

5.8 コミュニティ施設

5.8.1 コミュニティ施設

5.8 コミュニティ施設

5.8.1 コミュニティ施設

環境影響評価の対象は、人口の増加によるコミュニティ施設への影響とした。

(1) 現況調査

ア 調査項目

計画地及びその周辺地域におけるコミュニティ施設の状況等を把握し、供用時における対象事業の実施による影響について、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、次の項目について調査を行った。

- (ア) コミュニティ施設の状況
 - a 義務教育施設
 - b 集会施設
 - c 公園等
- (イ) 土地利用の状況
- (ウ) コミュニティ施設に係る計画等
- (エ) 関係法令等による基準等

イ 調査地域・調査地点

(ア) コミュニティ施設の状況

a 義務教育施設

計画地の属する小・中学校の通学区域の範囲とした。

b 集会施設

計画地が属する町内会の範囲とした。

c 公園等

計画地周辺地域とした。

(イ) 土地利用の状況

計画地及びその周辺地域とした。

ウ 調査期間・調査時期

(ア) コミュニティ施設の状況

a 義務教育施設

調査期間は、平成 30～令和 10 年度とした。

b 集会施設

調査期間は、令和 4 年度とした。

c 公園等

調査期間は、令和 4 年度とした。

エ 調査方法

(7) コミュニティ施設の状況

a 義務教育施設の状況

「令和 4 年度 市立学校統計調査速報値」（令和 4 年 5 月、川崎市教育委員会）、「ガイドマップかわさき-川崎市地図情報システム-教育（市立小中学校通学区域図）」（川崎市ホームページ）等の既存資料の収集・整理及び川崎市教育委員会へのヒアリングにより、計画地及びその周辺地域の義務教育施設（小学校及び中学校）の状況を把握した。

b 集会施設

多摩区役所地域振興課へのヒアリングにより、計画地及びその周辺地域の集会施設（町内会）の状況を把握した。

c 公園等

「川崎市公園・緑地等位置図（令和 3 年度版）」（令和 4 年 1 月、川崎市建設緑政局緑政部みどりの企画管理課）等の既存資料の収集・整理により、計画地及びその周辺地域の公園等の状況を把握した。

(4) 土地利用の状況

「土地利用現況図（多摩区）平成 27 年度川崎市都市計画基礎調査」（平成 31 年 3 月、川崎市まちづくり局）等の既存資料の収集・整理により、計画地及びその周辺地域の土地利用の状況を把握した。

(ウ) コミュニティ施設に係る計画等

「登戸土地区画整理事業設計図」（令和元年 10 月、川崎市）等の既存資料の収集・整理により、計画地及びその周辺地域のコミュニティ施設に係る計画等の状況を把握した。

(I) 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。

オ 調査結果

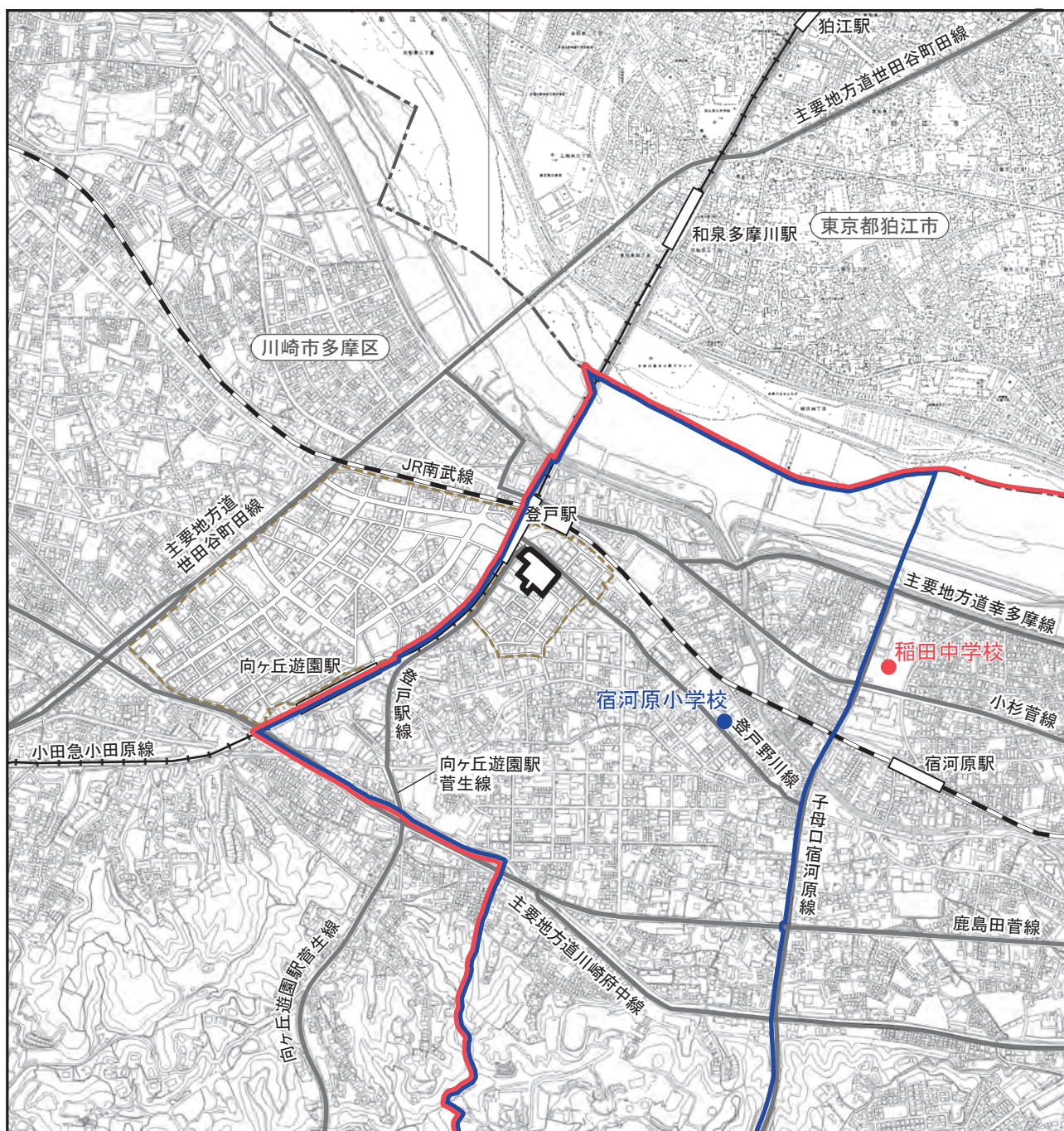
(7) コミュニティ施設の状況

a 義務教育施設

(a) 小・中学校の位置及び通学区域の範囲

計画地周辺地域の小・中学校の位置及びその通学区域の範囲は、図 5.8.1-1 に示すとおりである。

計画地は、計画地南東側約 530m に位置する宿河原小学校及び計画地東側約 800m に位置する稲田中学校の通学区域に属している。



凡 例

- | | |
|--|--|
| : 計画地 | : 登戸土地区画整理事業 |
| : 都県界 | : 宿河原小学校の通学区域 |
| : 主な道路 | : 稲田中学校区の通学区域 |
| : 鉄道(JR線) | ● : 宿河原小学校 |
| : 鉄道(私鉄) | ● : 稲田中学校 |



0 300 600m
1 : 15,000

出典:「ガイドマップかわさき -川崎市地図情報システム- 教育(市立小中学校通学区域図)」
(令和4年9月閲覧、川崎市ホームページ)

図5.8.1-1 小・中学校位置及びその通学区域

(b) 児童・生徒数、学級数及び保有教室数の状況

計画地が属する通学区域の小学校及び中学校の令和４年度の児童・生徒数、学級数及び保有教室数は、表 5.8.1-1 に示すとおりである。

宿河原小学校は、６学年 26 クラスに対して 31 教室（特別教室 5 教室を含む）を保有している。

稲田中学校は、３学年 29 クラスに対して 38 教室（特別教室 13 教室を含む）を保有している。

表 5.8.1-1 児童・生徒数、学級数及び保有教室数

令和４年５月１日現在

学校名	学年 項目		1 年	2 年	3 年	4 年	5 年	6 年	合計	
宿河原 小学校	児童数（人）	普通学級	126	120	126	125	146	128	771	783
		特別支援学級	2	3	1	1	1	4	12	
	学級数（クラス）	普通学級	4	4	4	4	4	4	24	26
		特別支援学級	2						2	
	平均クラス人員（人）	普通学級	31.5	30.0	31.5	31.3	36.5	32.0	32.1	
	保有教室数（室）	普通教室数	26						31	
		特別教室数	5							
稲田 中学校	生徒数（人）	普通学級	322	294	298				914	936
		特別支援学級	6	8	8				22	
	学級数（クラス）	普通学級	9	8	8				25	29
		特別支援学級	4						4	
	平均クラス人員（人）	普通学級	35.8	36.8	37.3				36.6	
	保有教室数（室）	普通教室数	25							
		特別教室数	13							

出典：「令和４年度 市立学校統計調査速報値」（令和４年５月、川崎市教育委員会）
川崎市教育委員会資料

(c) 児童・生徒数の推移及び将来推計

a) 児童・生徒数の推移

学校別の近年 5 年間（平成 30～令和 4 年度）の児童・生徒数等の推移は、表 5.8.1-2 に示すとおりである。

宿河原小学校の普通学級の児童数は令和 2 年度まで増加傾向にあったが、令和 3 年度以降減少傾向にある。一方、稲田中学校の普通学級の生徒数は、平成 30 年度以降増加傾向にある。

表 5.8.1-2 児童・生徒数の推移（平成 30～令和 4 年度）

学校名	項 目		平成 30 年度	令和元 年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度
宿河原 小学校	児童数 (人)	普通学級	803	810	812	791	771
		特別支援学級	19	12	13	13	12
	学級数 (クラス)	普通学級	25	25	24	24	24
		特別支援学級	3	2	3	2	2
稲田 中学校	生徒数 (人)	普通学級	862	899	902	906	914
		特別支援学級	12	16	18	23	22
	学級数 (クラス)	普通学級	24	24	24	24	25
		特別支援学級	4	4	4	5	4

出典：「令和 4 年度 市立学校統計調査速報値」（令和 4 年 5 月、川崎市教育委員会）

「年刊 教育調査統計資料 No.49 令和 3（2021）年度」（令和 4 年 3 月、川崎市教育委員会）

b) 児童・生徒数の将来推計

宿河原小学校及び稲田中学校の将来 7 年間（令和 4～10 年度）の児童数及び学級数の将来推計は、表 5.8.1-3 に示すとおりである。

宿河原小学校の将来の普通学級の児童数は令和 5 年度に増加し、その後減少して令和 8 年度以降はほぼ横ばいで推移すると推計されている。普通学級数は 1 学年当たり 4～5 クラスで、令和 5 年度以降は横ばいで推移すると推計されている。

稲田中学校の将来の普通学級の生徒数は令和 6 年度に増加し、その後減少して令和 10 年度に増加すると推計されている。普通学級数は令和 4～6 年度は 1 学年当たり 8～9 クラスであるが令和 7 年度に減少し、令和 8 年度以降は 1 学年当たり 7～8 クラスで推移すると推計されている。

なお、これらの将来推計には、本事業による児童・生徒数の増加分は考慮されていない。

表 5.8.1-3 児童・生徒数及び学級数の将来推計（令和 4～10 年度）

学校名	項目	学年	令和 4 年度	令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度
宿河原 小学校	普通学級 の児童数 (人)	1 年	126	148	129	124	115	119	120
		2 年	120	128	147	128	123	114	118
		3 年	126	121	127	146	127	122	113
		4 年	125	127	120	126	145	126	121
		5 年	146	126	126	119	125	144	125
		6 年	128	146	125	125	118	124	143
		合計	771	796	774	768	753	749	740
	普通学級数 (クラス)	1 年	4	5	4	4	4	4	4
		2 年	4	4	5	4	4	4	4
		3 年	4	4	4	5	4	4	4
		4 年	4	4	4	4	5	4	4
		5 年	4	4	4	4	4	5	4
		6 年	4	4	4	4	4	4	5
		合計	24	25	25	25	25	25	25
稲田 中学校	普通学級 の生徒数 (人)	1 年	322	289	319	287	274	311	319
		2 年	294	323	288	318	286	273	310
		3 年	298	295	322	287	317	285	272
		合計	914	907	929	892	877	869	901
	普通学級数 (クラス)	1 年	9	8	8	8	7	8	8
		2 年	8	9	8	8	8	7	8
		3 年	8	8	9	8	8	8	7
		合計	25	25	25	24	23	23	23

注) 1.表中の数値には特別支援学級の児童・生徒数、学級数を含まない。

2.マンション等の急増要素が年度中にあることを想定しているため、数値は年度当初とは限らない。

3.学級数は、令和 3 年 4 月 1 日に改正された「公立義務教育諸学校の学級編制及び教職員定数の標準に関する法律」に基づき算出している。

出典：川崎市教育委員会資料

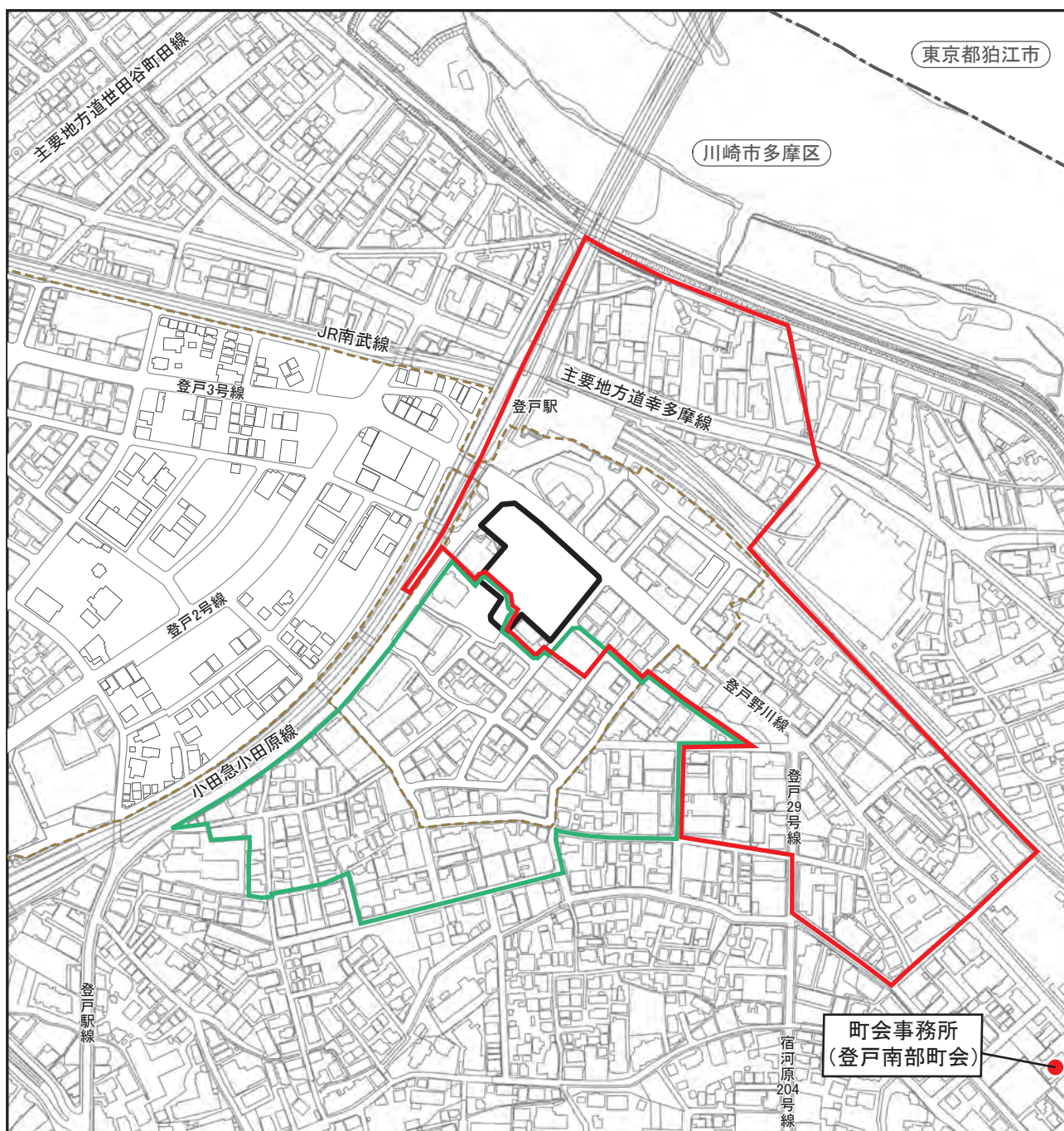
b 集会施設

計画地周辺地域の町内会の区域は、図 5.8.1-2 に示すとおりである。

計画地は、登戸南部町会及び登戸下河原町会の区域に含まれている。

町内会の加入世帯数は、登戸南部町会で約 650 世帯、登戸下河原町会で約 700 世帯が加入している。

町内会の集会施設は、登戸南部町会が計画地南東側約 530m に町会事務所として集合住宅の一室が常設されている。なお、登戸下河原町会に常設の集会施設はない。



凡 例

- : 計画地
- : 登戸土地区画整理事業
- : 都県界
- : 登戸南部町会区域
- : 登戸下河原町会区域
- : 町会事務所(登戸南部町会)



0 100 200m

1:5,000

出典: 多摩区役所地域振興課へのヒアリングに基づき図示した。

図5.8.1-2 町内会区域及び集会施設位置図

c 公園等

(a) 公園等の位置

計画地及びその周辺地域の主な公園等の分布状況は、図 5.8.1-3 に示すとおりである。

計画地最寄りの街区公園としては、計画地南側に隣接して登戸 3 号街区公園が位置している。

(b) 公園等の規模

計画地及びその周辺地域の主な公園等の規模は、表 5.8.1-4 に示すとおりである。

計画地最寄りの街区公園である登戸 3 号街区公園の面積は、319m²となっている。

表 5.8.1-4 計画地周辺地域の公園等の規模

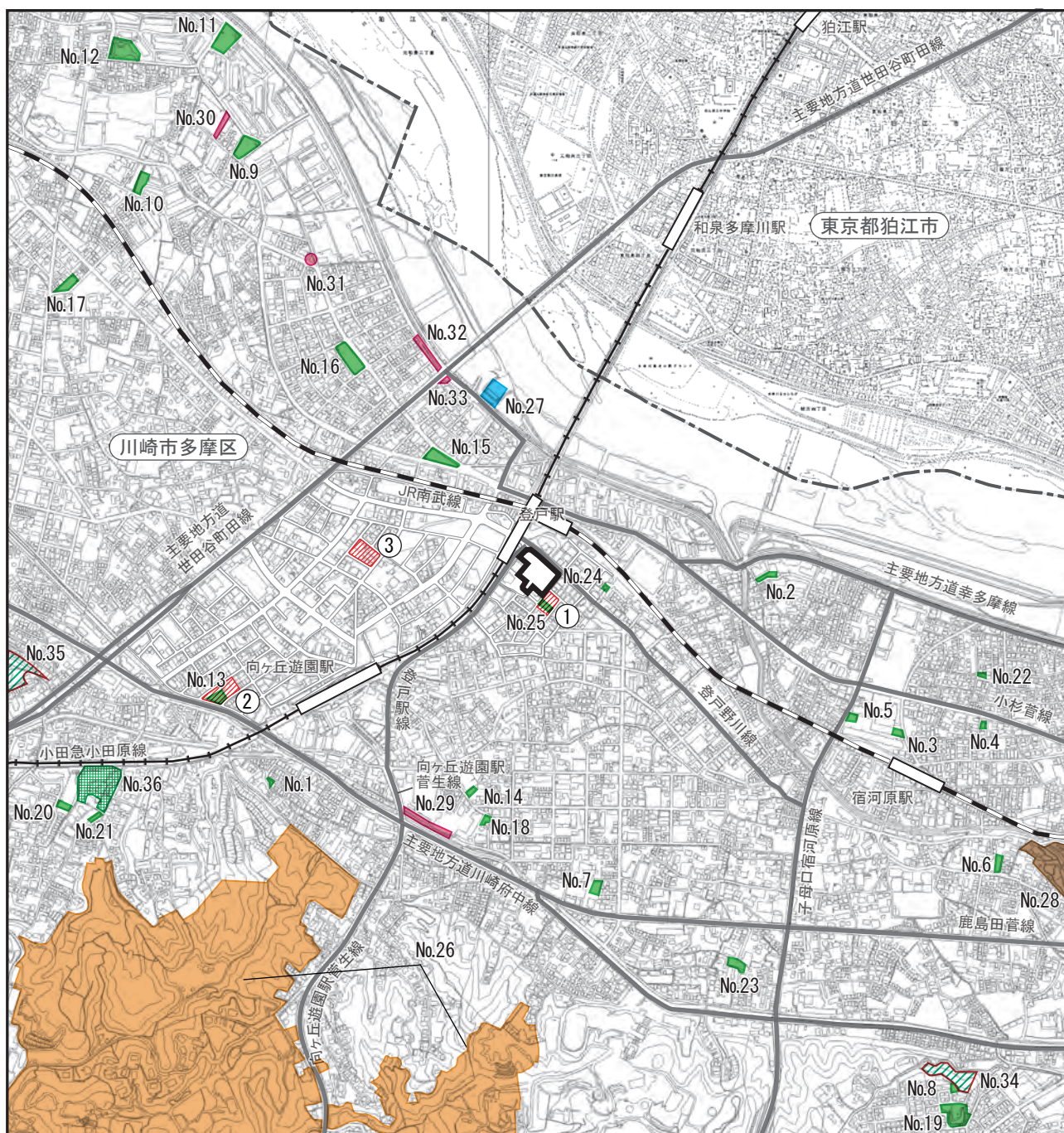
公園種別	番 号	名 称	面積 (㎡)	公園種別	番 号	名 称	面積 (㎡)
街区公園	No.1	飯室公園	129	街区公園	No.19	ふじやま遺跡公園	2,833
	No.2	宿河原 1 丁目公園	434		No.20	枅形 6 丁目こども公園	298
	No.3	宿河原あおぞら公園	368		No.21	枅形 6 丁目稲ノ目公園	250
	No.4	宿河原第 2 公園	180		No.22	宿河原第 3 公園	134
	No.5	宿河原ほしぞら公園	392		No.23	長尾 1 丁目公園	1,005
	No.6	宿河原南公園	500		No.24	登戸かのと公園	20
	No.7	宿河原本村公園	660		No.25	登戸 3 号街区公園	319
	No.8	長尾こども公園	251	総合公園	No.26	生田緑地	932,977
	No.9	中野島石河原公園	1,652	運動公園	No.27	稲田多摩川公園	2,416
	No.10	中野島第 4 公園	941	植物園	No.28	緑化センター	12,364
	No.11	中野島中央公園	2,583	都市緑地	No.29	五ヶ村堀緑地	1,668
	No.12	中野島中河原公園	2,746		No.30	中野島ふれあい緑地	387
	No.13	登戸 1 号街区公園	955		No.31	登戸第 1 号緑地	133
	No.14	登戸いろは公園	264		No.32	登戸第 2 号緑地	422
	No.15	登戸第 1 公園	1,383	特別緑地 保全地区	No.33	登戸第 3 号緑地	285
	No.16	登戸第 2 公園	2,266		No.34	長尾	3,984
	No.17	登戸台和公園	901	緑の保全地域	No.35	生田榎戸	14,163
	No.18	登戸東公園	346		No.36	天神社鎮守の森	約 7,000

