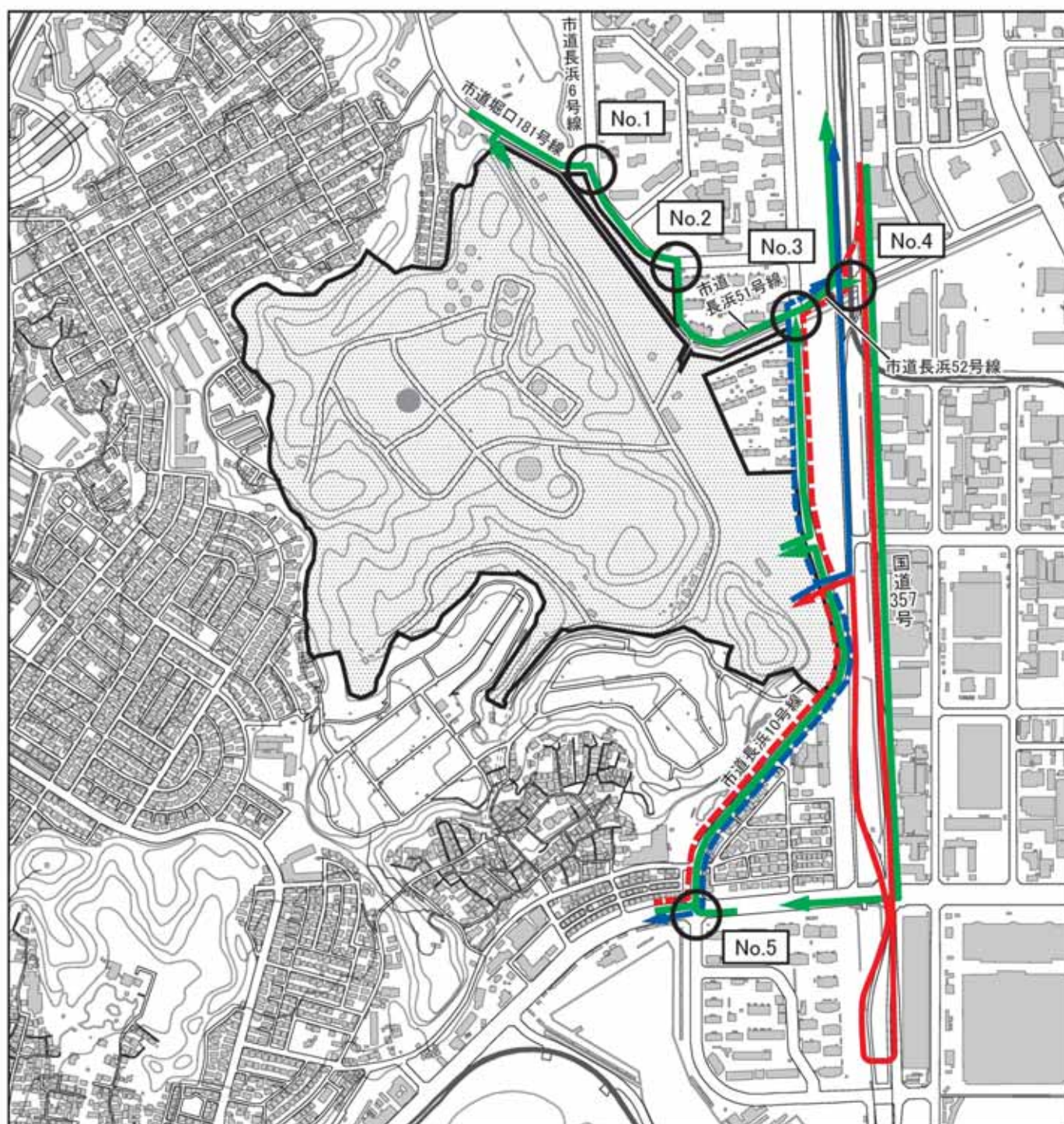
調査地域、地点

ア 日常生活圏等の状況

計画地周辺としました。

イ 地域交通の状況

自動車交通量の把握については、工事用車両及び来園車両等の走行が予想される主要交差点として、図 6.10-1 に示す信号交差点 4 ヶ所（No.1、No.3～No.5）及び無信号交差点 1 ヶ所（No.2）としました。



凡例



計画地



交通量調査地点



工事用車両ルート(主動線[入])



工事用車両ルート(主動線[出])



工事用車両ルート(副動線[入])



工事用車両ルート(副動線[出])



来園車両等ルート

No.1: なぎさ団地前交差点

No.2: (仮)並木第四小前交差点

No.3: 小柴橋交差点

No.4: 第三住宅入口交差点

No.5: 柴町交差点



0 200 400 m

1:10,000

図6.10-1 交通量調査地点

注1) 調査地点No.2は名称がないため、仮名称を用いています。

注2) 工事用車両ルート(副動線)は、予測時期(工事着手後129ヶ月目)における通動用車両(小型)の動線を示しています。

ウ 交通安全対策等の状況

来園車両等の走行ルートとして想定される市道長浜 6 号線、市道長浜 10 号線、市道長浜 51 号線、市道長浜 52 号線、市道堀口 181 号線としました。

調査期間、時期

日常生活圏等及び交通安全対策等の状況の調査については、日時は決めず適宜実施しました。
地域交通の状況の調査については、表 6.10-3 に示す日時で実施しました。

表 6.10-3 地域交通の状況調査日時

調査項目	調査地点	調査日時
自動車交通量調査 信号現示調査 道路現況調査	No.1 ~ No.5	混雑期：平成 27 年 5 月 4 日(月) 22:00 ~ 5 日(火) 22:00 平 日：平成 27 年 6 月 3 日(水) 22:00 ~ 4 日(木) 22:00 休 日：平成 27 年 6 月 6 日(土) 22:00 ~ 7 日(日) 22:00
渋滞長調査	No.3 ~ No.5	平 日：平成 27 年 6 月 3 日(水) 22:00 ~ 4 日(木) 22:00 休 日：平成 27 年 6 月 6 日(土) 22:00 ~ 7 日(日) 22:00
歩行者交通量調査	No.1 ~ No.5	平 日：平成 27 年 6 月 3 日(水) 22:00 ~ 4 日(木) 22:00 休 日：平成 27 年 6 月 6 日(土) 22:00 ~ 7 日(日) 22:00
飽和交通流率調査	No.3	平 日：平成 27 年 7 月 30 日(木) 16:00 ~ 19:00 休 日：平成 27 年 8 月 2 日(日) 14:00 ~ 17:00
	No.4	平 日：平成 27 年 7 月 30 日(木) 7:00 ~ 10:00 " 16:00 ~ 19:00 休 日：平成 27 年 8 月 2 日(日) 15:00 ~ 18:00
	No.5	平 日：平成 27 年 7 月 30 日(木) 7:00 ~ 10:00 休 日：平成 27 年 8 月 2 日(日) 14:00 ~ 17:00

調査結果

ア 日常生活圏等の状況

ア) 公共施設等の位置

計画地周辺における公共施設等は、「第 3 章 3.2.8 公共施設等の状況」(p.3-29 ~ p.3-42 参照) に示したとおりです。

計画地近傍には、計画地の北側に接して長浜ホールがあります。

イ) 学区、通学路の状況

計画地の東側に接する地域は横浜市立並木第四小学校の学区に属しており、市道長浜 10 号線等の道路が通学路となっています。

り) 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(いっとき)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。

計画地周辺における広域避難場所は、表 6.10-4 に示すとおり、「長浜公園一帯」及び「称名寺裏山一帯」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。

計画地周辺における地域防災拠点として「西柴中学校」、「西柴小学校」、「並木第四小学校」及び「文庫小学校」が指定されています。各学校の位置は、「第3章 3.2.8 公共施設等の状況」図 3.2-16 (p.3-31 参照) に示したとおりです。

表 6.10-4 計画地周辺の広域避難場所

名 称	割り当て地区(町名)
称名寺裏山一帯	金沢町、柴町、寺前一～二丁目、谷津町の一部
長浜公園一帯	片吹、富岡東四～五丁目の各一部、富岡東六丁目、長浜、長浜一～二丁目、西柴一～四丁目、能見台東、堀口

注) 計画地周辺のうち、並木一～三丁目、幸浦一～二丁目、福浦一～三丁目、海の公園、八景島、白帆の各地区は、「特に、広域避難場所を指定しなくても、住民の判断による避難行動で生命の安全が確保されている地域」として「任意避難地区」に指定されている。

イ 地域交通の状況

ア) 主要な交通経路及び交通量の状況

計画地周辺の主要な道路網は、「第3章 3.2.7 交通、運輸の状況」(p.3-24～p.3-25 参照) に示したとおり、計画地の北東約 500m に位置する幸浦出入口を終点とする首都高速湾岸線、計画地の北約 500m を東西に通る横浜横須賀道路、計画地の西約 500m を南北に通る国道 16 号と計画地の東近傍を南北に通る国道 357 号があります。

