この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

23　廃棄物の処理方法及び堆肥化について

ご意見の趣旨

廃棄物について、どこでどのように処理をするのか、その処理が本当に適切なのかという処理のことが何も書かれていないように思う。

近隣に本当にあるのかも含めて、どのように探して、どうやって取り組んでいくのか、もう少し説明が必要なのではないかと思う。

堆肥化できるということをどのように担保するのかというところが、必要ではないかと思う（第11回環境影響評価審査会（11月２日）でのご意見）。

事業者の見解

本博覧会の開催中に発生する一般廃棄物は、可燃ごみ（約1,688ｔ/期間）、紙類（約736ｔ/期間）、食品残渣（約607ｔ/期間）、植物残渣（約43ｔ/期間）及び不燃ごみ（約86ｔ/期間）となっており、対象事業実施区域では処理せず、入札等の適正な手続きにより、横浜市内をはじめとする近隣の事業者等と契約締結して適切に処分します。可燃ごみについては、市内４か所にある横浜市の焼却工場で処分することになります。紙類及び不燃ごみについてはリサイクル業者が、食品残渣及び植物残渣については、横浜市長の許可を受けている一般廃棄物処理業者（以下「一般廃棄物処理業者」という。）によって処理することを想定しています。

本博覧会では廃棄物の処理量を削減するため、食品ロスの削減やリユース食器類の使用の推進など、準備書に記載した環境の保全のための措置を着実に実行するとともに、可燃ごみ、紙類及び不燃ごみについては、出展者や参加者等の協力のもと、分別を徹底することで、リサイクルが可能となるよう努めます。

また、横浜市内の一般廃棄物処理業者は、13社（14施設：図23-1）であり、このうち食品残渣の処理を行っているのは４社、植物残渣の処理を行っているのは10社となっています。食品残渣については、堆肥、飼料、バイオマス発電の燃料など、植物残渣については、堆肥、燃料チップなどとしてリサイクルされています。一般廃棄物処理業者の処理能力としては、食品残渣は約227ｔ/日、植物残渣は約2,172ｔ/日となっており（表23-1）、本博覧会から発生する食品残渣及び植物残渣をリサイクルするための処理能力は十分に確保できると考えます。

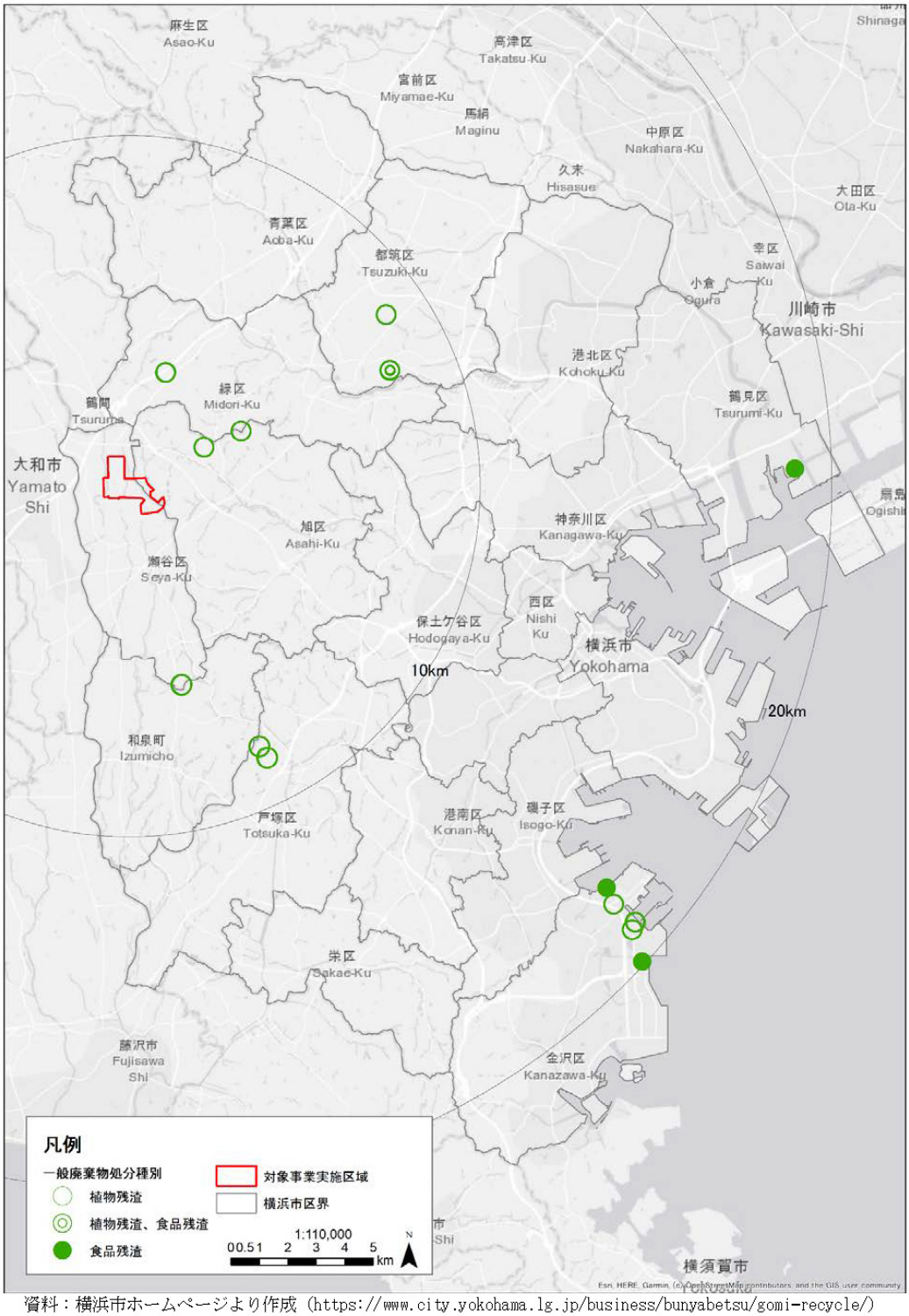
本博覧会では、食品残渣及び植物残渣の処理については、バイオマス発電の燃料としての活用や堆肥化などのリサイクルを行っている一般廃棄物処理業者を選定していきます。

なお、産業廃棄物についても、一般廃棄物と同様に、廃棄物の処理量を削減に向けて３Ｒの推進に努めていきます。

表 23-1　開催中の廃棄物の発生量及び処理能力について

	本博覧会からの発生量	一般廃棄物処理業者の処理能力
食品残渣	約 3t/日	約 227t/日
植物残渣	約 14t/回	約 2,172t/日

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。



資料：横浜市ホームページより作成（https://www.city.yokohama.lg.jp/business/bunyabetsu/gomi-recycle/）

図23-1　一般廃棄物処理施設位置図

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

24　レンタル・リース建築物の撤去に伴う廃棄物の原単位について

ご意見の趣旨

建築物をレンタル・リースするとして、普通の建物を壊す場合の30％としているが、その根拠や前例を教えてください（第11回環境影響評価審査会（11月２日）でのご意見）。

事業者の見解

本博覧会における仮設建築物（レンタル・リース）から発生する廃棄物量については、Ｇ８北海道洞爺湖サミット（2008年７月開催）の国際メディアセンターのリユース実績（重量比：74.1％）を参考に30％と設定しました。同施設は、国土交通省北海道開発局が事業主体となり建築され、建物使用期間が2か月（2008年６月～７月）に限定され、構造は鉄骨造、基礎は覆工板とＨ鋼で構成した置き基礎構造となっています。リユース実績の内訳は、表24-1に示す通りです。

表 24-1　参考事例における主な再使用部材等

部位	再利用材料名
構造部材	山留材、覆工板
外部	屋根折板、外壁角波鉄板、環境ウォール集成材、環境ウォール植栽、旗竿ポール
内部	OA フロア、タイルカーペット、グラスウールボード、ケナフ膜、断熱材、木製床パネル
電気設備	太場光パネル一般型、太場光パネルシースルー型、キユービクル・分電盤、照明器具、スイッチ、放送機器等
機械設備	エレベーター（15 人乗り）、空調機、衛生陶器

※参照資料：「官庁施設における３Ｒの取り組みについて―北海道洞爺湖サミット国際メディアセンター整備事業の事例報告―」（久光 英春，平成21年度国土交通省　国土技術研究会資料）
※資機材の総重量11,308t、うちリース材及び再使用された資機材の重量8,378tからリユース実績74.1％とされている。

＜施設概要＞

名　　称：北海道洞爺湖サミット国際メディアセンター
所 在 地：北海道虻田郡留寿都村
整備主体：北海道開発局
主な用途：記者会見場
使用期間：2008年６月～７月
延床面積：10,692㎡
構　　造：鉄骨造
階　　数：2階建

※ 審査会提出時から誤記について修正しています。

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

25　再資源化の取組について

ご意見の趣旨

平均の数値を持ってきて、再資源化率を出して発生量を予測されるのはいいが、そこからどうやって取り組んで減らしていくか、そもそも出ないようにするかを環境保全措置には述べていただければと思う（第11回環境影響評価審査会（11月２日）でのご意見）。

事業者の見解

本博覧会で発生する廃棄物を削減するため、工事中、開催中及び撤去中において、準備書に記載した環境の保全のための措置を着実に実行していきます。

また、工事中及び撤去中において、建築物の内装部材等は、できるだけリユースできるよう努めるとともに、やむを得ずリユースできない場合には、リサイクル率の高い素材（木材、金属など）を用いた製品・部材等を選択することとし、環境の保全のための措置に追記します（表25-1）。

表 25-1　環境の保全のための措置（工事及び撤去の実施により発生する廃棄物等）

区分	環境の保全のための措置
【工事中】 建設行為の実施 【撤去中】 仮設施設等の撤去	・会場施設については公園施設を利活用するとともに、レンタル・リースの採用により、産業廃棄物の削減を進めます。 **・建築物の内装部材等は、できるだけリユースできるよう努めるとともに、やむを得ずリユースできない場合には、リサイクル率の高い素材（木材、金属など）を用いた製品・部材等を選択します。** ・会場整備のため植物を搬入しますが、一般廃棄物である植物残渣等については、条約等に基づき焼却等処分が必要なものを除き可能な限り堆肥化するとともに、植物トレーやポット等の産業廃棄物についてはリユース（返却）を推進します。 ・建設資材等の搬入にあたっては、過剰な梱包を控え、産業廃棄物の発生抑制を図ります。 ・工事現場内に産業廃棄物保管場所を設置して、飛散防止や分別保管に配慮することで、再利用・再資源化に寄与します。 ・工事関係者に対して、廃棄物の減量化及び分別の徹底を啓発します。 ・特定建設資材廃棄物については「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」に基づき、工事現場内で分別を行い、極力再資源化に努めます。 ・「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」に基づき、許可を有する産業廃棄物処理業者に委託し、産業廃棄物管理票(マニフェスト)を交付の上、運搬・処分先を明確にして、適正に処理します。 ・産業廃棄物の搬出運搬時には、荷崩れや飛散等が生じないように荷台サイドカバーを使用する等適切な対策を講じます。 ・「プラスチックに係る資源循環の促進等に関する法律」に基づきプラスチック類等を確実に分別しリサイクルを行えるようにします。

※準備書から修正した箇所は、太文字・下線で示しています。

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

26　石膏ボードの使用の可能性について

ご意見の趣旨

仮設でも「石膏ボード」が廃棄物に計上されているが、石膏ボードはリサイクル率が低く、一般に処分が困難である。本当に使わざるを得ないものなのか。用途や必要性を伺いたい（第11回環境影響評価審査会（11月２日）後の送付意見）。

事業者の見解

石膏ボードは防・耐火性、遮音性、施工性及び経済性などに優れているため、内装の仕上げ材や間仕切り壁などとして広く建築物の内装部材として使用されています。また、東京2020年オリンピック・パラリンピック競技大会会場仮設施設、洞爺湖サミットや伊勢志摩サミットの国際メディアセンターの内装等、短期の開催でも石膏ボードは使用されていることから、本博覧会の準備書における予測評価では、石膏ボードの使用を予測条件としました。

本博覧会の建築物の内装部材の全てについて、石膏ボードの使用を取りやめることは困難ですが、できるだけ他の部材を使用することとし、リユースできるよう努めます。やむを得ずリユースできない場合には、内装部材については、リサイクル率の高い素材（木材、金属など）を用いた製品・部材等を選択し、積極的なリサイクルに努めます。

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

27　サステナビリティ戦略における廃棄物の削減等に関する取組について

ご意見の趣旨

AIPHの規則等に、サステナビリティ戦略を作るようにとだけ書いてあるのか、AIPHの規則そのものに廃棄物をなるべく削減するように等が書いてあるのか。環境保全について具体的なルールがあるのか。サステナビリティ戦略は、いつ、誰が、どこで、どのように作るのかを教えてください（第11回環境影響評価審査会（11月２日）でのご意見）。

事業者の見解

サステナビリティ戦略等は、国際園芸博覧会の開催を承認するAIPH（国際園芸家協会）※1が、博覧会主催者に策定するよう義務付けた要求事項です。この戦略は、2021年10月に公表されたAIPHの規則等に基づくものです。主な内容としては、基本方針、及び目的と目標（エネルギーや廃棄物と解体など）を博覧会主催者が設定し、具体的な取組等を記載して、進捗管理を行うことになっています(表27-1)。

AIPHの規則等では、博覧会の持続可能性の目標等を示す、サステナビリティ戦略とその実施計画を開催の３年前までに策定することになっており、策定後は、AIPHに提出して約半年程度の審査を経て承認等を受けることになります。AIPHの規則等には、設定すべき目標に関する数値などの記述はありませんが、AIPHが定めるサステナビリティ・ポリシー※2や本博覧会の取り巻く背景等を踏まえ、本博覧会としての目標を設定することになっています。

本博覧会協会としては、有識者からなる「持続可能性有識者委員会」を設置して、専門的視点からご意見等をいただくとともに、国、神奈川県及び横浜市等の関係者と協議しながら、2024年３月の策定・公表を目途に作成を進めています（現時点での検討状況：表27 3及び4）。

本博覧会の準備書においては、廃棄物について、AIPHの規則等に基づき、サステナビリティ戦略等を策定し、削減等に関する取組を進めていくことを記載していますが、審査会でのご意見を踏まえ、評価書においては、同戦略等を策定・公表するとともに、サステナビリティレポート※3についても公表することについても追記します（表27-2）。

※1 国際園芸博覧会の開催承認を行う主体。
※2 AIPHは2021年に、組織の意思決定や活動が人々や環境に影響を与える分野を特定し、サステナビリティにポジティブな変化をもたらすことができる機会を取りまとめた「サステナビリティ・ポリシー」を策定した。
※3 AIPH規則等に基づき、AIPHに提出する報告書。

表27-1　サステナビリティ戦略等の主な内容について

項目	概要
基本方針	１人権、２労働、３腐敗防止、４ダイバーシティ＆インクルージョン、５アクセシビリティ、６環境の６分野について「基本方針」を設定し、取組の方向性をもとに推進。
目的と目標	５つの「目的」、12 の「目標」について、指標を設定し、取組を推進。 【目的】１気候変動対策、２生物多様性の保全、３サステナブルな調達と資源管理、４公平性と包摂性、５サステナビリティ教育と意識向上 【目標】１生物多様性、２水環境、３脱炭素、４エネルギー、５公害対策、６廃棄物と解体、７建設、８デザイン・計画、９交通・会場内移動、10 海外からの参加者、11 サステナブルなイベント運営、12 レガシー

表27-2　評価書での修正箇所

項目	工事中・開催中・撤去中
環境の保全のための措置の実施による廃棄物の削減	・準備書本文（p.6.6-28）の下記内容を評価書では追記します。 本博覧会では、AIPH の規則等に基づき、サステナビリティ戦略等を策定**・公表するとともに、サステナビリティレポートについても公表して**、廃棄物の削減等に関する取組を進めていきます。

※準備書から修正した箇所は、太文字・下線で示しています。

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

表27-3　サステナビリティ戦略の目的（案）

5つの目的	具体的な取組例
1 気候変動対策	• 計画地周辺における自然環境との連続性を持った緑のネットワークの構築 • GREEN×EXPO 2027の脱炭素化の推進
2 生物多様性の保全	• グリーンインフラを基軸とした会場計画の検討 • 環境アセスメント（環境影響評価）の適切な実施
3 サステナブルな調達と資源管理	• 持続可能性に配慮した調達コードの策定・運用
4 公平性と包摂性	
5 サステナビリティ教育と意識向上	• 情報発信を意識した展示解説・修景植栽の検討

表27-4　サステナビリティ戦略の目標（案）

12の目標	具体的な取組例
1 生物多様性	• グリーンインフラを基軸とした会場計画の検討 • 環境アセスメント（環境影響評価）の適切な実施
2 水環境	• 灌水消費量の削減
3 脱炭素	• GREEN×EXPO 2027の脱炭素化の推進
4 エネルギー	• 再生可能エネルギー100%の電気の調達 • 省エネ型の設備の導入 • 建築のパッシブデザイン導入
5 公害対策	• 環境アセスメント（環境影響評価）の適切な実施
6 廃棄物と解体	• 「GREEN サーキュラー建築」による循環経済の推進 • 3R+Renewableの推進

12の目標	具体的な取組例
7 建設	• 将来公園施設の積極的な活用 • 持続可能性に配慮した調達コードの策定・運用
8 デザイン・計画	• 設計配慮指針の策定
9 交通・会場内移動	• 公共交通等による会場アクセスの向上 • ユニバーサルデザインの導入
10 海外からの参加者（外国政府・国際機関等）	• 公式参加者（外国政府・国際機関等）向けウェブページの開設
11 サステナブルなイベント運営	• ESMS（イベント・サステナビリティマネジメントシステム）の構築（ISO20121の認証取得・運用） • 食品ロスの削減の推進 • プラスチック等の使い捨て容器の削減
12 レガシー	• 博覧会施設の公園への継承 • 博覧会の持続可能性に関する取組の継承

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

28　サステナビリティ戦略における温室効果ガスの削減等に関する取組について

ご意見の趣旨

温室効果ガスにおけるサステナビリティ戦略について、環境の保全の措置に明記をするというのは、事後に検証した結果を公表していく旨を文章に追記するということなのか。評価書段階で、そのように書いていくということなのか（第13回環境影響評価審査会（12月６日）でのご意見）。

事業者の見解

サステナビリティ戦略等は、国際園芸博覧会の開催を承認するAIPH（国際園芸家協会）※1が、博覧会主催者に策定するよう義務付けた要求事項で、基本方針、及び目的と目標（脱炭素やエネルギーなど）を博覧会主催者が設定し、具体的な取組等を記載して、進捗管理を行うことになっています。

AIPHの規則等では、博覧会の持続可能性の目標等を示す、サステナビリティ戦略とその実施計画を開催の３年前までに策定することになっており、策定後は、AIPHに提出して約半年程度の審査を経て承認等を受けることになります。

本博覧会協会としては、有識者からなる「持続可能性有識者委員会」を設置して、専門的視点からご意見等をいただくとともに、国、神奈川県及び横浜市等の関係者と協議しながら、2024年３月の策定・公表を目途に作成を進めています（現時点での検討状況：表28-2～4）。

本博覧会の準備書においては、AIPHの規則等に基づきサステナビリティ戦略等を策定し、温室効果ガスの削減等に関する取組を進めていくことを記載していますが、審査会でのご意見を踏まえ、評価書においては、同戦略等を策定・公表するとともに、サステナビリティレポート※2についても公表することを追記します（表28-1）。

