

(2) 道路への鉄軌道導入に伴う車線規制の考え方

1) 鉄軌道導入後の車線規制

鉄道については、高架区間において上下 1.5 車線 (5.0m) 減少し、地下区間から高架区間への移行区間においても車線が減少する。

トラムトレインについては、地平区間において上下 2 車線 (7.0m) 減少する。

表 鉄軌道導入後の車線規制

導入システム	鉄 道	トラムトレイン
検討対象区間	明治橋～真栄原	明治橋～大謝名
主な導入空間	国道 330 号	国道 58 号
地平区間	—	上下 2 車線 (7.0m) 減少
高架区間	上下 1.5 車線 (5.0m) 減少	—
地下区間	地下区間から高架区間への移行区間	—

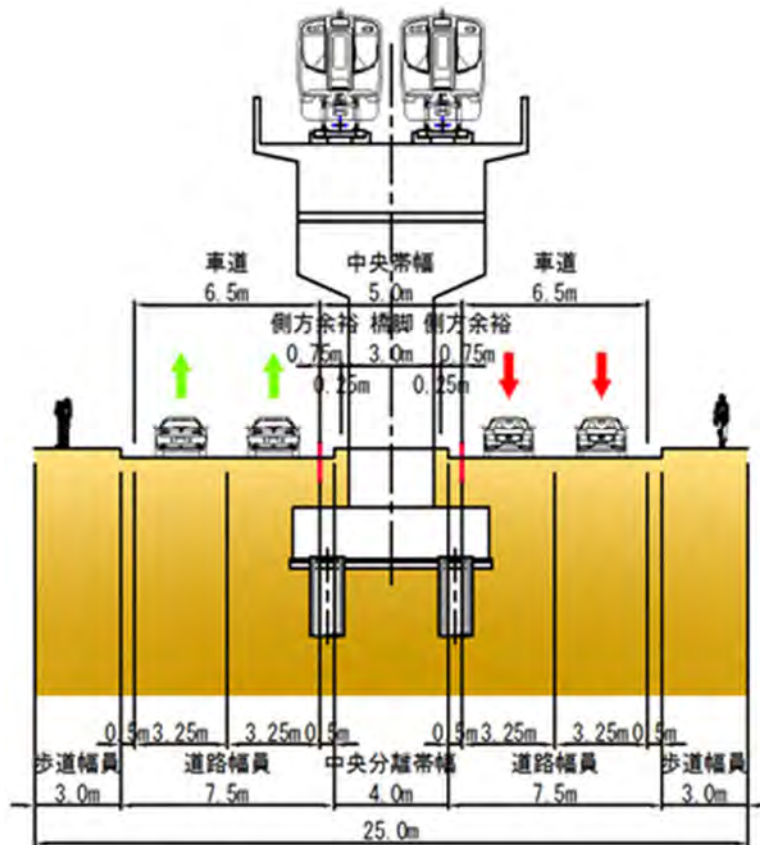


図 道路中央部に鉄道を高架方式で導入した場合

2) 工事期間中の車線規制

工事期間中の車線規制については、施工空間（橋梁架設等）や施工ヤード（シールド立坑、バックヤード等）の確保も念頭に検討を行った。

鉄道については、高架区間において上下3車線（10.0m）減少し、地下区間においても駅部開削トンネル工事区間及び地下区間から高架区間への移行区間において車線が減少する。

トラムトレインについては、地平区間において上下2車線（7.0m）減少する。

表 工事期間中の車線規制

導入システム	鉄 道	トラムトレイン
検討対象区間	明治橋～真栄原	明治橋～大謝名
主な導入空間	国道 330 号	国道 58 号
地平区間	—	上下 2 車線（7.0m）減少
高架区間	上下 3 車線（10.0m）減少	—
地下区間	駅部開削トンネル工事区間 及び地下区間から高架区間 の移行区間	—