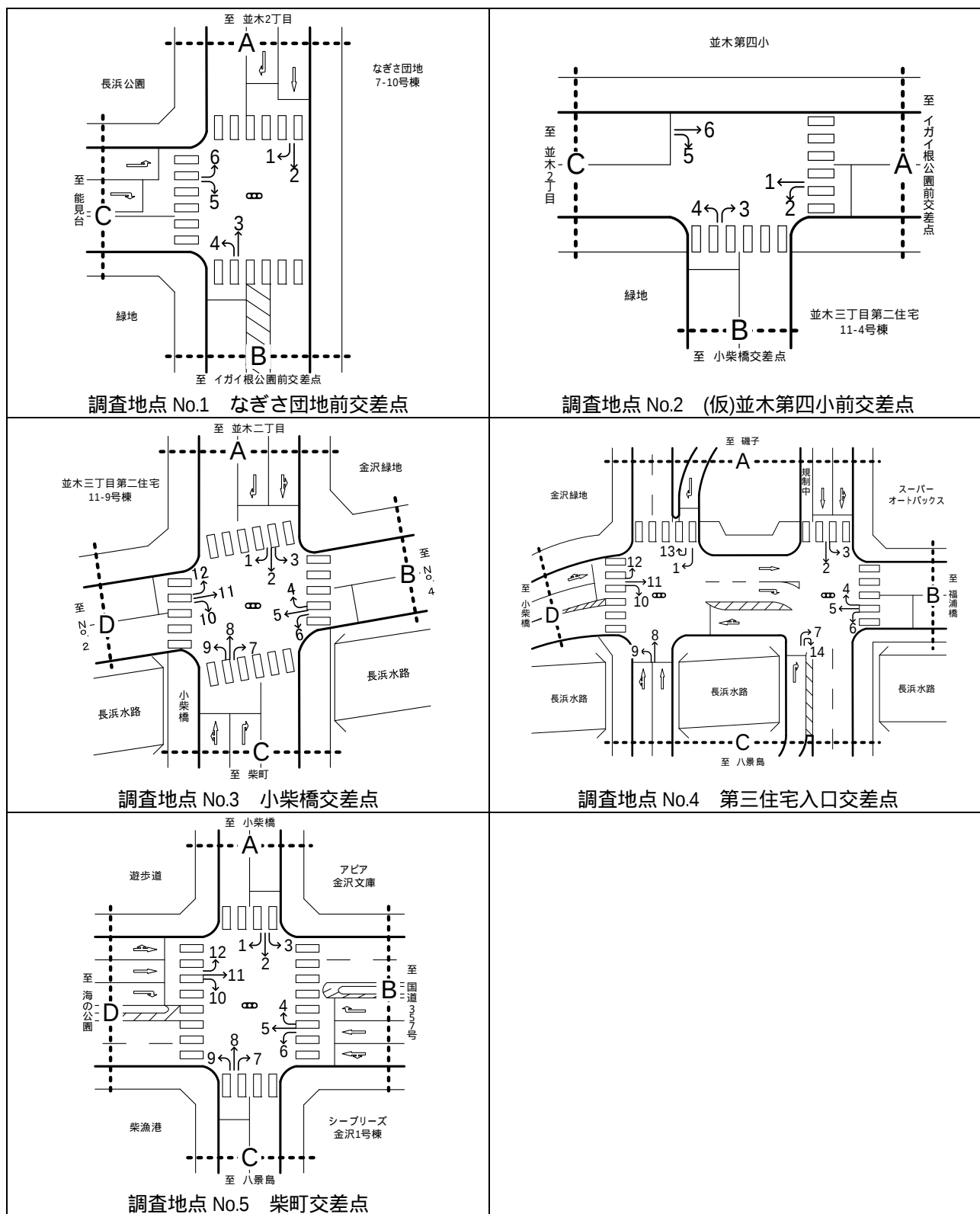
現状における計画地への自動車でのアクセス経路は、計画地東側の市道長浜 51 号線及び市道長浜 10 号線からとなっています。

イ) 主要交差点部における交通処理

ア 自動車交通量の状況

調査を実施した 5 交差点の交差点形状(断面位置)は図 6.10-2 に、各交差点の平日、休日及び混雑期の自動車交通量調査結果は表 6.10-5(1)～(3)に示すとおりです。

なお、自動車交通量調査結果の詳細は、資料編(p.2.6-1～p.2.6-194 参照)に示すとおりです。



調査地点 No.2 は名称がないため、仮名称を用いています。

図 6.10-2 交差点の断面位置

調査を実施した 5 交差点の 12 時間断面交通量において、最も多かったのは、平日では調査地点 No.4(第三住宅入口交差点)の A 断面で 20,521 台/12h、次いで調査地点 No.5 (柴町交差点)の D 断面で 17,744 台/12h でした。

休日では調査地点 No.4 (第三住宅入口交差点)の A 断面で 18,348 台/12h、次いで調査地点 No.5 (柴町交差点)の D 断面で 16,682 台/12h でした。

また、混雑期では調査地点 No.4 (第三住宅入口交差点)の A 断面で 21,200 台/12h、次いで調査地点 No.5 (柴町交差点)の D 断面で 18,129 台/12h でした。

ピーク時交差点総流入台数は、調査地点 No.4 (第三住宅入口交差点)、調査地点 No.5 (柴町交差点)で平日及び休日とも、1 時間あたり 2,000 台を超える台数が流入していました。

表 6.10-5(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 (22-翌 22 時)		12 時間 (7-19 時)		ピーク時間帯	
		断面 交通量 (台)	大型車 混入率 (%)	断面 交通量 (台)	大型車 混入率 (%)	時間帯	交差点流入台数 (台) ^{注)}
調査地点 No.1 (なぎさ団地前)	A	4,641	4.6	3,814	5.0	17:15 ~ 18:15	268
	B	4,875	4.6	3,779	5.2		233
	C	6,670	3.8	5,315	4.2		172
調査地点 No.2 ((仮)並木第四小前)	A	2,688	7.5	2,194	8.3	7:30 ~ 8:30	64
	B	2,337	2.7	1,734	3.0		47
	C	4,957	5.3	3,874	6.0		339
調査地点 No.3 (小柴橋)	A	4,937	5.2	4,009	5.7	17:15 ~ 18:15	215
	B	4,984	5.2	3,578	6.1		309
	C	6,541	4.6	5,026	5.2		247
	D	2,302	2.8	1,699	3.1		45
調査地点 No.4 (第三住宅入口)	A	28,041	23.3	20,521	22.7	7:45 ~ 8:45	1,039
	B	5,605	31.3	4,383	29.4		164
	C	23,741	21.4	17,442	21.0		760
	D	4,983	5.2	3,574	6.1		269
調査地点 No.5 (柴町)	A	4,084	5.5	3,187	6.0	7:15 ~ 8:15	165
	B	21,664	19.3	15,668	19.4		387
	C	3,558	4.4	2,649	4.6		77
	D	24,462	17.6	17,744	17.7		1,394

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

調査地点 No.2 は名称がないため、仮名称を用いています。

表 6.10-5(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 (22-翌 22 時)		12 時間 (7-19 時)		ピーク時間帯	
		断面 交通量 (台)	大型車 混入率 (%)	断面 交通量 (台)	大型車 混入率 (%)	時間帯	交差点流入台数 (台) ^{注)}
調査地点 No.1 （なぎさ団地前）	A	5,165	1.1	4,409	1.2	16:30 ～ 17:30	298
	B	4,444	1.4	3,531	1.5		222
	C	6,433	0.9	5,356	0.9		240
調査地点 No.2 （(仮)並木第四小前）	A	2,521	1.9	2,046	2.0	14:45 ～ 15:45	108
	B	2,020	1.0	1,562	0.8		102
	C	4,479	1.5	3,560	1.5		186
調査地点 No.3 （小柴橋）	A	5,282	1.4	4,371	1.4	14:45 ～ 15:45	253
	B	4,412	1.4	3,364	1.3		198
	C	6,975	1.1	5,627	1.0		343
	D	2,019	0.9	1,548	0.7		48
調査地点 No.4 （第三住宅入口）	A	23,995	6.5	18,348	4.8	15:45 ～ 16:45	720
	B	2,874	10.6	2,290	8.3		151
	C	20,892	6.2	16,048	4.6		1,169
	D	4,409	1.4	3,366	1.3		174
調査地点 No.5 （柴町）	A	4,499	1.6	3,692	1.7	15:15 ～ 16:15	145
	B	18,329	6.1	14,032	4.7		620
	C	3,803	1.7	2,972	1.9		217
	D	21,563	5.3	16,682	4.0		1,145