※1 国際園芸博覧会の開催承認を行う主体。
※2 AIPH規則等に基づき、AIPHに提出する報告書。

表28-1　評価書での修正箇所

項目	工事中・開催中・撤去中
環境保全措置の実施による温室効果ガスの削減	・準備書本文（p.6.1-43）の下記内容を評価書では追記します。 本博覧会では、AIPH の規則等に基づき、サステナビリティ戦略等を策定**・公表するとともに、サステナビリティレポートについても公表して**、更なる温室効果ガスの削減等に関する取組を進めていきます。

※準備書から修正した箇所は、太文字・下線で示しています。

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

表28-2　サステナビリティ戦略の目的（案）

5つの目的	具体的な取組例
1 気候変動対策	• 計画地周辺における自然環境との連続性を持った緑のネットワークの構築 • GREEN×EXPO 2027の脱炭素化の推進
2 生物多様性の保全	• グリーンインフラを基軸とした会場計画の検討 • 環境アセスメント（環境影響評価）の適切な実施
3 サステナブルな調達と資源管理 4 公平性と包摂性	• 持続可能性に配慮した調達コードの策定・運用
5 サステナビリティ教育と意識向上	• 情報発信を意識した展示解説・修景植栽の検討

表28-3　サステナビリティ戦略の目標（案）

12の目標	具体的な取組例
1 生物多様性	• グリーンインフラを基軸とした会場計画の検討 • 環境アセスメント（環境影響評価）の適切な実施
2 水環境	• 灌水消費量の削減
3 脱炭素	• GREEN×EXPO 2027の脱炭素化の推進
4 エネルギー	• 再生可能エネルギー100%の電気の調達 • 省エネ型の設備の導入 • 建築のパッシブデザイン導入
5 公害対策	• 環境アセスメント（環境影響評価）の適切な実施
6 廃棄物と解体	• 「GREEN サーキュラー建築」による循環経済の推進 • 3R+Renewableの推進
7 建設	• 将来公園施設の積極的な活用 • 持続可能性に配慮した調達コードの策定・運用
8 デザイン・計画	• 設計配慮指針の策定
9 交通・会場内移動	• 公共交通等による会場アクセスの向上 • ユニバーサルデザインの導入
10 海外からの参加者（外国政府・国際機関等）	• 公式参加者（外国政府・国際機関等）向けウェブページの開設
11 サステナブルなイベント運営	• ESMS（イベント・サステナビリティマネジメントシステム）の構築（ISO20121の認証取得・運用） • 食品ロスの削減の推進 • プラスチック等の使い捨て容器の削減
12 レガシー	• 博覧会施設の公園への継承 • 博覧会の持続可能性に関する取組の継承

表28-4　サステナビリティ戦略の目標と指標【抜粋】（案）

目標	指標
3　脱炭素	
脱炭素化に向けた温室効果ガスの排出削減	温室効果ガスのスコープごとの排出量※
4　エネルギー	
建築のパッシブデザイン導入	建築のパッシブデザイン導入
省エネ型の設備の導入	省エネ型の設備の導入
再生可能エネルギーの最大限の活用	再生可能エネルギー電気の利用率

※スコープ１及び２については、排出対策により削減できないCO_2に関して、オフセットを実施し、実質排出量ゼロを目指します。

3

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

29　囲繞景観の予測評価について（２）

ご意見の趣旨

固有価値で固有性、親近性があるが、もう少し人と環境との調和の観点から価値を評価するような文言にして、その中に新しく作られる博覧会施設の調和のあり方を書くと、景観の固有価値という意味での理解が増しやすいと感じた。人工物自体にクローズアップしないような予測、評価の再検証をすると有り難いと思う。

今まで蓄積されてきた景観の変容についてきちんと評価していただくことが大事なのだと思う。例えば、里地の田園景観というものを、どう評価したのかということも読み取れるように書いたらと思う。（第14回環境影響評価審査会（12月19日）でのご意見）

事業者の見解

ご指摘を踏まえ、固有価値における固有性及び親近性ついて、評価の考え方を整理し、その考え方に基づいて、囲繞景観の予測評価を表29-2(1)～(6)及び表29-3のとおり修正しました。

表 29-1　価値認識の対象と代表的な指標例［修正後］

価値の分類	認識項目	代表的な指標（例）
普遍価値	自然性	植生自然度、**<u>緑化の状況</u>**、大径木の存在、**<u>生物の生息・生育環境</u>**　等
	視認性	見られやすさ（被視頻度）　等
	利用性	利用者数、利用のしやすさ**<u>（利用者のアクセス性）</u>**　等
固有価値	固有性	他にはない独特の要素の存在　等
	親近性	地域の人々に親しまれている要素の存在　等

※準備書から修正した箇所は、太文字・下線で示しています。

【評価の考え方】

固有性	◎	他にはない独特の要素（人と自然環境が調和した上瀬谷固有の景観（和泉川の源頭部、相沢川の谷戸、里地の田園風景、遠景の大山山系、海軍道路の桜並木、大規模な草地　等）、もしくはその要素を継承する景観）が存在している
	○	独特の要素（人と自然環境が調和した景観（庭園、植栽、田畑、山川などの自然的風景　等））が存在している
	△	独特の要素は存在しない

親近性	◎	地域の人々に親しまれる要素（地域の人々が親近感を感じてきた上瀬谷の景観（相沢川の谷戸、里地の田園風景、海軍広場、桜並木、野球場、植木畑、遠景の大山山系等）、もしくはその要素を継承する景観）が十分に存在している
	○	地域の人々に親しまれる要素が一定程度は存在している
	△	地域の人々に親しまれる要素は存在しない

※補足資料 11 から修正した箇所は、赤文字で示しています。
※マークの意味は次のとおりです。　◎：高い、○：中程度、△：低い

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

表 29-2(1)　景観区ごとの価値の変化の程度（大門川右岸域）

価値軸	認識項目	価値の変化[注1]	価値の変化の状況
固有価値	固有性	（◎）△→△	本博覧会の整備前は、主要な景観構成要である海軍道路の桜並木や遠景の大山山系が視認できますが、これらと一体となって里地の景観を形成していた畑地や大門川は改変され、造成地の状態となっています。このため、固有性は低いと予測します。 開催中は駐車場等となり、遠景の大山山系は視認できますが、人と自然環境が調和した独特の要素が形成できているとは言えないことから、固有性は低いと予測します。
	親近性	（○）△→○	本博覧会の整備前は、主要な景観構成要素である海軍道路の桜並木や遠景の大山山系が視認できますが、これらと一体となって里地の景観を形成していた畑地や大門川は改変され、造成地の状態となっています。このため、親近性は低いと予測します。 開催中は、駐車場等となりますが、遠景の大山山系は視認でき、場内は桜などの上瀬谷らしい四季を彩る花木によって緑化され、人々に親しまれてきた上瀬谷の景観が一定程度、継承されることから、親近性は向上して、中程度になると予測します。

注１：価値の変化は、整備前→開催中の順に示しています。なお、参考として現況を（）内に示しています。
　　また、マークの意味は次のとおりです。　◎：高い、○：中程度、△：低い
注２：準備書から修正した箇所は太文字・下線で示し、補足資料11から修正した箇所は赤文字で示しています。

表 29-2(2)　景観区ごとの価値の変化の程度（土地利用混在域）

価値軸	認識項目	価値の変化[注1]	価値の変化の状況
固有価値	固有性	（○）△→○	本博覧会の整備前は、主要な景観構成要素であった畑地や植木畑は改変され、造成地の状態となっています。このため、固有性は低いと予測します。 開催中は、バスターミナルや会場区域が整備されます。会場区域には、里地の景観の継承につながる植栽や庭園の整備に加え、周辺環境との調和に配慮したメインゲート、建築物等が整備されます。このため、人と自然環境が調和した独特の景観が形成されることから、固有性は向上して、中程度になると予測します。
	親近性	（◎）△→○	本博覧会の整備前は、主要な景観構成要素であった海軍広場、野球場、植木畑等は改変され、造成地の状態となっています。このため、地域の人々に親しまれる要素はないことから、親近性は低いと予測します。 開催中は、桜などの上瀬谷らしい四季を彩る植栽、庭園の整備に加え、地域の人々に親しまれてきた海軍広場や野球場での賑わいの継承につながる周辺環境との調和に配慮したメインゲート、建築物、行催事施設等が整備されます。このため、人々に親しまれてきた上瀬谷の景観が一定程度、継承されることから、親近性は向上して、中程度になると予測します。

注１：価値の変化は、整備前→開催中の順に示しています。なお、参考として現況を（）内に示しています。
　　また、マークの意味は次のとおりです。　◎：高い、○：中程度、△：低い
注２：準備書から修正した箇所は太文字・下線で示し、補足資料11から修正した箇所は赤文字で示しています。

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

表 29-2(3)　景観区ごとの価値の変化の程度（相沢川谷戸地域）

価値軸	認識項目	価値の変化[注1]	価値の変化の状況
固有価値	固有性	（◎）◎→◎	本博覧会の整備前は、谷戸地形を生かした保全対象種の生息・生育環境が創出され、相沢川の谷戸などに見られた上瀬谷固有の景観を継承した他にはない独特の要素が存在することから、固有性は高いと予測します。 開催中は、谷戸地形を生かした保全対象種の生息・生育環境に加え、会場区域として桜などの上瀬谷らしい植栽や庭園等を整備するため、相沢川の谷戸などに見られた上瀬谷固有の景観を継承した他にはない独特の要素となることから、固有性はさらに高くなると予測します。
	親近性	（○）△→◎	本博覧会の整備前は、谷戸地形を生かした保全対象種の生息・生育環境が創出されますが、立ち入りが制限された造成地であるため、地域の人々に親しまれる要素にはならないことから、親近性は低いと予測します。 開催中は、本博覧会の会場には、谷戸地形を生かした保全対象種の生息・生育環境、周辺環境との調和に配慮した建築物、桜などの上瀬谷らしい四季を彩る植栽などが整備されます。来場者の立ち入りは可能となって、これらは地域の人々が親近感を感じてきた上瀬谷の景観を継承する要素となることから、親近性は大きく向上し、高くなると予測します。

注１：価値の変化は、整備前→開催中の順に示しています。なお、参考として現況を（）内に示しています。
　　また、マークの意味は次のとおりです。　◎：高い、○：中程度、△：低い
注２：準備書から修正した箇所は太文字・下線で示し、補足資料11から修正した箇所は赤文字で示しています。

表 29-2(4)　景観区ごとの価値の変化の程度（大規模草地域）

価値軸	認識項目	価値の変化[注1]	価値の変化の状況
固有価値	固有性	（◎）○→◎	本博覧会の整備前は、大規模な草地は改変され、造成地の状態となっていますが、既存の大径木や草地環境の一部が保全され、外周部には公園整備による植栽等が整備されています。このため、固有性は中程度であると予測します。 開催中は、既存の大径木や草地環境の一部が保全され、会場区域には、桜などの上瀬谷らしい植栽や庭園等を整備するため、上瀬谷固有の景観を継承した他にはない独特の要素であることから、固有性は高くなると予測します。
	親近性	（○）△→◎	本博覧会の整備前は、既存の大径木や大規模な草地環境の一部が保全されますが、立ち入りが制限された造成地であるため、地域の人々に親しまれる要素にはならないことから、親近性は低いと予測します。 開催中は、会場区域には、既存の大径木や草地環境の一部が保全・活用され、周辺環境との調和に配慮した建築物、桜などの上瀬谷らしい四季を彩る植栽などが整備されます。これらは地域の人々が親近感を感じてきた上瀬谷の景観を継承する要素となることから、親近性は大きく向上し、高くなると予測します。

注１：価値の変化は、整備前→開催中の順に示しています。なお、参考として現況を（）内に示しています。
　　また、マークの意味は次のとおりです。　◎：高い、○：中程度、△：低い
注２：準備書から修正した箇所は太文字・下線で示し、補足資料11から修正した箇所は赤文字で示しています。

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

表 29-2(5)　景観区ごとの価値の変化の程度（和泉川源流域）

価値軸	認識項目	価値の変化[注1]	価値の変化の状況
固有価値	固有性	（◎）◎→◎	本博覧会の整備前は、動植物の生息・生育環境の創出に寄与する地上式調整池（調整池４）が創出され、和泉川の源頭部の景観を継承した他にはない独特の要素が存在することから、固有性は高いと予測します。 開催中は、地上式調整池（調整池４）に加え、会場区域として桜などの上瀬谷らしい植栽や庭園等を整備するため、和泉川の源頭部の景観を継承した他にはない独特の要素となることから、固有性はさらに高くなると予測します。
	親近性	（△）○→◎	本博覧会の整備前は、造成地の状態ですが、地域の人々に親しまれている既存樹林は保全されるため、親近性は中程度であると予測します。なお、動植物の生息・生育環境の創出に寄与する地上式調整池（調整池４）が創出されますが、立ち入りが制限された造成地であるため、地域の人々に親しまれる要素にはならないと予測します。 開催中は、人々に親しまれてきた既存樹林や、動植物の生息・生育環境の景観を継承する地上式調整池（調整池４）に加え、周辺環境との調和に配慮した建築物、桜などの上瀬谷らしい四季を彩る植栽や庭園などが整備され、地域の人々が親近感を感じてきた上瀬谷の景観を継承する要素となることから、親近性は向上して、高くなると予測します。

注１：価値の変化は、整備前→開催中の順に示しています。なお、参考として現況を（）内に示しています。
　　また、マークの意味は次のとおりです。　◎：高い、○：中程度、△：低い
注２：準備書から修正した箇所は太文字・下線で示し、補足資料11から修正した箇所は赤文字で示しています。

表 29-2(6)　景観区ごとの価値の変化の程度（大規模農地域）

価値軸	認識項目	価値の変化[注1]	価値の変化の状況
固有価値	固有性	（◎）△→△	本博覧会の整備前は、海軍道路の桜並木や遠景の大山山系は視認できますが、これらと一体となって里地の景観を構成していた畑地や植木畑は改変され、造成地の状態となっています。このため、固有性は低いと予測します。 開催中は駐車場等となり、海軍道路の桜並木や遠景の大山山系は視認できますが、人と自然環境が調和した独特の要素が形成できているとは言えないことから、固有性は低いと予測します。
	親近性	（○）△→○	本博覧会の整備前は、海軍道路の桜並木や遠景の大山山系は視認できますが、これらと一体となって里地の景観を構成していた畑地や植木畑は改変され、造成地の状態となっています。このため、親近性は低いと予測します。 開催中は、駐車場等となりますが、海軍道路の桜並木や遠景の大山山系は視認できます。場内は桜などの上瀬谷らしい四季を彩る花木によって緑化され、人々に親しまれてきた上瀬谷の景観が一定程度、継承されることから、親近性は向上して、中程度になると予測します。

注１：価値の変化は、整備前→開催中の順に示しています。なお、参考として現況を（）内に示しています。
　　また、マークの意味は次のとおりです。　◎：高い、○：中程度、△：低い
注２：準備書から修正した箇所は太文字・下線で示し、補足資料11から修正した箇所は赤文字で示しています。

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

表 29-3　6.11.5 評価（4）囲繞景観の変化

（4）囲繞景観の変化

場の状態及び眺めの状態は、横浜市の土地区画整理事業による土地改変等が実施され、公園整備事業による樹木や園路等のみが整備された造成地の状態から、本博覧会による施設や駐車場等の整備が行われるため、新たな景観形成が図られます。本博覧会では、横浜市により保全される地形や樹林地等をいかしながら、必要な施設の整備を行うことで、地域景観の特性の変化を最小限に留めます。また、瀬谷市民の森等と隣接する東側の地区は、横浜市がそれらの樹林地との連続性に配慮した樹林地の保全や緑地の創出を行うことから、森林地域や住宅地が広がる周辺環境との調和に配慮した景観形成が図られると予測します。

本博覧会の開催中の利用の状態については、多くの来場者や関係者が会場施設、庭園、駐車場等の施設を利用すると予測します。なお、博覧会で植栽する樹木は、公園整備事業と同様に、可能限り落葉樹と常緑樹を混植するなど、既存の植生を踏まえたものとします。

囲繞景観の価値は、自然性は、**大門川右岸域、土地利用混在域、大規模農地域では、造成地の状態から駐車場やバスターミナルとなり、整備前の低い状態から大きな変化はないと予測します。相沢川谷戸地域、和泉川源流域では、地形を生かした保全対象種の生育・生息環境等が整備されており、開催中は博覧会の新たな整備が加わりますが、整備前からの高い状態から大きな変化はないと予測します。大規模草地域では、**横浜市により保全される地形や樹林地をいかしながら、庭園整備や植栽等を行うため、向上すると予測します。

視認性は、相沢川谷戸地域、大規模農地域では、予測地点の近くには視界を遮る施設はないことから、整備前の高い状態から大きな変化はないと予測します。大規模草地域、和泉川源流域では、仮設の建築物やフェンスが整備されますが、視認性に大きな変化はなく低いと予測します。大門川右岸域、土地利用混在域では、フェンスや植栽が整備されることから、低くなると予測します。

利用性は、全地域で、整備前の立ち入りが制限された状態から、開催中は駐車場やバスターミナル、会場区域となることから向上すると予測します。土地利用混在域では、バスターミナルは誰でも自由に立ち入ることができため、向上して高い状態になると予測します。

固有性は、**大門川右岸域、大規模農地域では、整備前の低い状態から大きな変化はないと予測します。相沢川谷戸地域、和泉川源流域では、地形を生かした保全対象種の生育・生息環境等が整備されており、開催中は博覧会の新たな整備が加わりますが、整備前の高い状態から大きな変化はないと予測します。大規模草地域では、整備前の造成地の状況から、横浜市により保全される地形や樹林地等をいかすとともに、庭園整備や植栽等を行うため、他にはない独特の要素となることから、向上して高い状態になると予測します。土地利用混在域は中程度の状態になると予測します。**

親近性は、**全地域で、整備前の立ち入りが制限された状態から、周辺環境との調和に配慮した建築物等や四季を彩る植栽などが整備され、地域の人々に親しまれる要素となることから、向上すると予測します。土地利用混在域は中程度の状態になり、その他は高い状態になると予測します。**

さらに、横浜市が整備・保全する桜や植栽等をいかして、周辺の景観特性に調和した会場整備を進めます。会場内の建築物及び工作物の形状、デザイン・色彩等に配慮することで、周辺の眺望景観との調和を図ります。駐車場やバスターミナルにおいては周辺の景観との調和を考慮して、植栽等による修景を行います。横浜市の土地区画整理事業によって動植物の生息・生育環境が整備・創出される範囲及びその周辺においては、生物の生息に配慮した園路の配置及び利用を計画します。

以上のことから、環境保全目標「周辺景観との調和を図り、眺望を著しく阻害しないこと。」を達成するものと評価します。

なお、本博覧会は半年間の開催であり、開催後は建築物、庭園、駐車場などの仮設施設は速やかに撤去し、返還することになります。博覧会開催後は、本博覧会の対象事業実施区域の大半が横浜市の公園となりますが、公園整備事業についても環境影響評価手続きが行われています。

※準備書から修正した箇所は太文字・下線で示し、補足資料11から修正した箇所は赤文字で示しています。

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

30　触れ合い活動の場について

ご意見の趣旨

区画１号線と瀬谷地内線の間の区域内道路は地域の交通、特に自転車等を考えると、自然との触れ合いの新たなルートになり得ると考えている。区域内道路との接続を踏まえて、どのように自転車通行や地域の方々の自然との触れ合いのルートに対して、活用できるような形で整備されるのかということを教えていただきたい。

