

## 7. 人と自然とのふれあい活動の場

### 7. 1 人と自然とのふれあい活動の場

#### (1) 現況調査

##### ア 調査結果

##### (ア) 人と自然とのふれあい活動の場の状況

###### 【既存資料調査】

計画地及びその周辺の人と自然とのふれあい活動の場の状況は、図 9.7.1-1 及び表 9.7.1-1 に示すとおりである。

計画地は、市民に親しまれている総合公園「等々力緑地」であり、緑地内にはスポーツ施設や広場、子供の遊び場等、様々な施設が充実しているが、「ふるさとの森」、「四季園」、「21 世紀の森」、「釣池」の周辺などは、遊歩道が整備された自然とふれあえる樹林地となっている。水辺である「釣池」にはフィッシングコーナーがあり、釣りが楽しめる。また、花壇ボランティアの活動の場や、自然体験教室等の活動の場としても利用されており、等々力緑地全体が、人と自然とのふれあい活動の場となっている。

計画地周辺の人と自然とのふれあい活動の場としては、計画地北側の市道主要地方道幸多摩線（多摩沿線道路）をはさんで「多摩川」、計画地南西側の国道 409 号（府中街道）をはさんで「二ヶ領用水」が存在する。

多摩川の河川敷には、運動公園「多摩川緑地等々力地区」、「多摩川緑地宮内地区」の広場、「等々力岸辺の散策路」がある。多摩川河川敷は、体験型環境学習の場（とどろき水辺の楽校）としても利用されている。また、多摩川堤防上に「かわさき多摩川ふれあいロード」がある。

二ヶ領用水沿いには、「二ヶ領用水散策こみち」がある。

表 9.7.1-1 計画地及びその周辺における人と自然とのふれあい活動の場

番号	人と自然とのふれあい活動の場	
①	等々力緑地	ふるさとの森、四季園、21世紀の森、釣池等
②	多摩川	運動公園「多摩川緑地等々力地区」の広場
③		運動公園「多摩川緑地宮内地区」の広場
④		等々力岸辺の散策路
⑤		かわさき多摩川ふれあいロード
⑥	二ヶ領用水	二ヶ領用水散策こみち

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）

「かわさき多摩川ふれあいロード全体図」（令和 6 年 3 月閲覧、川崎市ホームページ）

「多摩川散策マップ」（令和 6 年 3 月閲覧、京浜河川事務所ホームページ）

「二ヶ領用水散策マップ」（平成 30 年 3 月、川崎市）

注）表中番号は、図 9.7.1-1 に対応する。

###### 【現地調査】

計画地及びその周辺の人と自然とのふれあい活動の場の状況及び機能は、表 9.7.1-2 及び写真 9.7.1-1(1)～(3)に示すとおりである。

表 9.7.1-2 人と自然とのふれあい活動の場の状況及び機能

地点		状況及び機能
計画地	等々力緑地	<p>「ふるさとの森」、「四季園」、「21世紀の森」、「釣池」の周辺等の樹林地に整備されている遊歩道は、来園者が安全に歩行できるよう維持管理されており、自然とふれあえる空間となっている。「催し物広場」や「桜の園」等では、桜の木が多く植えられており、春は花見ができる場所となっている。テニスコート南側には、「イチョウ並木」がある。「等々力運動広場」や「フロンターレ公園」等は、樹木に囲まれた空間となっている。釣池北側や補助陸上競技場の北側にある「市民花壇」は、花壇ボランティアの活動の場となっている。</p> <p>利用状況としては、花見、ピクニック、昆虫採集、ボール遊び（サッカー、キャッチボール等）、休憩、ジョギング、散歩等が確認された。また、水辺である「釣池」では、多くの釣り客が確認された。</p> <p>等々力緑地は、外周道路の複数の箇所から出入りできるほか、園内を通る道路や中央園路等から各活動の場へ出入りすることができる。</p>
	多摩川	<p>多摩川河川敷には、「等々力岸辺の散策路」である未舗装の通路が東西に延びており、その横には運動公園「多摩川緑地等々力地区」及び「多摩川緑地宮内地区」の広場が整備されている。</p> <p>利用状況としては、ジョギングや散歩のほか、多摩川緑地等々力地区の広場では少年野球チームの試合会場としての利用が確認された。</p> <p>等々力岸辺の散策路は、隣接するかわさき多摩川ふれあいロードから出入りすることができる。</p> <p>多摩川堤防上には、かわさき多摩川ふれあいロードがあり、川崎市によってサイクリングコースとして設定されている。かわさき多摩川ふれあいロードは、舗装された通路の多摩川側は草地となっており、市街地側の一部には桜が植えられている。</p> <p>利用状況としては、花見、休憩、サイクリング、ジョギング、散歩等が確認された。</p> <p>かわさき多摩川ふれあいロードは、隣接する市道主要地方道幸多摩線（多摩沿線道路）の交差点や歩道橋等から出入りすることができる。</p>
計画地周辺	二ヶ領用水	<p>「二ヶ領用水散策こみち」は、水路沿いに樹木が植えられており、中原区によって散策コースとして設定されている。</p> <p>利用状況としては、一般の自転車通行、ジョギング、散歩等が確認された。</p> <p>二ヶ領用水散策こみちは、周辺の道路と複数の箇所で接続しており、出入りすることができる。</p>



No.1 催し物広場



No.2 21世紀の森

写真 9.7.1-1(1) 計画地及びその周辺の人と自然とのふれあい活動の場



No.3 四季園



No.4 ふるさとの森



No.5 市民花壇



No.6 釣池北側の緑道



No.7 計画地東側の公園



No.8 釣池



No.9 中央園路



No.10 等々力運動広場

写真 9.7.1-1(2) 計画地及びその周辺の人と自然とのふれあい活動の場



No.11 フロンターレ公園



No.12 イチョウ並木



No.13 桜の園



No.14 かわさき多摩川ふれあいロード



No.15 等々力岸辺の散策路及び運動公園  
「多摩川緑地等々力地区」の広場

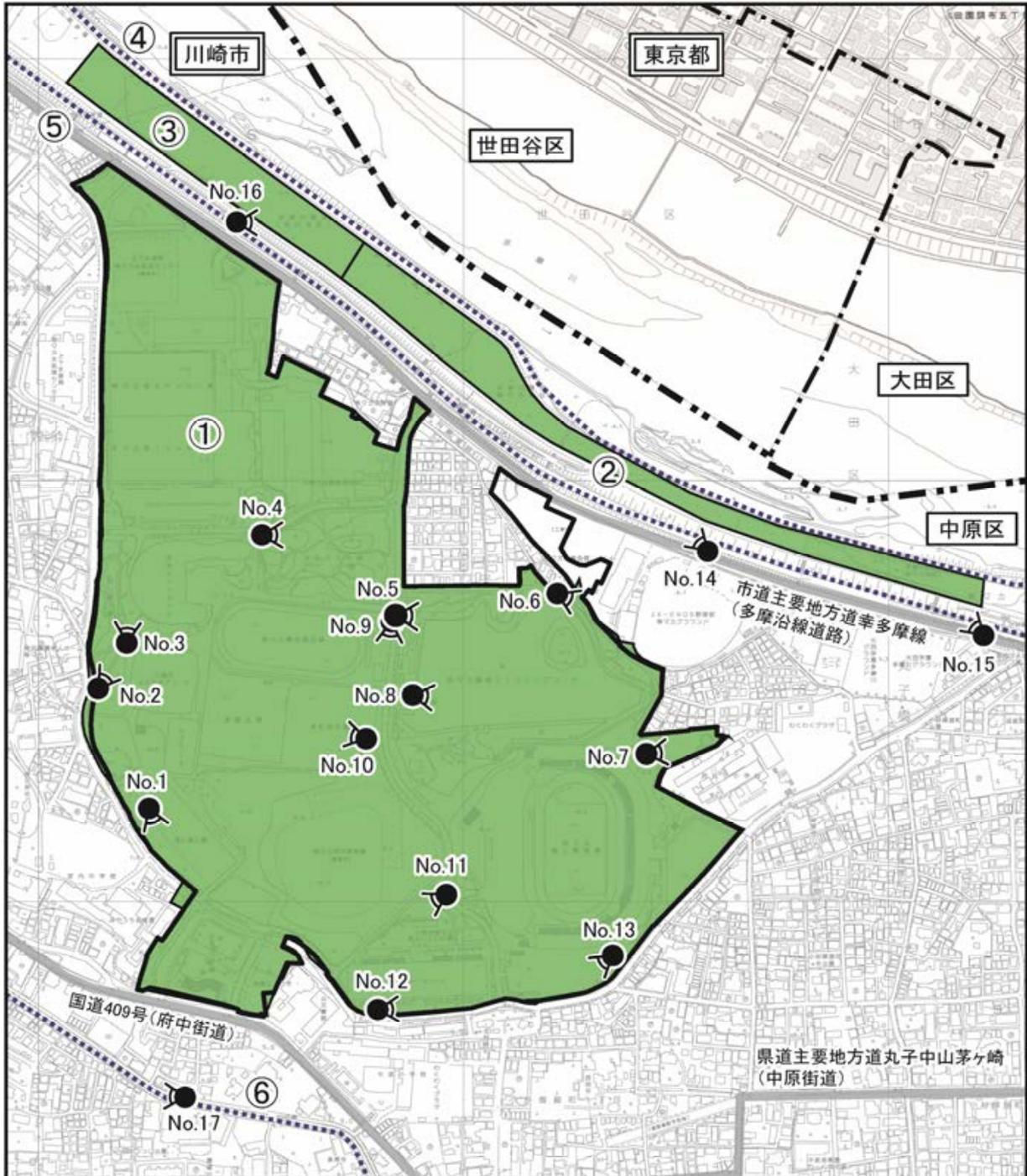


No.16 等々力岸辺の散策路及び運動公園  
「多摩川緑地宮内地区」の広場



No.17 ニヶ領用水散策こみち

写真 9.7.1-1(3) 計画地及びその周辺の人と自然とのふれあい活動の場



凡例

- |   |      |   |           |
|---|------|---|-----------|
|  | 計画地  |  | 写真撮影位置    |
|  | 都県界  |  | 公園等(①～③)  |
|  | 区界   |  | 散策路等(④～⑥) |
|  | 幹線道路 |   |           |

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）  
「かわさき多摩川ふれあいロード全体図」（令和6年3月閲覧、川崎市ホームページ）  
「多摩川散策マップ」（令和6年3月閲覧、京浜河川事務所ホームページ）  
「ニヶ領用水散策マップ」（平成30年3月、川崎市）

注） 図中番号①～⑥は、表9.7.1-1に対応する。  
No.は、写真9.7.1-1(1)～(3)に対応する。

図 9.7.1-1 人と自然とのふれあい活動の場の位置図



## (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、「自然とのふれあい活動に支障のないこと。」と設定した。

## (3) 予測・評価

ア 工事の実施に伴う人と自然とのふれあい活動の場の消滅又は改変の程度、機能の変化の程度及び利用経路等に与える影響の程度

### (ア) 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。そのため、整備中の範囲は利用不可となる期間があるものの、未整備もしくは整備完了後の範囲は利用可能であり、また、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計画である。「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。以上のことから、場の改変があるほか、一時的に利用可能な範囲の縮小、場までの利用経路の限定が生じるものの、人と自然とのふれあい活動の場の機能に大きな変化はなく、場までの利用経路等にも著しい影響を与えることはないものと予測する。

計画地周辺の人と自然とのふれあい活動の場としては、「多摩川」及び「二ヶ領用水」が存在するが、本事業による場の改変はなく、場の機能の変化もないものと予測する。また、多摩川までの利用経路の一つとして、等々力緑地内の道路や園路の利用が考えられ、整備中の範囲は利用不可となる期間があるものの、他の利用経路からのアクセスが可能である。「二ヶ領用水」については、本事業による利用経路の分断はない。よって、場までの利用経路に著しい影響を与えることはないものと予測する。

#### (イ) 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。

- ・人と自然とのふれあい活動の場の改変をできる限り回避するよう、建設機械の稼働位置や仮囲いの設置位置等を検討する。
- ・工事中においてもできる限り人と自然とのふれあい活動の場の機能や利用を維持できるよう、工事工程を検討する。
- ・騒音の影響を低減するため、可能な限り最新の低騒音型建設機械を使用する。
- ・振動の影響を低減するため、建設機械を移動する際には、低速走行を徹底する。
- ・人と自然とのふれあい活動の場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。
- ・工事用車両が特定の日または時間帯に集中しないよう、施工計画を管理する。

#### (ウ) 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。そのため、整備中の範囲は利用不可となる期間があるものの、未整備もしくは整備完了後の範囲は利用可能であり、また、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計画である。「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。以上のことから、場の改変があるほか、一時的に利用可能な範囲の縮小、場までの利用経路の限定が生じるものの、人と自然とのふれあい活動の場の機能に大きな変化はなく、場までの利用経路等にも著しい影響を与えることはないものと予測した。

計画地周辺の人と自然とのふれあい活動の場としては、「多摩川」及び「二ヶ領用水」が存在するが、本事業による場の改変はなく、場の機能の変化もないものと予測した。また、多摩川までの利用経路の一つとして、等々力緑地内の道路や園路の利用が考えられ、整備中の範囲は利用不可となる期間があるものの、他の利用経路からのアクセスが可能である。「二ヶ領用水」については、本事業による利用経路の分断はない。よって、場までの利用経路に著しい影響を与えることはないものと予測した。

本事業の実施にあたっては、人と自然とのふれあい活動の場の改変をできる限り回避するよう、建設機械の稼働位置や仮囲いの設置位置等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、計画地及びその周辺における自然とのふれあい活動に支障はないと評価する。

イ 再編整備に伴う人と自然とのふれあい活動の場の消滅又は改変の程度、機能の変化の程度及び利用経路等に与える影響の程度

(ア) 予測結果

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。以上のことから、場の改変は生じるものの、現況の機能をできる限り残しつつ、新たに利用可能な場が創出されることから、自然とのふれあい活動の場の機能に大きな変化はないものと予測する。

また、本事業の歩行者動線計画は、「第1章 指定開発行為の概要 5 指定開発行為の内容 (6)交通動線計画」に示したとおりであり、等々力緑地のメインエントランスは、現況と同様に正面広場とするとともに、周辺からのアクセスを考慮したサブエントランスを整備する計画である。また、等々力緑地内は、「アクティビティループ」等の園路や広場をつなぎ、公園の一体感、回遊性の向上を図る。さらに、園路は誰もが安全に利用できる幅員、構造とするとともに、バリアフリー動線を確保、等々力緑地の内部に極力、車両を引き込まない計画とすることで、利用者にとって安全・安心な空間となるよう配慮する。よって、等々力緑地の自然とのふれあい活動の場までの利用経路等については、安全性や利便性が向上するものと予測する。

計画地周辺の人と自然とのふれあい活動の場としては、「多摩川」及び「二ヶ領用水」が存在するが、本事業による場の改変はなく、場の機能の変化もないものと予測する。また、本事業では、等々力緑地と多摩川との連絡路（中央新幹線非常口上部区域と多摩川を結ぶ橋、下水処理施設上部区域と多摩川を結ぶ橋）を新たに整備する計画である。そのため、将来は多摩川へのアクセスのしやすさが向上し、人と自然とのふれあい活動の場として、等々力緑地と多摩川の一体的な利用が可能となるものと予測する。「二ヶ領用水」については、本事業による利用経路の分断はない。よって、場までの利用経路に著しい影響を与えることはないものと予測する。

(イ) 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。

- ・「ふるさとの森」、「21世紀の森」、「四季園」、「釣池」の周辺など、まとまった緑地を可能な限り現位置で保全する。
- ・新設の樹林系緑地、芝生等の地被植物を中心とした広場系緑地を整備する。
- ・芝生広場外周部には樹木を配置し、緑に囲まれたオープンスペースを創出するとともに、緑陰空間を確保する。
- ・イベント等の開催空間としても活用できるまとまりのある芝生広場の整備を行う。
- ・並木の整備により、等々力緑地内及び多摩川への動線の魅力を高める。
- ・既存の桜は、生育状況等を踏まえ可能な限り保全するとともに、新たに桜を植栽する。
- ・等々力緑地や多摩川で活動する市民ボランティア等と連携し、花壇づくりや市民ボランティアによる野鳥観察会等の活動を通じ、市民協働による公園の魅力づくりを進める。

## (ウ) 評価

本事業では、「ふるさとの森」、「21世紀の森」、「四季園」、「釣池」の周辺等のまともな緑地は、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。以上のことから、場の改変は生じるものの、現況の機能をできる限り残しつつ、新たに利用可能な場が創出されることから、自然とのふれあい活動の場の機能に大きな変化はないものと予測した。

また、本事業の歩行者動線計画は、「第1章 指定開発行為の概要 5 指定開発行為の内容 (6)交通動線計画」に示したとおりであり、等々力緑地のメインエントランスは、現況と同様に正面広場とするとともに、周辺からのアクセスを考慮したサブエントランスを整備する計画である。また、等々力緑地内は、「アクティビティループ」等の園路や広場をつなぎ、公園の一体感、回遊性の向上を図る。さらに、園路は誰もが安全に利用できる幅員、構造とするとともに、バリアフリー動線を確保、等々力緑地の内部に極力、車両を引き込まない計画とすることで、利用者にとって安全・安心な空間となるよう配慮する。よって、等々力緑地の自然とのふれあい活動の場までの利用経路等については、安全性や利便性が向上するものと予測した。

計画地周辺の人と自然とのふれあい活動の場としては、「多摩川」及び「二ヶ領用水」が存在するが、本事業による場の改変はなく、場の機能の変化もないものと予測した。また、本事業では、等々力緑地と多摩川との連絡路（中央新幹線非常口上部区域と多摩川を結ぶ橋、下水処理施設上部区域と多摩川を結ぶ橋）を新たに整備する計画である。そのため、将来は多摩川へのアクセスのしやすさが向上し、人と自然とのふれあい活動の場として、等々力緑地と多摩川の一体的な利用が可能となるものと予測した。「二ヶ領用水」については、本事業による利用経路の分断はない。よって、場までの利用経路に著しい影響を与えることはないものと予測した。

本事業の実施にあたっては、芝生広場外周部には樹木を配置し、緑に囲まれたオープンスペースを創出するとともに、緑陰空間を確保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、計画地及びその周辺における自然とのふれあい活動に支障はないと評価する。

## 8 景観

### 8.1 景観、圧迫感

#### (1) 現況調査

##### ア 調査結果

##### (ア) 地域景観の特性

計画地である等々力緑地には、サッカー場や野球場、陸上競技場、アリーナ等のスポーツ施設のほか、「ふるさとの森」や「21世紀の森」、「四季園」等の緑地や「等々力運動広場」等の開けた空間、「釣池」が現存している。

計画地周辺は、住宅用地、集合住宅用地が広く分布しており、北側には「等々力岸辺の散策路」、南側には「二ヶ領用水散策こみち」がある。

主要な景観構成要素としては、低層及び高層の建物、緑地、河川、広場等の開けた空間、釣池等となっており、市街地の中にまとまった緑がみられる景観を呈している。

また、景観資源として、計画地内では、等々力緑地（公園）、トーマス転炉（文化的遺産）、市民ミュージアム（文化的施設）、計画地周辺では、多摩川緑地（公園）、小杉神社のケヤキ（まちの樹）、多摩川遊歩道（散歩道）、常楽寺（文化財等）、春日神社（文化財等）、泉澤寺（文化財等）、安藤家長屋門（文化財等）等が位置付けられている。

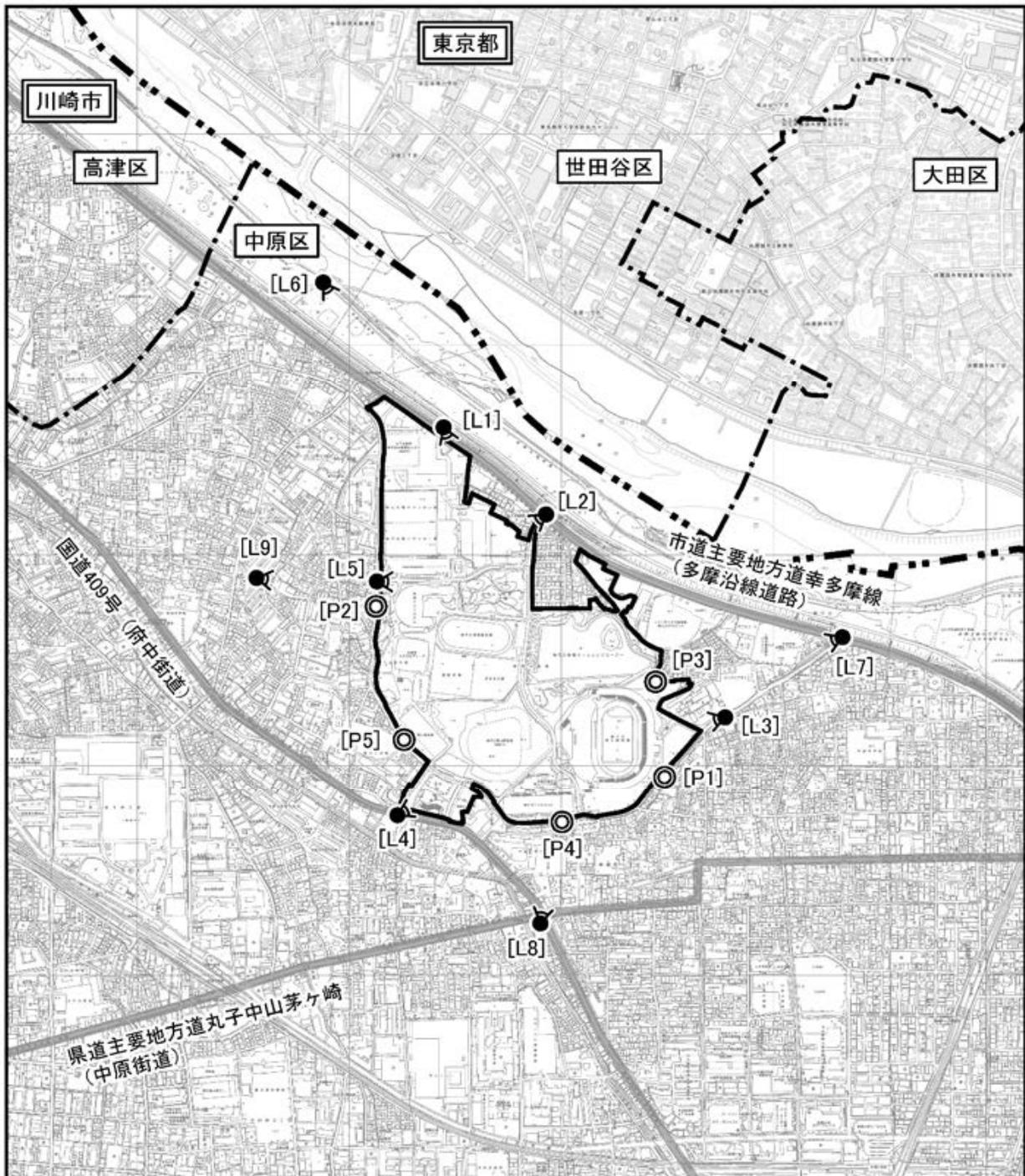
##### (イ) 代表的な眺望地点からの景観

各代表的な眺望地点において撮影した景観の状況は写真 9.8.1-1～9 上段(p.9.8.1-7～15 参照)に、各調査地点の景観の特徴は、表 9.8.1-1 に示すとおりである（調査地点の位置は、図 9.8.1-1 参照）。

