

6. 2 テレビ受信障害

計画区間及びその周辺におけるテレビ受信状況等を調査し、供用時における計画施設の存在（高架又は盛土構造、駅舎等の存在）及び供用（列車の走行）に係るテレビ電波の受信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

ア 調査項目

本事業に伴うテレビ電波の受信に及ぼす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、次の項目について調査を行った。

- （ア）テレビ電波（地上波）の受信状況
- （イ）テレビ電波の送信の状況
- （ウ）高層建築物及び住宅等の分布状況
- （エ）地形、工作物の状況
- （オ）関係法令等による基準等

イ 調査地域

調査地域は、計画施設によるテレビ受信障害が発生すると想定される範囲を含む計画区間周辺の地域とした。

ウ 調査方法等

（ア）調査地点

a テレビ電波（地上波）の受信状況

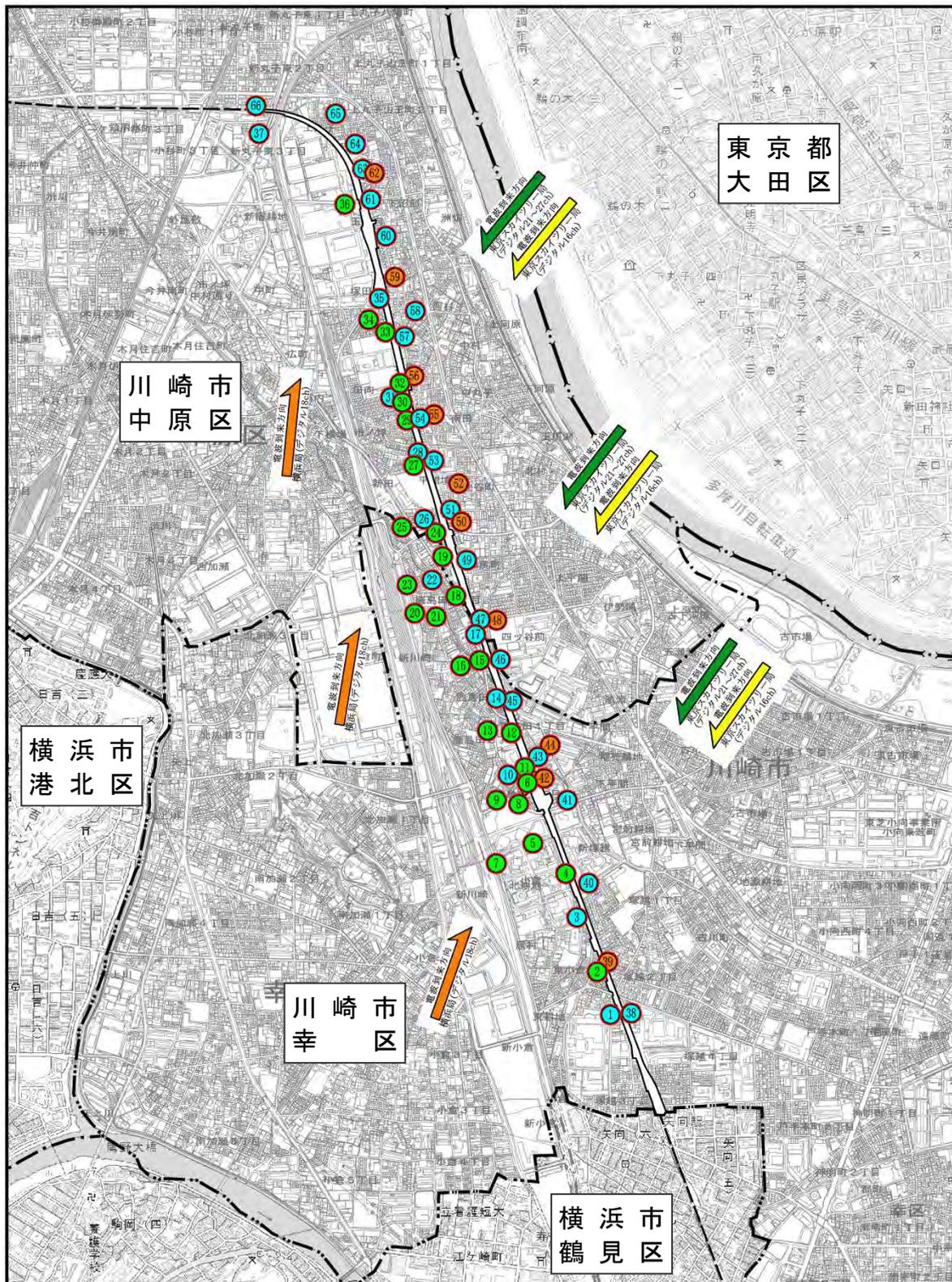
テレビ電波（地上波）の受信状況については、図4.6.2-1に示す地点で調査を行った。

b 高層建築物及び住宅等の分布状況

調査地域は、計画区間及びその周辺とした。

c 地形、工作物の状況

調査地域は、計画区間及びその周辺とした。



凡例

- 計画区間
- 都県境
- 市境
- 区境
- 電波到来方向
- ① 調査地点(東京スカイツリー局)
- ① 調査地点(横浜局)
- ① 調査地点(東京スカイツリー局と横浜局)

この地図は、「川崎市デジタル地形図 2500」(川崎市)及び「電子地形図 25000」(国土地理院)を使用したものである。

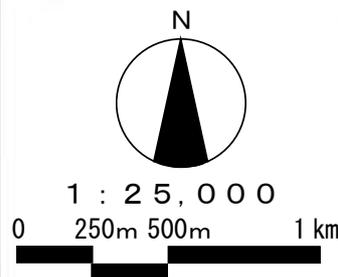


図4.6.2-1 テレビ電波(地上波)受信状況調査地点図

(イ) 調査期間・調査時期

a テレビ電波（地上波）の受信状況

調査時期は、令和2年1月29日(水)～31日(金)とした。

b 高層建築物及び住宅等の状況

現地踏査時期は、令和4年7月28日(木)、8月9日(火)、10日(水)、22日(月)及び23日(火)とした。

c 地形、工作物の状況

「b 高層建築物及び住宅等の状況」と同様とした。

(ウ) 調査方法

a テレビ電波（地上波）の受信状況

テレビ受信画質の状況については、地上デジタル放送を対象に現地調査により把握した。調査は、一般社団法人CATV技術協会の会員である専門機関により、「テレビ受信状況調査要領」（平成30年6月 一般社団法人日本CATV技術協会）及び「建造物による受信障害調査要領」（平成30年6月 一般社団法人日本CATV技術協会）に定める方法に準拠した電波測定車両を用いて実施した。

共聴設備等の設置状況等テレビ電波の受信形態については、既存資料による調査及び現地踏査により把握した。

b テレビ電波の送信の状況

既存資料による調査により把握した。

c 高層建築物及び住宅等の分布状況

地形図等の既存資料による調査及び現地踏査により把握した。

d 地形、工作物の状況

地形図等の既存資料による調査及び現地踏査により把握した。

e 関係法令等による基準等

次の関係法令等の内容を整理した。

- ・「川崎市環境影響評価に関する条例」に規定される地域環境管理計画の地域別環境保全水準

エ 調査結果

(ア) テレビ電波（地上波）の受信状況

テレビ電波（地上波）の受信状況に係る調査結果は、表4.6.2-1(1)～(3)に示すとおりである。詳細な内容は、資料編（資料6-1、資-293ページ参照）に示す。

地上デジタル波の受信レベルの品質評価の調査結果をみると、一部、受信状況が良好でない地点が存在するものの、その他の受信状況は概ね良好となっている。

表 4.6.2-1(1) テレビ電波（地上波）の受信状況に係る調査結果

調査地点	放送局名 調査項目	東京スカイツリー局									横浜局	受信アンテナ高
		NHK 総合 ch27	NHK 教育 ch26	日本 テレビ ch25	TBS テレビ ch22	フジ テレビ ch21	テレビ 朝日 ch24	テレビ 東京 ch23	M X テレビ ch16	テレビ 神奈川 ch18		
1	端子電圧	68.7	70.9	70.0	70.9	71.6	70.4	69.9	54.9	55.5	10m	
	品質評価	A	A	A	A	A	A	A	A	B		
2	端子電圧	60.8	63.3	61.7	61.4	61.0	61.4	59.8	49.6	—	10m	
	品質評価	A	A	A	A	A	A	A	A	—		
3	端子電圧	67.0	66.5	65.6	68.0	68.4	67.5	65.4	54.0	70.7	10m	
	品質評価	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
4	端子電圧	44.2	46.3	47.9	50.6	51.5	47.5	48.1	38.9	—	10m	
	品質評価	A	A	B	A	A	B	A	A	—		
5	端子電圧	48.8	47.4	48.4	50.3	49.1	50.1	48.3	39.0	—	10m	
	品質評価	A	A	A	A	A	A	B	A	—		
6	端子電圧	63.9	63.6	64.7	62.7	60.8	65.3	62.8	48.8	—	10m	
	品質評価	A	A	A	A	A	A	A	A	—		
7	端子電圧	48.4	48.4	50.5	48.3	47.9	50.2	48.6	32.8	—	10m	
	品質評価	B	A	B	A	C	D	A	D	—		
8	端子電圧	55.9	53.5	54.8	56.4	56.8	54.5	55.6	48.2	—	10m	
	品質評価	A	A	C	B	B	A	A	B	—		
9	端子電圧	55.0	52.2	56.8	54.8	53.3	57.5	56.1	38.9	—	10m	
	品質評価	B	A	A	B	A	A	A	B	—		
10	端子電圧	62.1	58.5	58.5	58.5	59.7	58.8	57.3	42.3	64.1	10m	
	品質評価	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
11	端子電圧	64.0	61.7	61.7	62.4	61.3	62.4	60.5	44.1	—	10m	
	品質評価	A	A	A	A	A	A	A	A	—		
12	端子電圧	48.3	45.9	42.2	47.2	45.9	46.6	46.0	31.6	—	10m	
	品質評価	C	B	B	B	A	B	A	E	—		
13	端子電圧	58.3	57.3	56.4	57.1	54.5	55.3	56.1	42.3	—	10m	
	品質評価	A	A	A	A	A	A	A	B	—		
14	端子電圧	72.6	72.0	73.2	72.0	71.7	72.5	71.7	58.3	66.2	10m	
	品質評価	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
15	端子電圧	75.6	76.1	77.6	76.9	74.3	77.4	77.0	58.6	—	10m	
	品質評価	A	A	A	A	A	A	A	A	—		
16	端子電圧	68.8	69.5	70.6	69.5	69.2	69.8	70.6	53.4	—	10m	
	品質評価	A	A	A	A	A	A	A	B	—		
17	端子電圧	54.1	50.2	47.4	54.1	55.5	52.0	53.7	45.4	63.5	10m	
	品質評価	A	C	B	A	A	B	A	A	A		
18	端子電圧	50.9	50.6	45.8	48.2	52.0	49.0	48.5	37.5	—	10m	
	品質評価	A	A	B	A	A	A	B	B	—		
19	端子電圧	42.2	46.8	42.9	41.4	44.3	43.9	42.3	33.2	—	10m	
	品質評価	B	B	C	B	A	B	B	B	—		
20	端子電圧	45.7	47.9	46.6	51.1	49.2	47.3	50.7	30.2	—	10m	
	品質評価	B	A	A	A	A	A	A	C	—		
21	端子電圧	53.3	57.9	57.2	54.0	56.1	58.2	57.4	39.8	—	10m	
	品質評価	D	B	C	A	B	B	A	B	—		
22	端子電圧	49.0	45.3	45.8	45.4	47.3	41.4	46.8	33.1	77.4	10m	
	品質評価	C	B	C	B	A	B	B	A	A		
23	端子電圧	54.7	58.1	58.2	56.2	55.5	56.4	58.7	34.3	—	10m	
	品質評価	A	A	A	A	A	A	A	A	—		
24	端子電圧	55.4	58.4	58.0	53.1	54.2	56.0	56.9	39.0	—	10m	
	品質評価	A	A	A	A	A	A	A	A	—		
25	端子電圧	50.6	51.0	51.8	51.7	50.9	53.2	52.1	36.2	—	10m	
	品質評価	B	A	A	B	A	A	B	A	—		

注1) デジタル波の端子電圧レベル（受信レベル）は75Ω終端値 [dB (μV)] で表示した。

注2) 品質評価は、次の基準による評価表示である。

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

注3) 「—」は、調査対象外であることを示す。

表 4.6.2-1(2) テレビ電波（地上波）の受信状況に係る調査結果

調査地点	放送局名 調査項目	東京スカイツリー局									受信アンテナ高
		NHK 総合 ch27	NHK 教育 ch26	日 本 テレビ ch25	TBS テレビ ch22	フ ジ テレビ ch21	テレビ 朝 日 ch24	テレビ 東 京 ch23	M X テレビ ch16	横浜局 テレビ 神奈川 ch18	
26	端子電圧	69.1	71.7	70.8	68.5	68.2	69.4	71.5	50.3	64.8	10m
	品質評価	A	A	A	A	A	A	A	A	A	
27	端子電圧	58.8	59.1	57.2	53.2	49.3	54.9	56.7	30.1	—	10m
	品質評価	A	A	A	A	A	A	A	D	—	
28	端子電圧	59.6	61.7	61.5	57.1	56.1	58.8	60.1	37.1	79.0	10m
	品質評価	A	A	A	A	A	A	A	C	A	
29	端子電圧	48.2	48.4	45.4	52.1	49.8	48.7	51.8	36.9	—	10m
	品質評価	B	B	B	B	A	B	A	C	—	
30	端子電圧	68.3	69.1	69.1	68.4	68.2	68.6	70.5	51.2	—	10m
	品質評価	A	A	A	A	A	A	A	A	—	
31	端子電圧	67.8	68.3	67.5	66.0	67.4	66.6	68.5	50.2	58.7	10m
	品質評価	A	A	A	A	A	A	A	A	A	
32	端子電圧	73.3	73.9	73.5	69.8	69.3	71.5	73.1	52.9	—	10m
	品質評価	A	A	A	A	A	A	A	A	—	
33	端子電圧	79.2	77.5	76.6	76.3	75.8	76.7	78.2	55.7	—	10m
	品質評価	A	A	A	A	A	A	A	A	—	
34	端子電圧	73.4	70.5	69.4	70.1	70.4	70.6	71.1	51.0	—	10m
	品質評価	A	A	A	A	A	A	A	A	—	
35	端子電圧	80.0	77.7	76.5	77.5	76.7	78.3	78.5	58.6	67.6	10m
	品質評価	A	A	A	A	A	A	A	A	A	
36	端子電圧	68.0	62.8	62.4	67.0	66.9	66.4	67.5	50.7	—	10m
	品質評価	A	A	A	A	A	A	A	A	—	
37	端子電圧	67.4	63.0	62.2	57.2	55.1	62.7	61.9	44.2	44.5	10m
	品質評価	A	A	A	B	C	A	A	B	B	
38	端子電圧	70.1	73.1	72.2	72.3	72.6	70.6	70.6	54.4	57.3	10m
	品質評価	A	A	A	A	A	A	A	A	A	
39	端子電圧	—	—	—	—	—	—	—	—	84.0	10m
	品質評価	—	—	—	—	—	—	—	—	A	
40	端子電圧	45.1	47.1	44.4	49.0	52.1	46.6	42.7	36.2	46.3	10m
	品質評価	A	A	C	A	A	B	B	C	A	
41	端子電圧	55.4	52.3	52.1	53.6	52.4	54.2	52.8	41.3	44.6	10m
	品質評価	A	A	A	A	A	B	A	A	B	
42	端子電圧	—	—	—	—	—	—	—	—	57.2	10m
	品質評価	—	—	—	—	—	—	—	—	A	
43	端子電圧	51.4	52.8	52.0	55.8	54.8	51.5	50.7	39.3	73.6	10m
	品質評価	D	A	A	A	A	A	B	A	A	
44	端子電圧	—	—	—	—	—	—	—	—	51.6	10m
	品質評価	—	—	—	—	—	—	—	—	B	
45	端子電圧	58.2	57.3	60.0	62.1	62.4	61.4	62.1	41.2	78.2	10m
	品質評価	A	A	A	A	A	A	A	A	A	
46	端子電圧	54.0	55.9	49.4	57.4	54.8	51.4	53.4	40.4	76.4	10m
	品質評価	A	A	B	A	A	A	A	A	A	
47	端子電圧	59.5	60.0	62.3	60.1	59.7	62.2	63.3	45.9	60.6	10m
	品質評価	A	A	A	A	A	A	A	A	A	
48	端子電圧	—	—	—	—	—	—	—	—	70.8	10m
	品質評価	—	—	—	—	—	—	—	—	A	
49	端子電圧	39.6	39.3	39.6	36.3	36.4	36.6	37.7	24.1	74.7	10m
	品質評価	C	C	C	D	D	D	D	E	A	
50	端子電圧	—	—	—	—	—	—	—	—	55.6	10m
	品質評価	—	—	—	—	—	—	—	—	B	
51	端子電圧	65.9	68.7	68.9	66.8	66.3	66.9	69.3	48.9	63.7	10m
	品質評価	A	A	A	A	A	A	A	A	A	
52	端子電圧	—	—	—	—	—	—	—	—	64.3	10m
	品質評価	—	—	—	—	—	—	—	—	A	
53	端子電圧	38.3	42.9	40.3	43.8	44.5	41.2	44.6	28.6	59.1	10m
	品質評価	C	A	B	B	A	B	A	D	A	
54	端子電圧	67.5	68.4	67.7	66.7	66.4	66.8	69.7	50.0	64.0	10m
	品質評価	A	A	A	A	A	A	A	A	A	
55	端子電圧	—	—	—	—	—	—	—	—	56.4	10m
	品質評価	—	—	—	—	—	—	—	—	A	
56	端子電圧	—	—	—	—	—	—	—	—	70.9	10m
	品質評価	—	—	—	—	—	—	—	—	A	
57	端子電圧	60.7	59.8	59.2	59.5	59.7	60.5	61.3	39.6	63.4	10m
	品質評価	A	A	A	A	A	A	A	A	A	

注1) デジタル波の端子電圧レベル（受信レベル）は75Ω終端値 [dB (μV)] で表示した。

注2) 品質評価は、次の基準による評価表示である。

A: 極めて良好 B: 良好 C: おおむね良好 D: 不良 E: 受信不能

注3) 「—」は、調査対象外であることを示す。

表 4.6.2-1(3) テレビ電波（地上波）の受信状況に係る調査結果

放送局名		東京スカイツリー局									横浜局	受信アンテナ高
調査地点	調査項目	NHK 総合 ch27	NHK 教育 ch26	日 本 テレビ ch25	TBS テレビ ch22	フ ジ テレビ ch21	テレビ 朝 日 ch24	テレビ 東 京 ch23	M X テレビ ch16	テレビ 神奈川 ch18		
58	端子電圧	56.7	53.9	53.3	53.3	54.9	54.1	54.0	35.7	71.2	10m	
	品質評価	A	A	A	A	A	A	A	C	A		
59	端子電圧	—	—	—	—	—	—	—	—	58.9	10m	
	品質評価	—	—	—	—	—	—	—	—	A		
60	端子電圧	68.1	63.6	63.3	65.5	65.8	65.9	66.2	48.8	71.8	10m	
	品質評価	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
61	端子電圧	69.2	65.9	63.9	64.8	64.1	64.4	64.8	49.4	47.0	10m	
	品質評価	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
62	端子電圧	—	—	—	—	—	—	—	—	50.4	10m	
	品質評価	—	—	—	—	—	—	—	—	A		
63	端子電圧	81.9	77.3	76.4	78.2	77.4	78.9	78.6	60.1	48.3	10m	
	品質評価	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
64	端子電圧	68.7	64.9	63.3	66.5	66.8	67.0	67.3	50.4	41.9	10m	
	品質評価	A	A	A	A	A	A	A	A	C		
65	端子電圧	52.7	50.8	48.0	47.6	48.0	47.9	49.9	30.2	42.4	10m	
	品質評価	A	B	B	C	A	B	B	D	B		
66	端子電圧	47.5	47.9	46.9	49.9	47.4	47.2	49.8	35.4	50.4	10m	
	品質評価	B	B	C	C	B	B	B	C	A		

注1) デジタル波の端子電圧レベル（受信レベル）は75Ω終端値 [dB (μV)] で表示した。

注2) 品質評価は、次の基準による評価表示である。

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

注3) 「—」は、調査対象外であることを示す。

また、共聴設備等の設置状況等テレビ電波の受信形態の調査結果は、図4.6.2-2(1)、(2)に示すとおりであり、この地域においては、すでに広範囲でCATV(ケーブルテレビ)、光ケーブル(NTTフレッツテレビ)及び共聴施設(親アンテナが障害地域内ではない施設)への加入などにより、電波障害の改善対策が実施されている。

(イ) テレビ電波の送信の状況

計画区間及びその周辺において受信可能なテレビ電波の種類、送信場所、送信高等は、表4.6.2-2(1)、(2)に示すとおりである。

計画区間及びその周辺において地上デジタル波は、東京スカイツリー局の8局及び横浜局の1局の受信が可能である。

また、衛星放送としては、BS・CS放送(東経110°)、CS放送(東経124°)、CS放送(東経128°)の受信が可能である。

表 4.6.2-2(1) テレビ電波送信状況一覧表(地上デジタル波)

放送局		チャンネル(略称)	送信場所	周波数(MHz)	送信高(m)	送信出力(kW)	
東京スカイツリー局	広域局	27	NHK総合(NHK-G)	554~560	614	10	
		26	NHK教育(NHK-E)	548~554			
		25	日本テレビ(NTV)	542~548	604		
		22	東京放送(TBS)	524~530	584		
		21	フジテレビジョン(CX)	518~524	604		
		24	テレビ朝日(EX)	536~542	594		
		23	テレビ東京(TX)	530~536			
	県域局	16	東京MXテレビ(MXTV)	488~494	566		3
横浜局	県域局	18	テレビ神奈川(TVK)	横浜市鶴見区三ツ池公園	500~506	190.5	1

表 4.6.2-2(2) テレビ電波送信状況一覧表(衛星放送)

名称		衛星	送信出力(W)
BS放送(東経110°)	デジタル	NHK BS1	BSAT-3a BSAT-3b BSAT-3c
		NHK BSプレミアム	
		BS日テレ	
		BS朝日	
		BS-TBS	
		BSジャパン	
		BSフジ	
		WOWOW	
		スターチャンネル	
		BS11	
		BS TWE L L V	
		放送大学	
		グリーンチャンネル	
		BSアニマックス	
		FOXスポーツ&エンターテイメント	
		BSスカパー!	
		JSPORTS	
		BS釣りビジョン	
		イマジカBS・映画	
BS日本映画専門チャンネル			
ディズニーチャンネル			
D-L i f e			
CS放送(東経110°)	スカパー!(69ch)	N-SAT-110	120
CS放送(東経124°)	スカパー!プレミアムサービス(テレビ161ch)	JCSAT-4B	150
CS放送(東経128°)	スカパー!プレミアムサービス(ラジオ100ch)	JCSAT-3A	127

(ウ) 高層建築物及び住宅等の分布状況

計画区間及びその周辺の建築物の分布状況は、「6.1 日照障害」の図4.6.1-2 (309ページ参照)に示したとおりであり、計画区間は、現在、そのほとんどが現状のJR南武線の路線となっており、計画区間周辺は、主に住宅用地、集合住宅用地となっているほか、学校をはじめとした文教・厚生用地や軽工業用地等がみられ、一部に学校、工場等がみられる。

なお、計画区間周辺には、4階以上の建物が多く存在している。

(エ) 地形、工作物の状況

地形については、計画区間は平坦な地形となっているが、計画区間周辺は主に人工地形である盛土地となっており、低地の微高地である自然堤防及び砂堆・砂州や低地の一般面である旧河道も分布している。

工作物については、計画区間及びその周辺は、大部分が住宅等となっており、一部に学校、工場等がみられる。

(オ) 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」の地域別環境保全水準は、「良好な受像画質を維持すること。かつ、現状を悪化させないこと。」と定められている。

(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、「良好な受像画質を維持すること。かつ、現状を悪化させないこと。」と設定した。

(3) 予測及び評価

ア 予測

(ア) 予測項目

予測項目は、計画施設の供用により発生するテレビ受信の障害の範囲及び受信障害を受ける棟数とした。

また、列車の走行によるテレビ受信障害（パルスノイズ障害及びフラッター障害）についても予測した。

(イ) 予測地域・予測地点

予測地域は、計画施設及び列車の走行によりテレビ受信障害が発生すると想定される範囲とした。

(ウ) 予測時期

予測時期は、計画施設が完成し、高架橋上を列車が走行する時期とした。

(エ) 予測方法

テレビ受信障害範囲の予測は、「建造物障害予測の手引き（地上デジタル放送）」（平成17年3月 社団法人CATV技術協会）による計算式を用い、障害の予測区域図は「建造物によるテレビ受信障害調査要領」（平成30年6月 一般社団法人CATV技術協会）による作成基準に基づく方法により作成した。

なお、予測にあたっては、計画施設である高架橋や駅舎等のほか、高架橋上を走行する列車高さも考慮した。

また、列車の走行によるテレビ受信障害（パルスノイズ障害及びフラッター障害）については、類似事例等を参考に定性的に予測した。

(オ) 予測結果

a 計画施設の供用によるテレビ受信障害（遮へい障害及び反射障害）

(a) 地上デジタル波

計画施設による地上デジタル波のテレビ受信障害予測範囲は、表 4.6.2-3 及び図 4.6.2-2(1)、(2)に示すとおりである。

東京スカイツリー局（広域局）からの遮へい障害予測範囲については、計画施設の南西方向に最大距離約 12mで発生するものと予測する。東京スカイツリー局（県域局）からの遮へい障害予測範囲については、計画施設の南西方向に最大距離約 140mで発生するものと予測する。横浜局からの遮へい障害予測範囲については、計画施設の北東方向に最大距離約 2 mで発生するものと予測する。なお、地上デジタル放送に係る反射障害は、現状の受信状況が不良の場合に発生する可能性があるものの、当該地域では、いずれの放送局も受信状況が概ね良好であるため、反射障害は発生しないものと予測する。

また、テレビ受信障害棟数は、表 4.6.2-4 に示すとおりである。

遮へい障害予測範囲に含まれる棟数は、東京スカイツリー局（広域局）で 3 棟、東京スカイツリー局（県域局）で 384 棟、横浜局で 0 棟であり、合計 384 棟と予測する。なお、当該範囲内の建物については、CATV(ケーブルテレビ)、光ケーブル(NTT フレッツテレビ)及び共聴施設（親アンテナが障害地域内ではない施設）への加入によるテレビ受信障害の改善対策が、一部の範囲に実施されていることから、実際に影響を受ける可能性がある建物は 177 棟と予測する。

表 4.6.2-3 テレビ受信障害の影響範囲（地上デジタル波）

放送局	障害種別	方向	計画施設	障害距離 (最大値)	障害幅 (最大値)
東京スカイツリー局 (広域局)	遮へい	南西	高架橋	約 8m	約 913m
			駅舎等	約 12m	約 118m
東京スカイツリー局 (県域局：MXTV)	遮へい	南西	高架橋	約 75m	約 1,247m
			駅舎等	約 140m	約 122m
横浜局	遮へい	北東	高架橋	約 0m	約 0m
			駅舎等	約 2m	約 86m

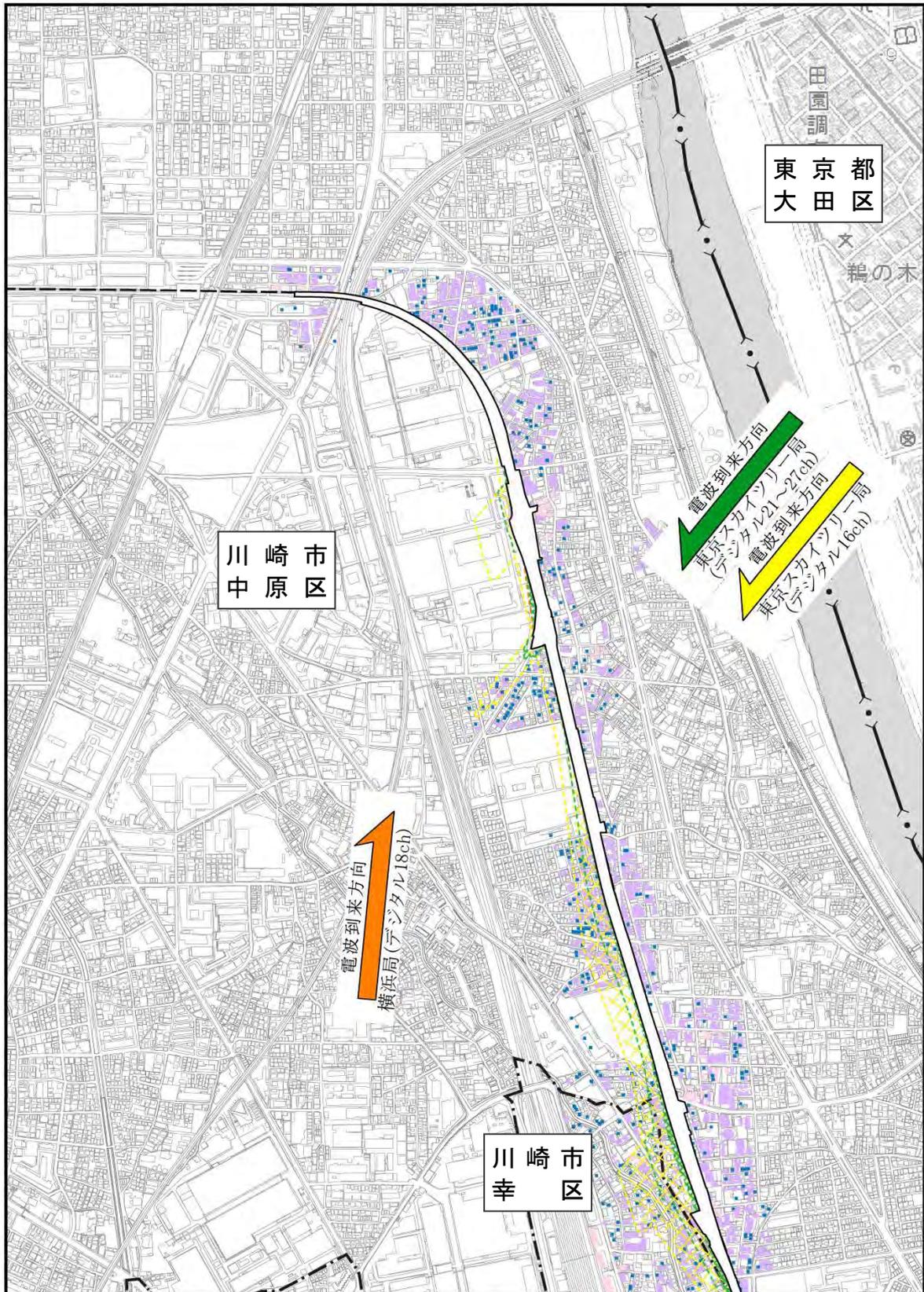
注) 障害距離は、計画施設外壁からの距離である。

表 4.6.2-4 テレビ受信障害棟数（地上デジタル波）

区分	放送局	遮へい障害予測範囲に 含まれる棟数 ^{注1)}
地上 デジタル 放送	東京スカイツリー局(広域局)	3(1)
	東京スカイツリー局(県域局)	384(177)
	横浜局	0(0)
合計		384(177)

注1) () 内は、遮へい障害予測範囲内において、CATV(ケーブルテレビ)、光ケーブル(NTTフレッツテレビ)及び共聴施設（親アンテナが障害地域内ではない施設）に加入していない棟数を示している。

注2) 合計棟数については、放送局が重複している場合があるため、一致しない。



凡例

□ 計画区間

—●— 都県境

- - - 市境

- · - 区境

↖ 電波到来方向

XXXX 遮へい障害予測範囲

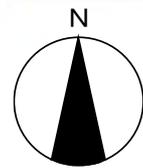
□ 遮へい障害要確認範囲

■ 光ケーブル引き込み宅

■ ケーブルテレビ加入者宅

■ 共同受信施設の設置範囲

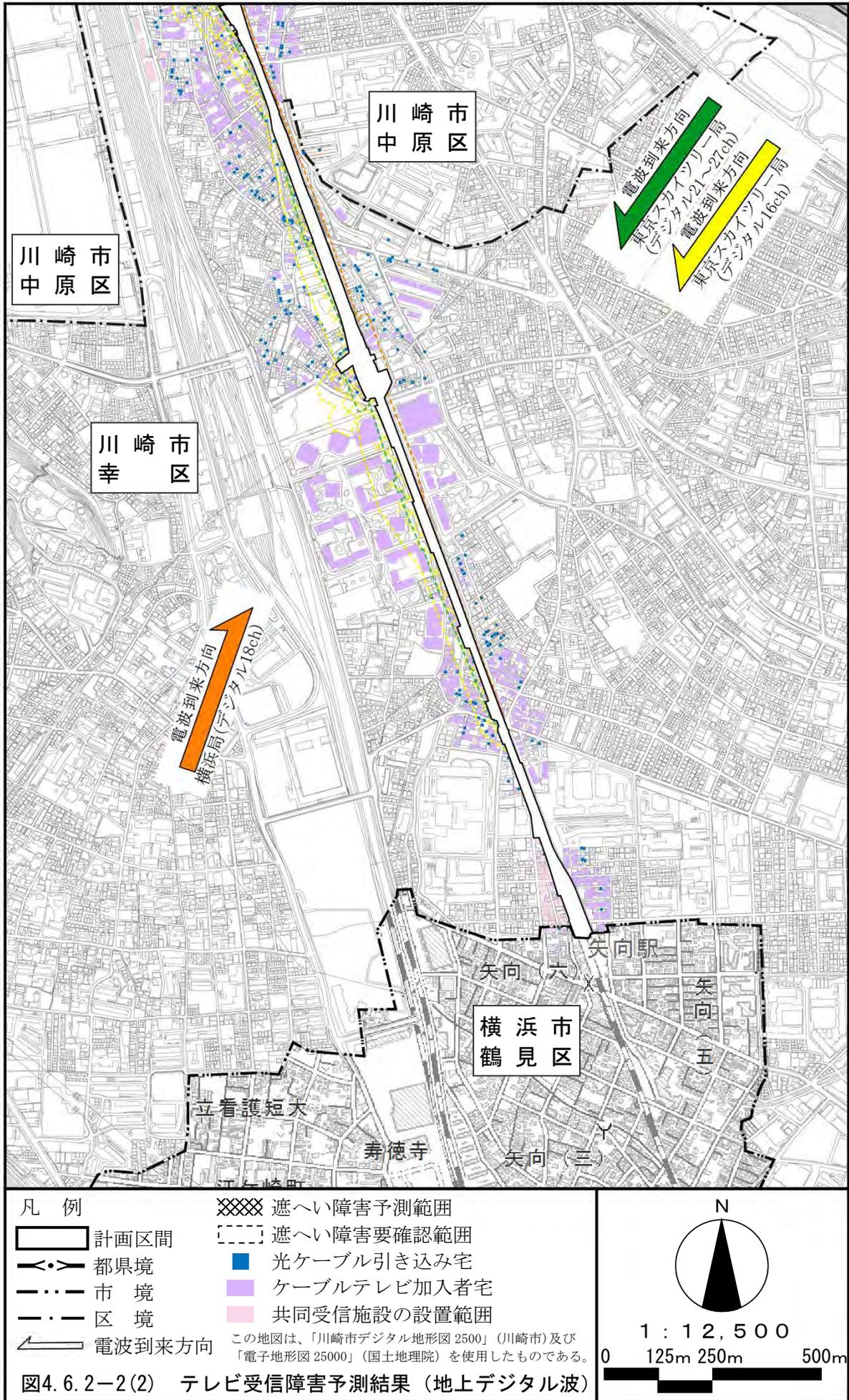
この地図は、「川崎市デジタル地形図 2500」（川崎市）及び「電子地形図 25000」（国土地理院）を使用したものである。



1 : 12,500

0 125m 250m 500m

図4.6.2-2(1) テレビ受信障害予測結果（地上デジタル波）



(b) 衛星放送

本事業の計画施設による衛星放送のテレビ受信障害予測範囲は、表 4.6.2-5 及び図 4.6.2-3(1)、(2)に示すとおりである。

衛星放送のテレビ受信障害予測範囲は、計画施設の北東方向に最大距離約 20mで発生するものと予測する。

また、テレビ受信障害棟数は、表 4.6.2-6 に示すとおりである。

遮へい障害予測範囲に含まれる棟数は、BS・CS放送（東経 110°）で 17 棟、CS放送（東経 124°）で 0 棟、CS放送（東経 128°）で 0 棟であり、合計 17 棟と予測する。

