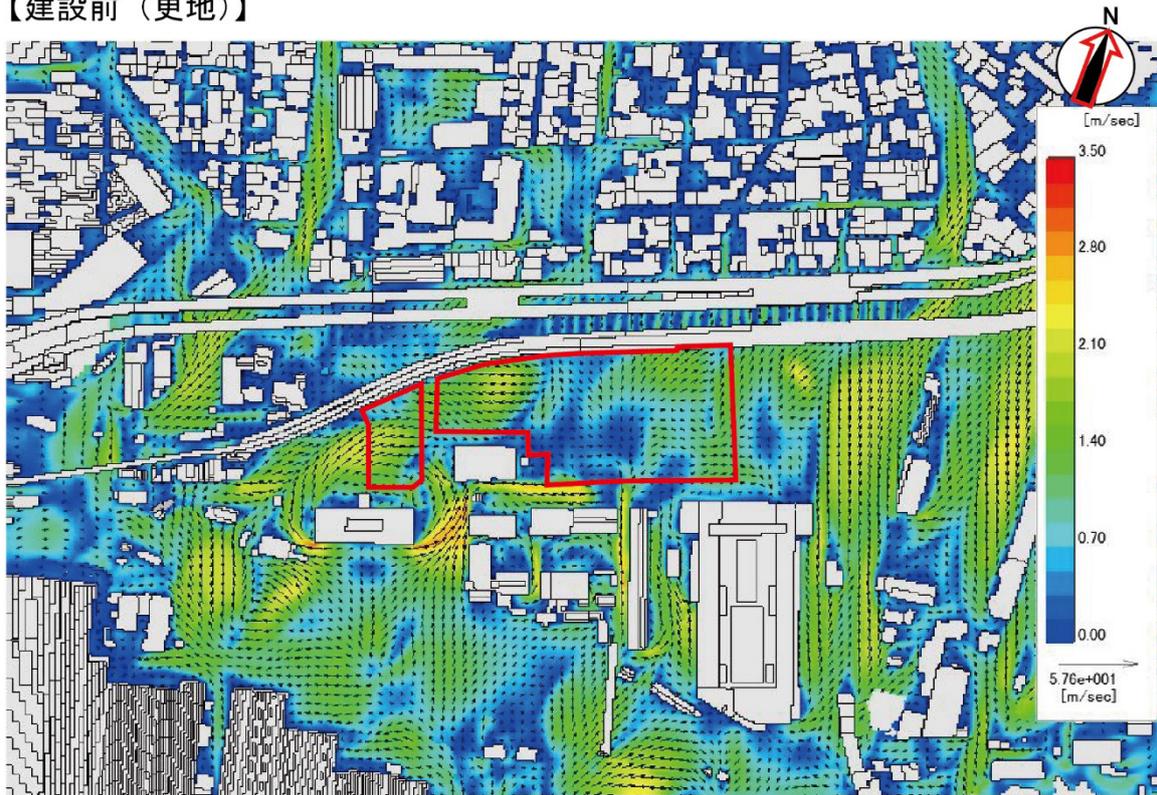


【建設前（更地）】



【建設後（対策前）】

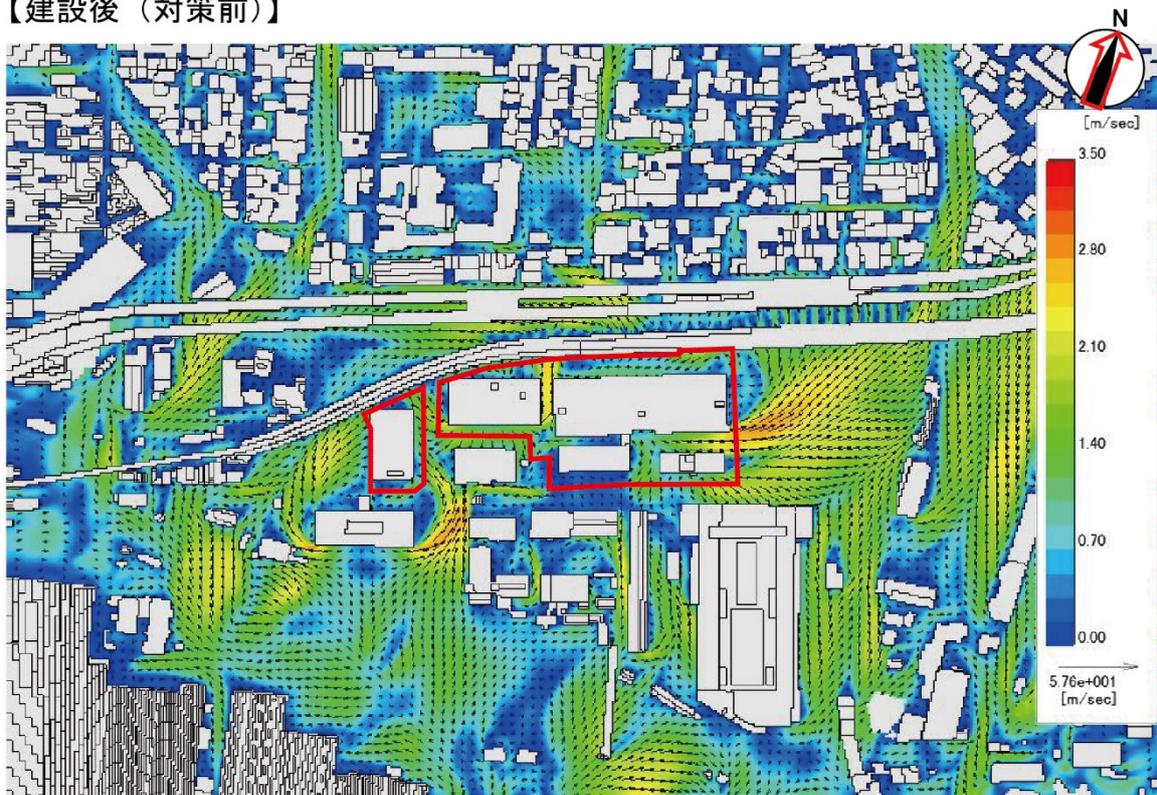


図 4.8.3-8(1) 解析結果図（南）

【建設後（対策後）】

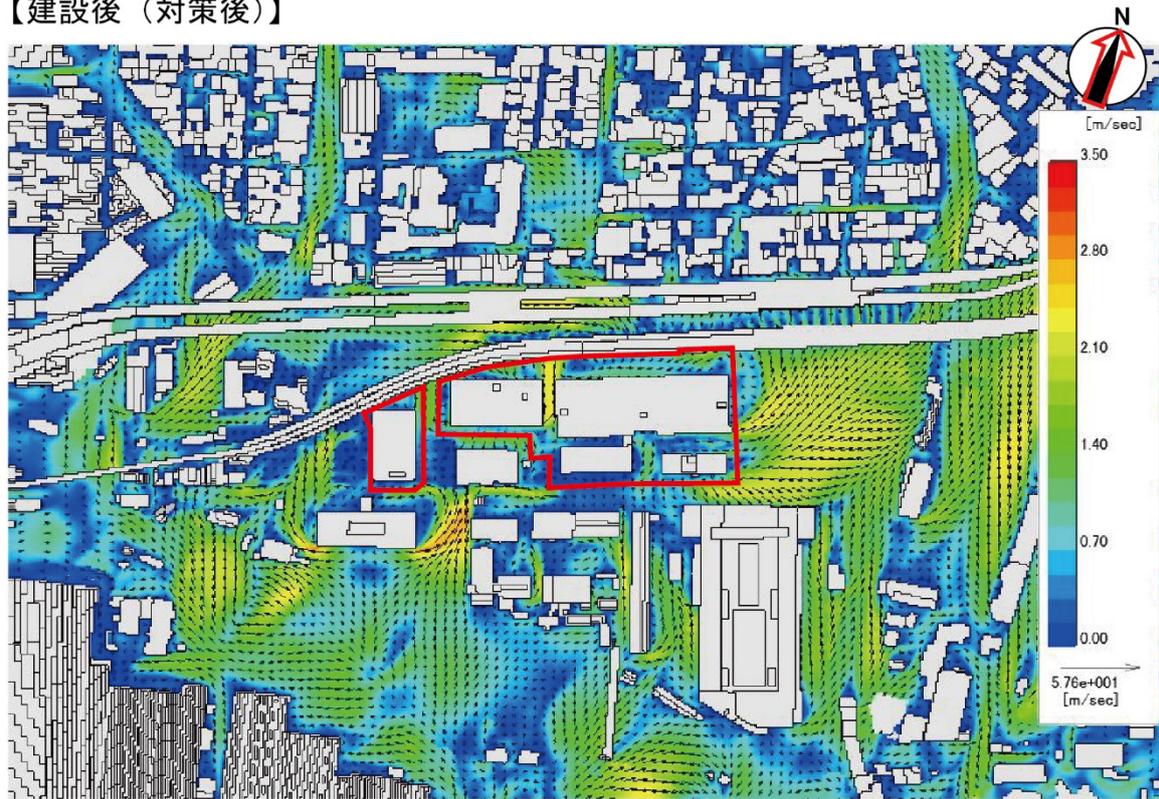
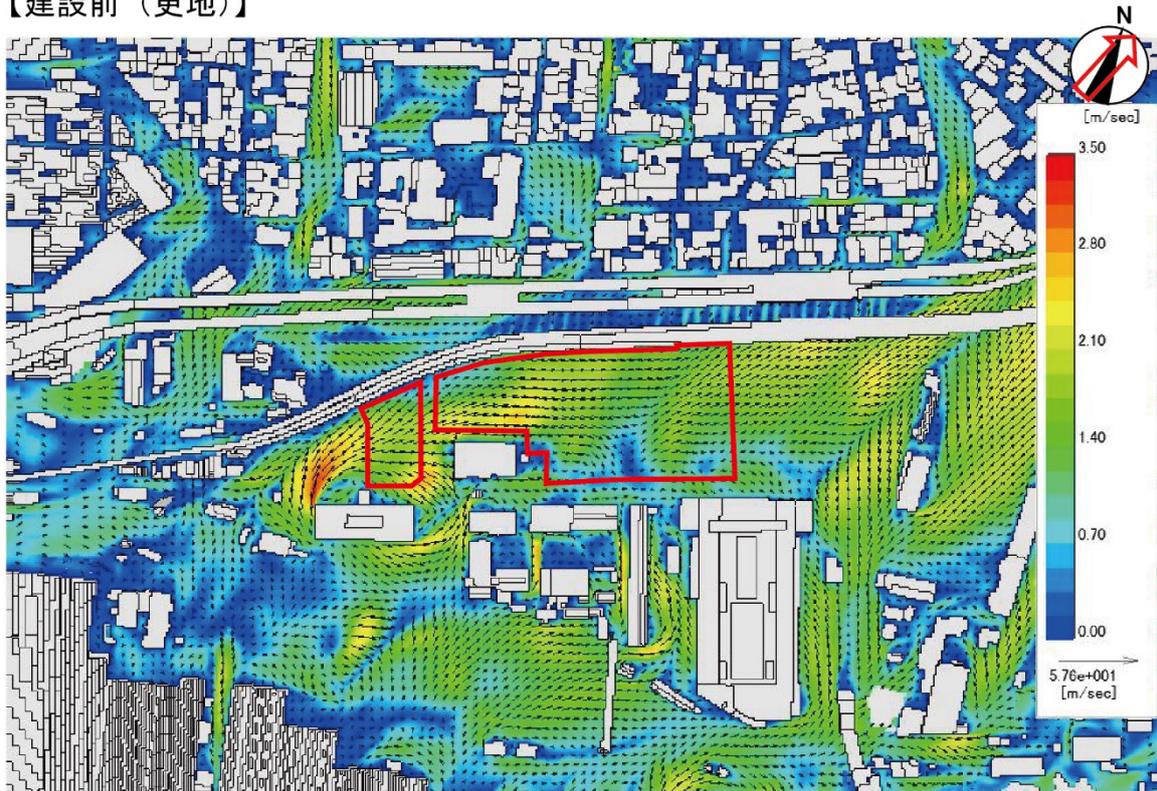


