

## 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流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"> <li>調査を実施した5交差点の24時間断面交通量において、最も多かったのは、平日では地点③（本町四丁目交差点）のD断面で32,323台/24h、次いで地点④（本町五丁目交差点）のA断面で32,277台/24hでした。休日では地点③（本町四丁目交差点）のD断面で30,134台/24h、次いで地点④（本町五丁目交差点）のA断面で30,112台/24hでした。</li> <li>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2,495台/h、休日は2,820台/hでした。</li> <li>現況で交差点処理が困難（交差点需要率が0.9超、交差点車線混雑度が1.0超）になっている交差点はありません。</li> </ul>	p.6.13-16～ p.6.13-26
環境保全目標	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通混雑：周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと。</li> <li>歩行者の安全：歩行者等の安全な通行が確保されること。</li> </ul>	p.6.13-33
予測結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>工事中交通量による交差点需要率が高い交差点は、地点③（本町四丁目交差点）0.474ですが、いずれの交差点においても限界需要率を下回っており、交通処理は可能であると考えます。また、全ての交差点において交差点車線混雑度は1.0を下回ると予測します。</li> <li>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交差点車線混雑度の増加量は、ともに僅かであり、工事による周辺への影響は小さいと考えます。</li> <li>対象事業実施区域周辺の主要道路は、道路両側に植樹帯若しくはガードレール等が整備されたマウントアップ構造の歩道が整備されており、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。なお、工事用車両の出入口付近には、適宜警備員を配置していきます。</li> </ul>	p.6.13-36～ p.6.13-37
環境の保全のための措置の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>隣接事業者と情報交換等を行う体制を整え、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。</li> <li>土曜日や祝日の工事にあたっては、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。</li> <li>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。</li> <li>仮囲いの設置や警備員の配置により、一般通行者や一般通行車両の安全管理に努めます。</li> <li>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。</li> <li>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 of 厳守を徹底します。</li> <li>計画地の隣接建物の所有者並びに隣接認可保育所に対し、施工計画の内容について説明・周知します。</li> </ul>	p.6.13-38
評価	<ul style="list-style-type: none"> <li>予測結果の概要を踏まえ、工事中の工事用車両の走行による影響を低減するための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。」「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。</li> </ul>	p.6.13-38

※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"> <li>調査を実施した5交差点の24時間断面交通量において、最も多かったのは、平日では地点③（本町四丁目交差点）のD断面で32,323台/24h、次いで地点④（本町五丁目交差点）のA断面で32,277台/24hでした。休日では地点③（本町四丁目交差点）のD断面で30,134台/24h、次いで地点④（本町五丁目交差点）のA断面で30,112台/24hでした。</li> <li>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2,495台/h、休日は2,820台/hでした。</li> <li>現況で交差点処理が困難（交差点需要率が0.9超、交差点車線混雑度が1.0超）になっている交差点はありません。</li> </ul>	p.6.13-16～ p.6.13-26
環境保全目標	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通混雑：周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと。</li> <li>歩行者の安全：歩行者等の安全な通行が確保されること。</li> </ul>	p.6.13-33
予測結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>将来交通量による交差点需要率が高い交差点は、休日の地点④（本町五丁目交差点）0.522ですが、いずれの交差点においても限界需要率を下回っており、交通処理は可能であると考えます。また、全ての交差点において交差点車線混雑度は1.0を下回ると予測します。</li> <li>将来基礎交通量に対する将来交通量の交差点需要率及び交差点車線混雑度の増加量は、ともに僅かであり、関係車両の走行による周辺への影響は小さいと考えます。</li> <li>対象事業実施区域周辺の主要道路は、道路両側に植樹帯若しくはガードレール等が整備されたマウントアップ構造の歩道が整備されており、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、計画建物からの車両出入口付近は車両の視認性に配慮していくほか、出庫灯の設置により注意喚起などを促していきます。</li> </ul>	p.6.13-42～ p.6.13-44
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"> <li>本事業で整備する駐車場は、対象事業実施区域内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ます。</li> <li>対象事業実施区域内の駐車場へのアプローチ道は、十分な待機スペースを確保し、路上駐車を防止します。</li> <li>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。</li> <li>駐車場の出入口には出庫灯等の整備により、歩行者や自転車に自動車走行の注意喚起を行っていきます。</li> <li>計画地の隣接建物の所有者並びに隣接認可保育所に対し、事業計画の内容について説明・周知します。</li> </ul> <p>【計画建物供用後】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>従業員に対しては、通勤時や業務の移動等において、可能な限り公共交通機関を利用させていきます。</li> <li>施設利用者に対しては、ホームページでの鉄道利用推奨PRなどにより、公共交通の利用を促し、自動車利用の抑制に努めます。</li> <li>計画建物へのアクセスルートや左折での入庫の誘導を促す情報は、施設開業前に開設するホームページにおいてわかりやすく示し、広く周知に努めていきます。</li> <li>カーナビゲーションシステムでの誘導表示の工夫や、誘導看板設置などの検討を行います。</li> <li>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。</li> <li>施設利用車に対して、対象事業実施区域周辺の道路状況を適宜案内し、無信号交差点での注意喚起を行っていきます。</li> </ul>	p.6.13-44
評価	<ul style="list-style-type: none"> <li>予測結果の概要を踏まえ、供用時の関連車両の走行による影響を低減するための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。」「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。</li> </ul>	p.6.13-45

※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"> <li>平日において、16時間の現地調査を行った10地点のうち、最も歩行者量（自転車除く）が多かったのは、地点4（市道万国橋通7006号線沿いの横浜第二合同庁舎向かい側の歩道）の6,134人/12時間であり、次いで地点7（みなとみらい線馬車道駅の駅出入口付近の歩道）の4,248人/12時間でした。これら地点のピークは地点4で857人/時、地点7で665人/時でした。なお、汽車道から運河パークを抜けて赤レンガパークに抜けるルート（地点11～13）は約6,200～6,600人/12時間でした。</li> <li>休日では、平日同様、地点4の7,627人/12時間が最大であり、次いで地点2（赤レンガ倉庫側の万国橋袂の歩道）の6,626人/12時間でした。これら地点のピークは地点4で1,723人/時、地点2で1,424人/時でした。なお、汽車道から運河パークを抜けて赤レンガパークに抜けるルート（地点11～13）は約17,300～19,600人/12時間でした。</li> <li>調査を行った全ての断面でサービス水準はAと判定されました。</li> </ul>	p.6.13-16～ p.6.13-31
環境保全目標	<ul style="list-style-type: none"> <li>周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと。</li> </ul>	p.6.13-33
予測結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>全ての予測地点で、自由歩行が可能とされる歩行者サービス水準Aが確保されると予測します。</li> </ul>	p.6.13-48
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"> <li>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。</li> </ul> <p>【計画建物供用後】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>駐車場の出入口には出庫灯等の整備により、歩行者や自転車利用者に対し、自動車走行の注意喚起を行っていきます。</li> </ul>	p.6.13-49
評価	<ul style="list-style-type: none"> <li>予測結果の概要を踏まえ、建物の供用に伴う歩行者の交通混雑を低減するための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。</li> </ul>	p.6.13-49

※調査・予測・評価等の詳細は、右欄の参照頁で確認願います。

## 1 調査

### (1) 調査項目

調査項目は、以下の内容としました。

- ア 日常生活圏等の状況
- イ 地域交通の状況
- ウ 交通安全対策等の状況

### (2) 調査地域・地点

- ア 日常生活圏等の状況  
対象事業実施区域周辺としました。

- イ 地域交通の状況

自動車交通量の把握については、工事用車両及び関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(1)～(3)に示す信号交差点 5 ヶ所(地点①～⑤)としました。

また、歩行者及び自転車の交通量の把握については、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(1)～(2)に示す 17 断面(地点 1～17)としました。

- ウ 交通安全対策等の状況

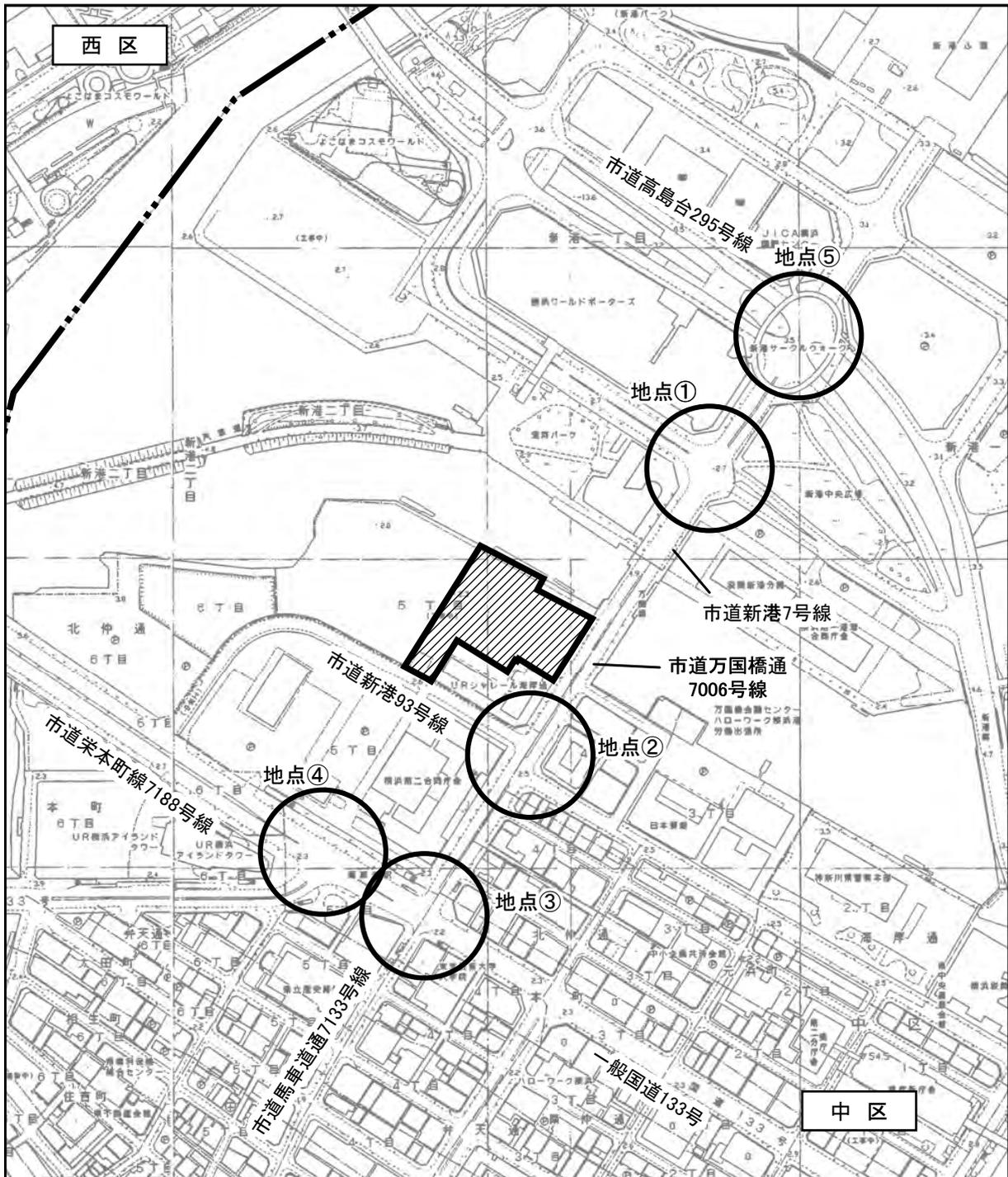
本町四丁目交差点からサークルウォーク交差点までの市道万国橋通 7006 号線沿道付近と市道新港 93 号線沿道付近としました。

### (3) 調査時期

日常生活圏等及び交通安全対策等の状況については、日時は決めず、適宜実施しました。地域交通の状況については、表 6.13-1 に示す日時で実施しました。

表 6.13-1 地域交通調査日時

調査項目		調査日時
自動車交通量調査 渋滞長調査 信号現示調査	地点①～⑤	平成 27 年 9 月 14 日(月)22:00～15 日(火)22:00 平成 27 年 9 月 12 日(土)22:00～13 日(日)22:00
横断歩道部 歩行者等交通量調査	地点①～④	平成 27 年 9 月 14 日(月)22:00～15 日(火)22:00 平成 27 年 9 月 12 日(土)22:00～13 日(日)22:00
歩行者等交通量調査	地点 1～10	平成 27 年 9 月 15 日(火)6:00～22:00 平成 27 年 9 月 13 日(日)6:00～22:00
	地点 11～17	平成 27 年 9 月 15 日(火)7:00～19:00 平成 27 年 9 月 13 日(日)7:00～19:00
飽和交通流率調査	地点②	平成 27 年 11 月 30 日(月)17:00～19:00
	地点③	平成 27 年 11 月 30 日(月)16:00～18:00

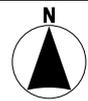
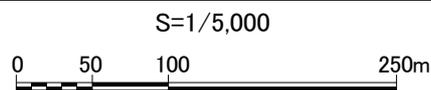


凡例

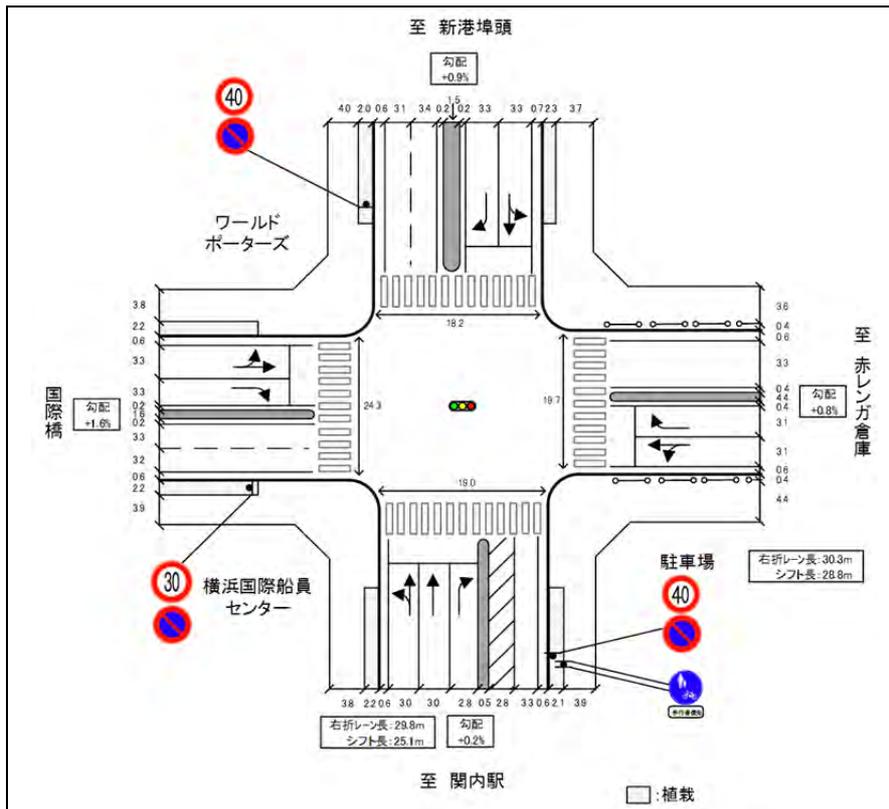
-  対象事業実施区域
-  区界
-  自動車交通量調査地点 (24h調査)

