

4.9 地域交通

4.9.1 地域交通

(交通安全、交通混雑)

4.9 地域交通

4.9.1 地域交通（交通安全、交通混雑）

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

(1) 現況調査

① 調査項目

計画地及びその周辺における地域交通の状況等を把握し、工事用車両及び施設関連車両に伴う交通安全及び交通混雑に係る影響について、予測及び評価の基礎資料を得ることを目的として、次の項目について調査を行った。

(ア) 地域交通の状況

- a 日常生活圏等の状況（通学区域及び通学路の状況）
- b 道路の状況（道路の分布状況、自動車交通量等の状況）
- c 交通安全の状況（交通安全対策の状況、交通事故の発生状況）

(イ) 地形等の状況

(ウ) 土地利用の状況

(エ) 道路等に係る計画等

(オ) 関係法令等による基準等

② 調査地域・調査地点

a. 地域交通の状況

(a) 日常生活圏等の状況（通学区域及び通学路の状況）

計画地及びその周辺とした。

(b) 道路の状況（道路の分布状況、自動車交通量等の状況）

ア. 道路の分布状況

計画地及びその周辺とした。

イ. 自動車交通量等の状況

a) 既存資料調査

既存資料調査における自動車交通量の調査地点は、計画地周辺の「道路交通センサス」の調査地点（16 地点）とし、「第 2 章 2.1.7 交通、運輸の状況（1）道路の状況」（p. 89～91）に示したとおりである。

b) 現地調査

i 自動車交通量

現地調査における自動車交通量の調査地点は、図 4.9.1-1 に示すとおりである。自動車交通量の調査地点は、工事用車両及び施設関連車両が集中・分散する交差点 3 地点とした。自動車交通量等の調査地点の詳細図は、図 4.9.1-2 に示すとおりである。

ii 滞留長、渋滞長、車頭時間、信号現示、道路構造及び交通規制の状況

現地調査における滞留長及び渋滞長の調査地点及び調査範囲は、図 4.9.1-3 に示すとおりである。現地調査における自動車交通量と同様の交差点 3 地点とした。

(c) 交通安全の状況（交通安全対策の状況、交通事故の発生状況）

ア. 交通安全対策の状況

計画地及びその周辺の工事用車両及び施設関連車両の走行ルートである主要地方道 6 号東京大師横浜線、一般県道 101 号扇町川崎停車場線、市道南幸町渡田線及び市道鋼管通 66 号線を対象とした。

