

(仮称) 旧上瀬谷通信施設公園整備事業 環境影響評価準備書に関する補足資料

<補足資料内容>

- 19 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
- 20 供用時の交差点需要率の減少要因について(2) 8
- 21 来園車両等の走行に伴う道路交通騒音
増加要因について(2) 24

令和5年6月

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）

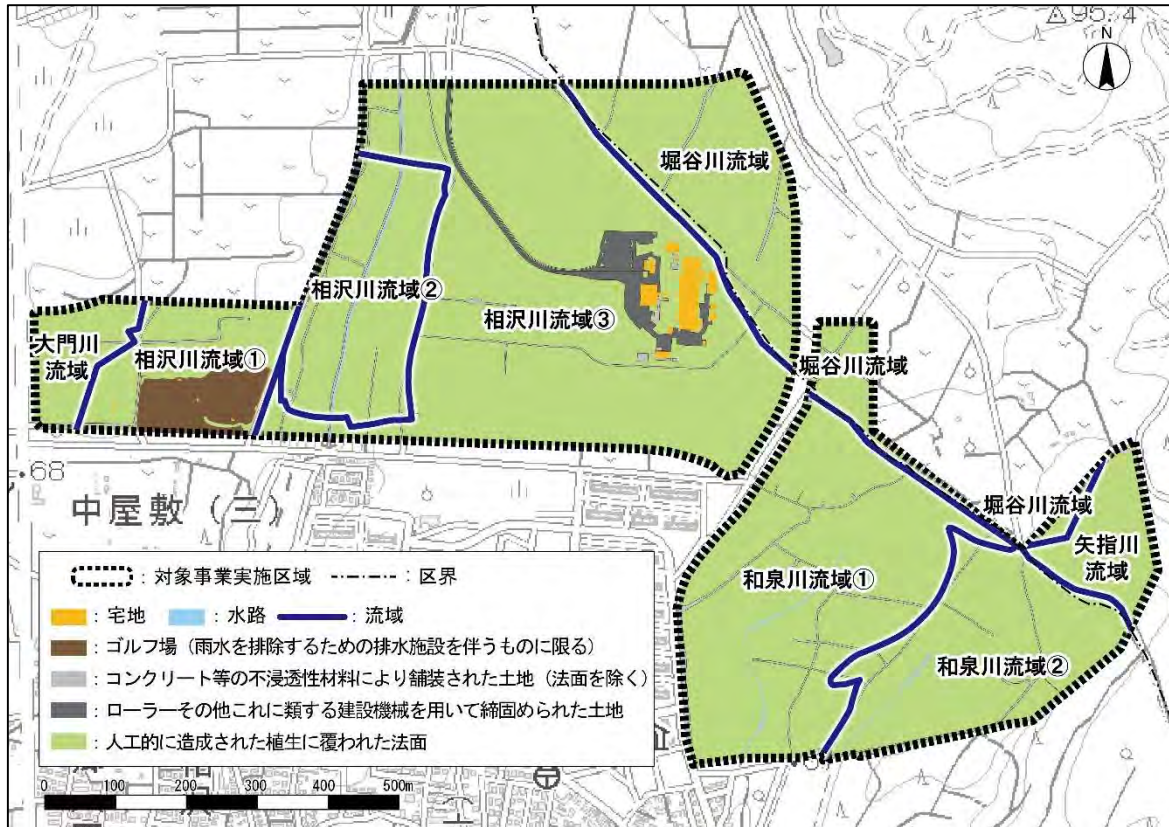


図 19-1(1) 土地利用区分図（整備前）



図 19-1(2) 土地利用区分図（整備後）

(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

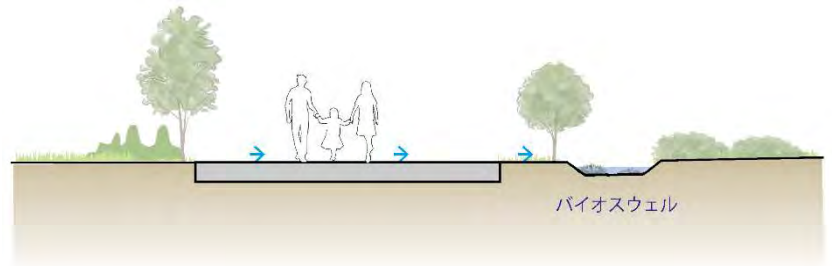


表 19-2 施設諸元 (バイオスウェル)

