

## 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) 調査項目

調査項目は、表 4.8-1 に示すとおりである。

表 4.8-1 調査項目（交通安全、交通混雑）

項目	調査項目
交通安全、交通混雑	①地域交通の状況 a. 日常生活圏等の状況（公共施設等の位置、通学区域及び通学路の状況、公共交通機関の状況） b. 道路の状況（道路構造・車線数・交通規制の状況、自動車交通量、歩行者等交通量、交通処理の状況） 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） ②地形等の状況 ③土地利用の状況 ④道路等に係る計画等 ⑤関係法令等による基準等

## 2) 調査地域・調査地点

調査地域・調査地点は、表 4.8-2 に示すとおりである。

表 4.8-2 調査地域・調査地点（交通安全、交通混雑）

調査項目		調査地域・調査地点
①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	<p>【道路構造・車線数・交通規制の状況】 工事用車両の走行ルートを検討し、清水台交差点及び稗原交差点の2交差点とした（図 4.8-1 参照）。</p> <p>【自動車交通量】 〈既存資料調査〉 「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」(p70～73 参照) に示す地点（計画地周辺の道路交通センサス調査地点 18 地点）とした。</p> <p>〈現地調査〉 工事用車両走行ルートを検討し、工事用車両走行ルート上の 1 地点（市道菅生 328 号線と市道尻手黒川線との交差点）、清水台交差点及び稗原交差点の 2 交差点とした（図 4.8-1 参照）。</p> <p>【歩行者等交通量】 歩行者等交通量は、歩行者等の動線を検討し、工事用車両走行ルート上の 1 地点（市道菅生 328 号線と市道尻手黒川線との交差点付近）とした（図 4.8-1 参照）。</p> <p>【交通処理の状況】 工事用車両の走行ルートを検討し、清水台交差点及び稗原交差点の 2 交差点とした（図 4.8-1 参照）。</p>
	c. 交通安全の 状況	<p>【交通安全対策の状況】 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。（図 4.8-1 参照）。</p> <p>【交通事故の発生状況】 交通安全対策の状況の調査区間と同様とした。</p>
②地形等の状況	計画地及びその周辺とした。	
③土地利用の状況	計画地及びその周辺とした。	
④道路等に係る計画等	計画地周辺とした。	
⑤関係法令等による基準等	—	



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 4.8-1 地域交通の状況に係る調査地点



### 3) 調査期間

調査期間は、表 4.8-3 に示すとおりである。

表 4.8-3 調査期間（交通安全、交通混雑）

調査項目		調査期間
①地域交通 の状況	a. 日常生活圏 等の状況	調査期間は、以下に示すとおりとした。 【通学区域及び通学路の状況】 指定通学路の状況 令和 5 年 6 月 29 日（木）（ヒアリング実施日）
	b. 道路の状況	調査期間は、以下に示すとおりとした。 【道路構造・車線数・交通規制の状況】 調査期間は、自動車交通量の現地調査と同様とした。 【自動車交通量】 「4.1 大気 4.1.1 大気質（1）現況調査 3）調査期間」（p114 参照）に示す同様の期間とした。 【歩行者等交通量】 調査期間は、自動車交通量の現地調査と同様の期間とした。 【交通処理の状況】 調査期間は、自動車交通量の調査期間と同様とした。 令和 5 年 6 月 13 日（火）7～19 時（渋滞長、滞留長、信号現示） 令和 5 年 6 月 26 日（月）7～11 時（車頭時間（飽和交通流率調査））
	c. 交通安全の 状況	調査期間は、以下に示すとおりとした。 【交通安全対策の状況】 自動車交通量等の現地調査期間中とした。 【交通事故の発生状況】 令和 5 年 6 月 29 日（木）（ヒアリング実施日） 令和 4 年 4 月～令和 5 年 3 月（対象とした期間）
②地形等の状況		—
③土地利用の状況		—
④道路等に係る計画等		—
⑤関係法令等による基準等		—

#### 4) 調査方法

調査方法は、表 4.8-4(1)～(2)に示すとおりである。

表 4.8-4(1) 調査方法（交通安全、交通混雑）

調査項目		調査方法
① 地域交通の状況	a. 日常生活圏等の状況	<p>【公共施設等の位置、公共交通機関の状況】 「みやまえガイドマップ」等の既存資料から、計画地及びその周辺の地形及び工作物の状況を把握した。</p> <p>【通学区域及び通学路の状況】 通学区域については、「ガイドマップかわさき」（川崎市ホームページ）により計画地周辺の通学区域の状況を把握した。 通学路については、川崎市教育委員会に対するヒアリング（資料の閲覧）により指定通学路の状況を把握した。</p>
	b. 道路の状況	<p>【道路構造・車線数・交通規制の状況】 現地踏査により把握した。</p> <p>【自動車交通量】 〈既存資料調査〉 自動車交通量は、「道路交通センサス」（川崎市ホームページ）等の既存資料の収集・整理により、計画地周辺の自動車交通量の状況を把握した。 〈現地調査〉 ハンドカウンターを用いて、調査地点を通過する車両台数を方向別、時間別、車種別（大型車、小型車）に計測する方法とした。交差点交通量については自動二輪車についても計測した。</p> <p>【歩行者等交通量】 ハンドカウンターを用いて、調査地点を通過する歩行者・自転車の数を方向別、時間別、種類別（歩行者、自転車）に計測する方法とした。</p> <p>【交通処理の状況】 〈滞留長、渋滞長〉 調査対象交差点の各流入部、車線別に滞留長及び渋滞長を目視観測し、その長さを10m単位で記録する方法とした。 〈車頭時間（飽和交通流率調査）〉 ストップウォッチを用いて、調査対象交差点の各流入部、車線別に、青現示開始時の待ち行列（滞留している列）のうち、先頭から3台目の車両が停止線を通過してから、待ち行列が途切れない状態で最後に通過した車両が停止線を通過するまでの時間を計測する方法とした。 〈信号現示〉 ストップウォッチを用いてサイクル長を計測する方法とした。</p>

