

この資料は審査公用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

1 施設の存在・土地利用の変化に伴う湧水の流量の予測評価について

(1) 堀谷戸川流域の浸透性土地利用の被覆面積の変化

本事業では、対象事業実施区域内の堀谷戸川流域に、管理施設、駐車場、園路等の公園施設を整備する計画です。そのため、施設の存在により、雨水が浸透する土地利用の被覆率は、本事業の対象事業実施区域内では100%から約52%となる計画ですが、堀谷戸川の集水域は図1-1及び図1-2に示すとおり対象事業実施区域外の北東側にも広がっているため、本事業の対象事業実施区域外も含めた堀谷戸川流域における現況及び施設の存在時の浸透性・不浸透性土地利用の被覆面積を算出しました(表1-1)。対象とする堀谷戸川流域は、湧水の流量・水質の調査地点7及び8の湧水が流れ込む合流前の南側の堀谷戸川の流域としました。

本事業の対象事業実施区域外も含めた堀谷戸川流域における雨水が浸透する土地利用の被覆率は、表1-1に示すとおり本事業の施設整備及び土地区画整理事業の土地利用転換によって約87%から約61%となります。

表 1-1 土地利用状況に基づいた雨水の浸透性に関する被覆面積

		現況				施設の存在時			
		和泉川流域	堀谷戸川流域			和泉川流域	堀谷戸川流域		
			区域内 ^{注1}	区域外 ^{注2}	合計		区域内 ^{注1}	区域外 ^{注2}	合計
被覆面積 (ha)	浸透性 ^{注3}	18.97	8.20	45.86	54.06	15.44	4.26	33.89	38.15
	不浸透性 ^{注4}	0.00	0.00	8.18	8.18	3.53	3.94	20.15	24.09
	合計	18.97	8.20	54.04	62.24	18.97	8.20	54.04	62.24
浸透性土地利用の被覆率(%)		100.0	100.0	84.9	86.9	81.4	52.0	62.7	61.3

注1：本事業の対象事業実施区域内。

注2：図1-1及び図1-2に示す本事業の対象事業実施区域外を含む合流前の南側の堀谷戸川流域。

注3：浸透性：

【現況】コナラ群落、ムクノキ・エノキ群落スギ・ヒノキ植林、竹林、ヤナギ低木群落、アズマネザサ群落、ススキ群落、セイトカアワダチソウ群落、ヒメムカシヨモギ群落、イネ科草本群落、チガヤ群落、メヒシパーエノコログサ群落、オギ群落、シバ草地、植栽樹群、果樹園、畑地、水田、休耕田、スギ・ヒノキ・サワラ植林、果樹園、畑雑草群落、ゴルフ場・芝地。

【施設の存在時】本事業の対象事業実施区域内は、調整池(地上式)、その他(林地、耕地、原野、その他ローター等に類する建設機械を用いて締め固められていない土地)。

土地区画整理事業実施区域内(本事業の対象事業実施区域を除く)は、調整池(地上式)、農業振興地区。

土地区画整理事業実施区域外は、現況と同様。

注4：不浸透性：

【現況】グラウンド、人工構造物、造成地

【施設の存在時】本事業の対象事業実施区域内は、園路、建築物(管理施設1、2、パークセンター2、日本建築、トイレ、休憩所(あずまや))、駐車場。

土地区画整理事業実施区域内(本事業の対象事業実施区域を除く)は、観光・賑わい地区、公園・防災地区、道路。

土地区画整理事業実施区域外は、現況と同様。

注5：「被覆面積」は雨水が浸透する土地利用の敷地面積、「被覆率」は各流域の面積に対する、雨水が浸透する土地利用の敷地面積の割合です。

注6：四捨五入の関係から合計値が合わない場合があります。

この資料は審査公用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

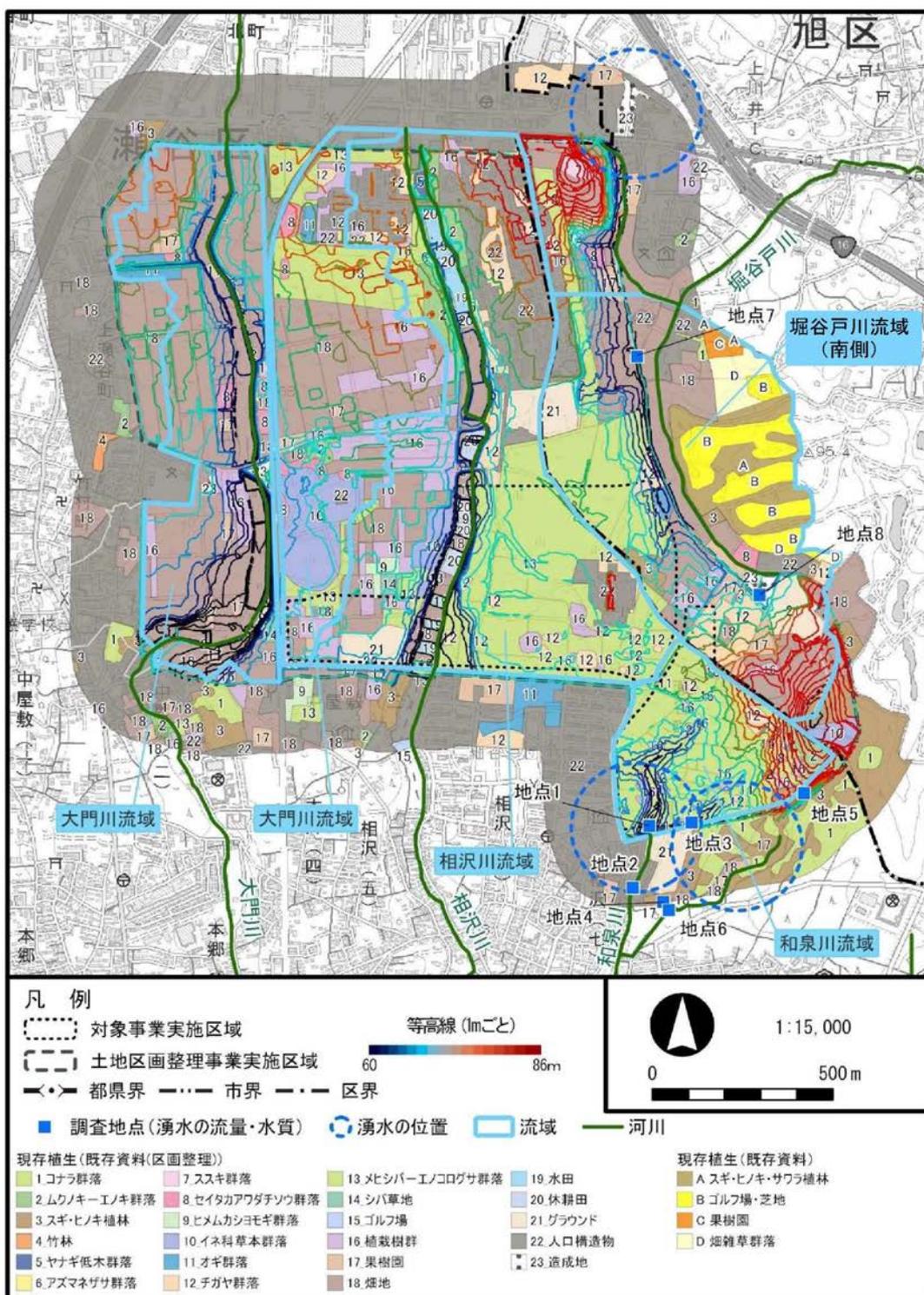


図 1-1 現存植生、微地形、流域の重ね合わせ図(現況)

この資料は審査公用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

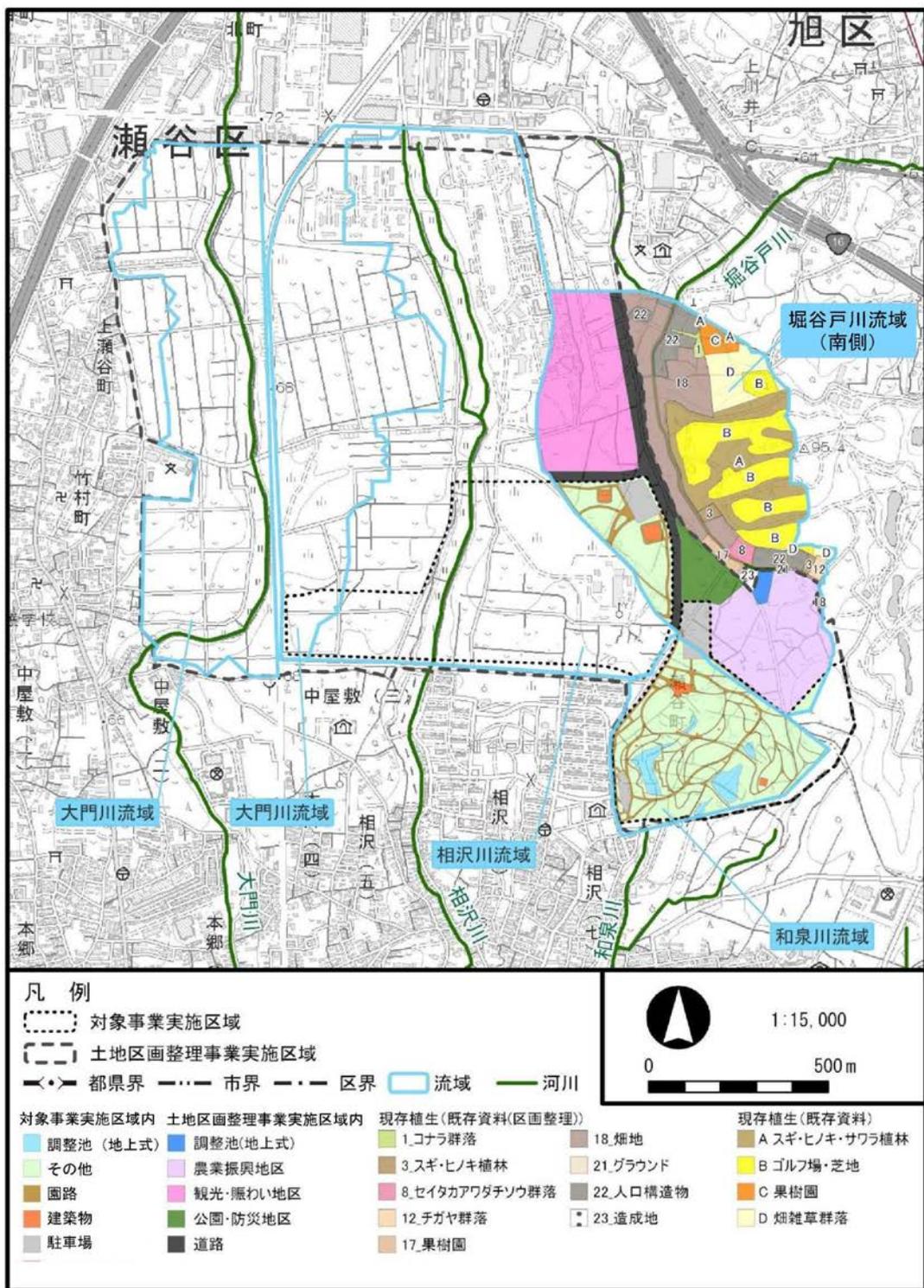


図 1-2 現存植生、土地利用、流域の重ね合わせ図(施設の存在時)

この資料は審査公用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

(2) グリーンインフラの定量的評価

本事業では、グリーンインフラの目標として「2020 年年間降雨量（1,687.5mm）における対象事業実施区域外への雨水流出量を整備前と同程度にする」ことを設定しています。目標設定にあたり、近年 10 年間（2011～2020 年）の年間降雨量は、図 1-3 に示すとおり一定の増加・減少傾向はないため、10 年間の年間平均降雨に最も近い 2020 年を対象としました。

2020 年年間降雨量（1,687.5mm）における堀谷戸川の雨水流出量を図 1-4 に示します。本事業による園路、駐車場等の整備により雨水流出量は、年間で約 24,000m³ から約 50,000m³ となりますが、雨水が浸透しない土地利用に対し、表 1-2 に示す浸透性舗装、スウェル等のグリーンインフラ施設を整備することで、雨水流出量を整備前と同程度にします。

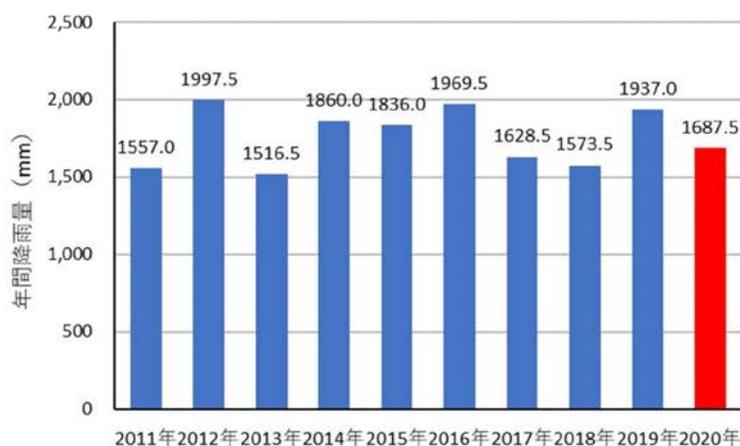


図 1-3 近年 10 年間（2011 年～2020 年）の年間降雨量

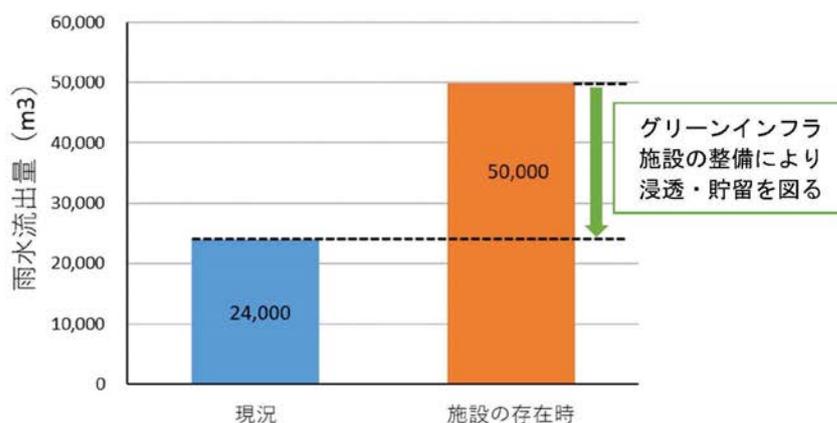


図 1-4 堀谷戸川の雨水流出量

この資料は審査公用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

表 1-2 堀谷戸川流域のグリーンインフラ

雨水不浸透性の 公園施設	面積 (ha)	適用する グリーンインフラ	整備目標
園路	1.86	透水性舗装 スウェル	2020 年年間降雨量 (1,687.5mm) における対象事業実施区域外への雨水流出量を整備前と同程度にする。
建築物 (管理施設 1、2)	0.28	GI 施設への接続	
駐車場	1.81	礫間貯留施設 透水性舗装 スウェル	

以上により、堀谷戸川流域では本事業及び土地区画整理事業の実施により、雨水が浸透する土地利用の被覆率が本事業の対象事業実施区域内では 100%から約 52%、対象事業実施区域外を含む合流前の堀谷戸川流域全体では約 87%から約 61%となりますが、既存樹林地の保全や植栽等による樹林地、草地の整備、表 1-2 に示すグリーンインフラ施設の整備を実施することで、対象事業実施区域外への雨水流出量が整備前と同程度に抑えられ、水源の涵養及び堀谷戸川流域の湧水の流量は維持されると予測します。

なお、園路や駐車場等の範囲への礫間貯留、スウェル、透水性舗装等の浸透・貯留施設の整備、維持管理及び建築物の屋根排水のグリーンインフラ施設への接続は堀谷戸川流域を含む対象事業実施区域全体で実施する計画です。

この資料は審査公用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

2 仮設調整池の出口での土砂の残留率について

(1) SSの発生濃度(原単位)

本事業の工事は対象事業実施区域をいくつかの工区に分けて段階的に行います。そのため、土地利用区分を土地区画整理事業の造成工事後、本事業で速やかな施工を行う区域(以下、「造成裸地」とする)、本事業で速やかな施工を行わない区域(以下、「造成緑地」とする)、本事業及び土地区画整理事業で改変を行わない区域(以下、「非改変区域」とする)の3つに区分し、それぞれ浮遊物質量の発生濃度(原単位)を設定しました。造成裸地は準備書「第6章6.8.3(1)⑤表6.8-4(p.6.8-8参照)」を参考に最大値である2,000mg/Lを設定しました。造成緑地は、土地区画整理事業により造成終了後に緑地の回復が行われる計画であることから、植栽範囲では9割程度の低減が図られるとし、200mg/Lを設定しました。非改変区域も造成緑地と同様に200mg/Lを設定しました。

集水区域で発生する浮遊物質量は表2-1に示すとおり、仮設調整池1(堀谷戸川)は481.69mg/L、仮設調整池2(相沢川)は802.00mg/L、仮設調整池3(和泉川)は765.40mg/L、仮設調整池4(大門川)は200.00mg/Lです。

表2-1 集水区域で発生する浮遊物質量と面積

土地利用の区分	雨水流出係数	SSの発生濃度(原単位)(mg/L)	集水区域の面積(ha)				備考
			仮設調整池1(堀谷戸川)	仮設調整池2(相沢川)	仮設調整池3(和泉川)	仮設調整池4(大門川)	
造成裸地	0.5	2000	0.99	9.23	5.53	0	出典における「ローラその他これに類する建設機械を用いて締め固められた土地」の流出係数を設定
造成緑地	0.4	200 ^{注1}	3.41	0.75	1.49	1.90	出典における「人工的に造成され植生に覆われた法面」の流出係数を設定
非改変区域	0.4	200 ^{注1}	3.26	22.21	13.96	0	出典における「人工的に造成され植生に覆われた法面」の流出係数を設定
集水区域で発生するSS濃度(mg/L) ^{注2}			481.69	802.00	765.40	200.00	-

注1:「道路環境影響評価手法「7.水質 7.4切土工事等、工事施工ヤードの設置、及び工事用道路等の設置に係る水の濁り」に関する参考資料(国総研資料大594号)注1を踏まえて、植栽範囲では9割程度の低減が図られるとし、200mg/Lを設定しました。当該文献は、裸地法面で平均310mg/Lに対し、植栽法面では平均20mg/Lとなっており、9割以上の削減となっています。

注2:各仮設調整池の集水区域で発生する浮遊物質量は、以下のとおり計算しました。

集水区域で発生する浮遊物質量=2000×(造成裸地からの濁水量/集水区域全体の濁水量)

+200×(造成緑地及び非改変区域からの濁水量/集水区域全体の濁水量)

この資料は審査公用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

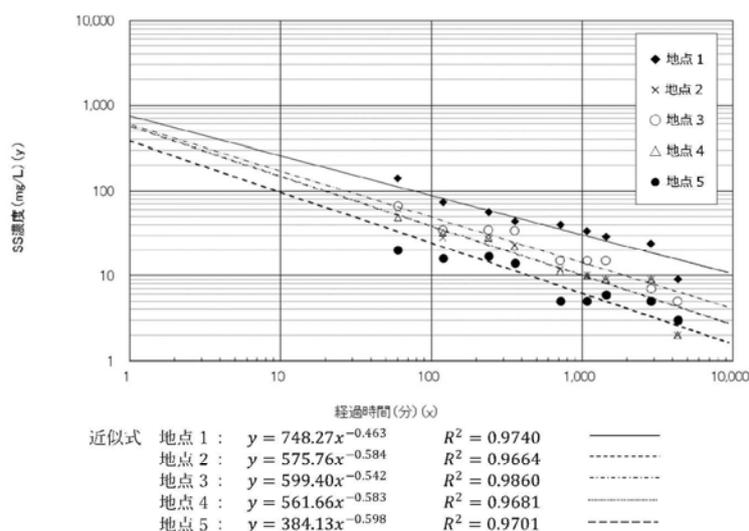
(2) 仮設調整池出口及び放流先河川での SS 濃度の見直し結果

仮設調整池の出口での土砂の残留率の算出に使用した SS 濃度と経過時間の関係の近似式 (図 2-1) は、SS 濃度が 10mg/L 以下の低濃度の範囲では横ばいになる傾向が見られます。そのため、仮設調整池出口での SS 濃度の予測値が 10mg/L 以下となる豪雨時の仮設調整池 1 (堀谷戸川) 及び仮設調整池 4 (大門川)、日常的な降雨時の仮設調整池 1 (堀谷戸川)、仮設調整池 2 (相沢川) 及び仮設調整池 4 (大門川) においては、図 2-1 の近似式のとおり SS 濃度が減少しないことが想定されます。

以上を考慮し、安全側をみて仮設調整池の出口での SS 濃度の最小値を 10mg/L とし、予測結果を見直しました。豪雨時及び日常的な降雨時における仮設調整池出口での濃度は表 2-2、日常的な降雨時における放流先河川での濃度は表 2-3 に示すとおりです。

仮設調整池出口での濃度は市条例の工事排水の水質に係る規制基準 (70mg/L 以下) であることから、SS 濃度の最小値を 10mg/L とした場合でも本事業の工事時の雨水の排水に起因する基準値の超過はないものと予測します。

放流先河川での濃度は現況の SS 濃度が高い堀谷戸川以外は、放流先河川の環境基準値 (大門川、相沢川及び和泉川は 100mg/L、堀谷戸川は 25mg/L) を満足する値となっています。また、すべての仮設調整池で現況の河川濃度を下回る結果となります。



注 1: 地点 2 の近似式と地点 4 の近似式はほぼ重複しています。R は相関係数です。
 仮設調整池出口での残留率 P は、各調整池における滞留時間経過後 SS 濃度 / 初期 SS 濃度 (=2000mg/L) で求めました。

図 2-1 滞留時間 (経過時間) と SS 濃度との関係

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もありますので、取扱いにご注意願います。

表 2-2(1) 仮設調整池の出口での浮遊物質質量(SS)の予測結果(豪雨時)

処理施設	流域	集水区域面積 (ha)	仮設調整池への濁水の流入量 (m ³ /min)	集水区域で発生するSS濃度 (mg/L)	仮設調整池の滞留時間 (min)	仮設調整池の出口での土砂の残留率 ^{注1} (%)	仮設調整池の出口でのSS(計算値) (mg/L)	仮設調整池の出口でのSS(見直し後) (mg/L) ^{注4}
仮設調整池1	堀谷戸川	7.66	53.8	481.69	89.3	1.31(地点5)	6.3	10.0
仮設調整池2	相沢川	32.19	234.6	802.00	19.2	5.02(地点4)	40.2	40.2
仮設調整池3	和泉川	20.98	152.1	765.40	30.9	7.64(地点1) ^{注2}	57.8	57.8
仮設調整池4	大門川	1.9	12.9	200.00	209.0	1.27(地点2)	2.5	10.0

注1：仮設調整池の出口での土砂の残留率の欄の()内は、残留率の設定に用いた土質調査地点を示しています。
 注2：土質調査結果が得られない和泉川流域は、影響の大きい地点1(武蔵野ローム層で粘土質主体)の沈降試験結果を用いました。
 注3：太字下線部：準備書からの変更点を示しています。
 注4：仮設調整池の出口でのSS濃度が10mg/L以下になる地点は、不確実性が残るため、安全側をみて仮設調整池の出口でのSS濃度を10mg/Lとしました。

表 2-2(2) 仮設調整池の出口での浮遊物質質量(SS)の予測結果(日常的な降雨時)

処理施設	流域	集水区域面積 (ha)	仮設調整池への濁水の流入量 (m ³ /min)	集水区域で発生するSS濃度 (mg/L)	仮設調整池の滞留時間 (min)	仮設調整池の出口での土砂の残留率 ^{注1} (%)	仮設調整池の出口でのSS(計算値) (mg/L)	仮設調整池の出口でのSS(見直し後) (mg/L) ^{注4}
仮設調整池1	堀谷戸川	7.66	3.7	481.69	1282.4	0.27(地点5)	1.3	10.0
仮設調整池2	相沢川	32.19	16.3	802.00	275.6	1.06(地点4)	8.5	10.0
仮設調整池3	和泉川	20.98	10.6	765.40	444.0	2.22(地点1) ^{注2}	16.8	16.8
仮設調整池4	大門川	1.9	0.9	200.00	3002.2	0.27(地点2)	0.5	10.0

注1：仮設調整池の出口での土砂の残留率の欄の()内は、残留率の設定に用いた土質調査地点を示しています。
 注2：土質調査結果が得られない和泉川流域は、影響の大きい地点1(武蔵野ローム層で粘土質主体)の沈降試験結果を用いました。
 注3：太字下線部：準備書からの変更点を示しています。
 注4：仮設調整池の出口でのSS濃度が10mg/L以下になる地点は、不確実性が残るため、安全側をみて仮設調整池の出口でのSS濃度を10mg/Lとしました。

表 2-3 放流先河川での浮遊物質質量(SS)の予測結果(日常的な降雨時)

処理施設	流域	現況の日常的な降雨時の河川流量 ^{注1} (m^3/min) Q_s	現況のSS濃度 ^{注1} (mg/L) C_s	仮設調整池からの放流量 ^{注2} (m^3/min) Q	仮設調整池の出口でのSS濃度 (mg/L) C	放流先河川下流でのSS濃度 (mg/L) C_R
仮設調整池1	堀谷戸川	13.4	305	3.7	10.0	240.5
仮設調整池2	相沢川	14.9	35	16.3	10.0	21.9
仮設調整池3	和泉川	2.15	23	10.6	16.8	17.9
仮設調整池4	大門川	97.8	74	0.9	10.0	73.4

注1：現況の日常的な降雨時河川流量及びSS濃度は、既存資料(区画整理)における2回の降雨時調査における観測値の平均としました。

注2：仮設調整池への流入量と同じとしました。

注3：仮設調整池1の排水は堀谷戸川の支流に排水されますが、当該支流の流量は少なく、仮設調整池1からの排水により流量やSS濃度が支配されるものとみなし、合流後(準備書「第6章 6.8.1 調査図 6.8-1 既存資料(区画整理)における水質調査地点図」(p.6.8-4 参照)の堀谷戸川の地点)の濃度を予測しました。

注4：太字下線部：準備書からの変更点を示しています。

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もありますので、取扱いにご注意願います。

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もありますので、取扱いにご注意願います。

この資料は審査公用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

3 将来交通量の増加・減少の要因について

(1) 現況から将来にかけての交通状況の変化

現況（令和2年の現地調査結果）と供用時（令和28年時点の推計交通）の交通量の比較結果を図3-1に示します。

上瀬谷周辺道路における、現況から将来への交通の傾向として、高規格道路（圏央道等）が整備されることから、交通がそれらの路線に転換し、上瀬谷周辺の交通は、全体的にみるとやや減少傾向になりますが、供用時においては、環状4号線や市道五貫目第33号線の拡幅工事、瀬谷地内線の整備により、以下のとおり交通量が増加・減少する見込みです。

- ①高規格道路（圏央道等）の整備に伴い、交通量がそれらの路線に転換し、保土ヶ谷バイパスの交通量が減少します。環状4号線では、4車線拡幅により周辺道路（主に一般国道467号）から、交通量が減少した保土ヶ谷バイパスを経由して当該路線に交通が転換するため、地点1及び地点4では、交通量が一部増加する傾向です。ただし、瀬谷地内線等の新規整備に伴い環状4号線の交通が分散されるため、地点6では、現況から将来にかけて交通量が減少する見込みです。
- ②高規格道路（圏央道等）の整備に伴い、交通量がそれらの路線に転換し、保土ヶ谷バイパスの交通量が減少します。交通量が減少した保土ヶ谷バイパスに市道五貫目第33号線の交通が転換することで地点2では交通量が減少します。一方、開発施設の関係車両の多くは東名高速道路横浜町田ICから、上川井インター交差点を経由するため、地点3では交通量が増加する見込みです。
- ③瀬谷地内線等が新規整備により中原街道と接続することで、交通が流入するため、地点5及び地点7では交通量が増加する見込みです。

なお、将来一般交通量は、他事業を考慮した将来交通量（将来一般交通量に本事業の来園車両等台数を含む土地区画整理事業実施区域内の全開発施設（賑わい施設、物流施設、公園、防災施設）の関係車両の発生集中交通量を加えた台数）の推計結果から、本事業の来園車両等台数を含む土地区画整理事業実施区域内の全開発施設の関係車両の台数を差し引いた交通量を示しています。そのため、将来一般交通量は、本事業の来園車両等台数を含む土地区画整理事業実施区域内の全開発施設の関係車両による交通流の変化が加味された交通量となっており、開発施設の関係車両が上瀬谷周辺に集中するため、一般車両は混雑を避けて分散し、全体的にみると減少する傾向です。ただし、瀬谷地内線等が新規整備により中原街道と接続することで、交通が流入するため、地点5及び地点7では将来交通量と同様に増加する見込みです。

この資料は審査公用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

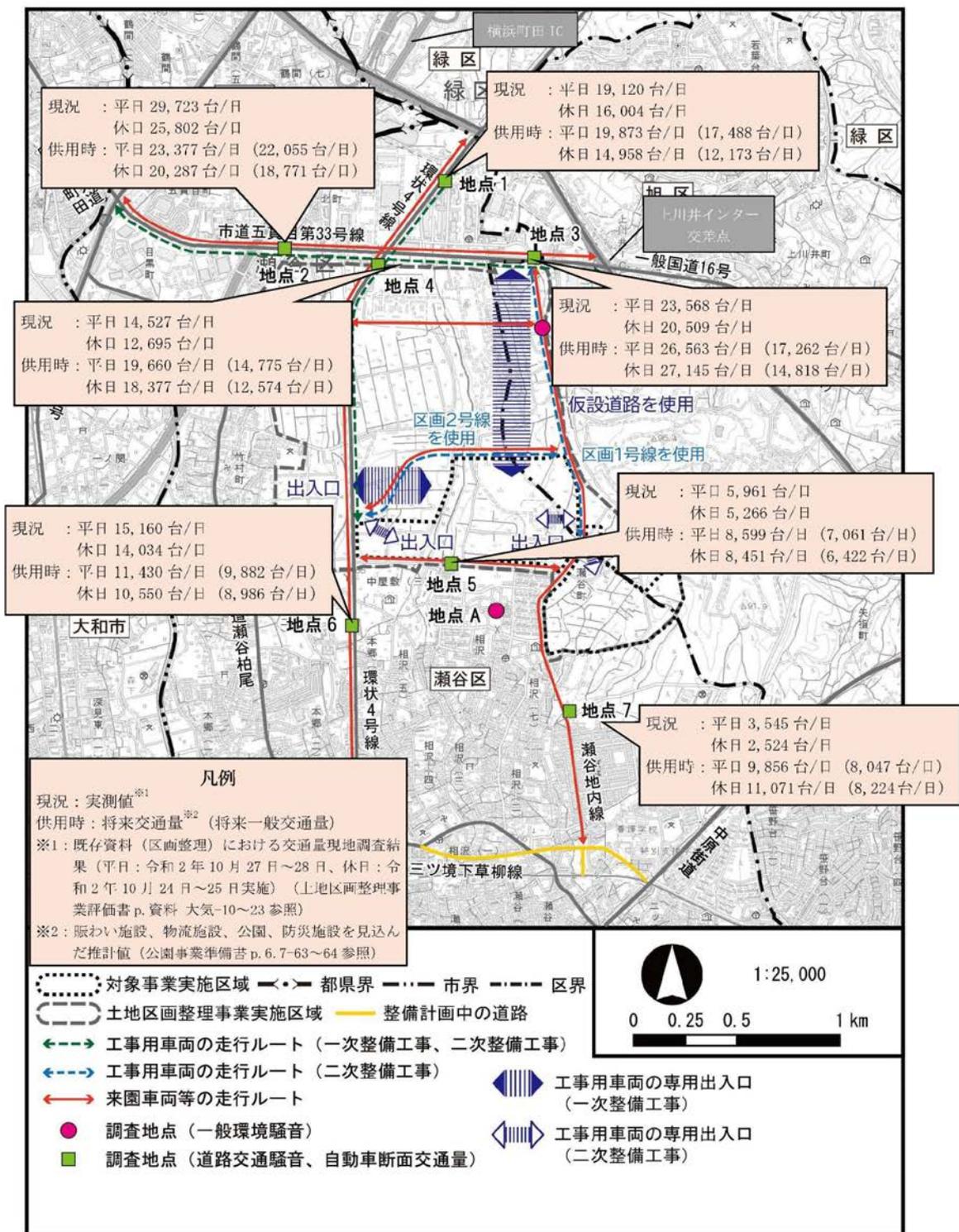


図 3-1 現況と供用時の交通量の比較

この資料は審査公用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

■参考：交通流の変化

〈広域図〉

- ・上瀬谷周辺の横浜湘南道路、横浜環状南線の開通により保土ヶ谷バイパスの交通量が転換。上瀬谷周辺の道路では交通量が減少傾向



〈上瀬谷周辺〉

- ・新規整備・拡幅路線については、周辺道路から交通が転換し交通量が増加傾向



この資料は審査公用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

4 供用時の交差点需要率の減少要因について

(1) 供用時の交差点需要率の減少要因

供用時の来園車両等の走行に伴う交通混雑（自動車）の予測において、供用時の交差点需要率は以下の①～③の要因によって減少します。

供用時の交差点需要率が減少する地点2～5について、車線ごとに交差点需要率の減少要因を分析した結果は、表4-1に示すとおりです。交差点構造の変更が予定されておらず、飽和交通流率の設定が要因で供用時の交差点需要率が減少している地点は、本事業の予測（以下、「ケース①」とする。）の地点4（滝沢）及び地点4（瀬谷土橋公園入口）の平日・休日、他事業を考慮した予測（以下「ケース②」とする。）の地点4（瀬谷土橋公園入口）の平日、地点4（滝沢）の休日です。

