

横浜市現市庁舎街区活用事業  
環境影響評価準備書に関する事業者資料

<事業者資料内容>

- ①事業計画の変更に伴う地点4（不老町交差点）の交通処理について
  - ・準備書資料編記載内容（交差点解析）の変更 . . . . . p.事業者資料-1
  - ・【参考】地点4（不老町交差点）右折滞留長変更試算 . . . . . p.事業者資料-2
  - ・【参考】地点5（扇町一丁目交差点）の交差点解析結果 . . . . . p.事業者資料-3
  - ・準備書の修正案（6.12 地域社会）. . . . . p.事業者資料-4～5

令和 3 年 4 月 22 日

三井不動産株式会社

この資料は、審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることがありますので、取り扱いにご注意願います。

①事業計画の変更に伴う地点4（不老町交差点）の交通処理について

・準備書資料編記載内容（交差点解析）の変更

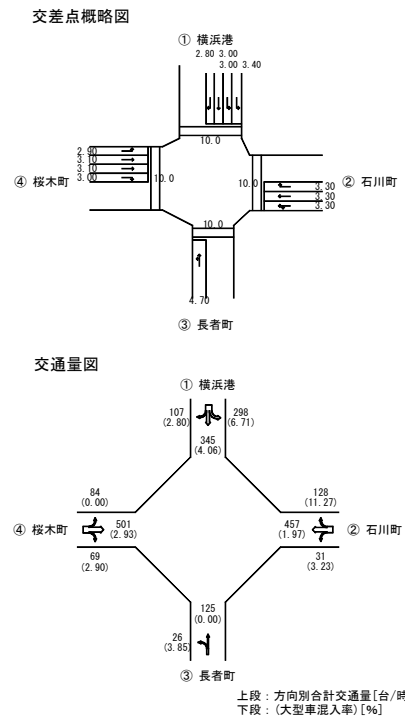
<変更前（準備書の記載内容）>

資料編 p.3.8-225

【将来交通量：平日(16:45~17:45)】地点4 不老町

交差点名	地点4 不老町										現示の需要率	交差点の需要率
	① 横浜港			② 石川町			③ 長者町		④ 桜木町			
流入部	左折	直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	左折	直進	右折		
車線の種類	2	1	1	1	1	1	1	1	2	1		
車線数	2	1	1	1	1	1	1	1	2	1		
飽和交通流率の基本値 SB	1,800	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800		
車線幅員による補正率 αw (車線幅員) m	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (2.80)	1.000 (3.30)	1.000 (3.30)	1.000 (3.30)	1.000 (4.70)	0.950 (2.90)	1.000 (3.10)	1.000 (3.00)		
縦断勾配による補正率 αG (縦断勾配) %	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)		
大型車混入による補正率 αT (大型車混入率) %	0.955 (6.71)	0.972 (4.06)	0.981 (2.80)	0.985 (2.13)	0.986 (1.97)	0.927 (11.27)	0.995 (0.66)	1.000 (0.00)	0.980 (2.93)	0.980 (2.90)		
左折車混入による補正率 αLT (左折率) L%				0.906 (12.7)			0.882 (17.2)					
(歩行者による低減率) fp (有効青時間) 秒				0.500			0.500					
(歩行者用青時間) 秒				53			43					
横断歩行者による補正率 αL	1.000			42			33					
右折車混入による補正率 αRT (右折率) R%								1.000				
(右折車の通過確率) f (有効青時間) 秒				0.881								
(現示変り目のさばけ台数増分) KER: 台/サイクル (交差点内滞留台数) K: 台/サイクル				46								
飽和交通流率 SA	3,438	1,944	1,766	1,785	1,972	1,669	1,755	1,710	3,920	1,764		
設計交通量 q	298	345	107	488 (31+457)		128	151 (26+125)	84	501	69		
右折補正交通量 qR-N			0									
交差点流入部の需要率 ρ	0.087	0.177	-	0.130		0.077	0.086	0.049	0.128	0.039		
必要現示率	1φ ****	0.177	-	0.130		0.077	0.086	0.049	0.128	0.039	0.177	0.384
	2φ ****	****	-								****	
	3φ			0.130							0.130	
	4φ 0.087					0.077			0.039		0.077	
有効青時間(秒)	1φ 46	46	46	53			43				サイクル長(秒)	136
	2φ 14	14	14									
	3φ			53				53	53			
	4φ 15					11				11		
信号青時間比 G/C	75/136	60/136	14/136	53/136		11/136	43/136	53/136	53/136	11/136		
可能交通容量 Ci	1,896	858	692	1,464		135	555	666	1,528	143		
交通容量比 q/Ci	0.157	0.402	0.155	0.333		0.948	0.272	0.126	0.328	0.483		
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK		OK	OK	OK	OK	OK		
滞留長 Ls(m)	63.4		43.4			55.2		37.7		31.4		