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 k0(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

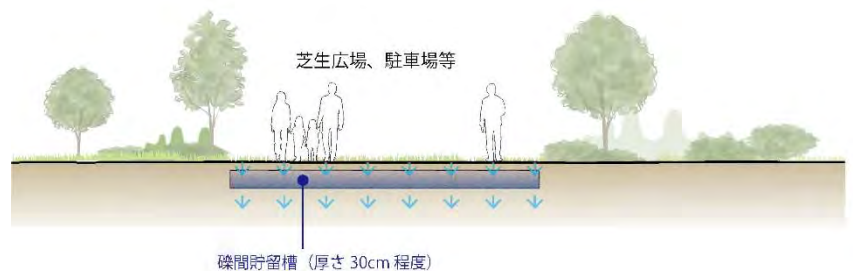


表 19-3 施設諸元 (舗装型)

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 k0(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（浸透池）単位設計浸透量の算定を適用しました。

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

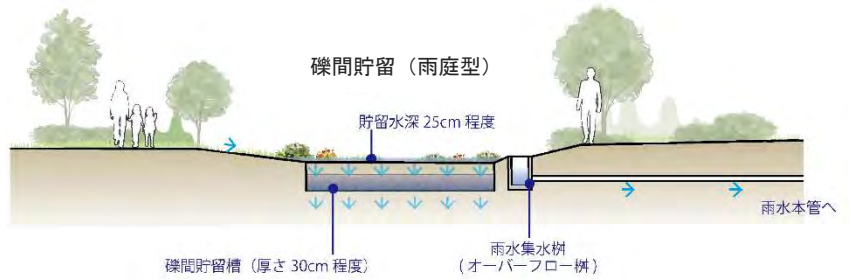


表 19-4 施設諸元（雨庭型）

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 k0(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。