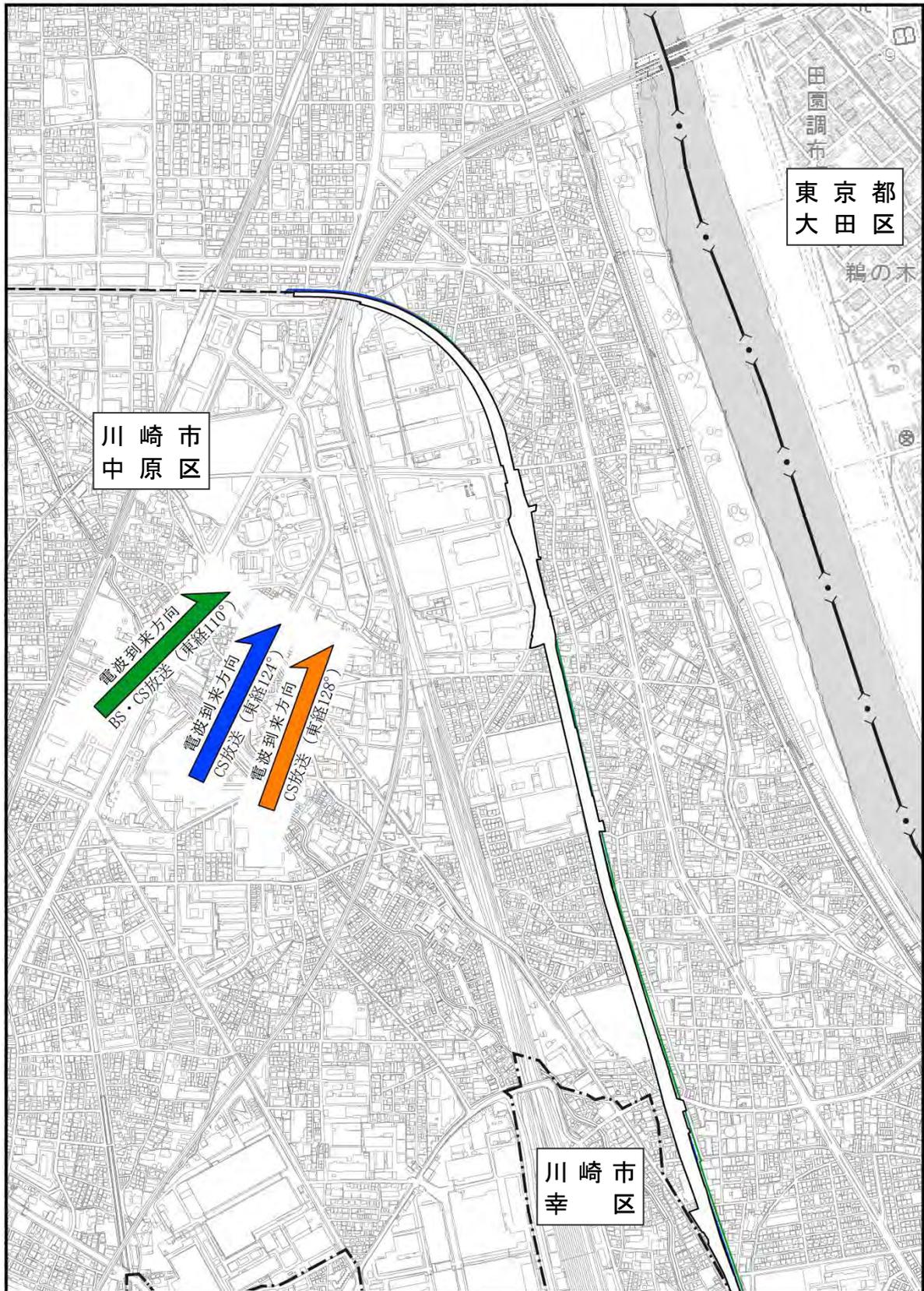
表 4.6.2-5 テレビ受信障害の影響範囲（衛星放送）

放送局	障害種別	方向	計画施設	障害距離 (最大値)	障害幅 (最大値)
BS・CS放送 (東経110°)	遮へい	北東	高架橋	約19m	約1,190m
			駅舎等	約20m	約 127m
CS放送 (東経124°)	遮へい	北東	高架橋	約15m	約 948m
			駅舎等	約16m	約 109m
CS放送 (東経128°)	遮へい	北東	高架橋	約14m	約 948m
			駅舎等	約15m	約 109m

注) 障害距離は、計画施設外壁からの距離である。

表 4.6.2-6 テレビ受信障害棟数（衛星放送）

区分	放送局	遮へい障害予測範囲に 含まれる棟数
衛星放送	BS・CS放送 (東経110°)	17
	CS放送 (東経124°)	0
	CS放送 (東経128°)	0
合 計		17



凡例

-
- 遮へい障害予測範囲(BS・CS放送(東経110°))
- 遮へい障害予測範囲(CS放送(東経124°))
- 遮へい障害予測範囲(CS放送(東経128°))
- 計画区間
- 都県境
- 市境
- 区境
- 電波到来方向
- この地図は、「川崎市デジタル地形図 2500」(川崎市)及び「電子地形図 25000」(国土地理院)を使用したものである。

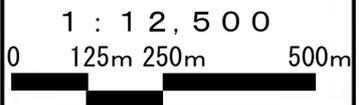
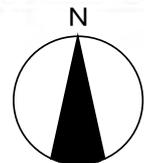
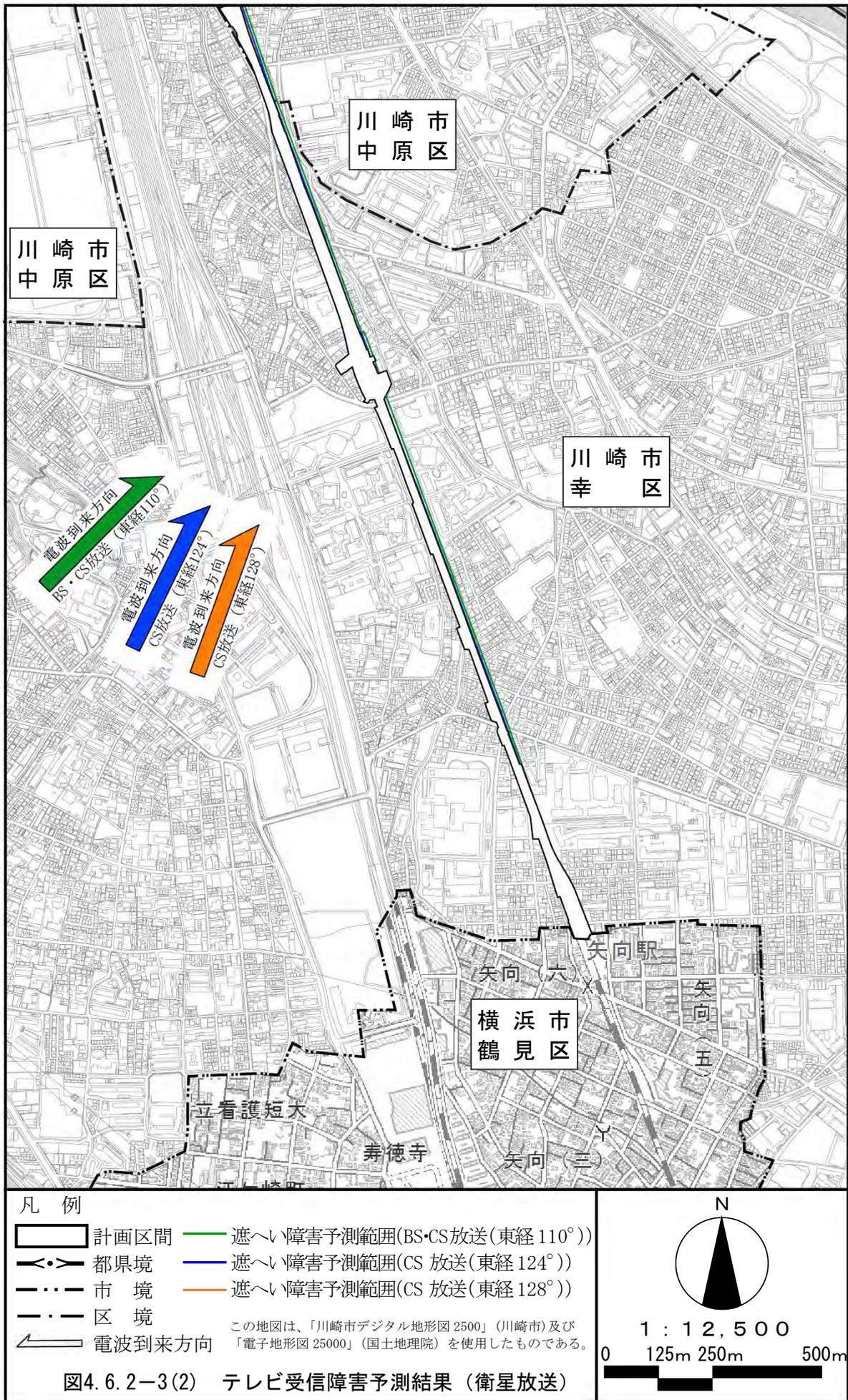


図4.6.2-3(1) テレビ受信障害予測結果(衛星放送)



b 列車の走行によるテレビ受信障害（パルスノイズ障害及びフラッター障害）

列車の走行によるテレビ受信障害（パルスノイズ障害）については、「新幹線列車による電波雑音妨害とその評価実験」（昭和 51 年 11 月 テレビジョン学会資料）によると、アナログ放送においては、列車が 150km/h 程度の高速走行の場合にパルス雑音（パルスノイズ）が増加する場合があると報告されている。

本事業に係る列車の設計最高速度は 110km/h であり、現在受信されている地上デジタル放送は、アナログ放送に比べて雑音等の妨害に強い特性を持つとされていることから、テレビ画質に影響を及ぼすほどの著しいパルスノイズ障害は発生しないものと予測する。

また、列車の走行によるテレビ受信障害（フラッター障害）については、現状の受信レベル（端子電圧）が低い地域において、移動体（列車の走行等）によって電波が遮られる場合に起こり得る現象であり、計画区間周辺においても発生する可能性はあるものの、計画施設による遮へい障害の予測では、高架橋上を走行する列車高さも含んだ高さを遮へい高さとして設定していることから、万一、フラッター障害が発生した場合でも遮へい障害予測範囲内に収まるものと予測する。

イ 環境保全のための措置

本事業では、計画施設の存在に係るテレビ電波の受信への影響を低減するため、次のような措置を講じる計画である。

- ・計画施設は、可能な限り高さを抑えた設計とするなど、鉄道施設の構造及び高さに配慮する。
- ・工事中及び供用時ともに本事業の実施に伴い発生するテレビ受信障害については、障害の発生状況について実態調査を行い、事前調査の結果と照合、確認のうえ、その内容に応じて適切な改善対策を講じる。
- ・テレビ電波受信障害に関する住民からの問合せに対応するため、工事中及び供用時に問合せ窓口等を設置する。

ウ 評 価

東京スカイツリー局（広域局）からの遮へい障害予測範囲については、計画施設の南西方向に最大距離約12mで発生するものと予測する。東京スカイツリー局（県域局）からの遮へい障害予測範囲については、計画施設の南西方向に最大距離約140mで発生するものと予測する。横浜局からの遮へい障害予測範囲については、計画施設の北東方向に最大距離約2mで発生するものと予測する。なお、地上デジタル放送に係る反射障害は、現状の受信状況が不良の場合に発生する可能性があるものの、当該地域では、いずれの放送局も受信状況が概ね良好であるため、反射障害は発生しないものと予測する。遮へい障害予測範囲に含まれる棟数は、東京スカイツリー局（広域局）で3棟、東京スカイツリー局（県域局）で384棟、横浜局で0棟であり、合計384棟と予測する。なお、当該範囲内の建物については、CATV(ケーブルテレビ)、光ケーブル(NTTフレッツテレビ)及び共聴施設(親アンテナが障害地域内ではない施設)への加入によるテレビ受信障害の改善対策が、一部の範囲に実施されていることから、実際に影響を受ける可能性がある建物は177棟と予測する。

衛星放送のテレビ受信障害予測範囲は、計画施設の北東方向に最大距離約20mで発生するものと予測する。遮へい障害予測範囲に含まれる棟数は、BS・CS放送(東経110°)で17棟、CS放送(東経124°)で0棟、CS放送(東経128°)で0棟であり、合計17棟と予測する。

また、列車の走行によるテレビ受信障害(パルスノイズ障害)については、「新幹線列車による電波雑音妨害とその評価実験」(昭和51年11月 テレビジョン学会資料)によると、アナログ放送においては、列車が150km/h程度の高速走行の場合にパルス雑音(パルスノイズ)が増加する場合があると報告されている。本事業に係る列車の設計最高速度は110km/hであり、現在受信されている地上デジタル放送は、アナログ放送に比べて雑音等の妨害に強い特性を持つとされていることから、テレビ画質に影響を及ぼすほどの著しいパルスノイズ障害は発生しないものと予測する。

列車の走行によるテレビ受信障害(フラッター障害)については、現状の受信レベル(端子電圧)が低い地域において、移動体(列車の走行等)によって電波が遮られる場合に起こり得る現象であり、計画区間周辺においても発生する可能性はあるものの、計画施設による遮へい障害の予測では、高架橋上を走行する列車高さも含んだ高さを遮へい高さとして設定していることから、万一、フラッター障害が発生した場合でも遮へい障害予測範囲内に収まるものと予測する。

本事業の実施に伴い発生するテレビ受信障害については、障害の発生状況について実態調査を行い、事前調査の結果と照合、確認のうえ、その内容に応じて適切な改善対策を講じるなど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、現状を悪化させないものと評価する。

7 地域交通

7. 1 交通安全、交通混雑

計画区間及びその周辺における交通の状況等を調査し、工事中における工事用車両の走行に係る交通安全及び交通流への影響について、予測及び評価を行った。

(1) 現況調査

ア 調査項目

本事業に伴う交通安全及び交通流への影響について、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、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

(a) 通学区域、通学路の状況

(b) 公共交通機関の状況

b 道路の状況

(a) 道路の分布、道路状況

(b) 交通量の実態

(c) 主要交差点等における交通処理状況

c 交通安全の状況

(a) 交通安全施設の状況

(b) 交通事故の発生状況

(イ) 地形等の状況

(ウ) 土地利用の状況

(エ) 関係法令等による基準等

イ 調査地域

調査地域は、計画区間及びその周辺とした。

ウ 調査方法等

(ア) 調査地点

a 地域交通の状況

(a) 道路の状況

① 道路の分布、道路状況

調査対象道路及び道路横断面構成の調査位置は、図 4.7.1-1 に示すとおりである。

調査対象道路は、工事用車両の主要な走行ルートとした。

② 交通量の実態

交通量に係る調査地点は、図 4.7.1-1 に示す 15 交差点とした。

- ・交差点A（下沼部交差点）
- ・交差点B（新丸子東交差点）
- ・交差点C（(仮)生活環境事業所交差点南側交差点）
- ・交差点D（平間駅入口交差点）
- ・交差点E（上平間交番前交差点）
- ・交差点F（浄水場入口交差点）
- ・交差点G（下平間交番交差点）
- ・交差点H（下平間交差点）
- ・交差点I（(仮)新川崎駅交差点南側交差点）
- ・交差点J（(仮)パークシティ西側交差点）
- ・交差点K（幸区役所入口交差点）
- ・交差点L（神明町交差点）
- ・交差点M（小倉陸橋交差点）
- ・交差点N（都町交差点）
- ・交差点O（(仮)小倉陸橋交差点南側交差点）

③ 主要交差部等における交通処理状況

「② 交通量の実態」と同様とした。

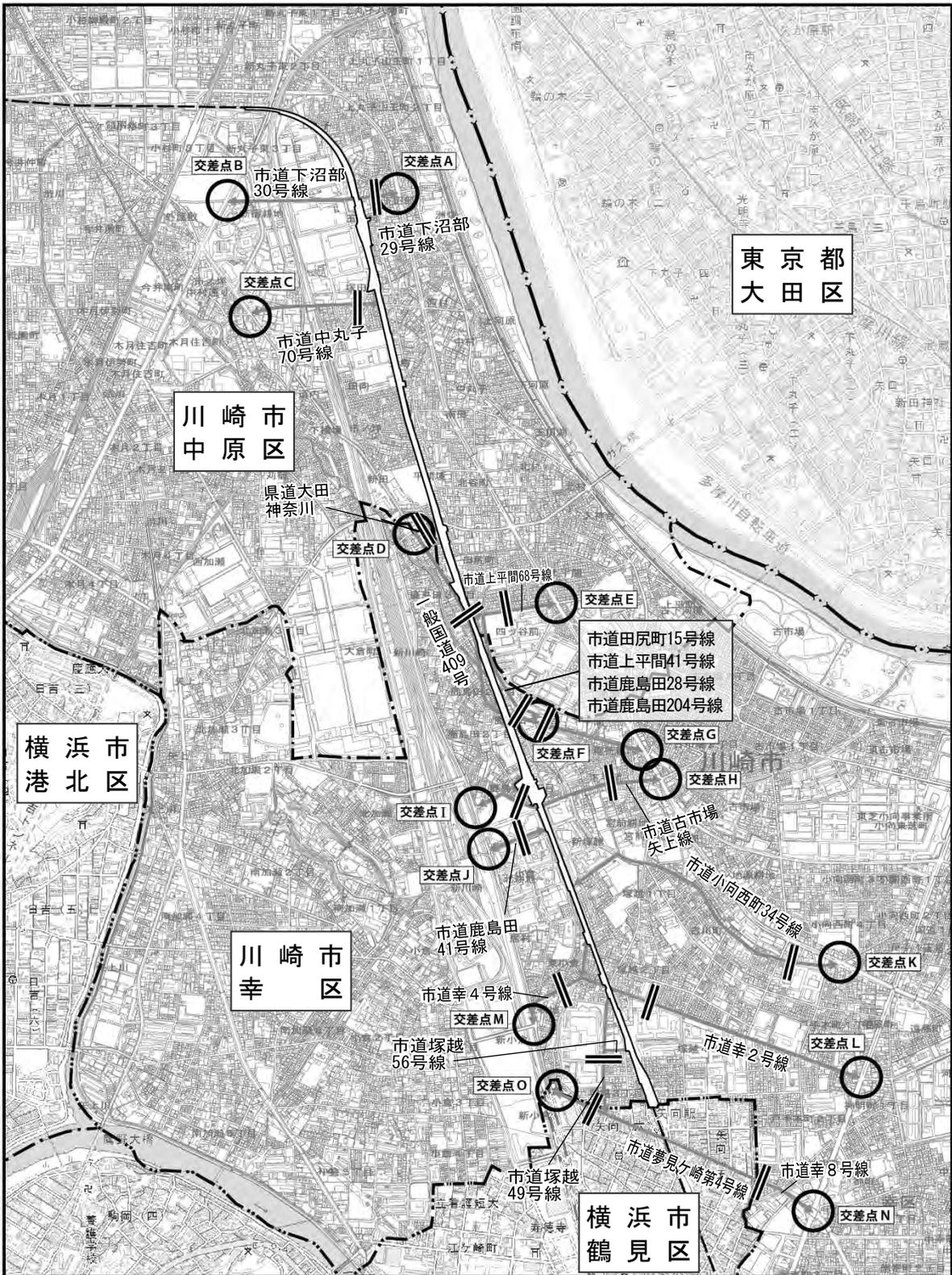
(b) 交通安全の状況

① 交通安全施設の状況

「(a) 道路の状況 ①道路の分布、道路状況」の調査対象道路と同様とした。

② 交通事故の発生状況

「①交通安全施設の状況」と同様とした。



凡例

計画区間
 道路状況調査位置

調査対象道路
 交通量調査地点及び主要交差部等
における交通処理状況調査地点

都県境

市境

区境

この地図は、「川崎市デジタル地形図 2500」（川崎市）及び「電子地形図 25000」（国土地理院）を使用したものである。

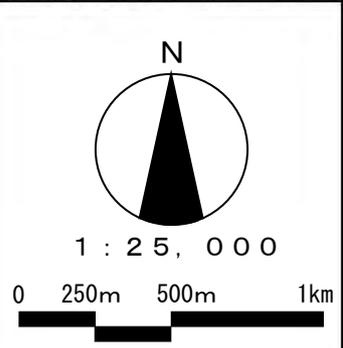


図 4.7.1-1 調査対象道路等位置図

(イ) 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

① 通学区域、通学路の状況

調査時期は、令和4年7月8日(金)とした。

② 公共交通機関の状況

調査時期は、「① 通学区域、通学路の状況」と同様とした。

(b) 道路の状況

① 道路の分布、道路状況

現地調査時期は、「(a) 日常生活圏等の状況 ① 通学区域、通学路の状況」と同様とした。

② 交通量の実態

現地調査時期は、表4.7.1-1に示すとおりとした。

③ 主要交差点等における交通処理状況

現地調査時期は、表4.7.1-1に示すとおりとした。

表4.7.1-1 調査日及び調査時間帯

項目	調査地点 (交差点)	調査日及び調査時間帯 (24時間 渋滞長・滞留長は6時~20時の14時間)	
		調査日	調査時間帯
自動車交通量 渋滞長・滞留長 信号現示状況	D, H	平成31年3月12日(火)	22時~13日(水)22時
	K, O	平成31年3月26日(火)	22時~27日(水)22時
	E	令和元年5月15日(水)	22時~16日(木)22時
	A, B, C	令和元年6月18日(火)	22時~19日(水)22時
	G, I, L, M, N	令和元年9月25日(水)	22時~26日(木)22時
	F	令和3年7月14日(水)	22時~15日(木)22時
	J ^{注)}	令和4年2月15日(火)	22時~16日(水)22時

注) 交差点Jは無信号交差点のため、自動車交通量調査のみを実施。

(c) 交通安全の状況

① 交通安全施設の状況

現地調査時期は、「(a) 日常生活圏等の状況 ① 通学区域、通学路の状況」と同様とした。

② 交通事故の発生状況

調査時期は、令和4年7月11日(月)とした。

b 地形等の状況

現地踏査時期は、「a 地域交通の状況 (a) 日常生活圏等の状況 ① 通学区域、通学路の状況」と同様とした。

c 土地利用の状況

現地踏査時期は、「a 地域交通の状況 (a) 日常生活圏等の状況 ① 通学区域、通学路の状況」と同様とした。

(ウ) 調査方法

a 地域交通の状況

(a) 日常生活圏等の状況

① 通学区域、通学路の状況

通学区域、通学路について川崎市教育委員会への聞き取り調査により把握した。

② 公共交通機関の状況

公共交通機関は、地形図等の既存資料及び現地踏査により把握した。

(b) 道路の状況

① 道路の分布、道路状況

道路の分布は、地形図、都市計画図等の既存資料により、道路状況（車線数、規制速度等及び道路横断面構成等）については、現地調査により把握した。

② 交通量の実態

交通量の実態については、自動車交通量を現地調査により把握した。調査は、ハンドカウンターを用いた連続計測により、方向別交通量を把握した。

車種分類は、表 4.7.1-2 に示すとおり、自動車類（2車種分類）及び二輪車とした。

表 4.7.1-2 自動車交通量の車種分類

分類	車種分類	対応するプレート番号
自動車類	小型車	50～59（黄または黒） ^{3S} 及び33 ^S 、8 ^S 及び88 ^S
		3, 30～39 及び 300～399（普通乗用自動車）
		5, 50～59 及び 500～599（小型四輪乗用自動車）
		7, 70～79 及び 700～799（小型四輪乗用自動車）
		8, 80～89 及び 800～899（特種用途車）
		40～49（黄または黒） ^{3S} 及び33 ^S 、6 ^S 及び66 ^S
		4, 40～49 及び 400～499、6, 60～69 及び 600～699（小型四輪貨物自動車、ただし貨客車を除く）
	4, 40～49 及び 400～499、6, 60～69 及び 600～699（小型四輪貨物自動車）のうち、いわゆるライトバン、ピックアップ、バンなどの型式で座席が2列以上あるもの	
	大型車	2, 20～29 及び 200～299
		1, 10～19 及び 100～199
8, 80～89 及び 800～899（特種用途車）と 9, 90～99 及び 900～999 ならびに 0, 00～09 及び 000～099（特殊自動車）		
二輪車	原動機付自転車を含む自動二輪車	

注1) プレート番号の「(黄または黒)」は、「黄地に黒文字または黒地に黄文字」を意味し、添字Sは、小型プレートを意味する。

注2) 「道路環境影響評価の技術手法」を基に作成。

③ 主要交差点等における交通処理状況

主要交差点等における交通処理状況は、渋滞長、滞留長及び信号現示を現地調査により把握した。

(c) 交通安全の状況

① 交通安全施設の状況

信号機、横断歩道等の位置及び歩車分離状況について、現地調査により把握した。

② 交通事故の発生状況

令和3年の調査対象道路における交通事故の発生件数、発生地点及び事故の内容について中原警察署、幸警察署及び鶴見警察署への聞き取り調査により把握した。

b 地形等の状況

地形図等の既存資料による調査及び現地踏査により把握した。

c 土地利用の状況

地形図、都市計画図等の既存資料による調査及び現地踏査により把握した。

d 関係法令等による基準等

次の関係法令等の内容を整理した。

- ・「川崎市環境影響評価に関する条例」に規定される地域環境管理計画の地域別環境保全水準

エ 調査結果

(ア) 地域交通の状況

a 日常生活圏等の状況

(a) 通学区域、通学路の状況

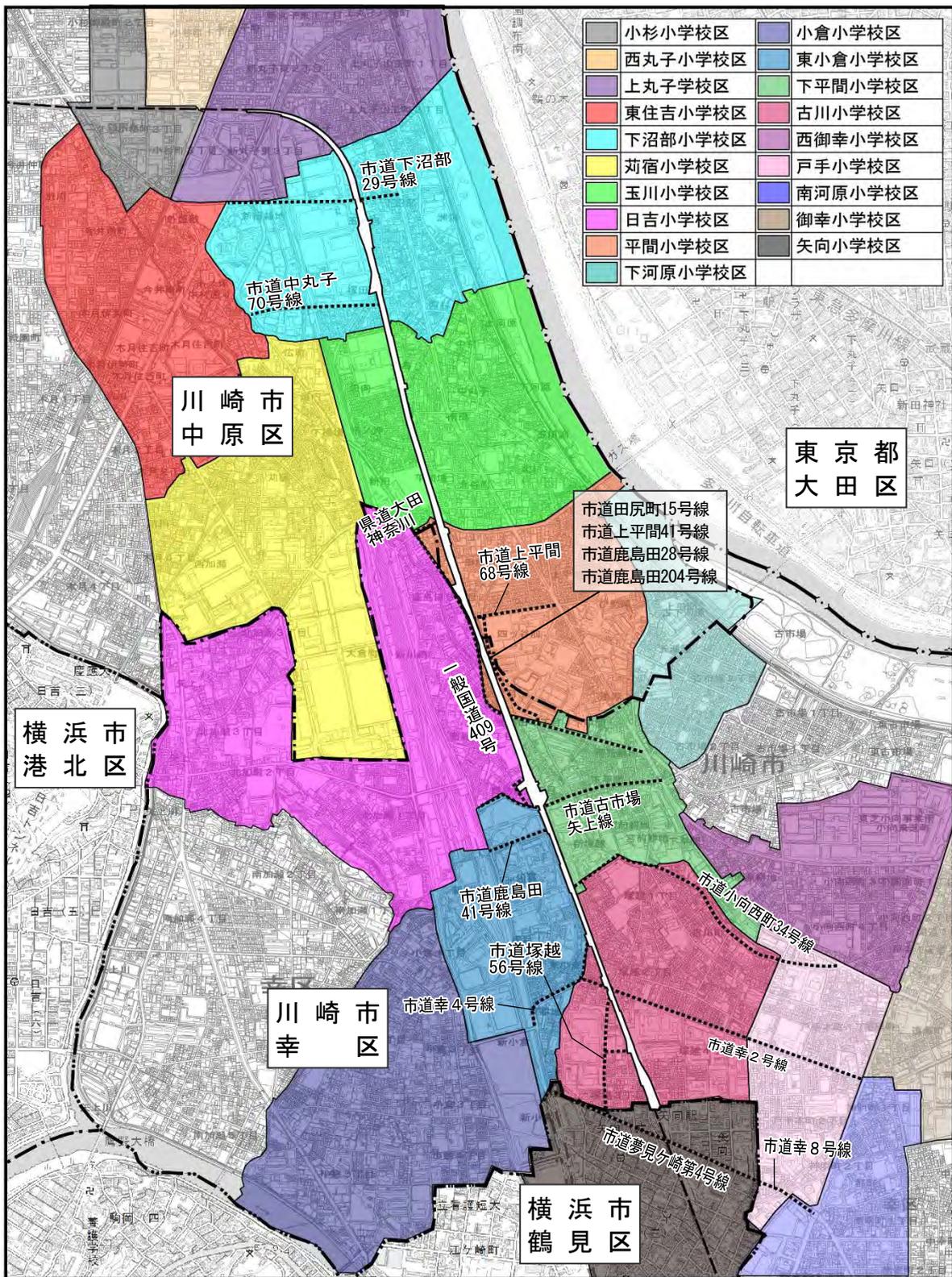
小学校区及び中学校区の状況は図 4.7.1-2(1)、(2)に示すとおりである。計画区間は、上丸子小学校区、下沼部小学校区、玉川小学校区、日吉小学校区、平間小学校区、下平間小学校区、東小倉小学校区、古川小学校区、中原中学校区、玉川中学校区、平間中学校区、日吉中学校区及び塚越中学校区に位置している。

調査対象道路は、下沼部小学校区、日吉小学校区、平間小学校区、下平間小学校区、東小倉小学校区、古川小学校区、戸手小学校区、南河原小学校区、矢向小学校区、中原中学校区、玉川中学校区、平間中学校区、日吉中学校区、塚越中学校区、御幸中学校区、南河原中学校区及び矢向中学校区に含まれており、一部が指定通学路となっている。

(b) 公共交通機関の状況

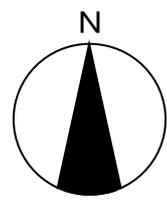
計画区間及びその周辺では、国道をはじめとした主要道路沿いにバス網が整備されており、最寄りのバス停留所としては、「平間駅前」、「田尻町」、「鹿島田中町」、「鹿島田駅前」等がある（「第2章 1 周辺地域の概況 (7) 交通及び運輸」(56ページ参照)）。

また、鉄道は、計画区間周辺では、東急東横線及び東急目黒線が走行しており、そのほか本事業のJR南武線と概ね並行してJR湘南新宿ライン及びJR横須賀線が走行、東海道新幹線と計画区間とが一部交差している。



- 凡例
- 計画区間
 - 市境
 - 調査対象道路
 - 都県境
 - 区境

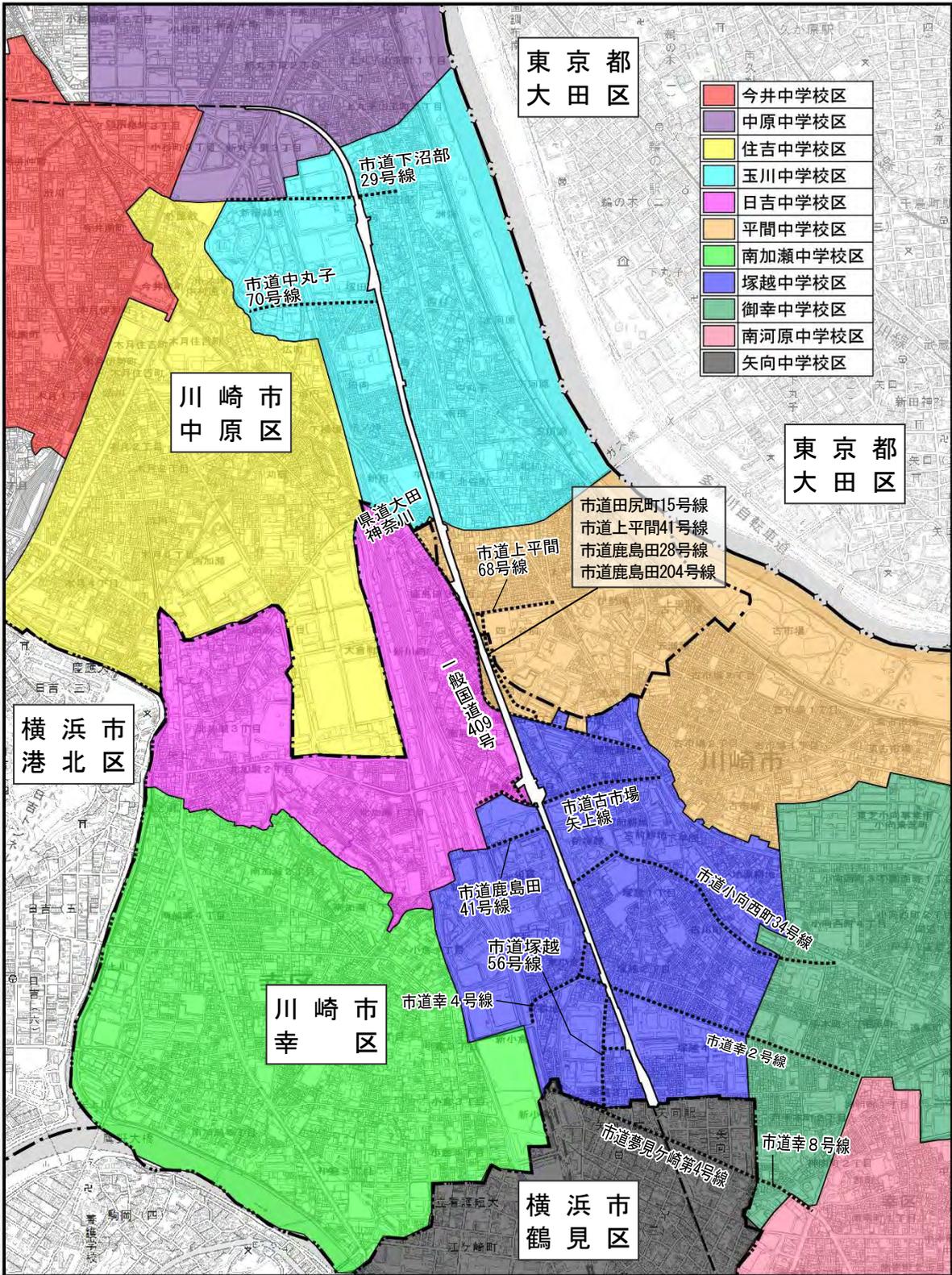
この地図は、「川崎市デジタル地形図 2500」（川崎市）及び「電子地形図 25000」（国土地理院）を使用したものである。



1 : 25,000



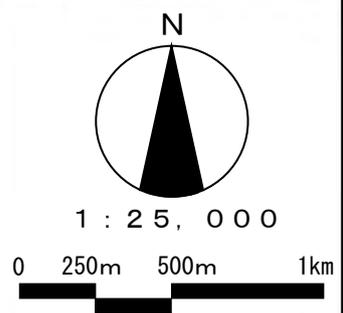
図 4.7.1-2(1) 小学校区の状態



- 凡例
- 計画区間
 - 都県境
 - · - 市境
 - · - 区境
 - 調査対象道路

この地図は、「川崎市デジタル地形図 2500」（川崎市）及び「電子地形図 25000」（国土地理院）を使用したものである。

図 4.7.1-2(2) 中学校区の状況



b 道路の状況

(a) 道路の分布、道路状況

① 道路の分布

計画区間周辺の主要道路網は、図 4.7.1-3 に示すとおりである。

計画区間の西側に一般国道 409 号、東側に市道川崎駅丸子線が並行している。計画区間とは、武蔵小杉駅付近で県道東京丸子横浜、平間駅付近で県道大田神奈川、平間駅と鹿島田駅の間で一般国道 409 号と交差している。

② 道路状況

調査対象道路の道路横断面構成位置、車線数及び規制速度等は図4.7.1-3 に、道路横断面構成は図4.7.1-4(1)～(6)に示すとおりである。また、交通規制状況は図4.7.1-5(1)～(15)に示すとおりである。

