

6.13 地域社会（交通混雑、歩行者の安全）

6.13 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及び関連車両の走行が、周辺の主要道路等での交通混雑や歩行者の安全に影響を及ぼすおそれがあります。

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

以下に調査、予測、評価等の概要を示します。

【工事用車両の走行に伴う交通混雑及び歩行者の安全】

| | 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時間断面交通量は最大で平日は地点3（本町四丁目交差点）のD断面で27,867台/24hでした。休日も地点3（本町四丁目交差点）のD断面で26,176台/24hでした。 ピーク時交差点総流入台数は、平日、休日ともに地点3（本町四丁目交差点）が最大であり、平日は2,158台/h、休日は2,418台/hでした。 現況で交差点処理が困難（交差点需要率0.9超、車線混雑度1.0超）になっている交差点はありません。 対象事業実施区域周辺の主要道路は、歩行空間としてマウントアップ等、植栽帯、ガードレール等の施設や歩行者デッキが整備されており、歩行者と自動車が分離されています。 | p. 6. 13-16～ p. 6. 13-23、 p. 6. 13-27、 p. 6. 13-28 |
| 環境保全目標 | <p>交通混雑</p> <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>歩行者の安全</p> <ul style="list-style-type: none"> 歩行者等の安全な通行が確保されること。 | p. 6. 13-29 |
| 予測結果の概要 | <p>交通混雑</p> <ul style="list-style-type: none"> 工事中交通量による交差点需要率は、最大で0.448となりますが、いずれの交差点においても限界需要率を下回っており、交通処理は可能と考えます。 車線混雑度については、すべての交差点において1.0を下回っているため、交通処理は可能であると考えます。 工事中基礎交通量に対する工事中交通量の交差点需要率及び車線混雑度の増加量は、ともにわずかであり、工事による各交差点への影響は小さいと考えます。 <p>歩行者の安全</p> <ul style="list-style-type: none"> 本事業では、工事用車両が出入りする時間帯には原則として車両出入口に交通誘導員を配置し、一般通行者や一般通行車両への安全管理に努めるため、歩行者の安全は確保されるものと予測します。 対象事業実施区域周辺の工事用車両ルートでは歩行者と自動車が分離されていることや、施工時の安全対策により、歩行者の安全は確保されるものと予測します。 | p. 6. 13-31～ p. 6. 13-34 |

注) 調査・予測・評価等の詳細は、右欄の参照頁で確認願います。

【工事用車両の走行に伴う交通混雑及び歩行者の安全（続き）】

| | 結果等の概要 | 参照頁 |
|------------------------|---|-------------|
| 環境の保全 のための 措置の概要 | <p>交通混雑</p> <ul style="list-style-type: none"> 対象事業実施区域周辺における他の工事施工者と工事用車両の通行等について調整を図ることにより、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。 工事にあたっては、周辺交通状況を勘案し、適宜、工事用車両の走行時間や台数の調整に努めます。 工事用車両の運転者に対する交通安全教育を十分行い、対象事業実施区域周辺での路上駐車を防止します。 対象事業実施区域周辺で工事用車両を待機させないように、対象事業実施区域に施工段階に応じた待機スペースを確保します。 <p>歩行者の安全</p> <ul style="list-style-type: none"> 仮囲いを設置することや、工事用車両の出入りする時間帯においては原則として車両出入口に交通誘導員を配置することにより、一般通行者や一般通行車両の安全管理に努めます。また、車両出入口に関しては、左折イン左折アウトとします。 対象事業実施区域の外周には、必要に応じて案内板の設置や仮設歩道等を設け、安全で円滑な歩行空間を確保していきます。 工事用車両の運転者に対する交通安全教育を十分行い、規制速度、走行ルートの厳守を徹底します。また、周辺地区でのイベント開催時等の歩行者増加が見込まれる際には、運転者への注意喚起を行います。 | p. 6. 13-34 |
| 評価 | <p>交通混雑</p> <ul style="list-style-type: none"> 予測結果を踏まえ、工事用車両の走行による交通混雑への影響低減に向けた環境の保全のための措置を講じていくことから、環境保全目標「周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと。」は達成されるものと考えます。 <p>歩行者の安全</p> <ul style="list-style-type: none"> 予測結果を踏まえ、工事用車両の走行による歩行者の安全への影響低減に向けた環境の保全のための措置を講じていくことから、環境保全目標「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. 13-35 |

注) 調査・予測・評価等の詳細は、右欄の参照頁で確認願います。

【関連車両の走行に伴う交通混雑及び歩行者の安全】

| | 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時間断面交通量は最大で平日は地点3(本町四丁目交差点)のD断面で27,867台/24hでした。休日も地点3(本町四丁目交差点)のD断面で26,176台/24hでした。 ピーク時交差点総流入台数は、平日、休日ともに地点3(本町四丁目交差点)が最大であり、平日は2,158台/h、休日は2,418台/hでした。 現況で交差点処理が困難(交差点需要率0.9超、車線混雑度1.0超)になっている交差点はありません。 対象事業実施区域周辺の主要道路は、歩行空間としてマウントアップ等、植栽帯、ガードレール等の施設や歩行者デッキが整備されており、歩行者と自動車が分離されています。 | p. 6. 13-16～ p. 6. 13-23、 p. 6. 13-27、 p. 6. 13-28 |
| 環境保全目標 | <p>交通混雑</p> <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>歩行者の安全</p> <ul style="list-style-type: none"> 歩行者等の安全な通行が確保されること。 | p. 6. 13-29 |
| 予測結果の概要 | <p>交通混雑</p> <ul style="list-style-type: none"> 将来交通量による交差点需要率は、最大で0.557となりますが、平日、休日ともに、いずれの交差点においても限界需要率を下回っており、交通処理は可能と考えます。 車線混雑度については、すべての交差点において1.0を下回っているため、交通処理は可能であると考えます。 将来基礎交通量に対する将来交通量の交差点需要率の増加量は平日、休日ともにわずかであり、関連車両の走行による周辺への影響は小さいと考えます。 将来基礎交通量に対する将来交通量の車線混雑度は、最大で0.453増加すると予測します。 <p>歩行者の安全</p> <ul style="list-style-type: none"> 本事業では、市道新港第93号線に面した関連車両出入口と歩行者動線が交錯するため、関連車両出入口付近は、歩行者と車両のそれぞれの視認性に配慮した形状としていく他、安全性確保の観点から、出庫表示灯やカーブミラー、バリカー等の設置を検討する計画により歩行者の安全は確保されるものと予測します。 本事業では、馬車道駅からA-4地区を経由する歩行者デッキを整備することにより歩車分離が図られることから、安全性向上に貢献できるものと予測します。 対象事業実施区域周辺の安全施設の整備状況、歩行者の安全への配慮等により、歩行者の安全は確保されるものと予測します。 | p. 6. 13-39～ p. 6. 13-43 |

注) 調査・予測・評価等の詳細は、右欄の参照頁で確認願います。

【関連車両の走行に伴う交通混雑及び歩行者の安全（続き）】

| | 結果等の概要 | 参照頁 |
|------------------------|---|-------------|
| 環境の保全 のための 措置の概要 | <p>交通混雑</p> <p>【計画立案時】</p> <ul style="list-style-type: none"> 本事業で整備する駐車場は、対象事業実施区域に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、待機車両の発生の抑制に努めます。 対象事業実施区域の駐車場へのアプローチ道には、待機スペースを確保することにより、路上駐車を防止します。 <p>【供用時】</p> <ul style="list-style-type: none"> 店舗及び事務所の従業員の通勤は、可能な限り公共交通機関の利用に努めます。 店舗及び事務所の利用者については、公共交通機関の利用を促す案内をすることにより、自動車利用の抑制に努めます。 <p>歩行者の安全</p> <p>【計画立案時】</p> <ul style="list-style-type: none"> 敷地内の歩行者の安全確保、バリアフリーについて配慮します。 車両出入口付近は、歩行者と車両のそれぞれの視認性に配慮した形状としていく他、安全性確保の観点から、出庫表示灯やカーブミラー、バリカー等の設置を検討します。 <p>【供用時】</p> <ul style="list-style-type: none"> 馬車道駅から A-4 地区を経由する歩行者デッキを整備することにより歩車分離を図ります。 駐車場出入口付近は、適宜植栽の剪定を行い、十分な見通しを確保していきます。 計画建築物へのアクセスルートや左折での入庫を促す情報は、ホームページ等で利用者への周知に努めていきます。 | p. 6. 13-43 |
| 評価 | <p>交通混雑</p> <ul style="list-style-type: none"> 予測結果を踏まえ、関連車両の走行による交通混雑への影響低減に向けた環境の保全のための措置を講じていくことから、環境保全目標「周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと。」は達成されるものと考えます。 <p>歩行者の安全</p> <ul style="list-style-type: none"> 予測結果を踏まえ、関連車両の走行による歩行者の安全への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で、環境保全目標「歩行者等の安全な通行が確保されること。」は達成されるものと考えます。 | p. 6. 13-44 |

注) 調査・予測・評価等の詳細は、右欄の参照頁で確認願います。

【建物の供用に伴う歩行者の交通混雑】

| | 結果等の概要 | 参照頁 |
|----------------|--|-----------------------------|
| 調査結果の概要 | <ul style="list-style-type: none"> 平日で最も歩行者等交通量が多い歩行者ルートは、地点②（横浜市役所から桜木町駅方面へ抜けるルート）の13,285人/16hであり、ピーク時間帯の歩行者等交通量は2,655人/hでした。 休日で最も歩行者等交通量が多い歩行者ルートは、地点⑬（万国橋を南北に渡るルート）の6,661人/16hであり、ピーク時間帯の歩行者等交通量は889人/hでした。 調査を行ったすべての断面で歩行者サービス水準は自由歩行とされるAと判定されました。 | p. 6. 13-24～ p. 6. 13-27 |
| 環境保全目標 | <ul style="list-style-type: none"> 歩行者の安全で円滑な通行が確保され、利便性の向上に寄与すること。 | p. 6. 13-29 |
| 予測結果の概要 | <ul style="list-style-type: none"> すべての予測地点で、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。 本事業では、馬車道駅からA-4地区を経由する歩行者デッキを整備することにより歩車分離を図ることや、隣接する北仲通北地区の各地区と水際線プロムナードを接続する等、多様な表情をもつ歩行者ネットワークを整備することから、利便性の向上に寄与すると予測します。 | p. 6. 13-48、 p. 6. 13-49 |
| 環境の保全のための措置の概要 | <p>【計画立案時】</p> <ul style="list-style-type: none"> 馬車道駅からA-4地区を経由する歩行者デッキを整備することにより歩車分離を図ります。 隣接する北仲通北地区の各地区と水際線プロムナードを接続する等、多様な表情をもつ歩行者ネットワークを整備し、利便性の向上に寄与します。 敷地内の歩行者の安全確保、バリアフリーについて配慮します。 車両出入口付近は、歩行者と車両のそれぞれの視認性に配慮した形状としていく他、安全性確保の観点から、出庫表示灯やカーブミラー、バリカー等の設置を検討します。 区画道路歩道沿いは、可能な限り歩道と一体的な整備を行い、歩道への負荷を低減します。 <p>【供用時】</p> <ul style="list-style-type: none"> 歩行者デッキは安全上・防犯上の観点から問題が無い限り、24時間開放することとします。 | p. 6. 13-50 |
| 評価 | <ul style="list-style-type: none"> 予測結果を踏まえ、計画立案時や供用時において、安全で円滑な歩行の確保に向けた環境の保全のための措置を講じることで、環境保全目標「歩行者の安全で円滑な通行が確保され、利便性の向上に寄与すること。」は達成されるものと考えます。 | p. 6. 13-50 |

注) 調査・予測・評価等の詳細は、右欄の参照頁で確認願います。

6.13.1 調査

(1) 調査項目

調査項目は、以下の内容としました。

- (a) 日常生活圏等の状況
- (b) 地域交通の状況
- (c) 歩行者の状況

(2) 調査地域・地点

(a) 日常生活圏等の状況

調査地域は、対象事業実施区域周辺としました。

(b) 地域交通及び歩行者の状況

① 主要な交通経路及び自動車交通量の状況並びに歩行者の状況

主要な交通経路の状況については、対象事業実施区域周辺としました。

自動車交通量の状況等については、工事用車両及び関連車両の走行が予想される主要交差点として、図 6.13-1 及び図 6.13-2 に示す交差点 6 箇所（地点 1～6）としました。

また、歩行者の状況については、日常生活圏等の状況をもとに、鉄道駅からの歩行者等の主要なルートや、小学校の通学路を考慮し、歩行者等の利用が予想される主要な歩道・歩行空間として、図 6.13-3 及び図 6.13-4 に示す 13 地点（地点①～⑬）としました。

② 交通安全対策の状況

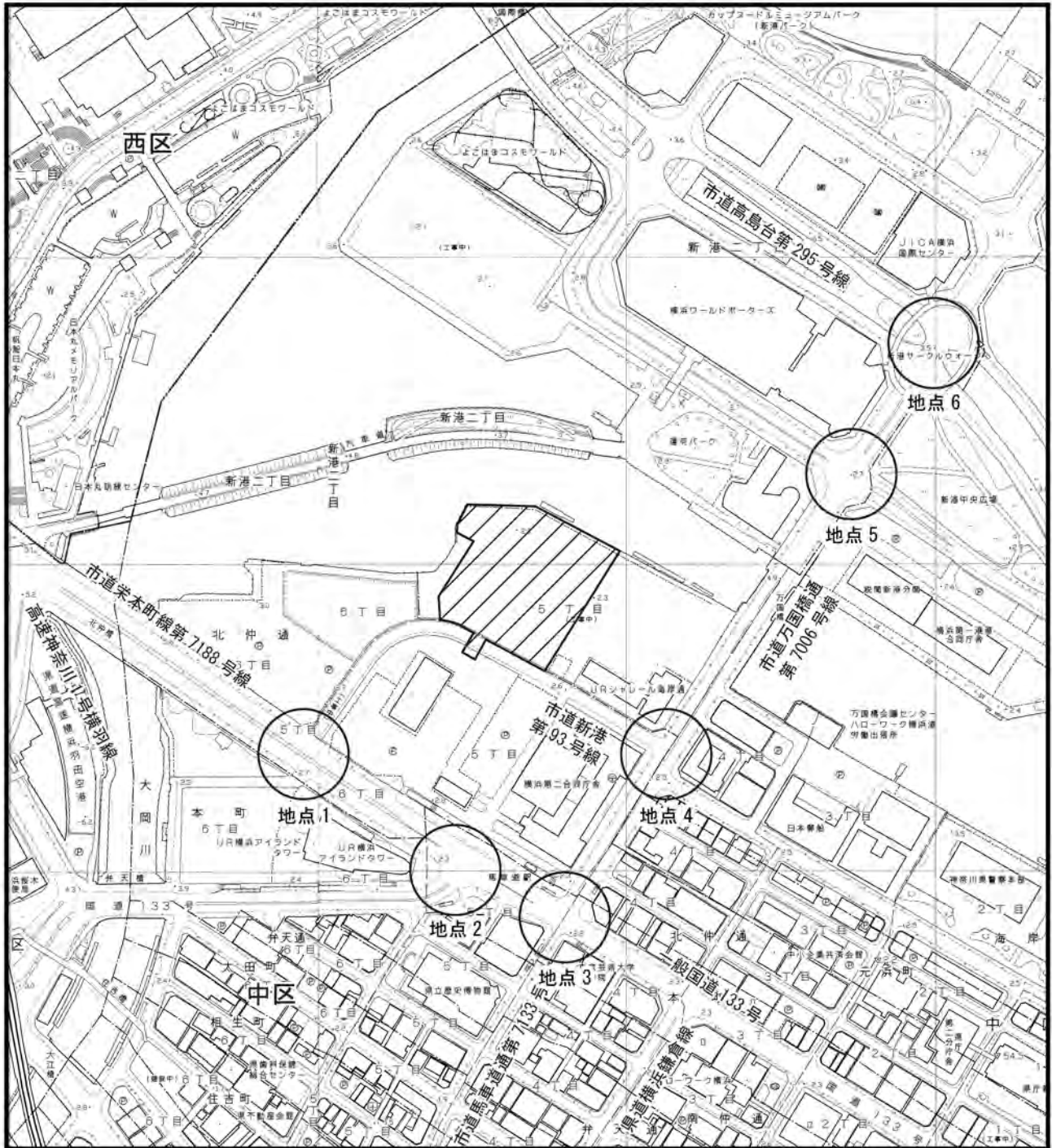
交通安全対策等の把握については、市道新港第 93 号線周辺、本町五丁目交差点（地点 2）から高速神奈川 1 号横羽線みなとみらい IC 付近までの市道栄本町線第 7188 号線周辺、本町四丁目交差点（地点 3）から一般国道 16 号付近までの一般国道 133 号周辺、本町四丁目交差点（地点 3）からサークルウォーク（地点 6）までの市道万国橋通第 7006 号線周辺、及び市道高島台第 295 号線周辺としました。

(3) 調査時期

既存資料調査は、入手可能な近年の文献を適宜収集・整理しました。現地調査の調査実施日時は、表 6.13-1 に示す日時に実施しました。


表 6.13-1 調査実施日時


| 調査項目 | | 調査日時 |
|-------------------|------------|--|
| 自動車交通量、渋滞の状況、信号現示 | 地点 1～3、5～6 | 令和4年4月20日（水）22時～21日（木）22時 令和4年4月16日（土）22時～17日（日）22時 |
| 自動車交通量 | 地点 4 | 令和4年4月20日（水）22時～21日（木）22時 令和4年4月16日（土）22時～17日（日）22時 |
| 歩行者の状況 | 地点①～⑬ | 令和4年4月21日（木）6時～22時 令和4年4月17日（日）6時～22時 |
| 交通安全対策の状況 | | 令和4年4月21日（木） 令和4年4月17日（日） |



凡例

—— 区界

 対象事業実施区域

 自動車交通量(交差点)、
渋滞の状況、
信号現示調査地点
(地点1~6)

- 地点1: 市役所交差点
- 地点2: 本町五丁目交差点
- 地点3: 本町四丁目交差点
- 地点4: 海岸通四丁目交差点
- 地点5: 万国橋交差点
- 地点6: サークルウォーク交差点