※ N = KER ×  $\frac{3,600}{C}$   
 N : 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数  
 ※ \* : 交通容量(実1時間)  
 ※ \*\*\*\* : 連続現示での使用現示  
 ※ 滞留長 N は C-g で計算のため、「改訂 平面交差の計画と設計」基礎編 第3版に準拠していません



現示方式の図示

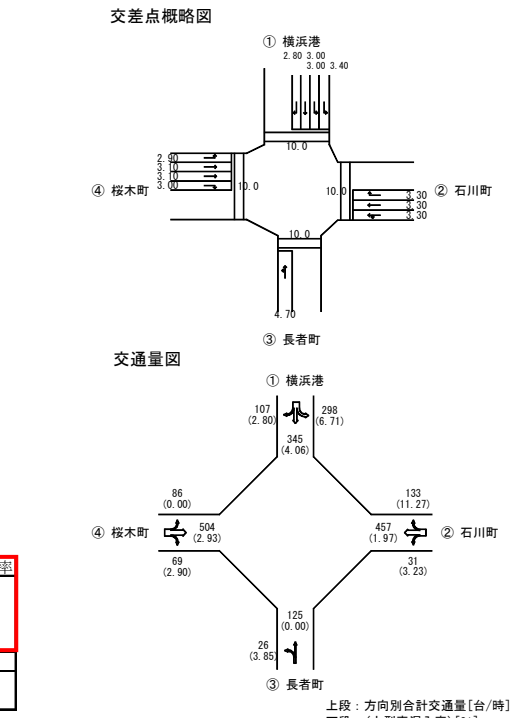
現示	1φ	2φ	3φ	4φ	C=136
表示時間	G:43 Y:3 AR:0	G:13 Y:3 AR:2	G:52 Y:3 AR:2	G:10 Y:3 AR:2	0=136
有効青時間	43	14	53	11	0=121
損失時間	3	4	4	4	L=15
歩行者青時間	33	0	42	0	

<変更後>

【将来交通量：平日(16:45~17:45)】地点4 不老町

交差点名	地点4 不老町										現示の需要率	交差点の需要率
	① 横浜港			② 石川町			③ 長者町		④ 桜木町			
流入部	左折	直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	左折	直進	右折		
車線の種類	2	1	1	1	1	1	1	1	2	1		
車線数	2	1	1	1	1	1	1	1	2	1		
飽和交通流率の基本値 SB	1,800	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800		
車線幅員による補正率 αw (車線幅員) m	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (2.80)	1.000 (3.30)	1.000 (3.30)	1.000 (3.30)	1.000 (4.70)	0.950 (2.90)	1.000 (3.10)	1.000 (3.00)		
縦断勾配による補正率 αG (縦断勾配) %	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)		
大型車混入による補正率 αT (大型車混入率) %	0.955 (6.71)	0.972 (4.06)	0.981 (2.80)	0.985 (2.13)	0.986 (1.97)	0.927 (11.27)	0.995 (0.66)	1.000 (0.00)	0.980 (2.93)	0.980 (2.90)		
左折車混入による補正率 αLT (左折率) L%				0.906 (12.7)			0.882 (17.2)					
(歩行者による低減率) fp (有効青時間) 秒				0.500			0.500					
(歩行者用青時間) 秒				53			43					
横断歩行者による補正率 αL	1.000			42			33					
右折車混入による補正率 αRT (右折率) R%								1.000				
(右折車の通過確率) f (有効青時間) 秒				0.881								
(現示変り目のさばけ台数増分) KER: 台/サイクル (交差点内滞留台数) K: 台/サイクル				46								
飽和交通流率 SA	3,438	1,944	1,766	1,785	1,972	1,669	1,755	1,710	3,920	1,764		
設計交通量 q	298	345	107	488 (31+457)		133	151 (26+125)	86	504	69		
右折補正交通量 qR-N			0									
交差点流入部の需要率 ρ	0.087	0.177	-	0.130		0.080	0.086	0.050	0.129	0.039		
必要現示率	1φ ****	0.177	-	0.130		0.080	0.086	0.050	0.129	0.039	0.177	0.387
	2φ ****	****	-								****	
	3φ			0.130							0.130	
	4φ 0.087					0.080			0.039		0.080	
有効青時間(秒)	1φ 46	46	46	53			43				サイクル長(秒)	136
	2φ 14	14	14									
	3φ			53				53	53			
	4φ 15					11				11		
信号青時間比 G/C	75/136	60/136	14/136	53/136		11/136	43/136	53/136	53/136	11/136		
可能交通容量 Ci	1,896	858	692	1,464		135	555	666	1,528	143		
交通容量比 q/Ci	0.157	0.402	0.155	0.333		0.985	0.272	0.129	0.330	0.483		
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK		OK	OK	OK	OK	OK		
滞留長 Ls(m)	63.4		43.4			56.7		38.6		31.4		

