

(c) 交通安全の状況（交通安全対策の状況、交通事故の発生状況）

ア. 交通安全対策の状況

工事用車両及び施設関連車両の入庫・出庫ルートであり車両が分散されるまでのルートである計画地北西側の一般国道 246 号及び一般市道厚木東京線、計画地南側の一般国道 409 号、計画地南東側の一般国道 466 号における交通安全施設の設置状況は、図 4. 8. 1-8 に示すとおりである。

一般国道 246 号はマウントアップに加えてガードレールが設置されている。一般市道厚木東京線は全区間においてマウントアップ等の歩車分離の安全対策は施されていない。一般国道 409 号の計画地より東側 600m 付近まで、マウントアップ等の歩車分離の安全対策が施されているが、当該付近より東側から一部ガードレールの設置があるもののマウントアップ等の歩車分離の安全対策が施されていない。一般国道 466 号の北見方第三下交差点より南側、本線部分は歩行者が通行できる空間が無く、副道部分を歩行者が通行できる構造となっており、マウントアップ等の歩車分離の安全対策は施されていない。また、北見方第三下交差点より北側は、マウントアップ等の歩車分離の安全対策が施されている。

イ. 交通事故の発生状況

計画地が所在する高津区における令和元年～令和 5 年に発生した交通事故の発生状況は、表 4. 8. 1-7 に示すとおりである。

過去 5 年間で最も交通事故件数が多かったのは令和 2 年で 469 件であり、死者 2 名、負傷者 529 名であった。令和 5 年は、453 件であり、死者 2 名、負傷者 514 名となっており減少傾向にある。

また、調査地点付近における令和元年～令和 5 年に発生した交通事故の発生状況は、表 4. 8. 1-8 に示すとおりである。

溝口交差点では 3 件、高津交差点では 6 件、北見方第三下交差点では 19 件発生しており、北見方第三下交差点の件数が多く、また共通して貨物車との事故が多い状況である。

表 4. 8. 1-7 高津区内の交通事故件数等（令和元年～令和 5 年）

年別	高津区		
	交通事故件数	死者	負傷者
令和元年	375 件	6 名	425 名
令和 2 年	469 件	2 名	529 名
令和 3 年	451 件	1 名	501 名
令和 4 年	407 件	2 名	465 名
令和 5 年	453 件	2 名	514 名

出典：「神奈川県交通事故統計」

(神奈川県 HP, <https://www.pref.kanagawa.jp/docs/f5g/cnt/f7110/p25980.html>)

表 4.8.1-8 調査地点の交通事故発生状況（令和元年～令和5年）

調査地点	発生年	当事車両	件数
No. 1 溝口交差点	令和3年	乗用車×乗用車	1
		貨物車×自転車	1
	令和4年	原付単独	1
	合計	—	3
No. 2 高津交差点	令和2年	自動二輪単独	1
		乗用車×自転車	1
	令和4年	貨物車×自転車	1
		原付×自転車	1
		乗用車×自動二輪	1
		貨物車×原付	1
合計	—	6	
No. 3 北見方第三下 交差点	令和元年	貨物車×自転車	1
		貨物車×乗用車	1
		乗用車×自動二輪	1
		貨物車×歩行者	1
	令和2年	貨物車×原付	1
		乗用車×自動二輪	2
		貨物車×自動二輪	1
	令和3年	乗用車×自転車	3
		貨物車×自転車	2
		乗用車×自動二輪	1
	令和4年	貨物車×自転車	1
		貨物車×乗用車	1
		乗用車×自動二輪	1
令和5年	貨物車×自転車	2	
合計	—	19	

注：高津警察署へのヒアリング調査結果を記載。

b. 地形等の状況

地形の状況は、「第2章 2.1.2 地象の状況」(p. 44)に示したとおり、計画地の南側は一般国道 409 号に面しており、計画地北西側には東急田園都市線及び東急大井町線が近接している。

計画地及び周辺は平地で、標高 (T. P.) は約 13~14m 程度である。

計画地及びその周辺の表層地質は、泥を主とする低湿地堆積物である。

c. 土地利用の状況

計画地及びその周辺の土地利用の状況は、「第2章 2.1.6 土地利用の状況」(p. 52~56)に示したとおり、業務施設用地、文化・厚生用地、公共用地、その他の空地、運輸施設用地、住宅用地及び集合住宅用地等で構成されている。

d. 道路等に係る計画等

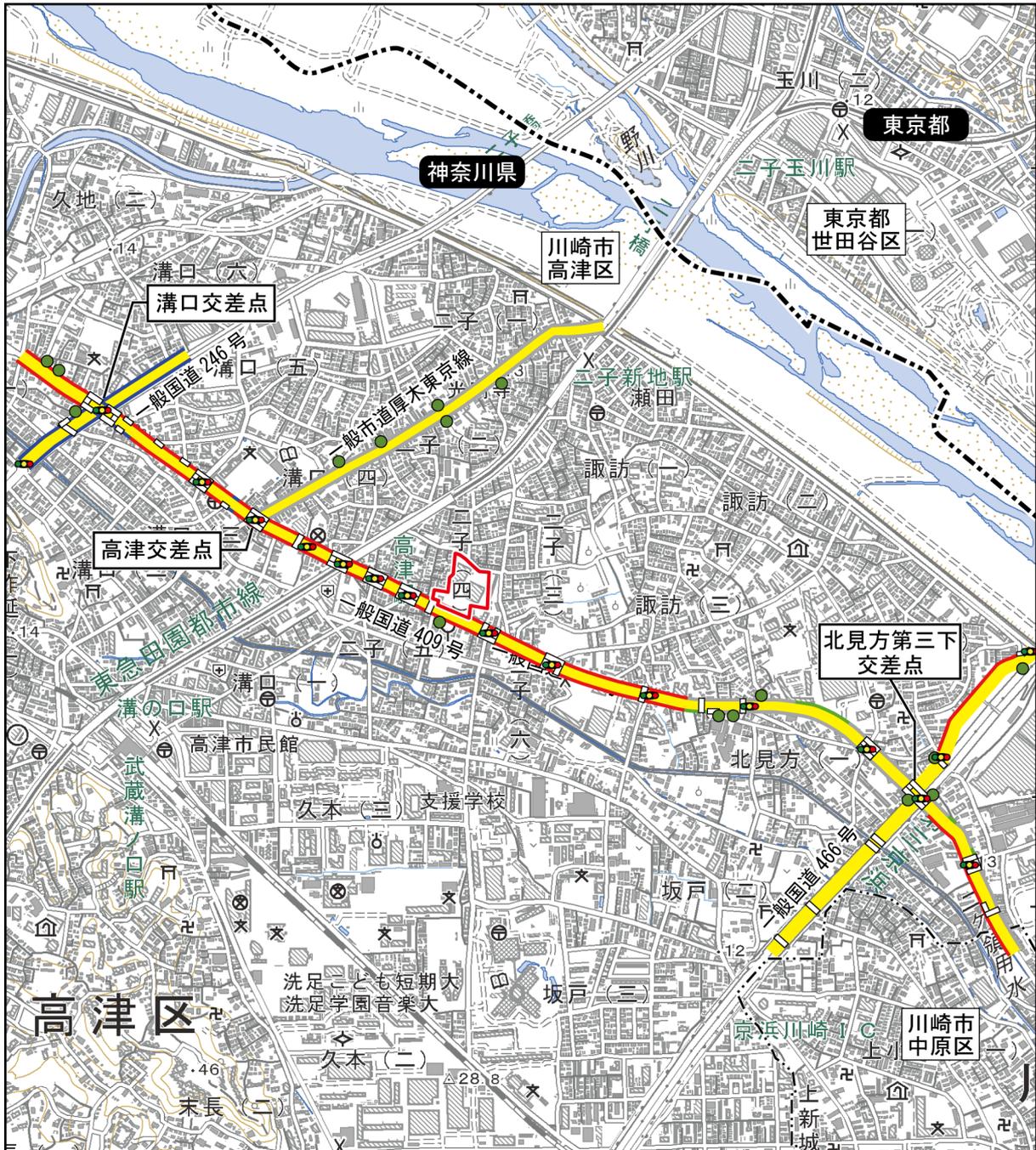
道路等に係る計画等については、「第1章 1.4.1(1) 計画地及びその周辺地域における整備方針等 (p. 5)」に示すとおりである。