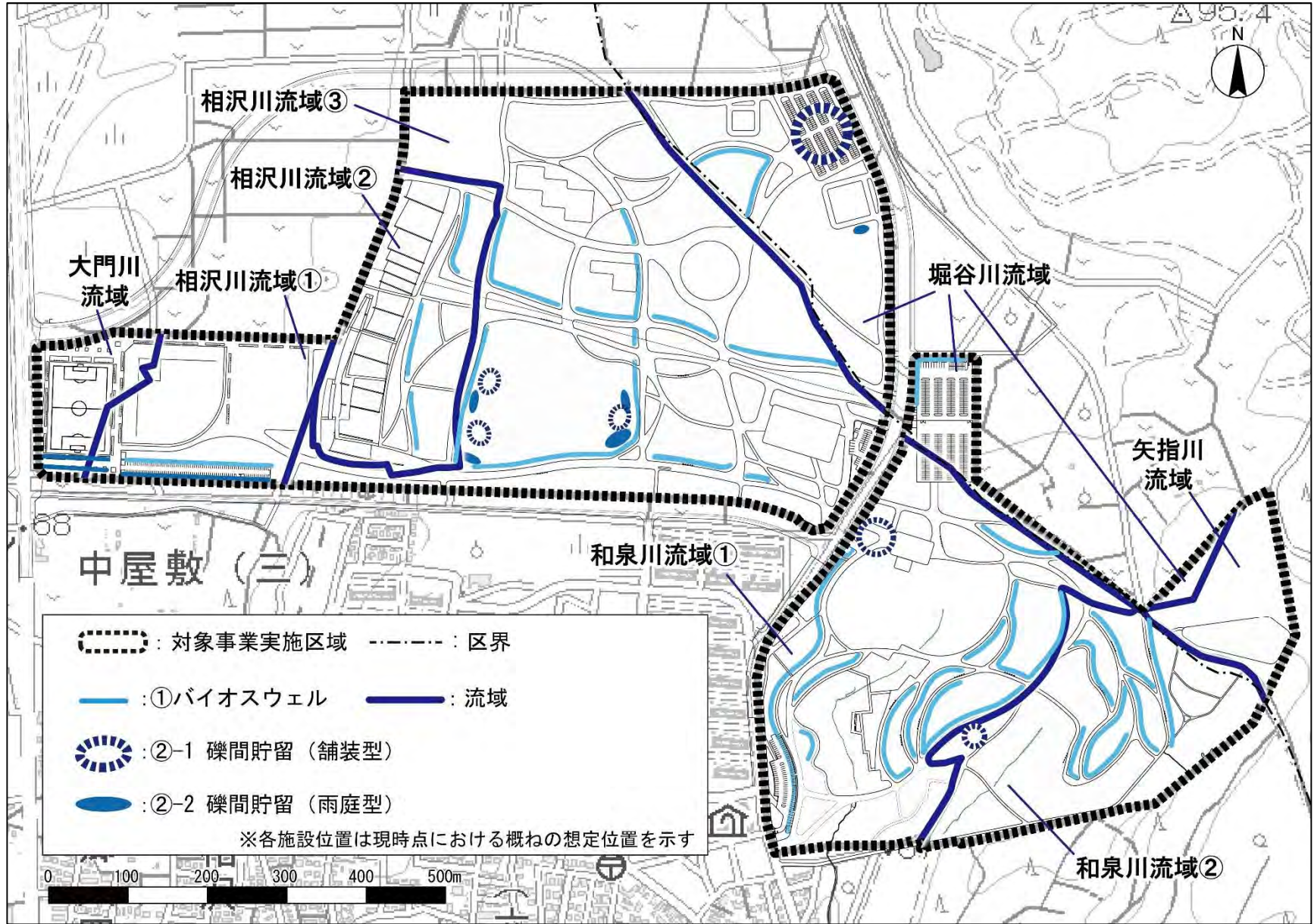


図 19-2 グリーンインフラ施設配置イメージ

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、取扱いにご注意ください。

(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 1 9 -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 1 9 -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 1 9 -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 1 9 -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。

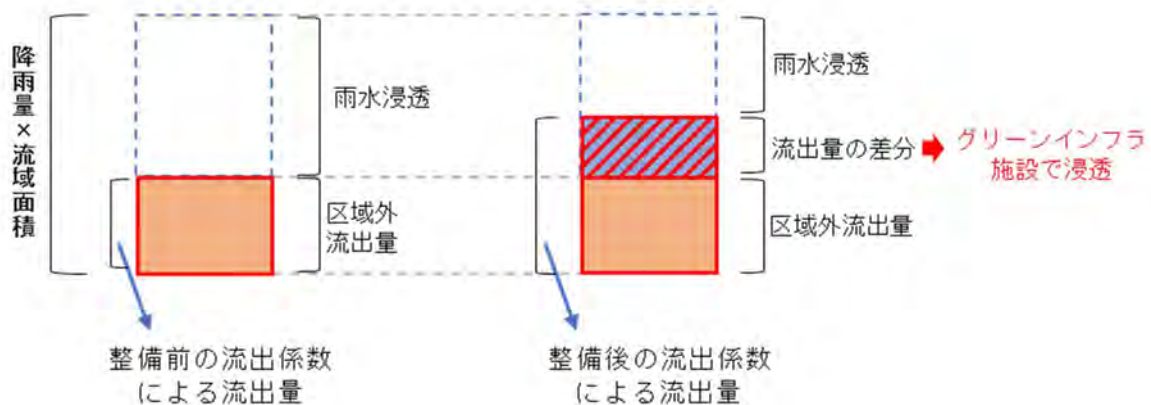


図 1 9 -3 公園整備前後の流出量のイメージ

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 ²)			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)	バイオ スウェル
和泉川流域①	122,036	630	0	3,762	110	0	0.913	0	5.204
和泉川流域②	67,654	260	0	1,902	46	0	0.359	0	2.504
堀谷戸川流域	82,414	1,300	150	501	137	38	2.521	0.278	0.926
大門川流域	19,043	0	650	0	0	163	0	0.856	0.000
相沢川流域	322,377	1,600	2,571	4,147	280	643	3.102	4.063	7.550
矢指川流域	22,391	0	0	0	0	0	0	0	0
合計	635,915	3,790	3,371	10,312	572	843	6.895	5.196	16.185

