

第 1 章 事業計画関連

第1章 事業計画関連

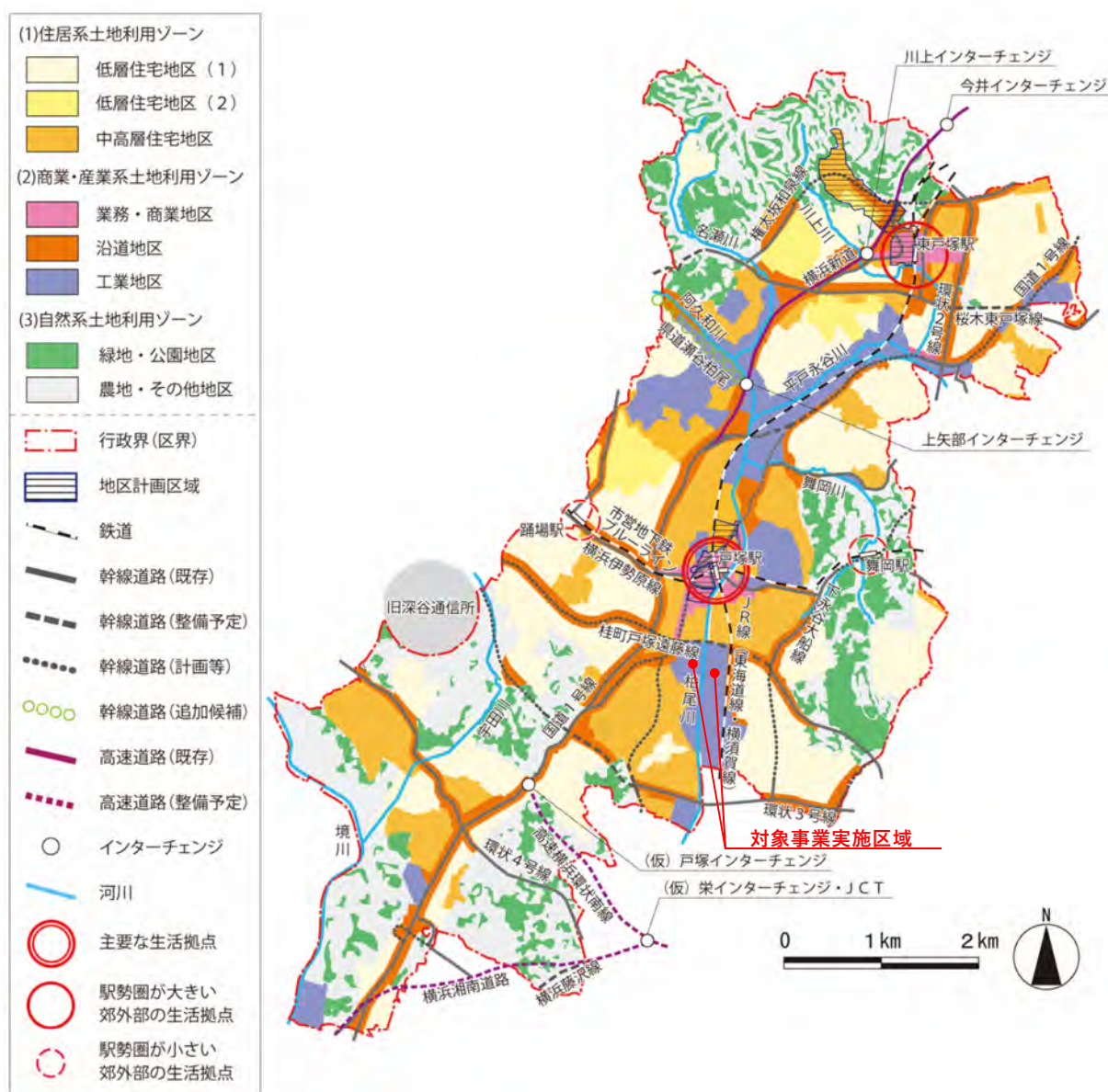
1.1 上位計画関連

1.1.1 横浜市都市計画マスタープラン 戸塚区プラン 戸塚のまちづくり

「横浜市都市計画マスタープラン 戸塚区プラン 戸塚のまちづくり」（横浜市戸塚区役所・都市整備局 平成 30 年 3 月）に示されている対象事業実施区域及びその周辺のまちづくりの方針は、以下に示すとおりです。

土地利用の方針（商業・産業系土地利用ゾーン：工業地域）

「土地利用の方針」においては、対象事業実施区域は「商業・産業系土地利用ゾーン」のうち、「工業地区」に位置しています。工業地区は、「工場・研究所等が立地する地区です。工業地としての適正な誘導及び操業環境の改善を図るとともに、企業立地を進めます。」等とされています。

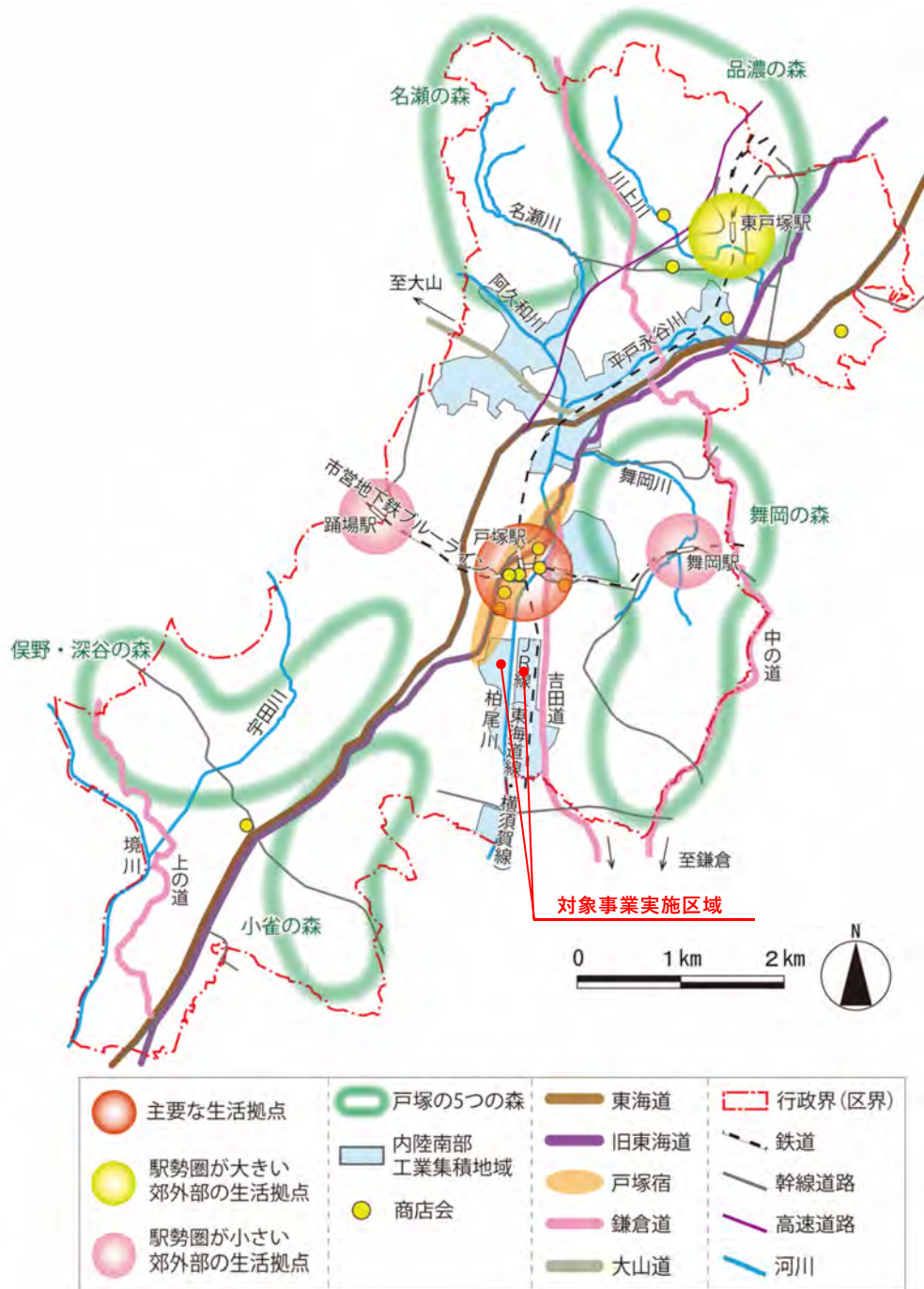


資料：「横浜市都市計画マスタープラン 戸塚区プラン 戸塚のまちづくり」（横浜市戸塚区役所・都市整備局 平成 30 年 3 月）

図 1.1-1(1) 土地利用の方針図

都市の魅力と活力の方針（活力あるまちづくり：工業集積地域の維持・促進）

「都市の魅力と活力の方針」においては、「活力あるまちづくり」のうち、「工業集積地域の維持・促進」として、「柏尾川沿いや上矢部町を中心として、市内の内陸産業を支える生産・研究開発機能が、集積しています。今後も、産業集積を活かし、企業立地、操業環境の保全、機能更新・高度化を図ります。」とされており、対象事業実施区域は、「内陸南部工業集積地域」に位置しています。



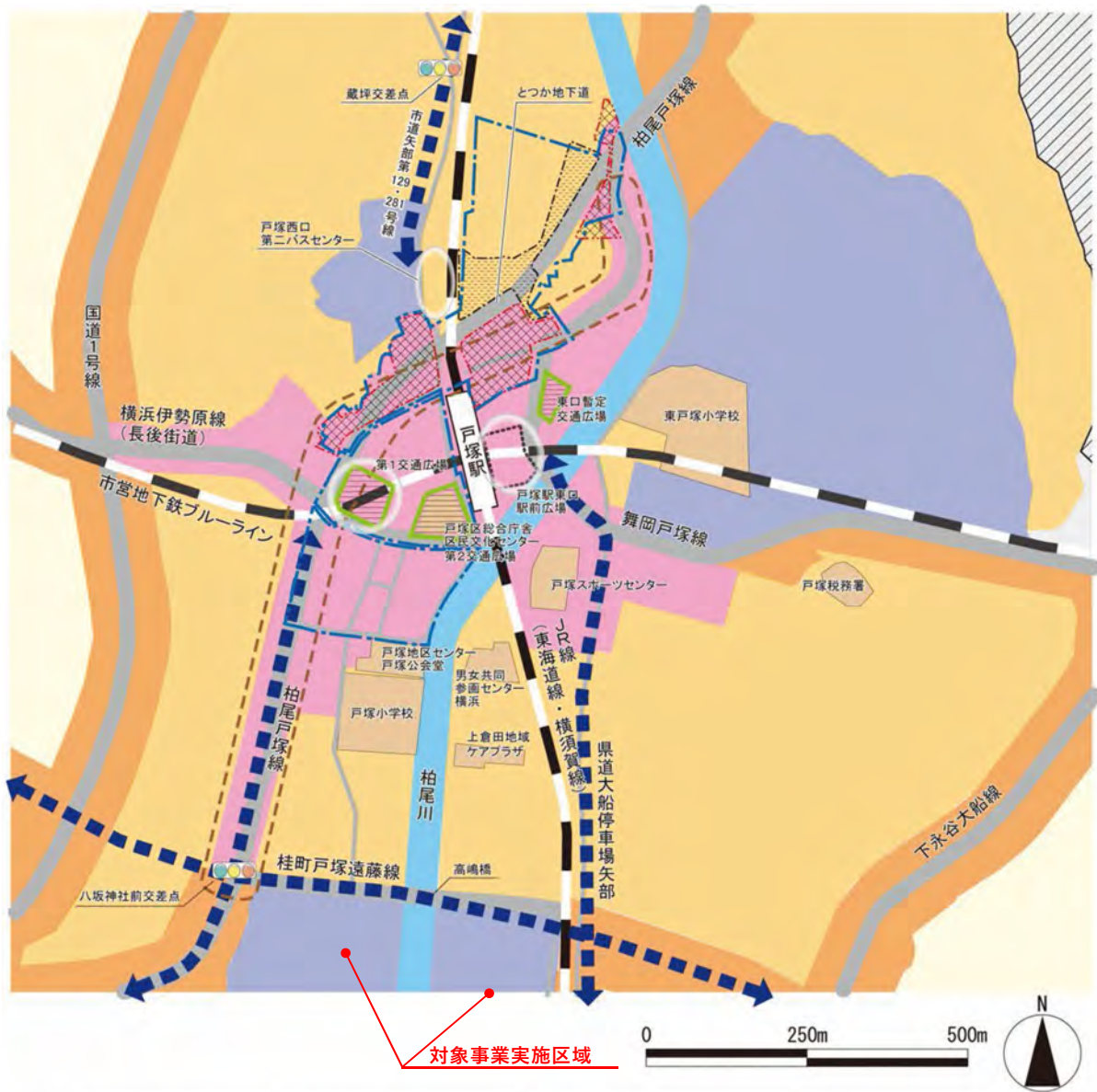
※：内陸南部工業集積地域…戸塚区内の柏尾川などの川沿いに広がる工業集積地域のこと。工業集積地域とは、工業集積度が高く、今後とも都市機能と調和を図りつつ工業集積の維持・高度化を目指す地域である。準工業地域、工業地域、工業専用地域の各一部からなる。

