

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における道路幅員及び交通規制の状況は、図 4.9.1-2(1)(2) に示すとおりである。

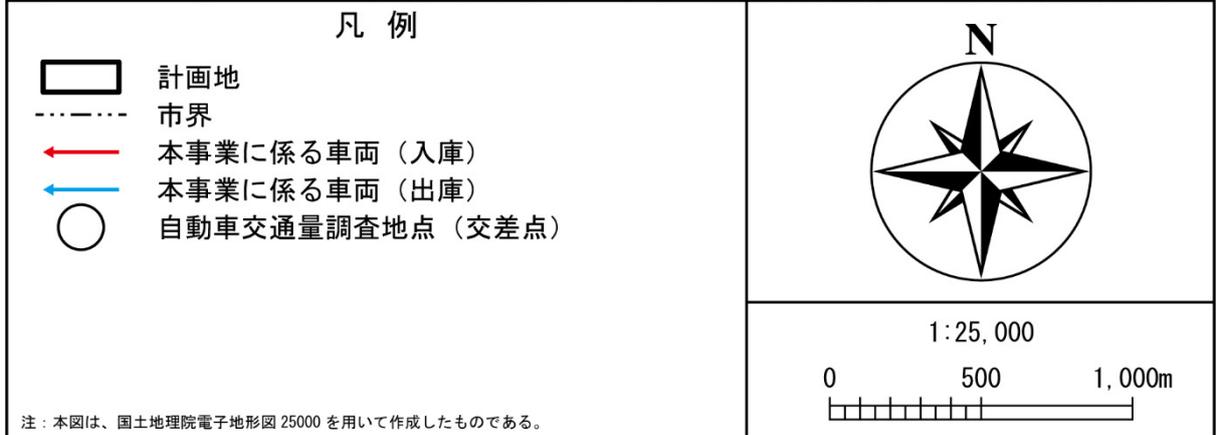
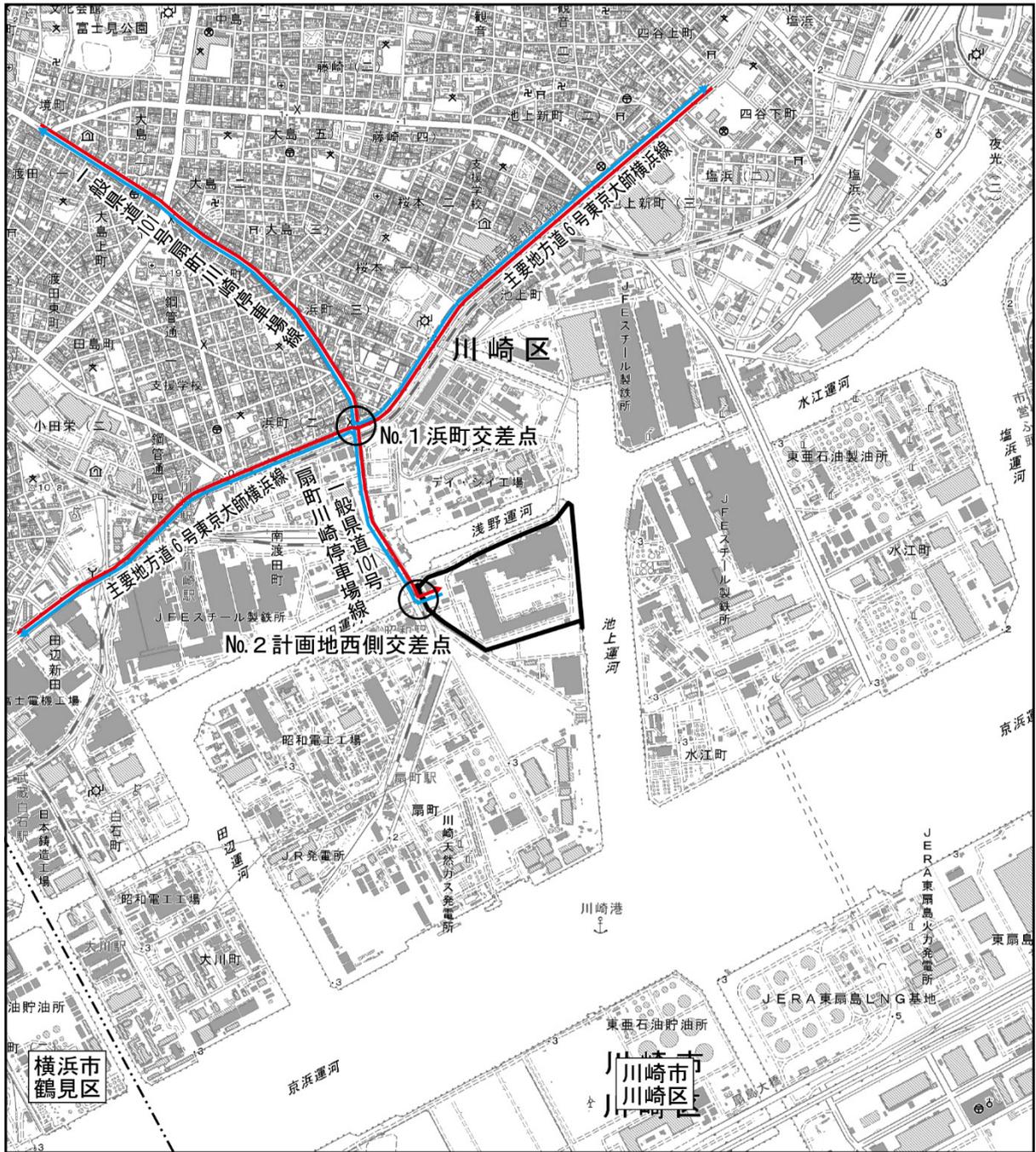