地点 1 市道下沼部 29 号線

計画区間東側にある地点で、道路幅員約 7 m、1 車線、規制速度は 30 km/時である。

地点 2 市道中丸子町 70 号線

計画区間西側にある地点で、道路幅員約 11m、2 車線、規制速度は 40km/時である。

地点 3 県道大田神奈川

計画区間西側にある地点で、道路幅員約 7 m、2 車線、規制速度は 40km/時である。

地点 4 市道上平間 68 号線

計画区間東側にある地点で、道路幅員約 12m、2 車線、法定速度である。

地点 5 一般国道 409 号

計画区間西側にある地点で、道路幅員約 11m、2 車線、規制速度は 40km/時である。

地点 6 市道鹿島田 204 号線

計画区間東側にある地点で、道路幅員約 14m、2 車線、規制速度は 30km/時である。

地点 7 一般国道 409 号

計画区間東側にある地点で、道路幅員約 11m、2 車線、規制速度は 40km/時である。

地点 8 市道古市場矢上線

計画区間東側にある地点で、道路幅員約 12m、2 車線、規制速度は 30km/時である。

地点9 市道古市場矢上線

計画区間西側にある地点で、道路幅員約 19m、2車線、規制速度は 30km/時である。

地点10 市道鹿島田41号線

計画区間西側にある地点で、道路幅員約 16m、2車線、法定速度である。

地点11 市道小向西町34号線

計画区間東側にある地点で、道路幅員約 14m、2車線、規制速度は 40km/時である。

地点12 市道幸2号線

計画区間東側にある地点で、道路幅員約 10m、2車線、規制速度は 40km/時である。

地点13 市道幸4号線

計画区間西側にある地点で、道路幅員約 10m、2車線、規制速度は 40km/時である。

地点14 市道塚越49号線

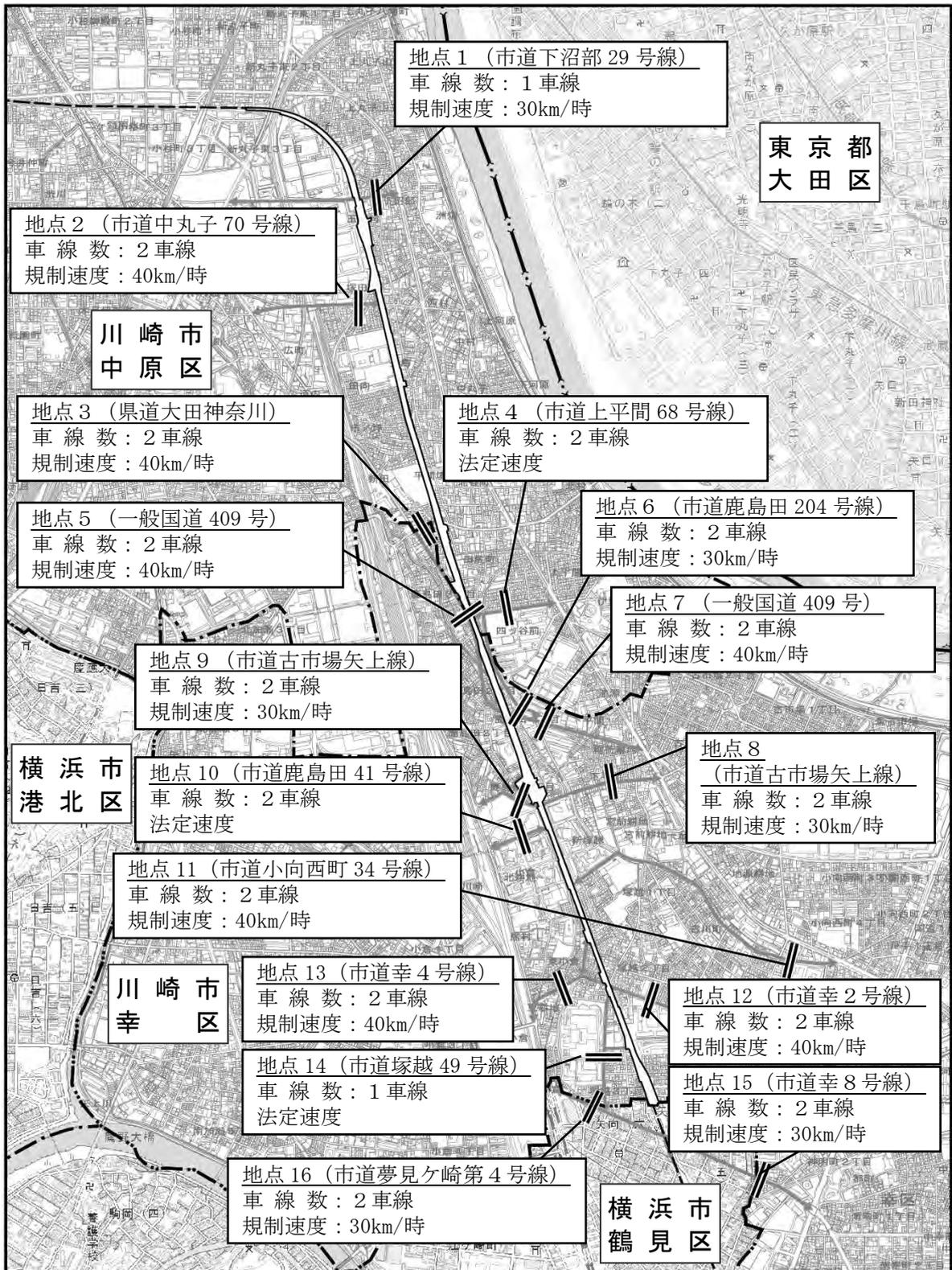
計画区間西側にある地点で、道路幅員約 10m、1車線、法定速度である。

地点15 市道幸8号線

計画区間東側にある地点で、道路幅員約 13m、2車線、規制速度は 30km/時である。

地点16 市道夢見ヶ崎第4号線

計画区間西側にある地点で、道路幅員約 10m、2車線、規制速度は 30km/時である。



凡例

- | | | | |
|--|------|--|-----------|
| | 計画区間 | | 調査対象道路 |
| | 都県境 | | 道路の状況調査位置 |
| | 市境 | | |
| | 区境 | | |

この地図は、「川崎市デジタル地形図 2500」（川崎市）及び「電子地形図 25000」（国土地理院）を使用したものである。

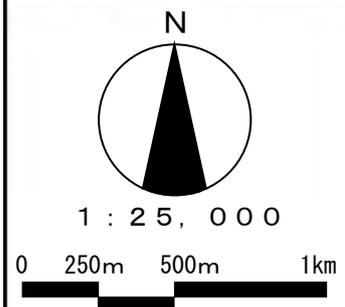
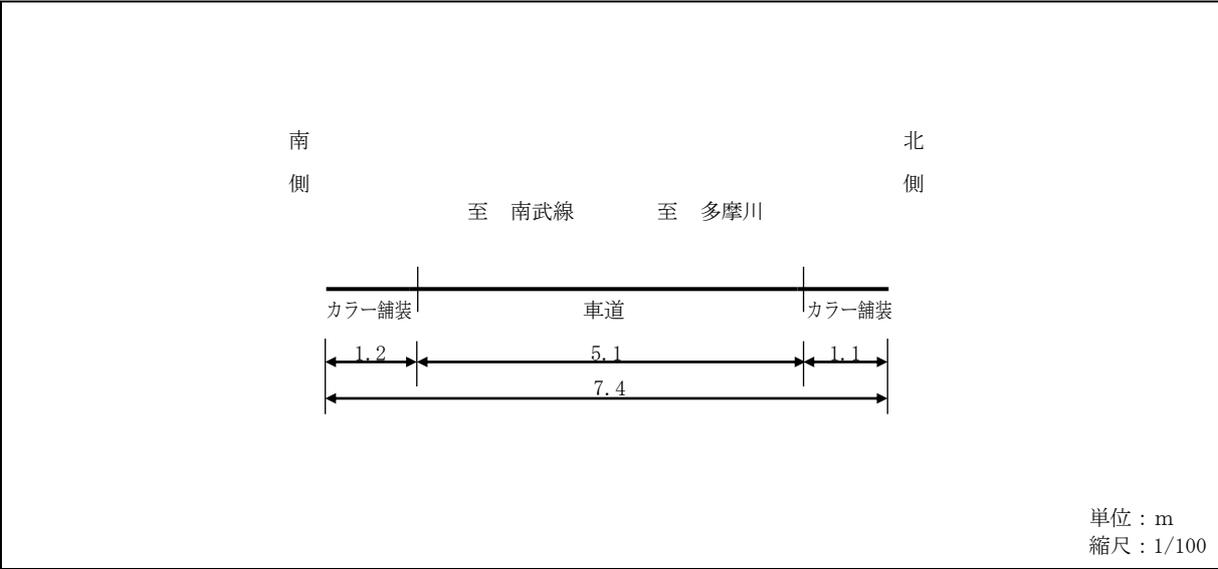
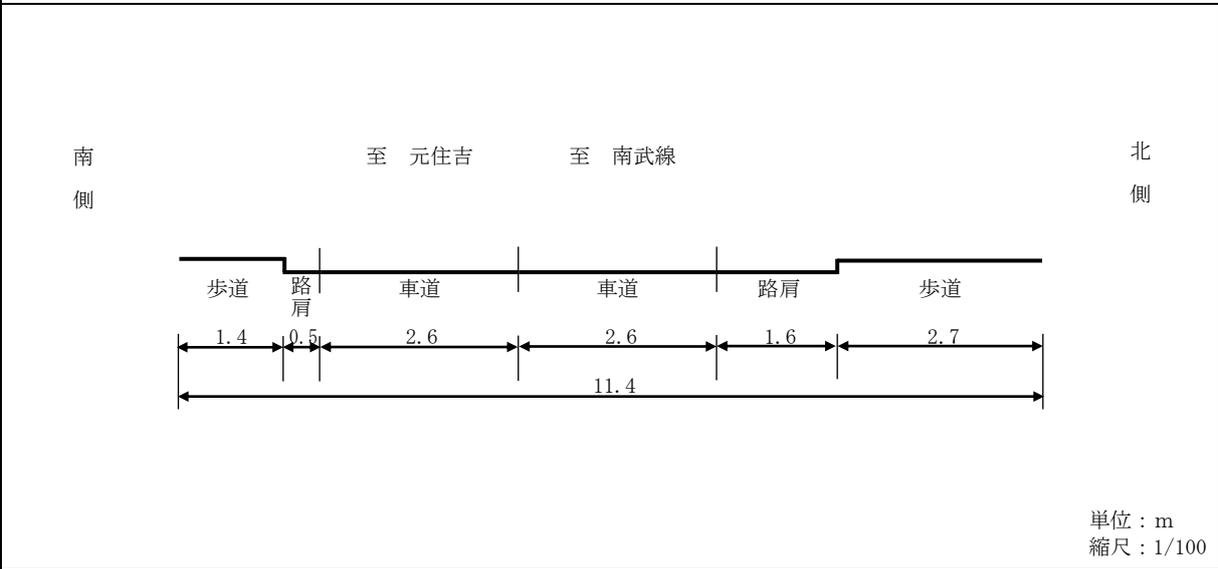


