10　コミュニティ施設

10. 1　コミュニティ施設

１０　コミュニティ施設

１０．１　コミュニティ施設

計画地及びその周辺のコミュニティ施設の状況等を把握し、工事の実施及び再編整備に伴うコミュニティ施設への影響について、予測及び評価を行った。

（１）現況調査

ア　調査項目

計画地及びその周辺の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）コミュニティ施設の状況

（イ）土地利用の状況

（ウ）コミュニティ施設に係る計画等

（エ）関係法令等による基準等

イ　調査地域及び調査地点

（ア）コミュニティ施設の状況

ａ　集会施設

計画地及びその周辺とした。

ｂ　公園等

計画地及びその周辺とした。

（イ）土地利用の状況

計画地及びその周辺とした。

（ウ）コミュニティ施設に係る計画等

計画地周辺とした。

ウ　調査方法

（ア）コミュニティ施設の状況

ａ　集会施設

「中原区ガイドマップ」等の既存資料を収集・整理し、計画地及びその周辺の集会施設の位置、機能等を把握した。

ｂ　公園等

「川崎の公園」等の既存資料を収集・整理し、計画地及びその周辺の公園等の位置、機能、種類、面積及び利用状況等について把握した。

（イ）土地利用の状況

「土地利用現況図」等の既存資料を収集・整理し、計画地及びその周辺の土地利用の状況を把握した。

（ウ）コミュニティ施設に係る計画等

川崎市へのヒアリング等により、コミュニティ施設に係る計画等の状況を把握した。

（エ）関係法令等による基準等

以下に示す関係法令等の内容を整理した。

・「地域環境管理計画」に定められている地域別環境保全水準

エ　調査結果

（ア）コミュニティ施設の状況

a　集会施設

計画地及びその周辺の集会施設の利用状況は表 9.10.1-1 に、位置は図 9.10.1-1 に示すとおりである。

計画地内ではとどろきアリーナに、計画地外では会館とどろきに集会施設が存在している。

表 9.10.1-1　計画地及びその周辺の集会施設の利用状況

施設名称	所在地	施設概要	利用状況※		
			令和2年度	令和3年度	令和4年度
とどろきアリーナ	中原区等々力1丁目3番地	研修室2室 定員：各室60名 面積：143㎡ 使用用途：会議、研修会、社交ダンス等	1,237件	1,965件	1,654件
会館とどろき	中原区宮内4丁目1-2	大会議室 定員：120名 面積：227㎡ 使用用途：会議、懇親会、セミナー等 会議室 定員：20名 面積：50㎡ 使用用途：会議、講演会、サークル活動等	17,600人	26,247人	27,679人

※：とどろきアリーナの利用状況は「会議室研修室」の利用件数、会館とどろきの利用状況は「一般市民のコミュニティー施設及び会員、教育関係者の福利厚生活動の拠点として、会館とどろきの貸し出し」の利用者数である。

資料：「川崎市統計書　令和3年（2021年）版」（令和4年3月、川崎市）、
「川崎市統計書　令和4年（2022年）版」（令和5年3月、川崎市）、
「川崎市統計書　令和5年（2023年）版」（令和6年3月、川崎市）、
「会館とどろき 令和2年度～令和4年度 事業報告概要」（令和6年3月閲覧、一般財団法人川崎市立学校教職員互助会）

b　公園等

計画地及びその周辺における公園等の名称、所在地等は表 9.10.1-2 及び図 9.10.1-1 に示すとおりである。

計画地は等々力緑地であり、催し物広場、運動広場・多目的広場等の広場がある。また、児童遊園やふるさとの森には、遊具が設置されている。

計画地周辺には、計画地の西側約 110ｍに宮内３丁目公園、南東側約 150ｍに小杉陣屋町中公園がある。

表 9.10.1-2　計画地及びその周辺の公園等

番号	名称	所在地	種別	管理面積（㎡）
1	等々力緑地	等々力1－1	総合公園	435,914
2	多摩川緑地等々力地区	等々力地内	運動公園	22,449
3	多摩川緑地宮内地区	等々力、宮内地内	運動公園	20,227
4	多摩川緑地上丸子天神町地区	等々力、上丸子天神町地内	運動公園	120,014
5	宮内春日公園	宮内4丁目9－4	街区公園	280
6	宮内蔵前公園	宮内3丁目23	街区公園	337
7	宮内公園	宮内4丁目22－1	街区公園	766
8	宮内3丁目公園	宮内3丁目431－10	街区公園	344
9	宮内南公園	宮内2丁目2－4	街区公園	179
10	中神地公園	上小田中6丁目33－5	街区公園	1,376
11	上小田中公園	上小田中6丁目43－7	街区公園	1,274
12	上小田中つつじ公園	上小田中7丁目17－18	街区公園	284
13	こすぎ公園	小杉町2丁目295－3	街区公園	3,105
14	小杉御殿町公園	小杉御殿町2丁目120－4	街区公園	1,973
15	小杉陣屋町公園	小杉陣屋町1丁目33－4	街区公園	929
16	小杉陣屋町中公園	小杉陣屋町2丁目9－9	街区公園	885
17	今井上町緑道	今井上町地内	緑道	2,640
18	橘場公園	上小田中7丁目17－8	街区公園	548

資料：「川崎の公園（令和 5 年 3 月 31 日現在）」（令和 6 年 3 月閲覧、川崎市ホームページ）
注）表中の番号は、図 9.10.1-1 に対応する。

（イ）土地利用の状況

計画地及びその周辺の土地利用の状況は、「第 1 章 指定開発行為の概要 5 指定開発行為の内容 (2)施設配置及び土地利用計画」（p.29～32 参照）に示したとおりである。

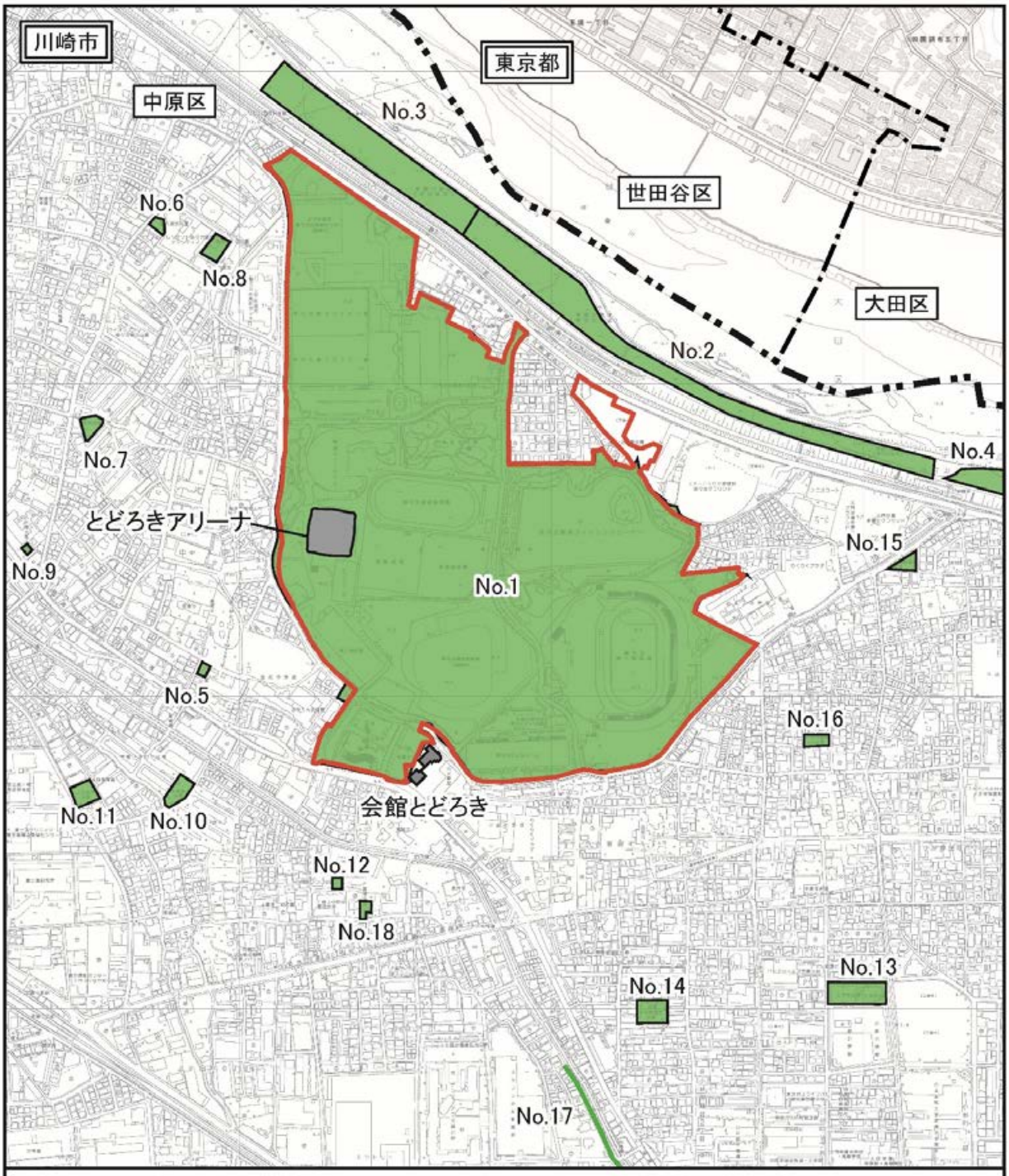
（ウ）コミュニティ施設に係る計画等

現時点において、計画地周辺にコミュニティ施設を整備する具体的な計画等はない。

（エ）関係法令等による基準等

a　地域環境管理計画（令和 3 年 3 月改定、川崎市）に定められている地域別環境保全水準

「地域環境管理計画」に定められている地域別環境保全水準は、「生活環境の保全に支障のないこと。」と定められている。



凡 例

計画地	公 園
都県界	緑 道
区 界	
集会施設	

資料：「川崎の公園（令和５年３月31日現在）」（令和６年３月閲覧、川崎市ホームページ）
「川崎市公園・緑地等位置図（令和5年度版）」（令和６年３月、川崎市建設緑政局）

図 9.10.1-1　集会施設位置、公園等位置図

0　100　200　300　400　500m

N

（２）環境保全目標

環境保全目標は、「地域環境管理計画」の地域別環境保全水準に基づき、「生活環境の保全に支障のないこと。」と設定した。

（３）予測・評価

予測・評価項目は、表 9.10.1-3 に示すとおりである。

表 9.10.1-3　予測・評価項目

区分	予測・評価項目
工事中	工事の実施に伴う集会施設及び公園等に及ぼす影響の程度
供用時	再編整備に伴う集会施設及び公園等に及ぼす影響の程度

ア　工事の実施に伴う集会施設及び公園等に及ぼす影響の程度

（ア）予測地域及び予測地点

計画地及びその周辺とした。

（イ）予測時期

工事中とした。

（ウ）予測方法

集会施設及び公園等の利用状況と施工計画から、工事の実施に伴い集会施設及び公園等に与える影響の程度を予測した。

（エ）予測結果

本事業の工事は、段階的に整備を進めていく計画であり、整備が完了した範囲から順次供用を開始していく計画である。

研修室がある既存のとどろきアリーナは解体する計画であるが、新たに建設するビジターセンター内に集会を行うことが可能な部屋を設ける計画であることから、工事の実施が集会施設に著しい影響を及ぼすことはないと予測する。

また、「ふるさとの森」、「21 世紀の森」、「四季園」、「釣池」の周辺等のまとまった緑地は、一部を改変するものの、可能な限り現位置で保全する計画である。催し物広場、運動広場・多目的広場等は、整備中の範囲は利用不可となる期間があるものの、完成した（新）催し物広場、（新）運動広場・多目的広場等は順次供用を開始する計画であるため、工事の実施が公園等の利用に著しい影響を及ぼすことはないと予測する。

（オ）環境保全のための措置

本事業では、以下の環境保全のための措置を講ずる計画である。

・コミュニティ施設の利用不可となる期間ができるだけ短くなるよう、工事工程等を検討・調整する。
・工事中は、コミュニティ施設に安全にアクセスできるよう、必要に応じて、仮設動線の確保や利用者に対する誘導を行う。

（カ）評価

本事業の工事は、段階的に整備を進めていく計画であり、整備が完了した範囲から順次供用を開始していく計画である。

研修室がある既存のとどろきアリーナは解体する計画であるが、新たに建設するビジターセンター内に集会を行うことが可能な部屋を設ける計画であることから、工事の実施が集会施設に著しい影響を及ぼすことはないと予測した。

また、「ふるさとの森」、「21 世紀の森」、「四季園」、「釣池」の周辺等のまとまった緑地は、一部を改変するものの、可能な限り現位置で保全する計画である。催し物広場、運動広場・多目的広場等は、整備中の範囲は利用不可となる期間があるものの、完成した（新）催し物広場、（新）運動広場・多目的広場等は順次供用を開始する計画であるため、工事の実施が公園等の利用に著しい影響を及ぼすことはないと予測した。

本事業の実施にあたっては、コミュニティ施設の利用不可となる期間ができるだけ短くなるよう、工事工程等を検討・調整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、本事業の工事の実施により、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と評価する。

イ　再編整備に伴う集会施設及び公園等に及ぼす影響の程度

（ア）予測地域及び予測地点

計画地及びその周辺とした。

（イ）予測時期

工事完了後の定常状態となった時期とした。

（ウ）予測方法

現況の集会施設及び公園等の利用状況と事業計画を対比することにより、再編整備に伴い集会施設及び公園等に与える影響の程度を予測した。

（エ）予測結果

研修室がある既存のとどろきアリーナは解体する計画であるが、新たに建設するビジターセンター内に集会を行うことが可能な部屋を設ける計画であることから、再編整備が集会施設に著しい影響を及ぼすことはないと予測する。

本事業では、「ふるさとの森」、「21 世紀の森」、「四季園」、「釣池」の周辺等のまとまった緑地は、一部を改変するものの、可能な限り現位置で保全する計画である。また、新たに樹林系緑地、芝生等の地被植物を中心とした広場系緑地を整備する計画である。広場等は、現況の機能をできる限り残しつつ、等々力緑地全体の利用を考慮して再配置する計画である。さらに、草地広場、芝生広場、インクルーシブパーク、ストリートスポーツ広場等を新設し、公園としての新たな魅力の創出を図っていく計画である。

以上のことから、再編整備が公園等の利用に著しい影響を及ぼすことはないと予測する。

（オ）環境保全のための措置

本事業では、以下の環境保全のための措置を講ずる計画である。

・既存のコミュニティ施設としての機能をできる限り維持する。
・ビジターセンター内に集会を行うことが可能な部屋を設ける。
・地元自治会や地域市民等による活動に利用可能な花壇を設置する。
・市民にとって安らぎと憩いの場として機能する広場を整備する。
・障がいの有無に関わらず、誰もが利用しやすい施設とするため、アクセス等に配慮するとともに、インクルーシブパークを設置する。
・施設の整備にあたっては、誰もが不自由なく安全に利用できるユニバーサルデザインに基づく計画を基本とする。
・広場や園路沿いに四阿やパーゴラ、ベンチ等を適宜設置する。

（カ）評価

研修室がある既存のとどろきアリーナは解体する計画であるが、新たに建設するビジターセンター内に集会を行うことが可能な部屋を設ける計画であることから、再編整備が集会施設に著しい影響を及ぼすことはないと予測した。

本事業では、「ふるさとの森」、「21 世紀の森」、「四季園」、「釣池」の周辺等のまとまった緑地は、一部を改変するものの、可能な限り現位置で保全する計画である。また、新たに樹林系緑地、芝生等の地被植物を中心とした広場系緑地を整備する計画である。広場等は、現況の機能をできる限り残しつつ、等々力緑地全体の利用を考慮して再配置する計画である。さらに、草地広場、芝生広場、インクルーシブパーク、ストリートスポーツ広場等を新設し、公園としての新たな魅力の創出を図っていく計画であることから、再編整備が公園等の利用に著しい影響を及ぼすことはないと予測した。

本事業の実施にあたっては、既存のコミュニティ施設としての機能をできる限り維持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、本事業の実施により、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と評価する。

11　地域交通

11.1　地域交通

（交通安全、交通混雑）

１１　地域交通

１１．１　地域交通（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により変化する交通安全及び交通混雑に及ぼす影響、大規模集客イベント時※における歩行者の往来による影響について予測及び評価した。

（１）現況調査

ア　調査項目

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地域交通に及ぼす影響、大規模集客イベント時における歩行者の往来による影響について予測及び評価を行うための基礎資料を得ることを目的として、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（自動車交通量及び歩行者交通量等の状況）
（ウ）道路の状況（主要交差部における交通処理状況）
（エ）道路の状況（道路及び交通規制の状況）
（オ）交通安全の状況
（カ）土地利用の状況
（キ）道路等に係る計画等
（ク）関係法令等による基準等

イ　調査地域及び調査地点

（ア）日常生活圏等の状況

計画地周辺とした。

（イ）道路の状況（自動車交通量及び歩行者交通量等の状況）

a　自動車交通量の状況

自動車交通量の調査地点は、図 9.11.1-1 及び図 9.11.1-3(1)～(5)に示す工事用車両及び施設関連車両の走行ルート上の主要な 10 交差点とした。

b　歩行者交通量等の状況

歩行者交通量等の調査地域は、計画地から計画地周辺の最寄り駅までの範囲とし、調査地点は図 9.11.1-2 に示す 2 地点とした。

（ウ）道路の状況（主要交差部における交通処理状況）

図 9.11.1-3(1)～(5)に示す 10 交差点とした。

（エ）道路の状況（道路及び交通規制の状況）

図 9.11.1-3(1)～(5)に示す 10 交差点付近とした。

※ 大規模集客イベントは、現等々力陸上競技場及び本事業の計画建物である球技専用スタジアムにおいて開催されるＪリーグの試合等の集客イベントを指す。

（オ）交通安全の状況

計画地周辺の主な工事用車両及び施設関連車両の走行ルートとした。

（カ）土地利用の状況

計画地周辺とした。

（キ）道路等に係る計画等

計画地周辺とした。

ウ　調査期間・時間帯

（ア）日常生活圏等の状況

令和 5 年 4 月 18 日（火）

（イ）道路の状況（自動車交通量の状況及び歩行者交通量等の状況）

a　自動車交通量の状況

平日：令和 4 年 12 月 6 日（火）7 時～22 時（15 時間調査）

休日：令和 4 年 11 月 27 日（日）7 時～22 時（15 時間調査）

b　歩行者交通量等の状況

歩行者交通量等の調査時期は、休日（大規模集客イベント無し）及び大規模集客イベント時とした。大規模集客イベント時は、等々力陸上競技場においてＪリーグの試合が開催される日とした。調査時間帯は、試合開催時間帯の前後を含む時間帯とした※。

休日（大規模集客イベント無し）：

調査地点 W1：令和 4 年 11 月 27 日（日）11 時～22 時（11 時間調査）

調査地点 W2：令和 6 年 4 月 14 日（日）11 時～20 時（9 時間調査）

大規模集客イベント時※：

調査地点 W1：令和 5 年 3 月 18 日（土）11 時～22 時（11 時間調査）

調査地点 W2：令和 6 年 4 月 7 日（日）11 時～20 時（9 時間調査）

※ Ｊリーグ試合開始時間帯は、令和 5 年 3 月 18 日（土）は 16 時、令和 6 年 4 月 7 日（日）は 15 時である。調査時間帯の設定に当たっては、それぞれ試合開始前の屋台出店等の時間帯、同日に開催していたブレイブサンダースの試合開催時間帯を考慮した。

