

## 6.13 地域社会



## 6.13 地域社会

公園及び墓園整備事業の実施により、工事中は工事用車両の走行、供用時は来園車両等の走行が、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。

そこで、公園及び墓園整備事業の工事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、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交通安全（1）】

項目	結果等の概要	準備書 該当ページ
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 12 時間断面交通量において、最も多かったのは、平日では調査地点No.5（深谷）の C 断面で 17,557 台/12h、次いで調査地点No.1（立場）の D 断面で 16,655 台/12h でした。休日では調査地点No.5（深谷）の C 断面で 15,352 台/12h、次いで調査地点No.1（立場）の D 断面で 14,339 台/12h でした。また、混雑期は調査地点No.5（深谷）の C 断面で 16,079 台/12h、次いで調査地点No.1（立場）の D 断面で 15,918 台/12h でした。</li><li>ピーク時交差点総流入台数は、調査地点No.1（立場）、調査地点No.5（深谷）で平日、休日及び混雑期とも、1 時間当たり 2,000 台を超える台数が流入していました。</li><li>各交差点流入車線の車線混雑度を見ると、平日の調査地点No.1（立場）の A 断面と C 断面、調査地点No.5（深谷）の A 断面の左直車線は 1.000 を上回りました。</li></ul>	p. 6. 13-12～ p. 6. 13-36
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>交通安全：歩行者等の安全な通行が確保されること。</li></ul>	p. 6. 13-36
予測結果の概要	<ul style="list-style-type: none"><li>第 0 期の工事中交通量による交差点需要率が高い交差点は、No.5（深谷）の 0.791 であり、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予測します。工事中交通量による車線混雑度が高い交差点は、No.1（立場）A 断面の左直車線で 1.146、D 断面の左直車線で 1.121、No.5（深谷）A 断面の左直車線で 1.074 と 1.000 を上回る結果となっており、渋滞の発生が懸念されます。</li><li>第 1 期の工事中交通量による交差点需要率が高い交差点は、No.5（深谷）の 0.795 であり、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予測します。工事中交通量による車線混雑度が高い交差点は、No.1（立場）A 断面の左直車線で 1.165、D 断面の左直車線で 1.121、No.5（深谷）A 断面の左直車線で 1.074 と 1.000 を上回る結果となっており、渋滞の発生が懸念されます。</li><li>第 2 期の工事中交通量による交差点需要率が高い交差点は、No.5（深谷）の 0.798 であり、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予測します。工事中交通量による車線混雑度が高い交差点は、No.1（立場）A 断面の左直車線で 1.049、C 断面の左直車線で 1.036、No.5（深谷）の A 断面左直車線で 1.074 と 1.000 を上回る結果となっており、渋滞の発生が懸念されます。</li></ul>	p. 6. 13-44～ p. 6. 13-50

※ 調査・予測・評価等の詳細は、右欄の参照ページで確認願います。

## 【工事用車両の走行に伴う交通混雑及び交通安全（2）】

項目	結果等の概要	準備書 該当ページ
予測結果の概要	<p>(続き)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・工事用車両の走行に際し、工事用車両出入口や仮設経路出入口に誘導員を配置することにより、歩行者・自転車の安全が確保されるものと予測します。</li> </ul>	p. 6. 13-44～ p. 6. 13-50
環境の保全のための措置	<ul style="list-style-type: none"> <li>・対象事業実施区域内に工事用車両の待機スペースを確保し、路上駐車及び工事用車両出入口での滞留を防止します。</li> <li>・工事用車両の滞留スペースを確保した工事用仮設経路を設けるとともに、仮設経路出入口に誘導員を配置し、対象事業実施区域周辺の混雑緩和を図ります。</li> <li>・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>・周辺道路での路上待機車両が発生しないよう、入退場時間の事前調整及び工事用車両の運転者への指導を徹底します。</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>・対象事業実施区域周辺において他の事業の工事が実施される場合は、必要に応じて関係者間での情報共有、工事内容の調整等に努めます。</li> <li>・工事用車両出入口及び仮設経路出入口に誘導員を配置し、歩行者、自転車や一般通行車両の安全を確保します。</li> <li>・児童の通学時間帯における搬出入を極力抑えた運行計画を策定します。</li> <li>・工事用車両の走行経路は、極力住宅地を避けた経路を設定します。</li> <li>・公園の一部供用開始後において、公園内に工事用車両と公園利用者の分離を図る車両動線の確保や必要に応じ誘導員を配置する等、安全に配慮します。</li> <li>・公園の一部供用開始後における工事用車両の出入口は、一般車両との交錯を避けた計画とし、安全に配慮します。</li> <li>・工事用車両の運転者に対する交通安全教育について施工業者を通じ十分行い、規制速度、走行ルートの厳守を徹底します。</li> <li>・周辺に中学校等があることに留意して、工事用車両の運転者に対する交通安全教育を十分に行い、規制速度、走行ルートの厳守を徹底します。</li> <li>・使用する工事用車両出入口の箇所数は、工事の進捗、作業内容、施工範囲等に応じて必要最小限となるように調整します。</li> </ul>	p. 6. 13-61
評価の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・予測結果を踏まえ、工事中ににおいて環境の保全のための措置を適切に講ずることで、環境保全目標「周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと。」「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. 13-63

※ 調査・予測・評価等の詳細は、右欄の参照ページで確認願います。

## 【来園車両等の走行に伴う交通混雑及び交通安全（1）】

項目	結果等の概要	準備書 該当ページ
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 12 時間断面交通量において、最も多かったのは、平日では調査地点No.5（深谷）の C 断面で 17,557 台/12h、次いで調査地点No. 1（立場）の D 断面で 16,655 台/12h でした。休日では調査地点No.5（深谷）の C 断面で 15,352 台/12h、次いで調査地点No.1（立場）の D 断面で 14,339 台/12h でした。また、混雑期は調査地点No.5（深谷）の C 断面で 16,079 台/12h、次いで調査地点No.1（立場）の D 断面で 15,918 台/12h でした。</li> <li>ピーク時交差点総流入台数は、調査地点No.1（立場）、調査地点No. 5（深谷）で平日、休日及び混雑期とも、1 時間当たり 2,000 台を超える台数が流入していました。</li> <li>各交差点流入車線の車線混雑度を見ると、平日の調査地点No.1（立場）の A 断面と C 断面、調査地点No.5（深谷）の A 断面の左直車線は 1.000 を上回りました。</li> </ul>	p. 6. 13-12～ p. 6. 13-36
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>交通安全：歩行者等の安全な通行が確保されること。</li> </ul>	p. 6. 13-36
予測結果の概要	<p>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、平日、休日ともNo.5（深谷交差点）の平日 0.788、休日 0.745 であり、いずれの信号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。ただし、混雑期については、No.4（深谷交番前）で 1.076 と限界需要率を上回っており、渋滞の発生が懸念されます。供用時の将来交通量による車線混雑度が高い交差点は、平日ではNo.1（立場） A 断面の左直車線で 1.076、C 断面の左直車線で 1.068、No.2（高砂苑バス停） A 断面の左直車線で 1.103、C 断面の左直車線で 1.031、No.3（通信隊東側） A 断面の左直車線で 1.029、No.5（深谷） A 断面の左直車線で 1.074、休日ではNo.1（立場） A 断面の左直車線で 1.040、C 断面の左直車線で 1.006、No.2（高砂苑バス停） A 断面の左直車線で 1.073、C 断面の左直車線で 1.247、No.3（通信隊東側） A 断面の左直車線で 1.174、混雑期ではNo.1（立場） A 断面の左直車線で 1.105、C 断面の左直車線で 1.439、No.2（高砂苑バス停） A 断面の左直車線で 1.553、C 断面の左直車線で 2.061、No.3（通信隊東側） A 断面の左直車線で 1.174、C 断面の左直車線で 1.402、No.4（深谷交番前） A 断面の左直車線で 1.248、C 断面の左折・右折車線で 1.232、No.5（深谷） C 断面右折車線で 1.076 と 1.000 を上回る結果となっており、渋滞の発生が懸念されます。</p>	p. 6. 13-54～ p. 6. 13-60

※ 調査・予測・評価等の詳細は、右欄の参照ページで確認願います。

## 【来園車両等の走行に伴う交通混雑及び交通安全（2）】

項目	結果等の概要	準備書 該当ページ
予測結果の概要	<p>(続き)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・来園車両の主な走行ルートである県道402号（阿久和鎌倉）は、立場から萩丸（南側）までの区間では、立場から約400m南側の範囲まで、マウントアップ、マウントアップ+ガードレールが整備されており、萩丸付近でもマウントアップされた歩道が整備されています。葛野小入口から通信隊東側までの区間では、主にマウントアップのないガードレールが整備されており、一部でマウントアップ、ガードパイプが整備された箇所が見られます。深谷交番前から深谷までの区間では、深谷から北側に約400mの区間でマウントアップ、マウントアップ+ガードレールが整備されています。</li> <li>・外周道路は、車道と共に、沿道利用者の利便性を確保するため、歩道と自転車道を配置します。車道と自転車道の間には、副道を設置することを検討しています。</li> <li>・来園車両の駐車場出口に出庫灯を設置し歩行者等への注意喚起を図ることにより、歩行者・自転車の安全は確保されるものと予測します。</li> </ul>	p. 6. 13-54～ p. 6. 13-60
環境の保全のための措置	<ul style="list-style-type: none"> <li>・必要駐車台数を確保した駐車場を整備します。</li> <li>・路上に入庫待ちする車両が滞留することのないよう、駐車場入庫口に十分なスペースを確保します。</li> <li>・公園及び墓園利用者に対して公共交通機関の利用を促し、自家用車利用を抑制します。</li> <li>・従業員に対しては、通勤時や業務の移送等において、可能な限り公共交通機関の利用を依頼していきます。</li> <li>・イベント等開催時等来園車両の増加が想定される場合は、必要に応じて臨時駐車スペースを確保します。</li> <li>・公園整備事業で整備する駐車場は、横浜市駐車場条例の附置義務に基づく必要台数（隔地駐車場を含む）を確保、墓園整備事業で整備する駐車場は「横浜市墓地等の経営の許可等に関する条例」に基づく必要台数を確保し、待機車両の発生の抑制に努めます。</li> <li>・施設利用者に関しては、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、対象事業実施区域周辺への自動車交通の集中の低減に努めます。</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>・駐車場出口に出庫灯を設置する等、歩行者や自転車及び一般車両への注意喚起を図ります。</li> <li>・駐車場出入口付近の植栽は、適宜剪定を行い、十分な見通しを確保します。</li> </ul>	p. 6. 13-62
評価の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・予測結果を踏まえ、供用時において環境の保全のための措置を適切に講ずることで、環境保全目標「周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと。」「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. 13-64

※ 調査・予測・評価等の詳細は、右欄の参照ページで確認願います。

## 1) 調査

### ① 調査項目

公園及び墓園整備事業の実施に伴う地域社会への影響について予測及び評価を行うための資料を得ることを目的として、以下に示す項目について調査しました。

- ①日常生活圏等の状況
- ②地域交通の状況
- ③交通安全の状況

### ② 調査地域・地点

#### ア 日常生活圏等の状況

調査地域は、対象事業実施区域及びその周辺としました。

#### イ 地域交通の状況

##### (ア) 既存資料調査

調査地域は、対象事業実施区域及びその周辺としました。

##### (イ) 自動車交通量調査

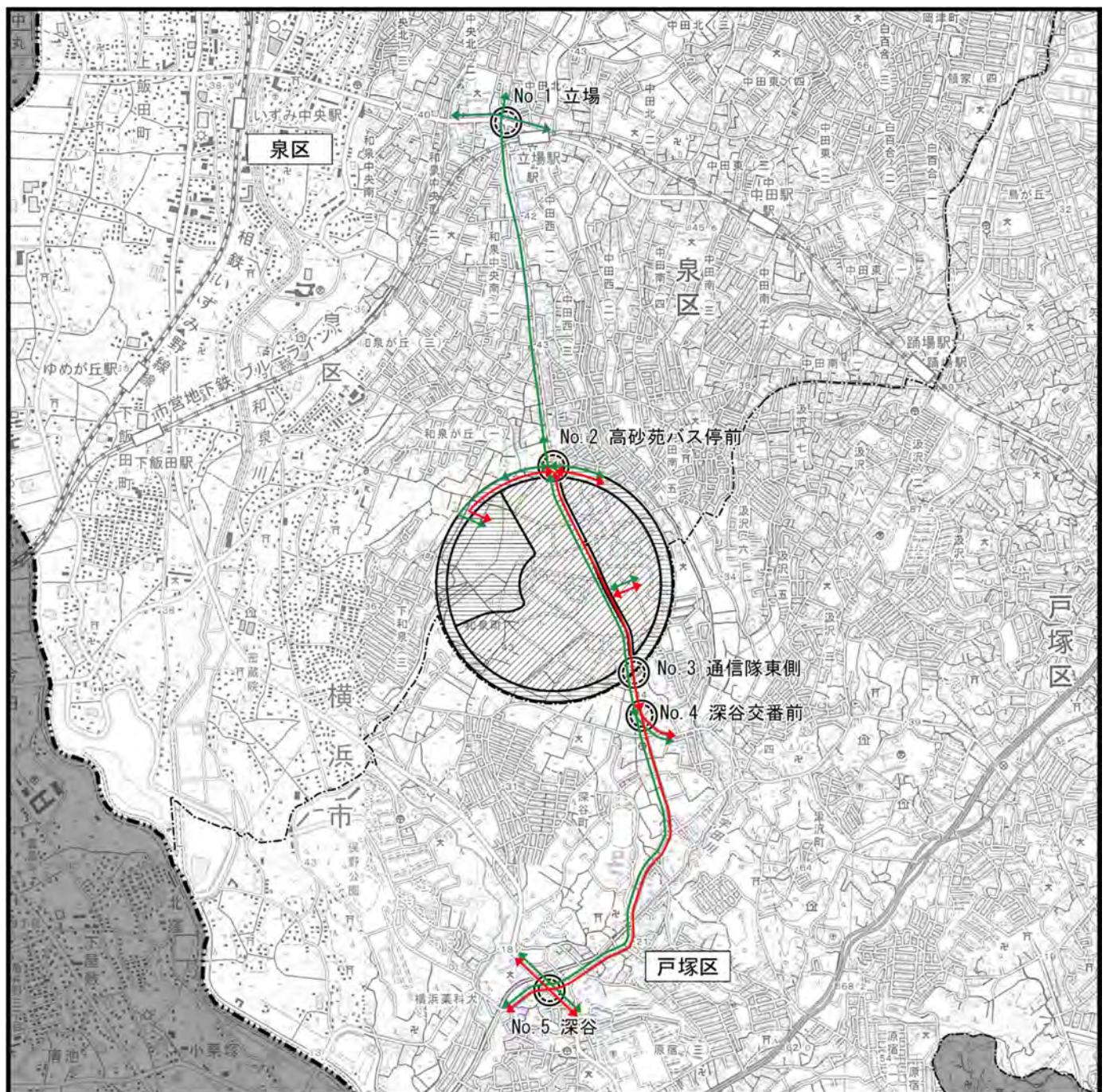
調査地点は、工事用車両及び来園車両等の走行が想定される信号交差点5箇所（立場、高砂苑バス停前、通信隊東側、深谷交番前、深谷）としました。

また、歩行者等の利用が想定される主要な歩道・歩行空間として5箇所（立場、高砂苑バス停前、通信隊東側、深谷交番前、深谷）としました。

現地調査地点は、図 6.13.1 (1) ~ (3) に示すとおりです。

#### ウ 交通安全の状況

調査地域は、対象事業実施区域及びその周辺としました。



### 凡 例

■：対象事業実施区域（公園）

■：対象事業実施区域（墓園）

- - - - : 市 境

- - - - : 区 境

○：自動車交通量調査地点 ←→ : 工事用車両ルート

○：歩行者交通量調査地点 ←→ : 工事用車両ルート（通勤時）

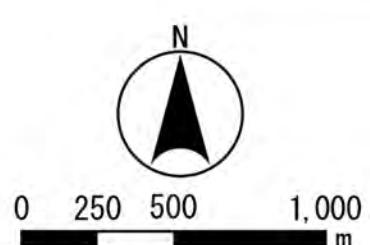
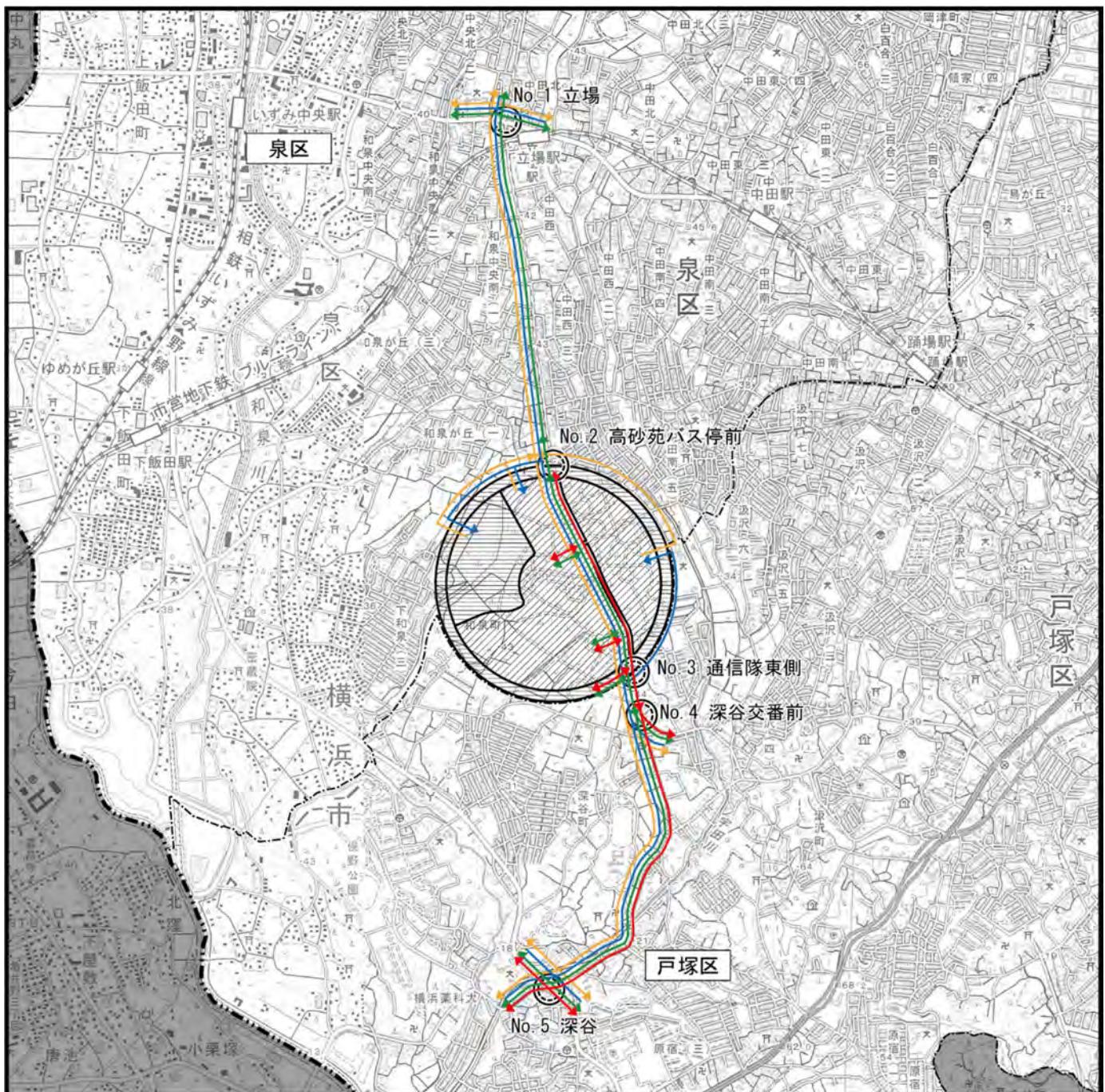


