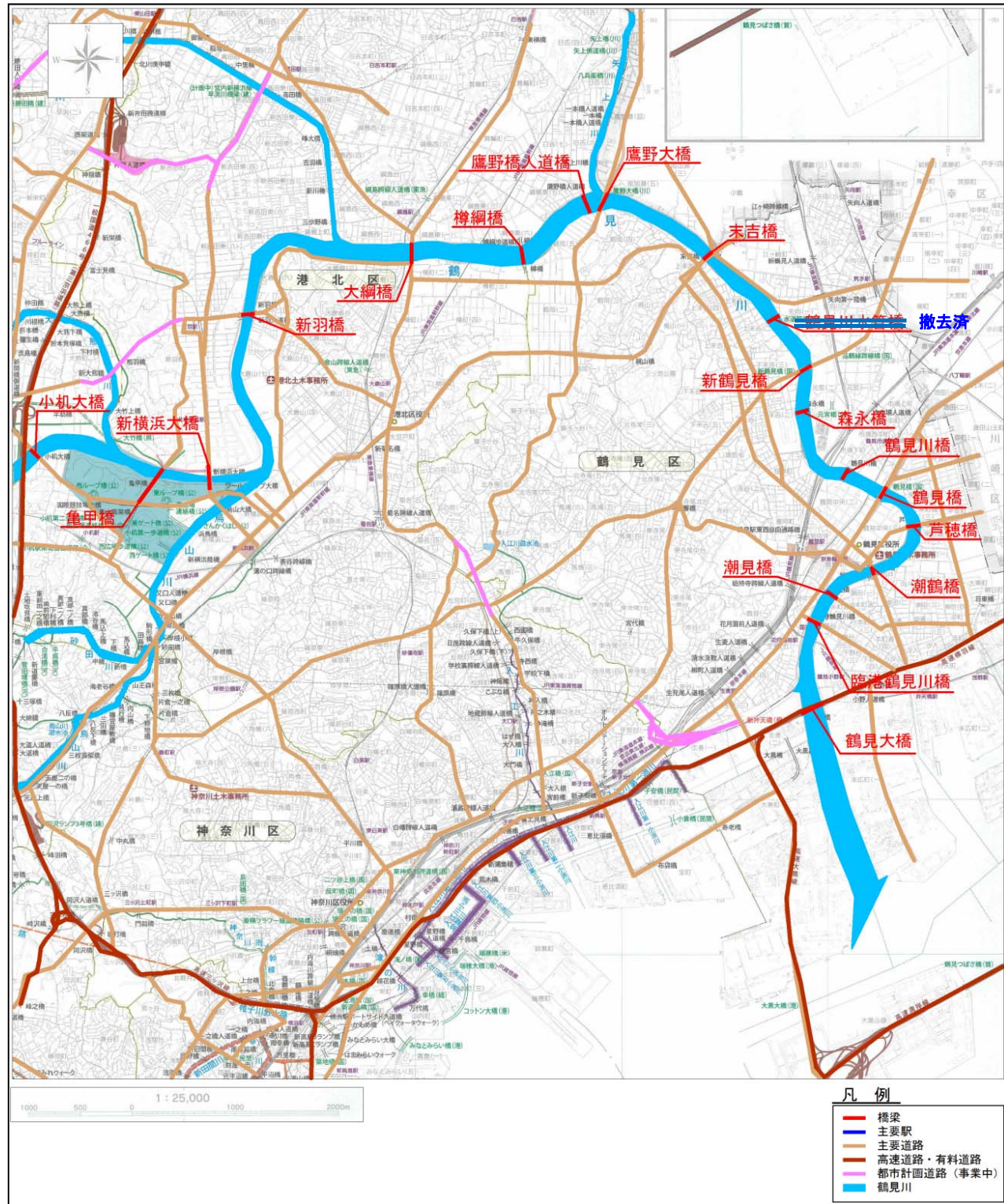


鶴見川中下流域の適正な橋梁間隔に関する検討結果について

1 検討対象

鶴見川のうち国土交通省京浜河川事務所が管理する中下流域区間（小机大橋～鶴見大橋間）のうち下記の18橋（17橋間）を検討対象とした。

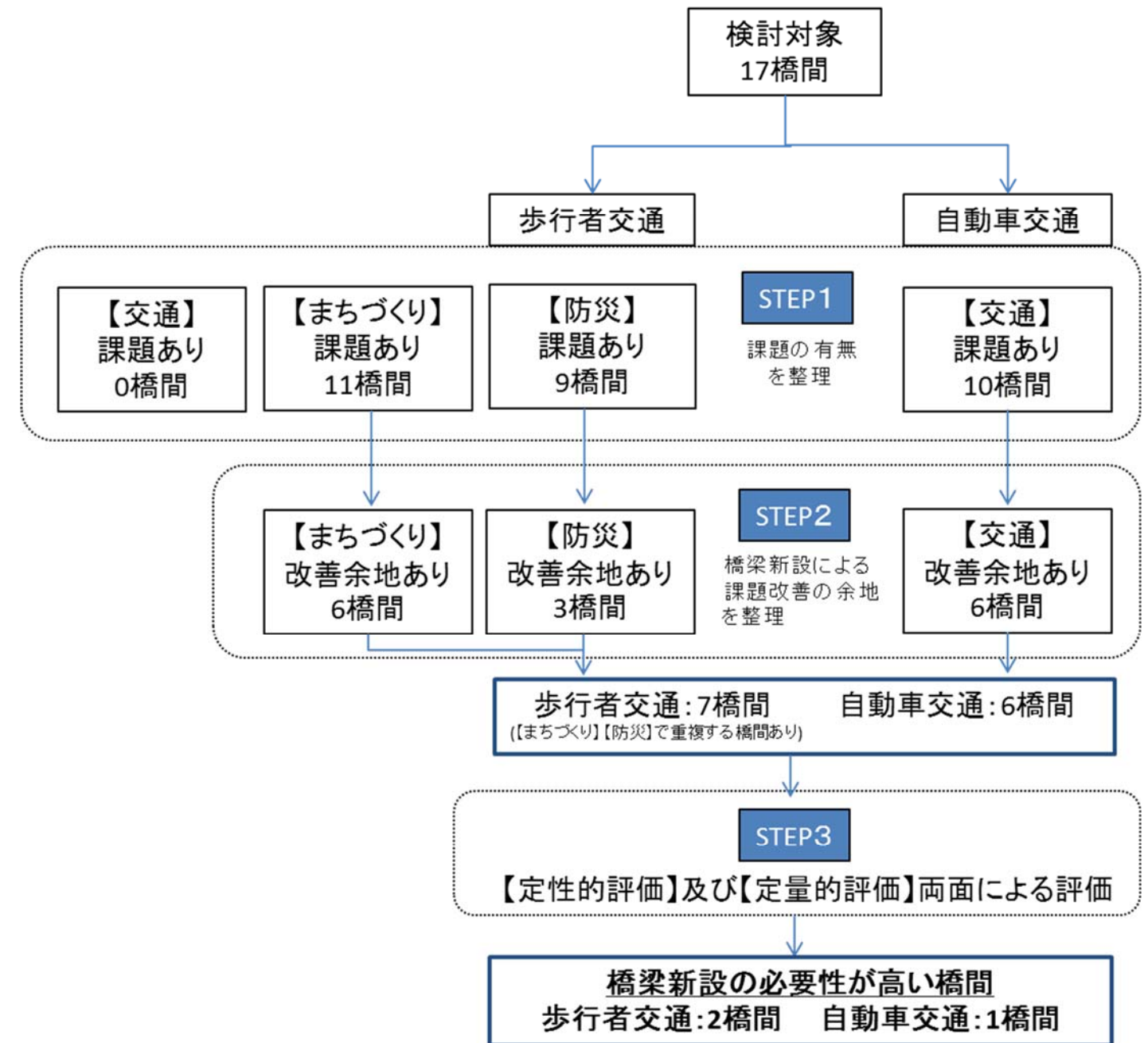


2 評価の流れ

適正な橋梁間隔について評価を行うために、「定量的な評価」と「定性的な評価」の2つの観点からSTEP 1～STEP 3の流れで評価を行った。

定量的な評価は、「交通」、「まちづくり」、「防災」の3つの視点から評価を行った。
 定性的な評価は、「上位関連計画」、「住民ニーズ」の2つの視点から評価を行った。

これらの評価結果を踏まえて、橋梁新設の必要性が高い橋間を歩行者交通、自動車交通別に抽出した。



3 [交通] の視点における評価 (STEP 1～STEP 2)

<歩行者交通>

STEP 1 各橋間について課題があるかどうか

両側の橋のいずれかが、サービス水準A (～27人/m・分) を満たしていない



