

## 8 コミュニティ施設

### 8.1 コミュニティ施設



## 8 コミュニティ施設

### 8. 1 コミュニティ施設

計画地周辺地域におけるコミュニティ施設の状況等について調査し、本事業の実施に伴う人口の増加が、計画地周辺地域のコミュニティ施設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

計画地周辺地域におけるコミュニティ施設の状況等を把握し、予測及び評価を行うための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) 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

##### イ 調査地域

##### (ア) コミュニティ施設の状況

- a 義務教育施設  
調査地域は、計画地が属する小・中学校区とした。
- b 集会施設  
調査地域は、計画地が属する町内会とした。
- c 公園等  
調査地域は、計画地境界線から 500m の範囲とした。

##### (イ) 土地利用の状況

調査地域は、計画地及びその周辺地域とした。

##### ウ 調査方法

##### (ア) コミュニティ施設の状況

- a 義務教育施設  
以下に示す既存資料を収集、整理するとともに、川崎市教育委員会に対するヒアリング調査により、義務教育施設の状況を把握した。
  - ・「年刊 教育調査統計資料 No.49 令和 3(2021)年度」川崎市教育委員会
  - ・「令和 4 年度市立学校統計調査 速報」川崎市教育委員会
  - ・「将来推計数データ」川崎市教育委員会
- b 集会施設  
以下に示す既存資料を収集、整理するとともに、宮前区役所地域振興課に対するヒアリング調査により、集会施設の状況を把握した。
  - ・「宮前区 町内会・自治会ガイドブック」宮前区役所地域振興課

c 公園等

以下に示す既存資料を収集、整理することにより、計画地周辺地域における公園等の状況を把握した。

- ・「宮前区内の公園緑地」川崎市ホームページ
- ・「みやまえガイドマップ」令和4年2月、宮前区役所

(イ) 土地利用の状況

以下に示す既存資料を収集、整理することにより、計画地周辺地域における土地利用の状況を把握した。

- ・「土地利用現況図（宮前区）平成27年度都市計画基礎調査」
- ・「川崎都市計画図（宮前区）」

エ 調査結果

(ア) 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、学区及び指定通学路

小・中学校の位置、学区は、図5.8.1-1に示すとおりである。

計画地は、駅前街区が鷺沼小学校及び有馬中学校、北街区が土橋小学校及び宮前平中学校の学区に属している。通学路については、鷺沼及び土橋小学校区は指定しており、有馬及び宮前平中学校は指定していない。

(b) 児童・生徒数、学級数及び教室数

令和4年5月1日現在の小・中学校の施設概要は、表5.8.1-1に示すとおりである。

鷺沼小学校は、35学級（特別支援学級含む）に対して保有教室36教室（特別教室6教室含む）、土橋小学校は、35学級（特別支援学級含む）に対して保有教室数37教室（特別教室8教室含む）、有馬中学校は、23学級（特別支援学級含む）に対して38教室（特別教室11教室含む）、宮前平中学校は、37学級（特別支援学級含む）に対して45教室（特別教室12教室含む）となっている。

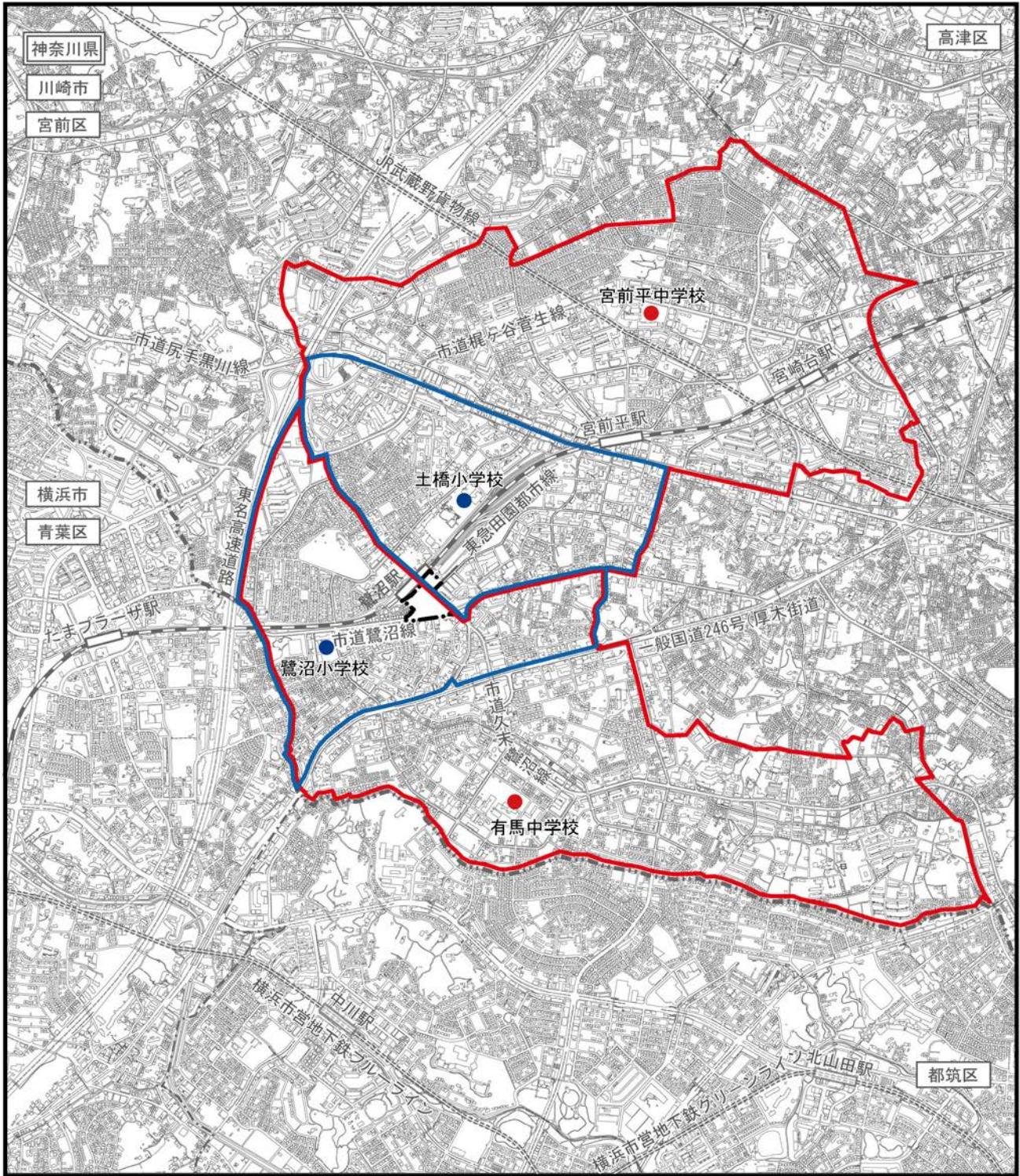
表5.8.1-1 小・中学校の施設概要（令和4年5月1日現在）

名 称	児童・生徒数 (人)	学級数 (学級)	保有教室数 (教室)
鷺沼小学校	1,015 (25)	35 (5)	普通教室 30 特別教室 6
土橋小学校	1,007 (29)	35 (6)	普通教室 29 特別教室 8
有馬中学校	795 (11)	23 (3)	普通教室 27 特別教室 11
宮前平中学校	1,240 (20)	37 (4)	普通教室 33 特別教室 12

注1：表中（ ）内の数値は、特別支援学級の児童・生徒数及び学級数を内数で示す。

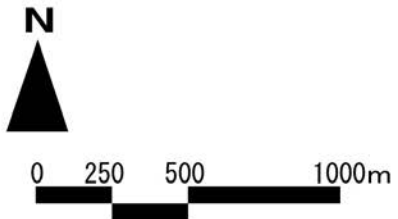
注2：普通教室数は、現在普通学級が使用している教室及び他の用途として使用しているがクラスルームとして使用可能な教室を含む（特別支援学級は含まない）。

出典：児童・生徒数、学級数については、「令和4年度市立学校統計調査 速報」（令和4年5月、川崎市教育委員会）。保有教室数については、川崎市教育委員会ヒアリングによる。



- | 凡   | 例    |
|-----|------|
| 計画地 | 小学校  |
| 市界  | 小学校区 |
| 鉄道  | 中学校  |
| 区界  | 中学校区 |

図5.8.1-1  
小・中学校の位置、学校区



出典：「ガイドマップかわさき 市立小中学校通学区区域図」川崎市ホームページ

(c) 児童・生徒数及び学級数の推移

児童・生徒数及び学級数の推移は、表 5.8.1-2 に示すとおりである。

平成25年度から令和4年度の児童数・生徒数及び学級数の推移は、鷺沼小学校は、平成27年度から令和4年度まで増加傾向である。土橋小学校は平成25年度から平成30年度まではほぼ横ばいであるが、令和元年度からは増加傾向に転じている。有馬中学校は多少の増減を繰り返しているがほぼ横ばいである。宮前平中学校は平成25年度から平成30年度までは減少傾向であるが、令和2年度からは増加傾向に転じている。

表 5.8.1-2 児童数・生徒数及び学級数の推移

年度（平成/令和）		25	26	27	28	29	30	元	2	3	4
鷺沼 小学校	児童数	791	805	799	812	854	879	914	934	976	1,015
	学級数	28	28	28	27	28	28	31	33	34	35
土橋 小学校	児童数	953	972	963	948	939	935	958	986	995	1,007
	学級数	34	35	34	33	31	32	33	32	33	35
有馬 中学校	生徒数	802	774	821	798	810	795	822	823	825	795
	学級数	25	24	26	28	29	27	25	25	24	23
宮前平 中学校	生徒数	1,255	1,250	1,209	1,167	1,170	1,158	1,158	1,165	1,203	1,240
	学級数	35	37	36	35	33	32	33	34	36	37

注1：表中の数値は特別支援学級を含む。

注2：各年度5月1日現在の児童・生徒数（人）、学級数（学級）である。

出典1：「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）

出典2：「令和4年度市立学校統計調査 速報」（令和4年5月、川崎市教育委員会）

(d) 児童・生徒数及び普通学級数の将来予測値

児童・生徒数及び普通学級数の川崎市教育委員会「将来推計数データ」による将来予測値は、表 5.8.1-3 に(1)・(2)に示すとおりである。

令和5年度から令和15年度の児童数及び生徒数の予測値は、鷺沼小学校は令和5年度から令和7年度まで増加傾向であるが、令和8年度から令和11年度までは減少傾向に転じ、以降はほぼ横ばいである。また、土橋小学校は令和5年度から令和7年度まではほぼ横ばい、令和8年度から令和11年度まで減少傾向であり、以降は増加傾向に転じる。また、有馬中学校は令和5年度から令和11年度まで増加傾向、以降は減少傾向である。また、宮前平中学校は令和5年度から令和7年度まではほぼ横ばい、令和8年度から令和11年度までは増加傾向であり、以降は減少傾向である。

令和5年度から令和15年度の普通学級数の予測値は、鷺沼小学校は令和5年度から令和6年度に増加し、令和7年度から令和11年度まではほぼ横ばい、令和11年度から令和12年度に減少し、以降は横ばいである。また、土橋小学校は令和5年度から令和15年度まではほぼ横ばいである。また、有馬中学校は、令和5年度から令和7年度まで増加傾向、令和8年度から令和12年度まではほぼ横ばい、以降は減少傾向である。また、宮前平中学校は令和5年度から令和8年度まではほぼ横ばい、令和9年度から令和11年度までは増加傾向であり、以降は減少傾向である。

表 5.8.1-3(1) 児童・生徒数及び普通学級数の将来予測値（令和 4 年 8 月）

区	分	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	
		児童数	学級数	児童数	学級数	児童数	学級数	児童数	学級数	児童数	学級数	児童数	学級数
鷺沼 小学校 普通 教室数 30 教室	学 年	児童数	学級数	児童数	学級数	児童数	学級数	児童数	学級数	児童数	学級数	児童数	学級数
	1 年生	155	5	186	6	174	5	156	5	143	5	164	5
	2 年生	197	6	154	5	185	6	173	5	155	5	142	5
	3 年生	158	5	196	6	153	5	184	6	172	5	154	5
	4 年生	169	5	157	5	195	6	152	5	183	6	171	5
	5 年生	162	5	168	5	156	5	194	6	151	5	182	6
	合 計	997	30	1,022	32	1,030	32	1,014	32	997	32	963	31
土橋 小学校 普通 教室数 29 教室	学 年	児童数	学級数	児童数	学級数	児童数	学級数	児童数	学級数	児童数	学級数	児童数	学級数
	1 年生	172	5	155	5	153	5	149	5	135	4	163	5
	2 年生	159	5	173	5	154	5	152	5	148	5	135	4
	3 年生	171	5	160	5	172	5	153	5	151	5	147	5
	4 年生	166	5	171	5	159	5	171	5	152	5	150	5
	5 年生	161	5	166	5	170	5	158	5	170	5	151	5
	合 計	978	29	986	30	973	30	952	30	913	29	915	29
有馬 中学校 普通 教室数 27 教室	学 年	生徒数	学級数	生徒数	学級数	生徒数	学級数	生徒数	学級数	生徒数	学級数	生徒数	学級数
	1 年生	290	8	295	8	328	9	290	8	291	8	340	9
	2 年生	239	6	293	8	299	8	332	9	293	8	294	8
	3 年生	282	8	242	7	297	8	303	8	336	9	297	8
	合 計	811	22	830	23	924	25	925	25	920	25	931	25
宮前平 中学校 普通 教室数 33 教室	学 年	生徒数	学級数	生徒数	学級数	生徒数	学級数	生徒数	学級数	生徒数	学級数	生徒数	学級数
	1 年生	399	10	396	10	409	11	430	11	459	12	452	12
	2 年生	412	11	404	11	402	11	413	11	434	11	463	12
	合 計	1,231	32	1,217	32	1,221	33	1,249	33	1,310	34	1,353	35

注 1：予測値には、計画地より発生する児童数・生徒数は含まない。

注 2：学級数は、令和 3 年 4 月 1 日に改正された「義務標準法」に基づき、令和 5 年度は 4 学年まで 35 人学級、その後は段階的な引き下げを行い、令和 7 年度までに全学年 35 人学級となるように算出。

注 3：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。

注 4：予測値には、特別支援学級の児童・生徒数及び学級数を含まない。

注 5：普通教室には、他の用途で使用しているがクラスルームとして使用可能な教室を含む（特別支援学級は含まない）。

出典：「将来推計数データ」川崎市教育委員会

表 5.8.1-3(2) 児童・生徒数及び普通学級数の将来予測値（令和 4 年 8 月）

区	分	令和 11 年度		令和 12 年度		令和 13 年度		令和 14 年度		令和 15 年度	
		学 年	児童数	学級数	児童数	学級数	児童数	学級数	児童数	学級数	児童数
鷺沼 小学校	1 年生	179	6	173	5	163	5	158	5	152	5
	2 年生	163	5	178	6	172	5	162	5	157	5
	3 年生	141	5	162	5	177	6	171	5	161	5
	4 年生	153	5	140	4	161	5	176	6	170	5
	5 年生	170	5	152	5	139	4	160	5	175	5
	6 年生	181	6	169	5	151	5	138	4	159	5
	合 計	987	32	974	30	963	30	965	30	974	30
	普通 教室数 30 教室										
土橋 小学校	1 年生	161	5	159	5	160	5	155	5	152	5
	2 年生	162	5	160	5	158	5	159	5	154	5
	3 年生	135	4	161	5	159	5	157	5	158	5
	4 年生	146	5	135	4	160	5	158	5	156	5
	5 年生	149	5	145	5	135	4	159	5	157	5
	6 年生	150	5	148	5	144	5	135	4	158	5
	合 計	903	29	908	29	916	29	923	29	935	30
	普通 教室数 29 教室										
有馬 中学校	1 年生	281	8	284	8	258	7	258	7	206	6
	2 年生	344	9	284	8	287	8	261	7	261	7
	3 年生	298	8	348	9	287	8	290	8	264	7
	合 計	923	25	916	25	832	23	809	22	731	20
	普通 教室数 27 教室										
宮前平 中学校	1 年生	448	12	434	11	393	10	421	11	392	10
	2 年生	456	12	452	12	438	11	396	10	425	11
	3 年生	467	12	460	12	456	12	442	12	399	10
	合 計	1,371	36	1,346	35	1,287	33	1,259	33	1,216	31
	普通 教室数 33 教室										

注 1：予測値には、計画地より発生する児童数・生徒数は含まない。

注 2：学級数は、令和 3 年 4 月 1 日に改正された「義務標準法」に基づき、令和 5 年度は 4 学年まで 35 人学級、その後は段階的な引き下げを行い、令和 7 年度までに全学年 35 人学級となるように算出。

注 3：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。

注 4：予測値には、特別支援学級の児童・生徒数及び学級数を含まない。

注 5：普通教室には、他の用途で使用しているがクラスルームとして使用可能な教室を含む（特別支援学級は含まない）。

出典：「将来推計数データ」川崎市教育委員会（令和 11 年度～17 年度のデータは参考値である。）



b 集会施設

計画地及びその周辺地域における町内会区域及び集会施設の位置は、図 5.8.1-2 に示すとおりである。

計画地は、駅前街区が鷺沼町会、北街区が小台町内会に属しており、令和 4 年 7 月現在鷺沼町会が約 3,500 世帯、小台町内会が約 2,400 世帯加入している。鷺沼町会は、計画地西側約 150m に位置する鷺沼町会鷺沼會館、小台町内会は、計画地北東側約 900m に位置する小台八幡會館を集会施設として利用している。

c 公園等

計画地周辺地域で供用されている公園名称、所在地等は表 5.8.1-4 に、公園の位置は、図 5.8.1-3 に示すとおりである。

計画地周辺地域には、近隣公園として計画地西側に鷺沼公園があり、街区公園として計画地周辺に小台公園、土橋原台公園、小台西公園、鷺沼第 1 公園及び土橋南公園等が整備されている。

これらの近隣公園及び街区公園の面積は合計 38,505 m<sup>2</sup>であり、運動の場や子どもの遊び場等として利用されている。

表 5.8.1-4 計画地周辺地域で供用されている公園

公園名称	所在地	種別	面積 (m <sup>2</sup> )
鷺沼公園	鷺沼 2 丁目 10-1	近隣公園	15,337
有馬 1 丁目公園	有馬 1 丁目 2-3	街区公園	450
有馬かえで公園	有馬 8 丁目 6-5		1,000
有馬北耕地公園	有馬 1 丁目 21-3		257
小台 1 丁目子ども公園	小台 1 丁目 14-3		418
小台北公園	小台 1 丁目 5-7		278
小台公園	小台 2 丁目 24		6,562
小台西公園	小台 1 丁目 13		2,968
鷺沼第 1 公園	鷺沼 1 丁目 20		2,900
鷺沼第 2 公園	鷺沼 1 丁目 23-24		567
鷺沼第 3 公園	鷺沼 3 丁目 11-60		1,404
鷺沼ときわ木公園	鷺沼 2 丁目 8-20		200
土橋 3 丁目公園	土橋 3 丁目 13		201
土橋原台公園	土橋 2 丁目 3-1		3,049
土橋南公園	土橋 3 丁目 11-1		2,641
原台まちかど公園	土橋 2 丁目 2-19		273
合計	—		—

