

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

12 窒素酸化物の濃度に関するNO_x、NO₂変換の統計モデルへの影響について

ご意見の趣旨

既存資料（土地区画整理事業）では、窒素酸化物の濃度がNOもNO₂もどちらも高いという状況にみえます。NO_x、NO₂変換の統計モデルに影響する可能性があるので確認していただきたい。

事業者の見解

二酸化窒素（NO₂）及び窒素酸化物（NO_x）について、調査地点の実測値（一般環境大気質：地点A、沿道大気質：地点c）と大気汚染常時監視測定局（以下、「常時監視局」という。）における測定値との関係を図12-1（一般環境）及び図12-2（沿道）に示します。

一般環境大気質（地点A）の平均値については、NO₂及びNO_xとも概ね各常時監視局（一般局）の標準偏差の範囲内に収まっています。

沿道大気質（地点c）については、NO₂の平均値は概ね各常時監視局（自排局）の標準偏差の範囲内に収まっていますが、NO_xの平均値及び最大値は、常時監視局に比べて高い値を示しています。

また、沿道大気質（地点c）については、NO₂の占める割合が小さくなっています（表12-1）。

NO_xの濃度が高くなっているのは、NO_xの濃度は発生源からの距離に影響されるため、常時監視局（自排局）の測定地点と比べて、NO_xの発生源（自動車）と測定地点との距離が近いことが影響していると考えます（表12-2）。

また、NO₂の占める割合が小さいことは、自動車からの排出ガスの大部分がNOであり、拡散の過程において空気中の酸素によりNO₂に変化していくことから、発生源に近いほどNO₂の割合が低いことを反映したものと考えます。

沿道大気質の測定地点が道路端に近いことから、NO_xの濃度は高い値を示していますが、一般環境大気質については、実測値が常時監視局の標準偏差の範囲内にあることをふまえると、準備書で示すNO_x-NO₂変換式の適用については支障がないものと考えます。

表 12-1 沿道環境におけるNO₂がNO_xに占める割合の比較

沿道環境		常時監視局（自排局）								調査地点 地点c
		鶴見区下末吉 小学校	西区浅間下 交差点	港南区 港南中	戸塚区矢沢 交差点	旭区 都岡小学校	青葉台	資源循環局 都筑工場前	磯子区 滝頭	
	NO ₂ 平均①	0.01969	0.02308	0.01751	0.01822	0.01680	0.01756	0.01490	0.01875	0.02393
	NO _x 平均②	0.02721	0.03943	0.02473	0.02639	0.03103	0.02774	0.01909	0.02803	0.05550
	NO ₂ ①/NO _x ②	72%	59%	71%	69%	54%	63%	78%	67%	43%

※NO_xに占めるNO₂の割合は日データもありますが、換算式の作成にはNO_x及びNO₂の年間平均値どうしを使っていることから、ここでは年間平均値より算出しました。

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

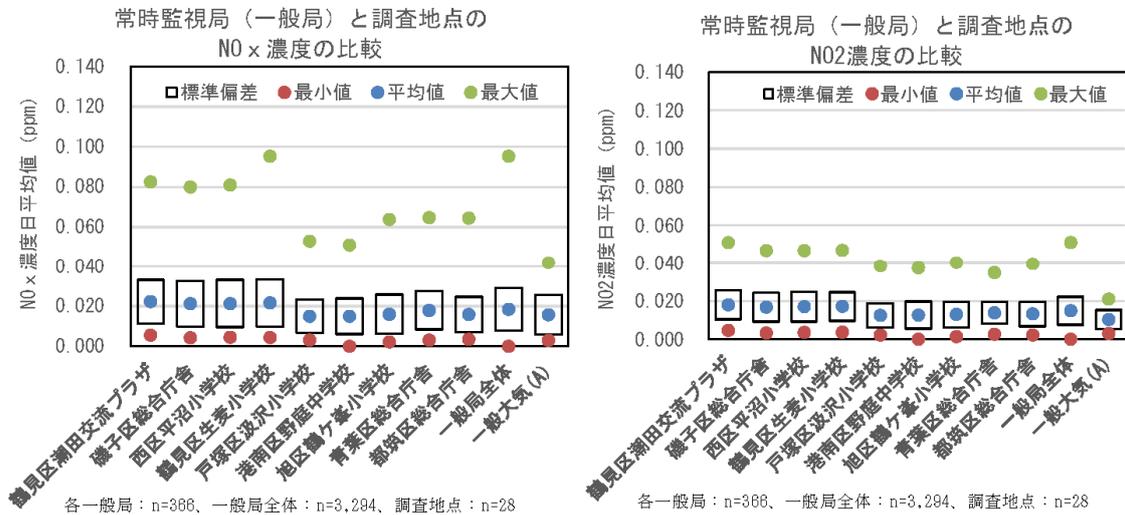


図12-1 現地調査と常時監視局の測定データの比較（一般環境 / 左：NO_x、右：NO₂）

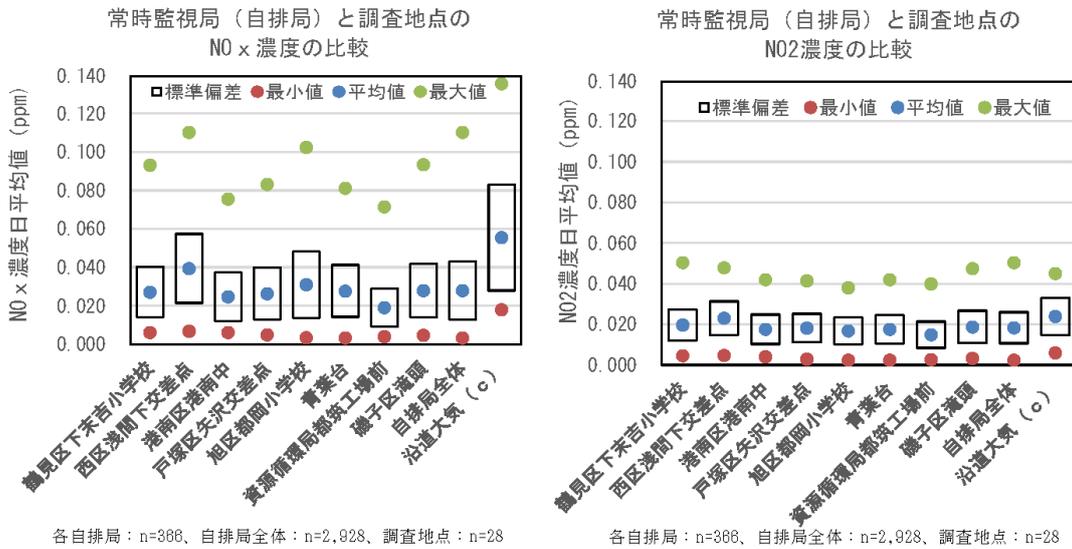


図12-2 現地調査と常時監視局の測定データの比較（沿道環境 / 左：NO_x、右：NO₂）

表12-2 常時監視局及び沿道大気質調査地点における道路端からの距離

沿道環境	常時監視局（自排局）										調査地点
	鶴見区下末吉小学校	西区浅間下交差点	港南区港南中	戸塚区矢沢交差点	旭区都岡小学校	青葉台	資源循環局都筑工場前	磯子区滝頭	平均	地点c	
主要道路からの距離	約5m	約5m	約4m	約6m	約3m	約5m	約16m	約5m	約6.1m	約2m	

資料：横浜市大気汚染調査報告書 第63報（令和4年度、横浜市環境創造局）より作成

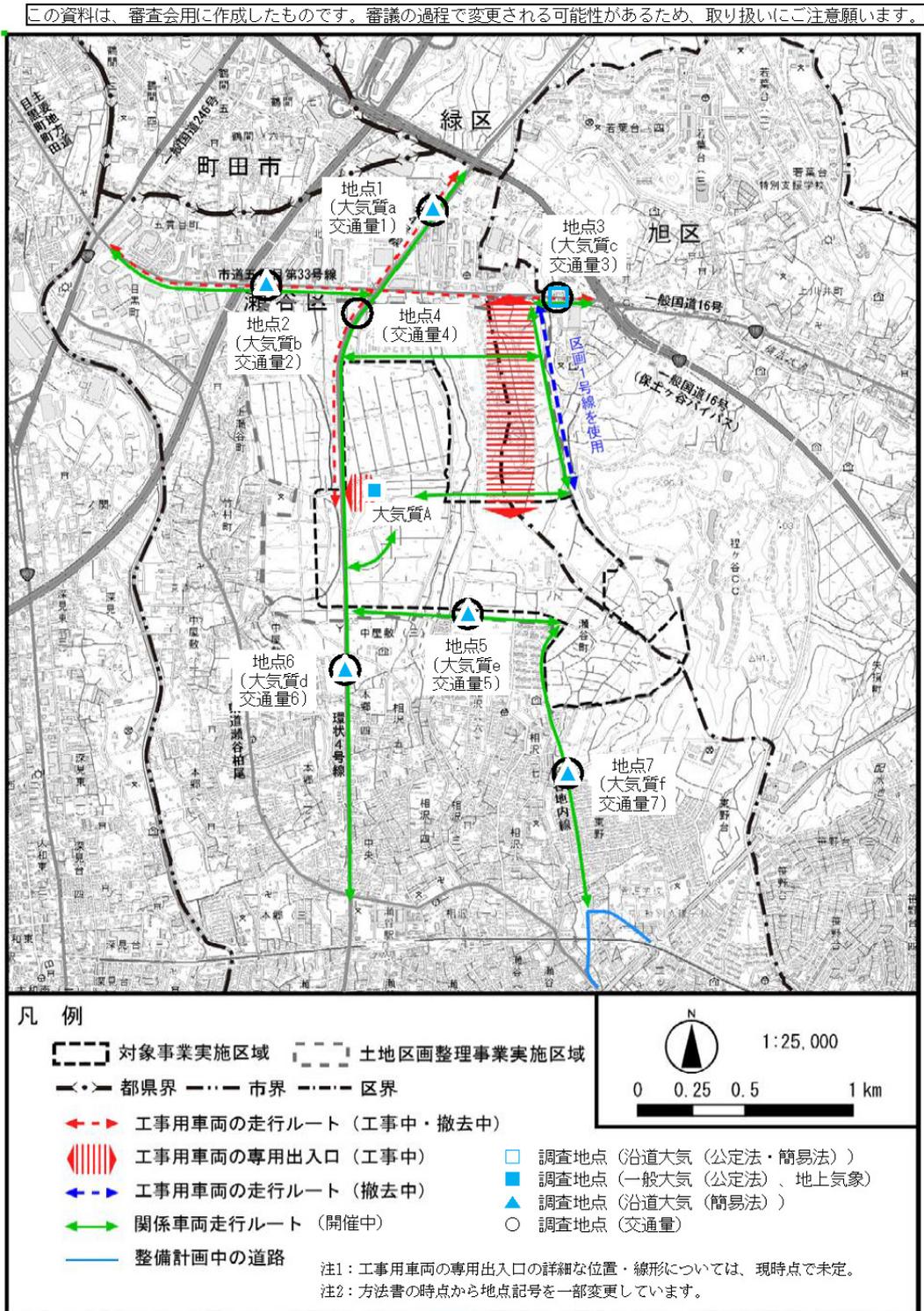


図12-3 既存資料 (土地区画整理事業) における大気質の調査地点

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

13 転換率式併用QV分割配分手法について

ご意見の趣旨

転換率式併用QV分割配分手法について、分割配分手法がこれまで広くは使われてきたが、分割の仕方によって、結果が異なる可能性があるという欠点もあり、現在では、主に均衡配分という手法が用いられていると思うが、これを用いなかったのはどうしてか。

事業者の見解

準備書の作成段階において、方法書の段階では明示されていなかった、会場周辺の交差点改良や道路拡幅整備等について、横浜市が公表しました（横浜市会 令和5年9月14日）。

会場周辺の交通は、現況から変化すると想定されるため、本博覧会の準備書においては、開催時の実態に即した予測となるよう、これらの交差点改良や道路拡幅等の状況を反映させるとともに、開催時のピークにおける一般交通量についても推計し、その結果を用いて予測評価を行うこととしました。

本博覧会では、交通管理者や所管省庁等との協議・調整において、当該地域の他の事業との整合を図る観点から、推計手法については、分割配分手法により実施しています。

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

14 迂回経路の運用における地点10及び地点2の予測評価について

ご意見の趣旨

地点12の滞留を緩和するため、ピーク時の運用として、地点10からの退出を行うのであれば、経路上にある地点10と地点2についても改めて予測評価を行う必要がある。

事業者の見解

地点12における来場車両の滞留を緩和するため、地点10及び地点2を経由した迂回経路の運用について、地点10及び地点2における交差点の予測評価を行いました。検討に当たっては、本博覧会の開催時における環状4号線や八王子街道の整備状況を考慮するとともに、地点10及び地点2に交通混雑が発生しないよう、迂回させる車両数を設定（200台/時）し、迂回路を利用した場合における、地点10、地点2及び地点12の交通容量比を試算しました（表14-1）。

この迂回経路の運用により、地点12の交通容量比及び交差点需要率は改善され、来場車両による滞留については、一定程度の緩和が期待できることから、引き続き、交通管理者等との調整を進めていきます。

なお、地点12については、来場車両のピーク時（20:00～21:00）における北側の横断歩道の利用は限定的であると想定され、環状4号線には地点12以外の横断箇所も複数あることから、案内看板の設置や誘導員を配置するなど、北側の横断歩道による影響については極力生じさせないように努めていきます。