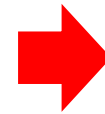
なし

サービス水準は歩行者流量 (人/m・分) により A,B,C,D,E の5段階で評価され、水準Aを満たしていると歩道の円滑な流動、快適な歩行環境を確保できている状態と評価される。(大規模開発地区関連交通計画マニュアル)

<自動車交通>

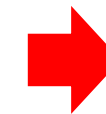
STEP 1 各橋間について課題があるかどうか

両側の橋のいずれかが、混雑度が1.0を超えている



STEP 2 新規橋梁の架設により課題改善の余地があるかどうか

両側の橋のいずれかが都市計画道路整備済みであり、かつ橋梁間隔が1kmを超えている



6橋間

混雑度：交通調査基本区間の交通容量に対する交通量の比。

評価項目		1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.
項目	指標	鶴見大橋	臨港鶴見川橋	潮見橋	潮鶴橋	芦穂橋	鶴見橋	鶴見川橋	森永橋	新鶴見橋	末吉橋	鷹野大橋	鷹野橋人道橋	樽網橋	大綱橋	新羽橋	新横浜大橋	亀甲橋	小机大橋
橋梁間隔(km)		0.83	0.32	0.46	0.65	0.45	0.41	0.73	0.42	1.45	1.14	0.16	0.80	1.07	2.09	2.18	0.48	1.23	
STEP1																			
混雑度																			
混雑度(ピーク時)	1.0以上の場合: ●	●					●				●	●			●	●	●		●
評価①	両側の橋のいずれかが混雑度1.0以上の場合: ●	●					●	●			●	●			●	●	●		●
STEP2																			
都市計画道路整備状況		整備済	未整備	整備済	整備済	整備済	未整備	—	—	整備済	整備済	整備済	—	—	整備済	未整備(変更候補)	整備済	—	整備済
現況の橋梁間隔(km)	1km超の場合: ●										●	●			●	●	●		●
評価②	両側の橋のいずれかが都市計画道路整備済みあり、かつ橋梁間隔が1km超の場合: ●										●	●			●	●	●		●

