

6.10 地域社会（交通混雑、歩行者の安全）

6.10 地域社会（交通混雑、歩行者の安全）

本事業の実施により、工事中は工事用車両の走行、供用時は建物の供用に伴う歩行者、建物の関係車両の走行が、周辺の主要道路等での交通流や歩行者の安全に影響を及ぼすおそれがあります。

このことから、本事業の工事中及び供用時の自動車及び歩行者に対する影響を把握するために、調査、予測、評価を行いました。

以下に調査、予測、評価等の概要を示します。

【工事用車両の走行に伴う交通混雑（自動車）及び歩行者の安全】

項目	結果等の概要	参照頁
調査結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> 調査を実施した 6 交差点の 24 時間断面交通量において、最も多かったのは、No.1 交差点（戸塚消防署前交差点）の A 断面で 21,467 台/24 時間、次いで No.2 交差点（八坂神社前交差点）の A 断面で 21,323 台/24 時間でした。 ピーク時交差点総流入台数は、No.2 交差点（八坂神社前交差点）が最大であり 1,833 台/1 時間でした。 現況の信号交差点で交差点処理が困難（交差点需要率が限界需要率を上回る、車線の交通容量比が 1.0 超）になっている交差点はありません。信号機のない交差点の遅れの程度を表す指標は、「遅れなし」～「小」の範囲内となっています。 工事用車両の主な走行ルートである一般国道 1 号、大船停車場矢部線、市道戸塚第 335 号線（都市計画道路桂町戸塚遠藤線）、市道戸塚第 345 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。 	p.6.10-10 ～ p.6.10-20
環境保全目標	<ul style="list-style-type: none"> 交通混雑：周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと。 歩行者の安全：歩行者等の安全な通行が確保されること。 	p.6.10-25
予測結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> 工事中交通量による交差点需要率が高い信号交差点は、No.2 交差点（八坂神社前交差点）の 0.717 ですが、予測したいずれの信号交差点においても限界需要率を下回っており、交通処理は可能であると考えます。また、予測した全ての信号交差点において車線の交通容量比は 1.0 を下回ると予測します。 信号機のない交差点（No.6 交差点）においては、遅れの程度を表す指標は「遅れなし」～「平均」の範囲内と予測するため、工事中の交通需要は許容できるものと考えます。 工事用車両の主な走行ルート沿道は、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。また、本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するなどの対応を図ることにより、歩行者等の安全は、確保されるものと考えます。 	p.6.10-29 ～ p.6.10-31
環境の保全のための措置の概要	<ul style="list-style-type: none"> 工事用車両が特定の日、特定の時間帯に集中しないよう、計画的な運行管理に努めます。 周辺道路での路上待機車両が発生しないよう、入退場時間の事前調整及び工事用車両の運転者への指導を徹底します。 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や通行の円滑化に努めます。 周辺に小学校等があることに留意して、工事用車両の運転者に対する交通安全教育を十分に行い、規制速度、走行ルートの厳守を徹底します。 	p.6.10-41
評価の概要	<ul style="list-style-type: none"> 予測結果を踏まえ、影響低減に向けた環境の保全のための措置を講じることから、環境保全目標「周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと。」「歩行者等の安全な通行が確保されること。」は達成されるものと考えます。 	p.6.10-45

注) 調査・予測・評価等の詳細は、右欄の参照頁で確認下さい。

【関係車両の走行に伴う交通混雑（自動車）及び歩行者の安全】

項目	結果等の概要	参照頁
調査結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・調査を実施した 6 交差点の 24 時間断面交通量において、最も多かったのは、No.1 交差点（戸塚消防署前交差点）の A 断面で 21,467 台/24 時間、次いで No.2 交差点（八坂神社前交差点）の A 断面で 21,323 台/24 時間でした。 ・ピーク時交差点総流入台数は、No.2 交差点（八坂神社前交差点）が最大であり 1,833 台/1 時間でした。 ・現況の信号交差点で交差点処理が困難（交差点需要率が限界需要率を上回る、車線の交通容量比が 1.0 超）になっている交差点はありません。信号機のない交差点の遅れの程度を表す指標は、「遅れなし」～「小」の範囲内となっています。 ・関係車両の主な走行ルートである一般国道 1 号、大船停車場矢部線、市道戸塚第 335 号線（都市計画道路桂町戸塚遠藤線）、市道戸塚第 345 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、ほとんどの箇所ですべて歩行者と自動車が分離されています。 	p.6.10-10 ～ p.6.10-20
環境保全目標	<ul style="list-style-type: none"> ・交通混雑：周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと。 ・歩行者の安全：歩行者等の安全な通行が確保されること。 	p.6.10-25
予測結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・供用時交通量による交差点需要率が高い信号交差点は、No.2 交差点（八坂神社前交差点）の 0.622 ですが、予測したいずれの信号交差点においても限界需要率を下回っており、交通処理は可能であると考えます。また、予測した全ての信号交差点において車線の交通容量比は 1.0 を下回ると予測します。 ・信号機のない交差点（No.6 交差点）においては、遅れの程度を表す指標は「遅れなし」～「小」の範囲内と予測するため、供用時の交通需要は許容できるものと考えます。 ・関係車両の主な走行ルート沿道は、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、ほとんどの箇所ですべて歩行者と自動車が分離されています。また、本事業においては、主要な車両出入口付近には警備員を配置するなどの対応を図ることにより、歩行者等の安全は、確保されるものと考えます。 	p.6.10-34 ～ p.6.10-37
環境の保全のための措置の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・本事業で整備する駐車場は、横浜市駐車場条例の附置義務に基づく必要台数を確保します。 ・従業員は原則として公共交通機関を利用した通勤とすることで、自動車での来所を少なくするよう配慮します（自動車・自転車通勤は許可された者のみとします）。 ・車両出入口付近は、適宜植栽の剪定を行うなど、十分な見通しを確保していきます。 ・主要な車両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や通行の円滑化に努めます。 ・道路拡幅整備に伴い、敷地外周の既存の万年塀を撤去するとともに、歩道も拡幅整備し、歩行空間としての安全性・利便性の向上、通行の円滑化に寄与します。 	p.6.10-42
評価の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・予測結果を踏まえ、影響低減に向けた環境の保全のための措置を講じることから、環境保全目標「周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと。」「歩行者等の安全な通行が確保されること。」は達成されるものと考えます。 	p.6.10-46

注) 調査・予測・評価等の詳細は、右欄の参照頁で確認下さい。

【建物の供用に伴う交通混雑（歩行者）】

項目	結果等の概要	参照頁
調査結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・現地調査を行った7地点のうち、歩行者量（自転車も実数とした合計数）が最も多かったのは、地点③（戸塚小学校西側の歩道）の5,288人/15時間であり、次いで地点①（八坂神社前交差点北西側の歩道）の3,626人/15時間でした。 また、15分ピークの最も歩行者量（自転車を歩行者換算）が多かったのは、地点④（柏尾川プロムナード）の232人/15分（7:45～8:00）、次いで地点③（戸塚小学校西側の歩道）の171人/15分（7:30～7:45）でした。 ・調査を行った全ての断面でサービス水準はA（自由歩行）と判定されました。 	p.6.10-21 ～ p.6.10-24
環境保全目標	<ul style="list-style-type: none"> ・周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと。 	p.6.10-25
予測結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・全ての予測地点で、自由歩行が可能とされる歩行者サービス水準Aが確保されると予測します。 	p.6.10-40
環境の保全のための措置の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・主要な車両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や通行の円滑化に努めます。 ・道路拡幅整備に伴い、敷地外周の既存の万年塀を撤去するとともに、歩道も拡幅整備し、歩行空間としての安全性・利便性の向上、通行の円滑化に寄与します。 	p.6.10-42
評価の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・予測結果を踏まえ、影響低減に向けた環境の保全のための措置を講じることから、環境保全目標「周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと。」は達成されるものと考えます。 	p.6.10-46

注) 調査・予測・評価等の詳細は、右欄の参照頁で確認下さい。

6.10.1 調査

(1) 調査項目

調査項目は、以下の内容としました。

- ア 日常生活圏等の状況
- イ 地域交通の状況
- ウ 歩行者の状況

(2) 調査地域・地点

ア 日常生活圏等の状況

対象事業実施区域周辺としました。

イ 地域交通の状況

自動車交通量の把握については、工事用車両及び関係車両の走行が想定される、主要交差点として、図6.10-1に示す信号交差点5ヶ所（No.1～No.5）及び無信号交差点1ヶ所（No.6）としました。

交通安全対策等の状況については、下郷入口交差点から戸塚消防署前交差点までの一般国道1号沿道付近と豊田立体入口交差点付近の大船停車場矢部線沿道付近、豊田立体入口交差点～八坂神社前交差点の市道戸塚第335号線沿道付近としました。

既存資料調査は、対象事業実施区域周辺としました。

ウ 歩行者の状況

歩行者及び自転車の交通量の把握については、建物の供用に伴い施設関係者の徒歩通行が想定される主要な歩道・歩行空間（地点①～⑥）及びその他の周辺歩道（地点⑦）の現況把握のため、図6.10-2に示す7地点（地点①～⑦）としました。

(3) 調査時期

地域交通及び歩行者の状況については、表6.10-1に示す日時で、現地調査を実施しました。日常生活圏等及び交通安全対策等の状況については、入手可能な近年の文献を収集・整理しました。

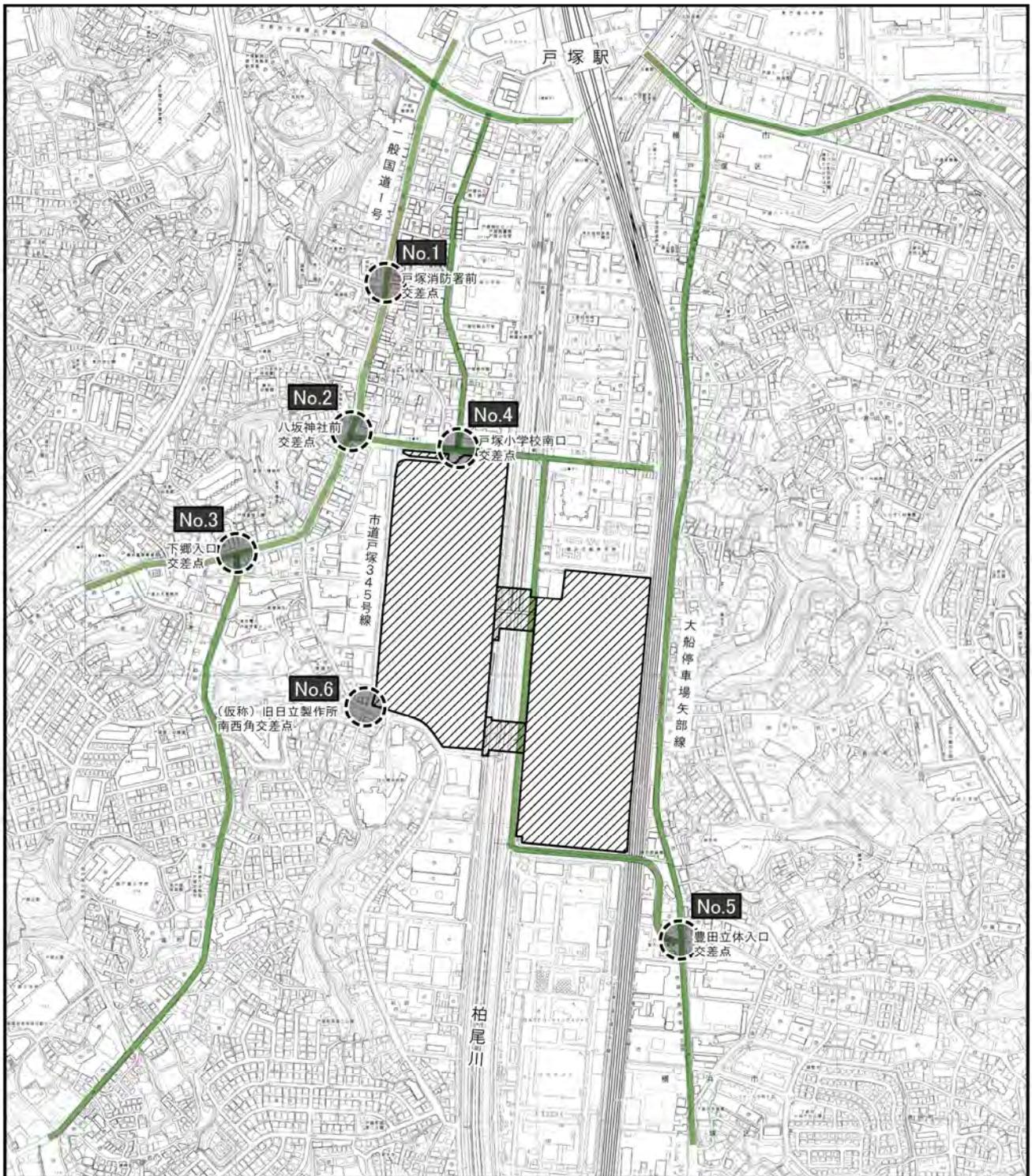
表 6.10-1 地域交通調査日時

調査項目		調査日時
自動車交通量調査 渋滞長調査 信号現示調査	No.1～No.5	平成29年2月7日（火）7:00～平成29年2月8日（水）7:00
	No.6	平成29年8月8日（火）7:00～平成29年8月9日（水）7:00
飽和交通流率調査※	No.2	平成29年7月11日（火）16:00～19:00
	No.3	平成29年7月11日（火）7:00～10:00
歩行者等交通量調査	地点①～⑥	平成29年2月7日（火）7:00～22:00
	地点⑦	平成29年9月7日（木）7:00～22:00