（ウ）道路の状況（主要交差部における交通処理状況）

a　渋滞長及び滞留長の状況

平日：令和 4 年 12 月 6 日（火）、令和 6 年 7 月 11 日（木）

休日：令和 4 年 11 月 27 日（日）、令和 6 年 7 月 15 日（月・祝）

b　車頭間隔の状況

令和 5 年 12 月 20 日（水）、12 月 21 日（木）、令和 6 年 1 月 17 日（水）

c　信号現示の状況

平日：令和 4 年 12 月 6 日（火）、休日：令和 4 年 11 月 27 日（日）

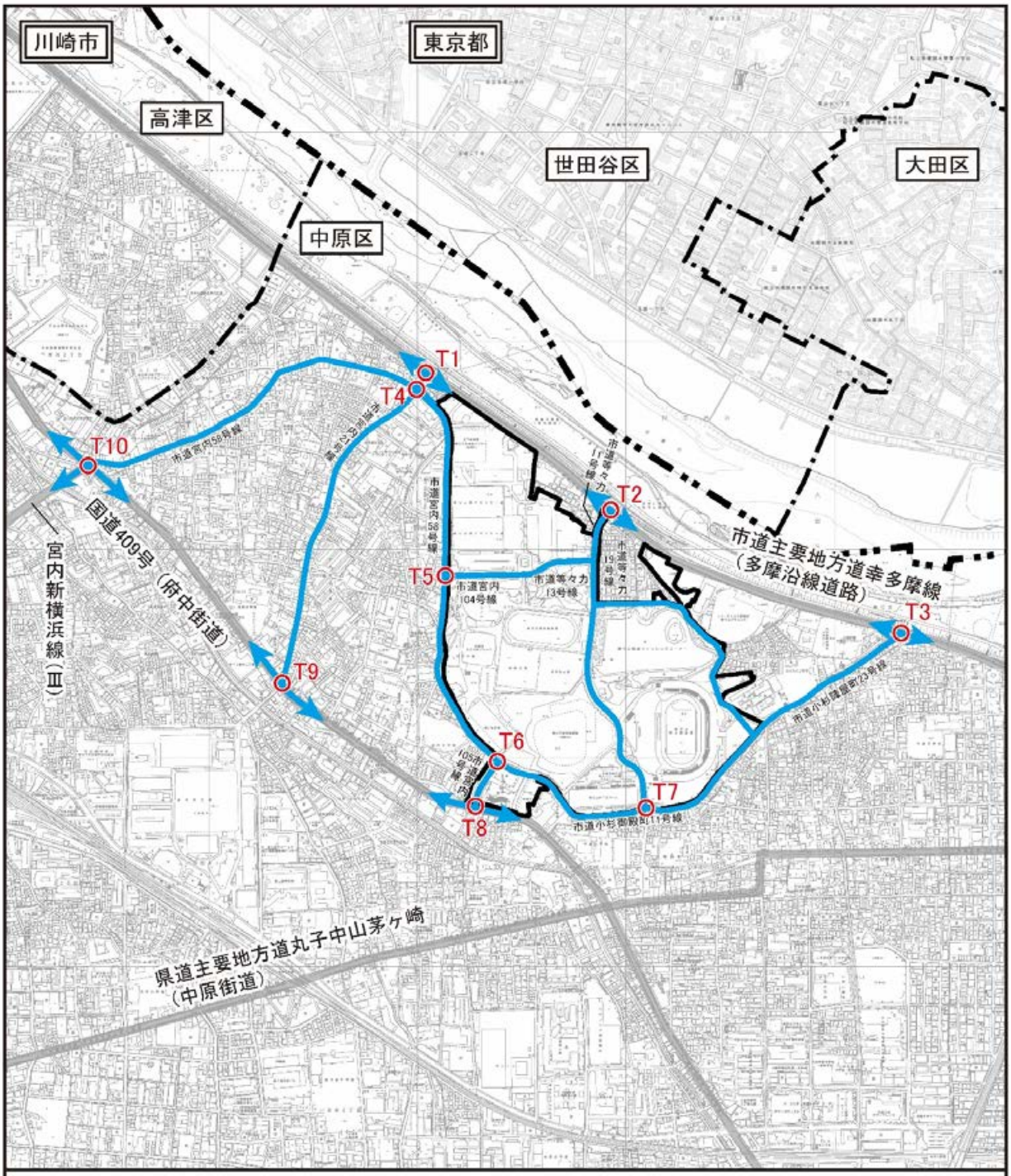
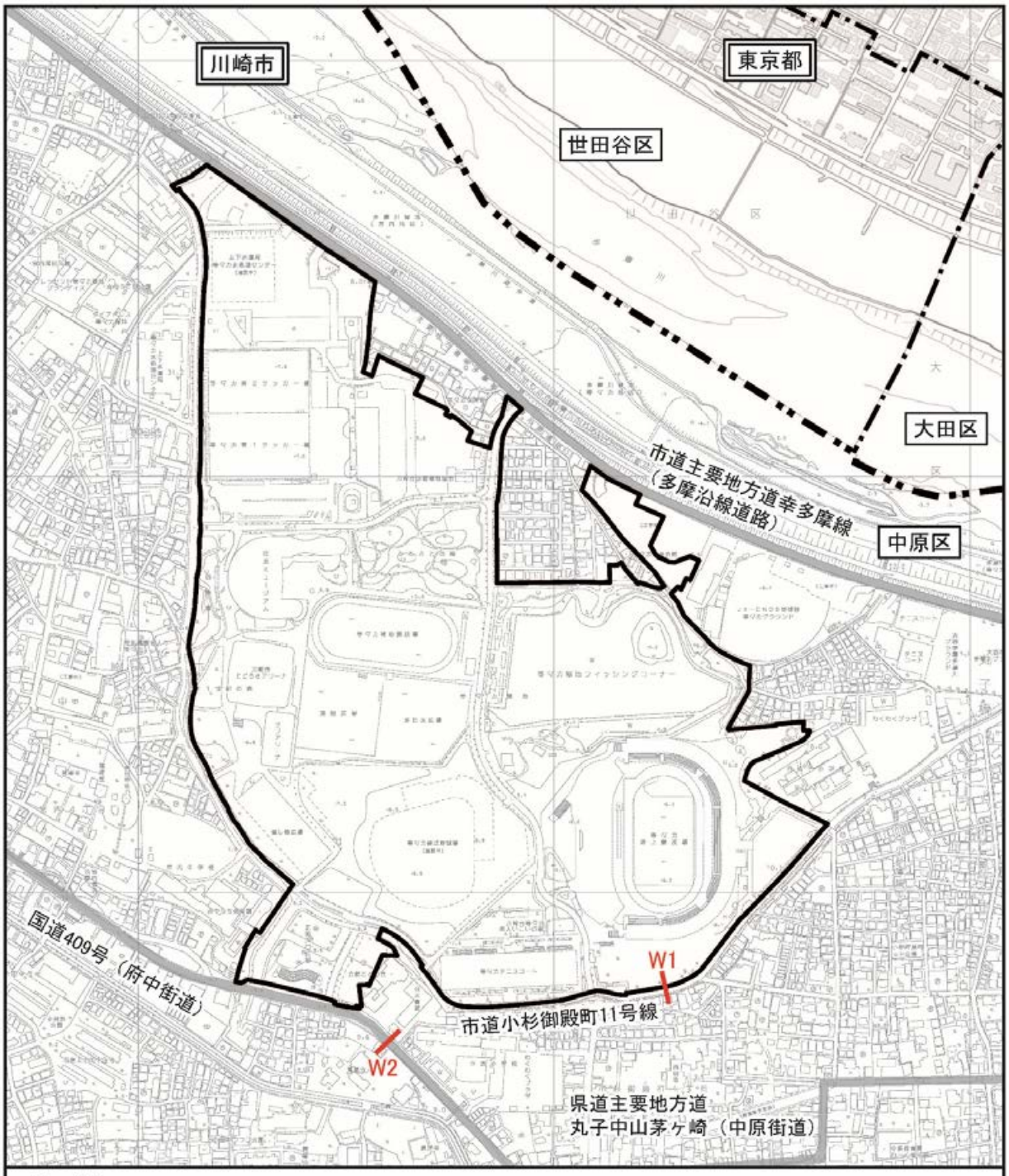


図 9.11.1-1　自動車交通量調査地点位置図



凡 例

- 計画地
- 都県界
- 区　界
- 幹線道路
- 歩行者等交通量調査地点
  - W1：新丸子駅・武蔵小杉駅方面 市道小杉御殿町11号線
  - W2：武蔵中原駅方面 国道409号（府中街道）

図 9.11.1-2　歩行者等交通量調査地点位置図

0　100　200　300m

N

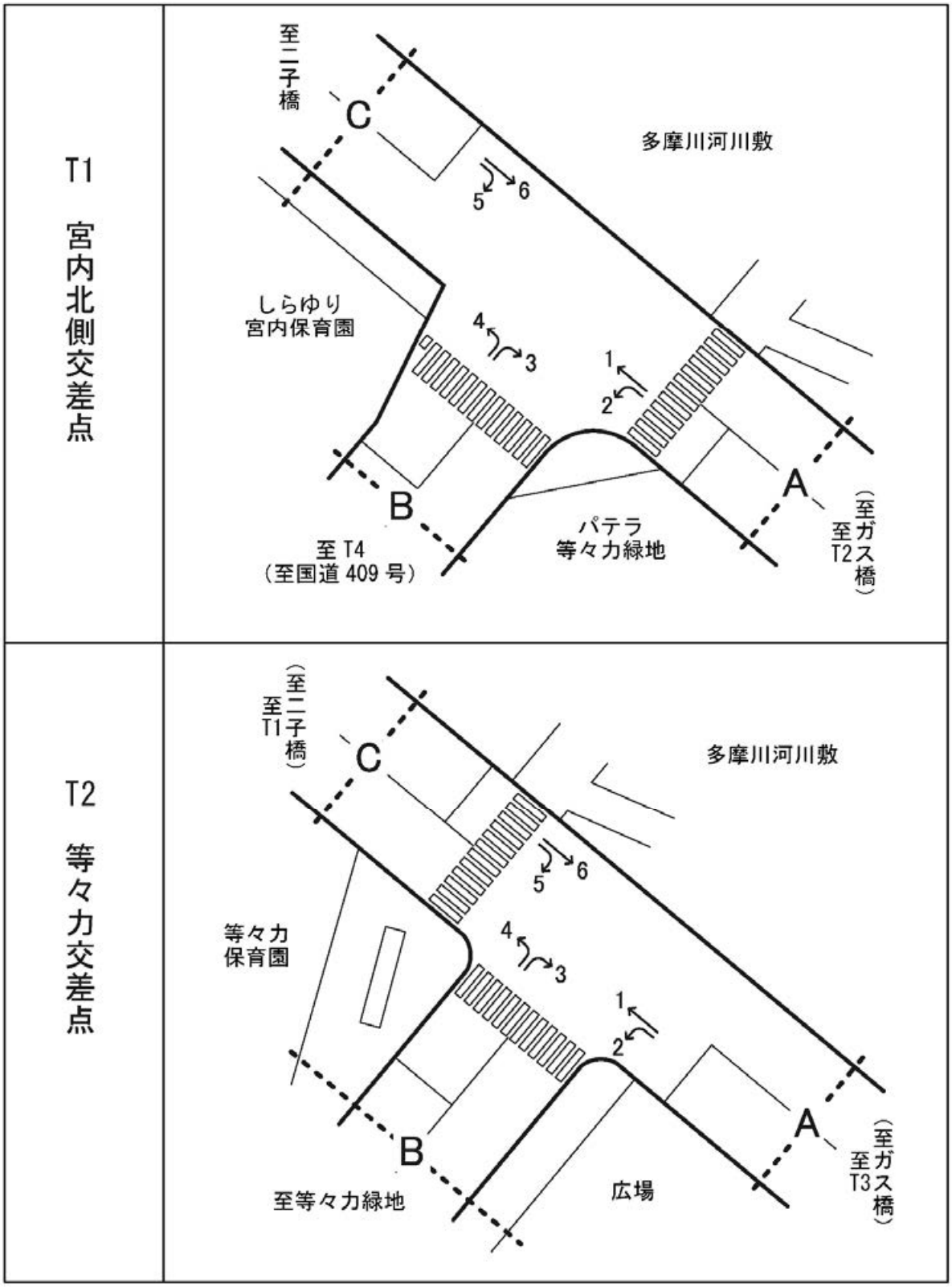


図 9.11.1-3(1)　自動車交通量調査地点状況図（T1～T2）

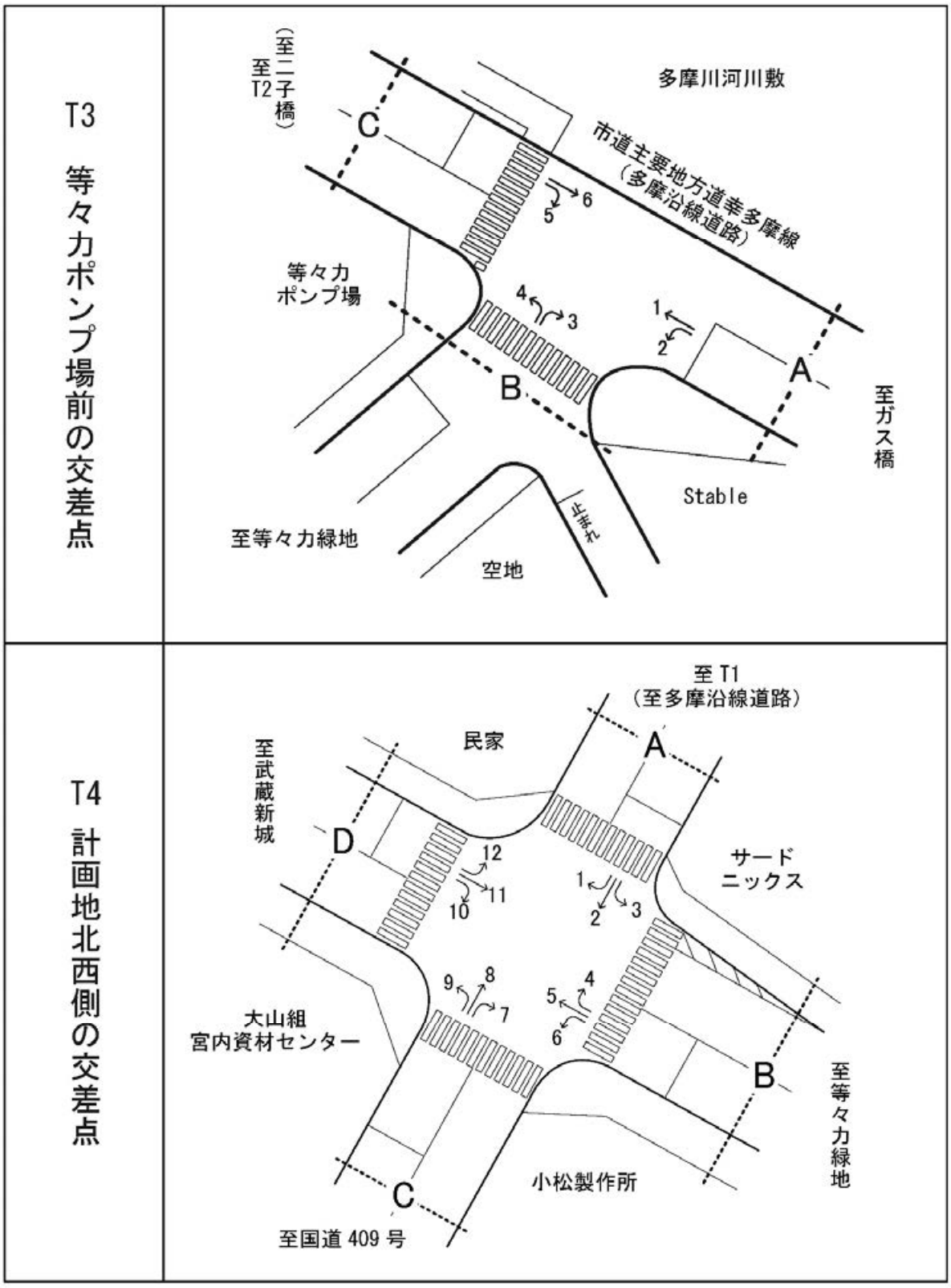


図 9.11.1-3(2)　自動車交通量調査地点状況図（T3～T4）

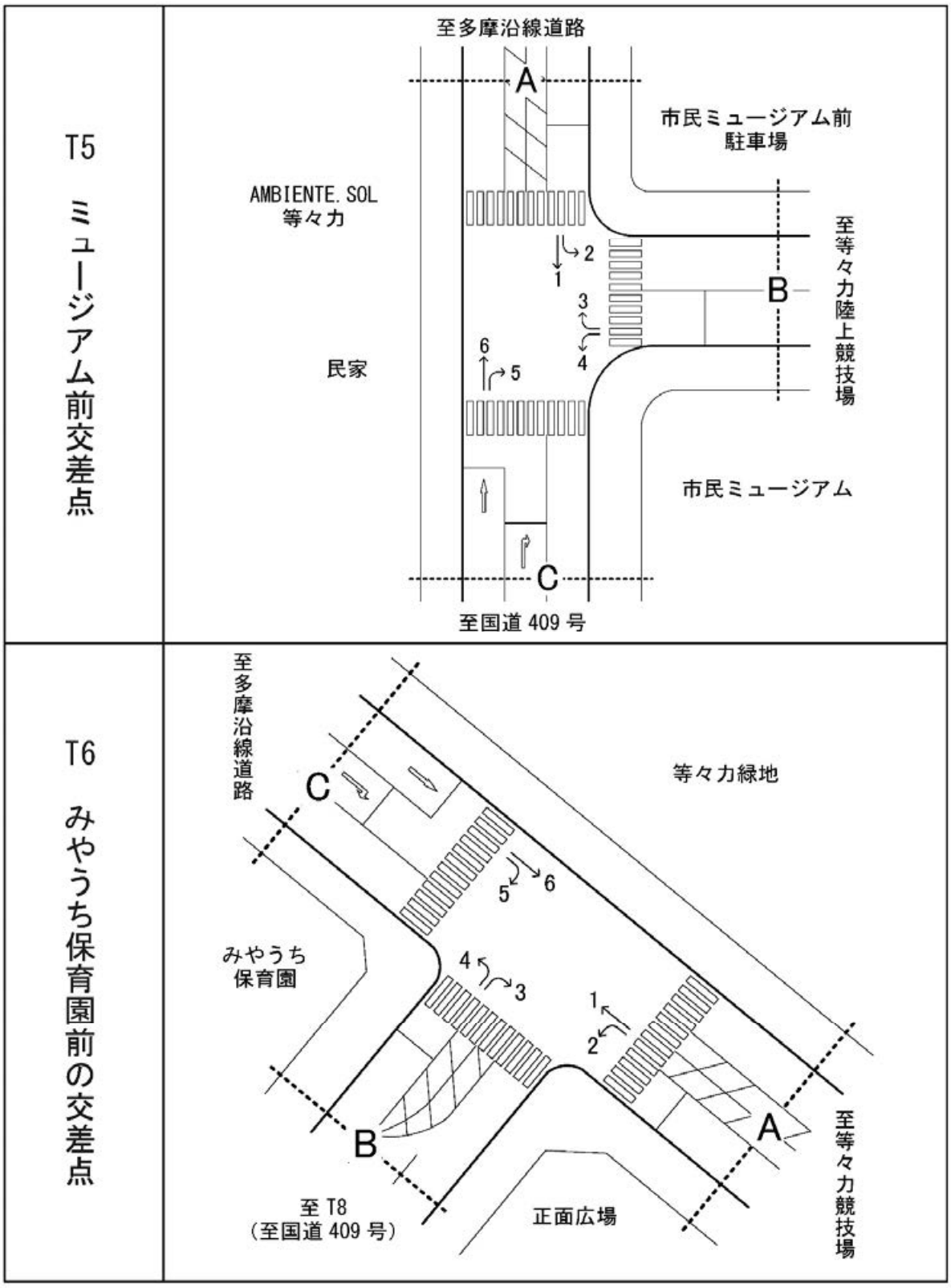


図 9.11.1-3(3) 自動車交通量調査地点状況図 (T5～T6)

