

第 11 章 審査会に提出した資料等

第11章 審査会に提出した資料等

本博覧会に関する横浜市環境影響評価審査会の開催状況及び概要は、表 11-1 に示すとおりです。

表 11-1 (1) 本博覧会に関する審査会の開催状況及び概要

年月日	手続の段階	審査概要
令和4年	5月31日	【令和4年度 第2回横浜市環境影響評価審査会】 方法書の概要説明（事業者） 質疑応答
	7月11日	【令和4年度 第4回横浜市環境影響評価審査会】 補足資料を用いた説明（事業者） p. 11-5～11-15 1 会場コンセプト及び会場配置計画図について 2 国際園芸博覧会までに整備される施設等について 3 輸送計画について 4 市民の森等に対する景観影響について 5 和泉川上流域における湧水及び河川流量の影響について 質疑応答
	7月28日	【令和4年度 第5回横浜市環境影響評価審査会】 補足資料を用いた説明（事業者） p. 11-16～11-32 6 土地区画整理事業、公園整備事業及び本博覧会による整備について 7 本博覧会における景観の調査・予測・評価の考え方 8 堀谷戸川流域における動物、植物、生態系に関する調査・予測・評価の考え方について 9 堀谷戸川の河川の流量への影響について 質疑応答
	9月1日	【令和4年度 第7回横浜市環境影響評価審査会】 補足資料を用いた説明（事業者） p. 11-33～11-35 10 国際園芸博覧会における温室効果ガスの算定対象及び環境配慮について 質疑応答
	9月29日	【令和4年度 第9回横浜市環境影響評価審査会】 方法書に係る検討事項一覧の説明（事務局）
	10月14日	【令和4年度 第10回横浜市環境影響評価審査会】 方法書に係る答申（案）審議（事務局）
令和5年	3月16日	【令和4年度 第17回横浜市環境影響評価審査会】 修正届出書添付資料の概要説明（事業者） 質疑応答
	4月27日	【令和5年度 第1回横浜市環境影響評価審査会】 補足資料を用いた説明（事業者） p. 11-37～11-46 1 駐車場・バスターミナル等の整備の考え方について 2 交通分担率について 3 駐車場・バスターミナル等の設置検討エリアにおける生物への配慮について 4 駐車場等の撤去に伴う廃棄物について 5 本博覧会と公園整備事業について 6 方法書修正届出書添付資料の周知状況及び意見書について 質疑応答

表 11-1 (2) 本博覧会に関する審査会の開催状況及び概要

年月日	手続の段階	審査概要
令和5年	事業内容等 修正届出書	【令和5年度 第3回横浜市環境影響評価審査会】 補足資料を用いた説明（事業者） p. 11-47～11-56 7 駐車場・バスターミナル等の整備区域における予測・評価の考え方について 8 駐車場・バスターミナル等の整備区域における生物の移動に対する対策について 9 交通分担率について 質疑応答
		【令和5年度 第4回横浜市環境影響評価審査会】 補足資料を用いた説明（事業者） p. 11-57～11-62 10 景観調査地点の追加について 11 駐車場出入口の交通混雑に関する予測評価について 12 駐車場の収容台数の考え方について 質疑応答
		【令和5年度 第5回横浜市環境影響評価審査会】 2027年国際園芸博覧会の修正が環境に及ぼす影響に係る答申（案） 審議（事務局）
	準備書	【令和5年度 第11回横浜市環境影響評価審査会】 準備書の概要説明（事業者） 質疑応答
		【令和5年度 第13回横浜市環境影響評価審査会】 補足資料を用いた説明（事業者） p. 11-64～11-77 1 開催中の一般交通量の設定方法について 2 横浜青葉 IC 付近以外のパークアンドライド駐車場について 3 地点 12 における滞留長と歩行者の影響について 4 地点 11 における無信号交差点の予測計算過程について 5 駐車場出入口における滞留長予測結果の見直しについて 6 空港等からの直行バスの台数と予測計算への反映状況について 7 堀谷戸川上流域における流出量の増加量について 質疑応答
		【令和5年度 第14回横浜市環境影響評価審査会】 補足資料を用いた説明（事業者） p. 11-78～11-110 8 動植物の予測地域について 9 全国都市緑化よこはまフェアでの生態系影響に関する知見について 10 圍繞景観の撮影範囲の追加について 11 圍繞景観の予測評価について 質疑応答
令和6年		【令和5年度 第15回横浜市環境影響評価審査会】 補足資料を用いた説明（事業者） p. 11-111～11-123 12 窒素酸化物の濃度に関するNO _x 、NO ₂ 変換の統計モデルへの影響について 13 転換率式併用QV分割配分手法について 14 迂回経路の運用における地点10及び地点2の予測評価について 15 地点12における滞留長について 16 地点11で左折する大型車の乗用車換算係数について 17 地点11におけるシャトルバスの左折に伴う環状4号線への影響について 質疑応答

表 11-1 (3) 本博覧会に関する審査会の開催状況及び概要

年月日	手続の段階	審査概要
令和6年	1月31日	<p>【令和5年度 第16回横浜市環境影響評価審査会】</p> <p>補足資料を用いた説明（事業者） p. 11-124～11-155</p> <p>18 現況の交通量を一般交通量とした場合の開催時の交通混雑について</p> <p>19 現況の交通量を一般交通量とした場合の開催時の大気質、騒音及び振動について</p> <p>20 転換率式併用QV分割配分手法について（2）</p> <p>21 迂回経路の運用における地点10及び地点2の予測評価について（2）</p> <p>22 パークアンドライド駐車場の配置の考え方について</p> <p>23 廃棄物の処理方法及び堆肥化について</p> <p>24 レンタル・リース建築物の撤去に伴う廃棄物の原単位について</p> <p>25 再資源化の取組について</p> <p>26 石膏ボードの使用の可能性について</p> <p>27 サステナビリティ戦略における廃棄物の削減等に関する取組について</p> <p>質疑応答</p>
	2月16日	<p>【令和5年度 第17回横浜市環境影響評価審査会】</p> <p>補足資料を用いた説明（事業者） p. 11-156～11-157</p> <p>28 サステナビリティ戦略における温室効果ガスの削減等に関する取組について</p> <p>質疑応答</p>
	2月29日	<p>【令和5年度 第18回横浜市環境影響評価審査会】</p> <p>補足資料を用いた説明（事業者） p. 11-158～11-171</p> <p>29 困繞景観の予測評価について（2）</p> <p>30 触れ合い活動の場について</p> <p>31 ホトケドジョウへの影響要因について</p> <p>32 廃棄物原単位及び廃棄物に関する環境保全措置について</p> <p>質疑応答</p>
	3月15日	<p>【令和5年度 第19回横浜市環境影響評価審査会】</p> <p>意見陳述</p> <p>補足資料を用いた説明（事業者） p. 11-172～11-211</p> <p>33 本博覧会に会場する歩行者等の影響を考慮した交通混雑について</p> <p>34 交差点における滞留長の影響について</p> <p>35 パークアンドライド駐車場の候補地の取り扱いについて</p> <p>36 会場周辺4駅でのシャトルバスの運行について</p> <p>37 ホトケドジョウへの追加の環境保全措置について</p> <p>38 横浜市が創出する保全対象種の生息・生育環境について</p> <p>質疑応答</p>
	4月22日	<p>【令和6年度 第1回横浜市環境影響評価審査会】</p> <p>補足資料を用いた説明（事業者） p. 11-212～11-229</p> <p>39 意見陳述でのオオアカバナの情報について</p> <p>40 相沢川及び和泉川周辺に創出される保全対象種の生息・生育環境の調査と維持管理について</p> <p>41 会場周辺4駅でのシャトルバスの運行について（2）</p> <p>42 パークアンドライド駐車場の候補地の取り扱いについて（2）</p> <p>質疑応答</p>
	5月23日	<p>【令和6年度 第2回横浜市環境影響評価審査会】</p> <p>答申（案）作成のための検討事項整理（事務局）</p>
6月11日	<p>【令和6年度 第3回横浜市環境影響評価審査会】</p> <p>準備書に係る答申（案）審議（事務局）</p>	

11.1 方法書段階の審査会に提出した資料

方法書時の審査会では、審査会委員からの質問に対する回答を、補足資料を用いて説明しました。その際に使用した資料を次頁以降に掲載します。

補足資料1 会場コンセプト及び会場配置計画図について

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

1 会場コンセプト及び会場配置計画図について

令和4年度第2回環境影響評価審査会の際にご提示することとしていた会場配置等について、事業計画の進捗に伴い、最新の情報を補足説明します。

(1) 会場コンセプト

事業計画の進捗に伴い、以下のとおり会場コンセプトを更新しました。

【更新前】

里山で培われた思想・行動が未来を広げ、花と緑が輝き、人と自然が共に紡ぐ
明日の風景 (Scene)

【更新後】

- ① 自然環境ポテンシャルに基づき、自然に寄り添う快適な空間の提供
- ② 明快な動線配置と、多様なシーンを生む視点場の創出
- ③ 参加者の出展計画による多様な土地利用に対応することが可能な会場計画
- ④ あらゆる主体がつながり、将来まちづくりにつながる会場

(2) 会場配置計画図

図1-1のとおりに、会場配置計画図を更新しました。

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

2 国際園芸博覧会までに整備される施設等について

ご意見の趣旨

- ・日本庭園などの施設が国際園芸博覧会後にどのような形で残るのか、どの範囲が残るのかという情報がないと、撤去された後のことを想定できないので、最終的に残る環境を示していただきたいと思えます。
- ・土地区画整理事業、及び公園整備事業で何を整備し、国際園芸博覧会では何を整備するのか、また撤去する部分がどこなのか、が分かるように資料を提出していただきたいと思えます。

事業者の見解

本博覧会の会場区域内において、本博覧会で整備を行う施設等、本博覧会の開催までに土地区画整理事業、及び公園整備事業により整備される施設等について、以下のとおり整理しました。

整理した内容を反映させた図については、図2-1のとおりです。

なお、令和4年6月2日に横浜市において、(仮称)旧上瀬谷通信施設公園基本計画(案)の策定に関する記者発表があり、図2-2の公園基本計画図が公表されました。記者発表資料によると、公園整備事業区域が拡張され、この拡張区域には公民連携手法の導入が予定されています。そのため、本博覧会の閉会後には、区域の大半が公園になります。公民連携手法の導入が予定されている公園整備事業区域の整備内容については、引き続き公園整備事業と調整していきます。

- ① 土地区画整理事業
 - ・保全対象種の生息環境と自然に配慮した環境整備(水色ハッチ)
- ② 公園整備事業(博覧会会場の基盤整備)
 - ・将来の公園施設としても使用が見込まれる主要園路、インフラ設備(上下水道、電気)等の基盤整備、植栽地等
- ③ 本博覧会
 - レガシー継承施設(オレンジ色ハッチ)については、恒久的な施設としての継承に向けて、公園整備事業と引き続き調整していきます。
 - また、本博覧会後は、以下の施設等については撤去します。
 - ・仮設施設(赤色ハッチ)
 - ・本博覧会時のみ使用する園路等

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

3 輸送計画について

ご意見の趣旨

- ・鉄道で会場に直接アクセスはできなくなったようなので、基本的には道路上の車・バスで来場することになると思う。期間中1,000万人の来場者があるということだが、これを本当に運べる輸送計画になっているのかと思いました。
- ・周辺への影響、あるいは地域の方への影響も出てくるかと思しますので、輸送計画をもっと詳細に示していただきたいと思います。
- ・バスターミナルの位置が環状4号線の西側なので、バスを降りた来場者は道路を横断して会場に行くと思います。横断方法がどのようになっているのか。仮に平面で横断する場合は、歩行者が渡っている間は、車はそこを通れなくなるので、車の処理の方にも影響が出ます。そのあたりどうお考えになっているか。

事業者の見解

環境影響評価方法書の提出以降における輸送計画の検討における更新内容、及び環状4号線の歩行者横断に関する交通への影響について、補足説明します。

なお、輸送計画については、現在、検討を進めているところですが、以下の更新内容を踏まえ、予測・評価を行います。

(1) 輸送手段について

横浜は陸路（鉄道及び道路）、空路、海路によりアクセスが可能であるため、来場者は多様なアクセス手段が利用できます。

輸送手段として、来場者の動向にあわせた輸送手段及び適切なルート設定と、既存の交通インフラを活用し、快適で円滑なアクセスルートを計画していくため、現時点では、図3-1に示す輸送アクセス分担を想定しています。

その上で、シャトルバスの速達性及び定時性の向上や、来場者の平準化、経路選択などがスムーズに進むMaaS*など、ICTを活用した円滑な輸送対策を検討します。

※ MaaS (Mobility as a Service) とは、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービス。観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段になると考えられている。

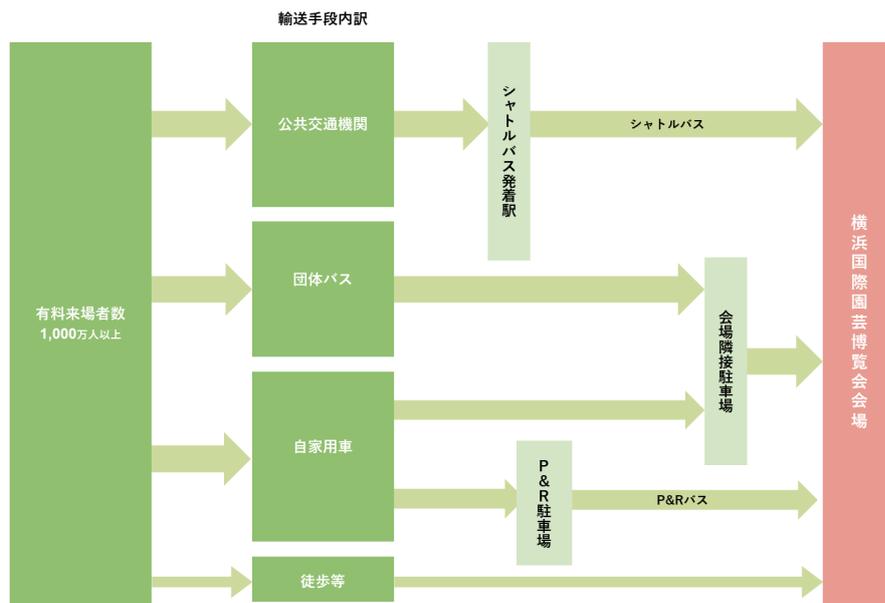


図3-1 輸送アクセス分担

補足資料3 輸送計画について

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

(2) 公共交通について

会場付近の鉄道等は図3-2の通り、南側に相模鉄道本線瀬谷駅と三ツ境駅、北側に東急田園都市線南町田グランベリーパーク駅、JR横浜線十日市場駅があるなど、複数の鉄道駅が利用可能であることから、シャトルバス発着場については、特定の路線に集中しないよう考慮し、来場者の会場アクセス性が高く、効率的に運行できる路線を選定していきます。

現時点では以下の4駅をシャトルバス発着駅（候補）としています。

【輸送計画の更新に伴うシャトルバス発着駅（候補）】

- 相模鉄道本線：瀬谷駅、三ツ境駅
- 東急田園都市線：南町田グランベリーパーク駅
- JR横浜線：十日市場駅

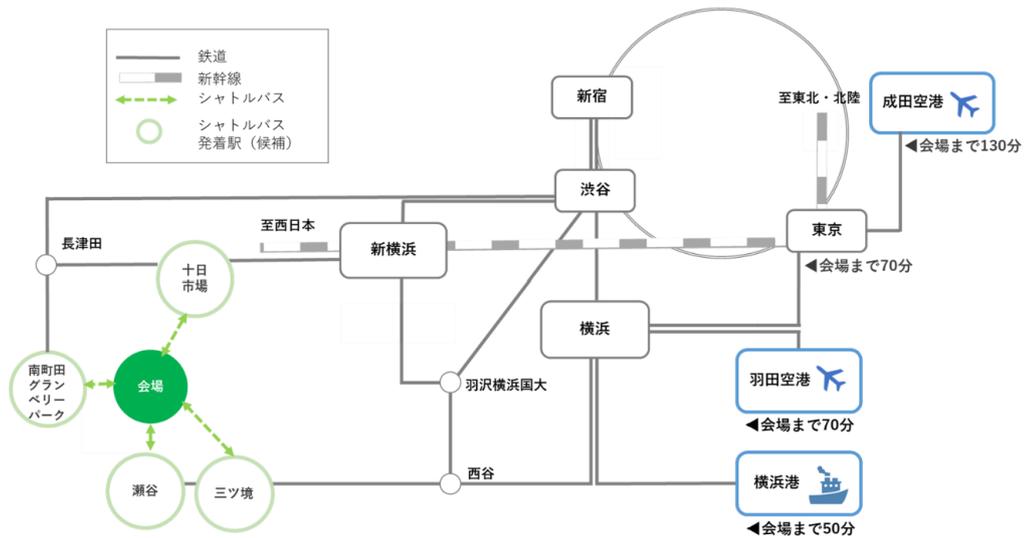


図3-2 鉄道図

(3) 環状4号線の歩行者横断に関する交通への影響について

環状4号線の横断方式については、横断位置を含め、検討中です。

平面交差とする場合には、自動車交通への影響が考えられるため、方法書p.6-40の図6.11-1における交差点5及び11において、歩行者の横断を考慮し、交通混雑の予測を行います。また、これらの予測地点以外で横断が行われる場合には、予測地点の追加についても検討します。

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

4 市民の森等に対する景観影響について

ご意見の趣旨

景観に関して、公園整備事業でも申し上げたのですが、この風致地区の方に、市民の森の方に日本庭園を造られる影響については、きちんと本博覧会の影響として評価をしていただきたい。

事業者の見解

市民の森の隣接部においては、多数の来場者が長時間に亘って滞在することが想定される施設はできるだけ配置しないよう配慮します。

方法書に掲載した景観の現地調査地点（p.6-43 図 6.12-1(2) 景観現地調査地点）は図4-1に示すとおりであり、これらの地点において土地区画整理事業及び公園整備事業で実施した現地調査結果を活用して景観の現況把握を行い、事業計画に基づき予測・評価を行います。

公園整備事業においては、瀬谷市民の森、上川井市民の森等から構成される広がりのある樹林地からなる周辺景観との調和について、近景域の調査地点から事業の実施に伴う公園施設の存在による圍繞景観の構成要素の変化を予測・評価することを、令和3年度第10回横浜市環境影響評価審査会において説明しています。図4-2に示した調査地点■16, 21～27は、公園整備事業において調査を実施する近景域の調査地点であり、圍繞景観の予測に用いる写真を矢印方向に撮影することとしています。

本博覧会においては、これらの写真を用いて、調査地点■16, 21～27から開催中の会場施設及び背後の樹林地を見込むフォトモンタージュを作成することにより、市民の森等を構成要素とする圍繞景観の変化の程度を予測・評価します。

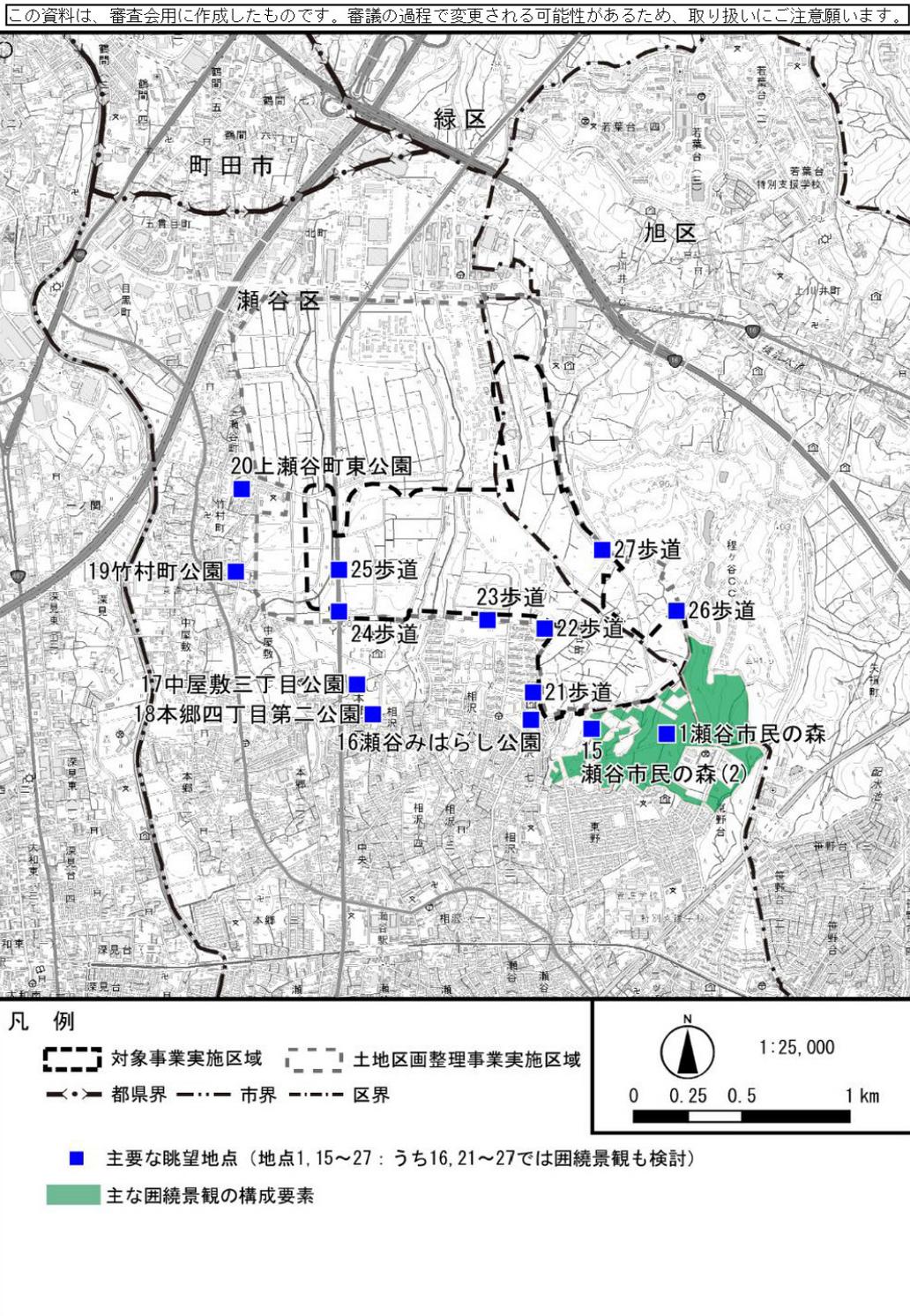


図4-1 景観現地調査地点 (方法書p.6-43 図6.12-1(2))

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

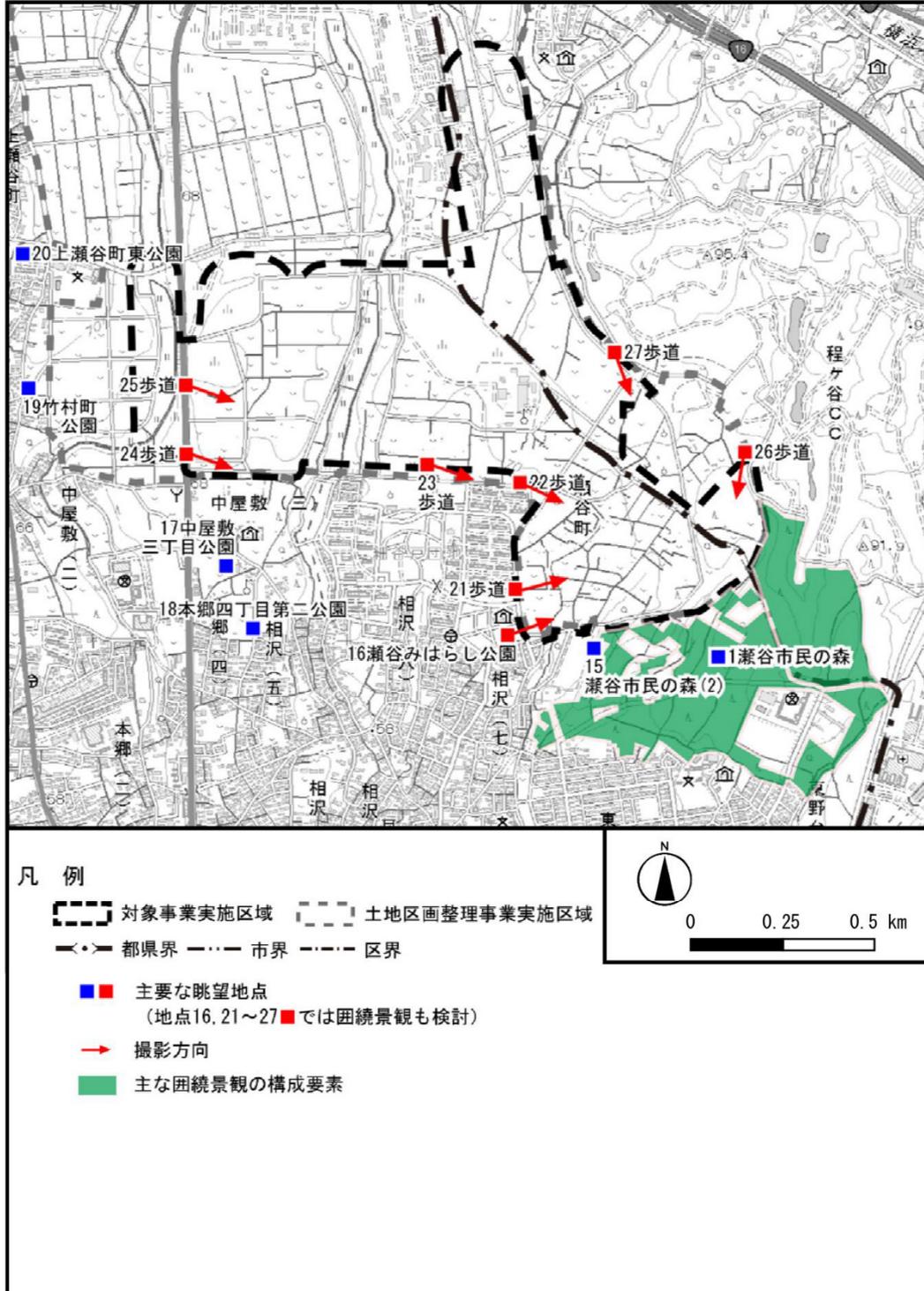


図4-2 近景域における景観現地調査地点

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

5 和泉川上流域における湧水及び河川流量の影響について

ご意見の趣旨

方法書の段階では、工事中については湧水の流量の調査、評価を行うということになっていますが、一方で河川の方は評価項目には選定していません。和泉川の上流域の流量というのは、その上流域の湧水に何らかの大きな影響を及ぼすことがあれば、影響が出てくることは、当然考えられます。河川を評価項目として選定しない場合でも、湧水の流量調査結果に基づいて和泉川上流域の流量についても、ある程度の適切な評価、あるいは適切な把握に努めるとした方がいいのではないかと考えています。

事業者の見解

方法書に掲載した湧水の流量の現地調査地点（p.6-20 図 6.5-1 湧水現地調査地点）は図5-1に示すとおりであり、これらの地点において土地区画整理事業及び公園整備事業で実施した現地調査結果を活用して現況把握を行い、事業計画に基づき予測・評価を行います。

和泉川は対象事業実施区域の南東部に位置し、湧水を水源とする河川です。公園整備事業では、対象事業実施区域及びその周辺に分布する3支流を対象に、図5-1に示す湧水3～8の地点において調査を実施し、工事中は施工計画の内容を、供用時は事業計画の内容を勘案し、湧水の流況への影響について定性的に予測・評価することとしています。そして、事業実施に伴う涵養源や支流の形態及び流量への影響について調査、予測・評価することで、和泉川下流への影響についても適切に把握できるとの考え方を、令和3年度第14回横浜市環境影響評価審査会において説明しています。

本博覧会の環境影響評価においては、公園整備事業で実施する和泉川上流域の3支流における湧水の流量の現地調査結果を引用して現況を把握した上で、工事中は建設行為等の実施、開催中は会場施設の存在を影響要因として、湧水の流量への影響について定性的に予測・評価を行います。その結果に基づき、和泉川上流域における河川の流量への影響についても適切に評価します。

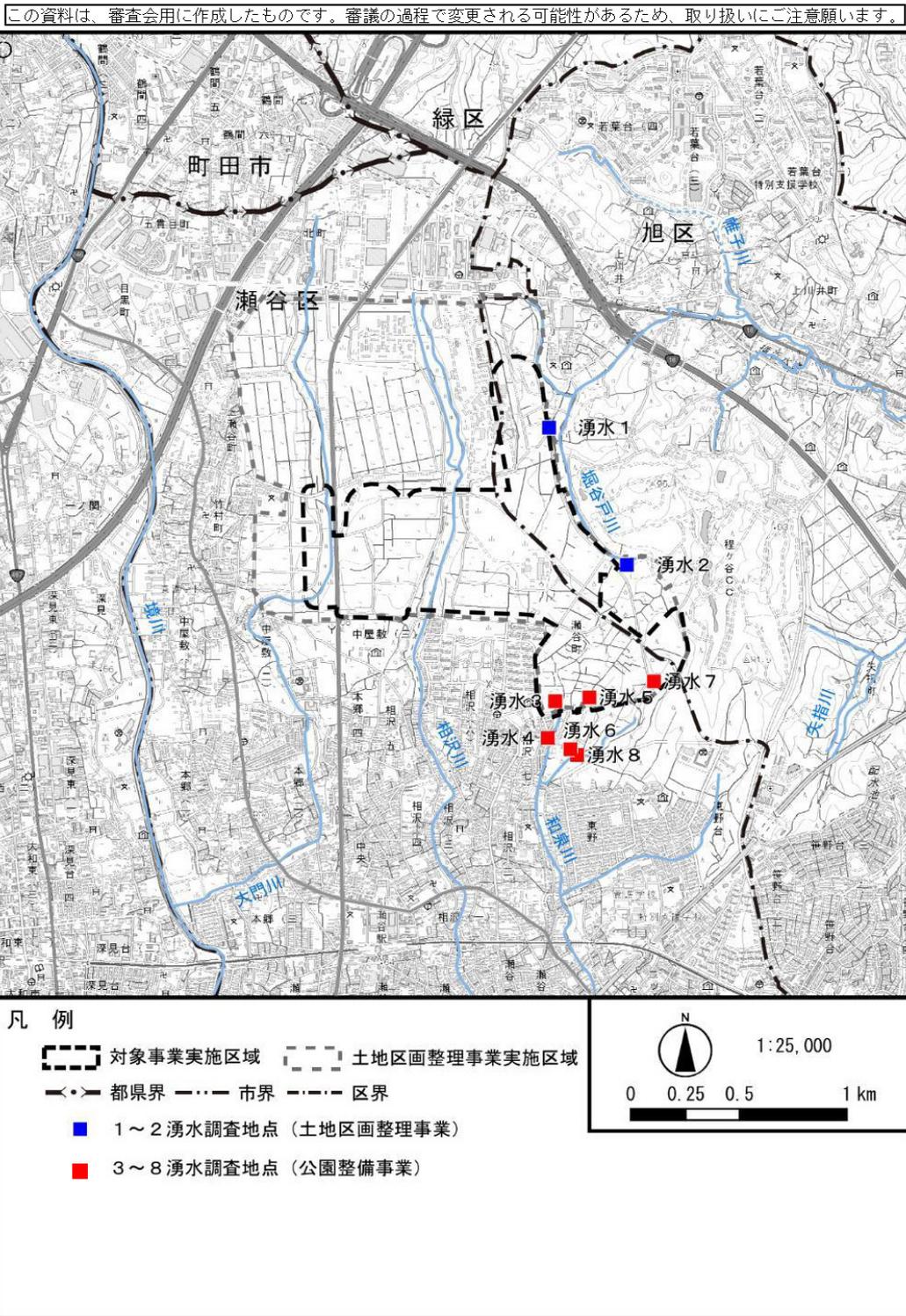


図5-1 湧水現地調査地点 (方法書p. 6-20 図 6.5-1)

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

6 土地区画整理事業、公園整備事業及び本博覧会による整備について

ご意見の趣旨

- ・土地区画整理事業とのリンクが追いついていないです。事業者側としては示されたとのことですが、分かりません。
- ・相沢川の再自然化みたいなものを考えたときに、今回この事業で何をして、例えば園路はこの事業で作る、ガーデンはどこが作るとか、決まっていたらきちんと教えてほしいです。
- ・ミティゲーションはどういう状況なのか、教えてください。
- ・方法書説明会資料で土地区画整理事業では、この事業区域内は全部暗渠化するということですね。それに対して、土地区画整理事業で一部を暗渠化することになっているというふうに回答されているのですけれども、これは正確ですか。

事業者の見解

土地区画整理事業、公園整備事業、本博覧会による整備の流れ、整備対象について、(1)及び(2)により、補足説明します。また、相沢川における整備や暗渠化の範囲などについて、土地区画整理事業及び公園整備事業に確認しましたので、(3)により報告します。

(1) 土地区画整理事業、公園整備事業、本博覧会による整備の流れ

令和4年度 土地区画整理事業による先行工事着手（米軍施設撤去）【図6-1】

令和5年度 土地区画整理事業による全面工事着手（造成工事及び基盤整備工事）
公園整備事業による一次整備工事の実施【図6-2】

【公園整備事業の工事内容（参考）】

将来の公園施設としても使用が見込まれる主要園路、植栽、インフラ設備（上下水道、電気）等の基盤整備

令和6年度 本博覧会による本博覧会時のみ使用する仮施設、園路、駐車場、バスターミナル等を整備【図6-3】

博覧会后 本博覧会による博覧会のみ使用する仮施設、園路、駐車場、バスターミナル等を撤去
公園整備事業による二次整備工事の開始【図6-4】

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。



図6-1 ステップ1

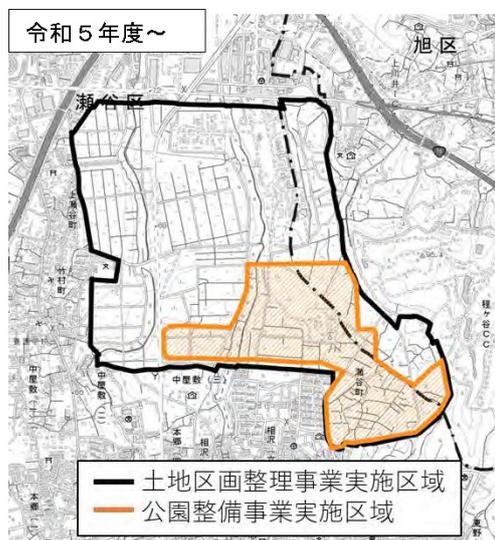


図6-2 ステップ2

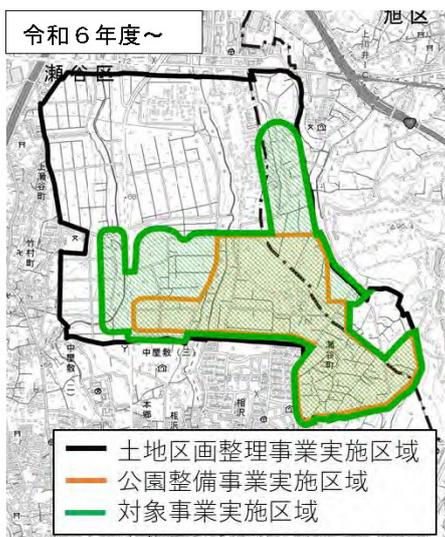


図6-3 ステップ3

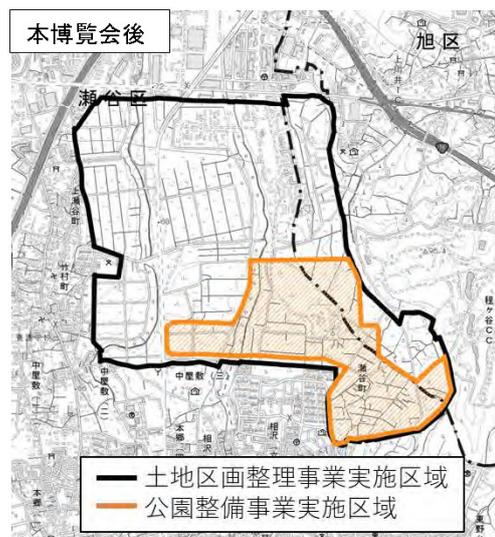


図6-4 ステップ4

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

(2) 国際園芸博覧会までに整備される施設等

現時点における本博覧会で整備を行う施設等、本博覧会の開催までに土地区画整理事業、及び公園整備事業により整備される施設等について、以下のとおり整理しています。

整理した内容を反映させた図については、図6-5のとおりです。

なお、本博覧会で整備する仮設施設については、博覧会後に撤去します。また、図6-6（方法書p.2-2 図2-1(1)対象事業実施区域内）でお示ししているバスターミナル及び駐車場区域内において整備する施設についても博覧会後に撤去します。

① 土地区画整理事業

- ・ 保全対象種の生息環境と自然に配慮した環境整備（水色ハッチ）
- ・ 土地区画整理事業の対象事業実施区域内におけるインフラ設備（道路、上下水道等）

② 公園整備事業（博覧会会場の基盤整備）

- ・ 将来の公園施設としても使用が見込まれる主要園路、インフラ設備（上下水道、電気）等の基盤整備、植栽地等

③ 本博覧会

レガシー継承施設（オレンジ色ハッチ）については、恒久的な施設としての継承に向けて、公園整備事業と引き続き調整していきます。

また、本博覧会後は、以下の施設等については撤去します。

- ・ 仮設施設（赤色ハッチ）
- ・ 本博覧会時のみ使用する園路等
- ・ 駐車場
- ・ バスターミナル

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

(3) 相沢川の整備等について

相沢川における整備や暗渠化の範囲などについて、土地区画整理事業及び公園整備事業に確認を行い、以下の通り整理しました。

なお、土地区画整理事業により創出される生物生息空間については、本博覧会において保全・活用します。



図6-7 相沢川の整備等について

■場所毎の整備主体（図6-7 相沢川の整備等について）

- ①既存の地形を活かした整備を公園整備事業で実施
- ②将来、公園の主要園路となる部分を公園整備事業で整備
- ③保全対象種の生息環境として湿地環境及び草地環境を土地区画整理事業で整備。整備にあたっては公園整備事業と連携。なお、当該部分には相沢川から取水したオープン水路（流れ）が創出。
- ④相沢川の切り回しについて、土地区画整理事業で整備

【その他】

- ・土地区画整理事業で創出した保全対象種の生息環境について、本博覧会では整備は行いません。本博覧会では、保全・活用します。
- ・保全・活用の詳細については、引き続き横浜市（土地区画整理事業及び公園整備事業）と調整していきます。
- ・土地区画整理事業により、保全対象種の生息環境における事後調査が実施されます。

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

■暗渠化の範囲について

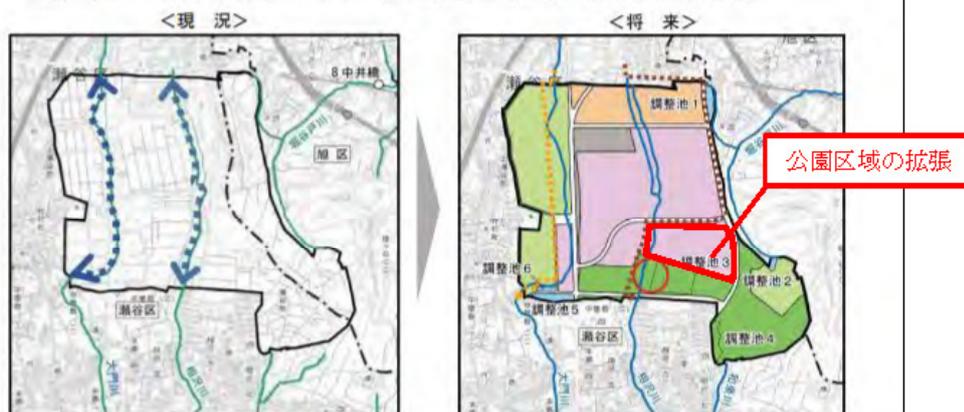
土地区画整理事業で整備される相沢川の切り直しについては、令和3年度第10回環境影響評価課審査会において、茶色の破線で示されたとおり、暗渠化し、切り回すことが報告されています。また、保全対象種の生息環境の創出については、暗渠化した相沢川から取水することも報告されています。

上記の考え方について、現時点で変更ないことを横浜市に確認しています。

公園区域が拡張されましたが、拡張部分も含め、公園区域において相沢川の水辺空間の創出について、検討が進められています。

14. 河川の切り直し及び暗渠化について（前回から継続）

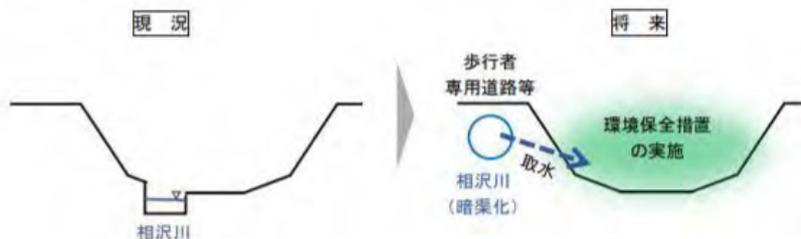
まとまった土地利用を行うにあたり、河川による土地の分断を避けるため、大門川及び相沢川については、現況のコンクリート三面張りの構造を暗渠化する計画です。



現況の図のうち、青矢印の波線で示した区間を切り直し、暗渠化します。その切り直しルートは、将来の図のうち、大門川については、黄色の波線で示した通り、農業振興地区内に整備される予定の道路下に切り直し、相沢川については、茶色の波線で示した通り、新たに整備される区域内道路や歩行者専用道路等の下に切り直す計画です。

また、動植物の環境保全措置で実施する、相沢川における保全対象種の生息環境（湿地環境と草地環境）の創出（将来の図のうち、赤丸部分）については、暗渠化した相沢川から取水することにより、新たに創出します。

<イメージ図>



令和3年度第10回環境影響評価審査会
旧上瀬谷通信施設地区土地区画整理事業環境影響評価に関する補足資料（p.2）に一部追記

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

7 本博覧会における景観の調査・予測・評価の考え方

ご意見の趣旨

困繞景観の要素を市民の森だけに絞っているような印象を受けますが、東側のゴルフ場の際に残る樹林や流域の境界部分にある広い畑なども構成要素になってくると思います。この内部に関して評価する視点を検討いただきたいです。具体的には、環境保全措置が見える地点が含まれるというのではないかと考えます。また、堀谷戸川に隣接する駐車場ゾーンで景観の影響が大きそうですので、きちんと調査する必要があるのではないのでしょうか。

事業者の見解

本博覧会の環境影響評価においては、開催中の「会場施設等の存在」を影響要因として景観を環境影響評価項目に選定していますが、ここで定義している会場施設等には駐車場やバスターミナルも含んでいます。現況において眺望利用が行われている主要な眺望点や身近な視点場から会場施設等を見込む景観の変化の程度を、代表的な地点からのフォトモンタージュを作成することにより予測・評価することとしています。

予測には、土地区画整理事業及び公園整備事業で実施された景観調査の結果を最大限に活用しますが、既往の調査成果だけでは環境保全措置が見える地点や、駐車場区域の整備に伴う景観影響を把握できる地点が不足していることから、新たな調査地点として図7-1に示す2地点（相沢川における環境保全措置を見込む追加地点1、堀谷戸川に隣接する駐車場区域の景観影響を把握できる追加地点2）を追加し、景観の現況を把握した上で予測・評価を行います。

なお、写真撮影に際しては対象事業実施区域内をカバーするとともに、調査地点を取り巻く景観構成要素を把握できるように360°のパノラマ撮影を行います。予測に際しては、市民の森方向だけでなく、各予測地点から会場施設等の背景として視認される樹林や農地等の景観構成要素にも着目し、それらの見え方の変化についても予測・評価します。

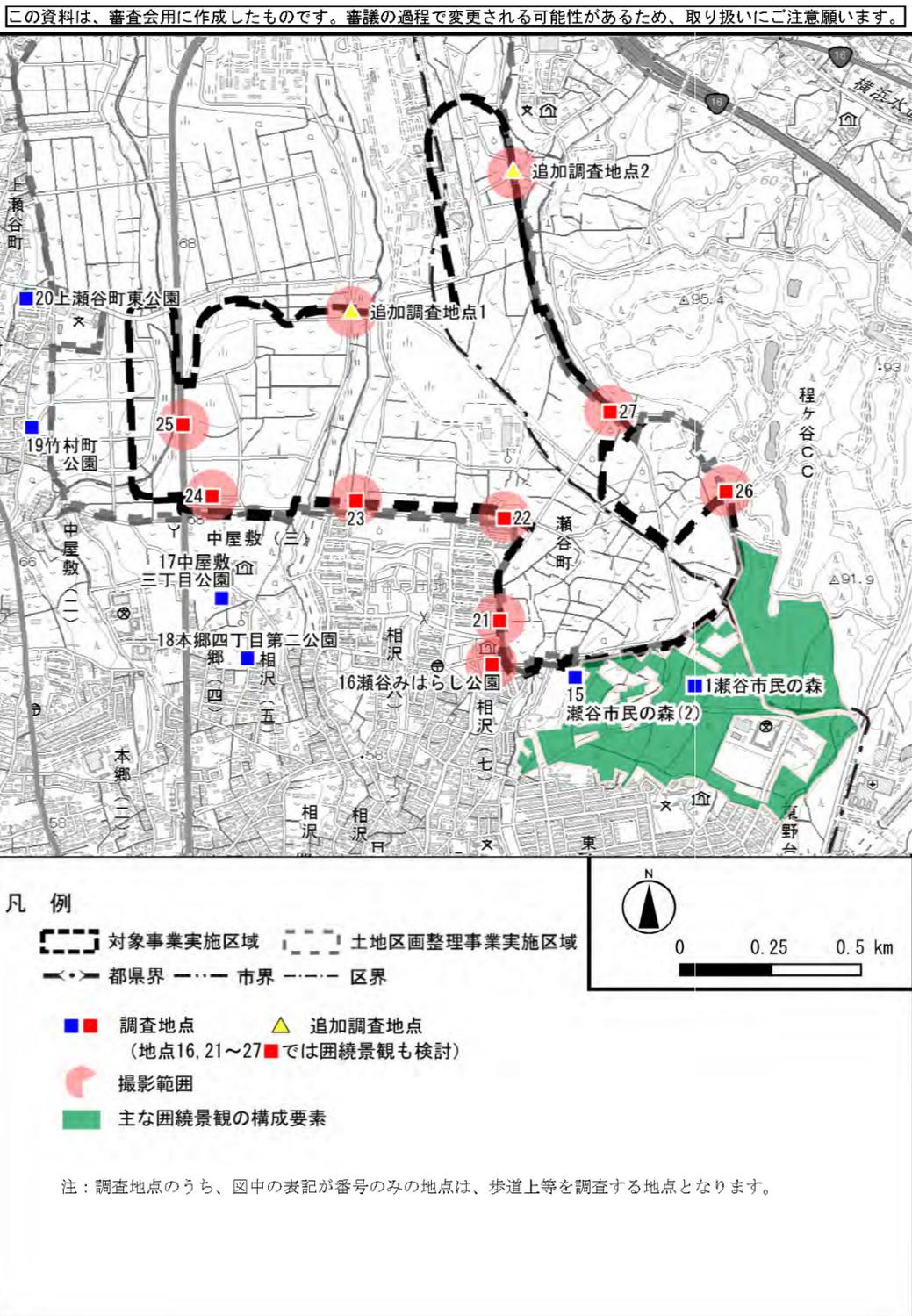


図7-1 近景域における景観現地調査地点

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

8 堀谷戸川流域における動物、植物、生態系に関する調査・予測・評価の考え方について

ご意見の趣旨

鳥類ラインセンサスのルートが、少し事業計画の区域内から外れている部分があります。堀谷戸川の流域の方を見ないで、相沢川の方を遡っていくようになっていきます。堀谷戸川の方の影響も相沢川と同等と言うのはちょっと難しい部分があるというのが印象です。

アセス自体の目的が、現状の把握に重きを置かれている部分があるというふうに感じますが、影響としてきちんと予測していただくことが大事なと思います。対象事業実施区域の中の流域ごとの生物のデータをどれぐらい取れるのかといったときに、堀谷戸川流域の部分はほぼ入っていないと思います。堀谷戸川流域で大きな駐車場エリアを作るということによる影響の予測に際して、データもなく、影響の予測もできないような計画になっていないでしょうか。

事業者の見解

調査の実施状況

方法書資料編のp.資料7～27に、土地区画整理事業において実施した動植物の調査地点と流域界を重ねた図を示しています。ご指摘のとおり、堀谷戸川流域内には鳥類の定点の設定がなく、センサスルートも設定されていませんが、一般鳥類の任意観察法においては、図8-1に示すように、堀谷戸川流域内も含めてできるだけ網羅できるよう踏査が行われています。

一般鳥類の重要種確認位置を図8-2に示しました。この図には任意観察法、ラインセンサス法、定点観察法の結果が含まれていますが、定点やセンサスルートの設定がない堀谷戸川流域においても任意観察の結果として一定数の鳥類が確認されております。

他の動物群や植物についてみると、対象事業実施区域外となる堀谷戸川の河川には魚類・底生動物、付着藻類の調査地点はあるものの、河川沿いに陸上動物の調査地点はありません。しかしながら、哺乳類、両生類・爬虫類、維管束植物（植物相）を対象に、堀谷戸川の河川沿いを含む流域内をできる限り踏査し、生物相の把握に努めています。

以上のことから、堀谷戸川流域においても生物の生育・生息状況に関する調査結果はある程度得られており、次項に示す環境影響の予測評価を行う上で必要な生物相の現状把握はできているものと考えます。

予測・評価の実施方針

本博覧会の環境影響評価においては、生物多様性に関する項目の予測地域を「対象事業実施区域及びその端部から約200mまでの範囲」としており、堀谷戸川流域内に計画されている駐車場区域の周辺についても含まれています。

また、本博覧会の環境影響評価においては、本博覧会に必要な庭園や展示施設、駐車場やバスターミナル等の仮設施設を整備する「建設行為等の実施」を、生物多様性に対する工事中の影響要因としています。この「建設行為等」は、土地区画整理事業の工事によって現況の生育・生息環境が改変を受け、公園整備事業の工事によって園路や植栽等が整備された状態を起点として実施するものです。

本博覧会において実施する建設行為等は、土地区画整理事業において改変された土地で行われる

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

ものであり、新たな影響が生じる可能性はないため、工事中の直接的影響は対象外とし、隣接する市民の森等の生息環境や土地区画整理事業によって対象事業実施区域内に創出される水辺空間等の生息環境に対する間接的影響を予測することとしています。

同様に、開催中については「会場施設等の存在」、「施設の供用」（参加者の利用、行催事の実施等）、「外来植物を含む植栽等の管理」を影響要因とし、撤去中については「仮設施設の撤去」を影響要因として、隣接する市民の森等の生息環境や土地区画整理事業によって対象事業実施区域内に創出された水辺空間等の生息環境に対する間接的影響を予測することとしています。

堀谷戸川流域の駐車場区域では、工事中または撤去中においては、駐車場の構造・形式に応じて想定される工種に基づき、建設中または撤去中の騒音レベル等の工事影響を推定し、それが予測地域の動物、植物、生態系に及ぼす間接的影響を定性的に予測します。予測に際しては、駐車場区域周辺において生息が確認された重要種や環境条件から生息する可能性が考えられる重要種、そこに形成される生態系を対象に、工事影響の種類ごとに、どのような種群にどのような影響が想定されるかを整理します。

開催中においては、駐車場という新たな土地利用の存在が予測地域の動物、植物、生態系に及ぼす影響について、駐車場の地表面の性状等の条件を踏まえて定性的に予測します。予測に際しては、駐車場の地表面の性状等に基づき、どのような種群にどのような影響が想定されるかを整理します。

評価に際しては、環境保全目標を設定し、予測結果と対比することにより評価します。

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

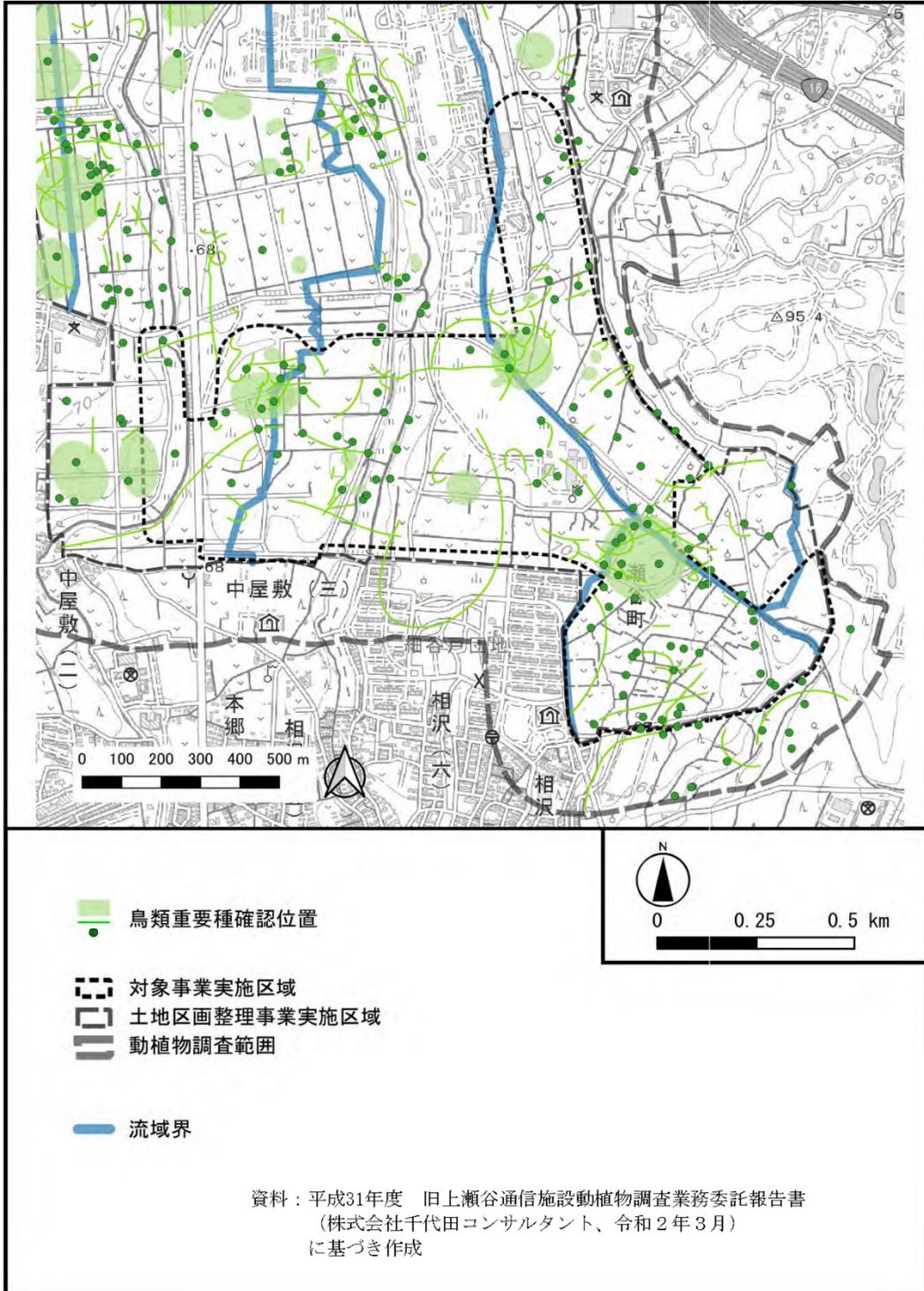


図8-2 鳥類重要種確認位置

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

9 堀谷戸川の河川の流量への影響について

ご意見の趣旨

駐車場は博覧会終了後に撤去するということが決まっていたとしても、工事中及び開催中はアスファルトやセメントのようなもので駐車場を整備する可能性はあるわけです。そうしますと、やはり堀谷戸川に対する影響は無視できないかなと思います。現時点では評価項目として河川は入っていませんが、かなり広い駐車場なので、そこは見直す必要があるかなという印象を持っています。

事業者の見解

堀谷戸川の集水域の状況

堀谷戸川上流部における集水域のうち、右岸側は対象事業実施区域外のゴルフ場等、左岸側は対象事業実施区域内の農地や草地、最上流部は対象事業実施区域外の農地等となっています。

対象事業実施区域内に含まれる集水域の約2分の1が駐車場区域、残りが会場区域となっています。

調査の実施状況

図9-1に示す堀谷戸川の地点5（方法書p.6-22 図6.6-1 河川現地調査地点）において、平常時、降雨時の流量調査を土地区画整理事業で実施済みです。

また、図9-1に示す堀谷戸川の左岸側流域内の湧水1、湧水2地点（方法書p.6-20 図6.5-1 湧水現地調査地点）において、平常時（湧水時、豊水時）の湧水量調査を土地区画整理事業で実施済みです。

本博覧会の環境影響評価では、以上の調査結果を活用し、堀谷戸川における河川流量及び湧水量の現況を把握します。

予測・評価の実施方針

方法書においては、開催中の植栽への灌水に河川水を利用することを影響要因として、水循環（河川の流量）を環境影響評価項目に選定し、下流側への影響を予測することとしています。

また、工事中の建設行為等の実施、開催中の会場施設等の存在を影響要因として、水循環（湧水の流量）を環境影響評価項目に選定し、湧水流量への影響を予測することとしています。

堀谷戸川の集水域は、対象事業実施区域とその外側に広がっており、対象事業実施区域内の湧水以外の水源も考慮する必要があります。ここでは開催中の会場施設等の存在を影響要因として、水循環（河川の流量）を環境影響評価項目に追加選定し、駐車場区域及び会場区域における土地被覆の状況を踏まえ、河川の流量への影響を予測することとします。なお、工事中においては工事の進捗に併せて土地利用状況は変化し、工事完了の時点で影響が最大化するため、工事完了後の状態となる開催中に代表させることとしました。また、撤去中においては、駐車場等による被覆が撤去され、影響要因が減少する状況であることから、選定しておりません。

以上を踏まえ、方法書p.5-2 表5-2 環境影響要因と環境影響評価項目の関連表、p.5-6 表5-4(1) 環境影響評価項目案を選定した理由・選定しない理由（開催中）、p.6-21 表6.6-2 水循環（河川の流量）に係る予測・評価手法の一部を以下に示すとおり修正します。

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

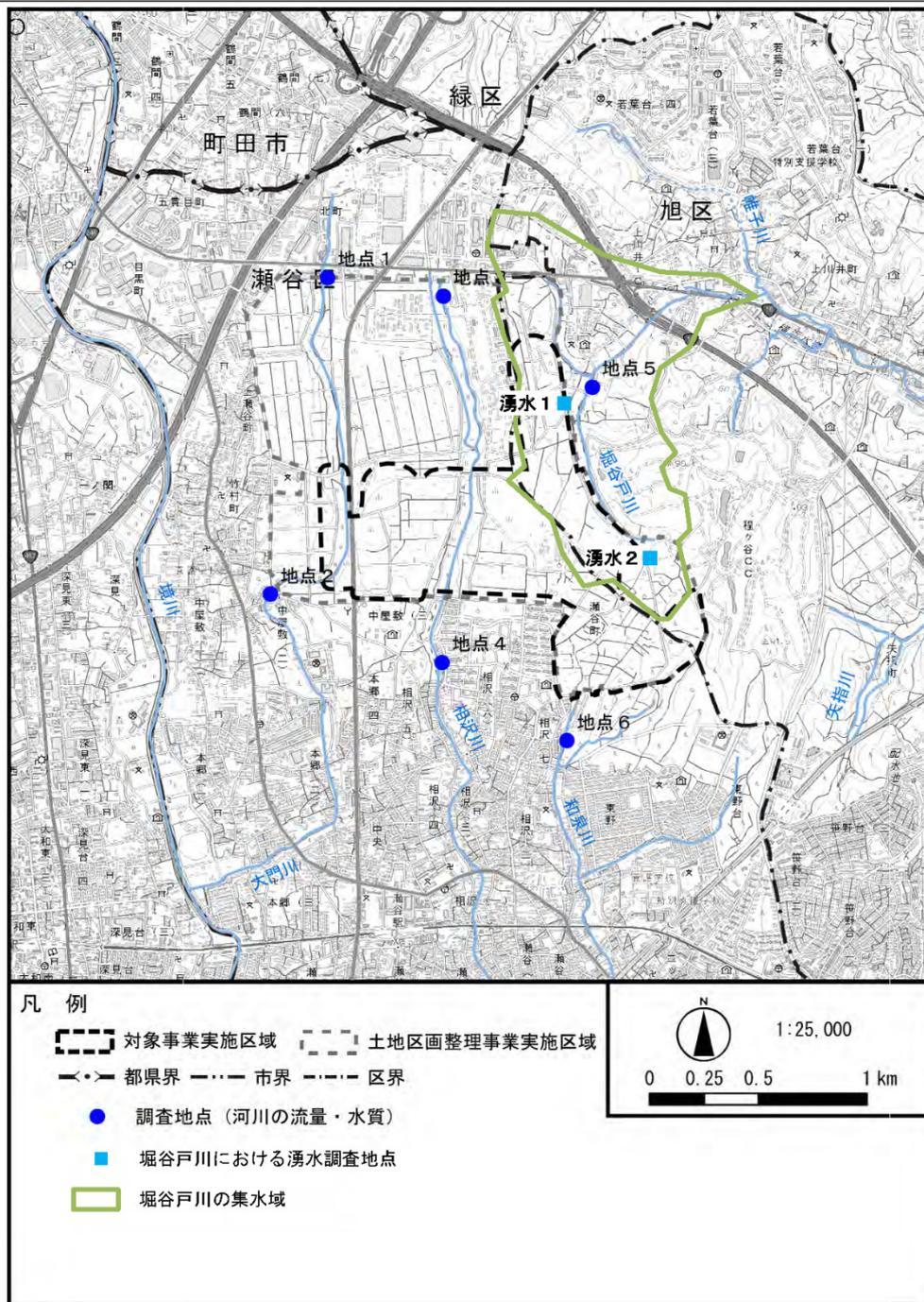


図9-1 河川現地調査地点

補足資料9 堀谷戸川の河川の流量への影響について

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

表 5-2 環境影響要因と環境影響評価項目の関連表

環境 の保全 及び創出 に向けた 基本的な 考え方	環境影響 評価項目		環境影響要因			区分			環境影響評価項目			
	環境影響 評価項目	細目	環境影響要因			区分			環境影響評価項目			
			建設機 械の稼働	工事用 車両の走行	建設行 為等の実施	会 場施設等 の存在	施 設の供用	関 係車両の 走行	植 栽等 の管理	外 来植物を 含む	建設機 械の稼働	工事用 車両の走行
地球環境への 負荷の低減	温室効果ガス	温室効果ガス	○	○	○	-	○	○	○	○	○	-
身近な自然 環境の 保全・再 生・創造	生物 多様 性	動物	-	-	○	○	○	-	○	-	-	○
		植物	-	-	○	○	○	-	○	-	-	○
		生態系	-	-	○	○	○	-	○	-	-	○
	水循環	地下水水位及び湧水の流量	-	-	○	○	-	-	-	-	-	-
河川の形態、流量		-	-	-	○	-	-	-	○	-	-	-
海域の流況		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
安心して 快適に生 活できる 生活環境 の保全	廃棄物・ 建設発生土	一般廃棄物	-	-	○	-	○	-	○	-	-	○
		産業廃棄物	-	-	○	-	○	-	○	-	-	○
		建設発生土	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	大気質	大気汚染	○	○	-	-	-	○	-	○	○	-
		水質・底質	公共用水域の水質	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		公共用水域の底質	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		地下水の水質	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	土壌	土壌汚染	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	騒音	騒音	○	○	-	-	○	○	-	○	○	-
	振動	振動	○	○	-	-	-	○	-	○	○	-
	地盤	地盤沈下	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	悪臭	悪臭	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	低周波音	低周波音	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	電波障害	テレビジョン電波障害	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	日影	日照障害	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		シャドウフリッカー	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	風害	局地的な風向・風速	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
安全	土地の安定性	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	浸水	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	火災・爆発	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	有害物漏洩	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
快適な地 域環境の 確保	地域社会	地域分断	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		交通混雑	-	○	-	-	-	○	-	-	○	-
		歩行者の安全	-	○	-	-	-	○	-	-	○	-
	景観	-	-	-	○	-	-	-	-	-	-	
	触れ合い活動の場	触れ合い活動の場	-	○	-	-	○	○	-	-	○	-
文化財等	文化財等	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

○ : 修正箇所

補足資料9 堀谷戸川の河川の流量への影響について

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

表 5-4(1) 環境影響評価項目案を選定した理由・選定しない理由（開催中）

環境影響評価項目		選定	選定した理由・選定しない理由
評価項目	細目		
温室効果ガス	温室効果ガス	○	関係車両の走行及び植栽等の管理やその他施設運営におけるエネルギー使用に伴い温室効果ガスの発生が見込まれることから、環境影響評価項目として選定します。
生物多様性	動物	○	対象事業実施区域は土地区画整理事業により改変され、公園整備事業により整備される予定の土地であり、本博覧会の開催中において、現存する動物、植物、生態系に対する直接的影響はありません。しかし、会場施設等の存在や施設の供用、外来植物を含む植栽等の管理に伴い、隣接する瀬谷市民の森や土地区画整理事業によって創出される水辺空間等を生息・生育環境とする動物、植物、生態系に間接的影響を及ぼすおそれがあることから、環境影響評価項目として選定します。
	植物		
	生態系		
水循環	湧水水量及び地下水位	○	対象事業実施区域周辺には湧水が存在し、会場施設等の存在によって集水域の土地利用の変化が想定されるため、環境影響評価項目として選定します。 なお、開催中に、掘削や地下埋設施設の設置、地下水の揚水を行わず、地下水位への影響が想定されないため、地下水位の細目については環境影響評価項目として選定しません。
	河川の形態、流量	○	本博覧会において河川の改修は行いませんが、 一部河川の源流部において土地利用の変化が想定されること 、植栽等の管理において灌水の水源の一部として河川水を利用する可能性があることから、環境影響評価項目として選定します。 なお、施設の運営によって発生する事業排水は、公共下水道に排水する計画であり、排水を河川に直接放流することはありません。
	海域の流況	×	本博覧会は、内陸部においてのみ実施されるものであり、海域への影響が想定されないため、環境影響評価項目として選定しません。
廃棄物・建設発生土	一般廃棄物	○	開催中における施設や植栽等の管理・運営に伴い、一般廃棄物の発生が予想されるため、環境影響評価項目として選定します。
	産業廃棄物	○	開催中における施設や植栽等の管理・運営に伴い、産業廃棄物が発生することから、環境影響評価項目として選定します。
	建設発生土	×	開催中における土砂の発生は想定されないため、環境影響評価項目として選定しません。
大気質	大気汚染	○	関係車両の走行に伴い発生する二酸化窒素及び浮遊粒子状物質が、住居等が存在する周辺地域の環境に影響を及ぼすおそれがあることから、環境影響評価項目として選定します。
水質・底質	公共用水域の水質	×	施設運営によって発生する排水は、公共下水道に排水する計画であり、排水を河川に直接排水しないため、公共水域の水質に影響を及ぼす要因はないことから、環境影響評価項目として選定しません。
	公共用水域の底質	×	施設運営によって発生する排水は、公共下水道に排水する計画であり、排水を河川に直接排水しないため、公共水域の底質に影響を及ぼす要因はないことから、環境影響評価項目として選定しません。

修正箇所

補足資料9 堀谷戸川の河川の流量への影響について

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

6.6 水循環（河川の流量）

水循環（河川の流量）に係る調査手法は表 6.6-1 に、予測・評価手法は表 6.6-2 に示すとおりです。

表 6.6-1 水循環（河川の流量）に係る調査手法

調査項目	調査方法		調査地域
1. 水循環の状況 ・河川の形態及び流量の状況	資料	土地区画整理事業評価書において実施されている現地調査の結果を収集・整理します。同評価書における現地調査の方法は以下のとおりです。 河川の流量 「水質調査方法」（昭和46年環水管第30号）に定められた方法に基づいて河川の流量を測定し、調査結果の整理を行います。渇水期及び豊水期に、平常時の調査を各1回実施します。また、降雨時の調査を2回実施します。 ・平常時：2回（渇水期、豊水期） ・降雨時：2回	河川の流量 対象事業実施区域周辺の6地点とします。 (図6.6-1参照)
2. 地形、地質の状況	資料	地形図等の既存資料による情報の収集・整理により調査します。	対象事業実施区域及びその周辺とします。
3. 降水量の状況	資料	横浜地方気象台で観測されている降水量等の既存資料の収集・整理により把握します。	横浜地方気象台