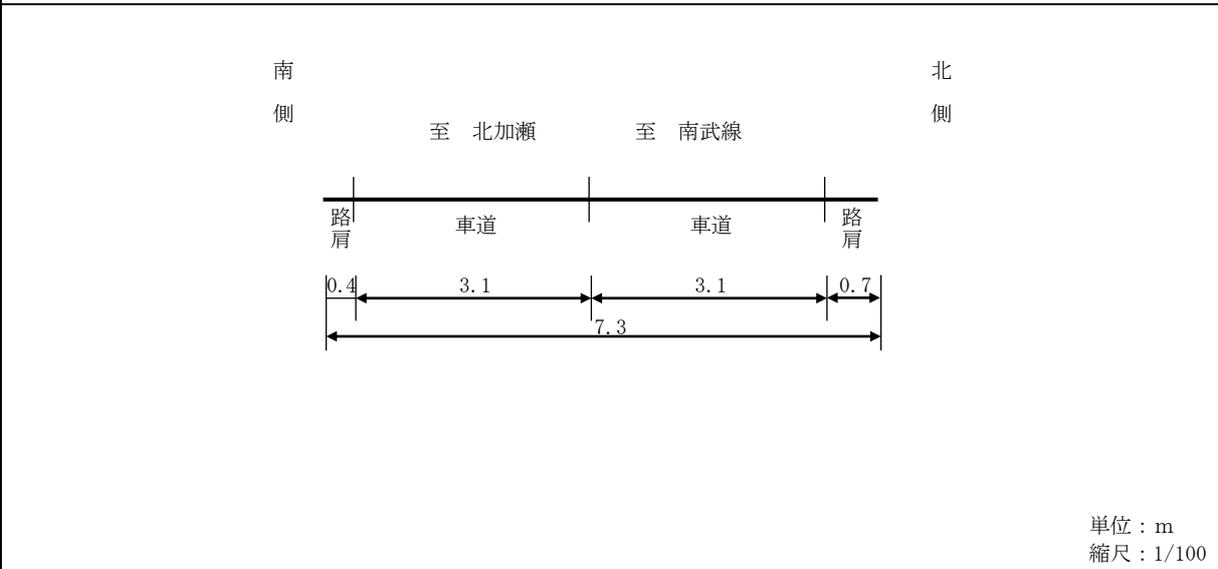
図 4.7.1-3 道路状況図（車線数及び規制速度等）



地点①（市道下沼部 29 号線）

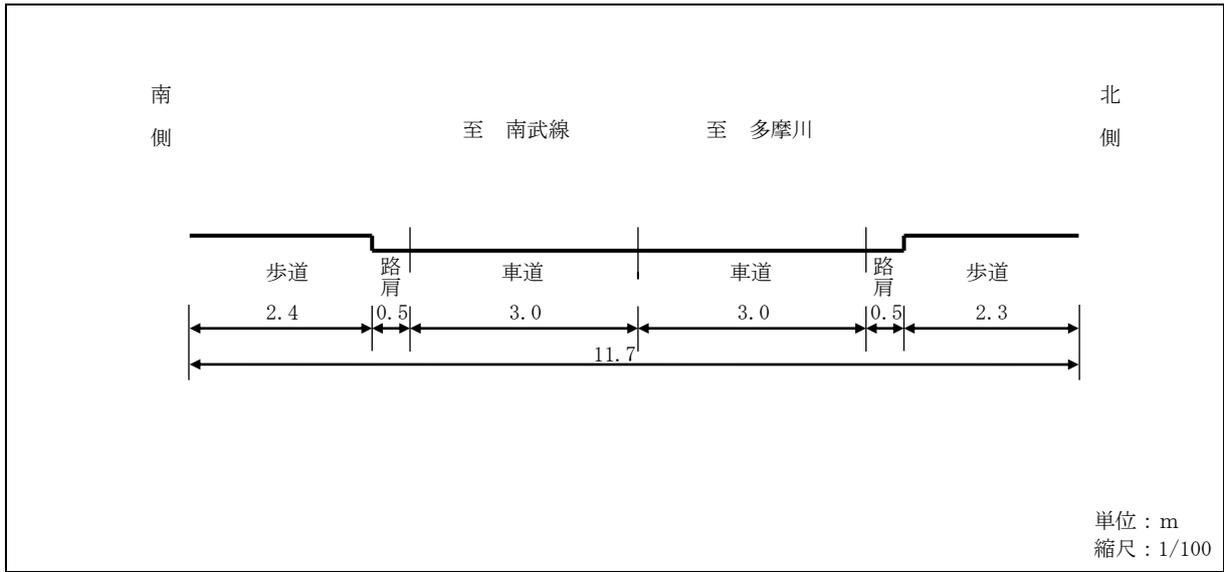


地点②（市道中丸子 70 号線）

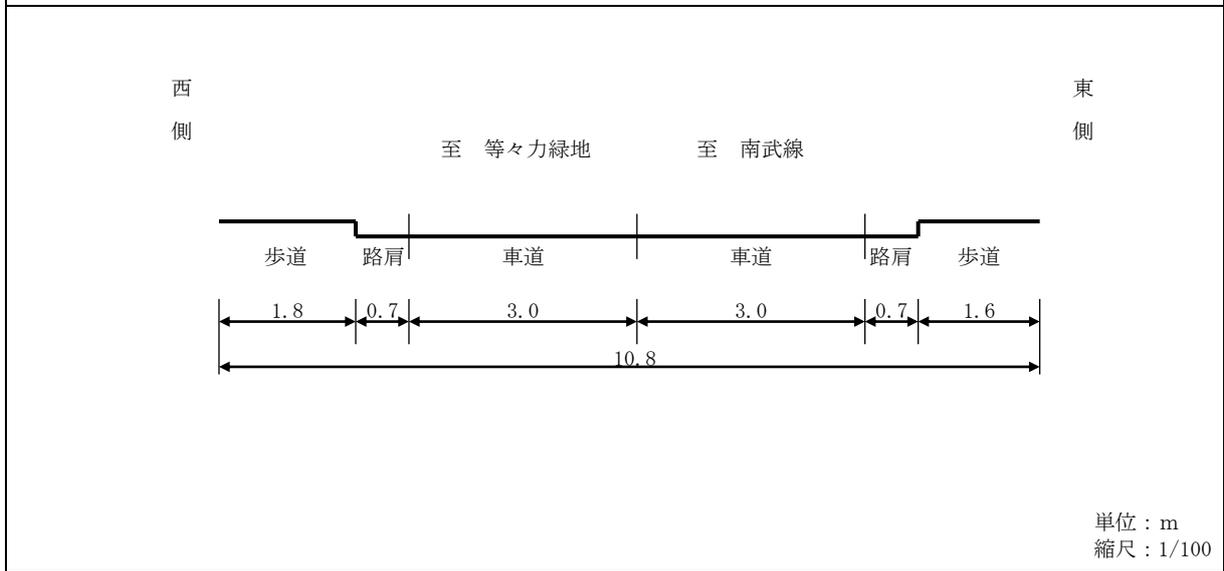


地点③（県道大田神奈川）

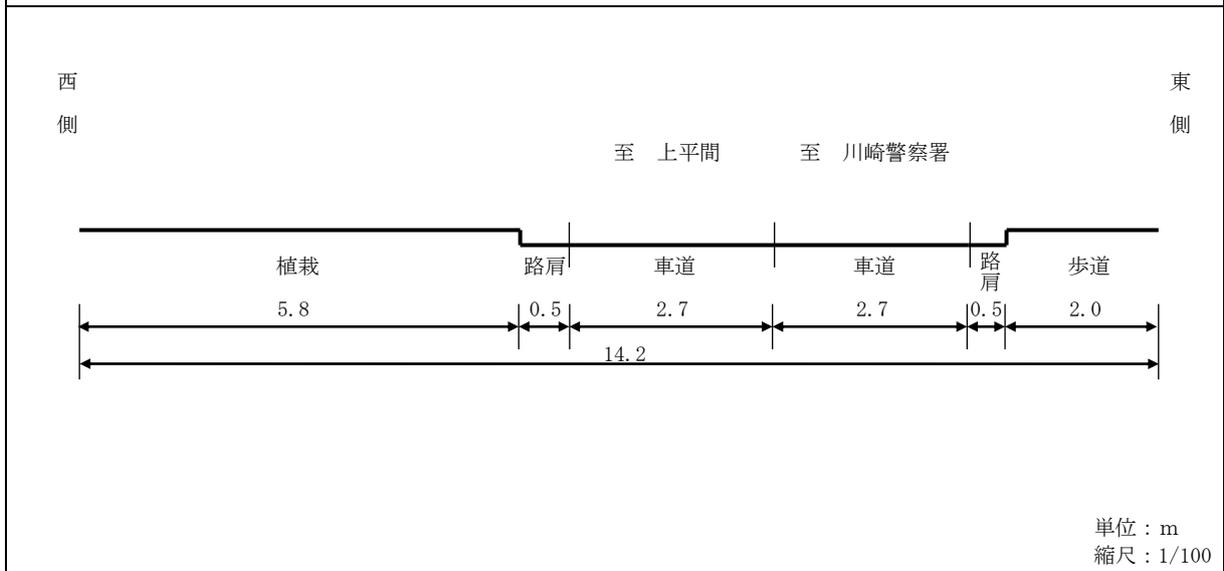
図4.7.1-4(1) 道路横断面構成



地点④（市道上平間 68 号線）

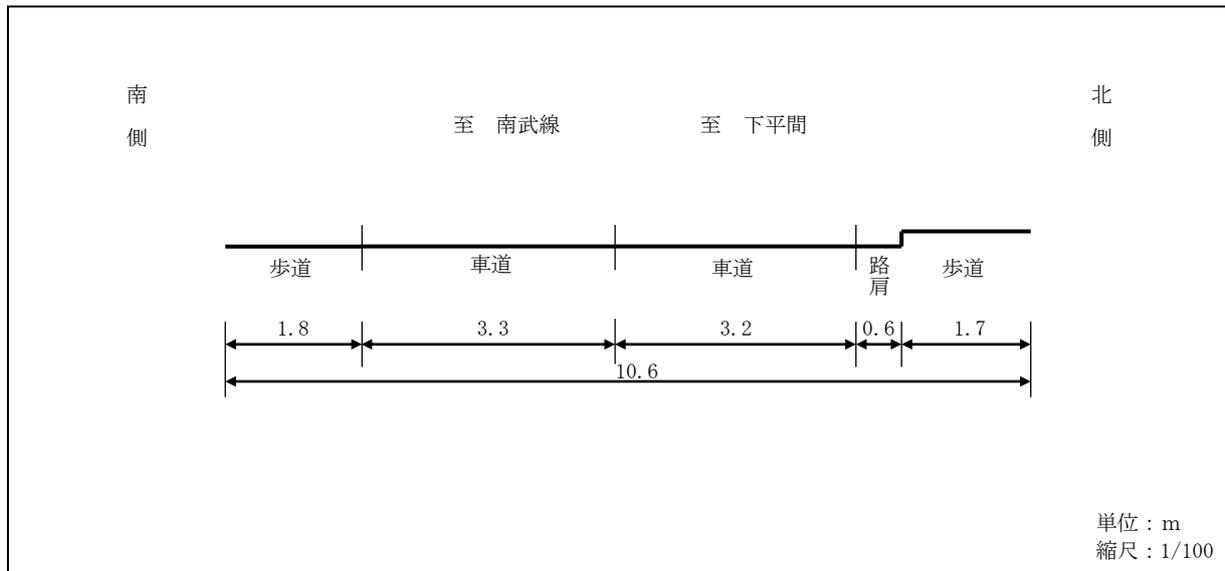


地点⑤（一般国道 409 号）

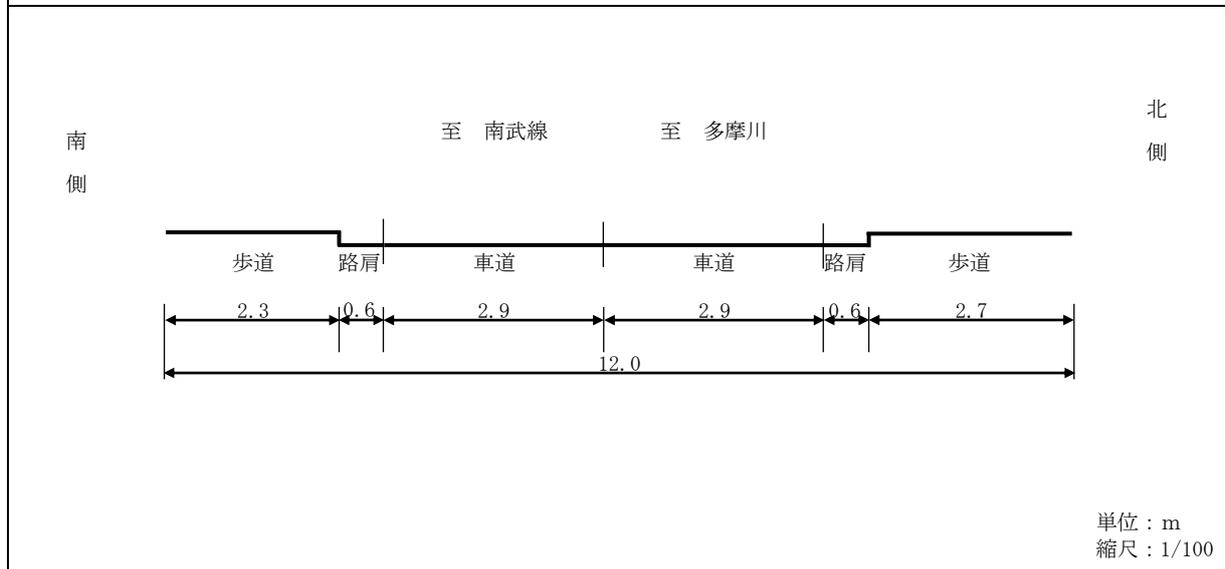


地点⑥（市道鹿島田 204 号線）

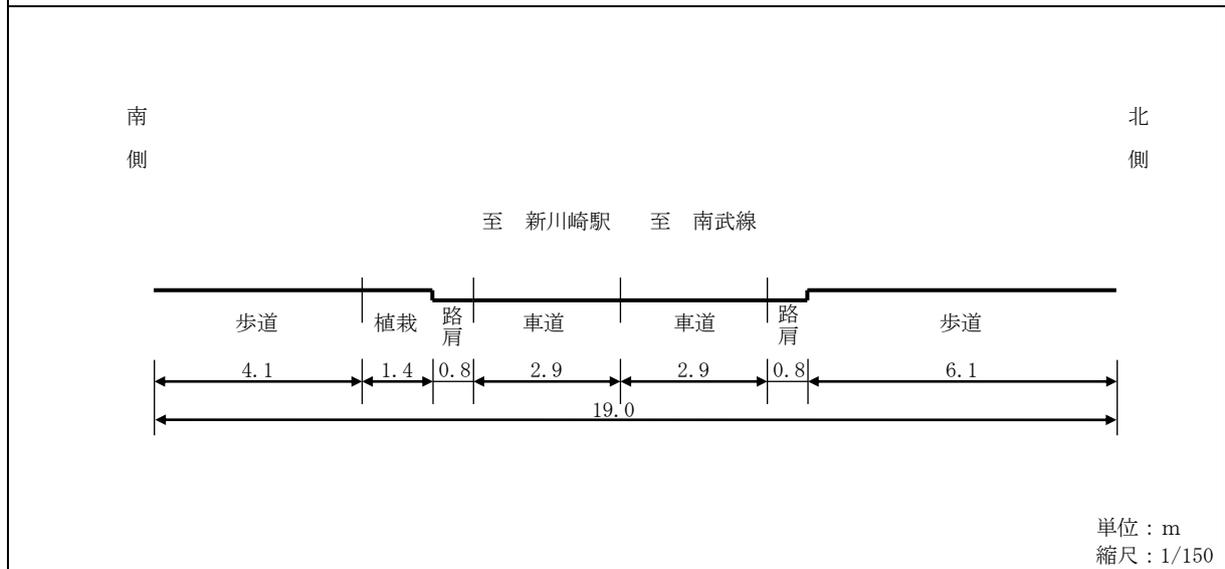
図4.7.1-4(2) 道路横断面構成



地点⑦（一般国道409号）

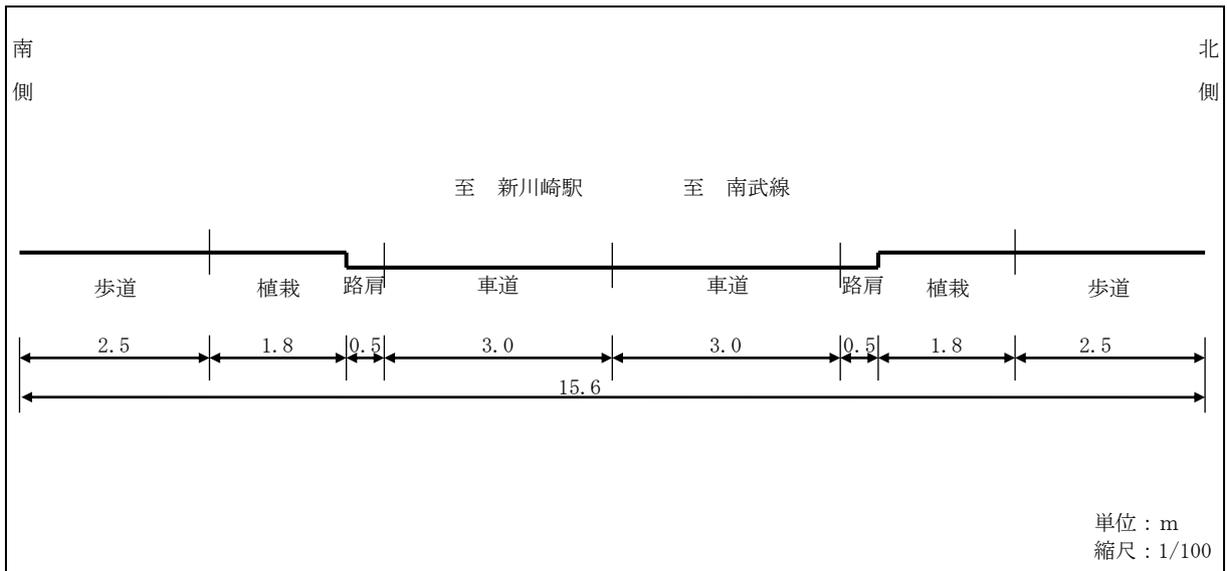


地点⑧（市道古市場矢上線）

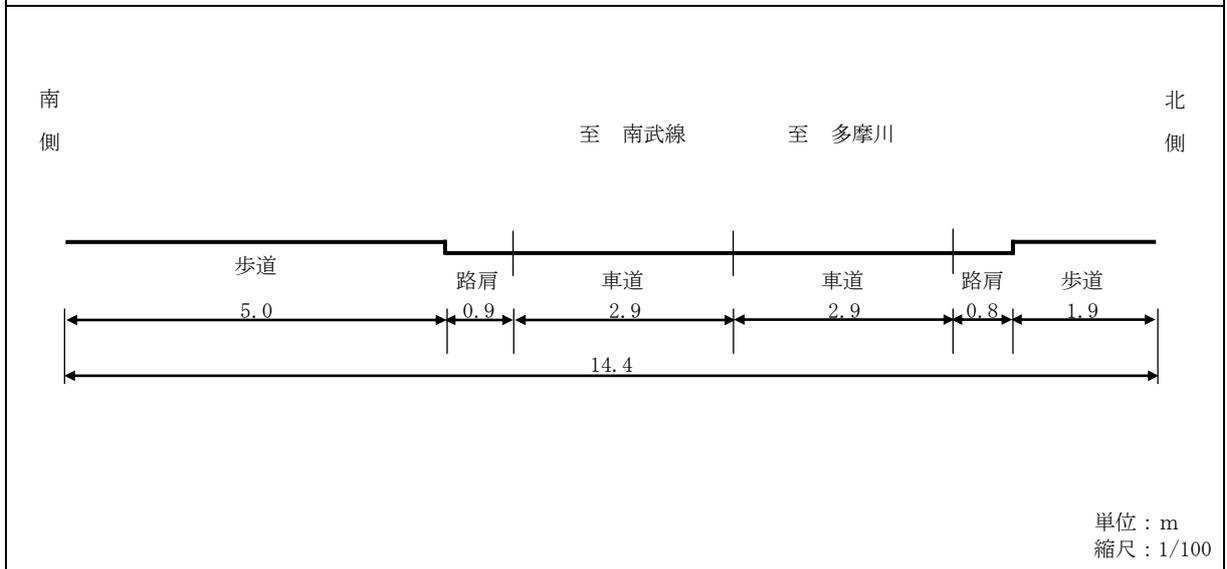


地点⑨（市道古市場矢上線）

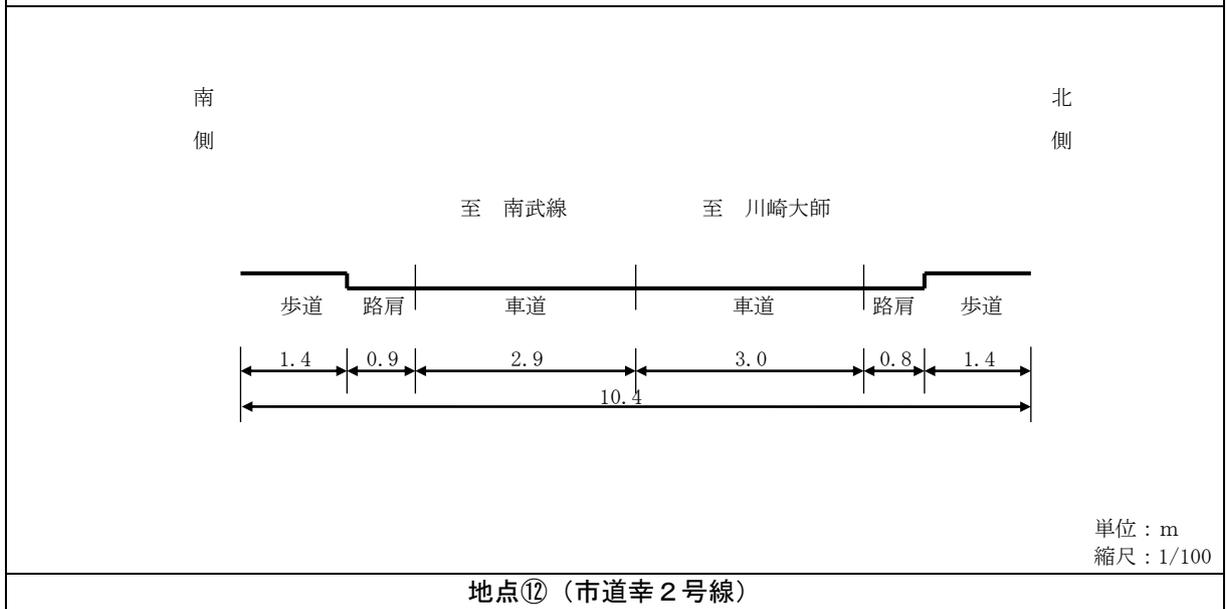
図4.7.1-4(3) 道路横断面構成



地点⑩（市道鹿島田41号線）

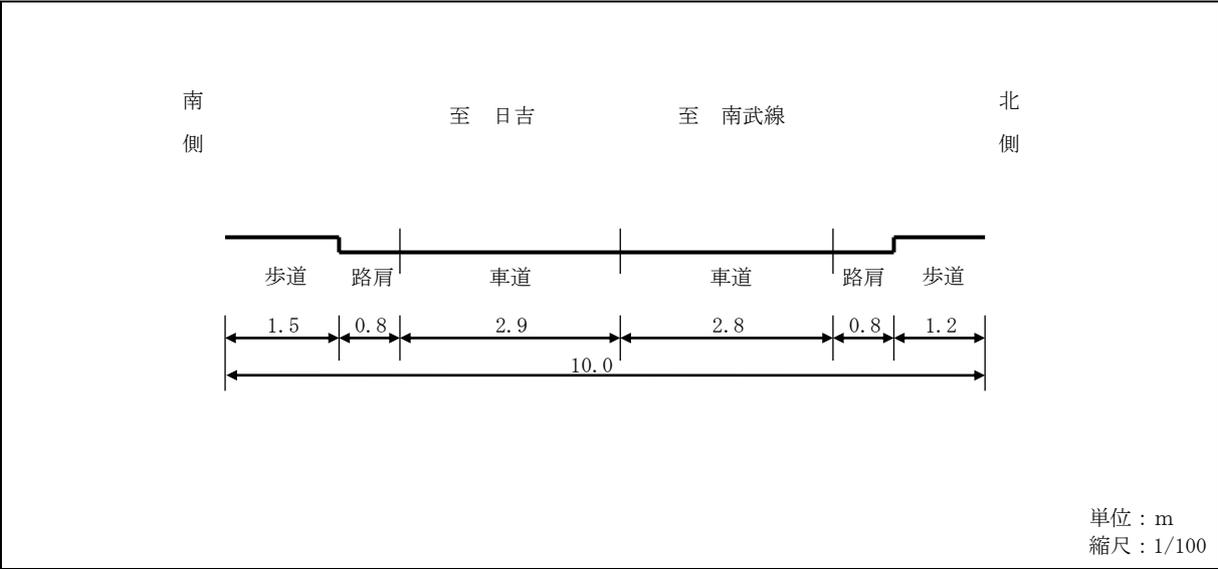


地点⑪（市道小向西町34号線）

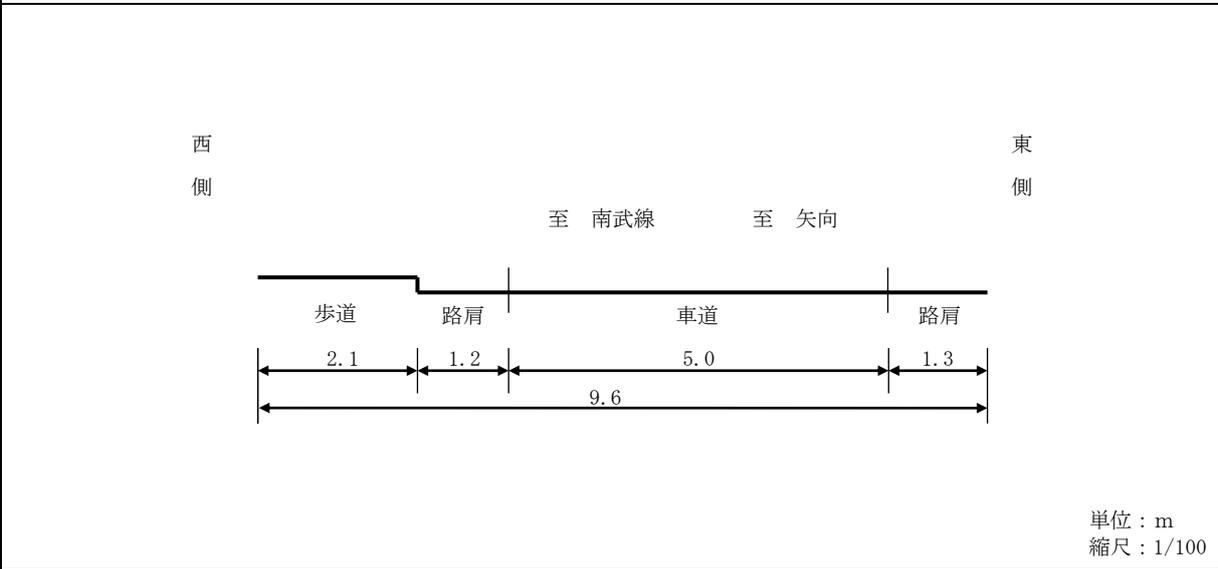


地点⑫（市道幸2号線）

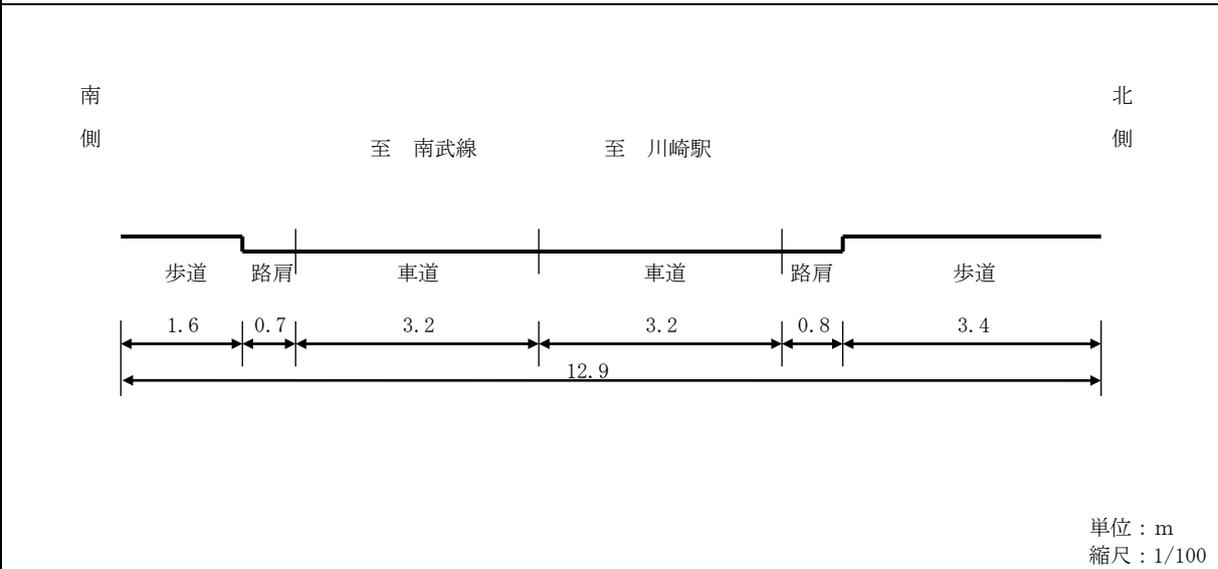
図4.7.1-4(4) 道路横断面構成



地点⑬（市道幸4号線）



地点⑭（市道塚越49号線）



地点⑮（市道幸8号線）

図4.7.1-4(5) 道路横断面構成

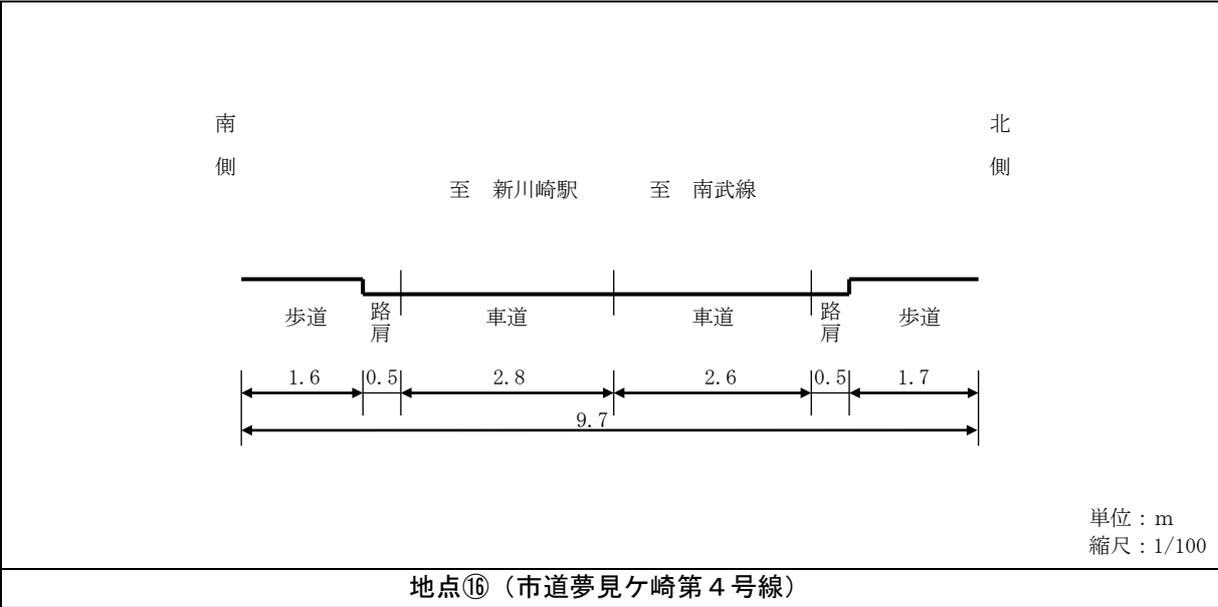
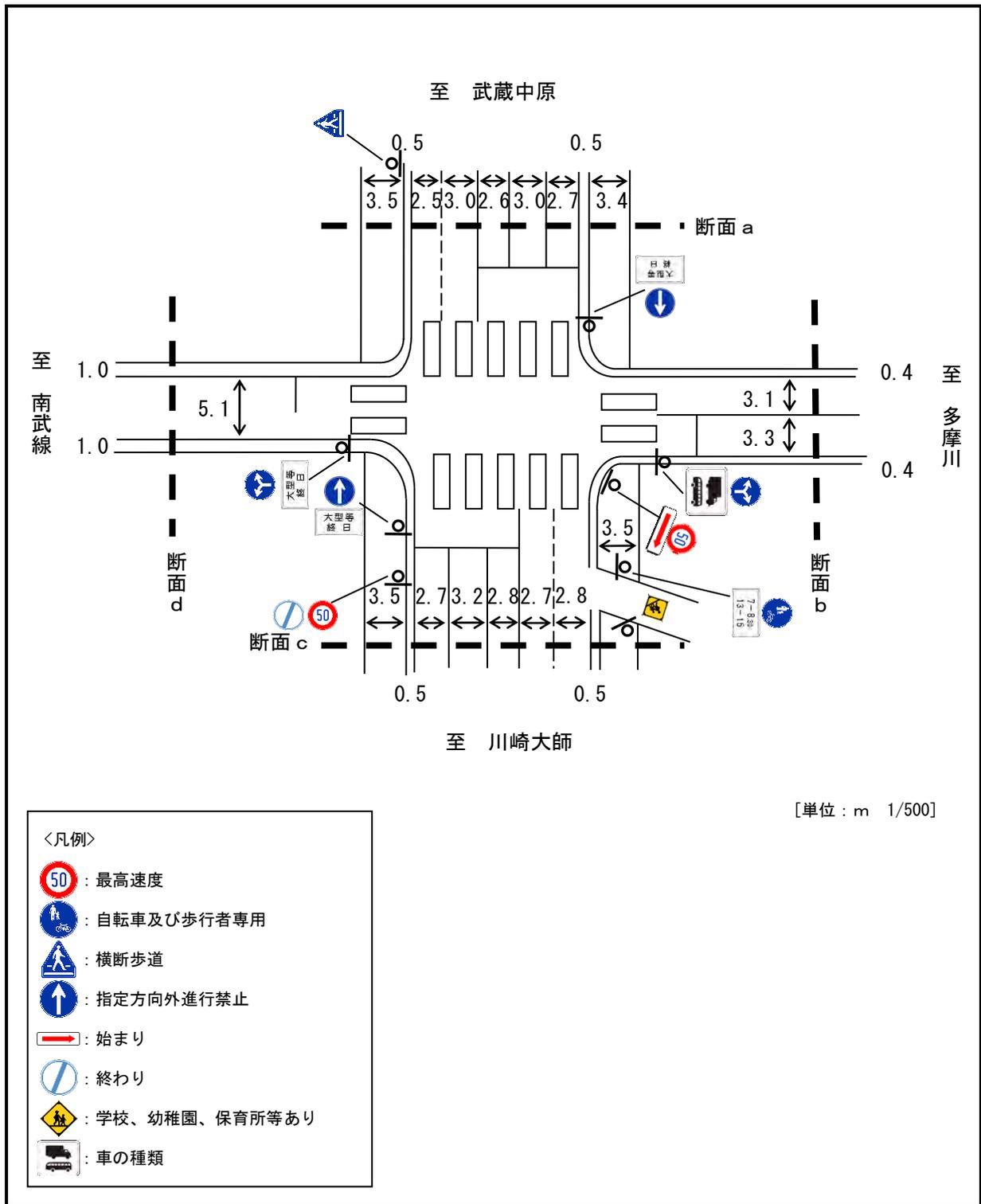
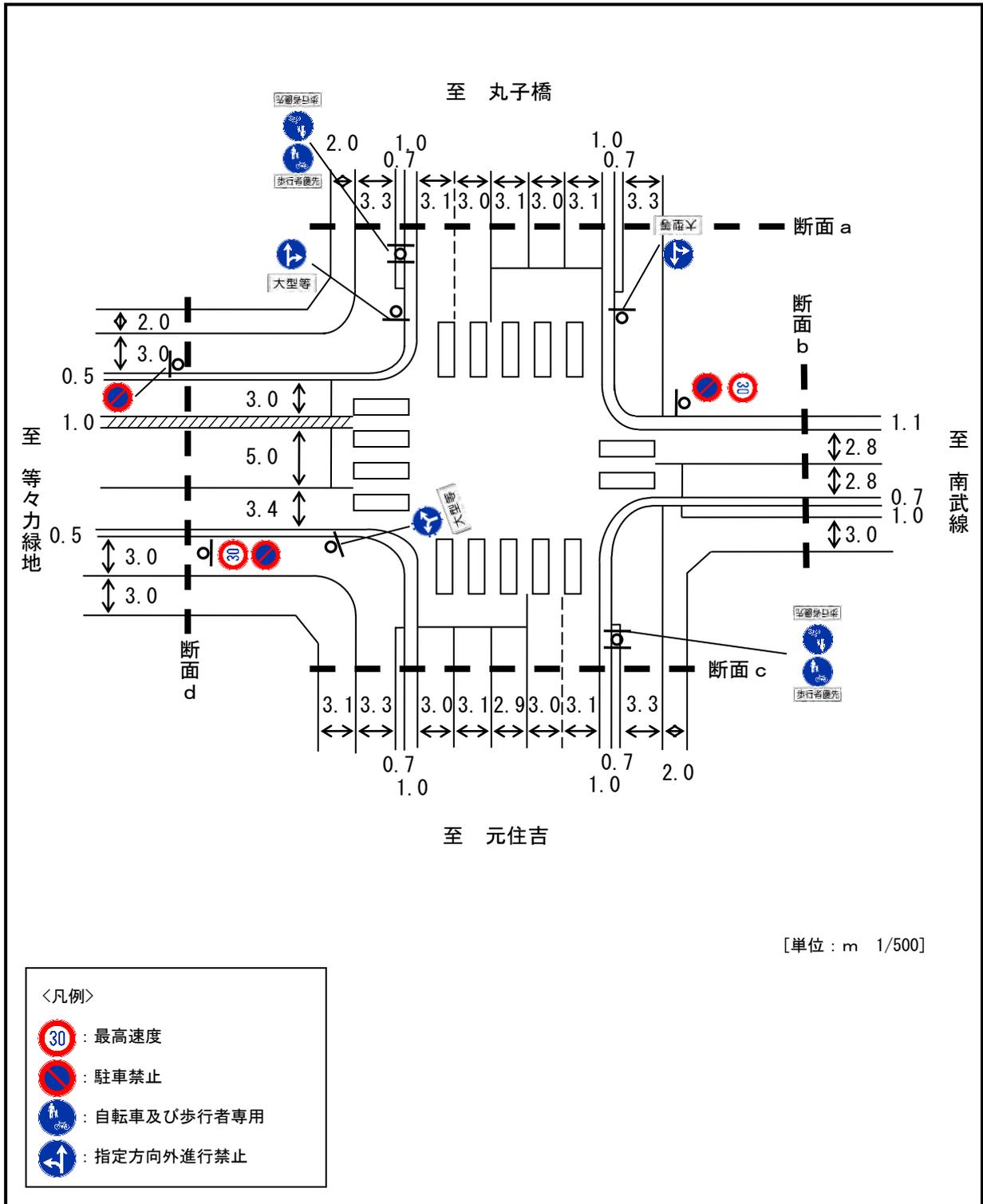


図4.7.1-4(6) 道路横断面構成



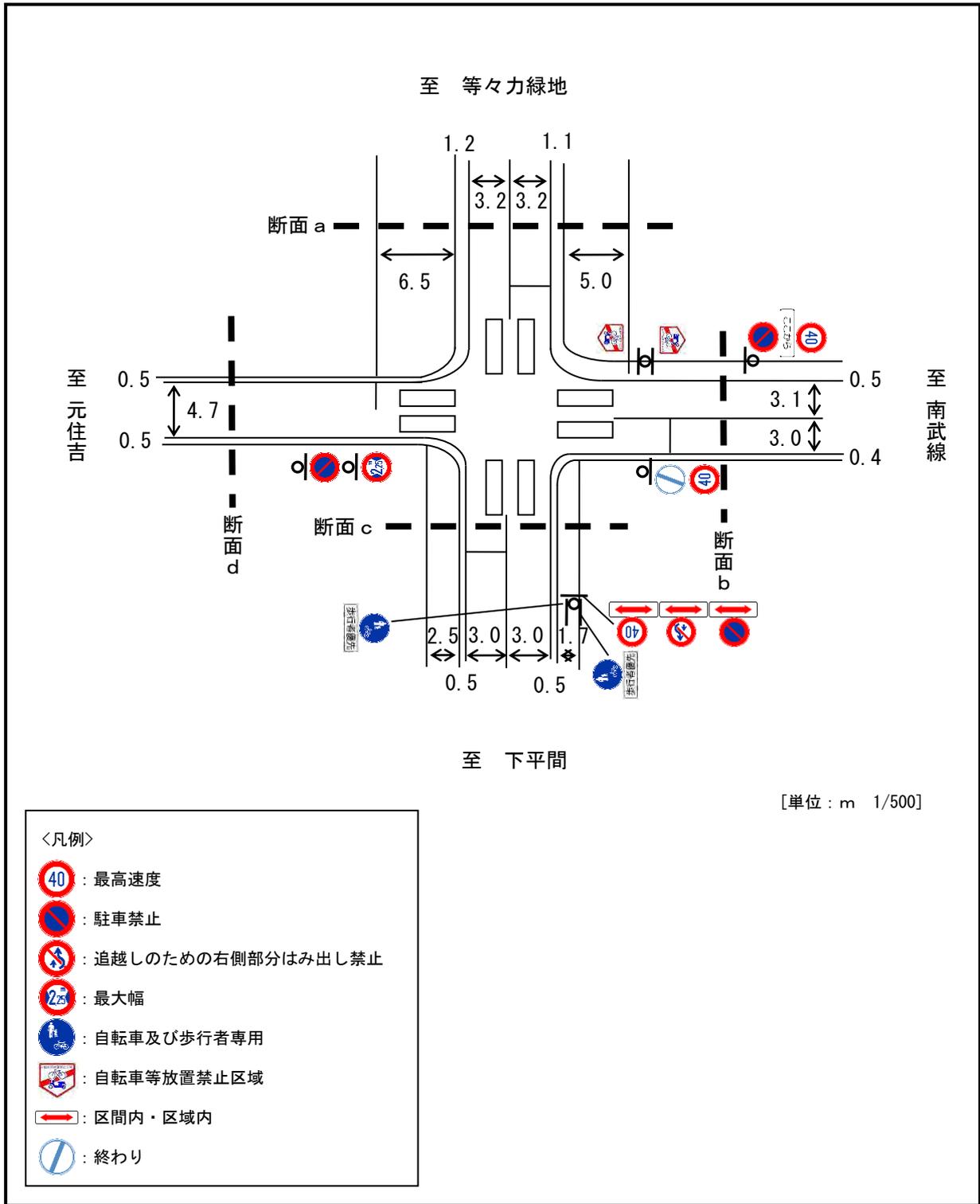
注) 位置は、図4.7.1-1参照。

図4.7.1-5(1) 交通規制状況及び道路状況図 (交差点A)



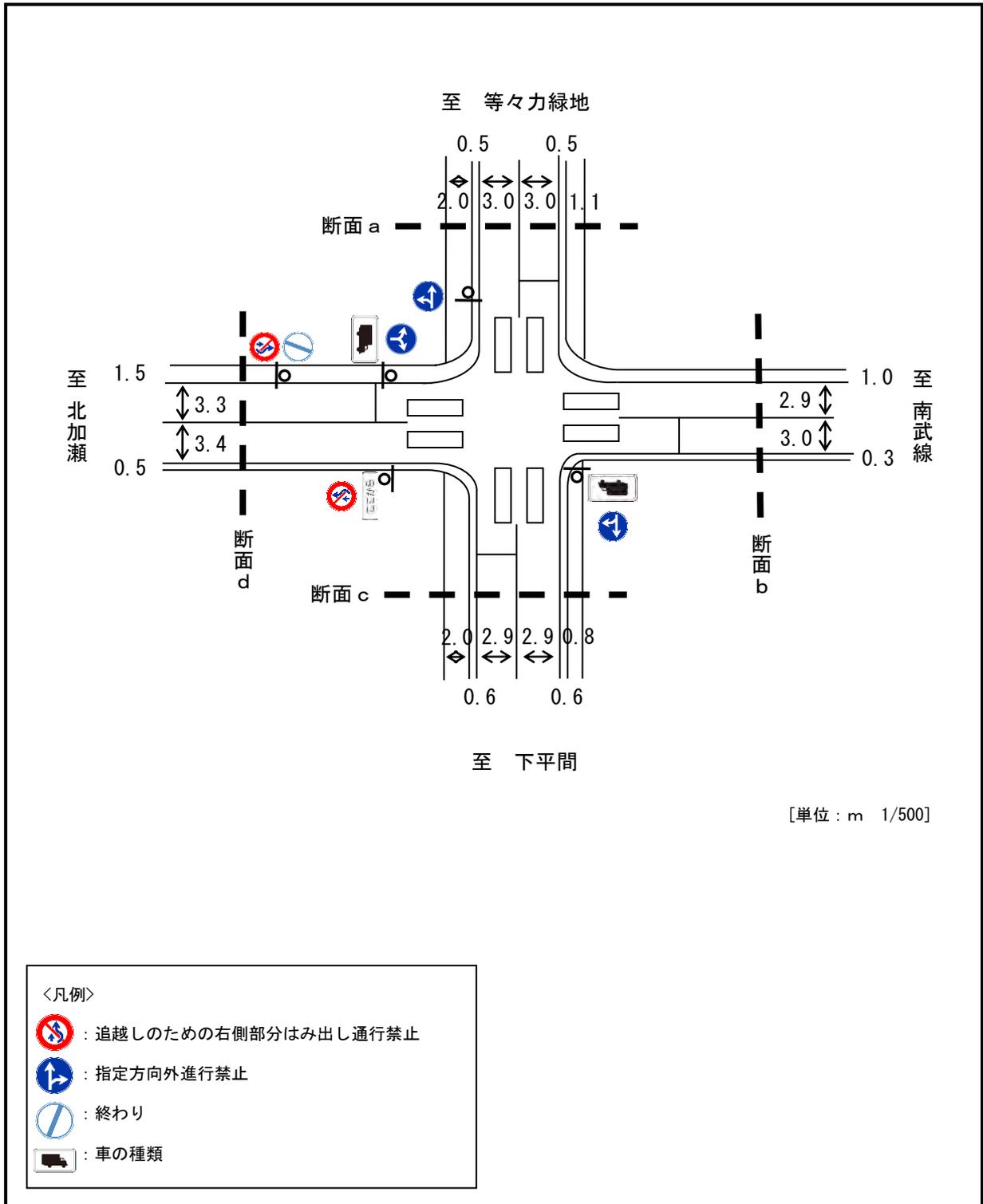
注) 位置は、図4.7.1-1参照。

図 4.7.1-5(2) 交通規制状況及び道路状況図 (交差点B)



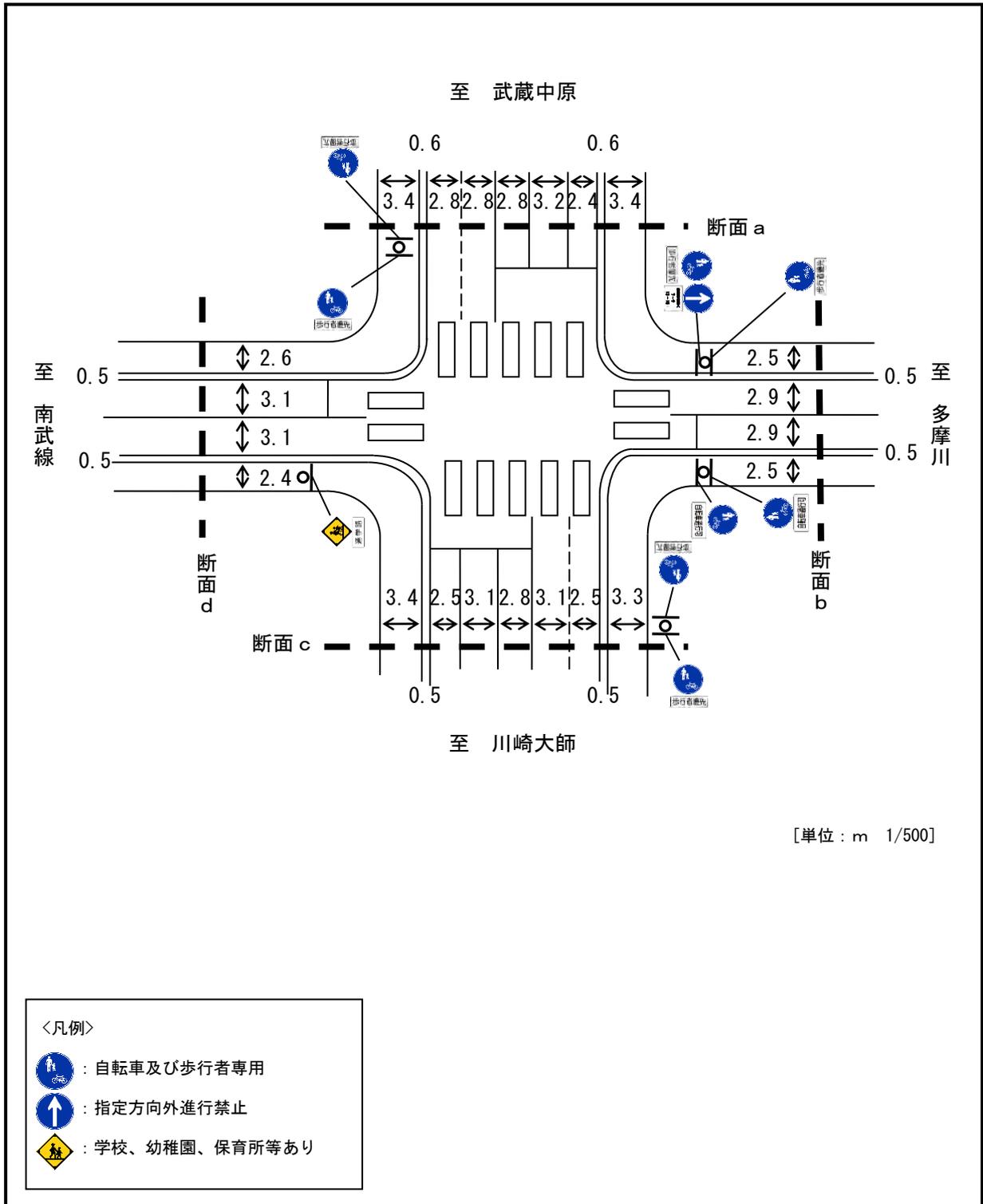
注) 位置は、図4.7.1-1参照。

図 4.7.1-5(3) 交通規制状況及び道路状況図 (交差点C)



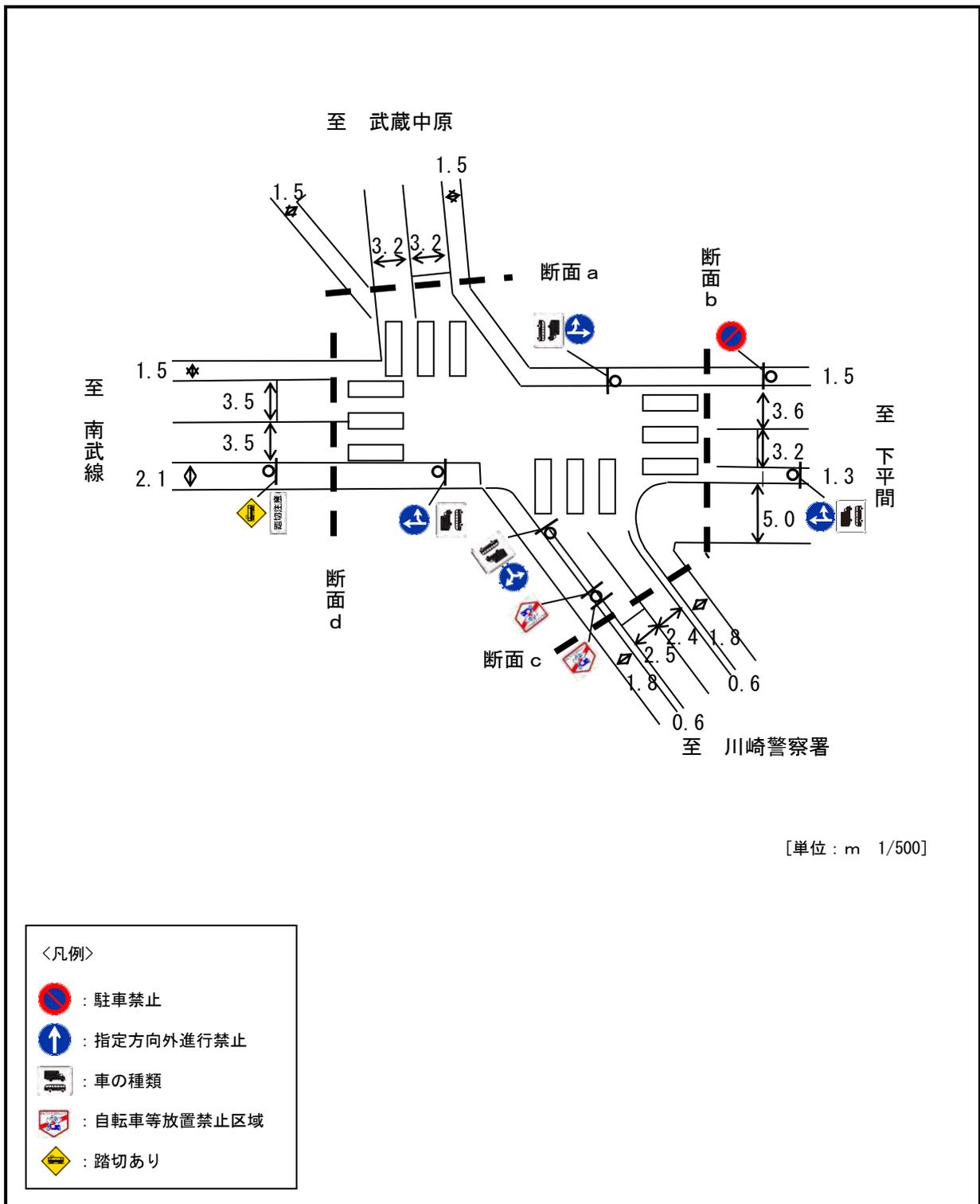
注) 位置は、図4.7.1-1参照。

図4.7.1-5(4) 交通規制状況及び道路状況図 (交差点D)



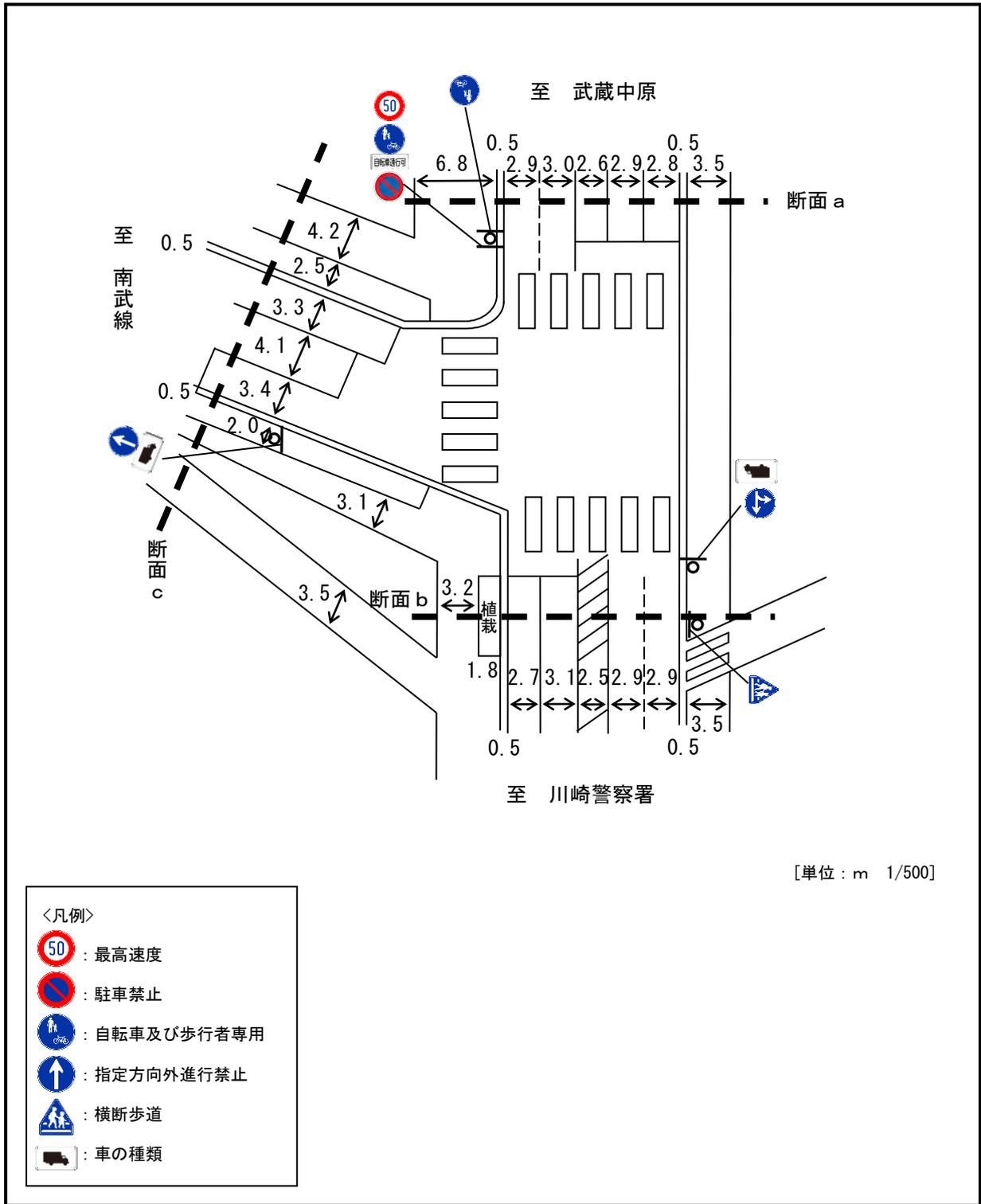
注) 位置は、図4.7.1-1参照。

図 4.7.1-5(5) 交通規制状況及び道路状況図 (交差点E)



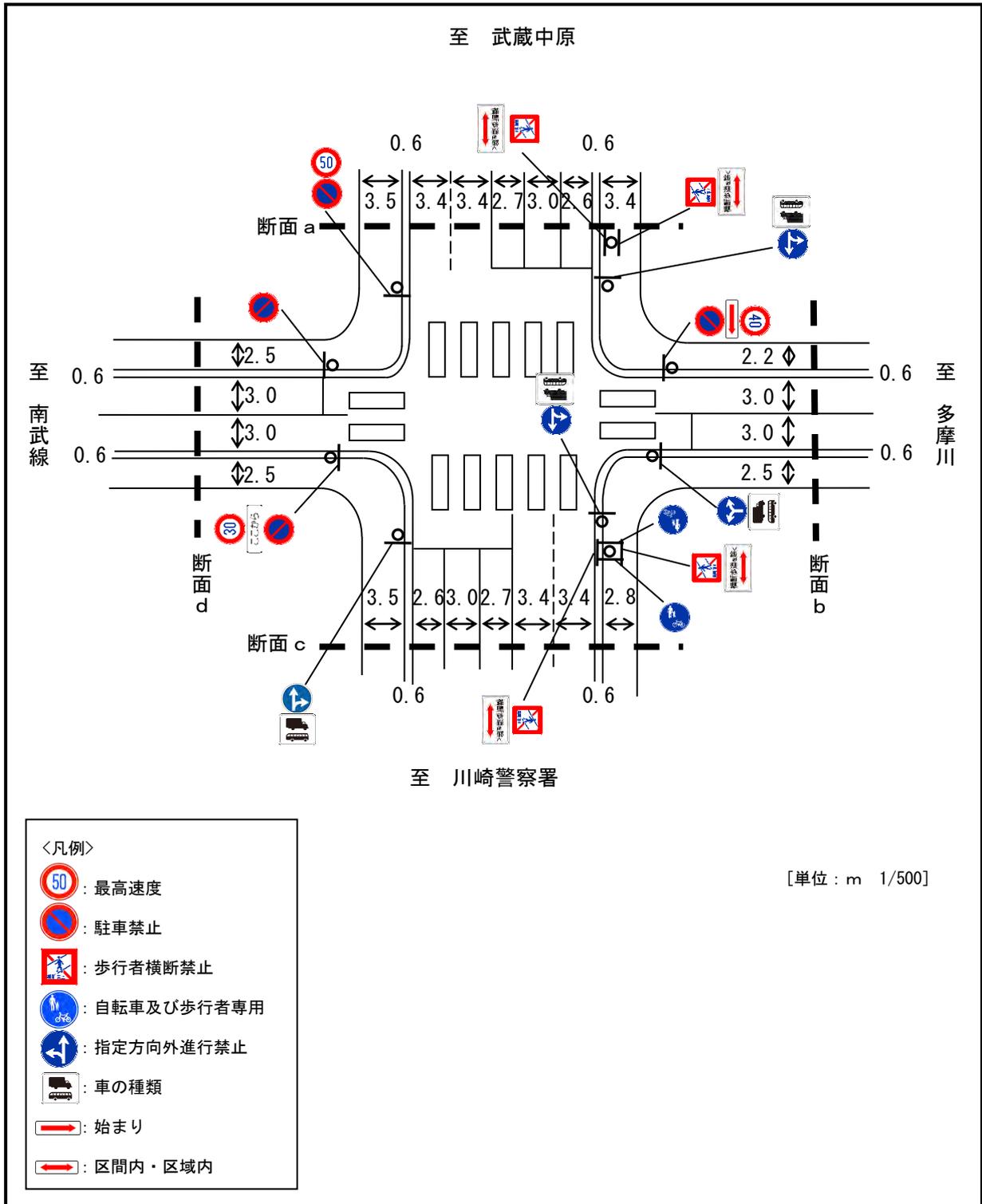
注) 位置は、図4.7.1-1参照。

図 4.7.1-5(6) 交通規制状況及び道路状況図 (交差点 F)



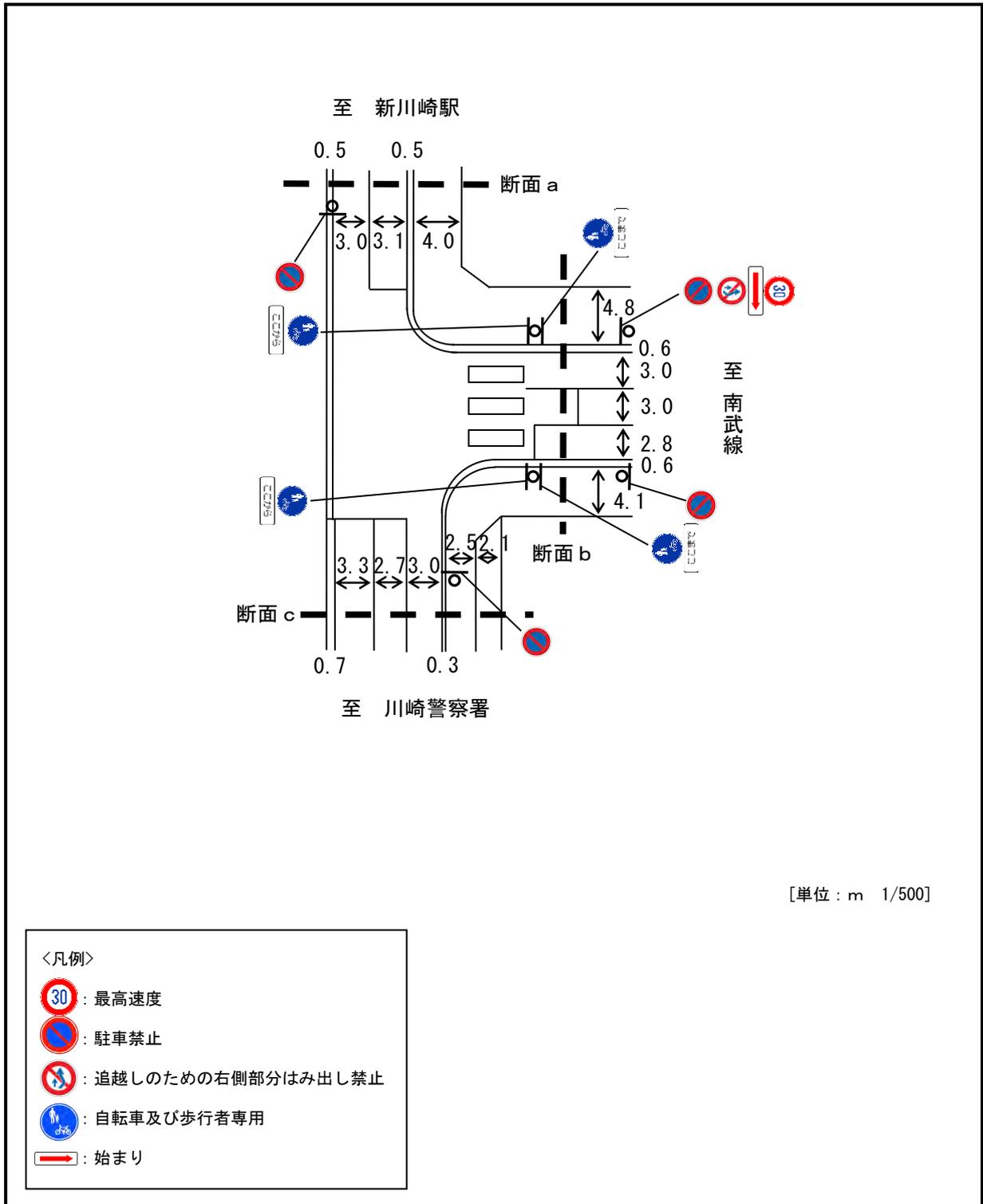
注) 位置は、図4.7.1-1参照。

図 4.7.1-5(7) 交通規制状況及び道路状況図 (交差点G)