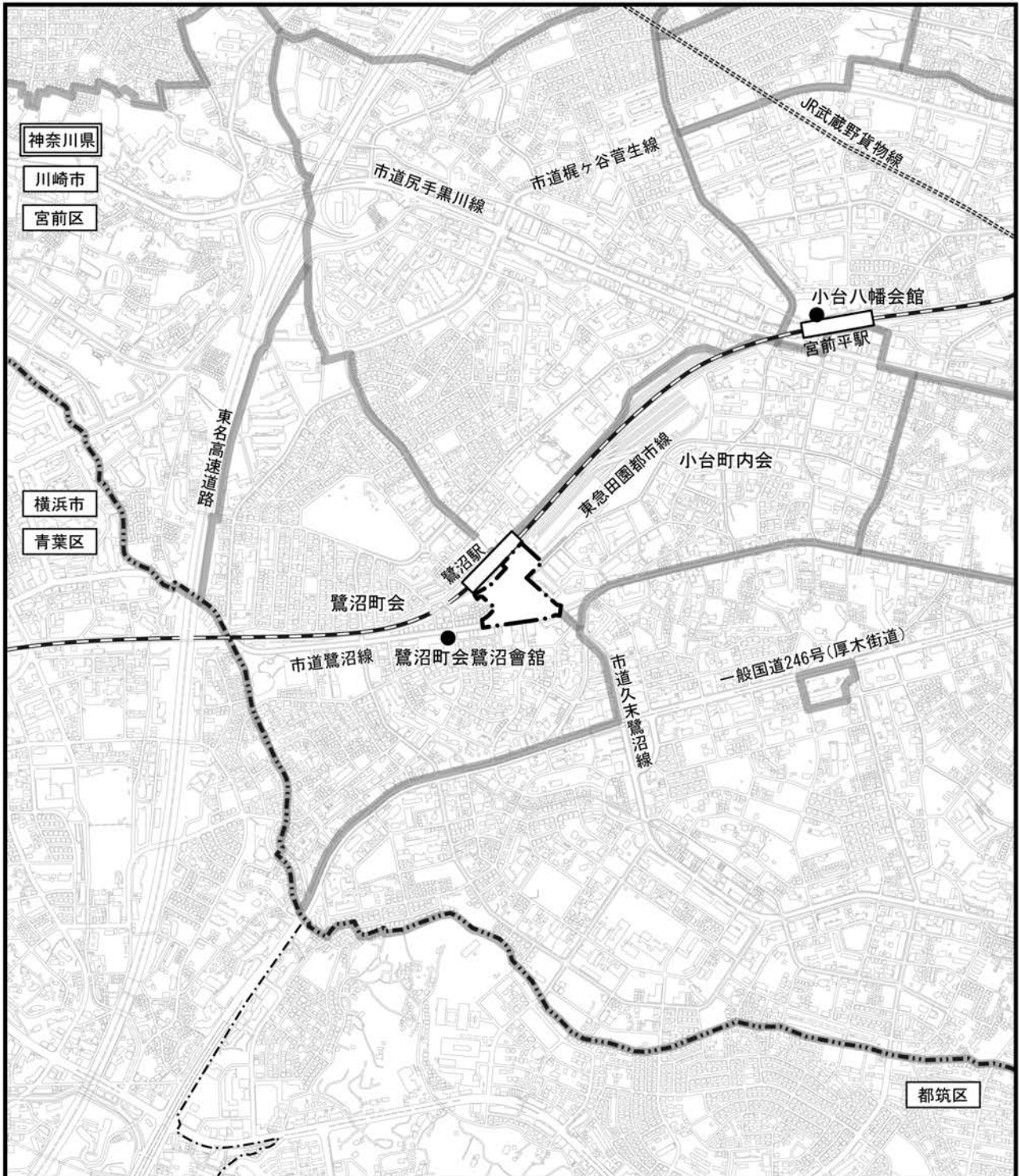
注：面積は管理面積を示す。  
 出典：「官前区の公園緑地」川崎市ホームページ

(イ) 土地利用の状況

計画地周辺地域の土地利用の状況は、第 3 章 1 (6) イ「土地利用現況」(192 ページ) に示すとおりである。

(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。



凡 例

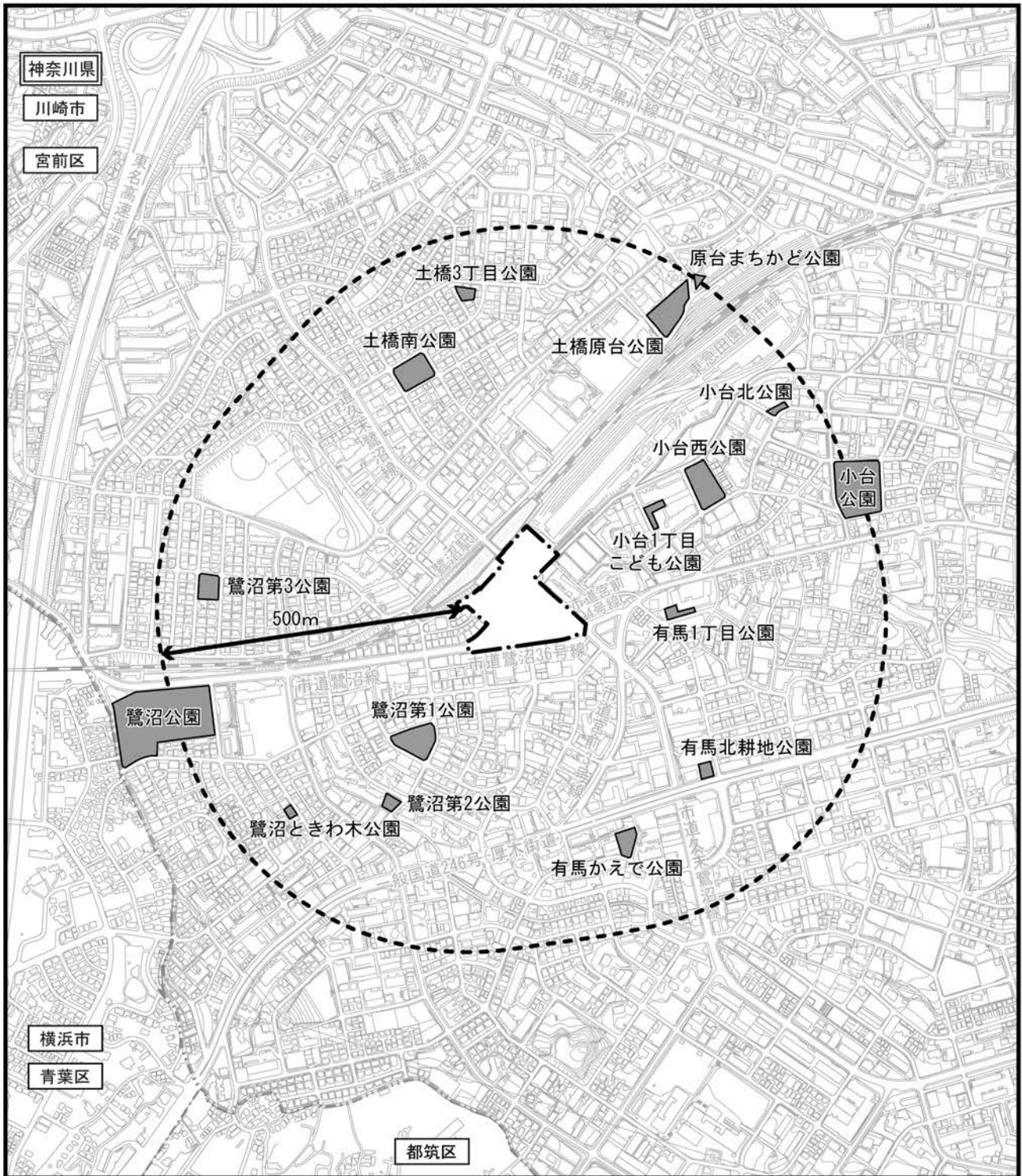
-  計画地
-  市界
-  区界
-  町内会
-  集会施設

図5.8.1-2 町内会区域及び集会施設位置図



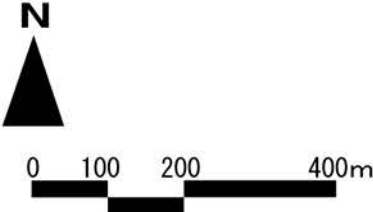
0 150 300 600m

出典：「宮前区 町内会・自治会ガイドブック」宮前区役所地域振興課  
集会施設の位置は、宮前区役所地域振興課ヒアリングによる



凡	例
計画地	公園
市界	計画地より500mの範囲
区界	

図5.8.1-3 公園位置図



出典：「みやまえガイドマップ」令和4年2月、宮前区役所

(3) 予測、環境保全のための措置及び評価

ア 本事業の実施に伴って発生する児童・生徒数が、義務教育施設に及ぼす影響の程度

(ア) 予測

a 予測項目

本事業の実施に伴って発生する児童・生徒数が、義務教育施設に及ぼす影響の程度とした。

b 予測方法等

(a) 予測地域

予測地域は、計画地の属する小・中学校区とした。

(b) 予測時期

予測時期は、供用時の計画人口等が定常状態となる時期とした。

・駅前街区：令和11年度

・北街区：令和14年度

(c) 予測条件・予測方法

① 発生する児童・生徒数

供用時における児童・生徒数は、計画戸数に児童・生徒の発生率を乗じて算出した。

児童・生徒の発生率は、表5.8.1-5に示す、宮前区における児童0.199人/戸、生徒0.100人/戸とした。

表5.8.1-5 宮前区における児童・生徒の発生率

区 分		児童数	生徒数	
①	学齢人口*1	6歳	2,299	—
		7歳	2,125	—
		8歳	2,205	—
		9歳	2,213	—
		10歳	2,237	—
		11歳	2,130	—
		12歳	—	2,195
		13歳	—	2,223
		14歳	—	2,191
		合計	13,209	6,609
②	宮前区の総世帯数*2	103,690		
③	世帯人員2以上の世帯数比率*3	0.64		
④=②×③	世帯人員2以上の世帯数	66,362		
⑤=①/④	児童・生徒の発生率	0.199	0.100	

\*1：町丁別年齢別人口（令和3年10月1日現在）

\*2：町丁別世帯数及び人口（令和3年10月1日現在）

\*3：川崎市の人口（1）令和2年国勢調査結果報告書（人口等基本集計結果）

世帯人員（7区分）×別一般世帯数（令和4（2022）年3月、川崎市総務企画局）

世帯人員2以上の世帯数65,723（世帯）／総世帯数102,189（世帯）=0.64

出典：「川崎市の統計情報」川崎市ホームページ

② 小・中学校の学級数

川崎市教育委員会「将来推計数データ」に、本事業の実施に伴って発生する児童・生徒数を予測時期である令和 11 年度（駅前街区）、令和 14 年度（北街区）において加算し、算出した学級数を現有普通教室数と比較した。

なお、児童数については 35 人学級、生徒数については 40 人の学級編成制基準とした。

c 予測結果

(a) 発生する児童・生徒数

本事業の実施に伴って発生する児童・生徒数は、表 5.8.1-6 に示すとおりである。

駅前街区の予測時期（令和 11 年度）には、児童 78 人、生徒 39 人が、北街区の予測時期（令和 14 年度）には、児童 30 人、生徒 15 人が発生すると予測する。

表 5.8.1-6 発生する児童・生徒数

区 分		発生する児童・生徒数の算出
駅前 街区 (380 戸)	児童数	<ul style="list-style-type: none"> <li>・児童発生数=計画戸数×児童発生率=380 戸×0.199 人/戸=75.62 人≒76</li> <li>学年ごとの児童発生数=児童発生数÷6 学年=76÷6≒12.7 人/学年≒13 人/学年</li> <li>予測発生児童数=学年ごとの児童発生数×6 学年=13 人/学年×6=78 人</li> </ul>
	生徒数	<ul style="list-style-type: none"> <li>・生徒発生数=計画戸数×生徒発生率=380 戸×0.1 人/戸=38 人</li> <li>学年ごとの生徒発生数=生徒発生数÷3 学年=38÷3≒12.66 人/学年≒13 人/学年</li> <li>予測発生生徒数=学年ごとの生徒発生数×3 学年=13 人/学年×3=39 人</li> </ul>
北街区 (130 戸)	児童数	<ul style="list-style-type: none"> <li>・児童発生数=計画戸数×児童発生率=130 戸×0.199 人/戸=25.87 人≒26</li> <li>学年ごとの児童発生数=児童発生数÷6 学年=26÷6=4.33 人/学年≒5 人/学年</li> <li>予測発生児童数=学年ごとの児童発生数×6 学年=5 人/学年×6=30 人</li> </ul>
	生徒数	<ul style="list-style-type: none"> <li>・生徒発生数=計画戸数×生徒発生率=130 戸×0.1 人/戸=13 人</li> <li>学年ごとの生徒発生数=生徒発生数÷3 学年=13÷3=4.33 人/学年≒5 人/学年</li> <li>予測発生生徒数=学年ごとの生徒発生数×3 学年=5 人/学年×3=15 人</li> </ul>

(b) 小・中学校の学級数の将来予測

小・中学校の学級数の将来予測は、表 5.8.1-7(1)・(2)及び表 5.8.1-8(1)・(2)に示すとおりである。

駅前街区の予測時期（令和 11 年度）には、鷺沼小学校においては、川崎市教育委員会「将来推計数データ」による将来予測値児童数 987 人から 78 人増加し、児童数は 1,065 人、学級数は 34 学級となり、この学級数は、現有の普通教室数 30 教室に対して 4 教室分の対応が必要であると予測する。

なお、川崎市教育委員会「将来推計数データ」でも令和 11 年度の鷺沼小学校の学級数は 32 教室となり、本事業を行わない場合でも 2 教室分の対応が必要であると予測している。

有馬中学校においては川崎市教育委員会「将来推計数データ」による将来予測値生徒数 923 人から 39 人増加し、生徒数は 962 人、学級数は 25 学級となり、現有の普通教室数は 27 教室であるので、対応が必要ないと予測する。

北街区の予測時期（令和 14 年度）には、土橋小学校においては、川崎市教育委員会「将来推計数データ」による将来予測値児童数 923 人から 30 人増加し、児童数は 953 人、学級数は 29 学級となり、この学級数は、現有の普通教室数 29 教室であるので、対応が必要ないと予測する。

宮前平中学校においては、川崎市教育委員会「将来推計数データ」による将来予測値生徒数 1,259 人から 15 人増加し、生徒数は 1,274 人、学級数は 34 学級となり、この学級数は、現有の普通教室数 33 教室となり、この学級数は、現有の普通教室数 33 教室に対して 1 教室分の対応が必要であると予測する。

表 5.8.1-7 (1) 小学校の将来予測 (駅前街区：令和 11 年度)

区 分		将来推計数データ*		発生児童数 (人)	令和 11 年度予測値	
		児童数 (人)	学級数 (学級)		児童数 (人)	学級数 (学級)
鷺沼 小学校  普通教室数 30 教室	1 年生	179	6	13	192	6
	2 年生	163	5	13	176	6
	3 年生	141	5	13	154	5
	4 年生	153	5	13	166	5
	5 年生	170	5	13	183	6
	6 年生	181	6	13	194	6
	合 計	987	32	78	1,065	34

\*：将来推計数データは、表 5.8.1-3(2) (660 ページ) に示す令和 4 年 8 月現在の予測値である。

表 5.8.1-7 (2) 中学校の将来予測 (駅前街区：令和 11 年度)

区 分		将来推計数データ*		発生生徒数 (人)	令和 11 年度予測値	
		生徒数 (人)	学級数 (学級)		生徒数 (人)	学級数 (学級)
有馬 中学校  普通教室数 27 教室	1 年生	281	8	13	294	8
	2 年生	344	9	13	357	9
	3 年生	298	8	13	311	8
	合 計	923	25	39	962	25

\*：将来推計数データは、表 5.8.1-3(2) (660 ページ) に示す令和 4 年 8 月現在の予測値である。

表 5.8.1-8 (1) 小学校の将来予測 (北街区：令和 14 年度)

区 分		将来推計数データ*		発生児童数 (人)	令和 14 年度予測値	
		児童数 (人)	学級数 (学級)		児童数 (人)	学級数 (学級)
土橋 小学校  普通教室数 29 教室	1 年生	155	5	5	160	5
	2 年生	159	5	5	164	5
	3 年生	157	5	5	162	5
	4 年生	158	5	5	163	5
	5 年生	159	5	5	164	5
	6 年生	135	4	5	140	4
	合 計	923	29	30	953	29

\*：将来推計数データは、表 5.8.1-3(2) (660 ページ) に示す令和 4 年 8 月現在の予測値である。

表 5.8.1-8 (2) 中学校の将来予測 (北街区：令和 14 年度)

区 分		将来推計数データ*		発生生徒数 (人)	令和 14 年度予測値	
		生徒数 (人)	学級数 (学級)		生徒数 (人)	学級数 (学級)
宮前平 中学校  普通教室数 33 教室	1 年生	421	11	5	426	11
	2 年生	396	10	5	401	11
	3 年生	442	12	5	447	12
	合 計	1,259	33	15	1,274	34

\*：将来推計数データは、表 5.8.1-3(2) (660 ページ) に示す令和 4 年 8 月現在の予測値である。

(イ) 環境保全のための措置

本事業では、人口の増加が周辺の義務教育施設に及ぼす影響を回避・低減及び生活環境の保全に支障を及ぼさないために、次のような措置を講ずる。

- ・本事業の実施にあたっては、計画戸数、供用時期等の事業計画が確定次第、速やかに川崎市に報告する。
- ・入居世帯における児童・生徒の有無、学年等の属性など、児童・生徒数の増加に関連する状況について、入居開始前までに川崎市に報告するよう、住宅販売事業者に協力を求める。

(ウ) 評 価

駅前街区の予測時期（令和 11 年度）には、鷺沼小学校においては、川崎市教育委員会「将来推計数データ」による将来予測値児童数 987 人から 78 人増加し、児童数は 1,065 人、学級数は 34 学級となり、この学級数は、現有の普通教室数 30 教室に対して 4 教室分の対応が必要であると予測する。

なお、川崎市教育委員会「将来推計数データ」でも令和 11 年度の鷺沼小学校の学級数は 32 教室となり、本事業を行わない場合でも 2 教室分の対応が必要であると予測している。

有馬中学校においては川崎市教育委員会「将来推計数データ」による将来予測値生徒数 923 人から 39 人増加し、生徒数は 962 人、学級数は 25 学級となり、現有の普通教室数は 27 教室であるので、対応が必要ないと予測する。

北街区の予測時期（令和 14 年度）には、土橋小学校においては、川崎市教育委員会「将来推計数データ」による将来予測値児童数 923 人から 30 人増加し、児童数は 953 人、学級数は 29 学級となり、この学級数は、現有の普通教室数 29 教室であるので、対応が必要ないと予測する。

宮前平中学校においては、川崎市教育委員会「将来推計数データ」による将来予測値生徒数 1,259 人から 15 人増加し、生徒数は 1,274 人、学級数は 34 学級となり、この学級数は、現有の普通教室数 33 教室となり、この学級数は、現有の普通教室数 33 教室に対して 1 教室分の対応が必要であると予測する。

本事業の実施にあたっては、計画戸数、供用時期等の事業計画が確定次第、速やかに川崎市に報告するとともに、入居世帯における、児童及び生徒数の増加に関連する状況について、入居開始前までに川崎市に報告することにより、川崎市による事前の対応が図られると考える。

以上のことから、本事業の実施に伴って発生する児童・生徒数の増加が、計画地周辺地域の生活環境の保全に支障を及ぼすことはないものと評価する。



## イ 本事業の実施に伴う人口の増加が、集会施設及び公園等に及ぼす影響の程度

### (ア) 予 測

#### a 予測項目

本事業の実施に伴う人口の増加が、集会施設及び公園等に及ぼす影響の程度とした。

#### b 予測方法等

##### (a) 予測地域

予測地域は、計画地及びその周辺地域とした。

##### (b) 予測時期

予測時期は、供用時の計画人口等が定常状態となる時期（令和 14 年度）とした。

##### (c) 予測条件・予測方法

###### ① 集会施設

本事業においては、共用室を駅前街区に約 150 m<sup>2</sup>（位置は 24 ページ参照）、北街区に約 75 m<sup>2</sup>（位置は 27 ページ参照）整備する計画であり、現況調査で整理した集会施設の状況と本事業の実施に伴う人口の増加及び計画地に整備される共用室等を対比する方法による。

###### ② 公園等

現況調査で整理した計画地周辺地域の公園の状況と本事業の実施に伴う人口の増加及び事業計画を対比する方法による。

#### c 予測結果

##### (a) 集会施設

本事業においては、入居者が各種集会等に利用できる共用室を整備する計画（駅前街区に約 150 m<sup>2</sup>、北街区に約 75 m<sup>2</sup>）であることから、本事業の実施に伴う人口の増加が既存の集会施設に及ぼす影響は少ないと予測する。

##### (b) 公園等

計画地周辺地域には、計画地境界線から 500m 以内に、川崎市の管理する近隣公園及び街区公園 16 ヶ所（面積合計 38,505 m<sup>2</sup>）が供用されており、供用時に入居者はこれらの公園を利用すると考えられる。また、本事業においては、駅前街区 3 階に誰でも利用できるデッキ広場（位置は 21 ページ参照）を設置することから、本事業の実施に伴う人口の増加が、既存の公園に及ぼす影響は少ないと予測する。

(イ) 環境保全のための措置

本事業では、人口の増加が周辺の集会施設・公園等に及ぼす影響を回避・低減及び生活環境の保全に支障を及ぼさないために、次のような措置を講ずる。

a 集会施設

・計画建物内に設ける共用室について、入居者に対して各種集会等の積極的な利用を促す。

b 公園等

・計画地内に誰でも利用できるデッキ広場を設置し、適切に維持管理を行い、利用を促進する。

(ウ) 評価

集会施設については、本事業においては、共用室を整備し（駅前街区に約 150 m<sup>2</sup>、北街区に約 75 m<sup>2</sup>）、入居者による各種集会等に利用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既存の集会施設に及ぼす影響は少ないと予測する。さらに、計画建物内に設ける共用室について、入居者に対して各種集会等の積極的な利用を促す環境保全のための措置を講ずる。

公園については、計画地周辺地域には、計画地境界線から 500m 以内に、川崎市の管理する近隣公園及び街区公園 16 ヶ所（面積合計 38,505 m<sup>2</sup>）が供用されており、供用時に入居者はこれらの公園を利用すると考えられる。また、本事業においては、駅前街区 3 階に誰でも利用できるデッキ広場を設置することから、本事業の実施に伴う人口の増加が、既存の公園に及ぼす影響は少ないと予測する。

以上のことから、本事業の実施に伴う人口の増加が、計画地周辺地域の生活環境の保全に支障を及ぼすことはないものと評価する。

## 9 地域交通

### 9.1 交通安全、交通混雑



### 9. 1 交通安全、交通混雑

計画地周辺の道路の状況等を調査し、工事中の工事用車両の走行及び供用時の施設関連車両の走行が交通安全及び交通混雑に及ぼす影響並びに供用時の歩行者の増加が交通安全に及ぼす影響について予測及び評価した。

#### (1) 現況調査

##### ア 調査項目

計画地周辺の道路の状況等を把握し、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、以下に示す項目について調査した。