注) 地点番号は図 5.8.1-3 に対応している。

特別緑地保全地区: 都市緑地法第 12 条の規定により、都市計画区域内で単独もしくは周囲と一体になって良好な自然環境を形成している地区。

緑の保全地域: 川崎市緑の保全及び緑化の推進に関する条例第 10 条の規定により、豊かな林相、動植物の生息地、水辺地等、風致及び景観、文化的遺産や郷土の伝統的な資産等の観点から指定される地域。

出典: 「川崎市公園・緑地等位置図(令和 3 年度版)」(令和 4 年 1 月、川崎市建設緑政局緑政部みどりの企画管理課)
「川崎の公園」(令和 4 年 9 月閲覧、川崎市ホームページ)



凡 例

- | | | | | | |
|---|------------|---|--------|---|---------------------|
|  | : 計画地 |  | : 街区公園 |  | : 特別緑地保全地区 |
|  | : 都県界 |  | : 総合公園 |  | : 緑の保全地域 |
|  | : 主な道路 |  | : 運動公園 |  | : 公園予定地
(拡張又は新設) |
|  | : 鉄道 (JR線) |  | : 植物園 |  | : 都市緑地 |
|  | : 鉄道 (私鉄) | | | | |

注) 数字は表5.8.1-4～5の番号に対応している。
 出典: 「川崎市公園・緑地等位置図 (令和3年度版)」
 (令和4年1月、川崎市建設緑政局緑政部みどりの企画管理課)
 「登戸土地区画整理事業設計図」(令和元年10月、川崎市)



0 300 600m

1 : 15,000

図5.8.1-3 公園等位置図

(イ) 土地利用の状況

土地利用の状況は、「第3章 3.1.6 土地利用の状況」(p.87～88)に示すとおりである。

計画地は主にその他の空き地、商業用地、住宅用地となっている。計画地の北側は運輸施設用地、東側は併用集合住宅用地及び商業用地、南側は住宅用地及びその他の空き地、西側は併用集合住宅用地及び商業用地等で構成されている。

(ウ) コミュニティ施設に係る計画等

計画地及びその周辺地域のコミュニティ施設に係る計画の状況は、表 5.8.1-5 及び図 5.8.1-3 に示すとおりである。

計画地及びその周辺地域では「登戸土地区画整理事業」が施行されており、コミュニティ施設に係る計画としては、計画地南東側約 10m の登戸 3 号街区公園、計画地南西側約 730m の登戸 1 号街区公園が拡張整備され、計画地約西側 350m の位置に登戸 2 号街区公園が新設される計画である。

表 5.8.1-5 計画地周辺地域のコミュニティ施設に係る計画

単位：m²

番号	公園名称	所在地	計 画	面 積	
				整備前	整備後
①	登戸 3 号街区公園	登戸字丁耕地	拡張整備	319	1,500
②	登戸 1 号街区公園	登戸新町 69-1	拡張整備	955	2,500
③	登戸 2 号街区公園	登戸新町 119-7	新 設	—	2,500

注) 地点番号は図 5.8.1-3 に対応している。

出典：「川崎市公園・緑地等位置図（令和3年度版）」

（令和4年1月、川崎市建設緑政局緑政部みどりの企画管理課）

「川崎の公園」（令和4年9月閲覧、川崎市ホームページ）

「登戸土地区画整理事業設計図」（令和元年10月、川崎市）

(イ) 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。

(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・評価

本事業の供用時において、以下に示す人口の増加によるコミュニティ施設への影響が考えられるため、その影響の程度について予測及び評価を行った。

＜供用時＞

- ・対象事業がコミュニティ施設に及ぼす影響の程度

① 予測

(7) 予測項目

予測項目は、対象事業がコミュニティ施設に及ぼす影響の程度とした。

(イ) 予測地域・予測地点

a 義務教育施設に及ぼす影響

予測地域は、計画地が属する通学区域にある宿河原小学校及び稲田中学校とした。

b 集会施設に及ぼす影響

予測地域は、計画地が属する町内会の範囲とした。

c 公園等に及ぼす影響

予測地域は、計画地周辺地域とした。

(ウ) 予測時期

予測時期は、計画建築物が住宅の用に供される時期とした。

(エ) 予測方法

a 義務教育施設に及ぼす影響

川崎市教育委員会による小・中学校施設の推計資料に、事業計画に基づいて増加する児童・生徒数を加算し、義務教育施設の収容能力への影響を予測する方法とした。

b 集会施設に及ぼす影響

集会施設の位置等を事業計画と重ね合わせることで、既存の集会施設への影響を予測する方法とした。

c 公園等に及ぼす影響

公園等の位置等を事業計画と重ね合わせることで、既存の公園等への影響を予測する方法とした。

(オ) 予測条件

a 義務教育施設に及ぼす影響

(a) 将来基礎児童・生徒数及び学級数

将来基礎児童・生徒数及び学級数は、表 5.8.1-6 に示すとおりである。

予測時期（令和 10 年度）の児童・生徒数及び学級数は、現況調査で把握した令和 10 年度における宿河原小学校及び稲田中学校の普通学級の児童・生徒数及び学級数とした。

表 5.8.1-6 将来基礎児童・生徒数及び学級数（令和 10 年度）

学校名	学年	将来基礎 児童・生徒数 (人)	将来基礎学級数 (クラス)
宿河原小学校	1 年	120	4
	2 年	118	4
	3 年	113	4
	4 年	121	4
	5 年	125	4
	6 年	143	5
	合計	740	25
稲田中学校	1 年	319	8
	2 年	310	8
	3 年	272	7
	合計	901	23

注）特別支援学級の児童・生徒数及び学級数は含まない。

出典：川崎市教育委員会資料

(b) 本事業の実施に伴い発生する児童・生徒数

本事業の実施に伴い発生する児童・生徒数は、表 5.8.1-7 に示すとおり、既存資料に基づき多摩区における児童・生徒数の発生率を求め、本事業の計画戸数を乗じることにより算出した。

その結果、本事業の実施に伴い発生する児童数は 72 人、生徒数は 36 人と算定した。

表 5.8.1-7 本事業の実施に伴い発生する児童・生徒数

区 分		児童数	生徒数	
多摩区の年齢別人口 ①	児童数 (人)	6 歳	1,543	—
		7 歳	1,591	—
		8 歳	1,466	—
		9 歳	1,484	—
		10 歳	1,524	—
		11 歳	1,455	—
	生徒数 (人)	12 歳	—	1,540
		13 歳	—	1,490
		14 歳	—	1,559
合 計		9,063	4,589	
多摩区の総世帯数(世帯)		②	115,334	
多摩区の単身者を除く世帯数比※		③	0.50	
多摩区の単身者を除く世帯数(世帯)		④＝②×③	57,667	
児童・生徒別人口発生率(人/世帯)		⑤＝①÷④	0.16	0.08
本事業の計画戸数		⑥	450	
本事業の実施に伴い発生する児童・生徒数		⑦＝⑥×⑤	72	36

※多摩区の単身者を除く世帯数比は、「令和 2 年国勢調査結果（確定値）概要」（川崎市ホームページ）における「総世帯数」及び「単独世帯数」を基に以下の計算により算出した。

単身者を除く世帯数比＝(総世帯数－単独世帯数)÷総世帯数＝(113,427－56,903)÷113,427＝0.50

出典：「令和 4 年町丁別年齢別人口 6 月末日現在」（令和 4 年 9 月閲覧、川崎市ホームページ）

「令和 4 年町丁別世帯数・人口 6 月末日現在」（令和 4 年 9 月閲覧、川崎市ホームページ）

「令和 2 年国勢調査結果（確定値）概要」（令和 4 年 9 月閲覧、川崎市ホームページ）

b 集会施設に及ぼす影響

本事業では、居住者が利用できる集会室（低層部 5 階に約 30m²）を設置する計画である。

c 公園等に及ぼす影響

本事業では、地域住民が利用できる広場（計画地内 1 階屋外に約 400m²）及び立体広場（低層部 1 階に約 300 m²、2 階に約 850m²）を設置し、地域の憩い・交流の場を創出する計画である。

(カ) 予測結果

a 義務教育施設に及ぼす影響

予測時期（令和 10 年度）における宿河原小学校及び稲田中学校の将来児童・生徒数（特別支援学級は含まない）の予測結果は、表 5.8.1-8 に示すとおりである。

なお、本事業の実施に伴い発生する児童・生徒数は、各学年に均等に割り振った。

(a) 宿河原小学校

宿河原小学校の将来児童数は 812 人（このうち本事業に伴って発生する児童数は 72 人）、将来学級数は 25 クラスとなり、現有の普通教室数 26 教室（表 5.8.1-1 参照）は不足しないと予測する。

(b) 稲田中学校

稲田中学校の将来生徒数は 937 人（このうち本事業に伴って発生する生徒数は 36 人）、将来学級数は 26 クラスとなり、現有の普通教室数 25 教室（表 5.8.1-1 参照）に対して 1 教室分の不足が生じると予測する。

表 5.8.1-8 宿河原小学校及び稲田中学校の将来児童・生徒数（令和 10 年度）

学校名	学年	児童・生徒数（人）			学級数（クラス）		将来の平均 クラス人員数 （人）
		将来基礎 児童・生徒数	本事業の実施に 伴い発生する 児童・生徒数	将来児童 ・生徒数	将来基礎 学級数	将来 学級数	
		①	②	③＝①＋②	④	⑤＝③／⑥	
宿河原 小学校	1 年	120	12	132	4	4	35
	2 年	118	12	130	4	4	35
	3 年	113	12	125	4	4	35
	4 年	121	12	133	4	4	35
	5 年	125	12	137	4	4	35
	6 年	143	12	155	5	5	35
	合計	740	72	812	25	25	－
稲田 中学校	1 年	319	12	331	8	9	40
	2 年	310	12	322	8	9	40
	3 年	272	12	284	7	8	40
	合計	901	36	937	23	26	－

- 注) 1.表中の数値には特別支援学級の児童・生徒数、学級数を含まない。
2.将来基礎児童・生徒数（①）及び将来基礎学級数（④）は、表 5.8.1-6 で設定した数値を示す。
3.将来学級数（⑤）は、小数点第 1 位を切り上げて算出している。
4.将来の平均クラス人員数（⑥）は、令和 3 年 4 月 1 日に改正された「公立義務教育諸学校の学級編制及び教職員定数の標準に関する法律」に基づくクラス人員数を示す。

b 集会施設に及ぼす影響

本事業の実施に伴い、居住者による利用需要が発生し、計画地周辺地域の集会施設の利用者が増加する可能性があるが、居住者が利用できる集会室(低層部 5 階に約 30m²)を設置する計画であることから、本事業の実施に伴う人口の増加が、計画地周辺地域の集会施設の利用に著しい影響を及ぼすことはないと予測する。

c 公園等に及ぼす影響

本事業の実施に伴い、居住者による公園等の利用需要が発生し、計画地周辺地域の公園等において利用者が増加すると考えられるが、地域住民が利用できる広場(計画地内 1 階屋外に約 400m²)及び立体広場(低層部 1 階に約 300m²、2 階に約 850m²)を設置し、地域の憩い・交流の場を創出する計画であることから、本事業の実施に伴う人口の増加が、計画地周辺地域の公園等の利用に著しい影響を及ぼすことはないと予測する。

② 環境保全のための措置

人口の増加が周辺のコミュニティ施設に及ぼす影響を回避・低減するために、以下に示す環境保全のための措置を講じる。

- ・川崎市教育委員会に対して、予想される児童・生徒数について、事前の協議を行うとともに、住宅施設の入居状況(入居する世帯の児童・生徒数等)の報告を速やかに行う。
- ・計画建築物(低層部 5 階)に居住者が利用できる集会室を設置する。
- ・計画地内に居住者及び地域住民が利用できる広場を設置し、利用を促進する。

③ 評 価

本事業の実施に伴って発生する児童数・生徒数は、ともに 12 人/学年と予測した。

宿河原小学校の将来児童数は 812 人、将来学級数は 25 クラスとなり、現有の普通教室数 26 教室は不足しないと予測した。また、稲田中学校の将来生徒数は 937 人、将来学級数は 26 クラスとなり、現有の普通教室数 25 教室に対して 1 教室分の不足が生じると予測した。

集会施設については、本事業の実施に伴い、居住者による利用需要が発生し、計画地周辺地域の集会施設の利用者が増加する可能性があるが、居住者が利用できる集会室（低層部 5 階に約 30m²）を設置する計画であることから、本事業の実施に伴う人口の増加が、計画地周辺地域の集会施設の利用に著しい影響を及ぼすことはないと予測した。

公園等については、本事業の実施に伴い、居住者による公園等の利用需要が発生し、計画地周辺地域の公園等において利用者が増加すると考えられるが、地域住民が利用できる広場（計画地内 1 階屋外に約 400m²）及び立体広場（低層部 1 階に約 300m²、2 階に約 850m²）を設置し、地域の憩い・交流の場を創出する計画であることから、本事業の実施に伴う人口の増加が、計画地周辺地域の公園等の利用に著しい影響を及ぼすことはないと予測した。

本事業の実施にあたっては、川崎市教育委員会に対して、予想される児童・生徒数について、事前の協議を行うとともに、住宅施設の入居状況（入居する世帯の児童・生徒数等）の報告を速やかに行うなどの環境保全のための措置を講じる。

以上のことから、本事業の実施に伴う人口の増加は、計画地周辺地域の生活環境の保全に支障は及ぼさないものと評価する。

5.9 地域交通

5.9.1 交通安全、交通混雑

5.9 地域交通

5.9.1 交通安全、交通混雑

環境影響評価の対象は、工事中の工事用車両の走行、供用時の施設関連車両の走行及び歩行者の往来による交通安全、交通混雑への影響とした。

(1) 現況調査

ア 調査項目

計画地及びその周辺地域における地域交通の状況等を把握し、工事中及び供用時における交通安全、交通混雑への影響について、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、次の項目について調査を行った。

- (ア) 日常生活圏等の状況
- (イ) 道路の状況
- (ウ) 交通安全の状況
- (エ) 土地利用の状況
- (オ) 道路等に係る計画等
- (カ) 関係法令等による基準等

イ 調査地域・調査地点

(ア) 日常生活圏等の状況

計画地及びその周辺地域とした。

(イ) 道路の状況

a 自動車交通量

(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、「平成 27 年度 全国道路・街路交通情勢調査(道路交通センサス)一般交通量調査 集計表」(国土交通省ホームページ)の計画地及びその周辺地域の調査地点とし、「第 3 章 3.1.7 交通、運輸の状況 (1) 道路の状況」(p.92、94)に示したとおりである。

(b) 現地調査

現地調査における自動車交通量の調査地点は、図 5.9.1-1 に示すとおり、工事中の工事用車両及び供用時の施設関連車両の主要な走行ルートを考慮し、5 交差点とした。

調査地点の詳細図は、図 5.9.1-2(1)～(5)に示すとおりである。

b 歩行者交通量

現地調査における歩行者交通量の調査地点は、図 5.9.1-3 に示すとおり、歩行者動線を考慮し、4 地点 (10 断面) とした。

c 滞留長、渋滞長、車頭時間、道路構造、信号現示及び交通規制の状況

現地調査における自動車交通量と同様の 5 交差点とした (図 5.9.1-1 参照)。

(ウ) 交通安全の状況

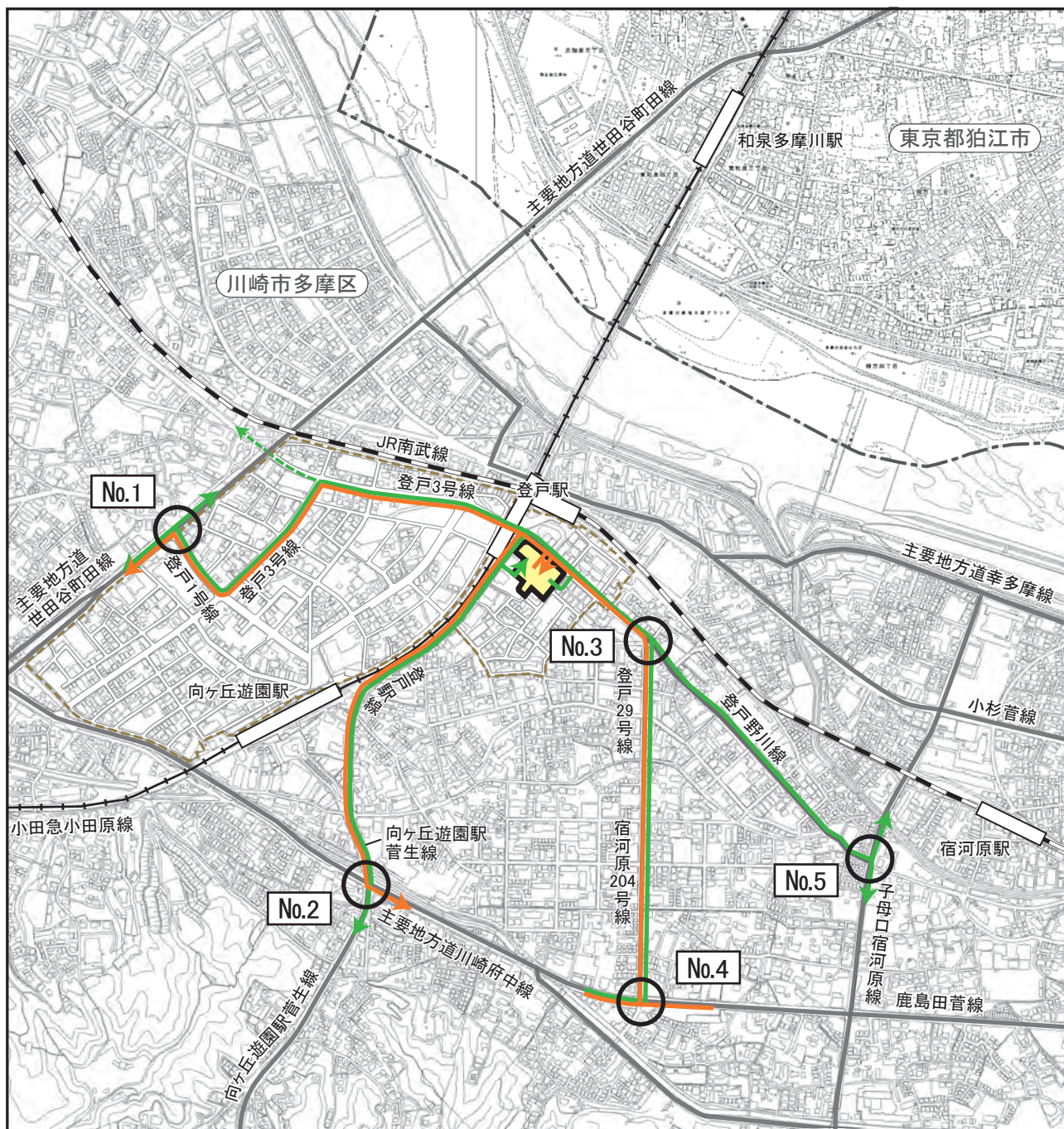
計画地及びその周辺地域の工事用車両及び施設関連車両の走行ルートであり、車両が分散されるまでの経路である登戸野川線、登戸 3 号線、登戸 1 号線、登戸駅線、向ヶ丘遊園駅菅生線、登戸 29 号線、宿河原 204 号線を対象とした（図 5.9.1-1 参照）。