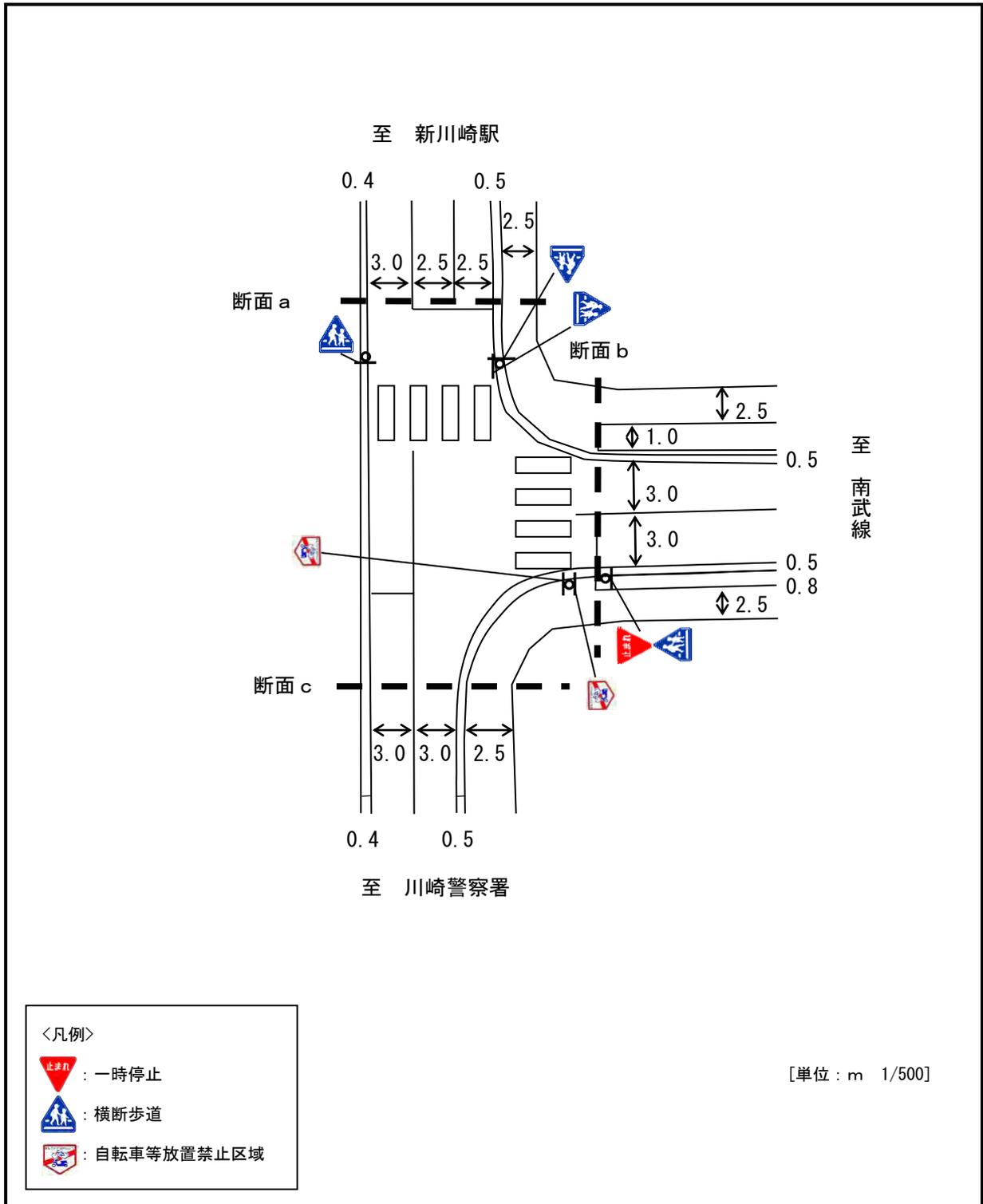
注) 位置は、図4.7.1-1参照。

図 4.7.1-5(8) 交通規制状況及び道路状況図 (交差点H)



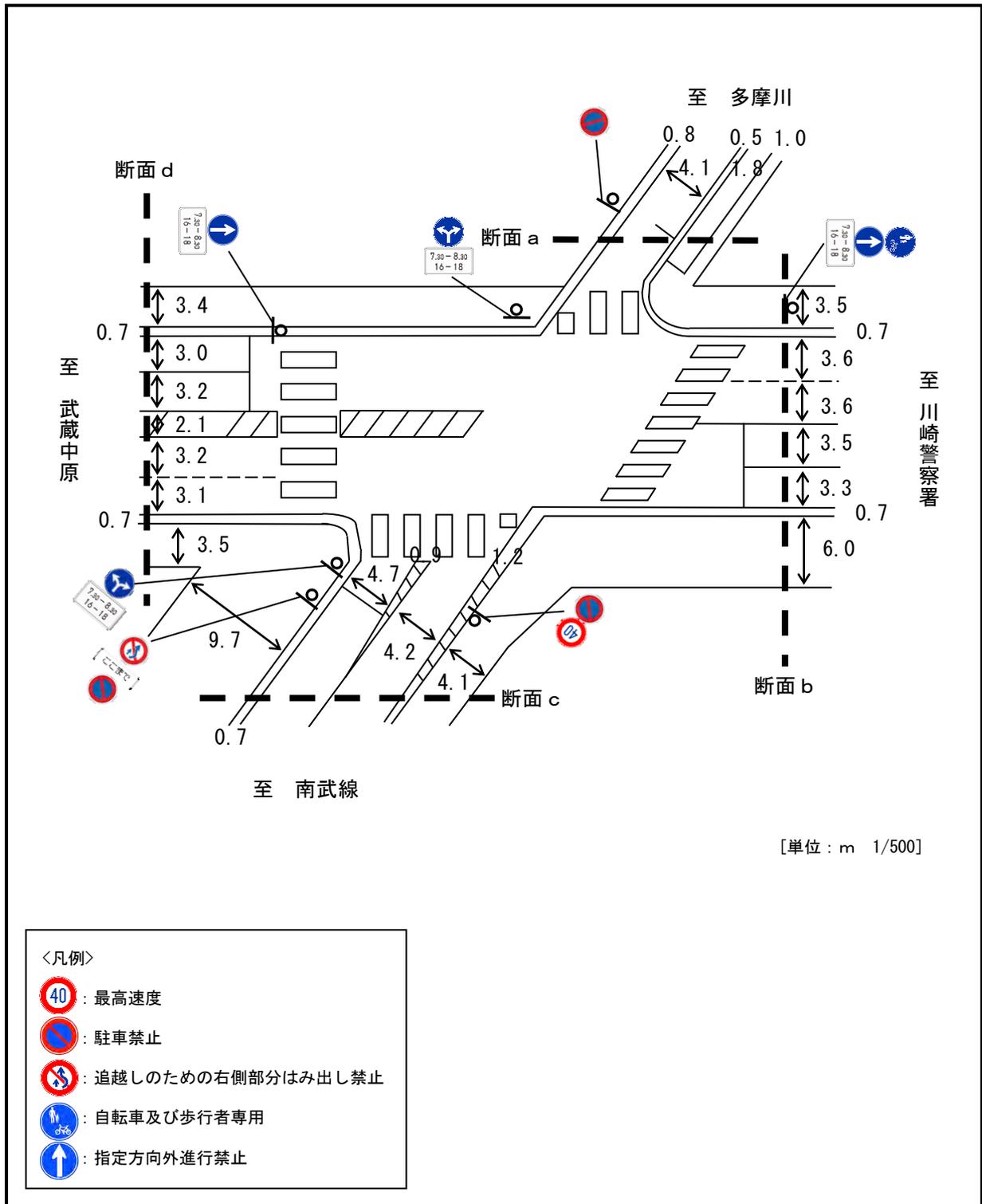
注) 位置は、図4.7.1-1参照。

図 4.7.1-5(9) 交通規制状況及び道路状況図 (交差点 I)



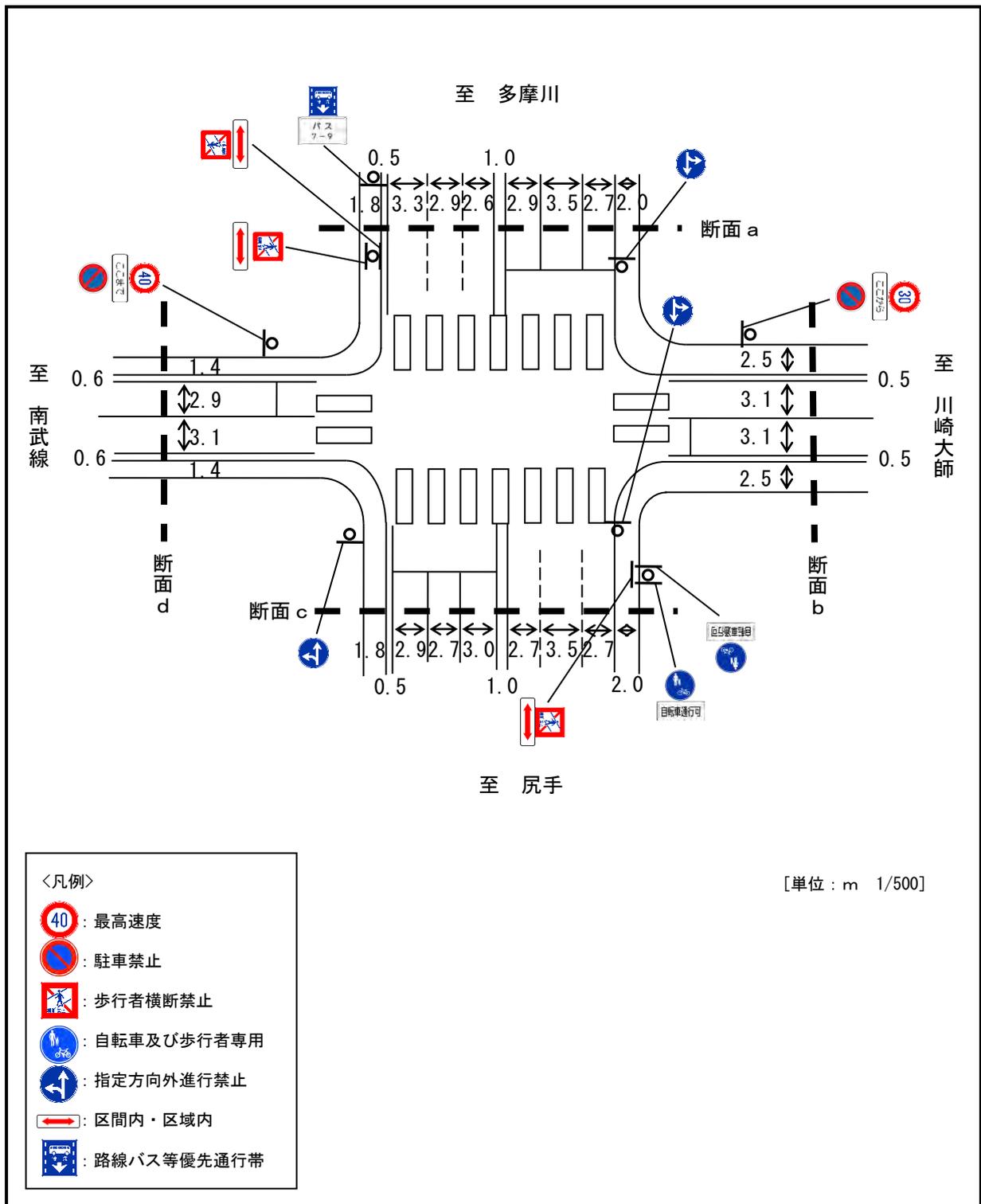
注) 位置は、図4.7.1-1参照。

図 4.7.1-5(10) 交通規制状況及び道路状況図 (交差点 J)



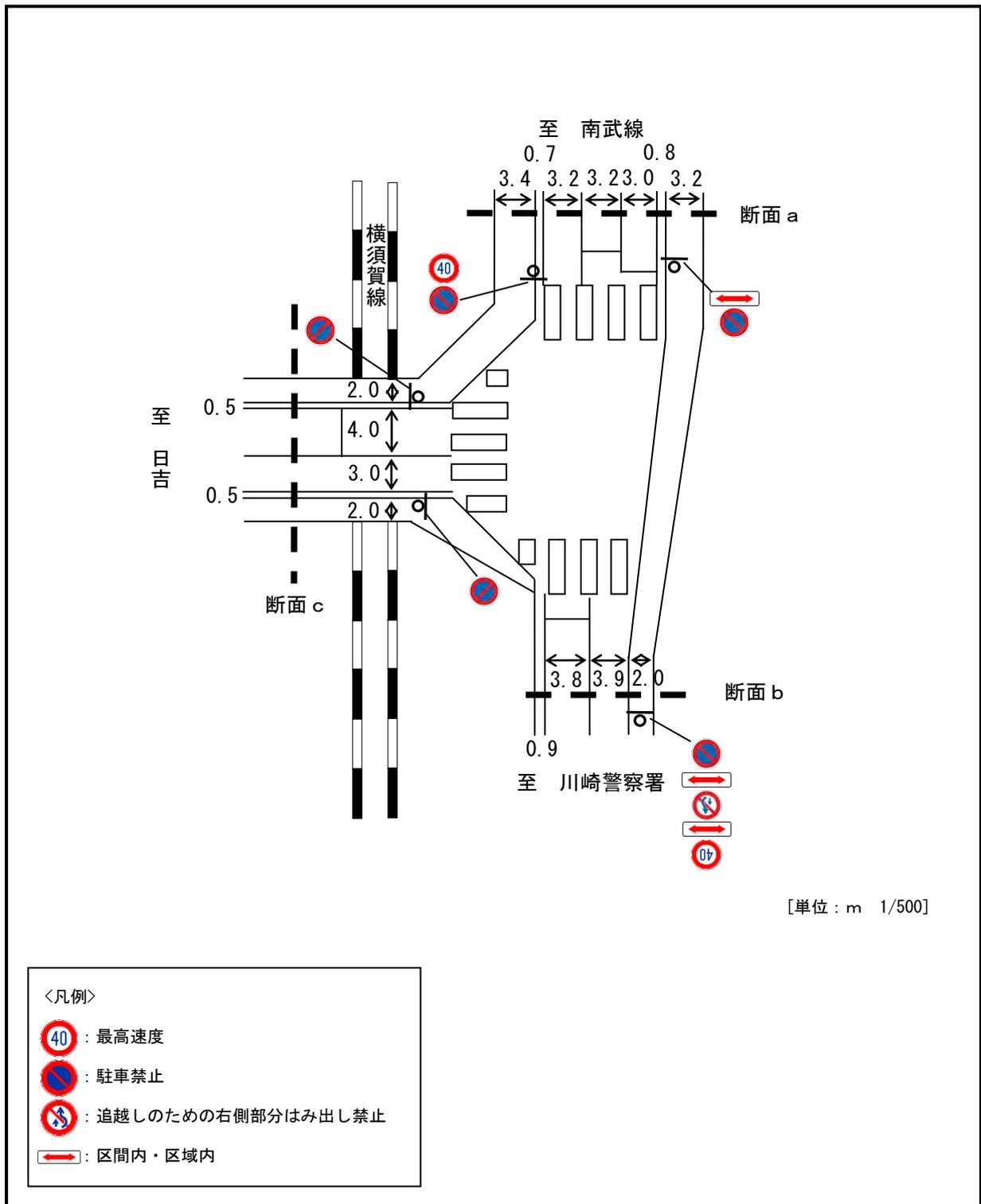
注) 位置は、図4.7.1-1参照。

図 4.7.1-5(11) 交通規制状況及び道路状況図 (交差点K)



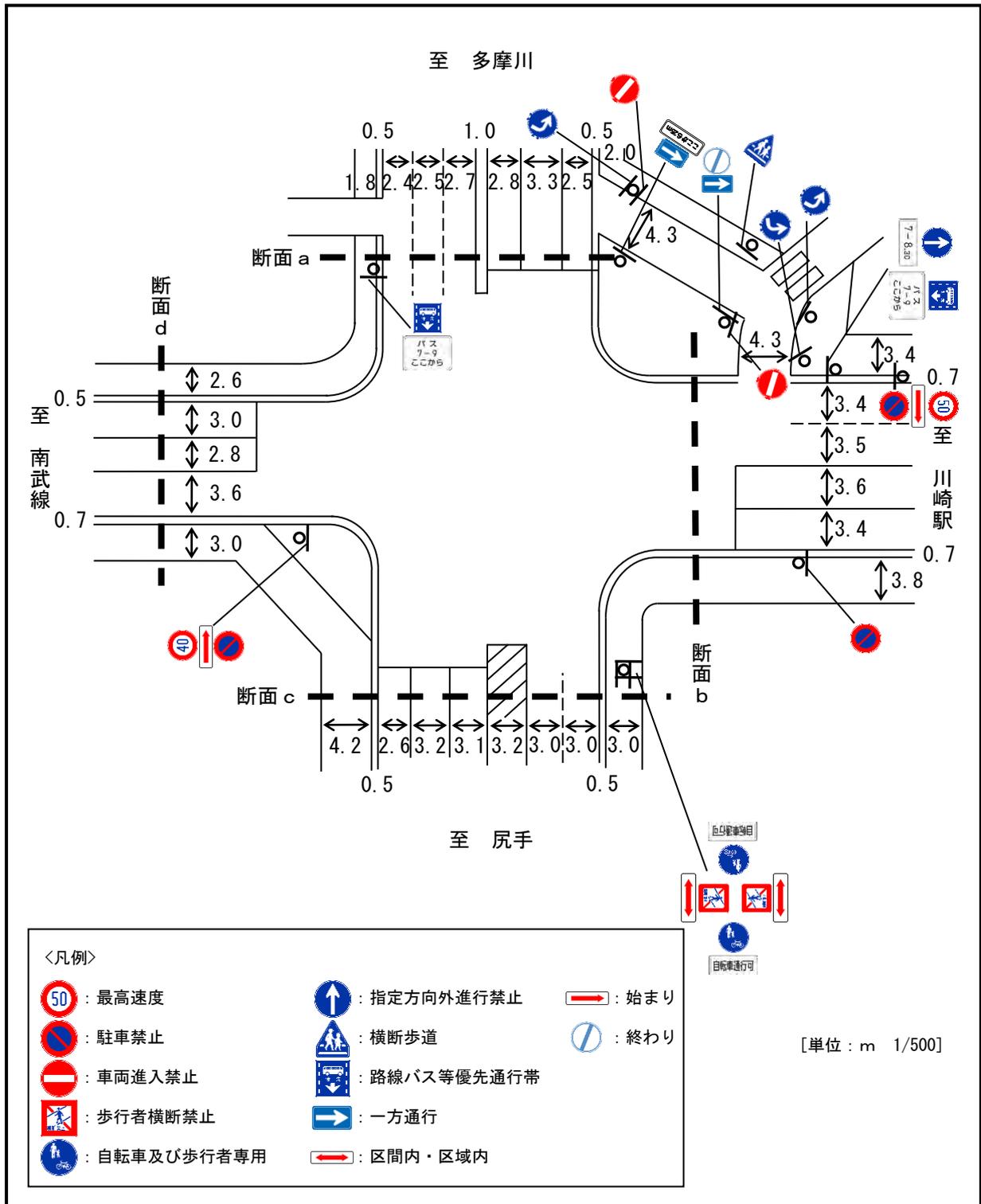
注) 位置は、図4.7.1-1参照。

図 4.7.1-5 (12) 交通規制状況及び道路状況図 (交差点 L)



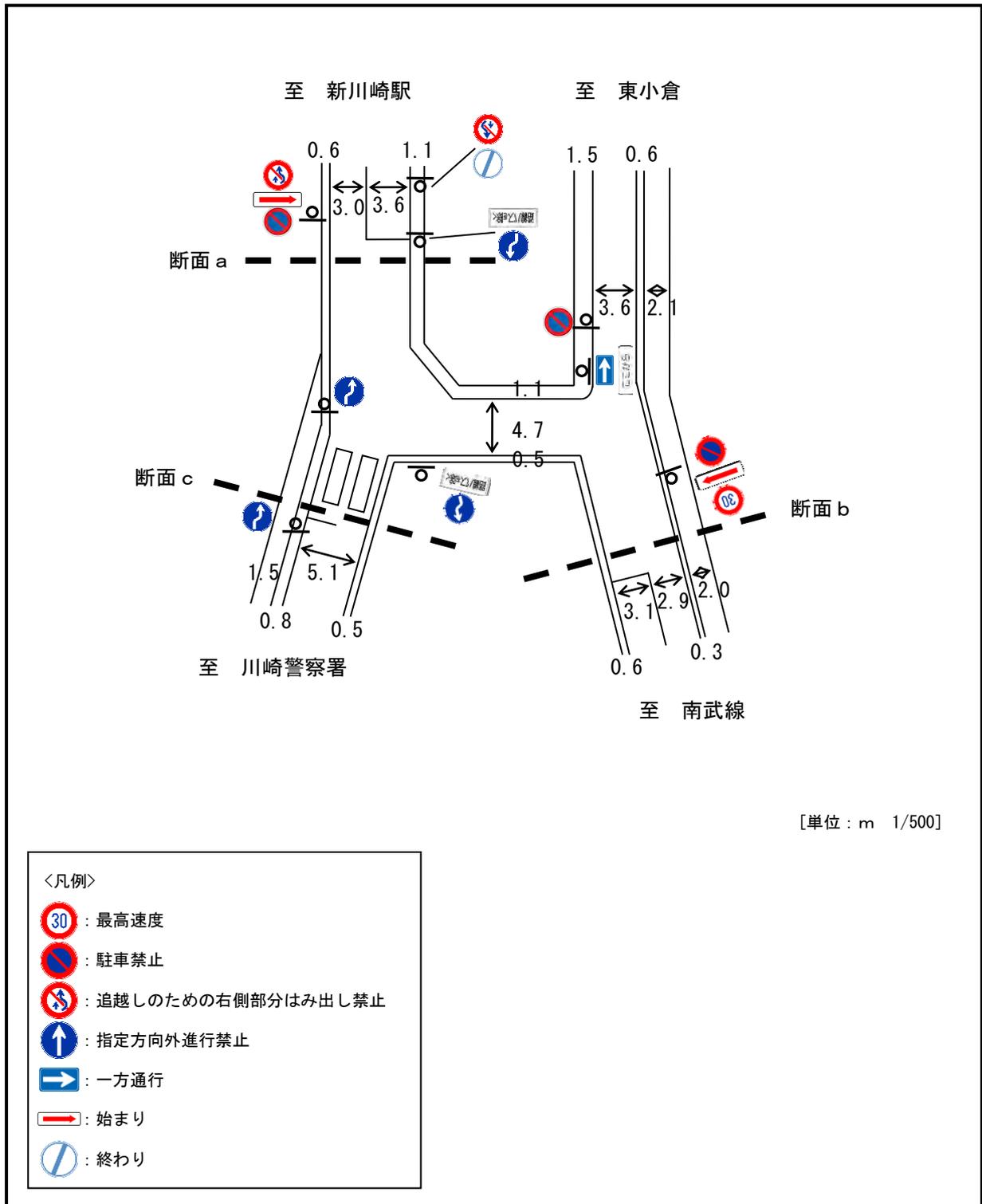
注) 位置は、図4.7.1-1参照。

図 4.7.1-5(13) 交通規制状況及び道路状況図 (交差点M)



注) 位置は、図4.7.1-1参照。

図 4.7.1-5(14) 交通規制状況及び道路状況図 (交差点N)



注) 位置は、図4.7.1-1参照。

図 4.7.1-5(15) 交通規制状況及び道路状況図 (交差点○)

(b) 交通量の実態

自動車交通量の調査結果は、表 4.7.1-3(1)～(3)及び図 4.7.1-6(1)～(3)に示すとおりである。

日交通量では、38,334 台/日（交差点L：断面c）、38,044 台/日（交差点N：断面a）、37,590 台/日（交差点L：断面a）、31,363 台/日（交差点N：断面c）が多くなっている。

なお、自動車交通量の調査結果の詳細は、資料編（資料7-1、資-301 ページ参照）に示す。

表 4.7.1-3(1) 自動車交通量調査結果

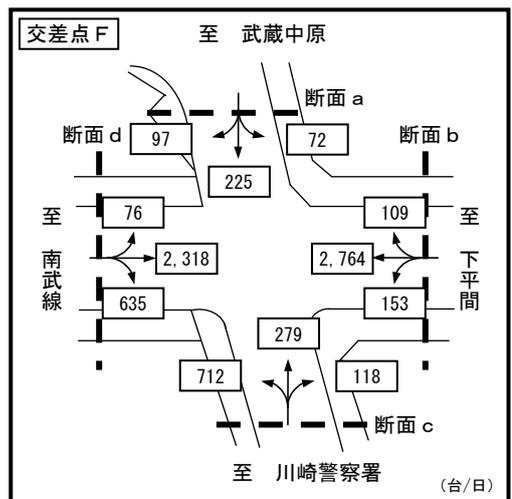
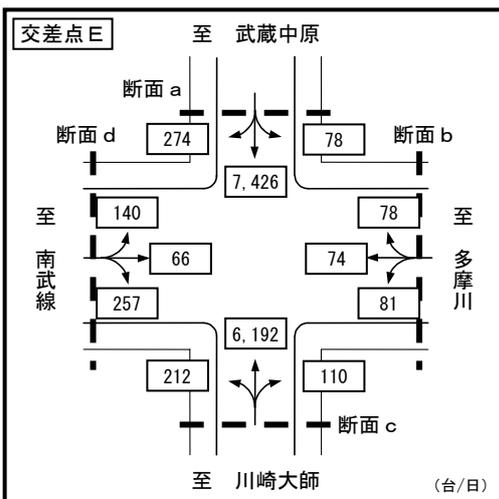
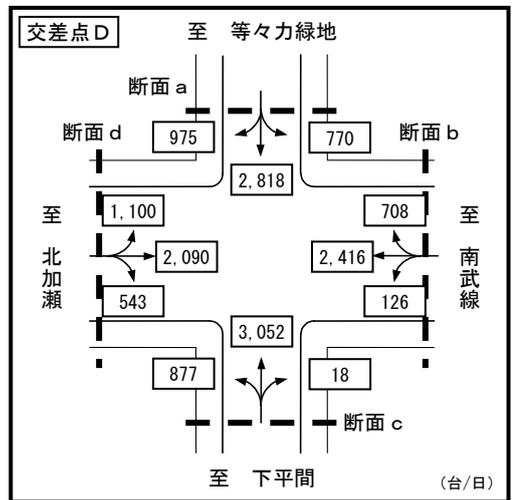
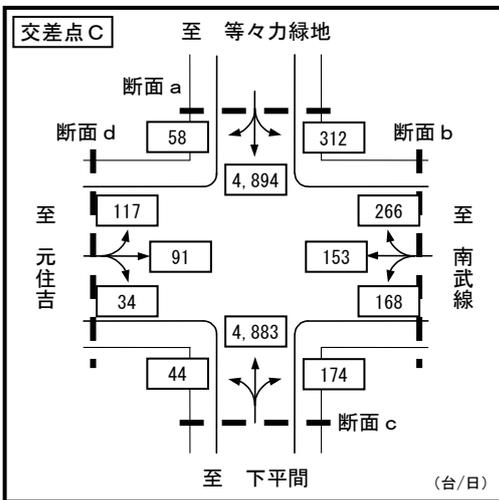
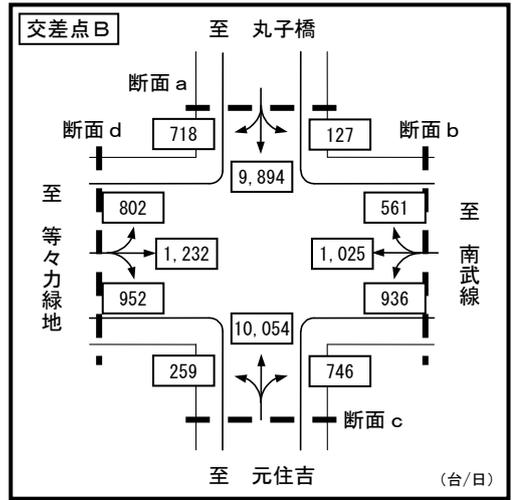
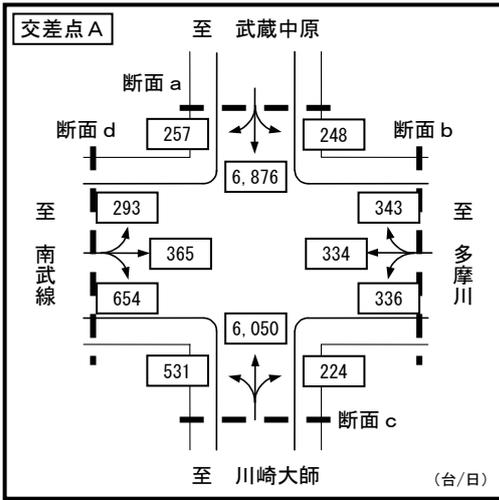
調査地点		項目	12時間交通量：台/12時間（24時間交通量：台/日）				ピーク時間帯交通量	
			大型車	小型車	合計	大型車混入率（%）	二輪車	時間帯（時）
交差点A [下沼部交差点]	断面a	1,590 (1,996)	8,827 (12,071)	10,417 (14,067)	15.3 (14.2)	1,043 (1,457)	8～9	1,114
	断面b	121 (135)	1,273 (1,715)	1,394 (1,850)	8.7 (7.3)	114 (160)	16～17	144
	断面c	1,620 (2,044)	9,217 (12,627)	10,837 (14,671)	14.9 (13.9)	1,056 (1,477)	8～9	1,195
	断面d	157 (205)	1,547 (2,229)	1,704 (2,434)	9.2 (8.4)	135 (218)	17～18	189
交差点B [新丸子東交差点]	断面a	1,835 (2,686)	12,747 (19,470)	14,582 (22,156)	12.6 (12.1)	1,124 (1,766)	17～18	1,367
	断面b	200 (261)	2,916 (4,366)	3,116 (4,627)	6.4 (5.6)	267 (417)	8～9	289
	断面c	1,821 (2,656)	13,184 (20,185)	15,005 (22,841)	12.1 (11.6)	1,210 (1,901)	17～18	1,416
	断面d	252 (335)	3,159 (4,653)	3,411 (4,988)	7.4 (6.7)	265 (396)	18～19	323
交差点C [(仮)生活環境 事業所交差点南側 交差点]	断面a	953 (1,297)	6,646 (9,233)	7,599 (10,530)	12.5 (12.3)	556 (831)	17～18	684
	断面b	101 (111)	833 (1,053)	934 (1,164)	10.8 (9.5)	86 (116)	10～11	90
	断面c	930 (1,276)	6,377 (8,921)	7,307 (10,197)	12.7 (12.5)	541 (811)	17～18	661
	断面d	24 (24)	358 (473)	382 (497)	6.3 (4.8)	65 (92)	7～8	54
交差点D [平間駅入口交差点]	断面a	866 (1,182)	5,673 (8,241)	6,539 (9,423)	13.2 (12.5)	441 (707)	16～17	609
	断面b	412 (575)	3,650 (5,553)	4,062 (6,128)	10.1 (9.4)	342 (563)	15～16	455
	断面c	909 (1,191)	4,471 (6,243)	5,380 (7,434)	16.9 (16.0)	338 (521)	17～18	504
	断面d	659 (930)	4,840 (7,071)	5,499 (8,001)	12.0 (11.6)	487 (761)	15～16	574

表 4.7.1-3(2) 自動車交通量調査結果

調査地点		項目	12 時間交通量：台/12 時間 (24 時間交通量：台/日)				ピーク時間帯交通量	
			大型車	小型車	合計	大型車 混入率 (%)	二輪車	時間帯 (時)
交差点 E [上平間交番前 交差点]	断面 a	1,439 (1,887)	9,074 (12,301)	10,513 (14,188)	13.7 (13.3)	976 (1,371)	8~9	1,068
	断面 b	45 (45)	369 (442)	414 (487)	10.9 (9.2)	57 (82)	8~9	49
	断面 c	1,445 (1,894)	9,123 (12,384)	10,568 (14,278)	13.7 (13.3)	968 (1,366)	8~9	1,066
	断面 d	63 (68)	772 (955)	835 (1,023)	7.5 (6.6)	107 (147)	16~17	100
交差点 F [浄水場入口交差点]	断面 a	98 (103)	623 (755)	721 (858)	13.6 (12.0)	124 (173)	11~12	85
	断面 b	779 (1,037)	3,400 (4,497)	4,179 (5,534)	18.6 (18.7)	296 (440)	17~18	403
	断面 c	109 (133)	1,541 (1,989)	1,650 (2,122)	6.6 (6.3)	226 (325)	17~18	170
	断面 d	812 (1,083)	4,168 (5,519)	4,980 (6,602)	16.3 (16.4)	406 (620)	13~14	463
交差点 G [下平間交番交差点]	断面 a	1,859 (2,347)	10,824 (14,780)	12,683 (17,127)	14.7 (13.7)	1,006 (1,473)	8~9	1,244
	断面 b	2,673 (3,400)	13,820 (18,877)	16,493 (22,277)	16.2 (15.3)	1,231 (1,808)	8~9	1,499
	断面 c	940 (1,203)	3,820 (5,109)	4,760 (6,312)	19.7 (19.1)	315 (455)	17~18	456
交差点 H [下平間交差点]	断面 a	2,498 (3,278)	13,038 (18,193)	15,536 (21,471)	16.1 (15.3)	1,144 (1,629)	8~9	1,454
	断面 b	290 (359)	2,641 (3,614)	2,931 (3,973)	9.9 (9.0)	299 (430)	17~18	289
	断面 c	2,652 (3,453)	14,244 (20,064)	16,896 (23,517)	15.7 (14.7)	1,226 (1,779)	8~9	1,504
	断面 d	436 (562)	4,107 (5,935)	4,543 (6,497)	9.6 (8.7)	445 (658)	15~16	433
交差点 I [(仮)新川崎駅 交差点南側交差点]	断面 a	721 (964)	5,989 (8,548)	6,710 (9,512)	10.7 (10.1)	634 (1,011)	14~15	661
	断面 b	489 (650)	4,386 (6,381)	4,875 (7,031)	10.0 (9.2)	522 (813)	10~11	487
	断面 c	502 (664)	3,675 (5,071)	4,177 (5,735)	12.0 (11.6)	382 (582)	14~15	402
交差点 J [(仮)パークシ ティ西側交差点]	断面 a	340 (493)	2,791 (3,892)	3,131 (4,385)	10.9 (11.2)	309 (463)	16~17	316
	断面 b	230 (309)	1,957 (2,714)	2,187 (3,023)	10.5 (10.2)	373 (553)	10~11	223
	断面 c	222 (308)	1,924 (2,582)	2,146 (2,890)	10.3 (10.7)	227 (290)	16~17	233
交差点 K [幸区役所入口 交差点]	断面 a	40 (44)	512 (674)	552 (718)	7.2 (6.1)	90 (126)	9~10	93
	断面 b	2,344 (3,082)	13,970 (19,533)	16,314 (22,615)	14.4 (13.6)	1,194 (1,734)	17~18	1,444
	断面 c	259 (316)	2,897 (3,838)	3,156 (4,154)	8.2 (7.6)	252 (357)	16~17	304
	断面 d	2,123 (2,818)	11,633 (16,387)	13,756 (19,205)	15.4 (14.7)	1,022 (1,491)	11~12	1,227

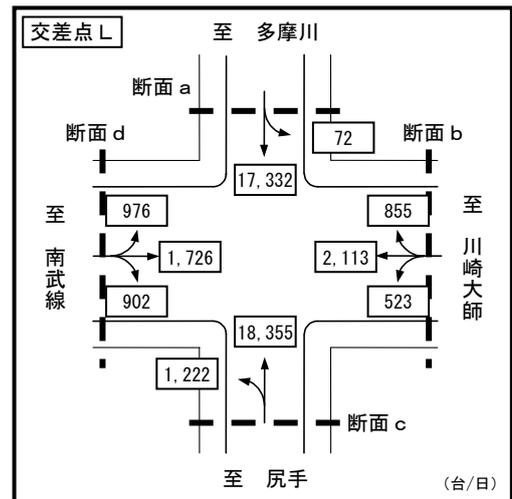
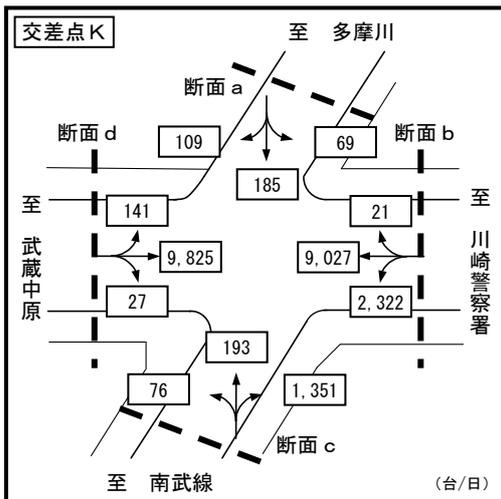
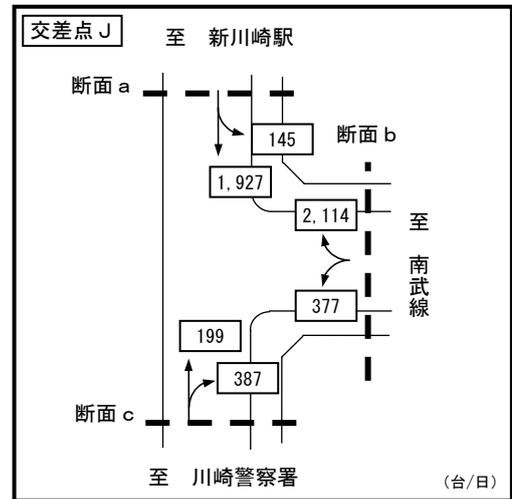
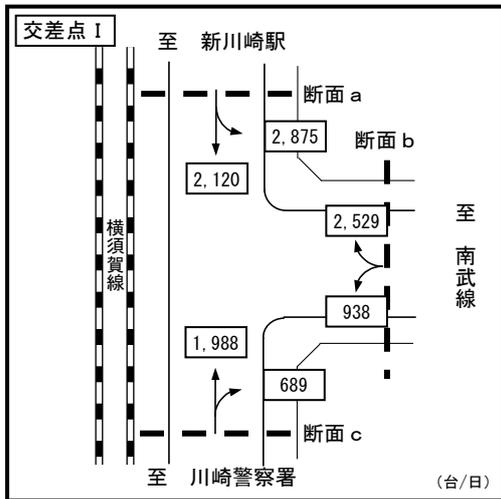
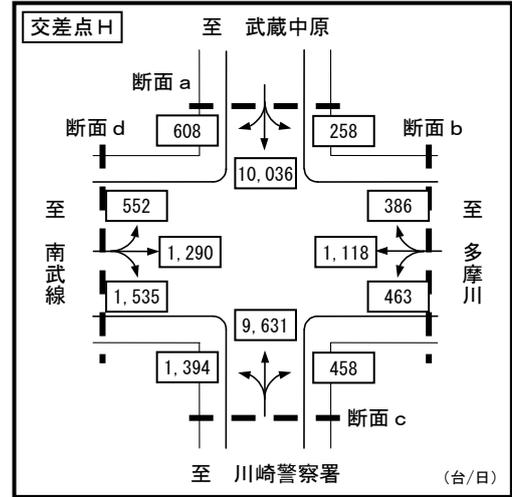
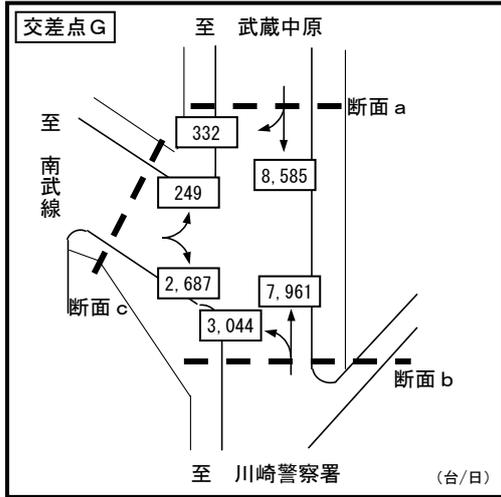
表 4.7.1-3(3) 自動車交通量調査結果

