

8 構造物の影響

8.1 日照障害

8.2 テレビ受信障害

8.3 風害

8 構造物の影響

8.1 日照障害

(1) 現況調査

① 調査結果

ア 日照障害の状況

計画地には既存施設（高さ約40m）、計画地周辺には倉庫等の建築物（高さ約30m～約40m）が存在し、これらによる日影が発生する。

なお、計画地周辺には、日影が生じることによる影響に特に配慮すべき施設等（学校、病院、指定文化財、幼稚園、保育園、福祉施設等）は存在していない。

(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、「周辺環境に著しい影響を与えないこと。」と設定した。

(3) 予測及び評価

① 計画建築物の出現による日影の影響

ア 予測

(7) 予測結果

- a 冬至日における日影の範囲、日影となる時刻及び時間数等の日影の状況の変化の程度
平均地盤面±0mにおける時刻別日影図は図4.8.1-1に、等時間日影図は図4.8.1-2に示すとおりである。

冬至日の平均地盤面±0mにおいて、計画建築物により日影を受ける既存建築物は13棟と予測する。日影時間別の内訳は、0時間以上1時間未満が6棟、1時間以上2時間未満が4棟、2時間以上3時間未満が3棟、3時間以上が0棟と予測する。

なお、計画建築物による日影は計画地北側の東扇島東公園にも生じるが、大部分の範囲において、日影時間は2時間未満と予測する。

イ 評価

冬至日の平均地盤面±0mにおいて、計画建築物により日影を受ける既存建築物は13棟であり、0時間以上1時間未満が6棟、1時間以上2時間未満が4棟、2時間以上3時間未満が3棟、3時間以上が0棟と予測する。

なお、計画建築物による日影は計画地北側の東扇島東公園にも生じるが、大部分の範囲において、日影時間は2時間未満と予測する。

本事業では、環境保全のための措置として、計画建築物を日影の影響に配慮した配置、形状等とする。

したがって、周辺環境に著しい影響は与えないと評価する。



凡 例

注) 日影条件：冬至日・真太陽時・平均地盤面±0m











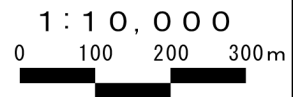
- | | | |
|---|---|--|
|  計画地 |  8:00の日影線 |  13:00の日影線 |
| |  9:00の日影線 |  14:00の日影線 |
| |  10:00の日影線 |  15:00の日影線 |
| |  11:00の日影線 |  16:00の日影線 |
| |  12:00の日影線 | |

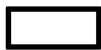
図4.8.1-1 時刻別日影図





凡 例

注) 日影条件：冬至日・真太陽時・平均地盤面±0m



計画地



0 時間以上 1 時間未満



1 時間以上 2 時間未満



2 時間以上 3 時間未満



3 時間以上 4 時間未満



4 時間以上 5 時間未満



5 時間以上 6 時間未満



6 時間以上 7 時間未満



7 時間以上 8 時間未満



8 時間

図4.8.1-2 等時間日影図

1 : 10,000

0 100 200 300m



8.2 テレビ受信障害

(1) 現況調査

① 調査結果

ア テレビ電波の受信状況

(7) テレビ受信画像・品質の状況

テレビ受信画像・品質の調査結果は、表4.8.2-1に示すとおりである。調査地点は6地点（No.1～No.6）とし、電波到来方向を考慮し、東京スカイツリーからの電波については4地点（No.1、No.4～No.6）、横浜局については3地点（No.1～No.3）とした。

テレビ受信画像・品質の調査結果は、東京スカイツリーは、画像評価は○（正常に受信）が多いが一部のチャンネルで△（ブロックノイズや画面フリーズあり）がみられた。品質評価はC（おおむね良好）以上が多いが、一部の調査地点ではD（不良）のチャンネルもみられた。横浜局は、3地点中2地点で画像評価は△、品質評価はDであり、受信状況は良くなかった。

表4.8.2-1 テレビ受信画像・品質の調査結果

区分		東京スカイツリー							横浜局	
		NHK 総合	NHK 教育	日本 テレビ	TBS テレビ	フジ テレビ	テレビ 朝日	テレビ 東京	TOKYO MX ^{注1)}	テレビ 神奈川
		27ch	26ch	25ch	22ch	21ch	24ch	23ch	16ch	18ch
画像 評価	○	4	4	4	4	4	4	4	3	1
	△	0	0	0	0	0	0	0	1	2
	×	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	計	4	4	4	4	4	4	4	4	3
品質 評価	A	2	2	2	2	2	2	2	2	0
	B	1	2	1	0	2	1	1	1	0
	C	1	0	1	1	0	1	0	0	1
	D	0	0	0	1	0	0	1	1	2
	E	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	計	4	4	4	4	4	4	4	4	3

注1) TOKYO MX：東京メトロポリタンテレビジョン

注2) 画像評価基準 ○正常に受信

△ブロックノイズや画面フリーズあり

×受信不能

品質評価基準 Aきわめて良好：画像評価が○で、BER≤1E-8

B良好：画像評価が○で、1E-8<BER<1E-5

Cおおむね良好：画像評価が○で、1E-5≤BER≤2E-4

D不良：画像評価が○ではあるがBER>2E-4、または画像評価△

E受信不能：画像評価が×

(イ) テレビ電波の強度の状況

端子電圧は、東京スカイツリーが32～66dB(μV)、横浜局が35～39dB(μV)であり、すべての調査地点で50dB(μV)未満のチャンネルが1つ以上みられた。なお、電波強度の状況（受信レベル）は、一般に50dB(μV)以上であれば良好とされている。

(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、現状を悪化しないこと。」と設定した。

(3) 予測及び評価

① テレビ受信障害（地上デジタル放送、衛星放送）の程度及び範囲

ア 予測

(7) 予測結果

a 地上デジタル放送

地上デジタル放送の受信障害予測範囲は、図4.8.2-1に示すとおりである。

東京スカイツリー（広域局）の遮へい障害予測範囲は、計画地の南南西方向に最大距離約360mであり、受信障害範囲に位置する棟数は11棟と予測する。

東京スカイツリー（県域局）の遮へい障害予測範囲は、計画地の南南西方向に最大距離約1,770mであり、受信障害範囲に位置する棟数は14棟と予測する。

横浜局の遮へい障害予測範囲は、計画地の東南東方向に最大距離約2,790mであり、受信障害範囲に位置する棟数は21棟と予測する。

また、地上デジタル放送の反射障害による影響は生じないと予測する。

b 衛星放送

衛星放送の受信障害予測範囲は、図4.8.2-2に示すとおりである。

衛星放送の遮へい障害予測範囲は、BS・CS110は計画地の北東方向に最大距離約42mであり、受信障害範囲に位置する棟数は0棟、JCSAT-3は計画地の北方向に最大距離約20mであり、受信障害範囲に位置する棟数は0棟、JCSAT-4は計画地の北東方向に最大距離約20mであり、受信障害範囲に位置する棟数は0棟と予測する。