触れ合い活動の保全措置の方に、自転車の利用という観点があって、駐輪場の整備について書いてあるので、そういったところの具体性をお願いしたい。

（第16回環境影響評価審査会（１月31日）でのご意見）

事業者の見解

区画１号線と瀬谷地内線の間の区域内道路については、工事中は、建設機械の稼働や工事用車両の通行があり、安全管理のため、原則、工事や本博覧会の関係者以外の通行はできないようにします。

本博覧会の開催中は、一般の出入口は１か所であり、区域内道路は会場区域の一部として活用するため、来場者や本博覧会の関係者以外の通行はできないようにします。

撤去中については、工事中と同様に、原則、工事や本博覧会の関係者以外は通行できないようにし、区域内道路に整備した仮設の施設等については、本博覧会の開催後、速やかに撤去します。

本博覧会の工事中・開催中・撤去中において、当該道路を新たな「触れ合い活動の場」として利用することはできませんが、「瀬谷市民の森」や「上川井市民の森」からの一般の通行が、現状ではあることから、対象事業実施区域内及び隣接する公道については、動植物など周辺への環境にも配慮しながら会場区域の外周に迂回路を設けるなど、横浜市と連携しながら対応を検討していきます。

また、準備書における開催中の環境の保全のための措置については、来場者による会場周辺での駐輪を防止するため、本博覧会の対象事業実施区域内に来場者等の駐輪場を整備することを示したものであることから、表30-1のとおり修正し、環境影響評価書に反映させます。

表 30-1　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	・自家用車以外の交通手段（公共交通機関）の利用促進のため、利用者に対し、ホームページでの周知等を行います。 **・来場者による会場周辺での駐輪を防止するため、本博覧会の対象事業実施区域内に来場者等の駐輪場を整備します。** ・搬入車両の効率的な運行を促進し、走行台数の削減に努めます。 ・ホームページなどで来場者に対する安全運転の周知を行い、歩行者優先などの安全運転を励行します。また、搬入車両の運転者に対してもガイドラインなどを通じて安全運転の周知を行い、歩行者優先などの安全運転を励行します。

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

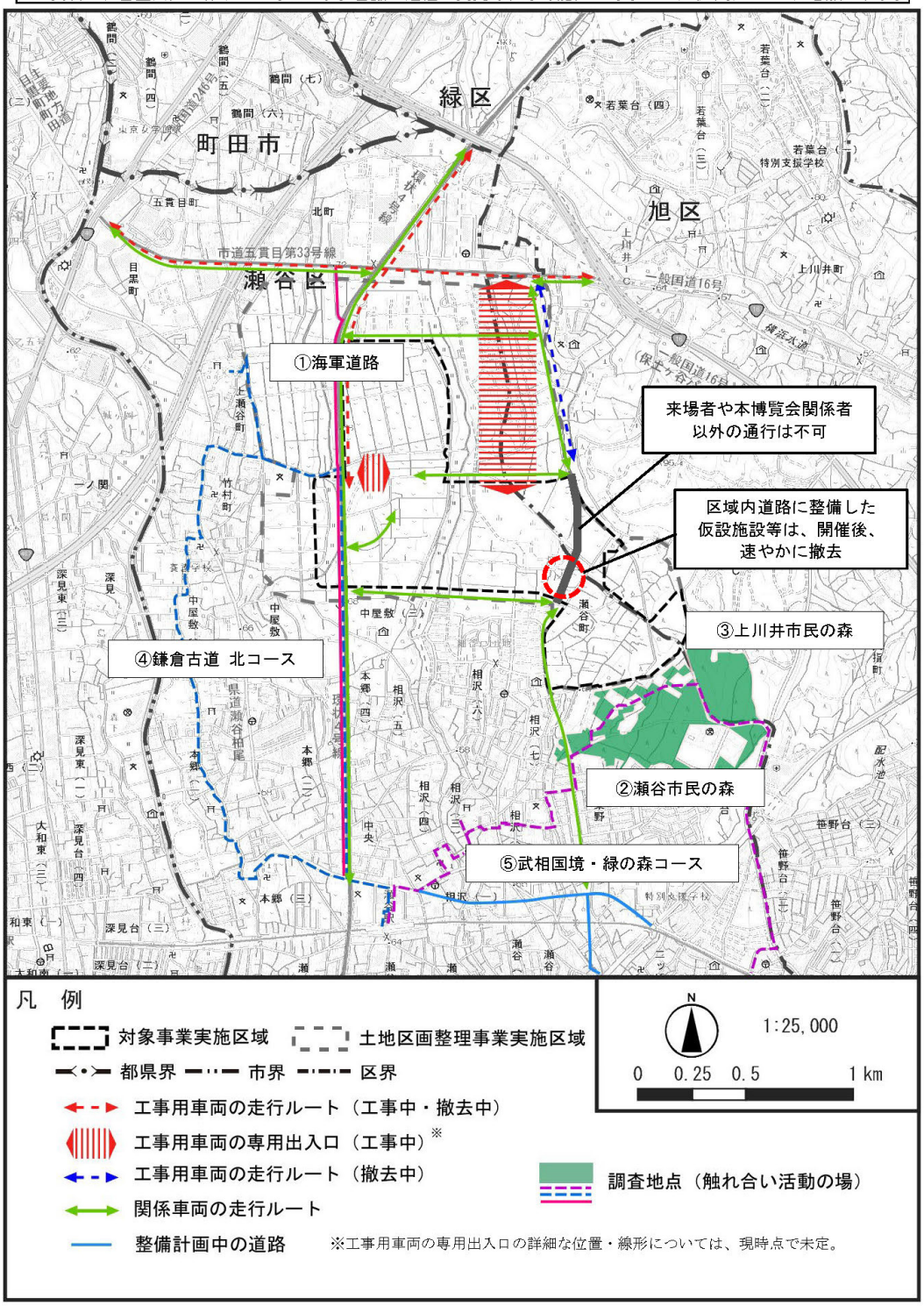


図 30-1　既存資料（土地区画整理事業）における触れ合い活動の場の調査地点図

8

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

31　ホトケドジョウへの影響要因について

ご意見の趣旨

ホトケドジョウが希少種であるということは、何かしら環境変化に弱い要因があると思う。その要因を具体的に挙げていただいて、その要因に対して影響がないというような整理をしていただきたい。

（第14回環境影響評価審査会（12月19日）でのご意見）

事業者の見解

ホトケドジョウの生息に影響を及ぼす要因について、参考資料等をもとに、表31-1のとおり整理しました。主な要因としては、「濁水、汚水、農薬等の流入」、「湧水や河川流量の減少」であると想定します。

なお、準備書に記載した環境の保全のための措置のうち、各要因に対応する内容を抽出し、表31-2に整理しました。これらの環境の保全のための措置を踏まえ、各要因による影響を予測した結果、いずれの要因においてもホトケドジョウへの影響は回避または低減できると予測します。

表 31-1　ホトケドジョウの生息に影響を及ぼす要因について

種名	生態
ホトケドジョウ	東北地方から近畿地方にかけての本州に分布します。 体長は40～60mm。口ひげは４対（８本）で、尾鰭の後端は丸く、独特の丸く太短い体をもち、中層をよく泳ぎます。河川上・中流域や河川敷の湿地、農業用水路、丘陵地細流、池沼などに生息します。水質が良好で植生が豊富な緩やかな流れのある場所を好みます。雑食性で水生小動物などを捕食しています。繁殖期は３～６月で、多回産卵で、水草や植物の根などにばらばらと産みつけます。１年で成熟し、２～６年ほど生きます。水温が低下すると湧水域に集まり集団で越冬します。**横浜市により策定された河川・海域の生物指標においては、水質階級のうち「大変きれい（BOD 3mg/L以下）」の指標種に選定されています[1)]。** **本種の主な生息環境は湧水源によって涵養される細流ですが、低山から平野部の谷戸に形成されるこうした湧水依存環境は開発の影響を受けやすく、多くの生息地が消滅しています[2)3)]。また、水路のコンクリート化や農薬の過剰散布[2)3)]、工事によるアルカリ排水の流入等[4)]による生息環境の悪化も減少の一因であるとされています。**

※参考資料
1)「横浜の川と海の生物（第13報・河川編）」（2012，横浜市環境科学研究所）
2)「レッドデータブック2014：日本の絶滅のおそれのある野生生物」（2015，環境省自然環境局野生生物課）
3)「淡水魚類図鑑　ホトケドジョウ」（神奈川県ホームページ　令和６年２月閲覧）
4)「盛土法面下部の2本の小川の保全の成果と限界」（2012，応用植物生態学研究，2：5-8）

※準備書から追記・修正した箇所は太文字・下線で示しています。

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

表 31-2　ホトケドジョウに影響する要因と予測結果について

時期	影響要因	環境の保全のための措置等（抜粋）	予測結果
工事中 撤去中	濁水、汚水、農薬等の流入	・工事排水等が流入しないよう公共下水道に接続して適切に処理します。（補足資料 8「表 8-2」）	濁水、汚水の流入による影響は回避されるものと予測します。
開催中	濁水、汚水、農薬等の流入	・源頭部であることを踏まえ、農薬や肥料の使用をできるだけ抑えることで水路への溶出を避け、河川の水質への影響を最小限にします。（準備書 p6.2-127「表 6.2-38(1)」） ・展示植栽等への薬剤等の使用はできるだけ抑制するとともに、使用する場合には、魚毒性の低いものを選定します。（補足資料 8「表 8-2」）	濁水、汚水、農薬等の流入に伴う影響は低減されるものと予測します。
	湧水や河川流量の減少	・本博覧会では、湧水調査地点 1～8 の直接改変をすることはありません。（準備書 p6.5-18「⑥予測結果」） ・園路など雨水浸透の阻害が懸念される整備範囲においては、できる限り透水性の素材で構成するなど、雨水の地下浸透量の確保に努めます。（準備書 p6.5-25「表 6.5-14」） ・主要な建築物に浸透枡や浸透トレンチ、園路周辺にバイオスウェルを設置し、地下水の涵養に努めます。（準備書 p6.5-25「表 6.5-14」）	湧水や河川の流量への影響は低減されるものと予測します。

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

32　廃棄物原単位及び廃棄物に関する環境保全措置について

ご意見の趣旨

石膏ボードの件は、補足資料の見解の内容を環境の保全のための措置に明記し、評価書にも盛り込んでいただきたい。

食品残さ、植物残さなどについても、具体的な施策としてリサイクルを確保していくことを、環境の保全のための措置に書いていただきたい。その際に、堆肥化のリサイクルを優先するような、いわゆる循環型社会の優先順位を担保することも記載いただければと思う。

可燃ごみについては、２つ指摘したいが、１つ目は可能な限りリユース食器を使うと言いながら、紙コップや割り箸が出てくるのは、全事業者がリユース食器を使うのではないことを表していると思う。もう１つは、可燃ごみの注釈で、「汚れた容器包装プラスチック等も含む」と書いてある。容器包装プラスチックは事業者から発生する場合は産業廃棄物で、横浜市の焼却施設に持っていくのは法令違反になる。可燃ごみの算定が間違っていると思われる。推計のし直しも必要で、いかに廃棄物を具体的に減らすかを、きちんと考えていただければと思う。

博覧会としてはこういう対策をとって、ここまで減らしますといったような記述を期待したい。それがまだ書けなくて、可能な限りとしか書けないというのであれば、逆に事後調査で全部実際どうだったかを報告していただきたい。（第16回環境影響評価審査会（１月31日）でのご意見）

事業者の見解

石膏ボードの取り扱いについては、表32-1のとおり、工事中及び撤去中の環境の保全のための措置に追記します。また、表32-2のとおり、開催中に発生する植物残渣等の処理については、堆肥化等のリサイクルを行っている一般廃棄物処理業者を選定するなど適切な処理に努めるとともに、リサイクルした堆肥等を博覧会として活用するなど、資源のリサイクルを確保していくことを、開催中の環境の保全のための措置に追記します。

準備書における開催中の廃棄物の発生量については、「2025 年日本国際博覧会環境影響評価書」で用いた発生原単位をもとに算出しています。同評価書では、種類別排出割合については、「愛・地球博」の実績をもとにしており、紙コップや割り箸も対象としていますが、本博覧会では、表32-2のとおり、「3R+Renewable（再生可能資源への代替）」の徹底や、食品ロスの削減に向けたガイドラインの策定・公表など、廃棄物の発生量の削減に向けて取り組んでいきます。あわせて、一般廃棄物及び産業廃棄物の発生量・再資源化量・処分量について、本博覧会協会のホームページ等で公表します。

なお、環境の保全のための措置については、表32-1及び32-2のとおり整理するとともに、記載した具体的な取組みについては、環境影響評価書に追記します。

また、準備書で算出した可燃ごみの発生量には、焼却処分したプラスチック類が含まれると考えられるため※1、参考にした発生原単位には、分別されず混入したプラスチック類も含まれると想定した値であることを記載するとともに、横浜市の事業系ごみにおけるプラスチック類の混入率※2を用いて、可燃ごみ、プラスチック類の発生量及び処分量を再計算しました。修正内容については、環境影響評価書に反映させます。

※１　資料：愛・地球博閉幕後データ集（http://www.expo2005.or.jp/jp/jpn/data/index.html）
「2005年日本国際博覧会環境レポート」（2006年、財団法人2005年日本国際博覧会協会）

※２　混入率：事業系ごみにおけるプラスチック類の混入率（５年間平均14.9%）を使用。
「令和元年～令和５年度事業概要」（横浜市資源循環局）より

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

表 32-1　環境の保全のための措置（工事中及び撤去中）

区分	環境の保全のための措置
【工事中】 建設行為の実施 【撤去中】 仮設施設等の撤去	**【全般】** ・工事関係者に対して、廃棄物の減量化及び分別の徹底を啓発します。 ・特定建設資材廃棄物については「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」に基づき、工事現場内で分別を行い、極力再資源化に努めます。 ・「プラスチックに係る資源循環の促進等に関する法律」に基づきプラスチック類等を確実に分別しリサイクルを行えるようにします。 ・「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」に基づき、許可を有する産業廃棄物処理業者に委託し、産業廃棄物管理票(マニフェスト)を交付の上、運搬・処分先を明確にして、適正に処理します。 **【本協会】** **・建築物の内装部材等は、できるだけリユースできるよう努めるとともに、やむを得ずリユースできない場合には、リサイクル率の高い素材（木材、金属など）を用いた製品・部材等を選択します。** **・建築物の内装部材において、石膏ボード等のリサイクル率の低い部材はできるだけ使用しないよう努めます。** ・会場整備のため植物を搬入しますが、一般廃棄物である植物残渣等については、条約等に基づき焼却等処分が必要なものを除き可能な限り堆肥化するとともに、植物トレーやポット等の産業廃棄物についてはリユース（返却）を推進します。 ・建設資材等の搬入にあたっては、過剰な梱包を控え、産業廃棄物の発生抑制を図ります。 ・会場施設については公園施設を利活用するとともに、レンタル・リースの採用により、産業廃棄物の削減を進めます。 ・工事現場内に産業廃棄物保管場所を設置して、飛散防止や分別保管に配慮することで、再利用・再資源化に寄与します。 ・産業廃棄物の搬出運搬時には、荷崩れや飛散等が生じないように荷台サイドカバーを使用する等適切な対策を講じます。 **【出展者等への要請】** **・博覧会の開催に必要な工事等について、持続可能性に配慮した調達を行うことを目的とした「持続可能性に配慮した調達コード」を策定し、サプライヤー、出展者等の関係者に遵守を要請することで、「3R+Renewable」等の取組を推進します。** **・調達コード等を通じ、サプライヤー、出展者等の関係者に対して、工事等で調達する資機材等の包装、梱包及び輸送資材等の最小化に取り組むとともに、再生材料や植物由来材料の使用のほか、再使用・再生利用しやすい包装等を使用するよう、要請していきます。**

※準備書から修正した箇所は、太文字・下線で示しています。

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

表 32-2　環境の保全のための措置（施設の供用、外来植物を含む植栽等の管理により発生する廃棄物等）

区分	環境の保全のための措置
【開催中】 施設の供用 外来植物を含む植栽等の管理	**【全般】** **・素材が何であるかに関わらず、使い捨てのものをできるだけ減らすことを検討するとともに、「3R+Renewable（再生可能資源への代替）」を徹底し、これを徹底した後になお残る廃棄物については適正に処理するように取り組みます。** ・「プラスチックに係る資源循環の促進等に関する法律」に基づき、ワンウェイプラスチックの合理化について適正に対応します。また、同法律に基づき、プラスチック類等を確実に分別しリサイクルを行えるようにします。 **【本協会】** ・発生した廃棄物は分別し、再資源化可能なものについては、再資源化に努めます。再資源化が困難なものは、取り扱い廃棄物の種類に応じ、許可を受けた収集運搬業者及び処分業者等に委託し、適正に処理します。 ・花壇や植栽などから発生する植物残渣については、条約等に基づき焼却等処分が必要なものを除き**堆肥化等のリサイクルを行っている一般廃棄物処理業者を選定するなど適切な処理に努めるとともに、リサイクルした堆肥等を博覧会として活用するなど、資源のリサイクルを確保していきます**。 ・植物トレーやポット等の産業廃棄物のリユース（返却）を推進します。 **・本博覧会では、AIPH の規則等に基づき、サステナビリティ戦略等を策定、公表するとともに、サステナビリティレポートについても公表して、廃棄物の削減等に関する取組を進めていきます。** **・一般廃棄物及び産業廃棄物の発生量・再資源化量・処分量について、本博覧会協会のホームページ等で公表します。** **【来場者・出展者等への要請等】** ・来場者や出展者等に対し、食品ロスの削減やごみ分別の徹底、**マイバッグ等の利用、ごみ等の持ち帰りなど、**廃棄物の削減について普及啓発を図ることで、会場で発生する食品残渣などの一般廃棄物を可能な限り削減します。 ・再生可能素材のパッケージの使用や、飲食サービスにおけるリユース食器類の使用を推進するなど、プラスチック由来の廃棄物削減に取組みます。**また、紙等の再生可能資源に代替できるものは、対応するよう要請していきます。** **・食品ロスの削減等を推進するため、ガイドラインを策定・公表し、出展者には無理なく食べきれる量やサイズのメニューの提供、来場者には削減への協力を要請していきます。** **・博覧会の開催に必要な物品・サービス等について、持続可能性に配慮した調達を行うことを目的とした「持続可能性に配慮した調達コード」を策定し、サプライヤー、出展者等の関係者に遵守を要請することで、「3R+Renewable」等の取組を推進します。** **・調達コード等を通じ、サプライヤー、出展者等の関係者に対して、調達する物品等の包装、梱包及び輸送資材等の最小化に取り組むとともに、再生材料や植物由来材料の使用のほか、再使用・再生利用しやすい容器包装等を使用するよう、要請していきます。**

※準備書から修正した箇所は、太文字・下線で示しています。

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

表 32-3　事業系一般廃棄物及び産業廃棄物品目別発生原単位

廃棄物の種類		品目別発生原単位
事業系 一般廃棄物	可燃ごみ注2	126.3g/人・日
	紙コップ	5.2g/人・日
	割り箸	0.1g/人・日
	パンフレット	2.7g/人・日
	新聞・チラシ	0.6g/人・日
	OA 用紙	0.2g/人・日
	段ボール	53.9g/人・日
	食品残渣注3	47.3g/人・日
	植物残渣注4	108.7g/m^2・回
	不燃ごみ注5	6.7g/人・日
産業廃棄物	プラスチック類	17.5g/人・日
	ペットボトル	19.6g/人・日
	発泡スチロール	0.2g/人・日
	びん	19.2g/人・日
	アルミ缶	0.5g/人・日
	スチール缶	0.9g/人・日
	業務用缶	1.4g/人・日
	廃食用油	3.5g/人・日
	トレー注6	300g/枚
	ポット注7	2g/個

