

(仮称) 関内駅前港町地区第一種市街地再開発事業 環境影響評価準備書に関する補足資料

<補足資料内容>

1. (仮称) 関内駅前北口地区第一種市街地再開発事業 (隣接事業)
及び旧横浜市庁舎街区と本事業の事業スケジュールについて.... 1
2. 渋滞長が観測された交差点における飽和交通流率について..... 2

令和5年8月

関内駅前港町地区市街地再開発準備組合

1. (仮称) 関内駅前北口地区第一種市街地再開発事業(隣接事業)及び旧横浜市庁舎街区と本事業の事業スケジュールについて

横浜市環境影響評価審査会(以下、「審査会」といいます。)で、旧横浜市庁舎街区の工期との関係性に整理するように、ご指摘を受けました。

隣接事業と旧横浜市庁舎街区と本事業の事業スケジュールについては、資料編の資1-15ページに記載しています。

本事業では、大気質、騒音、振動及び地域社会(交通混雑)について、工事中においては本事業の建設機械の稼働による影響が最大となる時期と、本事業の工事用車両(大型車)の日走行台数が最大となる時期、供用時は事業が定常化する時期を予測時期として選定しています。

このうち工事中の予測時期は、本事業の北西側隣接地において計画中である「(仮称)関内駅前北口地区第一種市街地再開発事業」(隣接事業)の建設工事、南東側隣接地において建設中である「横浜市旧市庁舎街区活用事業」(旧横浜市庁舎街区)の建物供用後に該当し、供用時の予測時期は隣接事業及び旧横浜市庁舎街区の建物供用後に該当します。

本事業の予測時点における近隣事業の状況を表1.2-1及び表1.2-2に示します。

資料編 資1-15より抜粋(表1.2-1、表1.2-2)

表 1.2-1 本事業と近隣事業の関係

| | 令和7年度 | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 | 令和11年度 | 令和12年度 |
|----------|-------|-------|-------|--------|--------|--------|
| 本事業 | 工事中 | | | | | 供用 |
| 隣接事業 | 工事中 | | | | | 供用 |
| 旧市庁舎街区事業 | 工事中 | 供用 | | | | |

表 1.2-2 本事業と近隣事業の関係

| 事業 | 工事中 工事用車両の走行に伴う 影響の予測時期 (工事開始後14ヶ月目) | 供用時 関係車両の走行に伴う 影響の係る予測時期 (令和11年度～) |
|----------|---|---|
| 本事業 | 工事中 | 供用時 |
| 隣接事業 | 工事中 | 供用時 |
| 旧横浜市庁舎街区 | 供用時 | 供用時 |

注) 工事用車両及び関係車両の走行に係る予測時期を示します。

工事中においては、工事用車両の走行とは別に建設機械の稼働に伴う影響の予測(工事開始後6~9ヶ月目)を行っていますが、本事業と近隣事業の関係は工事用車両の走行に伴う影響の予測時期と同様(本事業:工事中、隣接事業:工事中、旧横浜市庁舎街区:供用時)です。

2. 渋滞長が観測された交差点における飽和交通流率について

審査会で、渋滞が観測された交差点において、飽和交通流率の実測値による交差点需要率の計算を行っているかについて、ご指摘を受けました。

渋滞長が観測された交差点のうち、地点 9（羽衣町）の B 断面の第 3 車線については、交差点需要率の算定に飽和交通流率の実測値を用いています。

交差点需要率の計算に用いる飽和交通流率^{※1}は、平日のピーク時間帯に 10 台以上の滞留長^{※3}が 10 回以上観測された、地点 1（横浜スタジアム前）の断面 A の第 2 車線、地点 9（羽衣町）の断面 A の第 2 車線及び断面 B の第 3 車線については算定値と実測値のうち、値の小さい方として実測値を適用しています。それ以外の交差点、車線の飽和交通流率は算定値を適用しています。なお、休日はピーク時間帯に継続した滞留長が観測されなかったため、飽和交通流率の実測値が得られませんでした。

平日のピーク時間に、図 2-1 に示す地点 2（扇町一丁目）、地点 8（尾上町）及び地点 9（羽衣町）の交差点において、渋滞長^{※4}が観測されました。

渋滞長が観測された交差点における飽和交通流率、本事業の関係車両及び工事用車両の走行による影響は、表 2-1 に示す通りです。

地点 2（扇町一丁目）、地点 9（羽衣町）については、渋滞長が観測された車線は本事業の関係車両及び工事用車両が走行する車線となっていないため、本事業による影響はないものと評価します。

本事業の関係車両及び工事用車両が走行する車線である、地点 8（尾上町）の A 断面の第 2 車線においてピーク時間帯に渋滞長が 1 回見られますが、供用時の平日では、限界需要率 0.878 に対し交差点需要率は 0.450 となり、車線混雑度は 0.218 と 1.0 を下回ります。

工事中においては、限界需要率 0.878 に対し交差点需要率は 0.360 となり、車線混雑度は 0.222 と 1.0 を下回ることから、供用時の平日及び工事中において、一時的な交通混雑が生じる可能性はあるものの、交通処理は可能なものと考えます。

表 2-1 平日に渋滞長が観測された交差点における飽和交通流率、
本事業による影響について

| 交差点名 | ピーク時間帯 | 断面 | 車線 | 渋滞長観測回数 | 飽和交通流率適用値 | 本事業の関係車両 工事用車両走行 | 本事業による影響 |
|--------------|---------------------|----|----------|---------|-----------|---------------------|--|
| No2 扇町一丁目 | 9:15 ～ 10:15 | A | 第 3 右 | 2回 | 算定値 | 無 | 影響なし |
| No8 尾上町 | 13:45 ～ 14:45 | A | 第 2 直 | 1回 | 算定値 | 有 | 影響は軽微 【車線混雑度の増加 ^{※注} 】 工事中+0.006 供用時(平日)+0.002 |
| No9 羽衣町 | 17:15 ～ 18:15 | B | 第 3 直 | 2回 | 実測値 | 無 | 影響なし |
| | 17:15 ～ 18:15 | D | 第 4 右 | 1回 | 算定値 | 無 | 影響なし |