- (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

##### イ 調査地域・調査地点

- (ア) 日常生活圏等の状況

計画地周辺地域とした。

- (イ) 道路の状況

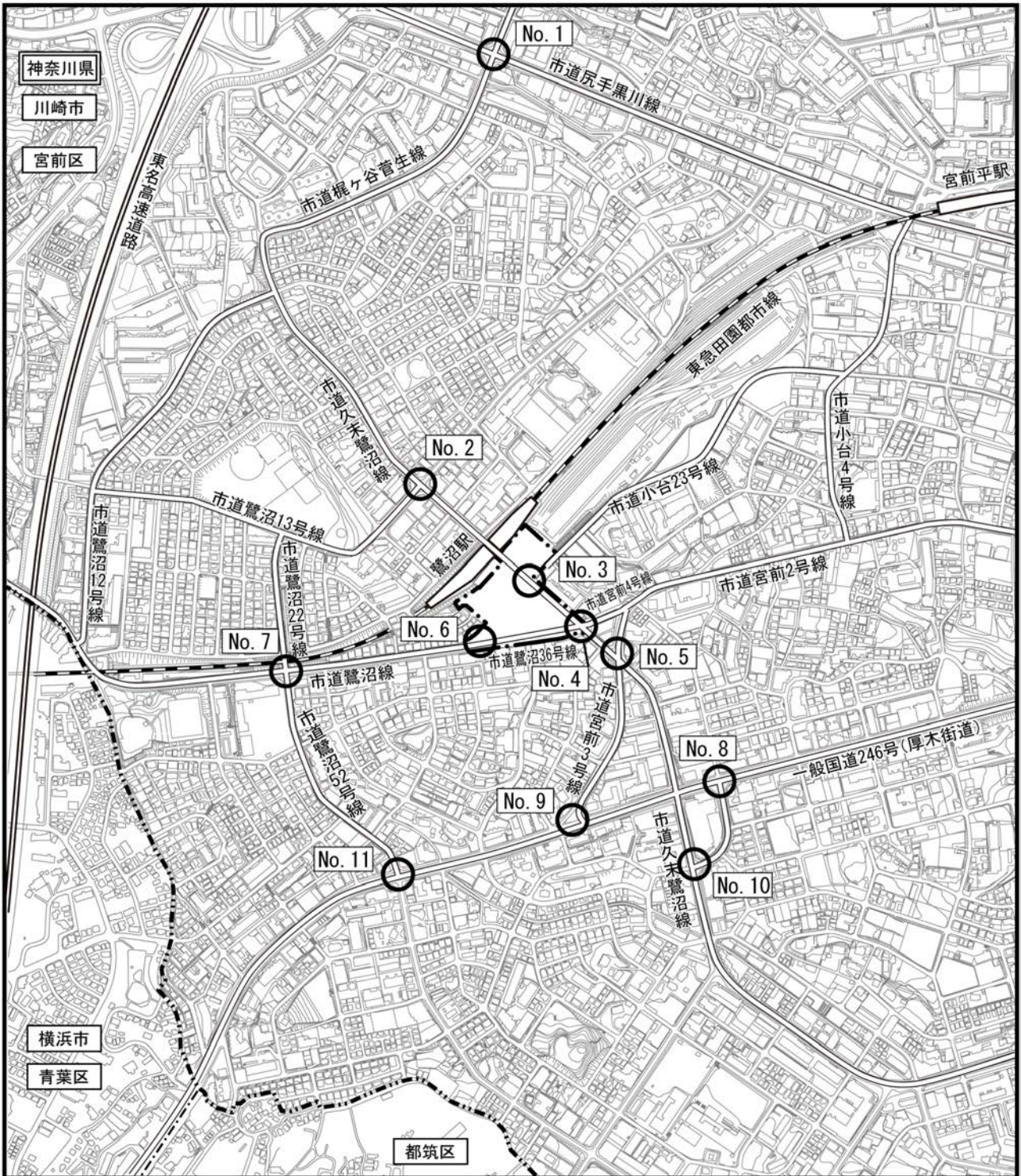
##### a 既存資料調査

自動車交通量の調査地点は、計画地周辺の道路交通センサス交通量調査地点とし、第3章1(7)ア「道路」(197ページ)に示すとおりである。

##### b 現地調査

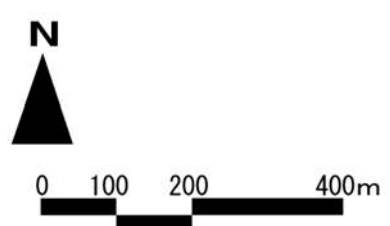
自動車交通量、道路及び交通規制の状況の調査地点は、図5.9.1-1に示すとおり、計画地周辺の主要な11交差点とした。調査方向は図5.9.1-2(1)・(2)に示すとおりである。

歩行者交通量の調査地点は、図5.9.1-3に示すとおり、計画地周辺地域の12地点とした。



凡	例
	計画地
	市界
	区界
	主要な道路
	自動車交通流調査及び予測地点 (No. 1~11)
	No. 1: 土橋交差点
	No. 2: カッパーク鷺沼入口交差点
	No. 3: 鷺沼駅前交差点
	No. 4: 鷺沼交番前交差点
	No. 5: 鷺沼入口交差点
	No. 6: (仮) 鷺沼交番前西交差点
	No. 7: 鷺沼小学校前交差点
	No. 8: (仮) 宮前郵便局東交差点
	No. 9: 鷺沼一丁目交差点
	No. 10: (仮) 宮前郵便局南交差点
	No. 11: 鷺沼二丁目交差点

図5.9.1-1  
自動車交通量、道路及び  
交通規制の状況の調査地点



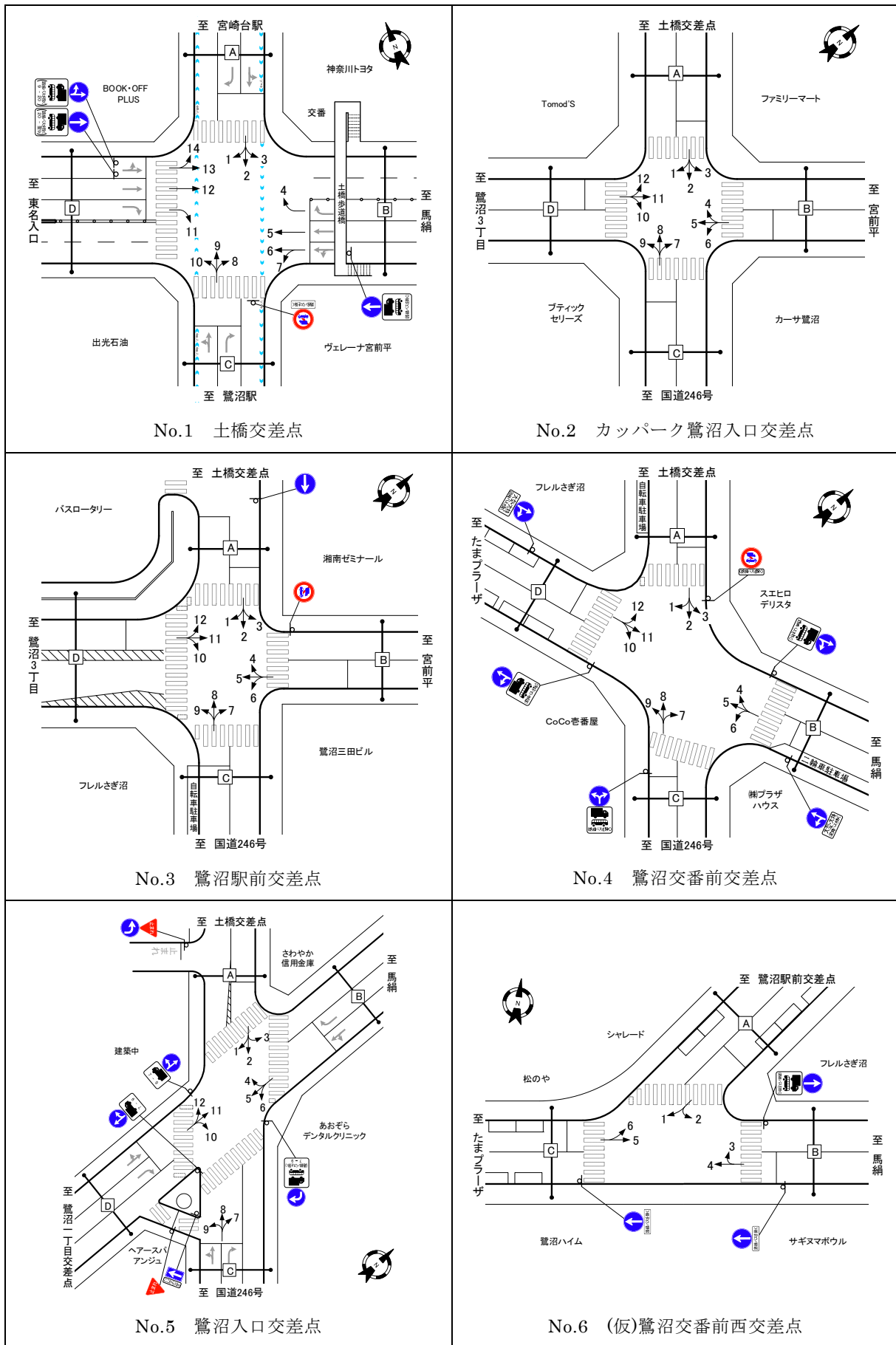


図 5.9.1-2(1) 自動車交通量調査地点及び調査方向

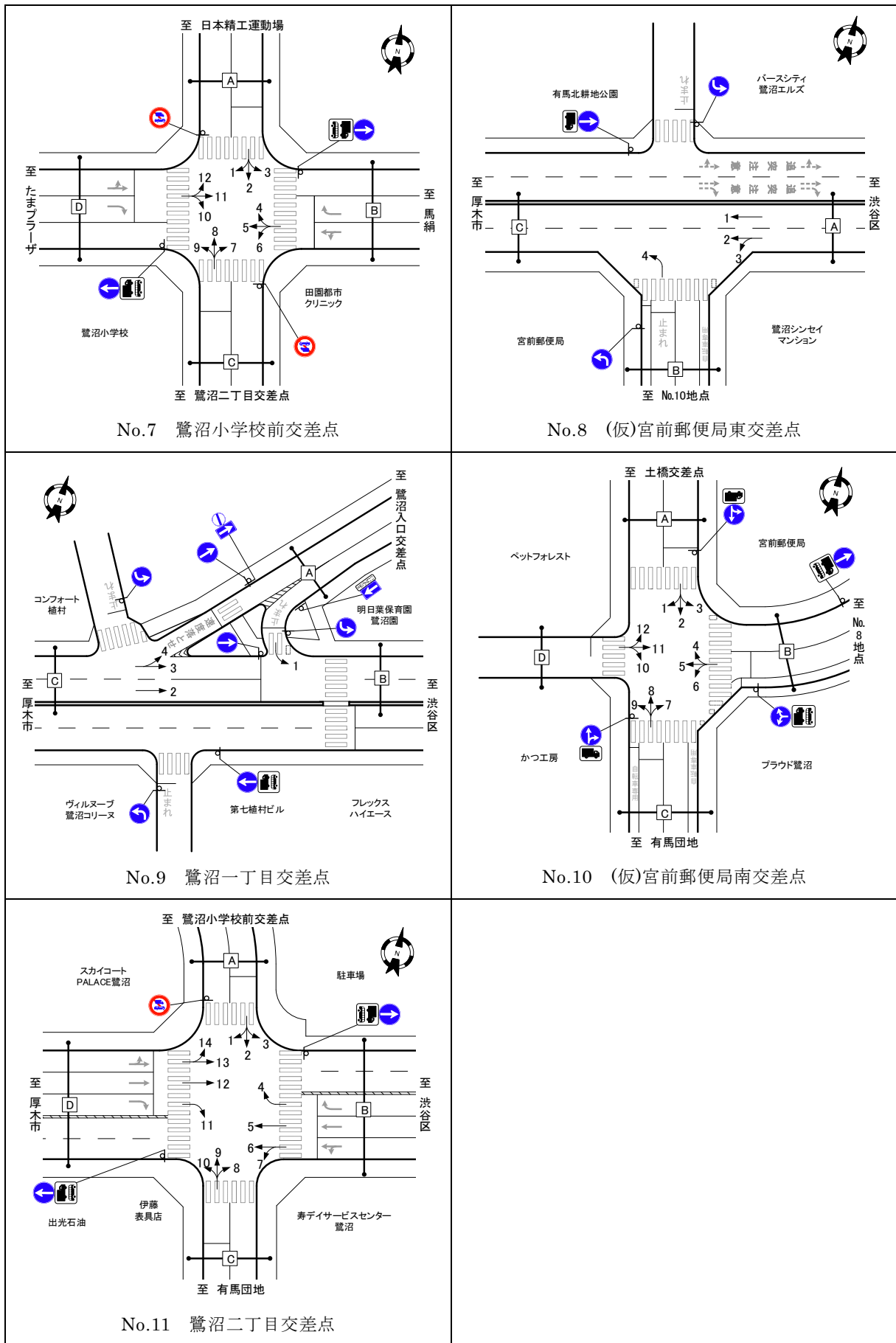
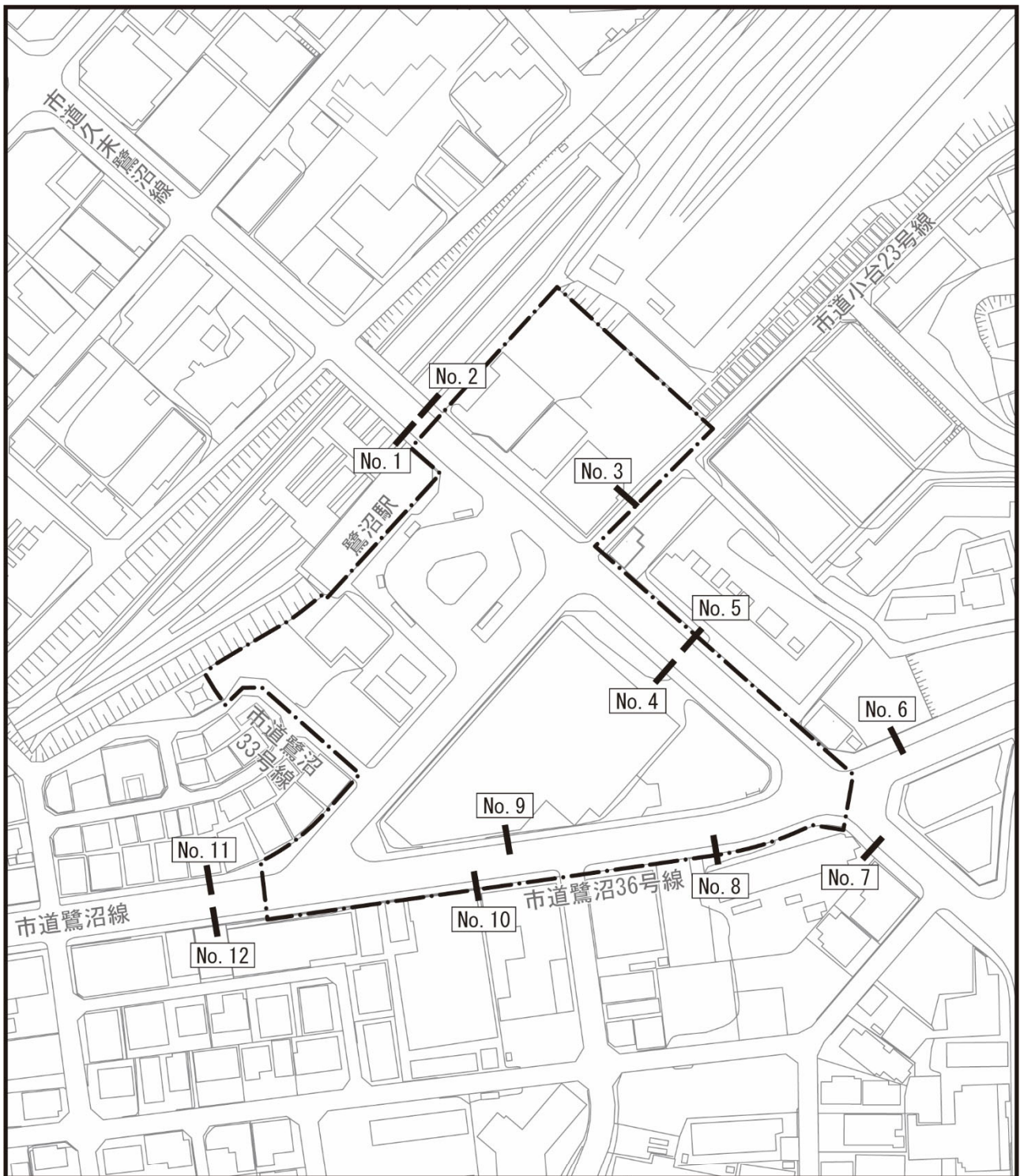


図 5.9.1-2(2) 自動車交通量調査地点及び調査方向





凡 例



計画地

— 歩行断面 (No. 1~12)

- No. 1 : 駅前街区北側歩道
- No. 2 : 北街区西側歩道
- No. 3 : 北街区南側歩道
- No. 4 : 駅前街区東側歩道
- No. 5 : 鷺沼交番前交差点北側歩道
- No. 6 : 鷺沼交番前交差点東側歩道
- No. 7 : 鷺沼交番前交差点南側歩道
- No. 8 : 鷺沼交番前交差点西側歩道
- No. 9 : 駅前街区南側歩道
- No. 10 : (仮)鷺沼交番前西交差点東側歩道
- No. 11 : (仮)鷺沼交番前西交差点西側歩道(北)
- No. 12 : (仮)鷺沼交番前西交差点西側歩道(南)

図5.9.1-3 歩行者交通量調査地点



(ウ) 交通安全の状況

a 既存資料調査

計画地周辺地域とした。

b 現地調査

工事中の工事用車両走行ルート及び供用時の施設関連車両の走行ルートとなる路線のうち、計画地周辺地域の区間とした。

なお、工事用車両の走行ルートは、第1章4(14)ウ「工事用車両運行計画」図1-28(84ページ)に施設関連車両の走行ルートは、第1章4(5)イ「商業施設・業務施設計画」図1-9(39ページ)、第1章4(5)ウ「公共施設計画」図1-10(41ページ)及び第1章4(5)エ「住戸計画」図1-12(43ページ)に示すとおりである。

(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

計画地周辺地域とした。

ウ 調査期間・調査時期

(ア) 道路の状況

a 自動車交通量の状況

自動車交通量の状況の現地調査期間・調査時期は、以下に示す平日及び休日各1日の24時間連続とした。

平日：平成30年11月14日(水)7時～11月15日(木)7時(24時間)

休日：平成30年11月11日(日)7時～11月12日(月)7時(24時間)

b 歩行者交通量の状況

歩行者交通量の状況の現地調査期間・調査時期は、以下に示す平日及び休日各1日の12時間連続とした。

平日：平成30年11月14日(水)7時～11月14日(水)19時(12時間)

休日：平成30年11月11日(日)7時～11月11日(日)19時(12時間)

c 道路及び交通規制の状況

自動車交通量の状況の調査期間中とした。

(イ) 交通安全の状況

自動車交通量の状況の調査期間中とした。

エ 調査方法

(ア) 日常生活圏等の状況

以下に示す既存資料を収集、整理するとともに、指定通学路について川崎市教育委員会に対するヒアリング調査により、計画地周辺地域における日常生活圏等の状況を把握した。

- ・「川崎市立小中学校の通学区域図」
- ・「宮前区ガイドマップ」
- ・「住宅地図」

(イ) 道路の状況

a 既存資料調査

以下に示す既存資料を収集、整理することにより、計画地及びその周辺地域における自動車交通量等の状況を把握した。

・「平成 27 年度 全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査 集計表」等

b 現地調査

自動車交通量は、方向別、時間別及び車種別にハンドカウンターで計測した。歩行者交通量は、方向別、時間別及び歩行者・自転車別にハンドカウンターで計測した。また、道路、交通規制及び信号現示の状況は、現地踏査により確認した。

なお、自動車交通量は表 5.9.1-1 に示す分類で計測した。

表 5.9.1-1 車種分類表

車種分類	車頭番号	詳細
大型車	0、1、2、9、(8)	バス（マイクロバス含む）、普通貨物車、特種（殊）車、けん引車両
小型車	3、4、5、6、7、(8)	軽乗用車、乗用車、軽貨物車、小型貨物車、貨客車、特種車
二輪車	—	原動付自転車を含む自動二輪車

