

2) 交通安全

工事の実施(資材及び機械の運搬に用いる車両の運行)により、交通安全への影響が考えられることから、環境影響評価を実施しました。

(1) 調査

調査結果

(a) 交通安全の状況

a 交通事故の発生状況

港北区、神奈川区、保土ヶ谷区における交通事故の発生状況は、表 7.6.2-1 に示すとおりです。

各区とも過去 5 年間の発生件数は減少傾向にあるものの、死者数、重傷者数は年によって増減がみられます。

表 7.6.2-1 交通事故の発生状況

地域	区分	平成 16 年	平成 17 年	平成 18 年	平成 19 年	平成 20 年
港北区	発生件数(件)	1,883	1,830	1,760	1,571	1,300
	死者数(人)	3	7	10	9	4
	負傷者数(人)	2,201	2,141	1,750	1,792	1,515
	重傷者数(人)	91	85	76	95	78
	軽症者数(人)	2,110	2,056	1,674	1,697	1,437
神奈川区	発生件数(件)	1,537	1,442	1,257	1,136	1,022
	死者数(人)	8	5	10	10	5
	負傷者数(人)	1,790	1,694	1,247	1,301	1,168
	重傷者数(人)	63	33	30	19	30
	軽症者数(人)	1,727	1,661	1,217	1,282	1,138
保土ヶ谷区	発生件数(件)	1,429	1,217	1,017	913	771
	死者数(人)	8	8	6	3	3
	負傷者数(人)	1,673	1,450	1,011	1,085	925
	重傷者数(人)	52	38	44	40	51
	軽症者数(人)	1,621	1,412	967	1,045	874

出典：「第 88 回横浜市統計書」(平成 22 年 6 月 横浜市都市経営局)

b 学区・通学路の状況

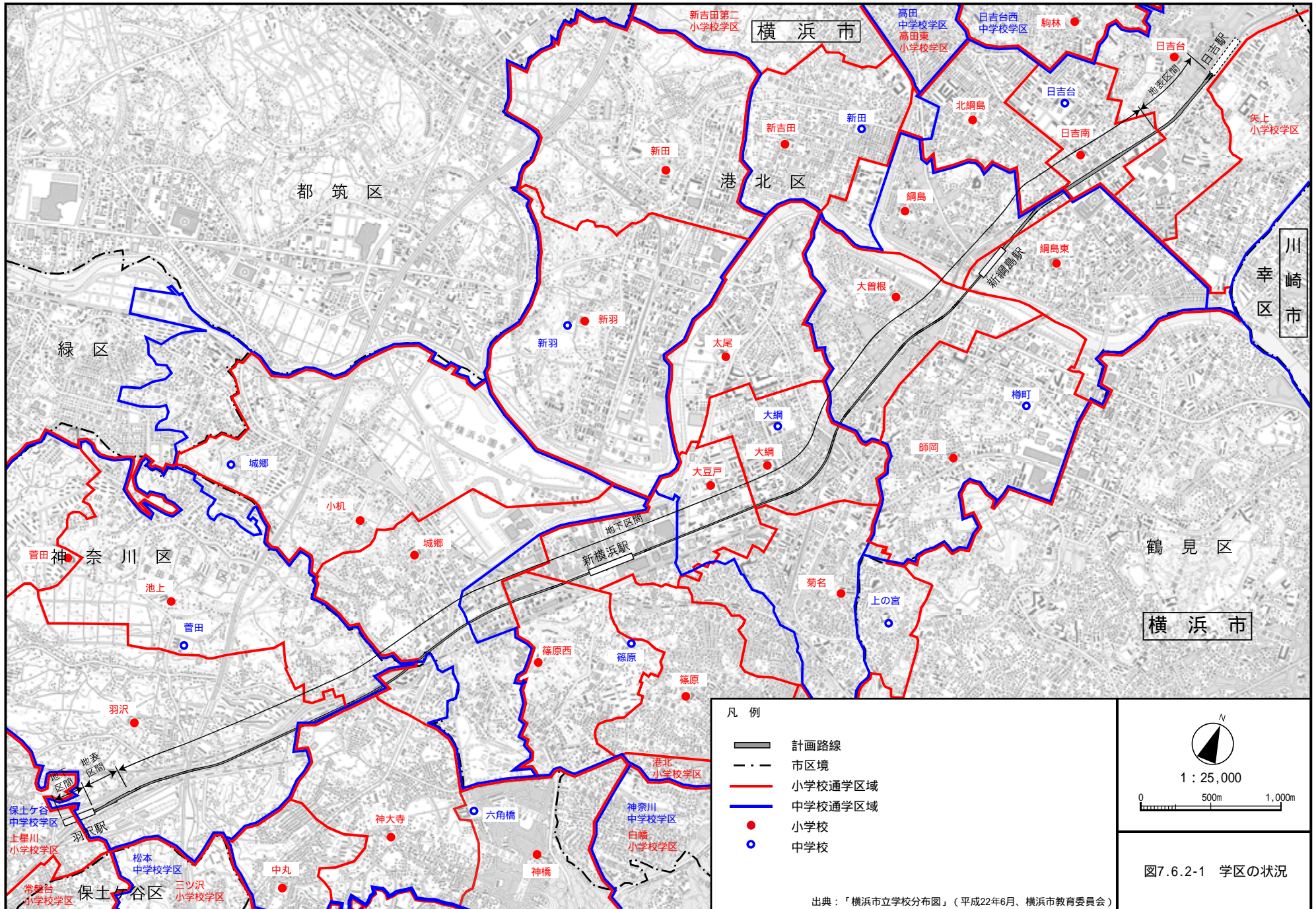
計画路線周辺の学区の状況は表 7.6.2-2 及び図 7.6.2-1 に、通学路は図 7.6.2-2 に示すとおりです。