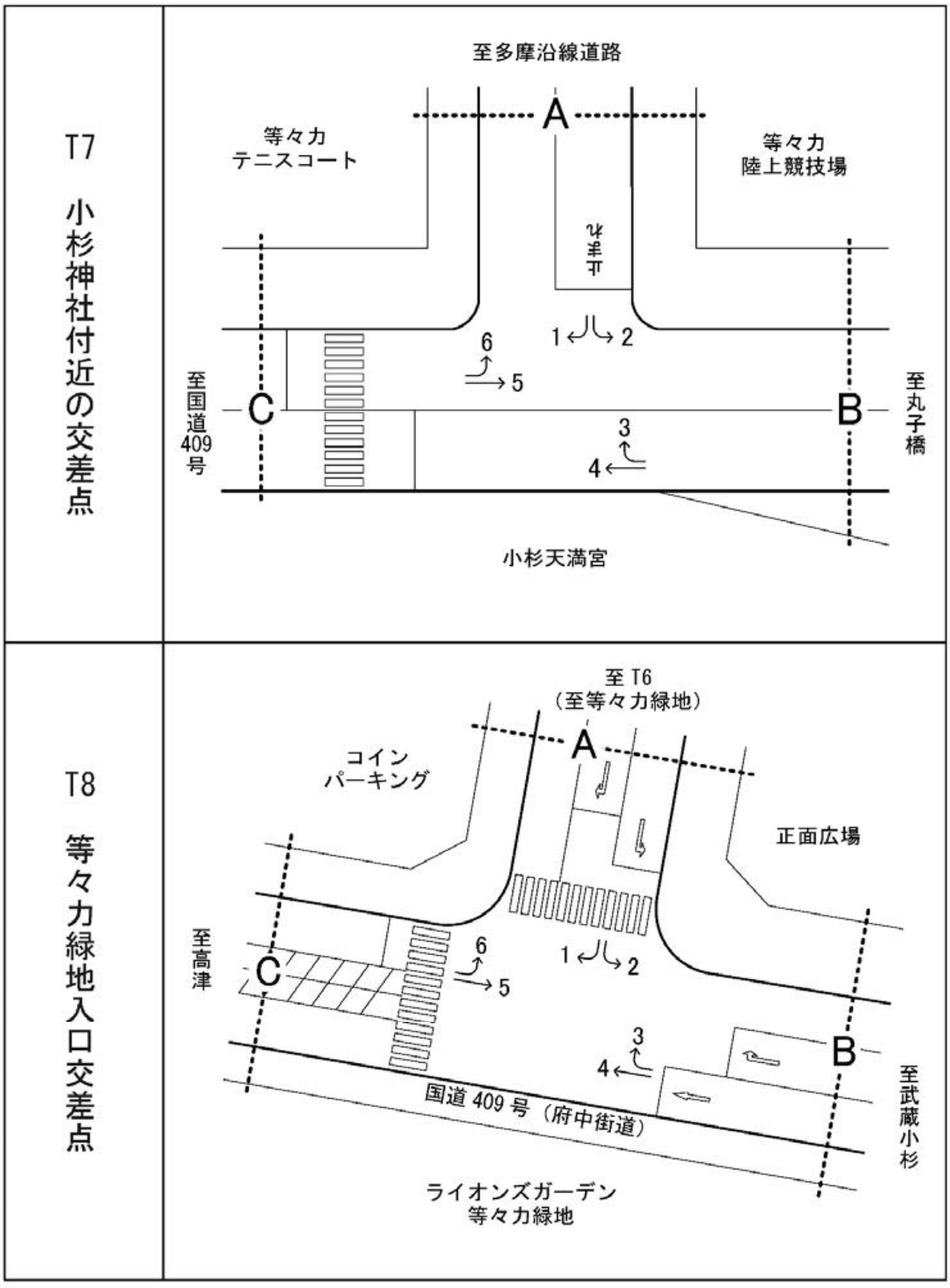


図 9.11.1-3(4)　自動車交通量調査地点状況図（T7～T8）

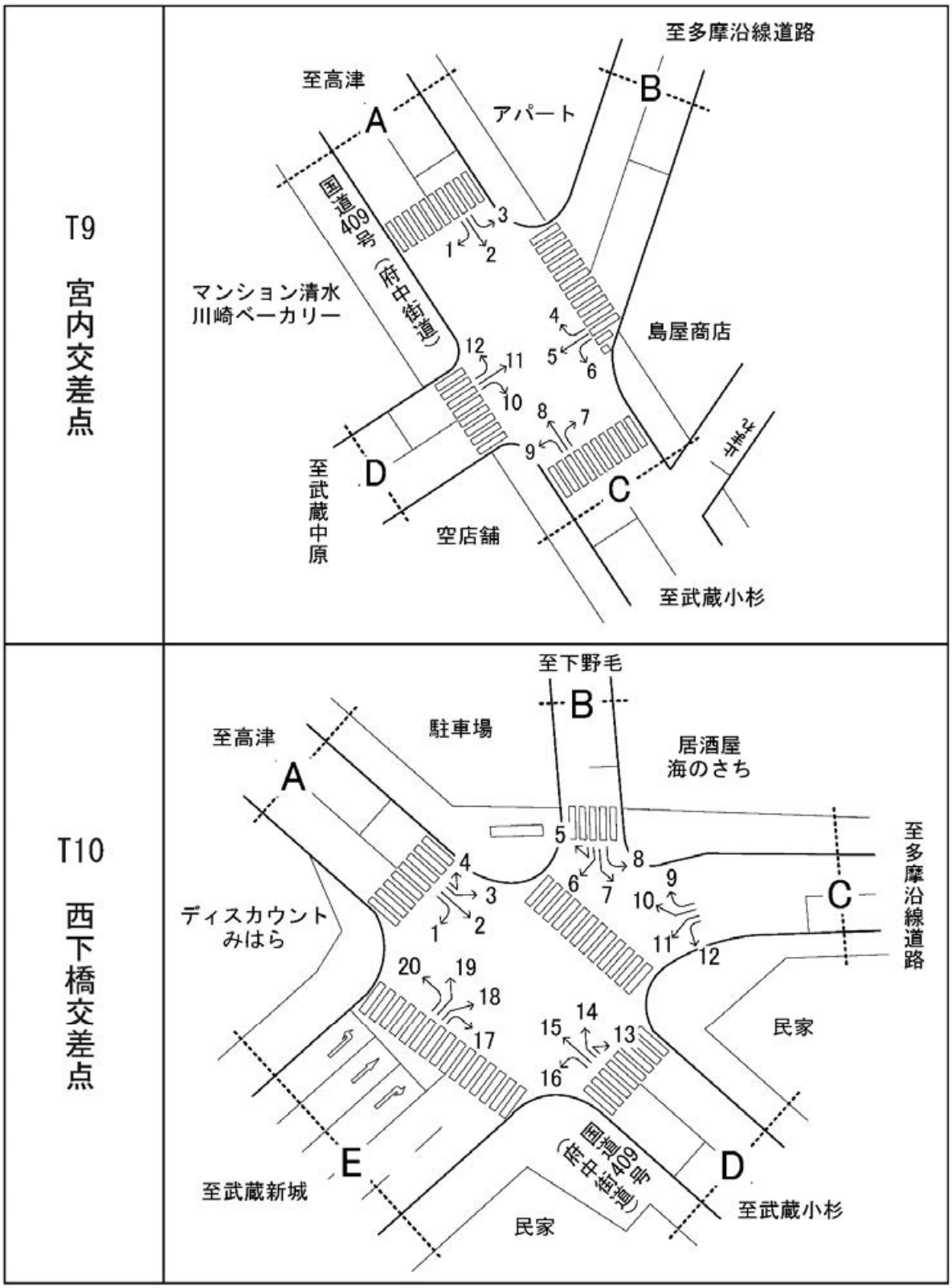


図 9.11.1-3(5)　自動車交通量調査地点状況図（T9～T10）

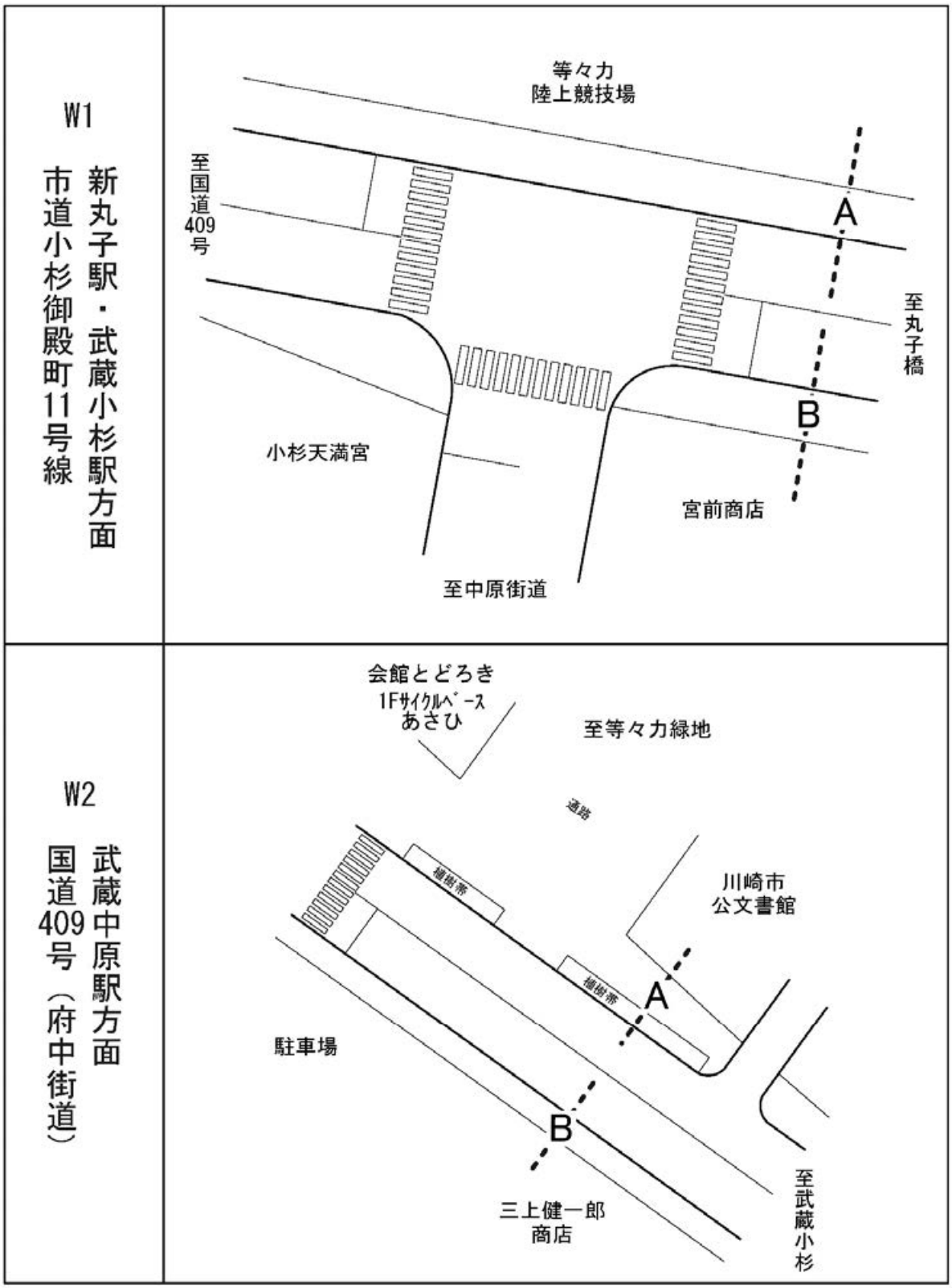


図 9.11.1-4　歩行者交通量調査地点状況図（W1～W2）

（エ）道路の状況（道路及び交通規制の状況）
令和 4 年 11 月 27 日（日）

（オ）交通安全の状況
令和 6 年 1 月 9 日（火）

エ　調査方法
（ア）日常生活圏等の状況
通学区域及び通学路は、「川崎市立小・中学校の通学区域」（川崎市ホームページ）等の既存資料及び川崎市教育委員会にヒアリングにより把握した。
鉄道及びバス路線の状況は、「ガイドマップかわさき」、「かわさき市バスマップ」（川崎市ホームページ）等の既存資料を収集・整理し、把握した。

（イ）道路の状況（自動車交通量の状況及び歩行者交通量等の状況）
a　自動車交通量の状況
【既存資料調査】
以下の既存資料を収集・整理し、計画地周辺の自動車交通量等の状況を把握した。
・「令和 3 年度　道路交通センサス　一般交通量調査」

【現地調査】
交差点を通過する車両の台数を方向別、時間別及び車種別にカウンター計測した。
車種分類は表 9.11.1-1 に示すとおり、大型車、小型車の 2 車種分類とし、ナンバープレートにより区分し、自動二輪車についても合わせて計測した。

表 9.11.1-1　車種分類

分　類	車頭番号
大型車	0、1、2、9
小型車	3、4、5、6、7
自動二輪車 （原動機付自転車含む）	－

注）車頭番号 8 の特種車両は、形状に応じて大型車・小型車に分類する。

b　歩行者交通量等の状況
歩行者交通量は、調査地点を通行する歩行者及び自転車を、方向別、時間帯別にカウンター計測した。また、計画地周辺の道路を踏査し、大規模集客イベント来場者の往来がある道路の状況を把握した。

（ウ）道路の状況（主要交差部における交通処理状況）

渋滞長、滞留長は各流入部、車線別に目視観測し、その長さを 10ｍ単位で記録した。

車頭間隔は、ストップウォッチ及びカウンター計測によった。

信号現示は、ストップウォッチ計測によった。

（エ）道路の状況（道路及び交通規制の状況）

現地踏査により、道路構造、車線数及び道路横断面構成等の道路状況及び交通規制等を把握した。

（オ）交通安全の状況

現地踏査により、交通安全施設の設置状況を把握した。

また、交通事故の発生状況は、中原警察署へのヒアリングにより把握した。

（カ）土地利用の状況

「土地利用現況図」等の既存資料を収集・整理し、計画地周辺の土地利用の状況を把握した。

（キ）道路等に係る計画等

「都市計画図」等の既存資料の収集・整理及び川崎市まちづくり局へのヒアリングにより計画地周辺の開発計画を把握した。

（ク）関係法令等による基準等

以下の関係法令等の内容を整理した。

・「地域環境管理計画」に定められている地域別環境保全水準

オ　調査結果

（ア）日常生活圏等の状況

ａ　通学区域の状況

調査地域の通学区域は、図 9.11.1-4 に示すとおりである。

計画地は、宮内小学校、中原小学校、西丸子小学校、宮内中学校及び中原中学校の通学区域に属しており、宮内小学校は計画地西側約 410ｍに、中原小学校は計画地南側約 30ｍに、西丸子小学校は計画地東側に、宮内中学校は計画地南西側約 10ｍに、中原中学校は計画地東側約 340ｍに位置している。また、工事用車両及び施設関連車両の走行ルート上には、宮内小学校、中原小学校、西丸子小学校、宮内中学校及び中原中学校の通学区域がある。

ｂ　通学路の状況

宮内小学校、中原小学校及び西丸子小学校の通学路は、工事用車両及び施設関連車両の走行ルートを並行及び横断する箇所がみられる。

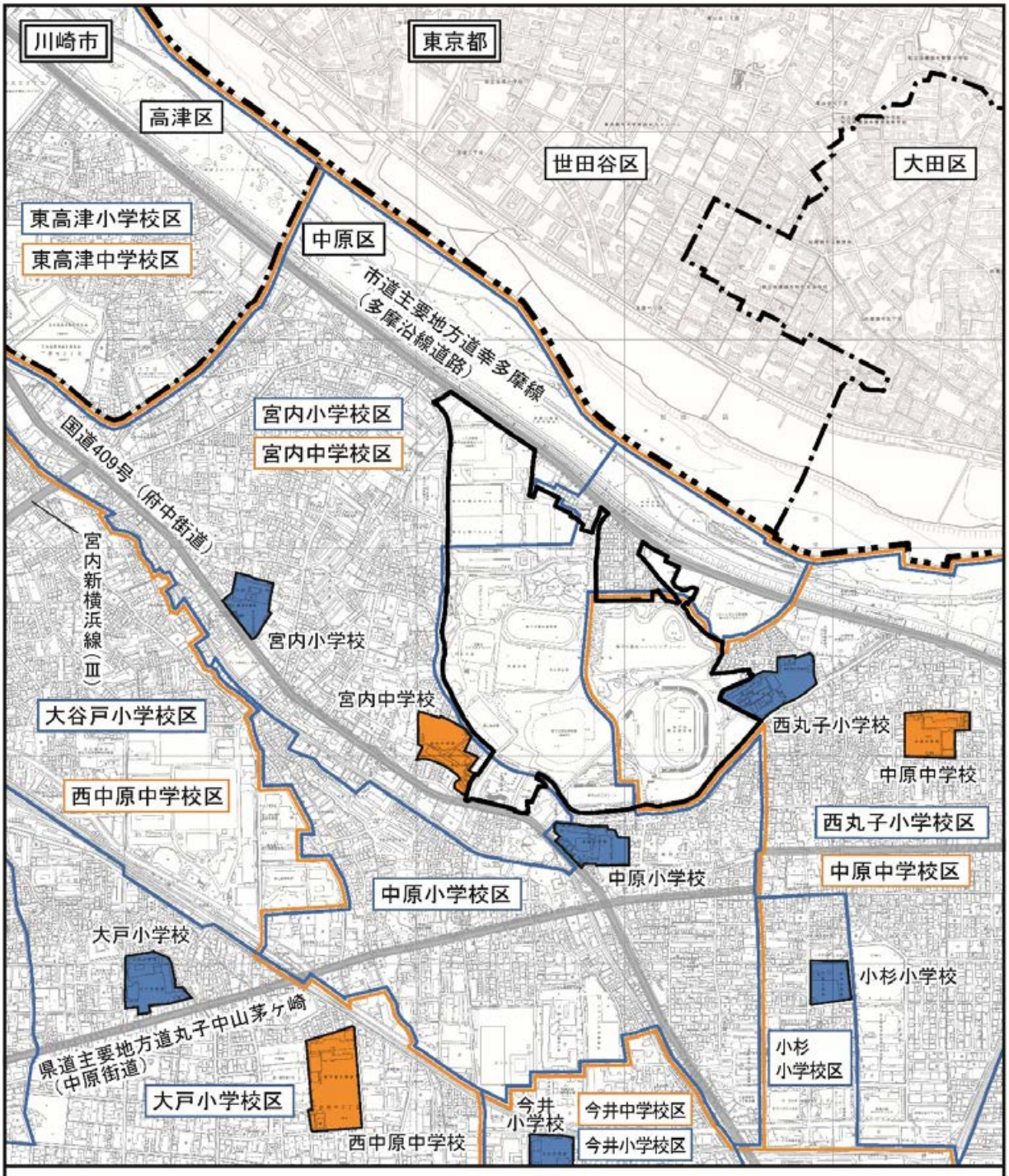


図 9.11.1-5　計画地周辺の小学校及び中学校位置図

c　鉄道及びバス路線の状況

計画地周辺の鉄道及びバス路線の状況については、「第 7 章 計画地及びその周辺地域の概況並びに環境の特性 1 計画地及びその周辺地域の概況 (7)交通、運輸の状況」（p.7-30～33 参照）に示したとおりである。

（イ）道路の状況（自動車交通量の状況及び歩行者交通量等の状況）

a　自動車交通量の状況

【既存資料調査】

計画地周辺の自動車交通量の状況は、「第 7 章 計画地及びその周辺地域の概況並びに環境の特性 1 計画地及びその周辺地域の概況 (7)交通、運輸の状況」（p.7-30 参照）に示したとおりであり、交通量の推移は、横ばいまたは減少傾向である。

【現地調査】

各交差点の流入自動車交通量調査結果は、表 9.11.1-2(1)～(2)に示すとおりである。

各交差点の 15 時間交通量の流入計は、平日においては、2,404～16,211 台/15h で T10（西下橋交差点）が最も多く、ピーク時間帯交通量は 221～1,323 台/時で T1（宮内北側交差点）が最も多かった。休日においては、2,759～14,362 台/15h、ピーク時間交通量は 409～1,234 台/時であり、ともに T10（西下橋交差点）が最も多かった。

なお、調査結果の詳細は、資料編（p.資 1.8-1～223 参照）に示すとおりである。

表 9.11.1-2(1)　交差点流入自動車交通量調査結果（平日）

調査地点	15 時間交通量（台/15h）			ピーク時間帯交通量（台/時）			
	小型車	大型車	合計	ピーク時間	小型車	大型車	合計
T1 宮内北側交差点	11,868	4,269	16,137	17-18	1,121	202	1,323
T2 等々力交差点	11,382	3,508	14,890	17-18	1,047	177	1,224
T3 等々力ポンプ場前の交差点	11,792	3,647	15,439	17-18	1,107	162	1,269
T4 計画地北西側の交差点	4,336	1,077	5,413	17-18	411	56	467
T5 ミュージアム前交差点	2,189	377	2,566	8-9	201	40	241
T6 みやうち保育園前の交差点	3,251	534	3,785	17-18	311	32	343
T7 小杉神社付近の交差点	2,177	227	2,404	17-18	205	16	221
T8 等々力緑地入口交差点	9,501	1,684	11,185	17-18	832	76	908
T9 宮内交差点	9,636	1,522	11,158	17-18	815	83	898
T10 西下橋交差点	13,471	2,740	16,211	17-18	1,132	127	1,259

注）調査時間帯は、7 時～22 時（15 時間）である。

表 9.11.1-2(2)　交差点流入自動車交通量調査結果（休日）

調査地点	15 時間交通量（台/15h）			ピーク時間帯交通量（台/時）			
	小型車	大型車	合計	ピーク時間	小型車	大型車	合計
T1 宮内北側交差点	12,933	1,155	14,088	16-17	1,106	81	1,187
T2 等々力交差点	11,920	1,031	12,951	16-17	1,030	72	1,102
T3 等々力ポンプ場前の交差点	12,148	1,034	13,182	16-17	1,053	75	1,128
T4 計画地北西側の交差点	4,589	426	5,015	11-12	494	23	517
T5 ミュージアム前交差点	3,585	167	3,752	11-12	628	10	638
T6 みやうち保育園前の交差点	4,500	240	4,740	11-12	627	13	640
T7 小杉神社付近の交差点	2,648	111	2,759	11-12	406	3	409
T8 等々力緑地入口交差点	10,562	715	11,277	11-12	1,055	49	1,104
T9 宮内交差点	9,953	677	10,630	16-17	885	50	935
T10 西下橋交差点	13,340	1,022	14,362	11-12	1,167	67	1,234

注）調査時間帯は、7 時～22 時（15 時間）である。

b　歩行者交通量等の状況

休日（大規模集客イベント無し）及び大規模集客イベント時における歩行者交通量調査結果は、表 9.11.1-3～5 に示すとおりである。

大規模集客イベント時の歩行者交通量は、J リーグの試合開催時間帯の前後 1 時間が特に多くなっており、ピーク時間帯は W1、W2 ともに試合終了後の 1 時間である。

ピーク時間帯の断面交通量は、W1（JR 武蔵小杉駅及び東急東横線新丸子駅方面）は 3,771 人/h、W2（JR 武蔵中原駅方面）は 2,980 人/h の往来があった。