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

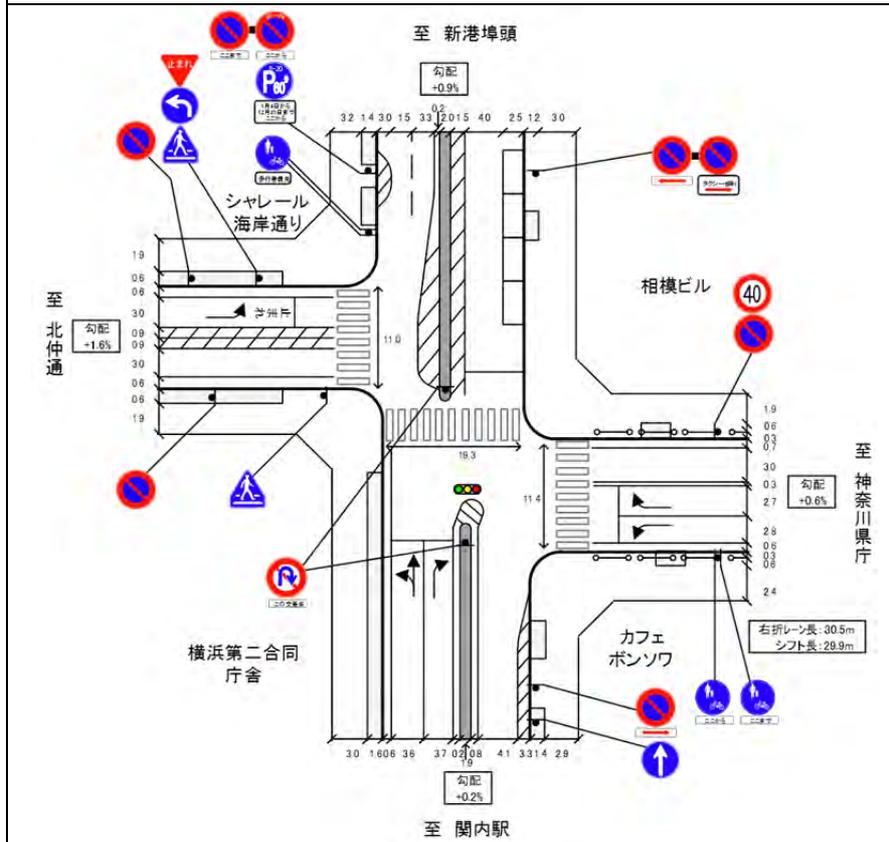
図6.13-1 自動車交通量調査地点図



この地図の作成に当たっては、横浜市発行の1/2500地形図を使用しています。(横浜市地形図複製承認番号 平27建都計第9103号)

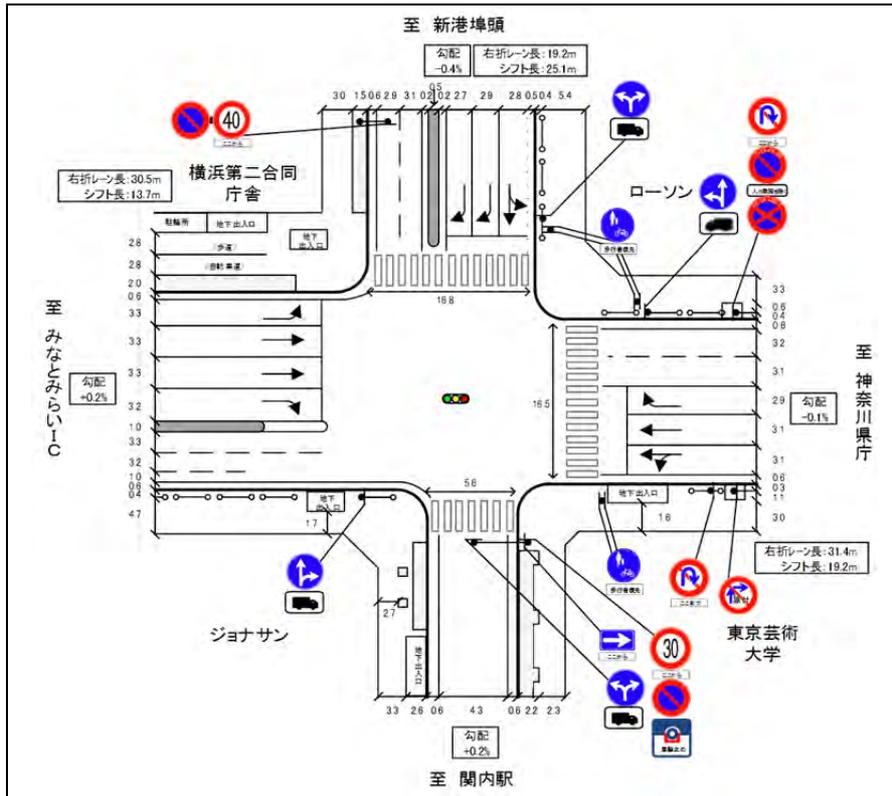


地点① 万国橋交差点

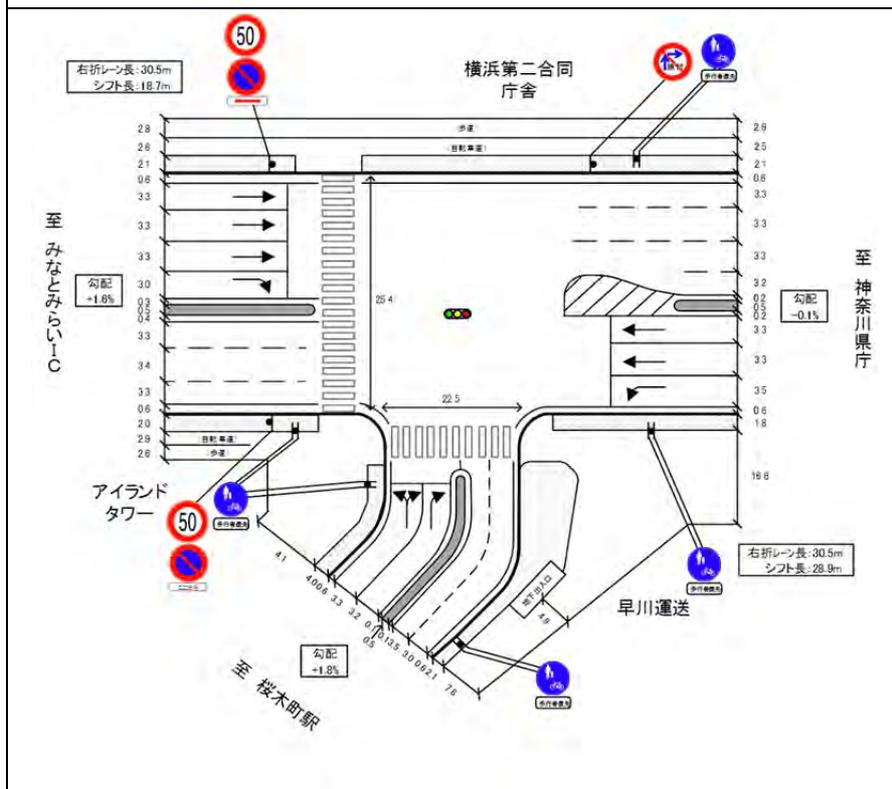


地点② 海岸通四丁目交差点

図 6.13-2(1) 交差点形状



地点③ 本町四丁目交差点



地点④ 本町五丁目交差点

図 6.13-2(2) 交差点形状

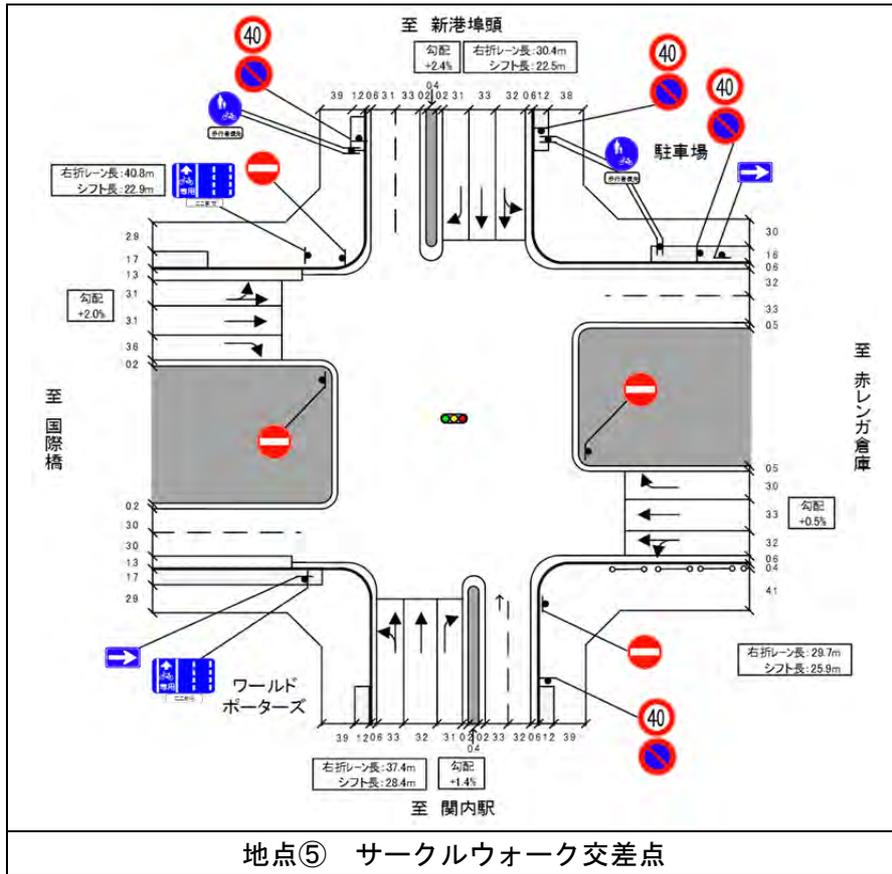
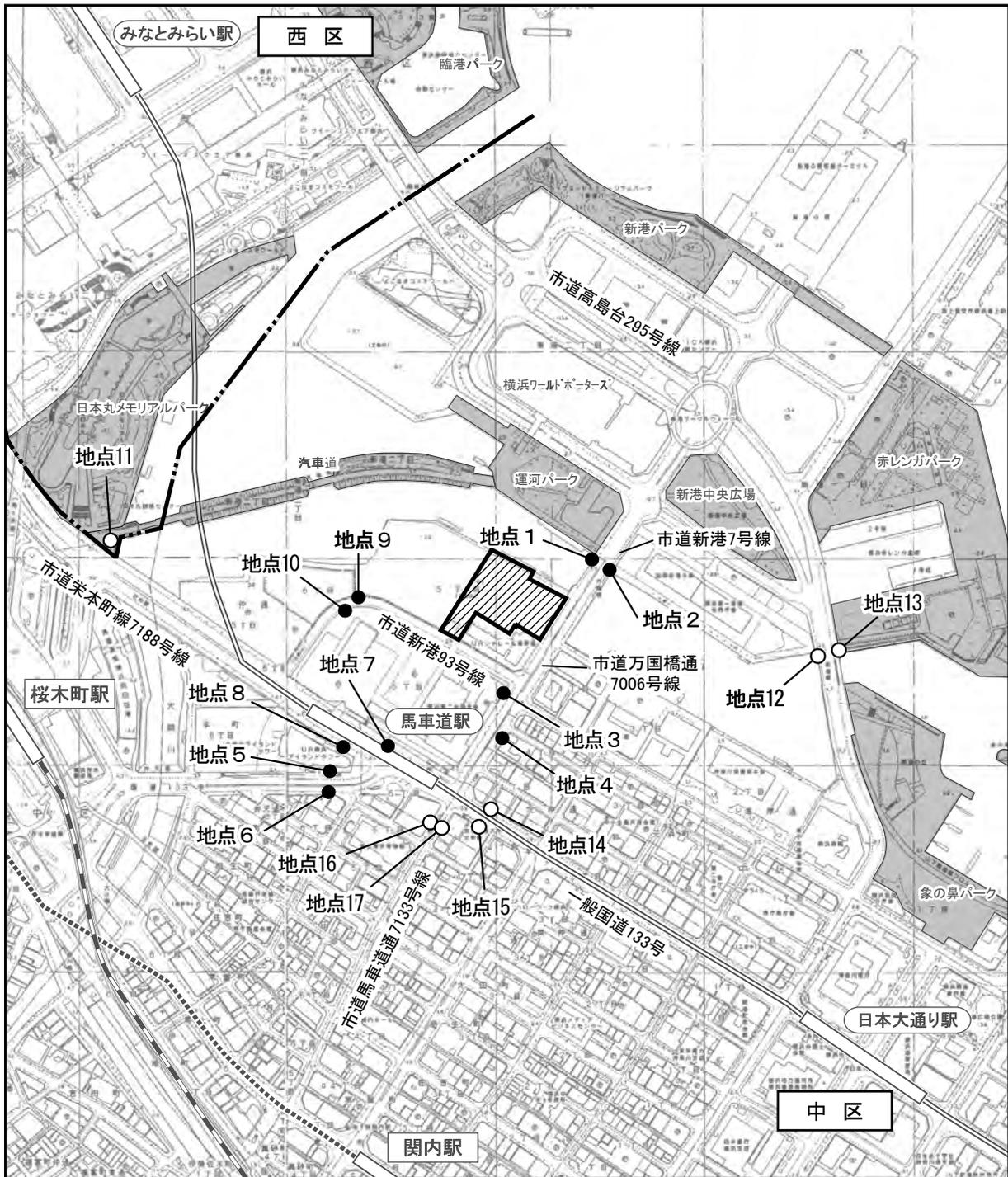


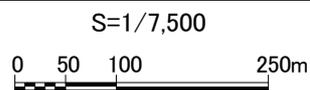
図 6.13-2(3) 交差点形状



凡例

-  対象事業実施区域
-  区界
-  歩行者交通量調査断面(16h調査)：地点1～10
-  歩行者交通量調査断面(12h調査)：地点11～17

図6.13-3 歩行者交通量調査断面位置図



この地図の作成に当たっては、横浜市発行の1/2500地形図を使用しています。(横浜市地形図複製承認番号 平27建都計第9103号)