表 4.8-4(2) 調査方法（交通安全、交通混雑）

調査項目		調査方法
①地域交通の状況	c. 交通安全の状況	<p>【交通安全対策の状況】 歩車分離状況等を現地踏査により把握した。</p> <p>【交通事故の発生状況】 宮前警察署に対するヒアリングにより、交通事故の発生状況を把握した。</p>
②地形等の状況		「地形図」等の既存資料から、計画地及びその周辺の地形等の状況を把握した。
③土地利用の状況		「土地利用現況図」等の既存資料から、計画地及びその周辺の土地利用の状況を把握した。
④道路等に係る計画等		「川崎市都市計画図（宮前区）」等の既存資料から、計画地周辺の道路等に係る計画等を把握した。
⑤関係法令等による基準等		<p>以下の関係法令等による内容について整理した。</p> <p>・「地域環境管理計画」の地域別環境保全水準</p>

## 5) 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」（p76～77 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（図 4.8-2 参照）。

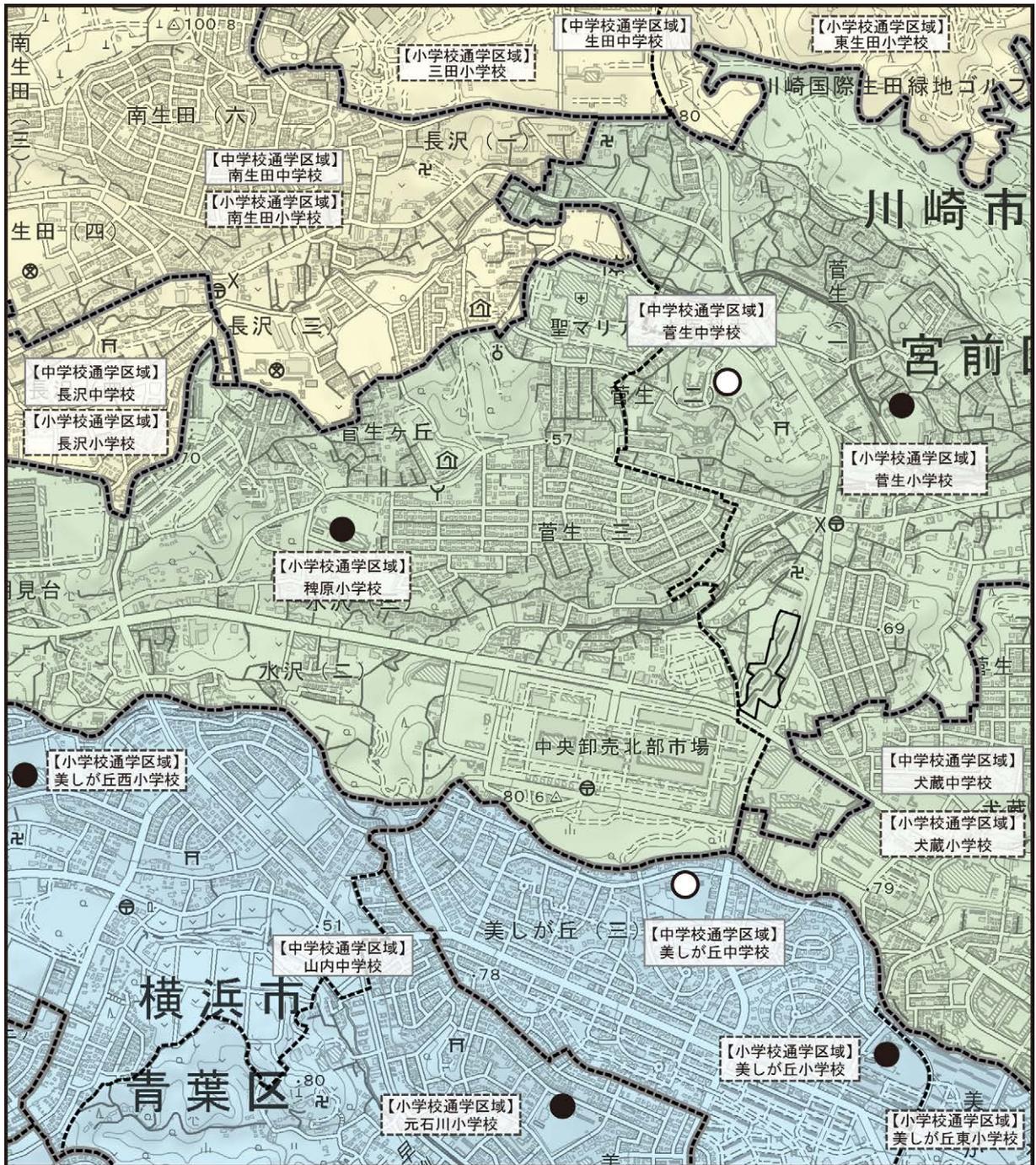
計画地の通学区域は、菅生小学校及び菅生中学校に属し、菅生小学校は計画地から北北東側約 600m 先に、菅生中学校は計画地から北北西側約 600m 先に位置している。