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)	降雨量×流域面積 (m ³)	整備前 流出係数	整備後 流出係数	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}
		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。

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。

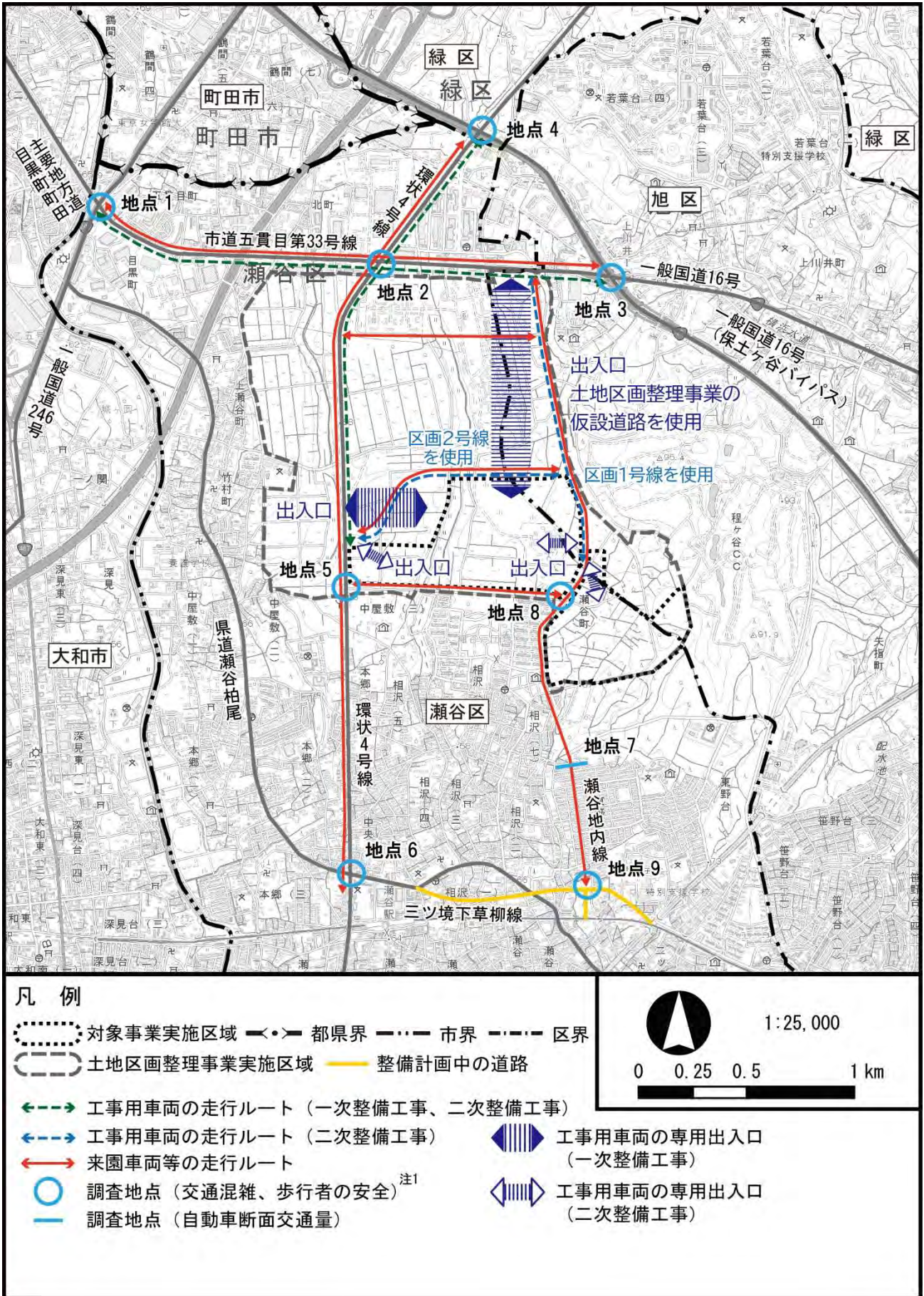


図 20-1 地域社会（交通混雑）の調査・予測地点図

(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。

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等々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。

