

## 9.17 地域社会

### 9.17.1 調査結果の概要

#### (1) 調査結果

地域交通の状況、歩行者の状況についての現地調査の結果は以下のとおりです。

##### ① 地域交通の状況

自動車交通量の現地調査結果は表 9.17-1 に、最大渋滞長の現地調査結果は表 9.17-2、飽和交通流率の現地調査結果は表 9.17-3 に示すとおりです。これらの結果から算出した現況の交差点需要率は表 9.17-4 に、車線ごとの交通容量比は表 9.17-5 に示すとおりです。また、対象事業実施区域及びその周辺の道路における歩車道分離状況及び信号機、横断歩道等の交通安全施設の整備状況は図 9.17-1 に示すとおりです。なお、現地調査地点は、前掲図 8.2-10 (P.8-78) に示すとおりです。

表 9.17-1(1) 自動車交通量の調査結果（平日）

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

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

表 9.17-1(2) 自動車交通量の調査結果（休日）

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

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

表 9.17-1(3) 自動車交通量の調査結果（混雑時）

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

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

表 9.17-2(1) 最大渋滞長の調査結果（平日・休日）

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

- 注：1. 滞留長：信号が赤から青に変わる瞬間に滞留している最後尾車両までの停止線からの距離を指します。本表では、最大渋滞長を記録した時間帯の滞留長を示しています。
2. 渋滞長：滞留時最後尾車両が1回の青信号で交差点を通過できなかった場合の停止線からの距離を指します。1回の青信号で通過できた場合の渋滞長は0mとなります。本表では、調査を行った日の最大渋滞長を記録した時間帯を抽出しています。

表 9.17-2(2) 最大渋滞長の調査結果（混雑時）

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

注：1. 滞留長：信号が赤から青に変わる瞬間に滞留している最後尾車両までの停止線からの距離を指します。本表では、最大渋滞長を記録した時間帯の滞留長を示しています。

2. 渋滞長：滞留時最後尾車両が1回の青信号で交差点を通過できなかった場合の停止線からの距離を指します。1回の青信号で通過できた場合の渋滞長は0mとなります。本表では、調査を行った日の最大渋滞長を記録した時間帯を抽出しています。

表 9.17-3(1) 飽和交通流率の調査結果（平日）

調査地点 (交差点名)	流入 断面	流入 車線 構成	飽和交通流率			
			算定値 (台) ①	実測値 (台) ②	比率 (%) ②/①	適用値 (台) (①と②の小さい値)
地域社会 1 (目黒)	A	左直	1,656	1,305	78.8	1,305
		右	1,656	-	-	1,656
	B	左直	1,672	1,391	83.2	1,391
		右	1,546	1,324	85.6	1,324
	C	左	1,253	1,075	85.8	1,075
		直	1,784	1,340	75.1	1,340
		右	1,654	1,643	99.3	1,643
	D	左直	1,563	1,444	92.4	1,444
右		1,717	1,739	101.3	1,717	
地域社会 2 (目黒交番前)	A	左直	1,916	1,651	86.2	1,651
		直	1,926	1,515	78.7	1,515
		右	1,665	1,738	104.4	1,665
	B	左	1,377	1,076	78.1	1,076
		直	1,792	1,361	75.9	1,361
		右	1,661	1,248	75.1	1,248
	C	左直	1,760	1,359	77.2	1,359
		直	1,932	1,536	79.5	1,536
		右	1,566	1,508	96.3	1,508
	D	左直	1,726	1,330	77.1	1,330
右		1,487	-	-	1,487	
地域社会 3 (上川井 IC)	A	左	1,515	1,330	87.8	1,330
		右	1,267	1,049	82.8	1,049
	B	直	1,830	1,337	73.1	1,337
		右	1,616	1,425	88.2	1,425
	C	右	1,629	1,221	75.0	1,221
	D	直	1,866	1,410	75.6	1,410
右		1,690	1,362	80.6	1,362	
地域社会 4 (滝沢)	A	左直	1,663	1,540	92.6	1,540
		直	1,656	1,490	90.0	1,490
	B	直	1,948	1,577	81.0	1,577
		右	1,406	-	-	1,406
	C	左右	1,476	1,548	104.9	1,476
		右	1,735	1,581	91.1	1,581
地域社会 4 (瀬谷土橋公園入口)	A	左直	1,744	1,232	70.6	1,232
		直	1,900	1,641	86.4	1,641
	B	直	1,920	1,263	65.7	1,262
		右	1,465	1,114	76.0	1,114
	C	左	1,568	-	-	1,568
		右	1,730	1,616	93.4	1,616
地域社会 5 (中瀬谷消防署出張所 北側)	A	直左	1,674	1,283	76.6	1,283
	B	直右	1,646	1,282	77.9	1,282
	C	右左	1,505	1,426	94.8	1,426
地域社会 6 (瀬谷中学校前)	A	左	960	-	-	960
		直	1,828	1,712	93.7	1,712
		右	1,620	-	-	1,620
	B	左直	1,758	1,613	91.8	1,613
		右	1,733	2,002	115.5	1,733
	C	左	1,461	1,100	75.3	1,100
		直	1,872	1,432	76.5	1,432
		右	1,658	1,471	88.7	1,471
	D	左直	1,656	1,273	76.9	1,273
右		1,712	1,333	77.9	1,333	

