

## 4.9 地域交通

### 4.9.1 地域交通

(交通安全、交通混雑)



## 4.9 地域交通

### 4.9.1 地域交通（交通安全、交通混雑）

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交通安全及び交通混雑への影響とする。

#### (1) 現況調査

##### ① 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安全及び交通混雑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。

#### (ア) 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、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

#### (ウ) 関係法令等による基準等

##### ② 調査地域・調査地点

#### a. 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）

計画地及びその周辺とした。

##### (b) 道路の状況（道路の分布状況、自動車交通量等の状況）

#### ア. 道路の分布状況

計画地及びその周辺とした。

#### イ. 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「道路交通センサス」の調査地点（11地点）とし、「第2章 2.1.7 交通、運輸の状況（1）道路の状況」（p. 61～63）に示したとおりである。

##### 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 4.9.1-1 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が集中・分散する交差点2地点とした。自動車交通量等の調査地点の詳細図は、図 4.9.1-2(1)(2) に示すとおりである。

ii 滞留長、渋滞長、車頭時間、信号現示、道路構造及び交通規制の状況

滞留長、渋滞長、車頭時間、信号現示は、浜町交差点 1 地点とした。滞留長、渋滞長の調査地点は、図 4.9.1-3 に示すとおりである。道路構造及び交通規制の状況は、浜町交差点及び計画地西側交差点の 2 地点とした。

(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）

ア. 交通安全対策の状況

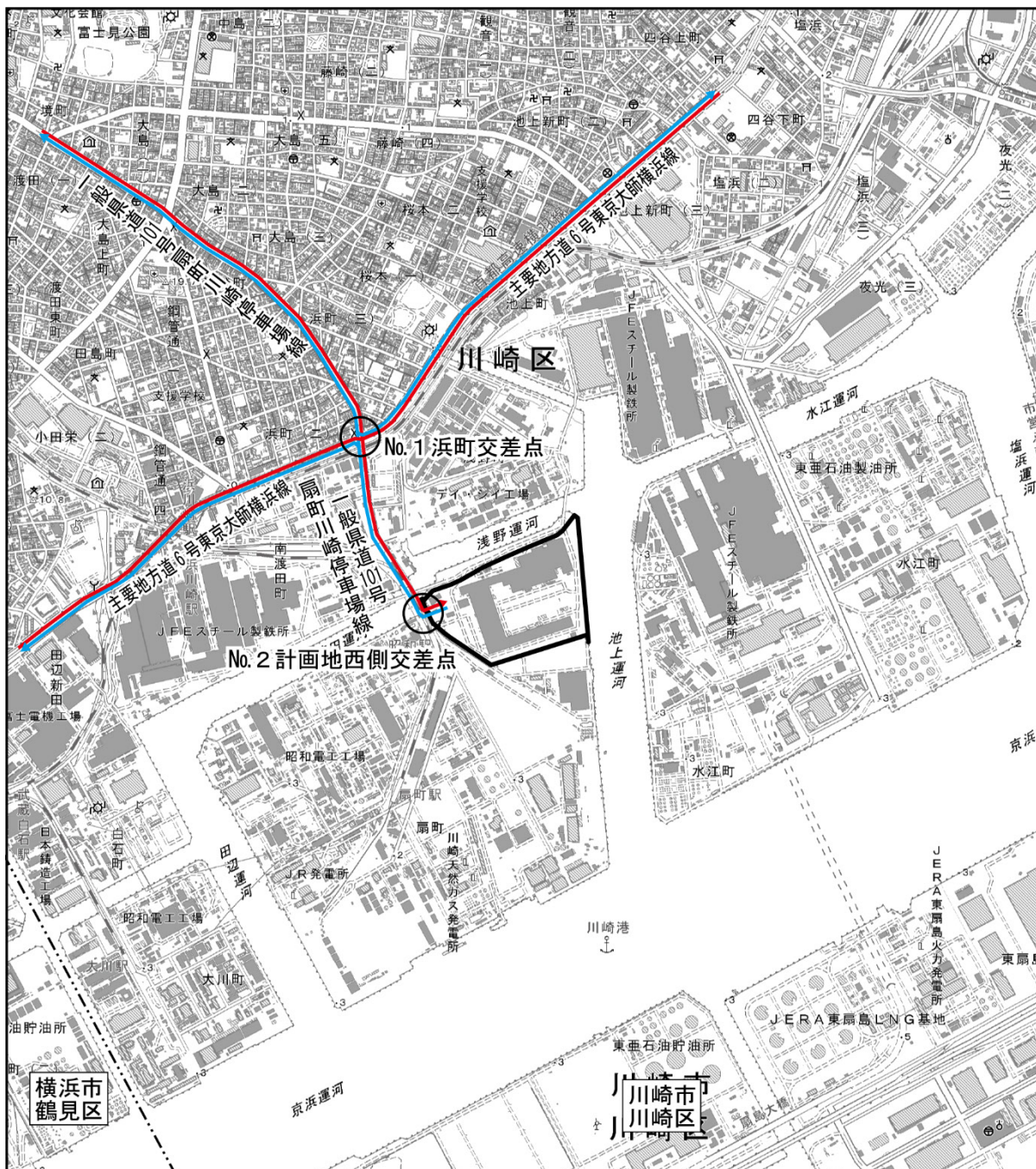
計画地及びその周辺の工事用車両及び施設関連車両の走行ルートである主要地方道 6 号東京大師横浜線、一般県道 101 号扇町川崎停車場線を対象とした。

イ. 交通事故の発生状況

計画地及びその周辺とした。


b. 土地利用の状況

計画地及びその周辺とした。

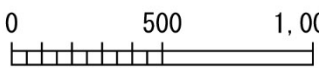


**凡例**

- 計画地
- 市界
- ← 本事業に係る車両（入庫）
- 本事業に係る車両（出庫）
- 自動車交通量調査地点（交差点）



1:25,000



注：本図は、国土院電子地形図25000を用いて作成したものである。

図 4.9.1-1 交通量調査地点図

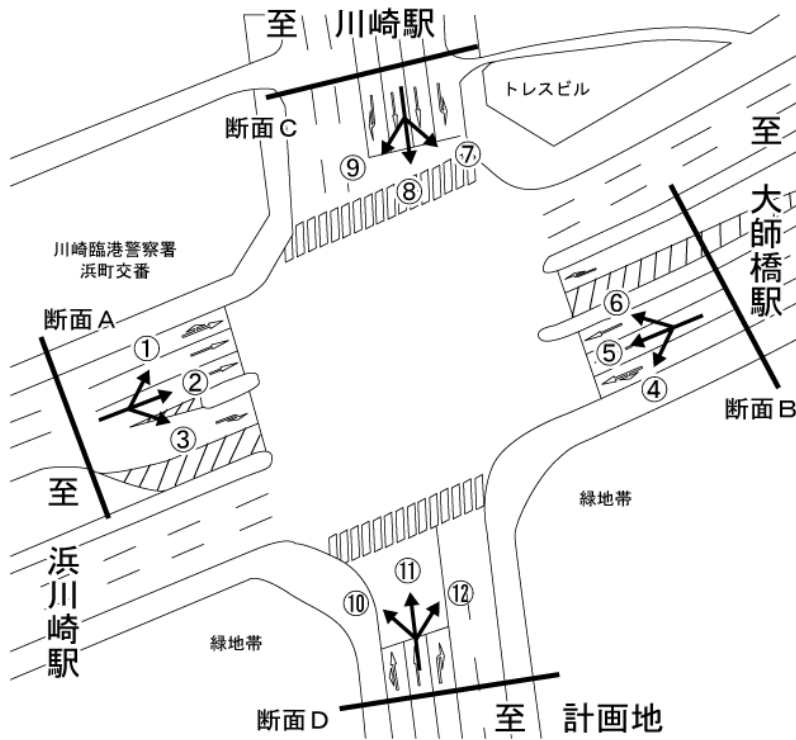


図 4.9.1-2(1) 自動車交通量等の調査地点詳細図 (No.1 浜町交差点)