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

調査地点 No.2 は名称がないため、仮名称を用いています。

表 6.10-5(3) 現地調査結果（自動車交通量：混雑期）

調査地点 (交差点名)	断面	24 時間 (22-翌 22 時)		12 時間 (7-19 時)		ピーク時間帯	
		断面 交通量 (台)	大型車 混入率 (%)	断面 交通量 (台)	大型車 混入率 (%)	時間帯	交差点流入台数 (台) ^{注)}
調査地点 No.1 (なぎさ団地前)	A	5,468	2.5	4,621	2.6	9:45 ~ 10:45	211
	B	4,691	3.2	3,658	3.3		134
	C	6,769	2.8	5,623	2.8		371
調査地点 No.2 (仮並木第四小前)	A	2,665	4.5	2,136	4.8	13:45 ~ 14:45	97
	B	2,157	2.5	1,632	2.6		72
	C	4,742	3.7	3,702	3.9		211
調査地点 No.3 (小柴橋)	A	6,029	3.3	4,933	3.4	16:15 ~ 17:15	254
	B	5,989	3.5	4,639	3.8		225
	C	8,962	2.8	7,185	3.0		392
	D	2,150	2.3	1,621	2.3		60
調査地点 No.4 (第三住宅入口)	A	29,452	6.6	21,200	5.7	14:45 ~ 15:45	744
	B	3,816	10.9	3,190	9.6		146
	C	24,884	6.6	17,800	5.6		1,139
	D	6,086	3.5	4,708	3.8		235
調査地点 No.5 (柴町)	A	5,710	2.7	4,487	2.8	13:30 ~ 14:30	133
	B	22,245	6.7	16,112	6.3		647
	C	5,261	1.4	3,766	1.7		162
	D	24,874	6.2	18,129	5.7		1,098

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

調査地点 No.2 は名称がないため、仮名称を用いています。

b 歩行者・自転車交通量

横断歩道部における歩行者・自転車交通量については、調査地点 No.1 ~ No.5 の 5 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結果は、表 6.10-6(1) ~ (2) (歩行者・自転車交通量調査結果の詳細は、資料編 (p.2-6-195 ~ p.2-6-244 参照) に示すとおりです。

表 6.10-6(1) 現地調査結果（横断歩道部歩行者・自転車交通量：平日）

調査地点 （交差点名）	断面	横断 車線 構成	12 時間(7-19 時)集計			ピーク時間帯	
			歩行者 (人/12 時間)	自転車 (台/12 時間)	計	時間帯	歩行者・自転車 (人・台/時間)
調査地点 No.1 （なぎさ団地前）	A	3	227	82	312	7:30 ~ 8:30	88
	B	2	107	101	208		43
	C	3	182	241	423		50
調査地点 No.2 （(仮)並木第四小前）	A	2	21	46	67	17:00 ~ 18:00	14
	B	2	196	414	610		128
調査地点 No.3 （小柴橋）	A	3	209	230	439	7:45 ~ 8:45	65
	B	2	224	488	712		128
	C	3	125	89	214		61
	D	2	719	1,000	1,719		268
調査地点 No.4 （第三住宅入口）	A	5	272	621	893	7:45 ~ 8:45	57
	B	2	334	668	1,002		191
	D	3	88	493	581		88
調査地点 No.5 （柴町）	A	2	398	909	1,307	7:45 ~ 8:45	268
	B	5	342	304	646		128
	C	2	322	1,398	1,720		379
	D	5	298	439	737		117

調査地点 No.2 は名称がないため、仮名称を用いています。

表 6.10-6(2) 現地調査結果（横断歩道部歩行者・自転車交通量：休日）

調査地点 （交差点名）	断面	横断 車線 構成	12 時間(7-19 時)集計			ピーク時間帯	
			歩行者 (人/12 時間)	自転車 (台/12 時間)	計	時間帯	歩行者・自転車 (人・台/時間)
調査地点 No.1 （なぎさ団地前）	A	3	130	72	202	16:30 ~ 17:30	18
	B	2	96	65	161		28
	C	3	196	263	459		58
調査地点 No.2 （(仮)並木第四小前）	A	2	30	55	85	9:30 ~ 10:30	13
	B	2	121	300	421		49
調査地点 No.3 （小柴橋）	A	3	156	134	290	16:30 ~ 17:30	30
	B	2	247	477	724		87
	C	3	46	71	117		10
	D	2	434	1,030	1,464		147
調査地点 No.4 （第三住宅入口）	A	5	191	252	443	10:00 ~ 11:00	54
	B	2	349	568	917		96
	D	3	133	563	696		82
調査地点 No.5 （柴町）	A	2	151	481	632	10:30 ~ 11:30	51
	B	5	244	317	561		57
	C	2	283	656	939		111
	D	5	311	413	724		116

調査地点 No.2 は名称がないため、仮名称を用いています。

c 渋滞長調査

渋滞の状況については、調査地点 No.3～5 交差点において調査を行いました。

最も渋滞長が長くなった時間帯の渋滞長調査結果は、表 6.10-7 に示すとおりです（渋滞長調査結果の詳細は、資料編 p.2-6-245～p.2-6-266 参照）。

渋滞の発生状況は、以下のとおりです。

a) 平日渋滞の状況

- ・調査地点 No.3 小柴橋交差点

渋滞は観測されませんでした。

- ・調査地点 No.4 第三住宅入口交差点

当交差点では、A断面及びB断面において、渋滞が発生していました。

A断面では、事故発生後の車線規制による渋滞が見られた 6:45～8:00 に最大 510 mの渋滞が生じていました。また、事故の発生していない状況においては 17:30～17:45 で最大 70mの渋滞（1 回の信号現示で通過しきれない車両が存在する）が生じていました。

B断面では、8:45～9:00 で最大 30mの渋滞が生じていました。

- ・調査地点 No.5 柴町交差点

渋滞は観測されませんでした。

b) 休日渋滞の状況

- ・調査地点 No.3 小柴橋交差点

渋滞は観測されませんでした。

- ・調査地点 No.4 第三住宅入口交差点

渋滞は観測されませんでした。

- ・調査地点 No.5 柴町交差点

D断面において、15:45～16:00 で最大 30mの渋滞が生じていました。

表 6.10-7 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)
No.3 小柴橋	A	2	渋滞は発生して いませんでした。	-	-	渋滞は発生して いませんでした。	-	-
	B	1		-	-		-	-
	C	2		-	-		-	-
	D	1		-	-		-	-
No.4 第三住宅入口	A	3	7:15	570	510	渋滞は発生して いませんでした。	-	-
			17:30	220	70		-	-
	B	1	8:45	130	30		-	-
	C	3	渋滞は発生して いませんでした。	-	-		-	-
	D	2		-	-		-	-
No.5 柴町	A	1	渋滞は発生して いませんでした。	-	-	渋滞は発生して いませんでした。	-	-
	B	3		-	-		-	-
	C	1		-	-		-	-
	D	3		-	-	15:45	170	30

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

渋滞長：滞留時最後尾車両が1回の青信号で交差点を通過できなかった場合の停止線からの距離を指します。

1回の青信号で通過できた場合の渋滞長は0mとなります。

事故発生（6:11 A断面側流入部）に伴う1車線規制による渋滞。7:32 事故処理終了。

d 信号現示

計画地周辺 4 交差点における信号現示調査結果は、資料編（p.2-6-267～p.2-6-273）に示すとおりです。

e 道路現況調査

調査対象とした計画地周辺 5 交差点の道路現況調査結果（交差点形状、車線構成、道路幅員、交通規制、道路標識及び勾配）は、図 6.10-3(1)～(2)に示すとおりです。