歩行者の往来が多く見られた道路は、図 9.11.1-6 に示すとおりである。歩道がない生活道路では、ピーク時間帯等において歩行者が道路に広がって通行する状況が確認された。また、一部の信号交差点付近では、横断歩道がない場所での乱横断が確認された。

なお、調査結果の詳細は、資料編（p.資 1.8-224～235 参照）に示すとおりである。

表 9.11.1-3　休日（大規模集客イベント無し）の歩行者交通量調査結果

調査地点		9 時間交通量（人/9h）			ピーク時間帯交通量（人/h）			
		歩行者	自転車	合計	ピーク時間	歩行者	自転車	合計
W1 新丸子駅・武蔵小杉駅方面 市道小杉御殿町 11 号線	A 断面	401	714	1,115	11-12	81	113	194
	B 断面	454	964	1,418	15-16	77	134	211
	道路計	855	1,678	2,533	15-16	130	254	384
W2 武蔵中原駅方面 国道 409 号（府中街道）	A 断面	1,999	1,445	3,444	15-16	448	172	620
	B 断面	974	413	1,387	12-13	310	67	377
	道路計	2,973	1,858	4,831	15-16	680	209	889

注）調査時間帯は、11 時～20 時（9 時間）である。

表 9.11.1-4　大規模集客イベント時の歩行者交通量調査結果

調査地点		9 時間交通量（人/9h）			ピーク時間帯交通量（人/h）			
		歩行者	自転車	合計	ピーク時間	歩行者	自転車	合計
W1 新丸子駅・武蔵小杉駅方面 市道小杉御殿町 11	A 断面	7,523	169	7,692	15-16	2,702	20	2,722
	B 断面	2,456	287	2,743	18-19	1,454	71	1,525
	道路計	9,979	456	10,435	18-19	3,646	125	3,771
W2 武蔵中原駅方面 国道 409 号（府中街道）	A 断面	6,476	1,733	8,209	17-18	1,912	319	2,231
	B 断面	2,017	640	2,657	17-18	684	65	749
	道路計	8,493	2,373	10,866	17-18	2,596	384	2,980

注 1）調査時間帯は、11 時～20 時（9 時間）である。
注 2）J リーグの試合開催時間帯は、W1 調査時：16 時～18 時、W2 調査時：15 時～17 時である。

表 9.11.1-5(1)　歩行者の時間分布（W1　新丸子駅・武蔵小杉駅方面）

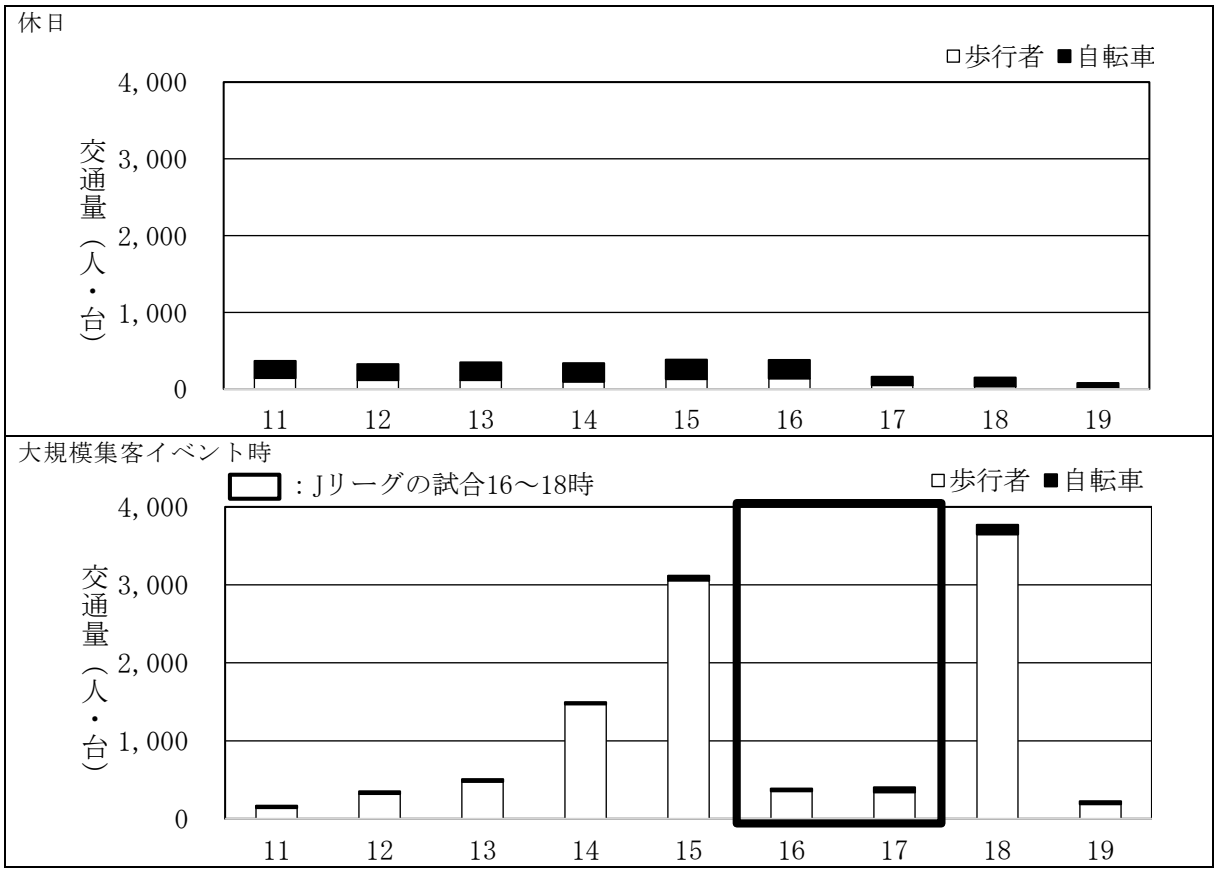
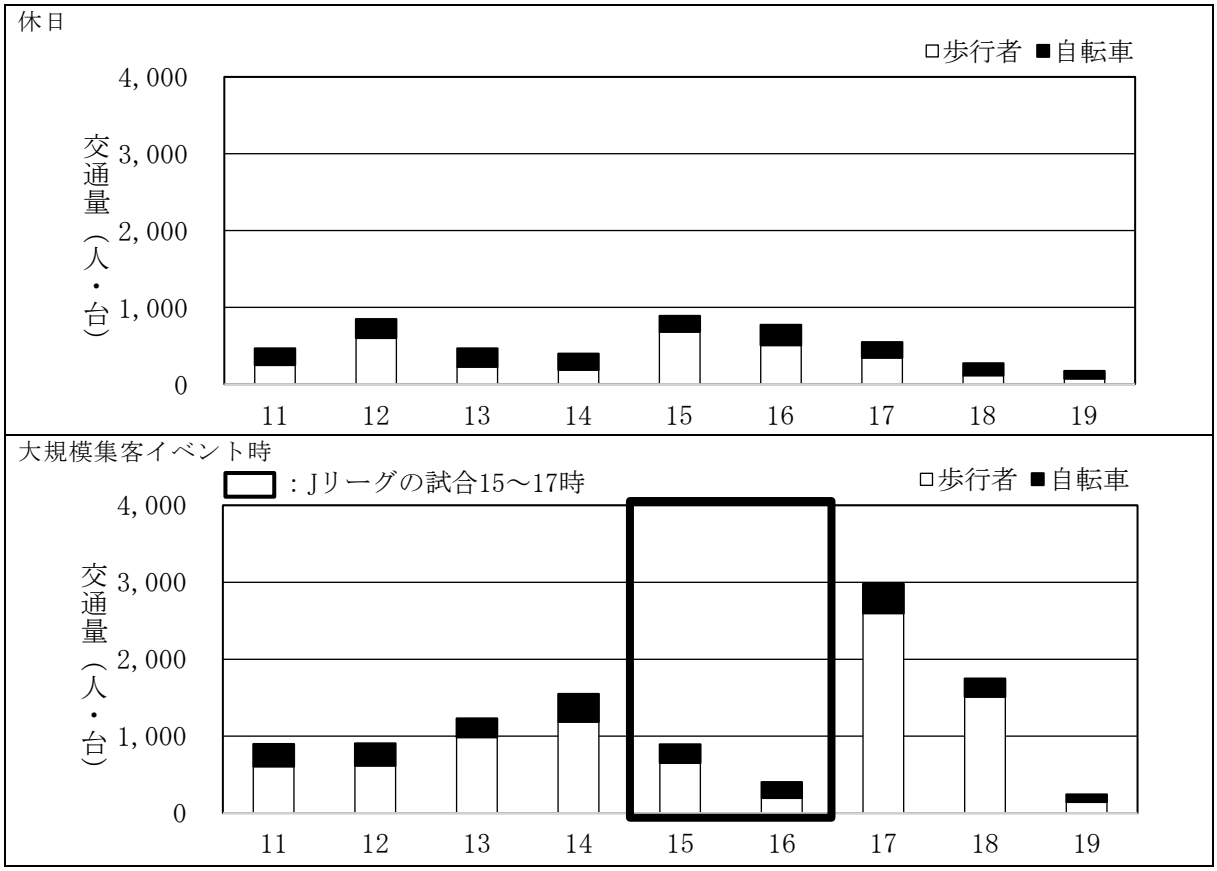


表 9.11.1-5(2)　歩行者の時間分布（W2　武蔵中原駅方面）



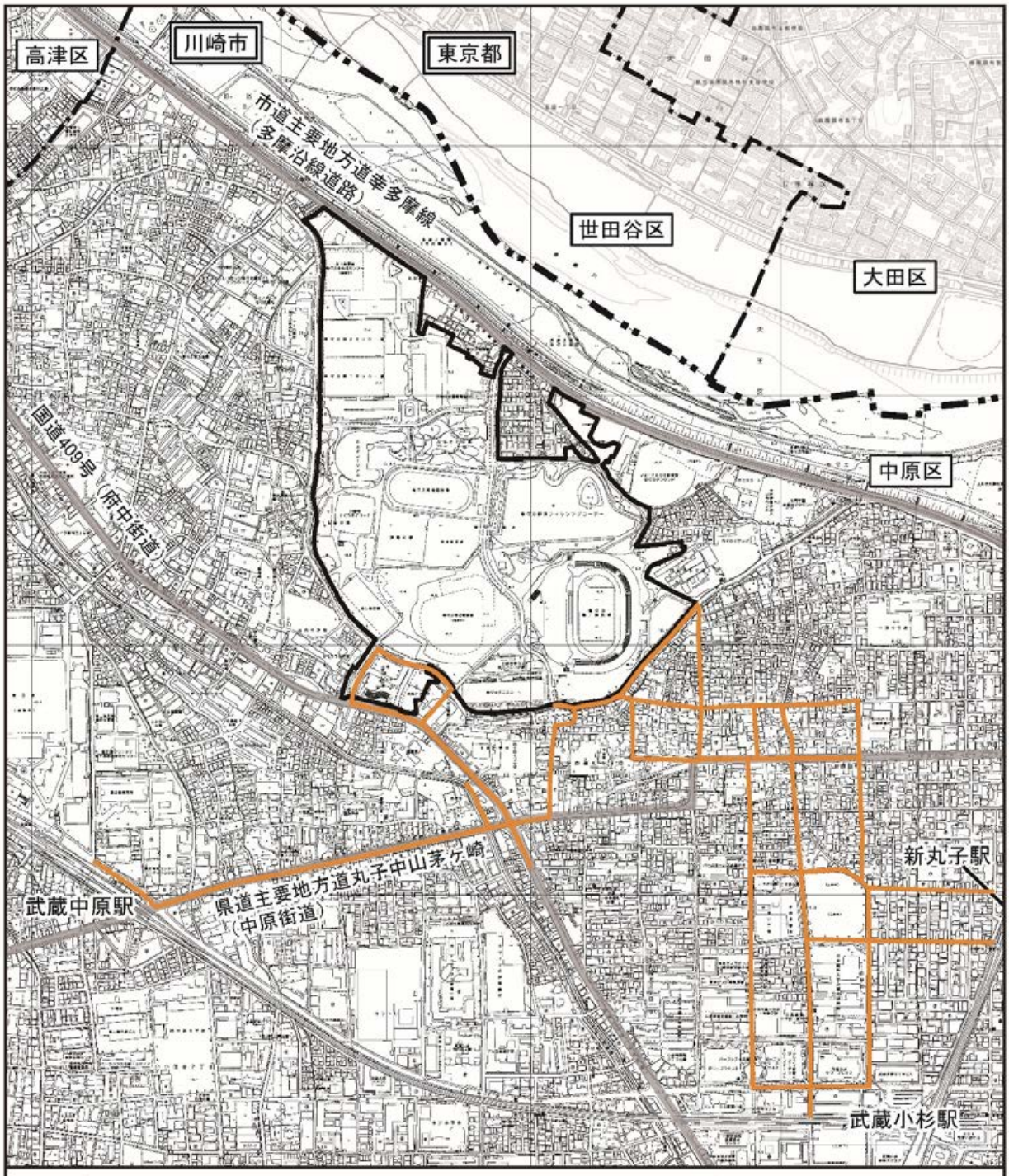


図 9.11.1-6　歩行者の往来が多く見られた道路

（ウ）道路の状況（主要交差部における交通処理状況）

a　渋滞長及び滞留長の状況

渋滞長及び滞留長の状況は、幹線道路である国道 409 号（府中街道）と市道主要地方道幸多摩線（多摩沿線道路）の交差点（T1～T3、T8～T10）を調査した。調査地点 T1、T9 及び T10 において渋滞が確認され、平日では 10～160m、休日では 10～120mであった。

渋滞長及び滞留長の状況の調査結果の詳細は、資料編（p.資 1.8-236～261 参照）に示すとおりである。

b　車頭間隔の状況

車頭間隔の状況は、交通量調査時の状況を踏まえ、幹線道路である国道 409 号（府中街道）と市道主要地方道幸多摩線（多摩沿線道路）の交差点及びその直近の交差点（T1～T4、T6、T8～T10）を調査した。車頭間隔の状況から得られた飽和交通流率の実測値は、表 9.11.1-6 に示すとおりである。

車頭間隔の調査結果の詳細は、資料編（p.資 1.8-262～265 参照）に示すとおりである。

c　信号現示の状況

信号のサイクル長は、平日で 60～135 秒、休日で 55～146 秒であった。

信号現示の調査結果の詳細は、資料編（p.資 1.8-266～274 参照）に示すとおりである。

（エ）道路の状況（道路及び交通規制の状況）

計画地周辺における主要交差点の道路及び交通規制状況は、図 9.11.1-7(1)～(5)に示すとおりである。

（オ）交通安全の状況

a　交通安全施設の設置状況

計画地周辺の主な工事用車両及び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は、図 9.11.1-8 に示すとおりである。

市道小杉陣屋町 23 号線、市道宮内 58 号線、市道宮内 104 号線は、概ねマウントアップやガードレール等が設置されている。また、計画地内を通る市道宮内 104 号線や中央園路等は、概ねマウントアップや植栽が設置されている。一方、市道小杉御殿町 11 号線の一部、市道宮内 21 号線、釣池北側から東側に通る道路は、交通安全施設が設置されていない。

b　交通事故の発生状況

計画地周辺の主な工事用車両及び施設関連車両の走行ルートにおける令和 5 年の交通事故（人身事故）の発生状況は、図 9.11.1-9 に示すとおりである。

事故の発生件数は 11 件であり、交差点での発生が多い。

表 9.11.1-6　飽和交通流率の実測値

調査地点	流入部	車線	飽和交通流率実測値
T1 宮内北側交差点	A 断面	左折・直進	1,308
	B 断面	左折・右折	－
	C 断面	直進・右折	1,304
T2 等々力交差点	A 断面	左折・直進	－
	B 断面	左折・右折	－
	C 断面	直進・右折	1,321
T3 等々力ポンプ場前の交差点	A 断面	左折・直進	－
	B 断面	左折・右折	－
	C 断面	直進・右折	1,408
T4 計画地北西側の交差点	A 断面	左折・直進・右折	－
	B 断面	左折・直進・右折	－
	C 断面	左折・直進・右折	－
	D 断面	左折・直進・右折	－
T5 ミュージアム前交差点	A 断面	左折・直進	－
	B 断面	左折・右折	－
	C 断面	直進	－
		右折	－
T6 みやうち保育園前の交差点	A 断面	左折・直進	－
	B 断面	左折・右折	－
	C 断面	直進	－
		右折	－
T8 等々力緑地入口交差点	A 断面	左折	－
		右折	－
	B 断面	直進	－
		右折	－
	C 断面	左折・直進	1,396
T9 宮内交差点	A 断面	左折・直進・右折	1,313
	B 断面	左折・直進・右折	－
	C 断面	左折・直進・右折	1,343
	D 断面	左折・直進・右折	－
T10 西下橋交差点	A 断面	左折・直進・右折	1,346
	B 断面	左折・直進・右折	－
	C 断面	左折・直進・右折	－
	D 断面	左折・直進・右折	－
	E 断面	左折	－
		直進	－
		右折	－

注）飽和交通流率の計算は、「平面交差の計画と設計 基礎編 －計画・設計・交通信号制御の手引－」（平成 30 年 12 月、一般社団法人交通工学研究会）に準じた。「－」は、調査において捌け台数のサンプルが確保できず、実測値に基づく飽和交通流率が算定できなかったことを示す。