また、「(仮称) 高津物流施設計画に係る条例環境影響評価準備書」(令和6年8月、日鉄興和不動産株式会社)等の物流施設の計画が進行中である。

e. 関係法令等による基準等

(a) 「地域環境管理計画」の地域別環境保全水準

「地域環境管理計画」では、交通安全及び交通混雑の地域別環境保全水準として、「生活環境の保全に支障のないこと。」と定められている。



凡 例

 計画地	 都県界	 区界
 調査対象道路		
 マウントアップ		
 マウントアップ+ガードレール		
 ガードレール		
 安全施設無し		
 横断歩道	● カーブミラー	
 信号		

注：本図は、国土地理院電子地形図 25000 を用いて作成したものである。

1:15,000

図 4.8.1-8 交通安全施設設置状況

(2) 環境保全目標

環境保全目標は、周辺地域における地域交通の現況を踏まえ、「地域環境管理計画」の地域別環境保全水準に基づき、「生活環境の保全に支障のないこと。」と設定する。

(3) 予測・評価

工事用車両及び施設関連車両の走行に伴う周辺地域の道路への影響を把握するため、以下に示す項目について予測した。また、交通量の算出については、図 4.8.1-9 に示すとおりである。

<工事中>

- ・工事用車両の走行に伴う交通安全への影響
- ・工事用車両の走行に伴う交通混雑（交差点需要率、交通混雑度）への影響

<供用時>

- ・施設関連車両の走行に伴う交通安全への影響
- ・施設関連車両の走行に伴う交通混雑（交差点需要率、交通混雑度）への影響

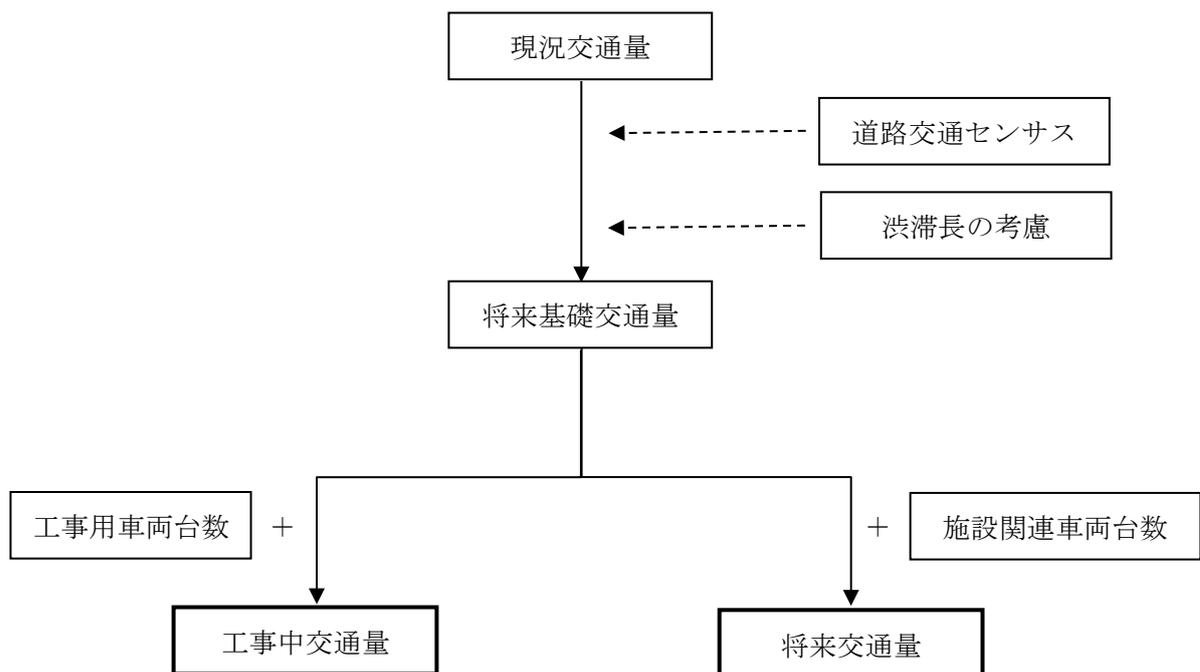


図 4.8.1-9 交通量算出フロー図

ア 工事用車両の走行に伴う交通安全・交通混雑（交差点需要率、交通混雑度）への影響

① 予測

a. 予測項目

予測項目は、工事用車両の走行により変化する交通安全・交通混雑に係る影響とした。

b. 予測地域・予測地点

予測地域は、工事用車両の主要な走行ルートとし、交通混雑については、現地調査地点と同様の主要な走行ルート上の3交差点（No. 1～3）とした（図 4. 8. 1-1 p. 353 参照）。

c. 予測時期

予測時期は、工事用車両（大型車）の1日あたりの大型車台数が最大となる月（工事開始後12ヶ月目）とし、予測時間帯は工事用車両が走行する平日の6～19時とした（「第1章 1. 4. 12 施工計画」 p. 32～39 参照）。

d. 予測方法

(a) 交通安全

交通安全施設の設置状況等と工事用車両の交通計画の内容から、歩行者等に対する交通安全の状況を定性的に予測する方法とした。

(b) 交通混雑

「改訂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-」（平成30年11月、一般社団法人交通工学研究会）に示される方法に基づき、予測地点における交差点需要率及び混雑度を算出する方法とした。