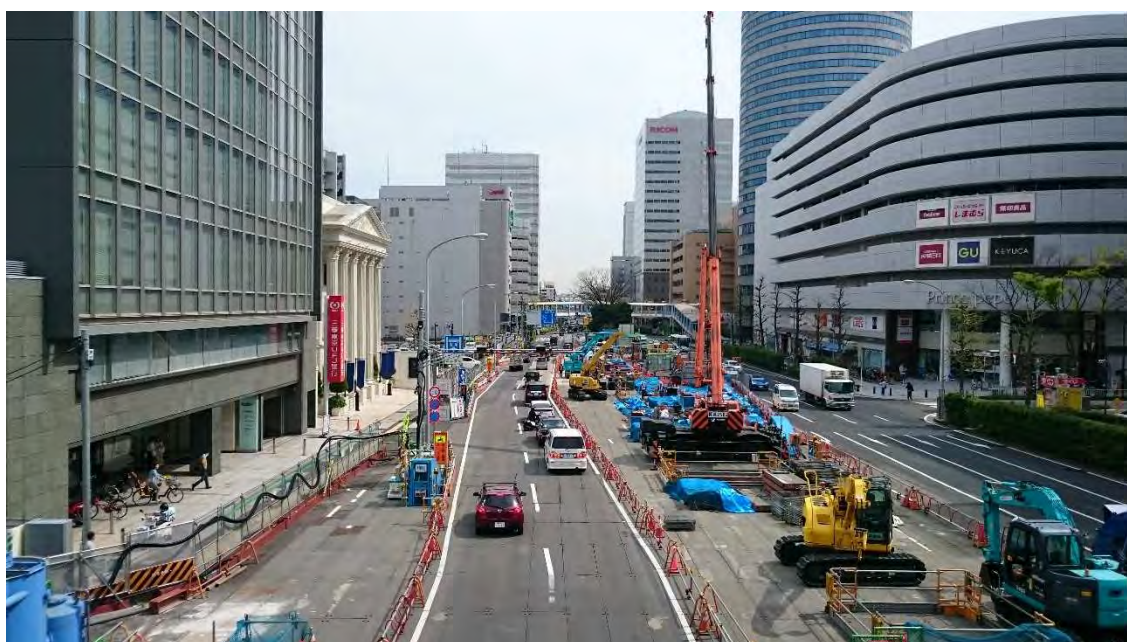


写真 地下鉄工事期間中の車線規制の様子（相鉄東急直通線新横浜駅（仮称）付近）

(3) 車線減少に伴う影響整理

1) 道路混雑の変化

都心方向の交通量への影響を見ると、鉄道整備では、工事期間中に国道 330 号が車線減少に伴う交通容量の低下によって交通量が大きく減少した。一方、国道 330 号と併走する西海岸道路や県道 153 号の交通量が増加した。鉄道導入後（工事終了後）においても国道 330 号の交通量が減少したが工事期間中ほどの変化は見られなかった。

トラムトレイン整備では、工事期間中に国道 58 号が車線減少に伴う交通容量の低下によって交通量が大きく減少した。一方、国道 58 号と併走する西海岸道路や国道 330 号の交通量が増加した。トラムトレイン導入後（工事終了後）の交通量の変化量は工事期間中と比較するとかなり小さくなった。

なお、鉄道やトラムトレインの工事期間中に国道 330 号や国道 58 号の交通量が大きく減少する理由は、工事によって道路の車線が減少し交通容量が小さくなるためである。

また、都心方向交通の混雑度への影響を見ると、鉄道整備では整備なしの状態よりも工事期間中に各道路の混雑度が上昇したが、鉄道導入後（工事終了後）には各道路の混雑度が工事期間中の混雑度よりも低下しており、これは鉄道整備によって自動車交通量が減少するためである。

同様にトラムトレイン整備では工事期間中に各道路の混雑度が上昇したが、トラムトレイン導入後（工事終了後）には各道路の混雑度が工事期間中の混雑度よりも低下しており、これはトラムトレイン整備によって自動車交通量が減少するためである。

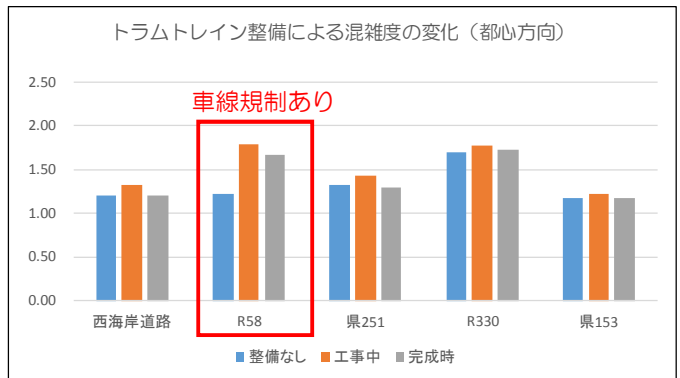
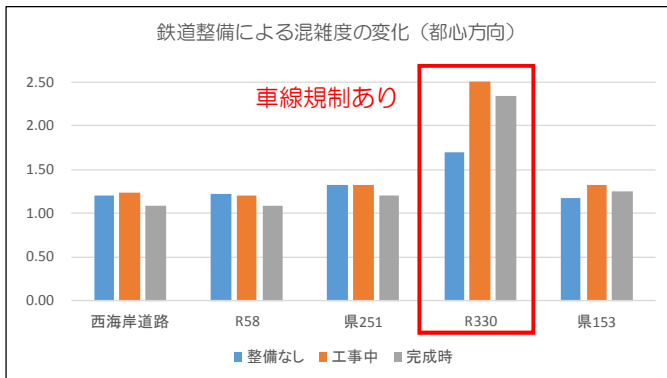
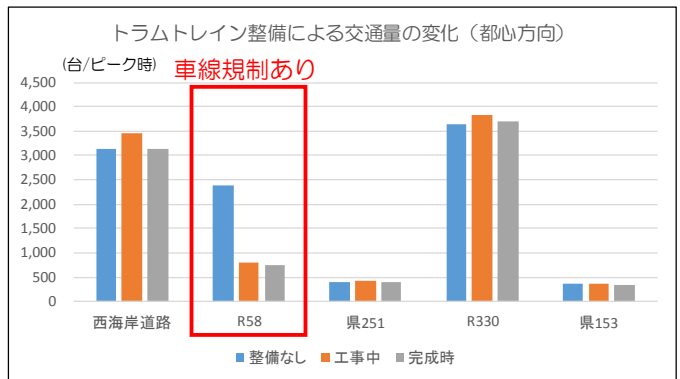
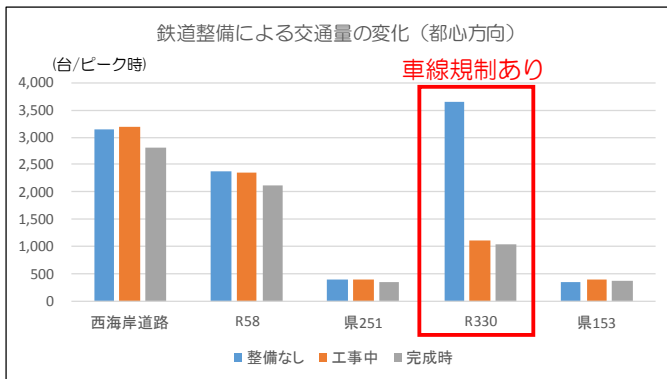


