

## 4.6 地域社会

4.6.1 コミュニティ施設

4.6.2 地域交通（交通混雑、交通安全）



## 4.6 地域社会

### 4.6.1 コミュニティ施設

環境影響評価の対象は、人口の増加によるコミュニティ施設への影響とする。

#### (1) 現況調査

##### ア 調査項目

計画地及びその周辺におけるコミュニティ施設の状況等を把握し、人口の増加がコミュニティ施設に及ぼす影響について、予測及び評価の基礎資料を得ることを目的として、次の項目について調査を行った。

- (ア) コミュニティ施設の状況
  - a 義務教育施設の状況
  - b 集会施設の状況
  - c 公園等の状況
- (イ) 土地利用の状況

##### イ 調査地域・調査地点

#### (ア) コミュニティ施設の状況

- a 義務教育施設の状況  
計画地の属する小学校区及び中学校区の範囲とした。
- b 集会施設等の状況  
計画地及びその周辺とした。
- c 公園等の状況  
計画地及びその周辺とした。

#### (イ) 土地利用の状況

計画地及びその周辺とした。

##### ウ 調査期間・調査時期

#### (ア) コミュニティ施設の状況

- a 義務教育施設の状況  
調査期間は川崎市教育委員会からの聞き取りにより、平成26～35年度とした。
- b 集会施設の状況  
調査期間は資料の最新である平成27年度とした。
- c 公園等の状況  
調査期間は資料の最新である平成28年度とした。

(1) 土地利用の状況

調査期間は資料の最新である平成 22 年度とした。

エ 調査方法

(7) コミュニティ施設の状況

a 義務教育施設の状況

「平成 30 年度 市立学校統計調査速報」等の既存資料の収集・整理及び川崎市教育委員会からの聞き取り調査により把握した。

b 集会施設の状況

「町会・自治会ガイドブック」等の既存資料の収集・整理により、計画地周辺の集会施設の状況を把握した。

c 公園等の状況

「川崎市公園・緑地等位置図」等の既存資料の収集・整理により、計画地周辺の公園等の状況を把握した。

(1) 土地利用の状況

「土地利用現況図（麻生区）平成 22 年度川崎市都市計画基礎調査」等の既存資料の収集・整理により、計画地及びその周辺地域の土地利用の状況を把握した。

オ 調査結果

(7) コミュニティ施設の状況

a 義務教育施設の状況

(a) 小・中学校の位置及び学区の範囲

計画地周辺の小・中学校の位置及び計画地の属する公立学校の学区の範囲は、図 4.6.1-1 に示すとおりである。

計画地は、柿生小学校及び柿生中学校の学区に属している。





凡例

- |   |          |   |         |
|---|----------|---|---------|
|  | : 計画地    |  | : 柿生小学校 |
|  | : 関連事業区域 |  | : 小学校区  |
|  | : 都県界    |  | : 柿生中学校 |
|  | : 中学校区   |   |         |



1:15,000

出典:「ガイドマップかわさき」(平成30年6月閲覧、川崎市ホームページ)

図4.6.1-1 学校区及び小中学校位置図

(b) 児童・生徒数、学級数及び保有教室数の状況

計画地が属する学校区の小学校及び中学校の平成30年度の児童・生徒数、学級数及び保有教室数は、表4.6.1-1に示すとおりである。

柿生小学校は、6学年24クラスに対して29教室（特別教室8教室を含む）を保有している。

柿生中学校は、3学年16クラスに対して29教室（特別教室11教室を含む）を保有している。

表 4.6.1-1 児童・生徒数、学級数及び保有教室数

平成30年5月1日現在

学校名	項目	学年						合計		
		1年	2年	3年	4年	5年	6年			
柿生 小学校	児童数（人）	普通学級	138	122	108	97	104	115	684	698
		特別支援学級	1	3	4	3	2	1	14	
	学級数（クラス）	普通学級	4	4	3	3	3	3	20	24
		特別支援学級	4						4	
	平均クラス人員（人）	普通学級	34.5	30.5	36.0	32.3	34.7	38.3	34.2	
	保有教室数（室）	普通教室数	21						29	
特別教室数		8								
柿生 中学校	生徒数（人）	普通学級	154	135	173				462	475
		特別支援学級	5	5	3				13	
	学級数（クラス）	普通学級	4	4	5				13	16
		特別支援学級	3						3	
	平均クラス人員（人）	普通学級	38.5	33.8	34.6				35.5	
	保有教室数（室）	普通教室数	18						29	
特別教室数		11								

出典：「平成30年度 市立学校統計調査速報値」（平成30年5月、川崎市教育委員会）  
川崎市教育委員会資料



(c) 児童・生徒数の推移及び将来予測

a) 児童・生徒数の推移

学校別の近年5年間（平成26～30年度）の児童・生徒数等の推移は、表4.6.1-2に示すとおりである。

柿生小学校の普通学級の児童数は平成28年度までは減少傾向であったが、平成29年度から増加傾向に転じている。一方、柿生中学校の普通学級の生徒数は、減少傾向にある。

表 4.6.1-2 児童・生徒数の推移（平成26～30年度）

学校名	項 目		平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度
柿生 小学校	児童数 (人)	普通学級	627	619	598	633	698
		特別支援学級	14	11	12	12	14
	学級数 (クラス)	普通学級	19	18	18	19	20
		特別支援学級	3	2	3	3	4
柿生 中学校	生徒数 (人)	普通学級	529	499	498	470	475
		特別支援学級	10	13	14	14	13
	学級数 (クラス)	普通学級	15	14	14	13	13
		特別支援学級	3	4	4	4	3

出典：「平成30年度 市立学校統計調査速報値」（平成30年5月、川崎市教育委員会）

「年刊 教育調査統計資料 No.45 平成29（2017）年度」（平成30年3月、川崎市教育委員会）

b) 児童・生徒数の将来予測

柿生小学校及び柿生中学校の将来6年間（平成31～36年度）の児童数及び学級数の将来予測は、表4.6.1-3に示すとおりである。

柿生小学校の将来の普通学級の児童数は年々増加すると予測されている。普通学級数は1学年当たり3～5クラスで、徐々に増加すると予測されており、平成31年度以降は、平成30年5月現在の保有している普通教室数21教室を超えると予測されており、教室を増築する計画がある。

柿生中学校の将来の普通学級の生徒数は平成33年度までは増加し、その後減少すると予測されている。普通学級数は1学年当たり4～5クラスで、ほぼ横ばいで推移すると予測されている。

なお、これらの将来予測値には、本事業による児童・生徒数の増加分は考慮されていない。

表 4.6.1-3 児童・生徒数及び学級数の将来予測（平成 31～36 年度）

学校名	項目	学年	平成 31 年度	平成 32 年度	平成 33 年度	平成 34 年度	平成 35 年度	平成 36 年度
柿生 小学校	普通学級 の児童数 (人)	1 年	127	165	149	135	166	146
		2 年	145	128	167	150	136	167
		3 年	127	146	129	168	151	137
		4 年	113	128	147	130	169	152
		5 年	102	114	129	148	131	170
		6 年	107	103	115	130	149	132
		合計	721	784	836	861	902	904
	普通学級数 (クラス)	1 年	4	5	5	4	5	5
		2 年	5	4	5	5	4	5
		3 年	4	4	4	5	4	4
		4 年	3	4	4	4	5	4
		5 年	3	3	4	4	4	5
		6 年	3	3	3	4	4	4
合計		22	23	25	26	26	27	
柿生 中学校	普通学級 の生徒数 (人)	1 年	162	170	161	156	143	160
		2 年	154	160	168	159	154	141
		3 年	134	152	158	166	157	152
		合計	450	482	487	481	454	453
	普通学級数 (クラス)	1 年	5	5	5	4	4	4
		2 年	4	4	5	4	4	4
		3 年	4	4	4	5	4	4
		合計	13	13	14	13	12	12

注) 1. 小学校の学級数は、1、2 学年目は 35 人、その他の学年は 40 人の学級編成基準により想定している。  
中学校の学級数は、40 人の学級編成基準により想定している。

2. 予測値には特別支援学級の児童・生徒は含まない。

出典：川崎市教育委員会資料

## b 集会施設の状況

### (a) 町内会の区域

計画地周辺の町内会の区域は、図 4.6.1-2 に示すとおりである。

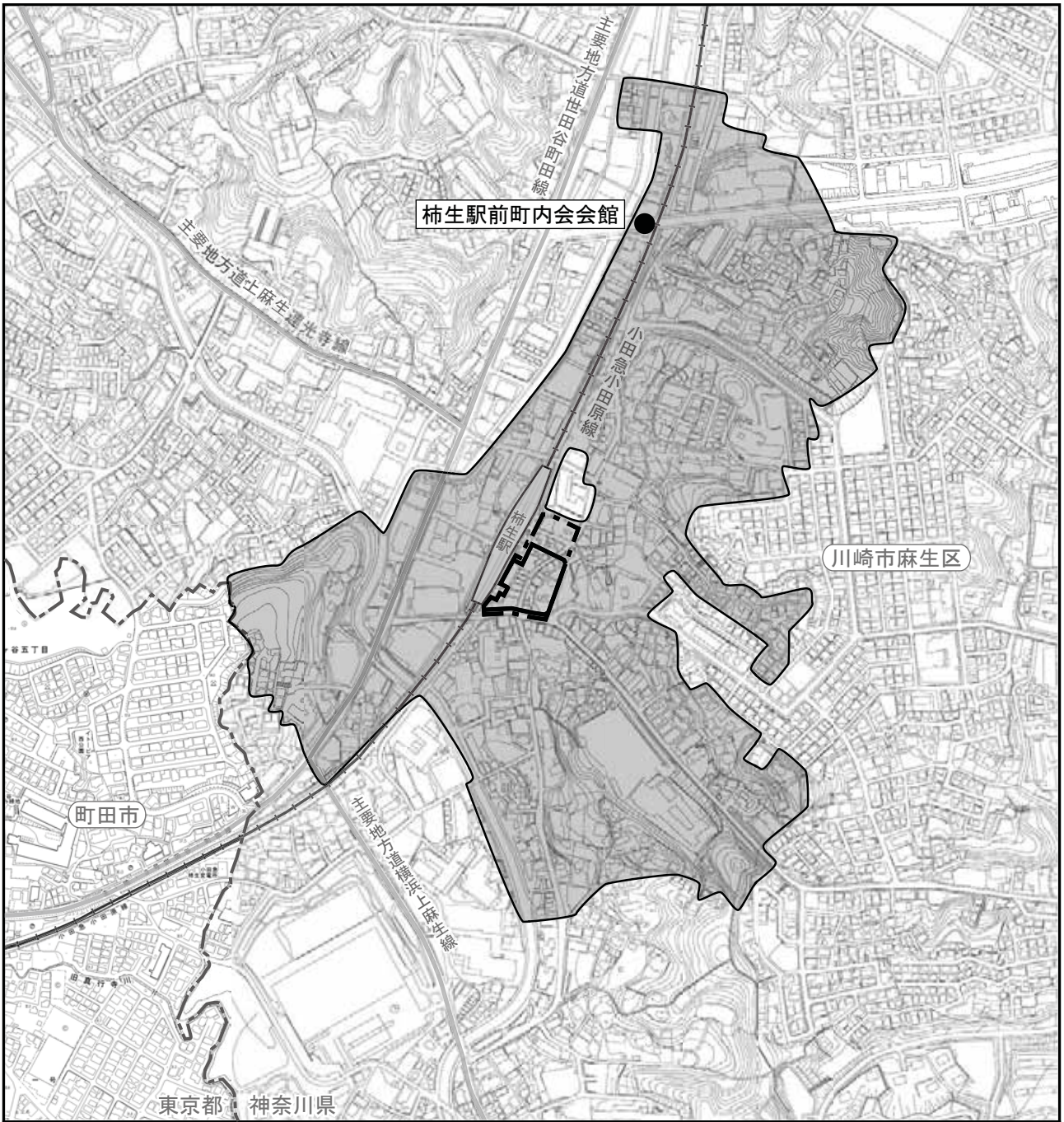
計画地は、柿生駅前町内会の区域に含まれる。

### (b) 集会施設の位置

柿生駅前町内会は、計画地の北約 500m に位置する柿生駅前町内会会館を集会施設として利用している。集会施設の位置は表 4.6.1-4 及び図 4.6.1-2 に示すとおりである。

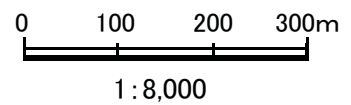
表 4.6.1-4 計画地周辺の集会施設の位置

施設名称	所在地
柿生駅前町内会会館	麻生区上麻生 5 丁目 2-2



凡例

- : 計画地
- : 関連事業区域
- : 都県界
- : 集会施設
- : 町内会区域



出典:「町会・自治会ガイドブック」(平成27年3月、麻生区町会連合会・麻生区役所)