図 6.13.1 (1) 交通量調査地点  
(工事中第1期)



### 凡 例

■：対象事業実施区域（公園）

■：対象事業実施区域（墓園）

---：市 境

----：区 境

○：自動車交通量調査地点 ←→：工事用車両ルート

○：歩行者交通量調査地点 ←→：工事用車両ルート（通勤時）

→：来園車両ルート（来園）

→：来園車両ルート（退園）

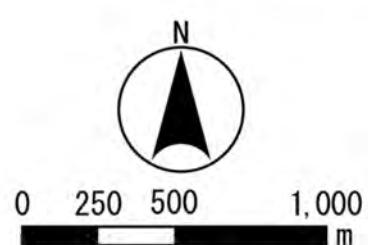
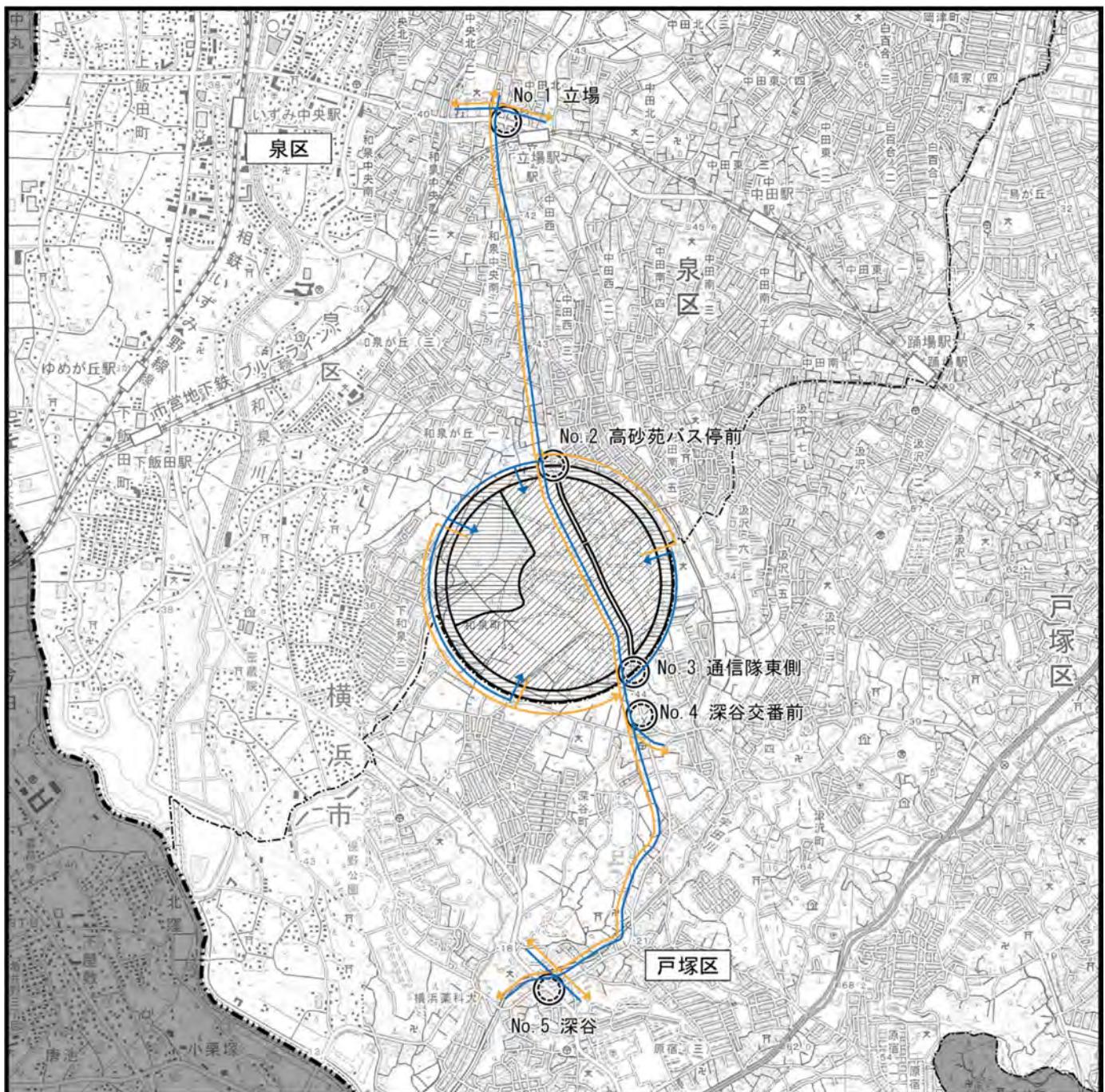


図 6.13.1 (2) 交通量調査地点  
(工事中第 2 期～3 期)



### 凡 例

■：対象事業実施区域（公園）

■：対象事業実施区域（墓園）

---：市 境

----：区 境

○：自動車交通量調査地点

→：来園車両ルート（来園）

○：歩行者交通量調査地点

→：来園車両ルート（退園）



0 250 500 1,000  
m

1:25,000

図 6.13.1 (3) 交通量調査地点  
(供用時)

### ③ 調査期間・時期

既存資料調査は、入手可能な近年の文献を整理しました。

現地調査実施日は、表 6.13.1 に示すとおりです。

表 6.13.1 現地調査実施日

調査項目	調査地点	現地調査実施日
自動車交通量調査 歩行者・自転車交通量調査 渋滞長調査 信号現示調査 道路現況調査	No.1～5	混雑期：令和2年9月21日（月・祝）22:00～22日（火・祝）22:00 平 日：令和2年9月2日（水）22:00～3日（木）22:00 休 日：令和2年9月5日（土）22:00～6日（日）22:00
飽和交通流率調査	No.1	平 日：令和2年9月3日（木）9:00～12:00 休 日：令和2年9月6日（日）9:00～12:00
	No.2	平 日：令和2年9月3日（木）16:00～19:00 休 日：令和2年9月6日（日）12:00～15:00
	No.3	平 日：令和2年9月3日（木）6:00～9:00 休 日：令和2年9月6日（日）12:00～15:00
	No.4	平 日：令和2年9月3日（木）6:00～9:00 休 日：令和2年9月6日（日）12:00～15:00
	No.5	平 日：令和2年9月3日（木）8:00～11:00 休 日：令和2年9月6日（日）14:00～17:00

#### ④ 調査方法

##### ア 日常生活圏等の状況

日常生活圏等の状況について、区民生活マップ等の既存資料の収集・整理により公共施設の位置、学区、通学路の状況及び避難場所等の状況を整理しました。

##### イ 地域交通の状況

###### (ア) 既存資料調査

地域交通の状況について、道路交通センサス等の既存資料を収集・整理しました。

###### (イ) 現地調査

###### A) 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 車線分類としました。

表 6.13.2 車種分類表

	種別		ナンバープレートの車頭番号等
1	大型車	大型貨物車	0・1・9
		バス	2
2	小型車	小型貨物車	4・6
		乗用車	3・5・7 のうち白、黄、黒地のプレート
3	二輪車	自動二輪、原動機付自転車	

※ 自衛隊車両・外交官車両・車頭番号が 8 等の独自のナンバープレートを付した車両はそれぞれの形態に応じ車種を想定し、上記の車種に分類しました。

###### B) 歩行者・自動車交通量調査

調査対象とした交差点の横断歩道を通行する歩行者及び自転車について、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。

### C) 渋滞長調査

調査対象の流入部ごとに滞留長<sup>※1</sup>及び渋滞長<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しました。

### D) 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。

観測は表 6.13.3 に示す時間帯の中で毎正時に1回観測しました。

表 6.13.3 観測時間帯

調査日	観測時間帯			
	朝	昼	夕	夜
混雑期	5:00～9:00			22:00～24:00
平日・休日	7:00～9:00	12:00～14:00	17:00～19:00	—

### E) 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、道路標識及び勾配について調査しました。

### F) 飽和交通流率調査

自動車交通量調査結果を踏まえ、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<sup>※3</sup>を実施しました。なお、「継続した渋滞」とは、前調査1時間の渋滞長が次の調査1時間に繰り越した場合とし、繰越があった場合においても特定の時間帯のみで渋滞が認められ、渋滞発生から1時間以内に渋滞が解消している場合には、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（3,600/平均車頭時間）を算出しました。

## ウ 交通安全の状況

交通安全の状況について、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を調査しました。

また、既存資料の収集・整理により交通事故発生状況を整理しました。

※1 滞留長：該当流入方向を制御する信号が赤から青に変わった瞬間の待ち行列長（停止線から該当車両までの距離）

※2 渋滞長：上記待ち行列長最後尾車両が1回の青信号で通過できなかった場合の捌け残り長（停止線から車両までの距離）

※3 飽和交通流率：信号が青を表示している時間の間中、車利用の待ち行列が連続して存在しているほど需要が十分ある場合に、交差点流入部を通過しえる最大流率。単位：台/有効青時間1時間

## ⑤ 調査結果

### ア 日常生活圏の状況

#### (ア) 公共施設等の位置

対象事業実施区域及びその周辺における公共施設等は、「第3章 3.2.8 公共施設等の状況」(p.3-55～p.3-71)に示すとおりです。

#### (イ) 学区、通学路の状況

対象事業実施区域及びその周辺は、下和泉小学校、深谷小学校、泉が丘中学校、汲沢中学校、深谷中学校の学区に属しており、対象事業実施区域東側に隣接する汲沢第325号線等の道路が通学路となっています。

また、本市の各小学校では、小学校から半径約500mの範囲をスクールゾーンの対象としており、本市では、スクールゾーン対策協議会の活動や通学路等の安全点検のポイント、安全施設等の主な整備例等、スクールゾーン活動内容を一冊にまとめた「スクールゾーン活動のしおり」(令和6年4月改訂)を作成しています。通学路等の安全対策の流れは、表6.13.4に示すとおりです。

表 6.13.4 通学路等の安全対策の流れ

【PLAN】	通学路等の安全点検の実施、交通安全対策の検討・決定 ・スクールゾーン対策協議会は、通学路等の安全点検を実施し、危険箇所を抽出します。危険箇所から子どもたちを守るために、ソフト・ハードの両面から交通安全対策を検討します。なお、警察、区役所(土木事務所、地域振興課)で対応が必要な内容については要望書を提出します。 ・要望を受けた警察、区役所(土木事務所、地域振興課)は、要望箇所の確認を行い、ソフト・ハード対策や交通規制など交通安全対策案を作成していきます。
【DO】	交通安全対策の実施 ・スクールゾーン対策協議会及び行政機関は、決定した交通安全対策を実施します。
【CHECK】	交通安全対策の実施状況を把握 ・交通安全対策の実施状況を把握します。
【ACTION】	交通安全対策の改善・充実 ・交通安全対策の実施状況を踏まえて安全点検を実施し、必要に応じて対策内容の改善・充実を図ります。

資料：「スクールゾーン活動のしおり」(横浜市道路局道路政策推進課・横浜市教育委員会事務局学校支援・地域連携課、令和6年4月)

#### (ウ) 避難場所等の状況

広域避難場所は、災害対策基本法の規定に基づき作成した「横浜市防災計画」によって定めています。

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（いっとき）避難場所は、一時的に避難して様子をみたり、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。広域避難場所は市が指定、一時避難場所は町の防災組織等があらかじめ選定することになっています。

対象事業実施区域周辺における広域避難場所は、表 6.13.5 に示すとおり、対象事業実施区域である「旧深谷通信所」、「俣野公園」、「中田町 2921 番地付近耕地一帯」を広域避難場所として指定しています。

本市では、身近な市立の小・中学校等を震災時避難場所に指定し、地域防災拠点として防災備蓄庫の設置、防災資機材・食料等の備蓄を進め、また、被害情報等の情報受伝達手段として、各拠点に専用の携帯電話を配備しています。

対象事業実施区域及びその周辺における地域防災拠点として「横浜市立深谷小学校」「横浜市立汲沢中学校」が指定されています。各学校の位置は、「第 3 章 3.2.8 公共施設等の状況」(p. 3-55～p. 3-58) に示すとおりです。

表 6.13.5 避難場所等の状況

広域避難場所名称	地区割り当て町丁目
旧深谷通信所	(戸塚区) 汲沢町、汲沢一～八丁目、戸塚町の一部、深谷町の一部、矢部町の一部 (泉 区) 和泉が丘一、二丁目、和泉が丘三丁目の一部、和泉町の一部、和泉中央南一丁目、和泉中央南二丁目の一部、下飯田町の一部、下和泉一～五丁目、中田町の一部、中田北二丁目の一部、中田西一、二丁目の各一部、中田西三、四丁目、中田東一丁目、中田東二、三丁目の各一部、中田南一～三丁目、中田南四丁目の一部、中田南五丁目
俣野公園	(戸塚区) 影取町、東俣野町の一部、深谷町の一部、俣野町
中田町 2921 番地付近耕地一帯	(泉 区) 和泉町の一部、和泉中央南二、三丁目の各一部、岡津町の一部、白百合一～三丁目、新橋町の一部、中田北一丁目、中田北二丁目の一部、中田北三丁目、中田西一、二丁目の各一部、中田東二、三丁目の各一部、中田東四丁目、中田南四丁目の一部、西が岡一～三丁目、弥生台、領家一～四丁目

資料：「横浜市防災計画「資料編」」（横浜市ホームページ、令和 7 年 3 月調べ）

## イ 地域交通の状況

### (ア) 主要な交通経路及び交通量の状況

対象事業実施区域周辺の主要な交通経路は、「第3章 3.2.7 交通、運輸の状況」(p.3-49～p.3-52)に示したとおり、対象事業実施区域を南北に通過する県道402号(阿久和鎌倉)があり、続いて県道403号(菖蒲沢戸塚)があります。また、対象事業実施区域の北側には県道22号(横浜伊勢原)が、西側には環状4号が、南東側には国道1号線があります。

工事中の工事用車両の主な走行ルートは「第2章 2.3.8 施工計画 図2.3.13」(p.2-37～p.2-39)に示すとおり、県道402号(阿久和鎌倉)の利用を想定しています。

#### A) 交通量の状況

「第3章 3.2.7 交通、運輸の状況」(p.3-49～p.3-51)に示すとおり、県道402号(阿久和鎌倉)の交通量(昼間12時間)は、戸塚区深谷町200の観測地点15において、約8,300台(令和3年度)となっています。また、国道1号の交通量(昼間12時間)は、横浜市戸塚区原宿の観測地点3においては他の道路に比べ多く約39,000台(令和3年度)となっています。県道22号(横浜伊勢原)の交通量(昼間12時間)は、泉区中田東1-1の観測地点4において、約20,000台(令和3年度)となっています。

#### B) バス停留所の位置

「第3章 3.2.7 交通、運輸の状況」(p.3-49及びp.3-52)に示すとおり、対象事業実施区域周辺には、天台観光、神奈川中央交通バスの2社が運行しています。

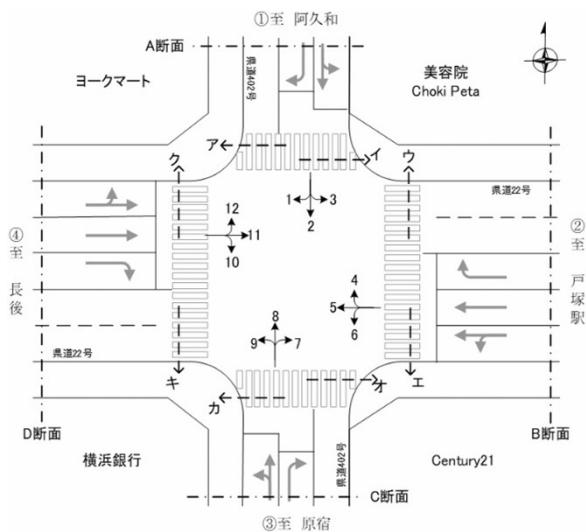
### (イ) 主要交差点部における交通処理

#### A) 自動車交通量調査

調査を実施した5交差点の交差点形状(断面位置)は図6.13.2に、各交差点の平日、休日及び混雑期の自動車交通量調査結果は表6.13.6(1)～(3)に示すとおりです。