【供用時の交差点需要率の減少要因】

- ①流入交通量の減少
- ②道路の拡幅による車線運用の改良に伴う交通容量の増加
- ③飽和交通流率の設定

供用時の予測は、本事業を含む土地区画整理事業実施区域内の全開発施設（賑わい施設、物流施設、公園、防災施設）の整備が全て完了し、来園車両等の走行が定常となる時期として令和28年（2046年）時点の将来交通量を推計した結果を用いて予測しています。令和28年時点では周辺交通網の整備や道路整備、区画線の変更、自動車の性能向上などが進み、令和元年～令和2年の現地調査時点とは状況が大きく異なる可能性があるため、全ての地点で飽和交通流率の実測値ではなく、基本値（直進を含む車線2,000、右折・左折車線1,800）に基づく算定値を適用しました。

この資料は審査公用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

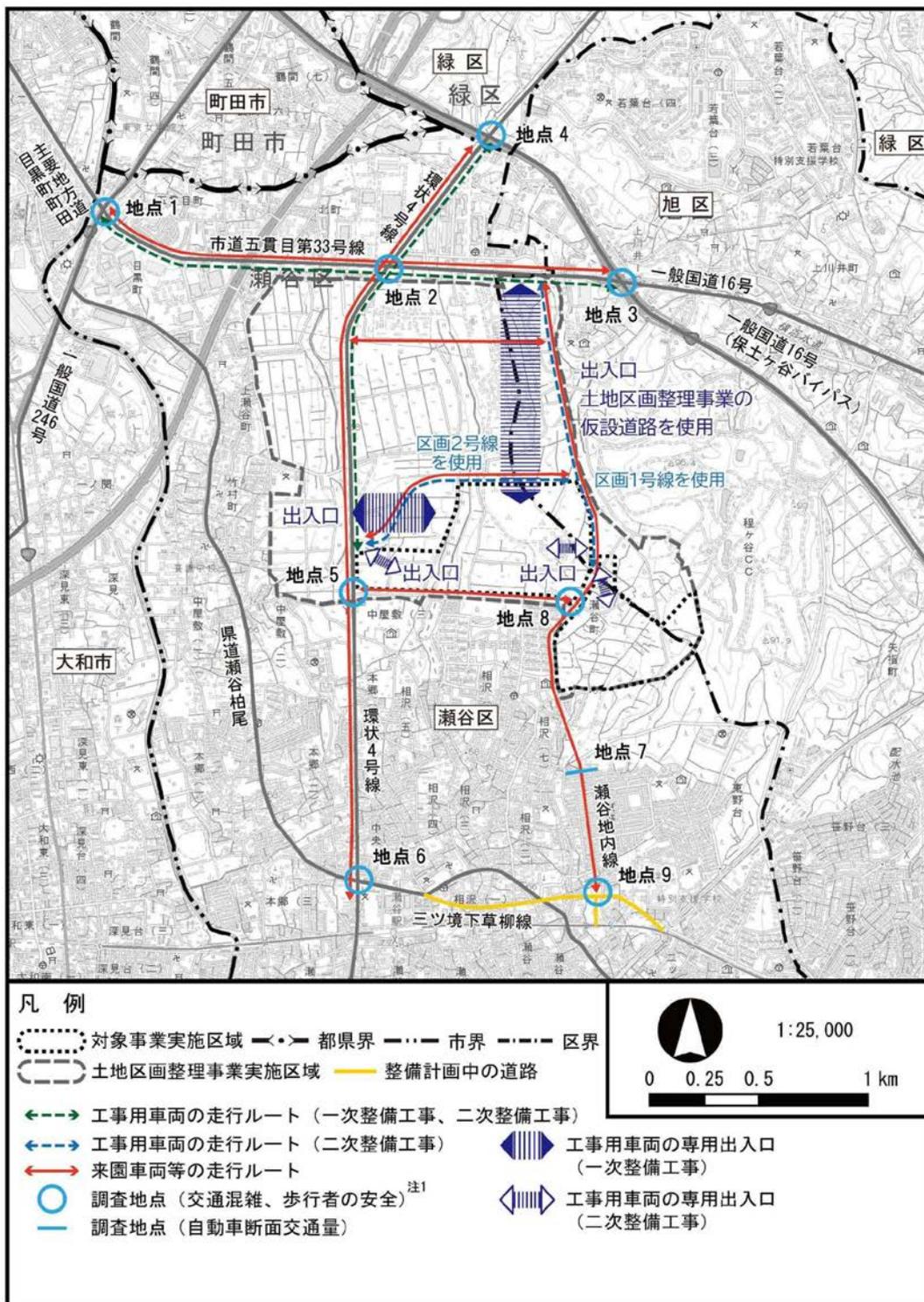


図 4-1 地域社会 (交通混雑) の調査・予測地点図

この資料は審査公用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

表 4-1(1) 交差点需要率の減少要因(ケース①)

交差点名	断面	流入車線構成	平日			休日				
			現示の 需要率が 減少した 流入部	需要率の 減少要因			現示の 需要率が 減少した 流入部	需要率の 減少要因		
				①	②	③		①	②	③
地点2 目黒交番前	A	左折・直進								
		直進								
		右折								
	B	左折(直進)		●			●	●		
		直進	●	●	●	●	●	●		
		右折								
	C	左折・直進								
		直進								
		右折								
	D	左折・直進		●			●	●		
		(直進)	●	●	●	●	●	●		
		右折						●		
地点3 上川井 IC	A	左折・右折								
		(右折)								
	B	直進	●	●	●	●	●	●		
		右折		●			●			
	D	直進	●	●	●	●	●	●		
		右折		●			●			
地点4 滝沢 瀬谷土橋公園 入口	A	左折・直進				●			●	
		直進							●	
		右折	●	●	●	●	●		●	
	C	左折・右折	●	●		●	●		●	
		右折		●			●		●	
		直進	●	●	●	●	●		●	
	B	左折・直進	●	●	●	●	●		●	
		直進								
		右折								
	C	左折	●	●		●	●		●	
		右折		●	●	●	●		●	
		直進	●	●	●	●	●		●	
地点5 中瀬谷消防署 出張所北側	A	左折								
		左直(直進)	●	●	●	●	●			
		右折								
	(B)	左折・直進	●		●	●	●		●	
		右折								
	B	直右(左直)	●	●	●	●	●		●	
		右折		●	●	●	●		●	
	(C)	左折・直進	●	●	●	●	●		●	
		右折		●	●	●	●		●	
	C	左折・直進	●	●	●	●	●		●	
		右左(右折)			●					

注1：表内の①～④は以下を示します。

- ①流入交通量の減少
- ②道路の拡幅による車線運用の改良に伴う交通容量の増加
- ③飽和交通流率の設定

この資料は審査公用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

表 4-1(2) 交差点需要率の減少要因(ケース②)

交差点名	断面	流入車線構成	平日			休日				
			現示の 需要率が 減少した 流入部	需要率の 減少要因			現示の 需要率が 減少した 流入部	需要率の 減少要因		
				①	②	③		①	②	③
地点2 目黒交番前	A	左折・直進								
		直進								
		右折								
	B	左折(直進)		●			●	●		
		直進	●	●	●		●	●		
		右折								
	C	左折・直進								
		直進								
		右折								
	D	左折・直進		●			●	●		
		(直進)	●	●	●		●	●		
		右折						●		
地点3 上川井 IC	A	左折・右折								
		(右折)								
	B	直進	●	●	●					
		右折		●						
	D	直進	●	●	●					
右折		●								
地点4 滝沢	A	左折・直進				●			●	
		直進							●	
		右折							●	
	B	直進				●	●		●	
		右折							●	
	C	左折・右折				●	●		●	
		右折					●		●	
地点4 瀬谷土橋公園 入口	A	左折・直進	●	●	●					
		直進		●						
	B	直進								
		右折								
	C	左折	●	●						
		右折		●	●					
地点5 中瀬谷消防署 出張所北側	A	左折								
		左直(直進)	●	●	●		●	●		
		右折								
	(B)	左折・直進	●		●		●		●	
		右折								
	B(C)	直右(左直)	●	●	●		●	●		
		右折		●				●		
	C(D)	左折・直進	●	●			●	●		
		右左(右折)			●				●	

注1：表内の①～④は以下を示します。

- ①流入交通量の減少
- ②道路の拡幅による車線運用の改良に伴う交通容量の増加
- ③飽和交通流率の設定

注2：地点3(上川井 IC)の休日、地点4(滝沢)の平日、地点4(瀬谷土橋公園入口)の休日は、供用時の交差点需要率が現況の交差点需要率も高い値になっていることから対象外としました。

この資料は審査公用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

(2) 飽和交通流率の実測値を適用した場合の予測結果

飽和交通流率の実測値と算定値のうち、小さい方の値を適用した場合の本事業の平日の予測結果は表 4-2 及び表 4-3 に示すとおりです。なお、地点 3 (上川井 IC)、地点 5 (中瀬谷消防署出張所北側) については、全流入部で車線運用が変わり、実測値の適用はできないため、再予測の対象外としています。

将来交通量による交差点需要率が高い交差点は、地点 6 (瀬谷中学校前) の 1.076 で、限界需要率を上回る結果となりました。そのため、環境保全措置として、公園利用者に対し公共交通機関の利用促進に加えて、混雑していないアクセルートをホームページ等で周知し、地点 6 への負荷を低減します。

また、将来交通量による車線の交通容量比は、地点 1 (目黒) の C 断面左折車線で 1.162、地点 6 (瀬谷中学校前) の C 断面左折車線で 1.431、D 断面左折・直進車線で 1.327 となり、1.0 を上回る結果となっていますが、地点 6 (瀬谷中学校前) の C 断面左折車線及び D 断面左折・直進車線は、図 4-1 に示すとおり本事業の来園車両等が通行するルートとなっておりません。また、地点 1 (目黒) の C 断面左折車線は来園者両等の通行ルートではありますが、交通量推計の結果、来園車両等の台数は 0 台となり (公園事業準備書 p.資 1.6-63 参照)、本ルートを通行する来園車両等の台数は非常に少ないと考えられます。そのため、車線の交通容量比の増加は将来一般交通量の変化によるものであり、本事業による影響はありません。

この資料は審査公用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

表 4-2 交差点需要率（信号交差点）（来園車両等の走行に伴う交通混雑（自動車））

時期	交差点名	交差点需要率 ^{注1}			供用時 限界 需要率 ^{注2}	
		現況 (ピーク時間帯)	供用時 (準備書)	供用時 ^{注3} (再予測)		
平日	地点1	目黒	0.697 (17:45~18:45)	0.753 (17:00~18:00)	0.929 (17:00~18:00)	0.931
	地点2	目黒交番前	0.793 (17:00~18:00)	0.493 (17:00~18:00)	0.529 (17:00~18:00)	0.918
	地点3	上川井 IC	0.680 (17:00~18:00)	0.453 (17:00~18:00)	-	0.864
	地点4	滝沢	0.474 (18:00~19:00)	0.448 (7:00~8:00)	0.521 (7:00~8:00)	0.920
		瀬谷土橋公園入口	0.502 (17:30~18:30)	0.403 (18:00~19:00)	0.512 (18:00~19:00)	0.909
	地点5	中瀬谷消防署出張所北側	0.700 (7:00~8:00)	0.281 (7:00~8:00)	-	0.911
	地点6	瀬谷中学校前	0.537 (7:45~8:45)	0.766 (7:00~8:00)	1.076 (7:00~8:00)	0.880
	地点8	—	-	0.143 (17:00~18:00)	-	0.911
	地点9	—	-	0.529 (18:00~19:00)	-	0.917

注1：交差点需要率：交差点需要率とは、交通流が単一な車線または交差点流入部毎に流入交通量を飽和交通流率で除した値で示されるその方向の交通流に対する必要な有効時間の比率（交差点流入部の需要率）のうち、交差点の信号制御において同一の信号現示の中で同時に流れる交通流の需要率の最大値（現示の需要率）の合計で示される位です。信号制御の損失時間のために限界需要率（注2）が上限となり、限界需要率を超えると交通流を捌くことができなくなります。

注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示します。

注3：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に、「改訂 平面交差の計画と設計 基礎編 第3版」（交通工学研究会 2007年6月）に基づく基本値（直進を含む車線2,000、右折・左折車線1,800）を使用した算定値と実測値のうち値の小さい方を適用した予測結果を示します。

注4：網掛けは、交差点需要率が限界需要率を上回ったことを示します。

この資料は審査公用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

表 4-3(1) 車線の交通容量比（来園車両等の走行に伴う交通混雑（自動車）：平日）
（地点1～5）

交差点名	断面	流入車線構成	車線の交通容量比 ^{注3}			
			現況	供用時 (準備書)	供用時 ^{注4} (再予測)	
地点1	目黒	A	左折・直進	0.809	0.714	0.911
			右折	0.278	0.727	0.772
		B	左折・直進	0.628	0.759	0.927
			右折	0.872	0.721	0.837
	C	左折	0.719	0.937	1.162	
		直進	0.943	0.240	0.337	
	D	右折	0.316	0.095	0.101	
		左折・直進	0.492	0.259	0.284	
地点2	目黒交番前	A	左折・直進	0.603	0.399	0.485
			直進	0.603	0.399	0.485
		B	右折	1.116	0.681	0.681
			左折(直進)	0.279	0.691	0.691
		C	直進	0.815	0.691	0.691
			右折	0.287	0.230	0.230
	D	左折・直進	0.524	0.486	0.624	
		直進	0.524	0.486	0.624	
		右折	0.737	0.047	0.049	
		左折・直進	0.984	0.529	0.529	
		(直進)	なし	0.529	0.529	
		右折	0.031	0.044	0.044	
地点3	上川井 IC	A	左折・右折	0.748	0.351	—
			(右折)	なし	0.104	—
		B	直進	0.865	0.156	—
			右折	0.786	0.783	—
	C	右折	0.609	0.199	—	
		直進	0.626	0.357	—	
	D	右折	0.319	0.302	—	
		左折・直進	0.511	0.460	0.554	
地点4	滝沢	A	直進	0.511	0.460	0.554
			直進	0.418	0.282	0.349
		B	右折	0.045	0.000	0.000
			左折・右折	0.642	0.197	0.197
		C	右折	0.659	0.613	0.673
			左折・直進	0.636	0.495	0.630
	瀬谷土橋公園入口	A	直進	0.636	0.495	0.630
			直進	0.300	0.326	0.496
		B	右折	0.389	0.537	0.705
			左折	0.274	0.000	0.000
		C	右折	0.568	0.205	0.219
			左折	なし	0.454	—
地点5	中瀬谷消防署 出張所北側	A	左直(直進)	0.919	0.352	—
			右折	なし	0.038	—
		(B)	左折・直進	なし	0.073	—
			右折	なし	0.000	—
		B	直右(左直)	0.782	0.359	—
	(C)	右折	なし	0.052	—	
	C	左折・直進	なし	0.157	—	
		(D)	右左(右折)	0.634	0.324	—

注1：網掛けは、交通容量比が1.0を上回ったことを示します。

注2：地点2、地点3及び地点5の括弧内は将来の流入構成断面を示します。

注3：車線の交通容量比…「可能交通容量」に対する「流入交通量」の比です。1.0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。

注4：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に、「改訂 平面交差の計画と設計 基礎編 第3版」(交通工学研究会 2007年6月)に基づく基本値(直進を含む車線2,000、右折・左折車線1,800)を使用した算定値と実測値のうち値の小さい方を適用した予測結果を示します。

この資料は審査公用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

表 4-3(2) 車線の交通容量比（来園車両等の走行に伴う交通混雑（自動車）：平日）
（地点6～9）

交差点名	断面	流入車線構成	車線の交通容量比 ^{注2}			
			現況	供用時 (準備書)	供用時 ^{注3} (再予測)	
地点6	瀬谷中学校前	A	左折	0.324	0.029	0.045
			直進	0.556	0.451	0.482
			右折	0.057	0.054	0.074
		B	左折・直進	0.705	0.518	0.573
			右折	0.507	0.619	0.724
		C	左折	0.616	0.991	1.431
	直進		0.788	0.691	0.903	
	D	右折	0.246	0.562	0.636	
		左折・直進	0.816	0.972	1.327	
	地点8	—	A	直進	—	0.072
右折				—	0.000	—
B			左折	—	0.000	—
		右折	—	0.253	—	
C		左折・直進	—	0.126	—	
地点9		—	A	左折・直進	—	0.381
	右折			—	0.000	—
	B	左折・直進	—	0.674	—	
		右折	—	0.335	—	
	C	左折・直進	—	0.679	—	
		右折	—	0.000	—	
	D	左折・直進	—	0.731	—	
		右折	—	0.047	—	

注1：網掛けは、交通容量比が1.0を上回ったことを示します。

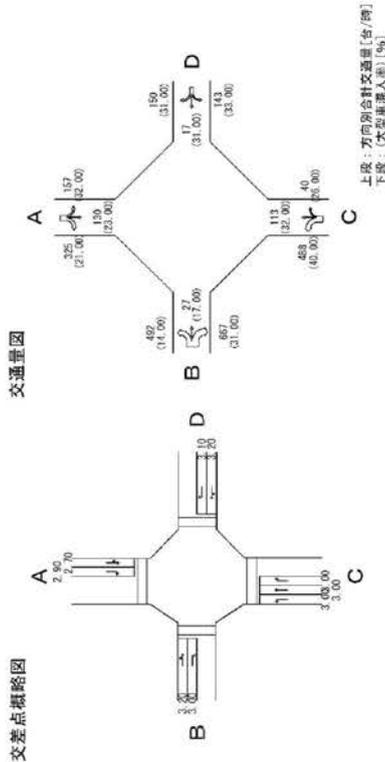
注2：車線の交通容量比…「可能交通容量」に対する「流入交通量」の比です。1.0を超えると通行可能な最大量を超えた交通量が発生していることを表します。

注3：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に、「改訂 平面交差の計画と設計 基礎編 第3版」（交通工学研究会 2007年6月）に基づく基本値（直進を含む車線2,000、右折・左折車線1,800）を使用した算定値と実測値のうち値の小さい方を適用した予測結果を示します。

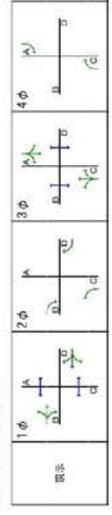
【準備書】ケース① 供用時交差点交通量（地点1（目黒）：平日ピーク時 17：00～18：00）

交差点名	日通交通量		15時～17時		17時～18時		18時～19時		19時～20時	
	A	B	C	D	A	B	C	D	A	B
左折交通量	1800	2000	1800	1800	1800	1800	1800	1800	1800	1800
直進交通量	0.950	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
右折交通量	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
合計交通量	1800	2000	1800	1800	1800	1800	1800	1800	1800	1800
左折率	52.8%	40.0%	55.6%	55.6%	55.6%	55.6%	55.6%	55.6%	55.6%	55.6%
直進率	47.2%	60.0%	44.4%	44.4%	44.4%	44.4%	44.4%	44.4%	44.4%	44.4%
右折率	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
歩行者	0.15	0.15	0.15	0.15	0.15	0.15	0.15	0.15	0.15	0.15
自転車	0.15	0.15	0.15	0.15	0.15	0.15	0.15	0.15	0.15	0.15
自動車	1.50	1.70	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50
合計	1.80	2.00	1.80	1.80	1.80	1.80	1.80	1.80	1.80	1.80
歩行者	0.083	0.075	0.083	0.083	0.083	0.083	0.083	0.083	0.083	0.083
自転車	0.083	0.075	0.083	0.083	0.083	0.083	0.083	0.083	0.083	0.083
自動車	1.634	1.850	1.634	1.634	1.634	1.634	1.634	1.634	1.634	1.634
合計	3.200	3.600	3.200	3.200	3.200	3.200	3.200	3.200	3.200	3.200
歩行者	0.026	0.021	0.026	0.026	0.026	0.026	0.026	0.026	0.026	0.026
自転車	0.026	0.021	0.026	0.026	0.026	0.026	0.026	0.026	0.026	0.026
自動車	3.148	3.358	3.148	3.148	3.148	3.148	3.148	3.148	3.148	3.148
合計	3.199	3.399	3.199	3.199	3.199	3.199	3.199	3.199	3.199	3.199
歩行者	0.026	0.021	0.026	0.026	0.026	0.026	0.026	0.026	0.026	0.026
自転車	0.026	0.021	0.026	0.026	0.026	0.026	0.026	0.026	0.026	0.026
自動車	3.147	3.357	3.147	3.147	3.147	3.147	3.147	3.147	3.147	3.147
合計	3.199	3.399	3.199	3.199	3.199	3.199	3.199	3.199	3.199	3.199

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もありますので、取扱いにご注意願います。



現示方式の図示



※ N = 6000 × C
 ※ N : 1時間以内で在来車が交差点内に滞留する台数
 ※ C : 交通流量 (台/1時間)
 ※ 単位 : 連続で検出する現示
 A : 直 向き
 B : 直 向き
 C : 直 向き
 D : 直 向き

【準備書】ケース① 供用時交差点交通量 (地点4 (滝沢) : 平日ピーク時 7:00~8:00)

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もありますので、取扱いにご注意願います。

交差点名	滝沢交差点	A 至 十口山駅	B 至 滝谷駅	C
車線の種別	1	1	2	1
車線数	1	1	2	1
現行交通流の基本値	S B 2060	2000	1800	1800
歩行者による停止率 (歩道幅員)	αw 1.000	1.000	1.000	1.000
歩行者による停止率 (歩道幅員)	m (3.10)	(3.20)	(3.00)	(3.20)
視界勾配による停止率 (縦断勾配)	αG 1.000	1.000	1.000	1.000
大型車による停止率 (大型車進入率)	αT 0.891	0.851	0.861	0.888
大型車による停止率 (大型車進入率)	(16.94)	(25.00)	(23.00)	(18.00)
右折車による停止率 (右折率)	αR 0.052			
(歩行者による減速率)	1%			
(歩行者による減速率)	(44.8)			
歩行者による停止率 (歩行者による減速率)	αL			
機動歩行者による停止率	αL			
右折車による停止率 (右折率)	αR 1.000			
(右折率)	(0.0)			
(右折車の通過率)	R %			
(有効歩時間)	t 秒			
(歩行者の歩行速度)	v 秒			
(歩行者の歩行速度)	1(56)			
K: 右折車の歩行速度	1(56)			
K: 右折車の歩行速度	1(56)			
現行交通流率	S A 1704	1702	3444	1800
高計交通量	q 862		612	71
(185+669)				(71+0)
右折車による交通量	q R = N		0	
交差点流入車の需要率	ρ 0.253	0.178	0.000	0.067
必要現示率	1 ϕ 0.253	0.181	0.000	0.178
2 ϕ	0.017	0.000	0.017	0.178
3 ϕ				0.067
有効歩時間(秒)	1 ϕ 55	57	6	100
2 ϕ				
3 ϕ				
歩行者時間比	G / C 55 / 100	63 / 100	6 / 100	29 / 100
可能交通容量	C 11873	2170	857	463
交通容量比	q / C 1 0.460	0.282	0.000	0.197
交通容量比	OK	OK	OK	OK
歩道幅	L s (m) 130.3	96.5	0.0	36.5

$\phi = \frac{N}{C} \times \frac{3600}{t}$

N : 1時間での右折車が交差点内に滞留する台数

C : 交通容量 (歩1時間)

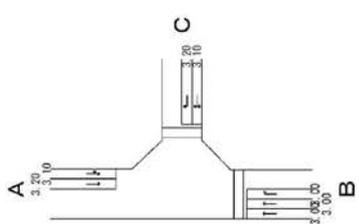
※ 単位 : 運転見込みの使用式示

A : 至 十口山駅

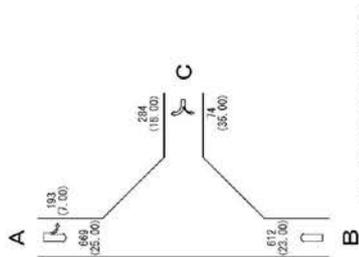
B : 至 滝谷駅

C :

交通量図

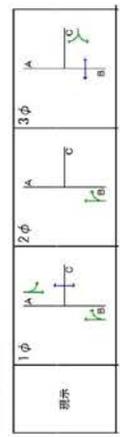


交差点概略図



上段 : 方向別合計交通量 [台/時]
下段 : 大型車進入率 [%]

現示方式の図示



【再予測】ケース① 供用時交差点交通量（地点4（滝沢）：平日ピーク時 7：00～8：00）

交差点名 車線の種類	滝沢交差点			右折 左折・直進	右折 直進	右折 左折・直進	右折 左折・直進	右折 左折・直進
	A 直進	B 直進	C 直進					
車線数	1	2	1	1	1	1	1	1
車両交通量の基本値 (車線幅員)	S B 1756 (3.10)	1619 (3.20)	1800 (3.10)	1800 (3.10)	1800 (3.10)	1800 (3.10)	1800 (3.10)	1610 (3.20)
縦断勾配による補正率 (縦断勾配)	α W 1.000 (0.00)	1.000 (0.00)						
大型車混入による補正率 (大型車混入率)	α T 0.894 (16.94)	0.851 (16.94)	0.861 (16.94)	0.861 (16.94)	0.861 (16.94)	0.861 (16.94)	0.861 (16.94)	0.888 (18.00)
左折車混入による補正率 (左折率)	α L T 0.853 (44.8)							
(歩行者による削減率)	f P 0.15							
(有効青時間)	f Q 29							
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 (右折率)	α R T 1.000							
(有効青時間)	f 57							
(現示変更日の数にばらばら数割分)	R % 1(36)							
K BR：台/サイクル (交差点内滞留台数)	q 862							
K：台/サイクル	SA 1496	1334	2788	1800	1297	1456		
設計交通量	q 183*669	612	0	74	284			
右折補正交通量	q R-N 0							
交差点混入部の必要率	α 0.205	0.220	0.000	0.057	0.195			
必要最小率	1 φ 0.305	0.199	0.000	0.021	0.195			
有効青時間(秒)	2 φ 3 φ 1 φ 2 φ 3 φ	57	6	6	6	6	6	6
信号機周期(秒)	1 φ 2 φ 3 φ	100	100	100	100	100	100	100
信号機周期比	G/C 65/100	65/100	65/100	65/100	65/100	65/100	65/100	65/100
交通量比	G/C 1 0.554	0.349	0.000	0.197	0.073			
交通量比のチェック	OK	OK	OK	OK	OK			
信号機周期比	L s (m) 130.3	98.5	0.0	36.6	89.9			

※ N = KER × $\frac{3600}{C}$

N：1時間での右折車の交差点内に滞留する台数

※*：交通量(台/1時間)

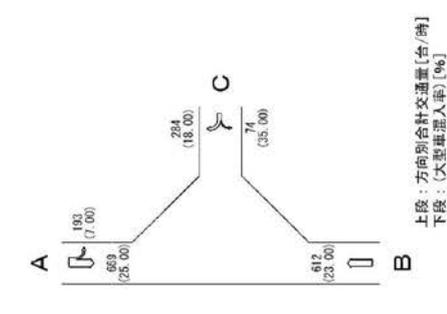
※****：連続で使用される現示

A：至 十日山端駅

B：至 瀬谷駅

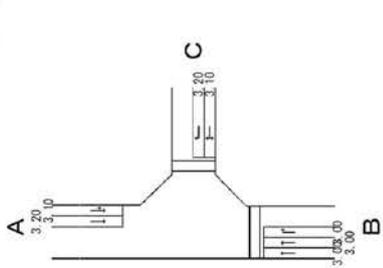
C：至

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もありますので、取扱いにご注意願います。

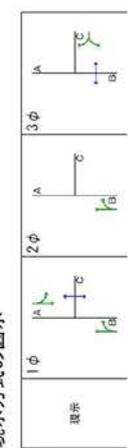


交通量図

交差点概略図



現示方式の図示



【準備書】ケース① 供用時交差点交通量（地点4（瀬谷土橋公園入口）：平日ピーク時 18：00～19：00）

交 差 点 名	瀬谷土橋公園入口交差点		B 至 瀬谷駅		C	
	A 至 十日山駅	右折・直進	直進	右折	右折	右折
車 線 数	1	2	1	1	1	1
飽和交通量の基本値	2000	2000	1900	1800	1800	1800
車線幅員による修正率	α _w	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(円形幅員)	α _G	(3.20)	(3.20)	(3.00)	(3.30)	(3.00)
標高差による修正率	α _H	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(距離係数)	α _T	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
入居者数による修正率	α _N	0.917	0.947	0.973	1.000	0.986
(大気汚染係数)	α _L	(13.00)	(8.00)	(4.00)	(0.00)	(2.00)
右折歩行者による修正率	α _{LT}	1.000				
(歩行者)	α _{NT}	(0.0)				
(歩行者による飽和率)	R _N	0.0				
(右折歩行者)	R _L	0.0				
(有効歩行者)	f	40				
(表示変更目による増加分)	K _{ER}	28				
(交差点内通行台数)	K					
(右折歩行者による修正率)	α _L					
飽和交通流率	S _A	1834	3788	1751	1670	1775
設計交通量	q	660	864	316	0	76
(0.660)						
右折修正交通量	q _{R-N}					
交差点流入部の需要率	ρ	0.180	0.228	0.180	0.400	0.443
必要停車率	1.φ	0.180	0.110	0.180		
2.φ	0.180	0.118				
3.φ						
右折待ち時間(秒)	1.φ	37	37			
2.φ	40	40				
3.φ						
信号周期割合	G/C	40/110	77/110	37/110	23/110	23/110
可能交通容量	C ₁	1331	2652	889	319	371
交通容量比	q/C ₁	0.495	0.326	0.207	0.900	0.206
交通信号機のフェック	O.K.	O.K.	O.K.	O.K.	O.K.	O.K.
信号長	L _s (m)	102.5	128.3	91.6	0.0	30.4

※ S = KER × $\frac{3000}{C}$

Y : 1時間で右折歩の交差点内に滞留する台数

※ * : 交通容量 (求1時間)

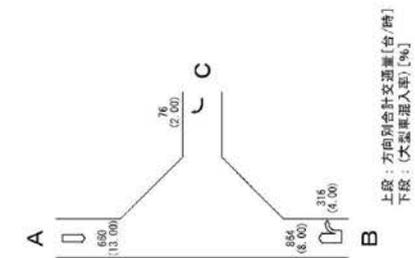
※ **** : 運転指示での使用指示

A : 至 十日山駅

B : 至 瀬谷駅

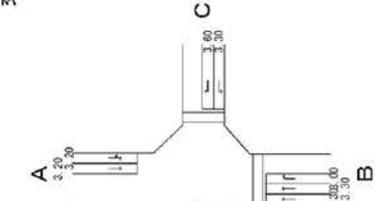
C :

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もありますので、取扱いにご注意願います。



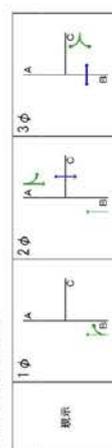
上段：方向別合計交通量[台/時]
下段：(大型車混入率) [%]