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。

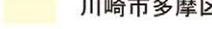
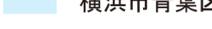
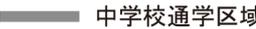
計画地周辺の通学路については、工事用車両走行ルート（市道尻手黒川線上）において、稗原小学校の指定通学路と一部重複又は横断する箇所がある。

##### (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」（p74～75 参照）に示すとおりである。



凡 例

- |                                                                                     |        |                                                                                     |         |
|-------------------------------------------------------------------------------------|--------|-------------------------------------------------------------------------------------|---------|
|  | 計画地    |  | 小学校     |
|  | 川崎市宮前区 |  | 小学校通学区域 |
|  | 川崎市多摩区 |  | 中学校     |
|  | 横浜市青葉区 |  | 中学校通学区域 |

出典：「ガイドマップかわさき-川崎市地図情報システム-教育 市立小中学校通学区域図」（令和5年9月閲覧、川崎市ホームページ）  
「よこはまっぴ 小中学校通学区域マップ」（令和5年9月閲覧、横浜市ホームページ）

図 4.8-2 通学区域

1:15,000  
0 100 200 500 m



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4.8-3(1)～(2)に示すとおりである。

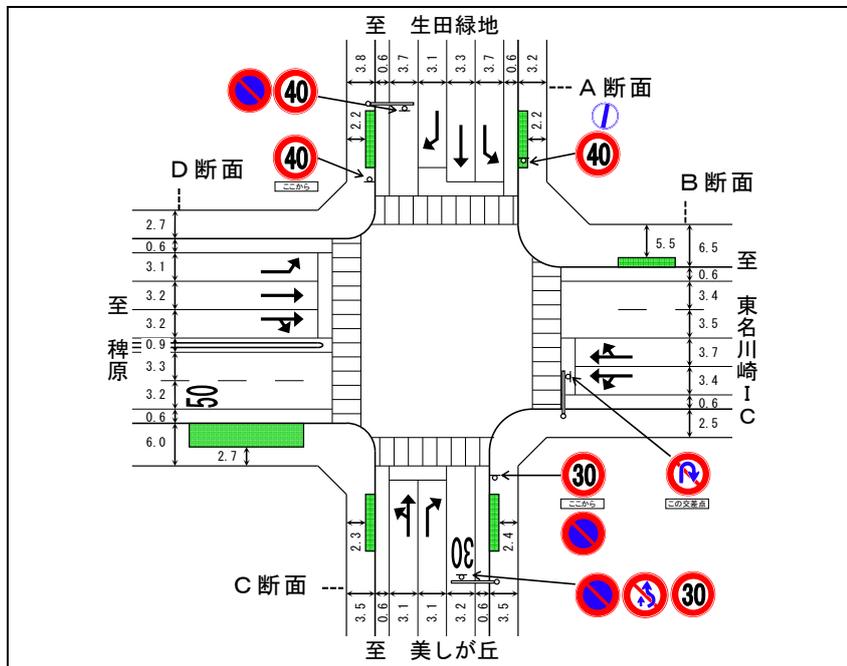


図 4.8-3(1) 清水台交差点

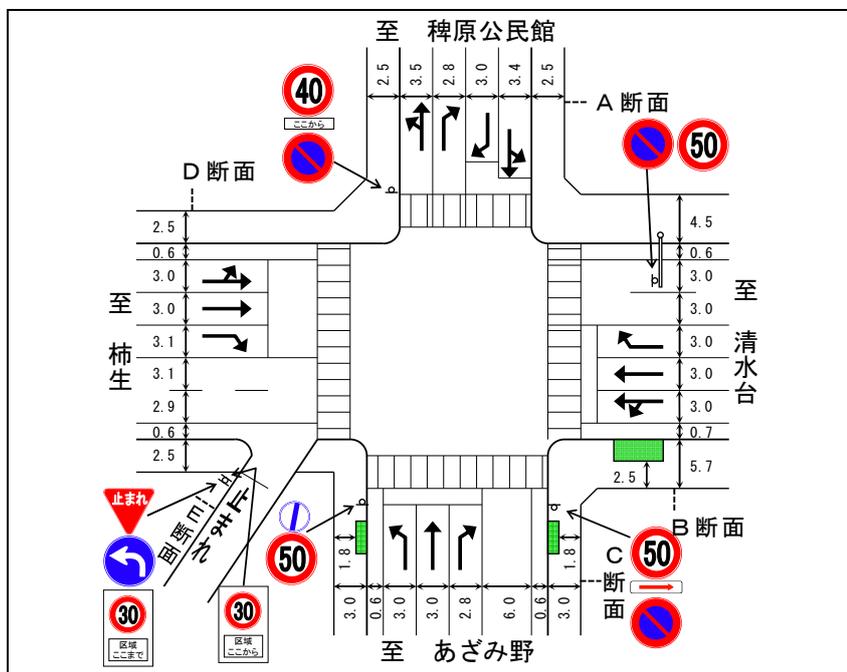


図 4.8-3(2) 稗原交差点

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」(p70～73 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 4.8-5(1)～(2) に示すとおりである。なお、自動車交通量 (交差点) の調査結果の詳細は、資料編 (p 資-77～94 参照) 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<sup>注</sup>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 4.8-5(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 <sup>注 2</sup>					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	1294	1,421	8.9	143