(エ) 土地利用の状況

計画地及びその周辺地域とした。

(オ) 道路等に係る計画等

計画地及びその周辺地域とした。



凡 例



:計画地



:登戸土地区画整理事業

--- :都県界



:自動車交通量等調査地点

— :主な道路

— :鉄道(JR線)

— :鉄道(私鉄)

↔ :工事用車両走行ルート

↔ :施設関連車両走行ルート
(実線は主要な走行ルート)

No.1:登戸

No.2:稲生橋

No.3:(仮)のぼっこ保育園前

No.4:龍安寺入口

No.5:宿河原



0 200 400m

1:12,000

図5.9.1-1 自動車交通量等調査地点位置図



図 5.9.1-2 (1) 自動車交通量等の調査地点詳細図 (No.1 登戸)

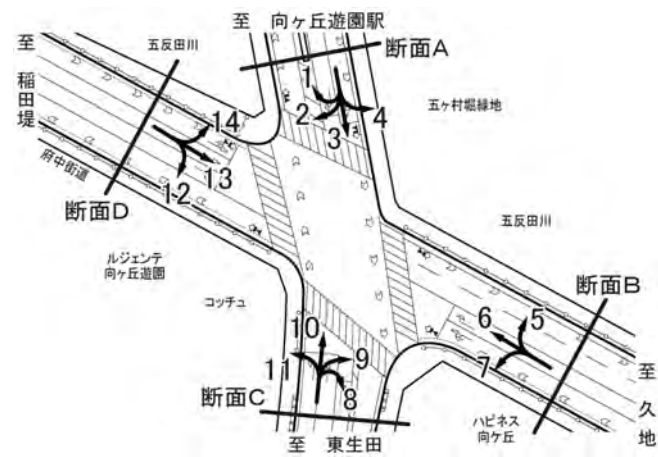


図 5.9.1-2 (2) 自動車交通量等の調査地点詳細図 (No.2 稲生橋)

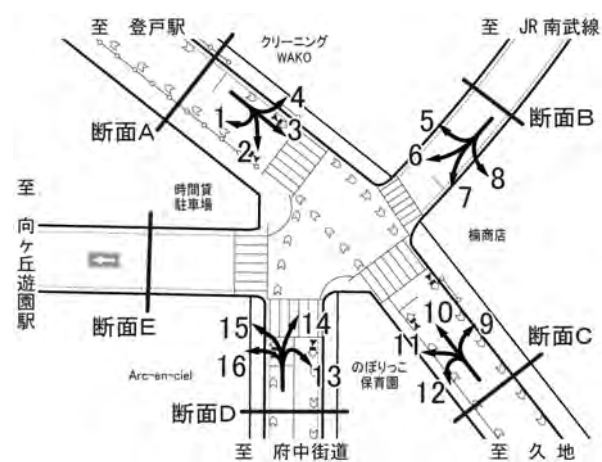


図 5.9.1-2 (3) 自動車交通量等の調査地点詳細図 (No.3 (仮)のぼりっこ保育園前)

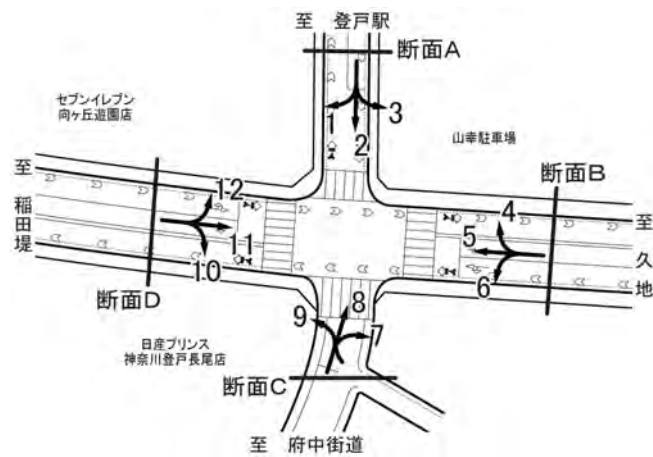


図 5.9.1-2 (4) 自動車交通量等の調査地点詳細図 (No.4 龍安寺入口)

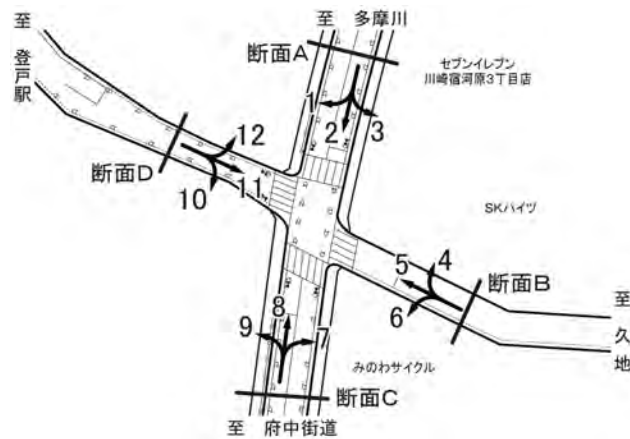


図 5.9.1-2 (5) 自動車交通量等の調査地点詳細図 (No.5 宿河原)

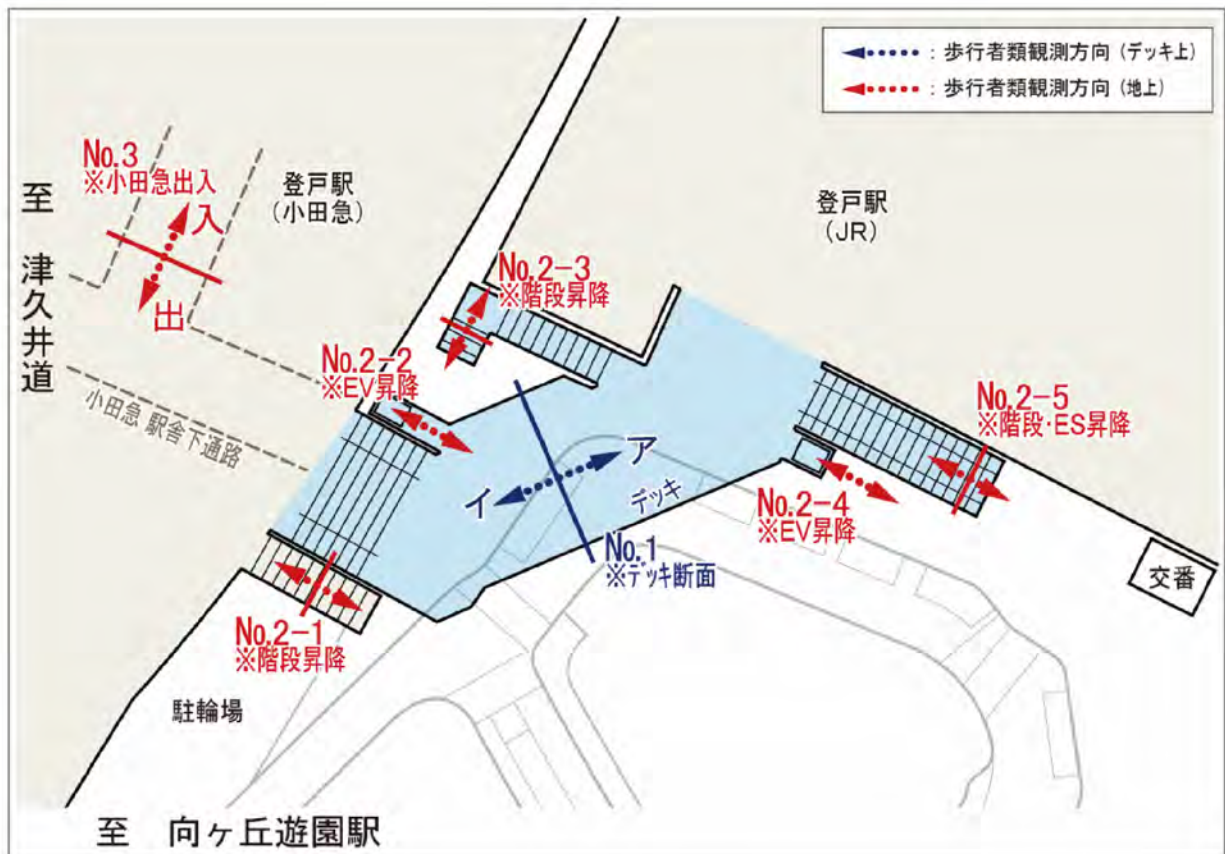


図 5.9.1-3 歩行者交通量調査地点位置図

ウ 調査期間・調査時期

(7) 日常生活圏等の状況

調査期間は、令和 3 年度とした。

(1) 道路の状況

a 自動車交通量

(a) 既存資料調査

調査期間は、平成 27 年度とした。なお、同一地点で経年的に調査を実施している地点については、平成 17 年度及び平成 22 年度も対象とした。

(b) 現地調査

調査期間は、以下に示すとおりである。

令和 3 年度は、自動車交通量のピーク時間の確認を目的とし、平日及び休日の 15 時間とした。令和 4 年度は、需要交通量の算出を目的として、令和 3 年度調査における平日及び休日のピーク時間を含む 12 時間とした。

＜令和 3 年度＞

平日:令和 3 年 7 月 6 日（火）7:00～22:00

休日:令和 3 年 7 月 11 日（日）7:00～22:00

＜令和 4 年度＞

平日:令和 4 年 7 月 26 日（火）7:00～19:00

休日:令和 4 年 7 月 31 日（日）7:00～19:00

b 歩行者交通量

調査期間は、平日及び休日の 15 時間とした。

平日:令和 3 年 7 月 6 日（火）7:00～22:00

休日:令和 3 年 7 月 11 日（日）7:00～22:00

c 滞留長、渋滞長、車頭時間

調査期間は、平日及び休日のピーク時間を含む 12 時間とした。

平日:令和 4 年 7 月 26 日（火）7:00～19:00

休日:令和 4 年 7 月 31 日（日）7:00～19:00

d 信号現示

調査期間は、平日及び休日の 12 時間とした。

平日:令和 4 年 7 月 26 日（火）7:00～19:00

休日:令和 4 年 7 月 31 日（日）7:00～19:00

(ウ) 交通安全の状況

a 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。

b 交通事故の発生状況

調査期間は、平成 29～令和 3 年とした。

エ 調査方法

(7) 日常生活圏等の状況

「ガイドマップ川崎 -川崎市地図情報システム-教育（市立小中学校通学区域図）」（川崎市ホームページ）、「多摩区ガイドマップ」（令和4年2月、多摩区役所地域振興課）等の既存資料の収集・整理及び川崎市教育委員会へのヒアリングにより、計画地及びその周辺地域の日常生活圏等の状況を把握した。

(イ) 道路の状況

a 自動車交通量

(a) 既存資料調査

「平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査(道路交通センサス)一般交通量調査集計表」（国土交通省ホームページ）等の既存資料の収集・整理により、計画地周辺地域の自動車交通量等の状況を把握した。

(b) 現地調査

ハンドカウンターを用いて、調査地点を通過する車両台数を方向別、時間別、車種別（大型車、小型車、自動二輪車）に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5.9.1-1に示すとおり分類した。

表 5.9.1-1 車種分類表

車種分類	ナンバープレート車頭番号	備 考
大型車	0,1,2,9 ナンバー	普通貨物車、バス、大型特殊車
小型車	3,4,5,6,7 ナンバー	乗用車、小型貨物車
自動二輪車	—	原動機付自転車を含む

注）8 ナンバーの特種車両は、車両の形状に応じて、上記いずれかの車種へ分類した。

b 歩行者交通量

ハンドカウンターを用いて、調査地点（調査断面）を通過する歩行者・自転車数を方向別、時間別、種類別（歩行者、自転車）に計測する方法とした。

c 滞留長、渋滞長

調査対象交差点の各流入部、車線別に滞留長及び渋滞長を目視観測し、その長さを10m単位で記録する方法とした。

d 車頭時間

ストップウォッチを用いて、調査対象交差点の各流入部、車線別に、青現示開始時の待ち行列（滞留している列）のうち、先頭から3台目の車両が停止線を通過してから、待ち行列が途切れない状態で最後に通過した車両が停止線を通過するまでの時間を計測する方法とした。

e 信号現示

ストップウォッチを用いてサイクル長^{※1}を計測し、灯器ごとのスプリット^{※2}を算出する方法とした。

f 道路構造及び交通規制の状況

「道路台帳」及び現地踏査により把握した。

(ウ) 交通安全の状況

a 交通安全対策の状況

現地踏査及び川崎市関係課へのヒアリングにより、計画地及びその周辺地域の交通安全対策の状況を把握した。

b 交通事故の発生状況

神奈川県警察本部ホームページ及び多摩警察署へのヒアリングにより、交通事故の発生件数等を把握した。

(エ) 土地利用の状況

「土地利用現況図（多摩区）平成 27 年度川崎市都市計画基礎調査」（平成 31 年 3 月、川崎市まちづくり局）等の既存資料の収集・整理により、計画地及びその周辺地域の土地利用の状況を把握した。

(オ) 道路等に係る計画等

「登戸土地区画整理事業設計図」（令和元年 10 月、川崎市）等の既存資料の収集・整理及び川崎市関係課へのヒアリングにより、計画地及びその周辺地域の道路等に係る計画等を把握した。

(カ) 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。

※1 サイクル長

信号表示が一巡する時間

※2 スプリット

灯器点灯時間をサイクル長で割った値

オ 調査結果

(7) 日常生活圏等の状況

日常生活圏等の状況のうち、公共施設の分布状況は「第3章 3.1.8 公共施設等の状況 (1)公共施設等の分布状況」(p.96～97)に、公共交通機関の状況は「第3章 3.1.7 交通、運輸の状況」(p.93～95)に、通学区域の状況は図 5.9.1-4 に示すとおりである。

公共施設の分布状況としては、医療施設は計画地東側約 210m に川崎市立多摩病院、計画地西側約 600m に多摩休日夜間急患診療所が、子育て施設は計画地南西側約 60m に登戸ルミナス保育園、計画地南東側約 70m に「こころの花」ほいくえん登戸駅前が、教育施設は計画地南東側約 530m に川崎市立宿河原小学校、計画地東側約 800m に川崎市立稲田中学校が、福祉施設は計画地南西側約 590m に福祉パルたま、計画地北西側約 670m に登戸いこいの家などが分布している。

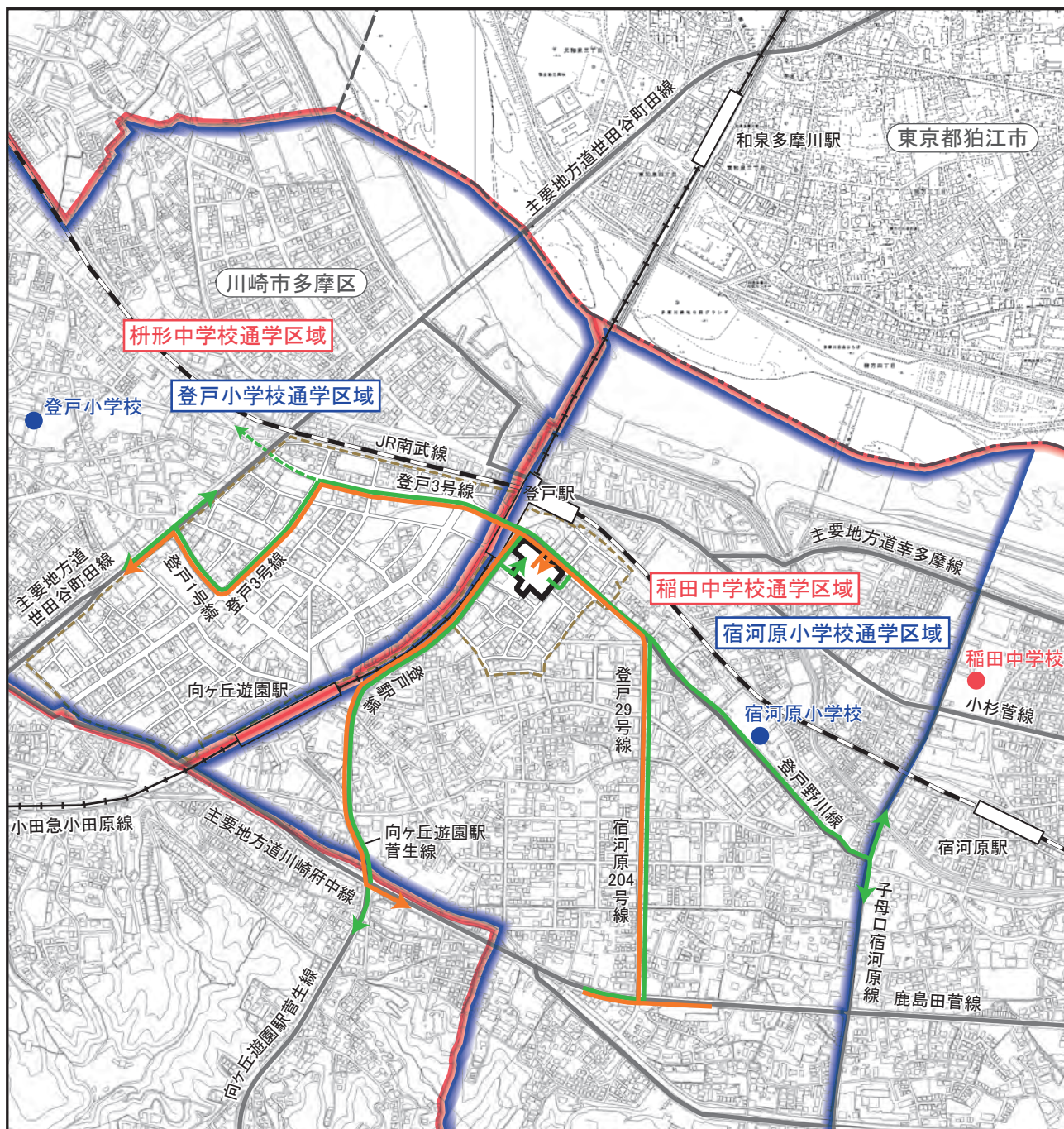
公共交通機関の状況については、鉄道としては、計画地北側に JR 南武線、西側に小田急小田原線が敷設されており、最寄り駅は計画地北側に JR 南武線登戸駅、西側に小田急小田原線登戸駅が隣接している。バス路線としては、市バス、小田急バス、東急バス、神奈川中央バス及びコミュニティ交通が運行されている。

通学区域の状況については、本事業の工事用車両及び施設関連車両の走行ルート上には、宿河原小学校、登戸小学校、稲田中学校及び柊形中学校の通学区域がある。また、宿河原小学校及び登戸小学校の指定通学路と一部重複または横断する箇所がある。なお、稲田中学校及び柊形中学校は通学路の指定はない。

(1) 道路の状況

a 既存資料調査

自動車交通量の調査結果は、「第3章 3.1.7 交通、運輸の状況 (1) 道路の状況」(p.92、94)に示したとおりである。



凡 例

- | | | | |
|--|--------------------------------|--|--------------|
| | : 計画地 | | : 登戸土地区画整理事業 |
| | : 都県界 | | : 小学校の通学区域 |
| | : 主な道路 | | : 中学校の通学区域 |
| | : 鉄道 (JR線) | | : 小学校 |
| | : 鉄道 (私鉄) | | : 中学校 |
| | : 工事用車両走行ルート | | |
| | : 施設関連車両走行ルート
(実線は主要な走行ルート) | | |



0 200 400m
1:12,000

図5.9.1-4 通学区域の状況

b 現地調査

(a) 自動車交通量

<令和3年度>

令和3年度における自動車交通量の現地調査結果は、資料編 p.資 10-2～11 に示すとおりである。

流入交通量のピーク時間は、平日が7時台または17時台、休日が13～17時台であった。

<令和4年度>

令和4年度における自動車交通量の現地調査結果は、表 5.9.1-2 に示すとおりである（詳細は、資料編 p.資 10-12～87 参照）。

12時間流入交通量（7～19時）は、平日 3,674～22,901 台、休日 2,772～19,157 台であり、大型車混入率は、平日 7.3～10.8%、休日 4.5～9.6%であった。

流入交通量のピーク時間は、平日が7～9時台、休日が11～12時台及び16時台であり、ピーク時間の流入交通量は、平日 490～2,075 台、休日 286～1,784 台であった。また、大型車混入率は、平日 6.9～9.9%、休日 3.2～10.1%であった。