表 6.6-2 水循環（河川の流量）に係る予測・評価手法

環境影響要因		予測の手法			
		予測項目	予測時期	予測地域・地点	予測方法
開催中	外来植物を含む植栽等の管理	開催中の植栽等の管理に伴う河川の流量の変化の内容及びその程度	開催期間全体とします。	対象事業実施区域の下流側となる4地点（地点2、地点4、地点5、地点6）とします。 (図6.6-1参照)	調査で把握した河川の状況と事業計画を比較することで、河川の流量への影響の程度を定性的に予測します。
	会場施設等の存在	集水域の土地利用の変更に伴う河川の流量の変化の内容及びその程度	開催期間全体とします。	対象事業実施区域を源流部とする河川のうち、堀谷戸川を対象とします。 (図6.6-1参照)	調査で把握した河川の状況と事業計画を比較することで、河川の流量への影響の程度を定性的に予測します。
環境影響要因		評価の手法			
開催中	外来植物を含む植栽等の管理	環境保全目標を設定し、予測結果と対比することにより評価します。環境保全目標の設定にあたっては、調査により判明した河川の状況等を踏まえ、河川の流量の変化により水循環の状況に著しい影響を及ぼさない水準等から適切な内容を設定します。			
	会場施設等の存在				

修正箇所

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

10 国際園芸博覧会における温室効果ガスの算定対象及び環境配慮について

10-1 本博覧会で整備する建築物について

ご意見の趣旨

建設施設はすべて仮設建築でしょうか。または博覧会后継続利用される建築物も含まれますか。仮設建築の場合でもZEB-Ready認証を取得している事例はあるようですが、博覧会后に継続利用される施設があれば特にZEB認証の取得を目指すか明記しても良いように思います。

事業者の見解

本博覧会で整備する建築物については、レガシーとして継続利用されるものを除きその大半は仮設であり、リースやプレハブ建築を想定していますが、具体の仕様については今後検討を進めていきます。

展示施設等の一部施設については、レガシーとして継承利用する恒久施設として整備する予定ですが、恒久施設の設計と件等については、公園の整備主体である横浜市環境創造局と調整を進めています。

本博覧会で整備する建築物については、ZEB認証及びZEB-Ready認証等の取得を含め、環境負荷を抑える設計となるよう検討を進めていきます。

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

10-2 植栽管理に伴う二酸化炭素排出量の算定対象について

ご意見の趣旨

博覧会の性質上、開催時の灌水や散水のための上水の使用や下水処理にかかる温室効果ガス排出量は少なくない量のように思いますが、p. 6-3の植栽管理に伴う二酸化炭素排出量には含まれるのでしょうか。

また、雨水利用に努めるなど何らかの対策は計画されていますか。

事業者の見解

「地球温暖化対策の推進に関する法律」等に基づき温室効果ガス排出量の算定を行いますが、エネルギー起源CO₂の排出量については、燃料の使用、他者から供給された電気の使用、他者から供給された熱の使用の3つが算定の対象となります。

本博覧会における植栽管理では、バックヤード等で用いる機器や冷暖房において燃料や電気を使用することから、これらのエネルギー使用に由来するCO₂の排出量を算定します。

なお、開催中の灌水や散水に多くの上水を使用することを踏まえ、上水の使用に伴う温室効果ガスの排出量についても参考値として算定した上で、節水等の対策を通じて排出量の削減に努めます。

また、下水は公共下水道に接続しますが、灌水や散水を行った水はそのまま地下浸透するため、下水処理の負担増には該当しないと考えています。

灌水や散水に伴う上水使用量の削減対策としては、通常の節水対策に加えて、方法書の表4-1 配慮指針に基づいて行った配慮の内容のうち「本事業に係る配慮事項(5)」(方法書p. 4-2)に示したとおり、雨水の有効活用を行います。

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

10-3 国産材や地域材の活用について

ご意見の趣旨

方法書p. 2-26において、炭素固定の資材として木造や木質化の検討をされるようですが、ウッドマイルズの観点からも国産材はもちろんのこと地域材も積極活用することが望まれますが、ご検討の予定はあるのでしょうか。SDGsの目標期間内の催し物でもあり、地域の人工林の資源循環や水の循環を考える場を博覧会で提供する意義は大きいものと思います。

事業者の見解

本博覧会では、会場内の建築物全般において、環境に配慮した素材を選び、特に国産材や地域材等の木材を積極的に使用していくことを検討していきます。

11.2 事業内容等修正届出書段階の審査会に提出した資料

事業内容等修正届出書時の審査会では、審査会委員からの質問に対する回答を、補足資料を用いて説明しました。その際に使用した資料を次頁以降に掲載します。

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

1 駐車場・バスターミナル等の整備の考え方について

ご意見の趣旨

今の段階でどこに駐車場、バスターミナルを配置するのかが決まらなないと、適切な調査項目やその方法が見極められないのではないのでしょうか。

拡張部分が70ヘクタールと大きいので、施設配置の話がすぐにできないのは分かりますが、せめてゾーニングで示すとか、周辺との関係を示してほしいです。

広げた範囲の駐車場、バスターミナル以外の土地利用の検討はどのようになっているのでしょうか。

駐車場、バスターミナルエリアがかなり広がったが、あくまで検討エリアということで、実質的な駐車場、バスターミナルは以前と同じ20ヘクタールということでしょうか。

事業者の見解

本博覧会協会において、駐車場・バスターミナル等の配置等を検討する際の参考として、「駐車場・バスターミナル等の設置検討エリア」について、それぞれの特性を踏まえた区域に整理した資料をご提示します。

本博覧会協会としては、土地区画整理事業による整備状況、幹線道路からのアクセス及び周辺環境への影響などを総合的に判断すると、以下のC及びD区域が適地であると考えます。この2区域の利活用ができるよう、引き続き、横浜市と調整を進めていきます。

また、駐車場・バスターミナル等については、適切な駐車台数となるよう、方法書でご提示した台数から増設する方向で検討することになりますが、規模については、C及びD区域として示した面積の範囲内で整備することとします。

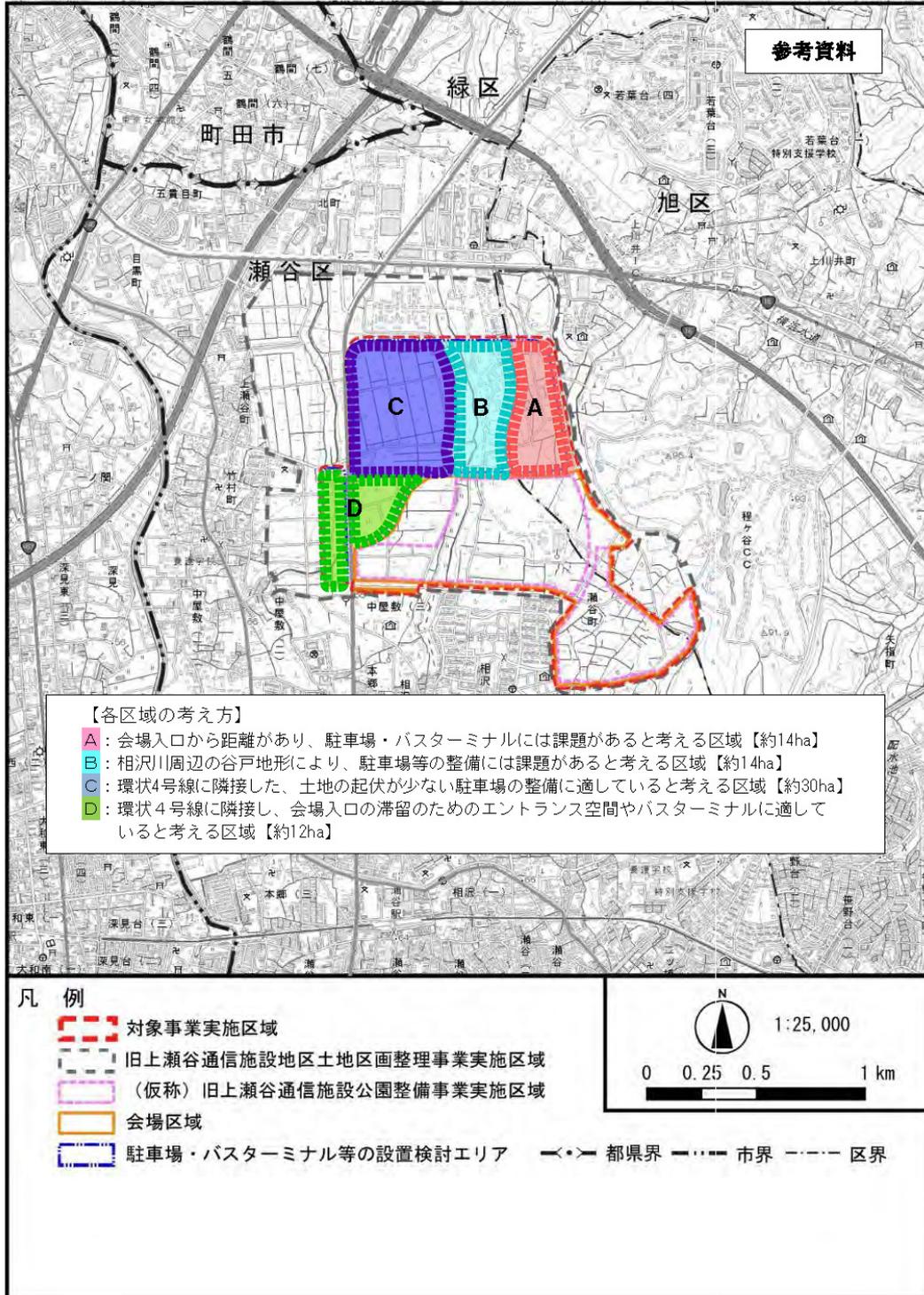
なお、「駐車場・バスターミナル等の検討エリア」のうち、本博覧会で活用しない区域については、準備書において環境影響評価の対象事業実施区域から除外し、同対象事業実施区域を縮小します。

【参考資料：各区域の考え方】

- A：会場入口から距離があり、駐車場・バスターミナルの整備には課題があると考える区域【約14ha】
- B：相沢川周辺の谷戸地形により、駐車場等の整備には課題があると考える区域【約14ha】
- C：環状4号線に隣接した、土地の起伏が少ない駐車場の整備に適していると考える区域【約30ha】
- D：環状4号線に隣接し、会場入口の滞留のためのエントランス空間やバスターミナルに適していると考える区域【約12ha】

補足資料1 駐車場・バスターミナル等の整備の考え方について

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り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。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

2 交通分担率について

ご意見の趣旨

パークアンドライド駐車場や駐車場をどの程度確保する必要があるのかに関わってくるので、準備書ではなく、やはり想定される交通分担率がどの程度なのか、本来であれば今の段階で示していただく必要があると思います。

事業者の見解

本博覧会の交通分担率については、横浜市の報告書（「2027 横浜国際園芸博覧会（計画案）」2021年3月）において、新交通の運行を前提として、自家用車の交通分担率は約3割強と試算しています。

その後の調整により、新交通の運行に代わって、近隣の鉄道駅からのシャトルバス等を強化することなどで対応することになりました。

本博覧会協会としては、現在、交通分担率を精査中であり、詳細については準備書でご提示したいと考えていますが、自家用車の分担率については、新交通の有無に関わらず、横浜市の報告書と同等の3割強であると想定しています。

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

3 駐車場・バスターミナル等の設置検討エリアにおける生物への配慮について

ご意見の趣旨

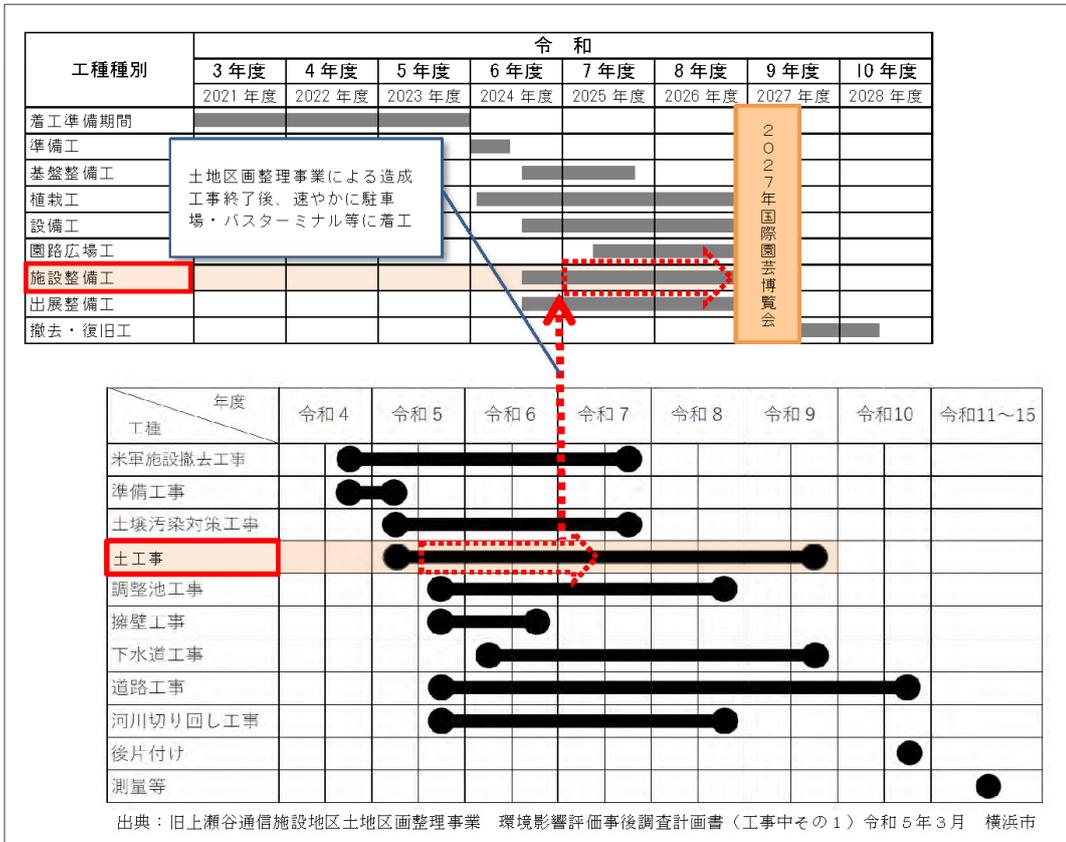
駐車場、バスターミナルを造る過程で当然舗装というのが入ってきて、周りに土地区画整理後に生息し始めた生態系が一回定着しているわけですが、それがまた拡散し始めます。そうすると、その土地区画整理後にできた生態系の、例えば逃避ルートというものが、駐車場やバスターミナルの配置によって変わってきます。そうであれば、きちんと土地区画整理後にできた生態系に対する保全措置として、この50ヘクタール内の影響の低減をどう保全措置として盛り込むのかということが分かるような調査を行っていかないといけないのではないのでしょうか。追加調査は方法書で盛り込んでいただきたいと思います。

事業者の見解

本博覧会の駐車場やバスターミナルの整備工事については、新たに動植物が定着しないよう、土地区画整理事業の工事終了後、速やかに着工するため、引き続き調整を進めます。また、工事によって攪乱を受けた環境を好む動物が定着しにくい対策を検討します。

なお、本博覧会の整備工事の着工までに、新たに配慮すべき動植物が定着した場合には、土地区画整理事業や公園整備事業と連携しながら、工事区域外へ移動できるような対策を検討します。

図 本博覧会の駐車場・バスターミナル等の整備について（イメージ）



この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

4 駐車場等の撤去に伴う廃棄物について

ご意見の趣旨

駐車場やバスターミナルは博覧会専用の駐車場で、博覧会終了後は駐車場の舗装等は作り変え、また別の用途になるのでしょうか。仮設の施設だけ撤去するような記載ですが、広範に駐車場等を整備し、完全に更地にして返すとなると、コンクリート塊等が大量に出てくることもあり得るのでしょうか。適切に対応することを、何か後に残すような形で、約束してほしいと要望します。

事業者の見解

本博覧会で整備する駐車場は、博覧会後に撤去する仮設の施設に該当し、下記の表6.7-2の通り予測・評価を実施します。

駐車場は砂利やアスファルトによる整備を想定していますが、形状や土地被覆の性状を工夫するなど、駐車場の撤去において発生する廃棄物をできるだけ削減できるよう努めます。

また、建設リサイクル法などの関係法令等に基づき、適正に再資源化を行って、廃棄物の最終処分量を最小限にとどめます。

なお、駐車場の具体的な形状及び土地被覆の性状については準備書でお示します。

表6.7-2 廃棄物・建設発生土に係る予測・評価手法（抜粋）

環境影響要因		予測の手法			
		予測項目	予測時期	予測地域・地点	予測方法
撤去中	仮設施設等の撤去	仮設施設等の撤去に伴い発生する一般廃棄物の内容及びその程度	撤去工事期間全体とします。	対象事業実施区域とします。	事業計画（仮設施設）や仮設施設等の撤去に係る計画をもとに発生量を推定するとともに、本博覧会で実行可能な再利用等の方法や、処理方法等を整理し、発生量と最終処分量を予測します。
		仮設施設等の撤去に伴い発生する産業廃棄物の内容及びその程度			
		評価の手法			
		環境保全目標を設定し、予測結果と対比することにより評価します。環境保全目標の設定にあたっては、一般廃棄物及び産業廃棄物の発生抑制、再利用等によって最終処分量を最小限にとどめる水準等から適切な内容を設定します。			

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

5 本博覧会と公園整備事業について

ご意見の趣旨

公園の計画との整合も整理してほしいです。

事業者の見解

2027年国際園芸博覧会 基本計画及び(仮称)旧上瀬谷通信施設公園基本計画(案)に記載されている計画が比較できる資料を作成しました。

ご提示した計画図は、本博覧会については令和5年1月に公表したものであり、公園については、横浜市が令和4年6月に公表したものです。

公園計画との整合が分かりにくい部分もありますが、水辺空間の保全活用、生物の生息空間への配慮、既存樹林地等の保全及びレガシーとして継承する施設など、主な環境配慮事項や施設配置等についての基本的な考え方は、公園計画と合致していると考えています。引き続き、公園と詳細な内容について調整を進め、分かりやすくご提示できるよう整理していきます。

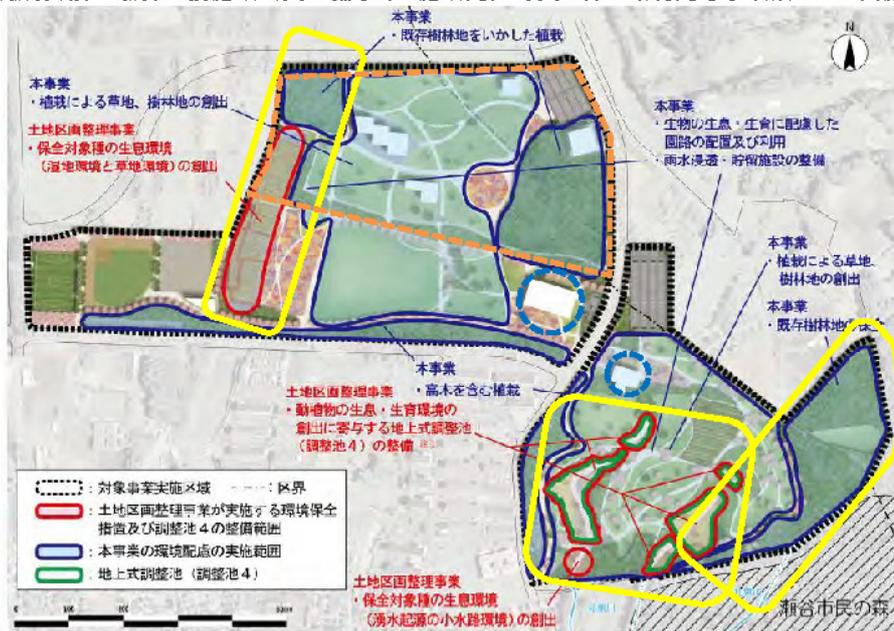
なお、本博覧会の開催時のみ使用する施設や園路等については、仮施設として本博覧会協会が設置し、開催後、速やかに撤去することになります。本博覧会後は公園施設として利活用する施設や主要な園路等については公園が整備します。

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。



出典：2027年国際園芸博覧会基本計画、2023年1月、公益社団法人2027年国際園芸博覧会協会

(仮称)旧上瀬谷通信施設公園整備事業 施設配置計画に係る環境配慮事項及びその実施位置



注1：調整池は、容量を検討中のため、形状が変更する可能性があります。

出典：(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、令和5年3月、横浜市

- 主な配慮事項
- 公園に継承する施設
- 公民連携手法による整備予定区域*

* 公園整備において事業提案の公募を行い具体的な施設の決定を行う予定であり、本博覧会では、その結果を踏まえて活用を検討する。

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

6 方法書修正届出書添付資料の周知状況及び意見書について

2027年国際園芸博覧会 環境影響評価方法書修正届出書添付資料（以下、「修正届出書」とします。）に関して自主的に実施した意見募集における周知状況及び意見書の提出状況については以下のとおりです。修正届出書に関する意見書の提出はありませんでした。

(1) 修正届出書及び意見書提出の周知について

ア 対象事業実施区域周辺の居住者等に対する周知

横浜市の協力のもと、瀬谷区及び旭区の自治会町内会の代表者（連合町内会長及び瀬谷区上瀬谷通信施設返還対策協議会）への説明を実施したうえで、各自治会町内会に別添のチラシを配布して修正届出書の概要及び意見書の提出について周知を図りました。

- ① 会長説明：2023年2月16日（瀬谷区）、2月17日（旭区）、
3月13日（瀬谷区上瀬谷通信施設返還対策協議会）
- ② 配布部数：391部（瀬谷区：155部、旭区：236部）
- ③ 配布資料：2027年国際園芸博覧会 環境影響評価方法書の修正手続きについて

イ 対象事業実施区域内の関係者等に対する周知

横浜市の協力のもと、地権者組織である「旧上瀬谷通信施設まちづくり協議会」への説明を実施しました。

- ① 説明：2回（2023年3月9日、11日）
- ② 配布資料：2027年国際園芸博覧会 環境影響評価方法書の修正手続きについて

ウ インターネットによる周知

修正届出書及び意見書の提出について、本協会のホームページに修正届出書の掲載及び動画の配信などにより周知を図りました。

なお、修正届出書の説明資料及び動画配信については、令和4年度第17回環境影響評価審査会でご説明した内容と同様のものです。

- ① 期間：2023年3月7日から4月5日まで（30日間）
- ② 資料：修正届出書、意見書用紙、修正届出書の説明資料及びの説明動画

(2) 修正届出書に関する意見書の提出について

(1)のとおり周知を行いましたが、修正届出書に関する意見書の提出はありませんでした。

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。



2027年国際園芸博覧会 環境影響評価方法書の修正手続きについて

本博覧会は、国際的な園芸文化の普及や花と緑のあふれる暮らし、地域・経済の創造や社会的な課題解決等への貢献を目的として、旧上瀬谷通信施設地区の一部を会場として活用し、開催するものです。

本博覧会の環境影響評価については、横浜市環境影響評価条例に基づき、環境影響評価方法書の手続きを昨年完了しましたが、検討の深度化に伴って、対象事業実施区域の変更が必要となったため、同条例に基づく方法書の修正手続きを行うこととなりました。

1 修正の概要

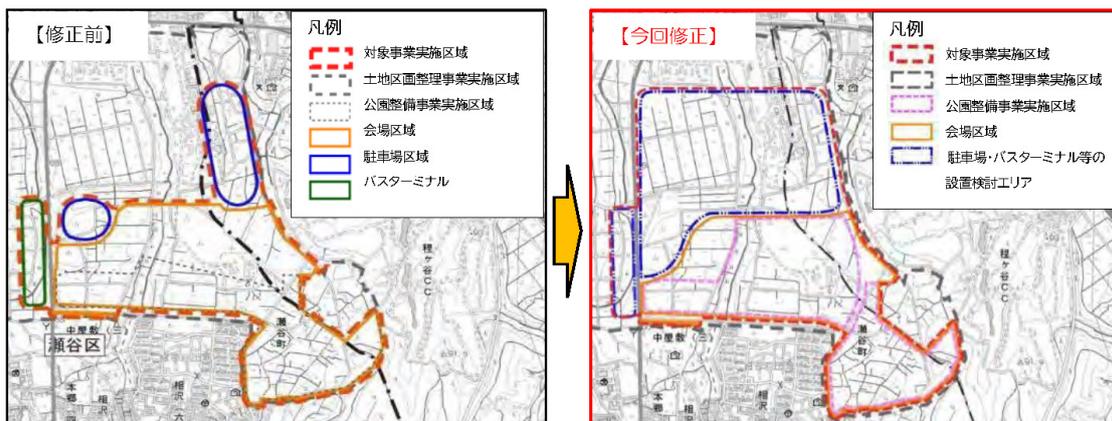
本博覧会の事業計画の更なる深度化に伴い、駐車台数を十分に確保するとともに、円滑な輸送計画となるよう、方法書における「駐車場区域」及び「バスターミナル」を「駐車場・バスターミナル等の設置検討エリア」として再編します。

この再編に伴って環境影響評価の対象事業実施区域を拡張するため、方法書の修正手続きを実施します。

なお、駐車場・バスターミナル等については、横浜市や関係機関等と調整し、検討を進めており、整備する可能性のある最大の区域を環境影響評価の対象実施区域に設定しています。駐車場・バスターミナル等は、再編したエリアの一部に設置する予定です。

事業者の氏名	名称： 公益社団法人2027年国際園芸博覧会協会 代表者の氏名： 事務総長・代表理事 河村 正人
対象事業の名称	2027年国際園芸博覧会
環境影響評価の対象事業の種類、規模	・ 開発行為に係る事業（第1分類事業） ・ 対象事業実施区域の面積：約150.0ha （会場区域：約80.0ha、 駐車場・バスターミナル等の設置検討エリア：約70.0ha）

【参考】



この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

2 修正した方法書（修正届出書添付資料）の閲覧及び意見書の提出について

修正した方法書（修正届出書添付資料）の内容にご意見のある方は意見書を提出できます。

■方法書修正届出書添付資料の閲覧

期 間	令和5年3月7日から4月5日まで（30日間）
場 所	① 公益社団法人2027年国際園芸博覧会協会ホームページ ② 横浜市ホームページ（環境創造局環境影響評価課） ※①についてホームページをご覧になれない方は、本協会でも閲覧いただけます。 ※②については横浜市環境影響評価審査会の開催後（3/16以降）に掲載予定です。
時 間	協会窓口で閲覧する場合は午前8時45分から午後5時30分まで

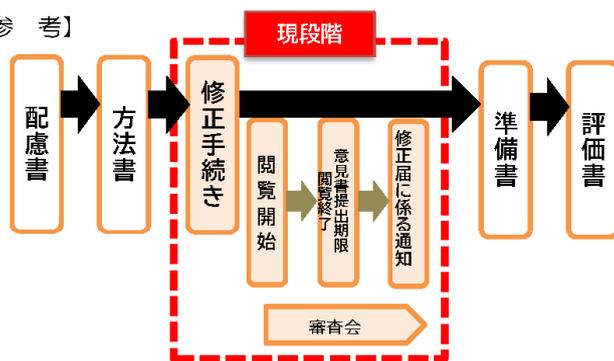
■意見書の提出

期 間	令和5年3月7日から4月5日まで（30日間）
提出方法	意見書用紙に記入し、公益社団法人2027年国際園芸博覧会協会（環境課）に電子メールにて提出（持参、郵送も可）。
本協会の連絡先等	公益社団法人2027年国際園芸博覧会協会 環境課 〒231-0013 横浜市中区住吉町1丁目13番地 松村ビル 電話番号：045-307-2056 メールアドレス：kankyo@expo2027yokohama.or.jp

3 その他

本手続きに伴う説明会の開催はありません。公益社団法人2027年国際園芸博覧会協会ホームページにおいて、説明会に代わる動画を公開しています。

【参 考】



※ 環境影響評価（環境アセスメント）制度

事業が環境に及ぼす影響について事前に調査・予測・評価を行い、その結果を公表し、市民や市長等から意見を聴くなどの手続を通じて、適切な環境保全対策等を検討し、事業計画に反映させる制度。

※ 事業内容の修正

対象事業の種類、規模等を修正する場合において、当該修正後の事業が対象事業に該当するときは当該修正を行う旨を市長に届け出なければならない。（横浜市環境影響評価条例第39条）

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

7 駐車場・バスターミナル等の整備区域における予測・評価の考え方について

ご意見の趣旨

今回の事業区域の拡張範囲では、公園内の相沢川沿い保全サイトと連続する谷戸環境や、堀谷戸川源流域の保全のあり方を検討する必要があります。

土地区画整理後すぐに駐車場等を施工するとしても、土地被覆の人工化による周辺の生態系・水循環・景観への影響を予測し直す必要があります。

A B C Dと4か所あるが、CとDに絞っていくのであれば、むしろ大門川あるいは相沢川が流域と重なってくる可能性があります。そこはまた変更しなければならないかと思えます。

事業者の見解

本博覧会の工事中及び開催中における駐車場・バスターミナルの整備による周辺環境への影響が予測評価の対象であることを明確にするため、生物多様性（動物、植物、生態系）、水循環（河川の流量）及び景観の予測方法の記載内容を表6.2-2(1)、表6.3-2(1)、表6.4-2(1)、表6.6-2及び表6.12-2のとおり修正します。

また、水循環（河川の流量）の予測地域・地点について、表6.6-2のとおり大門川及び相沢川を対象として追加します。

なお、本博覧会の駐車場・バスターミナルについては、横浜市が土地区画整理事業で基盤整備を実施した土地を一時的に活用させていただき、閉会后、速やかに返還するため、本博覧会による土地造成は実施しません。土地被覆の性状等については、水循環等に配慮して透水性にするなどの検討を進めています。駐車場・バスターミナル等の設置検討エリアのうち、前回の審査会でお示したA区域及びB区域については、本博覧会協会としては、準備書において環境影響評価の対象事業実施区域から除外する方向で、引き続き、横浜市との調整を進めていきます。

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

表 6.2-2(1) 生物多様性（動物）に係る予測・評価手法

環境影響要因		予測の手法			
		予測項目	予測時期	予測地域・地点	予測方法
工事中	建設行為等の実施	工事の実施に伴う動物相の変化の内容及びその程度	工事期間全体とします。	対象事業実施区域及びその端部から約200mまでの範囲（舗装地等人工改変地を除く）とします。（図6.2-1～図6.2-4参照）	調査で把握した動物相及び生息環境の状況と 会場及び駐車場等の 施工計画を比較することで、隣接する瀬谷市民の森や土地区画整理事業によって創出される水辺空間等を生息環境とする動物への間接的影響の程度を定性的に予測します。
開催中	会場施設等の存在	会場施設等の存在に伴う動物相の変化の内容及びその程度	開催期間全体とします。	対象事業実施区域及びその端部から約200mまでの範囲（舗装地等人工改変地を除く）とします。（図6.2-1～図6.2-4参照）	調査で把握した動物相及び生息環境の状況と 会場及び駐車場等の 施設計画を比較することで、隣接する瀬谷市民の森や土地区画整理事業によって創出される水辺空間等を生息環境とする動物への間接的影響の程度を定性的に予測します。 なお、動物に及ぼす影響を予測、評価する際は、駐車場・バスターミナル等設置検討エリアにおける駐車場の形状や土地被覆の性状を踏まえて行います。
撤去中	仮設施設等の撤去	仮設施設等の撤去に伴う動物相の変化の内容及びその程度	撤去期間全体とします。	対象事業実施区域及びその端部から約200mまでの範囲（舗装地等人工改変地を除く）とします。（図6.2-1～図6.2-4参照）	調査で把握した動物相及び生息環境の状況と仮設施設 や駐車場等の 撤去に係る計画を比較することで、隣接する瀬谷市民の森や土地区画整理事業によって創出される水辺空間等を生息環境とする動物への間接的影響の程度を定性的に予測します。

※修正届出書から修正した箇所は、赤文字・下線で示しています。

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

表 6.3-2(1) 生物多様性（植物）に係る予測・評価手法

環境影響要因		予測の手法			
		予測項目	予測時期	予測地域・地点	予測方法
工事中	建設行為等の実施	工事の実施に伴う植物相の変化の内容及びその程度	工事期間全体とします。	対象事業実施区域及びその端部から約200mまでの範囲（舗装地等人工改変地を除く）とします。（図 6.3-1 参照）	調査で把握した植物相及び植生の状況と 会場及び駐車場等の 施工計画を比較することで、隣接する瀬谷市民の森や土地区画整理事業によって創出される水辺空間等を生育環境とする植物への間接的影響の程度を定性的に予測します。
開催中	会場施設等の存在	会場施設等の存在に伴う植物相の変化の内容及びその程度	開催期間全体とします。	対象事業実施区域及びその端部から約200mまでの範囲（舗装地等人工改変地を除く）とします。（図 6.3-1 参照）	調査で把握した植物相及び植生の状況と 会場及び駐車場等の施設計画 を比較することで、隣接する瀬谷市民の森や土地区画整理事業によって創出される水辺空間等を生育環境とする植物への間接的影響の程度を定性的に予測します。 なお、植物に及ぼす影響を予測、評価する際は、駐車場・バスターミナル等設置検討エリアにおける駐車場の形状や土地被覆の性状を踏まえて行います。
撤去中	仮設施設等の撤去	仮設施設等の撤去に伴う植物相の変化の内容及びその程度	仮設施設等の撤去中とします。	対象事業実施区域及びその端部から約200mまでの範囲（舗装地等人工改変地を除く）とします。（図 6.3-1 参照）	調査で把握した植物相及び植生の状況と 仮設施設や駐車場等の撤去に係る計画 を比較することで、隣接する瀬谷市民の森や土地区画整理事業によって創出される水辺空間等を生育環境とする植物への間接的影響の程度を定性的に予測します。

※修正届出書から修正した箇所は、赤文字・下線で示しています。

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

表 6.4-2(1) 生物多様性（生態系）に係る予測・評価手法

環境影響要因		予測の手法			
		予測項目	予測時期	予測地域・地点	予測方法
工事中	建設行為等の実施	工事の実施に伴う生態系の状況の変化の内容及びその程度	工事期間全体とします。	対象事業実施区域及びその端部から約200mまでの範囲（舗装地等人工改変地を除く）とします。（図 6.2-1 参照）	調査で把握した生態系の状況と 会場及び駐車場等の 施工計画を比較することで、隣接する瀬谷市民の森や土地区画整理事業によって創出される水辺空間等に形成される生態系への間接的影響の程度を定性的に予測します。
開催中	会場施設等の存在	会場施設等の存在に伴う生態系の状況の内容及びその程度	開催期間全体とします。	対象事業実施区域及びその端部から約200mまでの範囲（舗装地等人工改変地を除く）とします。（図 6.2-1 参照）	調査で把握した生態系の状況と 会場及び駐車場等の施設 計画を比較することで隣接する瀬谷市民の森や土地区画整理事業によって創出される水辺空間等に形成される生態系への間接的影響の程度を定性的に予測します。 なお、生態系に及ぼす影響を予測、評価する際は、駐車場・バスターミナル等設置検討エリアにおける駐車場の形状や土地被覆の性状を踏まえて行います。
撤去中	仮設施設等の撤去	仮設施設等の撤去に伴う生態系の状況の内容及びその程度	仮設施設等の撤去中とします。	対象事業実施区域及びその端部から約200mの範囲（舗装地等人工改変地を除く）とします。（図 6.2-1 参照）	調査で把握した生態系の状況と、 仮設施設や駐車場等の 撤去に係る計画を比較することで、隣接する瀬谷市民の森や土地区画整理事業によって創出される水辺空間等に形成される生態系への間接的影響の程度を定性的に予測します。

※修正届出書から修正した箇所は、赤文字・下線で示しています。

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

表 6.6-2 水循環（河川の流量）に係る予測・評価手法

環境影響要因		予測の手法			
		予測項目	予測時期	予測地域・地点	予測方法
開催中	外来植物を含む植栽等の管理	開催中の植栽等の管理に伴う河川の流量の変化の内容及びその程度	開催期間全体とします。	対象事業実施区域の下流側となる4地点（地点2、地点4、地点5、地点6）とします。（図 6.6-1 参照）	調査で把握した河川の状況と事業計画を比較することで、河川の流量への影響の程度を定性的に予測します。
	会場施設等の存在	集水域の土地利用の変化に伴う河川の流量の変化の内容及びその程度	開催期間全体とします。	上流部の集水域に対象事業実施区域が含まれる河川のうち、 大門川、相沢川、堀谷戸川 を対象とします。（ 図 6.6-1 参照 ）	現況及び開催中における雨水の地下浸透に寄与する土地利用面積を比較することで、 会場及び駐車場等の存在を踏まえた河川の流量への影響の程度を定性的に予測します。

※修正届出書から修正した箇所は、赤文字・下線で示しています。

表 6.12-2 景観に係る予測・評価手法

環境影響要因		予測の手法			
		予測項目	予測時期	予測地域・地点	予測方法
開催中	会場施設等の存在	施設の有無により変化する景観の状況	開催期間とします。	現地調査地点のうち、対象事業実施区域を視認可能な地点とします。（図 6.12-1 参照）	対象事業実施区域を視認可能な主要な眺望地点からのフォトモンタージュを作成することにより、 会場及び駐車場の存在を踏まえた 眺望景観の変化の程度を定性的に予測します。 対象事業実施区域を景観構成要素に基づき複数の景観区に区分し、対象事業実施区域内部や近景域の調査地点から各景観区を代表する地点を選定し、 周囲景観の変化の程度を定性的に予測します。

※修正届出書から修正した箇所は、赤文字・下線で示しています。

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

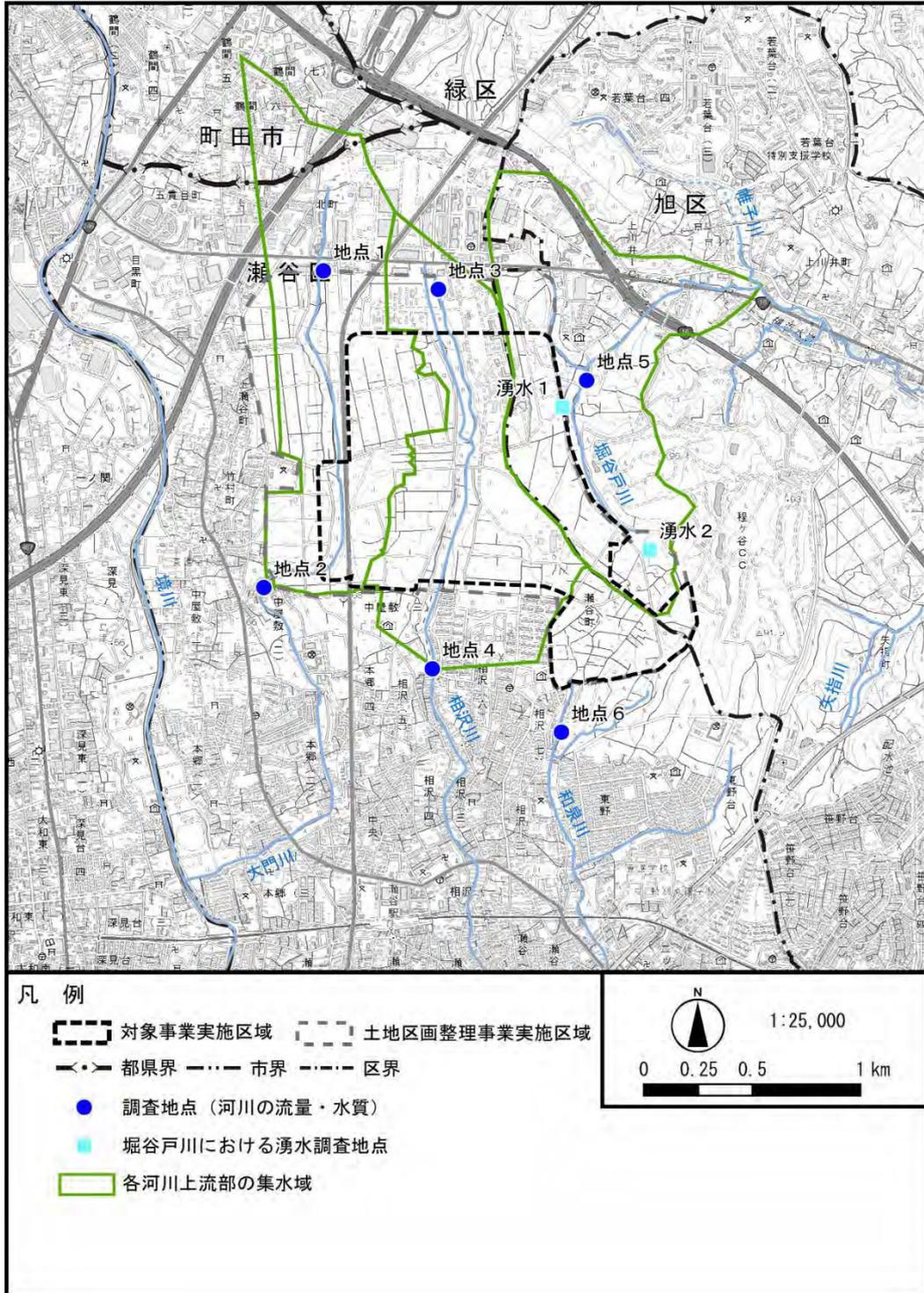


図6.6-1 河川現地調査地点

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

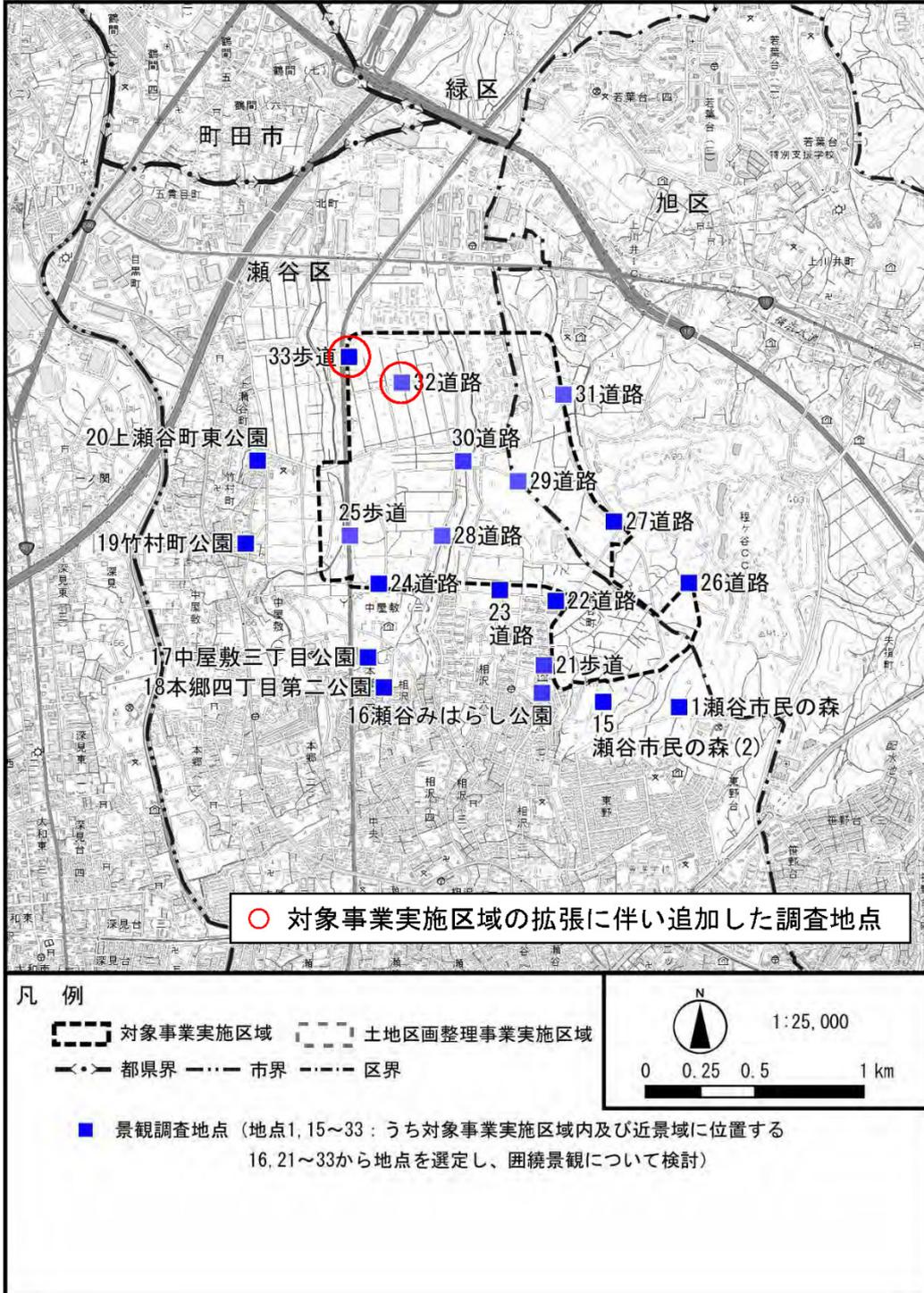


図 6.12-1(2) 景観現地調査地点

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

8 駐車場・バスターミナル等の整備区域における生物の移動に対する対策について

ご意見の趣旨

駐車場・バスターミナルのような広範囲の人工被覆化が起きることによる長期的影響について、具体的に予測・評価されていないように思います。

博覧会が土地区画整理事業や公園整備事業と連携しながら生物の移動に対してとる対策とは、具体的に方法書での何の予測・評価に基づくどのような保全措置を指されているのでしょうか。

事業者の見解

本博覧会の駐車場・バスターミナルについては、博覧会終了後、速やかに解体・撤去し、横浜市の土地区画整理事業で創出した保全種の生育・生息環境等に影響が出ないようにします。

土地被覆の性状等については、透水性に配慮した検討を進めています。

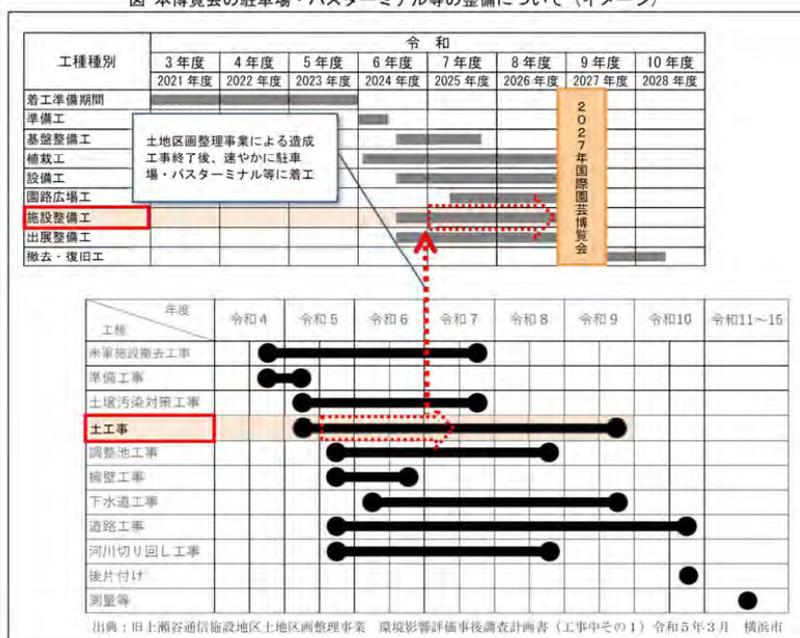
また、本博覧会の駐車場・バスターミナルについては、新たに配慮すべき動植物が定着しないよう、土地区画整理事業の工事完了後、速やかに着工するとともに、工事完了後は時間を空けることなく直ちに使用開始します。

工事中や使用開始までの期間については、巡回点検を行うなど適切に管理するとともに、新たに配慮すべき動植物が定着しにくくなるような対策を検討します。

これらの対応にも関わらず、配慮すべき動植物の定着が確認された場合には、土地区画整理事業や公園整備事業と連携しながら、工事区域外への動物の避難経路や移植場所の確保など、確認された動植物に応じた対策について検討します。

配慮すべき動植物の確認については、横浜市の土地区画整理事業が実施する事後調査において、本博覧会の駐車場・バスターミナルとして活用する区域も含め、工事期間中の生物多様性（動物、植物、生態系）に関する調査を実施することになっており、本博覧会協会による確認だけでなく、同調査で得られた情報等も活用していきます。

図 本博覧会の駐車場・バスターミナル等の整備について（イメージ）



この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

9 交通分担率について

ご意見の趣旨

補足資料1と2は連動しており、従来の20ヘクタールから、その倍以上に駐車場スペースを拡大するということは、どの程度そこに自家用車、もしくはバスで訪れる、その台数を想定するのかが明確になった上での面積、場所だと思えます。そこで分担率、想定台数、シャトルバスと自家用車と、それから団体バスがどれぐらい想定されるのかということが、前提条件になると思えます。

事業者の見解

博覧会開催期間中の有料来場者を1,000万人以上と想定しており、国や自治体、交通事業者や関係団体の協力のもと輸送アクセスについて検討しています。会場までの来場手段として、近隣の鉄道駅からのシャトルバス等を利用する「公共交通機関」、観光ツアー等による「団体バス」、「自家用車」、「徒歩等」を想定しています。

なお、会場に隣接した駐車場・バスターミナルについては、前回の審査会でお示したC区域及びD区域に限定して設置する方向で、横浜市と調整を進めていきます。駐車台数については、周辺の交通量などを踏まえ、適正な駐車台数となるよう、方法書で提示した約3,000台から、最大でも倍程度（自家用車：約5,000台）を目安に検討を進めており、詳細については、準備書においてご提示します。

ア 輸送アクセスの方法と交通機関別分担率の想定（全開催期間平均）

(ア) 公共交通機関（33%）

- ・会場周辺4駅*からのシャトルバス輸送（※図を参照）
- ・主要ターミナル駅等からの直行バス

(イ) 団体バス（27%）

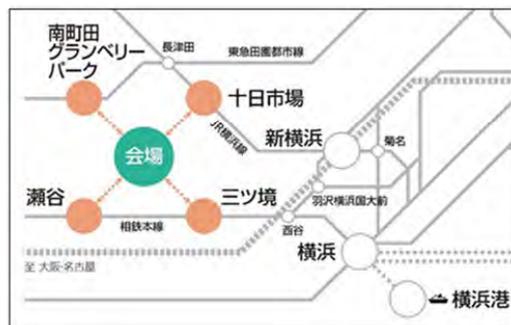
- ・観光バス、修学旅行等

(ウ) 自家用車（34%）

- ・会場隣接駐車場
- ・会場外駐車場からのシャトルバス

(エ) 徒歩等（6%）

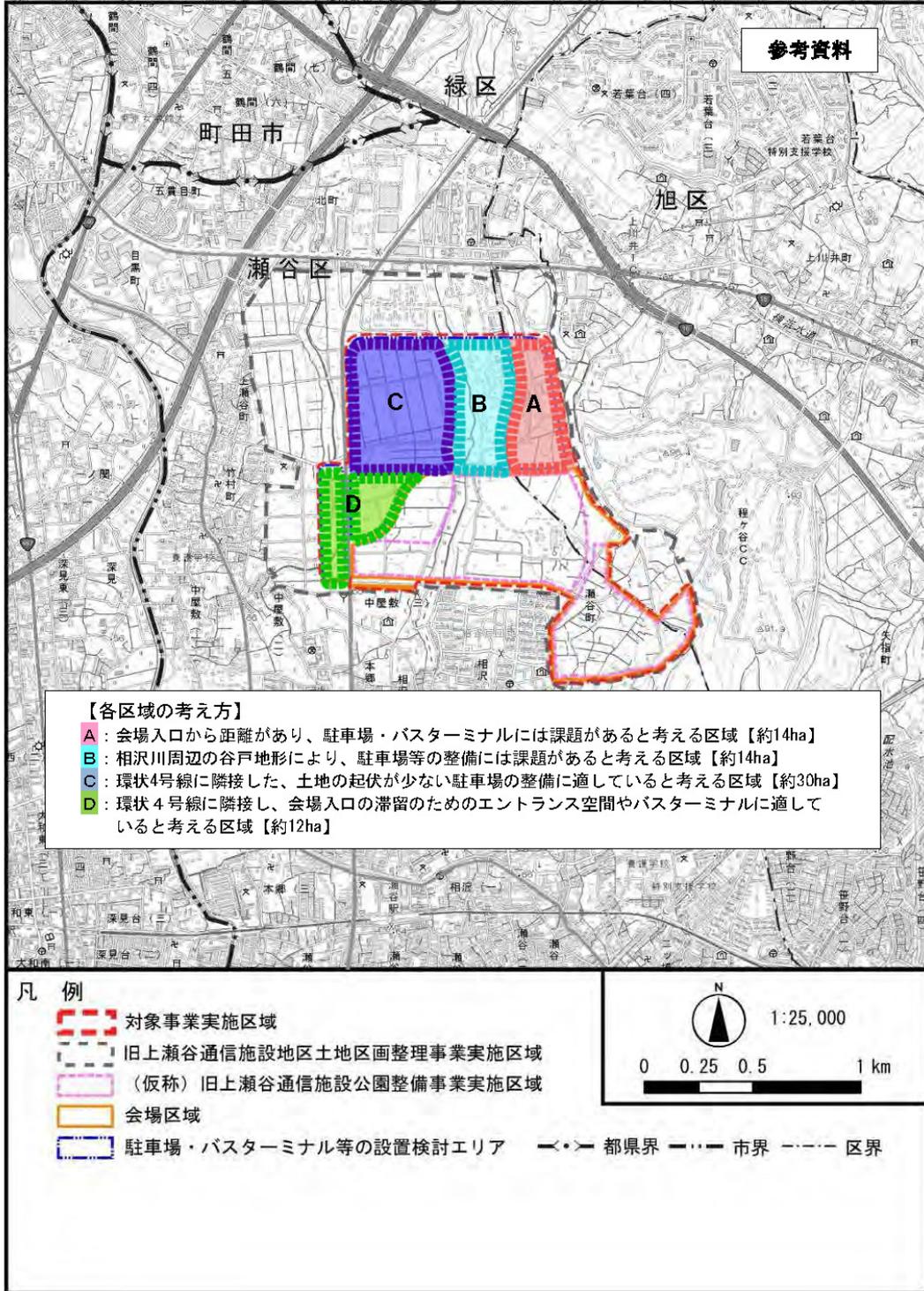
- ・近隣住民を想定



イ 自家用車の混雑緩和策について

周辺の混雑緩和のため、会場隣接駐車場に必要台数を確保するとともに、来場者へ公共交通機関の利用を促進しますが、開催期間中、来場者の集中が想定される多客日等においては、会場駐車場の他に会場外駐車場（横浜青葉ICなど複数箇所を想定）を設け、そこからのシャトルバス輸送を実施します。なお、開催期間中の多客日は、10.5万人/日、10日程度（自家用車：約14,000台）を想定し検討を進めています。

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り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。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

10 景観調査地点の追加について

ご意見の趣旨

景観の調査地点についてC区域に加えてもらいましたが、B区域にもう1点やはり加えるべきではないかと思えます。地点31と32の間に、もう1点追加をお願いしたいというのが私の意見です。

事業者の見解

前回の審査会でのご意見を踏まえ、B区域内に相沢川上流部の景観（圍繞景観を含む）を把握できる調査地点を1か所、追加選定しました。

なお、駐車場・バスターミナル等の設置検討エリアのうち、A区域及びB区域については、本博覧会協会としては、準備書において環境影響評価の対象事業実施区域から除外する方向で、横浜市との調整を進めています。

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

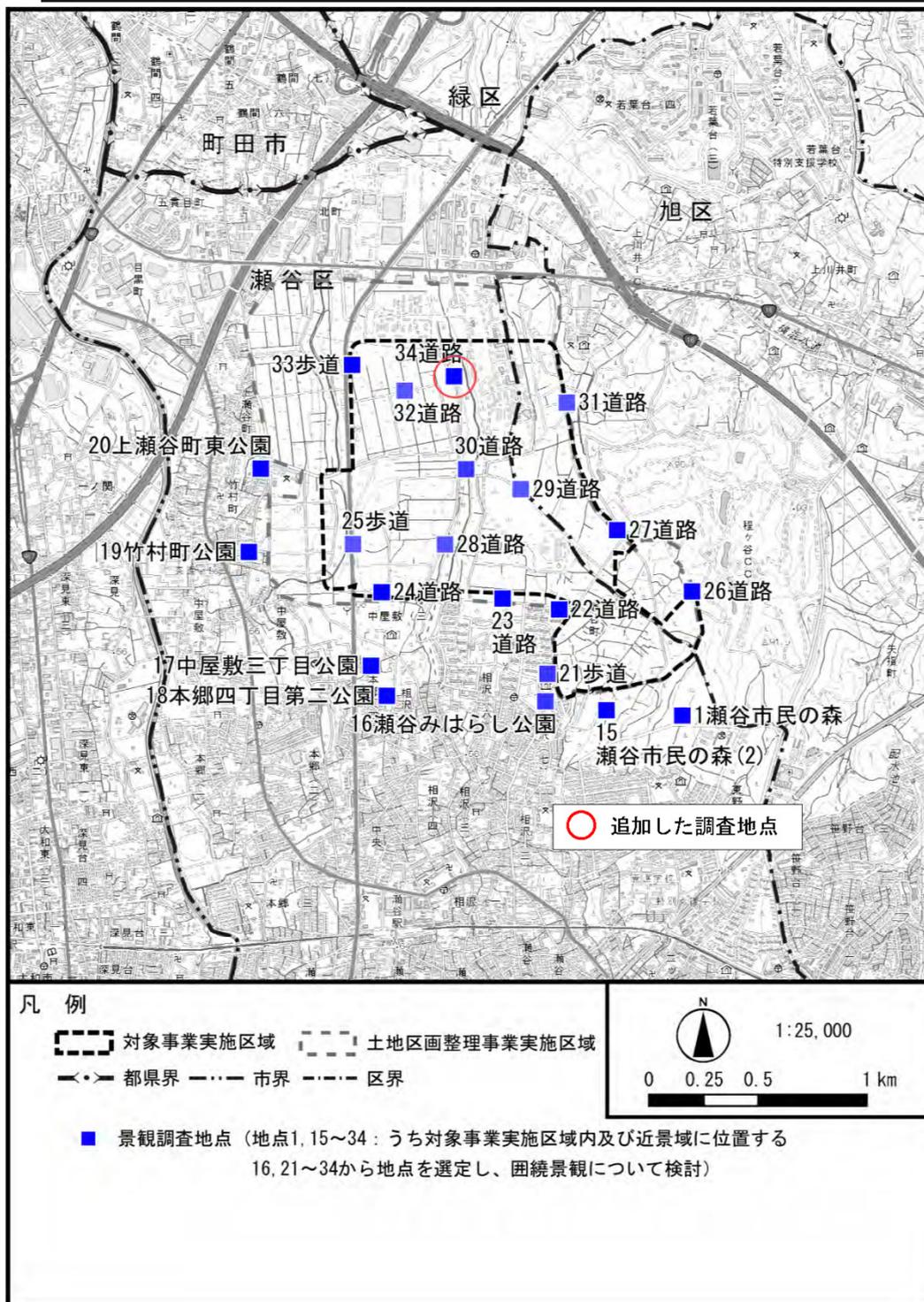


図 6.12-1(2) 景観現地調査地点

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

11 駐車場出入口の交通混雑に関する予測評価について

ご意見の趣旨

駐車場の入口、あるいはバスターミナルの入口がどこに設けられるのか現在示されていないのですが、これについても示していただく必要があるかなと思います。

駐車場出入口がどこに設けられ、そこでどのぐらいの交通流率が確保できるのか、といったことを過去のデータなどから設定し、それに基づく予測を行う必要があるかなと思います。

事業者の見解

本博覧会の会場隣接駐車場・バスターミナルにおける来場車両等の動線及び出入口などの詳細については、現在、関係機関等との調整を進めているところです。詳細については、準備書においてお示しすることになりますが、現時点での想定についてご提示します。

また、前回の審査会でのご意見を踏まえ、駐車場の出入口における滞留と周辺交通への影響についても予測評価を行うこととし、開催中における予測地点、予測方法を表6.11-2(1)及び図6.11-1のとおり修正します。

なお、車両の出入りについては、左折を基本とすることで関係機関等と調整するとともに、駐車場内に通路を一定区間設けて場内での車両の滞留を可能とするなど、周辺交通への影響をできるだけ軽減できるよう検討していきます。

表 6.11-2(1) 地域社会（交通混雑、歩行者の安全）に係る予測・評価手法

環境影響要因		予測の手法			
		予測項目	予測時期	予測地域・地点	予測方法
開催中	関係車両の走行	関係車両の走行に伴う交通混雑（自動車）の程度	開催期間の利用ピーク時とします。	関係車両の走行ルートとして想定される主要 <u>11</u> 交差点（交差点 1～6、8～ <u>12</u> ）、 <u>1</u> 断面（断面 <u>7</u> ） <u>及び会場隣接駐車場・バスターミナルの出入口付近</u> とします。（図 6.11-1 参照）	交差点需要率の算出等により、交通混雑の程度を予測します。 <u>また、会場隣接駐車場・バスターミナルの出入口付近の滞留等による影響についても予測します。</u>

※修正届出書から修正した箇所は、赤字・下線で示しています。

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

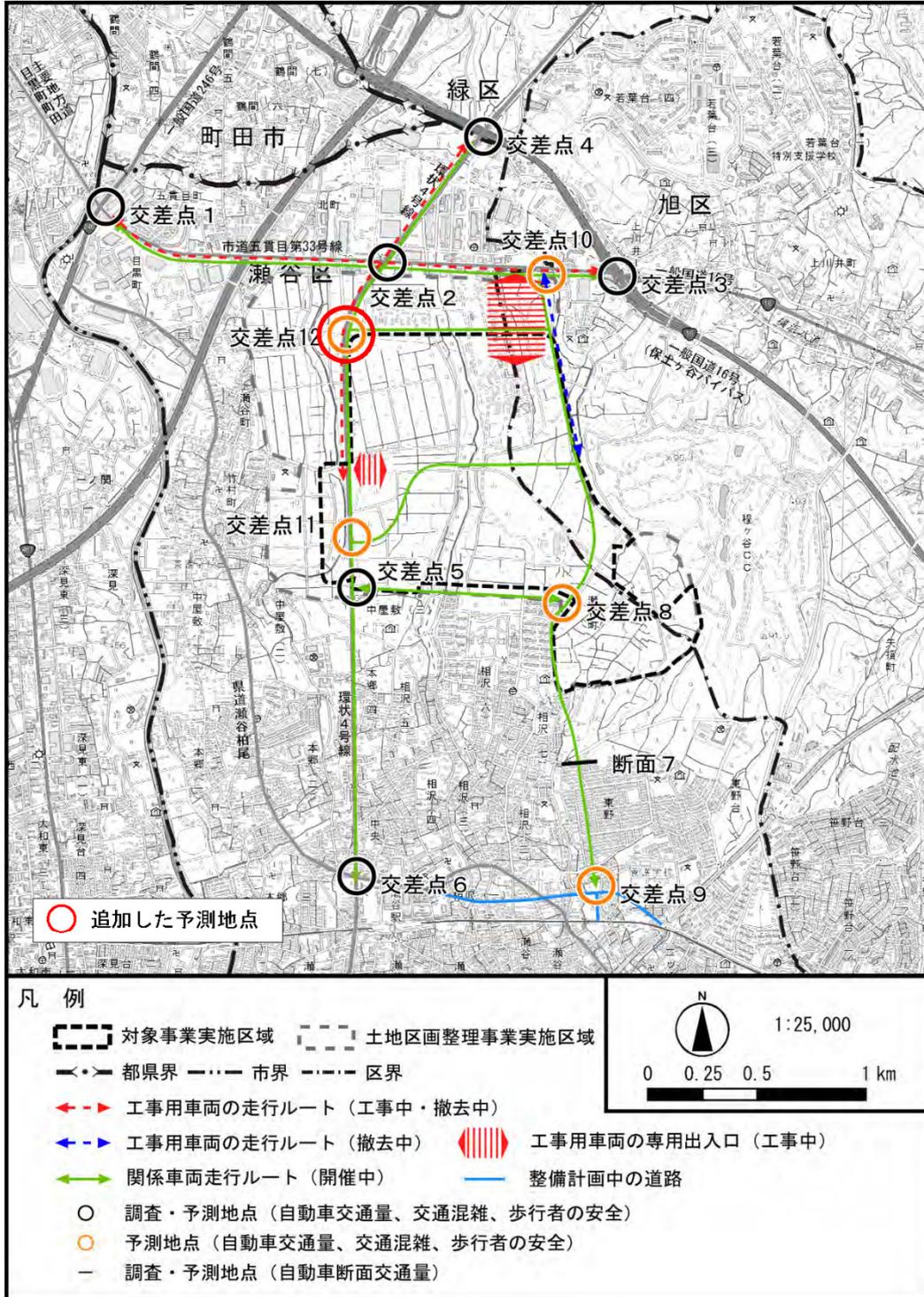
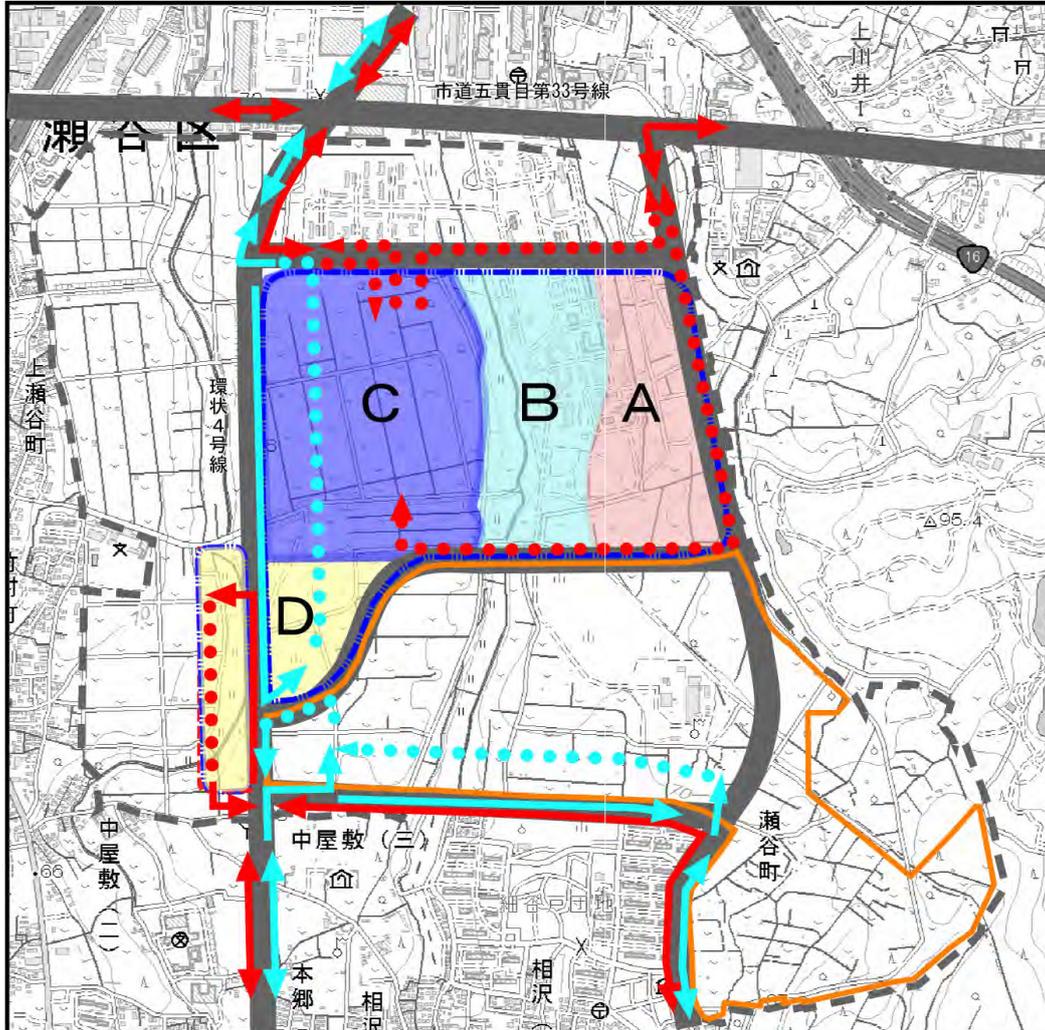


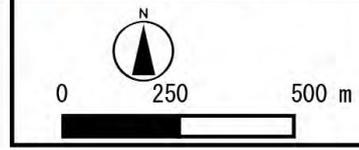
図 6.11-1 地域社会現地調査地点

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。



凡例

- 会場区域
- 土地区画整理事業実施区域
- 駐車場・バスターミナル等の設置検討エリア
- 自家用車の動線（公道）
- 自家用車の動線（会場、駐車場、バスターミナル等）
- シャトルバスの動線（公道）
- シャトルバスの動線（会場、駐車場、バスターミナル等）