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

表 9.17-3(2) 飽和交通流率の調査結果 (休日)

調査地点 (交差点名)	流入 断面	流入 車線 構成	飽和交通流率			
			算定値 (台) ①	実測値 (台) ②	比率 (%) ②/①	適用値 (台) (①と②の小さい値)
地域社会 1 (目黒交差点)	A	左直	1,713	1,326	77.4	1,326
		右	1,737	1,395	80.3	1,395
	B	左直	1,753	1,354	77.2	1,354
		右	1,667	1,420	85.2	1,420
	C	左	1,423	1,275	89.6	1,275
		直	1,851	1,528	82.5	1,528
		右	1,762	1,447	82.1	1,447
	D	左直	1,683	1,364	81.0	1,364
		右	1,730	1,443	83.4	1,443
	地域社会 2 (目黒交番前)	A	左直	1,909	1,561	81.8
直			1,960	1,480	75.5	1,480
右			1,712	1,722	100.6	1,712
B		左	1,444	1,316	91.1	1,316
		直	1,886	1,419	75.2	1,419
		右	1,739	-	-	1,739
C		左直	1,849	1,242	67.2	1,242
		直	1,972	1,546	78.4	1,546
		右	1,661	1,564	94.2	1,564
D		左直	1,845	1,479	80.2	1,479
		右	1,744	-	-	1,744
地域社会 3 (上川井 IC)		A	左	1,626	1,600	98.4
	右		1,479	-	-	1,479
	B	直	1,924	1,523	79.2	1,523
		右	1,672	1,584	94.7	1,584
	C	右	1,791	1,392	77.7	1,392
	D	直	1,924	1,467	76.2	1,467
		右	1,764	1,513	85.8	1,513
	地域社会 4 (滝沢)	A	左直	1,757	1,509	85.9
直			1,940	1,348	69.5	1,348
B		直	1,968	1,490	75.7	1,489
		右	1,543	-	-	1,543
C		左右	1,445	1,146	79.3	1,146
		右	1,789	1,419	79.3	1,419
地域社会 4 (瀬谷土橋公園入口)	A	左直	1,799	1,405	78.1	1,405
		直	1,938	1,666	86.0	1,666
	B	直	1,952	1,478	75.7	1,478
		右	1,750	1,464	83.7	1,464
	C	左	1,613	-	-	1,613
		右	1,778	1,585	89.1	1,585
地域社会 5 (中瀬谷消防署出張所 北側)	A	直左	1,789	1,230	68.8	1,230
	B	直右	1,823	1,177	64.6	1,177
	C	右左	1,528	1,310	85.7	1,310
地域社会 6 (瀬谷中学校前)	A	左	1,552	1,802	116.1	1,552
		直	1,962	1,674	85.3	1,674
		右	1,800	-	-	1,800
	B	左直	1,836	1,690	92.0	1,690
		右	1,787	1,920	107.4	1,787
	C	左	1,519	1,371	90.3	1,371
		直	1,978	1,516	76.6	1,516
	D	右	1,769	1,452	82.1	1,452
		左直	1,680	1,357	80.8	1,357
		右	1,768	-	-	1,768

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



表 9.17-4 現況の交差点需要率

時期	交差点名		時間帯※1	交差点需要率※2	限界 需要率※3
				現況	
平日	地域社会 1	目黒	17:45~18:45	0.696	0.894
	地域社会 2	目黒交番前	17:00~18:00	0.793	0.900
	地域社会 3	上川井 IC	17:00~18:00	0.680	0.847
	地域社会 4	滝沢	18:00~19:00	0.474	0.878
		瀬谷土橋公園入口	17:30~18:30	0.502	0.913
	地域社会 5	中瀬谷消防署出張所北側	7:00~8:00	0.700	0.889
地域社会 6	瀬谷中学校前	7:45~8:45	0.537	0.840	
休日	地域社会 1	目黒	16:45~17:45	0.680	0.894
	地域社会 2	目黒交番前	16:45~17:45	0.612	0.894
	地域社会 3	上川井 IC	16:45~17:45	0.492	0.829
	地域社会 4	滝沢	15:45~16:45	0.357	0.900
		瀬谷土橋公園入口	15:45~16:45	0.332	0.900
	地域社会 5	中瀬谷消防署出張所北側	16:30~17:30	0.666	0.882
地域社会 6	瀬谷中学校前	14:30~15:30	0.520	0.840	
混雑時	地域社会 1	目黒	11:15~12:15	0.642	0.894
	地域社会 2	目黒交番前	16:45~17:45	0.666	0.897
	地域社会 3	上川井 IC	17:45~18:45	0.505	0.836
	地域社会 4	滝沢	17:30~18:30	0.449	0.878
		瀬谷土橋公園入口	15:45~16:45	0.442	0.908
	地域社会 5	中瀬谷消防署出張所北側	10:45~11:45	0.590	0.878
地域社会 6	瀬谷中学校前	11:15~12:15	0.508	0.840	