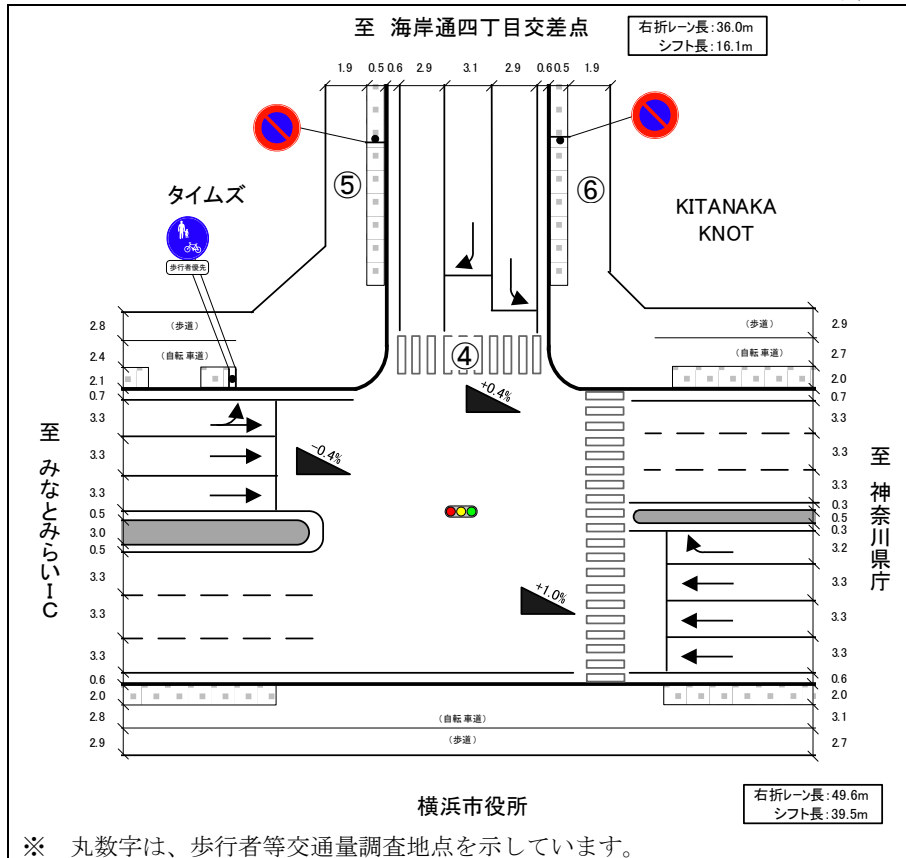
Scale 1:5,000

0 50 100 200m

図 6.13-1 自動車交通量等
調査地点図

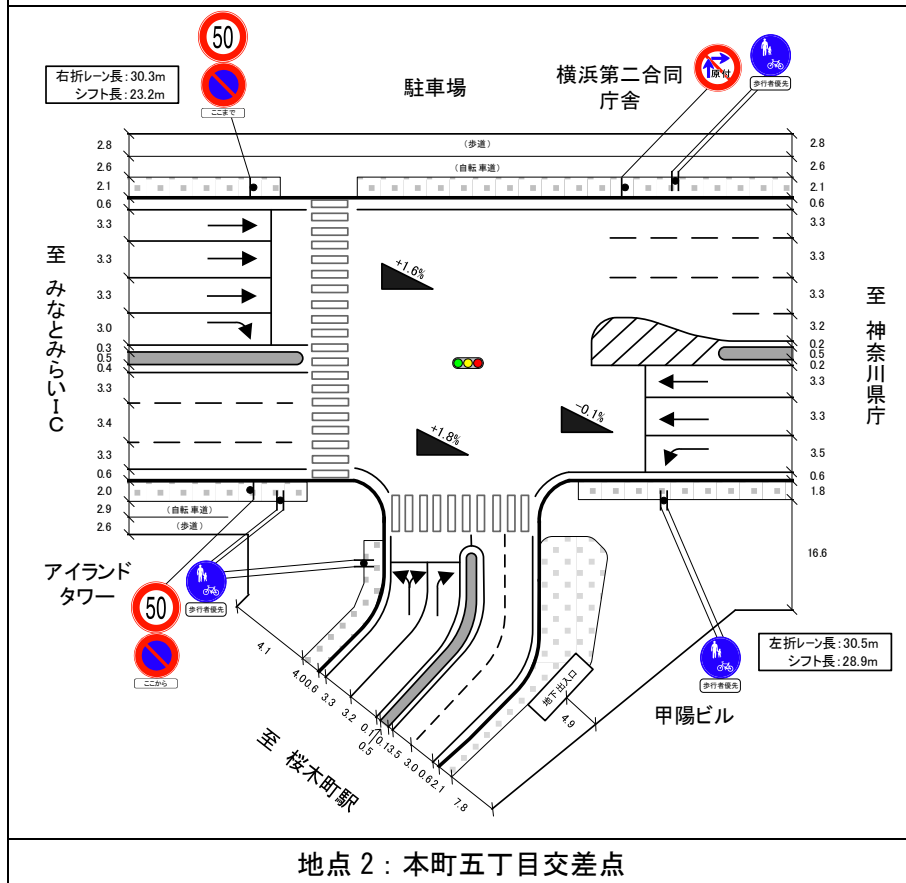
注) 渋滞の状況、信号現示については、地点4は除きます。

単位：m



※ 丸数字は、歩行者等交通量調査地点を示しています。

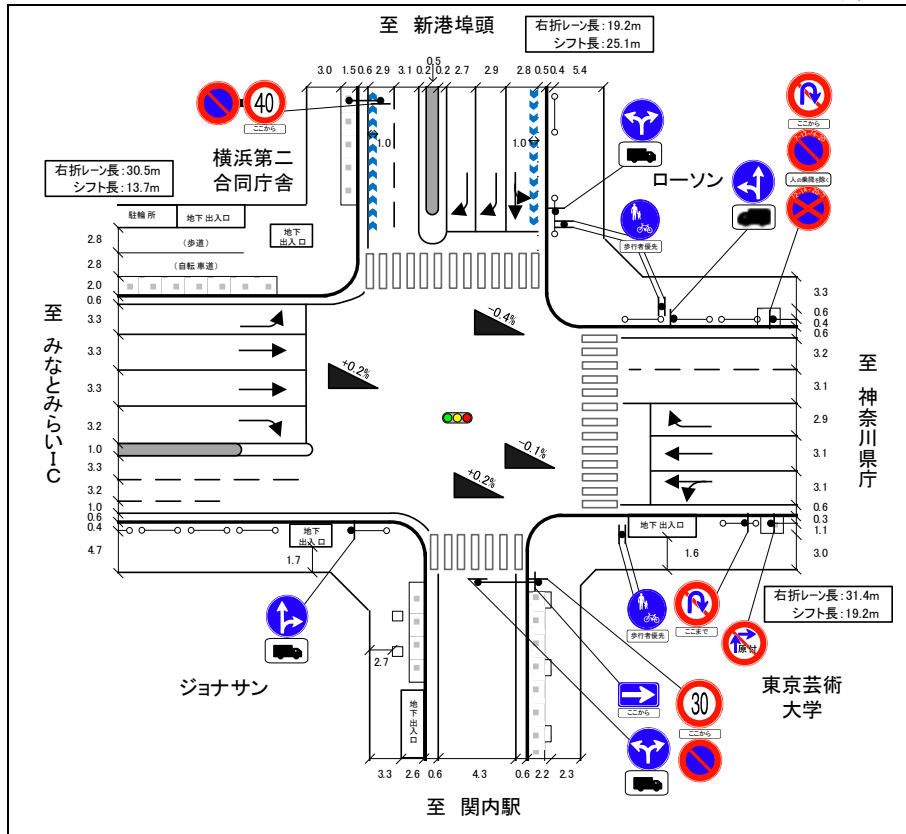
地点1：市役所交差点（含む地点④・⑤・⑥）



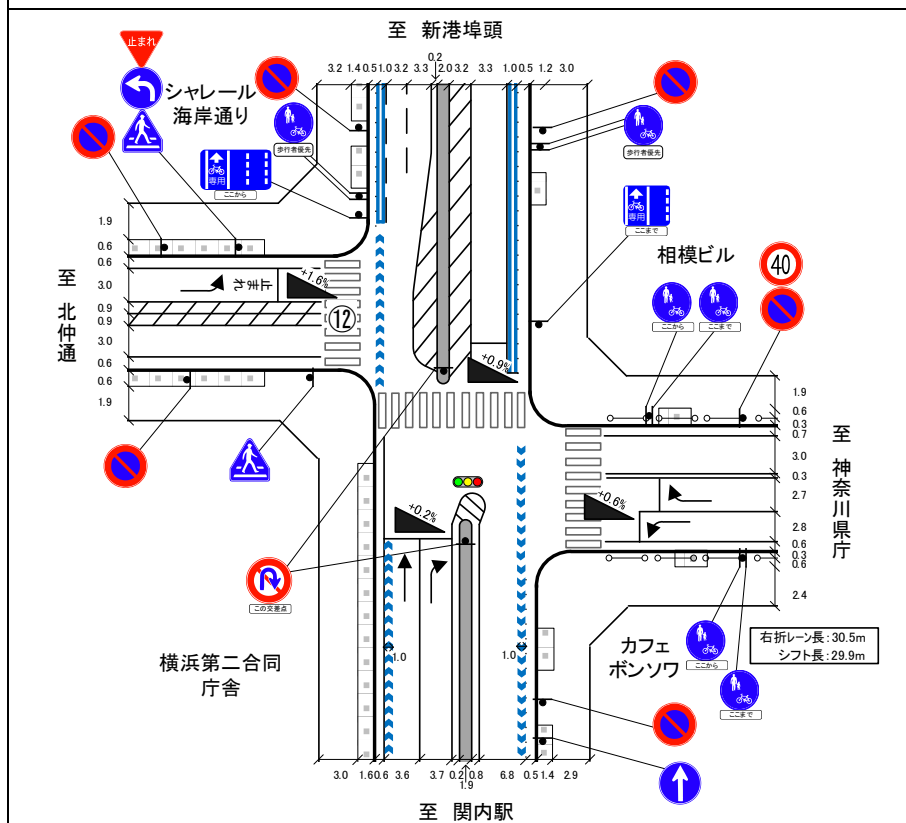
地点2：本町五丁目交差点

図 6.13-2(1) 自動車交通量等調査地点の交差点形状

単位：m



地点3：本町四丁目交差点

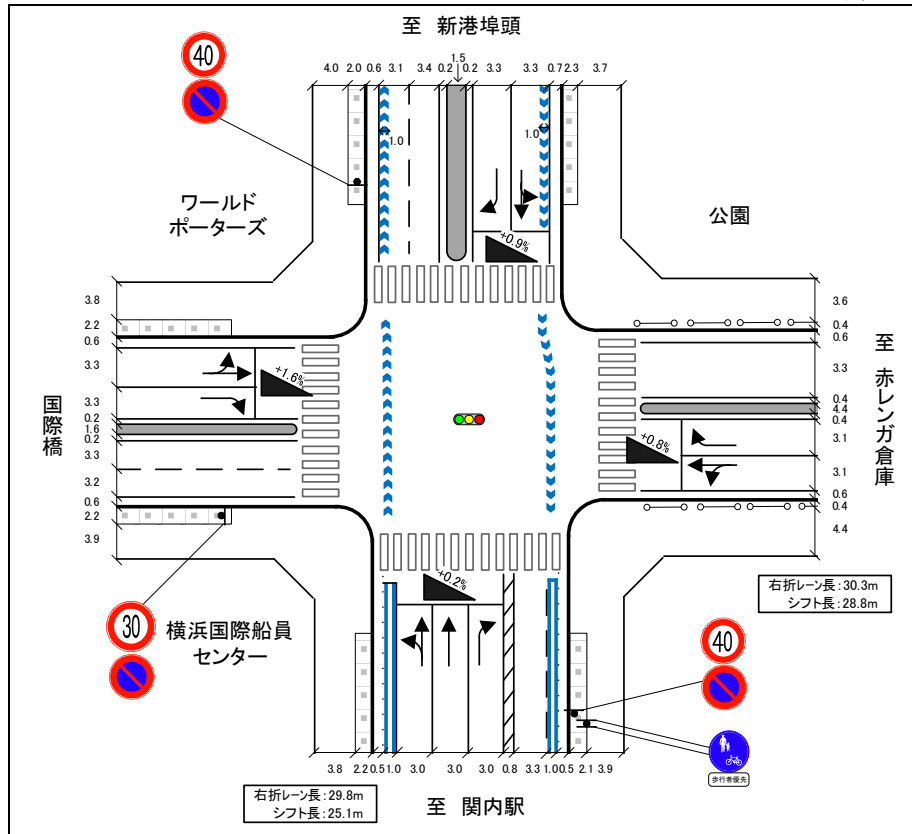


※ 丸数字は、歩行者等交通量調査地点を示しています。

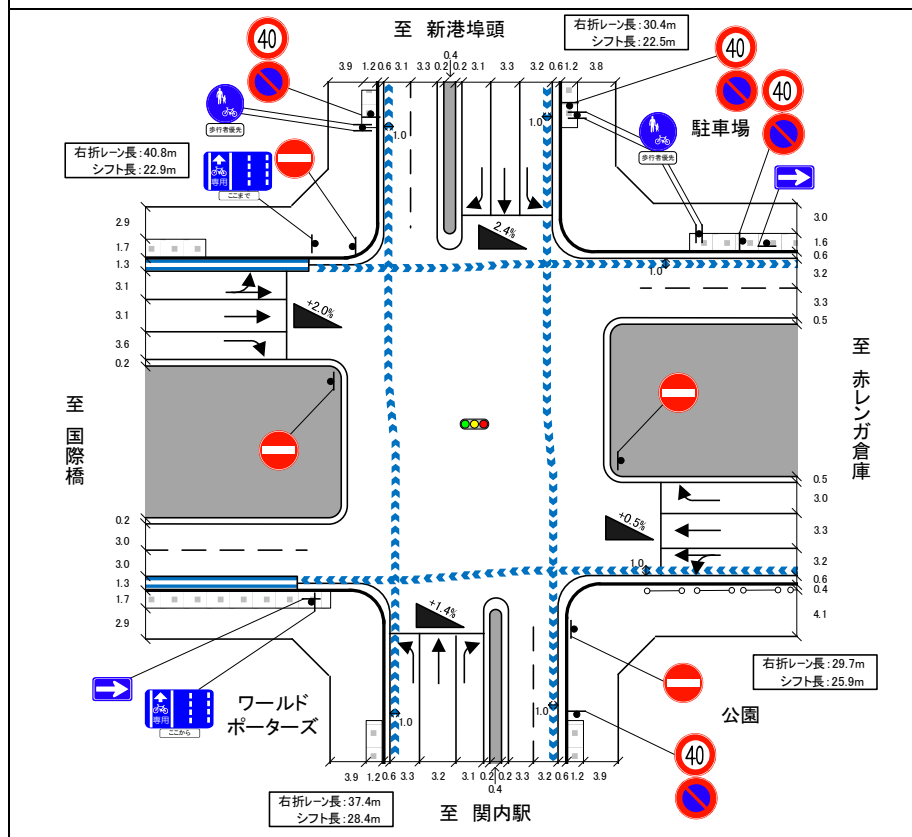
地点4：海岸通四丁目交差点（含む地点⑫）

注) 青色で表示した道路上のラインは、「自転車専用通行帯」を示しています。

図 6.13-2(2) 自動車交通量等調査地点の交差点形状



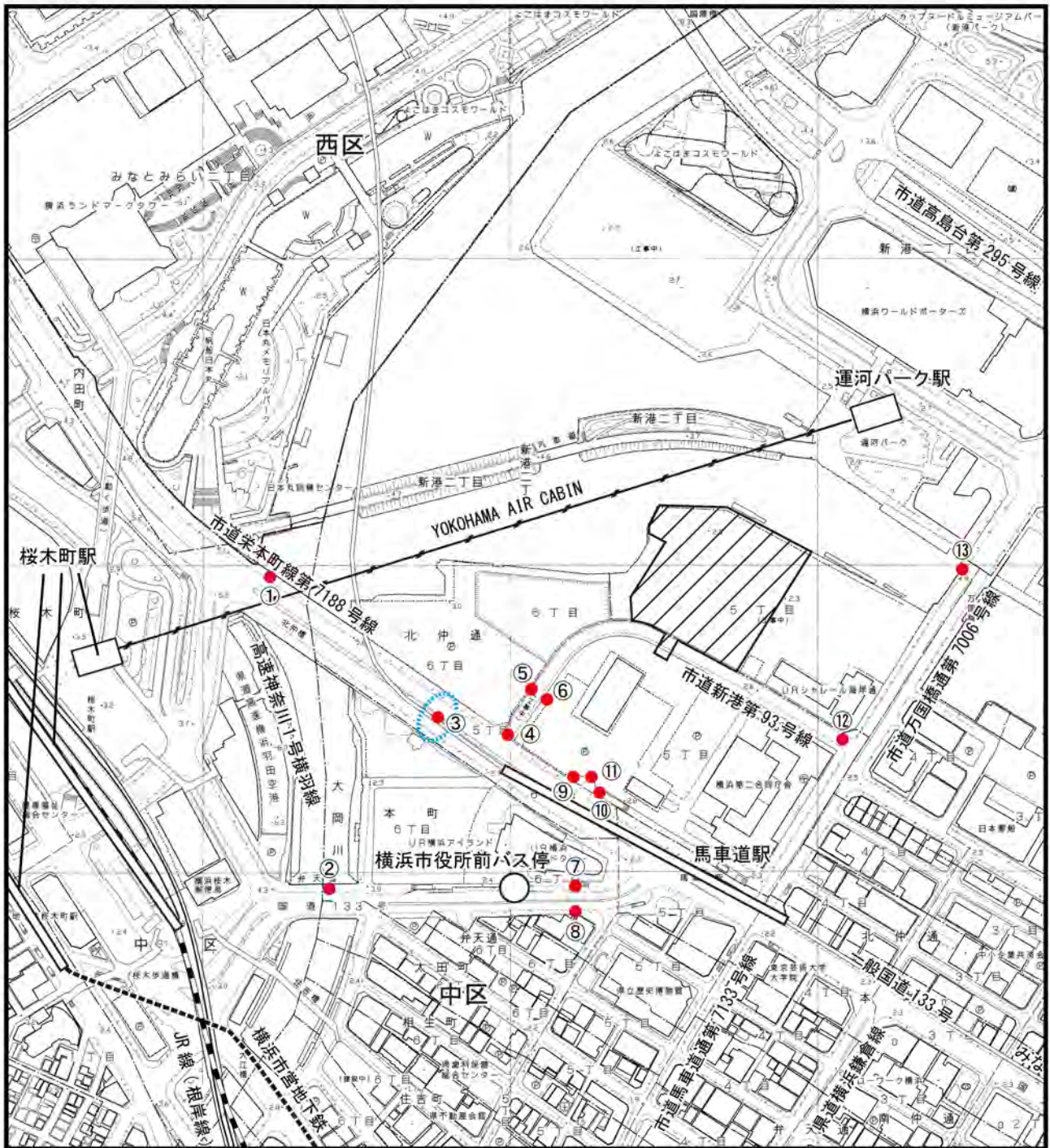
地点 5：万国橋交差点



地点 6：サークルウォーク交差点

注) 青色で表示した道路上のラインは、「自転車専用通行帯」を示しています。

図 6.13-2(3) 自動車交通量等調査地点の交差点形状



凡例

- | | |
|---------------|-----------------------|
| —— 区界 | —— JR線 |
| ▨ 対象事業実施区域 | —— みなとみらい線 |
| ● 歩行者等交通量調査地点 | ⋯⋯ 横浜市営地下鉄線 |
| ⊙ 歩行者デッキ | —— YOKOHAMA AIR CABIN |
| | □ ○ 駅・バス停 |