図 鉄道・トラムトレイン整備による道路交通量、道路混雑度への影響

鉄道整備の場合、真栄原から旭橋への所要時間は、工事期間中に約 16 分から約 29 分に増加したが、鉄道導入後（工事終了後）には約 26 分へと減少した。

トラムトレイン整備の場合、大謝名から旭橋への所要時間は、工事期間中に約 24 分から約 44 分へと大きく増加したが、トラムトレイン導入後（工事終了後）には約 40 分へと減少した。

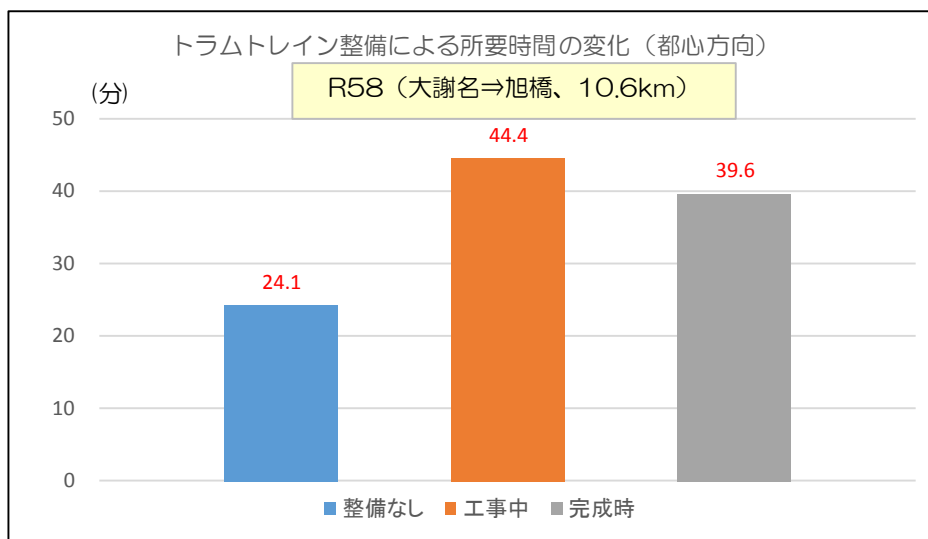
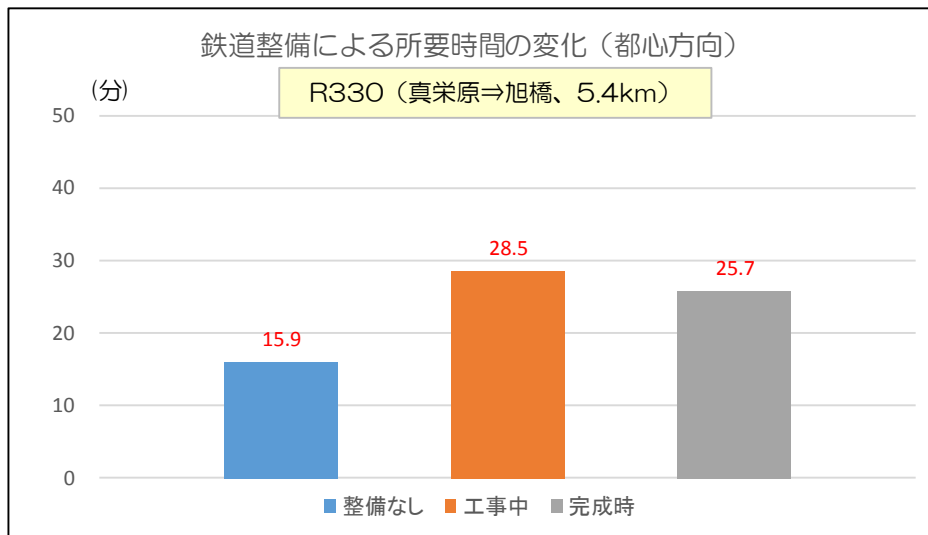


図 鉄道・トラムトレイン整備による道路所要時間への影響