注１：発生原単位は、過去の国内で開催された国際博覧会（大阪万博、沖縄海洋博、つくば博、大阪園芸博、愛・地球博）における開催期間中の廃棄物排出量の原単位の平均値（306g/人）及び愛・地球博の種類別排出割合をもとに設定された「2025 年日本国際博覧会環境影響評価書」の発生原単位を参考とし、本博覧会独自の廃棄物を加えて設定しました。

注２：分別・再資源化可能な紙類、食品残渣以外の可燃ごみ（参考にした発生原単位には、分別されず混入したプラスチック類も含まれると想定し設定した値です）。

注３：飲食店から廃棄される食品残渣（生ごみ等）としました。

注４：日常的な管理作業、植替え作業（１、２年草・球根類の当初ローテーション）により発生するものとしました。

注５：分別・再資源化可能なかん、びん、ペットボトル等以外の不燃ごみとしました。

注６：ポット運搬用の資材としました。

注７：１、２年草、球根類用の資材としました。

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

表 32-4　開催中に発生する廃棄物量、再資源化量及び処分量

廃棄物の種類		廃棄物発生量注2注6 (t/期間)	再資源化量注3注6 (t/期間)	処分量注4注6 (t/期間)
事業系一般廃棄物	可燃ごみ注1	1,436.1	0.0	1,436.1
	パンフレット・新聞・チラシ・OA 用紙・段ボール	736.0	635.2	100.8
	食品残渣	606.5	188.0	418.5
	植物残渣	42.7	32.9	9.8
	不燃ごみ	85.9	25.6	60.3
	合計	2,907.3	881.8	2,025.5
産業廃棄物	プラスチック類・発泡スチロール	478.4	296.6	181.8
	ペットボトル	251.3	216.1	35.2
	びん	246.2	189.6	56.6
	業務用缶・アルミ缶・スチール缶	35.9	35.9	0.0
	廃食用油	44.9	42.6	2.2
	トレー・ポット	369.6	229.2	140.4
	合計	1,426.3	1,010.0	416.3
合計		4,333.6	1,891.8	2,441.8

注１：表 6.6-18の紙コップ、割りばしを含みます。
注２：廃棄物発生量は、表 6.6-16～表 6.6-17に示す活動量と表 6.6-18に示す発生原単位から算出しました。
注３：再資源化量は、発生量に表 6.6-19に示す再資源化率をかけて算出しました。
注４：発生量から再資源化量をひいて算出しました。
注５：小数点以下第２位を四捨五入しているため、合計値が合わない場合があります。
注６：可燃ごみ及びプラスチック類・発泡スチロールの発生量等は、可燃ごみの中にプラスチック類が混入している可能性があるため、横浜市の事業系ごみにおけるプラスチック類の混入率14.9%（５年間平均）を用いて、可燃ごみ中のプラスチック類の量を想定し、これを考慮した可燃ごみの量とプラスチック類・発泡スチロールの発生量、再資源化量、処分量を算定しました。

＜可燃ごみへのプラスチックごみ混入を考慮した廃棄物発生量＞

可燃ごみ発生量
＝1,687.5ｔ（準備書に記載した量）×（1-0.149（事業系ごみのプラスチック類混入率））
＝1,436.1ｔ（準備書より251.4t減）

修正後のプラスチック類発生量
＝227.0ｔ（準備書に記載した量）＋1,687.5ｔ（準備書に記載した可燃ごみ量）×0.149（事業系ごみのプラスチック類混入率）
＝227.0ｔ＋251.4t＝478.4ｔ（準備書より251.4t増）

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

33　本博覧会に来場する歩行者等の影響を考慮した交通混雑について

ご意見の趣旨

輸送計画では、多客日は徒歩で約6,000 人の想定で、これらの人がどこの経路を通って会場に来て、帰るのか。一番近いのは瀬谷駅なので、この方面からの来場が多いと思うが、途中に交差点５や６があるので、ここを南北方向に横断する歩行者の数はそれなりに多いと思う。多客日のピークでは、交差点での影響はそれなりに大きくなると思う。それを含めた交差点の評価を行う必要があると思う（第13回環境影響評価審査会（12月6日）でのご意見）。

事業者の見解

準備書では、本博覧会に来場する歩行者等による影響を考慮していなかったため、表33-1のとおり設定条件を見直して、あらためて予測評価を行いました（表33-3）。

ご指摘のあった地点５については、西側駐車場や瀬谷駅方面からの来場者等の横断による影響を受けますが、信号現示を調整することで、交差点需要率は限界需要率を下回り、車線の交通容量比も1を下回りました。地点６についても、瀬谷駅方面からの来場者等の横断による影響を受けますが、信号現示を調整することで、交差点需要率は限界需要率を下回り、車線の交通容量比も1を下回りました。地点12については、補足資料14及び21で示したとおり、環状４号線の歩行者の横断については、地点12の北側の横断歩道の横断に伴う来場車両の滞留が軽減できるように南側の横断歩道を利用するよう誘導しますが、限界需要率を上回り、車線の交通容量比が1を上回る車線があります。このため、地点10及び２を経由した迂回経路の運用、区域内道路及び駐車場内における車両の滞留スペースの確保、及びピーク時間の事前周知等による退場時間の集中回避などの対応を行っていきます（表33-6）。

なお、歩行者等による来場者の影響を考慮する必要がある予測地点において、本博覧会に来場する歩行者等による影響を考慮して予測評価を行いましたが、地点12を除き、交差点需要率は限界需要率を下回り（表33-4）、車線の交通容量比も1を下回っています（表33-5）。修正した内容については、環境影響評価書に反映させます。

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

表33-1　来場者（歩行者等）を考慮した予測方法について

予測項目	準備書記載のとおりです。
予測地域・地点	予測地域は、準備書記載のとおりです。 予測地点は、図 33-1（準備書 p6.10-9 の図 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、歩行者等による来場者の影響を考慮する必要がある予測地点は、8 地点（地点 1～6、地点 9、地点 12）としました。 なお、地点 2（目黒交番前）、地点 3（上川井 IC）及び地点 5（中瀬谷消防署出張所北側）交差点については、交差点構造の変更が予定され、地点 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準備書 p6.10-55 の図 6.10-8 に示すとおりです。
予測時期	準備書記載のとおりです。
予測方法	準備書記載のとおりです。
予測条件	準備書 6.10-57 の記載内容のうち、歩行者等については、表 33-2 に示すとおり、開催期間中のピーク時における交通量を設定しました。

表33-2　開催期間中のピーク時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 4-1 滝沢	20:00～ 21:00	A	－
		B	33(0)
		C	132(66)
地点 4-2 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、来場者数
注2：信号１サイクルあたりの横断者数が１人以下となる場合は１人以上として計上
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
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

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

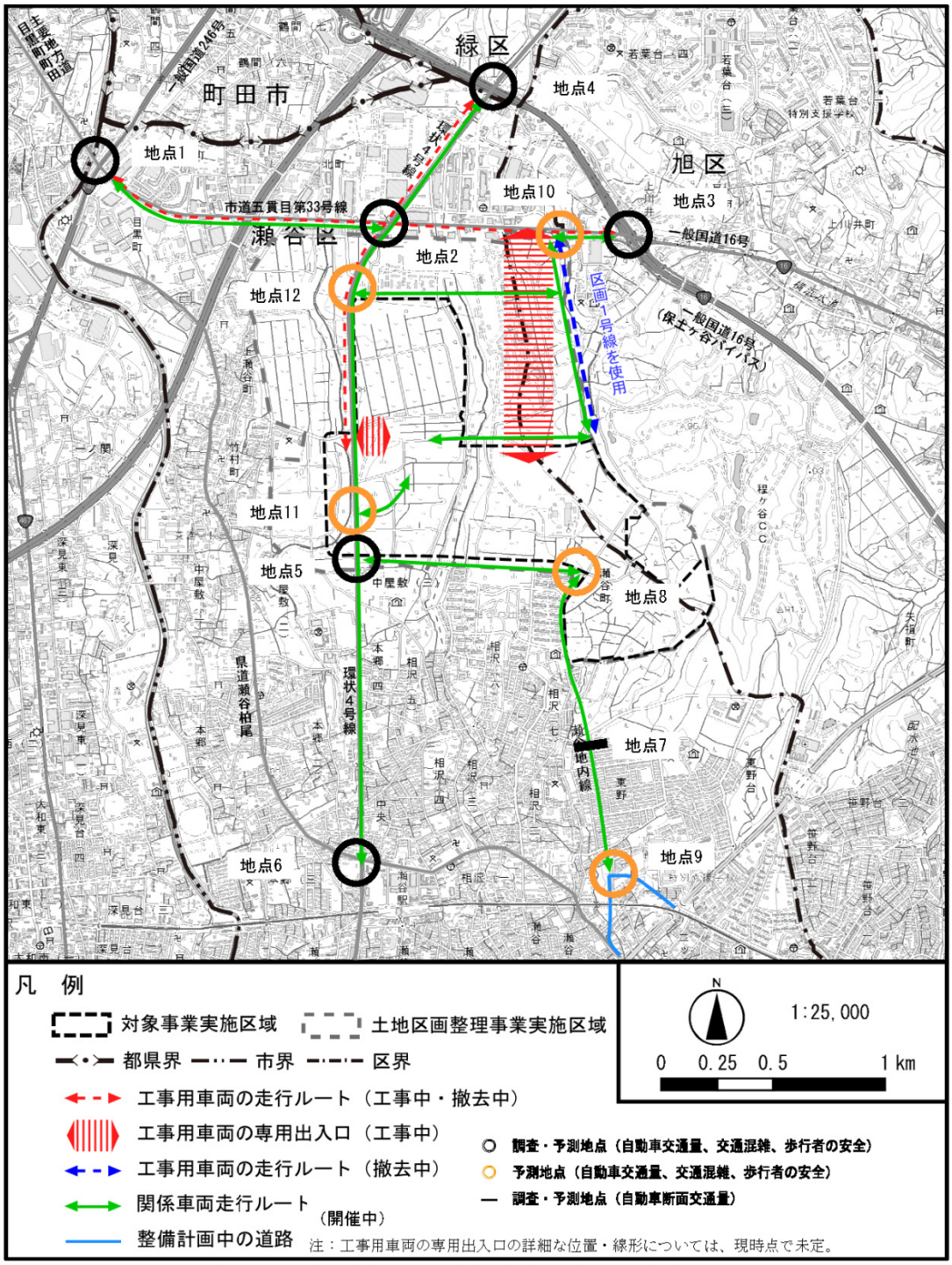


図33-1　地域社会の調査等地点図（準備書p6.10-9「図6.10-1」）

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

表33-3　来場者（歩行者等）を考慮した予測結果（地点５、地点６、地点12）

交差点名		交差点需要率（ピーク時間帯）		断面	流入車線構成	車線の交通容量比	
		準備書記載の結果 ＜限界需要率＞	再予測結果 ＜限界需要率＞			準備書記載の結果	再予測結果
地点5	中瀬谷消防署出張所北側	0.398 ＜0.880＞ (17:00～18:00)	0.546 ＜0.867＞ (17:00～18:00)	A	左折	0.295	0.463
					直進	0.386	0.425
					右折	0.000	0.000
				B	左折・直進	0.038	0.033
					右折	0.092	0.095
				C	左折・直進	0.432	0.475
					右折	0.125	0.154
				D	左折・直進	0.085	0.077
					右折	0.553	0.965
地点6	瀬谷中学校前	0.647 ＜0.840＞ (16:00～17:00)	0.650 ＜0.840＞ (16:00～17:00)	A	左折	0.132	0.155
					直進	0.756	0.756
					右折	0.091	0.096
				B	左折・直進	0.589	0.561
					右折	0.627	0.610
				C	左折	0.561	0.576
					直進	0.811	0.811
					右折	0.507	0.531
				D	左折・直進	0.980	0.938
					右折	0.161	0.156
地点12	(名称なし)	0.978 ＜0.867＞ (20:00～21:00)	0.985 ＜0.889＞ (20:00～21:00)	A	左折	0.000	0.000
					直進	0.722	0.722
				B	直進	0.310	0.310
					右折	0.000	0.000
				C	左折	0.004	0.004
					右折	1.296	1.296

※「平面交差の計画と設計　基礎編」（(社)交通工学研究会、平成30年11月）に基づき予測評価
※ 網掛けは、交差点需要率が限界需要率を上回る、又は交通容量比が1を上回ることを示す。

表33-4　来場者（歩行者等）を考慮した予測結果（交差点需要率）

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) A	開催中(2027 年) B	増分 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 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。

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

表33-5(1)　来場者（歩行者等）を考慮した予測結果（車線の交通容量比）(1/2)

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

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

表33-5(2)　来場者（歩行者等）を考慮した予測結果（車線の交通容量比）(2/2)

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12	（名称なし）	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	-

※ 網掛けは、交通容量比が1.0を上回ったことを示します。
※ 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。

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

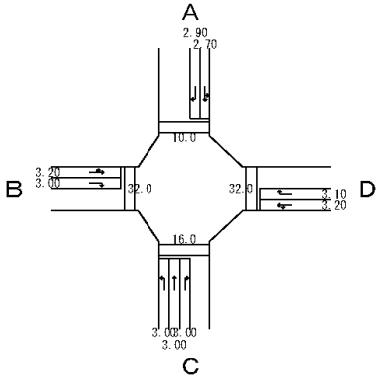
① 開催中交差点交通量（地点1（目黒）：ピーク時　17：00～18：00 / 歩行者等による影響を考慮）

流入部		A		B		C			D			
車線の種類		左折･直進	右折	左折･直進	右折	左折	直進	右折	左折･直進	右折		
車線数		1	1	1	1	1	1	1	1	1		
飽和交通流率の基本値	SB	1540	1446	1541	1534	1517	1569	1478	1591	1503		
車線幅員による補正率	αw	0.950	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000		
（車線幅員）	m	(2.70)	(2.90)	(3.20)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.20)	(3.10)		
縦断勾配による補正率	αG	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000		
（縦断勾配）	%	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)		
大型車混入による補正率	αT	0.886	0.896	0.844	0.812	0.831	0.876	0.960	0.935	0.866		
（大型車混入率）	%	(18.30)	(16.51)	(26.40)	(33.18)	(29.08)	(20.24)	(5.93)	(10.00)	(22.08)		
左折車混入による補正率	αLT	0.918		0.886					0.859			
（左折率）	L%	(35.5)		(61.4)					(77.9)			
（歩行者による低減率）	fp	0.14		0.13		0.14			0.13			
（有効青時間）	秒	70		32		70			32			
（歩行者用青時間）	秒	60		22		60			22			
横断歩行者による補正率	αL					0.880						
右折車混入による補正率	αRT											
（右折率）	R%											
（右折車の通過確率）	f		0.768					0.733				
（有効青時間）	秒		70					70				
（現示変り目のさばけ台数増分）			2(46)					2(46)				
KER：台/サイクル												
（交差点内滞留台数）												
K：台/サイクル												
飽和交通流率	SA	1190	1296	1152	1246	1109	1374	1419	1278	1302		
設計交通量	q	459	109	197	220	337	252	135	190	154		
		(163+296)		(121+76)					(148+42)			
右折補正交通量	qR－N		63					89				
交差点流入部の需要率	ρ	0.386	0.049	0.171	0.177	0.304	0.183	0.063	0.149	0.118	現示の需要率	交差点の需要率
必要現示率	1φ			0.171					0.149		0.171	0.797
	2φ				0.177					0.118	0.177	
	3φ	0.386				0.304	0.183				0.386	
	4φ		0.049					0.063			0.063	
有効青時間(秒)	1φ			32					32		サイクル長(秒)	
	2φ				30					30	155	
	3φ	70				70	70					
	4φ		6					6				
信号青時間比	G／C	70/155	6/155	32/155	30/155	70/155	70/155	6/155	32/155	30/155		
可能交通容量	Ci	537	441	238	241	501	621	435	264	252		
交通容量比	q／Ci	0.855	0.247	0.828	0.913	0.673	0.406	0.310	0.720	0.611		
交通処理案のチェック		OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK		
滞留長	Ls(m)		49.2		113.5	168.6		55.4		72.9		

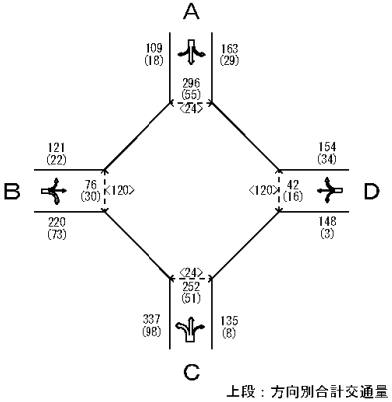
※ N=KER×(3600/C)，N：1時間で右折車が交差点内に滞留する台数
※ *交通容量（台／実1時間）
※ 来場者の歩行者ルートが複数ある場合は、歩行者数を等分

A：至　つきみ野
B：至　海老名
C：至　鶴ヶ峰
D：至　青葉台駅

交差点概略図



交通量図



上段：方向別合計交通量[台/時]
下段：(大型車混入台数)[台/時]
<歩行者数>[人/時]

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	4φ	
表示時間	G:32 Y:3 AR:1	G:30 Y:3 AR:2	G:70 Y:3 AR:0	G:6 Y:3 AR:2	C=155
有効青時間	32	30	70	6	G=138
損失時間	4	5	3	5	L=17

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

②開催中交差点交通量（地点2（目黒交番前）：ピーク時　17：00～18：00 / 歩行者等による影響を考慮）

流入部	A		B			C		D		
車線の種類	左折･直進	右折	左折･直進	直進	右折	左折･直進	右折	左折･直進	直進	右折
車線数	1	2	1	1	1	1	2	1	1	1
飽和交通流率の基本値 SB	2000	1800	2000	2000	1800	2000	1800	2000	2000	1800
車線幅員による補正率 αw （車線幅員） m	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)
縦断勾配による補正率 αG （縦断勾配） %	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 αT （大型車混入率） %	1.000 (0.00)	0.833 (28.70)	0.828 (29.78)	0.822 (31.00)	0.971 (4.26)	0.957 (6.45)	0.682 (66.67)	0.869 (21.61)	0.832 (28.85)	0.920 (12.50)
左折車混入による補正率 αLT （左折率） L% （歩行者による低減率） fp （有効青時間） 秒 （歩行者用青時間） 秒 横断歩行者による補正率 αL	0.999 (0.5) 0.13 96 89		0.912 (40.1) 0.13 43 38			0.800 0.13 96 89		0.920 (36.2) 0.13 43 38		
右折車混入による補正率 αRT （右折率） R% （右折車の通過確率） f （有効青時間） 秒 (現示変り目のさばけ台数増分) KER：台/サイクル (交差点内滞留台数) K：台/サイクル					0.684 43 2(42)					0.673 43 2(42)
飽和交通流率 SA	1998	2998	1510	1644	1748	1531	2456	1599	1664	1656
設計交通量 q	367 (2+365)	115	464 (93+371)		258	155 (155+0)	36	436 (79+357)		8
右折補正交通量 qR－N					1					0
交差点流入部の需要率 ρ	0.184	0.038	0.147		0.001	0.101	0.015	0.134		0.000

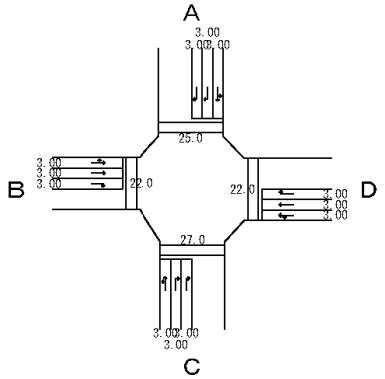
		現示の需要率	交差点の需要率
必要現示率	1φ	0.184	0.370
	2φ	0.038	
	3φ	0.147	
	4φ	0.001	
有効青時間(秒)	1φ	96	サイクル長(秒)
	2φ	10	170
	3φ	43	
	4φ	6	