交通量図



交差点概略図

現示方式の図示



【再予測】ケース① 供用時交差点交通量（地点4（瀬谷土橋公園入口）：平日ピーク時 18：00～19：00）

交差点 車線の種類	瀬谷土橋公園入口交差点			
	A 左折・直進	B 直進	C 右折	右折
車線数	1	2	1	1
飽和交通流量の基本値 （車線幅員による補正率 （1車線幅員））	SB 1413 αw (3.20)	1727 (3.20)	1315 (3.30)	1800 (3.30)
観測地点による補正率 （観測地点による補正率 αG）	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 （大型車混入率 αT）	0.917 (13.00)	0.917 (13.00)	0.917 (13.00)	0.986 (2.00)
左折車混入による補正率 （左折率 αLT）	1.000 (0.0)			
（歩行者による削減率） f p	0.15			0.15
（有効歩時間） 砂	40			23
（歩行者用歩時間） 砂	28			11
観測歩行者による補正率 αLR				0.928
右折車混入による補正率 （右折率） αRT				
（右折車の通過強率） f				
（有効歩時間） 砂				
（現示変り目のさばり台幅増分） KER：右/サイクル （交差点内滞留台数） K：右/サイクル				
飽和交通流量 設計交通量	S.A. 1296 q (0+680)	1584	2490 1332	1670 1658
右折補正交通量 qR-N		864	316	0
交差点混入率の必要率 必要混入率	φ	0.229 0.229	0.237 0.180	0.000 0.046
有効歩時間(秒)	1φ 2φ 3φ	40 37	37	23
優勢歩時間比 G/C	40/110	77/110	37/110	23/110
可歩歩時間比 C1	1047	1743	448	349
交通需要比 α/C1	0.630	0.696	0.705	0.600
交通制御率のチェック OK	OK	OK	OK	OK
滞留長 Ls(m)	102.5	128.3	91.6	30.4

※ N = KER × $\frac{3600}{C}$

N：1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

※*：交通客数（台/1時間）

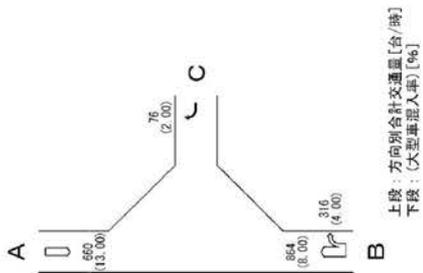
※***：連続で使用する現示

A：至 十日市駅

B：至 瀬谷駅

C：至 瀬谷駅

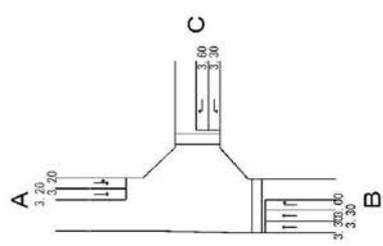
この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。



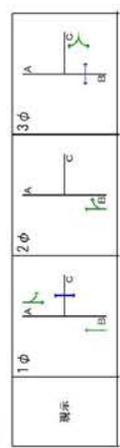
上段：方向別合計交通量[台/時]
下段：(大型車混入率)[%]

交通量図

交差点概略図



現示方式の図示



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もありますので、取扱いにご注意願います。

5 工事用車両の走行に伴う騒音の環境保全目標について

工事用車両の走行に伴う騒音の調査・予測地点は、図 5-2 に示すとおりです。

工事用車両の走行に伴う騒音の予測は、図 5-1 に示すとおり、現況の等価騒音レベル（現地調査結果）と現況交通による等価騒音レベル（計算値）から補正値を算出し、予測値を補正しています。

ただし、地点 4 の予測においては、車線構造が現況と工事中で変わることから、現地調査結果を用いた補正は行わず、将来一般交通量及び工事中交通量による等価騒音レベルを予測しています。

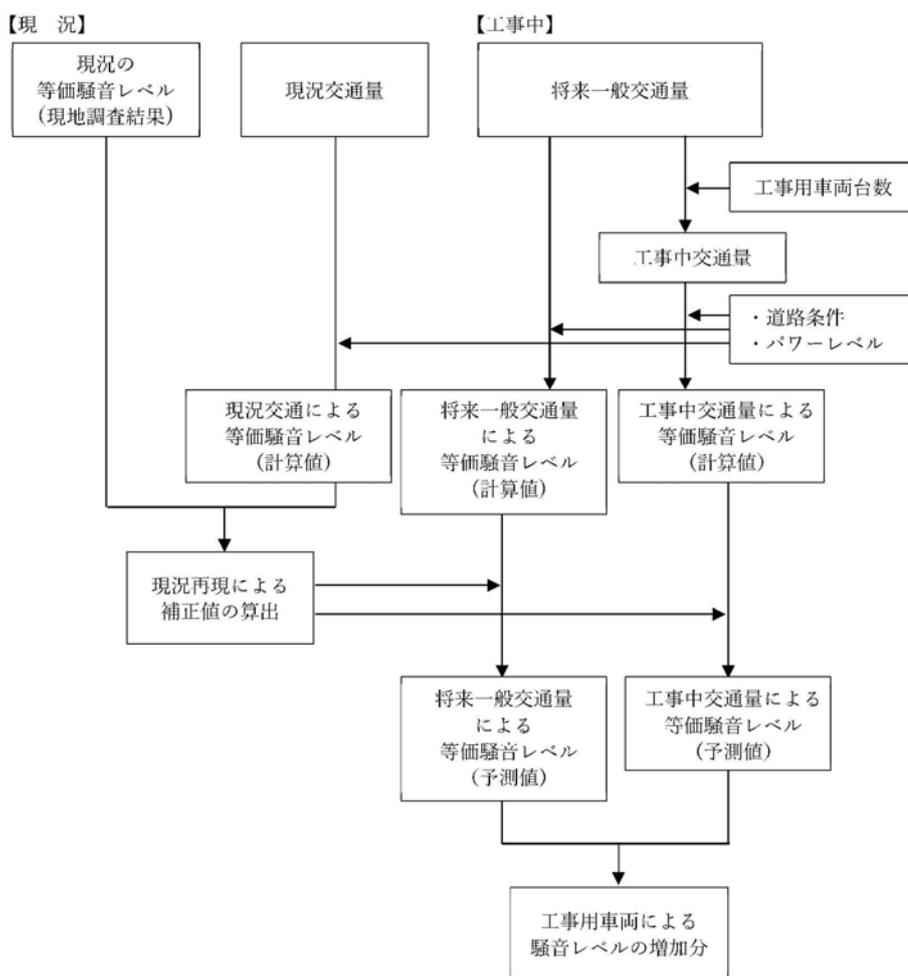


図 5-1 予測手順（工事用車両の走行に伴う道路交通騒音）

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もありますので、取扱いにご注意願います。

地点4の予測においては、将来一般交通量の予測では、道路条件を道路の拡幅後の道路断面、交通量を将来一般交通量（平日の現地調査結果）、工事中交通量の予測では道路条件を道路の拡幅後の道路断面、交通量を将来一般交通量（平日の現地調査結果）に本事業の工事用車両台数を上乗せした台数として予測しています。そのため、地点4の評価は、現在の状況（現地調査時点）からの変化ではなく、拡幅後の道路を一般車両のみが走行する場合の道路交通騒音と、そこに工事用車両が上乗せされた場合の道路交通騒音を比較し、その増分は0.1デシベルと予測されることから、本事業の工事用車両により周辺の生活環境に著しい影響を及ぼすことはないと考えます。

なお、現地調査結果から将来一般交通量の予測値で騒音レベルが6.1dB増加するのは、道路の拡幅による音源の位置の変化や舗装、車両の速度等の影響と考えられます。

表 5-1 環境保全目標(騒音)

区分	環境保全目標
【工事中】 工事用車両の走行	現在の状況から、周辺の生活環境に著しい影響を及ぼさないこと。

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もありますので、取扱いにご注意願います。

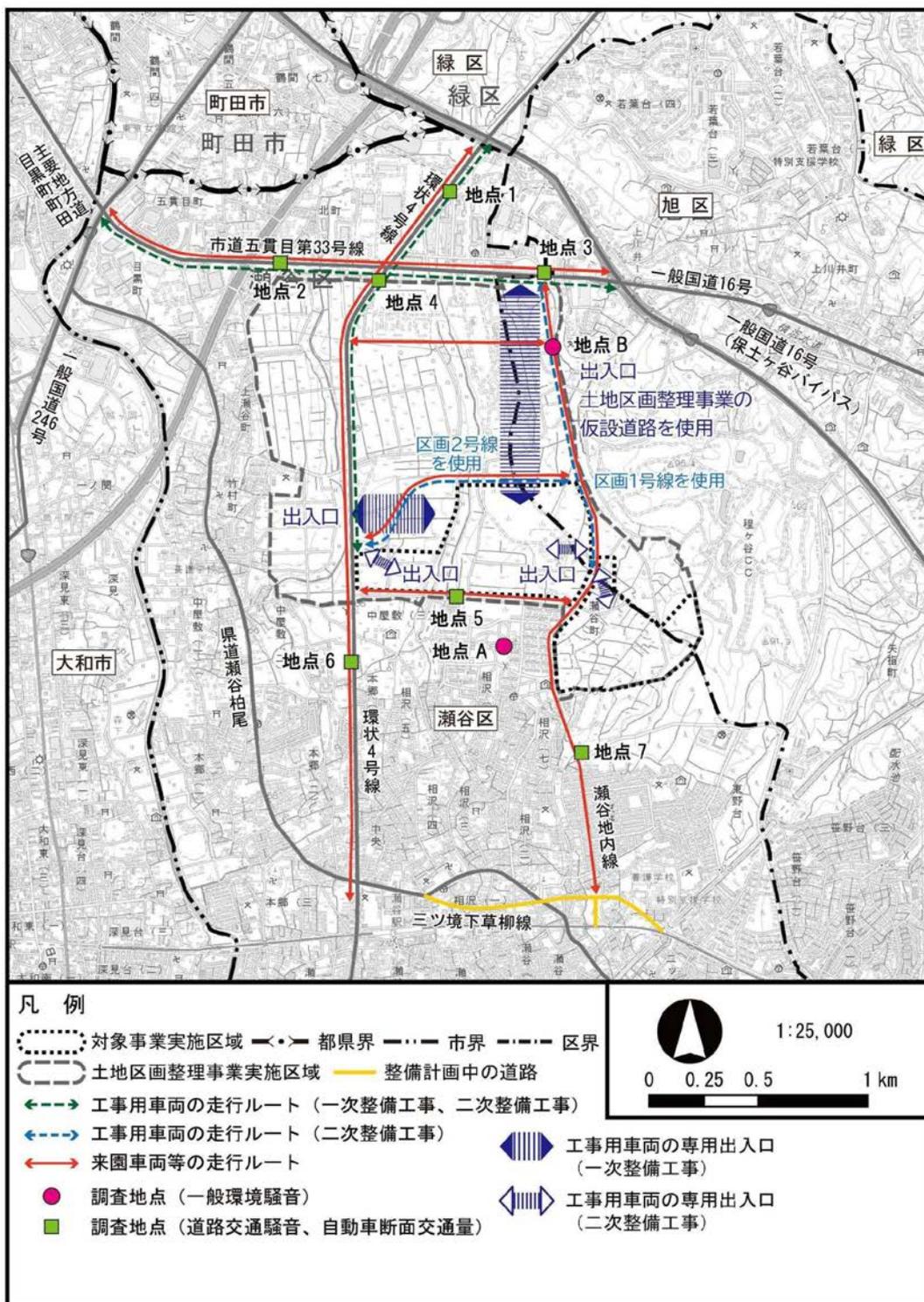


図 5-2 騒音の調査・予測地点

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もありますので、取扱いにご注意願います。

6 来園車両等の走行に伴う道路交通騒音の増加要因について

来園車両等の走行に伴う騒音の調査・予測地点は、前掲図 5-2 に示すとおりです。

来園車両等の走行に伴う騒音の予測は、図 6-1 に示すとおり、現況の等価騒音レベル（現地調査結果）と現況交通による等価騒音レベル（計算値）から補正値を算出し、予測値を補正しています。ただし地点2、地点3、地点4及び地点5の予測においては、道路構造が現況と供用後で変わることから、現地調査結果を用いた補正は行わず、将来一般交通量及び将来交通量による等価騒音レベルを予測しています。

現況（現地調査結果）と比較して供用時の将来一般交通量の騒音レベルが大きく増加する地点4及び地点7について、騒音レベルの増加要因を次頁以降に考察しました。

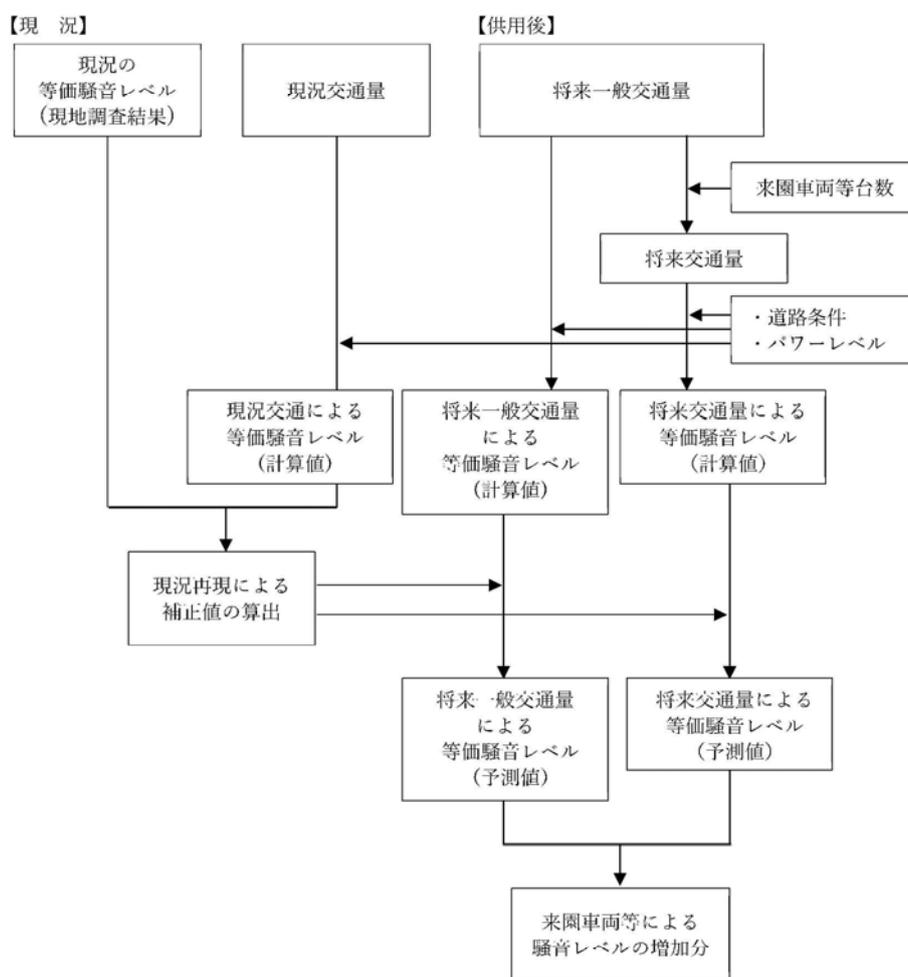


図 6-1 予測手順（来園車両等の走行に伴う道路交通騒音）

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もありますので、取扱いにご注意願います。

なお、来園車両等の走行に伴う騒音の予測においては、現在の状況（現地調査時点）からの変化を予測しているわけではなく、供用時の一般交通量（将来一般交通量）による等価騒音レベルの予測値と、将来一般交通量に本事業の来園車両等を加えた将来交通量による等価騒音レベルの予測値を比較しているため、環境保全目標を表 6-1 に示すとおり設定しています。

表 6-1 環境保全目標(騒音)

区分	環境保全目標
【供用時】 来園車両等の走行	周辺の生活環境に著しい影響を及ぼさないこと。

(1) 地点4の騒音レベルの増加要因

地点4の現地調査結果と供用時の将来一般交通量の予測結果を比較すると、騒音レベルが平日6.0デシベル増加、休日7.2デシベル増加（図6-2に示す現地調査を行った西側で比較した場合）しています。

現地調査時と供用時の交通量及び等価騒音レベルは表6-2に示すとおりです。

地点4は、現地調査結果を用いた計算値の補正を行っていないため、現地調査結果と等価騒音レベルの計算値の乖離が大きくなる可能性があります。交通量は、現地調査結果と供用時の将来一般交通量で大幅な増加はありませんが、道路の拡幅による音源の位置の変化や舗装、車両の速度等の影響により騒音レベルが増加したと考えます。

ただし、来園車両等の走行に伴う騒音レベルの増加分は、1デシベル未満（0.1デシベル未満～0.1デシベル）であることから、本事業の影響は小さいと予測します。なお、この騒音レベルの増加分は、将来一般交通量に本事業の来園車両等を加えた将来交通量による騒音レベルの予測値から、将来一般交通量による騒音レベルの予測値を差し引いた値であり、本事業の来園車両等の台数が加わることに伴う騒音レベルの増加分を示しています。



図 6-2 地点4 現地調査地点位置図

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もありますので、取扱いにご注意願います。

表 6-2(1) 交通量と等価騒音レベルの変化（平日）

予測地点	道路名	方向	車種分類	現況交通量		将来一般交通量		将来交通量	
				現況交通量	騒音レベル(実測値)	将来一般交通量	騒音レベル(予測値)	将来交通量	騒音レベル(予測値)
地点4	環状4号線	目黒交番前(北行)	大型車	965	63.6	967	69.6	967	69.6
			小型車	5,336		4,618		4,661	
			合計	6,301		5,585		5,628	
			小型車換算合計	9,650		8,940		8,983	
		瀬谷駅(南行)	大型車	1,034	-	1,335	70.0	1,335	70.0
			小型車	5,690		5,388		5,438	
			合計	6,724		6,723		6,773	
			小型車換算合計	10,312		11,355		11,405	
		断面合計(小型車換算)	19,962	-	20,296	-	20,389	-	

注1：予測時間帯は昼間（6時～22時）としました。
 注2：交通量は予測時間帯の16時間交通量としました。

表 6-2(2) 交通量と騒音レベルの変化（休日）

予測地点	道路名	方向	車種分類	現況交通量		将来一般交通量		将来交通量	
				現況交通量	騒音レベル(実測値)	将来一般交通量	騒音レベル(予測値)	将来交通量	騒音レベル(予測値)
地点4	環状4号線	目黒交番前(北行)	大型車	197	61.8	848	69.0	848	69.1
			小型車	2,682		4,048		4,138	
			合計	2,879		4,896		4,986	
			小型車換算合計	3,563		7,839		7,929	
		瀬谷駅(南行)	大型車	169	-	1,170	69.4	1,170	69.4
			小型車	3,329		4,718		4,825	
			合計	3,498		5,888		5,995	
			小型車換算合計	4,084		9,948		10,055	
		断面合計(小型車換算)	7,647	-	17,786	-	17,983	-	

注1：予測時間帯は昼間（6時～22時）としました。
 注2：交通量は予測時間帯の16時間交通量としました。

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もありますので、取扱いにご注意願います。

(2) 地点7の騒音レベルの増加要因

地点7の現地調査結果と供用時の将来一般交通量の予測結果を比較すると、騒音レベルが平日4.3dB増加、休日5.8dB増加(図6-3に示す現地調査を行った東側で比較した場合)しています。

現地調査時と供用時の交通量及び等価騒音レベルは表6-3に示すとおりです。

地点7は、現況と供用後で道路構造が変わらないため、現地調査結果を用いた補正を行い予測しています。そのため、騒音レベルの増加は、交通量の増加によるものと考えられます。

ただし、来園車両等の走行に伴う騒音レベルの増加分は、1デシベル未満(0.3デシベル～0.7デシベル)であることから、本事業の影響は小さいと予測します。

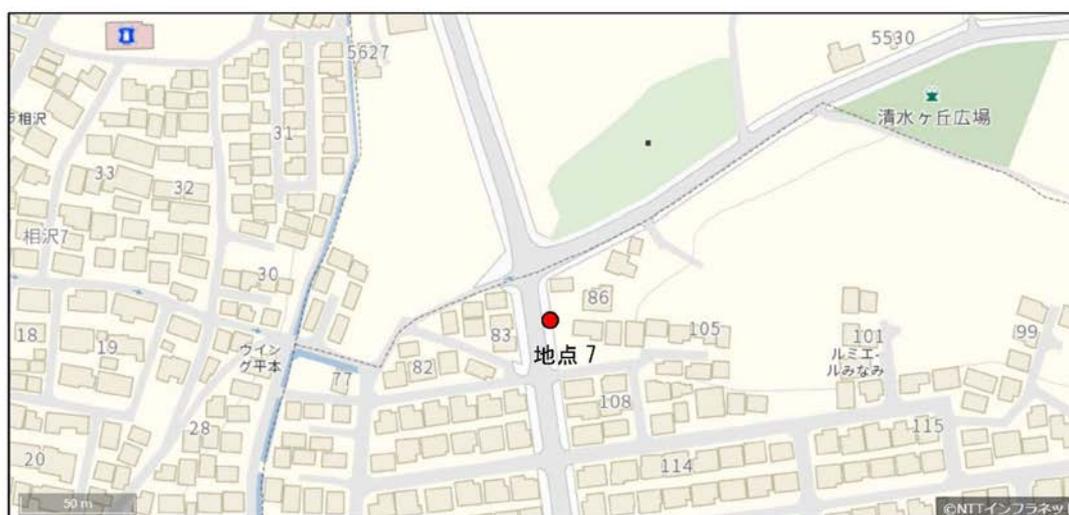


図 6-3 地点7 現地調査地点位置図

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もありますので、取扱いにご注意願います。

表 6-3(1) 交通量と等価騒音レベルの変化（平日）

予測地点	道路名	方向	車種分類	現況交通量		将来一般交通量		将来交通量	
				現況交通量	騒音レベル(実測値)	将来一般交通量	騒音レベル(予測値)	将来交通量	騒音レベル(予測値)
地点7	瀬谷地内線	細谷戸公園(北行)	大型車	64	-	530	64.6	530	64.9
			小型車	1,524		3,509		3,883	
			合計	1,588		4,039		4,413	
			小型車換算合計	1,810		5,878		6,252	
		瀬谷駅(南行)	大型車	78	59.9	476	64.2	476	64.5
			小型車	1,721		3,038		3,480	
			合計	1,799		3,514		3,956	
			小型車換算合計	2,070		5,166		5,608	
		断面合計(小型車換算)	3,880	-	11,044	-	11,860	-	

注1：予測時間帯は昼間（6時～22時）としました。
 注2：交通量は予測時間帯の16時間交通量としました。

表 6-3(2) 交通量と等価騒音レベルの変化（休日）

予測地点	道路名	方向	車種分類	現況交通量		将来一般交通量		将来交通量	
				現況交通量	騒音レベル(実測値)	将来一般交通量	騒音レベル(予測値)	将来交通量	騒音レベル(予測値)
地点7	瀬谷地内線	細谷戸公園(北行)	大型車	3	-	537	64.7	537	65.2
			小型車	429		3,548		4,344	
			合計	432		4,085		4,881	
			小型車換算合計	442		5,948		6,744	
		瀬谷駅(南行)	大型車	5	58.4	483	64.2	483	64.9
			小型車	677		3,068		4,010	
			合計	682		3,551		4,493	
			小型車換算合計	699		5,227		6,169	
		断面合計(小型車換算)	1,142	-	11,175	-	12,913	-	

注1：予測時間帯は昼間（6時～22時）としました。
 注2：交通量は予測時間帯の16時間交通量としました。

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もありますので、取扱いにご注意願います。

7 仮設調整池の位置について

仮設調整池は、図 7-1 に示すとおり各流域の流末付近に設置する計画です。

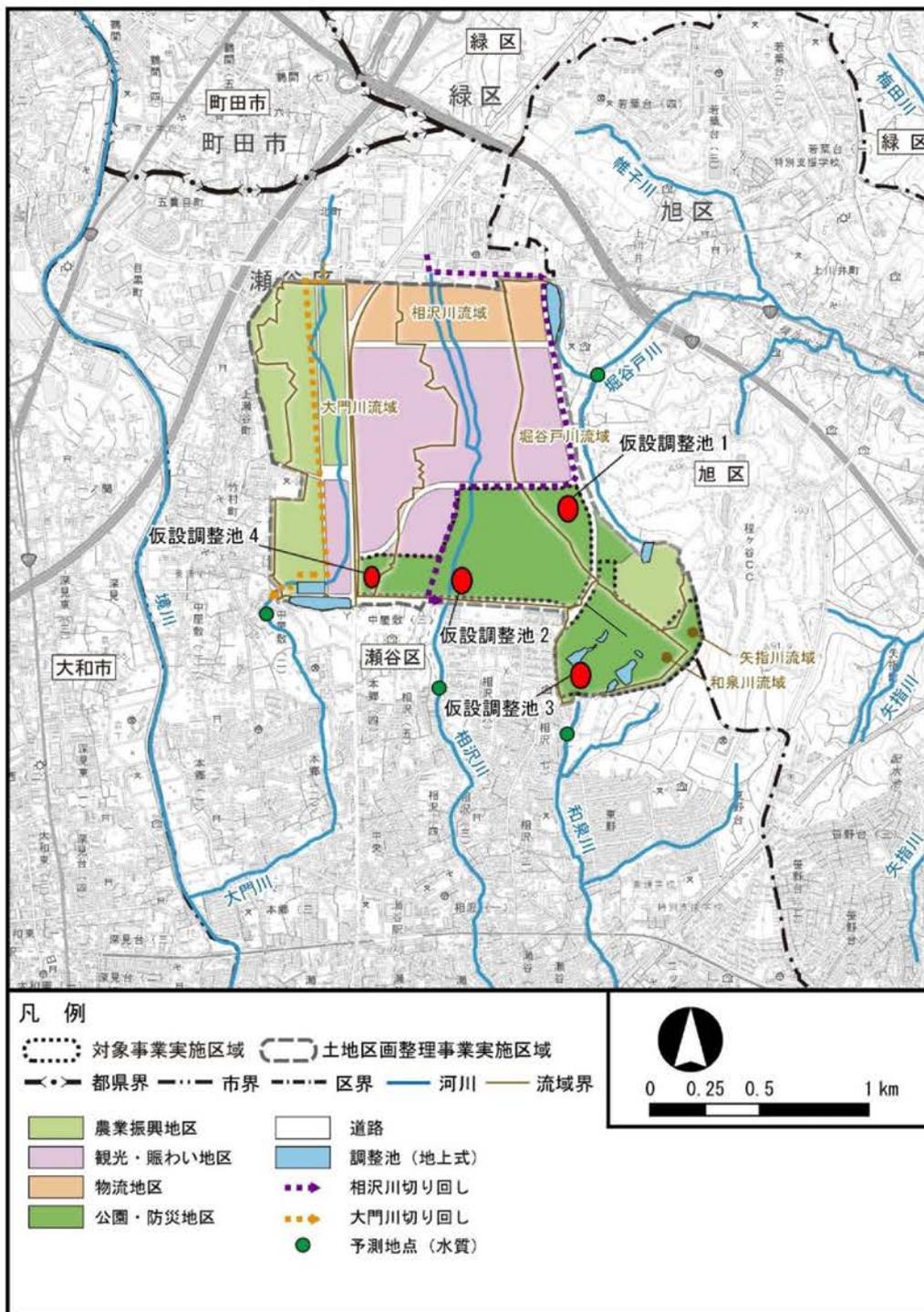


図 7-1 仮設調整池の位置

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もありますので、取扱いにご注意願います。

8 仮設調整池の出口での土砂の残留率について (2)

(1) 環境影響評価書における見直し案

審査会での指摘を受けて補足資料として提出した内容を踏まえ、準備書の該当箇所の内容を見直し、次のとおり修正します。準備書からの変更点は、太字下線で示します。

⑤ 予測条件

ア. 本事業の集水区域の対象範囲

流域ごとに設置する仮設調整池に流入する雨水の集水区域の面積については、表 6.8-15 に示すとおりです。また、矢指川流域の土地利用については、自然的な利用を計画しているため、仮設調整池の対象とはしないこととしました。

集水区域の流域の状況は、前掲図 6.8-5 (p.6.8-23 参照) に示すとおりです。

仮設調整池は、前掲図 6.8-5 (p.6.8-23 参照) に示すとおり各流域の流末付近に設置する計画です。

イ. 仮設調整池の諸元

工事により発生する雨水排水(濁水)は、公共下水道に排出する計画ですが、排水管の敷設・接続工事が完了するまでは、仮設調整池へ集水し一定時間滞留させ、土粒子を十分に沈降させた後、上澄み水を公共用水域に放流する計画です。

仮設調整池の諸元は表 6.8-15 に示すとおりです。

表 6.8-15 仮設調整池の諸元

仮設調整池の名称	流域	集水区域の面積 (ha)	仮設調整池の貯留容量 (m ³)
仮設調整池 1	堀谷戸川	7.66	4,800
仮設調整池 2	相沢川	32.19	4,500
仮設調整池 3	和泉川	20.98	4,700
仮設調整池 4	大門川	1.9	2,700

ウ. 集水区域の雨水流出係数

国土交通省告示による雨水流出係数は、表 6.8-16 に示すとおりです。

対象事業実施区域においては、土地区画整理事業によって造成が行われます。本事業では必要に応じて不陸の整正や整地作業など実施して施設整備を行う計画です。なお、施設の整備にあたり、構造物の基礎の掘削などの作業土工を行います。

本事業の工事は対象事業実施区域をいくつかの工区に分けて段階的に行います。土地区画整理事業の造成工事後、園路や建築施設等、本事業で速やかな施工を行う区域(以下、「造成裸地」とする)は、雨水流出係数(0.5)を用いました。道路擦り付け部等、本事業で速やかな施工を行わない区域(以下、「造成緑地」とする)は、土地区画整理事業により造成終了後に緑地の回復が行われる計画であることから、雨水流出係数(0.4)を用いました。また、既存樹林を保全し、本事業及び土地区画整理事業で改変を行わない区域(以下、「非改変区域」とする)についても、雨水流出係数(0.4)を用いました。

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もありますので、取扱いにご注意願います。

表 6.8-16 集水区域の雨水流出係数と面積

土地利用 の区分	雨水 流出 係数	SS の発生濃 度 (原単位) (mg/L)	集水区域の面積 (ha)				備 考
			仮設調整池 1 (堀谷戸川)	仮設調整池 2 (相沢川)	仮設調整池 3 (和泉川)	仮設調整池 4 (大門川)	
造成裸地	0.5	2,000	0.99	9.23	5.53	0	出典における「ローラその他これに類する建設機械を用いて締め固められた土地」の流出係数を設定
造成緑地	0.4	200 ^{注1}	3.41	0.75	1.49	1.90	出典における「人工的に造成され植生に覆われた法面」の流出係数を設定
非改変 区域	0.4	200 ^{注1}	3.26	22.21	13.96	0	出典における「人工的に造成され植生に覆われた法面」の流出係数を設定
集水区域で発生する SS 濃度 (mg/L) ^{注2}			481.69	802.00	765.40	200.00	-

注1：「道路環境影響評価手法「7. 水質 7.4 切土工事等、工事施工ヤードの設置、及び工事用道路等の設置に係る水の濁り」に関する参考資料（国総研資料大 594 号）を踏まえて、植栽範囲では9割程度の低減が図られるとし、200mg/Lを設定しました。当該文献は、裸地法面で平均310mg/Lに対し、植栽法面では平均20mg/Lとなっており、9割以上の削減となっています。

注2：各仮設調整池の集水区域で発生する浮遊物質量は、以下のとおり計算しました。

$$\text{集水区域で発生する浮遊物質量} = 2000 \times (\text{造成裸地からの濁水量} / \text{集水区域全体の濁水量}) + 200 \times (\text{造成緑地及び非改変区域からの濁水量} / \text{集水区域全体の濁水量})$$

資料：「流出雨水量の最大値を算出する際に用いる土地利用形態ごとの流出係数を定める告示」（平成16年国土交通省告示第521号）

エ. 時間雨量

対象事業実施区域の最寄り気象官署であるアメダス海老名観測所の過去30年間時間雨量の最大値を基に、豪雨時の1時間降水量(102mm)を設定しました。

日常的な降雨時については、既存資料（「降雨の時間特性に関する研究」（水工学論文集第47巻 土屋ら 平成15年2月））により関東地方平野部における一降雨時あたり最大1時間降水量の平均値(7.1mm)を設定しました。

表 6.8-17 時間雨量

降雨の区分	時間雨量	備 考	資料
豪雨時	102mm/ 時	アメダス海老名観測所における平成5年～令和4年までの1時間降水量の最大値	1
日常的な降雨時	7.1mm/時	関東地方平野部における一降雨時あたり最大1時間降水量の平均値	2