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)	0.929 (17:00~18:00)	0.232	0.931
	地点 2	目黒交番前	0.789 (17:00~18:00)	0.552 (17:00~18:00)	-0.237	0.918
	地点 3	上川井 IC	0.680 (17:00~18:00)	0.545 (17:00~18:00)	-0.135	0.864
	地点 4	滝沢	0.474 (18:00~19:00)	0.521 (7:00~8:00)	0.047	0.920
		瀬谷土橋公園入口	0.502 (17:30~18:30)	0.512 (18:00~19:00)	0.010	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)	1.076 (7:00~8:00)	0.539	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)	0.896 (19:00~20:00)	0.216	0.931
	地点 2	目黒交番前	0.612 (16:45~17:45)	0.479 (17:00~18:00)	-0.133	0.918
	地点 3	上川井 IC	0.492 (16:45~17:45)	0.439 (17:00~18:00)	-0.053	0.864
	地点 4	滝沢	0.357 (15:45~16:45)	0.373 (16:00~17:00)	0.016	0.920
		瀬谷土橋公園入口	0.332 (15:45~16:45)	0.313 (16:00~17:00)	-0.019	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)	0.849 (15:00~16:00)	0.329	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、交通流が単一の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。

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	
			右折	0.316	0.101	-0.215	
		D	左折・直進	0.492	0.284	-0.208	
			右折	0.699	0.163	-0.536	
		地点 2	目黒交番前	A	左折・直進	0.603	0.485
直進	0.603				0.485	-0.118	
右折	1.072				0.651	-0.421	
B	左折 (左折・直進)			0.279	0.794	0.515	
	直進			0.815	0.794	-0.021	
	右折			0.287	0.300	0.013	
C	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	
D	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
		(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	
地点 4	滝沢	A	左折・直進	0.511	0.554	0.043	
			直進	0.511	0.554	0.043	
		B	直進	0.418	0.349	-0.069	
			右折	0.045	0.000	-0.045	
		C	左折・右折	0.612	0.188	-0.424	
			右折	0.659	0.673	0.014	
		瀬谷土橋公園入口	A	左折・直進	0.636	0.630	-0.006
				直進	0.636	0.630	-0.006
	B		直進	0.300	0.496	0.196	
			右折	0.389	0.705	0.316	
	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	0.454	—
				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			直右 (左折・直進)	0.782	0.359	-0.423	
			(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	-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。

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	—
			左折	—	0.000	—
		B	右折	—	0.253	—
			左折・直進	—	0.126	—
			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。

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	目黒	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		
			右折	0.194	0.112	-0.082		
		D	左折・直進	0.559	0.300	-0.259		
			右折	0.806	0.186	-0.620		
		地点 2	目黒交番前	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		
	右折			0.489	0.045	-0.444		
D	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	上川井 IC	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	滝沢	A	左折・直進	0.386	0.397	0.011		
			直進	0.386	0.397	0.011		
		B	直進	0.363	0.231	-0.132		
			右折	0.037	0.000	-0.037		
		C	左折・右折	0.317	0.130	-0.187		
			右折	0.453	0.505	0.052		
	瀬谷土橋公園入口	A	左折・直進	0.363	0.438	0.075		
			直進	0.363	0.438	0.075		
		B	直進	0.228	0.277	0.049		
			右折	0.304	0.360	0.056		
		C	左折	0.042	0.000	-0.042		
			右折	0.462	0.163	-0.299		
		地点 5	中瀬谷消防署 出張所北側	A	左折	なし	0.474	—
					左直（直進）	0.801	0.361	-0.440
右折	なし				0.042	—		
(B)	左折・直進			なし	0.067	—		
	右折			なし	0.000	—		
B (C)	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	—		
(D)	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。