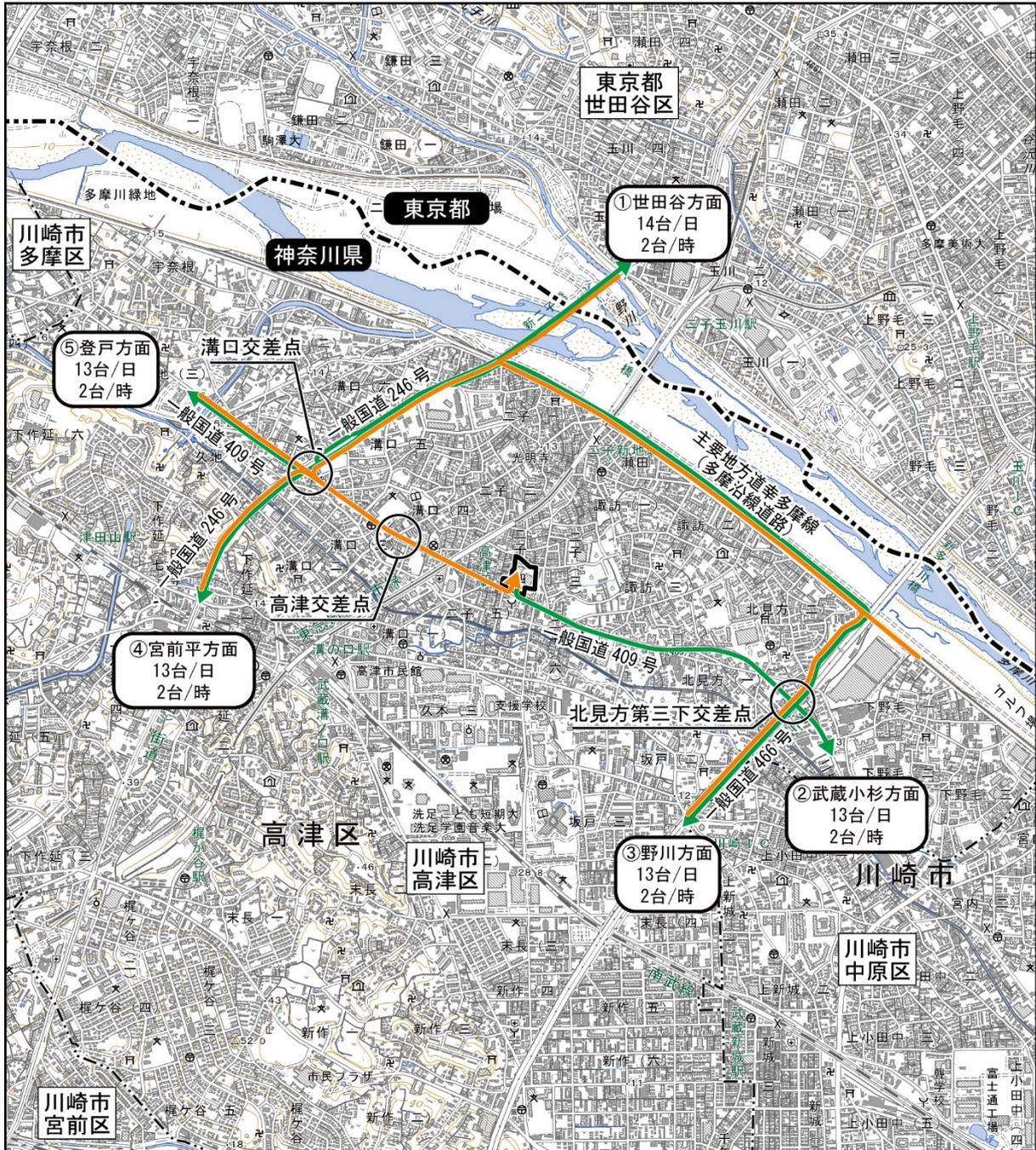
e. 予測条件

(a) 交通安全対策の状況

交通安全施設の設置状況については、図 4. 8. 1-8(p. 379)に示すとおりである。

(b) 工事用車両の走行ルート

工事用車両の走行ルートは、図 4. 8. 1-10 に示すとおりである。

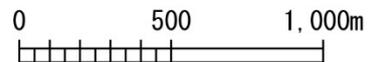


凡例

-  計画地
-  都県界
-  区界
-  入庫経路
-  出庫経路
-  主要交差点



1:25,000



注：本図は、国土地理院電子地形図 25000 を用いて作成したものである。

図 4.8.1-10 工事用車両の走行に伴う交通混雑予測地点及び走行経路等

(c) 交通混雑

(7) 工事中交通量

工事用車両（大型車）の1日あたりの台数が最大となる月（工事開始後12ヶ月目）において、工事中交通量最大時の時間帯の台数を算出した。

将来基礎交通量は、道路交通センサ調査における一般国道409号及び一般国道466号（第三京浜道路）の交通量が平成22年度からやや減少傾向であるが、安全側の検証として、現況交通量を将来基礎交通量とした。

また、現地調査において渋滞長が発生していたため、「平面交差の計画と設計 基礎編一計画・設計・交通信号制御の手引一」（平成30年11月、一般社団法人交通工学研究会）に準じて、流出交通量と待ち行列台数の増減から、交通需要（到着交通量）を算出する方法を用いた。（詳細は、資料編：p.資6-139～148参照）。

工事中交通量は、将来基礎交通量に本事業の工事用車両台数を加算するものとした。また、安全側の検証として、各方面から大型1台及び小型1台の合計2台が来場、同台数が各方面へ退場するものとした。

予測地点における工事中交通量を表4.8.1-9に示す。また、ピーク時間の方向別交通量を表4.8.1-10に示す。

表4.8.1-9 予測地点の工事中交通量（工事開始後12ヶ月目：工事用車両大型車の最大月）

区分	予測地点		時間帯	将来基礎交通量 (台/時)			工事用車両台数 (台/時)			工事中交通量 最大時(台/時)		
				大型車	小型車	合計	大型車	小型車	合計	大型車	小型車	合計
平日	No.1	溝口	17時台	42	1,744	1,786	7	7	14	49	1,751	1,800
	No.2	高津	17時台	49	1,452	1,501	5	5	10	54	1,457	1,511
	No.3	北見方 第三下	8時台	123	1,425	1,548	6	6	12	129	1,431	1,560

注：数値は予測地点交差点に流入する合計台数である。

表4.8.1-10(1) No.1(溝口交差点)のピーク時方向別工事中交通量（平日17時台）

予測 時期	車種	A(西)			B(東)			C(北)			D(南)		
		左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折
将来基礎 交通量 (台/時)	大型	4	9	0	0	5	4	9	1	4	2	0	4
	小型	187	322	75	73	403	110	70	50	225	84	16	129
	計	191	331	75	73	408	114	79	51	229	86	16	133
工事用 車両台数 加算 (台/時)	大型	0	1	0	0	0	0	3	1	1	0	0	1
	小型	0	1	0	0	0	0	3	1	1	0	0	1
	計	0	2	0	0	0	0	6	2	2	0	0	2
工事中 交通量 (台/時)	大型	4	10	0	0	5	4	12	2	5	2	0	5
	小型	187	323	75	73	403	110	73	51	226	84	16	130
	計	191	333	75	73	408	114	85	53	231	86	16	135

表 4.8.1-10(2) No.2(高津交差点)のピーク時方向別工事中交通量(平日17時台)

予測 時期	車種	A(西)			B(東)			C(北)			D(南)		
		左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折
将来基礎 交通量 (台/時)	大型	0	21	2	7	9	0	0	0	0	2	0	8
	小型	41	467	76	56	491	58	39	69	48	32	46	29
	計	41	488	78	63	500	58	39	69	48	34	46	37
工事中 交通量 (台/時)	大型	0	26	2	7	9	0	0	0	0	2	0	8
	小型	41	472	76	56	491	58	39	69	48	32	46	29
	計	41	498	78	63	500	58	39	69	48	34	46	37

表 4.8.1-10(3) No.3(北見方第三下交差点)のピーク時方向別工事中交通量(平日8時台)

予測 時期	車種	A(西)			B(東)			C(北)			D(南)			E	F	G	
		左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	左折	左折	右折
将来基礎 交通量 (台/時)	大型	17	28	4	3	26	6	6	12	9	4	3	4	0	0	0	1
	小型	82	221	14	32	249	109	91	171	106	51	207	45	1	26	11	9
	計	99	249	18	35	275	115	97	183	115	55	210	49	1	26	11	10
工事中 交通量 (台/時)	大型	3	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
	小型	3	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
	計	6	2	2	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0
工事中 交通量 (台/時)	大型	20	29	5	3	26	6	6	12	9	4	4	4	0	0	0	1
	小型	85	222	15	32	249	109	91	171	106	51	208	45	1	26	11	9
	計	105	251	20	35	275	115	97	183	115	55	212	49	1	26	11	10

