

4.6 景觀

4.6.1 景觀、压迫感

4.6 景観

4.6.1 景観、圧迫感

計画地及びその周辺における地域景観の特性等を調査し、計画建築物による主要な景観構成要素の改変の程度、地域景観の特性の変化の程度及び代表的な眺望点からの眺望の変化の程度について、予測及び評価を行った。

(1) 現況調査

計画地及びその周辺における地域景観の特性等を把握し、供用時における施設の存在による景観の変化の程度について、予測及び評価するための基礎資料を得ることを目的として現況調査を行った。

1) 調査結果

① 地域景観の特性

計画地は幹線道路沿いに位置し、敷地内には共同住宅（5棟）のほか、芝地や植栽樹木等の緑地環境がみられ、西側には隣接して蔵敷第2公園が存在する。

計画地周辺においては、県道横浜生田線が計画地の東側に、市道尻手黒川線が計画地の南側に近接している。計画地の西側から北側及び北側から東側にかけては、主に低層～中層の住宅地、畑地、緑地等が存在する。また、計画地の西側から北側にかけては平瀬川が流下している。計画地南側の市道尻手黒川線沿道には商業施設、運輸施設等が存在する。

計画地及びその周辺は、主に戸建住宅、集合住宅、畑地、緑地等が存在するほか、局所的に商業施設、運輸施設等が存在し、これらが共存した緑豊かな住宅地景観を呈している。

② 代表的な眺望地点からの景観

代表的な眺望地点からの景観の調査結果は、表 4.6-1 に示すとおりである。

表 4.6-1 代表的な眺望地点及び景観の状況

区分	No.	代表的な眺望地点	代表的な眺望地点及び景観の状況
近景域	No. 1	計画地西側出入口前 (計画地西側)	本地点は、計画地西側の出入口前（市道菅生 327 号線沿道）に位置している。 本地点からは対象建築物である清水台住宅 2 号棟、計画地敷地内通路及び植栽樹木等が視認できる。
	No. 2	計画地南側出入口前 (計画地南側)	本地点は、計画地南側の出入口前（市道尻手黒川線沿道）に位置している。 本地点からは対象建築物である清水台住宅 1 号棟、計画地敷地内通路及び植栽樹木等が視認できる。
	No. 3	計画地内北側広場 (計画地内北側)	本地点は、計画地内北側の広場に位置している。 本地点からは対象建築物である清水台住宅 5 号棟、集会所及び植栽樹木等が視認できる。
	No. 4	菅生歩道橋 (計画地東側)	本地点は、計画地東側の菅生歩道上に位置している。 本地点からは対象建築物である清水台住宅 4 号棟、計画地周辺施設等が視認できる。
中景域	No. 5	武蔵稻荷社付近 (計画地西側)	本地点は、計画地西側の住宅地の武蔵稻荷社付近（市道菅生 357 号線沿道）に位置している。 本地点からは手前に戸建住宅が視認され、奥に対象建築物である清水台住宅が視認できる。
	No. 6	菅生小学校東側付近 (計画地北側)	本地点は、計画地北側の菅生小学校東側（市道菅生 176 号線沿道）に位置している。 本地点からは手前に低層の戸建住宅が、奥に中高層の集合住宅、対象建築物である清水台住宅が視認できる。
	No. 7	ビーラインヒルズ西側付近 (計画地東側)	本地点は、計画地東側の住宅地内（市道菅生 728 号線沿道）に位置している。 本地点からは住宅地や樹林等の緑地が視認できるが、対象建築物である清水台住宅は視認できない。
	No. 8	菅生緑地北東側付近 (計画地南側)	本地点は、計画地南側の菅生緑地北東側の出入部分に面している。 本地点からは商業施設の一角や集合住宅が視認できるが、対象建築物である清水台住宅は視認できない。

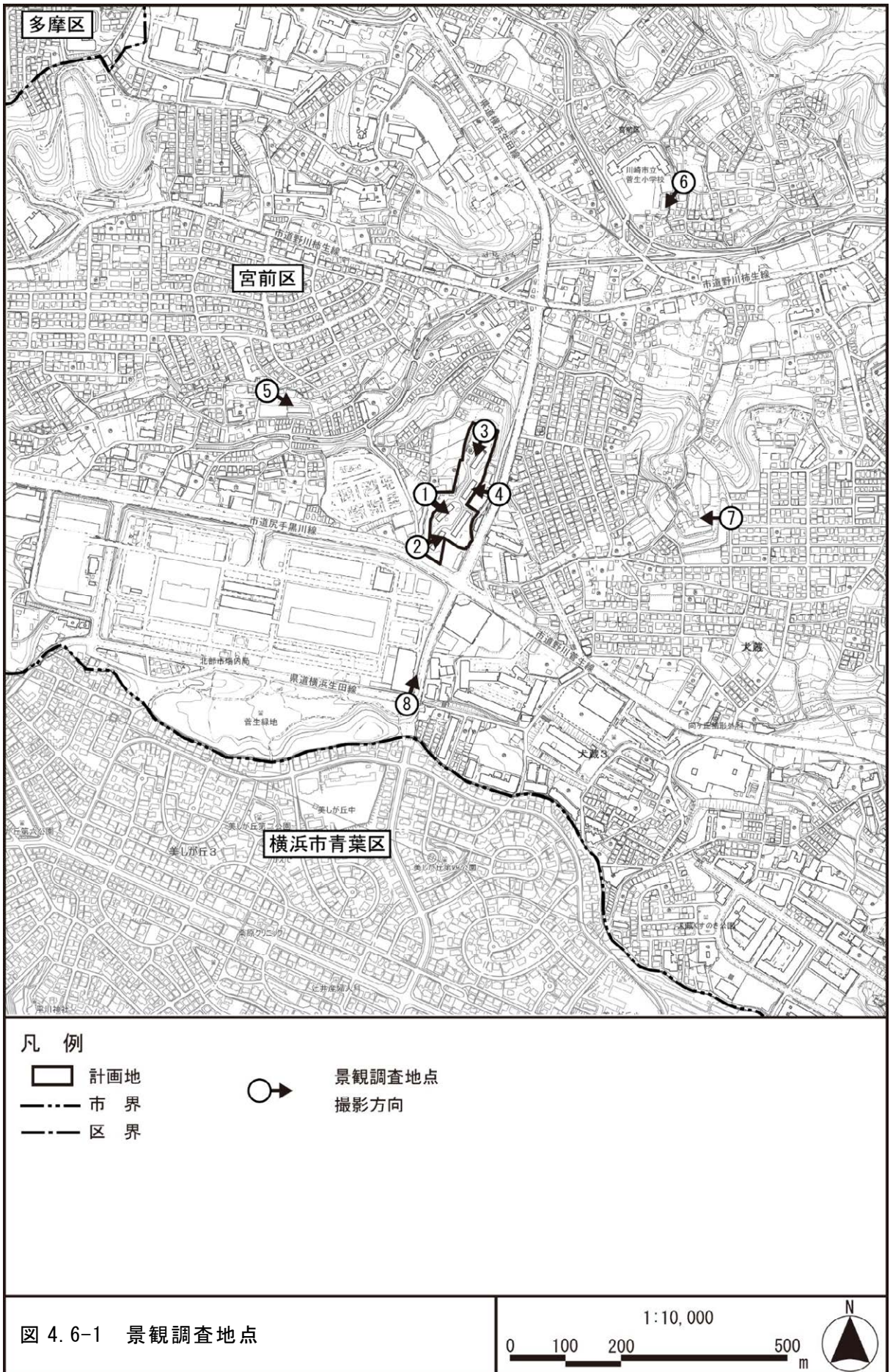


図 4.6-1 景観調査地点

(2) 予測及び評価

本事業の供用時において、施設の存在による景観への影響について、予測及び評価を行った。

<工事中>

- ・施設の存在に伴う景観

1) 施設の存在に伴う景観（供用時）

① 予測

a. 予測項目

予測項目は、表 4.6-2 に示すとおりである。

表 4.6-2 予測項目（景観）

環境影響要因	予測項目
施設の存在	・ 主要な景観構成要素の改変の程度及び地域景観の特性の変化の程度 ・ 代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度

b. 予測地域・予測地点

予測地域・予測地点は、表 4.6-3 に示すとおりである。

表 4.6-3 予測地域（景観）

環境影響要因	予測地域・予測地点
施設の存在	予測地域は、調査地域と同様とした。 予測地点は、図 4.6-1 (p161 参照) に示すとおりであり、写真を撮影した現地調査地点（8 地点）と同様とした。

c. 予測時期

予測時期は、表 4.6-4 に示すとおりである。

表 4.6-4 予測時期（景観）

環境影響要因	予測時期
施設の存在	計画建築物の建設が完了した時期とした。

d. 予測結果

(a) 主要な景観構成要素の改変の程度及び地域景観の特性の変化の程度

計画地及びその周辺は主に戸建住宅、集合住宅、畑地、緑地のほか、商業施設等により構成されており、これらの建築物等が主要な景観構成要素となっている。

計画地周辺においては、県道横浜生田線が計画地の東側に、市道尻手黒川線が計画地の南側に近接している。計画地の西側から北側及び北側から東側にかけては、主に低層～中層の住宅地、畑地、緑地等が存在する。計画地南側の市道尻手黒川線沿道には商業施設、運輸施設等が存在する。また、地形的には計画地西側から北側にかけては平瀬川が流下しており、計画地及びその周辺は丘陵部に位置する。

計画地及びその周辺は、主に戸建住宅、集合住宅、畑地、緑地等が存在するほか、局所的に商業施設、運輸施設等が存在し、これらが共存した緑豊かな住宅地景観を呈している。

このような地域景観の特性のもと、計画地には5階建ての計画建築物が出現するが、計画地には現在も5階建ての集合住宅が存在している。また、階数は計画建築物の建設前（既存建築物）と同様であり、現存する樹木は可能な限り残存させる計画であることから、主要な景観構成要素の改変はなく、地域景観の特性の変化の程度は小さいと予測する。

(b) 代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度

供用時における代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度は、表 4.6-5 に示すとおりである。

代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度について、計画建築物は、既存建築物と同様の中層の集合住宅であるため、眺望の変化の程度は小さいものと予測する。なお、中景域のうち、No.7及びNo.8の眺望地点については、計画地は周辺の建物等に囲まれ、計画建築物は視認できないことから眺望に変化は生じないものと予測する。