※：飽和交通流率調査は、渋滞長調査結果を踏まえ「次の時間帯へ繰り越した最大値」の時間帯を含む3時間を抽出して実施しました（p.6.10-8,15参照）。

注1）本施設は供用時は主として平日のみ稼働する施設であること、工事中は休日である土曜日の工事作業がありますが、平日よりも休日の方が交通量が少なく、交差点需要率計算に影響する大型車が少ないことから、平日を調査対象としました。

注2）調査日は道路交通に影響がある大きなイベントや道路工事が無い日を選定しました。追加の基礎データを収集するために調査日が異なりますが、当該地は特定の季節や月に交通量が大きく変動する観光地周辺ではないことから、調査日のばらつきが解析結果に大きく影響することはないと考えます。



凡例

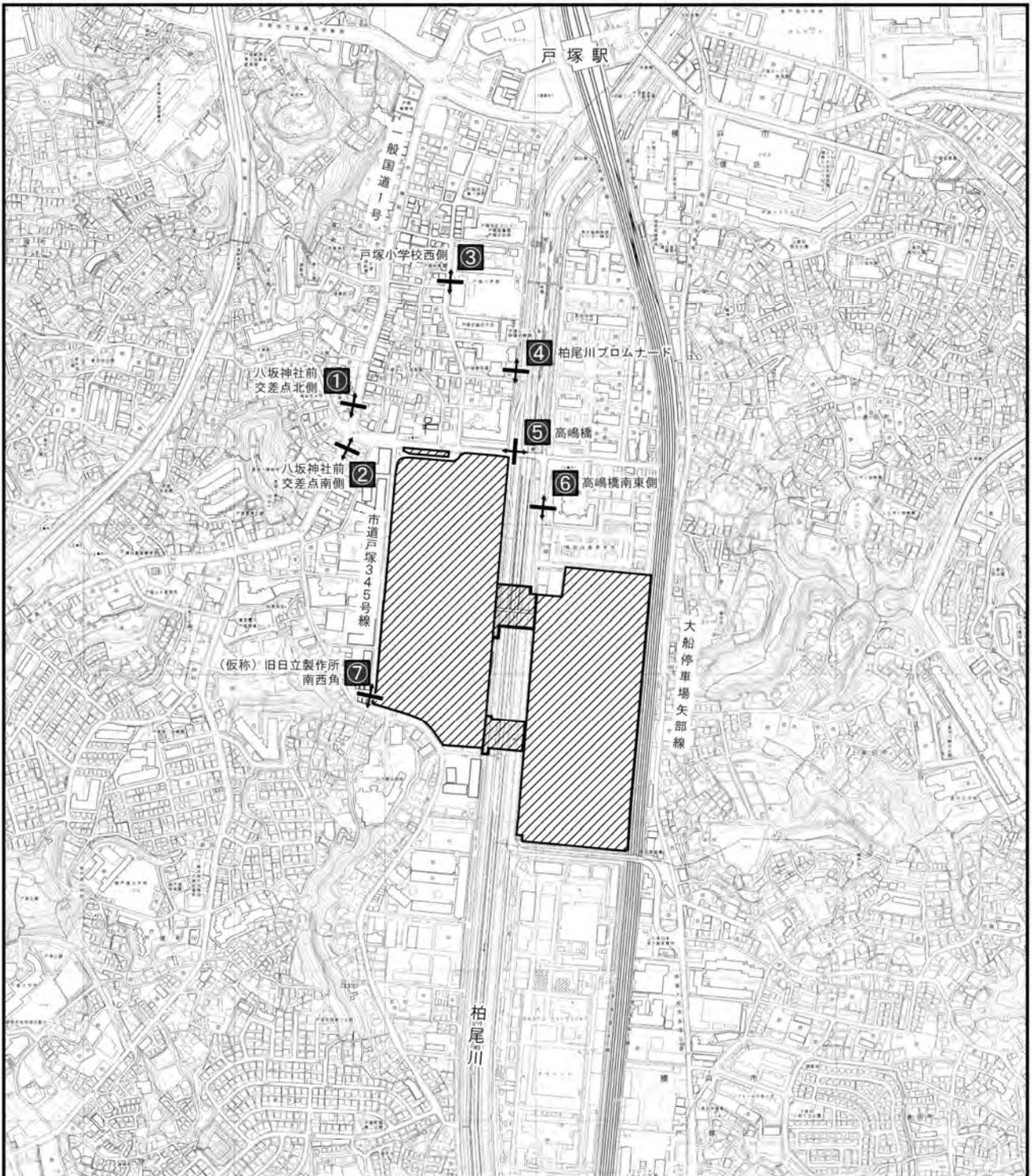
-  : 対象事業実施区域
-  : 自動車交通量調査地点 (地点No. 1~No. 6)
-  : 交通安全対策等の状況の主な調査範囲

注) 工事用車両の主な走行ルートはp.2-30(図2.7-1)、関係車両の主な走行ルートはp.2-13(図2.3-4)を参照。

図 6.10-1 自動車交通量調査地点図

0 250 500m
1 : 10,000

N



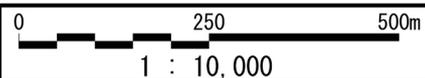
 : 対象事業実施区域

 : 歩行者・自転車交通量調査地点（地点①～⑦）

凡例

注) 施設関係者の主な歩行ルートはp.2-14(図2.3-5)参照。

図 6.10-2 歩行者・自転車交通量調査地点図



(4) 調査方法

ア 日常生活圏等の状況

公共施設の位置、学区、通学路の状況及び避難場所等の状況を区民利用施設マップ等から整理しました。

イ 地域交通の状況

(7) 主要な交通経路及び交通量の状況

① 主要な道路網・交通経路、交通量の状況

道路交通センサス等の既存資料の収集・整理により把握しました。

② バス停留所の位置

バス路線図等の既存資料の収集・整理により把握しました。

(4) 主要交差点部における交通処理

① 自動車交通量調査

調査対象とした交差点を通過する車両について、方向別（右折・直進・左折等）、車種別、時間帯別に観測し、1時間毎に集計しました。また、車種は表6.10-2に示す3車種分類としました。

表 6.10-2 車種分類表

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

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

② 信号現示調査

調査対象とした交差点において、信号のスプリット及びサイクル長を観測しました。観測は毎時間3サイクル計測しました。

③ 渋滞長調査

調査対象とした交差点の流入部ごとに、滞留長*1、渋滞長*2を観測しました。距離は地図から読み取り、5m単位で計測し、15分ごとに集計しました。なお、流入部が複数車線の場合には、渋滞長の最も長い車線を記録としました。

④ 道路現況調査

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

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

*2 「渋滞長」：滞留時最後尾車両が1回の青信号で交差点を通過できなかった場合の停止線からの距離（1回の青信号で通過できた場合は0mとなります。）

⑤ 飽和交通流率調査

自動車交通量調査結果を踏まえ、継続した渋滞が発生する交差点を対象に飽和交通流率調査*3を実施しました。なお、「継続した渋滞」とは、前調査1時間の渋滞長が次の調査1時間に繰り越した場合とし、繰越があった場合においても特定の時間帯のみで渋滞が認められ、渋滞発生から1時間以内に渋滞が解消している場合には、調査対象外としました。

調査は調査対象交差点の各流入部について、渋滞が見られる3時間帯について、車線毎に10台程度（滞留車両）の信号変化後（赤⇒青）の停止線通過時間（1/100秒単位）を調査しました。その結果から各車線の平均車頭時間を算出し、車線毎の飽和交通流率（3,600/平均車頭時間）を算出しました。

(ウ) 交通安全対策の状況、交通事故の発生状況

工事用車両・関係車両の主な走行ルート及び施設関係者の主な歩行ルートを主として、現地踏査により対象事業実施区域周辺の歩道、ガードレール等の交通安全施設の整備状況等を把握しました。また、既存資料等を収集・整理する事で交通事故発生状況を把握しました。

ウ 歩行者の状況

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

*3 「飽和交通流率」：信号が青を表示している時間の間中、車両の待ち行列が連続して存在しているほど需要が十分ある場合に、交差点流入部を通過しえる最大流率。単位：台/有効青時間1時間。

(5) 調査結果

ア 日常生活圏等の状況

(7) 公共施設等の位置

対象事業実施区域周辺における公共施設等は、「第3章 地域の概況及び地域特性」p.3-29～42に示したとおりです。

(4) 学区、通学路の状況

対象事業実施区域周辺は、戸塚小学校、南戸塚小学校、豊田小学校等の学区が設定されており、通学路があります。

また、横浜市の各小学校では、小学校から半径約500mの範囲をスクールゾーンの対象としており、横浜市のホームページでは「通学路交通安全プログラム」が公表されています。通学路の安全対策の流れは、表6.10-3に示すとおりです。

なお、そのほかの教育機関としては、対象事業実施区域北側に戸塚みどり保育園、戸塚愛児園、戸塚ルーテル教会附属幼稚園が立地しています。

表 6.10-3 横浜市における通学路の安全対策の流れ

【PLAN】 計画の策定	○通学路のハード面の安全対策計画 ○スクールゾーンのソフト活動の活性化支援 ○子どもの交通安全教育計画
【DO】 対策箇所の改善・ソフト施策	○道路改良、歩道の整備、あんしんカラーベルトの設置 ○スクールゾーンでのソフト施策の実施 ○はまっ子交通あんぜん教室の開催
【CHECK】 対策の検証・ソフト施策の効果	○ハード施策の検証 ・事故件数 ・通行、利用状況 ○ソフト施策の検証 ・事故件数 ・通学状況 ○スクールゾーン対策協議会等からの意見
【ACTION】 点検・対策方法の変更	○再点検の実施 ○対策の追加 ○新たな施策の実施

資料：「通学路の安全対策の流れ」（横浜市道路局ホームページ 平成30年6月閲覧）

(ウ) 避難場所等の状況

横浜市では、震災により家が倒壊したり、倒壊の危険がある場合に、一時的に避難生活を送る場所で、食料・水・救援物資などの配布や生活情報の提供、家族の安否確認を行う場所として、地域防災拠点を地域別に指定しています。「戸塚防災・区民マップ」（横浜市戸塚区役所総務課 平成29年6月）によると、西側敷地が含まれる地域の地域防災拠点は北側にある戸塚小学校（p.3-30参照：地点45）、東側敷地が含まれる地域の地域防災拠点は対象事業実施区域東側にある倉田小学校（p.3-30参照：地点50）となっています。また、最寄りの広域避難場所は、対象事業実施区域東側にある明治学院大学（p.3-30参照：地点59）、舞岡公園（p.3-42参照：地点47）となっています。

イ 地域交通の状況

(7) 主要な交通経路及び交通量の状況

① 主要な道路網・交通経路

「3.2.7 交通、運輸の状況」(p.3-24～25参照)に示したとおり、対象事業実施区域周辺の主要な道路網は、対象事業実施区域西側の一般国道1号と東側の大船停車場矢部線が整備されています。対象事業実施区域は、西側敷地は北側にて市道戸塚第335号線(都市計画道路桂町戸塚遠藤線)、西側にて市道戸塚第345号線と接しており、東側敷地は西側にて市道第348号線と接しています(p.2-7参照)。

なお、市道戸塚第335号線(都市計画道路桂町戸塚遠藤線)は道路拡幅、市道戸塚第345号線はNo.4交差点の位置への道路付け替えが計画されています。

供用時の関係車両の主な走行ルートは図2.3-4(p.2-13参照)に、工事中の工事用車両の主な走行ルートは図2.7-1(p.2-30参照)に示したとおりです。主な走行ルートは、幹線道路である対象事業実施区域西側の一般国道1号や、対象事業実施区域東側の大船停車場矢部線の利用を想定しています。

② 交通量の状況

「3.2.7 交通、運輸の状況」(p.3-24参照)に示したとおり、対象事業実施区域周辺の交通量は、一般国道1号が9,692～11,730台/12時間、大船停車場矢部線が12,486台/12時間です。