補足資料 14 迂回経路の運用における地点 10 及び地点 2 の予測評価について

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

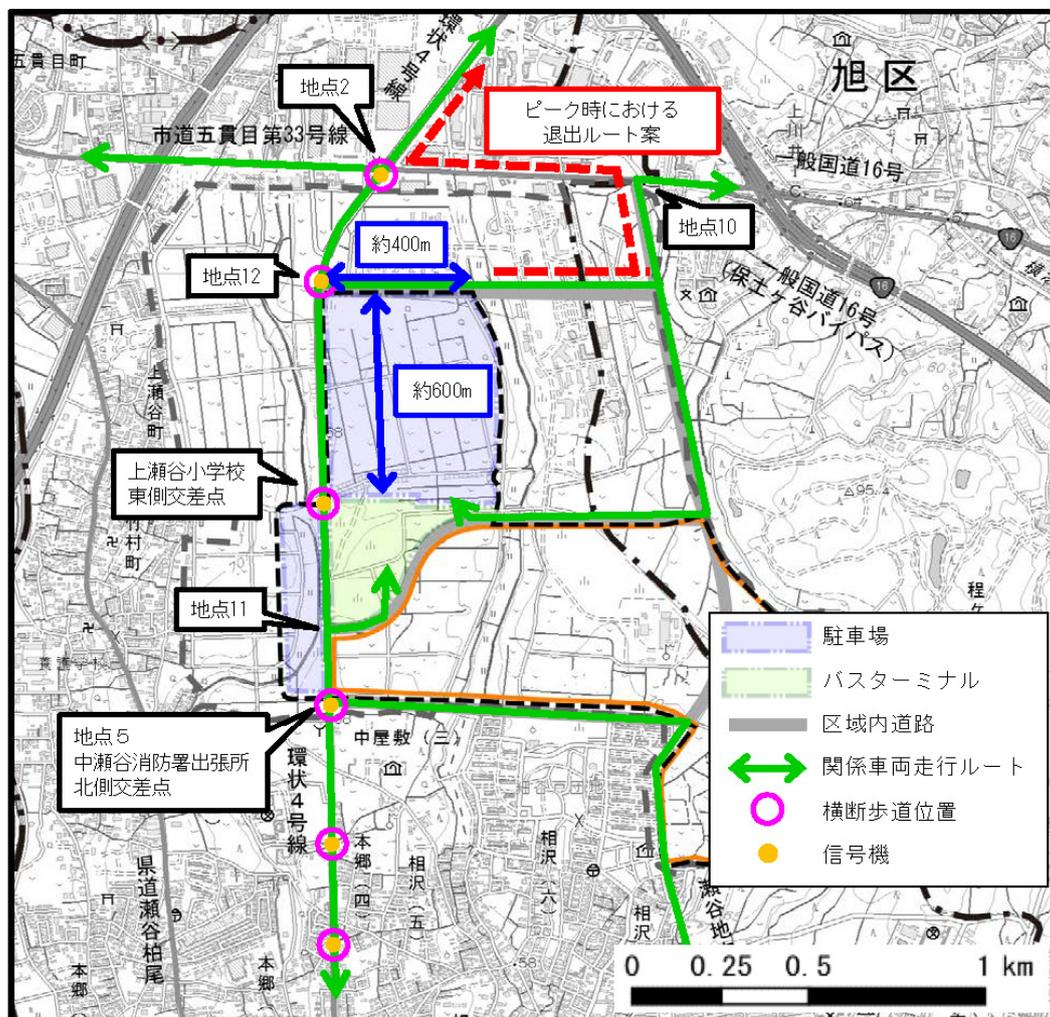


図14-1 ピーク時における迂回経路案

表 14-1 迂回経路の運用効果の試算結果

	迂回経路の運用	地点 10	地点 2	地点 12	
		交通容量比 (左折)	交通容量比 (右折)	交通容量比 (右折)	交差点 需要率
横断歩道による影響 を考慮しない場合	なし	0.000	0.027	1.296	0.978
	あり	0.612	0.700	1.110	0.858
横断歩道による影響 を考慮した場合	なし	0.000	0.027	1.501	1.110
	あり	0.612	0.700	1.285	0.971

補足資料 14 迂回経路の運用における地点 10 及び地点 2 の予測評価について

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

【試算条件】

- ・地点12を右折して帰宅する来場車両台数（1,394台）のうち一部について、地点10から退出させ、その後は地点2（右折）を経由して環状4号線を北上することを想定。
- ・地点2（目黒交番）のピーク時（17～18時）におけるD断面の右折車線（東→北方向）の可能交通容量（297台^{*1}[台/時]）の約7割（ $297 \times 0.7 \approx 200$ ）を迂回車両として設定

【試算結果】

- ・地点10の交通容量比（C断面左折直進車線：南→西）について
迂回車両（200台）が加わった場合の車両台数 = $0^{*1} + 200 = 200$ [台/時]
当該車線の可能交通容量 = 327^{*1} [台/時]
当該車線の交通容量比 = $200/327 = 0.612$
- ・地点2の交通容量比（D断面右折車線：東→北）について
迂回車両（200台）が加わった場合の車両台数 = $8^{*1} + 200 = 208$ [台/時]
当該車線の可能交通容量 = 297^{*1} [台/時]
当該車線の交通容量比 = $208/297 = 0.700$
- ・地点12の交通容量比（C断面右折車線：東→北）及び交差点需要率について
（横断歩道による影響を考慮しない場合）
迂回車両（200台）を減じた場合の車両台数 = $1,394^{*1} - 200 = 1,194$ [台/時]
当該車線の可能交通容量 = $1,076^{*1}$ [台/時]
当該車線の交通容量比 = $1,194/1,076 = 1.110$

当該車線の交通需要率 = 設計交通量 ÷ 飽和交通流率 = $(1,394 - 200) / 1,670^{*1} = 0.715$
この需要率を反映した交差点全体の交通需要率 = $0.129^{*1} + 0.014^{*1} + 0.715 = 0.858$

（横断歩道による影響を考慮した場合）

- 迂回車両（200台）を減じた場合の車両台数 = $1,394^{*2} - 200 = 1,194$ [台/時]
当該車線の可能交通容量 = 929^{*2} [台/時]
当該車線の交通容量比 = $1,194/929 = 1.285$

- 当該車線の需要率 = 設計交通量 ÷ 飽和交通流率 = $(1,394 - 200) / 1,442^{*2} = 0.828$
この需要率を反映した交差点全体の交通需要率 = $0.129^{*2} + 0.014^{*2} + 0.828 = 0.971$

※1：地点12は準備書資料編p1.8-138、地点10は同p1.8-137、地点2はp1.8-130より。

※2：2027年国際園芸博覧会環境影響評価準備書に関する補足資料3（第13回横浜市環境影響評価審査会（12月6日））より

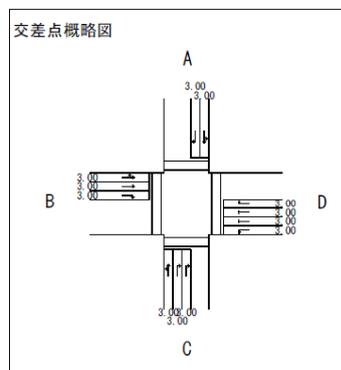


図 14-2 地点 10 交差点概略図

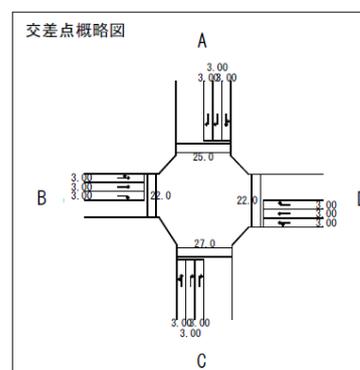


図 14-3 地点 2 交差点概略図

補足資料 15 地点 12 における滞留長について

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

15 地点12における滞留長について

ご意見の趣旨

予測し直した滞留長が約350mと準備書資料編の値と変わっていないが、結果がどうして変わらないのか教えてほしい。

事業者の見解

滞留長は、信号交差点において、1回の赤信号で滞留する車列の長さであり、渋滞長が存在していない状態で、赤信号表示終了時に流入部に形成されていた待ち行列の末尾位置として計測されます。滞留長は信号サイクルと来場車両数を用いて算定しますが、第13回 横浜市環境影響評価審査会（12月6日）において、ご提示した補足説明資料（歩行者横断の考慮あり）では、信号サイクルや来場車両数を変えていないことから、準備書（歩行者横断の考慮なし）と同じ値となっています。以下に滞留長の計算式を示します。

なお、地点12においては、右折車線の交通容量比が1を超過しており、信号1サイクルで捌き切れない車両と次の信号サイクルによる滞留長によって、土地区画整理事業の区域内道路や駐車場内に地点12からの退場待ちの車両が発生すると想定します（表15-1）。

このため、区域内道路及び駐車場内に車両が滞留できるスペースをできるだけ多く確保するとともに、ピーク時間について事前周知することで、来場車両の退出時間が集中しないよう促していきます。

<滞留長の計算式>

車両台数：1,394台/時（小型1,240、大型154）
 ピーク時間帯における信号サイクル数：3600[秒]÷90[秒/回]=40[回]
 小型車の滞留長=1サイクル当たり車両台数[台/回]×小型車の車頭間隔[=6m]
 =(1,240÷40)×6=186.0[m/回]
 大型車の滞留長=1サイクル当たり車両台数[台/回]×大型車の車頭間隔[=12m]
 =(154÷40)×12=46.2[m/回]

「平面交差の計画と設計 基礎編」（(社)交通工学研究会、平成30年11月）を参考に、確率的な要素を考慮したパラメータ（付加車線長係数：1.5）を考慮し、滞留長を以下のとおり算出しました。

$$\text{滞留長} = 1.5 \times (186.0 + 46.2) = 348.3 \text{ [m/回]}$$

表 15-1 退場待ち車両の試算結果

	迂回経路の運用	地点 12		
		交通容量比 (右折)	退場待ち車両 台数 (台)	備考
横断歩道による影響を考慮しない場合	なし	1.296	318	計算①
	あり	1.110	118	計算②
横断歩道による影響を考慮した場合	なし	1.501	465	計算③
	あり	1.285	265	計算④

補足資料 15 地点 12 における滞留長について

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

【退場待ち車両の試算結果】

<計算①>

$$\begin{aligned} \cdot \text{退場待ち車両台数 [台/時]} &= \text{ピーク1時間の退場台数 [台/時]} - \text{可能交通容量 [台/時]} \\ &= 1,394 - 1,076^{※1} = 318 \text{ [台/時]} \end{aligned}$$

(参考：退場待ち車両の総延長[m/時])

$$\begin{aligned} \text{退場待ち車両長 (大型車) [m/時]} &= \text{車両台数 [台/時]} \times \text{大型車混入率} \times \text{車頭間隔 [m/台]} \\ &= (318 \times 11\%) \times 12 = 35 \times 12 = 420 \text{ [m]} \\ \text{退場待ち車両長 (小型車) [m/時]} &= \text{車両台数 [台/時]} \times \text{大型車混入率} \times \text{車頭間隔 [m/台]} \\ &= (318 \times 89\%) \times 6 = 283 \times 6 = 1,698 \text{ [m]} \\ \text{退場待ち車両長 [m/時]} &= 1,698 + 420 = 2,118 \text{ [m]} \\ \text{※ 来場車両の大型車混入率} &: (\text{大型車 } 154 \div \text{全車両 } 1,394 \approx 11\%) \end{aligned}$$

<計算②>

$$\cdot \text{退場待ち車両台数 [台/時]} = 1,194 - 1,076 = 118 \text{ [台/時]}$$

(参考：退場待ち車両の総延長[m/時])

$$\begin{aligned} \text{退場待ち車両長 (大型車) [m/時]} &= (118 \times 13\%) \times 12 = 15 \times 12 = 180 \text{ [m]} \\ \text{退場待ち車両長 (小型車) [m/時]} &= (118 \times 87\%) \times 6 = 103 \times 6 = 618 \text{ [m]} \\ \text{退場待ち車両長 [m/時]} &= 618 + 180 = 798 \text{ [m]} \\ \text{※ 来場車両の大型車混入率} &: (\text{大型車 } 154 \div \text{全車両 } 1,194 \approx 13\%) \end{aligned}$$

<計算③>

$$\cdot \text{退場待ち車両台数 [台/時]} = 1,394 - 929^{※2} = 465 \text{ [台/時]}$$

(参考：退場待ち車両の総延長[m/時])

$$\begin{aligned} \text{退場待ち車両長 (大型車) [m/時]} &= (465 \times 11\%) \times 12 = 51 \times 12 = 612 \text{ [m]} \\ \text{退場待ち車両長 (小型車) [m/時]} &= (465 \times 89\%) \times 6 = 414 \times 6 = 2,484 \text{ [m]} \\ \text{退場待ち車両長 [m/時]} &= 2,484 + 612 = 3,096 \text{ [m]} \\ \text{※ 来場車両の大型車混入率} &: (\text{大型車 } 154 \div \text{全車両 } 1,394 \approx 11\%) \end{aligned}$$

