

4.13 地域交通

自動車交通の発生に伴う地域交通への影響を把握するために、交通量・交通流の状況、環境の保全のための措置の実施状況の調査を実施した。

4.13.1 自動車交通の発生に伴う地域交通への影響

1) 調査項目

- (1) 交通量・交通流の状況（自動車交通量）
- (2) 環境の保全のための措置の実施状況

2) 調査地点・地域

交通量・交通流の状況の調査地点は図 4.13-1 及び図 4.13-2 に示すとおり、6 地点とした。

また、環境の保全のための措置の実施状況の調査地域は、計画地内とした。

3) 調査期間

交通量・交通流の状況の調査期間は表 4.13-1 に示すとおり、令和 6 年 10 月 21 日（月）12：00 から 10 月 22 日（火）12：00 とした。

表 4.13-1 調査期間

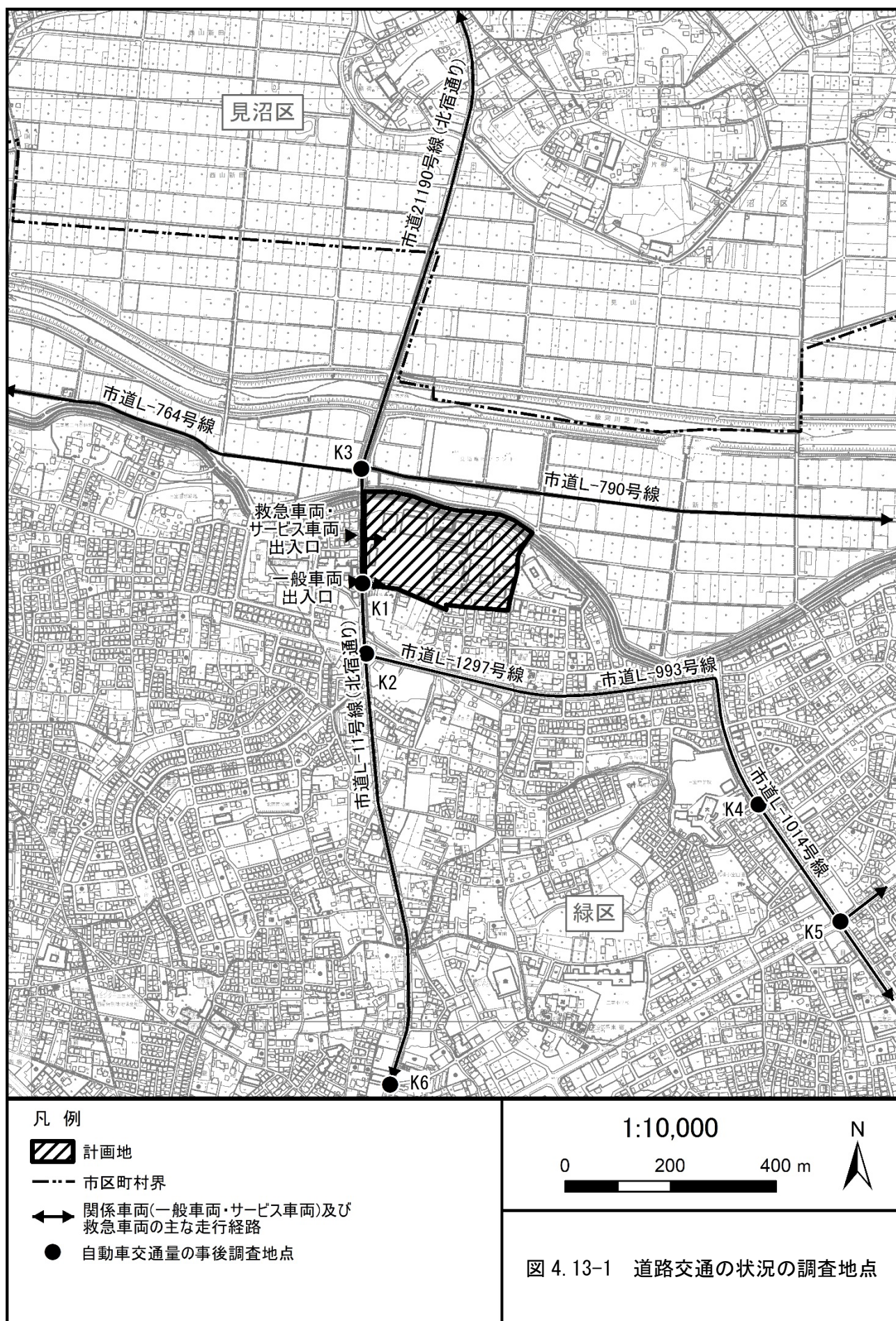
調査項目	調査方法
道路交通の状況	令和 6 年 10 月 21 日（月）12：00～10 月 22 日（火）12：00
環境の保全のための措置の実施状況	供用開始後、適宜実施した。