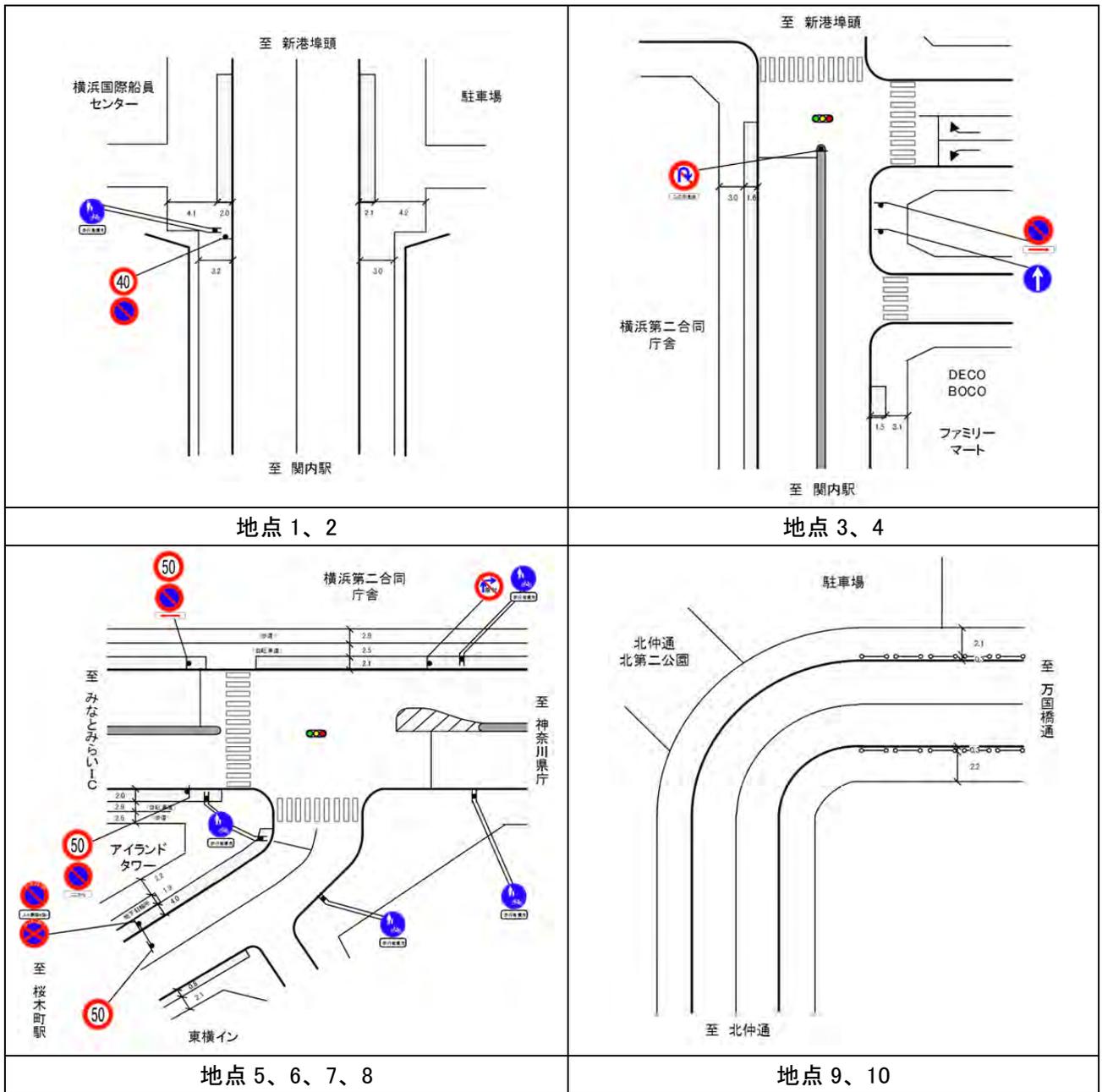


図 6.13-4(1) 歩行者等交通量調査断面周辺の道路形状

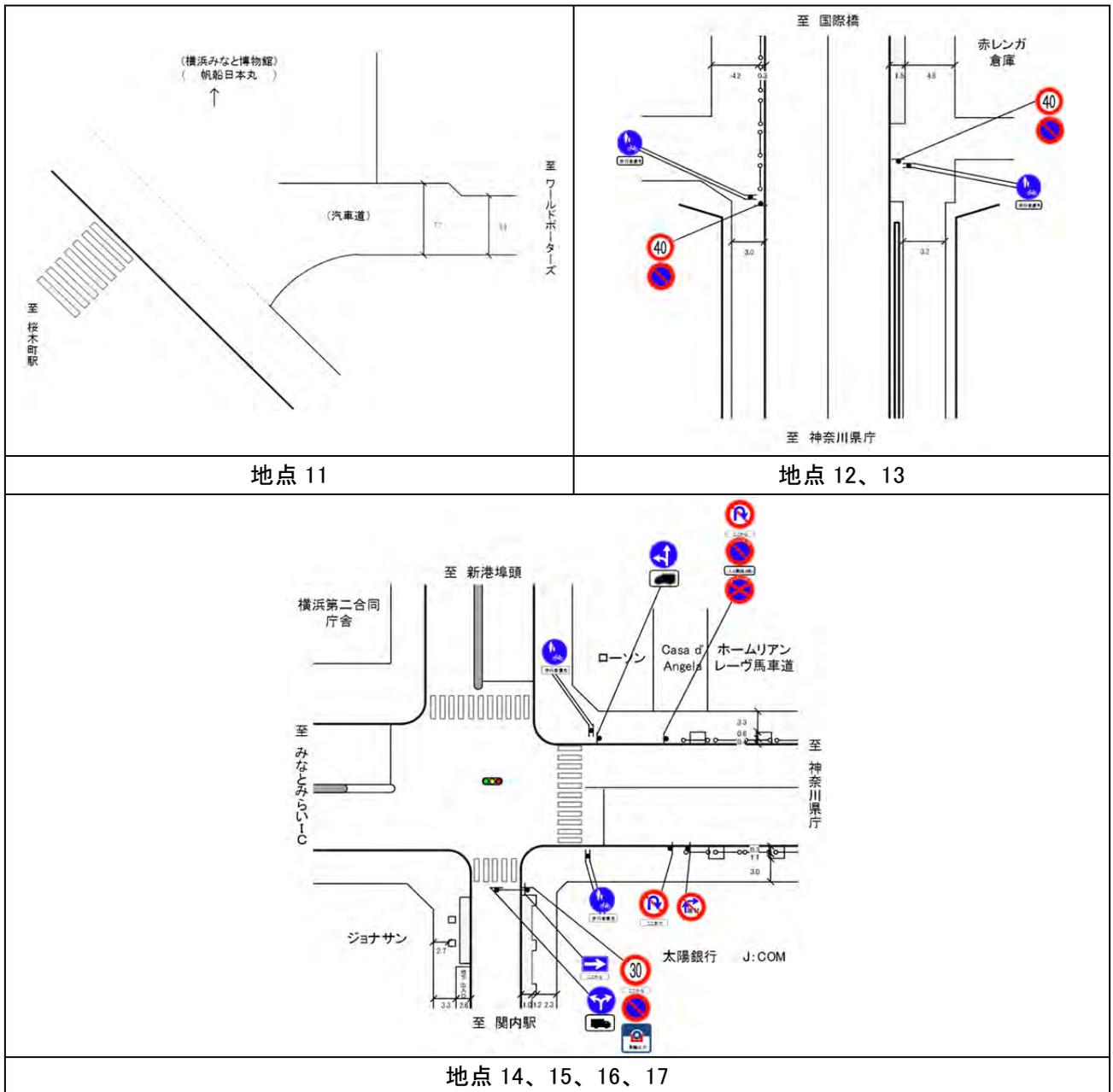


図 6.13-4(2) 歩行者等交通量調査断面周辺の道路形状

#### (4) 調査方法

##### ア 日常生活圏等の状況

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

##### イ 地域交通の状況

###### (ア) 自動車交通量調査

調査対象とした交差点を通過する車両について、方向別（右折・直進・左折等）、車種別、時間帯別に観測し、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)

※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た。

###### (イ) 歩行者等交通量調査

調査対象とした歩行者断面と、調査対象とした交差点の横断歩道を通行する歩行者並びに自転車について、方向別、歩行者・自転車別、時間帯別に観測し、15分ごとに集計しました。

###### (ウ) 渋滞長調査

調査対象とした交差点の流入部ごとに、滞留長<sup>\*1</sup>、渋滞長<sup>\*2</sup>を観測しました。

距離は地図から読み取り、10m単位で計測し、15分ごとに集計しました。

なお、流入部が複数車線の場合には、渋滞長の最も長い車線を記録としました。

###### (エ) 信号現示調査

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

観測は朝（7時～9時）、昼（12時～14時）、夕（17時～19時）、夜（22時～24時）の4時間帯に3サイクル程度としました。

###### (オ) 道路現況調査

調査対象とした交差点において、交差点形状・車線構成・道路幅員・交通規制・道路標識・勾配について把握しました。

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

\*2 渋滞長 : 滞留時最後尾車両が1回の青信号で交差点を通過できなかった場合の停止線からの距離（ただし1回の青信号で通過した場合の渋滞長は0mとする）

(カ) 飽和交通流率調査

自動車交通量調査結果を踏まえ、平日、休日を通じて、継続した渋滞が発生する交差点を対象に飽和交通流率調査を実施しました（信号連動の関係で停止線での信号滞留がほとんどない（5台以下）流入部は調査対象外としました。）。

調査は調査対象交差点の各流入部について、渋滞が見られる3時間帯について、車線毎に10サイクル程度を対象にして、10台程度（滞留車両）の信号変化後（赤⇒青）の停止線通過時間（1/100秒単位）を調査しました。その結果から各車線の平均車頭時間を算出し、車線毎の飽和交通流率（3600/平均車頭時間）を算出しました。

ウ 交通安全対策等の状況

現地踏査により対象事業実施区域周辺の歩道、ガードレール等の交通安全施設の整備状況等を把握しました。また、既存資料等を収集・整理する事で交通事故発生状況を把握しました。

## (5) 調査結果

### ア 日常生活圏等の状況

#### (ア) 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、「6.10 日影」の図 6.10-1 (p.6.10-4 参照) に示したとおりです。

対象事業実施区域付近には、みなとみらい線の馬車道駅があるほかは、北側に港湾緑地（自動車道、運河パーク、新港中央広場等）があります。

#### (イ) 学区、通学路の状況

対象事業実施区域が属する海岸通五丁目は、横浜市立本町小学校（対象事業実施区域西方約 0.85km）と横浜市立横浜吉田中学校（対象事業実施区域南西方約 1.1km）の学区に属しています。

また、横浜市の各小学校では、小学校から半径 500m の範囲をスクールゾーンの対象とされており、横浜市のホームページでは「通学路交通安全プログラム」が公表されています。通学路の安全対策の流れは表 6.13-3 に示すとおりです。

なお、そのほかの教育機関としては、対象事業実施区域南側に隣接してポピンズナーサリースクール馬車道が立地しています。

表 6.13-3 横浜市における通学路の安全対策の流れ

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

資料：「通学路の安全対策の流れ」（横浜市ホームページ、平成 28 年 5 月調べ）

(ウ) 自治会等の状況

対象事業実施区域周辺 500m 圏で活動されている自治会等は表 6.13-4 に示すとおりです。

表 6.13-4 対象事業実施区域周辺の自治会・町内会一覧

区名	所属	自治会等名称
中区	関内地区 連合町内会	シャレール海岸通自治会、ルネブランシュ海岸通自治会 弁天通町内会、太田町町内会、相生町町内会、住吉町町内会 常盤町町内会、尾上真港会 計 8 団体

資料：「中区連合町内会」（中区連合町内会長連絡協議会ホームページ、平成 28 年 5 月調べ）

(エ) 避難場所等の状況

広域避難場所は災害対策基本法に基づき作成された「横浜市防災計画」によって定められています。広域避難場所は大規模火災時に避難する場所であり、一時避難場所は一時的に避難して様子を見たり、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。一時避難場所については、自治会・町内会が選定することになっています。

対象事業実施区域が属する海岸通五丁目は、横浜市により、大規模な延焼火災の発生する可能性が極めて低い「大規模延焼火災の恐れが低い地域」に指定されており、広域避難場所の指定がされていません。一方で、地震等で家が倒壊・消失した場合等、一定期間避難生活をおくることになる地域防災拠点としては、横浜市立本町小学校が最寄りの拠点として指定されています。

イ 地域交通の状況

(ア) 主要な交通経路及び交通量の状況

① 主要な道路網

「3.2.7 交通、運輸の状況」（p.3-21～3-23 参照）に示したとおり、対象事業実施区域周辺の主要な道路網は、南方の一般国道 133 号と市道栄本町線 7188 号線、北方の市道高島台 295 号線がそれぞれ概ね東西方向に整備されています。対象事業実施区域は、これら道路に挟まれた位置にあり、市道万国橋通 7006 号線と市道新港 93 号線に接しています。

対象事業実施区域へのアクセスは、市道万国橋通 7006 号線からは左折のみ、市道新港 93 号線からは原則左折することで至ります。

② バス停留所の位置

「3.2.7 交通、運輸の状況」（p.3-21～3-23 参照）に示したとおり、対象事業実施区域付近は、横浜市営バス、相鉄バス、京急バスが運行されています。

最寄りのバス停留所は、市道万国橋通 7006 号線沿いに 2 箇所あり、「万国橋・ワールドポーターズ前」と「横浜第二合同庁舎」が対象事業実施区域から概ね同じ距離に位置しています。

(イ) 主要交差点部における交通処理

①自動車交通量の状況

調査を実施した5交差点の交差点形状(断面位置)は図6.13-5、各交差点の平日、休日の自動車交通量調査結果は表6.13-5(1)~(2)に示すとおりです。

調査結果の詳細は、資料編(平日:資3.8-2~資3.8-62、休日:資3.8-63~資3.8-123参照)に示すとおりです。

調査を実施した5交差点の24時間断面交通量において、最も多かったのは、平日では地点③(本町四丁目交差点)のD断面で32,323台/24h、次いで地点④(本町五丁目交差点)のA断面で32,277台/24hでした。

休日では地点③(本町四丁目交差点)のD断面で30,134台/24h、次いで地点④(本町五丁目交差点)のA断面で30,112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2,495台/h、休日は2,820台/hでした。