イ. 交通事故の発生状況

計画地及びその周辺とした。

b. 地形等の状況

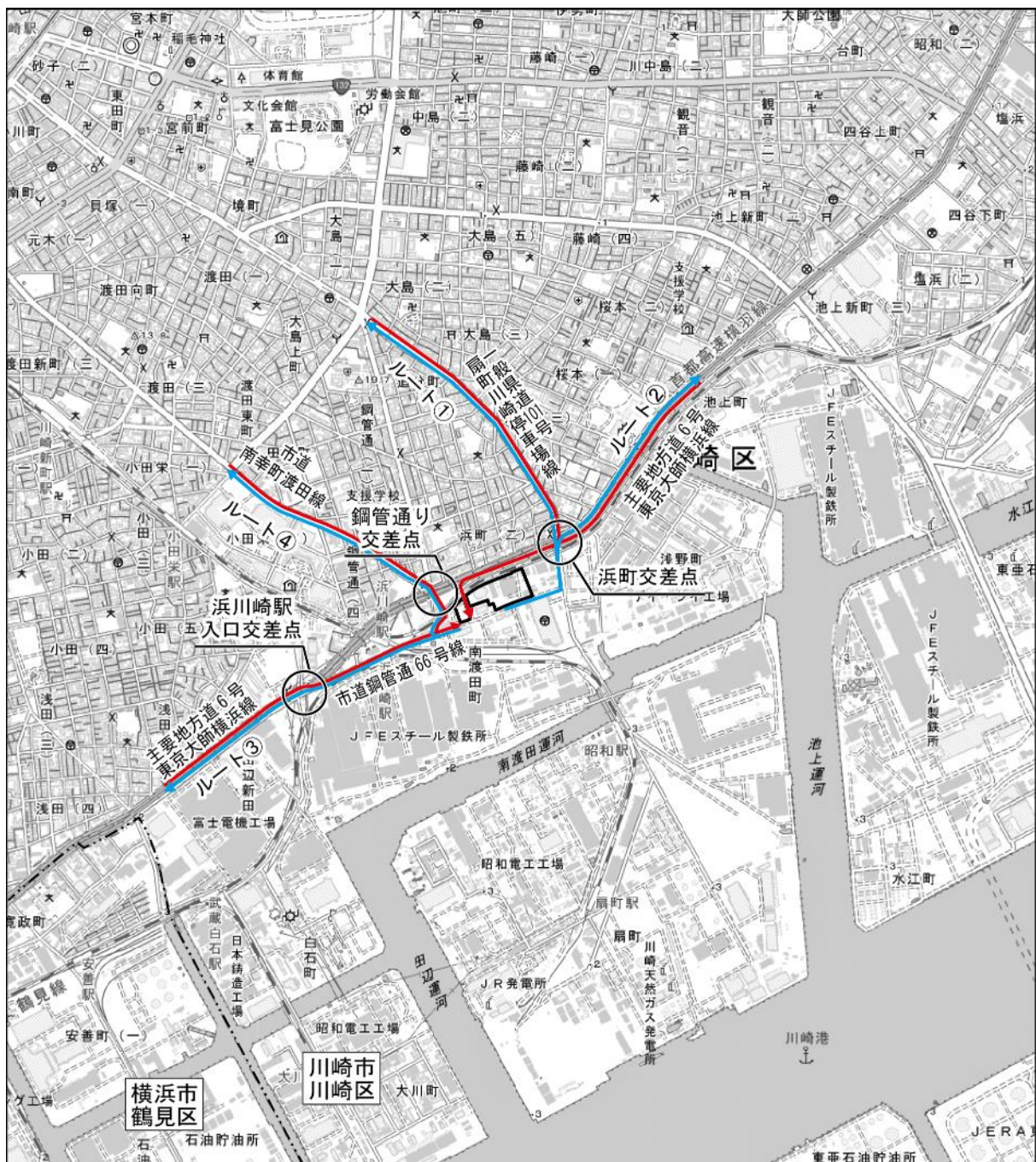
計画地及びその周辺とした。

c. 土地利用の状況

計画地及びその周辺とした。

d. 道路等に係る計画等

計画地及びその周辺とした。



凡 例

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



1:25,000

0 500 1,000m