注 1：車頭番号は、ナンバープレートの車籍地右上 1 桁目の数字。

注 2：車頭番号 8（特種車）、自衛隊車両及び外交官車両等は、形状により各車種に分類する。

(ウ) 交通安全の状況

a 既存資料調査

所轄警察署に対するヒアリングにより、計画地周辺地域における交通事故の発生の状況を把握した。

b 現地調査

交通安全施設の設置状況は、現地踏査により把握した。

(エ) 土地利用の状況

以下に示す既存資料を収集、整理することにより、計画地及びその周辺地域における土地利用の状況を把握した。

・「川崎都市計画図（宮前区）」等

(オ) 道路等に係る計画等

以下に示す既存資料の収集、整理及び事業計画に基づき、計画地周辺地域における道路等に係る計画等を把握した。

・「川崎都市計画図（宮前区）」

## オ 調査結果

### (ア) 日常生活圏等の状況

#### a 教育施設の状況

計画地及びその周辺地域の学校区は、図 5.9.1-4 に示すとおりである。

工事用車両及び施設関連車両走行ルートに関係する小・中学校区は、土橋小学校、鷺沼小学校、宮前平中学校及び有馬中学校である。

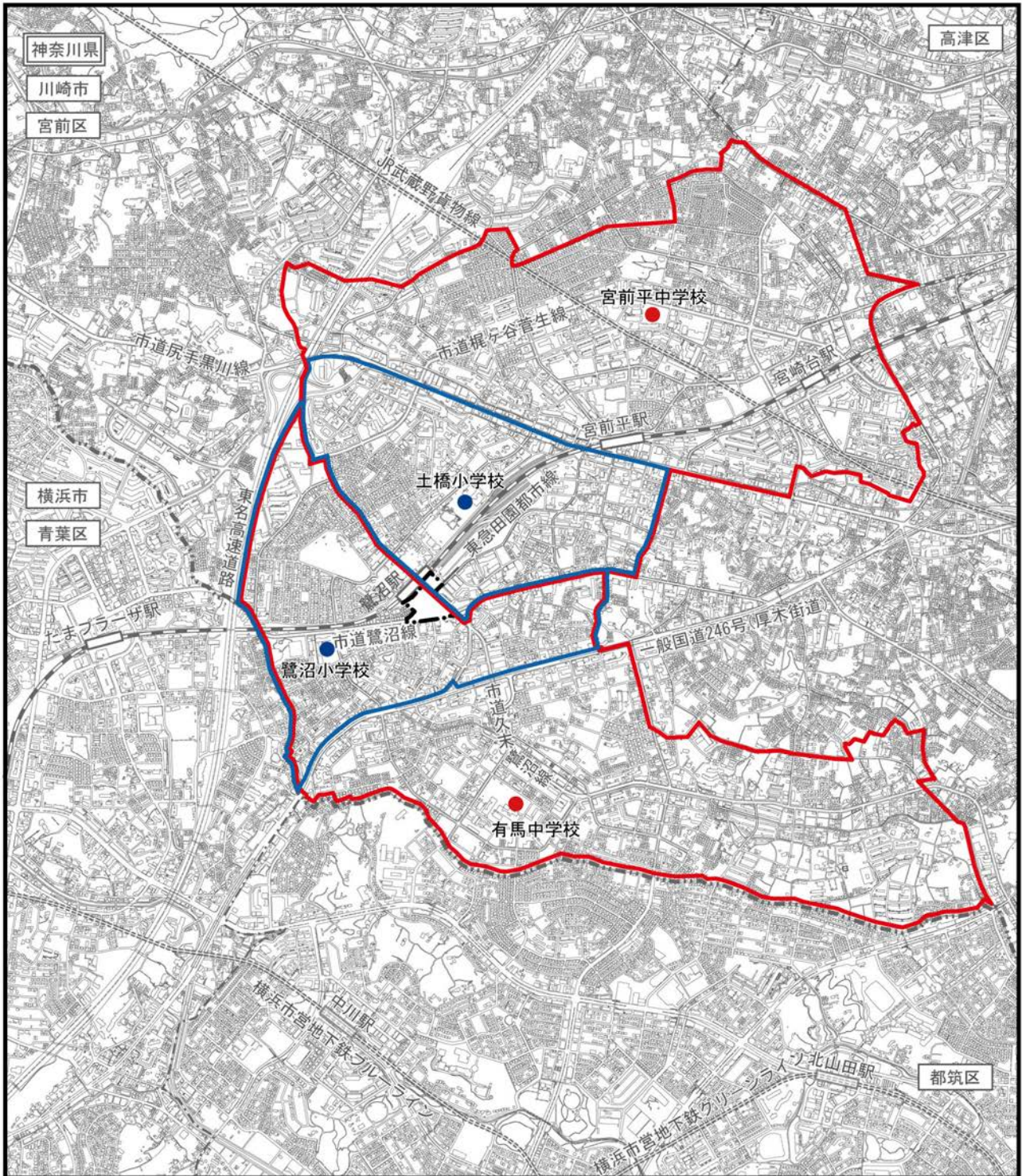
工事用車両及び施設関連車両走行ルートには、土橋小学校、鷺沼小学校の指定通学路が並行または横断する箇所がある。また、中学校では指定通学路はない。

#### b 公共交通機関の状況

計画地周辺の鉄道及びバス路線の状況は、3章 1 (7) イ「鉄道」(199 ページ) 及び 3章 1 (7) ウ「バス」(199 ページ) に示すとおりである。

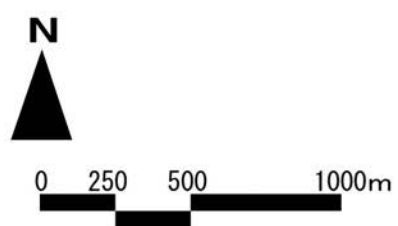
#### c 公共施設等の状況

計画地周辺の公共施設等の状況は、3章 1 (8) ア「公共施設等」(201 ページ) に示すとおりである。



- | 凡   | 例    |
|-----|------|
| 計画地 | 小学校  |
| 市界  | 小学校区 |
| 鉄道  | 中学校  |
| 区界  | 中学校区 |

図5.9.1-4  
小・中学校の位置、学校区



出典：「ガイドマップかわさき 市立小中学校通学区域図」川崎市ホームページ

(イ) 道路の状況

a 既存資料調査

自動車交通量は、第3章1(7)ア「道路」(197ページ)に示すとおりである。

b 現地調査

(a) 自動車交通量の状況

自動車交通量の現地調査結果は、表5.9.1-2(1)・(2)及び表5.9.1-3(1)・(2)に示すとおりである。

各交差点における24時間流入交通量は、平日は6,621~52,448台、休日は6,862~51,369台である。

ピーク時間は、平日は16~17時及び17~18時となる地点が多く、流入交通量は475~3,128台である。休日は11~12時となる地点が多く、流入交通量は533~3,165台であり、調査期間を通して、各調査地点において信号でのさばき残しはなかったことから、渋滞は確認されていない。交通量調査結果の詳細は、資料編(資-451ページ)に示すとおりである。

なお、渋滞長及び滞留長の補足現地調査(No.3~No.6)を令和5年10月11日(水)のピーク時間(16時~18時)に行ったが、渋滞は確認されなかった。滞留長は、駅周辺の交差点(No.3~No.6)については、No.3交差点C断面及びNo.5交差点C断面を除くすべての断面で、飽和交通流率の計測が可能な待ち台数10台程度と推定される約75mを下回っていた。No.3交差点C断面は最大滞留長80mが確認されたが、滞留長80m時の待ち台数は最大でも9台であり、飽和交通流率の計測が可能な待ち台数10台を下回っていた。また、No.5交差点C断面は75m以上の滞留長が確認されたが、発生頻度が少なく、飽和交通流率を計測するための十分な観測サイクル数が確保されない状況であった。

表5.9.1-2(1) 自動車交通量現地調査結果(平日)

調査地点		24時間交通量(台)				ピーク時間交通量(台/h)				
		小型車	大型車	計	二輪車	ピーク時間帯	小型車	大型車	計	二輪車
No.1	A断面	3,715	676	4,391	273	7~8	204	31	235	18
	B断面	11,500	1,596	13,096	938		745	111	856	76
	C断面	3,995	415	4,410	320		241	19	260	19
	D断面	16,281	2,469	18,750	987		1,265	206	1,471	138
	流入計	35,491	5,156	40,647	2,518		2,455	367	2,822	251
No.2	A断面	3,315	314	3,629	228	17~18	241	15	256	21
	B断面	1,678	102	1,780	125		135	5	140	8
	C断面	3,062	273	3,335	277		191	15	206	25
	D断面	1,548	66	1,614	98		150	3	153	9
	流入計	9,603	755	10,358	728		717	38	755	63

表 5.9.1-2(2) 自動車交通量現地調査結果 (平日)

調査地点		24 時間交通量 (台)				ピーク時間交通量 (台/h)				
		小型車	大型車	計	二輪車	ピーク時間帯	小型車	大型車	計	二輪車
No.3	A 断面	4,544	934	5,478	388	16~17	300	49	349	28
	B 断面	962	28	990	123		45	3	48	6
	C 断面	3,832	659	4,491	345		241	36	277	19
	D 断面	452	18	470	31		25	2	27	1
	流入計	9,790	1,639	11,429	887		611	90	701	54
No.4	A 断面	4,263	740	5,003	422	17~18	270	41	311	37
	B 断面	54	1	55	15		2	0	2	1
	C 断面	4,968	712	5,680	468		334	36	370	32
	D 断面	3,356	162	3,518	234		252	7	259	16
	流入計	12,641	1,615	14,256	1,139		858	84	942	86
No.5	A 断面	4,635	558	5,193	447	16~17	313	33	346	50
	B 断面	1,977	263	2,240	260		176	18	194	23
	C 断面	4,436	507	4,943	520		313	29	342	17
	D 断面	1,285	124	1,409	150		76	6	82	8
	流入計	12,333	1,452	13,785	1,377		878	86	964	98
No.6	A 断面	1,403	49	1,452	44	17~18	68	1	69	2
	B 断面	1,807	151	1,958	185		133	7	140	14
	C 断面	2,985	226	3,211	197		255	11	266	16
	流入計	6,195	426	6,621	426		456	19	475	32
No.7	A 断面	1,726	92	1,818	113	17~18	139	10	149	11
	B 断面	2,452	184	2,636	227		163	8	171	20
	C 断面	3,811	210	4,021	169		281	7	288	7
	D 断面	3,834	247	4,081	307		307	12	319	26
	流入計	11,823	733	12,556	816		890	37	927	64
No.8	A 断面	17,302	4,104	21,406	1,633	19~20	1,216	72	1,288	157
	B 断面	569	71	640	62		31	4	35	7
	流入計	17,871	4,175	22,046	1,695		1,247	76	1,323	164
No.9	A 断面	190	14	204	17	6~7	6	2	8	1
	C 断面	17,673	4,368	22,041	1,669		1,148	369	1,517	131
	流入計	17,863	4,382	22,245	1,686		1,154	371	1,525	132
No.10	A 断面	5,505	626	6,131	639	16~17	409	38	447	58
	B 断面	1,224	81	1,305	203		91	3	94	14
	C 断面	4,272	504	4,776	485		262	28	290	23
	D 断面	285	17	302	47		19	2	21	4
	流入計	11,286	1,228	12,514	1,374		781	71	852	99
No.11	A 断面	3,493	161	3,654	231	17~18	243	8	251	18
	B 断面	18,221	4,191	22,412	1,858		1,227	147	1,374	157
	C 断面	2,952	133	3,085	225		205	4	209	10
	D 断面	18,836	4,461	23,297	1,784		1,211	83	1,294	113
	流入計	43,502	8,946	52,448	4,098		2,886	242	3,128	298

注：No.8 交差点の C 断面及び No.9 交差点の B 断面は、流出の一方通行のため記載しない。

表 5.9.1-3(1) 自動車交通量現地調査結果 (休日)

調査地点		24 時間交通量 (台)				ピーク時間交通量 (台/h)				
		小型車	大型車	計	二輪車	ピーク時間帯	小型車	大型車	計	二輪車
No.1	A 断面	3,829	253	4,082	245	16~17	328	17	345	25
	B 断面	12,048	740	12,788	732		843	25	868	43
	C 断面	4,019	212	4,231	232		340	12	352	17
	D 断面	17,099	1,040	18,139	943		1,430	33	1,463	66
	流入計	36,995	2,245	39,240	2,152		2,941	87	3,028	151
No.2	A 断面	3,438	165	3,603	189	16~17	285	9	294	15
	B 断面	1,845	56	1,901	109		155	5	160	11
	C 断面	3,063	151	3,214	227		233	10	243	15
	D 断面	1,815	41	1,856	96		164	1	165	4
	流入計	10,161	413	10,574	621		837	25	862	45
No.3	A 断面	4,489	532	5,021	291	11~12	333	33	366	20
	B 断面	823	7	830	74		56	0	56	4
	C 断面	4,003	375	4,378	260		263	23	286	19
	D 断面	509	11	520	36		40	0	40	1
	流入計	9,824	925	10,749	661		692	56	748	44
No.4	A 断面	4,274	427	4,701	308	11~12	318	26	344	20
	B 断面	60	1	61	19		8	0	8	1
	C 断面	5,130	423	5,553	389		368	26	394	25
	D 断面	3,232	96	3,328	172		232	8	240	13
	流入計	12,696	947	13,643	888		926	60	986	59
No.5	A 断面	4,535	329	4,864	316	11~12	338	21	359	20
	B 断面	2,032	137	2,169	174		167	7	174	6
	C 断面	4,683	311	4,994	382		316	22	338	25
	D 断面	1,487	72	1,559	97		108	3	111	4
	流入計	12,737	849	13,586	969		929	53	982	55
No.6	A 断面	1,535	29	1,564	42	16~17	102	1	103	4
	B 断面	1,849	100	1,949	132		129	4	133	10
	C 断面	3,212	137	3,349	206		289	8	297	13
	流入計	6,596	266	6,862	380		520	13	533	27
No.7	A 断面	2,184	47	2,231	139	12~13	169	5	174	11
	B 断面	2,416	88	2,504	182		204	5	209	14
	C 断面	3,809	89	3,898	158		283	8	291	7
	D 断面	3,818	117	3,935	254		301	12	313	19
	流入計	12,227	341	12,568	733		957	30	987	51
No.8	A 断面	19,327	1,968	21,295	1,815	11~12	1,288	59	1,347	108
	B 断面	797	36	833	59		59	3	62	3
	流入計	20,124	2,004	22,128	1,874		1,347	62	1,409	111
No.9	A 断面	269	12	281	37	6~7	6	3	9	1
	C 断面	20,171	2,275	22,446	1,952		1,201	297	1,498	88
	流入計	20,440	2,287	22,727	1,989		1,207	300	1,507	89



表 5.9.1-3(2) 自動車交通量現地調査結果 (休日)

調査地点		24 時間交通量 (台)				ピーク時間交通量 (台/h)				
		小型車	大型車	計	二輪車	ピーク時間帯	小型車	大型車	計	二輪車
No.10	A 断面	5,479	341	5,820	444	11~12	410	23	433	26
	B 断面	1,414	35	1,449	158		114	5	119	11
	C 断面	4,334	314	4,648	389		295	22	317	26
	D 断面	283	3	286	34		25	1	26	3
	流入計	11,510	693	12,203	1,025		844	51	895	66
No.11	A 断面	3,468	64	3,532	217	11~12	242	3	245	14
	B 断面	19,703	1,965	21,668	1,749		1,331	57	1,388	109
	C 断面	3,075	61	3,136	197		236	4	240	11
	D 断面	20,731	2,302	23,033	1,980		1,236	56	1,292	101
	流入計	46,977	4,392	51,369	4,143		3,045	120	3,165	235

注：No.8 交差点の C 断面及び No.9 交差点の B 断面は、流出の一方通行のため記載しない。

(b) 歩行者交通量の状況

歩行者交通量の現地調査結果は、表 5.9.1-4 及び表 5.9.1-5 に示すとおりである。

12 時間 (7~19 時) 断面交通量は、No.7 が最も多く、平日が 6,878 人・台、休日が 5,171 人・台となっている。ピーク時間は平日では朝方もしくは夕方ではばらつきがあるが、休日は夕方の時間帯が多くなっている。

なお、歩行者交通量調査結果の詳細は、資料編 (資-504 ページ) に示すとおりである。

表 5.9.1-4 歩行者交通量現地調査結果 (平日)

調査地点	12 時間交通量			ピーク時間帯			
	歩行者 (人)	自転車 (台)	合計	ピーク時間帯	歩行者 (人)	自転車 (台)	合計
No.1	4,301	285	4,586	17~18	462	39	501
No.2	2,261	726	2,987	16~17	223	72	295
No.3	3,506	356	3,862	7~8	749	50	799
No.4	4,223	284	4,507	7~8	1,349	17	1,366
No.5	3,303	631	3,934	7~8	459	55	514
No.6	5,938	792	6,730	18~19	738	104	842
No.7	6,485	393	6,878	8~9	1,078	38	1,116
No.8	2,967	197	3,164	18~19	566	30	596
No.9	842	146	988	16~17	85	17	102
No.10	2,745	143	2,888	14~15	330	11	341
No.11	2,837	148	2,985	17~18	348	19	367
No.12	3,241	156	3,397	14~15	377	12	389

注：断面番号は、図 5.9.1-3 に対応する。

表 5.9.1-5 歩行者交通量現地調査結果（休日）

調査地点	12時間交通量			ピーク時間帯			
	歩行者 (人)	自転車 (台)	合計	ピーク時間帯	歩行者 (人)	自転車 (台)	合計
No.1	4,172	251	4,423	17~18	486	29	515
No.2	1,658	464	2,122	16~17	206	54	260
No.3	2,250	137	2,387	9~10	225	15	240
No.4	3,185	228	3,413	9~10	452	13	465
No.5	2,502	339	2,841	12~13	271	34	305
No.6	4,282	336	4,618	17~18	501	23	524
No.7	4,934	237	5,171	16~17	603	27	630
No.8	1,566	87	1,653	16~17	211	4	215
No.9	980	122	1,102	16~17	102	20	122
No.10	1,944	101	2,045	17~18	248	13	261
No.11	2,988	123	3,111	14~15	394	18	412
No.12	2,483	143	2,626	17~18	324	26	350

注：断面番号は、図 5.9.1-3 に対応する。

(c) 道路、交通規制及び信号現示の状況

道路、交通規制の状況の現地調査結果は図 5.9.1-5(1)・(2)に、信号現示の現地調査結果は資料編（資-510 ページ）に、予測地点の道路断面図は資料編（資-746 ページ）に示すとおりである。