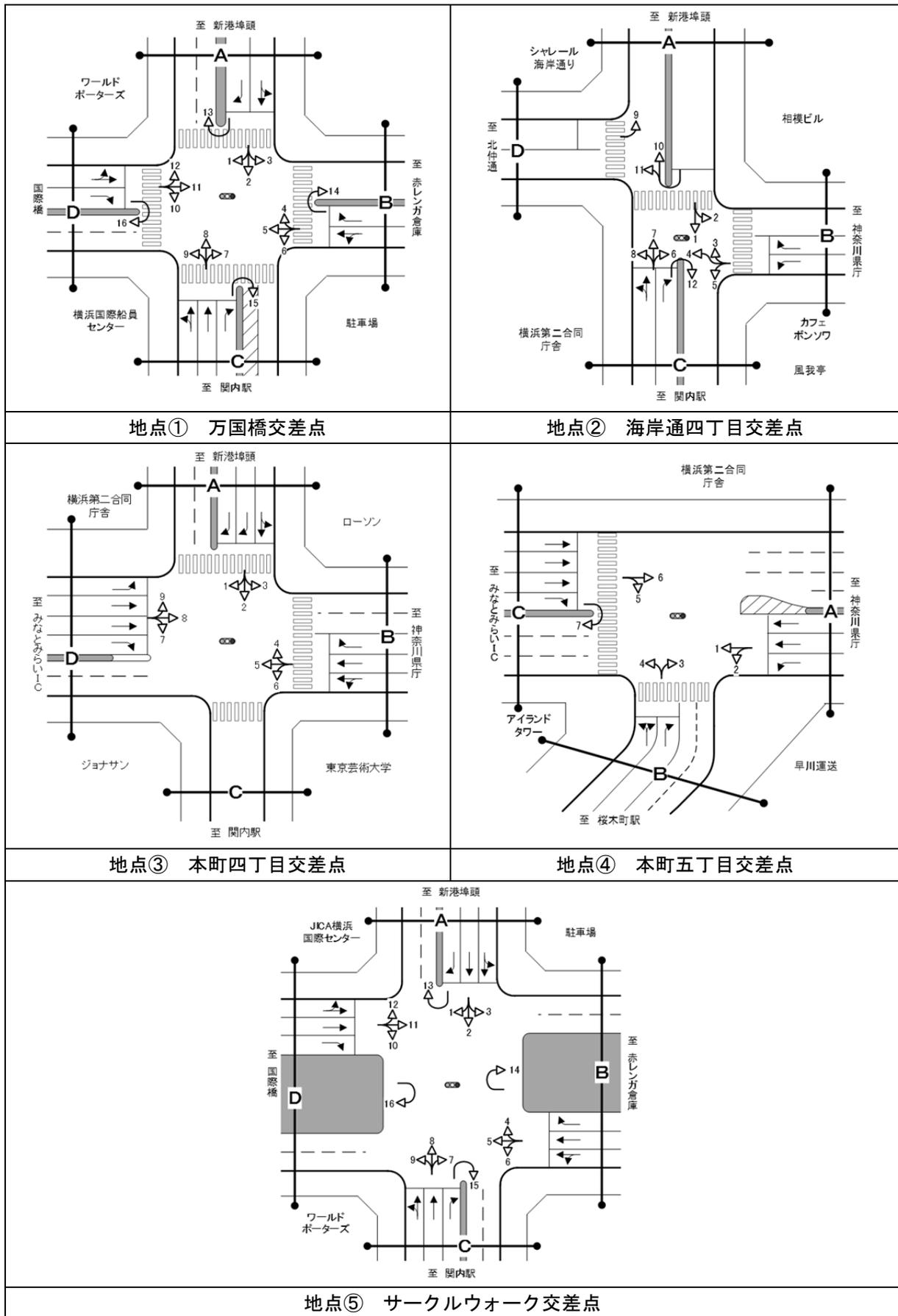


図 6.13-5 交差点の断面位置

表 6.13-5(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) <sup>注)</sup>	
地点① 万国橋	A	5,154	8.6	3,828	9.7	15:45 ～	147	656
	B	1,970	4.4	1,442	4.6		71	
	C	7,173	7.0	5,269	7.8	16:45	307	
	D	3,033	3.3	1,973	4.2		131	
地点② 海岸通四丁目	A	7,148	7.0	5,294	7.8	10:30 ～	175	859
	B	7,399	9.7	5,770	10.1		363	
	C	9,563	9.2	7,163	9.8	11:30	321	
	D	1,690	4.0	1,569	2.9		-	
地点③ 本町四丁目	A	9,827	8.9	7,405	9.5	17:00 ～	529	2,495
	B	26,536	16.7	18,963	17.3		976	
	C	3,574	3.9	2,334	4.8	18:00	-	
	D	32,323	15.6	23,772	16.0		990	
地点④ 本町五丁目	A	32,277	15.6	23,736	15.9	17:00	1,291	2,394
	B	12,491	24.8	8,901	25.2	～	310	
	C	22,754	9.5	16,955	10.2	18:00	793	
地点⑤ サークルウォーク	A	2,021	15.5	1,467	19.7	14:15 ～	75	1,267
	B	12,557	12.1	9,374	13.0		439	
	C	4,896	9.1	3,565	10.4	15:15	182	
	D	16,026	11.7	11,902	12.7		571	

注) 交差点流入台数：渋滞長調査結果に基づき、渋滞長増分内に存在する車両台数（＝渋滞補正台数）を停止線通過台数に加えた「需要交通量」を示します。

表 6.13-5(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) <sup>注)</sup>	
地点① 万国橋	A	7,023	7.0	5,440	7.3	13:45 ～	210	1,130
	B	3,094	2.7	2,292	2.9		166	
	C	8,965	6.6	6,683	7.0	14:45	514	
	D	5,442	3.7	3,803	4.4		240	
地点② 海岸通四丁目	A	8,856	6.7	6,676	7.0	14:00 ～	289	1,205
	B	6,935	5.5	5,264	5.2		464	
	C	10,119	7.8	7,510	8.1	15:00	452	
	D	448	15.6	304	18.1		-	
地点③ 本町四丁目	A	10,276	7.7	7,578	8.1	14:45 ～	490	2,820
	B	24,046	8.1	17,265	8.4		1,125	
	C	2,610	1.4	1,635	1.5	15:45	-	
	D	30,134	8.5	22,004	8.8		1,205	
地点④ 本町五丁目	A	30,112	8.5	21,972	8.9	14:45	1,348	2,651
	B	11,086	17.1	7,995	18.3	～	376	
	C	21,688	4.2	15,771	4.2	15:45	927	
地点⑤ サークルウォーク	A	3,748	12.8	2,913	14.4	14:15 ～	126	1,906
	B	14,198	4.2	10,779	3.9		518	
	C	6,789	7.2	5,202	7.6	15:15	453	
	D	18,249	4.6	13,848	4.4		809	

注) 交差点流入台数：渋滞長調査結果に基づき、渋滞長増分内に存在する車両台数（＝渋滞補正台数）を停止線通過台数に加えた「需要交通量」を示します。

## ②信号現示

対象事業実施区域周辺 5 交差点における信号現示調査結果は、資料編（資 3.8-195～資 3.8-199）に示すとおりです。

なお、地点⑤サークルウォークは、横断歩道橋が架かっているため、歩行者用の現示はありません。

## 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 6.13-6 に示すとおりです（詳細は資料編（平日：資 3.8-160～資 3.8-176、休日：資 3.8-177～資 3.8-193 参照））。

### a. 平日渋滞の状況

#### (a) 地点①万国橋交差点、地点④本町五丁目交差点

これら交差点では、信号待ちによる一時的な滞留はありましたが、24 時間を通じて渋滞の発生は見られませんでした。

#### (b) 地点②海岸通四丁目交差点 A 断面、B 断面、C 断面

当該交差点で確認された最大渋滞長は約 20m でした。これら最大渋滞長は、A 断面では 16:30～16:45、B 断面では 17:45～18:00、C 断面では 8:30～8:45、13:15～13:30 に見られました。

なお、そのほかの時間帯では、A 断面では 17:00～17:15、B 断面では 10:45～11:00、15:30～15:45、C 断面では 15:00～15:15 にも僅かな渋滞が発生していました。

#### (c) 地点③本町四丁目交差点 A 断面

当該交差点で確認された最大渋滞長は約 20m でした。

この最大渋滞長は、A 断面で 19:30～19:45 に見られました。

なお、そのほかの時間帯では、A 断面では 11:45～12:30、17:15～18:15 で一時的に、B 断面では 11:45～12:00 にも僅かな渋滞が発生していました。

#### (d) 地点⑤サークルウォーク交差点 D 断面

当該交差点で確認された最大渋滞長は約 30m でした。この最大渋滞長は、D 断面で 9:45～10:15 に見られました。

### b. 休日渋滞の状況

#### (a) 地点①万国橋交差点 D 断面

当該交差点で確認された最大渋滞長は約 20m でした。

この最大渋滞長は、D 断面で 17:30～17:45 に見られました。

なお、そのほかの時間帯では、C 断面では 22:00～22:15、D 断面では 15:30～16:15、17:45～18:00 にも僅かな渋滞が発生していました。

#### (b) 地点②海岸通四丁目交差点、地点③本町四丁目交差点

これら交差点では、信号待ちによる一時的な滞留はありましたが、24 時間を通じて渋滞の発生は見られませんでした。

#### (c) 地点④本町五丁目交差点 C 断面

当該交差点で確認された最大渋滞長は約 10m でした。

この最大渋滞長は、C 断面で 21:30～21:45 に見られました。

(d) 地点⑤サークルウォーク交差点 B 断面

当該交差点で確認された最大渋滞長は約 30m でした。

この最大渋滞長は、B 断面で 13:45～14:00 に見られました。

表 6.13-6 現地調査結果（最大渋滞長：平・休日）

調査地点	断面	流入車線構成	ピーク時間帯(15分集計)					
			平日渋滞長最大時			休日渋滞長最大時		
			時間帯	滞留長(m)	渋滞長(m)	時間帯	滞留長(m)	渋滞長(m)
地点① 万国橋	A	2	渋滞は発生していませんでした。	—	—	17:30-17:45	10	0
	B	2		—	—		20	0
	C	3		—	—		30	0
	D	2		—	—		50	20
地点② 海岸通四丁目	A	1	8:30-8:45	10	0	渋滞は発生していませんでした。	—	—
	B	2		30	0		—	—
	C	2		60	20		—	—
	D	—		—	—		—	
	A	1	13:15-13:30	20	0		—	—
	B	2		20	0		—	—
	C	2		70	20		—	—
	D	—		—	—		—	
	A	1	16:30-16:45	70	20		—	—
	B	2		30	0		—	—
	C	2		30	0		—	—
	D	—		—	—		—	
A	1	17:45-18:00	30	0	—	—		
B	2		50	20	—	—		
C	2		20	0	—	—		
D	—		—	—	—			
地点③ 本町四丁目	A	3	19:30-19:45	130	20	渋滞は発生していませんでした。	—	—
	B	3		60	0		—	—
	C	—		—	—		—	
	D	4		50	0		—	—
地点④ 本町五丁目	A	3	渋滞は発生していませんでした。	—	—	21:30-21:45	20	0
	B	2		—	—		20	0
	C	4		—	—		40	10
地点⑤ サークルウォーク	A	3	9:45-10:00	30	0	13:45-14:00	10	0
	B	3		20	0		130	30
	C	3		20	0		80	0
	D	3		80	30		80	0
	A	3	10:00-10:15	20	0	/	/	/
	B	3		30	0		/	/
	C	3		30	0		/	/
	D	3		100	30		/	/

注) 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。

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、自動車交通量調査結果を踏まえ、平日の地点②及び地点③の2交差点を対象に調査を行いました。飽和交通流率の実測値は、表 6.13-7(1)～(2)に示すとおりです。なお、調査対象外とした平日の地点①、④、⑤及び休日の全地点については、横断歩行者等交通量調査結果を考慮した飽和交通流率の算定値を示しました。

現地調査で得た各車線の飽和交通流率の実測値は算定値に対し、平日は 85.7～99.6%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。実測値が適用された車線の飽和交通流率は、工事中や供用時の交差点需要率の算定時に固定値としました。

---

#### \*飽和交通流率とは

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。

表 6.13-7(1) 現地調査結果（飽和交通流率：平日）

調査地点	断面	流入車線構成	飽和交通流率			
			算定値 (台) ①	実測値 (台) ②	比 (%) ②/①	適用値 (台) (①と②の小さい値)
地点① 万国橋	A	左直	1,814	—	—	1,814
		右	632	—	—	632
	B	左直	1,448	—	—	1,448
		右	1,800	—	—	1,800
	C	左直	1,382	—	—	1,382
		直	1,912	—	—	1,912
		右	768	—	—	768
	D	左直	1,847	—	—	1,847
右		1,706	—	—	1,706	
地点② 海岸通四丁目	A	直左	1,786	—	—	1,786
	B	左	1,553	1,523	98.1	1,523
		右	1,626	1,562	96.1	1,562
	C	直	1,912	—	—	1,912
		右	1,672	—	—	1,672
地点③ 本町四丁目	A	左直	1,496	1,480	98.9	1,480
		右	3,345	1,677	99.6	3,332
		右		1,655		
	B	直左	1,650	1,536	93.1	1,536
		直	1,844	1,580	85.7	1,580
		右	1,800	—	—	1,800
	C	—	—	—	—	
	D	左	1,697	—	—	1,697
		直	3,684	1,557	88.1	3,244
		直		1,687		
右	1,800	—	—	1,800		
地点④ 本町五丁目	A	左	1,588	—	—	1,588
		直	3,864	—	—	3,864
	B	左右	1,055	—	—	1,055
		右	1,453	—	—	1,453
	C	直	5,658	—	—	5,658
右		1,655	—	—	1,655	
地点⑤ サークルウォーク	A	左直	1,657	—	—	1,657
		直	1,655	—	—	1,655
		右	1,547	—	—	1,547
	B	左直	1,821	—	—	1,821
		直	1,822	—	—	1,822
		右	1,579	—	—	1,579
	C	左直	1,669	—	—	1,669
		直	1,776	—	—	1,776
		右	1,663	—	—	1,663
	D	左直	1,725	—	—	1,725
		直	1,758	—	—	1,758
右		1,585	—	—	1,585	

注) 算定値は、横断歩行者等交通量調査結果を考慮した飽和交通流率の算定値です。地点①、④、⑤の実測値の「—」は、自動車交通量調査において連続した渋滞が確認されなかったため、飽和交通流率調査を実施していないことを示します。

飽和交通流率調査日：平成 27 年 11 月 30 日（月）、地点②17:00～19:00、地点③16:00～18:00

※地点②、③の実測値の「—」は、調査により、サイクル毎のサンプル数が十分に得られなかったことを表します。

表 6.13-7(2) 現地調査結果（飽和交通流率：休日）

調査地点	断面	流入車線構成	飽和交通流率			
			算定値 (台) ①	実測値 (台) ②	比 (%) ②/①	適用値 (台) (①と②の小さい値)
地点① 万国橋	A	左直	1,722	—	—	1,722
		右	564	—	—	564
	B	左直	1,460	—	—	1,460
		右	1,800	—	—	1,800
	C	左直	1,374	—	—	1,374
		直	1,938	—	—	1,938
		右	722	—	—	722
	D	左直	1,288	—	—	1,288
右		1,746	—	—	1,746	
地点② 海岸通四丁目	A	直左	1,893	—	—	1,893
	B	左	1,640	—	—	1,640
		右	1,695	—	—	1,695
	C	直	1,926	—	—	1,926
右		1,748	—	—	1,748	
地点③ 本町四丁目	A	左直	1,412	—	—	1,412
		右	3,348	—	—	3,348
	B	直左	1,774	—	—	1,774
		直	1,916	—	—	1,916
		右	1,775	—	—	1,775
	C	—	—	—	—	
	D	左	1,705	—	—	1,705
		直	3,812	—	—	3,812
右		1,800	—	—	1,800	
地点④ 本町五丁目	A	左	1,620	—	—	1,620
		直	3,932	—	—	3,932
	B	左右	995	—	—	995
		右	1,526	—	—	1,526
	C	直	5,721	—	—	5,721
右		1,612	—	—	1,612	
地点⑤ サークルウォーク	A	左直	1,654	—	—	1,654
		直	1,642	—	—	1,642
		右	1,592	—	—	1,592
	B	左直	1,958	—	—	1,958
		直	2,000	—	—	2,000
		右	1,703	—	—	1,703
	C	左直	1,741	—	—	1,741
		直	1,776	—	—	1,776
		右	1,732	—	—	1,732
	D	左直	1,801	—	—	1,801
		直	1,875	—	—	1,875
右		1,648	—	—	1,648	

注) 算定値は、横断歩行者等交通量調査結果を考慮した飽和交通流率の算定値です。実測値の「—」は、自動車交通量調査において連続した渋滞が確認されなかったため、飽和交通流率調査を実施していないことを示します。

⑤横断歩道部歩行者等交通量

横断歩道部歩行者等交通量については、横断歩道橋が設置されている地点⑤(サークルウォーク交差点)を除く4交差点(地点①～④)で調査を行いました。

横断歩道部歩行者等交通量の調査結果は、表 6.13-8(1)～(2)(詳細は資料編(平日:資 3.8-125～資 3.8-132、休日:資 3.8-133～資 3.8-140 参照)に示すとおりです。

表 6.13-8(1) 現地調査結果(横断歩道部歩行者等交通量:平日)

調査地点	断面	横断車線構成	24時間集計			ピーク時間帯	
			歩行者 (人/24時間)	自転車 (人/24時間)	計	ピーク時間帯	歩行者・自転車 (人/時間)
地点① 万国橋	A	4	5,640	353	5,993	16:30 ～	794
	B	3	2,734	174	2,908		299
	C	4	2,825	324	3,149	17:30	247
	D	4	3,771	311	4,082		355
地点② 海岸通四丁目	A	2	2,725	454	3,179	12:00 ～	538
	B	3	5,612	382	5,994		558
	C	—	—	—	—	13:00	—
	D	2	4,194	391	4,585		711
地点③ 本町四丁目	A	5	4,584	842	5,426	12:00 ～	534
	B	5	6,192	654	6,846		703
	C	1	3,448	692	4,140	13:00	414
	D	—	—	—	—		—
地点④ 本町五丁目	A	—	—	—	—	12:00 ～	—
	B	4	2,948	618	3,566		572
	C	7	3,120	293	3,413	13:00	263