③ バス停留所の位置

「3.2.7 交通、運輸の状況」(p.3-26参照)に示したとおり、対象事業実施区域周辺においては、神奈川中央交通バス、江ノ電バスが運行されています。

対象事業実施区域の最寄りのバス停留所は、一般国道1号沿いに2箇所ある「日立入口」です。

(4) 主要交差点部における交通処理

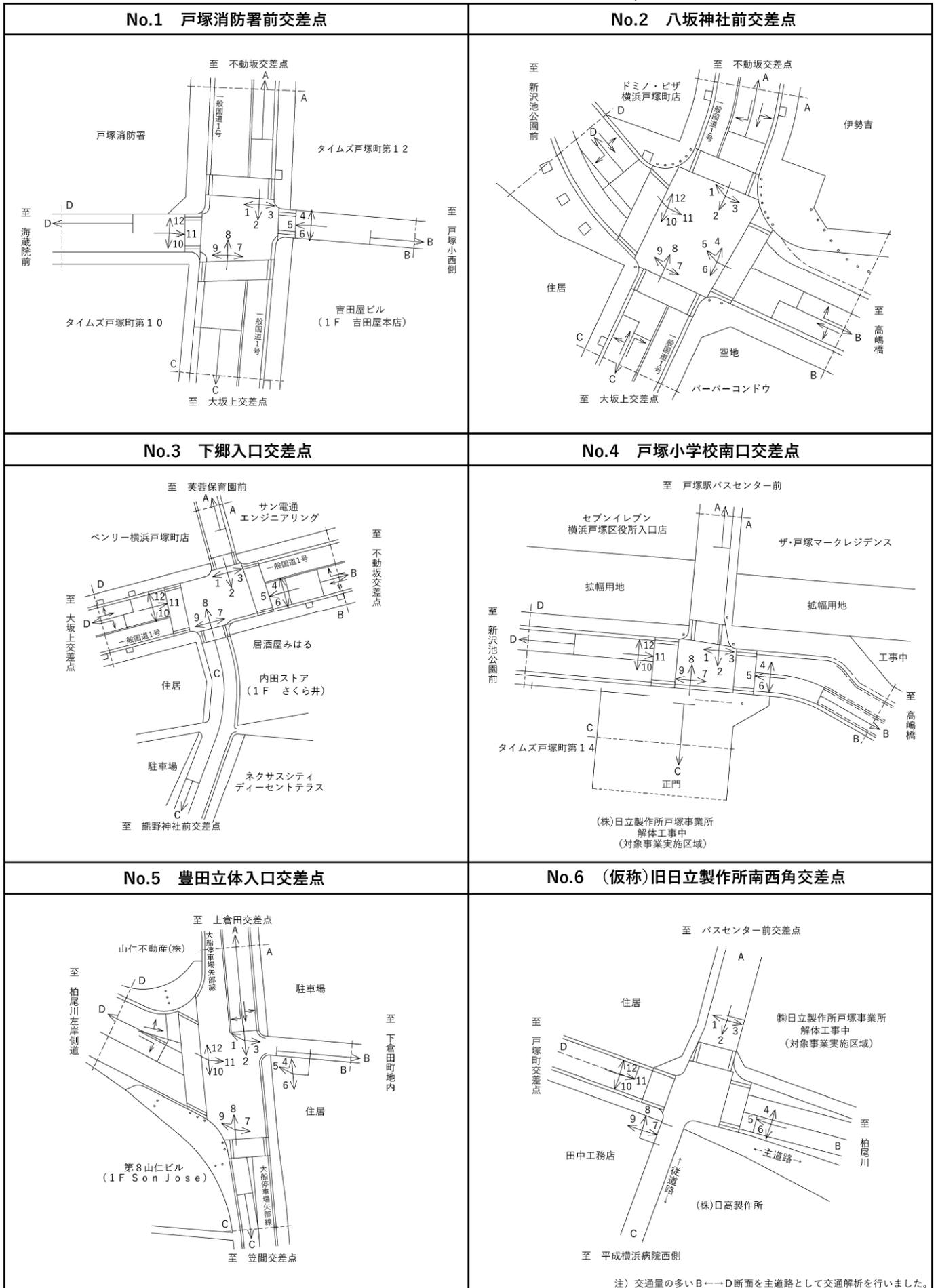
① 自動車交通量調査

調査を実施した6交差点の交差点形状(断面位置)は図6.10-3、各交差点の自動車交通量調査結果は表6.10-4に示すとおりです。

調査結果の詳細は、資料編(p.資3.6-2～78参照)に示すとおりです。

調査を実施した6交差点の24時間断面交通量において、最も多かったのはNo.1交差点(戸塚消防署前交差点)のA断面で21,467台/24時間、次いでNo.2交差点(八坂神社前交差点)のA断面で21,323台/24時間でした。

ピーク時交差点総流入台数は、No.2交差点(八坂神社前交差点)が最大であり1,833台/1時間でした。



注) 交通量の多いB→D断面を主道路として交通解析を行いました。

図 6.10-3 交差点の断面位置

表 6.10-4 現地調査結果（自動車交通量：平日）

調査交差点名	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)	
No.1 戸塚消防署前	A	21,467	12.9	15,608	13.9	17:00-18:00	588	1,470
	B	945	3.2	819	3.4		63	
	C	21,211	13.0	15,353	14.1		802	
	D	474	8.2	364	9.3		17	
No.2 八坂神社前	A	21,323	12.9	15,434	14.0	17:00-18:00	601	1,833
	B	10,412	11.2	7,791	13.2		417	
	C	17,409	12.1	12,961	12.1		662	
	D	4,138	2.2	3,218	2.3		153	
No.3 下郷入口	A	301	6.3	240	7.9	17:00-18:00	15	1,288
	B	15,781	13.5	11,775	13.5		544	
	C	7,141	13.6	5,477	13.3		272	
	D	12,083	13.2	9,096	13.1		457	
No.4 戸塚小学校南口	A	3,110	4.2	2,395	4.6	17:00-18:00	180	806
	B	8,770	10.4	6,640	12.0		308	
	C	80	56.3	73	60.3		11	
	D	9,620	9.7	7,168	11.4		307	
No.5 豊田立体入口	A	11,232	11.3	8,501	11.4	17:00-18:00	450	1,163
	B	69	1.4	43	0.0		3	
	C	11,989	11.5	8,802	11.8		367	
	D	8,360	7.9	6,414	8.5		343	
No.6 (仮称) 旧日立製作所 南西角	A	3,708	9.2	2,720	10.6	8:00-9:00	111	671
	B	7,942	5.7	6,033	6.4		357	
	C	218	2.8	178	3.4		11	
	D	4,628	3.9	3,619	3.9		192	

② 信号現示

対象事業実施区域周辺の信号交差点（5交差点）における信号現示調査結果は、資料編（p.資3.6-119～p.資3.6-128）に示すとおりです。

なお、No.6交差点（(仮称)旧日立製作所南西角交差点）は、信号機のない交差点となっています。

③ 渋滞の状況

調査を行った信号交差点（5交差点）において、最も渋滞長が長くなった時間帯の渋滞長調査結果は、表6.10-5に示すとおりです（詳細は資料編（p.資3.6-79～118参照））。

(a) No.1 交差点（戸塚消防署前交差点）

A断面及びD断面は、信号待ちによる一時的な滞留はありましたが、24時間を通じて渋滞の発生は見られませんでした。

当該交差点のB断面及びC断面にて渋滞長が観測され、最大渋滞長は約20mでした。B断面は17:20～17:30をピークに約20m、C断面は8:50～9:00をピークに約20mの渋滞長が観測されました。なお、B断面、C断面ともに次の時間帯へ繰り越した渋滞はありませんでした。

(b) No.2 交差点（八坂神社前交差点）

A断面及びC断面は、信号待ちによる一時的な滞留はありましたが、24時間を通じて渋滞の発生は見られませんでした。

当該交差点のB断面及びD断面にて渋滞長が観測され、最大渋滞長は約70mでした。B断面は17:40～17:50をピークに渋滞長約70mとなっており、次の時間帯へ繰り越した渋滞長のピークは、16:00～17:00の捌け残りで渋滞長約30mとなっています。D断面は8:10～8:20をピークに渋滞長約50mとなっており、次の時間帯へ繰り越した渋滞長のピークは、7:00～8:00の捌け残りで渋滞長約20mとなっています。

B断面は、7:30～12:00、14:30～18:30に継続的な渋滞が認められました。D断面は7:30～9:00にかけて一時的にわずかな渋滞が発生していますが、8時台に渋滞が解消しています。

(c) No.3 交差点（下郷入口交差点）

A断面及びB断面は、信号待ちによる一時的な滞留はありましたが、24時間を通じて渋滞の発生は見られませんでした。

当該交差点のC断面及びD断面にて渋滞長が観測され、最大渋滞長は約170mでした。C断面は8:10～8:20をピークに渋滞長約140mとなっており、次の時間帯へ繰り越した渋滞長のピークは、8:00～9:00の捌け残りで渋滞長約110mとなっています。D断面は9:10～9:20をピークに渋滞長約170mとなっており、次の時間帯へ繰り越した渋滞はありません。

C断面は、7:30～10:30、15:00～17:30に継続的な渋滞が認められました。D断面は9:10～9:20に一時的に渋滞が発生していますが、調査時間のうち当該時間のみの渋滞となっているため継続的な渋滞ではありませんでした。

(d) No.4 交差点（戸塚小学校南口交差点）

B断面を除き、信号待ちによる一時的な滞留はありましたが、24時間を通じて渋滞の発生は見られませんでした。

当該交差点のB断面にて渋滞長が観測され、最大渋滞長は17:30～17:40で約70mでした。なお、次の時間帯へ繰り越した渋滞はありませんでした。

(e) No.5 交差点（豊田立体入口交差点）

C断面を除き、信号待ちによる一時的な滞留はありましたが、24時間を通じて渋滞の発生は見られませんでした。

当該交差点のC断面にて、渋滞長が確認され、最大渋滞長は、16:20～16:30で約60mでした。なお、次の時間帯へ繰り越した渋滞はありませんでした。

表 6.10-5 現地調査結果（最大渋滞長）

調査交差点名	断面	渋滞発生車線	ピーク時間帯（10分集計）			次の時間帯へ繰り越した最大値 ^{※3}		
			時間帯	滞留長 ^{※1} (m)	渋滞長 ^{※2} (m)	時間帯	滞留長 ^{※1} (m)	渋滞長 ^{※2} (m)
No.1 戸塚消防署前	A	—	渋滞は発生していませんでした。			渋滞は発生していませんでした。		
	B	右左直	17:20-17:30	80	20	繰り越した需要交通はありません。		
	C	右左直	8:50-9:00	200	20	繰り越した需要交通はありません。		
	D	—	渋滞は発生していませんでした。			渋滞は発生していませんでした。		
No.2 八坂神社前	A	—	渋滞は発生していませんでした。			渋滞は発生していませんでした。		
	B	左直	17:40-17:50	260	70	16:00-17:00	125	30
	C	—	渋滞は発生していませんでした。			渋滞は発生していませんでした。		
	D	左直	8:10-8:20	150	50	7:00-8:00	100	20
No.3 下郷入口	A	—	渋滞は発生していませんでした。			渋滞は発生していませんでした。		
	B	—	渋滞は発生していませんでした。			渋滞は発生していませんでした。		
	C	右左直	8:10-8:20	200	140	8:00-9:00	200	110
	D	左直	9:10-9:20	250	170	繰り越した需要交通はありません。		
No.4 戸塚小学校南口	A	—	渋滞は発生していませんでした。			渋滞は発生していませんでした。		
	B	右左直	17:30-17:40	180	70	繰り越した需要交通はありません。		
	C	—	渋滞は発生していませんでした。			渋滞は発生していませんでした。		
	D	—	渋滞は発生していませんでした。			渋滞は発生していませんでした。		
No.5 豊田立体入口	A	—	渋滞は発生していませんでした。			渋滞は発生していませんでした。		
	B	—	渋滞は発生していませんでした。			渋滞は発生していませんでした。		
	C	右左直	16:20-16:30	150	60	繰り越した需要交通はありません。		
	D	—	渋滞は発生していませんでした。			渋滞は発生していませんでした。		

※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。

※3：「次の時間帯へ繰り越した最大値」

毎正時を基準とした時の毎正時から前の調査1時間にて交通需要を捌くことができず繰り越した渋滞長の最大値を示します。本表中の「ピーク時間帯（10分集計）」の最大渋滞長は、全調査時間帯における渋滞長のピークを示しますが、10分集計の最大渋滞長のみでは「継続的な渋滞」を判断することはできません。そこで、毎正時を基準とした時の前調査1時間から繰り越した渋滞長を「継続的な渋滞」を判断する目安として用いています。