図 4.8.3-8(2) 解析結果図（南）

【建設前（更地）】



【建設後（対策前）】

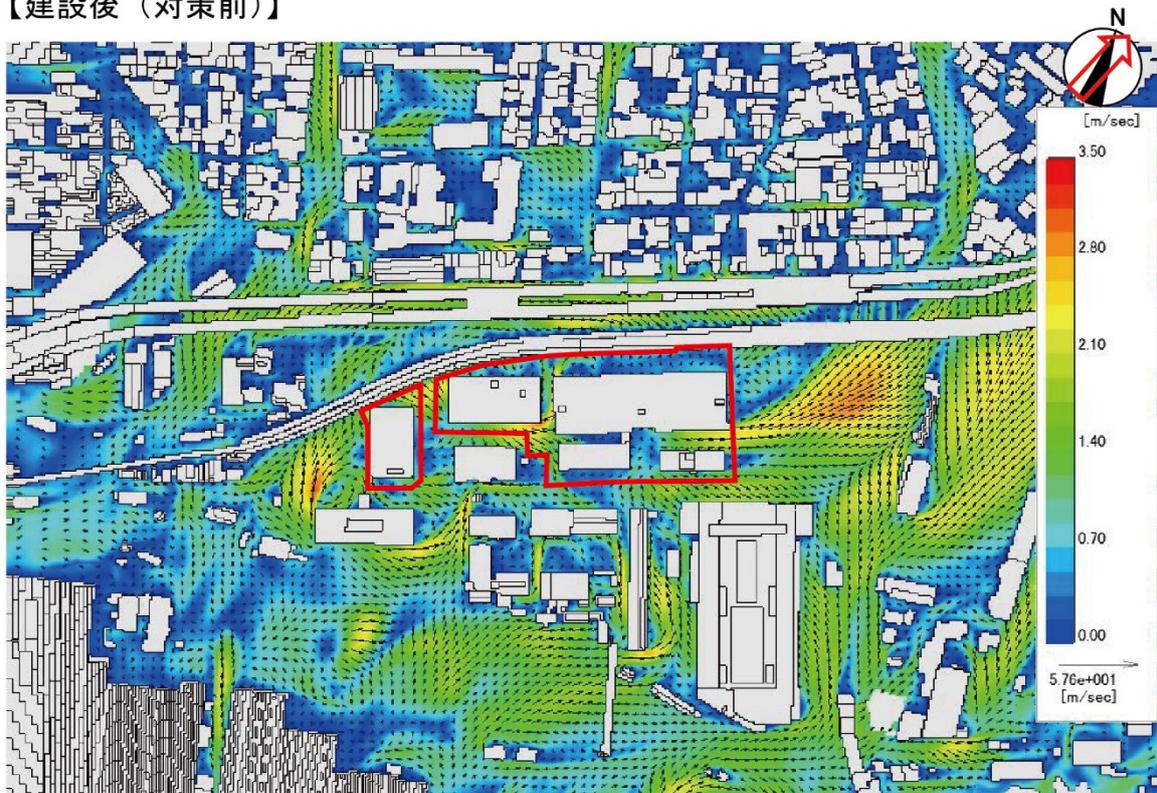


図 4.8.3-9(1) 解析結果図（南南西）

【建設後（対策後）】

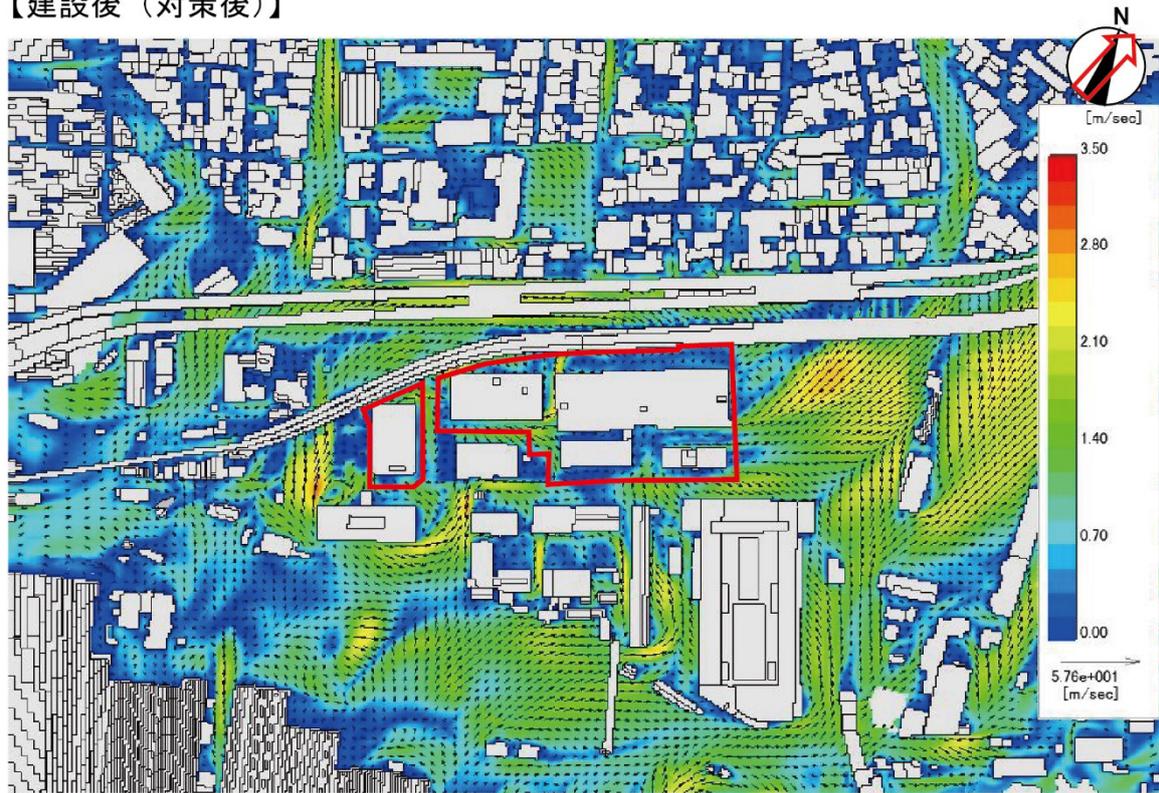
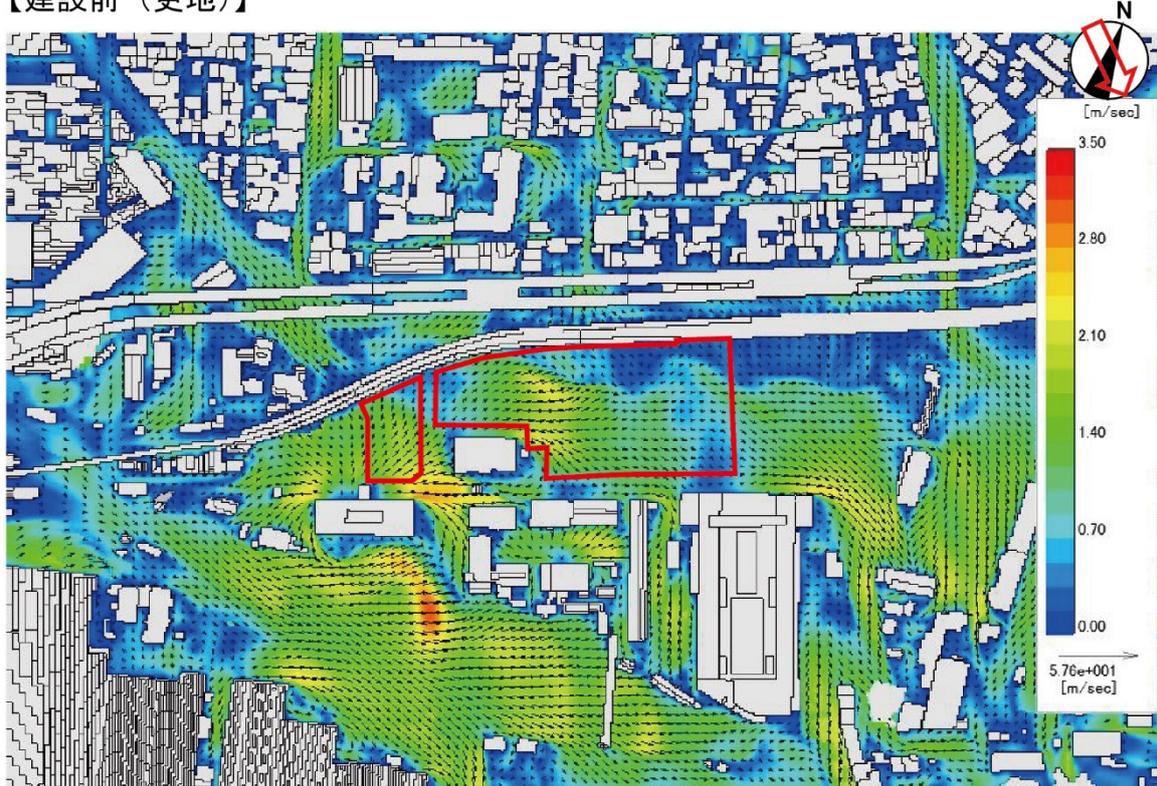