注) 横断歩道部歩行者等交通量は、交差点需要率算定及び一時停止制御による交通処理検討にあたり、左折車の横断歩行者による低減率( $\alpha_p$ )に反映させています。

※地点⑤は横断歩道が整備されていません。

表 6.13-8(2) 現地調査結果(横断歩道部歩行者等交通量:休日)

調査地点	断面	横断車線構成	24時間集計			ピーク時間帯	
			歩行者 (人/24時間)	自転車 (人/24時間)	計	ピーク時間帯	歩行者・自転車 (人/時間)
地点① 万国橋	A	4	14,203	416	14,619	13:45 ～	2,045
	B	3	8,364	198	8,562		870
	C	4	7,726	324	8,050	14:45	699
	D	4	8,150	426	8,576		993
地点② 海岸通四丁目	A	2	2,083	395	2,478	10:00 ～	329
	B	3	8,392	510	8,902		1,538
	C	—	—	—	—	11:00	—
	D	2	4,978	566	5,544		360
地点③ 本町四丁目	A	5	3,268	835	4,103	15:45 ～	380
	B	5	5,474	575	6,049		482
	C	1	3,222	569	3,791	16:45	315
	D	—	—	—	—		—
地点④ 本町五丁目	A	—	—	—	—	11:15 ～	—
	B	4	2,063	535	2,598		253
	C	7	1,592	310	1,902	12:15	132

注) 横断歩道部歩行者等交通量は、交差点需要率算定及び一時停止制御による交通処理検討にあたり、左折車の横断歩行者による低減率( $\alpha_p$ )に反映させています。

※地点⑤は横断歩道が整備されていません。

⑥交差点需要率（信号制御交差点）

現況の交差点需要率\*1は表 6.13-9 に、交差点車線混雑度は表 6.13-10 に示すとおりです。

平日の交差点需要率は、地点③（本町四丁目交差点）で 0.474、地点④（本町五丁目交差点）で 0.451 の順で高い値を示しました。休日の交差点需要率は、地点④（本町五丁目交差点）で 0.496、地点③（本町四丁目交差点）で 0.428 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を超える交差点はありません。

また、交差点車線混雑度については、休日の地点①（万国橋交差点）の国際橋方面からの右折、地点④（本町五丁目交差点）の桜木町駅方面からの右折、地点⑤（サークルウォーク交差点）の国際橋方面からの右折において 0.8 を超える値を示しているため、この車線は一時的な交通混雑が生じやすい車線といえます。しかし、全ての交差点において交差点車線混雑度は 1.0 を下回っているため、交通処理はなされていると考えます。

表 6.13-9 現況の交差点需要率（信号制御交差点）

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 万国橋	0.130	0.862	15:45～16:45	0.268	0.875	13:45～14:45
地点② 海岸通四丁目	0.255	0.838	10:30～11:30	0.331	0.827	14:00～15:00
地点③ 本町四丁目	0.474	0.915	17:00～18:00	0.428	0.915	14:45～15:45
地点④ 本町五丁目	0.451	0.908	17:00～18:00	0.496	0.908	14:45～15:45
地点⑤ サークルウォーク	0.252	0.845	14:15～15:15	0.402	0.858	14:15～15:15

注）詳細は資料編（平日：資 3.8-214～資 3.8-218、休日：資 3.8-219～資 3.8-223 参照）に示すとおりです。

\*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 6.13-10 交差点車線混雑度\*

交差点名	交差点断面	流入車線	平日	休日
地点① 万国橋	A	左直	0.155	0.201
		右折	0.013	0.085
	B	左直	0.102	0.187
		右折	0.136	0.475
	C	左直	0.153	0.299
		右折	0.074	0.071
D	左直	0.147	0.239	
	右折	0.465	0.992	
地点② 海岸通四丁目	A	左直	0.326	0.458
	B	左折	0.204	0.251
		右折	0.313	0.414
	C	直進	0.300	0.445
右折		0.335	0.372	
地点③ 本町四丁目	A	左直	0.272	0.363
		右折	0.382	0.424
	B	左直	0.611	0.518
		右折	0.192	0.415
	C	—	—	—
	D	左折	0.141	0.399
直進		0.472	0.375	
右折		0.680	0.336	
地点④ 本町五丁目	A	左折	0.529	0.432
		直進	0.401	0.446
	B	左折	0.103	0.134
		右折	0.702	0.804
C	直進	0.242	0.284	
	右折	0.593	0.532	
地点⑤ サークルウォーク	A	左直	0.040	0.069
		右折	0.252	0.478
	B	左直	0.262	0.267
		右折	0.253	0.417
	C	左直	0.149	0.334
		右折	0.163	0.686
D	左直	0.307	0.403	
	右折	0.780	0.995	

\*混雑度：「自動車通行可能な最大量」に対する「実際の通行量」の比です。1.000 を超えると通行可能な最大量を超えた交通量が発生していることを表します。

⑦歩行者等交通量調査の状況

調査を実施した 17 地点の位置は図 6.13-6 に示すとおりです。

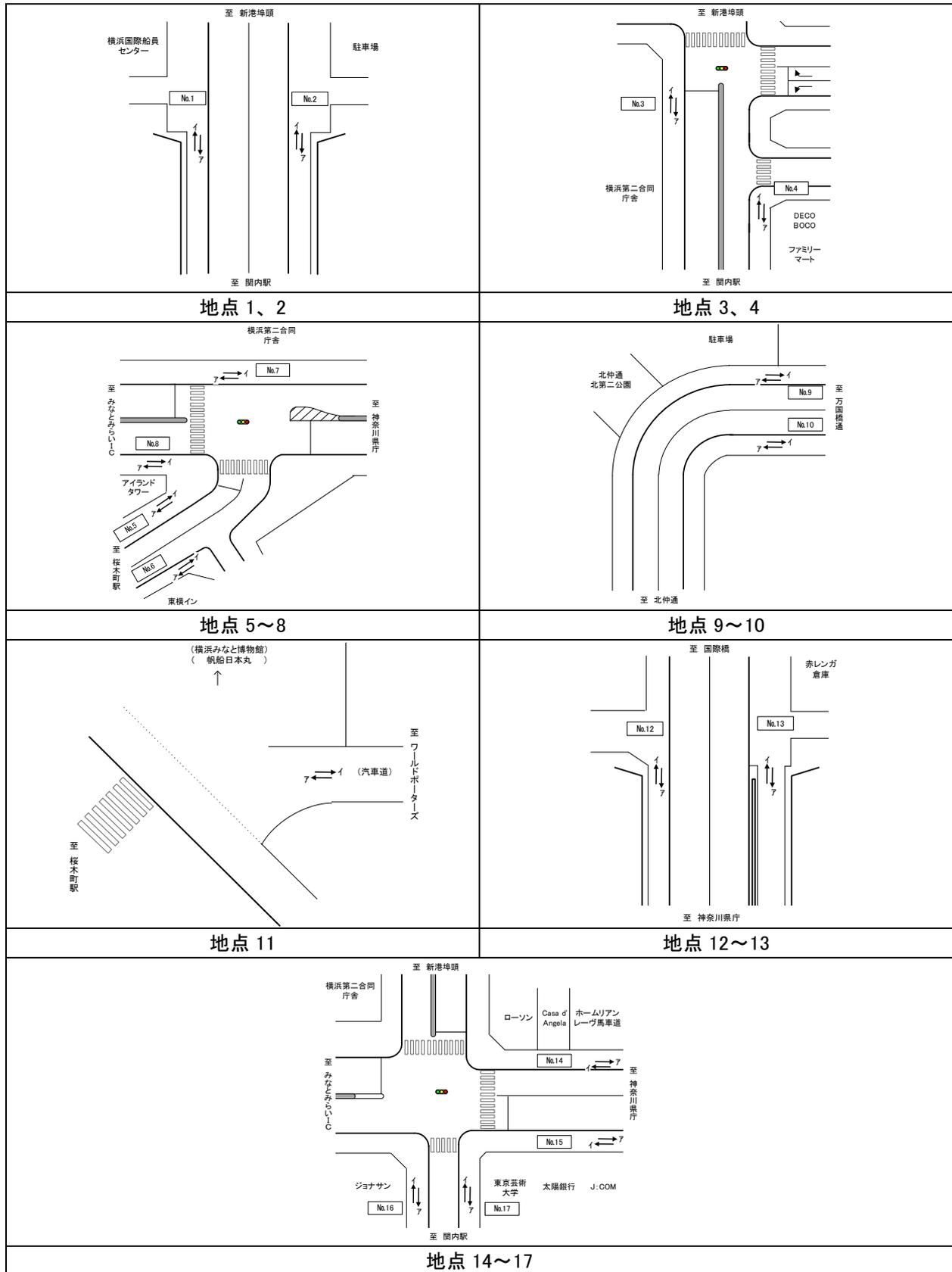


図 6.13-6 歩行者等交通量調査の断面位置

歩行者等交通量調査結果は表 6.13-12(1)～(2)に示すとおりです（詳細は資料編（平日：資 3.8-142～資 3.8-145 及び資 3.8-149～資 3.8-153、休日：資 3.8-146～資 3.8-148 及び資 3.8-154～資 3.8-158 参照））。

なお、みなとみらい線馬車道駅では、表 6.13-11 に示す地上への誘導が整備されています。これら誘導を参考にして、鉄道利用者は対象事業実施区域周辺の観光施設やサービス施設へアクセスすることになります。

平日において、16 時間の現地調査を行った 10 地点のうち、最も歩行者量（自転車除く）が多かったのは、地点 4（市道万国橋通 7006 号線沿いの横浜第二合同庁舎向かい側の歩道）の 6,134 人/12 時間であり、次いで地点 7（みなとみらい線馬車道駅の駅出入口付近の歩道）の 4,248 人/12 時間でした。これら地点のピークは地点 4 で 857 人/時、地点 7 で 665 人/時でした。なお、汽車道から運河パークを抜けて赤レンガパークに抜けるルート（地点 11～13）は約 6,200～6,600 人/12 時間でした。

一方、休日では、平日同様、地点 4 の 7,627 人/12 時間が最大であり、次いで地点 2（赤レンガ倉庫側の万国橋袂の歩道）の 6,626 人/12 時間でした。これら地点のピークは地点 4 で 1,723 人/時、地点 2 で 1,424 人/時でした。なお、汽車道から運河パークを抜けて赤レンガパークに抜けるルート（地点 11～13）は約 17,300～19,600 人/12 時間でした。

表 6.13-11 馬車道駅の誘導看板の内容と現地調査断面の関係

馬車道駅の誘導看板の内容			馬車道駅地上出口の最寄りの現地調査断面
出口 1	野毛・桜木町口	横浜アイランドタワー 横浜桜木町ワシントンホテル 健康福祉総合センター 横浜にぎわい座 桜木町・野毛方面	地点 8
出口 2	汽車道口	みなとみらい大通り 汽車道 横浜みなと博物館 横浜メモリアルパーク	地点 7
出口 3	博物館口	神奈川県立歴史博物館	地点 6
出口 4	万国橋口	横浜第 2 合同庁舎 万国橋 横浜ワールドポーターズ よこはまコスモワールド 横浜国際船員センター	地点 3 地点 7
出口 5	馬車道口	馬車道商店街 神奈川県立歴史博物館 関内ホール 市営地下鉄関内駅 JR 関内駅 伊勢佐木町方面	地点 16
出口 6	赤レンガ倉庫口	万国橋 日本郵船歴史博物館 県警本部庁舎 横浜税関 神奈川県庁 赤レンガ倉庫 山下臨港線プロムナード	地点 4 地点 14
出口 7	本町通り口	ハローワーク横浜 横浜市役所 東京藝術大学	地点 15 地点 17

表 6.13-12(1) 現地調査結果（歩道部歩行者等交通量：平日）

調査地点	16 時間(6-22 時)			12 時間(7-19 時)			ピーク時間帯			
	歩行者・自転車 (人/16 時間)			歩行者・自転車 (人/12 時間)			ピーク時間帯	歩行者・自転車 (人/時)		
	歩行者	自転車	計	歩行者	自転車	計		歩行者	自転車	計
地点 1	2,745	395	3,140	2,179	342	2,521	12:00~13:00	357	30	387
地点 2	2,962	330	3,292	2,525	288	2,813	12:30~13:30	290	29	319
地点 3	4,013	423	4,436	3,477	361	3,838	12:00~13:00	670	20	690
地点 4	7,227	558	7,785	6,134	463	6,597	8:00~9:00	857	36	893
地点 5	3,723	305	4,028	3,231	246	3,477	8:00~9:00	510	27	537
地点 6	2,607	278	2,885	2,098	217	2,315	8:00~9:00	324	24	348
地点 7	5,072	1,267	6,339	4,248	1,039	5,287	8:00~9:00	665	117	782
地点 8	1,039	528	1,567	864	451	1,315	17:15~18:15	124	50	174
地点 9	290	130	420	216	111	327	11:15~12:15	45	8	53
地点 10	194	91	285	156	81	237	17:30~18:30	19	20	39
地点 11	—	—	—	6,212	38	6,250	16:00~17:00	899	3	902
地点 12	—	—	—	854	196	1,050	12:00~13:00	144	21	165
地点 13	—	—	—	6,620	794	7,414	16:45~17:45	805	100	905
地点 14	—	—	—	3,674	580	4,254	12:00~13:00	593	41	634
地点 15	—	—	—	4,332	440	4,772	17:15~18:15	473	51	524
地点 16	—	—	—	1,478	104	1,582	12:00~13:00	274	3	277
地点 17	—	—	—	3,805	411	4,216	12:00~13:00	482	26	508

表 6.13-12(2) 現地調査結果（歩道部歩行者等交通量：休日）

調査地点	16 時間(6-22 時)			12 時間(7-19 時)			ピーク時間帯			
	歩行者・自転車 (人/16 時間)			歩行者・自転車 (人/12 時間)			ピーク時間帯	歩行者・自転車 (人/時)		
	歩行者	自転車	計	歩行者	自転車	計		歩行者	自転車	計
地点 1	5,637	656	6,293	4,958	585	5,543	13:45~14:45	658	63	721
地点 2	7,271	409	7,680	6,626	358	6,984	10:00~11:00	1,424	25	1,449
地点 3	3,612	493	4,105	3,139	431	3,570	14:15~15:15	404	55	459
地点 4	8,454	637	9,091	7,627	555	8,182	10:00~11:00	1,723	81	1,804
地点 5	1,750	329	2,079	1,511	284	1,795	9:15~10:15	192	24	216
地点 6	2,071	187	2,258	1,745	157	1,902	9:15~10:15	245	17	262
地点 7	3,347	1,228	4,575	2,875	1,100	3,975	10:00~11:00	320	131	451
地点 8	1,019	526	1,545	850	447	1,297	11:45~12:45	98	72	170
地点 9	345	124	469	295	102	397	13:45~14:45	43	14	57
地点 10	293	83	376	260	72	332	15:45~16:45	40	13	53
地点 11	—	—	—	17,341	72	17,413	15:45~16:45	2,347	8	2,355
地点 12	—	—	—	1,097	534	1,631	15:30~16:30	193	39	232
地点 13	—	—	—	19,619	1,363	20,982	13:45~14:45	2,630	132	2,762
地点 14	—	—	—	1,879	541	2,420	13:00~14:00	279	42	321
地点 15	—	—	—	2,421	464	2,885	10:00~11:00	461	35	496
地点 16	—	—	—	1,530	134	1,664	9:30~10:30	191	15	206
地点 17	—	—	—	3,204	330	3,534	16:45~17:45	397	42	439