④ 飽和交通流率

飽和交通流率調査は、自動車交通量調査結果を踏まえ、No.2交差点（八坂神社前交差点）B断面及びNo.3交差点（下郷入口交差点）C断面の2交差点2断面を対象に調査を行いました。No.2交差点（八坂神社前交差点）D断面は、渋滞長の調査結果にて、渋滞長の次の時間帯への繰り越しが見られましたが、特定の時間帯のみで渋滞が認められ、渋滞発生から1時間以内に渋滞が解消していることから調査対象外としました。飽和交通流率の実測値は、表6.10-6に示すとおりです（詳細は資料編（p.資3.6-129～134参照））。

現地調査で得た各車線の飽和交通流率の実測値は、算定値に対し82.8～97.6%でした。

調査対象交差点の交差点需要率の算定に用いる各車線の飽和交通流率の適用値は、算定値と実測値のうち値の小さい方を適用しました。実測値が適用された車線の飽和交通流率は、工事中や供用時の交差点需要率の算定時に固定値としました。

調査対象としていない交差点については、「改訂 平面交差の計画と設計 -基礎編- 第3版」（社団法人交通工学研究会 平成19年7月）に示される算定値としました。

表 6.10-6 現地調査結果（飽和交通流率）

調査交差点名		断面	車線 運用	飽和交通流率※			
				算定値 (台) ①	実測値 (台) ②	比 (%) ②÷①	適用値 (台)
No.2	八坂神社前	B	左直	1,429	1,394	97.6	1,394
			右	1,727	1,430	82.8	1,430
No.3	下郷入口	C	右左直	1,761	1,526	86.7	1,526

※：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。No.2交差点16時～18時台、No.3交差点7時～9時台。

注）本表は調査を実施した地点のみ示しています。調査対象外とした車線は、「改訂 平面交差の計画と設計 -基礎編- 第3版」（社団法人交通工学研究会 平成19年7月）による算定値を用います。

⑤ 交差点需要率計算における横断歩道部歩行者等交通量の考慮について

交差点需要率算定にあたっては、横断歩道部の歩行者等交通量が左折車の交通容量に影響します。対象事業実施区域は戸塚駅から南側約650mとなっており、駅へ向かう通勤・通学等の歩行者等交通量が多いことから、検討交差点全てにおいて「横断歩行者による低減率（fp）」を多い（fp=0.5）と設定し検討することとしました。

⑥ 交差点需要率（信号交差点）

現況の交差点需要率は、表6.10-7に、車線の交通容量比は表6.10-8に示すとおりです。

交差点需要率は、No.2交差点（八坂神社前交差点）で0.608、No.3交差点（下郷入口交差点）で0.568の順で高い値を示しました。

現況の交差点需要率は、交差点処理が困難とされる限界需要率を超える交差点はありません。

また、車線の交通容量比については、No.2交差点（八坂神社前交差点）のB断面左直車線において0.716で最も高い値を示しています。車線の交通容量比は、全ての車線において1.0を下回っているため交通処理はなされていると考えます。

表 6.10-7 現況の交差点需要率（信号交差点）

交差点名		時間帯※ ¹	交差点需要率※ ²	限界需要率※ ³
No.1	戸塚消防署前	17:00－18:00	0.372	0.929
No.2	八坂神社前	17:00－18:00	0.608	0.887
No.3	下郷入口	17:00－18:00	0.568	0.860
No.4	戸塚小学校南口	17:00－18:00	0.305	0.829
No.5	豊田立体入口	17:00－18:00	0.422	0.867

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

※3：限界需要率：「(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) 詳細は資料編 (p.資 3.6-182～186 参照) に示すとおりです。

表 6.10-8 車線の交通容量比

交差点名		断面		流入車線構成	車線の交通容量比※
No.1	戸塚消防署前	A	不動坂交差点方面	右左直	0.431
		B	戸塚小西側方面	右左直	0.266
		C	大坂上交差点方面	右左直	0.286
		D	海蔵院前方面	右左直	0.078
No.2	八坂神社前	A	不動坂交差点方面	左直	0.557
				右	0.106
		B	高嶋橋方面	左直	0.716
				右	0.465
		C	大坂上交差点方面	左直	0.585
				右	0.145
		D	新沢池公園前方面	左直	0.395
				右	0.070
No.3	下郷入口	A	芙蓉保育園前方面	右左直	0.037
		B	不動坂交差点方面	左直	0.636
				右	0.010
		C	熊野神社前交差点方面	右左直	0.712
		D	大坂上交差点方面	左直	0.347
右	0.143				
No.4	戸塚小学校南口	A	戸塚駅バスセンター前方面	右左直	0.424
		B	高嶋橋方面	右左直	0.337
		C	対象事業実施区域方面	右左直	0.028
		D	新沢池公園前方面	右左直	0.337
No.5	豊田立体入口	A	上倉田交差点方面	左直	0.318
				右	0.217
		B	下倉田町地内方面	右左直	0.002
		C	笠間交差点方面	右左直	0.627
		D	柏尾川左岸側道方面	左直	0.300
				右	0.264

※：車線の交通容量比…「可能交通容量」に対する「流入交通量」の比です。1.000 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。

⑦ 信号機のない交差点の検討

No.6交差点（（仮称）旧日立製作所南西角交差点）は信号機のない交差点となっているため、「改訂 平面交差の計画と設計 基礎編 ー第3版ー」（社団法人交通工学研究会 平成19年7月）の附録1に示されている「信号機のない交差点の交通容量の計算方法」に従い検討しました（表6.10-9参照）。道路の主従方向は交通量の多いB⇔D断面を主道路、A⇔C断面を従道路としました。表6.10-10に示すとおり、交差点のピーク時間において最も遅れが生じる方向は、従道路から主道路への右折である、バスセンター前交差点方面（A断面）の右折及び平成横浜病院西側方面（C断面）の右折となっており、遅れの程度を表す指標は「小」となっています。

全ての方向の遅れの程度を表す指標は、「遅れなし」～「小」の範囲内にあり、交通処理はなされていると考えます。

表 6.10-9 遅れの程度を表す指標

遅れの程度	$\max.M_N^{*1}$ - 実交通量 $M_N(\text{pcu}^{*2}/\text{時})$
滞留	< 0
非常に大	0~75
大	76~125
平均	126~175
小	176~250
非常に小	251~600
遅れなし	> 600

※1： $\max.M_N$ …対象となる方向（混用車線）の交通流の交通容量をいいます。

※2：pcu…大型車台数に乗用車換算係数（乗用車に対する大型車の平均車頭間隔の倍率）を乗じた台数に小型車台数を加えた台数で乗用車換算台数といっています。本検討では乗用車換算係数を1.7として計算しています。

注）「改訂 平面交差の計画と設計 基礎編 ー第3版ー」（社団法人交通工学研究会 平成19年7月）の附録1による。

表 6.10-10 信号機のない交差点の遅れの程度（現況）の程度

交差点名		方向※		遅れの程度
No.6	(仮称) 旧日立製作所 南西角	従道路から主道路 への左折	A断面（バスセンター前交差点方面） からの左折〔方向：3〕	遅れなし
			C断面（平成横浜病院西側方面） からの左折〔方向：9〕	遅れなし
		主道路から従道路 への右折	B断面（柏尾川方面） からの右折〔方向：4〕	遅れなし
			D断面（戸塚町交差点方面） からの右折〔方向：10〕	遅れなし
		従道路から主道路を 横断	A断面（バスセンター前交差点方面） から主道路を横断〔方向：2〕	遅れなし
			C断面（平成横浜病院西側方面） から主道路を横断〔方向：8〕	非常に小
		従道路から主道路 への右折	A断面（バスセンター前交差点方面） からの右折〔方向：1〕	小
			C断面（平成横浜病院西側方面） からの右折〔方向：7〕	小

※：現況の通過交通量が多い方向（B⇔D断面）を主道路として解析しました。

注）詳細は資料編（p.資 3.6-187~188参照）に示すとおりです。

(ウ) 交通安全対策の状況

対象事業実施区域周辺（工事用車両・関係車両の主な走行ルート及び施設関係者の主な歩行ルート等）の主要道路におけるガードレール、マウントアップ等の歩車分離状況及び信号交差点、横断歩道等の交通安全施設の整備状況は、図6.10-4に示すとおりです。

対象事業実施区域に近接する道路においては、ほとんどの歩行空間にガードレールやマウントアップ等の施設が整備されています。

(イ) 交通事故の発生状況

横浜市全域及び戸塚区内での平成28年における交通事故発生状況は、表6.10-11及び表6.10-12に示すとおりです。

表 6.10-11 対象事業実施区域周辺の警察管轄別、類型別交通事故発生状況（平成 28 年）

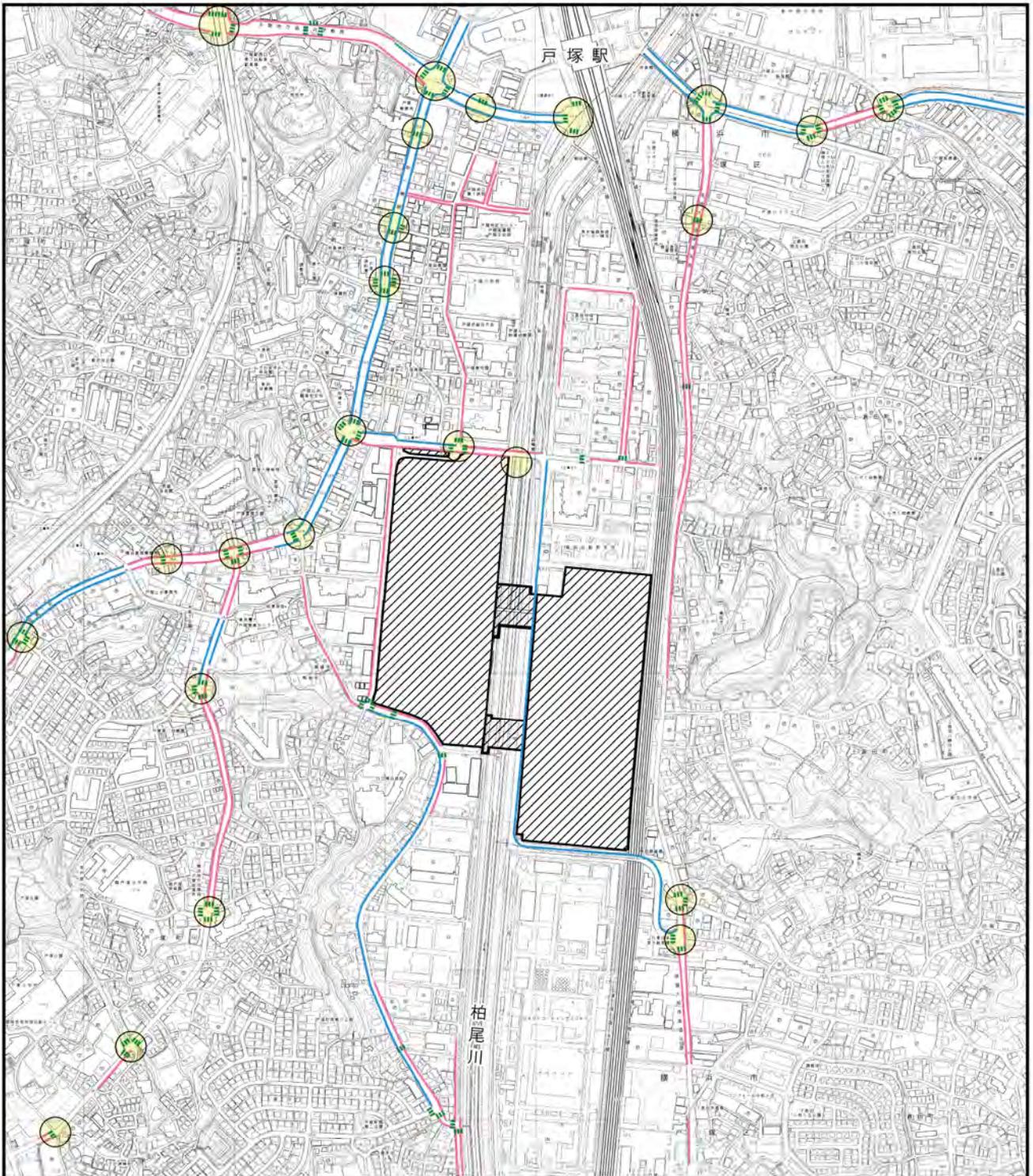
区分	車両相互							人対車両				単独	列車	合計
	正面衝突	出会い頭	追突	右折	左折	その他	小計	歩道	歩道外横断	その他	小計			
横浜市全域	222	1,058	2,436	1,498	737	1,950	7,901	797	456	740	1,993	186	0	10,081
戸塚区	21	43	250	137	74	148	673	60	30	49	139	10	1	822