表 9.8.1-1 景観の特徴

調査地点		景観の特徴
近 景 域	L1 計画地北側多摩川堤防上 (計画地の北北西側からの眺望) ・写真 9.8.1-1 参照	計画地の北北西側約 10mに位置する多摩川堤防上から南を望む景観である。現在、計画地内では下水処理施設整備 <sup>※</sup> の工事が実施されており、手前には本工事の工事現場が見えている。工事現場の奥には市民ミュージアム、ふるさとの森等の樹木、サッカーコートフェンスを視認できる。(p.9.8.1-11 参照)
	L2 等々力交差点 (計画地の北側からの眺望) ・写真 9.8.1-2 参照	計画地の北側約 20mに位置する等々力交差点から南を望む景観である。道路沿いの建物や樹木の背後に市民ミュージアムと武蔵中原駅周辺の高層建物が視認できる。(p.9.8.1-12 参照)
	L3 西丸子小学校前 (計画地の東南東側からの眺望) ・写真 9.8.1-3 参照	計画地の東南東側約 70m に位置する西丸子小学校前の歩道から西を望む景観である。手前には西丸子小学校の校舎や計画地内の樹木が見えるほか、背後には等々力陸上競技場がわずかに視認できる。(p.9.8.1-13 参照)
	L4 等々力緑地入口交差点 (計画地の南西側からの眺望) ・写真 9.8.1-4 参照	計画地の南西側約 10mに位置する等々力緑地入口交差点から北を望む景観である。等々力緑地入口広場の植栽樹木の背後に等々力陸上競技場や等々力球場がわずかに視認できる。(p.9.8.1-14 参照)
	L5 ミュージアム前交差点 (計画地の西側からの眺望) ・写真 9.8.1-5 参照	計画地の西側約 15mに位置するミュージアム前交差点から東を望む景観である。道路沿いの樹木が視野の大部分を占めており、計画地の遠方は視認できない。(p.9.8.1-15 参照)
中 景 域	L6 計画地北側多摩川堤外地 (計画地の北北西側からの眺望) ・写真 9.8.1-6 参照	計画地の北北西側約 310mに位置する多摩川堤外地から南東を望む景観である。手前には、景観資源に位置づけられている多摩川緑地が視認できる。堤防の背後には多摩沿線道路沿いの建物や計画地内の樹木が眺望でき、さらにその背後に武蔵小杉駅周辺の超高層建物が視認できる。(p.9.8.1-16 参照)
	L7 等々力ポンプ場前の交差点 (計画地の東側からの眺望) ・写真 9.8.1-7 参照	計画地の東側約 380mに位置する等々力ポンプ場前の交差点から南西を望む景観である。道路沿いの建物や樹木を視認できるが、計画地は視認できない。(p.9.8.1-17 参照)
	L8 小杉十字路交差点 (計画地の南側からの眺望) ・写真 9.8.1-8 参照	計画地の南側約 250mに位置する小杉十字路交差点から北を望む景観である。道路沿いの建物等を視認できるが、計画地は視認できない。(p.9.8.1-18 参照)
	L9 宮内公園 (計画地の西側からの眺望) ・写真 9.8.1-9 参照	計画地の西側約 290mに位置する宮内公園から東を望む景観である。道路沿いの建物等を視認できるが、計画地は視認できない。(p.9.8.1-19 参照)

※：下水処理施設整備は、川崎市上下水道局による事業であり、本事業とは別事業である。



凡例



計画地



都県界



区界



幹線道路



景観調査地点



圧迫感調査地点

L1: 計画地北側多摩川堤防上

L2: 等々力交差点

L3: 西丸子小学校前

L4: 等々力緑地入口交差点

L5: ミュージアム前交差点

L6: 計画地北側多摩川堤外地

L7: 等々力ポンプ場前の交差点

L8: 小杉十字路交差点

L9: 宮内公園

P1: 等々力陸上競技場南東側

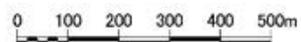
P2: 市民ミュージアム西側

P3: ENEOSとどろきグラウンド南側

P4: テニスコート南側

P5: 催し物広場南西側

図 9.8.1-1 景観・圧迫感調査地点位置図



(ウ) 圧迫感の状況

各地点において撮影した天空写真の状況は、写真 9.8.1-10～14 上段 (p.9.8.1-18～22 参照) に、圧迫感の状況は、表 9.8.1-2 に示すとおりである (調査地点の位置は、図 9.8.1-1 参照)。

現況の形態率は、地点 P1 が約 13.8%、地点 P2 が約 20.8%、地点 P3 が約 4.1%、地点 P4 が約 18.3%、地点 P5 が約 3.4%である。

表 9.8.1-2 圧迫感の状況 (形態率)

調査地点		形態率*
P1	等々力陸上競技場南東側 (本事業において整備予定の球技専用スタジアム付近) ・写真 9.8.1-10 参照	約 13.8%
P2	市民ミュージアム西側 (本事業において整備予定の(新)とどろきアリーナ・スポーツセンター付近) ・写真 9.8.1-11 参照	約 20.8%
P3	ENEOS とどろきグラウンド南側 (本事業において整備予定の球技専用スタジアム付近) ・写真 9.8.1-12 参照	約 4.1%
P4	テニスコート南側 (本事業において整備予定の駐車場付近) ・写真 9.8.1-13 参照	約 18.3%
P5	催し物広場南西側 (本事業において整備予定の駐車場付近) ・写真 9.8.1-14 参照	約 3.4%

※：形態率の算定にあたっては、既存の樹木及び架空線を考慮していない。

(2) 環境保全目標

環境保全目標は、「地域環境管理計画」の地域別環境保全水準に基づき、景観の変化に係る影響に関しては「周辺環境と調和を保つこと。」、圧迫感の変化に係る影響に関しては「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

ア 主要な景観構成要素の改変の程度及び地域景観の特性の変化の程度、代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度

#### (ア) 予測時期

工事完了後とした。

#### (イ) 予測条件

##### a 計画建物

計画建物は、「第1章 指定開発行為の概要 5 指定開発行為の内容 (3)建築計画等」(p.33～55 参照)に示した内容をモデル化した。なお、計画建物の外壁等の色彩、素材や意匠について詳細が決定していないため、現在想定しているプランに基づき作成した。

##### b 植栽等

植栽等は、「第1章 指定開発行為の概要 5 指定開発行為の内容 (4)緑化計画」(p.56～58 参照)に示した内容をモデル化した。なお、植栽の配置等は詳細が決定していないため、現在想定しているプランに基づき作成した。

#### (ウ) 予測結果

##### a 主要な景観構成要素の改変の程度及び地域景観の特性の変化の程度

計画地である等々力緑地には、サッカー場や野球場、陸上競技場、アリーナ等のスポーツ施設のほか、「ふるさとの森」や「21世紀の森」、「四季園」等の緑地や「運動広場」等の開けた空間、「釣池」が現存している。主要な景観構成要素としては、低層及び高層の建物、緑地、河川、広場等の開けた空間、釣池等となっており、市街地の中にまとまった緑がみられる景観を呈している。

計画地の再編整備にあたっては、計画地内のまとまった緑地と水辺は、可能な限り現位置で保全し、計画地外周部の緑を可能な限り充実することで、周辺緑地との緑の連続性や地域景観との調和に配慮した植栽を施す計画としていることから、主要な景観要素の改変はなく、地域景観の特性の変化はないと予測する。

##### b 代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度

本事業の実施による代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度は、表 9.8.1-3 及び写真 9.8.1-1～9 に示すとおりである。

代表的な眺望地点からの眺望は、予測地点 L1,3,4 (近景域)では、計画建物の出現や新たな景観が形成されることによって眺望は変化すると予測する。予測地点 L2,5 (近景域)及び予測地点 L6,7 (中景域)では、計画建物の大部分が道路沿いの建物や樹木によって遮られることから、眺望の変化は小さいと予測する。また、予測地点 L8,9 (中景域)では、計画地を視認することはできないことから、眺望の変化はないものと予測する。

表 9.8.1-3 代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度

予測地点		眺望の変化の程度
近景域	L1 計画地北側多摩川堤防上 (計画地の北側からの眺望) ・写真 9.8.1-1 参照	本地点からは、計画地北側の小規模な便益施設や運動広場・多目的広場を前景に、(新) とどろきアリーナ・スポーツセンターを視認することができる。 本事業とは別に実施している下水処理施設整備*の工事範囲が新たに等々力緑地として整備されることから、眺望が変化すると予測する。
	L2 等々力交差点 (計画地の北側からの眺望) ・写真 9.8.1-2 参照	本地点からは、(新) とどろきアリーナ・スポーツセンターの屋根がわずかに視認できる。 計画地や(新) とどろきアリーナ・スポーツセンターの大部分は、道路沿いの建物や樹木によって遮られることから、眺望の変化は小さいと予測する。
	L3 西丸子小学校前 (計画地の東側からの眺望) ・写真 9.8.1-3 参照	本地点からは、西丸子小学校の校舎や計画地内の樹木を前景に、球技専用スタジアムを視認することができる。 球技専用スタジアムが出現することにより、スカイラインが変化するため眺望が変化すると予測する。
	L4 等々力緑地入口交差点 (計画地の南西側からの眺望) ・写真 9.8.1-4 参照	本地点からは、正面広場の小規模な便益施設を視認することができる。 現況の広場に小規模な計画建物が出現することから、眺望が変化すると予測する。
	L5 ミュージアム前交差点 (計画地の西側からの眺望) ・写真 9.8.1-5 参照	本地点からは、(新) とどろきアリーナ・スポーツセンターのサブアリーナが視認できる。 (新) とどろきアリーナ・スポーツセンターのメインアリーナについては、道路沿いの樹木によって遮られることから、眺望の変化は小さいと予測する。
中景域	L6 計画地北側多摩川堤外地 (計画地の北西側からの眺望) ・写真 9.8.1-6 参照	本地点からは、球技専用スタジアムの屋根がわずかに視認できる。計画地や球技専用スタジアムの大部分は、多摩沿線道路沿いの建物と計画地内の樹木によって遮られることから、眺望の変化は小さいと予測する。
	L7 等々力ポンプ場前の交差点 (計画地の東側からの眺望) ・写真 9.8.1-7 参照	本地点からは、球技専用スタジアムの上部が部分的に視認できる。計画地や球技専用スタジアムの大部分は、道路沿いの建物や樹木によって遮られることから、眺望の変化は小さいと予測する。
	L8 小杉十字路交差点 (計画地の南側からの眺望) ・写真 9.8.1-8 参照	本地点から計画地を視認することはできないことから、眺望の変化はないと予測する。
	L9 宮内公園 (計画地の西側からの眺望) ・写真 9.8.1-9 参照	本地点から計画地を視認することはできないことから、眺望の変化はないと予測する。

※：下水処理施設整備は、川崎市上下水道局による事業であり、本事業とは別事業である。

## 現況



令和5年9月1日撮影

## 計画



注) 計画建物及び植栽等は、現在想定しているプランに基づき作成したものであり、計画建物の外壁等の色彩や素材、意匠、植栽の配置等について詳細が決定していないため、川崎市との協議等を踏まえて変更する可能性がある。



写真9.8.1-1 代表的な眺望地点からの景観の変化  
L1: 計画地北側多摩川堤防上

現 況



令和5年9月1日撮影

計 画



注) 計画建物及び植栽等は、現在想定しているプランに基づき作成したものであり、計画建物の外壁等の色彩や素材、意匠、植栽の配置等について詳細が決定していないため、川崎市との協議等を踏まえて変更する可能性がある。



写真9.8.1-2 代表的な眺望地点からの景観の変化  
L2: 等々力交差点

現況



令和5年9月1日撮影

計画



注)計画建物及び植栽等は、現在想定しているプランに基づき作成したものであり、計画建物の外壁等の色彩や素材、意匠、植栽の配置等について詳細が決定していないため、川崎市との協議等を踏まえて変更する可能性がある。



写真9.8.1-3 代表的な眺望地点からの景観の変化  
L3: 西丸子小学校前

## 現況



令和5年9月1日撮影

## 計画



注) 計画建物及び植栽等は、現在想定しているプランに基づき作成したものであり、計画建物の外壁等の色彩や素材、意匠、植栽の配置等について詳細が決定していないため、川崎市との協議等を踏まえて変更する可能性がある。



写真9.8.1-4 代表的な眺望地点からの景観の変化  
L4: 等々力緑地入口交差点

## 現況



令和5年9月1日撮影

## 計画



注)計画建物及び植栽等は、現在想定しているプランに基づき作成したものであり、計画建物の外壁等の色彩や素材、意匠、植栽の配置等について詳細が決定していないため、川崎市との協議等を踏まえて変更する可能性がある。



写真9.8.1-5 代表的な眺望地点からの景観の変化  
L5:ミュージアム前交差点

現 況



令和5年9月1日撮影

計 画



注)計画建物及び植栽等は、現在想定しているプランに基づき作成したものであり、計画建物の外壁等の色彩や素材、意匠、植栽の配置等について詳細が決定していないため、川崎市との協議等を踏まえて変更する可能性がある。



写真9.8.1-6 代表的な眺望地点からの景観の変化  
L6:計画地北側多摩川堤外地

現況



令和5年9月1日撮影

計画



注)計画建物及び植栽等は、現在想定しているプランに基づき作成したものであり、計画建物の外壁等の色彩や素材、意匠、植栽の配置等について詳細が決定していないため、川崎市との協議等を踏まえて変更する可能性がある。



写真9.8.1-7 代表的な眺望地点からの景観の変化  
L7:等々力ポンプ場前の交差点

現 況



令和5年9月1日撮影

計 画



注)本地点からは、計画建物を視認できない。



写真9.8.1-8 代表的な眺望地点からの景観の変化  
L8:小杉十字路交差点

現況



令和5年9月1日撮影

計画



注)本地点からは、計画建物を視認できない。



写真9.8.1-9 代表的な眺望地点からの景観の変化  
L9:宮内公園

(エ) 環境保全のための措置

周辺環境に及ぼす景観への影響低減の観点から、次のような措置を講ずる。

- ・計画建物については、川崎市景観計画を踏まえ、地域景観との調和に配慮した色彩やデザインとする。
- ・「ふるさとの森」、「21世紀の森」、「四季園」、「釣池」の周辺など、まとまった緑地を可能な限り現位置で保全する。
- ・計画地外周部の緑を可能な限り充実することで、まちの緑との連続性を確保する。
- ・周辺緑地との緑の連続性や地域景観との調和に配慮した植栽を施す。

(オ) 評価

計画地の再編整備にあたっては、計画地内のまとまった緑地と水辺は、可能な限り現位置で保全し、計画地外周部の緑を可能な限り充実することで、周辺緑地との緑の連続性や地域景観との調和に配慮した植栽を施す計画としていることから、主要な景観要素の改変はなく、地域景観の特性の変化はないと予測した。

代表的な眺望地点からの眺望は、予測地点 L1,3,4（近景域）では、計画建物の出現や新たな景観が形成されることによって眺望は変化すると予測した。予測地点 L2,5（近景域）及び予測地点 L6,7（中景域）では、計画建物の大部分が道路沿いの建物や樹木によって遮られることから、眺望の変化は小さいと予測した。また、予測地点 L8,9（中景域）では、計画地を視認することはできないことから、眺望の変化はないものと予測した。

本事業の実施にあたっては、川崎市景観計画を踏まえ、地域景観との調和に配慮した色彩やデザインと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、景観については、周辺環境と調和が保たれると評価する。

イ 圧迫感の変化の程度

(ア) 予測結果

本事業の実施に伴う圧迫感の変化の程度は、表 9.8.1-4 及び写真 9.8.1-10～14 に示すとおりである。

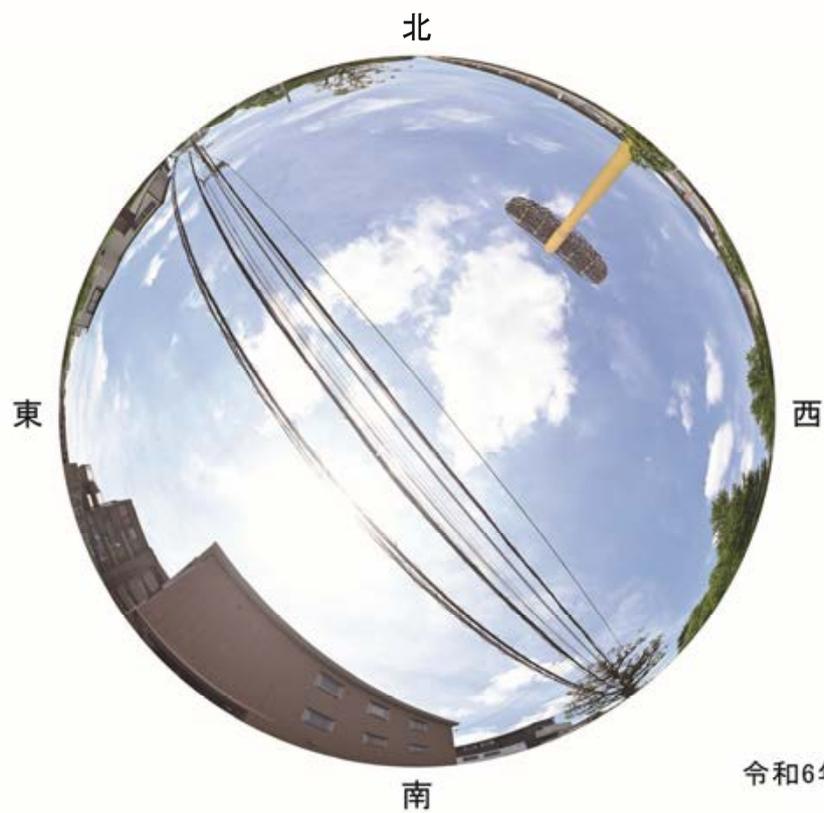
供用時の形態率は、地点 P1 が約 17.0%、P2 が約 21.0%、P3 が約 5.1%、P4 が約 18.4%、P5 が約 3.9%と予測する。また、形態率の増加分は約 0.1～3.2 ポイントであり、本事業の実施による著しい圧迫感の変化はないものと予測する。

表 9.8.1-4 圧迫感の変化（形態率）

予測地点		形態率※				
		現況	供用時			形態率の増減 (ポイント)
			計画建物	その他	計	
P1	等々力陸上競技場南東側 (球技専用スタジアム付近) ・写真 9.8.1-10 参照	約 13.8%	約 5.5%	約 11.5%	約 17.0%	約 3.2
P2	市民ミュージアム西側 (（新）とどろきアリーナ・ スポーツセンター付近) ・写真 9.8.1-11 参照	約 20.8%	約 0.2%	約 20.8%	約 21.0%	約 0.2
P3	ENEOS とどろきグラウンド南側 (球技専用スタジアム付近) ・写真 9.8.1-12 参照	約 4.1%	約 2.0%	約 3.1%	約 5.1%	約 1.0
P4	テニスコート南側 (南側立体駐車場付近) ・写真 9.8.1-13 参照	約 18.3%	約 0.1%	約 18.3%	約 18.4%	約 0.1
P5	催し物広場南西側 (西側立体駐車場付近) ・写真 9.8.1-14 参照	約 3.4%	約 0.5%	約 3.4%	約 3.9%	約 0.4