表 4.6-5 代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度

区分	No.	代表的な眺望地点	景観の状況
近景域	No. 1	計画地西側出入口前 (計画地西側)	<p>計画地内の通路、芝地及び植栽樹木が視認でき、計画建築物(新1号棟)は植栽樹木によってほとんど視認はできないが、緑豊かな景観が眺望できる。</p> <p>計画建築物は、既存建築物と同様の中層の集合住宅であることから、眺望の変化の程度は小さいと予測する。また、現況で視認できる既存建築物(旧2号棟)よりも東側に計画建築物(新1号棟)が出現するとともに新たな植栽や緑地により緑豊かな景観が形成されると予測する。</p>
	No. 2	計画地南側出入口前 (計画地南側)	<p>計画地内の駐輪場、植栽樹木及びその奥側に計画建築物(新1号棟)が視認でき、現況と同様な住宅景観が眺望できる。</p> <p>計画建築物は、既存建築物と同様の中層の集合住宅であることから、眺望の変化は小さいと予測する。また、現況で視認できる旧1号棟部分には駐輪場及び駐車場が整備され、北側に計画建築物(新1号棟)が出現することから、周辺環境と調和した景観が形成されると予測する。</p>
	No. 3	計画地内北側広場 (計画地内北側)	<p>計画建築物(新2号棟)の北側部分、広場、駐輪場及び植栽樹木が視認でき、現況と同様な住宅景観が眺望できる。</p> <p>計画建築物(新2号棟)の北端は、現況(旧5号棟)よりも北側に位置し、視認できる計画建築物の範囲は現況と比較して大きくなるが、計画建築物は既存建築物と同様の中層の集合住宅であり、植栽等の緑と調和した景観が形成されると予測する。</p>
	No. 4	菅生歩道橋 (計画地東側)	<p>計画地周辺における既存建築物の奥側に計画建築物(新2号棟)が視認でき、現況と同様な景観が眺望できる。</p> <p>計画建築物(新2号棟)は、現況で視認できる既存建築物(旧4号棟)の北側にも計画建築物(新2号棟)が出現するが、既存建築物と同様の中層の集合住宅であることから、眺望の変化の程度は小さく、周辺の建築物と調和した景観が形成されると予測する。</p>
中景域	No. 5	武蔵稲荷社付近 (計画地西側)	<p>計画地周辺の住宅地の上部や高台上に計画建築物の一部が視認でき、周辺の建築物等と一体となった緑豊かな景観が眺望できる。</p> <p>計画建築物は、現況と同様に周囲の住宅等により一部が視認できず、既存建築物と同様の中層の集合住宅であり、一体の建物群と認識されることから、眺望の変化の程度は小さいと予測する。</p>
	No. 6	菅生小学校東側付近 (計画地北側)	<p>計画地近傍の建築物等の上部に計画建築物がわずかに視認でき、計画地周辺の建物群と一体となった緑豊かな景観が眺望できる。</p> <p>計画建築物は、周囲の住宅や樹林によりほとんど視認できず、また既存建築物と同様の中層の集合住宅であり、一体の建物群と認識されることから、眺望の変化の程度は小さいと予測する。</p>
	No. 7	ビーラインヒルズ 西側付近 (計画地東側)	<p>計画建築物は、計画地東側に立地する住宅地等により視認できないことから、眺望の変化はないと予測する。</p>
	No. 8	菅生緑地北東側付近 (計画地南側)	<p>計画建築物は、計画地南側に立地する建物等により視認できないことから、眺望の変化はないと予測する。</p>

注：表中の「既存建築物」とは計画建築物を建設する前の建築物(清水台住宅)を指す。

【現 況】



【供用時】



注：計画建築物等の色彩等詳細については、今後変更の可能性がある。



写真 4.6-1(1) 代表的な眺望地点からの景観 (No.1：計画地西側出入口前)

【現 況】



【供用時】



注：計画建築物等の色彩等詳細については、今後変更の可能性がある。

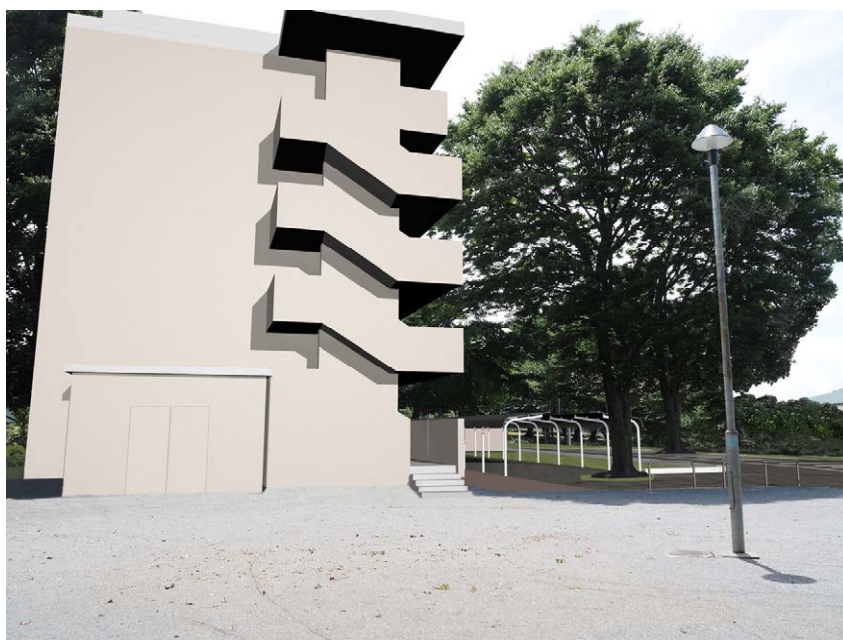


写真 4. 6-1 (2) 代表的な眺望地点からの景観 (No. 2 : 計画地南側出入口前)

【現 況】



【供用時】



注：計画建築物等の色彩等詳細については、今後変更の可能性がある。

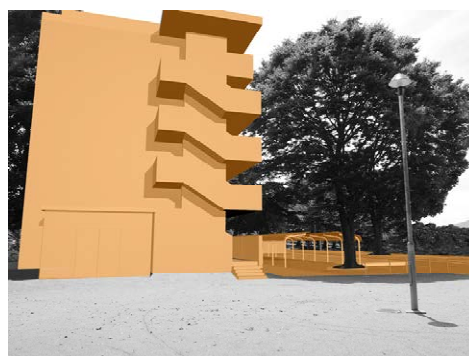


写真 4.6-1(3) 代表的な眺望地点からの景観（No.3：計画地内北側広場）

【現 況】



【供用時】



注：計画建築物等の色彩等詳細については、今後変更の可能性がある。

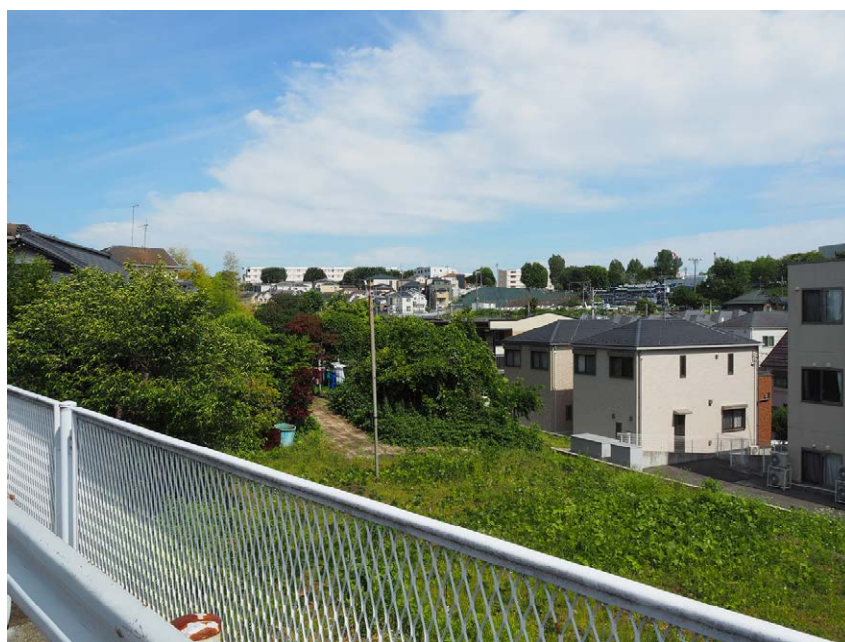


写真 4.6-1(4) 代表的な眺望地点からの景観 (No.4 : 菅生歩道橋)

【現 況】



【供用時】



注：計画建築物等の色彩等詳細については、今後変更の可能性がある。



写真 4.6-1(5) 代表的な眺望地点からの景観 (No.5：武蔵稲荷社付近)

【現 況】



【供用時】



注：計画建築物等の色彩等詳細については、今後変更の可能性がある。



写真 4. 6-1(6) 代表的な眺望地点からの景観（No. 6：菅生小学校東側付近）

【現 況】



【供用時】



注：計画建築物は周囲の建物等により視認できない。



写真 4.6-1(7) 代表的な眺望地点からの景観（No.7：ビーラインヒルズ西側付近）

【現 況】



【供用時】



注：計画建築物は周囲の建物等により視認できない。



写真 4.6-1(8) 代表的な眺望地点からの景観 (No.8 : 菅生緑地北東側付近)

② 評価

計画地には 5 階建ての計画建築物が出現するが、計画地には現在も 5 階建ての集合住宅が存在している。また、階数は計画建築物の建設前（既存建築物）と同様であり、現存する樹木は可能な限り残存させる計画であることから、主要な景観構成要素の改変はなく、地域景観の特性の変化の程度は小さいと予測した。

また、近景域からの眺望については、計画建築物は既存建築物と同様の中層の集合住宅であるため、眺望の変化の程度は小さいと予測した。

中景域からの眺望について、視認が可能な眺望地点においては、計画建築物は周辺建物と一体の建物群として認識されること、視認範囲はわずかであること、以上から、計画建築物の存在による代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度は小さいと予測した。

本事業の実施にあたっては、計画地内においては、非改変区域に現存する植栽樹木等の緑地を可能な限り保全し、景観の変化の程度を低減するなどの環境保全のための措置を講ずることから、周辺環境と調和を保つものと評価する。

4.7 構造物の影響

4.7.1 日照障害

4.7.2 テレビ受信障害

4.7 構造物の影響

4.7.1 日照障害

計画地及びその周辺における日照障害の状況等を調査し、計画建築物による日影が周辺の住環境に及ぼす影響について、予測及び評価を行った。

(1) 現況調査

計画地及びその周辺における日照障害の状況等を把握し、供用時における施設の存在による日照障害について、予測及び評価するための基礎資料を得ることを目的として現況調査を行った。

1) 調査結果

① 日照障害の状況

計画地周辺地域において、住宅等の分布状況は「第2章 計画地及びその周辺地域の概況並びに環境の特性 2.1 計画地及びその周辺地域の概況 2.1.6 土地利用の状況 (2) 土地利用の状況」(p61 参照)に、公共施設等(教育施設、保育施設、医療施設、その他市民利用施設)の分布状況は「第2章 計画地及びその周辺地域の概況並びに環境の特性 2.1 計画地及びその周辺地域の概況 2.1.8 公共施設等の状況 (1) 公共施設等」(p68～69 参照)に示すとおりである。

計画地周辺の住宅の分布状況については、計画地西側から北側及び北側から東側にかけては主に低層の戸建住宅が分布し、一部中高層の集合住宅が点在している。計画地南側については局所的に商業施設、運輸施設が立ち並んでいる。