資料：1. 「各種データ・資料、過去の気象データ検索」（気象庁ホームページ 令和5年2月閲覧）

2. 水工学論文集「降雨の時間特性に関する研究」（水工学論文集第47巻 土屋ら 平成15年2月）

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もありますので、取扱いにご注意願います。

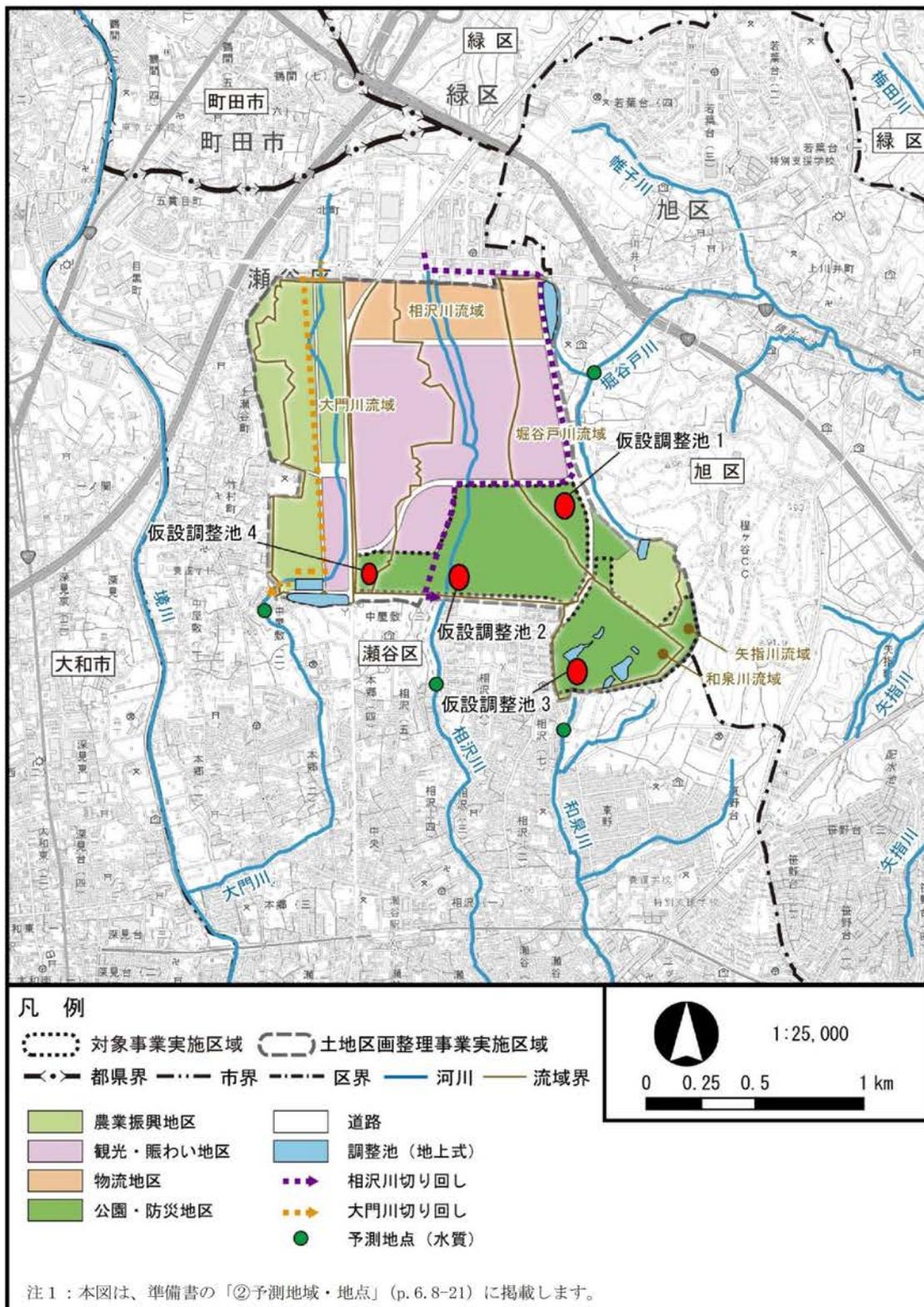


図 6.8-5 予測地点

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もありますので、取扱いにご注意願います。

オ. 集水区域で発生する浮遊物質量

本事業の工事は対象事業実施区域をいくつかの工区に分けて段階的に行います。そのため、土地利用区分を造成裸地、造成緑地、非改変区域の 3 つに区分し、それぞれ浮遊物質量の発生濃度（原単位）を設定しました。

日常的な降雨時、豪雨時ともに、造成裸地は前掲表 6.8-4 (p.6.8-8) を参考に最大値である 2,000mg/L を設定しました。造成緑地は、土地区画整理事業により造成終了後に緑地の回復が行われる計画であることから、「道路環境影響評価手法「7. 水質 7.4 切土工事等、工事施工ヤードの設置、及び工事用道路等の設置に係る水の濁り」に関する参考資料（国総研資料大 594 号）^{注1}を踏まえて、植栽範囲では9割程度の低減が図られるとし、200mg/L を設定しました。非改変区域も造成緑地と同様に 200mg/L を設定しました。

集水区域で発生する浮遊物質量は前掲表 6.8-16 に示すとおり、仮設調整池 1（堀谷戸川）は 481.69mg/L、仮設調整池 2（相沢川）は 802.00mg/L、仮設調整池 3（和泉川）は 765.40mg/L、仮設調整池 4（大門川）は 200.00mg/L です。

なお、工事排水は速やかに公共下水道に接続できない場合も想定され、造成緑地の一部では、局所的な植栽工事等を実施しますが、該当工事の施工期間は短期間であり、排水管の敷設・接続工事の完了後は、順次、排水管により工事排水を公共下水道に排出し、二次整備工事開始時は、全ての工事排水を公共下水道に排出することから、発生する浮遊物質量は前掲表 6.8-16 で設定した値を大きく上回ることはないと想定します。

注 1：当該文献は、裸地法面で平均 310mg/L に対し、植栽法面では平均 20mg/L となっており、9 割以上の削減となっています。

注 2：各仮設調整池の集水区域で発生する浮遊物質量は、以下のとおり計算しました。

$$\text{集水区域で発生する浮遊物質量} = 2000 \times (\text{造成裸地からの濁水量} / \text{集水区域全体の濁水量}) + 200 \times (\text{造成緑地及び非改変区域からの濁水量} / \text{集水区域全体の濁水量})$$

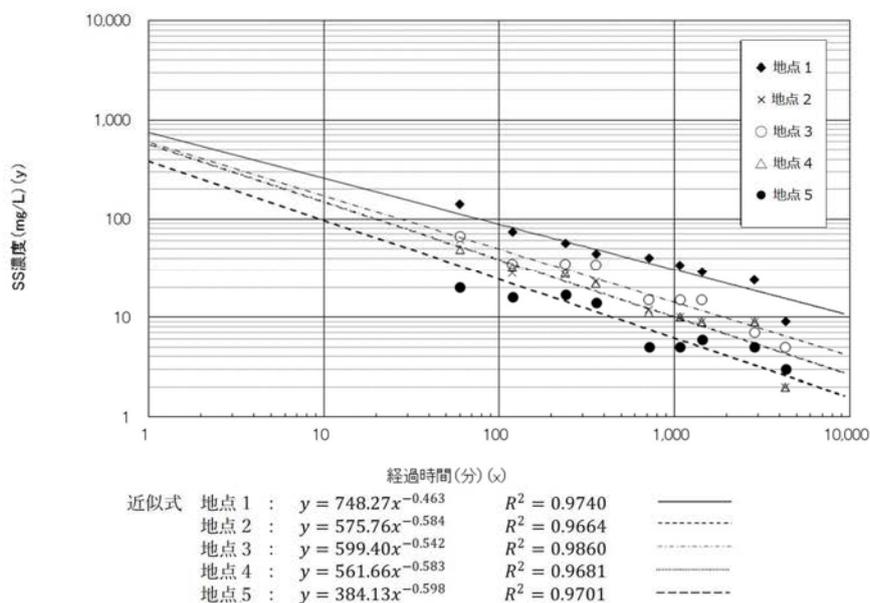
カ. 仮設調整池の出口での土砂の残留率

仮設調整池の出口での土砂の残留率は、各仮設調整池での滞留時間と土壌の沈降試験結果（前掲表 6.8-7 及び図 6.8-6）から設定しました。

本事業の工事は土地区画整理事業の造成工事によって表土が剥ぎ取られた後に着手することから、土壌の沈降試験に用いた土質サンプル（前掲表 6.8-3 (p.6.8-8) 参照）と同様の粒度組成の土壌が流出すると想定しました。粒径が同じ土砂の沈降速度は同じであるため、土壌の沈降試験に用いた SS 濃度 2,000mg/L の濁水と本事業の集水区域で発生する SS 濃度 200.00～802.00mg/L（前掲表 6.8-16）の濁水で、濁水中に含まれる土砂の粒度組成が同じ場合、滞留時間経過後の土砂の残留率は変わりません。そのため、図 6.8-6 に示す初期濃度 2,000mg/L の土壌の沈降試験から算出される近似式を用いて土砂の残留率を算出し、算出した残留率を初期濃度 200.00～802.00mg/L にかけることで、仮設調整池出口での SS 濃度の予測値を算出しました。

ただし、SS 濃度が 10mg/L 以下の低濃度の範囲では横ばいになる傾向が見られ、近似式のとおり SS 濃度が減少しないことが想定されることから、安全側をみて仮設調整池の出口での SS 濃度の最小値は 10mg/L としました。

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もありますので、取扱いにご注意願います。



注 1 : 地点 2 の近似式と地点 4 の近似式はほぼ重複しています。R は相関係数です。

仮設調整池出口での残留率 P は、各調整池における滞留時間経過後 SS 濃度 / 初期 SS 濃度 (=2000mg/L) で求めました。

図 6.8-6 滞留時間 (経過時間) と SS 濃度との関係

⑥ 予測結果

ア. 工事の実施に伴う公共用水域の水質 (浮遊物質)

仮設調整池の出口での浮遊物質 (SS) は、表 6.8-18 に示すとおりです。

豪雨時における SS 濃度は 10.0~57.8mg/L、日常的な降雨時における SS 濃度は、10.0~16.8mg/L と予測されます。

豪雨時及び日常的な降雨時における仮設調整池出口での濃度は、市条例の工事排水の水質に係る規制基準 (70mg/L 以下) 以下となることから、豪雨時及び日常的な降雨時においては、本事業の工事時の雨水の排水に起因する基準値の超過はないものと予測します。

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もありまますので、取扱いにご注意願います。

表 6.8-18(1) 仮設調整池の出口での浮遊物質(SS)の予測結果 (豪雨時)

処理施設	流域	集水区域面積 (ha)	仮設調整池への濁水の流入量 (m ³ /min)	集水区域で発生するSS濃度 (mg/L)	仮設調整池の滞留時間 (min)	仮設調整池の出口での土砂の残留率 ^{注1} (%)	仮設調整池の出口でのSS (計算値) (mg/L)	仮設調整池の出口でのSS (見直し後) ^{注1} (mg/L)
仮設調整池 1	堀谷戸川	7.66	53.8	481.69	89.3	1.31 (地点 5)	6.3	10.0
仮設調整池 2	相沢川	32.19	234.6	802.00	19.2	5.02 (地点 4)	40.2	40.2
仮設調整池 3	和泉川	20.98	152.1	765.40	30.9	7.64 (地点 1) ^{注2}	57.8	57.8
仮設調整池 4	大門川	1.9	12.9	200.00	209.0	1.27 (地点 2)	2.5	10.0

注 1：仮設調整池の出口での土砂の残留率の欄の () 内は、残留率の設定に用いた土質調査地点を示しています。
 注 2：土質調査結果が得られていない和泉川流域は、影響の大きい地点 1 (武蔵野ローーム層で粘土質主体) の沈降試験結果を用いました。
 注 3：仮設調整池の出口での SS 濃度が 10mg/L 以下になる地点は、不確実性が残るため、安全側をみて仮設調整池の出口での SS 濃度を 10mg/L としました。

表 6.8-18(2) 仮設調整池の出口での浮遊物質(SS)の予測結果 (日常的な降雨時)

処理施設	流域	集水区域面積 (ha)	仮設調整池への濁水の流入量 (m ³ /min)	集水区域で発生するSS濃度 (mg/L)	仮設調整池の滞留時間 (min)	仮設調整池の出口での土砂の残留率 ^{注1} (%)	仮設調整池の出口でのSS (計算値) (mg/L)	仮設調整池の出口でのSS (見直し後) ^{注1} (mg/L)
仮設調整池 1	堀谷戸川	7.66	3.7	481.69	1282.4	0.27 (地点 5)	1.3	10.0
仮設調整池 2	相沢川	32.19	16.3	802.00	275.6	1.06 (地点 4)	8.5	10.0
仮設調整池 3	和泉川	20.98	10.6	765.40	444.0	2.22 (地点 1) ^{注2}	16.8	16.8
仮設調整池 4	大門川	1.9	0.9	200.00	3002.2	0.27 (地点 2)	0.5	10.0

注 1：仮設調整池の出口での土砂の残留率の欄の () 内は、残留率の設定に用いた土質調査地点を示しています。
 注 2：土質調査結果が得られていない和泉川流域は、影響の大きい地点 1 (武蔵野ローーム層で粘土質主体) の沈降試験結果を用いました。
 注 3：仮設調整池の出口での SS 濃度が 10mg/L 以下になる地点は、不確実性が残るため、安全側をみて仮設調整池の出口での SS 濃度を 10mg/L としました。

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もありますので、取扱いにご注意願います。

日常的な降雨時における放流先河川の SS 濃度について、完全混合式により予測した結果を表 6.8-19 に示します。現況の SS 濃度が高い堀谷戸川以外は、放流先河川の環境基準値（大門川、相沢川及び和泉川は 100mg/L、堀谷戸川は 25mg/L）を満足する値となっています。また、すべての仮設調整池で現況の河川濃度を下回る結果となりました。しかしながら、放流先河川への SS の負荷量としては影響があるため、環境保全措置を検討するものとします。

表 6.8-19 放流先河川での浮遊物質質量(SS)の予測結果（日常的な降雨時）

処理施設	流域	現況の日常的な降雨時河川流量 ^{注1} (m ³ /min) Q _s	現況の SS 濃度 ^{注1} (mg/L) C _s	仮設調整池からの放流量 ^{注2} (m ³ /min) Q	仮設調整池の出口での SS 濃度 (mg/L) C	放流先河川下流での SS 濃度 (mg/L) C _R
仮設調整池 1	堀谷戸川	13.4	305	3.7	<u>10.0</u>	<u>240.5</u>
仮設調整池 2	相沢川	14.9	35	16.3	<u>10.0</u>	<u>21.9</u>
仮設調整池 3	和泉川	2.15	23	10.6	16.8	17.9
仮設調整池 4	大門川	97.8	74	0.9	<u>10.0</u>	<u>73.4</u>

注1：現況の日常的な降雨時河川流量及び SS 濃度は、既存資料（区画整理）における 2 回の降雨時調査における観測値の平均としました。

注2：仮設調整池への流入量と同じとしました。

注3：仮設調整池 1 の排水は堀谷戸川の支流に排水されますが、当該支流の流量は少なく、仮設調整池 1 からの排水により流量や SS 濃度が支配されるものとみなし、合流後（前掲図 6.8-5 の堀谷戸川の地点）の濃度を予測しました。

注4：仮設調整池の出口での SS 濃度が 10mg/L 以下になる地点は、不確実性が残るため、安全側をみて仮設調整池の出口での SS 濃度を 10mg/L としました。

6.8.5 評価

(1) 工事の実施に伴う公共用水域の水質（浮遊物質質量、水素イオン濃度）

工事の実施に伴う公共用水域の水質のうち、豪雨時における仮設調整池出口での SS 濃度は、10.0～57.8mg/L、日常的な降雨時における仮設調整池出口での SS 濃度は、10.0～16.8mg/L と予測され、仮設調整池出口での濃度は、市条例の工事排水の水質に係る規制基準（70mg/L 以下）以下となることから、豪雨時及び日常的な降雨時において、本事業の工事時の雨水の排水に起因する基準値の超過はないものと予測します。

また、日常的な降雨時における放流先河川の SS 濃度は、現況の SS 濃度が高い堀谷戸川以外は放流先河川の環境基準値（大門川、相沢川及び和泉川は 100mg/L、堀谷戸川は 25mg/L）を満足する値となっています。また、すべての仮設調整池で現況の河川濃度を下回る結果となりました。

工事の実施に伴う公共用水域の水素イオン濃度について、コンクリート打設により発生するアルカリ排水は、作業現場に個別の集水桝を設ける等の措置を講じ、直接河川への流入を防止するほか、仮設調整池に排水が流入する場合は、仮設調整池において無機酸系の中和剤を優先的に用いて市条例の工事排水の水質に係る規制基準以下に処理した上で、公共用水域に排出することから、雨水の排水に伴う公共用水域の水質（水素イオン濃度）への影響は小さいものと考えられます。

また、環境保全措置として、裸地の早期緑化、凝集剤の添加、仮設調整池の点検、工事排水の水質の定期的な測定を実施することで、より一層の低減を図ります。

以上のことから、環境保全目標「(浮遊物質質量 (SS)) 仮設調整池出口は「市条例の工事排水の水質に係る規制基準」である 70mg/L 以下、放流先河川は大門川、相沢川、和泉川については「生活環境

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もありますので、取扱いにご注意願います。

の保全に関する環境基準（河川）」である 100mg/L とし、堀谷戸川については現況の水質を大きく悪化させないこと。」「(水素イオン濃度 (pH)) 工事排水の排出先となる河川の現況の水質を大きく悪化させないこと。」を達成するものと評価します。

(2) 事後調査

本事業の予測では、造成緑地及び非改変区域の浮遊物質量の発生濃度（原単位）を植栽範囲では造成裸地から9割程度の低減が図られるとし、200mg/L と設定しましたが、植生による SS の除去効果は、植生の種類・状態、降雨条件及び土壌性状などの諸条件によって異なるため、植生による SS の除去割合の条件には不確実性があると考えられます。

また、植生通過後の土壌粒子は、裸地から流出される土壌粒子より小さい可能性が考えられ、その場合、仮設調整池での滞留時間経過後の土砂の除去率は、植生通過後の土壌の方が裸地から流出された土壌よりも低く（残留率が高く）なります。そのため、造成緑地及び非改変区域から流出される土壌の滞留時間経過後の除去率は、裸地と類似した条件で採取した土壌沈降試験のサンプルよりも低くなる可能性があり、予測の不確実性があると考えられます。

以上のことから、予測の不確実性を補い、環境保全措置の効果を高めるため、表 8.1 に示す事後調査を実施します。なお、公共用水域の水質の事後調査位置について、準備書では予測を行った地点（仮設調整池の出口4地点及び放流先河川4地点）としていましたが、仮設調整池 1 で処理した工事排水は、堀谷戸川の合流前の南側の支流に排出することから、仮設調整池 1 の放流先河川の事後調査地点を南側の支流の合流前の位置に変更します。また、事後調査地点の一部は土地区画整理事業の事後調査地点と重なることから、土地区画整理事業の事後調査結果を活用します。

以上を踏まえ、準備書第 8 章の事後調査項目を選定した理由及び事後調査の内容を次のとおり修正します。準備書からの変更点は、太字下線で示します。

表 8.1 事後調査項目を選定した理由・選定しない理由（工事中）

環境影響評価項目		環境影響要因	選定	選定した理由・選定しない理由
評価項目	細目			
水質・底質	公共用水域の水質	建設行為等	○	本事業の工事の実施に伴う公共用水域の水質の影響は、予測条件として整理した仮設調整池の諸元、 <u>植栽範囲で発生する浮遊物質量^{注1}、仮設調整池での土砂の残留率^{注2}</u> 等に不確実性があると考えられるため、選定します。

注1：植生による SS の除去効果は、植生の種類・状態、降雨条件及び土壌性状などの諸条件によって異なるため、植生による SS の除去割合の条件には不確実性があると考えられます。

注2：植生通過後の土壌粒子は、裸地から流出される土壌粒子より小さい可能性が考えられ、その場合、仮設調整池での滞留時間経過後の土砂の除去率は、植生通過後の土壌の方が裸地から流出された土壌よりも低く（残留率が高く）なります。

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もありますので、取扱いにご注意願います。

表 8.2 事後調査の内容 (工事中)

環境影響 評価項目		調査項目	調査位置	調査頻度	調査時期	調査方法
評価 項目	細目					
水質・ 底質	公共用 水域の 水質	浮遊物質 量(SS)、水 素イオン 濃度(pH)	予測を行っ た地点(仮 設調整池 の出口4 地点及び 放流先河 川4地点) <small>注1</small>	4季 (各季 非 降雨時及 び降雨時 の2回)	一次整備 工事期間 全体	「水質調査 方法」(昭 和46年 循水管 30号)及 び「水質 汚濁に係 る環境基 準につい て」(昭 和46年 環境庁告 示第59 号)に定 められた 方法とし ます。

注1：仮設調整池1(堀谷戸川)の排水は堀谷戸川の合流前の南側の支流に放流することから、仮設調整池1の放流先河川の事後調査位置は堀谷戸川の南側の支流の合流前の位置とします。

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もありますので、取扱いにご注意願います。

9 調整池4の設えについて

本公園の方針には、「上瀬谷の緑と水を基調とした公園」があり、そこでは、既存の樹木や地形、表土の活用を考慮した施設整備、相沢川の谷戸地形や和泉川の源頭部の環境をいかした生物の生息生育環境の保全創出をしております。そのため、土地区画整理事業が主体となり整備する調整池4においても、この公園の方針に基づき、土地区画整理事業と調整を行っています。

現在、和泉川の源頭部は緩やかな起伏の中で、滲み出した伏流水が小水路に流れ出ている状況にあり、表9-1及び写真9-1に示すとおり支流①及び③では年間を通して流れが見られますが、支流②では渇水期には水が枯れることもあります。湧水は一般に水温の変動が小さい傾向にありますが、調整池に水をためる構造とした場合、気温の影響により水温の変動が大きくなるなど水温、水質が現況から変化する可能性があります。そのため、調整池の整備にあっても、平常時でも積極的に水をためることはせず、現在の地形や小水路の環境を維持し、現在生息する生物の生育・生息環境を確保します。

ただし、多様な水辺環境の確保のため、堤体のオリフィス付近を小規模な止水域にすることや、水路には川幅の変化や小さな落差を形成し、流速や水深に変化のある構造とすることも含め、幅広く検討しています。

なお、水路は、護岸が必要な個所では石積みなどの多孔質な素材により、地下水の滲出性を持たせることで、滲み出した伏流水を水路に流し、水際部には抽水植物を植栽する予定です。また、最高水位（HWL）以下については、可能な限り現在の地形やメヒシバエノコログサ群落等の植生を維持し、現在と同様の定期的な草刈りにより、適切に維持管理します。

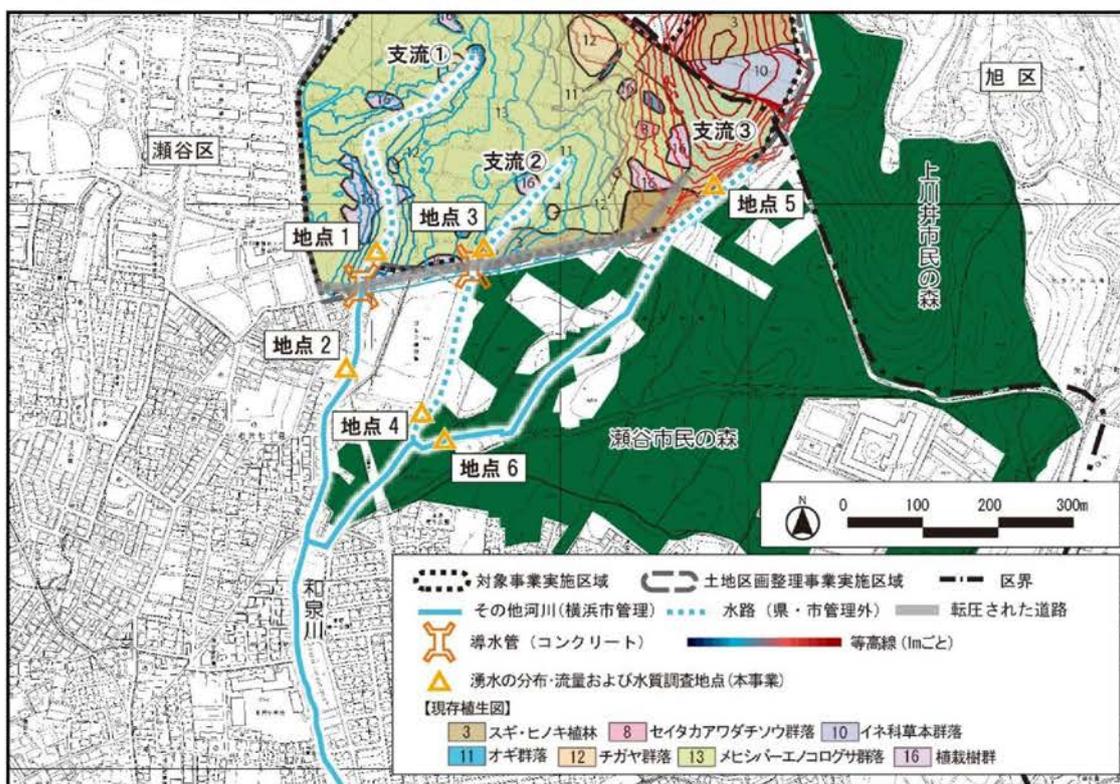


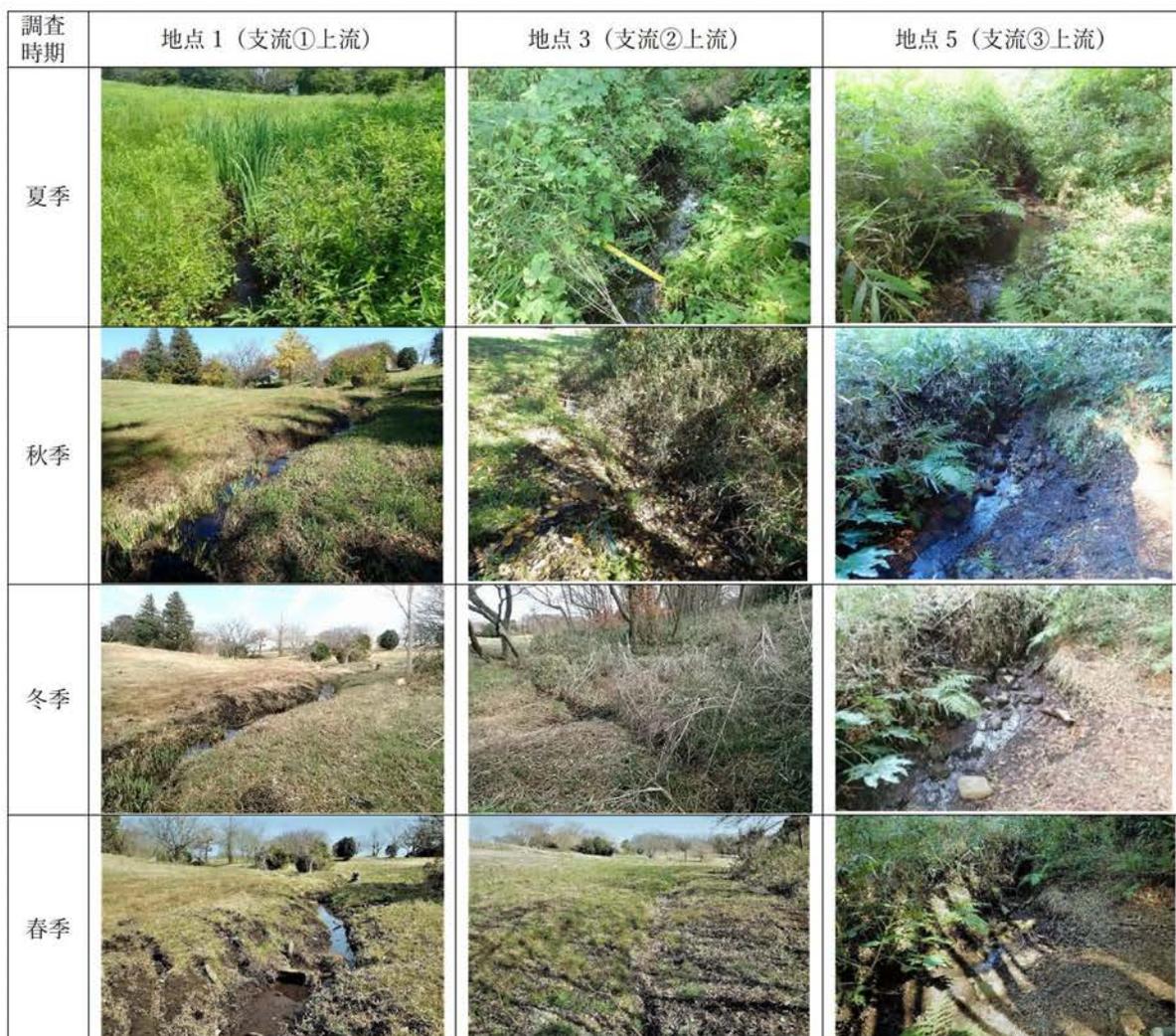
図 9-1 湧水の流量の現地調査地点（地点1～6）

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もありますので、取扱いにご注意願います。

表 9-1 湧水の流量の現地調査結果（地点1～6）

調査時期	調査項目	単位	支流①		支流②		支流③	
			地点1	地点2	地点3	地点4	地点5	地点6
夏季	流量	m ³ /s	0.0056	0.0075	0.0010	0.0013	0.0004	0.0025
秋季	流量	m ³ /s	0.0027	0.0040	0.0000	0.0014	0.0002	0.0022
冬季	流量	m ³ /s	0.0010	0.0015	0.0000	0.0009	0.0001	0.0014
春季	流量	m ³ /s	0.0004	0.0010	0.0000	0.0003	0.0001	0.0005

注1：地点3は、秋季には水はあるが流れがなく、冬季と春季には対象事業実施区域の範囲全てで枯れた状態となっていました。



注1：各季節の写真の撮影日は以下のとおりである。

- ・夏季：2021年8月27日（金）
- ・秋季：2021年11月24日（水）
- ・冬季：2022年1月17日（月）
- ・春季：2022年3月11日（金）

写真 9-1 湧水の流量の調査地点状況

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もありますので、取扱いにご注意願います。

10 在来種や草地群落等を考慮したガーデンの整備方針について

本公園で計画しているガーデンは、上瀬谷の自然の魅力や機能を体感できるグリーンインフラを象徴する場として整備するもので、各ガーデンは相沢川や和泉川の源頭部など既存の自然環境や地形をいかにしながら整備しますが、現況の水辺環境や景観を保全するエリアと、多様な植栽により見どころの形成や園芸文化の発信を行うエリアに区分し、保全と利用の両立を図ります。ガーデン 3 及びガーデン 4 のイメージは次頁以降に示すとおりです。

具体的には、ガーデン 3 の植栽エリアは、横浜が近代日本の植物交易の始まりの場であったことを象徴するように、日本から海外へ輸出したアジサイなどの日本の自生種あるいはユリやスイセンなどの伝統的園芸種を植栽し、日本、横浜の植物資源・文化・歴史を学ぶ場として展開する計画です。ガーデン 4 の植栽エリアについては、上瀬谷の気候・風土になじむ植物をベースに海外から日本に伝わった新種や園芸種を植栽し、高木を添えながら野の花の風景を創る計画としています。

一方、ガーデン 3 及びガーデン 4 の水路及びその周辺の草地は、土地区画整理事業によって和泉川に整備される動植物の生息・生育環境の創出に寄与する地上式調整池（調整池 4）の湛水域と重複するため、両ガーデンとも調整池と重複するエリアについては、湧水による小水路及び窪地の地形と、やや湿性という植生も分布することを踏まえ、水路沿いには抽水植物を中心に、カキツバタやギボウシなどの親水性植物も計画しています。また大雨時に湛水する可能性のある HWL 以下は、可能な限り現在の地形やメヒシバーエノコログサ群落等の植生を維持して整備します。その他、造成により裸地が生じる場所においては表土保全により埋土種子を活用し、地域の潜在種による地被植栽も想定します。

以上のことから、ガーデン 3、ガーデン 4 は、調整池 4 重複する範囲では可能な限り現在の地形と植生を維持し、その他の範囲では現在の群落構成種と異なりますが、園芸種その他、郷土種も用いて、現況と同様のハビタットを提供する草地及び樹林地を形成することで、調整池 4 と瀬谷市民の森等との連続性を確保します。また、既存の樹木は可能な限り原位置で保存し、植栽する樹木も上瀬谷地域内に生育していた樹木を移植して活用するなど、土地の歴史を語る植物資源として活用する予定です。

これらのガーデンは、博覧会前の一次整備工事で整備することから、整備されたガーデンを博覧会でも活用がなされるよう、調整しています。

また、調整池も含めたガーデンの維持管理についても、農薬や肥料の使用を抑え、これまで生息していた生物が引き続き生息できるよう、順応的な管理を行います。

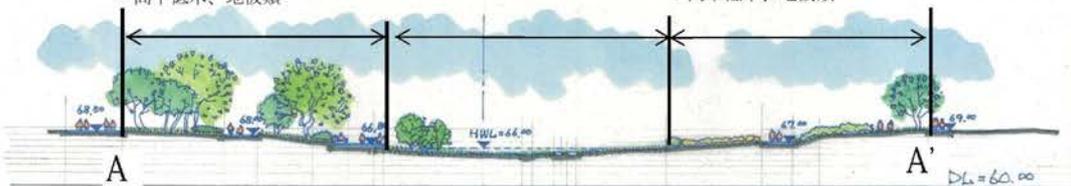
この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。