※：形態率の算定にあたっては、既存の樹木及び本事業で植栽する樹木を考慮していない。

現況



令和6年5月15日撮影

計画

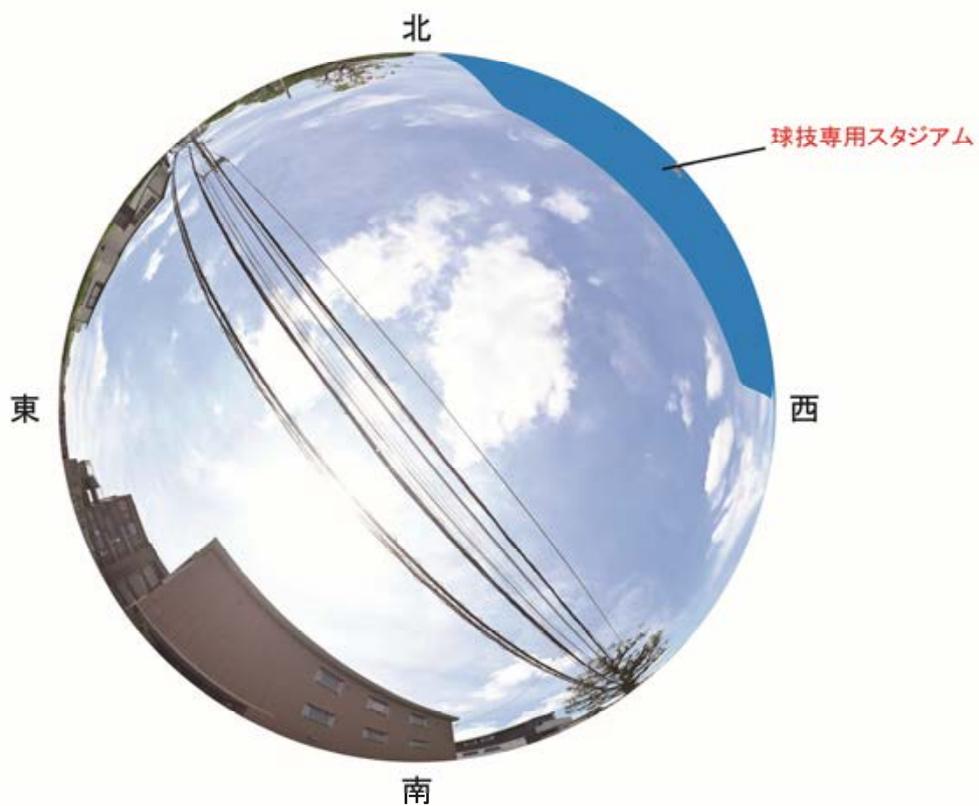
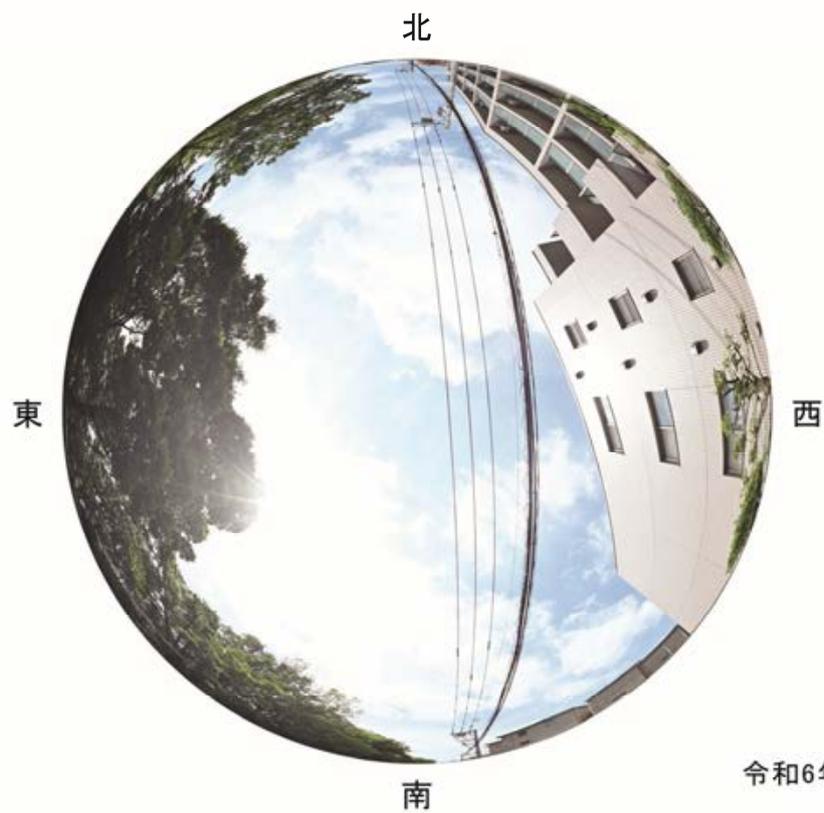


写真9.8.1-10 圧迫感の変化  
P1: 等々力陸上競技場南東側

現況



令和6年5月15日撮影

計画

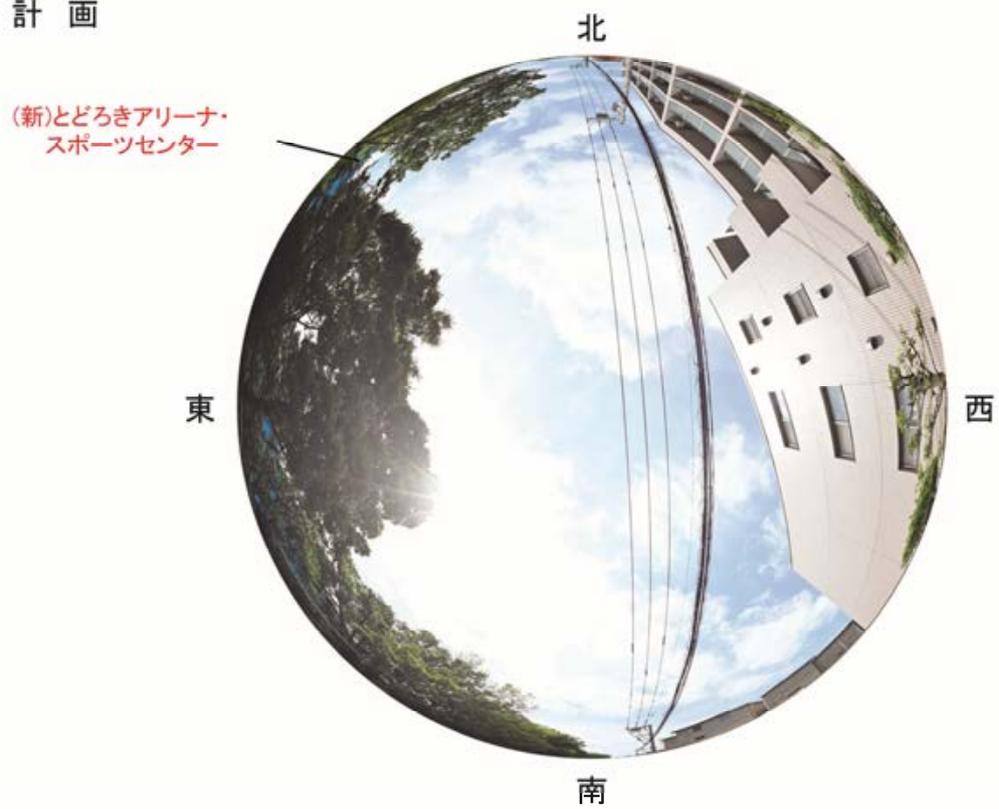
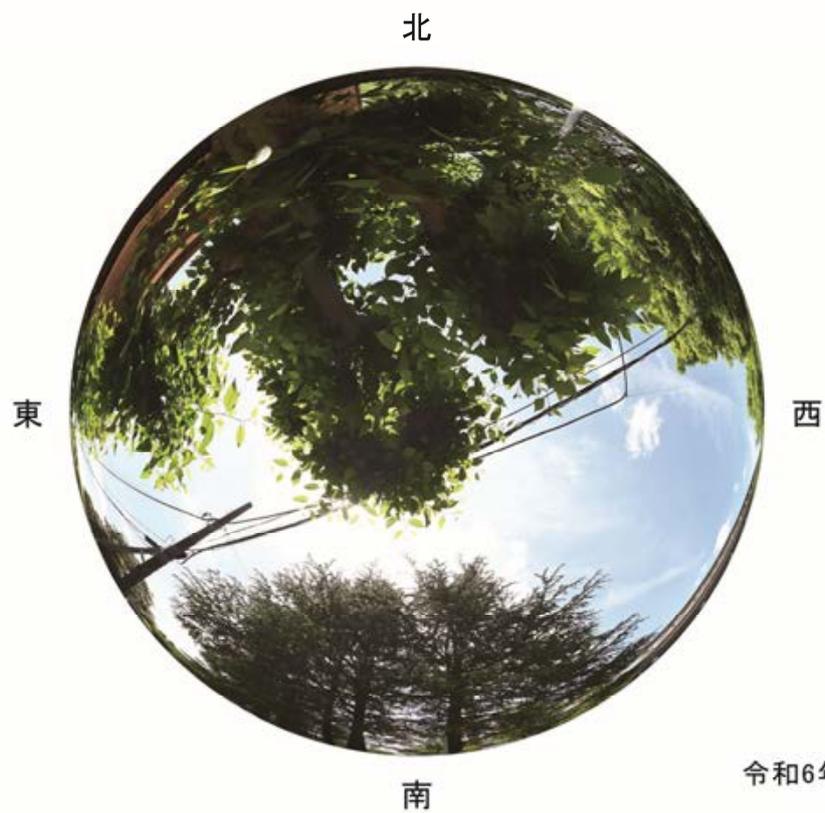


写真9.8.1-11 圧迫感の変化  
P2: 市民ミュージアム西側

現況



令和6年5月15日撮影

計画

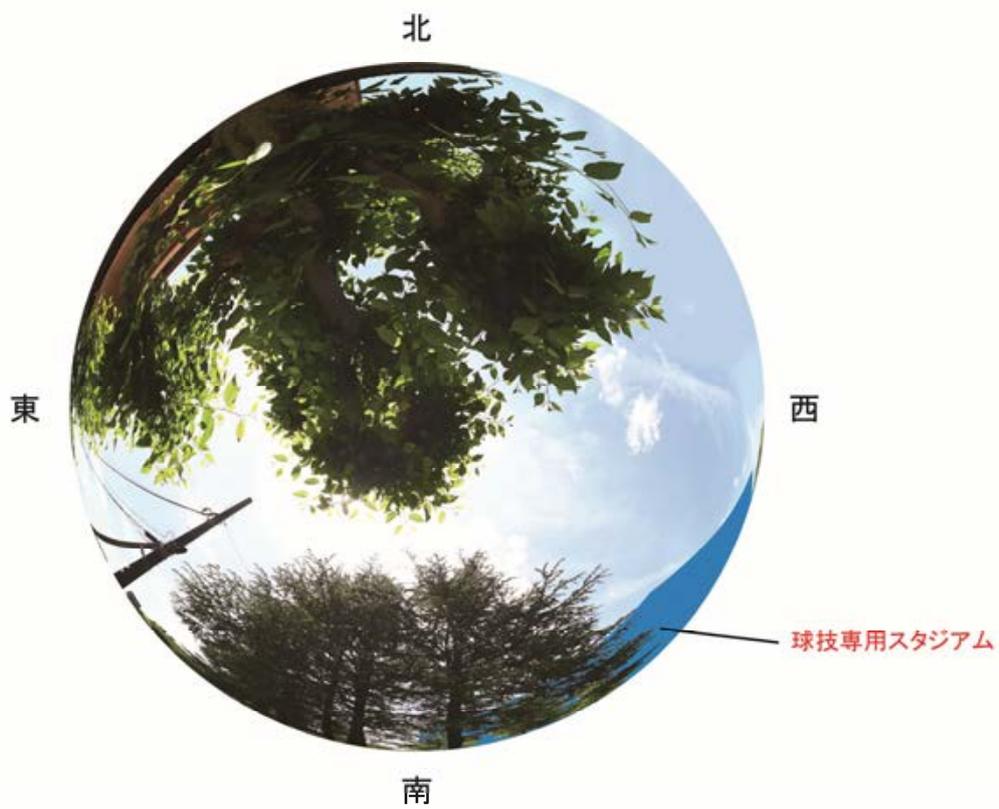
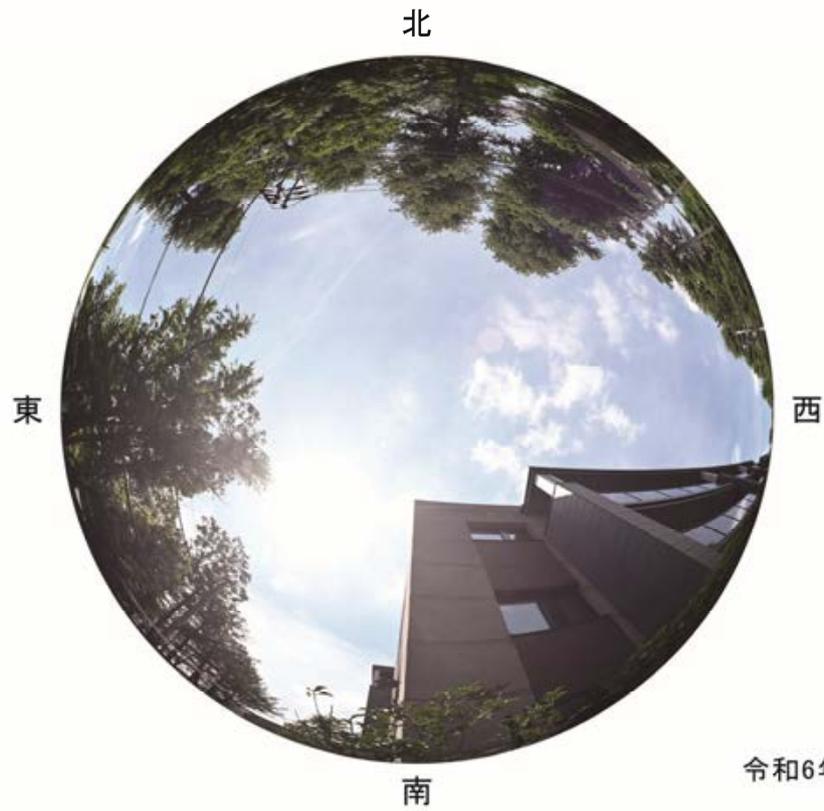


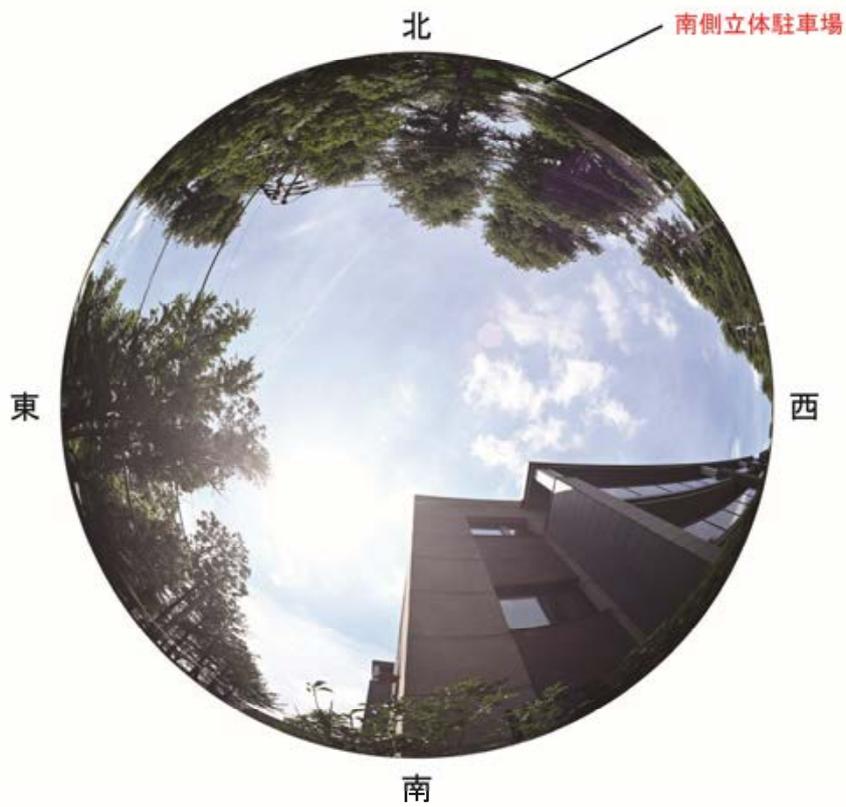
写真9.8.1-12 圧迫感の変化  
P3:ENEOSとどろきグラウンド南側

現況



令和6年5月15日撮影

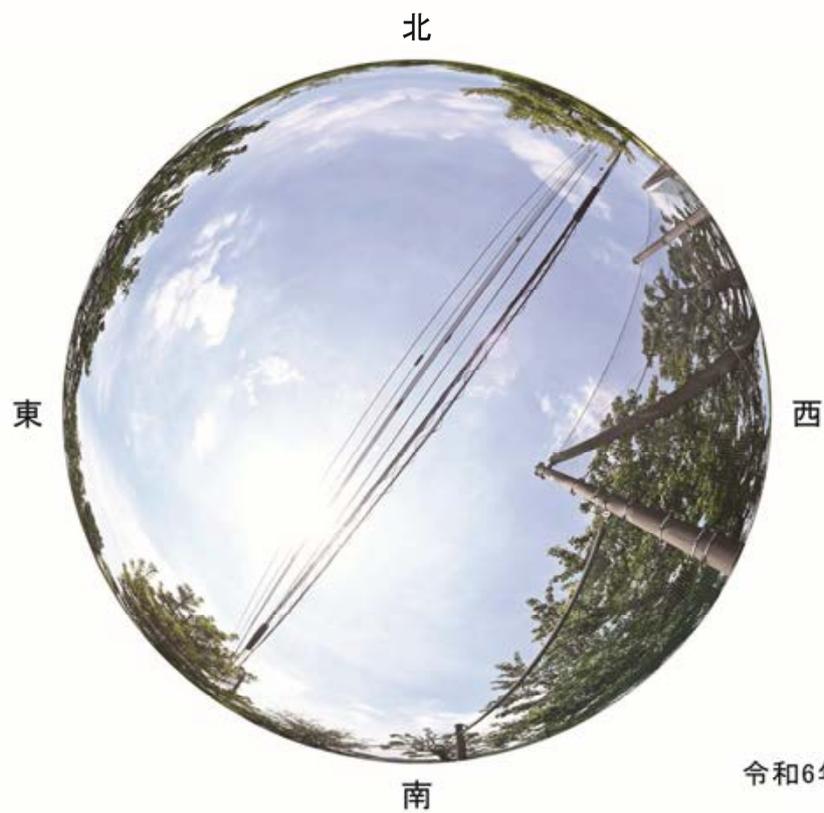
計画



南側立体駐車場

写真9.8.1-13 圧迫感の変化  
P4: テニスコート南側

現況



令和6年5月15日撮影

計画

西側立体駐車場

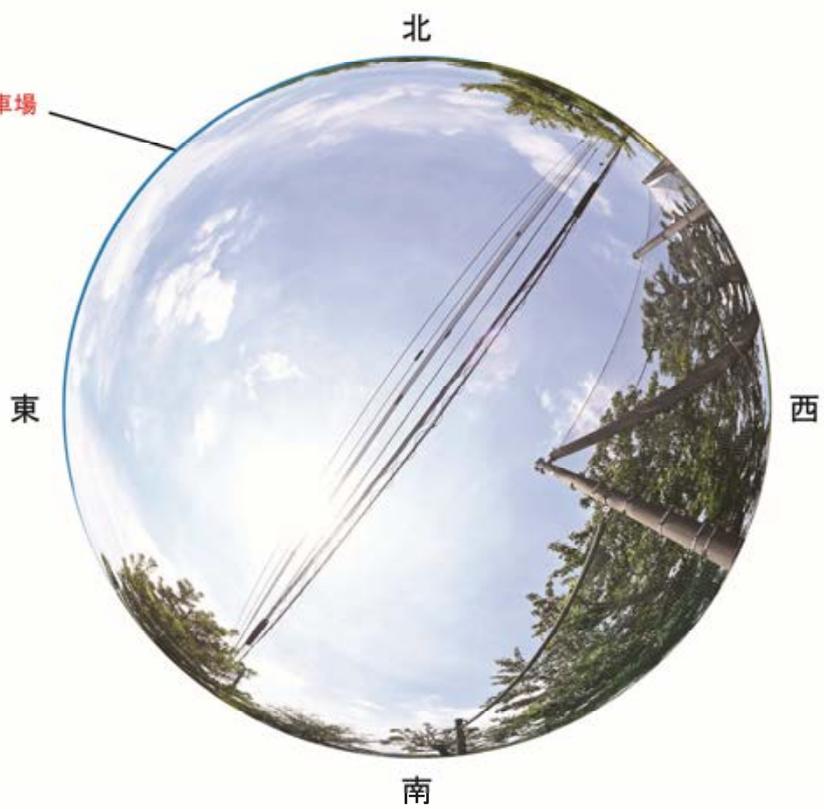


写真9.8.10-14 圧迫感の変化  
P5: 催し物広場南西側

(イ) 環境保全のための措置

生活環境に及ぼす圧迫感の影響低減の観点から、次のような措置を講ずる。

- ・計画建物については、川崎市景観計画を踏まえ、地域景観との調和に配慮した色彩やデザインとする。
- ・計画建物外周部において、可能な範囲で樹木の植栽に努めることにより、計画建物による圧迫感の低減を図る。
- ・「ふるさとの森」、「21世紀の森」、「四季園」、「釣池」の周辺など、まとまった緑地を可能な限り現位置で保全する。
- ・計画地外周部の緑を可能な限り充実することで、まちの緑との連続性を確保する。

(ウ) 評価

供用時の形態率は、地点 P1 が約 17.0%、P2 が約 21.0%、P3 が約 5.1%、P4 が約 18.4%、P5 が約 3.9%と予測した。また、形態率の増加分は約 0.1～3.2 ポイントであり、本事業の実施による著しい圧迫感の変化はないものと予測した。

本事業の実施にあたっては、計画建物については、川崎市景観計画を踏まえ、地域景観との調和に配慮した色彩やデザインと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と評価する。



## 9. 建造物の影響

### 9. 1 日照障害

#### (1) 現況調査

##### ア 調査結果

##### (ア) 日照障害の状況

計画地周辺の日影の影響に特に配慮すべき施設等（保育施設、文教施設、医療機関、福祉施設等）の分布状況は、表 9.9.1-1 に示すとおりである。

計画地近傍にはにじのそら宮内保育園や等々力保育園、西丸子小学校等が、計画地内には等々力いこいの家が存在している。

表 9.9.1-1 日影の影響に特に配慮すべき施設等の分布状況

区 分		番号	施設名称
保育施設		1	中原保育園
		2	にじのそら宮内保育園
		3	しらゆり宮内
		4	にじいろ保育園武蔵中原
		5	ひまわりほいくえん
		6	神地
		7	ピュアリー小杉御殿町
		8	スターチャイルド<新丸子ナーサリー>
		9	ソラスト武蔵中原
		10	アイン武蔵小杉北
		11	等々力保育園
文教施設	幼稚園	12	大西学園幼稚園
		13	太陽第二幼稚園
		14	宮内幼稚園
	小学校	15	西丸子小学校
		16	小杉小学校
		17	中原小学校
		18	宮内小学校
		19	大西学園小学校
	中学校	20	中原中学校
		21	宮内中学校
22		西中原中学校	
23		大西学園中学校	
高等学校	24	大西学園高等学校	
医療機関	病院	25	日本医科大学武蔵小杉病院
福祉施設	全 般	26	中部身体障害者福祉会館
		27	川崎市社会福祉協議会
	高齢者福祉	28	川崎市あんしんセンター
	特別養護老人ホーム・ 地域包括支援センター	29	等々力特別養護老人ホーム
		老人いこいの家	30
	31		等々力いこいの家
	地域子育て支援センター	32	地域子育て支援センターなかはら
		33	地域子育て支援センターみやうち
	子供・青少年	34	中原区保育・子育て総合センター
	こども文化センター	35	宮内こども文化センター