計画地近傍については、日照障害の影響に特に配慮すべき施設として、みなみすがお保育園が存在している。

(2) 予測及び評価

本事業の供用時において、施設の存在による日照障害の影響について、予測及び評価を行った。

<工事中>

- ・施設の存在に伴う日照障害

1) 施設の存在に伴う日照障害（供用時）

① 予測

a. 予測項目

予測項目は、表 4.7-1 に示すとおりである。

表 4.7-1 予測項目（日照障害）

環境影響要因	予測項目
施設の存在	・冬至日における日影の範囲、日影となる時刻及び時間数等の日影の状況の変化の程度 ・日照障害の影響に特に配慮すべき施設等における日影となる時刻及び時間数等の日影の状況の変化の程度

b. 予測地域

予測地域は、表 4.7-2 に示すとおりである。

表 4.7-2 予測地域（日照障害）

環境影響要因	予測地域
施設の存在	計画建築物の完成後において、冬至日の真太陽時における午前 8 時から午後 4 時までの間に日影が生じると想定される地域とした。

c. 予測時期

予測時期は、表 4.7-3 に示すとおりである。

表 4.7-3 予測時期（日照障害）

環境影響要因	予測時期
施設の存在	計画建築物の完成後（供用時）の冬至日とした。

d. 予測結果

(a) 冬至日における日影の範囲、日影となる時刻及び時間数等の日影の状況の変化の程度

計画地における現況の既存建築物及び供用時の等時間日影図は図 4.7-1(1)～(2)に示すとおりである。

計画地における現況の既存建築物により日影の影響を受ける計画地周辺の既存建築物は合計で 136 棟、供用時の計画建築物により日影の影響を受ける計画地周辺の既存建築物は合計で 140 棟と予測する。現況と供用時を比較すると、冬至日に計画地の建築物により日影を受ける計画地周辺の既存建築物数は同程度であると考えられる。

関係法令に基づく測定水平面（平均地盤面+4m）での等時間日影図は、図 4.7-2 に示すとおりであり、「建築基準法」及び「川崎市建築基準条例」に基づく日影規制の内容を満足すると予測する。

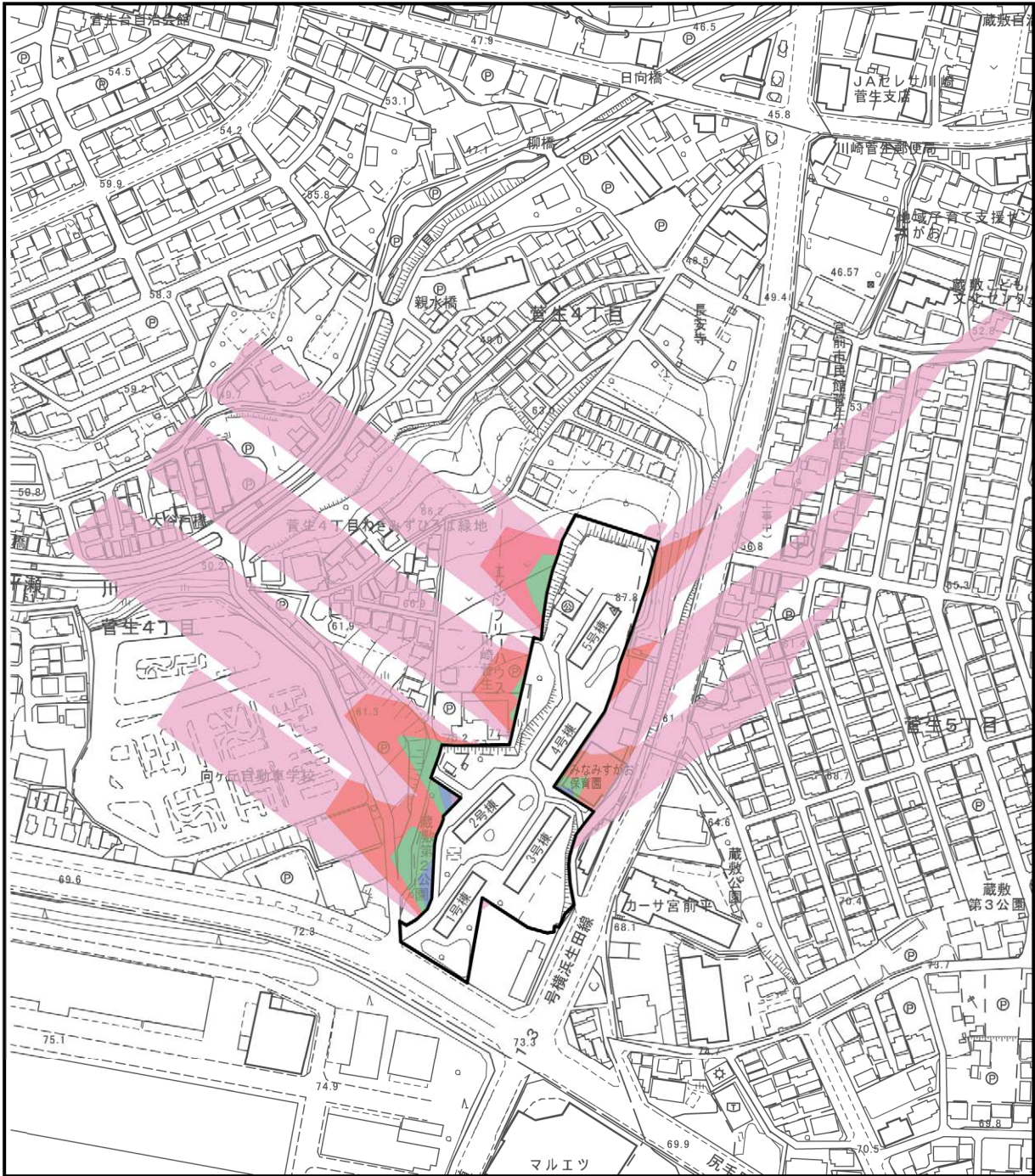
(b) 日照障害の影響に特に配慮すべき施設等における日影となる時刻及び時間数等の日影の状況の変化の程度

供用時の冬至日において、日照障害に特に配慮すべき施設が影響を受ける日影については、4～5時間日影が保育園1棟と予測する。

表 4.7-4 日影の影響を受ける既存建築物の棟数（地表面高さ（地上 0m））

日影時間	日影の影響を受ける既存建築物			
	現況		供用時	
	棟数	特に配慮すべき施設等	棟数	特に配慮すべき施設等
0～1 時間	132 棟	—	135 棟	—
1～2 時間	2 棟	—	3 棟	—
2～3 時間	1 棟	—	1 棟	—
3～4 時間	1 棟	みなみすがお保育園	0 棟	—
4～5 時間	0 棟	—	1 棟	みなみすがお保育園
5 時間以上	0 棟	—	0 棟	—
合計	136 棟		140 棟	

注 1：日影時間は当該建築物に最も長く日影が生ずる時間とした。









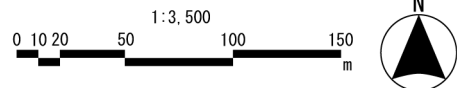
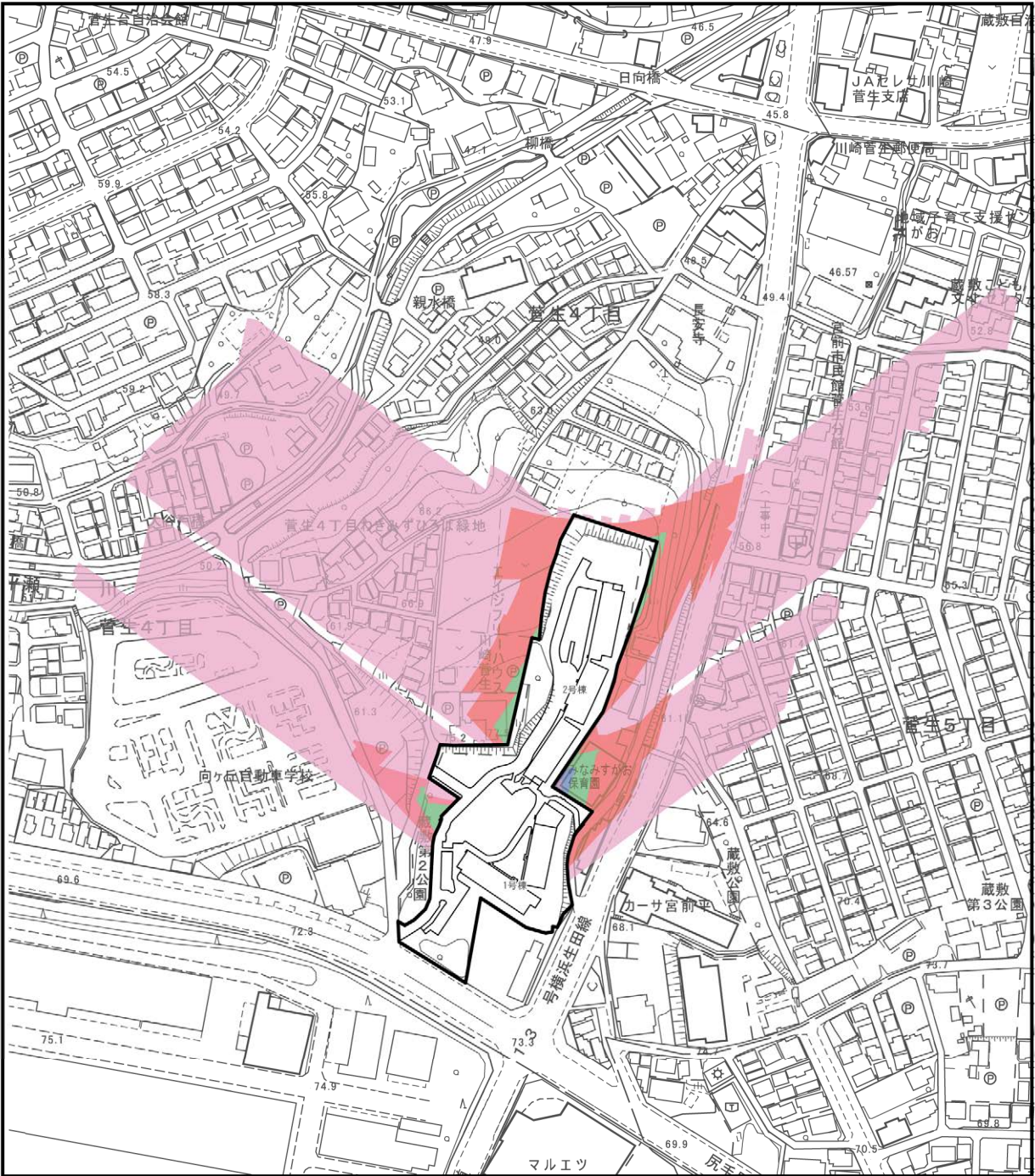
凡 例	
	計画地
	: 0 ~ 1 時間
	: 1 ~ 2 時間
	: 2 ~ 3 時間
	: 3 ~ 4 時間
	: 4 ~ 5 時間

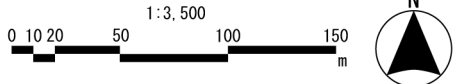
図 4.7-1(1) 等時間日影図
(現況：地表面高さ (地上 0m))





凡 例	
□ 計画地	等時間日影
	： 0 ～ 1 時間
	： 1 ～ 2 時間
	： 2 ～ 3 時間
	： 3 ～ 4 時間
	： 4 ～ 5 時間

図 4.7-1(2) 等時間日影図
(供用時：地表高さ(地上 0m))