4) 調査方法

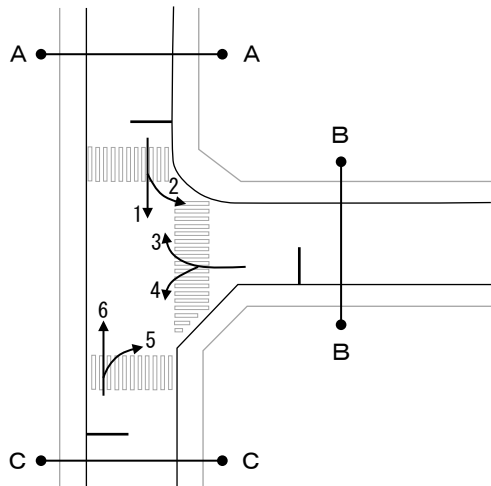
調査方法は、表 4.13-2 に示すとおりである。

表 4.13-2 調査方法

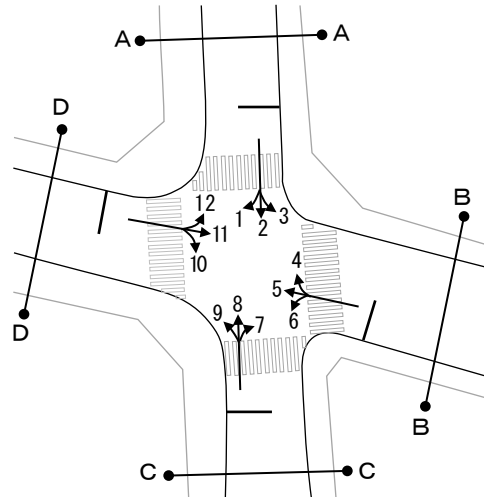
調査項目	調査方法
道路交通の状況	ハンドカウンターを用いて走行台数を方向別、時間帯別及び車種別に記録する方法とした。
環境の保全のための措置の実施状況	写真撮影等による現地確認及び関係資料の整理による方法とした。