図 4.8.3-9(2) 解析結果図（南南西）

【建設前（更地）】



【建設後（対策前）】

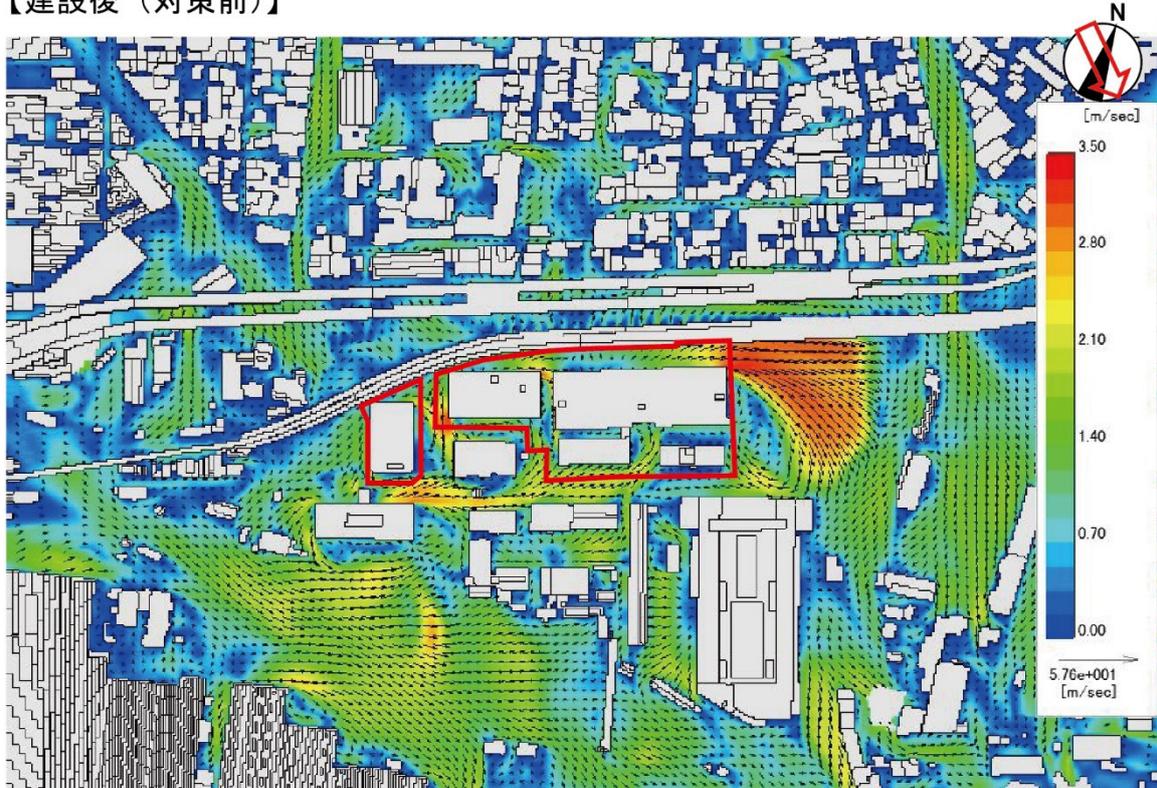


図 4.8.3-10(1) 解析結果図（北西）

【建設後（対策後）】

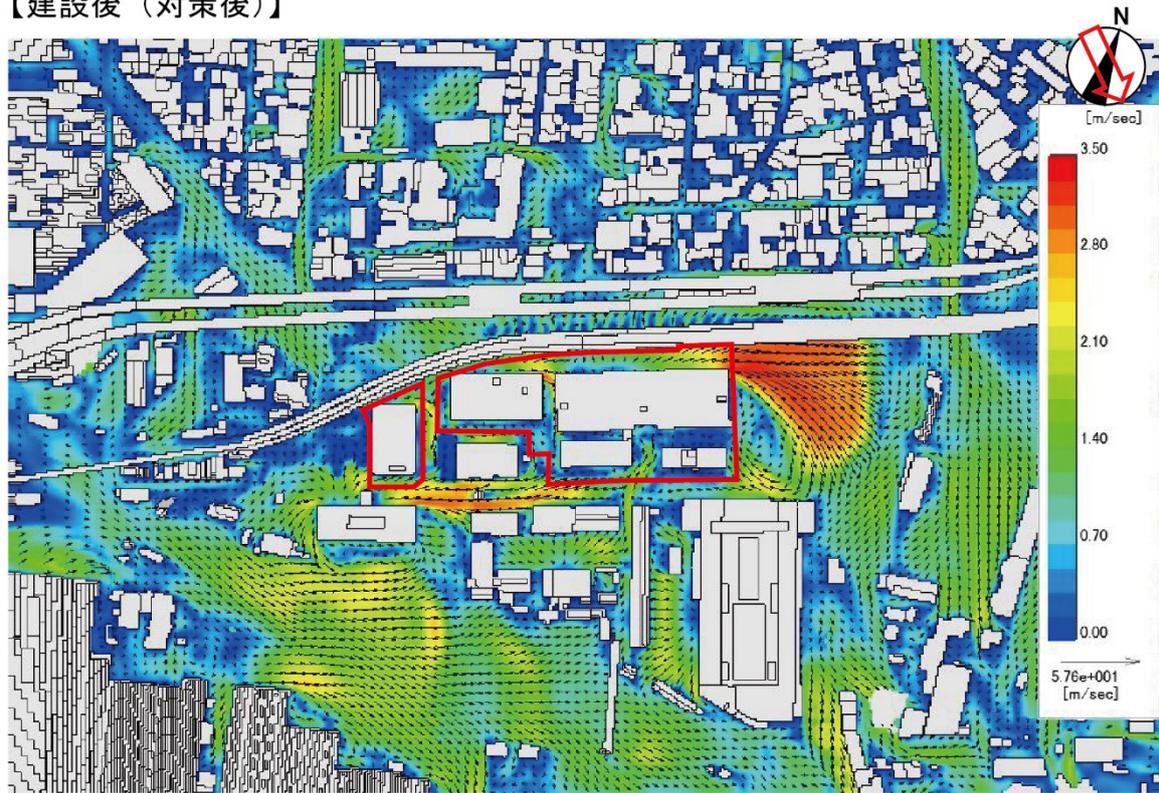


図 4.8.3-10(2) 解析結果図（北西）

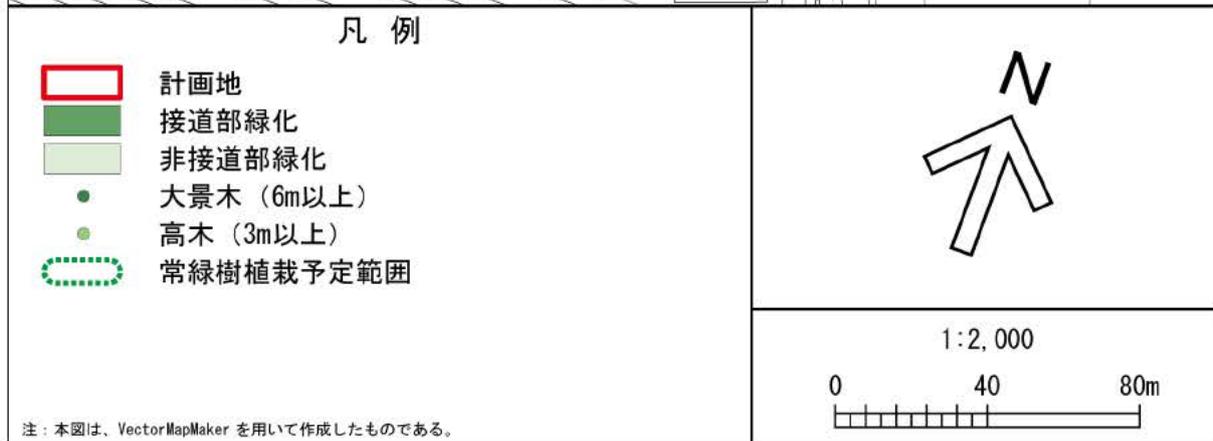
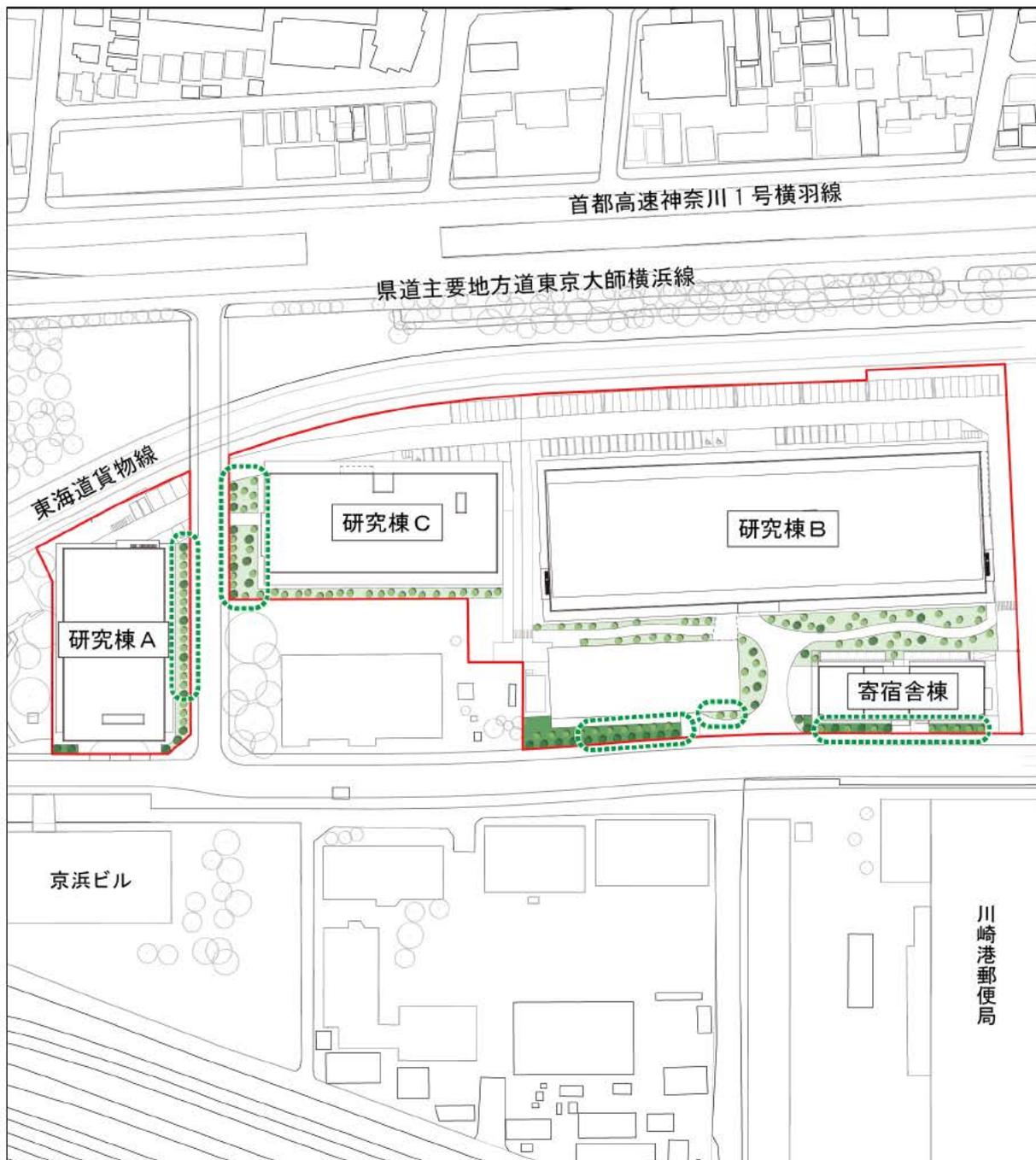


図 4.8.3-11 防風植栽（常緑樹：大景木、高木）の想定位置

② 評価

建設後は北側の住居地域では計画建築物による影響はほとんどないと予測した。

計画地南側は建設前からランク 3 及び 4 が比較的多くみられるが、建設後（対策前、対策後）も同様の傾向であると予測する。また、建設後（対策後）は計画地南東側の東西道路でランク 4 が生じると予測した。

建設後（対策後）は大景木及び高木を防風植栽として予測したが、防風植栽によりランクが改善した地点付近及びランク 4 が出現する地点付近に常緑樹を配置することとする。

本事業においては、計画地内に常緑の大景木、高木を設置し、風害を低減するなど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風環境への影響は、計画地に近接する地点に限られ、北側の住居地域への影響はほとんどないことから、計画地周辺的生活環境の保全に支障はないものと評価する。

4.9 地域交通

4.9.1 地域交通（交通安全、交通混雑）

環境影響評価の対象は、工事用車両及び施設関連車両の走行による交通安全及び交通混雑への影響とする。

(1) 現況調査

① 調査結果

a. 地域交通の状況

(a) 日常生活圏等の状況（通学区域及び通学路の状況）

計画地の南渡田町は、渡田小学校及び臨港中学校の学校区に属している。また、渡田小学校及び大島小学校の通学路には、工事用車両及び施設関連車両走行ルートが一部重複または横断する箇所があった。