② 評価

冬至日の地表面高さにおいて、計画地の建築物により日影を受ける計画地周辺の建築物はそれぞれ現況136棟、供用時140棟と予測した。現況と供用時を比較すると、冬至日に計画地の建築物により日影を受ける計画地周辺の建築物は同程度であると考えられる。

関係法令に基づく測定水平面（平均地盤面+4m）での等時間日影については、「建築基準法」及び「川崎市建築基準条例」に基づく日影規制の内容を満足すると予測した。

供用時の冬至日において、日照障害に特に配慮すべき施設が影響を受ける日影については、4～5時間日影が保育園1棟と予測した。また、既存建築物が影響を受ける日影については、0～1時間日影が135棟、1～2時間日影が3棟、2～3時間日影が1棟、4～5時間日影が1棟と予測した。

本事業では、近隣の住宅等への日照障害の影響に配慮し、計画建築物と周辺地域の住宅との離隔を図ることの環境保全のための措置を講じる計画である。

以上のことから、計画地周辺の住環境に著しい影響を与えることはないものと評価する。

4.7.2 テレビ受信障害

計画地及びその周辺におけるテレビ電波等の状況を調査し、計画建築物によりテレビ電波の受信障害が生じる範囲及びその程度について、予測及び評価を行った。

(1) 現況調査

計画地及びその周辺におけるテレビ電波（地上波）の受信状況等を把握し、供用時における施設の存在によるテレビ受信障害の影響について、予測及び評価するための基礎資料を得ることを目的として現況調査を行った。

1) 調査結果

① テレビ電波（地上波）の受信状況

a. テレビ受信画像・品質の状況

地上デジタル放送の受信画像・品質の調査結果は表 4.7-5 に示すとおりである。

画像評価について、東京スカイツリー（16ch、21～27ch）は全ての調査地点で「正常に受信」（○）であった。テレビ神奈川局（18ch）では1地点で「受信不能」（×）がみられたが、その他の地点はすべて「正常に受信」（○）であった。

品質評価について、東京スカイツリー（16ch、21～27ch）では、ほとんどの調査地点で「きわめて良好」（A）であり、一部の地点で「良好」（B）がみられた。テレビ神奈川局（18ch）では、1地点で「受信不能」（E）がみられたが、18地点で「きわめて良好」（A）、1地点で「良好」（B）であった。

なお、画像評価×、品質評価 E の地点（地点 17）は、電波到来方向に位置する丘陵地により遮へいされる形となること、また丘陵部上の調査地点（地点 15、16）は画像評価○、品質評価 A であることから、本地点の受信状況は地形的要因によるものと考えられる。

b. テレビ電波の強度の状況

テレビ電波の強度の状況の調査結果は表 4.7-5 に示すとおりである。

端子電圧は、東京スカイツリー（16、21～27ch）が 37.2～84.4dB（ μ V）、テレビ神奈川局（18ch）が 31.2～69.4dB（ μ V）であった。

表 4.7-5 テレビ受信画質・品質及び端子電圧の調査結果

送信所	ch	局名	測定 地点数	画像評価 ^{注1} (地点数)		品質評価 ^{注2}				端子 電圧
				○	△, ×	A	B	C, D	E	dB (μ V)
TVKタワー	18	テレビ神奈川	20	19	1	18	1	0	1	31.2～69.4
東京スカイツリー	16	MXテレビ	20	20	0	18	2	0	0	37.2～69.3
	21	フジテレビ	20	20	0	19	1	0	0	48.0～79.9
	22	TBSテレビ	20	20	0	18	2	0	0	48.4～80.2
	23	テレビ東京	20	20	0	20	0	0	0	50.9～84.4
	24	テレビ朝日	20	20	0	17	3	0	0	46.6～80.6
	25	日本テレビ	20	20	0	20	0	0	0	49.1～83.8
	26	NHK教育	20	20	0	19	1	0	0	48.3～82.1
27	NHK総合	20	20	0	19	1	0	0	48.1～81.6	

注1：画像評価の基準

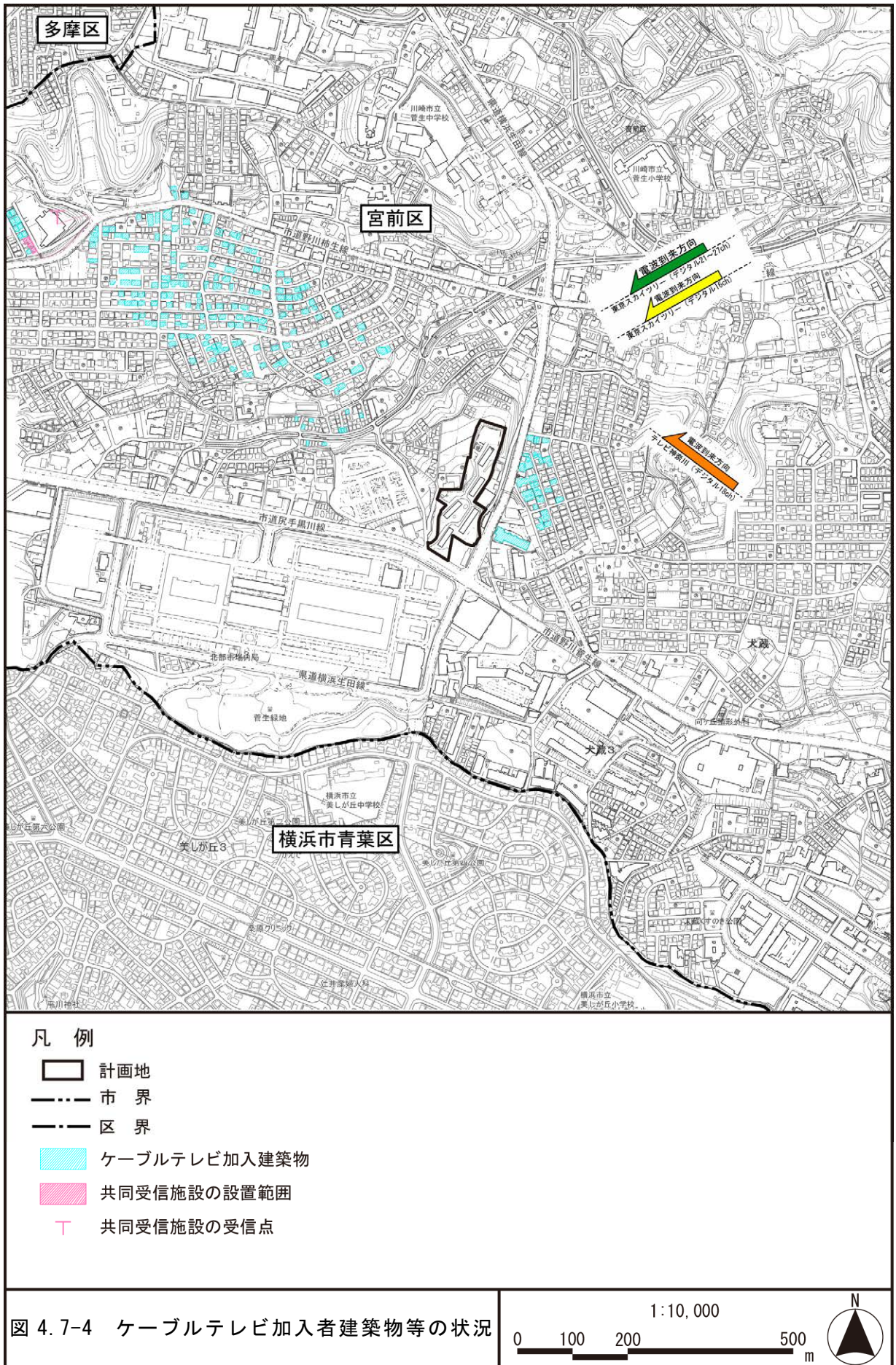
○：正常に受信、△：ブロックノイズや画面フリーズが認められる、×：受信不能

注2：品質評価

A：きわめて良好、B：良好、C：おおむね良好、D：不良、E：受信不能

a. テレビ電波の受信形態

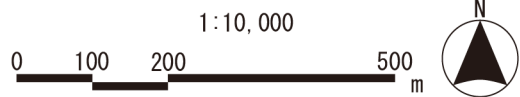
テレビ電波の受信形態（ケーブルテレビ加入者建築物等）の分布状況については、図 4.7-4 に示すとおりである。



凡例

- 計画地
- 市界
- 区界
- ケーブルテレビ加入建築物
- 共同受信施設の設置範囲
- T 共同受信施設の受信点

図 4.7-4 ケーブルテレビ加入者建築物等の状況



② テレビ電波の送信の状況

a. 地上デジタル放送

調査地域において受信可能なテレビ電波（地上デジタル放送）の送信状況は表 4.7-6 に示すとおりである。

表 4.7-6 テレビ電波の送信状況（地上デジタル放送）

送信所	ch	局名	周波数 (MHz)	出力 (kW)	電波略称	送信所の所在	送信高 (海拔)
TVKタワー	18	テレビ神奈川	500～506	1	UHF	鶴見区三ッ池公園	190.5m
東京スカイツリー	16	MXテレビ	488～494	3		東京都墨田区押上	566.0m
	21	フジテレビ	518～524	10			604.0m
	22	TBSテレビ	524～530				584.0m
	23	テレビ東京	530～536				594.0m
	24	テレビ朝日	536～542				594.0m
	25	日本テレビ	542～548				604.0m
	26	NHK教育	548～554				614.0m
	27	NHK総合	554～560				614.0m

b. 衛星放送

調査地域において受信可能なテレビ電波（衛星放送）の送信状況は表 4.7-7 に示すとおりである。

表 4.7-7 テレビ電波の送信状況（衛星放送）

区分	軌道位置	放送局名	衛星名称
BS放送	東経 110°	NHK BS1	BSAT-3a BSAT-3b BSAT-3c /JCSAT-110R JCSAT-110A BSAT-4a BSAT-4b
		NHK BSプレミアム	
		BS日テレ	
		BS朝日	
		BS-TBS	
		BSテレ東	
		BSフジ	
		WOWWOW	
		スターチャンネル	
CS放送	東経 124°	スカパー！ 他	JCSAT-4B
		スカパー！	JCSAT-3A
	東経 128°		

(2) 予測及び評価

本事業の供用時において、施設の存在によるテレビ受信障害の影響について、予測及び評価を行った。

＜供用時＞

- ・施設の存在に伴うテレビ電波の受信障害

1) 施設の存在に伴うテレビ電波の受信障害（供用時）

① 予測

a. 予測項目

予測項目は、表 4.7-8 に示すとおりである。

表 4.7-8 予測項目（テレビ受信障害）

環境影響要因	予測項目
施設の存在	テレビ電波（地上デジタル放送、衛星デジタル放送）の受信障害が生じる範囲及びその程度

b. 予測地域

予測地域は、表 4.7-9 に示すとおりである。

表 4.7-9 予測地域（テレビ受信障害）

環境影響要因	予測地域
施設の存在	予測地域は調査地域と同様とし、予測地点は調査地点を勘案し、変化するテレビ電波の状況を適切に把握し得る地点とした。

c. 予測時期

予測時期は、表 4.7-10 に示すとおりである。

表 4.7-10 予測時期（テレビ受信障害）

環境影響要因	予測時期
施設の存在	計画建築物の工事完了時期とした。

d. 予測結果

(a) 地上デジタル放送

計画建築物による地上デジタル放送のテレビ受信障害予測範囲は、表 4.7-11 及び図 4.7-5 に示すとおりである。

東京スカイツリー（21～27ch）の遮へい障害は、計画地外側において、発生しないと予測する。東京スカイツリー（16ch）については、計画地外側の南西方向に遮へい障害が発生すると予測する。なお、遮へい障害予測範囲には、遮へい障害により影響を受ける建築物は存在しない。