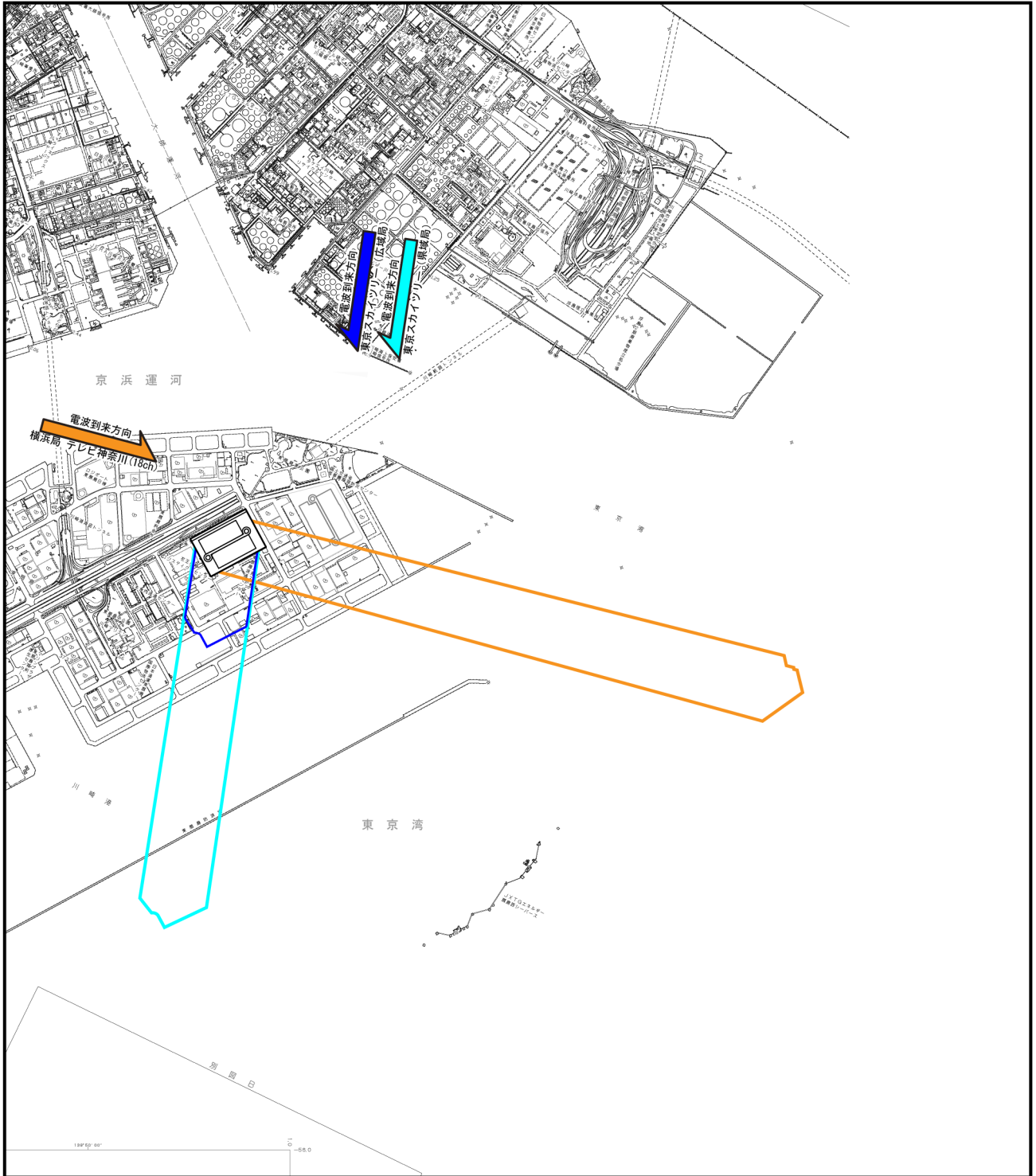
イ 評価

計画建築物による地上デジタル放送の遮へい障害予測範囲は、東京スカイツリーは計画地の南南西方向に広域局が最大距離約360m、受信障害範囲に位置する棟数は11棟、県域局が最大距離約1,770m、受信障害範囲に位置する棟数は14棟、横浜局は計画地の東南東方向に最大距離約2,790m、受信障害範囲に位置する棟数は21棟と予測する。また、地上デジタル放送の反射障害による影響は生じないと予測する。

衛星放送の遮へい障害予測範囲は、計画地の北東方向に最大距離約42m、受信障害範囲に位置する棟数は0棟と予測する。

本事業では、工事の進捗により本事業に起因するテレビ電波の受信障害が発生した場合には、受信状況に応じて共同受信施設の設置を行い、障害対策を実施する等の環境保全のための措置を講じる。

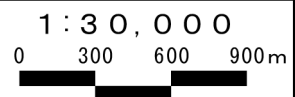
したがって、計画地周辺の良い受像画質を維持し、かつ、現状を悪化しないと評価する。

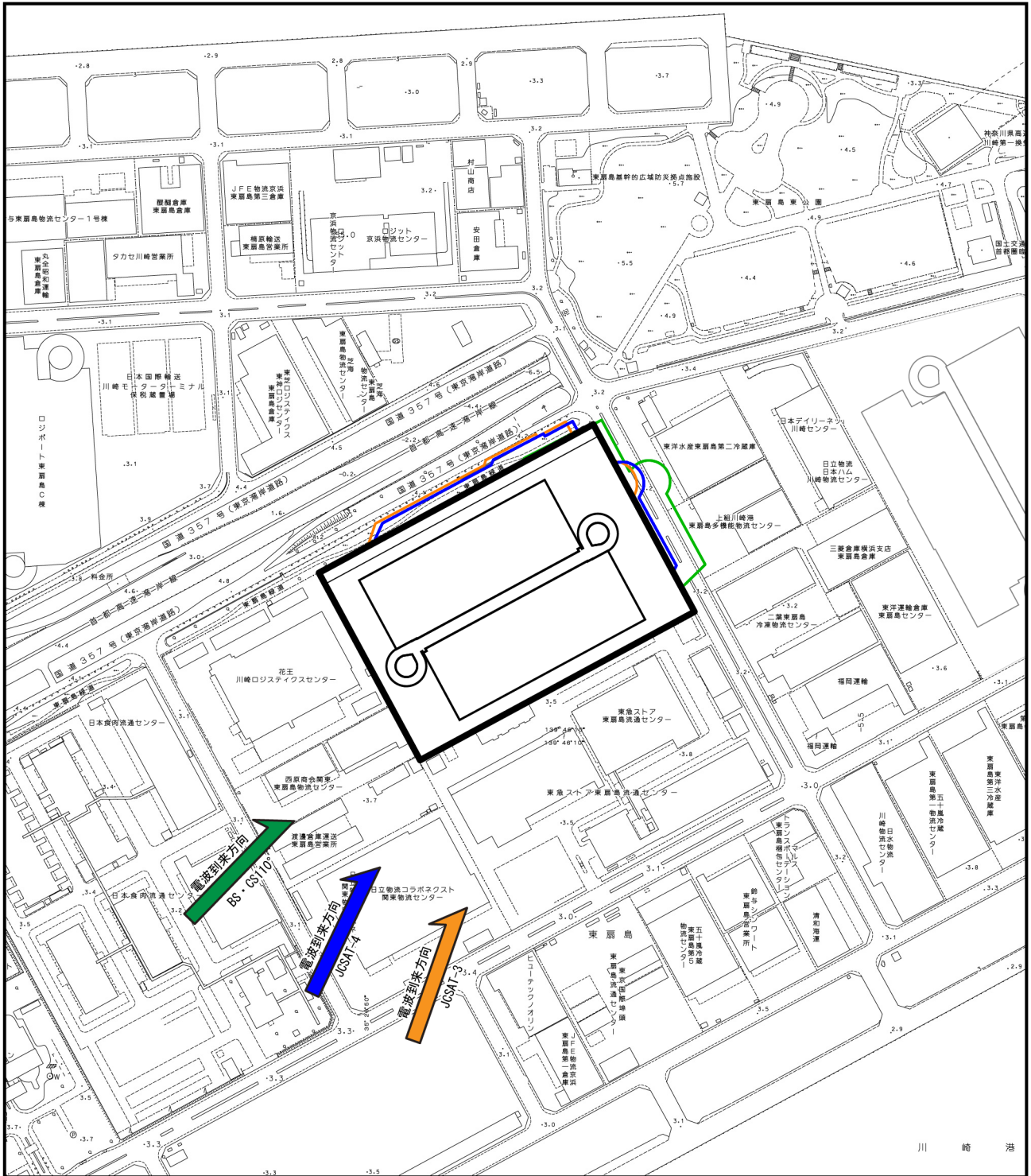


凡 例

- 計画地
- 遮へい障害予測範囲
(東京スカイツリー：広域局)
- 遮へい障害予測範囲
(東京スカイツリー：県域局)
- 遮へい障害予測範囲
(横浜局：テレビ神奈川)

図4.8.2-1 地上デジタル放送の受信障害予測範囲

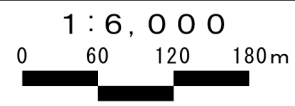




凡例

- 計画地
- 遮へい障害予測範囲 (BS・CS110°)
- 遮へい障害予測範囲 (JCSAT-3)
- 遮へい障害予測範囲 (JCSAT-4)