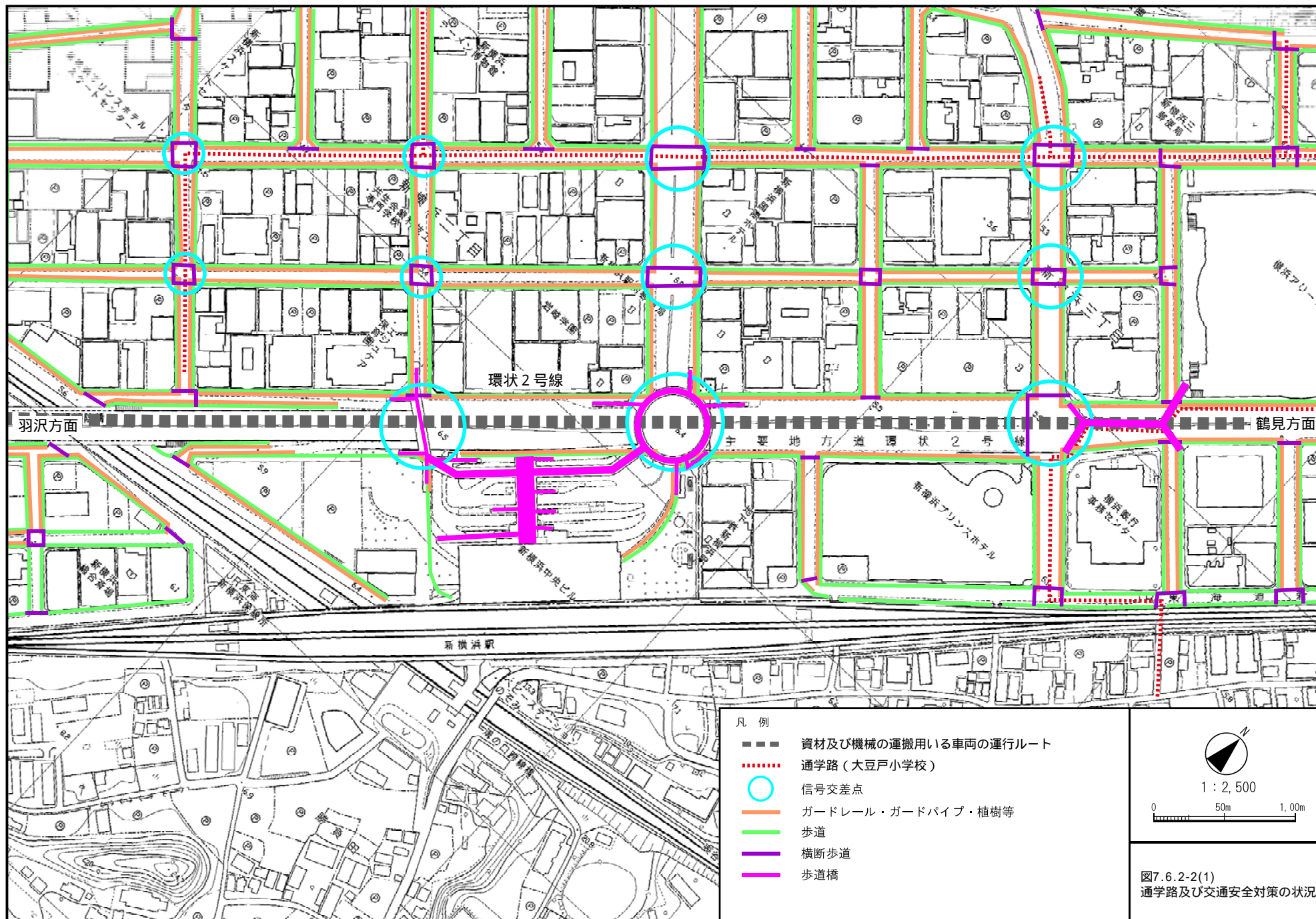
新横浜駅施工ヤード予定地付近の一部の道路は大豆戸小学校の通学路に、新綱島駅施工ヤード予定地付近の一部の道路は綱島東小学校、綱島小学校、樽町中学校の通学路に、日吉工事区域施工ヤード予定地付近の一部の道路は日吉台小学校、日吉南小学校、日吉台中学校の通学路に指定されています。