注 1：断面位置は図 4.8-3(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 4.8-5(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 <sup>注 2</sup>					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 4.8-3(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 4.8-6 に示すとおりである。なお、自動車交通量の調査結果の詳細は、資料編（p 資－95 参照）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 4.8-6 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 <sup>注1</sup>	12 時間交通量 <sup>注2</sup>				ピーク時間交通量 <sup>注3</sup>				
	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 4.8-4(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 4.8-7 に示すとおりである。なお、歩行者等交通量の調査結果の詳細は、資料編（p 資－96 参照）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 4.8-7 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 <sup>注2</sup>			ピーク時間交通量 <sup>注3</sup>			
	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 4.8-4(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。

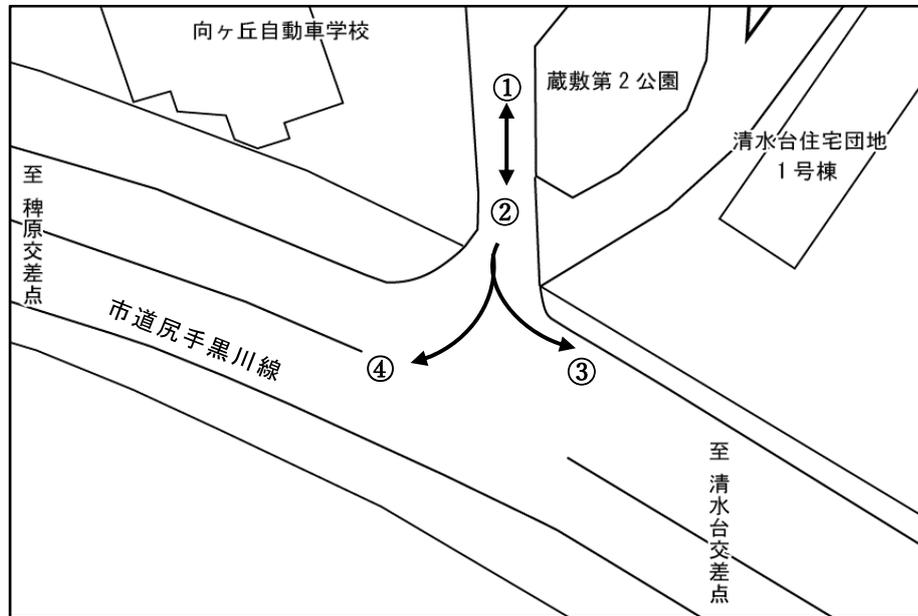


図 4.8-4(1) 自動車交通量調査方向図  
 (市道菅生 328 号線 - 市道尻手黒川線交差点)

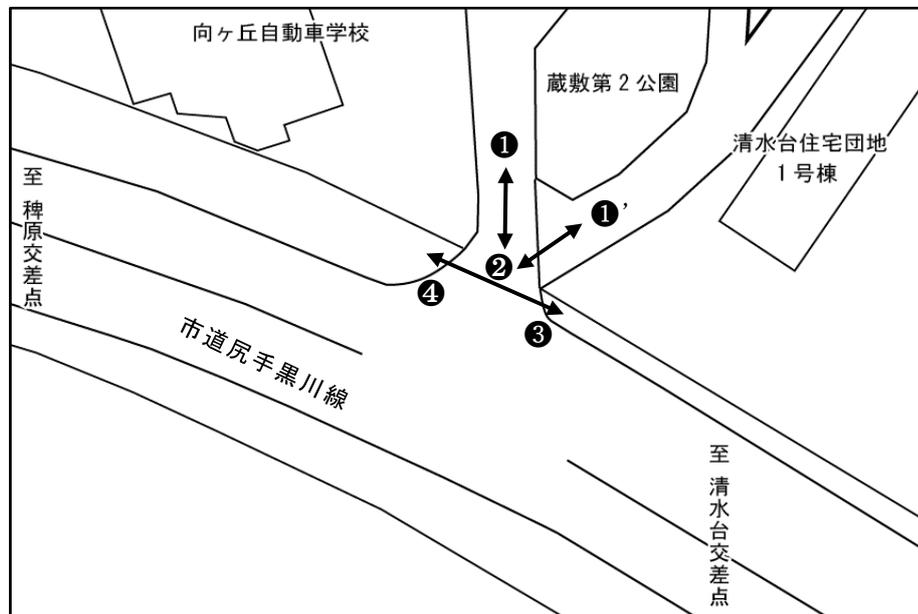


図 4.8-4(2) 歩行者等交通量調査方向図  
 (市道菅生 328 号線 - 市道尻手黒川線交差点)

(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 4.8-8 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。

なお、滞留長及び渋滞長の調査結果の詳細は、資料編 (p 資-98~110 参照) に示すとおりである。

表 4.8-8 滞留長・渋滞長の調査結果

調査地点	流入方向 <sup>注1</sup>	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 <sup>注2</sup>
		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 4.8-3(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 4.8-5 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4.8-5(1)～(2)参照）及び渋滞長（表4.8-8参照）の調査結果をもとに設定した。<sup>注</sup>