また、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」とします。）に示される方法に基づき、表6.13-13(1)～(2)に示すとおり算出しました。歩行者流量とサービス水準の関係は、表6.13-14に示すとおりです。

算定の結果、調査を行った全ての断面でサービス水準はAと判定されました。

表 6.13-13(1) 現況の歩行者サービス水準（平日）

予測断面	歩道幅員※ (m)	現況ピーク 15分交通量				歩行者流量 (人/m・分)	サービス水準
		時間帯	歩行者	自転車	計		
	①	—	②	③	④=②+③	⑤=(②+③*5)/15/①	—
地点1	2.7	12:45～13:00	95	13	108	4.0	A
地点2	2.5	10:15～10:30	84	7	91	3.2	A
地点3	2.5	12:00～12:15	222	3	225	6.3	A
地点4	2.6	12:00～12:15	239	14	253	7.9	A
地点5	1.7	12:00～12:15	192	6	198	8.7	A
地点6	1.6	8:45～9:00	104	8	112	6.0	A
地点7	2.4	8:15～8:30	196	0	196	5.4	A
地点8	2.1	12:00～12:15	48	0	48	1.5	A
地点9	1.6	11:45～12:00	14	2	16	1.0	A
地点10	1.7	17:30～17:45	6	6	12	1.4	A
地点11	5.4	16:30～16:45	243	0	243	3.0	A
地点12	2.5	8:15～8:30	43	11	54	2.6	A
地点13	2.7	17:15～17:30	250	24	274	9.1	A
地点14	2.8	12:00～12:15	191	11	202	5.9	A
地点15	2.5	12:00～12:15	144	4	148	4.4	A
地点16	2.2	12:45～13:00	84	3	87	3.0	A
地点17	1.8	12:00～12:15	167	6	173	7.3	A

注：自転車を押して歩く場合を考慮して、1台あたり5人相当として扱いました。

※歩道幅員は図6.13-4(1)～(2)に示した歩道幅員から有効幅員として0.5mを引いた値を用いました。

表 6.13-13(2) 現況の歩行者サービス水準（休日）

予測断面	歩道幅員※ (m)	現況ピーク 15分交通量				歩行者流量 (人/m・分)	サービス水準
		時間帯	歩行者	自転車	計		
	①	—	②	③	④=②+③	⑤=(②+③*5)/15/①	—
地点1	2.7	17:15～17:30	199	19	218	7.3	A
地点2	2.5	10:15～10:30	476	3	479	13.1	A
地点3	2.5	14:15～14:30	122	13	135	5.0	A
地点4	2.6	10:00～10:15	706	37	743	22.8	A
地点5	1.7	10:00～10:15	68	5	73	3.6	A
地点6	1.6	10:00～10:15	73	3	76	3.7	A
地点7	2.4	13:00～13:15	100	0	100	2.8	A
地点8	2.1	12:30～12:45	37	0	37	1.2	A
地点9	1.6	10:15～10:30	27	2	29	1.5	A
地点10	1.7	16:00～16:15	21	2	23	1.2	A
地点11	5.4	16:30～16:45	786	4	790	10.0	A
地点12	2.5	15:45～16:00	66	8	74	2.8	A
地点13	2.7	14:15～14:30	729	28	757	21.5	A
地点14	2.8	13:00～13:15	103	17	120	4.5	A
地点15	2.5	10:00～10:15	167	13	180	6.2	A
地点16	2.2	10:00～10:15	77	8	85	3.5	A
地点17	1.8	14:15～14:30	122	12	134	6.7	A

注：自転車を押して歩く場合を考慮して、1台あたり5人相当として扱いました。

※歩道幅員は図6.13-4(1)～(2)に示した歩道幅員から有効幅員として0.5mを引いた値を用いました。

表 6.13-14 歩行者サービス水準

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

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

ウ 交通安全対策等の状況

(ア) 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ガードレール、マウントアップ等の歩車分離状況及び信号機、横断歩道等の交通安全施設の整備状況は、図 6.13-7 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ガードレールやマウントアップ等の施設が整備されているため、道路を走行する自動車と、周囲を利用する歩行者が常に交錯するようなことはほとんどありません。

(イ) 交通事故の発生状況

横浜市全域及び対象事業実施区域が属する加賀町警察署管轄内での平成 26 年における交通事故発生状況は、表 6.13-15 及び表 6.13-16 に示すとおりです。

表 6.13-15 対象事業実施区域周辺の警察管轄別、類型別交通事故発生状況 (平成 26 年)

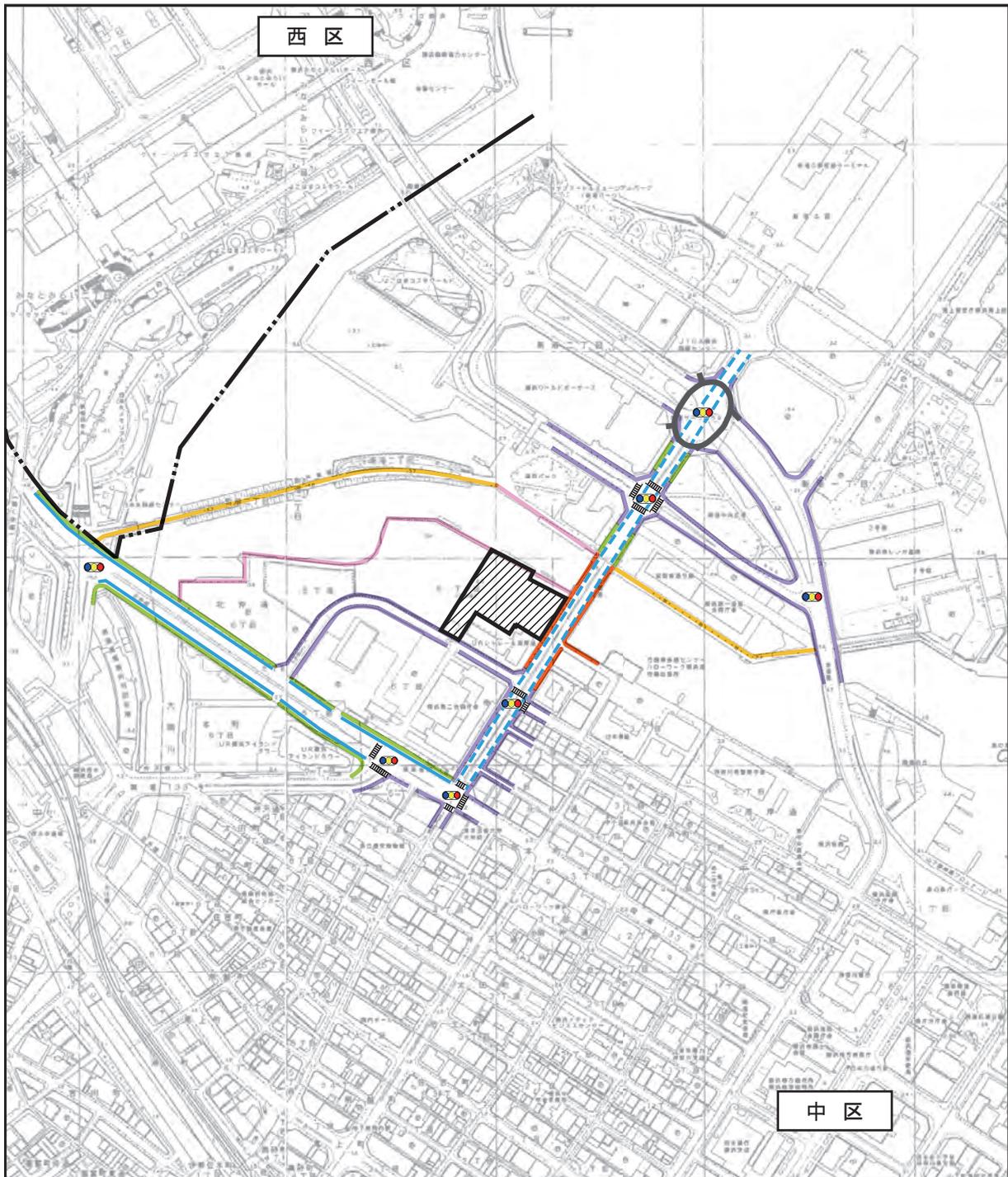
区分	車両相互							人対車両				単独	合計
	正面衝突	出会い頭	追突	右折	左折	その他	小計	歩道	歩道外横断	その他	小計		
横浜市全域	336	1,286	2,709	1,566	846	1,860	8,599	876	483	788	2,147	243	10,989
加賀町警察管轄 (中区の一部)	5	16	40	15	8	53	137	40	4	16	60	4	201

資料: 「横浜市内の交通事故統計 平成 26 年(2014 年)」 (横浜市、平成 27 年 5 月)

表 6.13-16 区別交通事故発生状況 (平成 26 年)

区分	交通事故件数(件)	死者(人)	負傷者(人)
横浜市	10,989	66	12,815
中区	721	7	783

資料: 「横浜市内の交通事故統計 平成 26 年(2014 年)」 (横浜市、平成 27 年 5 月)



凡例

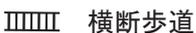


対象事業実施区域

--- 区界



信号



横断歩道



歩道橋



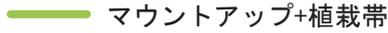
遊歩道



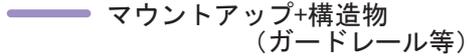
自転車走行不可



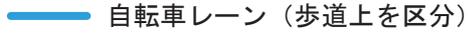
マウントアップ



マウントアップ+植栽帯



マウントアップ+構造物  
(ガードレール等)



自転車レーン (歩道上を区分)



自転車レーン (専用) ※

※現地調査実施時には未整備

図6.13-7 交通安全施設の整備状況

S=1/7,500



この地図の作成に当たっては、横浜市発行の1/2500地形図を使用しています。(横浜市地形図複製承認番号 平27建都計第9103号)

## 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 6.13-17 に示すとおり設定しました。

表 6.13-17 環境保全目標（地域社会）

区 分		環境保全目標
工 事 中	工事用車両の走行に伴う 交通混雑	周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと。
	工事用車両の走行に伴う 歩行者の安全	歩行者等の安全な通行が確保されること。
供 用 時	関連車両の走行に伴う 交通混雑	周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと。
	建物の供用に伴う 歩行者の交通混雑	
	関連車両の走行に伴う 歩行者の安全	歩行者等の安全な通行が確保されること。

### 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

##### ア 予測項目

予測項目は、工事用車両の走行に伴う交通混雑及び歩行者の安全としました。

##### イ 予測地域・地点

交通混雑の予測地点は、図 6.13-1 (p.6.13-5 参照) に示した、工事用車両の走行ルートとして想定しているルート上の主要な 5 交差点としました。

また、歩行者の安全は、対象事業実施区域付近としました。

##### ウ 予測時期

予測時点は、隣接事業の工事用車両と合わせた 1 日あたりの工事用車両台数が最大となる日 (工事着手後 3 ヶ月目) としました。

なお、工事中は原則、日曜の実施はないことから、平日を対象としました。

##### エ 予測方法

###### (ア) 予測手順

予測手順は、図 6.13-8 に示すとおりです。

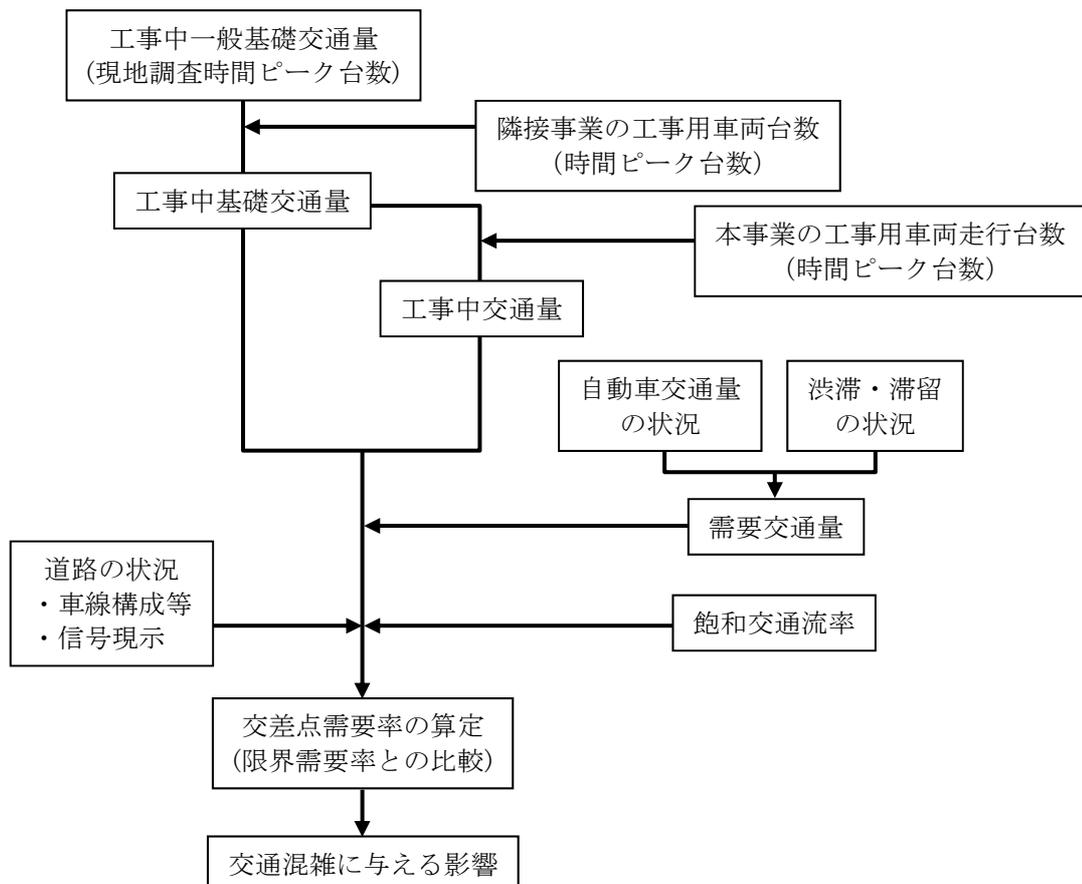


図 6.13-8 予測手順 (工事用車両の走行に伴う交通混雑)

#### (イ) 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「改訂平面交差の計画と設計－基礎編－第3版」((社)交通工学研究会、平成19年7月)に示される方法に準拠して算出しました。

なお、交差点需要率の算定にあたって、飽和交通流率の設定は、表 6.13-7(1)～(2)において整理した考え方に従いました。

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

#### オ 予測条件の整理

##### (ア) 交通量

###### ①工事中一般交通量

工事中一般車両交通量は、予測対象としている市道万国橋通 7006 号線において、「6.3 大気質」の表 6.3-33 (p.6.3-41 参照)に示したとおり、北仲通北地区 (A 地区) 再開発計画環境影響評価書」(森ビル株式会社ほか、平成 19 年 4 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、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)において、1 時間の渋滞長の増分(車両台数に換算)考慮した「需要交通量」としました。

###### ②工事中基礎交通量

上記、工事中一般車両交通量に、以下の隣接事業の工事用車両台数や関連車両台数を加えて工事中基礎交通量としました。

###### ア 北仲通北 A-4 地区 (本事業と同時期に工事实施)

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書」(森ビル株式会社ほか、平成 19 年 4 月)において整理されていますが、時点更新を考慮し、隣接事業者にヒアリングを行って工事中の発生集中交通量を想定しました。