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	<u>0.165</u>	<u>0.027</u>	<u>-0.138</u>
			直進	0.543	<u>0.511</u>	<u>-0.032</u>
			右折	0.084	<u>0.078</u>	<u>-0.006</u>
		B	左折・直進	0.423	<u>0.578</u>	<u>0.155</u>
			右折	<u>0.336</u>	<u>0.538</u>	<u>0.202</u>
		C	左折	0.546	<u>1.155</u>	<u>0.609</u>
			直進	0.815	<u>0.879</u>	<u>0.064</u>
			右折	0.501	<u>0.557</u>	<u>0.056</u>
		D	左折・直進	0.730	<u>1.239</u>	<u>0.509</u>
右折	0.133		<u>0.034</u>	<u>-0.099</u>		
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)	補正係数				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	大型混入													
											3.0m	0.50m 両側	市街地 (駐車有)	大型車 混入率						
現況	平日	18:00～ 19:00	2500	0.94	0.95	0.75	0.993	0.7%	1,662	302	0.182									
	休日	15:00～ 16:00										0.981	1.8%	1,643	229	0.139				
供用時	平日	8:00～ 9:00										2500	0.94	0.95	0.75	0.883	12.1%	1,478	777	0.526
	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。

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。

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、交通流が単一の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。

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	右折	0.511	0.660	0.149
			左折・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
			右折	なし	0.048	—
		(B)	左折・直進	なし	0.078	—
			右折	なし	0.000	—
		B (C)	直右 (左折・直進)	0.782	0.501	-0.281
			右折	なし	0.057	—
		C (D)	左折・直進	なし	0.157	—
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。

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
		C	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
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	—
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。

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	目黒	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	目黒交番前	A	左折・直進	0.426	0.432	0.006	
				直進	0.426	0.432	0.006	
				右折	0.907	0.607	-0.300	
			B	左折 (左折・直進)	0.245	0.703	0.458	
直進				0.729	0.703	-0.026		
右折				0.140	0.286	0.146		
C		左折・直進	0.513	0.832	0.319			
		直進	0.513	0.832	0.319			
		右折	0.489	0.063	-0.426			
D		左折・直進	0.770	0.543	-0.227			
		(直進)	なし	0.543	—			
		右折	0.054	0.124	0.070			
地点 3	上川井 IC	A	左折・右折	0.341	0.820	0.479		
			(右折)	なし	0.749	—		
		B	直進	0.592	0.222	-0.370		
			右折	0.653	0.827	0.174		
	D	右折	0.475	0.155	-0.320			
		直進	0.517	1.038	0.521			
		右折	直進	0.293	0.324	0.031		
			右折	0.293	0.324	0.031		
地点 4	滝沢	A	左折・直進	0.386	0.434	0.048		
			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		
	瀬谷土橋公園入口	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	中瀬谷消防署 出張所北側	A	左折	なし	0.609	—
					左直 (直進)	0.801	0.425	-0.351
右折	なし				0.050	—		
(B)	左折・直進			なし	0.066	—		
	右折			なし	0.000	—		
B	直右 (左直)			0.592	0.349	-0.222		
	(C)			右折	なし	0.073	—	
C				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。

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	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
	C	左折	0.546	1.155	0.609
		直進	0.815	0.893	0.078
		右折	0.501	0.592	0.091
	D	左折・直進	0.730	1.239	0.509
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	—
		右折	—	0.000	—
地点 9	A	左折・直進	—	0.539	—
		右折	—	0.000	—
	B	左折・直進	—	0.720	—
		右折	—	0.356	—
	C	左折・直進	—	0.743	—
		右折	—	0.000	—
	D	左折・直進	—	0.759	—
		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				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	大型混入				
											3.0m
現況	平日	18:00～ 19:00	2500	0.94	0.95	0.75	0.993	0.7%	1,662	302	0.182
	休日	15:00～ 16:00					0.981	1.8%	1,643	229	0.139
供用時	平日	8:00～ 9:00					0.896	10.5%	1,501	911	0.607
	休日	16:00～ 17:00					0.904	9.6%	1,514	904	0.597