注：本図は、国土地理院電子地形図 25000 を用いて作成したものである。

図 4.9.1-1 自動車交通量等調査地点図

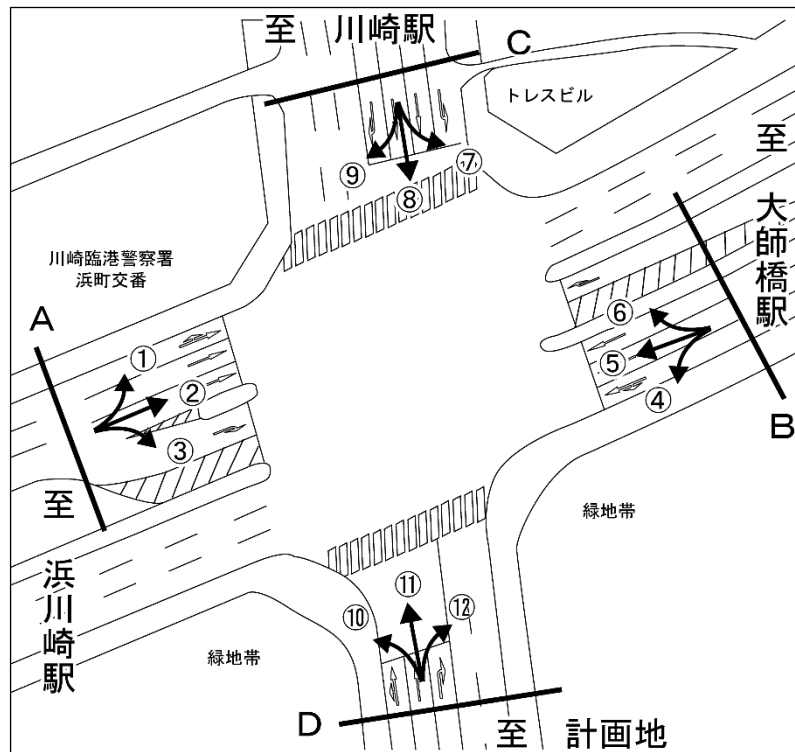


図 4.9.1-2(1) 自動車交通量等の調査地点詳細図 (No. 1 浜町交差点)

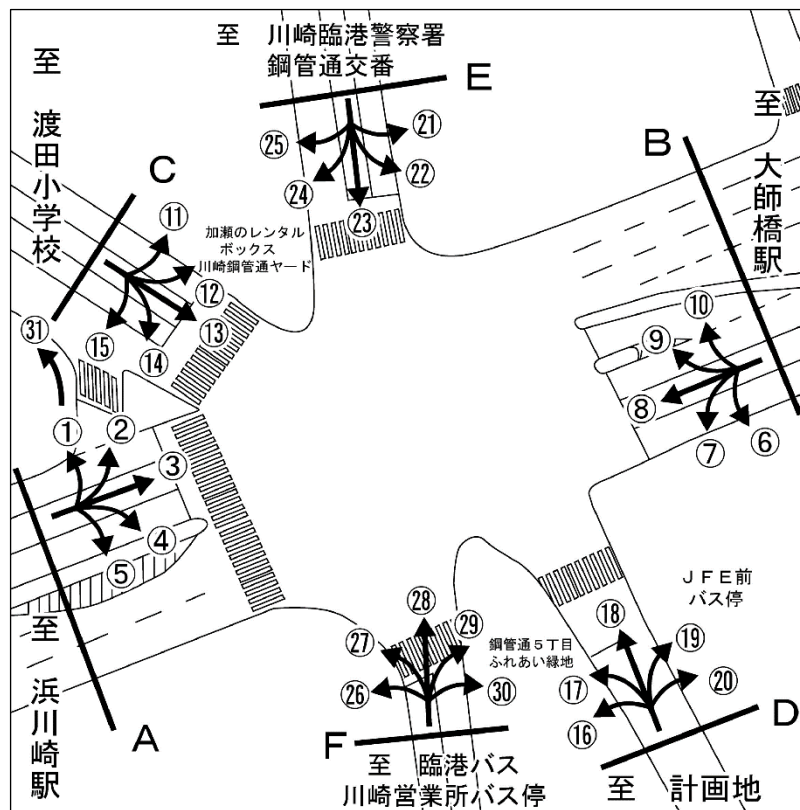


図 4.9.1-2(2) 自動車交通量等の調査地点詳細図 (No. 2 鋼管通り交差点)