飽和交通流率の調査結果は、表4.8-9に示すとおりである。なお、詳細は、資料編（p 資-114～134参照）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時台が必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 4.8-9 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） <sup>注</sup>
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 4.8-10 に示すとおりである。

なお、信号現示の調査結果の詳細は、資料編(p 資-111~112 参照)に示すとおりである。

表 4.8-10 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

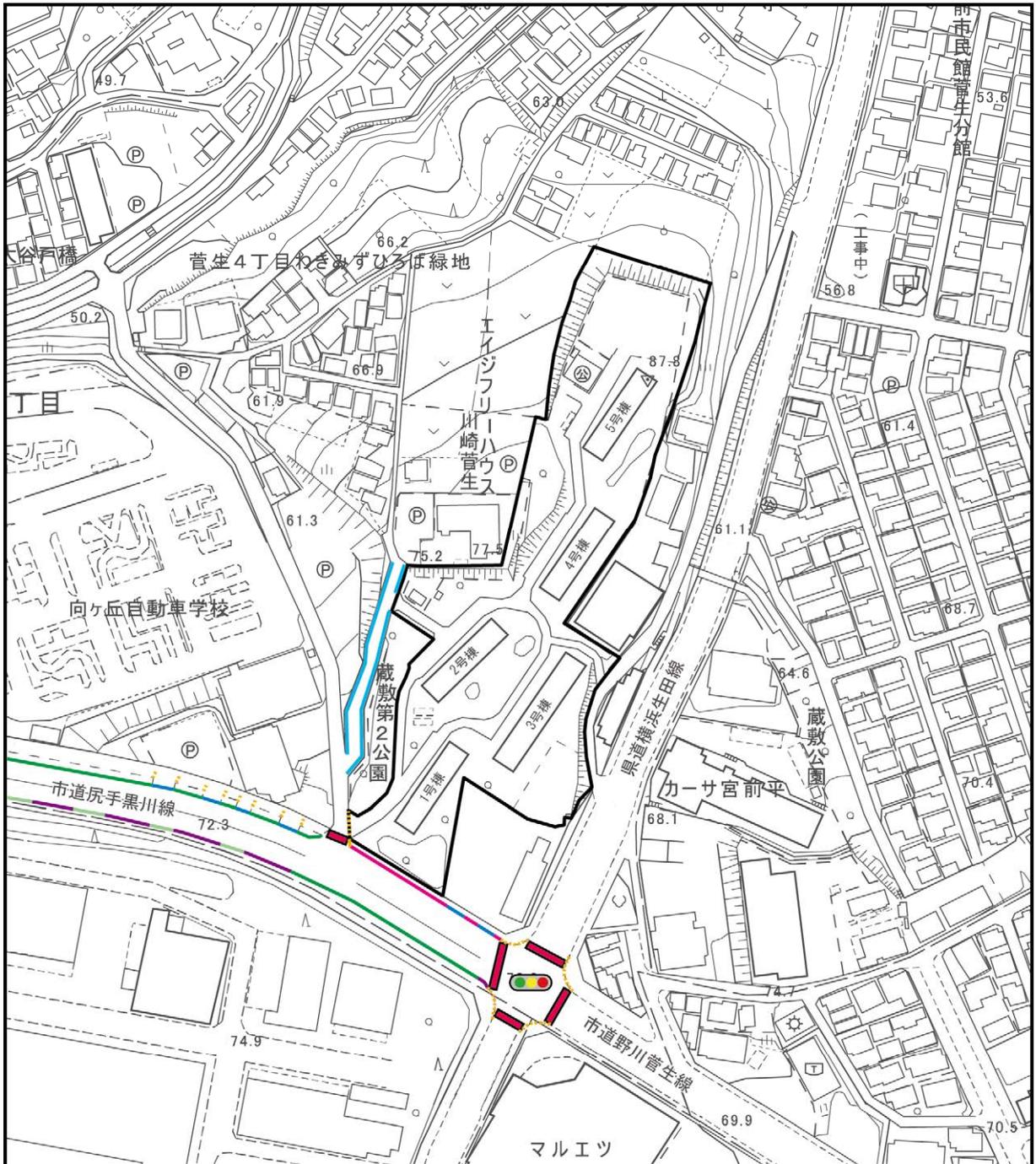
c. 交通安全の状況

(a) 交通安全対策の状況

交通安全対策の状況は、図 4.8-6(1)~(2)に示すとおりである。

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。



凡 例

□ 計画地



信号機



横断歩道

車両乗り入れ部

マウントアップ+ガードレール

マウントアップ+植樹帯

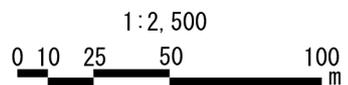
マウントアップ+植樹帯+ガードパイプ

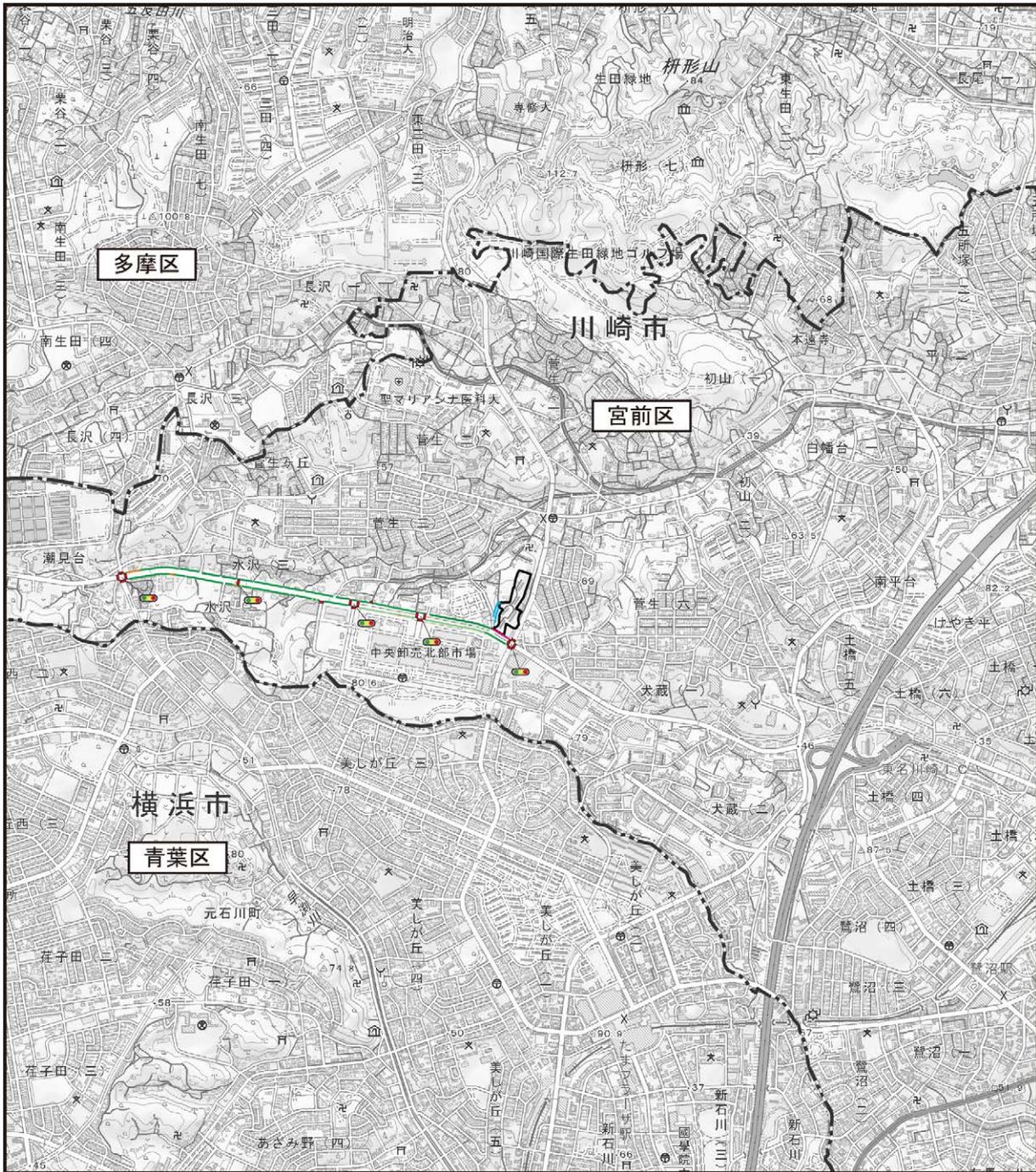
マウントアップ+ガードパイプ

ポラード (車止め)

白線のみ

図 4.8-6(1) 交通安全対策の状況 (計画地近傍)





凡例

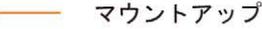
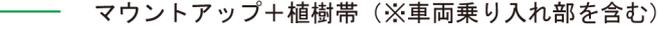
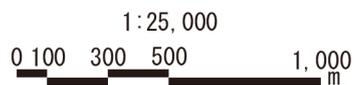
- |                                                                                     |     |                                                                                      |                                         |
|-------------------------------------------------------------------------------------|-----|--------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------|
|  | 計画地 |   | 信号機                                     |
|  | 市界  |   | 横断歩道                                    |
|  | 区界  |   | マウントアップ                                 |
|                                                                                     |     |  | マウントアップ+ガードレール (※車両乗り入れ部を含む)            |
|                                                                                     |     |  | マウントアップ+植樹帯 (※車両乗り入れ部を含む)               |
|                                                                                     |     |   | マウントアップ+植樹帯+ガードパイプ (※マウントアップ+ガードパイプを含む) |
|                                                                                     |     |   | 白線のみ                                    |

図 4.8-6(2) 交通安全対策の状況  
(清水台交差点-稗原交差点)