Scale 1:5,000

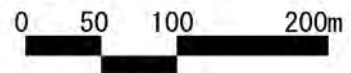
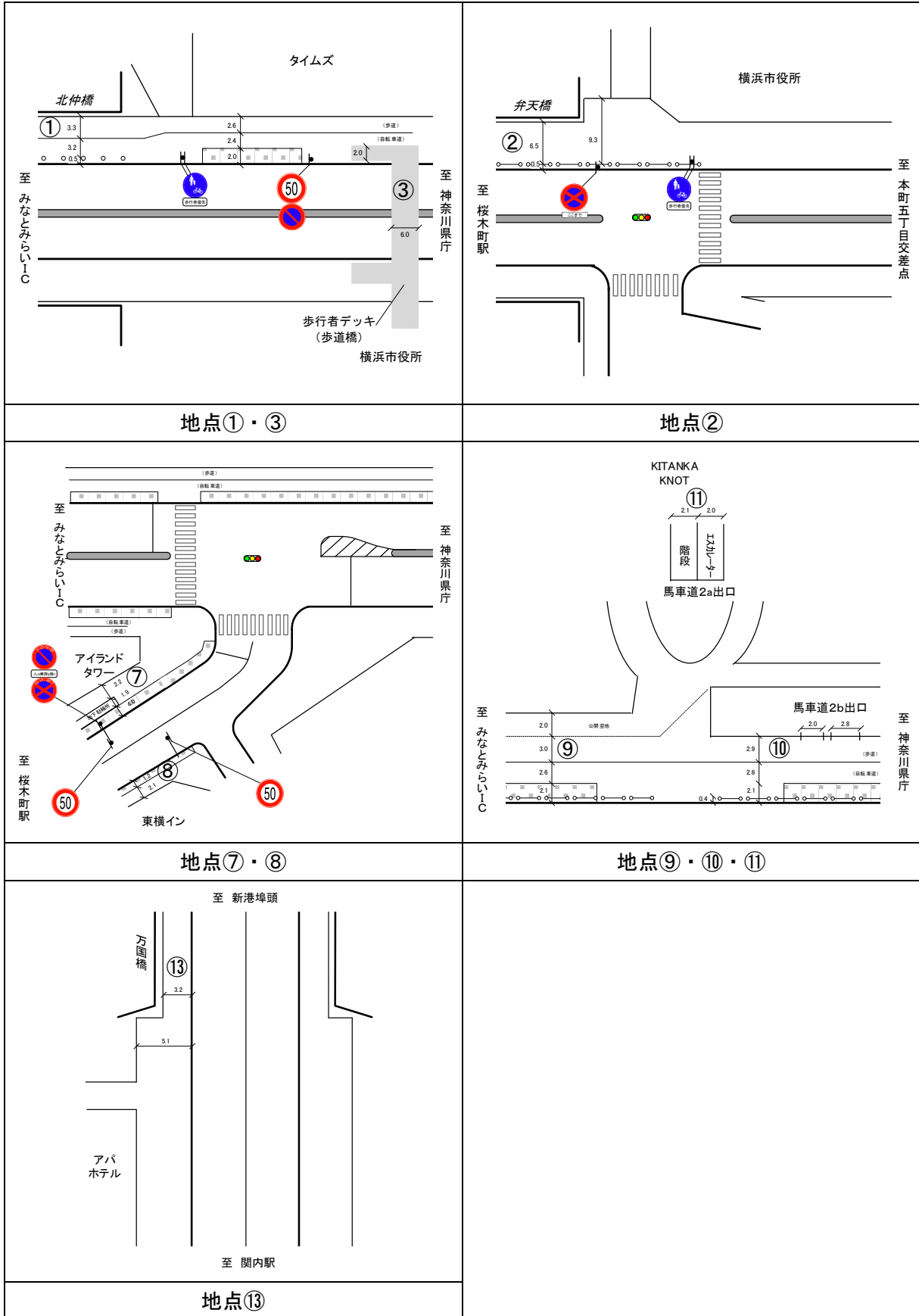


図 6.13-3 歩行者等交通量調査地点図



注) 地点④、⑤、⑥、⑫については、「図 6.13-2 自動車交通量等調査地点の交差点形状」に示しています。

図 6.13-4 歩行者等交通量調査地点の道路形状

(4) 調査手法

(a) 日常生活圏等の状況

日常生活圏等の状況については、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生活マップ等から整理しました。

(b) 地域交通及び歩行者の状況

① 主要な交通経路及び交通量の状況

主要な交通経路及び交通量の状況は、既存資料の収集・整理により把握しました。

② 主要交差点部における交通処理

1) 自動車交通量の状況

自動車交通量の状況は、自動車交通量等調査地点を通過する車両について、方向別（右折・直進・左折等）、車種別、時間帯別に観測し、15分ごとに集計しました。また、車種は表 6.13-2 に示す 3 車種分類としました。

表 6.13-2 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) 信号現示の状況

信号現示の状況は、自動車交通量等調査地点のうち、交差点需要率を算定する地点 1～3、地点 5、地点 6 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。観測は朝（7～9 時）、昼（12～14 時）、夕（17～19 時）、夜（22～24 時）の 4 時間帯に 3 サイクル程度としました。

3) 渋滞の状況

渋滞の状況は、自動車交通量等調査地点のうち、交差点需要率を算定する地点 1～3、地点 5、地点 6 について、流入部ごとの滞留長^{※1}、渋滞長^{※2}を観測しました。滞留長及び渋滞長の長さは、地図より読み取り車線別に 10m 単位で計測し、15 分ごとに集計しました。

4) 歩行者の状況

歩行者の状況は、歩行者等交通量調査地点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。

※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（ただし 1 回の青信号で通過した場合の渋滞長は 0m とします）

③ 交通安全対策の状況

交通安全対策の状況は、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、既存資料等の収集・整理により対象事業実施区域周辺の交通事故の発生状況を把握しました。

(5) 調査結果

(a) 日常生活圏等の状況

① 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、「3.2 地域の概況」の図 3.2-19 (p.3-42 参照) に示したとおりです。

対象事業実施区域付近には、南側にみなとみらい線馬車道駅、南西側に JR 線及び横浜市営地下鉄線の桜木町駅の他、付近には幼稚園・保育所等があります。

② 学区、通学路の状況

対象事業実施区域のある海岸通 5 丁目は、横浜市立みなとみらい本町小学校 (図 3.2-19 (p.3-42 参照) の No.103) と横浜市立横浜吉田中学校 (図 3.2-19 (p.3-42 参照) の No.114) の学区に属しています。

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。スクールゾーン対策における考え方は、表 6.13-3 に示すとおりです。

表 6.13-3 横浜市のスクールゾーン対策における考え方

| 項目 | 対策の考え方 | 具体的内容 |
|--------|--|--|
| ゾーンの明示 | スクールゾーンであることをゾーン内住民及び通行車両に明示する。 | <ul style="list-style-type: none"> ・広報紙や各種印刷物により住民に周知する。 ・標識、路面標示その他の方法で通行車両の注意を喚起する。 |
| 意識高揚 | ゾーン内での事故絶滅のため、諸対策への住民の参加、協力を得て、通行車両の安全運転励行、意識高揚に努める。 | <ul style="list-style-type: none"> ・広報紙等の印刷物、掲出物を活用し、交通安全のため、なすべきことの周知徹底を図る。 ・速度違反等の無謀運転や路上駐車、物件放置等の道路不正使用を無くすため、ゾーン内住民の自主活動を助長し意識高揚に努める。 |
| 通学路の安全 | 交通規制、交通安全施設を設け、児童の通学時間帯における通行及び横断時の危険を低減する。 | <ul style="list-style-type: none"> ・通学路においては、車両の進入禁止等を導入し、児童と自動車の分離を促進する。 ・一方通行、車種別の通行制限の拡大と安全施設の充実を図り、また速度制限を強化することにより危険度の低減を期する。 ・駐車禁止を拡大するとともに違法駐車車両、放置物件の早期排除を推進する。 ・横断箇所を限定し、集中的に対策を行う。 ・通学路における無謀運転排除のため規制、指導、取締りの実施に努める。 |
| 歩行者の安全 | 通学路以外の道路で、児童、自転車を含めた歩行者の安全な通行を確保し、また横断時の危険を低減する。 | <ul style="list-style-type: none"> ・買い物等の歩行者用道路を設定拡充する。 ・違法駐車車両、放置物件の早期排除に努める。 ・ポイントブロックの設置等有効と思われる対策を進める。 ・指導、取締りの強化を図る。 ・広幅員道路での歩車道分離を促進する。 ・交通安全広報及び教育を徹底する。 |

出典：「スクールゾーン活動のしおり」(横浜市道路局ホームページ 令和 4 年 8 月閲覧)

③ 避難場所等の状況

広域避難場所は、災害対策基本法の規定に基づき作成した「横浜市防災計画」によって定めています。

広域避難場所は大規模火災時に避難する場所であり、一時（いつとき）避難場所は、一時的に避難して様子をみたり、広域避難場所へ避難するために地域住民が集結したりする場所です。一時避難場所は、自治会・町内会が選定することになっています。

対象事業実施区域周辺における広域避難場所は、中区では「本牧山頂公園一帯」、「根岸森林公園及び根岸住宅地区」及び「港の見える丘公園」、西区では「紅葉ヶ丘一帯」、「野毛山公園」及び「久保山墓地」を広域避難場所として指定しています。

横浜市では、身近な市立の小・中学校等を指定避難場所に指定し、地域防災拠点として防災備蓄庫の設置、防災資機材・食料等の備蓄を進め、また、被害情報等の情報受伝達手段として、各拠点に専用のデジタル移動無線を配備しています。

対象事業実施区域及びその周辺における地域防災拠点として、中区では「北方小学校」、「元街小学校」、「本町小学校」、「港中学校」、「横浜吉田中学校」、「みなと総合高等学校」等、西区では「戸部小学校」、「一本松小学校」、「東小学校」、「西中学校」、「老松中学校」等が指定されており、対象事業実施区域は「本町小学校」の区割りに位置しています。各学校、施設の位置は、図 3.2-19（p. 3-42 参照）に示したとおりです。

(b) 地域交通の状況

① 主要な交通経路及び交通量の状況

1) 主要な交通経路の状況

「3.2.7 交通、運輸の状況」（p. 3-33 参照）に示したとおり、対象事業実施区域周辺の主要な交通経路は、南西側は市道新港第 93 号線に接しており、対象事業実施区域の南側には、一般国道 133 号、市道栄本町線第 7188 号線及び高速神奈川 1 号横羽線が通っています。

2) バス停留所の位置

「3.2.7 交通、運輸の状況」（p. 3-33 参照）に示したとおり、対象事業実施区域周辺では、横浜市営バスの他、民営バスである京急バス・神奈中バス・相鉄バス・フジエクスプレス、周遊バス「あかいくつ」及び連節バス「BAYSIDE BLUE」が運行しています。

対象事業実施区域近傍の停留場は横浜市営バス及びあかいくつの「馬車道駅前」、横浜市営バスの「横浜市役所前」及び「横浜市役所北プラザ」です。

3) 交通量の状況

「3.2.7 交通、運輸の状況」（p. 3-33 参照）に示したとおり、対象事業実施区域周辺の主要な交通経路における交通量は、一部の路線で増加傾向にあるものの、概ね横ばい、または減少傾向が見られます。

② 主要交差点部における交通処理

1) 自動車交通量の状況

自動車交通量等調査地点の交差点形状（断面位置）は図 6.13-5 に、各交差点の平日、休日の自動車交通量調査結果は、表 6.13-4 に示すとおりです。なお、調査結果の詳細は、資料編（平日：p.資料 3.9-2～p.資料 3.9-86、休日：p.資料 3.9-87～p.資料 3.9-171 参照）に示すとおりです。

調査地点の 24 時間断面交通量において、平日で最も交通量が多い断面は地点 3（本町四丁目交差点）の D 断面で 27,867 台/24h、次いで地点 2（本町五丁目交差点）の A 断面で 27,840 台/24h でした。また、休日で最も交通量が多い断面は地点 3（本町四丁目交差点）の D 断面で 26,176 台/24h、次いで地点 2（本町五丁目交差点）の A 断面で 26,134 台/24h でした。

ピーク時間帯における交差点総流入台数は、平日、休日ともに地点 3（本町四丁目交差点）が最大であり、平日で 2,158 台/h、休日で 2,418 台/h でした。

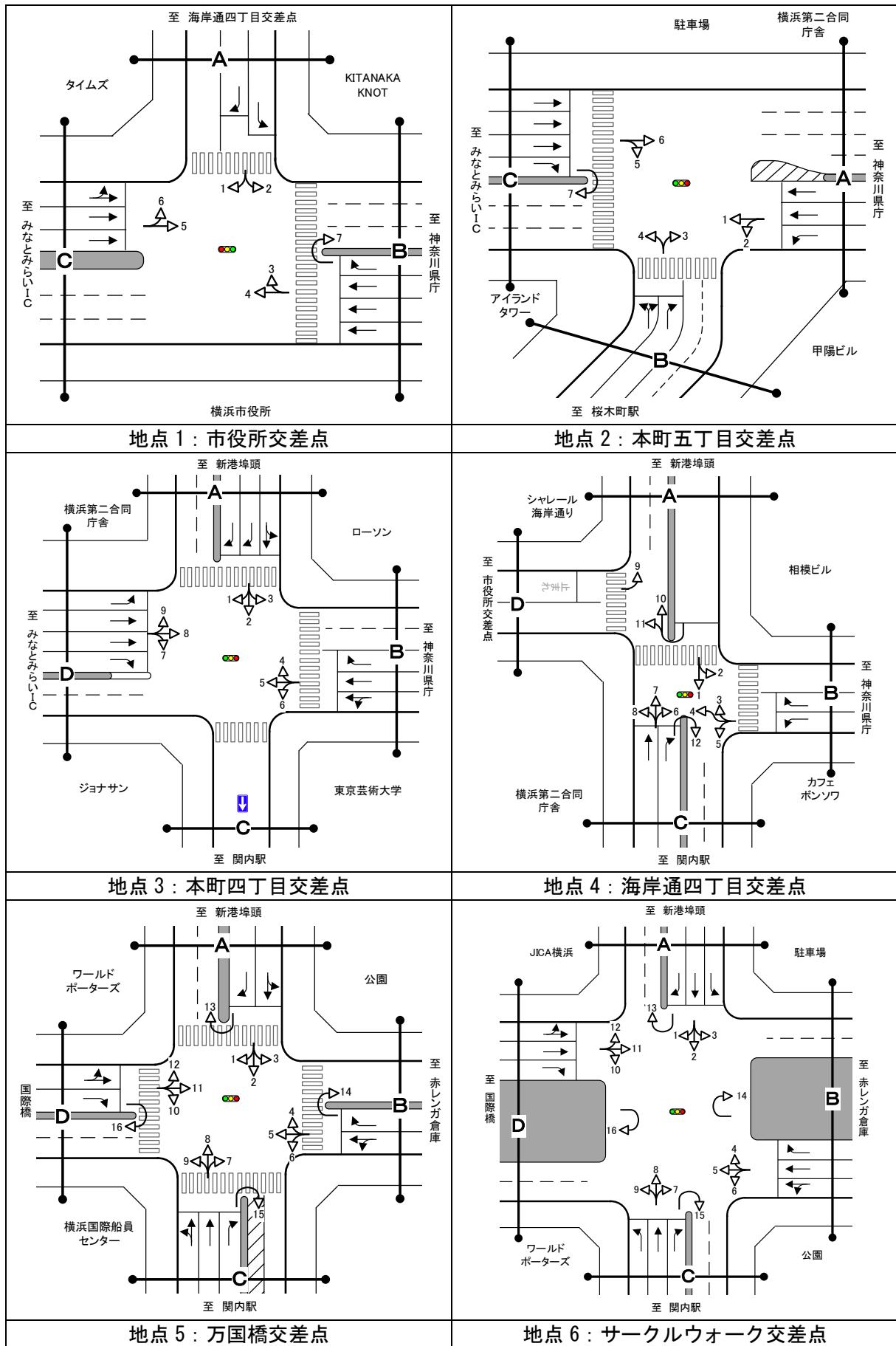


図 6.13-5 調査地点の交差点形状 (断面位置)

表 6.13-4(1) 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 (22～翌22時) | | 12時間 (7～19時) | | ピーク時間帯 | | |
|------------------------|----|----------------------|-------------------|----------------------|-------------------|---------------------|------------------|-------|
| | | 断面 交通量 (台/24h) | 大型車 混入率 (%) | 断面 交通量 (台/12h) | 大型車 混入率 (%) | 時間帯 | 交差点流入台数 (台/h) | |
| 地点1 市役所交差点 | A | 2,251 | 8.0 | 1,847 | 8.3 | 14:15 | 137 | 1,695 |
| | B | 20,625 | 9.2 | 15,916 | 9.6 | ～ | 745 | |
| | C | 21,402 | 9.2 | 16,531 | 9.5 | 15:15 | 813 | |
| 地点2 本町五丁目交差点 | A | 27,840 | 14.5 | 21,097 | 14.8 | 14:30 | 974 | 2,138 |
| | B | 10,545 | 21.8 | 8,014 | 21.6 | ～ | 357 | |
| | C | 20,647 | 9.2 | 15,923 | 9.5 | 15:30 | 807 | |
| 地点3 本町四丁目交差点 | A | 7,770 | 13.8 | 6,109 | 14.8 | 14:30 ～ 15:30 | 305 | 2,158 |
| | B | 23,387 | 13.6 | 17,375 | 13.7 | | 868 | |
| | C | 2,928 | 4.3 | 2,082 | 5.2 | | - | |
| | D | 27,867 | 14.5 | 21,144 | 14.8 | | 985 | |
| 地点4 海岸通四丁目交差点 | A | 6,031 | 15.0 | 4,662 | 16.1 | 13:30 ～ 14:30 | 196 | 822 |
| | B | 5,658 | 10.8 | 4,457 | 11.0 | | 284 | |
| | C | 7,523 | 14.2 | 5,913 | 15.1 | | 262 | |
| | D | 1,936 | 9.2 | 1,642 | 8.8 | | 80 | |
| 地点5 万国橋交差点 | A | 5,209 | 15.6 | 4,025 | 17.0 | 13:30 ～ 14:30 | 151 | 589 |
| | B | 1,048 | 16.9 | 842 | 19.5 | | 70 | |
| | C | 6,067 | 15.0 | 4,708 | 16.1 | | 272 | |
| | D | 2,152 | 13.2 | 1,651 | 15.2 | | 96 | |
| 地点6 サークルウォーク 交差点 | A | 3,105 | 23.5 | 2,414 | 26.7 | 16:30 ～ 17:30 | 129 | 1,315 |
| | B | 12,130 | 12.0 | 9,159 | 11.8 | | 477 | |
| | C | 4,947 | 16.5 | 3,787 | 18.1 | | 219 | |
| | D | 15,462 | 11.4 | 11,650 | 11.4 | | 490 | |