注：現時点での想定であり、関係機関との調整により変更が生じる可能性があります。

会場隣接駐車場における来場車両等の動線及び出入口等のイメージ

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

12 駐車場の収容台数の考え方について

ご意見の趣旨

ピーク時に1日1万4000台来場すると、パークアンドライドを使いつつ会場に来る車は1万台を想定しているとのこと。2回転できるというような計算上、会場周辺の駐車台数は5000台が良いのではないかという話だと思いますが、まず回転率、2回転が確保できるかどうかというあたりを過去のデータなどに基づいて示す必要があると思います。

こういった大規模イベントで、多くの人は午前中に会場に来て、午後くらいまで過ごして帰ろうというようなことを考えるかと思うので、単に平均滞在時間で、例えば4時間だから、開いている時間8時間に対して2回転が確保できるというような計算はおそらく成り立たないと思います。

事業者の見解

開催期間中の多客日については、早朝や夕方以降など、時間延長を検討しており、10.5万人/日、10日程度（自家用車：約14,000台）においては、会場隣接駐車場に加え、パークアンドライドによる会場外駐車場を活用することで、本博覧会で必要となる自家用車等の駐車台数を確保したいと考えています。

会場隣接駐車場については、周辺の交通量などを踏まえ、適正な駐車台数となるよう、方法書で提示した約3,000台から、最大でも倍程度（自家用車：約5,000台）を目安としていますが、これまで日本で開催された3回の園芸博覧会（国際花と緑の博覧会、淡路花博及び浜名湖花博）での実績等（回転率：約1.4～2.3）を踏まえ、現時点で概ね2回転と想定しています。

残りはパークアンドライドによる会場外の駐車場を活用するとともに、過去の園芸博覧会の実績等を参考にしながら、駐車場を予約制にするなど運営方法等を工夫することで、対応していきたいと考えています。

なお、会場隣接駐車場の回転率については、過去の園芸博覧会における時間別の入退場者数の実績等*を参考に推計しています。

※ 過去の園芸博覧会の回転率

1日の総来場者数を滞在者が最大となる時間の人数で除したものと等から試算

11.3 準備書段階の審査会に提出した資料

準備書時の審査会では、審査会委員からの質問に対する回答を、補足資料を用いて説明しました。その際に使用した資料を次頁以降に掲載します。

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

1 開催中の一般交通量の設定方法について

ご意見の趣旨

地域社会の交通混雑の予測において、実態に即した予測となるよう、既存資料ではなく交通量を推計（転換率式併用QV分割配分手法）して、一般交通量を設定したと思うが、方法書の審査の段階では提示されていないので、これを使用した理由とその妥当性について聞きたい。

事業者の見解

会場周辺の道路整備については、方法書の段階では明示されていなかった、目黒交番前交差点の立体化等の交差点改良、八王子街道及び環状4号線の拡幅整備等に加え、瀬谷地内線及び三ツ境下草柳線が開催までの開通に向けて整備を進めることが明らかになりました（図1-1参照 横浜市会 令和5年9月14日）。

これらの道路整備が実現すると会場周辺の交通は現況から変化し、特に、瀬谷地内線及び三ツ境下草柳線の交通量は増加すると想定されます。また、現況の交通量[※]の調査結果は、横浜北西線の開通前のものが多く、会場への主要なアクセス道路となる保土ヶ谷バイパスや環状4号線などの交通量についても変化すると想定されます。

したがって、本博覧会の準備書においては、開催時の実態に即した予測となるよう、これらの交差点改良や道路拡幅等の状況を反映させるとともに、本博覧会の開催によって発生する交通量だけでなく、開催時のピークにおける一般交通量についても推計し、その結果を用いて予測評価を行うこととしました。

上述のとおり、準備書の予測評価を行いました。審査会での指摘を踏まえ、方法書に記載したとおり、現況の交通量（休日）に本博覧会の開催によって発生する交通量（多客日）を加えた条件で、会場周辺の交通混雑について予測し、その検証結果を次回以降の審査会でご提示したいと考えます。

また、開催中における大気、騒音及び振動の予測についても交通混雑と同様に検証し、その結果についても次回以降の審査会でご提示したいと考えます。

なお、転換率式併用QV分割配分手法は、高速道路を含むような広域的な交通量推計に適していると考えており、博覧会においては、遠方からの来場が多く期待されることから、この手法を採用しています。

※ 「現況の交通量」は、土地区画整理事業により実施された既存資料によるものです。

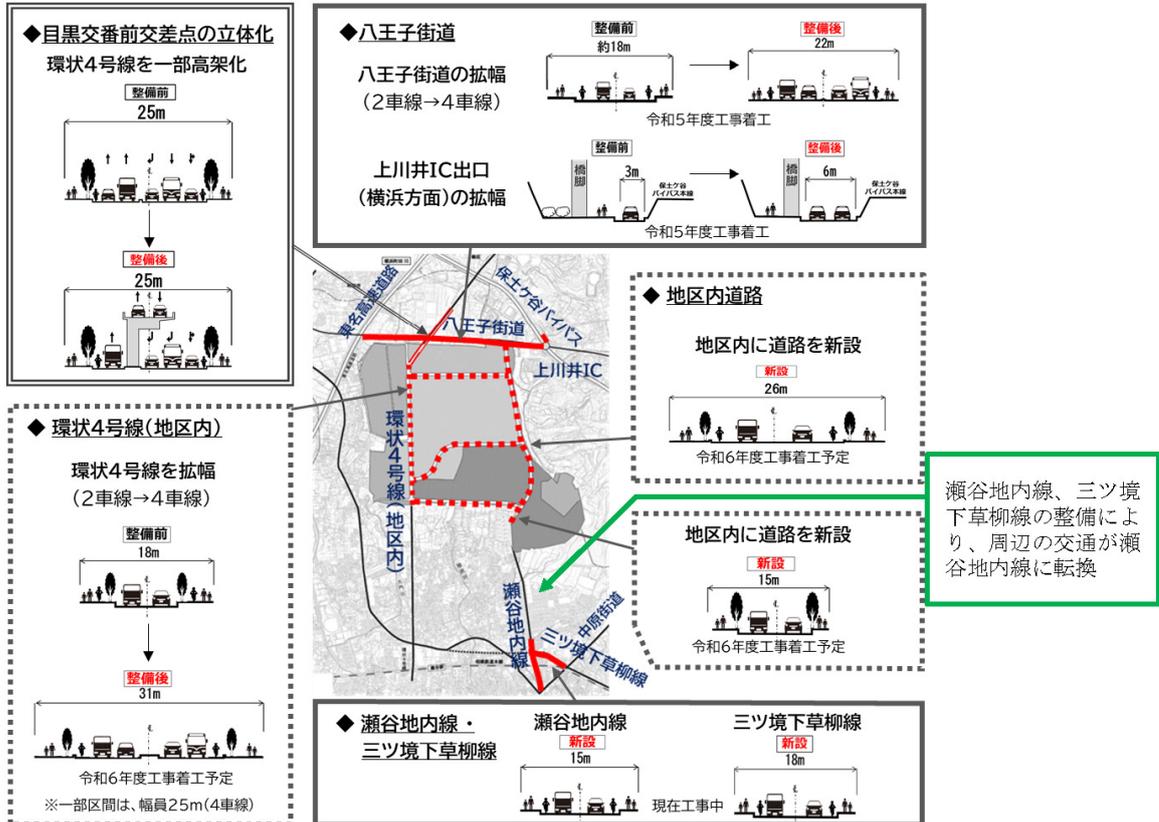
調査時期：地点1～3、5、6（令和元年5、10月）

地点4、7（令和2年10月）

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

(参考) 図1-1 交通流の変化について

【博覧会会場周辺】



資料：令和5年9月14日横浜市会資料より作成（資1.8-142参照）

【広域図】



資料：(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(3 将来交通量の増加・減少要因について)より作成

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

2 横浜青葉 IC 付近以外のパークアンドライド駐車場について

ご意見の趣旨

パークアンドライド駐車場について、横浜青葉インター付近の場所を示し、予測したのはよかつたと思うが、その他の場所についても、決まり次第、審査会で説明してほしい。

事業者の見解

会場外駐車場（パークアンドライド駐車場）は、多客日（10.5万人/日、10日程度）への対応として、必要に応じて約4,000台を確保することを想定しています。準備書においては、現時点で想定している横浜青葉インターチェンジの高架下付近を候補地として記載しています。

そのほかの候補地についても、「会場まで概ね30分以内の距離」、「輸送効率を考え、駐車場の規模は、1か所あたり約300台以上を想定」などの観点から選定を行っているところで

す。審査会での説明にあたっては、土地所有者等の承諾や合意を得ることが前提であり、開催直前まで公表できないケースが想定されることから、環境影響評価手続きの期間中にすべてのパークアンドライド駐車場をご提示することは極めて困難です。

そのため、パークアンドライド駐車場については、交通混雑の観点から事後調査を実施するなかで、その影響について明らかにしたいと考えています。

なお、パークアンドライド駐車場の設置にあたっては、出入口や通行ルートの設定など周辺交通への影響が極力低減できるよう、交通管理者等への相談も行っていきたいと考えています。

表 2-1 事後調査の内容（開催中）

項目	細目	調査項目	調査頻度	調査位置	調査時期	調査方法
地域社会	交通混雑	交差点交通量及び渋滞長、信号現示	開催期間中に1回	会場周辺の主要交差点（地点1～6、地点9～12の10地点）及びパークアンドライドの駐車場周辺の主要交差点 （ただし、既存の駐車場を活用する場合を除く）	開催期間中の多客日となることが想定される5月の連休期間	ハンドカウンターを使用して、方向別、時間別、車種別（大型車、小型車、自動二輪車）に計測する。 滞留長、渋滞長については、現地において15分ごとに距離を計測する。 信号現示については、朝・昼・夕・夜の各時間帯に3サイクル程度、信号のスプリット及びサイクル長を観測する。

（準備書p8-5より引用）

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

3 地点12における滞留長と歩行者の影響について

ご意見の趣旨

交差点需要率の評価で、地点12の交通容量比が1.0を超えている車線があり、滞留長も駐車場の出入口を超えてしまうと思う。

また、右折する車と同時に横断歩道があるが、歩行者による影響について、どのような検討、評価をしているのか説明してほしい。

事業者の見解

地点12については、横浜市の土地区画整理事業によって新設される交差点であり、開催中の運用については、交通管理者等と協議しながら検討を進めることとなります。

ご指摘を踏まえ、ピーク時（20:00～21:00）における地点12の車線交通容量比について、北側の横断歩道の歩行者の影響を考慮して予測を行いました。

予測結果としては、北側に向かう右折車線の交通容量比は1.501、滞留長は約350mとなります。

対応策としては、会場隣接駐車場と土地区画整理事業の区域内道路（以下、「区域内道路」という。）は、約400mの区間で接していますが、本博覧会の開催時は一般車両の通行はないことから、会場隣接駐車場の出入口については、地点12からできるだけ離隔を確保することで、滞留長が区域内道路内に収まるよう検討を進めるとともに、出口までの車路を活用するなど駐車場区域内に十分な滞留場所を確保します。

また、地点12の滞留を緩和するため、ピーク時の運用として、地点10からの退出について、交通管理者等との協議を進めていきます。あわせて、来場者にはピーク時間を事前に周知し、混雑を避けて帰宅するようアナウンスしていきます。

なお、既存資料（土地区画整理事業）を参照すると、地点12のピーク時（20:00～21:00）における環状4号線上の交差点（地点2及び地点5）の歩行者・自転車交通量は極めて少ない結果となっています。環状4号線には、地点12以外の横断箇所も複数あり、来場者の主な横断箇所は、会場の西側駐車場に近接した「中瀬谷消防署出張所北側（地点5）」及び「上瀬谷小学校東側」の交差点（信号と横断歩道）であると想定します。

補足資料3 地点12における滞留長と歩行者の影響について

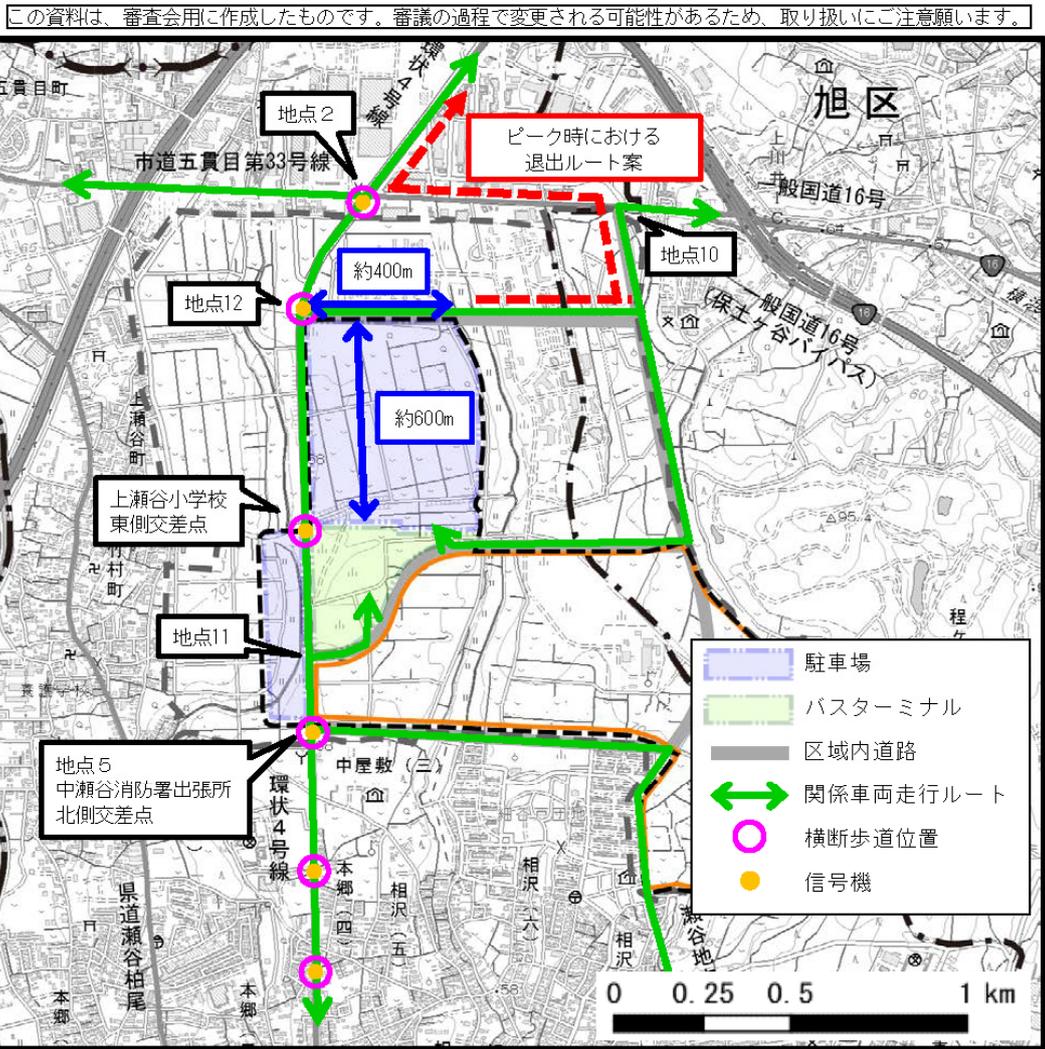


表3-1 地点12における東側からの右折交通量

地点名	単位	6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	22時	
地点12	関係車両 (小型+大型) 東→北	台	0	0	38	117	83	176	250	363	483	543	570	445	389	429	1394	486	0

※準備書資料編より作成 (資1.8-79参照)

表3-2 環状4号線の交差点における歩行者・自転車交通量

地点名	単位	6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	22時	
地点2 (目黒交差点前)	歩行者・自転車	人・台	43	38	66	63	62	63	38	44	65	60	51	48	48	25	25	15	17
地点5 (中瀬谷消防署出張所北側)	歩行者・自転車	人・台	62	58	33	39	77	43	45	34	49	35	78	66	43	17	19	14	12

※歩行者・自転車交通量は、各交差点における全方向の交通量を示しています。
 ※旧上瀬谷通信施設地区土地区画整理事業 環境影響評価書【資料編】より作成

(地点12 / 開催中ピーク時 20:00~21:00)

交差点名	環状交差点			
	A	B	C	右折
車線の種類	1	2	1	1
車線	2	1	1	1
飽和交通流率の修正係数	1800	2000	1800	2000
車線幅員による修正係数	1.000	1.000	1.000	1.000
車線幅員	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.25)
縦断勾配による修正係数	1.000	1.000	1.000	1.000
縦断勾配	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による修正係数	1.000	0.882	0.928	1.000
大型車混入率	(0.00)	(50.53)	(68.67)	(11.06)
左折車混入による修正係数	αLT			
左折車混入率	L%	0.15	0.15	0.15
(歩行者による滞留率)	fP	88	88	88
(歩行者滞留時間)	秒	53	53	53
歩行者による修正係数	αL	0.363	0.363	0.363
右折車混入による修正係数	αRT			
右折車混入率	R%			
(右折車の通過確率)	f			
(有効青時間)	秒			
(表示変更り目のさばり台数積分)	KER			
(交差点内滞留台数)	KL			
(台/サイクル)				
飽和交通流率	S.A	1800	2956	1442
設計交通量	q	0	380	1394
右折補正交通量	qR-N			
交差点流入部の必要率	ρ	0.000	0.129	0.003
必要表示率	1 φ	0.000	0.129	0.987
	2 φ			0.069
	3 φ			0.014
有効青時間(秒)	1 φ	16	16	0.987
	2 φ			20
	3 φ			4
滞留時間比	G/C	16/90	58/90	58/90
可飽和容量	Ci	528	685	929
交通量比	q/Ci	0.669	0.722	0.694
交通処理率のフェック	OK	OK	OK	NG
滞留率	Ls (m)	0.0	78.1	1.7
				348.3
				50.6
				0.0
表示の必要率				
				0.000
				0.129
				0.014
				0.987
				サイクル長(秒)
				90

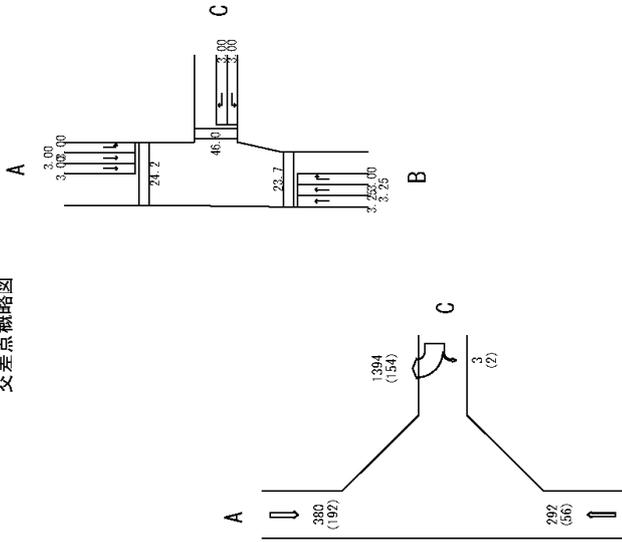
※ N=OK<(3600/C)_i、N<1 時間で右折車が交差点内に滞留する台数

A: 至 海軍道出入口交差点

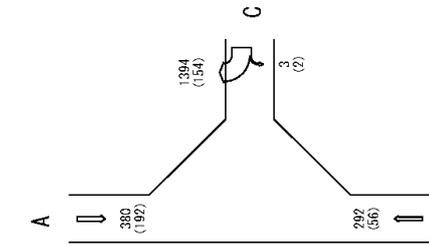
B: 至 泉区

C: 至 (橋)地車A交差点

交差点概略図



交通量図



B 上段：方向別合計交通量[台/時]
下段：(大型車混入台数)[台/時]

現示方式の図示

現示	1 φ	2 φ	3 φ	A	B	C
表示時間	6:15	Y:3	AR:2	6:3	Y:3	AR:2
有効青時間	16	4	4	6:57	Y:3	AR:2
滞留時間	4	4	4	58	6:78	L=12

図3-2 交差点必要率の計算

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

4 地点11における無信号交差点の予測計算過程について

ご意見の趣旨

地点11は、信号がない交差点で、バスターミナルの出入口になるが、予測の計算過程が確認できなかったため、示してほしい。ここはバスターミナルの出入口なので、その評価には乗用車でなく大型車であることを考慮する必要がある。

事業者の見解

地点11からのシャトルバスの退場については、「平面交差の計画と設計 基礎編」((社)交通工学研究会、平成30年11月)を参考に、従道路から左折して南側へ向かう車両(シャトルバス)が、主道路を走る車両の間隙をぬって合流できる交通量の最大値(交通容量)を以下の式により求め、この値が従道路で設定する予測交通量を上回ることをもって、交通処理ができるかどうか予測しました。

大型車の考慮については、参考図書には大型車の考慮に関する考え方やパラメータが示されていないため、「道路の交通容量」(社団法人日本道路協会、昭和59年初版)に記載のある大型車補正(乗用車換算係数2.0)を用いて試算したところ、「従道路流入部の交通容量」は、「設定する予測交通量」より多くなることから、交通処理が可能となる予測結果となりました。

なお、環状4号線から地点11を経由したバスターミナルへの進入については、全て左折であり、誘導員の配置等も検討していることから、大きな滞留は発生しないと想定します。また、環状4号線は片側2車線に拡幅され、地点11から信号のある地点12までは十分な距離があるため、歩行者等の横断などによって片側車線に滞留が生じても、残りの車線だけで通過交通は処理できると考えます。

【算定式(平面交差の計画と設計 基礎編)】

$$C=Q \times (\exp(-Q \cdot T_1)) / (1 - \exp(-Q \cdot T_2))$$

C : 従道路流入部の交通容量 [台/秒]

Q : 主道路の往復交通需要 [台/秒]

※ 本地点では左折して南側へ行く車両が評価対象となるため、北から南への主道路交通量(466[台/時])を設定した。検討対象車線は片側2車線道路であるが、外側1車線に全交通量が走行すると想定した。

T₁ : 臨界流入ギャップ [秒] (=9.2)

T₂ : 流入車両の追従車頭時間 [秒] (=5.2)

補足資料4 地点11における無信号交差点の予測計算過程について

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

【準備書での算定結果】

$$C = (466/3600) \times (\exp(-(466/3600) \times 9.2)) / (1 - \exp(-(466/3600) \times 5.2)) \text{ [台/秒]}$$
$$= 0.0803 \text{ [台/秒]}$$

$$\approx 289 \text{ [台/時]} > \text{設定する予測交通量 } 99 \text{ [台/時]}$$

※ 主道路の一般車両交通量(466台)と従道路の関係車両交通量(99台)はそれぞれ1日のうちに最大となる台数で計算しています。

【大型車を考慮した算定結果】

$$\text{主道路の交通需要(大型補正後)} = 387 + 79 \times 2.0 = 545 \text{ [pcu/時]}$$

$$\text{設定する予測交通量(大型補正後)} = 99 \times 2.0 = 198 \text{ [pcu/時]} \quad \text{※ pcuは乗用車換算台数}$$

C: 従道路流入部の交通容量

$$= (545/3600) \times (\exp(-(545/3600) \times 9.2)) / (1 - \exp(-(545/3600) \times 5.2)) \text{ [pcu/秒]}$$
$$= 0.0690 \text{ [pcu/秒]}$$

$$\approx 248 \text{ [pcu/時]} > \text{設定する予測交通量 } 198 \text{ [pcu/時]}$$

※ 乗用車換算の方法については、上記文献「平面交差の計画と設計 基礎編」に記載のある1.7と、「道路の交通容量」(社団法人日本道路協会、昭和59年初版)に記載のある2.0がありますが、今回は、2.0を用いて試算しました。

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

5 駐車場出入口における滞留長予測結果の見直しについて

ご意見の趣旨

駐車場出入口の滞留長について、準備書で参照している「大規模小売店舗を設置する者が配慮すべき事項に関する指針」では、「各出入口における入庫処理能力がピーク1時間に予想される来客の自動車台数を上回るような駐車場形式を選定することが必要である」とあるため修正する必要がある。

事業者の見解

ご指摘のとおり、「大規模小売店舗を設置する者が配慮すべき事項に関する指針」に基づいて、ゲート数を再検討しました（算定結果①参照）。その結果、出入口1及び2について、ゲート数を2か所とすることで、ピーク1時間の流入台数を処理できると予測します。

また、車両の来場の偏りを考慮した場合に生じる滞留長を算定すると、出入口1では24.2m、出入口2では2.3mとなりますが、各出入口から交差点までは来場車両が滞留できる十分なスペースが確保されているため、周辺交通への影響は発生しないと予測します（算定結果②参照）。

なお、来場車両が円滑に入退場できるよう、ゲートは適切な位置に設置するとともに誘導員を配置します。また、周辺道路に影響が出ないよう区域内道路や駐車場区域内に十分な滞留場所を確保します。

算定結果①（ゲート数）

【出入口1】 ゲート2台の場合：来台数=714(台/時) < 処理可能台数=3600/4=900(台/時)

【出入口2】 ゲート2台の場合：来台数=577(台/時) < 処理可能台数=3600/4=900(台/時)

※ゲートの処理能力：8(秒/台)

算定結果②（滞留長）

【出入口1】 [入口に必要な駐車待ちスペース] = $(11.9 \times 1.6 - 15.0) \times 6 = 24.2$ (m)

【出入口2】 [入口に必要な駐車待ちスペース] = $(9.6 \times 1.6 - 15.0) \times 6 = 2.3$ (m)

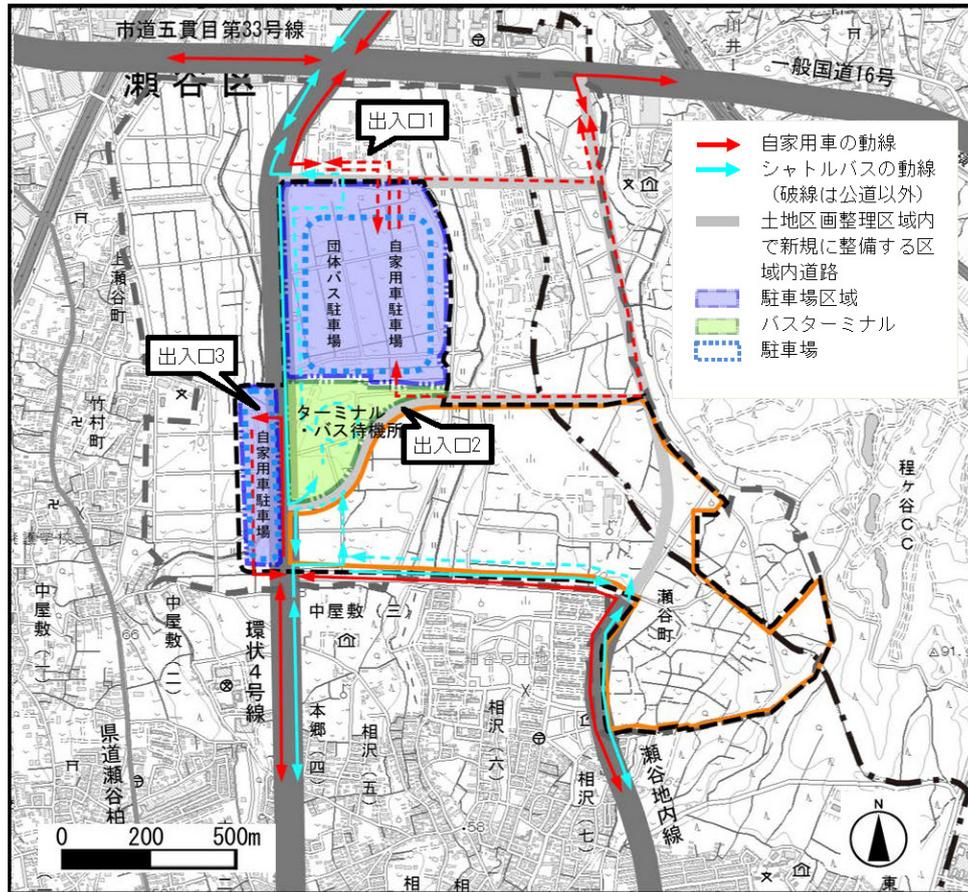
※ [入口に必要な駐車待ちスペース] =

(当該入口の1分当たりの来台数 \times 1.6 - 当該入口の1分当たり入庫処理可能台数) \times 平均車頭間隔

※平均車頭間隔：6(m)、ゲートの処理能力：8(秒/台)

補足資料5 駐車場出入口における滞留長予測結果の見直しについて

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。



注：駐車場の配置や走行ルート等については、今後関係機関等との調整により変更する可能性があります。

図5-1 駐車場出入口までの主な進入経路
(準備書p6.10-59より引用)

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

6 空港等からの直行バスの台数と予測計算への反映状況について

ご意見の趣旨

空港などからの直行バスの台数はどの程度なのか。それらが周辺道路や交差点の評価に考慮されているのか。

事業者の見解

直行バスについては、会場までの主要な交通手段ではなく、近傍の4駅からのシャトルバスを補完するための措置として考えています。現時点では、羽田空港、新横浜駅、横浜駅等を発着場所として想定しています。

直行バスの台数は、公共交通（近傍の4駅からのシャトルバス）と比べて少ないと想定しており、会場周辺では公共交通と同じアクセスルートを走行することから、本博覧会の準備書においては、公共交通の総数（約2,600延台/日）に包含して予測評価を行っています。

事業主体や運行形態など、直行バスの詳細については、バス事業者など関係事業者等と調整を進めているところであり、具体的な台数については、準備書で示した公共交通の総数（約2,600延台/日）の範囲内で検討を進めます。

補足資料7 堀谷戸川上流域における流出量の増加量について

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

7 堀谷戸川上流域における流出量の増加量について

ご意見の趣旨

有効流出量の変化が4流域合計で1.09とありますが、流域の場合は個別に見ていく必要がある。例えば堀谷戸川は対象事業実施区域内で1.20、20%の増加となっており、変化量は少なくないが、堀谷戸川の調査地点の上流域でどの程度の増加になるかを示すことで影響の程度がわかりやすいと思う。

事業者の見解

堀谷戸川における流量調査地点の上流域の流域面積は62.24haであり、対象事業実施区域内[A]にはその18%に相当する11.43haが含まれており、対象事業実施区域外[B]の面積は50.81haとなっています。

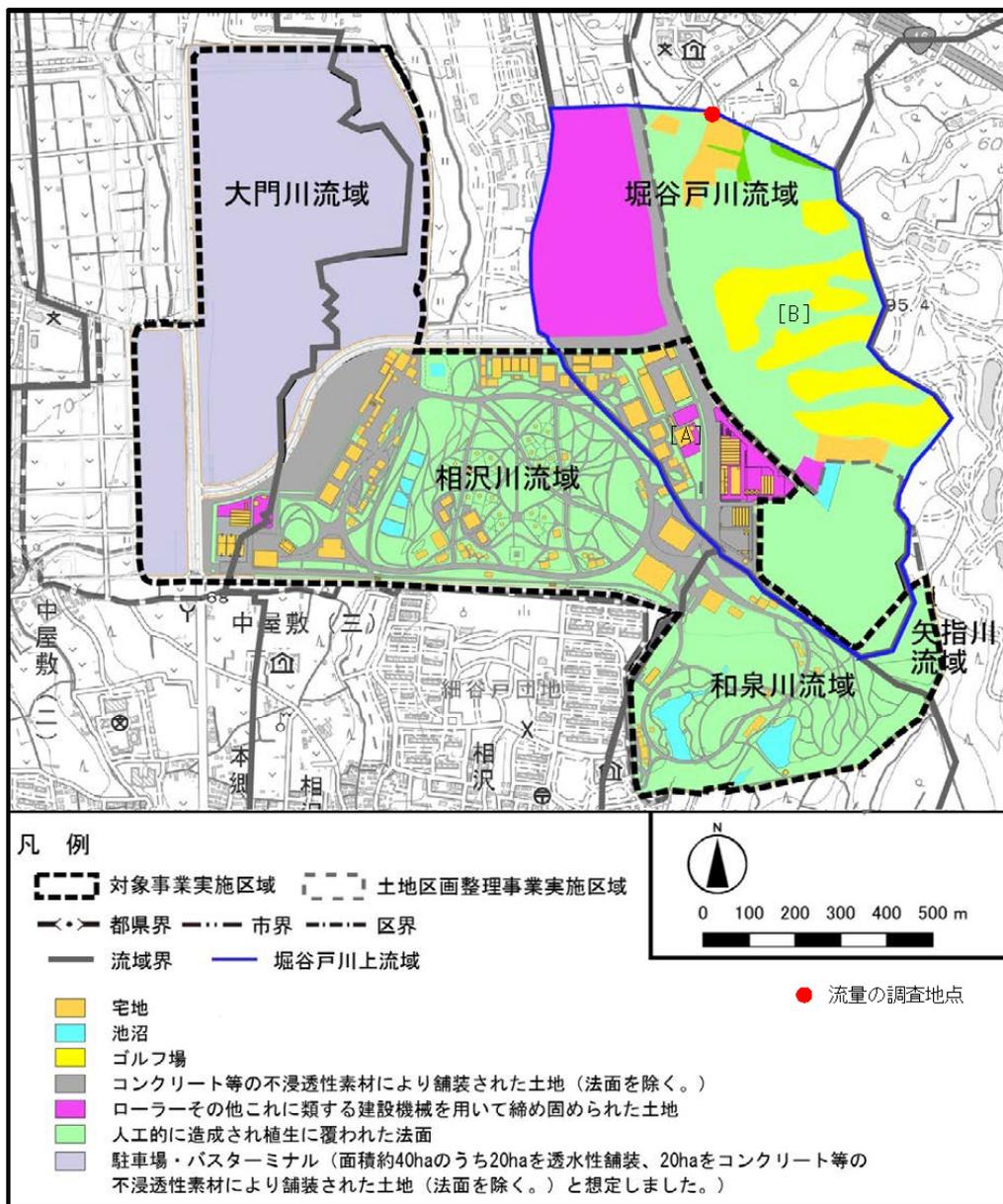
準備書においては、堀谷戸川流域における開催中の有効流出量は、整備前の1.20倍と試算しましたが、対象事業実施区域外[B]を含めた堀谷戸川上流域における有効流出量は、整備前の1.07倍となります。

表7-1 堀谷戸川における整備前及び開催中の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	堀谷戸川					
		対象事業実施区域内 [A]		対象事業実施区域外 [B]		[A+B]	
		整備前	開催中	整備前	開催中	整備前	開催中
宅地	0.90	0.00	1.69	2.28	2.28	2.28	3.97
水路、池沼	1.00	0.00	0.00	0.50	0.50	0.50	0.50
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	0.00	0.00	8.06	8.06	8.06	8.06
コンクリート等の不透水性素材により舗装された土地（法面を除く）	0.95	0.76	2.36	0.00	1.87	0.76	4.24
透水性舗装	0.53	0.76	2.36	0.00	0.00	0.76	2.36
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	6.20	2.14	13.33	11.46	19.54	13.60
人工的に造成され植生に覆われた法面	0.40	3.70	2.87	26.63	26.63	30.33	29.50
面積合計（ha）		11.43		50.81		62.24	
雨水流出係数		0.50	0.63	0.47	0.49	0.48	0.51

※整備前は本博覧会が工事着手直前の状態を示しています。

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。



※対象事業実施区域外の土地利用区分については、土地区画整理事業の土地利用計画図及び現存植生図を参考に作成しました。

※コンクリート等の不透水性素材により舗装された土地のうち、園路などについては、できる限り透水性を確保します。

図7-1 開催中の土地利用区分図

補足資料7 堀谷戸川上流域における流出量の増加量について

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

表 7-2 (1) 雨水流出量の変化（雨水浸透施設^{※1}の効果反映前）

有効流出量	堀谷戸川流域		
	対象事業実施 区域内[A]	対象事業実 施区域外[B]	[A+B]
整備前の有効流出量(m ³) (a)	11,705	48,992	60,697
開催中の有効流出量(m ³) (b)	14,829	50,718	65,547
流出量の変化量 (m ³) (b)-(a)	3,125	1,726	4,850
流出量の増加率 (b)/(a)	1.27	1.04	1.08

※1 本博覧会において設置する浸透樹、浸透トレンチ及び横浜市の公園整備事業で設置が想定されるバイオスウェル、礫間貯留

※2 有効流出量＝降雨量×流域面積×流出係数
降雨量：10年確率降雨（205mm/24h）

表 7-2 (2) 雨水浸透施設の効果を考慮した雨水流出量

流出量・浸透量	堀谷戸川流域		
	対象事業実施 区域内[A]	対象事業実 施区域外[B]	[A+B]
開催中の有効流出量 (m ³) (a)	14,829	50,718	65,547
雨水浸透施設による浸透量 (m ³) (b)	785	0	785
最終流出量 (a)-(b)	14,044	50,718	64,762

表 7-2 (3) 雨水流出量の変化（雨水浸透施設の効果を反映）

有効流出量	堀谷戸川流域		
	対象事業実施 区域内[A]	対象事業実 施区域外[B]	[A+B]
整備前の有効流出量(m ³) (a)	11,705	48,992	60,697
対策後の開催中の最終流出量 (m ³) (b)	14,044	50,718	64,762
流出量の変化量 (m ³) (b)-(a)	2,339	1,726	4,065
流出量の増加率 (b)/(a)	1.20	1.04	1.07

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

8 動植物の予測地域について

ご意見の趣旨

本博覧会の実施により間接的影響を受けるおそれがあると認められる地域を予測対象にしているが、堀谷戸川の下流側ではホトケドジョウが確認されており、堀谷戸川の集水域については予測地域に含めるべきではないか。

大径木については、具体的に予測・評価し、保全措置を具体化すべき対象と考える。

事業者の見解

本博覧会は、横浜市の土地区画整理事業により改変された土地において実施することから、対象事業実施区域に隣接する瀬谷市民の森や対象事業実施区域内に創出される保全対象種の生息・生育環境等に対する間接的影響について予測・評価することとしました。

既存資料における現地調査結果（平成30年～令和元年）では、堀谷戸川の下流には注目すべき種であるホトケドジョウの生息が確認されており（図8-1参照）、生息環境が水域である本種は本博覧会による影響からの忌避行動が困難であることから、ご指摘を踏まえ、堀谷戸川の流域を含む「(3)樹林が点在する広大な草地」及び「(6)堀谷戸川左岸の耕作地域」を動物の予測地域として追加選定し（表8-1参照）、工事中、開催中及び撤去中におけるホトケドジョウへの影響について予測評価を行うこととしました（表8-2参照）。

また、既存資料における現地調査結果（平成30年～平成31年）では、対象事業実施区域内に大径木が確認されていますが（表8-5、図8-2参照）、本博覧会では大径木は植栽計画における重要な構成要素と考えているため、保全対象種に準じて取り扱うこととし、「(3)樹林が点在する広大な草地」を植物の予測地域として追加選定して、工事中、開催中及び撤去中における大径木への影響について予測・評価を行うこととしました（表8-3参照）。

補足資料 8 動植物の予測地域について

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

(1) 予測評価（動物）について

堀谷戸川の流域を含む「(3)樹林が点在する広大な草地」及び「(6)堀谷戸川左岸の耕作地域」を表8-1のとおり、動物の予測地域として追加選定し、工事中、開催中及び撤去中におけるホトケドジョウへの影響について、表8-2のとおり予測評価を行いました。

なお、準備書から修正した箇所は、太文字・下線で示しています。

表 8-1 予測地域

予測地域		予測時期		
		工事中	開催中	撤去中
対象事業実施区域内	(1)人工的土地利用域			
	(2)相沢川周辺の谷戸地域	○注2	○注2	○注2
	(3)樹林が点在する広大な草地域	○注4	○注4	○注4
	(4)和泉川源流域	○注2	○注2	○注2
	(5)樹林が点在する耕作地域	注3		
	(6)堀谷戸川左岸の耕作地域	○注4	○注4	○注4
対象事業実施区域外 (区域の端部から約200mまでの範囲)	(7)住宅地域	○	○	○
	(8)樹林域	○	○	○

注1：○は、各予測項目に対する予測対象とした地域を示します。

空欄は、土地区画整理事業の実施によって予測対象の注目すべき種が存在しない可能性が高いと想定するため、間接的影響の予測対象から除外した地域を示します。

注2：相沢川周辺の谷戸地域及び和泉川源流域の範囲のうち、土地区画整理事業によって、動植物の生息・生育環境が整備・創出される範囲を対象としました。

注3：駐車場整備範囲に新たに配慮すべき動植物が定着しないよう、土地区画整理事業の工事完了後、速やかに着工し、工事完了後は時間を空けることなく直ちに使用開始しますが、これらの対応にも関わらず、配慮すべき動物の定着が確認された場合には、土地区画整理事業や公園整備事業と連携しながら、工事区域外への動物の避難経路の確保など、確認された動物に応じた対策について検討します。

注4：堀谷戸川の下流には注目される種であるホトケドジョウの生息が確認されており、生息環境が水域である本種は本博覧会による影響からの忌避行動が困難であることから、堀谷戸川の流域を予測地域として選定しました。

補足資料 8 動植物の予測地域について

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

表 8-2 ホトケドジョウの予測及び環境保全措置等について

項目	工事中・撤去中	開催中									
予測項目	・準備書のとおり										
予測地域	<p>・表 8-1 に示すとおり予測地域を修正し、準備書本文（p6. 2-114）に下記を追記します。</p> <p><u>堀谷戸川の下流には注目される種であるホトケドジョウの生息が確認されており、生息環境が水域である本種は本博覧会による影響からの忌避行動が困難であることから、堀谷戸川の流域を含む、樹林が点在する広大な草地及び堀谷戸川左岸の耕作地域の2地域を予測の対象としました。</u></p>										
予測時期	・準備書のとおり										
予測方法	<p>・準備書本文（p6. 2-115）の①②③に下記を追記します。</p> <p><u>堀谷戸川の下流には注目される種であるホトケドジョウの生息が確認されており、生息環境が水域である本種は本博覧会による影響からの忌避行動が困難であることから、堀谷戸川の流域を含む地域について、雨水・汚水排水等に係る間接的影響の程度を定性的に予測しました。</u></p>										
予測条件	<p>・準備書本文（p6. 2-116）に下記内容を追記します。</p> <p><u>堀谷戸川の下流には注目される種であるホトケドジョウの生息が確認されており、生息環境が水域である本種は本博覧会による影響からの忌避行動が困難であることから、堀谷戸川の流域を含む地域の雨水・汚水排水等に係る影響について配慮します。</u></p>										
予測結果	<p>・準備書（p6. 2-122「表 6. 2-36 注目すべき種の主な生息環境」）に下表を追記します。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>主な生息環境</th> <th>区分</th> <th>注目すべき種</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>(3) 樹林が点在する広大な草地</td> <td>魚類</td> <td>なし（堀谷戸川の下流にホトケドジョウが生息）</td> </tr> <tr> <td>(6) 堀谷戸川左岸の耕作地域</td> <td>魚類</td> <td>なし（堀谷戸川の下流にホトケドジョウが生息）</td> </tr> </tbody> </table> <p>・準備書本文（p6. 2-123）に下記を追記します。</p> <p><u>エ 堀谷戸川の流域を含む地域</u> 堀谷戸川の下流には注目される種であるホトケドジョウの生息が確認されており、工事に伴う排水等については、堀谷戸川に流入しないよう、公共下水道に接続して適切に処理することから、ホトケドジョウなど動物相への影響は小さいと予測します。</p>	主な生息環境	区分	注目すべき種	(3) 樹林が点在する広大な草地	魚類	なし（堀谷戸川の下流にホトケドジョウが生息）	(6) 堀谷戸川左岸の耕作地域	魚類	なし（堀谷戸川の下流にホトケドジョウが生息）	<p>・準備書本文（p6. 2-125）に下記を追記します。</p> <p><u>エ 堀谷戸川の流域を含む地域</u> 本博覧会では、展示植栽等への薬剤等の使用はできるだけ抑制するとともに、使用する場合には、魚毒性の低いものを選定します。 また、表土を保全し、園路や駐車場等には透水性舗装等の浸透・貯留施設を整備し、適切に維持管理を行うことで水源の涵養に努めることから、ホトケドジョウなど動物相への影響は小さいと予測します。</p>
主な生息環境	区分	注目すべき種									
(3) 樹林が点在する広大な草地	魚類	なし（堀谷戸川の下流にホトケドジョウが生息）									
(6) 堀谷戸川左岸の耕作地域	魚類	なし（堀谷戸川の下流にホトケドジョウが生息）									
環境の保全のための措置	<p>・準備書本文（p6. 2-126）に下記を追記します。</p> <p><u>【堀谷戸川の流域を含む地域】</u> ・工事に伴う排水等については、堀谷戸川に流入しないよう、公共下水道に接続して適切に処理します。 ・配慮すべき動物の確認については、横浜市の土地区画整理事業が実施する事後調査において、工事期間中の生物多様性（動物、植物、生態系）に関する調査を実施することになっており、同調査で得られた情報等も活用していきます。</p>	<p>・準備書本文（p6. 2-128）に下記を追記します。</p> <p><u>【堀谷戸川の流域を含む地域】</u> ・本博覧会では、展示植栽等への薬剤等の使用はできるだけ抑制するとともに、使用する場合には、魚毒性の低いものを選定します。 また、表土を保全し、園路や駐車場等には透水性舗装等の浸透・貯留施設を整備し、適切に維持管理を行うことで水源の涵養に努めます。</p>									

補足資料 8 動植物の予測地域について

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

(2) 予測評価（植物）について

「(3)樹林が点在する広大な草地」について、表8-3のとおり、植物の予測地域として追加選定し、工事中、開催中及び撤去中における大径木への影響について、表8-4のとおり予測評価を行いました。

なお、準備書から修正した箇所は、太文字・下線で示しています。

表 8-3 予測地域

予測地域		予測時期		
		工事中	開催中	撤去中
対象事業実施区域内	(1)人工的土地利用域			
	(2)相沢川周辺の谷戸地域	○注2	○注2	○注2
	(3)樹林が点在する広大な草地	○注4	○注4	○注4
	(4)和泉川源流域	○注2	○注2	○注2
	(5)樹林が点在する耕作地域	注3		
	(6)堀谷戸川左岸の耕作地域			
対象事業実施区域外 (区域の端部から約200mまでの範囲)	(7)住宅地域	—	—	—
	(8)樹林域	○	○	○

注1：○は、各予測項目に対する予測対象とした地域を示します。

—は、既存資料（土地区画整理事業）において、注目すべき種の生育が確認されなかったため、対象から除外した地域を示します。

空欄は、土地区画整理事業の実施によって予測対象の注目すべき種が存在しない可能性が高いと想定するため、間接的影響の予測対象から除外した地域を示します。なお対象事業実施区域内の人工的土地利用域、樹林が点在する広大な草地、樹林が点在する耕作地域、堀谷戸川左岸の耕作地域の4地域については、土地区画整理事業による造成に伴い、同事業の実施前の植物相は存在しない可能性が高いと想定するため、予測の対象外としました。

注2：谷戸地域及び和泉川源流域の範囲のうち、土地区画整理事業によって、動植物の生息・生育環境が整備・創出される範囲を対象としました。

注3：駐車場整備範囲に新たに配慮すべき動植物が定着しないよう、土地区画整理事業の工事完了後、速やかに着工し、工事完了後は時間を空けることなく直ちに使用開始しますが、これらの対応にも関わらず、配慮すべき植物の定着が確認された場合には、土地区画整理事業や公園整備事業と連携しながら、工事区域外への移植場所の確保など、確認された植物に応じた対策について検討します。

注4：大径木が確認されているため、予測地域として選定しました。

補足資料 8 動植物の予測地域について

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

表 8-4 大径木の予測及び環境保全措置等について

項目	工事中・撤去中	開催中						
予測項目	<ul style="list-style-type: none"> 準備書本文 (p6.3-37) を下記のとおり修正します。 <p><u>予測項目は、陸生植物の植物相、水生植物の植物相、大径木の変化の内容及びその程度としました。</u></p>							
予測地域	<ul style="list-style-type: none"> 表 8-4 に示すとおり予測地域を修正し、準備書本文 (p6.3-37) に下記を追記します。 <p><u>対象事業実施区域内に大径木が確認されていますが、本博覧会において大径木は重要な構成要素であるため、保全対象種に準じて取り扱うこととし、樹林が点在する広大な草地を植物の予測地域として追加選定して、工事中、開催中及び撤去中における大径木への影響について予測・評価を行うこととしました。</u></p> <p><u>なお、対象事業実施区域内の人工的土地利用域、樹林が点在する耕作地域、堀谷戸川左岸の耕作地域の3地域については、土地区画整理事業による造成に伴い、同事業の実施前の植物は存在しない可能性が高いと想定するため、予測の対象外としました。</u></p>							
予測時期	<ul style="list-style-type: none"> 準備書本文 (p6.3-38) の①、②、③に下記を追記します。 <p>①、③：大径木の本博覧会の工事に伴う間接的影響の程度を定性的に予測しました</p> <p>②：大径木の本博覧会の開催に伴う間接的影響の程度を定性的に予測しました。</p>							
予測方法	<ul style="list-style-type: none"> 準備書本文 (p6.3-39) に下記を追記します。 <p>大径木については、本博覧会において大径木は植栽計画における重要な構成要素であるため、保全対象種に準じて取り扱うこととしました。</p>							
予測条件	<ul style="list-style-type: none"> 準備書本文 (p6.3-40) について、下記のとおり修正します。 <p><u>人工的土地利用域、堀谷戸川左岸の耕作地域、住宅地域では注目すべき種の生育が確認されなかったため、予測対象から除外しました。</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 準備書 (p6.3-40「表 6.2-36 注目すべき種の主な生息環境」) に下表を追記します。 <table border="1" data-bbox="375 1243 837 1355"> <thead> <tr> <th>主な生育環境</th> <th>区分</th> <th>注目すべき種</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>(3) 樹林が点在する広大な草地</td> <td>維管束植物</td> <td>なし(大径木は保全対象種に準じて取り扱う)</td> </tr> </tbody> </table> <ul style="list-style-type: none"> 準備書本文 (p6.3-41) に下記を追記します。 <p><u>エ 樹林が点在する広大な草地</u> <u>横浜市の公園整備事業において、利用可能な大径木を保存または移植して活用する計画であり、本博覧会においても保全・活用することから、大径木への影響は小さいと予測します。工事作業員や重機による大径木の根際の踏み固めが生じないよう、大径木の周辺への立入りを制限するなど、作業員への周知徹底を図るため、大径木への影響は小さいと予測します。</u></p>		主な生育環境	区分	注目すべき種	(3) 樹林が点在する広大な草地	維管束植物	なし(大径木は保全対象種に準じて取り扱う)
主な生育環境	区分	注目すべき種						
(3) 樹林が点在する広大な草地	維管束植物	なし(大径木は保全対象種に準じて取り扱う)						
予測結果	<ul style="list-style-type: none"> 準備書本文 (p6.3-42) に下記を追記します。 <p><u>【樹林が点在する広大な草地】</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 横浜市の公園整備事業において、利用可能な大径木を保存または移植して活用する計画であり、本博覧会においても保全・活用します。 工事作業員や重機による根際の踏み固めが生じないよう、大径木の周辺への立入りを制限するとともに、事前教育の実施などにより、作業員への周知徹底を図ります。 							
環境の保全のための措置	<ul style="list-style-type: none"> 準備書本文 (p6.3-43) に下記を追記します。 <p><u>【樹林が点在する広大な草地】</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 横浜市の公園整備事業において、利用可能な大径木を保存または移植して活用する計画であり、本博覧会においても横浜と連携しながら適切な管理に努めます。なお、現存する草地環境(乾性草地)の一部を保全して、広場として横浜市に継承します。 							

補足資料8 動植物の予測地域について

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

表 8-5 大径木確認状況の概要（準備書 6.3-21 より引用）

No.	種名	本数	
		対象事業実施区域内	対象事業実施区域外
1	ソメイヨシノ	4	467
2	サワラ	1	106
3	ヒマラヤスギ	2	58
4	マテバシイ	-	25
5	モミジバスズカケノキ	3	7
6	ケヤキ	-	8
7	シラカシ	-	8
8	アカマツ	-	6
9	カイヅカイブキ	4	1
10	スダジイ	-	5
11	オオシマザクラ	-	3
12	クロガネモチ	-	3
13	タイサンボク	-	3
14	ミズキ	2	1
15	イロハモミジ	1	1
16	カラスザンショウ	-	2
17	カラマツ	-	2
18	クロマツ	-	2
19	シダレヤナギ	-	2
20	スギ	-	2
21	ハリギリ	-	2
22	イチイガシ	-	1
23	ウラジロモミ	-	1
24	エノキ	-	1
25	エンジュ	-	1
26	キリ	-	1
27	クヌギ	-	1
28	ドイツトウヒ	-	1
29	トウネズミモチ	-	1
30	ヒノキ	-	1
31	モミ	-	1

注1：大径木定義は下記のとおりです。

平成30年度調査：「環境相自然環境保全基礎調査 巨樹巨木林調査」（環境省自然環境局 生物多様性センター）

平成31年度調査：「平成26年度大径木再生指針 東京都建設局公園緑地部」（平成26年7月発行）

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

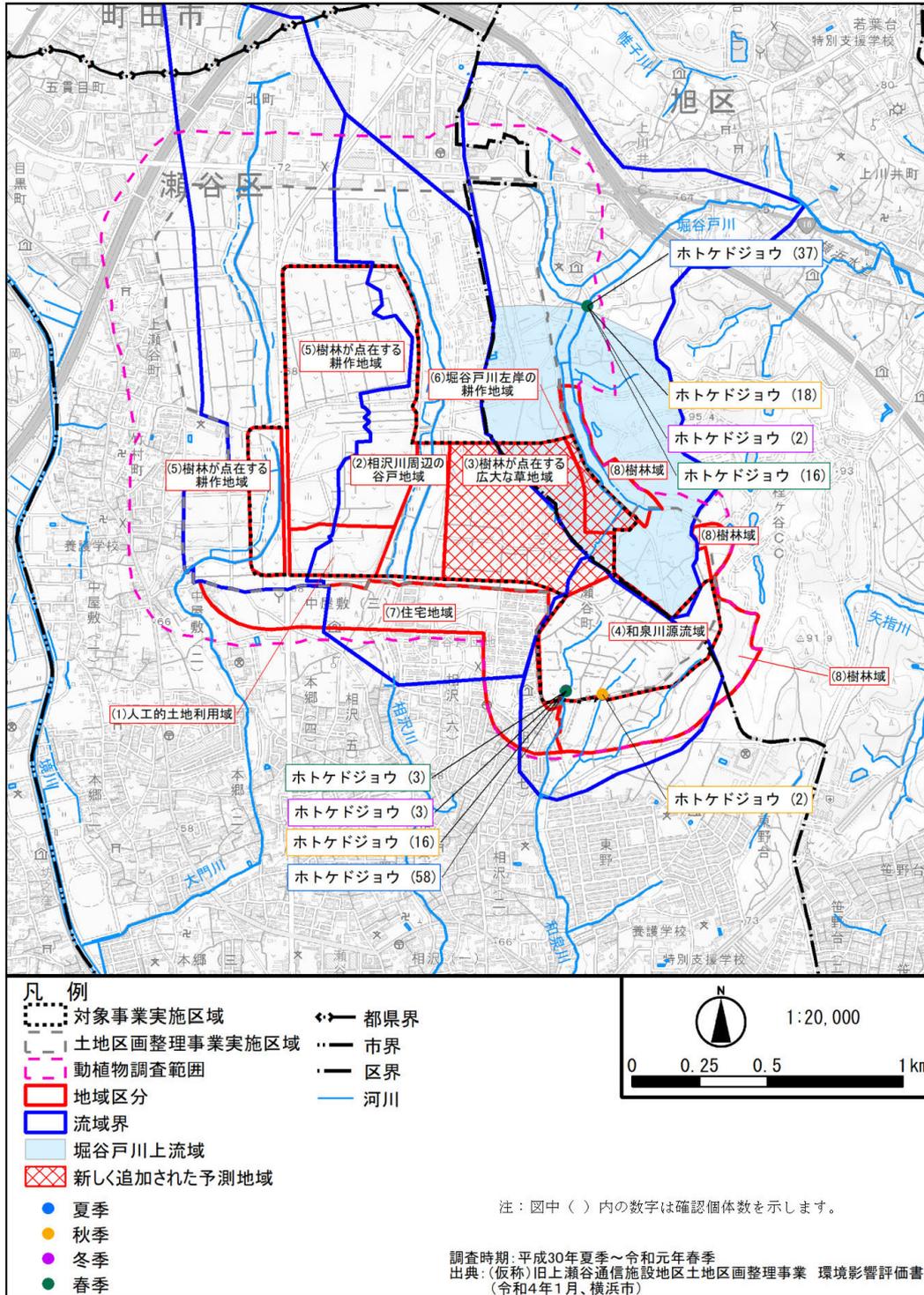


図8-1 ホトケドジョウの確認位置

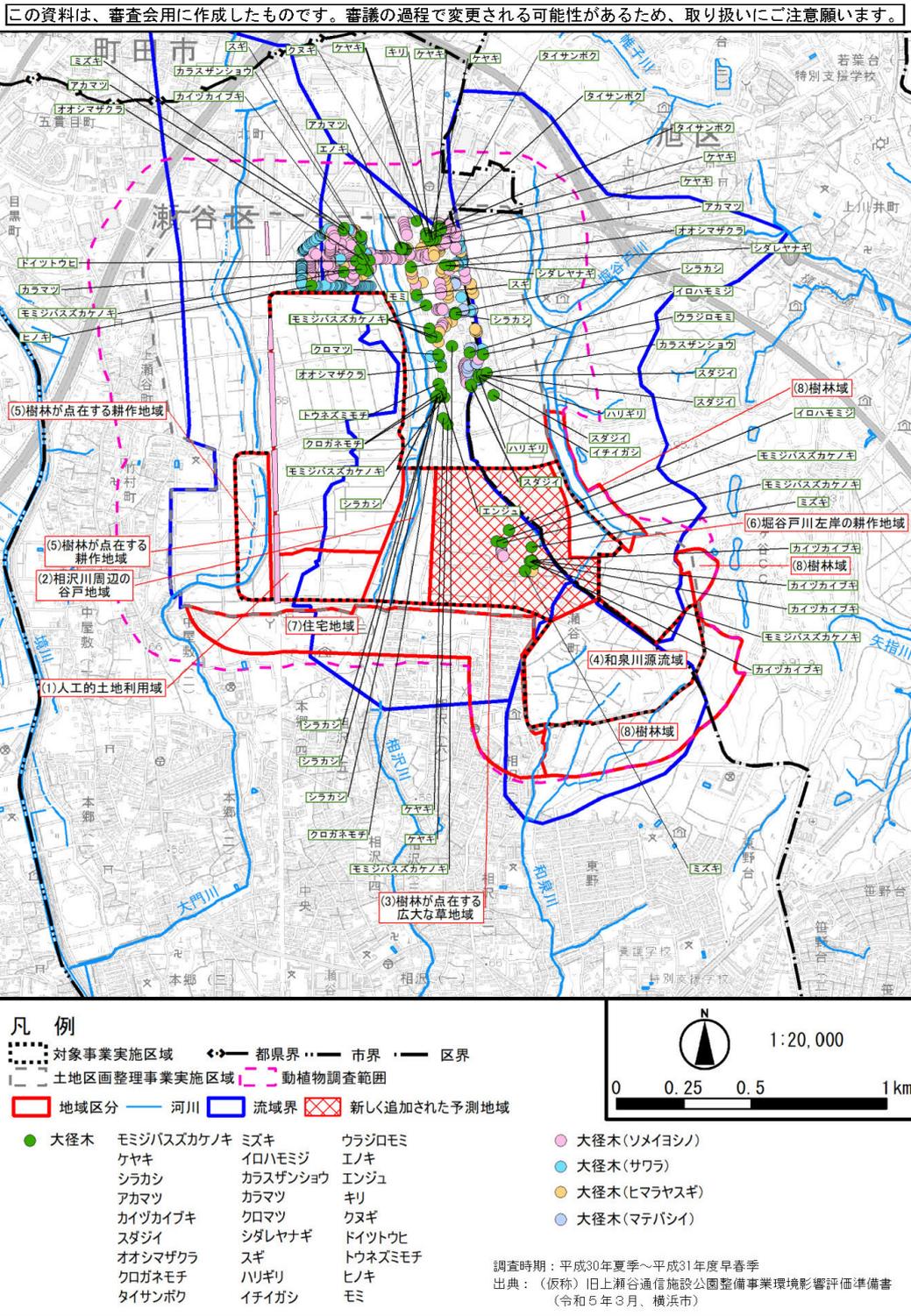


図8-2 大径木の確認位置

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

9 全国都市緑化よこはまフェアでの生態系影響に関する知見について

ご意見の趣旨

植栽地管理に関して、全国都市緑化フェアでは、ズーラシアの周辺で、同じように園芸的なイベントが実施されているが、そのときの生態系の影響に関する知見などについて収集しているのか。知見がある場合には、どのようなモニタリングで、どのような問題点が生じているのか伺いたい。

事業者の見解

2017年に開催された都市緑化フェアの開催時における、生態系に配慮した植栽地管理の詳細について、以下のとおり、改めて横浜市に確認しました。横浜市から確認した内容については、今後の博覧会の管理運営に生かしていきたいと考えます。

なお、都市緑化フェアとしての生態系の影響に関するモニタリングについては、実施していないと聞いています。

【整備にあたっての配慮】

- ・生物調査に基づいて、希少生物の生息・生育場所の改変をできるだけ行わないように配慮。
- ・谷戸の源流の一部を生物多様性ゾーンとして位置付け、生物多様性に配慮した整備（湿地環境の保全等）を実施。

【緑化フェア開催時（管理運営）の配慮】

- ・希少生物の生息・生育場所については、来場者の立ち入りを制限。
- ・生物多様性ゾーンにおいて、生物多様性に配慮した管理や手入れとして、外来植物を選択的に除去することなどを実施。
- ・昆虫等の生息情報をもとに、生息地の環境を考慮して、頻度、草丈等の調整をしながら草刈りを実施し、併せて農薬等の使用を原則禁止とした。

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

10 圍繞景観の撮影範囲の追加について

ご意見の趣旨

調査地点の背景に自然環境があることも、景観の予測に含まれると思います。圍繞景観の地点28と地点32については、360度方向を対象として予測してほしい。

事業者の見解

ご指摘を踏まえ、図10-1に示すとおり地点28と地点32のフォトモンタージュを作成しました。作成したフォトモンタージュは、「補足資料11 圍繞景観の予測評価について」において、「土地利用混在域」及び「大規模農地域」の予測評価の再検討に活用しました。

景観区ごとの開催中における利用の状態、眺めの状態の変化などについては、変更はありませんでした。

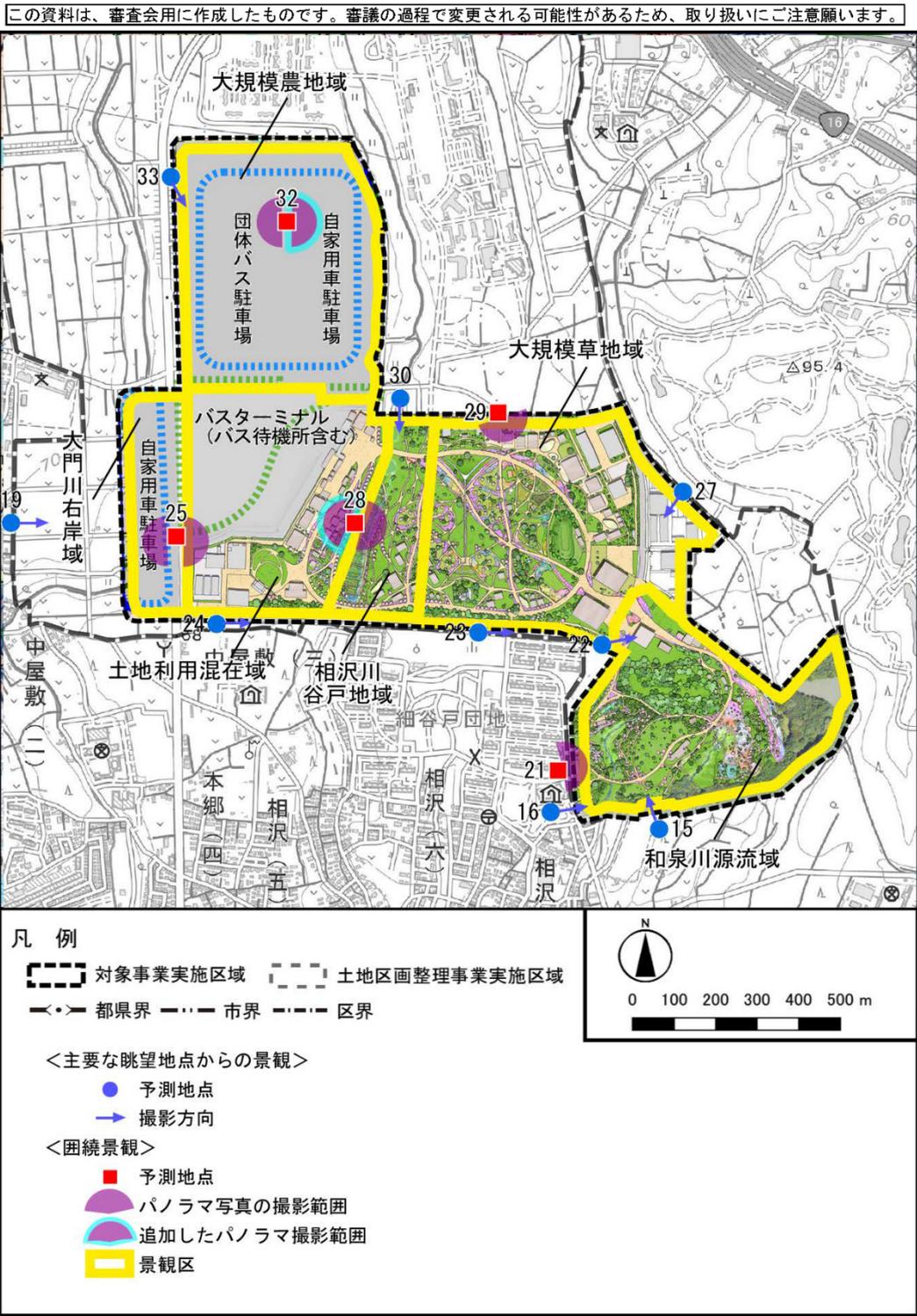


図10-1 予測地点（景觀区と計画図）

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。



[現況]



[整備前]

※ 整備前は本博覧会が工事着手直前の状態を示しています。
※ 周辺道路や街路樹など、横浜市が整備する施設については、本博覧会協会が独自に既存資料等をもとに想定して作成したものです。



[開催中]

※ 周辺道路や街路樹など、横浜市が整備する施設については、本博覧会協会が独自に既存資料等をもとに想定して作成したものです。

図10-2(1) 困繞景観の追加予測 (No. 28西側)

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。



[現状]



[整備前]

※ 整備前は本博覧会が工事着手直前の状態を示しています。
※ 周辺道路や街路樹など、横浜市が整備する施設については、本博覧会協会が独自に既存資料等をもとに想定して作成したものです。



[開催中]

※ 周辺道路や街路樹など、横浜市が整備する施設については、本博覧会協会が独自に既存資料等をもとに想定して作成したものです。

図 10-2(2) No. 28 東側 (相沢川谷地域) 【参考】

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。



[現況]



[整備前]

※ 整備前は本博覧会が工事着手直前の状態を示しています。
※ 周辺道路や街路樹など、横浜市が整備する施設については、本博覧会協会が独自に既存資料等をもとに想定して作成したものです。



[開催中]

※ 周辺道路や街路樹など、横浜市が整備する施設については、本博覧会協会が独自に既存資料等をもとに想定して作成したものです。

図10-2(3) 困繞景観の追加予測 (No. 32東側)

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。



[現況]



[整備前]

※ 整備前は本博覧会が工事着手直前の状態を示しています。
※ 周辺道路や街路樹など、横浜市の整備する施設については、本博覧会協会が独自に既存資料等をもとに想定して作成したものです。



[開催中]

※ 周辺道路や街路樹など、横浜市の整備する施設については、本博覧会協会が独自に既存資料等をもとに想定して作成したものです。
図 10-2(4) No. 32 西側 (大規模農地地域)【参考】

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

11 圍繞景観の予測評価について

ご意見の趣旨

圍繞景観の指標例の中で、どれを重視し、どのように組み合わせで評価したのかを示してほしい。利用性については、本来であれば自然的な景観とそれに関わる人の活動で捉えると思うが、博覧会の場合は観光的な利用が中心になるので、利用者数や属性などではなく、利用のアクセス性の観点から評価してほしい。