	A		B			C		D		
信号青時間比 G／C	96/170	10/170	43/170		6/170	96/170	10/170	43/170		6/170
可能交通容量 Ci	1128	176	798		319	865	144	825		297
交通容量比 q／Ci	0.325	0.653	0.581		0.809	0.179	0.250	0.528		0.027
交通処理案のチェック	OK	OK	OK		OK	OK	OK	OK		OK
滞留長 Ls(m)		31.5			114.3		12.8			3.8

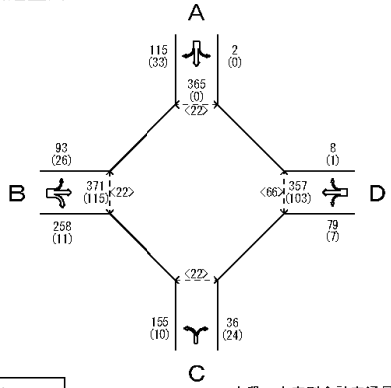
※ N=KER×(3600/C)，N：1時間で右折車が交差点内に滞留する台数
※ *交通容量（台／実1時間）
※ 環状4号線の来場者の歩行ルートは、東側歩道を通行することを想定

A：至　十日市場
B：至　つきみ野
C：至　泉
D：至　鶴ヶ峰

交差点概略図

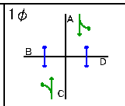


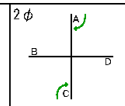
交通量図

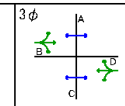


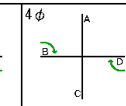
上段：方向別合計交通量[台/時]
下段：(大型車混入台数)[台/時]
〈歩行者数〉[人/時]

現示方式の図示









現示	1φ	2φ	3φ	4φ	
表示時間	G:95 Y:3 AR:1	G:10 Y:2 AR:3	G:42 Y:3 AR:0	G:6 Y:2 AR:3	0=170
有効青時間	96	10	43	6	0=155
損失時間	3	5	2	5	L=15

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

③開催中交差点交通量（地点3（上川井IC）：ピーク時　20：00～21：00 / 歩行者等による影響を考慮）

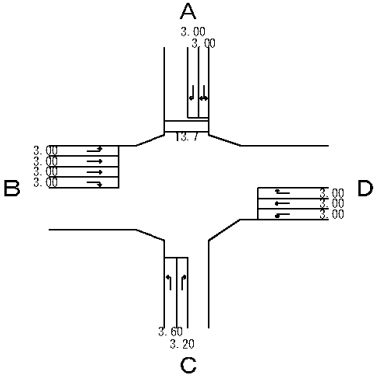
流入部	A		B			C		D		
車線の種類	左折･右折	右折	左折	直進	右折	左折可	右折	左折可	直進	右折
車線数	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値 SB	1711	1711	1800	1583	1705	1800	1400	1800	1525	1544
車線幅員による補正率 αw （車線幅員） m	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.60)	1.000 (3.20)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)
縦断勾配による補正率 αG （縦断勾配） %	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 αT （大型車混入率） %	0.883 (18.84)	0.826 (30.00)	1.000 (0.00)	0.929 (10.90)	0.960 (5.90)	0.824 (30.51)	0.944 (8.55)	0.935 (9.86)	0.853 (24.63)	0.907 (14.58)
左折車混入による補正率 αLT （左折率） L% （歩行者による低減率） fp （有効青時間） 秒 （歩行者用青時間） 秒 横断歩行者による補正率 αL	1.000		0.15 45 29 0.903							
右折車混入による補正率 αRT （右折率） R% （右折車の通過確率） f （有効青時間） 秒 （現示変り目のさばけ台数増分） KER：台/サイクル （交差点内滞留台数） K：台/サイクル	1.000 (0.0) 1.000 16 2(65)									
飽和交通流率 SA	1511	1413	1625	2942	1637	*1483	1322	*1683	1301	1400
設計交通量 q	69 (69+0)	10	611	367	644	118	117	71	134	48
右折補正交通量 qR－N										
交差点流入部の需要率 ρ	0.046	0.007	0.376	0.125	0.393	-	0.089	-	0.103	0.034
必要現示率 1φ	0.046	0.007	0.134				0.089			
必要現示率 2φ			0.242	0.125					0.103	
必要現示率 3φ					0.393					0.034
有効青時間(秒) 1φ	16	16	16				16			
有効青時間(秒) 2φ			29	29					29	
有効青時間(秒) 3φ					47					47
信号青時間比 G／C	16/110	16/110	45/110	29/110	47/110	110/110	16/110	110/110	29/110	47/110
可能交通容量 Ci	220	206	665	776	699	1483	192	1683	343	598
交通容量比 q／Ci	0.314	0.049	0.919	0.473	0.921	0.080	0.609	0.042	0.391	0.080
交通処理系のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK
滞留長 Ls(m)		3.6	168.0		187.5		34.9			15.1

	現示の需要率	交差点の需要率
必要現示率 1φ	0.134	0.769
必要現示率 2φ	0.242	
必要現示率 3φ	0.393	
有効青時間(秒)	サイクル長(秒)	
	110	

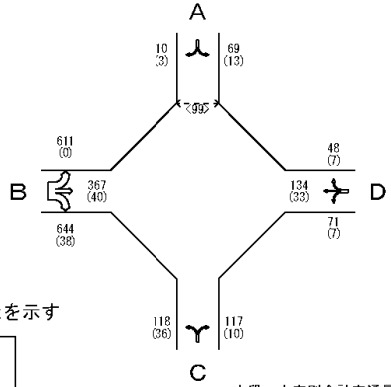
※ N=KER×(3600/C)，N：1時間で右折車が交差点内に滞留する台数
※ *交通容量（台／実1時間）
※ 来場者の歩行者ルートが複数ある場合は、歩行者数を等分
※ Cは歩道橋あり、B及びDは横断歩道なし

A：至　横浜町田 IC
B：至　つきみ野
C：至　下川井 IC
D：至　鶴ヶ峰

交差点概略図

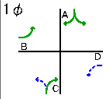
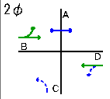
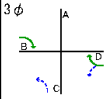


交通量図



上段：方向別合計交通量[台/時]
下段：(大型車混入台数)[台/時]
〈歩行者数〉[人/時]

現示方式の図示　※ 破線矢印は「左折可」標識を示す

現示	1φ	2φ	3φ	
				
表示時間	G:16 Y:3 AR:3	G:29 Y:3 AR:2	G:47 Y:3 AR:4	C=110
有効青時間	16	29	47	G=92
損失時間	6	5	7	L=18

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

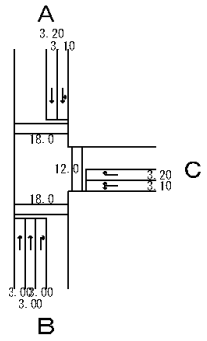
④開催中交差点交通量（地点4-1（滝沢）：ピーク時　10：00～11：00 / 歩行者等による影響を考慮）

流入部		A		B		C		
車線の種類		左折･直進	直進	直進	右折	左折･右折	右折	
車線数		1	1	2	1	1	1	
飽和交通流率の基本値	SB	1547	1547	1507	1800	1457	1432	
車線幅員による補正率	αw	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	
（車線幅員）	m	(3.10)	(3.20)	(3.00)	(3.00)	(3.10)	(3.20)	
縦断勾配による補正率	αG	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	
（縦断勾配）	%	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	
大型車混入による補正率	αT	0.916	0.873	0.863	1.000	0.773	0.885	
（大型車混入率）	%	(13.04)	(20.74)	(22.63)	(0.00)	(41.85)	(18.58)	
左折車混入による補正率	αLT	0.853						
（左折率）	L%	(66.4)						
（歩行者による低減率）	fp	0.15				0.15		
（有効青時間）	秒	52				38		
（歩行者用青時間）	秒	43				29		
横断歩行者による補正率	αL					0.886		
右折車混入による補正率	αRT					1.000		
（右折率）	R%					(0.0)		
（右折車の通過確率）	f				0.493	1.000		
（有効青時間）	秒				55	38		
（現示変り目のさばけ台数増分）					1(32)			
KER：台/サイクル								
（交差点内滞留台数）								
K：台/サイクル								
飽和交通流率	SA	1209	1351	2602	1800	998	1267	
設計交通量	q	1054 (350+704)		601	2	325 (325+0)	323	
右折補正交通量	qR－N				0			
交差点流入部の需要率	ρ	0.412		0.231	0.000	0.326	0.255	現示の需要率 / 交差点の需要率
必要現示率	1φ	0.412		0.208				0.412 / 0.761
	2φ			0.023	0.000			0.023
	3φ					0.326	0.255	0.326
有効青時間(秒)	1φ	52		55				サイクル長(秒)
	2φ			6	6			110
	3φ					38	38	
信号青時間比	G／C	52/110		61/110	6/110	38/110	38/110	
可能交通容量	Ci	1210		1443	443	345	438	
交通容量比	q／Ci	0.871		0.416	0.005	0.942	0.737	
交通処理系のチェック		OK		OK	OK	OK	OK	
滞留長	Ls(m)				0.5		105.3	

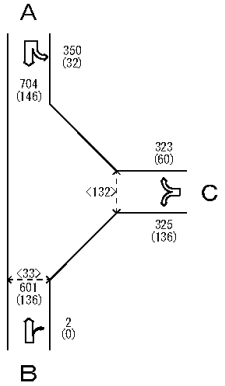
※ N=KER×(3600/C)，N：1時間で右折車が交差点内に滞留する台数
※ *交通容量（台／実1時間）
※ 葉状4号線の来場者の歩行ルートは、東側歩道を通行することを想定

A：至　十日市場駅
B：至　瀬谷駅
C：

交差点概略図



交通量図



上段：方向別合計交通量[台/時]
下段：(大型車混入台数)[台/時]
〈歩行者数〉[人/時]

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	
表示時間	G:52 Y:3 AR:0	G:6 Y:3 AR:2	G:38 Y:3 AR:3	C=110
有効青時間	52	6	38	G=96
損失時間	3	5	6	L=14

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

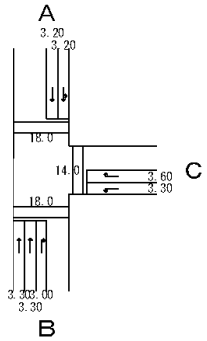
⑤開催中交差点交通量（地点4-2（瀬谷土橋公園入口）：ピーク時　17：00～18：00 / 歩行者等による影響を考慮）

流入部		A		B		C			
車線の種類		左折･直進	直進	直進	右折	左折	右折		
車線数		1	1	2	1	1	1		
飽和交通流率の基本値	SB	1661	1661	1511	1571	1800	1614		
車線幅員による補正率	αw	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000		
（車線幅員）	m	(3.20)	(3.20)	(3.30)	(3.00)	(3.30)	(3.60)		
縦断勾配による補正率	αG	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000		
（縦断勾配）	%	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)		
大型車混入による補正率	αT	0.877	0.879	0.876	0.695	1.000	0.951		
（大型車混入率）	%	(19.98)	(19.64)	(20.29)	(62.76)	(0.00)	(7.41)		
左折車混入による補正率	αLT	0.947							
（左折率）	L%	(23.2)							
（歩行者による低減率）	fp	0.15				0.15			
（有効青時間）	秒	49				29			
（歩行者用青時間）	秒	37				17			
横断歩行者による補正率	αL					0.912			
右折車混入による補正率	αRT								
（右折率）	R%								
（右折車の通過確率）	f								
（有効青時間）	秒								
（現示変り目のさばけ台数増分）									
KER：台/サイクル									
（交差点内滞留台数）									
K：台/サイクル									
飽和交通流率	SA	1380	1460	2648	1092	1642	1535		
設計交通量	q	939 (109+830)		547	145	36	135		
右折補正交通量	qR－N								
交差点流入部の需要率	ρ	0.331		0.207	0.133	0.022	0.088	現示の需要率	交差点の需要率
必要現示率	1φ	0.331		0.160				0.331	0.552
	2φ			0.047	0.133			0.133	
	3φ					0.022	0.088	0.088	
有効青時間(秒)	1φ	54		54				サイクル長(秒)	
	2φ			16	16			109	
	3φ					29	29		
信号青時間比	G／C	49/109		70/109	16/109	29/109	29/109		
可能交通容量	Ci	1277		1701	160	437	408		
交通容量比	q／Ci	0.735		0.322	0.906	0.082	0.331		
交通処理系のチェック		OK		OK	OK	OK	OK		
滞留長	Ls(m)				64.3	9.8	39.5		

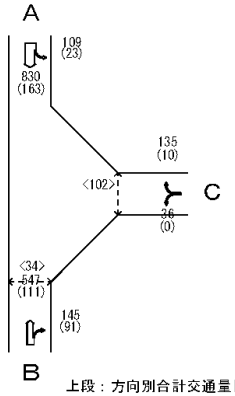
※ N=KER×(3600/C)，N：1時間で右折車が交差点内に滞留する台数
※ *交通容量（台／実1時間）
※ 葉状4号線の来場者の歩行ルートは、東側歩道を通行することを想定

A：至　十日市場駅
B：至　瀬谷駅
C：

交差点概略図



交通量図



上段：方向別合計交通量［台/時］
下段：(大型車混入台数)［台/時］
〈歩行者数〉［人/時］

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	
表示時間	G:49 Y:3 AR:2	G:16 Y:3 AR:2	G:29 Y:3 AR:2	C=109
有効青時間	54	16	29	Q=99
損失時間	0	5	5	L=10

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

⑥開催中交差点交通量（地点5（中瀬谷消防署出張所北側）：ピーク時　17：00～18：00 / 歩行者等による影響を考慮）

流入部		A			B		C		D			
車線の種類		左折	直進	右折	左折･直進	右折	左折･直進	右折	左折･直進	右折		
車線数		1	1	1	1	1	1	1	1	1		
飽和交通流率の基本値	SB	1800	2000	1800	2000	1800	2000	1800	2000	1800		
車線幅員による補正率	αw	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000		
（車線幅員）	m	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.25)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)		
縦断勾配による補正率	αG	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000		
（縦断勾配）	%	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)		
大型車混入による補正率	αT	0.884	0.816	1.000	1.000	1.000	0.911	0.746	0.964	0.923		
（大型車混入率）	%	(18.72)	(32.14)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(14.03)	(48.53)	(5.26)	(12.00)		
左折車混入による補正率	αLT				1.000		1.000		0.769			
（左折率）	L%				(0.0)		(0.0)					
（歩行者による低減率）	fp	0.40		0.18	0.56	0.18	0.18	0.40	0.18	0.56		
（有効青時間）	秒	40		48	30	30	40	48	30	30		
（歩行者用青時間）	秒	38		46	26	26	38	46	26	26		
横断歩行者による補正率	αL	0.620		0.828		0.844		0.617		0.515		
右折車混入による補正率	αRT											
（右折率）	R%											
（右折車の通過確率）	f											
（有効青時間）	秒											
（現示変り目のさばけ台数増分）												
KER：台/サイクル												
（交差点内滞留台数）												
K：台/サイクル												
飽和交通流率	SA	987	1632	1490	2000	1519	1822	829	1483	856		
設計交通量	q	203	308	0	22 (0+22)	48	385 (0+385)	68	38 (38+0)	275		
右折補正交通量	qR－N											
交差点流入部の需要率	ρ	0.206	0.189	0.000	0.011	0.032	0.211	0.082	0.026	0.321	現示の需要率	交差点の需要率
必要現示率	1φ	0.206	0.189	0.000			0.211	0.068			0.211	0.546
	2φ			0.000				0.014			0.014	
	3φ				0.011	0.032			0.026	0.321	0.321	
有効青時間(秒)	1φ	40	40	40			40	40			サイクル長(秒)	
	2φ			8				8			90	
	3φ				30	30			30	30		
信号青時間比	G／C	40/ 90	40/ 90	48/ 90	30/ 90	30/ 90	40/ 90	48/ 90	30/ 90	30/ 90		
可能交通容量	Ci	438	725	795	667	506	810	442	494	285		
交通容量比	q／Ci	0.463	0.425	0.000	0.033	0.095	0.475	0.154	0.077	0.965		
交通処理系のチェック		OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK		
滞留長	Ls(m)	54.2		0.0		10.8		22.7		69.3		

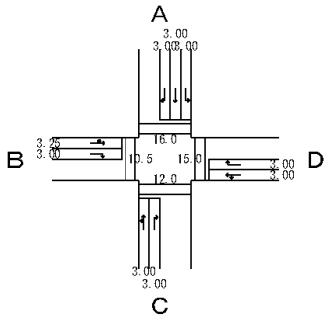
※ N=KER×(3600/C)，N：1時間で右折車が交差点内に滞留する台数
※ *交通容量（台／実1時間）
※ 環状4号線の来場者の歩行ルートは、東側歩道を通行することを想定
※ Aは、西側駐車場からの来場者による横断数を計上
※ Bからの来場者はC、Dを横断することを想定

A:至　十日市場
B:
C:至　泉
D:

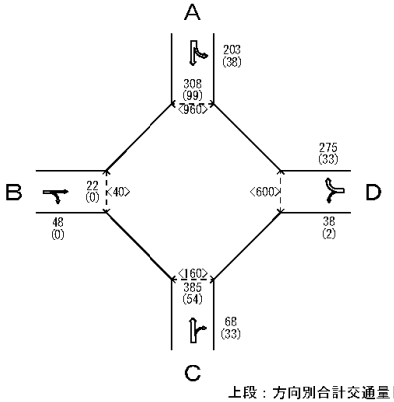
現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	
表示時間	G:40 Y:3 AR:0	G:8 Y:2 AR:2	G:30 Y:3 AR:2	C=90
有効青時間	40	8	30	G=78
損失時間	3	4	5	L=12

交差点概略図



交通量図



上段：方向別合計交通量[台/時]
下段：(大型車混入台数)[台/時]
<歩行者数>[人/時]

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

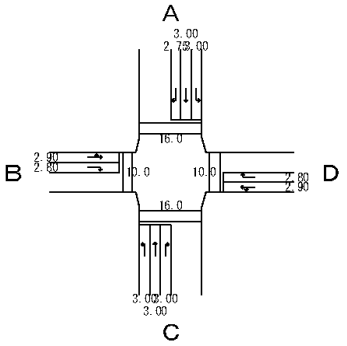
⑦開催中交差点交通量（地点6（瀬谷中学校前）：ピーク時　16：00～17：00 / 歩行者等による影響を考慮）