表 6.13-4(2) 現地調査結果（自動車交通量：休日）

| 調査交差点名 | 断面 | 24時間 (22～翌22時) | | 12時間 (7～19時) | | ピーク時間帯 | | |
|------------------------|----|----------------------|-------------------|----------------------|-------------------|---------------------|------------------|-------|
| | | 断面 交通量 (台/24h) | 大型車 混入率 (%) | 断面 交通量 (台/12h) | 大型車 混入率 (%) | 時間帯 | 交差点流入台数 (台/h) | |
| 地点1 市役所交差点 | A | 1,894 | 6.2 | 1,460 | 6.1 | 16:00 | 80 | 1,770 |
| | B | 19,334 | 4.9 | 15,072 | 4.9 | ～ | 876 | |
| | C | 20,188 | 4.9 | 15,730 | 4.8 | 17:00 | 814 | |
| 地点2 本町五丁目交差点 | A | 26,134 | 9.0 | 20,335 | 9.0 | 16:15 | 1,292 | 2,319 |
| | B | 9,293 | 16.7 | 7,185 | 17.1 | ～ | 273 | |
| | C | 19,343 | 4.9 | 15,082 | 4.9 | 17:15 | 754 | |
| 地点3 本町四丁目交差点 | A | 8,422 | 11.3 | 6,660 | 11.9 | 16:15 ～ 17:15 | 474 | 2,418 |
| | B | 21,081 | 7.0 | 16,129 | 6.8 | | 1,023 | |
| | C | 2,113 | 2.5 | 1,451 | 2.5 | | - | |
| | D | 26,176 | 9.0 | 20,360 | 9.0 | | 921 | |
| 地点4 海岸通四丁目交差点 | A | 8,028 | 10.0 | 6,218 | 10.7 | 16:15 ～ 17:15 | 322 | 1,071 |
| | B | 5,072 | 6.0 | 3,955 | 6.0 | | 389 | |
| | C | 8,211 | 11.5 | 6,500 | 12.0 | | 288 | |
| | D | 1,493 | 6.2 | 1,149 | 5.9 | | 72 | |
| 地点5 万国橋交差点 | A | 6,990 | 10.6 | 5,477 | 11.4 | 14:00 ～ 15:00 | 232 | 993 |
| | B | 1,588 | 1.1 | 1,135 | 1.0 | | 78 | |
| | C | 8,177 | 9.9 | 6,380 | 10.7 | | 456 | |
| | D | 4,019 | 2.6 | 2,870 | 3.0 | | 227 | |
| 地点6 サークルウォーク 交差点 | A | 5,937 | 13.1 | 4,574 | 14.9 | 14:45 ～ 15:45 | 251 | 1,896 |
| | B | 13,576 | 3.6 | 10,312 | 3.0 | | 589 | |
| | C | 6,766 | 11.0 | 5,264 | 11.9 | | 385 | |
| | D | 17,993 | 3.6 | 13,764 | 3.2 | | 671 | |

2) 信号現示の状況

自動車交通量等調査地点における信号現示調査結果は、資料編（p. 資料 3.9-221～p. 資料 3.9-225 参照）に示すとおりです。

3) 渋滞の状況

調査を行った 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 6.13-5 に示すとおりです。平日で最も渋滞長が長い地点は地点 3（本町四丁目交差点）の神奈川県庁流入部（B 断面）で 40m、次いで地点 2（本町五丁目交差点）の桜木町駅流入部（B 断面）で 30m でした。また、休日で最も交通量が多い断面は地点 3（本町四丁目交差点）の神奈川県庁流入部（B 断面）で 230m、次いで地点 1（市役所交差点）の神奈川県庁流入部（B 断面）で 60m でした。なお、調査結果の詳細は、資料編（平日：p. 資料 3.9-200～p. 資料 3.9-209、休日：p. 資料 3.9-210～p. 資料 3.9-219 参照）に示すとおりです。

表 6.13-5 現地調査結果（渋滞長：平日・休日）

| 調査交差点名 | 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) |
| 地点 1 市役所交差点 | A | 2 | - | - | 0 | - | - | 0 |
| | B | 4 | - | - | 0 | 16:30 | 120 | 60 |
| | | | - | - | 0 | 17:15 | 120 | 60 |
| C | 3 | - | - | 0 | - | - | 0 | |
| 地点 2 本町五丁目交差点 | A | 3 | - | - | 0 | 16:30 | 80 | 10 |
| | B | 2 | 9:15 | 100 | 30 | 16:00 | 80 | 20 |
| | C | 4 | 16:00 | 50 | 10 | - | - | 0 |
| 地点 3 本町四丁目交差点 | A | 3 | 12:15 | 70 | 10 | 14:15 | 60 | 10 |
| | | | 12:30 | 80 | 10 | 14:45 | 60 | 10 |
| | | | 16:15 | 130 | 10 | - | - | 0 |
| | B | 3 | 10:45 | 170 | 40 | 16:45 | 290 | 230 |
| D | 4 | - | - | 0 | 8:45 | 40 | 10 | |
| 地点 5 万国橋交差点 | A | 2 | - | - | 0 | - | - | 0 |
| | B | 2 | - | - | 0 | - | - | 0 |
| | C | 3 | - | - | 0 | - | - | 0 |
| | D | 2 | - | - | 0 | 16:15 | 50 | 20 |
| | | | - | - | 0 | 16:30 | 50 | 20 |
| - | | | - | 0 | 19:15 | 50 | 20 | |
| 地点 6 サークルウォーク交差点 | A | 3 | - | - | 0 | - | - | 0 |
| | B | 3 | - | - | 0 | - | - | 0 |
| | C | 3 | - | - | 0 | 14:45 | 100 | 30 |
| | D | 3 | 8:00 | 70 | 10 | - | - | 0 |

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。

注 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。

4) 飽和交通流率

飽和交通流率*調査は、現況交通量調査結果において、飽和交通流率調査ができる十分な待ち行列が観測された、地点1～3及び地点6を対象に調査を行いました。

飽和交通流率調査結果は、表6.13-6に示すとおりです。

現地調査で得た各車線の飽和交通流率の実測値は、飽和交通流率の算定値に対し、平日は69.7～105.7%、休日は69.5～103.6%でした。

なお、交差点需要率の算定に用いる各車線の飽和交通流率の適用値は、算定値と実測値のうち値の小さい方を適用しました。

表 6.13-6 現地調査結果（飽和交通流率：平日・休日）

| 調査 交差点名 | 流入 断面 | 流入 車線 構成 | 平日 | | | | 休日 | | | |
|----------------------------|----------|----------------|-----------------|-----------------|------------------|------------------------------|-----------------|-----------------|------------------|------------------------------|
| | | | 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) | 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) |
| 地点1 市役所 交差点 | B | 直1 | 1,912 | 1,371 | 71.7 | 1,371 | 1,954 | 1,371 | 70.2 | 1,371 |
| | | 直2 | 1,912 | 1,371 | 71.7 | 1,371 | 1,954 | 1,371 | 70.1 | 1,371 |
| | | 直3 | 1,912 | 1,424 | 74.5 | 1,424 | 1,954 | 1,424 | 72.9 | 1,424 |
| | | 右 | 1,611 | 1,354 | 84.0 | 1,354 | 1,800 | 1,354 | 75.2 | 1,354 |
| | C | 左直 | 1,561 | 1,088 | 69.7 | 1,088 | 1,566 | 1,088 | 69.5 | 1,088 |
| | | 直1 | 1,892 | 1,397 | 73.8 | 1,397 | 1,934 | 1,397 | 72.2 | 1,397 |
| | | 直2 | 1,892 | 1,427 | 75.4 | 1,427 | 1,934 | 1,427 | 73.8 | 1,427 |
| 地点2 本町 五丁目 交差点 | A | 左 | 1,505 | 1,212 | 80.6 | 1,212 | 1,661 | 1,212 | 73.0 | 1,212 |
| | | 直1 | 1,912 | 1,441 | 75.4 | 1,441 | 1,954 | 1,441 | 73.7 | 1,441 |
| | | 直2 | 1,912 | 1,451 | 75.9 | 1,451 | 1,954 | 1,451 | 74.2 | 1,451 |
| | B | 左右 | 1,059 | 1,119 | 105.7 | 1,059 | 1,080 | 1,119 | 103.6 | 1,080 |
| | | 右 | 1,498 | 1,354 | 90.4 | 1,354 | 1,517 | 1,354 | 89.2 | 1,354 |
| 地点3 本町 四丁目 交差点 | A | 左直 | 1,465 | 1,169 | 78.9 | 1,169 | 1,480 | 1,169 | 79.0 | 1,169 |
| | | 右1 | 1,562 | 1,364 | 87.3 | 1,364 | 1,632 | 1,364 | 83.6 | 1,364 |
| | | 右2 | 1,562 | 1,364 | 87.3 | 1,364 | 1,632 | 1,364 | 83.6 | 1,364 |
| | B | 左直 | 1,519 | 1,232 | 81.1 | 1,232 | 1,688 | 1,232 | 73.0 | 1,232 |
| | | 直 | 1,649 | 1,364 | 82.7 | 1,364 | 1,746 | 1,364 | 78.1 | 1,364 |
| | | 右 | 1,769 | 1,579 | 89.2 | 1,579 | 1,773 | 1,579 | 89.0 | 1,579 |
| 地点6 サークル ウォーク 交差点 | C | 左 | 1,716 | 1,338 | 78.0 | 1,338 | 1,753 | 1,338 | 76.3 | 1,338 |
| | | 直 | 1,443 | 1,364 | 94.5 | 1,364 | 1,684 | 1,364 | 81.0 | 1,364 |
| | | 右 | 1,716 | 1,354 | 78.9 | 1,354 | 1,738 | 1,354 | 77.9 | 1,354 |

※ 飽和交通流率

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

5) 交差点需要率及び車線混雑度

地点4（海岸通四丁目交差点）を除く自動車交通量等調査地点における現況の交差点需要率^{※1}は表 6.13-7 に、車線混雑度は表 6.13-8 に示すとおりです。

平日の交差点需要率は、地点2（本町五丁目交差点）で0.442、地点3（本町四丁目交差点）で0.436の順で高い値を示しました。休日の交差点需要率は、地点3（本町四丁目交差点）で0.530、地点2（本町五丁目交差点）で0.512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0.9及び各交差点の処理能力の上限を示す限界需要率^{※2}を下回っています。

また、車線混雑度はすべての交差点において1.0を下回っているため、交通処理は可能であると考えます。

交差点需要率及び車線混雑度の算定資料は、資料編（平日：p.資料3.9-227～p.資料3.9-231、休日：p.資料3.9-232～p.資料3.9-236参照）に示すとおりです。

表 6.13-7 現況の交差点需要率

| 調査交差点名 | 平日 | | | 休日 | | |
|--------------------|--------|-------|-----------------|--------|-------|-----------------|
| | 交差点需要率 | 限界需要率 | 時間帯 | 交差点需要率 | 限界需要率 | 時間帯 |
| 地点1 市役所交差点 | 0.259 | 0.877 | 14:15～ 15:15 | 0.241 | 0.877 | 16:00～ 17:00 |
| 地点2 本町五丁目交差点 | 0.442 | 0.909 | 14:30～ 15:30 | 0.512 | 0.906 | 16:15～ 17:15 |
| 地点3 本町四丁目交差点 | 0.436 | 0.925 | 14:30～ 15:30 | 0.530 | 0.916 | 16:15～ 17:15 |
| 地点5 万国橋交差点 | 0.124 | 0.853 | 13:30～ 14:30 | 0.245 | 0.865 | 14:00～ 15:00 |
| 地点6 サークルウォーク交差点 | 0.300 | 0.867 | 16:30～ 17:30 | 0.415 | 0.844 | 14:45～ 15:45 |

※1 交差点需要率

単位時間内に交差点が信号で処理できる交通量に対し、実際に流入する交通量の比です。交差点需要率は、各現示で算出される需要率の合計値で、実測による研究から、一般に0.9を上回ると交差点で捌け残りが生じるとされています（過飽和状態）。

※2 限界需要率

「(サイクル長－損失時間(黄色+赤色))/サイクル長」で算出される値であり、交差点の処理能力の上限を表すものです。

表 6.13-8 車線混雑度*

| 調査交差点名 | 交差点断面 | 流入車線 | 平日 | | 休日 | |
|------------------------|---------------------|-------|-------|-------------|-------|-------------|
| | | | 車線混雑度 | 時間帯 | 車線混雑度 | 時間帯 |
| 地点1 市役所交差点 | A | 左 | 0.138 | 14:15~15:15 | 0.075 | 16:00~17:00 |
| | | 右 | 0.138 | | 0.086 | |
| | B | 直 | 0.303 | | 0.358 | |
| | | 右 | 0.082 | | 0.069 | |
| | C | 左直 | 0.416 | | 0.416 | |
| | 地点2 本町五丁目 交差点 | A | 左 | | 0.464 | |
| 直 | | | 0.419 | 0.537 | | |
| B | | 左右 | 0.388 | 0.119 | | |
| | | 右 | 0.663 | 0.622 | | |
| C | | 直 | 0.253 | 0.222 | | |
| | | 右 | 0.514 | 0.907 | | |
| 地点3 本町四丁目 交差点 | A | 左直 | 0.341 | 14:30~15:30 | 0.477 | 16:15~17:15 |
| | | 右 | 0.323 | | 0.530 | |
| | B | 左直 | 0.558 | | 0.649 | |
| | | 右 | 0.286 | | 0.424 | |
| | D | 左 | 0.230 | | 0.287 | |
| | | 直 | 0.339 | | 0.286 | |
| 右 | 0.411 | 0.400 | | | | |
| 地点5 万国橋交差点 | A | 左直 | 0.169 | 13:30~14:30 | 0.223 | 14:00~15:00 |
| | | 右 | 0.025 | | 0.060 | |
| | B | 左直 | 0.135 | | 0.114 | |
| | | 右 | 0.170 | | 0.173 | |
| | C | 左直 | 0.078 | | 0.259 | |
| | | 右 | 0.040 | | 0.027 | |
| D | 左直 | 0.095 | 0.229 | | | |
| | 右 | 0.284 | 0.969 | | | |
| 地点6 サークル ウォーク交差点 | A | 左 | 0.039 | 16:30~17:30 | 0.108 | 14:45~15:45 |
| | | 直 | 0.151 | | 0.238 | |
| | | 右 | 0.372 | | 0.780 | |
| | B | 左直 | 0.283 | | 0.331 | |
| | | 右 | 0.212 | | 0.466 | |
| | C | 左 | 0.359 | | 0.589 | |
| | | 直 | 0.101 | | 0.296 | |
| | | 右 | 0.264 | | 0.398 | |
| D | 左直 | 0.239 | 0.355 | | | |
| | 右 | 0.669 | 0.587 | | | |

※ 混雑度：「自動車通行可能な最大量」に対する「実際の通行量」の比（交通容量比）です。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示しています。

6) 信号機の無い交差点の検討

地点4（海岸通四丁目交差点）北側の市道新港第93号線との交差点（D断面）は、信号機の無い交差点となっているため、「止まれ」の一時停止制御方式であり、一時停止交差点での「止まれ」側からの交通に対して一時停止交通処理が可能かどうかの検討を行った結果は表6.13-9に示すとおりです。

一時停止交通処理の検討は、「平面交差の計画と設計 基礎編」（一般社団法人交通工学研究会、平成30年11月）に示される一時停止交差点の交通容量の算出方法に準じました。非優先道路（一時停止側交通量）より、優先側道路（主道路交通量）への従道路流入部の交通容量は、次のモデル式より算出されます。

$$c = Q \frac{\exp(-QT_1)}{1 - \exp(-QT_2)}$$

c ：従道路流入部（一時停止側流入部）の交通容量（台/秒）

Q ：主道路の往復交通需要（台/秒）

T_1 ：臨海流入ギャップ（秒）=9.2(秒)※

T_2 ：流入車両の追従車頭時間（秒）=5.2(秒)※

※ 警察庁通達「信号機設置の指針」の制定についてにおける交通信号機が設置されていない一時停止制御の交差点での値です。

現況では従道路部流入部の交通量が、交通容量を下回っているため、一時停止交通処理は可能であると考えます。

表 6.13-9 地点4のD断面における現況の従道路流入部の交通処理検討

| 交差点断面名 | 時期 | 主道路の往復交通量※ (台/時) | 従道路流入部の交通量 (台/時) | 従道路流入部の交通容量 (台/時) | 一時停止交通処理の可否 | ピーク時間帯 |
|--------------------------|----|---------------------|---------------------|----------------------|-------------|-----------------|
| | | - | ① | ② | ①<②であれば可能 | |
| 地点4 海岸通四丁目 交差点 D断面 | 平日 | 312 | 80 | 387 | 可能 | 13:30～ 14:30 |
| | 休日 | 429 | 72 | 310 | 可能 | 16:15～ 17:15 |

※ 従道路の市道新港第93号線から主道路の市道万国橋通第7006号線への流入は中央分離帯により右折ができないため、左折方向の交通量のみとしています。

7) 歩行者等交通量の状況

歩行者等交通量調査地点の形状は図6.13-4に、各地点の平日、休日の歩行者等交通量調査結果は、表6.13-10に示すとおりです。なお、調査結果の詳細は、資料編（平日：p.資料3.9-173～p.資料3.9-185、休日：p.資料3.9-186～p.資料3.9-198参照）に示すとおりです。