なお、自動車交通量調査結果の詳細は、「資料編 2.4 地域社会」(p.資2.4-1～資2.4-196)に示すとおりです。

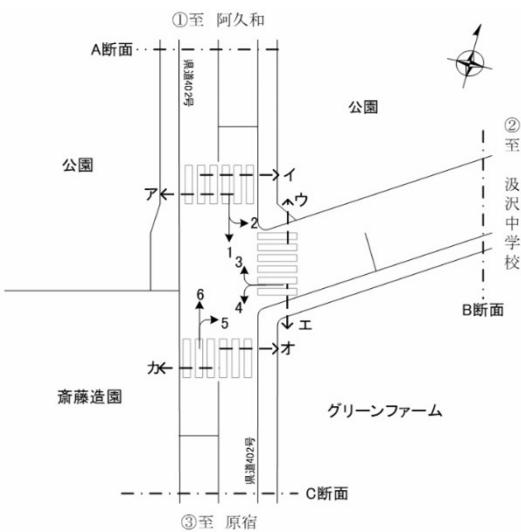
No.1 (立場)



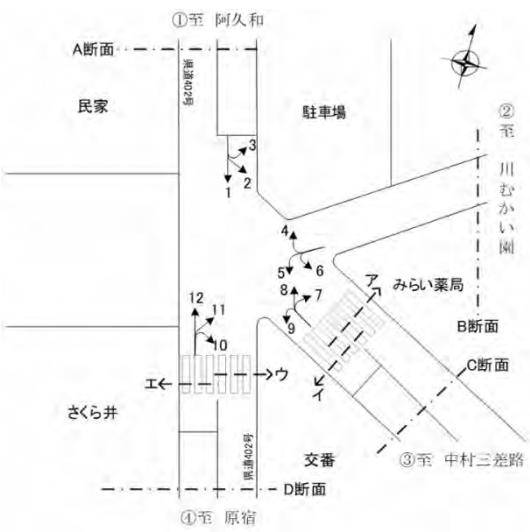
No.2 (高砂苑バス停)



No.3 (通信隊東側)



No.4 (深谷交番前)



No.5 (深谷)

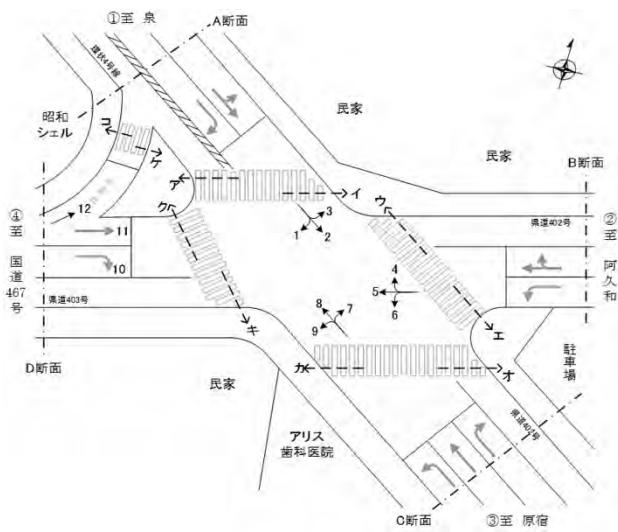


図 6.13.2 交差点の断面位置

調査を実施した5交差点の12時間断面交通量において、最も多かったのは、平日では調査地点No.5（深谷）のC断面で17,557台/12h、次いで調査地点No.1（立場）のD断面で16,655台/12hでした。

休日では調査地点No.5（深谷）のC断面で15,352台/12h、次いで調査地点No.1（立場）のD断面で14,339台/12hでした。

また、混雑期は調査地点No.5（深谷）のC断面で16,079台/12h、次いで調査地点No.1（立場）のD断面で15,918台/12hでした。

ピーク時交差点総流入台数は、調査地点No.1（立場）、調査地点No.5（深谷）で平日、休日及び混雑期とも、1時間当たり2,000台を超える台数が流入していました。

表 6.13.6 (1) 現地調査結果（自動車交通量：平日）

調査地点 (交差点名)	断面	24時間 (22:00～翌22:00)		12時間 (7:00～19:00)		ピーク時間帯	
		断面 交通量 (台)	大型車 混入率 (%)	断面 交通量 (台)	大型車 混入率 (%)	時間帯	交差点流入台数※ (台)
No.1 (立場)	A	10,697	7.3	8,212	7.4	7:45 ～8:45	326
	B	22,617	17.2	16,234	17.0		856
	C	11,389	8.3	8,725	8.0		313
	D	23,171	17.3	16,655	16.8		805
No.2 (高砂苑バス停)	A	11,210	6.6	8,807	6.5	17:30 ～18:30	428
	B	1,734	4.2	1,395	4.7		62
	C	9,704	7.1	7,570	6.9		371
No.3 (通信隊東側)	A	9,750	6.6	7,640	6.4	7:45 ～8:45	483
	B	1,544	5.0	1,322	5.2		68
	C	10,886	6.4	8,600	6.2		294
No.4 (深谷交番前)	A	10,902	6.4	8,610	6.3	17:30 ～18:30	403
	B	336	1.8	317	1.9		20
	C	5,584	7.6	4,417	7.7		305
	D	7,806	4.6	6,144	4.4		256
No.5 (深谷)	A	14,552	11.0	10,493	11.0	17:00 ～18:00	443
	B	10,526	6.5	8,027	6.8		382
	C	24,128	16.0	17,557	17.0		885
	D	15,506	19.1	11,555	19.9		502

※ 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 6.13.6 (2) 現地調査結果（自動車交通量：休日）

調査地点 (交差点名)	断面	24 時間 (22:00～翌 22:00)		12 時間 (7:00～19:00)		ピーク時間帯	
		断面 交通量 (台)	大型車 混入率 (%)	断面 交通量 (台)	大型車 混入率 (%)	時間帯	交差点流入台数* (台)
No.1 (立場)	A	9,691	3.6	7,658	3.3	14:45 ～15:45	334
	B	18,530	5.9	14,006	4.9		750
	C	11,343	4.3	9,033	3.9		377
	D	18,914	6.4	14,339	5.1		737
No.2 (高砂苑バス停)	A	10,099	2.8	8,236	2.5	14:30 ～15:30	414
	B	1,593	0.2	1,304	0.2		48
	C	8,822	3.2	7,182	2.9		404
No.3 (通信隊東側)	A	8,827	3.2	7,200	2.9	14:30 ～15:30	410
	B	1,435	0.8	1,241	1.0		82
	C	9,720	3.0	7,949	2.7		327
No.4 (深谷交番前)	A	9,714	3.2	7,951	2.9	14:30 ～15:30	439
	B	27	3.7	26	3.8		1
	C	4,279	4.7	3,517	4.5		184
	D	7,108	2.0	5,706	1.7		232
No.5 (深谷)	A	13,935	3.3	10,679	2.4	11:45 ～12:45	455
	B	9,555	2.7	7,367	2.4		394
	C	20,396	5.5	15,352	4.9		719
	D	12,606	8.2	9,646	7.7		481

\* 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 6.13.6 (3) 現地調査結果（自動車交通量：混雑期）

調査地点 (交差点名)	断面	24時間 (22:00～翌22:00)		12時間 (7:00～19:00)		ピーク時間帯	
		断面 交通量 (台)	大型車 混入率 (%)	断面 交通量 (台)	大型車 混入率 (%)	時間帯	交差点流入台数※ (台)
No.1 (立場)	A	9,861	5.3	7,683	5.1	14:30 ～15:30	315
	B	21,664	11.3	15,721	10.3		761
	C	11,053	6.1	8,606	5.8		325
	D	21,970	11.7	15,918	10.7		848
No.2 (高砂苑バス停)	A	10,197	4.5	8,199	4.1	16:45 ～17:45	401
	B	1,622	1.5	1,318	1.3		78
	C	8,879	4.8	7,119	4.5		344
No.3 (通信隊東側)	A	8,887	4.7	7,115	4.5	10:15 ～11:15	355
	B	1,698	2.4	1,477	2.6		116
	C	10,007	4.4	8,104	4.2		333
No.4 (深谷交番前)	A	9,964	4.5	8,059	4.2	15:00 ～16:00	396
	B	59	15.3	44	15.9		3
	C	5,329	5.8	4,461	5.6		194
	D	7,488	3.4	6,036	3.2		311
No.5 (深谷)	A	14,171	6.7	10,379	5.8	13:00 ～14:00	402
	B	10,376	4.1	8,008	4.1		386
	C	22,146	9.8	16,079	9.4		743
	D	14,725	11.3	11,154	11.0		542

※ 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。

## B) 歩行者・自転車交通量の状況

横断歩道部における歩行者・自転車交通量については、調査地点No. 1～No. 5 の 5 交差点で調査を行いました。

横断歩道部歩行者交通量の調査結果は表 6.13.7 (1)～(3)、歩行者・自転車交通量調査の詳細は、「資料編 2.4 地域社会」(p. 資 2.4-197～p. 資 2.4-263) に示すとおりです。

表 6.13.7 (1) 現地調査結果（横断歩道部歩行者・自転車交通量：平日）

調査地点 (交差点名)	断面	横断 車線 構成	12 時間 (7:00～19:00)			ピーク時間帯	
			歩行者 (人/12 時間)	自転車 (人/12 時間)	計	時間帯	歩行者・自転車 (人・台/時間)
No. 1 (立場)	アーアイ	3	2,064	648	2,712	17:45 ～18:45	278
	ウーエ	5	2,812	543	3,355		288
	オーカ	3	2,888	777	3,665		544
	キーク	5	2,360	774	3,134		487
No.2 (高砂苑バス停)	アーアイ	2	59	49	108	17:15 ～18:15	10
	ウーエ	2	38	49	87		9
	オーカ	2	251	104	355		58
No.3 (通信隊東側)	アーアイ	2	6	8	14	7:15 ～8:15	2
	ウーエ	2	16	66	82		21
	オーカ	2	140	42	182		48
No.4 (深谷交番前)	アーアイ	2	315	23	338	7:30 ～8:30	58
	ウーエ	2	177	18	195		31
No.5 (深谷)	アーアイ	3	54	42	96	7:30 ～8:30	13
	ウーエ	3	132	145	277		56
	オーカ	4	63	40	103		24
	キーク	3	233	206	439		52
	ケーコ	1	264	225	489		52

表 6.13.7 (2) 現地調査結果（横断歩道部歩行者・自転車交通量：休日）

調査地点 (交差点名)	断面	横断 車線 構成	12 時間 (7:00~19:00)			ピーク時間帯	
			歩行者 (人/12 時間)	自転車 (人/12 時間)	計	時間帯	歩行者・自転車 (人・台/時間)
No.1 (立場)	アーアイ	3	1,518	448	1,966	9:45 ~10:45	260
	ウーエ	5	1,831	396	2,227		298
	オーカ	3	1,694	410	2,104		194
	キーク	5	1,774	545	2,319		251
No.2 (高砂苑バス停)	アーアイ	2	100	67	167	14:30 ~15:30	20
	ウーエ	2	63	95	158		16
	オーカ	2	275	270	545		87
No.3 (通信隊東側)	アーアイ	2	33	16	49	13:15 ~14:15	6
	ウーエ	2	77	57	134		37
	オーカ	2	92	36	128		10
No.4 (深谷交番前)	アーアイ	2	83	19	102	10:00 ~11:00	15
	ウーエ	2	51	15	66		10
No.5 (深谷)	アーアイ	3	54	31	85	10:15 ~11:15	9
	ウーエ	3	137	59	196		34
	オーカ	4	57	34	91		13
	キーク	3	195	122	317		34
	ケーコ	1	239	140	379		40

表 6.13.7 (3) 現地調査結果（横断歩道部歩行者・自転車交通量：混雜期）

調査地点 (交差点名)	断面	横断 車線 構成	12 時間 (7:00~19:00)			ピーク時間帯	
			歩行者 (人/12 時間)	自転車 (人/12 時間)	計	時間帯	歩行者・自転車 (人・台/時間)
No.1 (立場)	アーアイ	3	1,922	657	2,579	10:45 ~11:45	334
	ウーエ	5	2,252	487	2,739		320
	オーカ	3	2,140	668	2,808		254
	キーク	5	2,296	773	3,069		324
No.2 (高砂苑バス停)	アーアイ	2	133	78	211	16:00 ~17:00	33
	ウーエ	2	77	80	157		17
	オーカ	2	337	227	564		90
No.3 (通信隊東側)	アーアイ	2	22	27	49	16:00 ~17:00	8
	ウーエ	2	63	59	122		36
	オーカ	2	92	50	142		14
No.4 (深谷交番前)	アーアイ	2	152	15	167	9:30 ~10:30	30
	ウーエ	2	128	20	148		21
No.5 (深谷)	アーアイ	3	106	47	153	12:15 ~13:15	23
	ウーエ	3	179	158	337		49
	オーカ	4	89	54	143		6
	キーク	3	288	225	513		68
	ケーコ	1	346	246	592		78

※ 調査地点No.3 では、歩行者及び自転車のピーク時間帯交通量が 10:30~11:30 と 16:00~17:00 で同様でしたが、表内には 16:00~17:00 のピーク時間帯交通量を記載しました。

### C) 渋滞長調査

渋滞の状況については、調査地点No. 1～No. 5 の 5 交差点において調査を行いました。

最も渋滞長が長くなった時間帯の渋滞長調査結果は、表 6.13.8 (1)～(3) に示すとおりです。渋滞長調査結果の詳細は、「資料編 2.4 地域社会」(p. 資 2.4-264～p. 資 2.4-291) に示すとおりです。

渋滞の発生状況は、以下のとおりです。

#### (a) 平日渋滞の状況

- ・調査地点No. 1 (立場)

当交差点では、全ての断面で渋滞が発生しており、A断面では 10:30～10:45 に最大 290m、B断面では 11:00～11:15 に最大 350m、C断面では 11:15～11:30 に最大 310 m、D断面では 7:45～8:00 に最大 220m の渋滞が生じていました。

- ・調査地点No. 2 (高砂苑バス停)

当交差点では、C断面で 8:30～8:45 に最大 10m の渋滞が生じていました。

- ・調査地点No. 3 (通信隊東側)

当交差点では、B断面で 7:45～8:00 に最大 40m の渋滞が生じていました。

- ・調査地点No. 4 (深谷交番前)

当交差点では、A断面、C断面、D断面で渋滞が発生しており、A断面では 7:00～7:15 に最大 70m、C断面では 18:45～19:00 に最大 30m、D断面では 17:15～17:30 に最大 10m の渋滞が生じていました。

- ・調査地点No. 5 (深谷)

当交差点では、全ての断面で渋滞が発生しており、A断面では 8:30～8:45 に最大 560 m、B断面では 8:00～8:15 に最大 250m、C断面では 18:00～18:15 に最大 170m、D断面では 8:15～8:30 に最大 1,400m の渋滞が生じていました。

#### (b) 休日渋滞の状況

- ・調査地点No. 1 (立場)

当交差点では、全ての断面で渋滞が発生しており、A断面では 10:00～10:15 に最大 390m、B断面では 15:00～15:15 に最大 240m、C断面では 13:00～13:15 に最大 450 m、D断面では 12:45～13:00 に最大 120m の渋滞が生じていました。

- ・調査地点No. 2 (高砂苑バス停)

当交差点では、C断面で 11:15～11:30 に最大 10m の渋滞が生じていました。

- ・調査地点No. 3 (通信隊東側)

渋滞は観測されませんでした。

- ・調査地点No. 4 (深谷交番前)

渋滞は観測されませんでした。

- ・調査地点No. 5 (深谷)

当交差点では、全ての断面で渋滞が発生しており、A断面では 14:45～15:00 に最大 190m、B断面では 16:00～16:15 に最大 50m、C断面では 15:15～15:30 に最大 90m、D断面では 16:30～16:45 に最大 100m の渋滞が生じていました。

### (c) 混雑期渋滞の状況

- ・調査地点No. 1 (立場)

当交差点では、全ての断面で渋滞が発生しており、A断面では 13:15～13:30 に最大 300m、B断面では 14:15～14:30 に最大 350m、C断面では 16:45～17:00 に最大 260 m、D断面では 9:00～9:15 に最大 220m の渋滞が生じていました。

- ・調査地点No. 2 (高砂苑バス停)

渋滞は観測されませんでした。

- ・調査地点No. 3 (通信隊東側)

当交差点では、A断面で 14:45～15:00 に最大 30m の渋滞が生じていました。

- ・調査地点No. 4 (深谷交番前)

当交差点では、A断面、C断面、D断面で渋滞が発生しており、A断面では 11:30～11:45 に最大 110m、C断面では 15:45～16:00 に最大 50m、D断面では 11:15～11:30 に最大 80m の渋滞が生じていました。

- ・調査地点No. 5 (深谷)

当交差点では、全ての断面で渋滞が発生しており、A断面では 12:15～12:30 に最大 340m、B断面では 11:45～12:00 に最大 780m、C断面では 13:30～13:45 に最大 100 m、D断面では 16:00～16:15 に最大 140m の渋滞が生じていました。

表 6.13.8 (1) 現地調査結果（最大渋滞長：平日）

調査地点 (交差点名)	流入 断面	流入 車線 構成	渋滞長最大値		
			観測時間	滞留長 (m)	渋滞長 (m)
No.1 (立場)	A	2	10:30～10:45	390	290
	B	3	11:00～11:15	530	350
	C	2	11:15～11:30	380	310
	D	3	7:45～8:00	280	220
No.2 (高砂苑バス停)	A	1	渋滞なし	—	—
	B	1	渋滞なし	—	—
	C	1	8:30～8:45	50	10
No.3 (通信隊東側)	A	1	渋滞なし	—	—
	B	1	7:45～8:00	100	40
	C	1	渋滞なし	—	—
No.4 (深谷交番前)	A	1	7:00～7:15	150	70
	B	1	信号制御なし		
	C	1	18:45～19:00	80	30
	D	1	17:15～17:30	70	10
No.5 (深谷)	A	2	8:30～8:45	650	560
	B	2	8:00～8:15	360	250
	C	3	18:00～18:15	340	170
	D	2	8:15～8:30	1,630	1,400