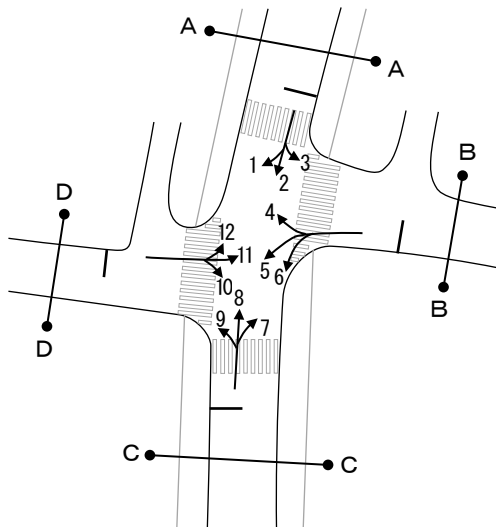
K1 交差点



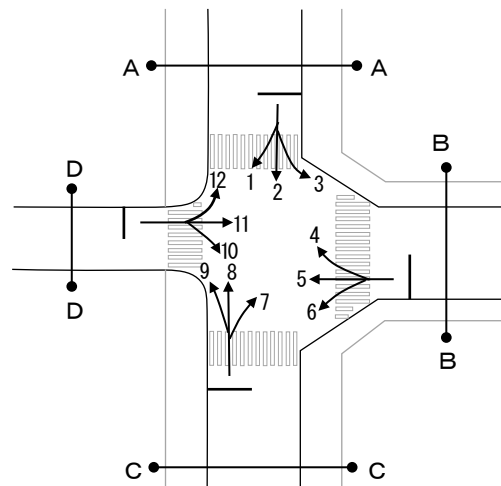
K2 交差点



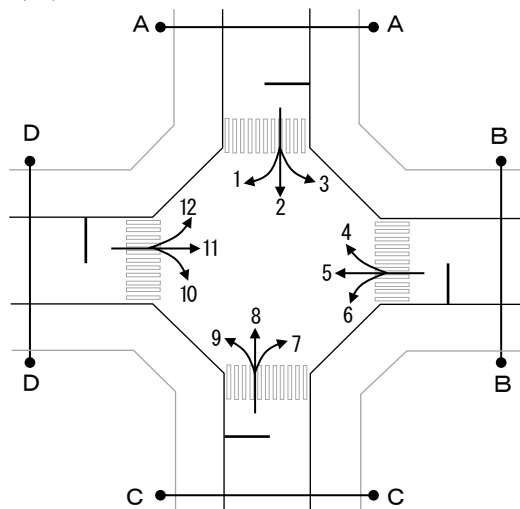
K3 交差点



K4 交差点



K5 交差点



K6 交差点

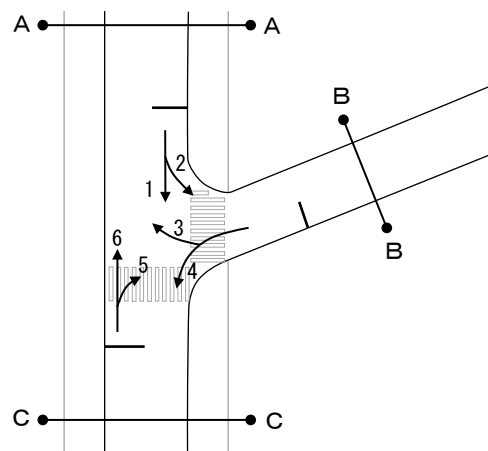


図 4.13-2 道路交通の状況の調査地点詳細図

5) 調査結果

(1) 交通量・交通流の状況

自動車交通量の調査結果は表 4.13-3 に、ピーク時間帯における自動車交通量の調査結果は表 4.13-4 に示すとおりである。

自動車交通量の調査結果は、9,222～17,716 台/日であり、交通量が最も多い交差点は K5 交差点であった。

また、ピーク時間帯における自動車交通量の調査結果は、820～1,365 台/時であり、ピーク時間帯における自動車交通量が最も多い交差点も K5 交差点であった。ピーク時間帯はいずれの調査地点も 8 時台であった。

表 4.13-3 自動車交通量の事後調査結果

調査地点	小型車 (台/日)	大型車 (台/日)	合計 (台/日)	大型車混入率
K1 交差点	9,706	1,797	11,503	15.6%
K2 交差点	13,642	1,869	15,511	12.0%
K3 交差点	9,935	831	10,766	7.7%
K4 交差点	8,510	712	9,222	7.7%
K5 交差点	15,465	2,251	17,716	12.7%
K6 交差点	13,004	1,650	14,654	11.3%

表 4.13-4 ピーク時間帯における自動車交通量の事後調査結果

調査地点	事後調査結果			
	ピーク時間帯	小型車 (台/時)	大型車 (台/時)	合計 (台/時)
K1 交差点	8 時台	851	157	1,008
K2 交差点	8 時台	1,176	176	1,352
K3 交差点	8 時台	864	75	939
K4 交差点	8 時台	758	62	820
K5 交差点	8 時台	1,204	161	1,365
K6 交差点	8 時台	944	166	1,110