図 10-1 断面位置

ガーデン内の主な植物構成例

- ・(伝統園芸植物含む) 日本の自生種や郷土種を主体
- ・高中低木、地被類
- ・在来の湿生植物
- ・親水性の植物
- ・(伝統園芸植物含む) 日本の自生種や郷土種を主体
- ・高中低木、地被類

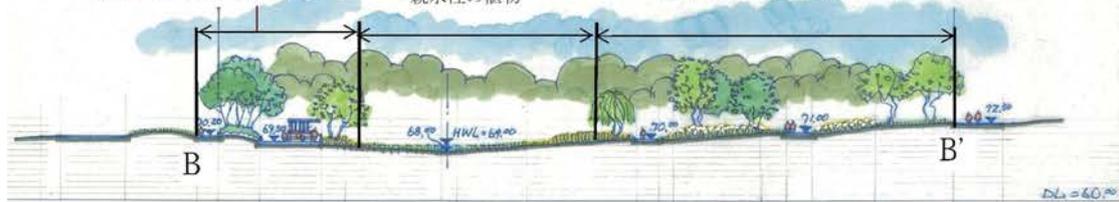


注1：断面の位置は、図 10-1 に示します。

図 10-2 ガーデン3断面図

ガーデン内の主な植物構成例

- ・海外から日本に受信した西洋品種の地被や宿根草類等
- ・樹木：サクラ類、既存樹木等
- ・在来の湿生植物
- ・親水性の植物
- ・海外から日本に受信した西洋品種の地被や宿根草類等
- ・樹木：サクラ類、既存樹木等



注1：断面の位置は、図 10-1 に示します。

図 10-3 ガーデン4断面図

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もありますので、取扱いにご注意願います。

1 1 相沢川及び和泉川以外の注目すべき種の保全について

土地区画整理事業で行う環境保全措置により、相沢川、和泉川において、水辺の貴重種の保全を行います。また、瀬谷市民の森と連続する対象事業実施区域南東部のムクノキエノキ群落、スギーヒノキ群落は保全することから、樹林地に生息する生物の生息・生育環境は引き続き維持できるものと考えます。その他のエリアについては、土地区画整理事業の造成工事によって全域が改変される可能性があります。本事業と調整を図りながら、土地区画整理事業において可能な限り現況の地形や樹林地の保全を行うとともに、緑地の創出などを通して、生物の生息環境の連続性確保に資する瀬谷市民の森等から相沢川周辺に至る緑のつながりを確保します。

(1) 生態系ネットワークの保全・創出

土地区画整理事業により相沢川及び和泉川に整備される動植物の生息・生育環境及び瀬谷市民の森と連続する対象事業実施区域南東部の保全樹林（以下、「コアエリア」という。）に加えて、図 1 1-1 に示すとおり、対象事業実施区域の代表的な環境である湿性低地や樹林地がまとまって分布するエリア（以下、「サブコアエリア」という。）を配置し、生物の生息空間の多様性を高める方針とします。サブコアエリアとなる相沢川の北部の疎林は、現況では草地を主体としてエノキやマグワ等の植栽樹林で構成されており、植栽により新たな緑を創出するとともに、雨水の溜まる窪地の地形を保全する計画です。また、中央部の保全既存樹林では、まとまりのある大径木の樹林を保全します。

さらに、コアエリア及びサブコアエリア間を水路や樹林、草地等でネットワーク化することで、生物の移動を助け、各スポットでの環境変化等にも柔軟に対応できるようにします。



図 1 1-1 対象事業実施区域の生態系ネットワーク

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もありますので、取扱いにご注意願います。

(2) 里地里山の環境要素の機能確保

対象事業実施区域に広域的に生息する、生態系の注目種である、オオタカ、ヒバリ、トノサマバツタ、シマヘビ、シオカラトンボ等は、日本の里地里山環境に生息する種です。これらの保全に対する具体的な展開としては、園内各地区に整備する草地、樹林地等を人の営みと自然環境が調和した里地里山の環境を参考に、里地里山環境に存在する水田や水域、鎮守の森のような大径木樹林、草地、畑地、雑木林等の環境要素のそれぞれが有する生息環境機能を公園内の各緑地に持たせ、さらにそれぞれを前述のとおりネットワーク化することで、日本のかつての郊外地域の生態系ネットワークモデルを公園内で構築することを目指します。

例えば鎮守の森のような機能は、大きく成長した在来種の大木を原位置保存することにより、鳥類の好適な生息環境となり、湿った下草では、小動物の生息が期待できます。また、草地・畑地のような機能は、一定程度のまとまりのある面積を確保し、場所により粗放的な管理も取り入れることで、現況のメヒシパーエノコログサ群落やチガヤ群落と同様に、草丈の異なる多様な草地環境を創出し、小型の哺乳類や爬虫類、草地性昆虫の生息環境の確保が期待できます。

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もありますので、取扱いにご注意願います。

1 2 利用制限エリアの設定について

本公園では上瀬谷の既存の自然を保全するとともに、自然と触れ合う心地よさや喜びを感じられる公園とすることを目指しています。

供用時の保全エリアとしては図 1 2-1 に示す相沢川、和泉川の土地区画整理事業の環境保全措置実施範囲及び地上式調整池（調整池 4）、瀬谷市民の森と連続する南東部の樹林地を想定しています。これらのエリアについては既存の地形を活かした園路設定、ロープ柵等による園路以外への立ち入り防止措置を想定しています。また、既存樹木が多く残る場所については計画盤と現況盤を変えずに樹木と一帯を保全していきます。なお、利用制限エリアにおいても、自然観察や体験学習、維持管理作業のため、必要に応じて立ち入りが想定されます。

一方、サクラ広場等の草地については、園路等は原則設けず自然の中で多様な活動ができる空間とすることを想定しています。



図 1 2-1 ロープ柵等による園路以外への立ち入り防止範囲

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もありますので、取扱いにご注意願います。



図 12-2 樹林地内の園路（ロープ柵）のイメージ

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もありますので、取扱いにご注意願います。

1.3 「現況に近い状態に回復」する具体的根拠について

生物多様性（動物、植物、生態系）の注目すべき種の生息・生育環境の変化の内容を表 1.3-1 に示します。

注目すべき種の生息・生育環境は、相沢川及び和泉川周辺に創出され、その周辺では草地や樹林地等を整備することで、生物の生息環境の連続性確保に資する瀬谷市民の森等から相沢川周辺に至る緑のつながりを確保します。そのため、対象事業実施区域において確認された注目すべき種の生息・生育環境は現況に近い状態に回復すると予測します。

地域区分ごとの生物多様性（動物）の予測結果を以下に示します。なお、準備書からの変更点を太字下線で示します。

ア. 人工的土地利用域

人工的土地利用域は、畑地、植栽樹群・果樹園、低茎乾生草地や芝地として主にメヒシバ-エノコログサ群落とグラウンド等の人工的な土地利用が混在するエリアであり、注目すべき種として、畑地、植栽樹群、果樹園、草地（主にメヒシバ-エノコログサ群落）等ではモズ、ヒバリ、ツバメ、カワラヒワが、また、それらを採餌場として利用している猛禽類が確認されています。

本事業では、土地区画整理事業の造成工事の後、公園整備に必要な範囲の整地と野球場、運動広場、多目的広場、スポーツ施設管理棟等の公園施設を設置することで、人工的な土地利用の面積が拡大します。

そのため、当該地域において確認された注目すべき種の生息環境は、相沢川及び和泉川周辺に創出する計画です。加えて、谷戸地域の相沢川周辺に創出する生息環境との連続性を考慮し、施設周辺にはエノキ、クスノキ等からなる植栽樹林、芝地を整備する計画であることから、面積、種構成、配置の変化が生じますが、人工的土地利用域において確認された注目すべき種の動物相の生息環境は、現況に近い状態に回復すると予測します。

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もありますので、取扱いにご注意願います。

表 13-1(1) 注目すべき種の生息・生育環境の変化（人工的土地利用域）

現況	環境区分	乾生草地（メヒシバ-エノコログサ群落等）	畑地	植栽樹群、果樹園	グラウンド
	面積 (ha)	1.04	1.72	1.89	1.58
動物の注目すべき種	モズ、ヒバリ、ツバメ、カワラヒワ、猛禽類				—
植物の注目すべき種	—				—
生態系の注目種	ヒバリ、トノサマバツタ、オオタカ	ヒバリ、トノサマバツタ、オオタカ	タヌキ、オオタカ	—	
土地区画整理事業の影響	・造成工事により全域を改変の可能性				
本事業の影響	・公園整備に必要な範囲の整地と野球場、スポーツ施設管理棟等の公園施設の設置 ・施設周辺には植栽等により樹林地、芝地を創出				
施設の存在時	環境区分	芝地		植栽樹林（エノキ、クスノキ等）	野球場、運動広場、多目的広場、スポーツ施設管理棟等
	面積 (ha)	1.03			5.17
変化の内容	・管理頻度が高く草丈が短い ・面積が縮小 ・種構成が変化			・施設周辺に帯状に配置 ・面積が縮小 ・種構成が変化	・面積が拡大
注目すべき種への影響	・注目すべき種の生息環境は相沢川及び和泉川周辺に創出される ・土地区画整理事業の環境保全措置実施範囲と連続する草地、樹林環境を提供				—

イ. 谷戸地域

谷戸地域は、相沢川、水田、耕作地（主に畑地、メヒシバ-エノコログサ群落、チガヤ群落等）、樹林地（主に小規模植栽樹群、疎林）が分布し、注目すべき種として、相沢川の開放水面や水田等の湿生草地ではハグロトンボ、ヤマサナエ、シュレーゲルアオガエルが、相沢川の開放水面や水田等の湿生草地や耕作地（主に畑地、メヒシバ-エノコログサ群落、チガヤ群落等）、樹林地（主に小規模植栽樹群、疎林）ではヤマカガシ、オオヨシキリが、さらには、それらを採餌場として利用している猛禽類が確認されています。

本事業の実施にあたっては、前掲表 6.2-32 (p.6.2-113 参照) に示すとおり、土地区画整理事業が実施する環境保全措置として、保全対象種の生息環境を創出するため、谷戸地形をいかして多自然水路等の多様な湿性環境を整備するほか、湿地や草地（ミズワラビ、ミズニラ等の湿生草地、ムギ、ソバ等の乾生草地）、樹林地（コナラ、ハンノキ等の植栽樹林）を整備する計画となっており、水路、水深の異なる湿地、湿生・乾生草地、樹林という環境区分が連続的に推移することで、様々なハビタットタイプの動植物の生息・生育が可能な環境を創出します。

また、本事業では、その周辺において庭園等（コブシ、キク、スイセン等）を整備しますが、既存の樹林地（クスギ、コナラ等）の保全や植栽等による樹林地（コナラ、ハンノキ等）、ミズワラビ、ミズニラ等の低茎湿生草地、ナノハナ、レンゲ等の低茎乾生草地、高茎乾生草地の創出、生物の生息・生育に配慮した園路の配置及び利用を計画するとともに、保全・創出した環境が継続するよう適切に維持管理します。

以上により谷戸地域において確認された注目すべき種の動物相（植物相）の生息（生育）環境は、現況に近い状態に回復すると予測します。

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もありますので、取扱いにご注意願います。

表 13-1(2) 注目すべき種の生息・生育環境の変化（谷戸地域）

現況	環境区分	開放水面、水田	畑地、休耕地	小規模 植栽樹群	乾生草地（メヒシバ -エノコログサ群 落、チガヤ群落等）	疎林（エノキ、 マダモ等）
	面積 (ha)	0.56	2.62	5.47		
動物の注目すべき種	ハグロトンボ、ヤマサナエ、シュレーゲルアオガエル、ヤマカガシ、オオヨシキリ、猛禽類		ヤマカガシ、オオヨシキリ、猛禽類			
植物の注目すべき種	アオカワモズク、シャジクモ、ウスゲチョウジタデ、ミズタカモジ		ウスゲチョウジタデ、ミズタカモジ			
生態系の注目種	シマヘビ、シオカラトンボ	ヒバリ、トノサマバツタ、オオタカ、シマヘビ	タヌキ、オオタカ	ヒバリ、トノサマバツタ、オオタカ	タヌキ、オオタカ	
土地区画整理事業の影響	・造成工事により全域を改変の可能性 ・相沢川を暗渠化し、取水した水を保全した谷戸地形に放流して活用 ・谷戸地形をいかした多自然水路、湿地、草地、樹林地を整備し、保全対象種の生息環境を創出				・造成工事により全域を改変の可能性	・保全
本事業の影響	・樹林地、湿生草地、乾生草地の創出 ・生物の生息・生育に配慮した園路の配置及び利用を計画 ・保全・創出した環境が継続するよう適切に維持管理					・疎林をいかし、植栽により新たな緑を創出
施設の存在時	環境区分	多自然水路、湿地、湿生草地（ミズワラビ、ミズニラ等）	乾生草地（ムギ、ソバ等）	既存樹林（クスギ、コナラ等）、植栽樹林（コナラ、ハンノキ等）	乾生草地（ナノハナ、レンゲ等）、庭園等（コブシ、キク、スイセン等）	疎林
	面積 (ha)	0.50	1.00	1.37	2.76	1.28
変化の内容	・三面コンクリート張りの水路から多自然水路となる ・水路、水深の異なる湿地、湿生・乾生草地、樹林という環境区分が連続的に推移				・種構成が変化	・密度が変化
注目すべき種への影響	・様々なハビタットタイプの動植物の生息・生育が可能な環境を提供				・土地区画整理事業の環境保全措置実施範囲と周辺との連続性を確保	

ウ. 樹林が点在する広大な草地域

樹林が点在する広大な草地域では、メヒシバ-エノコログサ群落等の低茎草地、チガヤ群落等の高茎草地、耕作地（主に畑地、オギ群落、裸地）、点在する小規模植栽樹群、疎林等や人工構造物が分布し、注目すべき種として、高茎草地等ではオオヨシキリ、ヒバリ、ショウリョウバッタモドキが、低茎草地、高茎草地、耕作地、小規模植栽樹群、疎林等では、モズ、ツバメ、セッカ、カワラヒワが、さらには、それらを採餌場として利用している猛禽類が確認されています。

樹林が点在する広大な草地域は、土地区画整理事業の造成工事により全域が改変される可能性があり、本事業で公園利用に必要な範囲の整地と飲食・物販施設、パークセンター等の公園施設の設置する計画です。

そのため、当該地域において確認された注目すべき種の生息環境は、相沢川及び和泉川周辺に創出する計画です。また、当該地域においては、植栽等により樹林地や草地等が帯状・パッチ状に配置す

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もありますので、取扱いにご注意願います。

る計画であることや、谷戸地域の相沢川周辺に創出する生息環境との連続性を考慮し、既存の樹木や地形、表土を活用して樹林地、乾生草地、湿生草地、芝地、庭園等を整備することから、面積、種構成、配置の変化が生じますが、樹林が点在する広大な草地域において確認された注目すべき種の動物相の生息環境は、現況に近い状態に回復すると予測します

表 13-1(3) 注目すべき種の生息・生育環境の変化（樹林が点在する広大な草地域）

現況	環境区分	メヒシバ-エノコログサ群落、チガヤ群落、畑地	オギ群落	小規模植栽樹群	疎林（スギ-ヒノキ植林、植栽樹群）	人工構造物
	面積 (ha)	23.24	0.17	1.16	0.83	2.07
動物の注目すべき種		オオヨシキリ、ヒバリ、ショウリョウバッタモドキ、モズ、ツバメ、セッカ、カワラヒワ	オオヨシキリ、ヒバリ、ショウリョウバッタモドキ、モズ、ツバメ、セッカ、カワラヒワ	モズ、ツバメ、セッカ、カワラヒワ	モズ、ツバメ、セッカ、カワラヒワ	—
植物の注目すべき種		—				—
生態系の注目種		ヒバリ、トノサマバッタ、オオタカ	ヒバリ、トノサマバッタ、オオタカ	タヌキ、オオタカ	タヌキ、オオタカ	—
土地区画整理事業の影響		・造成工事により全域を改変の可能性		・保全		・造成工事により全域を改変
本事業の影響		・公園利用に必要な範囲の整地と飲食・物販施設、パークセンター等の公園施設の設置 ・地形、表土を活用して低茎湿生草地、低茎乾生草地、高茎乾生草地を整備		・原位置保存、移植	・疎林をいかし、植栽により新たな緑を創出	・公園利用に必要な範囲の整地と飲食・物販施設、パークセンター等の公園施設の設置
施設の存在時	環境区分	乾生草地、芝地、庭園等	湿生草地（既存湿生植物、ムラサキツユクサ等）	既存樹林（ケヤキ、クワ等）、植栽樹林（ヤマボウシ、サクラ等）	疎林（スギ-ヒノキ植林、植栽樹群）	飲食物販施設、管理施設、パークセンター等
	面積 (ha)	12.97	0.09	3.23	3.64	6.45
変化の内容		・面積が縮小 ・種構成が変化	・種構成が変化	・帯状、パッチ状に配置 ・種構成が変化	・密度が変化	・面積が拡大
注目すべき種への影響		・土地区画整理事業の環境保全措置実施範囲と連続する草地、樹林環境を提供				—

エ. 和泉川源流域

和泉川源流域は、和泉川源流域の小水路、その周辺のオギ群落等の湿生草地、メヒシバ-エノコログサ群落等の低茎乾生草地、チガヤ群落等の高茎乾生草地、耕作地や小規模植栽樹林、瀬谷市民の森に続く樹林（主にコナラ群落、ムクノキ-エノキ群落、スギ・ヒノキ植林等）等が分布し、注目すべき種として、和泉川源流域の小水路ではホトケドジョウ、ヤマサナエが、その周辺のオギ群落、メヒシバ-エノコログサ群落、チガヤ群落、小規模植栽樹林ではアズマヒキガエル、ケラ、ヤブガラシグンバイが、その周辺のオギ群落等の湿生草地やメヒシバ-エノコログサ群落等の低茎乾生草地、チガヤ群落等の高茎乾生草地ではアズマヒキガエル、ケラ、ヤブガラシグンバイが、チガヤ群落等の高茎乾生草地、耕作地や小規模植栽樹林、瀬谷市民の森に続く樹林（主にコナラ群落、ムクノキ-エノキ群落、スギ・ヒノキ植林等）等ではヒバリ、セッカ、モズ、ツバメ、カワラヒワ、アオジ、クツワムシが、さらに

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もありますので、取扱いにご注意願います。

は、それらを採餌場として利用している猛禽類が確認されています。

和泉川源流域では、庭園や農園を設置する計画ですが、本事業の実施にあたっては、前掲表 6.2-33～表 6.2-34 (p.6.2-113～6.2-114 参照) に示すとおり、土地区画整理事業が実施する環境保全措置として種構成や位置の変化はありますが、ホトケドジョウと、餌となる水生昆虫、藻類等の生息・生育環境等を創出するため、湧水起源の小水路環境の創出、その周辺の湿生草地や低茎乾生草地、高茎乾生草地、樹林地等で確認された動植物の生息・生育環境の創出に寄与する地上式調整池（調整池4）が整備される計画です。なお、本事業では、対象事業実施区域全域の園路や駐車場等に礫間貯留、スウェル、透水性舗装等の浸透・貯留施設の整備、維持管理を行うことで水源の涵養を図り、和泉川源流域の湧水の流量を維持します。

また、瀬谷市民の森等に隣接する既存樹林地の保全を行うとともに、地上式調整池（調整池4）の周辺には、植栽等により樹林地、低茎湿生草地、低茎乾生草地、高茎乾生草地を整備します。

以上により和泉川源流域において確認された注目すべき種の動物相（植物相）の生息（生育）環境は、現況に近い状態に回復すると予測します。

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もありますので、取扱いにご注意願います。

表 13-1(4) 注目すべき種の生息・生育環境の変化（和泉川源流域）

現況	環境区分	湧水起源の小水路	湿生草地（オギ群落）	乾生草地（メヒシバ・エノコログサ群落、チガヤ群落等）	小規模植栽樹林	コナラ群落、ムクノキ・エノキ群落、スギ・ヒノキ植林
	面積 (ha)	—	0.11	16.58	1.23	4.36
動物の注目すべき種		ホトケドジョウ、ヤマサナエ	アズマヒキガエル、ケラ、ヤブガラシ	アズマヒキガエル、ケラ、ヤブガラシ、グンバイ、ヒバリ、セッカ、モズ、ツバメ、カワラヒラ、アオジ、クツワムシ		ヒバリ、セッカ、モズ、ツバメ、カワラヒラ、アオジ、クツワムシ
植物の注目すべき種		—				
生態系の注目種		ホトケドジョウ	ヒバリ、トノサマバツタ、オオタカ、シマヘビ、シオカラトンボ	ヒバリ、トノサマバツタ、オオタカ、シマヘビ、シオカラトンボ	タヌキ、オオタカ	タヌキ、落葉広葉樹林、オオタカ
土地区画整理事業の影響		<ul style="list-style-type: none"> ・造成工事により全域を改変の可能性 ・ホトケドジョウ等の生息環境を創出するため、湧水起源の小水路環境の創出、その周辺の湿生草地や低茎乾生草地、高茎乾生草地、樹林地等で確認された動植物の生息・生育環境の創出に寄与する地上式調整池（調整池4）を整備 			・保全	
本事業の影響		<ul style="list-style-type: none"> ・植栽等により樹林地、低茎湿生草地、低茎乾生草地、高茎乾生草地を整備 ・園路や駐車場等に礫間貯留、スウェル、透水性舗装等の浸透・貯留施設の整備、維持管理 			・原位置保存、移植	・保全
施設の存在時	環境区分	自然石護岸等による湧水起源の小水路、抽水植物	湿生草地（カキツバタ、キボウシ）	乾生草地（メヒシバ・エノコログサ群落等）、庭園等（アジサイ、スイセン、サクラ等）、農園等（野菜、果樹等）	既存樹林（ケヤキ、クワ等）、植栽樹林（シラカシ、サクラ等）	コナラ群落、ムクノキ・エノキ群落、スギ・ヒノキ植林
	面積 (ha)	0.10		14.58	2.09	4.73
変化の内容		・素掘りの水路から自然石護岸の水路となる	・種構成が変化	・種構成が変化	・一部は位置が変化 ・種構成が変化	・変化なし
注目すべき種への影響		・ホトケドジョウと、餌となる水生昆虫、藻類等の生息・生育環境を提供	<ul style="list-style-type: none"> ・同様のハビタットを提供 ・土地区画整理事業の環境保全措置実施範囲及び調整池4と瀬谷市民の森等との連続性を確保 			

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もありますので、取扱いにご注意願います。

1 4 水辺の貴重種の移設・移植時期について

(1) 相沢川保全対象種の移設・移植の方針

及び和泉川での環境保全措置については、土地区画整理事業が主体となって本事業と調整を行い、土地区画整理事業において保全対象種の生息・生育環境を整備し、土地区画整理事業実施区域内に生息・生育する保全対象種の移植・移設を行います。

土地区画整理事業事後調査計画書では、保全対象種の移設・移植について、次のような方針で行うこととされています。

【方針】

保全対象種の移設・移植は、工事計画を踏まえ、相沢川及び和泉川に保全対象種の生息・生育環境を創出後に実施される計画です。

具体的な工事計画は土地区画整理事業において検討中ですが、専門家等の意見を踏まえて、工事前の確認適期に表 1 4-1 に示す保全対象種の確認を行い、各保全対象種の移設・移植適期に移設・移植を行います。

なお、動物については、工事中に保全対象種が確認された場合には、創出した生息環境もしくは工事区域外の生息適地へ移動させます。創出する生息環境の受け入れが整う前に保全対象種が確認された場合は、水槽等の飼育設備への一時避難、対象事業実施区域外への移設を検討します。

植物については、工事中に保全対象種が確認された場合には、創出した生育環境へ移植します。創出する生育環境の受け入れが整う前に保全対象種が確認された場合は、トロ舟等の人工池への仮移植を検討します。付着藻類については、仮移植が困難であることから、引き続き専門家等と対応を協議します。

表 1 4-1 移設・移植を行う保全対象種

移設・移植場所	区分	保全対象種
相沢川（湿地環境と草地環境）	動物	シュレーゲルアオガエル、ハグロトンボ、ヤマサナエ、ナツアカネ、クツワムシ、エサキコミズムシ、コマルケシゲンゴロウ、コガムシ、アブラハヤ、マルタニシ、スナガイ
	植物	ミズニラ、ヒメミズワラビ、タコノアシ、ヒロハノカワラサイコ、ウスゲチョウジタデ、ヌマトラノオ、アマナ、ミズタカモジ、セイタカハリイ、ハリイ、チャイロカワモズク、アオカワモズク、シャジクモ、イチヨウウキゴケ
	生態系	シオカラトンボ（幼虫）
和泉川（湧水起源の小水路環境）	動物	ホトケドジョウ
	植物	—
	生態系	—

資料：旧上瀬谷通信施設地区土地区画整理事業環境影響評価事後調査計画書（工事中その1）（横浜市 令和5年3月）

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もありますので、取扱いにご注意願います。

(2) 保全対象種の移設・移植時期

具体的な移植・移設時期については、本事業と調整し、次の通りを想定しています。

【相沢川】



- ・着手可能となり次第、保全種を適期に採取し、代替植生地に移植・播種・表土移植・埋土種子撒きだし等様々な方法で定着を試みるとともに、リスク分散や外来種対策としてトレーやプラ船等での育成栽培を開始します。
- ・令和6年度から代替植生地の整備に着手し、完成した場所から順次移植を行います。
- ・移植は複数年に分けて、創出された代替植生地に様子を見ながらなじませていきます。また、移植は各植物の適期に行います。
- ・工事期間中や園芸博期間中も含め、代替植生地が安定するまではモニタリングを行いながら維持管理し、その後も順応的に維持管理していきます。なお、維持管理の主体は土地区画整理事業と調整中です。

(参考) プラ舟のイメージ



資料：印旛沼・手賀沼における沈水植物再生の取り組みと課題（林紀男 平成25年3月）

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もありますので、取扱いにご注意願います。

1 5 圍繞景観の価値の変化の根拠について

圍繞景観の価値の変化の程度は、普遍価値及び固有価値について、表 1 5 -1 に示す代表的な指標例に基づき、各認識項目の変化を予測しています。

3月27日の審査会でのご指摘を踏まえ、各認識項目の価値の評価の根拠を具体的に記載しました。左頁に準備書の予測結果、右頁に前回審査会での指摘を踏まえた見直し結果を示します。

表 1 5 -1 価値認識の対象と代表的な指標例

価値の分類	認識項目	代表的な指標例
普遍価値	自然性	植生自然度、緑被率、大径木の存在、水際性の形態、河川の流路の形状、水の清浄さ 等
	視認性	見られやすさ（被視頻度） 等
	利用性	利用者数、利用のしやすさ、利用者の属性の幅 等
固有価値	固有性	地名とかかわりの深い要素の存在、他にはない独特の要素の存在 等
	親近性	地域の人々に親しまれている要素の存在 等

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もありますので、取扱いにご注意願います。



【現況】 地点 18 (人工的土地利用域)



【供用時】 地点 18 (人工的土地利用域)

表 15-2 (1) 景観区ごとの価値の変化の程度 (人工的土地利用域) 【準備書】

価値軸	認識項目	価値の変化 ^{注1}	価値の変化の状況
普遍価値	自然性	△→△	現況、供用時ともに人工的な土地利用を計画しているため、現況から大きな変化はないと予測します。
	視認性	○→○	供用時において視認性を遮るものは計画されていないため、現況から大きな変化はないと予測します。
	利用性	◎→◎	現況では農家の方や地域住民に利用されていますが、供用時は公園来園者に広く利用されるため、現況から大きな変化はないと予測します。
固有価値	固有性	○→○	現況、供用時ともに人工的な土地利用を計画しているため、現況から大きな変化はないと予測します。
	親近性	◎→◎	現況では農家の方や地域住民に利用されていますが、供用時は公園来園者に広く利用されるため、現況から大きな変化はないと予測します。

注1：価値の変化は、(現況) → (供用時) の順に示しています。

また、マークの意味は次のとおりです。 ◎：高い、○：中程度、△：低い

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もありますので、取扱いにご注意願います。

表 15-2 (2) 景観区ごとの価値の変化の程度（人工的土地利用域）【見直し後】

価値軸	認識項目	価値の変化 ^{注1}	価値の変化の状況
普遍価値	自然性	△→△	現況ではメヒシバ-エノコログサ群落、植栽樹群、畑地が視認できますが、その奥にはグラウンドが広く分布しています。土地区画整理事業の造成工事によって対象事業実施区域内の樹林、草地、グラウンドは全て改変される可能性があり、土地区画整理事業で新たな道路、本事業で野球場や運動広場を整備するため、景観区全体の緑被率は低下しますが、対象事業実施区域の境界にエノキヤクスノキ等の高木を含む落葉樹、常緑樹を混植することで、本地点からの視野に占める自然性はある程度確保されると予測します。
	視認性	○→○	現況では高低差が小さく、予測地点の近くに視界を遮る構造物はありませんが、対象事業実施区域内の植栽樹群により景観区内を見通せず、瀬谷市民の森等も視認できないため視認性は中程度です。供用時は、野球場の防球ネットや対象事業実施区域の境界に植栽する高木を含む落葉樹、常緑樹、サクラ等が視認できるものの、防球ネットが視界を大きく遮ることはなく、樹木による視野の遮蔽は現況と同程度であるため、視認性は現況から大きな変化はないと予測します。
	利用性	◎→◎	現況ではグラウンドが地域住民、畑地等が農家の方に広く利用されていますが、供用時は野球場や運動広場を整備することで、スポーツを中心としたレクリエーションの場となり、公園来園者に広く利用されるため、利用性は現況から大きな変化はないと予測します。
固有価値	固有性	○→○	現況ではメヒシバ-エノコログサ群落、植栽樹群、畑地が視認できますが、その奥にはグラウンドが広く分布しています。隣接する海軍道路沿いの桜並木は瀬谷区の桜の見どころスポットとなっています。土地区画整理事業の造成工事によって対象事業実施区域内の樹林、草地、グラウンドは全て改変される可能性があり、土地区画整理事業で新たな道路、本事業で野球場や運動広場を整備しますが、施設の周辺に樹林や芝地を整備します。また、土地区画整理事業の環状4号線の拡幅工事に伴い海軍道路沿いの桜並木は伐採されますが、土地区画整理事業により環状4号線や地区内幹線道路に新たな桜並木等が創出され、本事業では、公園内に多様な品種の桜を植栽して新たな桜の名所づくりを進める計画であることから、固有性は現況から大きな変化はないと予測します。
	親近性	◎→◎	現況ではグラウンドが地域住民、畑地等が農家の方に広く利用されていますが、供用時は野球場や運動広場を整備することで、スポーツを中心としたレクリエーションの場となり、公園来園者に広く利用され、親しまれることから、親近性は現況から大きな変化はないと予測します。

注1：価値の変化は、(現況) → (供用時) の順に示しています。
 また、マークの意味は次のとおりです。 ◎：高い、○：中程度、△：低い

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もありますので、取扱いにご注意願います。



【現況】 地点 21（谷戸地域）



【供用時】 地点 21（谷戸地域）

表 15-3 (1) 景観区ごとの価値の変化の程度（谷戸地域）【準備書】

価値軸	認識項目	価値の変化 ^{注1}	価値の変化の状況
普遍価値	自然性	◎→◎	谷戸地形をいかし、湿性環境や草地環境等の多様な環境を創出する計画であることから、現況から大きな変化はないと予測します。
	視認性	◎→◎	供用時において視認性を遮るものは計画されていないため、現況から大きな変化はないと予測します。
	利用性	○→◎	現況では関係者以外立ち入り禁止となっており、一部、農家の方に利用されていますが、供用時は公園来園者に広く利用されるため、利用性が向上すると予測します。
固有価値	固有性	◎→◎	谷戸地形をいかし、湿性環境や草地環境等の多様な環境を創出する計画であることから、現況から大きな変化はないと予測します。
	親近性	○→◎	現況では関係者以外立ち入り禁止となっており、一部、農家の方に利用されていますが、供用時は公園来園者に広く利用されるため、利用性が向上すると予測します。