平日で最も歩行者等交通量が多い横断歩道を除く歩行者ルートは、地点②（横浜市役所から桜木町駅へ抜けるルート）の13,285人/16hであり、次いで地点⑦（本町五丁目交差点から桜木町駅へ抜けるルート）の4,324人/16hでした。これらの地点のピーク時間帯の歩行者等交通量は、地点②で2,655人/h、地点⑦で613人/hでした。

一方、休日の歩行者等交通量は、地点⑬（万国橋を南北に渡るルート）の6,661人/16hであり、次いで地点①（対象事業実施区域からみなとみらいへ抜けるルート）の6,281人/16hでした。これらの地点のピーク時間帯の歩行者等交通量は、地点⑬で889人/h、地点①で836人/hでした。

表 6.13-10(1) 現地調査結果（歩行者等交通量：平日）

| 調査 地点名 | 16時間（6～22時） | | | 12時間（7～19時） | | | ピーク時間帯 | | | |
|-----------|--------------------------|-----|--------|--------------------------|-----|--------|-------------|----------------------|-----|-------|
| | 歩行者等交通量 （人/16h、台/16h） | | | 歩行者等交通量 （人/12h、台/12h） | | | ピーク 時間帯 | 歩行者等交通量 （人/h、台/h） | | |
| | 歩行者 | 自転車 | 計 | 歩行者 | 自転車 | 計 | | 歩行者 | 自転車 | 計 |
| 地点① | 3,109 | 752 | 3,861 | 2,842 | 696 | 3,538 | 12:00～13:00 | 343 | 59 | 402 |
| 地点② | 12,694 | 591 | 13,285 | 11,168 | 534 | 11,702 | 8:00～9:00 | 2,599 | 56 | 2,655 |
| 地点③ | 568 | 0 | 568 | 526 | 0 | 526 | 12:00～13:00 | 121 | 0 | 121 |
| 地点④ | 3,188 | 645 | 3,833 | 2,859 | 594 | 3,453 | 13:15～14:15 | 312 | 51 | 363 |
| 地点⑤ | 485 | 161 | 646 | 440 | 144 | 584 | 10:45～11:45 | 89 | 5 | 94 |
| 地点⑥ | 1,622 | 347 | 1,969 | 1,466 | 318 | 1,784 | 7:15～8:15 | 200 | 24 | 224 |
| 地点⑦ | 4,090 | 234 | 4,324 | 3,753 | 215 | 3,968 | 12:00～13:00 | 600 | 13 | 613 |
| 地点⑧ | 2,236 | 132 | 2,368 | 1,887 | 120 | 2,007 | 17:00～18:00 | 268 | 19 | 287 |
| 地点⑨ | 2,470 | 625 | 3,095 | 2,302 | 564 | 2,866 | 12:00～13:00 | 332 | 45 | 377 |
| 地点⑩ | 3,023 | 625 | 3,648 | 2,697 | 564 | 3,261 | 12:00～13:00 | 326 | 46 | 372 |
| 地点⑪ | 3,094 | 0 | 3,094 | 2,334 | 0 | 2,334 | 18:15～19:15 | 370 | 0 | 370 |
| 地点⑫ | 4,376 | 383 | 4,759 | 3,849 | 352 | 4,201 | 12:00～13:00 | 717 | 29 | 746 |
| 地点⑬ | 3,110 | 325 | 3,435 | 2,754 | 299 | 3,053 | 12:00～13:00 | 443 | 24 | 467 |

注) 地点④、⑫は横断歩道になります。

表 6.13-10(2) 現地調査結果（歩行者等交通量：休日）

| 調査 地点名 | 16時間（6～22時） | | | 12時間（7～19時） | | | ピーク時間帯 | | | |
|-----------|--------------------------|-----|-------|--------------------------|-----|-------|-------------|----------------------|-----|-----|
| | 歩行者等交通量 （人/16h、台/16h） | | | 歩行者等交通量 （人/12h、台/12h） | | | ピーク 時間帯 | 歩行者等交通量 （人/h、台/h） | | |
| | 歩行者 | 自転車 | 計 | 歩行者 | 自転車 | 計 | | 歩行者 | 自転車 | 計 |
| 地点① | 5,497 | 784 | 6,281 | 4,918 | 714 | 5,632 | 15:00～16:00 | 732 | 104 | 836 |
| 地点② | 5,612 | 666 | 6,278 | 4,907 | 580 | 5,487 | 12:30～13:30 | 610 | 65 | 675 |
| 地点③ | 596 | 0 | 596 | 544 | 0 | 544 | 15:00～16:00 | 94 | 0 | 94 |
| 地点④ | 5,163 | 723 | 5,886 | 4,696 | 660 | 5,356 | 14:30～15:30 | 691 | 89 | 780 |
| 地点⑤ | 961 | 139 | 1,100 | 845 | 125 | 970 | 12:00～13:00 | 125 | 9 | 134 |
| 地点⑥ | 1,606 | 306 | 1,912 | 1,398 | 262 | 1,660 | 13:15～14:15 | 195 | 37 | 232 |
| 地点⑦ | 1,848 | 257 | 2,105 | 1,667 | 202 | 1,869 | 12:45～13:45 | 261 | 32 | 293 |
| 地点⑧ | 1,695 | 152 | 1,847 | 1,463 | 141 | 1,604 | 15:15～16:15 | 173 | 24 | 197 |
| 地点⑨ | 3,332 | 751 | 4,083 | 3,030 | 684 | 3,714 | 12:45～13:45 | 509 | 90 | 599 |
| 地点⑩ | 4,195 | 788 | 4,983 | 3,784 | 714 | 4,498 | 13:15～14:15 | 630 | 114 | 744 |
| 地点⑪ | 3,404 | 0 | 3,404 | 2,938 | 0 | 2,938 | 16:15～17:15 | 518 | 0 | 518 |
| 地点⑫ | 5,761 | 478 | 6,239 | 5,116 | 420 | 5,536 | 15:30～16:30 | 717 | 51 | 768 |
| 地点⑬ | 6,130 | 531 | 6,661 | 5,501 | 475 | 5,976 | 14:30～15:30 | 817 | 72 | 889 |

注) 地点④、⑫は横断歩道になります。

また、横断歩道部である地点④、⑫を除く地点①～③、⑤～⑪、⑬のピーク時間帯における歩行者サービス水準を「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、「大規模マニュアル」といいます。)に示される方法に基づき、表6.13-11に示すとおり算定しました。なお、歩行者流量と歩行者サービス水準の関係は、表6.13-12に示すとおりです。

算定の結果、調査を行ったすべての断面で歩行者サービス水準は自由歩行とされるAと判定されました。

表 6.13-11(1) 現況の歩行者サービス水準(平日)

| 調査地点名 | 有効幅員 ^{※1} (m) | 現況ピーク 15分交通量 | | | | 歩行者流量 (人/m・分) | 歩行者サービス水準 |
|-------|---------------------------|--------------|------------|------------|---------|------------------|-----------|
| | | ピーク時間帯 | 歩行者 (人) | 自転車 (台) | 計 | | |
| | | ① | ② | ③ | ④=②+③×5 | | |
| 地点① | 4.5 | 7:30~7:45 | 97 | 16 | 177 | 2.6 | A |
| 地点② | 6.0 | 8:00~8:15 | 819 | 22 | 929 | 10.3 | A |
| 地点③ | 1.5 | 12:30~12:45 | 36 | 0 | 36 | 1.6 | A |
| 地点⑤ | 1.4 | 10:45~11:00 | 37 | 2 | 47 | 2.2 | A |
| 地点⑥ | 1.4 | 7:15~7:30 | 200 | 24 | 224 | 15.2 | A |
| 地点⑦ | 1.7 | 12:00~12:15 | 183 | 3 | 198 | 7.8 | A |
| 地点⑧ | 1.6 | 8:30~8:45 | 78 | 2 | 88 | 3.7 | A |
| 地点⑨ | 5.1 | 12:15~12:30 | 99 | 13 | 164 | 2.1 | A |
| 地点⑩ | 5.0 | 17:15~17:30 | 100 | 15 | 175 | 2.3 | A |
| 地点⑪ | 3.6 ^{※2} | 18:30~18:45 | 124 | 0 | 124 | 2.3 | A |
| 地点⑬ | 2.7 | 12:30~12:45 | 129 | 2 | 139 | 3.4 | A |

注) 自転車を押して歩く場合を考慮して、自転車1台あたり歩行者5人相当として扱いました。

※1 有効幅員は、図6.13-4(p.6.13-12参照)に示した歩道幅員から0.5mを引いた値を用いました。

※2 地点⑪の有効幅員は、馬車道駅2a出口の階段とエスカレーター幅の合計値としました。

表 6.13-11(2) 現況の歩行者サービス水準(休日)

| 調査地点名 | 有効幅員 ^{※1} (m) | 現況ピーク 15分交通量 | | | | 歩行者流量 (人/m・分) | 歩行者サービス水準 |
|-------|---------------------------|--------------|------------|------------|---------|------------------|-----------|
| | | ピーク時間帯 | 歩行者 (人) | 自転車 (台) | 計 | | |
| | | ① | ② | ③ | ④=②+③×5 | | |
| 地点① | 4.5 | 15:00~15:15 | 199 | 23 | 314 | 4.7 | A |
| 地点② | 6.0 | 14:45~15:00 | 158 | 20 | 258 | 2.9 | A |
| 地点③ | 1.5 | 13:30~13:45 | 28 | 0 | 28 | 1.2 | A |
| 地点⑤ | 1.4 | 15:00~15:15 | 40 | 3 | 55 | 2.6 | A |
| 地点⑥ | 1.4 | 7:15~7:30 | 57 | 14 | 71 | 6.0 | A |
| 地点⑦ | 1.7 | 13:00~13:15 | 71 | 11 | 126 | 4.9 | A |
| 地点⑧ | 1.6 | 15:45~16:00 | 65 | 4 | 85 | 3.5 | A |
| 地点⑨ | 5.1 | 13:00~13:15 | 148 | 16 | 228 | 3.0 | A |
| 地点⑩ | 5.0 | 13:15~13:30 | 175 | 36 | 355 | 4.7 | A |
| 地点⑪ | 3.6 ^{※2} | 16:15~16:30 | 155 | 0 | 155 | 2.9 | A |
| 地点⑬ | 2.7 | 16:00~16:15 | 256 | 24 | 376 | 9.3 | A |

注) 自転車を押して歩く場合を考慮して、自転車1台あたり歩行者5人相当として扱いました。

※1 有効幅員は、図6.13-4(p.6.13-12参照)に示した歩道幅員から0.5mを引いた値を用いました。

※2 地点⑪の有効幅員は、馬車道駅2a出口の階段とエスカレーター幅の合計値としました。

表 6.13-12 歩行者サービス水準

| 歩行者サービス水準 | 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 |

出典：「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）

(c) 交通安全対策等の状況

① 交通安全対策の状況

対象事業実施区域周辺の主要道路におけるマウントアップ、ガードレール等による歩車分離状況及び信号機、横断歩道等の交通安全施設の整備状況は、図 6.13-6 に示すとおりです。

対象事業実施区域付近は、歩行空間としてマウントアップ等(セミフラット形式も含む)、植栽帯、ガードレール等の施設や歩行者デッキが整備されており、道路を走行する自動車と歩道を利用する歩行者が常に交錯するようなことは少ないと考えられます。

② 交通事故の発生状況

横浜市全域及び対象事業実施区域のある中区での令和 3 年における交通事故発生状況は、表 6.13-13 及び表 6.13-14 に示すとおりです。

表 6.13-13 対象事業実施区域周辺の類型別交通事故発生状況（令和 3 年）

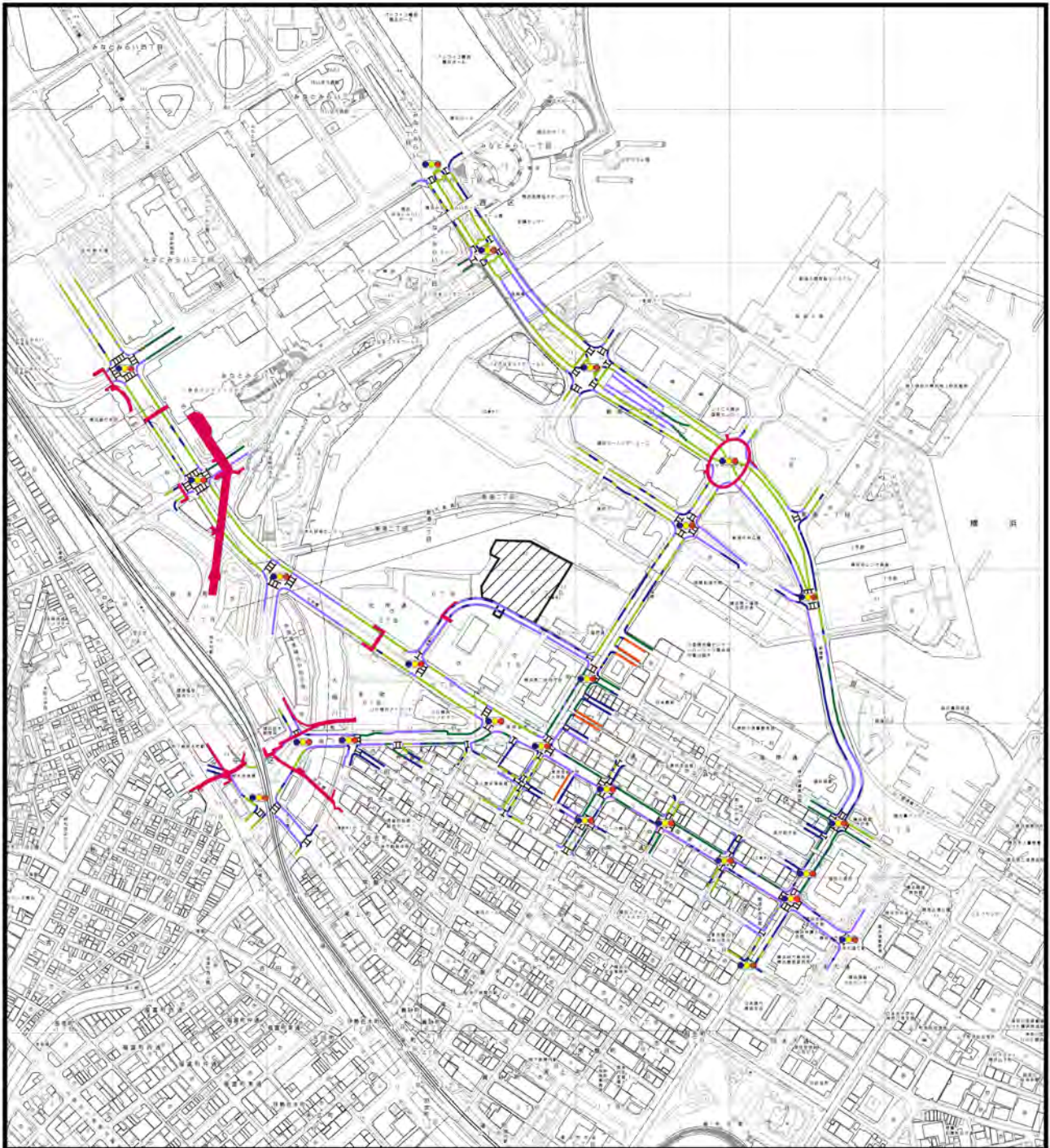
| 区分 | 車両相互 | | | | | | | 人対車両 | | | | 単独 | 合計 |
|-------|------|------|-------|-------|-----|-------|-------|------|------|-------|-------|-----|-------|
| | 正面衝突 | 出会い頭 | 追突 | 右折 | 左折 | その他 | 小計 | 横断中 | 横断歩道 | 歩道外横断 | その他 | | |
| 横浜市全域 | 105 | 869 | 1,704 | 1,044 | 576 | 1,642 | 5,940 | 634 | 339 | 642 | 1,615 | 328 | 7,883 |
| 中区 | 3 | 40 | 94 | 52 | 30 | 118 | 337 | 43 | 17 | 25 | 85 | 19 | 441 |

出典：「横浜市内の交通事故統計 令和 3 年（2021 年）」（横浜市道路局、令和 4 年 5 月）

表 6.13-14 対象事業実施区域周辺の交通事故状況（令和 3 年）

| 区分 | 交通事故件数 (件) | 死者 (人) | 負傷者 (人) |
|-------|------------|--------|---------|
| 横浜市全域 | 7,883 | 36 | 8,997 |
| 中区 | 441 | 4 | 513 |

出典：「横浜市内の交通事故統計 令和 3 年（2021 年）」（横浜市道路局、令和 4 年 5 月）



凡例

- | | |
|---------------|------------------------------|
| —— 区界 | —— マウントアップ等 |
| 対象事業実施区域 | —— マウントアップ等+植栽帯 |
| 信号 | —— マウントアップ等+構造物 (ガードレール等) |
| 横断歩道 | —— マウントアップ等+構造物+植栽帯 |
| —— 歩道橋・歩行者デッキ | —— 何ものなし |

注) マウントアップ等にはセミフラット形式を含んでいます。



Scale 1:10,000

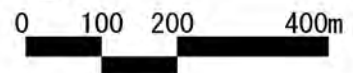


図 6.13-6 交通安全施設の整備状況

6.13.2 環境保全目標の設定

地域社会に係る環境保全目標は、表 6.13-15 に示すとおり設定しました。

表 6.13-15 環境保全目標（地域社会）

| 区分 | 環境保全目標 |
|-------------------|--|
| 【工事中】 工事用車両の走行 | 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。 |
| 【供用時】 関連車両の走行 | 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。 |
| 【供用時】 建物の供用 | 交通混雑（歩行者） ・歩行者の安全で円滑な通行が確保され、利便性の向上に寄与すること。 |

6.13.3 予測及び評価等

(1) 工事用車両の走行に伴う交通混雑及び歩行者の安全

(a) 予測項目

予測項目は、工事用車両の走行に伴う交通混雑及び歩行者の安全としました。

(b) 予測地域・地点

① 工事用車両の走行に伴う交通混雑

予測地点は、図 6.13-1（p. 6.13-7 参照）に示したとおりです。工事用車両の主な走行ルート（図 2.7-1（p. 2-23）参照）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。