<計算④>

$$\cdot \text{退場待ち車両台数 [台/時]} = 1,194 - 929 = 265 \text{ [台/時]}$$

(参考：退場待ち車両の総延長[m/時])

$$\begin{aligned} \text{退場待ち車両長 (大型車) [m/時]} &= (265 \times 13\%) \times 12 = 34 \times 12 = 408 \text{ [m]} \\ \text{退場待ち車両長 (小型車) [m/時]} &= (265 \times 87\%) \times 6 = 231 \times 6 = 1,386 \text{ [m]} \\ \text{退場待ち車両長 [m/時]} &= 1,386 + 408 = 1,794 \text{ [m]} \\ \text{※ 来場車両の大型車混入率} &: (\text{大型車 } 154 \div \text{全車両 } 1,194 \approx 13\%) \end{aligned}$$

※1：準備書資料編p1.8-138より。

※2：2027年国際園芸博覧会環境影響評価準備書に関する補足資料3（第13回横浜市環境影響評価審査会（12月6日）より）

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

16 地点11で左折する大型車の乗用車換算係数について

ご意見の趣旨

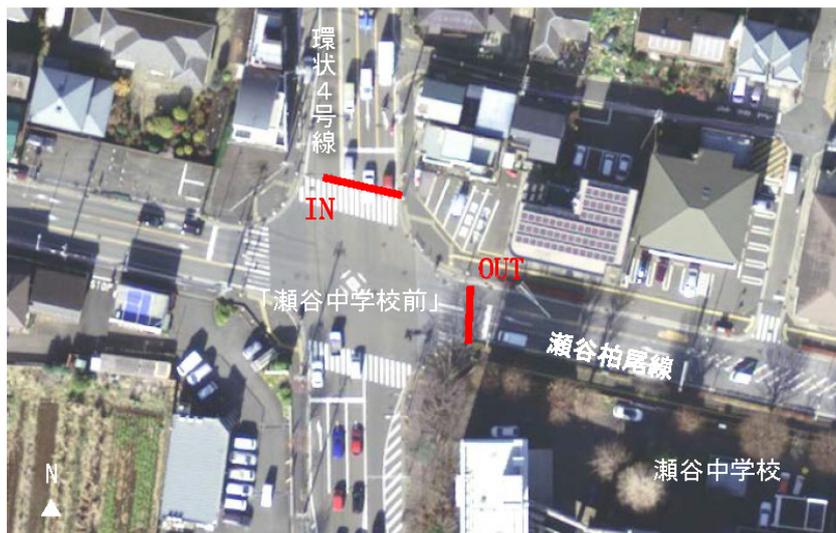
ガイドライン等に数値が示されているわけではないので、実測を行って大型車の左折時の影響を設定する必要があると思う。バスの左折が多いような交差点で実測すれば、乗用車に対してバスがどのくらい時間がかかるかは明確に求めることができると思う。

事業者の見解

環状4号線の「瀬谷中学校前」の交差点を調査地点として、北側から走行する大型バス及び乗用車が左折するのに要する時間を計測しました（ビデオ撮影日：令和5年10月15日）。調査した結果、大型バス、乗用車ともに各8台について計測することができました。

計測方法は、環状4号線を左折する車両の先端が横断歩道（赤線IN）を通過してから、車両の後端が瀬谷柏尾線の横断歩道（赤線OUT）を通過するまでに要する時間を計測しました。計測位置については、図16-1に示すとおりです。

計測した結果、大型バスが左折するのに要した時間は平均で12.15秒、乗用車の時間は平均で5.42秒であり、大型バスは乗用車の2.24倍の時間を要しました（表16-1参照）。この比率を大型車両の補正係数として、無信号交差点（地点11）における交通処理について予測したところ、「従道路流入部の交通容量」は、「設定する予測交通量」より多くなることから、交通処理が可能となる結果となりました。



資料：©横浜市財政局 地図情報システムデータ

図 16-1 瀬谷中学校前における車両左折時間計測位置

表 16-1 左折に要する時間（秒）の計測結果

NO	1	2	3	4	5	6	7	8	平均（秒）
大型バス	10.62	9.66	14.03	14.76	14.03	10.43	15.6	8.06	12.15
乗用車	6.72	5.91	4.85	4.47	4.81	6.24	6.05	4.27	5.42

※計測にあたっては、横断中の歩行者や先行車両によって左折に要する時間が影響を受けていないと認められる事例について計測対象とした。

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

【算定式（平面交差の計画と設計 基礎編）】

$$C = Q \times (\exp(-Q \cdot T_1)) / (1 - \exp(-Q \cdot T_2))$$

C : 従道路流入部の交通容量 [台/秒]

Q : 主道路の往復交通需要 [台/秒]

※ 本地点では左折して南側へ行く車両が評価対象となるため、北から南への主道路交通量 (466[台/時]) を設定した。検討対象車線は片側2車線道路であるが、外側1車線に全交通量が走行すると想定した。

T₁ : 臨界流入ギャップ [秒] (=9.2)

T₂ : 流入車両の追従車頭時間 [秒] (=5.2)

【準備書 (p6.10-63 「表6.10-33」) での算定結果】

$$C = (466/3600) \times (\exp(-(466/3600) \times 9.2)) / (1 - \exp(-(466/3600) \times 5.2)) \text{ [台/秒]}$$

$$= 0.0803 \text{ [台/秒]}$$

$$\approx 289 \text{ [台/時]} > \text{設定する予測交通量 } 99 \text{ [台/時]}$$

※ 主道路の一般車両交通量 (466台) と従道路の関係車両交通量 (99台) はそれぞれ1日のうちに最大となる台数で計算しています。

【大型車を考慮した算定結果】

$$\text{主道路の交通需要 (大型補正後)} = 387 + 79 \times 2.24 = 564 \text{ [pcu/時]}$$

$$\text{設定する予測交通量 (大型補正後)} = 99 \times 2.24 = 222 \text{ [pcu/時]} \quad \text{※ pcuは乗用車換算台数}$$

C : 従道路流入部の交通容量

$$= (564/3600) \times (\exp(-(564/3600) \times 9.2)) / (1 - \exp(-(564/3600) \times 5.2)) \text{ [pcu/秒]}$$

$$= 0.0665 \text{ [pcu/秒]}$$

$$\approx 239 \text{ [pcu/時]} > \text{設定する予測交通量 } 222 \text{ [pcu/時]}$$

※ 乗用車換算の方法については、大型車、乗用車の信号交差点における左折時間の比率の実測値、2.24を用いて試算しました。

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

17 地点11におけるシャトルバスの左折に伴う環状4号線への影響について

ご意見の趣旨

環状4号線からバスターミナルへの進入の際に横断歩道がある場合は、歩行者による影響を考慮すべきである。地点11から地点12までは十分な距離があると書かれているが、途中に上瀬谷小学校東側という信号交差点があるので、確認していただく必要がある。残る1車線でも処理できると書かれていますが、具体的な数値で示していただきたい。片側2車線の道路が1車線になったとしても、直進通過車両が処理できるかを確認していただければいいと思う。

事業者の見解

環状4号線を北側から走行するシャトルバスが、地点11で左折して区域内道路に入る際に、歩行者の横断により一時的に左側車線の通行ができなくなる可能性があるため、一般交通に対する影響について検討しました。

地点11のピーク時間（15～16時）において、一般交通は466台（資料編p1.8-74）であり、一般交通はシャトルバスによって車線変更するの必要はありますが、環状4号線は開催時に4車線に拡幅されており、片側1車線の可能交通容量は1,242[台/時]と算定されるため、一般交通の走行に支障はないと想定します。

地点11から上瀬谷小学校東側交差点までは約360mですが、この交差点での交通量を考慮しても片側一車線で一般交通は処理できると考えます。地点12までは約960mの距離があります。

なお、地点11については、土地区画整理事業によって環状4号線が現状の2車線から4車線に拡幅されますが、無信号の交差点となるため、東西方向の歩行者の横断は想定していません。また、南北方向については、区域内道路が本博覧会の開催時点で供用しないことから、横断歩道の設置など具体的な形状等は決まっていますが、開催中の歩行者等の安全を確保できるよう、誘導員の配置等の対応について、交通管理者等との調整を進めていきます。

補足資料 17 地点 11 におけるシャトルバスの左折に伴う環状 4 号線への影響について

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

<片側 1 車線の可能交通容量の算定結果>

$$\begin{aligned} \text{当該車線の交通容量} &= CB \times \gamma L \times \gamma C \times \gamma I \times \gamma T \\ &= 2,200 \times 1 \times 0.88 \times 0.875 \times 0.75 \\ &= 1,242 \text{ [台/時]} \end{aligned}$$

ここに、CB：基本交通容量（=2,200 pcu/時）

γL ：車線幅員に関する補正（=1^{※1}）

γC ：側方余裕に関する補正（=0.88^{※2}）

γI ：沿道状況に関する補正（=0.875^{※3}）

γT ：大型車に関する補正（=0.75^{※4}）

※1：3.25m以上の場合の補正值

※2：スピードダウンしたシャトルバスと中央分離帯に挟まれて左右両側とも余裕がないと仮定した場合の補正值

※3：駐停車の影響を考慮する必要のない市街地条件の補正值

※4：当該車線の大型車混入率を踏まえた補正值

資料：「道路の交通容量」（社団法人日本道路協会、昭和59年初版）

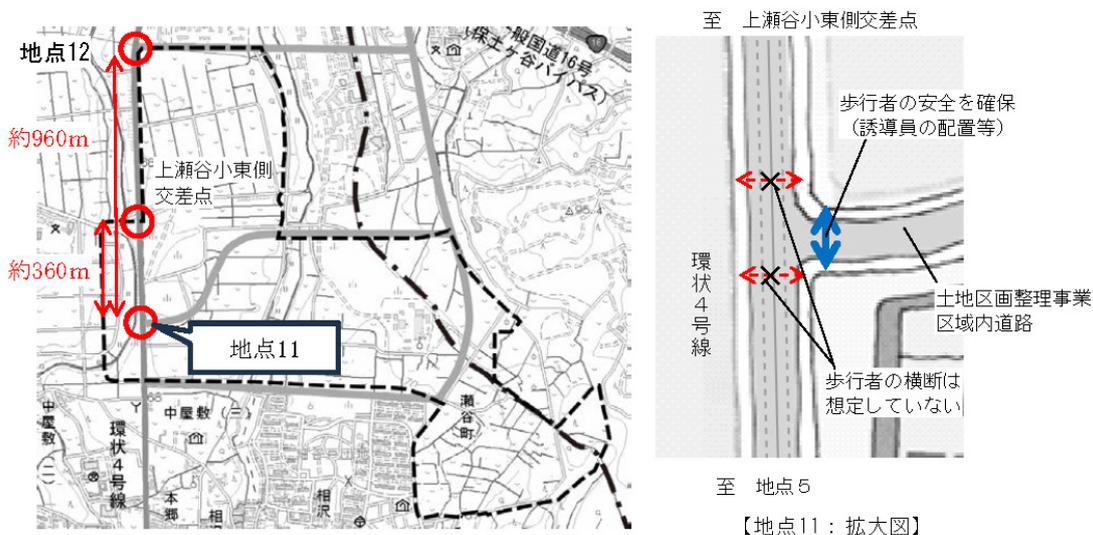


図 17-1 地点 11 における歩行者の動線

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

18 現況の交通量を一般交通量とした場合の開催時の交通混雑について

ご意見の趣旨

地域社会の交通混雑の予測において、実態に即した予測となるよう、既存資料ではなく交通量を推計（転換率式併用QV分割配分手法）して、一般交通量を設定したと思うが、方法書の審査の段階では提示されていないので、これを使用した理由とその妥当性について聞きたい（第11回環境影響評価審査会（11月2日）でのご意見）。

事業者の見解

第13回環境影響評価審査会（12月6日）でお示した、現況の交通量（混雑時[※]）に本博覧会の開催によって発生する交通量（多客日）を加えた条件を用いて、開催中における会場周辺の交通混雑について予測した検証結果をご提示します。検証にあたっては、現況の交通量調査を行っている地点1～7を対象としました。地点1～6については、交差点需要率及び交通容量比を試算するとともに、地点7については、単路部における交通容量比を試算しました。

予測結果としては、全ての地点において、交差点需要率は限界需要率を下回り（表18-1）、交差点需要率が最大となるのは、地点1（目黒）で0.774でした。交通容量比については、地点2（目黒交番前）及び地点4（瀬谷土橋公園入口）を除いて全車線で1.0を下回りました（表18-2）。交通容量比が1.0を上回る車線が生じた2交差点については、当該車線の交通容量比は地点2（目黒交番前）のB断面右折方向で1.246、地点4（瀬谷土橋公園入口）のB断面右折方向で1.882でしたが、信号現示を調整することで、地点2は0.851、地点4は0.945となり、1.0を下回ると想定します。

地点7の交通容量比については0.346であり、準備書で算出した交通容量比を下回りました（準備書の交通容量比：0.440）が、瀬谷地内線及び三ツ境下草柳線の開通等による交通量の変化が反映されていないことが要因であると想定されます。

本博覧会協会としては、瀬谷地内線及び三ツ境下草柳線の開通及び広域交通網の変化を考慮すると、準備書のとおり、開催時の一般交通量を推計することで、開催時の実態に即した予測になると考えます。