資料：「横浜市都市計画マスタープラン 戸塚区プラン 戸塚のまちづくり」
(横浜市戸塚区役所・都市整備局 平成30年3月)

図 1.1-1(2) 魅力と活力の方針図

拠点駅周辺のまちづくり（戸塚駅周辺）

「拠点駅周辺のまちづくり」においては、戸塚駅周辺の主な取組のうち「柏尾川沿いの工業集積地域においては、生産・研究開発機能を維持していきます。」とされており、対象事業実施区域は「工業地区」に位置しています。



| | | | |
|----------|----------------|-----------------|------------|
| 道路 | 東海道の街並みを形成する地区 | 地区計画 | 低層住宅地区 (1) |
| 鉄道 | 柏尾川沿いの景観形成 | 東海道戸塚宿まちづくりルール | 中高層住宅地区 |
| アクセス動線強化 | 駅前広場 | 明るい街コミュニティルール | 業務・商業地区 |
| 交差点 | バスターミナル | 市街化調整区域 | 沿道地区 |
| | 交通広場 | 旧舞岡リサーチパーク第2期地区 | 工業地区 |

資料：「横浜市都市計画マスタープラン 戸塚区プラン 戸塚のまちづくり」
（横浜市戸塚区役所・都市整備局 平成 30 年 3 月）

図 1.1-1(3) 戸塚駅周辺まちづくり方針図

1.2 交通計画

1.2.1 工事中

(1) 工事用車両台数

本事業における工事用車両の走行台数は、表 1.2-1 に示すとおりです。

工事用車両の走行台数が最大となる時期は、工事開始後 12 ヶ月目と想定しています。

この時期における 1 日あたりの走行台数は、大型車 818 台/日・片道、小型車 470 台/日・片道、合計 1,288 台/日・片道と想定しています。

表1.2-1 工事工程及び工事用車両走行台数

| 工事開始年月 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | 32 | 33 | 34 | 35 | 36 | 37 | 38 | | | |
|--------------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|--|--|--|
| 準備工事 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 道路拡幅工事 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 山留工事 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 地盤改良工事 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 杭工事 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 掘削工事 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 敷基礎躯体工事 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 地下/地上鉄骨・躯体工事 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 外装工事 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 内装・設備工事 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 付属機新設工事 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 外構工事 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 準備工事 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 道路拡幅工事 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 山留工事 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 杭工事 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 掘削工事 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 敷基礎躯体工事 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 地上鉄骨・躯体工事 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 外装工事 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 内装・設備工事 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 外構工事 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 橋梁撤去工事 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 橋梁新設工事 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| 工事開始年月 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | 32 | 33 | 34 | 35 | 36 | 37 | 38 | |
|--------|-----|-----|-----|-----|-----|-------|-------|-------|-----|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-----|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-----|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 大型車 | 191 | 82 | 64 | 249 | 277 | 573 | 563 | 642 | 559 | 704 | 774 | 730 | 669 | 568 | 634 | 656 | 771 | 641 | 551 | 433 | 565 | 546 | 657 | 535 | 463 | 406 | 318 | 167 | 214 | 121 | 115 | 143 | 92 | 49 | 49 | 40 | 20 | | |
| 小型車 | 345 | 354 | 354 | 451 | 468 | 468 | 392 | 409 | 385 | 404 | 468 | 468 | 468 | 468 | 468 | 468 | 468 | 468 | 468 | 468 | 468 | 468 | 468 | 468 | 468 | 468 | 468 | 468 | 468 | 468 | 468 | 468 | 468 | 468 | 468 | 468 | 468 | 468 | 468 |
| 小計 | 536 | 436 | 418 | 700 | 745 | 1041 | 955 | 1051 | 944 | 1108 | 1242 | 1198 | 1137 | 1036 | 1102 | 1124 | 1237 | 1109 | 1019 | 901 | 1033 | 1015 | 1126 | 1003 | 931 | 874 | 486 | 329 | 376 | 281 | 275 | 303 | 252 | 209 | 209 | 195 | 125 | | |
| 大型車 | 147 | 33 | 74 | 74 | 81 | 79 | 74 | 29 | 10 | 29 | 29 | 88 | 88 | 83 | 39 | 24 | 24 | 49 | 46 | 67 | 92 | 49 | 95 | 168 | 137 | 104 | 100 | 112 | 96 | 115 | 95 | 84 | 84 | 84 | 84 | 84 | 84 | 42 | |
| 小型車 | 35 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 6 | 8 | 24 | 24 | 24 | 24 | 24 | 24 | 44 | 44 | 654 | 704 | 684 | 682 | 682 | 682 | 482 | 382 | 332 | 192 | | |
| 小計 | 182 | 35 | 76 | 76 | 83 | 81 | 76 | 31 | 12 | 31 | 31 | 90 | 90 | 85 | 41 | 26 | 26 | 55 | 54 | 91 | 116 | 73 | 119 | 192 | 181 | 148 | 144 | 766 | 750 | 719 | 779 | 766 | 766 | 566 | 466 | 416 | 234 | | |
| 大型車 | 338 | 115 | 138 | 323 | 358 | 652 | 637 | 671 | 569 | 733 | 803 | 818 | 757 | 651 | 673 | 680 | 795 | 690 | 597 | 500 | 657 | 595 | 752 | 703 | 600 | 510 | 418 | 279 | 310 | 236 | 210 | 227 | 176 | 133 | 133 | 124 | 62 | | |
| 小型車 | 380 | 356 | 356 | 453 | 470 | 470 | 394 | 411 | 387 | 406 | 470 | 470 | 470 | 470 | 470 | 470 | 468 | 474 | 476 | 492 | 492 | 493 | 493 | 492 | 512 | 512 | 212 | 816 | 864 | 844 | 842 | 842 | 842 | 842 | 642 | 542 | 487 | 297 | |
| 合計 | 718 | 471 | 494 | 776 | 828 | 1,122 | 1,031 | 1,082 | 956 | 1,139 | 1,273 | 1,288 | 1,227 | 1,121 | 1,143 | 1,150 | 1,263 | 1,164 | 1,073 | 992 | 1,149 | 1,088 | 1,245 | 1,195 | 1,112 | 1,022 | 630 | 1,095 | 1,126 | 1,100 | 1,054 | 1,069 | 1,018 | 975 | 775 | 675 | 611 | 359 | |

網掛け部分：工事用車両の走行台数が零となる時期

(2) 工事用車両の時間帯別交通量

工事開始後 12 ヶ月目における工事用車両の時間帯別交通量は、表 1.2-2 に示すとおりです。時間帯の配分は、大型車は概ね均等に配分し、小型車は朝・昼の入場、夕方の退場を考慮して配分しました。

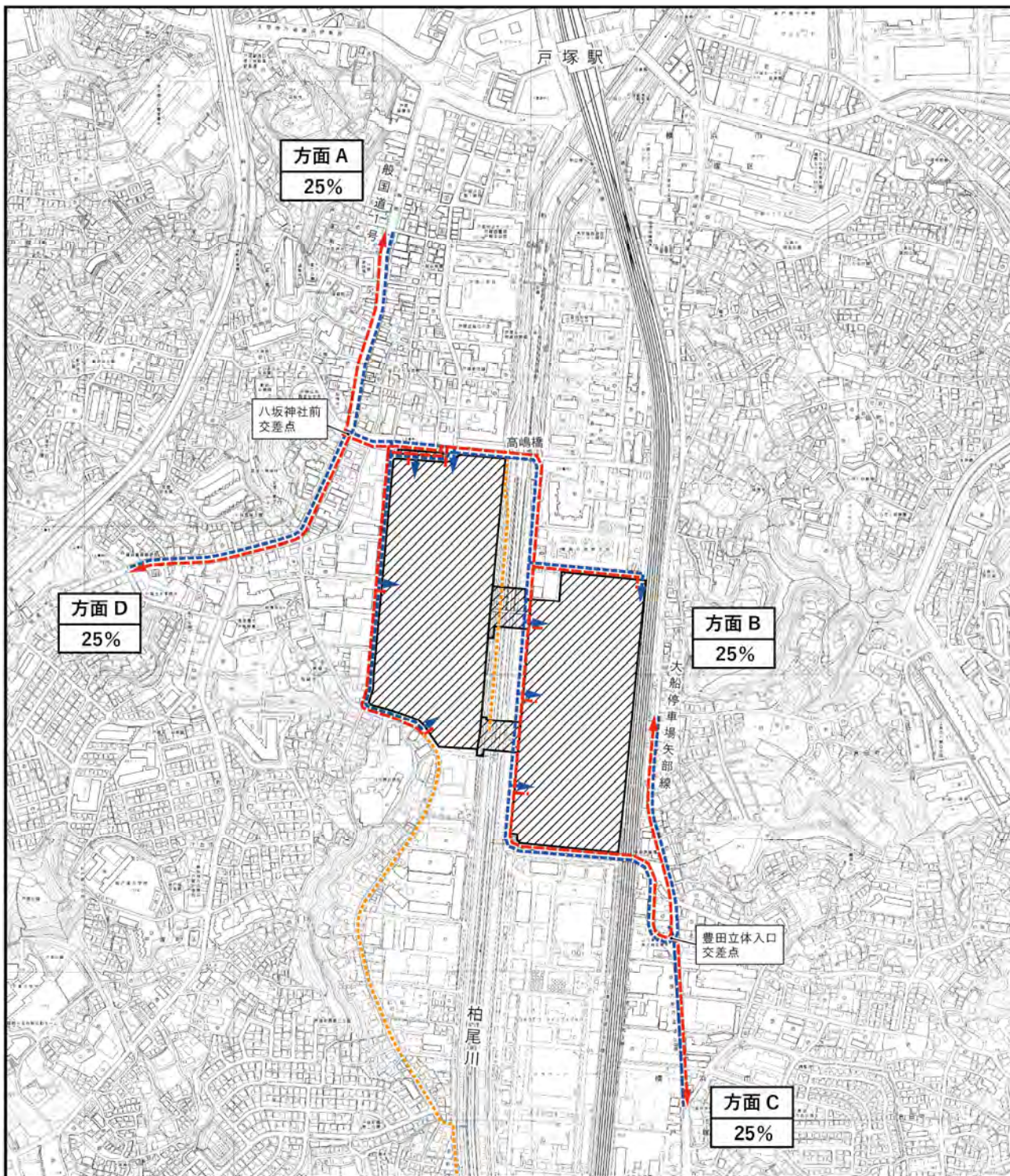
表 1.2-2 工事開始後 12 ヶ月目における工事用車両の時間帯別交通量

| 時間帯 | 西側敷地 | | | | | 東側敷地 | | | | | 全体 | | | | |
|-------------|------|-----|-----|-----|-------|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-------|
| | 集中 | | 発生 | | 小計 | 集中 | | 発生 | | 小計 | 集中 | | 発生 | | 合計 |
| | 大型車 | 小型車 | 大型車 | 小型車 | | 大型車 | 小型車 | 大型車 | 小型車 | | 大型車 | 小型車 | 大型車 | 小型車 | |
| 7:00～8:00 | 5 | 250 | 0 | 0 | 255 | 4 | 0 | 0 | 0 | 4 | 9 | 250 | 0 | 0 | 259 |
| 8:00～9:00 | 83 | 7 | 73 | 4 | 167 | 15 | 0 | 14 | 0 | 29 | 98 | 7 | 87 | 4 | 196 |
| 9:00～10:00 | 108 | 10 | 109 | 3 | 230 | 14 | 1 | 17 | 1 | 33 | 122 | 11 | 126 | 4 | 263 |
| 10:00～11:00 | 108 | 20 | 107 | 10 | 245 | 10 | 0 | 12 | 0 | 22 | 118 | 20 | 119 | 10 | 267 |
| 11:00～12:00 | 106 | 20 | 103 | 20 | 249 | 14 | 0 | 14 | 0 | 28 | 120 | 20 | 117 | 20 | 277 |
| 12:00～13:00 | 0 | 100 | 13 | 0 | 113 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 100 | 13 | 0 | 113 |
| 13:00～14:00 | 102 | 20 | 93 | 0 | 215 | 19 | 1 | 10 | 1 | 31 | 121 | 21 | 103 | 1 | 246 |
| 14:00～15:00 | 102 | 20 | 101 | 140 | 363 | 8 | 0 | 14 | 0 | 22 | 110 | 20 | 115 | 140 | 385 |
| 15:00～16:00 | 78 | 13 | 79 | 22 | 192 | 4 | 0 | 0 | 0 | 4 | 82 | 13 | 79 | 22 | 196 |
| 16:00～17:00 | 38 | 8 | 50 | 218 | 314 | 0 | 0 | 7 | 0 | 7 | 38 | 8 | 57 | 218 | 321 |
| 17:00～18:00 | 0 | 0 | 2 | 51 | 53 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 51 | 53 |
| 18:00～19:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 合計 | 730 | 468 | 730 | 468 | 2,396 | 88 | 2 | 88 | 2 | 180 | 818 | 470 | 818 | 470 | 2,576 |