表 6.13.8 (2) 現地調査結果（最大渋滞長：休日）

調査地点 (交差点名)	流入 断面	流入 車線 構成	渋滞長最大値		
			観測時間	滞留長 (m)	渋滞長 (m)
No.1 (立場)	A	2	10:00～10:15	480	390
	B	3	15:00～15:15	360	240
	C	2	13:00～13:15	510	450
	D	3	12:45～13:00	280	120
No.2 (高砂苑バス停)	A	1	渋滞なし	—	—
	B	1	渋滞なし	—	—
	C	1	11:15～11:30	60	10
No.3 (通信隊東側)	A	1	渋滞なし	—	—
	B	1	渋滞なし	—	—
	C	1	渋滞なし	—	—
No.4 (深谷交番前)	A	1	渋滞なし	—	—
	B	1	信号制御なし		
	C	1	渋滞なし	—	—
	D	1	渋滞なし	—	—
No.5 (深谷)	A	2	14:45～15:00	340	190
	B	2	16:00～16:15	240	50
	C	3	15:15～15:30	220	90
	D	2	16:30～16:45	330	100

表 6.13.8 (3) 現地調査結果（最大渋滞長：混雑期）

調査地点 (交差点名)	流入 断面	流入 車線 構成	渋滞長最大値		
			観測時間	滞留長 (m)	渋滞長 (m)
No.1 (立場)	A	2	13:15～13:30	360	300
	B	3	14:15～14:30	540	350
	C	2	16:45～17:00	360	260
	D	3	9:00～9:15	270	220
No.2 (高砂苑バス停)	A	1	渋滞なし	—	—
	B	1	渋滞なし	—	—
	C	1	渋滞なし	—	—
No.3 (通信隊東側)	A	1	14:45～15:00	120	30
	B	1	渋滞なし	—	—
	C	1	渋滞なし	—	—
No.4 (深谷交番前)	A	1	11:30～11:45	140	110
	B	1	信号制御なし		
	C	1	15:45～16:00	100	50
	D	1	11:15～11:30	90	80
No.5 (深谷)	A	2	12:15～12:30	420	340
	B	2	11:45～12:00	930	780
	C	3	13:30～13:45	250	100
	D	2	16:00～16:15	310	140

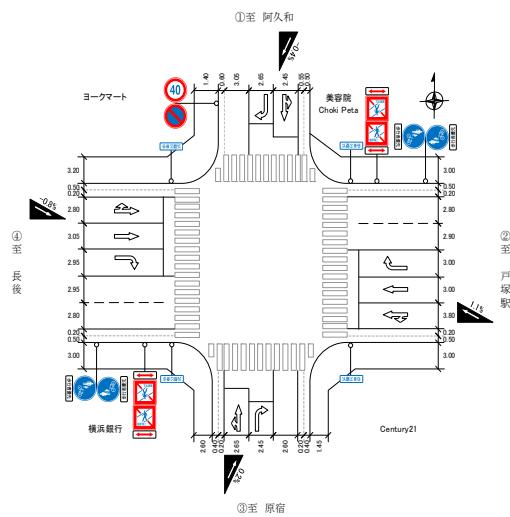
#### D) 信号現示調査

対象事業実施区域周辺の5交差点における信号現示調査結果は、「資料編 2.4 地域社会」(p. 資 2.4-292～p. 資 2.4-300) に示すとおりです。

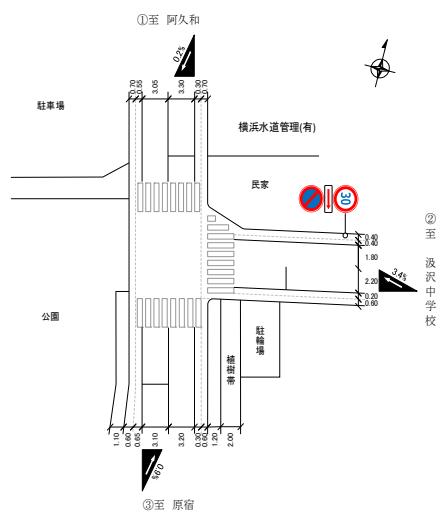
#### E) 道路現況調査

調査対象とした対象事業実施区域周辺の5交差点の道路現況調査結果（交差点形状、車線構成、道路幅員、交通規制、道路標識及び勾配）は、図 6.13.3 に示すとおりです。

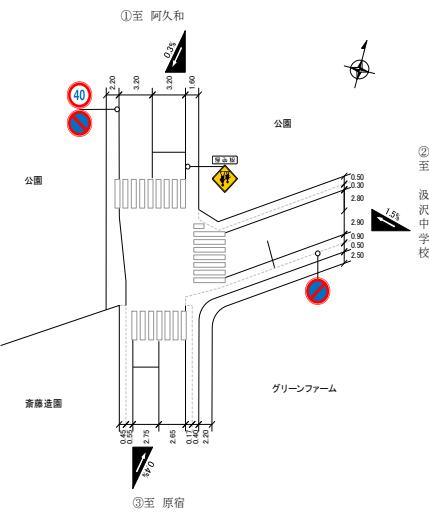
No.1 (立場)



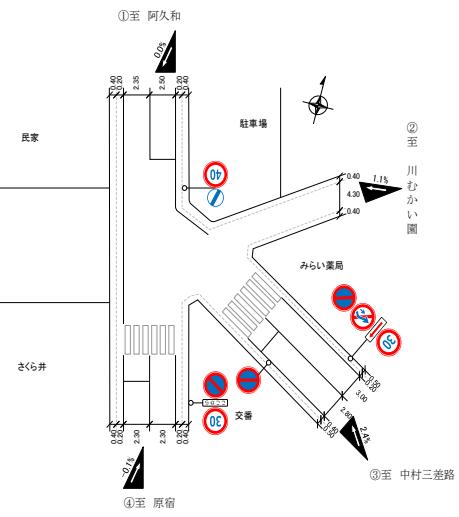
No.2 (高砂苑バス停)



No.3 (通信隊東側)



No.4 (深谷交番前)



No.5 (深谷)

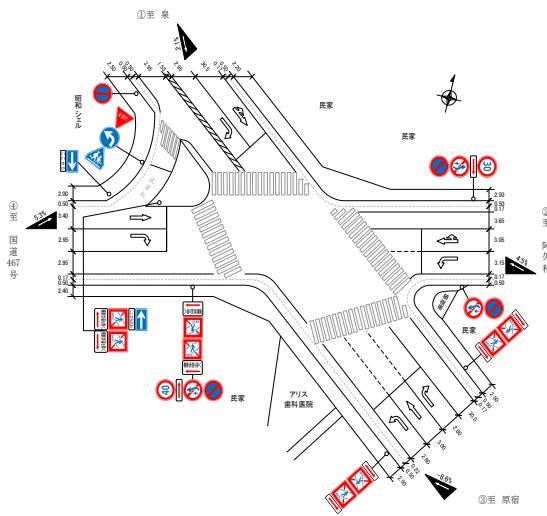


図 6.13.3 道路現況調査

## F) 飽和交通流率調査

飽和交通流率調査結果は、表 6.13.9 (1) ~ (2) に示すとおりです。飽和交通流率調査結果の詳細は「資料編 2.4 地域社会」(p. 資 2.4-301~p. 資 2.4-361) に示すとおりです。

現地調査で得た各車線の飽和交通流率の実績値は、横断歩行者交通量調査を考慮した飽和交通流率の算定値に対し、平日は 64.2%~110.7%、休日は 64.1%~106.2%でした。

調査対象交差点の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、工事中及び供用時の交差点需要率の算定時に固定値としました。

表 6.13.9 (1) 現地調査結果（飽和交通流率：平日）

調査地点 (交差点名)	流入 断面	流入 車線 構成	飽和交通流率			
			算定値 (台) ①	実測値 (台) ②	比率 (%) ②/①	適用値 (台) (①と②の小さい値)
No.1 (立場)	A	左折・直進	1,682	1,377	81.9%	1,377
		右折	1,647	1,710	103.8%	1,647
	B	左折・直進	1,779	1,331	74.8%	1,331
		直進	1,833	1,365	74.5%	1,365
	C	右折	1,671	1,440	86.2%	1,440
		左折・直進	1,741	1,338	76.9%	1,338
	D	右折	1,607	—	—	1,607
		左折・直進	1,618	1,357	83.9%	1,357
		直進	1,706	1,144	67.1%	1,144
No.2 (高砂苑バス停)	A	左折・直進	1,862	1,324	71.1%	1,324
	B	左折・右折	1,278	1,327	103.8%	1,278
	C	直進・右折	1,958	1,258	64.2%	1,258
No.3 (通信隊東側)	A	左折・直進	1,874	1,501	80.1%	1,501
	B	左折・右折	1,377	1,352	98.2%	1,352
	C	直進・右折	1,559	1,461	93.7%	1,461
No.4* (深谷交番前)	A	左折・直進	1,666	1,433	86.0%	1,433
	B	左折・右折	信号制御無し			
	C	左折・右折	1,363	1,341	98.4%	1,341
	D	直進・右折	1,825	1,390	76.2%	1,390
No.5* (深谷)	A	左折・直進	1,787	1,375	76.9%	1,375
		右折	1,582	1,422	89.9%	1,422
	B	左折	1,287	1,272	98.8%	1,272
		直進・右折	1,546	1,534	99.2%	1,534
	C	左折	1,488	1,502	100.9%	1,488
		直進	1,828	1,601	87.6%	1,601
		右折	1,631	1,601	98.2%	1,601
	D	常時左折可	信号制御無し			
		直進	1,445	1,490	103.1%	1,445
		右折	1,276	1,413	110.7%	1,276

\* 調査地点No.4 の流入断面 B 及び調査地点No.5 の流入断面 D 左折は信号制御の対象外であるため、飽和交通流率調査の対象外としました。

表 6.13.9 (2) 現地調査結果（飽和交通流率：休日）

調査地点 (交差点名)	流入 断面	流入 車線 構成	飽和交通流率			
			算定値 (台) ①	実測値 (台) ②	比率 (%) ②/①	適用値 (台) (①と②の小さい値)
No.1 (立場)	A	左折・直進	1,834	1,372	74.8%	1,372
		右折	1,636	—	—	1,636
	B	左折・直進	1,868	1,368	73.2%	1,368
		直進	1,942	1,599	82.3%	1,599
		右折	1,773	1,645	92.8%	1,645
	C	左折・直進	1,773	1,439	81.2%	1,439
		右折	1,662	—	—	1,662
	D	左折・直進	1,782	1,355	76.0%	1,355
		直進	1,918	1,590	82.9%	1,590
		右折	1,742	1,647	94.5%	1,647
No.2 (高砂苑バス停)	A	左折・直進	1,891	1,382	73.1%	1,382
	B	左折・右折	1,255	1,198	95.5%	1,198
	C	直進・右折	1,946	1,391	71.5%	1,391
No.3 (通信隊東側)	A	左折・直進	1,960	1,257	64.1%	1,257
	B	左折・右折	1,422	1,297	91.2%	1,297
	C	直進・右折	1,758	1,353	77.0%	1,353
No.4* (深谷交番前)	A	左折・直進	1,667	1,199	71.9%	1,199
	B	左折・右折			信号制御無し	
	C	左折・右折	1,264	1,302	103.0%	1,264
	D	直進・右折	1,872	1,206	64.4%	1,206
No.5* (深谷)	A	左折・直進	1,817	1,442	79.4%	1,442
		右折	1,657	1,293	78.0%	1,293
	B	左折	1,283	1,195	93.1%	1,195
		直進・右折	1,552	1,429	92.1%	1,429
	C	左折	1,530	1,539	100.6%	1,530
		直進	1,873	1,515	80.9%	1,515
		右折	1,710	1,674	97.9%	1,674
	D	常時左折可			信号制御無し	
		直進	1,423	1,307	91.8%	1,307
		右折	1,331	1,413	106.2%	1,331

\* 調査地点No. 4 の流入断面 B 及び調査地点No. 5 の流入断面 D 左折は信号制御の対象外であるため、飽和交通流率調査の対象外としました。

## G) 交差点需要率・車線混雑度（信号制御交差点）

現況の交差点需要率<sup>※1</sup>は、表 6.13.10、交差点車線混雑度は、表 6.13.11に示すとおりです。算定結果の詳細は、「資料編 2.4 地域社会」(p. 資 2.4-362～p. 資 2.4-372) に示すとおりです。

平日の交差点需要率は、調査地点No.5（深谷）で0.776、調査地点No.4（深谷交番前）で0.508の順で高い値を示しました。

休日の交差点需要率は、調査地点No.5（深谷）で0.719、調査地点No.4（深谷交番前）で0.512の順で高い値を示しました。

当該交差点の処理能力の上限を示す限界需要率<sup>※2</sup>と比較すると、現況で交差点処理が困難（交差点需要率が限界需要率を超える）となっている交差点はありませんでした。

各交差点流入車線の車線混雑度<sup>※3</sup>を見ると、平日の調査地点No.1（立場）のA断面とC断面、調査地点No.5（深谷）のA断面の左直車線は1.000を上回りました。

表 6.13.10 現況の交差点需要率（信号制御交差点）

調査地点 (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
No.1 (立場)	0.489	0.669	7:45～ 8:45	0.443	0.677	14:45～ 15:45
No.2 (高砂苑バス停)	0.372	0.889	17:30～ 18:30	0.340	0.875	14:30～ 15:30
No.3 (通信隊東側)	0.372	0.905	7:45～ 8:45	0.389	0.889	14:30～ 15:30
No.4 (深谷交番前)	0.508	0.886	17:30～ 18:30	0.512	0.867	14:30～ 15:30
No.5 (深谷)	0.776	0.875	17:00～ 18:00	0.719	0.867	11:45～ 12:45

※1 交差点需要率：各現示の需要率の合計値で、交通量を捌くことができるか否かの判定に用いられ、交差点需要率が限界需要率を超えると交通量を捌くことができなくなり捌け残りが発生します。

※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します。

※3 混雑度：「自動車走行可能な最大量」に関する「実際の通行量」の比のことで、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。

表 6.13.11 交差点車線混雑度

調査地点 (交差点名)	流入断面 (交差点流入方向)	車線	車線混雑度	
			平日	休日
No.1 (立場)	A 阿久和	左折・直進	1.014	0.927
		右折	0.140	0.090
	B 戸塚	左折・直進	0.975	0.864
		直進		
	C 原宿	右折	0.379	0.356
		左折・直進	1.007	0.883
	D 長後	右折	0.127	0.260
		左折・直進	0.972	0.781
		直進		
No.2 (高砂苑バス停)	A 阿久和	右折	0.399	0.501
	B 渋沢中学校	左折・直進	0.529	0.470
	C 原宿	左折・右折	0.175	0.168
No.3 (通信隊東側)	A 阿久和	直進・右折	0.482	0.455
	B 渋沢中学校	左折・直進	0.463	0.506
	C 原宿	左折・右折	0.240	0.259
No.4 <sup>*1</sup> (深谷交番前)	A 阿久和	直進・右折	0.289	0.375
	B 川むかい園	左折・直進	0.492	0.659
	C 中村三差路	左折・右折	—	—
	D 原宿	左折・右折	0.724	0.468
No.5 (深谷)	A 泉	直進・右折	0.322	0.346
		左折・直進	1.074	0.659
	B 阿久和	右折	0.298	0.473
		左折	0.281	0.376
	C 原宿	直進・右折	0.694	0.804
		左折	0.948	0.654
		直進	0.998	0.905
	D 国道 467 号	右折	0.729	0.531
		左折・直進	0.634	0.701
		右折	0.897	0.818

※1 調査地点No. 4 の流入断面 B は信号制御の対象外であるため、混雑度の算出は対象外とした。

※2 網掛けは、車線混雑度が 1.000 を超過している車線です。車線混雑度が 1.000 を超過すると、車線別に捌くことができる容量より流入交通量が多いため、渋滞の発生が懸念されます。

## ウ 交通安全の状況

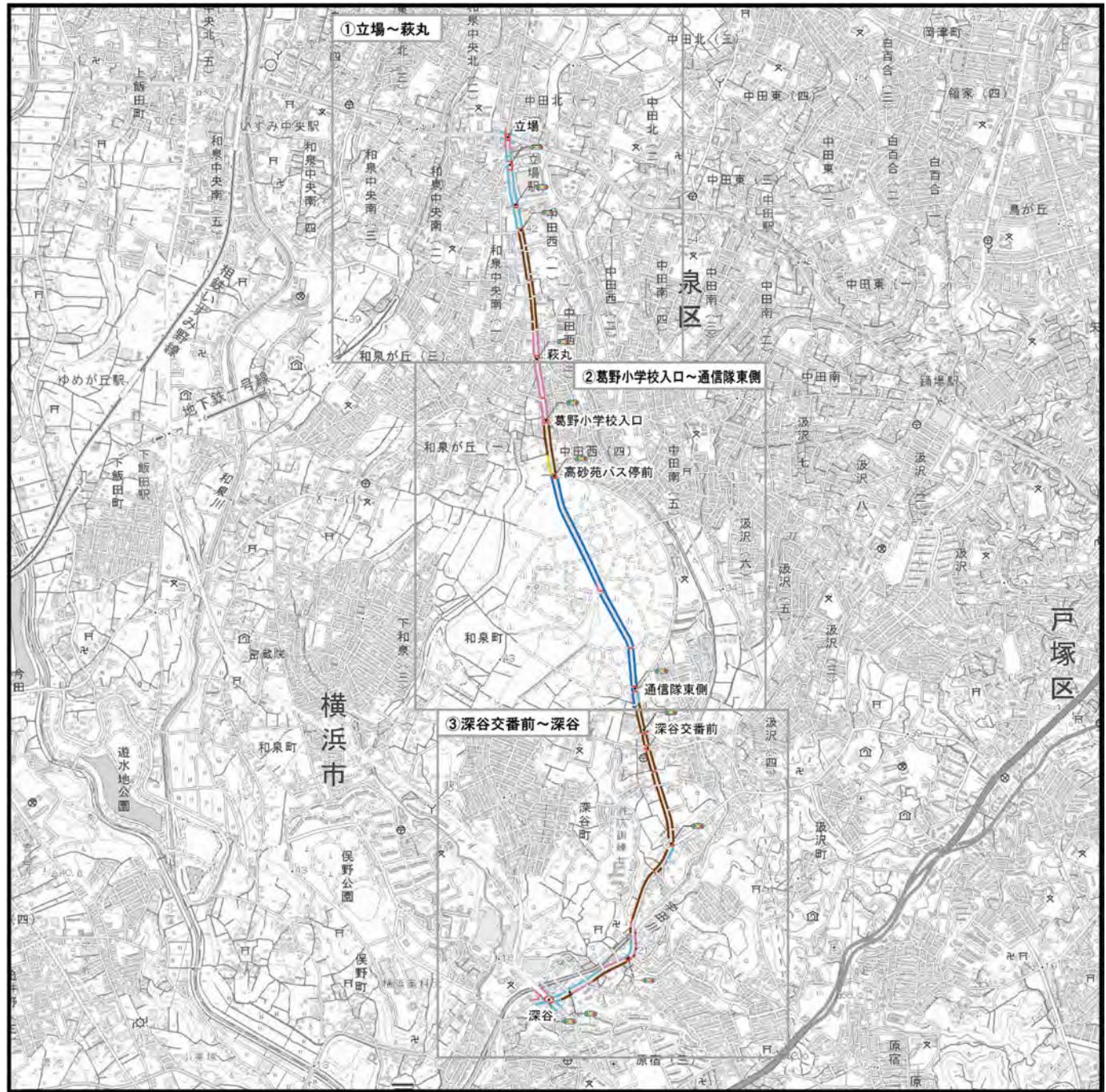
### (ア) 交通安全対策の状況

交通安全対策の状況について、対象事業実施区域周辺道路における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 6.13.4 (1) ~ (4) に示すとおりです。