※注 工事中基礎交通量、将来基礎交通量からの工事中交通量、将来交通量における車線混雑度の増加分

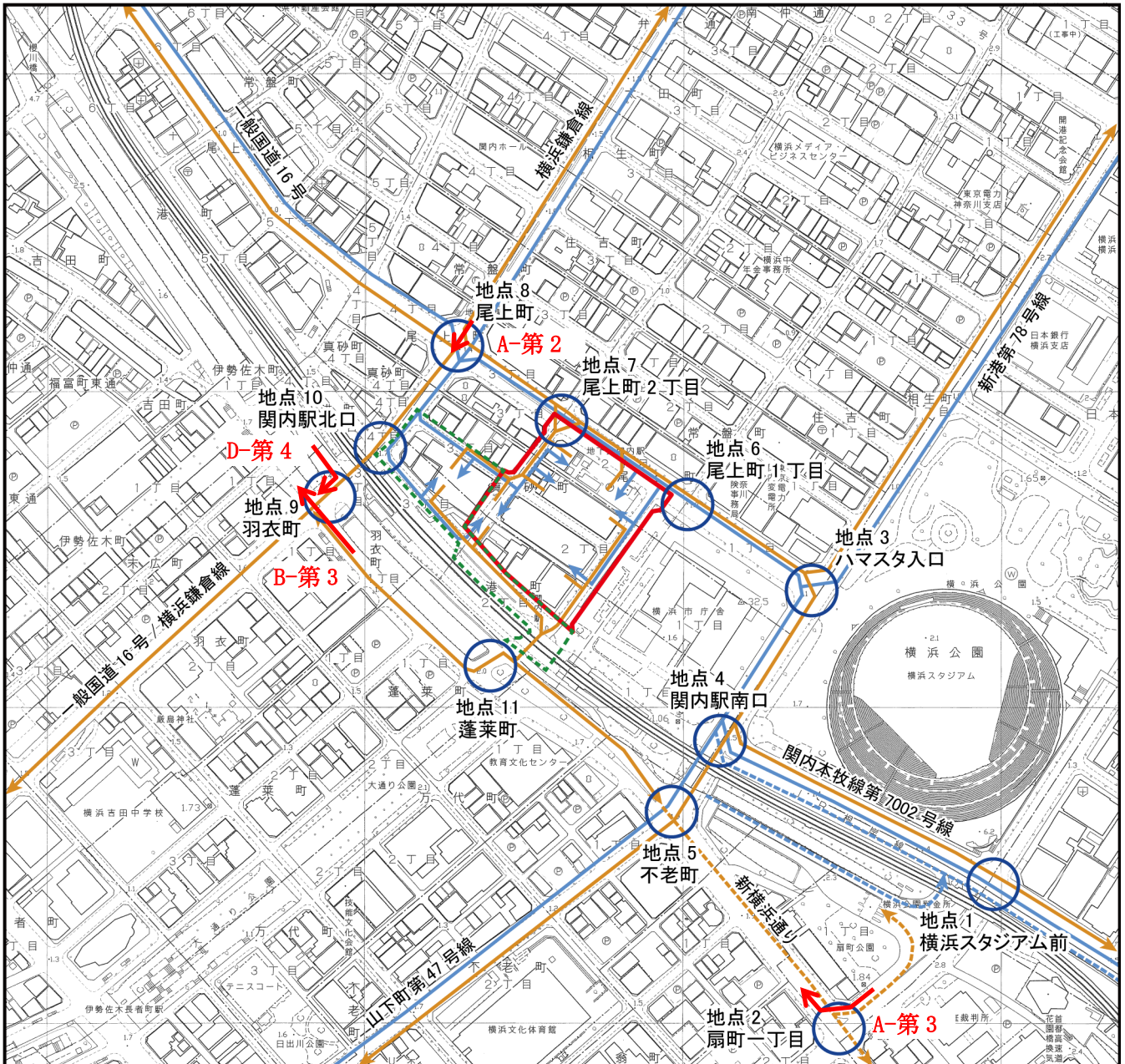
※1 飽和交通流率(実測値)：交差点流入部において、交通需要が十分に存在する状態で、単位時間あたりに停止線を通りうる最大の交通量を示します。

本調査では、 $3,600 \div \text{平均車頭時間}^{※2}$ により実測値を算出しました。

※2 平均車頭時間：前走車の先端部が停止線を通りしてから後続車の先端部が通過するまでにかかる時間を示します。信号が赤から青に変わった直後は発進損失を含むため、本調査では 4 台目以降の滞留車両の車頭時間から平均車頭時間を算出しました。

※3 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。

※4 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。



| | | |
|--------|---|-------------------|
| 凡 例 | : 対象事業実施区域 | Scale 1:5,000 |
| | : 隣接事業実施区域 | |
| | : 調査地点（自動車交通量） | |
| | : 関係車両もしくは工事用車両入庫動線（破線は高速利用） | |
| | : 関係車両もしくは工事用車両出庫動線（破線は高速利用） | |
| | : 渋滞が観測された車線 ※図中の文字は「断面-車線」を示す。準備書P6-12-29～30 参照 | |

図 2-1 渋滞長が観測された交差点

この地図は、横浜市の承認を得て電子地形図2,500を複製したものである。（横浜市地形図複製承認番号 令5建都計第9101号）