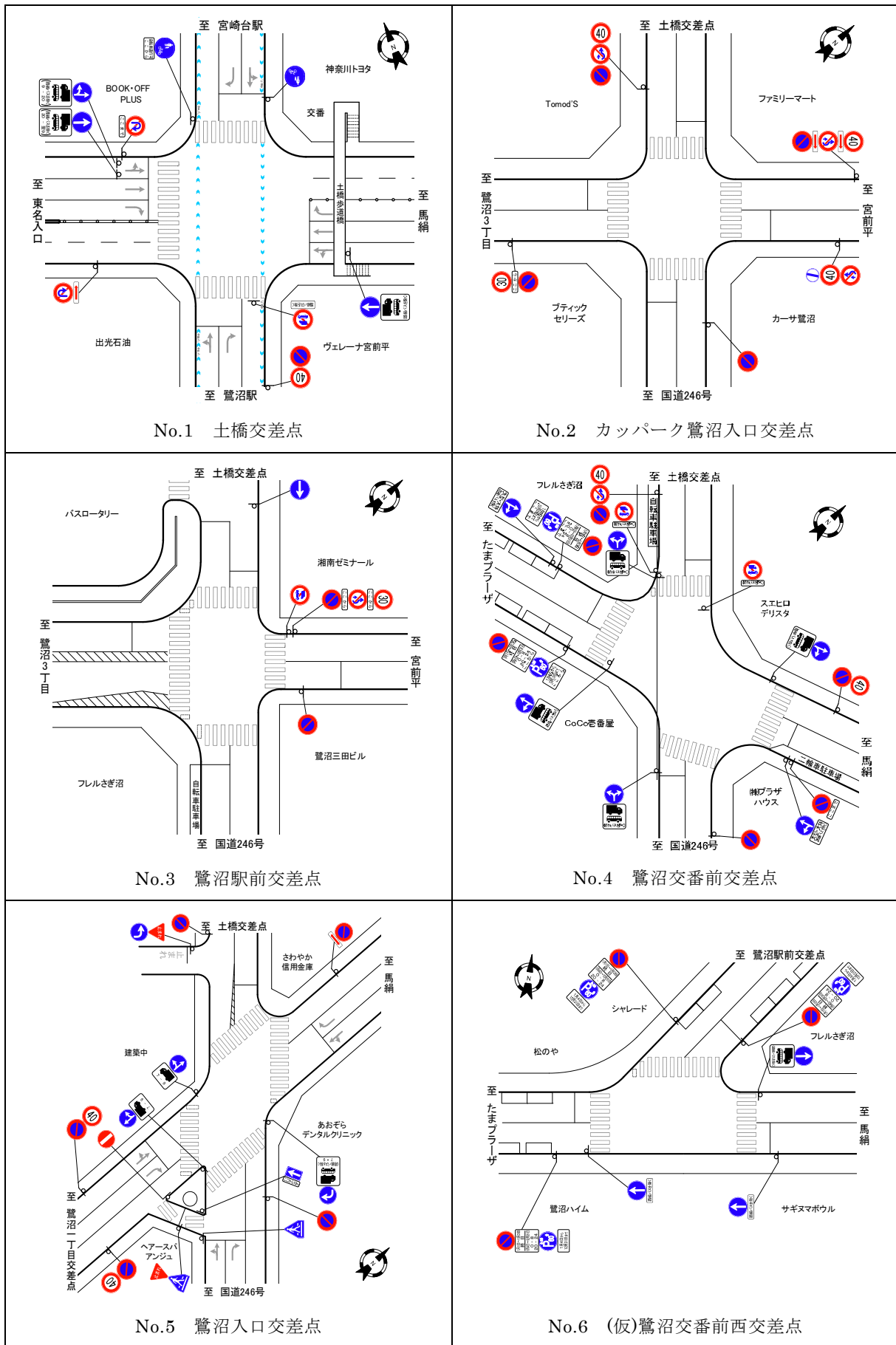


図 5.9.1-5(1) 道路及び交通規制の状況

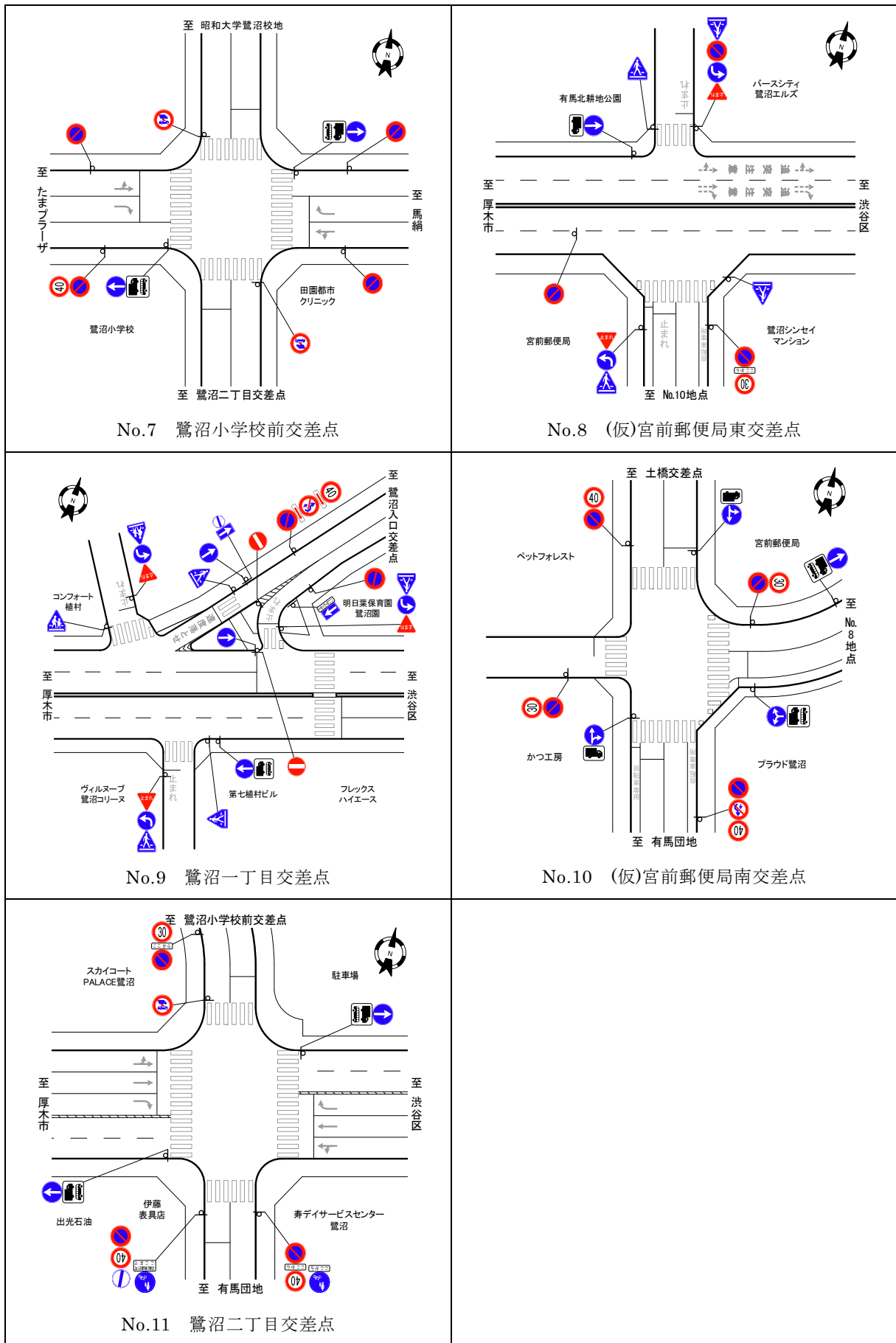


図 5.9.1-5(2) 道路及び交通規制の状況

(ウ) 交通安全の状況

a 既存資料調査

計画地周辺の交通事故の発生状況（令和3年4月～令和4年3月）は、図5.9.1-6に示すとおりである。

計画地周辺の主な工事用車両走行ルート及び施設関連車両ルート上では、複数件の事故が発生している。

b 現地調査

計画地周辺の交通安全施設の設置状況は、図5.9.1-7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上のうち、計画地西側の市道鷺沼33号線を除いて歩道が設置されており、マウントアップ等により歩車分離がなされている。

(エ) 土地利用の状況

計画地及びその周辺地域の土地利用の状況は、第3章1(6)イ「土地利用現況」(192ページ)に示すとおりである。

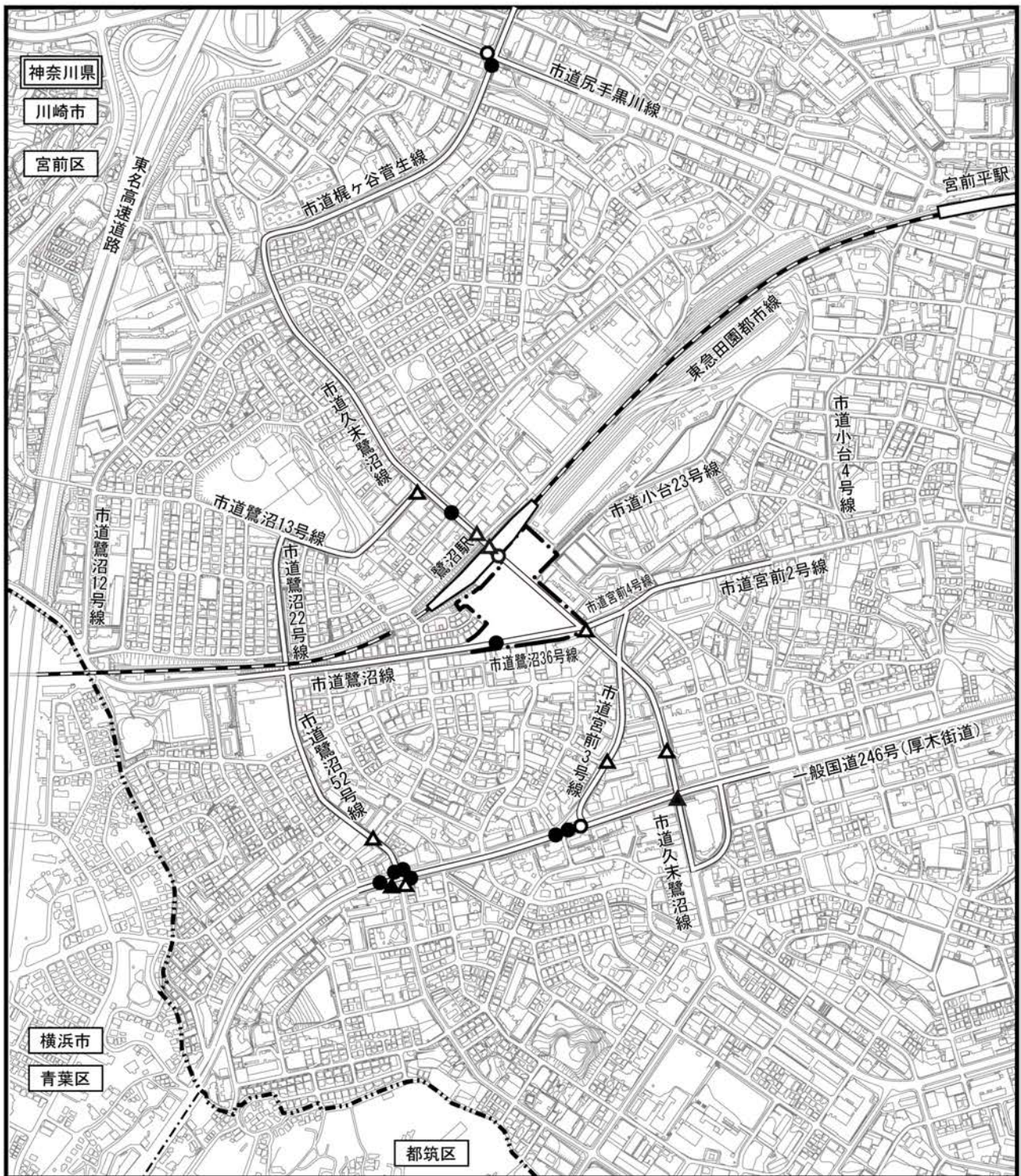
(オ) 道路等に係る計画等

計画地周辺地域において、道路の新設事業や改修工事などは行われていない。

なお、本事業では、予定している都市計画の変更に伴い、市道鷺沼線の駅前の一部道路を廃道とする計画である。道路整備計画の詳細は、第1章1(7)道路整備計画(48ページ)に、交通広場等の詳細は、第1章4(8)オ交通広場等動線計画(64ページ)に、信号等の詳細は、資料編(資-510ページ)に示すとおりである。

(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がないこと。」と設定した。



神奈川県  
川崎市  
宮前区

横浜市  
青葉区

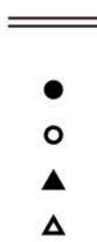
都筑区

凡

例



計画地  
市界  
区界

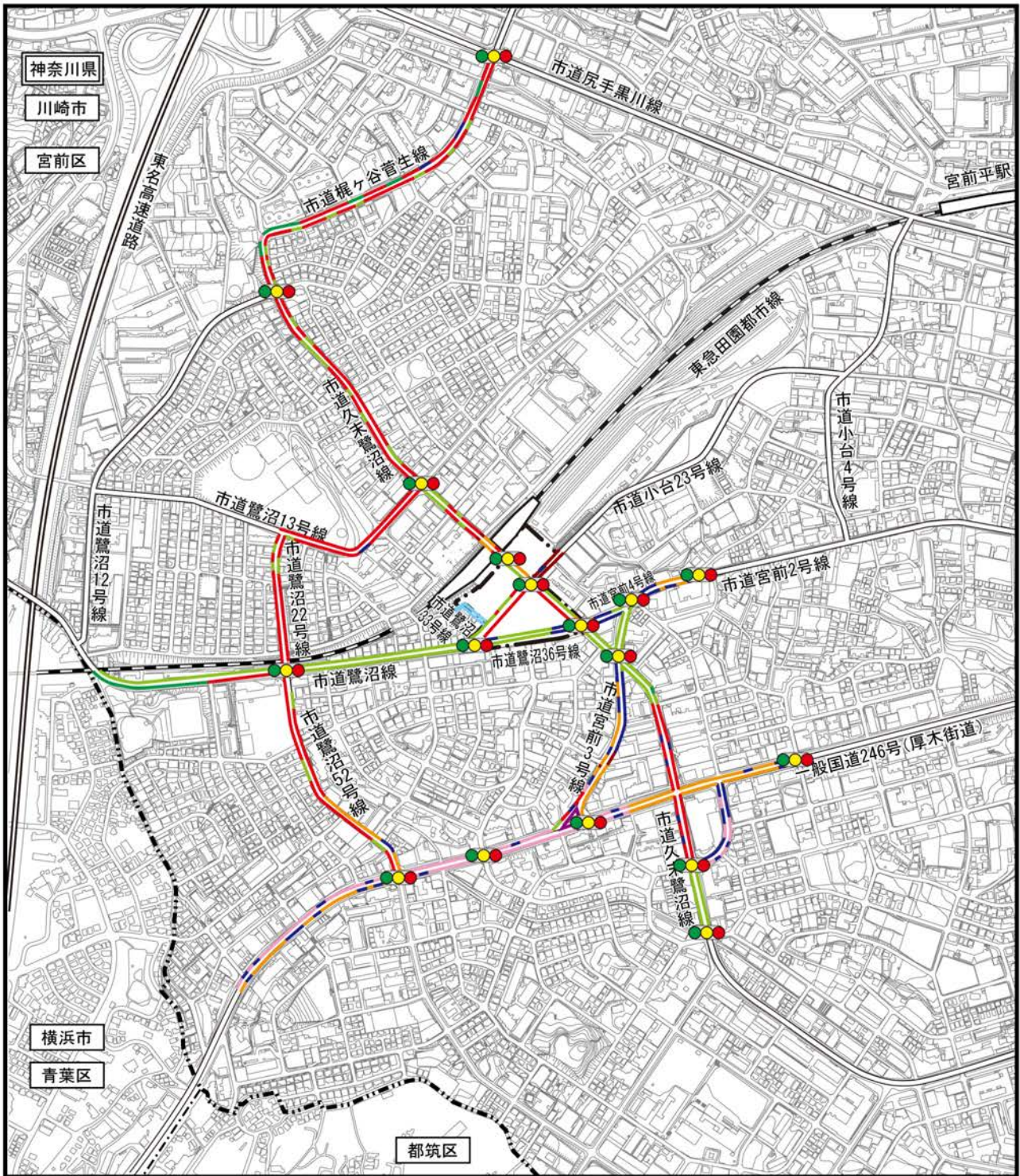


工事用車両及び  
施設関連車両走行ルート  
● 自動車 対 自動車  
○ 自動車 対 二輪車  
▲ 自動車 対 原動付自転車  
△ 自動車 対 歩行者

図5.9.1-6 交通事故の発生状況



出典：宮前警察署交通課資料



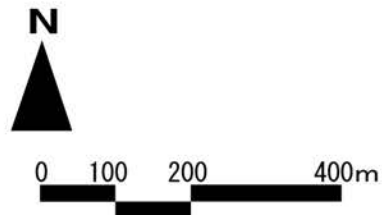
神奈川県  
川崎市  
宮前区

横浜市  
青葉区

都筑区

凡	例
	計画地
	市界
	区界
	主要な道路
	信号
	緑石のみ
	マウントアップのみ
	マウントアップ+ガードレール
	マウントアップ+ポール
	マウントアップ+横断防止柵
	マウントアップ+植栽
	マウントアップ+ガードレール+植栽
	マウントアップ+ガードパイプ
	マウントアップ+横断防止柵+植栽

図5.9.1-7 交通安全施設の設置状況



### (3) 予測、環境保全のための措置及び評価

#### ア 工事用車両の走行により変化する交通安全及び交通混雑に及ぼす影響

##### (ア) 予測

###### a 予測項目

予測項目は、工事用車両の走行が交通安全及び交通混雑に及ぼす影響とした。

###### b 予測方法等

###### (a) 予測地域・予測地点

工事用車両の走行により変化する交通安全の予測地域は、第1章4(14)ウ「工事用車両運行計画」図1-28(84ページ)に示した工事用車両の走行ルートとした。

工事用車両の走行により変化する交通混雑の予測地点は、図5.9.1-1(672ページ)に示す11地点のうち工事用車両の走行ルート上の9地点(No.1~6、8~10)とした。

###### (b) 予測時期

予測時期は、第1章4(14)ア「工事概要」表1-14(1)(78ページ)に示す工事用車両(大型車)の走行台数が最大となる工事開始後19~21ヶ月目とした。

###### (c) 予測条件・予測方法

###### ① 予測条件

###### i 将来基礎交通量の設定

本事業の将来基礎交通量は、廃道等による転換交通量の影響がない計画地外の予測地点(No.1、2、5、7~11)においては、現況交通量に周辺開発計画に伴う交通量を付加することにより設定した。

また、本事業の実施に伴う市道鷺沼線の廃道及び仮設バスロータリーの使用(バス・タクシー・一般車)による影響は交差点間での交通量の転換となると想定(資料編 資-21、29ページ)し、計画地内の予測地点(No.3、4、6)においては、転換交通量に周辺開発計画に伴う交通量を付加することにより設定した。

なお、計画地周辺における道路交通センサス対象路線の交通量の推移が横ばいまたは減少傾向(資料編 資-1ページ)であるため、周辺開発計画に伴う交通量以外の現況交通量からの変動はないものと想定した。

将来基礎交通量の詳細は、資料編(資-42ページ)に示すとおりである。

###### ii 工事用車両の台数

工事用車両交通量は、第1章4(14)ア「工事概要」表1-14(1)(78ページ)に示す工事用車両(大型車)の走行台数が最大となる工事開始後19~21ヶ月目の台数、338台/日・片道(大型車298台/日・片道、小型車40台/日・片道)とした。

###### iii 工事中交通量

工事中交通量は、将来基礎交通量に工事用車両の台数を加えて設定した。予測地点におけるピーク時間帯の工事中交通量は、表5.9.1-6に示すとおりである。

なお、工事中交通量の詳細(時間帯別)は、資料編(資-520ページ)に示すとおりである。



表 5.9.1-6 工事中の交差点交通量

単位：台/h

予測地点	時間帯	断面	将来基礎交通量			工事中車両の交通量			工事中交通量		
			大型	小型	合計	大型	小型	合計	大型	小型	合計
No.1	7~8	A	31	204	235	0	0	0	31	204	235
		B	111	745	856	0	0	0	111	745	856
		C	19	241	260	0	0	0	19	241	260
		D	206	1,265	1,471	0	2	2	206	1,267	1,473
		流入計	367	2,455	2,822	0	2	2	367	2,457	2,824
No.2	16~17	A	19	229	248	1	0	1	20	229	249
		B	8	133	141	0	0	0	8	133	141
		C	25	217	242	3	0	3	28	217	245
		D	4	141	145	0	0	0	4	141	145
		流入計	56	720	776	4	0	4	60	720	780
No.3	7~8	A	64	232	296	0	2	2	64	234	298
		B	1	92	93	0	0	0	1	92	93
		C	51	230	281	0	10	10	51	240	291
		D	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		流入計	116	554	670	0	12	12	116	566	682
No.4	17~18	A	41	291	332	6	0	6	47	291	338
		B	0	2	2	0	0	0	0	2	2
		C	36	366	402	25	0	25	61	366	427
		D	11	289	300	19	0	19	30	289	319
		流入計	88	948	1,036	50	0	50	138	948	1,086
No.5	16~17	A	33	313	346	25	0	25	58	313	371
		B	18	193	211	0	0	0	18	193	211
		C	29	313	342	5	0	5	34	313	347
		D	8	151	159	20	0	20	28	151	179
		流入計	88	970	1,058	50	0	50	138	970	1,108
No.6	11~12	A	0	23	23	5	0	5	5	23	28
		B	18	195	213	6	0	6	24	195	219
		C	22	209	231	0	0	0	22	209	231
		流入計	40	427	467	11	0	11	51	427	478
No.8	11~12	A	287	901	1,188	6	0	6	293	901	1,194
		B	7	56	63	19	0	19	26	56	82
		流入計	294	957	1,251	25	0	25	319	957	1,276
No.9	10~11	A	2	18	20	5	0	5	7	18	25
		C	312	1,069	1,381	20	0	20	332	1,069	1,401
		流入計	314	1,087	1,401	25	0	25	339	1,087	1,426
No.10	16~17	A	40	453	493	19	0	19	59	453	512
		B	3	91	94	5	0	5	8	91	99
		C	28	262	290	0	0	0	28	262	290
		D	2	19	21	0	0	0	2	19	21
		流入計	73	825	898	24	0	24	97	825	922

注1：工事中車両の走行時間帯は、7~20時である。

注2：No.8交差点のC断面及びNo.9交差点のB断面は、流出の一方通行のため記載しない。

注3：ピーク時間帯は、「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き」（平成30年11月、一般社団法人交通工学研究会）に示される大型車換算係数1.7で換算した交差点総流入交通量が最も多い時間帯とした（資料編 資-520ページ）。

なお、換算後の台数が同一の時間帯がある場合、大型車の割合が多い時間帯をピーク時間帯とした。

注4：将来基礎交通量の内訳は、資料編（資-757ページ）に示すとおりである。

- iv 工事用車両の走行ルート  
工事用車両の走行ルートは、第1章4(14)ウ「工事用車両運行計画」図1-28(85ページ)に示すとおりである。
- v 予測地点の道路状況  
予測地点の道路状況は、図5.9.1-5(1)・(2)(685ページ)に、信号の状況は資料編(資-510ページ)に示すとおりである。