※1:「時間帯」は交差点の流入交通量のピーク時間を示します。

※2: 交差点需要率とは、交通流が単一な車線毎または交差点流入部毎に流入交通量を飽和交通流率で除した値で示されるその方向の交通流に対する必要な有効青時間の比率（交差点流入部の需要率）のうち、交差点の信号制御において同一の信号現示の中で同時に流れる交通流の需要率の最大値（現示の需要率）の合計で示される値です。信号制御の損失時間のために限界需要率（※3）が上限となり、限界需要率を超えると交通流を捌くことができなくなります。

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

表 9.17-5 現況の交通容量比

交差点名		断面	流入車線構成	車線の交通容量比※		
				平日	休日	混雑時
地域社会 1	目黒	A	左折・直進	0.809	0.969	0.790
			右折	0.278	0.184	0.389
		B	左折・直進	0.628	0.410	0.527
			右折	0.872	0.711	0.687
		C	左折	0.719	0.736	0.584
			直進	0.943	0.670	0.744
			右折	0.316	0.194	0.192
		D	左折・直進	0.492	0.559	0.433
			右折	0.709	0.806	0.903
		地域社会 2	目黒交番前	A	左折・直進	0.603
直進	0.603				0.426	0.500
右折	1.116				0.913	1.054
B	左折			0.279	0.245	0.294
	直進			0.815	0.729	0.639
	右折			0.287	0.140	0.191
C	左折・直進			0.524	0.513	0.769
	直進			0.524	0.513	0.769
	右折			0.737	0.489	0.368
D	左折・直進			0.984	0.770	0.745
	右折			0.031	0.054	0.010
地域社会 3	上川井 IC			A	左折・右折	0.748
		直進	0.865		0.592	0.582
		B	右折	0.786	0.653	0.679
			右折	0.609	0.475	0.411
		D	直進	0.626	0.517	0.624
			右折	0.319	0.293	0.230
地域社会 4	滝沢	A	左折・直進	0.512	0.386	0.540
			直進	0.512	0.386	0.540
		B	直進	0.418	0.363	0.436
			右折	0.044	0.037	0.023
		C	左折・右折	0.642	0.317	0.420
			右折	0.659	0.453	0.547
	瀬谷土橋公園入口	A	左折・直進	0.636	0.364	0.415
			直進	0.636	0.364	0.415
		B	直進	0.300	0.228	0.191
			右折	0.389	0.304	0.324
		C	左折	0.274	0.042	0.239
			右折	0.568	0.462	0.761
地域社会 5	中瀬谷消防署出張所北側	A	直左	0.919	0.801	0.645
		B	直右	0.782	0.592	0.578
		C	右左	0.634	0.818	0.885
地域社会 6	瀬谷中学校前	A	左	0.324	0.192	0.188
			直	0.556	0.543	0.599
			右	0.057	0.084	0.069
		B	左直	0.705	0.423	0.433
			右	0.507	0.358	0.439
		C	左	0.616	0.546	0.354
			直	0.788	0.815	0.595
			右	0.246	0.501	0.354
		D	左直	0.816	0.730	0.933
			右	0.282	0.133	0.225