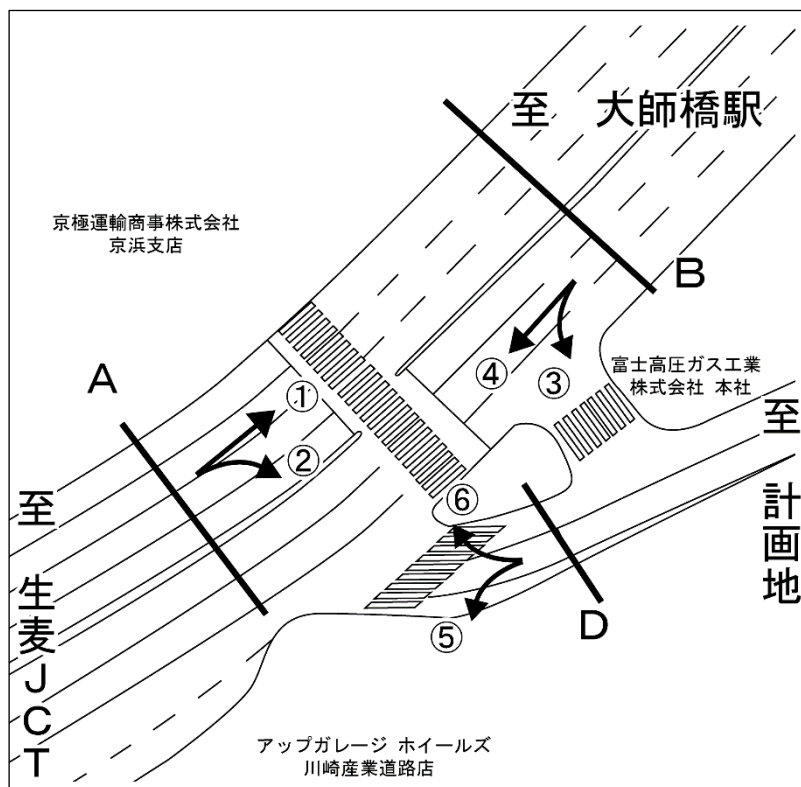
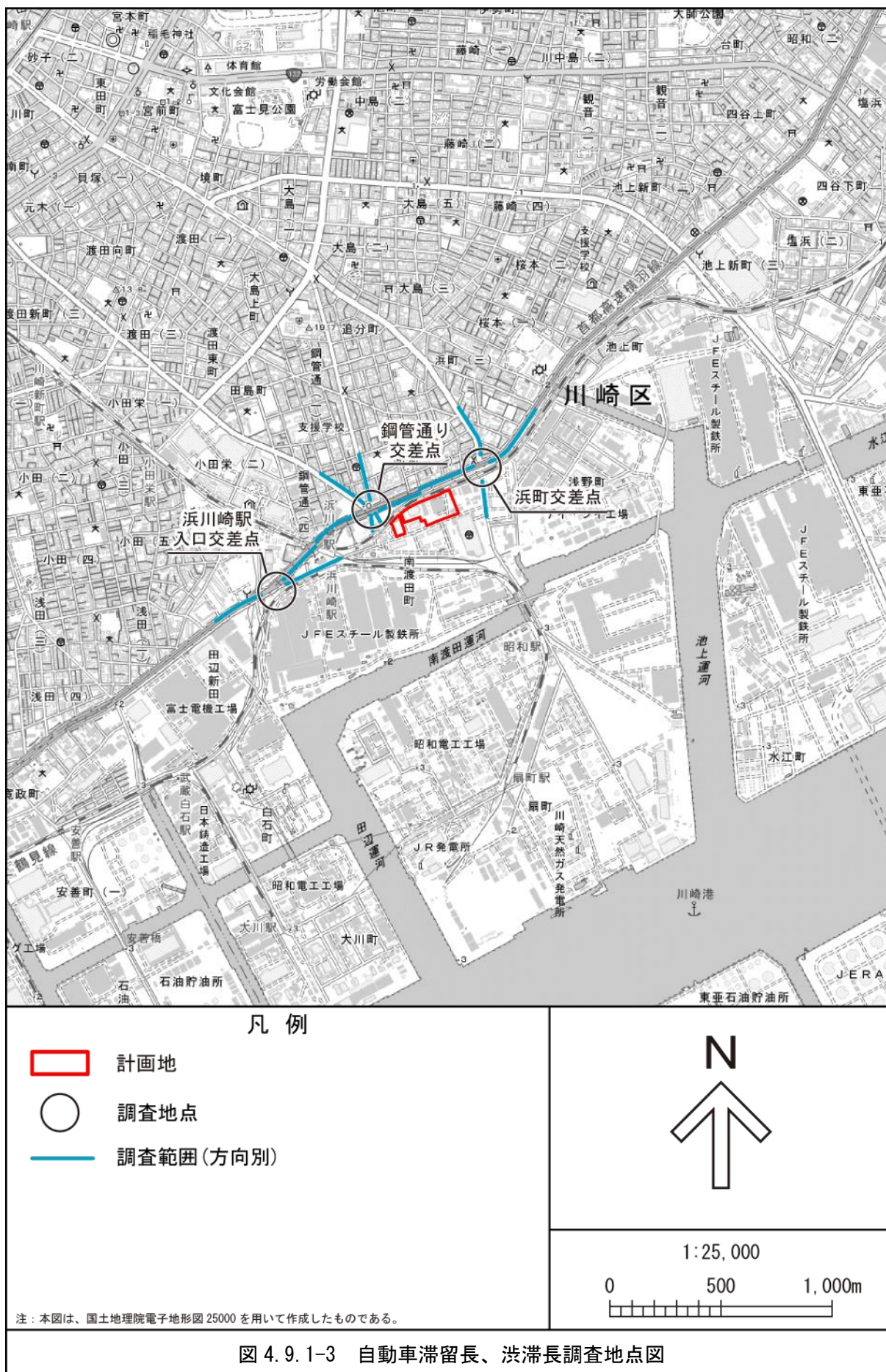