図 4.9.1-1 交通量調査地点図

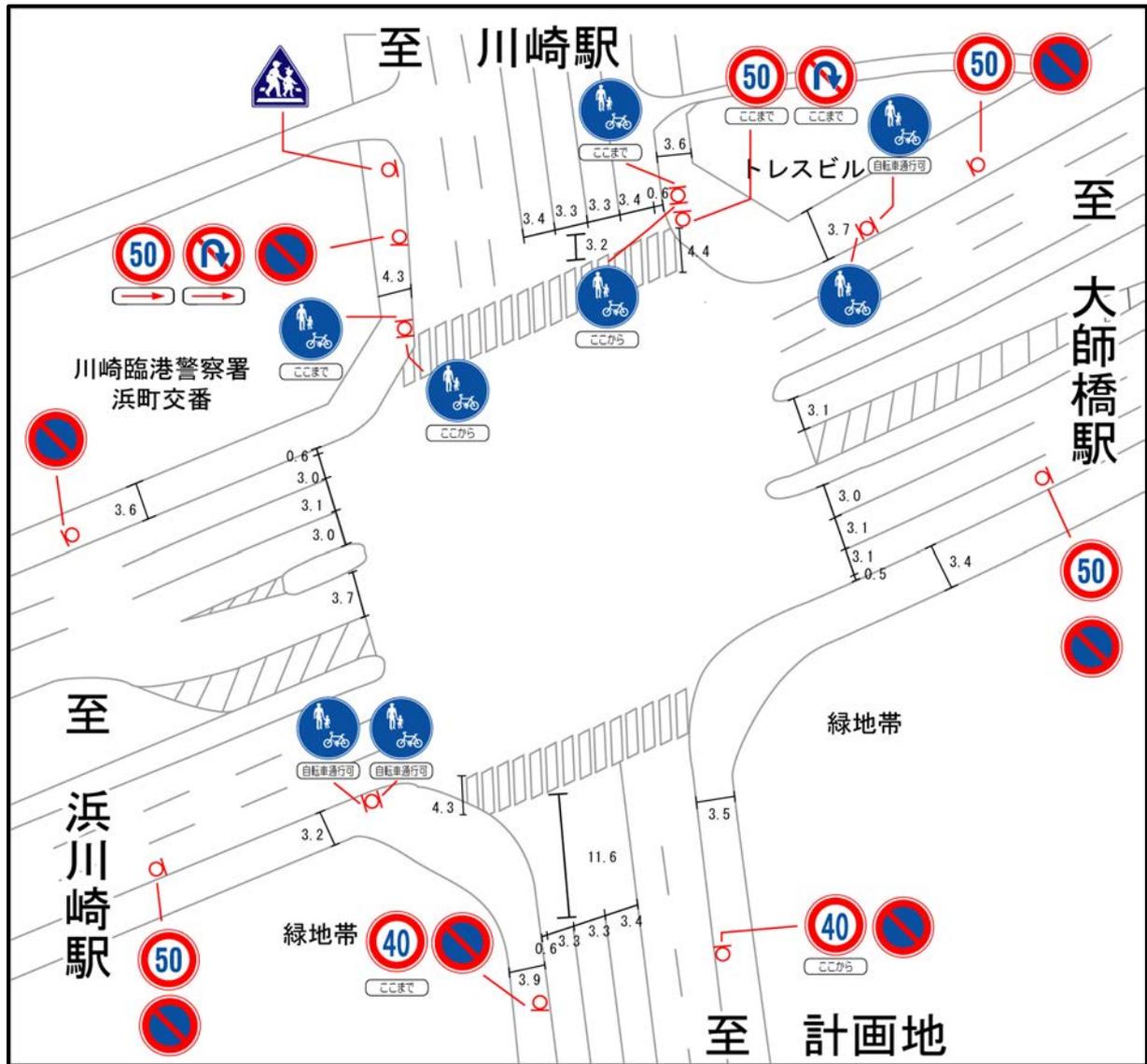


図 4.9.1-2(1) 道路幅員及び交通規制の状況 (No.1 浜町交差点)