テレビ神奈川局（18ch）の遮へい障害は、計画地外側において、北西方向に遮へい障害が発生すると予測する。遮へい障害予測範囲には、59 棟の建築物（倉庫等は除く）が存在し、遮へい障害により影響を受ける可能性があるとして予測する。

表 4.7-11 テレビ受信障害予測範囲（地上デジタル放送に係る遮へい障害）

送信所	ch	受信障害予測範囲 ^{注1}			受信障害予測範囲に位置する建物棟数 ^{注2}		
		方向	最大距離	最大幅	CATV 有	CATV 無	計
東京スカイツリー	21～27ch	南西	0m	0m	—	—	—
	16ch	南西	約 10m	約 18m	0 棟	0 棟	0 棟
TVKタワー	18ch	北西	約 180m	約 180m	0 棟	59 棟	59 棟

注 1：最大距離、最大幅は計画地外側の遮へい障害予測範囲を示す。

注 2：受信障害予測範囲に位置する建物棟数は空中写真等からの計上による。

注 3：地上デジタル波によるテレビ電波は、反射波等の障害に強い伝送方式を採用していることから、通常、反射障害は発生しないとされている。

(b) 衛星放送

計画建築物による衛星デジタル放送のテレビ受信障害予測範囲は、表 4.7-12 及び図 4.7-6 に示すとおりである。

衛星デジタル放送（BS・CS110°）の遮へい障害は、計画地外側において、北東方向に発生すると予測する。遮へい障害予測範囲には、2 棟の建物が遮へい障害により影響を受ける可能性があるとして予測する。なお、衛星デジタル放送（CS124°、128°）については、計画地外側に遮へい障害は発生しないと予測する。

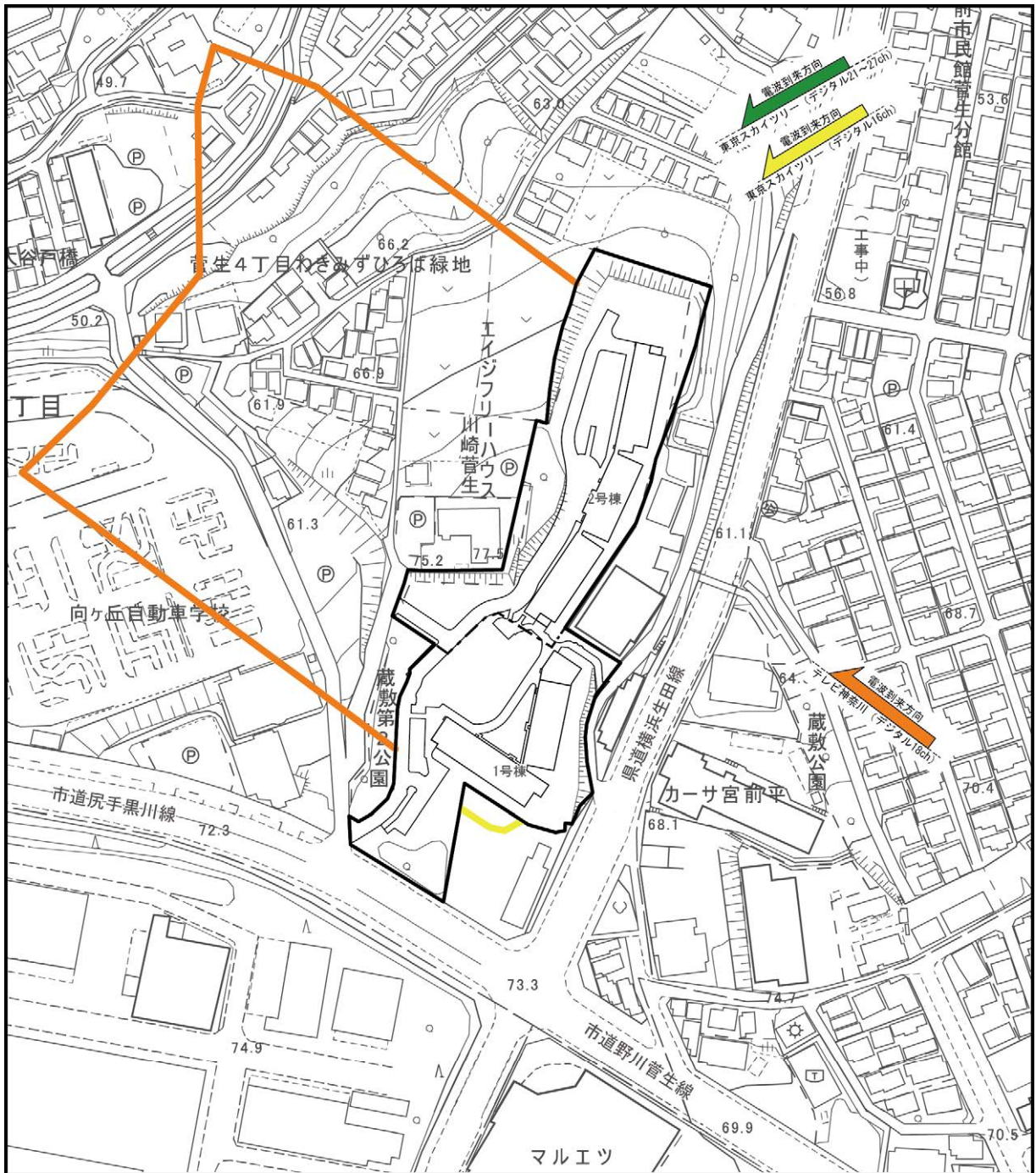
表 4.7-12 テレビ受信障害予測範囲（衛星デジタル放送に係る遮へい障害）

区分	対象局	受信障害予測範囲 ^{注1}			受信障害範囲に位置する建物棟数 ^{注2}		
		方向	最大距離	最大幅	CATV 有	CATV 無	計
衛星デジタル放送	BS・CS110°	北東	約 13m	約 6m	0 棟	2 棟	2 棟
	CS124°、128°	北東	0m	0m	—	—	—

注 1：最大距離、最大幅は計画地外側の遮へい障害予測範囲を示す。

注 2：受信障害予測範囲に位置する建物棟数は空中写真等からの計上による。

注 3：地上デジタル波によるテレビ電波は、反射波等の障害に強い伝送方式を採用していることから、通常、反射障害は発生しないとされている。



凡 例

□ 計画地

遮へい障害予測範囲

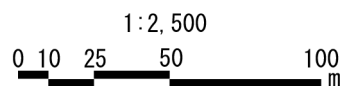
■ 東京スカイツリー (21~27ch)

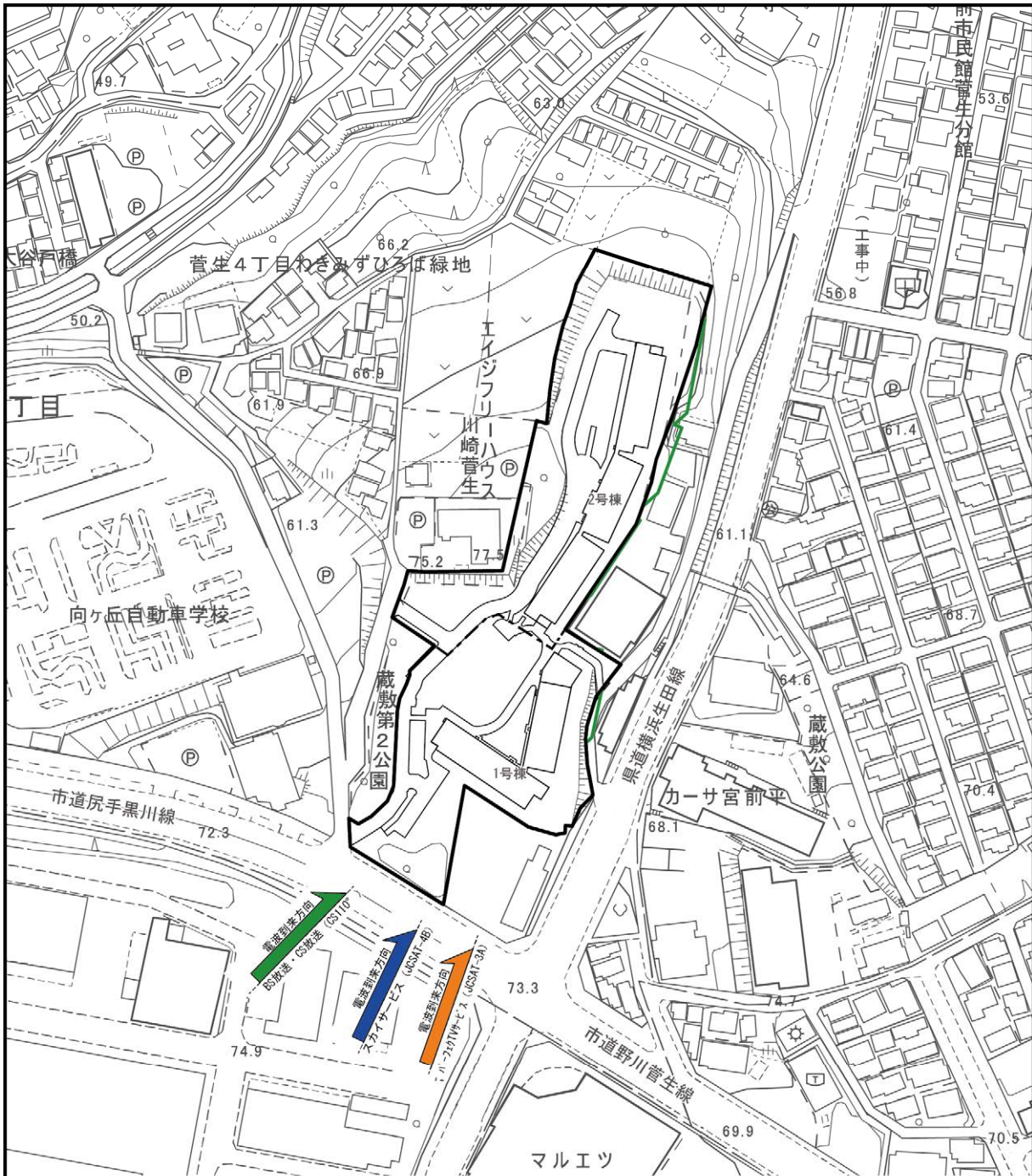
■ 東京スカイツリー (16ch)

■ テレビ神奈川局 (18ch)

注:東京スカイツリー(21~27ch)の受信障害予測範囲は計画地外には発生しない。

図 4.7-5 地上デジタル放送の受信障害予測範囲





凡例

□ 計画地

遮へい障害範囲

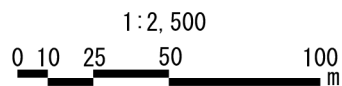
■ BS放送・CS放送 (CS110°)