図4.6.1-2 町内会区域及び集会施設位置図

c 公園等の状況

(a) 公園等の位置

計画地及びその周辺地域の主な公園等の分布状況は、図 4.6.1-3 に示すとおりである。

計画地最寄りの街区公園としては、計画地東側約 350m に美山台中公園が位置している。

(b) 公園等の規模

計画地及びその周辺の主な公園等の規模は、表 4.6.1-5 に示すとおりである。

計画地最寄りの街区公園である美山台中公園の面積は 994m<sup>2</sup>となっている。

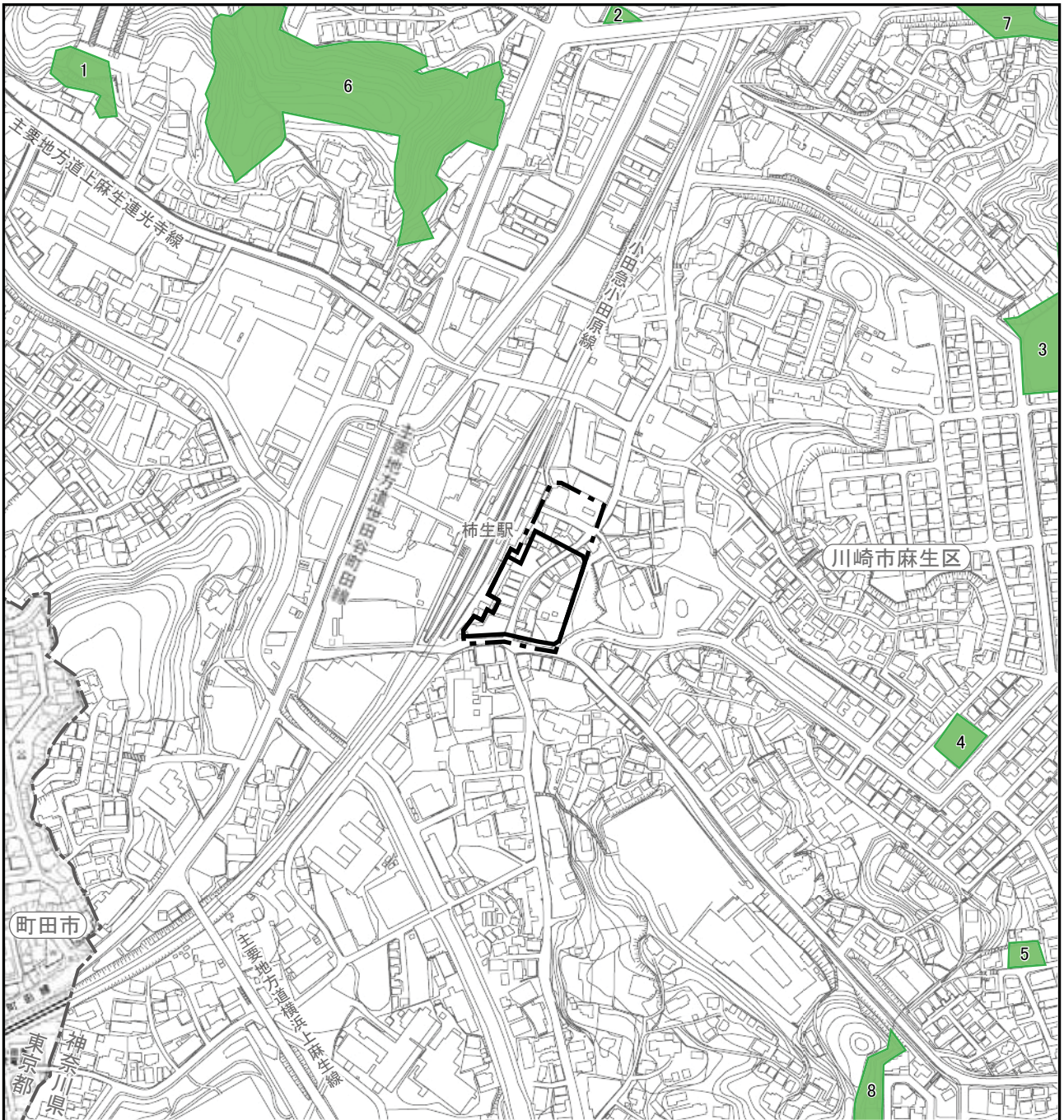
表 4.6.1-5 計画地周辺の公園等の規模

番号	公園名称	所在地	種別	面積 (m <sup>2</sup> )
1	柿生日向公園	片平 2 丁目 365-2	街区公園	647
2	片平日向公園	片平 2 丁目 27-1,13	街区公園	135
3	美山台公園	上麻生 5 丁目 17-1	街区公園	6,498
4	美山台中公園	上麻生 5 丁目 33-6	街区公園	994
5	王禅寺西第 2 公園	王禅寺西 7 丁目 8-25	街区公園	630
6	柿生緑地	片平 2 丁目 21 ほか	都市緑地	21,684
7	茶臼山緑地	上麻生 4 丁目 21-12	都市緑地	4,038
8	王禅寺源内谷緑地	王禅寺西 8 丁目 3-12	都市緑地	2,001





注) 地点番号は図 4.6.1-3 に対応している。

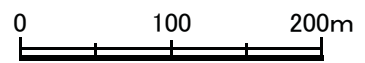
出典：「川崎市公園・緑地等位置図」（平成 30 年 1 月、川崎市建設緑政局緑政部みどりの企画管理課）  
「川崎の公園（平成 30 年 3 月 31 日現在）」（川崎市）





凡例

-  : 計画地
-  : 関連事業区域
-  : 都県界
-  : 公園緑地等



1:5,000

注) 数字は表4.6.1-5の番号に対応している。

出典: 「川崎市公園・緑地等位置図」

(平成29年1月、川崎市建設緑政局緑政部みどりの企画管理課)

図4.6.1-3 公園位置図

#### (1) 土地利用の状況

計画地及びその周辺の土地利用の状況は、「第 2 章 2.1.6 土地利用の状況」(p.68～73) に示すとおり、計画地は、店舗併用住宅用地、商業用地、住宅用地、その他の空地で構成されている。計画地の北側は併用集合住宅用地、西側は運輸施設用地、南側及び東側は主に商業用地、店舗併用住宅用地、住宅用地等で構成されている。

#### (2) 環境保全目標

環境保全目標は、「地域環境管理計画」の地域別環境保全水準に基づき、「生活環境の保全に支障のないこと」と設定する。

#### (3) 予測・評価

供用時において、以下に示すコミュニティ施設への影響が考えられるため、その影響の程度について予測及び評価を行う。

- ・人口増加によるコミュニティ施設

##### ① 予 測

#### (7) 予測項目

予測項目は、人口の増加が義務教育施設、集会施設及び公園等に及ぼす影響とした。

#### (4) 予測地域・予測地点

##### a 義務教育施設に及ぼす影響

予測地域は、計画地が属する学区にある柿生小学校及び柿生中学校とした。

##### b 集会施設に及ぼす影響

予測地域は、計画地及びその周辺とした。

##### c 公園等に及ぼす影響

予測地域は、計画地及びその周辺とした。

#### (7) 予測時期

予測時期は、事業が供用され定常の状態になる時期（平成 36 年度）とした。

#### (I) 予測方法

##### a 義務教育施設に及ぼす影響

予測対象年度の柿生小学校及び柿生中学校の児童・生徒数の将来基礎数に、本事業の実施に伴い発生する児童・生徒数を加算し、義務教育施設の収容能力への影響を予測する方法とした。

##### b 集会施設に及ぼす影響

現況調査で把握した集会施設の状況と本事業における計画内容を対比し、周辺の集会施設への影響を予測する方法とした。



c 公園等に及ぼす影響

現況調査で把握した公園等の状況と本事業における計画内容を対比し、周辺の公園等への影響を予測する方法とした。

(オ) 予測条件

a 義務教育施設に及ぼす影響

(a) 将来基礎児童・生徒数及び学級数

将来基礎児童・生徒数及び学級数は、表 4.6.1-6 に示すとおりである。予測時期（平成 36 年度）の児童・生徒数及び学級数は、現況調査で把握した平成 36 年度における柿生小学校及び柿生中学校の普通学級の児童・生徒数及び学級数とした。

表 4.6.1-6 将来基礎児童・生徒数及び学級数（平成 36 年度）

学校名	学年	将来基礎 児童・生徒数 (人)	将来基礎学級数 (クラス)
柿生小学校	1 年	146	5
	2 年	167	5
	3 年	137	4
	4 年	152	4
	5 年	170	5
	6 年	132	4
	合計	904	27
柿生中学校	1 年	160	4
	2 年	141	4
	3 年	152	4
	合計	453	12

注) 特別支援学級及び夜間学級の児童・生徒数及び学級数は含まない。

出典：川崎市教育委員会資料

**(b) 本事業の実施に伴い発生する児童・生徒数**

本事業の実施に伴い発生する児童・生徒数については、「平成 27 年国勢調査結果」及び川崎市教育委員会等の資料から 1 世帯あたり（単独世帯を除く）の児童・生徒数発生率を求め、それに本事業の計画戸数（300 戸）を乗じる方法により算出した。その結果は、表 4.6.1-7 に示すとおりであり、本事業の実施に伴い発生する児童数は 57 人、生徒数は 21 人と算定した。

**表 4.6.1-7 本事業の実施に伴い発生する児童・生徒数**

項目	算出方法	児童数	生徒数
麻生区の平成 27 年の世帯数（戸）	①	74,050	
麻生区の平成 27 年の単独世帯を除く世帯数（戸）	②	49,977	
麻生区の平成 30 年の世帯数（戸）	③	76,996	
麻生区の平成 30 年の単独世帯を除く世帯数（戸）	④ = ② × (③/①)	51,965	
麻生区の平成 30 年の児童・生徒数（人）	⑤	9,795	3,643
児童・生徒数発生率	⑥ = ⑤/④	0.19	0.07
本事業の計画戸数（戸）	⑦	300	
<b>本事業の実施に伴い発生する児童・生徒数（人）</b>	<b>⑧ = ⑦ × ⑥</b>	<b>57</b>	<b>21</b>

注) 平成 30 年の世帯数及び児童・生徒数は、5 月 1 日現在の値を示す。なお、特別支援学級の児童・生徒数は含まない。

出典：「平成 27 年国勢調査結果（確定値）概要 第 3 表 区別にみた家族類型別一般世帯数」（平成 28 年 11 月、川崎市ホームページ「川崎市の統計情報」）

「川崎市の世帯数・人口 平成 30 年 5 月 (No.640)」（川崎市ホームページ「川崎市の統計情報」）

「平成 30 年度 市立学校統計調査速報値」（平成 30 年 5 月、川崎市教育委員会）

**b 集会施設に及ぼす影響**

本事業では、居住者が利用できる住居用共用室（高層棟 3 階に約 230m<sup>2</sup>）を確保する計画である。

**c 公園等に及ぼす影響**

本事業では、計画地内の高層棟東側には人々が安全・快適に集える空間として、高木やベンチ等を適切に配置した広場を、南側の踏切付近には植栽帯やベンチ等を適切に配置した防災広場を整備し、低層棟 2 階には商業施設営業時間内ではあるが、椅子やテーブルを配置した人々が集い・語らいやすいテラス広場を整備する計画である。

(か) 予測結果

a 義務教育施設に及ぼす影響

予測時期（平成 36 年度）における柿生小学校及び柿生中学校の将来児童・生徒数（特別支援学級、夜間学級は含まない）の予測結果は、表 4.6.1-8 に示すとおりである。なお、本事業の実施に伴い発生する児童・生徒数は、各学年に均等に割り振った。

(a) 柿生小学校

柿生小学校の将来児童数は 964 人（このうち本事業に伴って発生する児童数は 60 人）、将来学級数は 27 クラスとなり、柿生小学校が保有する普通教室数 21 教室（表 4.6.1-1 参照）に対して 6 教室の不足が生じると予測する。なお、川崎市教育委員会の将来予測（平成 31～36 年度）から平成 36 年度における柿生小学校の児童数は 904 人、学級数は 27 クラスとなり、本事業を行わない場合でも 6 教室の不足が生じると予測する。

(b) 柿生中学校

柿生中学校の将来生徒数は 474 人（このうち本事業に伴って発生する生徒数は 21 人）、将来学級数は 13 クラスとなり、柿生中学校が保有する普通教室数 18 教室（表 4.6.1-1 参照）以内と予測する。

表 4.6.1-8 柿生小学校及び柿生中学校の将来児童・生徒数（平成 36 年度）

学校名	学年	児童・生徒数（人）			学級数（クラス）		将来の平均 クラス人員数 （人）
		将来基礎 児童・生徒数	本事業の実施に 伴い発生する 児童・生徒数	将来児童 ・生徒数	将来基礎 学級数	将来 学級数	
		①	②	③=①+②	④	⑤=③/⑥	
柿生 小学校	1 年	146	10	156	5	5	35
	2 年	167	10	177	5	5	35
	3 年	137	10	147	4	4	40
	4 年	152	10	162	4	4	40
	5 年	170	10	180	5	5	40
	6 年	132	10	142	4	4	40
	合計	904	60	964	27	27	-
柿生 中学校	1 年	160	7	167	4	5	40
	2 年	141	7	148	4	4	40
	3 年	152	7	159	4	4	40
	合計	453	21	474	12	13	-

- 注) 1.表中の数値には特別支援学級、夜間学級の児童・生徒数、学級数を含まない。  
 2.将来基礎児童・生徒数(①)及び将来基礎学級数(④)は、表 4.6.1-6 で設定した数値。  
 3.本事業の実施に伴い発生する児童・生徒数(②)は、各学年に均等に割り振るため、表 4.6.1-7 で算出した数値を各学校の学年数で除し小数点第 1 位を切り上げて算出している。そのため、合計値が表 4.6.1-7 で示した数値と異なっている。  
 4.将来学級数(⑤)は、小数点第 1 位を切り上げて算出している。

#### b 集会施設に及ぼす影響

本事業の実施に伴い、居住者による集会需要が発生し、柿生駅前町内会会館の利用者が増加する可能性があるが、居住者が利用できる住居用共用室を設置する計画であることから、本事業の実施に伴う人口の増加が、計画地周辺の集会施設の利用に著しい影響を及ぼすことはないと予測する。

#### c 公園等に及ぼす影響

本事業の実施に伴い、居住者による公園等の利用需要が発生し、計画地周辺の公園等において利用者が増加すると考えられるが、計画地内に広場を整備する計画であることから、本事業の実施に伴う人口の増加が、計画地周辺の公園等の利用に著しい影響を及ぼすことはないと予測する。

### ② 環境保全のための措置

人口の増加が周辺のコミュニティ施設に及ぼす影響を回避・低減するために、以下に示す環境保全のための措置を講じる。

- ・川崎市関係部署と、予想される児童・生徒数について、事前の協議を行う。
- ・川崎市所管部署に対して、住宅施設の入居状況（入居する世帯の児童・生徒数等）の報告を速やかに行う。
- ・計画地内にベンチ等を配置した広場を、計画建物内に居住者が利用できる住居用共用室を設置し、適切に維持管理を行い居住者の利用を促進する。

### ③ 評価

本事業の実施に伴って発生する児童数は10人/学年、生徒数は7人/学年と予測した。

柿生小学校の将来児童数は964人、将来学級数は27クラスとなり、柿生小学校が保有する普通教室数21教室に対して6教室の不足が生じると予測した。なお、川崎市教育委員会の将来予測（平成31～36年度）から平成36年度における柿生小学校の学級数は27クラスとなり、本事業を行わない場合でも6教室の不足が生じると予測されており、現在、教室の増築の計画がある。また、柿生中学校の将来生徒数は474人、将来学級数は13クラスとなり、柿生中学校が保有する普通教室数18教室以内となることから、教室数に不足は生じないと予測した。

集会施設については、本事業の実施に伴い、居住者による集会需要が発生し、柿生駅前町内会会館の利用者が増加する可能性があるが、居住者が利用できる住居用共用室を設置する計画であることから、本事業の実施に伴う人口の増加が、計画地周辺の集会施設の利用に著しい影響を及ぼすことはないと予測した。

公園については、本事業の実施に伴い、居住者による公園等の利用需要が発生し、計画地周辺の公園等において利用者が増加すると考えられるが、計画地内に広場を整備する計画であることから、本事業の実施に伴う人口の増加が、計画地周辺の公園等の利用に著しい影響を及ぼすことはないと予測した。

本事業の実施にあたっては、川崎市関係部署と、予想される児童・生徒数について事前協議を行うなどの環境保全のための措置を講じる。

以上のことから、本事業の実施に伴う人口の増加は、計画地周辺のコミュニティ施設への著しい影響を与えないと評価する。

## 4.6.2 地域交通（交通混雑、交通安全）

環境影響評価の対象は、工事用車両及び施設関連車両の走行による地域交通への影響とする。

### (1) 現況調査

#### ア 調査項目

計画地及びその周辺における地域交通の状況等を把握し、工事用車両及び施設関連車両に伴う交通混雑及び交通安全に係る影響について、予測及び評価の基礎資料を得ることを目的として、次の項目について調査を行った。

##### (7) 地域交通の状況

- a 日常生活圏等の状況（通学区域及び通学路の状況）
- b 道路の状況（道路の分布状況、交通経路及び自動車交通量等の状況）
- c 交通安全の状況（交通安全対策の状況、交通事故の発生状況）