※混雑時は、大型連休や行楽シーズン等の一般に交通量が増加するとされる時期を対象に設定しました。

表 18-1 現況交通量を用いた予測結果（交差点需要率）

時期	交差点名		交差点需要率（ピーク時間帯） ^{注1}			②の限界需要率 ^{注2}
			準備書記載の結果	現況交通量による結果	差	
			①	②	①-②	
利用ピーク時期	地点1	目黒	0.793 (17:00~18:00)	0.774 (18:00~19:00)	0.019	0.894
	地点2	目黒交番前	0.370 (17:00~18:00)	0.509 (17:00~18:00)	-0.139	0.912
	地点3	上川井 IC	0.732 (20:00~21:00)	0.632 (17:00~18:00)	0.100	0.836
	地点4	滝沢	0.754 (10:00~11:00)	0.628 (17:00~18:00)	0.126	0.890
		瀬谷土橋公園入口	0.550 (17:00~18:00)	0.699 (16:00~17:00)	-0.149	0.908
	地点5	中瀬谷消防署出張所北側	0.398 (17:00~18:00)	0.365 (17:00~18:00)	0.033	0.867
	地点6	瀬谷中学校前	0.647 (16:00~17:00)	0.544 (17:00~18:00)	0.103	0.840

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

注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示します。

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

表 18-2(1) 現況交通量を用いた予測結果（車線毎の交通容量比）

交差点名		断面	流入車線 構成	車線の交通容量比		
				準備書記載 の結果	現況交通量 による結果	差
				①	②	①-②
地点1	目黒	A	左折・直進	0.925	0.872	0.053
			右折	0.252	0.235	0.017
		B	左折・直進	0.804	0.463	0.341
			右折	0.884	0.886	-0.002
		C	左折	0.722	0.725	-0.003
			直進	0.444	0.803	-0.359
			右折	0.316	0.456	0.140
		D	左折・直進	0.699	0.639	0.060
			右折	0.592	0.754	-0.162
		地点2	目黒交番前	A	左折・直進	0.325
右折	0.653				0.820 <0.820>	-0.167
右折	0.653				0.820 <0.820>	-0.167
B	左折・直進			0.581	0.813 <0.813>	-0.232
	直進			0.581	0.813 <0.813>	-0.232
	右折			0.809	0.851 <1.246>	-0.042
C	左折・直進			0.179	0.214 <0.192>	-0.035
	右折			0.250	0.284 <0.284>	-0.034
	右折			0.250	0.284 <0.284>	-0.034
D	左折・直進			0.557	0.753 <0.753>	-0.196
	直進			0.557	0.753 <0.753>	-0.196
	右折			0.027	0.017 <0.024>	0.010
地点3	上川井IC			A	左折・右折	0.359
		右折	0.056		0.622	-0.566
		B	左折	0.811	0.219	0.592
			直進	0.429	0.328	0.101
			右折	0.940	0.811	0.129
		C	左折可	0.080	0.340	-0.260
			右折	0.696	0.431	0.265
		D	左折可	0.042	0.057	-0.015
			直進	0.354	0.769	-0.415
右折	0.082		0.235	-0.153		
地点4	滝沢	A	左折・直進	0.878	0.710	0.168
			直進	0.878	0.710	0.168
		B	直進	0.410	0.497	-0.087
			右折	0.004	0.046	-0.042
		C	左折・右折	0.945	0.810	0.135
			右折	0.758	0.448	0.310
	瀬谷土橋公園入口	A	左折・直進	0.844	0.783 <0.624>	0.061
			直進	0.844	0.783 <0.624>	0.061
		B	直進	0.350	0.298 <0.298>	0.052
			右折	0.884	0.945 <1.882>	-0.061
		C	左折	0.070	0.254 <0.254>	-0.184
			右折	0.284	0.747 <0.747>	-0.463

補足資料 18 現況の交通量を一般交通量とした場合の開催時の交通混雑について

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

※ < >は信号現示を調整する前の値です。

表 18-2(2) 現況交通量を用いた予測結果（車線毎の交通容量比）

交差点名	断面	流入車線構成	車線の交通容量比			
			準備書記載の結果	現況交通量による結果	差	
			①	②	①-②	
地点5	中瀬谷消防署出張所北側	A	左折	0.295	0.203	0.092
			直進	0.386	0.485	-0.099
			右折	0.000	0.000	0.000
		B(-)	左折・直進	0.038	0.038	0.000
			右折	0.092	0.092	0.000
		C(B)	左折・直進	0.432	0.496	-0.064
			右折	0.125	0.171	-0.046
		D(C)	左折・直進	0.085	0.134	-0.049
			右折	0.553	0.310	0.243
地点6	瀬谷中学校前	A	左折	0.132	0.266	-0.134
			直進	0.756	0.679	0.077
			右折	0.091	0.105	-0.014
		B	左折・直進	0.589	0.584	0.005
			右折	0.627	0.367	0.260
		C	左折	0.561	0.357	0.204
			直進	0.811	0.777	0.034
		D	右折	0.507	0.398	0.109
			左折・直進	0.980	0.851	0.129
				右折	0.161	0.343

※ < >は信号現示を調整する前の値です。

※ 地点5の断面記号のうち（ ）内のものは、交差点改良前のものです。

表 18-2(2) 現況交通量を用いた予測結果（単路部：断面7）

準備書記載（推計交通量による予測）			現況交通量を用いた予測		
可能交通容量 （台/h）	ピーク時流入 交通量（台/h）	交通容量比 ^{※1}	可能交通容量 （台/h）	ピーク時流入 交通量 ^{※2} （台/h）	交通容量比 ^{※1}
1,518	668	0.440	1,399	484	0.346

※1 交通容量比…「可能交通容量」に対する「流入交通量」の比です。

※2 ピーク時流入交通量の時間帯は11：00～12：00です。算出方法は、表18-3の予測条件参照。

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

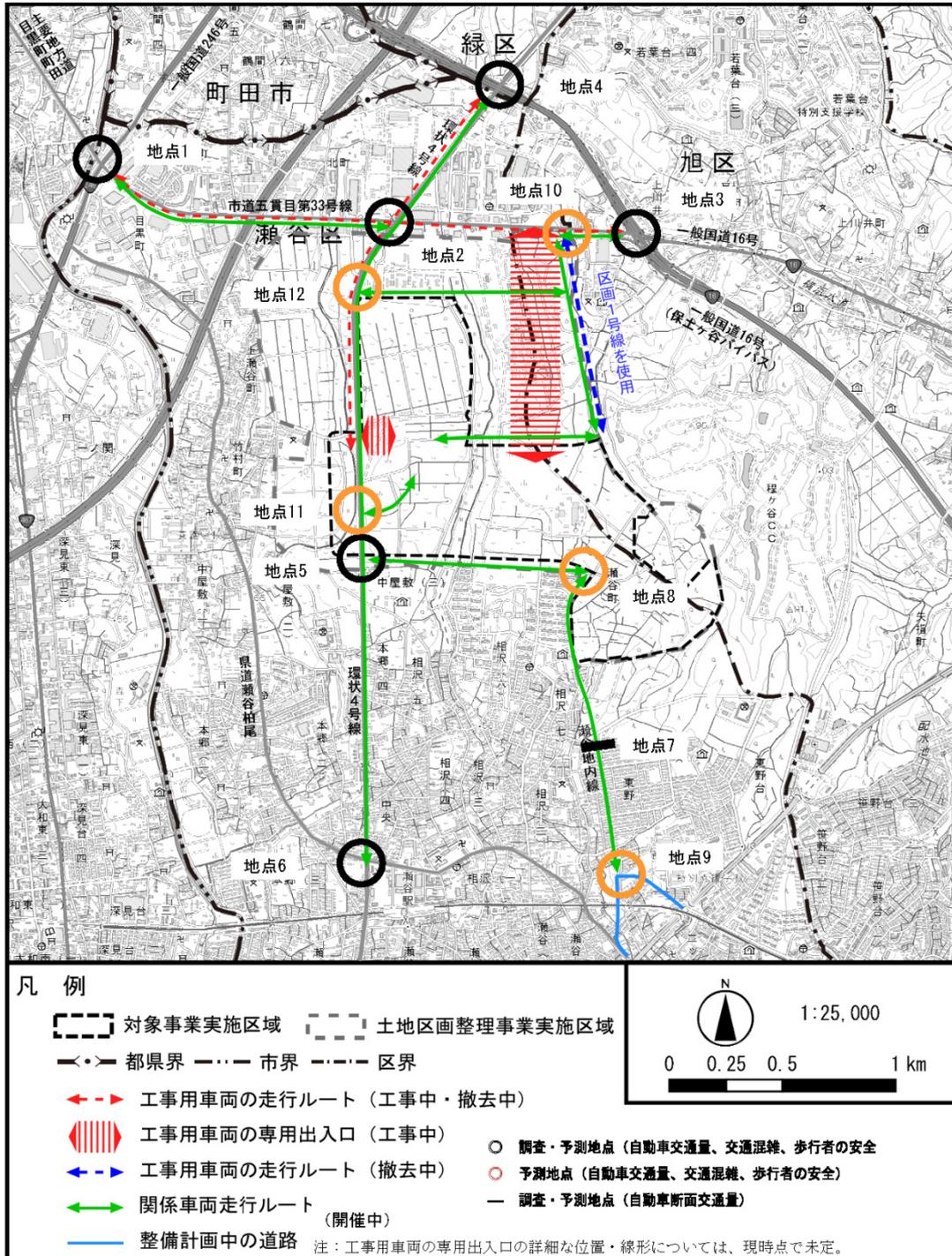


図18-1 地域社会の調査等地点図(準備書p6.10-9「図6.10-1」)

補足資料 18 現況の交通量を一般交通量とした場合の開催時の交通混雑について

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

表 18-3 現況交通量を用いた予測方法等について

予測項目	予測項目は、関係車両の走行に伴う交通混雑（自動車）としました。
予測地域・地点	<p>予測地域は関係車両の走行ルートとして想定される対象事業実施区域及びその周辺の道路としました。</p> <p>予測地点は、準備書 p8.10-9 の図 6.10-1 に示すとおり、関係車両の走行ルートとして想定される主要交差点のうち、現況交通量調査結果がある 6 地点（地点 1～6）及び、1 断面（地点 7）としました。</p> <p>なお、地点 2（目黒交番前）、地点 3（上川井 IC）及び地点 5（中瀬谷消防署出張所北側）交差点については、交差点構造の変更が予定されるため、将来の交差点構造で予測しました。</p> <p>これらの交差点の構造図は準備書 p8.10-55 の図 6.10-8 に示すとおりです。</p>
予測時期	準備書記載のとおり
予測方法	<p>準備書 p8.10-56 の記載内容のうち、バックグラウンド交通量について、既存資料（土地区画整理事業）を用いて予測しました。</p> <p><予測手順図></p> <pre> graph TD A[バックグラウンド交通量 (現況の交通量)] --> C[開催中交通量] B[関係車両の交通量 (利用ピーク時期)] --> C C --> D[道路状況 ・車線構成等 ・信号現示 ・歩行者交通量] C --> E[飽和交通流率] D --> F[交差点需要率の算定 (限界需要率との比較)] E --> F G[自動車交通量の状況] --> H[需要交通量] I[渋滞・滞留の状況] --> H H --> F F --> J[交通混雑に与える影響の程度] </pre>
予測条件	<p>準備書 6.10-57 の記載内容のうち、開催中の交通量について、現況の交通量（混雑時）を基に設定しました。ただし、地点 7 は混雑時に現地調査が行われていないため、地点 5 の交差点における方向別交通量（混雑時）より現況の断面交通量を設定し、この断面交通量に、利用ピーク時期の関係車両の交通量を加えた交通量としました。また、信号現示は、現況（混雑時）を採用しますが、開催時までには交差点改良が実施される地点 2 及び地点 5 については、準備書で採用した信号現示としました。</p>

①開催中交差点交通量 (地点1 (目黒) : ピーク時 18:00~19:00 / 一般交通量は現況値使用)

流入部	A		B		C		D	
	左折・直進	右折	左折・直進	右折	左折	右折	左折・直進	右折
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1
縦向き交通量の基本値	1446	1541	1534	1517	1559	1478	1591	1593
車線幅員による補正率	0.959	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(車線幅員)	(2.70)	(3.20)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.20)	(2.10)
縦向き配による補正率	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(縦向き配)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車流入による補正率	0.969	0.969	0.885	0.921	0.962	0.973	0.943	0.964
(大型車流入率)	(7.72)	(13.65)	(12.22)	(5.09)	(3.90)	(8.70)	(5.37)	
左折車流入による補正率	0.951							
(左折率)	(22.6)							
(歩行者による広減率)	0.12							
(歩行者用青時間)	72							
補助歩行者による補正率	0.897							
(右折率)								
(右折車の通過確率)	0.570							
(表示残り目のさげ台数割合)	72							
RPR : 台/サイクル	2(46)							
(交差点内滞留台数)								
K : 台/サイクル								
総計交通流量	SA 1320	1353	1302	1253	1253	1253	1317	1449
設け交通量	q 518	51	132	409	546	154	184	206
(117+401)			(65+47)				(127+62)	
右折補正交通量	q R-N	6				109		
交差点流入部の必要量	p	0.392	0.004	0.166	0.326	0.361	0.076	0.140
必要現示量	1φ							0.141
2φ								0.140
3φ								0.163
4φ								0.392
有効青時間(秒)	1φ							0.076
2φ								35
3φ								72
4φ								100
信号青時間比	G/C	72/100	35/100	72/100	72/100	72/100	35/100	30/100
可能交通密度	Ci	594	217	285	564	679	333	288
交通密度比	q/Ci	0.872	0.235	0.463	0.895	0.725	0.803	0.639
交通処理率のチェック	O/K	O/K	O/K	O/K	O/K	O/K	O/K	O/K
遅延率	Ls (s)	22.4		107.2	133.6	64.0		86.4