■ CS124° (スカパー・ペルス (JCSAT-4B))

■ CS128° (ハペ-TVパーペルス (JCSAT-3A))

注:CS124°、CS128°の受信障害予測範囲は計画地外には発生しない。

図 4.7-6 衛星デジタル放送の受信障害予測範囲



② 評価

東京スカイツリー（21～27ch）の遮へい障害は、計画地外側において、発生しないと予測した。東京スカイツリー（16ch）については、計画地外側の南西方向（最大距離約 10m、最大幅約 18m）に遮へい障害が発生すると予測した。なお、遮へい障害予測範囲には、遮へい障害により影響を受ける建築物は存在しない。

テレビ神奈川局（18ch）の遮へい障害は、計画地外側において、北西方向（最大距離約 180m、最大幅約 180m）に遮へい障害が発生すると予測した。遮へい障害予測範囲には、59 棟の建築物（倉庫等は除く）が存在し、遮へい障害により影響を受ける可能性があると予測した。

衛星デジタル放送（BS・CS110°）の遮へい障害は、計画地外側において、北東方向（最大距離約 13m、最大幅約 6m）に発生すると予測した。遮へい障害予測範囲には、2 棟の建築物が遮へい障害により影響を受ける可能性があると予測した。なお、衛星デジタル放送（CS124°、128°）については、計画地外側に遮へい障害は発生しないと予測した。

計画建築物によるテレビ受信障害に対しては、地上躯体工事の進捗に合わせて、障害の実態を調査、確認の上、障害の発生状況に応じて、ケーブルテレビへの加入等の対応を行う等の環境保全のための措置を講じることから、良好な受信画質が維持され、かつ、現状を悪化させることはないものと評価する。

4.8 地域交通

4.8.1 交通安全、交通混雑

4.8 地域交通

4.8.1 交通安全、交通混雑

計画地及びその周辺地域における地域交通の状況等を調査し、工事中の工事用車両の走行に伴う計画地周辺の道路の交通安全、交通混雑に及ぼす影響について、予測及び評価を行った。

(1) 現況調査

計画地周辺地域における地域交通の状況等を把握し、工事中における工事用車両の走行に伴う交通安全、交通混雑について、予測及び評価するための基礎資料を得ることを目的として現況調査を行った。

1) 調査結果

① 地域交通の状況

a. 日常生活圏等の状況

(a) 公共施設等の位置

公共施設等の分布状況は、「第2章 計画地及びその周辺地域の概況並びに環境の特性 2.1 計画地及びその周辺地域の概況 2.1.8 公共施設等の状況」(p68～69 参照)に示すとおりである。

(b) 通学区域及び通学路の状況

計画地及びその周辺における通学区域の状況については、計画地の位置する宮前区について整理した。

計画地の通学区域は、菅生小学校及び菅生中学校に属し、菅生小学校は計画地から北北東側約600m先に、菅生中学校は計画地から北北西側約600m先に位置している。

計画地周辺の通学区域については、菅生小学校、稗原小学校、犬蔵小学校、菅生中学校及び犬蔵中学校に属している。

計画地周辺の通学路については、工事用車両走行ルート(市道尻手黒川線上)において、稗原小学校の指定通学路と一部重複又は横断する箇所がある。

(c) 公共交通機関の状況

公共交通機関の状況は、「第2章 計画地及びその周辺地域の概況並びに環境の特性 2.1 計画地及びその周辺地域の概況 2.1.7 交通、運輸の状況」(p66～67 参照)に示すとおりである。

b. 道路の状況

(a) 道路構造、車線数及び交通規制の状況

清水台交差点及び稗原交差点における道路構造、車線数及び交通規制の状況は、図4.8-1(1)～(2)に示すとおりである。

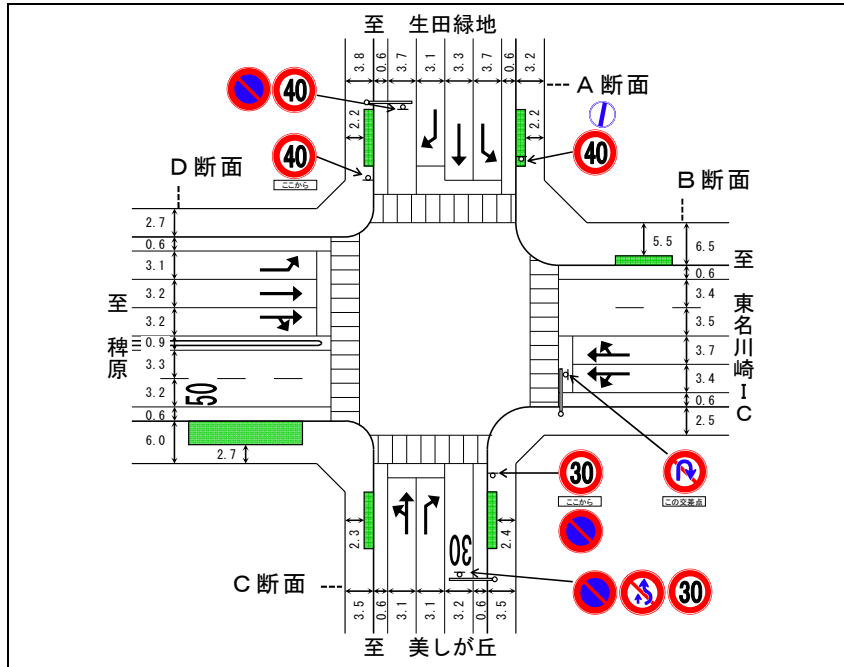


図 4.8-1(1) 清水台交差点

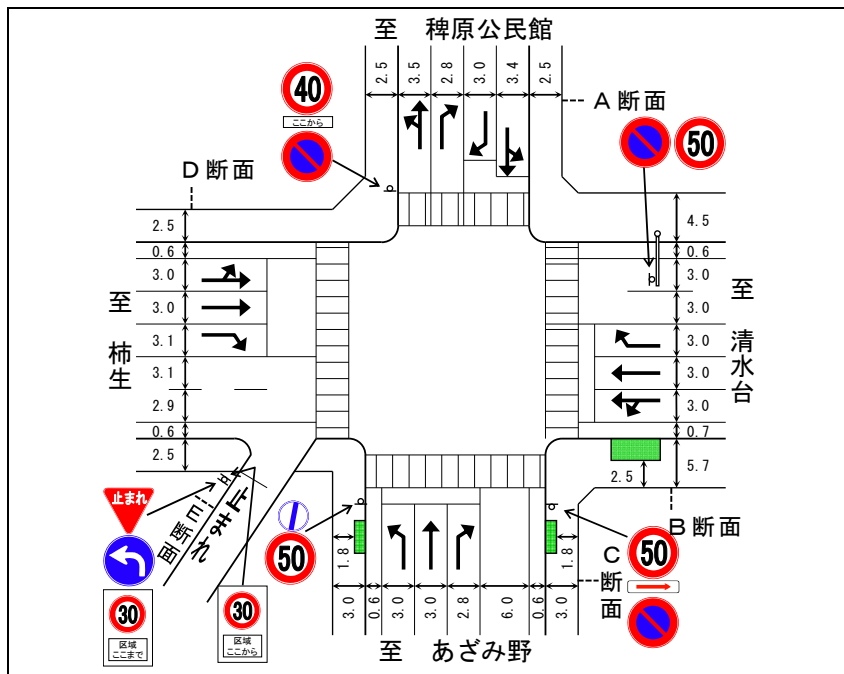


図 4.8-1(2) 稗原交差点

注：■ は歩道上の植樹帯を示す。

(b) 自動車交通量及び歩行者交通量等の状況

a) 既存資料調査

自動車交通量の状況については、「第 2 章 計画地及びその周辺地域の概況並びに環境の特性 2.1 計画地及びその周辺地域の概況 2.1.7 交通、運輸の状況 (1) 道路交通」(p62～65 参照) に示すとおりである。

b) 現地調査

【自動車交通量 (交差点)】

自動車交通量の調査時間帯 (6～22 時) のうち、12 時間交通量 (7～19 時) について集計した自動車交通量 (交差点) は、表 4.8-1(1)～(2) に示すとおりである。

清水台交差点における 12 時間交通量 (7～19 時) は、断面交通量で 7,956～21,859 台、大型車混入率は 7.4～13.9% である。また、ピーク時間帯は A 断面、B 断面及び D 断面で 17 時台、C 断面で 11 時台である。

稗原交差点における 12 時間交通量 (7～19 時) は、断面交通量^注で 251～15,137 台、大型車混入率は 4.4～10.8% であった。また、ピーク時間帯は A 断面及び C 断面で 7 時台、B 断面及び D 断面で 17 時台、E 断面で 8 時台であった。

注：断面交通量は、断面からの交差点流入交通量及び交差点流出交通量の合計を示す。なお、E 断面については、稗原交差点への流入はないことから、通過交通量を示す。

表 4.8-1(1) 自動車交通量の調査結果 (断面交通量：清水台交差点)

断面 注 1	12 時間交通量 ^{注 2}					ピーク時間交通量					
	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)	大型車 混入率 (%)	バイク (台)	ピーク 時間帯	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)	大型車 混入率 (%)	バイク (台)
A	1,751	13,915	15,666	11.2	928	17 時台	96	1,356	1,452	6.6	121
B	2,683	19,176	21,859	12.3	1,511	17 時台	166	2,067	2,233	7.4	193
C	590	7,366	7,956	7.4	552	11 時台	65	714	779	8.3	53
D	1,942	12,051	13,993	13.9	1,145	17 時台	127	1,294	1,421	8.9	143

注 1：断面位置は図 4.8-1(1) に示すとおりである。

注 2：7～19 時までの 12 時間交通量を示す。

表 4.8-1(2) 自動車交通量の調査結果 (断面交通量：稗原交差点)

断面 注 1	12 時間交通量 ^{注 2}					ピーク時間交通量					
	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)	大型車 混入率 (%)	バイク (台)	ピーク 時間帯	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)	大型車 混入率 (%)	バイク (台)
A	621	8,245	8,866	7.0	779	7 時台	46	798	844	5.5	100
B	1,446	12,002	13,448	10.8	1,056	17 時台	84	1,196	1,280	6.6	125
C	709	9,545	10,254	6.9	686	7 時台	64	922	986	6.5	92
D	1,606	13,531	15,137	10.6	1,002	17 時台	84	1,307	1,391	6.0	134
E	11	240	251	4.4	65	8 時台	1	58	59	1.7	5

注 1：断面位置は図 4.8-1(2) に示すとおりである。

注 2：7～19 時までの 12 時間交通量を示す。

【自動車交通量（市道菅生 328 号線－市道尻手黒川線交差部）】

自動車交通量の調査時間帯（6 時～22 時）のうち、12 時間交通量（7 時～19 時）について集計した自動車交通量は表 4.8-2 に示すとおりである。

方向別の 12 時間交通量（7～19 時）は、94～417 台であり、大型車混入率は 10.3～29.8% である。また、ピーク時間帯は 10 時台（方向②、③）、12 時台（方向②、④）、16 時台（方向④）及び 17 時台（方向①、③）である。