注) 単位：台

(3) 工事用車両の方向別構成比

工事開始後 12 ヶ月目における工事用車両の主な走行ルートは図 1.2-1 に示すとおりであり、方面構成比は、西側敷地、東側敷地ともに、一般国道 1 号の北側 25%、南側 25%、大船停車場矢部線の北側 25%、南側 25%としました。



: 対象事業実施区域

: 工事用車両の主な走行ルート (出)

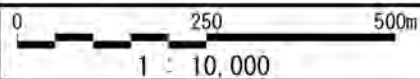
: 工事用車両の主な走行ルート (入)

: 工事用車両の補助ルート*

※: 工事用車両の補助ルートは、工事の状況に応じて柔軟な対応を図るためのルートです。

凡例

図 1.2-1 工事用車両の主な走行ルート



(4) 検討時間帯の設定

交差点需要率の検討時間帯は現況調査のピーク時間帯としました。なお、ピーク時間帯の設定は、渋滞長調査の捌け残り台数（潜在需要台数）を考慮した交差点流入台数にて設定しています。潜在需要台数は、前の時間帯に捌け残った需要台数がその時間帯に処理することができず次の時間帯に持ち越した台数となります。したがって、捌け残りが生じている時間帯の前の時間帯に潜在需要台数として加算し検討しました。なお、加算する台数は、渋滞長の長さを平均車頭間隔 6m とした時の台数（小数点以下は四捨五入）としました。潜在需要台数を含めた現況調査における各時間帯の信号交差点流入交通量の総数は、表 1.2-3 に示すとおりです。

信号機のない交差点については、信号処理交差点のような捌け残りが生じていないことから、現況交通量調査の交差点流入台数のピーク時間帯としました。

信号交差点である No.1 交差点～No.5 交差点のピーク時間帯は 17 時台（全ての交差点で同じ時間帯）、信号機のない No.6 交差点のピーク時間帯は 8 時台となっています。

表 1.2-3 信号交差点の流入台数の総数

| 時間帯 | No.1 消防署前交差点 | | | | No.2 八坂神社前交差点 | | | | No.3 下郷入口交差点 | | | | No.4 戸塚小学校南口交差点 | | | | No.5 豊田立体入口交差点 | | | | |
|-------------|----------------|----|----------------|----|----------------|----|----------------|----|----------------|-----|----------------|-----|-----------------|-----|----------------|----|----------------|----|----------------|----|-------|
| | 交差点流入 台数実測値 | | 潜在需要を 含んだ台数 | | 交差点流入 台数実測値 | | 潜在需要を 含んだ台数 | | 交差点流入 台数実測値 | | 潜在需要を 含んだ台数 | | 交差点流入 台数実測値 | | 潜在需要を 含んだ台数 | | 交差点流入 台数実測値 | | 潜在需要を 含んだ台数 | | |
| | m | 台数 | m | 台数 | m | 台数 | m | 台数 | m | 台数 | m | 台数 | m | 台数 | m | 台数 | m | 台数 | m | 台数 | |
| 7:00-8:00 | 1,441 | 0 | 1,441 | 0 | 1,791 | 0 | 1,791 | 8 | 1,139 | 50 | 1,147 | 643 | 0 | 643 | 836 | 0 | 836 | 0 | 0 | 0 | 836 |
| 8:00-9:00 | 1,436 | 0 | 1,436 | 20 | 1,824 | 20 | 1,824 | 18 | 1,218 | 110 | 1,236 | 780 | 0 | 780 | 1,088 | 0 | 1,088 | 0 | 0 | 0 | 1,088 |
| 9:00-10:00 | 1,322 | 0 | 1,322 | 0 | 1,703 | 0 | 1,703 | 3 | 1,066 | 20 | 1,069 | 742 | 0 | 742 | 1,004 | 0 | 1,004 | 0 | 0 | 0 | 1,004 |
| 10:00-11:00 | 1,299 | 0 | 1,299 | 20 | 1,591 | 20 | 1,591 | 0 | 1,082 | 0 | 1,082 | 654 | 0 | 654 | 1,017 | 0 | 1,017 | 0 | 0 | 0 | 1,017 |
| 11:00-12:00 | 1,338 | 0 | 1,338 | 0 | 1,603 | 0 | 1,603 | 0 | 1,096 | 0 | 1,096 | 704 | 0 | 704 | 977 | 0 | 977 | 0 | 0 | 0 | 977 |
| 12:00-13:00 | 1,177 | 0 | 1,177 | 15 | 1,404 | 15 | 1,404 | 0 | 964 | 0 | 964 | 542 | 0 | 542 | 823 | 0 | 823 | 0 | 0 | 0 | 823 |
| 13:00-14:00 | 1,278 | 0 | 1,278 | 0 | 1,564 | 0 | 1,564 | 0 | 1,068 | 0 | 1,068 | 658 | 0 | 658 | 1,010 | 0 | 1,010 | 0 | 0 | 0 | 1,010 |
| 14:00-15:00 | 1,307 | 0 | 1,307 | 0 | 1,587 | 0 | 1,587 | 17 | 1,098 | 100 | 1,115 | 669 | 0 | 669 | 981 | 0 | 981 | 0 | 0 | 0 | 981 |
| 15:00-16:00 | 1,277 | 0 | 1,277 | 5 | 1,558 | 5 | 1,558 | 11 | 1,080 | 65 | 1,091 | 663 | 0 | 663 | 910 | 0 | 910 | 0 | 0 | 0 | 910 |
| 16:00-17:00 | 1,398 | 0 | 1,398 | 30 | 1,634 | 30 | 1,634 | 0 | 1,102 | 0 | 1,102 | 669 | 0 | 669 | 1,050 | 0 | 1,050 | 0 | 0 | 0 | 1,050 |
| 17:00-18:00 | 1,470 | 0 | 1,470 | 0 | 1,833 | 0 | 1,833 | 0 | 1,288 | 0 | 1,288 | 806 | 0 | 806 | 1,163 | 0 | 1,163 | 0 | 0 | 0 | 1,163 |
| 18:00-19:00 | 1,329 | 0 | 1,329 | 0 | 1,620 | 0 | 1,620 | 0 | 1,093 | 0 | 1,093 | 608 | 0 | 608 | 1,021 | 0 | 1,021 | 0 | 0 | 0 | 1,021 |
| 19:00-20:00 | 1,135 | 0 | 1,135 | 0 | 1,396 | 0 | 1,396 | 0 | 974 | 0 | 974 | 536 | 0 | 536 | 923 | 0 | 923 | 0 | 0 | 0 | 923 |
| 20:00-21:00 | 872 | 0 | 872 | 0 | 1,047 | 0 | 1,047 | 0 | 651 | 0 | 651 | 491 | 0 | 491 | 622 | 0 | 622 | 0 | 0 | 0 | 622 |
| 21:00-22:00 | 759 | 0 | 759 | 0 | 882 | 0 | 882 | 0 | 525 | 0 | 525 | 295 | 0 | 295 | 473 | 0 | 473 | 0 | 0 | 0 | 473 |
| 22:00-23:00 | 587 | 0 | 587 | 0 | 685 | 0 | 685 | 0 | 455 | 0 | 455 | 232 | 0 | 232 | 380 | 0 | 380 | 0 | 0 | 0 | 380 |
| 23:00-0:00 | 455 | 0 | 455 | 0 | 488 | 0 | 488 | 0 | 316 | 0 | 316 | 124 | 0 | 124 | 224 | 0 | 224 | 0 | 0 | 0 | 224 |
| 0:00-1:00 | 321 | 0 | 321 | 0 | 347 | 0 | 347 | 0 | 213 | 0 | 213 | 116 | 0 | 116 | 199 | 0 | 199 | 0 | 0 | 0 | 199 |
| 1:00-2:00 | 173 | 0 | 173 | 0 | 191 | 0 | 191 | 0 | 113 | 0 | 113 | 86 | 0 | 86 | 117 | 0 | 117 | 0 | 0 | 0 | 117 |
| 2:00-3:00 | 107 | 0 | 107 | 0 | 139 | 0 | 139 | 0 | 85 | 0 | 85 | 61 | 0 | 61 | 112 | 0 | 112 | 0 | 0 | 0 | 112 |
| 3:00-4:00 | 124 | 0 | 124 | 0 | 130 | 0 | 130 | 0 | 76 | 0 | 76 | 45 | 0 | 45 | 65 | 0 | 65 | 0 | 0 | 0 | 65 |
| 4:00-5:00 | 158 | 0 | 158 | 0 | 166 | 0 | 166 | 0 | 96 | 0 | 96 | 71 | 0 | 71 | 82 | 0 | 82 | 0 | 0 | 0 | 82 |
| 5:00-6:00 | 359 | 0 | 359 | 0 | 397 | 0 | 397 | 0 | 286 | 0 | 286 | 155 | 0 | 155 | 111 | 0 | 111 | 0 | 0 | 0 | 111 |
| 6:00-7:00 | 931 | 0 | 931 | 0 | 1,071 | 0 | 1,071 | 0 | 569 | 0 | 569 | 440 | 0 | 440 | 637 | 0 | 637 | 0 | 0 | 0 | 637 |

注1) 単位：台（「渋滞捌け残り」の「m」以外）

注2) 「渋滞捌け残り」は、渋滞長調査の渋滞長の繰り越しを、繰り越しが観測された前の時間帯の潜在需要が持ち越したと捉えて検討しています。

注3) 「渋滞捌け残り台数」は、渋滞長調査の渋滞長（m）を平均車頭間隔6mとした時の台数（小数点以下は四捨五入）を示します。

1.2.2 供用時

(1) 自動車類の発生集中交通量の算定

①自動車類の日発生集中交通量

本施設における供用時の自動車類の発生集中交通の種別は、通勤車両（小型車）、業者及び来客者（大型車・小型車・タクシー）の車両となります。通勤車両の発生集中交通量は、自動車通勤許可予定台数から算定しました。業者及び来客者車両の発生集中交通量は、本施設と同一県内で市街地環境にある当社の研究施設（以下、「類似既存施設」といいます）の発生集中交通量を規模拡大した交通量としました。発生集中交通量の算定条件の整理は表 1.2-4、類似既存施設の業者及び来客関連車両の発生集中交通量は表 1.2-5、当該施設の自動車類の日発生集中交通量の算定結果は表 1.2-6 に示すとおりです。

表 1.2-4 発生集中交通量の算定条件の整理

| 位置 | 計画延べ面積 | 面積比率 ^{*1} | 通勤車両許可予定台数 |
|------|--|--------------------|------------|
| 西側敷地 | 約 117,000 m ² ^{*2} | 2.79 倍 | 50 台 |
| 東側敷地 | 約 10,000 m ² | 0.24 倍 | 10 台 |

※1：面積比率は、計画延べ面積を、類似既存施設面積（中外製薬鎌倉研究所）の延べ面積約 42,000 m²で除した比率となります。

※2：西側敷地の計画延べ面積は、準備書時点以降の詳細な設計の進捗等に伴い約 115,000 m²となりましたが、準備書からの減少は 2%未満と軽微であることから、準備書と同様に約 117,000 m²とし、発生集中交通量の算定条件に変更はないものとしました。