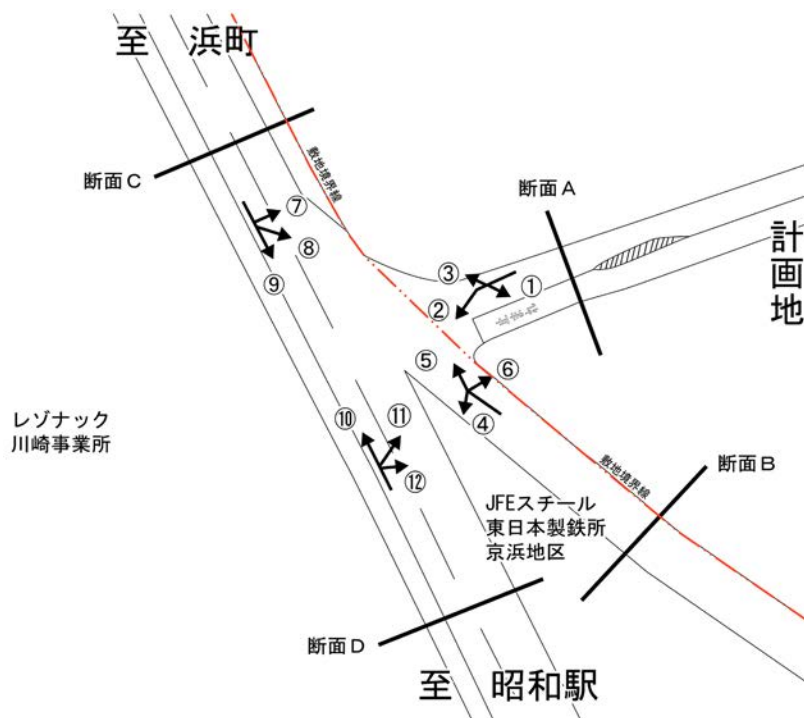
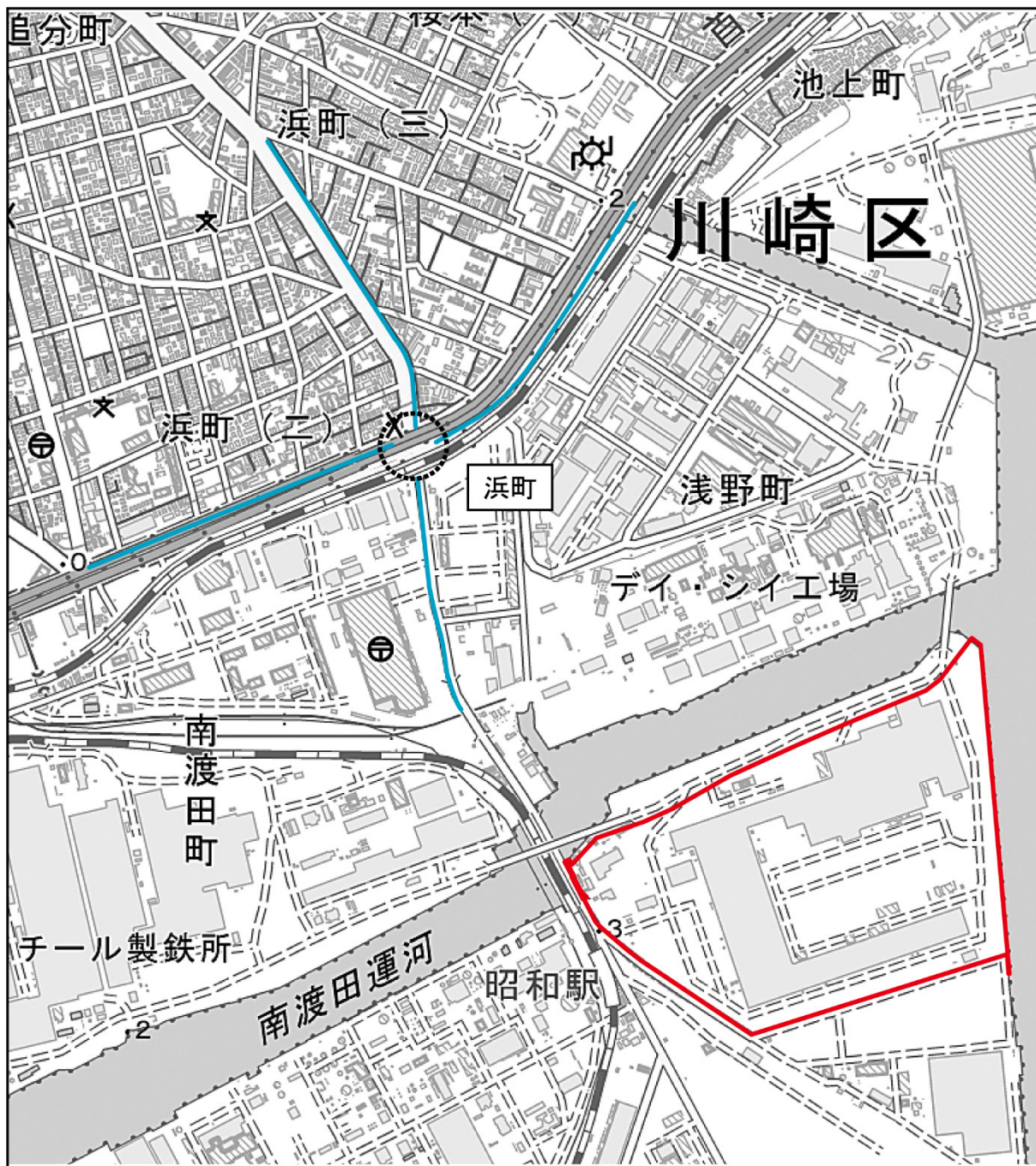


図 4.9.1-2(2) 自動車交通量等の調査地点詳細図 (No.2 計画地西側交差点)



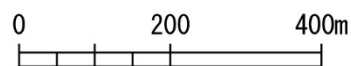


凡例

-  計画地
-  調査地点
-  調査範囲(方向別)



1:10,000



注：本図は、国土地理院電子地形図 25000 を用いて作成したものである。

図 4.9.1-3 自動車滞留長、渋滞長調査地点図

③ 調査期間・調査時期

a. 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）

調査時期は、令和5年度とした。

(b) 道路の状況（道路の分布状況、自動車交通量等の状況）

ア. 道路の分布状況

調査時期は、令和5年7月6日（木）とした。

イ. 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」実施時期の平成22年度、平成27年度及び令和3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間は、平日・休日の24時間調査とした。

<調査時間>

[No.1 浜町交差点、No.2 計画地西側交差点]

平日：令和5年7月6日（木）0:00～24:00

休日：令和5年7月2日（日）0:00～24:00

ii 滞留長、渋滞長、車頭時間、信号現示、道路構造及び交通規制の状況

自動車滞留長、渋滞長、信号現示の調査時間は、平日・休日の24時間調査とした。

<調査時間>

平日：令和5年7月6日（木）0:00～24:00

休日：令和5年7月2日（日）0:00～24:00

車頭時間の調査時間は、平日のピークを含む4時間帯とした。

平日：令和5年7月6日（木）6:00～9:00

道路構造及び交通規制の状況の調査は、自動車交通量調査期間内に適宜実施した。

(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）

ア. 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。

イ. 交通事故の発生状況

調査期間は、最新年度である平成30年～令和4年とした。



#### ④ 調査方法

##### a. 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）

「ガイドマップかわさき」からの情報の収集・整理により、計画地を含む事業区域の周辺の通学区域を把握し、周辺の指定通学路の状況は教育委員会へのヒアリング等により把握した。

###### (b) 道路の状況（道路の分布状況、自動車交通量等の状況）

###### ア. 道路の分布状況

「ガイドマップかわさき」等の既存資料の収集・整理及び現地踏査により、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。

###### イ. 自動車交通量等の状況

###### a) 既存資料調査

「道路交通センサス」からの情報の収集・整理により、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（大型車、小型車）にハンドカウンターを用いて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 4.9.1-1 に示すとおり分類した。

表 4.9.1-1 車種分類表

車種分類	ナンバープレート車頭番号
大型車	1, 2, 9, 0 ナンバー
小型車	3, 4, 5, 6, 7 ナンバー

注：8 ナンバーの特種車両は、形状で上記いずれかの車種へ分類した。

## ii 滞留長、渋滞長、車頭時間、信号現示、道路構造及び交通規制の状況

滞留長、渋滞長は、調査地点から各方向へ自動車が増留する長さを目視により計測し、15分間における最長の増留距離を記録する方法とした。渋滞長は青信号表示終了時に、その時点で流入部に増留している車両の末尾位置を記録する方法とした。

車頭時間は、各サイクルにおいて、先頭から3台目の車両が通過したタイミングから、待ち行列が途切れない状態で最後に通過した車両（最終通過車両）が通過するまでの車頭時間を計測し、その車頭時間の平均値の逆数として飽和交通流率を求めた。

信号現示は、ストップウォッチを用いてサイクル長を計測し、灯器ごとのスプリットを算出する方法とした。

道路構造及び交通規制の状況は、「道路台帳」及び現地踏査により把握した。

## (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）

### ア. 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た。

### イ. 交通事故の発生状況

川崎区内において発生した交通事故の発生件数等を、「神奈川県交通事故統計」（神奈川県 HP）より把握した。また、各交差点の交通事故の詳細については、川崎臨港警察署にヒアリングし把握した。

## b. 土地利用の状況

「土地利用現況図（川崎区）」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。

## c. 関係法令等による基準等

「地域環境管理計画」の地域別環境保全水準の内容について整理した。

## ⑤ 調査結果

### a. 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）

計画地の扇町は、大島小学校及び臨港中学校の学校区に属している。大島小学校の指定通学路には、工事用車両及び施設関連車両走行ルートが一部重なる箇所があった。

(b) 道路の状況（道路の分布状況、自動車交通量等の状況）

ア. 道路の分布状況

主な道路網としては、計画地の西側に隣接して一般県道 101 号扇町川崎停車場線が通っており、計画地の北側には主要地方道 6 号東京大師横浜線（通称：産業道路）が通っている。