流入部		A			B		C			D			
車線の種類		左折	直進	右折	左折･直進	右折	左折	直進	右折	左折･直進	右折		
車線数		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
飽和交通流率の基本値	SB	1999	1708	1800	1835	1932	1530	1576	1473	1541	1800		
車線幅員による補正率	αw	1.000	1.000	1.000	0.950	1.000	1.000	1.000	1.000	0.950	1.000		
(車線幅員)	m	(3.00)	(3.00)	(2.75)	(2.90)	(2.80)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(2.90)	(2.80)		
縦断勾配による補正率	αG	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000		
(縦断勾配)	%	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)		
大型車混入による補正率	αT	0.691	0.878	0.930	0.899	0.882	0.905	0.901	0.853	0.889	0.695		
(大型車混入率)	%	(63.79)	(19.90)	(10.71)	(16.07)	(19.10)	(14.98)	(15.63)	(24.64)	(17.87)	(62.71)		
左折車混入による補正率	αLT				0.980					0.928			
(左折率)	L%				(8.3)					(32.1)			
(歩行者による低減率)	fp	0.32			0.16		0.16			0.16			
(有効青時間)	秒	35			39		35			39			
(歩行者用青時間)	秒	25			27		25			27			
横断歩行者による補正率	αL	0.771					0.886						
右折車混入による補正率	αRT												
(右折率)	R%												
(右折車の通過確率)	f			0.648		0.730			0.652		0.724		
(有効青時間)	秒			35		39			35		39		
(現示変り目のさばけ台数増分)				2(72)		2(72)			2(72)		2(72)		
KER：台/サイクル													
(交差点内滞留台数)													
K：台/サイクル													
飽和交通流率	SA	1065	1500	1674	1536	1704	1227	1420	1256	1208	1251		
設計交通量	q	58	397	28	336 (28+308)	267	247	403	138	442 (142+300)	59		
右折補正交通量	qR−N			0		0			0		0		
交差点流入部の需要率	ρ	0.054	0.265	0.000	0.219	0.000	0.201	0.284	0.000	0.366	0.000	現示の需要率	交差点の需要率
必要現示率	1φ	0.054	0.265				0.201	0.284				0.284	0.650
	2φ			0.000					0.000			0.000	
	3φ				0.219					0.366		0.366	
	4φ					0.000					0.000	0.000	
有効青時間(秒)	1φ	35	35				35	35				サイクル長(秒)	
	2φ			5					5			100	
	3φ				39					39			
	4φ					5					5		
信号青時間比	G／C	35/100	35/100	5/100	39/100	5/100	35/100	35/100	5/100	39/100	5/100		
可能交通容量	Ci	373	525	293	599	438	429	497	260	471	377		
交通容量比	q／Ci	0.155	0.756	0.096	0.561	0.610	0.576	0.811	0.531	0.938	0.156		
交通処理案のチェック		OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK		
滞留長	Ls(m)	23.8		7.8		79.5	71.0		43.0		24.0		

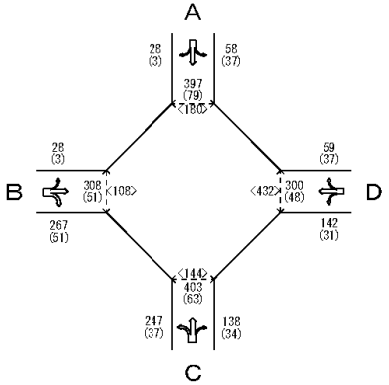
※ N=KER×(3600/C)，N：1時間で右折車が交差点内に滞留する台数
※ *交通容量（台／実1時間）
※ 環状4号線の来場者の歩行ルートは、東側歩道を通行することを想定
※ 来場者の歩行者ルートが複数ある場合は、歩行者数を等分

A：至　十日市場
B：至　国道246号
C：至　泉
D：至　瀬谷小学校

交差点概略図

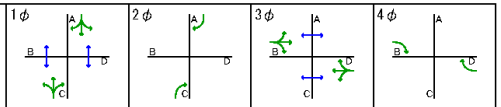


交通量図



上段：方向別合計交通量[台/時]
下段：(大型車混入台数)[台/時]
〈歩行者数〉[人/時]

現示方式の図示



	1φ	2φ	3φ	4φ	
表示時間	G:35 Y:3 AR:0	G:5 Y:3 AR:2	G:39 Y:3 AR:0	G:5 Y:3 AR:2	C=100
有効青時間	35	5	39	5	G=84
損失時間	3	5	3	5	L=16

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

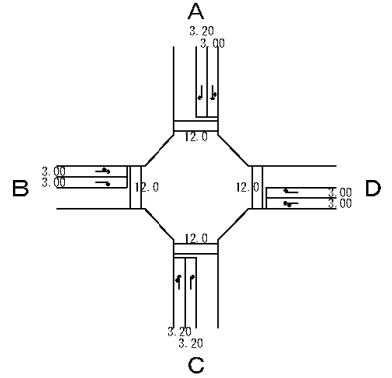
⑧開催中交差点交通量（地点9：ピーク時　17：00～18：00 / 歩行者等による影響を考慮）

流入部		A		B		C		D			
車線の種類		左折･直進	右折	左折･直進	右折	左折･直進	右折	左折･直進	右折		
車線数		1	1	1	1	1	1	1	1		
飽和交通流率の基本値	SB	2000	1800	2000	1800	2000	1800	2000	1800		
車線幅員による補正率	αw	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000		
（車線幅員）	m	(3.00)	(3.20)	(3.00)	(3.00)	(3.20)	(3.20)	(3.00)	(3.00)		
縦断勾配による補正率	αG	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000		
（縦断勾配）	%	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)		
大型車混入による補正率	αT	0.909	1.000	1.000	1.000	0.936	1.000	1.000	0.885		
（大型車混入率）	%	(14.29)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(9.73)	(0.00)	(0.00)	(18.47)		
左折車混入による補正率	αLT	0.783		1.000		1.000		1.000			
（左折率）	L%	(54.5)		(0.0)		(0.0)		(0.0)			
（歩行者による低減率）	fp	0.30	0.13	0.13	0.13	0.13	0.30	0.13	0.13		
（有効青時間）	秒	57	57	34	53	57	57	34	53		
（歩行者用青時間）	秒	52	52	29	48	52	52	29	48		
横断歩行者による補正率	αL		0.881		0.882		0.726		0.882		
右折車混入による補正率	αRT										
（右折率）	R%										
（右折車の通過確率）	f										
（有効青時間）	秒										
（現示変り目のさばけ台数増分）											
KER：台/サイクル											
（交差点内滞留台数）											
K：台/サイクル											
飽和交通流率	SA	1424	1586	2000	1588	1872	1307	2000	1405		
設計交通量	q	420 (229+191)	0	0 (0+0)	0	257 (0+257)	0	0 (0+0)	249		
右折補正交通量	qR－N										
交差点流入部の需要率	ρ	0.295	0.000	0.000	0.000	0.137	0.000	0.000	0.177	現示の需要率	交差点の需要率
必要現示率	1φ			0.000	0.000			0.000	0.114	0.114	0.472
	2φ				0.000				0.063	0.063	
	3φ	0.295	0.000			0.137	0.000			0.295	
有効青時間(秒)	1φ			34	34			34	34	サイクル長(秒)	
	2φ				19				19	120	
	3φ	57	57			57	57				
信号青時間比	G／C	57/120	57/120	34/120	53/120	57/120	57/120	34/120	53/120		
可能交通容量	Ci	676	753	567	701	889	621	567	621		
交通容量比	q／Ci	0.621	0.000	0.000	0.000	0.289	0.000	0.000	0.401		
交通処理系のチェック		OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK		
滞留長	Ls(m)		0.0		0.0		0.0		88.5		

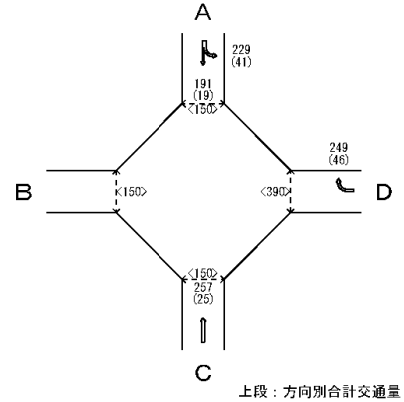
※ N=KER×(3600/C)，N：1時間で右折車が交差点内に滞留する台数
※ *交通容量（台／実1時間）
※ 瀬谷地内線の来場者の歩行ルートは、東側歩道を通行することを想定
※ 来場者の歩行者ルートが複数ある場合は、歩行者数を等分
※ 地点9は、新設交差点であり、信号1サイクルあたり5人として計上

A：至　対象事業実施区域
B：至　環状4号線
C：至　二ツ上橋交差点
D：至　中原街道

交差点概略図



交通量図



上段：方向別合計交通量[台/時]
下段：(大型車混入台数)[台/時]
〈歩行者数〉[人/時]

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	
表示時間	G:34 Y:2 AR:0	G:19 Y:2 AR:2	G:57 Y:2 AR:2	C=120
有効青時間	34	19	57	G=110
損失時間	2	4	4	L=10

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

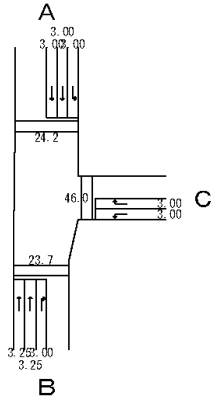
⑨ 開催中交差点交通量（地点12：ピーク時　20：00～21：00 / 歩行者等による影響を考慮）

交差点名		環４Ａ交差点							
流入部		A		B		C			
車線の種類		左折	直進	直進	右折	左折	右折		
車線数		1	2	2	1	1	1		
飽和交通流率の基本値	ＳＢ	1800	2000	2000	1800	1800	1800		
車線幅員による補正率	αｗ	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000		
（車線幅員）	ｍ	(3.00)	(3.00)	(3.25)	(3.00)	(3.00)	(3.00)		
縦断勾配による補正率	αＧ	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000		
（縦断勾配）	%	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)		
大型車混入による補正率	αＴ	1.000	0.739	0.882	1.000	0.682	0.928		
（大型車混入率）	%	(0.00)	(50.53)	(19.18)	(0.00)	(66.67)	(11.05)		
左折車混入による補正率	αＬＴ								
（左折率）	Ｌ%								
（歩行者による低減率）	ｆｐ	0.14				0.18			
（有効青時間）	秒	16				58			
（歩行者用青時間）	秒	15				47			
横断歩行者による補正率	αＬ	0.869				0.854			
右折車混入による補正率	αＲＴ								
（右折率）	Ｒ%								
（右折車の通過確率）	ｆ								
（有効青時間）	秒								
（現示変り目のさばけ台数増分）									
ＫＥＲ：台/サイクル									
（交差点内滞留台数）									
Ｋ：台/サイクル									
飽和交通流率	ＳＡ	1564	2956	3528	1800	1048	1670		
設計交通量	ｑ	0	380	292	0	3	1394		
右折補正交通量	ｑＲ－Ｎ								
交差点流入部の需要率	ρ	0.000	0.129	0.083	0.000	0.003	0.835	現示の需要率	交差点の需要率
必要現示率	1φ	0.000	0.129	0.062				0.129	0.985
	2φ			0.021	0.000			0.021	
	3φ					0.003	0.835	0.835	
有効青時間(秒)	1φ	16	16	18				サイクル長(秒)	
	2φ			6	6			90	
	3φ					58	58		
信号青時間比	Ｇ／Ｃ	16/ 90	16/ 90	24/ 90	6/ 90	58/ 90	58/ 90		
可能交通容量	Ｃｉ	278	526	941	120	676	1076		
交通容量比	ｑ／Ｃｉ	0.000	0.722	0.310	0.000	0.004	1.296		
交通処理能のチェック		ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＮＧ		
滞留長	Ｌｓ(ｍ)	0.0	78.5	50.6	0.0	1.7	348.3		

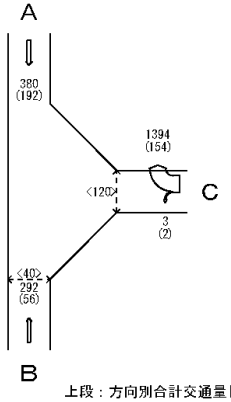
※ N=KER×(3600/C)，N：1時間で右折車が交差点内に滞留する台数
※ *交通容量（台／実１時間）
※ 環状４号線の来場者の歩行ルートは、東側歩道を通行することを想定
※ 本博覧会の開催中は、Ａの横断歩道は使用しないように誘導

A：至　海軍道路入口交差点
B：至　（跡地東Ａ交差点）
C：至　泉区

交差点概略図



交通量図



上段：方向別合計交通量[台/時]
下段：(大型車混入台数)[台/時]
〈歩行者数〉[人/時]

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	
表示時間	G:15 Y:3 AR:0	G:5 Y:3 AR:2	G:57 Y:3 AR:2	C=90
有効青時間	16	6	58	G=80
損失時間	2	4	4	L=10

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

表 33-6　迂回経路の運用効果の試算結果（歩行者等による影響を考慮）

迂回経路の運用	地点 12			地点 10		地点 2	
	北側の横断歩道	交通容量比（右折）	交差点需要率（限界需要率：0.889）	交通容量比（左折）	交差点需要率（限界需要率：0.518）	交通容量比（右折）	交差点需要率（限界需要率：0.912）
なし	使用しないように誘導した場合	1.296	0.985	0.000	0.455	0.027	0.370
あり		1.110	0.865	0.612	0.455	0.700	0.495
なし	誘導しない場合	1.515	1.127	0.000	0.455	0.027	0.370
あり		1.298	0.987	0.612	0.455	0.700	0.495

【試算条件】

・地点12を右折して帰宅する来場車両台数（1,394台）のうち約200台を地点10から退出させ、その後は地点2（右折）を経由して環状４号線を北上することを想定。

・地点2（目黒交番）のピーク時（17～18時）におけるD断面の右折車線（東→北方向）の可能交通容量（297台※1[台/時]）の約7割(297×0.7≒200)を迂回車両として設定。

【試算結果】

○地点12の交通容量比（C断面右折車線：東→北）及び交差点需要率について

（横断歩道による影響を考慮しない場合）

迂回車両（200台）を減じた場合の車両台数＝1,394※1－200＝1,194[台/時]

当該車線の可能交通容量＝1,076※1[台/時]

当該車線の交通容量比＝1,194/1,076＝1.110

当該車線の交通需要率＝設計交通量÷飽和交通流率＝1,194/1,670※1＝0.715

交差点需要率＝0.129(1φ)※1＋0.021(2φ)※1＋0.715(3φ)＝0.865

（横断歩道による影響を考慮した場合）

迂回車両（200台）を減じた場合の車両台数＝1,394※2－200＝1,194[台/時]

当該車線の可能交通容量＝920※2[台/時]

当該車線の交通容量比＝1,194/920＝1.298

当該車線の交通需要率＝設計交通量÷飽和交通流率＝1,194/1,427※2＝0.837

交差点需要率＝0.129(1φ)※2＋0.021(2φ)※2＋0.837(3φ)＝0.987

○地点10の交通容量比（C断面左折直進車線：南→西）について

迂回車両（200台）が加わった場合の車両台数＝0※3＋200＝200[台/時]

当該車線の可能交通容量＝327※3[台/時]

当該車線の交通容量比＝200/327＝0.612

当該車線の交通需要率＝設計交通量÷飽和交通流率＝(0※3＋200)/2,000※3＝0.100

交差点全体の交通需要率＝0.079※3(1φ)＋0.161※3(2φ)＋0.215※3(3φ)＋0.000※3(4φ)＝0.455

注：当該車線の信号現示(2φ)では別車線（C断面右折車線）の交通需要率が最大であるため、2φの必要現示率としては別車線の値（0.161）を採用

○地点2の交通容量比（D断面右折車線：東→北）について

迂回車両（200台）が加わった場合の車両台数＝8※4＋200＝208[台/時]

当該車線の可能交通容量＝297※4[台/時]

当該車線の交通容量比＝208/297＝0.700

当該車線の交通需要率＝設計交通量÷飽和交通流率＝208/1,656※4＝0.126

交差点需要率＝0.184※4(1φ)＋0.038※4(2φ)＋0.147※4(3φ)＋0.126(4φ)＝0.495

注：当該車線の信号現示(4φ)では本車線の交通需要率が最大であるため、4φの必要現示率としては本車線の値（0.126）を採用

※1　本補足資料p.14の計算シートより。
※2　本補足資料p.17の計算シートより。
※3　準備書資料編p1.8-137より。
※4　本補足資料p.8の計算シートより。

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

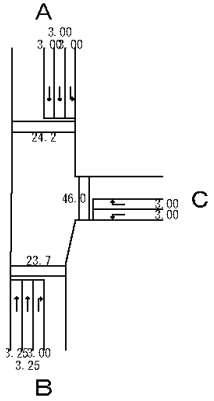
○開催中交差点交通量（地点12：ピーク時　20：00～21：00 / 歩行者等による影響を考慮）　Aの横断歩道を使用する場合(参考)

交差点名		環４A交差点							
流入部		A		B		C			
車線の種類		左折	直進	直進	右折	左折	右折		
車線数		1	2	2	1	1	1		
飽和交通流率の基本値	SB	1800	2000	2000	1800	1800	1800		
車線幅員による補正率	αw	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000		
(車線幅員)	m	(3.00)	(3.00)	(3.25)	(3.00)	(3.00)	(3.00)		
縦断勾配による補正率	αG	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000		
(縦断勾配)	%	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)		
大型車混入による補正率	αT	1.000	0.739	0.882	1.000	0.682	0.928		
(大型車混入率)	%	(0.00)	(50.53)	(19.18)	(0.00)	(66.67)	(11.05)		
左折車混入による補正率	αLT								
(左折率)	L%								
(歩行者による低減率)	fp	0.14				0.18	0.18		
(有効青時間)	秒	16				58	58		
(歩行者用青時間)	秒	15				47	47		
横断歩行者による補正率	αL	0.869				0.854	0.854		
右折車混入による補正率	αRT								
(右折率)	R%								
(右折車の通過確率)	f								
(有効青時間)	秒								
(現示変り目のさばけ台数増分)									
KER：台/サイクル									
(交差点内滞留台数)									
K：台/サイクル									
飽和交通流率	SA	1564	2956	3528	1800	1048	1427		
設計交通量	q	0	380	292	0	3	1394		
右折補正交通量	q R－N								
交差点流入部の需要率	ρ	0.000	0.129	0.083	0.000	0.003	0.977	現示の需要率	交差点の需要率
必要現示率	1φ	0.000	0.129	0.062				0.129	1.127
	2φ			0.021	0.000			0.021	
	3φ					0.003	0.977	0.977	
有効青時間(秒)	1φ	16	16	18				サイクル長(秒)	
	2φ			6	6			90	
	3φ					58	58		
信号青時間比	G／C	16/ 90	16/ 90	24/ 90	6/ 90	58/ 90	58/ 90		
可能交通容量	Ci	278	526	941	120	676	920		
交通容量比	q／Ci	0.000	0.722	0.310	0.000	0.004	1.515		
交通処理策のチェック		OK	OK	OK	OK	OK	NG		
滞留長	Ls(m)	0.0	78.5	50.6	0.0	1.7	348.3		

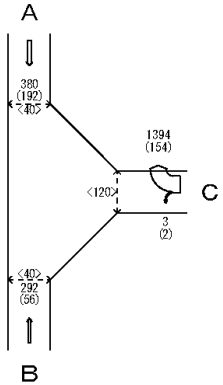
※ N=KER×(3600/C)，N：1時間で右折車が交差点内に滞留する台数
※ *交通容量（台／実1時間）
※ 環状4号線の来場者の歩行ルートは、東側歩道を通行することを想定

A：至　海軍道路入口交差点
B：至　（跡地東A交差点）
C：至　泉区

交差点概略図



交通量図



上段：方向別合計交通量[台/時]
下段：(大型車混入台数)[台/時]
<歩行者数>[人/時]

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	
表示時間	G:15 Y:3 AR:0	G:5 Y:3 AR:2	G:57 Y:3 AR:2	C=90
有効青時間	16	6	58	C=90
損失時間	2	4	4	L=10

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

34　交差点における滞留長の影響について

ご意見の趣旨

滞留長が、実際に交差点で確保されている右折レーンなどに収まっているかどうか確認が必要ではないかと思う。交差点の改良等の議論をしているところもあるかと思うが、そうではない交差点はチェックして、収まるかを示してほしい（第17回環境影響評価審査会（1月31日）でのご意見）。