② 工事用車両の走行に伴う歩行者の安全

予測地域は、対象事業実施区域付近としました。

(c) 予測時期

予測時期は、工事用車両（大型車）の日走行台数が最大となる日（工事開始後 9 ヶ月目）としました。

なお、日曜日は原則休工とすることから、平日を対象としました。

(d) 予測方法

① 予測手順

予測手順は、図 6.13-7 に示すとおりです。

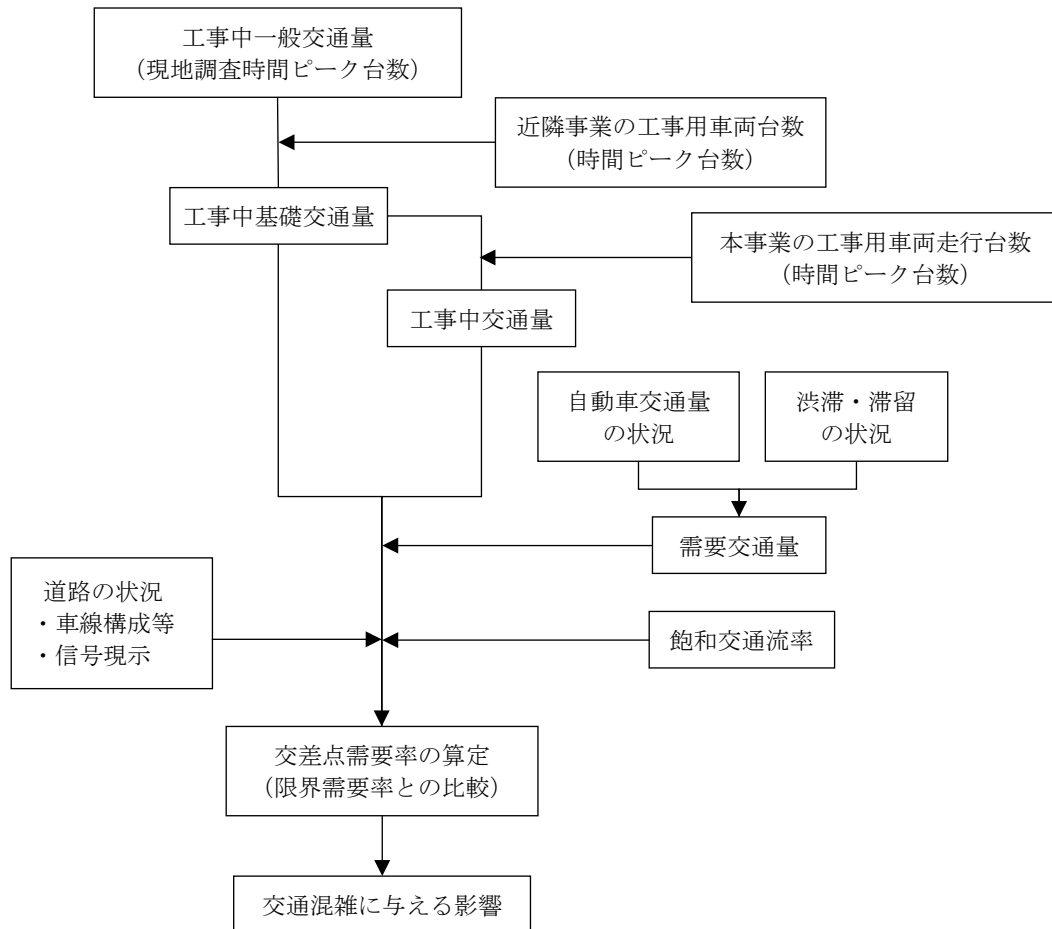


図 6.13-7 予測手順（工事用車両の走行に伴う交通混雑）

② 予測手法

各交差点への流入交通量の合計がピークとなる時間帯における交差点需要率を「平面交差の計画と設計 基礎編」（一般社団法人交通工学研究会、平成 30 年 11 月）に示される方法に準拠して算出しました。

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。

(e) 予測条件

① 交通条件

1) 工事中一般交通量

工事中における工事中一般交通量は、現予測対象としている市道万国橋通第 7006 号線において、表 6.4-35 (p.6.4-47 参照) に示したとおり、「アパホテル&リゾート〈横浜ベイタワー〉新築工事環境影響評価書」（アパマンション株式会社、平成 28 年 12 月）と本事

業においてそれぞれ実施した道路交通調査結果の比較によると、著しい増加傾向（伸び）が見られないことから、現地調査時の交通量がそのまま推移するものと想定しました。

予測に用いる各交差点の1時間あたりの工事中一般交通量は、平日の現地調査から得られた各交差点の交差点流入交通量が最大となる1時間（15分単位）の交通量としました。

2) 工事中基礎交通量

工事中一般交通量に、以下の近隣事業の工事用車両台数を加えて、工事中基礎交通量としました。

a. 北仲通北地区 A-1・2 地区（本事業と同時期に工事実施）

当該地区の工事用車両台数は、「北仲通北地区（A地区）再開発計画環境影響評価について【計画の修正に伴う評価書との比較資料その2】」（令和元年12月）より確認した表 6.13-16 に示す工事中ピーク時の発生集中交通量を想定しました（詳細は、資料編（p.資料1-23、p.資料1-24）参照）。

3) 工事中交通量

工事中基礎交通量に、本事業の工事用車両台数を加えることで工事中交通量としました。

工事用車両（大型車）の日走行台数が最大となり、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 6.13-16 に示すとおり、大型車 147 台/日・片道、小型車 12 台/日・片道です（詳細は、資料編（p.資料1-16、p.資料1-17）参照）。

表 6.13-16 予測時期（工事開始後 9 ヶ月目）の工事用車両台数

| 車両区分 | 本事業での工事用車両台数 | | A-1・2地区での工事用車両台数 | |
|------|--------------|---------|------------------|--------|
| | 往復 | 片道 | 往復 | 片道 |
| 大型車 | 294 台/日 | 147 台/日 | 590台/日 | 295台/日 |
| 小型車 | 24 台/日 | 12 台/日 | 62台/日 | 31台/日 |

② 交通規制等

工事用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た現在の交通規制に従いました。

(f) 予測結果

① 工事用車両の走行に伴う交通混雑

工事用車両の走行に伴う対象事業実施区域周辺の主要交差点におけるピーク時間帯の交差点需要率は表 6.13-17 に、車線混雑度は表 6.13-19 に示すとおりです。また、地点 4 の D 断面における一時停止交通処理の検討を行った結果は表 6.13-18 に示すとおりです。

工事中交通量による交差点需要率については、地点 2（本町五丁目交差点）の 0.448 が最大となりますが、いずれの交差点においても限界需要率を下回っており、交通処理は可能

であると考えます。また、地点4のD断面における一時停止交通処理も可能であると考えます。

車線混雑度については、工事用ルートでは、地点3（本町四丁目交差点）の神奈川県庁流入部（B断面）からの左折・直進車線が最大（0.570）となりますが、すべての交差点において1.0を下回っているため、交通処理は可能であると考えます。

また、工事中基礎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、わずかであり、工事用車両による各交差点への影響は小さいと考えます。工事中基礎交通量に対する工事中交通量の車線混雑度は、最大で0.081（地点1（市役所交差点）の神奈川県庁流入部（B断面）からの右折車線）増加すると予測します。

予測結果の詳細は、資料編（工事中基礎：p.資料3.9-237～p.資料3.9-241、工事中：p.資料3.9-242～p.資料3.9-246参照）に示すとおりです。

表 6.13-17 交差点需要率（工事用車両の走行に伴う交通混雑）

| 予測交差点名 | 交差点需要率 | | | | ピーク時間帯 |
|--------------------|----------|--------|--------|-------|-----------------|
| | 工事中基礎交通量 | 工事中交通量 | 限界需要率※ | 増加量 | |
| | ① | ② | - | ③=②-① | |
| 地点1 市役所交差点 | 0.278 | 0.285 | 0.877 | 0.007 | 14:15～ 15:15 |
| 地点2 本町五丁目交差点 | 0.448 | 0.448 | 0.909 | 0.000 | 14:30～ 15:30 |
| 地点3 本町四丁目交差点 | 0.442 | 0.443 | 0.925 | 0.001 | 14:30～ 15:30 |
| 地点5 万国橋交差点 | 0.131 | 0.139 | 0.853 | 0.008 | 13:30～ 14:30 |
| 地点6 サークルウォーク交差点 | 0.300 | 0.305 | 0.867 | 0.005 | 16:30～ 17:30 |

※ 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 6.13-18 地点4のD断面における工事用車両の走行に伴う従道路流入部の交通処理検討

| 予測交差点断面名 | 予測条件 | 主道路の往復交通量（台/時） | 従道路流入部の交通量（台/時） | 従道路流入部の交通容量（台/時） | 一時停止交通処理の可否 | ピーク時間帯 |
|-----------------------------|----------|----------------|-----------------|------------------|-------------|-----------------|
| | | - | ① | ② | ①<②であれば可能 | |
| 地点4 海岸通四丁目 交差点 D断面 | 工事中基礎交通量 | 312 | 96 | 387 | 可能 | 13:30～ 14:30 |
| | 工事中交通量 | 312 | 114 | 387 | 可能 | |

表 6.13-19 車線混雑度（工事用車両の走行に伴う交通混雑）

| 予測交差点名 | 交差点断面 | 流入車線 | 工事中基礎交通量 | 工事中交通量 | 増分 | ピーク時間帯 |
|------------------------|---------------------|-------|----------|--------|-------|-------------|
| 地点1 市役所交差点 | A | 左 | 0.138 | 0.138 | 0.000 | 14:15~15:15 |
| | | 右 | 0.138 | 0.138 | 0.000 | |
| | B | 直 | 0.303 | 0.303 | 0.000 | |
| | | 右 | 0.356 | 0.437 | 0.081 | |
| | C | 左直 | 0.424 | 0.429 | 0.005 | |
| | 地点2 本町五丁目 交差点 | A | 左 | 0.464 | 0.464 | |
| 直 | | | 0.429 | 0.430 | 0.001 | |
| B | | 左右 | 0.394 | 0.405 | 0.011 | |
| | | 右 | 0.663 | 0.663 | 0.000 | |
| C | | 直 | 0.262 | 0.262 | 0.000 | |
| | | 右 | 0.514 | 0.514 | 0.000 | |
| 地点3 本町四丁目 交差点 | A | 左直 | 0.341 | 0.341 | 0.000 | 14:30~15:30 |
| | | 右 | 0.323 | 0.323 | 0.000 | |
| | B | 左直 | 0.569 | 0.570 | 0.001 | |
| | | 右 | 0.286 | 0.286 | 0.000 | |
| | C | 左 | 0.230 | 0.230 | 0.000 | |
| | | 直 | 0.351 | 0.351 | 0.000 | |
| 地点5 万国橋交差点 | A | 左直 | 0.169 | 0.169 | 0.000 | 13:30~14:30 |
| | | 右 | 0.025 | 0.025 | 0.000 | |
| | B | 左直 | 0.135 | 0.135 | 0.000 | |
| | | 右 | 0.078 | 0.078 | 0.000 | |
| | C | 左直 | 0.185 | 0.203 | 0.018 | |
| | | 右 | 0.040 | 0.040 | 0.000 | |
| D | 左直 | 0.095 | 0.095 | 0.000 | | |
| | 右 | 0.284 | 0.284 | 0.000 | | |
| 地点6 サークル ウォーク交差点 | A | 左 | 0.039 | 0.039 | 0.000 | 16:30~17:30 |
| | | 直 | 0.151 | 0.151 | 0.000 | |
| | | 右 | 0.372 | 0.372 | 0.000 | |
| | B | 左直 | 0.283 | 0.283 | 0.000 | |
| | | 右 | 0.212 | 0.212 | 0.000 | |
| | C | 左 | 0.359 | 0.375 | 0.016 | |
| | | 直 | 0.101 | 0.101 | 0.000 | |
| | | 右 | 0.429 | 0.468 | 0.039 | |
| | D | 左直 | 0.239 | 0.239 | 0.000 | |
| 右 | | 0.669 | 0.669 | 0.000 | | |

注) 網掛けは工事用車両が走行する流入車線になります。

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市道新港第 93 号線、市道栄本町線第 7188 号線、市道万国橋通第 7006 号線、一般国道 133 号、市道高島台第 295 号線は、図 6.13-6 (p. 6.13-28 参照) に示したとおり、歩行空間としてマウントアップ等、植栽帯、ガードレール等の施設や歩行者デッキが整備されており、歩行者と自動車が分離されています。

本事業では、工事用車両が出入りする時間帯には原則として車両出入口に交通誘導員を配置し、一般通行者や一般通行車両の安全管理に努める他、対象事業実施区域外周では、必要に応じて案内板や仮設歩道を設け、安全で円滑な歩行空間を確保する計画です。

また、本事業の工事に伴う通学路や避難経路の主要動線の分断は発生しない計画です。

このように、対象事業実施区域周辺の安全施設の整備状況及び施工時の対策により、歩行者の安全は確保されるものと予測します。

(g) 環境の保全のための措置

環境の保全のための措置は、工事中の工事用車両の走行による影響を低減するため、表 6.13-20 に示す内容を実施します。

この環境の保全のための措置は、工事期間中に継続して講じていきます。

表 6.13-20 環境の保全のための措置（工事用車両の走行に伴う交通混雑及び歩行者の安全）

| 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 | <ul style="list-style-type: none"> ・対象事業実施区域周辺における他の工事施工者と工事用車両の通行等について調整を図ることにより、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。 ・工事にあたっては、周辺交通状況を勘案し、適宜、工事用車両の走行時間や台数の調整に努めます。 ・工事用車両の運転者に対する交通安全教育を十分行い、対象事業実施区域周辺での路上駐車を防止します。 ・対象事業実施区域周辺で工事用車両を待機させないように、対象事業実施区域に施工段階に応じた待機スペースを確保します。 |
| 【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"> ・仮囲いを設置することや、工事用車両の出入りする時間帯においては原則として車両出入口に交通誘導員を配置することにより、一般通行者や一般通行車両の安全管理に努めます。また、車両出入口に関しては、左折イン左折アウトとします。 ・対象事業実施区域の外周には、必要に応じて案内板の設置や仮設歩道等を設け、安全で円滑な歩行空間を確保していきます。 ・工事用車両の運転者に対する交通安全教育を十分行い、規制速度、走行ルートの厳守を徹底します。また、周辺地区でのイベント開催時等の歩行者増加が見込まれる際には、運転者への注意喚起を行います。 |

(h) 評価

① 工事用車両の走行に伴う交通混雑

工事用車両の走行に伴うピーク時間帯の交通混雑は、すべての交差点で交差点需要率が限界需要率を下回っており、車線混雑度も 1.0 を下回っていることから、交通処理は可能であると考えます。

また、工事中基礎交通量に対する工事中交通量の交差点需要率及び車線混雑度の増加量は、ともにわずかであり、工事用車両による各交差点への影響は小さいと考えます。

対象事業実施区域周辺における他の工事施工者と工事用車両の通行等について調整を図ることにより、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、工事用車両の運転者に対する交通安全教育を十分行い、対象事業実施区域周辺での路上駐車を防止します。また、工事用車両を待機させないように、対象事業実施区域に施工段階に応じた待機スペースを確保します。

これらのことから、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

対象事業実施区域周辺の主要道路は、歩行空間としてマウントアップ等、植栽帯、ガードレール等の施設や歩行者デッキが整備されており、歩行者と自動車が分離されていますので、工事用車両の走行時には、歩行者の安全は確保されるものと予測します。

また、工事用車両が出入りする時間帯には原則として車両出入口に交通誘導員を配置し、一般通行者や一般通行車両の安全管理に努めることや、周辺地区でのイベント開催時等の歩行者増加が見込まれる際には、運転者への注意喚起を行う等、歩行者の安全確保を徹底していきます。

これらのことから、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。

(2) 関連車両の走行に伴う交通混雑及び歩行者の安全

(a) 予測項目

予測項目は、関連車両の走行に伴う交通混雑及び歩行者の安全としました。

(b) 予測地域・地点

① 関連車両の走行に伴う交通混雑

予測地点は、図 6.13-1 (p. 6.13-7 参照) に示した、関連車両の主な走行ルート (図 2.3-4 (p. 2-13) 参照) 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。

② 関連車両の走行に伴う歩行者の安全

予測地域は、対象事業実施区域付近としました。

(c) 予測時期

予測時期は、本事業の計画建築物が竣工し通常の状態になり、かつ、近隣事業の供用が開始されている時点とし、平日及び休日を対象としました。

(d) 予測方法

① 予測手順

予測手順は、図 6.13-8 に示すとおりです。

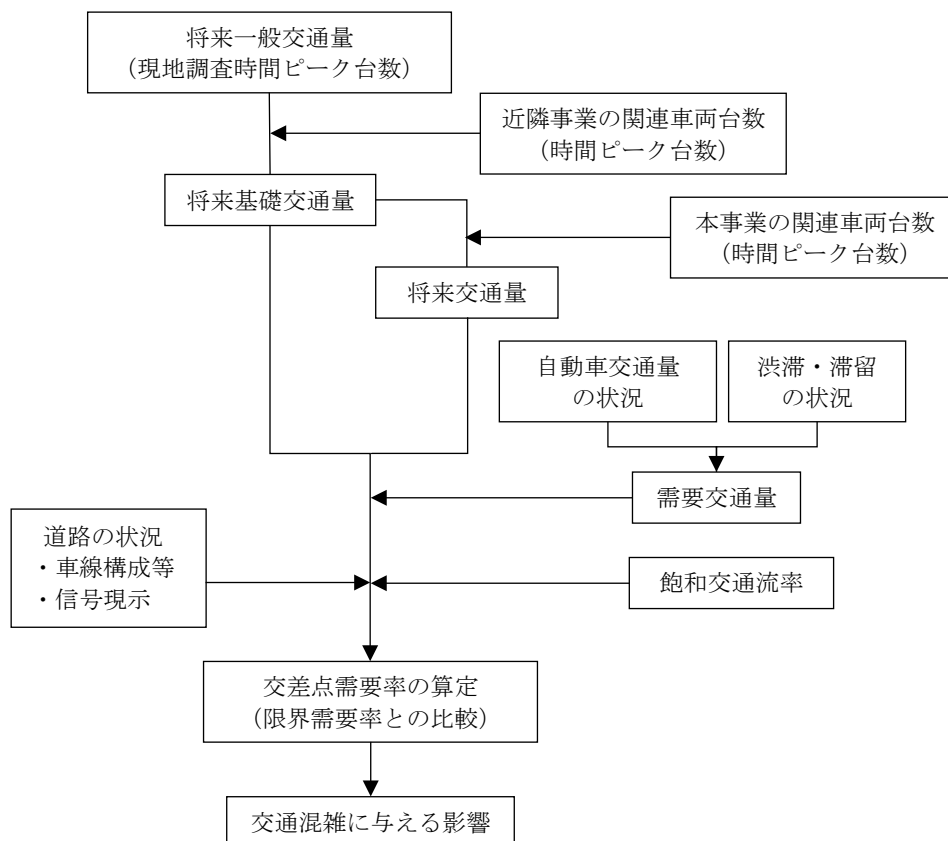


図 6.13-8 予測手順 (関連車両の走行に伴う交通混雑)