10橋間

6橋間

4 【まちづくり】の視点における評価（STEP 1～STEP 2）

<歩行者交通>

STEP 1 各橋間について課題があるかどうか

主要施設（小中学校、駅、商業施設、地域包括支援センター）の利用にあたり鶴見川を渡るか

STEP 2 新規橋梁の架設により課題改善の余地があるかどうか

新規橋梁の架設により主要施設への移動距離が短縮されるか

6 橋間

評価項目		1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.
項目	指標	鶴見大橋	臨港鶴見川橋	潮見橋	潮鶴橋	芦穂橋	鶴見橋	鶴見川橋	森永橋	新鶴見橋	末吉橋	鷹野大橋	鷹野橋人道橋	樽綱橋	大綱橋	新羽橋	新横浜大橋	亀甲橋	小机大橋
STEP 1																			
小学校	要渡河の場合：●																		
中学校													●	●	●	●			
地域包括支援センター													●	●	●	●			
主要商業施設(大規模小売店舗)						●		●		●	●	●		●	●	●			
鉄道駅											●	●	●	●	●	●	●		●
評価①	5項目のいずれかに該当する場合：●				●		●		●	●	●	●	●	●	●	●		●	
STEP 2																			
中学校	移動距離が短縮される場合：●														●				
地域包括支援センター															●	●			
主要商業施設(大規模小売店舗)						●				●	●					●			
鉄道駅											●					●	●		
評価②	4項目のいずれかに該当する場合：●				●				●	●				●	●	●			

11 橋間

6 橋間

5 【防災】の視点における評価（STEP 1～STEP 2）

<歩行者交通>

STEP 1 各橋間について課題があるかどうか

避難場所への移動にあたり鶴見川を渡るか

STEP 2 新規橋梁の架設により課題改善の余地があるかどうか

新規橋梁の架設により避難場所への移動距離が短縮されるか

3 橋間

評価項目		1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.
項目	指標	鶴見大橋	臨港鶴見川橋	潮見橋	潮鶴橋	芦穂橋	鶴見橋	鶴見川橋	森永橋	新鶴見橋	末吉橋	鷹野大橋	鷹野橋人道橋	樽綱橋	大綱橋	新羽橋	新横浜大橋	亀甲橋	小机大橋
STEP 1																			
地域防災拠点	要渡河の場合：●																		
広域避難場所		●	●	●	●	●	●	●	●	●									
洪水時の避難(多摩川)						●	●	●	●	●									
評価①	3項目のいずれかに該当する場合：●		●	●	●	●	●	●	●	●									
STEP 2																			
広域避難場所	移動距離が短縮される場合：●						●			●	●								
洪水時の避難(多摩川)							●			●									
評価②	2項目のいずれかに該当する場合：●					●			●	●									

9 橋間

3 橋間

6 橋梁新設の必要性が高い橋間の抽出

STEP 2 で抽出した橋間から、定量的な評価と定性的な評価により、**橋梁新設の必要性が高い橋間を抽出**した。

STEP 2 で抽出された橋間を対象
(歩行者交通：7橋間、自動車交通：6橋間)