※ N = KER ×  $\frac{3,600}{C}$   
 N : 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数  
 ※ \* : 交通容量(実1時間)  
 ※ \*\*\*\* : 連続現示での使用現示  
 ※ 滞留長 N は C-g で計算のため、「改訂 平面交差の計画と設計」基礎編 第3版に準拠していません

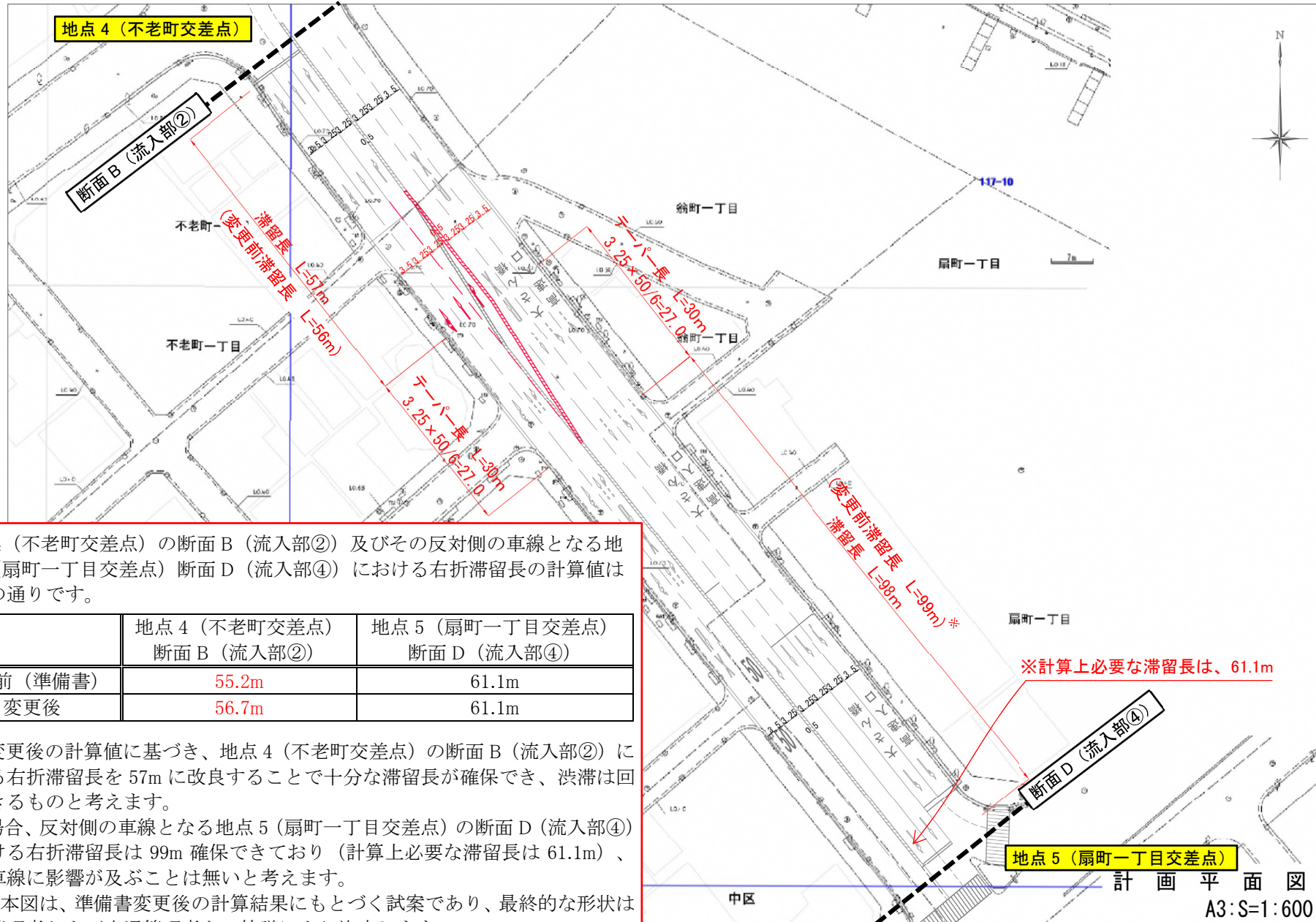


現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	4φ	C=136
表示時間	G:43 Y:3 AR:0	G:13 Y:3 AR:2	G:52 Y:3 AR:2	G:10 Y:3 AR:2	0=136
有効青時間	43	14	53	11	0=121
損失時間	3	4	4	4	L=15
歩行者青時間	33	0	42	0	

この資料は、審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることがありますので、取り扱いにご注意願います。

【参考】地点4（不老町交差点）右折滞留長変更試算



・地点4（不老町交差点）の断面B（流入部②）及びその反対側の車線となる地点5（扇町一丁目交差点）断面D（流入部④）における右折滞留長の計算値は以下の通りです。

	地点4（不老町交差点） 断面B（流入部②）	地点5（扇町一丁目交差点） 断面D（流入部④）
変更前（準備書）	55.2m	61.1m
変更後	56.7m	61.1m

- ・この変更後の計算値に基づき、地点4（不老町交差点）の断面B（流入部②）における右折滞留長を57mに改良することで十分な滞留長が確保でき、渋滞は回避できるものと考えます。
- ・この場合、反対側の車線となる地点5（扇町一丁目交差点）の断面D（流入部④）における右折滞留長は99m確保できており（計算上必要な滞留長は61.1m）、反対車線に影響が及ぶことは無いと考えます。
- ・なお、本図は、準備書変更後の計算結果にもとづく試算であり、最終的な形状は道路管理者および交通管理者との協議により決定します。

この資料は、審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることがありますので、取り扱いにご注意願います。