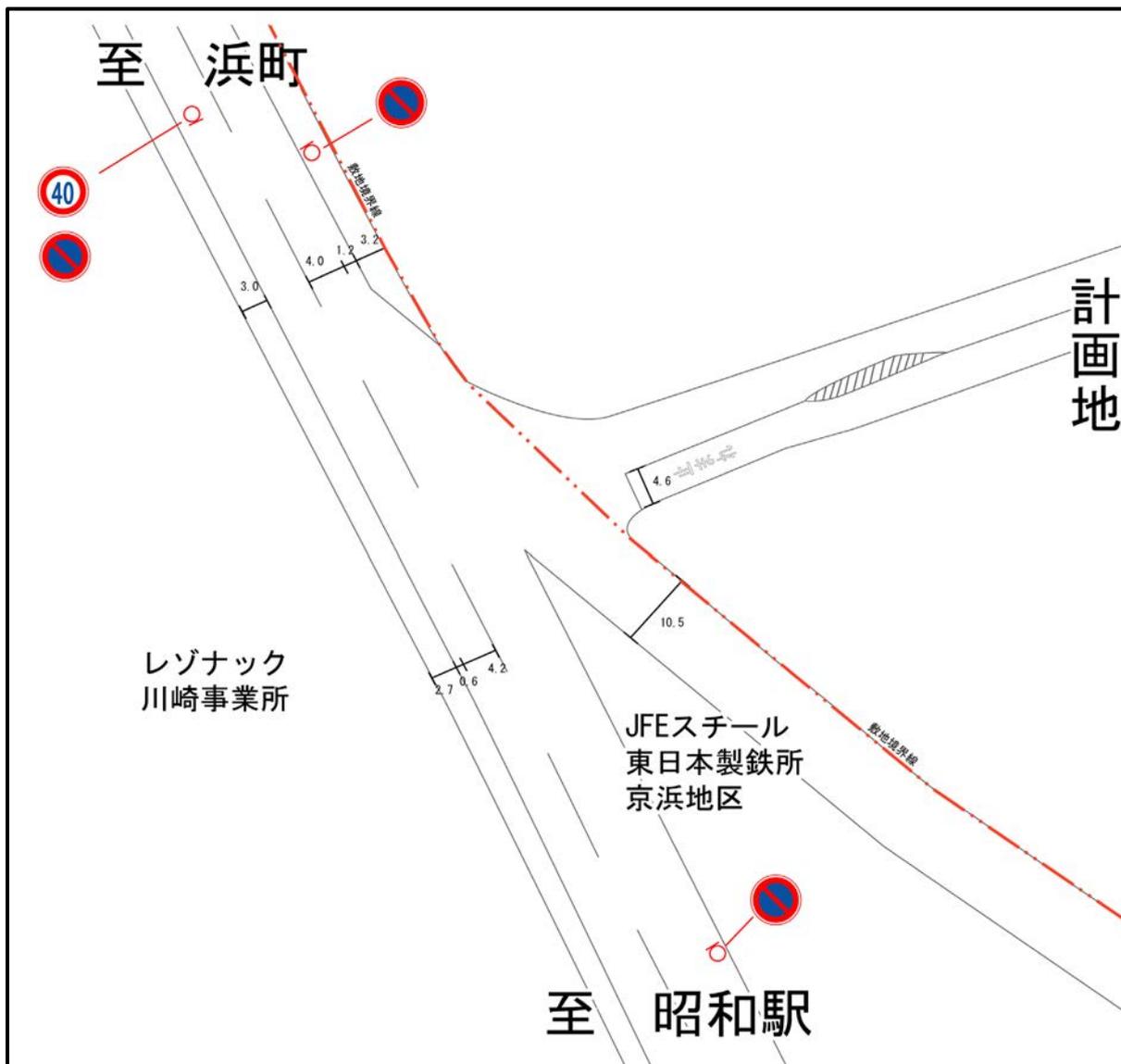


図 4.9.1-2(2) 道路幅員及び交通規制の状況 (No.2 計画地西側交差点)

ウ. 自動車交通量等の状況

a) 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 4.9.1-1 に示すとおりである。

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 4.9.1-1 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 4.9.1-2 及び図 4.9.1-3 に示すとおりである。

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 4.9.1-5 及び図 4.9.1-4 に示すとおりである。