###### イ 北仲通北 A-3 地区 (本事業の工事中の時点では供用後)

当該地区の関連車両台数は、施設規模から供用後の発生集中交通量(関連車両台数)を類推しました。

### ③工事中交通量

上記、工事中基礎交通量に、本事業の工事用車両台数を加えて工事中交通量としました。

大型車が最も多くなり、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 6.13-18 に示すとおり、大型車 191 台/日・片道、小型車 12 台/日・片道です。

表 6.13-18 予測対象時点（工事開始後 3 ヶ月目）の各街区の発生集中交通量（平日）

車両区分	本事業の工事中の発生集中交通量	北仲通北 A-3 地区 供用時の発生集中交通量	北仲通北 A-4 地区 工事中の発生集中交通量
大型	382 台/日	0 台/日	552 台/日
小型	24 台/日	346 台/日	240 台/日

#### (イ) 交通規制等

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

#### カ 予測結果

##### (ア) 工事用車両の走行に伴う交通混雑

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 6.13-19、交差点車線混雑度は表 6.13-20 に示すとおりです。

工事中交通量による交差点需要率が高い交差点は、地点③（本町四丁目交差点）0.474 ですが、いずれの交差点においても限界需要率を下回っており、交通処理は可能であると考えます（詳細は資料編（資 3.8-224～資 3.8-233 参照））。

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交差点車線混雑度の増加量は、ともに僅かであり、工事による周辺への影響は小さいと考えます。

表 6.13-19 交差点需要率（信号制御交差点）（工事用車両の走行に伴う交通混雑）

交差点名	交差点需要率			
	工事中 基礎交通量 ①	工事中 交通量 ②	限界需要率	増加量 ③=②-①
地点① 万国橋	0.141	0.154	0.862	+0.013
地点② 海岸通四丁目	0.279	0.290	0.838	+0.011
地点③ 本町四丁目	0.474	0.474	0.915	±0.000
地点④ 本町五丁目	0.451	0.451	0.908	±0.000
地点⑤ サークルウォーク	0.261	0.270	0.845	+0.009

注) 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。

※工事中基礎交通量は、現況交通量に隣接事業において想定される工事中の交通量を加味した交通量です。

※工事中交通量は、工事中基礎交通量に本事業において想定している工事中の交通量を加味した交通量です。

表 6.13-20 交差点車線混雑度

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
地点① 万国橋	A	左直	0.155	0.155	±0.000
		右折	0.014	0.014	±0.000
	B	左直	0.102	0.102	±0.000
		右折	0.136	0.136	±0.000
	C	左直	0.178	0.204	+0.026
		右折	0.075	0.075	±0.000
D	左直	0.147	0.147	±0.000	
	右折	0.465	0.465	±0.000	
地点② 海岸通四丁目	A	左直	0.326	0.326	±0.000
	B	左折	0.204	0.204	±0.000
		右折	0.313	0.313	±0.000
	C	直進	0.407	0.443	+0.036
右折		0.335	0.335	±0.000	
地点③ 本町四丁目	A	左直	0.272	0.272	±0.000
		右折	0.382	0.382	±0.000
	B	左直	0.611	0.611	±0.000
		右折	0.296	0.344	+0.048
	C	—	—	—	—
	D	左折	0.184	0.195	+0.011
直進		0.472	0.472	±0.000	
地点④ 本町五丁目	A	左折	0.529	0.529	±0.000
		直進	0.401	0.401	±0.000
	B	左折	0.103	0.103	±0.000
		右折	0.702	0.702	±0.000
C	直進	0.256	0.261	+0.005	
	右折	0.593	0.593	±0.000	
地点⑤ サークルウォーク	A	左直	0.040	0.040	±0.000
		右折	0.252	0.252	±0.000
	B	左直	0.262	0.262	±0.000
		右折	0.253	0.253	±0.000
	C	左直	0.178	0.207	+0.029
		右折	0.270	0.326	+0.056
D	左直	0.307	0.307	±0.000	
	右折	0.780	0.780	±0.000	

(イ) 工事用車両の走行に伴う歩行者の安全

工事用車両の走行ルートである一般国道 133 号、市道栄本町線 7188 号線、市道高島台 295 号線、市道万国橋通 7006 号線は、道路両側に植樹帯若しくはガードレール等が整備されたマウントアップ構造の歩道が整備されており、歩行者と自動車が分離されています（図 6.13-7 (p.6.13-32) 参照）。

なお、本事業では、市道万国橋通 7006 号線と市道新港 93 号線に面した工事用車両出入口付近においては、適宜警備員を配置していきます。海岸通四丁目交差点付近の無信号交差点については、工事用車両の運転者に交差点情報を適切に伝達し、認識させることで歩行者の安全に努めます。

これらのことから歩行者等の安全は確保されるものと考えます。

キ 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 6.13-21 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、継続して講じていきます。

表 6.13-21 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"> <li>・隣接事業者と情報交換等を行う体制を整え、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。</li> <li>・土曜日や祝日の工事にあたっては、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。</li> <li>・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。</li> </ul>
【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"> <li>・仮囲いの設置や警備員の配置により、一般通行者や一般通行車両の安全管理に努めます。</li> <li>・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。</li> <li>・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、走行ルートへの厳守を徹底します。</li> <li>・計画地の隣接建物の所有者並びに隣接認可保育所に対し、施工計画の内容について説明・周知します。</li> </ul>

ク 評価

(ア) 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交通ピーク時の交通混雑は、交差点需要率の観点からは、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。

工事中は、隣接事業者と情報交換等を行う体制を整え、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しては走行ルートの厳守を徹底するなどの配慮を講じていきます。

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。

(イ) 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、道路両側に植樹帯若しくはガードレール等が整備されたマウントアップ構造の歩道が整備されており、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、工事用車両の出入口付近には、歩行者の安全性を確保するため、適宜警備員を配置していきます。

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

### ア 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。

### イ 予測地域・地点

交通混雑の予測地点は、図 6.13-1 (p.6.13-5 参照) に示した、関連車両の走行ルートとして想定しているルート上の主要な 5 交差点としました。

また、歩行者の安全は、対象事業実施区域付近としました。

### ウ 予測時期

予測時点は、本事業の計画建物が竣工し、通常の状態になると想定される時点（平成 31 年）の平日及び休日としました。

### エ 予測方法

#### (ア) 予測手順

予測手順は、図 6.13-9 に示すとおりです。

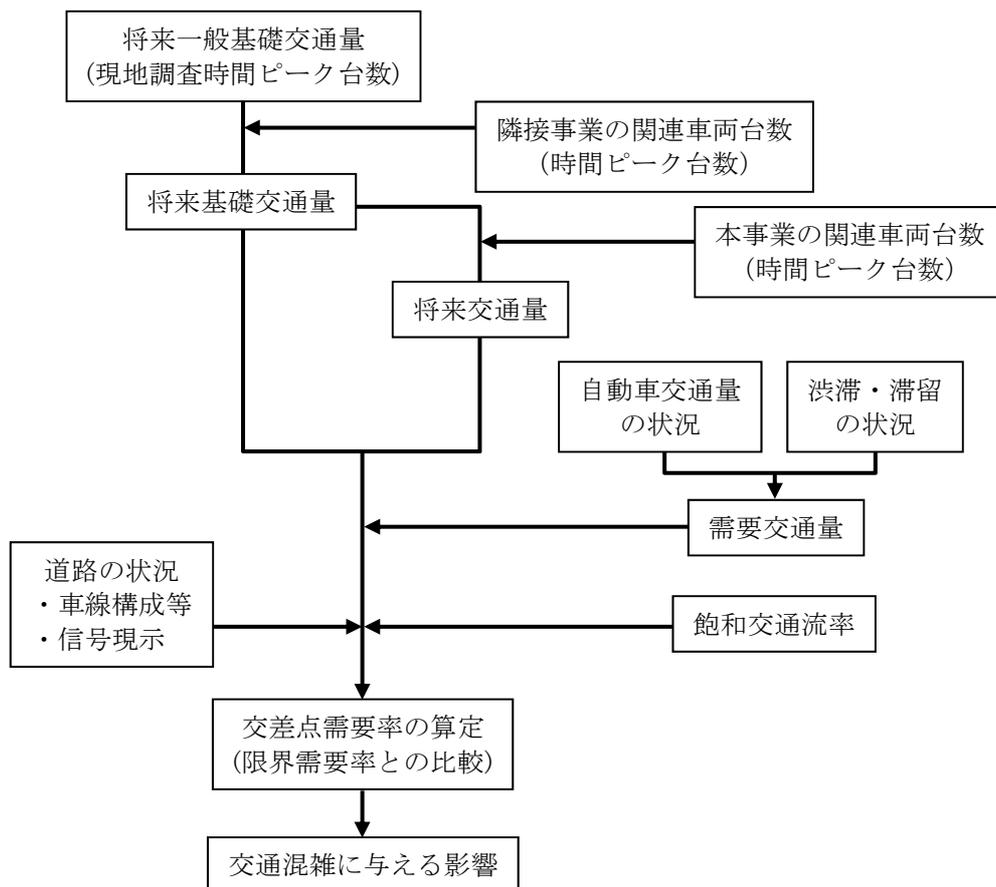


図 6.13-9 予測手順（関連車両の走行に伴う交通混雑）

#### (イ) 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」と同様としました (p.6.13-35 参照)。

## オ 予測条件の整理

### (ア) 交通量

#### ①将来一般基礎交通量

将来一般車両交通量は、予測対象としている市道万国橋通 7006 号線において、「6.3 大気質」の表 6.3-33 (p.6.3-41 参照) に示したとおり、過年度と今回実施した道路交通調査結果からは著しい増加傾向（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。

#### ②隣接事業交通量及び将来基礎交通量

上記、将来一般車両交通量に、以下の隣接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。

#### ア 北仲通北 A-4 地区（本事業と同時期に竣工予定）

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地区計画の変更企画提案書」（平成 25 年 10 月）から、表 6.13-22 に示す台数を発生集中交通量として得ました。

ピーク時間台数については、「北仲通北地区（A 地区）再開発計画環境影響評価書」（森ビル株式会社ほか、平成 19 年 4 月）において整理されている用途ごとに整理されている時間配分のうち、ピークとなる値を採用しました。方面別配分については、左折イン・左折アウトを前提として同評価書において整理されている値を参考に配分しました。

#### イ 北仲通北 A-3 地区

工事中と同様、施設規模から供用後の発生集中交通量を類推しました。

ピーク時間台数については、事業特性を考慮し、駐車場整備台数を参考に発生（集中）交通量としました。方面別配分については、左折イン・左折アウトを前提として「北仲通北地区（A 地区）再開発計画環境影響評価書」において整理されている値を参考に配分しました。

表 6.13-22 隣接事業の供用時発生集中交通量

	北仲通北 A-3 地区 一般車両（小型車） の発生集中交通量	北仲通北 A-4 地区 一般車両（小型車） の発生集中交通量
平日	346 台/日	1,000 台/日
休日	346 台/日	700 台/日

③本事業の発生集中交通量及び将来交通量

将来交通量は、上記、将来基礎交通量に、本事業の関係車両台数を加えて将来交通量としました。

なお、本事業の供用時の発生集中交通量は、表 6.13-23 に示すとおりです。

発生集中交通量（一般車両、バス、タクシー、荷捌き車両）の算定にあたっては、類似施設の実績から算定しました。条件等の詳細は、資料編（資 1.2-5～資 1.2-9 参照）に示すとおりです。

表 6.13-23 本事業の供用時の発生集中交通量（平日・休日）

単位：台/日

	小型車			大型車
	一般車両	タクシー	荷捌き車両	バス
宿泊施設	318	140	160	40
計			618	40

(イ) 関連車両の方面構成比及び時間変動

対象事業実施区域付近の用途別の方面構成比は、表 6.13-24 に示すとおりです。

対象事業実施区域への方面構成比は、隣接事業との整合を持たせる観点から、平成 20 年パーソントリップ調査（以下、「H20PT」とします。）を用いて整理されている「北仲通北地区（A 地区）再開発計画環境影響評価書」（森ビル株式会社ほか、平成 19 年 4 月）に準じることとし、同評価書において設定されている文化施設目的の方面構成比を宿泊施設として当てはめ、想定される走行ルートを検証しながら設定しました。

なお、対象事業実施区域は、市道万国橋通 7006 号線及び市道新港 93 号線からは、その道路形状から、左折イン・左折アウトのみのアクセスとなります。そのため、本事業の集中交通量のうち約 5%（8 台/日）を右折入庫目的で来場する車両として仮想し、周辺を迂回して対象事業実施区域に左折入庫する条件を加えました。

なお、これら条件等の詳細は、資料編（資 1.2-5～資 1.2-16 参照）に示すとおりです。

表 6.13-24 施設用途別の方面構成比（入・出庫）

施設用途	あてはめ地区	みなとみらい、横浜市西区、東京都方面	横浜市港北区、南区、戸塚区方面	横浜市港南区、磯子区、山下町、本牧方面
業務	A-4 地区	23%	54%	23%
物販・文化	本事業			
	A-4 地区 A-3 地区	14%	54%	32%
住宅	A-4 地区	40%	26%	34%

(ウ) 交通規制等

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

カ 予測結果

(ア) 関連車両の走行に伴う交通混雑

予測時点における交差点需要率は表 6.13-25(1)～(2)、交差点車線混雑度は表 6.13-26 に示すとおりです。

供用時の将来交通量による交差点需要率が高い交差点は、休日の地点④（本町五丁目交差点）0.522 ですが、いずれの交差点においても限界需要率を下回っており、交通処理は可能であると考えます（詳細は資 3.8-234～資 3.8-253 参照）。

また、交差点車線混雑度については、現況時と同様に、休日の地点①（万国橋交差点）の国際橋方面からの右折、地点④（本町五丁目交差点）の桜木町駅方面からの右折、地点⑤（サークルウォーク交差点）の国際橋方面からの右折において 0.8 を超える値を示しているため、この車線は一時的な交通混雑が生じやすくなっています。しかし、全ての交差点において交差点車線混雑度は 1.0 を下回っているため、交通処理はなされていると考えます。

さらに、将来基礎交通量に対する将来交通量の交差点需要率及び交差点車線混雑度の増加量は、ともに僅かであり、関係車両の走行による周辺への影響は小さいと考えます。

表 6.13-25(1) 交差点需要率（信号制御交差点）（関連車両の走行に伴う交通混雑）

【平日】

交差点名	交差点需要率			
	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 万国橋	0.142	0.163	0.862	+0.021
地点② 海岸通四丁目	0.279	0.291	0.838	+0.012
地点③ 本町四丁目	0.474	0.474	0.915	±0.000
地点④ 本町五丁目	0.470	0.479	0.908	+0.009
地点⑤ サークルウォーク	0.263	0.278	0.845	+0.015

注) 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。

※将来基礎交通量は、現況交通量に隣接事業において想定される供用時の交通量を加味した交通量です。

※将来交通量は、将来基礎交通量に本事業において想定している供用時の交通量を加味した交通量です。

表 6.13-25(2) 交差点需要率（信号制御交差点）（関連車両の走行に伴う交通混雑）

【休日】

交差点名	交差点需要率			
	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 万国橋	0.281	0.301	0.875	+0.020
地点② 海岸通四丁目	0.349	0.364	0.827	+0.015
地点③ 本町四丁目	0.433	0.438	0.915	+0.005
地点④ 本町五丁目	0.511	0.522	0.908	+0.011
地点⑤ サークルウォーク	0.420	0.449	0.858	+0.029