立場から萩丸（南側）までの区間では、立場から約 400m 南側の範囲まで、マウントアップ、マウントアップ+ガードレールが整備されており、萩丸付近でもマウントアップされた歩道が整備されています。

葛野小入口から通信隊東側までの区間では、主にマウントアップのないガードレールが整備されており、一部でマウントアップ、ガードパイプが整備された箇所が見られます。

深谷交番前から深谷までの区間では、深谷から北側に約 400m の区間でマウントアップ、マウントアップ+ガードレールが整備されています。



### 凡 例

- : マウントアップ
- : マウントアップ+ガードレール
- : マウントアップ+植樹帯
- : マウントアップ+植樹帯+ガードレール
- : マウントアップなし+ガードパイプ
- : マウントアップなし+ガードレール
- : 信号機
- : 横断歩道
- : 歩道橋
- : 何もなし

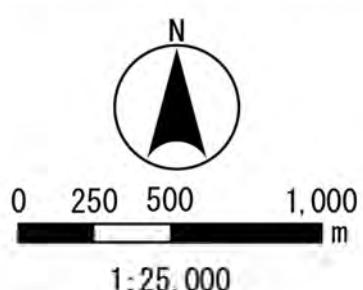
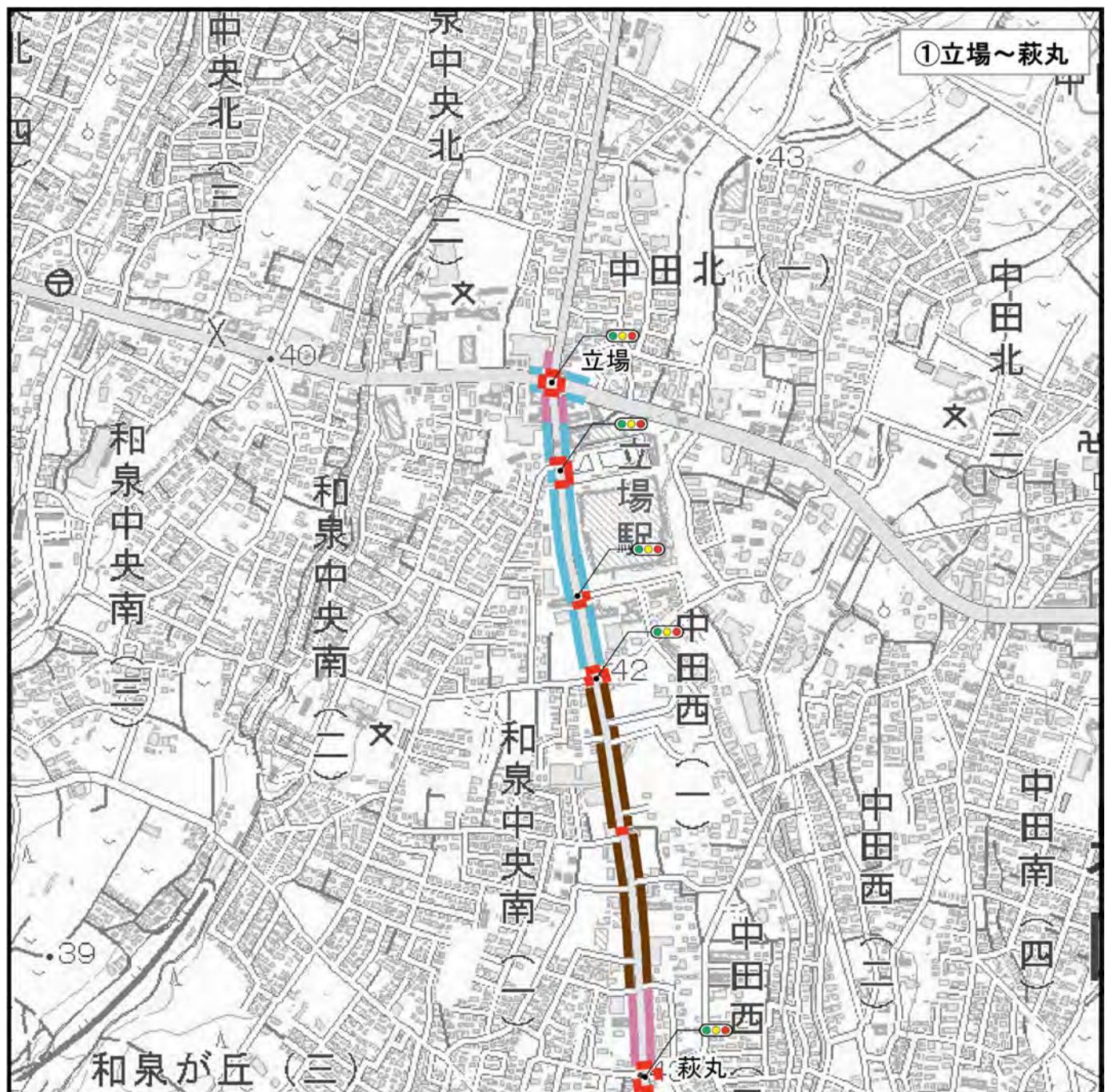


図 6.13.4 (1)  
交通安全対策の整備状況



#### 凡 例

- : マウントアップ
- : マウントアップ+ガードレール
- : マウントアップ+植樹帯
- : マウントアップ+植樹帯+ガードレール
- : マウントアップなし+ガードパイプ
- : マウントアップなし+ガードレール
- : 信号機
- : 横断歩道
- : 歩道橋
- : 何もなし

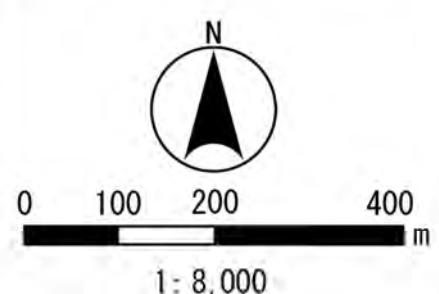


図 6.13.4 (2)  
交通安全対策の整備状況



凡 例

- : マウントアップ
- : マウントアップ+ガードレール
- : マウントアップ+植樹帯
- : マウントアップ+植樹帯+ガードレール
- : マウントアップなし+ガードパイプ
- : マウントアップなし+ガードレール
- (●) : 信号機
- : 横断歩道
- : 歩道橋
- : 何もない

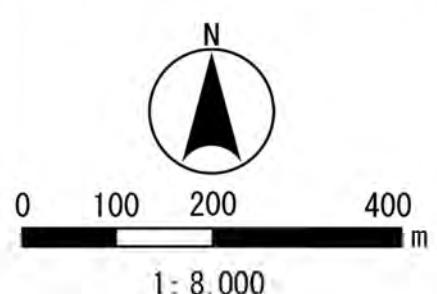
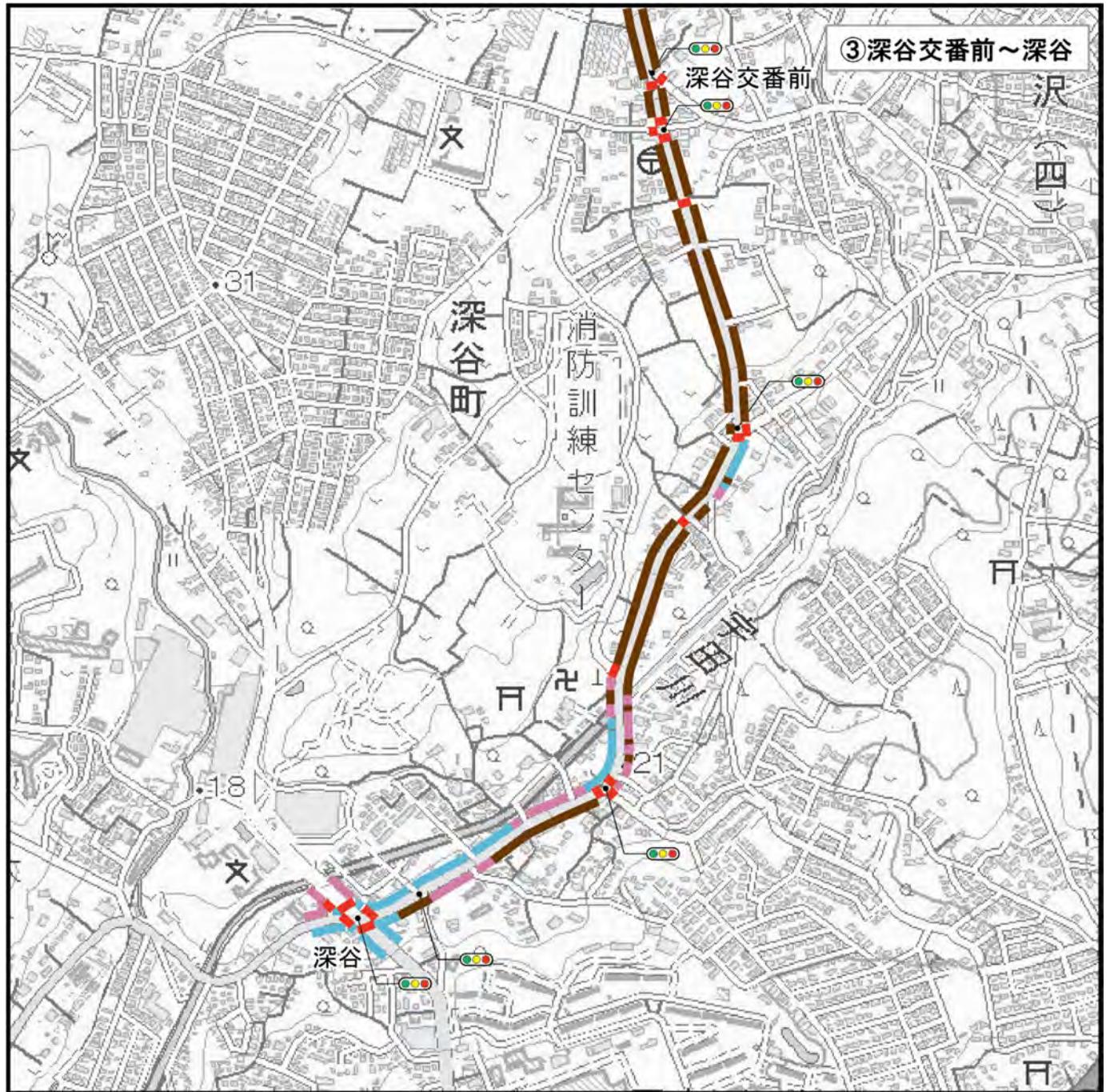


図 6.13.4 (3)  
交通安全対策の整備状況



#### 凡 例

- : マウントアップ
- : マウントアップ+ガードレール
- : マウントアップ+植樹帯
- : マウントアップ+植樹帯+ガードレール
- : マウントアップなし+ガードパイプ
- : マウントアップなし+ガードレール
- : 信号機
- : 横断歩道
- : 歩道橋
- : 何もなし

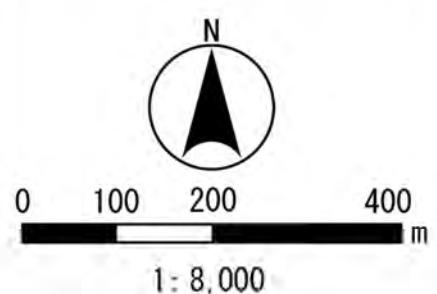


図 6.13.4 (4)  
交通安全対策の整備状況

#### (イ) 交通事故の発生状況

本市全域及び対象事業実施区域が位置する泉区及び戸塚区の令和5年における事故発生状況は、表 6.13.12 及び表 6.13.13 に示すとおりです。

表 6.13.12 対象事業実施区域周辺の類型別交通事故発生状況（令和5年）

（単位：件）

区分	車両相互						人対車両				車両単独	列車	合計	
	正面衝突	出会い頭	追突	右折	左折	その他	小計	横断歩道横断中	その他横断中	その他	小計			
横浜市全域	122	777	1,638	1,007	514	1,730	5,788	667	314	596	1,577	336	2	7,703
泉区	8	36	70	44	30	60	248	30	12	26	68	10	0	326
戸塚区	15	29	148	82	45	109	428	44	16	38	98	14	0	540

資料：「横浜市内の交通事故統計 令和5年（2023年）」（横浜市道路局道路政策推進課、令和6年5月）

表 6.13.13 区別交通事故発生状況（令和5年）

区分	交通事故件数（件）	死者（人）	負傷者（人）
横浜市全域	7,703	40	8,909
泉区	326	0	360
戸塚区	540	2	624

資料：「横浜市内の交通事故統計 令和5年（2023年）」（横浜市道路局道路政策推進課、令和6年5月）

#### 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 6.13.14 に示すとおり設定しました。

表 6.13.14 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	(工事用車両の走行に伴う交通混雑（自動車）) ・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交通安全（歩行者・自転車）) ・歩行者等の安全な通行が確保されること。
【供用時】 来園車両等の走行	(来園車両等の走行に伴う交通混雑（自動車）) ・周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと。 (来園車両等の走行に伴う交通安全（歩行者・自転車）) ・歩行者等の安全な通行が確保されること。

### 3) 予測

#### (1) 工事用車両の走行に伴う交通混雑（自動車）及び工事中の歩行者・自転車の安全

##### ① 予測項目

予測項目は、工事用車両の走行に伴う交通混雑（自動車）及び工事中の歩行者・自転車の安全への影響としました。

##### ② 予測地域・地点

交通混雑（自動車）の予測地点は、工事用車両の走行が想定される信号交差点5箇所（立場、高砂苑バス停前、通信隊東側、深谷交番前、深谷）としました（図 6.13.1 (1) ~ (2) p. 6.13-6~p. 6.13-7 参照）。

歩行者・自転車の安全の予測地点は、工事用車両の走行が想定される経路としました。

##### ③ 予測時期

予測時期は、表 6.13.15 に示すとおり、工事用車両の走行台数が多い第0期、第1期、第2期を対象とし、各事業における工事用車両の走行による影響がそれぞれ最大となる時期が同時期に重なった場合としました。

なお、予測時期の設定根拠は「資料編 2.3 騒音・振動」(p. 資 2.3-30~p. 資 2.3-32) に示すとおりです。

表 6.13.15 工事用車両の走行に伴う交通混雑（自動車）の予測時期

予測時期	整備時期及び主な工種		
	公園整備事業	墓園整備事業	
		墓園	外周道路
第0期	準備工開始後 11か月目		
第1期	整備工事着手後 13~15か月目	整備工事着手後 1~12か月目	整備工事着手後 3~4か月目
第2期	整備工事着手後 85~88か月目	—	整備工事着手後 63か月目