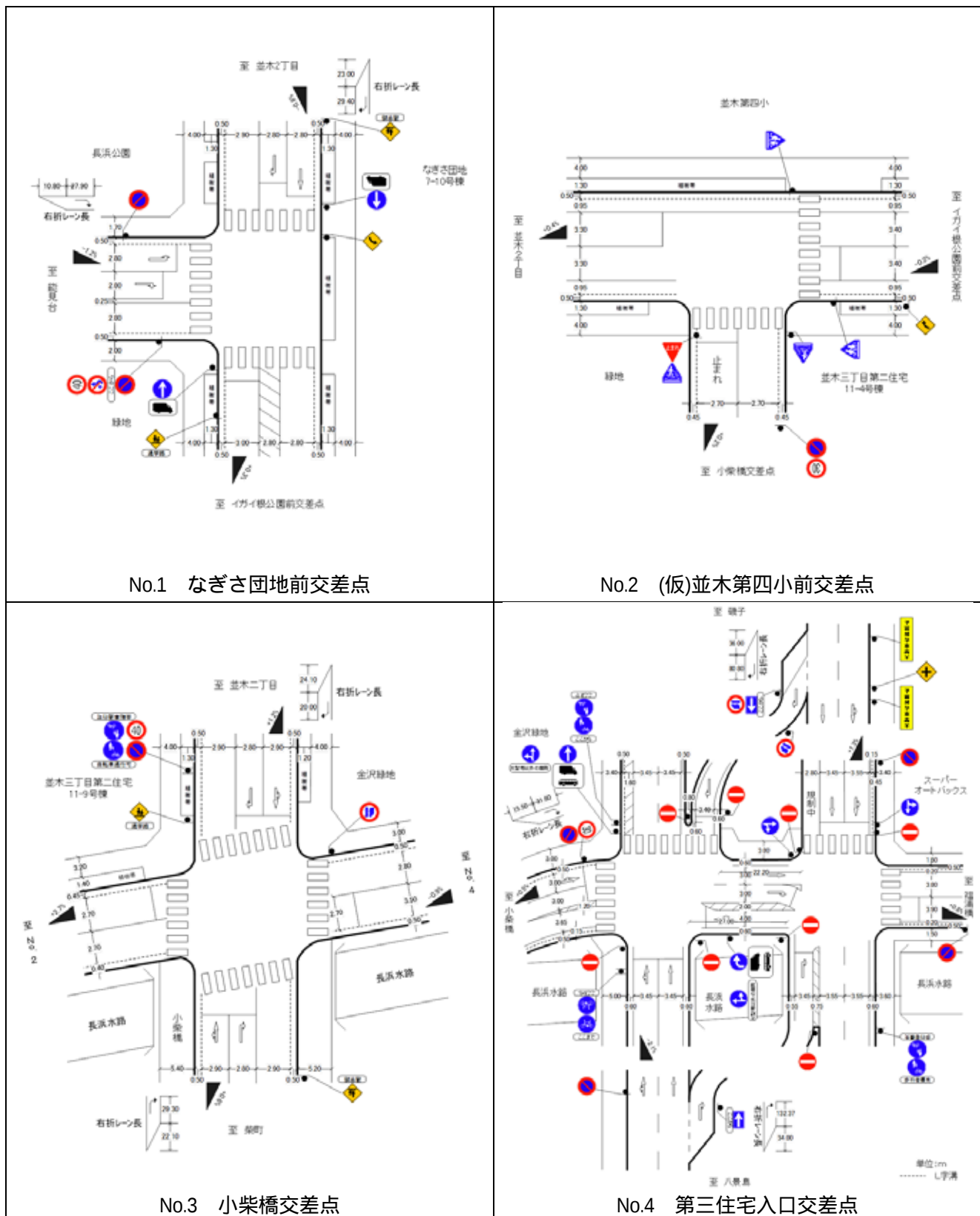
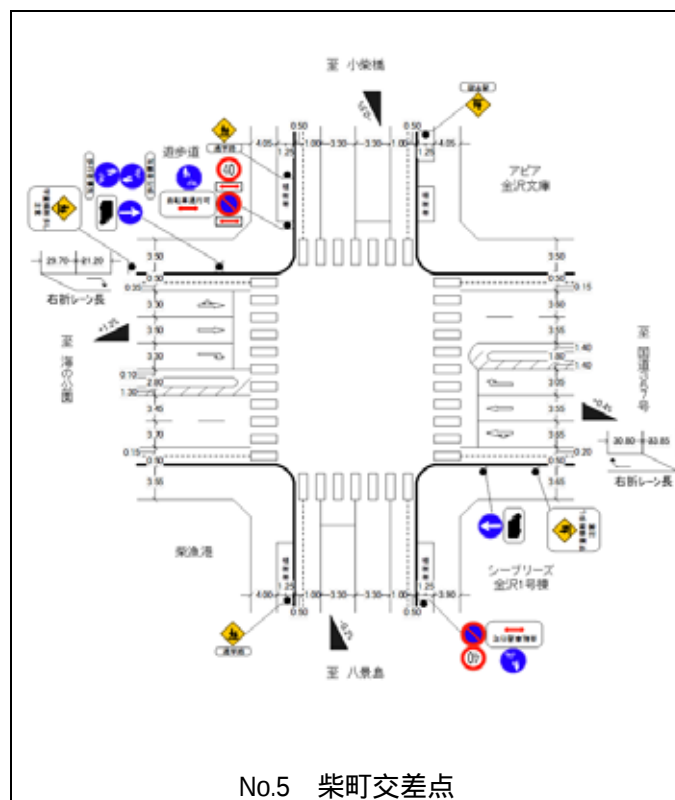


図 6.10-3(1) 道路現況調査結果



No.5 柴町交差点
図 6.10-3(2) 道路現況調査結果

f 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 No.3(小柴橋)、No.4(第三住宅入口)、No.5(柴町)の3交差点を対象に調査を行いました。

飽和交通流率調査結果は、表 6.10-8(1)～(2)に示すとおりです(調査結果の詳細は、資料編 p.2-6-274～p.2-6-302 参照)。

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 75.4～106.6%、休日は 75.6～99.5%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、工事中や供用時の交差点需要率を算定しました。

また、調査対象外とした調査地点 No.1 については算定値にて交差点需要率を算定しました。

表 6.10-8(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				備考
			算定値 (台)	実測値 (台)	比率 (%) /	適用値 (台) (と の小さい値)	
No.3 (小柴橋)	A	右	1,782	—	—	1,782	
		直	1,744	1,453	83.3%	1,453	
	B	左直右	1,754	1,641	93.6%	1,641	
	C	右	1,742	—	—	1,742	
		左直	1,819	1,503	82.6%	1,503	
No.4 (第三住宅入口)	A	右	1,564	1,668	106.6%	1,564	
		左直	3,348	3,005	89.8%	3,005	
	B	左直右	1,363	1,336	98.0%	1,336	
	C	右	1,759	1,550	88.1%	1,550	
		左直	3,315	3,324	100.3%	3,315	
	D	右	1,784	1,496	83.9%	1,496	
		左直	1,693	1,523	90.0%	1,523	
No.5 (柴町)	A	左直右	1,863	1,404	75.4%	1,404	
	B	右	1,406	—	—	1,406	
		左直	3,240	3,294	101.7%	3,240	
	C	左直右	1,761	1,388	78.8%	1,388	
	D	右	1,752	1,762	100.6%	1,752	
		左直	3,715	3,420	92.1%	3,420	

注) 飽和交通流率調査日：平成 27 年 7 月 30 日(木)

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

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。

* 飽和交通流率とは

交差点流入部において、交通需要が十分に存在する状態で、単位時間・車線あたりで停止線を通過し得る最大の車両数を示します。算定値より実測値が少ない場合は、現状として、十分な交通処理がなされていない可能性が示唆されます。

表 6.10-8(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				備考
			算定値 （台）	実測値 （台）	比率 （％） /	適用値 （台） （と の小さい値）	
No.3 （小柴橋）	A	右	1,782	－	－	1,782	
		直	1,793	1,414	78.9%	1,414	
	B	左直右	1,750	1,626	92.9%	1,626	
	C	右	1,800	－	－	1,800	
		左直	1,843	1,420	77.0%	1,420	
No.4 （第三住宅入口）	A	右	1,800	1,514	84.1%	1,514	
		左直	3,703	3,081	83.2%	3,081	
	B	左直右	1,833	1,386	75.6%	1,386	
	C	右	1,741	1,732	99.5%	1,732	
		左直	3,857	3,313	85.9%	3,313	
	D	右	1,800	－	－	1,800	
		左直	1,705	1,433	84.0%	1,433	
No.5 （柴町）	A	左直右	1,763	1,363	77.3%	1,363	
	B	右	1,726	－	－	1,726	
		左直	3,859	3,135	81.2%	3,135	
	C	左直右	1,821	1,386	76.1%	1,386	
	D	右	1,748	1,540	88.1%	1,540	
		左直	3,763	3,194	84.9%	3,194	

注）飽和交通流率調査日：平成 27 年 8 月 2 日（日）

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

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。

g 交差点需要率・車線混雑度（信号制御交差点）

現況の交差点需要率^{*1}は表 6.10-9 に、交差点車線混雑度は表 6.10-10 に示すとおりです。

平日の交差点需要率は、調査地点 No.5（柴町交差点）で 0.524、調査地点 No.4（第三住宅入口交差点）で 0.501 の順で高い値を示しました。

休日の交差点需要率は、No.4（第三住宅入口交差点）で 0.537、調査地点 No.5（柴町交差点）で 0.493 の順で高い値を示しました。

当該交差点の処理能力の上限を示す限界需要率^{*2}と比較すると、現況で交差点処理が困難（交差点需要率が限界需要率を超える）となっている交差点はありませんでした。

また、各交差点流入車線の車線混雑度^{*3}を見ると、1.000 を超える車線はありませんでした。

表 6.10-9 現況の交差点需要率（信号制御交差点）

調査地点 （交差点名）	平日			休日		
	交差点 需要率	限 界 需要率	時間帯	交差点 需要率	限 界 需要率	時間帯
No.1 （なぎさ団地前）	0.260	0.850	17:15 ~ 18:15	0.311	0.850	16:30 ~ 17:30
No.3 （小柴橋）	0.335	0.867	17:15 ~ 18:15	0.300	0.850	14:45 ~ 15:45
No.4 （第三住宅入口）	0.501	0.817	7:45 ~ 8:45	0.537	0.825	15:45 ~ 16:45
No.5 （柴町）	0.524	0.855	7:15 ~ 8:15	0.493	0.840	15:15 ~ 16:15

注）算定結果の詳細は、資料編 p.2-6-303～p.2-6-310 参照。

*1：交差点需要率

各現示の需要率の合計値で、交通量を捌くことができるか否かの判定に用いられ、交差点需要率が 0.9 程度を超えると交通量を捌くことができなくなり捌け残りが生じます（過飽和状態）。