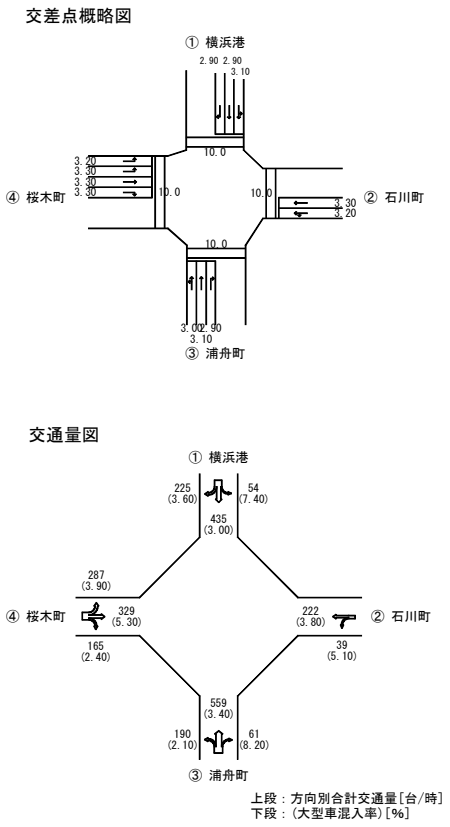
【参考】地点5（扇町一丁目交差点）の交差点解析結果

<変更前（準備書の記載内容）>

資料編 p.3.8-226

【将来交通量：平日(17:00~18:00)】地点5 扇町一丁目

交差点名	地点5 扇町一丁目											
	① 横浜港			② 石川町			③ 浦舟町			④ 桜木町		
流入部	左折・直進	直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折	直進	右折
車線の種類	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1
飽和交通流率の基本値 S B	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	2,000	2,000	1,800	1,800	2,000	2,000	1,800
車線幅員による補正率 α w	1.000 (3.10)	0.950 (2.90)	1.000 (2.90)	1.000 (3.20)	1.000 (3.30)	1.000 (3.00)	1.000 (3.10)	1.000 (2.90)	1.000 (3.30)	1.000 (3.30)	1.000 (3.30)	1.000 (3.30)
縦断勾配による補正率 α G	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 α T	0.973 (3.97)	0.979 (3.00)	0.975 (3.60)	0.972 (4.19)	0.974 (3.80)	0.981 (2.74)	0.977 (3.40)	0.946 (8.20)	0.973 (3.90)	0.964 (5.30)	0.983 (2.40)	
左折車混入による補正率 α L T	0.948 (22.1)			0.936 (29.8)			0.888 (50.7)					
歩行者による低減率 f p	0.150			0.150			0.150					
(有効青時間) 秒	62			35			62					
(歩行者用青時間) 秒	51			24			51					
横断歩行者による補正率 α L										1.000		
右折車混入による補正率 α R T												
(右折率) R%												
(右折車の通過確率) f			0.563					0.631				0.792
(有効青時間) 秒			62					62				38
(現示変り目のさげ台数増分) KER:台/サイクル			2(53)					2(53)				2(53)
(交差点内滞留台数) K:台/サイクル												
飽和交通流率 S A	1,845	1,860	1,755	1,820	1,948	1,742	1,954	1,703	3,502	1,928	1,769	
設計交通量 q	489 (54+435)		225	261 (39+222)		749 (190+559)		61	287	329	165	
右折補正交通量 q R-N			0					0				0
交差点流入部の需要率 ρ	0.132	-	-	0.069	-	0.203	-	0.082	0.171	-	-	-
必要現示率	1φ 0.132					0.203						0.374
	2φ -					-						
	3φ -		****			****		0.082				
	4φ -			0.069		****		****	0.171			
	5φ -					****		****	****	-		
有効青時間(秒)	1φ 62					62						134
	2φ -		1			-		1				
	3φ -		13			35		13	17			
	4φ -			35				38	38			
	5φ -							10	10	10		
信号青時間比 G/C	62/134		14/134	35/134		62/134		14/134	65/134	48/134	10/134	
可能交通容量 C i	1,714		607	984		1,710		658	1,699	691	523	
交通容量比 q/C i	0.285		0.371	0.265		0.438		0.093	0.169	0.476	0.315	
交通処理案のチェック	OK		OK	OK		OK		OK	OK	OK	OK	
滞留長 L s (m)			76.0			28.9		59.3			61.1	



現示方式の図示

1φ	2φ	3φ	4φ
表示時間	G:61 Y:3 AR:0	G:1 Y:0 AR:0	G:12 Y:3 AR:2
有効青時間	62	-	13
損失時間	2	2	4
歩行者青時間	51	0	24