事業者の見解

本博覧会の準備書では、横浜市の公園整備事業と比較できるように、公園整備事業の準備書で用いていた指標例を活用して評価しましたが、ご指摘を踏まえ、圍繞景観における代表的な指標例について、本博覧会に整合するよう、表11-1(1)のとおり修正しました。あわせて、修正した指標例について、評価の考え方を整理し、その考え方に基づいて、圍繞景観の予測評価を表11-2(1)～(6)及び表11-3のとおり修正しました。

補足資料 11 圍繞景觀の予測評価について

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

表 11-1 (1) 価値認識の対象と代表的な指標例 [修正後]

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、 <u>緑化の状況</u> 、大径木の存在、 <u>生物の生息・生育環境</u> 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 (<u>利用者のアクセス性</u>) 等
固有価値	固有性	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

準備書から修正した箇所は、太文字・下線で示しています。

表 11-1 (2) 価値認識の対象と代表的な指標例 [修正前]

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、水際線の形態、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

補足資料 11 圍繞景觀の予測評価について

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

【評価の考え方】

自然性	◎	自然性が十分に残されている、十分な緑化ができています、十分な大径木が存在している、生物が生息・生育できる環境が十分に確保されている
	○	自然性が一定程度は残されている、一定程度は緑化ができています、大径木が存在している、生物が生息・生育できる環境が一定程度は確保されている
	△	自然性が残されているとはいえない、緑化できていない、大径木は存在していない、生物が生息・生育できる環境が確保されていない

視認性	◎	地域の主要な景観構成要素を明瞭に視認することができる
	○	地域の主要な景観構成要素を一定程度は視認することができる
	△	地域の主要な景観構成要素を視認することができない

利用性	◎	多くの人が利用している、法令等による制限がなく、誰でも自由に利用できる
	○	利用している人がいる、許可・承諾が得られれば、誰でも利用することができる
	△	人の利用がない、法令等によって制限され、利用ができない

固有性	◎	他にはない独特の要素が存在している
	○	独特の要素が存在している
	△	独特の要素は存在しない

親近性	◎	地域の人々に親しまれる要素が十分に存在している
	○	地域の人々に親しまれる要素が一定程度は存在している
	△	地域の人々に親しまれる要素は存在しない

補足資料 11 圍繞景観の予測評価について

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

表 11-2(1) 景観区ごとの価値の変化の程度（大門川右岸域）

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	△→△	本博覧会の整備前は、造成地の状態であり、自然性は低いと予測します。 開催中は、アスファルト等で舗装された駐車場等となり、場内はプランターなどで緑化しますが、開催後には撤去することから、普遍価値とは評価できないため、低いと予測します。
	視認性	○→△	本博覧会の整備前は、土地区画整理事業の造成用地であり、平坦な地形で視界を遮る構造物等がないことから、整備中の環状4号線の桜並木や、西側には遠景として大山や丹沢山地が明瞭に視認することができます。なお、西側の大門川は土地区画整理事業による造成で暗渠化されています。整備前の視認性は中程度であると予測します。 開催中は、整備が完了した環状4号線の桜並木が明瞭に視認できます。また、本博覧会の駐車場が整備され、調査地点においては、仮設のフェンスや植栽に遮られ、大山や丹沢山地の視認性は部分的に低下すると予測します。
	利用性	△→○	本博覧会の整備前は、立ち入りが制限された土地区画整理事業の造成地であり、一般の利用はできないため、利用性は低いと予測します。 開催中は、駐車場利用者が多数訪れ、入場券を取得することで誰でも利用ができるようになることから、利用性は向上して中程度になると予測します。
固有价值	固有性	△→△	本博覧会の整備前の造成地の状態から、開催中は駐車場等となりますが、他にはない独特の要素は存在しないことから、固有性は低いと予測します。
	親近性	△→○	本博覧会の整備前は、造成地の状態であり、地域の人々に親しまれる要素はないことから、親近性は低いと予測します。 開催中は、駐車場等となりますが、場内は四季を彩る花木によって緑化され、地域の人々に親しまれる要素になることから、親近性は向上すると予測します。

注1：価値の変化は、整備前→開催中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
準備書から修正した箇所は、太文字・下線で示しています。

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

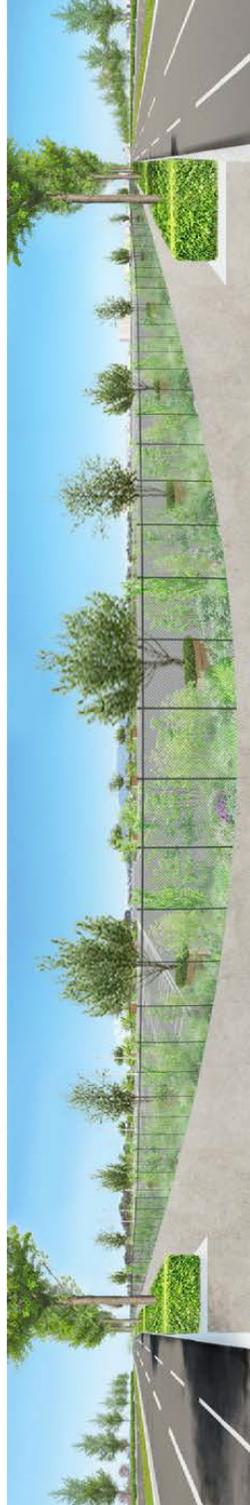


[現状]



[整備前]

※ 整備前は本博覧会が工事着手直前の状態を示しています。
 ※ 周辺道路や街路樹など、横浜市が整備する施設については、本博覧会協会が独自に既存資料等をもとに想定して作成したものです。



[開催中]

※ 周辺道路や街路樹など、横浜市が整備する施設については、本博覧会協会が独自に既存資料等をもとに想定して作成したものです。
 図 11-2(1) No. 25 [西方向] (大門川右岸域)

補足資料 11 围绕景观の予測評価について

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

表 11-2(2) 景観区ごとの価値の変化の程度（土地利用混在域）

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	△→△	本博覧会の整備前は、公園整備による植栽等を除き造成地の状態であり、自然性は低いと予測します。 開催中は、アスファルト等で舗装されたバスターミナルや会場区域の一部として整備し、プランターや植栽などで緑化しますが、その多くは開催後には撤去することから、普遍価値とは評価できないため、低いと予測します。
	視認性	○→△	本博覧会の整備前は、比較的平坦な地形であり、整備中の環状4号線の桜並木は視認できますが、東側の瀬谷市民の森は公園整備事業の高木植栽等によって視認できません。整備前の視認性は中程度であると予測します。 開催中は、本博覧会のバスターミナルや会場の一部となっていますが、フェンスや植栽が整備されることから、環状4号線の桜並木は視認できません。開催中の視認性は低くなると予測します。
	利用性	△→◎	本博覧会の整備前は、立ち入りが制限された造成地であり、一般の利用はできないため、利用性は低いと予測します。 開催中は、来場者やシャトルバスの利用者が多数訪れます。バスターミナルは誰でも自由に利用できるようになり、会場区域は入場券を取得することで誰でも利用できるようになることから、利用性は高くなると予測します。
固有価値	固有性	△→◎	本博覧会の整備前は、造成地の状態であり、他にはない独特の要素は存在しないことから、固有性は低いと予測します。 開催中はバスターミナルや会場区域として整備され、本博覧会のメインゲート・建築物等が整備されるなど、他にはない独特の要素となることから、固有性は高くなると予測します。
	親近性	△→◎	本博覧会の整備前は、造成地の状態であり、地域の人々に親しまれる要素はないことから、親近性は低いと予測します。 開催中は、周辺環境との調和に配慮したメインゲート・建築物や四季を彩る植栽が整備され、地域の人々に親しまれる要素となることから、親近性は向上すると予測します。

注1：価値の変化は、整備前→開催中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
準備書から修正した箇所は、太文字・下線で示しています。

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。



※ 整備前は本博覧会が工事着手直前の状態を示しています。
※ 周辺道路や街路樹など、横浜市が整備する施設については、本博覧会協会が独自に既存資料等をもとに想定して作成したものです。



※ 周辺道路や街路樹など、横浜市が整備する施設については、本博覧会協会が独自に既存資料等をもとに想定して作成したものです。
図 11-2(2) No. 25 [東方向] (土地利用混在域)

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。



※ 整備前は本博覧会が工事着手直前の状態を示しています。
※ 周辺道路や街路樹など、横浜市が整備する施設については、本博覧会協会が独自に既存資料等をもとに想定して作成したものです。



※ 周辺道路や街路樹など、横浜市が整備する施設については、本博覧会協会が独自に既存資料等をもとに想定して作成したものです。

図 11-2 (3) No. 28 [西方向] (土地利用混在域)

補足資料 11 围绕景观の予測評価について

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

表 11-2(3) 景観区ごとの価値の変化の程度（相沢川谷戸地域）

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	◎→◎	<p>本博覧会の整備前は、横浜市により、現況の谷戸地形をいかした保全対象種の生息・生育環境が創出されていますが、その他の区域は、公園整備事業による植栽等を除き造成地の状態となっています。生物が生息・生育できる環境は確保されており、自然性は高いと予測します。</p> <p>開催中は、横浜市が創出した保全対象種の生息・生育環境を保全・活用することから、生物が生息・生育できる環境は十分に確保されており、新たな植栽や庭園等を整備し、十分に緑化することから、自然性は高くなると予測します。</p>
	視認性	◎→◎	<p>本博覧会の整備前は、谷戸地形を生かした保全対象種の生息・生育環境が創出され、予測地点の近くには視界を大きく遮る構造物がないことから、視認性は高いと予測します。</p> <p>開催中は、保全対象種の生息・生育環境を保全するため、フェンス等の立ち入り防止柵が整備されますが、予測地点の近くには視界を大きく遮る構造物がないことから、視認性に変化はなく、高いと予測します。</p>
	利用性	△→○	<p>本博覧会の整備前は、立ち入りが制限された造成地であり、一般の利用はできないため、利用性は低いと予測します。</p> <p>開催中は、来場者が多数訪れ、会場区域は入場券を取得することで誰でも利用ができるようになることから、利用性は向上して中程度になると予測します。</p>
固有価値	固有性	◎→◎	<p>本博覧会の整備前は、谷戸地形を生かした保全対象種の生息・生育環境が創出され、他にはない独特の要素が存在することから、固有性は高いと予測します。</p> <p>開催中は、谷戸地形を生かした保全対象種の生息・生育環境に加え、会場区域として新たな植栽や庭園等を整備するため、他にはない独特の要素となることから、固有性はさらに高くなると予測します。</p>
	親近性	△→◎	<p>本博覧会の整備前は、谷戸地形を生かした保全対象種の生息・生育環境が創出されますが、立ち入りが制限された造成地であるため、地域の人々に親しまれる要素にはならないことから、親近性は低いと予測します。</p> <p>開催中は、谷戸地形を生かした保全対象種の生息・生育環境、周辺環境との調和に配慮した建築物、四季を彩る植栽などが整備され、地域の人々に親しまれる要素となることから、親近性は大きく向上し、高くなると予測します。</p>

注1：価値の変化は、整備前→開催中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

準備書から修正した箇所は、太文字・下線で示しています。

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。



[現況]



[整備前]

※ 整備前は本博覧会が工事着手直前の状態を示しています。
※ 周辺道路や街路樹などは、横浜市が整備する施設については、本博覧会協会が独自に既存資料等をもとに想定して作成したものです。



[開催中]

※ 周辺道路や街路樹など、横浜市が整備する施設については、本博覧会協会が独自に既存資料等をもとに想定して作成したものです。

図 11-2(4) No. 28 [東方向] (相沢川谷戸地域)

補足資料 11 周囲景観の予測評価について

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

表 11-2(4) 景観区ごとの価値の変化の程度（大規模草地域）

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	○→◎	本博覧会の整備前は、既存の大径木や草地環境の一部が保全され、外周部には公園整備による植栽等が整備されていますが、その他の区域は造成地の状態です。自然性や生物が生息・生育できる環境は一定程度確保され、一定程度の緑化は行われていますが、自然性は中程度であると予測します。 開催中は、既存の大径木や草地環境の一部が保全・活用され、周辺環境との調和に配慮した建築物、四季を彩る植栽などが整備されます。自然性や生物が生息・生育できる環境は一定程度確保されており、新たな植栽や庭園等を整備することで十分に緑化できることから、自然性は高くなると予測します。
	視認性	△→△	本博覧会の整備前は、既存の大径木が保全され、外周部には公園整備による植栽等が整備されていることから、予測地点の近くは視認性が低いと予測します。 開催中は、仮設の建築物や外周部にフェンス等の立ち入り防止柵が整備されますが、視認性に変化はなく、低いと予測します。
	利用性	△→○	本博覧会の整備前は、立ち入りが制限された造成地であり、一般の利用はできないため、利用性は低いと予測します。 開催中は、来場者が多数訪れ、会場区域は入場券を取得することで誰でも利用ができるようになることから、利用性は向上して中程度になると予測します。
固有価値	固有性	○→◎	本博覧会の整備前は、造成地の状態ですが、既存の大径木や草地環境の一部が保全され、外周部には公園整備による植栽等が整備されています。これらの独特の要素が存在することから、固有性は中程度であると予測します。 開催中は、既存の大径木や草地環境の一部が保全され、会場区域として新たな植栽や庭園等を整備するため、他にはない独特の要素となることから、固有性は高くなると予測します。
	親近性	△→◎	本博覧会の整備前は、既存の大径木や草地環境の一部が保全されますが、立ち入りが制限された造成地であるため、地域の人々に親しまれる要素にはならないことから、親近性は低いと予測します。 開催中は、既存の大径木や草地環境の一部が保全・活用され、周辺環境との調和に配慮した建築物、四季を彩る植栽などが整備されます。これらは地域の人々に親しまれる要素となることから、親近性は大きく向上し、高くなると予測します。

注1：価値の変化は、整備前→開催中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

準備書から修正した箇所は、太文字・下線で示しています。

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。



[現状]



[整備前]

※ 整備前は本博覧会が工事着手直前の状態を示しています。
※ 周辺道路や街路樹など、横浜市の整備する施設については、本博覧会協会が独自に既存資料等をもとに想定して作成したものです。



[開催中]

※ 周辺道路や街路樹など、横浜市が整備する施設については、本博覧会協会が独自に既存資料等をもとに想定して作成したものです。

図 11-2(5) No. 29 (大規模草地域)

補足資料 11 围绕景观の予測評価について

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

表 11-2(5) 景观区ごとの価値の変化の程度（和泉川源流域）

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	◎→◎	本博覧会の整備前は、横浜市によって瀬谷市民の森に隣接する既存樹林が保全されるとともに、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）が創出されます。その他の区域は、公園整備事業による植栽等を除き造成地の状態となっています。地域の自然性は一定程度残され、生物が生息・生育できる環境は十分に確保されることから、自然性は高いと予測します。 開催中は、既存樹林や地上式調整池を保全・活用するとともに、新たな植栽や庭園等を整備して十分に緑化することから、整備前と同様に自然性は高いと予測します。
	視認性	△→△	本博覧会の整備前は、横浜市によって既存樹林が保全され、外周部には公園整備による高木の植栽等が整備されていることから、予測地点の近くは視認性が低いと予測します。 開催中は、仮設の建築物や外周部にフェンス等の立ち入り防止柵が整備されますが、視認性に変化はなく、低いと予測します。
	利用性	△→○	本博覧会の整備前は、立ち入りが制限された造成地であり、一般の利用はできないため、利用性は低いと予測します。 開催中は、来場者が多数訪れ、会場区域は入場券を取得することで誰でも利用ができるようになることから、利用性は向上して中程度になると予測します。
固有価値	固有性	◎→◎	本博覧会の整備前は、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）が創出され、他にはない独特の要素が存在することから、固有性は高いと予測します。 開催中は、地上式調整池（調整池4）に加え、会場区域として新たな植栽や庭園等を整備するため、他にはない独特の要素となることから、固有性はさらに高くなると予測します。
	親近性	○→◎	本博覧会の整備前は、造成地の状態ですが、地域の人々に親しまれている既存樹林は保全されるため、親近性は中程度であると予測します。なお、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）が創出されますが、立ち入りが制限された造成地であるため、地域の人々に親しまれる要素にはならないと予測します。 開催中は、既存樹林や地上式調整池（調整池4）に加え、周辺環境との調和に配慮した建築物、四季を彩る植栽などが整備され、地域の人々に親しまれる要素となることから、親近性は大きく向上し、高くなると予測します。

注1：価値の変化は、整備前→開催中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
準備書から修正した箇所は、太文字・下線で示しています。

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。



[現状]



[整備前]

※ 整備前は本博覧会が工事着手直前の状態を示しています。
※ 周辺道路や街路樹などは、横浜市が整備する施設については、本博覧会協会が独自に既存資料等をもとに想定して作成したものです。



[開催中]

※ 周辺道路や街路樹など、横浜市が整備する施設については、本博覧会協会が独自に既存資料等をもとに想定して作成したものです。
図11-2(6) No. 21 (和泉川源流域)

補足資料 11 围绕景观の予測評価について

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

表 11-2(6) 景观区ごとの価値の変化の程度（大規模農地域）

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	△→△	本博覧会の整備前は、一部の既存樹木は残されていますが、土地区画整理事業による造成地の状態であり、自然性は低いと予測します。 開催中は、アスファルト等で舗装された駐車場として整備し、プランターや植栽などで緑化しますが、開催後には撤去することから、普遍価値とは評価できないため、低いと予測します。
	視認性	◎→◎	本博覧会の整備前は、土地区画整理事業の造成地であり、平坦な地形で視界を遮る構造物等がないことから、整備中の環状4号線の桜並木や、西側には遠景として大山や丹沢山地が明瞭に視認することができ、整備前の視認性は高いと予測します。 開催中は、本博覧会の駐車場が整備され、周囲にフェンスが設置されますが面積は広大であり、整備が完了した環状4号線の桜並木及び、大山や丹沢山地の見え方には大きな変化はなく、視認性は高いと予測します。
	利用性	△→○	本博覧会の整備前は、立ち入りが制限された土地区画整理事業の造成地であり、一般の利用はできないため、利用性は低いと予測します。 開催中は、駐車場利用者が多数訪れ、入場券を取得することで誰でも利用ができるようになることから、利用性は向上して中程度になると予測します。
固有価値	固有性	△→△	本博覧会の整備前の造成地の状態から、開催中は駐車場等となりますが、他にはない独特の要素は存在しないことから、固有性は低いと予測します。
	親近性	△→○	本博覧会の整備前は、造成地の状態であり、地域の人々に親しまれる要素はないことから、親近性は低いと予測します。 開催中は、駐車場等となりますが、場内は四季を彩る花木によって緑化され、地域の人々に親しまれる要素になることから、親近性は向上すると予測します。

注1：価値の変化は、整備前→開催中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
準備書から修正した箇所は、太文字・下線で示しています。

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。



※ 整備前は本博覧会が工事着手直前の状態を示しています。
※ 周辺道路や街路樹など、横浜市が整備する施設については、本博覧会協会が独自に既存資料等をもとに想定して作成したものです。



※ 周辺道路や街路樹など、横浜市が整備する施設については、本博覧会協会が独自に既存資料等をもとに想定して作成したものです。
図11-2(7) No. 32[西方向] (大規模農地域)

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。



[現況]



[整備前]

※ 整備前は本博覧会が工事着手直前の状態を示しています。
※ 周辺道路や街路樹など、横浜市が整備する施設については、本博覧会協会が独自に既存資料等をもとに想定して作成したものです。



[開催中]

※ 周辺道路や街路樹など、横浜市が整備する施設については、本博覧会協会が独自に既存資料等をもとに想定して作成したものです。
図11-2(8) No. 32 [東方向] (大規模農地域)

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

表 11-3 6.11.5 評価（4）圍繞景觀の変化

（4）圍繞景觀の変化

場の状態及び眺めの状態は、横浜市の土地区画整理事業による土地改変等が実施され、公園整備事業による樹木や園路等のみが整備された造成地の状態から、本博覧会による施設や駐車場等の整備が行われるため、新たな景觀形成が図られます。本博覧会では、横浜市により保全される地形や樹林地等をいかしながら、必要な施設の整備を行うことで、地域景觀の特性の変化を最小限に留めます。また、瀬谷市民の森等と隣接する東側の地区は、横浜市がそれらの樹林地との連続性に配慮した樹林地の保全や緑地の創出を行うことから、森林地域や住宅地が広がる周辺環境との調和に配慮した景觀形成が図られると予測します。

本博覧会の開催中の利用の状態については、多くの来場者や関係者が会場施設、庭園、駐車場等の施設を利用すると予測します。なお、博覧会で植栽する樹木は、公園整備事業と同様に、可能限り落葉樹と常緑樹を混植するなど、既存の植生を踏まえたものとします。

圍繞景觀の価値は、自然性は、大門川右岸域、土地利用混在域、大規模農地域では、造成地の状態から駐車場やバスターミナルとなり、整備前の低い状態から大きな変化はないと予測します。相沢川谷戸地域、和泉川源流域では、地形を生かした保全対象種の生育・生息環境等が整備されており、開催中は博覧会の新たな整備が加わりますが、整備前からの高い状態から大きな変化はないと予測します。大規模草地域では、横浜市により保全される地形や樹林地をいかしながら、庭園整備や植栽等を行うため、向上すると予測します。

視認性は、相沢川谷戸地域、大規模農地域では、予測地点の近くには視界を遮る施設はないことから、整備前の高い状態から大きな変化はないと予測します。大規模草地域、和泉川源流域では、仮設の建築物やフェンスが整備されますが、視認性に大きな変化はなく低いと予測します。大門川右岸域、土地利用混在域では、フェンスや植栽が整備されることから、低くなると予測します。

利用性は、全地域で、整備前の立ち入りが制限された状態から、開催中は駐車場やバスターミナル、会場区域となることから向上すると予測します。土地利用混在域では、バスターミナルは誰でも自由に立ち入ることができ、向上して高い状態になると予測します。

固有性は、大門川右岸域、大規模農地域では、整備前の低い状態から大きな変化はないと予測します。相沢川谷戸地域、和泉川源流域では、地形を生かした保全対象種の生育・生息環境等が整備されており、開催中は博覧会の新たな整備が加わりますが、整備前の高い状態から大きな変化はないと予測します。土地利用混在域、大規模草地域では、整備前の造成地の状況から、横浜市により保全される地形や樹林地等をいかすとともに、庭園整備や植栽等を行うため、他にはない独特の要素となることから、向上して高い状態になると予測します。

親近性は、全地域で、整備前の立ち入りが制限された状態から、周辺環境との調和に配慮した建築物等や四季を彩る植栽などが整備され、地域の人々に親しまれる要素となることから、向上して高い状態になると予測します。

さらに、横浜市が整備・保全する桜や植栽等をいかして、周辺の景觀特性に調和した会場整備を進めます。会場内の建築物及び工作物の形状、デザイン・色彩等に配慮することで、周辺の眺望景觀との調和を図ります。駐車場やバスターミナルにおいては周辺の景觀との調和を考慮して、植栽等による修景を行います。横浜市の土地区画整理事業によって動植物の生息・生育環境が整備・創出される範囲及びその周辺においては、生物の生息に配慮した園路の配置及び利用を計画します。

以上のことから、環境保全目標「周辺景觀との調和を図り、眺望を著しく阻害しないこと。」を達成するものと評価します。

なお、本博覧会は半年間の開催であり、開催後は建築物、庭園、駐車場などの仮設施設は速やかに撤去し、返還することになります。博覧会開催後は、本博覧会の対象事業実施区域の大半が横浜市の公園となりますが、公園整備事業についても環境影響評価手続きが行われています。

※準備書から修正した箇所は、太文字・下線で示しています。

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

12 窒素酸化物の濃度に関するNO_x、NO₂変換の統計モデルへの影響について

ご意見の趣旨

既存資料（土地区画整理事業）では、窒素酸化物の濃度がNOもNO₂もどちらも高いという状況にみえます。NO_x、NO₂変換の統計モデルに影響する可能性があるので確認していただきたい。

事業者の見解

二酸化窒素（NO₂）及び窒素酸化物（NO_x）について、調査地点の実測値（一般環境大気質：地点A、沿道大気質：地点c）と大気汚染常時監視測定局（以下、「常時監視局」という。）における測定値との関係を図12-1（一般環境）及び図12-2（沿道）に示します。

一般環境大気質（地点A）の平均値については、NO₂及びNO_xとも概ね各常時監視局（一般局）の標準偏差の範囲内に収まっています。

沿道大気質（地点c）については、NO₂の平均値は概ね各常時監視局（自排局）の標準偏差の範囲内に収まっていますが、NO_xの平均値及び最大値は、常時監視局に比べて高い値を示しています。

また、沿道大気質（地点c）については、NO₂の占める割合が小さくなっています（表12-1）。

NO_xの濃度が高くなっているのは、NO_xの濃度は発生源からの距離に影響されるため、常時監視局（自排局）の測定地点と比べて、NO_xの発生源（自動車）と測定地点との距離が近いことが影響していると考えます（表12-2）。

また、NO₂の占める割合が小さいことは、自動車からの排出ガスの大部分がNOであり、拡散の過程において空気中の酸素によりNO₂に変化していくことから、発生源に近いほどNO₂の割合が低いことを反映したものと考えます。

沿道大気質の測定地点が道路端に近いことから、NO_xの濃度は高い値を示していますが、一般環境大気質については、実測値が常時監視局の標準偏差の範囲内にあることをふまえると、準備書で示すNO_x-NO₂変換式の適用については支障がないものと考えます。

表 12-1 沿道環境におけるNO₂がNO_xに占める割合の比較

沿道環境		常時監視局（自排局）								調査地点 地点c
		鶴見区下末吉 小学校	西区浅間下 交差点	港南区 港南中	戸塚区矢沢 交差点	旭区 都岡小学校	青葉台	資源循環局 都筑工場前	磯子区 滝頭	
	NO ₂ 平均①	0.01969	0.02308	0.01751	0.01822	0.01680	0.01756	0.01490	0.01875	0.02393
	NO _x 平均②	0.02721	0.03943	0.02473	0.02639	0.03103	0.02774	0.01909	0.02803	0.05550
	NO ₂ ①/NO _x ②	72%	59%	71%	69%	54%	63%	78%	67%	43%

※NO_xに占めるNO₂の割合は日データもありますが、換算式の作成にはNO_x及びNO₂の年間平均値どうしを使っていることから、ここでは年間平均値より算出しました。

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

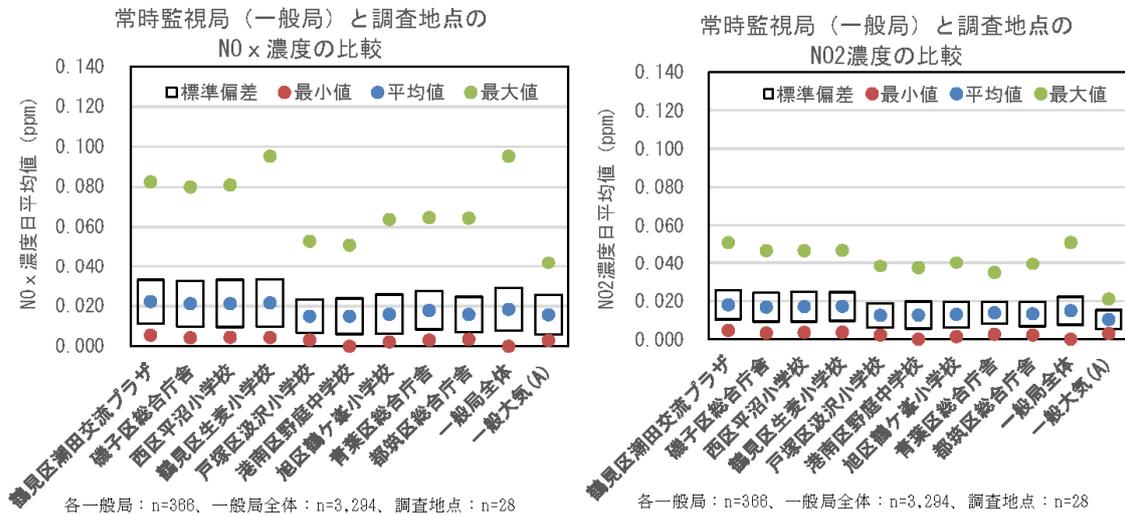


図12-1 現地調査と常時監視局の測定データの比較（一般環境 / 左：NO_x、右：NO₂）

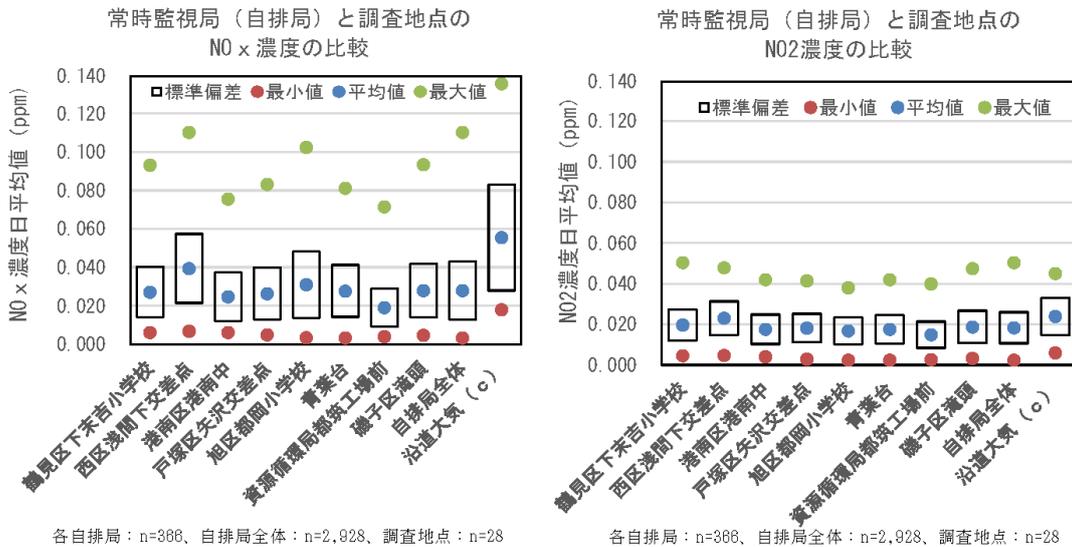


図12-2 現地調査と常時監視局の測定データの比較（沿道環境 / 左：NO_x、右：NO₂）

表12-2 常時監視局及び沿道大気質調査地点における道路端からの距離

沿道環境	主要道路からの距離	常時監視局（自排局）										調査地点 地点c
		鶴見区下末吉小学校	西区浅間下交差点	港南区港南中	戸塚区矢沢交差点	旭区都岡小学校	青葉台	資源循環局都筑工場前	磯子区滝頭	平均	地点c	
		約5m	約5m	約4m	約6m	約3m	約5m	約16m	約5m	約6.1m	約2m	

資料：横浜市大気汚染調査報告書 第63報（令和4年度、横浜市環境創造局）より作成

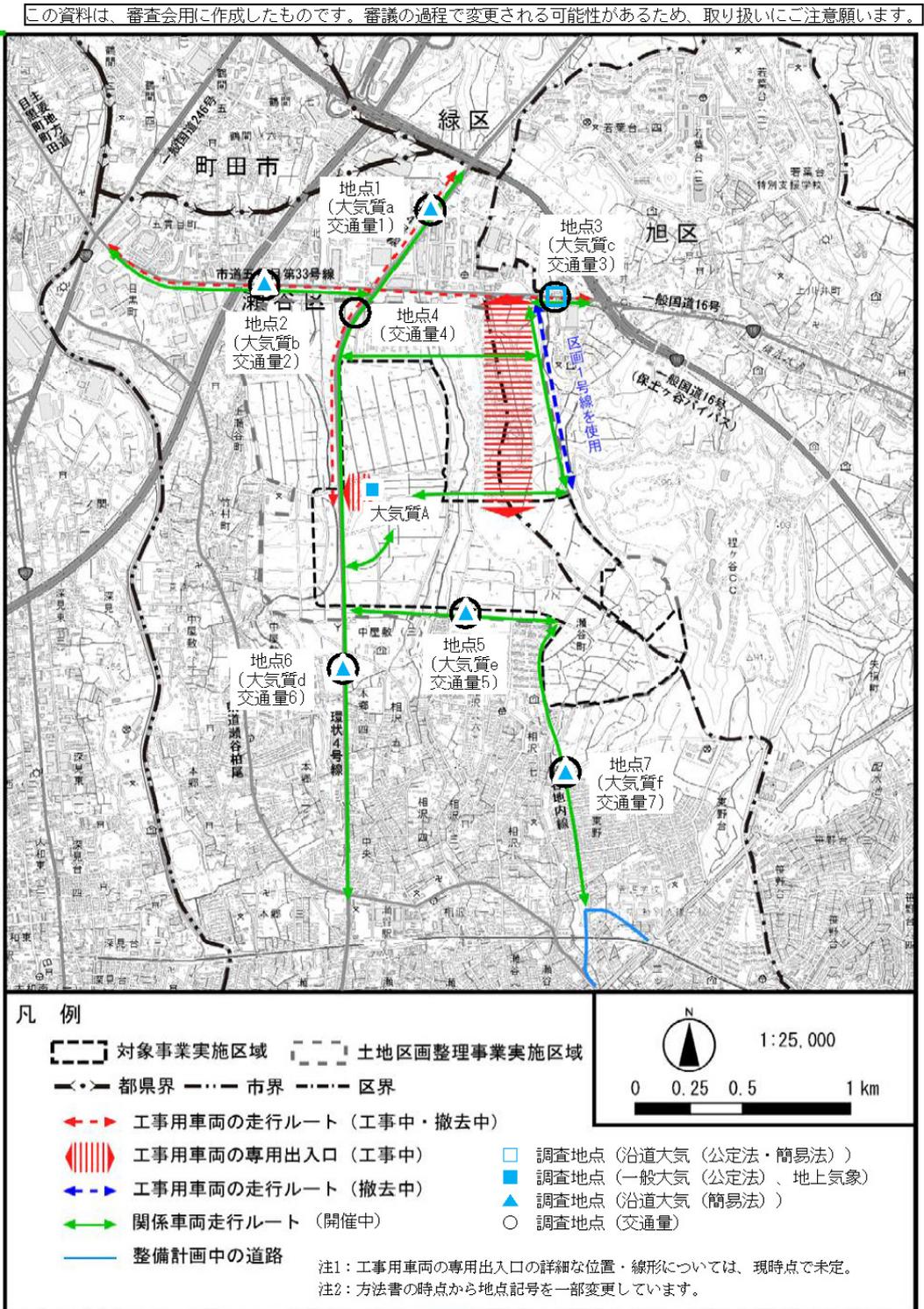


図12-3 既存資料（土地区画整理事業）における大気質の調査地点

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

13 転換率式併用QV分割配分手法について

ご意見の趣旨

転換率式併用QV分割配分手法について、分割配分手法がこれまで広くは使われてきたが、分割の仕方によって、結果が異なる可能性があるという欠点もあり、現在では、主に均衡配分という手法が用いられていると思うが、これを用いなかったのはどうしてか。

事業者の見解

準備書の作成段階において、方法書の段階では明示されていなかった、会場周辺の交差点改良や道路拡幅整備等について、横浜市が公表しました（横浜市会 令和5年9月14日）。

会場周辺の交通は、現況から変化すると想定されるため、本博覧会の準備書においては、開催時の実態に即した予測となるよう、これらの交差点改良や道路拡幅等の状況を反映させるとともに、開催時のピークにおける一般交通量についても推計し、その結果を用いて予測評価を行うこととしました。

本博覧会では、交通管理者や所管省庁等との協議・調整において、当該地域の他の事業との整合を図る観点から、推計手法については、分割配分手法により実施しています。

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

14 迂回経路の運用における地点10及び地点2の予測評価について

ご意見の趣旨

地点12の滞留を緩和するため、ピーク時の運用として、地点10からの退出を行うのであれば、経路上にある地点10と地点2についても改めて予測評価を行う必要がある。

事業者の見解

地点12における来場車両の滞留を緩和するため、地点10及び地点2を経由した迂回経路の運用について、地点10及び地点2における交差点の予測評価を行いました。検討に当たっては、本博覧会の開催時における環状4号線や八王子街道の整備状況を考慮するとともに、地点10及び地点2に交通混雑が発生しないよう、迂回させる車両数を設定（200台/時）し、迂回路を利用した場合における、地点10、地点2及び地点12の交通容量比を試算しました（表14-1）。

この迂回経路の運用により、地点12の交通容量比及び交差点需要率は改善され、来場車両による滞留については、一定程度の緩和が期待できることから、引き続き、交通管理者等との調整を進めていきます。

なお、地点12については、来場車両のピーク時（20:00～21:00）における北側の横断歩道の利用は限定的であると想定され、環状4号線には地点12以外の横断箇所も複数あることから、案内看板の設置や誘導員を配置するなど、北側の横断歩道による影響については極力生じさせないように努めていきます。

補足資料 14 迂回経路の運用における地点 10 及び地点 2 の予測評価について

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

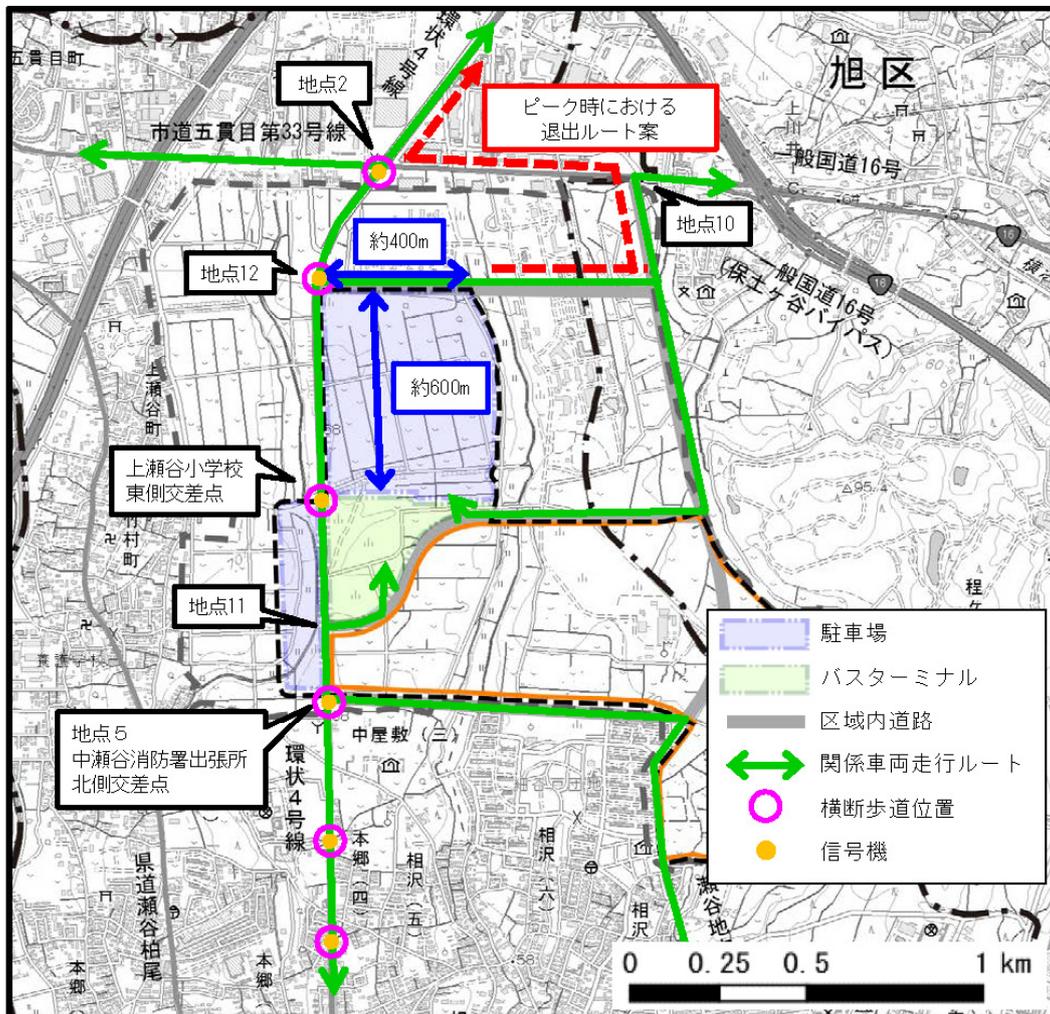


図14-1 ピーク時における迂回経路案

表 14-1 迂回経路の運用効果の試算結果

	迂回経路の運用	地点 10	地点 2	地点 12	
		交通容量比 (左折)	交通容量比 (右折)	交通容量比 (右折)	交差点 需要率
横断歩道による影響を考慮しない場合	なし	0.000	0.027	1.296	0.978
	あり	0.612	0.700	1.110	0.858
横断歩道による影響を考慮した場合	なし	0.000	0.027	1.501	1.110
	あり	0.612	0.700	1.285	0.971

補足資料 14 迂回経路の運用における地点 10 及び地点 2 の予測評価について

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

【試算条件】

- ・地点12を右折して帰宅する来場車両台数（1,394台）のうち一部について、地点10から退出させ、その後は地点2（右折）を経由して環状4号線を北上することを想定。
- ・地点2（目黒交番）のピーク時（17～18時）におけるD断面の右折車線（東→北方向）の可能交通容量（297台^{*1}[台/時]）の約7割（ $297 \times 0.7 \approx 200$ ）を迂回車両として設定

【試算結果】

- ・地点10の交通容量比（C断面左折直進車線：南→西）について
迂回車両（200台）が加わった場合の車両台数 = $0^{*1} + 200 = 200$ [台/時]
当該車線の可能交通容量 = 327^{*1} [台/時]
当該車線の交通容量比 = $200/327 = 0.612$
- ・地点2の交通容量比（D断面右折車線：東→北）について
迂回車両（200台）が加わった場合の車両台数 = $8^{*1} + 200 = 208$ [台/時]
当該車線の可能交通容量 = 297^{*1} [台/時]
当該車線の交通容量比 = $208/297 = 0.700$
- ・地点12の交通容量比（C断面右折車線：東→北）及び交差点需要率について
（横断歩道による影響を考慮しない場合）
迂回車両（200台）を減じた場合の車両台数 = $1,394^{*1} - 200 = 1,194$ [台/時]
当該車線の可能交通容量 = $1,076^{*1}$ [台/時]
当該車線の交通容量比 = $1,194/1,076 = 1.110$

当該車線の交通需要率 = 設計交通量 ÷ 飽和交通流率 = $(1,394 - 200) / 1,670^{*1} = 0.715$
この需要率を反映した交差点全体の交通需要率 = $0.129^{*1} + 0.014^{*1} + 0.715 = 0.858$
- （横断歩道による影響を考慮した場合）
迂回車両（200台）を減じた場合の車両台数 = $1,394^{*2} - 200 = 1,194$ [台/時]
当該車線の可能交通容量 = 929^{*2} [台/時]
当該車線の交通容量比 = $1,194/929 = 1.285$

当該車線の需要率 = 設計交通量 ÷ 飽和交通流率 = $(1,394 - 200) / 1,442^{*2} = 0.828$
この需要率を反映した交差点全体の交通需要率 = $0.129^{*2} + 0.014^{*2} + 0.828 = 0.971$

※1：地点12は準備書資料編p1.8-138、地点10は同p1.8-137、地点2はp1.8-130より。

※2：2027年国際園芸博覧会環境影響評価準備書に関する補足資料3（第13回横浜市環境影響評価審査会（12月6日））より

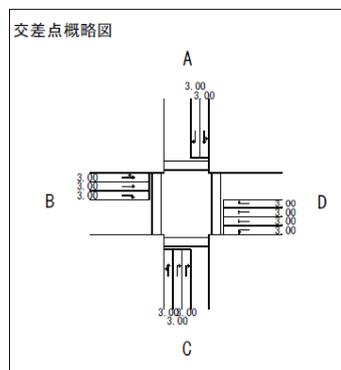


図 14-2 地点 10 交差点概略図

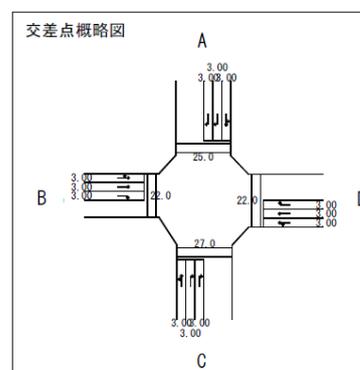


図 14-3 地点 2 交差点概略図

補足資料 15 地点 12 における滞留長について

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

15 地点12における滞留長について

ご意見の趣旨

予測し直した滞留長が約350mと準備書資料編の値と変わっていないが、結果がどうして変わらないのか教えてほしい。

事業者の見解

滞留長は、信号交差点において、1回の赤信号で滞留する車列の長さであり、渋滞長が存在していない状態で、赤信号表示終了時に流入部に形成されていた待ち行列の末尾位置として計測されます。滞留長は信号サイクルと来場車両数を用いて算定しますが、第13回 横浜市環境影響評価審査会（12月6日）において、ご提示した補足説明資料（歩行者横断の考慮あり）では、信号サイクルや来場車両数を変えていないことから、準備書（歩行者横断の考慮なし）と同じ値となっています。以下に滞留長の計算式を示します。

なお、地点12においては、右折車線の交通容量比が1を超過しており、信号1サイクルで捌き切れない車両と次の信号サイクルによる滞留長によって、土地区画整理事業の区域内道路や駐車場内に地点12からの退場待ちの車両が発生すると想定します（表15-1）。

このため、区域内道路及び駐車場内に車両が滞留できるスペースをできるだけ多く確保するとともに、ピーク時間について事前周知することで、来場車両の退出時間が集中しないよう促していきます。

<滞留長の計算式>

車両台数：1,394台/時（小型1,240、大型154）

ピーク時間帯における信号サイクル数：3600[秒]÷90[秒/回]=40[回]

小型車の滞留長=1サイクル当たり車両台数[台/回]×小型車の車頭間隔[=6m]
 =(1,240÷40)×6=186.0[m/回]

大型車の滞留長=1サイクル当たり車両台数[台/回]×大型車の車頭間隔[=12m]
 =(154÷40)×12=46.2[m/回]

「平面交差の計画と設計 基礎編」（(社)交通工学研究会、平成30年11月）を参考に、確率的な要素を考慮したパラメータ（付加車線長係数：1.5）を考慮し、滞留長を以下のとおり算出しました。

滞留長=1.5×(186.0+46.2)=348.3[m/回]

表 15-1 退場待ち車両の試算結果

	迂回経路の運用	地点 12		
		交通容量比 (右折)	退場待ち車両 台数 (台)	備考
横断歩道による影響を考慮しない場合	なし	1.296	318	計算①
	あり	1.110	118	計算②
横断歩道による影響を考慮した場合	なし	1.501	465	計算③
	あり	1.285	265	計算④

補足資料 15 地点 12 における滞留長について

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

【退場待ち車両の試算結果】

<計算①>

$$\begin{aligned} \cdot \text{退場待ち車両台数 [台/時]} &= \text{ピーク1時間の退場台数 [台/時]} - \text{可能交通容量 [台/時]} \\ &= 1,394 - 1,076^{*1} = 318 \text{ [台/時]} \end{aligned}$$

(参考：退場待ち車両の総延長[m/時])

$$\begin{aligned} \text{退場待ち車両長 (大型車) [m/時]} &= \text{車両台数 [台/時]} \times \text{大型車混入率} \times \text{車頭間隔 [m/台]} \\ &= (318 \times 11\%) \times 12 = 35 \times 12 = 420 \text{ [m]} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{退場待ち車両長 (小型車) [m/時]} &= \text{車両台数 [台/時]} \times \text{大型車混入率} \times \text{車頭間隔 [m/台]} \\ &= (318 \times 89\%) \times 6 = 283 \times 6 = 1,698 \text{ [m]} \end{aligned}$$

$$\text{退場待ち車両長 [m/時]} = 1,698 + 420 = 2,118 \text{ [m]}$$

※ 来場車両の大型車混入率：(大型車 154 ÷ 全車両 1,394 ≒ 11%)

<計算②>

$$\cdot \text{退場待ち車両台数 [台/時]} = 1,194 - 1,076 = 118 \text{ [台/時]}$$

(参考：退場待ち車両の総延長[m/時])

$$\text{退場待ち車両長 (大型車) [m/時]} = (118 \times 13\%) \times 12 = 15 \times 12 = 180 \text{ [m]}$$

$$\text{退場待ち車両長 (小型車) [m/時]} = (118 \times 87\%) \times 6 = 103 \times 6 = 618 \text{ [m]}$$

$$\text{退場待ち車両長 [m/時]} = 618 + 180 = 798 \text{ [m]}$$

※ 来場車両の大型車混入率：(大型車 154 ÷ 全車両 1,194 ≒ 13%)

<計算③>

$$\cdot \text{退場待ち車両台数 [台/時]} = 1,394 - 929^{*2} = 465 \text{ [台/時]}$$

(参考：退場待ち車両の総延長[m/時])

$$\text{退場待ち車両長 (大型車) [m/時]} = (465 \times 11\%) \times 12 = 51 \times 12 = 612 \text{ [m]}$$

$$\text{退場待ち車両長 (小型車) [m/時]} = (465 \times 89\%) \times 6 = 414 \times 6 = 2,484 \text{ [m]}$$

$$\text{退場待ち車両長 [m/時]} = 2,484 + 612 = 3,096 \text{ [m]}$$

※ 来場車両の大型車混入率：(大型車 154 ÷ 全車両 1,394 ≒ 11%)

<計算④>

$$\cdot \text{退場待ち車両台数 [台/時]} = 1,194 - 929 = 265 \text{ [台/時]}$$

(参考：退場待ち車両の総延長[m/時])

$$\text{退場待ち車両長 (大型車) [m/時]} = (265 \times 13\%) \times 12 = 34 \times 12 = 408 \text{ [m]}$$

$$\text{退場待ち車両長 (小型車) [m/時]} = (265 \times 87\%) \times 6 = 231 \times 6 = 1,386 \text{ [m]}$$

$$\text{退場待ち車両長 [m/時]} = 1,386 + 408 = 1,794 \text{ [m]}$$

※ 来場車両の大型車混入率：(大型車 154 ÷ 全車両 1,194 ≒ 13%)

※1：準備書資料編p1.8-138より。

※2：2027年国際園芸博覧会環境影響評価準備書に関する補足資料3（第13回横浜市環境影響評価審査会（12月6日））より

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

16 地点11で左折する大型車の乗用車換算係数について

ご意見の趣旨

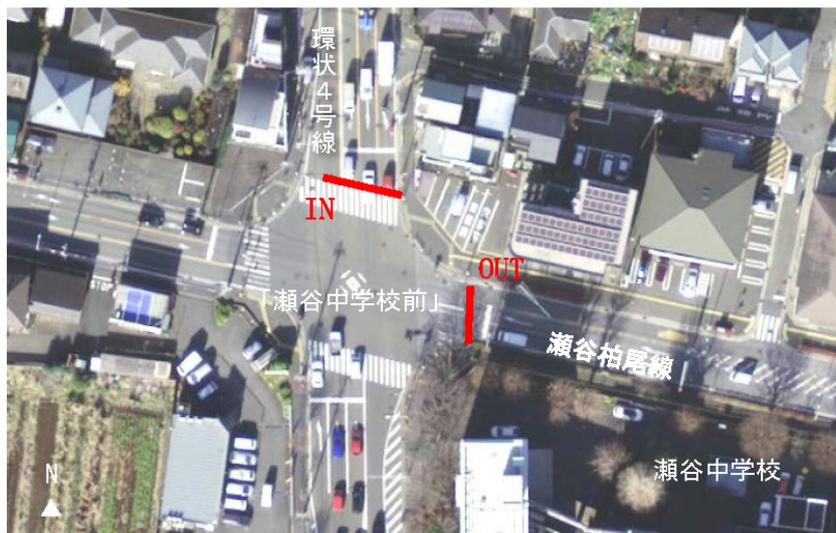
ガイドライン等に数値が示されているわけではないので、実測を行って大型車の左折時の影響を設定する必要があると思う。バスの左折が多いような交差点で実測すれば、乗用車に対してバスがどのくらい時間がかかるかは明確に求めることができると思う。

事業者の見解

環状4号線の「瀬谷中学校前」の交差点を調査地点として、北側から走行する大型バス及び乗用車が左折するのに要する時間を計測しました（ビデオ撮影日：令和5年10月15日）。調査した結果、大型バス、乗用車ともに各8台について計測することができました。

計測方法は、環状4号線を左折する車両の先端が横断歩道（赤線IN）を通過してから、車両の後端が瀬谷柏尾線の横断歩道（赤線OUT）を通過するまでに要する時間を計測しました。計測位置については、図16-1に示すとおりです。

計測した結果、大型バスが左折するのに要した時間は平均で12.15秒、乗用車の時間は平均で5.42秒であり、大型バスは乗用車の2.24倍の時間を要しました（表16-1参照）。この比率を大型車両の補正係数として、無信号交差点（地点11）における交通処理について予測したところ、「従道路流入部の交通容量」は、「設定する予測交通量」より多くなることから、交通処理が可能となる結果となりました。



資料：©横浜市財政局 地図情報システムデータ

図 16-1 瀬谷中学校前における車両左折時間計測位置

表 16-1 左折に要する時間（秒）の計測結果

NO	1	2	3	4	5	6	7	8	平均（秒）
大型バス	10.62	9.66	14.03	14.76	14.03	10.43	15.6	8.06	12.15
乗用車	6.72	5.91	4.85	4.47	4.81	6.24	6.05	4.27	5.42

※計測にあたっては、横断中の歩行者や先行車両によって左折に要する時間が影響を受けていないと認められる事例について計測対象とした。

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

【算定式（平面交差の計画と設計 基礎編）】

$$C = Q \times (\exp(-Q \cdot T_1)) / (1 - \exp(-Q \cdot T_2))$$

C : 従道路流入部の交通容量 [台/秒]

Q : 主道路の往復交通需要 [台/秒]

※ 本地点では左折して南側へ行く車両が評価対象となるため、北から南への主道路交通量 (466[台/時]) を設定した。検討対象車線は片側2車線道路であるが、外側1車線に全交通量が走行すると想定した。

T₁ : 臨界流入ギャップ [秒] (=9.2)

T₂ : 流入車両の追従車頭時間 [秒] (=5.2)

【準備書 (p6.10-63 「表6.10-33」) での算定結果】

$$C = (466/3600) \times (\exp(-(466/3600) \times 9.2)) / (1 - \exp(-(466/3600) \times 5.2)) \text{ [台/秒]}$$

$$= 0.0803 \text{ [台/秒]}$$

$$\approx 289 \text{ [台/時]} > \text{設定する予測交通量 } 99 \text{ [台/時]}$$

※ 主道路の一般車両交通量 (466台) と従道路の関係車両交通量 (99台) はそれぞれ1日のうちに最大となる台数で計算しています。

【大型車を考慮した算定結果】

$$\text{主道路の交通需要 (大型補正後)} = 387 + 79 \times 2.24 = 564 \text{ [pcu/時]}$$

$$\text{設定する予測交通量 (大型補正後)} = 99 \times 2.24 = 222 \text{ [pcu/時]} \quad \text{※ pcuは乗用車換算台数}$$

C : 従道路流入部の交通容量

$$= (564/3600) \times (\exp(-(564/3600) \times 9.2)) / (1 - \exp(-(564/3600) \times 5.2)) \text{ [pcu/秒]}$$

$$= 0.0665 \text{ [pcu/秒]}$$

$$\approx 239 \text{ [pcu/時]} > \text{設定する予測交通量 } 222 \text{ [pcu/時]}$$

※ 乗用車換算の方法については、大型車、乗用車の信号交差点における左折時間の比率の実測値、2.24を用いて試算しました。

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

17 地点11におけるシャトルバスの左折に伴う環状4号線への影響について

ご意見の趣旨

環状4号線からバスターミナルへの進入の際に横断歩道がある場合は、歩行者による影響を考慮すべきである。地点11から地点12までは十分な距離があると書かれているが、途中に上瀬谷小学校東側という信号交差点があるので、確認していただく必要がある。残る1車線でも処理できると書かれていますが、具体的な数値で示していただきたい。片側2車線の道路が1車線になったとしても、直進通過車両が処理できるかを確認していただければいいと思う。

事業者の見解

環状4号線を北側から走行するシャトルバスが、地点11で左折して区域内道路に入る際に、歩行者の横断により一時的に左側車線の通行ができなくなる可能性があるため、一般交通に対する影響について検討しました。

地点11のピーク時間（15～16時）において、一般交通は466台（資料編p1.8-74）であり、一般交通はシャトルバスによって車線変更するの必要はありますが、環状4号線は開催時に4車線に拡幅されており、片側1車線の可能交通容量は1,242[台/時]と算定されるため、一般交通の走行に支障はないと想定します。

地点11から上瀬谷小学校東側交差点までは約360mですが、この交差点での交通量を考慮しても片側1車線で一般交通は処理できると考えます。地点12までは約960mの距離があります。

なお、地点11については、土地区画整理事業によって環状4号線が現状の2車線から4車線に拡幅されますが、無信号の交差点となるため、東西方向の歩行者の横断は想定していません。また、南北方向については、区域内道路が本博覧会の開催時点で供用しないことから、横断歩道の設置など具体的な形状等は決まっていますが、開催中の歩行者等の安全を確保できるよう、誘導員の配置等の対応について、交通管理者等との調整を進めていきます。

補足資料 17 地点 11 におけるシャトルバスの左折に伴う環状 4 号線への影響について

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

<片側 1 車線の可能交通容量の算定結果>

$$\begin{aligned} \text{当該車線の交通容量} &= CB \times \gamma L \times \gamma C \times \gamma I \times \gamma T \\ &= 2,200 \times 1 \times 0.88 \times 0.875 \times 0.75 \\ &= 1,242 \text{ [台/時]} \end{aligned}$$

ここに、CB：基本交通容量（=2,200 pcu/時）

γL ：車線幅員に関する補正（=1^{※1}）

γC ：側方余裕に関する補正（=0.88^{※2}）

γI ：沿道状況に関する補正（=0.875^{※3}）

γT ：大型車に関する補正（=0.75^{※4}）

※1：3.25m以上の場合の補正值

※2：スピードダウンしたシャトルバスと中央分離帯に挟まれて左右両側とも余裕がないと仮定した場合の補正值

※3：駐停車の影響を考慮する必要のない市街地条件の補正值

※4：当該車線の大型車混入率を踏まえた補正值

資料：「道路の交通容量」（社団法人日本道路協会、昭和59年初版）

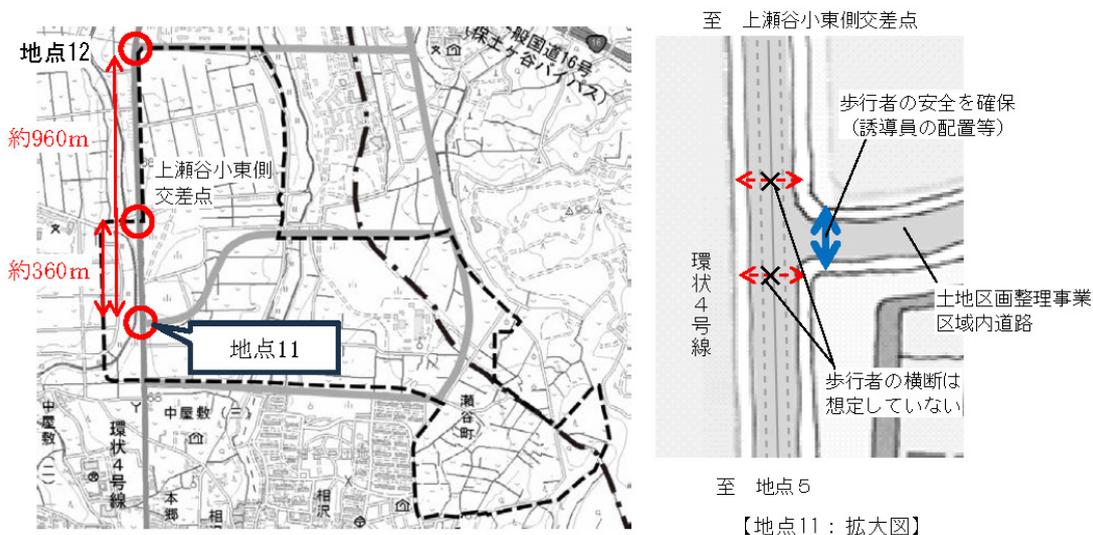


図 17-1 地点 11 における歩行者の動線

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

18 現況の交通量を一般交通量とした場合の開催時の交通混雑について

ご意見の趣旨

地域社会の交通混雑の予測において、実態に即した予測となるよう、既存資料ではなく交通量を推計（転換率式併用QV分割配分手法）して、一般交通量を設定したと思うが、方法書の審査の段階では提示されていないので、これを使用した理由とその妥当性について聞きたい（第11回環境影響評価審査会（11月2日）でのご意見）。

事業者の見解

第13回環境影響評価審査会（12月6日）でお示した、現況の交通量（混雑時[※]）に本博覧会の開催によって発生する交通量（多客日）を加えた条件を用いて、開催中における会場周辺の交通混雑について予測した検証結果をご提示します。検証にあたっては、現況の交通量調査を行っている地点1～7を対象としました。地点1～6については、交差点需要率及び交通容量比を試算するとともに、地点7については、単路部における交通容量比を試算しました。

予測結果としては、全ての地点において、交差点需要率は限界需要率を下回り（表18-1）、交差点需要率が最大となるのは、地点1（目黒）で0.774でした。交通容量比については、地点2（目黒交番前）及び地点4（瀬谷土橋公園入口）を除いて全車線で1.0を下回りました（表18-2）。交通容量比が1.0を上回る車線が生じた2交差点については、当該車線の交通容量比は地点2（目黒交番前）のB断面右折方向で1.246、地点4（瀬谷土橋公園入口）のB断面右折方向で1.882でしたが、信号現示を調整することで、地点2は0.851、地点4は0.945となり、1.0を下回ると想定します。

地点7の交通容量比については0.346であり、準備書で算出した交通容量比を下回りました（準備書の交通容量比：0.440）が、瀬谷地内線及び三ツ境下草柳線の開通等による交通量の変化が反映されていないことが要因であると想定されます。

本博覧会協会としては、瀬谷地内線及び三ツ境下草柳線の開通及び広域交通網の変化を考慮すると、準備書のとおり、開催時の一般交通量を推計することで、開催時の実態に即した予測になると考えます。

※混雑時は、大型連休や行楽シーズン等の一般に交通量が増加するとされる時期を対象に設定しました。

表 18-1 現況交通量を用いた予測結果（交差点需要率）

時期	交差点名		交差点需要率（ピーク時間帯） ^{注1}			②の限界需要率 ^{注2}
			準備書記載の結果	現況交通量による結果	差	
			①	②	①-②	
利用ピーク時期	地点1	目黒	0.793 (17:00~18:00)	0.774 (18:00~19:00)	0.019	0.894
	地点2	目黒交番前	0.370 (17:00~18:00)	0.509 (17:00~18:00)	-0.139	0.912
	地点3	上川井 IC	0.732 (20:00~21:00)	0.632 (17:00~18:00)	0.100	0.836
	地点4	滝沢	0.754 (10:00~11:00)	0.628 (17:00~18:00)	0.126	0.890
		瀬谷土橋公園入口	0.550 (17:00~18:00)	0.699 (16:00~17:00)	-0.149	0.908
	地点5	中瀬谷消防署出張所北側	0.398 (17:00~18:00)	0.365 (17:00~18:00)	0.033	0.867
	地点6	瀬谷中学校前	0.647 (16:00~17:00)	0.544 (17:00~18:00)	0.103	0.840

注1：交差点需要率：交差点需要率とは、交通量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。

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

表 18-2(1) 現況交通量を用いた予測結果（車線毎の交通容量比）

交差点名		断面	流入車線 構成	車線の交通容量比		
				準備書記載 の結果	現況交通量 による結果	差
				①	②	①-②
地点1	目黒	A	左折・直進	0.925	0.872	0.053
			右折	0.252	0.235	0.017
		B	左折・直進	0.804	0.463	0.341
			右折	0.884	0.886	-0.002
		C	左折	0.722	0.725	-0.003
			直進	0.444	0.803	-0.359
			右折	0.316	0.456	0.140
		D	左折・直進	0.699	0.639	0.060
右折	0.592		0.754	-0.162		
地点2	目黒交番前	A	左折・直進	0.325	0.373 <0.334>	-0.048
			右折	0.653	0.820 <0.820>	-0.167
			右折	0.653	0.820 <0.820>	-0.167
		B	左折・直進	0.581	0.813 <0.813>	-0.232
			直進	0.581	0.813 <0.813>	-0.232
			右折	0.809	0.851 <1.246>	-0.042
		C	左折・直進	0.179	0.214 <0.192>	-0.035
			右折	0.250	0.284 <0.284>	-0.034
			右折	0.250	0.284 <0.284>	-0.034
		D	左折・直進	0.557	0.753 <0.753>	-0.196
			直進	0.557	0.753 <0.753>	-0.196
			右折	0.027	0.017 <0.024>	0.010
地点3	上川井IC	A	左折・右折	0.359	0.583	-0.224
			右折	0.056	0.622	-0.566
		B	左折	0.811	0.219	0.592
			直進	0.429	0.328	0.101
		C	右折	0.940	0.811	0.129
			左折可	0.080	0.340	-0.260
		D	右折	0.696	0.431	0.265
			左折可	0.042	0.057	-0.015
直進	0.354		0.769	-0.415		
地点4	滝沢	A	右折	0.082	0.235	-0.153
			左折・直進	0.878	0.710	0.168
		B	直進	0.878	0.710	0.168
			直進	0.410	0.497	-0.087
		C	右折	0.004	0.046	-0.042
	左折・右折		0.945	0.810	0.135	
	瀬谷土橋公園入口	A	右折	0.758	0.448	0.310
			左折・直進	0.844	0.783 <0.624>	0.061
		B	直進	0.844	0.783 <0.624>	0.061
			直進	0.350	0.298 <0.298>	0.052
C		右折	0.884	0.945 <1.882>	-0.061	
	左折	0.070	0.254 <0.254>	-0.184		
		右折	0.284	0.747 <0.747>	-0.463	

補足資料 18 現況の交通量を一般交通量とした場合の開催時の交通混雑について

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

※ < >は信号現示を調整する前の値です。

表 18-2(2) 現況交通量を用いた予測結果（車線毎の交通容量比）

交差点名	断面	流入車線構成	車線の交通容量比			
			準備書記載の結果	現況交通量による結果	差	
			①	②	①-②	
地点5	中瀬谷消防署出張所北側	A	左折	0.295	0.203	0.092
			直進	0.386	0.485	-0.099
			右折	0.000	0.000	0.000
		B(-)	左折・直進	0.038	0.038	0.000
			右折	0.092	0.092	0.000
		C(B)	左折・直進	0.432	0.496	-0.064
			右折	0.125	0.171	-0.046
		D(C)	左折・直進	0.085	0.134	-0.049
			右折	0.553	0.310	0.243
		地点6	瀬谷中学校前	A	左折	0.132
直進	0.756				0.679	0.077
右折	0.091				0.105	-0.014
B	左折・直進			0.589	0.584	0.005
	右折			0.627	0.367	0.260
C	左折			0.561	0.357	0.204
	直進			0.811	0.777	0.034
D	右折			0.507	0.398	0.109
	左折・直進			0.980	0.851	0.129
				右折	0.161	0.343

※ < >は信号現示を調整する前の値です。

※ 地点5の断面記号のうち（ ）内のものは、交差点改良前のものです。

表 18-2(2) 現況交通量を用いた予測結果（単路部：断面7）

準備書記載（推計交通量による予測）			現況交通量を用いた予測		
可能交通容量 （台/h）	ピーク時流入 交通量（台/h）	交通容量比 ^{※1}	可能交通容量 （台/h）	ピーク時流入 交通量 ^{※2} （台/h）	交通容量比 ^{※1}
1,518	668	0.440	1,399	484	0.346