② 予測方法

i 予測手順

将来交通量の予測手順は、図5.9.1-8に示すとおりである。

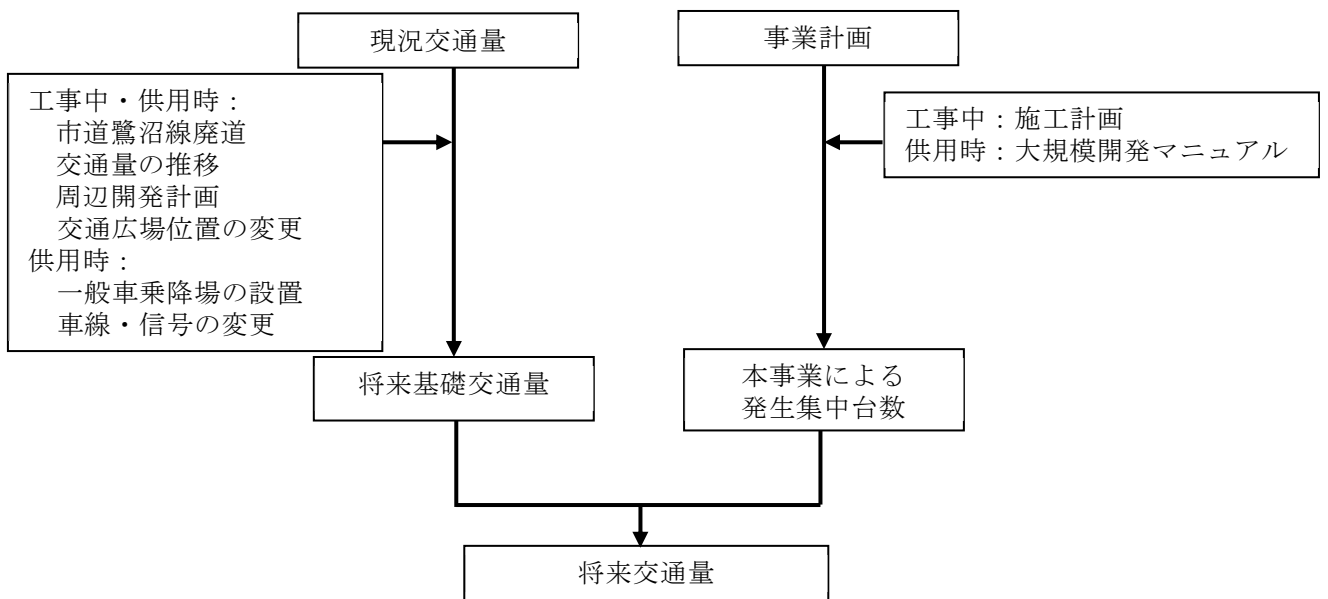


図5.9.1-8 将来交通量の予測手順

ii 工事用車両の走行が交通安全に及ぼす影響

工事用車両の走行ルートにおける交通安全施設の設置状況を踏まえ、歩行者の交通安全の影響を定性的に予測した。

iii 工事用車両の走行が交通混雑に及ぼす影響

工事中の将来基礎交通量に、工事用車両の走行台数を付加することで工事中午交通量を算定し、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き-」(平成30年11月、一般社団法人交通工学研究会)に基づき、交差点における交差点需要率及び混雑度を予測した。

なお、No.8及びNo.9地点は無信号交差点のため交差点需要率の算出は行わず、「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き-」(平成30年11月、一般社団法人交通工学研究会)に示される「一時停止制御交差点の交通容量」により、「2010年版 Highway Capacity Manual」の例を用いて従道路流入部の交通需要を方向別に分離し、それぞれの方向別に交通容量を求めることで算定した。

c 予測結果

(a) 工事用車両の走行が交通安全に及ぼす影響

工事用車両の走行ルートとなる市道梶ヶ谷菅生線、市道久末鷺沼線、市道小台 23 号線、市道鷺沼線、市道鷺沼 36 号線、市道宮前 3 号線及び一般国道 246 号の交通安全施設の設置状況は、図 5.9.1-7 (689 ページ) に示すとおり、マウントアップとポール、横断防止柵、植栽及びガードレール等が整備されていることから歩行者等の安全は確保できると予測する。

また、市道鷺沼 33 号線工事用車両出入口（駅前街区建設工事 25～53 ヶ月目）には適宜交通整理員を配置することにより、歩行者等の安全は確保できると予測する。

工事用車両ルートには、土橋小学校、鷺沼小学校の指定通学路が並行または横断する箇所があるが、マウントアップされた歩道や横断歩道が整備されていることから児童の安全は確保できると予測する。

(b) 工事用車両の走行が交通混雑に及ぼす影響（交差点需要率）

工事中の交差点需要率は、表 5.9.1-7 に示すとおりである。

各交差点における交差点需要率は、0.174～0.668 となり、すべての交差点で交通量の処理が可能とされる目安である交差点需要率 0.9 を下回ると予測する。また、交差点における信号現示 1 サイクルあたりの損失時間が長い No.3 及び No.6 交差点においては、損失時間の影響を考慮した需要率の限界値（No.3 : 0.734、No.6 : 0.591）についても下回ると予測する。

なお、交差点需要率算出結果は、資料編（資-565 ページ）に示すとおりである。

表 5.9.1-7 工事中の交差点需要率

予測地点 (交差点)	将来基礎交通量 による需要率 ①	工事中交通量 による需要率 ②	影響度 (②-①)
No.1	0.667	0.668*	0.001
No.2	0.251	0.255	0.004
No.3	0.390	0.397	0.007
No.4	0.546	0.608	0.062
No.5	0.302	0.351	0.049
No.6	0.169	0.174	0.005
No.10	0.350	0.374	0.024

\*：最大値を示す。

注：No.8 及び No.9 地点は無信号交差点のため、交差点需要率の算出は行っていない。

(c) 工事用車両の走行が交通混雑に及ぼす影響（混雑度）

工事中の混雑度（車線の交通容量比）は、表 5.9.1-8 に示すとおりである。

工事用車両が走行する各交差点の車線における混雑度は、0.090～0.754 となり、工事用車両が走行するすべての車線で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。

なお、混雑度算出結果は、資料編（資-565 ページ）に示すとおりである。

表 5.9.1-8 工事中の混雑度

予測地点	断面	方向	車線運用	将来基礎の混雑度 ①	工事中の混雑度 ②	影響度 (②-①)
No.1	A	宮崎台駅方面	左直	0.269	0.269	0.000
			右	1.170	1.170	0.000
	B	馬絹方面	左直	0.461	0.461	0.000
			直	0.500	0.500	0.000
			右	0.370	0.370	0.000
			C	鷺沼駅方面	左直	0.585
	右	0.228			0.228	0.000
	D	東名入口方面	左直	0.838	0.838	0.000
			直	0.825	0.825	0.000
右			0.338	0.342	0.004	
No.2	A	土橋交差点方面	右左直	0.265	0.267	0.002
	B	宮前平方面	右左直	0.250	0.250	0.000
	C	国道 246 号方面	右左直	0.302	0.308	0.006
	D	鷺沼 3 丁目方面	右左直	0.266	0.266	0.000
No.3	A	土橋交差点方面	右左直	0.416	0.419	0.003
	B	宮前平方面	右左直	0.806	0.806	0.000
	C	国道 246 号方面	右左直	0.701	0.725	0.024
	D	計画地方面	右左直	0.000	0.000	0.000
No.4	A	土橋交差点方面	右左直	0.372	0.382	0.010
	B	馬絹方面	右左直	0.005	0.005	0.000
	C	国道 246 号方面	右左直	0.566	0.633	0.067
	D	たまプラーザ方面	右左直	0.675	0.740	0.065
No.5	A	土橋交差点方面	右左直	0.419	0.472	0.053
			左直	0.169	0.169	0.000
	B	馬絹方面	右	0.171	0.171	0.000
			左直	0.408	0.420	0.012
	C	国道 246 号方面	右	0.127	0.132	0.005
			左直	0.191	0.268	0.077
D	鷺沼 1 丁目交差点方面	右	0.112	0.112	0.000	
		A	計画地方面	右左	0.066	0.090
No.6	B	馬絹方面	右直	0.317	0.336	0.019
	C	たまプラーザ方面	左直	0.413	0.413	0.000
No.8	B	従道路（市道鷺沼久末線）からの左折		0.505	0.754*	0.249
No.9	A	従道路（市道宮前 3 号線）からの左折		0.216	0.326	0.110
No.10	A	土橋交差点方面	右左直	0.447	0.478	0.031
	B	No.8 地点方面	右左直	0.255	0.276	0.021
	C	有馬団地方面	右左直	0.287	0.287	0.000
	D	有馬 8 丁目方面	右左直	0.063	0.063	0.000

\*：工事用車両が走行する車線の最大値を示す。

注 1：混雑度は「車線の交通容量比」を示す。

注 2：は、工事用車両が走行する車線を示す。

注 3：No.8 及び No.9 交差点は、無信号交差点における交通容量比を示す。

#### (イ) 環境保全のための措置

本事業では、計画地周辺道路の交通安全及び交通混雑に及ぼす影響を低減するため、施工会社への指示により、次のような措置を講ずる。

- ・ 工事用車両が特定の日または時間帯に集中しないよう、計画的な運行により影響の低減を図る。
- ・ 工事用車両の運転者に対し、随時安全運転教育を実施し、交通法規を遵守することはもとより安全運転を徹底し、一般車両、歩行者及び自転車の安全を確保する。
- ・ 工事用車両出入口は、段階的に位置が変更となるが、適宜交通整理員を配置し、歩行者等の安全確保と交通渋滞等の発生防止に努める。
- ・ 工事用車両にはステッカー等により、他の車両との識別を図る。
- ・ 工事中は歩行者通路を確保しながら段階的に工事を行うことにより、駅改札及び歩道等、歩行者への通行に支障がないように配慮する。
- ・ 小学校等の登校時間帯は交差点での右折、左折時の巻き込み等に、特に注意し、安全運行に努める。

#### (ウ) 評 価

工事中の歩行者の交通安全については、市道鷺沼 33 号線を除く工事用車両の走行ルートには、マウントアップとポール、横断防止柵及びガードレール等が整備されていることから、歩行者等の安全は確保できると予測する。また、市道鷺沼 33 号線工事用車両出入口（駅前街区建設工事 25～53 ヶ月目）には適宜交通整理員を配置することにより、歩行者等の安全は確保できると予測する。

工事用車両による交差点需要率は、0.174～0.668 となり、交通量の処理が可能の目安である需要率 0.9 を下回ると予測した。No.3 及び No.6 においては、損失時間の影響を考慮した需要率の限界値（No.3 : 0.734、No.6 : 0.591）についても下回ると予測する。また、工事用車両が走行する各交差点の車線における混雑度（交通容量比）は、0.090～0.754 となり、工事用車両が走行するすべての車線で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、工事用車両が特定の日または時間帯に集中しないよう、計画的な運行により影響の低減を図るなどの環境保全のための措置を講ずる。

以上のことから、沿道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及び交通混雑に及ぼす影響

### (エ) 予 測

#### a 予測項目

施設関連車両の走行により変化する交通安全及び交通混雑に及ぼす影響とした。

#### b 予測方法等

##### (a) 予測地域・予測地点

施設関連車両の走行により変化する交通安全の予測地域は、図 5.9.1-9 に示す施設関連車両の走行ルートとした。

施設関連車両の走行により変化する交通混雑の予測地点は、図 5.9.1-1 (672 ページ) に示す 11 地点 (No.1~11) とした。

なお、施設関連車両の走行ルートの詳細は、資料編 (資-739 ページ) に示すとおりである。

##### (b) 予測時期

予測時期は、供用時の事業活動等が定常状態となる令和 15 年の平日及び休日とした。

##### (c) 予測条件・予測方法

#### ① 予測条件

##### i 将来基礎交通量の設定

本事業の将来基礎交通量は、廃道等による転換交通量の影響がない計画地外の予測地点 (No.1、2、5、7~11) においては、現況交通量に周辺開発計画に伴う交通量を付加することにより設定した。

また、本事業の実施に伴う市道鷺沼線の廃道、交通広場の拡充・整備 (バス・タクシー) 及び一般車乗降場の設置による影響は交差点間での交通量の転換となると想定し (資料編 資-21、29 ページ)、計画地内の予測地点 (No.3、4、6) においては、転換交通量に周辺開発計画に伴う交通量を付加することにより設定した。

なお、計画地周辺における道路交通センサス対象路線の交通量の推移が横ばいまたは減少傾向 (資料編 資-1 ページ) であるため、周辺開発計画に伴う交通量以外の現況交通量からの変動はないものと想定した。

将来基礎交通量の詳細は、資料編 (資-42 ページ) に示すとおりである。

##### ii 発生集中交通量

本事業における発生集中交通量は、第 5 章 2 2.1 (3) エ「駐車場の利用に伴う大気質濃度」(342 ページ) と同様とした。

##### iii 交通機関分担率の設定

交通機関分担率は、第 5 章 2 2.1 (3) エ「駐車場の利用に伴う大気質濃度」(343 ページ) と同様とした。

##### iv 自動車発生集中交通量

自動車発生集中交通量は、第 5 章 2 2.1 (3) エ「駐車場の利用に伴う大気質濃度」(342 ページ) と同様とした。

v 供用時交通量の配分

施設関連車両交通量の方向配分は、第5章2.2.1(3)ウ「施設関連車両の走行に伴う大気質濃度」(332ページ)と同様とし、表5.9.1-9及び図5.9.1-9に示すとおりである。

また、予測地点における交通量は、表5.9.1-10(1)・(2)及び表5.9.1-11(1)・(2)に示すとおりである。

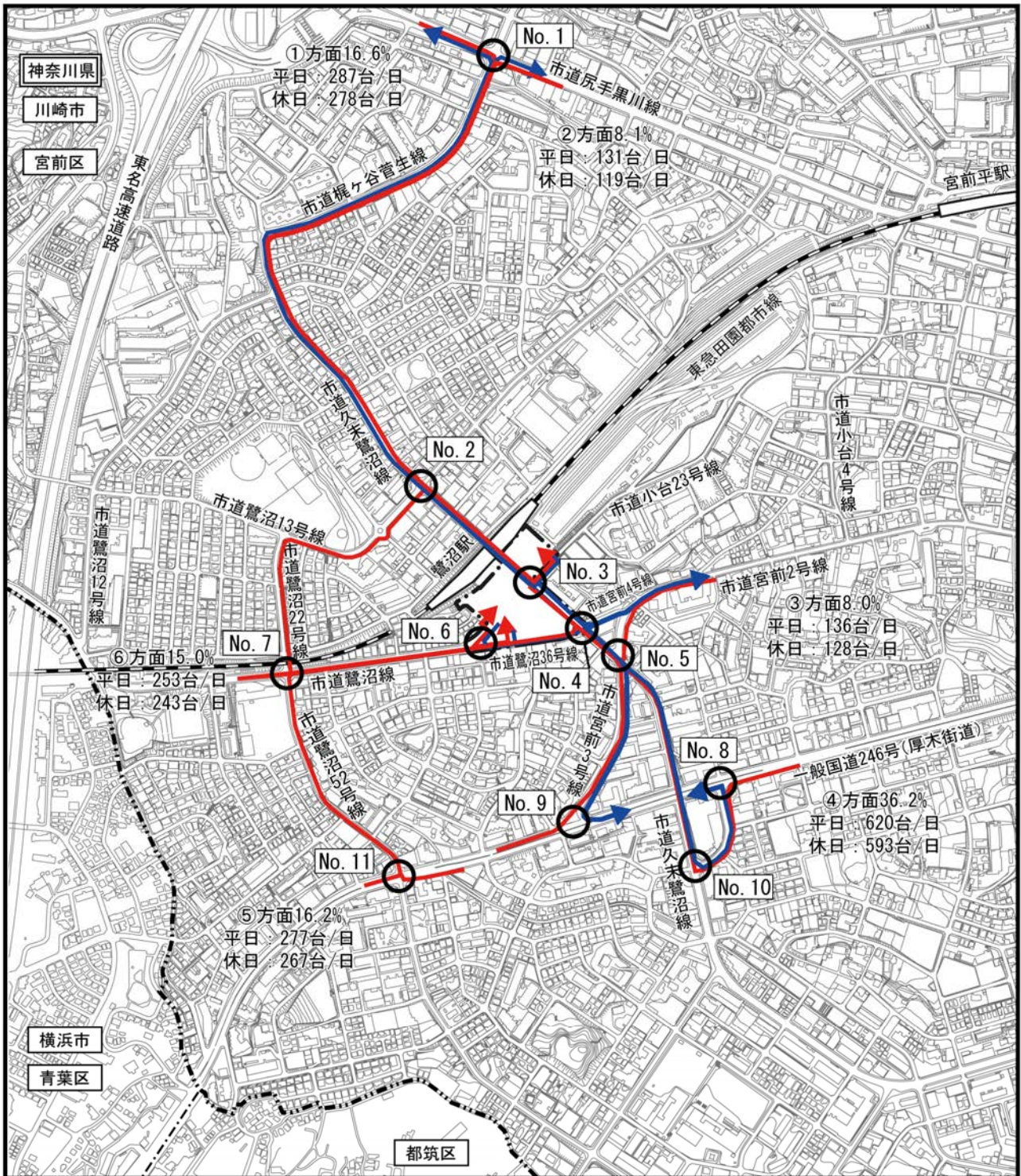
なお、供用時交通量(時間帯別)の詳細は、資料編(資-582ページ)に示すとおりである。

表 5.9.1-9 施設関連車両の配分

単位：%

方面	①方面	②方面	③方面	④方面	⑤方面	⑥方面
比率	16.6	8.1	8.0	36.2	16.2	15.0

注：配分の根拠資料は、資料編(資-580ページ)に示すとおりである。



凡 例

- 計画地
- 市界
- 区界
- 入庫動線
- 出庫動線
- 自動車交通流調査及び予測地点 (No. 1~11)

図5.9.1-9  
施設関連車両交通量ルート配分



※用途別・時間別の施設関連車両台数を方面別比率で分配した際に、台数を整数で整理する必要があるため、方面別比率と日交通量の関係において整合性が保たれていない場合がある。



表 5.9.1-10(1) 供用時の交差点交通量 (平日)

単位: 台/h

予測地点	時間帯	断面	将来基礎交通量			施設関連車両の交通量			供用時交通量		
			大型	小型	合計	大型	小型	合計	大型	小型	合計
No.1	7~8	A	31	204	235	0	0	0	31	204	235
		B	111	745	856	0	2	2	111	747	858
		C	19	241	260	0	8	8	19	249	268
		D	206	1,265	1,471	0	6	6	206	1,271	1,477
		流入計	367	2,455	2,822	0	16	16	367	2,471	2,838
No.2	17~18	A	15	247	262	2	49	51	17	296	313
		B	5	140	145	0	0	0	5	140	145
		C	15	202	217	3	48	51	18	250	268
		D	3	150	153	0	0	0	3	150	153
		流入計	38	739	777	5	97	102	43	836	879
No.3	15~16	A	33	243	276	1	10	11	34	253	287
		B	1	42	43	3	43	46	4	85	89
		C	35	254	289	4	66	70	39	320	359
		D	38	31	69	0	0	0	38	31	69
		流入計	107	570	677	8	119	127	115	689	804
No.4	17~18	A	41	290	331	1	20	21	42	310	352
		B	0	2	2	0	0	0	0	2	2
		C	36	366	402	1	16	17	37	382	419
		D	11	292	303	9	172	181	20	464	484
		流入計	88	950	1,038	11	208	219	99	1,158	1,257
No.5	16~17	A	33	313	346	5	90	95	38	403	441
		B	18	193	211	1	11	12	19	204	223
		C	29	313	342	0	8	8	29	321	350
		D	8	151	159	0	3	3	8	154	162
		流入計	88	970	1,058	6	112	118	94	1,082	1,176
No.6	17~18	A	1	15	16	1	11	12	2	26	28
		B	7	190	197	0	0	0	7	190	197
		C	11	255	266	11	194	205	22	449	471
		流入計	19	460	479	12	205	217	31	665	696
No.7	17~18	A	10	150	160	2	42	44	12	192	204
		B	8	184	192	0	0	0	8	184	192
		C	7	281	288	7	130	137	14	411	425
		D	12	316	328	2	29	31	14	345	359
		流入計	37	931	968	11	201	212	48	1,132	1,180
No.8	11~12	A	287	901	1,188	0	8	8	287	909	1,196
		B	7	56	63	2	38	40	9	94	103
		流入計	294	957	1,251	2	46	48	296	1,003	1,299
No.9	6~7	A	2	6	8	0	3	3	2	9	11
		C	373	1,148	1,521	0	0	0	373	1,148	1,521
		流入計	375	1,154	1,529	0	3	3	375	1,157	1,532

注1: No.8 交差点の C 断面及び No.9 交差点の B 断面は、流出の一方通行のため記載しない。

注2: ピーク時間帯は、「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き-」(平成30年11月、一般社団法人交通工学研究会)に示される大型車換算係数1.7で換算した交差点総流入交通量が最も多い時間帯とした(資料編 資-582 ページ)。

注3: 将来基礎交通量の内訳は、資料編(資-758 ページ)に示すとおりである。

表 5.9.1-10(2) 供用時の交差点交通量 (平日)

単位: 台/h

予測地点	時間帯	断面	将来基礎交通量			施設関連車両の交通量			供用時交通量		
			大型	小型	合計	大型	小型	合計	大型	小型	合計
No.10	16~17	A	40	453	493	3	50	53	43	503	546
		B	3	91	94	0	8	8	3	99	102
		C	28	262	290	0	0	0	28	262	290
		D	2	19	21	0	0	0	2	19	21
		流入計	73	825	898	3	58	61	76	883	959
No.11	6~7	A	15	139	154	0	0	0	15	139	154
		B	325	809	1,134	0	4	4	325	813	1,138
		C	2	126	128	0	0	0	2	126	128
		D	379	1,267	1,646	0	1	1	379	1,268	1,647
		流入計	721	2,341	3,062	0	5	5	721	2,346	3,067

注1: ピーク時間帯は、「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き-」(平成30年11月、一般社団法人 交通工学研究会)に示される大型車換算係数1.7で換算した交差点総流入交通量が最も多い時間帯とした(資料編 資-582ページ)。

注2: 将来基礎交通量の内訳は、資料編(資-758ページ)に示すとおりである。

表 5.9.1-11(1) 供用時の交差点交通量 (休日)