表 1.2-5 類似既存施設の業者及び来客関連車両の発生集中交通量

| 時間帯 | 業者・来客関連車両 | | | | | | | | |
|-------------|-----------|-----|------|--------|-----|------|-----------|-----|------|
| | 入庫（集中） | | | 出庫（発生） | | | 入出庫（発生集中） | | |
| | 大型車 | 小型車 | | 大型車 | 小型車 | | 大型車 | 小型車 | |
| | | 乗用車 | タクシー | | 乗用車 | タクシー | | 乗用車 | タクシー |
| 7:00~8:00 | 0 | 4 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 4 | 2 |
| 8:00~9:00 | 2 | 3 | 0 | 2 | 0 | 0 | 4 | 3 | 0 |
| 9:00~10:00 | 2 | 3 | 2 | 2 | 0 | 2 | 4 | 3 | 4 |
| 10:00~11:00 | 4 | 6 | 3 | 3 | 1 | 3 | 7 | 7 | 6 |
| 11:00~12:00 | 1 | 7 | 1 | 2 | 5 | 0 | 3 | 12 | 1 |
| 12:00~13:00 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 2 | 0 | 1 | 3 |
| 13:00~14:00 | 2 | 6 | 2 | 2 | 6 | 2 | 4 | 12 | 4 |
| 14:00~15:00 | 1 | 4 | 3 | 0 | 6 | 3 | 1 | 10 | 6 |
| 15:00~16:00 | 3 | 5 | 0 | 3 | 5 | 0 | 6 | 10 | 0 |
| 16:00~17:00 | 1 | 0 | 1 | 2 | 4 | 1 | 3 | 4 | 2 |
| 17:00~18:00 | 1 | 0 | 0 | 1 | 3 | 0 | 2 | 3 | 0 |
| 18:00~19:00 | 0 | 0 | 1 | 0 | 2 | 1 | 0 | 2 | 2 |
| 19:00~20:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| 20:00~21:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 2 | 0 |
| 21:00~22:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 2 | 0 |
| 22:00~7:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 合計 | 17 | 38 | 15 | 17 | 38 | 15 | 34 | 76 | 30 |

注 1) 単位：台

注 2) 類似既存施設：中外製薬鎌倉研究所（所在地：神奈川県鎌倉市梶原 200）
調査日：平成 29 年 2 月 22 日（水）

表 1.2-6 供用時の自動車類の日発生集中交通量の算定結果

| 種別 | 西側敷地 | | | | 東側敷地 | | | | 全体 | | | |
|------|------|-----|-----|-----|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| | 発生 | | 集中 | | 発生 | | 集中 | | 発生 | | 集中 | |
| | 大型車 | 小型車 | 大型車 | 小型車 | 大型車 | 小型車 | 大型車 | 小型車 | 大型車 | 小型車 | 大型車 | 小型車 |
| 通勤車両 | 0 | 50 | 0 | 50 | 0 | 10 | 0 | 10 | 0 | 60 | 0 | 60 |
| 業者車両 | 47 | 106 | 47 | 106 | 4 | 9 | 4 | 9 | 51 | 115 | 51 | 115 |
| タクシー | 0 | 42 | 0 | 42 | 0 | 4 | 0 | 4 | 0 | 46 | 0 | 46 |
| 合計 | 47 | 198 | 47 | 198 | 4 | 23 | 4 | 23 | 51 | 221 | 51 | 221 |
| | 245 | | 245 | | 27 | | 27 | | 272 | | 272 | |

注1) 単位：台/日

注2) 通勤車両は許可予定台数により設定しました。業者等車両は業者及び来客車両を示し、表 1.2-5 の大型車及び小型車（乗用車）の合計台数に表 1.2-4 の面積比率を乗じて算出しました。タクシーは表 1.2-5 の小型車（タクシー）の合計台数に表 1.2-4 の面積比率を乗じて算出しました。

②自動車類の時間帯別発生集中交通量

自動車類の時間帯別の発生集中交通量は、類似既存施設入出庫調査結果の時間変動に基づき設定しました。類似既存施設の通勤車両、業者及び来客関連車両の時間帯別発生集中交通量の構成比率は表 1.2-7 のとおりです。当該施設の時間帯別発生集中交通量は表 1.2-8(1)～(2)に示すとおりです。

表 1.2-7 類似既存施設の種別毎の時間帯別発生集中交通量の構成比率

| 時間帯 | 時間帯別発生集中交通量の構成比率 | | | | | |
|-------------|------------------|--------|-----------|--------|--------|--------|
| | 通勤車両 | | 業者・来客関連車両 | | | |
| | 入庫 | 出庫 | 入庫 | | 出庫 | |
| | 小型 | 小型 | 大型 | 小型 | 大型 | 小型 |
| 7:00～8:00 | 11.7% | 1.7% | 0.0% | 9.4% | 0.0% | 1.9% |
| 8:00～9:00 | 50.1% | 0.8% | 11.8% | 5.7% | 11.8% | 0.0% |
| 9:00～10:00 | 23.3% | 2.5% | 11.8% | 9.4% | 11.8% | 3.8% |
| 10:00～11:00 | 1.7% | 2.5% | 23.4% | 17.0% | 17.6% | 7.5% |
| 11:00～12:00 | 0.8% | 3.3% | 5.9% | 15.1% | 11.8% | 9.4% |
| 12:00～13:00 | 3.3% | 2.5% | 0.0% | 1.9% | 0.0% | 5.7% |
| 13:00～14:00 | 3.3% | 0.0% | 11.8% | 15.1% | 11.8% | 15.1% |
| 14:00～15:00 | 1.7% | 0.0% | 5.9% | 13.2% | 0.0% | 16.9% |
| 15:00～16:00 | 3.3% | 2.5% | 17.6% | 9.4% | 17.6% | 9.4% |
| 16:00～17:00 | 0.0% | 5.8% | 5.9% | 1.9% | 11.8% | 9.4% |
| 17:00～18:00 | 0.0% | 16.7% | 5.9% | 0.0% | 5.8% | 5.7% |
| 18:00～19:00 | 0.8% | 17.5% | 0.0% | 1.9% | 0.0% | 5.7% |
| 19:00～20:00 | 0.0% | 20.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 1.9% |
| 20:00～21:00 | 0.0% | 19.2% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 3.8% |
| 21:00～22:00 | 0.0% | 5.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 3.8% |
| 22:00～7:00 | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% |
| 合計 | 100.0% | 100.0% | 100.0% | 100.0% | 100.0% | 100.0% |

注) 類似既存施設：中外製薬鎌倉研究所（所在地：神奈川県鎌倉市梶原 200）
調査日：平成 29 年 2 月 22 日（水）

表 1.2-8(1) 西側敷地の時間帯別発生集中交通量

| 時間帯 | 通勤車両 | | 業者・来客車両 | | | | | | 小型車 (台) | | 大型車 (台) | |
|------|--------|----|---------|-----|------|----|--------|----|---------|-----|---------|----|
| | 小型 (台) | | 小型 (台) | | | | 大型 (台) | | 発生 | 集中 | 発生 | 集中 |
| | | | 乗用車 | | タクシー | | | | | | | |
| | 発生 | 集中 | 発生 | 集中 | 発生 | 集中 | 発生 | 集中 | 発生 | 集中 | | |
| 7時台 | 1 | 6 | 3 | 10 | 0 | 4 | 0 | 0 | 4 | 20 | 0 | 0 |
| 8時台 | 0 | 24 | 0 | 5 | 0 | 3 | 6 | 6 | 0 | 32 | 6 | 6 |
| 9時台 | 1 | 12 | 5 | 9 | 1 | 5 | 5 | 5 | 7 | 26 | 5 | 5 |
| 10時台 | 1 | 1 | 7 | 16 | 4 | 9 | 8 | 11 | 12 | 26 | 8 | 11 |
| 11時台 | 2 | 0 | 10 | 17 | 4 | 5 | 6 | 3 | 16 | 22 | 6 | 3 |
| 12時台 | 1 | 2 | 4 | 3 | 4 | 0 | 0 | 0 | 9 | 5 | 0 | 0 |
| 13時台 | 0 | 2 | 16 | 16 | 6 | 6 | 5 | 5 | 22 | 24 | 5 | 5 |
| 14時台 | 0 | 1 | 19 | 15 | 6 | 5 | 0 | 3 | 25 | 21 | 0 | 3 |
| 15時台 | 1 | 2 | 10 | 9 | 4 | 5 | 8 | 8 | 15 | 16 | 8 | 8 |
| 16時台 | 3 | 0 | 10 | 3 | 4 | 0 | 6 | 3 | 17 | 3 | 6 | 3 |
| 17時台 | 8 | 0 | 4 | 0 | 4 | 0 | 3 | 3 | 16 | 0 | 3 | 3 |
| 18時台 | 9 | 0 | 5 | 3 | 3 | 0 | 0 | 0 | 17 | 3 | 0 | 0 |
| 19時台 | 10 | 0 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 13 | 0 | 0 | 0 |
| 20時台 | 10 | 0 | 5 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 16 | 0 | 0 | 0 |
| 21時台 | 3 | 0 | 5 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 9 | 0 | 0 | 0 |
| 合計 | 50 | 50 | 106 | 106 | 42 | 42 | 47 | 47 | 198 | 198 | 47 | 47 |

注1) 西側敷地の出入口のうち、北側出入口はタクシーのみ、その他は南側出入口からの出入りとししました。

注2) 端数処理の関係上、各時間帯の台数は、必ずしも日発生集中交通量に表 1.2-7 の比率を乗じた数値と一致しません。

表 1.2-8(2) 東側敷地の時間帯別発生集中交通量

| 時間帯 | 通勤車両 | | 業者来客車両 | | | | | | 小型車 | | 大型車 | |
|------|------|----|--------|----|------|----|----|----|-----|----|-----|----|
| | 小型 | | 小型 | | | | 大型 | | 発生 | 集中 | 発生 | 集中 |
| | | | 乗用車 | | タクシー | | | | | | | |
| | 発生 | 集中 | 発生 | 集中 | 発生 | 集中 | 発生 | 集中 | 発生 | 集中 | | |
| 7時台 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 |
| 8時台 | 0 | 5 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 6 | 0 | 1 |
| 9時台 | 0 | 2 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 3 | 0 | 1 |
| 10時台 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 2 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 |
| 11時台 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 | 1 | 0 | 1 | 2 | 1 | 0 |
| 12時台 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| 13時台 | 0 | 1 | 2 | 2 | 0 | 0 | 1 | 0 | 2 | 3 | 1 | 0 |
| 14時台 | 0 | 0 | 1 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 | 0 | 0 |
| 15時台 | 0 | 1 | 1 | 2 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 3 | 1 | 1 |
| 16時台 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 |
| 17時台 | 2 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 3 | 0 | 0 | 0 |
| 18時台 | 2 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 3 | 0 | 0 | 0 |
| 19時台 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 |
| 20時台 | 2 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 0 | 0 | 0 |
| 21時台 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 |
| 合計 | 10 | 10 | 9 | 9 | 4 | 4 | 4 | 4 | 23 | 23 | 4 | 4 |

注) 端数処理の関係上、各時間帯の台数は、必ずしも日発生集中交通量に表 1.2-7 の比率を乗じた数値と一致しません。

(2) 自動車類の方面構成比の設定

本事業に伴う関係車両の方面構成比は、方面を4ゾーンに区分し、平成20年パーソントリップ調査（H20PT調査）における対象事業実施区域と周辺ゾーン間の自動車OD（起点終点調査結果）から設定しました。各方面構成比は図1.2-2に示すとおりです。