※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。

※2 ピーク時流入交通量の時間帯は11：00～12：00です。算出方法は、表18-3の予測条件参照。

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

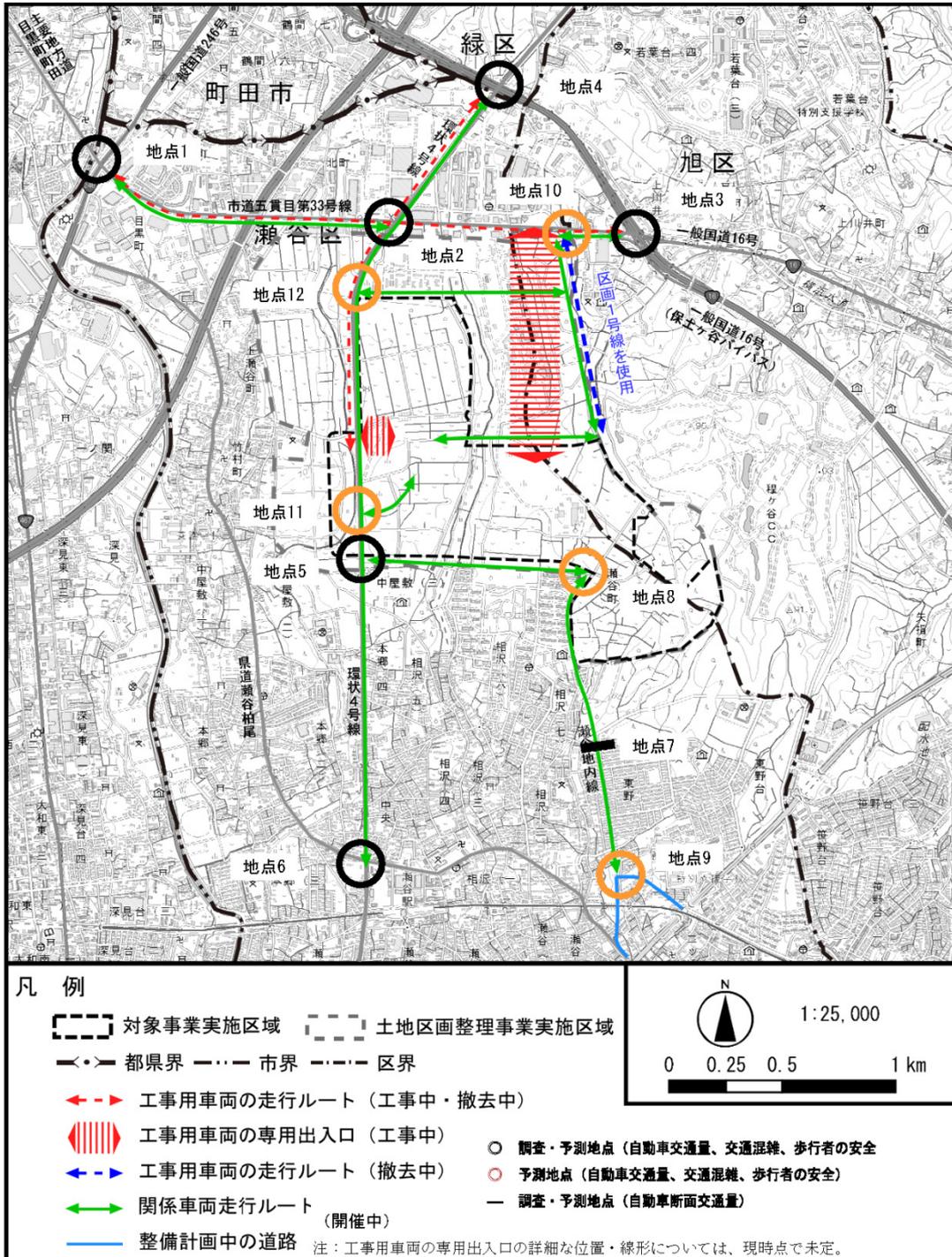


図18-1 地域社会の調査等地点図(準備書p6.10-9「図6.10-1」)

補足資料 18 現況の交通量を一般交通量とした場合の開催時の交通混雑について

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

表 18-3 現況交通量を用いた予測方法等について

予測項目	予測項目は、関係車両の走行に伴う交通混雑（自動車）としました。
予測地域・地点	<p>予測地域は関係車両の走行ルートとして想定される対象事業実施区域及びその周辺の道路としました。</p> <p>予測地点は、準備書 p6.10-9 の図 6.10-1 に示すとおり、関係車両の走行ルートとして想定される主要交差点のうち、現況交通量調査結果がある 6 地点（地点 1～6）及び、1 断面（地点 7）としました。</p> <p>なお、地点 2（目黒交番前）、地点 3（上川井 IC）及び地点 5（中瀬谷消防署出張所北側）交差点については、交差点構造の変更が予定されるため、将来の交差点構造で予測しました。</p> <p>これらの交差点の構造図は準備書 p6.10-55 の図 6.10-8 に示すとおりです。</p>
予測時期	準備書記載のとおり
予測方法	<p>準備書 p6.10-56 の記載内容のうち、バックグラウンド交通量について、既存資料（土地区画整理事業）を用いて予測しました。</p> <p><予測手順図></p> <pre> graph TD A[バックグラウンド交通量 (現況の交通量)] --> C[開催中交通量] B[関係車両の交通量 (利用ピーク時期)] --> C C --> D[道路状況 ・車線構成等 ・信号現示 ・歩行者交通量] C --> E[飽和交通流率] C --> F[交差点需要率の算定 (限界需要率との比較)] B --> G[自動車交通量の状況] B --> H[渋滞・滞留の状況] G --> I[需要交通量] H --> I I --> F F --> J[交通混雑に与える影響の程度] </pre>
予測条件	<p>準備書 6.10-57 の記載内容のうち、開催中の交通量について、現況の交通量（混雑時）を基に設定しました。ただし、地点 7 は混雑時に現地調査が行われていないため、地点 5 の交差点における方向別交通量（混雑時）より現況の断面交通量を設定し、この断面交通量に、利用ピーク時期の関係車両の交通量を加えた交通量としました。また、信号現示は、現況（混雑時）を採用しますが、開催時までには交差点改良が実施される地点 2 及び地点 5 については、準備書で採用した信号現示としました。</p>

①開催中交差点交通量 (地点1 (目黒) : ピーク時 18:00~19:00 / 一般交通量は現況値使用)

流入部	A		B		C		D	
	左折・直進	右折	左折・直進	右折	左折	右折	左折・直進	右折
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1
縦向き交通量の基本値	1540	1446	1541	1534	1517	1569	1478	1591
車線幅員による補正率	0.959	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(車線幅員)	(2.70)	(2.80)	(3.20)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.20)	(2.10)
縦向き配による補正率	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(縦向き配)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車流入による補正率	0.949	0.969	0.885	0.921	0.962	0.973	0.943	0.964
(大型車流入率)	(7.72)	(13.65)	(12.22)	(5.09)	(3.90)	(8.70)	(5.37)	(8.78)
左折車流入による補正率	0.951	(64.4)						(68.3)
(左折率)	(22.6)	0.13						0.19
(歩行者による広減率)	f	72	35	72	72	35	25	25
(歩行者用青時間)	秒	62	25	62	62	25	25	25
補助歩行者による補正率	αL							
(右折率)	R%							
(右折車の通過確率)	f	0.570					0.649	
(現示入り目のさげ台数割合)	R.R.	72	72	2(46)			72	2(46)
(交差点幅員係数)	K							
総計交通量	SA	1320	1352	1302	1258	1253	1269	1317
設け交通量	q	518	51	132	409	546	154	184
(117+401)				(65+47)			(127+62)	206
右折補正交通量	qR-N	6					109	
交差点流入部の必要量	p	0.392	0.004	0.101	0.166	0.326	0.361	0.140
必要現示量	1φ							0.141
2φ								0.140
3φ								0.163
4φ								0.392
有効青時間(秒)	1φ							0.076
2φ								0.076
3φ								35
4φ								100
信号青時間比	G/C	72/100	35/100	72/100	72/100	72/100	67/100	35/100
可能交通密度	Ci	594	217	285	564	679	338	288
交通密度比	q/Ci	0.872	0.235	0.463	0.895	0.725	0.803	0.639
交通処理率のチェック	O.K	O.K	O.K	O.K	O.K	O.K	O.K	O.K
遅延率	Ls(m)	22.4		107.2	133.6	64.0		86.4

※ N=53×(60/60) C: N: 時間で右折車が交差点内に滞留する台数
※ *交通量 (台/車時間)

- A : 至 つぎみ野
- B : 至 海老名
- C : 至 鶴ヶ峰
- D : 至 青葉台駅

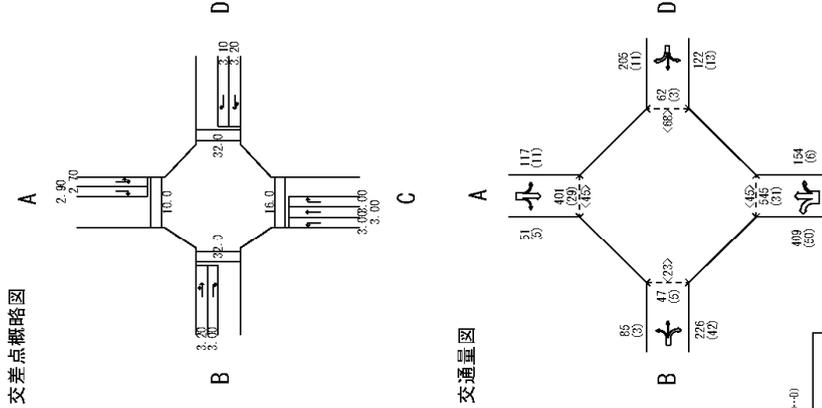
現示方式の図示

(※車号の対応関係は次のとおり、①-A、②-B、③-C、④-D)

現示	1φ	2φ	3φ	4φ
現示				
表示時間	G:35 Y:3 AR:1	G:30 Y:3 AR:2	G:72 Y:3 AR:0	G:6 Y:3 AR:2
有効青時間	35	30	72	6
損失時間	4	5	3	5

上段：方向別合算交通量 [台/時]
下段：(大型車流入台数) [台/時]
<歩行者数> [人/時]

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。



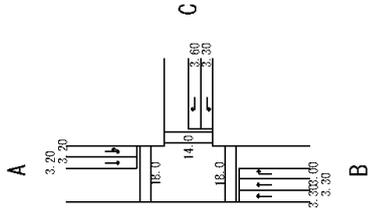
⑤-1開催中交差点交通量(地点4(瀬谷土橋公園入口):ピーク時 16:00~17:00 / 一般交通量は現況値使用)【信号現示調整前】

流入部	A		B		C	
	左折	直進	左折	直進	左折	直進
車線数	1	1	1	2	1	1
縦向きによる補正率	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
横向きによる補正率	0.320	0.320	0.320	0.320	0.320	0.320
縦横比による補正率	0.991	0.991	0.991	0.991	0.991	0.991
大型車混入による補正率	0.901	0.901	0.901	0.901	0.901	0.901
左折車混入による補正率	0.950	0.950	0.950	0.950	0.950	0.950
(左折率)	0.209	0.209	0.209	0.209	0.209	0.209
(歩行者による低減率)	0.15	0.15	0.15	0.15	0.15	0.15
(歩行者用青時間)	54	54	54	54	54	54
(補助歩行者による補正率)	0.912	0.912	0.912	0.912	0.912	0.912
右折車混入による補正率	0.15	0.15	0.15	0.15	0.15	0.15
(右折率)	0.29	0.29	0.29	0.29	0.29	0.29
(右折車の通過補正)	17	17	17	17	17	17
(有効青時間)	42	42	42	42	42	42
(表示変更)目的のさばり台数(台分)						
R.R. (台/サイクル)						
(交差点内滞留台数)						
K. (台/サイクル)						
総計交通流率	SA	1415	1497	2334	1175	1569
設け交通量	q	901	994	542	224	106
右折補正交通量	q R-N					
交差点流入部の飽和率	p	0.309	0.309	0.191	0.191	0.068
必要現示率	1φ	0.309	0.309	0.161	0.161	0.199
	2φ	0.191	0.191	0.030	0.030	0.199
	3φ	0.199	0.199	0.068	0.068	0.199
有効青時間(秒)	1φ	54	54	11	11	29
	2φ					29
	3φ					29/109
信号青時間比	G/C	54/109	70/109	11/109	29/109	29/109
可能交通容量	Ci	1443	1820	119	418	415
交通容量比	q/Ci	0.624	0.298	0.882	0.254	0.747
交通処理率のチェック	OK	OK	OK	NG	OK	OK
遅延	Ls (m)			90.5	50.8	88.6

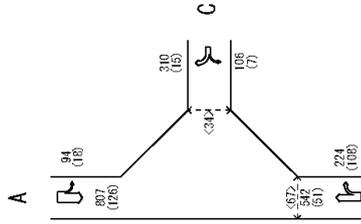
※ N=63x(60/60), N: 時間で右折車が交差点内に滞留する台数

A: 至 十日市緑塚
B: 至 瀬谷駅
C: 至 瀬谷駅

交差点概略図



交通量図



上段: 方向別台計交通量 [台/時]
下段: (大型車混入台数) [台/時]
(歩行者数) [人/時]

現示方式の図示 (※記号の対応関係は次のとおり。①~A、②~B、③~C)

現示	1φ	2φ	3φ	①	②	③
表示時間	0.54 Y:3 AR:2	0.11 Y:3 AR:2	0.29 Y:3 AR:2	0=109	0=59	0=10
有効青時間	59	11	29			
損失時間	0	5	5			

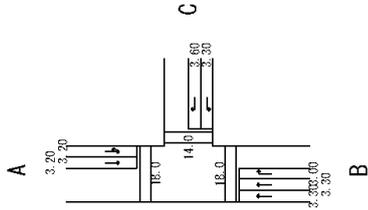
⑤-2開催中交差点交通量(地点4(瀬谷土橋公園入口):ピーク時 16:00~17:00 / 一般交通量は現況値使用)【信号現示調整後】

流入部	A		B		C	
	左折	直進	左折	直進	左折	直進
車線数	1	2	1	2	1	1
緑色交通量の基本値	1,021	1,511	1,571	1,000	1,800	1,614
車線幅員による補正率	αw	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(車線幅員)	(3.20)	(3.20)	(3.20)	(3.20)	(3.20)	(3.60)
緑色幅員による補正率	αG	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(緑色幅員)	(0.99)	(0.99)	(0.99)	(0.99)	(0.99)	(0.99)
大型車流入による補正率	αT	0.901	0.988	0.748	0.986	0.987
(大型車流入率)	(15.61)	(9.41)	(48.21)	(0.60)	(4.84)	
左折車流入による補正率	αLT	0.954				
(左折率)	(20.9)					
(歩行者による低減率)	f	0.15			0.15	
(歩行者用青時間)	p	43			29	
(歩行者用青時間)	αL	31			17	
緑色歩行者による補正率	αRT				0.912	
(右折率)	R%					
(右折車の通過補正)	f					
(有効青時間)	秒					
(表示残り目のさばり台数割合)	K					
(交差点幅員割合)	K _{台/サイクル}					
総計交通量	SA	1,421	1,497	2,834	1,175	1,569
設け交通量	q	901	947	542	224	106
右折補正交通量	qR-N					
交差点流入部の必要率	p	0.309		0.191	0.191	0.068
必要現示率	1φ	0.309		0.131		0.199
2φ				0.060	0.191	
3φ					0.199	
有効青時間(秒)	1φ	43		48		29
2φ				22	22	
3φ						29
信号青時間比	G/C	43/109		70/109	29/109	29/109
可能交通容量	Ci	1,151		1,820	237	418
交通容量比	q/Ci	0.783		0.298	0.254	0.747
交通処理率のチェック	OK	OK		OK	OK	OK
遅延率	Ls(m)			90.5	30.8	88.6

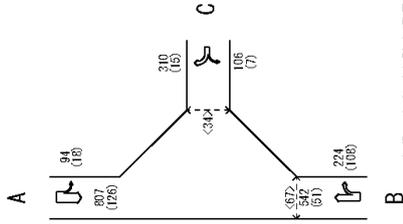
※ N=63×(60/60)、N: 時間で右折車が交差点内に滞留する台数

A: 至 十日市緑塚
B: 至 瀬谷駅
C: 至 瀬谷駅

交差点概略図



交通量図



上段: 方向別台計交通量 [台/時]
下段: (大型車流入台数) [台/時]
<歩行者数> [人/時]

現示方式の図示 (※記号の対応関係は次のとおり、①~A、②~B、③~C)

現示	1φ	2φ	3φ	①	②	③
表示時間	G:43 Y:3 AR:2	G:22 Y:3 AR:2	G:29 Y:3 AR:2	6:29	Y:3	AR:2
有効青時間	48	22	29	29	48	109
閉鎖時間	0	5	5	5	0	0

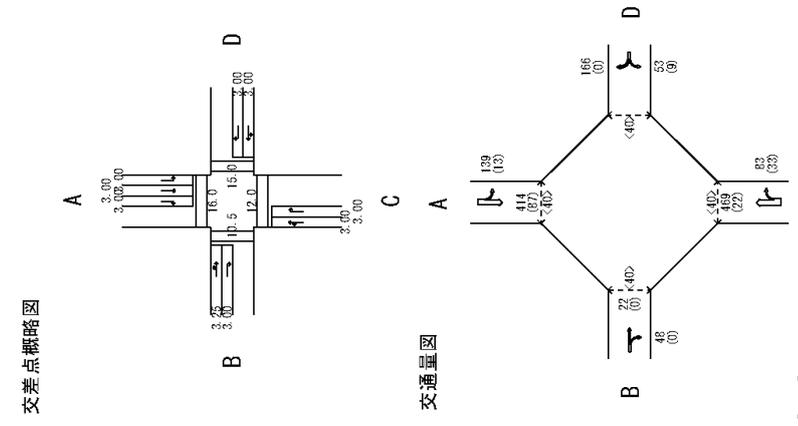
⑥開催中交差点交通量 (地点5 (中瀬谷消防署出張所北側) : ピーク時 17:00~18:00 / 一般交通量は現況値使用)

流入部	A		B		C		D	
	直進	右折	直進	右折	直進	右折	直進	右折
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1
毎秒交通量の基本値	1800	1800	2000	1800	2000	1800	2000	1800
車線幅員による補正率	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
車線幅員目による補正率	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(車線幅員)	(3.00)	(3.00)	(3.25)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)
総歩道幅員による補正率	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(総歩道幅員)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車流入による補正率	0.872	1.000	1.000	0.998	1.000	0.984	1.000	1.000
(大型車流入率)	(9.35)	(21.01)	(0.00)	(4.69)	(38.76)	(16.98)	(0.00)	(0.00)
左折車流入による補正率	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(左折率)	(0.0)	(0.0)	(0.0)	(0.0)	(0.0)	(0.0)	(0.0)	(0.0)
(歩行者による他減速)	0.18	0.18	0.18	0.18	0.18	0.18	0.18	0.18
(歩行者通行時間)	44	26	44	26	44	26	44	26
(歩行者通行時間)	42	22	42	22	42	22	42	22
横断歩行者による補正率	0.828	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(右折車)	0.612	0.612	0.612	0.612	0.612	0.612	0.612	0.612
(右折車の通過確率)	44	44	44	44	44	44	44	44
(有効歩道幅)	1.440	1.440	1.440	1.440	1.440	1.440	1.440	1.440
(表示変り目のきりばい台数(幅分))								
KR: 台/サイクル								
(交差点内横断台数)								
K: 台/サイクル								
飽和交通量	1389	1744	2000	1800	1936	1408	1375	1800
設計交通量	139	414	22	48	469	83	166	166
(R-N)			(0+22)		(0+469)		(58+0)	
右折補正交通量								
交差点流入部の飽和率	0.059	0.237	0.011	0.027	0.242	0.031	0.039	0.082
1φ	0.059	0.237	0.011	0.027	0.242	0.031	0.039	0.082
必要飽和率								
2φ								
3φ								
有効歩道幅(秒)	44	44	44	44	44	44	44	44
2φ								
3φ								
信号機間隔	G/C	44/90	26/90	26/90	26/90	8/90	26/90	26/90
可能交通量	C	684	578	520	946	486	397	535
交通量率	q/C	0.203	0.468	0.098	0.092	0.171	0.134	0.310
交通量率のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK
歩道幅	Ls (m)	34.2	10.8	10.8	26.1	26.1	26.1	37.4

※ N=33x(3600/C), N: 時間で右折車が交差点内に滞留する台数
※ *交通量 (台/実時間)

A: 至 十日市場
B: 至 泉
C: 至 泉
D:

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いに「注意願います。」



上段: 方向別合計交通量 [台/時]
下段: (大型車流入台数) [台/時]
<歩行者数> [人/時]

現示方式の図示 (※記号の対応関係は次のとおり。①-A, ②-B, ③-C, ④-D)

現示	1φ	2φ	3φ
表示時間	G:44 Y:3 AR:0	G:8 Y:2 AR:2	G:26 Y:3 AR:2
有効歩道幅	44	8	26
歩道幅	3	4	5

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

19 現況の交通量を一般交通量とした場合の開催時の大気質、騒音及び振動について

ご意見の趣旨

地域社会の交通混雑の予測において、実態に即した予測となるよう、既存資料ではなく交通量を推計（転換率式併用QV分割配分手法）して、一般交通量を設定したと思うが、方法書の審査の段階では提示されていないので、これを使用した理由とその妥当性について聞きたい（第11回 環境影響評価審査会（11月2日）でのご意見）。

関係車両の走行に伴う道路交通騒音の地点7について、令和2年の現地調査の時点では環境基準を満たしていたところが、こういう事業によって予測だと5デシベル程度増加すると、結果として環境基準を満たせなくなる。環状4号線の混雑の緩和として瀬谷地内線に車両を誘導すると、騒音の環境が悪化することが懸念される。（第13回 環境影響評価審査会（12月6日）でのご意見）

事業者の見解

第13回環境影響評価審査会（12月6日）でお示した、現況の交通量（混雑時）に本博覧会の開催によって発生する交通量（多客日）を加えた条件を用いて、開催中における大気質、騒音及び振動について検証した結果をご提示します。検証にあたっては準備書と同様に、地点1～7（図19-1及び19-2）において、大気質濃度、道路交通騒音レベル、道路交通振動レベルについて試算しました。

大気質の予測結果としては、二酸化窒素は0.032～0.034ppm、浮遊粒子状物質は0.045mg/m³であり、環境基準及び環境目標値（二酸化窒素：0.04ppm 以下、浮遊粒子状物質：0.10mg/m³ 以下）に適合しています（表19-1）。

振動の予測結果としては、昼間で42.9～50.6 デシベル、夜間で41.1～49.6 デシベルであり、予測7地点全てで道路交通振動の要請限度を下回ると予測します（表19-3）。

騒音の予測結果としては、昼間で58.3～68.6デシベルであり、予測7地点のうち5地点（地点1、地点2、地点3、地点4、地点5）で環境基準を下回ると予測します。その他の2地点（地点6、地点7）では環境基準を上回っていますが、将来一般交通量において、すでに環境基準を上回っています。これらの2地点における本博覧会の関係車両に起因する騒音レベルの増分は最大1.6デシベル（1.5～1.6デシベル）と予測します（表19-2）。

なお、今回の予測値と準備書での予測値を比較すると、地点5及び7については、一般交通に起因する騒音レベルは準備書の方が高い値（地点5：2.8～3.0、地点7：2.2～2.4デシベル）となっていますが、これは、準備書の予測値が瀬谷地内線及び三ツ境下草柳線の開通による通過交通の増加を考慮しているためと想定します。

現地調査において、地点7の平日及び休日の騒音レベルは環境基準を下回りますが、現況の交通量（混雑時）を用いた今回の予測値（一般交通に起因する騒音レベル）は61.5～62.0デシベルであり、環境基準を上回ります。

また、本博覧会の開催までには、瀬谷地内線及び三ツ境下草柳線は開通しており、地点7は通過交通の増加によって現地調査時点よりも騒音レベルは高くなると想定します。

本博覧会としては、公共交通機関の利用促進を図るとともに、パークアンドライドの導入、駐車場の事前予約の導入等により、地点7も含め会場周辺への交通集中による影響の低減に努めます。

補足資料 19 現況の交通量を一般交通量とした場合の開催時の大気質、騒音及び振動について

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

表 19-1 現況交通量を用いた予測結果（大気）

予測地点	道路名	予測位置	二酸化窒素 (ppm)		浮遊粒子状物質 (mg/m ³)	
			日平均値の年間98%値		日平均値の2%除外値	
			準備書記載の結果	現況交通量による結果	準備書記載の結果	現況交通量による結果
地点1	環状4号線	東側	0.033	0.033	0.045	0.045
		西側	0.033	0.033	0.045	0.045
地点2	市道五貫目第33号線	北側	0.033	0.034	0.045	0.045
		南側	0.034	0.034	0.045	0.045
地点3	市道五貫目第33号線	南側	0.033	0.033	0.045	0.045
		北側	0.033	0.033	0.045	0.045
地点4	環状4号線	西側	0.034	0.034	0.045	0.045
		東側	0.034	0.033	0.045	0.045
地点5	深見第228号線	西側	0.032	0.032	0.045	0.045
		東側	0.032	0.032	0.045	0.045
地点6	環状4号線	西側	0.033	0.034	0.045	0.045
		東側	0.033	0.033	0.045	0.045
地点7	瀬谷地内線	西側	0.033	0.032	0.045	0.045
		東側	0.032	0.032	0.045	0.045

注1：環境基準は、二酸化窒素0.04ppmから0.06ppmまでのゾーン内又はそれ以下、浮遊粒子状物質0.10mg/m³以下。

注2：環境保全目標は、二酸化窒素0.04ppm以下、浮遊粒子状物質0.10mg/m³以下。

表 19-2 現況交通量を用いた予測結果（騒音）

単位：デシベル

予測地点	道路名	予測位置	道路交通騒音レベル(L _{Aeq})							環境基準	
			準備書記載の結果			現況交通量による結果			差分		
			一般	開催中	増加	一般	開催中	増加	一般		開催中
			A	B	B-A	C	D	D-C	A-C		B-D
地点1	環状4号線	東側	63.9	66.7	2.8	62.7	66.1	3.4	1.2	0.6	70
		西側	65.1	67.8	2.7	63.9	67.2	3.3	1.2	0.6	
地点2	市道五貫目第33号線 (八王子街道)	北側	66.3	66.7	0.4	66.8	67.2	0.4	-0.5	-0.5	70
		南側	66.3	66.6	0.3	66.9	67.2	0.3	-0.6	-0.6	
地点3	市道五貫目第33号線 (八王子街道)	南側	63.0	64.2	1.2	64.1	65.1	1.0	-1.1	-0.9	70
		北側	64.8	66.0	1.2	65.7	66.7	1.0	-0.9	-0.7	
地点4	環状4号線	西側	63.9	67.0	3.1	61.9	66.2	4.3	2.0	0.8	70
		東側	63.6	67.0	3.4	62.0	66.4	4.4	1.6	0.6	
地点5	深見第228号線	南側	60.2	60.7	0.5	57.4	58.3	0.9	2.8	2.4	60
		北側	60.0	60.8	0.8	57.0	58.5	1.5	3.0	2.3	
地点6	環状4号線	西側	66.5	68.2	1.7	67.1	68.6	1.5	-0.6	-0.4	65
		東側	64.6	66.4	1.8	65.3	66.9	1.6	-0.7	-0.5	
地点7	瀬谷地内線	西側	64.4	65.3	0.9	62.0	63.5	1.5	2.4	1.8	60
		東側	63.7	64.7	1.0	61.5	63.0	1.5	2.2	1.7	

注1：時間区分は、昼間：6～22時です。

注2：網掛けは環境基準を上回ることを示します。

注3：「一般」は一般交通量のみによる騒音寄与レベル、「開催中」は開催中交通量（一般車両＋関係車両）による騒音レベルです。

補足資料 19 現況の交通量を一般交通量とした場合の開催時の大気質、騒音及び振動について

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

表 19-3 現況交通量を用いた予測結果（振動）

単位：デシベル

予測地点	道路名	予測位置	道路交通振動レベル(L ₁₀)								要請限度
			準備書記載の結果			現況交通量による結果			差分		
			一般	開催中	増加	一般	開催中	増加	一般	開催中	
			A	B	B-A	C	D	D-C	A-C	B-D	
昼間	地点 1 環状 4 号線	東側	39.8	43.8	4.0	37.6	43.2	5.6	2.2	0.6	70
		西側	40.0	44.0	4.0	37.8	43.4	5.6	2.2	0.6	
	地点 2 市道五貫目第 33 号線 (八王子街道)	北側	46.1	46.4	0.3	46.6	46.8	0.2	-0.5	-0.4	70
		南側	46.1	46.4	0.3	46.6	46.8	0.2	-0.5	-0.4	
	地点 3 市道五貫目第 33 号線 (八王子街道)	南側	48.4	49.2	0.8	49.4	49.7	0.3	-1.0	-0.5	70
		北側	49.2	50.1	0.9	50.3	50.6	0.3	-1.1	-0.5	
	地点 4 環状 4 号線	西側	46.1	50.3	4.2	43.5	49.8	6.3	2.6	0.5	65
		東側	46.1	50.3	4.2	43.5	49.8	6.3	2.6	0.5	
	地点 5 深見第 228 号線	南側	43.7	46.6	2.9	41.8	42.9	1.1	1.9	3.7	65
		北側	43.7	46.6	2.9	41.8	42.9	1.1	1.9	3.7	
	地点 6 環状 4 号線	西側	43.9	47.1	3.2	45.4	46.5	1.1	-1.5	0.6	65
		東側	43.1	46.1	3.0	44.5	45.6	1.1	-1.4	0.5	
	地点 7 瀬谷地内線	西側	45.0	47.4	2.4	42.7	44.6	1.9	2.3	2.8	65
		東側	44.9	47.3	2.4	42.7	44.7	2.0	2.2	2.6	
夜間	地点 1 環状 4 号線	東側	41.6	44.1	2.5	35.7	45.1	9.4	5.9	-1.0	65
		西側	41.8	44.3	2.5	35.8	45.3	9.5	6.0	-1.0	
	地点 2 市道五貫目第 33 号線 (八王子街道)	北側	45.4	45.7	0.3	44.1	44.7	0.6	1.3	1.0	65
		南側	45.4	45.7	0.3	44.1	44.7	0.6	1.3	1.0	
	地点 3 市道五貫目第 33 号線 (八王子街道)	南側	46.5	48.4	1.9	47.8	49.6	1.8	-1.3	-1.2	65
		北側	47.3	49.3	2.0	47.0	48.7	1.7	0.3	0.6	
	地点 4 環状 4 号線	西側	44.6	50.1	5.5	40.5	49.6	9.1	4.1	0.5	60
		東側	44.6	50.1	5.5	40.5	49.6	9.1	4.1	0.5	
	地点 5 深見第 228 号線	南側	42.5	46.6	4.1	33.2	41.3	8.1	9.3	5.3	60
		北側	42.5	46.6	4.1	33.2	41.3	8.1	9.3	5.3	
	地点 6 環状 4 号線	西側	42.8	46.9	4.1	42.7	47.6	4.9	0.1	-0.7	60
		東側	42.1	46.0	3.9	42.0	46.7	4.7	0.1	-0.7	
	地点 7 瀬谷地内線	西側	41.2	46.2	5.0	35.4	41.1	5.7	5.8	5.1	60
		東側	41.1	46.1	5.0	35.5	41.1	5.6	5.6	5.0	

注1：予測時間帯は、昼間8時～19時、夜間19～8時としました。

注2：道路交通振動レベルの値は、各地点において関係車両が通過する時間帯の最大値を示します。

注3：網掛けは要請限度を上回ることを示します（該当なし）。

表 19-4 現況値を使用した予測方法等（大気質、騒音及び振動）

	大気質	騒音	振動
予測項目	準備書記載のとおり		
予測地域・地点	準備書記載のとおり (図 19-1 参照)	準備書記載のとおり (図 19-2 参照)	準備書記載のとおり (図 19-2 参照)
予測時期	準備書記載のとおり		
予測方法	準備書記載のとおり		
予測条件	準備書 p6.7-69 の記載内容のうち、予測交通量（準備書 p6.7-70 「表 6.7-53」）の将来一般交通量について、現況の交通量（混雑時）を基に設定しました（表 19-5(1)参照）。	準備書 p6.8-44 の記載内容のうち、予測交通量（準備書 p6.8-44～45 「表 6.8-25(1)～(2)」）の将来一般交通量について、現況の交通量（混雑時）を基に設定しました（表 19-5(2)参照）。	準備書 p6.9-37 の記載内容のうち、予測交通量（準備書 p6.9-37～38 「表 6.9-27(1)～(2)」）の将来一般交通量について、現況の交通量（混雑時）を基に設定しました（表 19-5(1)参照）。

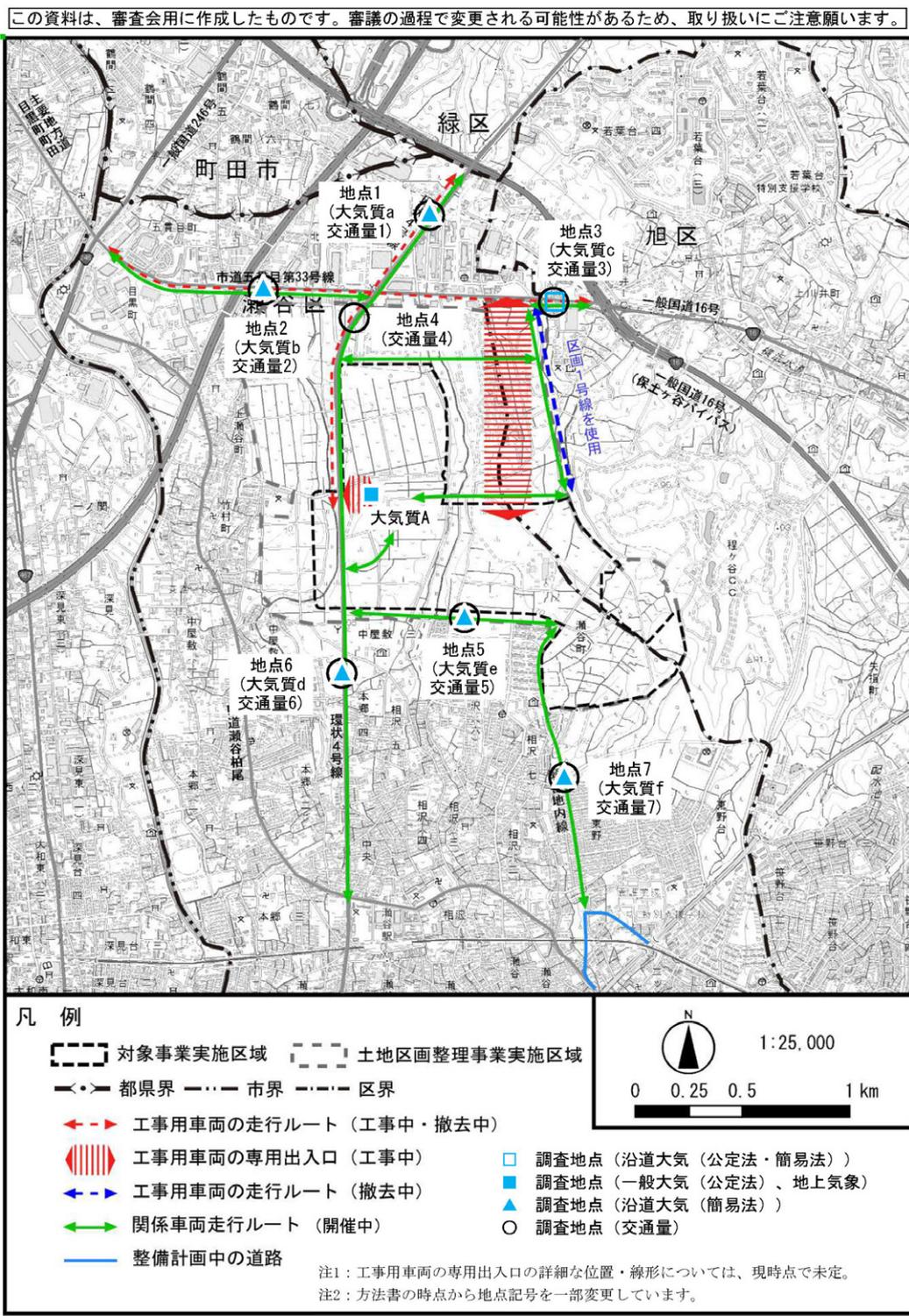


図 19-1 大気質の調査地点図 (準備書 p6. 7-7 「図 6. 7-1」)

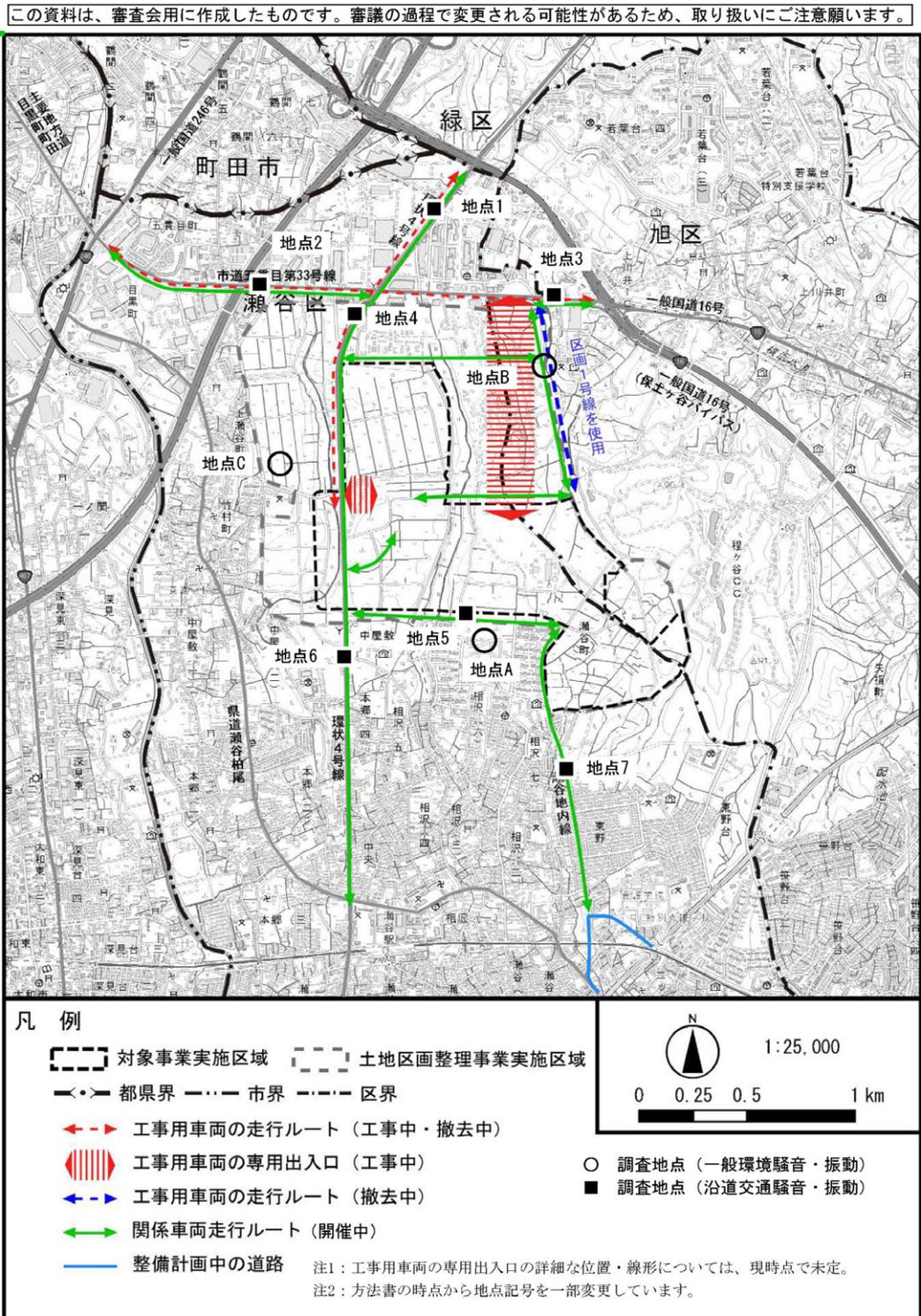


図 19-2 騒音及び振動の調査地点図 (準備書 p6.8-6 「図 6.8-1」 及び p6.9-5 「図 6.9-1」)

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

表 19-5(1) 現況値を使用した予測の設定交通量（大気質、振動）

単位：台/24時間

予測地点	道路名	方向	車種分類	24時間交通量		
				将来一般交通量※	関係車両台数	開催中交通量
				A	B	A+B
地点 1	環状 4 号線	目黒交番前 (南行)	大型車	549	1,313	1,862
			小型車	5,850	3,098	8,948
			合計	6,399	4,411	10,810
		十日市場 (北行)	大型車	577	1,313	1,890
			小型車	5,797	2,221	8,018
			合計	6,374	3,534	9,908
地点 2	市道五貫目 第 33 号線 (八王子街道)	目黒交番前 (東行)	大型車	2,348	4	2,352
			小型車	10,196	1,672	11,868
			合計	12,544	1,676	14,220
		国道 246 号 (西行)	大型車	2,358	4	2,362
			小型車	10,263	1,432	11,695
			合計	12,621	1,436	14,057
地点 3	市道五貫目 第 33 号線 (八王子街道)	目黒交番前 (西行)	大型車	2,133	0	2,133
			小型車	8,187	4,073	12,260
			合計	10,320	4,073	14,393
		上川井 (東行)	大型車	2,120	0	2,120
			小型車	7,969	4,864	12,833
			合計	10,089	4,864	14,953
地点 4	環状 4 号線	目黒交番前 (北行)	大型車	514	1,317	1,831
			小型車	5,320	3,655	8,973
			合計	5,834	4,970	10,804
		瀬谷駅 (南行)	大型車	572	1,317	1,889
			小型車	5,638	5,040	10,678
			合計	6,210	6,357	12,567
地点 5	深見 第 228 号線	環状 4 号線 (西行)	大型車	159	0	159
			小型車	2,583	336	2,919
			合計	2,742	336	3,078
		細谷戸公園 (東行)	大型車	107	181	288
			小型車	2,282	299	2,581
			合計	2,389	480	2,869
地点 6	環状 4 号線	目黒 交番前 (北行)	大型車	760	578	1,338
			小型車	5,957	808	6,765
			合計	6,717	1,386	8,103
		瀬谷駅 (南行)	大型車	704	578	1,282
			小型車	5,755	643	6,398
			合計	6,459	1,221	7,680
地点 7	瀬谷地内線	細谷戸公園 (北行)	大型車	159	181	340
			小型車	2,583	326	2,909
			合計	2,742	507	3,249
		瀬谷駅 (南行)	大型車	107	181	288
			小型車	2,282	289	2,571
			合計	2,389	470	2,859

※混雑時においては、既存資料（土地区画整理事業）で自動車断面交通量の現地調査を行っていないため、交差点における方向別交通量の現地調査結果を基に、断面交通量を推計しました。

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

表 19-5(2) 現況値を使用した予測の設定交通量（騒音）

単位：台/16時間

予測地点	道路名	方向	車種分類	16時間交通量		
				将来一般交通量 [※]	関係車両台数	開催中交通量
				A	B	A+B
地点 1	環状 4 号線	目黒交番前 (南行)	大型車	430	1,313	1,743
			小型車	5,274	3,098	8,372
			合計	5,704	4,411	10,115
		十日市場 (北行)	大型車	450	1,313	1,763
			小型車	5,283	2,221	7,504
			合計	5,733	3,534	9,267
地点 2	市道五貫目 第 33 号線 (八王子街道)	目黒交番前 (東行)	大型車	1,789	4	1,793
			小型車	8,718	1,672	10,390
			合計	10,507	1,676	12,183
		国道 246 号 (西行)	大型車	1,853	4	1,857
			小型車	9,217	1,432	10,649
			合計	11,070	1,436	12,506
地点 3	市道五貫目 第 33 号線 (八王子街道)	目黒交番前 (西行)	大型車	1,619	0	1,619
			小型車	7,207	4,073	11,280
			合計	8,826	4,073	12,899
		上川井 (東行)	大型車	1,571	0	1,571
			小型車	6,849	4,864	11,713
			合計	8,420	4,864	13,284
地点 4	環状 4 号線	目黒交番前 (北行)	大型車	404	1,317	1,721
			小型車	4,803	3,653	8,456
			合計	5,207	4,970	10,177
		瀬谷駅 (南行)	大型車	461	1,317	1,778
			小型車	4,948	5,040	9,988
			合計	5,409	6,357	11,766
地点 5	深見 第 228 号線	環状 4 号線 (西行)	大型車	145	0	145
			小型車	2,413	336	2,749
			合計	2,558	336	2,894
		細谷戸公園 (東行)	大型車	100	181	281
			小型車	2,057	299	2,356
			合計	2,157	480	2,637
地点 6	環状 4 号線	目黒 交番前 (北行)	大型車	600	578	1,178
			小型車	5,242	808	6,050
			合計	5,842	1,386	7,228
		瀬谷駅 (南行)	大型車	585	578	1,163
			小型車	5,018	643	5,661
			合計	5,603	1,221	6,824
地点 7	瀬谷地内線	細谷戸公園 (北行)	大型車	145	181	326
			小型車	2,413	326	2,739
			合計	2,558	507	3,065
		瀬谷駅 (南行)	大型車	100	181	281
			小型車	2,057	289	2,346
			合計	2,157	470	2,627

※混雑時においては、既存資料（土地区画整理事業）で自動車断面交通量の現地調査を行っていないため、交差点における方向別交通量の現地調査結果を基に、断面交通量を推計しました。

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

20 転換率式併用QV分割配分手法について (2)

ご意見の趣旨

分割配分は分割の仕方によって出てくる結果が変わり得るものであるため、どのように分割をしたのかなど、今後、第三者がこれをきちんと検証できるような情報を記載していただくことが必要であると思う(第15回環境影響評価審査会(1月10日)でのご意見)。

事業者の見解

本博覧会では、交通管理者や所管省庁等との協議・調整において、当該地域の他の事業との整合を図る観点から、推計手法については、分割配分手法により実施しています。

審査会でのご指摘を踏まえ、推計の過程等が検証できるよう、配分回数や分割比率など前提となる条件等について整理しました。

表20-1 交通量推計の前提条件等について

項目	今回の推計
配分手法	高速転換率併用分割配分
配分回数、分割比率	10回、1/10
交通流の推計時点	R9 時点
推計の状況(整備の有無)	有 (開発を含めた環境影響評価を行うため)
推計に用いた OD 表	道路交通センサスをベースとした自動車 OD 表 (H22 センサス)
開発交通量の考慮	有 (考慮した開発交通(トリップ数): 23,631 台トリップ/日※ ※想定する駅シャトルバス、団体バス、P&R シャトルバスの各台数を含む)

補足資料 21 迂回経路の運用における地点10及び地点2の予測評価について（2）

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

21 迂回経路の運用における地点10及び地点2の予測評価について（2）

ご意見の趣旨

地点10と地点2について、交通容量比はそれぞれ示していますが、これを踏まえて、交差点需要率についてはどのようなになったのか。

交通容量比が1.0を超えている場合と、交差点需要率が限界需要率を超えてしまう場合は、どのように処理するかも検討していただければと思う（第15回環境影響評価審査会（1月10日）でのご意見）。

事業者の見解

第15回横浜市環境影響評価審査会（1月10日）において、ご提示した迂回経路の運用効果について、地点10及び地点2における交差点需要率を試算しました。試算した結果、地点10及び地点2における交通需要率はいずれの場合も限界需要率を下回りました（表21-1）。

この迂回経路の運用は、迂回台数として200台/時を設定した場合の効果を試算したもので、地点12の交通容量比及び交差点需要率は改善され、来場車両による滞留については、一定程度の緩和が期待できることから、引き続き、交通管理者等との調整を進めていきます。

なお、地点12においては、右折車線の交通容量比が1を超過しており、信号1サイクルで捌き切れない車両と次の信号サイクルによる滞留長によって、土地区画整理事業の区域内道路や駐車場内に地点12からの退場待ちの車両が発生すると想定します。

また、地点12については、来場車両のピーク時（20:00～21:00）における北側の横断歩道の利用は限定的であると想定されますが、迂回経路を運用しても横断歩道の影響を考慮した条件では、交差点需要率が限界需要率も超える結果となります。

このため、区域内道路及び駐車場内に車両が滞留できるスペースをできるだけ多く確保するとともに、ピーク時間について事前周知することで、来場車両の退出時間が集中しないよう促していきます。あわせて、案内看板の設置や誘導員を配置するなど、北側の横断歩道による影響についてはできるだけ生じさせないように努めていきます。

表 21-1 迂回経路の運用効果の試算結果

迂回経路の運用	地点12		地点10		地点2		
	横断歩道による影響	交通容量比（右折）	交差点需要率（限界需要率：0.867）	交通容量比（左折）	交差点需要率（限界需要率：0.518）	交通容量比（右折）	交差点需要率（限界需要率：0.912）
なし	考慮しない場合	1.296	0.978	0.000	0.455	0.027	0.370
あり		1.110	0.858	0.612	0.455	0.700	0.495
なし	考慮した場合	1.501	1.110	0.000	0.455	0.027	0.370
あり		1.285	0.971	0.612	0.455	0.700	0.495

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

【試算結果】

- ・地点10の交差点需要率（迂回経路の運用がある場合）について

当該車線（C断面左折直進車線）の交通需要率

$$= \text{設計交通量[台/時]} \div \text{飽和交通流率[台/時]} = (0^{※1} + 200^{※2}) / 2,000^{※1} = 0.100$$

$$\text{交差点全体の交通需要率} = 0.079^{※1} (1\phi) + 0.161 (2\phi) + 0.215^{※1} (3\phi) + 0.000^{※1} (4\phi) = 0.455$$

注：当該車線の信号現示(2φ)では別車線（C断面右折車線）の交通需要率が最大であるため、2φの必要現示率としては別車線の値（0.161）を採用

- ・地点2の交差点需要率（迂回経路の運用がある場合）について

当該車線（D断面右折車線）の交通需要率

$$= \text{設計交通量[台/時]} \div \text{飽和交通流率[台/時]} = (8^{※1} + 200^{※2}) / 1,656^{※1} = 0.126$$

$$\text{交差点全体の交通需要率} = 0.184^{※1} (1\phi) + 0.038^{※1} (2\phi) + 0.147^{※1} (3\phi) + 0.126 (4\phi) = 0.495$$

注：当該車線の信号現示(4φ)では本車線の交通需要率が最大であるため、4φの必要現示率としては本車線の値（0.126）を採用

※1 地点10は準備書資料編p1.8-137、地点2は準備書資料編p1.8-130より。

※2 迂回台数として設定した200[台/時]

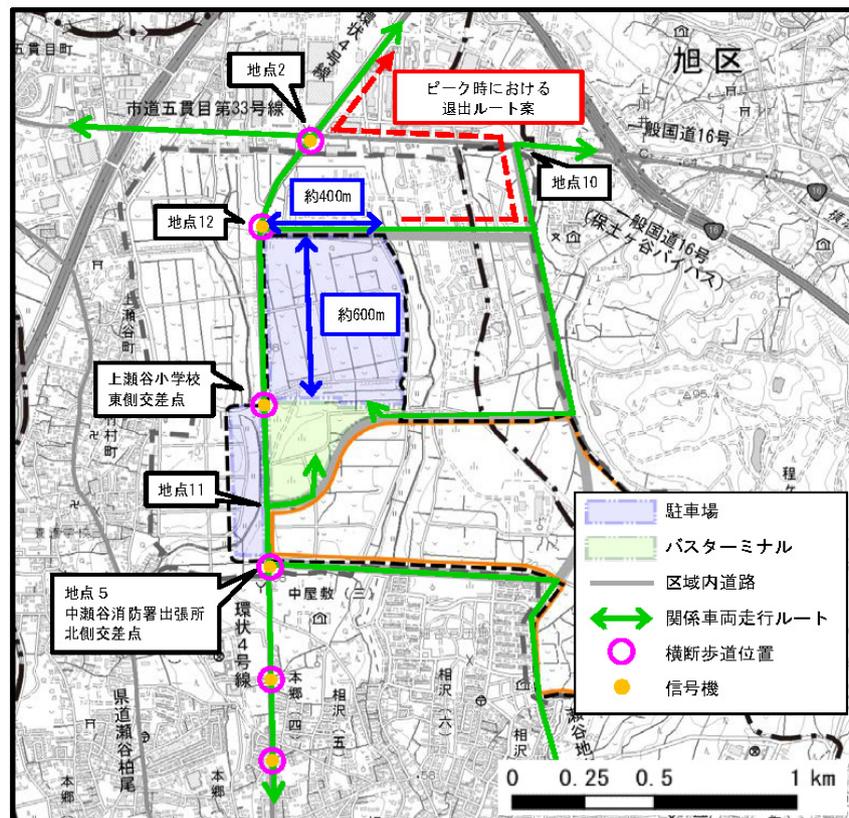


図21-1 ピーク時における迂回経路案

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

22 パークアンドライド駐車場の配置の考え方について

ご意見の趣旨

パークアンドライド駐車場は、事後調査は当然必要だと思うが、計画が未定なまま環境アセスの審査を終了すると、本当に適正な審査の手続と言えるのか疑問に感じる。やはり計画を示してもらい、それを審査するのがアセスかと思う。

地権者との関係もあるのでピンポイントは難しいにせよ、大体このあたりで何台といった情報で、できるものをできる段階でしっかりと出していってもらう方向で事業者に対応を求める（第13回環境影響評価審査会（12月8日）でのご意見）。

事業者の見解

本博覧会では、多客日（10.5万人/日、10日程度）などへの対応として、会場外駐車場（パークアンドライド駐車場）を約4,000台確保する予定です。準備書においては、現時点で想定している横浜青葉インターチェンジの高架下付近を記載しています。それ以外の候補地についても、現在、「会場まで概ね10km程度の距離」、「輸送効率を考え、駐車場の規模は、1か所あたり約300台以上を想定」などの観点から選定を進めています。

本審査会でのご指摘を踏まえ、土地所有者等の承諾等が得られた候補地については、必要に応じて予測評価し追加資料として順次ご提示する予定ですが、全ての候補地をご提示できないことも想定されることから、駐車場の配置の考え方について、以下のとおりご提示します。

本博覧会では、市内や近県だけでなく、国内の広域からの来場者が見込まれ、会場までのアクセスは、高速道路や主要な幹線道路が使用されると想定します。

このため、パークアンドライド駐車場の配置については、高速道路や主要な幹線道路など、会場周辺の広域道路網や準備書（p2-31）に示した来場者の方向別交通量割合（自家用車）などを踏まえ、パークアンドライドをより効率的で効果的に運用できるよう、方面別にゾーンを設定し、候補地を選定していきます（図22-1）。各ゾーンの駐車台数は、約800から1,000台を目安とし、ゾーンによっては駐車場を複数個所で設置して、各ゾーンの合計で、約4,000台を確保していきます。

各ゾーンの駐車台数の目安：約800～1,000台

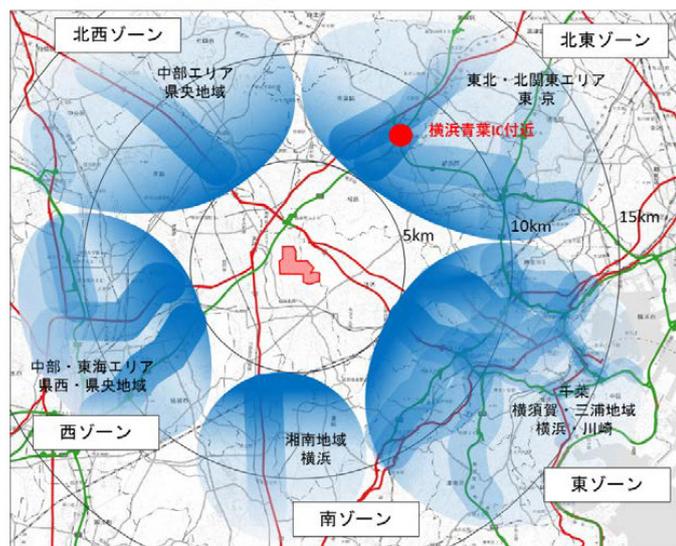


図22-1 パークアンドライド駐車場の配置の考え方

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

23 廃棄物の処理方法及び堆肥化について

ご意見の趣旨

廃棄物について、どこでどのように処理をするのか、その処理が本当に適切なのかという処理のことが何も書かれていないように思う。

近隣に本当にあるのかも含めて、どのように探して、どうやって取り組んでいくのか、もう少し説明が必要なのではないかとと思う。

堆肥化できるということをどのように担保するのかというところが、必要ではないかと思う（第11回環境影響評価審査会（11月2日）でのご意見）。

事業者の見解

本博覧会の開催中に発生する一般廃棄物は、可燃ごみ（約1,688 t/期間）、紙類（約736 t/期間）、食品残渣（約607 t/期間）、植物残渣（約43 t/期間）及び不燃ごみ（約86 t/期間）となっており、対象事業実施区域では処理せず、入札等の適正な手続きにより、横浜市内をはじめとする近隣の事業者等と契約締結して適切に処分します。可燃ごみについては、市内4か所にある横浜市の焼却工場で処分することになります。紙類及び不燃ごみについてはリサイクル業者が、食品残渣及び植物残渣については、横浜市長の許可を受けている一般廃棄物処理業者（以下「一般廃棄物処理業者」という。）によって処理することを想定しています。

本博覧会では廃棄物の処理量を削減するため、食品ロスの削減やリユース食器類の使用の推進など、準備書に記載した環境の保全のための措置を着実に実行するとともに、可燃ごみ、紙類及び不燃ごみについては、出展者や参加者等の協力のもと、分別を徹底することで、リサイクルが可能となるよう努めます。

また、横浜市内の一般廃棄物処理業者は、13社（14施設：図23-1）であり、このうち食品残渣の処理を行っているのは4社、植物残渣の処理を行っているのは10社となっています。食品残渣については、堆肥、飼料、バイオマス発電の燃料など、植物残渣については、堆肥、燃料チップなどとしてリサイクルされています。一般廃棄物処理業者の処理能力としては、食品残渣は約227 t/日、植物残渣は約2,172 t/日となっており（表23-1）、本博覧会から発生する食品残渣及び植物残渣をリサイクルするための処理能力は十分に確保できると考えます。

本博覧会では、食品残渣及び植物残渣の処理については、バイオマス発電の燃料としての活用や堆肥化などのリサイクルを行っている一般廃棄物処理業者を選定していきます。

なお、産業廃棄物についても、一般廃棄物と同様に、廃棄物の処理量を削減に向けて3Rの推進に努めていきます。

表 23-1 開催中の廃棄物の発生量及び処理能力について

	本博覧会からの発生量	一般廃棄物処理業者の処理能力
食品残渣	約 3t/日	約 227t/日
植物残渣	約 14t/回	約 2,172t/日

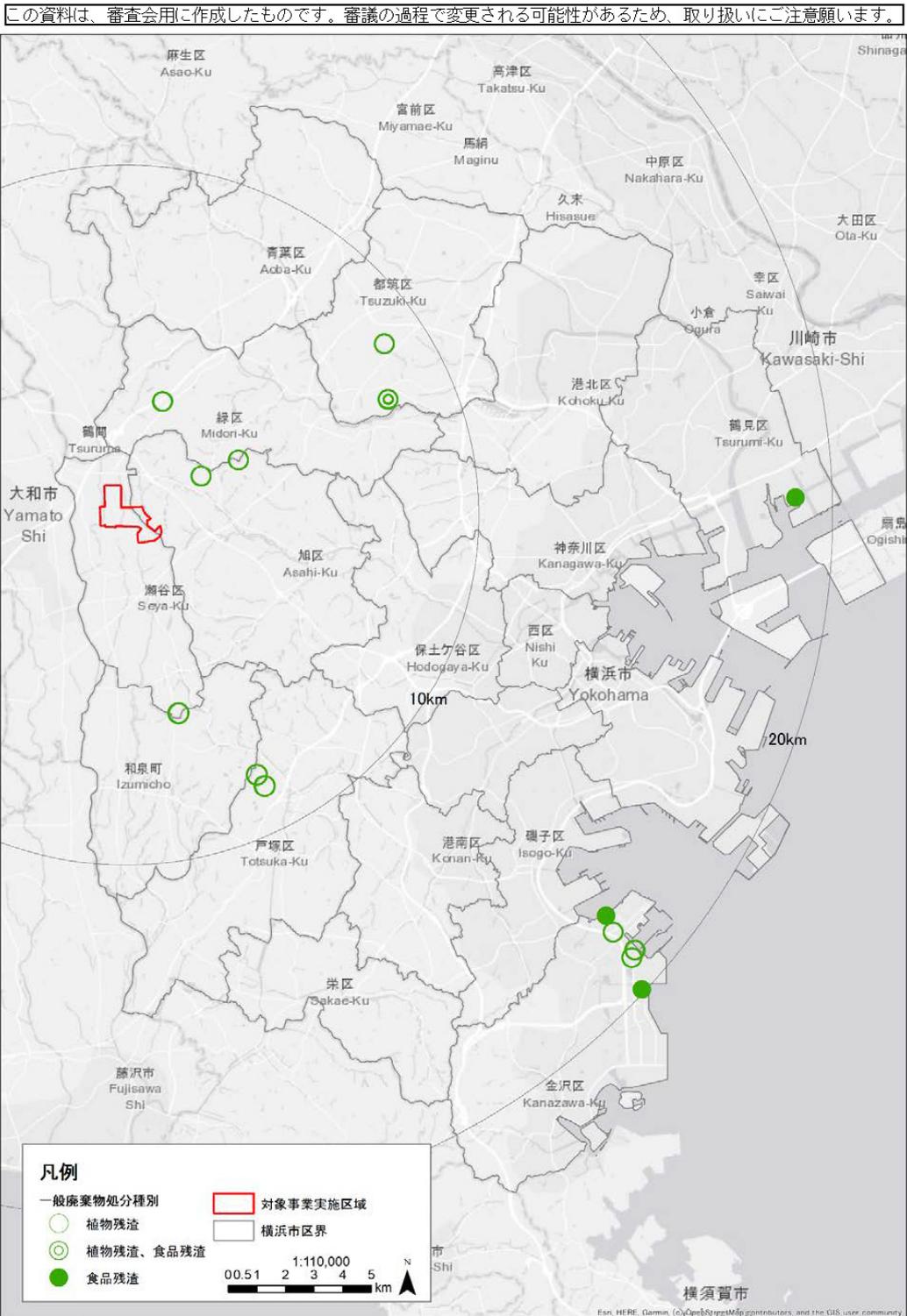


図23-1 一般廃棄物処理施設位置図

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

24 レンタル・リース建築物の撤去に伴う廃棄物の原単位について

ご意見の趣旨

建築物をレンタル・リースするとして、普通の建物を壊す場合の30%としているが、その根拠や前例を教えてください（第11回環境影響評価審査会（11月2日）でのご意見）。

事業者の見解

本博覧会における仮設建築物（レンタル・リース）から発生する廃棄物量については、G8北海道洞爺湖サミット（2008年7月開催）の国際メディアセンターのリユース実績（重量比：74.1%）を参考に30%と設定しました。同施設は、国土交通省北海道開発局が事業主体となり建築され、建物使用期間が2か月（2008年6月～7月）に限定され、構造は鉄骨造、基礎は覆工板とH鋼で構成した置き基礎構造となっています。リユース実績の内訳は、表24-1に示す通りです。

表 24-1 参考事例における主な再使用部材等

部位	再利用材料名
構造部材	山留材、覆工板
外部	屋根折板、外壁角波鉄板、環境ウォール集成材、環境ウォール植栽、旗竿ポール
内部	OAフロア、タイルカーペット、グラスウールボード、ケナフ膜、断熱材、木製床パネル
電気設備	太陽光パネル一般型、太陽光パネルシースルー型、キュービクル・分電盤、照明器具、スイッチ、放送機器等
機械設備	エレベーター（15人乗り）、空調機、衛生陶器

※参照資料：「官庁施設における3Rの取り組みについて—北海道洞爺湖サミット国際メディアセンター整備事業の事例報告—」（久光 英春，平成21年度国土交通省 国土技術研究会資料）

※資機材の総重量11,308t、うちリース材及び再使用された資機材の重量8,378tからリユース実績74.1%とされている。

<施設概要>

名 称：北海道洞爺湖サミット国際メディアセンター
 所 在 地：北海道虻田郡留寿都村
 整備主体：北海道開発局
 主な用途：記者会見場
 使用期間：2008年6月～7月
 延床面積：10,692㎡
 構 造：鉄骨造
 階 数：2階建

補足資料 25 再資源化の取組について

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

25 再資源化の取組について

ご意見の趣旨

平均の数値を持ってきて、再資源化率を出して発生量を予測されるのはいいが、そこからどうやって取り組んで減らしていくか、そもそも出ないようにするかを環境保全措置には述べていただければと思う（第11回環境影響評価審査会（11月2日）でのご意見）。

事業者の見解

本博覧会で発生する廃棄物を削減するため、工事中、開催中及び撤去中において、準備書に記載した環境の保全のための措置を着実に実行していきます。

また、工事中及び撤去中において、建築物の内装部材等は、できるだけリユースできるように努めるとともに、やむを得ずリユースできない場合には、リサイクル率の高い素材（木材、金属など）を用いた製品・部材等を選択することとし、環境の保全のための措置に追記します（表25-1）。

表 25-1 環境の保全のための措置（工事及び撤去の実施により発生する廃棄物等）

区分	環境の保全のための措置
【工事中】 建設行為の実施	<ul style="list-style-type: none"> ・会場施設については公園施設を活用するとともに、レンタル・リースの採用により、産業廃棄物の削減を進めます。 ・<u>建築物の内装部材等は、できるだけリユースできるように努めるとともに、やむを得ずリユースできない場合には、リサイクル率の高い素材（木材、金属など）を用いた製品・部材等を選択します。</u> ・会場整備のため植物を搬入しますが、一般廃棄物である植物残渣等については、条約等に基づき焼却等処分が必要なものを除き可能な限り堆肥化するとともに、植物トレーやポット等の産業廃棄物についてはリユース（返却）を推進します。 ・建設資材等の搬入にあたっては、過剰な梱包を控え、産業廃棄物の発生抑制を図ります。 ・工事現場内に産業廃棄物保管場所を設置して、飛散防止や分別保管に配慮することで、再利用・再資源化に寄与します。 ・工事関係者に対して、廃棄物の減量化及び分別の徹底を啓発します。 ・特定建設資材廃棄物については「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」に基づき、工事現場内で分別を行い、極力再資源化に努めます。 ・「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」に基づき、許可を有する産業廃棄物処理業者に委託し、産業廃棄物管理票（マニフェスト）を交付の上、運搬・処分先を明確にして、適正に処理します。 ・産業廃棄物の搬出運搬時には、荷崩れや飛散等が生じないように荷台サイドカバーを使用する等適切な対策を講じます。 ・「プラスチックに係る資源循環の促進等に関する法律」に基づきプラスチック類等を確実に分別しリサイクルを行えるようにします。
【撤去中】 仮施設等の撤去	

※準備書から修正した箇所は、太文字・下線で示しています。

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

26 石膏ボードの使用の可能性について

ご意見の趣旨

仮設でも「石膏ボード」が廃棄物に計上されているが、石膏ボードはリサイクル率が低く、一般に処分が困難である。本当に使わざるを得ないものなのか。用途や必要性を伺いたい（第11回環境影響評価審査会（11月2日）後の送付意見）。

事業者の見解

石膏ボードは防・耐火性、遮音性、施工性及び経済性などに優れているため、内装の仕上げ材や間仕切り壁などとして広く建築物の内装部材として使用されています。また、東京2020年オリンピック・パラリンピック競技大会会場仮設施設、洞爺湖サミットや伊勢志摩サミットの国際メディアセンターの内装等、短期の開催でも石膏ボードは使用されていることから、本博覧会の準備書における予測評価では、石膏ボードの使用を予測条件としました。

本博覧会の建築物の内装部材の全てについて、石膏ボードの使用を取りやめることは困難ですが、できるだけ他の部材を使用することとし、リユースできるよう努めます。やむを得ずリユースできない場合には、内装部材については、リサイクル率の高い素材（木材、金属など）を用いた製品・部材等を選択し、積極的なリサイクルに努めます。

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

27 サステナビリティ戦略における廃棄物の削減等に関する取組について

ご意見の趣旨

AIPHの規則等に、サステナビリティ戦略を作るようにとだけ書いてあるのか、AIPHの規則そのものに廃棄物をなるべく削減するように等が書いてあるのか。環境保全について具体的なルールがあるのか。サステナビリティ戦略は、いつ、誰が、どこで、どのように作るのかを教えてください（第11回環境影響評価審査会（11月2日）でのご意見）。

事業者の見解

サステナビリティ戦略等は、国際園芸博覧会の開催を承認するAIPH（国際園芸家協会）^{※1}が、博覧会主催者に策定するよう義務付けた要求事項です。この戦略は、2021年10月に公表されたAIPHの規則等に基づくものです。主な内容としては、基本方針、及び目的と目標（エネルギーや廃棄物と解体など）を博覧会主催者が設定し、具体的な取組等を記載して、進捗管理を行うことになっています（表27-1）。

AIPHの規則等では、博覧会の持続可能性の目標等を示す、サステナビリティ戦略とその実施計画を開催の3年前までに策定することになっており、策定後は、AIPHに提出して約半年程度の審査を経て承認等を受けることとなります。AIPHの規則等には、設定すべき目標に関する数値などの記述はありませんが、AIPHが定めるサステナビリティ・ポリシー^{※2}や本博覧会の取り巻く背景等を踏まえ、本博覧会としての目標を設定することになっています。