図4.8.2-2 衛星放送の受信障害予測範囲



8.3 風 害

(1) 現況調査

① 調査結果

ア 地域の風の状況

羽田アメダス観測所における平成30年から令和4年の5年間の日最大平均風速の風向出現頻度は、NNW（北北西）（17.9%）、SSW（南南西）（14.4%）、N（北）（14.2%）、S（南）（13.3%）の順に出現頻度が高くなっている。

平成30年から令和4年の5年間の日最大平均風速の風速出現頻度は9～10m/sの出現頻度が高くなっている。

(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

① 計画建築物の出現による風環境への影響

ア 予 測

(7) 予測方法

流体力学の基礎方程式をコンピュータにより数值的に解析する数値流体力学（CFD）を用いて予測した。

(4) 予測結果

a 日最大瞬間風速の超過頻度等の状況、それらの変化する地域の範囲及び変化の程度

(a) 風環境評価

建設前、建設後の風環境評価は、図4.8.3-1(1)～(2)に示すとおりである。

風環境評価は、表4.8.3-1に示す村上氏らの提案による風環境評価指標を用い、日最大瞬間風速が10m/s、15m/s、20m/sを超過する頻度により、ランク1～3及びランク外に分類した。

建設前の風環境はランク外の範囲が多いが、計画地内及び計画地周辺の既存建築物の近傍において、一部ランク1～ランク3の範囲がみられると予測する。

建設後の風環境は、建設前と同様にランク外の範囲が多いが、計画建築物の近傍において計画地周辺の既存建築物の近傍と同様にランク1～ランク3の範囲がみられると予測する。

表4.8.3-1 風環境評価指標

強風による影響の程度	対応する 空間用途の例	評価される強風レベルと 許容される超過頻度		
		日最大瞬間風速 (m/s)		
		10	15	20
		日最大平均風速 (m/s)		
		10/GF	15/GF	20/GF
ランク 1 最も影響を受けやすい用途の場所	住宅地の商店街 野外レストラン	10% (37 日)	0.9% (3 日)	0.08% (0.3 日)
ランク 2 影響を受けやすい用途の場所	住宅街 公園	22% (80 日)	3.6% (13 日)	0.60% (2 日)
ランク 3 比較的影響を受けにくい用途の場所	事務所街	35% (128 日)	7.0% (26 日)	1.50% (5 日)

注 1) 日最大瞬間風速 10m/s：ごみが舞い上がる。干し物が飛ぶ。
15m/s：立看板、自転車等が倒れる。歩行困難。
20m/s：風に吹き飛ばされそうになる。

注 2) 本表の読み方 (例：ランク 1 の用途)
・日最大瞬間風速が 10m/s を超過する頻度が 10% (年間 37 日) 以下
・日最大瞬間風速が 15m/s を超過する頻度が 0.9% (年間 3 日) 以下
・日最大瞬間風速が 20m/s を超過する頻度が 0.08% (年間 0.3 日) 以下
をすべて満たせば許容される。

注 3) GF (ガストファクター) は、「日最大瞬間風速の超過確率に基づく風環境評価に用いるガストファクターの提案」(義江龍一郎他、平成 26 年 4 月、日本風工学会論文集第 39 巻第 2 号) に基づき、風速の大きさ (風速比) に応じて設定した。

注 4) ランク 3 を超える場合はランク外とした。

資料：「居住者の日誌による風環境調査と評価尺度に関する研究－市街地低層部における風の性状と風環境評価に関する研究-III-」(村上周三他、昭和 58 年 3 月、日本建築学会論文報告集 325 号)

(b) 主風向における風向風速比の変化の程度

主風向である北風、北北西風、南風、南南西風における風向風速比分布図は、図 4.8.3-2(1)～(4)に示すとおりである。

建設前の風速比は概ね 1.0 以下であり、一部に 1.1～1.4 のエリアが確認される。建設後の風速比も概ね同様であるが、計画建築物の影響により、計画地の近傍に 1.1～1.3 のエリアが増加すると予測する。計画地から離れた地点の風速比に大きな変化はない。

イ 評価

計画地及びその周辺の大部分は、建設前、建設後ともにランク外であると予測する。

また、主風向である北風、北北西風、南風、南南西風における風速比は、建設前後とも概ね 1.0 以下で、一部に 1.1～1.4 のエリアが確認される。建設後は計画建築物の影響により、計画地の近傍に 1.1～1.3 のエリアが増加すると予測する。このため、本事業では、計画内に防風効果のある大景木 (常緑樹) や高木 (常緑樹) を配置した緑化地を設ける等の環境保全のための措置を講じる。