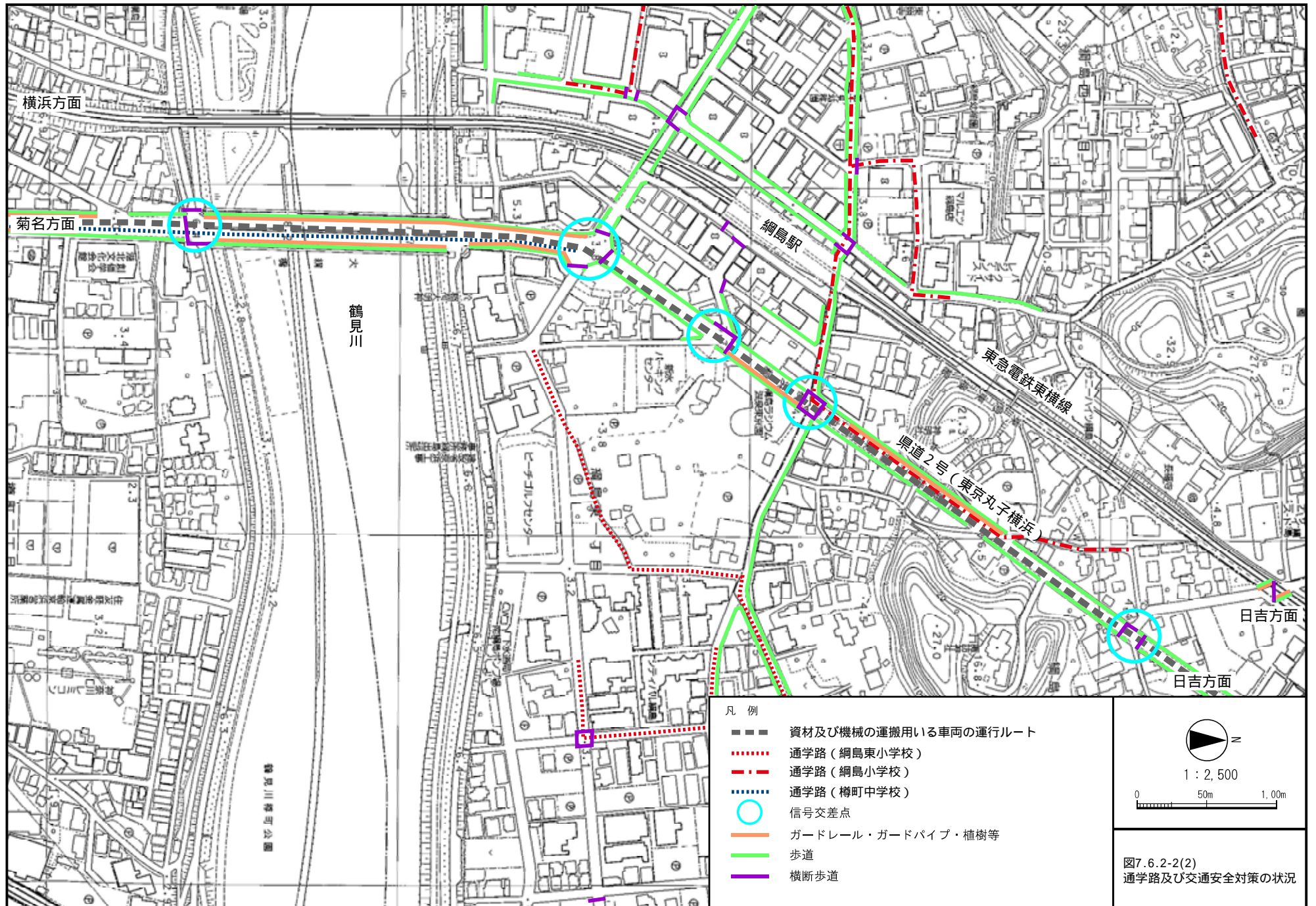
表 7.6.2-2 計画路線周辺の学区

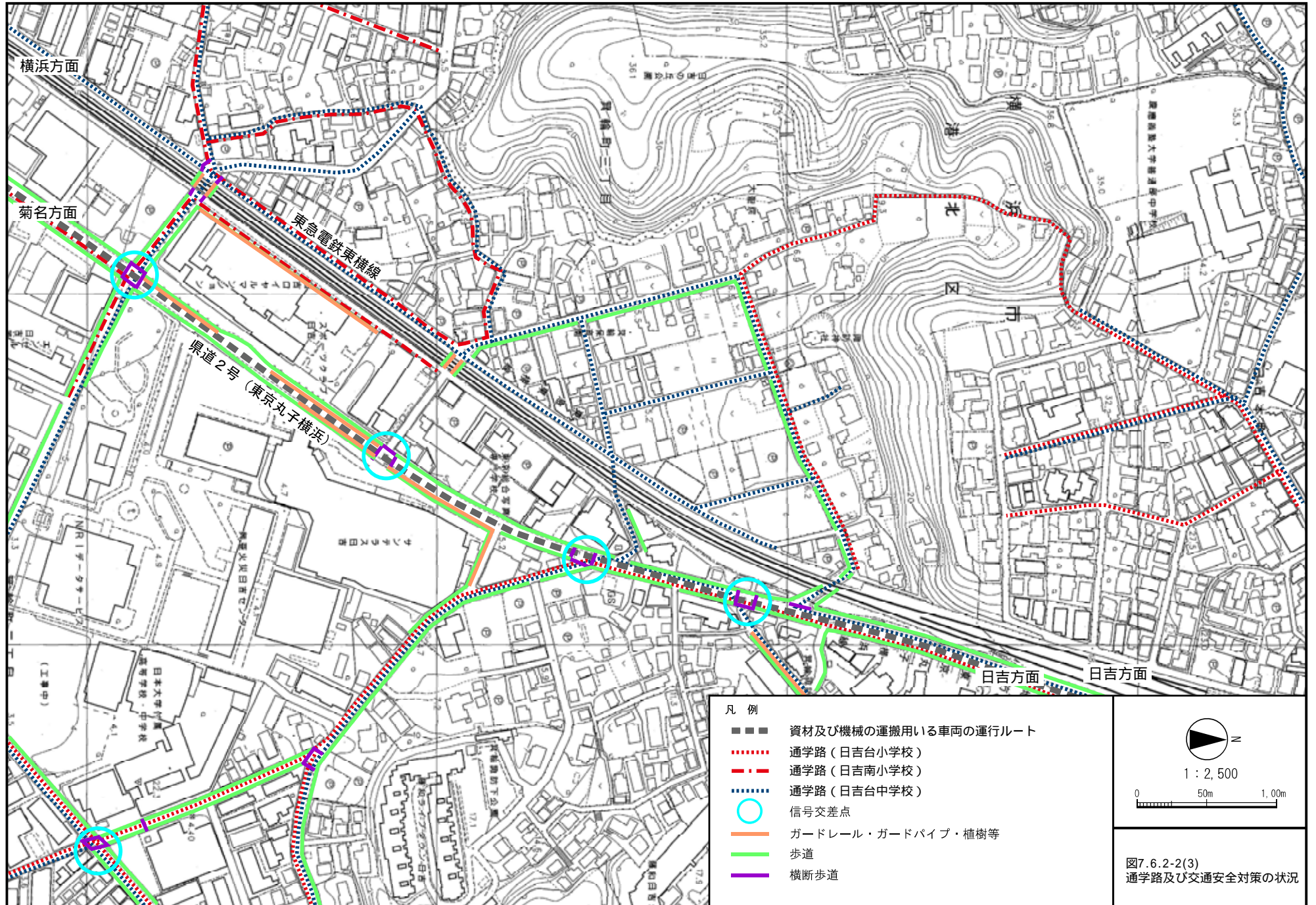
学校種別	学区の状況	備 考
小学校	矢上小学校	日吉工事区域施工ヤード近傍
	日吉台小学校	日吉工事区域施工ヤード近傍
	日吉南小学校	日吉工事区域施工ヤード近傍
	北綱島小学校	
	綱島東小学校	新綱島駅施工ヤード近傍
	綱島小学校	新綱島駅施工ヤード近傍
	大曽根小学校	
	師岡小学校	
	大綱小学校	
	菊名小学校	
	大豆戸小学校	新横浜駅施工ヤード近傍
	篠原小学校	新横浜駅施工ヤード近傍
	篠原西小学校	新横浜駅施工ヤード近傍
	城郷小学校	
	神大寺小学校	
	池上小学校	
	羽沢小学校	羽沢工事区域施工ヤード近傍
	中学校	日吉台中学校
樽町中学校		新綱島駅施工ヤード近傍
大綱中学校		
篠原中学校		新横浜駅施工ヤード近傍
城郷中学校		
六角橋中学校		
菅田中学校		羽沢工事区域施工ヤード近傍