表 5.9.1-2 自動車交通量の調査結果（交差点流入交通量）

区分	調査地点	流入交通量(12時間)				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	1,643	15,982	17,625	9.3%	9時台	165	1,587	1,752	9.4%
	No.2	2,087	20,814	22,901	9.1%	8時台	206	1,869	2,075	9.9%
	No.3	370	3,304	3,674	10.1%	8時台	34	456	490	6.9%
	No.4	1,234	10,140	11,374	10.8%	7時台	98	961	1,059	9.3%
	No.5	566	7,173	7,739	7.3%	9時台	63	704	767	8.2%
休日	No.1	823	14,538	15,361	5.4%	16時台	61	1,400	1,461	4.2%
	No.2	853	18,304	19,157	4.5%	11時台	65	1,719	1,784	3.6%
	No.3	266	2,506	2,772	9.6%	11時台	29	257	286	10.1%
	No.4	447	9,282	9,729	4.6%	12時台	41	869	910	4.5%
	No.5	294	6,268	6,562	4.5%	12時台	22	659	681	3.2%

注) 調査地点の位置は、図 5.9.1-1 を参照。

(b) 歩行者交通量

歩行者交通量の現地調査結果は、表 5.9.1-3(1)～(2)に示すとおりである（詳細は、資料編 p.資 10-88～129 参照）。

各調査地点における歩行者断面交通量（15 時間）は、平日が 384～90,013 人・台、休日が 394～53,319 人・台であった。

歩行者交通量のピーク時間帯は、平日は地点によってばらつきがみられ、休日は昼～夕方時間帯に多くみられた。ピーク時の断面交通量は、平日が 49～13,114 人・台、休日が 44～4,378 人・台であった。

表 5.9.1-3(1) 歩行者交通量の調査結果（平日）

単位:人・台

単位:人・日

調査地点			断面交通量(15 時間)			ピーク時断面交通量(60 分間)			
			歩行者	自転車	断面計	ピーク 時間帯	歩行者	自転車	断面計
No.1			90,013	0	90,013	7 時台	13,114	0	13,114
No.2	No.2-1		15,063	1	15,064	8 時台	1,644	0	1,644
	No.2-2		1,022	0	1,022	10 時台	99	0	99
	No.2-3		5,986	1	5,987	7 時台	857	0	857
	No.2-4		384	0	384	12 時台	49	0	49
	No.2-5		8,231	0	8,231	18 時台	851	0	851
No.3			8,287	2	8,289	7 時台	1,155	1	1,156
No.4	No.4-1		12,788	1,279	16,625※	18 時台	1,232	121	1,595※
	No.4-2	ア⇄イ	7,003	830	9,493※	8 時台	888	68	1,092※
		ウ⇄エ	2,931	762	5,217※	18 時台	353	58	527※
	No.4-3		2,856	244	3,588※	7 時台	437	9	464※

注) 1. 調査地点の位置は、図5.9.1-3を参照。

2. 地上部で自転車利用がみられたNo.4の断面計(※)は、「交通工学ハンドブック2008」(平成20年7月、一般社団法人交通工学研究会)に示される自転車1台あたりの歩行者換算係数2.54から歩行者換算係数を3として換算した値を示す。

表 5.9.1-3(2) 歩行者交通量の調査結果（休日）

単位:人・台

単位:人・台

調査地点			断面交通量(15 時間)			ピーク時断面交通量(60 分間)			
			歩行者	自転車	断面計	ピーク 時間帯	歩行者	自転車	断面計
No.1			53,318	1	53,319	17 時台	4,378	0	4,378
No.2	No.2-1		11,185	0	11,185	16 時台	911	0	911
	No.2-2		980	0	980	16 時台	116	0	116
	No.2-3		3,690	0	3,690	13 時台	330	0	330
	No.2-4		391	3	394	13 時台	43	1	44
	No.2-5		6,562	0	6,562	17 時台	564	0	564
No.3			5,974	2	5,976	12 時台	478	0	478
No.4	No.4-1		9,103	1,073	12,322※	15 時台	787	114	1,129※
	No.4-2	ア⇄イ	5,226	661	7,209※	11 時台	437	103	746※
		ウ⇄エ	2,005	589	3,772※	15 時台	177	82	423※
	No.4-3		1,899	184	2,451※	12 時台	161	30	251※

注) 1. 調査地点の位置は、図5.9.1-3を参照。

2. 地上部で自転車利用がみられたNo.4の断面計(※)は、「交通工学ハンドブック2008」(平成20年7月、一般社団法人交通工学研究会)に示される自転車1台あたりの歩行者換算係数2.54から歩行者換算係数を3として換算した値を示す。

(c) 滞留長

滞留長の現地調査結果は、表 5.9.1-4(1)～(2)及び図 5.9.1-5 に示すとおりである（詳細は、資料編 p.資 10-130～193 参照）。

最長の滞留長は、平日がNo.1（登戸交差点）における流入 C の左折・直進（中野島・狛江方面）及び直進（狛江方面）の 820m（7 時台）、休日がNo.2（稲生橋交差点）における流入 B の左折・直進（東生田・稲田堤方面）の 250m（9 時台）であった。

表 5.9.1-4(1) 滞留長の調査結果

調査地点	流入	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 (登戸)	A	①	左直	15 時台 他 3 時間帯	30m	11 時台	30m
		②	直	8 時台	180m	11 時台	130m
		③	右	13 時台	30m	12 時台 他 2 時間帯	20m
	B	①	左直右	11 時台	90m	14 時台 他 1 時間帯	50m
	C	①	左直	7 時台	820m	7 時台 他 2 時間帯	40m
		②	直	7 時台	820m	11 時台 他 1 時間帯	30m
		③	右	9 時台	30m	—	—
	D	①	左直右	8 時台	100m	12 時台	60m
	No.2 (稲生橋)	A	①	9 時台 他 1 時間帯	110m	14 時台	90m
			②	10 時台	70m	13 時台	70m
		B	①	8 時台	280m	9 時台	250m
			②	11 時台 他 5 時間帯	20m	9 時台	40m
		C	①	8 時台	210m	16 時台	110m
			②	8 時台	90m	9 時台 他 2 時間帯	40m
			③	7 時台	40m	10 時台 他 1 時間帯	40m
		D	①	17 時台	220m	16 時台 他 1 時間帯	120m
			②	7 時台	200m	11 時台	100m
			③	9 時台 他 1 時間帯	100m	12 時台	110m
No.3 ((仮)のぼりっこ 保育園前)	A	①	左直右	9 時台 他 7 時間帯	40m	8 時台 他 1 時間帯	40m
	B	①	左直右	12 時台 他 9 時間帯	10m	10 時台 他 10 時間帯	10m
	C	①	左直右	11 時台	70m	12 時台	40m
	D	①	左直右	13 時台	30m	9 時台	40m

注) 1.調査地点及び流入の位置は、図 5.9.1-5 を参照。

2.方向は以下に示すとおり。

左：左折 直：直進 右：右折

3.「-」は滞留長が確認されなかったことを示す。

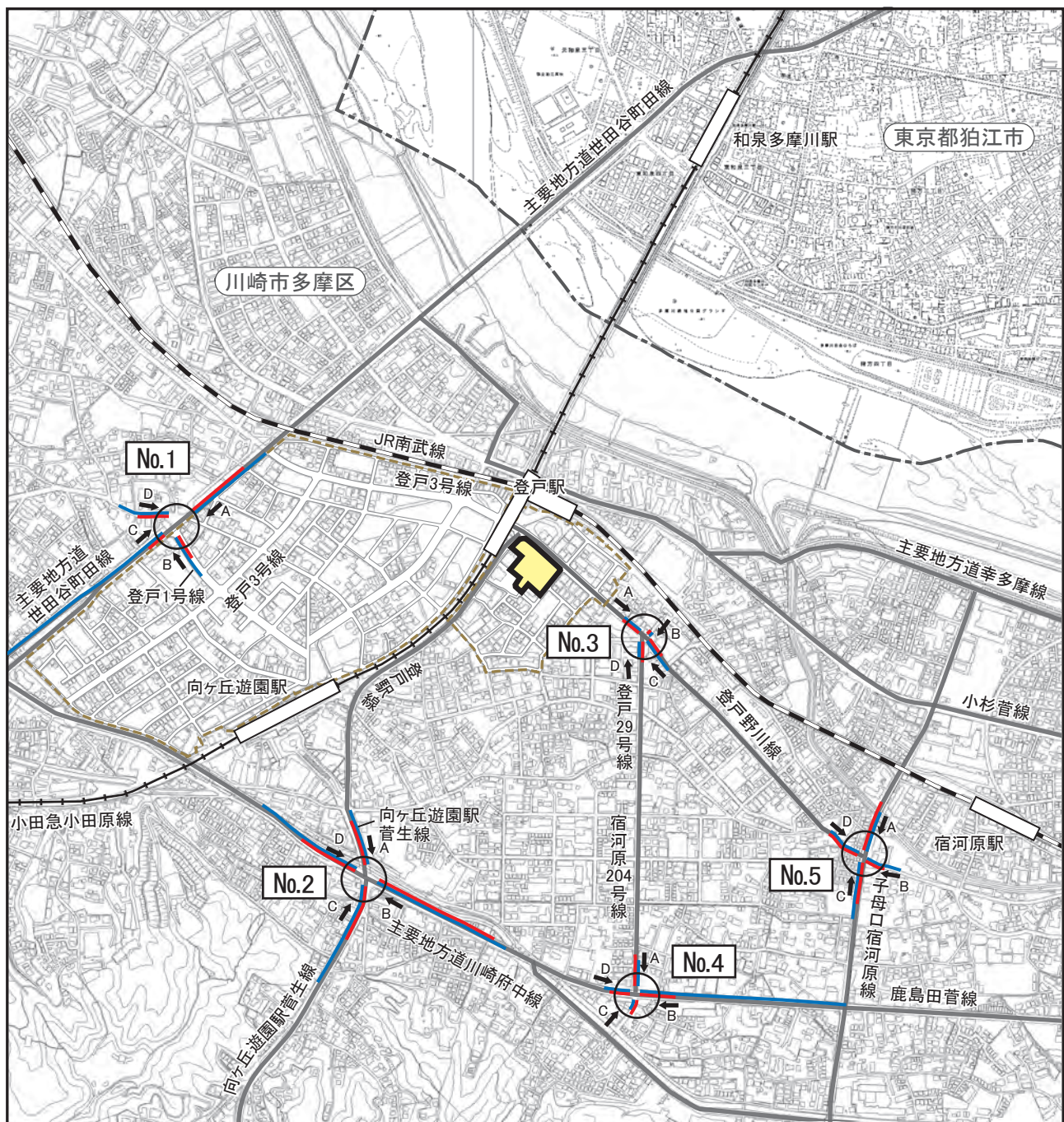
表 5.9.1-4(2) 滞留長の調査結果

調査地点	流入	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.4 (龍安寺入口)	A	①	左直右	17 時台	50m	10 時台	60m
	B	①	左直	8 時台	400m	13 時台	70m
		②	右	8 時台	20m	16 時台 他 2 時間帯	20m
	C	①	左直右	18 時台 他 4 時間帯	20m	11 時台 他 1 時間帯	30m
	D	①	左直	8 時台 他 1 時間帯	50m	11 時台 他 1 時間帯	40m
		②	右	12 時台 他 7 時間帯	10m	13 時台 他 8 時間帯	10m
No.5 (宿河原)	A	①	左直右	18 時台 他 1 時間帯	80m	11 時台	100m
	B	①	左直右	18 時台	70m	12 時台 他 1 時間帯	40m
	C	①	左直右	8 時台	110m	14 時台	80m
	D	①	左直右	9 時台	70m	17 時台 他 2 時間帯	70m

注) 1.調査地点及び流入の位置は、図 5.9.1-5 を参照。

2.方向は以下に示すとおり。

左：左折 直：直進 右：右折



凡 例



:計画地



:登戸土地区画整理事業



:都県界



:滞留長調査地点



:主な道路



:鉄道(JR線)



:鉄道(私鉄)



:流入



:最長滞留長(平日)



:最長滞留長(休日)

図5.9.1-5 滞留長の調査結果

(d) 渋滞長

渋滞長の現地調査結果は、表 5.9.1-5 及び図 5.9.1-6 に示すとおりである（詳細は、資料編 p.資 10-130～193 参照）。

最長の渋滞長は、平日がNo.1（登戸交差点）における流入 C の左折・直進（中野島・狛江方面）の 700m（7 時台）、休日がNo.2（稲生橋交差点）における流入 B の左折・直進（東生田・稲田堤方面）の 120m（12 時台）であった。

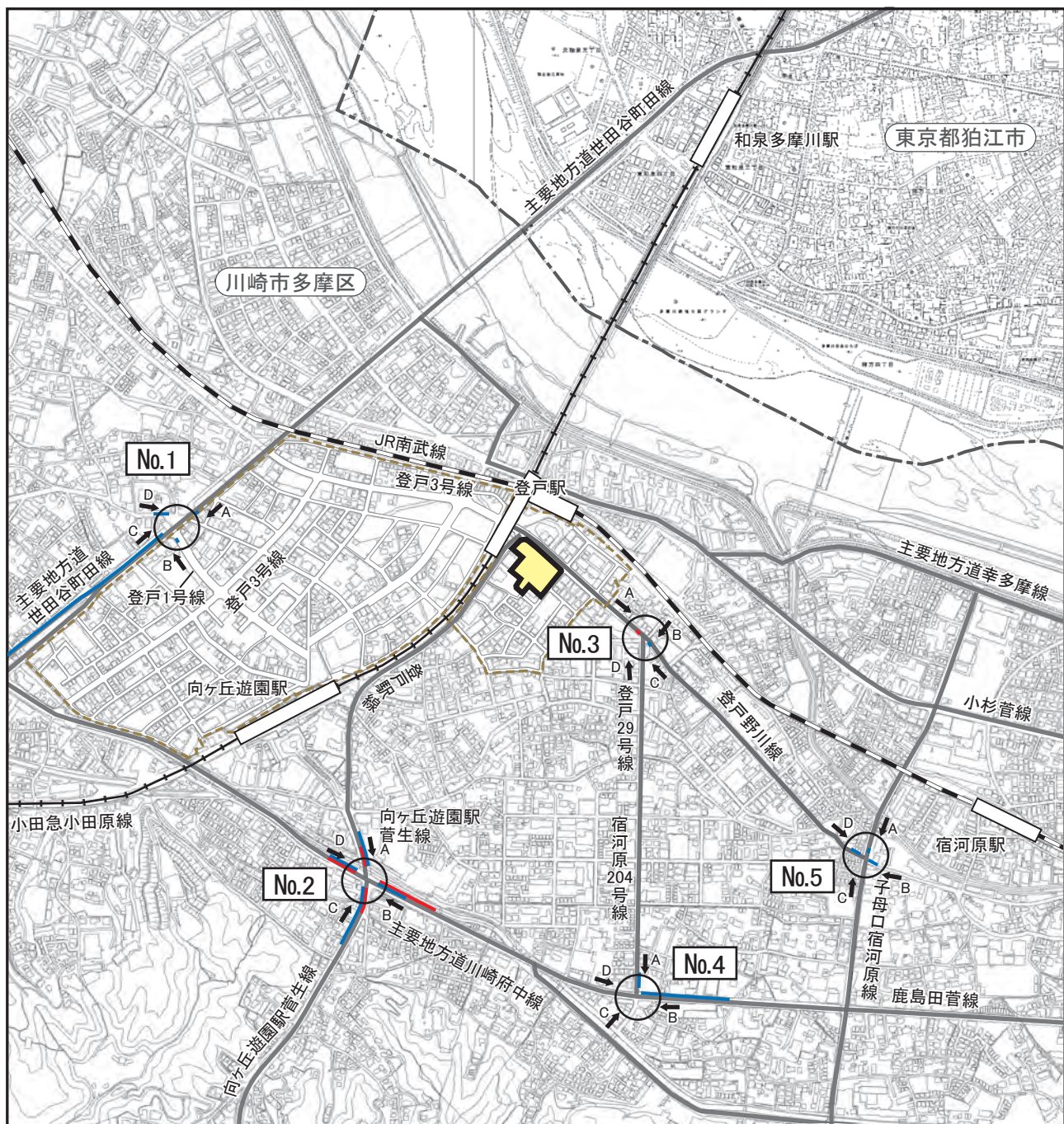
表 5.9.1-5 渋滞長の調査結果

調査地点	流入	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 (登戸)	A	①	左直	—	—	—	—
		②	直	8 時台	10m	—	—
		③	右	—	—	—	—
	B	①	左直右	11 時台	10m	—	—
		②	左直	7 時台	700m	—	—
		③	直	7 時台	510m	—	—
	C	①	左直	7 時台	700m	—	—
		②	直	7 時台	510m	—	—
		③	右	—	—	—	—
No.2 (稲生橋)	A	①	左直	8 時台	30m	—	—
		②	直	8 時台	30m	—	—
	B	①	左直	9 時台	70m	14 時台	40m
		②	右	10 時台	40m	16 時台	20m
	C	①	左直	17 時台 他 1 時間帯	60m	12 時台	120m
		②	右	—	—	—	—
		③	右	—	—	—	—
	D	①	左	8 時台	120m	13 時台 他 1 時間帯	50m
		②	直	—	—	—	—
		③	右	—	—	10 時台 他 3 時間帯	10m
No.3 (仮)のぼりっこ 保育園前)	A	①	左直右	7 時台	30m	—	—
		②	直	—	—	—	—
	B	①	左直	16 時台	60m	9 時台 他 1 時間帯	60m
		②	右	—	—	—	—
No.4 (龍安寺入口)	A	①	左直右	—	—	11 時台	20m
		②	直	—	—	—	—
	B	①	左直右	—	—	—	—
		②	右	—	—	—	—
	C	①	左直右	9 時台 他 2 時間帯	10m	—	—
		②	右	—	—	—	—
No.5 (宿河原)	A	①	左直右	—	—	—	—
		②	直	—	—	—	—
	B	①	左直	17 時台	30m	—	—
		②	右	18 時台	170m	—	—
No.5 (宿河原)	A	①	左直右	—	—	—	—
		②	直	—	—	—	—
	B	①	左直	—	—	—	—
		②	右	—	—	—	—
No.5 (宿河原)	A	①	左直右	18 時台	10m	—	—
		②	直	—	—	—	—
	B	①	左直右	18 時台	20m	—	—
		②	右	—	—	—	—
No.5 (宿河原)	A	①	左直右	—	—	—	—
		②	直	—	—	—	—
	B	①	左直	—	—	—	—
		②	右	—	—	—	—

注) 1.調査地点及び流入の位置は、図 5.9.1-6 を参照。

2.方向は以下に示すとおり。

左：左折 直：直進 右：右折



凡 例

- : 計画地
- : 都県界
- : 主な道路
- : 鉄道(JR線)
- : 鉄道(私鉄)
- : 登戸土地区画整理事業
- : 渋滞長調査地点
- No.1: 登戸
- No.2: 稲生橋
- No.3: (仮)のぼりっこ保育園前
- No.4: 龍安寺入口
- No.5: 宿河原
- : 流入
- : 最長渋滞長(平日)
- : 最長渋滞長(休日)



0 200 400m

1:12,000

図5.9.1-6 渋滞長の調査結果

(e) 車頭時間

交差点需要率及び混雑度の予測で用いる飽和交通流率（実測値）の算出にあたって、工事中及び将来のピーク時を含む 4 時間帯を対象に車頭時間を整理した。その結果は、資料編 p. 10-226～289 に示すとおりである。

(f) 道路構造、信号現示及び交通規制の状況

道路構造及び交通規制の状況は、図 5.9.1-7(1)～(5)に示すとおりである。

各交差点の信号サイクル長は、表 5.9.1-6 に示すとおりである（信号現示の詳細は、資料編 p. 資 10-194～213 参照）。

表 5.9.1-6 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（登戸）	115～130 秒	110～135 秒
No.2（稲生橋）	147～178 秒	128～170 秒
No.3（(仮)のぼりっこ保育園前）	85～95 秒	80～85 秒
No.4（龍安寺入口）	130 秒	110～140 秒
No.5（宿河原）	127～140 秒	125～140 秒