※ N=53×(60/60) C: N : 時間で右折車が交差点内に滞留する台数

※ *交通量 (台/車時間)

- A : 至 つぎみ野
- B : 至 海老名
- C : 至 鶴ヶ峰
- D : 至 青葉台駅

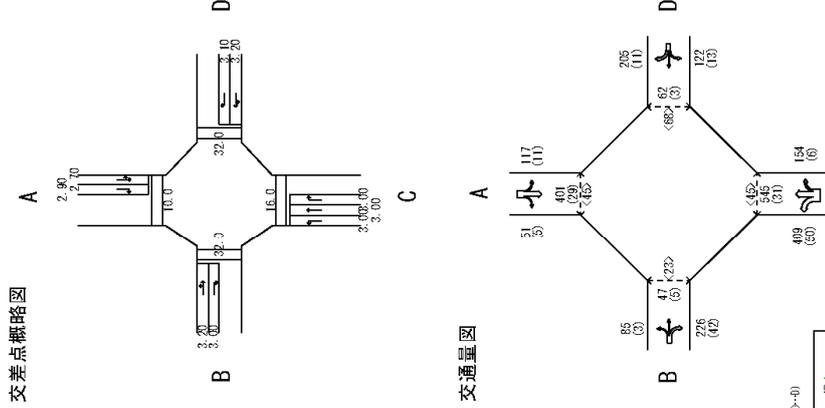
現示方式の図示

(※車号の対応関係は次のとおり、①-A、②-B、③-C、④-D)

現示	1φ	2φ	3φ	4φ
表示時間	G-35 Y-3 AR-1	G-30 Y-3 AR-2	G-72 Y-3 AR-0	G-6 Y-3 AR-2
有効青時間	35	30	72	6
損失時間	4	5	3	5

上段 : 方向別合算交通量 [台/時]
下段 : (大型車流入台数) [台/時]
<歩行者数> [人/時]

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。



②-2 開催中交差点交通量 (地点2 (目黒交番前)) : ピーク時 17:00~18:00 / 一般交通量は現況値使用 【信号現況調整後】

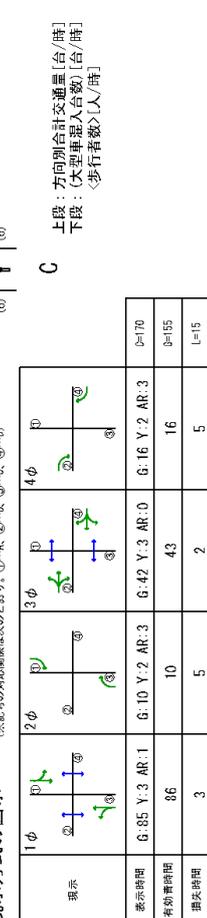
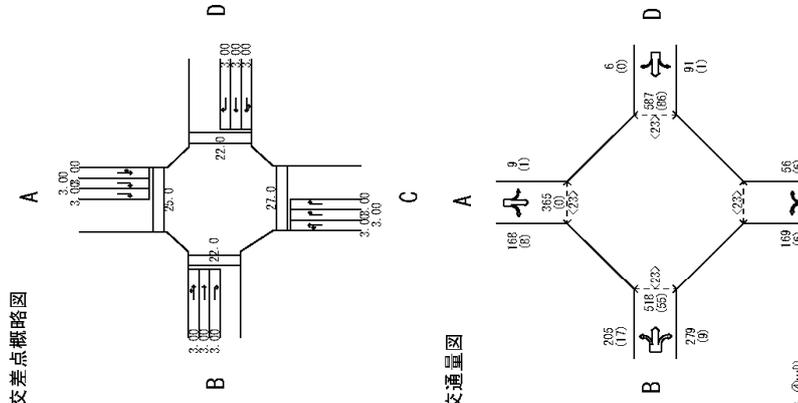
流入部	A		B		C		D	
	左折-直進	右折	左折-直進	右折	左折-直進	右折	左折-直進	右折
車線数	1	2	1	1	1	1	1	1
初期交通量の基本値	1800	1800	2000	1800	2000	1800	2000	1800
車線幅員による補正率	α _B	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
車線幅員による補正率	α _w	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)
縦断勾配による補正率	α _G	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
縦断勾配による補正率	α _T	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率	α _L	0.998	0.991	0.978	0.976	0.993	0.997	1.000
大型車混入による補正率	α _L	(0.27)	(4.76)	(9.30)	(10.62)	(3.23)	(10.71)	(4.65)
左折車混入による補正率	α _L	0.994	0.880	0.880	0.880	0.880	0.940	(26.8)
左折車混入による補正率	α _L	(2.4)	(56.7)	(56.7)	(56.7)	(56.7)	(26.8)	
(歩行者による他雑率)	f	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13
(歩行者歩行時間)	f	88	43	88	43	88	43	88
(歩行者歩行時間)	f	79	38	79	38	79	38	79
横断歩行者による補正率	α _L							
右折車混入による補正率	α _R							
(右折車)	R%							
(右折車の通過確率)	f							
(有効歩時間)	f							
(現況歩行目的のきぼけ台数増分)	KER、台/サイクル			0.547		0.547		0.585
(交差点内滞留台数)	K、台/サイクル			43		43		43
(交差点内滞留台数)	K、台/サイクル			2(42)		2(42)		2(42)
飽和交通量	S _A	1984	3454	1653	1862	1562	3348	1745
飽和交通量	q	374	1084	723	279	108	86	1814
飽和交通量	q	(9+365)	(206+515)	(206+515)	(16+4)	(16+4)	(91+587)	6
右折補正交通量	α _R -N				117			0
交差点流入部の飽和率	ρ	0.159	0.048	0.206	0.066	0.108	0.017	0.000
必要現示率	1φ	0.159	0.048	0.206	0.066	0.108	0.017	0.000
必要現示率	2φ		0.048	0.206		0.108	0.017	0.000
必要現示率	3φ						0.017	0.000
必要現示率	4φ							0.000
有効歩時間(秒)	1φ	86	10		86		10	
有効歩時間(秒)	2φ							
有効歩時間(秒)	3φ							
有効歩時間(秒)	4φ							
借歩時間比	G/C	86/170	10/170	43/170	16/170	86/170	10/170	43/170
可能交通量	C _i	1004	206	889	328	790	197	900
交通量比	q/C _i	0.373	0.520	0.813	0.851	0.214	0.284	0.753
交通混雑率	α	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK
混雑率	L _g (%)	37.4			122.4		13.2	2.6

※ N=32(5000/C)、N: 時間で右折車が交差点内に滞留する台数
※ *交通量(台/車時間)

A: 至 十日市場
B: 至 つぎみ野
C: 至 京
D: 至 鶴ヶ峰

*1 現況交通量は、現況調査の歩行者を加味して設定しました。予備時間帯の1時間終了時において歩行者発生していた場合、その歩行者は当該時間帯の交通量に含められ、歩行者を車両台数に換算して交通量を補正して交差点解析に用います。歩行者から車両台数への換算は、予備時間帯での平均的な大型車混入率及び方向別割合を参考に設定しました。

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。



上段: 方向別合計交通量 [台/時]
下段: (大型車混入台数) [台/時]
(歩行者数) [人/時]

表示時間	6:55 Y.3 AR:1	6:10 Y.2 AR:3	6:42 Y.3 AR:0	6:16 Y.2 AR:3
有効歩時間	86	10	43	16
借歩時間	3	5	2	5

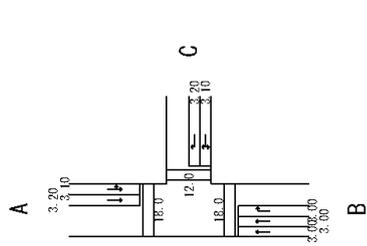
④開催中交差点交通量 (地点4 (滝沢) : ピーク時 17:00~18:00 / 一般交通量は現況値使用)

流入部	A		B		C	
	左折・直進	直進	左折	直進	右折	右折
車線数	1	1	1	2	1	1
縦向き交通量の基本値	1547	1507	1800	1507	1457	1432
車線幅員による補正率	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
車線幅員	3.10	3.20	3.30	3.30	3.10	3.20
縦向きによる補正率	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
縦向きによる補正率	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
縦向きによる補正率	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
大型車流入による補正率	0.961	0.946	0.960	0.957	0.980	0.981
(大型車流入率)	(5.79)	(8.38)	(7.54)	(27.78)	(19.55)	(2.80)
左折車流入による補正率	0.902					
(左折率)	(41.8)					
(歩行者による広減率)	0.16				0.16	
(歩行者による広減率)	44				34	
(歩行者による広減率)	35				25	
縦向き歩行者による補正率	0.882				0.882	
右折車流入による補正率	1.000				1.000	
(右折率)	(0.0)				(0.0)	
(右折車の通過確率)	0.499		0.499		1.000	
(右折車の通過確率)	47		47		34	
(表示変更目的のさびけ台数割合)	1.36		1.36			
KR、台/サイクル						
(交差点内滞留台数)						
K、台/サイクル						
総計交通量	SA 1341	1462	2864	1507	1191	1405
設計交通量	q 876	783	18	312	214	
右折補正交通量	qR-N		0		(312*0)	
交差点流入部の必要率	p	0.312	0.273	0.000	0.276	0.152
1φ	0.312	0.233	0.040	0.000	0.276	0.628
2φ						0.040
3φ						0.276
有効時間(秒)	1φ 34	47	8			100
2φ		8				
3φ						
信号周期比	G/C 44/100	55/100	8/100	34/100	34/100	
可能交通量	Ci 1233	1576	396	385	478	
交通量比	q/Ci 0.710	0.497	0.046	0.810	0.448	
交通処理率のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	
滞留率	Ls(m)		5.8		55.0	

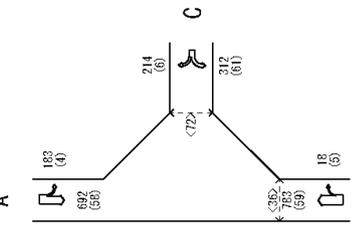
※ N=33×(60/φ)、N：時間で右折車が交差点内に滞留する台数
※ *交通量(台/実時間)

A: 至 十日市緑塚
B: 至 瀬谷駅
C: 至

交差点概略図



交通量図



上段：方向別合計交通量[台/時]
下段：(大型車流入台数)[台/時]
(歩行者数)[人/時]

現示方式の図示

(※番号の対応関係は次のとおり、①→A、②→B、③→C)

現示	1φ	2φ	3φ
表示時間	6:44 Y:3 AR:0	6:8 Y:3 AR:2	6:34 Y:3 AR:3
有効時間	47	8	34
掛戻時間	0	5	6

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

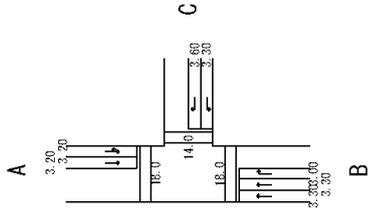
⑤-2開催中交差点交通量(地点4(瀬谷土橋公園入口):ピーク時 16:00~17:00 / 一般交通量は現況値使用)【信号現示調整後】

流入部	A		B		C	
	左折	直進	左折	直進	左折	直進
車線数	1	2	1	2	1	1
縦向きによる補正率	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
横向きによる補正率	0.999	0.999	0.999	0.999	0.999	0.999
縦横比による補正率	0.999	0.999	0.999	0.999	0.999	0.999
大型車混入による補正率	0.991	0.988	0.748	0.986	0.987	0.987
左折車混入による補正率	0.954					
(左折車) L%	(20.9)					
(歩行者による混雑率) f	0.15					
(歩行者用青時間) p	43					
(歩行者用赤時間) αL	31					
縦向き歩行者による補正率	αRT					
(右折車) R%						
(右折車の通過補正率) f						
(有効青時間) α						
(現示入り目のさばり台数割合) R.R.	α/β					
(交差点内滞留台数) K	α/β					
(交差点内滞留台数) K	α/β					
総計交通流率	S A	1421	1497	2884	1175	1569
設け交通流率	q	901	947	542	224	106
右折補正交通量	α R-N					
交差点流入部の飽和率	p	0.309		0.191	0.191	0.068
必要現示率	1 φ	0.309		0.131		0.199
	2 φ			0.060	0.191	
	3 φ					0.199
有効青時間(秒)	1 φ	43		48		109
	2 φ			22	22	
	3 φ					29
青等青時間比	G/C	43/109		70/109	29/109	29/109
可能交通容量	C i	1151		1820	237	418
交通容量比	q/C i	0.783		0.298	0.254	0.747
交通処理率のチェック	O K	O K		O K	O K	O K
滞留率	L s (m)			90.5	50.8	88.6

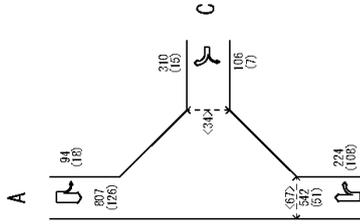
※ N=0.8×(60/φ)、N:時間ごとの滞留率に相当する台数

A:至 十日市緑塚
B:至 瀬谷駅
C:

交差点概略図



交通量図



上段: 方向別台計交通量 [台/時]
下段: (大型車混入台数) [台/時]
(歩行者数) [人/時]

現示方式の図示 (※記号の対応関係は次のとおり、①~A、②~B、③~C)

現示	1 φ	2 φ	3 φ	①	②	③
表示時間	6:43 Y:3 AR:2	6:22 Y:3 AR:2	6:29 Y:3 AR:2	6:29 Y:3 AR:2	6:29 Y:3 AR:2	6:109
有効青時間	48	22	5	29	49	109
閉鎖時間	0	5	5	5	5	109