イ. 自動車交通量等の状況

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 4.9.1-4(1)(2)に示すとおりである。

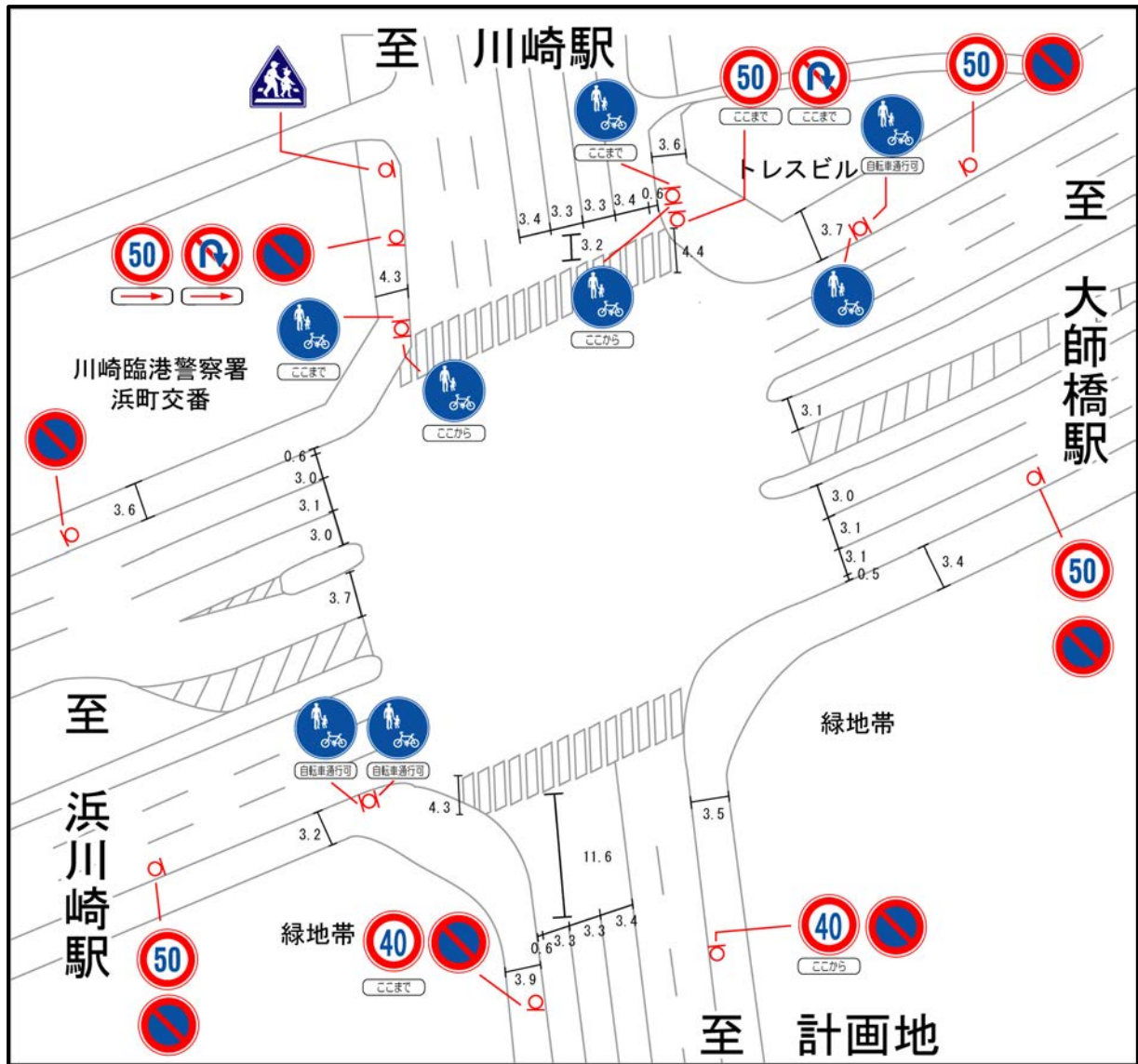


図 4.9.1-4(1) 道路幅員及び交通規制の状況 (No.1 浜町交差点)

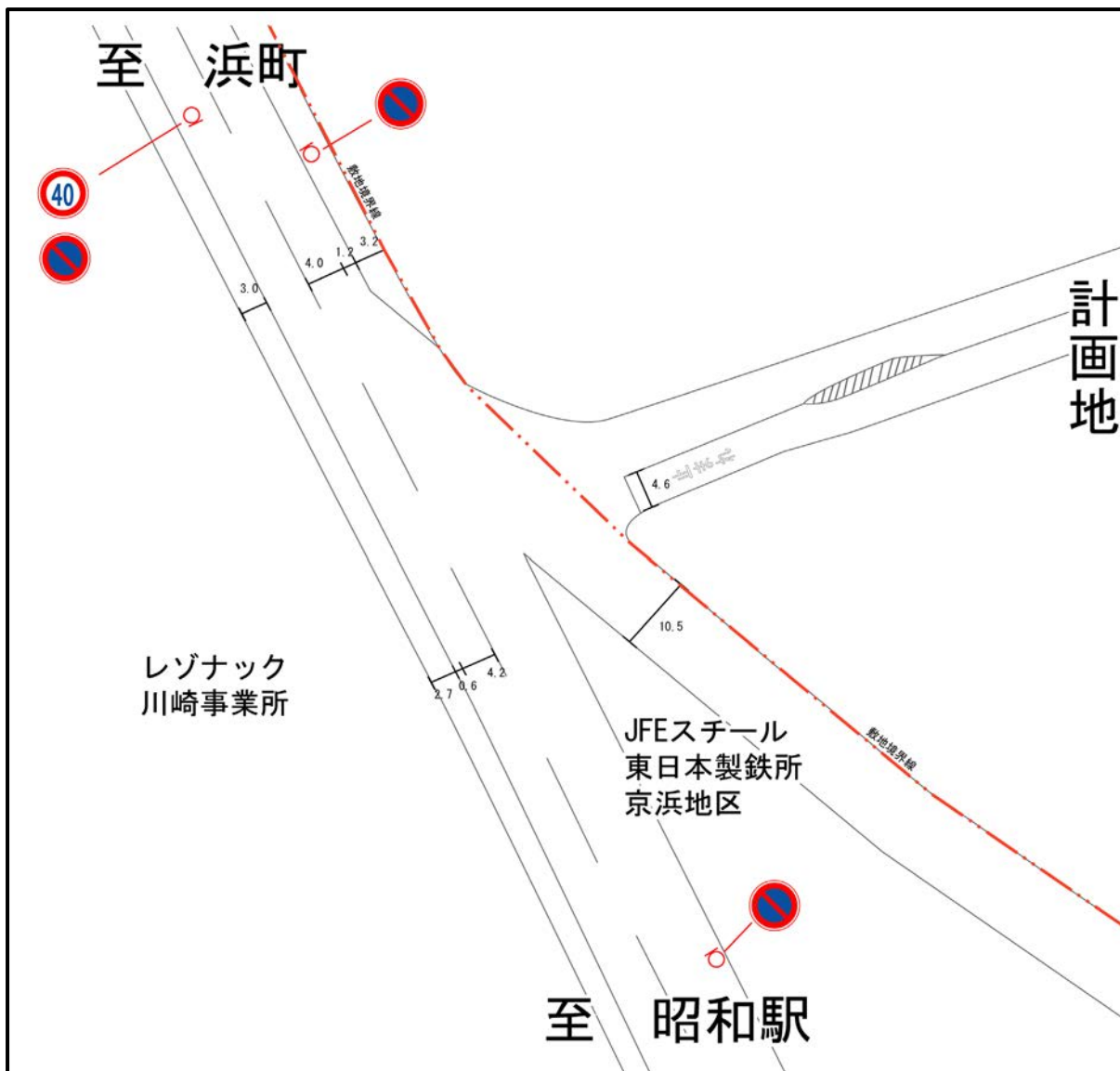


図 4.9.1-4(2) 道路幅員及び交通規制の状況 (No.2 計画地西側交差点)



## ウ. 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. 61～63)に示すとおりであり、計画地に隣接する県道 101 号扇町川崎停車場線 (地点⑥) の令和3年度の交通量(大型車混入率)は昼間 10,225 台(61.9%)、24 時間で 13,497 台(51.4%)であった。平成 22 年度からの交通量の変化はほぼ横ばい傾向であった。

### 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 4.9.1-2 に示すとおりである(詳細は、資料編：資料 7-1、p. 資 7-1～36 参照)。

各交差点における昼間 12 時間流入交通量は、平日は 9,069～29,279 台であった。また、大型車混入率は、平日は 15.2～46.6%であった。

各交差点における流入交通量のピーク時間は、平日は浜町交差点が 7 時台で、流入交通量は 2,665 台、大型車混入率は 35.6%、計画地西側交差点が 11 時台で、流入交通量は 881 台、大型車混入率は 16.7%であった。