本博覧会協会としては、有識者からなる「持続可能性有識者委員会」を設置して、専門的視点からご意見等をいただくとともに、国、神奈川県及び横浜市等の関係者と協議しながら、2024年3月の策定・公表を目的に作成を進めています（現時点での検討状況：表27-3及び4）。

本博覧会の準備書においては、廃棄物について、AIPHの規則等に基づき、サステナビリティ戦略等を策定し、削減等に関する取組を進めていくことを記載していますが、審査会でのご意見を踏まえ、評価書においては、同戦略等を策定・公表するとともに、サステナビリティレポート^{※3}についても公表することについても追記します（表27-2）。

※1 国際園芸博覧会の開催承認を行う主体。

※2 AIPHは2021年に、組織の意思決定や活動が人々と環境に影響を与える分野を特定し、サステナビリティにポジティブな変化をもたらすことができる機会を取りまとめた「サステナビリティ・ポリシー」を策定した。

※3 AIPH規則等に基づき、AIPHに提出する報告書。

表27-1 サステナビリティ戦略等の主な内容について

項目	概要
基本方針	1 人権、2 労働、3 腐敗防止、4 ダイバーシティ&インクルージョン、5 アクセシビリティ、6 環境の6分野について「基本方針」を設定し、取組の方向性をもとに推進。
目的と目標	5つの「目的」、12の「目標」について、指標を設定し、取組を推進。 【目的】1 気候変動対策、2 生物多様性の保全、3 サステナブルな調達と資源管理、4 公平性と包摂性、5 サステナビリティ教育と意識向上。 【目標】1 生物多様性、2 水環境、3 脱炭素、4 エネルギー、5 公害対策、6 廃棄物と解体、7 建設、8 デザイン・計画、9 交通・会場内移動、10 海外からの参加者、11 サステナブルなイベント運営、12 レガシー

表27-2 評価書での修正箇所

項目	工事中・開催中・撤去中
環境の保全のための措置の実施による廃棄物の削減	・準備書本文（p.6.6-28）の下記内容を評価書では追記します。 本博覧会では、AIPHの規則等に基づき、サステナビリティ戦略等を策定・公表するとともに、サステナビリティレポートについても公表して、廃棄物の削減等に関する取組を進めていきます。

※準備書から修正した箇所は、太文字・下線で示しています。

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

表27-3 サステナビリティ戦略の目的（案）

5つの目的	具体的な取組例
1 気候変動対策	<ul style="list-style-type: none"> 計画地周辺における自然環境との連続性を持った緑のネットワークの構築 GREEN×EXPO 2027の脱炭素化の推進
2 生物多様性の保全	<ul style="list-style-type: none"> グリーンインフラを基軸とした会場計画の検討 環境アセスメント（環境影響評価）の適切な実施
3 サステナブルな調達と資源管理	<ul style="list-style-type: none"> 持続可能性に配慮した調達コードの策定・運用
4 公平性と包摂性	
5 サステナビリティ教育と意識向上	<ul style="list-style-type: none"> 情報発信を意識した展示解説・修景植栽の検討

表27-4 サステナビリティ戦略の目標（案）

12の目標	具体的な取組例	12の目標	具体的な取組例
1 生物多様性	<ul style="list-style-type: none"> グリーンインフラを基軸とした会場計画の検討 環境アセスメント（環境影響評価）の適切な実施 	7 建設	<ul style="list-style-type: none"> 将来公園施設の積極的な活用 持続可能性に配慮した調達コードの策定・運用
2 水環境	<ul style="list-style-type: none"> 灌水消費量の削減 	8 デザイン・計画	<ul style="list-style-type: none"> 設計配慮指針の策定
3 脱炭素	<ul style="list-style-type: none"> GREEN×EXPO 2027の脱炭素化の推進 	9 交通・会場内移動	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通等による会場アクセスの向上 ユニバーサルデザインの導入
4 エネルギー	<ul style="list-style-type: none"> 再生可能エネルギー100%の電気の調達 省エネ型の設備の導入 建築のパッシブデザイン導入 	10 海外からの参加者（外国政府・国際機関等）	<ul style="list-style-type: none"> 公式参加者（外国政府・国際機関等）向けウェブページの開設
5 公害対策	<ul style="list-style-type: none"> 環境アセスメント（環境影響評価）の適切な実施 	11 サステナブルなイベント運営	<ul style="list-style-type: none"> ESMS（イベント・サステナビリティマネジメントシステム）の構築（ISO20121の認証取得・運用） 食品ロスの削減の推進 プラスチック等の使い捨て容器の削減
6 廃棄物と解体	<ul style="list-style-type: none"> 「GREEN サーキュラー建築」による循環経済の推進 3R+Renewableの推進 	12 レガシー	<ul style="list-style-type: none"> 博覧会施設の公園への継承 博覧会の持続可能性に関する取組の継承

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

28 サステナビリティ戦略における温室効果ガスの削減等に関する取組について

ご意見の趣旨

温室効果ガスにおけるサステナビリティ戦略について、環境の保全の措置に明記をするというのは、事後に検証した結果を公表していく旨を文章に追記するということなのか。評価書段階で、そのように書いていくということなのか（第13回環境影響評価審査会（12月6日）でのご意見）。

事業者の見解

サステナビリティ戦略等は、国際園芸博覧会の開催を承認するAIPH（国際園芸家協会）※1が、博覧会主催者に策定するよう義務付けた要求事項で、基本方針、及び目的と目標（脱炭素やエネルギーなど）を博覧会主催者が設定し、具体的な取組等を記載して、進捗管理を行うことになっていきます。

AIPHの規則等では、博覧会の持続可能性の目標等を示す、サステナビリティ戦略とその実施計画を開催の3年前までに策定することになっており、策定後は、AIPHに提出して約半年程度の審査を経て承認等を受けることになります。

本博覧会協会としては、有識者からなる「持続可能性有識者委員会」を設置して、専門的視点からご意見等をいただくとともに、国、神奈川県及び横浜市等の関係者と協議しながら、2024年3月の策定・公表を目途に作成を進めています（現時点での検討状況：表28-2～4）。

本博覧会の準備書においては、AIPHの規則等に基づきサステナビリティ戦略等を策定し、温室効果ガスの削減等に関する取組を進めていくことを記載していますが、審査会でのご意見を踏まえ、評価書においては、同戦略等を策定・公表するとともに、サステナビリティレポート※2についても公表することを追記します（表28-1）。

※1 国際園芸博覧会の開催承認を行う主体。

※2 AIPH規則等に基づき、AIPHに提出する報告書。

表28-1 評価書での修正箇所

項目	工事中・開催中・撤去中
環境保全措置の実施による温室効果ガスの削減	<ul style="list-style-type: none"> 準備書本文（p.6.1-43）の下記内容を評価書では追記します。 本博覧会では、AIPHの規則等に基づき、サステナビリティ戦略等を策定・公表するとともに、<u>サステナビリティレポートについても公表して</u>、更なる温室効果ガスの削減等に関する取組を進めていきます。

※準備書から修正した箇所は、太文字・下線で示しています。

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

表28-2 サステナビリティ戦略の目的（案）

5つの目的	具体的な取組例
1 気候変動対策	<ul style="list-style-type: none"> 計画地周辺における自然環境との連続性を持った緑のネットワークの構築 GREEN×EXPO 2027の脱炭素化の推進
2 生物多様性の保全	<ul style="list-style-type: none"> グリーンインフラを基軸とした会場計画の検討 環境アセスメント（環境影響評価）の適切な実施
3 サステナブルな調達と資源管理	<ul style="list-style-type: none"> 持続可能性に配慮した調達コードの策定・運用
4 公平性と包摂性	
5 サステナビリティ教育と意識向上	<ul style="list-style-type: none"> 情報発信を意識した展示解説・修景植栽の検討

表28-3 サステナビリティ戦略の目標（案）

12の目標	具体的な取組例	12の目標	具体的な取組例
1 生物多様性	<ul style="list-style-type: none"> グリーンインフラを基軸とした会場計画の検討 環境アセスメント（環境影響評価）の適切な実施 	7 建設	<ul style="list-style-type: none"> 将来公園施設の積極的な活用 持続可能性に配慮した調達コードの策定・運用
2 水環境	<ul style="list-style-type: none"> 灌水消費量の削減 	8 デザイン・計画	<ul style="list-style-type: none"> 設計配慮指針の策定
3 脱炭素	<ul style="list-style-type: none"> GREEN×EXPO 2027の脱炭素化の推進 	9 交通・会場内移動	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通等による会場アクセスの向上 ユニバーサルデザインの導入
4 エネルギー	<ul style="list-style-type: none"> 再生可能エネルギー100%の電気の調達 省エネ型の設備の導入 建築のバッシブデザイン導入 	10 海外からの参加者（外国政府・国際機関等）	<ul style="list-style-type: none"> 公式参加者（外国政府・国際機関等）向けウェブページの開設
5 公害対策	<ul style="list-style-type: none"> 環境アセスメント（環境影響評価）の適切な実施 	11 サステナブルなイベント運営	<ul style="list-style-type: none"> ESMS（イベント・サステナビリティマネジメントシステム）の構築（ISO20121の認証取得・運用） 食品ロスの削減の推進 プラスチック等の使い捨て容器の削減
6 廃棄物と解体	<ul style="list-style-type: none"> 「GREEN サーキュラー建築」による循環経済の推進 3R+Renewableの推進 	12 レガシー	<ul style="list-style-type: none"> 博覧会施設の公園への継承 博覧会の持続可能性に関する取組の継承

表28-4 サステナビリティ戦略の目標と指標【抜粋】（案）

目標	指標
3 脱炭素	
脱炭素化に向けた温室効果ガスの排出削減	温室効果ガスのスコープごとの排出量*
4 エネルギー	
建築のバッシブデザイン導入	建築のバッシブデザイン導入
省エネ型の設備の導入	省エネ型の設備の導入
再生可能エネルギーの最大限の活用	再生可能エネルギー電気の利用率

※スコープ1及び2については、排出対策により削減できないCO₂に関して、オフセットを実施し、実質排出量ゼロを目指します。

補足資料 29 圍繞景觀の予測評価について（2）

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

29 圍繞景觀の予測評価について（2）

ご意見の趣旨

固有価値で固有性、親近性があるが、もう少し人と環境との調和の観点から価値を評価するような文言にして、その中に新しく作られる博覧会施設の調和のあり方を書くと、景觀の固有価値という意味での理解が増しやすいと感じた。人工物自体にクローズアップしないような予測、評価の再検証をすると有り難いと思う。

今まで蓄積されてきた景觀の変容についてきちんと評価していただくことが大事なのだと思う。例えば、里地の田園景觀というものを、どう評価したのかということも読み取れるように書いたらと思う。（第14回環境影響評価審査会（12月19日）でのご意見）

事業者の見解

ご指摘を踏まえ、固有価値における固有性及び親近性ついて、評価の考え方を整理し、その考え方に基づいて、圍繞景觀の予測評価を表29-2(1)～(6)及び表29-3のとおり修正しました。

表 29-1 価値認識の対象と代表的な指標例 [修正後]

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、 <u>緑化の状況</u> 、大径木の存在、 <u>生物の生息・生育環境</u> 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（ <u>利用者のアクセス性</u> ） 等
固有価値	固有性	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

※準備書から修正した箇所は、太文字・下線で示しています。

【評価の考え方】

固有性	◎	他にはない独特の要素（人と自然環境が調和した上瀬谷固有の景觀（和泉川の源頭部、相沢川の谷戸、里地の田園風景、遠景の大山山系、海軍道路の桜並木、大規模な草地 等）、もしくはその要素を継承する景觀）が存在している
	○	独特の要素（人と自然環境が調和した景觀（庭園、植栽、田畑、山川などの自然的風景 等））が存在している
	△	独特の要素は存在しない

親近性	◎	地域の人々に親しまれる要素（地域の人々が親近感を感じてきた上瀬谷の景觀（相沢川の谷戸、里地の田園風景、海軍広場、桜並木、野球場、植木畑、遠景の大山山系等）、もしくはその要素を継承する景觀）が十分に存在している
	○	地域の人々に親しまれる要素が一定程度は存在している
	△	地域の人々に親しまれる要素は存在しない

※補足資料 11 から修正した箇所は、赤文字で示しています。

※マークの意味は次のとおりです。 ◎：高い、○：中程度、△：低い

補足資料 29 围绕景观の予測評価について (2)

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

表 29-2(1) 景观区ごとの価値の変化の程度 (大門川右岸域)

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	(◎) △→△	本博覧会の整備前は、 <u>主要な景观構成要素である海軍道路の桜並木や遠景の大山山系が視認できますが、これらと一体となって里地の景观を形成していた畑地や大門川は改変され、造成地の状態となっています。このため、固有性は低いと予測します。</u> 開催中は <u>駐車場等となり、遠景の大山山系は視認できますが、人と自然環境が調和した独特の要素が形成できていないことから、固有性は低いと予測します。</u>
	親近性	(○) △→○	本博覧会の整備前は、 <u>主要な景观構成要素である海軍道路の桜並木や遠景の大山山系が視認できますが、これらと一体となって里地の景观を形成していた畑地や大門川は改変され、造成地の状態となっています。このため、親近性は低いと予測します。</u> 開催中は、 <u>駐車場等となりますが、遠景の大山山系は視認でき、場内は桜などの上瀬谷らしい四季を彩る花木によって緑化され、人々に親しまれてきた上瀬谷の景观が一定程度、継承されることから、親近性は向上して、中程度になると予測します。</u>

注1：価値の変化は、整備前→開催中の順に示しています。なお、参考として現況を () 内に示しています。

また、マークの意味は次のとおりです。 ◎：高い、○：中程度、△：低い

注2：準備書から修正した箇所は太文字・下線で示し、補足資料11から修正した箇所は赤文字で示しています。

表 29-2(2) 景观区ごとの価値の変化の程度 (土地利用混在域)

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	(○) △→○	本博覧会の整備前は、 <u>主要な景观構成要素であった畑地や植木畑は改変され、造成地の状態となっています。このため、固有性は低いと予測します。</u> 開催中は、 <u>バスターミナルや会場区域が整備されます。会場区域には、里地の景观の継承につながる植栽や庭園の整備に加え、周辺環境との調和に配慮したメインゲート、建築物等が整備されます。このため、人と自然環境が調和した独特の景观が形成されることから、固有性は向上して、中程度になると予測します。</u>
	親近性	(◎) △→○	本博覧会の整備前は、 <u>主要な景观構成要素であった海軍広場、野球場、植木畑等は改変され、造成地の状態となっています。このため、地域の人々に親しまれる要素はないことから、親近性は低いと予測します。</u> 開催中は、 <u>桜などの上瀬谷らしい四季を彩る植栽、庭園の整備に加え、地域の人々に親しまれてきた海軍広場や野球場での賑わいの継承につながる周辺環境との調和に配慮したメインゲート、建築物、行催事施設等が整備されます。このため、人々に親しまれてきた上瀬谷の景观が一定程度、継承されることから、親近性は向上して、中程度になると予測します。</u>

注1：価値の変化は、整備前→開催中の順に示しています。なお、参考として現況を () 内に示しています。

また、マークの意味は次のとおりです。 ◎：高い、○：中程度、△：低い

注2：準備書から修正した箇所は太文字・下線で示し、補足資料11から修正した箇所は赤文字で示しています。

補足資料 29 圍繞景観の予測評価について (2)

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

表 29-2(3) 景観区ごとの価値の変化の程度 (相沢川谷戸地域)

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	(◎) ◎→◎	本博覧会の整備前は、谷戸地形を生かした保全対象種の生息・生育環境が創出され、相沢川の谷戸などに見られた上瀬谷固有の景観を継承した他にはない独特の要素が存在することから、固有性は高いと予測します。 開催中は、谷戸地形を生かした保全対象種の生息・生育環境に加え、会場区域として桜などの上瀬谷らしい植栽や庭園等を整備するため、相沢川の谷戸などに見られた上瀬谷固有の景観を継承した他にはない独特の要素となることから、固有性はさらに高くなると予測します。
	親近性	(○) △→◎	本博覧会の整備前は、谷戸地形を生かした保全対象種の生息・生育環境が創出されますが、立ち入りが制限された造成地であるため、地域の人々に親しまれる要素にはならないことから、親近性は低いと予測します。 開催中は、本博覧会の会場には、谷戸地形を生かした保全対象種の生息・生育環境、周辺環境との調和に配慮した建築物、桜などの上瀬谷らしい四季を彩る植栽などが整備されます。来場者の立ち入りは可能となつて、これらは地域の人々が親近感を感じてきた上瀬谷の景観を継承する要素となることから、親近性は大きく向上し、高くなると予測します。

注1：価値の変化は、整備前→開催中の順に示しています。なお、参考として現況を () 内に示しています。

また、マークの意味は次のとおりです。 ◎：高い、○：中程度、△：低い

注2：準備書から修正した箇所は太文字・下線で示し、補足資料11から修正した箇所は赤文字で示しています。

表 29-2(4) 景観区ごとの価値の変化の程度 (大規模草地域)

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	(◎) ○→◎	本博覧会の整備前は、大規模な草地は改変され、造成地の状態となつていますが、既存の大径木や草地環境の一部が保全され、外周部には公園整備による植栽等が整備されています。このため、固有性は中程度であると予測します。 開催中は、既存の大径木や草地環境の一部が保全され、会場区域には、桜などの上瀬谷らしい植栽や庭園等を整備するため、上瀬谷固有の景観を継承した他にはない独特の要素であることから、固有性は高くなると予測します。
	親近性	(○) △→◎	本博覧会の整備前は、既存の大径木や大規模な草地環境の一部が保全されますが、立ち入りが制限された造成地であるため、地域の人々に親しまれる要素にはならないことから、親近性は低いと予測します。 開催中は、会場区域には、既存の大径木や草地環境の一部が保全・活用され、周辺環境との調和に配慮した建築物、桜などの上瀬谷らしい四季を彩る植栽などが整備されます。これらは地域の人々が親近感を感じてきた上瀬谷の景観を継承する要素となることから、親近性は大きく向上し、高くなると予測します。

注1：価値の変化は、整備前→開催中の順に示しています。なお、参考として現況を () 内に示しています。

また、マークの意味は次のとおりです。 ◎：高い、○：中程度、△：低い

注2：準備書から修正した箇所は太文字・下線で示し、補足資料11から修正した箇所は赤文字で示しています。

補足資料 29 圍繞景観の予測評価について (2)

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

表 29-2(5) 景観区ごとの価値の変化の程度 (和泉川源流域)

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	(◎) ◎→◎	本博覧会の整備前は、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）が創出され、 <u>和泉川の源頭部の景観を継承した</u> 他にはない独特の要素が存在することから、固有性は高いと予測します。 開催中は、地上式調整池（調整池4）に加え、会場区域として <u>桜などの上瀬谷らしい</u> 植栽や庭園等を整備するため、 <u>和泉川の源頭部の景観を継承した</u> 他にはない独特の要素となることから、固有性はさらに高くなると予測します。
	親近性	(△) ○→◎	本博覧会の整備前は、造成地の状態ですが、地域の人々に親しまれている既存樹林は保全されるため、親近性は中程度であると予測します。なお、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）が創出されますが、立ち入りが制限された造成地であるため、地域の人々に親しまれる要素にはならないと予測します。 開催中は、 <u>人々に親しまれてきた</u> 既存樹林や、 <u>動植物の生息・生育環境の景観を継承する</u> 地上式調整池（調整池4）に加え、 <u>周辺環境との調和に配慮した建築物、桜などの上瀬谷らしい</u> 四季を彩る植栽や庭園などが整備され、 <u>地域の人々が親近感を感じてきた上瀬谷の景観を継承する</u> 要素となることから、親近性は向上して、高くなると予測します。

注1：価値の変化は、整備前→開催中の順に示しています。なお、参考として現況を（）内に示しています。

また、マークの意味は次のとおりです。 ◎：高い、○：中程度、△：低い

注2：準備書から修正した箇所は太文字・下線で示し、補足資料11から修正した箇所は赤字で示しています。

表 29-2(6) 景観区ごとの価値の変化の程度 (大規模農地域)

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	(◎) △→△	本博覧会の整備前は、 <u>海軍道路の桜並木や遠景の大山山系は視認できますが、これらと一体となって里地の景観を構成していた畑地や植木畑は</u> 改変され、 <u>造成地の状態</u> となっています。 <u>このため、固有性は低いと予測します。</u> 開催中は駐車場等となり、 <u>海軍道路の桜並木や遠景の大山山系は視認できますが、人と自然環境が調和した独特の要素が形成できているとは言えない</u> ことから、固有性は低いと予測します。
	親近性	(○) △→○	本博覧会の整備前は、 <u>海軍道路の桜並木や遠景の大山山系は視認できますが、これらと一体となって里地の景観を構成していた畑地や植木畑は</u> 改変され、 <u>造成地の状態</u> となっています。 <u>このため、親近性は低いと予測します。</u> 開催中は、駐車場等となりますが、 <u>海軍道路の桜並木や遠景の大山山系は視認できます。</u> 場内は <u>桜などの上瀬谷らしい</u> 四季を彩る花木によって緑化され、 <u>人々に親しまれてきた上瀬谷の景観が一定程度、継承される</u> ことから、親近性は向上して、 <u>中程度</u> になると予測します。

注1：価値の変化は、整備前→開催中の順に示しています。なお、参考として現況を（）内に示しています。

また、マークの意味は次のとおりです。 ◎：高い、○：中程度、△：低い

注2：準備書から修正した箇所は太文字・下線で示し、補足資料11から修正した箇所は赤字で示しています。

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

表 29-3 6.11.5 評価 (4) 圍繞景観の変化

(4) 圍繞景観の変化

場の状態及び眺めの状態は、横浜市の土地区画整理事業による土地改変等が実施され、公園整備事業による樹木や園路等のみが整備された造成地の状態から、本博覧会による施設や駐車場等の整備が行われるため、新たな景観形成が図られます。本博覧会では、横浜市により保全される地形や樹林地等をいかしながら、必要な施設の整備を行うことで、地域景観の特性の変化を最小限に留めます。また、瀬谷市民の森等と隣接する東側の地区は、横浜市がそれらの樹林地との連続性に配慮した樹林地の保全や緑地の創出を行うことから、森林地域や住宅地が広がる周辺環境との調和に配慮した景観形成が図られると予測します。

本博覧会の開催中の利用の状態については、多くの来場者や関係者が会場施設、庭園、駐車場等の施設を利用すると予測します。なお、博覧会で植栽する樹木は、公園整備事業と同様に、可能限り落葉樹と常緑樹を混植するなど、既存の植生を踏まえたものとします。

圍繞景観の価値は、自然性は、大門川右岸域、土地利用混在域、大規模農地域では、造成地の状態から駐車場やバスターミナルとなり、整備前の低い状態から大きな変化はないと予測します。相沢川谷戸地域、和泉川源流域では、地形を生かした保全対象種の生育・生息環境等が整備されており、開催中は博覧会の新たな整備が加わりますが、整備前からの高い状態から大きな変化はないと予測します。大規模草地域では、横浜市により保全される地形や樹林地をいかしながら、庭園整備や植栽等を行うため、向上すると予測します。

視認性は、相沢川谷戸地域、大規模農地域では、予測地点の近くには視界を遮る施設はないことから、整備前の高い状態から大きな変化はないと予測します。大規模草地域、和泉川源流域では、仮設の建築物やフェンスが整備されますが、視認性に大きな変化はなく低いと予測します。大門川右岸域、土地利用混在域では、フェンスや植栽が整備されることから、低くなると予測します。

利用性は、全地域で、整備前の立ち入りが制限された状態から、開催中は駐車場やバスターミナル、会場区域となることから向上すると予測します。土地利用混在域では、バスターミナルは誰でも自由に立ち入ることができたため、向上して高い状態になると予測します。

固有性は、大門川右岸域、大規模農地域では、整備前の低い状態から大きな変化はないと予測します。相沢川谷戸地域、和泉川源流域では、地形を生かした保全対象種の生育・生息環境等が整備されており、開催中は博覧会の新たな整備が加わりますが、整備前の高い状態から大きな変化はないと予測します。大規模草地域では、整備前の造成地の状況から、横浜市により保全される地形や樹林地等をいかすとともに、庭園整備や植栽等を行うため、他にはない独特の要素となることから、向上して高い状態になると予測します。土地利用混在域は中程度の状態になると予測します。

親近性は、全地域で、整備前の立ち入りが制限された状態から、周辺環境との調和に配慮した建築物等や四季を彩る植栽などが整備され、地域の人々に親しまれる要素となることから、向上すると予測します。土地利用混在域は中程度の状態になり、その他は高い状態になると予測します。

さらに、横浜市が整備・保全する桜や植栽等をいかして、周辺の景観特性に調和した会場整備を進めます。会場内の建築物及び工作物の形状、デザイン・色彩等に配慮することで、周辺の眺望景観との調和を図ります。駐車場やバスターミナルにおいては周辺の景観との調和を考慮して、植栽等による修景を行います。横浜市の土地区画整理事業によって動植物の生息・生育環境が整備・創出される範囲及びその周辺においては、生物の生息に配慮した園路の配置及び利用を計画します。

以上のことから、環境保全目標「周辺景観との調和を図り、眺望を著しく阻害しないこと。」を達成するものと評価します。

なお、本博覧会は半年間の開催であり、開催後は建築物、庭園、駐車場などの仮設施設は速やかに撤去し、返還することになります。博覧会開催後は、本博覧会の対象事業実施区域の大半が横浜市の公園となりますが、公園整備事業についても環境影響評価手続きが行われています。

※準備書から修正した箇所は太文字・下線で示し、補足資料11から修正した箇所は赤字で示しています。

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

30 触れ合い活動の場について

ご意見の趣旨

区画1号線と瀬谷地内線間の区域内道路は地域の交通、特に自転車等を考えると、自然との触れ合いの新たなルートになり得ると考えている。区域内道路との接続を踏まえて、どのように自転車通行や地域の方々の自然との触れ合いのルートに対して、活用できるような形で整備されるのかということをお教えいただきたい。

触れ合い活動の保全措置の方に、自転車の利用という観点があって、駐輪場の整備について書いてあるので、そういったところの具体性をお願いしたい。

(第16回環境影響評価審査会(1月31日)でのご意見)

事業者の見解

区画1号線と瀬谷地内線間の区域内道路については、工事中は、建設機械の稼働や工事用車両の通行があり、安全管理のため、原則、工事や本博覧会の関係者以外の通行はできないようにします。

本博覧会の開催中は、一般の出入口は1か所であり、区域内道路は会場区域の一部として活用するため、来場者や本博覧会の関係者以外の通行はできないようにします。

撤去中については、工事中と同様に、原則、工事や本博覧会の関係者以外は通行できないようにし、区域内道路に整備した仮設の施設等については、本博覧会の開催後、速やかに撤去します。

本博覧会の工事中・開催中・撤去中において、当該道路を新たな「触れ合い活動の場」として利用することはできませんが、「瀬谷市民の森」や「上川井市民の森」からの一般の通行が、現状ではあることから、対象事業実施区域内及び隣接する公道については、動植物など周辺への環境にも配慮しながら会場区域の外周に迂回路を設けるなど、横浜市と連携しながら対応を検討していきます。

また、準備書における開催中の環境の保全のための措置については、来場者による会場周辺での駐輪を防止するため、本博覧会の対象事業実施区域内に来場者等の駐輪場を整備することを示したものであることから、表30-1のとおり修正し、環境影響評価書に反映させます。

表 30-1 環境の保全のための措置

区分	環境の保全のための措置
【開催中】 関係車両の走行	<ul style="list-style-type: none"> ・自家用車以外の交通手段（公共交通機関）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。 ・<u>来場者による会場周辺での駐輪を防止するため、本博覧会の対象事業実施区域内に来場者等の駐輪場を整備します。</u> ・搬入車両の効率的な運行を促進し、走行台数の削減に努めます。 ・ホームページなどで来場者に対する安全運転の周知を行い、歩行者優先などの安全運転を励行します。また、搬入車両の運転者に対してもガイドラインなどを通じて安全運転の周知を行い、歩行者優先などの安全運転を励行します。

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

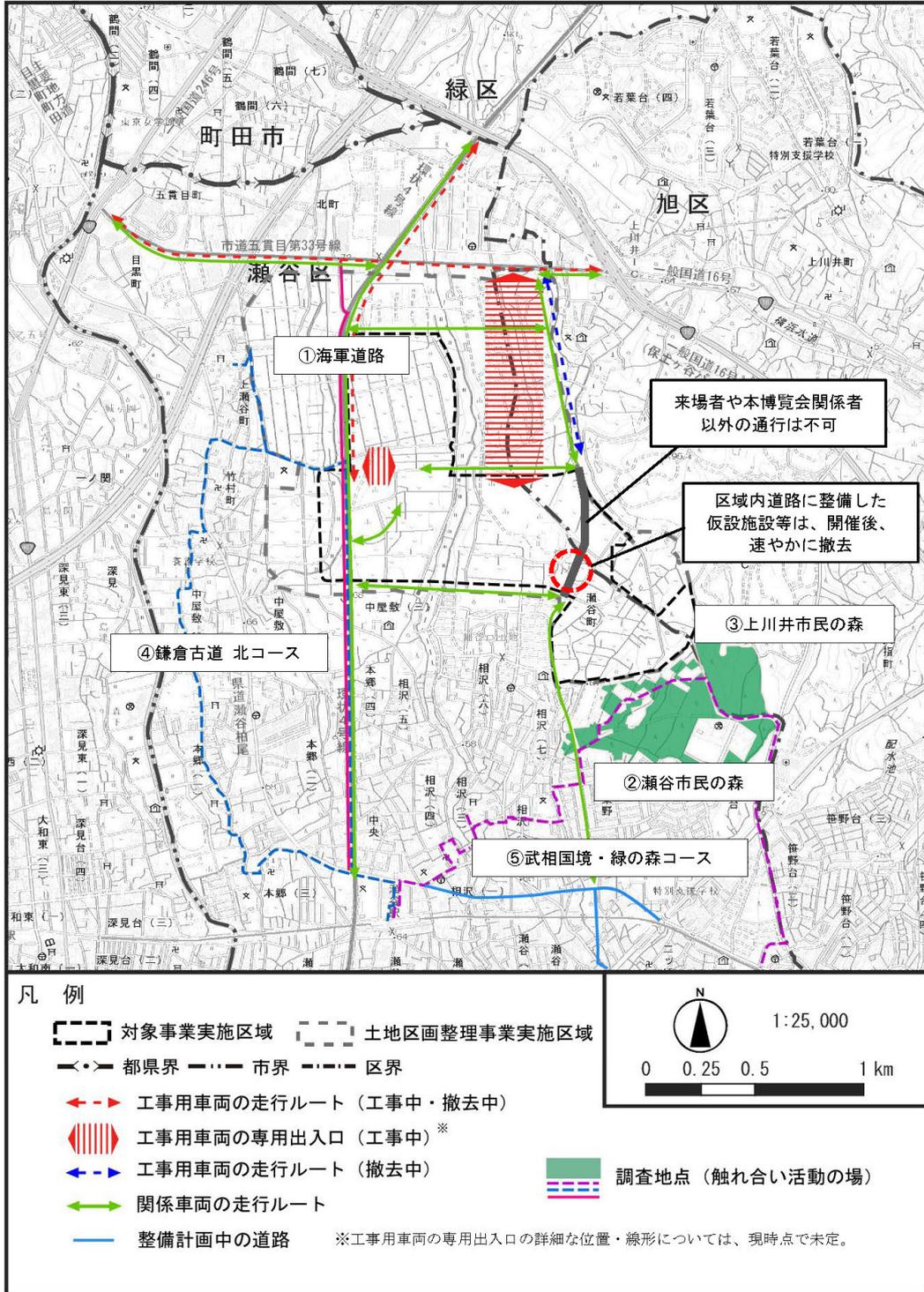


図 30-1 既存資料（土地区画整理事業）における触れ合い活動の場の調査地点図

補足資料 31 ホトケドジョウへの影響要因について

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

31 ホトケドジョウへの影響要因について

ご意見の趣旨

ホトケドジョウが希少種であるということは、何かしら環境変化に弱い要因があると思う。その要因を具体的に挙げていただいて、その要因に対して影響がないというような整理をしていただきたい。
(第14回環境影響評価審査会(12月19日)でのご意見)

事業者の見解

ホトケドジョウの生息に影響を及ぼす要因について、参考資料等をもとに、表31-1のとおり整理しました。主な要因としては、「濁水、汚水、農薬等の流入」、「湧水や河川流量の減少」であると想定します。

なお、準備書に記載した環境の保全のための措置のうち、各要因に対応する内容を抽出し、表31-2に整理しました。これらの環境の保全のための措置を踏まえ、各要因による影響を予測した結果、いずれの要因においてもホトケドジョウへの影響は回避または低減できると予測します。

表 31-1 ホトケドジョウの生息に影響を及ぼす要因について

種名	生態
ホトケドジョウ	<p>東北地方から近畿地方にかけての本州に分布します。</p> <p>体長は40～60mm。口ひげは4対(8本)で、尾鰭の後端は丸く、独特の丸く太短い体を持ち、中層をよく泳ぎます。河川上・中流域や河川敷の湿地、農業用水路、丘陵地細流、池沼などに生息します。水質が良好で植生が豊富な緩やかな流れのある場所を好みます。雑食性で水生小動物などを捕食しています。繁殖期は3～6月で、多回産卵で、水草や植物の根などにばらばらと産みつけます。1年で成熟し、2～6年ほど生きます。水温が低下すると湧水域に集まり集団で越冬します。<u>横浜市により策定された河川・海域の生物指標においては、水質階級のうち「大変きれい(BOD 3mg/L以下)」の指標種に選定されています¹⁾。</u></p> <p><u>本種の主な生息環境は湧水源によって涵養される細流ですが、低山から平野部の谷戸に形成されるこうした湧水依存環境は開発の影響を受けやすく、多くの生息地が消滅しています²⁾³⁾。また、水路のコンクリート化や農薬の過剰散布²⁾³⁾、工事によるアルカリ排水の流入等⁴⁾による生息環境の悪化も減少の一因であるとされています。</u></p>

※参考資料

- 1) 「横浜の川と海の生物(第13報・河川編)」(2012, 横浜市環境科学研究所)
- 2) 「レッドデータブック2014:日本の絶滅のおそれのある野生生物」(2015, 環境省自然環境局野生生物課)
- 3) 「淡水魚類図鑑 ホトケドジョウ」(神奈川県ホームページ 令和6年2月閲覧)
- 4) 「盛土法面下部の2本の小川の保全の成果と限界」(2012, 応用植物生態学研究, 2: 5-8)

※準備書から追記・修正した箇所は太文字・下線で示しています。

補足資料 31 ホトケドジョウへの影響要因について

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

表 31-2 ホトケドジョウに影響する要因と予測結果について

時期	影響要因	環境の保全のための措置等（抜粋）	予測結果
工事中 撤去中	濁水、汚水、 農薬等の流入	・工事排水等が流入しないよう公共下水道に接続して適切に処理します。（補足資料 8「表 8-2」）	濁水、汚水の流入による影響は回避されるものと予測します。
開催中	濁水、汚水、 農薬等の流入	・源頭部であることを踏まえ、農薬や肥料の使用をできるだけ抑えることで水路への溶出を避け、河川の水質への影響を最小限にします。（準備書 p6. 2-127「表 6. 2-38(1)」） ・展示植栽等への薬剤等の使用はできるだけ抑制するとともに、使用する場合には、魚毒性の低いものを選定します。（補足資料 8「表 8-2」）	濁水、汚水、農薬等の流入に伴う影響は低減されるものと予測します。
	湧水や河川流量の減少	・本博覧会では、湧水調査地点 1～8 の直接改変をすることはありません。（準備書 p6. 5-18「⑥予測結果」） ・園路など雨水浸透の阻害が懸念される整備範囲においては、できる限り透水性の素材で構成するなど、雨水の地下浸透量の確保に努めます。（準備書 p6. 5-25「表 6. 5-14」） ・主要な建築物に浸透枡や浸透トレンチ、園路周辺にバイオスウェルを設置し、地下水の涵養に努めます。（準備書 p6. 5-25「表 6. 5-14」）	湧水や河川の流量への影響は低減されるものと予測します。

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

32 廃棄物原単位及び廃棄物に関する環境保全措置について

ご意見の趣旨

石膏ボードの件は、補足資料の見解の内容を環境の保全のための措置に明記し、評価書にも盛り込んでいただきたい。

食品残さ、植物残さなどについても、具体的な施策としてリサイクルを確保していくことを、環境の保全のための措置に書いていただきたい。その際に、堆肥化のリサイクルを優先するような、いわゆる循環型社会の優先順位を担保することも記載いただければと思う。

可燃ごみについては、2つ指摘したいが、1つ目は可能な限りリユース食器を使うと言いつつ、紙コップや割り箸が出てくるのは、全事業者がリユース食器を使うのではないことを表していると思う。もう1つは、可燃ごみの注釈で、「汚れた容器包装プラスチック等も含む」と書いてある。容器包装プラスチックは事業者から発生する場合は産業廃棄物で、横浜市の焼却施設に持っていくのは法令違反になる。可燃ごみの算定が間違っていると思われる。推計のし直しも必要で、いかに廃棄物を具体的に減らすかを、きちんと考えていただければと思う。

博覧会としてはこういう対策をとって、ここまで減らしますといったような記述を期待したい。それがまだ書けなくて、可能な限りとしか書けないというのであれば、逆に事後調査で全部実際どうだったかを報告していただきたい。（第16回環境影響評価審査会（1月31日）でのご意見）

事業者の見解

石膏ボードの取り扱いについては、表32-1のとおり、工事中及び撤去中の環境の保全のための措置に追記します。また、表32-2のとおり、開催中に発生する植物残渣等の処理については、堆肥化等のリサイクルを行っている一般廃棄物処理業者を選定するなど適切な処理に努めるとともに、リサイクルした堆肥等を博覧会として活用するなど、資源のリサイクルを確保していくことを、開催中の環境の保全のための措置に追記します。

準備書における開催中の廃棄物の発生量については、「2025年日本国際博覧会環境影響評価書」で用いた発生原単位をもとに算出しています。同評価書では、種類別排出割合については、「愛・地球博」の実績をもとにしており、紙コップや割り箸も対象としていますが、本博覧会では、表32-2のとおり、「3R+Renewable（再生可能資源への代替）」の徹底や、食品ロスの削減に向けたガイドラインの策定・公表など、廃棄物の発生量の削減に向けて取り組んでいきます。あわせて、一般廃棄物及び産業廃棄物の発生量・再資源化量・処分量について、本博覧会協会のホームページ等で公表します。

なお、環境の保全のための措置については、表32-1及び32-2のとおり整理するとともに、記載した具体的な取組みについては、環境影響評価書に追記します。

また、準備書で算出した可燃ごみの発生量には、焼却処分したプラスチック類が含まれると考えられるため^{*1}、参考にした発生原単位には、分別されず混入したプラスチック類も含まれると想定した値であることを記載するとともに、横浜市の事業系ごみにおけるプラスチック類の混入率^{*2}を用いて、可燃ごみ、プラスチック類の発生量及び処分量を再計算しました。修正内容については、環境影響評価書に反映させます。

※1 資料：愛・地球博閉幕後データ集（<http://www.expo2005.or.jp/jp/jpn/data/index.html>）
「2005年日本国際博覧会環境レポート」（2006年、財団法人2005年日本国際博覧会協会）

※2 混入率：事業系ごみにおけるプラスチック類の混入率（5年間平均14.9%）を使用。
「令和元年～令和5年度事業概要」（横浜市資源循環局）より

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

表 32-1 環境の保全のための措置（工事中及び撤去中）

区分	環境の保全のための措置
<p>【工事中】 建設行為 の実施</p> <p>【撤去中】 仮設施設 等の撤去</p>	<p>【全般】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・工事関係者に対して、廃棄物の減量化及び分別の徹底を啓発します。 ・特定建設資材廃棄物については「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」に基づき、工事現場内で分別を行い、極力再資源化に努めます。 ・「プラスチックに係る資源循環の促進等に関する法律」に基づきプラスチック類等を確実に分別しリサイクルを行えるようにします。 ・「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」に基づき、許可を有する産業廃棄物処理業者に委託し、産業廃棄物管理票(マニフェスト)を交付の上、運搬・処分先を明確にして、適正に処理します。 <p>【本協会】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・<u>建築物の内装部材等は、できるだけリユースできるように努めるとともに、やむを得ずリユースできない場合には、リサイクル率の高い素材（木材、金属など）を用いた製品・部材等を選択します。</u> ・<u>建築物の内装部材において、石膏ボード等のリサイクル率の低い部材はできるだけ使用しないよう努めます。</u> <ul style="list-style-type: none"> ・会場整備のため植物を搬入しますが、一般廃棄物である植物残渣等については、条約等に基づき焼却等処分が必要なものを除き可能な限り堆肥化するとともに、植物トレーやポット等の産業廃棄物についてはリユース（返却）を推進します。 ・建設資材等の搬入にあたっては、過剰な梱包を控え、産業廃棄物の発生抑制を図ります。 ・会場施設については公園施設を利活用するとともに、レンタル・リースの採用により、産業廃棄物の削減を進めます。 ・工事現場内に産業廃棄物保管場所を設置して、飛散防止や分別保管に配慮することで、再利用・再資源化に寄与します。 ・産業廃棄物の搬出運搬時には、荷崩れや飛散等が生じないように荷台サイドカバーを使用する等適切な対策を講じます。 <p>【出展者等への要請】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・<u>博覧会の開催に必要な工事等について、持続可能性に配慮した調達を行うことを目的とした「持続可能性に配慮した調達コード」を策定し、サプライヤー、出展者等の関係者に遵守を要請することで、「3R+Renewable」等の取組を推進します。</u> ・<u>調達コード等を通じ、サプライヤー、出展者等の関係者に対して、工事等で調達する資機材等の包装、梱包及び輸送資材等の最小化に取り組むとともに、再生材料や植物由来材料の使用のほか、再使用・再生利用しやすい包装等を使用するよう、要請していきます。</u>

※準備書から修正した箇所は、太文字・下線で示しています。

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

表 32-2 環境の保全のための措置（施設の供用、外来植物を含む植栽等の管理により発生する廃棄物等）

区分	環境の保全のための措置
<p>【開催中】 施設の供用</p> <p>外来植物を 含む植栽等 の管理</p>	<p>【全般】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・<u>素材が何であるかに関わらず、使い捨てのものをできるだけ減らすことを検討するとともに、「3R+Renewable（再生可能資源への代替）」を徹底し、これを徹底した後になお残る廃棄物については適正に処理するように取り組みます。</u> ・「プラスチックに係る資源循環の促進等に関する法律」に基づき、ワンウェイプラスチックの合理化について適正に対応します。また、同法律に基づき、プラスチック類等を確実に分別しリサイクルを行えるようにします。 <p>【本協会】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・発生した廃棄物は分別し、再資源化可能なものについては、再資源化に努めます。再資源化が困難なものは、取り扱い廃棄物の種類に応じ、許可を受けた収集運搬業者及び処分業者等に委託し、適正に処理します。 ・花壇や植栽などから発生する植物残渣については、条約等に基づき焼却等処分が必要なものを除き<u>堆肥化等のリサイクルを行っている一般廃棄物処理業者を選定するなど適切な処理に努めるとともに、リサイクルした堆肥等を博覧会として活用するなど、資源のリサイクルを確保していきます。</u> ・植物トレーやポット等の産業廃棄物のリユース（返却）を推進します。 ・<u>本博覧会では、AIPHの規則等に基づき、サステナビリティ戦略等を策定、公表するとともに、サステナビリティレポートについても公表して、廃棄物の削減等に関する取組を進めていきます。</u> ・<u>一般廃棄物及び産業廃棄物の発生量・再資源化量・処分量について、本博覧会協会のホームページ等で公表します。</u> <p>【来場者・出展者等への要請等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・来場者や出展者等に対し、食品ロスの削減やごみ分別の徹底、<u>マイバッグ等の利用、ごみ等の持ち帰りなど、廃棄物の削減について普及啓発を図ることで、会場で発生する食品残渣などの一般廃棄物を可能な限り削減します。</u> ・再生可能素材のパッケージの使用や、飲食サービスにおけるリユース食器類の使用を推進するなど、プラスチック由来の廃棄物削減に取組みます。<u>また、紙等の再生可能資源に代替できるものは、対応するよう要請していきます。</u> ・<u>食品ロスの削減等を推進するため、ガイドラインを策定・公表し、出展者には無理なく食べきれぬ量やサイズのメニューの提供、来場者には削減への協力を要請していきます。</u> ・<u>博覧会の開催に必要な物品・サービス等について、持続可能性に配慮した調達を行うことを目的とした「持続可能性に配慮した調達コード」を策定し、サプライヤー、出展者等の関係者に遵守を要請することで、「3R+Renewable」等の取組を推進します。</u> ・<u>調達コード等を通じ、サプライヤー、出展者等の関係者に対して、調達する物品等の包装、梱包及び輸送資材等の最小化に取り組みるとともに、再生材料や植物由来材料の使用のほか、再使用・再生利用しやすい容器包装等を使用するよう、要請していきます。</u>

※準備書から修正した箇所は、太文字・下線で示しています。

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

表 32-3 事業系一般廃棄物及び産業廃棄物品目別発生原単位

廃棄物の種類	品目別発生原単位	
事業系 一般廃棄物	可燃ごみ ^{注2}	126.3g/人・日
	紙コップ	5.2g/人・日
	割り箸	0.1g/人・日
	パンフレット	2.7g/人・日
	新聞・チラシ	0.6g/人・日
	OA用紙	0.2g/人・日
	段ボール	53.9g/人・日
	食品残渣 ^{注3}	47.3g/人・日
	植物残渣 ^{注4}	108.7g/m ² ・回
	不燃ごみ ^{注5}	6.7g/人・日
産業廃棄物	プラスチック類	17.5g/人・日
	ペットボトル	19.6g/人・日
	発泡スチロール	0.2g/人・日
	びん	19.2g/人・日
	アルミ缶	0.5g/人・日
	スチール缶	0.9g/人・日
	業務用缶	1.4g/人・日
	廃食用油	3.5g/人・日
	トレイ ^{注6}	300g/枚
	ポット ^{注7}	2g/個

注1：発生原単位は、過去の国内で開催された国際博覧会（大阪万博、沖縄海洋博、つくば博、大阪園芸博、愛・地球博）における開催期間中の廃棄物排出量の原単位の平均値（306g/人）及び愛・地球博の種類別排出割合をもとに設定された「2025年日本国際博覧会環境影響評価書」の発生原単位を参考とし、本博覧会独自の廃棄物を加えて設定しました。

注2：分別・再資源化可能な紙類、食品残渣以外の可燃ごみ（参考にした発生原単位には、分別されず混入したプラスチック類も含まれると想定し設定した値です）。

注3：飲食店から廃棄される食品残渣（生ごみ等）としました。

注4：日常的な管理作業、植替え作業（1、2年草・球根類の当初ローテーション）により発生するものとしました。

注5：分別・再資源化可能なかん、びん、ペットボトル等以外の不燃ごみとしました。

注6：ポット運搬用の資材としました。

注7：1、2年草、球根類用の資材としました。

補足資料 32 廃棄物原単位及び廃棄物に関する環境保全措置について

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

表 32-4 開催中に発生する廃棄物量、再資源化量及び処分量

廃棄物の種類		廃棄物発生量 ^{注2注6} (t/期間)	再資源化量 ^{注3注6} (t/期間)	処分量 ^{注4注6} (t/期間)
事業系 一般廃棄物	可燃ごみ ^{注1}	1,436.1	0.0	1,436.1
	パンフレット・新聞・ チラシ・OA用紙・段ボール	736.0	635.2	100.8
	食品残渣	606.5	188.0	418.5
	植物残渣	42.7	32.9	9.8
	不燃ごみ	85.9	25.6	60.3
	合計	2,907.3	881.8	2,025.5
産業廃棄物	プラスチック類・ 発泡スチロール	478.4	296.6	181.8
	ペットボトル	251.3	216.1	35.2
	びん	246.2	189.6	56.6
	業務用缶・アルミ缶 ・スチール缶	35.9	35.9	0.0
	廃食用油	44.9	42.6	2.2
	トレー・ポット	369.6	229.2	140.4
	合計	1,426.3	1,010.0	416.3
合計	4,333.6	1,891.8	2,441.8	

注1：表 6.6-18の紙コップ、割りばしを含みます。

注2：廃棄物発生量は、表 6.6-16～表 6.6-17に示す活動量と表 6.6-18に示す発生原単位から算出しました。

注3：再資源化量は、発生量に表 6.6-19に示す再資源化率をかけて算出しました。

注4：発生量から再資源化量をひいて算出しました。

注5：小数点以下第2位を四捨五入しているため、合計値が合わない場合があります。

注6：可燃ごみ及びプラスチック類・発泡スチロールの発生量等は、可燃ごみの中にプラスチック類が混入している可能性があるため、横浜市の事業系ごみにおけるプラスチック類の混入率14.9%（5年間平均）を用いて、可燃ごみ中のプラスチック類の量を想定し、これを考慮した可燃ごみの量とプラスチック類・発泡スチロールの発生量、再資源化量、処分量を算定しました。

<可燃ごみへのプラスチックごみ混入を考慮した廃棄物発生量>

可燃ごみ発生量

$$=1,687.5 \text{ t (準備書に記載した量)} \times (1-0.149 \text{ (事業系ごみのプラスチック類混入率)})$$

$$=1,436.1 \text{ t (準備書より251.4t減)}$$

修正後のプラスチック類発生量

$$=227.0 \text{ t (準備書に記載した量)} +1,687.5 \text{ t (準備書に記載した可燃ごみ量)} \times 0.149 \text{ (事業系ごみのプラスチック類混入率)}$$

$$=227.0 \text{ t} +251.4 \text{ t}=478.4 \text{ t (準備書より251.4t増)}$$

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

33 本博覧会に会場する歩行者等の影響を考慮した交通混雑について

ご意見の趣旨

輸送計画では、多客日は徒歩で約6,000人の想定で、これらの人がどこの経路を歩いて会場に来て、帰るのか。一番近いのは瀬谷駅なので、この方面からの来場が多いと思うが、途中に交差点5や6があるので、ここを南北方向に横断する歩行者の数はそれなりに多いと思う。多客日のピークでは、交差点での影響はそれなりに大きくなると思う。それを含めた交差点の評価を行う必要があると思う（第13回環境影響評価審査会（12月6日）でのご意見）。

事業者の見解

準備書では、本博覧会に会場する歩行者等による影響を考慮していなかったため、表33-1のとおり設定条件を見直して、あらためて予測評価を行いました（表33-3）。

ご指摘のあった地点5については、西側駐車場や瀬谷駅方面からの来場者等の横断による影響を受けますが、信号現示を調整することで、交差点需要率は限界需要率を下回り、車線の交通容量比も1を下回りました。地点6についても、瀬谷駅方面からの来場者等の横断による影響を受けますが、信号現示を調整することで、交差点需要率は限界需要率を下回り、車線の交通容量比も1を下回りました。地点12については、補足資料14及び21で示したとおり、環状4号線の歩行者の横断については、地点12の北側の横断歩道の横断に伴う来場車両の滞留が軽減できるように南側の横断歩道を利用するよう誘導しますが、限界需要率を上回り、車線の交通容量比が1を上回る車線があります。このため、地点10及び2を経由した迂回経路の運用、区域内道路及び駐車場内における車両の滞留スペースの確保、及びピーク時間の事前周知等による退場時間の集中回避などの対応を行っていきます（表33-6）。

なお、歩行者等による来場者の影響を考慮する必要がある予測地点において、本博覧会に会場する歩行者等による影響を考慮して予測評価を行いました。地点12を除き、交差点需要率は限界需要率を下回り（表33-4）、車線の交通容量比も1を下回っています（表33-5）。修正した内容については、環境影響評価書に反映させます。

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

表33-1 来場者（歩行者等）を考慮した予測方法について

予測項目	準備書記載のとおりです。
予測地域・地点	<p>予測地域は、準備書記載のとおりです。</p> <p>予測地点は、図 33-1（準備書 p6.10-9 の図 6.10-1）に示すとおり、関係車両の走行ルートとして想定される主要交差点（地点 1～6、地点 9～12）の 10 地点及び、1 断面（地点 7）としました。</p> <p>また、歩行者等による来場者の影響を考慮する必要がある予測地点は、8 地点（地点 1～6、地点 9、地点 12）としました。</p> <p>なお、地点 2（目黒交番前）、地点 3（上川井 IC）及び地点 5（中瀬谷消防署出張所北側）交差点については、交差点構造の変更が予定され、地点 9 は新設されるため、将来の交差点構造で予測しました。これらの交差点の構造図は準備書 p6.10-55 の図 6.10-8 に示すとおりです。</p>
予測時期	準備書記載のとおりです。
予測方法	準備書記載のとおりです。
予測条件	準備書 6.10-57 の記載内容のうち、歩行者等については、表 33-2 に示すとおり、開催期間中のピーク時における交通量を設定しました。

表33-2 開催期間中のピーク時における歩行者等の交通量

地点	ピーク時間	断面	歩行者等(人/時)
地点 1 目黒	20:00～ 21:00	A	24(0)
		B	120(96)
		C	24(0)
		D	120(96)
地点 2 目黒交番前	20:00～ 21:00	A	22(0)
		B	22(0)
		C	22(0)
		D	66(44)
地点 3 上川井 IC	20:00～ 21:00	A	99(66)
		B	-
		C	-
		D	-
地点 4-1 滝沢	20:00～ 21:00	A	-
		B	33(0)
		C	132(66)
地点 4-2 瀬谷土橋公園入口	20:00～ 21:00	A	-
		B	34(0)
		C	102(68)
地点 5 中瀬谷消防署出張所北側	20:00～ 21:00	A	960(920)
		B	40(0)
		C	160(160)
		D	600(560)
地点 6 瀬谷中学校前	20:00～ 21:00	A	180(72)
		B	108(36)
		C	144(36)
		D	432(360)
地点 9	20:00～ 21:00	A	150(0)
		B	150(0)
		C	150(0)
		D	390(240)
地点 12	20:00～ 21:00	A	0(0)
		B	40(0)
		C	120(80)

注1：（ ）は、来場者数

注2：信号 1 サイクルあたりの横断者数が 1 人以下となる場合は 1 人以上として計上

注3：地点 5（A）は、西側駐車場からの来場者による横断数を計上

注4：地点 9 は、新設交差点であり、信号 1 サイクルあたり 5 人として計上

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

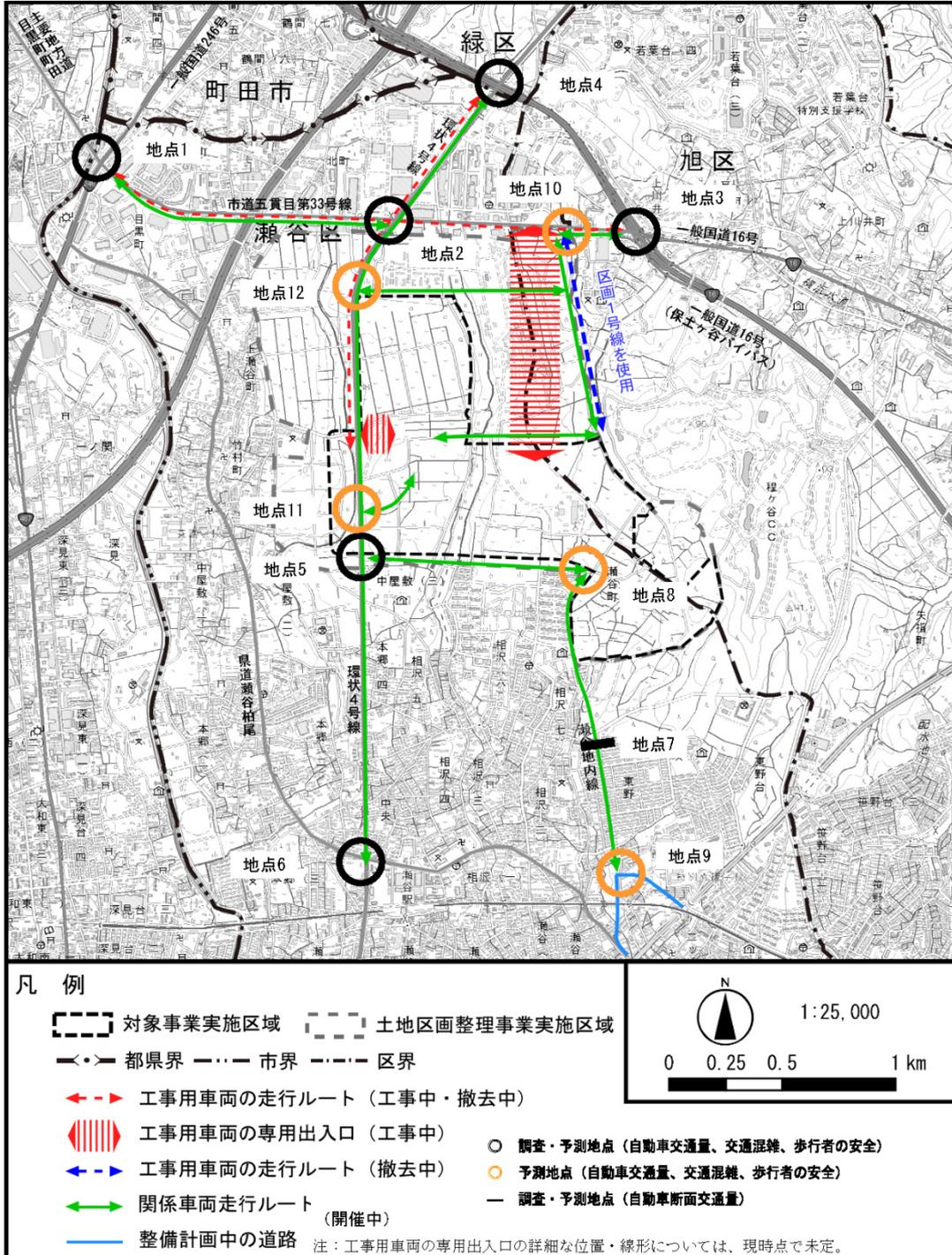


図33-1 地域社会の調査等地点図(準備書p6.10-9「図6.10-1」)

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

表33-3 来場者（歩行者等）を考慮した予測結果（地点5、地点6、地点12）

交差点名		交差点需要率（ピーク時間帯）		断面	流入車線構成	車線の交通容量比	
		準備書記載の結果 <限界需要率>	再予測結果 <限界需要率>			準備書記載の結果	再予測結果
地点5	中瀬谷消防署出張所北側	0.398 <0.880> (17:00~18:00)	0.546 <0.867> (17:00~18:00)	A	左折	0.295	0.463
					直進	0.386	0.425
				B	右折	0.000	0.000
					左折・直進	0.038	0.033
				C	右折	0.092	0.095
					左折・直進	0.432	0.475
				D	右折	0.125	0.154
					左折・直進	0.085	0.077
地点6	瀬谷中学校前	0.647 <0.840> (16:00~17:00)	0.650 <0.840> (16:00~17:00)	A	左折	0.132	0.155
					直進	0.756	0.756
				B	右折	0.091	0.096
					左折・直進	0.589	0.561
				C	右折	0.627	0.610
					左折	0.561	0.576
				D	直進	0.811	0.811
					右折	0.507	0.531
地点12	(名称なし)	0.978 <0.867> (20:00~21:00)	0.985 <0.889> (20:00~21:00)	A	左折	0.000	0.000
					直進	0.722	0.722
				B	直進	0.310	0.310
					右折	0.000	0.000
				C	左折	0.004	0.004
					右折	1.296	1.296

※「平面交差の計画と設計 基礎編」（(社)交通工学研究会、平成30年11月）に基づき予測評価

※ 網掛けは、交差点需要率が限界需要率を上回る、又は交通容量比が1を上回ることを示す。

表33-4 来場者（歩行者等）を考慮した予測結果（交差点需要率）

時期	交差点名	交差点需要率（ピーク時間帯） ^{注1}			限界需要率 ^{注2}	
		現況(2019年)	開催中(2027年)	増分		
		A	B	B-A		
利用ピーク時期	地点1 目黒	0.680 (16:45~17:45)	0.797 (17:00~18:00)	0.117	0.890	
	地点2 目黒交番前	0.612 (16:45~17:45)	0.370 (17:00~18:00)	-0.242	0.912	
	地点3 上川井IC	0.492 (16:45~17:45)	0.769 (20:00~21:00)	0.277	0.836	
	地点4	滝沢	0.363 (17:00~18:00)	0.761 (10:00~11:00)	0.398	0.873
		瀬谷土橋公園入口	0.310 (17:00~18:00)	0.552 (17:00~18:00)	0.242	0.908
	地点5 中瀬谷消防署出張所北側	0.666 (16:30~17:30)	0.546 (17:00~18:00)	-0.120	0.867	
	地点6 瀬谷中学校前	0.497 (16:15~17:15)	0.650 (16:00~17:00)	0.153	0.840	
	地点9	-	0.472 (17:00~18:00)	-	0.917	
	地点12	-	0.985 (20:00~21:00)	-	0.889	

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。

注3：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、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

表33-5(1) 来場者（歩行者等）を考慮した予測結果（車線の交通容量比）(1/2)

交差点名		断面	流入車線構成	車線の交通容量比				
				現況	開催中	増分		
				A	B	B-A		
地点1	目黒	A	左折・直進	0.969	0.855	-0.114		
			右折	0.184	0.247	0.063		
		B	左折・直進	0.410	0.828	0.418		
			右折	0.711	0.913	0.202		
		C	左折	0.736	0.673	-0.063		
			直進	0.670	0.406	-0.264		
			右折	0.194	0.310	0.116		
		D	左折・直進	0.559	0.720	0.161		
			右折	0.806	0.611	-0.195		
		地点2	目黒交番前	A	左折・直進	0.426	0.325	-0.101
					右折	0.426	0.653	0.227
					右折	0.907	0.653	-0.254
B	左折・直進			0.245	0.581	0.336		
	直進			0.729	0.581	-0.148		
	右折			0.140	0.809	0.669		
C	左折・直進			0.513	0.179	-0.334		
	右折			0.513	0.250	-0.263		
	右折			0.489	0.250	-0.239		
D	左折・直進			0.770	0.528	-0.242		
	直進			-	0.528	-		
	右折			0.054	0.027	-0.027		
地点3	上川井IC	A	左折・右折	0.328	0.314	-0.014		
			右折	-	0.049	-		
		B	左折	-	0.919	-		
			直進	0.592	0.473	-0.119		
		C	右折	0.653	0.921	0.268		
			左折可	-	0.080	-		
		D	右折	0.475	0.609	0.134		
			左折可	-	0.042	-		
			直進	0.517	0.391	-0.126		
		地点4	滝沢	A	右折	0.293	0.080	-0.213
					左折・直進	0.357	0.871	0.514
				B	直進	0.357	0.871	0.514
直進	0.364				0.416	0.052		
C	右折			0.025	0.005	-0.020		
	左折・右折			0.257	0.942	0.685		
瀬谷土橋公園入口	A		右折	0.470	0.737	0.267		
			左折・直進	0.313	0.735	0.422		
	B		直進	0.313	0.735	0.422		
			直進	0.232	0.322	0.090		
	C		右折	0.298	0.906	0.608		
			左折	0.052	0.082	0.030		
		右折	0.460	0.331	-0.129			

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

表33-5(2) 来場者（歩行者等）を考慮した予測結果（車線の交通容量比）(2/2)

交差点名		断面	流入車線構成	車線の交通容量比		
				現況	開催中	増分
				A	B	B-A
地点5	中瀬谷消防署出張所北側	A	左折	0.801	0.463	-
			直進		0.425	-
			右折	-	0.000	-
		B(-)	左折・直進	-	0.033	-
			右折	-	0.095	-
		C(B)	左折・直進	0.592	0.475	-
			右折		0.154	-
		D(C)	左折・直進	0.818	0.077	-
右折			0.965	-		
地点6	瀬谷中学校前	A	左折	0.173	0.155	-0.018
			直進	0.527	0.756	0.229
			右折	0.096	0.096	0.000
		B	左折・直進	0.451	0.561	0.110
			右折	0.454	0.610	0.156
		C	左折	0.354	0.576	0.222
			直進	0.667	0.811	0.144
		D	右折	0.484	0.531	0.047
			左折・直進	0.823	0.938	0.115
		右折	0.167	0.156	-0.011	
地点9	-	A	左折・直進	-	0.621	-
			右折	-	0.000	-
		B	左折・直進	-	0.000	-
			右折	-	0.000	-
		C	左折・直進	-	0.289	-
			右折	-	0.000	-
		D	左折・直進	-	0.000	-
			右折	-	0.401	-
地点12	(名称なし)	A	左折	-	0.000	-
			直進	-	0.722	-
		B	直進	-	0.310	-
			右折	-	0.000	-
		C	左折	-	0.004	-
			右折	-	1.296	-

※ 網掛けは、交通容量比が1.0を上回ったことを示します。

※ 交差点5 の断面記号のうち括弧書きのものは、交差点改良前のものです。流入車線構成や右左折方向が大きく変わることから増分は「-」（比較しない）としています。

③開催中交差点交通量 (地点3 (上川井IC) : ピーク時 20:00~21:00 / 歩行者等による影響を考慮)

流入部	A		B		C		D	
	左折	右折	左折	右折	左折	右折	左折	右折
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1
縦向き	1	1	2	1	1	1	1	1
縦向き交通量の基本値	1711	1800	1853	1705	1800	1400	1800	1544
縦向き歩行者による補正率	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(歩行者数)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)
縦向き車による補正率	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(縦向き車)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車流入による補正率	0.383	1.000	0.929	0.324	0.944	0.936	0.363	0.907
(大型車流入)	(13.84)	(0.00)	(10.90)	(5.90)	(30.51)	(3.65)	(9.86)	(24.63)
左折車流入による補正率	α L T							
(左折車)	L %	0.15						
(歩行者による低減率)	f p	46						
(歩行者用車中時間)	秒	29						
縦向き歩行者による補正率	α L	1.000						
(右折車)	α R T	1.000						
(右折車)	R %	(0.0)						
(右折車の通過確率)	f	1.000						
(有効車中時間)	秒	16						
(表示変更)目的のさげ台数割合	K R	α / (α + β)						
(交差点内滞留台数)	K	2.66						
(台/サイクル)								
飽和交通流率	S A	1511	1625	2942	1637	1483	1322	1501
設計交通量	q	69	611	367	644	118	117	71
右折補正交通量	q R-N							
交差点流入部の必要率	p	0.046	0.007	0.376	0.383	-	0.069	0.034
必要現示率	1 φ	0.046	0.007	0.134	0.242	0.069	0.103	0.034
	2 φ			0.242	0.125		0.103	0.034
	3 φ			0.242	0.323		0.103	0.034
有効車中時間(秒)	1 φ	16	16	16	16	16	16	16
	2 φ	29	29	29	29	29	29	29
	3 φ	47	47	47	47	47	47	47
信号機周期比	G/C	16/110	46/110	29/110	47/110	110/110	16/110	110/110
可能交通容量	C i	220	665	776	699	1483	192	1683
交通容量比	q/C i	0.049	0.091	0.473	0.092	0.080	0.009	0.391
交通処理率のチェック		OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK
滞留率	L s (m)	3.6	168.0	187.0	34.9			15.1

※ N=360(900/C)、N=1時間、右折車が交差点内に滞留する台数

※ *交通容量(台/車1時間)

※ *歩行者の歩行者ネットワークが機能ある場合は、歩行者数を等分

※ Cは歩速係数あり、B及びDは歩速係数なし

A : 至 横須田 IC

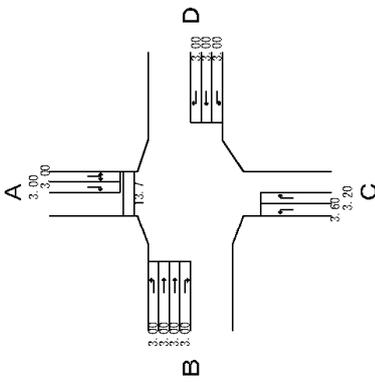
B : 至 つぎみ野

C : 至 下川井 IC

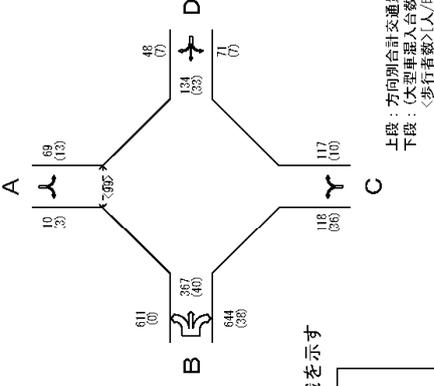
D : 至 橋か塔

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

交差点概略図



交通量図



上段：方向別合流交通量[台/時]
下段：(大型車)流入台数[台/時]
(歩行者数)人/時

現示方式の図示 ※ 破線矢印は「左折可」標識を示す

指示	1φ		2φ		3φ	
	A	B	A	B	A	B
赤信号時間	G-16	Y-3	G-29	Y-3	G-47	Y-3
有効青信号時間	AR-3	AR-2	AR-2	AR-2	AR-4	AR-4
青信号時間	16	29	47	47	7	7
歩行者時間	6	5	7	7	7	7