出典：「横浜市立学校区分図」(平成 22 年 6 月 横浜市教育委員会)









c 交通安全施設の状況

交通安全施設の調査結果は、図 7.6.2-2に示すとおりです。資材及び機械の運搬に用いる車両の主要な運行ルートとして予定している環状2号線、県道2号（東京丸子横浜）は、歩道と車道が分離されており、さらにガードレールやガードパイプが設置されています。また、主要な交差点には横断歩道及び信号が整備されています。

d 歩行者・自転車交通量

歩行者・自転車交通量の調査結果を表 7.6.2-3に示します。

歩行者 - 1（新横浜駅施工ヤード付近）地点では、新横浜駅入口交差点の鶴見方の交通量が多く、ピーク時交通量は新横浜駅側（5+6）、横浜アリーナ側（3+4）のそれぞれで約 1,500 人・台/時となっています。

歩行者 - 2（新綱島駅施工ヤード付近）地点では、日吉側道路（5+6）の交通量が多く、ピーク時交通量は約 1,400 人・台/時となっています。

歩行者 - 3（日吉工事区域施工ヤード付近）地点では、ピーク時交通量は2断面ともに約 100 人・台/時となっています。

表 7.6.2-3 現地調査結果（歩行者・自転車交通量）

調査地点	方向	集計対象：12 時間 (人・台/12 時間)			ピーク時交通量 (人・台/時)			
		歩行者	自転車	合計	時間帯	歩行者	自転車	合計
歩行者 - 1 (新横浜駅 施工ヤード付近)	1+2	4,357	419	4,776	8 時台	777	28	805
	3+4	7,172	451	7,623	8 時台	1,458	12	1,470
	5+6	12,411	645	13,056	12 時台	1,443	50	1,493
歩行者 - 2 (新綱島駅 施工ヤード付近)	1+2	1,779	717	2,496	8 時台	239	71	310
	3+4	1,118	385	1,503	8 時台	201	30	231
	5+6	6,980	2,134	9,114	8 時台	1,262	172	1,434
歩行者 - 3 (日吉工事区域 施工ヤード付近)	1+2	466	168	634	8 時台	84	17	101
	3+4	506	95	601	8 時台	86	12	98