(イ) 予測地点の状況

予測地点の状況は、「図 4.8.1-2 自動車交通量等の調査地点詳細図(p. 354～355)」及び「図 4.8.1-5 道路幅員及び交通規制の状況(p. 362～364)」に示すとおりである。

f. 予測結果

(a) 交通安全

工事用車両の主要な入庫・出庫ルートである一般国道 246 号はマウントアップに加えてガードレールが設置されている。一般国道 409 号は計画地より東側 600m 付近まで、マウントアップ等の歩車分離の安全対策が施されているが、当該付近より東側から一部ガードレールの設置があるもののマウントアップ等の歩車分離の安全対策が施されていない。一般国道 466 号の北見方第三下交差点より南側、本線部分は歩行者が通行できる空間が無く、副道部分を歩行者が通行できる構造となっており、マウントアップ等の歩車分離の安全対策は施されていない。また、北見方第三下交差点より北側は、マウントアップ等の歩車分離の安全対策が施されている。

工事用車両の主要な入庫・出庫ルートは、高津小学校及び東高津小学校の通学路と一部重複する箇所があるが、通学路はマウントアップ等による歩道や横断歩道が整備されている。一般国道 409 号及び一般国道 466 号の一部区間においてマウントアップ等の歩車分離の安全対策は施されていない為、通行する車両は通行の際には歩行者の安全に十分留意するよう注意喚起を行う。また一般国道 409 号に設置される工事用車両出入口には、適宜交通整理員を配置し、工事用車両の出入りの際には歩行者等の安全を確保する。

(b) 工事用車両の走行に伴う交通混雑

(7) 交差点需要率

工事用車両の走行に伴う予測地点の交差点需要率は、表 4.8.1-11 に示すとおりである。

予測地点における工事中の交差点需要率は 0.521～0.646 であり、「需要率の上限値」(表 4.8.1-12 参照)を下回ると予測する(予測結果の詳細は、資料編：p. 資 6-149～150、154～155、159～160 参照)。

表 4.8.1-11 予測地点の交差点需要率

区分	予測地点	ピーク 時間帯	将来基礎 交通量	工事中 交通量	将来基礎交通量と 工事中交通量の差	需要率の 上限値
			①	②	②-①	
平日	No.1 溝口	17時台	0.641	0.646	0.005	0.837
	No.2 高津	17時台	0.524	0.524	0.000	0.892
	No.3 北見方第三下	8時台	0.519	0.521	0.002	0.919

【需要率の上限値について】

予測地点の交差点は多現示交差点であり需要率の上限値は下記の式より算出される。
算出した各予測地点の需要率の上限値を表 4.8.1-12 に示す。

$$\text{需要率の上限値} : (C - L) / C$$

ここに、C : サイクル長 (秒)

L : 1 サイクル当たりの損失時間 (秒)

表 4.8.1-12 需要率の上限値

区分	予測地点	ピーク 時間帯	予測時期	需要率の 上限値	C、L 値
平日	No.1 溝口	17時台	工事中	0.837	C=123、L=20
	No.2 高津	17時台		0.892	C=120、L=13
	No.3 北見方第三下	8時台		0.919	C=135、L=11

(イ) 交通混雑度（交通容量比）

工事中における予測地点の車線別交通混雑度は、表 4.8.1-13 に示すとおりである。各交差点（本事業による車両が走行する車線）における工事中の混雑度は、0.002～1.000 であり、No.1（溝口交差点）A（西）の左折・直進車線以外は「円滑な交通処理が可能と判断される混雑度 1.0」を下回ると予測する。（予測結果の詳細は、資料編：p. 資 6-149～150、154～155、159～160 参照）。

表 4.8.1-13(1) No.1（溝口交差点）予測地点の車線別交通混雑度（平日 17 時台）

区分	予測地点	車線（流入部）		将来基礎交通量	工事中交通量	将来基礎交通量と工事中交通量の差
				①	②	②－①
平日	No.1 溝口	A（西）	左折・直進	0.996	1.000	0.004
			右折	0.165	0.165	0.000
		B（東）	左折・直進	0.964	0.964	0.000
			右折	0.227	0.227	0.000
		C（北）	左折・直進	0.361	0.391	0.030
			右折	0.587	0.594	0.007
		D（南）	左折・直進	0.353	0.353	0.000
			右折	0.422	0.430	0.008

注：1. 網掛けの車線は当該車両が走行しない車線を示す。

表 4.8.1-13(2) No.2（高津交差点）の車線別交通混雑度（平日 17 時台）

区分	予測地点	車線（流入部）		将来基礎交通量	工事中交通量	将来基礎交通量と工事中交通量の差
				①	②	②－①
平日	No.2 高津	A（西）	左折・直進	0.644	0.656	0.012
			右折	0.117	0.117	0.000
		B（東）	左折・直進	0.658	0.658	0.000
			右折	0.085	0.086	0.001
		C（北）	全	0.403	0.403	0.000
		D（南）	全	0.324	0.324	0.000

注：1. 網掛けの車線は当該車両が走行しない車線を示す。

表 4.8.1-13(3) No.3（北見方第三下交差点）の車線別交通混雑度（平日 8 時台）

区分	予測地点	車線（流入部）		将来基礎交通量	工事中交通量	将来基礎交通量と工事中交通量の差
				①	②	①－②
平日	No.3 北見方第三下	A（西）	全	0.427	0.439	0.012
		B（東）	全	0.518	0.518	0.000
		C（北）	左折・直進	0.642	0.642	0.000
			右折	0.328	0.330	0.002
		D（南）	左折・直進	0.654	0.659	0.005
			右折	0.125	0.125	0.000
		E（北東）	左折	0.002	0.002	0.000
		F（南西）	左折	0.063	0.063	0.000
G（南東）	左折・右折	0.053	0.053	0.000		

注：1. 網掛けの車線は当該車両が走行しない車線を示す。

② 環境保全のための措置

- ・計画地周辺の小中学校の登校時間帯を考慮し工事用車両の出入りの時間調整に努める。
- ・工事用車両出入口に適宜誘導員を配置し、歩行者の安全確保と交通渋滞等の発生防止に努める。
- ・適切な施工計画により、工事用車両の集中的な運行を抑制する。
- ・工事用車両の運転者に対し、随時安全運転教育を実施し、交通法規を遵守することはもとより安全運転を徹底し、一般車両、歩行者及び自転車の安全を確保する。
- ・工事用車両の運転者に対し、ガードレールが整備されていないなど交通安全施設が十分でない箇所などでは特に徐行運転に心がけることや横断歩道前では歩行者等の確認を十分に行うなどの安全運転を徹底する。
- ・周辺の混雑状況を確認し、工事に支障のない範囲で適宜、運搬時間帯を調整する。
- ・工事用車両の待機場所を計画地内に確保し、周辺に待機車両が発生しないよう努める。