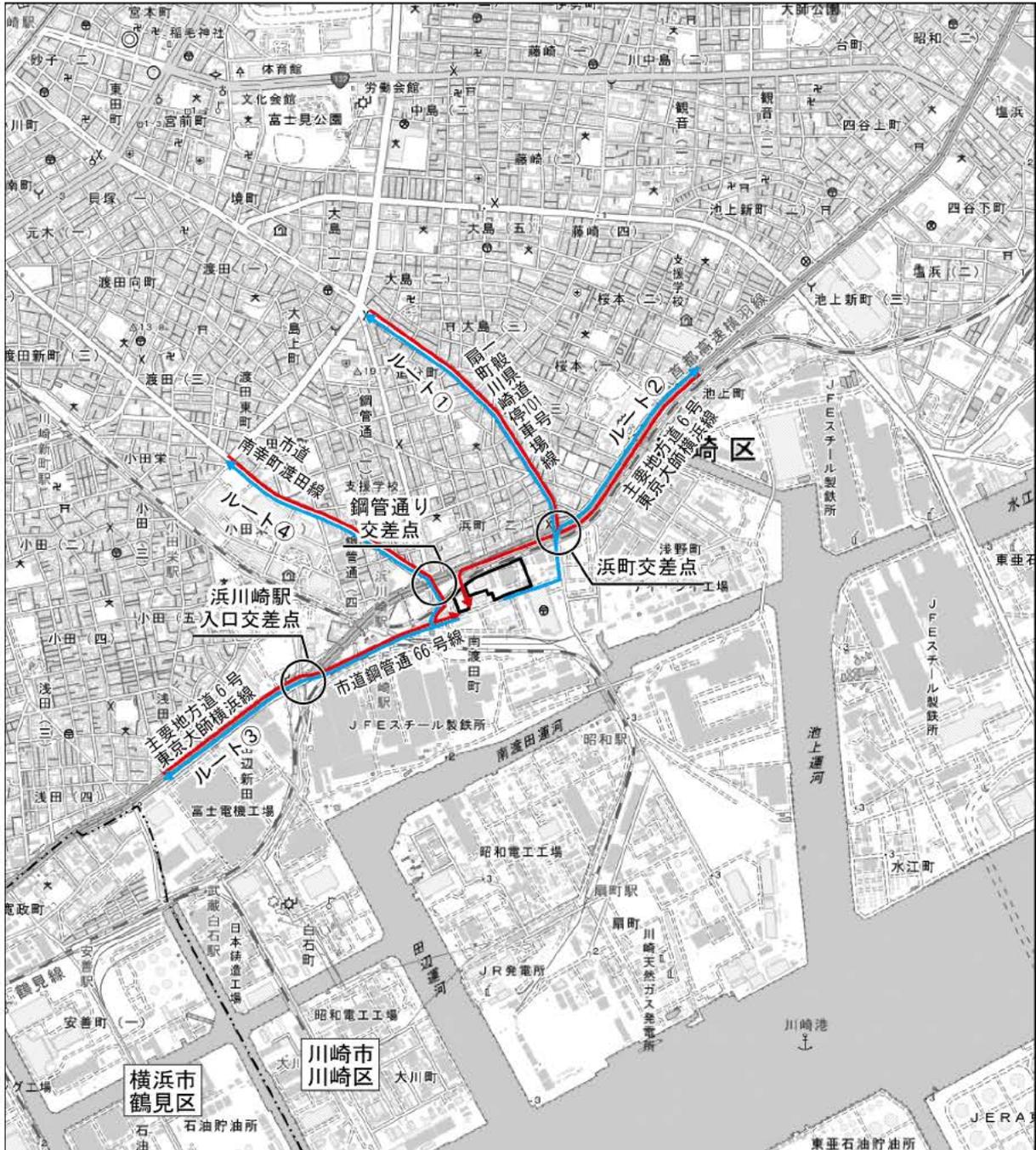
(b) 道路の状況（道路の分布状況、自動車交通量等の状況）

ア. 道路の分布状況

主な道路網としては、計画地の北側には主要地方道 6 号東京大師横浜線、計画地の東側には一般県道 101 号扇町川崎停車場線、計画地の北西側には市道南幸町渡田線、計画地の西側には市道鋼管通 66 号線が通っている。

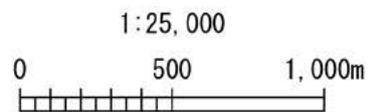
イ. 自動車交通量等の状況

自動車交通量の調査地点における道路幅員及び交通規制の状況は、図 4.9.1-2 に示すとおりである。



凡例

-  計画地
-  市界
-  入庫経路 (供用時)
-  出庫経路 (供用時)



注：本図は、国土地理院電子地形図 25000 を用いて作成したものである。

図 4.9.1-1 自動車交通量等調査地点図



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



図 4.9.1-2(2) 道路幅員及び交通規制の状況 (No.2 鋼管通り交差点)

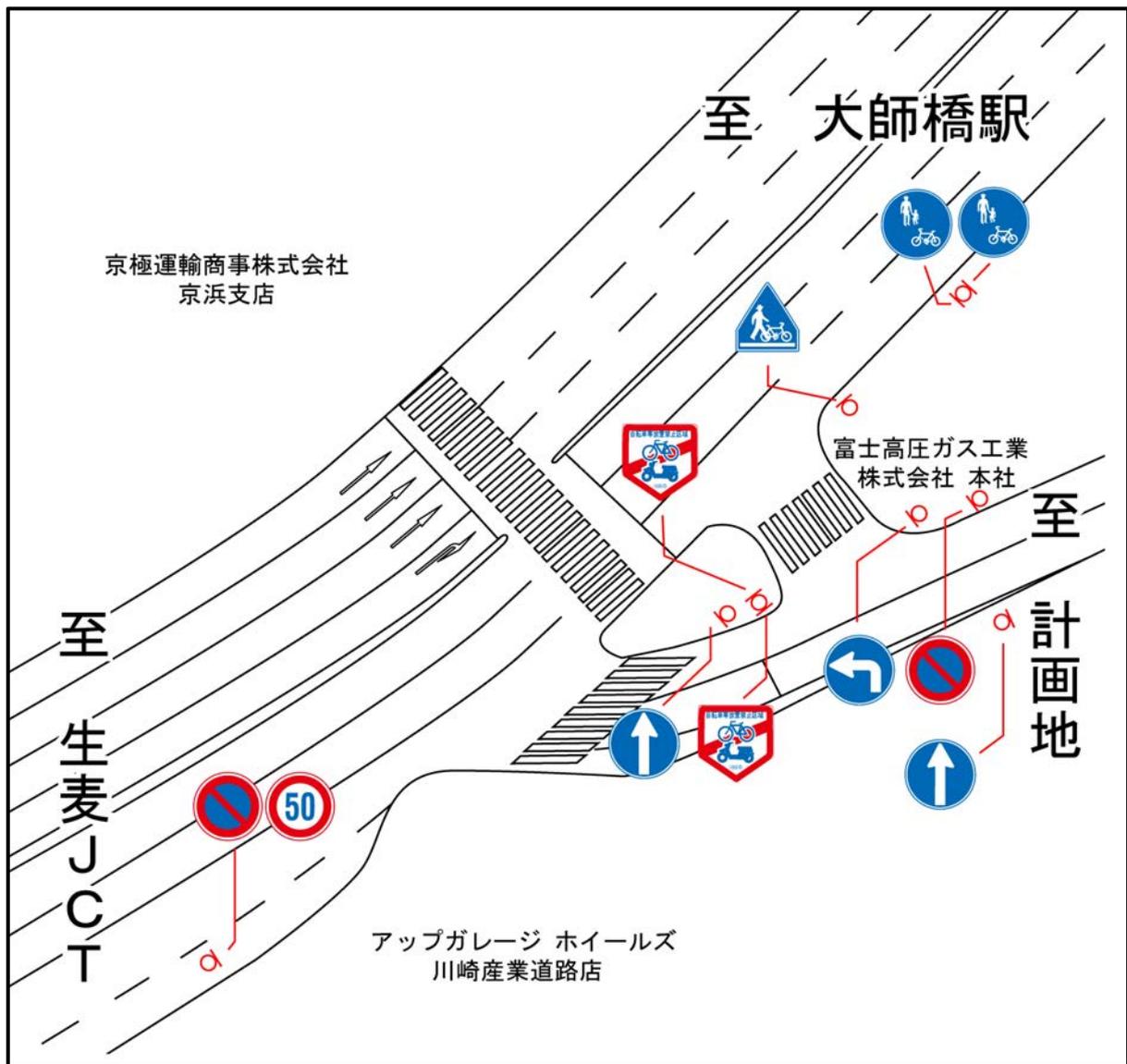


図 4.9.1-2(3) 道路幅員及び交通規制の状況 (No.3 浜川崎駅入口交差点)

ウ. 自動車交通量等の状況

a) 既存資料調査

調査結果は、「第2章 2.1.7 交通、運輸の状況 (1) 道路の状況」(p. 89~91)に示すとおりであり、計画地北側を通っている主要地方道6号東京大師横浜線(地点⑦)の令和3年度の交通量(大型車混入率)は昼間(12時間:7~19時)30,374台(40.2%)、24時間で42,827台(35.4%)であった。平成22年度からの交通量の変化はほぼ横ばい傾向であった。

b) 現地調査

i 自動車交通量

自動車交通量の現地調査結果は、表4.9.1-1に示すとおりである。

各交差点における昼間12時間流入交通量は、平日27,963~32,618台、休日17,699~21,644台であった。また、大型車混入率は、平日21.4~30.6%、休日4.7~12.1%であった。

各交差点における流入交通量のピーク時間は、平日6時台および17時台、休日15時台および16時台であり、流入交通量は平日2,627~3,276台、休日1,726~2,174台であった。また、平日12.9~20.9%、休日3.2~9.0%であった。

表 4.9.1-1 自動車交通量調査結果(交差点)

区分	調査地点	流入交通量(12時間:7~19時)				ピーク時間流入交通量(1時間)				
		大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)	大型車 混入率	ピーク 時間帯	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)	大型車 混入率
平日	No.1(浜町交差点)	8,831	20,639	29,470	30.0%	17時台	339	2,288	2,627	12.9%
	No.2(鋼管通り交差点)	9,969	22,649	32,618	30.6%	6時台	684	2,592	3,276	20.9%
	No.3(浜川崎駅入口交差点)	5,974	21,989	27,963	21.4%	6時台	414	2,243	2,657	15.6%
休日	No.1(浜町交差点)	2,172	15,840	18,012	12.1%	15時台	149	1,577	1,726	8.6%
	No.2(鋼管通り交差点)	2,184	19,460	21,644	10.1%	16時台	196	1,978	2,174	9.0%
	No.3(浜川崎駅入口交差点)	827	16,872	17,699	4.7%	15時台	57	1,732	1,789	3.2%

ii 滞留長、渋滞長、車頭時間、信号現示の状況

自動車滞留長の現地調査結果は、表 4.9.1-2 に示すとおりである

最長の自動車滞留長は、平日では浜町交差点において流入部B（東）の左折・直進車線に滞留した16時台の620mであり、休日では鋼管通り交差点において流入部B（東）の直進車線へ滞留した18時台の240mであった。

自動車渋滞長の現地調査結果は、表 4.9.1-5 に示すとおりである。

最長の自動車渋滞長は、平日では浜町交差点において流入部B（東）の左折・直進車線に滞留した16時台の500mであり、休日では鋼管通り交差点において流入部B（東）の直進車線に滞留した17時台の60m、流入部B（東）の右折車線に滞留した14時台の60mであった。