表中に示したピーク時交通量は、工事時間帯（8時～12時及び13時～17時）の中で、交通量が最大となった時間帯の値を示しています。

調査地点は図 7.6.2-3参照

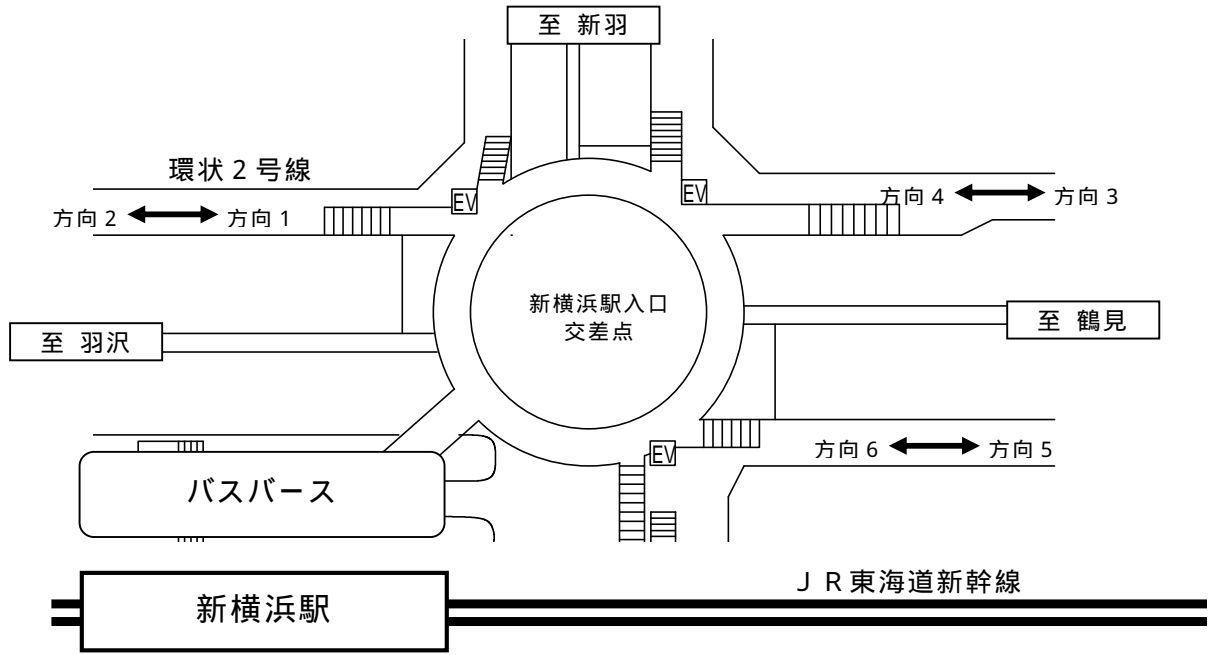


図 7.6.2-3(1) 歩行者 - 1 (新横浜駅施工ヤード付近) 地点概略図

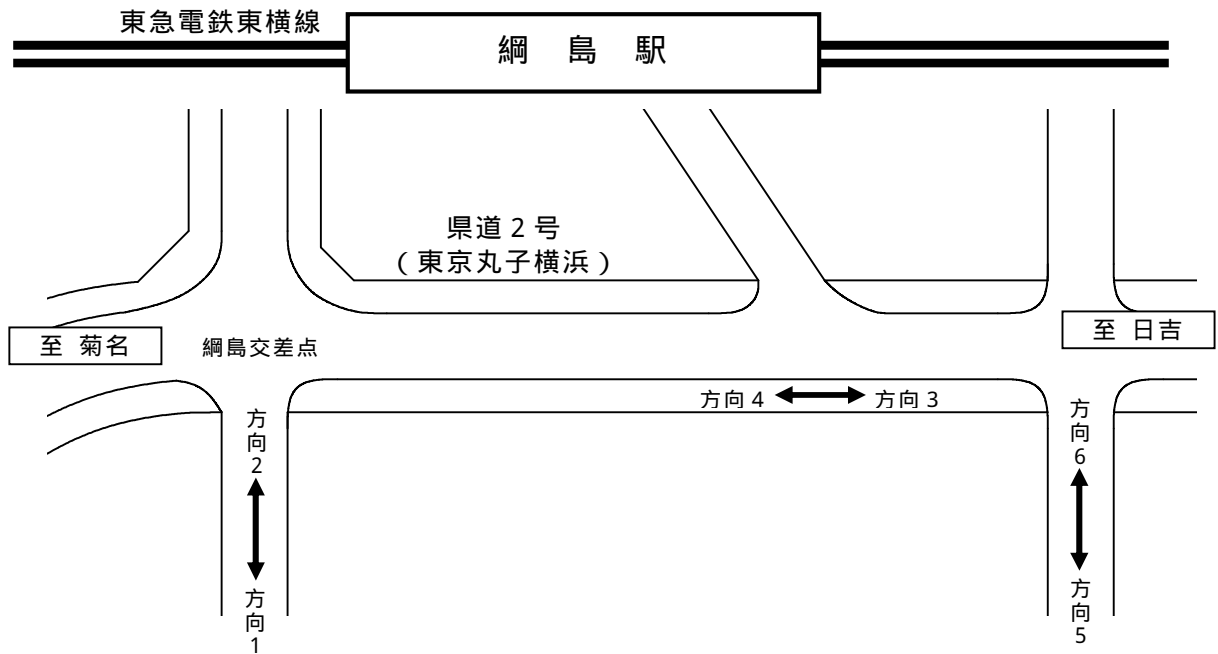


図 7.6.2-3(2) 歩行者 - 2 (新綱島駅施工ヤード付近) 地点概略図

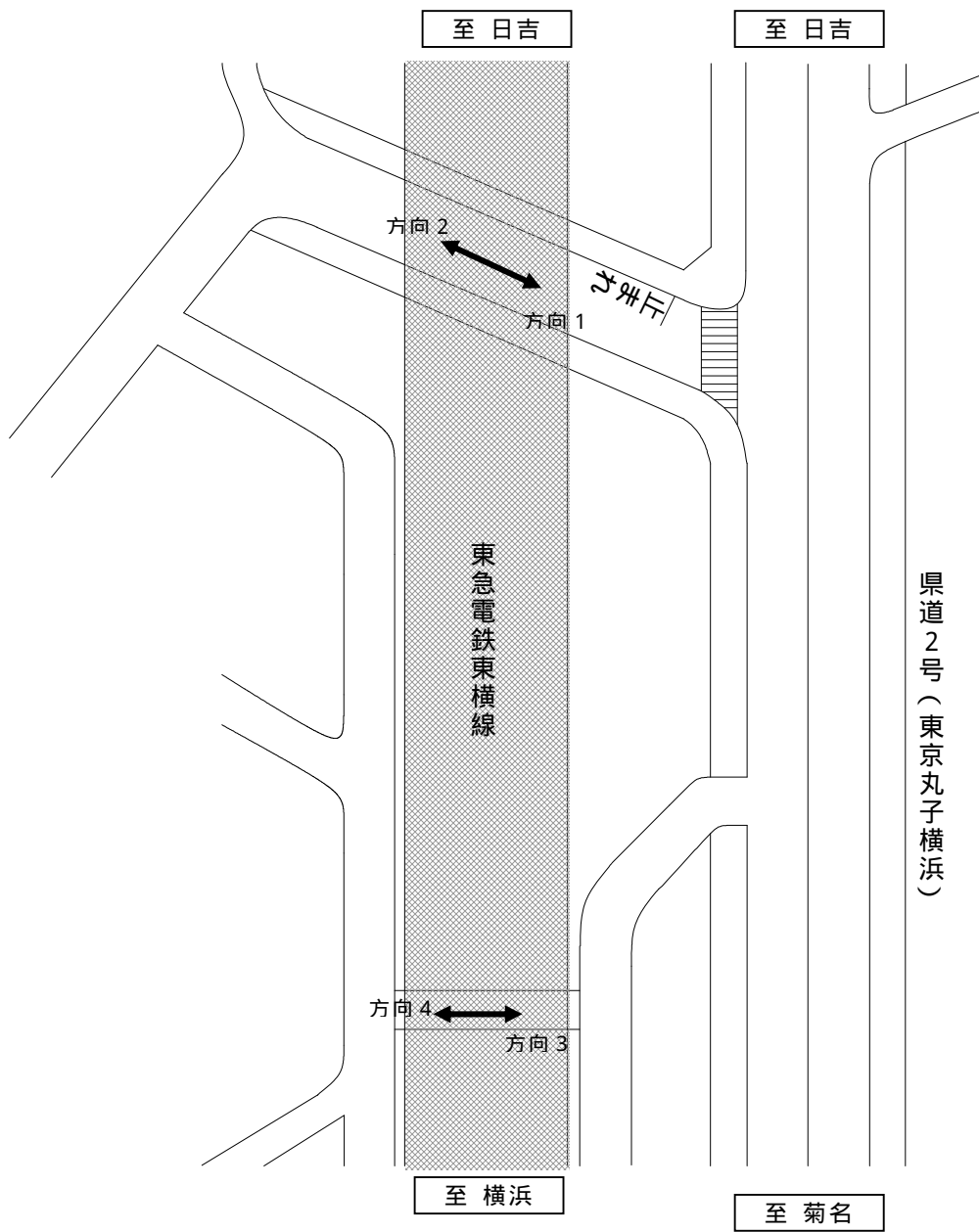


図 7.6.2-3(3) 歩行者 - 3 (日吉工事区域施工ヤード付近) 地点概略図

(2) 予測

予測の手法

資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に伴う交通安全について、計画路線周辺の交通安全施設の整備状況と工事計画を重ね合わせ、歩行者・自転車交通の安全に支障をきたさないか否か、影響の程度を定性的に予測しました。

予測地点は、資材及び機械の運搬に用いる車両の出入が想定される施工ヤード予定地周辺としました。

予測結果

本事業では、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行ルートについて、可能な限り細街路を避け、主要幹線道路である環状2号線及び県道2号（東京丸子横浜）を使用する計画です。環状2号線及び県道2号（東京丸子横浜）は歩道と車道が分離され、ほとんどの区間においてガードレール、ガードパイプが整備されています。また、主要な交差点には横断歩道や信号が整備されており、歩行者・自転車の交通安全は適切に確保されている状況です。

しかしながら、資材及び機械の運搬に用いる車両が施工ヤード予定地へ出入する際には、やむを得ず歩道を横断する状況が生じることから、歩行者・自転車の安全確保に十分配慮する必要があると考えます。