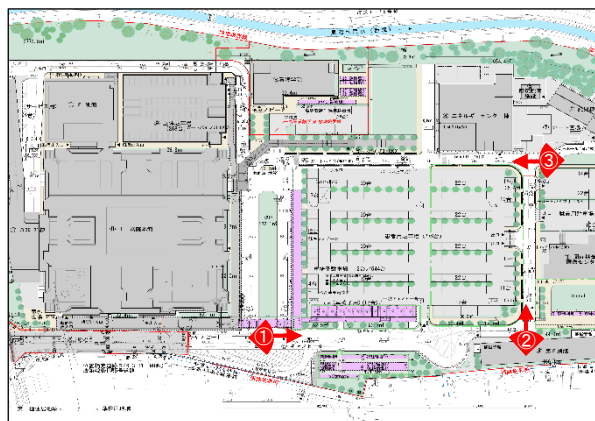
(2) 環境の保全のための措置の実施状況

供用後における環境の保全のための措置の実施状況については、表 4.13-5 に示すとおりである。

表 4.13-5 供用後における環境の保全のための措置の実施状況

影 響	検討の視点	評価書に記載した環境の保全のための措置	環境の保全のための措置の実施状況
交通混雑の発生	交通混雑の緩和	・計画地内に「さいたま市建築物駐車施設の附置等に関する条例」（平成13年5月、市条例第243号）による附置義務台数以上の駐車台数を確保する。	・計画地は準居住地域であり、条例の適用外である。
		・駐車場への導入路延長を極力長く確保する。	・駐車場への導入路延長を極力長く確保した（図4.13-3（1））。 ・写真1は駐車場への導入路の状況。
		・計画地内に誘導看板等を設置し、方面別に出口及び走行経路の誘導を行う。	・計画地内に誘導看板等を設置し、方向別に出口及び走行経路の誘導を行っている（図4.13-3（1）～（2））。 ・写真2～4は、出口及び走行経路の誘導看板の状況。
		・公共交通機関利用の促進を行う。	・ホームページにおいて、公共交通機関利用の促進を行っている（図4.13-3（2））。 ・資料1はホームページにおいて、公共交通機関の利用を促している状況。
交通事故等の発生	交通安全の確保	・歩行者等の安全を確保するため、駐車場の出入口等の要所に、必要に応じて交通整理員を配置する。	・歩行者の安全を確保するため、必要な箇所に交通整理員を配置した（図4.13-3（2））。 ・写真5～7は、駐車場の出入口等に交通整理員を配置している状況。
		・関係車両の運転者への交通安全教育を行い、安全に十分注意して運転するよう指導を徹底する。	・関係車両の運転手への安全教育を行い、安全に十分注意して運転するよう指導を徹底している（図4.13-3（2））。 ・写真8は、安全教育の状況。

写真 1：駐車場への導入路の状況



➡➡ は撮影位置及び方向を示す。



写真 2：各駐車場への誘導看板の状況



写真 3：駐車場及び出口への誘導看板の状況



図 4.13-3(1) 供用後における環境の保全のための措置の実施状況写真・資料等

写真 4： 出口への誘導看板の状況



写真 5： 駐車場の出入口に交通整備員を配置している状況



写真 6： 駐車場の出入口に交通整理員を配置している状況



写真 7： 交通整理員を配置している状況



資料 1： 計画的かつ効率的な運行計画を指導する資料（さいたま市立病院ホームページ参照）



写真 8： 交通安全教員の状況



図 4.13-3(2) 供用後における環境の保全のための措置の実施状況写真・資料等

6) 予測・評価結果と事後調査結果の比較及びその考察

予測・評価結果と事後調査結果の比較は、表 4.13-6 及び図 4.13-4 に示すとおりである。

ピーク時間帯の自動車交通量は、K1 及び K2 において、事後調査結果が予測結果を上回り、K3～K6 においては下回った。

予測結果に比べ事後調査結果の交通量が多かった K1 及び K2 について、ピーク時間帯における方向別自動車交通量の予測結果と事後調査結果の比較は表 4.13-7 に、K1 及び K2 の地点詳細図は図 4.13-5 に示すとおりである。

ピーク時間帯における方向別自動車交通量について、K2 は 1 方向、2 方向、8 方向及び 9 方向を除いた地点で事後調査結果が予測結果を上回った。事後調査結果が予測結果を上回った理由としては、予測時点において確認できなかった市道 L-1297 号線が開通し、新たに供用を開始したため交通量が増加したことが要因と考えられる。

また、K1 は、1 方向、2 方向及び 6 方向では事後調査結果が予測結果を上回っており、3 方向～5 方向では下回っていた。断面 B は病院駐車場に続く病院施設内の道路であり、病院関係車両（病院利用者の車両含む）のみが通る道路となっていること、そしてこの K1 の断面 B においては、事後調査結果が予測結果を概ね下回っていることなどを考慮すると、K1 及び K2 のピーク時間帯の交通量増加は、本事業による影響ではないものと推定される。