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。

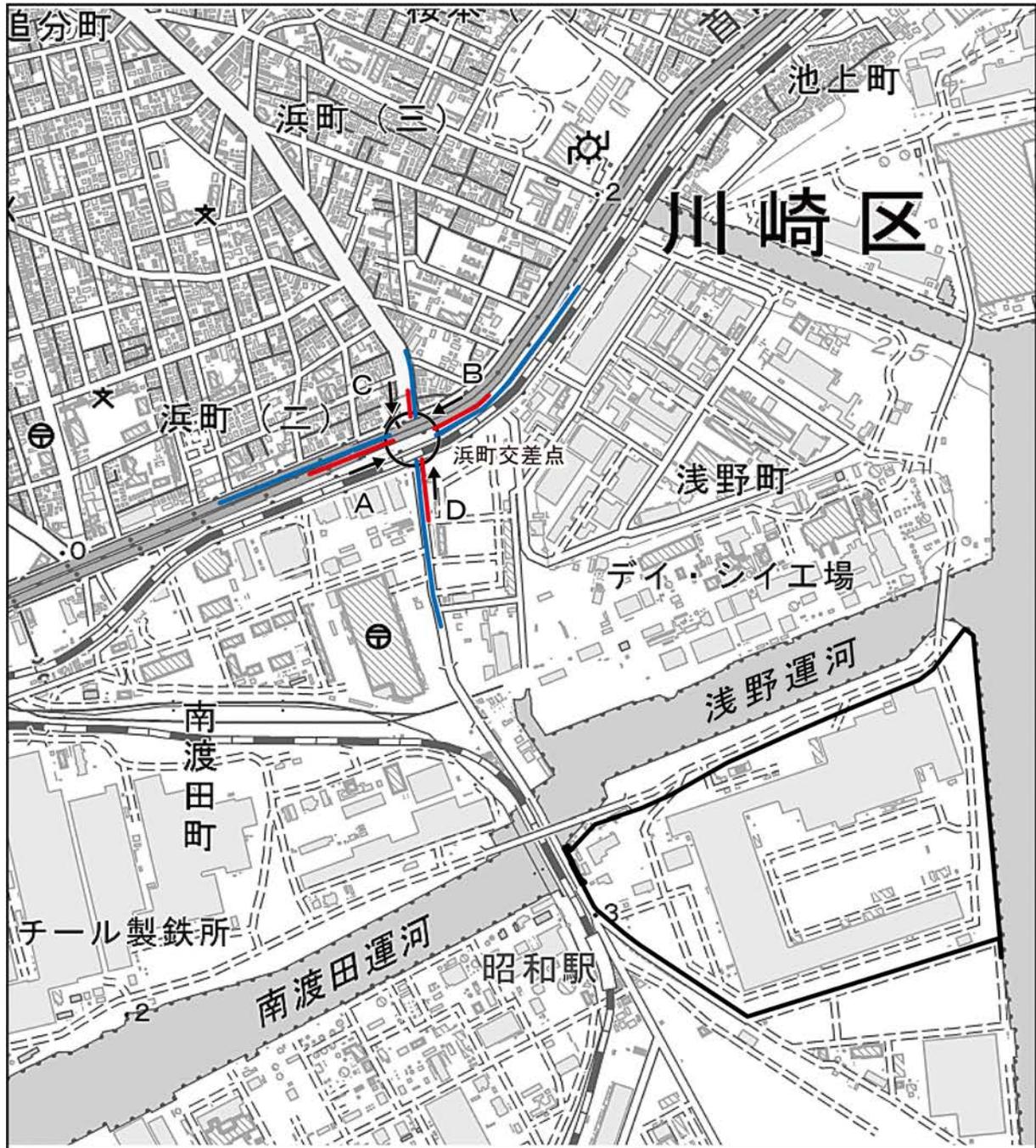
車頭時間は、現況のピーク時を含む 4 時間帯を対象に整理し、表 4.9.1-3 に示すとおりである。

各交差点の信号サイクル長は、表 4.9.1-4 に示すとおりである。

表 4.9.1-2 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。



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 自動車滞留長調査結果図

表 4.9.1-3 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 4.9.1-4 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 4.9.1-5 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。

(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 4.9.1-5 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 4.9.1-6 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 4.9.1-7 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。