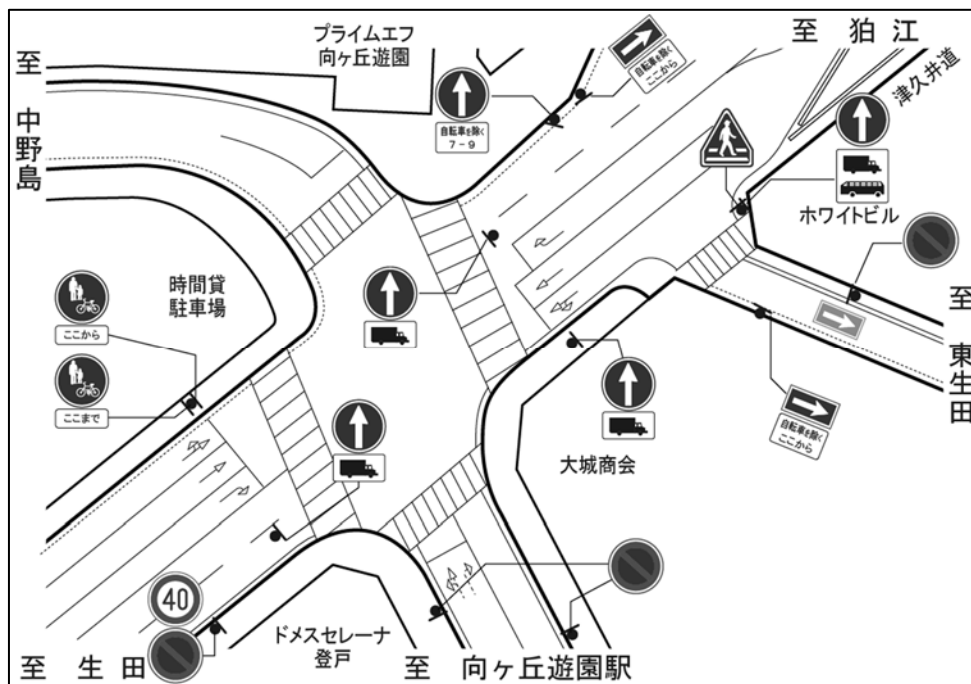
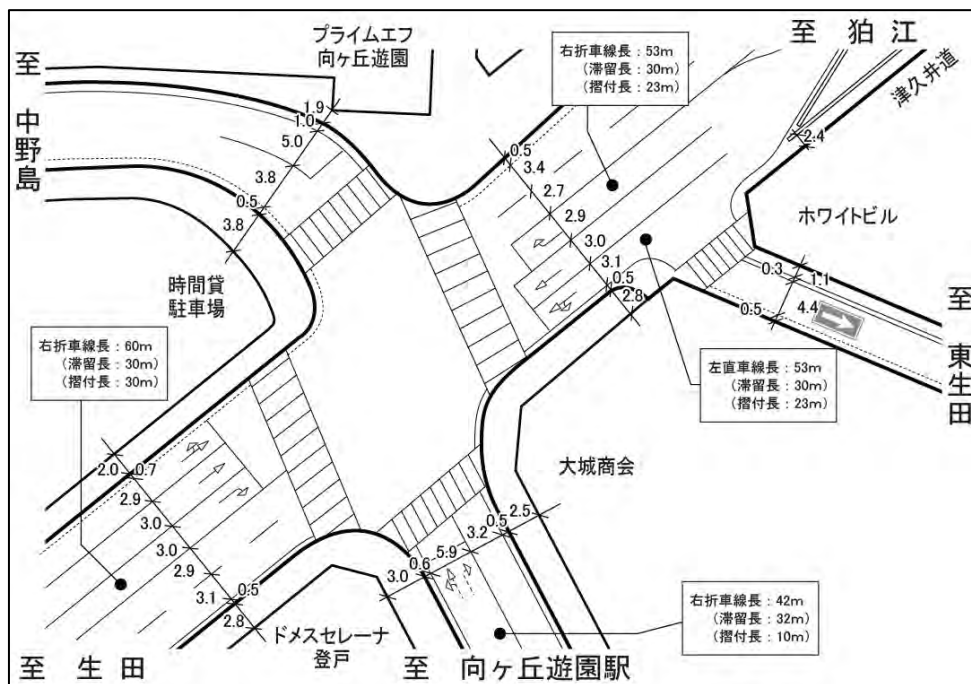


図 5.9.1-7 (1) 道路幅員及び交通規制の状況 (No.1 登戸)

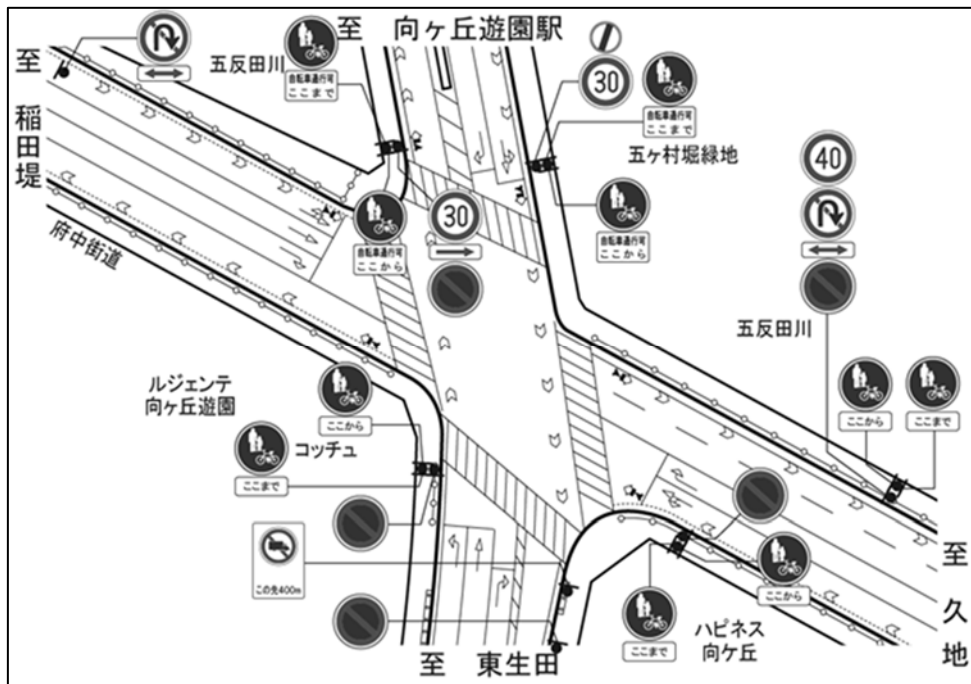


図 5.9.1-7 (2) 道路幅員及び交通規制の状況 (No.2 稲生橋)

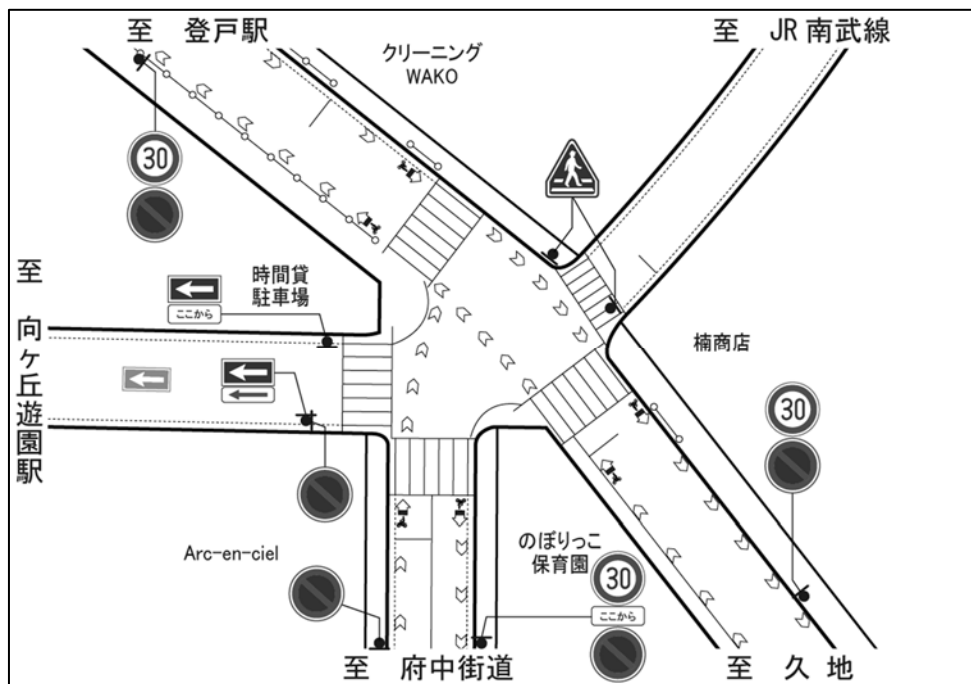
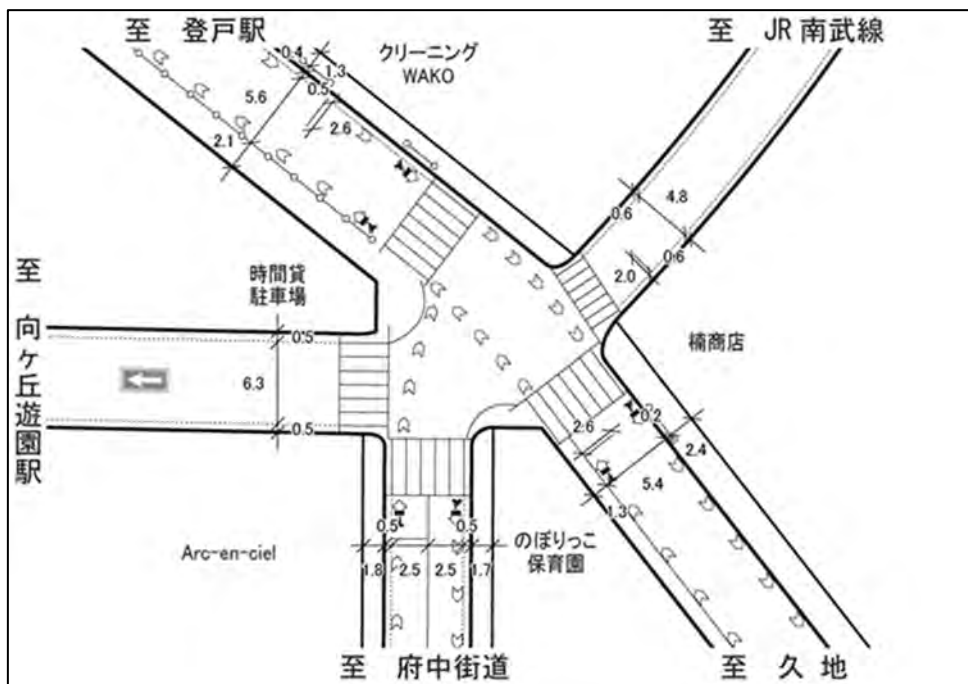


図 5.9.1-7 (3) 道路幅員及び交通規制の状況 (No.3 (仮) のぼりっこ保育園前)

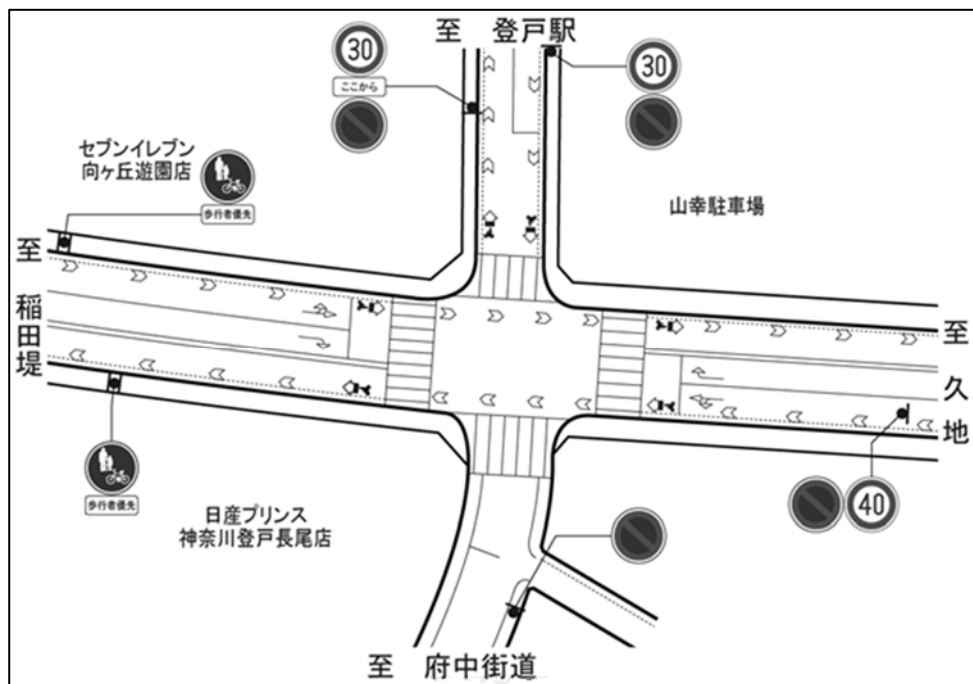


図 5.9.1-7 (4) 道路幅員及び交通規制の状況 (No.4 龍安寺入口)

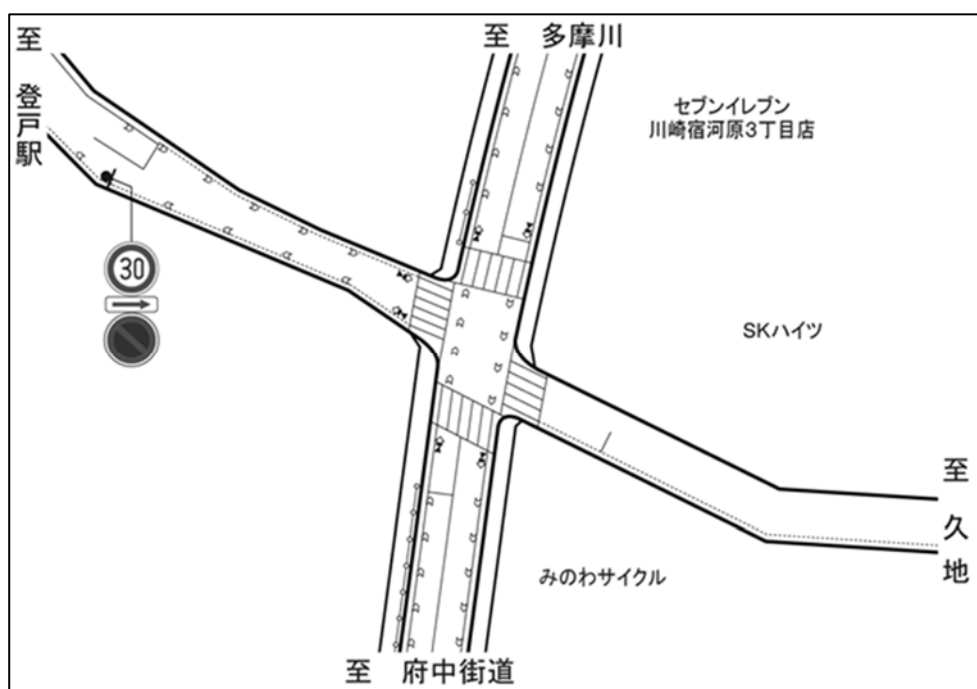
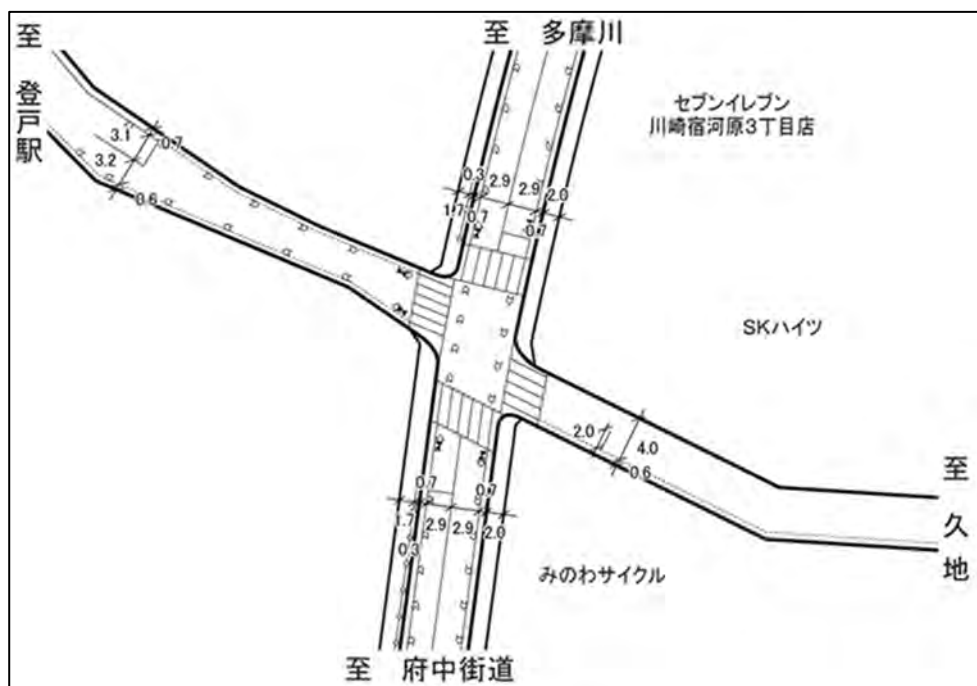


図 5.9.1-7 (5) 道路幅員及び交通規制の状況 (No.5 宿河原)

(ウ) 交通安全の状況

a 交通安全対策の状況

工事用車両及び施設関連車両の主要な走行ルートにおける交通安全対策の状況は、図 5.9.1-8(1)～(2)に示すとおりである。

工事用車両及び施設関連車両の走行ルートでは、一部を除いてマウントアップ※¹ やガードレール、横断防止柵等の歩車分離が図られている。

なお、「登戸土地区画整理事業」により計画地北側の登戸野川線は全区間でセミフラット※²、計画地西側の登戸駅線は計画地側がセミフラットに整備される計画である。

b 交通事故の発生状況

計画地が所在する多摩区における平成 29 年～令和 3 年に発生した交通事故の発生状況は、表 5.9.1-7 に、工事用車両及び施設関連車両の走行ルートにおける令和 3 年の交通事故の発生状況は図 5.9.1-9 に示すとおりである。

平成 29 年は、過去 5 年間で人身事故が最も多く、人身事故の件数は 543 件であり、死者 1 名、負傷者 624 名となっている。

工事用車両及び施設関連車両の走行ルートにおける令和 3 年に発生した交通事故は 17 件であり、主に車両対車両の交通事故が多い。

表 5.9.1-7 多摩警察署管内の交通事故発生件数（平成 29～令和 3 年）

交通事故状況	交通事故件数（件）				
	平成 29 年	平成 30 年	令和元年	令和 2 年	令和 3 年
人身事故	543	494	504	450	464
死者	1	3	3	3	2
負傷者	624	584	571	494	510

出典：「交通事故統計 交通事故月報 12 月」（各年、神奈川県ホームページ）

(エ) 土地利用の状況

土地利用の状況は、「第 3 章 3.1.6 土地利用の状況」（p.85～88）に示すとおりである。

計画地は、JR 南武線及び小田急小田原線の登戸駅前の商業地域に位置しており、計画地及びその周辺地域には、住宅や店舗等の低層建築物、事業所や集合住宅等の中高層建築物が主体となった市街地が広がっている。

(オ) 道路等に係る計画等

道路等に係る計画等については、「第 1 章 1.4.2 (1) 川崎都市計画事業登戸土地区画整理事業」（p.7～9）及び「第 3 章 3.1.6 (3) 周辺地域の状況」（p.91）に示すとおりである。

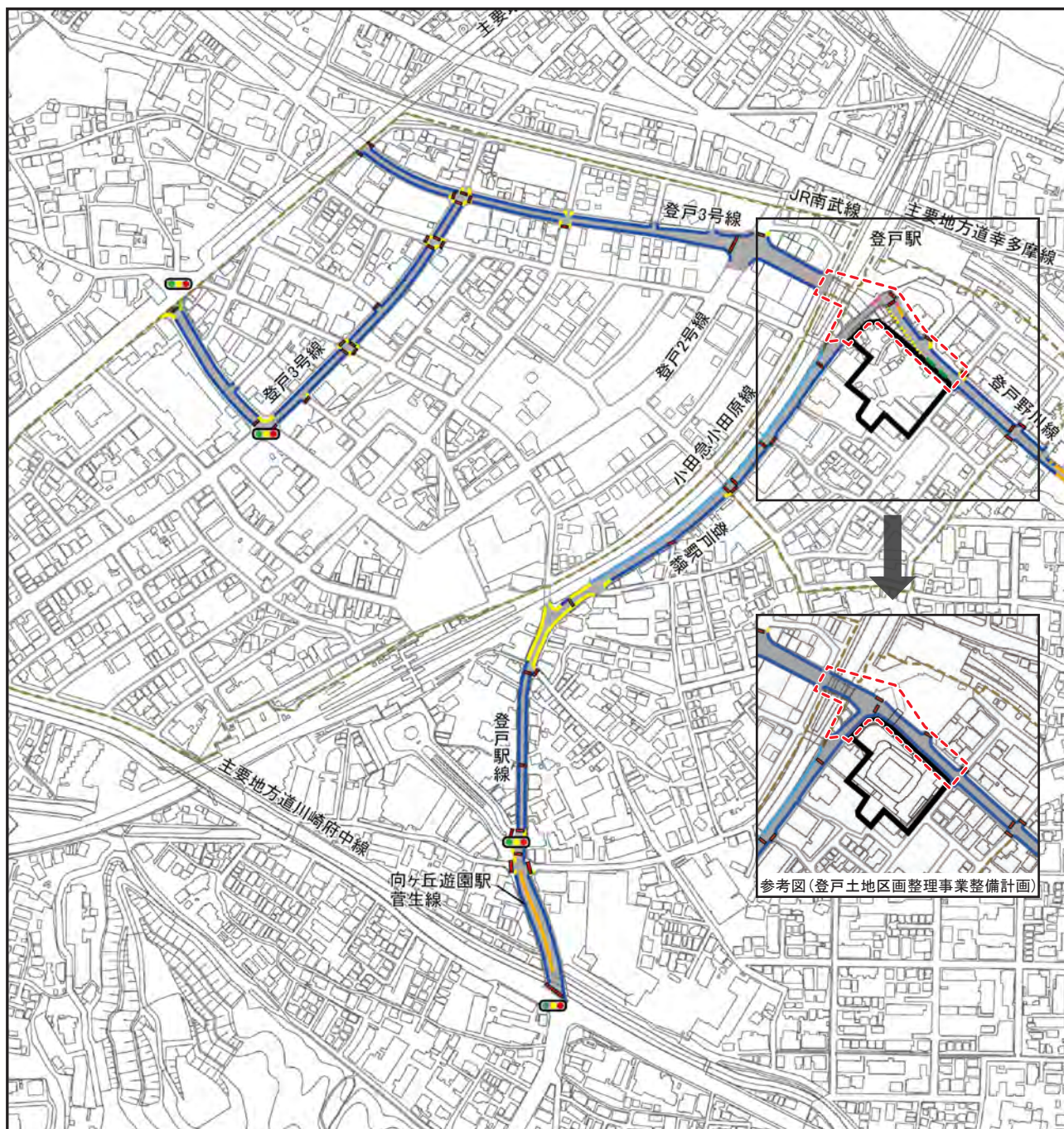
計画地及びその周辺地域は、「登戸土地区画整理事業」の区域に指定されており、都市計画道路や基盤施設等の整備が施行中である。