単位: 台/h

予測地点	時間帯	断面	将来基礎交通量			施設関連車両の交通量			供用時交通量		
			大型	小型	合計	大型	小型	合計	大型	小型	合計
No.1	16~17	A	17	328	345	0	0	0	17	328	345
		B	25	843	868	1	9	10	26	852	878
		C	12	340	352	2	32	34	14	372	386
		D	33	1,430	1,463	1	23	24	34	1,453	1,487
		流入計	87	2,941	3,028	4	64	68	91	3,005	3,096
No.2	16~17	A	9	294	303	2	32	34	11	326	337
		B	5	163	168	0	0	0	5	163	168
		C	10	250	260	2	32	34	12	282	294
		D	1	164	165	0	0	0	1	164	165
		流入計	25	871	896	4	64	68	29	935	964
No.3	15~16	A	15	287	302	0	2	2	15	289	304
		B	1	50	51	0	8	8	1	58	59
		C	24	305	329	2	43	45	26	348	374
		D	30	33	63	0	0	0	30	33	63
		流入計	70	675	745	2	53	55	72	728	800
No.4	17~18	A	27	323	350	0	5	5	27	328	355
		B	0	5	5	0	0	0	0	5	5
		C	25	352	377	0	4	4	25	356	381
		D	8	301	309	11	196	207	19	497	516
		流入計	60	981	1,041	11	205	216	71	1,186	1,257

注1: ピーク時間帯は、「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き-」(平成30年11月、一般社団法人 交通工学研究会)に示される大型車換算係数1.7で換算した交差点総流入交通量が最も多い時間帯とした(資料編 資-640ページ)。

注2: 将来基礎交通量の内訳は、資料編(資-759ページ)に示すとおりである。

表 5.9.1-11(2) 供用時の交差点交通量 (休日)

単位:台/h

予測地点	時間帯	断面	将来基礎交通量			施設関連車両の交通量			供用時交通量		
			大型	小型	合計	大型	小型	合計	大型	小型	合計
No.5	15~16	A	19	312	331	6	109	115	25	421	446
		B	10	198	208	1	13	14	11	211	222
		C	16	312	328	0	3	3	16	315	331
		D	6	169	175	0	1	1	6	170	176
		流入計	51	991	1,042	7	126	133	58	1,117	1,175
No.6	17~18	A	0	28	28	1	11	12	1	39	40
		B	5	211	216	0	0	0	5	211	216
		C	7	242	249	11	201	212	18	443	461
		流入計	12	481	493	12	212	224	24	693	717
No.7	17~18	A	4	162	166	3	48	51	7	210	217
		B	3	216	219	0	0	0	3	216	219
		C	6	318	324	8	148	156	14	466	480
		D	3	291	294	2	30	32	5	321	326
		流入計	16	987	1,003	13	226	239	29	1,213	1,242
No.8	11~12	A	59	1,288	1,347	0	1	1	59	1,289	1,348
		B	4	80	84	2	37	39	6	117	123
		流入計	63	1,368	1,431	2	38	40	65	1,406	1,471
No.9	6~7	A	3	6	9	0	3	3	3	9	12
		C	301	1,201	1,502	0	0	0	301	1,201	1,502
		流入計	304	1,207	1,511	0	3	3	304	1,210	1,514
No.10	17~18	A	31	405	436	4	79	83	35	484	519
		B	1	102	103	0	2	2	1	104	105
		C	23	340	363	0	0	0	23	340	363
		D	0	20	20	0	0	0	0	20	20
		流入計	55	867	922	4	81	85	59	948	1,007
No.11	11~12	A	5	284	289	0	0	0	5	284	289
		B	58	1,352	1,410	4	70	74	62	1,422	1,484
		C	5	253	258	0	0	0	5	253	258
		D	57	1,257	1,314	1	15	16	58	1,272	1,330
		流入計	125	3,146	3,271	5	85	90	130	3,231	3,361

注1: No.8 交差点の C 断面及び No.9 交差点の B 断面は、流出の一方通行のため記載しない。

注2: ピーク時間帯は、「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き-」(平成30年11月、一般社団法人交通工学研究会)に示される大型車換算係数1.7で換算した交差点総流入交通量が最も多い時間帯とした(資料編 資-640 ページ)。

注3: 将来基礎交通量の内訳は、資料編(資-759 ページ)に示すとおりである。

## vi 予測地点の道路状況

供用時の予測地点の道路状況は図 5.9.1-5(1)・(2) (685 ページ)に、供用時における車線構成及び信号現示については、資料編(資-581 ページ)に示すとおりである。

## vii 予測地点の交通安全施設の状況

供用時の予測地点の交通安全施設の状況は、図 5.9.1-7 (689 ページ)に示すとおりである。

## ② 予測方法

### i 予測手順

将来交通量の予測手順は、図 5.9.1-8 に示すとおりである。

### ii 施設関連車両の走行が交通安全に及ぼす影響

施設関連車両の走行ルートにおける交通安全施設の設置状況及び道路整備計画を踏まえ、歩行者の交通安全の影響を定性的に予測した。

### iii 施設関連車両の走行が交通混雑に及ぼす影響

供用時の将来基礎交通量に、計画地からの発生集中交通量を付加することで供用時交通量を算定し、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き－」（平成 30 年 11 月、一般社団法人 交通工学研究会）に基づき、交差点における交差点需要率及び混雑度を予測した。

なお、No.8 及び No.9 地点は無信号交差点のため交差点需要率の算出は行わず、「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き－」（平成 30 年 11 月、一般社団法人 交通工学研究会）に示される「一時停止制御交差点の交通容量」により、「2010 年版 Highway Capacity Manual」の例を用いて従道路流入部の交通需要を方向別に分離し、それぞれの方向別に交通容量を求めることで算定した。

## c 予測結果

### (a) 施設関連車両の走行が交通安全に及ぼす影響

施設関連車両の走行ルートとなる市道尻手黒川線、市道梶ヶ谷菅生線、市道久末鷺沼線、市道小台 23 号線、市道宮前 2 号線、市道宮前 3 号線、市道宮前 4 号線、市道鷺沼 13 号線、市道鷺沼 22 号線、市道鷺沼 33 号線、市道鷺沼 36 号線、市道鷺沼 52 号線、市道鷺沼線及び一般国道 246 号の交通安全施設の設置状況は、図 5.9.1-7（689 ページ）に示すとおりである。

計画地西側の市道鷺沼 33 号線を除き、マウントアップとポール、横断防止柵、植栽及びガードレール等が整備されている。市道鷺沼 33 号線は縁石のみとなっているが、第 1 章 4 (2) ウ「鷺沼駅地区計画（予定）の概要」図 1-3(2)（12 ページ）に示すとおり、歩道状空地进行を整備する予定であることから、歩行者等の安全は確保できると予測する。

施設関連車両の走行ルートには、土橋小学校、鷺沼小学校の指定通学路が並行または横断する箇所があるが、マウントアップされた歩道や横断歩道が整備されていることから児童の安全は確保できると予測する。

(b) 施設関連車両の走行が交通混雑に及ぼす影響（交差点需要率）

供用時の交差点需要率は、表 5.9.1-12(1)・(2)に示すとおりである。

各交差点における交差点需要率は、平日が 0.195～0.674、休日が 0.191～0.753 となり、すべての交差点で交通量の処理が可能とされる目安である交差点需要率 0.9 を下回ると予測する。また、交差点における信号現示 1 サイクルあたりの損失時間が長い交差点 No.3 及び No.6 においては、損失時間の影響を考慮した需要率の限界値（平日及び休日ともに No.3 : 0.757、No.6 : 0.591）についても下回ると予測する。

なお、交差点需要率算出結果は、資料編（資-698 ページ）に示すとおりである。

表 5.9.1-12(1) 供用時の交差点需要率（平日）

予測地点 (交差点)	将来基礎交通量 による需要率 ①	将来交通量 による需要率 ②	影響度 (②-①)
No.1	0.667	0.674*	0.007
No.2	0.242	0.280	0.038
No.3	0.180	0.195	0.015
No.4	0.503	0.570	0.067
No.5	0.302	0.375	0.073
No.6	0.181	0.323	0.142
No.7	0.296	0.402	0.106
No.10	0.350	0.391	0.041
No.11	0.584	0.584	0.000

\*：最大値を示す。

注：No.8 及び No.9 地点は無信号交差点のため、交差点需要率の算出は行っていない。

表 5.9.1-12(2) 供用時の交差点需要率（休日）

予測地点 (交差点)	将来基礎交通量 による需要率 ①	将来交通量 による需要率 ②	影響度 (②-①)
No.1	0.724	0.753*	0.029
No.2	0.269	0.296	0.027
No.3	0.190	0.191	0.001
No.4	0.458	0.505	0.047
No.5	0.288	0.372	0.084
No.6	0.176	0.322	0.146
No.7	0.307	0.424	0.117
No.10	0.319	0.378	0.059
No.11	0.553	0.591	0.038

\*：最大値を示す。

注：No.8 及び No.9 地点は無信号交差点のため、交差点需要率の算出は行っていない。

(c) 施設関連車両の走行が交通混雑に及ぼす影響（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)~(3)及び表 5.9.1-14(1)・(2)に示すとおりである。

施設関連車両が走行する各交差点の車線における混雑度は、平日が 0.077~0.886、休日が 0.057~0.943 となり、施設関連車両が走行するすべての車線で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。

なお、混雑度算出結果は、資料編（資-698 ページ）に示すとおりである。

表 5.9.1-13(1) 供用時の混雑度（平日）

予測地点	断面	方 向	車線運用	将来基礎の混雑度 ①	将来の混雑度 ②	影響度 (②-①)
No.1	A	宮崎台駅方面	左直	0.269	0.269	0.000
			右	1.170	1.170	0.000
	B	馬絹方面	左直	0.461	0.464	0.003
			直	0.500	0.500	0.000
			右	0.370	0.370	0.000
	C	鷺沼駅方面	左直	0.585	0.601	0.016
			右	0.228	0.247	0.019
	D	東名入口方面	左直	0.838	0.838	0.000
			直	0.825	0.825	0.000
右			0.338	0.350	0.012	
No.2	A	土橋交差点方面	右左直	0.273	0.344	0.071
	B	宮前平方面	右左直	0.250	0.250	0.000
	C	国道 246 号方面	右左直	0.262	0.319	0.057
	D	鷺沼 3 丁目方面	右左直	0.285	0.285	0.000

注 1：混雑度は「車線の交通容量比」を示す。

注 2：■は、施設関連車両が走行する車線を示す。

表 5.9.1-13(2) 供用時の混雑度 (平日)

予測地点	断面	方向	車線運用	将来基礎の混雑度 ①	将来の混雑度 ②	影響度 (②-①)	
No.3	A	土橋交差点方面	左直	0.249	0.262	0.013	
			右	0.050	0.053	0.003	
	B	宮前平方面	右左直	0.126	0.265	0.139	
	C	国道 246 号方面	左	0.062	0.062	0.000	
			直	0.227	0.262	0.035	
右			0.026	0.077	0.051		
D	計画地方面	右左直	0.223	0.223	0.000		
No.4	A	土橋交差点方面	左直	0.304	0.324	0.020	
			右	0.067	0.068	0.001	
	B	馬絹方面	右左直	0.005	0.005	0.000	
	C	国道 246 号方面	右左直	0.568	0.585	0.017	
	D	たまプラーザ方面	左直	0.505	0.718	0.213	
右			0.218	0.454	0.236		
No.5	A	土橋交差点方面	右左直	0.419	0.572	0.153	
			左直	0.169	0.190	0.021	
	B	馬絹方面	右	0.171	0.173	0.002	
			左直	0.408	0.419	0.011	
	C	国道 246 号方面	右	0.127	0.138	0.011	
D			鷺沼 1 丁目交差点方面	左直	0.191	0.198	0.007
				右	0.112	0.112	0.000
No.6	A	計画地方面	右左	0.048	0.084	0.036	
	B	馬絹方面	右直	0.287	0.301	0.014	
	C	たまプラーザ方面	左直	0.458	0.816	0.358	
No.7	A	昭和大学鷺沼校地方面	右左直	0.276	0.365	0.089	
			左直	0.192	0.192	0.000	
	B	馬絹方面	右	0.034	0.036	0.002	
			右左直	0.501	0.760	0.259	
	D	たまプラーザ方面	左直	0.239	0.273	0.034	
右			0.136	0.136	0.000		
No.8	B	従道路 (市道鷺沼久末線) からの左折		0.505	0.820	0.315	
No.9	A	従道路 (市道宮前 3 号線) からの左折		0.124	0.165	0.041	
No.10	A	土橋交差点方面	右左直	0.447	0.504	0.057	
	B	No.8 地点方面	右左直	0.255	0.274	0.019	
	C	有馬団地方面	右左直	0.287	0.287	0.000	
	D	有馬 8 丁目方面	右左直	0.063	0.063	0.000	

注 1: 混雑度は「車線の交通容量比」を示す。

注 2:  は、施設関連車両が走行する車線を示す。

注 3: No.8 及び No.9 交差点は、無信号交差点における交通容量比を示す。

表 5.9.1-13(3) 供用時の混雑度（平日）

予測地点	断面	方向	車線運用	将来基礎の混雑度 ①	将来の混雑度 ②	影響度 (②-①)
No.11	A	鷺沼小学校前交差点方面	右左直	0.337	0.337	0.000
			左直*2	0.515	0.515	0.000
	B	渋谷区方面	直	0.791	0.792	0.001
			右	0.250	0.265	0.015
			右左直	0.264	0.264	0.000
	C	有馬団地方面	右左直	0.264	0.264	0.000
	D	厚木市方面	左直	0.885	0.886*1	0.001
			直*2	1.033	1.033	0.000
			右	0.026	0.026	0.000

\*1：施設関連車両が走行する車線の最大値を示す。

\*2：施設関連車両の走行ルートとなるが、予測を行う時間帯において施設関連車両は走行しない。

注1：混雑度は「車線の交通容量比」を示す。

注2：は、施設関連車両が走行する車線を示す。

表 5.9.1-14(1) 供用時の混雑度（休日）

予測地点	断面	方向	車線運用	将来基礎の混雑度 ①	将来の混雑度 ②	影響度 (②-①)	
No.1	A	宮崎台駅方面	左直	0.457	0.457	0.000	
			右	1.130	1.130	0.000	
	B	馬絹方面	左直	0.403	0.419	0.016	
			直	0.480	0.480	0.000	
			右	0.247	0.247	0.000	
	C	鷺沼駅方面	左直	0.748	0.814	0.066	
			右	0.360	0.452	0.092	
	D	東名入口方面	左直	0.588	0.588	0.000	
			直	0.757	0.757	0.000	
			右	0.622	0.672	0.050	
	No.2	A	土橋交差点方面	右左直	0.293	0.339	0.046
		B	宮前平方面	右左直	0.325	0.325	0.000
C		国道 246 号方面	右左直	0.292	0.328	0.036	
D		鷺沼 3 丁目方面	右左直	0.338	0.338	0.000	
No.3	A	土橋交差点方面	左直	0.279	0.282	0.003	
			右	0.027	0.029	0.002	
	B	宮前平方面	右左直	0.149	0.173	0.024	
	C	国道 246 号方面	左	0.069	0.069	0.000	
			直	0.239	0.277	0.038	
			右	0.048	0.057	0.009	
	D	計画地方面	右左直	0.196	0.196	0.000	

注1：混雑度は「車線の交通容量比」を示す。

注2：は、施設関連車両が走行する車線を示す。



表 5.9.1-14(2) 供用時の混雑度 (休日)

予測地点	断面	方向	車線運用	将来基礎の混雑度 ①	将来の混雑度 ②	影響度 (②-①)
No.4	A	土橋交差点方面	左直	0.267	0.272	0.005
			右	0.073	0.074	0.001
	B	馬絹方面	右左直	0.011	0.011	0.000
	C	国道 246 号方面	右左直	0.510	0.513	0.003
	D	たまプラーザ方面	左直	0.481	0.645	0.164
			右	0.174	0.451	0.277
No.5	A	土橋交差点方面	右左直	0.391	0.565	0.174
			左直	0.194	0.221	0.027
	B	馬絹方面	右	0.149	0.151	0.002
			左直	0.363	0.367	0.004
	C	国道 246 号方面	右	0.152	0.169	0.017
			左直	0.230	0.232	0.002
	D	鷺沼 1 丁目交差点方面	右	0.101	0.101	0.000
			左直	0.080	0.117	0.037
No.6	A	計画地方面	右左	0.080	0.117	0.037
	B	馬絹方面	右直	0.316	0.337	0.021
	C	たまプラーザ方面	左直	0.426	0.795	0.369
No.7	A	昭和大学鷺沼校地方面	右左直	0.279	0.381	0.102
			左直	0.222	0.222	0.000
	B	馬絹方面	右	0.032	0.033	0.001
			右左直	0.556	0.843	0.287
	D	たまプラーザ方面	左直	0.218	0.253	0.035
			右	0.120	0.120	0.000
No.8	B	従道路 (市道鷺沼久末線) からの左折		0.645	0.943*	0.298
No.9	A	従道路 (市道宮前 3 号線) からの左折		0.136	0.173	0.037
No.10	A	土橋交差点方面	右左直	0.435	0.533	0.098
	B	No.8 地点方面	右左直	0.226	0.230	0.004
	C	有馬団地方面	右左直	0.389	0.389	0.000
	D	有馬 8 丁目方面	右左直	0.046	0.046	0.000
No.11	A	鷺沼小学校前交差点方面	右左直	0.701	0.701	0.000
			左直	0.546	0.552	0.006
			直	0.718	0.727	0.009
	B	渋谷区方面	右	0.572	0.905	0.333
			右左直	0.585	0.585	0.000
	C	有馬団地方面	右左直	0.585	0.585	0.000
			左直	0.588	0.607	0.019
			直	0.659	0.660	0.001
D	厚木市方面	直	0.659	0.660	0.001	
		右	0.264	0.264	0.000	

\* : 施設関連車両が走行する車線の最大値を示す。

注 1 : 混雑度は「車線の交通容量比」を示す。

注 2 :  は、施設関連車両が走行する車線を示す。

注 3 : No.8 及び No.9 交差点は、無信号交差点における交通容量比を示す。

#### (オ) 環境保全のための措置

本事業では、計画地周辺道路の交通安全及び交通混雑に及ぼす影響を低減するため、次のような措置を講ずる。

- ・道路上で施設関連車両（搬出入車両）が待機しないよう、十分な荷さばきスペースを確保する。
- ・施設関連車両（搬出入車両）が特定の時間帯に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、通勤には極力公共交通機関を利用するよう促す。
- ・居住者に対し、入居時に来退場ルート等の周知を図り、自動車交通の円滑化を図る。
- ・施設利用者に対し、ホームページ等で来退場ルート等の周知を図るとともに、路線バスや電車等の公共交通機関の利用を促す。
- ・出庫灯及びカーブミラー等の整備により、歩道等を利用する歩行者等に自動車の出入りの注意喚起を行う。
- ・駅前街区の地下駐車場は、送迎等の利用も可能であることを周知する。周知方法については、ホームページなど、今後検討する。

#### (カ) 評 価

供用時の歩行者の交通安全については、計画地西側の市道鷺沼 33 号線を除き、施設関連車両の走行ルートにはマウントアップとポール、横断防止柵及びガードレール等が整備されている。市道鷺沼 33 号線は縁石のみとなっているが、歩道状空地进行を整備する予定であることから、歩行者の安全は確保できると予測する。

施設関連車両の車両による交差点需要率は、平日が 0.195～0.674、休日が 0.191～0.753 となり、交通量の処理が可能の目安である需要率 0.9 を下回ると予測する。交差点 No.3 及び No.6 においては、損失時間の影響を考慮した需要率の限界値（平日及び休日ともに No.3 : 0.757、No.6 : 0.591）についても下回ると予測する。また、施設関連車両が走行する各交差点の車線における混雑度（交通容量比）は、平日が 0.077～0.886、休日が 0.057～0.943 となり、施設関連車両が走行するすべての車線で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、道路上で施設関連車両（搬出入車両）が待機しないよう、十分な荷さばきスペースを確保する。また、出庫灯及びカーブミラー等の整備により、歩道等を利用する歩行者等に自動車の出入りの注意喚起を行うなどの環境保全のための措置を講ずる。

以上のことから、沿道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（サービス水準）に及ぼす影響

### （ア）予 測

#### a 予測項目

歩行者の往来による交通安全（サービス水準）に及ぼす影響とした。

#### b 予測方法等

##### （a）予測地域・予測地点

予測地点は、図 5.9.1-3（675 ページ）に示す 12 地点（No.1～12）とし、計画地内地下 1 階に設置する地下通路及び駅前街区 3 階と 4 階をつなぐ街区間デッキについては、安全側を考慮し、歩行者は全て地上部を歩行するものとした。

##### （b）予測時期

予測時期は、供用時の事業活動等が定常状態となる令和 15 年の平日及び休日とした。

##### （c）予測条件・予測方法

#### ① 予測条件

##### i 将来基礎交通量の設定

将来基礎交通量は、計画地周辺における道路交通センサス対象路線の交通量の推移が横ばいまたは減少傾向（資料編 資-1 ページ）であることと計画地周辺に歩行者・自転車の交通量に影響を与える大規模な開発計画は無いことから現況と変わらないと想定し、現況交通量とした。

また、市道鷺沼線の廃道による影響については、代替の通行機能となる通路等を計画地内に設けるため、建築敷地内及び計画地外周部の歩行者交通量の転換はないものと想定した。

##### ii 歩行者の発生集中交通量

本事業における発生集中交通量は、第 5 章 2 2.1(3)エ「駐車場の利用に伴う大気質濃度」（342 ページ）と同様とし、供用時の徒歩及び自転車の発生集中交通量は、表 5.9.1-15 に示すとおりである。