資料：「中原区ガイドマップ」（令和5年3月、中原区）

「中原区の川崎認定保育園一覧」（令和6年3月閲覧、川崎市ホームページ）

## (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、「住環境に著しい影響を与えないこと。」と設定した。

## (3) 予測・評価

ア 冬至日における日影の範囲、日影となる時刻及び時間数等の日影の状況の変化の程度、日照障害の影響に特に配慮すべき施設等における日影となる時刻及び時間数等の日影の状況の変化の程度

### (ア) 予測結果

計画建物による冬至日における平均地盤面での時刻別日影は図 9.9.1-1 に、等時間日影は図 9.9.1-2 に、日影の範囲に含まれる建物棟数は表 9.9.1-2 に示すとおりである。

冬至日（平均地盤面±0m）において日影の範囲に含まれる既存建物は 253 棟であり、その内訳は、日影時間 1 時間未満が 221 棟、1 時間以上 2 時間未満が 29 棟、2 時間以上 3 時間未満が 3 棟、3 時間以上 0 棟と予測する。それらの既存建物のうち、特に日照障害に配慮すべき施設は 2 棟と予測する。

また、関係法令に基づく日影規制の測定水平面における日影（冬至日の平均地盤面+4m）は、図 9.9.1-3 に示すとおりであり、日影規制が定められている区域に及ぶことはないと予測する。

なお、現施設を継続して利用する等々力球場による日影は、計画地周辺には及ばない。

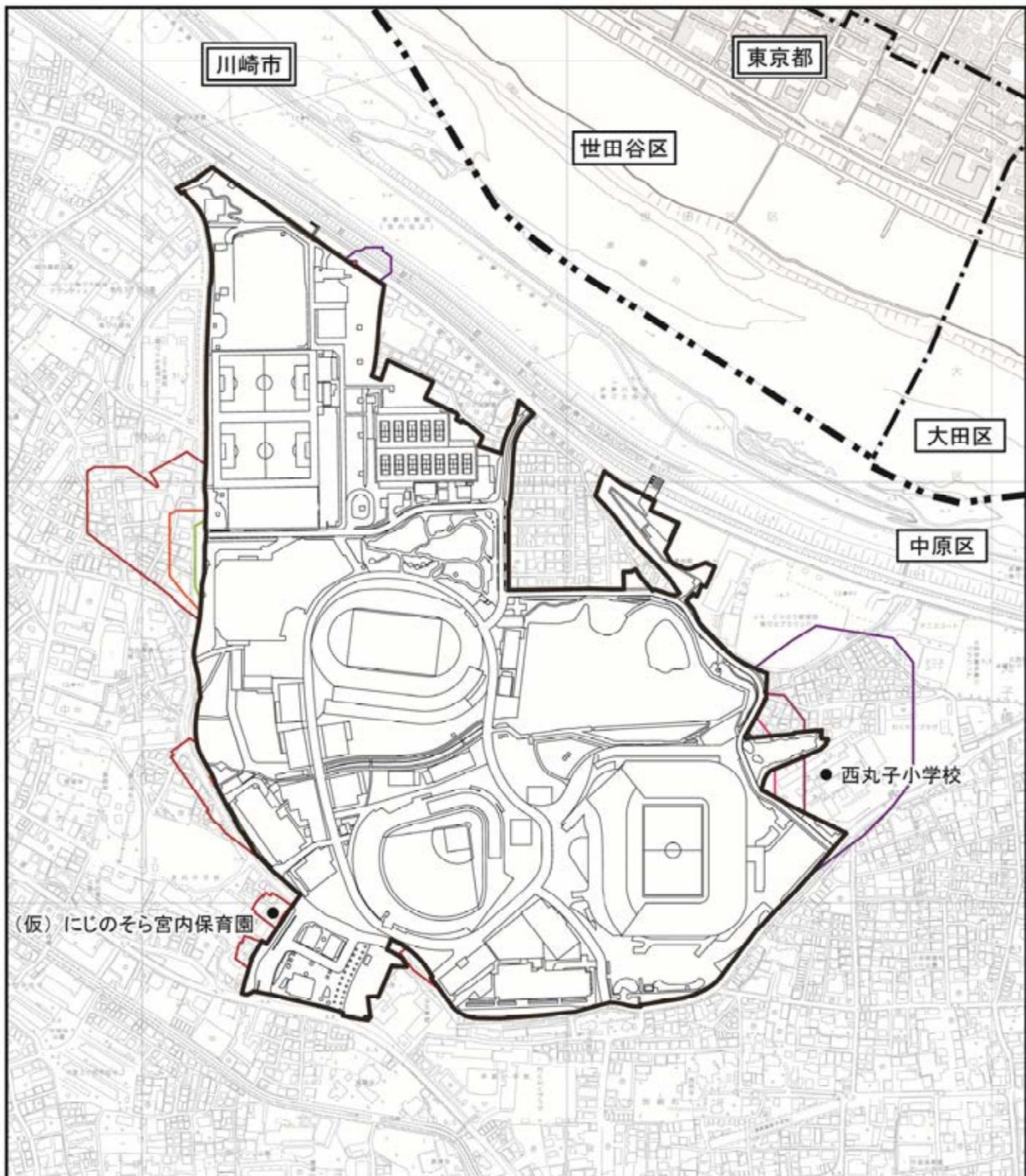
表 9.9.1-2 日影の範囲に含まれる既存建物

日影時間	日影の範囲に含まれる建物棟数	日照障害の影響に特に配慮すべき施設
1 時間未満	221 棟	にじのそら宮内保育園 計 1 棟
1 時間以上 2 時間未満	29 棟	西丸子小学校 計 1 棟
2 時間以上 3 時間未満	3 棟	0 棟
3 時間以上	0 棟	0 棟
合計	253 棟	2 棟

注 1) 冬至日、真太陽時、平均地盤面±0m

注 2) 建物棟数は、等時間日影図における図上計測による。

注 3) 日影の影響を受ける建物棟数には、日影の影響を受ける特に配慮すべき施設を含む。



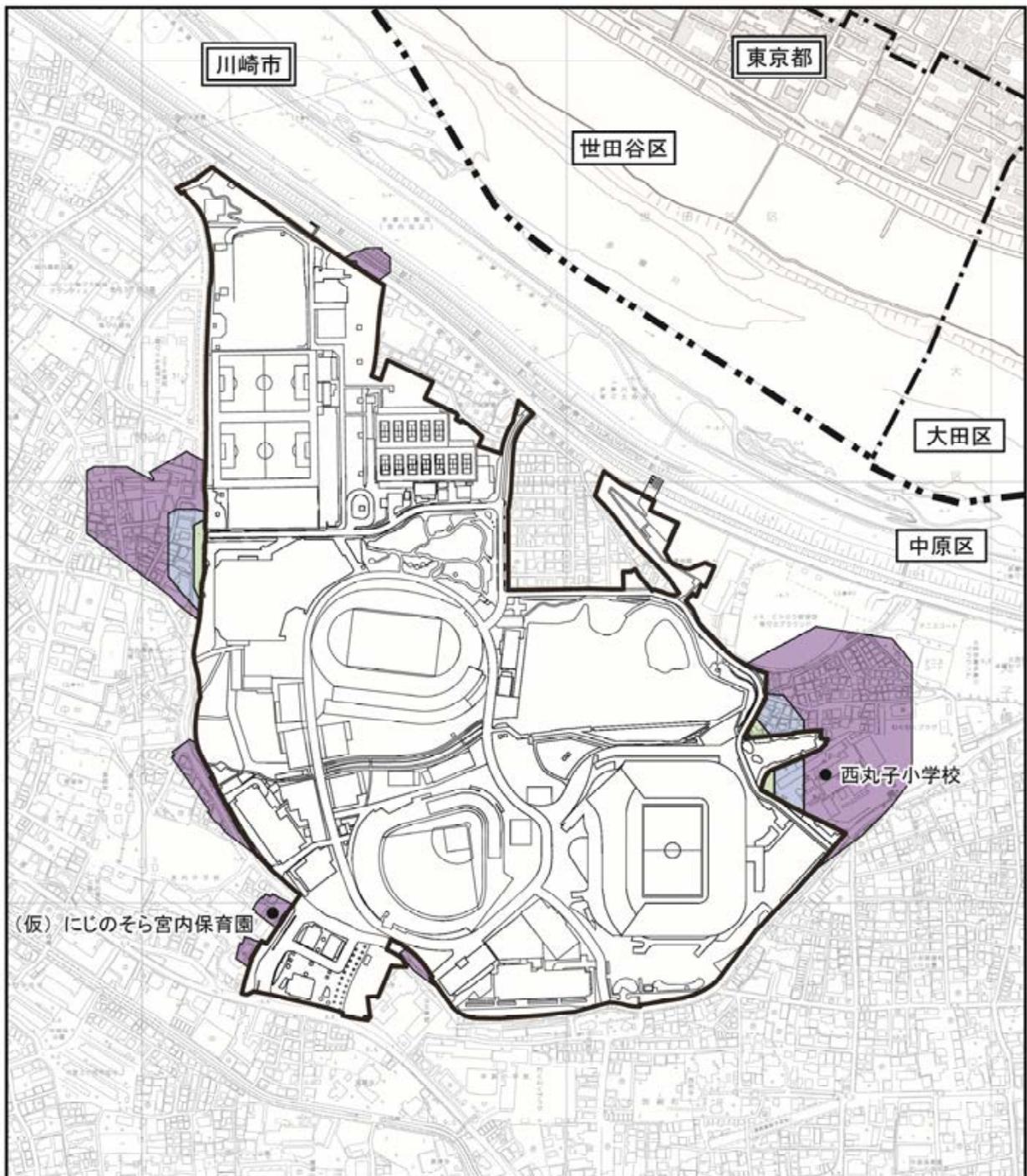
凡例

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

注) 測定面 平均地盤面±0m

図 9.9.1-1 時刻別日影図





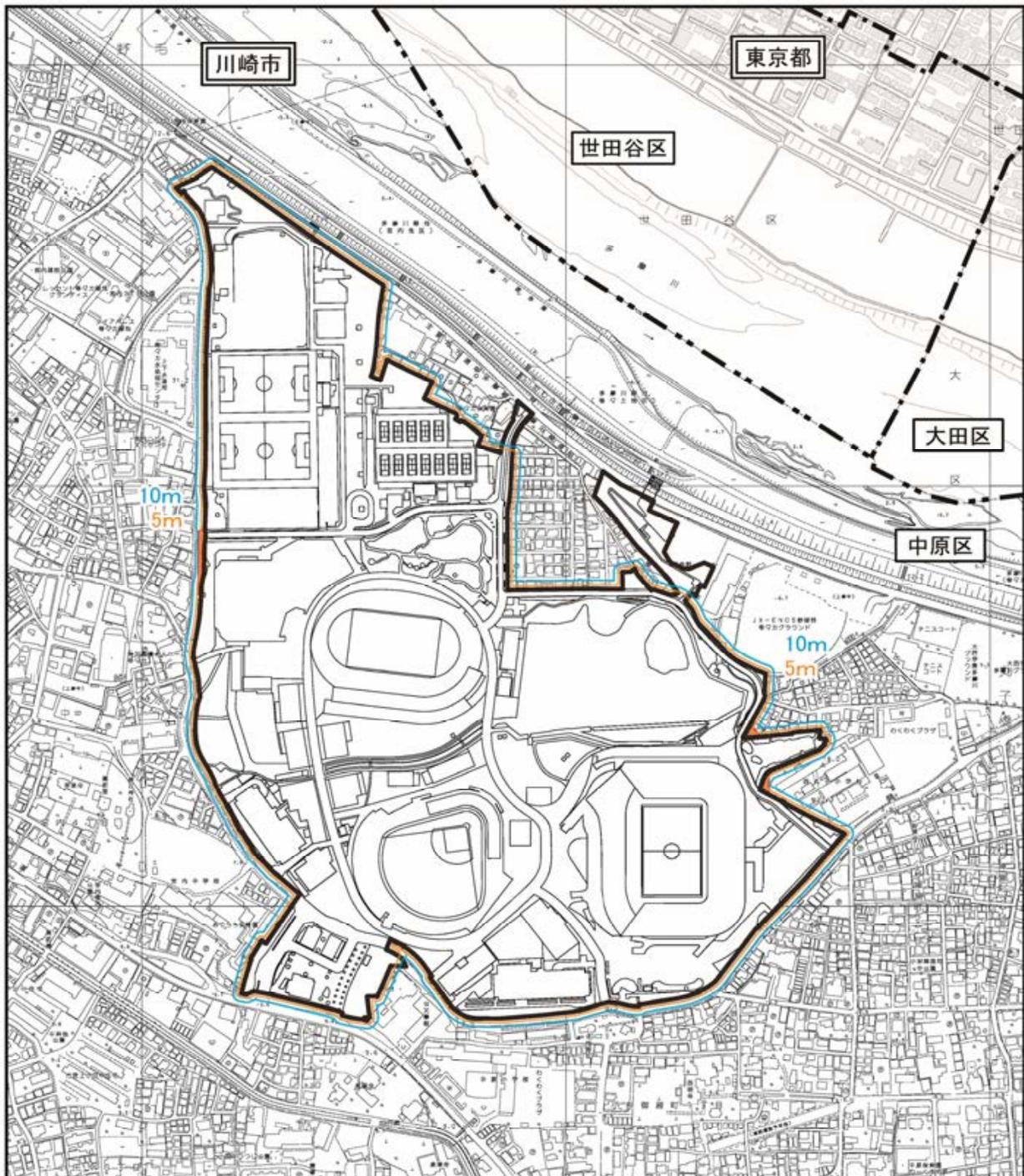
凡例

- |   |     |   |            |
|---|-----|---|------------|
|  | 計画地 |  | 1時間未満      |
|  | 都県界 |  | 1時間以上2時間未満 |
|  | 区界  |  | 2時間以上3時間未満 |
|   |     |  | 3時間以上4時間未満 |

注) 測定面 平均地盤面±0m

図 9.9.1-2 等時間日影図





凡例

- |   |     |   |                  |
|---|-----|---|------------------|
|  | 計画地 |  | 敷地境界からの水平距離(5m)  |
|  | 都県界 |  | 敷地境界からの水平距離(10m) |
|  | 区界  |  | 2時間の日影           |

注1) 測定面 平均地盤面+4m

注2) 敷地境界からの水平距離は、一団地認定区域境界からの距離である。

なお、一団地認定区域は、川崎市との協議等を踏まえて変更する可能性がある。

図 9.9.1-3 関係法令に基づく等時間日影図



(イ) 環境保全のための措置

日影の影響に対する配慮の観点から、次のような措置を講ずる。

- ・計画建物を敷地境界からセットバックし、日影の影響に配慮した建物配置とする。

(ウ) 評価

冬至日（平均地盤面±0m）において日影の範囲に含まれる既存建物は253棟であり、その内訳は、日影時間1時間未満が221棟、1時間以上2時間未満が29棟、2時間以上3時間未満が3棟、3時間以上は0棟と予測した。それらの既存建物のうち、特に日照障害に配慮すべき施設は2棟と予測した。

また、関係法令に基づく日影規制の測定水平面における日影（冬至日の平均地盤面+4m）は、日影規制が定められている区域に及ぶことはないと予測した。

本事業の実施にあたっては、計画建物を敷地境界からセットバックし、日影の影響に配慮した建物配置とする環境保全のための措置を講ずる。

以上のことから、計画地周辺の住環境に著しい影響を与えないと評価する。

## 9.2 テレビ受信障害

### (1) 現況調査

#### ア 調査結果

##### (ア) テレビ電波（地上波）の受信状況

調査地点における地上デジタル放送のテレビ受信画像・品質等の状況は、表 9.9.2-1 に示すとおりである（調査地点は、図 9.9.2-1 参照）。

東京スカイツリー局（広域局及び県域局）はすべての調査地点で画像評価は○（正常に受信）、品質評価はC（おおむね良好）以上であった。また、横浜局（県域局）はすべての調査地点で画像評価は○（正常に受信）、品質評価はB（良好）以上であった。

端子電圧は、東京スカイツリー（広域局）が 48.4～89.7 dB(μV)、東京スカイツリー（県域局）が 39.8～67.5 dB(μV)、横浜局（県域局）が 55.6～80.7 dB(μV)であった。

表 9.9.2-1 テレビ受信画像・品質等の調査結果

区分		東京スカイツリー局							横浜局	
		広域局 <sup>※1</sup>							県域局 <sup>※1</sup>	
		NHK 総合	NHK 教育	日本 テレビ	TBS テレビ	フジ テレビ	テレビ 朝日	テレビ 東京	MX テレビ <sup>※2</sup>	テレビ 神奈川
		27ch	26ch	25ch	22ch	21ch	24ch	23ch	16ch	18ch
画像 評価	○	20	20	20	20	20	20	20	20	12
	△	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	×	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	計	20	20	20	20	20	20	20	20	12
品質 評価	A	18	20	19	20	18	20	19	16	9
	B	2	0	1	0	2	0	1	2	3
	C	0	0	0	0	0	0	0	2	0
	D	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	E	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	計	20	20	20	20	20	20	20	20	12
端子電圧 (dB(μV))		59.2 ～89.7	54.1 ～85.8	52.5 ～86.2	49.8 ～87.6	48.4 ～87.7	52.3 ～87.9	50.3 ～84.1	39.8 ～67.5	55.6 ～80.7
50 dB(μV)未満		0	0	0	1	1	0	0	5	0
50 dB(μV)以上		20	20	20	19	19	20	20	15	12

※1：広域局：3以上の都県を放送対象地域とする放送局

県域局：1または2の都県を放送対象とする放送局

※2：MX テレビ：東京メトロポリタンテレビジョン

注1) 端子電圧（dB(μV)）以外の欄の値は、地点数を示す。

注2) テレビ電波の強度は、一般に端子電圧が50 dB(μV)以上であれば良好とされている。



凡例

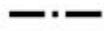
- |   |     |   |                         |
|---|-----|---|-------------------------|
|  | 計画地 | ● | 調査地点 (東京スカイツリー局 : 1~20) |
|  | 都県界 | ▲ | 調査地点 (横浜局 : 21~32)      |
|  | 区界  |   |                         |

図 9.9.2-1 テレビ受信障害調査地点位置図  
(地上デジタル放送)

0 100 500 1000m



(イ) テレビ電波の送信の状況

a 地上デジタル放送

計画地周辺で受信している地上デジタル放送の送信状況は表 9.9.2-2 に示すとおりである。

表 9.9.2-2 テレビ電波の送信状況（地上デジタル放送）

送信所	区分	チャンネル	局名	送信アンテナ高(m)	周波数(MHz)	送信出力(kW)
東京スカイツリー (墨田区押上)	広域局 <sup>※1</sup>	27	NHK 総合	614	554～560	10
		26	NHK 教育		548～554	
		25	日本テレビ	604	542～548	
		22	TBS	584	524～530	
		21	フジテレビ	604	518～524	
		24	テレビ朝日	594	536～542	
		23	テレビ東京	594	530～536	
	圏域局 <sup>※1</sup>	16	MX テレビ <sup>※2</sup>	566	488～494	3
横浜局 (横浜市鶴見区)	圏域局 <sup>※1</sup>	18	テレビ神奈川	190.5	500～506	1

※1：広域局：3以上の都県を放送対象地域とする放送局

圏域局：1または2の都県を放送対象とする放送局

※2：MX テレビ：東京メトロポリタンテレビジョン

資料：「デジタル中継局開局情報」（令和6年3月閲覧、総務省ホームページ）

「テレビ放送用電波の周波数一覧」（令和6年3月閲覧、一般社団法人映像情報メディア学会ホームページ）

b 衛星放送

計画地周辺における衛星放送の送信状況は表 9.9.2-3 に示すとおりである。

表 9.9.2-3 テレビ電波の送信状況（衛星放送）

区分	チャンネル	番組名等	中心周波数 (GHz)	衛星名称	軌道 位置
BS 放送	BS-1	BS 朝日、BS-TBS、BS テレビ東京	11.72748	BSAT-3a、 BSAT-3b、 BSAT-4a、 BSAT-4b、 BSAT-3c/ JCSAT-110R	東経 110°
	BS-3	WOWOW プライム	11.76584		
	BS-5	WOWOW ライブ、WOWOW シネマ	11.80420		
	BS-7	BS 朝日 4K、BS テレビ東京 4K、BS 日テレ 4K	11.84256		
	BS-8	ショップチャンネル 4K、4K QVC	11.86174		
	BS-9	BS11、スターチャンネル 1、BS12 トウエルビ	11.88092		
	BS-11	放送大学、BS 釣りビジョン	11.91928		
	BS-12	WOWOW4K	11.93846		
	BS-13	BS 日テレ、BS フジ、BS アニマックス	11.95764		
	BS-14	NHK BS8K	11.97682		
	BS-15	NHK BS、スターチャンネル 2、 スターチャンネル 3	11.99600		
	BS-17	NHK BS プレミアム 4K、BS-TBS4K、 BS フジ 4K	12.03436		
	BS-19	J SPORTS4、J SPORTS1、J SPORTS2、 J SPORTS3	12.07272		
BS-21	WOWOW プラス、BS 日本映画専門チャンネル、 グリーンチャンネル	12.11108			
BS-23	ディズニーチャンネル、BSJapanext、 よしもとチャンネル、BS 松竹東急	12.14944			
CS 放送		スカパー！	12.291～ 12.731	JCSAT-110A	
		スカパー！プレミアムサービス	12.583～ 12.733	JCSAT-4B	東経 124°
		スカパー！プレミアムサービス	12.523～ 12.733	JCSAT-3A	東経 128°