※1 マウントアップ

歩道面と縁石を同じ高さに配置し、車道面より高くすることで車道と分離する歩道構造

※2 セミフラット

歩道面より高い縁石を挟んで、車道面より高くすることで車道と分離する歩道構造



凡 例



:計画地



:都県界



:登戸土地区画
整理事業



:調査対象道路



:信号機



:横断歩道

— :マウントアップ

— :マウントアップ+ガードレール

— :マウントアップ+横断防止柵

— :マウントアップ+ポール

— :ガードレール+ポール

... :ポールのみ

— :ガードレールのみ

— :白線のみ

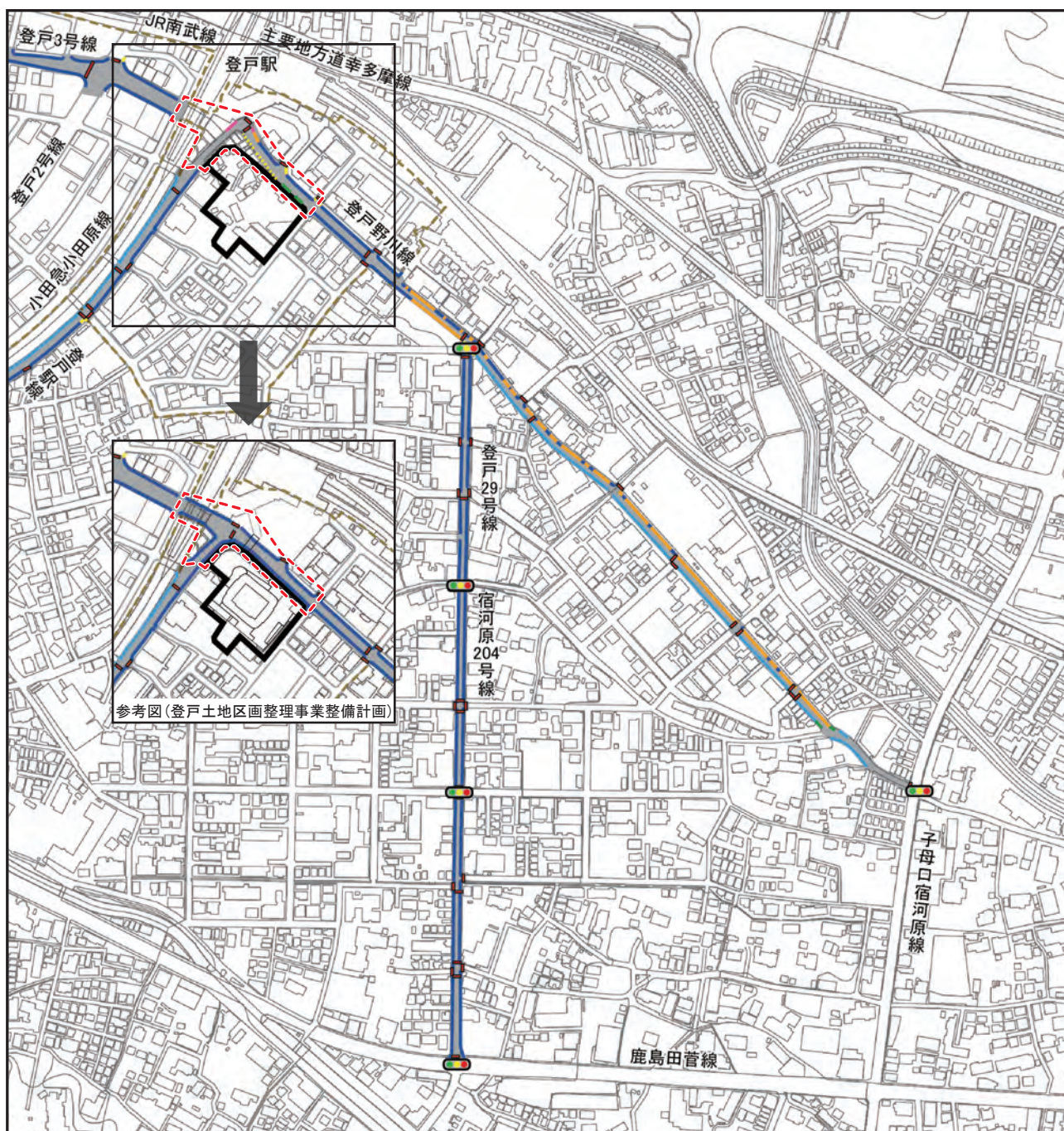


0 100 200m

1:6,000

注) 1. 登戸土地区画整理事業区域内の赤破線で囲まれた範囲については、参考図の
のようにマウントアップによる歩車分離された道路が整備される計画である。
2. マウントアップは、セミフラット等の交通安全施設を含む。

図5.9.1-8(1) 交通安全対策の状況



凡 例



:計画地



:都県界



:登戸土地区画
整理事業



:調査対象道路



:信号機



:横断歩道

— :マウントアップ

— :マウントアップ+ガードレール

— :マウントアップ+横断防止柵

— :マウントアップ+ポール

— :ガードレール+ポール

... :ポールのみ

— :ガードレールのみ

— :白線のみ

注) 1. 登戸土地区画整理事業区域内の赤破線で囲まれた範囲については、参考図の
のようにマウントアップによる歩車分離された道路が整備される計画である。

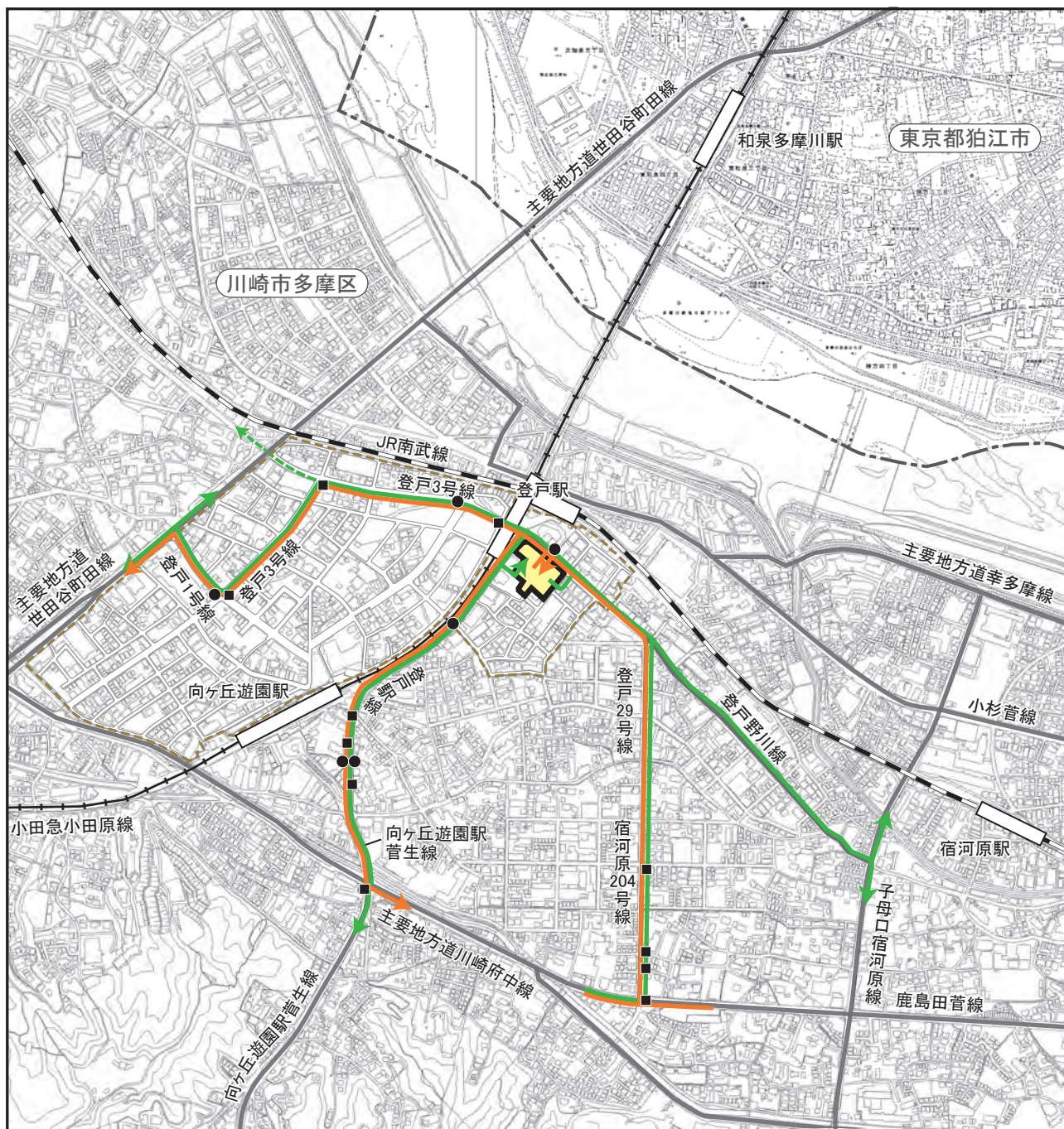
2. マウントアップは、セミフラット等の交通安全施設を含む。



0 100 200m

1:6,000

図5.9.1-8(2) 交通安全対策の状況



凡 例

- | | |
|--|---|
| : 計画地 | : 登戸土地区画整理事業 |
| : 都県界 | : 車両相互 |
| : 主な道路 | : 人対車両 |
| —— : 鉄道(JR線) | |
| ++ : 鉄道(私鉄) | |
| : 工事用車両走行ルート | |
| : 施設関連車両走行ルート
(実線は主要な走行ルート) | |

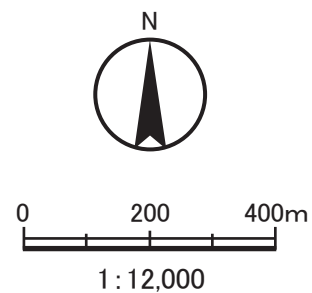


図5.9.1-9 交通事故発生状況(令和3年)

(カ) 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。

(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。」と設定した。

(3) 予測・評価

本事業の工事中及び供用時において、以下に示す交通安全・交通混雑への影響が考えられるため、その影響の程度について予測及び評価を行った。

<工事中>

- ・工事用車両の走行により変化する交通安全・交通混雑に係る影響

<供用時>

- ・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
- ・歩行者の往来による交通安全に係る影響

ア 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

① 予測

(7) 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。

(4) 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、主要な走行ルート上の4交差点（No.1～4）とした（図 5.9.1-10 参照）。

(ウ) 予測時期

予測時期は、工事用車両（大型車、大型車＋小型車）の1日あたりの走行台数が最大となる時期（工事開始後5、6ヶ月目）を対象とした（詳細は、資料編 p.資 4-19～20 参照）。

予測時間帯は、工事用車両の走行時間帯（7～19時）を対象とした。

(イ) 予測方法

a 交通安全

交通安全対策の状況等と施工計画の内容から、歩行者等に対する交通安全の状況を定性的に予測する方法とした。

b 交通混雑

予測時期の将来基礎交通量（現況交通量＋周辺開発交通量）に本事業の工事用車両台数を加えて工事中交通量を算出し、その交通量を基に、「平面交差の計画と設計 基礎編－計画・設計・交通信号制御の手引－」（平成30年11月、一般社団法人交通工学研究会）に基づき、交差点需要率及び混雑度を予測する方法とした。

なお、予測で用いる飽和交通流率は、現地調査で同手引に示される手法により実測値が得られた場合には、その実測値を設定して交差点需要率及び混雑度を予測した（飽和交通流率の実測値は、資料編 p.資 10-225～289 参照）。

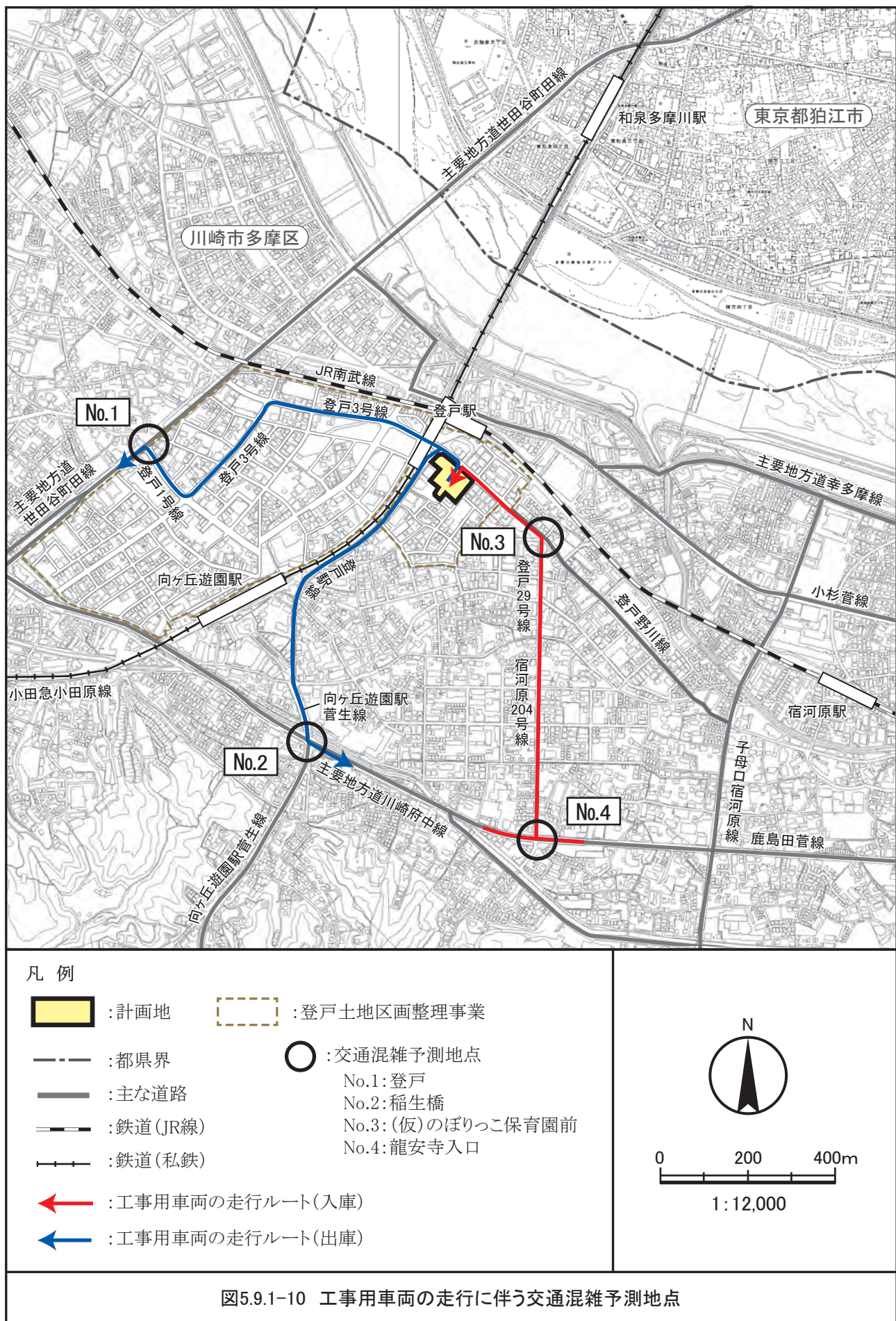
(オ) 予測条件

a 交通安全対策の状況

交通安全対策の状況については、「(1) 現況調査 オ 調査結果 (ウ) 交通安全の状況 a 交通安全対策の状況」（p.487～489）に示すとおりである。

b 工事用車両の走行ルート

工事用車両の走行ルートは、図 5.9.1-10 に示すとおりである。



c 工事中交通量

予測時期(工事開始後 5、6 ヶ月目)におけるピーク時間帯の工事中交通量は、表 5.9.1-8 に示すとおりである（詳細は、資料編 p.資 10-290～298 参照）。

【将来基礎交通量】

将来基礎交通量は、現況交通量に周辺開発交通量を加えて算出した。

現況交通量は、計画地周辺（世田谷町田線、鹿島田菅線）の道路交通センサスによる交通量が減少傾向にあることから、安全側を考慮して現地調査結果を設定した。なお、現地調査において渋滞長が確認された場合は、「平面交差の計画と設計 基礎編－計画・設計・交通信号制御の手引－」（平成 30 年 11 月、一般社団法人 交通工学会）に準拠し、渋滞を考慮した「需要交通量」を設定した（詳細は、資料編 p.資 10-214～224 参照）。

周辺開発交通量は、下記の工事用車両台数または施設関連車両台数を設定した。

<No.1（登戸）>

- ・「(仮称) 神奈川県川崎市多摩区登戸 51 街区計画に係る条例環境影響評価準備書」（令和 3 年 12 月、三井不動産レジデンシャル株式会社、小田急不動産株式会社）の登戸交差点を通過する工事用車両台数（ピーク時）

<No.2（稲生橋）>

- ・「向ヶ丘遊園跡地利用計画に係る条例環境影響評価書」（令和 3 年 3 月、小田急電鉄株式会社）の本村橋交差点を通過する施設関連車両台数（＝稲生橋交差点を通過する施設関連車両台数）（平日）
- ・「(仮称) 向ヶ丘遊園集合住宅・商業施設計画に係る条例環境影響評価準備書」（令和 3 年 3 月、野村不動産株式会社）の稲生橋交差点を通過する施設関連車両台数（平日）

【工事用車両台数】

本事業の工事用車両台数は、予測時期（工事開始後 5、6 ヶ月目）の日最大台数を設定した。

【工事中交通量】

工事中交通量は、将来基礎交通量（現況交通量＋周辺開発交通量）に本事業の工事用車両台数を加えて算出した。

表 5.9.1-8 工事中交通量（工事開始後 5、6 ヶ月目）

予測地点		ピーク時間帯	車種分類	交差流入交通量(台/ピーク時)			
				現況交通量 (需要交通量)	将来基礎交通量	工事用車両台数	工事中交通量
				－	A	B	A+B
No.1	登戸	9 時台	大型車	164	184	8	192
			小型車	1,552	1,552	0	1,552
			合 計	1,716	1,736	8	1,744
No.2	稲生橋	17 時台	大型車	109	111	17	128
			小型車	1,900	2,170	0	2,170
			合 計	2,009	2,281	17	2,298
No.3	(仮)のぼりっこ 保育園前	8 時台	大型車	34	34	18	52
			小型車	456	456	0	456
			合 計	490	490	18	508
No.4	龍安寺入口	7 時台	大型車	98	98	0	98
			小型車	961	961	4	965
			合 計	1,059	1,059	4	1,063

注) 予測地点の位置は、図 5.9.1-10 を参照。

d 交差点の状況

予測地点となる交差点の道路構造及び信号現示の状況は、「(1) 現況調査 オ 調査結果 (i) 道路の状況 b 現地調査 (f) 道路構造、信号現示及び交通規制の状況」(p.481～486) に示すとおりである。

(カ) 予測結果

a 交通安全

工事用車両の主要な走行ルート（入庫）である宿河原 204 号線、登戸 29 号線及び登戸野川線は全区間でマウントアップが整備されており、登戸野川線では部分的に横断防止柵も設置されている。