② 予測手法

予測方法は「(1) 工事用車両の走行に伴う交通混雑及び歩行者の安全」(p. 6. 13-30 参照)と同様としました。

(e) 予測条件

① 交通条件

1) 将来一般交通量

将来基礎交通量は、「(1) 工事用車両の走行に伴う交通混雑及び歩行者の安全」(p. 6. 13-30、p. 6. 13-31 参照)の予測と同様に、現況調査結果から将来的な伸びはないものとしてしました。予測に用いる各交差点の1時間あたりの将来基礎交通量は、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(15分単位)の交通量としました。

2) 将来基礎交通量

将来一般交通量に、以下の近隣事業の関連車両台数を加えて将来基礎交通量としました。

a. 北仲通北地区 A-1・2 地区

当該事業の供用時の発生集中交通量は、「北仲通北再開発等促進地区地区計画の変更企画提案書」(令和2年3月)から、表 6. 13-21 に示す発生集中交通量を想定しました(詳細は、資料編 (p. 資料 1-24、p. 資料 1-25) 参照)。

b. (仮称) 横浜市中区海岸通計画

当該事業の供用時の発生集中交通量は、「都市再生特別地区(海岸通り地区)に関する都市計画提案 提案書」(令和4年1月)から、表 6. 13-21 に示す発生集中交通量を想定しました(詳細は、資料編 (p. 資料 1-26、p. 資料 1-27) 参照)。

表 6. 13-21 近隣事業の関連車両台数

| 車両区分 | A-1・2 地区での関連車両台数 | | 中区海岸通計画での関連車両台数 | |
|------|------------------|-----------|-----------------|---------|
| | 平日(往復) | 休日(往復) | 平日(往復) | 休日(往復) |
| 小型車 | 1,300 台/日 | 1,300 台/日 | 1,258 台/日 | 859 台/日 |

3) 将来交通量

将来基礎交通量に、本事業の関連車両台数を加えることで将来交通量としました。本事業の関連車両台数は、表 6. 13-22 に示すとおり、供用時の発生集中交通量としました。なお、供用時の発生集中交通量は、「大規模開発マニュアル」等に基づいて設定しました。設定の詳細は、資料編 (p. 資料 1-19~p. 資料 1-22) に示すとおりです。

表 6.13-22 予測時期の関連車両台数

| 用途 | 関連車両台数（往復） | |
|--------|------------|---------|
| | 平日（台/日） | 休日（台/日） |
| 共同住宅 | 300 | 400 |
| 事務所 | 200 | — |
| 店舗（物販） | 100 | 100 |
| 店舗（飲食） | 200 | 400 |
| 合計 | 800 | 900 |

② 関連車両の方面構成比

関連車両の対象事業実施区域への方面構成比は、表 6.13-23 に示すとおりであり、「平成 30 年パーソントリップ調査」（以下、「H30PT」といいます。）を用いて設定しました。

表 6.13-23 方面構成比

| 用途 | 方面 | | | 合計 |
|-----------|------------------|-----------|--------------|------|
| | ① 西区・みなとみらい方面 | ② 南区方面 | ③ 中区・関内方面 | |
| 共同住宅 | 58% | 9% | 34% | 100% |
| 事務所 | 62% | 8% | 31% | 100% |
| 店舗（物販・飲食） | 36% | 8% | 56% | 100% |

③ 交通規制等

関連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。

(f) 予測結果

① 関連車両の走行に伴う交通混雑

関連車両の走行に伴う対象事業実施区域周辺の主要交差点におけるピーク時間帯の交差点需要率は表 6.13-24、車線混雑度は表 6.13-26 に示すとおりです。また、地点 4 の D 断面における一時停止交通処理の検討を行った結果は表 6.13-25 に示すとおりです。

将来交通量による交差点需要率については、地点 3（本町四丁目交差点）休日の 0.557 が最大となりますが、いずれの交差点においても交差点需要率が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、地点 4 の D 断面における一時停止交通処理も可能であると考えます。

車線混雑度については、関連車両ルートでは、休日の地点 6（サークルウォーク交差点）の関内駅流入部（C 断面）からの右折車線が最大（0.882）となりますが、すべての交差点において 1.0 を下回っているため、交通処理は可能であると考えます。

また、将来基礎交通量に対する将来交通量の交差点需要率の増加量は平日、休日ともにわずかであり、関連車両の走行による周辺への影響は小さいと考えます。将来基礎交通量に対する将来交通量の車線混雑度は、最大で 0.453（地点 1（市役所交差点）の神奈川県庁流入部（B 断面）からの右折車線）増加すると予測します。

予測結果の詳細は、資料編（将来基礎平日：p. 資料 3.9-247～p. 資料 3.9-251、将来基礎休日：p. 資料 3.9-252～p. 資料 3.9-256、将来平日：p. 資料 3.9-257～p. 資料 3.9-261、将来休日：p. 資料 3.9-262～p. 資料 3.9-266 参照）に示すとおりです。

表 6.13-24(1) 交差点需要率（関連車両の走行に伴う交通混雑）（平日）

| 予測交差点名 | 交差点需要率 | | | | ピーク時間帯 |
|--------------------|---------|-------|--------|-------|-----------------|
| | 将来基礎交通量 | 将来交通量 | 限界需要率※ | 増加量 | |
| | ① | ② | — | ③=②-① | |
| 地点1 市役所交差点 | 0.289 | 0.309 | 0.877 | 0.020 | 14:15～ 15:15 |
| 地点2 本町五丁目交差点 | 0.455 | 0.461 | 0.909 | 0.006 | 14:30～ 15:30 |
| 地点3 本町四丁目交差点 | 0.451 | 0.458 | 0.925 | 0.007 | 14:30～ 15:30 |
| 地点5 万国橋交差点 | 0.142 | 0.153 | 0.853 | 0.011 | 13:30～ 14:30 |
| 地点6 サークルウォーク交差点 | 0.351 | 0.373 | 0.867 | 0.022 | 16:30～ 17:30 |

※ 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 6.13-24(2) 交差点需要率（関連車両の走行に伴う交通混雑）（休日）

| 予測交差点名 | 交差点需要率 | | | | ピーク 時間帯 |
|--------------------|-------------|-----------|--------|-------|-----------------|
| | 将来 基礎交通量 | 将来 交通量 | 限界需要率* | 増加量 | |
| | ① | ② | — | ③=②-① | |
| 地点1 市役所交差点 | 0.276 | 0.306 | 0.877 | 0.030 | 16:00～ 17:00 |
| 地点2 本町五丁目交差点 | 0.533 | 0.536 | 0.906 | 0.003 | 16:15～ 17:15 |
| 地点3 本町四丁目交差点 | 0.546 | 0.557 | 0.916 | 0.011 | 16:15～ 17:15 |
| 地点5 万国橋交差点 | 0.265 | 0.280 | 0.865 | 0.015 | 14:00～ 15:00 |
| 地点6 サークルウォーク交差点 | 0.466 | 0.491 | 0.844 | 0.025 | 14:45～ 15:45 |

※ 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 6.13-25 地点4のD断面における関連車両の走行に伴う従道路流入部の交通処理検討

| 予測 交差点 断面名 | 時期 | 予測条件 | 主道路の 往復交通量 (台/時) | 従道路流入部 の交通量 (台/時) | 従道路流入部 の交通容量 (台/時) | 一時停止交通 処理の可否 | ピーク 時間帯 |
|---------------------------------|----|-------------|------------------------|-------------------------|--------------------------|-----------------|-----------------|
| | | | — | ① | ② | ①<②であれば可能 | |
| 地点4 海岸通 四丁目 交差点 D断面 | 平日 | 将来基礎 交通量 | 312 | 142 | 387 | 可能 | 13:30～ 14:30 |
| | | 将来 交通量 | 312 | 181 | 387 | 可能 | |
| | 休日 | 将来基礎 交通量 | 429 | 146 | 310 | 可能 | 16:15～ 17:15 |
| | | 将来 交通量 | 429 | 204 | 310 | 可能 | |

表 6.13-26(1) 車線混雑度（関連車両の走行に伴う交通混雑）（平日）

| 予測交差点名 | 交差点断面 | 流入車線 | 将来基礎交通量 | 将来交通量 | 増分 | ピーク時間帯 |
|------------------------|-------|-------|---------|-------|-------|-------------|
| 地点1 市役所交差点 | A | 左 | 0.138 | 0.138 | 0.000 | 14:15~15:15 |
| | | 右 | 0.138 | 0.138 | 0.000 | |
| | B | 直 | 0.311 | 0.311 | 0.000 | |
| | | 右 | 0.357 | 0.631 | 0.274 | |
| C | 左直 | 0.447 | 0.457 | 0.010 | | |
| 地点2 本町五丁目 交差点 | A | 左 | 0.464 | 0.464 | 0.000 | 14:30~15:30 |
| | | 直 | 0.444 | 0.455 | 0.011 | |
| | B | 左右 | 0.388 | 0.398 | 0.010 | |
| | | 右 | 0.663 | 0.663 | 0.000 | |
| C | 直 | 0.259 | 0.259 | 0.000 | | |
| | 右 | 0.514 | 0.514 | 0.000 | | |
| 地点3 本町四丁目 交差点 | A | 左直 | 0.341 | 0.341 | 0.000 | 14:30~15:30 |
| | | 右 | 0.323 | 0.323 | 0.000 | |
| | B | 左直 | 0.584 | 0.596 | 0.012 | |
| | | 右 | 0.286 | 0.286 | 0.000 | |
| | C | 左 | 0.230 | 0.230 | 0.000 | |
| 直 | | 0.348 | 0.348 | 0.000 | | |
| 右 | | 0.411 | 0.411 | 0.000 | | |
| 地点5 万国橋交差点 | A | 左直 | 0.196 | 0.196 | 0.000 | 13:30~14:30 |
| | | 右 | 0.025 | 0.025 | 0.000 | |
| | B | 左直 | 0.135 | 0.135 | 0.000 | |
| | | 右 | 0.078 | 0.078 | 0.000 | |
| | C | 左直 | 0.208 | 0.232 | 0.024 | |
| | | 右 | 0.040 | 0.040 | 0.000 | |
| D | 左直 | 0.095 | 0.095 | 0.000 | | |
| | 右 | 0.284 | 0.284 | 0.000 | | |
| 地点6 サークル ウォーク交差点 | A | 左 | 0.039 | 0.039 | 0.000 | 16:30~17:30 |
| | | 直 | 0.151 | 0.151 | 0.000 | |
| | | 右 | 0.372 | 0.372 | 0.000 | |
| | B | 左直 | 0.297 | 0.297 | 0.000 | |
| | | 右 | 0.212 | 0.212 | 0.000 | |
| | C | 左 | 0.459 | 0.505 | 0.046 | |
| | | 直 | 0.101 | 0.101 | 0.000 | |
| | | 右 | 0.468 | 0.671 | 0.203 | |
| D | 左直 | 0.239 | 0.239 | 0.000 | | |
| | 右 | 0.823 | 0.823 | 0.000 | | |

注) 網掛けは関連車両が走行する流入車線になります。

表 6.13-26(2) 車線混雑度（関連車両の走行に伴う交通混雑）（休日）

| 予測交差点名 | 交差点断面 | 流入車線 | 将来基礎交通量 | 将来交通量 | 増分 | ピーク時間帯 |
|------------------------|-------|-------|---------|-------|-------|-------------|
| 地点1 市役所交差点 | A | 左 | 0.075 | 0.075 | 0.000 | 16:00~17:00 |
| | | 右 | 0.086 | 0.086 | 0.000 | |
| | B | 直 | 0.365 | 0.365 | 0.000 | |
| | | 右 | 0.384 | 0.837 | 0.453 | |
| | C | 左直 | 0.451 | 0.464 | 0.013 | |
| 地点2 本町五丁目 交差点 | A | 左 | 0.598 | 0.598 | 0.000 | 16:15~17:15 |
| | | 直 | 0.563 | 0.581 | 0.018 | |
| | B | 左右 | 0.119 | 0.135 | 0.016 | |
| | | 右 | 0.622 | 0.622 | 0.000 | |
| | C | 直 | 0.228 | 0.228 | 0.000 | |
| 右 | | 0.907 | 0.907 | 0.000 | | |
| 地点3 本町四丁目 交差点 | A | 左直 | 0.477 | 0.477 | 0.000 | 16:15~17:15 |
| | | 右 | 0.530 | 0.530 | 0.000 | |
| | B | 左直 | 0.676 | 0.695 | 0.019 | |
| | | 右 | 0.424 | 0.424 | 0.000 | |
| | C | 左 | 0.287 | 0.287 | 0.000 | |
| 直 | | 0.294 | 0.294 | 0.000 | | |
| 地点5 万国橋交差点 | A | 左直 | 0.245 | 0.245 | 0.000 | 14:00~15:00 |
| | | 右 | 0.066 | 0.070 | 0.004 | |
| | B | 左直 | 0.114 | 0.114 | 0.000 | |
| | | 右 | 0.173 | 0.173 | 0.000 | |
| | C | 左直 | 0.299 | 0.330 | 0.031 | |
| 右 | | 0.028 | 0.028 | 0.000 | | |
| 地点6 サークル ウォーク交差点 | A | 左 | 0.108 | 0.108 | 0.000 | 14:45~15:45 |
| | | 直 | 0.238 | 0.238 | 0.000 | |
| | | 右 | 0.780 | 0.780 | 0.000 | |
| | B | 左直 | 0.345 | 0.345 | 0.000 | |
| | | 右 | 0.466 | 0.466 | 0.000 | |
| C | 左 | 0.723 | 0.788 | 0.065 | | |
| | 直 | 0.296 | 0.296 | 0.000 | | |
| D | 右 | 0.596 | 0.882 | 0.286 | | |
| | 左直 | 0.355 | 0.355 | 0.000 | | |
| | | 右 | 0.676 | 0.676 | 0.000 | |

注) 網掛けは関連車両が走行する流入車線になります。

② 関連車両の走行に伴う歩行者の安全

関連車両の主な走行ルートである市道新港第 93 号線、市道栄本町線第 7188 号線、市道万国橋通第 7006 号線、一般国道 133 号、市道高島台第 295 号線は、図 6.13-6 (p.6.13-28 参照) に示したとおり、歩行空間としてマウントアップ等、植栽帯、ガードレール等の施設や歩行者デッキが整備されており、歩行者と自動車が分離されています。

本事業では、市道新港第 93 号線に面した関連車両出入口と歩行者動線が交錯するため、車両出入口付近は、歩行者と車両のそれぞれの視認性に配慮した形状としていく他、安全性確保の観点から、出庫表示灯やカーブミラー、バリカー設置等を検討し、安全への配慮を行います。

また、馬車道駅から A-4 地区を経由する歩行者デッキを整備することにより歩車分離を図ります。

このように、対象事業実施区域周辺の安全施設の整備状況、歩行者の安全への配慮等により、歩行者の安全は確保されるものと予測します。

(g) 環境の保全のための措置

環境の保全のための措置は、供用時の関連車両の走行による影響を低減するため、表 6.13-27 に示す内容を実施します。

この環境の保全のための措置は、供用後に継続して講じていきます。

表 6.13-27 環境の保全のための措置（関連車両の走行に伴う交通混雑及び歩行者の安全）

| 区分 | 環境の保全のための措置 |
|---------------------------|---|
| 【供用時】 関連車両の走行に伴う交通混雑 | <p>【計画立案時】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業で整備する駐車場は、対象事業実施区域に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、待機車両の発生の抑制に努めます。 ・対象事業実施区域の駐車場へのアプローチ道には、待機スペースを確保することにより、路上駐車を防止します。 <p>【供用時】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・店舗及び事務所の従業員の通勤は、可能な限り公共交通機関の利用に努めます。 ・店舗及び事務所の利用者については、公共交通機関の利用を促す案内をすることにより、自動車利用の抑制に努めます。 |
| 【供用時】 関連車両の走行に伴う歩行者の安全 | <p>【計画立案時】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・敷地内の歩行者の安全確保、バリアフリーについて配慮します。 ・車両出入口付近は、歩行者と車両のそれぞれの視認性に配慮した形状としていく他、安全性確保の観点から、出庫表示灯やカーブミラー、バリカー等の設置を検討します。 <p>【供用時】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・馬車道駅から A-4 地区を経由する歩行者デッキを整備することにより歩車分離を図ります。 ・駐車場出入口付近は、適宜植栽の剪定を行い、十分な見通しを確保していきます。 ・計画建築物へのアクセスルートや左折での入庫を促す情報は、ホームページ等で利用者への周知に努めていきます。 |

(h) 評価

① 関連車両の走行に伴う交通混雑

関連車両の走行に伴うピーク時間帯の交通混雑は、すべての交差点で交差点需要率が限界需要率を下回っており、車線混雑度も 1.0 を下回っていることから、交通処理は可能であると考えます。

また、将来基礎交通量に対する将来交通量の交差点需要率の増加量はわずかであり、関連車両による各交差点への影響は小さいと考えます。将来基礎交通量に対する将来交通量の車線混雑度は、最大で 0.453 増加すると予測しますが、店舗及び事務所の利用者には公共交通機関の利用を促す案内をする等の環境の保全のための措置を実施することで、影響の低減を図ります。

これらのことから、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 関連車両の走行に伴う歩行者の安全

対象事業実施区域周辺の主要道路は、歩行空間としてマウントアップ等、植栽帯、ガードレール等の施設や歩行者デッキが整備されており、歩行者と自動車が分離されていますので、関連車両の走行時には、歩行者の安全は確保されるものと予測します。

また、本事業では、市道新港第 93 号線に面した関連車両出入口と歩行者動線が交錯するため、車両出入口付近は、歩行者と車両のそれぞれの視認性に配慮した形状としていく他、安全性確保の観点から、出庫表示灯やカーブミラー、バリカー設置等を検討し、安全への配慮を行います。

また、馬車道駅から A-4 地区を経由する歩行者デッキを整備することにより歩車分離を図ります。

これら関連車両の走行による影響の低減に向けた環境の保全のための措置を講じることで、環境保全目標「歩行者等の安全な通行が確保されること。」は達成されるものと考えます。

(3) 建物の供用に伴う歩行者の交通混雑

(a) 予測項目

予測項目は、建物の供用に伴う歩行者の交通混雑としました。

(b) 予測地域・地点

予測地点は、図 6.13-3 (p. 6.13-11 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、横断歩道部である地点④及び⑫、また、市道新港第 93 号線の地点⑥については反対の地点⑤に建物の供用に伴う歩行者が集中すると設定したため、これらを除く地点①～③、⑤、⑦～⑪、⑬の 10 地点としました。