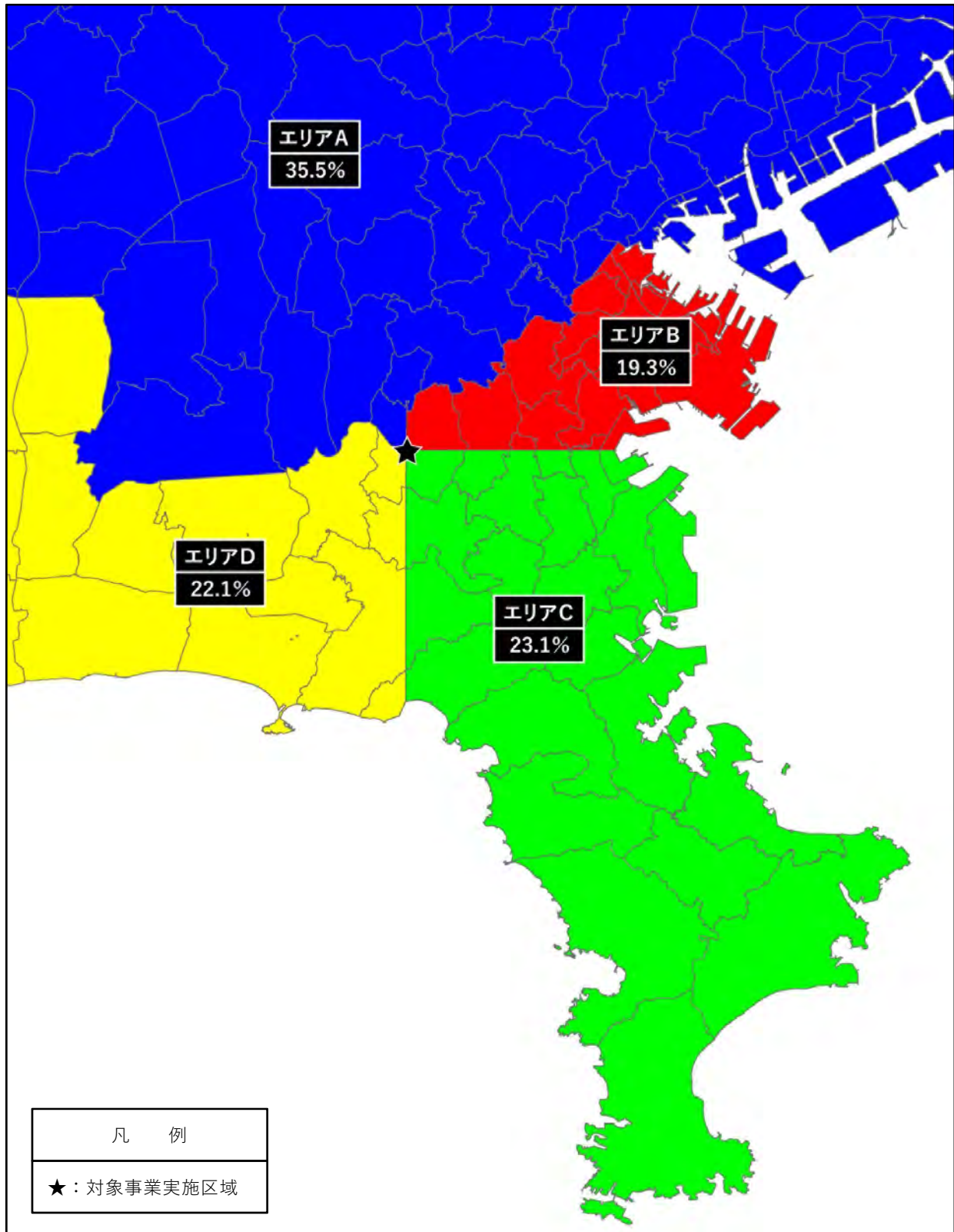


図 1.2-2 関係車両の方面構成比

(3) 関係車両の走行ルート

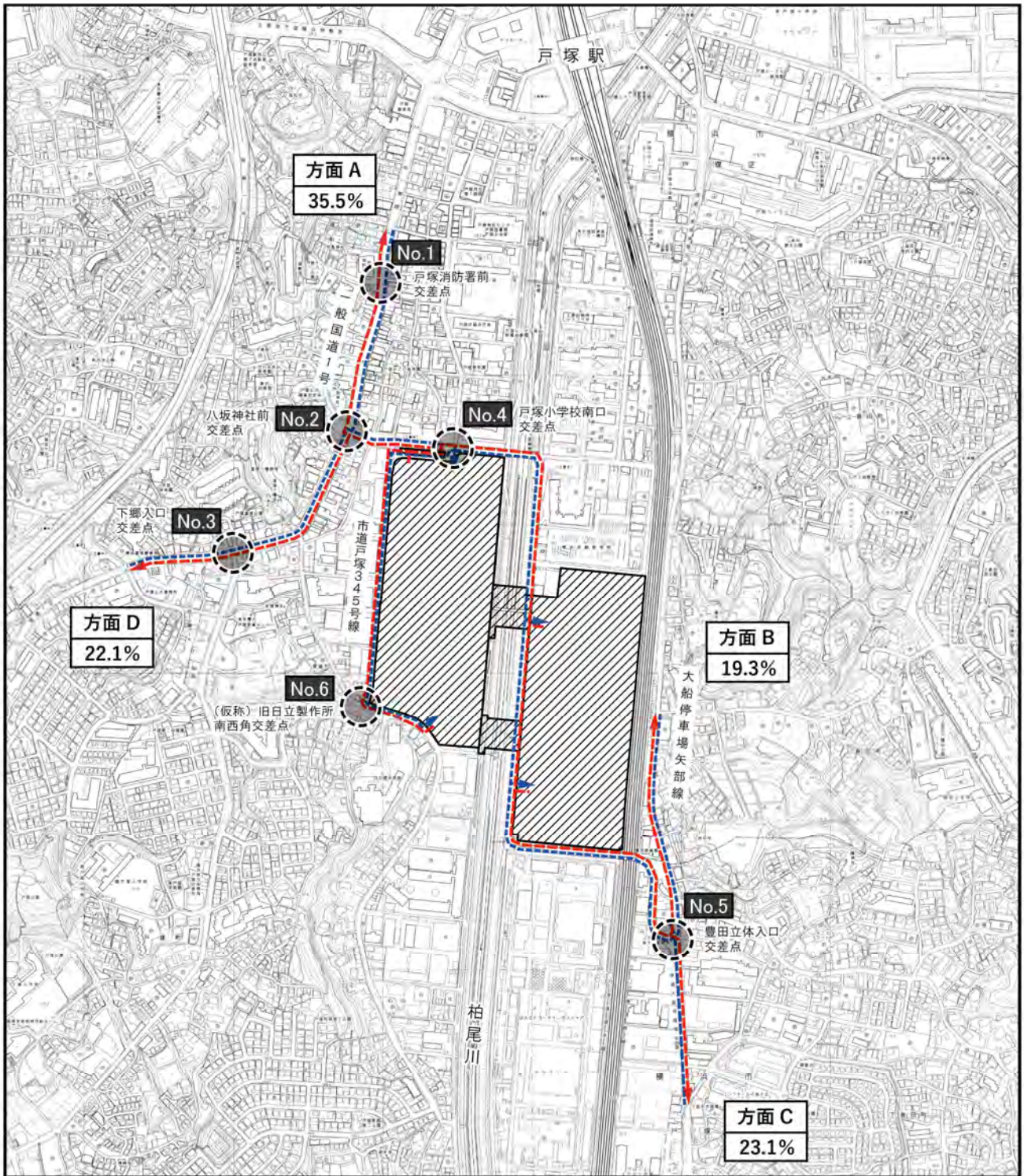
ピーク時における関係車両の方面別走行ルートは、図 1.2-3 に示すとおりです。関係車両の走行ルートの詳細は表 1.2-9(1)～(2)に示すとおりです。

表 1.2-9(1) 西側敷地の入退場ルートの説明

| 方面 | | 入場 | 退場 |
|--------------|-----------------|--|--|
| 一般国道 1 号 | A (北側) 戸塚駅方面 | 一般国道 1 号を南進し、No.2 交差点を左折、No.4 交差点を右折して西側敷地北側あるいは南側出入口から入場。 | 西側敷地北側あるいは南側出入口から退場し、No.4 交差点を左折、No.2 交差点を右折し一般国道 1 号戸塚駅方面へ向かうルート。 |
| | D (南側) 藤沢方面 | 一般国道 1 号を北進し、No.2 交差点を右折、No.4 交差点を右折して西側敷地北側あるいは南側出入口から入場。 | 西側敷地北側あるいは南側出入口から退場し、No.4 交差点を左折、No.2 交差点を左折し一般国道 1 号藤沢方面へ向かうルート。 |
| 大船停車場 矢部線 | B (北側) 舞岡駅方面 | 大船停車場矢部線を南進し、No.5 交差点を右折、No.4 交差点を左折して西側敷地北側あるいは南側出入口から入場。 | 西側敷地北側あるいは南側出入口から退場し、No.4 交差点を右折、No.5 交差点を左折し大船停車場矢部線舞岡駅方面へ向かうルート。 |
| | C (南側) 大船方面 | 大船停車場矢部線を北進し、No.5 交差点を左折、No.4 交差点を左折して西側敷地北側あるいは南側出入口から入場。 | 西側敷地北側あるいは南側出入口から退場し、No.4 交差点を右折、No.5 交差点を右折し大船停車場矢部線大船方面へ向かうルート。 |

表 1.2-9(2) 東側敷地の入退場ルートの説明

| 方面 | | 入場 | 退場 |
|--------------|-----------------|--|--|
| 一般国道 1 号 | A (北側) 戸塚駅方面 | 一般国道 1 号を南進し、No.2 交差点を左折、No.4 交差点を直進して東側敷地西側出入口から入場。 | 東側敷地西側出入口から退場し、No.4 交差点を直進、No.2 交差点を右折し一般国道 1 号戸塚駅方面へ向かうルート。 |
| | D (南側) 藤沢方面 | 一般国道 1 号を北進し、No.2 交差点を右折、No.4 交差点を直進して東側敷地西側出入口から入場。 | 東側敷地西側出入口から退場し、No.4 交差点を直進、No.2 交差点を左折し一般国道 1 号藤沢方面へ向かうルート。 |
| 大船停車場 矢部線 | B (北側) 舞岡駅方面 | 大船停車場矢部線を南進し、No.5 交差点を右折して東側敷地西側出入口から入場。 | 東側敷地西側出入口から退場し、No.5 交差点を左折し大船停車場矢部線舞岡駅方面へ向かうルート。 |
| | C (南側) 大船方面 | 大船停車場矢部線を北進し、No.5 交差点を左折して東側敷地西側出入口から入場。 | 東側敷地西側出入口から退場し、No.5 交差点を右折し大船停車場矢部線大船方面へ向かうルート。 |






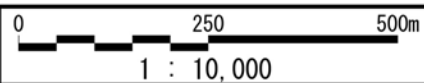
- 凡例
-  : 対象事業実施区域
 -  : 関係車両の主な走行ルート (出)
 -  : 関係車両の主な走行ルート (入)

図 1.2-3 関係車両の方面別走行ルート



(4) 検討時間帯の設定

交差点需要率の検討時間帯は、「1.2.1 工事中 (4) 検討時間帯の設定」と同様に潜在需要を考慮した現況調査の交差点流入台数のピーク時間帯としました。

(5) 道路の付け替え等に伴う交差点改良及び交通量の転換

供用時においては、市道戸塚第 335 号線（都市計画道路桂戸塚遠藤線）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）の位置へ道路の付け替えが予定されています。そこで、No.4 交差点の将来基礎交通量は、需要率計算の基礎としている現況交通量調査と同日に行った市道戸塚第 345 号線の断面交通量調査結果を用い、その交通量を加算することにより設定しました。なお、市道戸塚第 345 号線の断面交通量の No.4 交差点部における方向別交通量は、後日行った（仮称）戸塚小学校南口西側交差点の調査結果に基づき、市道戸塚第 345 号線側断面の流出入交通量の比率で配分することにより設定しました。また、供用時の需要率計算は、図 1.2-4 に示す将来形状にて行いました。（仮称）戸塚小学校南口西側交差点の調査結果に基づく市道戸塚第 345 号線断面に対する流入及び流出の方向別交通量の比率は表 1.2-10、市道戸塚第 345 号線側断面交通量を方向別に配分した結果は表 1.2-11 に示すとおりです。