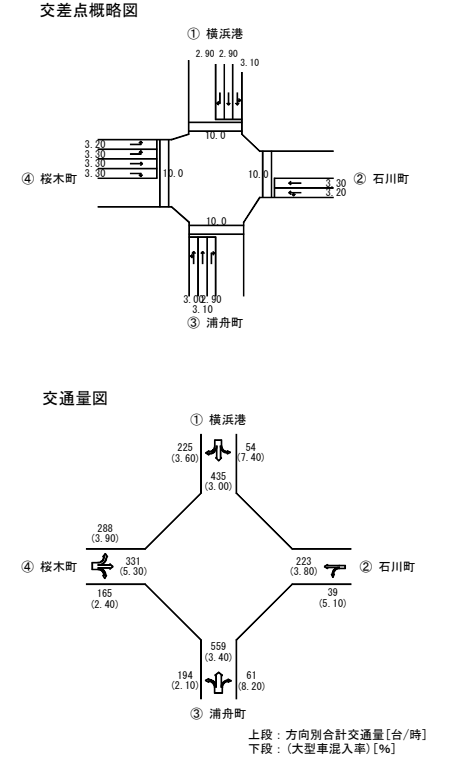
  

5φ	0=134
表示時間	G:9 Y:3 AR:2
有効青時間	10
損失時間	4
歩行者青時間	0

<変更後>

【将来交通量：平日(17:00~18:00)】地点5 扇町一丁目

交差点名	地点5 扇町一丁目											
	① 横浜港			② 石川町			③ 浦舟町			④ 桜木町		
流入部	左折・直進	直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折	直進	右折
車線の種類	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1
飽和交通流率の基本値 S B	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	2,000	2,000	1,800	1,800	2,000	2,000	1,800
車線幅員による補正率 α w	1.000 (3.10)	0.950 (2.90)	1.000 (2.90)	1.000 (3.20)	1.000 (3.30)	1.000 (3.00)	1.000 (3.10)	1.000 (2.90)	1.000 (3.30)	1.000 (3.30)	1.000 (3.30)	1.000 (3.30)
縦断勾配による補正率 α G	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 α T	0.973 (3.97)	0.979 (3.00)	0.975 (3.60)	0.972 (4.19)	0.974 (3.80)	0.981 (2.73)	0.977 (3.40)	0.946 (8.20)	0.973 (3.90)	0.964 (5.30)	0.983 (2.40)	
左折車混入による補正率 α L T	0.948 (22.1)			0.936 (29.8)			0.886 (51.5)					
歩行者による低減率 f p	0.150			0.150			0.150					
(有効青時間) 秒	62			35			62					
(歩行者用青時間) 秒	51			24			51					
横断歩行者による補正率 α L										1.000		
右折車混入による補正率 α R T												
(右折率) R%												
(右折車の通過確率) f			0.563					0.631				0.792
(有効青時間) 秒			62					62				38
(現示変り目のさげ台数増分) KER:台/サイクル			2(53)					2(53)				2(53)
(交差点内滞留台数) K:台/サイクル												
飽和交通流率 S A	1,845	1,860	1,755	1,820	1,948	1,738	1,954	1,703	3,502	1,928	1,769	
設計交通量 q	489 (54+435)		225	262 (39+223)		753 (194+559)		61	288	331	165	
右折補正交通量 q R-N			0					0				0
交差点流入部の需要率 ρ	0.132	-	-	0.070	-	0.204	-	0.082	0.172	-	-	-
必要現示率	1φ 0.132					0.204						0.376
	2φ -					-						
	3φ -		****			****		0.082				
	4φ -			0.070		****		****	0.172			
	5φ -					****		****	****	-		
有効青時間(秒)	1φ 62					62						134
	2φ -		1			-		1				
	3φ -		13			35		13	17			
	4φ -			35				38	38			