資料：「衛星放送の現状〔令和 6 年度版〕」（令和 6 年 4 月、総務省 情報流通行政局 衛星・地域放送課）

## (2) 環境保全目標

環境保全目標は、「地域環境管理計画」の地域別環境保全水準に基づき、「良好な受像画質を維持すること。かつ、現状を悪化させないこと。」と設定した。

## (3) 予測・評価

ア 計画建物の存在により発生するテレビ受信障害の程度及び範囲（地上デジタル放送及び衛星放送）

### (ア) 予測結果

#### a 地上デジタル放送

計画建物による地上デジタル放送のテレビ受信障害予測範囲は、表 9.9.2-4 及び図 9.9.2-2 に示すとおりである。

計画建物により地上デジタル放送の遮へい障害を及ぼす可能性のある範囲は、東京スカイツリー局が計画地敷地境界から南西方向に最大約 520m、横浜局が北方向に最大約 260mまで及ぶと予測する。受信障害範囲に位置する既存建物の棟数は 915 棟であるが、このうち CATV に加入している建物は 264 棟であるため、地上デジタル放送の受信障害を受ける建物棟数は 651 棟と予測する。

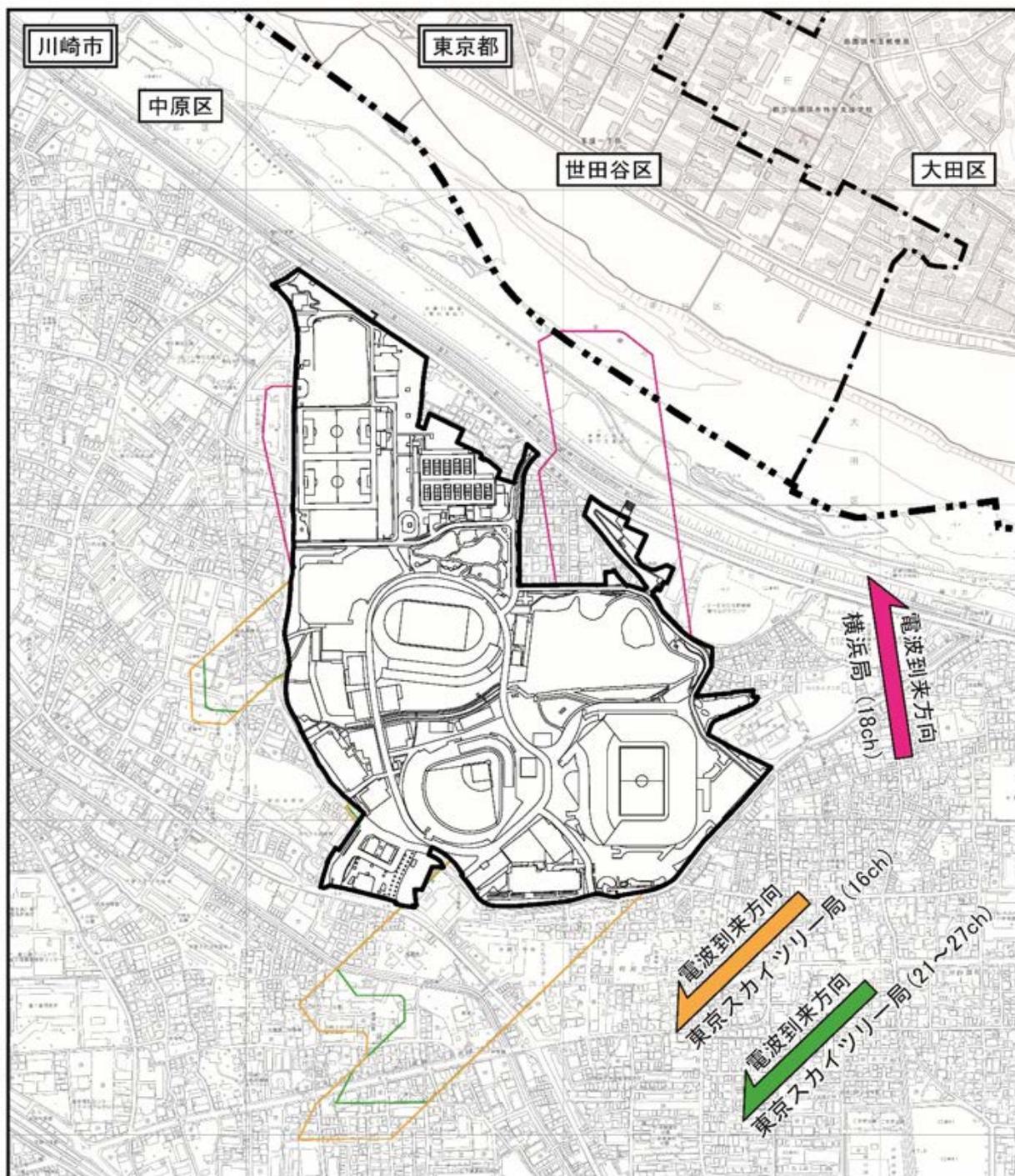
なお、地上デジタル放送の反射障害については、地上デジタル放送波が電氣的な雑音の影響を受けにくく、反射障害に強い伝送方式を採用している。また、主な計画建物の壁面は、反射障害が生じにくいコンクリートを採用する計画であることから、影響はないものと予測する。

表 9.9.2-4 テレビ受信障害予測範囲（地上デジタル放送）

区 分	テレビ受信障害を及ぼす可能性のある範囲 (計画地敷地境界からの距離)	受信障害予測範囲に位置する建物棟数（棟）※1		
		アンテナ受信※2	CATV加入	合計
東京スカイツリー局 (デジタル 16ch)	計画地南西側に最大約 520mまでの範囲	313	143	456
東京スカイツリー局 (デジタル 21～27ch)	計画地南西側に最大約 440mまでの範囲	237	104	341
横浜局 (デジタル 18ch)	計画地北側に最大約 260mまでの範囲	101	17	118
受信障害予測範囲全体		651	264	915

※1：受信障害予測範囲に位置する建物棟数は図上計測による。倉庫や車庫等の付属施設は計上していない。

※2：アンテナ受信の建物棟数は、受信障害予測範囲に受信点がある共同受信施設を利用している建物も含まれる。なお、受信点のみが受信障害予測範囲に存在する建物はない。



凡例

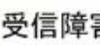
- |   |     |   |                    |
|---|-----|---|--------------------|
|  | 計画地 |  | 受信障害（遮へい障害）予測範囲    |
|  | 都県界 |  | 東京スカイツリー局（16ch）    |
|  | 区界  |  | 東京スカイツリー局（21～27ch） |
|   |     |  | 横浜局（18ch）          |

図 9.9.2-2 テレビ受信障害予測地域図  
（地上デジタル放送）

0 100 200 300 400 500m



b 衛星放送

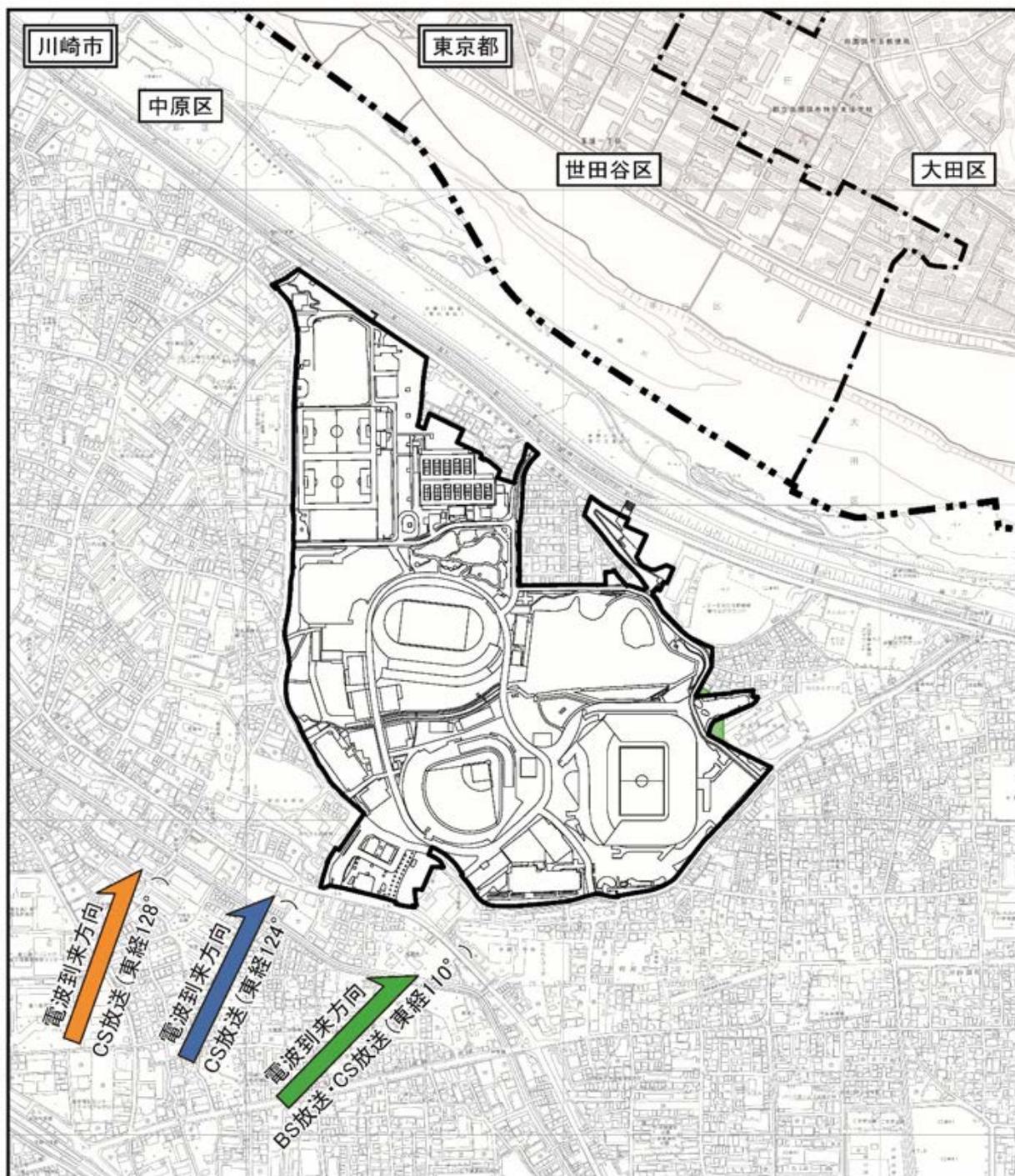
計画建物による衛星放送のテレビ受信障害予測範囲は、表 9.9.2-5 及び図 9.9.2-3 に示すとおりである。

計画建物により衛星放送の遮へい障害を及ぼす可能性のある範囲は、計画地敷地境界から北東方向に最大約 15m まで及ぶと予測し、受信障害範囲に位置する既存建物の棟数は、合計 2 棟と予測する。

表 9.9.2-5 テレビ受信障害予測範囲（衛星放送）

区 分	テレビ受信障害を及ぼす可能性のある範囲 (計画地敷地境界からの距離)	受信障害予測範囲に位置する棟数(棟)※
BS 放送 CS 放送 (東経 110°)	計画地北東側に約 15m までの範囲	2
CS 放送 (東経 124°)	計画地北東側に約 5m までの範囲	0
CS 放送 (東経 128°)	計画地北東側に約 2m までの範囲	0
受信障害予測範囲全体		2

※：建物棟数は図上計測による。



凡例

- |   |     |   |                   |
|---|-----|---|-------------------|
|  | 計画地 |  | 受信障害（遮へい障害）予測範囲   |
|  | 都県界 |  | BS放送・CS放送（東経110°） |
|  | 区界  |  | CS放送（東経124°）      |
|   |     |  | CS放送（東経128°）      |

図 9.9.2-3 テレビ受信障害予測地域図  
（衛星放送）

0 100 200 300 400 500m



#### (イ) 環境保全のための措置

計画建物の存在によるテレビ受信障害の影響を低減または解消するため、次のような措置を講ずる。

- ・工事中におけるクレーンの未使用時には、ブームを電波到来方向に向けるなど、適切な障害防止対策を講ずる。
- ・受信障害に関する問い合わせがあった場合には、受信障害の改善方法、時期等について関係者と十分協議し、必要な対策を実施する。
- ・連絡窓口を明確にし、迅速な対応を図る。

#### (ウ) 評価

計画建物により地上デジタル放送の遮へい障害を及ぼす可能性のある範囲は、東京スカイツリー局が計画地敷地境界から南西方向に最大約 520m、横浜局が北方向に最大約 260mまで及ぶと予測した。受信障害範囲に位置する既存建物の棟数は 915 棟であるが、このうち CATV に加入している建物は 264 棟であるため、地上デジタル放送の受信障害を受ける建物棟数は 651 棟と予測した。

なお、地上デジタル放送の反射障害については、地上デジタル放送波が電氣的な雑音の影響を受けにくく、反射障害に強い伝送方式を採用している。また、主な計画建物の壁面は、反射障害が生じにくいコンクリートを採用する計画であることから、影響はないものと予測した。

計画建物により衛星放送の遮へい障害を及ぼす可能性のある範囲は、計画地敷地境界から北東方向に最大約 15mまで及ぶと予測し、受信障害範囲に位置する既存建物の棟数は、合計 2 棟と予測した。

本事業の実施にあたっては、工事中におけるクレーンの未使用時には、ブームを電波到来方向に向けるなど、適切な障害防止対策を講ずる。また、受信障害に関する問い合わせがあった場合には、受信障害の改善方法、時期等について関係者と十分協議し、必要な対策を実施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、良好な受像画質が維持され、かつ、現状を悪化させないものと評価する。



### 9.3 風害

#### (1) 現況調査

##### ア 調査結果

##### (ア) 地域の風の状況

##### a 風向出現頻度

幸測定局における過去7年間（平成28年1月～令和4年12月）の風向出現頻度は、北北西及び南の風向が卓越しており、風速5.0m/s以上の比較的強い風においても同様の傾向である。

##### b 風速出現頻度

幸測定局における過去7年間（平成28年1月～令和4年12月）の風速別出現頻度（各時間帯の10分間平均風速の出現頻度）は、年間及び各季節とも、1.0～2.9m/sの出現頻度が高い。また、風速5m/s以上の比較的強い風をみると、春季に出現頻度が高い傾向がみられた。

#### (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

ア 風向、風速の状況及びそれらの変化する地域の範囲並びに変化の程度、年間における風速の出現頻度

##### (ア) 予測地域及び予測地点

予測地域は、風環境に変化を及ぼすおそれのある計画建物（球技専用スタジアム）から建物最高高さの2倍程度（約86m）を含む範囲とした。

予測地点は、不特定多数の人の利用度が高い場所、風の影響に配慮すべき施設等を勘案して設定し、ケース1（計画建物建設前）、ケース2（計画建物建設後）ともに92地点とした。

##### (イ) 予測時期

予測時期は表9.9.3-1に示すとおり、計画建物建設前及び計画建物建設後の2ケースとした。

表 9.9.3-1 予測時期及び測定点数

予測ケース	予測時期	予測地点数
ケース1	計画建物建設前	92
ケース2	計画建物建設後	92

### (ウ) 予測方法

予測方法は、模型を用いた風洞実験による方法とした。

計画地周辺を再現する範囲は、風環境に変化を及ぼすおそれのある計画建物（球技専用スタジアム）を中心とした半径約 400m とし、模型の縮尺は 1/400 とした。

計画地周辺建物については、風洞実験実施前の令和 5 年 11 月に行った現地踏査における既存建物及び「建築計画のお知らせ」看板等により形状を想定した建築予定建物を反映させた。

#### (a) 風洞内気流性状

地表面付近の風は、地形の凹凸や建物などにより、上空よりも風速が低くなる。そのため、風洞実験時の風洞内の気流については、計画地付近を吹く風の状況と相似した気流を風洞内に再現する必要があることから、風洞内にラフネスブロック等を配置することにより、計画地付近の気流を風洞内に再現した。

なお、計画地周辺の気流性状は、「建築物荷重指針・同解説 2015」（平成 27 年 2 月、日本建築学会）を参考に、模型範囲の周囲約 3km 範囲の土地利用状況を踏まえ、地表面粗度区分Ⅲに設定した。

#### (b) 評価の指標

風環境評価にあたっては、平均風速の累積頻度に基づく風環境評価尺度（風工学研究所による風環境評価指標）を用いて、4 つの領域区分に当てはめて評価した。平均風速の累積頻度に基づく風環境評価尺度は、地上 5m<sup>※</sup>での平均風速の累積頻度 55% と 95% の風速によって、風の状況を表 9.9.3-2 に示す 4 つの領域に分けているものである。

ある予測地点の累積頻度 55% と 95% の風速で領域区分が異なる場合には、評価結果の悪い方の領域区分をその予測地点の評価結果とした。

なお、累積頻度 55% の風速は年間の平均風速、累積頻度 95% の風速は日最大平均風速の年間平均値に相当する。

表 9.9.3-2 平均風速の累積頻度に基づく風環境評価尺度

領域区分 <sup>※1</sup>		累積頻度 55% の風速 <sup>※2</sup>	累積頻度 95% の風速 <sup>※3</sup>
領域 A	住宅地相当	≤ 1.2m/s	≤ 2.9m/s
領域 B	低中層市街地相当	≤ 1.8m/s	≤ 4.3m/s
領域 C	中高層市街地相当	≤ 2.3m/s	≤ 5.6m/s
領域 D	強風地域相当	> 2.3m/s	> 5.6m/s

※1：領域 A：住宅地で見られる風環境  
領域 B：領域 A と領域 C の中間的な街区で見られる風環境  
領域 C：オフィス街で見られる風環境  
領域 D：好ましくない風環境  
※2：累積頻度 55% の風速：年間の平均風速に相当  
※3：累積頻度 95% の風速：日最大平均風速の年間平均値に相当  
資料：「ビル風の基礎知識」（平成 17 年 12 月、風工学研究所）

※：「風環境の風洞実験、日本風工学会誌第 34 巻第 1 号（通号第 118 号）」（平成 21 年 1 月、中村修）より、地上 5m 以下の風速に大きな差はないとされていることから、本実験では、地上 2m（歩行者レベル）相当で測定したデータを評価した。

(エ) 予測結果

a 風向、風速の状況及びそれらの変化する地域の範囲並びに変化の程度

計画地周辺の主風向である北北西及び南の風における風向及び風速の状況は、計画地周辺は、建物が多く立ち並ぶ地域であり、多くの場所で基準とした風と異なる風向及び風速となっている。

本事業の実施により、計画地及びその周辺において風向及び風速が変化するものの、著しい変化はないものと予測する。

b 年間における風速の出現頻度

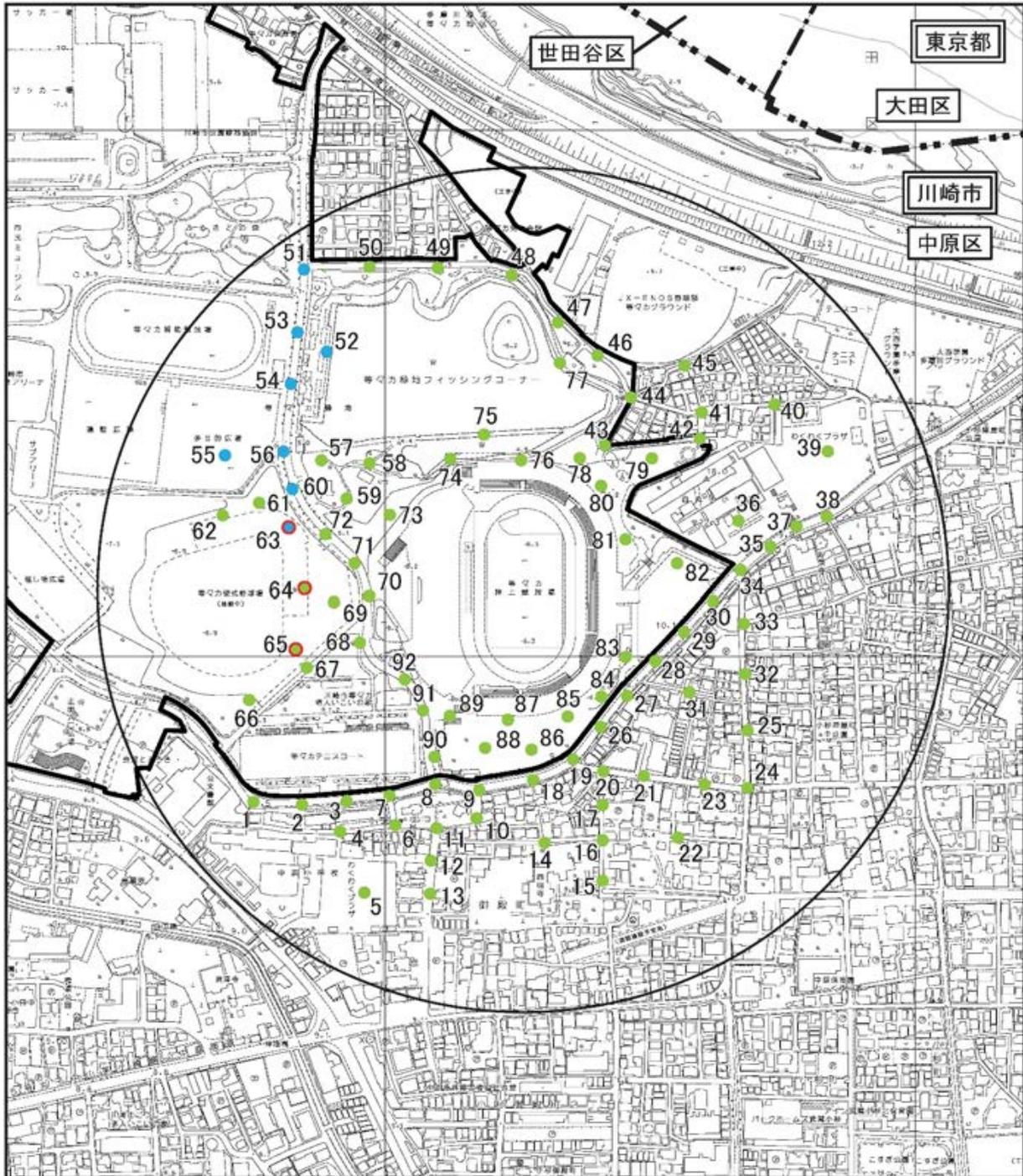
各ケースの風環境評価の結果は図 9.9.3-1(1)～(2)に、領域区分の状況は表 9.9.3-3 に示すとおりである。