注：網掛けは、交通容量比が 1.0 を上回ったことを示します。

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

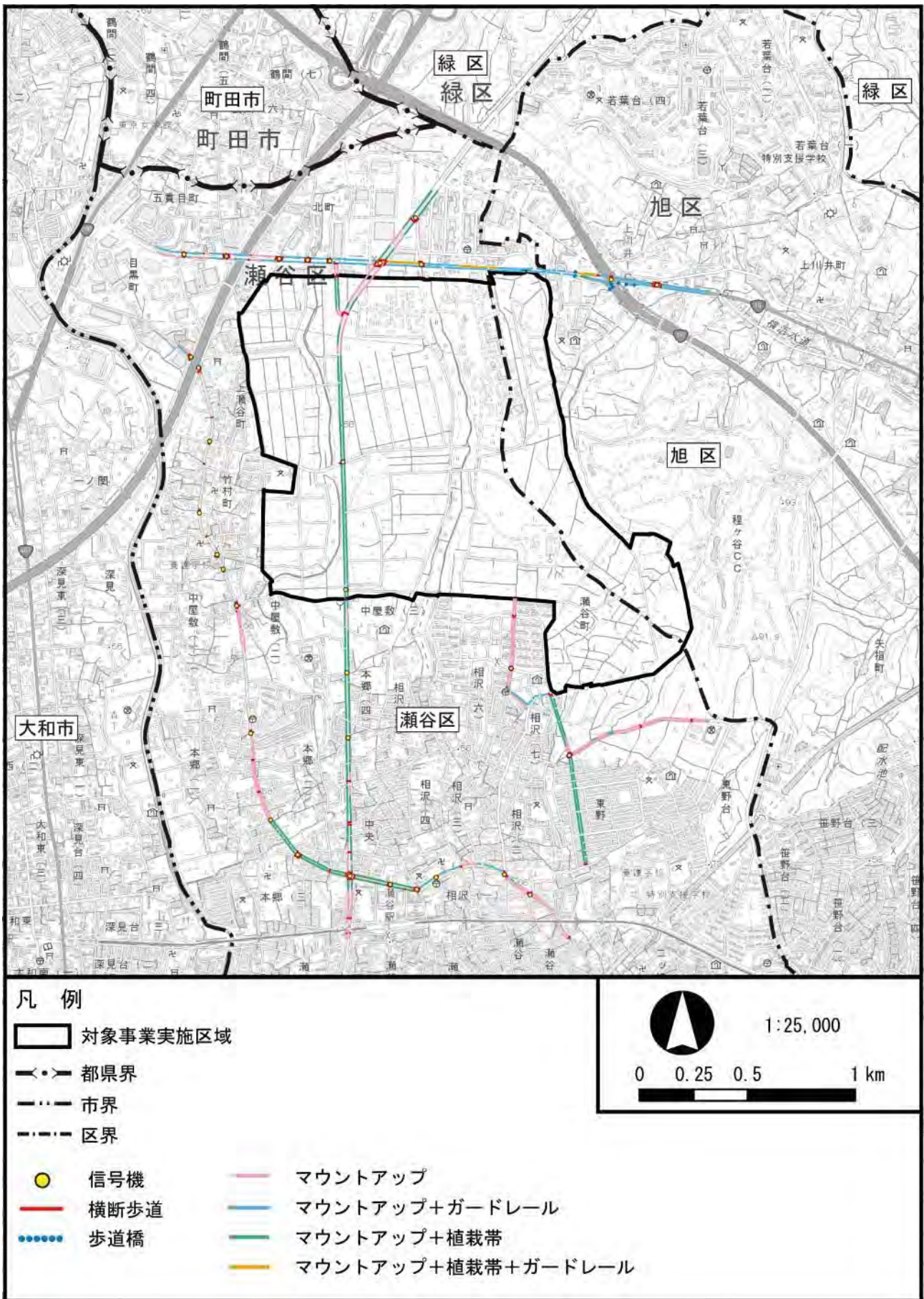


図 9.17-1 交通安全施設の整備状況

② 歩行者の状況

ア. 現地調査

横断歩道部における歩行者・自転車交通量については、表 9.17-6 に示すとおりです。

表 9.17-6(1) 歩行者・自転車交通量の調査結果（平日）

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

表 9.17-6(2) 歩行者・自転車交通量の調査結果（休日）

調査地点 (交差点名)	断面	24時間 (7-翌7時)		12時間 (7-19時)		ピーク時間帯		
		歩行者 (人)	自転車 (台)	歩行者 (人)	自転車 (台)	時間帯	歩行者・自転車 (人・台/時間)	
地域社会 1 (目黒)	ア-イ	213	464	190	434	16:45~ 17:45	75	
	ウ-エ	242	390	175	294		68	
	オ-カ	159	385	127	334		50	
	キ-ク	301	543	249	461		96	
地域社会 2 (目黒交番前)	ア-イ	49	208	36	158	9:15~ 10:15	14	
	ウ-エ	30	152	28	135		9	
	オ-カ	51	118	42	88		26	
	キ-ク	51	149	45	114		32	
地域社会 3 (上川井 IC)	ア-イ	157	192	114	157	14:45~ 15:45	40	
地域社会 4	滝沢	ア-イ	10	9	8	9	10:15~ 11:15	3
		ウ-エ	120	196	86	166	39	
	瀬谷土橋 公園入口	ア-イ	30	10	20	9	10:15~ 11:15	4
		ウ-エ	81	172	55	147	30	
	瀬谷土橋 公園前	ア-イ	14	13	10	10	15:15~ 16:15, 15:30~ 16:30	5
		ウ-エ	9	11	8	6	2	
地域社会 5 (中瀬谷消防 署出張所北側)	ア-イ	36	48	34	40	9:45~ 10:45	15	
	ウ-エ	56	96	48	81		25	
	オ-カ	260	282	197	200		40	
地域社会 6 (瀬谷中学校 前)	ア-イ	1,080	397	823	340	16:15~ 17:15	135	
	ウ-エ	703	492	578	414		112	
	オ-カ	1,483	569	1,232	485		206	
	キ-ク	1,164	753	964	630		165	

表 9.17-6(3) 歩行者・自転車交通量の調査結果（混雑時）

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

## 9.17.2 予測及び評価の結果

### 9.17.2-1 交通混雑（工事用車両の運行）

#### (1) 予測

##### ① 予測結果

工事用車両の運行に伴う対象事業実施区域周辺の主要信号交差点におけるピーク時間帯の交差点需要率は表 9.17-7 に、車線の交通容量比は表 9.17-8 に示すとおりです。

工事中交通量による交差点需要率が高い交差点は、地域社会 2（目黒交番前）の平日 1.114、休日 0.959 であり、限界需要率を上回っています。

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

表 9.17-7 交差点需要率（工事用車両の運行に伴う交通混雑）

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

注：網掛けは、限界需要率を上回ったことを示します。

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

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

※3：交差点需要率とは、交通流が単一な車線毎または交差点流入部毎に流入交通量を飽和交通流率で除した値で示されるその方向の交通流に対する必要有効青時間の比率（交差点流入部の需要率）のうち、交差点の信号制御において同一の信号現示の中で同時に流れる交通流の需要率の最大値（現示の需要率）の合計で示される値です。信号制御の損失時間のために限界需要率（※4）が上限となり、限界需要率を超えると交通流を捌くことができなくなります。