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

各交差点の信号サイクル長は、表 4.9.1-4 に示すとおりである。

表 4.9.1-2(1) 自動車滞留長調査結果

調査地点	流入部	車線	方向	平日		休日	
				時間帯	最大滞留長	時間帯	最大滞留長
No. 1 浜町交差点	A (西)	①	左直	7時台 他1時間帯	150	16時台	80
		②	直	8時台	480	16時台	130
		③	直	9時台	140	12時台 他1時間帯	70
		④	右	7時台	320	10時台	30
	B (東)	①	左直	16時台	620	14時台	40
		②	直	16時台	270	14時台	80
		③	直	14時台	210	14時台	100
		④	右	12時台 他1時間帯	40	9時台 他7時間帯	10
	C (北)	①	左	9時台 他1時間帯	50	8時台	40
		②	直	7時台	270	7時台	40
		③	直	7時台	330	9時台	50
		④	右	16時台	60	13時台	60
	D (南)	①	左直	14時台	160	12時台 他3時間帯	40
		②	直	14時台	110	17時台	40
		③	右	13時台	150	9時台	60

注：網掛け部は最大滞留長を示す。

表 4.9.1-2(2) 自動車滞留長調査結果

調査地点	流入部	車線	方向	平日		休日	
				時間帯	最大滞留長	時間帯	最大滞留長
No. 2 鋼管通り 交差点	A (西)	①	左直	8時台	250	12時台	140
		②	直	7時台	320	12時台	150
		③	直右	7時台	230	16時台	110
	B (東)	①	左直	11時台 他4時間帯	500	14時台	200
		②	直	11時台 他4時間帯	500	18時台	240
		③	右	14時台	300	14時台	180
		④	右	14時台	300	12時台	70
	C (北東)	①	左	7時台	100	12時台	90
		②	左直	7時台	180	6時台	90
		③	右	16時台 他1時間帯	100	7時台 他1時間帯	50
	D (南)	①	左直右	17時台	50	7時台 他8時間帯	20
	E (北)	①	左直	11時台	120	12時台 他2時間帯	30
		②	右	17時台	140	11時台 他3時間帯	50
	F (南)	①	左直右	7時台	40	11時台 他2時間帯	30

注：網掛け部は最大滞留長を示す。

表 4.9.1-2(3) 自動車滞留長調査結果

調査地点	流入部	車線	方向	平日		休日	
				時間帯	最大滞留長	時間帯	最大滞留長
No. 3 浜川崎駅 入口 交差点	A (西)	①	直	7時台	200	13時台	80
		②	直	7時台	220	7時台 他2時間帯	60
		③	直	21時台	220	7時台	50
		④	右	7時台	160	6時台	40
	B (東)	①	左直	15時台 他1時間帯	120	14時台 他1時間帯	120
		②	直	18時台	140	10時台	180
		③	右	16時台 他1時間帯	40	14時台	60
D (南)	①	左直右	17時台	140	11時台 他3時間帯	30	

注：網掛け部は最大滞留長を示す。

表 4.9.1-3 交差点の車頭時間および飽和交通流率

調査地点	平日	
	車頭時間	飽和交通流率
No.1 (浜町交差点)	2.22~2.84 秒	1,266~1,624 台/時
No.2 (鋼管通り交差点)	2.17~2.58 秒	1,395~1,659 台/時
No.3 (浜川崎駅入口交差点)	1.92~3.20 秒	1,125~1,875 台/時

表 4.9.1-4 交差点の信号サイクル長

調査地点	サイクル長	
	平日	休日
No.1 (浜町交差点)	120~187 秒	115~154 秒
No.2 (鋼管通り交差点)	120~140 秒	120~140 秒
No.3 (浜川崎駅入口交差点)	110~161 秒	105~120 秒

表 4.9.1-5(1) 自動車渋滞長調査結果

調査地点	流入部	車線	方向	平日		休日	
				時間帯	最大渋滞長	時間帯	最大渋滞長
No.1 浜町交差点	A (西)	①	左直	-	-	-	-
		②	直	8時台	180	-	-
		③	直	-	-	-	-
		④	右	7時台	230	-	-
	B (東)	①	左直	16時台	500	-	-
		②	直	16時台	150	-	-
		③	直	14時台	10	-	-
		④	右	-	-	-	-
	C (北)	①	左	-	-	-	-
		②	直	7時台	190	-	-
		③	直	7時台	280	-	-
		④	右	-	-	-	-
	D (南)	①	左直	14時台	100	-	-
		②	直	-	-	-	-
		③	右	14時台	20	-	-

注：1. 網掛け部は最大渋滞長を示す。

注：2. 「-」（ハイフン）は渋滞長が観測されなかったことを示す。

表 4.9.1-5(2) 自動車渋滞長調査結果

調査地点	流入部	車線	方向	平日		休日	
				時間帯	最大渋滞長	時間帯	最大滞留長
No. 2 鋼管通り 交差点	A (西)	①	左直	7時台 他1時間帯	60	16時台	10
		②	直	7時台	50	—	—
		③	直右	—	—	—	—
	B (東)	①	左直	17時台	300	—	—
		②	直	17時台	300	17時台	60
		③	右	14時台	120	14時台	60
		④	右	14時台	120	12時台	10
	C (北東)	①	左	—	—	—	—
		②	左直	7時台	20	—	—
		③	右	17時台	80	—	—
	D (南)	①	左直右	—	—	—	—
	E (北)	①	左直	6時台 他2時間帯	20	—	—
		②	右	17時台	80	11時台	20
F (南)	①	左直右	—	—	—	—	

注：1. 網掛け部は最大渋滞長を示す。

注：2. 「-」（ハイフン）は渋滞長が観測されなかったことを示す。

表 4.9.1-5(3) 自動車渋滞長調査結果

調査地点	流入部	車線	方向	平日		休日	
				時間帯	最大渋滞長	時間帯	最大滞留長
No. 3 浜川崎駅 入口 交差点	A (西)	①	直	—	—	—	—
		②	直	—	—	—	—
		③	直	—	—	—	—
		④	右	7時台	40	—	—
	B (東)	①	左直	—	—	—	—
		②	直	—	—	—	—
		③	右	—	—	—	—
	D (南)	①	左直右	—	—	—	—

注：1. 網掛け部は最大渋滞長を示す。

注：2. 「-」（ハイフン）は渋滞長が観測されなかったことを示す。

(c) 交通安全の状況（交通安全対策の状況、交通事故の発生状況）

ア. 交通安全対策の状況

工事用車両及び施設関連車両の入庫・出庫ルートであり車両が分散されるまでのルートである計画地北側の主要地方道 6 号東京大師横浜線、計画地東側の一般県道 101 号扇町川崎停車場線、計画地北西側の市道南幸町渡田線及び計画地西側の市道鋼管通 66 号線における交通安全施設の設置状況は、図 4.9.1-3 に示すとおりである。

一般県道 101 号扇町川崎停車場線、主要地方道 6 号東京大師横浜線、市道南幸町渡田線は全区間でマウントアップが整備されており、主要地方道 6 号東京大師横浜線の大部分ではマウントアップに加えてガードレールが設置されている。

市道鋼管通 66 号線は一部ガードレールの設置があるもののマウントアップ等の歩車分離の安全対策は施されていない。

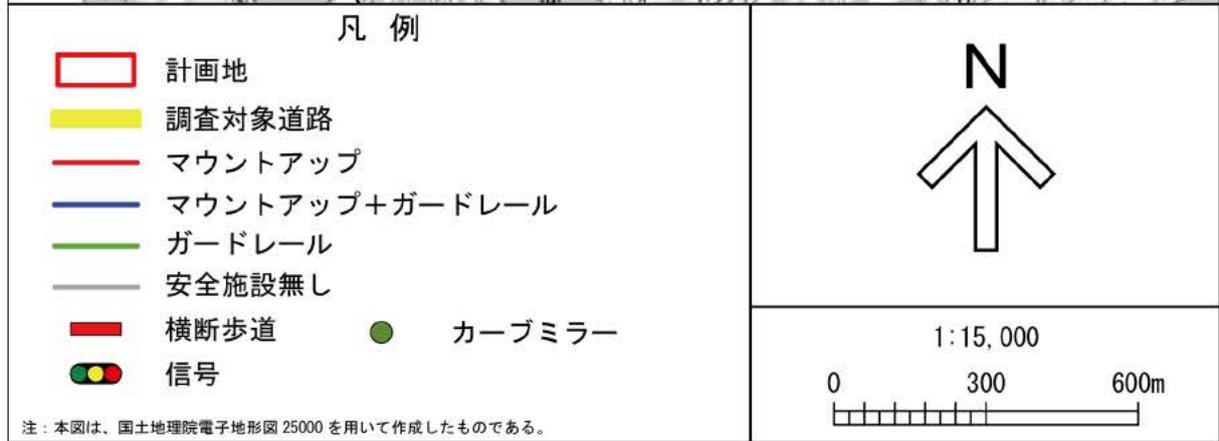


図 4.9.1-3 交通安全施設設置状況

(2) 予測・評価

工事用車両及び施設関連車両の走行に伴う周辺地域の道路への影響を把握するため、以下に示す項目について予測した。また、交通量の算出については、図 4.9.1-4 に示すとおりである。