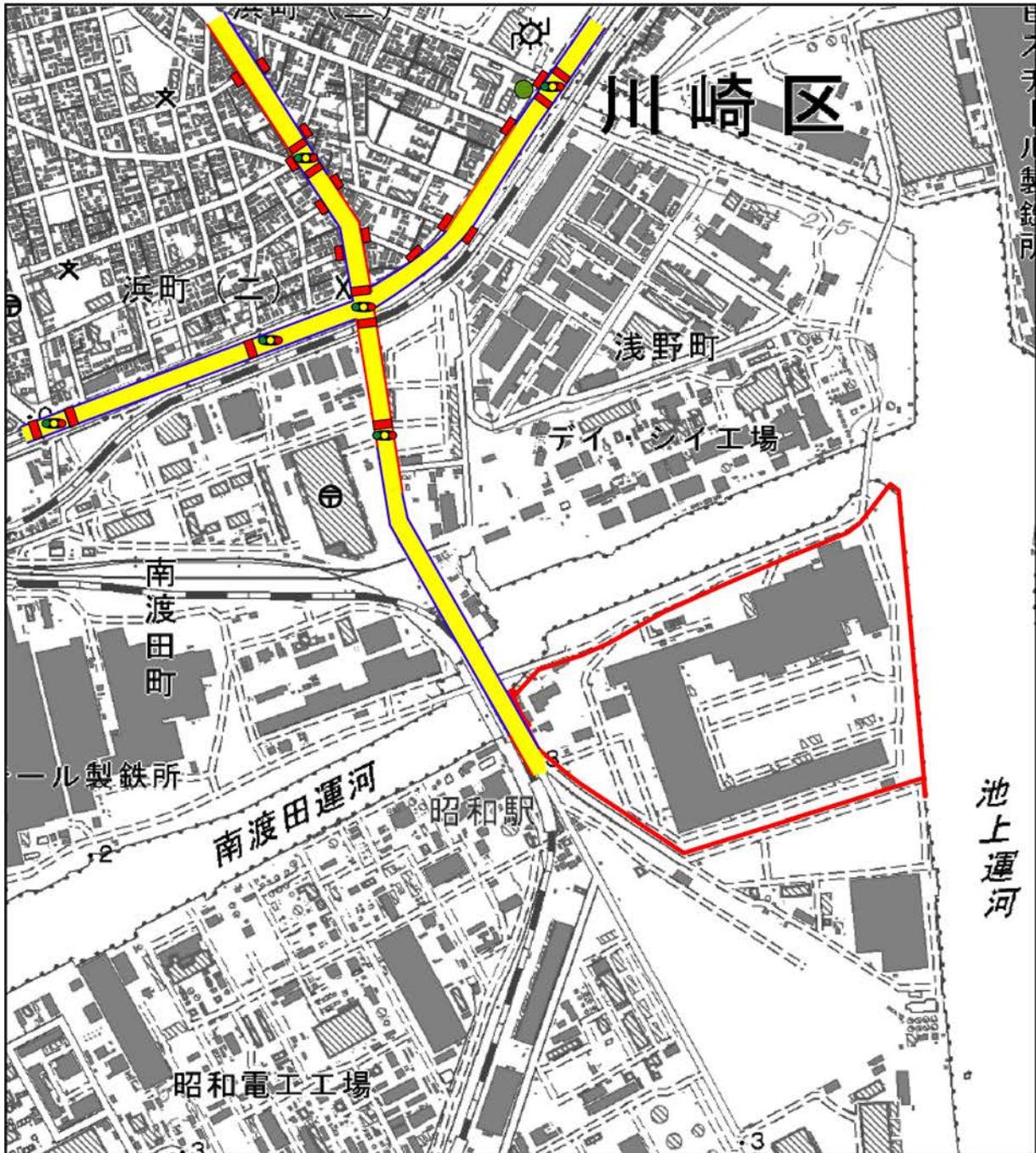
表 4.9.1-6 川崎区内の交通事故件数等（平成 30 年～令和 4 年）

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 4.9.1-7 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	—

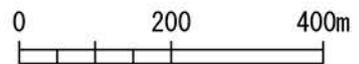


凡例

- 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



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 4.9.1-5 交通安全施設設置状況

(2) 予測・評価

① 予測

a. 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 4.9.1-8 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 No. 1 浜町交差点が 0.549 であり、「需要率の上限値」（表 4.9.1-9 参照）を下回ると予測する。

表 4.9.1-8 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 4.9.1-9 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

(イ) 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 4.9.1-10 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。

表 4.9.1-10 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			
		B(東)	右折	0.059	0.095	0.036
			左折・直進	0.513	0.530	0.017
		C(北)	右折	0.481	0.481	0.000
			左折	0.086	0.086	0.000
		D(南)	直進	0.366	0.376	0.010
			右折	0.162	0.162	0.000
左折・直進						
直進	0.246	0.246	0.000			
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 4.9.1-11 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 4.9.1-12 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。

表 4.9.1-11 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 4.9.1-12 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 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 4.9.1-13 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 4.9.1-14 参照）を下回ると予測する。

表 4.9.1-13 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 4.9.1-14 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

(イ) 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 4.9.1-15 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。

表 4.9.1-15 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 4.9.1-16 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 4.9.1-17 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。

表 4.9.1-16 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口数については、0 台として検証を行った。

表 4.9.1-17 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 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。