*2：限界需要率

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

*3：混雑度

「自動車通行可能な最大量」に対する「実際の通行量」の比のことで、1.000 を超えると通行可能な最大量を超えた交通量が発生していることを表します。

表 6.10-10 交差点車線混雑度

調査地点 (交差点名)	流入断面 (交差点流入方向)		車線	車線混雑度	
				平日	休日
No.1 (なぎさ団地前)	A (並木二丁目)		右折	0.815	0.903
			直進	0.065	0.074
	B (イガイ根公園前交差点)		左直	0.308	0.284
	C (能見台)		右折	0.171	0.140
			左折	0.159	0.328
No.3 (小柴橋)	A (並木二丁目)		右折	0.002	0.001
			左直	0.264	0.310
	B (第三住宅入口)		左直右	0.565	0.406
	C (柴町)		右折	0.051	0.107
			左直	0.244	0.309
	D (小柴橋)		左直右	0.089	0.097
No.4 (第三住宅入口)	西側	A (磯子)	右折	0.597	0.768
		B (福浦橋)	直右	0.248	0.173
		C (八景島)	左直 2	0.540	0.917
		D (小柴橋)	右折	0.163	0.036
			左直	0.495	0.456
	東側	A (磯子)	左直 2	0.828	0.514
		B (福浦橋)	左直	0.353	0.327
		C (八景島)	右折	0.556	0.139
		D (小柴橋)	右折	0.463	0.097
			直進	0.077	0.051
No.5 (柴町)	A (小柴橋)		左直右	0.349	0.288
	B (国道 357 号)		右折	0.078	0.157
			左直 2	0.243	0.426
	C (八景島)		左直右	0.165	0.423
	D (海の公園)		右折	0.562	0.327
			左直 2	0.784	0.762

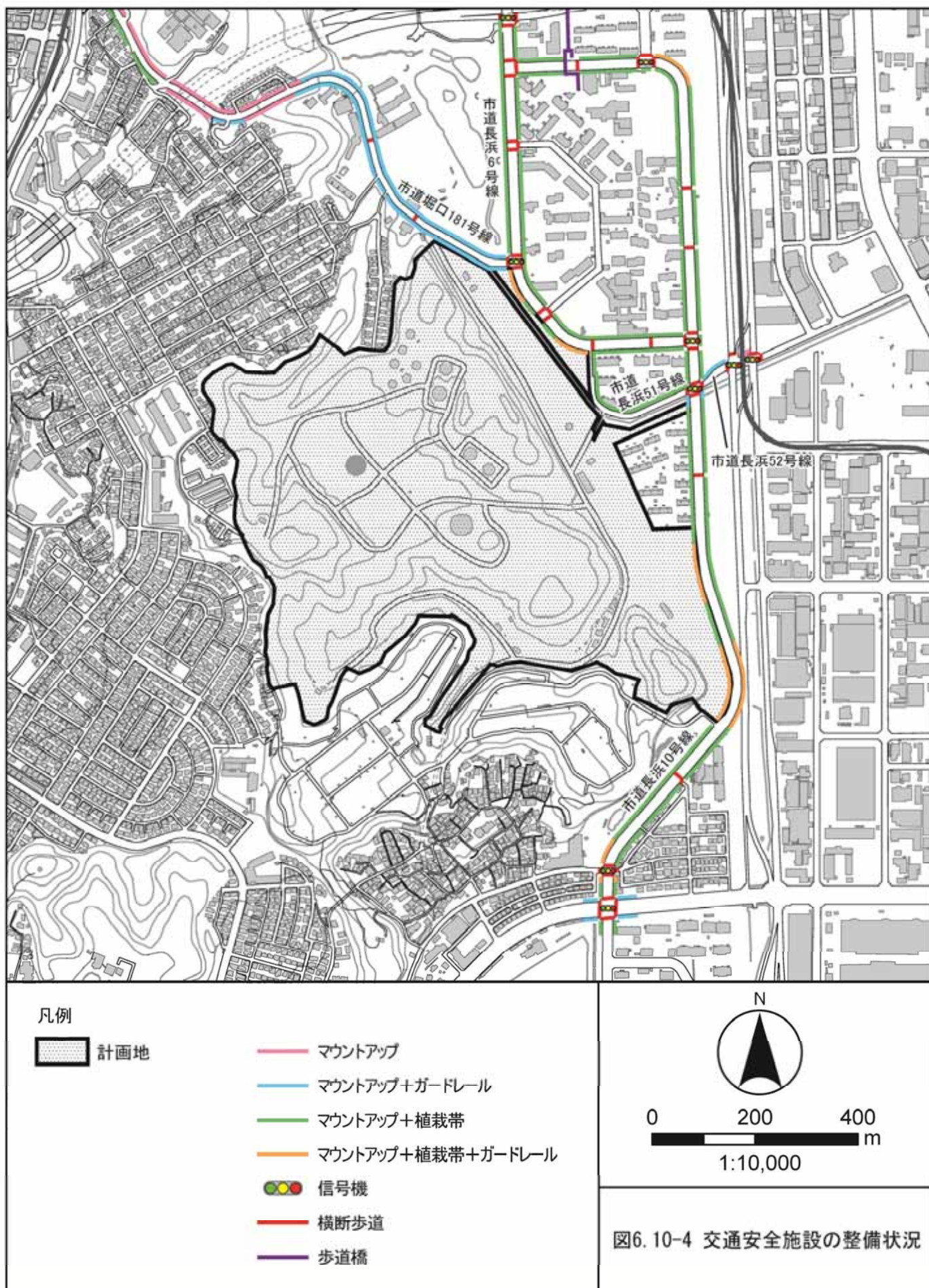
ウ 交通安全対策等の状況

ア) 交通安全対策の状況

計画地周辺道路における歩車分離状況及び信号機、横断歩道等の交通安全施設の整備状況は、図 6.10-4 に示すとおりです。

計画地周辺の道路のうち、市道長浜 6 号線及び長浜 10 号線には、植栽帯が設けられたマウントアップされた歩道が整備されており、この他、曲線部にはガードレールが設置されています。一方、市道堀口 181 号線はマウントアップされた歩道が整備されているほか、曲線部にはガードレールが整備されています。

なお、市道長浜 51 号線及び 52 号線は、片側にマウントアップされた歩道が整備されていますが、計画地側（長浜水路側）に歩道は整備されていません。



1) 交通事故の発生状況

横浜市全域及び計画地が位置する金沢区の平成 27 年における交通事故発生状況は、表 6.10-11 及び表 6.10-12 に示すとおりです。

表 6.10-11 計画地周辺の類型別交通事故発生状況（平成 27 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	歩道	歩道外横断	その他	小計		
横浜市全域	224	1,101	2,586	1,459	743	1,937	8,050	940	485	714	2,139	207	10,397
金沢警察署管轄 (金沢区全域)	14	58	109	74	63	96	414	52	23	28	103	18	535

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

表 6.10-12 区別交通事故発生状況（平成 27 年）

区 分	交通事故件数(件)	死 者(人)	負傷者(人)
横浜市	10,397	72	12,132
金沢区	535	4	616

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

2) 環境保全目標の設定

地域社会に係る環境保全目標は、表 6.10-13 に示すとおり設定しました。

表 6.10-13 環境保全目標（地域社会）

区 分		環境保全目標
工事中	工事用車両の走行に伴う交通混雑	周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと。
	工事用車両の走行に伴う交通安全	歩行者等の安全な通行が確保されること。
供用時	来園車両等の走行に伴う交通混雑	周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと。
	来園車両等の走行に伴う交通安全	歩行者等の安全な通行が確保されること。

3) 予測及び評価等

工事用車両の走行に伴う交通混雑及び交通安全

ア 予測項目

予測項目は、工事中の工事用車両の走行に伴う自動車による交通混雑の程度及び歩行者等の安全への影響としました。

イ 予測地域・地点

交通混雑の予測地点は、図 6.10-1 に示した、工事用車両の走行ルートとして想定しているルート上の主要な 4 交差点としました。

また、歩行者の安全は、計画地周辺の工事用車両ルートとしました。

ウ 予測時期

予測時点は、1 日あたりの工事用車両台数が最大となる日（工事着手後 129 ヶ月目：第 3 期整備期間中）とし、原則として、工事中は日曜日に工事を実施しないことから、平日を対象としました。