<工事中>

- ・工事用車両の走行に伴う交通安全への影響
- ・工事用車両の走行に伴う交通混雑（交差点需要率、交通混雑度）への影響

<供用時>

- ・施設関連車両の走行に伴う交通安全への影響
- ・施設関連車両の走行に伴う交通混雑（交差点需要率、交通混雑度）への影響

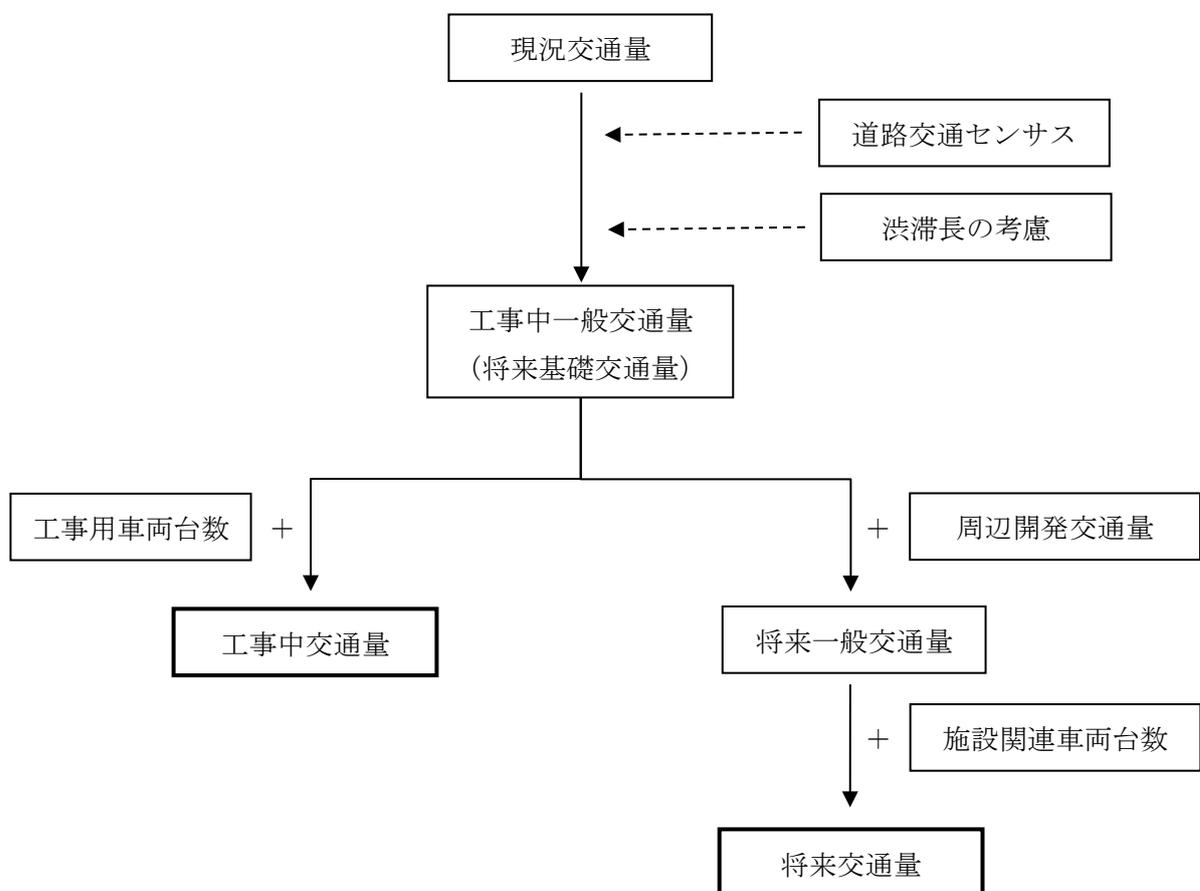


図 4.9.1-4 交通量算出フロー図

ア 工事用車両の走行に伴う交通安全・交通混雑（交差点需要率、交通混雑度）への影響

① 予測

a. 予測結果

(a) 交通安全

工事用車両（大型車）の主要な入庫・出庫ルートである一般県道 101 号扇町川崎停車場線、主要地方道 6 号東京大師横浜線は全区間でマウントアップが整備されており、主要地方道 6 号東京大師横浜線の大部分ではマウントアップに加えてガードレールが設置されている。

工事用車両（大型車）の主要な入庫・出庫ルートは、大島小学校の通学路と一部重複する箇所があるが、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。

工事用車両（小型車）のみの入庫ルートである市道鋼管通 66 号線は一部ガードレールの設置があるもののマウントアップ等の歩車分離の安全対策は施されていないが、通行する車両は小型車のみであり、通行の際には歩行者の安全に十分留意するよう注意喚起を行う。

また一般県道 101 号扇町川崎停車場線、主要地方道 6 号東京大師横浜線、市道鋼管通 66 号線に設置される工事用車両出入口には、適宜交通整理員を配置し、工事用車両の出入りの際には歩行者等の安全を確保する。

したがって、工事用車両の主要な入庫・出庫ルートの大部分はマウントアップ等の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、市道鋼管通 66 号線のように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から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) 工事用車両の走行に伴う交通混雑

(7) 交差点需要率

工事用車両の走行に伴う予測地点の交差点需要率は、表 4.9.1-6 に示すとおりである。

予測地点における工事中の交差点需要率は 0.480～0.601 であり、「需要率の上限値」（表 4.9.1-7 参照）を下回ると予測する。

表 4.9.1-6 予測地点の交差点需要率

区分	予測地点	ピーク 時間帯	工事中 一般交通量	工事中 交通量	工事中一般交通量と 工事中交通量の差	需要率の 上限値
			①	②	②-①	
平日	No.1 浜町	14時台	0.530	0.570	0.040	0.905
	No.2 鋼管通り	6時台	0.596	0.601	0.005	0.843
	No.3 浜川崎駅入口	6時台	0.473	0.480	0.007	0.897

【需要率の上限値について】

予測地点の交差点は多現示交差点であり需要率の上限値は下記の式より算出される。
算出した各予測地点の需要率の上限値を表 4.9.1-12 に示す。

$$\text{需要率の上限値} : (C - L) / C$$

ここに、C：サイクル長（秒）

L：1 サイクル当たりの損失時間（秒）

表 4.9.1-7 需要率の上限値

区分	予測地点	ピーク 時間帯	予測時期	需要率の 上限値	C、L 値
平日	No.1 浜町	14時台	工事中	0.905	C=148、L=14
	No.2 鋼管通り	6時台		0.843	C=140、L=22
	No.3 浜川崎駅入口	6時台		0.897	C=146、L=15

(イ) 交通混雑度（交通容量比）

工事中における予測地点の車線別交通混雑度は、表 4.9.1-8 に示すとおりである。各交差点（本事業による車両が走行する車線）における工事中の混雑度は 0.042～0.891 であり、全ての車線で「円滑な交通処理が可能と判断される混雑度 1.0」を下回ると予測する。

表 4.9.1-8(1) No.1(浜町交差点)予測地点の車線別交通混雑度

区分	予測地点	車線 (流入部)		工事中 一般交通量	工事中 交通量	工事中一般交通量と 工事中交通量の差
				①	②	②-①
平日	No.1 浜町	A(西)	左折・直進	0.491	0.491	0.000
			直進			
			右折	0.289	0.289	0.000
		B(東)	左折・直進	0.506	0.506	0.000
			直進			
			右折	0.100	0.100	0.000
		C(北)	左折	0.107	0.107	0.000
			直進	0.188	0.188	0.000
			右折	0.110	0.114	0.004
		D(南)	左折・直進	0.541	0.630	0.089
			直進			
			右折	0.420	0.501	0.081

注：1. 数値は本事業による車両が、14時台を走行した場合の結果である。

注：2. 網掛けの車線は当該車両が走行しない車線を示す。

表 4.9.1-8(2) No.2(鋼管通り交差点)の車線別交通混雑度

区分	予測地点	車線 (流入部)		工事中 一般交通量	工事中 交通量	工事中一般交通量と 工事中交通量の差
				①	②	②-①
平日	No.2 鋼管通り	A(西)	左折・直進	0.841	0.854	0.013
			直進			
			直進・右折			
		B(東)	左折・直進	0.711	0.711	0.000
			直進			
			右折	0.208	0.208	0.000
		C(北西)	左折	0.711	0.711	0.000
			左折・直進			
		D(南東)	右折	0.195	0.195	0.000
			全	0.042	0.042	0.000
		E(北東)	左折・直進	0.578	0.578	0.000
			右折	0.464	0.464	0.000
		F(南西)	全	0.112	0.112	0.000

注：1. 数値は本事業による車両が、6時台を走行した場合の結果である。

注：2. 網掛けの車線は当該車両が走行しない車線を示す。

表 4.9.1-8(3) No.3(浜川崎駅入口交差点)の車線別交通混雑度

区分	予測地点	車線 (流入部)		工事中 一般交通量	工事中 交通量	工事中一般交通量と 工事中交通量の差
				①	②	②-①
平日	No.3 浜川崎駅入口	A(西)	直進	0.582	0.591	0.009
			直進			
			直進			
			右折	0.874	0.891	0.017
		B(東)	左折・直進	0.380	0.380	0.000
			直進			
			直進			
		D(南)	全	0.131	0.131	0.000