調査地点		項目	12 時間交通量：台/12 時間 (24 時間交通量：台/日)				ピーク時間帯交通量	
			大型車	小型車	合計	大型車 混入率 (%)	二輪車	時間帯 (時)
交差点L [神明町交差点]	断面 a	3,554 (5,311)	22,133 (32,279)	25,687 (37,590)	13.8 (14.1)	2,017 (3,315)	7~8	2,321
	断面 b	661 (884)	3,115 (4,405)	3,776 (5,289)	17.5 (16.7)	381 (548)	16~17	362
	断面 c	3,802 (5,566)	22,497 (32,768)	26,299 (38,334)	14.5 (14.5)	2,013 (3,320)	16~17	2,366
	断面 d	1,181 (1,639)	3,701 (5,300)	4,882 (6,939)	24.2 (23.6)	361 (559)	16~17	459
交差点M [小倉陸橋交差点]	断面 a	1,228 (1,774)	6,495 (8,742)	7,723 (10,516)	15.9 (16.9)	578 (891)	16~17	730
	断面 b	792 (1,204)	3,432 (4,636)	4,224 (5,840)	18.8 (20.6)	310 (454)	11~12、 16~17	398
	断面 c	1,250 (1,626)	6,767 (9,244)	8,017 (10,870)	15.6 (15.0)	588 (905)	16~17	784
交差点N [都町交差点]	断面 a	3,839 (5,619)	22,255 (32,425)	26,094 (38,044)	14.7 (14.8)	2,016 (3,345)	17~18	2,376
	断面 b	2,418 (3,328)	10,144 (14,542)	12,562 (17,870)	19.2 (18.6)	1,019 (1,535)	8~9	1,148
	断面 c	2,833 (4,090)	18,966 (27,273)	21,799 (31,363)	13.0 (13.0)	1,779 (2,946)	7~8	2,071
	断面 d	1,042 (1,383)	6,177 (8,784)	7,219 (10,167)	14.4 (13.6)	762 (1,122)	17~18	676
交差点O [(仮)小倉陸橋 交差点南側交差点]	断面 a	736 (1,193)	3,233 (4,445)	3,969 (5,638)	18.5 (21.2)	344 (535)	11~12	386
	断面 b	350 (482)	1,659 (2,327)	2,009 (2,809)	17.4 (17.2)	165 (265)	16~17	206
	断面 c	457 (801)	1,974 (2,651)	2,431 (3,452)	18.8 (23.2)	217 (328)	11~12	255



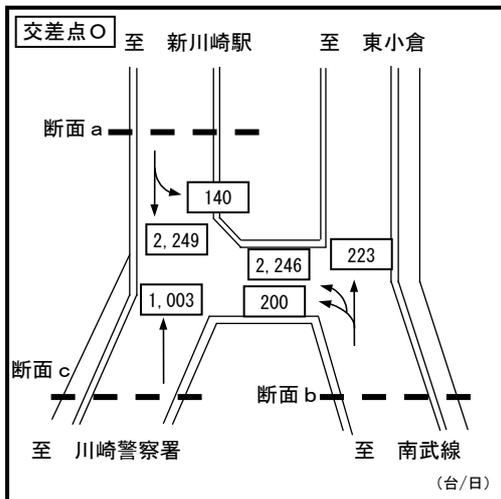
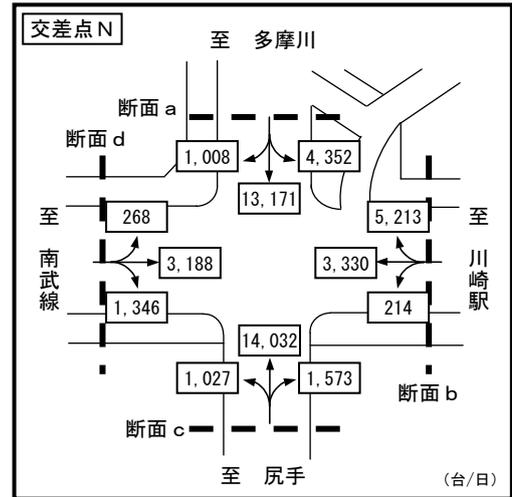
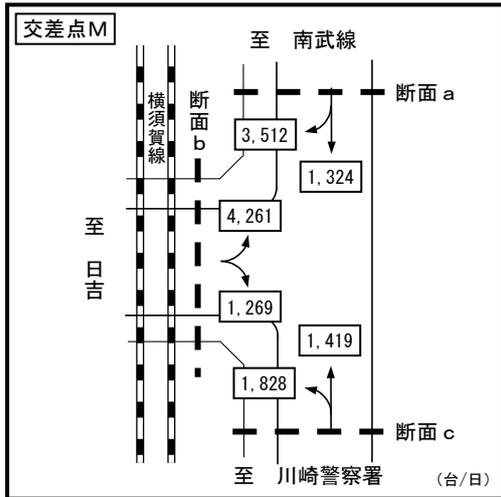
注) 位置は、図4.7.1-1参照。

図 4.7.1-6(1) 交通量調査結果図



注) 位置は、図4.7.1-1参照。

図 4.7.1-6(2) 交通量調査結果図



注) 位置は、図4.7.1-1参照。

図 4.7.1-6(3) 交通量調査結果図

(c) 主要交差点等の交通処理の状況

主要交差点部における交通処理の状況は、調査対象とした 14 の信号交差点のうち 11 交差点で渋滞の発生がみられた。このうち、最大渋滞長さが 100m 以上となる交差点は、交差点D、交差点F、交差点 I、交差点L、交差点M、交差点Nの 6 交差点であった。

なお、主要交差点の交通処理状況の調査結果の詳細は、資料編（資料 7-1、資-506 ページ参照）に示す。

c 交通安全の状況

(a) 交通安全施設の状況

縁石等、植栽帯、ガードレール等による歩車分離状況は、図 4.7.1-7(1)、(2)に、信号機、横断歩道等の交通安全施設設置状況は、図 4.7.1-8(1)、(2)に示すとおりである。

ルート①（市道下沼部29号線、市道下沼部30号線）

ルート①は、歩車分離がなされていない区間がある。また、信号機のない横断歩道が 4 カ所みられる。

ルート②（市道中丸子70号線）

ルート②は、歩車分離がなされていない区間がある。また、信号機のない横断歩道が 4 カ所、歩道橋が 1 カ所みられる。

ルート③（県道大田神奈川）

ルート③は、歩車分離はなされていない。また、横断歩道には、信号機が設置されている。

ルート④（市道上平間68号線、市道田尻町15号線）

ルート④は、概ね縁石等、植栽帯により歩車分離がなされている。また、信号機のない横断歩道が 2 カ所みられる。

ルート⑤（一般国道409号）

ルート⑤は、縁石等、ガードレール等により歩車分離がなされている。また、信号機のない横断歩道が 1 カ所みられる。

ルート⑥（市道上平間 41 号線、市道鹿島田 28 号線、市道鹿島田 204 号線）

ルート⑥は、片側のみしか縁石等により歩車分離がなされていない区間がある。また、信号機のない横断歩道が 2 カ所みられる。

ルート⑦（一般国道409号）

ルート⑦は、概ね縁石等、ガードレール等により歩車分離がなされている。また、横断歩道には、信号機が設置されている。

ルート⑧（市道古市場矢上線）

ルート⑧は、縁石等により歩車分離がなされている。また、信号機のない横断歩道が 1 カ所、歩道橋が 1 カ所みられる。

ルート⑨（市道古市場矢上線等）

ルート⑨は、歩車分離がなされていない区間がある。また、信号機のない横断歩道が3カ所、歩道橋が1カ所みられる。

ルート⑩（市道鹿島田41号線）

ルート⑩は、縁石等、植栽帯により歩車分離がなされている。また、信号機のない横断歩道が2カ所、歩道橋が1カ所みられる。

ルート⑪（市道小向西町34号線）

ルート⑪は、縁石等、植栽帯、ガードレール等により歩車分離がなされている。また、信号機のない横断歩道が9カ所みられる。

ルート⑫（市道幸2号線）

ルート⑫は、縁石等により歩車分離がなされている。また、信号機のない横断歩道が4カ所みられる。

ルート⑬（市道幸4号線等）

ルート⑬は、縁石等、植栽帯により歩車分離がなされている。また、信号機のない横断歩道が4カ所みられる。

ルート⑭（市道塚越49号線、市道塚越56号線）

ルート⑭は、片側のみしか縁石等により歩車分離がなされていない区間、歩車分離がなされていない区間がある。また、信号機のない横断歩道が4カ所みられる。

ルート⑮（市道幸8号線）

ルート⑮は、縁石等、ガードレール等により歩車分離がなされている。また、信号機のない横断歩道が3カ所、歩道橋が1カ所みられる。

ルート⑯（市道夢見ヶ崎第4号線）

ルート⑯は、概ね縁石等により歩車分離がなされている。また、信号機のない横断歩道が12カ所、歩道橋が1カ所みられる。

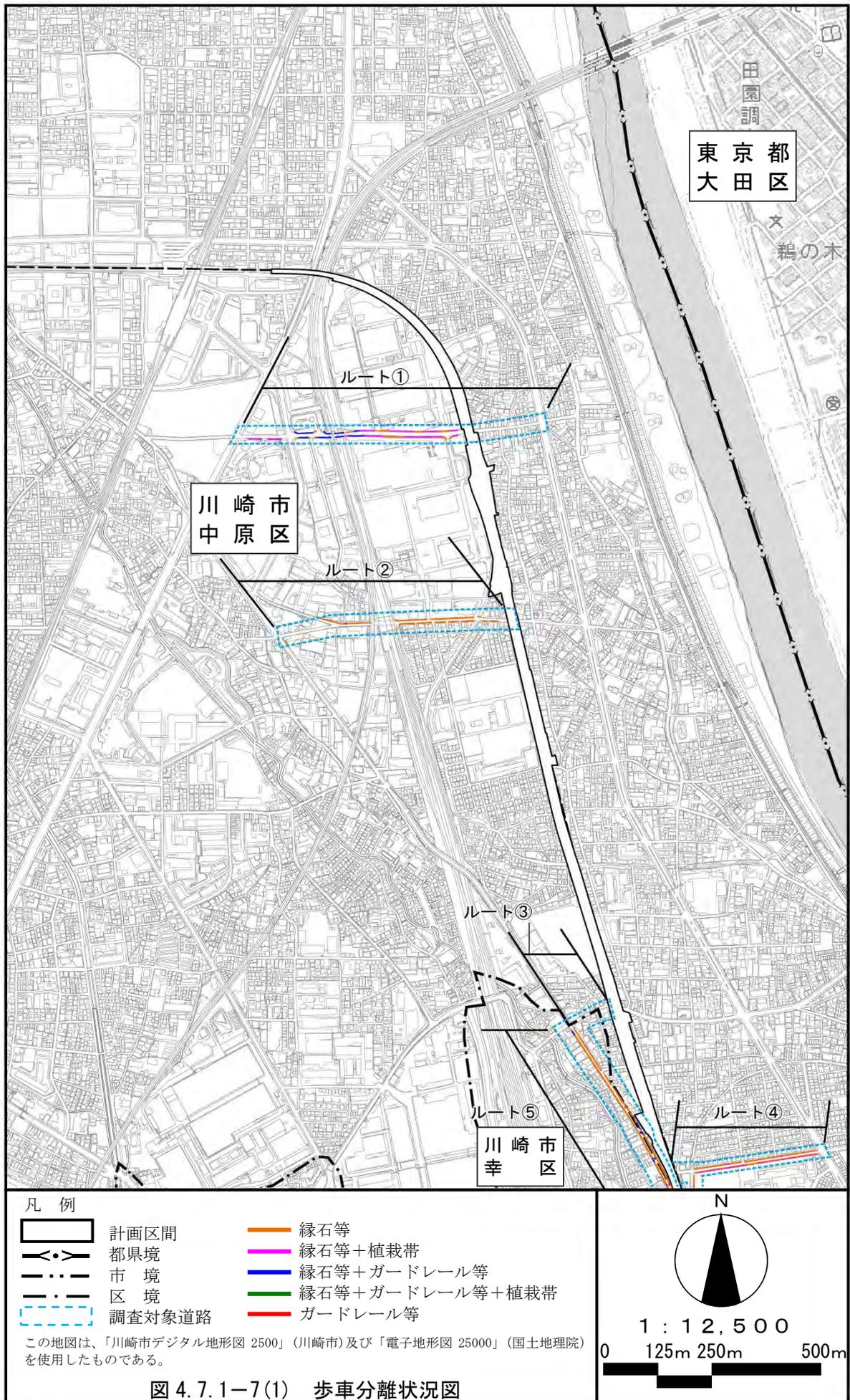


図 4.7.1-7(1) 歩車分離状況図

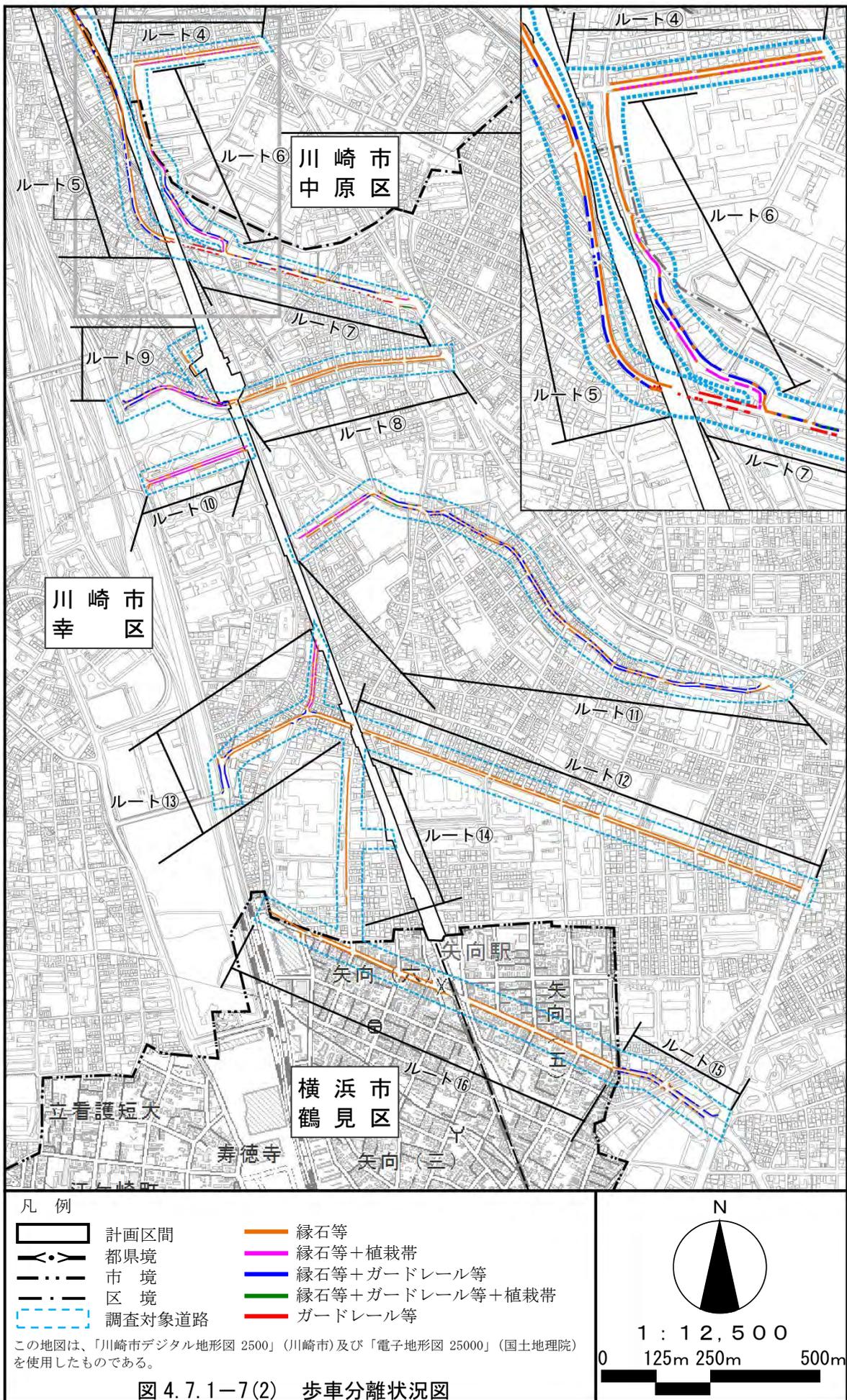
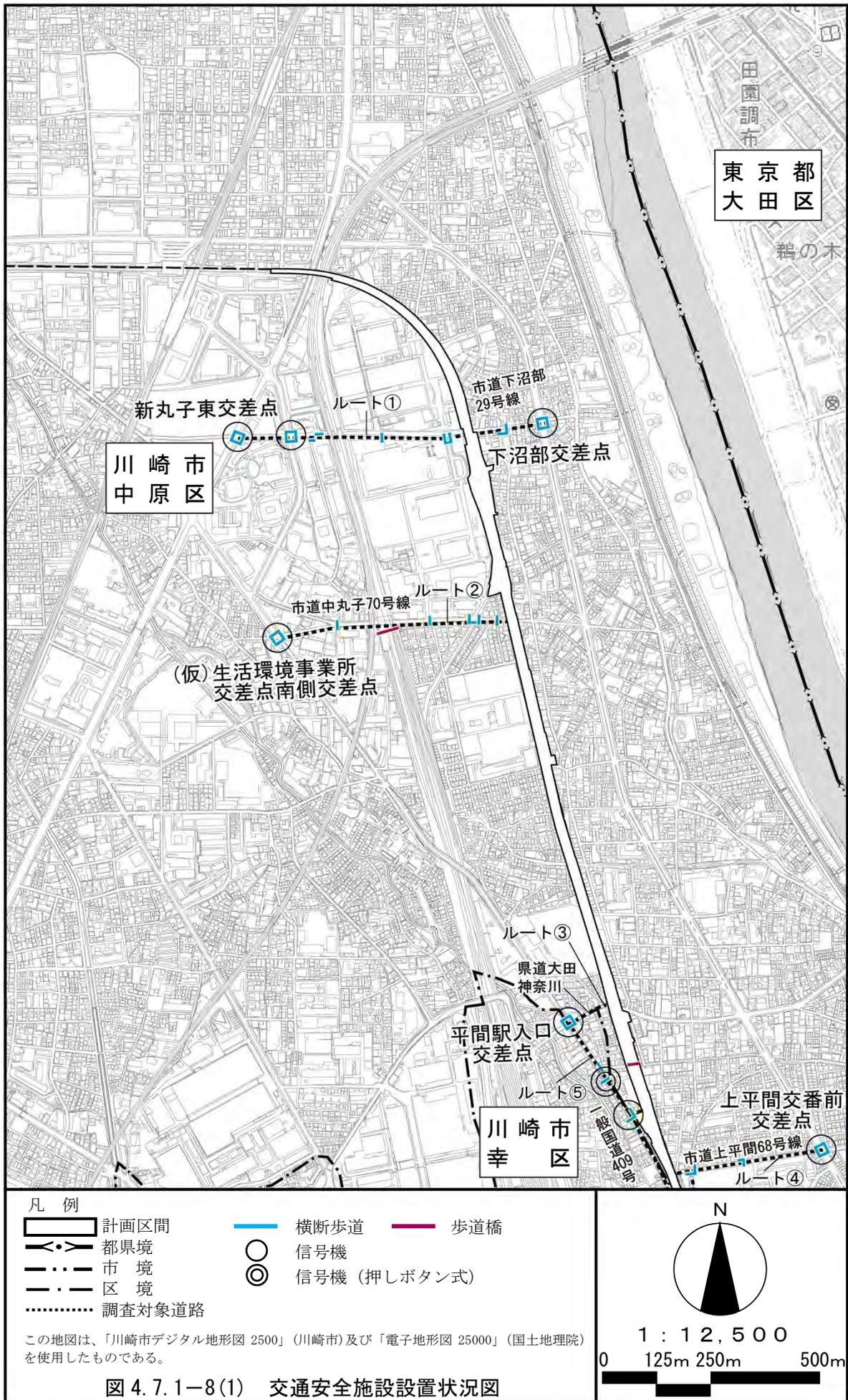
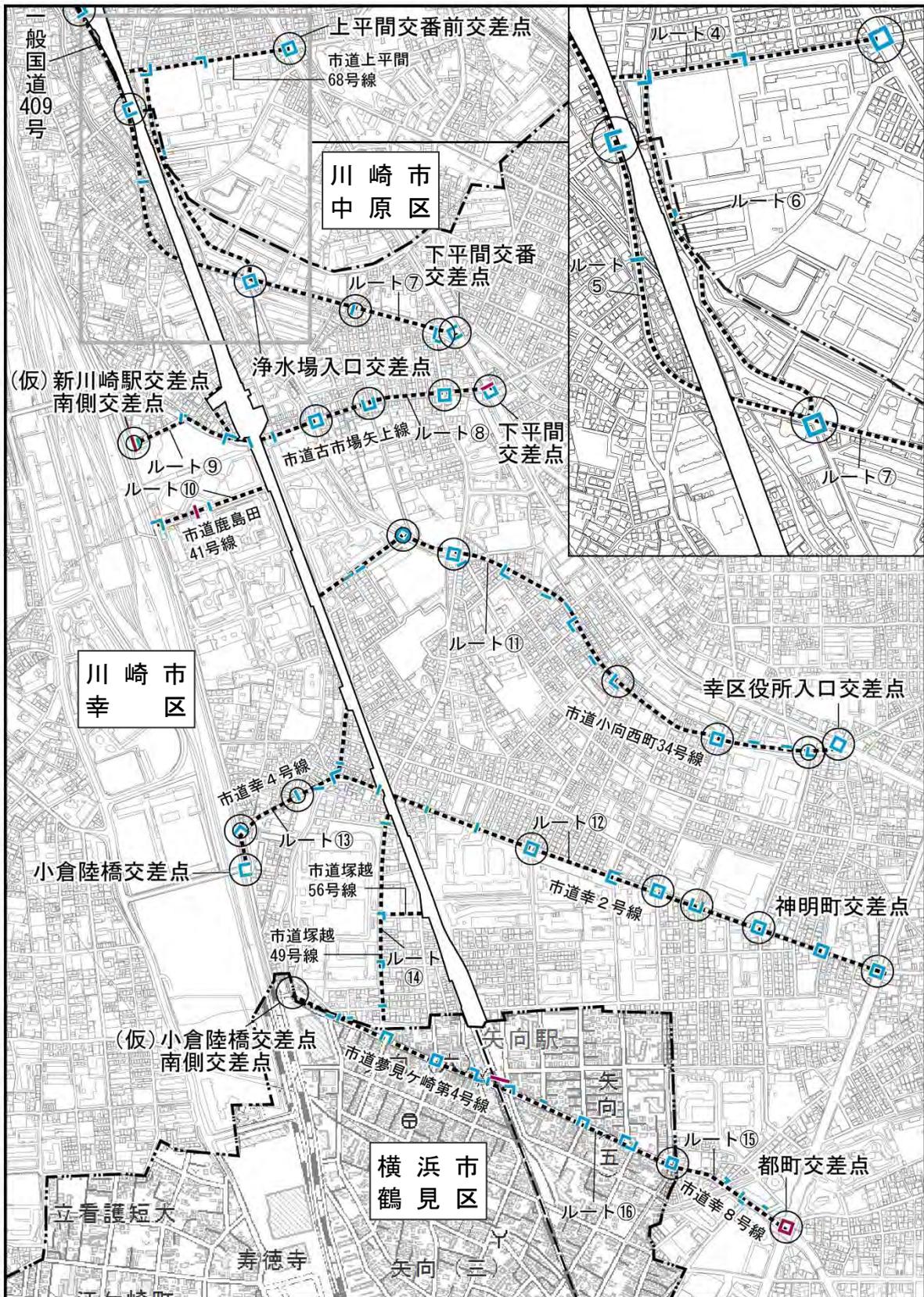


図 4.7.1-7(2) 歩車分離状況図



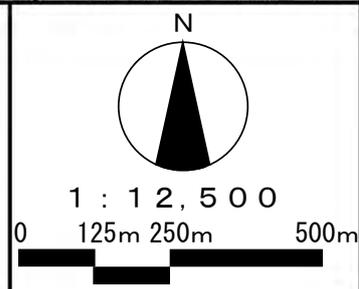


凡例

- | | | | | | |
|--|--------|--|--------------|--|-----|
| | 計画区間 | | 横断歩道 | | 歩道橋 |
| | 都県境 | | 信号機 | | |
| | 市境 | | 信号機 (押しボタン式) | | |
| | 区境 | | | | |
| | 調査対象道路 | | | | |

この地図は、「川崎市デジタル地形図 2500」（川崎市）及び「電子地形図 25000」（国土地理院）を使用したものである。

図 4.7.1-8(2) 交通安全施設設置状況図



(b) 交通事故の発生状況

調査対象道路の令和3年における交通事故の発生状況は、表 4.7.1-4 及び図 4.7.1-9 に示すとおりである。

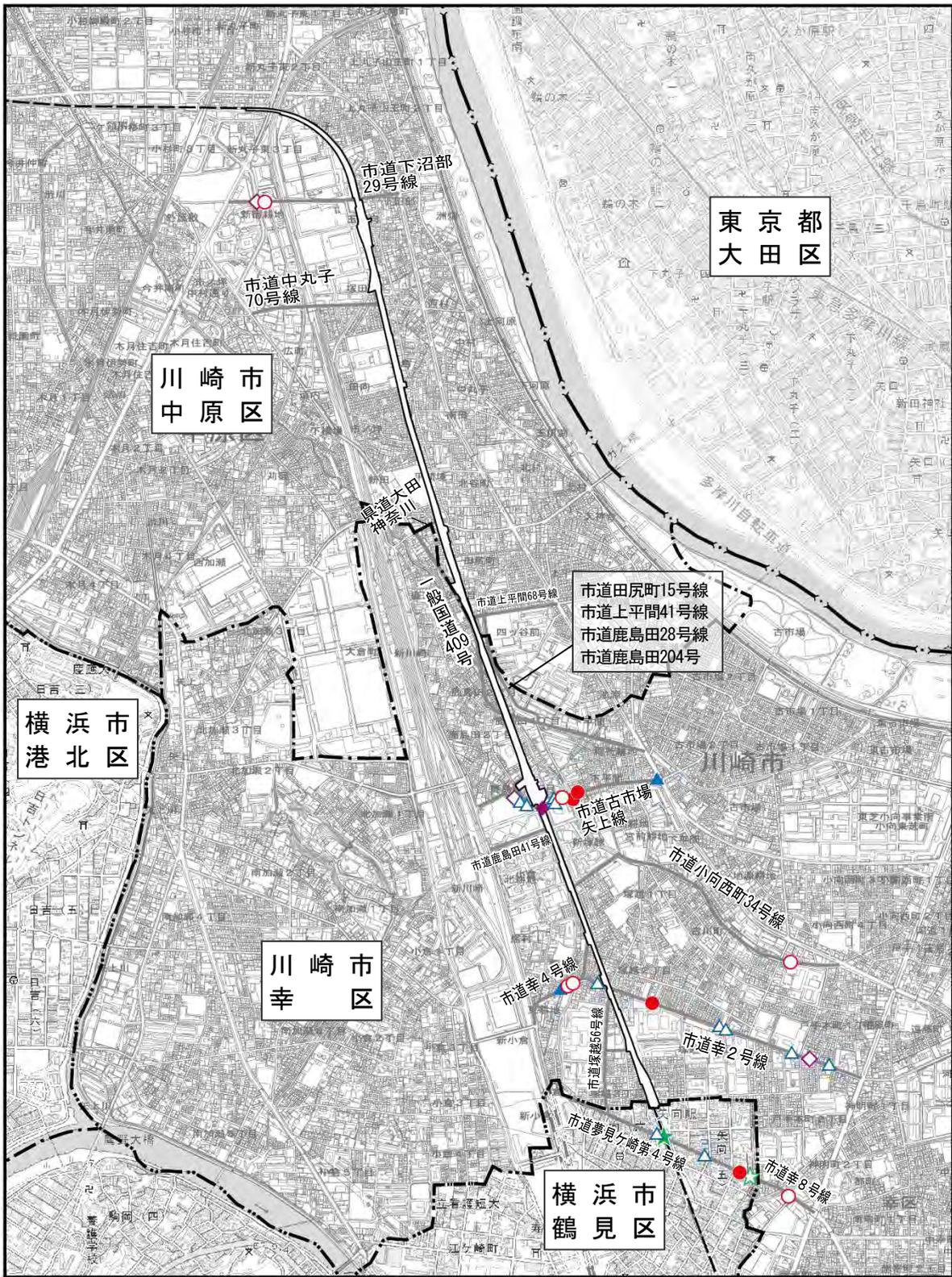
交通事故の発生形態をみると、自動車対自転車 が 11 件と最も多く、次いで自動車対自動車が 6 件となっている。

表 4.7.1-4 交通事故発生状況

—令和3年—

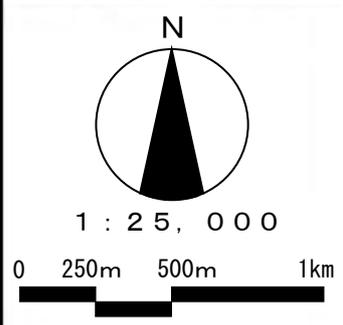
事故形態	件数
自動車対自動車	6
自動車対自転車	11
自動車対自動二輪車	3
自動車対物（ブロック塀）	1
自動車対歩行者	4
自転車対自転車	2
自動二輪車対自転車	1
自転車単独	1
合 計	29

出典：中原警察署ヒアリング
幸警察署ヒアリング
鶴見警察署ヒアリング



- 凡例
- 計画区間
 - 都県境
 - 市境
 - 区境
 - 工事用車両ルート

- 自動車 対 自動車
- △ 自動車 対 自転車
- ◇ 自動車 対 自動二輪車
- ★ 自動車 対 物(ブロック塀)
- 自動車 対 歩行者
- ▲ 自転車 対 自転車
- ◆ 自動二輪車 対 自転車
- ★ 自転車単独



この地図は、「川崎市デジタル地形図 2500」(川崎市)及び「電子地形図 25000」(国土地理院)を使用したものである。

図4.7.1-9 交通事故発生状況図

(イ) 地形等の状況

地形等については、計画区間は平坦な地形となっているが、計画区間周辺は主に人工地形である盛土地となっており、低地の微高地である自然堤防及び砂堆・砂州や低地の一般面である旧河道も分布している。

(ウ) 土地利用の状況

計画区間は、現在、そのほとんどが現状のJR南武線の路線となっている。計画区間周辺は、主に住宅用地、集合住宅用地となっているほか、学校をはじめとした文教・厚生用地や軽工業用地等がみられる。

都市計画区域の指定状況については、計画区間周辺は主に市街化区域となっており、第一種住居地域及び第一種中高層住居専用地域が多くみられる。また、計画区間北部には近隣商業地域、商業地域及び工業地域が、計画区間南部には準工業地域及び工業地域が多くみられる。

(エ) 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

地域環境管理計画の地域別環境保全水準は、交通安全、交通混雑については、「生活環境の保全に支障のないこと。」と定められている。

(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。」と設定した。

(3) 予測及び評価

ア 予測

(ア) 予測項目

予測項目は、工事用車両の走行に係る交通安全及び交通流への影響とした。

(イ) 予測地域・予測地点

a 交通安全への影響

工事用車両の走行に係る交通安全への影響の予測対象道路は、図 4.7.1-10 に示すとおりである。

b 交通流への影響

予測地点は、図 4.7.1-10 に示すとおりである。

工事用車両の走行に係る交通流への影響は、交差点 A（下沼部交差点）、交差点 B（新丸子東交差点）、交差点 C（(仮)生活環境事業所交差点南側交差点）、交差点 D（平間駅入口交差点）、交差点 E（上平間交番前交差点）、交差点 F（浄水場入口交差点）、交差点 G（下平間交番交差点）、交差点 H（下平間交差点）、交差点 I（(仮)新川崎駅交差点南側交差点）、交差点 J（(仮)パークシティ西側交差点）、交差点 K（幸区役所入口交差点）、交差点 L（神明町交差点）、交差点 M（小倉陸橋交差点）、交差点 N（都町交差点）、交差点 O（(仮)小倉陸橋交差点南側交差点）とした。

(ウ) 予測時期

予測時期は、工事期間中で大型車の台数が多くなる時期（ピーク日）とし、工事開始後 72 ヶ月目とした。詳細な内容は、資料編（資料 1-2、資-8 ページ参照）に示す。

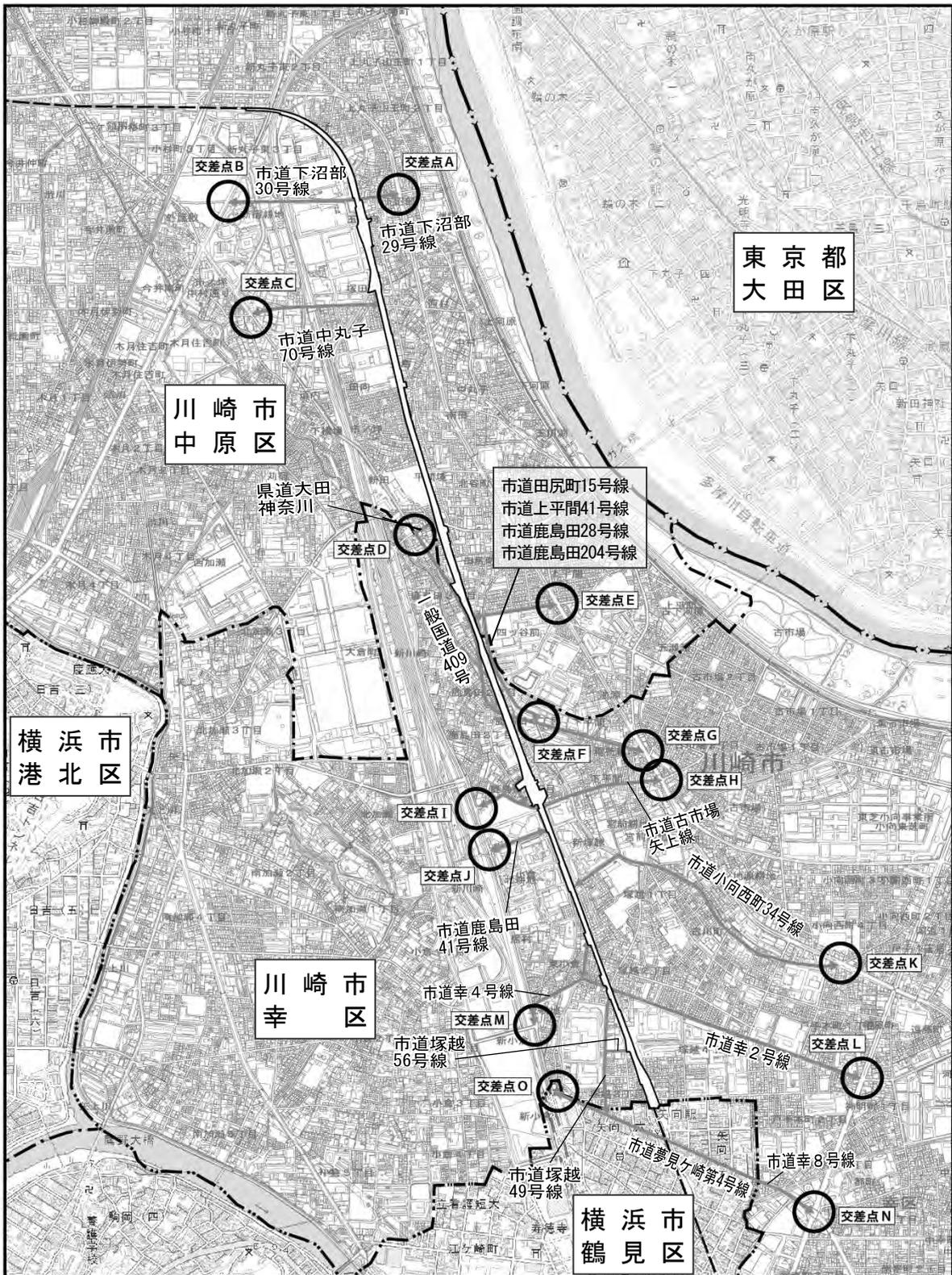
(エ) 予測方法

a 交通安全への影響

工事用車両の走行に係る交通安全への影響は、予測対象道路の交通安全施設等の状況を考慮して予測した。

b 交通流への影響

交差点需要率及び車線別の交通混雑度は、「平面交差の計画と設計 基礎編」（平成30年11月（一社）交通工学研究会）に示される方法により予測した。



凡例

	計画区間		交差点需要率及び車線別の混雑度
	都県境		予測対象道路
	市境		
	区境		

この地図は、「川崎市デジタル地形図 2500」（川崎市）及び「電子地形図 25000」（国土地理院）を使用したものである。

N

1 : 25,000

0 250m 500m 1km

図 4.7.1-10 交通安全及び交通流への影響の予測地点図

(オ) 予測条件

a 予測時間帯

予測時間帯については、交差点における総流入交通量に基づき、以下に示すとおり、将来予測交通量(将来一般交通量と工事用車両の合計台数)が最大となる時間帯とした。詳細な内容は、資料編(資料7-3(1)、資-624ページ参照)に示す。