	5φ -							10	10	10		
信号青時間比 G/C	62/134		14/134	35/134		62/134		14/134	65/134	48/134	10/134	
可能交通容量 C i	1,714		607	984		1,708		658	1,699	691	523	
交通容量比 q/C i	0.285		0.371	0.266		0.441		0.093	0.170	0.479	0.315	
交通処理案のチェック	OK		OK	OK		OK		OK	OK	OK	OK	
滞留長 L s (m)			76.0			28.9		59.5			61.1	



現示方式の図示

1φ	2φ	3φ	4φ
表示時間	G:61 Y:3 AR:0	G:1 Y:0 AR:0	G:12 Y:3 AR:2
有効青時間	62	-	13
損失時間	2	2	4
歩行者青時間	51	0	24

5φ	0=134
表示時間	G:9 Y:3 AR:2
有効青時間	10
損失時間	4
歩行者青時間	0

※ N = KER × 3,600 / C  
 N : 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数  
 ※ \* : 交通容量 (実1時間)  
 ※ \*\*\*\* : 連続現示での使用現示  
 ※ 滞留長 N は C-g で計算のため、「改訂 平面交差の計画と設計」基礎編 第3版に準拠していません



・準備書の修正案（6.12 地域社会）

p.6.12-45

<準備書>

キ 環境の保全のための措置

環境の保全のための措置は、供用後の関連車両の走行による影響を低減するため、表 6.12-23 に示す内容を実施します。

この環境の保全のための措置は、供用後に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 6.12-23 環境の保全のための措置（関連車両の走行に伴う交通混雑及び歩行者の安全）

区分	環境の保全のための措置
【供用後】 関連車両の走行に伴う交通混雑	<p>【計画立案時】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業で整備する駐車場は、横浜市駐車場条例及び関内駅周辺地区駐車場整備ルールの附置義務に基づく必要台数（隔地駐車場を含む）を確保し、待機車両の発生の抑制に努めます。</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>【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、施設供用後に開設するホームページや案内看板、パンフレット等で公共交通機関の利用を呼びかけ、関内駅周辺地区への自動車交通の集中の低減に努めます。</li> </ul>
【供用後】 関連車両の走行に伴う歩行者の安全	<p>【計画立案時】</p> <ul style="list-style-type: none"> <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>・関連車両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> </ul> <p>【供用後】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・関連車両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>・関連車両出入口付近に適宜、交通誘導員を配置し、歩行者の安全に配慮していきます。</li> <li>・横浜スタジアム等、対象事業実施区域周辺の施設でのイベント開催時には、必要に応じてイベント興行者が実施する歩行者誘導対策に協力していきます。</li> </ul>