表 4.8-2 自動車交通量の調査結果（方向別：市道菅生 328 号線－市道尻手黒川線交差部）

方向 ^{注1}	12 時間交通量 ^{注2}				ピーク時間交通量 ^{注3}				
	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)	大型車 混入率 (%)	ピーク 時間帯	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)	大型車 混入率 (%)
①	53	364	417	12.7	17 時台	4	44	48	8.3
②	49	248	297	16.5	10 時台	3	29	32	9.4
					12 時台	5	27	32	15.6
③	21	182	203	10.3	10 時台	1	22	23	4.3
					17 時台	0	23	23	0.0
④	28	66	94	29.8	12 時台	3	10	13	23.1
					16 時台	2	11	13	15.4

注 1：自動車交通量の調査方向は図 4.8-2(1)に示すとおりである。

注 2：7～19 時までの 12 時間交通量を示す。

注 3：7～19 時までの時間帯におけるピーク時間交通量（台/時）を示す。なお、方向②、方向③及び方向④においては、調査時間帯（6～22 時）におけるピーク時間交通量（台/時）は 20 時台であった。

【歩行者等交通量等（市道菅生 328 号線－市道尻手黒川線交差部）】

歩行者等交通量の調査時間帯（6 時～22 時）のうち、12 時間交通量（7 時～19 時）について集計した歩行者交通量は、表 4.8-3 に示すとおりである。

方向別の 12 時間交通量（7～19 時）は、歩行者及び自転車の合計で 279 人・台～764 人・台である。また、ピーク時間帯は、8 時台（方向④）、11 時台（方向②、③）、17 時台（方向③）及び 18 時台（方向①）である。

表 4.8-3 歩行者等交通量の調査結果（方向別：市道菅生 328 号線－市道尻手黒川線交差部）

方向	12 時間交通量 ^{注2}			ピーク時間交通量 ^{注3}			
	歩行者 (人)	自転車 (台)	合計 (人・台)	ピーク 時間帯	歩行者 (人)	自転車 (台)	合計 (人・台)
① (①' 含む)	223	67	290	18 時台	37	8	45
②	212	67	279	11 時台	39	7	46
③	384	380	764	11 時台	50	33	83
				17 時台	38	45	83
④	203	268	471	8 時台	29	94	123

注 1：歩行者等交通量の調査方向は図 4.8-2(2)に示すとおりである。

注 2：7～19 時までの 12 時間交通量を示す。

注 3：7～19 時までの時間帯におけるピーク時間交通量（人・台/時）を示す。

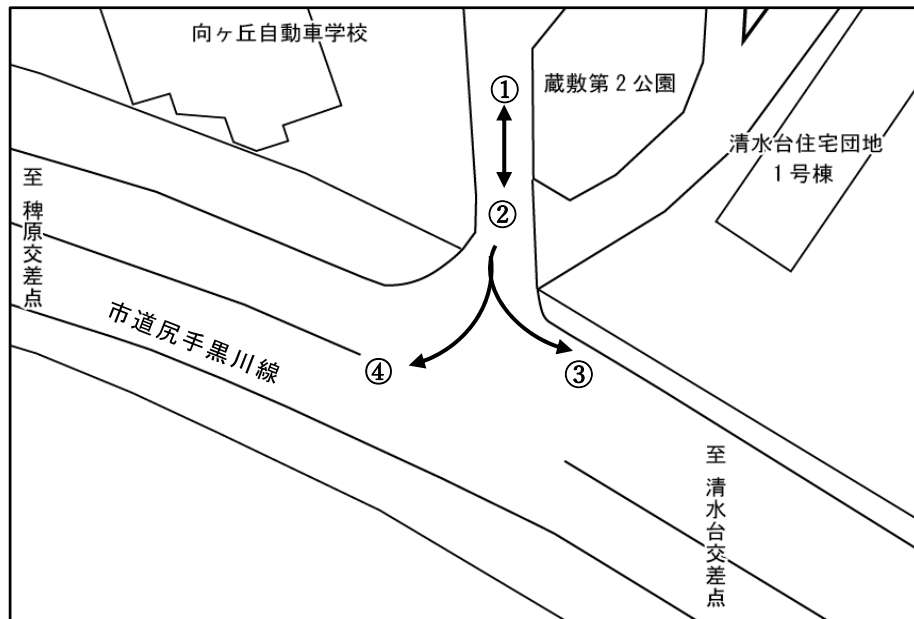


図 4.8-2(1) 自動車交通量調査方向図
(市道菅生 328 号線—市道尻手黒川線交差点)

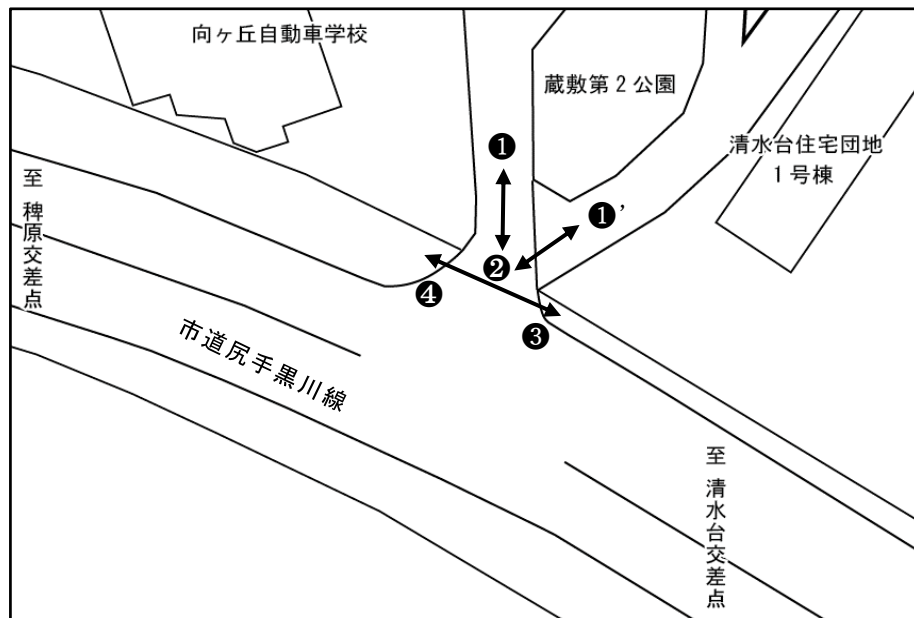


図 4.8-2(2) 歩行者等交通量調査方向図
(市道菅生 328 号線—市道尻手黒川線交差点)

(c) 交通処理の状況

a) 滞留長、渋滞長

滞留長及び渋滞長の調査結果は表 4.8-4 に示すとおりである。

清水台交差点における最長の滞留長及び渋滞長は、流入方向 B の左折直進及び直進右折の滞留長 1,050m (8 時台)、渋滞長 1,000m (8 時台) であった。

稗原交差点における最長の滞留長及び渋滞長は、流入方向 A の左折直進の滞留長 300m (14 時台)、渋滞長 200m (7 時台) であった。

表 4.8-4 滞留長・渋滞長の調査結果

調査地点	流入方向 ^{注1}	車線	滞留長		渋滞長	
			時間帯	最大滞留長	時間帯	最大渋滞長
清水台 交差点	A	第一車線 (左折)	14 時台	180m	10, 14 時台	30m
		第二車線 (直進)	15 時台	170m	15 時台	70m
		第三車線 (右折)	15 時台	80m	11, 15 時台	40m
	B	第一車線 (左折直進)	8 時台	1,050m	8 時台	1,000m
		第二車線 (直進右折)	8 時台	1,050m	8 時台	1,000m
	C	第一車線 (左折直進)	8 時台	400m	8 時台	350m
		第二車線 (右折)	11 時台	90m	11 時台	50m
	D	第一車線 (左折)	7, 8, 12 時台	60m	8 時台	30m
		第二車線 (直進)	8 時台	730m	8 時台	530m
		第三車線 (直進右折)	8 時台	540m	8 時台	390m
稗原 交差点	A	第一車線 (左折直進)	14 時台	300m	7 時台	200m ^{注2}
		第二車線 (右折)	10~16 時台	20m	—	—
	B	第一車線 (左折直進)	17 時台	150m	17 時台	60m
		第二車線 (直進)	17 時台	170m	17 時台	60m
		第三車線 (右折)	18 時台	50m	—	—
	C	第一車線 (左折)	9 時台	150m	9 時台	110m
		第二車線 (直進)	8 時台	240m	8 時台	120m
		第三車線 (右折)	15 時台	50m	—	—
	D	第一車線 (左折直進)	8 時台	200m	8 時台	50m
第二車線 (直進)		10 時台	220m	7, 8, 10 時台	40m	
第三車線 (右折)		17 時台	90m	17 時台	30m	

注 1：交差点への流入方向は図 4.8-1(1)～(2)に示すとおりである。

注 2：稗原交差点とその北側にある稗原公民館交差点との間に車両がなく、稗原公民館交差点に北側から流入する車線の停止線からの観測結果を示す。



図 4.8-3 参考：稗原交差点と稗原公民館交差点

b) 車頭時間（飽和交通流率調査）

交差点需要率及び混雑度の予測で用いる飽和交通流率（実測値）の算出にあたって、通過交通量のピークと考えられる4時間帯の車頭時間（通過時間）及び通過台数の調査を行い、飽和交通流率を算出した。

なお、調査時間帯は、自動車交通量（交差点）の調査結果（表4.8-1(1)～(2)参照）及び渋滞長（表4.8-4参照）の調査結果をもとに設定した。^注

飽和交通流率の調査結果は、表4.8-5に示すとおりである。

注：調査時間帯の設定については、自動車交通量（交差点）の調査結果より、通過交通量のピークは横断歩行者等の影響が少なかった17時台（清水台交差点：A、B及びD断面、稗原交差点：B及びD断面）にあらわれているが、通勤、通学の横断歩行者等の影響により渋滞長がより長く観測された7～8時台が需要交通量としてはピークの可能性が考えられ、また17時台の通過交通量のピークは飽和交通流率の理想的な条件で交通が処理されている可能性が高いと考えられた。このため、横断歩行者等の影響をより実態的に観測できる時間帯が安全側（交通処理としては厳しめ）の飽和交通流率を得られると考えられることから7～8時台を含む4時間帯を調査時間帯として設定した。

表 4.8-5 飽和交通流率の調査結果

調査地点	流入部	車線	飽和交通流率（台/h） ^注
清水台 交差点	A	左折	1,221
		直進	1,265
		右折	1,383
	B	直進左折	1,429
		直進右折	1,390
	C	直進左折	1,251
		右折	1,868
	D	左折	787
		直進	1,348
		直進右折	1,465
稗原 交差点	A	直進左折	1,353
		右折	1,404
	B	直進左折	1,252
		直進	1,380
		右折	997
	C	左折	1,194
		直進	1,517
		右折	1,313
	D	直進左折	1,366
		直進	1,479
右折		1,304	