主要な走行ルート（出庫）のうち、登戸野川線、登戸 3 号線、登戸 1 号線及び向ヶ丘遊園駅菅生線についても、同様に全区間でマウントアップが整備されているほか、向ヶ丘遊園駅菅生線では部分的に横断防止柵も整備されている。登戸駅線は、小田急小田原線沿いで白線のみ区間もあるが、工事用車両が走行する側の歩道はマウントアップに加え、一部でポールも整備されている。

工事用車両の主要な走行ルートは、宿河原小学校及び登戸小学校の指定通学路が一部重複または横断する箇所があるが、指定通学路はマウントアップによる歩道や横断歩道が整備されている。

また、登戸野川線の工事用車両の出入口には、適宜交通整理員を配置し、歩行者等を安全に誘導する計画である。

したがって、工事用車両の主要な走行ルートは、概ね歩車分離による交通安全対策がなされており、工事用車両の出入口では、適宜交通整理員により歩行者等を安全に誘導することから、工事中において歩行者等の安全は確保できると予測する。

b 交通混雑

(a) 交差点需要率

工事中の交差点需要率の予測結果は、表 5.9.1-9 に示すとおりである（詳細は、資料編 p.資 10-299～307 参照）。

工事中交通量による交差点需要率は 0.192～0.689 であり、いずれの地点も需要率の限界値（0.663～0.923）を下回るものと予測する。

表 5.9.1-9 工事中の交差点需要率の予測結果

予測地点		ピーク 時間帯	将来基礎交通量 による 交差点需要率	工事中交通量 による 交差点需要率	工事用車両 による 増分	需要率の 限界値
			A	B	B-A	—
No.1	登戸	9 時台	0.405	0.410	0.005	0.885
No.2	稲生橋	17 時台	0.687	0.689	0.002	0.718
No.3	(仮)のぼりっこ保育園前	8 時台	0.174	0.192	0.018	0.663
No.4	龍安寺入口	7 時台	0.422	0.423	0.001	0.923

注) 1. 予測地点の位置は、図5.9.1-10を参照。

2. 需要率の限界値は、以下より算出した。

需要率の限界値 = $(C-L)/C$

C: サイクル長 (秒) L: 1 サイクル当たりの損失時間 (秒)

(b) 混雑度

工事中の混雑度（車線の交通容量比）は、表 5.9.1-10 に示すとおりである（詳細は、資料編 p.資 10-299～307 参照）。

各交差点の工事用車両が走行する車線における混雑度は 0.031～0.962 であり、いずれの車線も円滑な交通処理が可能と判断される目安である 1.0 を下回るものと予測する。

表 5.9.1-10 工事中の混雑度の予測結果

予測地点		ピーク 時間帯	流入	車線 運用	将来基礎交通量 による 混雑度	工事中交通量 による 混雑度	工事用車両 による 増分
					A	B	B-A
No.1	登戸	9 時台	A	左直	0.289	0.289	0.000
				直			
				右	0.213	0.213	0.000
			B	左直右	0.511	0.531	0.020
			C	左直	0.420	0.420	0.000
				直			
				右	0.652	0.652	0.000
			D	左直右	0.322	0.322	0.000
No.2	稲生橋	17 時台	A	左直	0.916	0.962	0.046
				右	1.549	1.549	0.000
			B	左直	0.953	0.953	0.000
				右	0.301	0.301	0.000
			C	左	0.949	0.949	0.000
				直	0.487	0.487	0.000
				右	0.506	0.506	0.000
			D	左直	0.527	0.533	0.006
				直			
				右	0.722	0.722	0.000
No.3	(仮) のぼりっこ 保育園前	8 時台	A	左直右	0.252	0.252	0.000
			B	左直右	0.015	0.015	0.000
			C	左直右	0.262	0.262	0.000
			D	左直右	0.262	0.343	0.081
No.4	龍安寺 入口	7 時台	A	左直右	0.215	0.215	0.000
			B	左直	0.337	0.337	0.000
				右	0.028	0.031	0.003
			C	左直右	0.131	0.131	0.000
			D	左直	0.534	0.536	0.002
				右	0.018	0.018	0.000

注) 1. 予測地点の位置は、図5.9.1-10を参照。

2. 網掛けは、工事用車両が走行しない車線及びその混雑度を示す。

② 環境保全のための措置

本事業の工事においては、工事用車両の走行による交通安全、交通混雑への影響の低減を図るために、以下に示す環境保全のための措置を講じる。

- ・工事用車両は、マウントアップ等の歩車分離等が整備された道路を主要な走行ルートとする。
- ・登戸野川線の工事用車両の出入口には、適宜交通整理員を配置し、歩行者等を安全に誘導する。
- ・工事用車両の運転者に対して、歩行者等の安全に十分配慮した運転等の徹底を指導する。
- ・工事用車両の入庫待ちが生じないよう、計画地内に待機スペースを設ける。
- ・工事用車両は、入庫と出庫の走行ルートを分ける等、車両の分散化を図る。
- ・工事用車両は、周辺交差点で交通混雑の少ない走行ルートを設定する。
- ・施工計画を十分に検討し、工事用車両の集中的な運行を抑制する。

③ 評価

(7) 交通安全

工事用車両の主要な走行ルート（入庫）である宿河原 204 号線、登戸 29 号線及び登戸野川線は全区間でマウントアップが整備されており、登戸野川線では部分的に横断防止柵も設置されている。主要な走行ルート（出庫）のうち、登戸野川線、登戸 3 号線、登戸 1 号線及び向ヶ丘遊園駅菅生線についても、同様に全区間でマウントアップが整備されているほか、向ヶ丘遊園駅菅生線では部分的に横断防止柵も整備されている。登戸駅線は、小田急小田原線沿いで白線のみ区間もあるが、工事用車両が走行する側の歩道はマウントアップに加え、一部でポールも整備されている。

工事用車両の主要な走行ルートは、宿河原小学校及び登戸小学校の指定通学路が一部重複または横断する箇所があるが、指定通学路はマウントアップによる歩道や横断歩道が整備されている。

また、登戸野川線の工事用車両の出入口には、適宜交通整理員を配置し、歩行者等を安全に誘導する計画である。

したがって、工事用車両の主要な走行ルートは、概ね歩車分離による交通安全対策がなされており、工事用車両の出入口では、適宜交通整理員により歩行者等を安全に誘導することから、工事中において歩行者等の交通安全は確保できると予測した。

本事業の工事中においては、工事用車両の運転手に対し、歩行者等の安全に十分配慮した運転等の徹底を指導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、本事業の工事用車両の走行に伴い、周辺地域の生活環境の保全に支障はないものと評価する。

(4) 交通混雑

工事中交通量による交差点需要率は0.192～0.689であり、いずれの地点も需要率の限界値（0.663～0.923）を下回るものと予測した。

また、各交差点の工事用車両が走行する車線における混雑度は0.031～0.962であり、いずれの車線も円滑な交通処理が可能と判断される目安である1.0を下回るものと予測した。

本事業の工事中においては、工事用車両の入庫と出庫の走行ルートを分け、周辺交差点で交通混雑の少ない走行ルートを設定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、本事業の工事用車両の走行に伴い、周辺地域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より変化する交通安全・交通混雑に係る影響

① 予 測

(7) 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。

(4) 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、主要な走行ルート上の5交差点（No.1～5）とした（図 5.9.1-11 参照）。

(7) 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（令和10年）とした。

(I) 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

予測時期の将来基礎交通量（現況交通量＋周辺開発交通量）に本事業の施設関連車両台数を加えて将来交通量を算出し、その交通量を基に、「平面交差の計画と設計 基礎編－計画・設計・交通信号制御の手引－」（平成30年11月、一般社団法人交通工学研究会）に基づき、交差点需要率及び混雑度を予測する方法とした。

なお、予測で用いる飽和交通流率は、現地調査で同手引に示される手法により実測値が得られた場合には、その実測値を設定して交差点需要率及び混雑度を予測した（飽和交通流率の実測値は、資料編 p.資 10-225～289 参照）。

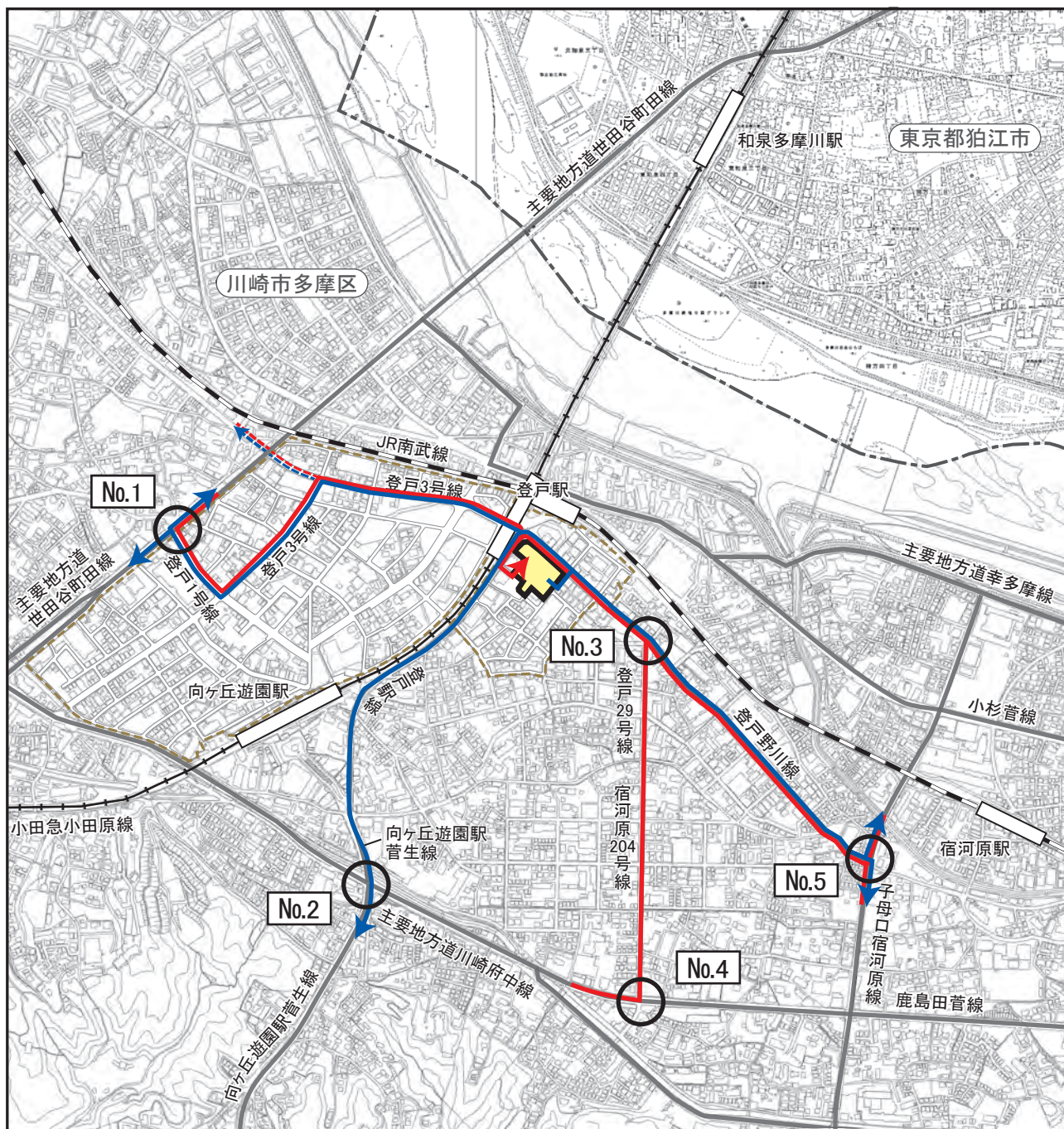
(f) 予測条件

a 交通安全対策の状況

交通安全対策の状況については、「(1) 現況調査 オ 調査結果 (7) 交通安全の状況 a 交通安全対策の状況」（p.487～489）に示すとおりである。

b 施設関連車両の走行ルート

施設関連車両の走行ルートは、図 5.9.1-11 に示すとおりである。



凡 例



:計画地



:登戸土地区画整理事業

--- :都県界



:交通混雑予測地点

— :主な道路

No.1:登戸

— :鉄道(JR線)

No.2:稲生橋

— :鉄道(私鉄)

No.3:(仮)のぼりっこ保育園前

← :施設関連車両の走行ルート(入庫)

No.4:龍安寺入口

← :施設関連車両の走行ルート(出庫)

No.5:宿河原

※主要な走行ルートを実線で示す。



0 200 400m

1:12,000

図5.9.1-11 施設関連車両の走行に伴う交通混雑予測地点

c 将来交通量

予測時期におけるピーク時間帯の将来交通量は、表 5.9.1-11(1)～(2)に示すとおりである（詳細は、資料編 p.資 10-312～332 参照）。

【将来基礎交通量】

将来基礎交通量は、現況交通量に周辺開発交通量を加えて算出した。

現況交通量は、計画地周辺（世田谷町田線、鹿島田菅線）の道路交通センサスによる交通量が減少傾向にあることから、安全側を考慮して現地調査結果を設定した。なお、現地調査において渋滞長が確認された場合は、「平面交差の計画と設計 基礎編－計画・設計・交通信号制御の手引－」（平成 30 年 11 月、一般社団法人 交通工学研究会）に準拠し、渋滞を考慮した「需要交通量」を設定した（詳細は、資料編 p.資 10-214～224 参照）。

周辺開発交通量は、下記の施設関連車両台数を設定した。

<No.2（稲生橋）>

- ・「向ヶ丘遊園跡地利用計画に係る条例環境影響評価書」（令和 3 年 3 月、小田急電鉄株式会社）の本村橋交差点を通過する施設関連車両台数（＝稲生橋交差点を通過する施設関連車両台数）（平日・休日）
- ・「（仮称）向ヶ丘遊園集合住宅・商業施設計画に係る条例環境影響評価準備書」（令和 3 年 3 月、野村不動産株式会社）の稲生橋交差点を通過する施設関連車両台数（平日・休日）

<No.5（宿河原）>

- ・「向ヶ丘遊園跡地利用計画に係る条例環境影響評価書」（令和 3 年 3 月、小田急電鉄株式会社）の長尾橋交差点を北方面から通過する施設関連車両台数（平日・休日）

<施設関連車両台数>

本事業の施設関連車両台数（発生集中交通量）は、住戸計画及び商業施設計画に基づき算出したピーク時台数を設定した（詳細は、資料編 p.資 10-308～311 参照）。

<将来交通量>

将来交通量は、将来基礎交通量（現況交通量＋周辺開発交通量）に本事業の施設関連車両台数を加えて算出した。

表 5.9.1-11(1) 将来交通量（平日）

予測地点		ピーク 時間帯	車種 分類	交差流入交通量(台/ピーク時)			
				現況 交通量 (需要交通量)	将来基礎 交通量	施設関連 車両台数	将来 交通量
				—	A	B	A+B
No.1	登戸	9 時台	大型車	164	164	0	164
			小型車	1,552	1,552	8	1,560
			合 計	1,716	1,716	8	1,724
No.2	稲生橋	17 時台	大型車	109	111	0	111
			小型車	1,900	2,170	8	2,178
			合 計	2,009	2,281	8	2,289
No.3	(仮)のぼりっこ 保育園前	8 時台	大型車	34	34	0	34
			小型車	456	456	16	472
			合 計	490	490	16	506
No.4	龍安寺入口	7 時台	大型車	98	98	0	98
			小型車	961	961	6	967
			合 計	1,059	1,059	6	1,065
No.5	宿河原	9 時台	大型車	63	63	0	63
			小型車	704	714	10	724
			合 計	767	777	10	787

注) 予測地点の位置は、図5.9.1-11を参照。

表 5.9.1-11(2) 将来交通量（休日）

予測地点		ピーク 時間帯	車種 分類	交差流入交通量(台/ピーク時)			
				現況 交通量 (需要交通量)	将来基礎 交通量	施設関連 車両台数	将来 交通量
				—	A	B	A+B
No.1	登戸	16 時台	大型車	61	61	0	61
			小型車	1,400	1,400	39	1,439
			合 計	1,461	1,461	39	1,500
No.2	稲生橋	11 時台	大型車	65	73	0	73
			小型車	1,714	2,083	33	2,116
			合 計	1,779	2,156	33	2,189
No.3	(仮)のぼりっこ 保育園前	11 時台	大型車	29	29	0	29
			小型車	257	257	69	326
			合 計	286	286	69	355
No.4	龍安寺入口	12 時台	大型車	41	41	0	41
			小型車	869	869	25	894
			合 計	910	910	25	935
No.5	宿河原	12 時台	大型車	22	22	0	22
			小型車	659	680	44	724
			合 計	681	702	44	746

注) 予測地点の位置は、図5.9.1-11を参照。

d 交差点の状況

予測地点となる交差点の道路構造及び信号現示の状況は、「(1) 現況調査 オ 調査結果 (イ) 道路の状況 b 現地調査 (f) 道路構造、信号現示及び交通規制の状況」(p.481～486) に示すとおりである。

(カ) 予測結果

a 交通安全

施設関連車両の主要な走行ルート（入庫のみ）である宿河原 204 号線及び登戸 29 号線は、全区間でマウントアップが整備されている。

主要な走行ルート（出庫のみ）のうち向ヶ丘遊園駅菅生線は、全区間でマウントアップが整備されているほか、部分的に横断防止柵も整備されている。登戸駅線は、小田急小田原線沿いで白線のみ区間もあるが、施設関連車両が走行する側の歩道はマウントアップに加え、一部でポールも整備されている。

主要な走行ルート（入庫・出庫）のうち、登戸 3 号線及び登戸 1 号線は、全区間でマウントアップが整備されている。登戸野川線については、登戸 29 号線より西側の区間はマウントアップのほか一部で横断防止柵が整備されており、登戸 29 号線より東側の区間では、北側の歩道はマウントアップと横断防止柵が整備されているが、南側の歩道は白線のみとなっている。なお、宿河原交差点周辺の登戸野川線では、十分な交通安全施設が整備されていない区間がある。

施設関連車両の主要な走行ルートは、宿河原小学校及び登戸小学校の指定通学路が一部重複または横断する箇所があるが、指定通学路はマウントアップによる歩道や横断歩道が整備されている。

また、本事業では計画建築物の 2 階部分で登戸駅と直結する歩行者デッキ等を設置するとともに、敷地外周部に歩道と一体的な歩道状空地を設け、安全な歩行者空間を確保する計画である。

したがって、施設関連車両の主要な走行ルートは、大部分で歩車分離による交通安全対策がなされており、歩行者等の交通安全は概ね確保できると予測するが、一部区間において十分な交通安全施設が整備されていない区間があること、本事業は歩行者等の多い登戸駅前に立地することから、施設関連車両の走行にあたっては、歩行者等への交通安全の配慮が必要であると予測する。

b 交通混雑

(a) 交差点需要率

供用時の交差点需要率の予測結果は、表 5.9.1-12(1)～(2)に示すとおりである（詳細は、資料編 p.資 10-333～353 参照）。

将来交通量による交差点需要率は、平日が 0.181～0.687、休日が 0.141～0.678 であり、いずれの地点も需要率の限界値（平日 0.663～0.923、休日 0.624～0.923）を下回るものと予測する。

表 5.9.1-12(1) 供用時の交差点需要率の予測結果（平日）

予測地点		ピーク 時間帯	将来基礎交通量 による 交差点需要率	将来交通量 による 交差点需要率	施設関連車両 による 増分	需要率の 限界値
			A	B	B-A	—
No.1	登戸	9 時台	0.392	0.396	0.004	0.885
No.2	稲生橋	17 時台	0.687	0.687	0.000	0.718
No.3	(仮)のぼりっこ保育園前	8 時台	0.174	0.181	0.007	0.663
No.4	龍安寺入口	7 時台	0.422	0.426	0.004	0.923
No.5	宿河原	9 時台	0.375	0.379	0.004	0.908

注) 1. 予測地点の位置は、図5.9.1-11を参照。
2. 需要率の限界値は、以下より算出した。
 $\text{需要率の限界値} = (C - L) / C$
C: サイクル長 (秒) L: 1サイクル当たりの損失時間 (秒)

表 5.9.1-12(2) 供用時の交差点需要率の予測結果（休日）

予測地点		ピーク 時間帯	将来基礎交通量 による 交差点需要率	将来交通量 による 交差点需要率	施設関連車両 による 増分	需要率の 限界値
			A	B	B-A	—
No.1	登戸	16 時台	0.287	0.310	0.023	0.870
No.2	稲生橋	11 時台	0.673	0.678	0.005	0.718
No.3	(仮)のぼりっこ保育園前	11 時台	0.112	0.141	0.029	0.624
No.4	龍安寺入口	12 時台	0.287	0.304	0.017	0.923
No.5	宿河原	12 時台	0.358	0.378	0.020	0.908

注) 1. 予測地点の位置は、図5.9.1-11を参照。
2. 需要率の限界値は、以下より算出した。
 $\text{需要率の限界値} = (C - L) / C$
C: サイクル長 (秒) L: 1サイクル当たりの損失時間 (秒)