資料：「横浜市内の交通事故統計 平成 28 年(2016 年)」(横浜市道路局 平成 30 年 6 月閲覧)

表 6.10-12 区別交通事故発生状況（平成 28 年）

区分	交通事故件数(件)	死者(人)	負傷者(人)
横浜市全域	10,081	49	11,802
戸塚区	822	1	976

資料：「横浜市内の交通事故統計 平成 28 年(2016 年)」(横浜市道路局 平成 30 年 6 月閲覧)



ウ 歩行者の状況

(ア) 主要な通行経路

供用時において、対象事業実施区域に出入りが想定される、計画建物の施設関係者の主な歩行者動線は、図2.3-5 (p.2-14参照) に示したとおりです。

歩行者は、JR線及び横浜市営地下鉄線が乗り入れる戸塚駅からの往来、対象事業実施区域西側の一般国道1号を通行する路線バスのバス停からの往来を想定しています。

(イ) 歩行者等交通量調査の状況

調査を実施した7地点(10断面)の位置は図6.10-5に示すとおりです。

歩行者等交通量調査結果は表6.10-13に示すとおりです(詳細は資料編(p.資3.6-135~164参照))。

現地調査を行った7地点のうち、歩行者量(自転車を実数とした合計数)が最も多かったのは、地点③(戸塚小学校西側の歩道)の5,288人/15時間であり、次いで地点①(八坂神社前交差点北西側の歩道)の3,626人/15時間でした。また、15分ピークの最も歩行者量(自転車を歩行者換算)が多かったのは、地点④(柏尾川プロムナード)の232人/15分(7:45~8:00)、次いで地点③(戸塚小学校西側の歩道)の171人/15分(7:30~7:45)でした。

地点①(八坂神社前交差点北側)	地点②(八坂神社前交差点南側)
<p>至 不動坂交差点</p> <p>八坂神社</p> <p>2.7m (うち植栽1.1m)</p> <p>伊勢吉</p> <p>至 大坂上交差点</p>	<p>至 不動坂交差点</p> <p>住居</p> <p>グレイス戸塚</p> <p>2.7m (うち植栽1.3m)</p> <p>至 大坂上交差点</p>
地点③(戸塚小学校西側)	地点④(柏尾川プロムナード)
<p>至 戸塚バスセンター東側</p> <p>秀文堂ビル (1F 極鳥)</p> <p>市立戸塚小</p> <p>2.8m (うち植栽0.7m)</p> <p>至 戸塚小学校南口交差点</p>	<p>至 戸塚区役所前交差点</p> <p>住居</p> <p>駐車場</p> <p>柏尾川</p> <p>3.0m (うち植栽0.9m)</p> <p>至 金井公園前</p>
地点⑤(高嶋橋)	地点⑥(高嶋橋南東側)
<p>1.9m</p> <p>柏尾川</p> <p>至 新沢池公園前</p> <p>至 栄第二水再生センター前</p> <p>柏尾川</p>	<p>至 高嶋橋</p> <p>3.0m</p> <p>柏尾川</p> <p>横浜サウス ユニバーサルレジデンス</p> <p>至 栄第二水再生センター前</p>
地点⑦((仮称)旧日立製作所南西角)	
<p>至 バスセンター前交差点東側</p> <p>住居</p> <p>1.4m</p> <p>(株)日立製作所戸塚事業所 解体工事中 (対象事業実施区域)</p> <p>(仮称)旧日立製作所南西角交差点</p>	

図 6.10-5 歩行者等交通量調査の断面位置

表 6.10-13 現地調査結果（歩道部歩行者等交通量）

調査地点 (断面)	15時間(7-22時)			12時間(7-19時)			ピーク時間帯※1			
	歩行者・自転車 (人/15時間)			歩行者・自転車 (人/12時間)			ピーク 時間帯	歩行者・自転車 (人/15分)		
	歩行者	自転車	計	歩行者	自転車	計		歩行者	自転車	計
地点①	2,898	728	3,626	2,624	656	3,280	7:30～ 7:45	84	38	122
地点②	1,765	652	2,417	1,485	472	1,957	20:30～ 20:45	22	31	53
地点③	3,852	1,436	5,288	3,177	1,167	4,344	7:30～ 7:45	97	74	171
地点④	2,915	36	2,951	2,607	32	2,639	7:45～ 8:00	230	2	232
地点⑤※2	1,356	1,112	2,468	1,204	974	2,178	8:00～ 8:15	53	51	104
地点⑥	607	298	905	536	249	785	8:00～ 8:15	40	12	52
地点⑦	835	469	1,304	712	361	1,073	7:45～ 8:00	59	16	75

※1：「ピーク時間帯」は、自転車の専有面積や走行速度、押して歩く場合を考慮して1台あたり5人と換算（p.資1.2-19参照）した時の15分集計値のピーク時間を示します。本表の自転車は実数を記載しています。

※2：地点⑤は道路の両側の歩道の交通量を計測していますが、検討に用いる断面交通量の多い歩道側の調査結果を記載しています（地点⑤：1←→2断面）。

また、ピーク時間帯における歩行者サービス水準（表6.10-14参照）を「大規模開発地区関連交通計画マニュアル改訂版」（国土交通省 平成26年6月）（以下、「大規模開発マニュアル」とします。）に示される方法に基づき、表6.10-15に示すとおり算出しました。

算定の結果、調査を行った全ての断面でサービス水準はA（自由歩行）と判定されました。

表 6.10-14 歩行者サービス水準

サービス水準	歩行状態	歩行者流量（人/m・分）
A	自由歩行	～27
B	やや制限	27～51
C	やや困難	51～71
D	困難	71～87
E	ほとんど不可能	87～100

資料：「大規模開発地区関連交通計画マニュアル改訂版」（国土交通省 平成26年6月）

表 6.10-15 現況の歩行者サービス水準（平日）

調査地点 (断面)	歩道 幅員 ^{*1} (m) A	現況ピーク 15分交通量（人/15分）			歩行者流量 (人/m・分) E ^{*3}	歩行者 サービス 水準	
		時間帯	歩行者 B	自転車 ^{*2} C			計 D=B+C
①	1.1	7:30～7:45	84	38	122	16.6	A
②	0.9	20:30～20:45	22	31	53	13.1	A
③	1.6	7:30～7:45	97	74	171	19.5	A
④	1.6	7:45～8:00	230	2	232	10.0	A
⑤ ^{*4}	1.4	8:00～8:15	53	51	104	14.7	A
⑥	2.5	8:00～8:15	40	12	52	2.7	A

※1：「歩道幅員」は図 6.10-5 に示した歩道幅員から植栽の幅員を差し引き、さらに側方余裕 0.5m を差し引いた幅員としました。

※2：自転車は、自転車の専有面積や走行速度、押して歩く場合を考慮して1台あたり5人と換算（資 1.2-19 参照）して算定しました。

※3： $E = (B + C \times 5) \div 15 \div A$

※4：地点⑤は道路の両側の歩道の交通量を計測していますが、断面交通量の多い歩道側（1←→2断面）の交通量で検討しています。

注1）表 6.10-13 に示した地点⑦は当該事業の歩行者等の交通量が見込まれない地点となるため検討地点とはしませんでした。

注2）歩行者サービス水準

A（自由歩行）：～27人/m・分

B（やや制限）：27～51人/m・分

C（やや困難）：51～71人/m・分

D（困難）：71～87人/m・分

E（ほとんど不可能）：87～100人/m・分

6.10.2 環境保全目標の設定

地域社会に係る環境保全目標は、表 6.10-16 に示すとおり設定しました。

表 6.10-16 環境保全目標（地域社会（交通混雑、歩行者の安全））

区 分		環境保全目標
【工事中】	工事用車両の走行に伴う 交通混雑（自動車）	周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと。
	工事用車両の走行に伴う 歩行者の安全	歩行者等の安全な通行が確保されること。
【供用時】	関係車両の走行に伴う 交通混雑（自動車）	周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと。
	建物の供用に伴う 交通混雑（歩行者）	
	関係車両の走行に伴う 歩行者の安全	歩行者等の安全な通行が確保されること。

6.10.3 予測

(1) 工事用車両の走行に伴う交通混雑（自動車）及び工事中の歩行者の安全

ア 予測項目

予測項目は、工事用車両の走行に伴う交通混雑（自動車）及び工事中の歩行者の安全としました。

イ 予測地域・地点

交通混雑の予測地点は、図6.10-1に示した、工事用車両の主な走行ルート（図2.7-1、p.2-30）として想定しているルート上の主要な6交差点としました。また、歩行者の安全は、対象事業実施区域周辺（工事用車両のルート沿道）としました。

なお、工事用車両の補助ルートは、工事の状況に応じて利用する可能性があります、ごく限られた台数の想定であるため、対象外としました。

ウ 予測時期

予測時点は、1日あたりの工事用車両の走行台数が最大となる時期（工事開始後12ヶ月目）としました。

なお、工事中は休日である土曜日の工事作業がありますが、平日よりも休日の方が交通量が少なく、交差点需要率計算に影響する大型車が少ない（平日24時間交通量：75,124台（うち大型車8,406台；大型車混入率11.2%）、休日24時間交通量：64,346台（うち大型車2,477台；大型車混入率4.0%） 神奈川県ホームページ「平成22年度道路交通情勢調査（道路交通センサス）等の結果」平成30年6月閲覧）ことから、平日を対象としました。

エ 予測方法

(ア) 予測手順及び方法

予測手順は、図6.10-6に示すとおりです。

各信号交差点への流入交通量の合計がピークとなる時間帯における信号交差点の交差点需要率及び無信号交差点の遅れを「改訂 平面交差の計画と設計 - 基礎編 - 第3版」（社団法人交通工学研究会 平成19年7月）に示される方法に準拠して算出しました。

なお、交差点需要率の算定にあたって、飽和交通流率の設定は、表6.10-6において整理した考え方に従いました。

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

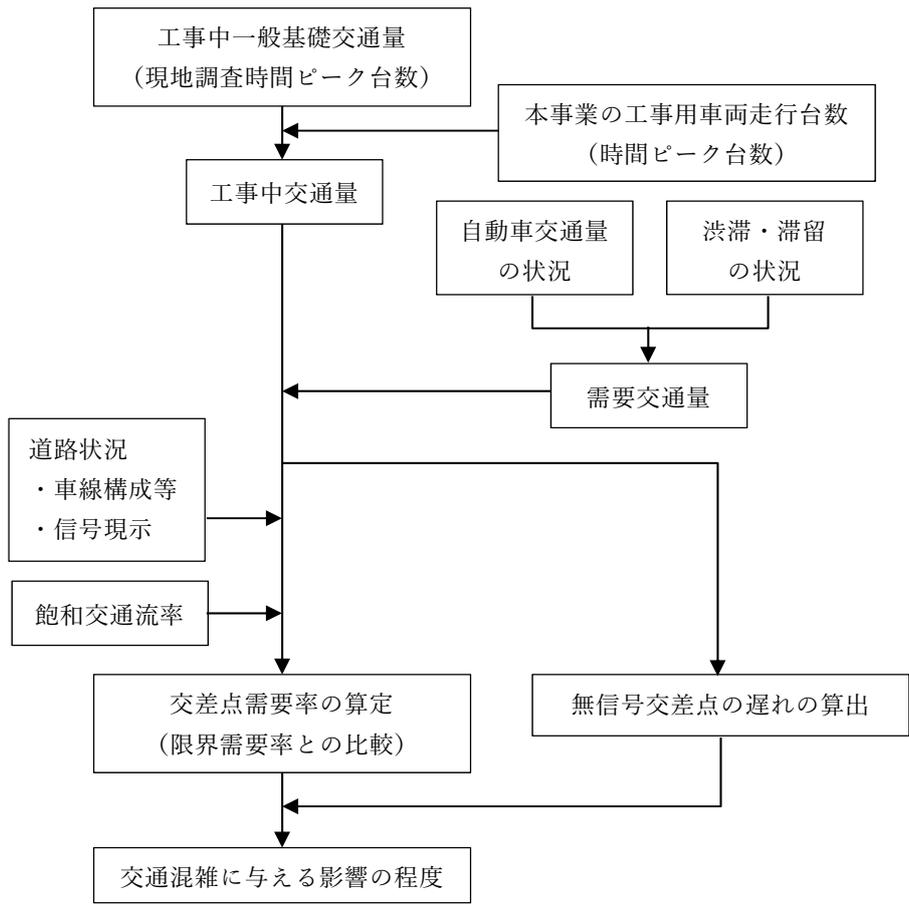


図 6.10-6 予測手順 (工事用車両の走行に伴う交通混雑 (自動車))