エ 予測方法

ア) 予測手順

予測手順は、図 6.10-5 に示すとおりです。

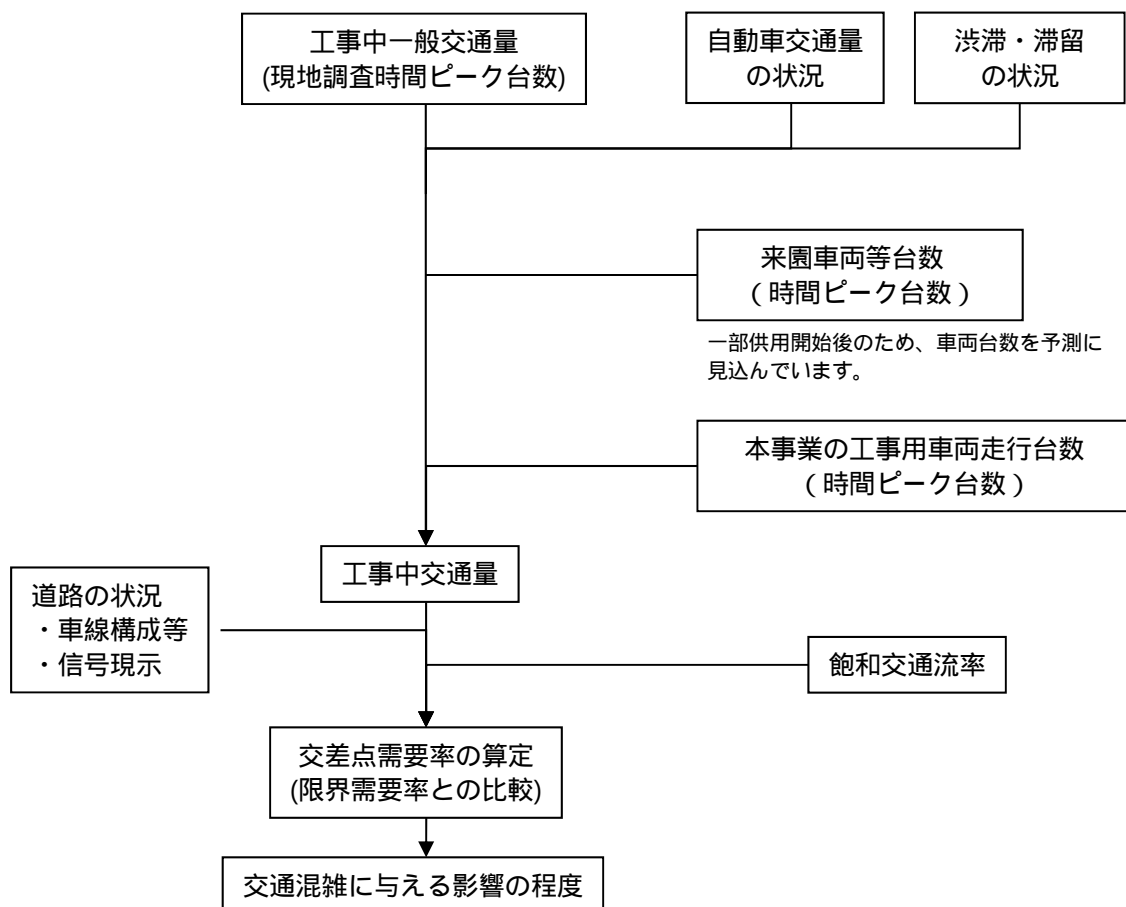


図 6.10-5 予測手順（工事用車両の走行に伴う交通混雑）

1) 予測手法

各交差点への流入交通量の合計がピークとなる時間帯における交差点需要率を「改訂平面交差の計画と設計 - 基礎編 - 第3版」(平成19年7月、社団法人交通工学研究会)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の飽和交通流率は、表6.10-8に示した採用値によりました。

歩行者の安全については、現状の交通安全施設の整理と、本事業で実施する安全対策等を整理することで定性的に予測しました。

オ 予測条件の整理

ア) 交通量

a 工事中一般交通量

工事中一般車両交通量は、「第3章 3.2.7 交通、運輸の状況」の表3.2-14(p.3-24参照)に示したとおり、計画地周辺において、過年度の道路交通センサス調査では著しい増加傾向(伸び)が見られないことから、現地調査時の交通量がそのまま推移するものと想定しました。

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

b 来園車両等台数(公園利用交通量の推計)

工事用車両台数が最大となる日(工事着手後129ヶ月目)は、第3期整備期間中であり、第1期及び第2期整備エリアについては一部開園し供用していることから、予測条件に来園車両等交通量を見込み予測しました。

公園利用交通量の設定は、「平成19年度 都市公園利用実態調査報告書」(平成20年3月、国土交通省都市・地域整備局公園緑地課、財団法人公園緑地管理財団)等を用いて推計した駐車台数(220台)と表6.10-14に示す広域公園における「時間帯別入退園者数比率」から設定しました。

時間帯別公園利用交通量は、表6.10-14に示すとおりであり、平日401台/日(片道)、休日785台/日(片道)と推計し、ピーク時来退園車両台数は平日82台/時、休日204台/時としました。

また、公園管理等の業務関係車両については、交差点流入ピーク時(平日・休日)において5台/時として交差点流入交通量に加えました。

表 6.10-14 時間帯別公園利用交通量（広域公園）

（単位：各時間帯・台/時、合計・台）

時間帯		7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	合計	
平日	入園		12	22	40	51	52	35	33	33	34	31	27	19	11	0	401
		乗用車	12	22	39	50	51	34	33	33	33	31	26	19	11	0	395
		バス	0	0	1	1	1	1	1	1	1	0	0	0	0	0	6
	退園		0	20	21	20	26	32	48	48	46	43	45	30	14	6	401
		乗用車	0	20	21	20	26	31	47	48	46	43	44	30	14	6	395
		バス	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	0	0	0	6
	園内駐車台数		12	14	33	65	90	93	79	63	51	39	21	9	6	0	-
休日	入園		19	33	52	76	93	102	94	100	88	60	41	19	6	0	785
		乗用車	19	32	52	75	92	101	93	98	87	59	40	19	6	0	774
		バス	0	0	1	1	1	2	1	1	1	1	1	0	0	0	12
	退園		0	16	22	26	42	67	84	93	116	131	116	53	13	6	785
		乗用車	0	16	21	26	42	66	83	91	114	129	114	53	13	5	774
		バス	0	0	0	0	1	1	1	1	2	2	2	1	0	0	12
	園内駐車台数		19	37	67	117	168	203	213	220	193	122	47	13	6	0	-

注1) 「平成19年度 都市公園利用実態調査報告書」(平成20年3月、国土交通省都市・地域整備局公園緑地課、財団法人公園緑地管理財団)において、時間帯別入退園者比率は7時～20時台で整理されているため、算出対象時間帯は、同様に7時～20時台として算出しました。

注2) 入退園割合に基づく入出台数の差により、公園内の駐車台数が最大で平日93台、休日220台となるよう、時間帯別入退園者比率を用い時間帯別入退園台数を推計しました。

注3) 小数第2位を四捨五入しているため、各時間帯の台数と合計が一致しない場合があります。

c 来園車両等の経路

「平成19年度 都市公園利用実態調査報告書」(平成20年3月、国土交通省都市・地域整備局公園緑地課、財団法人公園緑地管理財団)に示される広域公園における居住地から公園までの距離と利用者割合(「6.4 大気質 表6.4-30 居住地から公園までの距離と利用者割合(広域公園)」p.6-4-39 参照)から、距離構成比の累積が約7割となる20km圏域を対象とする人口構成比率より、アクセス方向比率を設定しました。

アクセス方向比は、「6.4 大気質 表6.4-31 アクセス方向比率」(p.6-4-40 参照)に示したとおりです。

なお、来園車両等の経路は、図6.10-1に示したとおりです。

d 工事中交通量

本事業の工事中において、大型車が最も多くなり、計画地周辺の主要交差点に最大の負荷をかけることになる時期の工事用車両台数は、工事開始後129ヶ月目(第3期整備期間中)において大型車118台/日(片道)、小型車40台/日(片道)です。

工事中一般交通量(現況交通量)に来園車両等及び工事用車両台数を加えることで工事中交通量としました。

e) 工事用車両の走行ルート

工事用車両の走行ルートは、図6.10-1(p.6-10-5 参照)に示したとおりであり、小柴埼東口付近に工事用車両仮設経路を設置し入退場するものとしました。

f) 交通規制等

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

カ 予測結果

ア) 工事用車両の走行に伴う交通混雑

工事用車両の走行に伴う計画地周辺の主要交差点におけるピーク時間帯の交差点需要率は表 6.10-15 に、交差点車線混雑度は表 6.10-16 に示すとおりです。

工事中交通量による交差点需要率が高い交差点は、予測地点 No.4(第三住宅入口交差点) の 0.569 であり、いずれの交差点においても限界需要率を下回っており、交通処理は可能であると予測します(算定結果の詳細は、資料編 p.2-6-303 ~ p.2-6-306 及び p.2-6-311 ~ p.2-6-314 参照)。

表 6.10-15 交差点需要率(信号制御交差点)(工事中ピーク時間帯 : 129 ヶ月目)

予測地点 交差点名	交差点需要率			
	工事中 一般交通量 ¹	工事中 交通量 ²	限界需要率	増加量 = -
No.1 なぎさ団地前	0.260	0.261	0.850	0.001
No.3 小柴橋	0.335	0.335	0.867	0.000
No.4 第三住宅入口	0.501	0.569	0.817	0.068
No.5 柴町	0.524	0.529	0.855	0.005

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

1 工事中一般交通量は、現況交通量としました。

2 工事中交通量は、工事中一般交通量に來園車両等及び工事用車両を加えた交通量です。

表 6.10-16 交差点車線混雑度（工事中ピーク時間帯：129 ヶ月目）

調査地点 （交差点名）	流入断面 （交差点流入方向）		車線	車線混雑度		
				工事中 一般交通量 ¹	工事中 交通量 ²	増分
No.1 （なぎさ団地前）	A（並木二丁目）		右折	0.815	0.815	0.000
			直進	0.065	0.065	0.000
	B（イガイ根公園前交差点）		左直	0.308	0.309	0.001
	C（能見台）		右折	0.171	0.173	0.002
			左折	0.159	0.159	0.000
No.3 （小柴橋）	A（並木二丁目）		右折	0.002	0.002	0.000
			左直	0.264	0.265	0.001
	B（第三住宅入口）		左直右	0.565	0.565	0.000
	C（柴町）		右折	0.051	0.156	0.105
			左直	0.244	0.246	0.002
	D（小柴橋）		左直右	0.089	0.089	0.000
No.4 （第三住宅入口）	西側	A（磯子）	右折	0.597	0.892	0.295
		B（福浦橋）	直右	0.248	0.248	0.000
		C（八景島）	左直 2	0.540	0.552	0.012
		D（小柴橋）	右折	0.163	0.185	0.022
			左直	0.495	0.594	0.099
	東側	A（磯子）	左直 2	0.828	0.870	0.042
		B（福浦橋）	左直	0.353	0.353	0.000
		C（八景島）	右折	0.556	0.556	0.000
		D（小柴橋）	右折	0.463	0.527	0.064
			直進	0.077	0.077	0.000
No.5 （柴町）	A（小柴橋）		左直右	0.349	0.349	0.000
	B（国道 357 号）	右折	0.078	0.254	0.176	
		左直 2	0.243	0.249	0.006	
	C（八景島）		左直右	0.165	0.165	0.000
	D（海の公園）	右折	0.562	0.562	0.000	
		左直 2	0.784	0.795	0.011	