表 4.9.1-2 自動車交通量調査結果 (交差点)

区分	調査地点	流入交通量 (12 時間 : 7～19 時)				ピーク時間流入交通量 (1 時間)				
		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
平日	No.1 浜町交差点	13,632	15,647	29,279	46.6%	7 時台	948	1,717	2,665	35.6%
	No.2 西側交差点	1,382	7,687	9,069	15.2%	11 時台	147	734	881	16.7%
休日	No.1 浜町交差点	2,675	14,472	17,147	15.6%	17 時台	209	1,441	1,650	12.7%
	No.2 西側交差点	796	903	1,699	46.9%	7 時台	70	116	186	37.6%

#### ii 滞留長、渋滞長、車頭時間、信号現示の状況

自動車滞留長の現地調査結果は、表 4.9.1-3 及び図 4.9.1-5 に示すとおりである(詳細は、資料編：p. 資 7-39～98 参照)。

最長の自動車滞留長は、平日では浜町交差点において東側(大師橋駅方面)への直進・左折車線に滞留した 18 時台の 310m であり、休日では浜町交差点において西側(浜川崎駅方面)への直進車線へ滞留した 13 時台の 150m であった。

自動車渋滞長の現地調査結果は、表 4.9.1-6 及び図 4.9.1-6 に示すとおりである(詳細は、資料編：p. 資 7-39～98 参照)。

最長の自動車渋滞長は、平日では浜町交差点において西側(浜川崎駅方面)への右折車線に滞留した 14 時台の 180m であり、休日では交通量が少なかったため、渋滞長は観測されなかった。

車頭時間は、現況のピーク時を含む 4 時間帯を対象に整理し、表 4.9.1-4 に示すとおりである。(詳細は、資料編：p. 資 7-99～113 参照)。

各交差点の信号サイクル長は、表 4.9.1-5 に示すとおりである(詳細は、資料編：p. 資 7-37～38 参照)。

表 4.9.1-3 自動車滞留長調査結果

調査地点	流入部	車線	方向	平日		休日	
				時間帯	最大滞留長	時間帯	最大滞留長
No. 1 浜町交差点	A (西)	①	左直	6時台	200m	11時台 他2時間帯	60m
		②	直	10時台	280m	13時台	150m
		③	直	7時台 他1時間帯	200m	13時台 他1時間帯	70m
		④	右	14時台	300m	11時台 他2時間帯	30m
	B (東)	①	左直	18時台	310m	15時台	60m
		②	直	18時台	260m	9時台	80m
		③	直	17時台 他1時間帯	120m	16時台	70m
		④	右	6時台 他2時間帯	40m	9時台	10m
	C (北)	①	左	7時台 他2時間帯	40m	9時台 他5時間帯	20m
		②	直	6時台	100m	6時台 他1時間帯	30m
		③	直	6時台 他2時間帯	70m	6時台 他1時間帯	30m
		④	右	10時台	50m	7時台 他1時間帯	40m
	D (南)	①	左直	13時台	160m	9時台 他1時間帯	70m
		②	直	17時台	250m	7時台 他1時間帯	70m
		③	右	10時台 他4時間帯	90m	12時台	90m

注：網掛け部は最大滞留長を示す。

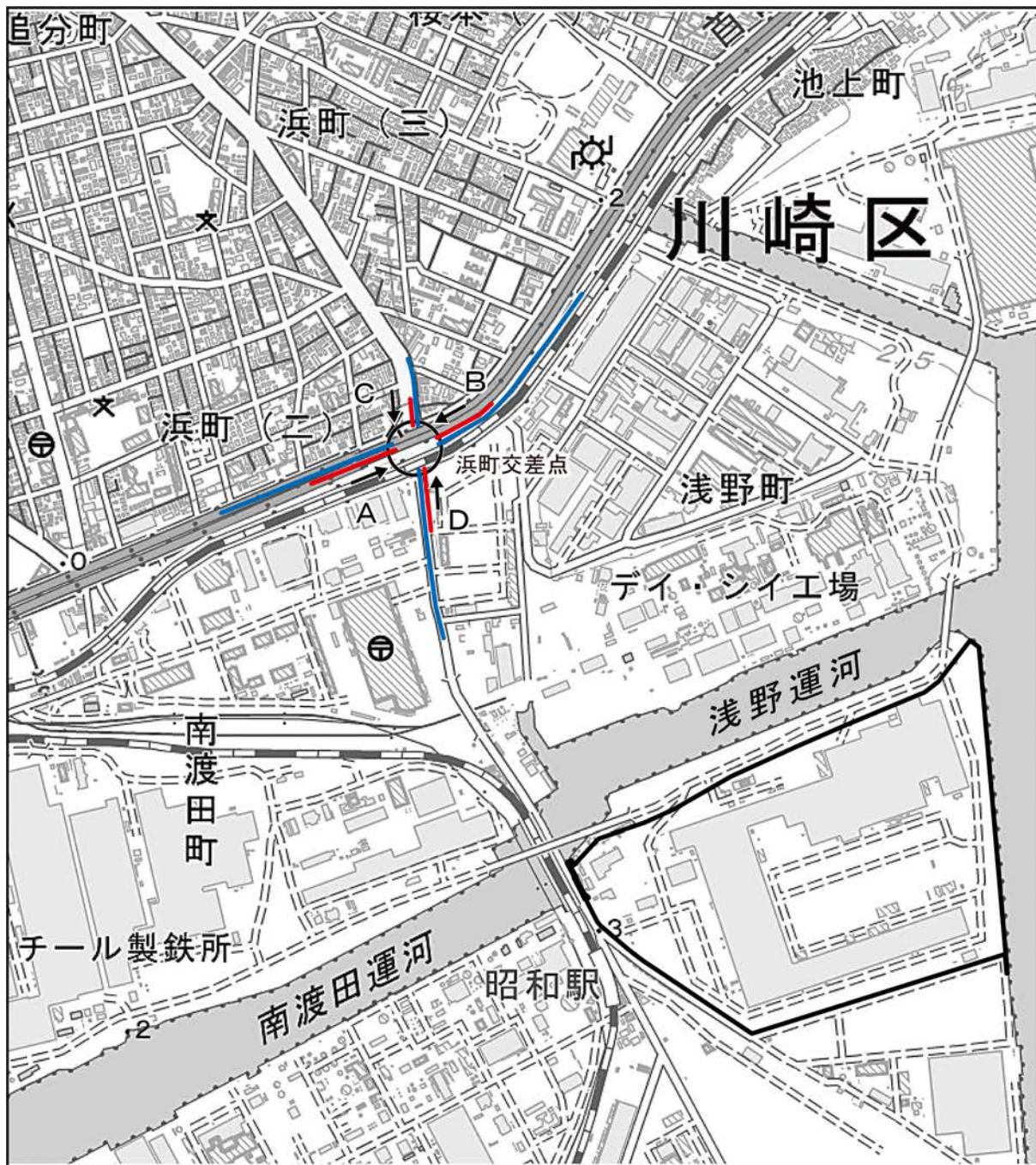


図 4.9.1-5 自動車滞留長調査結果図

表 4.9.1-4 交差点の車頭時間および飽和交通流率

調査地点	流入部	平日	
		車頭時間	飽和交通流率
No. 1 (浜町交差点)	A (西)	2.25~2.49 秒	1,445~1,600 台/時
	B (東)	2.66~3.33 秒	1,079~1,355 台/時
	C (北)	2.00~2.17 秒	1,656~1,800 台/時
	D (南)	-	-

注：「-」（ハイフン）は観測が不可能であったことを示す。

表 4.9.1-5 交差点の信号サイクル長

調査地点	サイクル長	
	平日	休日
No. 1 (浜町交差点)	100~171 秒	119~169 秒

表 4.9.1-6 自動車渋滞長調査結果

調査地点	流入部	車線	方向	平日		休日	
				時間帯	最大渋滞長	時間帯	最大渋滞長
No. 1 浜町交差点	A (西)	①	左直	-	-	-	-
		②	直	-	-	-	-
		③	直	-	-	-	-
		④	右	14時台	180m	-	-
	B (東)	①	左直	17時台	170m	-	-
		②	直	17時台	150m	-	-
		③	直	-	-	-	-
		④	右	-	-	-	-
	C (北)	①	左	-	-	-	-
		②	直	-	-	-	-
		③	直	-	-	-	-
		④	右	-	-	-	-
	D (南)	①	左直	17時台	70m	-	-
		②	直	17時台	130m	-	-
		③	右	-	-	-	-