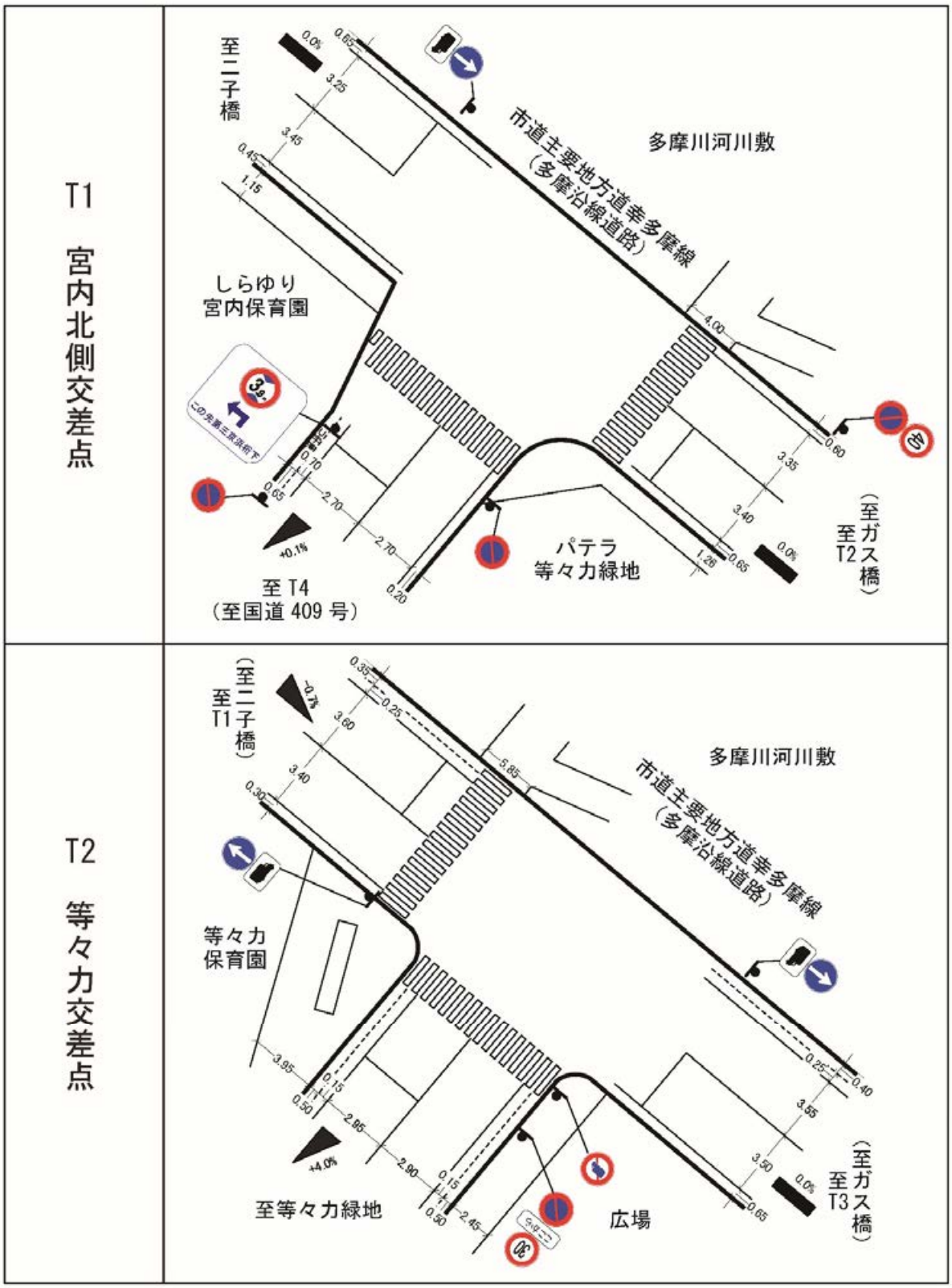


図 9.11.1-7(1)　道路及び交通規制状況図（T1～T2）

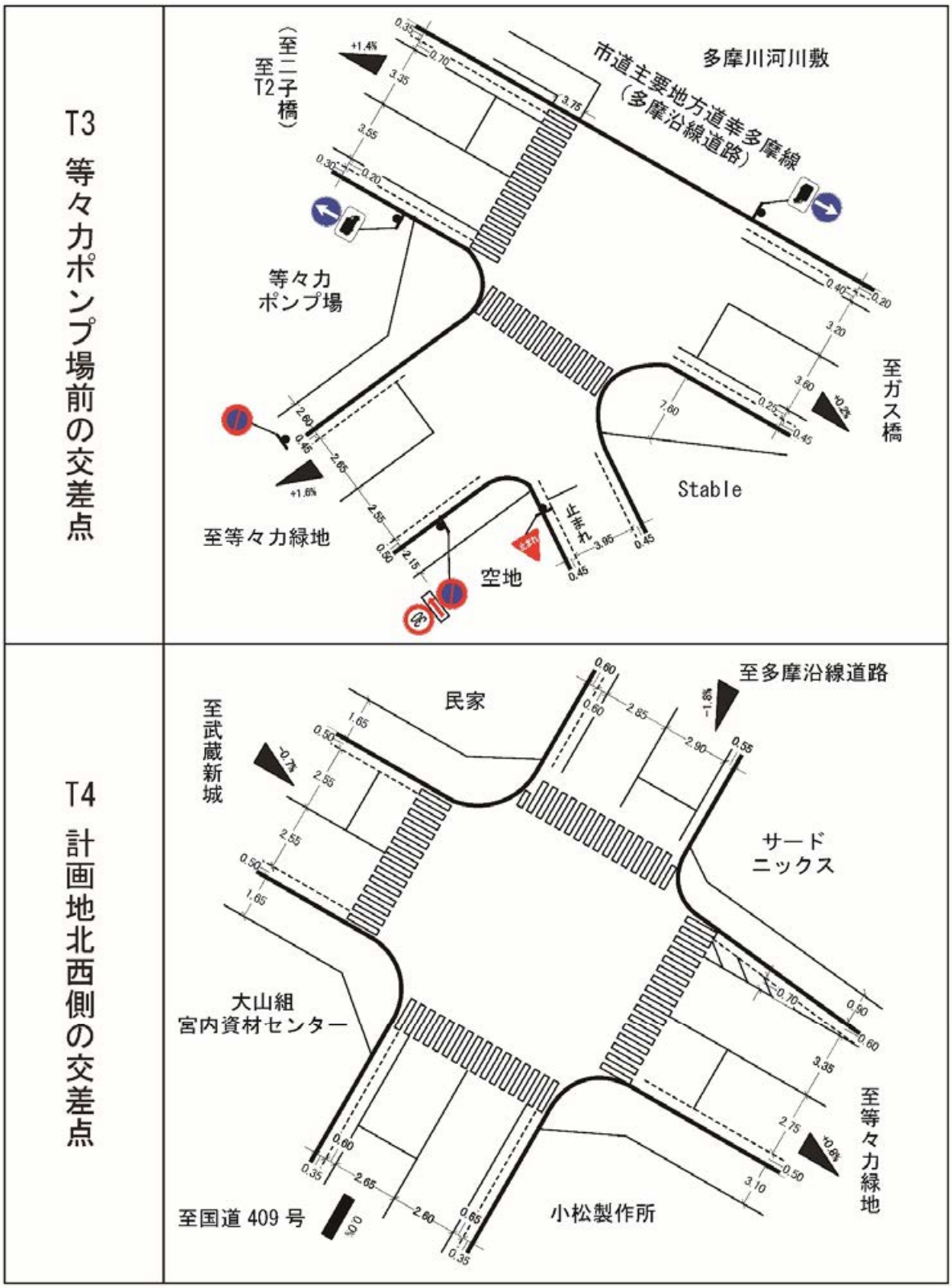


図 9.11.1-7(2)　道路及び交通規制状況図（T3～T4）

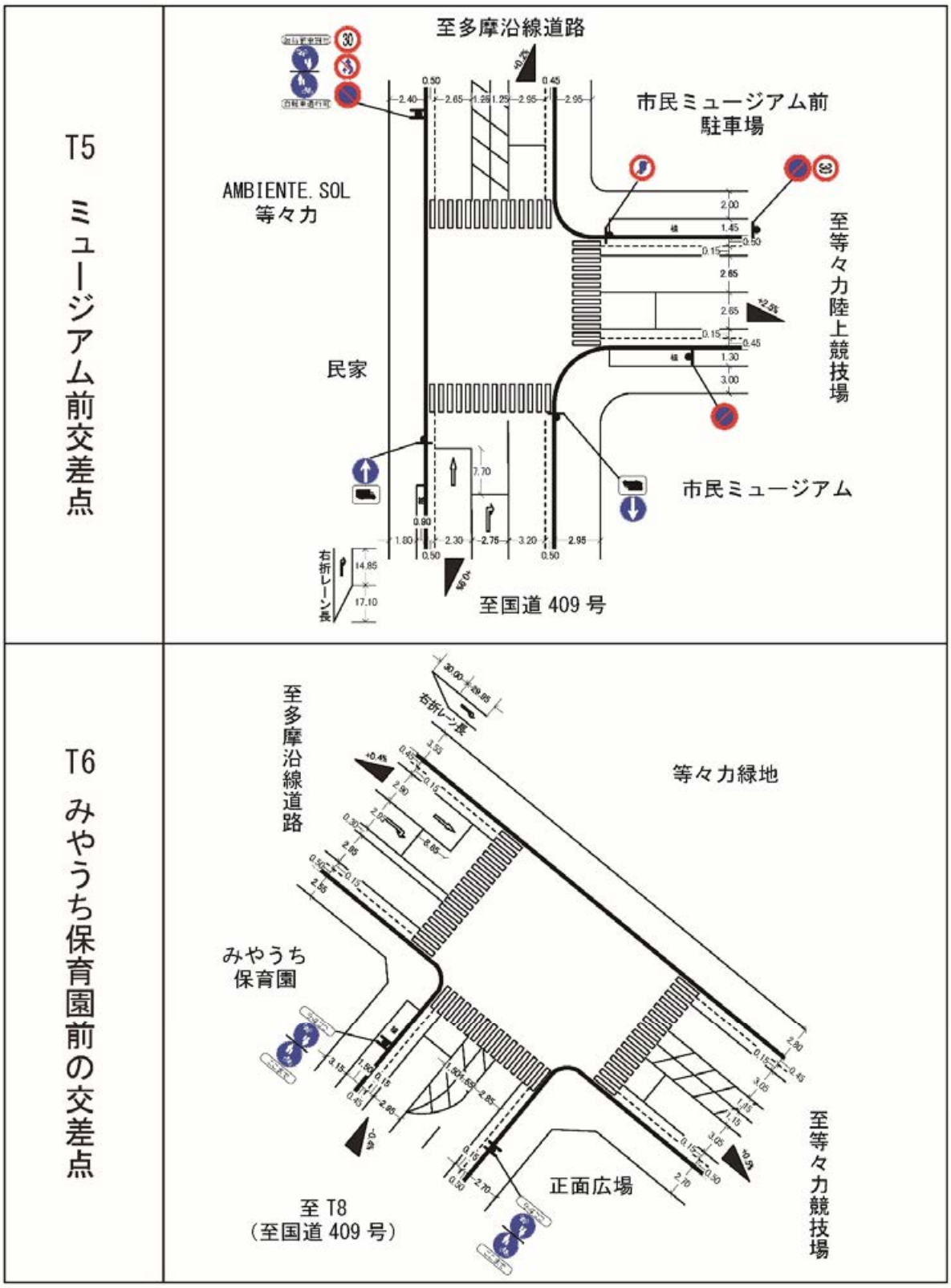


図 9.11.1-7(3)　道路及び交通規制状況図（T5～T6）

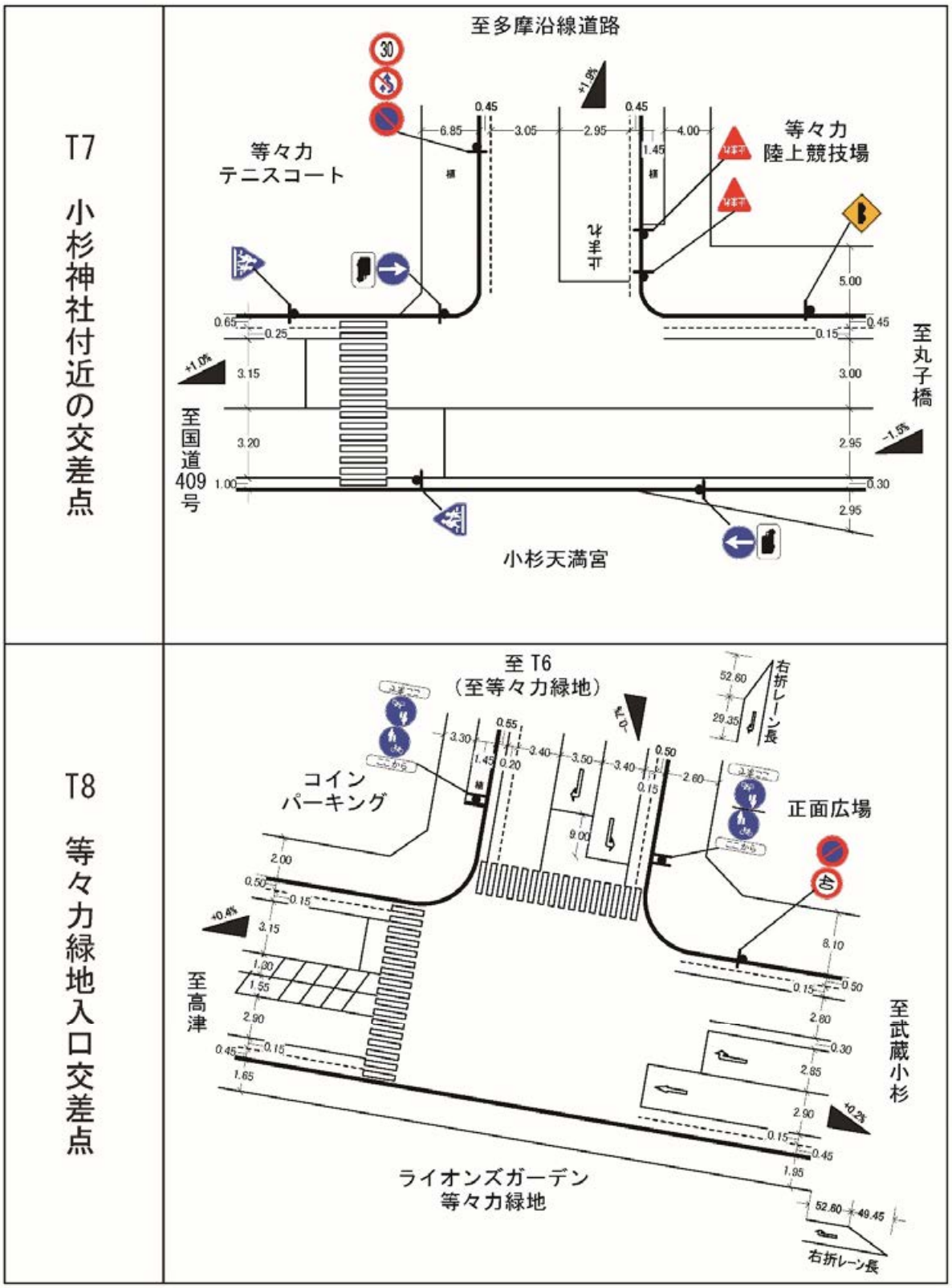


図 9.11.1-7(4)　道路及び交通規制状況図（T7～T8）

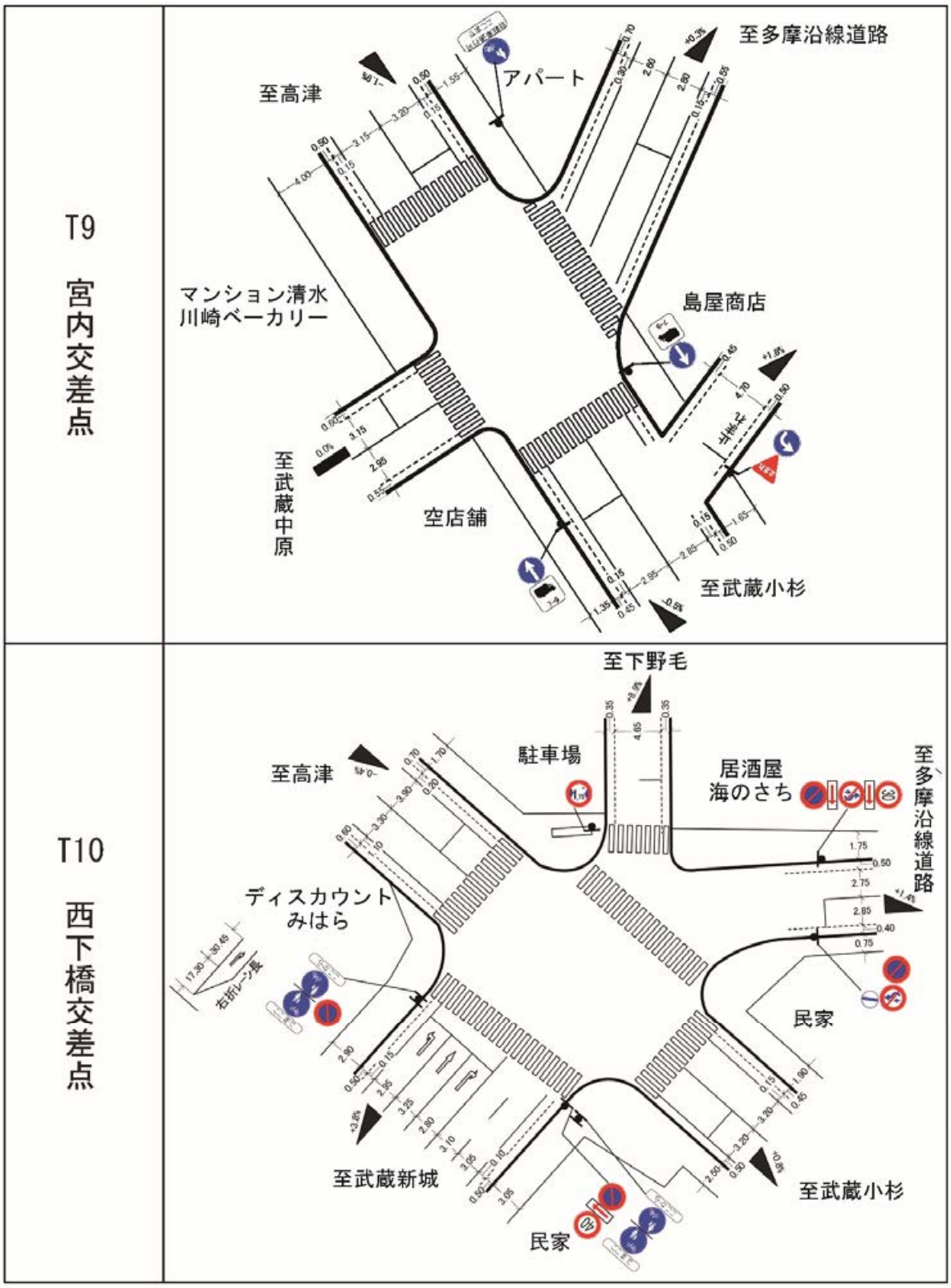


図 9.11.1-7(5)　道路及び交通規制状況図（T9～T10）

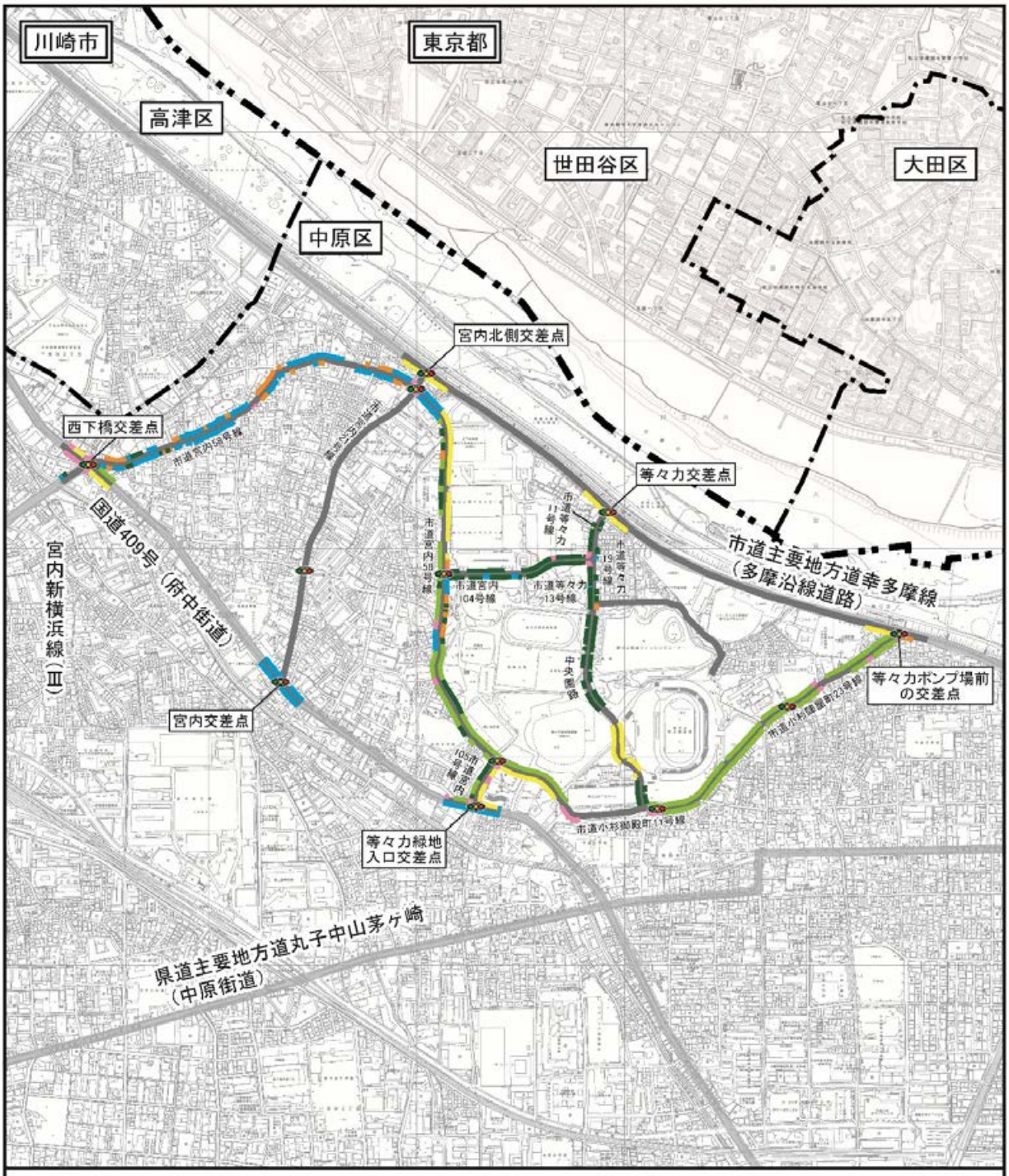
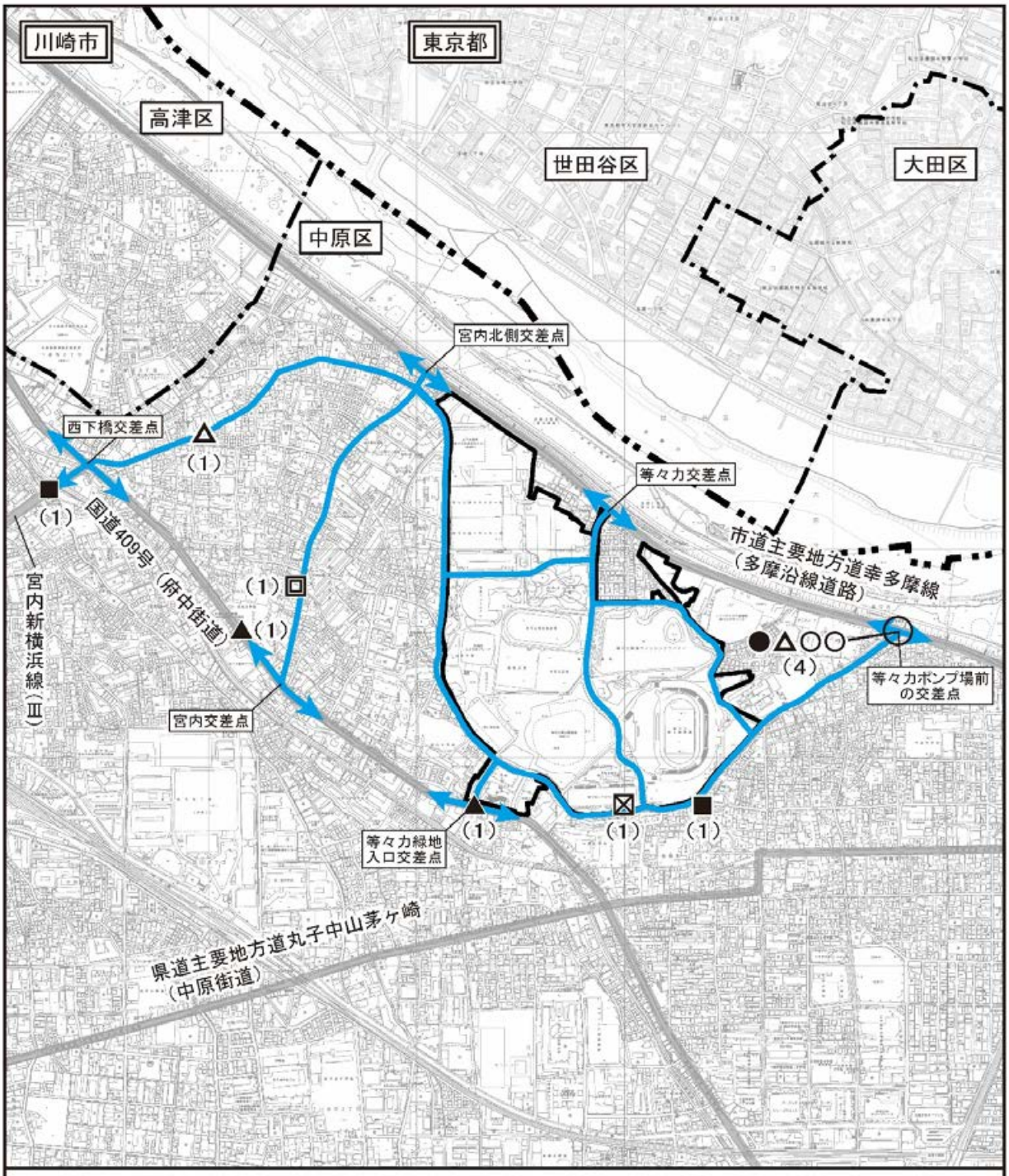