##### (イ) 土地利用の状況

#### イ 調査地域・調査地点

##### (7) 地域交通の状況

##### a 日常生活圏等の状況

計画地及びその周辺とした。

##### b 道路の状況

##### (a) 道路の分布状況

計画地及びその周辺とした。

##### (b) 交通経路及び自動車交通量等の状況

##### a) 既存資料調査

既存資料調査における自動車交通量の調査地点は、計画地周辺の「平成 27 年度 全国道路・街路交通情勢調査(道路交通センサス)一般交通量調査 集計表」(国土交通省ホームページ)の調査地点(下記の 4 地点)とし、「第 2 章 2.1.7 交通、運輸の状況 (1) 道路の状況」(p.74~75)に示したとおりである。

- ・主要地方道世田谷町田線（調査単位区画番号 40100）
- ・主要地方道世田谷町田線（調査単位区画番号 40110）
- ・主要地方道上麻生連光寺線（調査単位区画番号 60120）
- ・主要地方道横浜上麻生線（調査単位区画番号 40230）

## b) 現地調査

### i 自動車交通量

現地調査における自動車交通量の調査地点は、図 4.6.2-1(1)～(2)に示すとおりである。

自動車交通量の調査地点は、工事用車両及び施設関連車両の走行ルートから車両が分散される交差点 3 地点とした。自動車交通量等の調査地点の詳細図は、図 4.6.2-2(1)～(3)に示すとおりである。

### ii 歩行者交通量

現地調査における歩行者交通量の調査地点は、図 4.6.2-3 に示すとおりである。

歩行者交通量の調査地点は、歩行者動線を考慮し 2 地点（8 断面）とした。歩行者交通量の調査地点の詳細図は、図 4.6.2-4(1)～(2)に示すとおりである。

### iii 自動車滞留長

現地調査における自動車滞留長の調査地点は、図 4.6.2-5 に示すとおりである。

自動車滞留長の調査地点は、計画地周辺の現状を考慮し、小田急小田原線の踏切 2 地点から東側の道路とした。

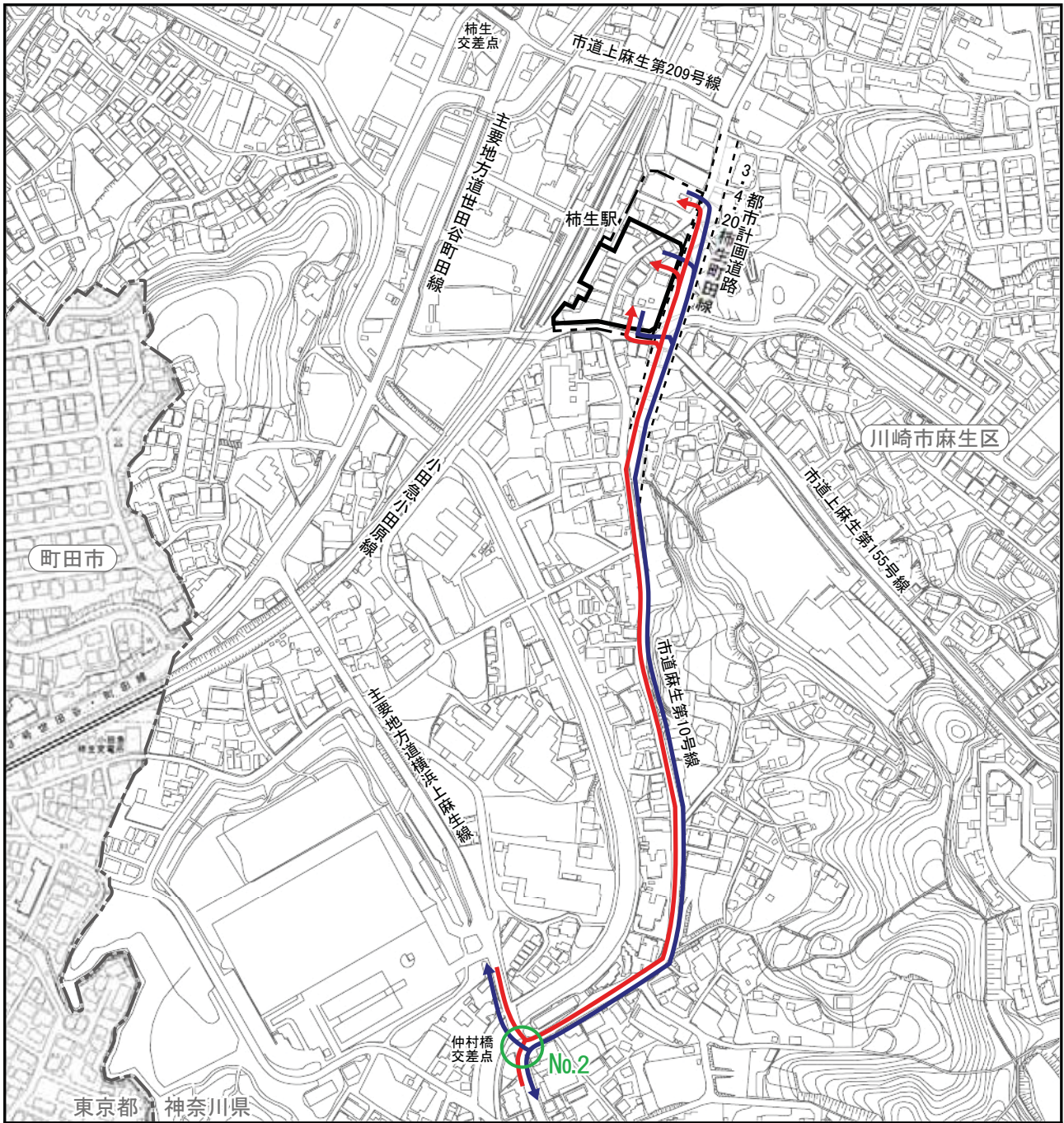
## c 交通安全の状況

計画地及びその周辺の工事用車両及び施設関連車両の走行ルートであり、車両が分散されるまでの経路である計画地の南側からの市道麻生第 10 号線、計画地の南側からの市道上麻生第 155 号線及び市道王禅寺第 420 号線、計画地の北側からの市道麻生第 10 号線及び市道上麻生第 209 号線を対象とした。また、計画地に隣接する計画である都市計画道路 3・4・20 柿生町田線も対象とした。

## (4) 土地利用の状況

計画地及びその周辺とした。





凡例

- : 計画地
- : 関連事業区域
- : 都県界
- : 交差点交通量調査地点(No.2)
- : 搬入ルート(工事用車両)
- : 搬出ルート(工事用車両)

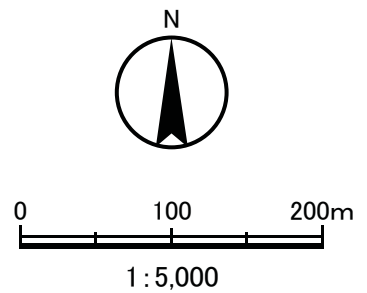
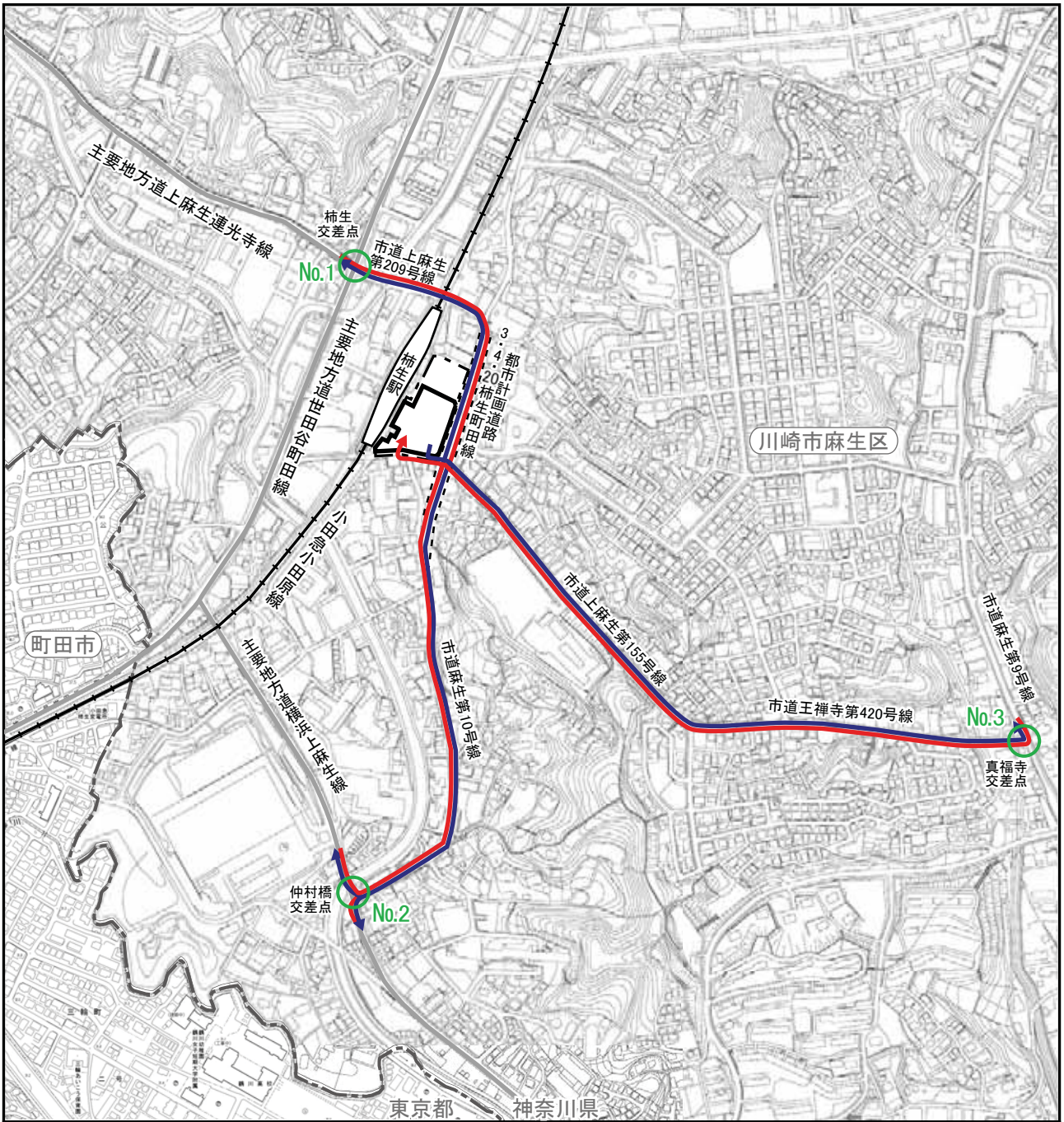


図4.6.2-1(1) 自動車交通量等調査地点(工事用車両走行ルート)





凡例

- : 計画地
- : 関連事業区域
- : 都県界
- : 交差点交通量調査地点 (No.1~3)
- : 入庫ルート(施設関連車両)
- : 出庫ルート(施設関連車両)

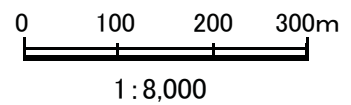


図4.6.2-1(2) 自動車交通量等調査地点(施設関連車両走行ルート)



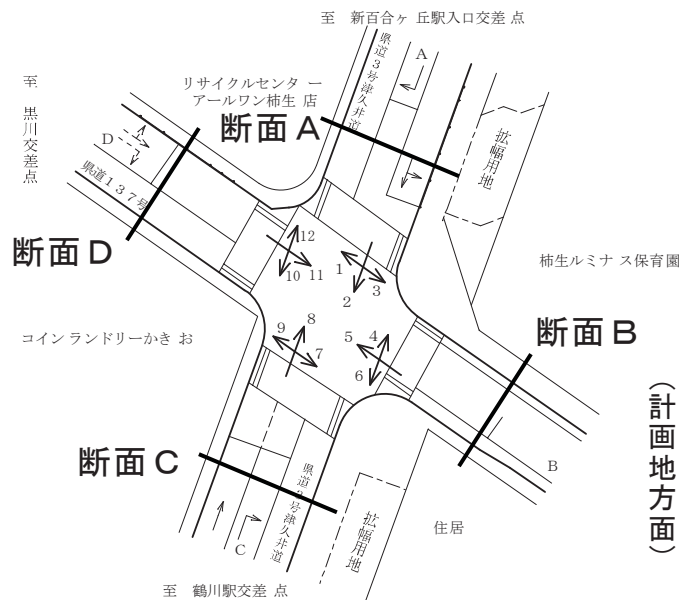


図 4. 6. 2-2(1) 自動車交通量等の調査地点詳細図 (No. 1 柿生交差点)

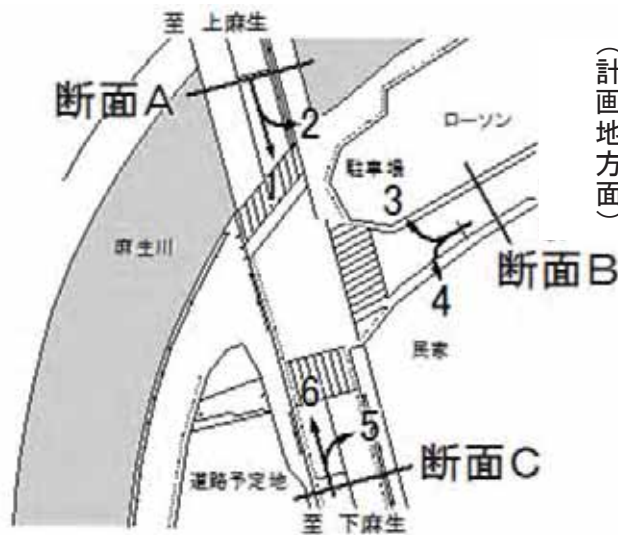


図 4. 6. 2-2(2) 自動車交通量等の調査地点詳細図 (No. 2 仲村橋交差点)