注：1. 網掛け部は最大滞留長を示す。

注：2. 「-」（ハイフン）は渋滞長が観測されなかったことを示す。



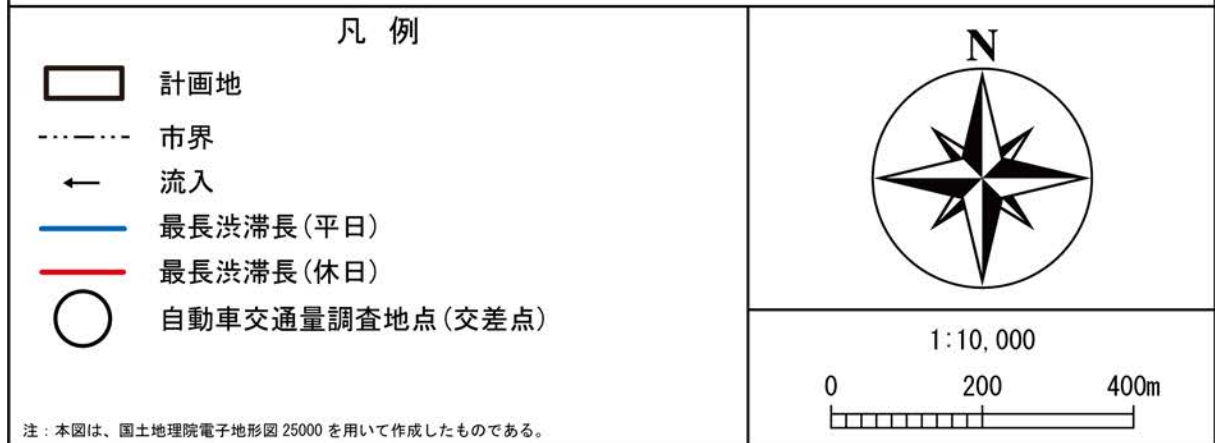
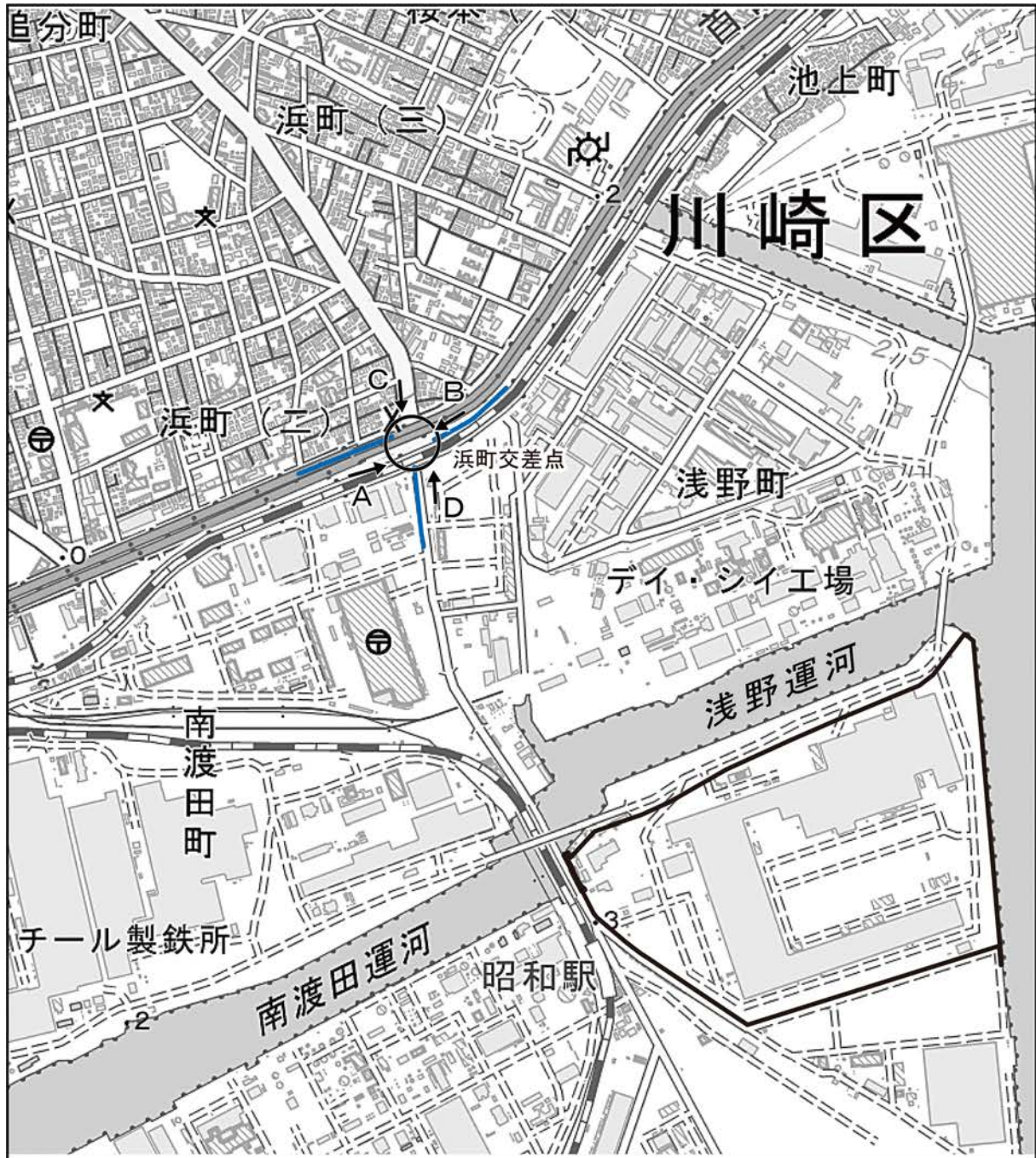


図 4.9.1-6 自動車渋滞長調査結果図



(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）

ア. 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西側の一般県道 101 号扇町川崎停車場線、計画地北側の主要地方道 6 号東京大師横浜線（通称：産業道路）における交通安全施設の設置状況は、図 4.9.1-7 に示すとおりである。

計画地西側の一般県道 101 号扇町川崎停車場線は、計画地車両出入口から北側方面へ、郵便局前交差点の約 500m までは両側マウントアップに加えガードレールが設置されており、浜町交差点までは両側マウントアップが設置されている。浜町交差点から北側方面は、片側歩道部のみマウントアップに加えガードレールが設置されている。

計画地北側の主要地方道 6 号東京大師横浜線は、浜町交差点から道路の両部にマウントアップに加えガードレールが設置されている。

イ. 交通事故の発生状況

計画地が所在する川崎区における平成 30 年～令和 4 年に発生した交通事故の発生状況は、表 4.9.1-7 に示すとおりである。

過去 5 年間で最も交通事故件数が多かったのは平成 30 年で 821 件であり、死者 9 名、負傷者 932 名であった。令和 4 年は、573 件であり、死者 3 名、負傷者 625 名となり減少傾向にある。

また、調査地点付近における平成 30 年～令和 4 年に発生した交通事故の発生状況は、表 4.9.1-8 に示すとおりである。

浜町交差点では 9 件、西側交差点では 2 件発生しており、貨物車との事故が大半を占めている状況である。

表 4.9.1-7 川崎区内の交通事故件数等（平成 30 年～令和 4 年）

年別	川崎区		
	交通事故件数	死者	負傷者
平成 30 年	821 件	9 名	932 名
令和元年	744 件	8 名	843 名
令和 2 年	679 件	4 名	745 名
令和 3 年	519 件	7 名	597 名
令和 4 年	573 件	3 名	625 名

出典：「神奈川県交通事故統計」（神奈川県 HP）

表 4.9.1-8 調査地点の交通事故発生状況（平成30年～令和4年）

調査地点	発生年	件数	当事車両
No. 1 浜町交差点	平成30年	3	貨物車×自転車
	平成30年	1	貨物車×貨物車
	平成30年	1	対象外当事者×二輪車
	令和元年	1	貨物車×自転車
	令和3年	1	貨物車×自転車
	令和3年	1	貨物車×自転車歩行者
	令和4年	1	貨物車×貨物車
	合計	9	—
No. 2 西側交差点	令和元年	1	貨物車×自転車
	令和4年	1	貨物車×自転車
	合計	2	—