図 9.11.1-8　交通安全施設設置状況図



凡 例

計画地
都県界
区　界
幹線道路

自動車動線（工事用車両ルート・施設関連車両ルート）

● 自動車　対　自動車（1）
▲ 自動車　対　二輪車（2）
△ 自動車　対　自転車（2）
○ 自動車　対　原付　（2）
■ 自動車　対　歩行者（2）
⊠ 二輪車　対　原付　（1）
◘ 自転車　対　自転車（1）

注1）令和6年1月16日（火）に中原警察署へヒアリングを行った。
注2）（ ）カッコ内は、計画地周辺の事故発生件数

0　100　200　300　400　500m

N

図 9.11.1-9　交通事故発生状況図

（カ）土地利用の状況

計画地及びその周辺の土地利用の状況は、「第 7 章 計画地及びその周辺地域の概況並びに環境の特性 1 計画地及びその周辺地域の概況 (6)土地利用状況 イ 土地利用の状況」（p.7-21、23～26 参照）に示したとおりである。

（キ）道路等に係る計画等

国道 409 号（府中街道）、県道主要地方道丸子中山茅ヶ崎（中原街道）は、「第２次川崎市道路整備プログラム」の対象路線であり、道路拡幅や新設が計画されている。このうち、都市計画道路丸子中山茅ヶ崎線の「②小杉御殿工区」はプログラム後期①期間中（令和 7 年度末まで）に完成予定、計画地に接する国道 409 号（府中街道）の「6 小杉御殿町Ⅰ期工区」はプログラムの後期②期間中（令和 11 年度末まで）に完成予定であるが、その他は事業継続中もしくは未着手の工区が多くなっている。

また、計画地西側約 500ｍで、国道 409 号（府中街道）と市道主要地方道幸多摩線（多摩沿線道路）を結ぶことになる主要地方道宮内新横浜線の「10 宮内工区」は、道路整備プログラムの対象路線となっており、事業継続中であるが、多摩川に架かる「11 等々力大橋工区」はプログラム後期①（令和 7 年度末まで）に完成予定となっている。

表 9.11.1-7(1) 「第２次川崎市道路整備プログラム」の対象路線等
（土地収用制度活用路線（令和 7 年度末までに完成予定））

地点	区別	路線名	工区名	当初計画	前期進捗 (H28～R3)	後期①取組 (R4～R7)	後期②取組 (R8～R11)
①	中原	(国)国道409号	市ノ坪	計画期間内の完成に向けて最優先で取組を進める。	→	完成	－
②		(都)丸子中山茅ヶ崎線	小杉御殿		→	完成	－
③		(都)苅宿小田中線	Ⅲ期		→	完成	－
④	高津	(都)宮内新横浜線	子母口		→	完成	－

注）(都)は都市計画道路の街路事業、(国)は国道の道路事業に該当する。
→：事業継続、－：未着手または完成済
資料：「ひと・もの・ゆめ 明日へつながる道 第２次川崎市道路整備プログラム
～後期の取組【R4～R11】～ 計画期間 平成 28 年度～令和 11 年度」（令和 4 年 2 月、川崎市）

表 9.11.1-7(2)　「第２次川崎市道路整備プログラム」の対象路線等

（整備推進路線（令和 11 年度末までに完成予定））

地点	区別	路線名	工区名	前期（H28～R3）		後期①（R4～R7）		後期②（R8～R11）
				当初目標	進捗	当初目標	進捗	取組
3	中原	(都)東京丸子横浜線	市ノ坪	完成	→	－	完成	－
4		(都)苅宿小田中線	Ⅰ期	完成	H28完成	－	－	－
5		(国)国道409号	小杉	→	→	完成	→	完成
6		(国)国道409号	小杉御殿町Ⅰ期	→	→	完成	→	完成
11		(市)宮内新横浜線	等々力大橋	→	→	完成	完成	－

注）(都)は都市計画道路の街路事業、(国)は国道の道路事業、(市)は市道の道路事業に該当する。
→：事業継続、－：未着手または完成済
資料：「ひと・もの・ゆめ 明日へつながる道 第２次川崎市道路整備プログラム
～後期の取組【R4～R11】～ 計画期間 平成 28 年度～令和 11 年度」（令和 4 年 2 月、川崎市）

表 9.11.1-7(3)　「第２次川崎市道路整備プログラム」の対象路線等

（整備推進路線（事業継続中もしくは令和 11 年度末までに着手予定））

地点	区別	路線名	工区名	前期（H28～R3）		後期①（R4～R7）		後期②（R8～R11）
				当初目標	進捗	当初目標	進捗	取組
7	中原	(国)国道409号	小杉御殿町Ⅱ期	→	→	→	→	→
8		(国)国道409号	宮内	－	－	着手	先送り	着手
9		(国)国道409号	下野毛	－	－	着手	先送り	着手
10		(都)宮内新横浜線	宮内	→	→	→	→	→
16	高津	(国)国道409号	北見方	→	→	→	→	→

注）(都)は都市計画道路の街路事業、(国)は国道の道路事業に該当する。
→：事業継続、－：未着手または完成済
資料：「ひと・もの・ゆめ 明日へつながる道 第２次川崎市道路整備プログラム
～後期の取組【R4～R11】～ 計画期間 平成 28 年度～令和 11 年度」（令和 4 年 2 月、川崎市）

表 9.11.1-7(4)　「第２次川崎市道路整備プログラム」の対象路線等

（調整路線※）

地点	区別	路線名	工区名
ア	中原	苅宿小田中線	Ⅱ期

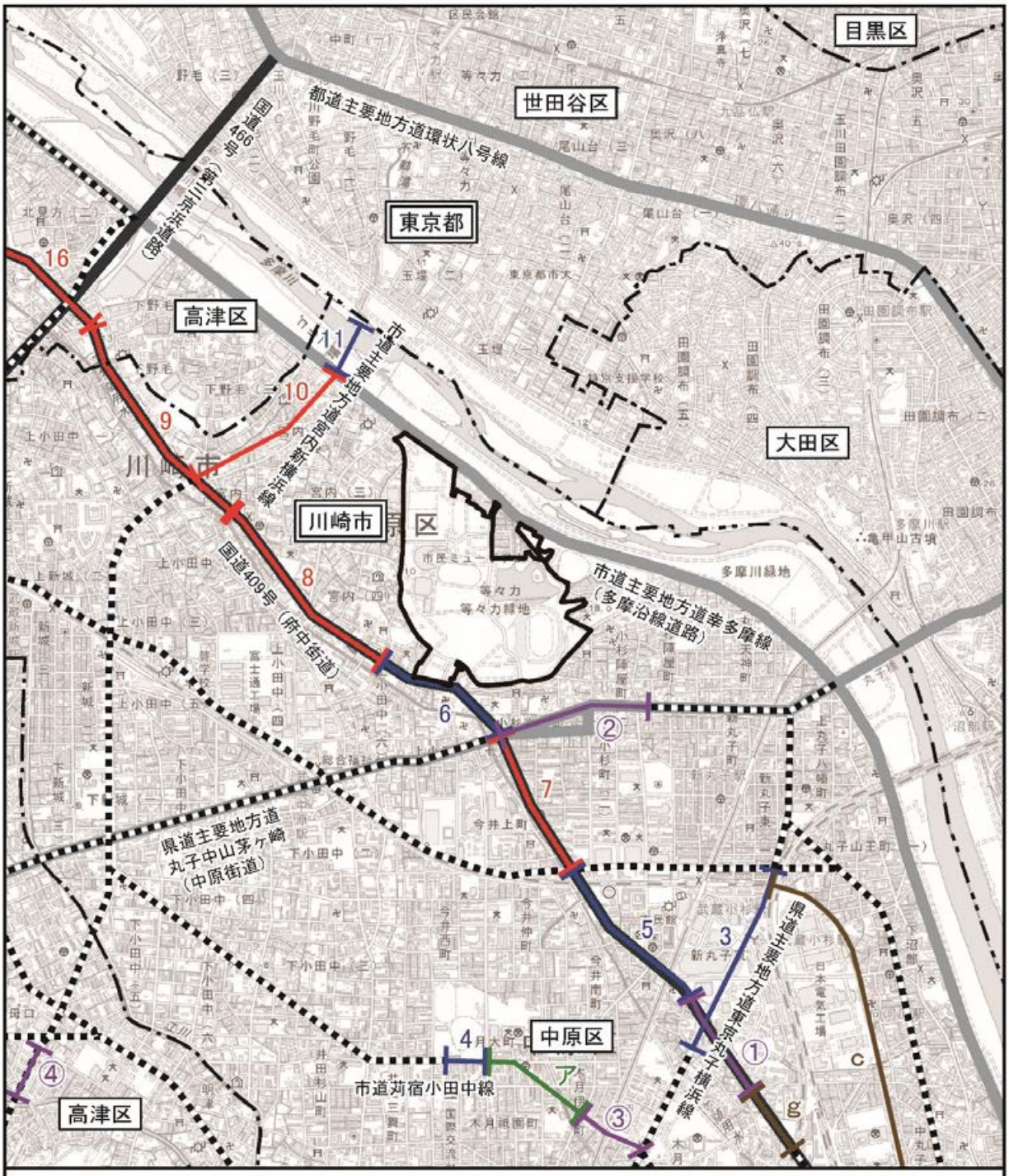
※：隣接区間の整備状況等を踏まえ、着手時期について検討する路線。
資料：「ひと・もの・ゆめ 明日へつながる道 第２次川崎市道路整備プログラム
～後期の取組【R4～R11】～ 計画期間 平成 28 年度～令和 11 年度」（令和 4 年 2 月、川崎市）

表 9.11.1-7(5)　「第２次川崎市道路整備プログラム」の対象路線等

（関連事業等（令和 7 年度までに着手予定）

地点	区別	路線名	備考	計画（R４～R７）
c	幸・中原	JR南武線連続立体交差事業	尻手（矢向）駅～武蔵小杉駅	着手
g	中原	(都)鹿島田菅線	JR南武線連続立体交差事業関係	

注）(都)は都市計画道路の街路事業に該当する。
資料：「ひと・もの・ゆめ 明日へつながる道 第２次川崎市道路整備プログラム
～後期の取組【R4～R11】～ 計画期間 平成 28 年度～令和 11 年度」（令和 4 年 2 月、川崎市）



資料：「ひと・もの・ゆめ　明日へつながる道　第2次川崎市道路整備プログラム
～後期の取組【R4 ～ R11】～計画期間 平成 28 年度～令和 11 年度」（令和 4 年 2 月、川崎市）
「ガイドマップかわさき　都市計画情報　都市計画道路事業進捗図」（令和 6 年 3 月閲覧、川崎市ホームページ）

図 9.11.1-10　道路等に係る計画等の状況

（ク）関係法令等による基準等

a　「地域環境管理計画」（令和 3 年 3 月改定、川崎市）で定められている地域別環境保全水準

「地域環境管理計画」では、地域交通の地域別環境保全水準として「生活環境の保全に支障のないこと。」と定めている。

（2）環境保全目標

環境保全目標は、「地域環境管理計画」の地域別環境保全水準に基づき、「生活環境の保全に支障のないこと。」と設定した。

（3）予測・評価

予測・評価項目は、表 9.11.1-8 に示すとおりである。

表 9.11.1-8　予測・評価項目

区分	予測・評価項目
工事中	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
供用時	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
	大規模集客イベント時における歩行者の往来による影響

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）予測地域及び予測地点

交通安全の予測地域及び交通混雑の予測地点は、図 9.11.1-1 に示した自動車交通量調査地点のうち工事用車両の走行ルート上の T1～9 の 9 地点とした。

（イ）予測時期

予測時期は、「第 1 章 指定開発行為の概要 5 指定開発行為の内容 (13)施工計画 ア 工事概要 表 1-20(2) 工事工程」（p.77 参照）に示した工事用車両（大型車）の走行台数がピークとなる工事開始後 19 ヶ月目に示したピーク日における工事中交通量のピーク時とした。

（ウ）予測条件

a　工事中基礎交通量の設定

計画地周辺における交通量の推移は、「第 7 章 計画地及びその周辺地域の概況並びに環境の特性 1 計画地及びその周辺地域の概況 (7)交通、運輸の状況 ア 道路交通」（p.7-30 参照）に示したとおり、横ばいまたは減少傾向であることから、本事業では、現況交通量を将来的な工事中基礎交通量とみなした。

なお、現地調査において渋滞長が確認された予測地点については、「平面交差の計画と設計 基礎編 －計画・設計・交通信号制御の手引－」（平成 30 年 12 月、一般社団法人交通工学研究会）に準拠し、渋滞を考慮した「需要交通量」を設定することとした。

b　工事中交通量の設定

（a）工事用車両の台数

工事用車両の台数は、「第 1 章 指定開発行為の概要 5 指定開発行為の内容 (13)施工計画 ア 工事概要 表 1-20(2) 工事工程」（p.77 参照）に示した工事用車両（大型車）の日最大台数がピークとなる工事開始後 19 ヶ月目の台数 612 台/日・片道（大型車 434 台/日・片道、小型車 178 台/日・片道）とした。

工事用車両の走行時間帯は、7～19 時（12 時台を除く）とした。時間配分は、大型車は作業時間帯（8～18 時）において均等配分、小型車は作業時間の前後に配分した。方向配分は、計画地から北西方向と南東方向に均等とした。ただし、利用する走行ルートが複数あり、現時点ではルートごとの配分は未定であるため、予測地点ごとに想定される最大の走行台数を設定した。予測地点 T1～T8 については日最大台数 100%、予測地点 T9 については市道 21 号からの出入り台数を 280 台/日・片道（大型車 170 台/日・片道、小型車 110 台/日・片道）とした。

工事用車両の時間配分及び方向配分の詳細は、資料編（p.資 1.8-275～278 参照）に示すとおりである。

（b）工事中交通量

工事中の将来交通量（以下、「工事中交通量」という。）は、工事中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（断面別流入交通量）は、表 9.11.1-9 に示すとおりである。

なお、ピーク時間帯は、工事中交通量の pcu 計（乗用車換算台数）が最大の時間帯とした。ピーク時間帯の設定の詳細は、資料編（p.資 1.8-279～281 参照）に示すとおりである。

表 9.11.1-9　工事中の交差点将来交通量（断面別流入交通量）

予測地点 (ピーク時間帯)	流入 断面	工事中基礎交通量※1 (台/時) ①			工事用車両台数※2 (台/時) ②			工事中交通量 (台/時) ③＝①＋②		
		大型車	小型車	計	大型車	小型車	計	大型車	小型車	計
T1 宮内北側 交差点 (8 時台)	A	181	376	557	25	0	25	206	376	582
	B	34	57	91	50	0	50	84	57	141
	C	164	410	574	25	0	25	189	410	599
T2 等々力交差点 (17 時台)	A	107	604	711	25	0	25	132	604	736
	B	1	21	22	50	0	50	51	21	72
	C	69	422	491	25	0	25	94	422	516
T3 等々力ポンプ 場前の交差点 (17 時台)	A	95	669	764	25	0	25	120	669	789
	B	7	14	21	50	0	50	57	14	71
	C	60	424	484	25	0	25	85	424	509
T4 計画地北側の 交差点 (17 時台)	A	18	192	210	50	0	50	68	192	260
	B	7	75	82	50	0	50	57	75	132
	C	5	36	41	0	0	0	5	36	41
	D	26	108	134	0	0	0	26	108	134
T5 ミュージアム 前交差点 (8 時台)	A	22	128	150	25	0	25	47	128	175
	B	1	14	15	50	0	50	51	14	65
	C	17	59	76	25	0	25	42	59	101
T6 みやうち保育 園前の交差点 (17 時台)	A	12	141	153	25	0	25	37	141	178
	B	9	80	89	50	0	50	59	80	139
	C	11	90	101	25	0	25	36	90	126
T7 小杉神社付近 の交差点 (17 時台)	A	1	29	30	50	0	50	51	29	80
	B	5	131	136	25	0	25	30	131	161
	C	10	45	55	25	0	25	35	45	80
T8 等々力緑地 入口交差点 (17 時台)	A	11	163	174	50	0	50	61	163	224
	B	38	394	432	25	0	25	63	394	457
	C	27	275	302	25	0	25	52	275	327
T9 宮内交差点 (17 時台)	A	29	245	274	25	0	25	54	245	299
	B	7	104	111	20	0	20	27	104	131
	C	40	411	451	25	0	25	65	411	476
	D	7	55	62	0	0	0	7	55	62

※1：工事中基礎交通量は、現地調査において渋滞長が確認された予測地点については、渋滞を考慮した「需要交通量」を設定した。ただし、予測地点 T1 のピーク時間帯の台数は、実測値より需要交通量のほうが少ないため、信号交差点における交差点需要率及び車線別混雑度の算定では、実測値を用いた。

※2：ピーク時間帯における工事用車両台数は、資料編（p.資 1.8-275）に示すとおり T1～T8 は合計 98 台、T9 は合計 68 台であるが、方向配分の計算において端数が生じることから、ここでは T1～T8 を合計 100 台、T9 を合計 70 台とした。

注 1）各予測地点の断面の位置は、「図 9.11.1-3(1)～(5)　自動車交通量調査地点状況図」（p.9.11.1-5～9）参照。

注 2）工事中交通量の pcu 計（乗用車換算台数）が最大の時間帯をピーク時間帯と設定した。なお、設定方法は資料編（p.資 1.8-279～281 参照）に示すとおりである。