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

表 9.17-8(1) 車線の交通容量比（工事中車両の運行に伴う交通混雑：平日）

交差点名	断面	流入車線構成	車線の交通容量比※			
			現況 ①	工事中 ②	増分 ②-①	
地域社会 1	目黒	A	左折・直進	0.889	0.889	0.000
			右折	0.245	0.343	0.098
		B	左折・直進	0.533	0.533	0.000
			右折	0.766	0.766	0.000
		C	左折	0.773	0.952	0.179
			直進	0.855	1.017	0.162
			右折	0.257	0.460	0.203
		D	左折・直進	0.495	0.495	0.000
右折	0.701		0.701	0.000		
地域社会 2	目黒交番前	A	左折・直進	0.603	0.603	0.000
			直進	0.603	0.603	0.000
			右折	1.116	1.116	0.000
		B	左折	0.279	0.279	0.000
			直進	0.815	0.815	0.000
			右折	0.287	0.287	0.000
		C	左折・直進	0.524	1.735	1.211
			直進	0.524	1.735	1.211
			右折	0.737	2.631	1.894
		D	左折・直進	0.984	0.984	0.000
右折	0.031		0.031	0.000		
地域社会 3	上川井 IC	A	左折・右折	0.748	0.748	0.000
			直進	0.865	1.122	0.257
		B	右折	0.786	0.932	0.146
			右折	0.609	0.609	0.000
		D	直進	0.626	0.626	0.000
			右折	0.319	0.319	0.000
地域社会 4	滝沢	A	左折・直進	0.453	0.453	0.000
			直進	0.453	0.453	0.000
		B	直進	0.403	0.559	0.156
			右折	0.056	0.056	0.000
		C	左折・右折	0.639	0.639	0.000
			右折	0.631	0.631	0.000
	瀬谷土橋公園入口	A	左折・直進	0.636	0.636	0.000
			直進	0.636	0.636	0.000
		B	直進	0.300	0.490	0.190
			右折	0.389	0.389	0.000
C	左折	0.274	0.274	0.000		
	右折	0.568	0.568	0.000		

注：網掛けは、交通容量比が 1.0 を上回ったことを示します。

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



表 9.17-8(2) 車線の交通容量比（工事用車両の運行に伴う交通混雑：休日）

交差点名		断面	流入車線構成	車線の交通容量比※		
				現況 ①	工事中 ②	増分 ②-①
地域社会 1	目黒	A	左折・直進	0.969	0.969	0.000
			右折	0.184	0.225	0.041
		B	左折・直進	0.410	0.410	0.000
			右折	0.711	0.711	0.000
		C	左折	0.736	0.906	0.170
			直進	0.670	0.817	0.147
			右折	0.194	0.461	0.267
		D	左折・直進	0.559	0.559	0.000
			右折	0.806	0.806	0.000
		地域社会 2	目黒交番前	A	左折・直進	0.426
直進	0.426				0.426	0.000
右折	0.913				0.913	0.000
B	左折			0.245	0.245	0.000
	直進			0.729	0.729	0.000
	右折			0.140	0.140	0.000
C	左折・直進			0.513	1.617	1.104
	直進			0.513	1.617	1.104
	右折			0.489	2.437	1.948
D	左折・直進			0.770	0.770	0.000
	右折	0.054	0.054	0.000		
地域社会 3	上川井 IC	A	左折・右折	0.341	0.341	0.000
			直進	0.592	0.827	0.235
		B	右折	0.653	0.803	0.150
			右折	0.475	0.475	0.000
		D	直進	0.517	0.517	0.000
			右折	0.293	0.293	0.000
地域社会 4	滝沢	A	左折・直進	0.358	0.358	0.000
			直進	0.358	0.358	0.000
		B	直進	0.363	0.531	0.168
			右折	0.025	0.025	0.000
		C	左折・右折	0.262	0.262	0.000
			右折	0.471	0.471	0.000
	瀬谷土橋公園入口	A	左折・直進	0.316	0.316	0.000
			直進	0.316	0.316	0.000
		B	直進	0.231	0.392	0.161
			右折	0.312	0.312	0.000
C	左折	0.052	0.052	0.000		
	右折	0.463	0.463	0.000		

注：網掛けは、交通容量比が 1.0 を上回ったことを示します。

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

## (2) 環境保全措置の検討

表 9.17-9 に示すとおり、環境保全措置を実施します。

表 9.17-9 環境保全措置の内容（交通混雑（工事用車両の運行））

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

※：工事用車両運行ルート上の分散、運行時間帯の管理の検討は、「第10章 10.3 工事用車両の運行に伴う検討」（P.10-19～30）に記載しています。

## (3) 評価

### ① 評価の結果

#### ア. 環境影響の回避、低減に係る評価

都市計画対象事業では、工事用車両の運行に伴う交通混雑は、交差点需要率で平日 0.513～1.114、休日 0.374～0.959 と予測され、平日、休日ともに地域社会 2（目黒交番前）が限界需要率を上回ります。また、車線の交通容量比についても、地域社会 1（目黒）～地域社会 3（上川井 IC）の 3 地点で 1.0 を上回る断面があると予測されます。これらの結果より、可能な限り現況交通への負荷を軽減し、更なる交通混雑を発生させないよう十分配慮する必要があると考えます。