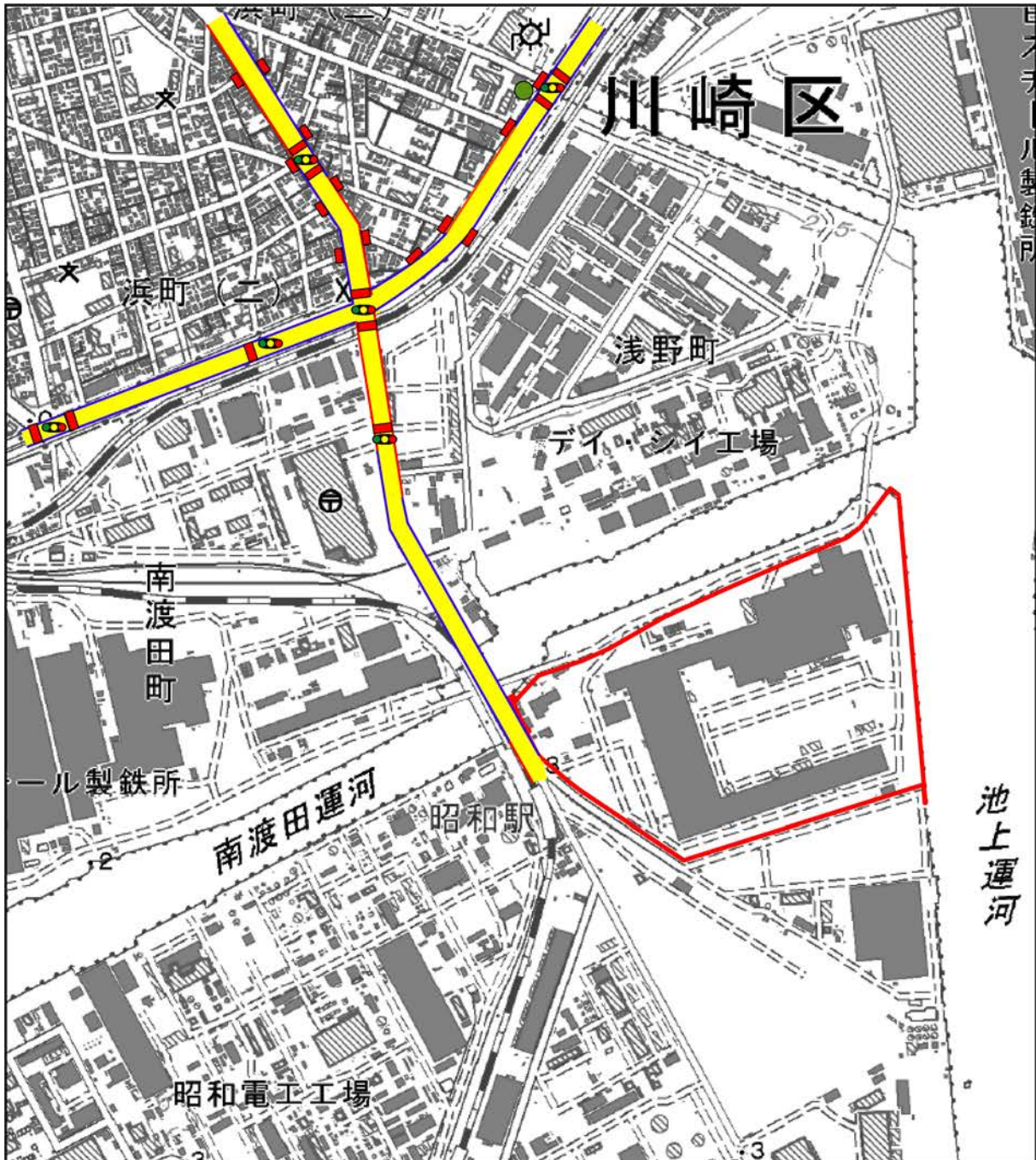
b. 土地利用の状況

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. 56～60)に示したとおり、重化学工業用地、供給処理施設用地、業務施設用地、運輸施設用地等で構成されている。

c. 関係法令等による基準等

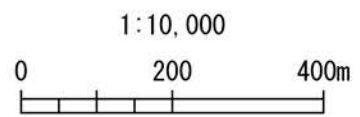
(a) 「地域環境管理計画」の地域別環境保全水準

「地域環境管理計画」では、地域別環境保全水準として、「生活環境の保全に支障のないこと。」と定められている。



凡例

- 計画地
- 調査対象道路
- マウントアップ
- マウントアップ+ガードレール
- 横断歩道
- 信号
- カーブミラー



注：本図は、国土地理院電子地形図 25000 を用いて作成したものである。

図 4.9.1-7 交通安全施設設置状況

## (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

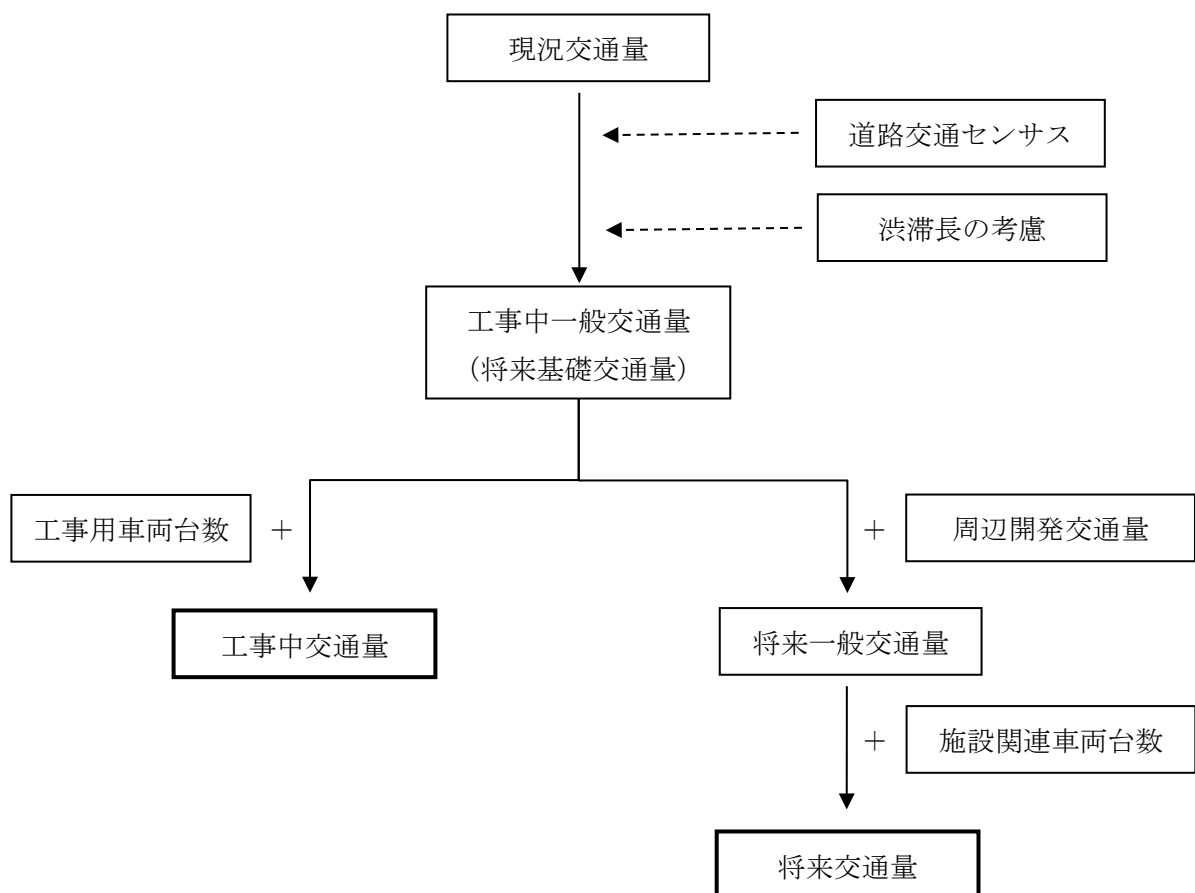
工事用車両及び施設関連車両の走行に伴う周辺地域の道路への影響を把握するため、以下に示す項目について予測した。また、交通量の算出については、図 4.9.1-8 に示すとおりである。

<工事中>

- ・工事用車両の走行に伴う交通安全への影響
- ・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>

- ・施設関連車両の走行に伴う交通安全への影響
- ・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



注：方向別、時間別の工事中交通量、将来交通量は資料編：p. 7-122～129 に示す。

図 4.9.1-8 交通量算出フロー図

## ア 工事用車両の走行に伴う交通安全・交通混雑（交差点需要率、交通混雑度）への影響

### ① 予測

#### a. 予測項目

予測項目は、工事用車両の走行により変化する交通安全・交通混雑に係る影響とした。

#### b. 予測地域・予測地点

予測地域は、工事用車両の主要な走行ルートとし、交通混雑については、現地調査地点と同様の主要な走行ルート上の2交差点（No.1～2）とした（図4.9.1-1（p.359）参照）。

#### c. 予測時期

予測時期は、工事用車両（大型車）の1日あたりの大型車台数が最大となる月（工事着手後16～21ヶ月目）とし、予測時間帯は工事用車両が走行する平日の7～19時とした（「第1章1.4.12 施工計画」p.35～44参照）。

#### d. 予測方法

##### (a) 交通安全

交通安全施設の設置状況等と工事用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。

##### (b) 交通混雑

「改訂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、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混雑度を算出する方法とした。

#### e. 予測条件

##### (a) 交通安全対策の状況

交通安全施設の設置状況については、図4.9.1-7（p.375）に示すとおりである。



(b) 交通混雑

(7) 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（工事着手後16～21ヶ月目）において、工事中交通量最大時の時間帯の台数を算出した。

工事中一般交通量は、道路交通センサス調査における一般県道101号扇町川崎停車場線及び主要地方道6号東京大師横浜線の交通量が平成22年度からほぼ横ばいにあることから、現況交通量を工事中一般交通量とした。

また、現地調査において渋滞長が発生していたため、観測した渋滞長を、大型車混入率を考慮した上で車両台数に換算し、その車両台数を現況交通量に上乘せした。（詳細は、資料編：p.資7-114～115参照）。