図 4. 9. 1-2 (3) 自動車交通量等の調査地点詳細図 (No. 3 浜川崎駅入口交差点)



③ 調査期間・調査時期

a. 地域交通の状況

(a) 日常生活圏等の状況（通学区域及び通学路の状況）

調査時期は、令和5年度とした。

(b) 道路の状況（道路の分布状況、自動車交通量等の状況）

ア. 道路の分布状況

調査時期は、令和6年2月13日（火）とした。

イ. 自動車交通量等の状況

a) 既存資料調査

調査期間は「道路交通センサス」実施時期の平成22年度、平成27年度及び令和3年度とした。

b) 現地調査

i 自動車交通量

自動車交通量等の調査時間は、平日・休日の24時間調査とした。

<調査時間>

[No.1 浜町交差点、No.2 鋼管通り交差点、No.3 浜川崎駅入口交差点]

平日：令和6年2月13日（火）0:00～24:00

休日：令和6年2月11日（日）0:00～24:00

ii 滞留長、渋滞長、車頭時間、信号現示、道路構造及び交通規制の状況

自動車滞留長、渋滞長、信号現示の調査時間は、平日・休日の24時間調査とした。

<調査時間>

平日：令和6年2月13日（火）0:00～24:00

休日：令和6年2月11日（日）0:00～24:00

車頭時間の調査時間は、平日の午前ピークを含む4時間帯とした。

平日：令和6年2月13日（火）5:00～9:00

道路構造及び交通規制の状況の調査は、自動車交通量調査期間内に適宜実施した。

(c) 交通安全の状況（交通安全対策の状況、交通事故の発生状況）

ア. 交通安全対策の状況

調査期間は、自動車交通量等の現地調査期間中とした。

イ. 交通事故の発生状況

川崎区における調査期間は、令和元年～令和5年の5年間、調査地点付近における調査期間は、平成30年～令和4年の5年間とした。

④ 調査方法

a. 地域交通の状況

(a) 日常生活圏等の状況（通学区域及び通学路の状況）

「ガイドマップかわさき」からの情報の収集・整理により、計画地を含む事業区域の周辺の通学区域を把握し、周辺の通学路の状況は教育委員会へのヒアリング等により把握した。