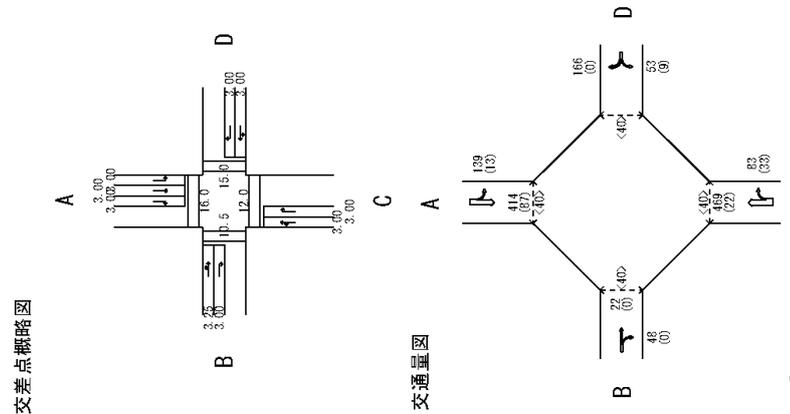
⑥開催中交差点交通量 (地点5 (中瀬谷消防署出張所北側) : ピーク時 17:00~18:00 / 一般交通量は現況値使用)

流入部	A		B		C		D	
	直進	右折	直進	右折	直進	右折	直進	右折
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1
毎秒交通量の基本値	1800	1800	2000	1800	2000	1800	2000	1800
車線幅員による補正率	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
車線幅員による補正率 (車線幅員)	3.00	3.00	3.25	3.00	3.00	3.00	3.00	3.00
総歩道による補正率	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
総歩道による補正率 (総歩道)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
大型車流入による補正率	0.939	0.872	1.000	1.000	0.998	0.982	0.994	1.000
大型車流入による補正率 (大型車流入率)	9.35	21.01	0.00	0.00	14.69	16.98	0.00	0.00
左折車流入による補正率	α L T		1.000		0.789			
左折車流入による補正率 (左折車)	0.18		0.18		0.18			
(歩行者による他減速)	f p		26		26			
(歩行者歩行時間)	秒	44	44		44			
歩行者歩行時間による補正率	α L		22		22			
歩行者歩行時間による補正率 (歩行者)	0.828							
右折車流入による補正率	α R T							
右折車流入による補正率 (右折車)	R %							
(右折車の通過遅延)	f	0.612			0.642			0.979
(有効歩行時間)	秒	44			44			26
(現況歩行時間のきり上げ台数補分)	K R	1.400			1.400			1.400
K R、台/サイクル								
(交差点内滞留台数)	K、台/サイクル							
飽和交通量	S A	1389	1744	1800	1936	1408	1375	1800
設計交通量	q	139	414	48	469	83	166	166
設計交通量 (右折車)	α R-N				0.469			
交差点流入部の飽和率	ρ	0.099	0.237	0.027	0.242	0.031	0.039	0.082
必要飽和率	1 φ	0.099	0.237		0.242			0.242
	2 φ							0.031
	3 φ							0.031
有効歩行時間(秒)	1 φ	44	44	44	44	44	44	44
	2 φ							8
	3 φ							8
信号機間隔	G/C	44/ 90	44/ 90	26/ 90	26/ 90	44/ 90	26/ 90	26/ 90
可能交通量	C i	694	694	578	520	486	397	555
交通量比	q/C i	0.203	0.468	0.098	0.406	0.171	0.134	0.310
交通量比のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK
滞留量	L s (m)	34.2	0.0	10.8	26.1			37.4

※ N=33x(3600/C)、N: 時間で右折車が交差点内に滞留する台数
※ *交通量 (台/実時間)

A: 至 十日市場
B: 至 泉
C: 至 泉
D:

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いに「注意願います。」



上段: 方向別合計交通量 [台/時]
下段: 大型車流入台数 [台/時]
<歩行者数> [人/時]

現示方式の図示 (※図中の対応関係は次のとおり。①-A、②-B、③-C、④-D)

現示	1φ	2φ	3φ
表示時間	G:44 Y:3 AR:0	G:8 Y:2 AR:2	G:26 Y:3 AR:2
有効歩行時間	44	8	26
滞留時間	3	4	5

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

19 現況の交通量を一般交通量とした場合の開催時の大気質、騒音及び振動について

ご意見の趣旨

地域社会の交通混雑の予測において、実態に即した予測となるよう、既存資料ではなく交通量を推計（転換率式併用QV分割配分手法）して、一般交通量を設定したと思うが、方法書の審査の段階では提示されていないので、これを使用した理由とその妥当性について聞きたい（第11回 環境影響評価審査会（11月2日）でのご意見）。

関係車両の走行に伴う道路交通騒音の地点7について、令和2年の現地調査の時点では環境基準を満たしていたところが、こういう事業によって予測だと5デシベル程度増加すると、結果として環境基準を満たせなくなる。環状4号線の混雑の緩和として瀬谷地内線に車両を誘導すると、騒音の環境が悪化することが懸念される。（第13回 環境影響評価審査会（12月6日）でのご意見）

事業者の見解

第13回環境影響評価審査会（12月6日）でお示した、現況の交通量（混雑時）に本博覧会の開催によって発生する交通量（多客日）を加えた条件を用いて、開催中における大気質、騒音及び振動について検証した結果をご提示します。検証にあたっては準備書と同様に、地点1～7（図19-1及び19-2）において、大気質濃度、道路交通騒音レベル、道路交通振動レベルについて試算しました。

大気質の予測結果としては、二酸化窒素は0.032～0.034ppm、浮遊粒子状物質は0.045mg/m³であり、環境基準及び環境目標値（二酸化窒素：0.04ppm 以下、浮遊粒子状物質：0.10mg/m³ 以下）に適合しています（表19-1）。

振動の予測結果としては、昼間で42.9～50.6 デシベル、夜間で41.1～49.6 デシベルであり、予測7地点全てで道路交通振動の要請限度を下回ると予測します（表19-3）。

騒音の予測結果としては、昼間で58.3～68.6デシベルであり、予測7地点のうち5地点（地点1、地点2、地点3、地点4、地点5）で環境基準を下回ると予測します。その他の2地点（地点6、地点7）では環境基準を上回っていますが、将来一般交通量において、すでに環境基準を上回っています。これらの2地点における本博覧会の関係車両に起因する騒音レベルの増分は最大1.6デシベル（1.5～1.6デシベル）と予測します（表19-2）。

なお、今回の予測値と準備書での予測値を比較すると、地点5及び7については、一般交通に起因する騒音レベルは準備書の方が高い値（地点5：2.8～3.0、地点7：2.2～2.4デシベル）となっていますが、これは、準備書の予測値が瀬谷地内線及び三ツ境下草柳線の開通による通過交通の増加を考慮しているためと想定します。

現地調査において、地点7の平日及び休日の騒音レベルは環境基準を下回りますが、現況の交通量（混雑時）を用いた今回の予測値（一般交通に起因する騒音レベル）は61.5～62.0デシベルであり、環境基準を上回ります。

また、本博覧会の開催までには、瀬谷地内線及び三ツ境下草柳線は開通しており、地点7は通過交通の増加によって現地調査時点よりも騒音レベルは高くなると想定します。

本博覧会としては、公共交通機関の利用促進を図るとともに、パークアンドライドの導入、駐車場の事前予約の導入等により、地点7も含め会場周辺への交通集中による影響の低減に努めます。

補足資料 19 現況の交通量を一般交通量とした場合の開催時の大気質、騒音及び振動について

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

表 19-1 現況交通量を用いた予測結果（大気）

予測地点	道路名	予測位置	二酸化窒素 (ppm)		浮遊粒子状物質 (mg/m ³)	
			日平均値の年間98%値		日平均値の2%除外値	
			準備書記載の結果	現況交通量による結果	準備書記載の結果	現況交通量による結果
地点1	環状4号線	東側	0.033	0.033	0.045	0.045
		西側	0.033	0.033	0.045	0.045
地点2	市道五貫目第33号線	北側	0.033	0.034	0.045	0.045
		南側	0.034	0.034	0.045	0.045
地点3	市道五貫目第33号線	南側	0.033	0.033	0.045	0.045
		北側	0.033	0.033	0.045	0.045
地点4	環状4号線	西側	0.034	0.034	0.045	0.045
		東側	0.034	0.033	0.045	0.045
地点5	深見第228号線	西側	0.032	0.032	0.045	0.045
		東側	0.032	0.032	0.045	0.045
地点6	環状4号線	西側	0.033	0.034	0.045	0.045
		東側	0.033	0.033	0.045	0.045
地点7	瀬谷地内線	西側	0.033	0.032	0.045	0.045
		東側	0.032	0.032	0.045	0.045

注1：環境基準は、二酸化窒素0.04ppmから0.06ppmまでのゾーン内又はそれ以下、浮遊粒子状物質0.10mg/m³以下。

注2：環境保全目標は、二酸化窒素0.04ppm以下、浮遊粒子状物質0.10mg/m³以下。

表 19-2 現況交通量を用いた予測結果（騒音）

単位：デシベル

予測地点	道路名	予測位置	道路交通騒音レベル(L _{Aeq})							差分		環境基準
			準備書記載の結果			現況交通量による結果			一般			
			一般	開催中	増加	一般	開催中	増加				
			A	B	B-A	C	D	D-C	A-C	B-D		
地点1	環状4号線	東側	63.9	66.7	2.8	62.7	66.1	3.4	1.2	0.6	70	
		西側	65.1	67.8	2.7	63.9	67.2	3.3	1.2	0.6		
地点2	市道五貫目第33号線 (八王子街道)	北側	66.3	66.7	0.4	66.8	67.2	0.4	-0.5	-0.5	70	
		南側	66.3	66.6	0.3	66.9	67.2	0.3	-0.6	-0.6		
地点3	市道五貫目第33号線 (八王子街道)	南側	63.0	64.2	1.2	64.1	65.1	1.0	-1.1	-0.9	70	
		北側	64.8	66.0	1.2	65.7	66.7	1.0	-0.9	-0.7		
地点4	環状4号線	西側	63.9	67.0	3.1	61.9	66.2	4.3	2.0	0.8	70	
		東側	63.6	67.0	3.4	62.0	66.4	4.4	1.6	0.6		
地点5	深見第228号線	南側	60.2	60.7	0.5	57.4	58.3	0.9	2.8	2.4	60	
		北側	60.0	60.8	0.8	57.0	58.5	1.5	3.0	2.3		
地点6	環状4号線	西側	66.5	68.2	1.7	67.1	68.6	1.5	-0.6	-0.4	65	
		東側	64.6	66.4	1.8	65.3	66.9	1.6	-0.7	-0.5		
地点7	瀬谷地内線	西側	64.4	65.3	0.9	62.0	63.5	1.5	2.4	1.8	60	
		東側	63.7	64.7	1.0	61.5	63.0	1.5	2.2	1.7		

注1：時間区分は、昼間：6～22時です。

注2：網掛けは環境基準を上回ることを示します。

注3：「一般」は一般交通量のみによる騒音寄与レベル、「開催中」は開催中交通量（一般車両＋関係車両）による騒音レベルです。

補足資料 19 現況の交通量を一般交通量とした場合の開催時の大気質、騒音及び振動について

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

表 19-3 現況交通量を用いた予測結果（振動）

単位：デシベル

予測地点	道路名	予測位置	道路交通振動レベル(L ₁₀)								要請限度
			準備書記載の結果			現況交通量による結果			差分		
			一般	開催中	増加	一般	開催中	増加	一般	開催中	
			A	B	B-A	C	D	D-C	A-C	B-D	
昼間	地点 1 環状 4 号線	東側	39.8	43.8	4.0	37.6	43.2	5.6	2.2	0.6	70
		西側	40.0	44.0	4.0	37.8	43.4	5.6	2.2	0.6	
	地点 2 市道五貫目第 33 号線 (八王子街道)	北側	46.1	46.4	0.3	46.6	46.8	0.2	-0.5	-0.4	70
		南側	46.1	46.4	0.3	46.6	46.8	0.2	-0.5	-0.4	
	地点 3 市道五貫目第 33 号線 (八王子街道)	南側	48.4	49.2	0.8	49.4	49.7	0.3	-1.0	-0.5	70
		北側	49.2	50.1	0.9	50.3	50.6	0.3	-1.1	-0.5	
	地点 4 環状 4 号線	西側	46.1	50.3	4.2	43.5	49.8	6.3	2.6	0.5	65
		東側	46.1	50.3	4.2	43.5	49.8	6.3	2.6	0.5	
	地点 5 深見第 228 号線	南側	43.7	46.6	2.9	41.8	42.9	1.1	1.9	3.7	65
		北側	43.7	46.6	2.9	41.8	42.9	1.1	1.9	3.7	
	地点 6 環状 4 号線	西側	43.9	47.1	3.2	45.4	46.5	1.1	-1.5	0.6	65
		東側	43.1	46.1	3.0	44.5	45.6	1.1	-1.4	0.5	
	地点 7 瀬谷地内線	西側	45.0	47.4	2.4	42.7	44.6	1.9	2.3	2.8	65
		東側	44.9	47.3	2.4	42.7	44.7	2.0	2.2	2.6	
夜間	地点 1 環状 4 号線	東側	41.6	44.1	2.5	35.7	45.1	9.4	5.9	-1.0	65
		西側	41.8	44.3	2.5	35.8	45.3	9.5	6.0	-1.0	
	地点 2 市道五貫目第 33 号線 (八王子街道)	北側	45.4	45.7	0.3	44.1	44.7	0.6	1.3	1.0	65
		南側	45.4	45.7	0.3	44.1	44.7	0.6	1.3	1.0	
	地点 3 市道五貫目第 33 号線 (八王子街道)	南側	46.5	48.4	1.9	47.8	49.6	1.8	-1.3	-1.2	65
		北側	47.3	49.3	2.0	47.0	48.7	1.7	0.3	0.6	
	地点 4 環状 4 号線	西側	44.6	50.1	5.5	40.5	49.6	9.1	4.1	0.5	60
		東側	44.6	50.1	5.5	40.5	49.6	9.1	4.1	0.5	
	地点 5 深見第 228 号線	南側	42.5	46.6	4.1	33.2	41.3	8.1	9.3	5.3	60
		北側	42.5	46.6	4.1	33.2	41.3	8.1	9.3	5.3	
	地点 6 環状 4 号線	西側	42.8	46.9	4.1	42.7	47.6	4.9	0.1	-0.7	60
		東側	42.1	46.0	3.9	42.0	46.7	4.7	0.1	-0.7	
	地点 7 瀬谷地内線	西側	41.2	46.2	5.0	35.4	41.1	5.7	5.8	5.1	60
		東側	41.1	46.1	5.0	35.5	41.1	5.6	5.6	5.0	