- ・交差点A(下沼部交差点): 8時~9時
- ・交差点B(新丸子東交差点): 17時~18時
- ・交差点C((仮)生活環境事業所交差点南側交差点): 10時~11時
- ・交差点D(平間駅入口交差点): 15時~16時
- ・交差点E(上平間交番前交差点): 8時~9時
- ・交差点F(浄水場入口交差点): 10時~11時
- ・交差点G(下平間交番交差点): 8時~9時
- ・交差点H(下平間交差点): 8時~9時
- ・交差点I((仮)新川崎駅交差点南側交差点): 14時~15時
- ・交差点J((仮)パークシティ西側交差点): 16時~17時
- ・交差点K(幸区役所入口交差点): 10時~11時
- ・交差点L(神明町交差点): 7時~8時
- ・交差点M(小倉陸橋交差点): 16時~17時
- ・交差点N(都町交差点): 7時~8時
- ・交差点O((仮)小倉陸橋交差点南側交差点): 11時~12時

b 交通条件等

予測に用いる交通条件を以下に示す。なお、詳細な内容は資料編(資料7-3(2)、資-640ページ参照)に示す。

(a) 将来一般交通量

将来一般交通量は、現況交通量と同様とし、現地調査結果を基に表4.7.1-5に示すとおり設定した。

なお、将来一般交通量の設定にあたっては、「第2章 周辺地域の概況及び環境の特性」(52ページ参照)に示したとおり、計画区間周辺の主要な道路における過去10年間の交通量が概ね同程度となっていることから、伸び率を1とし、現況交通量に渋滞長を考慮した交通量とした。

表 4.7.1-5 予測地点の将来一般交通量（交差点流入交通量）

単位：台/時

予測地点 (交差点名)	予測時間帯	小型車類	大型車類	合計
交差点A (下沼部交差点)	8時～9時	1,050	215	1,265
交差点B (新丸子東交差点)	17時～18時	1,576	103	1,679
交差点C ((仮) 生活環境事業所交差点南側交差点)	10時～11時	571	120	691
交差点D (平間駅入口交差点)	15時～16時	923	109	1,032
交差点E (上平間交番前交差点)	8時～9時	933	189	1,122
交差点F (浄水場入口交差点)	10時～11時	415	121	536
交差点G (下平間交番交差点)	8時～9時	1,258	282	1,540
交差点H (下平間交差点)	8時～9時	1,364	353	1,717
交差点I ((仮) 新川崎駅交差点南側交差点)	14時～15時	674	99	773
交差点J ((仮) パークシティ西側交差点)	16時～17時	327	38	365
交差点K (幸区役所入口交差点)	10時～11時	1,186	279	1,465
交差点L (神明町交差点)	7時～8時	2,268	418	2,686
交差点M (小倉陸橋交差点)	16時～17時	845	107	952
交差点N (都町交差点)	7時～8時	2,651	456	3,107
交差点O ((仮) 小倉陸橋交差点南側交差点)	11時～12時	329	92	421

(b) 工事用車両台数

工事用車両台数は、表4.7.1-6に示すとおりとした。

表 4.7.1-6 予測地点の工事用車両台数（交差点流入交通量）

単位：台/時

予測地点 (交差点名)	予測時間帯	小型車類	大型車類	合計
交差点A (下沼部交差点)	8時～9時	0	12	12
交差点B (新丸子東交差点)	17時～18時	14	0	14
交差点C ((仮) 生活環境事業所交差点南側交差点)	10時～11時	0	8	8
交差点D (平間駅入口交差点)	15時～16時	0	8	8
交差点E (上平間交番前交差点)	8時～9時	0	12	12
交差点F (浄水場入口交差点)	10時～11時	0	24	24
交差点G (下平間交番交差点)	8時～9時	0	12	12
交差点H (下平間交差点)	8時～9時	0	12	12
交差点I ((仮) 新川崎駅交差点南側交差点)	14時～15時	0	8	8
交差点J ((仮) パークシティ西側交差点)	16時～17時	0	12	12
交差点K (幸区役所入口交差点)	10時～11時	0	8	8
交差点L (神明町交差点)	7時～8時	14	0	14
交差点M (小倉陸橋交差点)	16時～17時	0	12	12
交差点N (都町交差点)	7時～8時	14	0	14
交差点O ((仮) 小倉陸橋交差点南側交差点)	11時～12時	0	4	4

(c) 将来予測交通量

将来予測交通量は、①将来一般交通量に②工事用車両台数を加えた台数（①＋②）とし、表4.7.1-7に示すとおりとした。

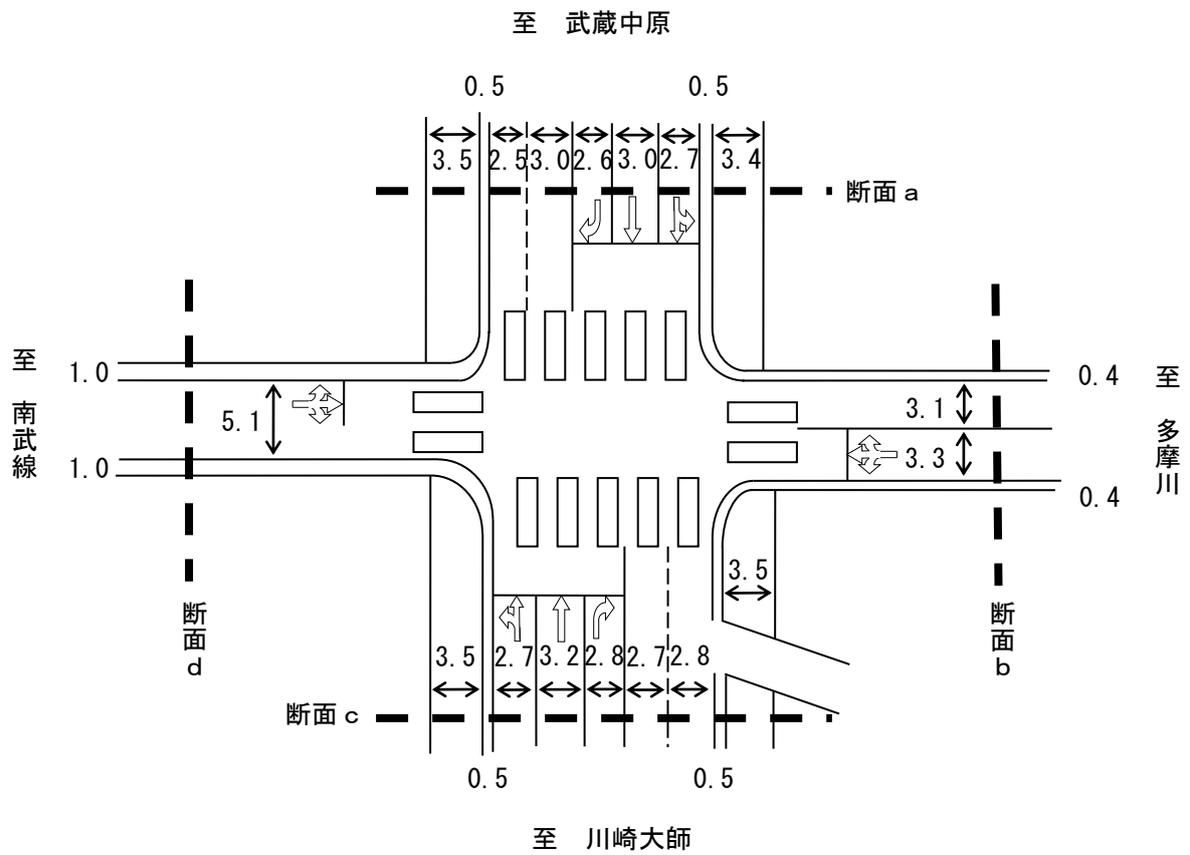
表 4.7.1-7 予測地点の将来予測交通量（交差点流入交通量）

単位：台/時

予測地点 (交差点名)	予測時間帯	小型車類	大型車類	合計
交差点A (下沼部交差点)	8時～9時	1,050	227	1,277
交差点B (新丸子東交差点)	17時～18時	1,590	103	1,693
交差点C ((仮) 生活環境事業所交差点南側交差点)	10時～11時	571	128	699
交差点D (平間駅入口交差点)	15時～16時	923	117	1,040
交差点E (上平間交番前交差点)	8時～9時	933	201	1,134
交差点F (浄水場入口交差点)	10時～11時	415	145	560
交差点G (下平間交番交差点)	8時～9時	1,258	294	1,552
交差点H (下平間交差点)	8時～9時	1,364	365	1,729
交差点I ((仮) 新川崎駅交差点南側交差点)	14時～15時	674	107	781
交差点J ((仮) パークシティ西側交差点)	16時～17時	327	50	377
交差点K (幸区役所入口交差点)	10時～11時	1,186	287	1,473
交差点L (神明町交差点)	7時～8時	2,282	418	2,700
交差点M (小倉陸橋交差点)	16時～17時	845	119	964
交差点N (都町交差点)	7時～8時	2,665	456	3,121
交差点O ((仮) 小倉陸橋交差点南側交差点)	11時～12時	329	96	425

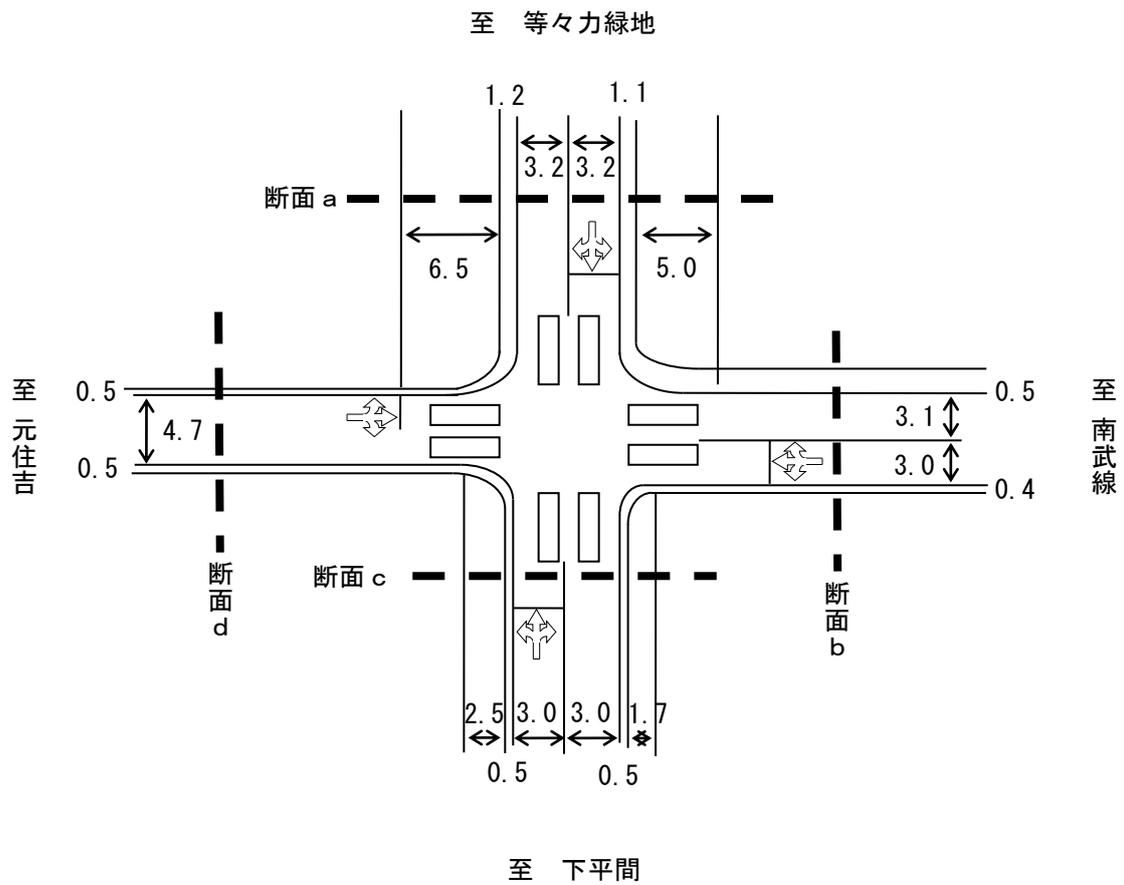
c 交差点等の状況

交差点需要率を求める交差点等の状況は、図4.7.1-11(1)～(15)に示すとおりである。



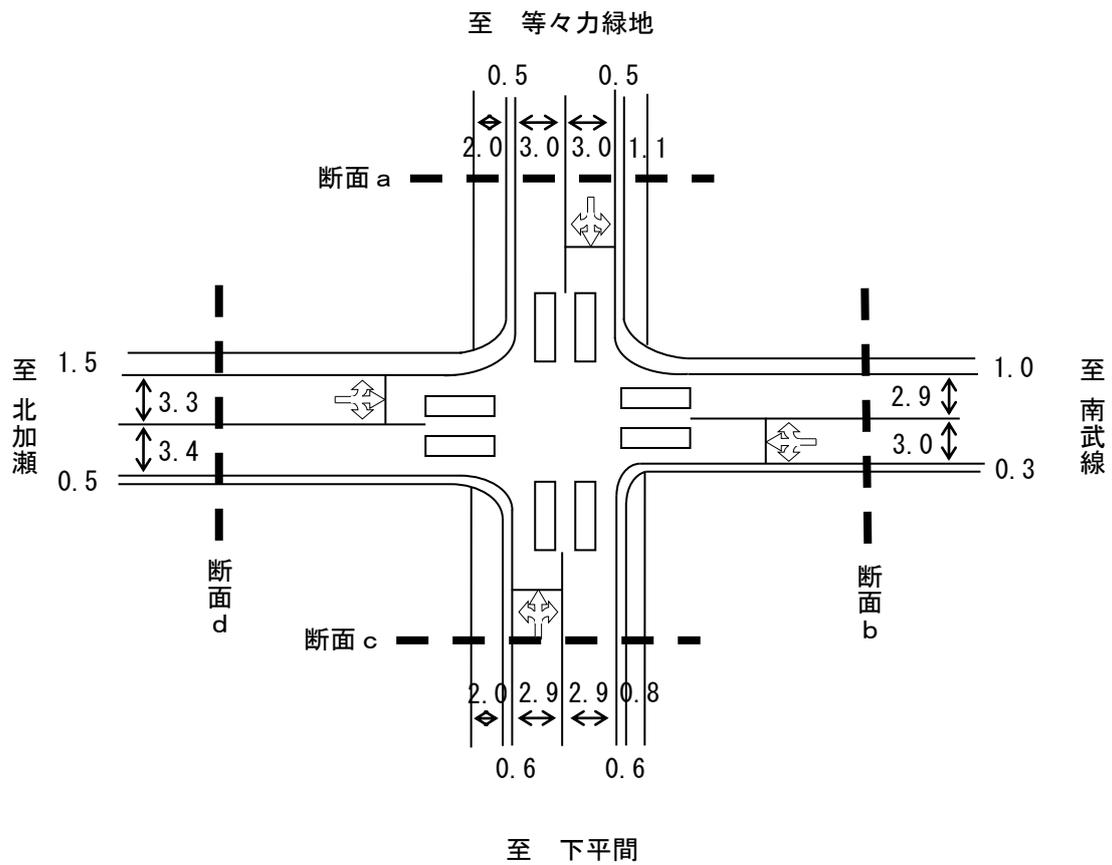
[単位 : m 1/500]

図 4.7.1-11(1) 交差点等の状況 (交差点 A (下沼部交差点))



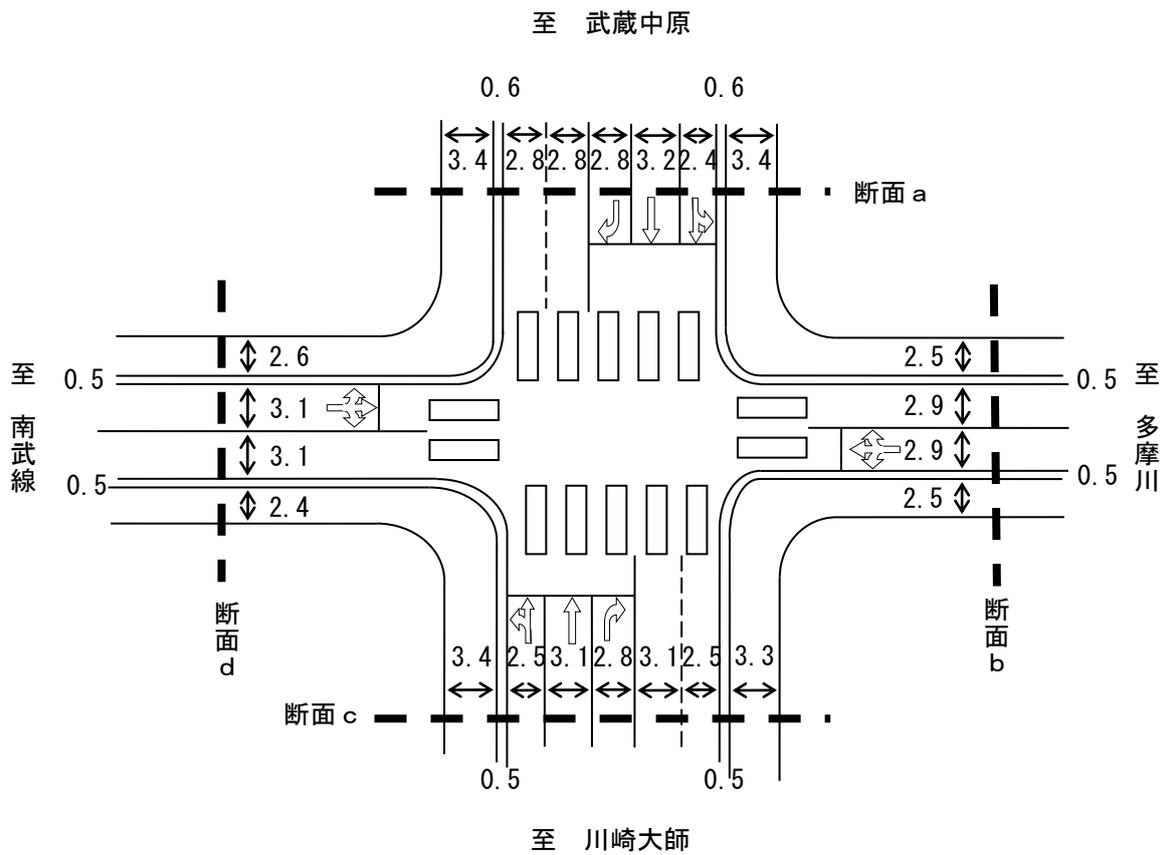
[単位 : m 1/500]

図 4.7.1-11(3) 交差点等の状況 (交差点C ((仮)生活環境事業所交差点南側交差点))



[単位 : m 1/500]

図 4.7.1-11(4) 交差点等の状況 (交差点D (平間駅入口交差点))



[単位 : m 1/500]

図 4.7.1-11(5) 交差点等の状況 (交差点 E (上平間交番前交差点))

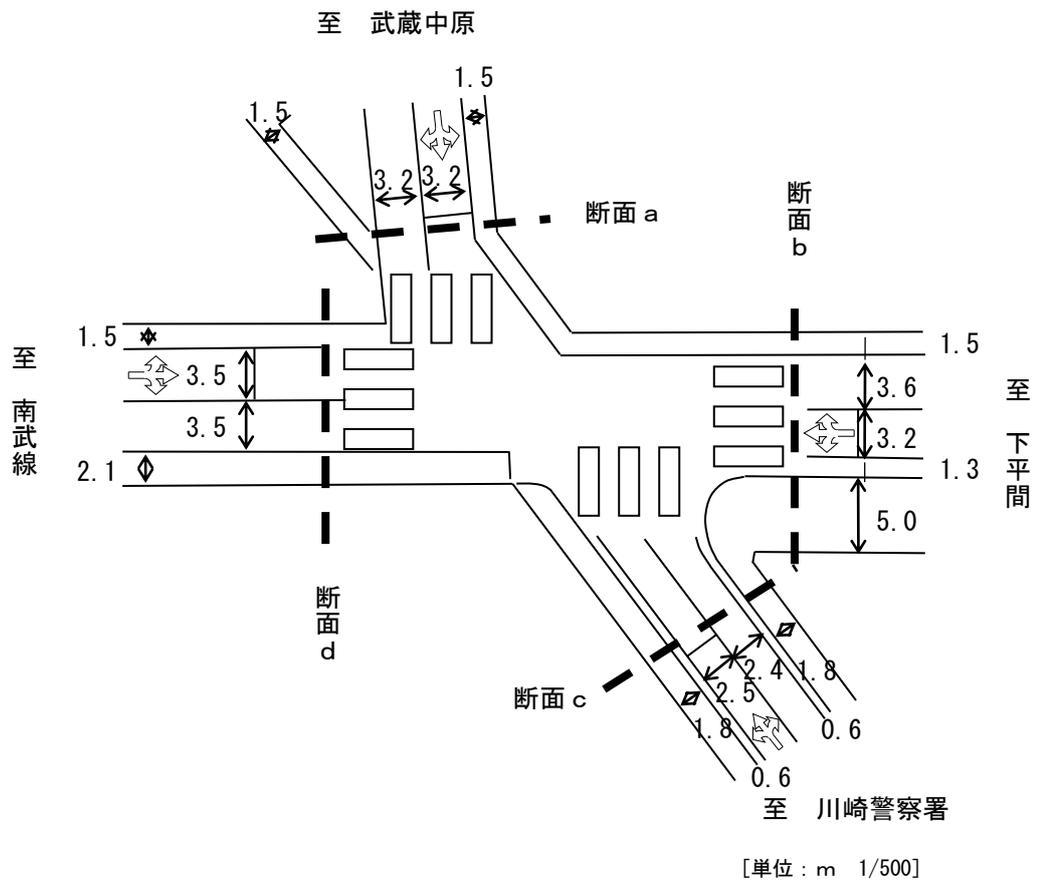
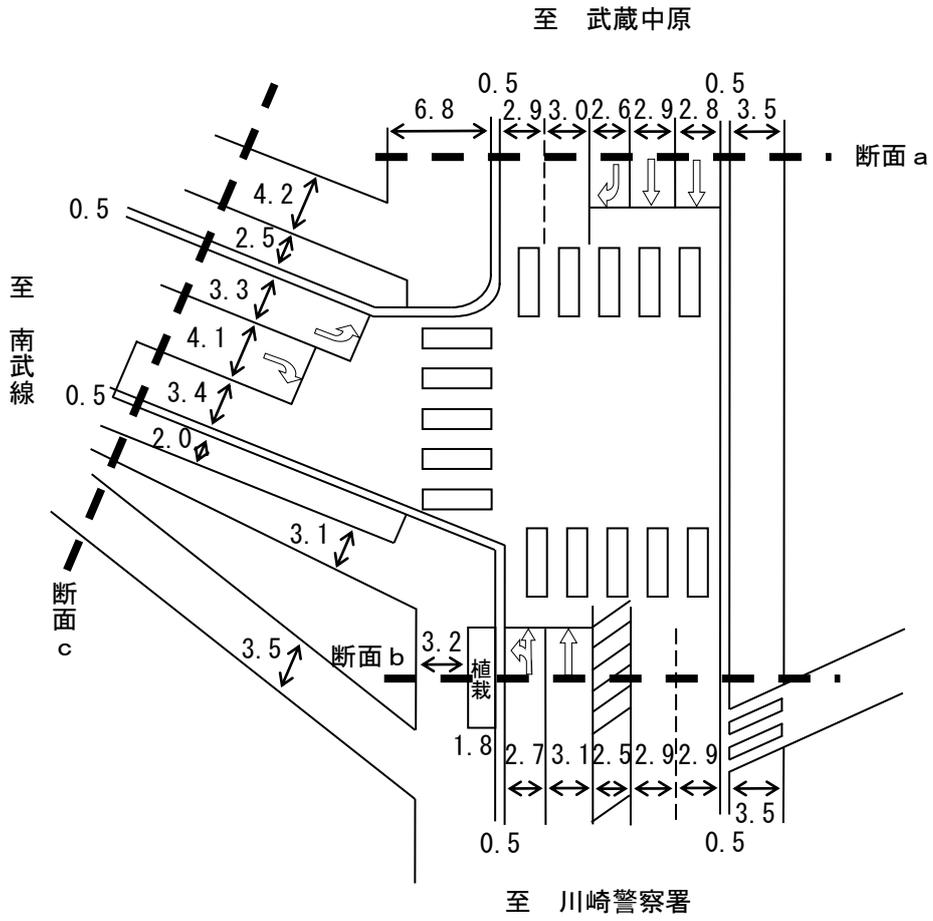
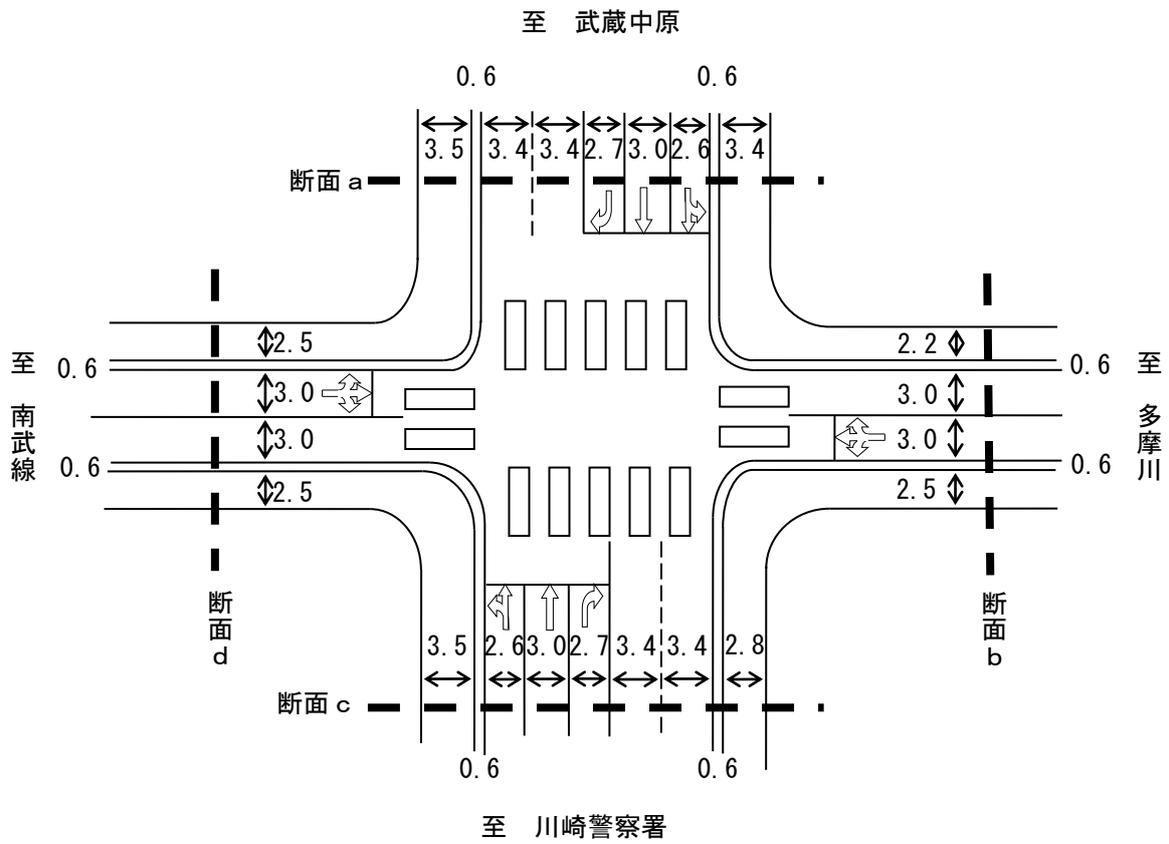


図 4.7.1-11(6) 交差点等の状況 (交差点 F (浄水場入口交差点))



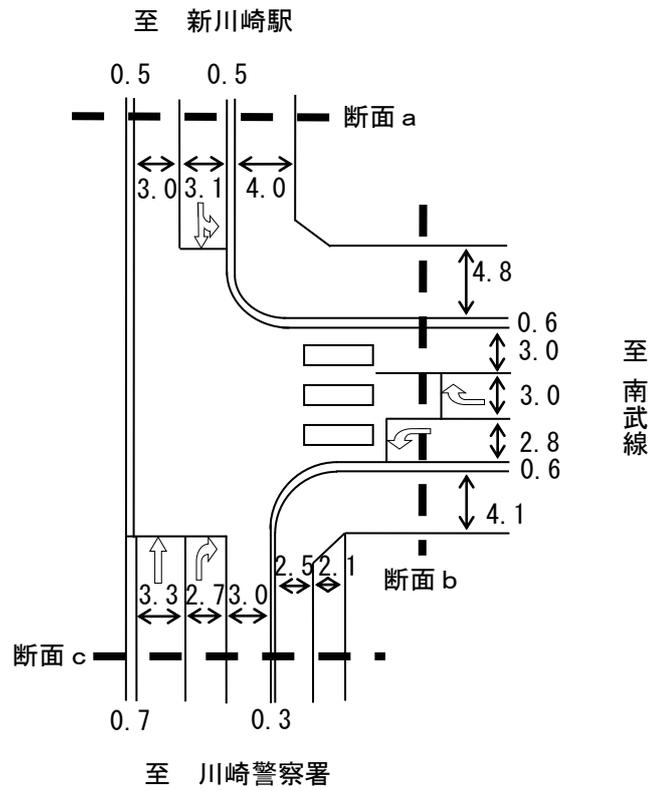
[単位 : m 1/500]

図 4.7.1-11(7) 交差点等の状況 (交差点G (下平間交番交差点))



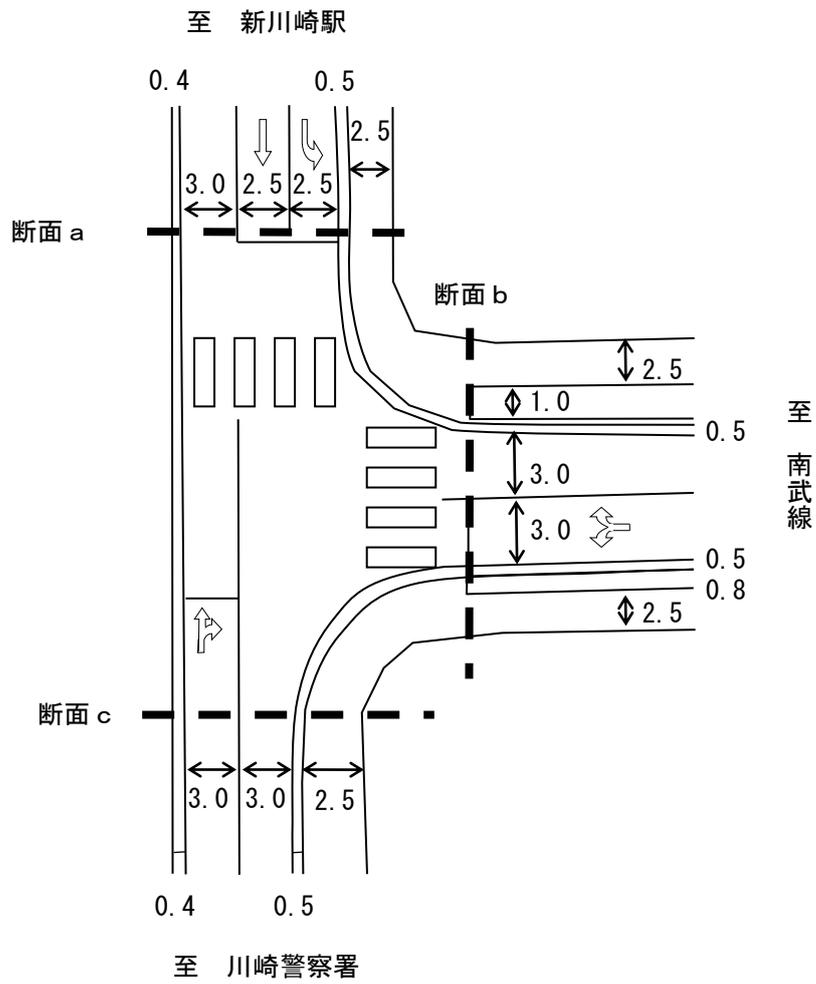
[単位 : m 1/500]

図 4.7.1-11(8) 交差点等の状況 (交差点H (下平間交差点))



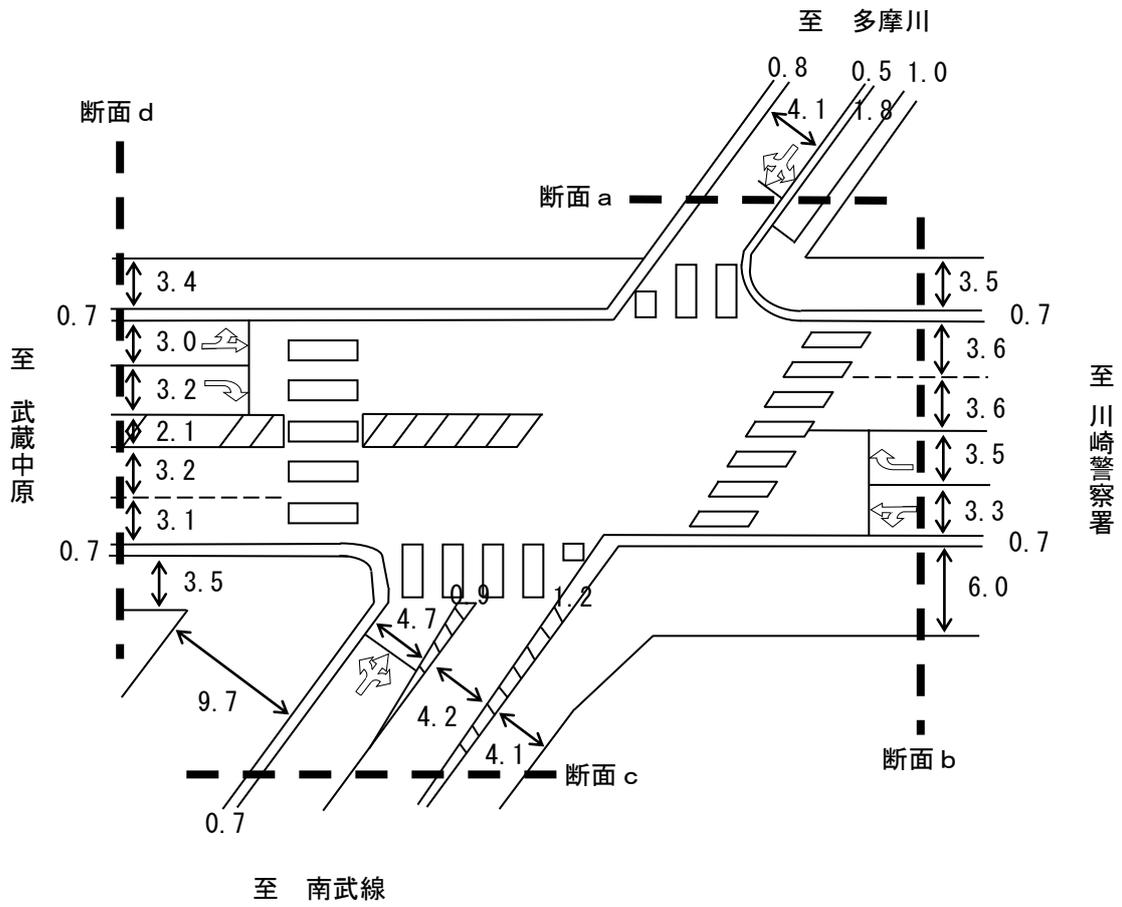
[単位 : m 1/500]

図 4.7.1-11(9) 交差点等の状況 (交差点 I ((仮)新川崎駅交差点南側交差点))