なお、前掲表 9.17-9 の環境保全措置のうち、「工事用車両運行ルート上の分散」、「運行時間帯の管理」については、具体的なルートと運行時間帯を再設定して検討を行いました。

検討した結果は、「第 10 章 10.3 工事用車両の運行に伴う検討」(P. 10-19~30) に示します。

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

#### (4) 事後調査

工事用車両の運行に伴う交通混雑の評価は、環境保全措置の実施を前提としていることから、その具体的な効果を把握するため、本予測項目について、環境影響評価法に基づく事後調査を表 9.17-10 に示すように実施します。

また、工事用車両の運行に伴う交通混雑への影響については、環境保全措置の実施状況を確認するため、後掲表 11-1(3) (P. 11-4) に示すとおりモニタリングを行います。

表 9.17-10 事後調査の項目等 (交通混雑 (工事用車両の運行))

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

#### 9.17.2-2 交通混雑 (関係車両の走行)

##### (1) 予測

##### ① 予測結果

予測時点における交差点需要率は表 9.17-11、車線の交通容量比は表 9.17-12、単路部の交通容量比は表 9.17-13 に示すとおりです。

将来交通量による交差点需要率が高い交差点は、平日は地域社会 1 (目黒) の 0.774、休日は地域社会 1 (目黒) の 0.731 であり、限界需要率を下回ります。

将来交通量による車線の交通容量比が高い交差点は、平日では地域社会 1 (目黒) の C 断面左折車線で 0.987、休日では地域社会 6 (瀬谷中学校前) の D 断面の左折・直進車線の 0.975 となっており、交通容量比 1.0 を上回る交差点はありません。

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

表 9.17-11 交差点需要率(関係車両の走行に伴う交通混雑)

時期	交差点名		交差点需要率 <sup>※1</sup>			供用時 限界 需要率 <sup>※2</sup>
			現況① (ピーク時間帯)	供用時② (ピーク時間帯)	増分 ②-①	
平日	地域社会 1	目黒	0.696 (17:45~18:45)	0.774 (17:00~18:00)	0.078	0.931
	地域社会 2	目黒交番前	0.793 (17:00~18:00)	0.627 (17:00~18:00)	-0.166	0.918
	地域社会 3	上川井 IC	0.680 (17:00~18:00)	0.591 (8:00~9:00)	-0.089	0.864
	地域社会 4	滝沢	0.474 (18:00~19:00)	0.453 (7:00~8:00)	-0.021	0.920
		瀬谷土橋公園 入口	0.502 (17:30~18:30)	0.505 (18:00~19:00)	0.003	0.909
	地域社会 5	中瀬谷消防署 出張所北側	0.700 (7:00~8:00)	0.302 (7:00~8:00)	-0.398	0.911
	地域社会 6	瀬谷中学校前	0.537 (7:45~8:45)	0.748 (7:00~8:00)	0.211	0.880
	地域社会 8	—	—	0.084 (8:00~9:00)	—	0.900
	地域社会 9	—	—	0.649 (7:00~8:00)	—	0.900
休日	地域社会 1	目黒	0.680 (16:45~17:45)	0.731 (19:00~20:00)	0.051	0.931
	地域社会 2	目黒交番前	0.612 (16:45~17:45)	0.552 (17:00~18:00)	-0.060	0.918
	地域社会 3	上川井 IC	0.492 (16:45~17:45)	0.662 (8:00~9:00)	0.170	0.864
	地域社会 4	滝沢	0.357 (15:45~16:45)	0.260 (16:00~17:00)	-0.097	0.920
		瀬谷土橋公園 入口	0.332 (15:45~16:45)	0.368 (17:00~18:00)	0.036	0.909
	地域社会 5	中瀬谷消防署 出張所北側	0.666 (16:30~17:30)	0.266 (15:00~16:00)	-0.400	0.900
	地域社会 6	瀬谷中学校前	0.520 (14:30~15:30)	0.660 (15:00~16:00)	0.140	0.880
	地域社会 8	—	—	0.127 (8:00~9:00)	—	0.900
	地域社会 9	—	—	0.655 (16:00~17:00)	—	0.900