発生集中交通量は、表 5.9.1-16 に示す平成 30 年パーソントリップ調査の計画地を含む小ゾーンの施設別交通機関分担率を発生集中交通量に乗じて算出した。

表 5.9.1-15 徒歩・自転車発生集中交通量

区分	用途	発生集中交通量 (人 T.E./日)	交通機関分担率 (%)				徒歩・自転車発生集中交通量 (人 T.E./日)			
			鉄道	バス	徒歩	自転車	鉄道	バス	徒歩	自転車
平日	駅前街区 公共施設 (市民館、図書館)	5,500	13.3	3.5	58.7	10.1	700	100	3,200	500
	駅前街区 公共施設 (大ホール)	1,800	13.3	3.5	58.7	10.1	200	0	1,000	100
	駅前街区 商業	21,200	11.5	2.8	58.8	5.7	2,400	500	12,400	1,200
	駅前街区 住宅	3,500	49.6	1.9	26.5	6.2	1,700	0	900	200
	駅前街区 業務	528	49.6	0.0	24.5	8.6	262	0	129	45
	北街区 公共施設 (区役所)	5,000	13.3	3.5	58.7	10.1	600	100	2,900	500
	北街区 公共施設 (小ホール)	510	13.3	3.5	58.7	10.1	68	18	299	52
	北街区 住宅	1,200	49.6	1.9	26.5	6.2	500	0	300	0
	合計	39,238					6,430	718	21,128	2,597
休日	駅前街区 公共施設 (市民館、図書館)	5,500	13.3	3.5	58.7	10.1	700	100	3,200	500
	駅前街区 公共施設 (大ホール)	1,800	13.3	3.5	58.7	10.1	200	0	1,000	100
	駅前街区 商業	33,400	11.5	2.8	58.8	5.7	3,800	900	19,600	1,900
	駅前街区 住宅	3,500	49.6	1.9	26.5	6.2	1,700	0	900	200
	駅前街区 業務	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	北街区 公共施設 (区役所)	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	北街区 公共施設 (小ホール)	510	13.3	3.5	58.7	10.1	68	18	299	52
	北街区 住宅	1,200	49.6	1.9	26.5	6.2	500	0	300	0
	合計	45,910					6,968	1,018	25,299	2,752

注 1：徒歩・自転車発生集中交通量は下式による。

徒歩・自転車発生集中交通量＝発生集中交通量×交通機関分担率

注 2：「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)では、計算の過程で 100 未満の端数は切り捨てることとされている。

なお、表 5.2.1-47 における自動車発生交通量が 100 未満となる駅前街区の業務及び北街区の小ホールにおいては、100 未満を切り捨てせずに用いた。

注 3：駅前街区の業務及び北街区の公共施設(区役所)は、休日に施設が稼働しない。

表 5.9.1-16 交通機関分担率

単位：%

床用途	鉄道	バス	自動車	徒歩	二輪車	自転車	その他	合計
住宅	49.6	1.9	14.2	26.5	1.5	6.2	0.0	100
商業	11.5	2.8	12.6	58.8	8.7	5.7	0.0	100
業務	49.6	0.0	12.7	24.5	4.6	8.6	0.0	100
公共施設	13.3	3.5	14.4	58.7	0.0	10.1	0.0	100

注：四捨五入の関係で合計が一致しないことがある。

iii 発生集中交通量の方向配分及び動線計画

供用時の歩行者は、鉄道及びバスを利用する交通と、徒歩及び自転車利用の交通に分類される。

鉄道利用については、鷺沼駅南口へのアクセス動線を想定して設定し、バス利用については、鷺沼駅前広場のバスターミナルへのアクセス動線を想定して設定したが、計画地内のみを移動するため、予測地点は通行しないものとした。徒歩及び自転車利用については、計画地を中心とする 1km を利用圏域に設定し、宮前区ホームページ及び横浜市統計ポータルサイトより周辺町丁目別の人口比率を用いて表 5.9.1-17 に示す歩行者・自転車方向別配分比率を設定した。設定した歩行者類の動線及び方向配分は図 5.9.1-10、供用時のピーク時の歩行者・自転車断面交通量は表 5.9.1-18(1)・(2)に示すとおりである。

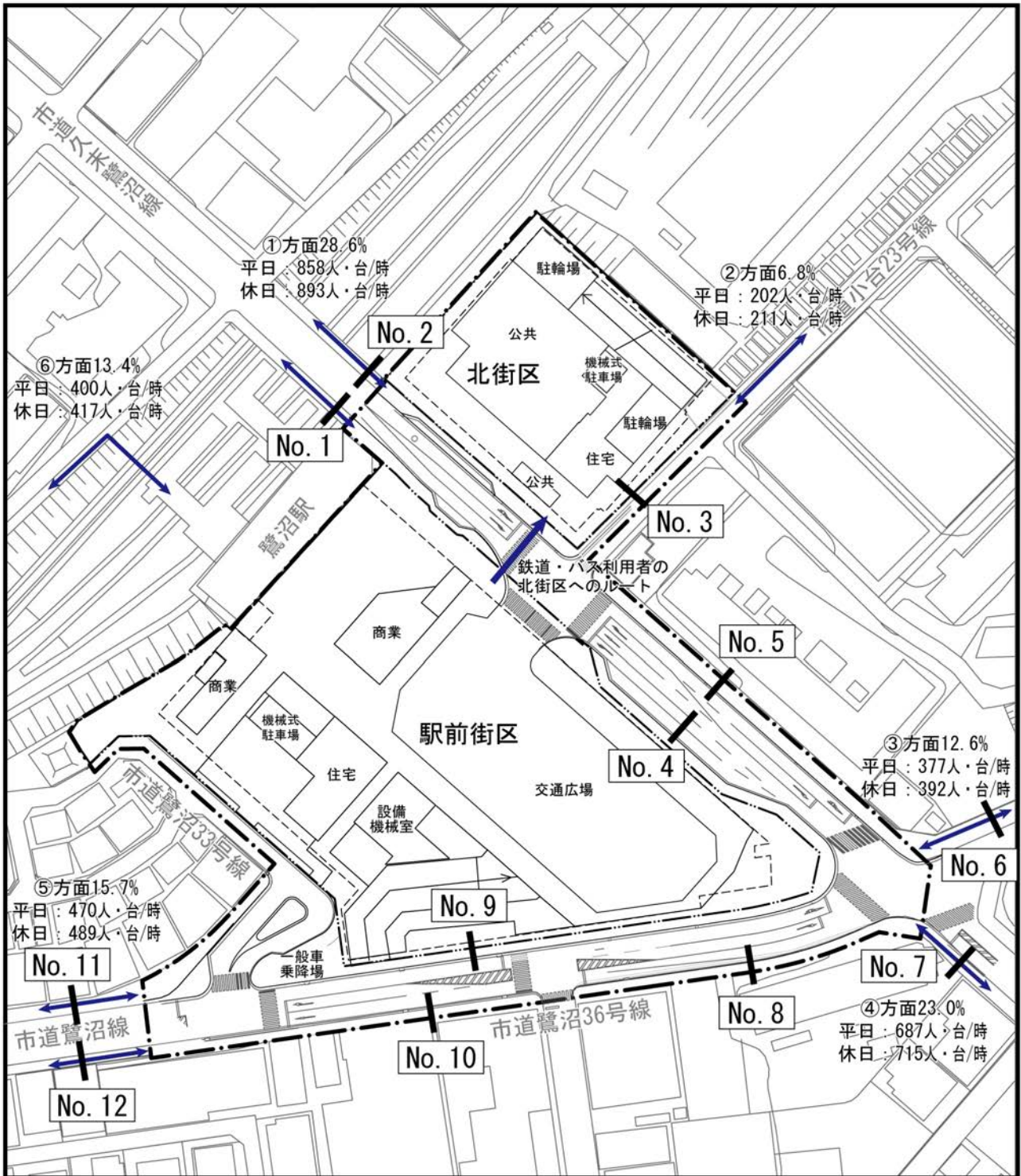
表 5.9.1-17 歩行者・自転車方向別配分比率（徒歩及び自転車利用）

単位：%

方面	①方面	②方面	③方面	④方面	⑤方面	⑥方面*1
比率	28.6	6.8	12.6	23.0	15.7	13.4

注：配分の根拠資料は、資料編（資-736 ページ）に示すとおりである。

\*1：⑥方面は鷺沼駅北口を利用することとした。



凡 例

- 計画地
- 建築敷地
- 建物外形
- 歩行者交通量調査・予測地点
- 歩行者・自転車動線

注：方面の%は配分比率を、平日・休日の数値は、ピーク時の施設関連交通量を意味する。

図5.9.1-10  
歩行者類の動線及び方向配分



表 5.9.1-18(1) 供用時のピーク時歩行者・自転車断面交通量（平日）

予測地点	ピーク時間帯	将来基礎交通量			施設関連交通量			
		歩行者 (人)	自転車 (台)	合計 (人・台)	方面	歩行者 (人)	自転車 (台)	合計 (人・台)
No.1	17~18	462	39	501	①	763	95	858
No.2	16~17	223	72	295	①	763	95	858
No.3	7~8	749	50	799	②	180	22	202
No.4	7~8	1,349	17	1,366	③+④	946	118	1,064
No.5	7~8	459	55	514	③+④	946	118	1,064
No.6	18~19	738	104	842	③	335	42	377
No.7	8~9	1,078	38	1,116	④	611	76	687
No.8	18~19	566	30	596	③+④	946	118	1,064
No.9	16~17	85	17	102	⑤	418	52	470
No.10	14~15	330	11	341	⑤	418	52	470
No.11	17~18	348	19	367	⑤	418	52	470
No.12	14~15	377	12	389	⑤	418	52	470

予測地点	ピーク時間帯	供用時交通量			自転車の歩行者換算後の供用時交通量		
		歩行者 (人)	自転車 (台)	合計 (人・台)	歩行者 (人)	自転車 (人)	合計 (人)
No.1	17~18	1,225	134	1,359	1,225	402	1,627
No.2	16~17	986	167	1,153	986	501	1,487
No.3	7~8	929	72	1,001	929	216	1,145
No.4	7~8	2,295	135	2,430	2,295	405	2,700
No.5	7~8	1,405	173	1,578	1,405	519	1,924
No.6	18~19	1,073	146	1,219	1,073	438	1,511
No.7	8~9	1,689	114	1,803	1,689	342	2,031
No.8	18~19	1,512	148	1,660	1,512	444	1,956
No.9	16~17	503	69	572	503	207	710
No.10	14~15	748	63	811	748	189	937
No.11	17~18	766	71	837	766	213	979
No.12	14~15	795	64	859	795	192	987

注1：ピーク時の供用時交通量は、将来基礎交通量に施設関連交通量を付加した値とした。

注2：ピーク時の施設関連交通量は、「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）に示される人の出入りのピーク率より設定した。

ピーク時の施設関連交通量＝用途別徒歩・自転車発生集中交通量×方向別配分比率×ピーク率

各施設のピーク率は以下のとおりである。

- ・公共施設：14.0%（昼）
- ・商業：12.0%（午後）
- ・住宅：10.0%（朝）
- ・業務：14.0%（昼）

ピーク率は朝、昼、午後のうち最大のピーク率を用いた。

注3：自転車の歩行者換算は、「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）に示される歩行者換算係数自転車1台あたり2.54人より、歩行者換算係数を3（自転車を3倍）とした。

表 5.9.1-18(2) 供用時のピーク時歩行者・自転車断面交通量（休日）

予測地点	ピーク時間帯	将来基礎交通量			施設関連交通量			
		歩行者 (人)	自転車 (台)	合計 (人・台)	方面	歩行者 (人)	自転車 (台)	合計 (人・台)
No.1	17～18	486	29	515	①	808	85	893
No.2	16～17	206	54	260	①	808	85	893
No.3	9～10	225	15	240	②	191	20	211
No.4	9～10	452	13	465	③+④	1,002	105	1,107
No.5	12～13	271	34	305	③+④	1,002	105	1,107
No.6	17～18	501	23	524	③	355	37	392
No.7	16～17	603	27	630	④	647	68	715
No.8	16～17	211	4	215	③+④	1,002	105	1,107
No.9	16～17	102	20	122	⑤	442	47	489
No.10	17～18	248	13	261	⑤	442	47	489
No.11	14～15	394	18	412	⑤	442	47	489
No.12	17～18	324	26	350	⑤	442	47	489

予測地点	ピーク時間帯	供用時交通量			自転車の歩行者換算後の供用時交通量		
		歩行者 (人)	自転車 (台)	合計 (人・台)	歩行者 (人)	自転車 (人)	合計 (人)
No.1	17～18	1,294	114	1,408	1,294	342	1,636
No.2	16～17	1,014	139	1,153	1,014	417	1,431
No.3	9～10	416	35	451	416	105	521
No.4	9～10	1,454	118	1,572	1,454	354	1,808
No.5	12～13	1,273	139	1,412	1,273	417	1,690
No.6	17～18	856	60	916	856	180	1,036
No.7	16～17	1,250	95	1,345	1,250	285	1,535
No.8	16～17	1,213	109	1,322	1,213	327	1,540
No.9	16～17	544	67	611	544	201	745
No.10	17～18	690	60	750	690	180	870
No.11	14～15	836	65	901	836	195	1,031
No.12	17～18	766	73	839	766	219	985

注1：ピーク時の供用時交通量は、将来基礎交通量に施設関連交通量を付加した値とした。

注2：ピーク時の施設関連交通量は、「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）に示される人の出入りのピーク率より設定した。

ピーク時の施設関連交通量＝用途別徒歩・自転車発生集中交通量×方向別配分比率×ピーク率

各施設のピーク率は以下のとおりである。

- ・公共施設：8.0%（午後）
- ・商業：12.0%（午後）
- ・住宅：9.0%（午後）
- ・業務：8.0%（午後）

ピーク率は朝、昼、午後のうち最大のピーク率を用いた。

注3：自転車の歩行者換算は、「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）に示される歩行者換算係数自転車1台あたり2.54人より、歩行者換算係数を3（自転車を3倍）とした。



② 予測方法

i 予測手順

将来交通量の予測手順は、図 5.9.1-11 に示すとおりである。

現況交通量、本事業による発生集中交通量はいずれもピーク時間帯の歩行者数を用いて安全側の検討とした。

ii 歩行者の往来による交通安全（サービス水準）に及ぼす影響

歩行者交通量については、計画地周辺地域の現況の歩行者交通の状況を把握し、供用時の市道鷺沼線廃道、周辺交通量の推移、周辺の開発計画による将来基礎交通量に変化はないと想定し、現況の歩行者交通量に対し、計画地からの発生集中交通を付加させた場合の歩行者のサービス水準を「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）により予測を行った。

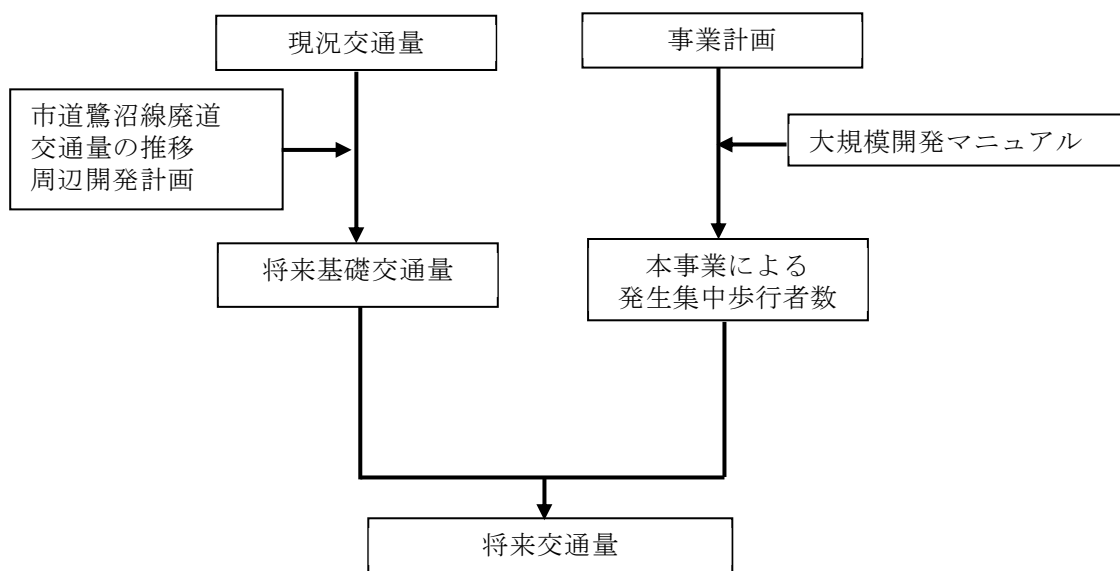


図 5.9.1-11 将来交通量の予測手順

c 予測結果

各予測地点における供用時の歩行者サービス水準の予測結果は、表 5.9.1-19(1)・(2)に示すとおりである。

すべての地点で平日、休日ともにサービス水準 A (自由歩行) と予測する。

表 5.9.1-19(1) 供用時の歩行者サービス水準 (平日)

予測地点	幅員 (m)	ピーク時供用時交通量 (人/h)			供用時歩行者 交通流量 (人/m・分)	サービス 水準 (将来)
		歩行者	自転車	合計		
No.1	2.8	1,225	402	1,627	9.7	A
No.2	2.8	986	501	1,487	8.9	A
No.3	1.5	929	216	1,145	12.7	A
No.4	1.9	2,295	405	2,700	23.7	A
No.5	2.5	1,405	519	1,924	12.8	A
No.6	1.3	1,073	438	1,511	19.4	A
No.7	3.5	1,689	342	2,031	9.7	A
No.8	1.5	1,512	444	1,956	21.7	A
No.9	1.4	503	207	710	8.5	A
No.10	1.3	748	189	937	12.0	A
No.11	1.3	766	213	979	12.6	A
No.12	1.3	795	192	987	12.7	A

注1：サービス水準 A：自由歩行 (～27人/m・分)  
 B：やや制約 (27～51人/m・分)  
 C：やや困難 (51～71人/m・分)  
 D：困難 (71～87人/m・分)  
 E：ほとんど不可能 (87～100人/m・分)

注2：ピーク時の供用時交通量は、将来基礎交通量に施設関連交通量(歩行者、自転車ごとに最大値)を付加した値とした。なお、自転車の歩行者換算係数は3(自転車を3倍)とした。

注3：計画地内における歩道の運用計画の詳細は未決定であるが、幅員は現況以上を確保する計画であるため、予測では安全側の観点から、資料編(資-737ページ)に示す調査時に計測した現況の歩道幅員(植栽、駐輪場を除く)を用いて予測を行った。

表 5.9.1-19(2) 供用時の歩行者サービス水準（休日）

予測地点	幅員 (m)	ピーク時供用時交通量 (人/h)			供用時歩行者 交通流量 (人/m・分)	サービス 水準 (将来)
		歩行者	自転車	合計		
No.1	2.8	1,294	342	1,636	9.7	A
No.2	2.8	1,014	417	1,431	8.5	A
No.3	1.5	416	105	521	5.8	A
No.4	1.9	1,454	354	1,808	15.9	A
No.5	2.5	1,273	417	1,690	11.3	A
No.6	1.3	856	180	1,036	13.3	A
No.7	3.5	1,250	285	1,535	7.3	A
No.8	1.5	1,213	327	1,540	17.1	A
No.9	1.4	544	201	745	8.9	A
No.10	1.3	690	180	870	11.2	A
No.11	1.3	836	195	1,031	13.2	A
No.12	1.3	766	219	985	12.6	A

注1：サービス水準 A：自由歩行（～27人/m・分）  
 B：やや制約（27～51人/m・分）  
 C：やや困難（51～71人/m・分）  
 D：困難（71～87人/m・分）  
 E：ほとんど不可能（87～100人/m・分）

注2：ピーク時の供用時交通量は、将来基礎交通量に施設関連交通量（歩行者、自転車ごとに最大値）を付加した値とした。なお、自転車の歩行者換算係数は3（自転車を3倍）とした。

注3：計画地内における歩道の運用計画の詳細は未決定であるが、幅員は現況以上を確保する計画であるため、予測では安全側の観点から、資料編（資-737ページ）に示す調査時に計測した現況の歩道幅員（植栽、駐輪場を除く）を用いて予測を行った。

#### (イ) 環境保全のための措置

本事業では、計画地周辺道路の歩行者等の安全な歩行を確保するため、次のような措置を講ずる。

- ・計画地の外周には歩道状空地、地下1階には駅前街区と北街区を結ぶ地下通路及び駅前街区3階と北街区4階をつなぐ街区間デッキを設け、安全で快適な歩行者空間を整備する。
- ・出庫灯及びカーブミラー等の整備により、歩道等を利用する歩行者・自転車に自動車の出入りの注意喚起を行う。

#### (ウ) 評価

供用時の歩行者サービス水準については、すべての地点で平日、休日ともにサービス水準A（自由歩行）と予測する。

本事業の実施にあたっては、計画地の外周には歩道状空地、地下1階には駅前街区と北街区を結ぶ地下通路及び駅前街区3階と北街区4階をつなぐ街区間デッキを設け、安全で快適な歩行者空間を整備するなどの環境保全のための措置を講ずる。

以上のことから、沿道の生活環境の保全に支障はないものと評価する。