注1：価値の変化は、(現況) → (供用時) の順に示しています。

また、マークの意味は次のとおりです。 ◎：高い、○：中程度、△：低い

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もありますので、取扱いにご注意願います。

表 15-3 (2) 景観区ごとの価値の変化の程度（谷戸地域）【見直し後】

価値軸	認識項目	価値の変化 ^{注1}	価値の変化の状況
普遍価値	自然性	◎→◎	現況では相沢川沿いの水田、畑地及び谷戸地形が広がっており、その奥にメヒシバ-エノコログサ群落、チガヤ群落等の草地や樹林が視認できます。 土地区画整理事業の造成工事によって対象事業実施区域内の水田、畑地、草地は全て改変される可能性があります。谷戸地形を保全し、水路、湿地、湿生・乾生草地、樹林という多様な環境区分が連続的に推移し、様々なハビタットタイプの動植物の生息・生育が可能な環境を創出するとともに、その周辺には草地、樹林地、花壇等を整備して緑の連続性を確保します。また、北部の疎林は原位置保存して植栽により新たな緑を創出することから、景観を構成する要素や緑被率に現況から大きな変化はないと予測します。
	視認性	◎→◎	現況では谷戸地形となっており、予測地点の近くに視界を遮る構造物がないため、谷戸底の水田や畑地と谷戸の東側に広がるメヒシバ-エノコログサ群落、チガヤ群落等の草地や樹林地を広く見通せます。供用時は谷戸地形を保全し、水路、湿地、草地、樹林地、花壇等を整備する計画であり、視界を大きく遮る構造物等は存在しないため、視認性は現況から大きな変化はないと予測します。
	利用性	○→◎	現況では関係者以外立ち入り禁止となっており、谷戸底の水田、畑地が農家の方に利用されていますが、供用時は谷戸地形をいかし、ガーデン1や大花壇を整備することから、公園来園者に広く利用されるため、利用性が向上すると予測します。
固有価値	固有性	◎→◎	現況では相沢川沿いが谷戸地形となっており、水田、畑地、メヒシバ-エノコログサ群落、チガヤ群落、樹林等が分布し、固有性が高い。 土地区画整理事業の造成工事によって対象事業実施区域内の水田、畑地、草地は全て改変される可能性があります。谷戸地形を保全し、水路、湿地、湿生・乾生草地、樹林という多様な環境区分が連続的に推移し、様々なハビタットタイプの動植物の生息・生育が可能な環境を創出するとともに、その周辺には草地、樹林地、花壇等を整備して緑の連続性を確保します。また、北部の疎林は原位置保存して植栽により新たな緑を創出することから、固有性は現況から大きな変化はないと予測します。
	親近性	○→◎	現況では関係者以外立ち入り禁止となっており、谷戸底の水田、畑地が農家の方に利用されていますが、供用時は谷戸地形をいかしてガーデン1や大花壇を整備し、公園来園者に広く利用され、親しまれることから、親近性が向上すると予測します。

注1：価値の変化は、(現況) → (供用時) の順に示しています。

また、マークの意味は次のとおりです。 ◎：高い、○：中程度、△：低い

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もありますので、取扱いにご注意願います。



【現況】 地点 22（樹林が点在する広大な草地域）



【供用時】 地点 22（樹林が点在する広大な草地域）

表 15-4 (1) 景観区ごとの価値の変化の程度（樹林が点在する広大な草地域）【準備書】

価値軸	認識項目	価値の変化 ^{注1}	価値の変化の状況
普遍価値	自然性	◎→◎	既存の樹林地をいかした植栽により樹林地や低茎草を整備する計画であることから、現況から大きな変化はないと予測します。
	視認性	◎→○	飲食・物販施設や管理施設等の建物を整備するため、視認性が低下すると予測します。
	利用性	○→◎	現況では関係者以外立ち入り禁止となっており、一部、農家の方や地域住民に利用されていますが、供用時は公園来園者に広く利用されるため、利用性が向上すると予測します。
固有価値	固有性	◎→◎	既存の樹林地をいかした植栽により樹林地や低茎草を整備する計画であることから、現況から大きな変化はないと予測します。
	親近性	○→◎	現況では関係者以外立ち入り禁止となっており、一部、農家の方や地域住民に利用されていますが、供用時は公園来園者に広く利用されるため、利用性が向上すると予測します。

注1：価値の変化は、（現況）→（供用時）の順に示しています。

また、マークの意味は次のとおりです。 ◎：高い、○：中程度、△：低い

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もありますので、取扱いにご注意願います。

表 15-4 (2) 景観区ごとの価値の変化の程度（樹林が点在する広大な草地域）【見直し後】

価値軸	認識項目	価値の変化 ^{注1}	価値の変化の状況
普遍価値	自然性	◎→◎	現況ではメヒシバ-エノコログサ群落が広く分布し、その奥にエノキ、クワ、カキノキ等の植栽樹群や囲障区域のモミジバズカケノキ、ソメイヨシノ等の大径木が視認できます。土地区画整理事業の造成工事によって対象事業実施区域内の樹林や草地は全て改変される可能性があり、本事業で飲食・物販施設や駐車場等の公園施設を整備しますが、北地区の北西部及び南東部は既存の樹林地をいかした植栽により樹林地を整備するとともに、中央部には低茎乾生草地を整備することから、景観を構成する要素や緑被率に現況から大きな変化はないと予測します。
	視認性	◎→○	現況では高低差が小さく、予測地点の近くに視界を遮る構造物がないため視認性は高いですが、供用時は飲食・物販施設や管理施設等の建物を整備するため、視認性が低下すると予測します。
	利用性	○→◎	現況では関係者以外立ち入り禁止となっており、西端及び東端の一部が農家の方や地域住民に利用されていますが、供用時は公民連携を積極的に推進し、アウトドア体験施設や飲食・物販施設などの導入を想定し、自然と共生しながら賑わいを創出する地区となり、公園来園者に広く利用されるため、利用性が向上すると予測します。
固有価値	固有性	◎→◎	現況ではメヒシバ-エノコログサ群落が広く分布し、その奥にエノキ、クワ、カキノキ等の植栽樹群や囲障区域のモミジバズカケノキ、ソメイヨシノ等の大径木が視認できます。土地区画整理事業の造成工事によって対象事業実施区域内の樹林や草地は全て改変される可能性があり、本事業で飲食・物販施設や駐車場等の公園施設を整備しますが、北地区の北西部及び南東部は既存の樹林地をいかした植栽により樹林地を整備するとともに、囲障区域内の大径木は公園樹木として利用可能な樹木は現位置保存し、その他の活用可能な樹木は、対象事業実施区域内に移植し、公園樹木として活用する計画です。そのため、固有性は現況から大きな変化はないと予測します。
	親近性	○→◎	現況では関係者以外立ち入り禁止となっており、西端及び東端の一部が農家の方や地域住民に利用されていますが、供用時は公民連携を積極的に推進し、アウトドア体験施設や飲食・物販施設などの導入を想定し、自然と共生しながら賑わいを創出する地区となり、公園来園者に広く利用されるため、親近性が向上すると予測します。

注1：価値の変化は、(現況) → (供用時) の順に示しています。

また、マークの意味は次のとおりです。 ◎：高い、○：中程度、△：低い

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もありますので、取扱いにご注意願います。



【現況】 地点 11 瀬谷みはらし公園（和泉川源流域）



【供用時】 地点 11 瀬谷みはらし公園（和泉川源流域）

表 15-5 (1) 景観区ごとの価値の変化の程度（和泉川源流域）【準備書】

価値軸	認識項目	価値の変化 ^{注1}	価値の変化の状況
普遍価値	自然性	◎→◎	和泉川源流部は、現況の地形をいかした整備を行い、南東部の樹林地は、瀬谷市民の森等と連続性のある樹林地の保全や緑地の創出が行われるため、現況から大きな変化はないと予測します。
	視認性	◎→◎	供用時において視認性を遮るものは計画されていないため、現況から大きな変化はないと予測します。
	利用性	△→○	対象事業実施区域内は、現況では関係者以外立ち入り禁止となっていますが、供用時は生物の生息環境保護エリアとして立ち入りや利用を制限する範囲を除き、公園来園者に広く利用されるため、利用性が中程度に向上すると予測します。
固有価値	固有性	◎→◎	和泉川源流部は、現況の地形をいかした整備を行い、南東部の樹林地は、瀬谷市民の森等と連続性のある樹林地の保全や緑地の創出が行われるため、現況から大きな変化はないと予測します。
	親近性	△→○	対象事業実施区域内は、現況では関係者以外立ち入り禁止となっていますが、供用時は生物の生息環境保護エリアとして立ち入りや利用を制限する範囲を除き、公園来園者に広く利用され、親しまれるため、親近性が中程度に向上すると予測します。

注1：価値の変化は、(現況) → (供用時) の順に示しています。

また、マークの意味は次のとおりです。 ◎：高い、○：中程度、△：低い

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もありますので、取扱いにご注意願います。

表 15-5 (2) 景観区ごとの価値の変化の程度 (和泉川源流域) 【見直し後】

価値軸	認識項目	価値の変化 ^{注1}	価値の変化の状況
普遍価値	自然性	◎→◎	現況では和泉川の源頭部であり、湧水起源の小水路、メヒシバ・エノコログサ群落、チガヤ群落、小規模植栽樹林が分布しており、和泉川沿いの一部にはチゴザサ、ミゾソバ、ショウブ等の湿生植物も分布しています。瀬谷市民の森に近接する付近は、ムクノキ・エノキ群落、スギ・ヒノキ植林等のまとまった樹林地が分布しており、自然性が高いです。 和泉川沿いでは可能な限り現況の地形と植生を維持するとともに、湧水起源の小水路環境を創出します。また、瀬谷市民の森等に隣接する既存樹林地の保全を行い、地上式調整池（調整池4）の周辺には、植栽等により樹林地、湿生草地、乾生草地、庭園等、農園等を整備します。そのため、景観を構成する要素や緑被率に現況から大きな変化はないと予測します。
	視認性	◎→◎	現況では、なだらかな丘陵地に樹木や草地等の緑豊かな景観が広がっています。南側の住宅地及びゴルフ場の奥には瀬谷市民の森と連続性のある樹林地が視認できます。 供用時は現況の地形や瀬谷市民の森と連続性のある樹林地を保全し、湧水起源の小水路環境、草地、樹林地、庭園、農園等を整備する計画であり、視界を大きく遮る構造物等は存在しないため、視認性は現況から大きな変化はないと予測します。
	利用性	△→○	現況では対象事業実施区域内は関係者以外立ち入ることができませんが、供用時は、ガーデン、体験農園、森の散策路、パークセンター等が整備され、生物の生息環境保護エリアとして立ち入りや利用を制限する範囲を除き、公園来園者に広く利用されるため、利用性が中程度に向上すると予測します。

注1：価値の変化は、(現況) → (供用時) の順に示しています。

また、マークの意味は次のとおりです。 ◎：高い、○：中程度、△：低い

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もありますので、取扱いにご注意願います。

表 15-5 (3) 景観区ごとの価値の変化の程度（和泉川源流域）【見直し後】

価値軸	認識項目	価値の変化 ^{注1}	価値の変化の状況
固有価値	固有性	◎→◎	現況では和泉川の源頭部であり、湧水起源の小水路、メヒシバ-エノコログサ群落、チガヤ群落、小規模植栽樹林が分布しており、和泉川沿いの一部にはチゴザサ、ミゾソバ、ショウブ等の湿生植物も分布しています。瀬谷市民の森に近接する付近は、ムクノキ-エノキ群落、スギ・ヒノキ植林等のまとまった樹林地が分布しており、固有性が高いです。 和泉川沿いでは可能な限り現況の地形と植生を維持するとともに、湧水起源の小水路環境を創出します。また、瀬谷市民の森等に隣接する既存樹林地の保全を行い、地上式調整池（調整池4）の周辺には、植栽等により樹林地、湿生草地、乾生草地、庭園等、農園等を整備します。そのため、固有性に現況から大きな変化はないと予測します。
	親近性	△→○	現況では対象事業実施区域内は関係者以外立ち入ることができませんが、供用時は、ガーデン、体験農園、森の散策路、パークセンター等が整備され、生物の生息環境保護エリアとして立ち入りや利用を制限する範囲を除き、公園来園者に広く利用され、親しまれるため、親近性が中程度に向上すると予測します。

注1：価値の変化は、（現況）→（供用時）の順に示しています。

また、マークの意味は次のとおりです。 ◎：高い、○：中程度、△：低い

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もありますので、取扱いにご注意願います。

16 触れ合い活動の場の保全措置について

触れ合い活動の場の予測・評価において、本事業において新たな桜の名所づくり及び各地区において環境学習や自然体験などが行える自然との触れ合いの拠点の形成を進めることから、新たな触れ合い活動の場が創出されるとして検討しています。これらの新たな桜の名所づくり及び環境学習、自然体験の観点での新たな触れ合い活動の場の創出について検討した内容は、次に示すとおり環境保全措置において修正します。また、桜並木の立地に関する検討状況も含んだ新たな桜の名所づくりに関する計画は、p.68～70 に示すとおりです。

表 16-1 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	<ul style="list-style-type: none"> ・工事の内容、作業期間、アクセス経路等について、可能な限り早期に周知を行います。 ・工事用車両の出入口付近に、誘導員を配置し、一般通行者・一般通行車両の安全管理や通行の円滑化に努めます。 ・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 of 厳守を徹底します。 ・工事区域境界には仮囲いを設置します。
【供用時】 施設の存在・土地利用の変化、来園車両等の走行	<ul style="list-style-type: none"> ・瀬谷市民の森等との連続性に配慮して、対象事業実施区域内に可能な限り緑地を創出します。 ・公園内に、周囲に桜があり、人が集まることで空間と一体となってお花見ができるような、広大なサクラ広場（草地広場）を整備し、地域の祭りやイベントに活用するとともに、公園のシンボルとなる主要な園路沿いにソメイヨシノの並木の配置、花の色や開花時期の異なる多様な品種の桜の植栽を行うことにより、新たな桜の名所づくりを進めます。 ・また、中央地区は植物や環境などに関する学びを発信する場として、北地区はアウトドア体験施設として、地産地消を活用した飲食・物販施設などを導入し、自然と共生しながら、賑わいを創出する場として、東地区は自然体験や農体験などを通して、自然と暮らしが調和する持続可能なライフスタイルの発信や自然とともにある心地よさや喜びを感じながら、森林浴や地域の自然をいかした自然観察や環境学習などを行う地区としてそれぞれ整備し、<u>環境学習や、自然体験という観点における新たな自然との触れ合いの拠点づくりを進めます。</u> ・公園職員やその他業務関係者等は、可能な限り公共交通機関を利用した通勤とすることで、自動車での来園を少なくするよう配慮します。 ・マイカー以外の交通手段の利用促進のため、利用者に対し、ホームページでの周知等を行います。 ・自転車利用者の利便性の確保のため、駐輪場を各地区の駐車場近傍等に整備します。 ・公園職員、その他業務関係者、来園者等に車両の安全な利用を促進する活動を行います。

注1：太字下線部：準備書からの変更点を示しています。

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もありますので、取扱いにご注意願います。

旧上瀬谷通信施設地区 新たな桜の名所づくりに向けた基本計画

背景

瀬谷区の家軍道路（環状4号線）の桜は、毎年の樹木医診断の結果を踏まえ、直近10年で平均して毎年20本程度を撤去せざるを得ないなど、年々老木化が進んでいる状況にあります。

このため、2027年国際園芸博覧会や、旧上瀬谷通信施設地区の新たなまちづくりをきっかけとして、自然との調和を次の世代に繋げていくという考え方から、この機会に、桜をしっかりと再生していく必要があると考えています。

これまで検討を進めてきた、「家軍道路の桜並木に関する懇談会（以降、「懇談会」）」の検討結果や「（仮称）旧上瀬谷通信施設公園基本計画（案）」、「市民意見募集の結果」等も踏まえて、**新たな桜の名所づくりに向けた基本計画**をお示しします。



図1 位置図

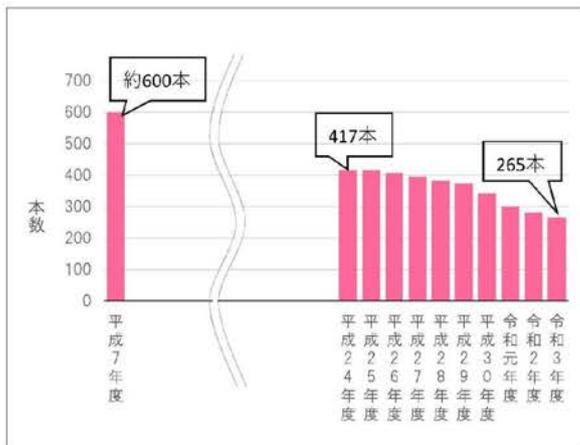


図2 海軍道路（環状4号線）のソメイヨシノ生育本数



撤去された桜跡

年度	区画整理区域内				区画整理区域外		合計	
	総合判定				総合判定		本数	撤去
	A	B1	B2	C	A~B2	C		
ソメイヨシノ R2年度	57本	140本	47本	8本	38本	10本	282本	18本
R3年度	42本	126本	63本	13本	34本	4本	265本	17本

※1 C判定9本、道路管理者による維持管理上の撤去4本
 ※2 C判定2本、道路管理者による維持管理上の撤去2本
 凡例 A：健全が健全に近い B1：注意すべき被害が見られる B2：著しい被害が見られる C：不健全

図3 海軍道路（環状4号線）のソメイヨシノ樹木診断結果



平成23年9月の台風で倒木した様子



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もありまますので、取扱いにご注意願います。

新たな桜の名所づくりに向けた基本計画

基本計画の考え方について

瀬谷区の花見道（環状4号線）の桜は、年々老木化が進んでおり、2027年国際園芸博覧会や旧上瀬谷通信施設地区の新たなまちづくりをきっかけとして、自然との調和を次の世代に繋げていくという考えから、この機会に、桜をしっかりと再生していく必要があると考えています。

取組① 桜の再生と新たな名所づくり

安心、安全に配慮しながら、地元の方々に親しみ愛され、世界中の人を惹きつける魅力ある桜の名所づくりに取り組めます。また、民有地内における桜等の植樹など、公民連携による取組も検討します。

○海軍道路（環状4号線）の桜並木の再生（街路樹に通じた桜）

○公園内のサクラ広場の整備

○公園のシンボルとなる桜並木の整備

桜並木の再生事例



取組② 桜の記憶の継承

海軍道路（環状4号線）の平和を祈念して植樹された桜並木の記憶を次世代につなげるため、記憶の継承に向けた取組を市民の方々とともに実施します。

○撤去した樹木の活用（教育活用、市民参加型による活動・取組）

○既存樹木の移植

○球ぎ木による若木の育成



取組③ 桜を含む植栽を通じたコミュニティの形成

地域での雑草や各種イベントなど多世代にわたる市民参加での取組を進め、誇りと愛着をもち桜の名所づくりに進めます。

○地域が主体となったコミュニティ活動

○学校など、教育機関と連携した取組

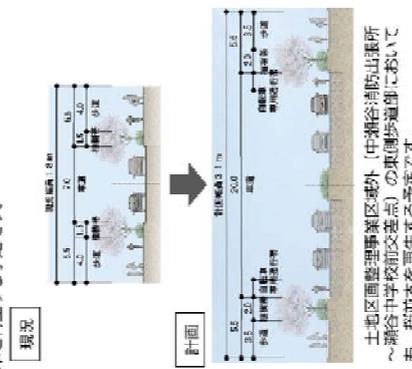
○2027年国際園芸博覧会や将来のまちづくりに向けた市民参加型の取組

○観光・賑わい地区や物流地区などの事業者との連携



○海軍道路（環状4号線）の桜並木の再生

土地区画整理事業区域内（八王子街道付近～中瀬谷消防出張所）は、現況の道路幅員18mから31mに拡幅する計画です。拡幅後の歩道側において桜並木を再生する予定です。



○（仮称）旧上瀬谷通信施設公園における新たな名所づくり

○公園内のサクラ広場の整備



周囲に広がる広大な運動広場、地域の祭りやイベントにも活用、災害時には避難場などの活用拠点をへリコプターの発着も可能。

○公園のシンボルとなる桜並木の整備



公園のシンボルとなる主要な道路沿いに配置するソメイヨシノの苗木



花の色や開花時期の異なる多種な品種の桜を植栽することにより、新たな桜の名所づくりを進めます。 ※なお、写真はイメージです。

※本資料の図や写真はイメージです。詳細は、設計を進める中で確認してまいります。

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もありますので、取扱いにご注意願います。



これまでの経緯

今回お示する「基本計画」については、近隣住民への説明や市民意見募集を行った上で、とりまとめました。



「海軍道路の桜並木に関する懇談会」について

2027年国際園芸博覧会や旧上瀬谷通信施設のまちづくりをきっかけに、海軍道路の桜並木のこれらについて検討を進めるため、地域の方々や公募区民による「海軍道路の桜並木に関する懇談会」を令和3年度に設置しました。

意見交換を行った結果、土地区画整理事業区域内（八王子街道付近～中瀬谷消防出張所）は、桜並木を再生していく方向で意見がまとまりました。

また、土地区画整理事業区域外（中瀬谷消防出張所～瀬谷中学校前交差点）の東側歩道部においても、桜並木を再生していく予定です。



意見交換の様子



樹木区による現地説明会



【参考】旧上瀬谷通信施設における土地利用計画



【発行】令和4年10月
 【問合せ先】横浜市都市整備局上瀬谷整備推進課
 電話：045-671-2061 FAX：045-550-4098
 【HP】「海軍道路の桜並木に関する懇談会」の議事要旨・資料、市民意見募集の結果は、HP上にてご覧いただけます。
<https://www.city.yokohama.lg.jp/kurashi/machizukuri-kankyo/toshbeibi/jokyo/sonota/kamiseya/default20210315.html>
 【HP】「（仮称）旧上瀬谷通信施設公園基本計画（案）」については、HP上にてご覧いただけます。
<https://www.city.yokohama.lg.jp/kurashi/machizukuri-kankyo/midori-koen/koen/tsukuru/seibikeikaku/kamiseya.html>



資料：旧上瀬谷通信施設地区新たな桜の名所づくりに向けた基本計画（横浜市 令和4年4月）

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もありますので、取扱いにご注意願います。

1 7 施設の運営に伴う温室効果ガスの排出量について

本事業の施設の運営に伴い発生が想定される温室効果ガス（二酸化炭素）の総排出量は、1,564 tCO₂/年と予測しますが、表 1 7-1 及び図 1 7-1 に示すとおり、横浜市の 2020 年温室効果ガス総排出量の速報値（実排出）（総排出量：1,647.5 万 tCO₂/年）に対して、本事業の施設の運営が該当する業務部門の温室効果ガス排出量（312.5 万 tCO₂/年）に対する本事業の施設の運営に伴う温室効果ガス排出量（1,564 tCO₂/年）の割合は、0.05%に相当します。

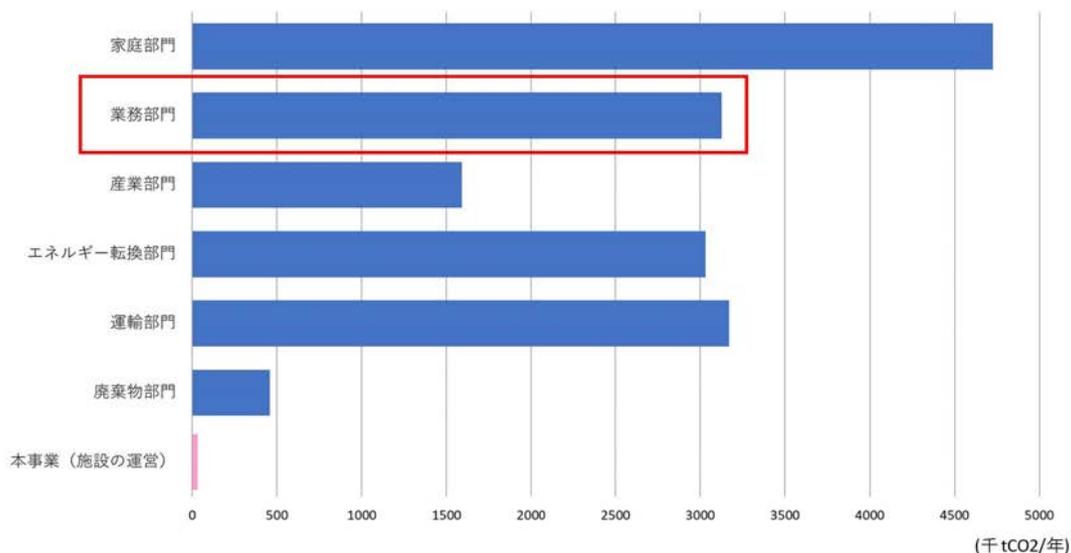
また、横浜市役所が行う事務及び事業に関する事業別の温室効果ガスの排出量（2013 年度）及び目標排出量（2030 年度）は、表 1 7-2 及び図 1 7-2 に示すとおりです。市役所の削減は、2013 年度から 2030 年度までに、温室効果ガス排出量を市役所全体で 50%、庁舎等で 72%削減することを目標としており、庁舎等の温室効果ガスの目標排出量（2030 年度）に対して、本事業の温室効果ガス（二酸化炭素）の総排出量の割合は 3.191%となることから、今後、詳細な設備計画の検討にあたっては、法令、実行計画（市役所編）の目標・内容に沿って、高効率機器（変圧器、全熱交換機等）を採用し、照明や空調機を省エネ制御することに加え、環境保全措置として、新しい技術も含めて検討したうえで、省エネルギー型製品や、太陽光等の再生可能エネルギー施設の設備等の積極的な導入、グリーン電力調達制度に基づく電力調達、機器・設備等の運用改善、電気自動車の充電設備の導入、ホームページで公共交通機関の利用の呼びかけ等を実施し、さらなる消費エネルギー並びに二酸化炭素排出量の削減に努める計画とします。

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もありますので、取扱いにご注意願います。

表 17-1 横浜市の部門毎の温室効果ガス排出量（2020 年度速報値）
及び本事業の施設の運営に伴う温室効果ガス排出量とその割合

項目	横浜市の部門毎の温室効果ガス排出量 (2020 年度速報値)	本事業の施設の運営に伴う温室効果ガス 年間排出量の割合
	(tCO ₂ /年)	(%)
二酸化炭素	家庭部門	—
	業務部門	0.050
	産業部門	—
	エネルギー転換部門	—
	運輸部門	—
	廃棄物部門	—
本事業の施設の運営に伴う温室効果ガス排出量	1,564	—

注1：網掛けは、本事業が該当する部門を示す。



注1：赤枠は、本事業が該当する部門を示す。

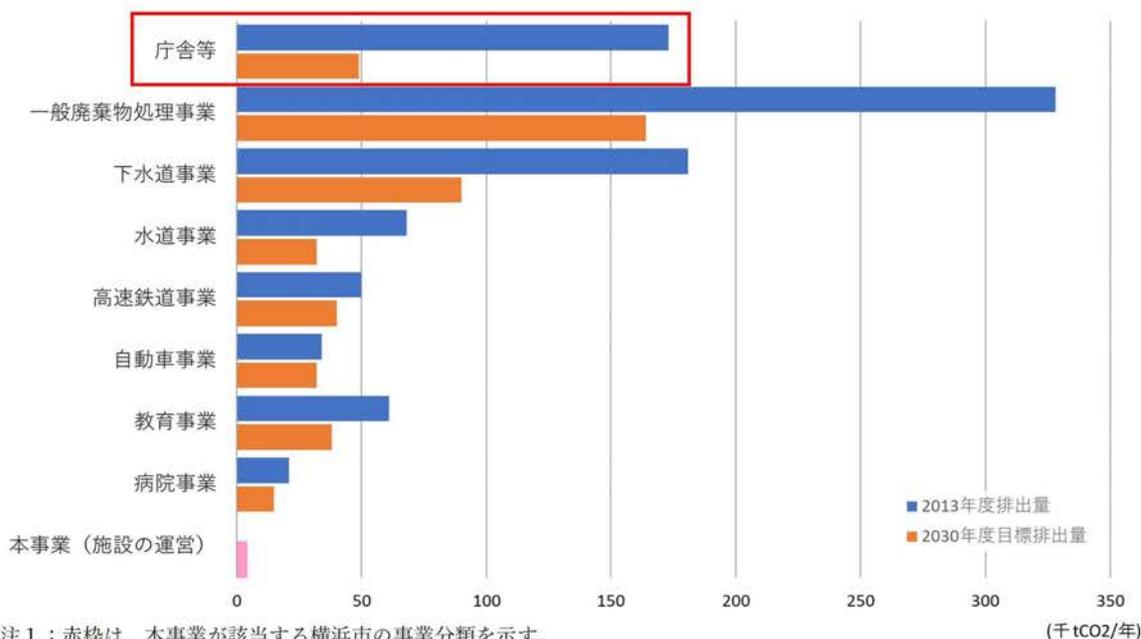
図 17-1 横浜市の部門毎の温室効果ガス排出量（2020 年度速報値）
及び本事業の施設の運営に伴う温室効果ガス排出量

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もありますので、取扱いにご注意願います。

表 17-2 横浜市役所の事業別の温室効果ガスの排出量（目標排出量）及び
本事業の施設の運営に伴う温室効果ガス排出量とその割合

項目	横浜市役所の温室効果ガス排出量 (2013 年度)	本事業の施設の 運営に伴う温室 効果ガス年間排 出量の割合	横浜市の温室効果 ガス目標排出量 (2030 年度)	本事業の施設の 運営に伴う温室 効果ガス年間排 出量の割合
	(tCO2/年)	(%)	(tCO2/年)	(%)
庁舎等	173,000	0.904	49,000	3.191
主要事業				
一般廃棄物処理事業	328,000	—	164,000	—
下水道事業	181,000	—	90,000	—
水道事業	68,000	—	32,000	—
高速鉄道事業	50,000	—	40,000	—
自動車事業	34,000	—	32,000	—
教育事業	61,000	—	38,000	—
病院事業	21,000	—	15,000	—
本事業の施設の運営に伴う温 室効果ガス排出量	1,564	—	1,564	—

注1：網掛けは、本事業が該当する事業分類を示す。



注1：赤枠は、本事業が該当する横浜市の事業分類を示す。

図 17-2 横浜市役所の事業別の温室効果ガスの排出量（目標排出量）及び
本事業の施設の運営に伴う温室効果ガス排出量

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もありますので、取扱いにご注意願います。

18 グリーン電力調達制度について

横浜市グリーン電力調達制度は、「小売電気事業者の電力供給事業における環境配慮の状況について、下表に示す『環境配慮評価項目』に基づき評価を行い、毎年一定の基準を満たした事業者が横浜市との契約資格を有するものとする制度」であり、「横浜市役所が発注する全ての電力調達」に適用されるものとしています。なお、一定の基準を満たした事業者とは、表 18-1 に示す「環境配慮評価基準」により算定した評価点の合計が 50 点以上の小売電気事業者であり、契約資格を有することとなります。

本公園の管理にあたっては、さらなる消費エネルギー並びに二酸化炭素排出量の削減に向けて、一定の基準（評価点）を満たす事業者より電力調達を行う仕組みとなるよう対応する予定です。

表 18-1 環境配慮評価基準

環境配慮評価項目	内容	配点等
二酸化炭素基礎排出係数	地球温暖化対策推進法に基づき、環境大臣及び経済産業大臣により公表されている二酸化炭素排出係数（基礎排出係数）	60
再生可能エネルギーの導入状況等	FIT 法で定める「再生可能エネルギー」の導入状況や、発電に利用した工場の廃熱等の「未利用エネルギー」の活用状況の、供給電力量に占める割合	40
	合計	100

この資料は審査公用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

1 9 施設の存在・土地利用の変化に伴う湧水の流量の予測評価について（2）

（1）土地利用区分と雨水流出係数

本事業では、グリーンインフラの目標として「2020 年年間降雨量（1,687.5mm）における対象事業実施区域外への雨水流出量を整備前と同程度にする」ことを設定しています。

土地区画整理事業の整備前と本事業の整備後の土地利用区分及び流出係数を現時点での試算として表 1 9-1 及び図 1 9-1 に示します。整備前の雨水流出係数は、和泉川流域①で 0.422、和泉川流域②で 0.424、堀谷戸川流域で 0.427 となっていますが、本事業による園路、駐車場等の雨水が浸透しない施設の整備により、整備後の雨水流出係数は和泉川流域①で 0.543、和泉川流域②で 0.521、堀谷戸川流域で 0.634 に増加します。そのため、グリーンインフラ施設を整備し、雨水を浸透・貯留させることで、雨水の流出抑制と湧水の流量の維持を図ります。