③ 評価

a. 交通安全

工事用車両の主要な入庫・出庫ルートである一般国道 246 号はマウントアップに加えてガードレールが設置されている。一般国道 409 号は計画地より東側 600m 付近まで、マウントアップ等の歩車分離の安全対策が施されているが、当該付近より東側から一部ガードレールの設置があるもののマウントアップ等の歩車分離の安全対策が施されていない。一般国道 466 号の北見方第三下交差点より南側、本線部分は歩行者が通行できる空間が無く、副道部分を歩行者が通行できる構造となっており、マウントアップ等の歩車分離の安全対策は施されていない。また、北見方第三下交差点より北側は、マウントアップ等の歩車分離の安全対策が施されている。

工事用車両の主要な入庫・出庫ルートは、高津小学校及び東高津小学校の通学路と一部重複する箇所があるが、通学路はマウントアップ等による歩道や横断歩道が整備されている。一般国道 409 号及び一般国道 466 号の一部区間においてマウントアップ等の歩車分離の安全対策は施されていない為、通行する車両は通行の際には歩行者の安全に十分留意するよう注意喚起を行う。また一般国道 409 号に設置される工事用車両出入口には、適宜交通整理員を配置し、工事用車両の出入りの際には歩行者等の安全を確保する。

したがって、工事用車両の主要な入庫・出庫ルートの大部分はマウントアップ等の歩車分離による交通安全対策がなされており、歩行者等の交通安全は概ね確保できると予測するが、一般国道 409 号及び一般国道 466 号の一部区間において十分な交通安全施設が整備されていない区間があることから歩行者等への交通安全の配慮が必要であると予測する。

以上のことから、計画地周辺の生活環境の保全に支障はないものと評価する。

b. 交通混雑

工事中の交差点需要率は 0.521～0.646 であり、いずれの地点も「需要率の上限値」を下回ると予測した。また、本事業による工事用車両が走行する車線における工事中の混雑度は 0.002～1.000 であり、No.1(溝口交差点)A(西)の左折・直進車線以外は「円滑な交通処理が可能と判断される混雑度 1.0」を下回ると予測する。

混雑度が「円滑な交通処理が可能と判断される混雑度 1.0」と同値の車線においては、将来基礎交通量の結果が 0.996 と高い数値であり、現況においても渋滞が発生している状況である。当該車線は、調査時においてレジヤ施設及び飲食店舗が営業中であったため、現況交通にはこれらの施設利用者が含まれており、工事中交通量は予測値よりも低くなる可能性が高い。また、工事用車両の走行による混雑度の増加分は、0.004 である。したがって、工事中の交通混雑への影響は軽微であると考えられる。

本事業において、工事中は周辺の混雑状況を確認し、工事に支障のない範囲で適宜、運搬時間帯を調整するなどの環境保全のための措置を講じる。

以上のことから、計画地周辺の生活環境の保全に著しい支障はないものと評価する。

イ 施設関連車両の走行に伴う交通安全・交通混雑（交差点需要率、交通混雑度）への影響

① 予測

a. 予測項目

予測項目は施設関連車両の走行により変化する交通安全・交通混雑に係る影響とした。

b. 予測地域・予測地点

予測地域は、施設関連車両の主要な走行ルートとし、交通混雑については、現地調査地点と同様の主要な走行ルート上の3交差点（No.1～3）とした（図4.8.1-1(p.353)参照）。

c. 予測時期

予測時期は、事業活動等が定常の状態になる時期とした。

d. 予測方法

(a) 交通安全

交通安全対策の状況等と事業計画の内容から、歩行者等に対する交通安全の状況を定性的に予測する方法とした。

(b) 交通混雑

「改訂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-」（平成30年11月、一般社団法人交通工学研究会）に示される方法に基づき、予測地点における交差点需要率及び混雑度を算出する方法とした。

e. 予測条件

(a) 交通安全対策の状況

交通安全施設の設置状況については、図4.8.1-8(p.379)に示すとおりである。

(b) 施設関連車両の走行ルート

施設関連車両の走行ルートは、図4.8.1-11に示すとおりである。

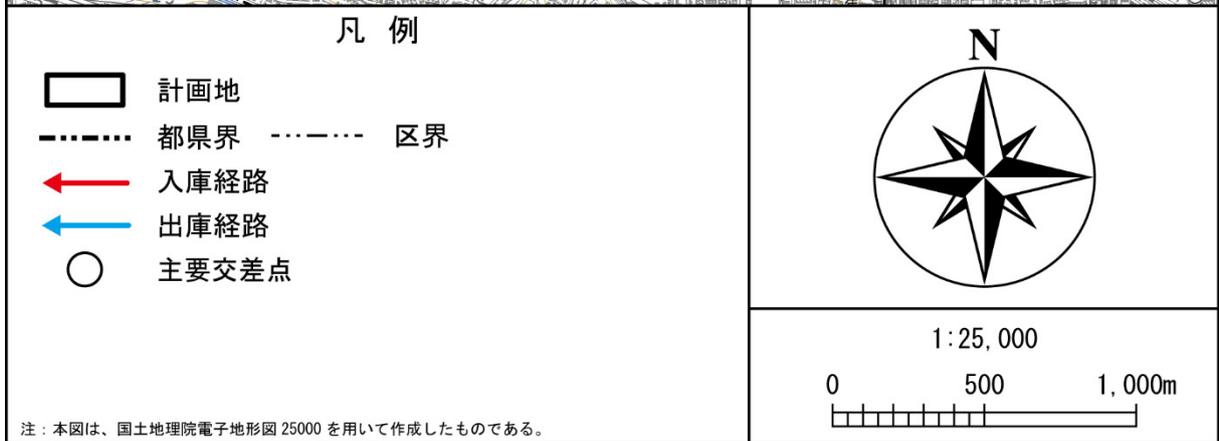
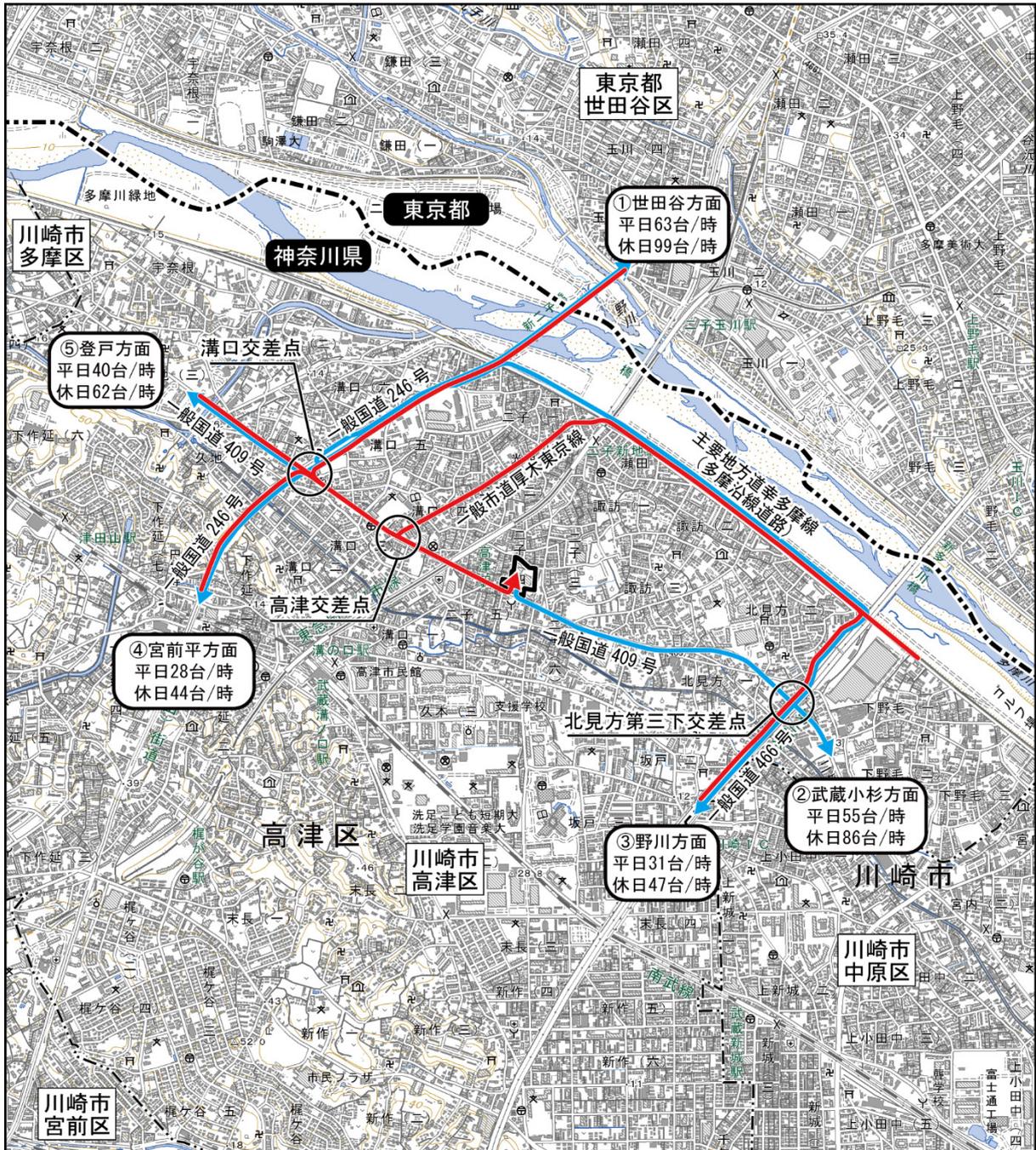