注：「時間帯」は交差点の流入交通量のピーク時間を示します。

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

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

表 9.17-12(1) 車線の交通容量比（関係車両の走行に伴う交通混雑：平日）

交差点名		断面	流入車線 構成	車線の交通容量比※		
				現況	供用時	増分
地域社会 1	目黒	A	左折・直進	0.809	0.732	-0.077
			右折	0.278	0.727	0.449
		B	左折・直進	0.628	0.757	0.129
			右折	0.872	0.725	-0.147
		C	左折	0.719	0.987	0.268
			直進	0.943	0.239	-0.704
			右折	0.316	0.166	-0.150
		D	左折・直進	0.492	0.283	-0.209
			右折	0.709	0.167	-0.542
		地域社会 2	目黒交番前	A	左折・直進	0.603
直進	0.603				0.452	-0.151
右折	1.116				0.688	-0.428
B	左折(左直)			0.279	0.697	0.418
	直進			0.815	0.697	-0.118
	右折			0.287	0.689	0.402
C	左折・直進			0.524	0.693	0.169
	直進			0.524	0.693	0.169
	右折			0.737	0.064	-0.673
D	左折・直進			0.984	0.570	-0.414
	(直進)			なし	0.570	-
	右折			0.031	0.320	0.289
地域社会 3	上川井 IC	A	左折・右折	0.748	0.680	-0.068
			(右折)	なし	0.683	-
		B	直進	0.865	0.176	-0.689
			右折	0.786	0.677	-0.109
		C	右折	0.609	0.160	-0.449
		D	直進	0.626	0.712	0.086
			右折	0.319	0.242	-0.077
地域社会 4	滝沢	A	左折・直進	0.517	0.542	0.025
			直進	0.517	0.542	0.025
		B	直進	0.421	0.311	-0.110
			右折	0.045	0.000	-0.045
		C	左折・右折	0.672	0.535	-0.137
			右折	0.684	0.458	-0.226
	瀬谷土橋公園入口	A	左折・直進	0.650	0.540	-0.110
			直進	0.650	0.540	-0.110
		B	直進	0.301	0.382	0.081
			右折	0.398	0.803	0.405
C	左折	0.291	0.000	-0.291		
	右折	0.564	0.184	-0.380		
地域社会 5	中瀬谷消防署 出張所北側	A	左折	なし	0.449	-
			左直(直進)	0.919	0.365	-0.554
			右折	なし	0.142	-
		(B)	左折・直進	なし	0.073	-
			右折	なし	0.000	-
		B(C)	直右(左直)	0.782	0.513	-0.269
			右折	なし	0.204	-
		C(D)	左折・直進	なし	0.135	-
			左右(右折)	0.634	0.502	-0.132

注：1. 網掛けは、交通容量比が 1.0 を上回ったことを示します。

2. 地域社会 2、3 及び 5 の括弧内は将来の流入構成断面。

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

表 9.17-12(2) 車線の交通容量比（関係車両の走行に伴う交通混雑：平日）

交差点名		断面	流入車線 構成	車線の交通容量比※		
				現況	供用時	増分
地域社会 6	瀬谷中学校前	A	左折	0.324	0.034	-0.290
			直進	0.556	0.448	-0.108
			右折	0.057	0.084	0.027
		B	左折・直進	0.705	0.562	-0.143
			右折	0.507	0.731	0.224
		C	左折	0.616	0.959	0.343
			直進	0.788	0.830	0.042
			右折	0.246	0.620	0.374
		D	左折・直進	0.816	0.960	0.144
			右折	0.282	0.081	-0.201
地域社会 8	—	A	直進	—	0.011	—
			右折	—	0.041	—
		B	左折	—	0.091	—
			右折	—	0.010	—
		C	左折・直進	—	0.092	—
		地域社会 9	—	A	左折・直進	—
右折	—				0.000	—
B	左折・直進			—	0.676	—
	右折			—	0.501	—
C	左折・直進			—	0.794	—
	右折			—	0.000	—
D	左折・直進	—	0.738	—		
	右折	—	0.128	—		

注：1. 網掛けは、交通容量比が 1.0 を上回ったことを示します。

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

表 9.17-12(3) 車線の交通容量比（関係車両の走行に伴う交通混雑：休日）

交差点名		断面	流入車線 構成	車線の交通容量比※		
				現況	供用時	増分
地域社会 1	目黒	A	左折・直進	0.969	0.694	-0.289
			右折	0.184	0.688	0.500
		B	左折・直進	0.410	0.692	0.282
			右折	0.711	0.689	-0.022
		C	左折	0.736	0.968	0.232
			直進	0.670	0.234	-0.436
			右折	0.194	0.179	-0.015
		D	左折・直進	0.559	0.258	-0.301
			右折	0.806	0.159	-0.647
		地域社会 2	目黒交番前	A	左折・直進	0.426
直進	0.426				0.339	-0.087
右折	0.913				0.619	-0.294
B	左折(左直)			0.245	0.610	0.365
	直進			0.729	0.610	-0.119
	右折			0.140	0.608	0.468
C	左折・直進			0.513	0.615	0.102
	直進			0.513	0.615	0.102
	右折			0.489	0.066	-0.423
D	左折・直進			0.770	0.482	-0.288
	(直進)			なし	0.482	-
	右折			0.054	0.332	0.278
地域社会 3	上川井 IC	A	左折・右折	0.341	0.749	0.408
			(右折)	なし	0.745	-
		B	直進	0.592	0.176	-0.416
			右折	0.653	0.783	0.130
		C	右折	0.475	0.121	-0.354
		D	直進	0.517	0.793	0.276
			右折	0.293	0.279	-0.014
地域社会 4	滝沢	A	左折・直進	0.404	0.334	-0.070
			直進	0.404	0.334	-0.070
		B	直進	0.373	0.218	-0.155
			右折	0.037	0.000	-0.037
		C	左折・右折	0.314	0.276	-0.038
	右折		0.465	0.301	-0.164	
	瀬谷土橋公園入口	A	左折・直進	0.370	0.400	0.030
			直進	0.370	0.400	0.030
		B	直進	0.242	0.258	0.016
			右折	0.304	0.545	0.241
C		左折	0.045	0.000	-0.045	
右折	0.472	0.130	-0.342			
地域社会 5	中瀬谷消防署 出張所北側	A	左折	なし	0.500	-
			左直(直進)	0.801	0.408	-0.393
			右折	なし	0.138	-
		(B)	左折・直進	なし	0.059	-
			右折	なし	0.000	-
		B(C)	直右(左直)	0.592	0.369	-0.223
			右折	なし	0.195	-
		C(D)	左折・直進	なし	0.108	-
			左右(右折)	0.818	0.308	-0.510