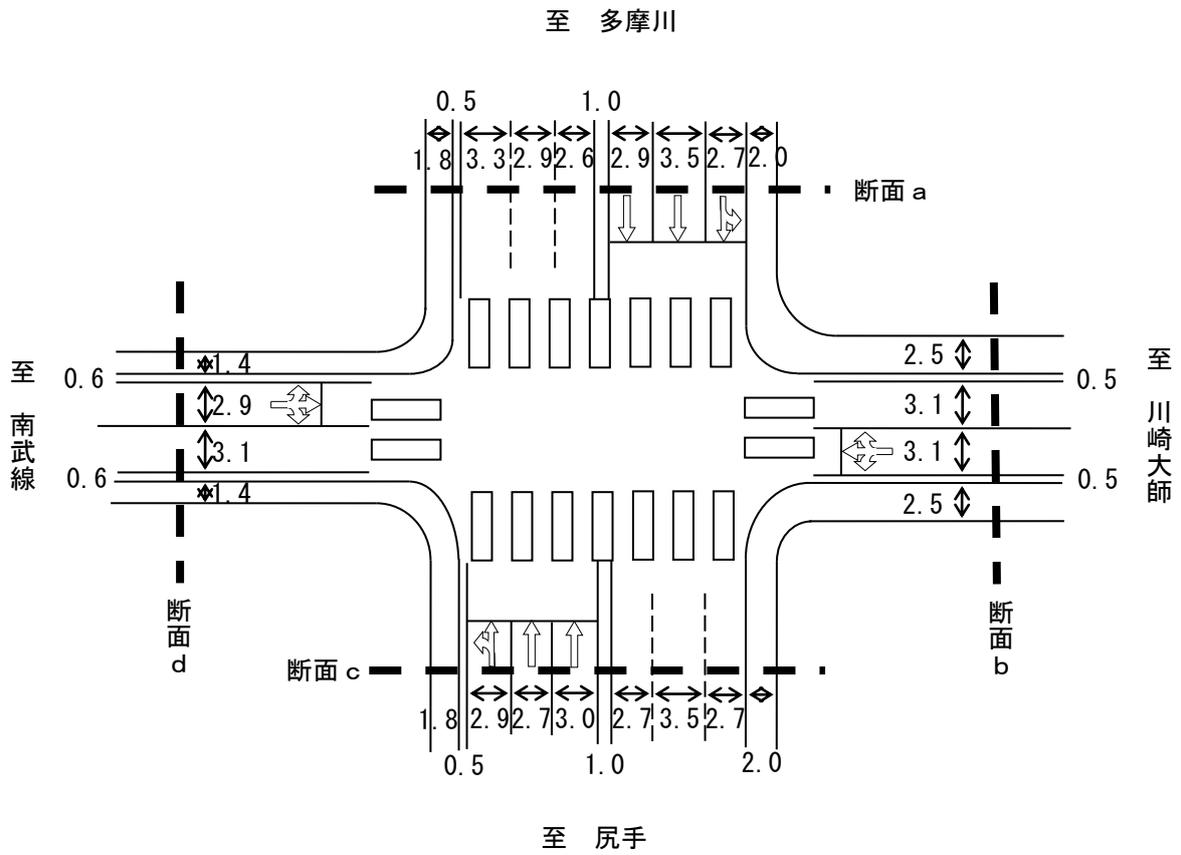
[単位 : m 1/500]

図 4.7.1-11(10) 交差点等の状況 (交差点J ((仮)パークシティ西側交差点))



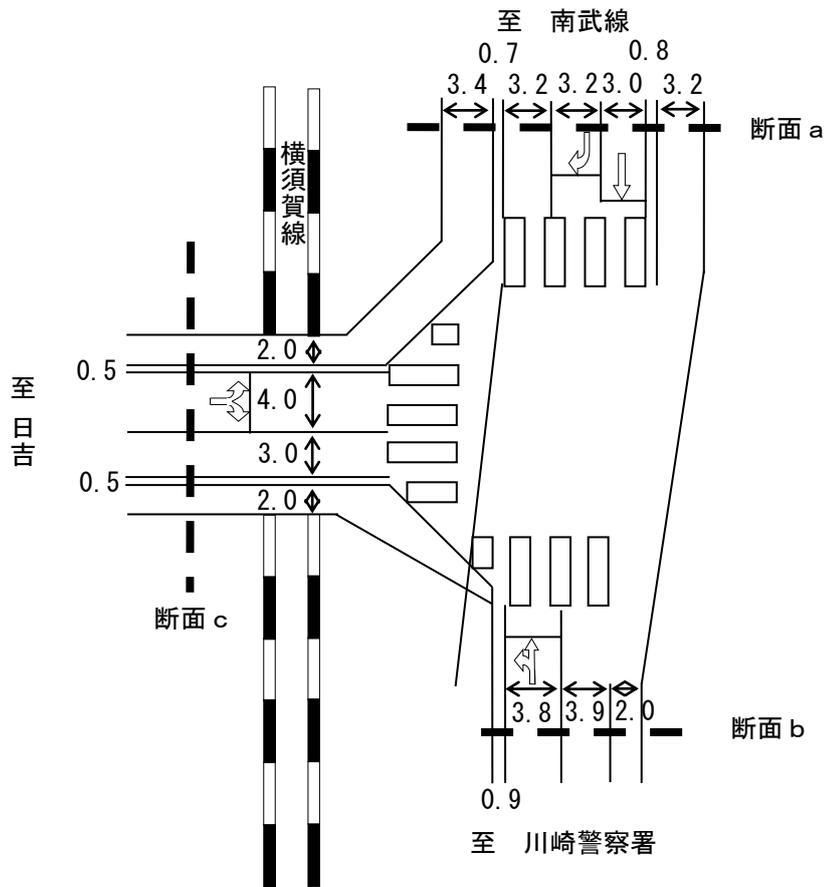
[単位 : m 1/500]

図 4.7.1-11(11) 交差点等の状況 (交差点K (幸区役所入口交差点))



[単位 : m 1/500]

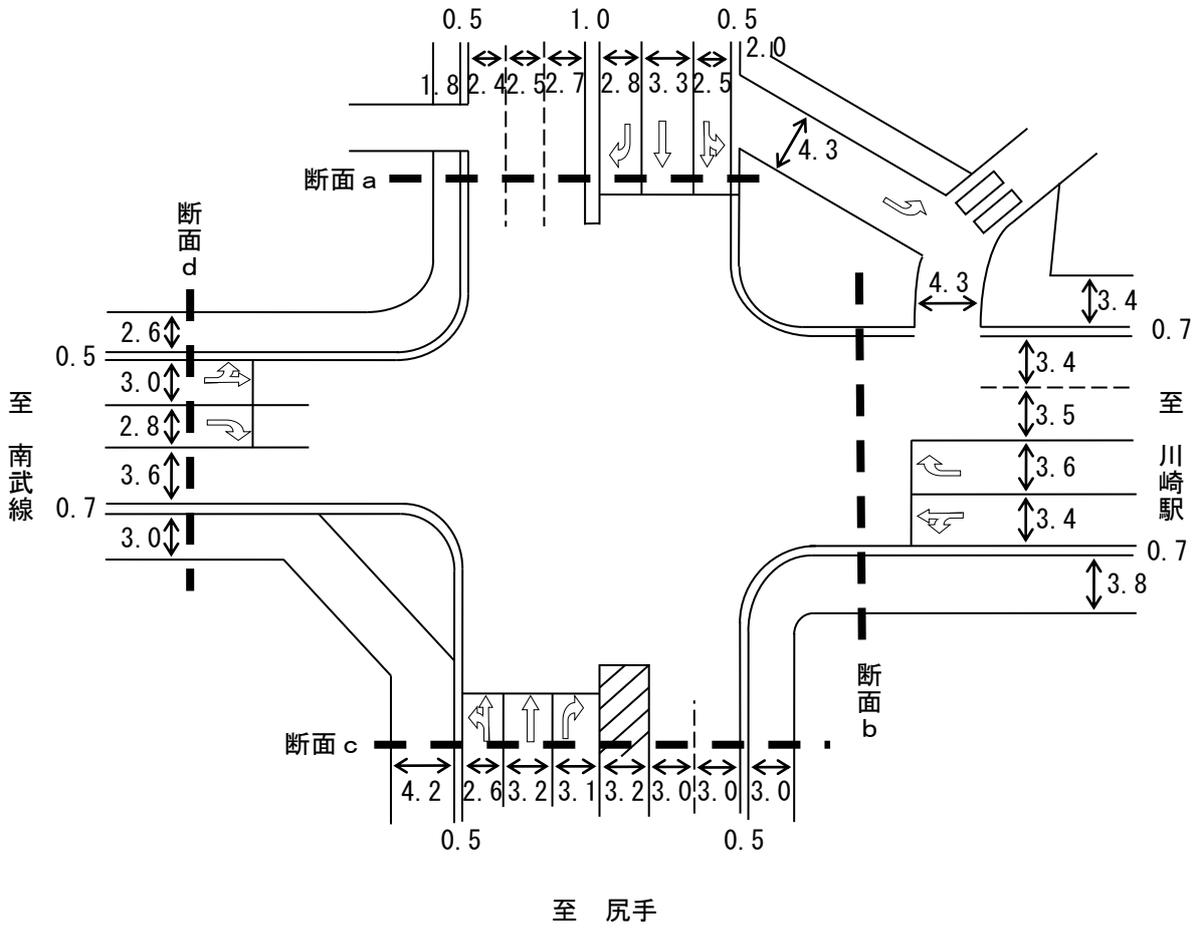
図 4.7.1-11(12) 交差点等の状況 (交差点 L (神明町交差点))



[単位 : m 1/500]

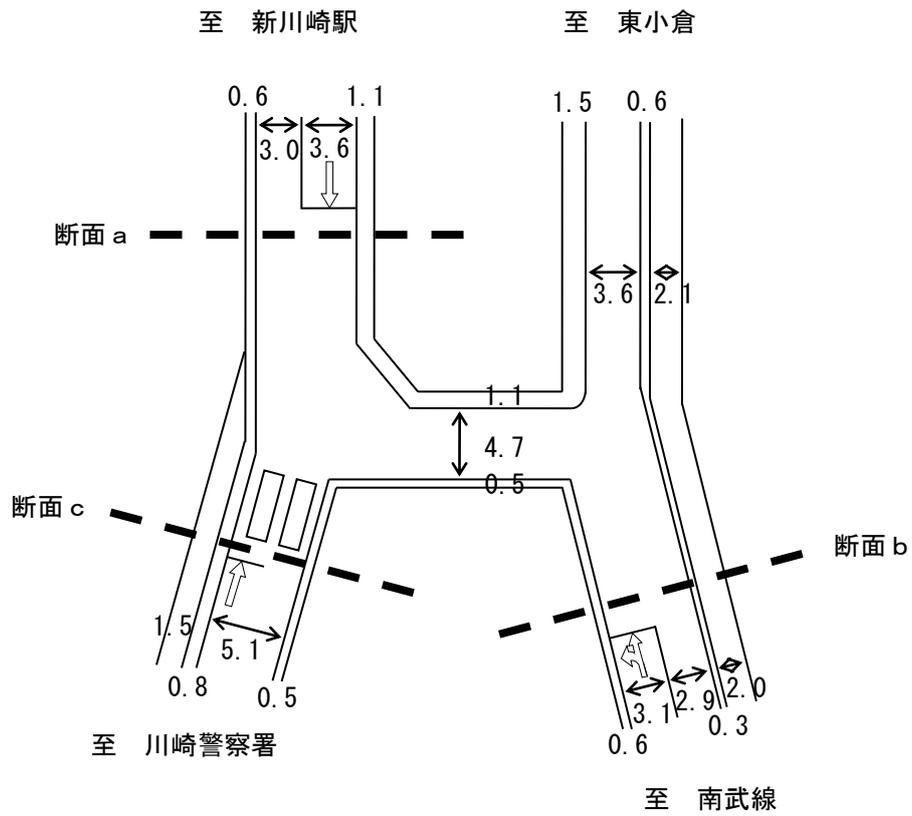
図 4.7.1-11(13) 交差点等の状況 (交差点M (小倉陸橋交差点))

至 多摩川



[単位 : m 1/500]

図 4.7.1-11(14) 交差点等の状況 (交差点 N (都町交差点))



[単位 : m 1/500]

図 4.7.1-11(15) 交差点等の状況 (交差点○ ((仮)小倉陸橋交差点南側交差点))

(カ) 予測結果

a 工事用車両の走行に係る交通安全への影響

工事用車両の走行に係る交通安全への影響に関しては、予測対象道路とした16ルートのうち、6ルート（ルート①②③⑥⑨⑭）で縁石等、植栽帯、ガードレール等により歩車分離がなされていない区間がある。また、14ルート（ルート①②④⑤⑥⑧⑨⑩⑪⑫⑬⑭⑮⑯）において信号機が整備されていない横断歩道がみられる。さらに、7ルート（ルート①②④⑩⑬⑭⑯）で工事用車両走行ルートの一部が、小学校の指定通学路となっている。

以上のことから、工事用車両の全走行ルートにおいて歩行者に対する安全への配慮が必要になるものと予測する。

b 工事用車両の走行に係る交通流への影響

(a) 交差点需要率等

① 信号交差点

工事用車両の走行に係る交差点需要率の予測結果は、表4.7.1-8に示すとおりである。

工事中の将来予測交通量による交差点需要率は、0.212～0.741であり、交差点における交通処理が可能とされる交差点需要率を下回るものと予測する。

詳細な内容は、資料編（資料7-3（2）、資-656ページ参照）に示す。

表 4.7.1-8 工用車両の走行に係る交差点需要率の予測結果

予測地点 (交差点名)	予測 時間帯	交差点需要率			交通処理が可能とされ る交差点需要率
		将来一般 交通量	工事中の将来 予測交通量	増加量	
		①	②	③=②-①	
交差点A (下沼部交差点)	8時～9時	0.253	0.253	0.000	0.917
交差点B (新丸子東交差点)	17時～18時	0.302	0.314	0.012	0.899
交差点C ((仮) 生活環境事業所交差点南側交差点)	10時～11時	0.248	0.256	0.008	0.900
交差点D (平間駅入口交差点)	15時～16時	0.361	0.365	0.004	0.890
交差点E (上平間交番前交差点)	8時～9時	0.217	0.217	0.000	0.917
交差点F (浄水場入口交差点)	10時～11時	0.205	0.212	0.007	0.857
交差点G (下平間交番交差点)	8時～9時	0.323	0.331	0.008	0.700
交差点H (下平間交差点)	8時～9時	0.345	0.352	0.007	0.923
交差点I ((仮) 新川崎駅交差点南側交差点)	14時～15時	0.354	0.360	0.006	0.620
交差点K (幸区役所入口交差点)	10時～11時	0.536	0.544	0.008	0.917
交差点L (神明町交差点)	7時～8時	0.530	0.535	0.005	0.907
交差点M (小倉陸橋交差点)	16時～17時	0.644	0.655	0.011	0.727
交差点N (都町交差点)	7時～8時	0.741	0.741	0.000	0.897
交差点O ((仮) 小倉陸橋交差点南側交差点)	11時～12時	0.226	0.230	0.004	0.875

② 無信号交差点

交差点 J（（仮）パークシティ西側交差点）は信号機のない一時停止制御の無信号交差点となっているため、工事中の将来予測交通量において、非優先側から流入する交通量と交通容量を比較することで検討した。

予測結果は、表4.7.1-9に示すとおりである。

工事中の将来予測交通量における非優先側からの流入する交通量は交通容量を下回り、交通処理が可能と予測する。

詳細な内容は、資料編（資料 7-3（3）、資-684ページ参照）に示す。

表 4.7.1-9 無信号交差点（交差点 J）における非優先側から流入する交通量と交通容量の比較結果

予測地点 (交差点名)	予測 時間帯	方向	工事中の将来 予測交通量 (台) ()内はうち工事用車両台数	非優先側から流入 できる交通容量 (台)
交差点 J (（仮）パークシティ西側交差点)	16時～17時	①断面 c からの右折	12 (3)	1,424
		②断面 b からの右左折	51 (6)	784

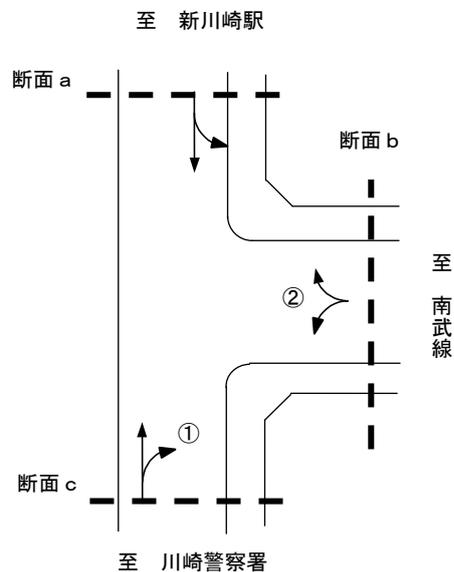


図 4.7.1-12 非優先側流入部からの流入方向
(交差点 J（（仮）パークシティ西側交差点))

(b) 車線別の混雑度

工事用車両の走行に係る交差点車線別の混雑度の予測結果は、表4.7.1-10(1)～(3)に示すとおりである。

工事中の将来予測交通量による車線別の混雑度は、0.002～0.861であり、円滑な交通処理が可能とされる目安1.0を下回るものと予測する。

詳細な内容は、資料編（資料7-3（2）、資-656ページ参照）に示す。

表 4.7.1-10(1) 工事用車両の走行に係る車線別の交通混雑度の予測結果

予測地点 (交差点名)	流入 断面	流入 車線	予測 時間帯	車線別の混雑度		
				将来一般 交通量	工事中の将来 予測交通量	増加量
				①	②	③=②-①
交差点A (下沼部交差点)	断面 a	左折・直進	8時台	0.301	0.301	0.000
		直進		0.003	0.011	0.007
		右折		0.215	0.215	0.000
	断面 b	左折・直進・右折		0.215	0.218	0.003
		左折・直進		0.035	0.035	0.000
	断面 c	直進		0.182	0.210	0.027
		右折				
		左折・直進・右折				
交差点B (新丸子東交差点)	断面 a	左折・直進	17時台	0.308	0.308	0.000
		直進		0.442	0.442	0.000
		右折		0.372	0.417	0.045
	断面 b	左折・直進・右折		0.287	0.287	0.000
		左折・直進		0.402	0.402	0.000
	断面 c	直進		0.141	0.141	0.000
		右折		0.140	0.140	0.000
		左折・直進・右折		0.220	0.220	0.000
交差点C ((仮) 生活環境事業所 交差点南側交差点)	断面 a	左折・直進・右折	10時台	0.350	0.355	0.004
	断面 b	左折・直進・右折		0.110	0.127	0.017
	断面 c	左折・直進・右折		0.271	0.276	0.004
	断面 d	左折・直進・右折		0.031	0.031	0.000
交差点D (平間駅入口交差点)	断面 a	左折・直進・右折	15時台	0.415	0.415	0.000
	断面 b	左折・直進・右折		0.287	0.298	0.011
	断面 c	左折・直進・右折		0.411	0.424	0.013
	断面 d	左折・直進・右折		0.399	0.399	0.000
交差点E (上平間交番前交差点)	断面 a	左折・直進	8時台	0.314	0.314	0.000
		直進		0.036	0.043	0.007
		右折		0.081	0.081	0.000
	断面 b	左折・直進・右折		0.195	0.199	0.004
		左折・直進		0.016	0.016	0.000
	断面 c	直進		0.045	0.069	0.024
		右折				
		左折・直進・右折				
断面 d	左折・直進・右折					

注) : 工事用車両流入車線

表 4.7.1-10(2) 工事用車両の走行に係る車線別の交通混雑度の予測結果

予測地点 (交差点名)	流入 断面	流入 車線	予測 時間帯	車線別の混雑度		
				将来一般 交通量	工事中の将来 予測交通量	増加量
				①	②	③=②-①
交差点F (浄水場入口交差点)	断面 a	左折・直進・右折	10時台	0.081	0.099	0.019
	断面 b	左折・直進・右折		0.223	0.243	0.019
	断面 c	左折・直進・右折		0.181	0.181	0.000
	断面 d	左折・直進・右折		0.266	0.279	0.012
交差点G (下平間交番交差点)	断面 a	直進	8時台	0.410	0.410	0.000
		右折		0.043	0.053	0.010
	断面 b	左折・直進		0.499	0.503	0.004
		直進		0.073	0.087	0.014
	断面 c	左折		0.477	0.492	0.015
		右折				
交差点H (下平間交差点)	断面 a	左折・直進	8時台	0.415	0.415	0.000
		直進		0.058	0.067	0.008
		右折		0.251	0.251	0.000
	断面 b	左折・直進・右折		0.330	0.334	0.004
	断面 c	左折・直進		0.082	0.082	0.000
		直進		0.294	0.317	0.023
		右折				
	断面 d	左折・直進・右折				
交差点I ((仮) 新川崎駅交差点南側交差点)	断面 a	左折・直進	14時台	0.669	0.674	0.005
	断面 b	左折		0.174	0.184	0.010
		右折		0.544	0.551	0.007
	断面 c	直進		0.202	0.202	0.000
		右折		0.102	0.108	0.006
交差点K (幸区役所入口交差点)	断面 a	左折・直進・右折	10時台	0.079	0.079	0.000
	断面 b	左折・直進		0.725	0.730	0.005
		右折		0.002	0.002	0.000
	断面 c	左折・直進・右折		0.285	0.300	0.016
	断面 d	左折・直進		0.620	0.620	0.000
		右折		0.014	0.021	0.005
交差点L (神明町交差点)	断面 a	左折・直進	7時台	0.418	0.418	0.000
		直進		0.492	0.492	0.000
	断面 b	左折・直進・右折		0.550	0.559	0.009
		左折・直進		0.726	0.726	0.000
交差点M (小倉陸橋交差点)	断面 a	直進	16時台	0.129	0.137	0.008
		右折		0.633	0.648	0.015
	断面 b	左折・直進		0.845	0.861	0.016
	断面 c	左折・右折		0.648	0.657	0.009

注) : 工事用車両流入車線

表 4.7.1-10(3) 工事用車両の走行に係る車線別の交通混雑度の予測結果

予測地点 (交差点名)	流入 断面	流入 車線	予測 時間帯	車線別の混雑度		
				将来一般 交通量	工事中の将来 予測交通量	増加量
				①	②	③=②-①
交差点N (都町交差点)	断面 a	左折・直進	7 時台	0.816	0.816	0.000
		直進		0.172	0.204	0.032
		右折		0.445	0.445	0.000
	断面 b	左折・直進		0.780	0.780	0.000
		右折		0.655	0.661	0.006
	断面 c	左折・直進		0.678	0.678	0.000
		直進		0.750	0.750	0.000
		右折		0.283	0.283	0.000
	断面 d	左折・直進		0.256	0.256	0.000
		右折		0.260	0.269	0.009
交差点O ((仮) 小倉陸橋交差 点南側交差点)	断面 a	左折・直進	11 時台	0.085	0.085	0.000
	断面 b	左折・直進		0.260	0.269	0.009
	断面 c	直進		0.085	0.085	0.000

注) : 工事用車両流入車線

イ 環境保全のための措置

本事業では、工事用車両の走行に係る地域交通への影響を低減するために、次のような措置を講じる計画である。

(ア) 工事用車両の走行に係る交通安全への影響

- ・工事用車両（大型車）の運転者とともに、工事関係者の通勤車両等（小型車）の運転者に対しても、路上駐車及び路上待機の禁止や交通ルールへの順守、通学する児童・生徒を含む歩行者及び自転車の横断及び通行に十分配慮するなどの交通安全教育を行う。
- ・工事用車両の出入に際しては、ガードマンを配置し、交通誘導を行う。
- ・指定通学路となっている工事用車両走行ルートでは、関係機関と十分に協議し、通学時間帯を可能な限り避けた運行計画とする等、児童の安全の確保に配慮する。

(イ) 工事用車両の走行に係る交通流への影響

- ・工事用車両が特定の時間に集中しないように工程等の管理や配車の計画を行う。
- ・通勤等の車両については、工事業者に相乗りを促進し、周辺への交通負荷を軽減する。

ウ 評価

工事用車両の走行に係る交通安全への影響に関しては、予測対象道路とした16ルートのうち、6ルート（ルート①②③⑥⑨⑭）で縁石等、植栽帯、ガードレール等により歩車分離がなされていない区間がある。また、14ルート（ルート①②④⑤⑥⑧⑨⑩⑪⑫⑬⑭⑮⑯）において信号機が整備されていない横断歩道がみられる。さらに、7ルート（ルート①②④⑩⑬⑭⑯）で工事用車両走行ルートの一部が、小学校の指定通学路となっている。以上のことから、工事用車両の全走行ルートにおいて歩行者に対する安全への配慮が必要になるものと予測する。

これに対し、本事業では、工事用車両（大型車）の運転者とともに、工事関係者の通勤車両等（小型車）の運転者に対しても、路上駐車及び路上待機の禁止や交通ルールへの順守、通学する児童・生徒を含む歩行者及び自転車の横断及び通行に十分配慮するなどの交通安全教育を行うなどの環境保全のための措置を講じる計画である。

工事用車両の走行に係る交通流への影響に関しては、工事中の将来予測交通量による交差点需要率は、0.212～0.741であり、交差点における交通処理が可能とされる交差点需要率を下回るものと予測する。また、工事中の将来予測交通量による車線別の混雑度は、0.002～0.861であり、円滑な交通処理が可能とされる目安1.0を下回ると予測する。また、無信号交差点では、工事中の将来予測交通量における非優先側からの流入する交通量は交通容量を下回り、交通処理が可能と予測する。

さらに、本事業では、工事用車両が特定の時間に集中しないように工程等の管理や配車の計画を行うなどの環境保全のための措置を講じる計画である。

これらのことから、周辺地域の生活環境の保全に支障のないものと評価する。

8 安全

8. 1 火災、爆発、化学物質の漏洩等

計画区間及びその周辺における過去の災害等の状況等を調査し、計画区間の供用に伴い使用する危険物等が、周辺地域の安全確保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

ア 調査項目

計画区間の供用に伴い使用する危険物等の周辺地域への安全確保に及ぼす影響について予測及び評価を行うための基礎資料を得ることを目的として、以下に示す項目について調査した。

- (ア) 過去の災害等の状況
- (イ) 気象の状況
- (ウ) 地形及び工作物の状況
- (エ) 周辺の土地利用等の状況
- (オ) 関係法令等による基準等

イ 調査地域

調査地域は、計画区間及びその周辺とした。

ウ 調査方法等

(ア) 調査期間・調査時期

- a 過去の災害等の状況
計画区間周辺の過去の災害等の状況について最近の1年間を対象とした。
- b 気象の状況
調査期間は、令和3年度とした。
- c 地形及び工作物の状況
現地踏査時期は、令和4年5月29日（日）とした。
- d 周辺の土地利用等の状況
「c 地形及び工作物の状況」と同様とした。

(イ) 調査方法

- a 過去の災害等の状況
幸消防署及び中原消防署へのヒアリングにより把握した。
- b 気象の状況
川崎市環境局ホームページ等の既存資料により把握した。
- c 地形及び工作物の状況
地形図等の既存資料による調査及び現地踏査により把握した。
- d 周辺の土地利用等の状況
土地利用現況図及び都市計画図等の既存資料による調査及び現地踏査により把握した。
- e 関係法令等による基準等
以下の関係法令等の内容を整理した。
 - ・「消防法」
 - ・「高圧ガス保安法」
 - ・「労働安全衛生法」
 - ・「川崎市火災予防条例」
 - ・「川崎市公害防止等生活環境の保全に関する条例」
 - ・「川崎市環境影響評価に関する条例」に規定される地域環境管理計画の地域別環境保全水準

エ 調査結果

(ア) 過去の災害等の状況

幸消防署管内での令和2年の1年間に発生した火災の件数は60件で、内訳は放火23件、電気機器8件、タバコ5件、コンロ5件、その他19件である。

中原消防署管内での令和2年の1年間に発生した火災の件数は37件で、内訳はタバコ8件、電気関係7件、放火6件、コンロ3件、ライター2件、その他11件である。

(イ) 気象の状況

気象の状況は、「第2章 周辺地域の概況及び環境の特性」(33ページ参照)に示したとおりである。

(ウ) 地形及び工作物の状況

計画区間は平坦な地形となっているが、計画区間周辺は主に人工地形である盛土地となっており、低地の微高地である自然堤防及び砂堆・砂州や低地の一般面である旧河道も分布している。計画区間は、現状のJR南武線が存在している。

(エ) 周辺の土地利用等の状況

計画区間は、そのほとんどが現状のJR南武線の路線となっている。計画区間周辺は、主に住宅用地、集合住宅用地となっているほか、学校をはじめとした文教・厚生用地や軽工業用地等がみられる。

(オ) 関係法令等による基準等

a 消防法

本法律は、火災の予防、警戒、鎮圧により、国民の生命、身体及び財産を火災から保護し、火災・地震等の災害による被害を軽減することを目的としている。その中で、火災の予防、危険物、消防の設備、火災の警戒、消火活動等が規定されている。

本法律では、危険物の分類と指定数量を指定し、危険物施設（製造所、貯蔵所、取扱所）の位置、構造及び技術上の基準を定めている。

b 高圧ガス保安法

本法律は、高圧ガスによる災害を防止するため、その製造、貯蔵、販売、移動等の取り扱い及び消費などを規制するとともに、民間事業者及び高圧ガス保安協会による高圧ガスの保安に関する自主的な活動を促進し、公共の安全を確保することを目的としている。

c 労働安全衛生法

本法律では、「労働基準法」と相まって、労働災害の防止のための危害防止基準の確立、責任体制の明確化及び自主的活動の促進の措置を講ずる等その防止に関する総合的計画的な対策を推進することにより職場における労働者の安全と健康を確保するとともに、快適な職場環境の形成を促進することを目的としている。

d 川崎市火災予防条例

本条例では、「消防法」に基づく指定可燃物について、保有すべき空き地の幅や防火のための塀などの、貯蔵及び取り扱いに関する基準を定めている。

e 川崎市公害防止等生活環境の保全に関する条例

本条例では、化学物質の適正管理に関して、事業者の努力義務、化学物質の適正管理に関する措置及び特定化学物質の適正管理に関する指針が定められ、事業者の自主的取組を支援するために、管理体制の整備、情報の収集・整理、量等の把握、自主管理目標の設定などが規定されている。

f 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」の地域別環境保全水準は、「人の健康の保護及び生態系の適切な保全の観点からみて必要な事故防止、安全管理を図ること。」と定められている。

(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を参考に、「人の健康の保護の観点からみて必要な事故防止、安全管理を図ること。」と設定した。

(3) 予測及び評価

ア 予測

(ア) 予測項目

予測項目は、危険物等に係る安全性の確保とした。

(イ) 予測地域・予測地点

予測地域は、計画区間とした。

(ウ) 予測時期

予測時期は、計画区間の連続立体交差化が完了し、供用開始後の時期とした。

(エ) 予測条件・予測方法

a 予測条件

本事業で取り扱う危険物等の使用計画、安全対策等は以下のとおりである。

(a) 危険物等の使用計画

① 危険物等

本事業で取り扱う「消防法」に基づく危険物等の種類は、表 4.8-1 に示すとおりである。

表 4.8-1 本事業で取り扱う危険物等

種類	指定数量 ^{注1)}	品目	最大貯蔵量 ^{注2)}	用途	後処理方法
			L		
指定可燃物 (可燃性液体)	2 m ³	シリコーン液	50,700	電気鉄道用	業者へ委託して処理
第4類 第3石油類	2,000L	鉱物油	240		
		合成油	210		

注1) 「指定数量」とは、危険物等についてその危険性を勘案して政令で定められる数量であり、定められた指定数量以上の貯蔵等は、市町村等の許可を受けた施設で行う。

注2) 「最大貯蔵量」とは、予備の保管量も含め、本施設において貯蔵可能な最大量を示す。

② 高圧ガス

本事業で取り扱う「高圧ガス保安法」に基づく高圧ガスの種類は、表 4.8-2 に示すとおりである。

表 4.8-2 本事業で保管する高圧ガス

種類	数量	該当区分
窒素ガス	83L×90本	消火

注) 数量は、常時保管している量を示す。

(b) 安全対策

「消防法」、「高圧ガス保安法」等の法令に基づいて、次のような安全対策を講じる。

① 危険物等

- ・計画施設の変電所設備には、法令に基づき、火災報知器、消火器、不活性ガス消火設備等の消防用設備等を設置する。
- ・取り扱う危険物は、気密性容器に入れ、施錠できる保管庫にて管理を行うなど、法規制・基準を順守して適正に取り扱い、保管を行う。
- ・「消防法」に準拠して業務上取扱者を選任し、適正な取り扱いや保管を行う。

② 高圧ガス

- ・高圧ガスは、「高圧ガス保安法」の規定及び川崎市の指導に沿った高圧ガス保管庫に保管するとともに、地震災害でのボンベの転倒や機器の損傷を防止する安全対策を施す。
- ・その他、法規制及び基準に沿った適正な取り扱いや保管を行う。

(c) 緊急時の対応・組織体制

向河原変電所における組織連絡体制は、図4.8-1に示すとおりであり、計画区間の供用時においても同様とする計画である。

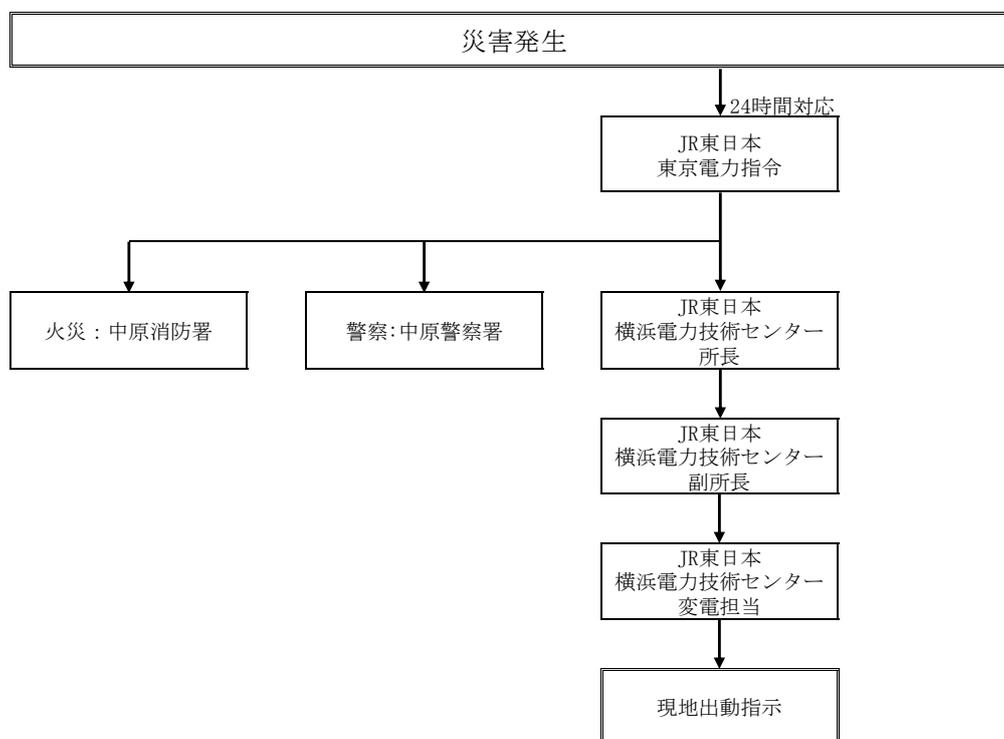


図 4.8-1 災害発生時等の組織連絡体制

(d) 教育・防災訓練

向河原変電所では、安全確保の観点から次の教育訓練を行い、従業員の防災に対する意識を徹底している。

- ・消火訓練
- ・避難誘導訓練
- ・非常時連絡訓練
- ・労働安全衛生向上のための訓練

b 予測方法

予測方法は、事業計画から推定する方法とした。

(オ) 予測結果

本事業では、危険物等を取り扱うことから、関係法令等に基づき、使用・管理について安全対策を講じるとともに、適切な防災体制を確立する計画としている。

このことから、事故防止及び安全管理が確保されるものと予測する。

イ 環境保全のための措置

計画区間の供用に際しては、安全確保のために、次のような措置を講じる計画である。

- ・計画施設の変電所設備には、法令に基づき、火災報知器、消火器及び不活性ガス消火設備等の消防用設備等を設置する。
- ・取り扱う危険物は、気密性容器に入れ、施錠できる保管庫にて管理を行うなど、法規制・基準を順守して適正に取り扱い、保管を行う。
- ・「消防法」に準拠して業務上取扱者を選任し、適正な取扱いや保管を行う。
- ・高圧ガスは、「高圧ガス保安法」の規定及び川崎市の指導に沿った高圧ガス保管庫に保管するとともに、地震災害でのボンベの転倒や機器の損傷を防止する安全対策を施す。
- ・火災・爆発が生じないように、法規制・基準に基づく適切な設備側の対策を行う。
- ・各物質の取り扱いにおける有害性・危険性、緊急時の対応などについて安全確保のための組織体制の確立等を行うとともに、従業員に対して定期的な教育、訓練を継続して行う。

ウ 評価

本事業では、危険物等を取り扱うため、関係法令等に基づき使用・管理について安全対策を講じるとともに、適切な防災体制を確立する計画としていることから、事故防止及び安全が確保されるものと予測する。

さらに、本事業では、各物質の取り扱いにおける有害性・危険性、緊急時の対応などについて安全確保のための組織体制の確立等を行うとともに、従業員に対して定期的な教育、訓練を継続して行うなどの環境保全のための措置を講じることから、人の健康の保護の観点から見て必要な事故防止、安全管理が図られるものと評価する。