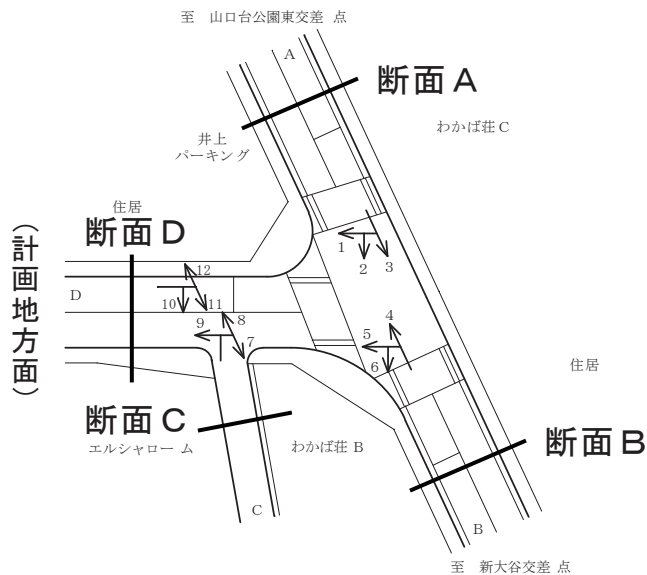
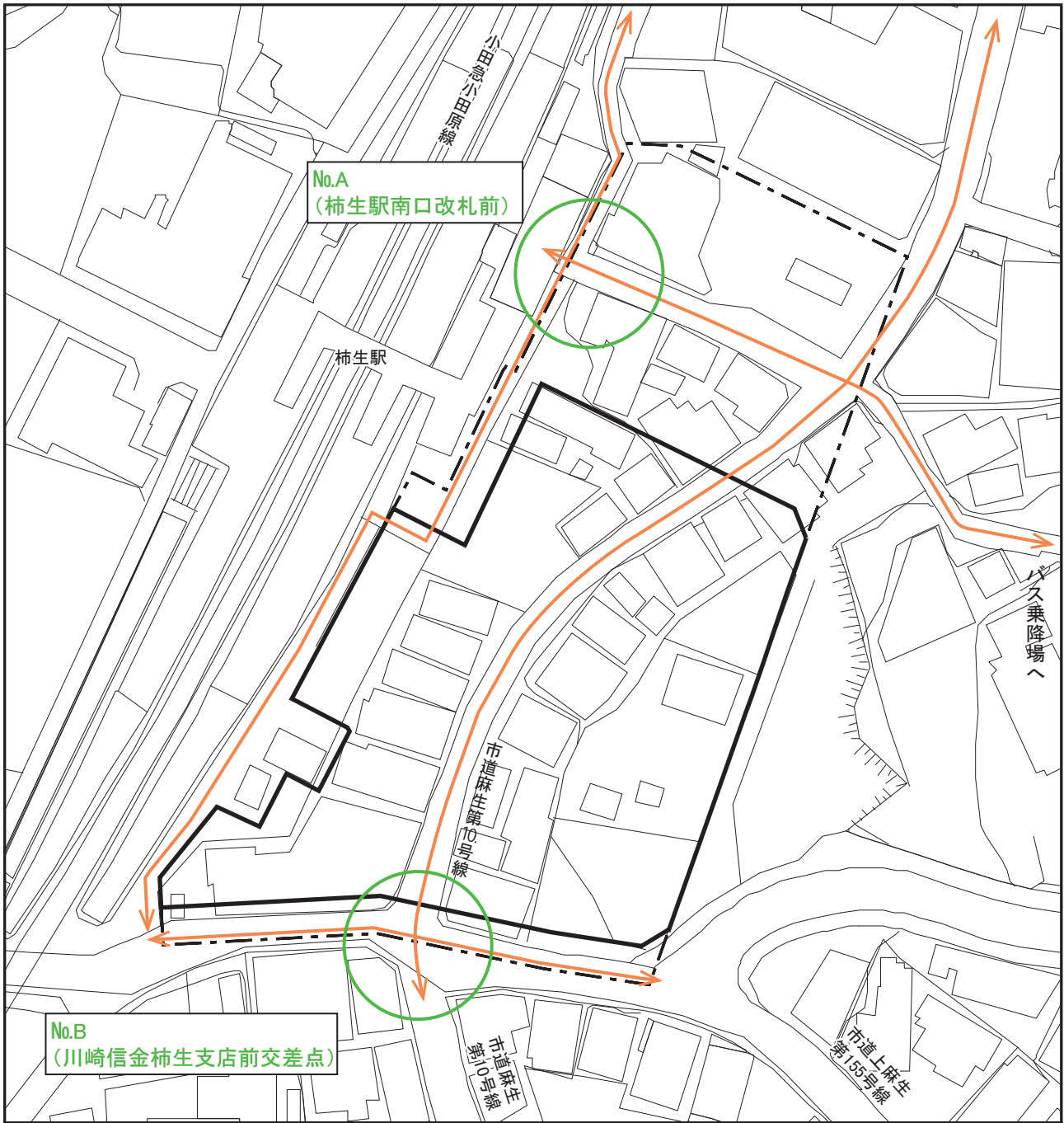






図 4. 6. 2-2(3) 自動車交通量等の調査地点詳細図 (No. 3 真福寺交差点)



No.B  
(川崎信金柿生支店前交差点)

No.A  
(柿生駅南口改札前)

凡例

-  : 計画地
-  : 事業区域
-  : 現況の歩行者動線(自転車を含む)
-  : 調査地点

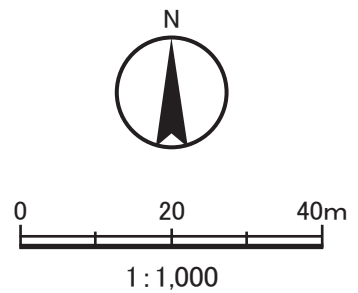


図4.6.2-3 歩行者交通量調査地点図

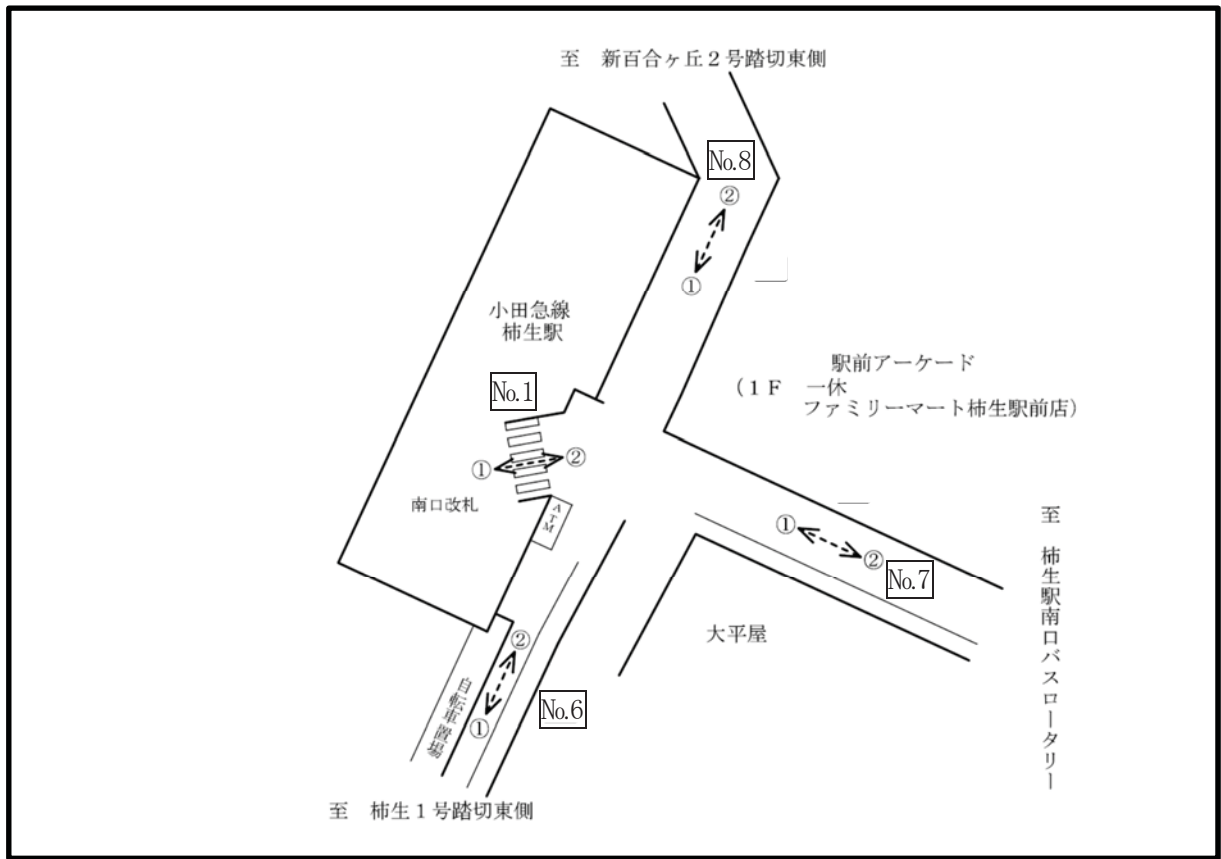


図 4. 6. 2-4(1) 歩行者交通量の調査地点詳細図 (No. A 柿生駅南口改札前)

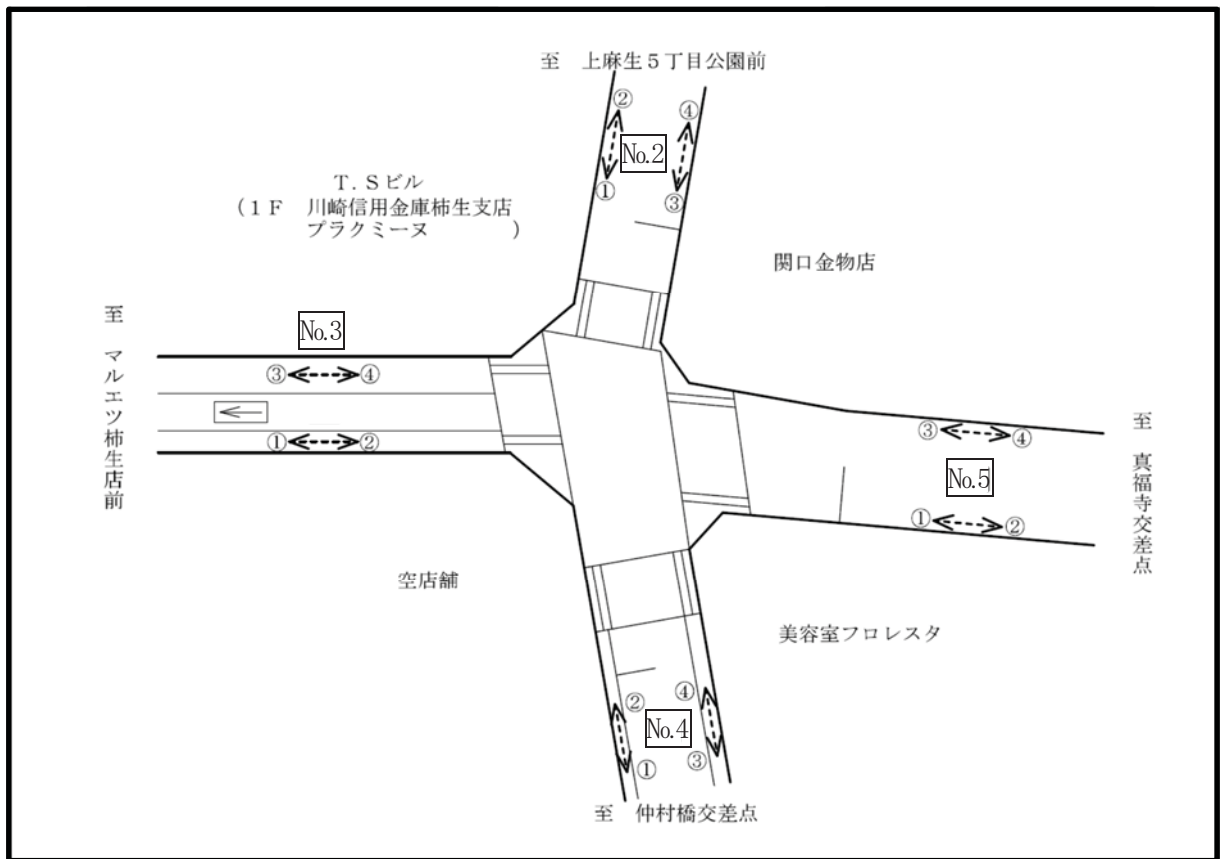
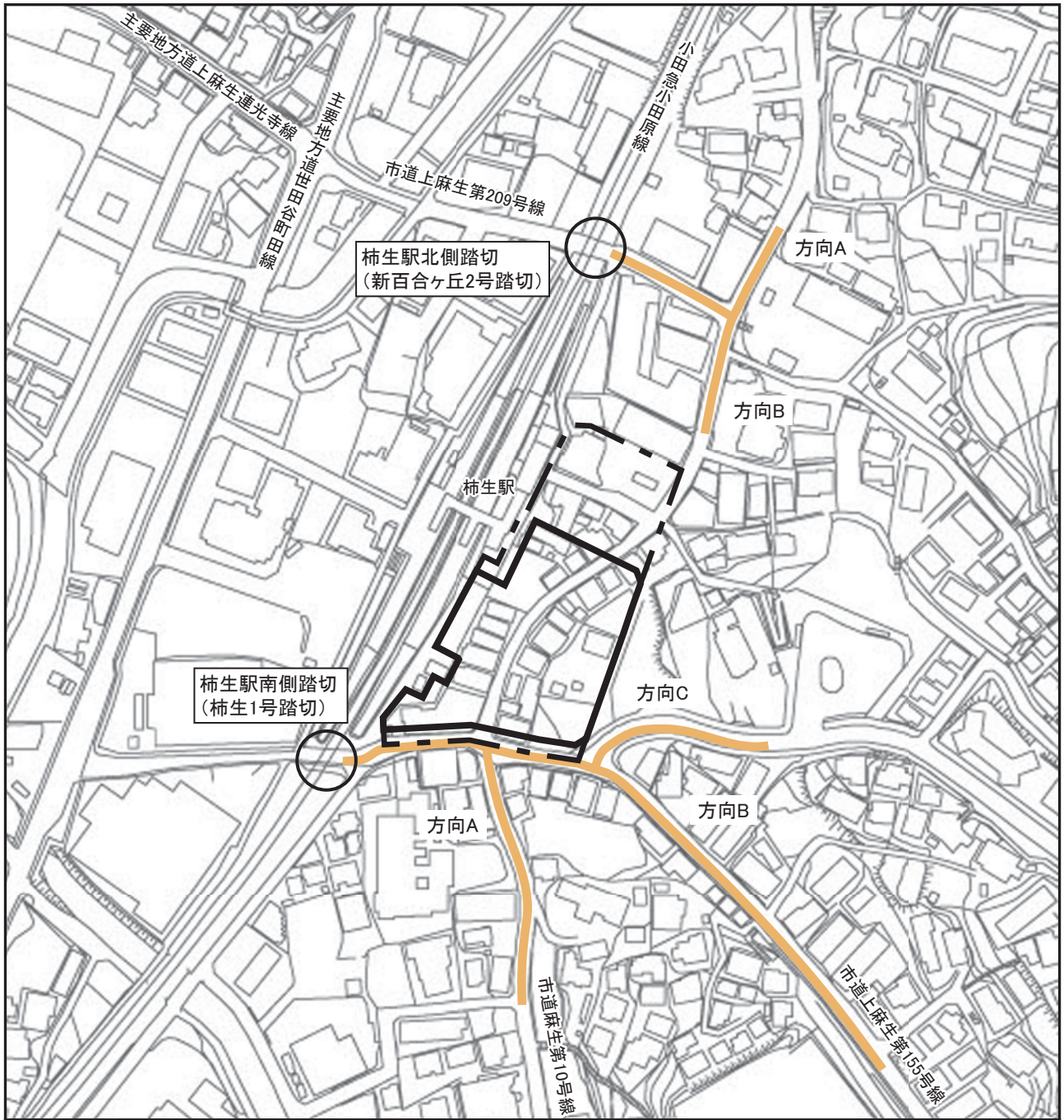


図 4. 6. 2-4(2) 歩行者交通量の調査地点詳細図 (No. B 川崎信金柿生支店前交差点)



凡例

- : 計画地
- : 事業区域
- : 調査地点(起点)
- : 調査範囲(方向別)