オ 予測条件

(7) 交通量

① 工事中一般基礎交通量

工事中一般基礎交通量は、「3.2.7 交通、運輸の状況」の表3.2-11 (p.3-24参照) に示したとおり、道路交通センサスの交通量の経年変化を見ると、予測対象としている一般国道1号が概ね横ばい、大船停車場矢部線が減少傾向にあることから、現地調査時の交通量がそのまま推移するものとししました。

なお、戸塚駅周辺の外周道路と交通広場を含む戸塚駅西口再開発が平成24年度、柏尾戸塚線（大踏切アンダーパス）の開通が平成26年度になされましたが、本事業に伴う交通量調査は平成29年に実施していることから、上記の道路状況の変化は当該交通量調査結果に含まれています。

予測に用いる各交差点の1時間あたりの工事中一般基礎交通量は、現地調査から得られた各交差点の交差点流入交通量が最大となる1時間とししました。

② 工事中交通量

工事中一般基礎交通量（現況交通量）に、本事業の工事用車両台数を加えて工事中交通量とししました。

対象事業実施区域周辺の主要交差点に最大の負荷をかけることになる時期の本事業の工事に伴う工事用車両台数は、表6.10-17に示すとおり、大型車818台/日・片道、小型車470台/日・片道、合計1,288台/日・片道です（p.資1.2-1参照）。

表 6.10-17 予測対象時点（工事開始後 12 ヶ月目）の交通量

車両区分	本事業の工事中の交通量（工事用車両台数：片道）		
	西側敷地	東側敷地	合計
大型	730台/日	88台/日	818台/日
小型	468台/日	2台/日	470台/日
合計	1,198台/日	90台/日	1,288台/日

(4) 交通規制等

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

カ 予測結果

(ア) 工事用車両の走行に伴う交通混雑（自動車）

工事用車両の走行に伴う対象事業実施区域周辺の主要信号交差点におけるピーク時間帯の交差点需要率は表6.10-18、車線の交通容量比は表6.10-19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、No.2交差点（八坂神社前交差点）の0.717ですが、いずれの交差点においても限界需要率を下回っています。また、現況交通量に対する工事中交通量の交差点需要率の増加量は最大で0.184（No.4交差点）となっています。

工事中交通量による車線の交通容量比が高い交差点は、No.2交差点（八坂神社前交差点）のB断面左直車線の0.961ですが、いずれの車線においても車線の交通容量比1.0を下回っています。また、現況交通量に対する工事中交通量の車線の交通容量比の増加量は最大で0.707（No.4交差点C断面右左直車線）となっています（詳細は資料編（p.資3.6-189～193）参照）。

信号機のない交差点におけるピーク時間帯の遅れを表す指標に基づく検証結果は、表6.10-20に示すとおりです。

工事中交通量による最も遅れが生じる方向は、従道路から主道路への右折である、バスセンター前交差点方面（A断面）の右折となっており、遅れの程度を表す指標は「平均」となっています（詳細は資料編（p.資3.6-194～195）参照）。

以上より、交差点需要率が限界需要率を下回ること、車線の交通容量比が1.0を下回ること、信号機のない交差点の遅れの程度を表す指標は「遅れなし」～「平均」の範囲内と予測することから、工事中の交通需要は許容できるものと考えます。

表 6.10-18 交差点需要率（信号交差点）（工事用車両の走行に伴う交通混雑（自動車））

交差点名		時間帯 ^{※1}	交差点需要率 ^{※3}		増分 ②－①	限界 需要率 ^{※4}
			現況 ①	工事中 ^{※2} ②		
No.1	戸塚消防署前	17:00－18:00	0.372	0.399	0.027	0.929
No.2	八坂神社前	17:00－18:00	0.608	0.717	0.109	0.887
No.3	下郷入口	17:00－18:00	0.568	0.610	0.042	0.860
No.4	戸塚小学校南口	17:00－18:00	0.305	0.489	0.184	0.829
No.5	豊田立体入口	17:00－18:00	0.422	0.552	0.100	0.867

※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：「工事中」は工事中一般基礎交通量（現況交通量）のピーク時交通量に本事業において想定している工事中の工事用車両のピーク時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：交差点需要率とは、交通流が単一な車線毎または交差点流入部毎に流入交通量を飽和交通流率で除した値で示されるその方向の交通流に対する必要な有効青時間の比率（交差点流入部の需要率）のうち、交差点の信号制御において同一の信号現示の中で同時に流れる交通流の需要率の最大値（現示の需要率）の合計で示される値です。信号制御の損失時間のために限界需要率（※4）が上限となり、限界需要率を超えると交通流を捌くことができなくなります。

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

表 6.10-19 車線の交通容量比（工事用車両の走行に伴う交通混雑（自動車））

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
No.1	戸塚消防署前	A	右左直	0.431	0.467	0.036
		B	右左直	0.266	0.266	0.000
		C	右左直	0.286	0.315	0.029
		D	右左直	0.078	0.078	0.000
No.2	八坂神社前	A	左直	0.557	0.614	0.057
			右	0.106	0.197	0.091
		B	左直	0.716	0.961	0.245
			右	0.465	0.626	0.161
		C	左直	0.585	0.585	0.000
			右	0.145	0.145	0.000
		D	左直	0.395	0.395	0.000
			右	0.070	0.070	0.000
No.3	下郷入口	A	右左直	0.037	0.037	0.000
		B	左直	0.636	0.710	0.074
			右	0.010	0.010	0.000
		C	右左直	0.712	0.712	0.000
		D	左直	0.347	0.394	0.047
			右	0.143	0.156	0.013
No.4	戸塚小学校南口	A	右左直	0.424	0.424	0.000
		B	右左直	0.337	0.507	0.170
		C	右左直	0.028	0.735	0.707
		D	右左直	0.337	0.481	0.144
No.5	豊田立体入口	A	左直	0.318	0.318	0.000
			右	0.217	0.286	0.069
		B	右左直	0.002	0.002	0.000
		C	右左直	0.627	0.736	0.109
		D	左直	0.300	0.458	0.158
			右	0.264	0.376	0.112

※：車線の交通容量比…「可能交通容量」に対する「流入交通量」の比です。1.000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。

※：車線の交通容量比は、現況のピーク時交通量に工事車両のピーク台数を付加した時の検討結果です。

表 6.10-20 信号機のない交差点の遅れの程度（工事中）

交差点名		方向※1		遅れの程度※2	
				現況	工事中
No.6	(仮称) 旧日立 製作所 南西角	従道路から主道路への左折	A断面（バスセンター前交差点方面）からの左折〔方向：3〕	遅れなし	遅れなし
			C断面（平成横浜病院西側方面）からの左折〔方向：9〕	遅れなし	遅れなし
		主道路から従道路への右折	B断面（柏尾川方面）からの右折〔方向：4〕	遅れなし	遅れなし
			D断面（戸塚町交差点方面）からの右折〔方向：10〕	遅れなし	遅れなし
		従道路から主道路を横断	A断面（バスセンター前交差点方面）から主道路を横断〔方向：2〕	遅れなし	遅れなし
			C断面（平成横浜病院西側方面）から主道路を横断〔方向：8〕	非常に小	非常に小
		従道路から主道路への右折	A断面（バスセンター前交差点方面）からの右折〔方向：1〕	小	平均
			C断面（平成横浜病院西側方面）からの右折〔方向：7〕	小	小

※1：現況の通過交通量が多い方向（B⇔D断面）を主道路として解析しました。

※2：指標の段階

- ・ 滞留
- ・ 非常に大
- ・ 大
- ・ 平均
- ・ 小
- ・ 非常に小
- ・ 遅れなし

注）詳細は資料編（p.資 3.6-194～195 参照）に示すとおりです。

(イ) 工事用車両の走行に伴う歩行者の安全

工事用車両の主な走行ルートである一般国道1号、大船停車場矢部線、市道戸塚第335号線（都市計画道路桂町戸塚遠藤線）、市道戸塚第345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とが分離されています（図6.10-4（p.6.10-20）参照）。

本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、周辺に小学校等があることに留意して、工事用車両の運転者に対する交通安全教育を十分に行い、規制速度、走行ルートの厳守を徹底します。

これらのことから歩行者等の安全は、確保されるものと考えます。

(2) 関係車両の走行に伴う交通混雑（自動車）及び歩行者の安全

ア 予測項目

予測項目は、関係車両の走行に伴う交通混雑（自動車）及び歩行者の安全としました。

イ 予測地域・地点

交通混雑の予測地点は、図6.10-1（p.6.10-5参照）に示した、関係車両の主な走行ルート（図2.3-4、p.2-13）として想定しているルート上の主要な6交差点としました。また、歩行者の安全は、対象事業実施区域周辺（関係車両の走行ルート沿道）としました。

ウ 予測時期

予測時点は、供用後、事業活動が平常の状態になる時期（平成34年）の平日としました。

エ 予測方法

(7) 予測手順及び方法

予測手順は、図6.10-7に示すとおりです。

予測方法は「(1)工事用車両の走行に伴う交通混雑」と同様としました（p.6.10-26参照）。

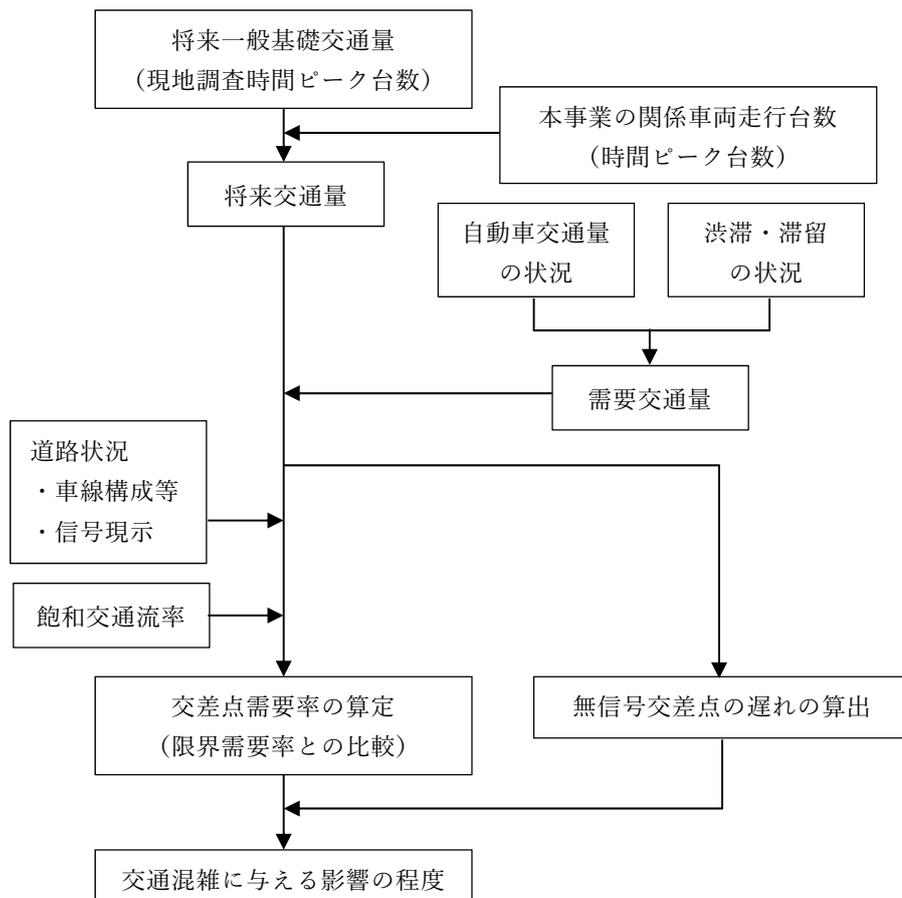


図 6.10-7 予測手順（関係車両の走行に伴う交通混雑（自動車））

オ 予測条件

(ア) 交通量

① 将来一般基礎交通量

将来一般基礎交通量は、予測対象としている一般国道1号及び大船停車場矢部線において、「3.2.7 交通、運輸の状況」の表3.2-11 (p.3-24参照) に示したとおり、道路交通センサスの交通量の経年変化を見ると、一般国道1号が減少傾向または概ね横ばいであり、大船停車場矢部線が減少傾向にあることから、現地調査時の交通量がそのまま推移するものとししました。

② 本事業の発生集中交通量及び将来交通量

将来一般基礎交通量（現況交通量）に、本事業の関係車両台数を加えて将来交通量としました。

なお、本事業の供用時の発生集中交通量は、表6.10-21に示すとおり、大型車51台/日・片道、小型車221台/日・片道、合計272台/日・片道です。

発生集中交通量（一般車両、タクシー、荷捌き車両）の算定は類似施設の実績から算定しました。条件等の詳細は、資料編（p.資1.2-7～9参照）に示すとおりです。

表 6.10-21 本事業の供用時の交通量（関係車両台数：片道）

用途	小型車				大型車	合計
	従業員	タクシー	業者・来客	合計	業者・来客	
西側敷地	50台/日	42台/日	106台/日	198台/日	47台/日	245台/日
東側敷地	10台/日	4台/日	9台/日	23台/日	4台/日	27台/日
合計	60台/日	46台/日	115台/日	221台/日	51台/日	272台/日