(b) 道路の状況（道路の分布状況、自動車交通量等の状況）

ア. 道路の分布状況

「ガイドマップかわさき」等の既存資料の収集・整理及び現地踏査により、周辺の生活道路及び主要幹線道路の分布、道路幅員及び交通規制の状況を把握した。

イ. 自動車交通量等の状況

a) 既存資料調査

「道路交通センサス」からの情報の収集・整理により、周辺の自動車交通量等の状況を把握した。

b) 現地調査

i 自動車交通量

調査地点を通過する車両台数を方向別、時間別、車種別（大型車、小型車）にハンドカウンターを用いて計測する方法とした。

車種については、ナンバープレートの車頭番号により、表 4.9.1-1 に示すとおり分類した。

表 4.9.1-1 車種分類表

車種分類	ナンバープレート車頭番号
大型車	1, 2, 9, 0 ナンバー
小型車	3, 4, 5, 6, 7 ナンバー

注：8 ナンバーの特種車両は、形状で上記いずれかの車種へ分類した。

ii 滞留長、渋滞長、車頭時間、信号現示、道路構造及び交通規制の状況

滞留長、渋滞長は、調査地点から各方向へ自動車が滞留する長さを目視により計測し、15 分間における最長の滞留距離を記録する方法とした。渋滞長は青信号表示終了時に、その時点で流入部に滞留している車両の末尾位置を記録する方法とした。

車頭時間は、各サイクルにおいて、先頭から 3 台目の車両が通過したタイミングから、待ち行列が途切れない状態で最後に通過した車両（最終通過車両）が通過するまでの車頭時間を計測し、その車頭時間の平均値の逆数として飽和交通流率を求めた。

信号現示は、ストップウォッチを用いてサイクル長を計測し、灯器ごとのスプリットを算出する方法とした。

道路構造及び交通規制の状況は、「道路台帳」及び現地踏査により把握した。

(c) 交通安全の状況（交通安全対策の状況、交通事故の発生状況）

ア. 交通安全対策の状況

計画地及びその周辺の主要道路は現地踏査により把握した。

イ. 交通事故の発生状況

川崎区内において発生した交通事故の発生件数等を、「神奈川県交通事故統計」（神奈川県 HP）より把握した。また、各交差点の交通事故の詳細については、川崎臨港警察署にヒアリングし把握した。

b. 地形等の状況

既存資料収集・整理により、計画地及びその周辺の地形等の状況を把握した。

c. 土地利用の状況

「土地利用現況図（川崎区）」等の既存資料の収集・整理により、計画地及びその周辺の土地利用の状況を把握した。

d. 道路等に係る計画等

「GLP 川崎Ⅱプロジェクトに係る条例環境影響評価準備書」（令和 5 年 11 月、川崎 2 ロジスティック特定目的会社）及び「（仮称）ニトリ川崎 DC 新築工事に係る条例環境影響評価準備書」（令和 6 年 1 月、株式会社ニトリ）等の既存資料の収集・整理及び川崎市関係各課へのヒアリングにより、計画地及びその周辺の道路等に係る計画等を把握した。

e. 関係法令等による基準等

「地域環境管理計画」の地域別環境保全水準の内容について整理した。

⑤ 調査結果

a. 地域交通の状況

(a) 日常生活圏等の状況（通学区域及び通学路の状況）

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

(b) 道路の状況（道路の分布状況、自動車交通量等の状況）

ア. 道路の分布状況

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

イ. 自動車交通量等の状況

自動車交通量の調査地点における道路幅員及び交通規制の状況は、図 4.9. 1-4 に示すとおりである。



図 4. 9. 1-4 (1) 道路幅員及び交通規制の状況 (No.1 浜町交差点)