表 1 9-1 土地利用区分と雨水流出係数

土地利用区分	雨水流出係数	面積 (ha)											
		和泉川流域①		和泉川流域②		堀谷戸川流域		大門川流域		相沢川流域		矢指川流域	
		整備前	整備後	整備前	整備後	整備前	整備後	整備前	整備後	整備前	整備後	整備前	整備後
宅地	0.90	-	0.19	-	-	-	0.29	-	-	0.54	1.10	-	-
水路、湖沼	1.00	0.07	0.66	0.04	0.67	-	-	-	-	0.15	0.60	-	-
ゴルフ場（雨水を排除するための排水施設を伴うものに限る）	0.50	-	-	-	-	-	-	-	-	1.46	-	-	-
運動場その他これに類する施設（雨水を排除するための排水施設を伴うものに限る）	0.80	-	-	-	-	-	-	-	1.13	-	2.31	-	-
コンクリート等の不浸透性素材により舗装された土地（法面を除く。）	0.95	0.42	2.28	0.25	0.71	0.41	3.24	0.09	0.71	0.74	7.06	-	-
ローラーその他これに類する建設機械を用いて締め固められた土地	0.50	-	-	-	-	-	-	-	-	1.52	-	-	-
人工的に造成され植生に覆われた法面	0.40	11.71	9.06	6.48	5.38	7.83	4.71	1.81	0.06	27.83	21.18	2.24	2.24
面積合計 (ha)		12.20	12.20	6.77	6.77	8.24	8.24	1.90	1.90	32.24	32.24	2.24	2.24
雨水流出係数		0.422	0.543	0.424	0.518	0.427	0.634	0.426	0.844	0.433	0.577	0.400	0.400

資料：「流出雨水量の最大値を算出する際に用いる土地利用形態ごとの流出係数を定める告示」

（平成 16 年国土交通省告示第 521 号）

この資料は審査公用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。



図 19-1(1) 土地利用区分図（整備前）



図 19-1(2) 土地利用区分図（整備後）

この資料は審査公用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

(2) 導入予定のグリーンインフラ施設の概要

本事業で導入予定のグリーンインフラ施設は以下の①、②に示すとおりです。

本事業の施設配置計画を基に、①、②のグリーンインフラ施設を配置したイメージは図 19-2 に示すとおりです。なお、透水性舗装等の導入も検討していますが、本公園は災害時の活動拠点となるため、大型車両が通ることも想定して園路の路盤は強く締固めすることとなり、想定通りの浸透量を確保できない可能性もあることから、透水性舗装はグリーンインフラの定量的な評価には含めないこととしました。

① バイオスウェル

- ・園路、駐車場等に帯状に整備
- ・植生と多孔質な構造が一体となり、降雨時に水を集め、一時的に貯留し、ゆっくりと浸透させる

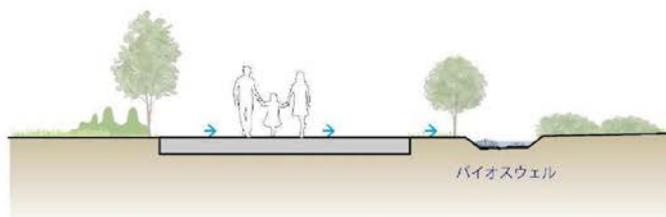


表 19-2 施設諸元 (バイオスウェル)

項目	大門川流域、和泉川流域②	相沢川流域①	相沢川流域②、相沢川流域③	堀谷戸川流域	和泉川流域①
土壌の飽和透水係数 k_0 (m/hr)	0.0079	0.0079	0.0111	0.0111	0.0083
単位設計浸透量 (m^3/hr)	0.0079	0.0079	0.0111	0.0111	0.0083

資料：土壌の飽和透水係数は、現地浸透能試験結果 (R4 年度 (仮称) 旧上瀬谷通信施設公園地下水調査解析検討業務委託) の各流域近傍の調査地点の数値 (湛水深 0.25m) を適用しました。

②-1 礫間貯留 (舗装型)

- ・駐車場、草地等に整備
- ・地下の碎石層へ雨水を導き、碎石内の空隙を利用して一時的に貯留、貯留された水は側面及び底面から地下に浸透する

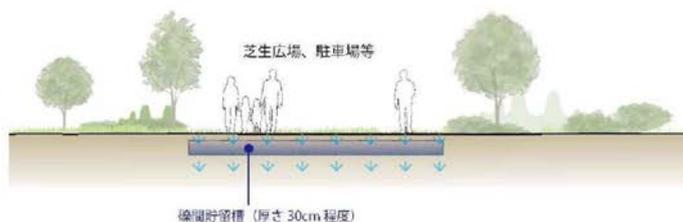


表 19-3 施設諸元 (舗装型)

項目	大門川流域、和泉川流域②	相沢川流域①	相沢川流域②、相沢川流域③	堀谷戸川流域	和泉川流域①
土壌の飽和透水係数 k_0 (m/hr)	0.0079	0.0079	0.0111	0.0111	0.0083
単位設計浸透量 (m^3/hr)	0.0083	0.0083	0.0116	0.0116	0.0087
単位設計貯留量 (m^3/m^2)	0.175	0.105	0.175	0.105	0.175

資料：土壌の飽和透水係数は、現地浸透能試験結果 (R4 年度 (仮称) 旧上瀬谷通信施設公園地下水調査解析検討業務委託) の各流域近傍の調査地点の数値 (湛水深 0.25m)。

算定式は、雨水浸透施設技術指針 [案] 調査・計画編 (社団法人雨水貯留浸透技術協会) の透水性舗装 (浸透地) 単位設計浸透量の算定を適用しました。

この資料は審査公用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

②-2 礫間貯留（雨庭型）

- ・窪地等に整備
- ・緑地内に雨水を導いて一時的に貯留し、ゆっくり浸透させる

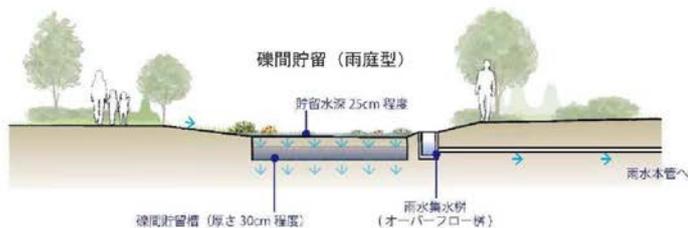


表 19-4 施設諸元（雨庭型）

項目	大門川流域、和泉川流域②	相沢川流域①	相沢川流域②、相沢川流域③	堀谷戸川流域	和泉川流域①
土壌の飽和透水係数 k_0 (m/hr)	0.0079	0.0079	0.0111	0.0111	0.0083
単位設計浸透量 (m^3/hr)	0.0079	0.0079	0.0111	0.0111	0.0083
単位設計貯留量 (m^3/m^2)	0.250	0.250	0.250	0.250	0.250

資料：土壌の飽和透水係数は、現地浸透能試験結果（R4 年度（仮称）旧上瀬谷通信施設公園地下水調査解析検討業務委託）の各流域近傍の調査地点の数値（湛水深 0.25m）。

算定式は、雨水浸透施設技術指針〔案〕調査・計画編（社団法人雨水貯留浸透技術協会）の透水性舗装（浸透池）単位設計浸透量の算定を適用しました。

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もありますので、取扱いにご注意願います。

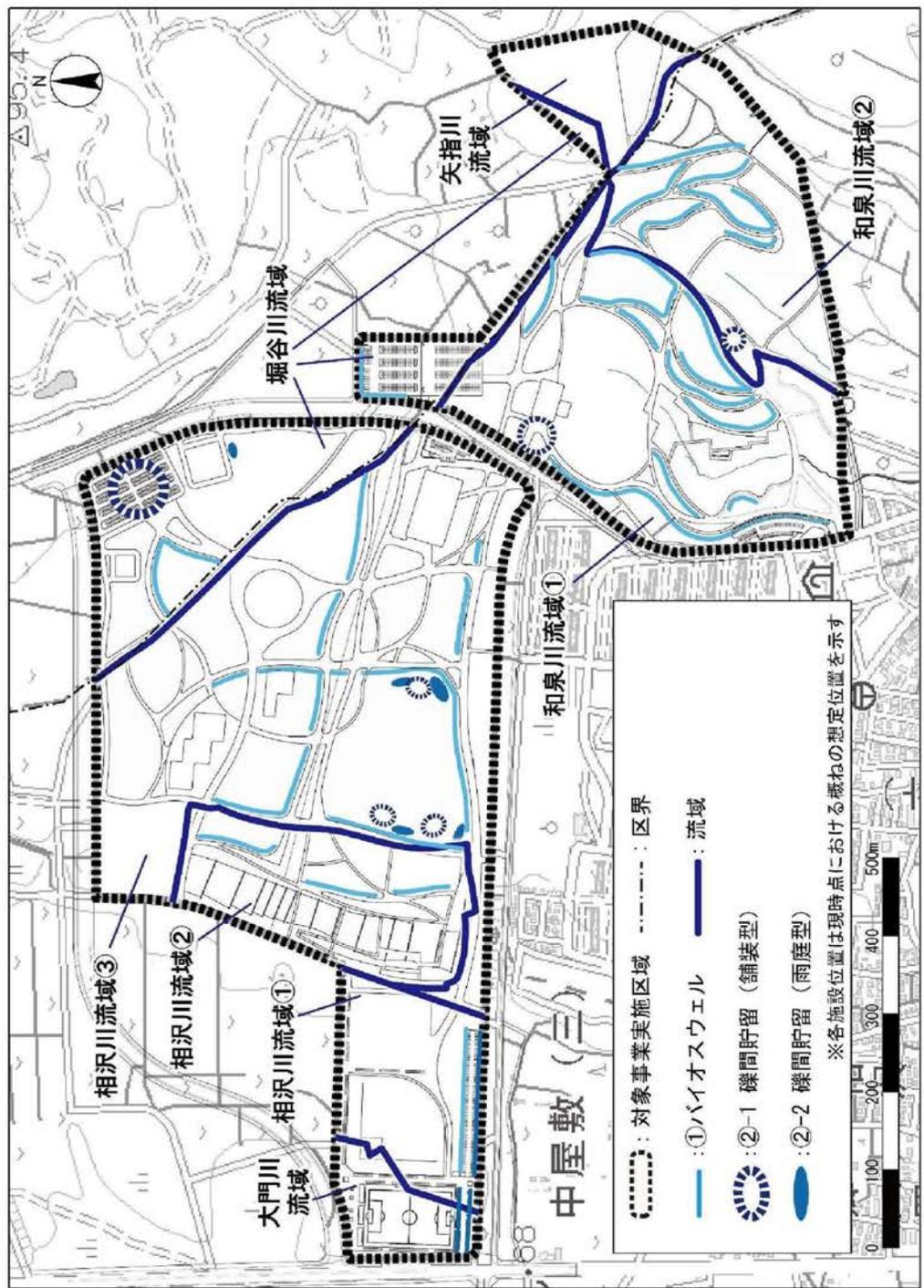


図 19-2 グリーンインフラ施設配置イメージ

この資料は審査公用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

（3）グリーンインフラの導入により見込まれる効果

①～②のグリーンインフラ施設を図 19-2 の位置に配置した場合の実装規模、設計貯留量及び設計浸透量は表 19-5 に示すとおりです。

グリーンインフラ施設の導入により公園区域全体で、公園整備による流出増の全てを吸収する効果を目指します。なお、湧水の源流域となる和泉川流域①、②と堀谷戸川流域においては、当該流域内だけでも流出増の全てを吸収するように計画します。また、一時的な強雨による流出抑制は、土地区画整理事業により整備される調整池にて達成されることから、ここでは年間を通じた雨の区域外への流出を整備前と同程度に抑え、水源の涵養及び湧水の流量を維持することを目標としました。

近年 10 年間（2011～2020 年）の年間平均降雨に最も近い 2020 年の実績降雨、流域面積（A）及び流出係数（B、B'）から公園整備前後の流出量の差分（C）を算出し、図 19-2 に示すとおりグリーンインフラ施設を配置した場合の浸透量（D）と比較しました。試算結果は表 19-6 に示すとおりです。

公園整備前後の流出量の差分（C）とグリーンインフラによる浸透量（D）を比較すると、和泉川流域①、②と堀谷戸川流域については、各流域においてグリーンインフラによる浸透量（D）が流出量の差分（C）と同程度となっており（ $C \approx D$ ）、公園区域全体でもグリーンインフラによる浸透量（D）が流出量の差分（C）よりも大きくなる（ $C < D$ ）ことから、和泉川流域①、②と堀谷戸川流域の各流域及び公園区域全体において「2020 年年間降雨量（1,687.5mm）における対象事業実施区域外への雨水流出量を整備前と同程度にする」を達成するものと考えます。

以上により、水源の涵養及び堀谷戸川流域、和泉川流域の湧水の流量は維持されると予測します。

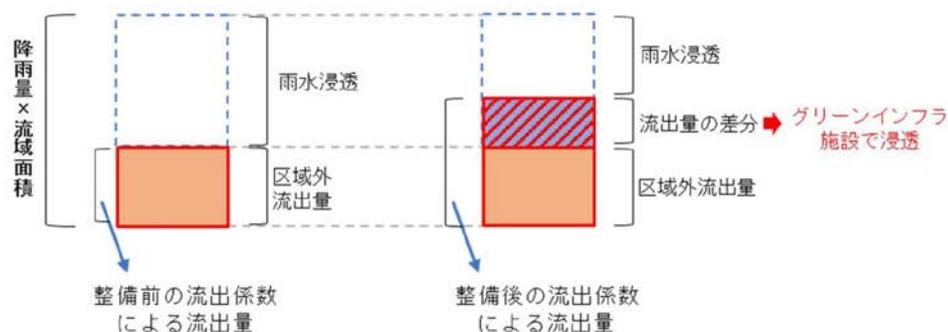


図 19-3 公園整備前後の流出量のイメージ

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もありますので、取扱いにご注意願います。

表 19-5 グリーンインフラ施設の実装規模、浸透・貯留量

流域	流域面積 (m ²)	実装規模 (m ³)				設計貯留量 (m ³)				設計浸透量 (m ³ /10min)			
		礫間貯留 (舗装型)	礫間貯留 (雨庭型)	バイオ スウェル	礫間貯留 (舗装型)	礫間貯留 (雨庭型)	礫間貯留 (舗装型)	礫間貯留 (雨庭型)	礫間貯留 (舗装型)	礫間貯留 (雨庭型)	礫間貯留 (舗装型)	礫間貯留 (雨庭型)	バイオ スウェル
和泉川流域①	122,036	630	0	3,762	110	0	0.913	0	0.913	0	0.913	0	5.204
和泉川流域②	67,654	260	0	1,902	46	0	0.359	0	0.359	0	0.359	0	2.504
堀谷戸川流域	82,414	1,300	150	501	137	38	2.521	0.278	2.521	0.278	0.278	0.000	0.926
大門川流域	19,043	0	650	0	0	163	0	0.856	0	0.856	0	0.000	0.000
相沢川流域	322,377	1,600	2,571	4,147	280	643	3.102	4.063	3.102	4.063	0	7.550	0.000
矢指川流域	22,391	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
合計	635,915	3,790	3,371	10,312	572	843	6.895	5.196	6.895	5.196	0	16.185	0.000

表 19-6 2020 年実績降雨におけるグリーンインフラによる浸透量の試算結果

流域	流域面積 (m ²)	流域面積 × 降雨量 (m ³)	整備前		整備後		流出量の差分 (m ³)	グリーンインフラ による浸透量 (m ³) ^{注1}
			流出係数	流出係数	流出係数	流出係数		
		A	B	B'	C=(B'-B)×A	D		
和泉川流域①	122,036	205,935	0.422	0.543	24,918	25,140		
和泉川流域②	67,654	114,166	0.424	0.518	10,731	11,175		
堀谷戸川流域 ^{注2}	82,414	139,073	0.427	0.634	28,788	28,839		
大門川流域	19,043	32,136	0.426	0.844	13,433	12,721		
相沢川流域	322,377	543,833	0.433	0.577	78,410	108,130		
矢指川流域	22,391	37,785	0.400	0.400	0	0		
合計	635,915	1,072,927	0.428	0.574	156,623	186,005		

注1：グリーンインフラによる浸透量は、2020年の10分毎の降雨量と、表19-5に示すグリーンインフラ施設の浸透・貯留量を基に、年間の浸透量の合計を積算しました。

注2：グリーンインフラの検討の深度化に伴い、第1会(2023年4月27日開催)の補足資料1の1(2)から試算結果等を精査しました。

この資料は審査公用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

20 供用時の交差点需要率の減少要因について（2）

供用時の来園車両等の走行に伴う交通混雑の予測における飽和交通流率の設定について、準備書では全ての地点で基本値（直進を含む車線 2,000、右折・左折車線 1,800）に基づく算定値を適用していましたが、3月27日及び4月27日の審査会でのご指摘を踏まえ、「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、飽和交通流率は原則として、土地区画整理事業における現地調査結果（実測値）を用いて再計算しました。

なお、現況及び工事中の工事用車両の走行に伴う交通混雑についても、準備書では飽和交通流率を基本値に基づく算定値と実測値のうち、小さい方を適用していましたが、実測値を適用し、実測値が観測されていない車線については算定値を適用しました。審査会でのご指摘を踏まえた見直し結果をp.10～23に示します。準備書からの変更点は太字下線で示します。なお、調査・予測地点は、図20-1に示すとおりです。

この資料は審査公用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

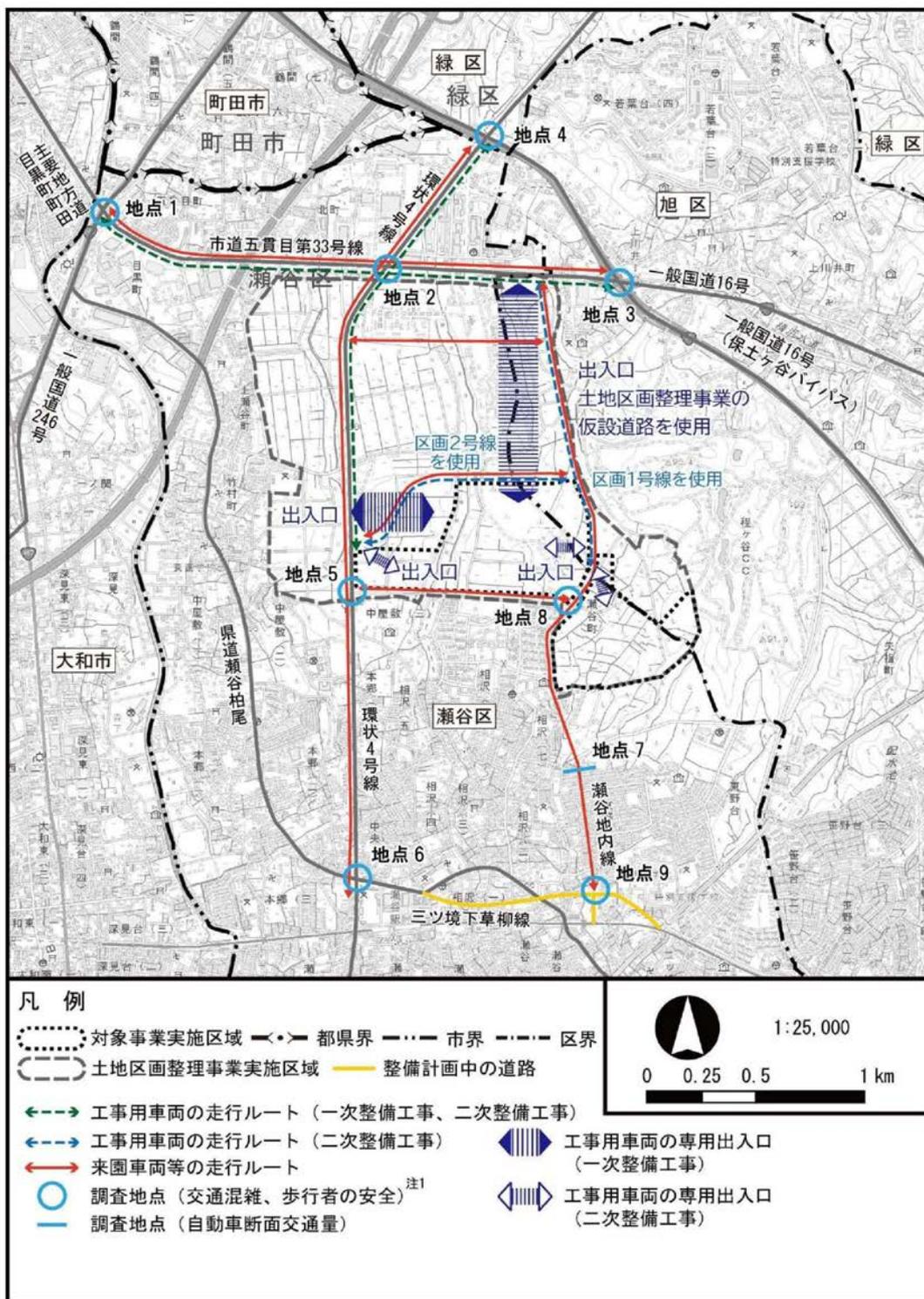


図 20-1 地域社会 (交通混雑) の調査・予測地点図

この資料は審査公用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

(2) 来園車両等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

⑥ 予測結果

ア. 来園車両等の走行に伴う交通混雑（自動車）

A 本事業の予測結果

予測対象時期における交差点需要率は表 6.11-20、車線の交通容量比は表 6.11-21、単路部の交通容量比は表 6.11-22 に示すとおりです。

将来交通量による交差点需要率が高い交差点は、平日は地点 6（瀬谷中学校前）で 1.076、休日は地点 1（目黒）で 0.896 であり、平日の地点 6（瀬谷中学校前）では限界需要率を上回っていません。また、現況交通量に対する供用時交通量の交差点需要率の増加は、最大で平日の地点 6（瀬谷中学校前）の 0.539 と予測されます。

将来交通量による車線の交通容量比が高い交差点は、平日では地点 1（目黒）の C 断面左折車線で 1.162、地点 6（瀬谷中学校前）の C 断面左折車線で 1.431、D 断面左折・直進車線で 1.327、休日では地点 1（目黒）の C 断面左折車線で 1.105、地点 6（瀬谷中学校前）の C 断面左折車線で 1.155、D 断面左折車線で 1.239 となっており、1.0 を上回る結果となっています。また、現況交通量に対する供用時交通量の車線の交通容量比の増加量は、最大で平日の地点 6（瀬谷中学校前）の C 断面左折車線で 0.815 と予測されます。なお、地点 6（瀬谷中学校前）の C 断面左折車線及び D 断面左折・直進車線は 1.0 を上回る結果となっていますが、本事業の来園車両等がこれらの車線を通行することはなく、将来一般交通量の変化によるものであるため、本事業による影響はありません。また、地点 1（目黒）の C 断面左折車線は来園者両等の通行ルートではありますが、交通量推計の結果、来園車両等の台数は全時間帯で 0 台となり（資料編（p. 資 1.6-63）参照）、本ルートを通行する来園車両等の台数は非常に少ないと考えられます。そのため、車線の交通容量比の増加は将来一般交通量の変化によるものであり、本事業による影響は小さいと考えます。

将来交通量による単路部の交通容量比は地点 7 で平日 0.526、休日 0.570 となり 1.0 を下回ります。

以上より、交差点需要率は地点 6（瀬谷中学校前）の 1 地点で限界需要率を上回り、車線の交通容量比は地点 1（目黒）及び地点 6（瀬谷中学校前）の 2 地点で将来一般交通量の変化により 1.0 を上回る車線があると予測します。

この資料は審査公用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

表 6.11-20 交差点需要率 (信号交差点) (来園車両等の走行に伴う交通混雑 (自動車))

時期	交差点名		交差点需要率 ^{注1}			供用時 限界 需要率 ^{注2}
			現況 (ピーク時間帯)	供用時 (ピーク時間帯)	増分	
			A	B	B-A	
平日	地点 1	目黒	0.697 (17:45~18:45)	<u>0.929</u> (17:00~18:00)	<u>0.232</u>	0.931
	地点 2	目黒交番前	<u>0.789</u> (17:00~18:00)	<u>0.552</u> (17:00~18:00)	<u>-0.237</u>	0.918
	地点 3	上川井 IC	0.680 (17:00~18:00)	<u>0.545</u> (17:00~18:00)	<u>-0.135</u>	0.864
	地点 4	滝沢	0.474 (18:00~19:00)	<u>0.521</u> (7:00~8:00)	<u>0.047</u>	0.920
		瀬谷土橋公園入口	0.502 (17:30~18:30)	<u>0.512</u> (18:00~19:00)	<u>0.010</u>	0.909
	地点 5	中瀬谷消防署出張所北側	0.700 (7:00~8:00)	0.281 (7:00~8:00)	-0.419	0.911
	地点 6	瀬谷中学校前	0.537 (7:45~8:45)	<u>1.076</u> (7:00~8:00)	<u>0.539</u>	0.880
	地点 8	—	-	0.143 (17:00~18:00)	-	0.911
	地点 9	—	-	0.529 (18:00~19:00)	-	0.917
休日	地点 1	目黒	0.680 (16:45~17:45)	<u>0.896</u> (19:00~20:00)	<u>0.216</u>	0.931
	地点 2	目黒交番前	0.612 (16:45~17:45)	<u>0.479</u> (17:00~18:00)	<u>-0.133</u>	0.918
	地点 3	上川井 IC	0.492 (16:45~17:45)	<u>0.439</u> (17:00~18:00)	<u>-0.053</u>	0.864
	地点 4	滝沢	0.357 (15:45~16:45)	<u>0.373</u> (16:00~17:00)	<u>0.016</u>	0.920
		瀬谷土橋公園入口	0.332 (15:45~16:45)	<u>0.313</u> (16:00~17:00)	<u>-0.019</u>	0.909
	地点 5	中瀬谷消防署出張所北側	0.666 (16:30~17:30)	0.261 (15:00~16:00)	-0.405	0.900
	地点 6	瀬谷中学校前	0.520 (14:30~15:30)	<u>0.849</u> (15:00~16:00)	<u>0.329</u>	0.880
	地点 8	—	-	0.239 (16:00~17:00)	-	0.911
	地点 9	—	-	0.561 (16:00~17:00)	-	0.917

注 1 : 交差点需要率: 交差点需要率とは、交通流が単一な車線毎または交差点流入部毎に流入交通量を飽和交通流率で除した値で表されるその方向の交通流に対する必要な有効時間の比率 (交差点流入部の需要率) のうち、交差点の信号制御において同一の信号現示の中で同時に流れる交通流の需要率の最大値 (現示の需要率) の合計で示される位です。信号制御の損失時間のために限界需要率 (注 2) が上限となり、限界需要率を超えると交通流を捌くことができなくなります。

注 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示します。

この資料は審査公用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

表 6.11-21(1) 車線の交通容量比 (来園車両等の走行に伴う交通混雑 (自動車) : 平日)
(地点 1~5)

交差点名	断面	流入車線 構成	車線の交通容量比 ^{注3}			
			現況	供用時	増分	
			A	B	B-A	
地点 1	目黒	A	左折・直進	0.809	0.911	0.102
			右折	0.278	0.772	0.494
		B	左折・直進	0.628	0.927	0.299
			右折	0.872	0.837	-0.035
	C	左折	0.719	1.162	0.443	
		直進	0.943	0.337	-0.606	
	D	右折	0.316	0.101	-0.215	
		左折・直進	0.492	0.284	-0.208	
地点 2	目黒交番前	A	左折・直進	0.603	0.485	-0.118
			直進	0.603	0.485	-0.118
		B	右折	1.072	0.651	-0.421
			左折 (左折・直進)	0.279	0.794	0.515
		C	直進	0.815	0.794	-0.021
			右折	0.287	0.300	0.013
	D	左折・直進	0.524	0.624	0.100	
		直進	0.524	0.624	0.100	
		右折	0.737	0.049	-0.688	
		左折・直進	0.984	0.587	-0.397	
		(直進)	なし	0.587	—	
		右折	0.031	0.047	0.016	
地点 3	上川井 IC	A	左折・右折	0.748	0.455	-0.293
			(右折)	なし	0.104	—
		B	直進	0.865	0.214	-0.651
			右折	0.786	0.889	0.103
	C	右折	0.609	0.266	-0.343	
		直進	0.626	0.471	-0.155	
	D	右折	0.319	0.375	0.056	
		左折・直進	0.511	0.554	0.043	
直進		0.511	0.554	0.043		
右折		0.418	0.349	-0.069		
地点 4	滝沢	B	右折	0.045	0.000	-0.045
			左折・右折	0.612	0.188	-0.424
		C	右折	0.659	0.673	0.014
			左折・直進	0.636	0.630	-0.006
	瀬谷土橋公園入口	A	直進	0.636	0.630	-0.006
			直進	0.300	0.496	0.196
		B	右折	0.389	0.705	0.316
			左折	0.274	0.000	-0.274
		C	右折	0.568	0.219	-0.349
			左折	なし	0.454	—
地点 5	中瀬谷消防署 出張所北側	A	左直 (直進)	0.919	0.352	-0.567
			右折	なし	0.038	—
		(B)	左折・直進	なし	0.073	—
			右折	なし	0.000	—
		B (C)	直右 (左折・直進)	0.782	0.359	-0.423
			右折	なし	0.052	—
	C (D)	左折・直進	なし	0.157	—	
		右左 (右折)	0.634	0.324	-0.310	

注1：網掛けは、交通容量比が1.0を上回ったことを示します。

注2：地点2、地点3及び地点5の括弧内は将来の流入構成断面を示します。

注3：車線の交通容量比…「可能交通容量」に対する「流入交通量」の比です。1.0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。

この資料は審査公用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

表 6.11-21(2) 車線の交通容量比 (来園車両等の走行に伴う交通混雑 (自動車) : 平日)
(地点 6~9)

交差点名	断面	流入車線 構成	車線の交通容量比 ^{注2}			
			現況	供用時	増分	
			A	B	B-A	
地点 6	瀬谷中学校前	A	左折	0.207	0.029	-0.178
			直進	0.556	0.482	-0.074
			右折	0.057	0.074	0.017
		B	左折・直進	0.705	0.573	-0.132
			右折	0.448	0.643	0.195
		C	左折	0.616	1.431	0.815
			直進	0.788	0.903	0.115
			右折	0.246	0.636	0.390
		D	左折・直進	0.816	1.327	0.511
			右折	0.282	0.050	-0.232
地点 8	—	A	直進	—	0.072	—
			右折	—	0.000	—
		B	左折	—	0.000	—
			右折	—	0.253	—
		C	左折・直進	—	0.126	—
		D	左折・直進	—	0.381	—
地点 9	—	A	右折	—	0.000	—
			左折・直進	—	0.674	—
		B	右折	—	0.335	—
			左折・直進	—	0.679	—
		C	右折	—	0.000	—
			左折・直進	—	0.731	—
		D	右折	—	0.047	—

注1：網掛けは、交通容量比が1.0を上回ったことを示します。

注2：車線の交通容量比…「可能交通容量」に対する「流入交通量」の比です。1.0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。

この資料は審査公用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

表 6.11-21(3) 車線の交通容量比 (来園車両等の走行に伴う交通混雑 (自動車) : 休日)
(地点 1~5)

交差点名	断面	流入車線 構成	車線の交通容量比 ^{注3}		
			現況	供用時	増分
			A	B	B-A
地点 1	A	左折・直進	0.969	0.881	-0.088
		右折	0.184	0.863	0.679
	B	左折・直進	0.410	0.916	0.506
		右折	0.711	0.798	0.087
	C	左折	0.736	1.105	0.369
		直進	0.670	0.293	-0.377
	D	右折	0.194	0.112	-0.082
		左折・直進	0.559	0.300	-0.259
地点 2	A	左折・直進	0.426	0.376	-0.050
		直進	0.426	0.376	-0.050
		右折	0.907	0.607	-0.300
	B	左折 (左折・直進)	0.245	0.693	0.448
		直進	0.729	0.693	-0.036
		右折	0.140	0.267	0.127
	C	左折・直進	0.513	0.499	-0.014
		直進	0.513	0.499	-0.014
	D	右折	0.489	0.045	-0.444
		左折・直進	0.770	0.496	-0.274
(直進)		なし	0.496	—	
右折		0.054	0.039	-0.015	
地点 3	A	左折・右折	0.341	0.283	-0.058
		(右折)	なし	0.077	—
	B	直進	0.592	0.197	-0.395
		右折	0.653	0.934	0.281
	D	右折	0.475	0.189	-0.286
		直進	0.517	0.452	-0.065
地点 4	A	右折	0.293	0.396	0.103
		左折・直進	0.386	0.397	0.011
		直進	0.386	0.397	0.011
		直進	0.363	0.231	-0.132
	B	右折	0.037	0.000	-0.037
		左折・右折	0.317	0.130	-0.187
	C	右折	0.453	0.505	0.052
		左折・直進	0.363	0.438	0.075
	B	直進	0.363	0.438	0.075
		直進	0.228	0.277	0.049
		右折	0.304	0.360	0.056
		左折	0.042	0.000	-0.042
C	右折	0.462	0.163	-0.299	
	左折	なし	0.474	—	
	左直 (直進)	0.801	0.361	-0.440	
	右折	なし	0.042	—	
地点 5	A	左折・直進	なし	0.067	—
		右折	なし	0.000	—
	B	直右 (左折・直進)	0.592	0.352	-0.240
		右折	なし	0.068	—
	C	左折・直進	なし	0.127	—
		右左 (右折)	0.818	0.263	-0.555