これらのことから、自動車交通の発生に伴う地域交通への影響は、評価書において予測された結果の範囲内であるものと推定される。

また、計画した環境の保全のための措置をすべて実施していることから、自動車交通の発生に伴う地域交通への影響は、事業者により実行可能な範囲でできる限り低減が図られたと評価する。

表 4.13-6 ピーク時間帯における自動車交通量の予測結果と事後調査結果の比較

調査地点	予測結果				事後調査結果			
	ピーク 時間帯	小型車 (台/時)	大型車 (台/時)	合計 (台/時)	ピーク 時間帯	小型車 (台/時)	大型車 (台/時)	合計 (台/時)
K1 交差点	8 時台	766	136	902	8 時台	851	157	1,008
K2 交差点	8 時台	900	153	1,053	8 時台	1,176	176	1,352
K3 交差点	7 時台	906	78	984	8 時台	864	75	939
K4 交差点	17 時台	875	40	915	8 時台	758	62	820
K5 交差点	17 時台	1,485	124	1,609	8 時台	1,204	161	1,365
K6 交差点	15 時台	1,006	135	1,141	8 時台	944	166	1,110

※予測結果に比べ事後調査結果の交通量が多い場合は網掛け、同程度または少ない場合は網掛けで示す。

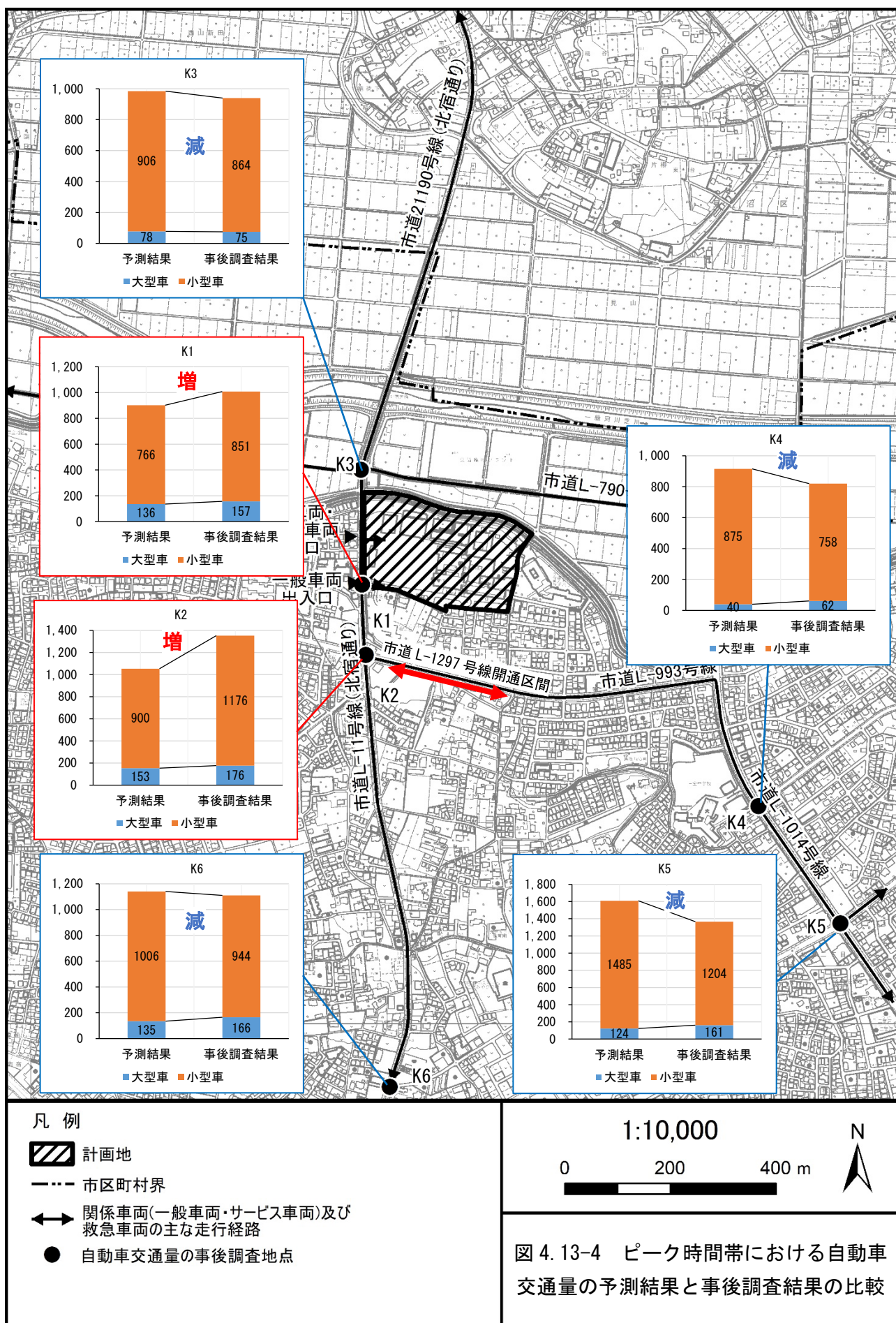
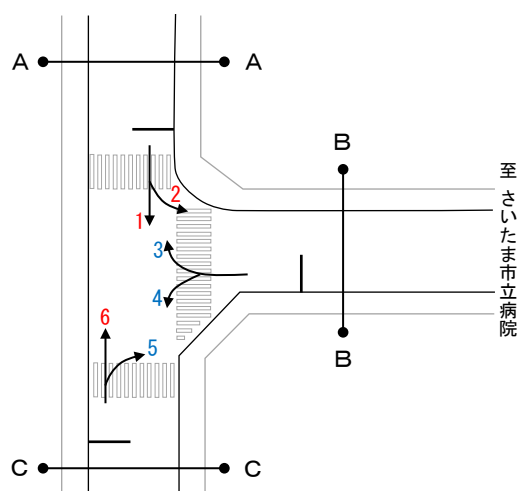