※ 第0期は囲障区域等の撤去の開始からの時期、第1期以降は第1期開始後の時期をそれぞれ示します。

#### ④ 予測方法

交通混雑は、交差点需要率及び無信号交差点の交通容量の算出により交通混雑の程度を予測しました。

歩行者・自転車の安全は、交通安全対策等に基づき交通安全への影響を定性的に予測しました。

##### ア 予測手順

予測手順は、図 6.13.5 に示すとおりです。

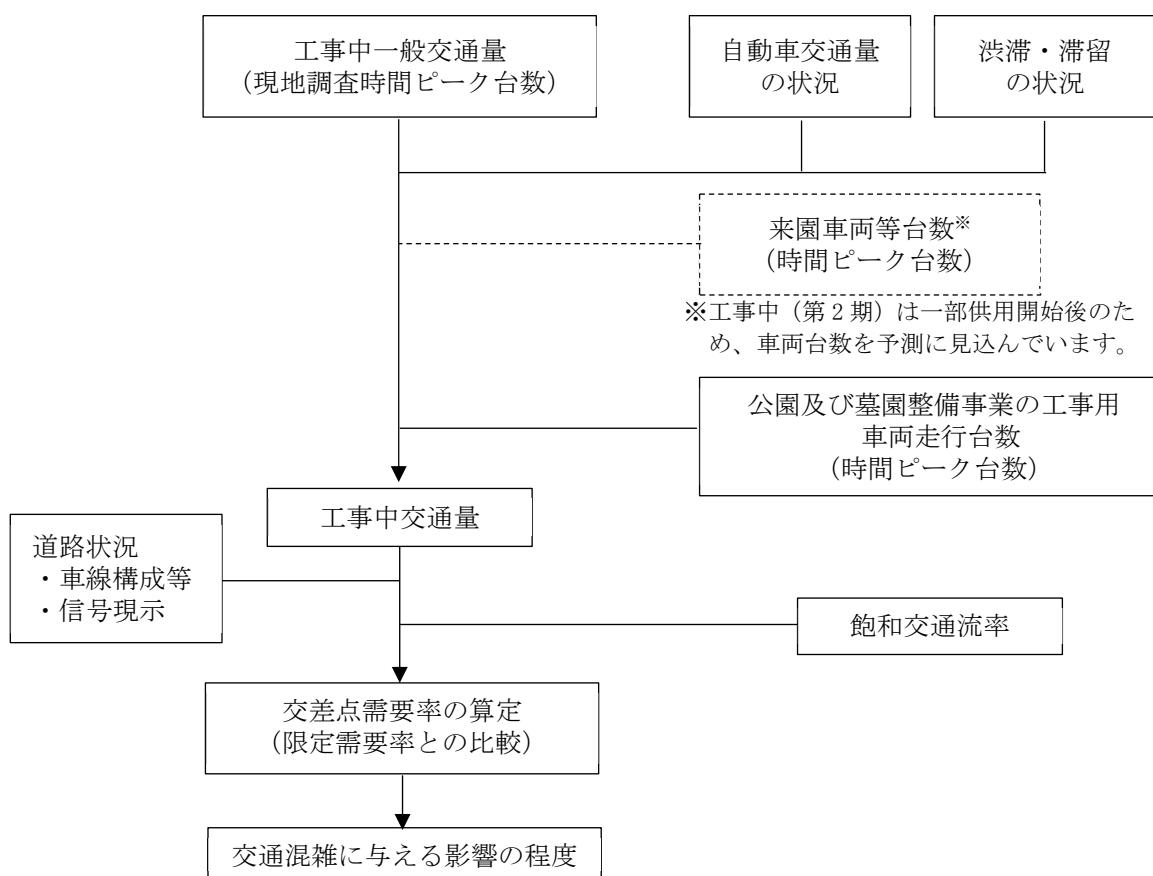


図 6.13.5 予測手順（工事用車両の走行に伴う交通混雑（自動車））

## イ 予測手法

工事用車両の走行に伴う交通混雑（自動車）については、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「平面交差の計画と設計 基礎編－計画・設計・交通信号制御の手引－」（一般社団法人交通工学研究会、平成 30 年 11 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の飽和交通流率は、表 6.13.9 (p. 6.13-27～p. 6.13-28) に示した適用値としました。ただし、工事中第 3 期の予測において、交差点構造の変更が予定される地点No.2（高砂苑バス停前）、地点No.3（通信隊東側）の交差点で外周道路が供用される流入断面Dについては、飽和交通流率の基本値を採用し、「平面交差の計画と設計 基礎編－計画・設計・交通信号制御の手引－」（一般社団法人交通工学研究会、平成 30 年 11 月）に基づき、直進を含む車線 2,000、右折・左折車線 1,800 としました。

工事中の歩行者・自転車の安全については、現状の交通安全施設の整理と、公園及び墓園整備事業で実施する安全対策等を整理することで定性的に予測しました。

## ⑤ 予測条件の整理

### ア 交通量

#### (ア) 工事中一般交通量

工事中一般交通量は、過年度の道路交通センサス調査では著しい増加傾向（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。

各交差点の1時間当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）を考慮した「需要交通量」としました。

#### (イ) 来園車両等台数（公園・墓園利用交通量の推計）

工事中第2期は、第1期整備エリアについては一部開園し供用していることから、予測条件に来園車両等交通量を見込み予測しました。

来園車両等のうち公園利用者による来園車両は、平日 599 台/日（片道）、公園管理等の業務関係車両については、10 台/日（片道）としました。また、来園車両等のうち墓園利用者による来園車両は、平日 150 台/日（片道）、墓園管理等の業務関係車両については、10 台/日（片道）としました。

#### (ウ) 来園車両の経路

来園車両の経路は、図 6.13.1 (3) (p. 6.13-8) に示したとおりです。

#### (エ) 工事用車両台数

公園及び墓園整備事業における工事用車両の走行による影響がそれぞれ最大となる時期の工事用車両台数は、工事中第0期が大型車 294 台/日、小型車 16 台/日、工事中第1期が大型車 296 台/日、小型車 26 台/日、工事中第2期が大型車 223 台/日、小型車 23 台/日です（「資料編 2.3 騒音・振動」(p. 資 2.3-30～p. 資 2.3-32) 参照）。

#### (オ) 工事中交通量

工事中第0期における工事中交通量は表 6.13.16 に、工事中第1期における工事中交通量は表 6.13.17 に、工事中第2期における工事中交通量は表 6.13.18 に示すとおりです。

第0期及び第1期は、工事中一般交通量に工事用車両台数を加えた交通量を工事中交通量とし、公園の一部供用開始後である第2期では、工事中一般交通量に工事用車両台数及び来園車両等台数を加えた交通量を工事中交通量としました（「資料編 2.3 騒音・振動」(p. 資 2.3-33～p. 資 2.3-37) 参照）。

表 6.13.16 予測対象時点（工事中第0期）の工事中交通量

予測地点 交差点名	工事中の ピーク 時間帯 <sup>※1</sup>	方向	工事中 一般交通量 (1時間当たり)		工事用車両 <sup>※2</sup> (1時間当たり)	
			大型車	小型車	大型車	小型車
No.1 (立場)	6:30～7:30	A 阿久和	32	304	12	3
		B 戸塚駅	119	649	12	3
		C 原宿	15	260	0	0
		D 長後	176	712	12	3
No.2 (高砂苑バス停)	17:30～18:30	A 阿久和	11	417	0	0
		B 渋沢中学校	0	62	0	0
		C 原宿	10	361	37	8
No.3 (通信隊東側)	7:30～8:30	A 阿久和	44	463	0	0
		B 渋沢中学校	5	61	0	0
		C 原宿	28	242	37	8
No.4 (深谷交番前)	17:30～18:30	A 阿久和	11	392	37	8
		B 川むかい園	0	20	0	0
		C 中村三差路	8	297	0	0
		D 原宿	8	248	0	0
No.5 (深谷)	17:00～18:00	A 泉	25	418	0	0
		B 阿久和	14	368	18	4
		C 原宿	77	808	0	0
		D 国道467号	58	444	0	0

※1 工事中のピーク時間帯は、工事中一般交通量に工事用車両を加えた交通量を対象に、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）としました。

※2 小数点以下は四捨五入しています。

表 6.13.17 予測対象時点（工事中第1期）の工事中交通量

予測地点 交差点名	工事中の ピーク 時間帯 <sup>※1</sup>	方向	工事中 一般交通量 (1時間当たり)		工事用車両 <sup>※2</sup> (1時間当たり)	
			大型車	小型車	大型車	小型車
No.1 (立場)	6:30～7:30	A 阿久和	32	304	15	4
		B 戸塚駅	119	649	15	4
		C 原宿	15	260	0	0
		D 長後	176	712	15	4
No.2 (高砂苑バス停)	17:30～18:30	A 阿久和	11	417	0	0
		B 渋沢中学校	0	62	0	0
		C 原宿	10	361	44	12
No.3 (通信隊東側)	7:30～8:30	A 阿久和	44	463	0	0
		B 渋沢中学校	5	61	0	0
		C 原宿	28	242	45	14
No.4 (深谷交番前)	17:30～18:30	A 阿久和	11	392	45	14
		B 川むかい園	0	20	0	0
		C 中村三差路	8	297	0	0
		D 原宿	8	248	0	0
No.5 (深谷)	17:00～18:00	A 泉	25	418	0	0
		B 阿久和	14	368	23	7
		C 原宿	77	808	0	0
		D 国道467号	58	444	0	0

※1 工事中のピーク時間帯は、工事中一般交通量に工事用車両を加えた交通量を対象に、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）としました。

※2 小数点以下は四捨五入しています。

表 6.13.18 予測対象時点（工事中第2期）の工事中交通量

予測地点 交差点名	工事中の ピーク 時間帯 <sup>※1</sup>	方向	工事中 一般交通量 (1時間当たり)		来園車両等 (1時間当たり)		工事用車両 <sup>※2</sup> (1時間当たり)	
			大型車	小型車	大型車	小型車	大型車	小型車
No.1 (立場)	7:45～8:45	A 阿久和	44	282	0	11	0	0
		B 戸塚駅	107	749	0	3	0	0
		C 原宿	29	284	0	13	0	0
		D 長後	161	644	0	6	0	0
No.2 (高砂苑バス停)	17:30～18:30	A 阿久和	11	417	0	21	0	0
		B 渋沢中学校	0	62	0	0	0	0
		C 原宿	10	361	0	65	34	11
		D 墓園側	0	0	0	1	0	0
No.3 (通信隊東側)	17:30～18:30	A 阿久和	10	367	0	62	36	12
		B 渋沢中学校	1	41	0	0	0	0
		C 原宿	16	411	0	34	0	0
		D 墓園側	0	0	0	0	0	0
No.4 (深谷交番前)	17:30～18:30	A 阿久和	11	392	0	41	36	12
		B 川むかい園	0	20	0	0	0	0
		C 中村三差路	8	297	0	23	0	0
		D 原宿	8	248	0	10	0	0
No.5 (深谷)	17:00～18:00	A 泉	25	418	0	0	0	0
		B 阿久和	14	368	0	12	18	6
		C 原宿	77	808	0	10	0	0
		D 国道467号	58	444	0	0	0	0

※1 工事中のピーク時間帯は、工事中一般交通量に工事用車両を加えた交通量を対象に、各交差点流入交通量が最大となる1時間（15分単位）としました。

※2 小数点以下は四捨五入しています。

#### イ 工事用車両の走行ルート

工事用車両の走行ルートは、図 6.13.1 (1)～(2) (p.6.13-6～p.6.13-7) に示すとおりです。

#### ウ 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。

## ⑥ 予測結果

### ア 工事用車両の走行に伴う交通混雑（自動車）

#### (ア) 工事中第0期

工事用車両の走行に伴う交通混雑（自動車）について、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 に、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、No.5（深谷）の 0.791 であり、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予測します。

工事中交通量による車線混雑度が高い交差点は、No.1（立場）A断面の左直車線で 1.146、D断面の左直車線で 1.121、No.5（深谷）A断面の左直車線で 1.074 と 1.000 を上回る結果となっており、渋滞の発生が懸念されます。

表 6.13.19 交差点需要率（信号制御交差点）（工事中ピーク時間帯：工事中第0期）

予測地点 (交差点名)	交差点需要率			限界需要率 <sup>※3</sup>
	工事中 一般交通量 <sup>※1</sup> ①	工事中 交通量 <sup>※2</sup> ②	増分 ③=②-①	
No.1 (立場)	0.549	0.565	0.016	0.669
No.2 (高砂苑バス停)	0.372	0.394	0.022	0.889
No.3 (通信隊東側)	0.387	0.374	-0.013	0.905
No.4 (深谷交番前)	0.508	0.557	0.049	0.886
No.5 (深谷)	0.776	0.791	0.015	0.875

※1 工事中一般交通量は、現況交通量としました。

※2 工事中交通量は、工事中一般交通量に工事用車両を加えた交通量です。

※3 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。

表 6.13.20 交差点車線混雑度（工事中ピーク時間帯：工事中第0期）

予測地点 (交差点名)	流入断面 (交差点流入方向)	車線	車線混雑度		
			工事中 一般交通量※1 ①	工事中 交通量※2 ②	増分 ③=②-①
No.1 (立場)	A 阿久和	左折・直進	1.070	1.146	0.076
		右折	0.115	0.115	0
	B 戸塚駅	左折・直進	0.913	0.942	0.029
		直進			
		右折	0.306	0.306	0
	C 原宿	左折・直進	0.903	0.903	0
		右折	0.112	0.120	0.008
	D 長後	左折・直進	1.121	1.121	0
		直進			
		右折	0.315	0.386	0.071
No.2 (高砂苑バス停)	A 阿久和	左折・直進	0.529	0.529	0
	B 渋沢中学校	左折・右折	0.175	0.175	0
	C 原宿	直進・右折	0.482	0.564	0.082
No.3 (通信隊東側)	A 阿久和	左折・直進	0.486	0.465	-0.021
	B 渋沢中学校	左折・右折	0.233	0.242	0.009
	C 原宿	直進・右折	0.266	0.349	0.083
No.4※3 (深谷交番前)	A 阿久和	左折・直進	0.492	0.578	0.086
	B 川むかい園	左折・右折	—	—	—
	C 中村三差路	左折・右折	0.724	0.724	0
	D 原宿	直進・右折	0.322	0.323	0.001
No.5 (深谷)	A 泉	左折・直進	1.074	1.074	0
		右折	0.298	0.298	0
	B 阿久和	左折	0.281	0.316	0.035
		直進・右折	0.694	0.749	0.055
	C 原宿	左折	0.948	0.948	0
		直進	0.998	0.998	0
		右折	0.729	0.729	0
	D 国道467号	左折・直進	0.634	0.634	0
		右折	0.897	0.897	0

※1 工事中一般交通量は、現況交通量としました。

※2 工事中交通量は、工事中一般交通量に工事用車両を加えた交通量です。

※3 調査地点No.4 の流入断面B は信号制御の対象外であるため、混雑度の算出は対象外としました。

※4 網掛けは、車線混雑度が1.000 を超過している車線です。車線混雑度が1.000 を超過すると、車線別に捌くことができる容量より流入交通量が多いため、渋滞の発生が懸念されます。

#### (イ) 工事中第1期

工事用車両の走行に伴う交通混雑（自動車）について、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 6.13.21 に、交差点車線混雑度は表 6.13.22 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、No.5（深谷）の 0.795 であり、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予測します。

工事中交通量による車線混雑度が高い交差点は、No.1（立場）A断面の左直車線で 1.165、D断面の左直車線で 1.121、No.5（深谷）A断面の左直車線で 1.074 と 1.000 を上回る結果となっており、渋滞の発生が懸念されます。

表 6.13.21 交差点需要率（信号制御交差点）（工事中ピーク時間帯：工事中第1期）

予測地点 (交差点名)	交差点需要率			限界需要率 <sup>※3</sup>
	工事中 一般交通量 <sup>※1</sup> ①	工事中 交通量 <sup>※2</sup> ②	増分 ③=②-①	
No.1 (立場)	0.549	0.569	0.020	0.669
No.2 (高砂苑バス停)	0.372	0.411	0.039	0.889
No.3 (通信隊東側)	0.387	0.387	0	0.905
No.4 (深谷交番前)	0.508	0.571	0.063	0.886
No.5 (深谷)	0.776	0.795	0.019	0.875

※1 工事中一般交通量は、現況交通量としました。

※2 工事中交通量は、工事中一般交通量に工事用車両を加えた交通量です。

※3 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。

表 6.13.22 交差点車線混雑度（工事中ピーク時間帯：工事中第1期）

予測地点 (交差点名)	流入断面 (交差点流入方向)	車線	車線混雑度		
			工事中 一般交通量※1 ①	工事中 交通量※2 ②	増分 ③=②-①
No.1 (立場)	A 阿久和	左折・直進	1.070	1.165	0.095
		右折	0.115	0.115	0
	B 戸塚駅	左折・直進	0.913	0.949	0.036
		直進			
		右折	0.306	0.306	0
	C 原宿	左折・直進	0.903	0.903	0
		右折	0.112	0.122	0.010
	D 長後	左折・直進	1.121	1.121	0
		直進			
		右折	0.315	0.402	0.106
No.2 (高砂苑バス停)	A 阿久和	左折・直進	0.529	0.529	0
	B 渋沢中学校	左折・右折	0.175	0.175	0
	C 原宿	直進・右折	0.482	0.592	0.110
No.3 (通信隊東側)	A 阿久和	左折・直進	0.486	0.486	0
	B 渋沢中学校	左折・右折	0.233	0.233	0
	C 原宿	直進・右折	0.266	0.341	0.075
No.4※3 (深谷交番前)	A 阿久和	左折・直進	0.492	0.602	0.110
	B 川むかい園	左折・右折	—	—	—
	C 中村三差路	左折・右折	0.724	0.724	0
	D 原宿	直進・右折	0.322	0.323	0.001
No.5 (深谷)	A 泉	左折・直進	1.074	1.074	0
		右折	0.298	0.298	0
	B 阿久和	左折	0.281	0.324	0.043
		直進・右折	0.694	0.765	0.071
	C 原宿	左折	0.948	0.948	0
		直進	0.998	0.998	0
		右折	0.729	0.729	0
	D 国道467号	左折・直進	0.634	0.634	0
		右折	0.897	0.897	0

※1 工事中一般交通量は、現況交通量としました。

※2 工事中交通量は、工事中一般交通量に工事用車両を加えた交通量です。

※3 調査地点No.4 の流入断面B は信号制御の対象外であるため、混雑度の算出は対象外としました。

※4 網掛けは、車線混雑度が1.000 を超過している車線です。車線混雑度が1.000 を超過すると、車線別に捌くことができる容量より流入交通量が多いため、渋滞の発生が懸念されます。

## (ウ) 工事中第2期

工事用車両の走行に伴う交通混雑（自動車）について、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 6.13.23 に、交差点車線混雑度は表 6.13.24 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、予測地点No.5（深谷）の 0.798 であり、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予測します。

工事中交通量による車線混雑度が高い交差点は、No.1（立場）A断面の左直車線で 1.049、C断面の左直車線で 1.036、No.5（深谷）A断面の左直車線で 1.074 と 1.000 を上回る結果となっており、渋滞の発生が懸念されます。

表 6.13.23 交差点需要率（信号制御交差点）（工事中ピーク時間帯：工事中第2期）

予測地点 (交差点名)	交差点需要率			限界需要率 <sup>※3</sup>
	工事中 一般交通量 <sup>※1</sup> ①	工事中 交通量 <sup>※2</sup> ②	増分 ③=②-①	
No.1 (立場)	0.489	0.501	0.012	0.669
No.2 (高砂苑バス停)	0.372	0.400	0.028	0.889
No.3 (通信隊東側)	0.323	0.367	0.044	0.905
No.4 (深谷交番前)	0.508	0.606	0.098	0.886
No.5 (深谷)	0.776	0.798	0.022	0.875