事業者の見解

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4-1（滝沢）、地点4-2（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。現状では、地点4-1（滝沢：C断面）、地点4-2（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（表34-1、表34-2）。

右折レーン等に収まっていない３地点については、地点4-1（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。

また、地点4-1（滝沢：C断面）については、横断歩道のないＴ字路であり、右折車両の滞留による環状４号線への影響はないと想定します。地点4-2（瀬谷土橋公園入口：B断面）については、環状４号線の当該区間は片側２車線であり、右折車両の滞留によって右側車線が通行できなくなった場合でも、左側車線の断面交通容量を勘案すると直進車両の通行は可能であると考えます（直進車両台数：547台/時＜１車線での断面交通容量：1,105台/時[注1]）。

注１　1車線の断面交通容量は、以下の式で計算（1月10日審査会補足資料17の方法に同じ）。
当該車線の交通容量＝[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]
＝2,200×0.94×0.86×0.875×0.71＝1,105［台/時］

表34-1　滞留長（歩行者等による影響を考慮）と現況車線長の比較結果

地点	断面	車線	右折レーン等※1[m]	滞留長予測値[m] 開催中車両①（一般車両＋博覧会関係車両）	滞留長予測値[m] 一般車両②	備考
地点１ 目黒	A	右折	51	49.2	49.2	博覧会関係車両なし
	B	右折	168	113.5	103.1	
	C	右折	97	55.4	28.3	
	D	右折	166	72.9	72.9	博覧会関係車両なし
地点 4-1 滝沢	A	右折なし	－	－	－	
	B	右折	81	0.5	0.5	博覧会関係車両なし
	C	右折	46	105.3	105.3	博覧会関係車両なし
地点 4-2 瀬谷土橋公園入口	A	右折なし	－	－	－	
	B	右折	55	64.3	0.0	
	C	右折	63	39.5	39.5	博覧会関係車両なし
地点６ 瀬谷中学校前	A	右折	63	7.8	7.8	博覧会関係車両なし
	B	右折	71	79.5	79.5	博覧会関係車両なし
	C	右折	55	43.0	43.0	博覧会関係車両なし
	D	右折	86	24.0	7.3	

※1　車両通行が可能な幅員（本線と合わせて5m以上）が確保されている区間
※2　網掛けは「滞留長」が「右折レーン等の長さ」を超過している車線

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

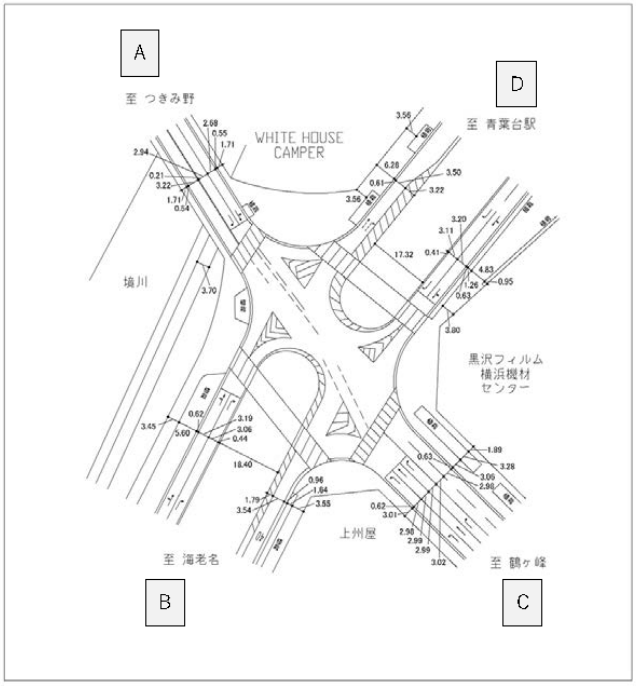


図34-1　交差点構造図（地点1　目黒）

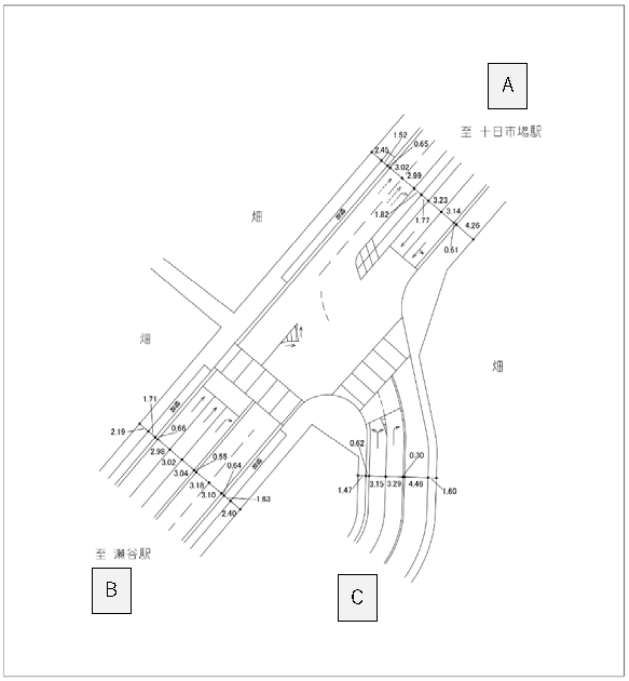


図34-2　交差点構造図（地点4-1　滝沢）

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

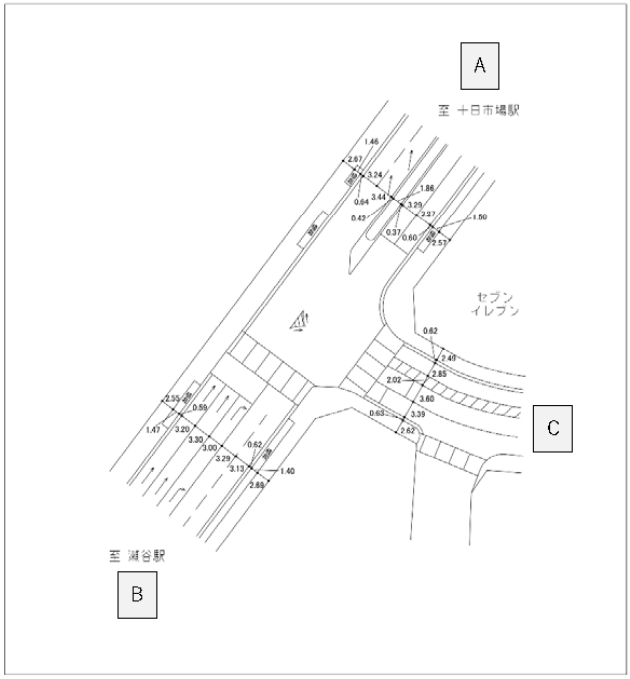


図34-3　交差点構造図（地点4-2　瀬谷土橋公園入口）

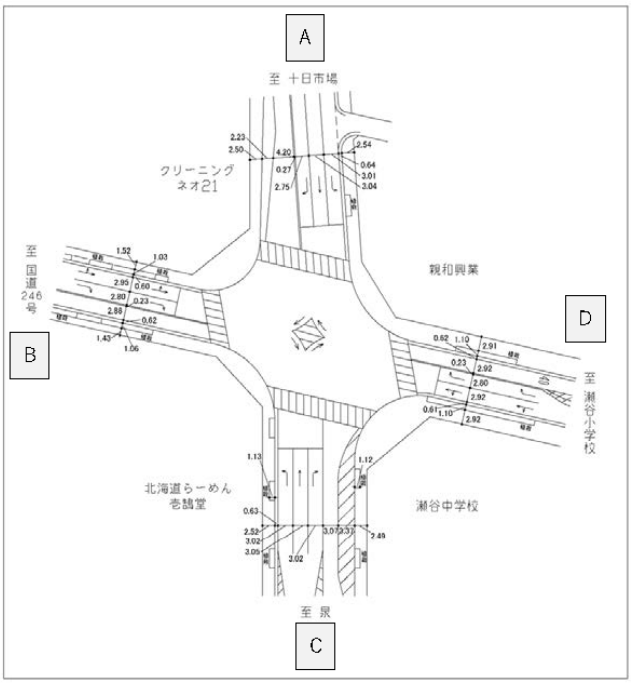


図34-4　交差点構造図（地点6　瀬谷中学校前）

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

35　パークアンドライド駐車場の候補地の取り扱いについて

ご意見の趣旨

パークアンドライド駐車場については、場所が特定されたところは、順次、情報を追加でご提示いただきたいと思う（第16回環境影響評価審査会（１月31日）でのご意見）。

事業者の見解

パークアンドライド駐車場について、新たな候補地をご提示します（図35-1）。候補地は横浜市外にある既存駐車場を活用します。本博覧会で使用する駐車台数については、引き続き、土地所有者等との調整を進めるとともに、誘導員の配置など交通混雑や安全対策について、道路管理者や交通管理者等の関係機関との調整を進めていきます。

パークアンドライド駐車場の候補地については、現在、土地所有者等との調整を進めていますが、準備書掲載の横浜青葉ＩＣ付近及び今回ご提示した候補地以外は、現段階で、ご提示することは困難です。

そのため、各候補地及びその周辺道路の交通状況の予測・評価については、環境影響評価手続きとは別に、あらかじめ周辺住民等への説明会等の周知を行うとともに、本博覧会協会のホームページで公表することとし、表35-1のとおり、環境の保全のための措置に追記します（既存の駐車場を活用する場合を除く）。

なお、開催期間中の多客日についても、会場周辺及びパークアンドライドの駐車場周辺の主要交差点において、準備書に記載したとおり事後調査を実施します。

【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

上記（１）、（２）の駐車場の収容台数のうち、本博覧会ではあわせて約600台を想定
駐車場へのアクセスは国道16号を経由することを想定

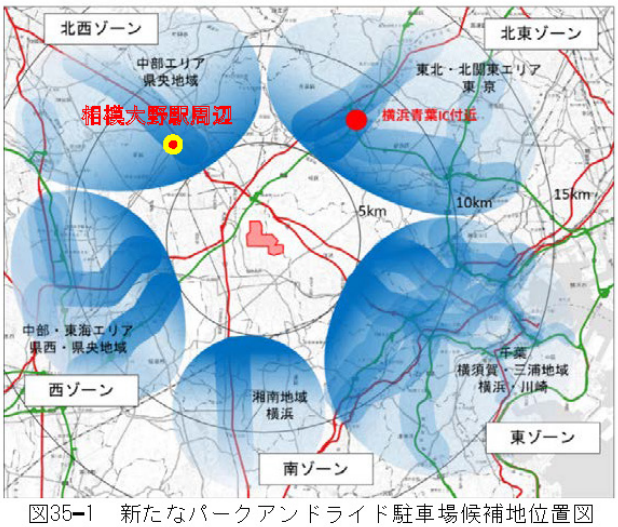
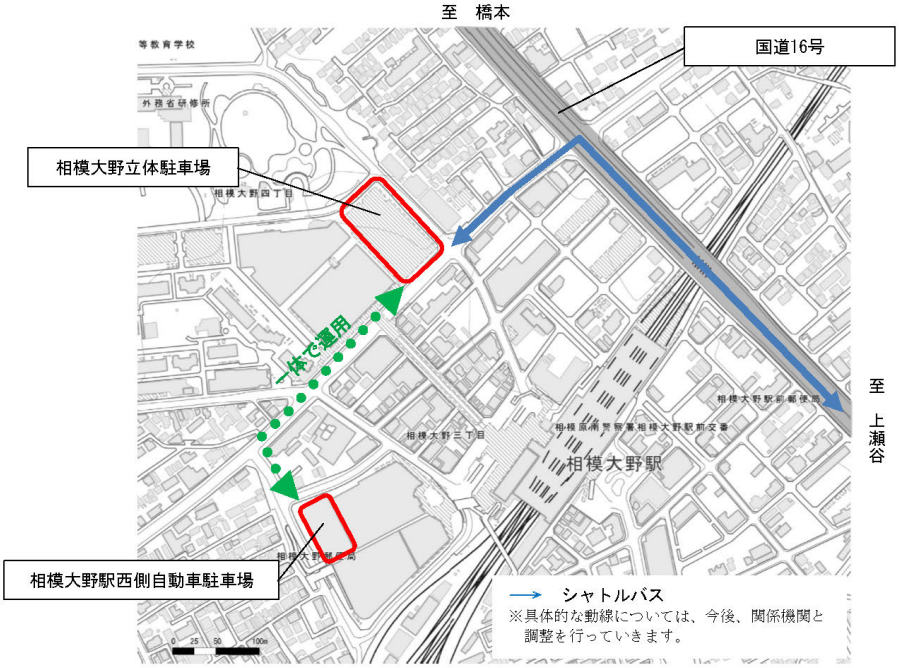


図35-1　新たなパークアンドライド駐車場候補地位置図

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。



出典：国土地理院ウェブサイト地理院地図（標準地図）

図 35-2　相模大野駅周辺拡大図

表 35-1　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交通混雑（自動車）	・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章参照）。 **・パークアンドライド駐車場の候補地及びその周辺道路の交通状況の予測・評価については、環境影響評価手続きとは別に、あらかじめ周辺住民等への説明会等の周知を行うとともに、本博覧会協会のホームページで公表します（既存の駐車場を活用する場合を除く）。** ・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。

※準備書から修正した箇所は、太文字・下線で示しています。

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

36　会場周辺４駅でのシャトルバスの運行について

ご意見の趣旨

各駅のシャトルバスの発着については未定で、本当に発着できるかという検討は、審議の中で示す必要があると思う。本当に発着できるバース数や乗り降りの方法が確保できるかも各駅で予測評価する必要があると思う（第11回環境影響評価審査会（11月２日）でのご意見）。

シャトルバスがきちんと運行できるかは非常に重要な問題だと考えている。かなり高頻度でシャトルバスを出すので、本当に成り立つかが極めて心配です。特に瀬谷駅、三ツ境駅の辺りは道路等も厳しいので、きちんと成り立つかが確認できないと、駐車場必要台数にも疑念が発生してしまう。周辺の道路状況、それからバスのバースとの関係できちんと成り立ちうるかを気にしている（第13回環境影響評価審査会（12月６日）でのご意見）。

事業者の見解

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ご提示します。

各駅のピーク時（多客日）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ー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。

また、バースの確保、利用者の円滑な誘導、周辺住民等の駅利用への影響及びバスターミナルから周辺道路への出入りについては瀬谷駅を例に考え方等を整理し、他の３駅についてもシャトルバスの乗降場所や運行ルート等についての検討状況をご提示します。

なお、現在、想定しているシャトルバスの発着駅では、鉄道による輸送力がバスより高いため、バスへの乗換によって生じる来場者の滞留について検証を行っています。

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

（１）瀬谷駅

ア　シャトルバス運行の想定

多客日における朝ピーク時（９時台）については、乗降場所として４バースを設置し、約５分間隔での運行を行うことで、１時間に約40本となる運行計画を想定しています（表36-1）。

表36-1　多客日における瀬谷駅のシャトルバス運行の想定

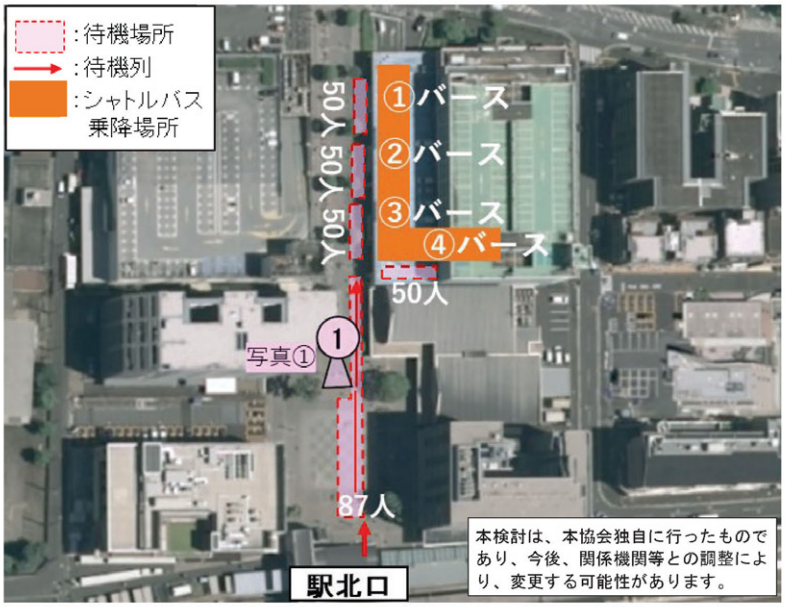
利用者数		運行本数	運用バース数
１日当たり	ピーク時（9 時台）	ピーク時	ピーク時
約 11,000 人	約 2,200 人/ｈ	約 40 本/ｈ （約 50 人/台　乗車想定）	4 バース

※　現時点での想定であり、数値等は今後、見直しや変更する可能性があります

イ　バース確保の考え方

現在、瀬谷駅北口バスターミナルについては、路線バスをはじめ、一般車の送迎、タクシーや公立支援学校、企業輸送バスなど複数の車両が利用していますが、バス事業者など関係者と、路線バス乗降場の移設などについて協議・調整を行うことで、４バースの乗降場所及び後発バスの待機スペースを確保する計画です（図36-1）。

なお、後発分の待機スペースについては、ターミナル内の既存待機バースなどを活用することで、連続的なシャトルバス運行が可能になると考えます。引き続き、バス事業者など関係者との調整を進めていきます。



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 36-1　瀬谷駅におけるバス乗り場等（乗降場所（バース）、待機所）

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

ウ　鉄道とバスの輸送力の違いによる滞留の検証

鉄道ダイヤの本数（上り８本、下り９本、合計17本）から、上下線毎に鉄道１本当たりの来場者を算出し（約129人/本）、試算したところ滞留人数は最大で約287人となります。各バースの前で乗車待機する人数は200人（50人×４バース）であり、駅周辺に滞留する人数は87人となって、利用者の待機時間は約10分以内であると想定しています（図36-2）。

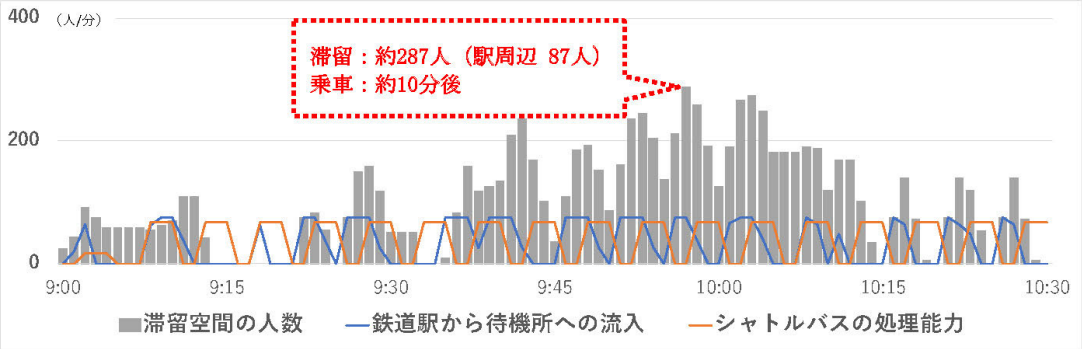


図 36-2　瀬谷駅における滞留空間の検証

エ　利用者の円滑な誘導

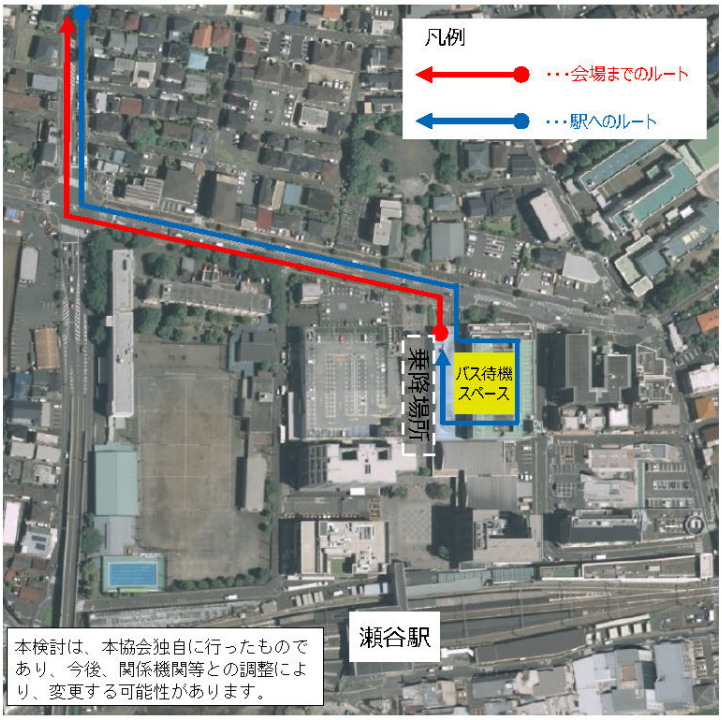
シャトルバスが約５分間隔で発車するためには、各バース前に約50人が整列した状態で待機し、速やかに乗車が開始できるよう、案内誘導する必要があります。来場者だけでなく一般通行者との交錯が発生しないよう、適切な誘導等により安全に配慮する計画を検討しています。現時点での試算では、駅前広場内に幅員５m以上の空間が確保できることから、一般通行と来場者の待機は可能であると想定します（図36-3）。