<修正案>

キ 環境の保全のための措置

環境の保全のための措置は、供用後の関連車両の走行による影響を低減するため、表 6.12-23 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、計画立案時または供用後に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 6.12-23 環境の保全のための措置（関連車両の走行に伴う交通混雑及び歩行者の安全）

区分	環境の保全のための措置
【供用後】 関連車両の走行に伴う交通混雑	<p>【計画立案時】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業で整備する駐車場は、横浜市駐車場条例及び関内駅周辺地区駐車場整備ルールの附置義務に基づく必要台数（隔地駐車場を含む）を確保し、待機車両の発生の抑制に努めます。</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>・車線混雑度が大きくなると予測した地点4（不老町交差点）のB断面の右折車線については、十分な滞留長を確保するための車線改良に向けて道路管理者等の関係機関と協議していきます。</li> </ul> <p>【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、施設供用後に開設するホームページや案内看板、パンフレット等で公共交通機関の利用を呼びかけ、関内駅周辺地区への自動車交通の集中の低減に努めます。</li> </ul>
【供用後】 関連車両の走行に伴う歩行者の安全	<p>【計画立案時】</p> <ul style="list-style-type: none"> <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>・関連車両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> </ul> <p>【供用後】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・関連車両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>・関連車両出入口付近に適宜、交通誘導員を配置し、歩行者の安全に配慮していきます。</li> <li>・横浜スタジアム等、対象事業実施区域周辺の施設でのイベント開催時には、必要に応じてイベント興行者が実施する歩行者誘導対策に協力していきます。</li> </ul>

<準備書>

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

また、将来基礎交通量に対する将来交通量の交差点需要率の増加量は僅かであり、関連車両による各交差点への影響は小さいと考えます。将来基礎交通量に対する将来交通量の車線混雑度は、最大で0.422(地点4(不老町)の石川町方面(B断面)からの右折)増加すると予測しますが、環境の保全のための措置を実施することで、影響の低減を図ります。

これらのことから、環境保全目標「周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと。」は達成されるものと考えます。

(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、道路両側に植栽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またはセミフラット構造の歩道が整備されており、歩行者と自動車と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、行政棟の2階を横浜市が整備するデッキに接続することで、歩車分離された横浜公園(横浜スタジアム)への新たなアクセス道を整備する計画とし、市道関内本牧線第7002号線の横断者の分散と横断時の危険度軽減に貢献できるものと考えます。

そのほか、計画建築物からの車両出入口付近は、適宜植栽の剪定を行うことで車両の視認性に配慮していくほか、交通誘導員の配置により歩行者の安全に配慮していきます。横浜公園のイベント開催時には、より歩行者の安全への配慮を徹底します。

これら関連車両の走行による影響の低減に向けた環境の保全のための措置を講ずることで、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。

<修正案>

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

また、将来基礎交通量に対する将来交通量の交差点需要率の増加量は僅かであり、関連車両による各交差点への影響は小さいと考えます。車線混雑度についても、ほとんどの地点において関連車両による影響は小さいと考えますが、地点4(不老町交差点)の石川町方面(B断面)からの右折車線については車線混雑度が0.985と大きく、将来基礎交通量に対する将来交通量の車線混雑度の増加分もその他の地点に比べて大きい(0.459)ため、当該車線について十分な滞留長を確保するための車線改良に向けて道路管理者等の関係機関と協議していくなど、環境の保全のための措置を徹底することで、影響の低減を図ります。

これらのことから、環境保全目標「周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと。」は達成されるものと考えます。

(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、道路両側に植栽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またはセミフラット構造の歩道が整備されており、歩行者と自動車と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、行政棟の2階を横浜市が整備するデッキに接続することで、歩車分離された横浜公園(横浜スタジアム)への新たなアクセス道を整備する計画とし、市道関内本牧線第7002号線の横断者の分散と横断時の危険度軽減に貢献できるものと考えます。

そのほか、計画建築物からの車両出入口付近は、適宜植栽の剪定を行うことで車両の視認性に配慮していくほか、交通誘導員の配置により歩行者の安全に配慮していきます。横浜公園のイベント開催時には、より歩行者の安全への配慮を徹底します。

これら関連車両の走行による影響の低減に向けた環境の保全のための措置を講ずることで、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。