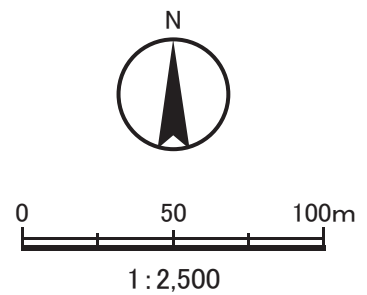


図4.6.2-5 自動車滞留長調査地点図



## ウ 調査期間・調査時期

### (7) 地域交通の状況

#### a 日常生活圏等の状況

調査時期は、平成 29 年度とした。

#### b 道路の状況

##### (a) 道路の分布状況

調査時期は、平成 29 年 7 月 16 日（日）とした。

##### (b) 交通経路及び自動車交通量等の状況

#### a) 既存資料調査

調査期間は道路交通センサスの最新データである平成 27 年度とした。

#### b) 現地調査

##### i 自動車交通量

自動車交通量等の調査時期は、平日及び休日の 24 時間とした。

<調査時間>

[No.1 柿生交差点、No.2 仲村橋交差点]

平日:平成 29 年 7 月 19 日（水）7:00～20 日（木）7:00

休日:平成 29 年 7 月 16 日（日）7:00～17 日（月）7:00

[No.3 真福寺交差点]

平日:平成 30 年 9 月 19 日（水）7:00～20 日（木）7:00

休日:平成 30 年 9 月 15 日（土）19:00～16 日（日）19:00

##### ii 歩行者交通量

歩行者交通量の調査時期は、平日及び休日における柿生駅の始発及び終着の電車時刻を考慮して下記の 22 時間とした。

<調査時間>

[No.A 柿生駅南口改札前、No.B 川崎信金柿生支店前交差点]

平日:平成 29 年 7 月 19 日（水）4:00～20 日（木）2:00

休日:平成 29 年 7 月 16 日（日）4:00～17 日（月）2:00

##### iii 自動車滞留長

自動車滞留長の調査時期は、平日及び休日における交通量の多い時間帯である下記の 12 時間とした。

<調査時間>

[柿生駅北側踏切（新百合ヶ丘 2 号踏切）、柿生駅南側踏切（柿生 1 号踏切）]

平日:令和元年 10 月 2 日（水）7:00～19:00

休日:令和元年 10 月 6 日（日）7:00～19:00

## c 交通安全の状況

### (a) 交通安全対策の状況

調査期間は、自動車交通量等の現地調査期間中とした。

### (b) 交通事故の発生状況

調査期間は、平成 25 年～29 年とした。

## エ 調査方法

### (7) 地域交通の状況

#### a 日常生活圏等の状況

川崎市教育委員会へのヒアリング及び既存資料により計画地を含む事業区域の周辺の通学区域を把握し、周辺の通学路の状況は現地調査により把握した。

#### b 道路の状況

##### (a) 道路の分布状況

国土地理院発行の「地形図」、川崎市の「道路認定路線一覧図」及び「道路台帳」等の既存資料の収集・整理及び現地踏査により、計画地及びその周辺の生活道路及び主要幹線道路の分布、道路幅員及び交通規制の状況を把握した。

##### (b) 交通経路及び自動車交通量の状況

###### a) 既存資料調査

「平成 27 年度 全国道路・街路交通情勢調査（道路交通センサス）一般交通量調査 集計表」（国土交通省ホームページ）からの情報の収集・整理により、計画地及びその周辺の自動車交通量等の状況を把握した。

###### b) 現地調査

###### i 自動車交通量

調査地点を通過する車両台数を方向別、時間別、車種別（普通貨物車、バス、小型貨物車、乗用車、自動二輪車）にハンドカウンターを用い計測する方法とした。

車種については、ナンバープレートの車頭番号により、表 4.6.2-1 に示すとおり分類した。

表 4.6.2-1 車種分類表

車種分類	ナンバープレート車頭番号	備考
大型車	普通貨物車	1 ナンバー
	バス	2 ナンバー
小型車	小型貨物車	4,6 ナンバー
	乗用車	3,5,7 ナンバー
自動二輪車	—	原動機付自転車を含む

注) 8,9,0ナンバーの特殊(種)車両は、車両の形状に応じて、上記いずれかの車種へ分類した。

###### ii 歩行者交通量

調査地点（調査断面）を通過する歩行者・自転車の数を方向別、時間別、歩行者・自転車別にハンドカウンターを用い計測する方法とした。なお、調査は原則として 1 時間間隔で行ったが、混雑時（7 時～9 時及び 17 時～20 時）においては

15分間隔で調査を行った。

### iii 自動車滞留長

調査地点の踏切から計画地側へ自動車が滞留する長さを目視により計測し、10分間における最長の滞留距離を記録する方法とした。

## c 交通安全の状況

### (a) 交通安全対策の状況

計画地及びその周辺の主要道路は現地踏査により把握し、計画道路は既存資料調査を行った。

### (b) 交通事故の発生状況

神奈川県警察本部ホームページ及び麻生警察署ヒアリング等により、交通事故の発生件数等を把握した。

## (イ) 土地利用の状況

「土地利用現況図（麻生区）平成22年度川崎市都市計画基礎調査」（平成26年3月、川崎市まちづくり局）等の既存資料の収集・整理により、計画地及びその周辺の土地利用の状況を把握した。

## オ 調査結果

### (7) 地域交通の状況

#### a 日常生活圏等の状況

計画地は、柿生小学校及び柿生中学校の学校区に属しており（図4.6.1-1（p.383）参照）、工事用車両走行ルートが一部、学校の通学路になっている。

柿生小学校の学校区は、主に小学校の西から北東及び東から南東にかけて指定されている。計画地は柿生小学校の南東側に位置しているため、主に南東方面からの通学は計画地の南側を、主に東方面からの通学は計画地の北側を通り、それぞれ小田急小田原線の踏切を横断し、さらに主要地方道世田谷町田線を横断して小学校へ向かう経路である。

柿生中学校の学校区は、主に中学校の北西及び南東にかけて指定されている。計画地は柿生中学校の北西側に位置しているため、一部の生徒は、主要地方道世田谷町田線を横断し、さらに小田急小田原線の踏切を横断して、計画地の北側または南側を通り、中学校へ向かう経路である。

#### b 道路の状況

##### (a) 道路の分布状況

主な道路網としては、図4.6.2-1(1)～(2)（p.397～398）に示すとおり、計画地の西側には小田急小田原線を挟んで主要地方道世田谷町田線が通っており、南側に主要地方道横浜上麻生線が通っている。

自動車交通量の調査地点における道路幅員及び交通規制の状況は、図4.6.2-6(1)～(3)に示すとおりである。

至 新百合ヶ丘駅入口交差点

至 黒川交差点



(計画地方面)

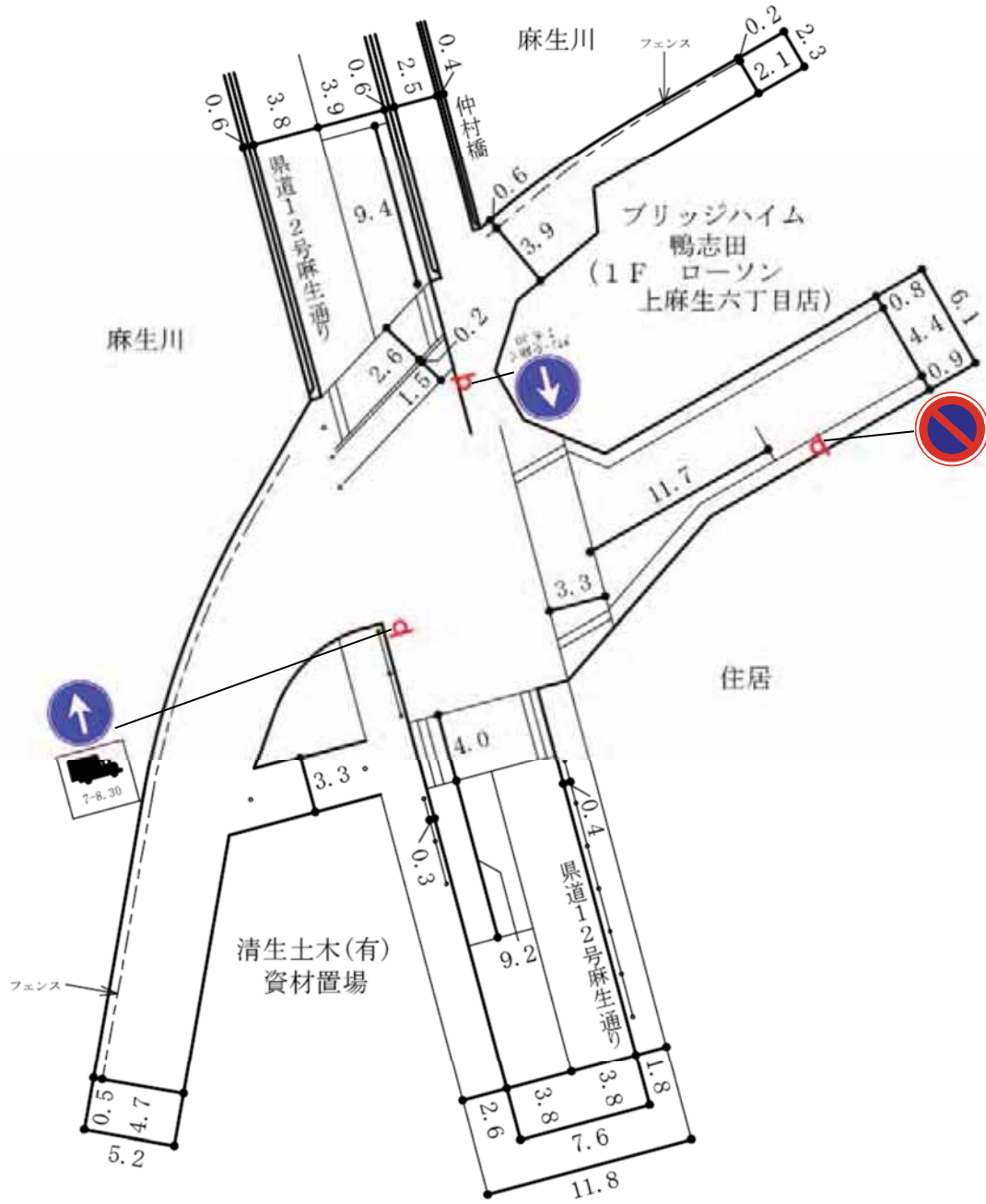
至 鶴川駅交差点

<道路幅員単位：m>

図 4.6.2-6(1) 道路幅員及び交通規制の状況 (No.1 柿生交差点)



至 上麻生交差点



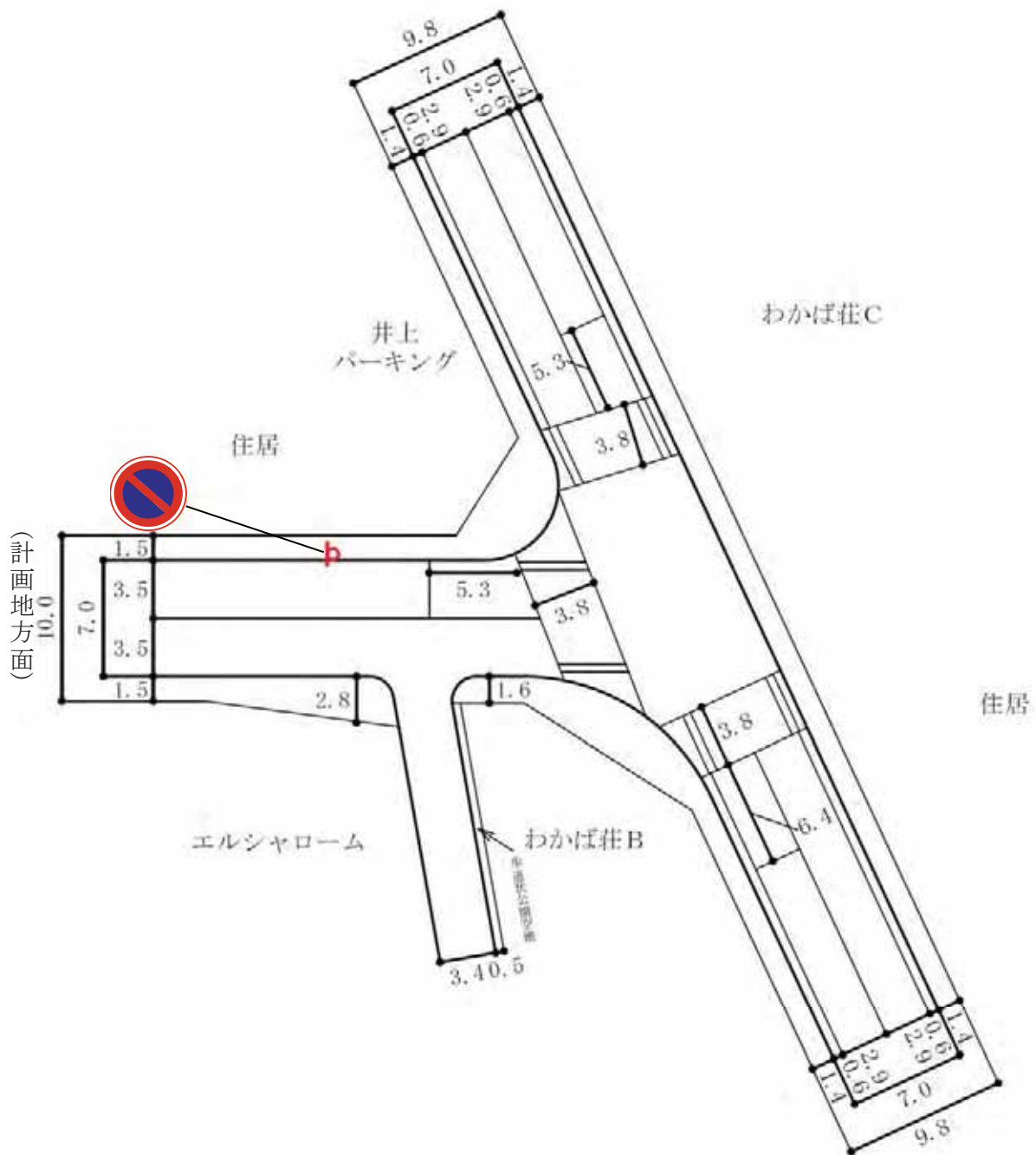
(計画地方面)

至 下麻生団地入口交差点

<道路幅員単位：m>

図 4.6.2-6(2) 道路幅員及び交通規制の状況 (No.2 仲村橋交差点)

至 山口台公園東交差点



至 新大谷交差点

<道路幅員単位：m>

図 4. 6. 2-6(3) 道路幅員及び交通規制の状況 (No.3 真福寺交差点)