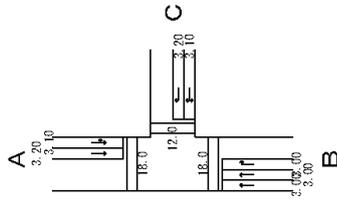
④開催中交差点交通量 (地点4-1 (滝沢) : ピーク時 10:00~11:00 / 歩行者等による影響を考慮)

流入部	A		B		C	
	左折	直進	左折	直進	左折	直進
車線数	1	1	1	2	1	1
縦向き交通量の基本値	1547	1547	1800	1507	1800	1432
車線幅員による補正率	α _w	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
縦向き歩行者による補正率	α _g	0.999	0.999	0.999	0.999	0.999
縦向き歩行者による補正率	α _t	0.916	0.873	0.863	0.773	0.886
大型車流入による補正率	α _L	0.863	0.863	0.863	0.863	0.863
左折車流入による補正率	α _L	0.863	0.863	0.863	0.863	0.863
(左折率)	L%	0.863	0.863	0.863	0.863	0.863
(歩行者等による広減率)	f	0.15	0.15	0.15	0.15	0.15
(有効歩時間)	f _p	52	52	52	52	52
(歩行者歩用歩時間)	秒	43	43	43	43	43
補助歩行者による補正率	α _L	0.863	0.863	0.863	0.863	0.863
右折車流入による補正率	α _R	0.493	0.493	0.493	0.493	0.493
(右折率)	R%	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
(右折車の通過確率)	f	55	55	55	55	55
(有効歩時間)	秒	1(32)	1(32)	1(32)	1(32)	1(32)
(表示変更)目的のさげ台数割合	K _{PR}	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
(交差点歩道橋台数)	K _橋	0	0	0	0	0
(交差点歩道橋台数)	K _台	0	0	0	0	0
総計交通量	SA	1209	1351	2502	1800	2496
設計交通量	q	1064	601	2	325	323
右折補正交通量	q _{R-N}	0	0	0	0	0
交差点流入部の飽和率	ρ	0.412	0.231	0.000	0.326	0.255
必要現示率	1φ	0.412	0.208	0.412	0.412	0.761
	2φ	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	3φ	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
有効歩時間(秒)	1φ	52	55	55	55	55
	2φ	52	55	55	55	55
	3φ	52	55	55	55	55
信号機周期	G/C	62/110	62/110	62/110	62/110	62/110
可能交通容量	C _i	1210	1445	443	345	438
交通容量比	q/C _i	0.871	0.416	0.005	0.942	0.737
交通処理率のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	OK
歩道幅	L _s (m)	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5

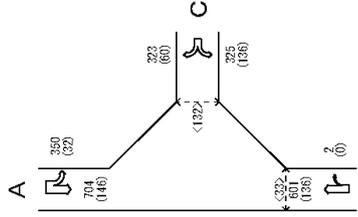
※ N=32x(900/C)、N=1時間右折車が交差点内に滞留する台数
 ※ *交通容量(台/車1時間)
 ※ 標本4号線の歩行者の歩行パターンは、東横歩道を通行することを想定

A : 至 七丁目緑地
 B : 至 瀬谷駅
 C :

交差点概略図



交通量図



上段: 方向別合計交通量[台/時]
 下段: (大型車流入台数)[台/時]
 <歩行者数>[人/時]

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	A
歩行者	52	6	38	0=10
歩行者時間	52	6	38	0=46
歩行者時間	3	5	6	1=14

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

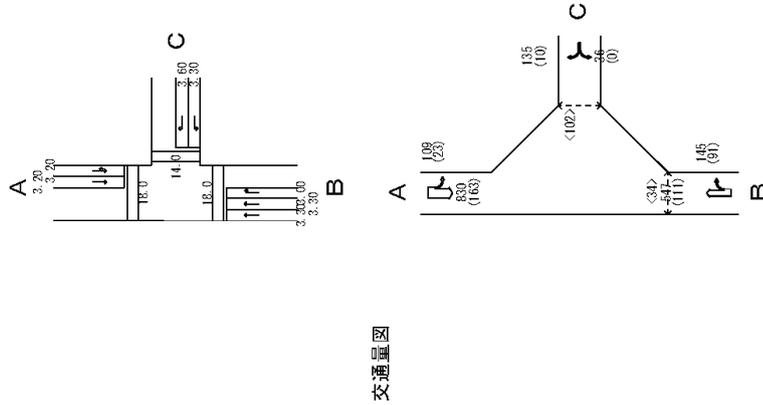
⑤開催中交差点交通量 (地点4-2 (瀬谷土橋公園入口) : ピーク時 17:00~18:00 / 歩行者等による影響を考慮)

流入部	A		B		C	
	左折	直進	左折	直進	左折	右折
車線数	1	2	1	2	1	1
観測交通流量の基本値	1021	1511	1571	1900	1614	1614
車線幅員による補正率	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(車線幅員)	(3.20)	(3.20)	(3.20)	(3.20)	(3.20)	(3.60)
観測勾配による補正率	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(観測勾配)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車流入による補正率	0.377	0.379	0.096	1.000	0.961	0.961
(大型車流入率)	(19.96)	(20.29)	(62.76)	(0.00)	(7.41)	
左折車流入による補正率	0.947					
(左折率)	(23.2)					
(歩行者による低減率)	0.15				0.15	
(歩行者時間)	49				29	
(歩行者専用時間)	37				17	
補助歩行者による補正率	0.912				0.912	
右折車流入による補正率	0.912					
(右折率)						
(右折車の通過補正)	f					
(有効車時間)	秒					
(観測歩行目的のさげ台数割合)	R.R. (%)					
(交差点中滞留台数)	K (台/サイクル)					
総計交通流量	SA	1460	2648	1092	1642	1556
設計交通量	q	939	647	146	96	136
右折補正交通量	q R-N					
交差点流入部の必要率	p	0.331	0.207	0.133	0.022	0.088
必要現示率	1 φ	0.331	0.160	0.133	0.133	0.133
2 φ	0.047	0.047	0.133	0.022	0.088	0.088
3 φ	54	16	16	16	16	109
有効時間(秒)	1 φ	54	16	16	16	109
2 φ						
3 φ						
信号時間比	G/C	49/109	70/109	16/109	29/109	29/109
可能交通容量	Ci	1277	1701	160	437	408
交通容量比	q/Ci	0.735	0.322	0.906	0.082	0.331
交通処理率のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	OK
滞留率	Ls (m)			64.3	9.8	59.5

※ N=30×(900/C), N:1時間右折車が交差点内に滞留する台数
 ※ *交通容量(台/車1時間)
 ※ 欄外4号線の歩行者の歩行ルートは、東横歩道を通行することを想定

A: 至 七丁目緑地
 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。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。



上段: 方向別合計交通量 [台/時]
 下段: (大型車混入台数) [台/時]
 <歩行者数> [人/時]

現示方式の図示

現示	1 φ	2 φ	3 φ
表示時間	G:49 Y:3 AR:2	G:16 Y:3 AR:2	G:29 Y:3 AR:2
有効時間	54	16	29
損失時間	0	5	5
			L=0

⑥開催中交差点交通量 (地点5 (中瀬谷消防署出張所北側) : ピーク時 17:00~18:00 / 歩行者等による影響を考慮)

流入部	A		B		C		D	
	左折	直進	左折	直進	左折	直進	左折	直進
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1
総計交通流量の基本値	1800	2000	1800	2000	1800	2000	1800	1800
車線幅員による補正率	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(車線幅員)	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000
総計歩道による補正率	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(総計歩道)	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
大型車流入による補正率	0.384	1.000	1.000	1.000	0.911	0.748	0.964	0.923
(大型車流入率)	13.72	32.14	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
左折車流入による補正率	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(左折率)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
歩行者による低減率	0.40	0.56	0.18	0.18	0.40	0.40	0.18	0.56
(歩行者時間)	40	30	48	30	48	30	48	30
(歩行者歩道時間)	38	26	46	26	46	26	46	26
歩行者歩道による補正率	0.620	0.828	0.828	0.844	0.617	0.617	0.515	0.515
右折車流入による補正率	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(右折率)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
右折車の通過補正率	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(右折車の通過時間)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
(表示変り目のさげ台数)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
RPR (台/サイクル)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
K (台/サイクル)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
総計交通流量	SA 987	1632	1490	2000	1519	1822	829	1483
設計交通量	q 203	908	0	22	48	365	68	38
右折補正交通量	q R-N			(0+22)		(0+385)		(38+0)
交差点流入部の必要率	p	0.206	0.189	0.000	0.041	0.032	0.211	0.082
必要現示率	1 φ	0.206	0.189	0.000	0.211	0.211	0.068	0.321
2 φ							0.014	0.546
3 φ							0.014	
有効歩道時間(秒)	1 φ	40	40	40	40	40	40	40
2 φ							8	8
3 φ							8	8
借道歩道時間比	G/C	40/90	43/90	30/90	40/90	48/90	30/90	30/90
可能交通容量	Ci	433	725	667	606	810	442	494
交通容量比	q/Ci	0.463	0.425	0.000	0.033	0.095	0.475	0.154
交通処理率のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK
標高差	Ls (m)	54.2	0.0		10.8		22.7	63.3

※ N=300(900/C), N=1時間、右折車が交差点内に滞留する台数
 ※ *交通容量(台/車1時間)
 ※ 標高4号線の現況者の歩行カートは、東側歩道を通行することを想定
 ※ Aは、西側歩道からの歩行者による補正率を計上
 ※ Bからの歩行者は、C、Dを横断することを想定

A: 至 十日借道
 B: 至 東
 C: 至 東
 D: 至 東

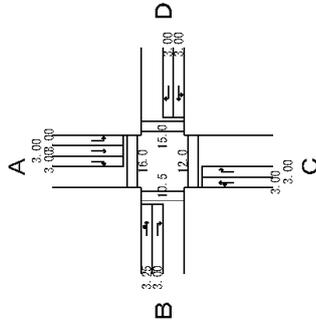
現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ
表示時間	G:40 Y:3 AR:0	G:8 Y:2 AR:2	G:30 Y:3 AR:2
有効歩道時間	40	8	30
損失時間	3	4	5

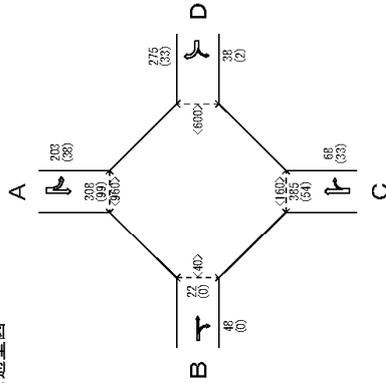
上段: 方向別合流交通量 [台/時]
 下段: (大型車流入台数) [台/時]
 <歩行者> [人/時]

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

交差点概略図



交通量図

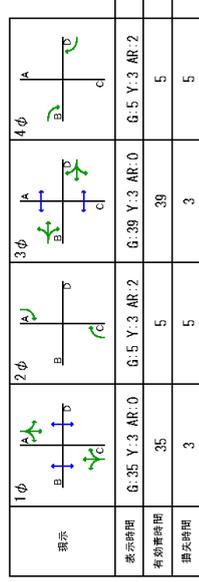


⑦開催中交差点交通量 (地点6 (瀬谷中学校前) : ピーク時 16:00~17:00 / 歩行者等による影響を考慮)

流入部	A		B		C		D	
	左折	直進	左折	直進	左折	直進	左折	直進
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1
縦向きによる補正率	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
横向きによる補正率	0.959	0.959	0.959	0.959	0.959	0.959	0.959	0.959
縦向きによる補正率	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
横向きによる補正率	0.959	0.959	0.959	0.959	0.959	0.959	0.959	0.959
大規模流入による補正率	0.891	0.891	0.891	0.891	0.891	0.891	0.891	0.891
左折車線による補正率	0.891	0.891	0.891	0.891	0.891	0.891	0.891	0.891
左折車線による補正率	0.891	0.891	0.891	0.891	0.891	0.891	0.891	0.891
歩行者による補正率	0.32	0.32	0.32	0.32	0.32	0.32	0.32	0.32
(歩行者時間)	35	35	35	35	35	35	35	35
(歩行者用車線時間)	25	25	25	25	25	25	25	25
歩行者による補正率	0.771	0.771	0.771	0.771	0.771	0.771	0.771	0.771
右折車線による補正率	0.648	0.648	0.648	0.648	0.648	0.648	0.648	0.648
(右折車線の通過補正率)	35	35	35	35	35	35	35	35
(有効車線時間)	2(72)	2(72)	2(72)	2(72)	2(72)	2(72)	2(72)	2(72)
(表示変り目のさびけ台数増分)								
KR、C、S、E、I、K、L								
(交差点内滞留台数)								
K、C、S、E、I、K、L								
総計交通量	SA	1065	1500	1674	1556	1704	1227	1420
設計交通量	q	88	997	23	936	267	408	1256
右折補正交通量	qR-N			0	0	0	0	0
交差点流入部の飽和率	p	0.054	0.265	0.000	0.219	0.000	0.284	0.000
必要現示率		0.054	0.265	0.000	0.219	0.201	0.284	0.000
1φ								
2φ								
3φ								
4φ								
有効車線時間(秒)		35	35	35	35	35	35	35
1φ								
2φ								
3φ								
4φ								
信号時間比	G/C	35/100	35/100	35/100	35/100	35/100	35/100	35/100
可能交通密度	Ci	373	526	298	438	429	260	471
交通密度比	q/Ci	0.155	0.756	0.090	0.611	0.610	0.811	0.631
交通密度のチェック		OK						
遅延率	Ls(m)	23.8	7.8					

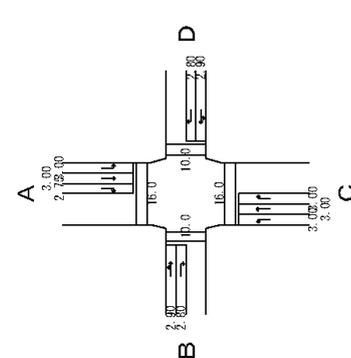
※ 16:00~17:00(C)、N=11時間で右折車が交差点内に滞留する台数
 ※ 交通量(台/実1時間)
 ※ 歩行者の歩行者用車線が複数ある場合は、歩行者数を等分

現示方式の図示

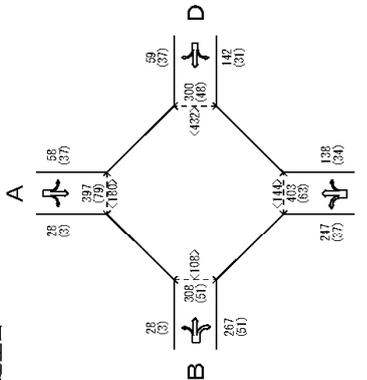


A: 至 十日市場
 B: 至 国道246号
 C: 至 泉
 D: 至 瀬谷小学校

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。



交通量図



上段: 方向別台数交通量[台/時]
 下段: (本側車線台数)[台/時]
 <歩行者数>[人/時]

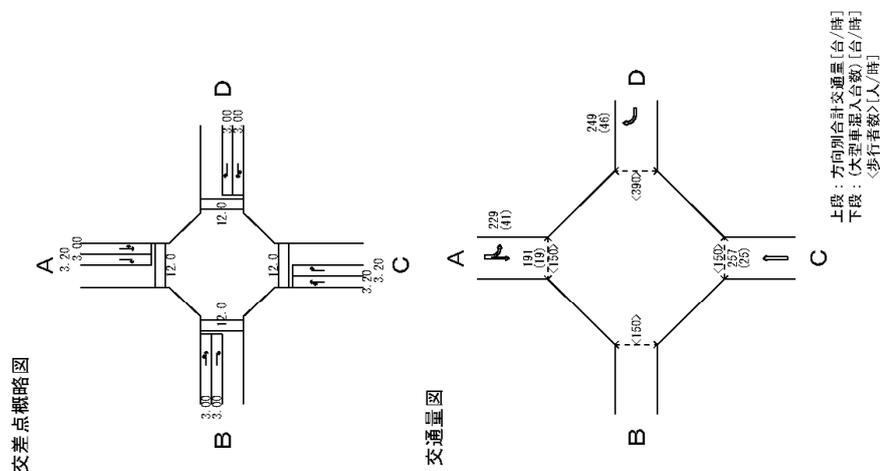
⑧開催中交差点交通量 (地点9：ピーク時 17:00~18:00 / 歩行者等による影響を考慮)

流入部	A		B		C		D		
	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1	1
総計交通流量の基本値	1800	2000	1800	2000	1800	2000	1800	2000	1800
車線幅員による補正率	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(車線幅員)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.20)	(3.20)	(3.00)	(3.00)	(3.00)
総計勾配による補正率	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(総計勾配)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車流入による補正率	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(大型車流入率)	(14.29)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(9.73)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(18.47)
左折車流入による補正率	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(左折率)	(64.6)	(0.0)	(0.0)	(0.0)	0.13	0.13	0.30	0.13	0.13
(有効車時間)	f p	57	34	53	57	34	53	57	34
(歩行者用車時間)	秒	52	29	48	52	29	48	52	29
縦断歩行者による補正率	α L	0.881		0.882	0.726		0.852		0.852
右折車流入による補正率	α R T								
(右折率)	R %								
(右折車の通過確率)	f								
(有効車時間)	秒								
(表示変更)目的のさびけ台数(台分)	K R R								
(交差点内滞留台数)	K C								
(台/サイクル)									
総計交通流量	S A	1424	1886	2000	1888	1872	1937	2000	1405
設け交通流量	q	420	0	267	0	267	0	249	0
(229+191)									
右折補正交通量	q R-N								
必要現示量	p	0.295	0.000	0.000	0.137	0.000	0.000	0.177	0.472
1 φ									
2 φ									
3 φ									
有効車時間(秒)	L s (m)	1.0 φ	0.000	0.000	0.000	0.114	0.114	0.063	0.063
2 φ		2.0 φ	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.295	0.295
3 φ		3.0 φ	0.000	0.000	0.000	0.137	0.000	0.34	0.34
借車車時間比	G/C	57/120	57/120	57/120	57/120	57/120	57/120	57/120	57/120
可能交通容量	C i	763	567	701	889	621	567	621	621
交通容量比	q/C i	0.621	0.000	0.000	0.289	0.000	0.000	0.401	0.401
交通処理率のチェック		OK							
滞留量	L s (m)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	88.5	88.5

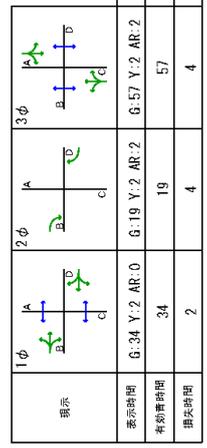
※ N=300(900/C)、N・1時間で右折車が交差点内に滞留する台数
 ※ *交通容量(台/車1時間)
 ※ 瀬谷地区内の歩行者の歩行ルートは、東横街道を通行することを想定
 ※ 歩行者の歩行ルートが複数ある場合は、歩行者数を等分
 ※ 地点9は、新設交差点であり、信号1サイクルがあたり8人として計上

A: 至 知森事業実施広場
 B: 至 環状4号線
 C: 至 ニッソ上橋交差点
 D: 至 中原街道

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。



上段：方向別合計交通量(台/時)
 下段：(大型車混入台数)(台/時)
 <歩行者数>(人/時)



⑨ 開催中交差点交通量 (地点12 : ピーク時 20 : 00~21 : 00 / 歩行者等による影響を考慮)

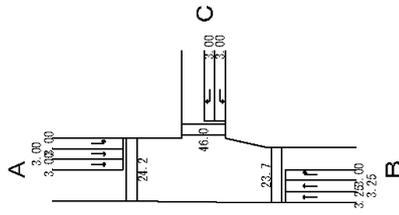
交差点名	標4A交差点					
	流入		直進		C	
車線の種類	左折	直進	右折	左折	右折	右折
車線数	1	2	1	1	1	1
歩行交通流率の基準値	SB	2000	2000	1800	1800	1800
車線幅員による補正率	αw	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
車線幅員	m	(3.00)	(3.00)	(3.25)	(3.00)	(3.00)
縦断勾配による補正率	αG	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
縦断勾配	%	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大連車流入による補正率	αT	1.000	0.739	1.000	0.682	0.528
大連車流入率	%	(0.00)	(50.53)	(19.18)	(0.00)	(66.67)
左折車流入による補正率	$\alpha L T$					(11.05)
(左折率)	L %					0.18
(歩行者による低減率)	f p	0.14				58
(有効歩時間)	t p	16				47
(歩行者用歩時間)	t	15				0.854
視距歩行者による補正率	$\alpha R T$	0.869				
右折車流入による補正率	$\alpha R T$					
(左折率)	R %					
(左折車の通過確率)	f					
(有効歩時間)	t					
(視距歩行者のさげ台数係数)	K R R					
(白/ホイール)	K L					
(交差点外滞留台数)	K L					
K L / ホイール						
設計交通流率	S A	1664	2966	3658	1800	1048
設計交通量	q	0	380	292	0	3
右折補正交通量	q R-N					
交差点流入部の飽和率	ρ	0.000	0.129	0.083	0.000	0.003
必要顯示率		0.000	0.129	0.082		
1φ		0.021	0.021	0.021		
2φ						
3φ						
有効歩時間(秒)		16	18			
1φ			6			
2φ						
3φ						
信号青時間比	G/C	16/90	16/90	24/90	6/90	58/90
可能交通容量	C i	278	526	941	120	676
交通容量比	q/C i	0.000	0.222	0.310	0.000	0.004
交通効果係数	OK	OK	OK	OK	OK	NG
歩幅	L s (m)	0.0	78.5	50.6	0.0	1.7
歩幅	L s (m)					345.3

※ N=63x(360/C) : N=1時間以上で右折車が交差点内に滞留する台数
 ※ *交通容量 (台/車1時間)
 ※ 難係1号線の歩行者の歩行パターンは、車線歩道を使用することを想定
 ※ 本博覧会の開催中は、Aの横断歩道は使用しないように誘導

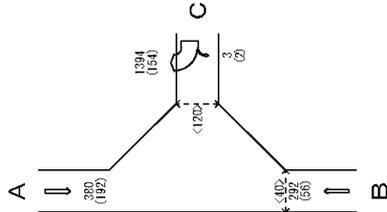
現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ
表示時間	6:15 Y.3 AR:0	6:5 Y.3 AR:2	6:57 Y.3 AR:2
有効歩時間	16	6	58
損失時間	2	4	4

交差点概略図



交通量図



上段：方向別台計交通量 [台/時]
 下段：(大型車混入台数) [台/時]
 <歩行者数> [人/時]

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り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。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

表 33-6 迂回経路の運用効果の試算結果（歩行者等による影響を考慮）

迂回経路の運用	地点 12			地点 10		地点 2	
	北側の横断歩道	交通容量比 (右折)	交差点需要率 (限界需要率: 0.889)	交通容量比 (左折)	交差点需要率 (限界需要率: 0.518)	交通容量比 (右折)	交差点需要率 (限界需要率: 0.912)
なし	使用しないように誘導した場合	1.296	0.985	0.000	0.455	0.027	0.370
あり		1.110	0.865	0.612	0.455	0.700	0.495
なし	誘導しない場合	1.515	1.127	0.000	0.455	0.027	0.370
あり		1.298	0.987	0.612	0.455	0.700	0.495

【試算条件】

- ・地点12を右折して帰宅する來場車両台数（1,394台）のうち約200台を地点10から退出させ、その後は地点2（右折）を経由して環状4号線を北上することを想定。
- ・地点2（目黒交番）のピーク時（17～18時）におけるD断面の右折車線（東→北方向）の可能交通容量（297台^{※1}[台/時]）の約7割（297×0.7≒200）を迂回車両として設定。

【試算結果】

○地点12の交通容量比（C断面右折車線：東→北）及び交差点需要率について
（横断歩道による影響を考慮しない場合）

迂回車両（200台）を減じた場合の車両台数=1,394^{※1}−200=1,194[台/時]

当該車線の可能交通容量=1,076^{※1}[台/時]

当該車線の交通容量比=1,194/1,076=1.110

当該車線の交通需要率=設計交通量÷飽和交通流率=1,194/1,670^{※1}=0.715

交差点需要率=0.129(1φ)^{※1}+0.021(2φ)^{※1}+0.715(3φ)=0.865

（横断歩道による影響を考慮した場合）

迂回車両（200台）を減じた場合の車両台数=1,394^{※2}−200=1,194[台/時]

当該車線の可能交通容量=920^{※2}[台/時]

当該車線の交通容量比=1,194/920=1.298

当該車線の交通需要率=設計交通量÷飽和交通流率=1,194/1,427^{※2}=0.837

交差点需要率=0.129(1φ)^{※2}+0.021(2φ)^{※2}+0.837(3φ)=0.987

○地点10の交通容量比（C断面左折直進車線：南→西）について

迂回車両（200台）が加わった場合の車両台数=0^{※3}+200=200[台/時]

当該車線の可能交通容量=327^{※3}[台/時]

当該車線の交通容量比=200/327=0.612

当該車線の交通需要率=設計交通量÷飽和交通流率=(0^{※3}+200)/2,000^{※3}=0.100

交差点全体の交通需要率=0.079^{※3}(1φ)+0.161^{※3}(2φ)+0.215^{※3}(3φ)+0.000^{※3}(4φ)=0.455

注：当該車線の信号現示(2φ)では別車線（C断面右折車線）の交通需要率が最大であるため、2φの必要現示率としては別車線の値(0.161)を採用

○地点2の交通容量比（D断面右折車線：東→北）について

迂回車両（200台）が加わった場合の車両台数=8^{※4}+200=208[台/時]

当該車線の可能交通容量=297^{※4}[台/時]

当該車線の交通容量比=208/297=0.700

当該車線の交通需要率=設計交通量÷飽和交通流率=208/1,656^{※4}=0.126

交差点需要率=0.184^{※4}(1φ)+0.038^{※4}(2φ)+0.147^{※4}(3φ)+0.126(4φ)=0.495

注：当該車線の信号現示(4φ)では本車線の交通需要率が最大であるため、4φの必要現示率としては本車線の値(0.126)を採用

※1 本補足資料p.14の計算シートより。

※2 本補足資料p.17の計算シートより。

※3 準備書資料編p1.8-137より。

※4 本補足資料p.8の計算シートより。

補足資料 34 交差点における滞留長の影響について

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

34 交差点における滞留長の影響について

ご意見の趣旨

滞留長が、実際に交差点で確保されている右折レーンなどに収まっているかどうか確認が必要ではないかと思う。交差点の改良等の議論をしているところもあるかと思うが、そうではない交差点はチェックして、収まるかを示してほしい（第17回環境影響評価審査会（1月31日）でのご意見）。

事業者の見解

改良等の議論が行われていない4交差点（地点1（目黒）、地点4-1（滝沢）、地点4-2（瀬谷土橋公園入口）、地点6（瀬谷中学校前））について、各交差点の右折レーンでの滞留長が実際に確保されているレーンなどに収まっているか確認しました。現状では、地点4-1（滝沢：C断面）、地点4-2（瀬谷土橋公園入口：B断面）及び、地点6（瀬谷中学校前：B断面）の3地点を除き、滞留長が右折レーン等に収まっていることが確認できました（表34-1、表34-2）。

右折レーン等に収まっていない3地点については、地点4-1（滝沢：C断面）及び地点6（瀬谷中学校前：B断面）の滞留は、全て一般交通によるものであり、本博覧会の来場車両が要因ではないと想定します。

また、地点4-1（滝沢：C断面）については、横断歩道のないT字路であり、右折車両の滞留による環状4号線への影響はないと想定します。地点4-2（瀬谷土橋公園入口：B断面）については、環状4号線の当該区間は片側2車線であり、右折車両の滞留によって右側車線が通行できなくなった場合でも、左側車線の断面交通容量を勘案すると直進車両の通行は可能であると考えます（直進車両台数：547台/時<1車線での断面交通容量：1,105台/時^{※1}）。

注1 1車線の断面交通容量は、以下の式で計算（1月10日審査会補足資料17の方法に同じ）。
 当該車線の交通容量＝[基本交通容量]×[車線幅員に関する補正]×[側方余裕に関する補正]
 ×[沿道状況に関する補正]×[大型車に関する補正]
 ＝2,200×0.94×0.86×0.875×0.71＝1,105 [台/時]

表34-1 滞留長（歩行者等による影響を考慮）と現況車線長の比較結果

地点	断面	車線	右折レーン等 ^{※1} [m]	滞留長予測値[m]		備考
				開催中車両① (一般車両+ 博覧会関係車両)	一般車両②	
地点1 目黒	A	右折	51	49.2	49.2	博覧会関係車両なし
	B	右折	168	113.5	103.1	
	C	右折	97	55.4	28.3	
	D	右折	166	72.9	72.9	博覧会関係車両なし
地点4-1 滝沢	A	右折なし	-	-	-	
	B	右折	81	0.5	0.5	博覧会関係車両なし
	C	右折	46	105.3	105.3	博覧会関係車両なし
地点4-2 瀬谷土橋公園 入口	A	右折なし	-	-	-	
	B	右折	55	64.3	0.0	
	C	右折	63	39.5	39.5	博覧会関係車両なし
地点6 瀬谷中学 校前	A	右折	63	7.8	7.8	博覧会関係車両なし
	B	右折	71	79.5	79.5	博覧会関係車両なし
	C	右折	55	43.0	43.0	博覧会関係車両なし
	D	右折	86	24.0	7.3	

※1 車両通行が可能な幅員（本線と合わせて5m以上）が確保されている区間

※2 網掛けは「滞留長」が「右折レーン等の長さ」を超過している車線

補足資料 34 交差点における滞留長の影響について

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

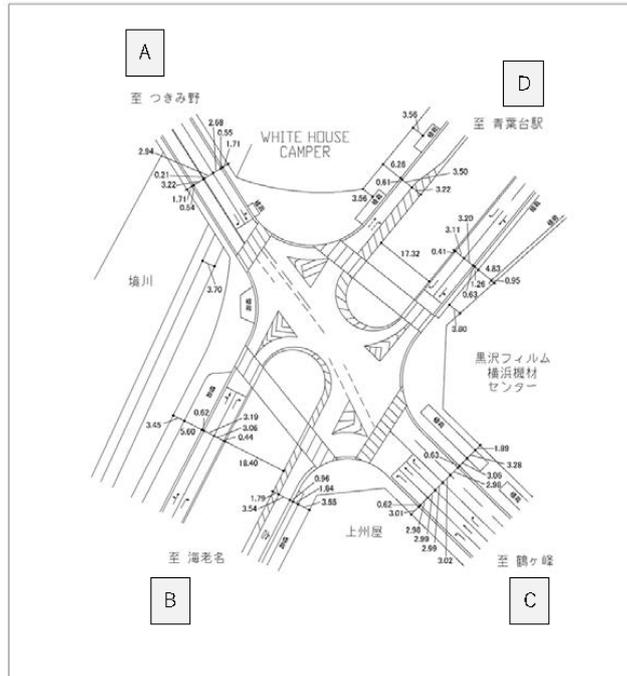


図34-1 交差点構造図（地点1 目黒）

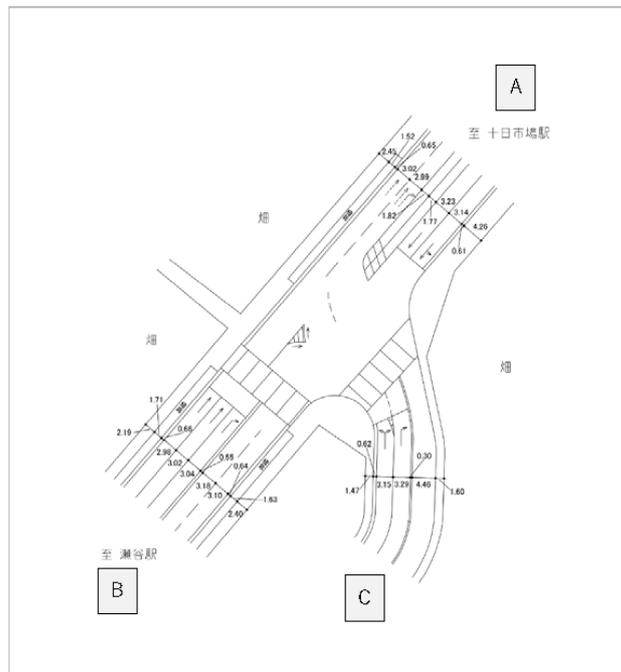


図34-2 交差点構造図（地点4-1 滝沢）

補足資料 34 交差点における滞留長の影響について

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

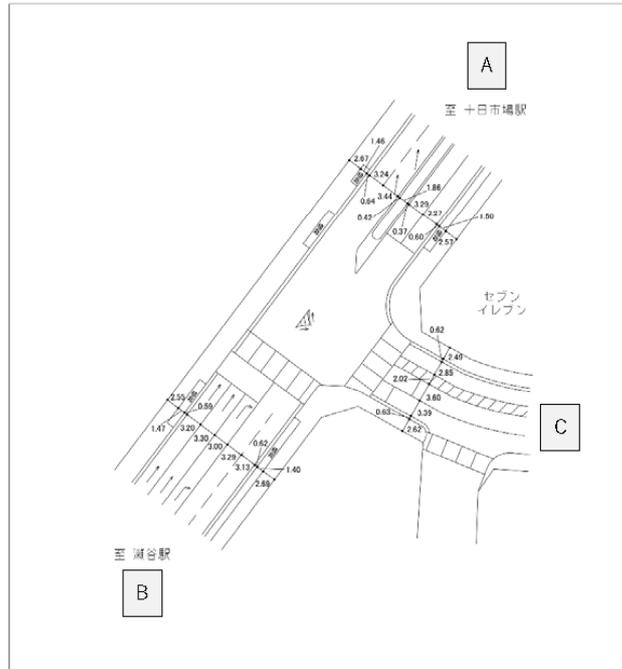


図34-3 交差点構造図（地点4-2 瀬谷土橋公園入口）

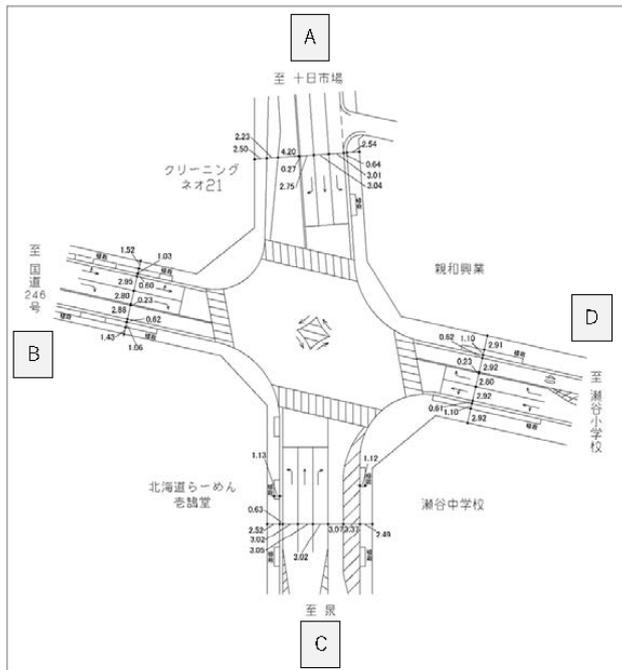


図34-4 交差点構造図（地点6 瀬谷中学校前）

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

35 パークアンドライド駐車場の候補地の取り扱いについて

ご意見の趣旨

パークアンドライド駐車場については、場所が特定されたところは、順次、情報を追加でご提示いただきたいと思います（第18回環境影響評価審査会（1月31日）でのご意見）。

事業者の見解

パークアンドライド駐車場について、新たな候補地をご提示します（図35-1）。候補地は横浜市外にある既存駐車場を活用します。本博覧会で使用する駐車台数については、引き続き、土地所有者等との調整を進めるとともに、誘導員の配置など交通混雑や安全対策について、道路管理者や交通管理者等の関係機関との調整を進めていきます。

パークアンドライド駐車場の候補地については、現在、土地所有者等との調整を進めていますが、準備書掲載の横浜青葉IC付近及び今回ご提示した候補地以外は、現段階で、ご提示することは困難です。

そのため、各候補地及びその周辺道路の交通状況の予測・評価については、環境影響評価手続きとは別に、あらかじめ周辺住民等への説明会等の周知を行うとともに、本博覧会協会のホームページで公表することとし、表35-1のとおり、環境の保全のための措置に追記します（既存の駐車場を活用する場合を除く）。

なお、開催期間中の多客日についても、会場周辺及びパークアンドライドの駐車場周辺の主要交差点において、準備書に記載したとおり事後調査を実施します。

【候補地の概要】

- (1) 相模大野立体駐車場
所在地：相模原市南区相模大野4-4-2
収容台数：794台
- (2) 相模大野駅西側自動車駐車場
所在地：相模原市南区相模大野3-2-2
収容台数：698台

上記（1）、（2）の駐車場の収容台数のうち、本博覧会ではあわせて約600台を想定
駐車場へのアクセスは国道16号を経由することを想定

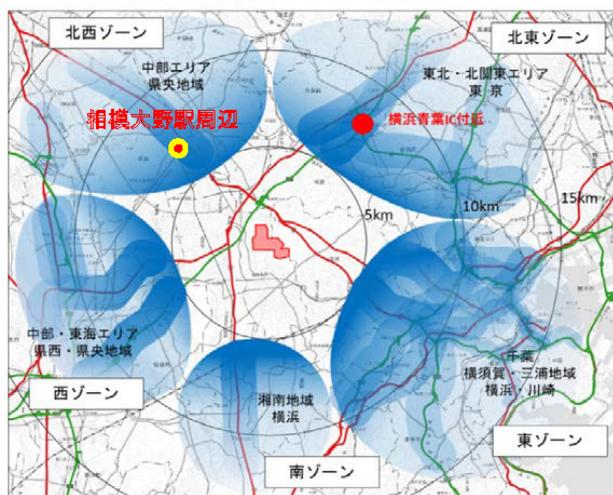


図35-1 新たなパークアンドライド駐車場候補地位置図

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

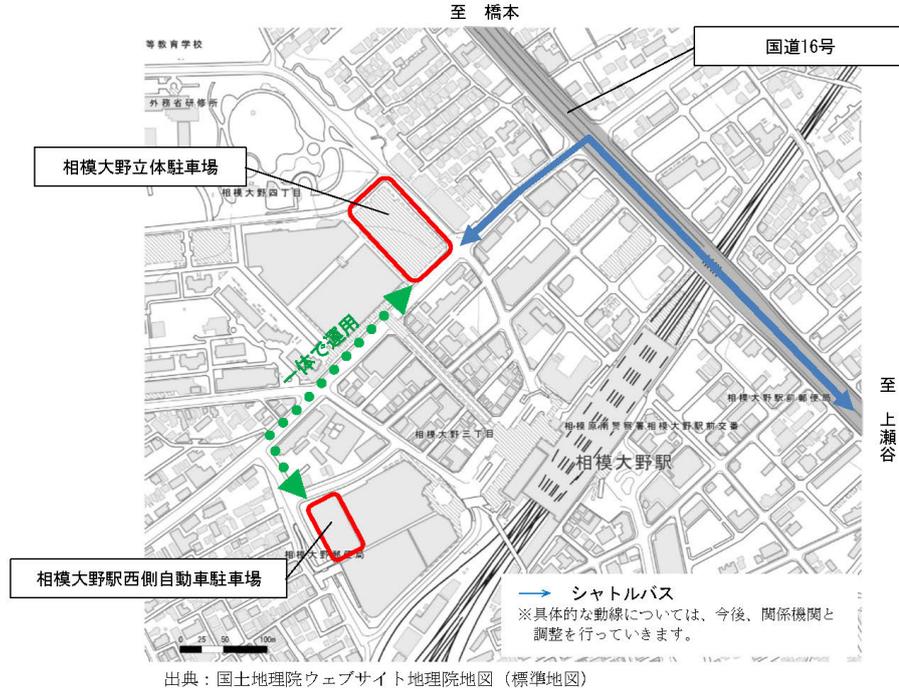


図 35-2 相模大野駅周辺拡大図

表 35-1 環境の保全のための措置

区分	環境の保全のための措置
<p>【開催中】 関係車両の走行に伴う交通混雑（自動車）</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・会場周辺の交通混雑緩和のため、公共交通の利用を推奨し、会場近隣の4駅からシャトルバスを運行します。また、多客日などの混雑時には、パークアンドライドを導入します（第2章参照）。 ・<u>パークアンドライド駐車場の候補地及びその周辺道路の交通状況の予測・評価については、環境影響評価手続きとは別に、あらかじめ周辺住民等への説明会等の周知を行うとともに、本博覧会協会のホームページで公表します（既存の駐車場を活用する場合を除く）。</u> ・駐車場の事前予約の導入など、会場周辺へ自家用車（来場者）が過度に集中することを抑制します。 ・路上に入庫待ちする車両が滞留することのないよう、駐車場内に滞留できるスペースを十分に確保します。 ・自家用車以外の交通手段の利用促進のため、利用者に対し、公共交通機関の利用について、ホームページでの周知等を行います。特に利用が集中する可能性がある時期（大型連休等）には周知を強化します。 ・会場周辺で利用が集中する夕方等の時間帯において、会場内に滞在する利用者に対して、ピーク時間を避けた帰宅行動をアナウンスで促す等、可能な限りの周知・利用調整に努めます。また、混雑が予想される日は、事前にホームページ等での情報発信を行うなど、会場周辺の一般交通への情報を発信します。 ・車両の出入口は、歩行者との出入口を分離する等、歩行者の安全に配慮します。

※準備書から修正した箇所は、太文字・下線で示しています。

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

36 会場周辺 4 駅でのシャトルバスの運行について

ご意見の趣旨

各駅のシャトルバスの発着については未定で、本当に発着できるかという検討は、審議の中で示す必要があると思う。本当に発着できるバース数や乗り降りの方法が確保できるかも各駅で予測評価する必要があると思う（第11回環境影響評価審査会（11月2日）でのご意見）。

シャトルバスがきちんと運行できるかは非常に重要な問題だと考えている。かなり高頻度でシャトルバスを出すので、本当に成り立つかが極めて心配です。特に瀬谷駅、三ツ境駅の辺りは道路等も厳しいので、きちんと成り立つかが確認できないと、駐車場必要台数にも疑念が発生してしまう。周辺の道路状況、それからバスのバースとの関係できちんと成り立ちうるかを気にしている（第13回環境影響評価審査会（12月6日）でのご意見）。

事業者の見解

各駅のシャトルバスの発着場所等の詳細については、現在、土地所有者や交通管理者等の関係者との調整を進めており、現時点における本博覧会としての検討状況についてご提示します。

各駅のピーク時（多客日）における、シャトルバスの利用者数を基に、必要となる運行本数及び運用バース数を想定するとともに、鉄道とバスの輸送力の違いによる来場者等の滞留の可能性について検証を行いました。

また、バースの確保、利用者の円滑な誘導、周辺住民等の駅利用への影響及びバスターミナルから周辺道路への出入りについては瀬谷駅を例に考え方を整理し、他の3駅についてもシャトルバスの乗降場所や運行ルート等についての検討状況をご提示します。

なお、現在、想定しているシャトルバスの発着駅では、鉄道による輸送力がバスより高いため、バスへの乗換によって生じる来場者の滞留について検証を行っています。

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

(1) 瀬谷駅

ア シャトルバス運行の想定

多客日における朝ピーク時（9時台）については、乗降場所として4バースを設置し、約5分間隔での運行を行うことで、1時間に約40本となる運行計画を想定しています（表36-1）。

表36-1 多客日における瀬谷駅のシャトルバス運行の想定

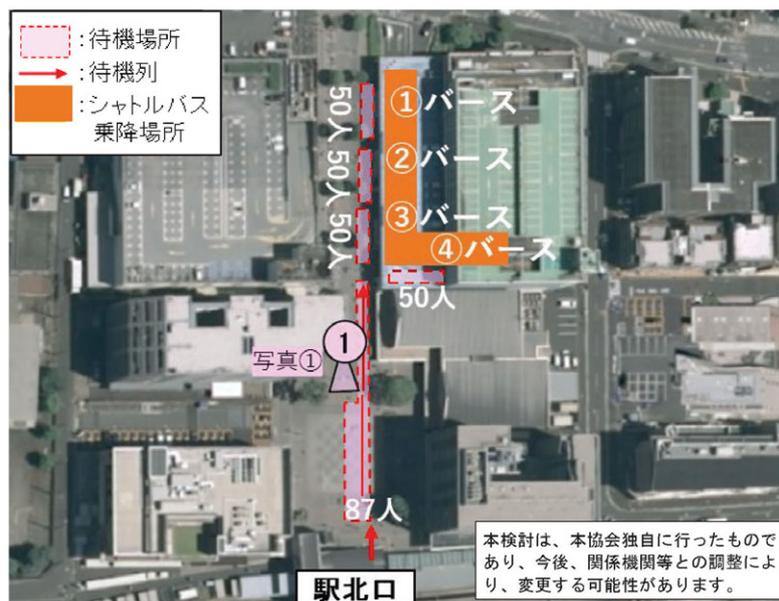
利用者数		運行本数	運用バース数
1日当たり	ピーク時（9時台）	ピーク時	ピーク時
約 11,000 人	約 2,200 人/h	約 40 本/h (約 50 人/台 乗車想定)	4 バース

※ 現時点での想定であり、数値等は今後、見直しや変更する可能性があります

イ バース確保の考え方

現在、瀬谷駅北口バスターミナルについては、路線バスをはじめ、一般車の送迎、タクシーや公立支援学校、企業輸送バスなど複数の車両が利用していますが、バス事業者など関係者と、路線バス乗降場の移設などについて協議・調整を行うことで、4バースの乗降場所及び後発バスの待機スペースを確保する計画です（図36-1）。

なお、後発分の待機スペースについては、ターミナル内の既存待機バースなどを活用することで、連続的なシャトルバス運行が可能になると考えます。引き続き、バス事業者など関係者との調整を進めていきます。



航空写真出典：国土地理院ウェブサイト 地理院地図（全国最新写真(シームレス)撮影期間：2019年6月～8月）

図 36-1 瀬谷駅におけるバス乗り場等（乗降場所（バース）、待機所）

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

ウ 鉄道とバスの輸送力の違いによる滞留の検証

鉄道ダイヤの本数（上り 8 本、下り 9 本、合計 17 本）から、上下線毎に鉄道 1 本当たりの来場者を算出し（約 129 人/本）、試算したところ滞留人数は最大で約 287 人となります。各バースの前で乗車待機する人数は 200 人（50 人 × 4 バース）であり、駅周辺に滞留する人数は 87 人となって、利用者の待機時間は約 10 分以内であると想定しています（図 36-2）。

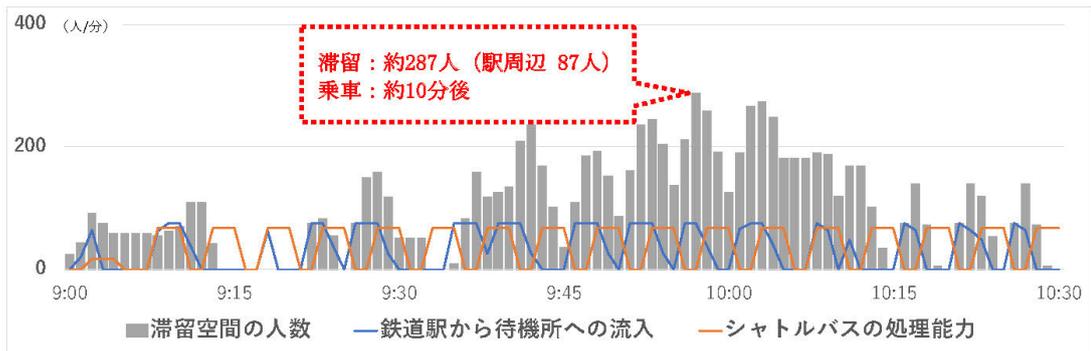


図 36-2 瀬谷駅における滞留空間の検証

エ 利用者の円滑な誘導

シャトルバスが約 5 分間隔で発車するためには、各バース前に約 50 人が整列した状態で待機し、速やかに乗車が開始できるよう、案内誘導する必要があります。来場者だけでなく一般通行者との交錯が発生しないよう、適切な誘導等により安全に配慮する計画を検討しています。現時点での試算では、駅前広場内に幅員 5 m 以上の空間が確保できることから、一般通行と来場者の待機は可能であると想定します（図 36-3）。

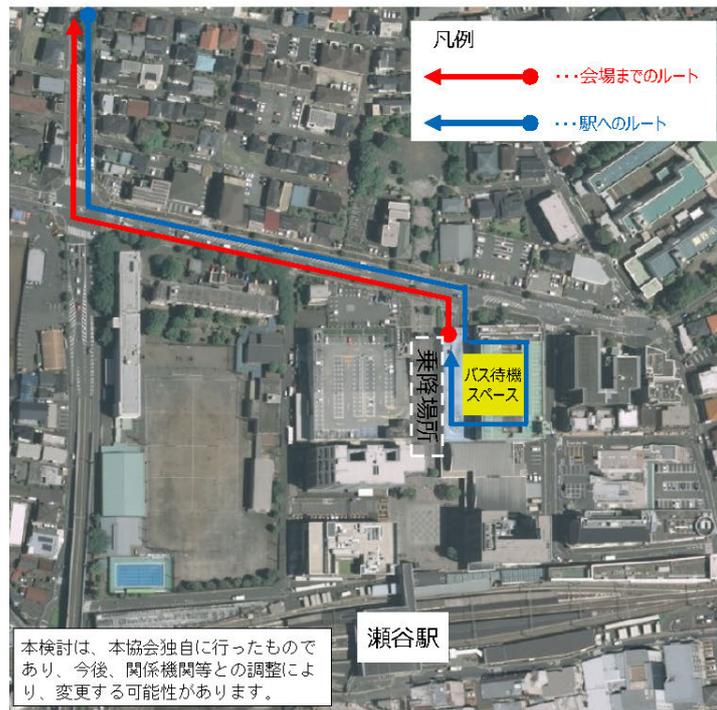


図 36-3 瀬谷駅におけるシャトルバス利用者の待機イメージ

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

オ バスターミナルから周辺道路への出入り

バスターミナル出入口部の信号交差点において、スムーズに左折する必要があります。現在、当該交差点においては横断歩道があり、歩行者の安全性を確保するとともに、シャトルバス定時性を確保するために、信号現示の変更による歩車分離型の交差点に改良するなどの対応を検討し、交通管理者と協議・調整を行っていきます。瀬谷中学校前の交差点においても右折するため、同様に協議・調整・検討していきます。



航空写真出典：国土地理院ウェブサイト 地理院地図（全国最新写真(シームレス)撮影期間：2019年6月～8月）

図 36-4 バスターミナル周辺におけるシャトルバスのルート図

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

(2) 十日市場駅

ア シャトルバス運行の想定

多客日における朝ピーク時（9時台）については、4バースを設置し、約4分間隔での運行を行うことで、1時間に約50本の運行計画を想定しています（表36-2）。シャトルバスの乗降場所や運行ルート等の検討状況については、図36-5, 6, 7のとおりです。

表36-2 多客日における十日市場駅のシャトルバス運行の想定

利用者数		運行本数	運用バース数
1日当たり	ピーク時（9時台）	ピーク時	ピーク時
約 13,000 人	約 2,500 人/h	約 50 本/h (約 50 人/台 乗車想定)	4 バース

※ 現時点での想定であり、数値等は今後、見直しや変更する可能性があります



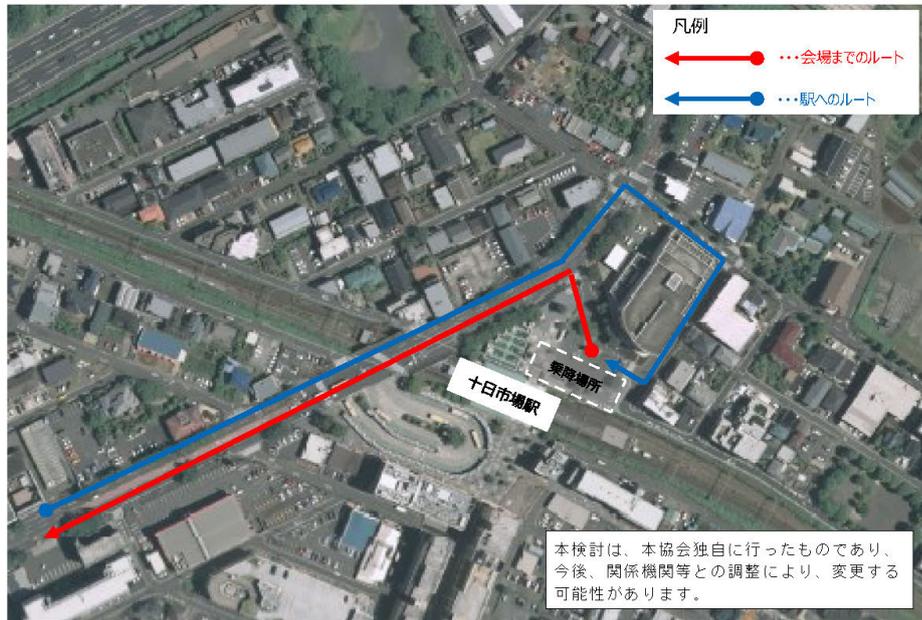
航空写真出典：国土地理院ウェブサイト 地理院地図（全国最新写真（シームレス）撮影期間：2019 年8 月～8 月）

図 36-5 十日市場駅におけるバス乗り場等（乗降場所（バース）、待機所）



図 36-6 十日市場駅におけるシャトルバス利用者の待機イメージ

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。



航空写真出典：国土地理院ウェブサイト 地理院地図（全国最新写真(シームレス)撮影期間：2019年6月～8月）

図 36-7 バスターミナル周辺におけるシャトルバスのルート図

イ 鉄道とバスの輸送力の違いによる滞留の可能性

鉄道ダイヤの本数（上り8本、下り6本、合計14本）から、上下線毎に鉄道1本当たりの来場者を算出し（約179人/本）、試算したところ滞留人数は最大で約175人となります。

バースで待機する人数は200人（50人×4バース）であり、駅周辺には人は滞留はしないで、利用者の待機時間は約4分以内であると想定しています（図36-8）。

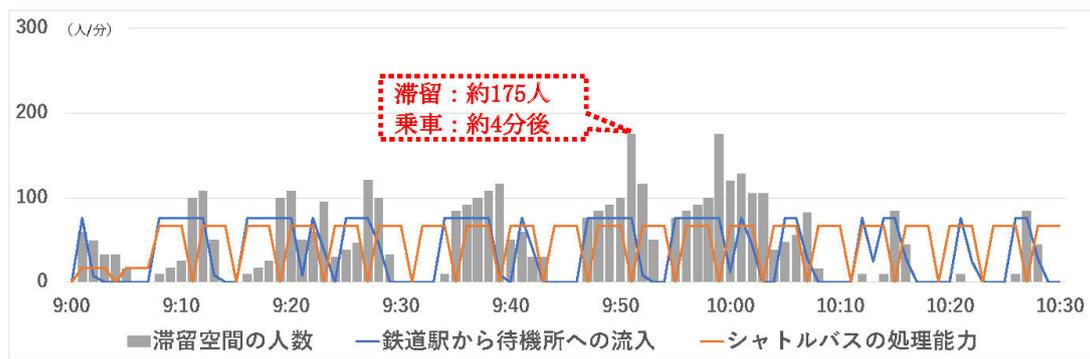


図36-8 十日市場駅における滞留空間の検証

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

(3) 南町田グランベリーパーク駅

ア シャトルバス運行の想定

多客日における朝ピーク時（9時台）については、乗降場所として4バースを設置し、約6分間隔での運行を行うことで、1時間に約40本となる運行計画を想定しています（表36-3）。シャトルバスの乗降場所や運行ルート等の検討状況については、図36-5, 6, 7のとおりです。

表36-3 多客日における南町田グランベリーパーク駅のシャトルバス運行の想定

利用者数		運行本数	運用バース数
1日当たり	ピーク時（9時台）	ピーク時	ピーク時
約10,000人	約2,000人/h	約40本/h （約50人/台 乗車想定）	4バース

※ 現時点での想定であり、数値等は今後、見直しや変更する可能性があります



航空写真出典：国土地理院ウェブサイト 地理院地図（全国最新写真(シームレス)撮影期間：2019年6月～8月）

図36-9 南町田グランベリーパーク駅におけるバス乗り場等（乗降場所（バース）、待機所）

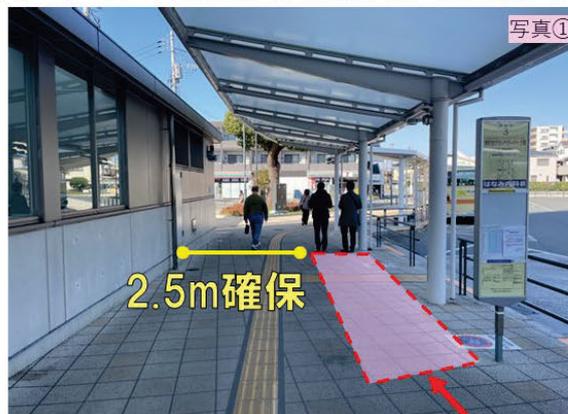
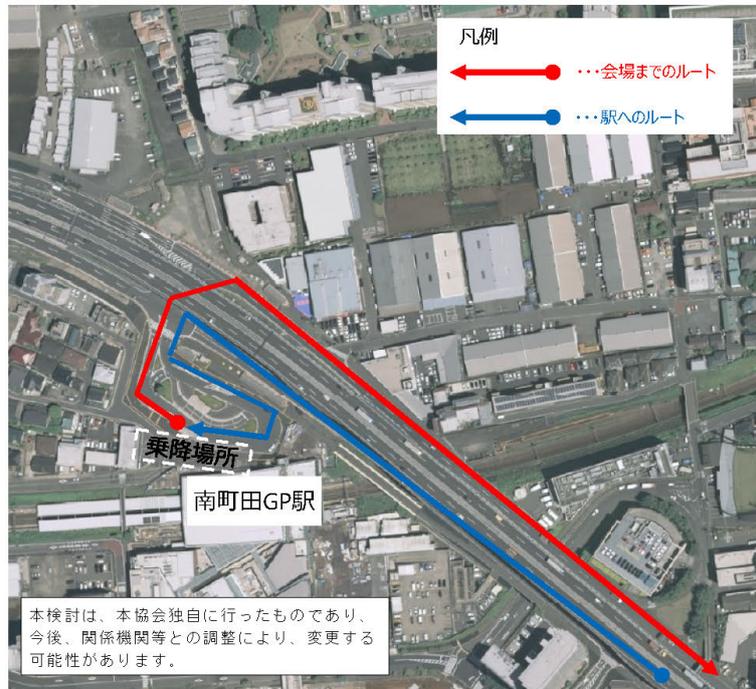


図36-10 南町田グランベリーパーク駅におけるシャトルバス利用者の待機イメージ

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。



航空写真出典：国土地理院ウェブサイト 地理院地図（全国最新写真(シームレス)撮影期間：2019年6月～8月）

図 36-11 バスターミナル周辺におけるシャトルバスのルート図

イ 鉄道とバスの輸送力の違いによる滞留の検証

鉄道ダイヤの本数（上り13本、下り13本、合計26本）から、上下線毎に鉄道1本当たりの来場者を算出し（約77人/本）、試算したところ滞留人数は最大で約203人となります。各バースの前で乗車待機する人数は200人（50人×4バース）であり、駅周辺に滞留する人数は約3人となって、利用者の待機時間は約12分であると想定しています（図36-10）。

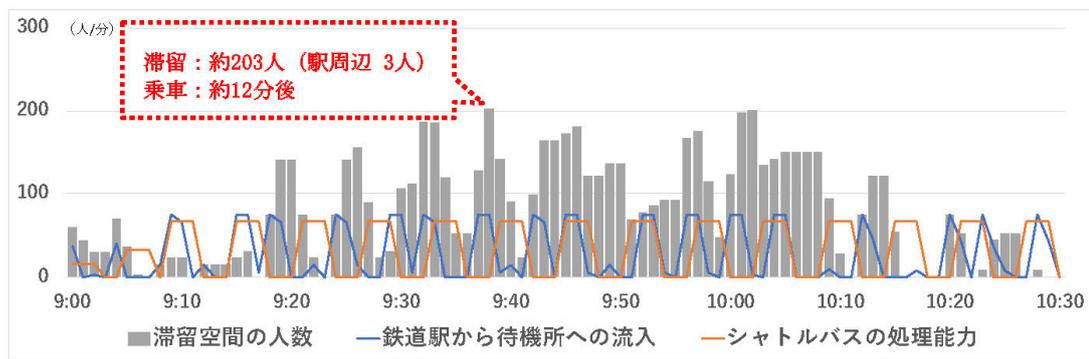


図 36-12 南町田グランベリーパーク駅における滞留空間の検証

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

(4) 三ツ境駅

ア シャトルバス運行の想定

多客日における朝ピーク時（9時台）については、乗降場所として2バースを設置し、約6分間隔での運行を行うことで、1時間に約20本となる運行計画を想定しています（表36-4）。シャトルバスの乗降場所や運行ルート等の検討状況については、図36-13, 14, 15のとおりです。

表36-4 多客日における三ツ境駅のシャトルバス運行の想定

利用者数		運行本数	運用バース数
1日当たり	ピーク時（9時台）	ピーク時	ピーク時
約 6,000 人	約 1,100 人/h	約 20 本/h (約 50 人/台 乗車想定)	2 バース

※ 現時点での想定であり、数値等は今後、見直しや変更する可能性があります



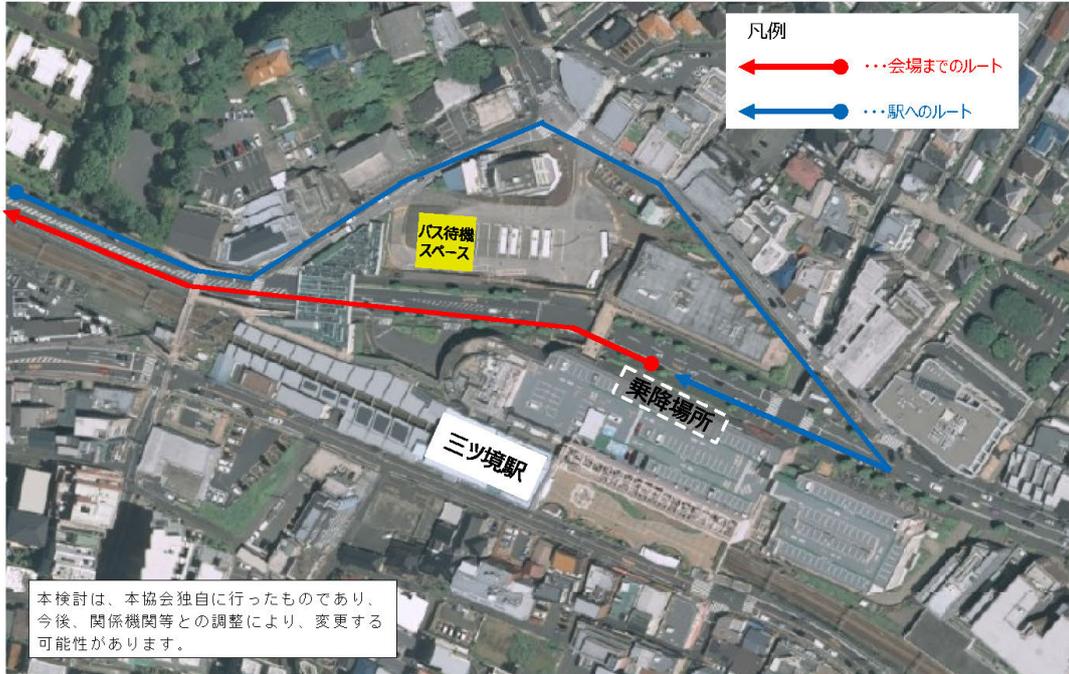
航空写真出典：国土地理院ウェブサイト 地理院地図（全国最新写真(シームレス)撮影期間：2019年6月～8月）

図 36-13 三ツ境駅におけるバス乗り場等（乗降場所（バース）、待機所）



図 36-14 三ツ境駅におけるシャトルバス利用者の待機イメージ

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。



航空写真出典：国土地理院ウェブサイト 地理院地図（全国最新写真(シームレス)撮影期間：2019 年6 月～8 月）

図 36-15 バスターミナル周辺におけるシャトルバスのルート図

イ 鉄道とバスの輸送力の違いによる滞留の検証

鉄道ダイヤの本数（上り 8 本、下り 8 本、合計 16 本）から、上下線毎に鉄道 1 本当たりの来場者を算出し（約 69 人/本）、試算したところ滞留人数は最大で約 260 人となります。各バースの前で乗車待機する人数は 100 人（50 人 × 2 バース）であり、駅周辺に滞留する人数は約 162 人となって、利用者の待機時間は約 18 分以内であると想定しています（図 36-14）。

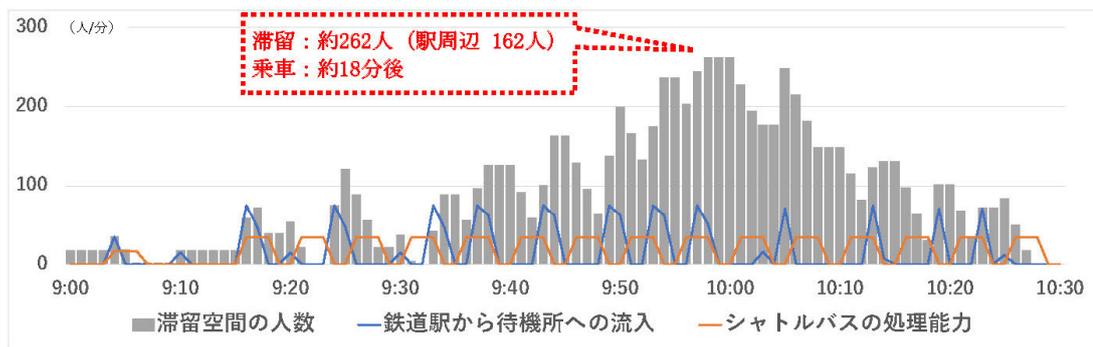


図 36-16 三ツ境駅における滞留空間の検証

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

37 ホトケドジョウへの追加の環境保全措置について

ご意見の趣旨

流出環境は、区画事業後の裸地の状態よりも路面や建築物の増加によって表流水の増大が見込まれるので、調整池へ流入した水が小水路に対して影響を及ぼすのではないかと思う。それから夏場は、ある程度の湧水の涵養がない限り、小水路に流れる水量や水質の悪化も想定される。

小水路環境は、事前に保全措置ができていない環境で、手を付けないから安定して維持できるかということ、やはり湧水起源であり、例えば堆積の影響なども生じるかもしれない。安定的に水路環境が保全措置として機能するために、博覧会の間は何らかの、もう少し安定的に生息できるような追加的な措置があってもいいと思う。ホトケドジョウは湧水依存種なので、湧水環境をどのように維持するのか、底質が重要な種なので底質の維持をどう実現するのかという措置で、2つ重要な点があると思う。

参考している知見も、ホトケドジョウはかなり研究があるはずで、実際に保全措置がされている種だと思うので、生息条件に関する知見や保全措置の検証事例を挙げながら、博覧会の中に存続し続けられるという根拠にさせていただきたいと思う（第17回環境影響評価審査会（2月29日）のご意見）。

事業者の見解

本博覧会では、主要な建築物に浸透枡や浸透トレンチ等の雨水浸透・貯留施設を設置して、地下水の涵養に努めますが、ホトケドジョウなど保全対象種の生息・生育環境が維持できるよう、湧水の保全に努めるとともに、湧水源を涵養するため、横浜市が整備したものも含め、雨水浸透・貯留施設が、落ち葉や土砂等の堆積による浸透機能の低下が生じないように、定期的に清掃するなど適切に維持管理することを、環境の保全のための措置に追記しました。

また、横浜市が創出したホトケドジョウの生息・生育環境を保全するため、有識者へのヒアリングを実施して、表37-1のとおり、環境の保全のための措置に追記しました。上記の追記した内容については、環境影響評価書に反映させます。

なお、本博覧会では、ホトケドジョウの生息環境の適切な維持管理に向けて横浜市と協議し、市が「横浜市森づくりガイドライン」（横浜市環境創造局みどりアップ推進課 平成 25 年 3 月）を基本として考えていることを踏まえ、このガイドラインや他都市における先進的な事例などを参考に、横浜市と連携しながら取り組んでいきます。