(c) 予測時期

予測時期は、本事業の計画建築物の供用後、事業が平常の状態になり、かつ、近隣事業の供用が開始されている時期とし、平日及び休日を対象としました。

(d) 予測方法

① 予測手順

予測手順は、図 6.13-9 に示すとおりです。

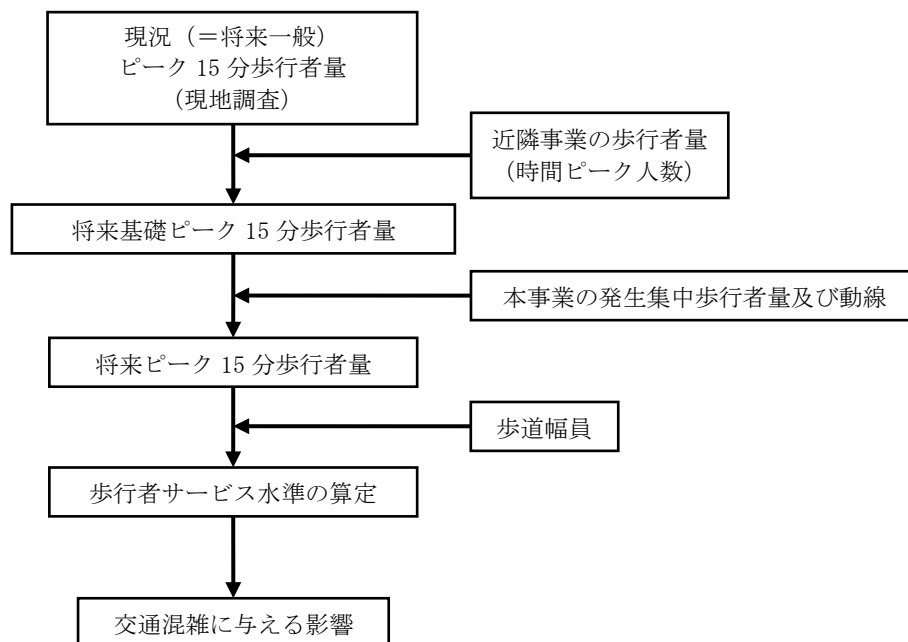


図 6.13-9 予測手順（建物の供用に伴う歩行者の交通混雑）

② 予測手法

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

(e) 予測条件

① 歩行者量

1) 将来基礎歩行者量

将来基礎歩行者量は、現地調査時の現況歩行者量がそのまま推移し、将来一般歩行者量となると想定し、以下の近隣事業の将来歩行者量を加えて将来基礎歩行者量としました。

a. 北仲通北地区 A-1・2 地区

当該事業の供用時の歩行者量は、「北仲通北再開発等促進地区地区計画の変更 企画提案書」（令和2年3月）（以下、「企画提案書」といいます。）から想定しました。

各予測地点における現況及び将来基礎歩行者量（ピーク15分歩行者等交通量）は、表6.13-28に示すとおりです。

表 6.13-28(1) 現況及び将来基礎歩行者量（ピーク15分歩行者等交通量）（平日）

| 予測地点名 | 時間帯 | 現況ピーク15分歩行者等交通量 | | A-1・2地区ピーク15分歩行者等交通量 | | 将来基礎ピーク15分歩行者等交通量 | |
|-------|-------------|-----------------|--------|----------------------|--------|-------------------|--------|
| | | 歩行者（人） | 自転車（台） | 歩行者（人） | 自転車（台） | 歩行者（人） | 自転車（台） |
| 地点① | 7:30～7:45 | 97 | 16 | 157 | 0 | 254 | 16 |
| 地点② | 8:00～8:15 | 819 | 22 | 130 | 0 | 949 | 22 |
| 地点③ | 12:30～12:45 | 36 | 0 | 167 | 0 | 203 | 0 |
| 地点⑤ | 10:45～11:00 | 37 | 2 | 136 | 0 | 173 | 2 |
| 地点⑦ | 12:00～12:15 | 183 | 3 | 19 | 0 | 202 | 3 |
| 地点⑧ | 8:30～8:45 | 78 | 2 | 19 | 0 | 97 | 2 |
| 地点⑨ | 12:15～12:30 | 99 | 13 | 110 | 0 | 209 | 13 |
| 地点⑩ | 17:15～17:30 | 100 | 15 | 53 | 0 | 153 | 15 |
| 地点⑪ | 18:30～18:45 | 124 | 0 | 57 | 0 | 181 | 0 |
| 地点⑬ | 12:30～12:45 | 129 | 2 | 27 | 0 | 156 | 2 |

表 6.13-28(2) 現況及び将来基礎歩行者量（ピーク15分歩行者等交通量）（休日）

| 予測地点名 | 時間帯 | 現況ピーク15分歩行者等交通量 | | A-1・2地区ピーク15分歩行者等交通量 | | 将来基礎ピーク15分歩行者等交通量 | |
|-------|-------------|-----------------|--------|----------------------|--------|-------------------|--------|
| | | 歩行者（人） | 自転車（台） | 歩行者（人） | 自転車（台） | 歩行者（人） | 自転車（台） |
| 地点① | 15:00～15:15 | 199 | 23 | 166 | 0 | 365 | 23 |
| 地点② | 14:45～15:00 | 158 | 20 | 140 | 0 | 298 | 20 |
| 地点③ | 13:30～13:45 | 28 | 0 | 177 | 0 | 205 | 0 |
| 地点⑤ | 15:00～15:15 | 40 | 3 | 140 | 0 | 180 | 3 |
| 地点⑦ | 13:00～13:15 | 71 | 11 | 19 | 0 | 90 | 11 |
| 地点⑧ | 15:45～16:00 | 65 | 4 | 19 | 0 | 84 | 4 |
| 地点⑨ | 13:00～13:15 | 148 | 16 | 114 | 0 | 262 | 16 |
| 地点⑩ | 13:15～13:30 | 175 | 36 | 53 | 0 | 228 | 36 |
| 地点⑪ | 16:15～16:30 | 155 | 0 | 61 | 0 | 216 | 0 |
| 地点⑬ | 16:00～16:15 | 256 | 24 | 26 | 0 | 282 | 24 |

2) 供用時の発生集中歩行者量及び将来歩行者量

本事業の建物の供用に伴う発生集中歩行者量（人ベース：人 T. E/日）の算定にあたっては、「大規模マニュアル」及び「H30PT」を参考に設定しました。

自動車利用以外の手段（鉄道・バス・徒歩・自転車）で対象事業実施区域に出入りする人の量を、「H30PT」から自動車利用以外の交通手段分担率を設定し、歩行者及び自転車の発生集中歩行者量を算定しました。

また、発生集中歩行者量に「大規模マニュアル」に示されているピーク率を乗ずることにより、ピーク1時間の発生集中歩行者量を算定しました。また、ピーク1時間歩行者量から15分歩行者量の換算については、「企画提案書」を参考に、1時間値に0.33を乗ずることと求めました。

建物の供用に伴う歩行者は「企画提案書」に記載の方向配分で、各予測地点を通行すると想定し、将来基礎歩行者量に加えることで将来歩行者量としました。

建物の供用に伴う発生集中歩行者量は表 6.13-29 に示すとおりです。また、地点ごとの将来歩行者量は表 6.13-30 に示すとおりです。発生集中歩行者量の算定方法の詳細は、資料編（p.資料 3.9-267 参照）に示すとおりです。

表 6.13-29 建物の供用に伴う交通手段別の発生集中歩行者量（ピーク1時間）

| 時期 | 本事業ピーク時発生集中交通量（人 T. E/時） | | | | | |
|----|--------------------------|---------------|------|-----|-------|-------|
| | 鉄道利用 | | バス利用 | 徒歩 | 自転車利用 | 合計 |
| | 桜木町駅 82%利用 | 馬車道駅 18%利用 | | | | |
| 平日 | 593 | 130 | 55 | 549 | 90 | 1,417 |
| 休日 | 412 | 91 | 32 | 656 | 108 | 1,299 |

注) 自転車利用については、自転車として扱いました。

表 6.13-30(1) 将来歩行者量（ピーク15分歩行者等交通量）（平日）

| 予測 地点名 | 将来基礎ピーク15分 歩行者等交通量 | | | 本事業によるピーク 15分歩行者等交通量 | | 将来ピーク15分 歩行者等交通量 | |
|-----------|-----------------------|------------|------------|-------------------------|------------|---------------------|------------|
| | A | | | B | | C=A+B | |
| | 時間帯 | 歩行者 (人) | 自転車 (台) | 歩行者 (人) | 自転車 (台) | 歩行者 (人) | 自転車 (台) |
| 地点① | 7:30～7:45 | 254 | 16 | 143 | 8 | 397 | 24 |
| 地点② | 8:00～8:15 | 949 | 22 | 98 | 0 | 1,047 | 22 |
| 地点③ | 12:30～12:45 | 203 | 0 | 130 | 0 | 333 | 0 |
| 地点⑤ | 10:45～11:00 | 173 | 2 | 143 | 8 | 316 | 10 |
| 地点⑦ | 12:00～12:15 | 202 | 3 | 9 | 0 | 211 | 3 |
| 地点⑧ | 8:30～8:45 | 97 | 2 | 9 | 0 | 106 | 2 |
| 地点⑨ | 12:15～12:30 | 209 | 13 | 98 | 0 | 307 | 13 |
| 地点⑩ | 17:15～17:30 | 153 | 15 | 109 | 15 | 262 | 30 |
| 地点⑪ | 18:30～18:45 | 181 | 0 | 43 | 0 | 224 | 0 |
| 地点⑬ | 12:30～12:45 | 156 | 2 | 45 | 8 | 201 | 10 |

表 6.13-30(2) 将来歩行者量（ピーク 15 分歩行者等交通量）（休日）

| 予測 地点名 | 将来基礎ピーク15分 歩行者等交通量 | | | 本事業によるピーク 15分歩行者等交通量 | | 将来ピーク15分 歩行者等交通量 | |
|-----------|-----------------------|------------|------------|-------------------------|------------|---------------------|------------|
| | A | | | B | | C=A+B | |
| | 時間帯 | 歩行者 (人) | 自転車 (台) | 歩行者 (人) | 自転車 (台) | 歩行者 (人) | 自転車 (台) |
| 地点① | 15:00～15:15 | 365 | 23 | 122 | 9 | 487 | 32 |
| 地点② | 14:45～15:00 | 298 | 20 | 68 | 0 | 366 | 20 |
| 地点③ | 13:30～12:45 | 205 | 0 | 68 | 0 | 273 | 0 |
| 地点⑤ | 15:00～15:15 | 180 | 3 | 122 | 9 | 302 | 12 |
| 地点⑦ | 13:00～13:15 | 90 | 11 | 5 | 0 | 95 | 11 |
| 地点⑧ | 15:45～16:00 | 84 | 4 | 5 | 0 | 89 | 4 |
| 地点⑨ | 13:00～13:15 | 262 | 16 | 68 | 0 | 330 | 16 |
| 地点⑩ | 13:15～13:30 | 228 | 36 | 119 | 18 | 347 | 54 |
| 地点⑪ | 16:15～16:30 | 216 | 0 | 30 | 0 | 246 | 0 |
| 地点⑬ | 16:00～16:15 | 282 | 24 | 54 | 9 | 336 | 33 |

② 歩道幅員

図 6.13-4 (p. 6.13-12 参照) に示した歩道幅員から、有効幅員として、0.5m を引いた値としました。

(f) 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 6.13-31 に示すとおりです。なお、歩行者流量とサービス水準の関係は、表 6.13-12 (p. 6.13-27 参照) に示したとおりです。

予測地点におけるピーク時間帯の歩行者サービス水準は、すべての予測地点で、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。

本事業では、北仲通北地区の各地区との連続性を確保するために、1 階レベルでは北仲通北第二公園を介して隣接する A-3 地区、及び隣接する B-2 地区と水際線プロムナードを接続し、2 階レベルでは A-4 地区と歩行者デッキにて接続する等、多様な表情をもつ歩行者ネットワークを設けることにより、街の回遊性・利便性の向上に寄与するものと予測します。

また、建物の供用に伴う通学路や避難経路の主要動線の分断は発生しない計画です。

表 6.13-31(1) 歩行者サービス水準（建物の供用に伴う歩行者の交通混雑）（平日）

| 予測地点名 | 有効幅員 ^{※1} (m) | 将来ピーク 15分交通量 | | | | 歩行者流量 (人/m・分) | 歩行者サービス水準 |
|-------|---------------------------|--------------|------------|------------|---------|------------------|-----------|
| | | ピーク時間帯 | 歩行者 (人) | 自転車 (台) | 計 | | |
| | ① | — | ② | ③ | ④=②+③×5 | ⑤=④/15/① | — |
| 地点① | 4.5 | 7:30～7:45 | 397 | 24 | 517 | 7.7 | A |
| 地点② | 6.0 | 8:00～8:15 | 1,047 | 22 | 1,157 | 12.9 | A |
| 地点③ | 1.5 | 12:30～12:45 | 333 | 0 | 333 | 14.8 | A |
| 地点⑤ | 1.4 | 10:45～11:00 | 316 | 10 | 366 | 17.4 | A |
| 地点⑦ | 1.7 | 12:00～12:15 | 211 | 3 | 226 | 8.9 | A |
| 地点⑧ | 1.6 | 8:30～8:45 | 106 | 2 | 116 | 4.8 | A |
| 地点⑨ | 5.1 | 12:15～12:30 | 307 | 13 | 372 | 4.9 | A |
| 地点⑩ | 5.0 | 17:15～17:30 | 262 | 30 | 412 | 5.5 | A |
| 地点⑪ | 3.6 ^{※2} | 18:30～18:45 | 224 | 0 | 224 | 4.1 | A |
| 地点⑬ | 2.7 | 12:30～12:45 | 201 | 10 | 251 | 6.2 | A |

注) 自転車を押して歩く場合を考慮して、自転車1台あたり歩行者5人相当として扱いました。

※1 有効幅員は、図 6.13-4 (p.6.13-12 参照) に示した歩道幅員から 0.5m を引いた値を用いました。

※2 地点⑪の有効幅員は、馬車道駅 2a 出口の階段とエスカレーター幅の合計値としました。

表 6.13-31(2) 歩行者サービス水準（建物の供用に伴う歩行者の交通混雑）（休日）

| 予測地点名 | 有効幅員 ^{※1} (m) | 将来ピーク 15分交通量 | | | | 歩行者流量 (人/m・分) | 歩行者サービス水準 |
|-------|---------------------------|--------------|------------|------------|---------|------------------|-----------|
| | | ピーク時間帯 | 歩行者 (人) | 自転車 (台) | 計 | | |
| | ① | — | ② | ③ | ④=②+③×5 | ⑤=④/15/① | — |
| 地点① | 4.5 | 15:00～15:15 | 487 | 32 | 647 | 9.6 | A |
| 地点② | 6.0 | 14:45～15:00 | 366 | 20 | 466 | 5.2 | A |
| 地点③ | 1.5 | 13:30～13:45 | 273 | 0 | 273 | 12.1 | A |
| 地点⑤ | 1.4 | 15:00～15:15 | 302 | 12 | 362 | 17.2 | A |
| 地点⑦ | 1.7 | 13:00～13:15 | 95 | 11 | 150 | 5.9 | A |
| 地点⑧ | 1.6 | 15:45～16:00 | 89 | 4 | 109 | 4.5 | A |
| 地点⑨ | 5.1 | 13:00～13:15 | 330 | 16 | 410 | 5.4 | A |
| 地点⑩ | 5.0 | 13:15～13:30 | 347 | 54 | 617 | 8.2 | A |
| 地点⑪ | 3.6 ^{※2} | 16:15～16:30 | 246 | 0 | 246 | 4.6 | A |
| 地点⑬ | 2.7 | 16:00～16:15 | 336 | 33 | 501 | 12.4 | A |

注) 自転車を押して歩く場合を考慮して、自転車1台あたり歩行者5人相当として扱いました。

※1 有効幅員は、図 6.13-4 (p.6.13-12 参照) に示した歩道幅員から 0.5m を引いた値を用いました。

※2 地点⑪の有効幅員は、馬車道駅 2a 出口の階段とエスカレーター幅の合計値としました。

(g) 環境の保全のための措置

環境の保全のための措置は、建物の供用に伴う歩行者の安全で円滑な歩行を確保するため、表 6. 13-32 に示す内容を実施します。

表 6. 13-32 環境の保全のための措置（建物の供用に伴う歩行者の交通混雑）

| 区分 | 環境の保全のための措置 |
|-------------------------------|--|
| 【供用時】 建物の供用に伴う 歩行者の交通混雑 | 【計画立案時】 <ul style="list-style-type: none">・馬車道駅から A-4 地区を経由する歩行者デッキを整備することにより歩車分離を図ります。・隣接する北仲通北地区の各地区と水際線プロムナードを接続する等、多様な表情をもつ歩行者ネットワークを整備し、利便性の向上に寄与します。・敷地内の歩行者の安全確保、バリアフリーについて配慮します。・車両出入口付近は、歩行者と車両のそれぞれの視認性に配慮した形状としていく他、安全性確保の観点から、出庫表示灯やカーブミラー、バリカー設置等を検討します。・区画道路歩道沿いは、可能な限り歩道と一体的な整備を行い、歩道への負荷を低減します。 【供用時】 <ul style="list-style-type: none">・歩行者デッキは安全上・防犯上の観点から問題が無い限り、24 時間開放することとします。 |

(h) 評価

計画建築物を利用する歩行者による、歩行者の交通混雑について、歩行者サービス水準を用いて検討した結果、現状において十分な歩道や歩行空間が整備されていることもあり、すべ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。

また、馬車道駅から A-4 地区を経由する歩行者デッキを整備することにより歩車分離を図ることや、隣接する北仲通北地区の各地区と水際線プロムナードを接続する等、多様な表情をもつ歩行者ネットワークを整備することから、利便性の向上に寄与できるものと考えます。

その他、円滑な歩行者の流れを確保するため、バリアフリーの配慮や車両出入口付近は、歩行者と車両のそれぞれの視認性に配慮した形状としていく他、安全性確保の観点から、出庫表示灯やカーブミラー、バリカー設置等を検討します。

このように、計画立案時や供用時において、安全で円滑な歩行の確保に向けた環境の保全のための措置を講じることで、環境保全目標「歩行者の安全で円滑な通行が確保され、利便性の向上に寄与すること。」は達成されるものと考えます。