（エ）予測方法

a　工事用車両の走行に伴う交通安全に及ぼす影響

交通安全に及ぼす影響については、現況の歩行者・自転車交通量、通学路の状況及び交通安全施設の設置状況と工事用車両走行ルートを照らし合わせ、工事用車両の走行により歩行者の交通安全に及ぼす影響を定性的に予測した。

b　工事用車両の走行に伴う交通混雑に及ぼす影響

（a）予測手順

工事中交通量の予測手順は、図 9.11.1-11 に示すとおりである。

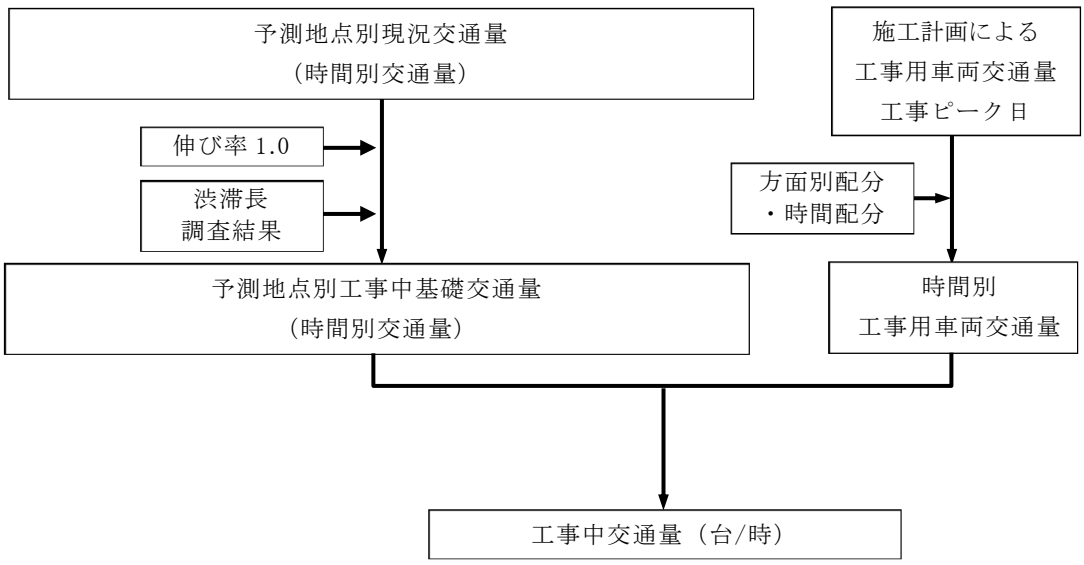


図 9.11.1-11　工事中交通量の算定フロー

（b）予測方法

工事中基礎交通量に、工事用車両の走行台数を付加させることで計画地周辺の交通状況を予測した。それを基に、信号交差点における交差点需要率及び車線別混雑度の算定、無信号交差点における一時制御交差点の交通容量検討を行った。これらの算定及び検討は、「平面交差の計画と設計 基礎編 －計画・設計・交通信号制御の手引－」（平成 30 年 12 月、一般社団法人交通工学研究会）に準拠した。

なお、予測で用いる飽和交通流率は、現地調査において実測値が得られた車線については、その実測値を採用した。実測値が得られていない車線については、「平面交差の計画と設計 基礎編 －計画・設計・交通信号制御の手引－」（平成 30 年 12 月、一般社団法人交通工学研究会）に示される飽和交通流率のモデル推定方法に基づき設定した。

（オ）予測結果

a　工事用車両の走行により交通安全に及ぼす影響

交通安全施設の設置状況は、図 9.11.1-8（p.9.11.1-26 参照）に示すとおりである。

工事用車両の走行ルートは、市道小杉陣屋町 23 号線、市道宮内 104 号線、計画地内を通る市道宮内 104 号線や中央園路等では、概ねマウントアップやガードレール等が設置されており、歩車分離が図られていることから、交通安全は確保されるものと予測する。

一方、市道小杉御殿町 11 号線の一部、市道宮内 21 号線、釣池北側から東側に通る道路では、交通安全施設が設置されていないことから、歩行者に対する安全への注意及び配慮が必要であると予測する。また、工事用車両の走行ルート上には通学路が並行または横断する箇所が複数あり、横断歩道や信号が整備されているものの、安全への注意及び配慮が必要であると予測する。

b　交差点需要率

信号交差点における交差点需要率は、表 9.11.1-10 に示すとおりである。

工事中交通量のピーク時間帯における交差点需要率は 0.154～0.576 であり、いずれの地点も需要率の上限値（0.880～0.933）を下回ると予測する。

なお、交差点需要率算定結果の詳細は、資料編（p.資 1.8-282～297 参照）に示すとおりである。

表 9.11.1-10　信号交差点における交差点需要率（工事中）

予測地点	ピーク時間帯	交差点需要率			
		工事中基礎交通量 (A)	工事中交通量 (B)	増加分 (B-A)	上限値
T1 宮内北側交差点	8 時台	0.507	0.576	0.069	0.933
T2 等々力交差点	17 時台	0.397	0.423	0.026	0.933
T3 等々力ポンプ場前の交差点	17 時台	0.429	0.454	0.025	0.925
T4 計画地北西側の交差点	17 時台	0.225	0.290	0.065	0.917
T5 ミュージアム前交差点	8 時台	0.103	0.154	0.051	0.880
T6 みやうち保育園前の交差点	17 時台	0.138	0.187	0.049	0.918
T8 等々力緑地入口交差点	17 時台	0.317	0.372	0.055	0.918
T9 宮内交差点	17 時台	0.403	0.442	0.039	0.909

c　車線別混雑度

信号交差点における流入車線の混雑度は、表 9.11.1-11 に示すとおりである。

工事中交通量のピーク時間帯における信号交差点の流入車線のうち、工事用車両の走行により交通流が変化する車線の混雑度は、最大で 0.641 であり、円滑な交通処理が可能とされる道路の車線別混雑度 1.0 を下回ると予測する。

なお、流入車線の混雑度算定結果の詳細は、資料編（p.資 1.8-282～297 参照）に示すとおりである。

表 9.11.1-11　信号交差点における流入車線の混雑度（工事中）

予測地点※ 交差点 （ピーク時間帯）	流入断面	車線	流入車線の混雑度		
			工事中基礎交通量 （①）	工事中交通量 （②）	増加分 （②－①）
T1 宮内北側交差点 （8 時台）	A	左折・直進	0.594	0.621	0.027
	B	左折・右折	0.310	0.538	0.228
	C	直進・右折	0.614	0.641	0.027
T2 等々力交差点 （17 時台）	A	左折・直進	0.524	0.558	0.034
	B	左折・右折	0.099	0.471	0.372
	C	直進・右折	0.490	0.515	0.025
T3 等々力ポンプ場前の交差点 （17 時台）	A	左折・直進	0.592	0.627	0.035
	B	左折・右折	0.092	0.392	0.300
	C	直進・右折	0.474	0.499	0.025
T4 計画地北西側の交差点 （17 時台）	A	左折・直進・右折	0.192	0.273	0.081
	B	左折・直進・右折	0.211	0.444	0.233
	C	左折・直進・右折	0.040	0.040	0.000
	D	左折・直進・右折	0.402	0.402	0.000
T5 ミュージアム前交差点 （8 時台）	A	左折・直進	0.204	0.263	0.059
	B	左折・右折	0.037	0.240	0.203
	C	直進	0.061	0.061	0.000
		右折	0.022	0.069	0.047
T6 みやうち保育園前の交差点 （17 時台）	A	左折・直進	0.159	0.203	0.044
	B	左折・右折	0.263	0.498	0.235
	C	直進	0.026	0.026	0.000
		右折	0.065	0.101	0.036
T8 等々力緑地入口交差点 （17 時台）	A	左折	0.221	0.324	0.103
		右折	0.223	0.328	0.105
	B	直進	0.326	0.326	0.000
		右折	0.084	0.133	0.049
	C	左折・直進	0.355	0.385	0.030
T9 宮内交差点 （17 時台）	A	左折・直進・右折	0.283	0.309	0.026
	B	左折・直進・右折	0.385	0.506	0.121
	C	左折・直進・右折	0.456	0.481	0.025
	D	左折・直進・右折	0.238	0.238	0.000

※：各予測地点の断面の位置は、「図 9.11.1-3(1)～(5)　自動車交通量調査地点状況図」（p.9.11.1-5～9）参照。

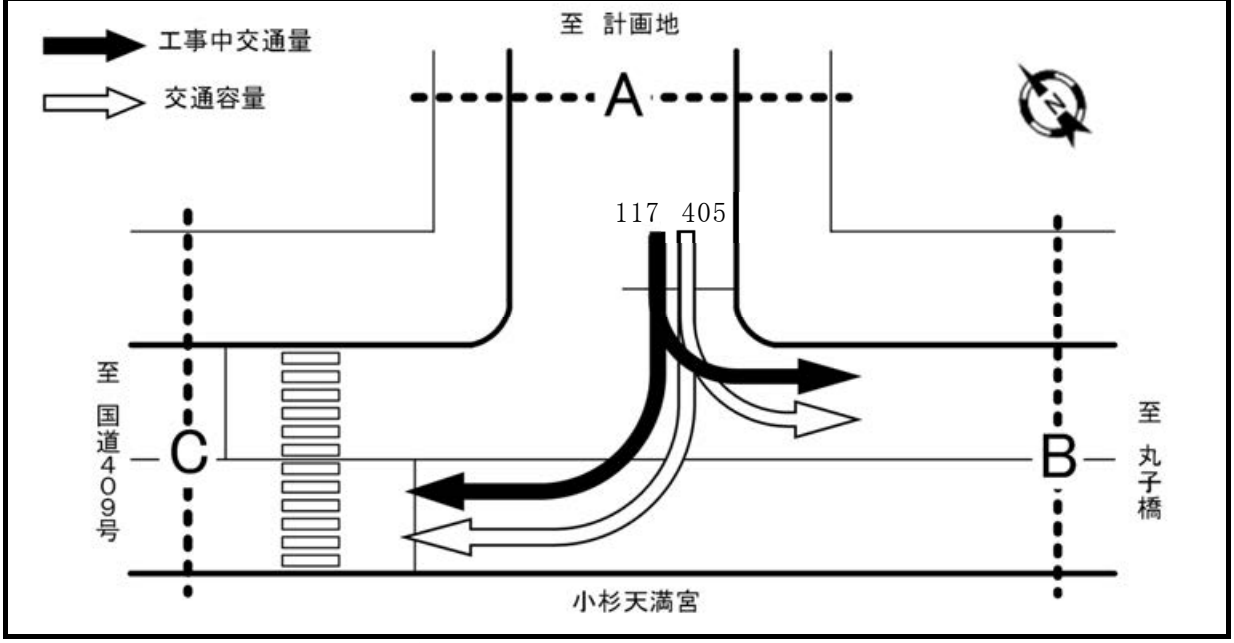
d　無信号交差点における交通処理

無信号交差点（予測地点T7）における交通処理の予測結果は、表9.11.1-12に示すとおりである。

ピーク時（17時台）における北側流入部から市道小杉御殿町11号線に流入する交通量（117 台/時）は、交通容量（405 台/時）を下回ることから、交通処理は可能と予測する。

表 9.11.1-12　無信号交差点の交通処理予測結果
（予測地点 T7（小杉神社付近の交差点））（工事中）

検討方向	ピーク時間帯	A．交通量（台/時）	B．交通容量（台/時）	検討結果
北側流入部から 市道小杉御殿町11号線へ流入 （従道路から主道路に左折もしくは右折）	17時台	117	405	A＜B ⇒処理可能



注 1）交通量は、大型車を乗用車換算した台数である。
注 2）交通容量は、以下の式で算出した。

$$\text{従道路の方向別の交通容量 } c_x = Q_x \frac{\exp(-Q_x g_x)}{1-\exp(-Q_x h_x)}$$

c_x：従道路流入部の方向別(xは直進、右折、左折の別)の交通容量[台/秒] 0.1126台/秒
Q_x：従道路のx方向交通と交錯する方向別の交通需要(Vi)の総和[台/秒] 0.08台/秒
Vi：従道路のx方向交通と交錯する方向別の交通需要[台/秒]
g_x：従道路のx方向交通が通過可能と判断する交通需要Q_xの最小ギャップ(臨界ギャップ)[秒] 9.2秒
h_x：従道路のx方向交通が、同一ギャップを2台連続して通過出来る時の追従車頭時間[秒] 5.2秒

		工事中交通量（台/時）									
断面	方向	大型車		小型車		合計	大型車（乗用車換算）		合計（乗用車換算）		従道路のx方向交通と交錯する交通需要	
A	右折	26		11			45		56		−	−
	左折	25	51	18	29	80	43	88	61	117	−	−
B	右折	25		11			43		54		54	
	直進	5	30	120	131	161	9	52	129	183	129	
C	直進	10		42			17		59		59	
	左折	25	35	3	45	80	43	60	46	105	46	288

（カ）環境保全のための措置

生活環境の保全の観点から、次のような措置を講ずる。

・工事用車両の運転者への工事用車両走行ルート上の危険箇所の周知、運転時間の指示及び低速走行等の安全運転並びに周辺道路での駐停車禁止等の指導を徹底し、一般車両及び歩行者の安全を確保する。
・工事用車両の出入口付近には、必要に応じて交通誘導員を配置し、一般車両及び歩行者の安全を確保するとともに、周辺道路の円滑な交通流の確保に努める。
・計画地の外周には必要に応じて仮設歩道を設けるなど、歩行者に対する安全対策を講じる。
・登校時間帯における工事用車両の運行を極力回避する。
・周辺住民等に対して、工事工程、工事用車両の出入口、走行ルート、走行時間帯についての周知を図る。
・広域的な視点に立ち、交通流及び交通安全を考慮し、走行ルートを選定する。
・工事用車両は、特定の日または時間帯に集中しないよう、計画的な運行管理を行う。
・周辺交通状況を勘案し、適宜、工事用車両の走行時間や走行台数を調整する。
・ステッカー等を用いて、工事車両と他の車両との識別を図る。
・朝礼や新規入場者教育等の中で、環境保全のための措置の内容を工事関係者に周知・徹底する。

（キ）評価

交通安全に及ぼす影響については、工事用車両の走行ルートは、市道小杉陣屋町23号線、市道宮内104号線、計画地内を通る市道宮内104号線、中央園路等では、概ねマウントアップやガードレール等が設置されており、歩車分離が図られていることから、交通安全は確保されるものと予測した。

一方、市道小杉御殿町11号線の一部、市道宮内21号線、釣池北側から東側に通る道路では、交通安全施設が設置されていないことから、歩行者に対する安全への注意及び配慮が必要であると予測した。また、工事用車両の走行ルート上には通学路が並行または横断する箇所が複数あり、横断歩道や信号が整備されているものの、安全への注意及び配慮が必要であると予測した。

交通混雑に及ぼす影響について、工事中交通量のピーク時間帯における交差点需要率は 0.154～0.576 であり、いずれの地点も需要率の上限値（0.880～0.933）を下回ると予測した。信号交差点の流入車線のうち、工事用車両の走行により交通流が変化する車線の混雑度は、最大で 0.641 であり、円滑な交通処理が可能とされる道路の車線別混雑度1.0を下回ると予測した。また、無信号交差点（予測地点T7）のピーク時（17 時台）における北側流入部から市道小杉御殿町 11 号線に流入する交通量（117 台/時）は、交通容量（405 台/時）を下回ることから、交通処理は可能と予測した。

工事の実施にあたっては、工事用車両の運転者への工事用車両走行ルート上の危険箇所の周知、運転時間の指示及び低速走行等の安全運転並びに周辺道路での駐停車禁止等の指導を徹底し、一般車両及び歩行者の安全を確保する。また、工事用車両の出入口付近には、必要に応じて交通誘導員を配置し、一般車両及び歩行者の安全を確保するとともに、周辺道路の円滑な交通流の確保に努め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、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）予測地域及び予測地点

交通安全の予測地域及び交通混雑の予測地点は、図 9.11.1-1 に示した自動車交通量調査地点のうち施設関連車両の走行ルート上の T1～6 及び T8～10 の 9 地点とした。

（イ）予測時期

計画建物完成後の定常状態となる時期の平日及び休日とした。

（ウ）予測条件

a　供用時の道路の設定

本事業では、公園の安全・安心な空間の確保や公園中央部の分断の解消、柔軟な施設配置を行うため、中央園路の一般車両の通行を禁止し、新たに車両の通れる外周園路の整備を行う計画である。そのため、現在中央園路を走行している車両については、周辺道路及び外周園路へ転換されることを想定した（詳細は、資料編 p.資 1.8-298 参照）。

b　供用時の将来交通量の設定

（a）施設関連車両台数

公園利用に関する発生集中交通量は、現況の公園利用面積と駐車場利用台数から原単位を設定し、事業計画の内容を踏まえて将来の発生集中交通量を算出した。

便益施設等に関する発生集中交通量は、「大規模小売店舗を設置する者が配慮すべき事項に関する指針」（平成 19 年 2 月 1 日、経済産業省）、「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）及び類似事例を参考に、建物の延べ面積等をもとに算出した。

供用時の施設関連車両の台数の詳細は、資料編（p.資 1.8-299～303 参照）に示すとおりである。

（b）将来交通量

計画地周辺における交通量の推移は、「第 7 章 計画地及びその周辺地域の概況並びに環境の特性 1 計画地及びその周辺地域の概況 (7)交通、運輸の状況 ア 道路交通」（p.7-30 参照）に示したとおり、横ばいまたは減少傾向であることから、本事業では、現況交通量からの伸び率は 1.0 とみなした。

交差点需要率の予測に用いる交差点ピーク時間帯の将来交通量（断面別流入交通量）は、表 9.11.1-13(1)～(2)に示すとおりである。

なお、現地調査において渋滞長が確認された予測地点については、「平面交差の計画と設計 基礎編 －計画・設計・交通信号制御の手引－」（平成 30 年 12 月、一般社団法人交通工学研究会）に準拠し、渋滞を考慮した「需要交通量」を設定した（詳細は、資料編 p.資 1.8-314～315 参照）。

表 9.11.1-13(1)　供用時の交差点将来交通量（断面別流入交通量）（平日）

予測地点（ピーク時間帯）	流入断面	将来基礎交通量（台/時）①			施設関連車両台数※（台/時）②			将来交通量（台/時）③＝①＋②		
		大型車	小型車	計	大型車	小型車	計	大型車	小型車	計
T1 宮内北側交差点（17 時台）	A	116	604	720	0	198	198	116	802	918
	B	13	61	74	0	10	10	13	71	84
	C	73	456	529	1	11	12	74	467	541
T2 等々力交差点（17 時台）	A	107	604	711	0	168	168	107	772	879
	B	1	21	22	0	69	69	1	90	91
	C	69	422	491	0	0	0	69	422	491
T3 等々力ポンプ場前の交差点（17 時台）	A	95	669	764	0	29	29	95	698	793
	B	7	14	21	1	165	166	8	179	187
	C	60	424	484	0	36	36	60	460	520
T4 計画地北側の交差点（17 時台）	A	18	192	210	1	210	211	19	402	421
	B	7	75	82	0	0	0	7	75	82
	C	5	36	41	0	10	10	5	46	51
	D	26	108	134	0	137	137	26	245	271
T5 ミュージアム前交差点（10 時台）	A	19	83	102	3	174	177	22	257	279
	B	5	18	23	0	11	11	5	29	34
	C	17	48	65	0	34	34	17	82	99
T6 みやうち保育園前の交差点（17 時台）	A	12	141	153	0	26	26	12	167	179
	B	9	80	89	0	139	139	9	219	228
	C	11	90	101	1	160	161	12	250	262
T8 等々力緑地入口交差点（17 時台）	A	11	163	174	1	140	141	12	303	315
	B	38	394	432	0	139	139	38	533	571
	C	27	275	302	0	162	162	27	437	464
T9 宮内交差点（17 時台）	A	29	245	274	0	0	0	29	245	274
	B	7	104	111	0	162	162	7	266	273
	C	40	411	451	1	139	140	41	550	591
	D	7	55	62	0	0	0	7	55	62
T10 西下橋交差点（15 時台）	A	102	336	438	1	50	51	103	386	489
	B	8	43	51	0	0	0	8	43	51
	C	28	107	135	0	33	33	28	140	168
	D	59	321	380	1	111	112	60	432	492
	E	31	209	240	0	82	82	31	291	322

※：ピーク時間帯における施設関連車両台数は、資料編（p.資 1.8-304～306 参照）に示すとおりであるが、方向配分の計算において端数が生じた場合は、台数を割増することで調整した。

注 1）各予測地点の断面の位置は、「図 9.11.1-3(1)～(5) 自動車交通量調査地点状況図」（p.9.11.1-5～9）参照。

注 2）将来交通量の pcu 計（乗用車換算台数）が最大の時間帯をピーク時間帯と設定した。なお、設定方法は資料編（p.資 1.8-304～306 参照）に示すとおりである。

表 9.11.1-13(2)　供用時の交差点将来交通量（断面別流入交通量）（休日）

予測地点（ピーク時間帯）	流入断面	将来基礎交通量（台/時）①			施設関連車両台数※（台/時）②			将来交通量（台/時）③＝①＋②		
		大型車	小型車	計	大型車	小型車	計	大型車	小型車	計
T1 宮内北側交差点（16 時台）	A	48	552	600	0	236	236	48	788	836
	B	14	70	84	0	10	10	14	80	94
	C	19	484	503	0	10	10	19	494	513
T2 等々力交差点（16 時台）	A	49	575	624	0	189	189	49	764	813
	B	0	35	35	0	115	115	0	150	150
	C	23	420	443	0	5	5	23	425	448
T3 等々力ポンプ場前の交差点（16 時台）	A	45	615	660	0	28	28	45	643	688
	B	7	51	58	0	183	183	7	234	241
	C	23	387	410	0	49	49	23	436	459
T4 計画地北側の交差点（11 時台）	A	10	183	193	0	209	209	10	392	402
	B	4	112	116	0	0	0	4	112	116
	C	2	43	45	0	10	10	2	53	55
	D	7	156	163	0	152	152	7	308	315
T5 ミュージアム前交差点（11 時台）	A	4	224	228	0	164	164	4	388	392
	B	1	167	168	0	77	77	1	244	245
	C	5	237	242	0	58	58	5	295	300
T6 みやうち保育園前の交差点（11 時台）	A	1	200	201	0	-46	-46	1	154	155
	B	7	202	209	1	150	151	8	352	360
	C	5	225	230	0	229	229	5	454	459
T8 等々力緑地入口交差点（11 時台）	A	5	193	198	0	129	129	5	322	327
	B	23	460	483	1	150	151	24	610	634
	C	21	402	423	0	155	155	21	557	578
T9 宮内交差点（16 時台）	A	25	300	325	0	1	1	25	301	326
	B	5	107	112	0	156	156	5	263	268
	C	18	403	421	0	126	126	18	529	547
	D	2	88	90	0	0	0	2	88	90
T10 西下橋交差点（11 時台）	A	34	404	438	0	59	59	34	463	497
	B	2	38	40	0	0	0	2	38	40
	C	6	142	148	0	29	29	6	171	177
	D	15	353	368	0	119	119	15	472	487
	E	10	235	245	0	93	93	10	328	338