※1 工事中一般交通量は、現況交通量としました。

※2 工事中交通量は、工事中一般交通量に来園車両等及び工事用車両を加えた交通量です。

※3 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。

表 6.13.24 交差点車線混雑度（工事中ピーク時間帯：工事中第2期）

予測地点 (交差点名)	流入断面 (交差点流入方向)	車線		車線混雑度		
		現況	工事時	工事中 一般交通量 <sup>※1</sup> ①	工事中 交通量 <sup>※2</sup> ②	増分 ③=②-①
No.1 (立場)	A 阿久和	左折・直進	1.014	1.049	0.035	
		右折	0.140	0.145	0.005	
	B 戸塚駅	左折・直進	0.975	0.979	0.004	
		直進				
	C 原宿	右折	0.379	0.379	0	
		左折・直進	1.007	1.036	0.029	
	D 長後	右折	0.127	0.144	0.017	
		左折・直進	0.972	0.972	0	
		直進				
No.2 (高砂苑バス停)	A 阿久和	右折	0.399	0.417	0.018	
		左折・直進	0.529	0.553	0.024	
	B 汲沢中学校	左折・右折	0.175	0.120	-0.055	
		—	右折	0.186	0.011	
	C 原宿	直進・右折	0.482	0.570	0.088	
		—				
	D 墓園側	左折・直進	0.002	0.002	0.002	
No.3 (通信隊東側)	A 阿久和	右折	—	0.002	0.002	
		左折・直進	0.352	0.484	0.132	
	B 汲沢中学校	左折・右折	0.148	0.121	-0.027	
		—	右折	0.009	-0.139	
	C 原宿	直進・右折	0.420	0.493	0.073	
No.4 <sup>※3</sup> (深谷交番前)	A 阿久和	左折・直進	0.492	0.633	0.141	
	B 川むかい園	左折・右折	—	—	—	
	C 中村三差路	左折・右折	0.724	0.777	0.053	
	D 原宿	直進・右折	0.322	0.337	0.015	
No.5 (深谷)	A 泉	左折・直進	1.074	1.074	0	
		右折	0.298	0.298	0	
	B 阿久和	左折	0.281	0.350	0.069	
		直進・右折	0.694	0.751	0.057	
	C 原宿	左折	0.948	0.948	0	
		直進	0.998	0.998	0	
		右折	0.729	0.794	0.065	
	D 国道 467 号	左折・直進	0.634	0.634	0	
		右折	0.897	0.897	0	

※1 工事中一般交通量は、現況交通量としました。

※2 工事中交通量は、工事中一般交通量に来園車両等及び工事用車両を加えた交通量です。

※3 調査地点No.4 の流入断面 B は信号制御の対象外であるため、混雑度の算出は対象外としました。

※4 網掛けは、車線混雑度が 1.000 を超過している車線です。車線混雑度が 1.000 を超過すると、車線別に捌くことができる容量より流入交通量が多いため、渋滞の発生が懸念されます。

#### **イ 工事中の歩行者・自転車の安全**

工事用車両の主な走行ルートである県道 402 号（阿久和鎌倉）は、立場から萩丸（南側）までの区間では、立場から約 400m 南側の範囲まで、マウントアップ、マウントアップ+ガードレールが整備されており、萩丸付近でもマウントアップされた歩道が整備されています。葛野小入口から通信隊東側までの区間では、主にマウントアップのないガードレールが整備されており、一部でマウントアップ、ガードパイプが整備された箇所が見られます。

深谷交番前から深谷までの区間では、深谷から北側に約 400m の区間でマウントアップ、マウントアップ+ガードレールが整備されています。

工事用車両の運転者に対する交通安全教育を十分に行い、規制速度、走行ルートの厳守を徹底するほか、工事用車両出入口や仮設経路出入口に誘導員を配置することにより、歩行者・自転車の安全が確保されるものと予測します。

## (2) 来園車両等の走行に伴う交通混雑（自動車）及び供用時の歩行者・自転車の安全

### ① 予測項目

予測項目は、供用時の来園車両等の走行に伴う交通混雑（自動車）及び供用時の歩行者・自転車の安全への影響としました。

### ② 予測地域・地点

交通混雑（自動車）の予測地点は、来園車両等の走行が想定される信号交差点5箇所（立場、高砂苑バス停前、通信隊東側、深谷交番前、深谷）としました（図 6.13.1 (3) p. 6.13-8 参照）。

なお、地点No.2（高砂苑バス停前）、地点No.3（通信隊東側）の交差点については、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。

また、歩行者・自転車の安全の予測地点は、来園車両等の走行が想定される経路としました。

### ③ 予測時期

予測時期は、公園及び墓園整備事業が供用を開始し、事業活動が定常な状態になる時期としました。

### ④ 予測方法

交通混雑（自動車）は交差点需要率の算出等により交通混雑の程度を予測しました。

歩行者・自転車の安全は、交通安全対策等に基づき交通安全への影響を定性的に予測しました。

## ア 予測手順

予測手順は、図 6.13.6 に示すとおりです。

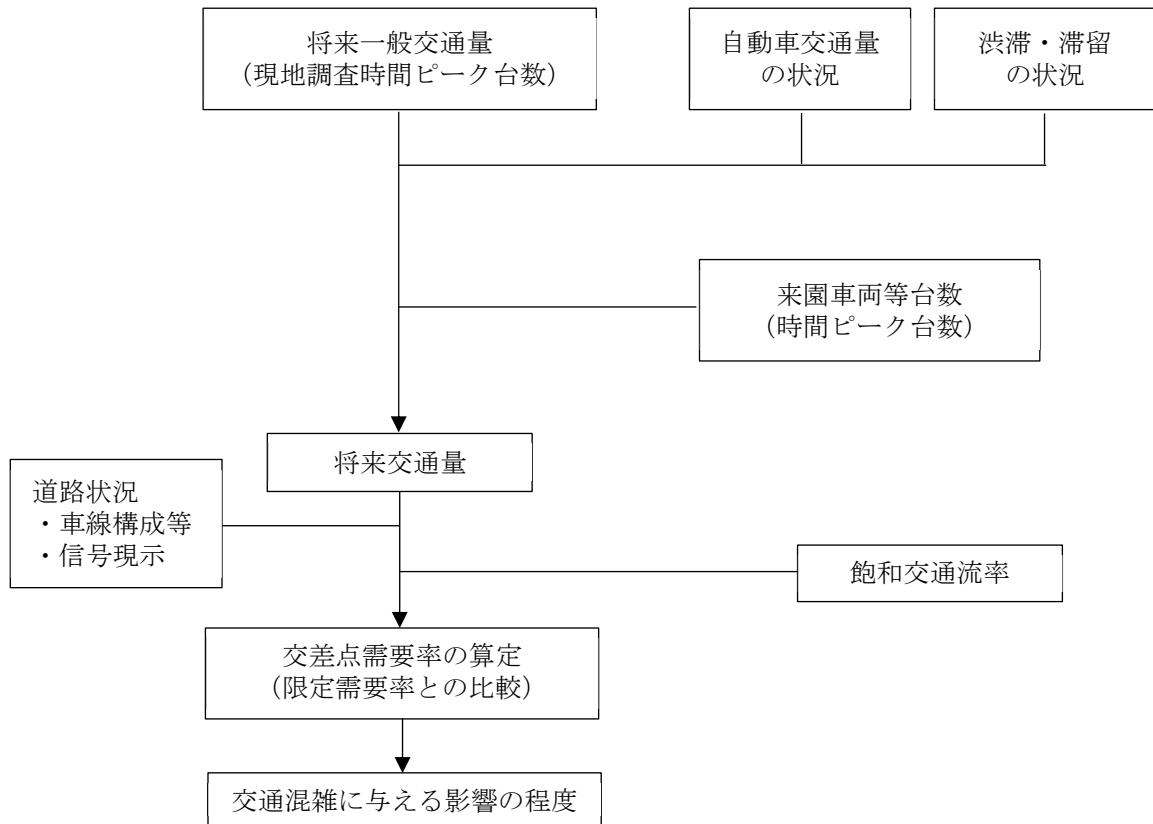


図 6.13.6 予測手順（来園車両時の走行に伴う交通混雜（自動車））

## イ 予測手法

予測手法は「(1) 工事用車両の走行に伴う交通混雜（自動車）及び工事中の歩行者・自転車の安全」と同様としました (p. 6.13-39 参照)。ただし、供用時の予測において、交差点構造の変更が予定される地点No.2（高砂苑バス停前）、地点No.3（通信隊東側）の交差点については、飽和交通流率の基本値を採用し、「平面交差の計画と設計 基礎編—計画・設計・交通信号制御の手引ー」(一般社団法人交通工学研究会、平成30年11月)に基づき、直進を含む車線2,000、右折・左折車線1,800としました。

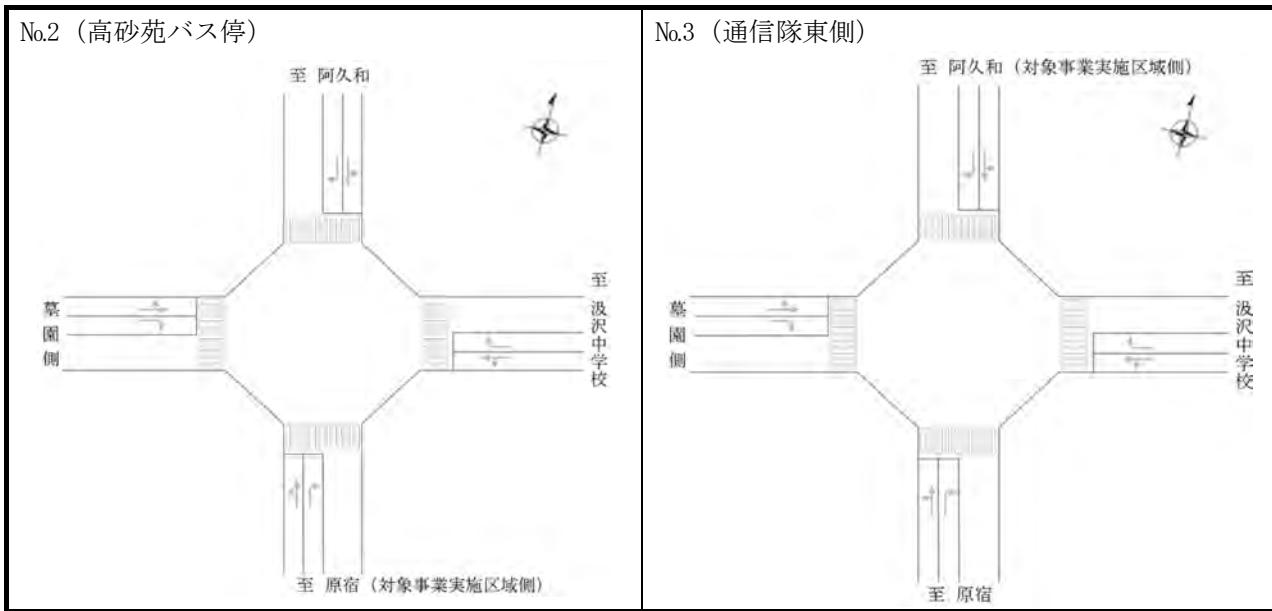


図 6.13.7 交差点構造の変更が予定される交差点の予定形状

## ⑤ 予測条件の整理

### ア 交通量

#### (ア) 将来一般交通量

各交差点の1時間当たりの将来一般交通量は、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）を考慮した「需要交通量」としました。

#### (イ) 来園車両等台数（公園・墓園利用交通量）

来園車両台数の設定根拠は、「第6章 6.5 大気質」(p. 6.5-64～p. 6.5-66)に示したとおりです。来園車両等のうち公園利用者による来園車両は、平日 1,180 台/日（片道）、休日 1,840 台/日（片道）、公園管理等の業務関係車両については、平日及び休日とも 10 台/日（片道）としました。公園については混雑期を設定せず、混雑期の予測には休日の来園車両台数を用いました。また、来園車両等のうち墓園利用者による来園車両は、平日 150 台/日（片道）、休日 420 台/日（片道）、混雑期 2,348 台/日（片道）、墓園管理等の業務関係車両については、平日及び休日とも 10 台/日（片道）としました。

#### (ウ) 将來交通量

将来交通量は、各交差点の流入ピーク時間における将来一般交通量に、公園及び墓園の来園車両のピーク時交通量を配分した交通量を加えた台数としました（「資料編 2.3 騒音・振動」(p. 資 2.3-38～p. 資 2.3-42) 参照）。

### イ 来園車両等の経路

来園車両等の経路は、図 6.13.1 (3) (p. 6.13-8 参照) に示したとおりです。駐車場への出入りの交通規制（入口：左折イン、出口：左折アウト）を設け、右折を禁止する計画とされています。

## ウ 交通規制等

来園車両等の経路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。

### ⑥ 予測結果

#### ア 来園車両等の走行に伴う交通混雑（自動車）

供用時ピーク時の各予測時点における交差点需要率は表 6.13.25 (1) ~ (3) に、交差点車線混雑度は表 6.13.26 (1) ~ (3) 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、平日、休日ともNo.5（深谷）の平日 0.788、休日 0.745 であり、いずれの信号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。ただし、混雑期については、No.4（深谷交番前）で 1.076 と限界需要率を上回っており、渋滞の発生が懸念されます。

供用時の将来交通量による車線混雑度が高い交差点は、平日ではNo.1（立場）A断面の左直車線で 1.076、C断面の左直車線で 1.068、No.2（高砂苑バス停）A断面の左直車線で 1.103、C断面の左直車線で 1.031、No.3（通信隊東側）A断面の左直車線で 1.029、No.5（深谷）A断面の左直車線で 1.074、休日ではNo.1（立場）A断面の左直車線で 1.040、C断面の左直車線で 1.006、No.2（高砂苑バス停）A断面の左直車線で 1.073、C断面の左直車線で 1.247、No.3（通信隊東側）A断面の左直車線で 1.174、混雑期ではNo.1（立場）A断面の左直車線で 1.105、C断面の左直車線で 1.439、No.2（高砂苑バス停）A断面の左直車線で 1.553、C断面の左直車線で 2.061、No.3（通信隊東側）A断面の左直車線で 1.174、C断面の左直車線で 1.402、No.4（深谷交番前）A断面の左直車線で 1.248、C断面の左折・右折車線で 1.232、No.5（深谷）C断面右折車線で 1.076 と 1.000 を上回る結果となっており、渋滞の発生が懸念されます。

表 6.13.25 (1) 交差点需要率（信号制御交差点）（来園車両等の走行に伴う交通混雑（自動車））

【平日】

予測地点 (交差点名)	交差点需要率			限界需要率 <sup>※3</sup>
	将来一般交通量 <sup>※1</sup> ①	将来交通量 <sup>※2</sup> ②	増分 ③=②-①	
No.1 (立場)	0.489	0.511	0.022	0.669
No.2 (高砂苑バス停)	0.372	0.283	-0.089	0.829
No.3 (通信隊東側)	0.323	0.245	-0.078	0.829
No.4 (深谷交番前)	0.508	0.599	0.091	0.886
No.5 (深谷)	0.776	0.788	0.012	0.875

※1 将来一般交通量は、現況交通量としました。

※2 将来交通量は、将来一般交通量に公園及び墓園整備事業において想定している供用時の来園車両等を加えた交通量です。

※3 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。

表 6.13.25 (2) 交差点需要率（信号制御交差点）（来園車両等の走行に伴う交通混雑（自動車））

【休日】

予測地点 (交差点名)	交差点需要率			限界需要率 <sup>※3</sup>
	将来一般交通量 <sup>※1</sup> ①	将来交通量 <sup>※2</sup> ②	増分 ③=②-①	
No.1 (立場)	0.445	0.510	0.065	0.677
No.2 (高砂苑バス停)	0.340	0.316	-0.024	0.829
No.3 (通信隊東側)	0.371	0.310	-0.061	0.829
No.4 (深谷交番前)	0.500	0.736	0.236	0.867
No.5 (深谷)	0.719	0.745	0.026	0.867

※1 将来一般交通量は、現況交通量としました。

※2 将来交通量は、将来一般交通量に公園及び墓園整備事業において想定している供用時の来園車両等を加えた交通量です。

※3 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。

表 6.13.25 (3) 交差点需要率（信号制御交差点）（来園車両等の走行に伴う交通混雑（自動車））  
【混雑期】

予測地点 (交差点名)	交差点需要率			限界需要率 <sup>※3</sup>
	将来一般交通量 <sup>※1</sup> ①	将来交通量 <sup>※2</sup> ②	増分 ③=②-①	
No.1 (立場)	0.446	0.642	0.196	0.677
No.2 (高砂苑バス停)	0.358	0.494	0.136	0.829
No.3 (通信隊東側)	0.371	0.477	0.106	0.829
No.4 (深谷交番前)	0.500	1.076	0.576	0.867
No.5 (深谷)	0.719	0.766	0.047	0.867

※1 将来一般交通量は、現況交通量としました。

※2 将来交通量は、将来一般交通量に公園及び墓園整備事業において想定している供用時の来園車両等と墓園の来園車両台数×5.6（類似墓園施設の休日利用台数とお彼岸の利用台数の増加率）を加えた交通量です。

※3 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。

※4 網掛けは、交差点需要率が限界需要率を超過している交差点です。交差点需要率が限界需要率を超過すると、交差点の処理能力として流入交通量を捌くことができないため、渋滞の発生が懸念されます。