(3) 環境保全措置の検討

環境保全措置の実施主体、方法その他の環境保全措置の実施の内容

資材及び機械の運搬に用いる車両の運行にあたり、歩行者・自転車の安全確保に十分配慮する必要があるため、表 7.6.2-4 に示す環境保全措置を講じ、交通の安全性を確保します。

表 7.6.2-4(1) 環境保全措置の内容

実施者	都市鉄道施設の整備を行う者 (独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構)	
実施内容	種類	運行ルート、搬入時間及び法定制限速度の厳守
	位置	計画路線全線
環境保全措置の効果	資材及び機械の運搬に用いる車両について、決められた運行ルートを厳守するとともに、搬入時間及び法定制限速度を厳守することで、安全管理の徹底を図ることができます。	
効果の不確実性	効果の不確実性はありません。	
他の環境への影響	当環境保全措置を実施することで、他の環境へ副次的に影響を与えることはありません。	

表 7.6.2-4(2) 環境保全措置の内容

実施者	都市鉄道施設の整備を行う者 (独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構)	
実施内容	種類	安全教育の徹底
	位置	計画路線全線
環境保全措置の効果	資材及び機械の運搬に用いる車両の運転手に対し交通マナー、施工ヤード予定地への出入時における一旦停止や歩行者優先などの安全運転教育を徹底するとともに、周辺の通学路や通学時間帯など、安全確保に係る情報の伝達を徹底し、注意喚起することで、事故の発生を未然に防止できます。	
効果の不確実性	効果の不確実性はありません。	
他の環境への影響	当環境保全措置を実施することで、他の環境へ副次的に影響を与えることはありません。	

表 7.6.2-4(3) 環境保全措置の内容

実施者	都市鉄道施設の整備を行う者 (独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構)	
実施内容	種類	工事計画の周知徹底
	位置	計画路線全線
環境保全措置の効果	工事を行う期間など、工事計画の内容について周辺住民に周知徹底を図ることで、交通の安全性を確保するための注意喚起を促すことができます。	
効果の不確実性	効果の不確実性はありません。	
他の環境への影響	当環境保全措置を実施することで、他の環境へ副次的に影響を与えることはありません。	

表 7.6.2-4(4) 環境保全措置の内容

実施者	都市鉄道施設の整備を行う者 (独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構)	
実施内容	種類	迂回ルートの設定時に対する配慮
	位置	計画路線全線
環境保全措置の 効果	工事期間中に歩行者・自転車の迂回ルートを設定する場合は、周辺の道路状況を考慮し、歩行者・自転車が安全に通行できるよう配慮することで、交通の安全性を確保することができます。	
効果の不確実性	効果の不確実性はありません。	
他の環境への影響	当環境保全措置を実施することで、他の環境へ副次的に影響を与えることはありません。	

表 7.6.2-4(5) 環境保全措置の内容

実施者	都市鉄道施設の整備を行う者 (独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構)	
実施内容	種類	交通誘導員による誘導
	位置	施工ヤード出入口
環境保全措置の 効果	資材及び機械の運搬に用いる車両の通行時には、施工ヤード出入口に交通誘導員を配置し、歩行者・自転車や資材及び機械の運搬に用いる車両の出入を誘導することで、安全かつ円滑な通行を確保することができます。	
効果の不確実性	効果の不確実性はありません。	
他の環境への影響	当環境保全措置を実施することで、他の環境へ副次的に影響を与えることはありません。	

(4) 評価

評価の手法

資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に伴う交通安全の評価は、事業の実施にあたり、交通の安全確保が適切になされるかどうかについて見解を明らかにすることにより評価しました。

評価結果

本事業では、交通安全施設が整備されている環状2号線、県道2号（東京丸子横浜）を資材及び機械の運搬に用いる車両の主要な運行ルートとする計画としていますが、資材及び機械の運搬に用いる車両が施工ヤード予定地へ出入する際には、やむを得ず歩道を横断する状況が生じるため、歩行者・自転車の安全確保に十分配慮する必要があると考えます。

よって、本事業では、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行ルートや搬入時間、法定制限速度の遵守、運転手に対する安全運転教育や、通学路、通学時間帯など安全確保に係る情報伝達及び注意喚起の徹底、周辺住民に対する工事期間などの工事計画内容の周知徹底、迂回ルートの設定時に対する配慮、交通誘導員による誘導などにより、交通の安全確保を徹底します。

また、具体的な工事計画の策定にあたっては、工事区域の中には歩行者・自転車交通量が多い地域もあることなどを考慮した上で交通管理者や道路管理者と協議を行い、安全且つ円滑な交通の確保に配慮した計画を策定します。

以上のことから、事業の実施にあたり、交通の安全確保は適切に行われるものと評価します。