注1：予測時間帯は、昼間8時～19時、夜間19～8時としました。

注2：道路交通振動レベルの値は、各地点において関係車両が通過する時間帯の最大値を示します。

注3：網掛けは要請限度を上回ることを示します（該当なし）。

表 19-4 現況値を使用した予測方法等（大気質、騒音及び振動）

	大気質	騒音	振動
予測項目	準備書記載のとおり		
予測地域・地点	準備書記載のとおり (図 19-1 参照)	準備書記載のとおり (図 19-2 参照)	準備書記載のとおり (図 19-2 参照)
予測時期	準備書記載のとおり		
予測方法	準備書記載のとおり		
予測条件	準備書 p6.7-69 の記載内容のうち、予測交通量（準備書 p6.7-70 「表 6.7-53」）の将来一般交通量について、現況の交通量（混雑時）を基に設定しました（表 19-5(1)参照）。	準備書 p6.8-44 の記載内容のうち、予測交通量（準備書 p6.8-44～45 「表 6.8-25(1)～(2)」）の将来一般交通量について、現況の交通量（混雑時）を基に設定しました（表 19-5(2)参照）。	準備書 p6.9-37 の記載内容のうち、予測交通量（準備書 p6.9-37～38 「表 6.9-27(1)～(2)」）の将来一般交通量について、現況の交通量（混雑時）を基に設定しました（表 19-5(1)参照）。

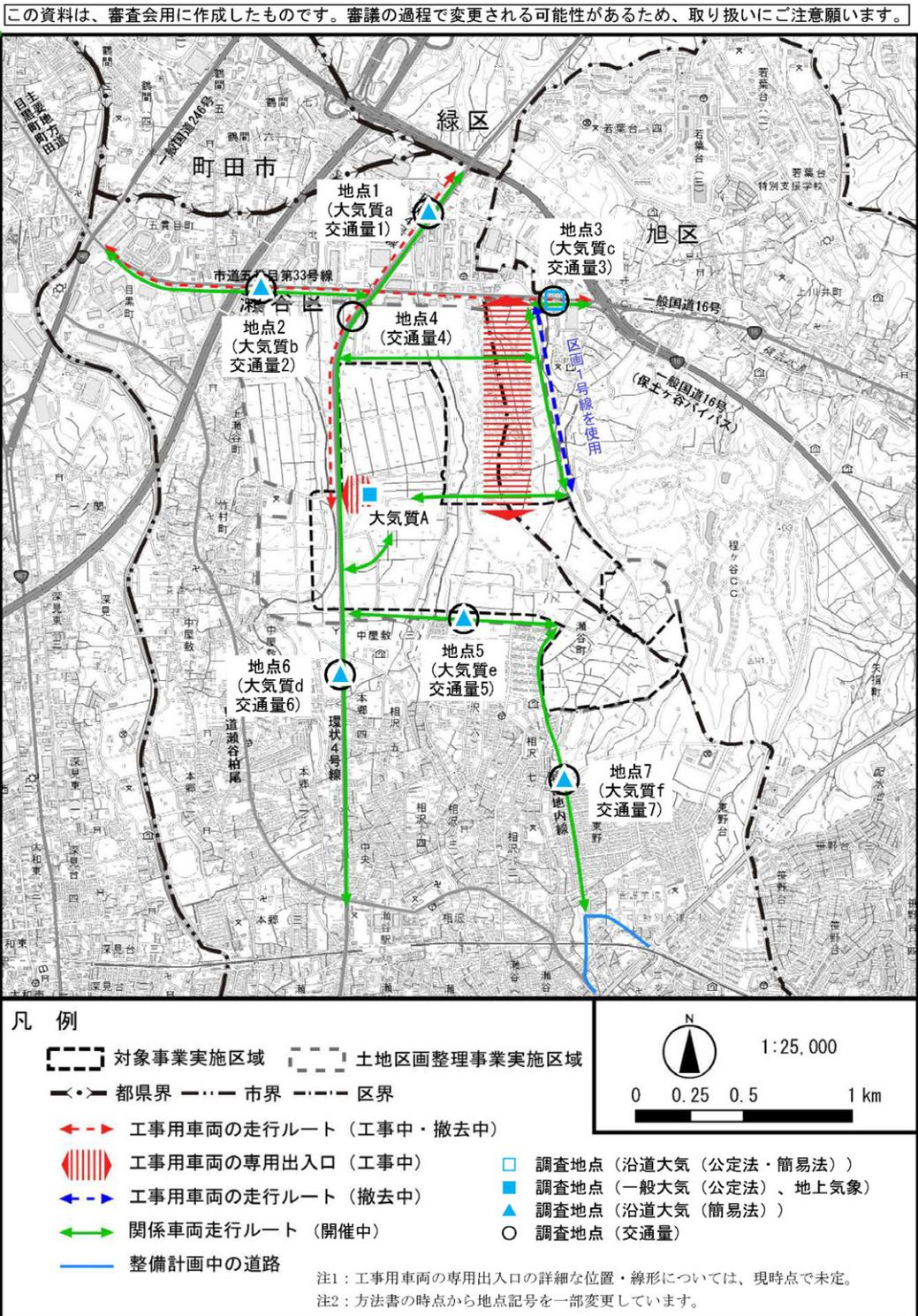


図 19-1 大気質の調査地点図 (準備書 p6. 7-7 「図 6. 7-1」)

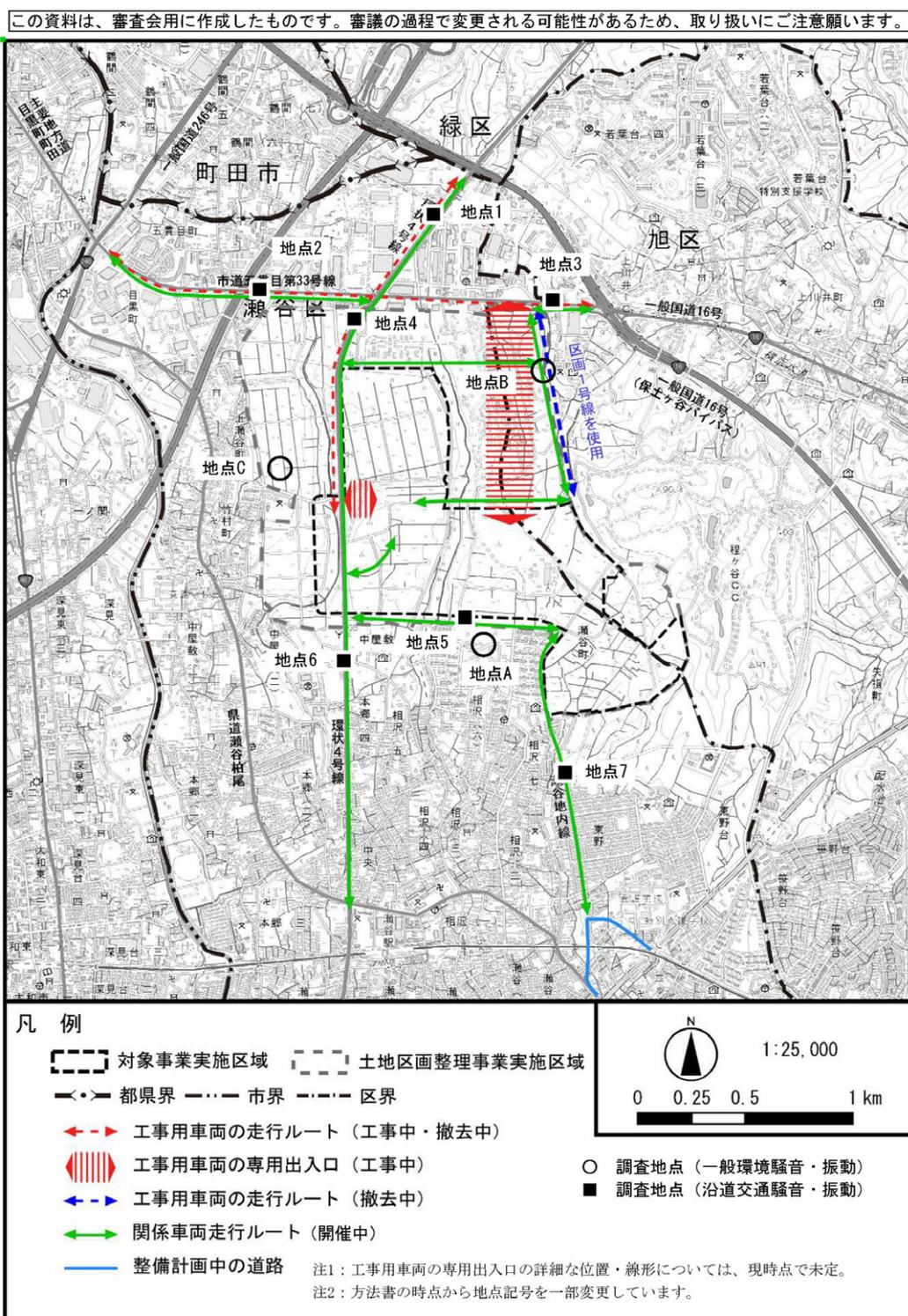


図 19-2 騒音及び振動の調査地点図 (準備書 p6.8-6 「図 6.8-1」及び p6.9-5 「図 6.9-1」)

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

表 19-5(1) 現況値を使用した予測の設定交通量（大気質、振動）

単位：台/24時間

予測地点	道路名	方向	車種分類	24時間交通量		
				将来一般交通量※	関係車両台数	開催中交通量
				A	B	A+B
地点 1	環状 4 号線	目黒交番前 (南行)	大型車	549	1,313	1,862
			小型車	5,850	3,098	8,948
			合計	6,399	4,411	10,810
		十日市場 (北行)	大型車	577	1,313	1,890
			小型車	5,797	2,221	8,018
			合計	6,374	3,534	9,908
地点 2	市道五貫目 第 33 号線 (八王子街道)	目黒交番前 (東行)	大型車	2,348	4	2,352
			小型車	10,196	1,672	11,868
			合計	12,544	1,676	14,220
		国道 246 号 (西行)	大型車	2,358	4	2,362
			小型車	10,263	1,432	11,695
			合計	12,621	1,436	14,057
地点 3	市道五貫目 第 33 号線 (八王子街道)	目黒交番前 (西行)	大型車	2,133	0	2,133
			小型車	8,187	4,073	12,260
			合計	10,320	4,073	14,393
		上川井 (東行)	大型車	2,120	0	2,120
			小型車	7,969	4,864	12,833
			合計	10,089	4,864	14,953
地点 4	環状 4 号線	目黒交番前 (北行)	大型車	514	1,317	1,831
			小型車	5,320	3,655	8,973
			合計	5,834	4,970	10,804
		瀬谷駅 (南行)	大型車	572	1,317	1,889
			小型車	5,638	5,040	10,678
			合計	6,210	6,357	12,567
地点 5	深見 第 228 号線	環状 4 号線 (西行)	大型車	159	0	159
			小型車	2,583	336	2,919
			合計	2,742	336	3,078
		細谷戸公園 (東行)	大型車	107	181	288
			小型車	2,282	299	2,581
			合計	2,389	480	2,869
地点 6	環状 4 号線	目黒 交番前 (北行)	大型車	760	578	1,338
			小型車	5,957	808	6,765
			合計	6,717	1,386	8,103
		瀬谷駅 (南行)	大型車	704	578	1,282
			小型車	5,755	643	6,398
			合計	6,459	1,221	7,680
地点 7	瀬谷地内線	細谷戸公園 (北行)	大型車	159	181	340
			小型車	2,583	326	2,909
			合計	2,742	507	3,249
		瀬谷駅 (南行)	大型車	107	181	288
			小型車	2,282	289	2,571
			合計	2,389	470	2,859

※混雑時においては、既存資料（土地区画整理事業）で自動車断面交通量の現地調査を行っていないため、交差点における方向別交通量の現地調査結果を基に、断面交通量を推計しました。

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

表 19-5 (2) 現況値を使用した予測の設定交通量 (騒音)