注：1. 網掛けは、交通容量比が 1.0 を上回ったことを示します。

2. 地域社会 2 及び 3 の括弧内は将来の流入構成断面。

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

表 9.17-12(4) 車線の交通容量比（関係車両の走行に伴う交通混雑：休日）

交差点名		断面	流入車線 構成	車線の交通容量比※		
				現況	供用時	増分
地域社会 6	瀬谷中学校前	A	左折	0.192	0.061	-0.131
			直進	0.543	0.475	-0.068
			右折	0.084	0.062	-0.022
		B	左折・直進	0.423	0.552	0.129
			右折	0.358	0.495	0.137
		C	左折	0.546	0.942	0.396
			直進	0.815	0.686	-0.129
			右折	0.501	0.472	-0.029
		D	左折・直進	0.730	0.975	0.245
			右折	0.133	0.037	-0.096
地域社会 8	—	A	直進	—	0.008	—
			右折	—	0.044	—
		B	左折	—	0.137	—
			右折	—	0.037	—
		C	左折・直進	—	0.140	—
		地域社会 9	—	A	左折・直進	—
右折	—				0.000	—
B	左折・直進			—	0.703	—
	右折			—	0.526	—
C	左折・直進			—	0.796	—
	右折			—	0.000	—
D	左折・直進	—	0.739	—		
			右折	—	0.092	—

注：1. 網掛けは、交通容量比が 1.0 を上回ったことを示します。

2. 地域社会 5 の括弧内は将来の断面及び流入構成断面。

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

表 9.17-13 単路部における交通容量比（関係車両の走行に伴う交通混雑：地域社会 7）

時期	ピーク 時間帯	車 線 数	基本 容量 (台/h)	補正係数				可能交通 容量 (台/h)	ピーク 時流入 交通量 (台/h)	交通 容量比 ※	
				車線 幅員	側方 余裕	沿道 条件	大型混入				
							3.0m				0.50m 両側
現況	平日	18時～ 19時	2,500	0.94	0.95	0.75	0.993	(0.7%)	1,663	302	0.182
	休日	15時～ 16時									
供用時	平日	8時～ 9時									
	休日	10時～ 11時									

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



## (2) 環境保全措置の検討

表 9.17-14 に示すとおり、環境保全措置を実施します。

表 9.17-14 環境保全措置の内容（交通混雑（関係車両の走行））

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

## (3) 評価

### ① 評価の結果

#### ア. 環境影響の回避、低減に係る評価

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

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

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

#### (4) 事後調査

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

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

### 9.17.2-3 歩行者・自転車の安全（工事用車両の運行）

#### (1) 予測

##### ① 予測結果

工事用車両の主な走行ルートである八王子街道、環状4号線の沿道は、一部を除きマウントアップ構造の歩道が整備されており、ほとんどの箇所で歩行者と自動車が分離されています。

（前掲図 9.17-1（P.9.17-11））

都市計画対象事業の工事にあたっては、工事用車両の出入口付近に誘導員を配置し、一般通行者・一般通行車両の安全管理、通行の円滑化に努めます。また、周辺に小学校があることに留意して、工事受注者に対する交通安全教育を十分に行い、規制速度、走行ルートの厳守を徹底します。これらのことから歩行者等の安全は、確保されるものと考えます。

#### (2) 環境保全措置の検討

表 9.17-15 に示すとおり、環境保全措置を実施します。

表 9.17-15 環境保全措置の内容（歩行者・自転車の安全（工事用車両の運行））

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

### (3) 評価

#### ① 評価の結果

##### ア. 環境影響の回避、低減に係る評価

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

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

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

#### (4) 事後調査

工事中の歩行者・自転車の安全については、適切な措置を講じるとともに、関係機関と協議の上で工事計画を検討するため、可能な限り周辺に配慮した対応が図られると判断しました。

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

### 9.17.2-4 歩行者・自転車の安全（関係車両の走行）

#### (1) 予測

##### ① 予測結果

関係車両の主な走行ルートである八王子街道、環状4号線及び上瀬谷第172号線の沿道は、一部を除きマウントアップ構造の歩道が整備されており、ほとんどの箇所では歩行者と自動車が分離されています。（前掲図9.17-1（P.9.17-11））

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

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

これらのことから歩行者等の安全は確保されるものと考えます。

#### (2) 環境保全措置の検討

表9.17-16に示すとおり、環境保全措置を実施します。

表 9.17-16 環境保全措置の内容（歩行者・自転車の安全（関係車両の走行））

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

### (3) 評価

#### ① 評価結果

##### ア. 環境影響の回避、低減に係る評価

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

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

### (4) 事後調査

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

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