(b) 交通経路及び自動車交通量等の状況

a) 既存資料調査

調査結果は、「第2章 2.1.7 交通、運輸の状況 (1) 道路の状況」(p.74~75)に示すとおりであり、平成27年度の交通量は、計画地西側を通る主要地方道世田谷町田線の観測地点(区間番号:40110)では、平日の24時間交通量が22,654台、大型車混入率が13.0%、計画地南側を通る主要地方道横浜上麻生線の観測地点(区間番号:40230)では、平日の24時間交通量が16,644台、大型車混入率が13.8%であった。

b) 現地調査

i 自動車交通量

自動車交通量の現地調査結果は、表4.6.2-2に示すとおりである(詳細は、資料編 p.資9-2~9-69参照)。

各交差点における24時間流入交通量は、平日は10,743~30,082台、休日は9,545~30,117台であった。また、大型車混入率は、平日は8.9~12.3%、休日は4.7~5.5%であった。

各交差点における流入交通量のピーク時間は、平日は8時台となる調査地点が多く、流入交通量は787~1,840台、大型車混入率は6.8~12.4%であった。休日は17時台となる調査地点が多く、流入交通量は752~1,813台、大型車混入率は2.3~4.5%であった。

表 4.6.2-2 自動車交通量調査結果(交差点)

調査地点		24時間流入交通量					ピーク時間流入交通量		
		自動車交通量				自動 二輪車 (台)	自動車交通量		
		大型車 (台)	小型車 (台)	自動車 合計 (台)	大型車 混入率 (%)		時間帯	自動車 合計 (台)	大型車 混入率 (%)
平日	No.1 (柿生交 差点)	3,145	26,937	30,082	10.5	1,999	8時台	1,840	12.4
	No.2 (仲村橋 交差点)	1,899	13,543	15,442	12.3	972	17時台	992	6.8
	No.3 (真福寺 交差点)	951	9,792	10,743	8.9	1,133	8時台	787	9.8
休日	No.1 (柿生交 差点)	1,424	28,693	30,117	4.7	1,634	17時台	1,813	2.3
	No.2 (仲村橋 交差点)	797	14,835	15,632	5.1	695	17時台	1,002	3.4
	No.3 (真福寺 交差点)	529	9,016	9,545	5.5	717	11時台	752	4.5

## ii 歩行者交通量

歩行者交通量の現地調査結果は、表4.6.2-3(1)～(2)に示すとおりである(詳細は、資料編 p.資9-76～9-107参照)。

各調査地点における22時間歩行者交通量は、平日の調査断面計では1,300～15,339人・台、休日の調査断面計では646～9,694人・台であった。

歩行者交通量のピーク時間帯は、平日では朝の7～8時台または夕方17～20時台であり、休日では一部9時台や11時台もあるが、ほとんど夕方17～18時台であった。

表 4.6.2-3(1) 歩行者交通量調査結果 (地点別合計)

単位:人・台

調査地点	調査断面	歩行者交通量(22時間:4時～翌日2時)						
		平日			休日			
		歩行者	自転車	断面計	歩行者	自転車	断面計	
No.A (柿生駅 南口改札前)	No.1	15,339	0	15,339	9,694	0	9,694	
	No.6	2,723	401	3,124	434	212	646	
	No.7	12,644	557	13,201	8,846	309	9,155	
	No.8	3,414	254	3,668	2,322	144	2,466	
No.B (川崎信 金柿生 支店前 交差点)	No.2	西側	3,790	712	4,502	3,579	432	4,011
		東側	1,945	487	2,432	1,371	343	1,714
		計	5,735	1,199	6,934	4,950	775	5,725
	No.3	南側	1,367	352	1,719	1,389	279	1,668
		北側	3,848	496	4,344	3,573	396	3,969
		計	5,215	848	6,063	4,962	675	5,637
	No.4	西側	2,121	598	2,719	1,481	361	1,842
		東側	790	510	1,300	616	311	927
		計	2,911	1,108	4,019	2,097	672	2,769
	No.5	南側	1,187	187	1,374	922	150	1,072
		北側	2,329	344	2,673	1,674	231	1,905
		計	3,516	531	4,047	2,596	381	2,977

表 4.6.2-3(2) 歩行者交通量調査結果（ピーク時(15分値)）

単位:人・台/15分

調査地点	調査断面	歩行者交通量(22時間:4時～翌日2時)								
		平日				休日				
		ピーク時間帯	歩行者	自転車	断面計	ピーク時間帯	歩行者	自転車	断面計	
No.A (柿生駅 南口改札前)	No.1	7:30～7:45	540	0	540	18:45～19:00	261	0	261	
	No.6	8:15～8:30	250	18	268	11:00～12:00*	13	9	22	
	No.7	7:45～8:00	386	10	396	17:45～18:00	219	7	226	
	No.8	7:30～7:45	94	11	105	18:15～18:30	41	11	52	
No.B (川崎信 金柿生 支店前 交差点)	No.2	西側	20:00～21:00*	121	13	134	18:00～18:15	84	8	92
		東側	8:15～8:30	28	16	44	18:15～18:30	34	14	48
		計	8:15～8:30	72	40	112	18:00～18:15	114	21	135
	No.3	南側	8:15～8:30	21	22	43	9:00～10:00*	28	17	45
		北側	7:30～7:45	95	17	112	17:30～17:45	84	13	97
		計	8:15～8:30	66	32	98	18:00～18:15	130	24	154
	No.4	西側	7:30～7:45	51	30	81	9:00～10:00*	25	17	42
		東側	8:15～8:30	22	19	41	18:00～18:15	20	15	35
			17:30～17:45	22	19	41				
		計	8:15～8:30	73	47	120	18:00～18:15	47	23	70
	No.5	南側	17:30～17:45	42	7	49	18:00～18:15	29	7	36
		北側	17:30～17:45	78	13	91	17:45～18:00	38	13	51
		計	17:30～17:45	120	20	140	18:00～18:15	76	11	87

注)1.ピーク時間の選定は、歩行者サービス水準(p.424 参照)を念頭に入れ、自転車の歩行者換算を考慮して最も歩行者数が多くなる時間帯としている。

2.\*15分計測を行っていない時間帯については、15分計測を行っている時間帯のデータから15分間のピーク率を求め、その平均値を使用し、15分値へ換算した。

### iii 自動車滞留長

自動車滞留長の現地調査結果は、表4.6.2-4及び図4.6.2-7に示すとおりである(詳細は、資料編 p.資9-108～9-109参照)。

最長の自動車滞留長は、平日では柿生駅南側踏切の8時20～30分での230mであり、休日では柿生駅南側踏切の12時30～40分での100mであった。

なお、現況において、市道麻生第10号線のうち、市道上麻生第209号線との交差点から市道上麻生第155号線との交差点までの区間については、大型車等は終日通行禁止である。さらに、同区間では7時～8時30分の時間帯には大型車等以外の車両(タクシー・二輪・軽車両を除く)も通行禁止になっている。

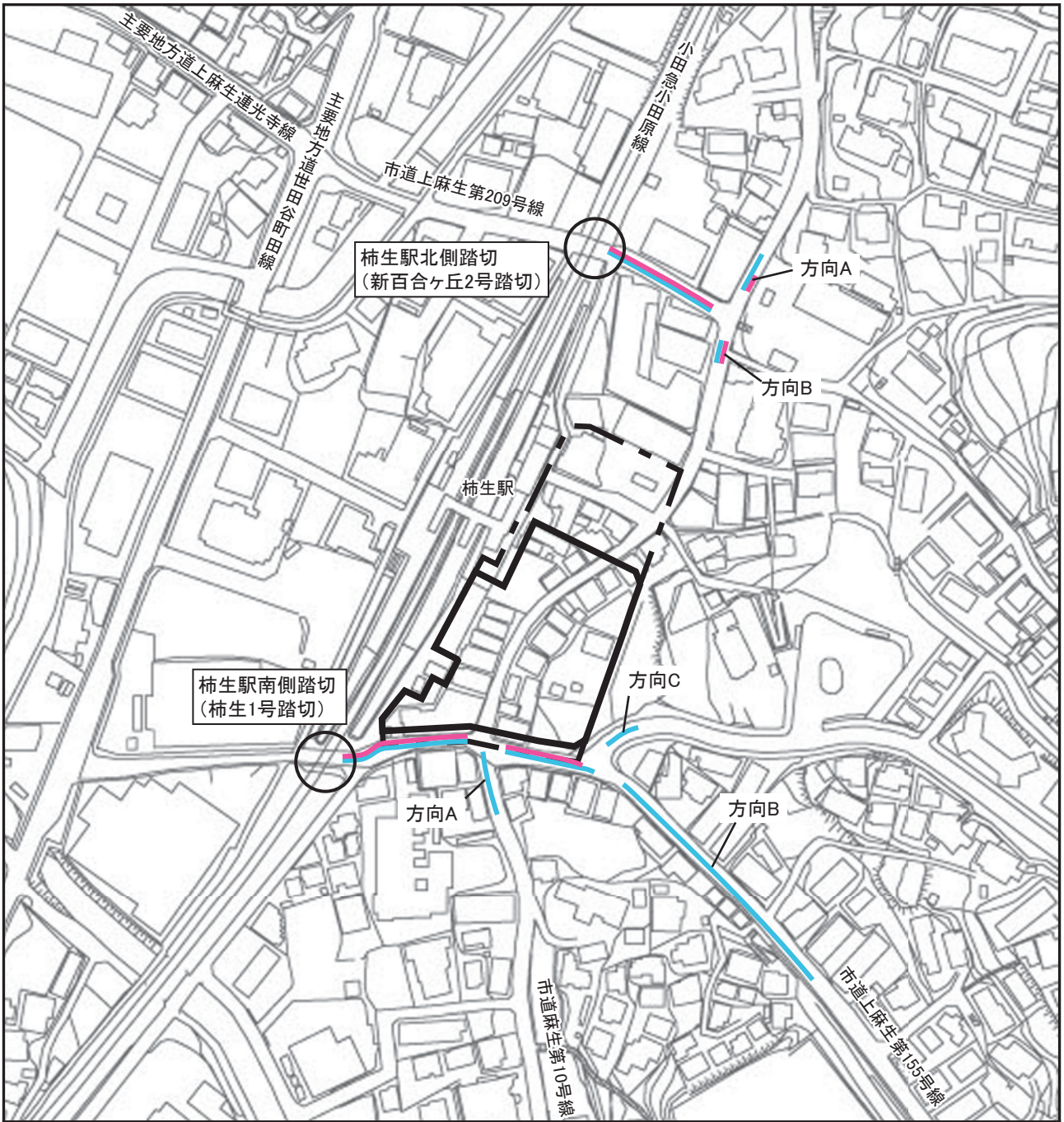
表 4.6.2-4 自動車滞留長調査結果

単位:m

調査地点	平日 ・ 休日	時間帯	自動車滞留長(ピーク時間帯)		
			踏切からの距離		
			方向A	方向B	方向C
柿生駅北側踏切 (新百合ヶ丘2号踏切)	平日	9:20～9:30	—	70	/
		17:30～17:40	90	70	
	休日	12:30～12:40	70	70	
		14:20～14:30	70	70	
柿生駅南側踏切 (柿生1号踏切)	平日	7:10～7:20	90	—	—
		8:10～8:20	60	100	130
		8:20～8:30	90	230	120
	休日	10:20～10:30	60	—	—
		11:50～12:00	60	—	—
		12:30～12:40	—	100	—

注)方向A, B, Cは図4.6.2-7参照。





凡例

- : 計画地
- : 事業区域
- : 調査地点(起点)
- : 最長滞留長(平日)
- : 最長滞留長(休日)

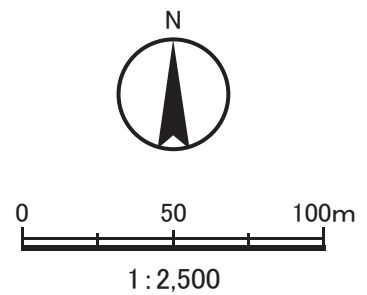


図4.6.2-7 自動車滞留長調査結果図

## c 交通安全の状況

### (a) 交通安全対策の状況

工事用車両及び施設関連車両の走行ルートであり車両が分散されるまでの経路である計画地の南側からの市道麻生第10号線、計画地の南側からの市道上麻生第155号線及び市道王禅寺第420号線、計画地の北側からの市道麻生第10号線及び市道上麻生第209号線における交通安全施設の設置状況は、図4.6.2-8(1)～(2)に示すとおりである。

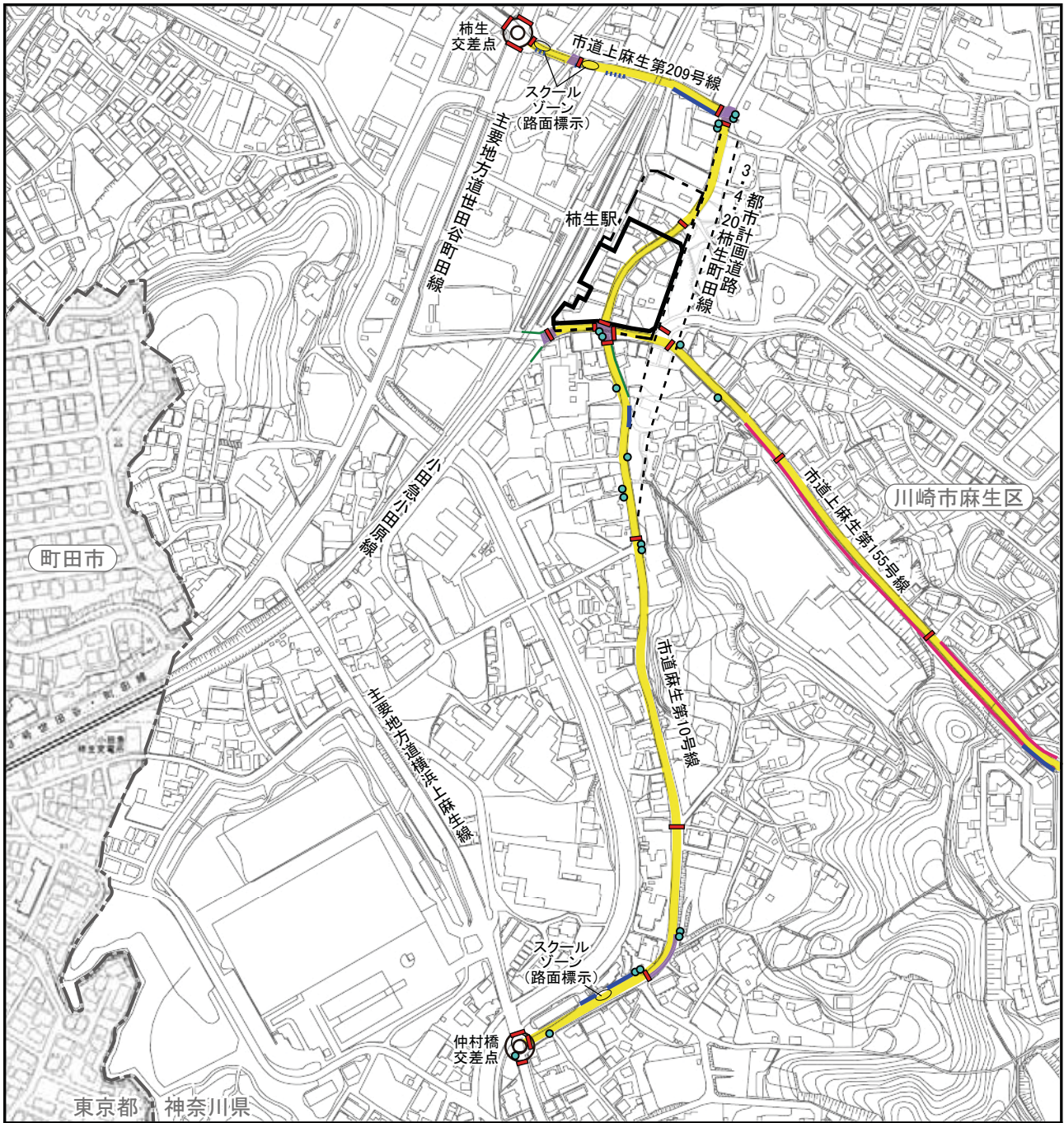
計画地の南側からの市道麻生第10号線は、計画地の南側の交差点から南方向へ約50mの区間で道路東側の歩行者レーンにグリーンベルトがあり、その先の道路東側に部分的にガードレールが設置されている。一方、仲村橋交差点から計画地方向へ約50mから約100mの区間では道路北側に部分的にガードレールが設置されており、スクールゾーンの路面標示がある。さらにその先の仲村橋交差点から計画地方向へ約100mから約150mの区間では道路東側の車道レーンがカラー舗装となっている。また、その他にも、歩行者のための横断歩道や車道におけるカーブミラーが設置されている。