したがって、計画地周辺の生活環境の保全に支障はないと評価する。

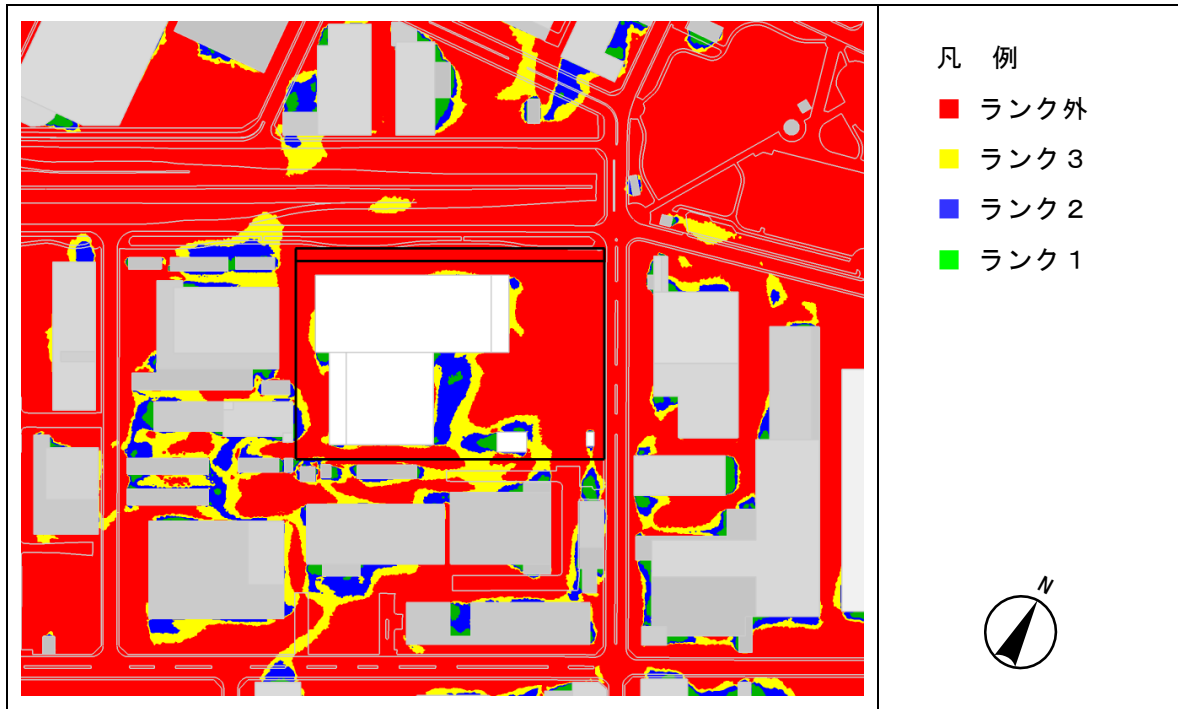


図4. 8. 3-1(1) 建設前の風環境評価

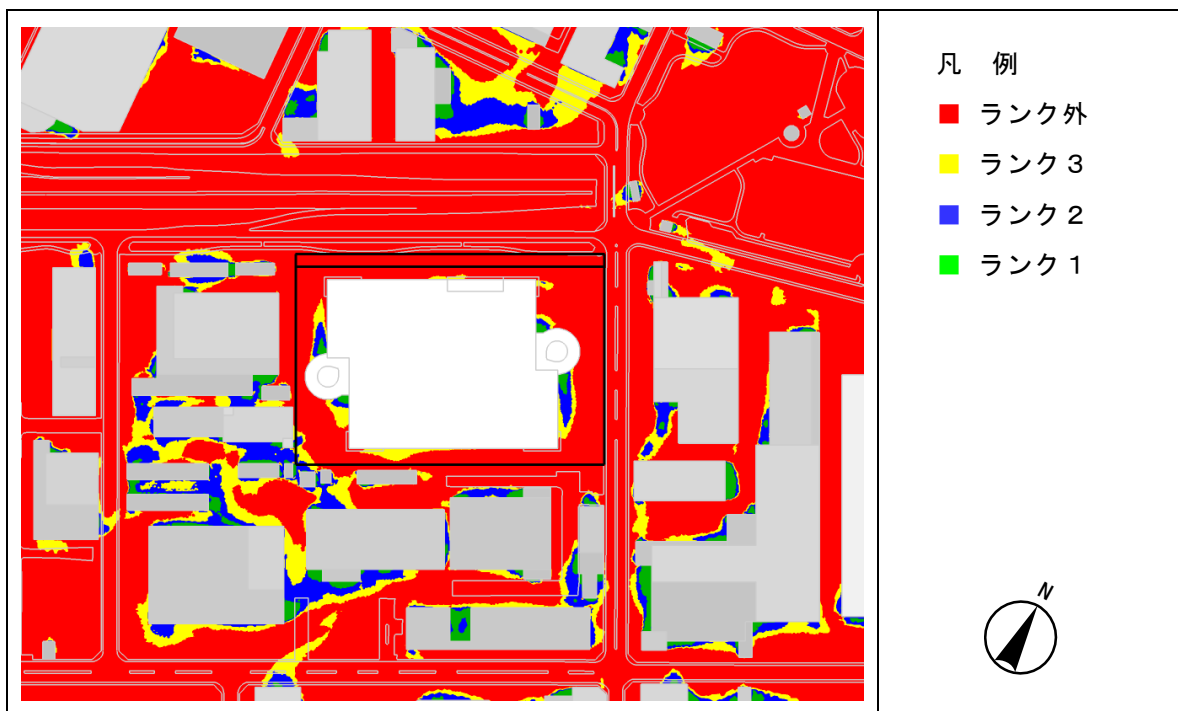


図4. 8. 3-1(2) 建設後の風環境評価

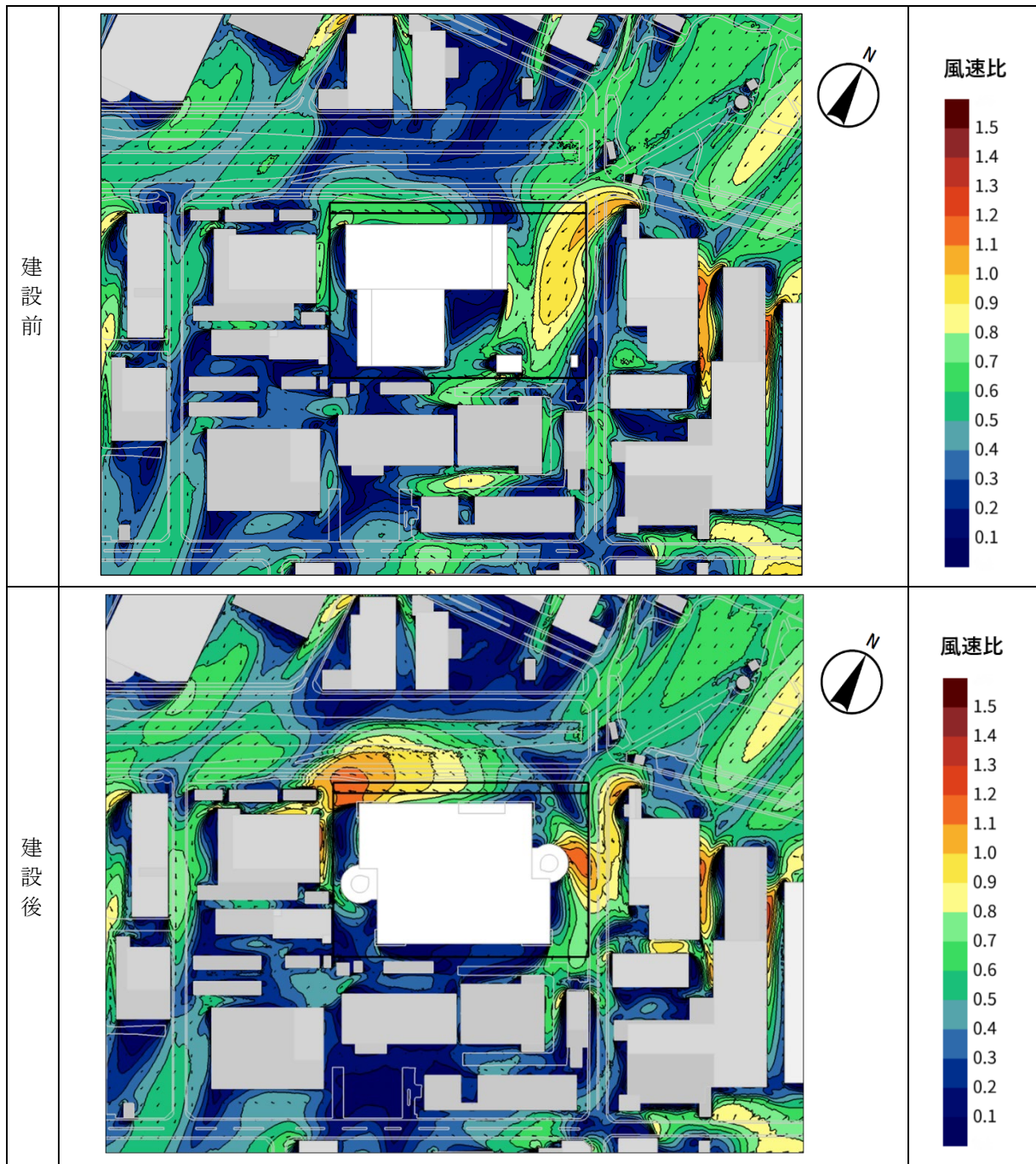


図4.8.3-2(1) 北風における風向風速比分布図

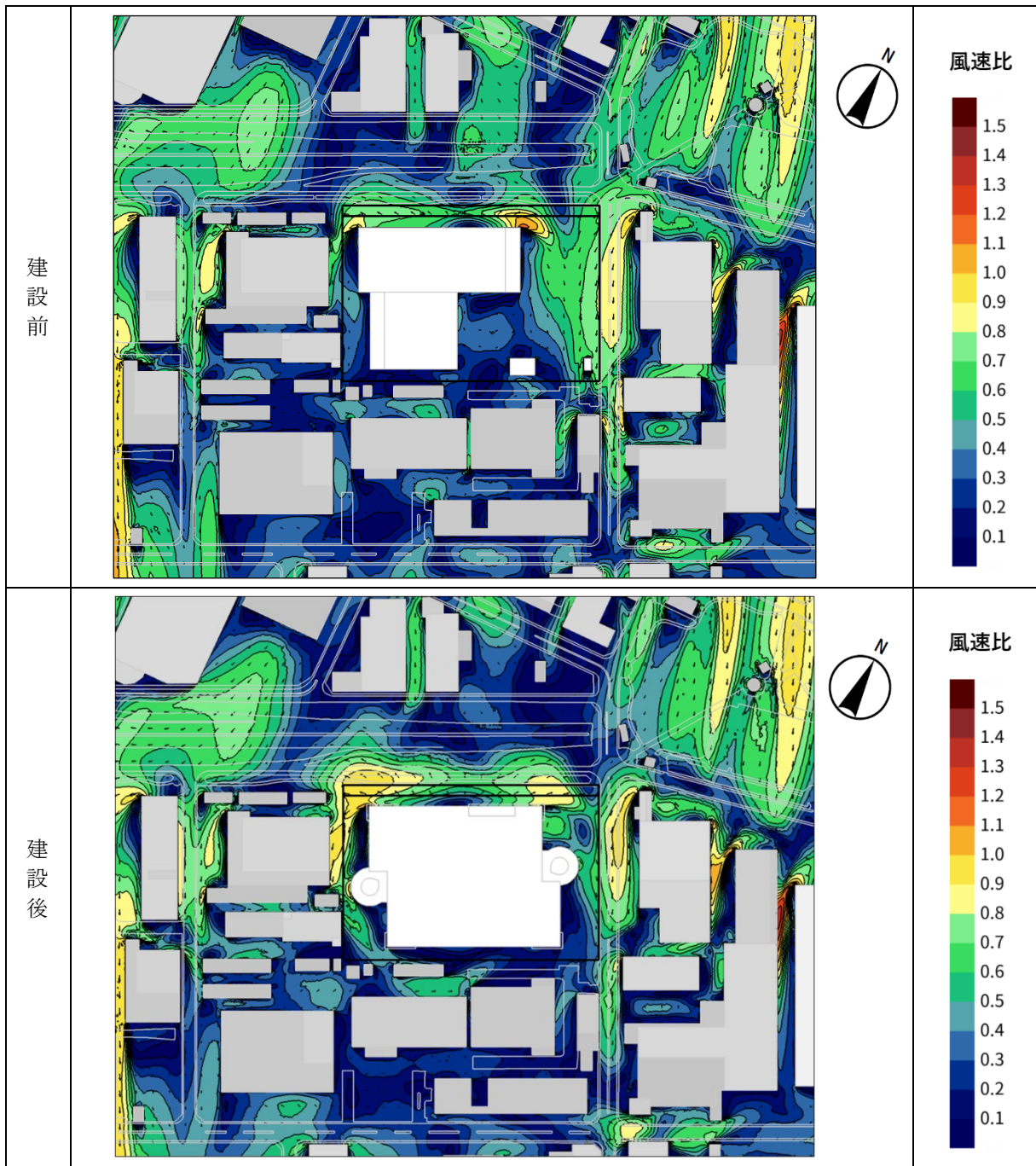


図4.8.3-2(2) 北北西風における風向風速分布図

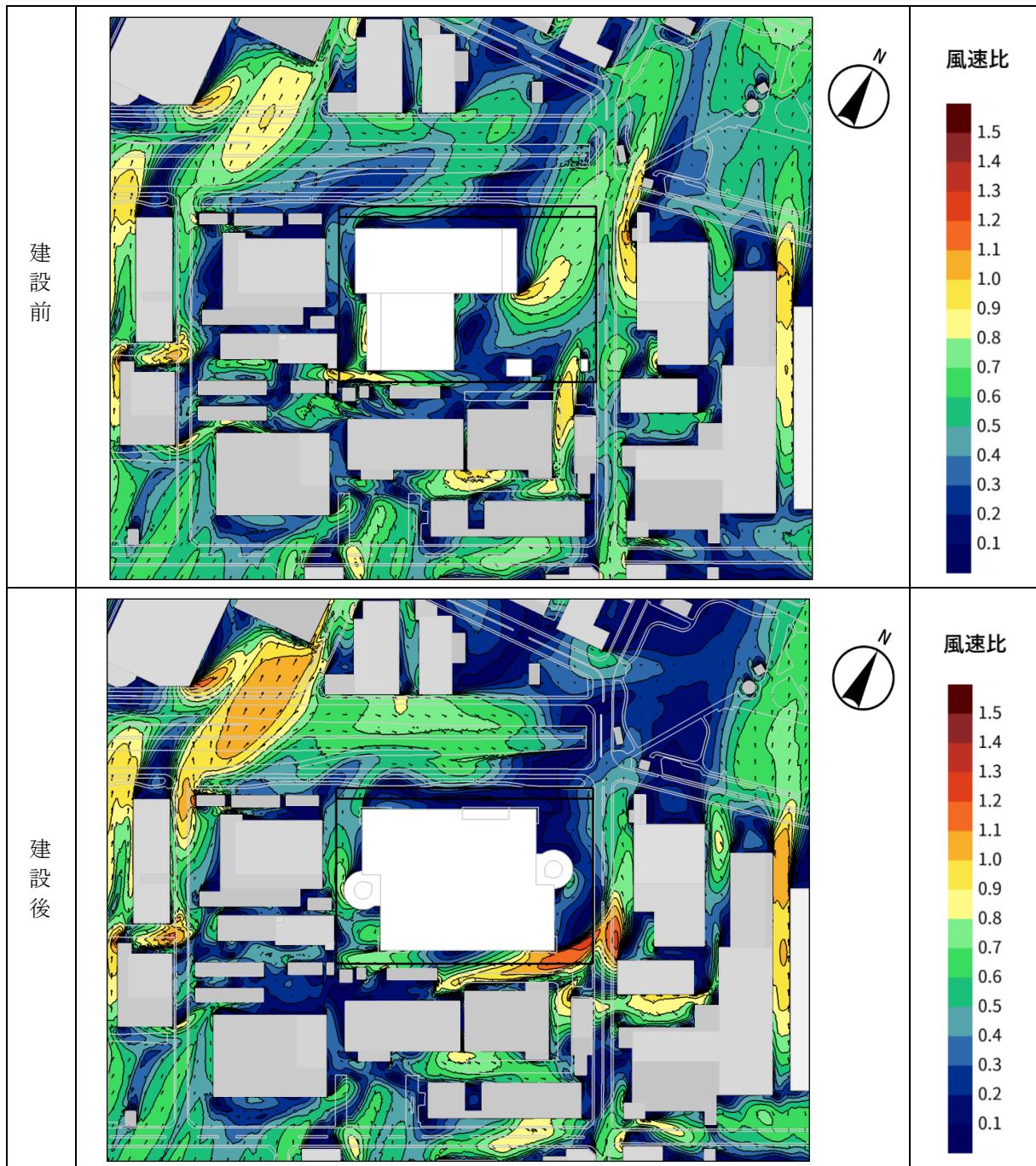


図4.8.3-2(3) 南風における風向風速分布図

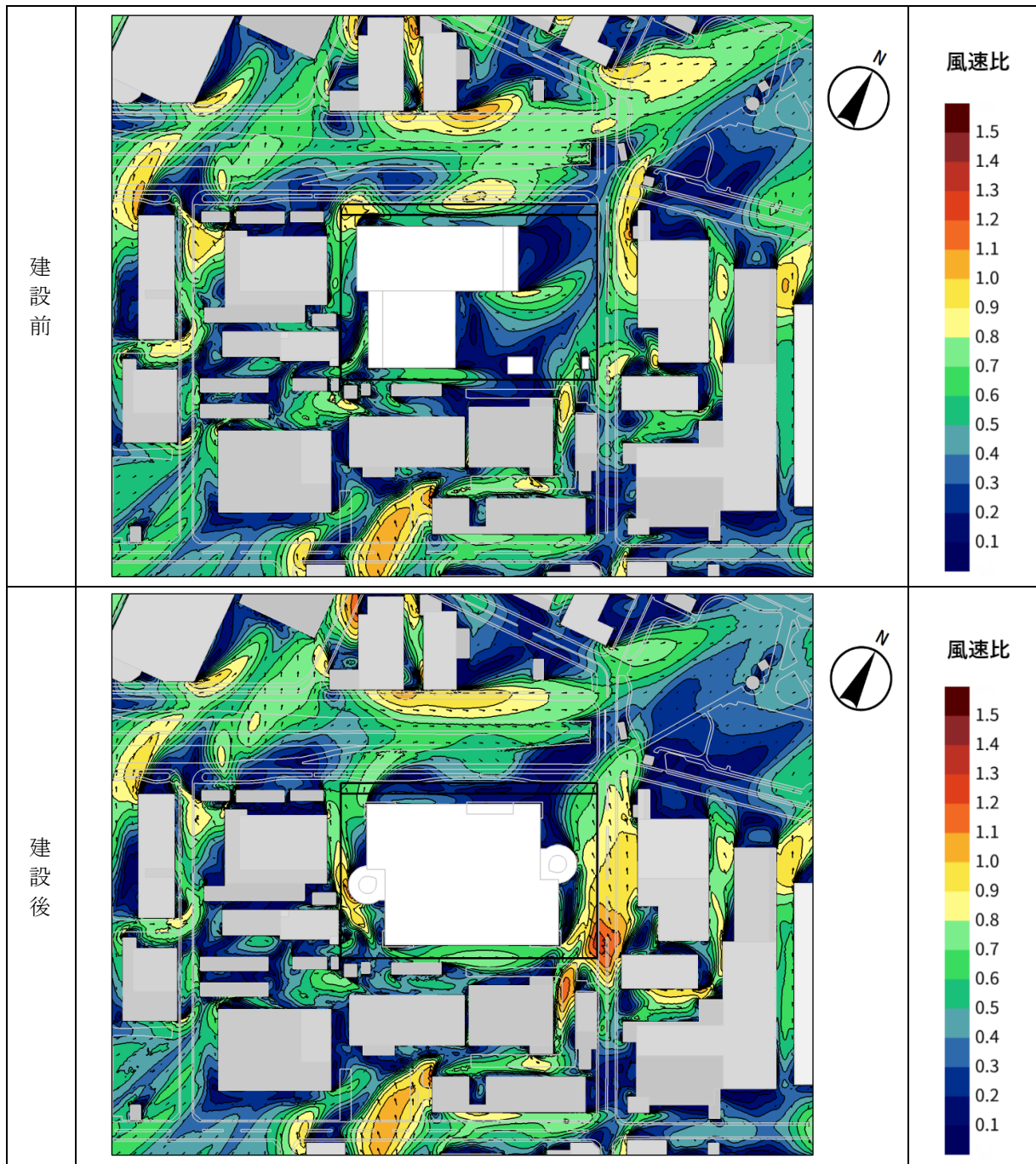


図4.8.3-2(4) 南南西風における風向風速分布図

9 地域交通

9.1 交通安全、交通混雑

9 地域交通

9.1 交通安全、交通混雑

(1) 現況調査

① 調査結果

ア 道路の状況

(7) 現地調査

a 自動車交通量の状況

自動車交通量の調査地点は図4.9.1-1(1)～(2)に示すとおり、本事業の工事用車両及び施設関連車両の走行経路上の交差点の3地点（地点Ⅰ～Ⅲ）とした。