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。

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。 ・路上に入庫待ちする車両が滞留することのないよう、駐車場入庫口に十分なスペースを確保します。 ・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、<u>混雑していないアクセスルート</u>をホームページ等で周知し、<u>地点1、3及び6への負荷を低減</u>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、路上に入庫待ちする車両が滞留することのないよう、駐車場入庫口に十分なスペース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。

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、 <u>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。</u>
	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。

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。

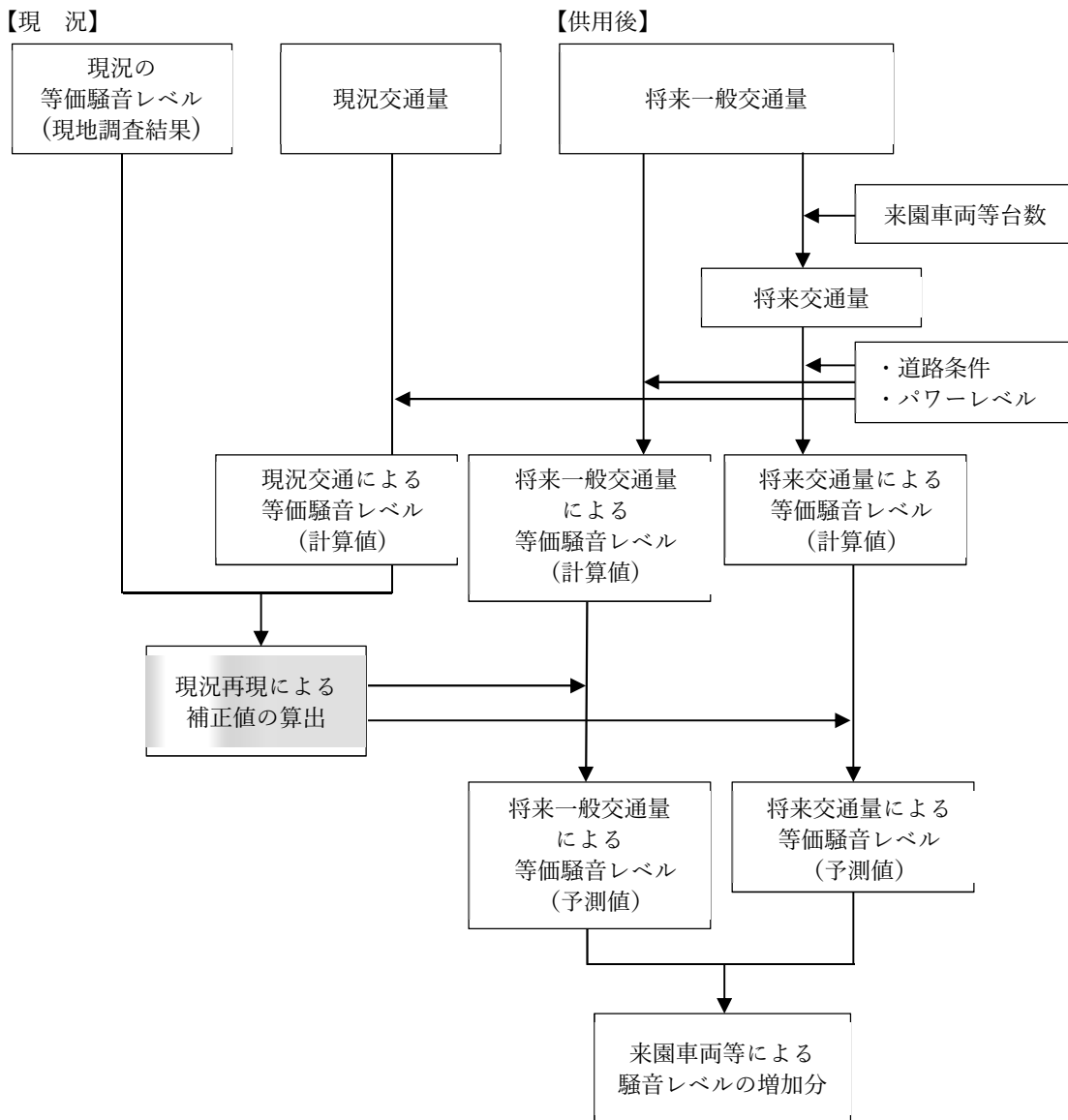


図 2 1-1 予測手順（来園車両等の走行に伴う道路交通騒音）

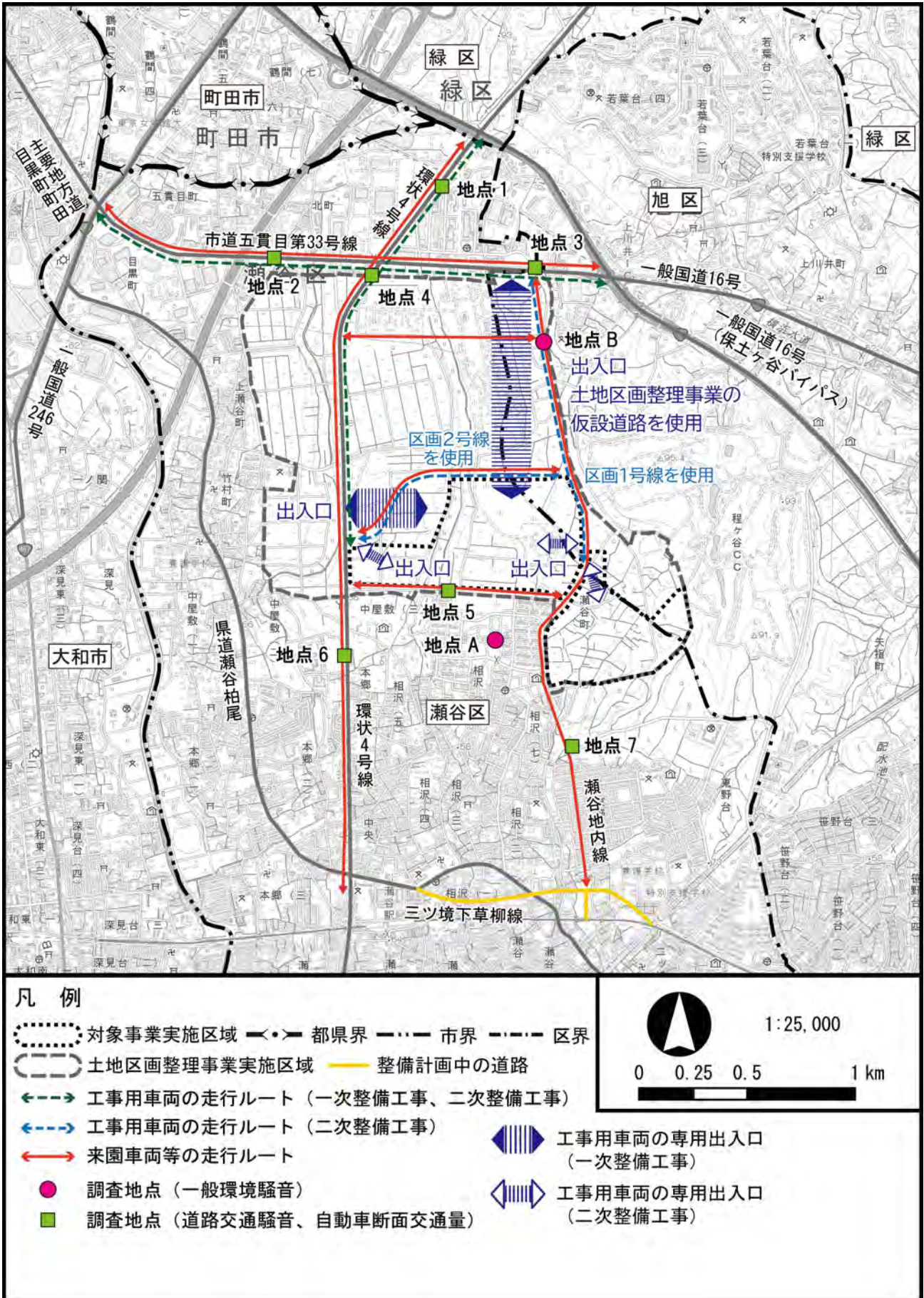


図 2 1-2 騒音の調査・予測地点

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 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。