図 36-3　瀬谷駅におけるシャトルバス利用者の待機イメージ

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

オ　バスターミナルから周辺道路への出入り

バスターミナル出入口部の信号交差点において、スムーズに左折する必要があります。現在、当該交差点においては横断歩道があり、歩行者の安全性を確保するとともに、シャトルバス定時性を確保するために、信号現示の変更による歩車分離型の交差点に改良するなどの対応を検討し、交通管理者と協議・調整を行っていきます。瀬谷中学校前の交差点においても右折するため、同様に協議・調整・検討していきます。



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 36-4　バスターミナル周辺におけるシャトルバスのルート図

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

（２）十日市場駅

ア　シャトルバス運行の想定

多客日における朝ピーク時（９時台）については、４バースを設置し、約４分間隔での運行を行うことで、１時間に約50本の運行計画を想定しています（表36-2）。シャトルバスの乗降場所や運行ルート等の検討状況については、図36-5,6,7のとおりです。

表36-2　多客日における十日市場駅のシャトルバス運行の想定

利用者数		運行本数	運用バース数
１日当たり	ピーク時（9 時台）	ピーク時	ピーク時
約 13,000 人	約 2,500 人/ｈ	約 50 本/ｈ （約 50 人/台　乗車想定）	4 バース

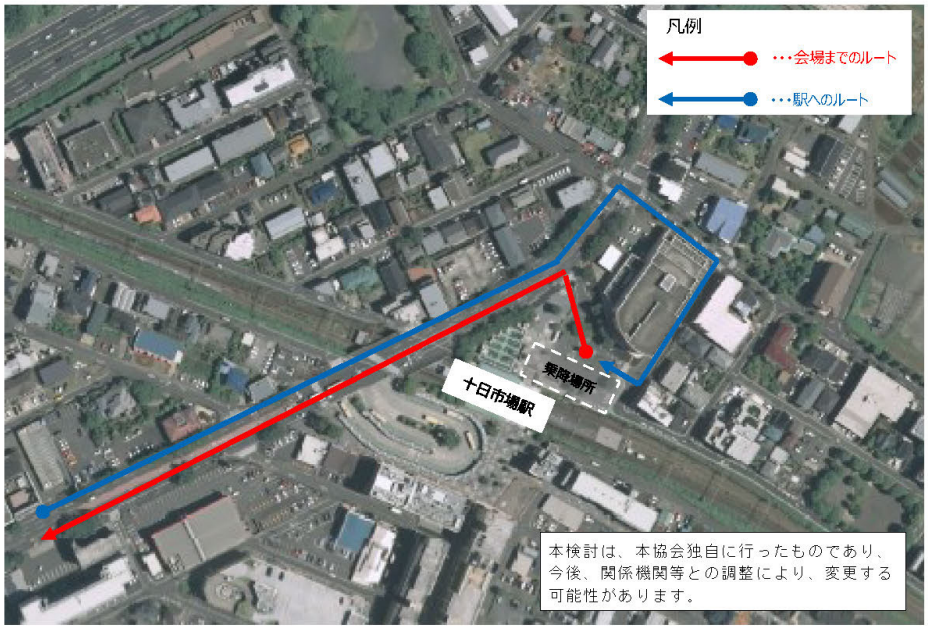
※　現時点での想定であり、数値等は今後、見直しや変更する可能性があります

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 36-5　十日市場駅におけるバス乗り場等（乗降場所（バース）、待機所）

図 36-6　十日市場駅におけるシャトルバス利用者の待機イメージ

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。



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 36-7　バスターミナル周辺におけるシャトルバスのルート図

イ　鉄道とバスの輸送力の違いによる滞留の可能性

鉄道ダイヤの本数（上り８本、下り６本、合計14本）から、上下線毎に鉄道１本当たりの来場者を算出し（約179人/本）、試算したところ滞留人数は最大で約175人となります。

バースで待機する人数は200人（50人×４バース）であり、駅周辺に人は滞留はしないで、利用者の待機時間は約４分以内であると想定しています（図36-8）。

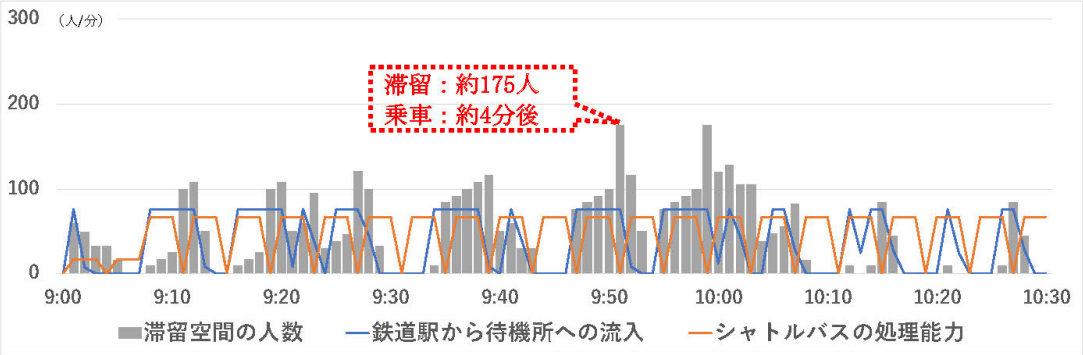


図36-8　十日市場駅における滞留空間の検証

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

（３）南町田グランベリーパーク駅

ア　シャトルバス運行の想定

多客日における朝ピーク時（９時台）については、乗降場所として４バースを設置し、約６分間隔での運行を行うことで、１時間に約40本となる運行計画を想定しています（表36-3）。シャトルバスの乗降場所や運行ルート等の検討状況については、図36-5,6,7のとおりです。

表36-3　多客日における南町田グランベリーパーク駅のシャトルバス運行の想定

利用者数		運行本数	運用バース数
１日当たり	ピーク時（9 時台）	ピーク時	ピーク時
約 10,000 人	約 2,000 人/ｈ	約 40 本/ｈ （約 50 人/台　乗車想定）	４バース

※　現時点での想定であり、数値等は今後、見直しや変更する可能性があります

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 36-9　南町田グランベリーパーク駅におけるバス乗り場等（乗降場所（バース）、待機所）

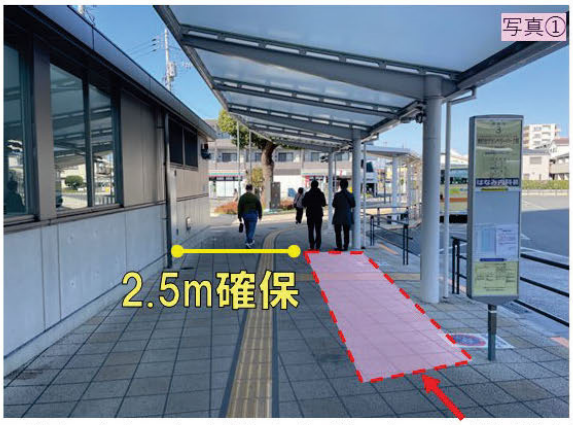
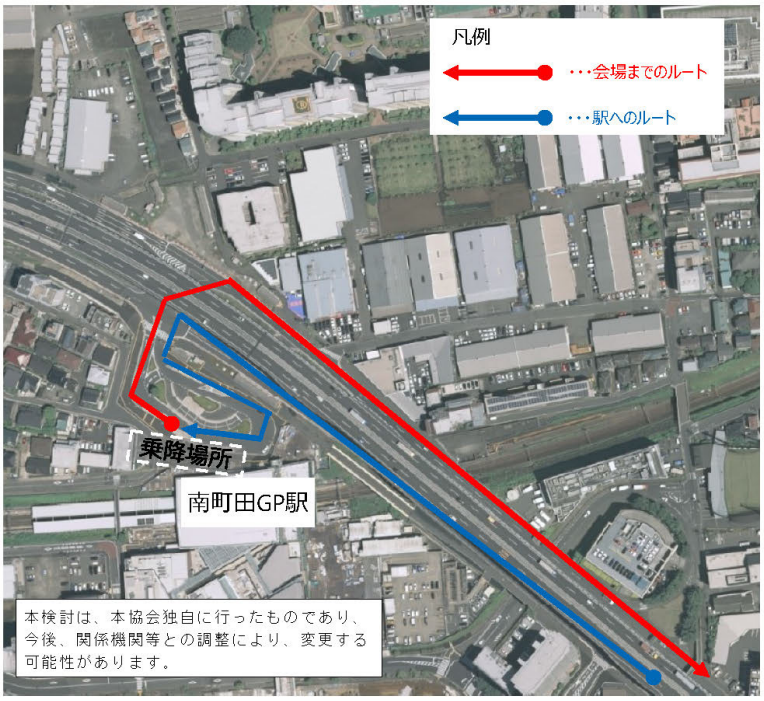


図 36-10　南町田グランベリーパーク駅におけるシャトルバス利用者の待機イメージ

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。



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 36-11　バスターミナル周辺におけるシャトルバスのルート図

イ　鉄道とバスの輸送力の違いによる滞留の検証

鉄道ダイヤの本数（上り13本、下り13本、合計26本）から、上下線毎に鉄道１本当たりの来場者を算出し（約77人/本）、試算したところ滞留人数は最大で約203人となります。各バースの前で乗車待機する人数は200人（50人×４バース）であり、駅周辺に滞留する人数は約3人となって、利用者の待機時間は約12分であると想定しています（図36-10）。

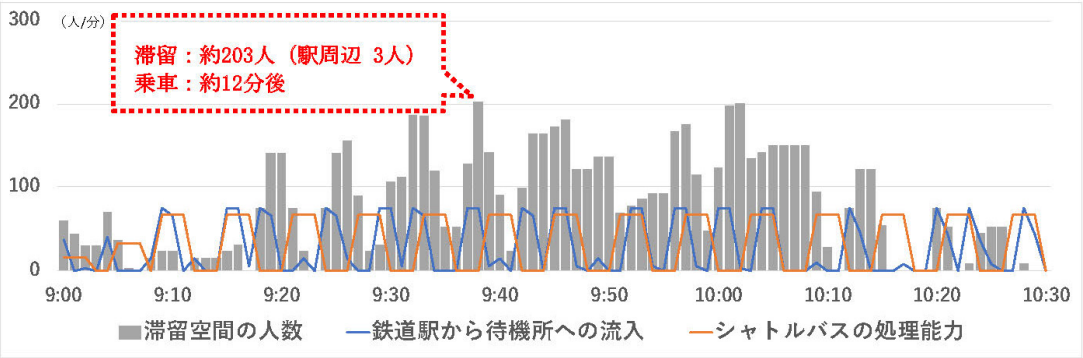


図 36-12　南町田グランベリーパーク駅における滞留空間の検証

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

（４）三ツ境駅

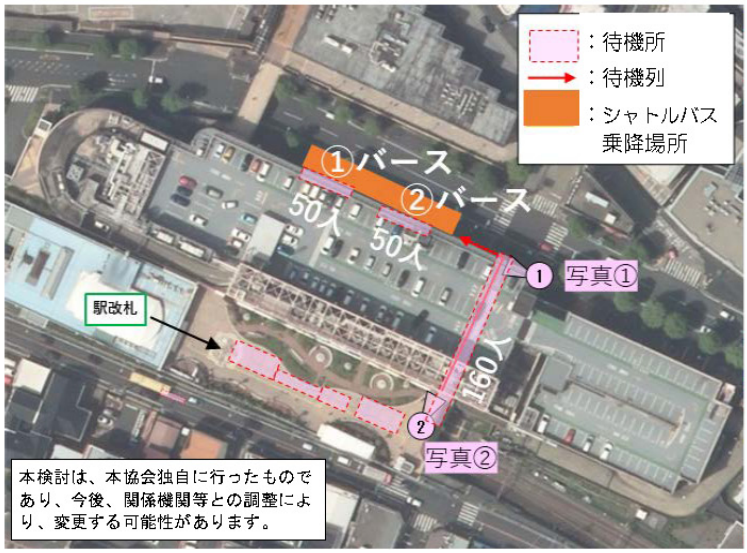
ア　シャトルバス運行の想定

多客日における朝ピーク時（９時台）については、乗降場所として２バースを設置し、約６分間隔での運行を行うことで、１時間に約20本となる運行計画を想定しています（表36-4）。シャトルバスの乗降場所や運行ルート等の検討状況については、図36-13,14,15のとおりです。

表36-4　多客日における三ツ境駅のシャトルバス運行の想定

利用者数		運行本数	運用バース数
１日当たり	ピーク時（9 時台）	ピーク時	ピーク時
約 6,000 人	約 1,100 人/ｈ	約 20 本/ｈ （約 50 人/台　乗車想定）	２バース

※　現時点での想定であり、数値等は今後、見直しや変更する可能性があります



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 36-13　三ツ境駅におけるバス乗り場等（乗降場所（バース）、待機所）

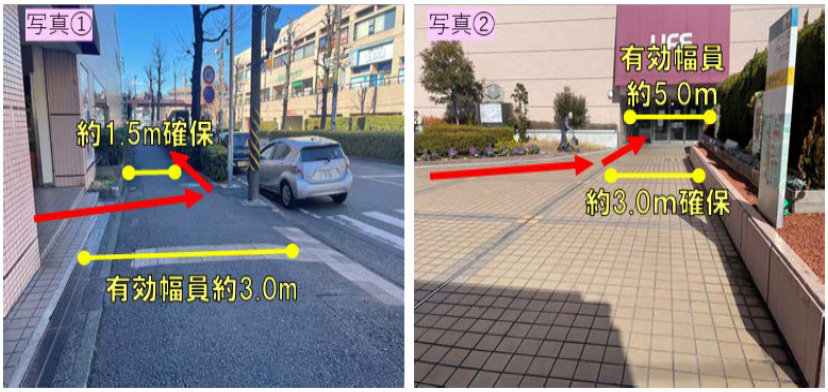
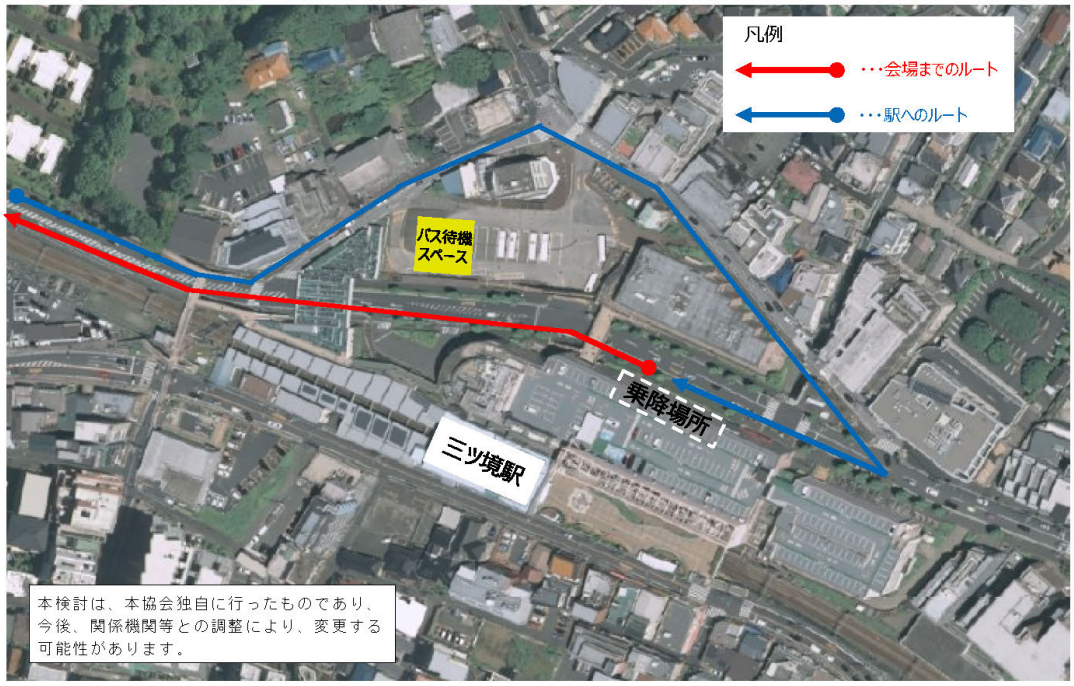


図 36-14　三ツ境駅におけるシャトルバス利用者の待機イメージ

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。



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 36-15　バスターミナル周辺におけるシャトルバスのルート図

イ　鉄道とバスの輸送力の違いによる滞留の検証

鉄道ダイヤの本数（上り８本、下り８本、合計16本）から、上下線毎に鉄道１本当たりの来場者を算出し（約69人/本）、試算したところ滞留人数は最大で約260人となります。各バースの前で乗車待機する人数は100人（50人×２バース）であり、駅周辺に滞留する人数は約162人となって、利用者の待機時間は約18分以内であると想定しています（図36-14）。

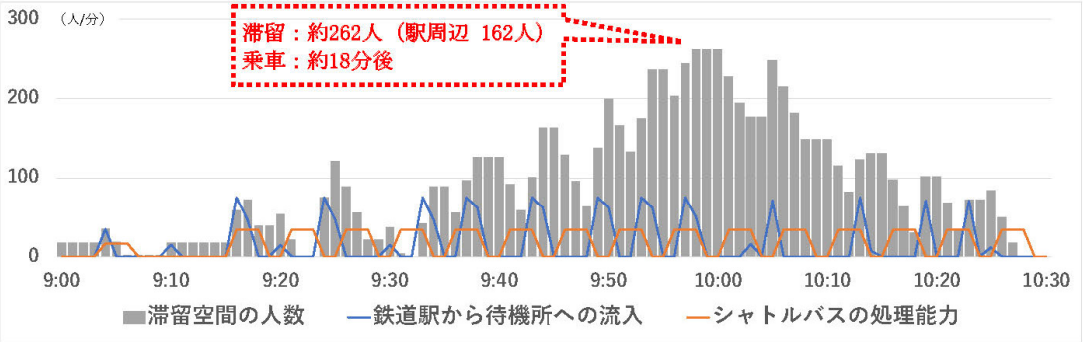


図 36-16　三ツ境駅における滞留空間の検証