計画建物建設前の風環境は、計画地及びその周辺ともに概ね領域 A の風環境である。

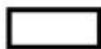
計画建物建設後の風環境は、領域 A から領域 B に変化する地点が 1 地点（測定点 80）、領域 B から領域 A に変化する地点が 8 地点（測定点 51～56、60、63）出現するが、83 地点の領域区分は変化しないと予測する。よって、計画建物建設後の風環境は、建設前と同様に、計画地及びその周辺ともに概ね領域 A の風環境であり、ほとんど変化はないものと予測する。

表 9.9.3-3 領域区分の状況

領域区分	ケース 1 計画建物建設前	ケース 2 計画建物建設後
	92 地点	
領域 A	84	91
領域 B	8	1
領域 C	0	0
領域 D	0	0



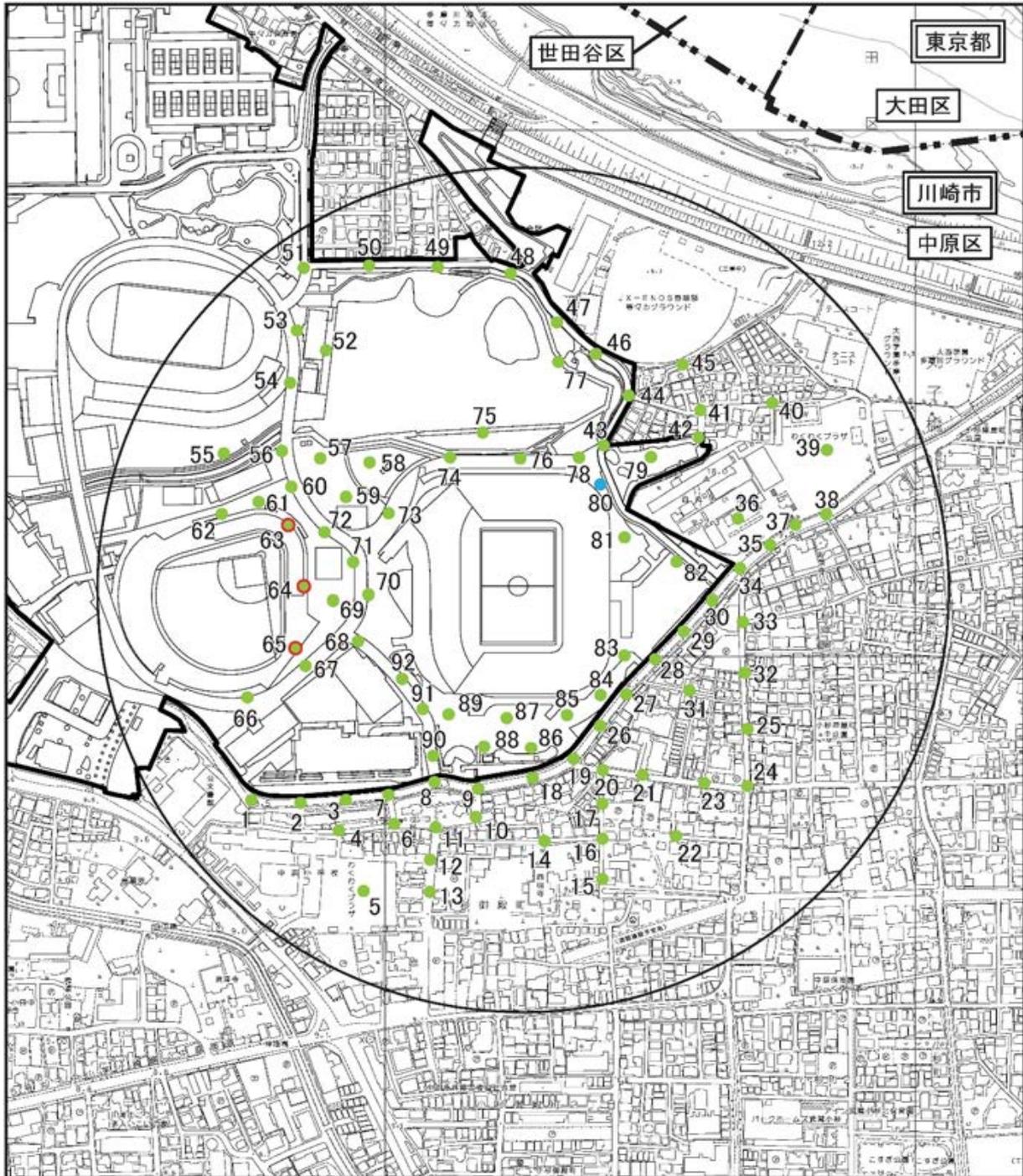
凡例

-  計画地
-  都県界
-  区界
-  模型化範囲（半径約400m）
-  領域A
-  領域B

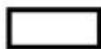
注) 測定点の○はデッキ上等地上以外を示す。

図 9.9.3-1(1) 風環境評価結果（建設前）





凡例

-  計画地
-  都県界
-  区界
-  模型化範囲（半径約400m）
-  領域A
-  領域B

注) 測定点の○はデッキ上等地上以外を示す。

図 9.9.3-1(2) 風環境評価結果（建設後）



(オ) 環境保全のための措置

風環境改善の観点から、以下に示すような措置を講ずる。

- ・計画地内の緑化に努め、風環境の維持に努める。
- ・植栽の良好な生育状況を保持できるよう、定期的に点検する等、適切な維持管理を実施する。

(カ) 評価

計画地周辺の主風向である北北西及び南の風における風向及び風速の状況は、計画地及びその周辺において風向及び風速が変化するものの、著しい変化はないものと予測した。

計画建物建設前の風環境は、計画地及びその周辺ともに概ね領域Aの風環境である。計画建物建設後の風環境は、領域Aから領域Bに変化する地点が1地点（測定点80）、領域Bから領域Aに変化する地点が8地点（測定点51～56、60、63）出現するが、83地点の領域区分は変化しないと予測した。よって、計画建物建設後の風環境は、建設前と同様に、計画地及びその周辺ともに概ね領域Aの風環境であり、ほとんど変化はないものと予測した。

本事業の実施にあたっては、計画地内の緑化に努め、風環境の維持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を及ぼさないと評価する。

10 コミュニティ施設

10.1 コミュニティ施設

(1) 現況調査

ア 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 <sup>※</sup>		
			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 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	橋場公園	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）

## (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

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。

### (イ) 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。

#### (ウ) 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。

### (イ) 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。

#### (ウ) 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。

## 1.1 地域交通

### 1.1.1 地域交通（交通安全、交通混雑）

#### (1) 現況調査

##### ア 調査結果

##### (ア) 日常生活圏等の状況

##### a 通学区域の状況

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。

##### (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

各交差点の流入自動車交通量調査結果は、表 9.11.1-1(1)～(2)に示すとおりである（調査地点は、図 9.11.1-1 及び図 9.11.1-2(1)～(5) (p.9.11.1-3～8 参照)）。

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、ピーク時間帯交通量は 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。

表 9.11.1-1(1) 交差点流入自動車交通量調査結果（平日）

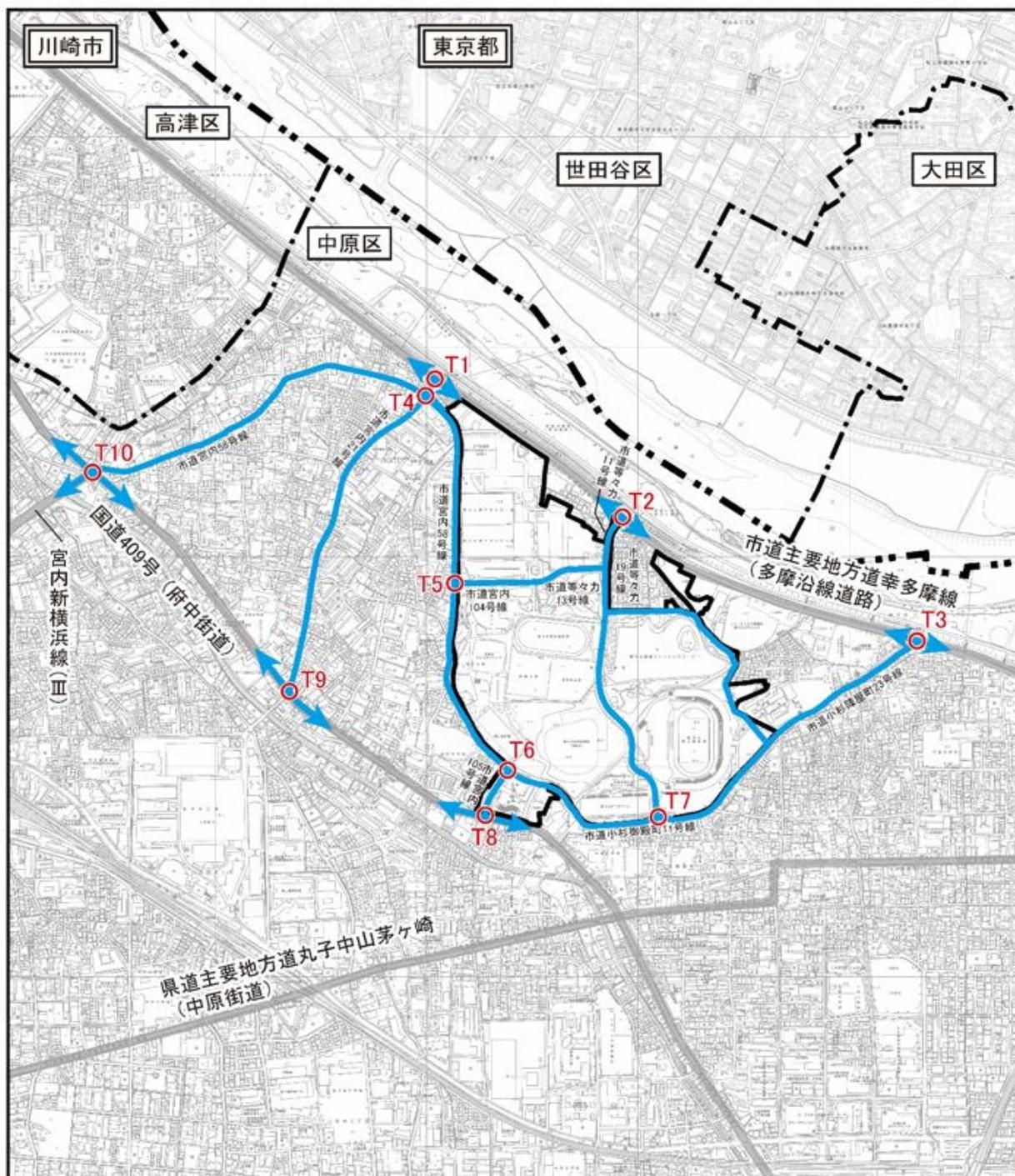
調査地点	15 時間交通量（台/15h）			ピーク時間帯交通量（台/時）			
	小型車	大型車	合計	ピーク 時間	小型車	大型車	合計
T1 宮内北側交差点	11,868	4,269	16,137	17-18	1,121	202	1,323
T2 等々力交差点	11,382	3,508	14,890	17-18	1,047	177	1,224
T3 等々力ポンプ場前の交差点	11,792	3,647	15,439	17-18	1,107	162	1,269
T4 計画地北西側の交差点	4,336	1,077	5,413	17-18	411	56	467
T5 ミュージアム前交差点	2,189	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 9.11.1-1(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。



凡例

- |   |      |   |                            |
|---|------|---|----------------------------|
|  | 計画地  |  | 自動車交通量調査地点                 |
|  | 都県界  |  | 自動車動線 (工事用車両ルート・施設関連車両ルート) |
|  | 区界   |   |                            |
|  | 幹線道路 |   |                            |

図 9.11.1-1 自動車交通量調査地点位置図



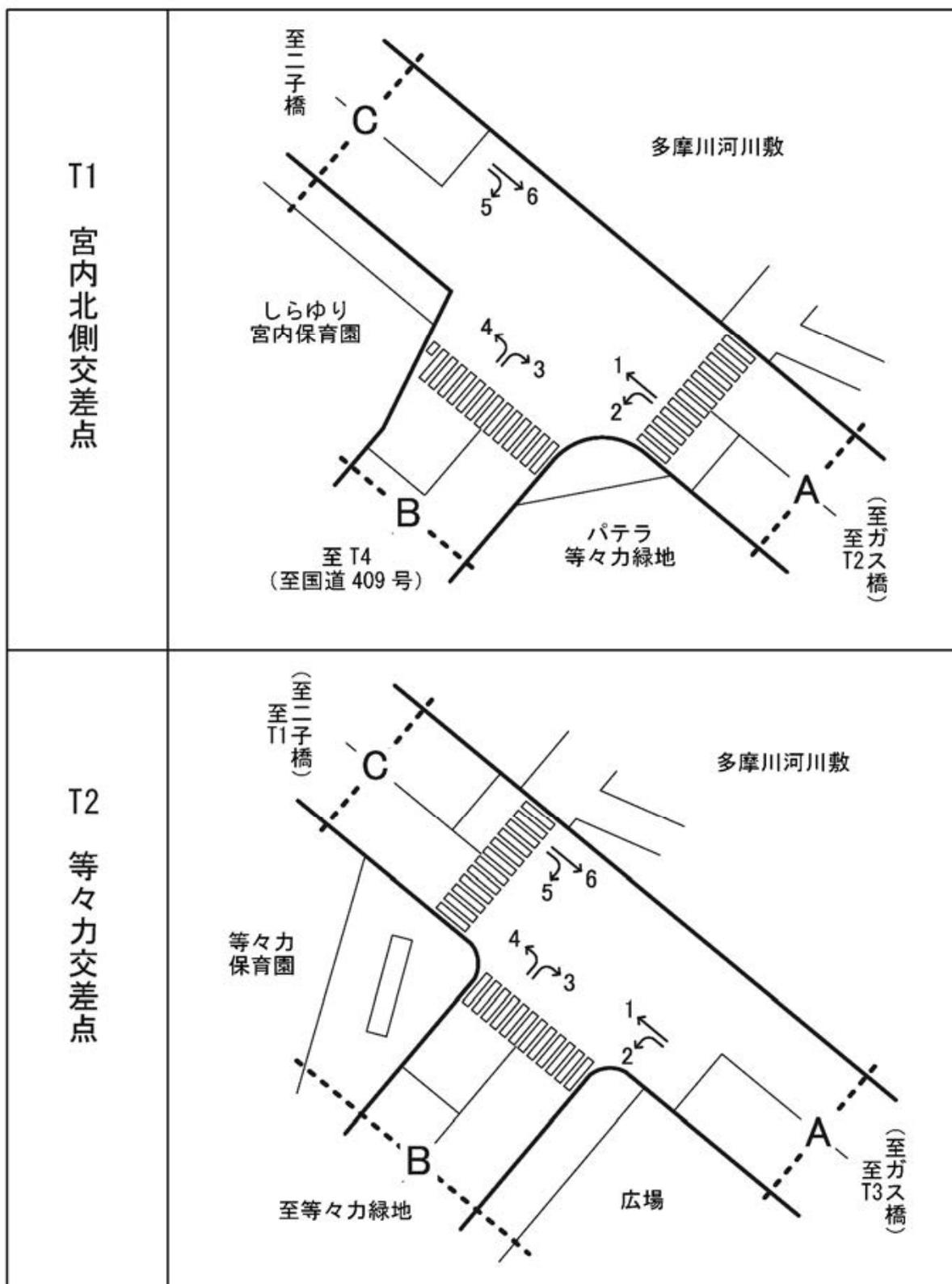


図 9.11.1-2(1) 自動車交通量調査地点状況図 (T1~T2)

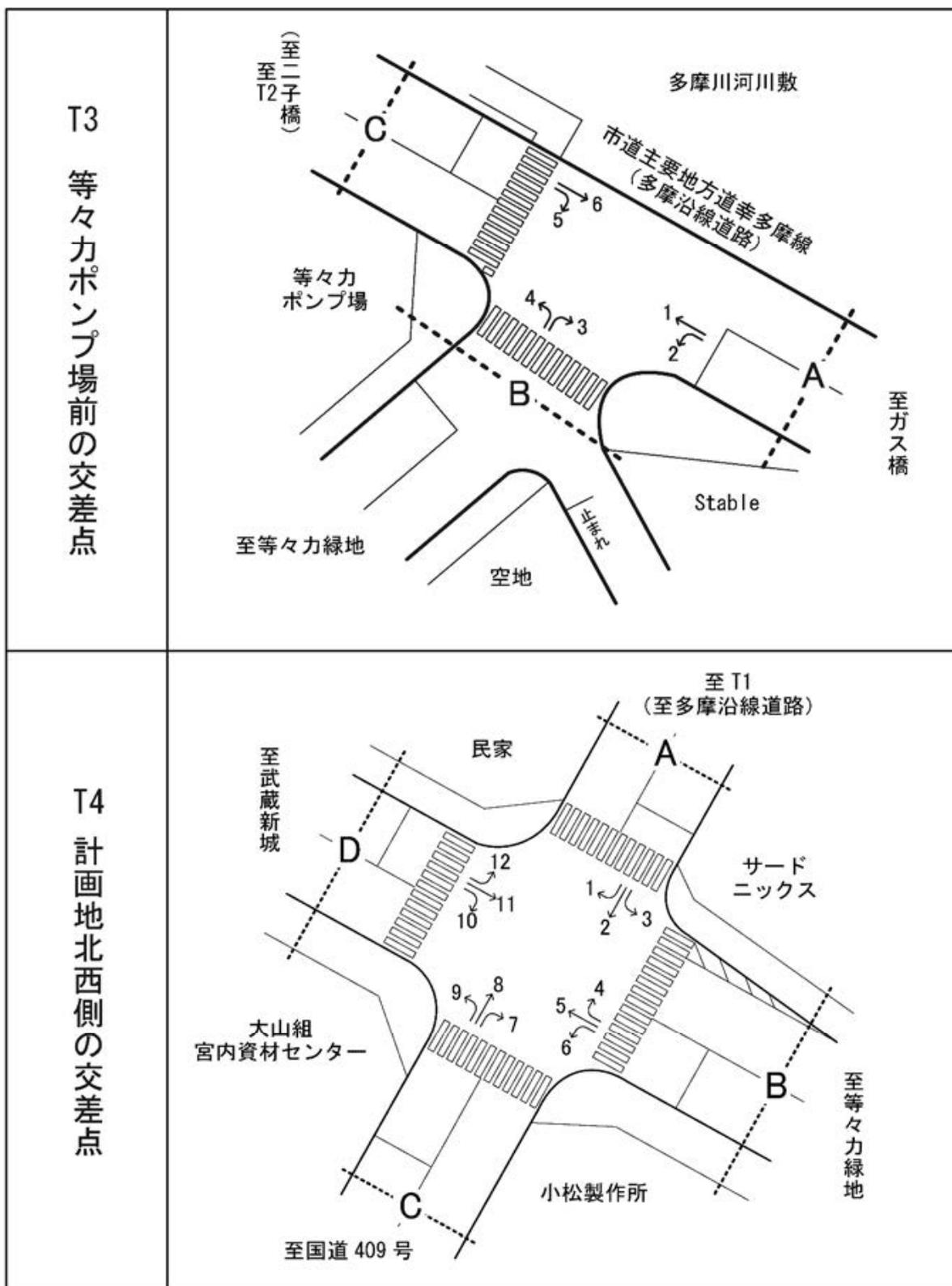


図 9.11.1-2(2) 自動車交通量調査地点状況図 (T3~T4)

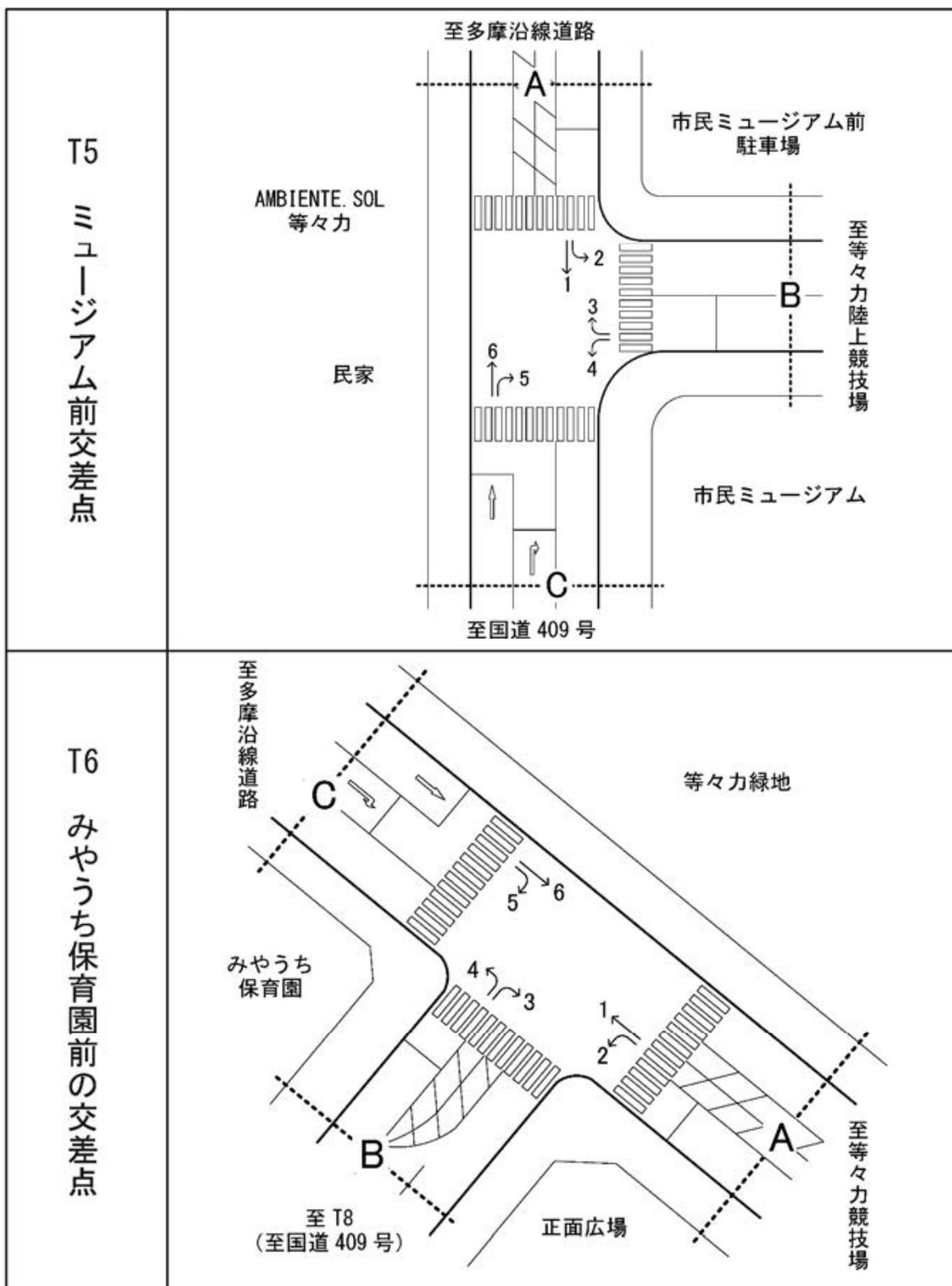


図 9.11.1-2(3) 自動車交通量調査地点状況図 (T5~T6)