表 6.13.26 (1) 交差点車線混雑度（来園車両等の走行に伴う交通混雑）【平日】

調査地点 (交差点名)	流入断面 (交差点流入方向)	車線		車線混雑度		
		現況	供用時	将来 一般交通量※1	将来交通量※2	増分
No.1 (立場)	A 阿久和	左折・直進	1.014	1.076	0.062	
		右折	0.140	0.148	0.008	
	B 戸塚	左折・直進	0.975	0.983	0.008	
		直進				
	C 原宿	右折	0.379	0.379	0	
		左折・直進	1.007	1.068	0.061	
	D 長後	右折	0.127	0.160	0.033	
		左折・直進	0.972	0.972	0	
		直進				
No.2 (高砂苑バス停)	A 阿久和	右折	0.399	0.431	0.032	
		左折・直進	0.529	1.103	0.574	
	—	右折	—	0.037	—	
	B 渋沢中学校	左折・右折	左折・直進	0.175	0.087	-0.088
		—	右折	—	0.118	—
	C 原宿	直進・右折	左折・直進	0.482	1.031	0.549
		—	右折	—	0.002	—
	D 墓園側	—	左折・直進	—	0.000	—
		—	右折	—	0.000	—
No.3 (通信隊東側)	A 阿久和	左折・直進	0.352	1.029	0.677	
		—	右折	—	0.000	—
	B 渋沢中学校	左折・右折	左折・直進	0.148	0.078	-0.07
		—	右折	—	0.004	—
	C 原宿	直進・右折	左折・直進	0.420	0.938	0.518
		—	右折	—	0.188	—
	D 墓園側	—	左折・直進	—	0.049	—
		—	右折	—	0.056	—
No.4※3 (深谷交番前)	A 阿久和	左折・直進	0.492	0.594	0.102	
	B 川むかい園	左折・右折	—	—	—	
	C 中村三差路	左折・右折	0.724	0.829	0.105	
	D 原宿	直進・右折	0.322	0.349	0.027	
No.5 (深谷)	A 泉	左折・直進	1.074	1.074	0	
		右折	0.298	0.298	0	
	B 阿久和	左折	0.281	0.350	0.069	
		直進・右折	0.694	0.694	0	
	C 原宿	左折	0.948	0.948	0	
		直進	0.998	0.998	0	
		右折	0.729	0.865	0.136	
	D 国道 467 号	左折・直進	0.634	0.634	0	
		右折	0.897	0.897	0	

※1 将来一般交通量は、現況交通量としました。

※2 将來交通量は、将來一般交通量に公園及び墓園整備事業において想定している供用時の来園車両等を加えた交通量です。

※3 調査地点No. 4 の流入断面 B は信号制御の対象外であるため、混雑度の算出は対象外としました。

※4 網掛けは、車線混雑度が 1.000 を超過している車線です。車線混雑度が 1.000 を超過すると、車線別に捌くことができる容量より流入交通量が多いいため、渋滞の発生が懸念されます。

表 6.13.26 (2) 交差点車線混雑度（来園車両等の走行に伴う交通混雑）【休日】

予測地点 (交差点名)	流入断面 (交差点流入方向)	車線		車線混雑度		
		現況	供用時	将来 一般交通量※1	将来交通量※2	増分
No.. 1 (立場)	A 阿久和	左折・直進	0.862	1.040	0.178	
		右折	0.114	0.132	0.018	
	B 戸塚	左折・直進	0.912	0.949	0.037	
		直進				
	C 原宿	右折	0.401	0.401	0	
		左折・直進	0.808	1.006	0.198	
	D 長後	右折	0.204	0.343	0.139	
		左折・直進	0.789	0.789	0	
		直進				
No.. 2 (高砂苑バス停)	A 阿久和	右折	0.497	0.568	0.071	
		左折・直進	0.470	1.073	0.603	
	—	右折	—	0.074	—	
	B 渋沢中学校	左折・右折	左折・直進	0.168	0.133	-0.035
		—	右折	—	0.124	—
	C 原宿	直進・右折	左折・直進	0.455	1.247	0.792
		—	右折	—	0.011	—
	D 墓園側	—	左折・直進	—	0.000	—
		—	右折	—	0.000	—
		—	左折・直進	—	0.000	—
No.. 3 (通信隊東側)	A 阿久和	左折・直進	0.479	1.174	0.695	
		—	右折	—	0.000	—
	B 渋沢中学校	左折・右折	左折・直進	0.256	0.131	-0.125
		—	右折	—	0.022	—
	C 原宿	直進・右折	左折・直進	0.367	0.894	0.527
		—	右折	—	0.196	—
	D 墓園側	—	左折・直進	—	0.132	—
		—	右折	—	0.150	—
		—	左折・直進	—	0.132	—
No.. 4※3 (深谷交番前)	A 阿久和	左折・直進	0.628	0.891	0.263	
	B 川むかい園	左折・右折	—	—	—	
	C 中村三差路	左折・右折	0.486	0.775	0.289	
	D 原宿	直進・右折	0.342	0.405	0.063	
No.. 5 (深谷)	A 泉	左折・直進	0.950	0.950	0	
		右折	0.473	0.473	0	
	B 阿久和	左折	0.376	0.517	0.141	
		直進・右折	0.804	0.804	0	
	C 原宿	左折	0.654	0.654	0	
		直進	0.905	0.905	0	
		右折	0.531	0.828	0.297	
	D 国道 467 号	左折・直進	0.701	0.701	0	
		右折	0.818	0.818	0	

※1 将来一般交通量は、現況交通量としました。

※2 将来交通量は、将来一般交通量に公園及び墓園整備事業において想定している供用時の来園車両等を加えた交通量です。

※3 調査地点No.4 の流入断面 B は信号制御の対象外であるため、混雑度の算出は対象外としました。

※4 網掛けは、車線混雑度が 1.000 を超過している車線です。車線混雑度が 1.000 を超過すると、車線別に捌くことができる容量より流入交通量が多いいため、渋滞の発生が懸念されます。

表 6.13.26 (3) 交差点車線混雑度（来園車両等の走行に伴う交通混雑）【混雑期】

予測地点 (交差点名)	流入断面 (交差点流入方向)	車線		車線混雑度		
		現況	供用時	将来 一般交通量 <sup>※1</sup>	将来交通量 <sup>※2</sup>	増分
No.1 (立場)	A 阿久和	左折・直進	0.725	1.105	0.380	
		右折	0.128	0.211	0.083	
	B 戸塚	左折・直進	0.863	0.949	0.086	
		直進				
	C 原宿	右折	0.358	0.358	0	
		左折・直進	0.904	1.439	0.535	
	D 長後	右折	0.176	0.551	0.375	
		左折・直進	0.795	0.795	0	
		直進				
No.2 (高砂苑バス停)	A 阿久和	右折	0.531	0.691	0.160	
		左折・直進	0.480	1.553	1.073	
	B 汲沢中学校	—	右折	—	0.113	—
		左折・右折	左折・直進	0.218	0.124	-0.094
	C 原宿	—	右折	—	0.134	—
		直進・右折	左折・直進	0.324	2.061	1.737
	D 墓園側	—	右折	—	0.006	—
		—	左折・直進	—	0.000	—
		—	右折	—	0.000	—
No.3 (通信隊東側)	A 阿久和	左折・直進	0.479	1.174	0.695	
		—	右折	—	0.000	—
	B 汲沢中学校	左折・右折	左折・直進	0.256	0.131	-0.125
		—	右折	—	0.022	—
	C 原宿	直進・右折	左折・直進	0.367	1.402	1.035
		—	右折	—	0.196	—
	D 墓園側	—	左折・直進	—	0.414	—
		—	右折	—	0.460	—
No.4 <sup>※3</sup> (深谷交番前)	A 阿久和	左折・直進	0.628	1.248	0.620	
	B 川むかい園	左折・右折	—	—	—	
	C 中村三差路	左折・右折	0.486	1.232	0.746	
	D 原宿	直進・右折	0.342	0.460	0.118	
No.5 (深谷)	A 泉	左折・直進	0.950	0.950	0	
		右折	0.473	0.473	0	
	B 阿久和	左折	0.376	0.633	0.257	
		直進・右折	0.804	0.804	0	
	C 原宿	左折	0.654	0.654	0	
		直進	0.905	0.905	0	
		右折	0.531	1.076	0.545	
	D 国道 467 号	左折・直進	0.701	0.701	0	
		右折	0.818	0.818	0	

※1 将来一般交通量は、現況交通量としました。

※2 将來交通量は、将来一般交通量に公園及び墓園整備事業において想定している供用時の公園の来園車両等と墓園の来園車両台数×5.6（類似墓園施設の休日利用台数とお彼岸の利用台数の増加率）を加えた交通量です。

※3 調査地点No.4 の流入断面 B は信号制御の対象外であるため、混雑度の算出は対象外としました。

※4 網掛けは、車線混雑度が 1.000 を超過している車線です。車線混雑度が 1.000 を超過すると、車線別に捌くことができる容量より流入交通量が多いため、渋滞の発生が懸念されます。

#### **イ 来園車両等の走行に伴う歩行者・自転車の安全**

来園車両の主な走行ルートである県道 402 号（阿久和鎌倉）は、立場から萩丸（南側）までの区間では、立場から約 400m 南側の範囲まで、マウントアップ、マウントアップ+ガードレールが整備されており、萩丸付近でもマウントアップされた歩道が整備されています。葛野小入口から通信隊東側までの区間では、主にマウントアップのないガードレールが整備されており、一部でマウントアップ、ガードパイプが整備された箇所が見られます。深谷交番前から深谷までの区間では、深谷から北側に約 400m の区間でマウントアップ、マウントアップ+ガードレールが整備されています。

外周道路は、車道と共に、沿道利用者の利便性を確保するため、歩道と自転車道を配置します。車道と自転車道の間には、副道を設置することを検討しています。

さらに、来園車両の駐車場出口に出庫灯を設置し歩行者等への注意喚起を図ることにより、歩行者・自転車の安全は確保されるものと予測します。

#### 4) 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及び供用時の来園車両等の走行による影響を低減するため、表 6.13.27 (1) ~ (2) に示す内容を実施します。

表 6.13.27 (1) 環境の保全のための措置

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>対象事業実施区域内に工事用車両の待機スペースを確保し、路上駐車及び工事用車両出入口での滞留を防止します。</li> <li>工事用車両の滞留スペースを確保した工事用仮設経路を設けるとともに、仮設経路出入口に誘導員を配置し、対象事業実施区域周辺の混雑緩和を図ります。</li> <li>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>周辺道路での路上待機車両が発生しないよう、入退場時間の事前調整及び工事用車両の運転者への指導を徹底します。</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>対象事業実施区域周辺において他の事業の工事が実施される場合は、必要に応じて関係者間での情報共有、工事内容の調整等に努めます。</li> </ul>
【工事中】 工事用車両の走行 に伴う交通安全	<ul style="list-style-type: none"> <li>工事用車両出入口及び仮設経路出入口に誘導員を配置し、歩行者、自転車や一般通行車両の安全を確保します。</li> <li>児童の通学時間帯における搬出入を極力抑えた運行計画を策定します。</li> <li>工事用車両の走行経路は、極力住宅地を避けた経路を設定します。</li> <li>公園の一部供用開始後において、公園内に工事用車両と公園利用者の分離を図る車両動線の確保や必要に応じ誘導員を配置する等、安全に配慮します。</li> <li>公園の一部供用開始後における工事用車両の出入口は、一般車両との交錯を避けた計画とし、安全に配慮します。</li> <li>工事用車両の運転者に対する交通安全教育について施工業者を通じ十分行い、規制速度、走行ルートの厳守を徹底します。</li> <li>周辺に中学校等があることに留意して、工事用車両の運転者に対する交通安全教育を十分に行い、規制速度、走行ルートの厳守を徹底します。</li> <li>使用する工事用車両出入口の箇所数は、工事の進捗、作業内容、施工範囲等に応じて必要最小限となるように調整します。</li> </ul>

表 6.13.27 (2) 環境の保全のための措置

区分	環境の保全のための措置
【供用時】 来園車両等の走行に伴う 交通混雑	<ul style="list-style-type: none"> <li>・必要駐車台数を確保した駐車場を整備します。</li> <li>・路上に入庫待ちする車両が滞留することのないよう、駐車場入庫口に十分なスペースを確保します。</li> <li>・公園及び墓園利用者に対して公共交通機関の利用を促し、自家用車利用を抑制します。</li> <li>・従業員に対しては、通勤時や業務の移送等において、可能な限り公共交通機関の利用を依頼していきます。</li> <li>・イベント等開催時等来園車両の増加が想定される場合は、必要に応じて臨時駐車スペースを確保します。</li> <li>・公園整備事業で整備する駐車場は、横浜市駐車場条例の附置義務に基づく必要台数（隔地駐車場を含む）を確保、墓園整備事業で整備する駐車場は、「横浜市墓地等の経営の許可等に関する条例」に基づく必要台数を確保し、待機車両の発生の抑制に努めます。</li> <li>・施設利用者に関しては、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、対象事業実施区域周辺への自動車交通の集中の低減に努めます。</li> </ul>
【供用時】 来園車両等の走行に伴う 交通安全	<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>・駐車場出口に出庫灯を設置する等、歩行者や自転車及び一般車両への注意喚起を図ります。</li> <li>・駐車場出入口付近の植栽は、適宜剪定を行い、十分な見通しを確保します。</li> </ul>

## 5) 評価

### (1) 工事用車両の走行に伴う交通混雑（自動車）及び工事中の歩行者・自転車の安全

#### ① 工事用車両の走行に伴う交通混雑

第0期の工事中交通量による交差点需要率が高い交差点は、No.5（深谷）の0.791であり、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予測します。

工事中交通量による車線混雑度が高い交差点は、No.1（立場）A断面の左直車線で1.146、D断面の左直車線で1.121、No.5（深谷）A断面の左直車線で1.074と1.000を上回る結果となっており、渋滞の発生が懸念されます。

第1期の工事中交通量による交差点需要率が高い交差点は、No.5（深谷）の0.795であり、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予測します。

工事中交通量による車線混雑度が高い交差点は、No.1（立場）A断面の左直車線で1.165、D断面の左直車線で1.121、No.5（深谷）A断面の左直車線で1.074と1.000を上回る結果となっており、渋滞の発生が懸念されます。

第2期の工事中交通量による交差点需要率が高い交差点は、No.5（深谷）の0.798であり、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予測します。

工事中交通量による車線混雑度が高い交差点は、No.1（立場）A断面の左直車線で1.049、C断面の左直車線で1.036、No.5（深谷）A断面の左直車線で1.074と1.000を上回る結果となっており、渋滞の発生が懸念されます。

工事中は、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、周辺道路での路上待機車両が発生しないよう、入退場時間の事前調整及び工事用車両の運転者への指導を徹底するほか、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等の配慮を講じていきます。

このように、予測結果を踏まえ、工事中において環境の保全のための措置を適切に講ずることで、環境保全目標「周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと。」は達成できるものと考えます。

#### ② 工事用車両の走行に伴う歩行者・自転車の安全

工事用車両の主な走行ルートである県道402号（阿久和鎌倉）は、立場から萩丸（南側）までの区間では、立場から約400m南側の範囲まで、マウントアップ、マウントアップ+ガードレールが整備されており、萩丸付近でもマウントアップされた歩道が整備されています。葛野小入口から通信隊東側までの区間では、主にマウントアップのないガードレールが整備されており、一部でマウントアップ、ガードパイプが整備された箇所が見られます。深谷交番前から深谷までの区間では、深谷から北側に約400mの区間でマウントアップ、マウントアップ+ガードレールが整備されています。

工事用車両の運転者に対する交通安全教育を十分に行い、規制速度、走行ルートの厳守を徹底するほか、工事用車両出入口や仮設経路出入口に誘導員を配置することにより、歩行者・自転車の安全が確保されるものと予測します。

このように、予測結果を踏まえ、工事中において環境の保全のための措置を適切に講ずることで、環境保全目標「歩行者等の安全な通行が確保されること。」は達成できるものと考えます。

## (2) 来園車両等の走行に伴う交通混雑（自動車）及び歩行者・自転車の安全

### ① 来園車両等の走行に伴う交通混雑

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、平日、休日ともNo.5（深谷）の平日 0.788、休日 0.745 であり、いずれの信号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。ただし、混雑期については、No.4（深谷交番前）で 1.076 と限界需要率を上回っており、渋滞の発生が懸念されます。

供用時の将来交通量による車線混雑度が高い交差点は、平日ではNo.1（立場）A断面の左直車線で 1.076、C断面の左直車線で 1.068、No.2（高砂苑バス停）A断面の左直車線で 1.103、C断面の左直車線で 1.031、No.3（通信隊東側）A断面の左直車線で 1.029、No.5（深谷）A断面の左直車線で 1.074、休日ではNo.1（立場）A断面の左直車線で 1.040、C断面の左直車線で 1.006、No.2（高砂苑バス停）A断面の左直車線で 1.073、C断面の左直車線で 1.247、No.3（通信隊東側）A断面の左直車線で 1.174、混雑期ではNo.1（立場）A断面の左直車線で 1.105、C断面の左直車線で 1.439、No.2（高砂苑バス停）A断面の左直車線で 1.553、C断面の左直車線で 2.061、No.3（通信隊東側）A断面の左直車線で 1.174、C断面の左直車線で 1.402、No.4（深谷交番前）A断面の左直車線で 1.248、C断面の左折・右折車線で 1.232、No.5（深谷）C断面右折車線で 1.076 と 1.000 を上回る結果となっており、渋滞の発生が懸念されます。

公園及び墓園整備事業の実施にあたっては、必要駐車台数を確保した駐車場を整備するとともに、路上に入庫待ちする車両が滞留することのないよう、駐車場入庫口に十分なスペースを確保します。また、イベント等開催時等来園車両の増加が想定される場合は、必要に応じて臨時駐車スペースを確保します。

このように、予測結果を踏まえ、供用時において環境の保全のための措置を適切に講ずることで、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。

### ② 来園車両等の走行に伴う歩行者・自転車の安全

来園車両の主な走行ルートである県道 402 号（阿久和鎌倉）は、立場から萩丸（南側）までの区間では、立場から約 400m 南側の範囲まで、マウントアップ、マウントアップ + ガードレールが整備されており、萩丸付近でもマウントアップされた歩道が整備されています。葛野小入口から通信隊東側までの区間では、主にマウントアップのないガードレールが整備されており、一部でマウントアップ、ガードパイプが整備された箇所が見られます。深谷交番前から深谷までの区間では、深谷から北側に約 400m の区間でマウントアップ、マウントアップ + ガードレールが整備されています。

外周道路は、車道と共に、沿道利用者の利便性を確保するため、歩道と自転車道を配置します。車道と自転車道の間には、副道を設置することを検討しています。

さらに、来園車両の駐車場出口に出庫灯を設置し歩行者等への注意喚起を図ることにより、歩行者・自転車の安全は確保されるものと予測します。

このように、予測結果を踏まえ、供用時において環境の保全のための措置を適切に講ずることで、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。