注1：網掛けは、交通容量比が1.0を上回ったことを示します。

注2：地点2、地点3及び地点5の括弧内は将来の流入構成断面を示します。

注3：車線の交通容量比…「可能交通容量」に対する「流入交通量」の比です。1.0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。

この資料は審査公用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

表 6.11-21(4) 車線の交通容量比 (来園車両等の走行に伴う交通混雑 (自動車) : 休日)
(地点 6~9)

交差点名	断面	流入車線 構成	車線の交通容量比 ^{注2}			
			現況	供用時	増分	
			A	B	B-A	
地点 6	瀬谷中学校前	A	左折	0.165	0.027	-0.138
			直進	0.543	0.511	-0.032
			右折	0.084	0.078	-0.006
		B	左折・直進	0.423	0.578	0.155
			右折	0.336	0.538	0.202
		C	左折	0.546	1.155	0.609
			直進	0.815	0.879	0.064
			右折	0.501	0.557	0.056
		D	左折・直進	0.730	1.239	0.509
			右折	0.133	0.034	-0.099
地点 8	—	A	直進	—	0.071	—
			右折	—	0.000	—
		B	左折	—	0.000	—
			右折	—	0.642	—
		C	左折・直進	—	0.139	—
			右折	—	0.000	—
地点 9	—	A	左折・直進	—	0.509	—
			右折	—	0.000	—
		B	左折・直進	—	0.695	—
			右折	—	0.350	—
		C	左折・直進	—	0.732	—
			右折	—	0.000	—
		D	左折・直進	—	0.754	—
			右折	—	0.057	—

注1: 網掛けは、交通容量比が 1.0 を上回ったことを示します。

注2: 車線の交通容量比…「可能交通容量」に対する「流入交通量」の比です。1.0 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 6.11-22 単路部における交通容量比 (来園車両等の走行に伴う交通混雑 : 地点 7)

時期	ピーク 時間帯	車 線 数	基本 容量 (台/h) 往復 合計	補正係数			大型混入 大型車 混入率	可能交通 容量 (台/h)	ピーク時 流入 交通量 (台/h)	交通 容量比 ^{注1}	
				車線 幅員	側方 余裕	沿道 条件					
				3.0m	0.50m 両側	市街地 (駐車有)					
現況	平日 18:00~ 19:00	2	2500	0.94	0.95	0.75	0.993	0.7%	1,662	302	0.182
	休日 15:00~ 16:00									229	0.139
供用時	平日 8:00~ 9:00									777	0.526
	休日 16:00~ 17:00									859	0.570

注1: 交通容量比…「可能交通容量」に対する「流入交通量」の比です。1.0 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。

この資料は審査公用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

B 他事業を考慮した予測結果

また、同時期に旧上瀬谷通信施設において整備が計画されている「賑わい施設」、「物流施設」、「防災施設」の関係車両の影響を考慮した来園車両等の走行に伴う対象事業実施区域周辺の主要信号交差点におけるピーク時間帯の交差点需要率は表 6.11-23、車線の交通容量比は表 6.11-24 に示すとおりです。

他事業を考慮した予測結果は、本事業の対象事業実施区域の拡張により来園車両が増加したことで、将来の一般交通量を含めた交通量の各車線への分配が変化したことより、土地区画整理事業評価書における地域社会の交通混雑（関係車両の走行）の予測結果と異なります。

交差点需要率は、平日の地点 1（目黒）で 0.945、と地点 6（瀬谷中学校前）で 1.076 であり、限界需要率を上回っています。また、現況交通量に対する供用時交通量の交差点需要率の増加は、最大で平日の地点 6（瀬谷中学校前）の 0.539 と予測されます。

車線の交通容量比は、平日では地点 1（目黒）の C 断面左折車線で 1.200、地点 6（瀬谷中学校前）の C 断面左折車線で 1.431、直進車線で 1.100、D 断面左折・直進車線で 1.327、休日では地点 1（目黒）の C 断面左折車線で 1.125、地点 3（上川井 IC）の D 断面直進車線で 1.038、地点 6（瀬谷中学校前）の C 断面左折車線で 1.155、D 断面左折・直進車線で 1.239 となっており、1.0 を上回る結果となっています。また、現況交通量に対する供用時交通量の車線の交通容量比の増加量は、最大で平日は地点 6（瀬谷中学校前）の C 断面左折車線で 0.815 と予測されます。なお、地点 6（瀬谷中学校前）の C 断面左折車線及び D 断面左折・直進車線は 1.0 を上回る結果となっていますが、本事業の来園車両を含む土地区画整理事業実施区域内の全開発施設（賑わい施設、物流施設、公園、防災施設）の関係車両がこれらの車線を通行することはなく、将来一般交通量の変化によるものであるため、開発施設の関係車両による影響はありません。

将来交通量による単路部の交通容量比は地点 7 で平日 0.569、休日 0.462 となり 1.0 を下回ります。

以上より、他事業を考慮した場合、交差点需要率は地点 1（目黒）及び地点 6（瀬谷中学校前）の 2 地点で限界需要率を上回り、車線の交通容量比は地点 1（目黒）、地点 3（上川井 IC）及び地点 6（瀬谷中学校前）の 3 地点で 1.0 を上回る車線があると予測します。

この資料は審査公用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

表 6.11-23 交差点需要率 (信号交差点) (来園車両等の走行に伴う交通混雑 (自動車))

時期	交差点名		交差点需要率 ^{注1}			供用時 限界 需要率 ^{注2}
			現況 (ピーク時間帯)	供用時 (ピーク時間帯)	増分	
			A	B	B-A	
平日	地点 1	目黒	0.697 (17:45~18:45)	0.945 (17:00~18:00)	0.248	0.931
	地点 2	目黒交番前	0.789 (17:00~18:00)	0.617 (17:00~18:00)	-0.172	0.918
	地点 3	上川井 IC	0.680 (17:00~18:00)	0.730 (8:00~9:00)	0.050	0.864
	地点 4	滝沢	0.474 (18:00~19:00)	0.581 (7:00~8:00)	0.107	0.920
		瀬谷土橋公園入口	0.502 (17:30~18:30)	0.599 (18:00~19:00)	0.097	0.909
	地点 5	中瀬谷消防署出張所北側	0.700 (7:00~8:00)	0.305 (7:00~8:00)	-0.395	0.911
	地点 6	瀬谷中学校前	0.537 (17:45~18:45)	1.076 (7:00~8:00)	0.539	0.880
	地点 8	—	-	0.182 (8:00~9:00)	-	0.911
	地点 9	—	-	0.569 (8:00~9:00)	-	0.917
休日	地点 1	目黒	0.680 (16:45~17:45)	0.915 (19:00~20:00)	0.235	0.931
	地点 2	目黒交番前	0.612 (16:45~17:45)	0.579 (17:00~18:00)	-0.033	0.918
	地点 3	上川井 IC	0.492 (16:45~17:45)	0.734 (8:00~9:00)	0.242	0.864
	地点 4	滝沢	0.357 (15:45~16:45)	0.398 (16:00~17:00)	0.041	0.920
		瀬谷土橋公園入口	0.332 (15:45~16:45)	0.417 (17:00~18:00)	0.085	0.909
	地点 5	中瀬谷消防署出張所北側	0.666 (16:30~17:30)	0.321 (17:00~18:00)	-0.345	0.900
	地点 6	瀬谷中学校前	0.520 (14:30~15:30)	0.849 (15:00~16:00)	0.329	0.880
	地点 8	—	-	0.251 (16:00~17:00)	-	0.911
	地点 9	—	-	0.568 (16:00~17:00)	-	0.917

注1：交差点需要率：交差点需要率とは、交通流が単一な車線毎または交差点流入部毎に流入交通量を飽和交通流率で除した値で示されるその方向の交通流に対する必要な有効時間の比率(交差点流入部の需要率)のうち、交差点の信号制御において同一の信号現示の中で同時に流れる交通流の需要率の最大値(現示の需要率)の合計で示される位です。信号制御の損失時間のために限界需要率(注2)が上限となり、限界需要率を超えると交通流を捌くことができなくなります。

注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示します。

この資料は審査公用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

表 6.11-24(1) 車線の交通容量比 (来園車両等の走行に伴う交通混雑 (自動車) : 平日)
(地点 1~5)

交差点名	断面	流入車線構成	車線の交通容量比 ^{注3}			
			現況	供用時	増分	
			A	B	B-A	
地点 1	目黒	A	左折・直進	0.809	0.924	0.115
			右折	0.278	0.806	0.528
		B	左折・直進	0.628	0.927	0.299
			右折	0.872	0.841	-0.031
	C	左折	0.719	1.200	0.481	
		直進	0.943	0.373	-0.570	
	D	右折	0.316	0.150	-0.166	
		左折・直進	0.492	0.288	-0.204	
地点 2	目黒交番前	A	右折	0.699	0.163	-0.536
			左折・直進	0.603	0.544	-0.059
			直進	0.603	0.544	-0.059
		B	右折	1.072	0.651	-0.421
			左折 (左折・直進)	0.279	0.798	0.519
			直進	0.815	0.798	-0.017
	C	右折	0.287	0.447	0.160	
		左折・直進	0.524	0.867	0.343	
		直進	0.524	0.867	0.343	
	D	右折	0.737	0.060	-0.677	
		左折・直進	0.984	0.650	-0.334	
		(直進)	なし	0.650	—	
地点 3	上川井 IC	A	右折	0.031	0.119	0.088
			左折・右折	0.748	0.886	0.138
		B	(右折)	なし	0.682	—
			直進	0.865	0.239	-0.626
	C	右折	0.786	0.768	-0.018	
		右折	0.609	0.213	-0.396	
	D	直進	0.626	0.940	0.314	
		右折	0.319	0.301	-0.018	
地点 4	滝沢	A	直進	0.511	0.660	0.149
			直進	0.511	0.660	0.149
		B	直進	0.418	0.381	-0.037
			右折	0.045	0.000	-0.045
		C	左折・右折	0.612	0.298	-0.314
	右折		0.659	0.673	0.014	
	瀬谷土橋公園入口	A	左折・直進	0.636	0.648	0.012
			直進	0.636	0.648	0.012
		B	直進	0.300	0.536	0.236
			右折	0.389	0.945	0.556
C		左折	0.274	0.000	-0.274	
	右折	0.568	0.219	-0.349		
地点 5	中瀬谷消防署 出張所北側	A	左折	なし	0.502	—
			左直 (直進)	0.919	0.365	-0.554
		(B)	右折	なし	0.048	—
			左折・直進	なし	0.078	—
	B	右折	なし	0.000	—	
		直右 (左折・直進)	0.782	0.501	-0.281	
	C	右折	なし	0.057	—	
		左折・直進	なし	0.157	—	
(D)	右左 (右折)	0.634	0.491	-0.143		

注1：網掛けは、交通容量比が1.0を上回ったことを示します。

注2：地点2、地点3及び地点5の括弧内は将来の流入構成断面を示します。

注3：車線の交通容量比…「可能交通容量」に対する「流入交通量」の比です。1.0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。

この資料は審査公用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

表 6.11-24(2) 車線の交通容量比 (来園車両等の走行に伴う交通混雑 (自動車) : 平日)
(地点 6~9)

交差点名	断面	流入車線 構成	車線の交通容量比 ^{注1,2}			
			現況	供用時	増分	
			A	B	B-A	
地点 6 瀬谷中学校前	A	左折	0.207	0.035	-0.172	
		直進	0.556	0.495	-0.061	
		右折	0.057	0.117	0.060	
	B	左折・直進	0.705	0.610	-0.095	
		右折	0.448	0.643	0.195	
	C	左折	0.616	1.431	0.815	
		直進	0.788	1.100	0.312	
		右折	0.246	0.644	0.398	
	D	左折・直進	0.816	1.327	0.511	
		右折	0.282	0.083	-0.199	
	地点 8 —	A	直進	—	0.084	—
			右折	—	0.048	—
B		左折	—	0.114	—	
		右折	—	0.130	—	
C		左折・直進	—	0.222	—	
地点 9 —		A	左折・直進	—	0.364	—
	右折		—	0.000	—	
	B	左折・直進	—	0.650	—	
		右折	—	0.317	—	
	C	左折・直進	—	0.774	—	
		右折	—	0.000	—	
D	左折・直進	—	0.709	—		
		右折	—	0.134	—	

注1：網掛けは、交通容量比が1.0を上回ったことを示します。

注2：車線の交通容量比…「可能交通容量」に対する「流入交通量」の比です。1.0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。

この資料は審査公用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

表 6.11-24(3) 車線の交通容量比 (来園車両等の走行に伴う交通混雑 (自動車) : 休日)
(地点 1~5)

交差点名	断面	流入車線構成	車線の交通容量比 ^{注3}			
			現況	供用時	増分	
			A	B	B-A	
地点 1	A	左折・直進	0.969	0.894	-0.075	
		右折	0.184	0.904	0.720	
	B	左折・直進	0.410	0.916	0.506	
		右折	0.711	0.802	0.091	
	C	左折	0.736	1.125	0.389	
		直進	0.670	0.334	-0.336	
	D	右折	0.194	0.195	0.001	
		左折・直進	0.559	0.304	-0.255	
地点 2	A	右折	0.806	0.186	-0.620	
		左折・直進	0.426	0.432	0.006	
		直進	0.426	0.432	0.006	
	B	右折	0.907	0.607	-0.300	
		左折 (左折・直進)	0.245	0.703	0.458	
		直進	0.729	0.703	-0.026	
	C	右折	0.140	0.286	0.146	
		左折・直進	0.513	0.832	0.319	
		直進	0.513	0.832	0.319	
	D	右折	0.489	0.063	-0.426	
		左折・直進	0.770	0.543	-0.227	
		(直進)	なし	0.543	—	
地点 3	A	右折	0.054	0.124	0.070	
		左折・右折	0.341	0.820	0.479	
	B	(右折)	なし	0.749	—	
		直進	0.592	0.222	-0.370	
	C	右折	0.653	0.827	0.174	
		右折	0.475	0.155	-0.320	
	D	直進	0.517	1.038	0.521	
		右折	0.293	0.324	0.031	
地点 4	A	右折	0.386	0.434	0.048	
		左折・直進	0.386	0.434	0.048	
	B	直進	0.363	0.283	-0.080	
		右折	0.037	0.000	-0.037	
	C	左折・右折	0.317	0.173	-0.144	
		右折	0.453	0.505	0.052	
	地点 5	A	左折・直進	0.363	0.464	0.101
			直進	0.363	0.464	0.101
		B	直進	0.228	0.316	0.088
			右折	0.304	0.602	0.298
C		左折	0.042	0.000	-0.042	
		右折	0.462	0.160	-0.302	
地点 5	A	左折	なし	0.609	—	
		左直 (直進)	0.801	0.425	-0.351	
	(B)	右折	なし	0.050	—	
		左折・直進	なし	0.066	—	
	B	右折	なし	0.000	—	
		直右 (左直)	0.592	0.349	-0.222	
	C	右折	なし	0.073	—	
		左折・直進	なし	0.124	—	
(D)	右左 (右折)	0.818	0.295	-0.523		

注1 : 網掛けは、交通容量比が1.0を上回ったことを示します。

注2 : 地点2、地点3及び地点5の括弧内は将来の流入構成断面を示します。

注3 : 車線の交通容量比…「可能交通容量」に対する「流入交通量」の比です。1.0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。

この資料は審査公用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

表 6.11-24(4) 車線の交通容量比 (来園車両等の走行に伴う交通混雑 (自動車) : 休日)
(地点 6~9)

交差点名	断面	流入車線 構成	車線の交通容量比 ^{注2}			
			現況	供用時	増分	
			A	B	B-A	
地点 6	瀬谷中学校前	A	左折	0.165	0.059	-0.106
			直進	0.543	0.565	0.022
			右折	0.084	0.085	0.001
		B	左折・直進	0.423	0.578	0.155
			右折	0.336	0.538	0.202
			左折	0.546	1.155	0.609
		C	直進	0.815	0.893	0.078
			右折	0.501	0.592	0.091
			左折・直進	0.730	1.239	0.509
		D	右折	0.133	0.038	-0.095
地点 8	—	A	直進	—	0.083	—
			右折	—	0.027	—
		B	左折	—	0.017	—
			右折	—	0.653	—
		C	左折・直進	—	0.154	—
			左折・直進	—	0.539	—
地点 9	—	A	右折	—	0.000	—
			左折・直進	—	0.720	—
		B	右折	—	0.356	—
			左折・直進	—	0.743	—
		C	右折	—	0.000	—
			左折・直進	—	0.759	—
D	右折	—	0.075	—		

注1：網掛けは、交通容量比が1.0を上回ったことを示します。

注2：車線の交通容量比…「可能交通容量」に対する「流入交通量」の比です。1.0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 6.11-25 単路部における交通容量比 (来園車両等の走行に伴う交通混雑 : 地点 7)

時期	ピーク 時間帯	車線 数	基本 容量 (台/h)	補正係数			大型混入	可能交通 容量 (台/h)	ピーク時 流入 交通量 (台/h)	交通 容量比 ^{注1}	
				車線 幅員 3.0m	側方 余裕 0.50m 両側	沿道 条件 市街地 (駐車有)					
											往復 合計
現況	平日 18:00~ 19:00	2	2500	0.94	0.95	0.75	0.993	0.7%	1,662	302	0.182
	休日 15:00~ 16:00										
供用時	平日 8:00~ 9:00						0.896	10.5%	1,501	911	0.607
	休日 16:00~ 17:00										

注1：交通容量比…「可能交通容量」に対する「流入交通量」の比です。1.0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。

この資料は審査公用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

6.11.4 環境の保全のための措置

(3) 来園車両等の走行に伴う交通混雑 (自動車)

環境の保全のための措置は、来園車両等の走行による影響を低減するため、表 6.11-28 に示す内容を実施します。

表 6.11-28 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 (自動車)	<ul style="list-style-type: none"> ・必要駐車台数として計 5 箇所合計 1,000 台程度を確保した駐車場を整備します。 ・路上に在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。 ・公園職員やその他業務関係者等は、可能な限り公共交通機関を利用した通勤とすることで、自動車での来園を少なくするよう配慮します。 ・マイカー以外の交通手段の利用促進のため、利用者に対し、ホームページでの周知等を行います。 ・自転車利用者の利便性の確保のため、駐輪場を各地区の駐車場近傍等に整備します。 ・公園利用者に対し、混雑していないアクセスルートホームページ等で周知し、地点 1、3 及び 6 への負荷を低減します。

6.11.5 評価

(3) 来園車両等の走行に伴う交通混雑 (自動車)

来園車両等の走行に伴う交通混雑 (自動車) は、交差点需要率の観点からは、地点 6 (瀬谷中学校前) の 1 地点で限界需要率を上回り、車線の交通容量比は地点 1 (目黒) 及び地点 6 (瀬谷中学校前) の 2 地点で将来一般交通量の変化により 1.0 を上回る車線があると予測します。

また、他事業の影響を考慮した交通混雑 (自動車) は、交差点需要率の観点からは、地点 1 (目黒) 及び地点 6 (瀬谷中学校前) の 2 地点で限界需要率を上回り、車線の交通容量比は地点 1 (目黒)、地点 3 (上川井 IC) 及び地点 6 (瀬谷中学校前) の 3 地点で 1.0 を上回る車線があると予測します。

供用時は、環境保全措置として、必要駐車台数を確保した駐車場を整備するとともに、路上に在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の確保等を行います。また、公園利用者に対し、マイカー以外の交通手段の利用促進や混雑していないアクセスルートをホームページ等で周知し、地点 1、3 及び 6 への負荷の低減を図ります。

以上のことから、環境保全目標「周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと。」を達成するものと評価します。

この資料は審査公用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

8.2 事後調査項目の選定

表 8.2(2) 事後調査項目を選定した理由・選定しない理由 (供用時)

環境影響評価項目		環境影響要因	選定	選定した理由・選定しない理由
評価項目	細目			
地域社会	交通混雑	来園車両等の走行	○	本事業の来園車両等及び他事業を考慮した関係車両の走行に伴う交通混雑への影響が、比較的高い予測値となっているため、予測結果を補完するため、選定します。
	歩行者の安全	来園車両等の走行	×	供用時の歩行者の安全性は、来園経路において歩道等が設置されており安全が確保されているため、選定しません。

8.3 事後調査の内容

表 8.3 事後調査の内容 (供用時)

環境影響評価項目		調査項目	調査位置	調査頻度	調査時期	調査方法
評価項目	細目					
地域社会	交通混雑	来園車両等の走行台数	予測を行った地点 (9地点)	2回 (平日、休日)	全体供用後の適切な時期	交差点 (地点 1~6、8~9) では時間別・車種別・方向別自動車交通量、渋滞の状況及び信号現示を現地調査により把握します。 断面 (地点 7) では、時間別・車種別自動車交通量を現地調査により把握します。

この資料は審査公用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

2 1 来園車両等の走行に伴う道路交通騒音の増加要因について (2)

4月27日の審査会までのご指摘を踏まえ、補足資料として提出した内容を再度見直し、次のとおり修正します。前回からの変更点は太字下線で示します。

来園車両等の走行に伴う騒音の調査・予測地点は、図 2 1-2 に示すとおりです。

来園車両等の走行に伴う騒音の予測は、図 2 1-1 に示すとおり、現況の等価騒音レベル（現地調査結果）と現況交通による等価騒音レベル（計算値）から補正值を算出し、予測値を補正しています。ただし地点2、地点3、地点4及び地点5の予測においては、道路構造が現況と供用後で変わることから、現地調査結果を用いた補正は行わず、将来一般交通量及び将来交通量による等価騒音レベルを予測しています。

現況（現地調査結果）と比較して供用時の将来一般交通量の騒音レベルが大きく増加する地点4及び地点7について、騒音レベルの増加要因を次頁以降に考察しました。

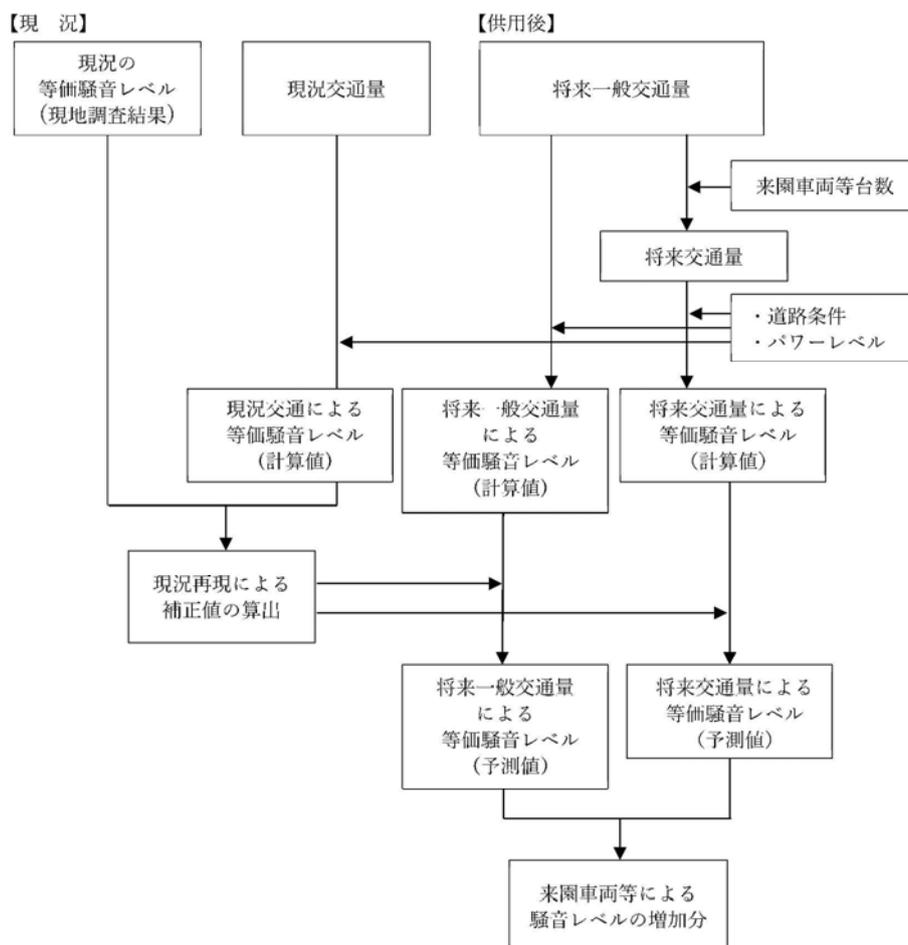


図 2 1-1 予測手順（来園車両等の走行に伴う道路交通騒音）

この資料は審査公用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

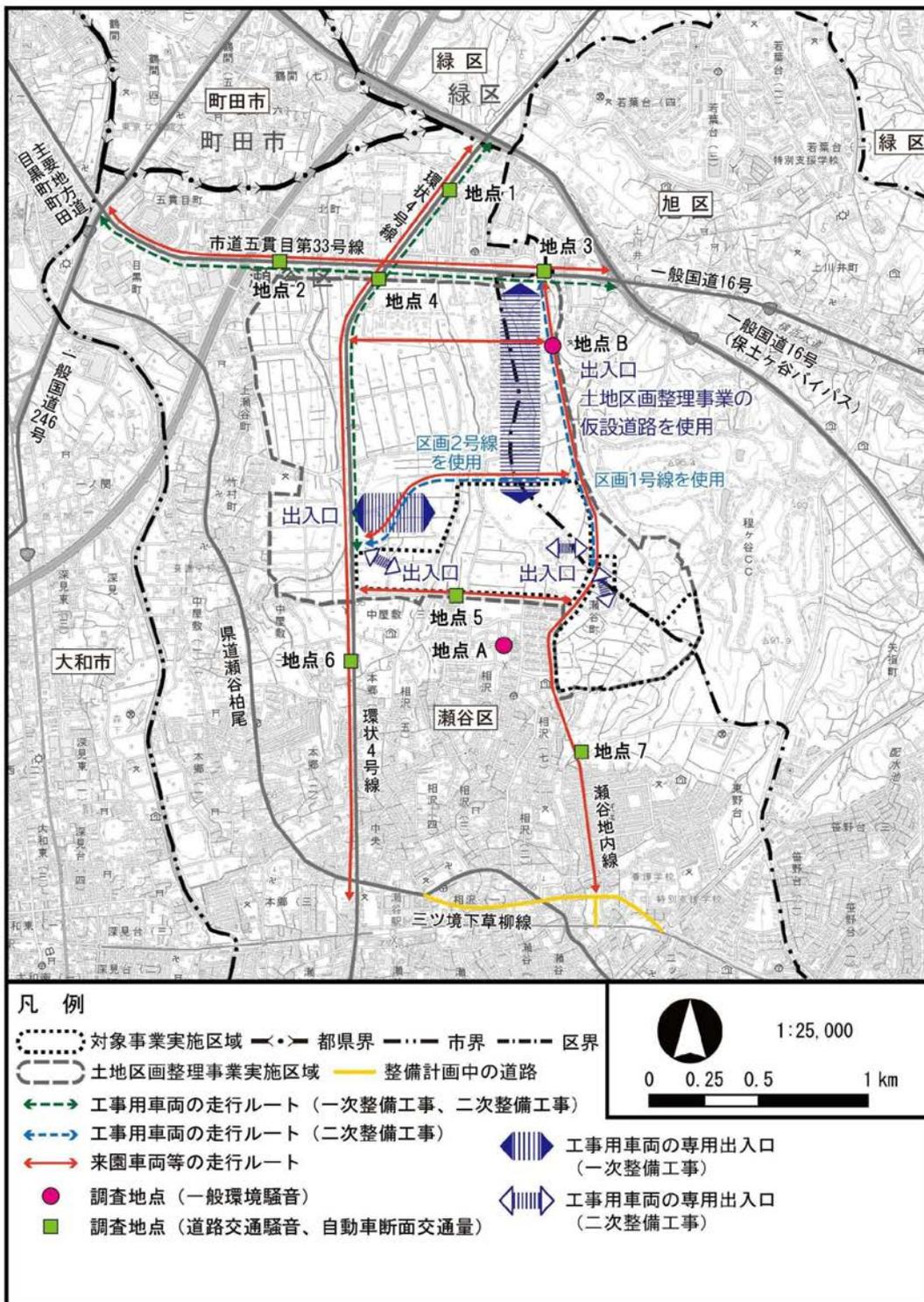


図 2 1-2 騒音の調査・予測地点

この資料は審査公用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

なお、来園車両等の走行に伴う騒音の予測においては、現在の状況（現地調査時点）からの変化を予測しているわけではなく、供用時の一般交通量（将来一般交通量）による等価騒音レベルの予測値と、将来一般交通量に本事業の来園車両等を加えた将来交通量による等価騒音レベルの予測値を比較しているため、環境保全目標を表 2 1-1 に示すとおり設定しています。

表 2 1-1 環境保全目標(騒音)

区分	環境保全目標
【供用時】 来園車両等の走行	周辺の生活環境に著しい影響を及ぼさないこと。

(1) 地点 4 の騒音レベルの増加要因

地点 4 の現地調査結果と供用時の将来一般交通量の予測結果を比較すると、騒音レベルが平日 6.0 デシベル増加、休日 7.2 デシベル増加（図 2 1-3 に示す現地調査を行った西側で比較した場合）しています。

現地調査時と供用時の交通量及び等価騒音レベルは表 2 1-2 に示すとおりです。

地点 4 は、現地調査結果を用いた計算値の補正を行っていないため、現地調査結果と等価騒音レベルの計算値の乖離が大きくなる可能性があります。平日の予測結果について、交通量は、現地調査結果と供用時の将来一般交通量で大幅な増加はありませんが、道路の拡幅による音源の位置の変化や舗装、車両の速度等の影響により騒音レベルが増加したと考えます。休日の予測結果については、交通量が約 2 倍に増加しているため、騒音レベルの増加は、道路の拡幅による音源の位置の変化や舗装、車両の速度等に加え、交通量の増加の影響によるものと考えられます。

ただし、来園車両等の走行に伴う騒音レベルの増加分は、平日、休日ともに 1 デシベル未満 (0.1 デシベル未満 - 0.1 デシベル) であることから、本事業の影響は小さいと予測します。なお、この騒音レベルの増加分は、将来一般交通量に本事業の来園車両等を加えた将来交通量による騒音レベルの予測値から、将来一般交通量による騒音レベルの予測値を差し引いた値であり、本事業の来園車両等の台数が加わることによる騒音レベルの増加分を示しています。



図 2 1-3 地点 4 現地調査地点位置図

この資料は審査公用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

表 2 1-2(1) 交通量と等価騒音レベルの変化 (平日)

予測地点	道路名	方向	車種分類	現況交通量		将来一般交通量		将来交通量		
				現況交通量	騒音レベル (実測値)	将来一般交通量	騒音レベル (予測値)	将来交通量	騒音レベル (予測値)	
地点 4	環状 4 号線	目黒交番前 (北行)	大型車	965	63.6	967	69.6	967	69.6	
			小型車	5,336		4,618		4,661		
			合計	6,301		5,585		5,628		
			小型車換算合計	9,650		8,940		8,983		
		瀬谷駅 (南行)	大型車	1,034	-	1,335	70.0	1,335	70.0	
			小型車	5,690		5,388		5,438		
			合計	6,724		6,723		6,773		
			小型車換算合計	10,312		11,355		11,405		
		断面合計 (小型車換算)			19,962	-	20,296	-	20,389	-

注 1 : 予測時間帯は昼間 (6 時~22 時) としました。
 注 2 : 交通量は予測時間帯の 16 時間交通量としました。

表 2 1-2(2) 交通量と騒音レベルの変化 (休日)

予測地点	道路名	方向	車種分類	現況交通量		将来一般交通量		将来交通量		
				現況交通量	騒音レベル (実測値)	将来一般交通量	騒音レベル (予測値)	将来交通量	騒音レベル (予測値)	
地点 4	環状 4 号線	目黒交番前 (北行)	大型車	197	61.8	848	69.0	848	69.1	
			小型車	2,682		4,048		4,138		
			合計	2,879		4,896		4,986		
			小型車換算合計	3,563		7,839		7,929		
		瀬谷駅 (南行)	大型車	169	-	1,170	69.4	1,170	69.4	
			小型車	3,329		4,718		4,825		
			合計	3,498		5,888		5,995		
			小型車換算合計	4,084		9,948		10,055		
		断面合計 (小型車換算)			7,647	-	17,786	-	17,983	-

注 1 : 予測時間帯は昼間 (6 時~22 時) としました。
 注 2 : 交通量は予測時間帯の 16 時間交通量としました。