(b) 混雑度

供用時の混雑度（車線の交通容量比）は、表 5.9.1-13(1)～(2)に示すとおりである（詳細は、資料編 p.資 10-333～353 参照）。

各交差点の施設関連車両が走行する車線における混雑度は平日が 0.258～0.924、休日が 0.174～0.898 であり、いずれの車線も円滑な交通処理が可能と判断される目安である 1.0 を下回るものと予測する。

表 5.9.1-13(1) 供用時の混雑度の予測結果（平日）

予測地点		ピーク 時間帯	流入	車線 運用	将来基礎交通量 による 混雑度	将来交通量 による 混雑度	施設関連車両 による 増分
					A	B	B-A
No.1	登戸	9 時台	A	左直	0.286	0.287	0.001
				直			
				右			
			B	左直右	0.486	0.501	0.015
			C	左直	0.420	0.420	0.000
				直			
				右			
			D	左直右	0.322	0.322	0.000
No.2	稲生橋	17 時台	A	左直	0.916	0.924	0.008
				右	1.549	1.549	0.000
			B	左直	0.953	0.953	0.000
				右	0.301	0.301	0.000
			C	左	0.949	0.949	0.000
				直	0.487	0.487	0.000
				右	0.506	0.530	0.024
			D	左直	0.527	0.530	0.003
				直			
				右	0.722	0.722	0.000
No.3	(仮) のぼりっこ 保育園前	8 時台	A	左直右	0.252	0.259	0.007
			B	左直右	0.015	0.015	0.000
			C	左直右	0.262	0.268	0.006
			D	左直右	0.262	0.279	0.017
No.4	龍安寺 入口	7 時台	A	左直右	0.215	0.215	0.000
			B	左直	0.337	0.337	0.000
				右	0.028	0.028	0.000
			C	左直右	0.131	0.131	0.000
			D	左直	0.534	0.540	0.006
				右	0.018	0.018	0.000
No.5	宿河原	9 時台	A	左直右	0.486	0.488	0.002
			B	左直右	0.158	0.158	0.000
			C	左直右	0.475	0.481	0.006
			D	左直右	0.247	0.258	0.011

注) 1. 予測地点の位置は、図5.9.1-11を参照。

2. 網掛けは、施設関連車両が走行しない車線及びその混雑度を示す。

表 5.9.1-13(2) 供用時の混雑度の予測結果（休日）

予測地点		ピーク 時間帯	流入	車線 運用	将来基礎交通量 による 混雑度	将来交通量 による 混雑度	施設関連車両 による 増分
					A	B	B-A
No.1	登戸	16 時台	A	左直	0.298	0.307	0.009
				直			
				右			
			B	左直右	0.373	0.446	0.073
			C	左直	0.303	0.303	0.000
				直			
				右			
			D	左直右	0.209	0.209	0.000
No.2	稲生橋	11 時台	A	左直	0.860	0.898	0.038
				右	1.415	1.415	0.000
			B	左直	0.926	0.926	0.000
				右	0.368	0.368	0.000
			C	左	0.774	0.774	0.000
				直	0.353	0.353	0.000
				右	0.583	0.679	0.096
			D	左直	0.557	0.570	0.013
				直			
				右	0.870	0.870	0.000
No.3	(仮) のぼりっこ 保育園前	11 時台	A	左直右	0.177	0.208	0.031
			B	左直右	0.008	0.008	0.000
			C	左直右	0.144	0.174	0.030
			D	左直右	0.184	0.258	0.074
No.4	龍安寺 入口	12 時台	A	左直右	0.272	0.272	0.000
			B	左直	0.266	0.266	0.000
				右	0.052	0.052	0.000
			C	左直右	0.110	0.110	0.000
			D	左直	0.324	0.348	0.024
				右	0.014	0.014	0.000
No.5	宿河原	12 時台	A	左直右	0.473	0.484	0.011
			B	左直右	0.089	0.089	0.000
			C	左直右	0.352	0.372	0.020
			D	左直右	0.215	0.263	0.048

注) 1. 予測地点の位置は、図5.9.1-11を参照。

2. 網掛けは、施設関連車両が走行しない車線及びその混雑度を示す。

② 環境保全のための措置

本事業の供用時においては、施設関連車両の走行による交通安全、交通混雑への影響の低減を図るために、以下に示す環境保全のための措置を講じる。

- ・計画建築物の 2 階部分に登戸駅と直結する歩行者デッキを設置し、登戸野川線を横断する歩行者等の安全性を高める。
- ・計画建築物内にエレベーターやエスカレーターを設置し、登戸駅とまち（周辺市街地）を安全につなぐルートを整備する。
- ・本事業の敷地外周部に歩道と一体的な歩道状空地を設け、安全な歩行者空間を確保する。
- ・駐車場の出入口は、左折イン、左折アウトとする。また、地下 1 階に駐車場を設置することでスロープに十分な待機スペースを確保し、入庫に伴う周辺道路の渋滞発生を抑制する。
- ・駐車場の出入口に出庫灯やカーブミラー等を設置し、歩道を利用する歩行者等の安全性を高める。
- ・商業施設に対し、交通混雑の少ない施設関連車両（搬出入車両）の走行ルートの周知を図り、歩行者等の安全に十分配慮した運転を心掛けるよう啓発する。また、特定の時間帯に搬出入車両が集中することがないように、適切な運行管理を行う。
- ・従業員等に対して、公共交通機関の利用を原則とする。
- ・居住者に対して、入居時に交通混雑の少ない走行ルートの周知を図り、歩行者等の安全に十分配慮した運転を心掛けるよう啓発する。
- ・商業施設の来客者に対して、掲示板、張り紙等で極力公共交通機関の利用を促す。

③ 評 価

(7) 交通安全

施設関連車両の主要な走行ルート（入庫のみ）である宿河原 204 号線及び登戸 29 号線は、全区間でマウントアップが整備されている。主要な走行ルート（出庫のみ）のうち向ヶ丘遊園駅管生線は、全区間でマウントアップが整備されているほか、部分的に横断防止柵も整備されている。登戸駅線は、小田急小田原線沿いで白線のみ区間もあるが、施設関連車両が走行する側の歩道はマウントアップに加え、一部でポールも整備されている。主要な走行ルート（入庫・出庫）のうち、登戸 3 号線及び登戸 1 号線は、全区間でマウントアップが整備されている。登戸野川線については、登戸 29 号線より西側の区間はマウントアップのほか一部で横断防止柵が整備されており、登戸 29 号線より東側の区間では、北側の歩道はマウントアップと横断防止柵が整備されているが、南側の歩道は白線のみとなっている。なお、宿河原交差点周辺の登戸野川線では、十分な交通安全施設が整備されていない区間がある。

施設関連車両の主要な走行ルートは、宿河原小学校及び登戸小学校の指定通学路が一部重複または横断する箇所があるが、指定通学路はマウントアップによる歩道や横断歩道が整備されている。

また、本事業では計画建築物の 2 階部分で登戸駅と直結する歩行者デッキ等を設置するとともに、敷地外周部に歩道と一体的な歩道状空地を設け、安全な歩行者空間を確保する計画である。

したがって、施設関連車両の主要な走行ルートは、大部分で歩車分離による交通安全対策がなされており、歩行者等の交通安全は概ね確保できると予測するが、一部区間において十分な交通安全施設が整備されていない区間があること、本事業は歩行者等の多い登戸駅前立地することから、施設関連車両の走行にあたっては、歩行者等への交通安全の配慮が必要であると予測した。

本事業の実施にあたっては、駐車場の出入口に出庫灯やカーブミラー等を設置し、歩道を利用する歩行者等の安全性を高め、商業施設や居住者に対し、歩行者等の安全に十分配慮した運転を啓発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、本事業の施設関連車両の走行に伴い、周辺地域の生活環境の保全に支障はないものと評価する。

(イ) 交通混雑

将来交通量による交差点需要率は平日が 0.181～0.687、休日が 0.141～0.678 であり、いずれの地点も需要率の限界値（平日が 0.663～0.923、休日が 0.624～0.923）を下回るものと予測した。

また、各交差点の施設関連車両が走行する車線における混雑度は平日が 0.258～0.924、休日が 0.174～0.898 であり、いずれの車線も円滑な交通処理が可能と判断される目安である 1.0 を下回るものと予測した。

本事業の実施にあたっては、従業員等に対して、公共交通機関の利用を原則とし、商業施設の来客者に対して、掲示板、張り紙等で極力公共交通機関の利用を促すなどの環境保全のための措置を講じる。

以上のことから、本事業の施設関連車両の走行に伴い、周辺地域の生活環境の保全に支障はないものと評価する。

ウ 歩行者の往来による交通安全に係る影響

① 予 測

(7) 予測項目

予測項目は、歩行者の往来による交通安全に係る影響とした。

(4) 予測地域・予測地点

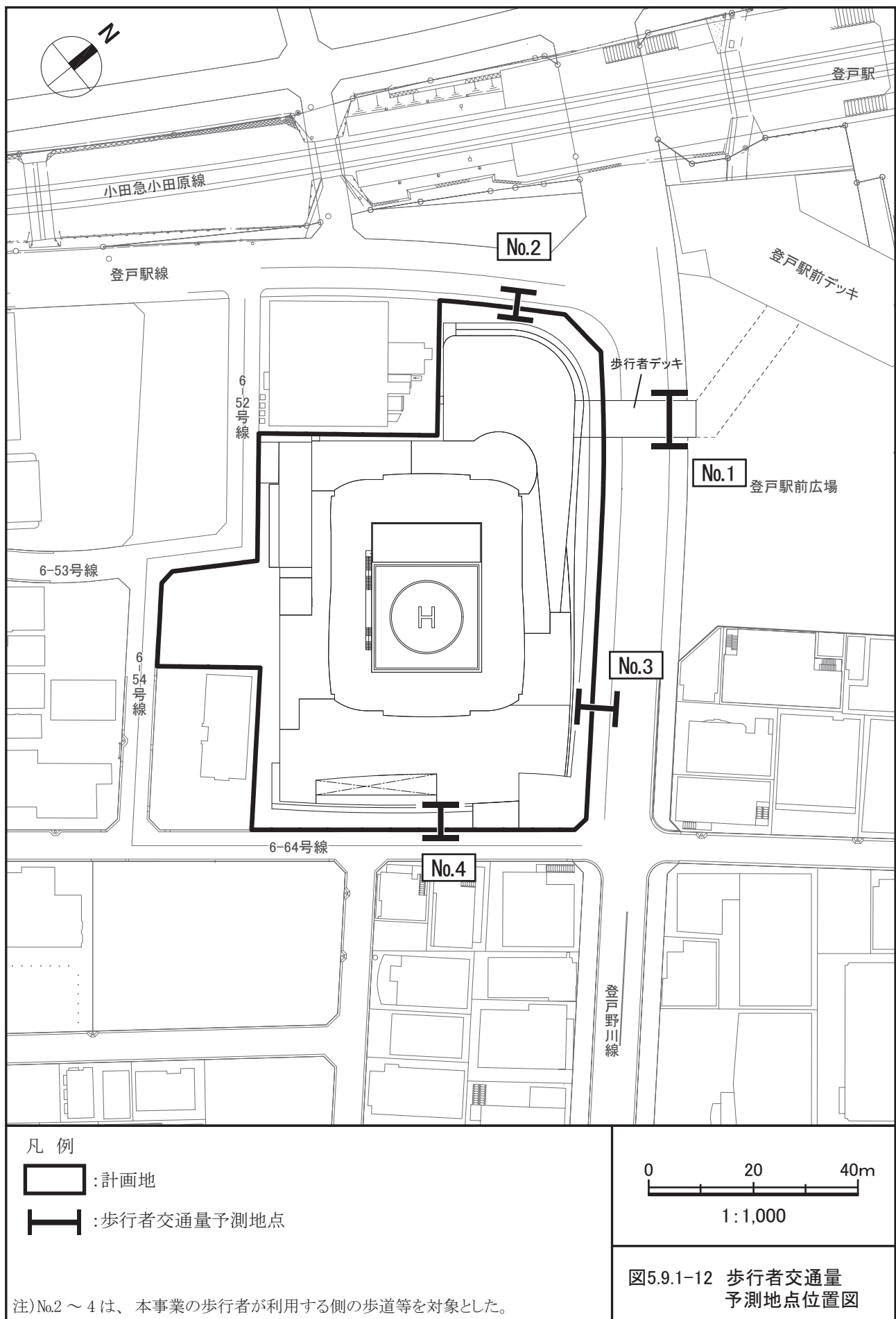
予測地点は、登戸駅及び計画地周辺の4地点とした（図 5.9.1-12 参照）。

(ウ) 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（令和10年）とした。

(イ) 予測方法

現地調査結果から歩行者（自転車を含む）の将来基礎交通量を設定し、本事業の歩行者発生集中交通量を付加することで歩行者の将来交通量を算出し、その交通量を基に、「大規模開発地区関連交通計画マニュアル改訂版（以下、「大規模マニュアル」という。）」（平成26年6月、国土交通省都市局都市計画課）に基づき、歩行者流量のサービス水準を予測する方法とした。



(オ) 予測条件

a 歩行者の将来交通量

予測時期におけるピーク時間（1 時間）の歩行者の将来交通量は表 5.9.1-14(1)～(2)に、ピーク 15 分の歩行者の将来交通量は表 5.9.1-15(1)～(2)に示すとおりである（詳細は、資料編 p.資 10-354～362 参照）。

＜将来基礎交通量＞

歩行者の将来基礎交通量は、現況交通量（＝現地調査結果※）とした。

なお、新設する歩行者デッキ（No.1）の歩行者数については、現況において既存鉄道施設（登戸駅生田緑地口側）の階段、エスカレーター及びエレベーターを利用している歩行者が新設歩行者デッキを転換利用するものと想定し、その利用交通量を設定した（詳細は、資料編 p.資 10-359～361 参照）。

※地上部で自転車利用が想定される予測地点（No.2～4）は、自転車 1 台あたりの歩行者換算係数を 3 として換算した調査結果を用いた。

＜本事業の歩行者発生集中交通量＞

本事業の歩行者発生集中交通量は、「大規模マニュアル」等に基づき、交通手段別（鉄道、バス、徒歩・自転車）に発生集中交通量を算出した。予測地点（No.2～4）は、自転車 1 台あたりの歩行者換算係数を 3 として換算した発生集中交通量を設定した。

＜将来交通量＞

将来交通量は、ピーク時間帯の将来基礎交通量に本事業のピーク時間帯（午後）の歩行者発生集中交通量を加えて算出した。

表 5.9.1-14(1) 歩行者の将来交通量（ピーク時間；平日）

予測地点	現地調査地点	予測断面	ピーク時間帯	歩行者交通量(人/時)		
				将来基礎交通量	本事業の発生集中交通量	将来交通量
				A	B	A+B
No.1	(新設)	歩行者デッキ	－	3,500	1,128	4,628
No.2	No.4-1	歩道	18 時台	1,595	406	2,001
No.3	No.4-2	南側歩道	18 時台	527	691	1,218
No.4	No.4-3	歩道状空地	7 時台	464	202	666

注) 予測地点の位置は、図5.9.1-12を参照。

表 5.9.1-14(2) 歩行者の将来交通量（ピーク時間；休日）

予測地点	現地調査地点	予測断面	ピーク時間帯	歩行者交通量(人/時)		
				将来基礎交通量	本事業の発生集中交通量	将来交通量
				A	B	A+B
No.1	(新設)	歩行者デッキ	－	1,965	1,717	3,682
No.2	No.4-1	歩道	15 時台	1,129	629	1,758
No.3	No.4-2	南側歩道	15 時台	423	1,071	1,494
No.4	No.4-3	歩道状空地	12 時台	251	314	565

注) 予測地点の位置は、図5.9.1-12を参照。

表 5.9.1-15(1) 歩行者の将来交通量（ピーク 15 分；平日）

予測地点	現地調査地点	予測断面	ピーク時間帯	歩行者交通量(人/15 分)		
				将来基礎交通量	本事業の発生集中交通量	将来交通量
				A	B	A+B
No.1	(新設)	歩行者デッキ	ー	1,127	363	1,490
No.2	No.4-1	歩道	17 時台	440	113	553
No.3	No.4-2	南側歩道	7 時台	147	194	341
No.4	No.4-3	歩道状空地	8 時台	151	66	217

注) 予測地点の位置は、図5.9.1-12を参照。

表 5.9.1-15(2) 歩行者の将来交通量（ピーク 15 分；休日）

予測地点	現地調査地点	予測断面	ピーク時間帯	歩行者交通量(人/15 分)		
				将来基礎交通量	本事業の発生集中交通量	将来交通量
				A	B	A+B
No.1	(新設)	歩行者デッキ	ー	507	443	950
No.2	No.4-1	歩道	15 時台	339	188	661
No.3	No.4-2	南側歩道	15 時台	123	311	631
No.4	No.4-3	歩道状空地	12 時台	92	116	290

注) 予測地点の位置は、図5.9.1-12を参照。

b 有効幅員

歩道等の有効幅員は、表 5.9.1-16 に示すとおりである。

表 5.9.1-16 歩道等の有効幅員

予測地点	予測断面	有効幅員	備考(有効幅員の設定)
No.1	歩行者デッキ	4.0m	デッキ両側の植栽等の各 1m 幅を除いた幅員
No.2	歩道	2.0m	標識や縦断抑止柵等の 0.5m 幅を除いた幅員
No.3	南側歩道	3.0m	標識や縦断抑止柵等の 0.5m 幅を除いた幅員
No.4	歩道状空地	3.0m	歩道状空地の植栽等の 1m 幅を除いた幅員

注) 予測地点の位置は、図5.9.1-12を参照。

(カ) 予測結果

供用時の歩行者の往来による交通安全への影響の予測結果は、表 5.9.1-17(1)～(2)に示すとおりである。また、評価指標とされる歩行者サービス水準を表 5.9.1-18 に示す。

歩行者の往来による交通安全への影響については、すべての予測地点で、平日、休日ともに歩行者サービス水準 A（自由歩行）が確保されると予測する。

表 5.9.1-17(1) 歩行者の往来による交通安全への影響の予測結果（平日）

予測地点	予測断面	有効幅員	将来基礎交通量			将来交通量		
			歩行者交通量 (人/15 分)	歩行者流量 (人/㎡・分)	歩行者サービス水準	歩行者交通量 (人/15 分)	歩行者流量 (人/㎡・分)	歩行者サービス水準
No.1	歩行者デッキ	4.0m	1,127	18.8	A	1,490	24.8	A
No.2	歩道	2.0m	440	14.7	A	553	18.4	A
No.3	南側歩道	3.0m	147	3.3	A	341	7.6	A
No.4	歩道状空地	3.0m	151	3.4	A	217	4.8	A

注) 予測地点の位置は、図5.9.1-12を参照。

表 5.9.1-17(2) 歩行者の往来による交通安全への影響の予測結果（休日）

予測地点	予測断面	有効幅員	将来基礎交通量			将来交通量		
			歩行者交通量 (人/15 分)	歩行者流量 (人/㎡・分)	歩行者サービス水準	歩行者交通量 (人/15 分)	歩行者流量 (人/㎡・分)	歩行者サービス水準
No.1	歩行者デッキ	4.0m	507	8.5	A	950	15.8	A
No.2	歩道	2.0m	339	11.3	A	661	22.0	A
No.3	南側歩道	3.0m	123	2.7	A	631	14.0	A
No.4	歩道状空地	3.0m	92	2.0	A	290	6.4	A

注) 予測地点の位置は、図5.9.1-12を参照。

表 5.9.1-18 歩行者サービス水準

水準	歩行状況	歩行者サービス水準
A	自由歩行	～27 人/㎡・分
B	やや制約	27～51 人/㎡・分
C	やや困難	51～71 人/㎡・分
D	困難	71～87 人/㎡・分
E	ほとんど不可能	87～100 人/㎡・分

出典:「大規模開発地区関連交通計画マニュアル改訂版」
(平成26年6月、国土交通省都市局都市計画課)

② 環境保全のための措置

本事業の供用時においては、歩行者の往来による交通安全への影響の低減を図るために、以下に示す環境保全のための措置を講じる。

- ・計画建築物の 2 階部分に登戸駅と直結する歩行者デッキを設置し、登戸野川線を横断する歩行者等の安全性を高める。
- ・計画建築物内にエレベーターやエスカレーターを設置し、登戸駅とまち（周辺市街地）を安全につなぐルートを整備する。
- ・本事業の敷地外周部に歩道と一体的な歩道状空地を設け、安全な歩行者空間を確保する。
- ・駐車場の出入口に出庫灯やカーブミラー等を設置し、歩道を利用する歩行者等の安全性を高める。

③ 評 価

供用時の歩行者の往来による交通安全への影響については、すべての予測地点で、平日、休日ともに歩行者サービス水準 A（自由歩行）が確保されると予測した。

本事業の実施にあたっては、計画建築物に登戸駅と直結する歩行者デッキ等を設置し、敷地外周部に歩道と一体的な歩道状空地を設け、安全な歩行者空間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、本事業の歩行者の往来に伴い、周辺地域の生活環境の保全に支障はないものと評価する。