(イ) 関係車両の方面構成比

対象事業実施区域周辺の用途別の方面構成比は、表6.10-22に示すとおりです。

対象事業実施区域への方面構成比は、平成20年パーソントリップ調査(以下、「H20PT」とします。)交通手段別の発生集中トリップ数に基づき、想定される走行ルートにて配分しました。自動車類の方面構成比の設定の詳細は資料編（p.資1.2-10参照）に示すとおりです。

表 6.10-22 本施設の供用時の方面構成比

方向	一般国道1号		大船停車場矢部線	
	戸塚駅方面	藤沢方面	舞岡駅方面	大船方面
方向比率	35.5%	22.1%	19.3%	23.1%

注) H20PTの本施設の計画基本ゾーンの自動車の発生集中トリップ数によります。

(ウ) 交通規制等

関係車両の主な走行ルートにおける交通規制等の状況は、現地調査において把握している現在の交通規制に従いました。なお、供用時においては、市道戸塚第335号線（都市計画道路桂町戸塚遠藤線）は道路拡幅、市道戸塚第345号線はNo.4交差点（戸塚小学校南口交差点）の位置への道路付け替えが予定されていることから、No.4交差点（戸塚小学校南口交差点）は、付け替え後（p.資1.2-13参照）の交差点形状にて予測を行いました。

カ 予測結果

(ア) 関係車両の走行に伴う交通混雑（自動車）

予測時点における交差点需要率は表6.10-23、車線の交通容量比は表6.10-24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、No.2交差点（八坂神社前交差点）の0.622ですが、いずれの交差点においても限界需要率を下回っています。また、現況交通量に対する供用時交通量の交差点需要率の増加量は最大で0.021（No.5交差点）となっています。

供用時交通量による車線の交通容量比が高い交差点は、No.2交差点（八坂神社前交差点）のB断面左直車線の0.735ですが、いずれの車線においても車線の交通容量比1.0を下回っています。また、現況交通量に対する供用時交通量の車線の交通容量比の増加量は最大で0.031（No.4交差点D断面右折車線）となっています（詳細は資料編（p.資3.6-196～201）参照）。

信号機のない交差点におけるピーク時間帯の遅れを表す指標に基づく検証結果は、表6.10-25に示すとおりです。

将来交通量による最も遅れが生じる方向は、従道路から主道路への右折である、バスセンター前交差点方面（A断面）の右折及び平成横浜病院西側方面（C断面）の右折となっており、遅れの程度を表す指標は「小」となっています（詳細は資料編（p.資3.6-202～203）参照）。

以上より、交差点需要率が限界需要率を下回ること、車線の交通容量比が1.0を下回ること、信号機のない交差点の遅れの程度を表す指標は「遅れなし」～「小」の範囲内と予測することから、供用時の交通需要は許容できるものと考えます。

表 6.10-23 交差点需要率（信号交差点）（供用時の交通混雑）

交差点名		時間帯 ^{※1}	交差点需要率 ^{※3}			限界 需要率 ^{※4}
			現況 ①	供用時 ^{※2} ②	増分 ②－①	
No.1	戸塚消防署前	17:00－18:00	0.372	0.381	0.009	0.929
No.2	八坂神社前	17:00－18:00	0.608	0.622	0.014	0.887
No.3	下郷入口	17:00－18:00	0.568	0.571	0.003	0.860
No.4 ^{※5}	戸塚小学校南口	17:00－18:00	0.227	0.235	0.008	0.829
No.5	豊田立体入口	17:00－18:00	0.422	0.443	0.021	0.867

※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：「供用時」は将来一般基礎交通量（現況交通量）のピーク時交通量に本事業において想定している供用時の関係車両のピーク時台数を加えた交通量です。

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

※4：限界需要率…「(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。

※5：No.4 交差点の現況の交差点需要率は、市道戸塚第 335 号線（都市計画道路桂町戸塚遠藤線）は道路拡幅及び市道戸塚第 345 号線の道路付け替えに伴う交差点改良後における本事業の関係車両台数を付加する前の交差点需要率を示します。また、No.4 交差点の将来一般基礎交通量は、市道戸塚第 345 号線の道路付け替えによる転換交通量を加味した交通量で検討しています。道路の付け替え等に伴う交通量転換の設定の詳細は p.資 1.2-13～15 及び p.資 3.6-165～181 に示すとおりです。

表 6.10-24 車線の交通容量比（供用時の交通混雑）

交差点名		断面	流入 車線 構成	車線の交通容量比*		
				現況 ①	供用時 ②	増分 ②-①
No.1	戸塚消防署前	A	右左直	0.431	0.443	0.012
		B	右左直	0.266	0.266	0.000
		C	右左直	0.286	0.289	0.003
		D	右左直	0.078	0.078	0.000
No.2	八坂神社前	A	左直	0.557	0.577	0.020
			右	0.106	0.106	0.000
		B	左直	0.716	0.735	0.019
			右	0.465	0.483	0.018
		C	左直	0.585	0.585	0.000
			右	0.145	0.160	0.015
		D	左直	0.395	0.395	0.000
			右	0.070	0.070	0.000
No.3	下郷入口	A	右左直	0.037	0.037	0.000
		B	左直	0.636	0.641	0.005
			右	0.010	0.010	0.000
		C	右左直	0.712	0.712	0.000
		D	左直	0.347	0.356	0.009
右	0.143		0.144	0.001		
No.4	戸塚小学校南口	A	右左直	0.427	0.427	0.000
		B	左直・直	0.187	0.202	0.015
			右	0.045	0.045	0.000
		C	右左直	0.374	0.394	0.020
		D	左直・直	0.166	0.168	0.002
右	0.098		0.129	0.031		
No.5	豊田立体入口	A	左直	0.318	0.318	0.000
			右	0.217	0.227	0.010
		B	右左直	0.002	0.002	0.000
		C	右左直	0.627	0.657	0.030
		D	左直	0.300	0.313	0.013
右	0.264		0.270	0.006		

※：車線の交通容量比…「可能交通容量」に対する「流入交通量」の比です。1.000 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。

※：車線の交通容量比は、現況のピーク時交通量に関係車両のピーク台数を付加した時の検討結果です。

表 6.10-25 信号機のない交差点の遅れの程度（供用時）

交差点名		方向※1		遅れの程度※2	
				現況	供用時
No.6	(仮称) 旧日立 製作所 南西角	従道路から主道 路への左折	A断面（バスセンター前交差点方面） からの左折〔方向：3〕	遅れなし	遅れなし
			C断面（平成横浜病院西側方面） からの左折〔方向：9〕	遅れなし	遅れなし
		主道路から従道 路への右折	B断面（柏尾川方面） からの右折〔方向：4〕	遅れなし	遅れなし
			D断面（戸塚町交差点方面） からの右折〔方向：10〕	遅れなし	遅れなし
		従道路から主道 路を横断	A断面（バスセンター前交差点方面） から主道路を横断〔方向：2〕	遅れなし	遅れなし
			C断面（平成横浜病院西側方面） から主道路を横断〔方向：8〕	非常に小	非常に小
		従道路から主道 路への右折	A断面（バスセンター前交差点方面） からの右折〔方向：1〕	小	小
			C断面（平成横浜病院西側方面） からの右折〔方向：7〕	小	小

※1：現況の通過交通量が多い方向（B⇔D断面）を主道路として解析しました。

※2：指標の段階

- ・ 滞留
- ・ 非常に大
- ・ 大
- ・ 平均
- ・ 小
- ・ 非常に小
- ・ 遅れなし

注) 詳細は資料編（p.資 3.6-202～203 参照）に示すとおりです。

(4) 関係車両の走行に伴う歩行者の安全

関係車両の主な走行ルートである一般国道1号、大船停車場矢部線、市道戸塚第335号線（都市計画道路桂町戸塚遠藤線）、市道戸塚第345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とが分離されています（図6.10-4（p.6.10-20）参照）。

本事業においては、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、主要な車両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に努めます。また、道路拡幅整備に伴い、歩道も拡幅整備し、歩行空間としての安全性・利便性の向上に寄与します。

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。

(3) 建物の供用に伴う交通混雑（歩行者）

ア 予測項目

予測項目は、建物の供用に伴う交通混雑（歩行者）としました。

イ 予測地域・地点

予測地点は、図6.10-2（p.6.10-6参照）に示した対象事業実施区域周辺の歩道としました。なお、地点⑦は、計画建物を利用する施設関係者の主なルート上ではないため、地点①～⑥を予測対象としました。

ウ 予測時期

予測時点は、本事業の計画建物の供用が通常の状態に達した時点（平成34年）の平日としました。

エ 予測方法

(7) 予測手順及び方法

予測手順は、図6.10-8に示すとおりです。

ピークとなる時間帯における歩行者サービス水準を「大規模開発マニュアル」に示される方法によって算出しました。

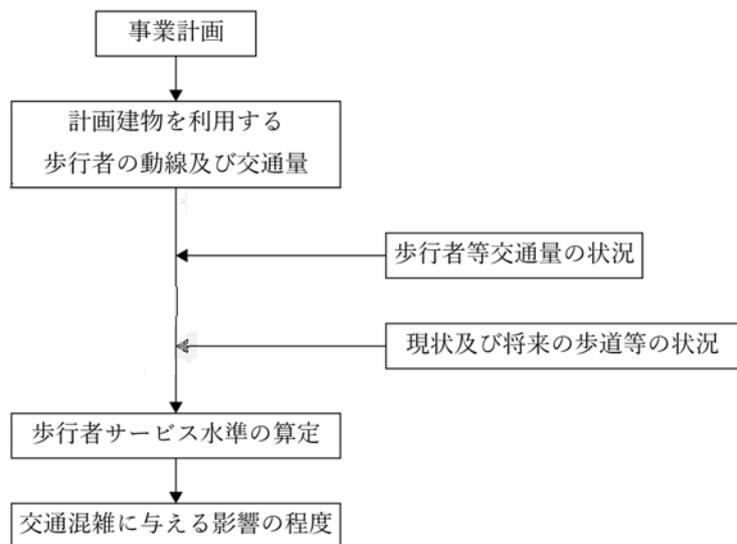


図 6.10-8 予測手順（建物の供用に伴う交通混雑（歩行者））

オ 予測条件

(ア) 歩行者量

① 将来一般歩行者量

将来一般歩行者量は、本事業周辺地区の人口推移とほぼ同じ傾向を示すものと考え、戸塚区の経年変化を整理したところ、平成24年から平成29年の過去5年間における年平均伸び率は約0.2%となっており、交通量調査年次から本事業の供用年である平成34年の伸び率は約1.1%となります（表6.10-26参照）。伸び率は約1.1%とわずかで、ほぼ無視できる程度であることから、現況交通量調査の交通量がそのまま推移すると想定しました。

表6.10-26 戸塚区の人口の伸び率

項目	平成 24 年	平成 25 年	平成 26 年	平成 27 年	平成 28 年	平成 29 年
戸塚区人口	275,170 人	275,365 人	275,811 人	276,428 人	277,142 人	278,162 人
年伸び率	—	1.001	1.002	1.002	1.003	1.004

注) 平成24年～平成29年の年平均伸び率1.002

調査年次平成29年～平成34年：5年間

調査年次からの伸び率 = $1.002^5 \approx 1.011$

② 本事業の発生集中歩行者及び将来歩行者量

本事業の計画建物は研究所であり、その歩行者等の発生集中交通量は従業員、協力会社、その他来客者に限定されます。歩行者等の日発生集中交通量は、計画施設の従業員数等に基づき設定しました。なお、実際は従業員等の総数が往来する可能性は低いと考えますが、影響度が高い条件として、総数が往来する条件として設定しました。

交通手段別の配分は、自転車は許可予定台数、バスは想定されるバス利用率、鉄道利用・バス利用以外の徒歩による通勤や来客はわずかと考えられることから、自転車・バス以外は鉄道利用としました。また、ピーク時間の発生集中交通量は、類似施設（中外製薬鎌倉研究所）の入退場の時間別構成比率に基づき設定しました。

なお、歩行者等の発生集中交通量の算定にあたっての条件等の詳細は、資料編（p.資1.2-16～18参照）に示すとおりです。

(イ) 歩道幅員

歩行者サービス水準の算定にあたり用いた歩道幅員は、図6.10-5（p.6.10-22参照）に示した歩道幅員から植栽の幅員を差し引き、さらに側方余裕0.5mを差し引いた幅員としました。