工事中交通量は、工事中一般交通量に本事業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4.9.1-9に示す。また、ピーク時間の方向別交通量を表4.9.1-10に示す。

表4.9.1-9 予測地点の工事中交通量（工事着手後16～21ヶ月目：工事用車両大型車の最大月）

No. 1	浜町	時間帯 (工事中交通量最大時) 7時台	工事中一般交通量(台/時)			工事用車両台数(台/時)			工事中交通量最大時(台/時)		
			小型車	大型車	合計	小型車	大型車	合計	小型車	大型車	合計
			1,717	948	2,665	24	30	54	1,741	978	2,719

注：数値は予測地点交差点に流入する合計台数である。

表4.9.1-10 予測地点のピーク時方向別工事中交通量（7時台）

予測時期	車種	A(西)			B(東)			C(北)			D(南)		
		左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折
工事中一般交通量(台/時)	大型	13	258	21	52	289	79	13	61	14	66	39	43
	小型	32	709	18	87	300	183	12	250	59	10	38	19
	計	45	967	39	139	589	262	25	311	73	76	77	62
工事用車両台数加算(台/時)	大型	0	0	15	15	0	0	0	0	0	0	0	0
	小型	0	0	8	8	0	0	0	8	0	0	0	0
	計	0	0	23	23	0	0	0	8	0	0	0	0
工事中交通量(台/時)	大型	13	258	36	67	289	79	13	61	14	66	39	43
	小型	32	709	26	95	300	183	12	258	59	10	38	19
	計	45	967	62	162	589	262	25	319	73	76	77	62

(イ) 予測地点の状況

予測地点の状況は、「図 4.9.1-2 自動車交通量等の調査地点詳細図」(p.360)及び「図 4.9.1-4 道路幅員及び交通規制の状況」(p.366～367)に示すとおりである。

f. 予測結果

(a) 交通安全

工事用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西側の一般県道101号扇町川崎停車場線は、計画地車両出入口から北側方面へ、郵便局前交差点の約500mまではマウントアップに加えガードレールが設置されており、浜町交差点までは両側マウントアップが設置されている。浜町交差点から北側方面は、片側歩道部のみマウントアップに加えガードレールが設置されている。

計画地北側の主要地方道6号東京大師横浜線は、浜町交差点から道路の両部にマウントアップに加えガードレールが設置されている。

以上のことから、周辺の道路においては概ね交通安全対策がなされており、安全が確保されているが、周辺に大島小学校や臨港中学校があることから、工事用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。

(b) 工事用車両の走行に伴う交通混雑

(7) 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 4.9.1-11 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 No.1 浜町交差点が 0.549 であり、「需要率の上限値」(表 4.9.1-12 参照)を下回ると予測する(予測結果の詳細は、資料編:p.資 7-116~117 参照)。

表 4.9.1-11 予測地点の交差点需要率

区分	予測地点	工事中 一般交通量	工事中 交通量	工事中一般交通量と 工事中交通量の差	需要率の 上限値
		①	②	②-①	
平日	No.1 浜町	0.547	0.549	0.002	0.918

【需要率の上限値について】

No.1 浜町交差点は多現示交差点であり需要率の上限値は下記の式より算出される。

$$\text{需要率の上限値} : (C - L) / C$$

ここに、C : サイクル長 (秒)

L : 1 サイクル当たりの損失時間 (秒)

表 4.9.1-12 需要率の上限値

区分	予測地点	予測時期	需要率の 上限値	C、L 値
平日	No.1 浜町	工事中	0.918	C=171、L=14

(4) 交通混雑度 (交通容量比)

工事における予測地点の車線別交通混雑度は、表 4.9.1-13 に示すとおりである。

No.1 浜町交差点(本事業による車両が走行する車線)における工事中の混雑度は 0.095~0.530 であり、全ての車線で「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 7-116~117 参照)。

表 4.9.1-13 予測地点の車線別交通混雑度

区分	予測地点	車線 (流入部)		工事中 一般交通量	工事中 交通量	工事中一般交通量と 工事中交通量の差
				①	②	②-①
平日	No. 1 浜町	A(西)	左折・直進	0.614	0.614	0.000
			直進			
			右折	0.059	0.095	0.036
		B(東)	左折・直進	0.513	0.530	0.017
			直進			
			右折	0.481	0.481	0.000
		C(北)	左折	0.086	0.086	0.000
			直進	0.366	0.376	0.010
			右折	0.162	0.162	0.000
		D(南)	左折・直進	0.246	0.246	0.000
直進						
右折	0.247		0.250	0.003		

注：1. 数値は本事業による車両が、7時台を走行した場合の結果である。

注：2. 網掛けの車線は当該車両が走行しない車線を示す。

(ウ) 無信号交差点の右折車両に関する交通容量の検討

No. 2 西側交差点におけるピーク時間の方向別交通量は表 4.9.1-14 に示すとおりである。また、工事車両の走行に伴う、右折の交通容量は表 4.9.1-15 に示すとおりである。

工事中交通量が右折可能交通容量を下回っているため、円滑に処理可能と予測する(予測結果の詳細は、資料編：p. 資 7-120~121 参照)。

表 4.9.1-14 予測地点のピーク時方向別工事中交通量 (11 時台)

予測 時期	車種	A (東)			B (南東)			C (北)			D (南)		
		左折 (南東)	左折 (南)	右折	左折	右折 (北)	右折 (東)	左折 (東)	左折 (南東)	直進	直進	右折 (東)	右折 (南東)
工事中 交通量 (台/時)	大型	0	2	44	0	0	0	44	0	61	55	1	0
	小型	0	10	41	2	3	0	52	4	287	323	11	1
	計	0	12	85	2	3	0	96	4	348	378	12	1

注：既存施設への流出入台数については、0 台として検証を行った。

表 4.9.1-15 予測地点の右折可能交通容量

区分	予測地点	項目	工事中
平日	No. 2 西側	基本臨界ギャップ(秒)	7.1
		基本追従車頭時間(秒)	3.5
		対向交通量 (台/時)	348+4+378+3=733
		工事中交通量 (台/時)	30
		右折可能交通容量 (台/時)	339

## ② 環境保全のための措置

- ・計画地周辺の小中学校の登校時間帯を考慮し工事用車両の出入りの時間調整に努める。
- ・必要に応じて工事用車両出入口及び工事用車両ルートに誘導員を配置し、歩行者の安全確保と交通渋滞等の発生防止に努める。
- ・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。
- ・周辺の混雑状況を確認し、工事に支障のない範囲で適宜、運搬時間帯を調整する。
- ・工事用車両の待機場所を計画地内に確保し、周辺に待機車両が発生しないよう努める。

## ③ 評価

### a. 交通安全

工事用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西側の一般県道 101 号扇町川崎停車場線は、計画地車両出入口から北側方面へ、郵便局前交差点の約 500mまではマウントアップに加えガードレールが設置されており、浜町交差点までは両側マウントアップが設置されている。浜町交差点から北側方面は、片側歩道部のみマウントアップに加えガードレールが設置されている。

計画地北側の主要地方道 6 号東京大師横浜線は、浜町交差点から道路の両部にマウントアップに加えガードレールが設置されている。

周辺の道路においては概ね交通安全対策がなされており、安全が確保されているが、周辺に大島小学校や臨港中学校があることから、工事用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、工事中は必要に応じて工事用車両出入口及び工事用車両ルートに誘導員を配置し、歩行者の安全確保と交通渋滞等の発生防止に努める。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。

### b. 交通混雑

工事中の交差点需要率は No. 1 浜町交差点が 0.549 であり、「需要率の上限値」を下回ると予測した。工事中の混雑度は No. 1 浜町交差点（本事業による車両が走行する車線）における工事中の混雑度は 0.095～0.530 であり、全ての車線で「円滑な交通処理が可能と判断される混雑度 1.0」を下回ると予測した。No. 2 西側交差点における工事中交通量が右折可能交通容量を下回っているため、円滑に処理可能と予測した。

本事業においては、工事中は周辺の混雑状況を確認し、工事に支障のない範囲で適宜、運搬時間帯を調整す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 施設関連車両の走行に伴う交通安全・交通混雑（交差点需要率、交通混雑度）への影響

### ① 予測

#### a. 予測項目

予測項目は施設関連車両の走行により変化する交通安全・交通混雑に係る影響とした。

#### b. 予測地域・予測地点

予測地域は、施設関連車両の主要な走行ルートとし、交通混雑については、現地調査地点と同様の主要な走行ルート上の2交差点（No.1～2）とした（図4.9.1-1（p.359）参照）。

#### c. 予測時期

予測時期は、事業活動等が定常の状態になる時期とした。また予測は休日・平日の内、現況交通量の多かった平日について予測した。

#### d. 予測方法

##### (a) 交通安全

交通安全対策の状況等と事業計画の内容から、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) 交通混雑

「改訂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、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混雑度を算出する方法とした。