(b) 交通事故の発生状況

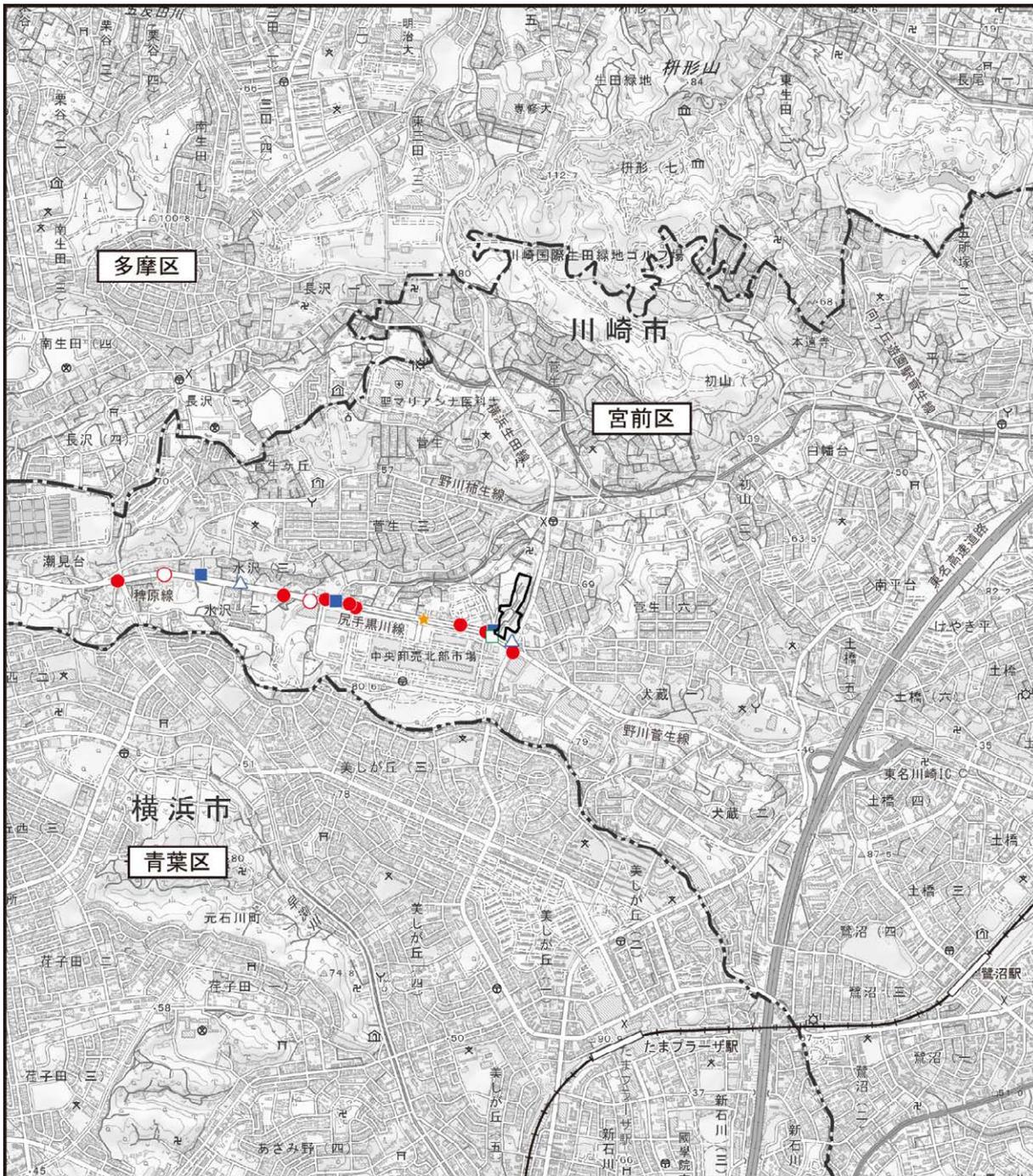
交通事故の発生状況は、表 4.8-11 及び図 4.8-7 に示すとおりである。

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 4.8-11 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

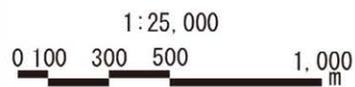
出典：宮前警察署提供ヒアリング



凡例

- |                                                                                     |     |                                                                                     |             |
|-------------------------------------------------------------------------------------|-----|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------|
|  | 計画地 |  | 自動車×自動車     |
|  | 市界  |  | 自動車×二輪車     |
|  | 区界  |  | 自動車×歩行者     |
|                                                                                     |     |  | 自動車×自転車     |
|                                                                                     |     |  | 二輪車×原動機付自転車 |
|                                                                                     |     |  | 原動機付自転車×歩行者 |

図 4.8-7 交通事故発生状況  
(令和4年4月～令和5年3月)



## ② 地形等の状況

地形の状況については、「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 2.1.2 地象の状況 (1) 地形」(p55 参照) に示すとおりである。

## ③ 土地利用の状況

土地利用の状況については、「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 2.1.6 土地利用の状況 (2) 土地利用の状況」(p64～69 参照) に示すとおりである。

## ④ 道路等に係る計画等

計画地周辺において、道路の新設、改修工事などは行われていない。

また、「ガイドマップかわさき 都市計画情報-都市計画道路事業進捗図」(令和 5 年 6 月閲覧、川崎市ホームページ)によると、工事用車両が流入する市道尻手黒川線の事業進捗は完成区間となっている。

## ⑤ 関係法令等による基準等

### a. 「地域環境管理計画」の地域別環境保全水準

「地域環境管理計画」では、地域別環境保全水準が定められている。地域別環境保全水準は、表 4.8-12 に示すとおりである。

表 4.8-12 「地域環境管理計画」の地域別環境保全水準

項目	地域別環境保全水準
交通安全、交通混雑	生活環境の保全に支障のないこと。

出典：「地域環境管理計画」(令和 3 年 3 月改定、川崎市)