注：7～10時台までの飽和交通流率（台/h）の平均値を示す。

c) 信号現示

各交差点の信号サイクル長は、表 4.8-6 に示すとおりである。

表 4.8-6 信号現示の調査結果

調査地点	サイクル長
清水台交差点	130～154 秒
稗原交差点	140 秒

c. 交通安全の状況

(a) 交通安全対策の状況

計画地西側出入口部分から市道尻手黒川線（市道菅生 328 号線－市道尻手黒川線交差部）までの経路においては、歩道による歩車分離は図られていない。市道 328 号線と市道尻手黒川線の交差部においては、横断歩道が設置されている。計画地近傍の市道尻手黒川線の沿道ではマウントアップ、植樹帯、車止め、一部区間でガードレール、ガードパイプの設置がみられる。

また、清水台交差点から稗原交差点の区間における市道尻手黒川線についてもマウントアップに加え、ガードレールやガードパイプ、植樹帯が設置されている。

(b) 交通事故の発生状況

交通事故の発生状況は、表 4.8-7 に示すとおりである。

清水台交差点から稗原交差点までの区間においては、自動車を伴う事故が最も多く発生しており、交差点のほか道路の交差部付近で事故が発生している。

表 4.8-7 交通事故の発生状況（令和 4 年度）

事故形態	件数
自動車 × 自動車	8
自動車 × 二輪車	2
自動車 × 歩行者	2
自動車 × 自転車	3
二輪車 × 原動機付自転車	1
原動機付自転車 × 歩行者	1
合計	17

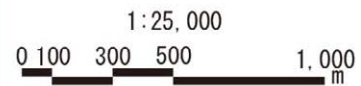
出典：宮前警察署提供ヒアリング



凡例

- 計画地
- 市界
- 区界
- 道路構造・車線数・交通規制の状況、自動車交通量、交通処理の状況
- 自動車交通量及び歩行者交通量等
- 交通安全の状況調査範囲

図 4.8-4 地域交通の状況に係る調査地点



(2) 予測及び評価

本事業の工事中において、工事用車両の走行に伴う交通安全、交通混雑について、予測及び評価を行った。

<工事中>

- ・工事用車両の走行に伴う交通安全、交通混雑

1) 工事用車両の走行に伴う交通安全、交通混雑（工事中）

① 予測

a. 予測項目

予測項目は、表 4.8-8 に示すとおりである。

表 4.8-8 予測項目（交通安全、交通混雑）

環境影響要因	予測項目
工事用車両の走行	工事用車両の走行により変化する交通安全、交通混雑の状況

b. 予測地域

予測地域は、表 4.8-9 に示すとおりである。

表 4.8-9 予測地域（交通安全、交通混雑）

環境影響要因	予測地域
工事用車両の走行	交通安全については、工事用車両走行ルートである市道菅生 327 号線、市道菅生 328 号線（一部区間）及び清水台交差点から稗原交差点までの市道尻手黒川線とした。 交通混雑については、工事用車両走行ルートである市道尻手黒川線上の 2 交差点（清水台交差点及び稗原交差点）とした（p199 参照）。

c. 予測時期

予測時期は、表 4.8-10 に示すとおりである。

表 4.8-10 予測時期（交通安全、交通混雑）

環境影響要因	予測時期
工事用車両の走行	工事用車両の 1 日あたりの走行台数が最大になると想定される時期（工事開始後 55 ヶ月目）のピーク日のうち、需要交通量のピーク時間帯とした。

d. 予測結果

(a) 工事用車両の走行により変化する交通安全の状況

工事用車両走行ルートのうち、資材等搬入ルートは、市道尻手黒川線から左折して施工ヤード南側へ流入する経路（1期工事）、市道尻手黒川線から左折して市道菅生328号線及び市道菅生327号線を経て右折して施工ヤード西側に流入する経路（2期工事）がある。資材等搬出ルートは、施工ヤード南側から左折して市道尻手黒川線へ合流する経路（1期工事）、施工ヤード西側から左折して、市道菅生327号線及び市道菅生328号線を経て、左折して市道尻手黒川線へ合流する経路（2期工事）がある。

工事用車両の主要な走行ルート上の歩車分離状況等について、市道菅生327号線については白線のみであり、市道菅生328号線については交通安全施設による歩車分離は図られていない。市道尻手黒川線と市道菅生328号線の交差点には横断歩道が設置されており、計画地近傍における市道尻手黒川線の歩道部は、マウントアップに加え、ガードレールや植樹帯が整備されている。なお、清水台交差点から稗原交差点の区間における市道尻手黒川線についてもマウントアップに加え、ガードレールやガードパイプ、植樹帯が設置されている。

工事用車両走行ルートのうち、市道菅生327号線及び市道菅生328号線については、歩車分離の状況は不十分であり、出入口部や道路の交差点では見通しの悪い箇所も存在することから、交通安全に配慮する必要があると予測する。

(b) 工事用車両の走行により変化する交通混雑の状況

a) 交差点需要率

工事中の交差点需要率の予測結果は、表4.8-11に示すとおりである。

工事中交通量による交差点需要率は、清水台交差点で0.897（予測時間帯：17時台）、稗原交差点で0.716（予測時間帯：17時台）であると予測する。清水台交差点においては、円滑な交通処理が可能と判断される上限値（0.893）を上回り、稗原交差点においては、円滑な交通処理が可能と判断される上限値（0.893）を下回ると予測する。なお、清水台交差点においては、将来基礎交通量により、既に交差点需要率の上限値を上回っている状況である。

本事業の実施による交差点需要率の増加分は、清水台交差点で0.002、稗原交差点で0.004であり、工事用車両の走行による影響は小さいと予測する。

表 4.8-11 工事中の交差点需要率の予測結果

予測地点	予測時期	予測時間帯	交差点需要率			
			将来基礎交通量 (現況交通量)	工事中交通量	増加分	上限値 ^注
清水台交差点	工事開始後 55ヶ月目 ピーク日	17時台	0.895	0.897	0.002	0.893
稗原交差点		17時台	0.712	0.716	0.004	0.893

注：円滑な交通処理が可能と判断される、各交差点のサイクル長に基づく有効青時間の割合

b) 車線別混雑度

工事中の車線別混雑度（車線別の交通容量比）は、表 4.8-12 に示すとおりである。

工事中交通量による車線別混雑度は、清水台交差点で 0.727～1.145（予測時間帯：17 時台）、稗原交差点で 0.210～1.417（予測時間帯：17 時台）であると予測する。

工事用車両の走行車線における車線別混雑度は、清水台交差点において、D 断面の左折で 1.031、直進・右折で 1.145、稗原交差点において、A 断面の左折・直進で 0.577、C 断面の右折で 0.286、D 断面の左折・直進で 0.900 である。

清水台交差点の D 断面の左折、直進・右折においては、円滑な交通処理が可能と判断される目安である 1.0 を上回るものと予測する。また、直進・右折においては、将来基礎交通量により、既に 1.0 を上回っている状況である。工事中について、工事用車両の走行車線において、円滑な交通処理が可能と判断される目安である 1.0 を上回る車線が存在することから、周辺道路への影響を最小限となるよう考慮する必要があると予測する。なお、本事業の実施による車線別混雑度の増加分は、清水台交差点で 0.009～0.062、稗原交差点で 0.007～0.017 であり、工事用車両の走行による影響は小さいと予測する。

表 4.8-12 工事中の車線別混雑度（車線の交通容量比）の予測結果

予測地点	予測時期	予測時間帯	流入部 (断面位置 ^注)	車線	車線別混雑度		
					将来基礎交通量 (現況交通量)	工事中交通量	増加分
清水台 交差点	工事 開始後	17 時台	①生田緑地 (A 断面)	左折	1.014	1.014	—
				直進	0.946	0.946	—
				右折	0.730	0.730	—
			②東名川崎 IC (B 断面)	左折・直進・ 右折	0.952	0.952	—
				③美しが丘 (C 断面)	左折・直進	0.838	0.838
			右折		0.727	0.727	—
			④稗原 (D 断面)	左折	0.969	1.031	0.062
				直進・右折	1.136	1.145	0.009
稗原 交差点	55 ヶ月目 ピーク日	17 時台	①稗原公民館 (A 断面)	左折・直進	0.570	0.577	0.007
				右折	0.210	0.210	—
			②清水台 (B 断面)	左折・直進	0.969	0.969	—
				右折	1.137	1.146	0.009
			③あざみ野 (C 断面)	左折	1.417	1.417	—
				直進	0.900	0.900	—
				右折	0.269	0.286	0.017
			④柿生 (D 断面)	左折・直進	0.893	0.900	0.007
右折	1.097	1.097		—			

注：断面位置は図 4.8-1(1)～(2)に示すとおりである。

■：工事用車両の流入部（断面）及び車線を示す。

② 評価

交通安全の状況について、工事用車両の主要な走行ルート上の歩車分離状況等は、市道菅生 327 号線については白線のみであり、市道菅生 328 号線については交通安全施設による歩車分離は図られていない。市道尻手黒川線と市道菅生 328 号線の交差点には横断歩道が設置されており、計画地近傍における市道尻手黒川線の歩道部は、マウントアップに加え、ガードレールや植樹帯が整備されている。なお、清水台交差点から稗原交差点の区間における市道尻手黒川線についてもマウントアップに加え、ガードレールやガードパイプ、植樹帯が設置されている。工事用車両走行ルートのうち、市道菅生 327 号線及び市道菅生 328 号線については、歩車分離の状況は不十分であり、出入口部や道路の交差点では見通しの悪い箇所も存在することから、交通安全に配慮する必要があると予測した。

交通混雑について、工事中交通量による交差点需要率は、清水台交差点で 0.897（予測時間帯：17 時台）、稗原交差点で 0.716（予測時間帯：17 時台）であると予測した。清水台交差点においては、円滑な交通処理が可能と判断される上限値（0.893）を上回り、稗原交差点においては、円滑な交通処理が可能と判断される上限値（0.893）を下回ると予測した。なお、清水台交差点においては、将来基礎交通量により、既に交差点需要率の上限値を上回っている状況である。

本事業の実施による交差点需要率の増加分は、清水台交差点で 0.002、稗原交差点で 0.004 であり、工事用車両の走行による影響は小さいと予測した。

工事用車両の走行車線における車線別混雑度は、清水台交差点において、D 断面の左折で 1.031、直進・右折で 1.145、稗原交差点において、A 断面の左折・直進で 0.577、C 断面の右折で 0.286、D 断面の左折・直進で 0.900 である。清水台交差点の D 断面の左折、直進・右折においては、円滑な交通処理が可能と判断される目安である 1.0 を上回るものと予測した。また、直進・右折においては、将来基礎交通量により、既に 1.0 を上回っている状況である。工事中について、工事用車両の走行車線において、円滑な交通処理が可能と判断される目安である 1.0 を上回る車線が存在することから、周辺道路への影響を最小限となるよう考慮する必要があると予測した。なお、本事業の実施による車線別混雑度の増加分は、清水台交差点で 0.009～0.062、稗原交差点で 0.007～0.017 であり、工事用車両の走行による影響は小さいと予測した。

本事業の実施にあたっては、交通安全確保のため出入口及びその他必要に応じて見通しの悪い箇所等に交通誘導員を配置するほか、工事用車両の走行にあたっては、周辺道路への影響が最小限となるよう、台数・走行時間帯を考慮するなどの環境保全のための措置を講じる計画であることから、沿道の生活環境に著しい影響は生じないものと評価する。