注) 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。

※将来基礎交通量は、現況交通量に隣接事業において想定される供用時の交通量を加味した交通量です。

※将来交通量は、将来基礎交通量に本事業において想定している供用時の交通量を加味した交通量です。

表 6.13-26 交差点車線混雑度

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	
			平日	休日	平日	休日	平日	休日
地点① 万国橋	A	左直	0.155	0.201	0.155	0.201	±0.000	±0.000
		右折	0.014	0.091	0.015	0.099	+0.001	+0.008
	B	左直	0.102	0.187	0.102	0.187	±0.000	±0.000
		右折	0.136	0.475	0.136	0.475	±0.000	±0.000
	C	左直	0.179	0.327	0.222	0.370	+0.043	+0.043
		右折	0.075	0.071	0.075	0.071	±0.000	±0.000
D	左直	0.147	0.239	0.147	0.239	±0.000	±0.000	
	右折	0.465	0.992	0.465	0.992	±0.000	±0.000	
地点② 海岸通四丁目	A	左直	0.326	0.458	0.328	0.458	+0.002	±0.000
	B	左折	0.204	0.251	0.204	0.251	±0.000	±0.000
		右折	0.313	0.414	0.314	0.418	+0.001	+0.004
	C	直進	0.406	0.512	0.446	0.554	+0.040	+0.042
右折		0.335	0.372	0.335	0.372	±0.000	±0.000	
地点③ 本町四丁目	A	左直	0.272	0.363	0.274	0.363	+0.002	±0.000
		右折	0.382	0.424	0.382	0.424	±0.000	±0.000
	B	左直	0.611	0.518	0.611	0.518	±0.000	±0.000
		右折	0.297	0.496	0.353	0.569	+0.056	+0.073
	C	—	—	—	—	—	—	
	D	左折	0.189	0.436	0.206	0.456	+0.017	+0.020
直進		0.477	0.380	0.477	0.380	±0.000	±0.000	
右折		0.680	0.336	0.680	0.336	±0.000	±0.000	
地点④ 本町五丁目	A	左折	0.529	0.432	0.529	0.432	±0.000	±0.000
		直進	0.401	0.446	0.401	0.446	±0.000	±0.000
	B	左折	0.103	0.134	0.103	0.134	±0.000	±0.000
		右折	0.734	0.831	0.768	0.870	+0.034	+0.039
C	直進	0.253	0.295	0.253	0.295	±0.000	±0.000	
	右折	0.716	0.655	0.716	0.655	±0.000	±0.000	
地点⑤ サークルウォーク	A	左直	0.040	0.069	0.040	0.069	±0.000	±0.000
		右折	0.252	0.478	0.252	0.478	±0.000	±0.000
	B	左直	0.262	0.267	0.262	0.267	±0.000	±0.000
		右折	0.253	0.419	0.253	0.419	±0.000	±0.000
	C	左直	0.183	0.367	0.234	0.413	+0.051	+0.046
		右折	0.254	0.797	0.437	0.190	+0.183	+0.212
D	左直	0.307	0.403	0.307	0.403	±0.000	±0.000	
	右折	0.780	0.995	0.780	0.995	±0.000	±0.000	

(ウ) 関連車両の走行に伴う歩行者の安全

関連車両の走行ルートである一般国道 133 号、市道栄本町線 7188 号線、市道高島台 295 号線、市道万国橋通 7006 号線は、道路両側に植樹帯若しくはガードレール等が整備されたマウントアップ構造の歩道が整備されており、歩行者と自動車が分離されています（図 6.13-7 (p.6.13-32) 参照）。

また、本事業では、市道万国橋通 7006 号線と市道新港 93 号線に面した車両出入口付近の歩行者の安全性を確保するため、歩行者空間を充実させて車両の視認性に配慮していくほか、出庫灯の設置により注意喚起を促していきます。

さらに、海岸通四丁目交差点付近の無信号交差点においては、歩行者と車両との交錯の可能性があるため、施設利用者に対して注意喚起を行っていきます。これらのことから歩行者等の安全は確保されるものと考えます。

キ 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、計画建物供用後、事業者または施設入居テナント者が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
<p>【供用時】 関連車両の走行に伴う交通混雑</p>	<p>【計画立案時】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業で整備する駐車場は、対象事業実施区域内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ます。</li> <li>・対象事業実施区域内の駐車場へのアプローチ道は、十分な待機スペースを確保し、路上駐車を防止します。</li> </ul> <p>【計画建物供用後】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・従業員に対しては、通勤時や業務の移動等において、可能な限り公共交通機関を利用させていただきます。</li> <li>・施設利用者に対しては、ホームページでの鉄道利用推奨PRなどにより、公共交通の利用を促し、自動車利用の抑制に努めます。</li> <li>・計画建物へのアクセスルートや左折での入庫の誘導を促す情報は、施設開業前に開設するホームページにおいてわかりやすく示し、広く周知に努めていきます。</li> <li>・カーナビゲーションシステムでの誘導表示の工夫や、誘導看板設置などの検討を行います。</li> </ul>
<p>【供用時】 関連車両の走行に伴う歩行者の安全</p>	<p>【計画立案時】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・駐車場の出入口には出庫灯等の整備により、歩行者や自転車に自動車走行の注意喚起を行っていきます。</li> <li>・計画地の隣接建物の所有者並びに隣接認可保育所に対し、事業計画の内容について説明・周知します。</li> </ul> <p>【計画建物供用後】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・施設利用車に対して、対象事業実施区域周辺の道路状況を適宜案内し、無信号交差点での注意喚起を行っていきます。</li> </ul>

## ク 評価

### (ア) 関連車両の走行に伴う交通混雑

関連車両の走行に伴う交通ピーク時の交通混雑は、交差点需要率の観点からは、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。

供用時は、従業員に対しては、通勤時や業務の移動等において、可能な限り公共交通機関の利用を依頼していきます。

また、施設利用者に対しては、ホームページでの鉄道利用推奨PRなどにより、公共交通の利用を促していくほか、計画建物へのアクセスルートや左折での入庫の誘導を促す情報を施設開業前に開設するホームページにおいてわかりやすく示し、広く周知に努めていきます。

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。

### (イ) 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、道路両側に植樹帯若しくはガードレール等が整備されたマウントアップ構造の歩道が整備されており、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、計画建物からの車両出入口付近は車両の視認性に配慮していくほか、出庫灯の設置により注意喚起などを促していきます。

このような、計画立案時や計画建物竣工後の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ずることで、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

#### ア 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。

#### イ 予測地域・地点

予測地点は、図 6.13-3 (p.6.13-9 参照) に示した対象事業実施区域周辺の歩道としました。

#### ウ 予測時期

予測時点は、本事業の計画建物の供用が通常の状態に達した時点（平成 31 年）の平日及び休日としました。

#### エ 予測方法

##### (ア) 予測手順

予測手順は、図 6.13-10 に示すとおりです。

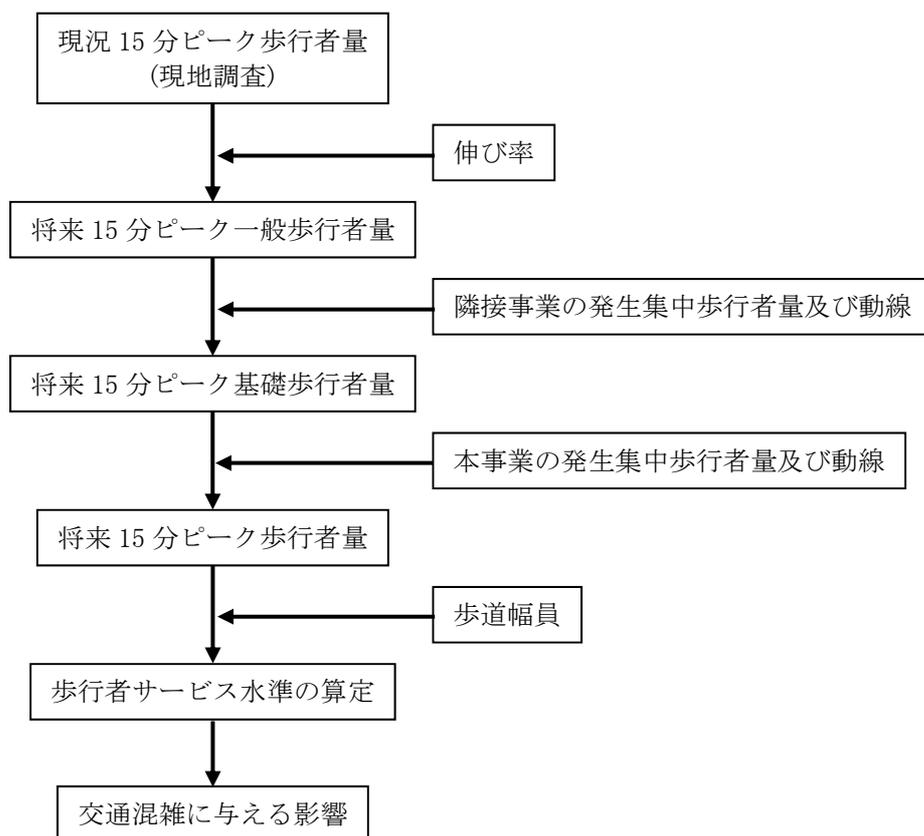


図 6.13-10 予測手順（建物の供用に伴う歩行者の交通混雑）

##### (イ) 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。

## オ 予測条件の整理

### (ア) 歩行者量

#### ①将来一般歩行者量

将来一般歩行者量は、最寄り鉄道駅の乗降客数の推移とほぼ同じ傾向を示すものと考え、JR 桜木町駅及びみなとみらい線馬車道駅の利用者数の経年変化を整理したところ、平成 26 年度値に対して、本事業の供用年度である平成 31 年度には 1.028 という伸び率が見られました。

対象事業実施区域周辺は日本有数の観光名所が集まる地域であり、将来的に飛躍的に増加する可能性も考慮し、伸び率については、1.1 として設定することとしました。

#### ②将来基礎歩行者量

上記、将来一般歩行者量に、以下の隣接事業の関連歩行者量を加えて将来基礎歩行者量としました。

##### ア 北仲通北 A-4 地区（本事業と同時期に竣工予定）

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」（平成 25 年 10 月）において整理されている発生集中交通量（歩行者量）を用いました。

##### イ 北仲通北 A-3 地区

施設規模から供用後の発生集中交通量を類推しました。

#### ③本事業の発生集中歩行者及び将来歩行者量

宿泊施設の発生集中交通量（人ベース：人 TE/日）の算定にあたっては、「大規模マニュアル」に準じて算定しました。

ここでの検討は、自動車利用以外の手段（鉄道・バス・自転車・徒歩）で対象事業実施区域に出入りする人の量を算定する必要があるため、「北仲通北再開発等促進地区地区地区計画の変更企画提案書」（平成 25 年 10 月）を参考にして H20PT から自動車利用以外の交通手段分担率を構築し、歩行者の発生集中交通量(人ベース)を算定しました。

また、「大規模マニュアル」に示されているピーク率を乗じることにより、ピーク時の歩行者発生集中交通量を算定しました。これら発生集中交通量は、将来基礎歩行者に加えることで本事業の供用時におけるピーク時の将来歩行者量としました。

なお、歩行者等の発生集中交通量の算定にあたっての条件等の詳細は、資料編（資 1.2-5～資 1.2-6 参照）に示すとおりです。

### (イ) 歩道幅員

歩行者サービス水準の算定にあたり用いた歩道幅員は、図 6.13-4(1)～(2) (p.6.13-10 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。

オ 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 6.13-28(1)～(2)に示すとおりです。

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

表 6.13-28(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】

予測断面	歩道幅員※ (m)	将来ピーク 15分歩行者量				歩行者流量注 (人/m・分)	サービス水準
		時間帯	歩行者	自転車	計		
	①	—	②	③	④=①+②	⑤=(②+③*5)/15/①	—
地点 1	2.7	12:45～13:00	142	14	156	5.2	A
地点 2	2.5	10:15～10:30	92	8	100	3.5	A
地点 3	2.5	12:00～12:15	573	3	576	15.7	A
地点 4	2.6	12:00～12:15	284	15	299	9.2	A
地点 5	1.7	12:00～12:15	593	7	600	24.6	A
地点 6	1.6	8:45～9:00	242	9	251	12.0	A
地点 7	2.4	8:15～8:30	427	0	427	11.9	A
地点 8	2.1	12:00～12:15	53	0	53	1.7	A
地点 9	1.6	11:45～12:00	84	2	86	3.9	A
地点 10	1.7	17:30～17:45	77	7	84	4.4	A
地点 11	5.4	16:30～16:45	267	0	267	3.3	A
地点 12	2.5	8:15～8:30	84	12	96	3.8	A
地点 13	2.7	17:15～17:30	312	26	338	10.9	A
地点 14	2.8	12:00～12:15	332	12	344	9.3	A
地点 15	2.5	12:00～12:15	269	4	273	7.7	A
地点 16	2.2	12:45～13:00	127	3	130	4.3	A
地点 17	1.8	12:00～12:15	219	7	226	9.4	A

注：自転車を押して歩く場合を考慮して、1台あたり5人相当として扱いました。

※歩道幅員は図 6.13-4(1)～(2)に示した歩道幅員から有効幅員として 0.5mを引いた値を用いました。

表 6.13-28(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】

予測断面	歩道幅員※ (m)	将来ピーク 15分歩行者量				歩行者流量注 (人/m・分)	サービス水準
		時間帯	歩行者	自転車	計		
	①	—	②	③	④=①+②	⑤=(②+③*5)/15/①	—
地点 1	2.7	17:15～17:30	243	21	264	8.6	A
地点 2	2.5	10:15～10:30	524	3	527	14.4	A
地点 3	2.5	14:15～14:30	550	14	564	16.5	A
地点 4	2.6	10:00～10:15	802	41	843	25.8	A
地点 5	1.7	10:00～10:15	374	6	380	15.8	A
地点 6	1.6	10:00～10:15	196	3	199	8.8	A
地点 7	2.4	13:00～13:15	313	0	313	8.7	A
地点 8	2.1	12:30～12:45	41	0	41	1.3	A
地点 9	1.6	10:15～10:30	100	2	102	4.6	A
地点 10	1.7	16:00～16:15	83	2	85	3.6	A
地点 11	5.4	16:30～16:45	865	4	869	10.9	A
地点 12	2.5	15:45～16:00	97	9	106	3.8	A
地点 13	2.7	14:15～14:30	826	31	857	24.2	A
地点 14	2.8	13:00～13:15	233	19	252	7.8	A
地点 15	2.5	10:00～10:15	318	14	332	10.3	A
地点 16	2.2	10:00～10:15	107	9	116	4.6	A
地点 17	1.8	14:15～14:30	156	13	169	8.2	A

注：自転車を押して歩く場合を考慮して、1台あたり5人相当として扱いました。

※歩道幅員は図 6.13-4(1)～(2)に示した歩道幅員から有効幅員として 0.5mを引いた値を用いました。

カ 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交通混雑を低減するため、表 6.13-29 に示す内容を実施します。

表 6.13-29 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】 ・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。 【計画建物供用後】 ・駐車場の出入口には出庫灯等の整備により、歩行者や自転車利用者に対し、自動車走行の注意喚起を行っていきます。

キ 評価

計画建物を利用する歩行者による交通混雑について、歩行者サービス水準を用いて検討した結果、現状において十分な歩道や歩行空間が整備されることもあり、全ての地点で自由歩行可能な状態が確保できると予測します。

そのほか、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出庫灯等の整備による歩行者や自転車利用者への自動車走行に対する注意喚起を講じていきます。

このように、計画立案時や計画建物供用後において、歩行者による交通混雑の低減に向けた環境の保全のための措置を講ずることで、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。