補足資料 37 ホトケドジョウへの追加の環境保全措置について

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

表 37-1 環境の保全のための措置

区分	環境の保全のための措置（抜粋）
<p>【開催中】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・会場施設等の存在 ・施設の供用 ・外来植物を含む植栽等の管理 	<p>【相沢川周辺の谷戸地域及び和泉川源流域】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ホトケドジョウなど保全対象種の生息・生育環境が維持できるよう、湧水の保全に努めるとともに、湧水源を涵養するため、横浜市が整備したものも含め、雨水浸透・貯留施設が、落ち葉や土砂等の堆積による浸透機能の低下が生じないように、定期的に清掃するなど適切に維持管理します。 ・ホトケドジョウなど保全対象種の生息・生育環境の保全のため、定期的に点検を行って、豪雨等で流出した土砂等の堆積物の撤去、繁茂し過ぎた抽水植物等の除去、及びアメリカザリガニなど魚類を捕食する外来生物等の駆除を行うなど、人為的な攪乱も含め、横浜市が創出した小水路環境等を「横浜市森づくりガイドライン」（横浜市環境創造局みどりアップ推進課平成 25 年 3 月）や他都市の先進的な事例なども参考にし、横浜市と連携しながら維持・管理します。 ・横浜市が整備した地上式調整池（調整池 4）における保全対象種の生息・生育環境の周辺では、源頭部であることを踏まえ、農薬や肥料の使用をできるだけ抑えるほか、使用する場合には、魚毒性の低いものを選定します。また、本博覧会会場では、ネオニコチノイド系の農薬など、ホトケドジョウの餌となる水生昆虫等への影響が懸念される農薬の散布は行いません。

※準備書から修正した箇所は、太文字・下線で示しています。

表 37-2 有識者ヒアリングの概要（参考）

実施日：2024 年 3 月 4 日、対象：魚類専門家 博物館所属
<ul style="list-style-type: none"> ・保全対象種の生息・生育環境を創出する際には、現状の生息・生育環境を継承していくことが重要である。 ・ホトケドジョウを捕食したり、生息環境の水草を切断したりするアメリカザリガニを定期的に駆除することはホトケドジョウを保全する上で効果があると考えます。 ・ネオニコチノイド系の農薬は、ホトケドジョウが捕食する水生昆虫への影響が懸念されるので散布は避ける必要がある。 ・ホトケドジョウの生息・生育環境となる湧水起源の小水路環境については、上流側の調整池 4 に抽水植物を植栽すると、種子等が下流側に拡散して繁茂し過ぎることが懸念されるため、定期的に除去するなど適切な維持管理が必要である。 ・ホトケドジョウの生息環境については、川崎市の生田緑地の水路で、適切な維持管理が実践されているので参考にするとよい。

【参考：雨水浸透貯留施設の整備に伴う雨水流出量の低減効果】

流域	和泉川流域	4 流域合計
開催中の有効流出量/整備前の有効流出量 (透水性舗装+浸透枡等の雨水浸透貯留施設)	1. 01	1. 09

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

【参考：「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）」（令和5年3月、横浜市）における環境保全措置】

(6) 保全対象種の生息環境（湧水起源の小水路環境）の設え

保全対象種の生息環境（湧水起源の小水路環境）の創出については、和泉川の源流部で確認されたホトケドジョウのハビタットタイプを整理し、必要な環境区分を抽出した結果、表 7.1-3 に示す小水路の環境区分が必要となります。

保全対象種の生息環境（湧水起源の小水路環境）の創出に係る断面イメージ図は図 7.1-1 に示すとおりです。

保全対象種の生息環境（湧水起源の小水路環境）の創出に際し、以下の点に留意して実施します。

- ・産卵環境や稚魚の生息環境を創出するため、水草が繁茂した環境とします。
- ・ホトケドジョウは雑食性であるため、水生昆虫や藻類等が生息・生育できる環境とします。
- ・水面への緑陰の形成や昆虫類等の餌資源供給のため、水際は草地環境とします。
- ・現在の湧水地から湧水を導水する計画とし、水質は現状を維持します。

今後、公園整備事業等の関連事業と調整を図りながら、具体的な配置などの詳細について検討していきます。

表 7.1-3 保全対象種の生息環境（湧水起源の小水路環境）区分整理

環境区分	保全対象種
小水路環境 (浅い水域、緩やかな流れ、砂泥底)	魚類：ホトケドジョウ



図 7.1-1 保全対象種の生息環境（湧水起源の小水路環境）の創出に係る断面イメージ図

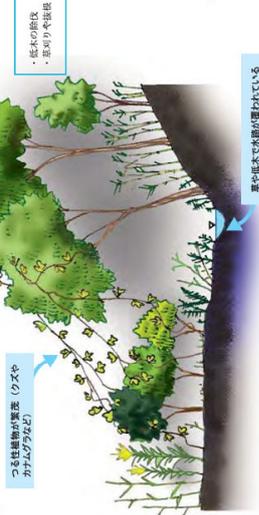
【参考：横浜市森づくりガイドライン（横浜市環境創造局みどりアップ推進課 平成 25 年 3 月）】

森に手を入れる

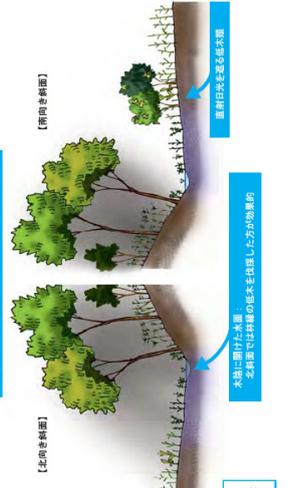
2-5 日影の溜地（谷戸の上流部の溜地）①

- 管理目標
 - ・斜面のすそや林縁にある、日影の水辺や水路の見通し、風通しをよくします。斜面方向に配慮して管理を行います。
 - ・日影の溜地を好む動植物の種類が増えることが期待されます。明るい環境も含めて、水際沿いの管理についても本項で触れます。

現状



2-4 年後



● 日影の溜地でみられる生きもの（指標種・目録種の例）

分類	目録・指標種	種名	確認時期	指標種が採寸環境/目録種となる理由/生育・生息に必要な条件など
植物	①	カラスガ	春夏	日影に多く見られるが、日当たりの溜地にも生える
	②	ミヤマシロタ	春夏	斜面下部に多い。根の付着が溜りにあがっている
	③	フリアネソウ	夏秋	1年草だが、繁殖期にはじは群生する
	④	キョウチクトウ	夏秋	盛り気のある谷戸の側面部の林内に群生をつくる
	⑤	アマノハナ	夏秋	谷戸上流部・溜地周辺の斜面林で見られる
	⑥	ミルチンヤ	夏秋	谷戸側面部の溜り・水路を好む。水際から生育する。溜りに枯草は生息する
目録種	⑦	ゲンクダケ	初夏	葉裏に卵を産む。溜りに生息する。溜りに枯草の多いところを好む
	⑧	ホトケドジョウ	春夏	谷戸の奥の浅い水層や溜りに生息する。溜りに枯草の多いところを好む
	⑨	シマシマ	春夏	谷戸の奥の浅い水層や溜りに生息する。溜りに枯草の多いところを好む
	⑩	トクシロ	春夏	谷戸の奥の浅い水層や溜りに生息する。溜りに枯草の多いところを好む
目録種	⑪	カラスガ	春夏	日影に多く見られるが、日当たりの溜地にも生える
	⑫	ミヤマシロタ	春夏	斜面下部に多い。根の付着が溜りにあがっている
	⑬	フリアネソウ	夏秋	1年草だが、繁殖期にはじは群生する
	⑭	キョウチクトウ	夏秋	盛り気のある谷戸の側面部の林内に群生をつくる
その他	⑮	フリアネソウ	夏秋	1年草だが、繁殖期にはじは群生する
	⑯	ミルチンヤ	夏秋	谷戸側面部の溜り・水路を好む。水際から生育する。溜りに枯草は生息する
	⑰	ゲンクダケ	初夏	葉裏に卵を産む。溜りに生息する。溜りに枯草の多いところを好む
	⑱	ホトケドジョウ	春夏	谷戸の奥の浅い水層や溜りに生息する。溜りに枯草の多いところを好む

※：主に谷戸の上流部で見られる生きものや、明るい環境も求めて、水際でみられる生きものを測定しました。
 ※1 ●：指標種（画像を見るととらえ難い種別）、◎：目録種（採寸、見られることが望まれる種別）
 ※2：確認時期については花や実が目立つ頃、動物については成虫や幼虫が確認しやすい頃（例えば鳥はまよりの頃、水生動物は産卵の頃、昆虫は成虫や幼虫、菌などは目立つ頃）としました。



この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り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。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

【参考：川崎市生田緑地での取り組み】

ホトケドジョウは絶滅に瀕した希少魚であり、飼育して保護することは、もちろん重要です。しかし、試験場や動物園でしかホトケドジョウを見ることができない。そんな最悪の事態は絶対に避けなければなりません。保護の最終目標は、自然水域における生息地の復元にあるのです。試験場では、川崎市や伊勢原市、秦野市等の各市町村や市民団体に対し、保護活動の指導を行ったり、生息地復元活動に協同で取り組んでいます。

川崎市の生田緑地では、行政・専門家・市民が連携してホトケドジョウの保全活動に取り組んでいます。この地域のホトケドジョウは岡本太郎美術館の建設により、絶滅に危機にありましたが、試験場で保護飼育を実施して、種苗生産に成功しました。

平行して、川崎市が主体となり、生田緑地ホトケドジョウ保護育成委員会が結成され、保全対策が検討された結果、4つの復元池が造成されました。試験場で増殖したホトケドジョウを放流し、毎年、繁殖が確認されています。

現在は「生田緑地の谷戸とホトケドジョウを守る会」と市公園事務所が主体となって維持管理を行っており、毎年、ホトケドジョウの調査やピオトープ内の泥の上げ、外来種駆除などを行っています。

ホトケドジョウの生息地は、生田緑地のように都市部の谷戸源流域に残っています。そのため、本種の生息地を保全することは、結果的に都市部の水源地を保全することになるので、流域河川の環境から見ても、意義の大きい取り組みです。



湧き水が流れ、植物が水の周りにあり、浅く、泥のつもったこんな場所にホトケドジョウは生活しています。

出典：神奈川県ホームページ 淡水魚類図鑑 ホトケドジョウ (抜粋)
<https://www.pref.kanagawa.jp/docs/a4y/images/hotokedojou.html>

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

38 横浜市が創出する保全対象種の生息・生育環境について

ご意見の趣旨

環境保全措置のところに、移植の対象種と移植先の情報などが記載されていることが通常だと思いが、それが区画事業で行われている前提であれば、どこまで行われている前提に立った環境保全措置なのかが分かるように対応していただきたいと思う（第17回環境影響評価審査会（2月29日）でのご意見）。

事業者の見解

横浜市の土地区画整理事業に、移設・移植の対象とする保全対象種について確認したところ、本博覧会の準備書作成時点から変わらず、表38-1のとおり、動物13種（生態系の対象種シオカラトンボ（幼虫）を含む）、植物14種となっています。

また、工事中にこれらの種が確認された場合には、創出した生息・生育環境もしくは工事区域外の生息適地へ移設・移植することになっています。創出した生息・生育環境の環境区分とそこへ移設・移植される保全対象種については、表38-2のとおりです。移植・移設については、保全対象種の生息・生育環境として適した環境区分に実施することになっています。

これらの保全対象種は、創出される水辺空間に、定着することが期待できることから、本博覧会の準備書では、これを前提に予測評価を行っています。

本博覧会では、保全対象種の生息・生育環境等が維持・保全できるよう、環境の保全のための措置を着実に実行するとともに、横浜市と連携しながら、適切な維持管理に努めていきます。

表 38-1 保全対象種の移設・移植種数

項目	移設・移植対象種数	保全対象種
動物	両生類：1種 昆虫類：7種 魚類：2種 底生動物：1種 陸産貝類：1種 合計：12種	両生類：シュレーゲルアオガエル 昆虫類：ハグロトンボ、ヤマサナエ、ナツアカネ、 クツワムシ、エサキコムズムシ、 コマルケシゲンゴロウ、コガムシ 魚類：アブラハヤ、ホトケドジョウ 底生動物：マルタニシ 陸産貝類：スナガイ
植物	維管束植物：10種 付着藻類：3種 蘚苔類：1種 合計：14種	維管束植物：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 付着藻類：チャイロカワモズク、アオカワモズク、 シャジクモ 蘚苔類：イチョウウキゴケ
生態系	昆虫類：1種	昆虫類：シオカラトンボ（幼虫）

出典：「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）」（令和5年3月、横浜市）

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

表 38-2 保全対象種の生息・生育環境の区分

区域	環境区分	保全対象種
和泉川	湧水起源の小水路環境 (浅い水域、緩やかな流れ、砂泥底)	魚類：ホトケドジョウ
相沢川	① 湿地環境 (推進 5cm、泥底)	昆虫類：ナツアカネ (幼虫)、エサキコミズムシ、シオカラトンボ (幼虫) 底生動物：マルタニシ 植物：ヒメミズワラビ、ウスゲチョウジタデ、シャジクモ、イチョウウキゴケ
	② 湿性草地 (草丈の低い草地)	昆虫類：ケラ、クロヒメヒョウタンゴミムシ、アトモンコムズギワゴミムシ、クロケブカゴミムシ 植物：ミズニラ、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
	③ 水路 (水深 20~40cm、砂礫底)	魚類：アブラハヤ
	④ 湿地環境 (水深 10~20cm、泥底)	昆虫類：コマルケシゲンゴロウ、コガムシ
	⑤ 湿性草地 (草丈の高い草地)	昆虫類：ショウリョウバッタモドキ
	⑥ 水路 (水深 10~20cm、砂泥底)	昆虫類：ハグロトンボ (幼虫)、ヤマサナエ (幼虫)
	⑦ 樹林 (落葉広葉樹)	(他の環境区分との連続性により保全されるため、対象種は下記で記載します)
	⑧ 乾性草地	昆虫類：トノサマバッタ 植物：ヒロハノカワラサイコ
	⑤⑥⑦水路周辺の湿性草地、樹林のまとめり	昆虫類：ハグロトンボ (成虫)、ヤマサナエ (成虫)
	①~⑦湿地環境、水路、湿性草地等のまとめり	鳥類：キセキレイ 爬虫類：ヤマカガシ
	①②④⑤⑦湿地環境、湿性草地、樹林のまとめり	両生類：シュレーゲルアオガエル 爬虫類：ヒバカリ、シマヘビ 昆虫類：ナツアカネ (成虫)、シオカラトンボ (成虫)

出典：「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)」(令和5年3月、横浜市)

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

39 意見陳述でのオオアカバナの情報について

ご意見の趣旨

どこにどのような生き物が生息しているのかは、その地域で昔から活動されている団体が持っている情報がすごく大きい。地元の方の持っている知識にどこまでアクセスしたのか、アプローチしたのか確認させていただきたい。

意見陳述の中に、絶滅危惧種の情報などが挙げられているが、認知する体制ができていないのではないかと、非常に懸念している（第19回環境影響評価審査会（3月15日）でのご意見）。

事業者の見解

本博覧会では、横浜市の土地区画整理事業及び公園整備事業が実施した現地調査等の結果を引用しており、土地区画整理事業の専門家等ヒアリング結果[※]において、市民団体からオオアカバナに関する情報があったことを確認しています。本博覧会としても、横浜市の協力のもと、瀬谷区及び旭区の自治会町内会や環境活動を行っている団体等と意見交換していますが、現時点では、オオアカバナについて、直接、情報は得られていません。

事務局からいただいた意見陳述人からの情報については、本事業の対象事業実施区域外ですが、横浜市の土地区画整理事業に共有するとともに、その確認状況について照会しました。横浜市の土地区画整理事業からは、情報のあったオオアカバナについては、既往調査では確認ができませんでした。関係者等へのヒアリングや現地調査を行い、事後調査結果の共有を含め、事業者間で連携・協力を図りながら適切に対応していくとの回答がありました。

本博覧会としては、引き続き、地域及び横浜市の土地区画整理事業や公園整備事業等からの情報収集に努めるとともに、本博覧会として環境の保全のための措置が必要となった場合には、横浜市の土地区画整理事業や公園整備事業等と事後調査結果の共有等、事業者間で連携・協力を図りながら進めていきます。これら修正した内容は、工事中、開催中、撤去中の環境の保全のための措置に追記し（表39-1及び2）、環境影響評価書に反映させます。

※ 旧上瀬谷通信施設地区土地区画整理事業 環境影響評価書 p9.10(動物)-100
 (ヒアリング結果は、本博覧会準備書資料編p資1.2-50に引用)

表 39-1 工事中及び撤去中の環境の保全のための措置（抜粋）

区分	環境の保全のための措置（抜粋）
【工事中】 ・建設行為の実施 【撤去中】 ・仮設施設等の撤去	【対象事業実施区域全体】 ・ <u>地域及び横浜市の土地区画整理事業及び公園整備事業等からの情報収集に努めるとともに、本博覧会として環境の保全のための措置が必要となった場合には、横浜市の土地区画整理事業及び公園整備事業等と事後調査結果の共有等、事業者間で連携・協力を図りながら進めていきます。</u>

※準備書から修正した箇所は、太文字・下線で示しています。

表 39-2 開催中の環境の保全のための措置（抜粋）

区分	環境の保全のための措置（抜粋）
【開催中】 ・会場施設の存在 ・施設の供用 ・外来植物を含む植栽等の管理	【対象事業実施区域全体】 ・ <u>地域及び横浜市の土地区画整理事業及び公園整備事業等からの情報収集に努めるとともに、本博覧会として環境の保全のための措置が必要となった場合には、横浜市の土地区画整理事業及び公園整備事業等と事後調査結果の共有等、事業者間で連携・協力を図りながら進めていきます。</u>

※準備書から修正した箇所は、太文字・下線で示しています。

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

40 相沢川及び和泉川周辺に創出される保全対象種の生息・生育環境の調査と維持管理について

ご意見の趣旨

土地区画整理事業の保全措置は、博覧会にも引き継がれることになるが、博覧会の段階での調査や予測に基づいて、アップデートされるべきではないかと思う。土地区画整理事業にお任せではなく、博覧会自体の影響もモニタリングしていかなければいけないと思う。新たな種への対応とか、新たに造成されて造られた環境における調査は、やはり博覧会の中でもやっていく必要があるのではないか。

事後調査計画はおそらく土地区画整理事業としての事後調査計画で、事後調査計画を含め、事後調査であるとか、そのための評価というのは博覧会も実施するべきではないか。

令和3年度調査は、土地区画整理事業が行った調査ということであれば、それを明記したことを確認させていただければと思う。（第19回環境影響評価審査会（3月15日）でのご意見）。

事業者の見解

横浜市の土地区画整理事業で相沢川及び和泉川周辺に創出される保全対象種の生息・生育環境については、本博覧会が借り受けるまでに、移設・移植する保全対象種に関する情報を共有したうえで、連携しながら維持管理を行うこととなります。本博覧会の閉会後は、横浜市の公園整備事業に引き継いでいきます。本博覧会では、保全対象種の生息・生育環境の適切な維持管理に向けて横浜市と協議し、市が「横浜市森づくりガイドライン」（横浜市環境創造局みどりアップ推進課 平成25年3月）を基本として考えていることを踏まえ、このガイドラインや他都市における先進的な事例などを参考に、横浜市と連携しながら取り組んでいきます。その際には、土地区画整理事業が実施する生物多様性（動物、植物、生態系）に関する事後調査結果等を活用していきます。

土地区画整理事業からの協力が得られることは確認していますが、ご指摘のとおり、事後調査は同事業として必要となる事項を調査することになるため、保全対象種の生息・生育環境の維持管理の観点から、本博覧会として必要となる情報が十分に得られない可能性もあります。

本博覧会としては、同事業の事後調査の結果を確認したうえで、必要となる情報を補完するため、移設・移植する保全対象種に関する調査を開催前、開催中及び開催後の適切な時期に同事業の事後調査に準じて実施します（参考資料1）。その結果、注意が必要な外来種等の刈り取りや駆除など、本博覧会として環境の保全のための措置が必要となった場合には、横浜市の土地区画整理事業や公園整備事業等と連携しながら対応策を検討して実施します。その内容については、本博覧会協会のホームページ等で公表します。これら修正した内容は、工事中、開催中、撤去中の環境の保全のための措置に追記し（表40-1～3）、環境影響評価書に反映させます。

また、横浜市に事後調査について照会を行ったところ、横浜市からは、本博覧会の工事中、開催中及び撤去中における事後調査の詳細については本博覧会協会と協議しながら進めていくと回答がありました。

なお、横浜市の土地区画整理事業の環境影響評価事後調査計画書（工事中その2）が公表されたので、図40-1及び表40-4のとおり更新箇所について修正します。また、令和3年度調査に関する記載内容を確認したところ、記載箇所は1か所であり、表40-5のとおり修正し、環境影響評価書に反映させます。

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

表 40-1 工事中及び撤去中の環境の保全のための措置【動物、植物】(抜粋)

区分	環境の保全のための措置 (抜粋)
<p>【工事中】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・建設行為の実施 <p>【撤去中】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・仮施設等の撤去 	<p>【対象事業実施区域全体】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・<u>地域及び横浜市の土地区画整理事業及び公園整備事業等からの情報収集に努めるとともに、本博覧会として環境の保全のための措置が必要となった場合には、横浜市の土地区画整理事業及び公園整備事業等と事後調査結果の共有等、事業者間で連携・協力を図りながら進めていきます。</u> <p>【相沢川周辺の谷戸地域及び和泉川源流域】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・<u>横浜市の土地区画整理事業の事後調査の結果を確認したうえで、必要となる情報を補完するため、移設・移植する保全対象種に関する調査を開催前、開催中及び開催後の適切な時期に実施します。その結果、注意が必要な外来種等の刈り取りや駆除など、本博覧会として環境の保全のための措置が必要となった場合には、横浜市の土地区画整理事業や公園整備事業等と連携しながら対応策を検討して実施します。その内容については、本博覧会協会のホームページ等で公表します。</u>

※ 準備書から修正した箇所は、太文字・下線で示しています。

表 40-2 開催中の環境の保全のための措置【動物】(抜粋)

区分	環境の保全のための措置 (抜粋)
<p>【開催中】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・会場施設等の存在 ・施設の供用 ・外来植物を含む植栽等の管理 	<p>【対象事業実施区域全体】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・<u>地域及び横浜市の土地区画整理事業及び公園整備事業等からの情報収集に努めるとともに、本博覧会として環境の保全のための措置が必要となった場合には、横浜市の土地区画整理事業及び公園整備事業等と事後調査結果の共有等、事業者間で連携・協力を図りながら進めていきます。</u> <p>【相沢川周辺の谷戸地域及び和泉川源流域】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・<u>和泉川源流域においては、ホトケドジョウなど保全対象種の生息・生育環境が維持できるよう、湧水の保全に努めるとともに、湧水源を涵養するため、横浜市が整備したものも含め、雨水浸透・貯留施設が、落ち葉や土砂等の堆積による浸透機能の低下が生じないように、定期的に清掃するなど適切に維持管理します。</u> ・<u>ホトケドジョウや湿地環境など保全対象種の生息・生育環境の保全のため、定期的に点検を行って、豪雨等で流出した土砂等の堆積物の撤去、繁茂し過ぎた抽水植物等の除去、及びアメリカザリガニなど魚類を捕食する外来生物等の駆除を行うなど、人為的な攪乱も含め、横浜市が創出した保全対象種の生息・生育環境を「横浜市森づくりガイドライン」(横浜市環境創造局みどりアップ推進課 平成 25 年 3 月) や他都市の先進的な事例なども参考にし、横浜市と連携しながら維持・管理します。</u> ・<u>横浜市が整備した地上式調整池(調整池 4)における保全対象種の生息環境の周辺では、源頭部であることを踏まえ、農薬や肥料の使用をできるだけ抑えるほか、使用する場合には、魚毒性の低いものを選定します。また、本博覧会会場では、ネオニコチノイド系の農薬など、ホトケドジョウの餌となる水生昆虫等への影響が懸念される農薬の散布は行いません。</u> ・<u>横浜市の土地区画整理事業の事後調査の結果を確認したうえで、必要となる情報を補完するため、移設・移植する保全対象種に関する調査を開催前、開催中及び開催後の適切な時期に実施します。その結果、注意が必要な外来種等の刈り取りや駆除など、本博覧会として環境の保全のための措置が必要となった場合には、横浜市の土地区画整理事業や公園整備事業等と連携しながら対応策を検討して実施します。その内容については、本博覧会協会のホームページ等で公表します。</u>

※ 準備書から修正した箇所は、太文字・下線で示しています。

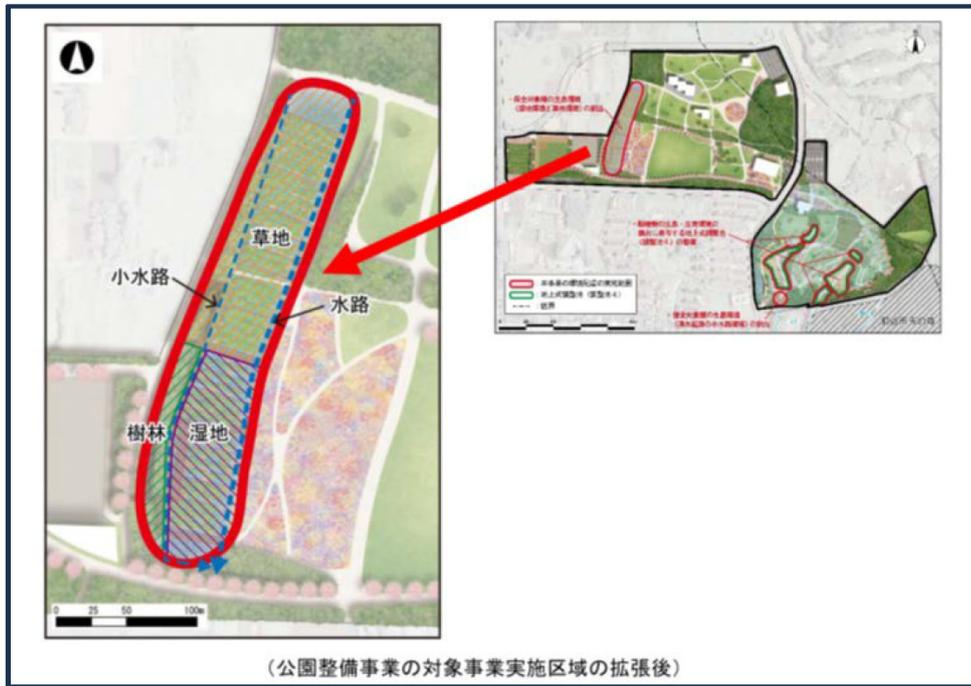
この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

表 40-3 開催中の環境の保全のための措置【植物】(抜粋)

区分	環境の保全のための措置 (抜粋)
<p>【開催中】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・会場施設等の存在 ・施設の供用 ・外来植物を含む植栽等の管理 	<p>【対象事業実施区域全体】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・<u>地域及び横浜市の土地区画整理事業及び公園整備事業等からの情報収集に努めるとともに、本博覧会として環境の保全のための措置が必要となった場合には、横浜市の土地区画整理事業及び公園整備事業等と事後調査結果の共有等、事業者間で連携・協力を図りながら進めていきます。</u> <p>【相沢川周辺の谷戸地域及び和泉川源流域】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・<u>湿地環境など保全対象種の生息・生育環境の保全のため、定期的に点検を行って、豪雨等で流出した土砂等の堆積物の撤去、繁茂し過ぎた抽水植物等の除去、及び外来生物等の除去を行うなど、人為的な攪乱も含め、横浜市が創出した保全対象種の生息・生育環境を「横浜市森づくりガイドライン」(横浜市環境創造局みどりアップ推進課 平成 25 年 3 月)や他都市の先進的な事例なども参考にし、横浜市と連携しながら維持・管理します。</u> ・<u>横浜市の土地区画整理事業の事後調査の結果を確認したうえで、必要となる情報を補完するため、移設・移植する保全対象種に関する調査を開催前、開催中及び開催後の適切な時期に実施します。その結果、注意が必要な外来種等の刈り取りや駆除など、本博覧会として環境の保全のための措置が必要となった場合には、横浜市の土地区画整理事業や公園整備事業等と連携しながら対応策を検討して実施します。その内容については、本博覧会協会のホームページ等で公表します。</u>

※ 準備書から修正した箇所は、太文字・下線で示しています。

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。



出典：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2）（令和6年2月横浜市）

図40-1 保全対象種の生息・生育環境（湿地環境と草地環境）の創出に係る平面イメージ図

表40-4 保全対象種の生息・生育環境（湿地環境と草地環境）区域整理

環境区分	保全対象種
①湿地環境 (水深5cm、泥底)	昆虫類：ナツアカネ（幼虫）、エサキコミズムシ、シオカラトンボ（幼虫） 底生動物：マルタニシ 植物：ヒメミズワラビ、ウスグチョウジタデ、シャジクモ、イチョウウキゴケ
②湿性草地 (草丈の低い草地)	昆虫類：ケラ、クロヒメヒョウタンゴムシ、アトモンコミズギワゴムシ、クロケブカゴムシ 植物：ミズニラ、タコノアシ、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
③水路 (水深20～40cm、砂礫底)	魚類：アブラハヤ 植物：チャイロカワモズク、アオカワモズク
④湿地環境 (水深10～20cm、泥底)	昆虫類：コマルケシゲンゴロウ、コガムシ
⑤湿性草地 (草丈の高い草地)	昆虫類：ショウリョウバッタモドキ
⑥水路 (水深10～20cm、砂泥底)	昆虫類：ハグロトンボ（幼虫）、ヤマサナエ（幼虫）
⑦樹林 (落葉広葉樹)	(他の環境区分との連続性により保全されるため、対象種は下記で記載します)
⑧乾性草地	昆虫類：トノサマバッタ 植物：ヒロハノカワラサイコ
⑤⑥⑦ 水路周辺の湿性草地、樹林のまとまり	昆虫類：ハグロトンボ（成虫）、ヤマサナエ（成虫）
①～⑦ 湿地環境、水路、湿性草地等のまとまり	鳥類：キセキレイ 爬虫類：ヤマカガシ
①②④⑤⑦ 湿地環境、湿性草地、樹林のまとまり	両生類：シュレーゲルアオガエル 爬虫類：ヒバカリ、シマヘビ 昆虫類：ナツアカネ（成虫）、シオカラトンボ（成虫）

出典：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2）（令和6年2月横浜市）

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

表 40-5 維管束植物の注目すべき種の確認種目録

No.	分類群	科	種	確認位置								選定基準				
				区域内						区域外		①	②	③	④	
				(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)					
1	シダ植物	ミズニラ	ミズニラ											NT	VU	
2		ミズワラビ	ヒメミズワラビ												NT	
3		ユキノシタ	タコノアシ												NT	
4	離弁花類	バラ	ヒロハノカワラサイコ					●							VU	VU
5		アカバナ	ウスゲテウジタデ		●			●							NT	
6	合弁花類	サクラソウ	スマトラノオ	-	-	-	-	-	-	-	-					VU
7		アカネ	ヤブムグラ									●			VU	VU
8	単子葉類	ユリ	アマナ									●				NT
9		イネ	ミズタカモジ		●										VU	
10		カヤツリグサ	セイタカハライ	-	-	-	-	-	-	-	-	-				VU
11			ハライ	-	-	-	-	-	-	-	-					VU
12	重要な種の保護の観点から、非表示としております。															
13																
合計	-	11科	13種	0	2	0	0	2	0	0	4	0	0	8	10	

注1 種類及び配列は原則として、「植物目録1987」（環境庁 昭和63年1月）に準拠しました。

注2 注目すべき種の選定基準は以下のとおりです。

① 「文化財保護法」（昭和25年5月30日法律第214号）

特天：特別天然記念物、天：天然記念物

② 「絶滅のおそれのある野生動植物の種の保存に関する法律」（平成4年6月5日法律第75号）

国内：国内希少野生動植物種、国際：国際希少野生動植物種、緊急：緊急指定種

③ 「環境省レッドリスト2020」（環境省 令和2年3月）

EX：絶滅、EW：野生絶滅、CR+EN：絶滅危惧I類、CR：絶滅危惧IA類、EN：絶滅危惧IB類、VU：絶滅危惧II類、NT：準絶滅危惧、DD：情報不足、LP：絶滅のおそれのある地域個体群

④ 「神奈川県レッドリスト（植物編）2022」（神奈川県 令和4年3月）

EX：絶滅、EW：野生絶滅、CR+EN：絶滅危惧I類、CR：絶滅危惧IA類、EN：絶滅危惧IB類、VU：絶滅危惧II類、NT：準絶滅危惧、減少：減少種、希少：希少種、要注：要注意種、DD：情報不足、LP：絶滅のおそれのある地域個体群、注：注目種

注3 スマトラノオ、ハライは、「神奈川県レッドリスト（植物編）2020」（神奈川県 令和2年10月）で新たに注目すべき種に指定された種であり、現地調査時点では重要な種に該当していなかったため、詳細な生育地は不明です。

既存資料（土地区画整理事業）における令和3年度の調査では、確認されませんでした。

※準備書から修正した箇所は、太文字・下線で示しています。

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

参考資料 1

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2）【抜粋】

表4.3-3(2) 事後調査等の手法（動物）

調査項目	調査方法	
両生類及び爬虫類	任意観察法 及び任意採取法	調査範囲内を網羅的に踏査し、個体を確認するほか、爬虫類では脱皮殻、カエル類では鳴き声等により、種の判別を行い、記録します。
昆虫類	任意観察法 及び任意採取法 (スウィーピング法、 ピーティング法)	調査範囲内を網羅的に踏査し、スウィーピング法（草を捕虫網でなぎ払い、止まっている昆虫類を採取）やピーティング法（木の枝・草などを叩き、下に受けた捕虫網に落ちた昆虫類を採取）で採取する他、種の判別の可能なものは目視、鳴き声等で種の判別を行い、記録します。
	ライトトラップ (走光性昆虫)	夜間に光源（BOX法）を置き、光に集まってくる昆虫類を採取します。調査地点は、6地点程度を予定し、ライトトラップは1地点あたり1個を1晩設置します。
	ベイトトラップ (地上徘徊性昆虫)	誘引餌を入れたコップの口が地面と同じレベルとなるように埋め、コップに落下した昆虫類を採取します。誘引餌はカルピスや酢等の混合液を使用します。調査地点は、6地点程度を予定し、ベイトトラップは1地点あたり10個程度を1晩設置します。
	鳴声調査 (クツムシ)	クツムシ成虫の発生時期である夏季の夜間に、調査範囲内の草地環境を踏査し、クツムシの鳴き声を確認し、記録します。
魚類	任意観察法 及び任意採取法	調査範囲内の水域において、タモ網を用いて魚類を採取し、種名、個体数、確認位置等を記録します。また水域の状況に応じて、投網、定置網、かご網、サデ網、セル瓶を使用します。また、水面から種の判別の可能なものは目視で確認し、記録します。調査地点は、調査範囲内の水系に7地点を予定します。なお、開渠から暗渠への切替前年には、対象事業実施区域内の相沢川及び大門川全域を調査範囲とします。ホトケドジョウについては、生息環境（水質・流速・水深・河床材料等）を記録するとともに、確認環境の写真撮影を行います。なお、生息状況及び環境に変化が見られた場合には、有識者等の助言・指導を仰ぐこととします。
底生動物	任意観察法 及び任意採取法	調査範囲内の水域において、タモ網、サーバーネットを用いて底生動物を採取し、種名、個体数、確認位置等を記録します。採取した底生動物は、ホルマリン等によって固定し、持ち帰り後、種の同定等を行います。調査地点は、調査範囲内の水系に7地点を予定します。
	定量調査	方形枠にて水底を囲い、方形枠内に生息する底生動物をすべて採取し、種名、個体数を記録します。採取した底生動物は、ホルマリン等によって固定し、持ち帰り後、種の同定等を行います。調査地点は、調査範囲内の水系に4地点を予定します。
陸産貝類	任意観察法 及び任意採取法	調査範囲内を網羅的に踏査し、個体を確認し、種の判別を行い、記録します。

表4.3-5 事後調査等の手法（植物）

調査項目	調査方法	
維管束植物	任意観察及び採取	調査範囲内を網羅的に踏査し、目視により確認された維管束植物（シダ植物及び種子植物）をすべて記録します。なお、現地で種名の確認が困難な場合は必要に応じて標本を持ち帰り、室内において実体顕微鏡による同定を行います。
付着藻類	任意観察及び採取	調査範囲の水域の代表点及びその周辺において、目視により、礫・河床・コンクリート護岸等に付着している付着藻類の採取及び確認を行います。目視による種の同定が困難な場合には、植物体の一部を採取し、持ち帰り後、実体顕微鏡によって種の同定を行います。
	定量採集	方形枠にて礫・河床・コンクリート護岸等を囲い、方形枠内に付着している付着藻類をすべて採取し、種名、総細胞数を記録します。採取した付着藻類は、ホルマリン等によって固定し、持ち帰り後、種の同定等を行います。
蘚苔類	任意観察及び採取	調査範囲内のうち、蘚苔類の好適環境を中心に、目視により蘚苔類の確認を行います。目視による種の同定が困難な場合には、蘚苔類の群落の一部を採取し、持ち帰り後、実体顕微鏡によって種の同定を行います。

補足資料 41 会場周辺 4 駅でのシャトルバスの運行について (2)

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

41 会場周辺 4 駅でのシャトルバスの運行について (2)

ご意見の趣旨

電車から降りてくる人数は変動があるので、待ち行列の変動やバス停までの歩行経路上の混雑についても想定しておく必要があると思う。

予測は難しいが、例えば、大規模小売店舗立地法の関係で1.6倍する計算方法があり、それを参考に設定していただく方法があると思う。(第19回環境影響評価審査会(3月15日)でのご意見)。

事業者の見解

ご指摘を踏まえ、シャトルバスの発着駅における待機場所での滞留について、補足資料36で示した来場者が鉄道駅に均等に到着するのではなく、一定時間に集中した場合(ピーク時の前半の鉄道に集中した場合)を想定して検証を行いました。

検証に当たっては、ピーク時の各駅の時間当たりの総来場者人数に対する、鉄道1本当たりの平均来場者数を算出し、この値に割増係数[※]を乗じた数値をもって、来場者が一定時間に集中した場合の鉄道1本当たりの来場者人数として、会場周辺4駅の滞留について試算しました(表41-1及び2)。

その結果、バス前での待機を考慮しても、歩道や商業施設等を活用することで、駅前広場等の待機場所での滞留は可能であることを確認しました。

シャトルバスの運用にあたっては、鉄道駅からシャトルバスへの乗り換え時に過度な滞留が発生しないような適切な運行本数を確保した計画とします。また、発着駅の鉄道駅利用者や来場者等が安全に利用できるよう、滞留スペースの確保や誘導員の配置など、鉄道事業者やバス事業者等の関係者と連携して対策を講じます(図41-9)。この内容については、環境の保全のための措置に追記し(表41-3)、環境影響評価書に反映させます。

なお、各駅のシャトルバスの発着場所等の詳細については、引き続き、土地所有者や道路管理者等の関係者との調整を進めていきます。

※「大規模小売店舗を設置する者が配慮すべき事項に関する指針(平成19年2月1日経済産業省告示16号)」に記載の「駐車待ちスペースの確保」に用いる係数(1.6倍)を準用

補足資料 41 会場周辺 4 駅でのシャトルバスの運行について (2)

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

表41-1 多客日における会場周辺 4 駅でのシャトルバス運行の想定

		瀬谷駅	十日市場駅	南町田グランベリーパーク駅	三ツ境駅
ピーク時の利用者数	総来場者数 (人/時)	2,200	2,500	2,000	1,100
ピーク時における シャトルバスの運行本数	運行本数 (本/時)	約 40	約 50	約 40	約 20

※鉄道 1 本当たりの平均来場者数については、瀬谷駅（上り：63人/本、下り：188人/本）、十日市場駅（上り：113人/本、下り：270人/本）、南町田グランベリーパーク駅（上り：15人/本、下り：141人/本）、三ツ境駅（上り：15人/本、下り：122人/本）として試算。

表41-2 来場者が集中した場合の会場周辺 4 駅での滞留について

乗換駅	滞留数 (人)	バース前の待機		待機場所での滞留数 (人)			待機場所 (駅前広場 等)の必要 面積 (㎡)	<参考> 駅前広場の 面積 (㎡)
		待機数 (人)	待機面積 (㎡)	合計	歩道・ 施設等	駅前広 場等		
瀬谷駅	657	200	120	457	-	457	457	約 2,000
十日市場駅	729	200	120	529	454	75	75	約 1,000
南町田グラン ベリーパーク駅	799	200	120	599	-	599	599	約 1,800
三ツ境駅	502	100	60	402	100	302	302	約 700

※ 必要となる一人当たりの待機面積は1.0㎡として試算

※ 歩道での滞留については、幹線道路（環状4号線等）の歩道幅員が約3mであることを踏まえ、一般の通行への影響を考慮して、2列（0.75×2=1.5m）として試算

※ バース前での待機は、1バース当たり50人、約30㎡（50人×0.6㎡≒30㎡、0.75m×0.75m=0.56㎡≒0.6㎡）として試算

※ 歩道・施設等での滞留人数

十日市場駅：歩道延長（170m）÷0.75×2列=227人×2列≒454人

三ツ境駅：施設内通路延長（37m）÷0.75×2列=50人×2列≒100人 施設内通路：約5m

※ 滞留数は、滞留空間の人数が最大となった時刻における人数を示す。（図41-1、図41-3、図41-5、図41-7）

補足資料 41 会場周辺 4 駅でのシャトルバスの運行について (2)

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

(1) 瀬谷駅における鉄道とバスの輸送力の違いによる滞留の検証

ピーク時の鉄道ダイヤの本数(上り 8 本、下り 9 本、合計 17 本)のうち、前半の 11 本に来場者が集中するとした場合を試算*したところ滞留人数は最大で約 657 人となります。

瀬谷駅の駅前広場等において、滞留に必要な面積は、約 457 m² と試算します。瀬谷駅の駅前広場等の面積は約 2,000 m² であることから、滞留は可能であると想定します(図 41-2)。

※ 前半の列車に来場者を集中させたため、後半の列車による来場者は未計上となる。

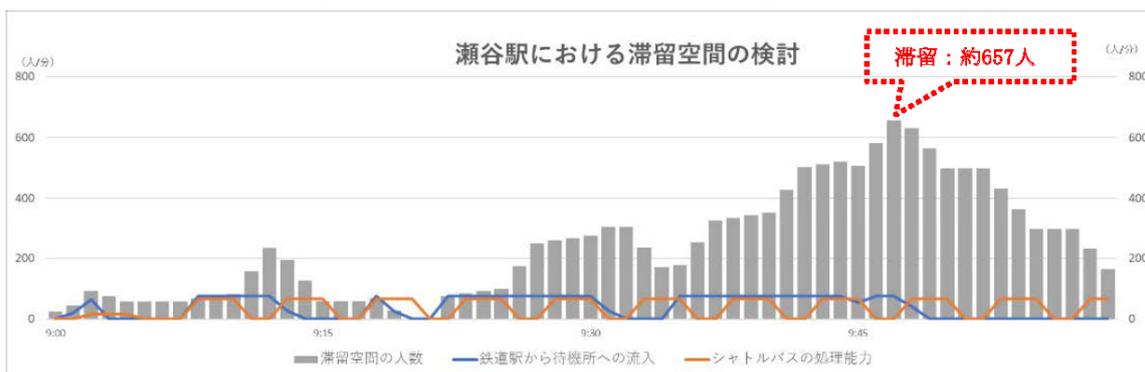
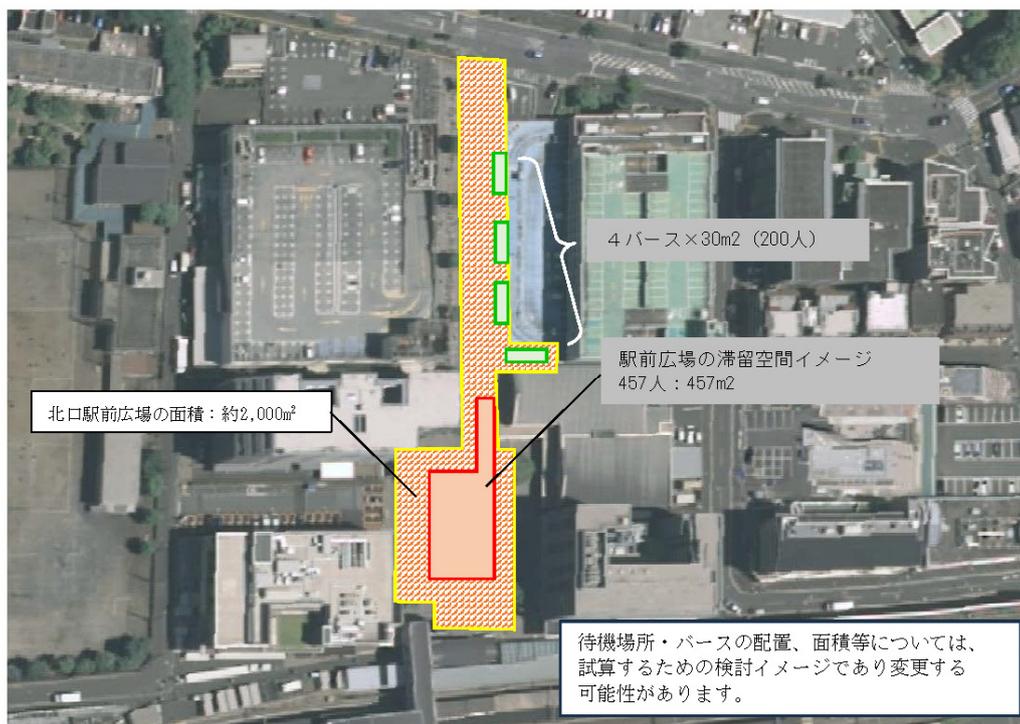


図41-1 瀬谷駅における滞留空間の検証



航空写真出典：国土地理院ウェブサイト 地理院地図(全国最新写真(シームレス)撮影期間：2019年6月～8月)

図41-2 瀬谷駅周辺の待機場所での滞留のイメージ

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

(2) 十日市場駅における鉄道とバスの輸送力の違いによる滞留の検証

ピーク時の鉄道ダイヤの本数（上り 8 本、下り 6 本、合計 14 本）のうち、前半の 9 本に来場者が集中するとした場合を試算*したところ滞留人数は最大で約 729 人となります。

十日市場駅では周辺の歩道等を活用することで、駅前広場等において、滞留に必要な面積は、約 75m²と試算します。十日市場駅の駅前広場等の面積は約 1,000m²であることから、滞留は可能であると想定します (図 41-4)。

※ 前半の列車に来場者を集中させたため、後半の列車による来場者は未計上となる。

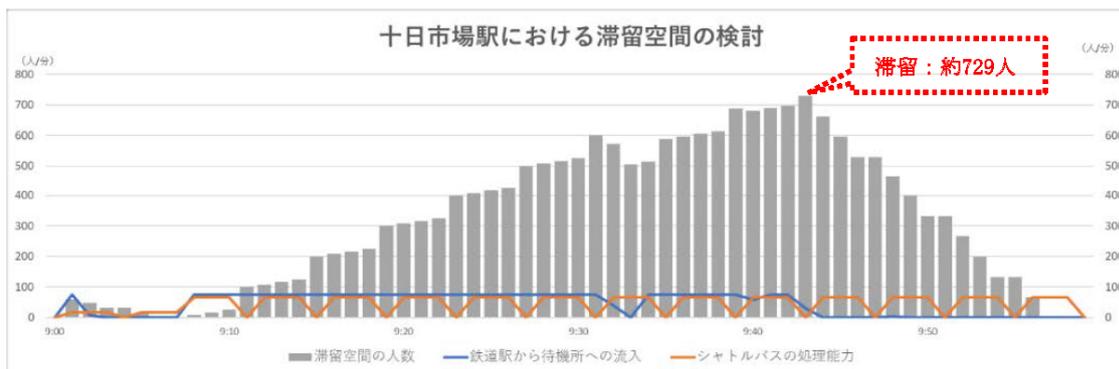
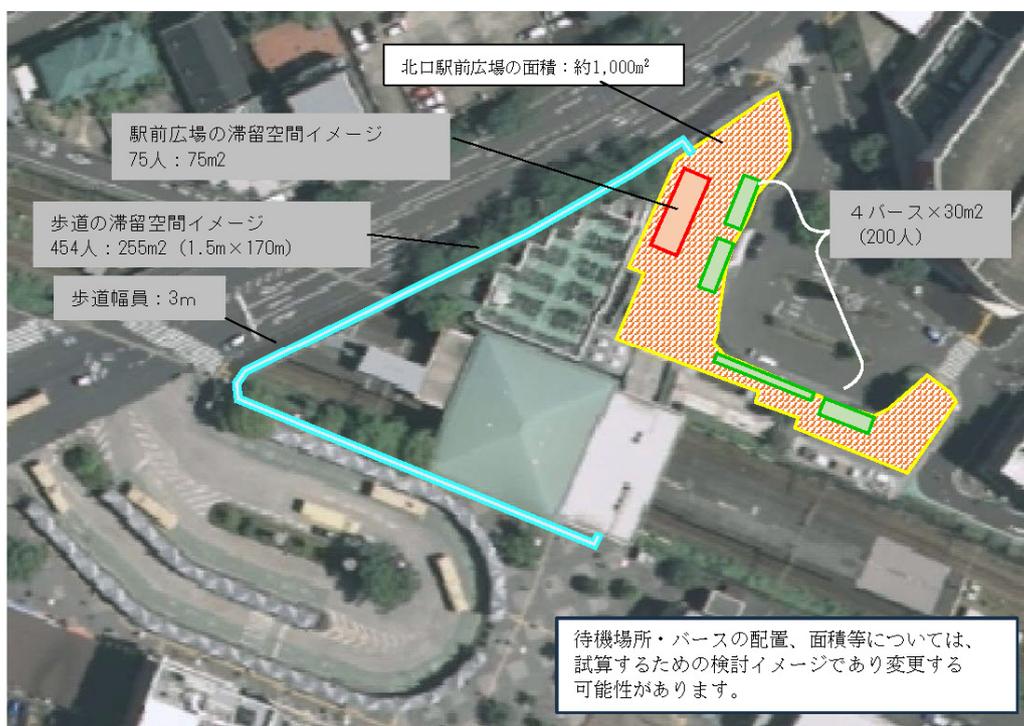


図 41-3 十日市場駅における滞留空間の検証



航空写真出典：国土地理院ウェブサイト 地理院地図 (全国最新写真(シームレス)撮影期間：2019 年 6 月～8 月)

図 41-4 十日市場駅周辺の待機場所での滞留のイメージ

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

(3) 南町田グランベリーパーク駅における鉄道とバスの輸送力の違いによる滞留の検証

ピーク時の鉄道ダイヤの本数(上り13本、下り13本、合計26本)のうち、前半の17本に来場者が集中するとした場合を試算^{*}したところ滞留人数は最大で約799人となります。

南町田グランベリーパーク駅の駅前広場等において、滞留に必要な面積は、約599m²と試算します。南町田グランベリーパーク駅の駅前広場等の面積は約1,800m²であることから、滞留は可能であると想定します(図41-6)。

※ 前半の列車に来場者を集中させたため、後半の列車による来場者は未計上となる。

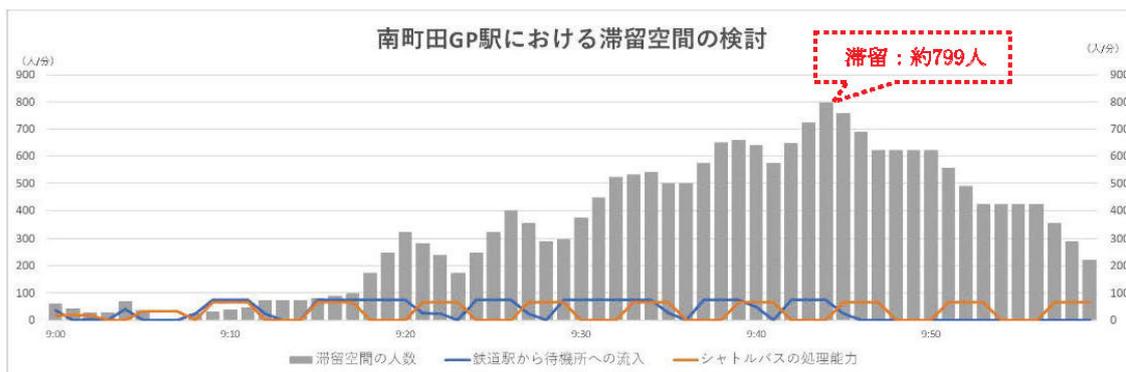


図41-5 南町田グランベリーパーク駅における滞留空間の検証



航空写真出典：国土地理院ウェブサイト 地理院地図 (全国最新写真(シームレス)撮影期間：2019年6月～8月)

図41-6 南町田グランベリーパーク駅周辺の待機場所での滞留のイメージ

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

(4) 三ツ境駅における鉄道とバスの輸送力の違いによる滞留の検証

ピーク時の鉄道ダイヤの本数(上り 8 本、下り 8 本、合計 16 本)のうち、前半の 10 本に来場者が集中するとした場合を試算^{*}したところ滞留人数は最大で約 502 人となります。

三ツ境駅では隣接する商業施設や周辺の歩道等を活用することで、駅前広場等において、滞留に必要な面積は、約 302^mと試算します。三ツ境駅の駅前広場等の面積は約 700^mであることから、滞留は可能であると想定します(図 41-8)。

^{*} 前半の列車に来場者を集中させたため、後半の列車による来場者は未計上となる。



図 41-7 三ツ境駅における滞留空間の検証



航空写真出典：国土地理院ウェブサイト 地理院地図 (全国最新写真(シームレス)撮影期間：2019 年 6 月～8 月)

図 41-8 三ツ境駅周辺の待機場所での滞留のイメージ

補足資料 41 会場周辺 4 駅でのシャトルバスの運行について (2)

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

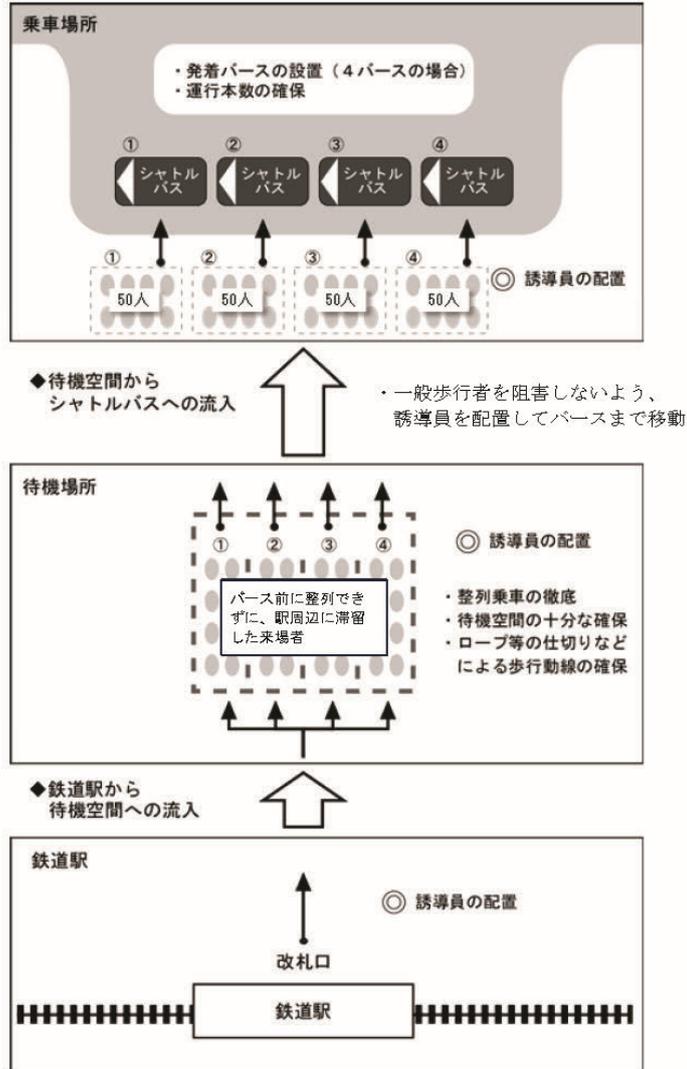


図41-9 駅からシャトルバスへの乗り換え時の対策等 (イメージ)

表 41-3 環境の保全のための措置 (抜粋)

区分	環境の保全のための措置 (抜粋)
【開催中】 関係車両の走行に伴う歩行者・自転車の安全	・シャトルバスの運用にあたっては、鉄道駅からシャトルバスへの乗り換え時に過度な滞留が発生しないよう適切な運行本数を確保した計画とします。また、 <u>発着駅の鉄道駅利用者や来場者等が安全に利用できるよう、滞留スペースの確保や誘導員の配置</u> など、鉄道事業者やバス事業者等の関係者と連携して対策を講じます。

※準備書から修正した箇所は、太文字・下線で示しています。

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

42 パークアンドライド駐車場の候補地の取り扱いについて（2）

ご意見の趣旨

相模大野駅のような場所で、パークアンドライドの駐車場を新しく設定することで、その場所に更なる交通混雑をきたさないか。駐車場は既設だが、今回のパークアンドライド利用者は新たに加わる交通量なので、その分の評価が必要だと思う。現状でこの周辺の道路で混雑、渋滞などが発生していないかチェックが必要だと思う。

パークアンドライド駐車場はバスがたくさん来ることになるので、騒音、振動、大気質に関しても影響を及ぼす可能性があると思う。会場隣接駐車場の台数は、これ以上には絶対にしませんが宣言していただいた。パークアンドライド駐車場についても、例えば既存の駐車場でも博覧会での利用率まで見込んで、混雑させませんと宣言していただければ、場所が決まっていなくても安心できると思う。パークアンドライドは広くなって難しいと思うが、やはり可能な情報を出していただいた方がよいと思う。（第19回環境影響評価審査会（3月15日）でのご意見）。

事業者の見解

相模大野駅周辺の候補地である「相模大野立体駐車場」及び「相模大野駅西側自動車駐車場」は、都市計画法に基づく「駐車場整備地区^{注1}」に位置し、相模原市が「都市計画駐車場^{注2}」として、整備したもので、収容台数はあわせて約1,500台となっています。本博覧会では、駐車場の利用状況等を踏まえ、約600台をパークアンドライド駐車場として使用することを想定しています（図42-1及び2）。

また、候補地のある場所は、幹線道路である県道51号に面した場所にあり、用途地域が商業地域であることから、環境保全上の配慮が特に必要な施設はないと考えています。交通渋滞については、資料調査^{注3}したところ、直近の交差点である「相模大野」のピーク時における交差点需要率（休日）は、限界需要率を下回っていることを確認しています。また、県道51号におけるピーク時（8～9時）の交通量についても、断面交通容量を下回ると予測します（表42-1）。なお、国道16号と県道51号が交差する地点（谷口陸橋下交差点）については、主要渋滞箇所^{注4}には該当しないことを確認しています。

パークアンドライド駐車場については、会場周辺の広域道路網や準備書（p2-31）に示した来場者の方向別交通量割合（自家用車）などを踏まえ、方面別にゾーンを設定し、高速道路ICや主要な幹線道路の周辺など、来場者の利便性やアクセス性を考慮しながら、候補地を選定していきます（図42-3）。各ゾーンの駐車台数は、約800から1,000台を目安とし、各ゾーンの合計で、約4,000台を確保していきますが、開催期間中、来場者の集中が想定される多客日などでの運用を想定しています。

候補地選定の考え方については、審査会でのご指摘を踏まえ、大気質、騒音、振動による周辺環境への影響を考慮し、環境保全上の配慮が特に必要な地域（専ら住居の用に供される地域^{注5}）には、原則、選定しないようにします。

また、パークアンドライド駐車場は、終日利用を前提としているため、予約制を導入することで、来場する自家用車台数の上限を設定するとともに、入出庫時の推奨ルートなどを情報提供することにより、交通集中の緩和に努めます。既存駐車場を活用する場合には、一般の利用も考慮した台数^{注6}となるよう調整していきます。追記した内容は、表42-2のとおり、環境の保全のための措置に記載します。

各候補地及びその周辺道路の交通状況の予測・評価^{注7}については、具体的な候補地が決まり次第、環境影響評価手続きとは別に実施します（既存の駐車場を活用する場合は除く）。また、既存の駐車場の交通状況や大気質、騒音、振動についても、候補地の周辺状況を踏まえ必要に応じて予測・評価します。これらの予測・評価の結果については、あらかじめ周辺住民等へ周知を行うとともに、その内容を本博覧会協会のホームページで公表します。

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

あわせて、開催期間中の多客日について、会場周辺及びパークアンドライドの駐車場周辺の主要交差点において、準備書に記載したとおり事後調査を実施します。

なお、パークアンドライドも含め、本博覧会の輸送計画^{注8}については、交通管理者など関係機関や外部有識者等からのご意見をいただきながら調整を進めていきます。引き続き、会場周辺の交通混雑緩和のため、公共交通の利用を推奨するとともに、自家用車での来場にあたっては、パークアンドライド駐車場の利用を促進するための運営方法についても検討していきます。

注1：「自動車交通が著しくふくそうする地区で、道路の効用を保持し、円滑な道路交通を確保する必要があると認められる区域」において、都市計画で駐車場整備地区を定めることができるとされている。相模原市では地区内に駐車場整備計画を定めて都市計画駐車場を配置し、大規模な店舗等には条例に基づき駐車場の附置義務を課している。

注2：都市計画・総合都市交通体系の観点から、交通の円滑化、交通安全の確保等、都市交通施設として整備の必要性が高く、広く一般公共の用に供する基幹的かつ恒久的な駐車場については、都市計画駐車場として位置付けている。

注3：（仮称）相模大野4丁目計画環境影響評価書（令和4年2月）より
（交差点「相模大野」の休日におけるピーク時は12時）

注4：神奈川県 地域の主要渋滞箇所（一般道） 平成24年度

注5：第一種低層住居専用地域、第二種低層住居専用地域、第一種中高層住居専用地域、第二種中高層住居専用地域

注6：相模大野駅周辺の候補地では、来場車両と一般車両を合わせて総駐車台数の約8割を想定（1,492台×0.41＋約600台）/1,492台≒1,212/1,492≒0.82）。

注7：現地調査や資料調査等をもとに交通状況について予測・評価。

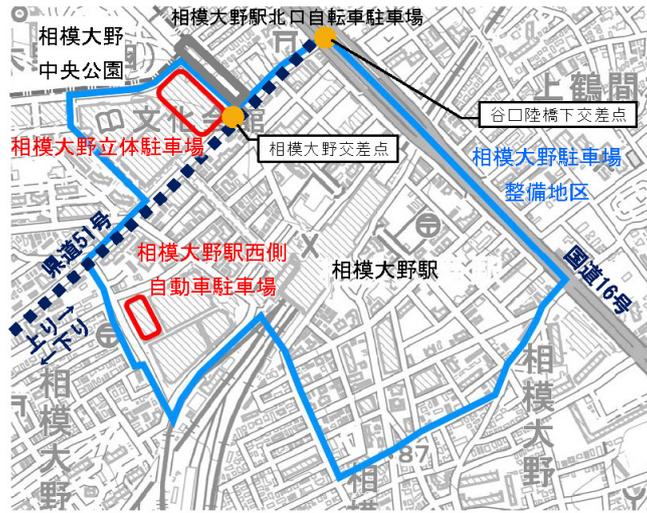
注8：本博覧会として、「2027年国際園芸博覧会 来場者輸送基本計画」を公表（令和6年3月25日）。

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。



地区名	ピーク時利用台数	駐車場整備台数	需給率（需要/供給）
相模大野地区	平日：965台 休日：874台	2,094台 (公1,492台 民602台)	平日：46.1% 休日：41.7%

図 42-1 相模原市駐車場ビジョン（令和5年11月）より抜粋



出典：国土地理院ウェブサイト 地理院地図（標準地図）より作成

図 42-2 相模大野駅周辺の状況

表 42-1 県道 51 号におけるピーク時（8～9 時）の交通量

	一般交通量 ^{※1} (台/時)	来場車両交通量 ^{※2} (台/時)	合計 (台/時)	断面交通容量
会場へ向かう車両 (上り)	511	11 (大型)	522	1,764
P&R 駐車場へ向かう 車両 (下り)	505	131 (小型 120、大型 11)	636	1,764

※1：令和3年度全国道路・街路交通情勢調査（国土交通省）の時間帯別交通量（現況）より。

※2：想定駐車台数約600台のうち、ピーク時においては約120台/時（約20%程度）が国道16号を經由して、利用し、シャトルバスについては往復11台（120台×3人÷35人）が利用することとしました。

※3：断面交通容量

= [基本交通容量] × [車線幅員に関する補正] × [側方余裕に関する補正] × [沿道状況に関する補正]
× [大型車に関する補正] = 2,200 × 1.0 × 0.98 × 0.875 × 0.935 = 1,764 [台/時]

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

表 42-2 環境の保全のための措置 (抜粋)

区分	環境の保全のための措置 (抜粋)
【開催中】 関係車両の走行に伴う交通混雑 (自動車)	<ul style="list-style-type: none"> ・会場周辺の交通混雑緩和のため、公共交通の利用を推奨し、会場近傍の4駅からシャトルバスを運行します。また、多客日などの混雑時には、パークアンドライドを導入します (第2章参照)。 ・<u>周辺環境への影響を考慮し、パークアンドライド駐車場は配慮が特に必要な地域 (専ら住居の用に供される地域^{※1}) には、原則、選定しないようにします。</u> ・パークアンドライド駐車場は、終日利用を前提としているため、予約制を導入することで、来場する自家用車台数の上限を設定するとともに、入出庫時の推奨ルートなどを情報提供することにより、交通集中の緩和に努め、利用を促進するための運営方法についても検討していきます。 ・パークアンドライド駐車場及びその周辺道路の交通状況の予測・評価^{※2}については、具体的な候補地が決まり次第、環境影響評価手続きとは別に実施します (既存の駐車場を活用する場合は除く)。また、既存の駐車場の交通状況や大気質、騒音、振動についても、候補地の周辺状況を踏まえ必要に応じて予測・評価します。これらの予測・評価の結果については、あらかじめ周辺住民等へ周知を行うとともに、その内容を本博覧会協会のホームページで公表します。 ・パークアンドライドも含め、本博覧会の輸送計画については、交通管理者など関係機関や外部有識者等からのご意見をいただきながら調整を進めていきます。

※1 第一種低層住居専用地域、第二種低層住居専用地域、第一種中高層住居専用地域、第二種中高層住居専用地域

※2 現地調査や資料調査等をもとに交通状況について予測・評価。

※3 準備書から修正した箇所は、太文字・下線で示しています。

各ゾーンの駐車台数の目安：約800~1,000台

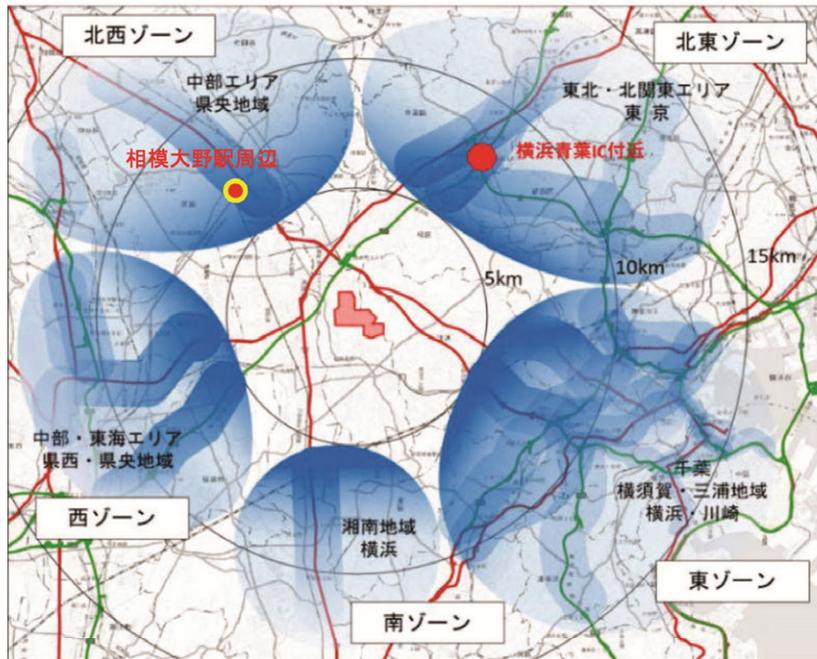


図42-3 新たなパークアンドライド駐車場候補地位置図