自動車交通量の調査結果は表4.9.1-1(1)～(2)に示すとおり、自動車交通量（交差点流入交通量）は4,353～22,035台/昼12時間、大型車混入率は56.5～70.2%である。

表4.9.1-1(1) 自動車交通量の調査結果（交差点流入交通量）

調査地点	12時間交通量〔24時間交通量〕				
	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)	大型車混入率 (%)	二輪車 (台)
Ⅰ	3,054 〔4,652〕	1,299 〔1,687〕	4,353 〔6,339〕	70.2 〔73.4〕	87 〔133〕
Ⅱ	3,329 〔5,056〕	2,565 〔3,285〕	5,894 〔8,341〕	56.5 〔60.6〕	199 〔295〕
Ⅲ	14,921 〔22,625〕	7,114 〔9,847〕	22,035 〔32,472〕	67.7 〔69.7〕	346 〔560〕

注1)12時間交通量：7時～19時

注2)調査期間：令和5年9月12日（火）9時～9月13日（水）9時

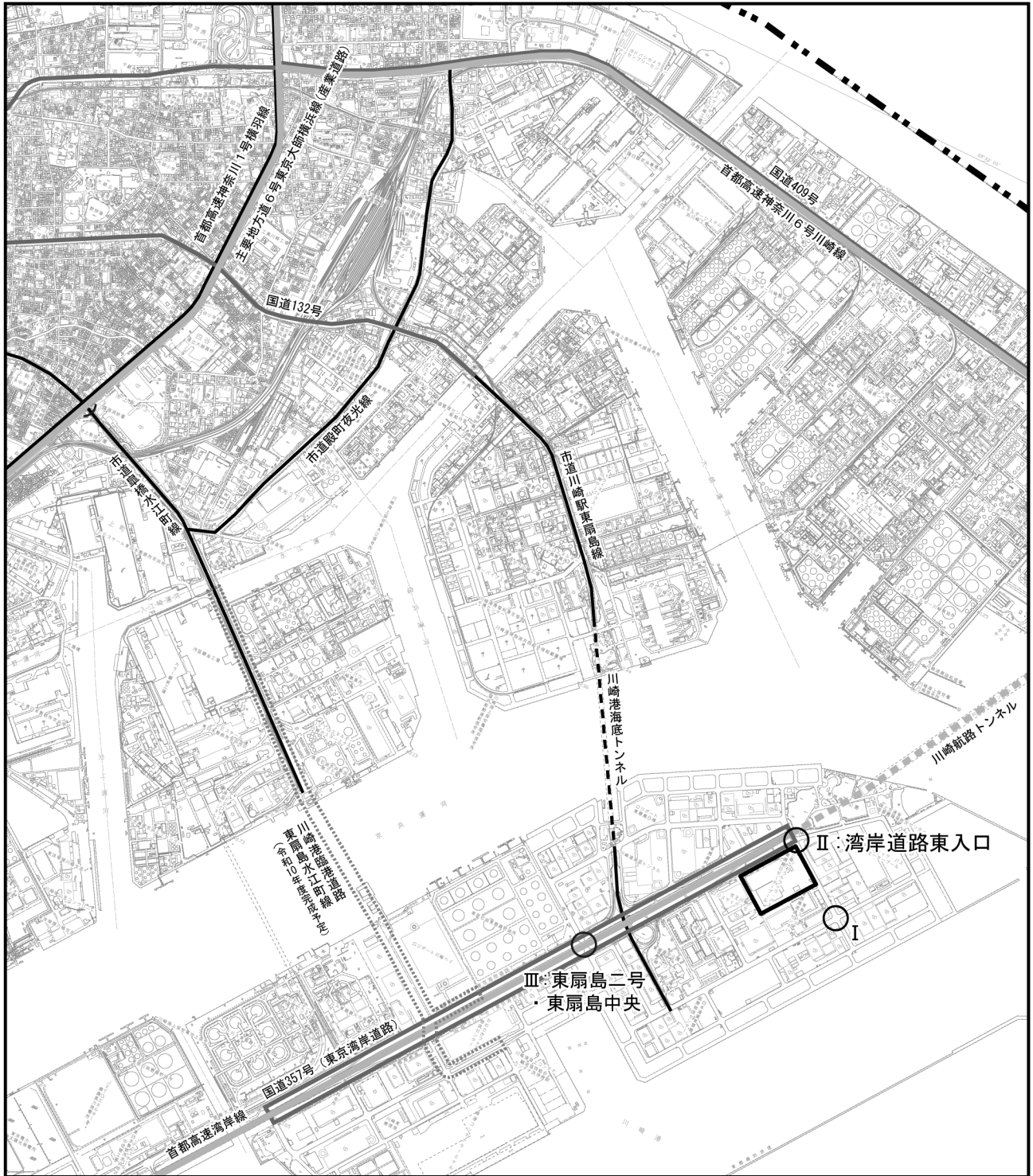
表4.9.1-1(2) 自動車交通量の調査結果（流入断面毎の交差点流入台数）

調査地点	流入断面	12時間交通量（台）			ピーク 時間帯 (時)	ピーク時間帯交通量 (台/時)		
		大型車	小型車	合計		大型車	小型車	合計
Ⅰ	A	773	407	1,180	11～12	91	40	131
	B	421	211	632		55	20	75
	C	388	130	518		51	12	63
	D	1,472	551	2,023		153	62	215
Ⅱ	A	1,445	1,481	2,926	15～16	144	157	301
	B	691	605	1,296		77	56	133
	C	1,193	479	1,672		105	48	153
Ⅲ	A	4,426	1,864	6,290	9～10	424	123	547
	B	3,899	1,968	5,867		369	142	511
	C	2,314	860	3,174		213	50	263
	D	4,282	2,422	6,704		492	193	685

注1)12時間交通量：7時～19時

注2)流入断面の位置は、図4.9.1-1(2)に示すとおりである。

注3)調査期間：令和5年9月12日（火）9時～9月13日（水）9時



凡 例



計画地



都県界



高速道路



国道



主な主要地方道、市道



川崎港臨港道路東扇島水江町線の計画区間(令和10年度完成予定)