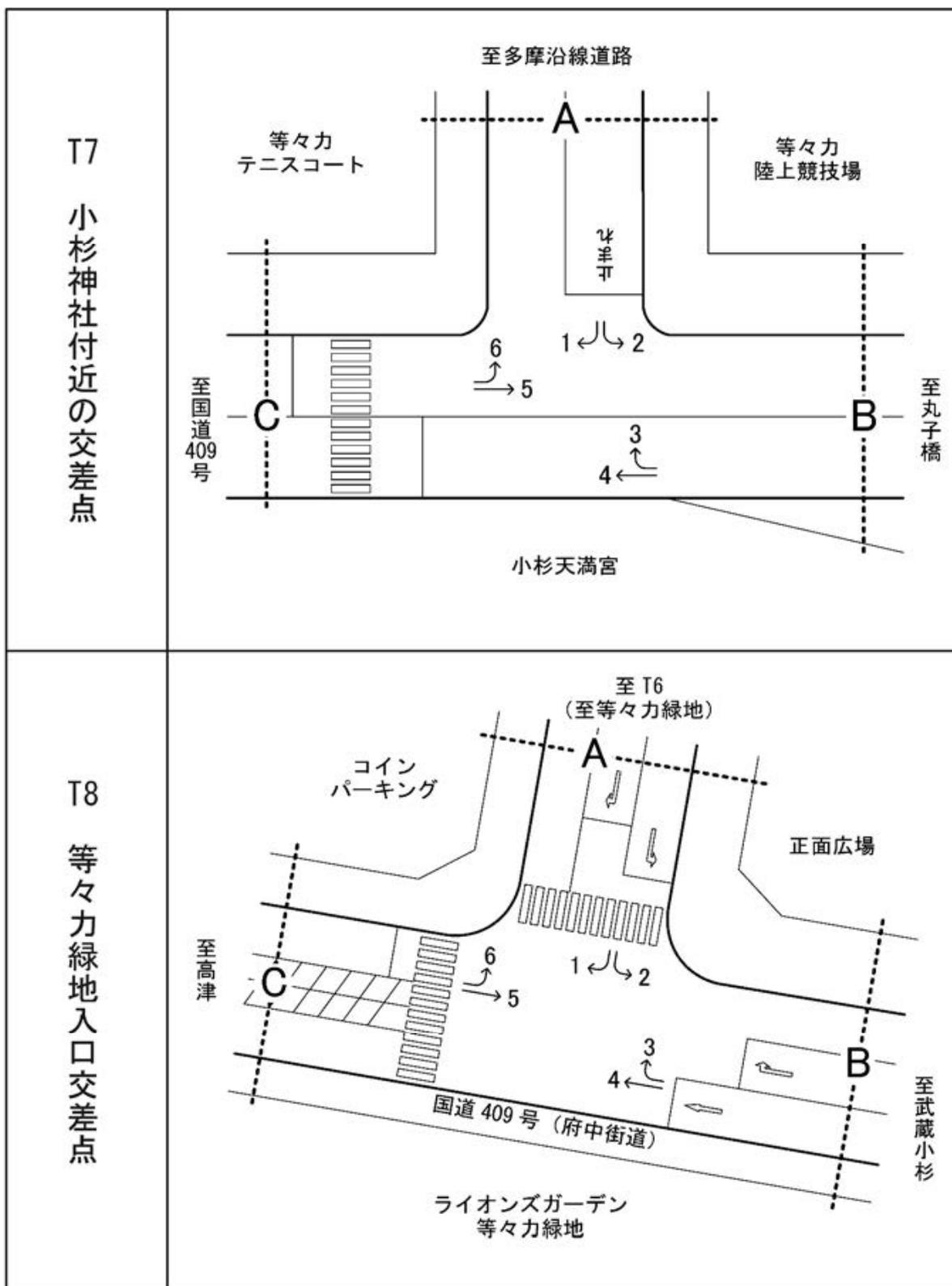


図 9.11.1-2(4) 自動車交通量調査地点状況図 (T7~T8)

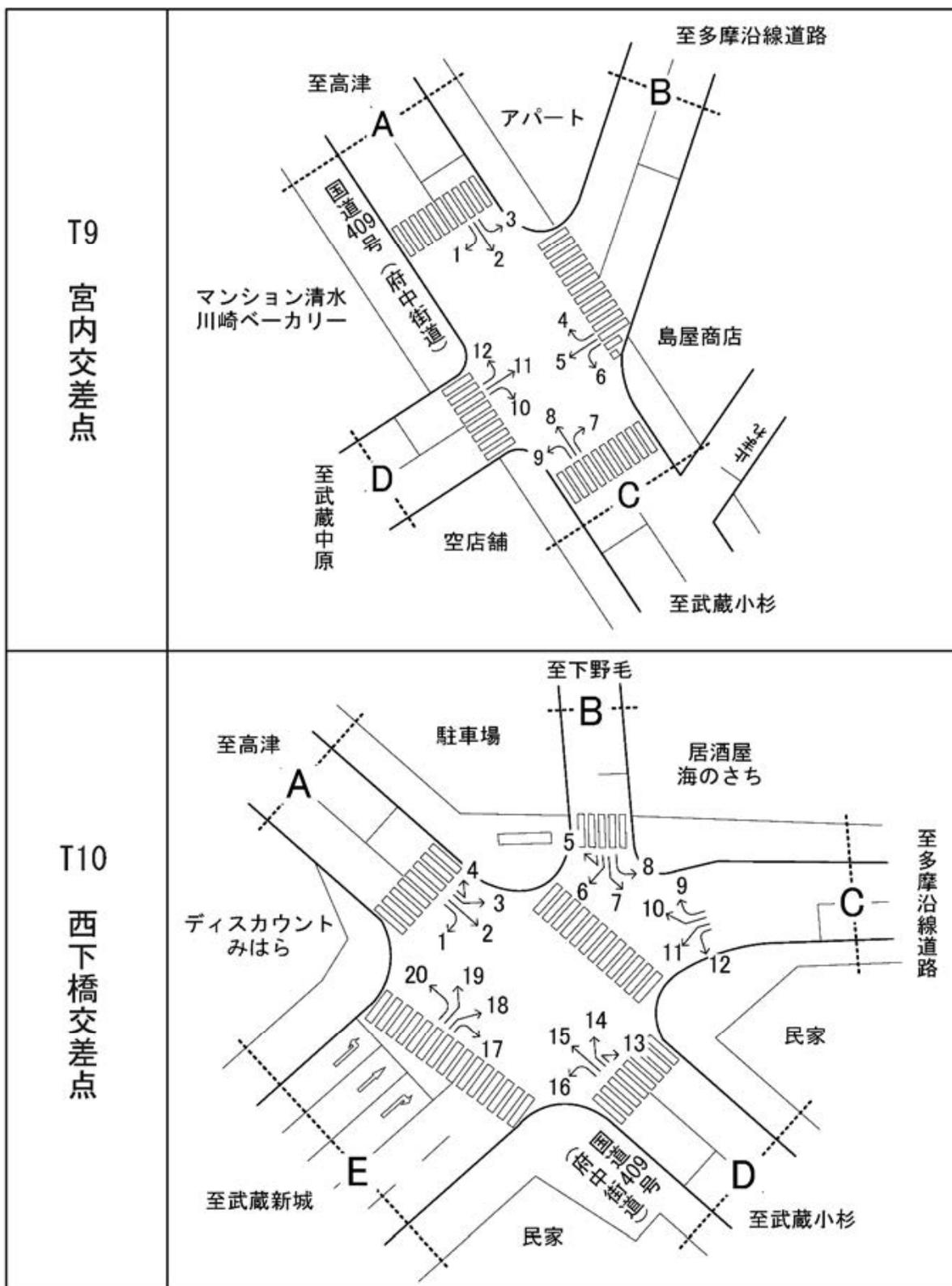


図 9.11.1-2(5) 自動車交通量調査地点状況図 (T9~T10)

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 9.11.1-2～4 に示すとおりである（調査地点は、図 9.11.1-3 及び図 9.11.1-4（p.9.11.1-11～12 参照））。

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。

表 9.11.1-2 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 9.11.1-3 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 9.11.1-4(1) 歩行者の時間分布 (W1 新丸子駅・武蔵小杉駅方面)

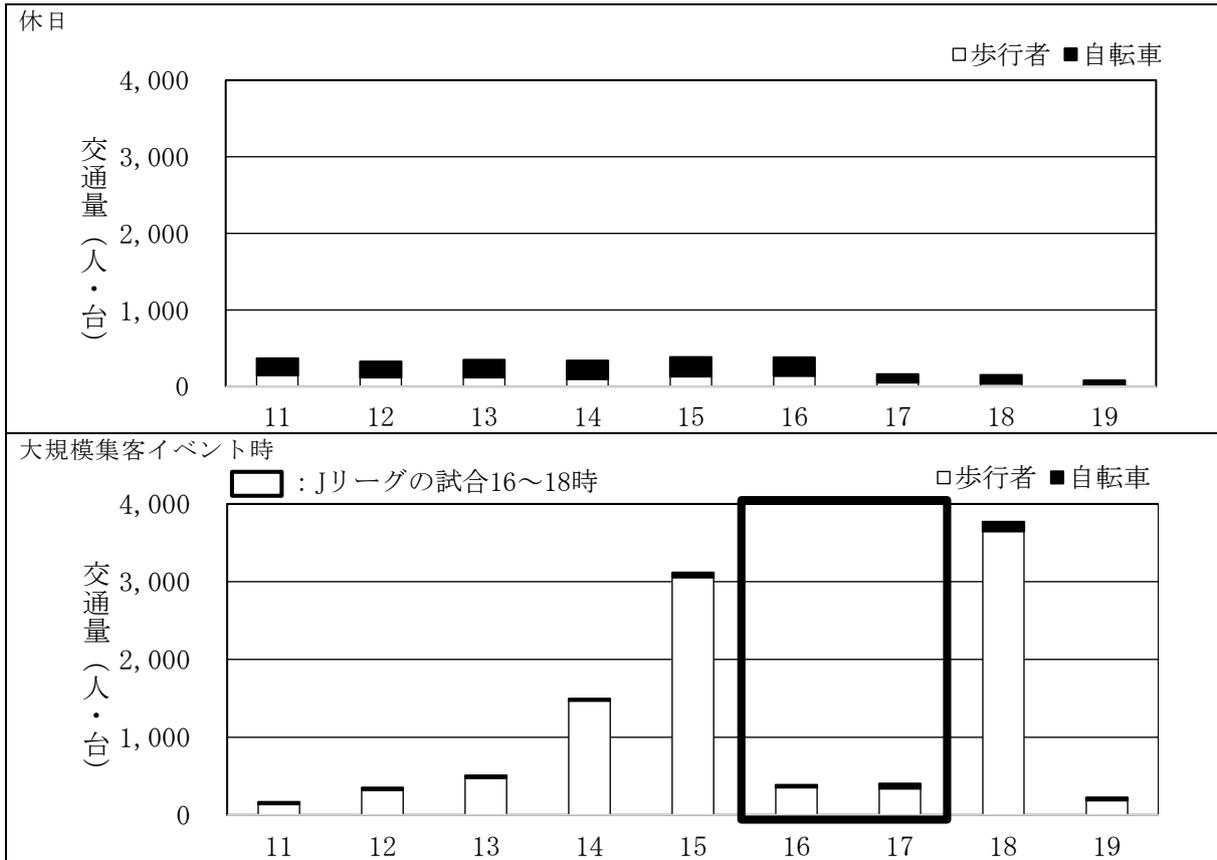
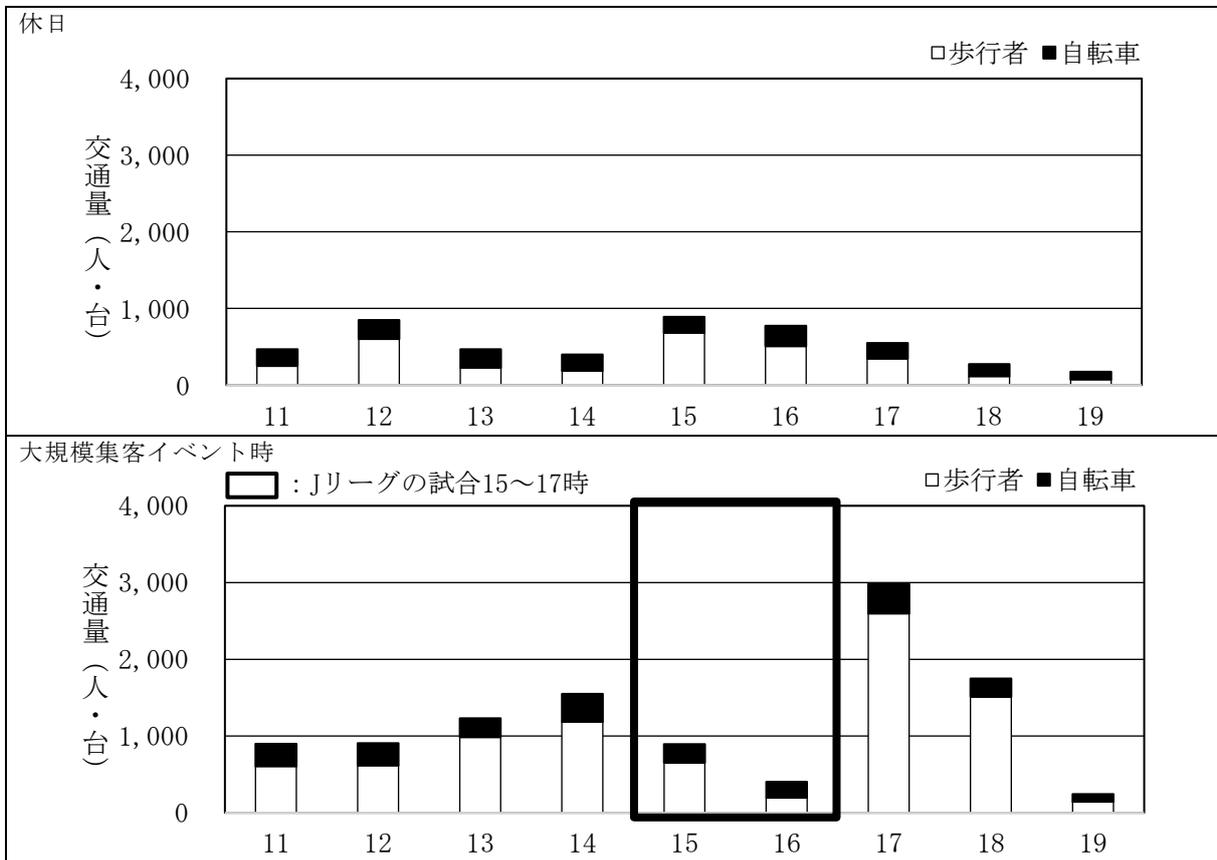
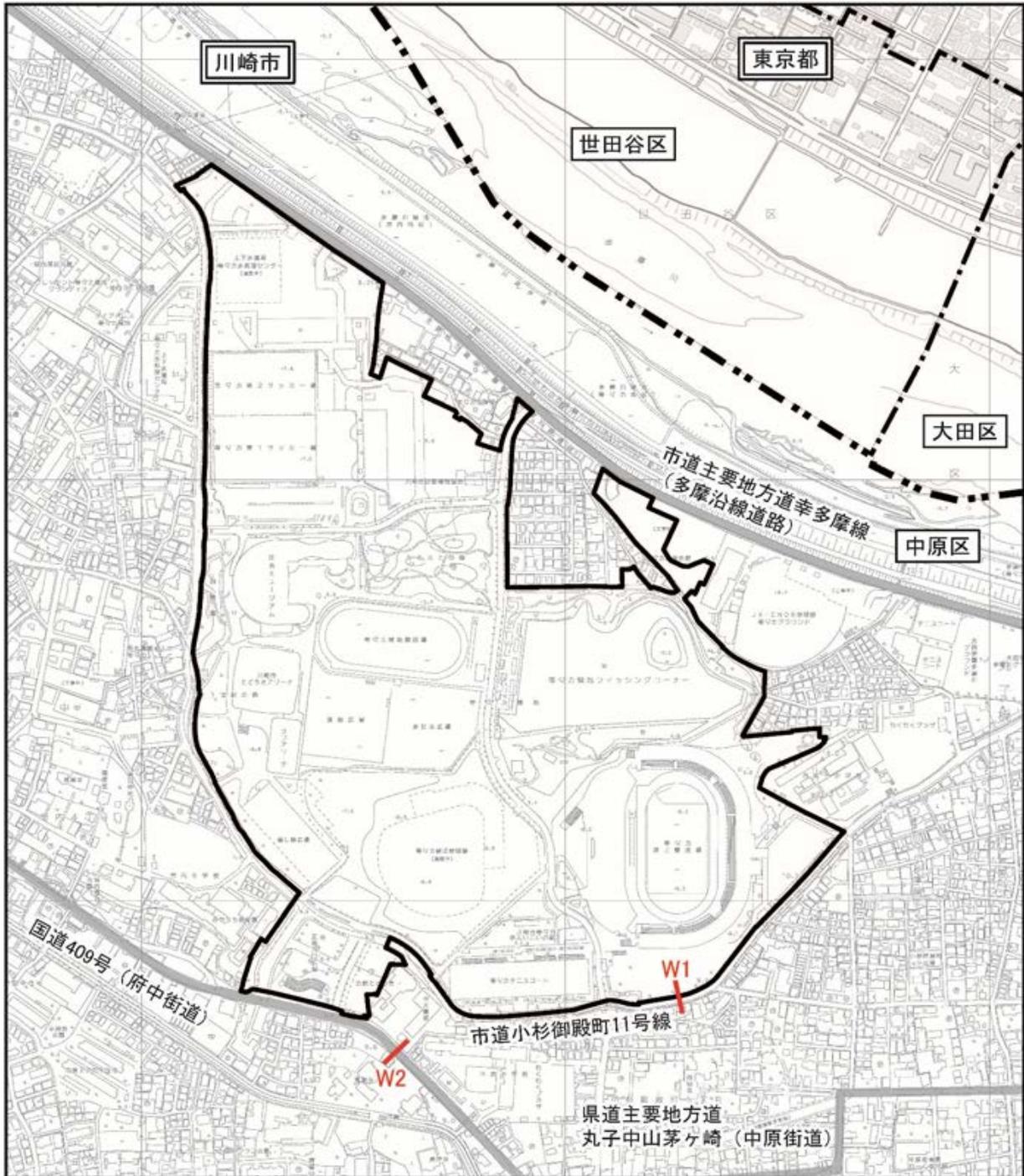


表 9.11.1-4(2) 歩行者の時間分布 (W2 武蔵中原駅方面)





凡例

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

図 9.11.1-3 歩行者等交通量調査地点位置図





図 9.11.1-4 歩行者交通量調査地点状況図 (W1~W2)

(ウ) 道路の状況（主要交差点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。

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9.11.1-5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。

(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9.11.1-5(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）の発生件数は11件であり、交差点での発生が多い。

表 9.11.1-5 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 一計画・設計・交通信号制御の手引一」(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。

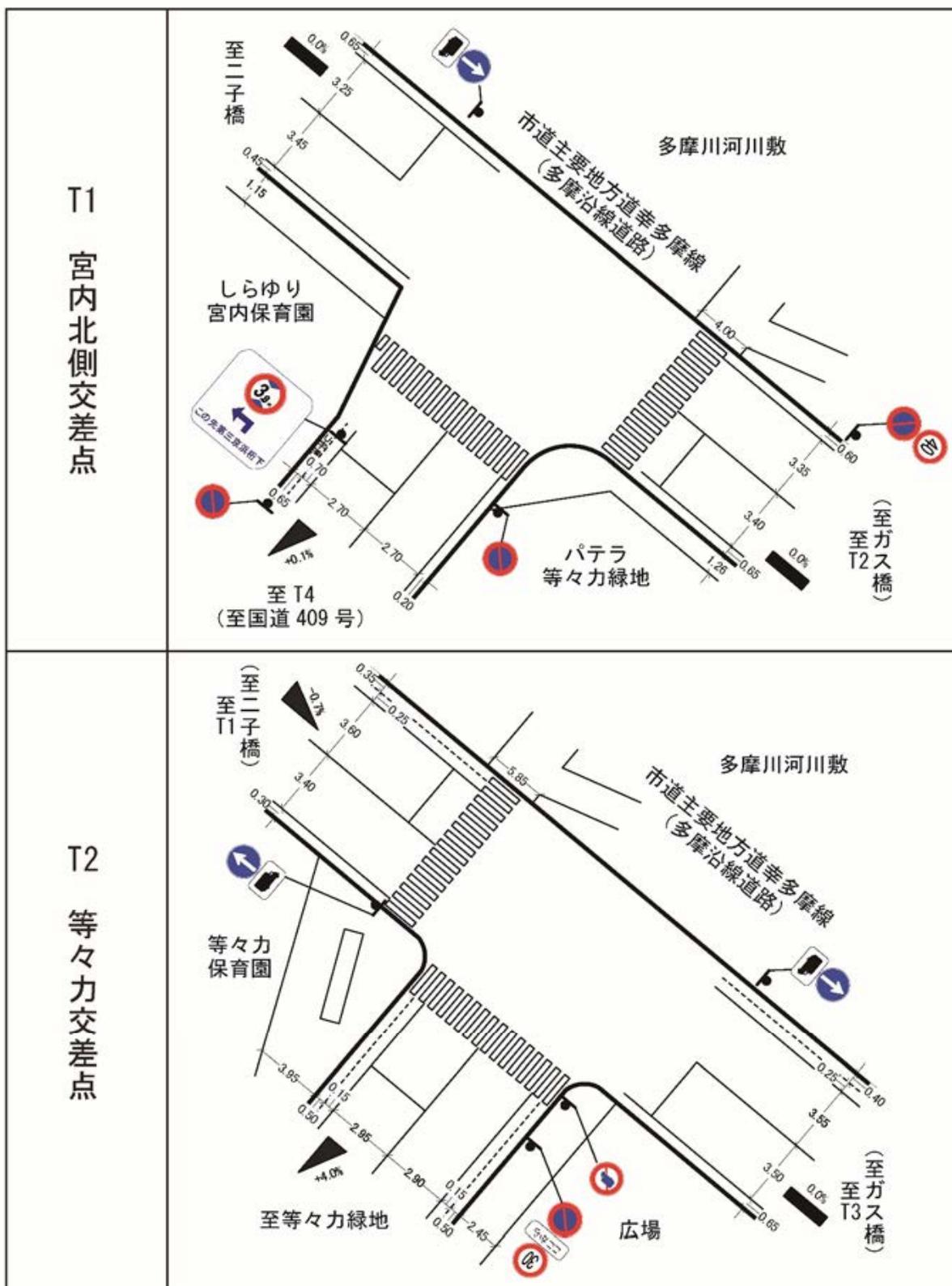


図 9.11.1-5(1) 道路及び交通規制状況図 (T1~T2)