注：1. 数値は本事業による車両が、6時台を走行した場合の結果である。

注：2. 網掛けの車線は当該車両が走行しない車線を示す。

② 評価

a. 交通安全

工事用車両（大型車）の主要な入庫・出庫ルートである一般県道 101 号扇町川崎停車場線、主要地方道 6 号東京大師横浜線は全区間でマウントアップが整備されており、主要地方道 6 号東京大師横浜線の大部分ではマウントアップに加えてガードレールが設置されている。

工事用車両（大型車）の主要な入庫・出庫ルートは、大島小学校の通学路と一部重複する箇所があるが、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。

工事用車両（小型車）のみの入庫ルートである市道鋼管通 66 号線は一部ガードレールの設置があるもののマウントアップ等の歩車分離の安全対策は施されていないが、通行する車両は小型車のみであり、通行の際には歩行者の安全に十分留意するよう注意喚起を行う。

また一般県道 101 号扇町川崎停車場線、主要地方道 6 号東京大師横浜線、市道鋼管通 66 号線に設置される工事用車両出入口には、適宜交通整理員を配置し、工事用車両の出入りの際には歩行者等の安全を確保する。

したがって工事用車両の主要な入庫・出庫ルートは、マウントアップ等による歩車分離の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、市道鋼管通 66 号線のように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から歩行者等への交通安全の配慮が必要であると予測する。以上のことから、計画地周辺の生活環境の保全に支障はないものと評価する。

b. 交通混雑

工事中の交差点需要率は 0.480～0.601 であり、いずれの地点も「需要率の上限値」を下回ると予測した。また、本事業による工事用車両が走行する車線における工事中の混雑度は 0.042～0.891 であり、全ての車線で「円滑な交通処理が可能と判断される混雑度 1.0」を下回ると予測する。

本事業においては、工事中は周辺の混雑状況を確認し、工事に支障のない範囲で適宜、運搬時間帯を調整するなどの環境保全のための措置を講じる。

以上のことから、計画地周辺の生活環境の保全に支障はないものと評価する。

イ 施設関連車両の走行に伴う交通安全・交通混雑（交差点需要率、交通混雑度）への影響

① 予 測

a. 予測結果

(a) 交通安全

施設関連車両の主要な入庫・出庫ルートである一般県道 101 号扇町川崎停車場線、主要地方道 6 号東京大師横浜線、市道南幸町渡田線は全区間でマウントアップが整備されており、主要地方道 6 号東京大師横浜線の大部分ではマウントアップに加えてガードレールが設置されている。市道鋼管通 66 号線は一部ガードレールの設置があるもののマウントアップ等の歩車分離の安全対策は施されていないが、通行する施設関連車両は小型車のみであり、従業員に対しては通行の際には歩行者の安全に十分留意するよう注意喚起を行う。

施設関連車両の主要な入庫・出庫ルートは、大島小学校及び渡田小学校の通学路と一部重複または横断する箇所があるが、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、JFE が行う基盤整備事業で開発区域内に南北道路及び東西道路が整備される予定であり、その道路に対しマウントアップされた歩道が整備予定である。

したがって、施設関連車両の主要な入庫・出庫ルートの大部分はマウントアップ等の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、市道鋼管通 66 号線のように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から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) 施設関連車両の走行に伴う交通混雑

(7) 交差点需要率

施設関連車両の走行に伴う予測地点の交差点需要率は、表 4.9.1-9 に示すとおりである。

予測地点における供用時の交差点需要率は 0.494~0.739 であり、「需要率の上限値」(表 4.9.1-10 参照) を下回ると予測する。

表 4.9.1-9 予測地点の交差点需要率

区分	予測地点	ピーク 時間帯	将来 一般交通量	将来 交通量	将来一般交通量と 将来交通量の差	需要率の 上限値
			①	②	②-①	
平日	No.1 浜町	14時台	0.730	0.739	0.009	0.905
	No.2 鋼管通り	6時台	0.604	0.608	0.004	0.843
	No.3 浜川崎駅入口	6時台	0.480	0.494	0.014	0.897

【需要率の上限値について】

予測地点の交差点は多現示交差点であり需要率の上限値は下記の式より算出される。算出した各予測地点の需要率の上限値を表 4.9.1-10 に示す。

$$\text{需要率の上限値} : (C - L) / C$$

ここに、C : サイクル長 (秒)

L : 1 サイクル当たりの損失時間 (秒)

表 4.9.1-10 需要率の上限値

区分	予測地点	ピーク 時間帯	予測時期	需要率の 上限値	C、L 値
平日	No.1 浜町	14時台	供用時	0.905	C=148、L=14
	No.2 鋼管通り	6時台		0.843	C=140、L=22
	No.3 浜川崎駅入口	6時台		0.897	C=146、L=15

(4) 交通混雑度 (交通容量比)

供用時における予測地点の車線別交通混雑度は、表 4.9.1-11 に示すとおりである。各交差点(本事業による車両が走行する車線)における供用時の混雑度は、0.069~0.927 であり、全ての車線で「円滑な交通処理が可能と判断される混雑度 1.0」を下回ると予測する。

4.9.1-11(1) No.1(浜町交差点)の車線別交通混雑度

区分	予測地点	車線(流入部)		将来 一般交通量	将来 交通量	将来一般交通量と 将来交通量の差
				①	②	②-①
平日	No.1 浜町	A(西)	左折・直進	0.491	0.491	0.000
			直進			
			右折	0.405	0.407	0.002
		B(東)	左折・直進	0.567	0.572	0.005
			直進			
			右折	0.100	0.100	0.000
		C(北)	左折	0.107	0.107	0.000
			直進	0.204	0.204	0.000
			右折	0.112	0.126	0.013
		D(南)	左折・直進	0.707	0.715	0.008
			直進			
			右折	0.797	0.822	0.025

注：1. 数値は本事業による車両が、14時台を走行した場合の結果である。

注：2. 網掛けの車線は当該車両が走行しない車線を示す。

表 4.9.1-11(2) No.2(鋼管通り交差点)の車線別交通混雑度

区分	予測地点	車線(流入部)		将来 一般交通量	将来 交通量	将来一般交通量と 将来交通量の差
				①	②	②-①
平日	No.2 鋼管通り	A(西)	左折・直進	0.860	0.860	0.000
			直進			
			直進・右折			
		B(東)	左折・直進	0.728	0.728	0.000
			直進			
			右折	0.208	0.208	0.000
		C(北西)	左折	0.711	0.729	0.018
			左折・直進			
			右折	0.195	0.201	0.006
		D(南東)	全	0.042	0.069	0.027
		E(北東)	左折・直進	0.578	0.578	0.000
			右折	0.464	0.464	0.000
		F(南西)	全	0.112	0.112	0.000

注：1. 数値は本事業による車両が、6時台を走行した場合の結果である。

注：2. 網掛けの車線は当該車両が走行しない車線を示す。

表 4.9.1-11(3) No.3(浜川崎駅入口交差点)の車線別交通混雑度

区分	予測地点	車線(流入部)		将来 一般交通量	将来 交通量	将来一般交通量と 将来交通量の差
				①	②	②-①
平日	No.3 浜川崎駅入口	A(西)	直進	0.594	0.594	0.000
			直進			
			直進			
			右折	0.874	0.927	0.053
		B(東)	左折・直進	0.388	0.388	0.000
			直進			
			直進			
D(南)	全	0.131	0.168	0.037		

注：1. 数値は本事業による車両が、6時台を走行した場合の結果である。

注：2. 網掛けの車線は当該車両が走行しない車線を示す。

② 評価

a. 交通安全

施設関連車両の主要な入庫・出庫ルートである一般県道 101 号扇町川崎停車場線、主要地方道 6 号東京大師横浜線、市道南幸町渡田線は全区間でマウントアップが整備されており、主要地方道 6 号東京大師横浜線の大部分ではマウントアップに加えてガードレールが設置されている。市道鋼管通 66 号線は一部ガードレールの設置があるもののマウントアップ等の歩車分離の安全対策は施されていないが、通行する施設関連車両は小型車のみであり、従業員に対しては通行の際には歩行者の安全に十分留意するよう注意喚起を行う。

施設関連車両の主要な入庫・出庫ルートは、大島小学校及び渡田小学校の通学路と一部重複または横断する箇所があるが、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、JFE が行う基盤整備事業で開発区域内に南北道路及び東西道路が整備される予定であり、その道路に対しマウントアップされた歩道が整備予定である。

したがって、施設関連車両の主要な入庫・出庫ルートの大部分はマウントアップ等の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、市道鋼管通 66 号線のように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から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、施設の従業員に対し、公共交通機関での通勤を呼びかけるほか、歩行者等の安全に十分留意するよう注意喚起を行う等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。

b. 交通混雑

供用時の各交差点の需要率は 0.494～0.739 であり、「需要率の上限値」を下回ると予測した。また、供用時の混雑度は 0.069～0.927 であり、全ての車線で「円滑な交通処理が可能と判断される混雑度 1.0」を下回ると予測した。

本事業においては、従業員等に対して、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、計画地周辺の生活環境の保全に支障はないものと評価する。