## (2) 環境保全目標

環境保全目標は、地域環境管理計画における地域別環境保全水準を参考とし、表 4.8-13 に示すとおり設定した。

表 4.8-13 環境保全目標

環境影響要因		環境影響評価項目	環境保全目標
工事中	工事用車両の走行	交通安全、交通混雑	生活環境の保全に支障のないこと。

### (3) 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 4.8-14 に示すとおりである。

表 4.8-14 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 4.8-15 に示すとおりである。

表 4.8-15 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（p317 参照）。

##### c. 予測時期

予測時期は、表 4.8-16 に示すとおりである。

表 4.8-16 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. 予測方法

##### (a) 工事用車両の走行により変化する交通安全の状況

交通安全対策の状況等と施工計画の内容から、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。

##### (b) 工事用車両の走行により変化する交通混雑の状況

予測時期の将来基礎交通量に本事業の工事用車両台数を加えて工事中交通量を算出し、その交通量を基に、「平面交差の計画と設計 基礎編—計画・設計・交通信号制御の手引—」（平成30年11月、一般社団法人交通工学研究会）に基づき、需要交通量を算定し、交差点需要率及び混雑度を予測する方法とした。なお、予測で用いる飽和交通流率は、現地調査で同手引に示される手法により実測値が得られた場合には、その実測値を設定して交差点需要率及び混雑度を予測した。

##### (c) 予測条件

###### a) 工事用車両走行ルート

工事用車両走行ルートは、「第1章 指定開発行為の概要 1.4 指定開発行為の目的、事業立案の経緯等及び内容 1.4.13 施工計画 (4) 工事用車両運行計画」（p51～52 参照）に示すとおりである。

###### b) 通学区域、通学路の状況

通学区域、通学路の状況は、「(1) 現況調査 5) 調査結果 ① 地域交通の状況 a. 日常生活圏等の状況 (b) 通学区域及び通学路の状況」（p320～321 参照）に示すとおりである。

###### c) 交通安全対策の設置状況

交通安全対策の設置状況は、「(1) 現況調査 5) 調査結果 ① 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」（p328～330 参照）に示すとおりである。

###### d) 道路構造、車線数及び交通規制の状況

道路構造、車線数及び交通規制の状況は、「(1) 現況調査 5) 調査結果 ① 地域交通の状況 b. 道路の状況 (a) 道路構造、車線数及び交通規制の状況」（p322 参照）に示すとおりである。

###### e) 交通処理の状況

交通処理の状況は、「(1) 現況調査 5) 調査結果 ① 地域交通の状況 b. 道路の状況 (c) 交通処理の状況」（p326～328 参照）に示すとおりである。

###### f) 将来基礎交通量

将来基礎交通量については、計画地周辺の道路交通センサスによる交通量は、減少または概ね横ばい傾向にあることから、現地調査結果の伸び率を1として設定した。

###### g) 工事用車両台数

時間帯別の工事用車両の走行台数は、表4.8-17に示すとおりである。

工事用車両台数は、工事用車両のピーク日台数である工事開始後55ヶ月目の108台/日・片道（大型車101台/日・片道、小型車7台/日・片道）とした。

表 4.8-17 搬出・搬入別工事用車両台数（工事開始後 55 ヶ月目）

時間帯	搬出台数（台）		搬入台数（台）	
	大型車	小型車	大型車	小型車
7 時台	0	0	0	7
8 時台	5	0	5	0
9 時台	12	0	12	0
10 時台	12	0	12	0
11 時台	12	0	12	0
12 時台	0	0	0	0
13 時台	12	0	12	0
14 時台	12	0	12	0
15 時台	12	0	12	0
16 時台	12	0	12	0
17 時台	12	0	12	0
18 時台	0	7	0	0
計	101	7	101	7

h) 工事中交通量（需要交通量）

予測時間帯における工事中交通量（需要交通量）は、表 4.8-18 に示すとおりである。

工事中交通量（需要交通量）については、自動車交通量（交差点）の調査結果に基づく将来基礎交通量、渋滞長の調査結果に基づく渋滞長の交通量換算台数及び工事用車両台数より設定した。

なお、詳細は、資料編（p 資-135～145）に示すとおりである。

表 4.8-18 工事中交通量（需要交通量）

交差点	予測時間帯	車種分類	交差点流入交通量（台/時）				
			将来基礎交通量	渋滞長交通量換算台数	将来基礎交通量（需要交通量）	工事用車両台数	工事中交通量（需要交通量）
清水台	17 時台	大型車	213	-1	212	12	224
		小型車	2,714	5	2,719	0	2,719
		合計	2,927	4	2,931	12	2,943
稗原	17 時台	大型車	121	1	122	12	134
		小型車	2,107	-1	2,106	0	2,106
		合計	2,228	0	2,228	12	2,240

e. 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4.8-19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。

なお、詳細は、資料編（p資-147～150参照）に示すとおりである。

表 4.8-19 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 <sup>注</sup>
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 4.8-20 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。

なお、詳細は、資料編（p 資-147～150 参照）に示すとおりである。

表 4.8-20 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 <sup>注</sup> )	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 4.8-3(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 環境保全のための措置

本事業では、工事用車両の走行による交通安全、交通混雑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計画である。

- ・ 周辺住民及び関係機関等へ大型車両の出入口、走行ルート、期間等の周知を行うとともに、交通の安全確保のため、出入口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。
- ・ 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。
- ・ 工事用車両の走行について登校時間に配慮し、登校時間に工事用車両が集中しないように管理や配車を計画する。また、運転手に指定通学路を周知する。

## ③ 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、交通の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。