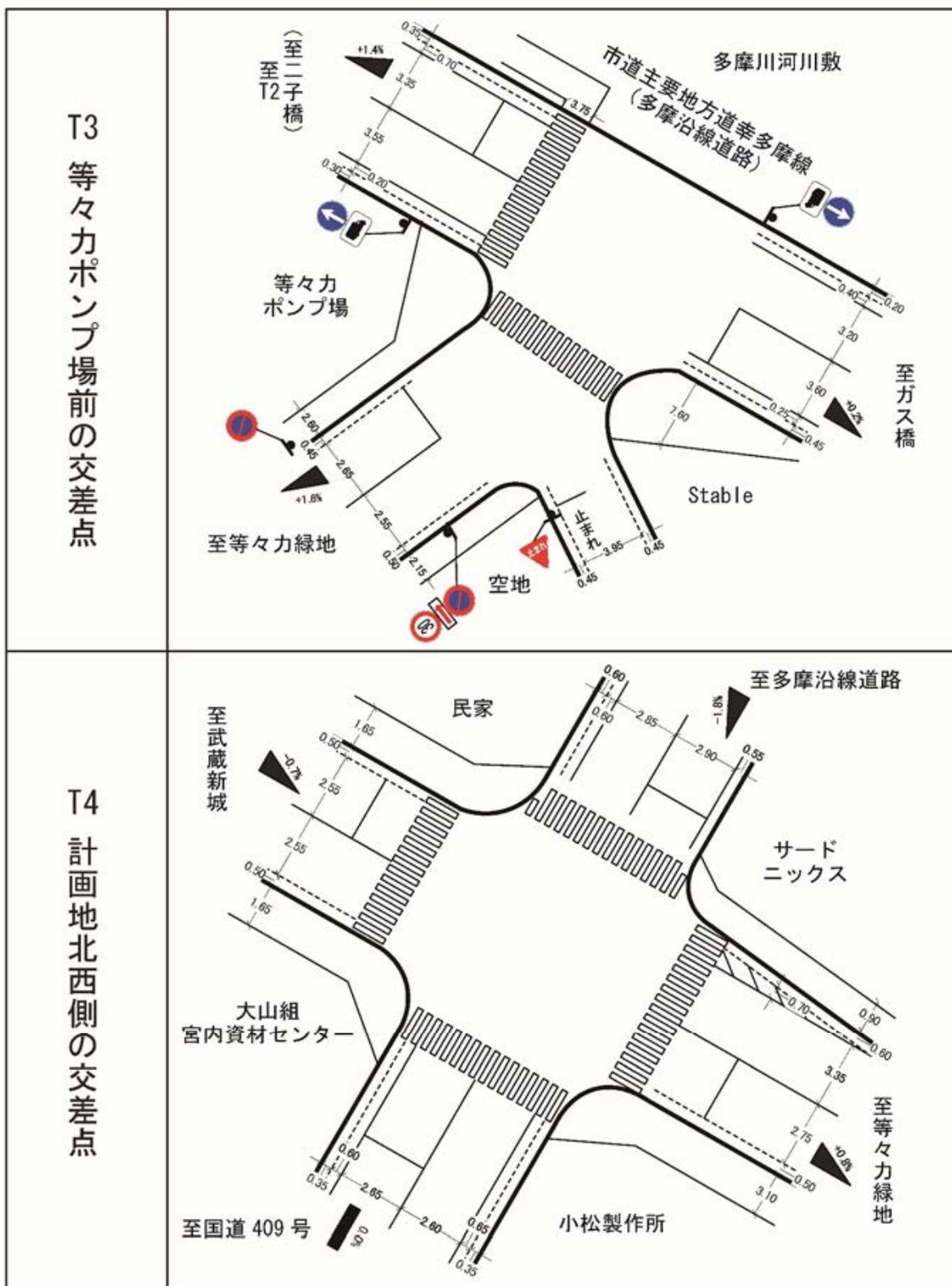


図 9.11.1-5(2) 道路及び交通規制状況図 (T3~T4)

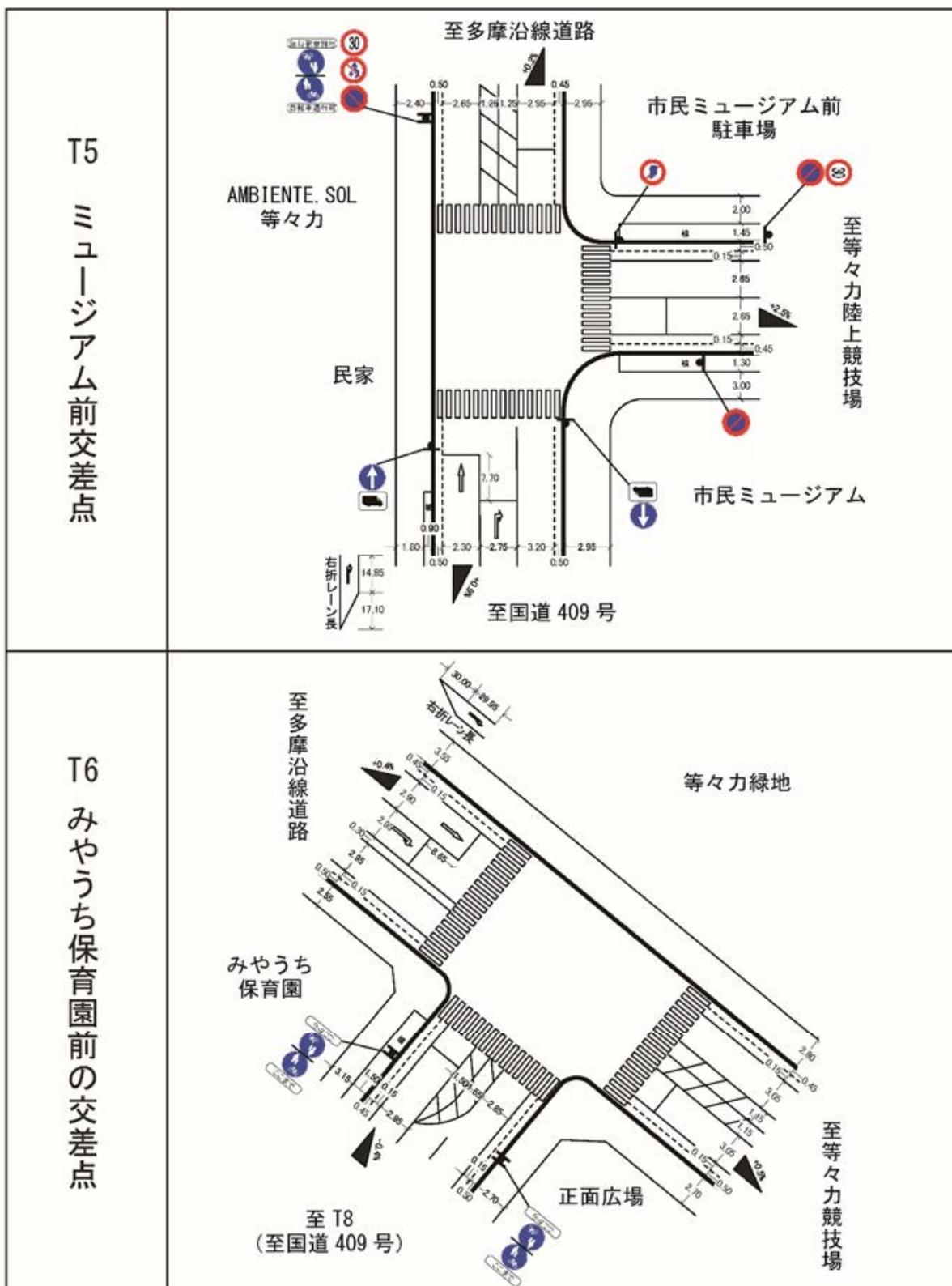


図 9.11.1-5(3) 道路及び交通規制状況図 (T5~T6)

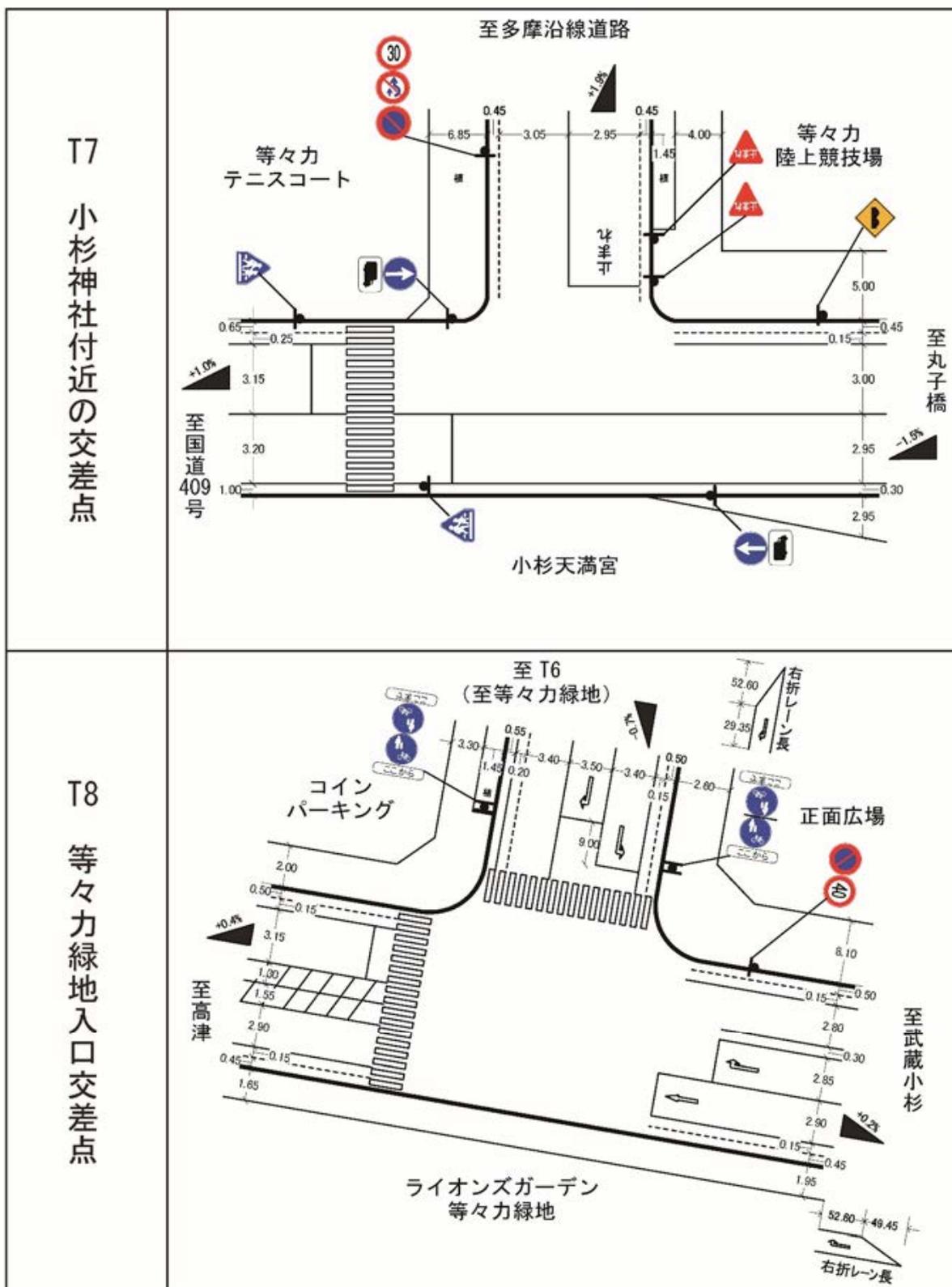


図 9.11.1-5(4) 道路及び交通規制状況図 (T7~T8)

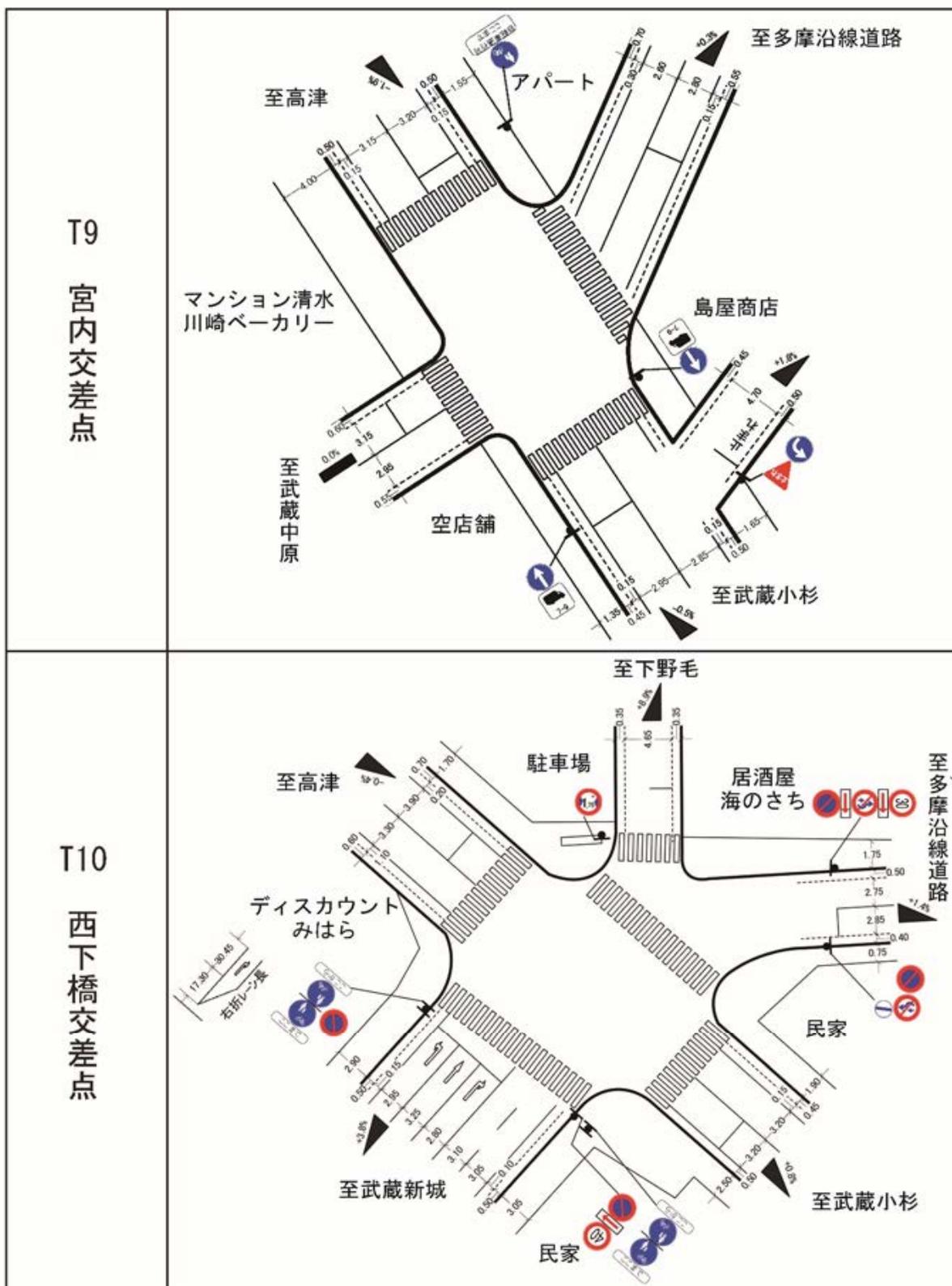


図 9.11.1-5(5) 道路及び交通規制状況図 (T9~T10)

## (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

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 (p.9.11.1-3 参照) 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 ー計画・設計・交通信号制御の手引ー」 (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。

(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 9.11.1-6 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。

表 9.11.1-6 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 <sup>※1</sup> (台/時)			工事用車両台数 <sup>※2</sup> (台/時)			工事中交通量 (台/時)		
		①			②			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：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 9.11.1-2(1)～(5) 自動車交通量調査地点状況図」(p.9.11.1-4～8) 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。

(エ) 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

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 9.11.1-7 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。

表 9.11.1-7 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 9.11.1-8 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。

表 9.11.1-8 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
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

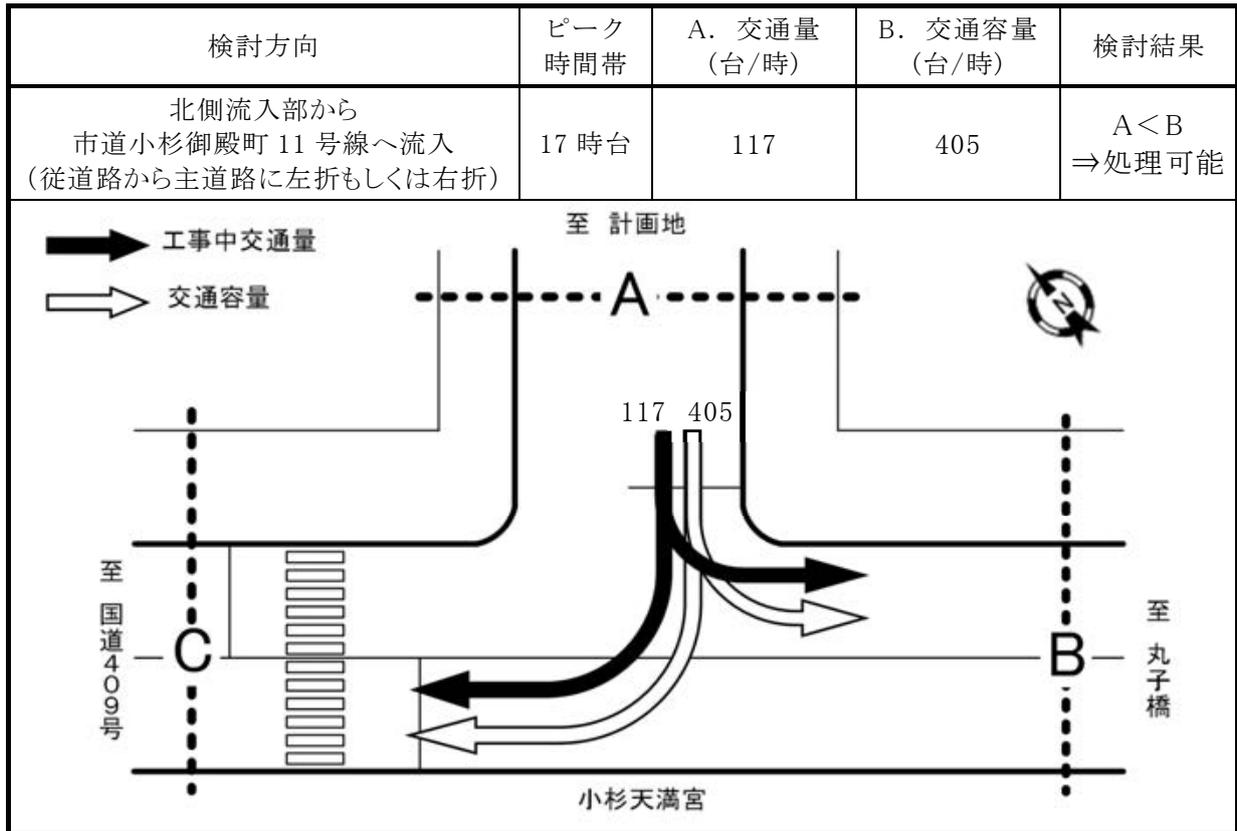
※：各予測地点の断面の位置は、「図 9.11.1-2(1)~(5) 自動車交通量調査地点状況図」(p.9.11.1-4~8) 参照。

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 9.11.1-9 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 9.11.1-9 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）



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 ( $V_i$ )の総和[台/秒] 0.08台/秒

$V_i$  : 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

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

(オ) 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。

## (カ) 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 (p9.11.1-3 参照) 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。

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。

(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 9.11.1-10(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。

表 9.11.1-10(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

※：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によって調整した。

注 1) 各予測地点の断面の位置は、「図 9.11.1-2(1)～(5) 自動車交通量調査地点状況図」(p.9.11.1-4～8) 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。

表 9.11.1-10(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

※：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によって調整した。

注 1) 各予測地点の断面の位置は、「図 9.11.1-2(1)～(5) 自動車交通量調査地点状況図」(p.9.11.1-4～8) 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。

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

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 9.11.1-11(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。

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 9.11.1-12(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。

表 9.11.1-11(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 9.11.1-11(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 9.11.1-12(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 9.11.1-2(1)~(5) 自動車交通量調査地点状況図」(p.9.11.1-4~8) 参照。

表 9.11.1-12(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 9.11.1-2(1)～(5) 自動車交通量調査地点状況図」(p.9.11.1-4～8) 参照。

(オ) 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。

(カ) 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、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。

## (エ) 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。

## (オ) 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、計画地周辺的生活環境の保全に著しい影響はないものと評価する。