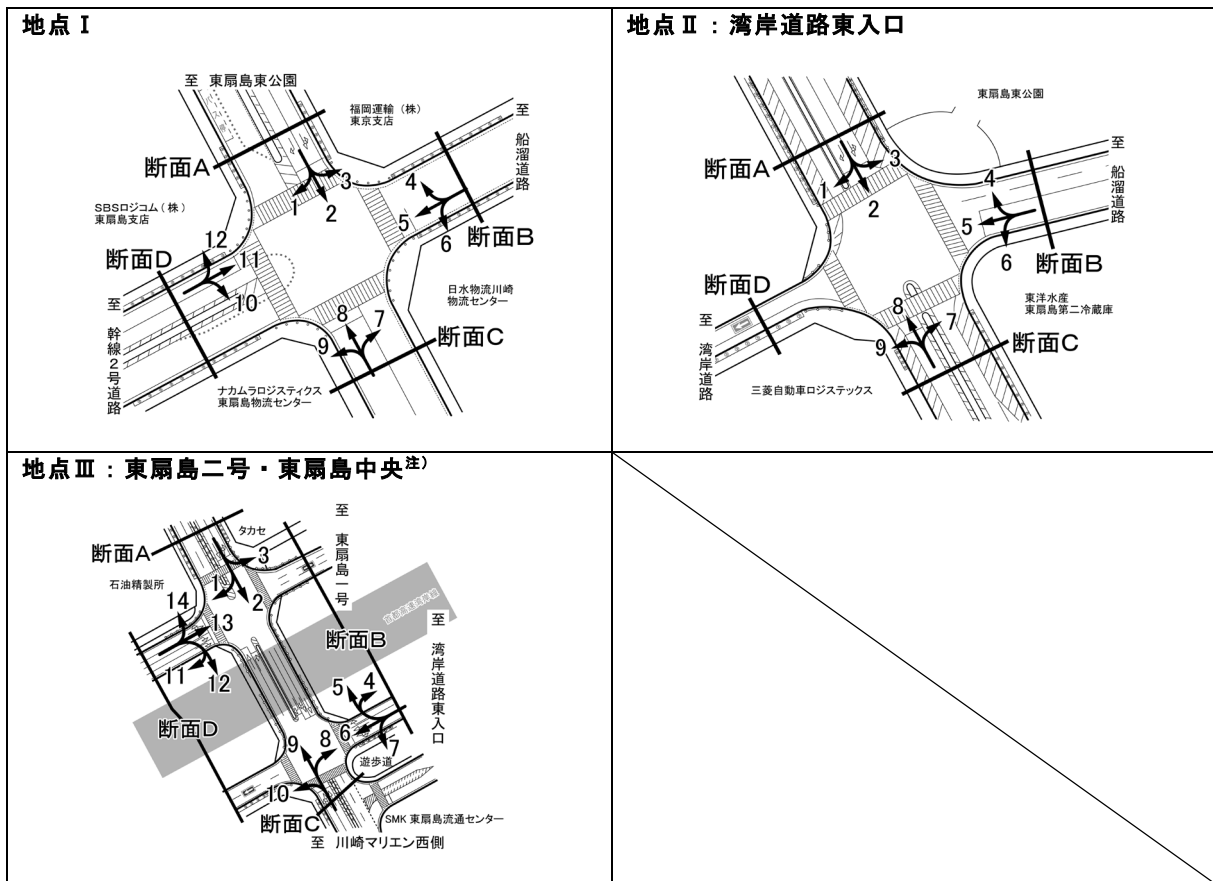
自動車交通量調査地点(Ⅰ~Ⅲ)

図4.9.1-1(1) 自動車交通量の調査地点(現地調査)

1:30,000

0 300 600 900m





注) 地点Ⅲは信号現示が連動しているため、一つの交差点として扱い調査を行った。

図4.9.1-1(2) 自動車交通量の調査地点 (現地調査)

b 滞留長、渋滞長及び車頭時間の状況

滞留長及び渋滞長の調査結果は、表4.9.1-2に示すとおりである。

最大渋滞時の滞留長は、地点Ⅲにおける流入Bの左折直進の350m (14時台) であり、渋滞長は、地点Ⅲにおける流入Aの左折直進の270m (15時台) である。

イ 交通安全の状況

(7) 現地調査

計画地周辺の道路は、ガードレール等 (植栽含む) や段差歩道が設置されており、歩車分離が図られている。

表4.9.1-2 滞留長及び渋滞長の調査結果

調査地点	流入断面	車線番号	車線運用	最大渋滞時の値		
				滞留長	渋滞長	時間帯
I	A	1	左直	—	—	—
		2	右	—	—	—
	B	1	左直右	—	—	—
	C	1	左直右	—	—	—
II	A	1	左直	—	—	—
		2	右	—	—	—
	B	1	左直右	—	—	—
III	A	1	左直	320	270	15時台
		2	直右	200	40	17時台
	B	1	左直	350	200	14時台
		2	直	290	140	6時台
		3	右	170	140	15時台
	C	1	左直	150	50	17時台
		2	右	220	120	11時台
	D	1	左直	210	100	13時台
		2	直	—	—	—
		3	右①	180	20	10時台
4		右②	—	—	—	

注1) 流入断面の位置は、図4.9.1-1(2) (p.175 参照) に示したとおりである。

注2) 「—」は調査時間帯において渋滞長が発生しなかったことを示す。

注3) 調査期間：令和5年9月12日(火)9時～9月13日(水)9時

(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

① 工事用車両の走行による交通安全及び交通混雑への影響

ア 予測

(7) 予測時期

予測時期は工事用車両（大型車）の走行台数が最大となる工事開始34ヶ月目とした。

(4) 予測条件

a 工事中の将来交通量

予測時期における工事中の将来交通量は、表4.9.1-3に示すとおりである。

なお、将来基礎交通量は、計画地周辺の交通量の推移に大きな変動はないことから、現況の需要交通量とした。現況の需要交通量は、現地調査で得た通過交通量（流入交通量）に、現地調査で得た渋滞長を用いて換算した待ち行列台数を考慮して算定した。

表4.9.1-3 工事中の将来交通量（工事開始34ヶ月目）

予測地点	予測時間帯（時）	流入断面	将来基礎交通量 ^{注1)} （台）			工事用車両 （台）			将来交通量 （台）		
			大型車	小型車	合計	大型車	小型車	合計	大型車	小型車	合計
I	11～12	A	91	40	131	0	0	0	91	40	131
		B	55	20	75	0	0	0	55	20	75
		C	51	12	63	0	0	0	51	12	63
		D	153	62	215	36	0	36	189	62	251
		合計	350	134	484	36	0	36	386	134	520
II	11～12	A	152	108	260	0	0	0	152	108	260
		B	84	60	144	0	0	0	84	60	144
		C	122	54	176	36	0	36	158	54	212
		合計	358	222	580	36	0	36	394	222	616
III	9～10	A	424	123	547	12	0	12	436	123	559
		B	377	144	521	12	0	12	389	144	533
		C	216	51	267	0	0	0	216	51	267
		D	493	193	686	12	0	12	505	193	698
		合計	1,510	511	2,021	36	0	36	1,546	511	2,057

注1) 将来基礎交通量は、現況の需要交通量とした。

注2) 流入断面の交通量を示す。流入断面の位置は、図4.9.1-1(2) (p.175参照) に示したとおりである。

注3) 予測時間帯は、各交差点の将来交通量のピーク時間帯とした。

(ウ) 予測結果

a 工事用車両の走行による交通安全への影響について

工事用車両の主な走行経路には、ガードレール等（植栽含む）や段差歩道が設置されており、歩車分離が図られていることから、歩行者の安全は確保できると予測する。

b 工事用車両の走行による交通混雑への影響（交差点需要率）

工事用車両の走行による交差点需要率の予測結果は、表4.9.1-4に示すとおりである。

工事中の将来交通量による交差点需要率は0.291～0.656であり、交通量の処理が可能とされる目安である交差点需要率（需要率の上限値）を下回ると予測する。

また、交差点需要率の増加分は、0.005～0.039である。

表4.9.1-4 工事用車両の走行による交差点需要率の予測結果（工事開始34ヶ月目）

予測地点	将来基礎交通量による 交差点需要率 a	将来交通量による 交差点需要率 b	増加分 b - a	需要率の 上限値
I	0.252	0.291	0.039	0.900
II	0.264	0.300	0.036	0.900
III	0.651	0.656	0.005	0.907