図 4.8.1-11 施設関連車両の走行に伴う交通混雑予測地点及び走行経路等

(c) 交通混雑

(7) 将来交通量

将来基礎交通量は、道路交通センサ調査における一般国道 409 号及び一般国道 466 号（第三京浜道路）の交通量が平成 22 年度からやや減少傾向であるが、安全側の検証として、現況交通量を将来基礎交通量とした。

また、現地調査において渋滞長が発生していたため、「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—」（平成 30 年 11 月、一般社団法人 交通工学研究会）に準じて、流出交通量と待ち行列台数の増減から、交通需要（到着交通量）を算出する方法を用いた（詳細は、資料編：p. 資 6-139～148 参照）。

将来交通量は、将来基礎交通量に本事業の施設関連車両台数を加えて算出した。また、施設関連車両台数は平日よりも休日の方が多くなる為、休平比を用いて算出した（詳細は、資料編：p. 資 6-168～170 参照）。

予測地点における将来交通量を表 4.8.1-14 に示す。また、ピーク時間の方向別交通量を表 4.8.1-15 に示す。

表 4.8.1-14 予測地点の供用時交通量

区分	予測地点		時間帯	将来基礎交通量 (台/時)			施設関連車両台数 (台/時)			将来交通量 最大時 (台/時)		
				大型車	小型車	合計	大型車	小型車	合計	大型車	小型車	合計
平日	No. 1	溝口	17 時台	42	1,744	1,786	0	199	199	42	1,943	1,985
	No. 2	高津	17 時台	49	1,452	1,501	0	217	217	49	1,669	1,718
	No. 3	北見方 第三下	8 時台	123	1,425	1,548	0	248	248	123	1,673	1,796
休日	No. 1	溝口	16 時台	26	1,703	1,729	0	311	311	26	2,014	2,040
	No. 2	高津	10 時台	26	1,457	1,483	0	338	338	26	1,795	1,821
	No. 3	北見方 第三下	16 時台	46	1,609	1,655	0	385	385	46	1,994	2,040

注：数値は予測地点交差点に流入する合計台数である。

表 4.8.1-15(1) No.1(溝口交差点)のピーク時方向別供用時交通量(平日17時台)

予測時期	車種	A(西)			B(東)			C(北)			D(南)		
		左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折
将来基礎交通量(台/時)	大型	4	9	0	0	5	4	9	1	4	2	0	4
	小型	187	322	75	73	403	110	70	50	225	84	16	129
	計	191	331	75	73	408	114	79	51	229	86	16	133
施設関連車両台数加算(台/時)	大型	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	小型	0	40	0	0	0	0	63	28	40	0	0	28
	計	0	40	0	0	0	0	63	28	40	0	0	28
将来交通量(台/時)	大型	4	9	0	0	5	4	9	1	4	2	0	4
	小型	187	362	75	73	403	110	133	78	265	84	16	157
	計	191	371	75	73	408	114	142	79	269	86	16	161

表 4.8.1-15(2) No.2(高津交差点)のピーク時方向別供用時交通量(平日17時台)

予測時期	車種	A(西)			B(東)			C(北)			D(南)		
		左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折
将来基礎交通量(台/時)	大型	0	21	2	7	9	0	0	0	0	2	0	8
	小型	41	467	76	56	491	58	39	69	48	32	46	29
	計	41	488	78	63	500	58	39	69	48	34	46	37
施設関連車両台数加算(台/時)	大型	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	小型	0	131	0	0	0	0	86	0	0	0	0	0
	計	0	131	0	0	0	0	86	0	0	0	0	0
将来交通量(台/時)	大型	0	21	2	7	9	0	0	0	0	2	0	8
	小型	41	598	76	56	491	58	125	69	48	32	46	29
	計	41	619	78	63	500	58	125	69	48	34	46	37

表 4.8. 1-15(3) No. 3(北見方第三下交差点)のピーク時方向別供用時交通量(平日8時台)

予測 時期	車種	A(西)			B(東)			C(北)			D(南)			E	F	G	
		左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	左折	左折	右折
将来基礎 交通量 (台/時)	大型	17	28	4	3	26	6	6	12	9	4	3	4	0	0	0	1
	小型	82	221	14	32	249	109	91	171	106	51	207	45	1	26	11	9
	計	99	249	18	35	275	115	97	183	115	55	210	49	1	26	11	10
施設関連 車両台数 加算 (台/時)	大型	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	小型	131	55	31	0	0	0	0	0	0	0	31	0	0	0	0	0
	計	131	55	31	0	0	0	0	0	0	0	31	0	0	0	0	0
将来 交通量 (台/時)	大型	17	28	4	3	26	6	6	12	9	4	3	4	0	0	0	1
	小型	213	276	45	32	249	109	91	171	106	51	238	45	1	26	11	9
	計	230	304	49	35	275	115	97	183	115	55	241	49	1	26	11	10

表 4.8.1-15(4) No.1(溝口交差点)のピーク時方向別供用時交通量(休日16時台)

予測時期	車種	A(西)			B(東)			C(北)			D(南)		
		左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折
将来基礎交通量(台/時)	大型	0	4	0	0	4	5	8	3	1	0	0	1
	小型	251	261	65	83	318	144	61	90	191	92	16	131
	計	251	265	65	83	322	149	69	93	192	92	16	132
施設関連車両台数加算(台/時)	大型	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	小型	0	62	0	0	0	0	99	44	62	0	0	44
	計	0	62	0	0	0	0	99	44	62	0	0	44
将来交通量(台/時)	大型	0	4	0	0	4	5	8	3	1	0	0	1
	小型	251	323	65	83	318	144	160	134	253	92	16	175
	計	251	327	65	83	322	149	168	137	254	92	16	176