表 4.13-7 K1 及び K2 のピーク時間帯（8 時台）における方向別自動車交通量の
予測結果と事後調査結果の比較

調査地点			予測結果			事後調査結果		
			小型車	大型車	合計	小型車	大型車	合計
K1	断面 A	1 直進	218	33	251	249	59	308
		2 左折	96	7	103	118	4	122
	断面 B	3 右折	26	5	31	21	4	25
		4 左折	61	40	101	31	31	62
	断面 C	5 右折	179	37	216	192	30	222
		6 直進	186	14	200	240	29	269
K2	断面 A	1 右折	6	0	6	5	1	6
		2 直進	236	69	305	175	70	245
		3 左折	36	3	39	95	18	113
	断面 B	4 右折	54	4	58	130	8	138
		5 直進	57	3	60	113	6	119
		6 左折	17	3	20	49	6	55
	断面 C	7 右折	40	10	50	77	6	83
		8 直進	311	57	368	303	50	353
		9 左折	65	1	66	53	2	55
	断面 D	10 右折	37	2	39	39	4	43
		11 直進	37	1	38	122	5	127
		12 左折	4		4	15	0	15

※予測結果に比べ事後調査結果の交通量が多い場合は網掛け、同程度または少ない場合は網掛けで示す。

K1 交差点



K2 交差点

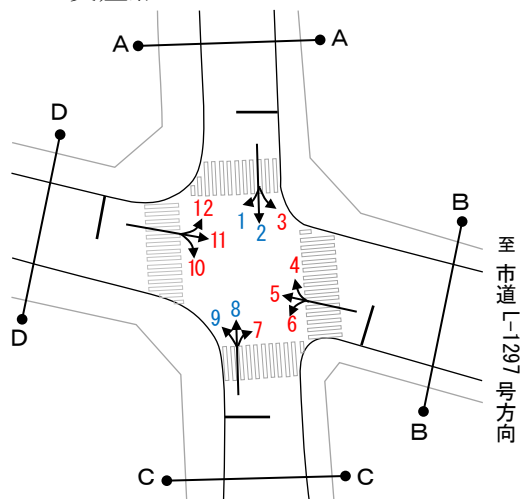


図 4.13-5 K1 及び K2 の地点詳細図

※予測結果に比べ事後調査結果の交通量が多い場合は数字、同程度または少ない場合は数字で示す。