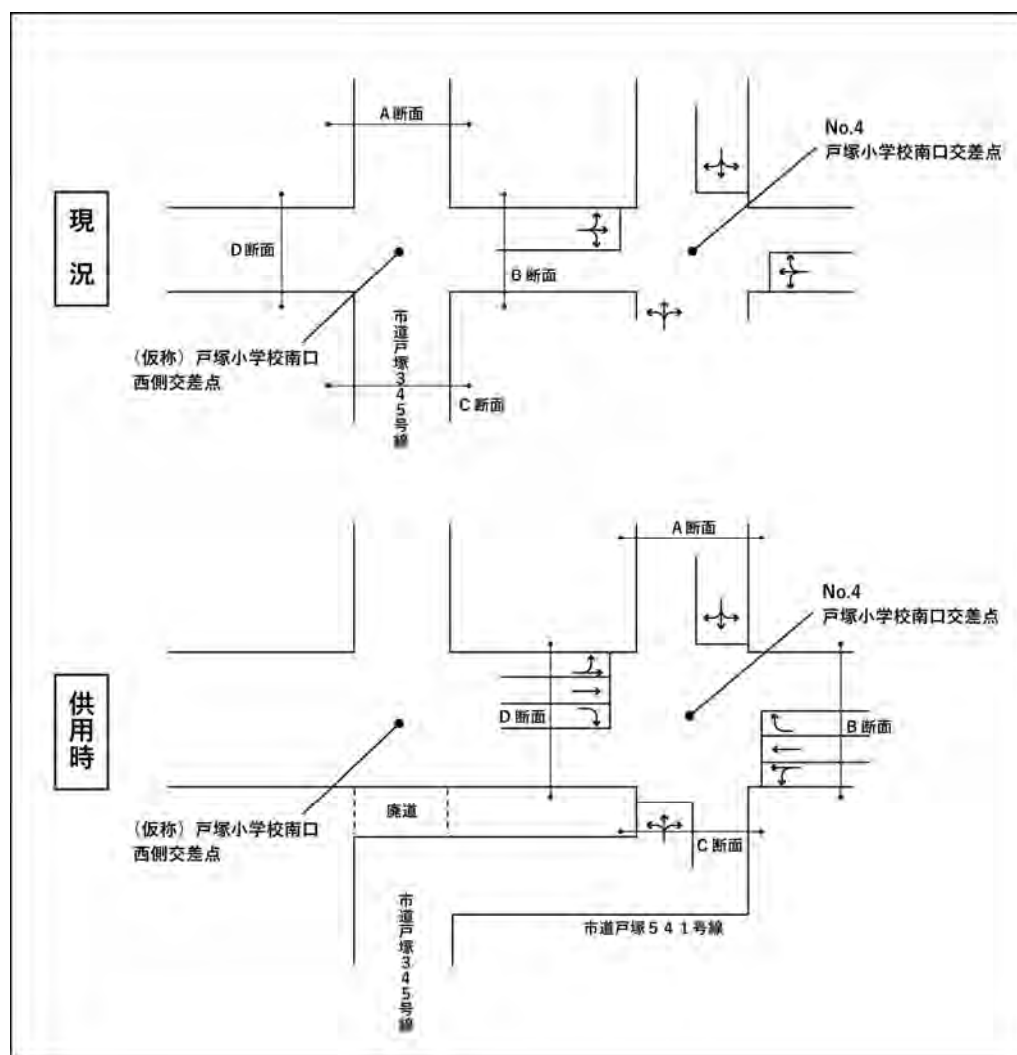


図 1.2-4 市道戸塚第 345 号線の道路付け替え位置と将来交差点形状

表1.2-10 (仮称) 戸塚小学校南口西側交差点の方向比率

| 対応断面調査方向 | 流入 | | | | | | 流出 | | | | | | | |
|-------------|------|------|--------|-------|--------|-------|--------|--------|-------|-------|------|-------|-------|--------|
| | A断面 | | B断面 | | D断面 | | 合計 | | C断面 | | C断面 | | 合計 | |
| | 直進 | | 左折 | | 右折 | | | | 直進 | | 右折 | | | |
| | 大型車 | 小型車 | 大型車 | 小型車 | 大型車 | 小型車 | 大型車 | 小型車 | 大型車 | 小型車 | 大型車 | 小型車 | 大型車 | 小型車 |
| 7:00~8:00 | 0.0% | 0.0% | 20.0% | 54.8% | 80.0% | 45.2% | 100.0% | 100.0% | 67.9% | 0.0% | 0.0% | 7.1% | 32.1% | 100.0% |
| 8:00~9:00 | 0.0% | 1.2% | 35.0% | 53.7% | 65.0% | 45.1% | 100.0% | 100.0% | 50.0% | 0.0% | 1.9% | 35.7% | 48.1% | 100.0% |
| 9:00~10:00 | 0.0% | 0.8% | 61.5% | 56.8% | 38.5% | 42.4% | 100.0% | 100.0% | 54.4% | 0.0% | 2.4% | 40.0% | 43.2% | 100.0% |
| 10:00~11:00 | 0.0% | 1.7% | 65.2% | 57.9% | 34.8% | 40.5% | 100.0% | 100.0% | 56.6% | 0.0% | 2.4% | 6.7% | 41.0% | 100.0% |
| 11:00~12:00 | 0.0% | 2.9% | 9.5% | 66.2% | 90.5% | 30.9% | 100.0% | 100.0% | 38.8% | 0.0% | 7.8% | 11.8% | 53.4% | 100.0% |
| 12:00~13:00 | 0.0% | 1.9% | 14.3% | 59.0% | 85.7% | 39.0% | 100.0% | 100.0% | 56.5% | 0.0% | 2.4% | 16.7% | 41.2% | 100.0% |
| 13:00~14:00 | 0.0% | 2.9% | 22.7% | 48.5% | 77.3% | 48.5% | 100.0% | 100.0% | 56.0% | 0.0% | 2.7% | 11.5% | 41.3% | 100.0% |
| 14:00~15:00 | 0.0% | 2.5% | 16.7% | 53.1% | 83.3% | 44.4% | 100.0% | 100.0% | 58.1% | 7.7% | 1.6% | 7.7% | 40.3% | 100.0% |
| 15:00~16:00 | 0.0% | 0.0% | 28.6% | 61.0% | 71.4% | 39.0% | 100.0% | 100.0% | 56.2% | 0.0% | 0.0% | 19.0% | 43.8% | 100.0% |
| 16:00~17:00 | 0.0% | 1.1% | 21.4% | 42.1% | 78.6% | 56.8% | 100.0% | 100.0% | 78.9% | 0.0% | 4.2% | 22.2% | 16.8% | 100.0% |
| 17:00~18:00 | 0.0% | 1.6% | 0.0% | 48.8% | 100.0% | 49.6% | 100.0% | 100.0% | 64.7% | 0.0% | 1.5% | 30.8% | 33.8% | 100.0% |
| 18:00~19:00 | 0.0% | 0.0% | 20.0% | 46.7% | 80.0% | 53.3% | 100.0% | 100.0% | 73.0% | 0.0% | 0.0% | 10.0% | 27.0% | 100.0% |
| 19:00~20:00 | 0.0% | 0.0% | 33.3% | 52.0% | 66.7% | 48.0% | 100.0% | 100.0% | 71.6% | 25.0% | 2.5% | 50.0% | 25.9% | 100.0% |
| 20:00~21:00 | 0.0% | 0.0% | 25.0% | 48.6% | 75.0% | 51.4% | 100.0% | 100.0% | 67.7% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 32.3% | 100.0% |
| 21:00~22:00 | 0.0% | 1.2% | 50.0% | 56.5% | 50.0% | 42.4% | 100.0% | 100.0% | 71.4% | 0.0% | 4.8% | 0.0% | 23.8% | 100.0% |
| 22:00~23:00 | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 52.5% | 100.0% | 47.5% | 100.0% | 100.0% | 67.7% | 0.0% | 3.2% | 0.0% | 29.0% | 100.0% |
| 23:00~24:00 | 0.0% | 2.7% | 100.0% | 35.1% | 0.0% | 62.2% | 100.0% | 100.0% | 84.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 16.0% | 100.0% |
| 24:00~1:00 | 0.0% | 0.0% | 100.0% | 47.4% | 0.0% | 52.6% | 100.0% | 100.0% | 75.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 25.0% | 100.0% |
| 1:00~2:00 | 0.0% | 7.1% | 0.0% | 35.7% | 0.0% | 57.1% | 0.0% | 100.0% | 71.4% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 28.6% | 100.0% |
| 2:00~3:00 | 0.0% | 0.0% | 50.0% | 40.0% | 50.0% | 60.0% | 100.0% | 100.0% | 75.0% | 0.0% | 0.0% | 25.0% | 25.0% | 100.0% |
| 3:00~4:00 | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 40.0% | 100.0% | 60.0% | 100.0% | 100.0% | 83.3% | 0.0% | 0.0% | 16.7% | 25.0% | 100.0% |
| 4:00~5:00 | 0.0% | 0.0% | 33.3% | 70.0% | 66.7% | 30.0% | 100.0% | 100.0% | 81.3% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 18.8% | 100.0% |
| 5:00~6:00 | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 40.9% | 100.0% | 59.1% | 100.0% | 100.0% | 54.8% | 0.0% | 3.2% | 16.7% | 41.9% | 100.0% |
| 6:00~7:00 | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 69.5% | 0.0% | 30.5% | 0.0% | 100.0% | 57.7% | 0.0% | 0.9% | 0.0% | 41.4% | 100.0% |

注) 上表は(仮称)戸塚小学校南口西側交差点の実測結果に基づき、市道戸塚第345号線側断面に流入及び流出する交通量を流入入毎車種毎に方向別に配分した比率となります。

表1.2-1-11 市道戸塚第345号線の転換交通量

| 対応断面調査方向 | 流出 | | | | | | | | | | 流入 | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------|-----|-----|-----|-----|-------------|-----|------|-----|-----|-------------|-----|-----|-----|------|-------------|-----|-----|-----|-----|-------------|-----|-----|-----|-----|-----|
| | C断面 | | | | | C断面 | | | | | A断面 | | | | | B断面 | | | | | D断面 | | | | |
| | 左折 | | 直進 | | | 右折 | | 直進 | | | 左折 | | 右折 | | | 左折 | | 右折 | | | 左折 | | 右折 | | |
| | 大型車 | 小型車 | 大型車 | 小型車 | 大型車 | 大型車 | 小型車 | 大型車 | 小型車 | 大型車 | 大型車 | 小型車 | 大型車 | 小型車 | 大型車 | 大型車 | 小型車 | 大型車 | 大型車 | 小型車 | 大型車 | 大型車 | 小型車 | 大型車 | 小型車 |
| 合計 (実測値) | | | | | 合計 (実測値) | | | | | 合計 (実測値) | | | | | 合計 (実測値) | | | | | 合計 (実測値) | | | | | |
| 7:00~8:00 | 13 | 68 | 0 | 0 | 32 | 14 | 100 | 0 | 0 | 1 | 32 | 100 | 0 | 0 | 1 | 58 | 6 | 49 | 7 | 107 | | | | | |
| 8:00~9:00 | 8 | 58 | 0 | 2 | 51 | 13 | 111 | 0 | 1 | 7 | 13 | 111 | 0 | 1 | 50 | 12 | 42 | 19 | 93 | | | | | | |
| 9:00~10:00 | 12 | 59 | 0 | 3 | 47 | 18 | 109 | 0 | 1 | 11 | 18 | 109 | 0 | 1 | 66 | 7 | 49 | 18 | 116 | | | | | | |
| 10:00~11:00 | 20 | 46 | 0 | 2 | 33 | 21 | 81 | 0 | 1 | 13 | 21 | 81 | 0 | 1 | 51 | 7 | 36 | 20 | 88 | | | | | | |
| 11:00~12:00 | 10 | 25 | 0 | 5 | 35 | 11 | 65 | 0 | 2 | 1 | 11 | 65 | 0 | 2 | 50 | 13 | 23 | 14 | 75 | | | | | | |
| 12:00~13:00 | 7 | 35 | 0 | 1 | 26 | 8 | 62 | 0 | 1 | 1 | 8 | 62 | 0 | 1 | 42 | 9 | 28 | 10 | 71 | | | | | | |
| 13:00~14:00 | 12 | 41 | 0 | 2 | 31 | 14 | 74 | 0 | 3 | 5 | 14 | 74 | 0 | 3 | 47 | 17 | 47 | 22 | 97 | | | | | | |
| 14:00~15:00 | 9 | 40 | 1 | 1 | 28 | 11 | 69 | 0 | 2 | 3 | 11 | 69 | 0 | 2 | 41 | 14 | 35 | 17 | 78 | | | | | | |
| 15:00~16:00 | 10 | 43 | 0 | 0 | 33 | 12 | 76 | 0 | 4 | 4 | 12 | 76 | 0 | 4 | 54 | 9 | 34 | 13 | 88 | | | | | | |
| 16:00~17:00 | 11 | 65 | 0 | 3 | 14 | 14 | 82 | 0 | 1 | 4 | 14 | 82 | 0 | 1 | 47 | 14 | 63 | 18 | 111 | | | | | | |
| 17:00~18:00 | 5 | 79 | 0 | 2 | 41 | 7 | 122 | 0 | 2 | 2 | 7 | 122 | 0 | 2 | 63 | 8 | 64 | 8 | 129 | | | | | | |
| 18:00~19:00 | 8 | 68 | 0 | 0 | 25 | 9 | 93 | 0 | 1 | 25 | 9 | 93 | 0 | 2 | 63 | 6 | 73 | 8 | 136 | | | | | | |
| 19:00~20:00 | 1 | 44 | 1 | 2 | 16 | 3 | 62 | 0 | 1 | 16 | 3 | 62 | 0 | 1 | 58 | 3 | 54 | 4 | 112 | | | | | | |
| 20:00~21:00 | 0 | 45 | 0 | 0 | 21 | 0 | 66 | 0 | 0 | 0 | 0 | 66 | 0 | 0 | 45 | 4 | 48 | 5 | 93 | | | | | | |
| 21:00~22:00 | 0 | 41 | 0 | 3 | 14 | 0 | 58 | 0 | 1 | 14 | 0 | 58 | 0 | 1 | 38 | 1 | 29 | 2 | 68 | | | | | | |
| 22:00~23:00 | 0 | 24 | 0 | 1 | 10 | 0 | 35 | 0 | 0 | 10 | 0 | 35 | 0 | 0 | 28 | 1 | 26 | 1 | 54 | | | | | | |
| 23:00~24:00 | 0 | 18 | 0 | 0 | 3 | 0 | 21 | 0 | 0 | 3 | 0 | 21 | 0 | 0 | 17 | 0 | 30 | 0 | 48 | | | | | | |
| 24:00~1:00 | 0 | 21 | 0 | 0 | 7 | 0 | 28 | 0 | 0 | 7 | 0 | 28 | 0 | 0 | 11 | 0 | 12 | 0 | 23 | | | | | | |
| 1:00~2:00 | 0 | 5 | 0 | 0 | 2 | 0 | 7 | 0 | 1 | 2 | 0 | 7 | 0 | 1 | 5 | 0 | 7 | 0 | 13 | | | | | | |
| 2:00~3:00 | 3 | 3 | 0 | 0 | 1 | 4 | 4 | 0 | 0 | 1 | 4 | 4 | 0 | 0 | 6 | 1 | 10 | 2 | 16 | | | | | | |
| 3:00~4:00 | 3 | 2 | 0 | 0 | 1 | 4 | 3 | 0 | 0 | 1 | 4 | 3 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | | | | | | |
| 4:00~5:00 | 3 | 6 | 0 | 0 | 1 | 3 | 7 | 0 | 0 | 1 | 3 | 7 | 0 | 0 | 5 | 1 | 2 | 2 | 7 | | | | | | |
| 5:00~6:00 | 2 | 14 | 0 | 1 | 11 | 2 | 26 | 0 | 0 | 11 | 2 | 26 | 0 | 0 | 7 | 1 | 10 | 1 | 17 | | | | | | |
| 6:00~7:00 | 5 | 57 | 0 | 1 | 41 | 5 | 99 | 0 | 0 | 41 | 5 | 99 | 0 | 0 | 37 | 0 | 16 | 0 | 53 | | | | | | |
| 合計 | 142 | 907 | 2 | 29 | 524 | 173 | 1460 | 17 | 57 | 890 | 135 | 788 | 192 | 1695 | | | | | | | | | | | |