単位：台/16時間

予測地点	道路名	方向	車種分類	16時間交通量		
				将来一般交通量 [※]	関係車両台数	開催中交通量
				A	B	A+B
地点 1	環状 4 号線	目黒交番前 (南行)	大型車	430	1,313	1,743
			小型車	5,274	3,098	8,372
			合計	5,704	4,411	10,115
		十日市場 (北行)	大型車	450	1,313	1,763
			小型車	5,283	2,221	7,504
			合計	5,733	3,534	9,267
地点 2	市道五貫目第 33 号線 (八王子街道)	目黒交番前 (東行)	大型車	1,789	4	1,793
			小型車	8,718	1,672	10,390
			合計	10,507	1,676	12,183
		国道 246 号 (西行)	大型車	1,853	4	1,857
			小型車	9,217	1,432	10,649
			合計	11,070	1,436	12,506
地点 3	市道五貫目第 33 号線 (八王子街道)	目黒交番前 (西行)	大型車	1,619	0	1,619
			小型車	7,207	4,073	11,280
			合計	8,826	4,073	12,899
		上川井 (東行)	大型車	1,571	0	1,571
			小型車	6,849	4,864	11,713
			合計	8,420	4,864	13,284
地点 4	環状 4 号線	目黒交番前 (北行)	大型車	404	1,317	1,721
			小型車	4,803	3,653	8,456
			合計	5,207	4,970	10,177
		瀬谷駅 (南行)	大型車	461	1,317	1,778
			小型車	4,948	5,040	9,988
			合計	5,409	6,357	11,766
地点 5	深見第 228 号線	環状 4 号線 (西行)	大型車	145	0	145
			小型車	2,413	336	2,749
			合計	2,558	336	2,894
		細谷戸公園 (東行)	大型車	100	181	281
			小型車	2,057	299	2,356
			合計	2,157	480	2,637
地点 6	環状 4 号線	目黒交番前 (北行)	大型車	600	578	1,178
			小型車	5,242	808	6,050
			合計	5,842	1,386	7,228
		瀬谷駅 (南行)	大型車	585	578	1,163
			小型車	5,018	643	5,661
			合計	5,603	1,221	6,824
地点 7	瀬谷地内線	細谷戸公園 (北行)	大型車	145	181	326
			小型車	2,413	326	2,739
			合計	2,558	507	3,065
		瀬谷駅 (南行)	大型車	100	181	281
			小型車	2,057	289	2,346
			合計	2,157	470	2,627

※混雑時においては、既存資料 (土地区画整理事業) で自動車断面交通量の現地調査を行っていないため、交差点における方向別交通量の現地調査結果を基に、断面交通量を推計しました。

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

20 転換率式併用QV分割配分手法について (2)

ご意見の趣旨

分割配分は分割の仕方によって出てくる結果が変わり得るものであるため、どのように分割をしたのかなど、今後、第三者がこれをきちんと検証できるような情報を記載していただくことが必要であると思う(第15回環境影響評価審査会(1月10日)でのご意見)。

事業者の見解

本博覧会では、交通管理者や所管省庁等との協議・調整において、当該地域の他の事業との整合を図る観点から、推計手法については、分割配分手法により実施しています。

審査会でのご指摘を踏まえ、推計の過程等が検証できるよう、配分回数や分割比率など前提となる条件等について整理しました。

表20-1 交通量推計の前提条件等について

項目	今回の推計
配分手法	高速転換率併用分割配分
配分回数、分割比率	10回、1/10
交通流の推計時点	R9 時点
推計の状況(整備の有無)	有 (開発を含めた環境影響評価を行うため)
推計に用いた OD 表	道路交通センサスをベースとした自動車 OD 表 (H22 センサス)
開発交通量の考慮	有 (考慮した開発交通(トリップ数): 23,631 台トリップ/日※ ※想定する駅シャトルバス、団体バス、P&R シャトルバスの各台数を含む)

補足資料 21 迂回経路の運用における地点10及び地点2の予測評価について（2）

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

21 迂回経路の運用における地点10及び地点2の予測評価について（2）

ご意見の趣旨

地点10と地点2について、交通容量比はそれぞれ示していますが、これを踏まえて、交差点需要率についてはどのようなになったのか。

交通容量比が1.0を超えている場合と、交差点需要率が限界需要率を超えてしまう場合は、どのように処理するかも検討していただければと思う（第15回環境影響評価審査会（1月10日）でのご意見）。

事業者の見解

第15回横浜市環境影響評価審査会（1月10日）において、ご提示した迂回経路の運用効果について、地点10及び地点2における交差点需要率を試算しました。試算した結果、地点10及び地点2における交通需要率はいずれの場合も限界需要率を下回りました（表21-1）。

この迂回経路の運用は、迂回台数として200台/時を設定した場合の効果を試算したもので、地点12の交通容量比及び交差点需要率は改善され、来場車両による滞留については、一定程度の緩和が期待できることから、引き続き、交通管理者等との調整を進めていきます。

なお、地点12においては、右折車線の交通容量比が1を超過しており、信号1サイクルで捌き切れない車両と次の信号サイクルによる滞留長によって、土地区画整理事業の区域内道路や駐車場内に地点12からの退場待ちの車両が発生すると想定します。

また、地点12については、来場車両のピーク時（20:00～21:00）における北側の横断歩道の利用は限定的であると想定されますが、迂回経路を運用しても横断歩道の影響を考慮した条件では、交差点需要率が限界需要率も超える結果となります。

このため、区域内道路及び駐車場内に車両が滞留できるスペースをできるだけ多く確保するとともに、ピーク時間について事前周知することで、来場車両の退出時間が集中しないよう促していきます。あわせて、案内看板の設置や誘導員を配置するなど、北側の横断歩道による影響についてはできるだけ生じさせないように努めていきます。

表 21-1 迂回経路の運用効果の試算結果

迂回経路の運用	地点12		地点10		地点2		
	横断歩道による影響	交通容量比（右折）	交差点需要率（限界需要率：0.867）	交通容量比（左折）	交差点需要率（限界需要率：0.518）	交通容量比（右折）	交差点需要率（限界需要率：0.912）
なし	考慮しない場合	1.296	0.978	0.000	0.455	0.027	0.370
あり		1.110	0.858	0.612	0.455	0.700	0.495
なし	考慮した場合	1.501	1.110	0.000	0.455	0.027	0.370
あり		1.285	0.971	0.612	0.455	0.700	0.495

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

【試算結果】

- ・地点10の交差点需要率（迂回経路の運用がある場合）について

当該車線（C断面左折直進車線）の交通需要率

$$= \text{設計交通量[台/時]} \div \text{飽和交通流率[台/時]} = (0^{※1} + 200^{※2}) / 2,000^{※1} = 0.100$$

$$\text{交差点全体の交通需要率} = 0.079^{※1} (1\phi) + 0.161 (2\phi) + 0.215^{※1} (3\phi) + 0.000^{※1} (4\phi) = 0.455$$

注：当該車線の信号現示(2φ)では別車線（C断面右折車線）の交通需要率が最大であるため、2φの必要現示率としては別車線の値（0.161）を採用

- ・地点2の交差点需要率（迂回経路の運用がある場合）について

当該車線（D断面右折車線）の交通需要率

$$= \text{設計交通量[台/時]} \div \text{飽和交通流率[台/時]} = (8^{※1} + 200^{※2}) / 1,656^{※1} = 0.126$$

$$\text{交差点全体の交通需要率} = 0.184^{※1} (1\phi) + 0.038^{※1} (2\phi) + 0.147^{※1} (3\phi) + 0.126 (4\phi) = 0.495$$

注：当該車線の信号現示(4φ)では本車線の交通需要率が最大であるため、4φの必要現示率としては本車線の値（0.126）を採用

※1 地点10は準備書資料編p1.8-137、地点2は準備書資料編p1.8-130より。

※2 迂回台数として設定した200[台/時]

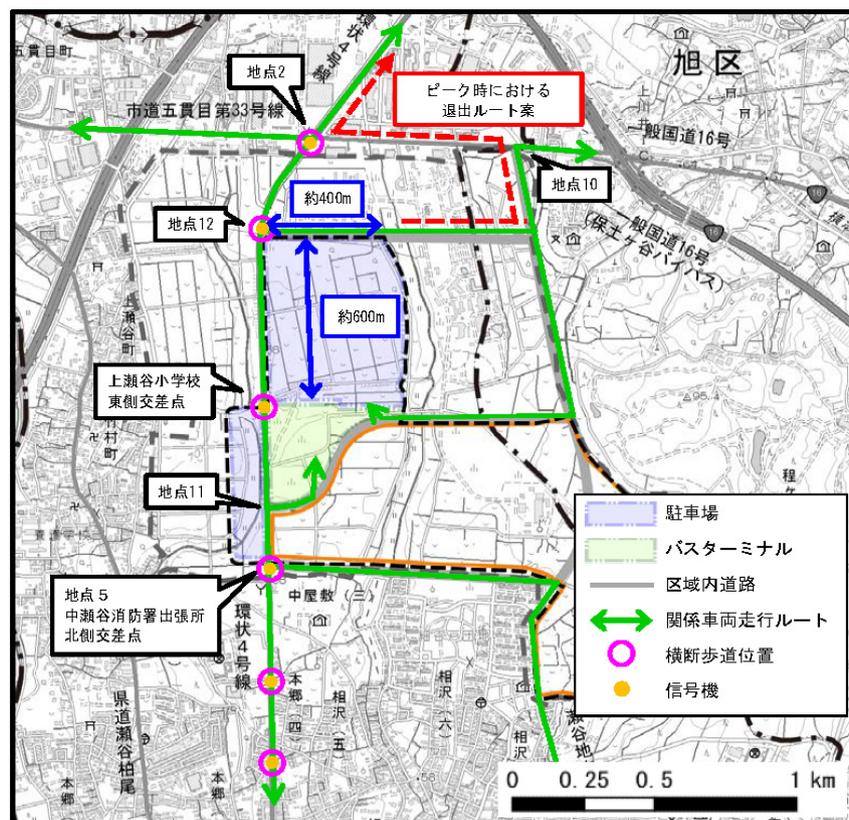


図21-1 ピーク時における迂回経路案

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

22 パークアンドライド駐車場の配置の考え方について

ご意見の趣旨

パークアンドライド駐車場は、事後調査は当然必要だと思うが、計画が未定なまま環境アセスの審査を終了すると、本当に適正な審査の手続と言えるのか疑問に感じる。やはり計画を示してもらい、それを審査するのがアセスかと思う。

地権者との関係もあるのでピンポイントは難しいにせよ、大体このあたりで何台といった情報で、できるものをできる段階でしっかりと出していってもらう方向で事業者に対応を求める（第13回環境影響評価審査会（12月8日）でのご意見）。

事業者の見解

本博覧会では、多客日（10.5万人/日、10日程度）などへの対応として、会場外駐車場（パークアンドライド駐車場）を約4,000台確保する予定です。準備書においては、現時点で想定している横浜青葉インターチェンジの高架下付近を記載しています。それ以外の候補地についても、現在、「会場まで概ね10km程度の距離」、「輸送効率を考え、駐車場の規模は、1か所あたり約300台以上を想定」などの観点から選定を進めています。

本審査会でのご指摘を踏まえ、土地所有者等の承諾等が得られた候補地については、必要に応じて予測評価し追加資料として順次ご提示する予定ですが、全ての候補地をご提示できないことも想定されることから、駐車場の配置の考え方について、以下のとおりご提示します。

本博覧会では、市内や近県だけでなく、国内の広域からの来場者が見込まれ、会場までのアクセスは、高速道路や主要な幹線道路が使用されると想定します。

このため、パークアンドライド駐車場の配置については、高速道路や主要な幹線道路など、会場周辺の広域道路網や準備書（p2-31）に示した来場者の方向別交通量割合（自家用車）などを踏まえ、パークアンドライドをより効率的で効果的に運用できるよう、方面別にゾーンを設定し、候補地を選定していきます（図22-1）。各ゾーンの駐車台数は、約800から1,000台を目安とし、ゾーンによっては駐車場を複数個所で設置して、各ゾーンの合計で、約4,000台を確保していきます。

各ゾーンの駐車台数の目安：約800～1,000台

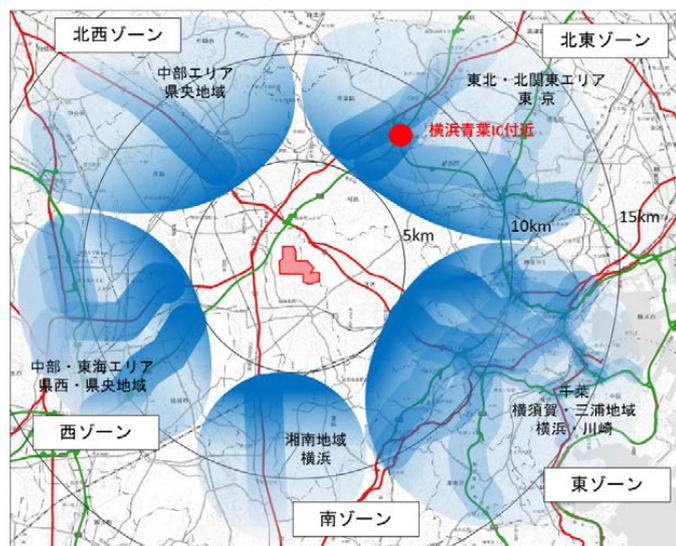


図22-1 パークアンドライド駐車場の配置の考え方