表 4.8.1-15(5) No.2(高津交差点)のピーク時方向別供用時交通量(休日10時台)

予測時期	車種	A(西)			B(東)			C(北)			D(南)		
		左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折
将来基礎交通量(台/時)	大型	0	5	2	5	6	0	0	0	0	2	0	6
	小型	54	497	102	61	387	66	28	87	55	33	53	34
	計	54	502	104	66	393	66	28	87	55	35	53	40
施設関連車両台数加算(台/時)	大型	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	小型	0	205	0	0	0	0	133	0	0	0	0	0
	計	0	205	0	0	0	0	133	0	0	0	0	0
将来交通量(台/時)	大型	0	5	2	5	6	0	0	0	0	2	0	6
	小型	54	702	102	61	387	66	161	87	55	33	53	34
	計	54	707	104	66	393	66	161	87	55	35	53	40

表 4. 8. 1-15(6) No. 3(北見方第三下交差点)のピーク時方向別供用時交通量 (休日 16 時台)

予測 時期	車種	A (西)			B (東)			C (北)			D (南)			E	F	G	
		左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	左折	左折	右折
将来基礎 交通量 (台/時)	大型	0	11	0	0	10	0	1	1	8	0	13	2	0	0	0	0
	小型	128	292	17	31	248	120	145	160	87	44	238	62	3	20	3	11
	計	128	303	17	31	258	120	146	161	95	44	251	64	3	20	3	11
施設関連 車両台数 加算 (台/時)	大型	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	小型	205	86	47	0	0	0	0	0	0	0	47	0	0	0	0	0
	計	205	86	47	0	0	0	0	0	0	0	47	0	0	0	0	0
将来 交通量 (台/時)	大型	0	11	0	0	10	0	1	1	8	0	13	2	0	0	0	0
	小型	333	378	64	31	248	120	145	160	87	44	285	62	3	20	3	11
	計	333	389	64	31	258	120	146	161	95	44	298	64	3	20	3	11

(イ) 予測地点の状況

予測地点の状況は、「図 4.8.1-2 自動車交通量等の調査地点詳細図(p.354～355)」及び「図 4.8.1-5 道路幅員及び交通規制の状況(p.362～364)」に示すとおりである。

f. 予測結果

(a) 交通安全

施設関連車両の主要な入庫・出庫ルートである一般国道 246 号はマウントアップに加えてガードレールが設置されている。一般市道厚木東京線は全区間においてマウントアップ等の歩車分離の安全対策は施されていない。一般国道 409 号は計画地より東側 600 m 付近まで、マウントアップ等の歩車分離の安全対策が施されているが、当該付近より東側から一部ガードレールの設置があるもののマウントアップ等の歩車分離の安全対策が施されていない。一般国道 466 号の北見方第三下交差点より南側、本線部分は歩行者が通行できる空間が無く、副道部分を歩行者が通行できる構造となっており、マウントアップ等の歩車分離の安全対策は施されていない。また、北見方第三下交差点より北側は、マウントアップ等の歩車分離の安全対策が施されている。

施設関連車両の主要な入庫・出庫ルートは、高津小学校及び東高津小学校の通学路と一部重複する箇所があるが、通学路はマウントアップ等による歩道や横断歩道が整備されている。一般市道厚木東京線は全区間、一般国道 409 号及び一般国道 466 号の一部区間においてマウントアップ等の歩車分離の安全対策は施されていない為、通行する車両は通行の際には歩行者の安全に十分留意するよう注意喚起を行う。

(b) 施設関連車両の走行に伴う交通混雑

(7) 交差点需要率

施設関連車両の走行に伴う予測地点の交差点需要率は、表 4.8.1-16 に示すとおりである。予測地点における供用時の交差点需要率は平日 0.641～0.708、休日 0.774～0.819 であり、「需要率の上限値」(表 4.8.1-17 参照)を下回ると予測する(予測結果の詳細は、資料編：p.資 6-149、151～154、156～159、161～163 参照)。

表 4.8.1-16 予測地点の交差点需要率

区分	予測地点	ピーク 時間帯	将来 基礎交通量	将来 交通量	将来基礎交通量と 将来交通量の差	需要率の 上限値
			①	②	②-①	
平日	No.1 溝口	17時台	0.641	0.708	0.067	0.837
	No.2 高津	17時台	0.524	0.667	0.143	0.892
	No.3 北見方第三下	8時台	0.519	0.641	0.122	0.919
休日	No.1 溝口	16時台	0.634	0.774	0.140	0.864
	No.2 高津	10時台	0.556	0.792	0.236	0.892
	No.3 北見方第三下	16時台	0.546	0.819	0.273	0.908

【需要率の上限値について】

予測地点の交差点は多現示交差点であり需要率の上限値は下記の式より算出される。
算出した各予測地点の需要率の上限値を表 4.8.1-17 に示す。

需要率の上限値： $(C - L) / C$

ここに、C：サイクル長（秒）

L：1 サイクル当たりの損失時間（秒）

表 4.8.1-17 需要率の上限値

区分	予測地点	ピーク 時間帯	予測時期	需要率の 上限値	C、L 値
平日	No.1 溝口	17時台	供用時	0.837	C = 123、L = 20
	No.2 高津	17時台		0.892	C = 120、L = 13
	No.3 北見方第三下	8時台		0.919	C = 135、L = 11
休日	No.1 溝口	16時台		0.864	C = 140、L = 19
	No.2 高津	10時台		0.892	C = 120、L = 13
	No.3 北見方第三下	16時台		0.908	C = 120、L = 11

(イ) 交通混雑度（交通容量比）

供用時における予測地点の車線別交通混雑度は、表 4.8.1-18 に示すとおりである。
各交差点（本事業による車両が走行する車線）における供用時の混雑度は、平日 0.002～1.073、休日 0.008～0.952 であり、平日 No.1（溝口交差点）A（西）の左折・直進車線以外の車線で「円滑な交通処理が可能と判断される混雑度 1.0」を下回ると予測する。（予測結果の詳細は、資料編：p. 資 6-149、151～154、156～159、161～163 参照）

表 4.8.1-18(1) No.1（溝口交差点）予測地点の車線別交通混雑度（平日 17 時台）

区分	予測地点	車線（流入部）		将来基礎 交通量	将来 交通量	将来基礎交通量と 将来交通量の差
				①	②	②－①
平日	No.1 溝口	A（西）	左折・直進	0.996	1.073	0.077
			右折	0.165	0.165	0.000
		B（東）	左折・直進	0.964	0.964	0.000
			右折	0.227	0.244	0.017
		C（北）	左折・直進	0.361	0.605	0.244
			右折	0.587	0.688	0.101
		D（南）	左折・直進	0.353	0.353	0.000
			右折	0.422	0.509	0.087

注：1. 網掛けの車線は当該車両が走行しない車線を示す。

表 4.8.1-18(2) No.2（高津交差点）の車線別交通混雑度（平日 17 時台）

区分	予測地点	車線（流入部）		将来基礎 交通量	将来 交通量	将来基礎交通量と 将来交通量の差
				①	②	②－①
平日	No.2 高津	A（西）	左折・直進	0.644	0.803	0.159
			右折	0.117	0.117	0.000
		B（東）	左折・直進	0.658	0.658	0.000
			右折	0.085	0.101	0.016
		C（北）	全	0.403	0.659	0.256
		D（南）	全	0.324	0.324	0.000