カ 予測結果

対象事業実施区域周辺の歩道等における歩行者サービス水準は、表6.10-27に示すとおりです。

全ての予測地点で、自由歩行が可能とされる歩行者サービス水準Aが確保されると予測します。

表 6.10-27 歩行者サービス水準（建物の供用に伴う交通混雑（歩行者））

予測地点 (断面)	※1 歩道 幅員 (m) A	供用時ピーク 15分交通量 (人/15分)								歩行者 流量 (人/m・分) K	歩行者 サービス 水準
		時間帯	現況交通量		計画建物 交通量		小計		計 J=H+I		
			歩 行 者 B	自 転 車 ※2 C	歩 行 者 F	自 転 車 ※2 G	歩 行 者 H	自 転 車 ※2 I			
①	1.1	7:30~7:45	84	38	3	4	89	44	133	18.7	A
②	0.9	20:30~20:45	22	31	2	3	25	36	61	15.0	A
③	1.6	7:30~7:45	97	74	114	0	268	74	342	26.6	A
④	1.6	7:45~8:00	230	2	86	0	359	2	361	15.4	A
⑤※3	3.0	8:00~8:15	53	51	4	5	59	59	118	7.8	A
⑥	2.5	8:00~8:15	40	12	4	5	46	20	66	3.8	A

※1：「歩道幅員」は図6.10-5に示した歩道幅員から植栽の幅員を差し引き、さらに側方余裕0.5mを差し引いた幅員としました。

※2：自転車は、自転車の専有面積や走行速度、押して歩く場合を考慮して1台あたり5人と換算（p.資 1.2-19参照）して算定しました。

※3：地点⑤の歩道は、道路改良に伴い歩道が3.5mに拡幅されるため、側方余裕0.5mを差し引いた3.0mにて検討しました。地点⑤は道路の両側の歩道の交通量を計測していますが、断面交通量の多い歩道側（1←→2断面）の交通量で検討しています。

注1）検討は現況の15分交通量のピーク時間帯に本施設のピーク時交通量を加えて検討しています。

注2）計算式… $H=B+F \times 1.5$ 、 $I=C+G \times 1.5$ 、 $J=H+I$ 、 $K=(H+I \times 5) \div 15 \div A$
式中の1.5は集中率を示します。詳細はp.資1.2-23を参照。

注3）歩行者サービス水準

A（自由歩行）：～27人/m・分

B（やや制限）：27～51人/m・分

C（やや困難）：51～71人/m・分

D（困難）：71～87人/m・分

E（ほとんど不可能）：87～100人/m・分

6.10.4 環境の保全のための措置

(1) 工事用車両の走行に伴う交通混雑（自動車）

環境の保全のための措置は、工事中の工事用車両の走行による影響を低減するため、表6.10-28に示す内容を実施します。

表 6.10-28 環境の保全のための措置

区分	環境の保全のための措置
【工事中】 工事用車両の 走行に伴う 交通混雑 (自動車)	<ul style="list-style-type: none">・工事用車両が特定の日、特定の時間帯に集中しないよう、計画的な運行管理に努めます。・周辺道路での路上待機車両が発生しないよう、入退場時間の事前調整及び工事用車両の運転者への指導を徹底します。

(2) 工事用車両の走行に伴う歩行者の安全

環境の保全のための措置は、工事中の歩行者等の安全な通行が確保されるよう、表6.10-29に示す内容を実施します。

表 6.10-29 環境の保全のための措置

区分	環境の保全のための措置
【工事中】 工事用車両の 走行に伴う 歩行者の安全	<ul style="list-style-type: none">・工事用車両の出入口付近に、誘導員を配置し、一般通行者・一般通行車両の安全管理や通行の円滑化に努めます。・周辺に小学校等があることに留意して、工事用車両の運転者に対する交通安全教育を十分に行い、規制速度、走行ルート of 厳守を徹底します。

(3) 関係車両の走行に伴う交通混雑（自動車）

環境の保全のための措置は、供用時の関係車両の走行による影響を低減するため、表 6.10-30に示す内容を実施します。

表 6.10-30 環境の保全のための措置

区分	環境の保全のための措置
【供用時】 関係車両の 走行に伴う 交通混雑 (自動車)	<ul style="list-style-type: none">・本事業で整備する駐車場は、横浜市駐車場条例の附置義務に基づく必要台数を確保します。・従業員は原則として公共交通機関を利用した通勤とすることで、自動車での来所を少なくするよう配慮します（自動車・自転車通勤は許可された者のみとします）。

(4) 関係車両の走行に伴う歩行者の安全

環境の保全のための措置は、供用時の歩行者等の安全な通行が確保されるよう、表 6.10-31に示す内容を実施します。

表 6.10-31 環境の保全のための措置

区分	環境の保全のための措置
【供用時】 関係車両の 走行に伴う 歩行者の安全	<ul style="list-style-type: none">・車両出入口付近は、適宜植栽の剪定を行うなど、十分な見通しを確保していきます。・主要な車両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や通行の円滑化に努めます。・道路拡幅整備に伴い、敷地外周の既存の万年塀を撤去するとともに、歩道も拡幅整備し、歩行空間としての安全性・利便性の向上、通行の円滑化に寄与します（写真 6.10-1、図 6.10-9～10 参照）。

(5) 建物の供用に伴う交通混雑（歩行者）

環境の保全のための措置は、建物の供用に伴う歩行者の交通混雑を低減するため、表 6.10-32に示す内容を実施します。

表 6.10-32 環境の保全のための措置

区分	環境の保全のための措置
【供用時】 建物の供用 に伴う交通 混雑 (歩行者)	<ul style="list-style-type: none">・主要な車両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や通行の円滑化に努めます。・道路拡幅整備に伴い、敷地外周の既存の万年塀を撤去するとともに、歩道も拡幅整備し、歩行空間としての安全性・利便性の向上、通行の円滑化に寄与します（写真 6.10-1、図 6.10-9～10 参照）。

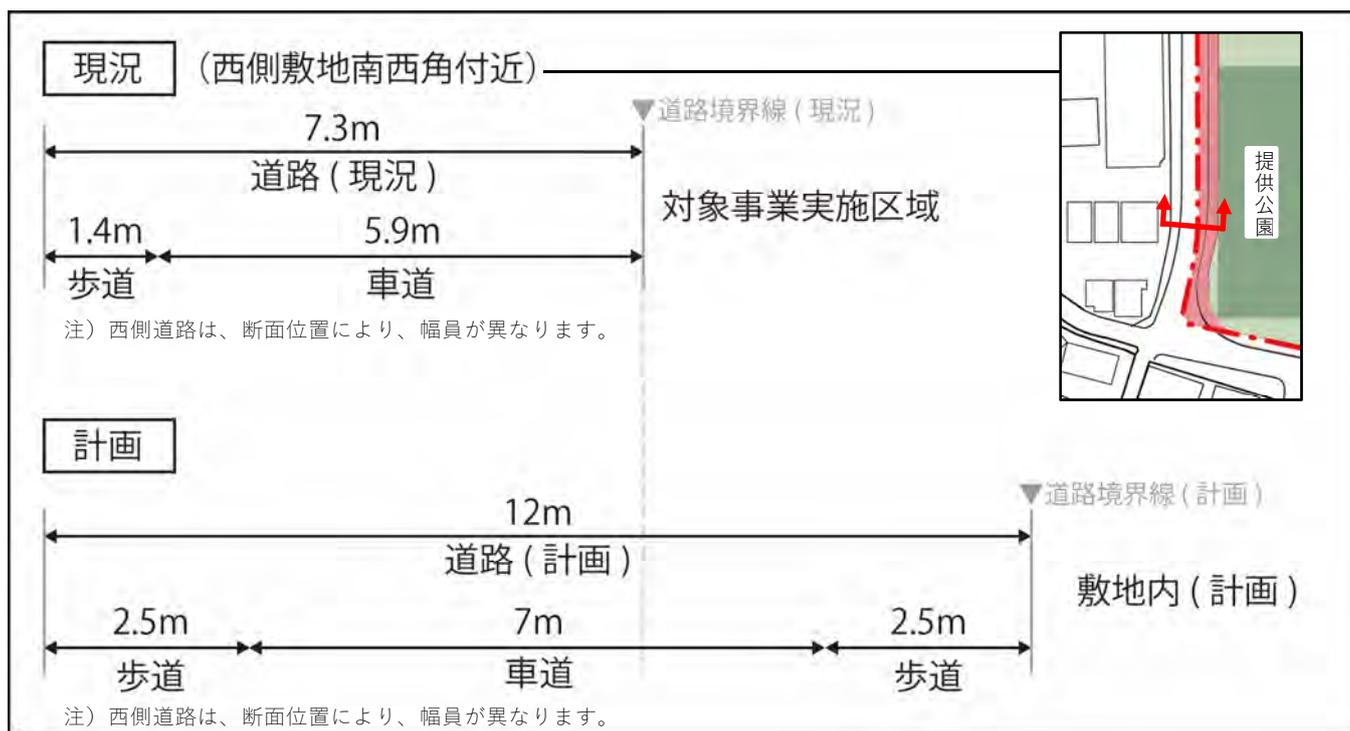


写真6.10-1 西側敷地の西側道路（市道戸塚第345号線）の現況写真
（南側から北方向を望む）



注) 現時点で想定する将来のイメージであり、今後変更になる可能性があります。

図6.10-9 西側敷地の西側道路（市道戸塚第345号線）の道路拡幅整備後のイメージ図
（南側から北方向を望む）



注) 本計画は、計画中につき、今後の検討・協議により、変更する可能性があります。

図6.10-10 西側敷地の西側道路(市道戸塚第345号線)の幅員

6.10.5 評価

(1) 工事用車両の走行に伴う交通混雑（自動車）

工事用車両の走行に伴う交通ピーク時の交通混雑は、信号交差点において、交差点需要率及び車線の交通容量比の観点から、予測したいずれの信号交差点においても上限値を下回ると予測し、交通処理は可能であると考えます。また、信号機のない交差点においても、交通需要は許容できるものと考えます。

工事中は、工事用車両が特定の日、特定の時間帯に集中しないよう計画的な運行管理に努めるとともに、周辺道路での路上待機車両が発生しないよう、入退場時間の事前調整及び工事用車両の運転者への指導を徹底します。

このように、予測結果を踏まえ、影響低減に向けた環境の保全のための措置を講じることから、環境保全目標「周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと。」は達成されるものと考えます。

(2) 工事用車両の走行に伴う歩行者の安全

工事用車両の主な走行ルートである一般国道1号、大船停車場矢部線、市道戸塚第335号線（都市計画道路桂町戸塚遠藤線）、市道戸塚第345号線は、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。

工事中は、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や通行の円滑化に努めます。また、工事用車両の運転者に対する交通安全教育を十分に行い、規制速度、走行ルートの厳守を徹底します。

このように、影響低減に向けた環境の保全のための措置を講じることから、環境保全目標「歩行者等の安全な通行が確保されること。」は達成されるものと考えます。

(3) 関係車両の走行に伴う交通混雑（自動車）

関係車両の走行に伴う交通ピーク時の交通混雑は、信号交差点において、交差点需要率及び車線の交通容量比の観点から、予測したいずれの信号交差点においても上限値を下回ると予測し、交通処理は可能であると考えます。また、信号機のない交差点においても、交通需要は許容できるものと考えます。

従業員は、原則として公共交通機関を利用した通勤とすることで、周辺交差点への影響を低減するように努めます。

このように、予測結果を踏まえ、影響低減に向けた環境の保全のための措置を講じることから、環境保全目標「周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと。」は達成されるものと考えます。

(4) 関係車両の走行に伴う歩行者の安全

関係車両の主な走行ルートである一般国道1号、大船停車場矢部線、市道戸塚第335号線（都市計画道路桂町戸塚遠藤線）、市道戸塚第345号線は、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。

本事業においては、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、主要な車両出入口付近には警備員を配置し、車両出入り際の安全管理に努めます。また、道路拡幅整備に伴い、歩道も拡幅整備し、歩行空間としての安全性・利便性の向上に寄与します。

このように、影響低減に向けた環境の保全のための措置を講じることから、環境保全目標「歩行者等の安全な通行が確保されること。」は達成されるものと考えます。

(5) 建物の供用に伴う交通混雑（歩行者）

計画建物を利用する歩行者による交通混雑について、歩行者サービス水準を用いて検討した結果、全ての地点で自由歩行可能な状態が確保できると予測します。

本事業においては、主要な車両出入口付近には警備員を配置し、車両出入り際の安全管理や通行の円滑化に努めます。さらに、道路拡幅整備に伴い、歩道も拡幅整備し、歩行空間としての安全性・利便性の向上、通行の円滑化に寄与します。

このように、予測結果を踏まえ、影響低減に向けた環境の保全のための措置を講じることから、環境保全目標「周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと。」は達成されるものと考えます。