注1) 将来基礎交通量は、現況の需要交通量とした。

注2) 需要率の上限値は、以下より算出した。

$$\text{需要率の上限値} = (C - L) / C$$

C：サイクル長（秒） L：1サイクル当たりの損失時間（秒）

c 工事用車両の走行による交通混雑への影響（交通混雑度）

工事用車両の走行による交通混雑度の予測結果は、表4.9.1-5に示すとおりである。

工事中の将来交通量による交通混雑度は0.332～0.893であり、交通量の処理が可能とされる目安である1.0を下回ると予測する。

また、交通混雑度の増加分は、0.019～0.079である。

表4.9.1-5 工事用車両の走行による交通混雑度の予測結果（工事開始34ヶ月目）

予測地点	流入断面	車線運用	将来基礎交通量による交通混雑度 a	将来交通量による交通混雑度 b	増加分 b - a
I	A	左直	0.128	0.128	0.000
		右	0.139	0.139	0.000
	B	左直右	0.123	0.123	0.000
	C	左直右	0.142	0.142	0.000
II	A	左直	0.382	0.461	0.079
		右	0.246	0.246	0.000
	B	左直右	0.337	0.337	0.000
	C	左直右	0.265	0.332	0.067
III	A	左直+直右	0.874	0.893	0.019
	B	左直+直	0.644	0.666	0.022
		右	0.741	0.741	0.000
	C	左直	0.374	0.374	0.000
		右	0.668	0.668	0.000
	D	左直+直	0.595	0.595	0.000
		右①	0.506	0.544	0.038
右②		0.327	0.327	0.000	

注1) 将来基礎交通量は、現況の需要交通量とした。

注2) 流入断面の位置は、図4.9.1-1(2) (p.175参照) に示したとおりである。

注3) ■■■ は工事用車両の走行がない車線である。

注4) 地点IIの流入断面Aの右折車線において工事用車両は走行しないが、対向直進車の交通量の影響を受けるため、工事用車両の走行に伴い対向直進車が増えることにより将来交通量による交通混雑度が増加している。

イ 評価

工事用車両の主な走行経路には、ガードレール等（植栽含む）や段差歩道が設置されており、歩車分離が図られていることから、歩行者の安全は確保できると予測する。

また、工事中の将来交通量による交差点需要率は0.291～0.656であり、交通量の処理が可能とされる目安である交差点需要率（需要率の上限値）を下回ると予測する。

工事中の将来交通量による交通混雑度は0.332～0.893であり、交通量の処理が可能とされる目安である1.0を下回ると予測する。

本事業の実施にあたっては、工事用車両の運転者に対して、首都高速湾岸線を利用するよう促し、臨海部の一般道路の交通負荷の低減に努めるとともに、工事用車両の運行が一時的に集中しないよう、工事工程の平準化に努める等の環境保全のための措置を講じる。

したがって、計画地周辺の生活環境の保全に支障はないと評価する。

② 施設関連車両の走行による交通安全及び交通混雑への影響

ア 予 測

(7) 予測条件

a 供用時の将来交通量

供用時の将来交通量は、表4.9.1-6に示すとおりである。

将来基礎交通量は、計画地周辺の交通量の推移に大きな変動はないことから、現況の需要交通量とした。なお、川崎港臨港道路東扇島水江町線（令和10年度完成予定）の整備による交通流の変化は、「川崎港東扇島～水江町地区臨港道路整備事業に係る条例環境影響評価書」（平成26年11月、国土交通省関東地方整備局）から把握できなかったため、将来基礎交通量の算定に考慮していない。

表4.9.1-6 供用時の将来交通量

予測地点	予測時間帯(時)	流入断面	将来基礎交通量 ^{注1)} (台)			施設関連車両台数 (台)			将来交通量 (台)		
			大型車	小型車	合計	大型車	小型車	合計	大型車	小型車	合計
I	11～12	A	91	40	131	0	0	0	91	40	131
		B	55	20	75	0	0	0	55	20	75
		C	51	12	63	0	0	0	51	12	63
		D	153	62	215	74	86	160	227	148	375
		合計	350	134	484	74	86	160	424	220	644
II	11～12	A	152	108	260	0	0	0	152	108	260
		B	84	60	144	0	0	0	84	60	144
		C	122	54	176	74	86	160	196	140	336
		合計	358	222	580	74	86	160	432	308	740
III	9～10	A	424	123	547	32	38	70	456	161	617
		B	377	144	521	32	38	70	409	182	591
		C	216	51	267	0	0	0	216	51	267
		D	493	193	686	32	38	70	525	231	756
		合計	1,510	511	2,021	96	114	210	1,606	625	2,231

注1) 将来基礎交通量は現況の需要交通量とした。

注2) 流入断面の交通量を示す。流入断面の位置は、図4.9.1-1(2) (p.175 参照) に示したとおりである。

注3) 予測時間帯は、各交差点の将来交通量のピーク時間帯とした。

(イ) 予測結果

a 施設関連車両の走行による交通安全への影響について

施設関連車両の主な走行経路には、ガードレール等（植栽含む）や段差歩道が設置されており、歩車分離が図られていることから、歩行者の安全は確保できると予測する。

b 施設関連車両の走行による交通混雑への影響（交差点需要率）

施設関連車両の走行による交差点需要率の予測結果は、表4.9.1-7に示すとおりである。

供用時の将来交通量による交差点需要率は0.390～0.720であり、交通量の処理が可能とされる目安である交差点需要率（需要率の上限値）を下回ると予測する。

また、交差点需要率の増加分は、0.069～0.138である。

表4.9.1-7 施設関連車両の走行による交差点需要率の予測結果

予測地点	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	増加分	需要率の上限値
I	0.252	0.390	0.138	0.900
II	0.264	0.392	0.128	0.900
III	0.651	0.720	0.069	0.907

注1) 将来基礎交通量は、現況の需要交通量とした。

注2) 需要率の上限値は、以下より算出した。

$$\text{需要率の上限値} = (C - L) / C$$

C : サイクル長 (秒) L : 1 サイクル当たりの損失時間 (秒)

c 施設関連車両の走行による交通混雑への影響（交通混雑度）

施設関連車両の走行による交通混雑度の予測結果は、表4.9.1-8に示すとおりである。

供用時の将来交通量による交通混雑度は0.498～0.986であり、交通量の処理が可能とされる目安である1.0を下回ると予測する。

また、交通混雑度の増加分は、0.112～0.276である。

表4.9.1-8 施設関連車両の走行による交通混雑度の予測結果

予測地点	流入断面	車線運用	将来基礎交通量による交通混雑度	将来交通量による交通混雑度	増加分
I	A	左直	0.128	0.128	0.000
		右	0.139	0.139	0.000
	B	左直右	0.123	0.123	0.000
	C	左直右	0.142	0.412	0.000
II	A	左直	0.246	0.246	0.000
		右	0.127	0.137 ^{注4)}	0.010
	B	左直右	0.337	0.337	0.000
	C	左直右	0.265	0.498	0.233
III	A	左直+直右	0.874	0.986	0.112
	B	左直+直	0.644	0.773	0.129
		右	0.741	0.741	0.000
	C	左直	0.374	0.374	0.000
		右	0.668	0.668	0.000
	D	左直+直	0.595	0.595	0.000
		右①	0.506	0.725	0.219
右②		0.327	0.327	0.000	

注1) 将来基礎交通量は現況の需要交通量とした。

注2) 流入断面の位置は、図4.9.1-1(2) (p.175参照) に示したとおりである。

注3) は施設関連車両の走行がない車線である。

注4) 地点IIの流入断面Aの右折車線において施設関連車両は走行しないが、対向直進車の交通量の影響を受けるため、施設関連車両の走行に伴い対向直進車が増えることにより将来交通量による交通混雑度が増加している。

イ 評価

施設関連車両の主な走行経路には、ガードレール等（植栽含む）や段差歩道が設置されており、歩車分離が図られていることから、歩行者の安全は確保できると予測する。

また、供用時の将来交通量による交差点需要率は0.390～0.720であり、交通量の処理が可能とされる目安である交差点需要率（需要率の上限値）を下回ると予測する。

供用時の将来交通量による交通混雑度は0.498～0.986であり、交通量の処理が可能とされる目安である1.0を下回ると予測する。

本事業の実施にあたっては、運行管理システムの導入、エコ通勤（マイカー通勤の抑制）、高速湾岸線の積極的な利用、出入車両の調整、物流効率化の推進等の交通環境配慮行動が整理された「川崎市交通環境配慮行動メニュー」をテナントに周知し、環境配慮を促す等の環境保全のための措置を講じる。

したがって、計画地周辺の生活環境の保全に著しい支障はないと評価する。