注1) 単位: 台

注2) 「合計(実測値)」の欄は、市道戸塚第345号線の断面交通量調査結果の台数となります。

注3) 各方向の交通量は、市道戸塚第345号線の断面交通量調査結果を表1.2-10に示す方向別比率に配分した結果となります。この配分した台数をNo.4交差点の現況交通量調査結果に加算して供用時の基礎交通量としています。

(6) 歩行者等の発生集中交通量の算定

①歩行者等の日発生集中交通量

1) 歩行者等の日発生集中交通量の総数

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、西側敷地は1,600人（従業員1,000人、協力会社200人、来客者400人想定）、東側敷地は30人（従業員25人、来客者5人想定）として、設定しました。なお、実際はこの従業員等の総数が往来する可能性は低いと考えますが、安全側の検討とするため、従業員等の総数が往来すると設定しました。

当該施設の歩行者等の日発生集中交通量＝予定従業員数×2（入場と退場）

- ・西側敷地 1,600人×2＝3,200人 T.E./日
- ・東側敷地 30人×2＝60人 T.E./日

2) 交通手段別の歩行者等の日発生集中交通量

当該施設の歩行者等の通勤及び来客は鉄道利用が中心と想定されます。自転車による通勤は、西側敷地の駐輪場100台分を許可予定台数としていることから、自転車の発生集中交通量は許可台数に基づき算出しました。その他バスを利用する通勤及び来客者は日発生集中交通量の約2%（西側敷地）と想定しました。なお、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ため、鉄道利用に含めることとしました。以上に基づき算出した歩行者等の日発生集中交通量は表1.2-12に示すとおりです。

表 1.2-12 歩行者等の交通手段別日発生集中交通量

| 交通手段 | 西側敷地 | | 東側敷地 | |
|------|---------------|--------|------------|--------|
| | 人数 | 比率 | 人数 | 比率 |
| 鉄道 | 2,936人 T.E./日 | 91.8% | 60人 T.E./日 | 100.0% |
| バス | 64人 T.E./日 | 2.0% | 0人 T.E./日 | 0.0% |
| 自転車 | 200人 T.E./日 | 6.2% | 0人 T.E./日 | 0.0% |
| 合計 | 3,200人 T.E./日 | 100.0% | 60人 T.E./日 | 100.0% |

注1) 「T.E」は往復の数を示します。

注2) 東側敷地のバス及び自転車利用は、日発生集中交通量の総数が西側に比べて少ないことから、西側敷地にて見込むこととしました。

注3) 算出は自転車200人 T.E./日（100台×往復）、バスを歩行者等の日発生集中交通量の2%とし、その残りの交通量を鉄道利用としました。

②歩行者等の時間帯別発生集中交通量

歩行者等の時間帯別の発生集中交通量は、類似既存施設入退場調査結果の時間変動に基づき設定しました。類似既存施設の入退場の時間構成比は表 1.2-13、当該施設の歩行者等の交通手段別時間帯別発生集中交通量は表 1.2-14(1)～(2)に示すとおりです。

表 1.2-13 類似既存施設の入退場の時間構成比率

| 時間帯 | 類似既存施設の入退場の時間構成比率 | | | | | |
|-------------|-------------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | 入場（集中） | | 退場（発生） | | 入退場別合計 | |
| | 歩行者 | 自転車 | 歩行者 | 自転車 | 入場 | 退場 |
| 7：00～8：00 | 16.9% | 15.1% | 0.0% | 0.0% | 16.6% | 0.0% |
| 8：00～9：00 | 53.2% | 45.2% | 0.0% | 0.0% | 52.1% | 0.0% |
| 9：00～10：00 | 19.9% | 20.8% | 2.0% | 0.0% | 20.1% | 1.7% |
| 10：00～11：00 | 1.5% | 7.5% | 0.4% | 0.0% | 2.5% | 0.3% |
| 11：00～12：00 | 1.5% | 0.0% | 2.0% | 0.0% | 1.3% | 1.7% |
| 12：00～13：00 | 1.9% | 1.9% | 4.0% | 9.6% | 1.9% | 5.0% |
| 13：00～14：00 | 0.8% | 0.0% | 0.0% | 3.8% | 0.6% | 0.7% |
| 14：00～15：00 | 0.8% | 1.9% | 2.0% | 7.7% | 0.9% | 3.0% |
| 15：00～16：00 | 0.4% | 0.0% | 2.0% | 1.9% | 0.3% | 2.0% |
| 16：00～17：00 | 1.9% | 0.0% | 7.2% | 7.7% | 1.6% | 7.3% |
| 17：00～18：00 | 0.0% | 1.9% | 25.8% | 27.0% | 0.3% | 25.8% |
| 18：00～19：00 | 0.4% | 3.8% | 23.5% | 17.3% | 0.9% | 22.4% |
| 19：00～20：00 | 0.0% | 0.0% | 17.1% | 11.5% | 0.0% | 16.2% |
| 20：00～21：00 | 0.4% | 1.9% | 7.6% | 7.7% | 0.6% | 7.6% |
| 21：00～22：00 | 0.4% | 0.0% | 6.4% | 5.8% | 0.3% | 6.3% |
| 22：00～7：00 | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% |
| 合計 | 100.0% | 100.0% | 100.0% | 100.0% | 100.0% | 100.0% |

注) 類似既存施設：中外製薬鎌倉研究所（所在地：神奈川県鎌倉市梶原 200）

調査日：平成 29 年 2 月 22 日（水）

表 1.2-14(1) 西側敷地の歩行者等の交通手段別時間帯別発生集中交通量

| 時間帯 | 入場（集中） | | | | 退場（発生） | | | | 合計 |
|-------------|--------|----|-----|-------|--------|----|-----|-------|-------|
| | 鉄道 | バス | 自転車 | 小計 | 鉄道 | バス | 自転車 | 小計 | |
| 7:00~8:00 | 248 | 5 | 15 | 268 | 0 | 0 | 0 | 0 | 268 |
| 8:00~9:00 | 780 | 19 | 44 | 843 | 0 | 0 | 0 | 0 | 843 |
| 9:00~10:00 | 292 | 6 | 21 | 319 | 29 | 1 | 0 | 30 | 349 |
| 10:00~11:00 | 22 | 0 | 8 | 30 | 6 | 0 | 0 | 6 | 36 |
| 11:00~12:00 | 22 | 0 | 0 | 22 | 29 | 1 | 0 | 30 | 52 |
| 12:00~13:00 | 28 | 1 | 2 | 31 | 59 | 1 | 10 | 70 | 101 |
| 13:00~14:00 | 12 | 0 | 0 | 12 | 0 | 0 | 4 | 4 | 16 |
| 14:00~15:00 | 12 | 0 | 2 | 14 | 29 | 1 | 8 | 38 | 52 |
| 15:00~16:00 | 6 | 0 | 0 | 6 | 29 | 1 | 2 | 32 | 38 |
| 16:00~17:00 | 28 | 1 | 0 | 29 | 106 | 2 | 8 | 116 | 145 |
| 17:00~18:00 | 0 | 0 | 2 | 2 | 379 | 8 | 25 | 412 | 414 |
| 18:00~19:00 | 6 | 0 | 4 | 10 | 345 | 8 | 17 | 370 | 380 |
| 19:00~20:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 251 | 5 | 12 | 268 | 268 |
| 20:00~21:00 | 6 | 0 | 2 | 8 | 112 | 2 | 8 | 122 | 130 |
| 21:00~22:00 | 6 | 0 | 0 | 6 | 94 | 2 | 6 | 102 | 108 |
| 22:00~7:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 合計 | 1,468 | 32 | 100 | 1,600 | 1,468 | 32 | 100 | 1,600 | 3,200 |

表 1.2-14(2) 東側敷地の歩行者等の交通手段別時間帯別発生集中交通量

| 時間帯 | 入場（集中） | | | | 退場（発生） | | | | 合計 |
|-------------|--------|----|-----|----|--------|----|-----|----|----|
| | 鉄道 | バス | 自転車 | 小計 | 鉄道 | バス | 自転車 | 小計 | |
| 7:00~8:00 | 5 | 0 | 0 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 |
| 8:00~9:00 | 17 | 0 | 0 | 17 | 0 | 0 | 0 | 0 | 17 |
| 9:00~10:00 | 6 | 0 | 0 | 6 | 1 | 0 | 0 | 1 | 7 |
| 10:00~11:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 11:00~12:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 12:00~13:00 | 1 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 1 | 2 |
| 13:00~14:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 14:00~15:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 15:00~16:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 16:00~17:00 | 1 | 0 | 0 | 1 | 2 | 0 | 0 | 2 | 3 |
| 17:00~18:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 | 0 | 0 | 7 | 7 |
| 18:00~19:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 | 0 | 0 | 7 | 7 |
| 19:00~20:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 0 | 0 | 5 | 5 |
| 20:00~21:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 2 | 2 |
| 21:00~22:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 2 | 2 |
| 22:00~7:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 合計 | 30 | 0 | 0 | 30 | 30 | 0 | 0 | 30 | 60 |

(7) 自転車の歩行者換算

自転車は道路交通法上、軽車両と位置付けられ、歩道と車道の区別があるところでは車道を通行するのが原則ですが、手押しによる通行も予想されることから本検討においては自転車も含めた交通量で歩行者サービス水準の検討を行っています。

歩道上の自転車の通行は下車し自転車を押して通行することになり、歩行者よりも占有するスペースが多く歩行者と自転車の交通量を同視できません。そこで、歩行者と自転車の占有面積比率から設定しました。設定根拠は以下のとおりです。