※：ピーク時間帯における施設関連車両台数は、資料編（p.資 1.8-307～309）に示すとおりであるが、方向配分の計算において端数が生じた場合は、台数を割増することで調整した。

注 1）各予測地点の断面の位置は、「図 9.11.1-3(1)～(5) 自動車交通量調査地点状況図」（p.9.11.1-5～9）参照。

注 2）将来交通量の pcu 計（乗用車換算台数）が最大の時間帯をピーク時間帯と設定した。なお、設定方法は資料編（p.資 1.8-307～309 参照）示すとおりである。

注 3）予測地点 T6 の流入断面 A は、転換交通量の計算により将来基礎交通量よりも将来交通量が減少するため、施設関連車両台数がマイナスの値となっている。

（エ）予測方法

a　施設関連車両の走行に伴う交通安全に及ぼす影響

交通安全に及ぼす影響については、現況の歩行者・自転車交通量、通学路の状況及び交通安全施設の設置状況と施設関連車両走行ルートを照らし合わせ、施設関連車両の走行により歩行者の交通安全に及ぼす影響を定性的に予測した。

b　施設関連車両の走行に伴う交通混雑に及ぼす影響

（a）予測手順

将来交通量の予測手順は、図 9.11.1-12 に示すとおりである。

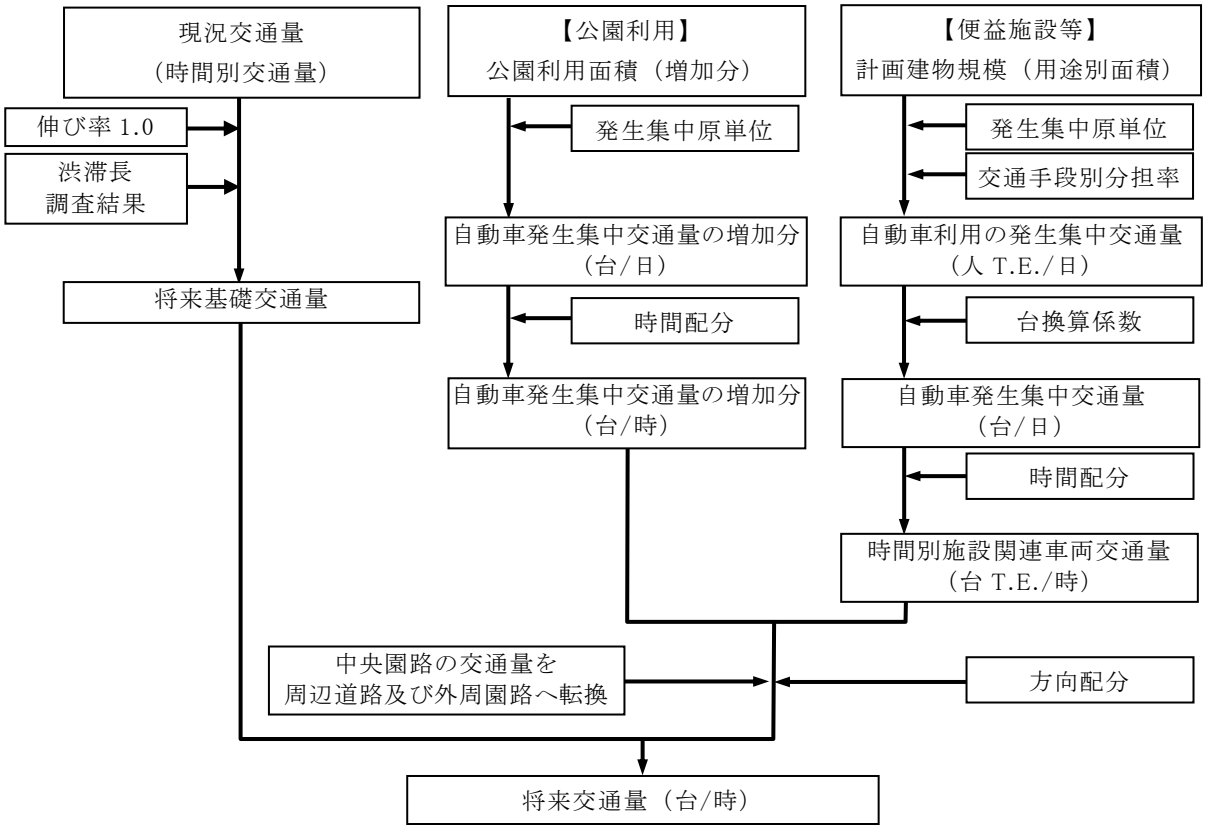


図 9.11.1-12　将来交通量の算定フロー

（b）予測方法

供用時の将来交通量を基に、信号交差点における交差点需要率及び車線別混雑度の算定を行った。これらの算定は、「平面交差の計画と設計 基礎編 －計画・設計・交通信号制御の手引－」（平成 30 年 12 月、一般社団法人交通工学研究会）に準拠した。

なお、予測で用いる飽和交通流率は、現地調査において実測値が得られた車線については、その実測値を採用した。実測値が得られていない車線については、「平面交差の計画と設計 基礎編 －計画・設計・交通信号制御の手引－」（平成 30 年 12 月、一般社団法人交通工学研究会）に示される飽和交通流率のモデル推定方法に基づき設定した。

（オ）予測結果

a　施設関連車両の走行により交通安全に及ぼす影響

交通安全施設の設置状況は、図 9.11.1-8（p.9.11.1-26 参照）に示すとおりである。

施設関連車両の走行ルートは、市道小杉陣屋町 23 号線、市道宮内 58 号線、市道宮内 104 号線、計画地内を通る市道宮内 104 号線等では、概ねマウントアップやガードレール等が設置されており、歩車分離が図られていることから、交通安全は確保されるものと予測する。

一方、市道小杉御殿町 11 号線の一部、市道宮内 21 号線では、交通安全施設が設置されていないことから、歩行者に対する安全への注意及び配慮が必要であると予測する。釣池の北側から球技専用スタジアムの東側にかけて整備する外周園路については、現況よりも交通量が増加することが想定されるが、幅員 2mの歩道を設けることから、交通安全は確保されるものと予測する。また、施設関連車両の走行ルート上には通学路が並行または横断する箇所が複数あり、横断歩道や信号が整備されているものの、安全への注意及び配慮が必要であると予測する。

b　交差点需要率

信号交差点における交差点需要率は、表 9.11.1-14(1)～(2)に示すとおりである。

将来交通量のピーク時間帯における交差点需要率は、平日は 0.209～0.757、休日は 0.267～0.704 であり、いずれの地点も需要率の上限値（平日：0.875～0.933、休日：0.850～0.933）を下回ると予測する。

なお、交差点需要率算定結果の詳細は、資料編（p.資 1.8-316～333 参照）に示すとおりである。

c　車線別混雑度

信号交差点における流入車線の混雑度は、表 9.11.1-15(1)～(2)に示すとおりである。

将来交通量のピーク時間帯における信号交差点の流入車線のうち、施設関連車両の走行により交通流が変化する車線の混雑度は、平日は最大で 0.996、休日は最大で 0.997 であり、円滑な交通処理が可能とされる道路の車線別混雑度 1.0 を下回ると予測する。

なお、流入車線の混雑度算定結果の詳細は、資料編（p.資 1.8-316～333 参照）に示すとおりである。

表 9.11.1－14(1)　信号交差点における交差点需要率（供用時：平日）

予測地点	ピーク時間帯	交差点需要率	
		将来交通量による計算結果	上限値
T1 宮内北側交差点	17 時台	0.757	0.933
T2 等々力交差点	17 時台	0.491	0.933
T3 等々力ポンプ場前の交差点	17 時台	0.449	0.925
T4 計画地北西側の交差点	17 時台	0.426	0.917
T5 ミュージアム前交差点	10 時台	0.209	0.880
T6 みやうち保育園前の交差点	17 時台	0.244	0.918
T8 等々力緑地入口交差点	17 時台	0.584	0.918
T9 宮内交差点	17 時台	0.612	0.909
T10 西下橋交差点	15 時台	0.549	0.875

表 9.11.1－14(2)　信号交差点における交差点需要率（供用時：休日）

予測地点	ピーク時間帯	交差点需要率	
		将来交通量による計算結果	上限値
T1 宮内北側交差点	16 時台	0.700	0.933
T2 等々力交差点	16 時台	0.435	0.933
T3 等々力ポンプ場前の交差点	16 時台	0.372	0.924
T4 計画地北西側の交差点	11 時台	0.425	0.926
T5 ミュージアム前交差点	11 時台	0.358	0.850
T6 みやうち保育園前の交差点	11 時台	0.267	0.918
T8 等々力緑地入口交差点	11 時台	0.704	0.922
T9 宮内交差点	16 時台	0.575	0.917
T10 西下橋交差点	11 時台	0.537	0.864

表 9.11.1-15(1)　信号交差点における流入車線の混雑度（供用時：平日）

予測地点	流入断面	車線	将来交通量による流入車線の混雑度※
T1 宮内北側交差点 (17 時台)	A	左折・直進	0.980
	B	左折・右折	0.256
	C	直進・右折	0.579
T2 等々力交差点 (17 時台)	A	左折・直進	0.648
	B	左折・右折	0.410
	C	直進・右折	0.490
T3 等々力ポンプ場前 の交差点 (17 時台)	A	左折・直進	0.619
	B	左折・右折	0.645
	C	直進・右折	0.509
T4 計画地北西側の 交差点 (17 時台)	A	左折・直進・右折	0.370
	B	左折・直進・右折	0.237
	C	左折・直進・右折	0.050
	D	左折・直進・右折	0.742
T5 ミュージアム前 交差点 (10 時台)	A	左折・直進	0.383
	B	左折・右折	0.093
	C	直進	0.047
		右折	0.085
T6 みやうち保育園前 の交差点 (17 時台)	A	左折・直進	0.182
	B	左折・右折	0.677
	C	直進	0.031
		右折	0.219
T8 等々力緑地入口 交差点 (17 時台)	A	左折	0.221
		右折	0.573
	B	直進	0.326
		右折	0.314
	C	左折・直進	0.546
T9 宮内交差点 (17 時台)	A	左折・直進・右折	0.283
	B	左折・直進・右折	0.996
	C	左折・直進・右折	0.598
	D	左折・直進・右折	0.238
T10 西下橋交差点 (15 時台)	A	左折・直進・右折	0.632
	B	左折・直進・右折	0.500
	C	左折・直進・右折	0.672
	D	左折・直進・右折	0.519
	E	左折	0.469
		直進	0.534
		右折	0.165

※：各予測地点の断面の位置は、「図 9.11.1-3 (1)～(5) 自動車交通量調査地点状況図」（p.9.11.1-5～9）参照。

表 9.11.1-15(2)　信号交差点における流入車線の混雑度（供用時：休日）

予測地点 交差点 (ピーク時間帯)	流入断面	車線	将来交通量による 流入車線の混雑度※
T1 宮内北側交差点 (16 時台)	A	左折・直進	0.892
	B	左折・右折	0.283
	C	直進・右折	0.549
T2 等々力交差点 (16 時台)	A	左折・直進	0.574
	B	左折・右折	0.655
	C	直進・右折	0.447
T3 等々力ポンプ場前 の交差点 (16 時台)	A	左折・直進	0.515
	B	左折・右折	0.960
	C	直進・右折	0.451
T4 計画地北西側の 交差点 (11 時台)	A	左折・直進・右折	0.341
	B	左折・直進・右折	0.431
	C	左折・直進・右折	0.046
	D	左折・直進・右折	0.865
T5 ミュージアム前 交差点 (11 時台)	A	左折・直進	0.575
	B	左折・右折	0.566
	C	直進	0.071
		右折	0.325
T6 みやうち保育園前 の交差点 (11 時台)	A	左折・直進	0.129
	B	左折・右折	0.997
	C	直進	0.099
		右折	0.336
T8 等々力緑地入口 交差点 (11 時台)	A	左折	0.316
		右折	0.536
	B	直進	0.282
		右折	0.478
	C	左折・直進	0.667
T9 宮内交差点 (16 時台)	A	左折・直進・右折	0.335
	B	左折・直進・右折	0.961
	C	左折・直進・右折	0.549
	D	左折・直進・右折	0.319
T10 西下橋交差点 (11 時台)	A	左折・直進・右折	0.700
	B	左折・直進・右折	0.313
	C	左折・直進・右折	0.590
	D	左折・直進・右折	0.525
	E	左折	0.319
		直進	0.509
		右折	0.214

※：各予測地点の断面の位置は、「図 9.11.1-3 (1)～(5) 自動車交通量調査地点状況図」（p.9.11.1-5～9）参照。

（カ）環境保全のための措置

生活環境の保全の観点から、次のような措置を講ずる。

・施設利用に伴う関係車両、従業員等に対し、車両走行ルート上の危険箇所の周知、安全運転及び周辺道路での駐停車禁止等を依頼し、一般車両及び歩行者の安全を確保する。
・施設利用者に対し、スムーズな交通誘導が行える誘導看板等の設置を検討する。
・出庫灯等の整備により、歩道等を利用する歩行者・自転車に自動車の出入の注意喚起を行う。
・駐車場出入口付近は、十分な見通しを確保する。
・施設利用者に対し、ホームページ等で路線バスや電車等の公共交通機関の利用を促す。

（キ）評価

施設関連車両の走行ルートは、市道小杉陣屋町 23 号線、市道宮内 58 号線、市道宮内 104 号線、計画地内を通る市道宮内 104 号線等では、概ねマウントアップやガードレール等が設置されており、歩車分離が図られていることから、交通安全は確保されるものと予測した。

一方、市道小杉御殿町 11 号線の一部、市道宮内 21 号線では、交通安全施設が設置されていないことから、歩行者に対する安全への注意及び配慮が必要であると予測した。釣池の北側から球技専用スタジアムの東側にかけて整備する外周園路については、現況よりも交通量が増加することが想定されるが、幅員 2ｍの歩道を設けるとともに、走行速度を 20km/以下に制限するよう表示等を実施することから、交通安全は確保されるものと予測した。また、施設関連車両の走行ルート上には通学路が並行または横断する箇所が複数あり、横断歩道や信号が整備されているものの、安全への注意及び配慮が必要であると予測した。

交通混雑に及ぼす影響について、将来交通量のピーク時間帯における交差点需要率は、平日は 0.209～0.757、休日は 0.267～0.704 であり、いずれの地点も需要率の上限値（平日：0.875～0.933、休日：0.850～0.933）を下回ると予測した。

信号交差点の流入車線のうち、施設関連車両の走行により交通流が変化する車線の混雑度は、平日は最大で 0.996、休日は最大で 0.997 であり、円滑な交通処理が可能とされる道路の車線別混雑度 1.0 を下回ると予測した。

本事業の実施にあたっては、施設利用に伴う関係車両、従業員等に対し、車両走行ルート上の危険箇所の周知、安全運転及び周辺道路での駐停車禁止等を依頼し、一般車両及び歩行者の安全を確保する。また、施設利用者に対し、スムーズな交通誘導が行える誘導看板等の設置を検討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、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。

ウ　大規模集客イベント時における歩行者の往来による影響

（ア）予測地域及び予測地点

大規模集客イベント時における歩行者の往来による影響の予測地域は、図 9.11.1-2 に示した計画地から計画地周辺の最寄り駅までの範囲とした。

（イ）予測時期

計画建物完成後の大規模集客イベント時とした。

（ウ）予測方法

事業計画及び計画地周辺の道路整備計画を踏まえ、大規模集客イベント時における歩行者の往来による影響について定性的に予測した。

（エ）予測条件

計画地周辺において、歩行者交通量の増加を伴う開発事業の計画はないことから、大規模集客イベント来場者を除く歩行者交通量は現況と同程度と想定した。また、予測地域においては、国道 409 号（府中街道）及び県道主要地方道丸子中山茅ヶ崎（中原街道）の整備が進められており、国道 409 号（府中街道）では歩道拡幅、県道主要地方道丸子中山茅ヶ崎（中原街道）では歩道拡幅及び新設が計画されている。予測においては、これらの道路整備を考慮した。

（オ）予測結果

大規模集客イベントの会場である等々力陸上競技場は、本事業により球技専用スタジアムに改築し、観覧席が約 27,500 席から約 35,000 席（屋根のないゼロタッチ席を除く）に増加する計画である。そのため、大規模集客イベント時の歩行者の往来は現況より多くなることが想定され、歩行者交通量の多い時間帯が長くなるものと予測する。一方で、国道 409 号（府中街道）及び県道主要地方道丸子中山茅ヶ崎（中原街道）においては歩道の拡幅及び新設が進められており、該当箇所については、現状よりも混雑の緩和及び安全の確保がしやすい環境になるものと予測する。

現在、大規模集客イベント時においては、誘導員による交通整理やシャトルバスによるピストン輸送の実施により混雑緩和を図っている。また、現地調査では、歩行者の往来が一部の時間帯に集中していること、歩道がない生活道路ではピーク時間帯等において歩行者が道路に広がって通行する状況があること、一部の信号交差点付近では乱横断が発生していることが確認されている。そのため、供用時は「等々力緑地内に計画している店舗等の利用を促すことなどによる、大規模集客イベント来場者の来場及び退場時間帯の分散」や「大規模集客イベント参加者に対する交通ルールやマナーの遵守についての注意喚起」など、大規模集客イベント時における混雑緩和や交通安全確保のための対策を関係者間で協議・検討し、適宜実施していく計画である。

（カ）環境保全のための措置

大規模集客イベント時における混雑緩和や交通安全確保の観点から、次のような措置を講ずる。

・施設利用者に対し、ホームページ等で路線バスや電車等の公共交通機関の利用を促す。
・施設利用者に対し、スムーズな交通誘導が行える誘導看板等の設置を検討する。
・等々力緑地内の店舗利用を促し、来場及び退場時間帯の分散を図る。
・出庫灯等の整備により、歩道等を利用する歩行者・自転車に自動車の出入の注意喚起を行う。
・大規模集客イベント時における混雑や交通安全への影響を抑制するため、以下のような対策案を関係者間で協議・検討し、適宜実施していく。

・大規模集客イベント時には、誘導員により交通整理を実施する。
・大規模集客イベント時には、シャトルバスによるピストン輸送を実施する。
・イベントスペースにおける催し物の開催や、屋台の設置等により、試合開始前から来場を促し、来場時間帯の分散を図る。
・球技専用スタジアム内での試合終了後の企画等により、退場時間帯の分散を図る。
・大規模集客イベントの参加者に対し、入退場時の交通ルールやマナーの遵守について注意喚起を行う。

（キ）評価

大規模集客イベントの会場である等々力陸上競技場は、本事業により球技専用スタジアムに改築し、観覧席が約 27,500 席から約 35,000 席（屋根のないゼロタッチ席を除く）に増加する計画である。そのため、大規模集客イベント時の歩行者の往来は現況より多くなることが想定され、歩行者交通量の多い時間帯が長くなるものと予測した。一方で、国道 409 号（府中街道）及び県道主要地方道丸子中山茅ヶ崎（中原街道）においては歩道の拡幅及び新設が進められており、該当箇所については、現状よりも混雑の緩和及び安全の確保がしやすい環境になるものと予測した。

現在、大規模集客イベント時においては、誘導員による交通整理やシャトルバスによるピストン輸送の実施により混雑緩和を図っている。また、現地調査では、歩行者の往来が一部の時間帯に集中していること、歩道がない生活道路ではピーク時間帯等において歩行者が道路に広がって通行する状況があること、一部の信号交差点付近では乱横断が発生していることが確認されている。そのため、供用時は「等々力緑地内に計画している店舗等の利用を促すことなどによる、大規模集客イベント来場者の来場及び退場時間帯の分散」や「大規模集客イベント参加者に対する交通ルールやマナーの遵守についての注意喚起」など、大規模集客イベント時における混雑緩和や交通安全確保のための対策を関係者間で協議・検討し、適宜実施していく計画である。

本事業の実施にあたっては、上記のほか、施設利用者に対し、ホームページ等で路線バスや電車等の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ずる。

以上のことから、計画地周辺の生活環境の保全に著しい影響はないものと評価する。