計画地の南側からの市道上麻生第155号線及び市道王禅寺第420号線は、計画地の南側の交差点から南東方向へ約150mの区間から道路南側がマウンドアップされており、さらに約500mの区間から真福寺交差点まで道路南側がマウンドアップに加えガードレールが設置されている。道路北側は、南東方向へ約400mの区間から真福寺交差点までマウンドアップされている。その他にも、歩行者のための横断歩道や車道におけるカーブミラーが設置されている。

計画地の北側からの市道麻生第10号線及び市道上麻生第209号線は、踏切付近の道路南側にガードレールが設置され、踏切の東側はガードレールに加えマウンドアップされている。主要地方道世田谷町田線との交差点の手前にはスクールゾーンの路面標示がある。その他にも、歩行者のための横断歩道や車道におけるカーブミラーが設置されている。

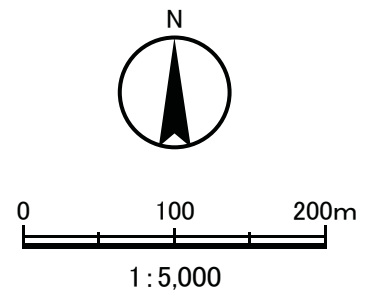
計画地に隣接する予定の都市計画道路3・4・20柿生町田線は、計画地付近では道路の両側でマウンドアップされ、道路中央には中央分離帯（ゼブラゾーン）があり、交差点及び道路合流点には横断歩道が設置される計画である（「第1章 1.4.3 土地利用計画 図1.4-8 土地利用計画図」(p.20)参照）。





凡例

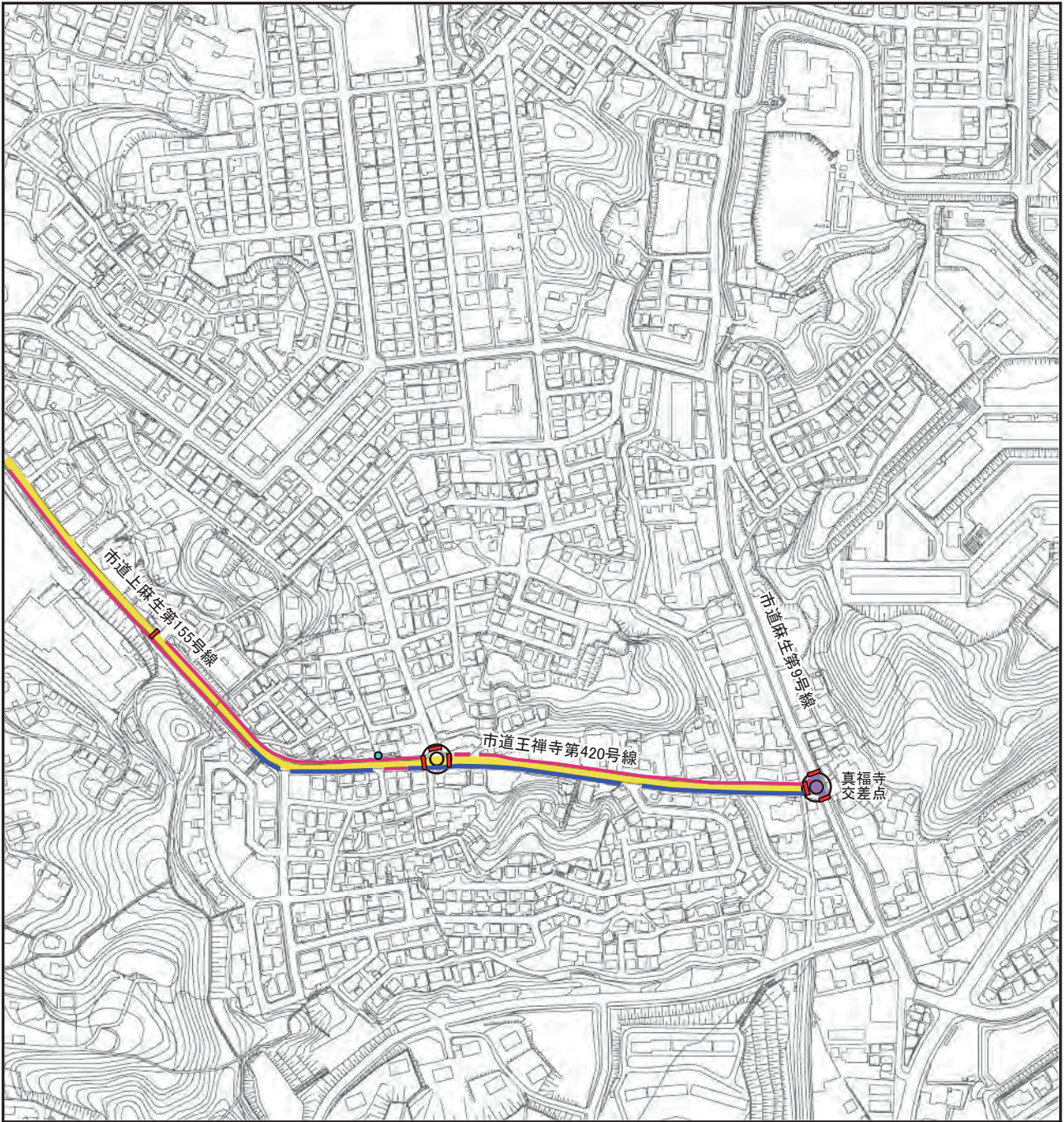
- |                    |                  |
|--------------------|------------------|
| : 計画地              | : マウントアップ        |
| : 関連事業区域           | : マウントアップ+ガードレール |
| : 都県界              | : ガードレール         |
| : 調査対象道路<br>(現地調査) | : カラー舗装          |
| : 横断歩道             | : グリーンベルト*       |
| : 信号               | : 横断歩道           |
| : カブミラー            | : 信号             |
|                    | : カブミラー          |



注)\*アスファルト道路上の歩道部分に注意を促す緑色の舗装。

図4.6.2-8(1) 交通安全施設設置状況





凡例

- :調査対象道路 (現地調査)
- :マウントアップ
- :マウントアップ+ガードレール
- :カラー舗装
- :横断歩道
- :信号
- :カーブミラー

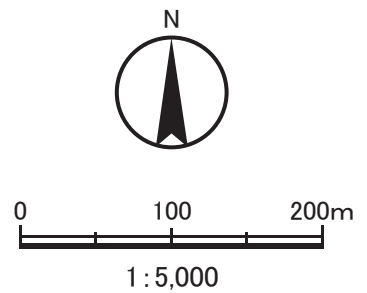


図4.6.2-8(2) 交通安全施設設置状況

## (b) 交通事故の発生状況

計画地が所在する麻生区における平成 25 年～平成 29 年に発生した交通事故の発生状況は、表 4.6.2-5 示すとおりである。

平成 29 年は、過去 5 年間で人身事故が最も多く、人身事故の件数は 441 件であり、死者 1 名、負傷者 506 名となっている。

また、平成 29 年では計画地周辺における人身事故は、幹線道路である主要地方道世田谷町田線及び主要地方道横浜上麻生線が多いが、柿生駅周辺の踏切を含む道路でも発生している。原因としては、車両同士の追突や右左折時の事故が多い。軽傷の事故である場合がほとんどであるが、主要地方道横浜上麻生線では重傷の事故が発生している。

表 4.6.2-5 麻生警察署管内の交通事故発生件数（平成 25～29 年）

交通事故状況	交通事故件数（件）				
	平成 25 年	平成 26 年	平成 27 年	平成 28 年	平成 29 年
人身事故	350	329	318	364	441
死者	1	2	0	1	1
負傷者	429	388	366	406	506

出典：神奈川県警察本部ホームページ等

## (イ) 土地利用の状況

計画地及びその周辺の土地利用の状況は、「第 2 章 2.1.6 土地利用の状況」(p.68～73) に示したとおり、店舗併用住宅用地、商業用地、住宅用地、その他の空地で構成されている。計画地の北側は併用集合住宅用地、西側は運輸施設用地、南側及び東側は主に商業用地、店舗併用住宅用地、住宅用地等が分布している。

## (2) 環境保全目標

環境保全目標は、周辺地域における地域交通の現況を踏まえ、「地域環境管理計画」の地域別環境保全水準に基づき、「生活環境の保全に支障のないこと」と設定する。



### (3) 予測・評価

#### ① 予 側

##### ア 予測項目

工事用車両及び施設関連車両の走行に伴う周辺地域の道路への影響を把握するため、以下に示す項目について予測した。

- ・工事用車両の走行に伴う交通混雑（交差点需要率、交通混雑度）への影響
- ・供用時の施設関連車両の走行に伴う交通混雑（交差点需要率、交通混雑度）への影響
- ・工事用車両の走行に伴う交通安全への影響
- ・供用時の施設関連車両の走行等に伴う交通安全への影響

##### イ 予測地域・予測地点

###### (7) 交通混雑

予測地点は、現況調査の自動車交通量調査地点と同様、工事用車両及び施設関連車両の主要な走行ルートである以下の3交差点とした(図4.6.2-1(1)~(2) (p.397~398) 参照)。

- ・No.1 柿生交差点
- ・No.2 仲村橋交差点
- ・No.3 真福寺交差点

###### (4) 交通安全

予測地点は、現地調査と同様に工事用車両及び施設関連車両の主要な走行ルート、また供用時の歩行者の主要な動線の範囲とし、そのうちNo.2・No.3・No.7 (図4.6.2-9 参照)で歩行者サービス水準の算出による交通安全の予測を行うこととした。

##### ウ 予測時期

###### (7) 交通混雑

予測時期は、工事用車両（大型車）の1日あたりの台数が最大となる月（工事着工後21ヶ月目）、また通勤用車両を含めた全ての工事用車両の1日あたりの台数が最大となる月（工事着工後39ヶ月目）とし、予測時間帯は工事用車両が走行する時間帯（7~19時）とした（「第1章 1.4.12 施工計画 (1) 工事概要」(p.49~53) 参照)。

施設関連車両については、施設関連車両の走行が通常の状態に達した時期とし、予測時間帯は24時間とした。

###### (4) 交通安全

予測時期は、工事中及び供用時とした。





凡例

- : 計画地
- : 関連事業区域
- ⇔ : 歩行者動線
- : 予測地点\* (No.2、No.3、No.7)
- : 計画建物
- : 緑化地
- : 車路
- : 通路・アプローチ

注: \*予測地点については資料編(p.資9-132参照)。

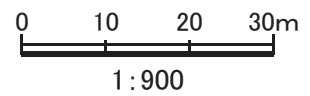


図4.6.2-9 歩行者予測地点図

## エ 予測方法

### (7) 交通混雑

予測方法は、「改訂 平面交差の計画と設計 基礎編 第3版」(2007年6月、社団法人交通工学研究会)に示される方法に基づき、予測地点における交差点需要率及び交通混雑度を算出する方法とした。

### (4) 交通安全

予測方法は、交通安全施設の設置状況等と工事用車両及び施設関連車両の交通計画の内容から、歩行者等に対する交通安全の状況を定性的に予測する方法とした。併せて、供用時においては歩行者サービス水準を算出することにより、交通安全について予測する方法とした。

## オ 予測条件

### (7) 交通混雑

#### a 工事中交通量

工事用車両(大型車)の1日あたりの台数が最大となる月(工事着工後21ヶ月目)、及び、通勤用車両を含めた全ての工事用車両の1日あたりの台数が最大となる月(工事着工後39ヶ月目)において、各々の工事中交通量最大時の時間帯の台数を算出した。

工事中交通量は、計画地周辺の交通量の推移より横ばいまたは減少傾向にあることから、将来一般交通量は現況交通量(平日・休日の現地調査結果)とし、各々の時点の工事用車両台数を加えて算出した。

予測地点における工事中交通量を、表4.6.2-6(1)~(2)に示す(詳細は、資料編 p.資9-110 参照)。

表 4.6.2-6(1) 予測地点の工事中交通量(工事着工後21ヶ月目:工事用車両大型車の最大月)

単位:台/時

予測地点	時間帯	将来一般交通量 A	工事用車両台数 B	工事中交通量最大時 A+B
No.2 仲村橋交差点	17 時台	992	28	1,020

表 4.6.2-6(2) 予測地点の工事中交通量(工事着工後39ヶ月目:全工事用車両の最大月)

単位:台/時

予測地点	時間帯	将来一般交通量 A	工事用車両台数 B	工事中交通量最大時 A+B
No.2 仲村橋交差点	18 時台	962	104	1,066

#### b 供用時交通量

供用時交通量最大時の算出にあたっては、将来一般交通量(現況交通量)の最大時に施設関連車両台数の最大時を加えて算出した。

将来一般交通量は、工事中交通量と同様に現況交通量(平日・休日の現地調査結果)を基に設定した。

各予測地点における供用時交通量を、表4.6.2-7に示す。

表 4.6.2-7 各予測地点の供用時交通量

単位：台/時

予測地点	将来一般交通量		施設関連車両台数	供用時交通量最大時 A+B	
	時間帯	最大時 A	ピーク時台数 B		
平日	No.1 柿生交差点	8 時台	1,840	22	1,862
	No.2 仲村橋交差点	17 時台	992	54	1,046
	No.3 真福寺交差点	8 時台	787	86	873
休日	No.1 柿生交差点	17 時台	1,813	26	1,839
	No.2 仲村橋交差点	17 時台	1,002	78	1,080
	No.3 真福寺交差点	11 時台	752	100	852

注) 将来一般交通量（現況交通量）の詳細は資 9-2～9-69 参照。  
施設関連車両台数については資 9-123～9-124 参照。

c 予測地点の状況

予測地点の状況は、「図 4.6.2-2(1)～(3) 自動車交通量等の調査地点詳細図」(p.399) 及び「図 4.6.2-6(1)～(3) 道路幅員及び交通規制の状況」(p.406～408) に示すとおりである。