1 工事中一般交通量は、現況交通量としました。

2 工事中交通量は、工事中一般交通量に來園車両等及び工事用車両を加えた交通量です。

1) 工事用車両の走行に伴う交通安全（歩行者等の安全）

主たる工事用車両の走行ルートは、国道 357 号から市道長浜 10 号線沿いの小柴埼東口の間に工事用仮設経路を設け通行する計画であるため、仮設経路の出入口となる国道 357 号及び市道長浜 10 号線の歩道を通行する歩行者等との交通事故の発生が懸念されます。

このため、工事用車両の走行に際し、工事用車両出入口や仮設経路出入口に誘導員を配置することにより、歩行者等の安全が確保されるものと予測します。

キ 環境の保全のための措置

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

この環境の保全のための措置は、工事期間中、継続して講じていきます。

表 6.10-17 環境の保全のための措置（地域社会【工事中】）

区 分	環境の保全のための措置
【工事中】 工事用車両の走行に伴う 交通混雑	・土曜日や祝日の工事に当たっては、計画地周辺の交通状況を勘案し、工事用車両の走行時間や台数を調整します。 ・計画地内に工事用車両の待機スペースを確保し、路上駐車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、計画地周辺の混雑緩和を図ります。
【工事中】 工事用車両の走行に伴う 交通安全	・工事用車両出入口及び仮設経路出入口に誘導員を配置し、歩行者、自転車や一般通行車両の安全を確保します。 ・児童の通学時間帯における搬出入を極力抑えた運行計画を策定します。 ・工事用車両の走行経路は、極力住宅地を避けた経路を設定します。 ・公園の一部供用開始後において、公園内に工事用車両と公園利用者の分離を図る車両動線の確保や必要に応じ誘導員を配置するなど、安全に配慮します。 ・公園の一部供用開始後における工事用車両の出入口は、一般車両との交錯を避けた計画とし、安全に配慮します。 ・工事用車両の運転者に対する交通安全教育について施工業者を通じ十分行い、規制速度、走行ルートの厳守を徹底します。

ク 評価

ア) 工事用車両の走行に伴う交通混雑

工事用車両の走行に伴う交通ピーク時の交通混雑の程度は、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ると同時に、車線混雑度についてもいずれの車線においても 1.00 を下回っており、交通処理は可能であると予測します。

工事中は、土曜日や祝日の工事にあたっては、計画地周辺の交通状況を勘案し、工事用車両の走行時間や台数を調整するなどの配慮を講じていきます。

このように、工事期間中に環境の保全のための措置を講ずることで、環境保全目標「周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと。」は達成されるものと考えます。

イ) 工事用車両の走行に伴う交通安全（歩行者等の安全）

工事用車両の走行に伴う歩行者等の安全については、仮設経路出入口となる国道 357 号及び市道長浜 10 号線の歩道を通行する歩行者等との交通事故の発生が懸念されます。

このため、工事用車両出入口や仮設経路出入口に誘導員を配置し、歩行者等の安全を確保します。

このように、工事期間中に環境の保全のための措置を講ずることで、環境保全目標「歩行者等の安全な通行が確保されること。」は達成されるものと考えます。

供用時の来園車両等の走行に伴う交通混雑及び交通安全

ア 予測項目

予測項目は、供用時の来園車両等の走行に伴う自動車による交通混雑の程度及び歩行者等の安全への影響としました。

イ 予測地域・地点

交通混雑の予測地点は、図 6.10-1 に示した、来園車両等の走行ルートとして想定しているルート上の主要な 4 交差点としました。

また、歩行者の安全は計画地周辺の道路としました。

ウ 予測時期

予測時点は、公園全体が供用開始予定である平成 45 年度の平日及び休日としました。

エ 予測方法

ア) 予測手順

予測手順は、図 6.10-6 に示すとおりです。

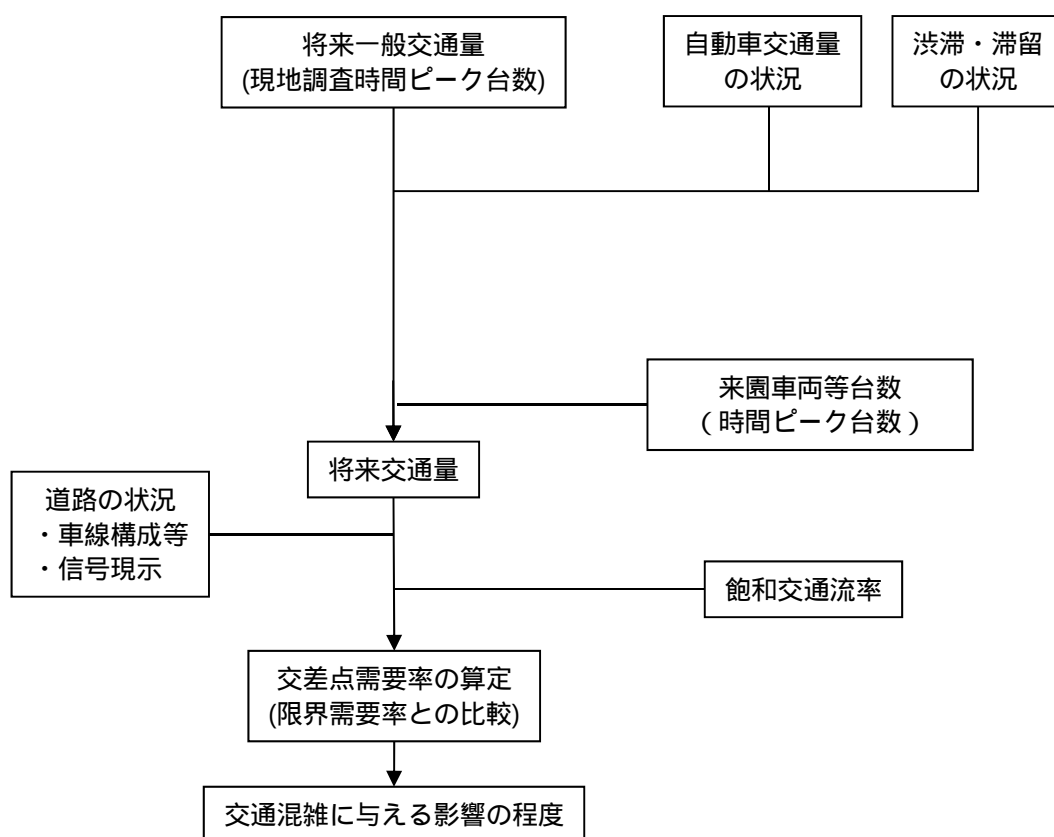


図 6.10-6 予測手順（来園車両等の走行に伴う交通混雑）

1) 予測手法

予測方法は「 工事用車両の走行に伴う交通混雑」と同様としました(p.6-10-24 参照)。

オ 予測条件の整理

ア) 交通量

a 将来一般交通量

将来一般車両交通量は、「第3章 3.2.7 交通、運輸の状況 表 3.2-14」(p.3-24 参照) に示したとおり、計画地周辺において、過年度の道路交通センサス調査では著しい増加傾向(伸び)が見られないことから、現地調査時の交通量がそのまま推移するものと想定しました。

各交差点の1時間あたりの将来一般交通量は、現地調査から得られた各交差点の交差点流入交通量が最大となる1時間(15分単位)において、1時間の渋滞長の増分(車両台数に換算)考慮した「需要交通量」としました。

b 来園車両等台数(公園利用交通量)

来園車両等台数(公園利用交通量)の推計は、「 工事用車両の走行に伴う交通混雑 オ 予測条件の整理 ア) 交通量 b 来園車両等台数」(p.6-10-24 参照) に示したとおりであり、公園利用交通量は、平日 401 台/日(片道)、休日 785 台/日(片道)と推計し、ピーク時来退園車両台数は平日 82 台/時、休日 204 台/時としました。