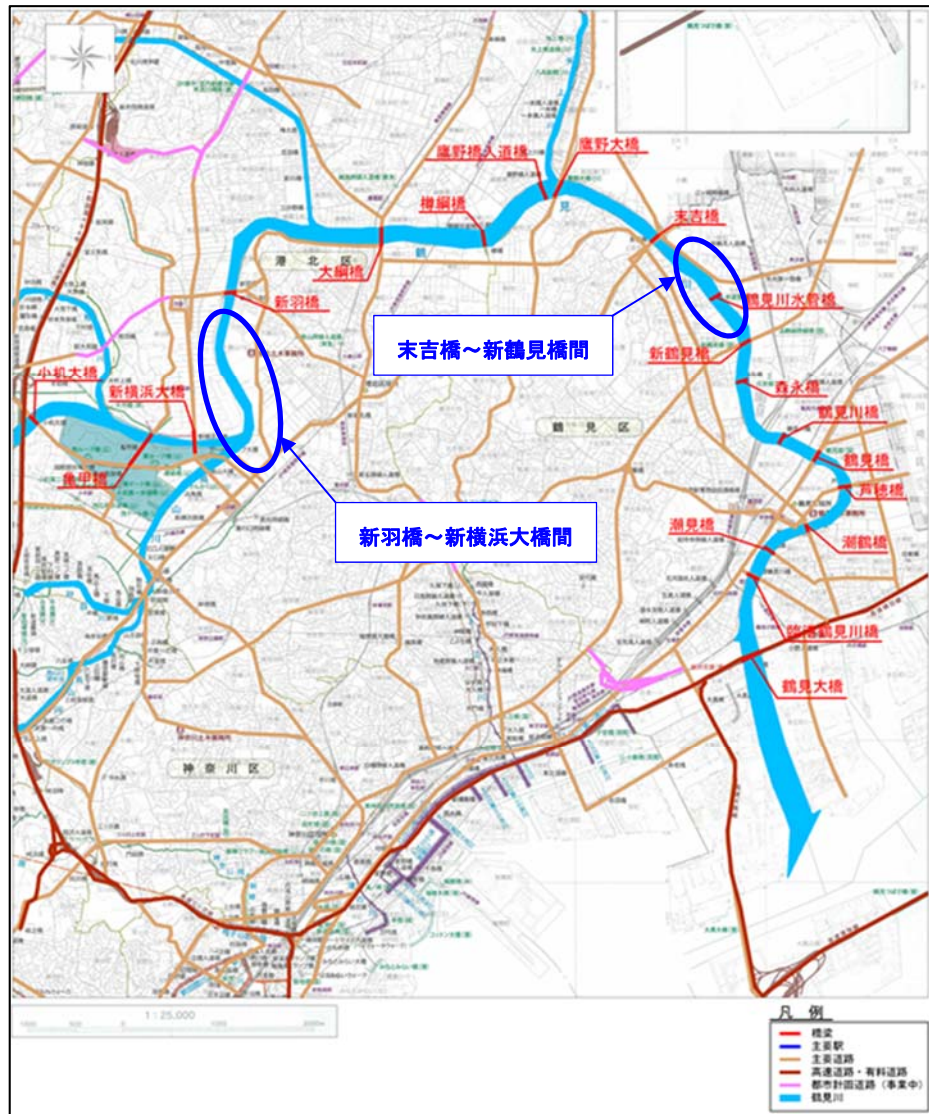
STEP 3
STEP 2 での定量的評価および定性的評価による評価
定性的な評価：鶴見川周辺地域の上位関連計画や住民ニーズを整理。
自動車交通、歩行者交通ともに、全項目の半分以上該当する橋間を抽出した。
自動車交通：2項目以上
歩行者交通：5項目以上



橋梁新設の必要性が高い橋間
(歩行者交通：2橋間、自動車交通：1橋間)

項目	潮鶴橋	芦穂橋	鶴見橋	森永橋	新鶴見橋	末吉橋	鷹野大橋	樽綱橋	大綱橋	新羽橋	新横浜大橋	亀甲橋	小机大橋
橋梁間隔(km)		0.65	0.45		0.42	1.45	1.14		1.07	2.09	2.18		1.23
自動車交通													
定量的な評価													
①交通													
混雑度(ピーク時)					○	○		○	○	○			○
定性的な評価													
②上位関連計画													
横浜市都市計画マスタープラン(港北区プラン)										○			
新横浜出入口周辺アクセスの向上										○			
③住民ニーズ													
地域からの要望書										○			
総合評価										○			

歩行者交通													
定量的な評価													
①まちづくり													
中学校									○				
地域包括支援センター								○	○				
主要商業施設		○			○	○							
鉄道駅						○			○	○			
②防災													
広域避難場所			○		○	○							
洪水時の避難(多摩川)			○		○								
定性的な評価													
③上位関連計画													
横浜市都市計画マスタープラン(鶴見区プラン、港北区プラン)						○					○		
健康みちづくり推進事業 実施計画(案)(鶴見区、港北区)						○					○		
新横浜出入口周辺アクセスの向上										○			
④住民ニーズ													
地域からの要望書						○				○	○		
総合評価						○				○	○		



歩行者交通：④新鶴見橋間～末吉橋間、⑧新羽橋～新横浜大橋間
自動車交通：⑧新羽橋～新横浜大橋間
以上を橋梁新設の必要性が高い橋間として抽出した。