①歩行者及び自転車の基本的な寸法

「道路構造令の解説と運用」（社団法人日本道路協会 平成 27 年 6 月）による歩行者及び自転車の基本的な寸法は表 1.2-15 に示すとおりです。

表 1.2-15 歩行者及び自転車の基本的な寸法

| 区分 | 占有幅 | 長さ |
|-----|-------|--------------------|
| 歩行者 | 0.75m | 0.45m [*] |
| 自転車 | 1.00m | 1.90m |

※：歩行者の「長さ」は、「歩行者の空間－理論とデザイナー」（John J.Fruin 著、1974 年 鹿島出版会）に示されている体の厚みを示します。

②自転車の歩行者換算係数の設定

自転車の占有幅は 1.0m、歩行者の占有幅は 0.75m ですが、自転車を押して通行する場合の占有幅は歩行者と自転車の占有幅の重複を考慮し 1.5m としました。表 1.2-15 に示す占有幅や長さは歩行者及び自転車そのものの寸法となるため、通行のために移動していることを考慮し、前後に 0.25m の余裕幅を見込みました。

1) 自転車の占有幅（押して通行）

$$1.5\text{m} \times 2.4\text{m} \{1.9\text{m} + (0.25\text{m} \times 2)\} = 3.6 \text{ m}^2$$

2) 歩行者の占有幅

$$0.75\text{m} \times 0.95\text{m} \{0.45\text{m} + (0.25\text{m} \times 2)\} = 0.7125 \text{ m}^2$$

よって、自転車の歩行者換算係数を 5.0 $[3.6 \text{ m}^2 \div 0.7125 \text{ m}^2]$ としました。

(8) 歩行者等のルート及び方面構成比の設定

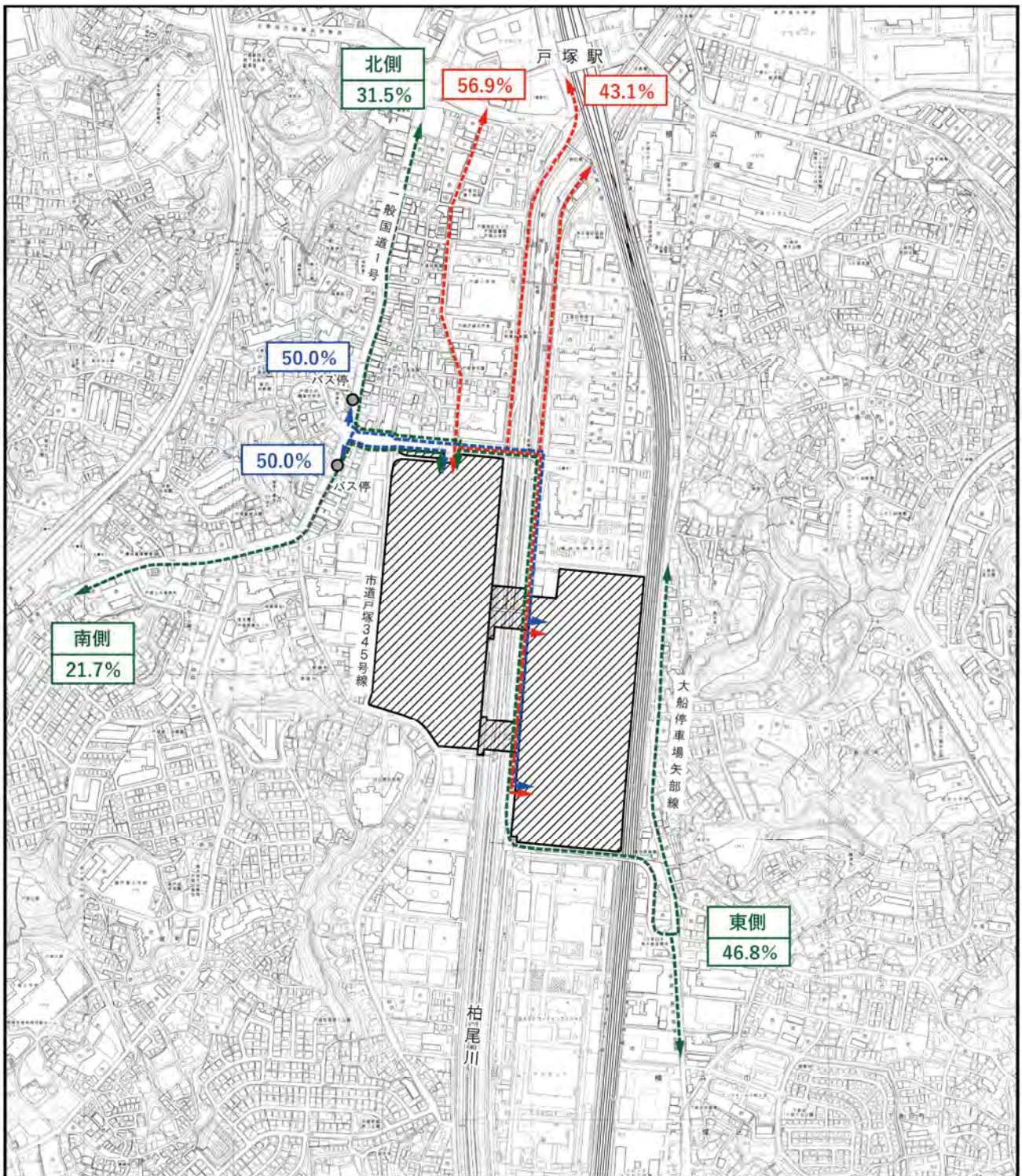
歩行者等のルートは、図 1.2-5 に示すとおりです。





鉄道利用及びバス利用者については、起終点となる鉄道駅及びバス停から想定されるルートとしました。自転車については、周辺幹線道路の方面から西側敷地北側の出入口を利用するルートとしました。

本事業に伴う歩行者等の方面構成比は、鉄道利用者については起終点となる鉄道駅を100%としています。なお、鉄道利用者について、鉄道駅からの主なルートを3つ想定していますが、柏尾川の東側のルートの歩行者利用はわずかと考えることから、柏尾川の西側の2ルートに含めるものとして検討しました。この2ルートの比率は、表 1.2-16 に示すとおり、ルート上の歩行者現況交通量の比率にて配分しました。バス利用者については起終点となるバス停から各50%と配分しています。自転車利用者については、方面を3ゾーンに区分し、平成20年パーソントリップ調査（H20PT調査）における対象事業実施区域と周辺ゾーン間の自転車OD（起点終点調査結果）から設定しました。各方面構成比は図 1.2-6 に示すとおりです。

表 1.2-16 鉄道利用者の歩行者ルート配分根拠

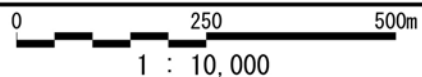
| 地点 | 15時間歩行者交通量 | 比率 |
|----------------|------------|-------|
| 地点③（戸塚小学校西側） | 3,852人 | 56.9% |
| 地点④（柏尾川プロムナード） | 2,915人 | 43.1% |



- 凡例
-  : 対象事業実施区域
 -  : 鉄道利用者の主な歩行ルート
 -  : バス利用者の主な歩行ルート
 -  : 自転車利用者の主なルート

注) 鉄道利用者のルート比率は、柏尾川の東側のルートの歩行者利用はわずかと考えることから、柏尾川の西側の2ルートに含めるものとして検討しました。この2ルートの比率は、ルート上の歩行者現況交通量の比率にて配分しました。自転車利用者のルート比率は、平成20年パーソントリップ調査における対象事業区域と周辺ゾーン間の自転車ODに基づき設定しました。

図 1.2-5 歩行者等の方面別ルート



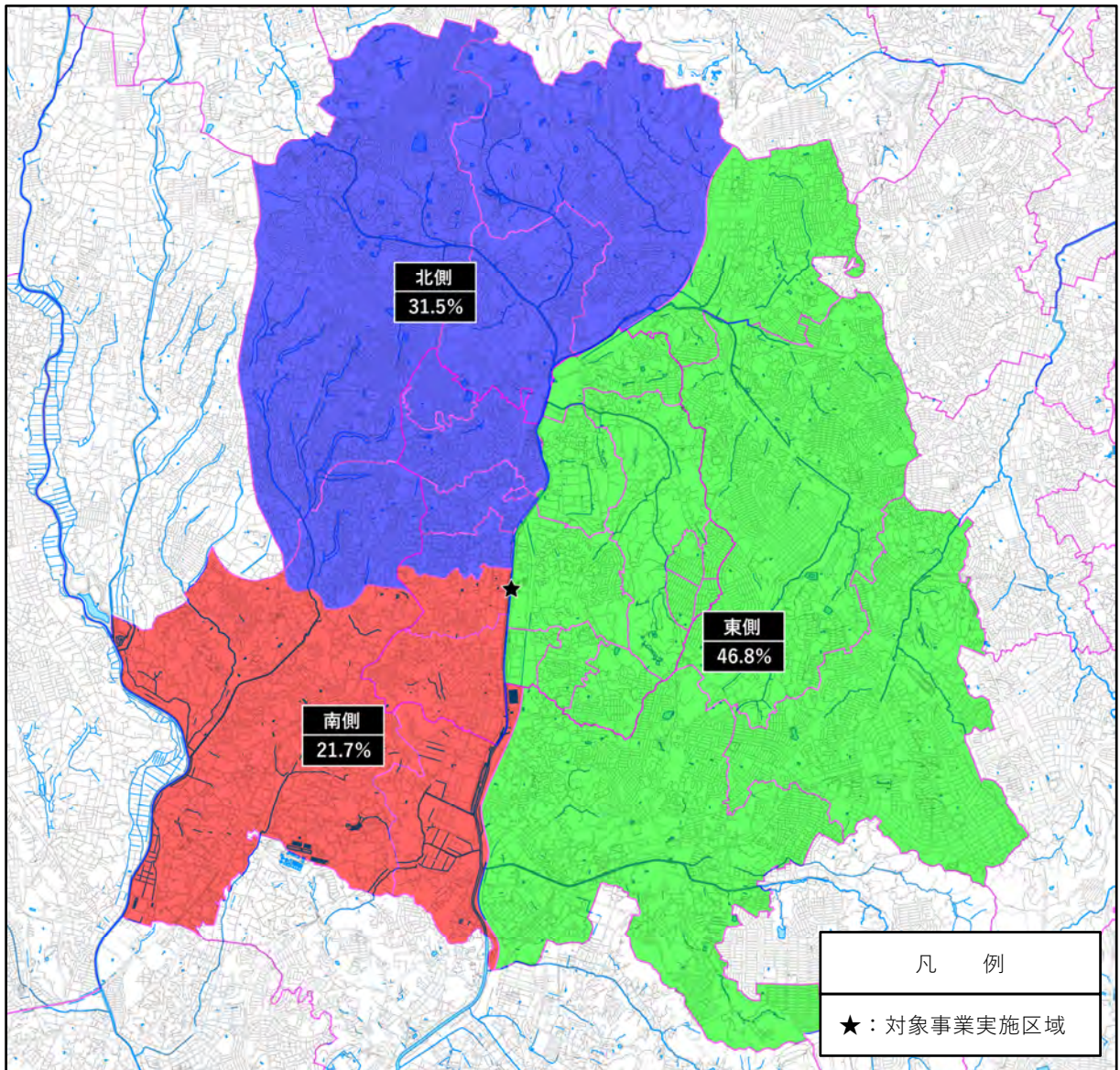


図 1.2-6 自転車の方面構成比

(9) 検討時間帯の設定

歩行者サービス水準の検討時間帯は、検討対象とする歩行者断面（地点）の自転車を歩行者換算した交通量の15分あたりの現況交通量のピーク時間帯としました。

(10) 本施設交通量の集中率の設定について

本施設の発生集中交通量は、類似既存施設の入退場調査に基づき1時間あたりの交通量として算出しています（表1.2-14(1)～(2)参照）。歩行者サービス水準は、最終的に1分間あたりの交通量に換算した上で算定することになりますが、1時間あたりの交通量には交通量の粗密があるため、そのまま1分間交通量に換算すると過小評価となりかねません。そこで、15分ピッチで集計した現況交通量調査結果の交通量の粗密を1時間あたりの平均値に対する倍数で示した「集中率」を設定して、本施設の15分換算交通量に乘じることにより本施設分の検討交通量を算出しました。本検討では集中率を1.5と設定しました。

1.3 既存のひさご橋及び動力橋の現況写真



写真1.3-1 ひさご橋の現況写真（南側からの眺望：平成29年2月7日撮影）



写真1.3-2 動力橋の現況写真（南側からの眺望：平成29年2月7日撮影）