また、公園管理等の業務関係車両については、交差点流入ピーク時(平日・休日)において5台/時として交差点流入交通量に加えました。

c 将来交通量

将来交通量は、各交差点の流入ピーク時間における将来一般交通量に、公園来退園車両のピーク時交通量を配分した交通量加えた台数としました。

1) 来園車両等の経路

来園車両等のアクセス方向比設定については、「6.4 大気質 表 6.4-31 アクセス方向比率」(p.6-4-40 参照) に示したとおりです。

なお、来園車両等の経路は、図 6.10-1 (p.6-10-5 参照) に示したとおりです。

2) 交通規制等

来園車両等の経路における交通規制等の状況は、現地調査において把握している現在の交通規制に従いました。

カ 予測結果

ア) 来園車両等の走行に伴う交通混雑

供用時ピーク時の各予測時点における交差点需要率は表 6.10-18(1)～(2)に、交差点車線混雑度は表 6.10-19(1)～(2)に示すとおりです。

供用時の将来交通量による交差点需要率が高い交差点は、平日、休日とも調査地点 No.4（第三住宅入口交差点）の平日 0.543、休日 0.606 であり、いずれの信号交差点においても限界需要率を下回っており、交通処理は可能であると考えます（算定結果の詳細は、資料編 p.2-6-303～p.2-6-310 及び p.2-6-315～p.2-6-322 参照）。

表 6.10-18(1) 交差点需要率（信号制御交差点）（来園車両等の走行に伴う交通混雑）

【平日】

予測地点 交差点名	交差点需要率			
	将来一般交通量 ¹	将来交通量 ²	限界需要率	増加量 = -
No.1 なぎさ団地前	0.260	0.261	0.850	0.001
No.3 小柴橋	0.335	0.335	0.867	0.000
No.4 第三住宅入口	0.501	0.543	0.817	0.042
No.5 柴町	0.524	0.526	0.855	0.002

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

1 将来一般交通量は、現況交通量としました。

2 将来交通量は、将来一般交通量に本事業において想定している供用時の来園車両等を加えた交通量です。

表 6.10-18(2) 交差点需要率（信号制御交差点）（来園車両等の走行に伴う交通混雑）

【休日】

予測地点 交差点名	交差点需要率			
	将来一般交通量 ¹	将来交通量 ²	限界需要率	増加量 = -
No.1 なぎさ団地前	0.311	0.313	0.850	0.002
No.3 小柴橋	0.300	0.302	0.850	0.002
No.4 第三住宅入口	0.537	0.606	0.825	0.069
No.5 柴町	0.493	0.517	0.840	0.024

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

1 将来一般交通量は、現況交通量としました。

2 将来交通量は、将来一般交通量に本事業において想定している供用時の来園車両等を加えた交通量です。

表 6.10-19(1) 交差点車線混雑度（来園車両等の走行に伴う交通混雑）

【平日】

調査地点 （交差点名）	流入断面 （交差点流入方向）		車線	車線混雑度		
				将来 一般交通量 ¹	将来交通量 ²	増分
No.1 （なぎさ団地前）	A（並木二丁目）		右折	0.815	0.815	0.000
			直進	0.065	0.065	0.000
	B（イガイ根公園前交差点）		左直	0.308	0.309	0.001
	C（能見台）		右折	0.171	0.173	0.002
			左折	0.159	0.159	0.000
No.3 （小柴橋）	A（並木二丁目）		右折	0.002	0.002	0.000
			左直	0.264	0.265	0.001
	B（第三住宅入口）		左直右	0.565	0.565	0.000
	C（柴町）		右折	0.051	0.119	0.068
			左直	0.244	0.246	0.002
	D（小柴橋）		左直右	0.089	0.089	0.000
No.4 （第三住宅入口）	西側	A（磯子）	右折	0.597	0.597	0.000
		B（福浦橋）	直右	0.248	0.248	0.000
		C（八景島）	左直 2	0.540	0.540	0.000
		D（小柴橋）	右折	0.163	0.185	0.022
			左直	0.495	0.594	0.099
	東側	A（磯子）	左直 2	0.828	0.856	0.028
		B（福浦橋）	左直	0.353	0.353	0.000
		C（八景島）	右折	0.556	0.556	0.000
		D（小柴橋）	右折	0.463	0.528	0.065
			直進	0.077	0.077	0.000
No.5 （柴町）	A（小柴橋）		左直右	0.349	0.349	0.000
	B（国道 357 号）		右折	0.078	0.254	0.176
			左直 2	0.243	0.249	0.006
	C（八景島）		左直右	0.165	0.165	0.000
	D（海の公園）		右折	0.562	0.562	0.000
			左直 2	0.784	0.790	0.006

1 将来一般交通量は、現況交通量としました。

2 将来交通量は、将来一般交通量に本事業において想定している供用時の来園車両等を加えた交通量です。

表 6.10-19(2) 交差点車線混雑度（来園車両等の走行に伴う交通混雑）

【休日】

調査地点 （交差点名）	流入断面 （交差点流入方向）		車線	車線混雑度		
				将来 一般交通量 ¹	将来交通量 ²	増分
No.1 （なぎさ団地前）	A（並木二丁目）		右折	0.903	0.903	0.000
			直進	0.074	0.075	0.001
	B（イガイ根公園前交差点）		左直	0.284	0.287	0.003
	C（能見台）		右折	0.140	0.142	0.002
			左折	0.328	0.328	0.000
No.3 （小柴橋）	A（並木二丁目）		右折	0.001	0.001	0.000
			左直	0.310	0.312	0.002
	B（第三住宅入口）		左直右	0.406	0.406	0.000
	C（柴町）		右折	0.107	0.242	0.135
			左直	0.309	0.312	0.003
	D（小柴橋）		左直右	0.097	0.097	0.000
No.4 （第三住宅入口）	西側	A（磯子）	右折	0.768	0.768	0.000
		B（福浦橋）	直右	0.173	0.173	0.000
		C（八景島）	左直 2	0.917	0.917	0.000
		D（小柴橋）	右折	0.036	0.099	0.063
			左直	0.456	0.739	0.283
		東側	A（磯子）	左直 2	0.514	0.574
	B（福浦橋）		左直	0.327	0.327	0.000
	C（八景島）		右折	0.139	0.139	0.000
	D（小柴橋）		右折	0.097	0.263	0.166
		直進	0.051	0.051	0.000	
No.5 （柴町）	A（小柴橋）		左直右	0.288	0.288	0.000
	B（国道 357 号）		右折	0.157	0.495	0.338
			左直 2	0.426	0.444	0.018
	C（八景島）		左直右	0.423	0.423	0.000
	D（海の公園）		右折	0.327	0.327	0.000
			左直 2	0.762	0.774	0.012

1 将来一般交通量は、現況交通量としました。

2 将来交通量は、将来一般交通量に本事業において想定している供用時の来園車両等を加えた交通量です。

イ) 来園車両等の走行に伴う交通安全（歩行者等の安全）

来園車両等の走行ルートである市道長浜 6 号線及び長浜 10 号線には、植栽帯が設けられたマウントアップされた歩道が整備されており、この他、曲線部にはガードレールが設置されています。一方、市道堀口 181 号線はマウントアップされた歩道が整備されているほか、曲線部にはガードレールが整備されています（図 6.10-4 参照）。

来園車両の駐車場出口に出庫灯を設置し歩行者等への注意喚起を図るなど、歩行者等の安全を確保します。

そのため、来園車両等の走行に際しても、歩行者等の安全は確保されるものと予測します。

キ 環境の保全のための措置

環境の保全のための措置は、供用時の来園車両等の走行による影響を低減するため、表 6.10-20 に示す内容を実施します。

この環境の保全のための措置は、公園供用開始後、継続して講じていきます。

表 6.10-20 環境の保全のための措置（地域社会）

区 分	環境の保全のための措置
【供用時】 来園車両等の走行 に伴う交通混雑	・必要駐車台数を確保した駐車場を整備します。 ・路上に入庫待ちする車両が滞留することのないよう、駐車場入庫口に十分なスペースを確保します。 ・公園利用者に対して公共交通機関の利用を促し、自家用車利用を抑制します。 ・イベント等開催時など来園車両の増加が想定される場合は、必要に応じて臨時駐車スペースを確保します。
【供用時】 来園車両等の走行 に伴う交通安全	・駐車場出口に出庫灯を設置するなど、歩行者や自転車及び一般車両への注意喚起を図ります。 ・駐車場出入口付近の植栽は、適宜剪定を行い、十分な見通しを確保します。

ク 評価

ア) 来園車両等の走行に伴う交通混雑

来園車両等の走行に伴う交通ピーク時の交通混雑の程度は、交差点需要率の観点からは、いずれの交差点においても限界需要率を下回っており、交通処理は可能であると考えます。

事業実施にあたっては、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を確保するとともに、イベント等開催時など来園車両の増加が想定される場合は、必要に応じて臨時駐車スペースを確保します。

このように、計画立案時や公園供用後において、環境の保全のための措置を講ずることによって、環境保全目標「周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと。」は達成されるものと考えます。

イ) 来園車両等の走行に伴う交通安全（歩行者等の安全）

来園車両等の走行ルートである市道長浜 6 号線及び長浜 10 号線には、植栽帯が設けられたマウントアップされた歩道が整備されており、この他、曲線部にはガードレールが設置されています。一方、市道堀口 181 号線はマウントアップされた歩道が整備されているほか、曲線部にはガードレールが整備されています。

来園車両の駐車場出口に出庫灯を設置し歩行者等への注意喚起を図るなど、歩行者等の安全を確保します。

このように、環境の保全のための措置を講ずることによって、環境保全目標「歩行者等の安全な通行が確保されること。」は達成されるものと考えます。