#### e. 予測条件

##### (a) 交通安全対策の状況

交通安全施設の設置状況については、図4.9.1-7（p.375）に示すとおりである。

(b) 交通混雑

(7) 将来交通量

将来一般交通量は、道路交通センサ調査における一般県道 101 号扇町川崎停車場線及び主要地方道 6 号東京大師横浜線の交通量が平成 22 年度からほぼ横ばいにあることから、現況交通量を将来基礎交通量とし、さらに周辺開発交通量として、「GLP 川崎Ⅱプロジェクトに係る条例環境影響評価準備書」(令和 5 年 11 月、川崎 2 ロジスティック特定目的会社)の供用時の関係車両台数を加えた台数を将来一般交通量とした。

また、現地調査において渋滞長が発生していたため、観測した渋滞長を、大型車混入率を考慮した上で車両台数に換算し、その車両台数を現況交通量に上乗せした。(詳細は、資料編：p. 資 7-114~115 参照)。

将来交通量は、将来一般交通量に本事業の施設関連車両台数を加えて算出した。

予測地点における将来交通量を表 4.9.1-16 に示す。また、ピーク時間の方向別交通量を表 4.9.1-17 に示す。

表 4.9.1-16 予測地点の供用時交通量

予測地点		時間帯 (供用時交通量最大時)	将来一般交通量 (台/時)			施設関連車両台数 (台/時)			供用時交通量最大時 (台/時)		
			小型車	大型車	合計	小型車	大型車	合計	小型車	大型車	合計
No. 1	浜町	14 時台	1,307	1,544	2,851	0	156	156	1,307	1,700	3,007

注：数値は予測地点交差点に流入する合計台数である。

表 4.9.1-17 予測地点のピーク時方向別供用時交通量（14 時台）

予測時期	車種	A（西）			B（東）			C（北）			D（南）		
		左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折
将来基礎交通量 （台/時）	大型	15	347	34	113	383	166	9	81	5	109	51	93
	小型	38	399	45	37	305	51	23	76	47	53	96	39
	計	53	746	79	150	688	217	32	157	52	162	147	132
周辺開発交通量 加算 （台/時）	大型	0	0	31	31	0	0	0	7	0	31	7	31
	小型	0	0	18	18	0	0	0	4	0	26	6	26
	計	0	0	49	49	0	0	0	11	0	57	13	57
将来一般交通量 （台/時）	大型	15	347	65	144	383	166	9	88	5	140	58	124
	小型	38	399	63	55	305	51	23	80	47	79	102	65
	計	53	746	128	199	688	217	32	168	52	219	160	189
施設関連 車両台数 加算 （台/時）	大型	0	0	26	49	0	0	0	0	0	29	0	52
	小型	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	計	0	0	26	49	0	0	0	0	0	29	0	52
将来 交通量 （台/時）	大型	15	347	91	193	383	166	9	88	5	169	58	176
	小型	38	399	63	55	305	51	23	80	47	79	102	65
	計	53	746	154	248	688	217	32	168	52	248	160	241

(イ) 予測地点の状況

予測地点の状況は、「図 4.9.1-2 自動車交通量等の調査地点詳細図」（p.360）及び「図 4.9.1-4 道路幅員及び交通規制の状況」（p.366～367）に示すとおりである。

f. 予測結果

(a) 交通安全

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西側の一般県道 101 号扇町川崎停車場線は、計画地車両出入口から北側方面へ、郵便局前交差点の約 500m まではマウントアップに加えガードレールが設置されており、浜町交差点までは両側マウントアップが設置されている。それより先は、浜町交差点から北側方面は、片側歩道部のみマウントアップに加えガードレールが設置されている。

計画地北側の主要地方道 6 号東京大師横浜線は、浜町交差点から道路の両部にマウントアップに加えガードレールが設置されている。

以上のことから、周辺の道路においては概ね交通安全対策がなされており、安全が確保されているが、周辺に大島小学校や臨港中学校があることから、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。

(b) 施設関連車両の走行に伴う交通混雑

(7) 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 4.9.1-18 に示すとおりである。

予測地点における供用時の交差点需要率は 0.783 であり、「需要率の上限値」（表 4.9.1-19 参照）を下回ると予測する（予測結果の詳細は、資料編：p. 資 7-118～119 参照）。

表 4.9.1-18 予測地点の交差点需要率

区分	予測地点	将来 一般交通量	将来 交通量	将来一般交通量と 将来交通量の差	需要率の 上限値
		①	②	②－①	
平日	No.1 浜町	0.709	0.783	0.074	0.913

【需要率の上限値について】

No.1 浜町交差点は多現示交差点であり需要率の上限値は下記の式より算出される。

$$\text{需要率の上限値} : (C - L) / C$$

ここに、C：サイクル長（秒）

L：1 サイクル当たりの損失時間（秒）

表 4.9.1-19 需要率の上限値

区分	予測地点	予測時期	需要率の 上限値	C、L 値
平日	No.1 浜町	供用時	0.913	C=160、L=14

(4) 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 4.9.1-20 に示すとおりである。

No.1 浜町交差点（本事業による車両が走行する車線）における供用時の混雑度は、0.263～0.782 であり、全ての車線で「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 7-118～119 参照）。

表 4.9.1-20 予測地点の車線別交通混雑度

区分	予測地点	車線 (流入部)		将来 一般交通量	将来 交通量	将来一般交通量と 将来交通量の差
				①	②	②-①
平日	No.1 浜町	A(西)	左折・直進	0.440	0.440	0.000
			直進			
			右折	0.218	0.263	0.045
		B(東)	左折・直進	0.567	0.599	0.032
			直進			
			右折	0.485	0.485	0.000
		C(北)	左折	0.099	0.099	0.000
			直進	0.205	0.205	0.000
			右折	0.121	0.121	0.000
		D(南)	左折・直進	0.576	0.626	0.050
			直進			
			右折	0.592	0.782	0.190

注：1. 数値は本事業による車両が、14時台を走行した場合の結果である。

注：2. 網掛けの車線は当該車両が走行しない車線を示す。

(ウ) 無信号交差点の右折車両に関する交通容量の検討

No.2 西側交差点におけるピーク時間の方向別交通量は表 4.9.1-21 に示すとおりである。また、施設関連車両の走行に伴う、右折の交通容量は表 4.9.1-22 に示すとおりである。

将来交通量が右折可能交通容量を下回っているため、円滑に処理可能と予測する。(予測結果の詳細は、資料編：p. 資 7-120~121 参照)。

表 4.9.1-21 予測地点のピーク時方向別施設関連交通量 (11時台)

予測 時期	車種	A (東)			B (南東)			C (北)			D (南)		
		左折 (南東)	左折 (南)	右折	左折	右折 (北)	右折 (東)	左折 (東)	左折 (南東)	直進	直進	右折 (東)	右折 (南東)
将来 交通量	大型	0	2	88	0	0	0	101	0	136	145	1	0
	小型	0	10	41	2	3	0	98	4	336	390	11	1
	計	0	12	129	2	3	0	199	4	472	535	12	1

注：既存施設への流出入台数については、0台として検証を行った。

表 4.9.1-22 予測地点の右折可能交通容量

区分	予測地点	項目	供用時
平日	No.2 西側	基本臨界ギャップ(秒)	7.1
		基本追従車頭時間(秒)	3.5
		対向交通量 (台/時)	472+4+535+3=1,014
		将来交通量 (台/時)	74
		右折可能交通容量 (台/時)	219



## ② 環境保全のための措置

- ・通勤者は極力、川崎市営バス等の公共交通機関を利用するよう呼びかけを行う。
- ・通勤者専用の送迎バスの運用を検討する。
- ・施設関連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。
- ・施設関連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。
- ・周辺の混雑状況を確認し、物流施設の運用に支障のない範囲で適宜、運搬時間帯を調整する。

## ③ 評価

### a. 交通安全

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西側の一般県道 101 号扇町川崎停車場線は、計画地車両出入口から北側方面へ、郵便局前交差点の約 500mまではマウントアップに加えガードレールが設置されており、浜町交差点までは両側マウントアップが設置されている。それより先は、浜町交差点から北側方面は、片側歩道部のみマウントアップに加えガードレールが設置されている。計画地北側の主要地方道 6 号東京大師横浜線は、浜町交差点から道路の両部にマウントアップに加えガードレールが設置されている。

周辺の道路においては概ね交通安全対策がなされており、安全が確保されているが、周辺に大島小学校や臨港中学校があることから、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。

本事業においては、施設関連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。

### b. 交通混雑

供用時の交差点需要率は No. 1 浜町交差点が 0.783 であり、「需要率の上限値」を下回ると予測した。

供用時の混雑度は No. 1 浜町交差点が 0.263～0.782 であり、全ての車線で「円滑な交通処理が可能と判断される混雑度 1.0」を下回ると予測した。

No. 2 西側交差点における将来交通量が右折可能交通容量を下回っているため、円滑に処理可能と予測した。

本事業においては、周辺の混雑状況を確認し、物流施設の運用に支障のない範囲で適宜、運搬時間帯を調整す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。