注：1. 網掛けの車線は当該車両が走行しない車線を示す。

表 4.8.1-18(3) No.3（北見方第三下交差点）の車線別交通混雑度（平日 8 時台）

区分	予測地点	車線（流入部）		将来基礎 交通量	将来 交通量	将来基礎交通量と 将来交通量の差
				①	②	②－①
平日	No.3 北見方第三下	A（西）	全	0.427	0.680	0.253
		B（東）	全	0.518	0.518	0.000
		C（北）	左折・直進	0.642	0.642	0.000
			右折	0.328	0.328	0.000
		D（南）	左折・直進	0.654	0.731	0.077
			右折	0.125	0.125	0.000
		E（北東）	左折	0.002	0.002	0.000
		F（南西）	左折	0.063	0.063	0.000
G（南東）	左折・右折	0.053	0.053	0.000		

注：1. 網掛けの車線は当該車両が走行しない車線を示す。

表 4.8.1-18(4) No.1(溝口交差点)予測地点の車線別交通混雑度(休日16時台)

区分	予測地点	車線(流入部)		将来基礎 交通量	将来 交通量	将来基礎交通量と 将来交通量の差
				①	②	②-①
休日	No.1 溝口	A(西)	左折・直進	0.818	0.916	0.098
			右折	0.105	0.105	0.000
		B(東)	左折・直進	0.675	0.675	0.000
			右折	0.226	0.250	0.024
		C(北)	左折・直進	0.471	0.894	0.423
			右折	0.535	0.708	0.173
		D(南)	左折・直進	0.420	0.420	0.000
			右折	0.470	0.624	0.154

注：1. 網掛けの車線は当該車両が走行しない車線を示す。

表 4.8.1-18(5) No.2(高津交差点)の車線別交通混雑度(休日10時台)

区分	予測地点	車線(流入部)		将来基礎 交通量	将来 交通量	将来基礎交通量と 将来交通量の差
				①	②	②-①
休日	No.2 高津	A(西)	左折・直進	0.696	0.952	0.256
			右折	0.139	0.139	0.000
		B(東)	左折・直進	0.552	0.552	0.000
			右折	0.100	0.131	0.031
		C(北)	全	0.415	0.797	0.382
		D(南)	全	0.335	0.335	0.000

注：1. 網掛けの車線は当該車両が走行しない車線を示す。

表 4.8.1-18(6) No.3(北見方第三下交差点)の車線別交通混雑度(休日16時台)

区分	予測地点	車線(流入部)		将来基礎 交通量	将来 交通量	将来基礎交通量と 将来交通量の差
				①	②	②-①
休日	No.3 北見方第三下	A(西)	全	0.530	0.930	0.400
		B(東)	全	0.506	0.506	0.000
		C(北)	左折・直進	0.709	0.709	0.000
			右折	0.303	0.303	0.000
		D(南)	左折・直進	0.734	0.851	0.117
			右折	0.148	0.148	0.000
		E(北東)	左折	0.008	0.008	0.000
		F(南西)	左折	0.050	0.050	0.000
		G(南東)	左折・右折	0.035	0.035	0.000

注：1. 網掛けの車線は当該車両が走行しない車線を示す。

② 環境保全のための措置

- ・通勤者は極力、鉄道等の公共交通機関を利用するよう呼びかけを行う。
- ・荷捌き車両の運転者に対し、随時安全運転教育を実施し、交通法規を遵守することはもとより安全運転を徹底し、一般車両、歩行者及び自転車の安全を確保する。
- ・施設利用者に対し、施設内に路線バスや電車等の公共交通機関の利用を促す看板等の設置を検討する。
- ・施設利用者に対し、計画地への自動車出入りの際の左折イン、左折アウトの徹底を促し、自動車交通の安全性と円滑化を図る。
- ・オープン時、繁忙時等には出入口に交通誘導員の配置を検討する。

③ 評価

a. 交通安全

施設関連車両の主要な入庫・出庫ルートである一般国道 246 号はマウントアップに加えてガードレールが設置されている。一般市道厚木東京線は全区間においてマウントアップ等の歩車分離の安全対策は施されていない。一般国道 409 号は計画地より東側 600 m 付近まで、マウントアップ等の歩車分離の安全対策が施されているが、当該付近より東側から一部ガードレールの設置があるもののマウントアップ等の歩車分離の安全対策が施されていない。一般国道 466 号の北見方第三下交差点より南側、本線部分は歩行者が通行できる空間が無く、副道部分を歩行者が通行できる構造となっており、マウントアップ等の歩車分離の安全対策は施されていない。また、北見方第三下交差点より北側は、マウントアップ等の歩車分離の安全対策が施されている。

施設関連車両の主要な入庫・出庫ルートは、高津小学校及び東高津小学校の通学路と一部重複する箇所があるが、通学路はマウントアップ等による歩道や横断歩道が整備されている。一般市道厚木東京線は全区間、一般国道 409 号及び一般国道 466 号の一部区間においてマウントアップ等の歩車分離の安全対策は施されていない為、通行する車両は通行の際には歩行者の安全に十分留意するよう注意喚起を行う。

したがって、施設関連車両の主要な入庫・出庫ルートの大部分はマウントアップ等の歩車分離による交通安全対策がなされており、歩行者等の交通安全は概ね確保できると予測するが、一般市道厚木東京線は全区間、一般国道 409 号及び一般国道 466 号の一部区間において十分な交通安全施設が整備されていない区間があることから歩行者等への交通安全の配慮が必要であると予測した。

本事業の実施にあたっては、荷捌き車両の運転者に対し、随時安全運転教育を実施し、交通法規を遵守することはもとより安全運転の徹底を呼びかけるほか、施設利用者に対し、計画地への自動車出入りの際の左折イン、左折アウトの徹底を促し、自動車交通の安全性と円滑化を図る等の環境保全のための措置を講じる。

以上のことから、本事業の施設関連車両の走行に伴い、周辺地域の生活環境の保全に支障はないものと評価する。

b. 交通混雑

供用時の交差点需要率は平日 0.641～0.708、休日 0.774～0.819 であり、いずれの地点も「需要率の上限値」を下回ると予測した。また、供用時の混雑度は、平日 0.002～1.073、休日 0.008～0.952 であり、平日 No. 1(溝口交差点) A(西)の左折・直進車線以外の車線で「円滑な交通処理が可能と判断される混雑度 1.0」を下回ると予測する。

混雑度が「円滑な交通処理が可能と判断される混雑度 1.0」を上回る車線においては、将来基礎交通量の結果が 0.996 と高い数値であり、現況においても渋滞も発生している状況である。当該車線は、調査時において、レジャー施設及び飲食店舗が営業中であったため、現況交通にはこれらの施設利用者が含まれており、将来交通量は予測値よりも低くなる可能性が高い。また、施設関連車両の走行による混雑度の増加分は、0.077 である。したがって、供用時の交通混雑への影響は軽微であると考えられる。

本事業においては、従業員等に対して、鉄道等の公共交通機関の利用を促すなどの環境保全のための措置を講じる。

以上のことから、計画地周辺の生活環境の保全に支障はないものと評価する。