(4) 交通安全

交通安全施設の設置状況については、「(1) 現況調査 オ 調査結果 (ア) 地域交通の状況 c 交通安全の状況 (a) 交通安全対策の状況」(p.414～416) に示すとおりである。また、交通安全の予測における供用時の歩行者サービス水準の算出（歩行者の発生交通量の算定、自転車の歩行者換算、予測地点の設定、施設交通量の算定等）については、資料編 p.資 9-131～9-135 に示すとおりである。

カ 予測結果

(7) 工事用車両の走行に伴う交通混雑

a 交差点需要率

工事用車両の走行に伴う予測地点の交差点需要率は、表 4.6.2-8 に示すとおりである。

予測地点における工事中の交差点需要率は工事着工後 21 ヶ月目が 0.395、工事着工後 39 ヶ月目が 0.412 であり、いずれも「円滑な交通処理が可能と判断される交差点需要率 0.9」を下回ると予測する（予測結果の詳細は、資料編 p.資 9-112～9-115 参照）。

表 4.6.2-8 予測地点の交差点需要率

予測地点	時期	現況 A	工事中 B	現況と工事中の差 B-A
No.2 仲村橋交差点	工事着工後 21 ヶ月目	0.369 (17 時台)	0.395	0.026
	工事着工後 39 ヶ月目	0.343 (18 時台)	0.412	0.069

注) 予測地点の位置は、調査地点と同様であり、図 4.6.2-1(1) (p.397) を参照。

**b 交通混雑度（交通容量比）**

工事中における予測地点の車線別交通混雑度は、表 4.6.2-9 に示すとおりである。

予測地点における工事中の混雑度の最大値は工事着工後 21 ヶ月目が 0.447、工事着工後 39 ヶ月目も 0.447 であり、いずれも「円滑な交通処理が可能と判断される混雑度 1.0」を下回ると予測する（予測結果の詳細は、資料編 p.資 9-112～9-115 参照）。

**表 4.6.2-9 予測地点の車線別交通混雑度**

予測地点	時期	車線（流入部）	現況 A	工事中 B	現況と工事中の差 B-A
No.2 仲村橋交差点	工事着工後 21 ヶ月目	A(北)左折+直進	0.372	0.382	0.010
		B(東)左折+右折	0.307	0.373	0.066
		C(南)直進+右折	0.431	0.447	0.016
	工事着工後 39 ヶ月目	A(北)左折+直進	0.375	0.375	0.000
		B(東)左折+右折	0.162	0.447	0.285
		C(南)直進+右折	0.445	0.445	0.000

注) 1.予測地点の位置は、調査地点と同様であり、図 4.6.2-1(1) (p.397) を参照。  
2.太枠は交差点の最大値。

**(イ) 施設関連車両の走行に伴う交通混雑**

**a 交差点需要率**

施設関連車両の走行に伴う予測地点の交差点需要率は、表 4.6.2-10 に示すとおりである。

各予測地点における供用時の交差点需要率は、平日は 0.368～0.525、休日は 0.319～0.490 であり、いずれも「円滑な交通処理が可能と判断される交差点需要率 0.9」を下回ると予測する（予測結果の詳細は、資料編 p.資 9-117～9-122、資 9-125～9-130 参照）。

**表 4.6.2-10 予測地点の交差点需要率**

予測地点		現況 A	供用時 B	現況と供用時の差 B-A
平日	No.1 柿生交差点	0.520	0.525	0.005
	No.2 仲村橋交差点	0.348	0.375	0.027
	No.3 真福寺交差点	0.341	0.368	0.027
休日	No.1 柿生交差点	0.483	0.490	0.007
	No.2 仲村橋交差点	0.353	0.393	0.040
	No.3 真福寺交差点	0.288	0.319	0.031

注) 予測地点の位置は、調査地点と同様であり、図 4.6.2-1(2) (p.398) を参照。

**b 交通混雑度（交通容量比）**

供用時における予測地点の車線別交通混雑度は、表 4.6.2-11 に示すとおりである。

予測地点における供用時の混雑度の最大値は、平日は 0.415～0.754、休日は 0.393～0.646 であり、いずれも「円滑な交通処理が可能と判断される混雑度 1.0」を下回ると予測する（予測結果の詳細は、資料編 p.資 9-117～9-122、資 9-125～9-130 参照）。



表 4.6.2-11 予測地点の車線別交通混雑度

予測地点		車線 (流入部)	現況 A	供用時 B	現況と供用時の差 B-A	
平日	No.1 柿生交差点	A(北)	左折+直進	0.556	0.556	0.000
			右折	0.195	0.195	0.000
		B(東)	左折+右折+直進	0.176	0.196	0.020
			C(南)	左折+直進	0.754	0.754
		右折		0.014	0.014	0.000
		D(西)	左折+直進	0.356	0.374	0.018
	右折		0.609	0.623	0.014	
	No.2 仲村橋交差点	A(北)	左折+直進	0.376	0.393	0.017
		B(東)	左折+右折	0.327	0.407	0.080
		C(南)	直進+右折	0.402	0.415	0.013
	No.3 真福寺交差点	A(北)	右折+直進	0.232	0.297	0.065
		B(南)	左折+直進	0.469	0.469	0.000
D(西)		左折+右折	0.253	0.345	0.092	
休日	No.1 柿生交差点	A(北)	左折+直進	0.527	0.527	0.000
			右折	0.192	0.192	0.000
		B(東)	左折+右折+直進	0.263	0.287	0.024
			C(南)	左折+直進	0.646	0.646
		右折		0.038	0.038	0.000
		D(西)	左折+直進	0.428	0.452	0.024
	右折		0.475	0.490	0.015	
	No.2 仲村橋交差点	A(北)	左折+直進	0.365	0.388	0.023
		B(東)	左折+右折	0.216	0.331	0.115
		C(南)	直進+右折	0.448	0.469	0.021
	No.3 真福寺交差点	A(北)	右折+直進	0.271	0.338	0.067
		B(南)	左折+直進	0.393	0.393	0.000
D(西)		左折+右折	0.225	0.333	0.108	

注) 1.予測地点の位置は、調査地点と同様であり、図 4.6.2-1(2) (p.398) を参照。

2.太枠は交差点の最大値。

## (ウ) 交通安全

### a 交通安全施設

工用車両及び施設関連車両の走行ルートである計画地南側からの市道麻生第 10 号線は、歩行者レーンには部分的にグリーンベルトやガードレールが設置されている。また、車道レーンには、場所によりスクールゾーンの路面標示やカラー舗装がみられる。その他にも、歩行者のための横断歩道や車道におけるカーブミラーが設置されている。

施設関連車両の走行ルートである計画地南側からの市道上麻生第 155 号線及び市道王禅寺第 420 号線は、全体の約半分でマウントアップされ、一部ガードレールも設置されている。その他にも、歩行者のための横断歩道や車道におけるカーブミラーが設置されている。

同様に、施設関連車両の走行ルートである計画地北側からの市道麻生第 10 号線及び市道上麻生第 209 号線は、踏切付近にガードレールが設置され、一部ではマウントアップされている。交差点付近にはスクールゾーンの路面標示があり、歩行者のための横断歩道や車道におけるカーブミラーが設置されている。

計画地に隣接する予定の都市計画道路 3・4・20 柿生町田線は、計画地付近では道路

の両側でマウンドアップされ、道路中央には中央分離帯（ゼブラゾーン）があり、交差点及び道路合流点には横断歩道が設置される計画である。

### b 歩行者サービス水準

供用時における歩行者サービス水準の予測結果は、表 4.6.2-12 に示すとおりである。また、歩行者交通量の予測地点は図 4.6.2-9 (p.419) に示すとおりである。また、歩行者サービス水準の評価については、表 4.6.2-13 に示すとおりである。

いずれの予測地点も供用時において「サービス水準 A」を確保できる計画である。

表 4.6.2-12 供用時における歩行者サービス水準

平日・休日	予測地点	歩道幅員 (m) A	供用時ピーク 15 分交通量 (人/15 分)								歩行者流量 (人/m・分) I	歩行者サービス水準
			時間帯	将来交通量		施設交通量		小計		計 H		
				歩行者 B	自転車 C	歩行者 D	自転車 E	歩行者 F	自転車 G			
平日	No.2	2.5	20:00~21:00*	121	13	3	22	124	35	159	8.0	A
	No.3	2.0	8:15~8:30	66	32	3	19	69	51	120	10.8	A
	No.7	4.1	7:45~8:00	386	10	131	0	517	10	527	9.2	A
休日	No.2	2.5	18:00~18:15	84	8	5	21	89	29	118	6.2	A
	No.3	2.0	18:00~18:15	130	24	4	18	134	42	176	11.5	A
	No.7	4.1	17:45~18:00	219	7	195	0	414	7	421	7.3	A

- 注) 1. 算定式:  $I = (F + G \times 5) \div 15 \div A$   
 2. ピーク時間はピーク1時間のうちの 15 分集計のピークを示す。なお、ピーク時間の選定は、自転車の歩行者換算を考慮して最も歩行者数が多くなる時間帯としている。  
 3. 予測地点については、資料編 (p.資 9-132) 参照。  
 4. \* 15 分計測を行っていない時間帯については、15 分計測を行っている時間帯のデータから 15 分間のピーク率を求め、その平均値を使用し、15 分値へ換算した。  
 5. 歩道幅員は、計画されている歩道幅員から側方余裕として 0.5m 差し引いた幅員を用いた。  
 なお、本施設周囲には歩道のほかに公開空地が整備されており、公開空地も歩行者や自転車が通行できるが、公開空地は含めず安全側の検討とした。

表 4.6.2-13 歩行者サービス水準の評価

水準	歩行状況	歩行者サービス水準
A	自由歩行	~27 人/m・分
B	やや制約	27~51 人/m・分
C	やや困難	51~71 人/m・分
D	困難	71~87 人/m・分
E	ほとんど不可能	87~100 人/m・分

出典: 大規模開発地区関連交通計画マニュアル改訂版  
 (平成 26 年 6 月、国土交通省)

### c まとめ

以上のことから、周辺の道路においては部分的に交通安全対策がなされており、供用時には自由歩行が可能な歩行者サービス水準であり、安全が確保されているが、計画地が駅前であり歩行者交通量が多いことから、工事用車両及び施設関連車両の走行に伴う周辺地域の交通安全には一般車両や歩行者等への配慮が必要と予測する。

## ②環境保全のための措置

本事業においては、工事用車両及び施設関連車両の走行に伴う地域交通への影響の低減を図るために、以下に示す環境保全のための措置を講じる。

### ア 工事中

- ・計画地南東側の交差点では登校時（7時半～8時半）に、車両出入口では必要に応じて交通誘導員を配置し、歩行者の安全確保と交通安全を図る。
- ・適切な施工計画により、工事用車両の集中的な運行を抑制する。
- ・工事用大型車両は本事業の関係車両であることが識別できるような表示を行い、運転者の意識を向上させ、交通安全の徹底を図る。
- ・工事用車両の運転者に対し、随時安全運転教育を実施し、交通法規を遵守することはもとより安全運転を徹底し、一般車両、歩行者及び自転車の安全を確保する。
- ・工事用車両の運転者に対し、交通安全施設が十分でない箇所などでは特に徐行運転に心がけることや横断歩道前では歩行者等の確認を十分に行うなどの安全運転を徹底する。
- ・柿生駅南口から都市計画道路への歩行者通路は、仮囲いにより工事作業区画から隔離するとともに、必要な通路幅員を確保する。また、工事中の各工事段階で変更が見込まれることから、明瞭な案内表示を設ける等により交通安全への配慮を行う。
- ・踏切の交通集中に配慮し、工事用車両の走行の時間制限等に努める。

### イ 供用時

- ・供用時は、施設利用者に対し、ホームページ等により、踏切の交通集中に伴う渋滞についても言及のうえ、路線バスや電車等の公共交通機関の利用を促す。
- ・供用時は、車両の出入口を敷地の南側に集約し、入口と出口を別々に設ける。
- ・供用時は、歩道状空地の整備により、歩行者の安全を確保する。

## ③評 価

### ア 交通混雑

工事中における予測地点の交差点需要率は 0.395～0.412 であり、「円滑な交通処理が可能とされる交差点需要率 0.9」を下回ると予測した。工事中における予測地点の交通混雑度の最大値は 0.447 であり、「円滑な交通処理が可能とされる混雑度 1.0」を下回ると予測した。

供用時における各予測地点の交差点需要率は、平日は 0.368～0.525、休日は 0.319～0.490 であり、いずれも「円滑な交通処理が可能とされる交差点需要率 0.9」を下回ると予測した。供用時における各予測地点の混雑度の最大値は、平日は 0.415～0.754、休日は 0.393～0.646 であり、いずれも「円滑な交通処理が可能とされる混雑度 1.0」を下回ると予測した。

本事業においては、工事中は適切な施工計画により工事用車両の集中的な運行を抑制するなど、また供用時は車両の出入口を敷地の南側に集約し入口と出口を別々に設けるなどの環境保全のための措置を講じる。

以上のことから、計画地周辺の生活環境の保全に支障はないものと評価する。

## イ 交通安全

工事用車両及び施設関連車両の走行ルートである計画地南側からの市道麻生第10号線は、歩行者レーンには部分的にグリーンベルトやガードレールが設置され、車道レーンには場所によりスクールゾーンの路面標示やカラー舗装がみられ、他に歩行者のための横断歩道や車道におけるカーブミラーが設置されている。施設関連車両の走行ルートである計画地南側からの市道上麻生第155号線及び市道王禅寺第420号線は、全体の約半分でマウントアップされ、一部ガードレールも設置され、他に歩行者のための横断歩道や車道におけるカーブミラーが設置されている。同様に、施設関連車両の走行ルートである計画地北側からの市道麻生第10号線及び市道上麻生第209号線は、踏切付近にガードレールが設置され一部ではマウントアップされており、交差点付近にはスクールゾーンの路面標示があり、歩行者のための横断歩道や車道におけるカーブミラーが設置されている。また、計画地に隣接する予定の都市計画道路3・4・20柿生町田線は、計画地付近では道路の両側でマウンドアップされ、道路中央には中央分離帯（ゼブラゾーン）があり、交差点及び道路合流点には横断歩道が設置される計画である。

また、供用時における歩行者サービス水準は、サービス水準Aを確保できるものと予測した。

以上のことから、周辺の道路においては部分的に交通安全対策がなされており、供用時には自由歩行が可能な歩行者サービス水準であり、安全が確保されているが、計画地が駅前であり歩行者交通量が多いことから、工事用車両及び施設関連車両の走行に伴う周辺地域の交通安全には一般車両や歩行者等への配慮が必要と予測した。

本事業においては、工事中は、計画地南東側の交差点では登校時（7時半～8時半）に、車両出入口では必要に応じて交通誘導員を配置し、歩行者の安全確保と交通安全を図るなど、また供用時は、施設利用者に対し、ホームページ等により、踏切の交通集中に伴う渋滞についても言及のうえ、路線バスや電車等の公共交通機関の利用を促すなどの環境保全のための措置を講じる。

以上のことから、計画地周辺の生活環境の保全に支障はないものと評価する。