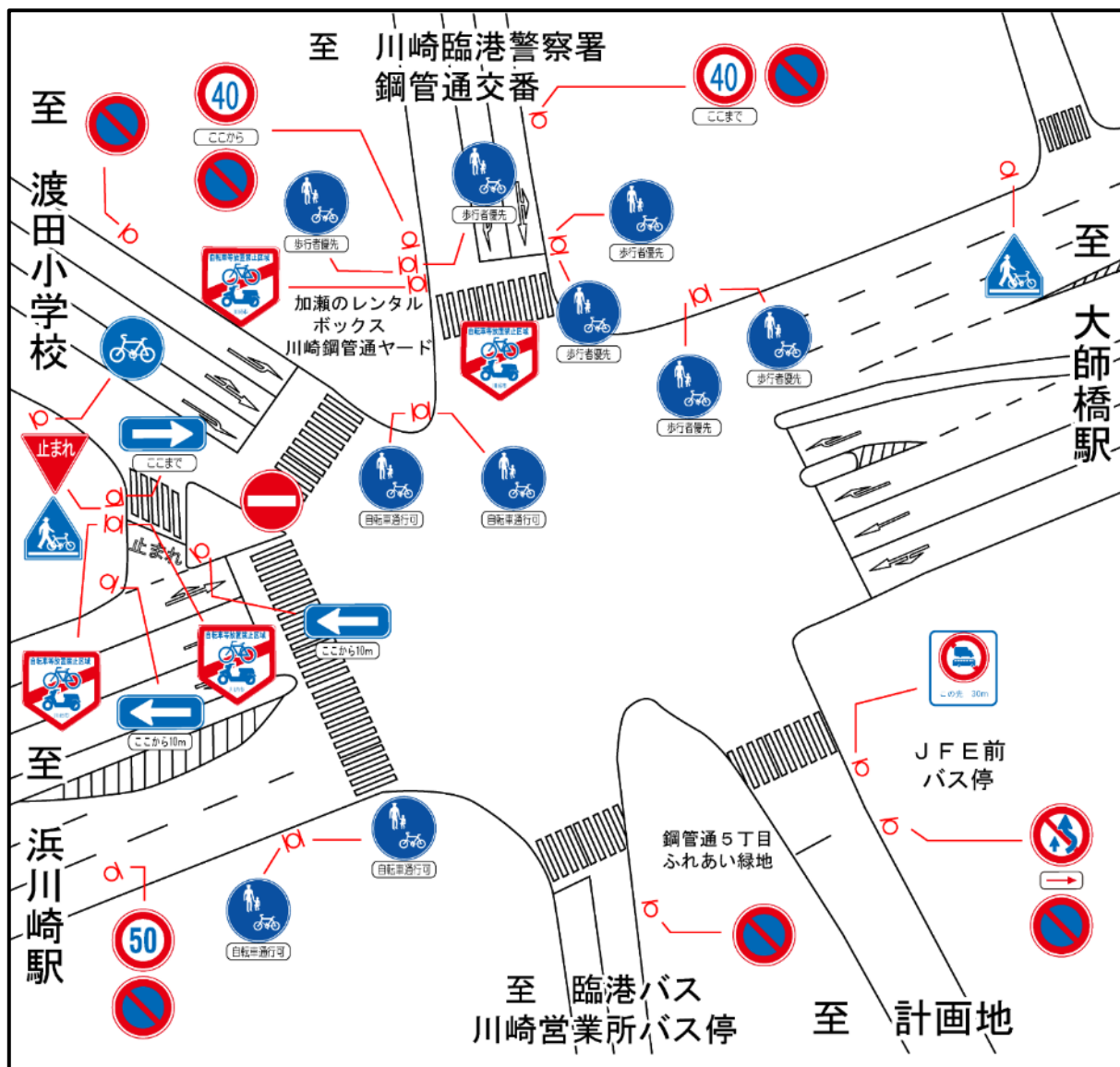
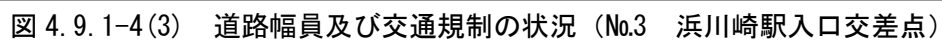


図 4. 9. 1-4 (2) 道路幅員及び交通規制の状況 (No.2 鋼管通り交差点)



ウ. 自動車交通量等の状況

a) 既存資料調査

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

b) 現地調査

i 自動車交通量

自動車交通量の現地調査結果は、表4.9.1-2に示すとおりである(詳細は、資料編:p. 資7-1～66参照)。

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

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

表4.9.1-2 自動車交通量調査結果(交差点)

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

ii 滞留長、渋滞長、車頭時間、信号現示の状況

自動車滞留長の現地調査結果は、表4.9.1-3及び図4.9.1-5に示すとおりである(詳細は、資料編:p. 資7-73～220参照)。

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

自動車渋滞長の現地調査結果は、表4.9.1-6及び図4.9.1-6に示すとおりである(詳細は、資料編:p. 資7-73～220参照)。

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

車頭時間は、現況のピーク時を含む4時間帯を対象に整理し、表4.9.1-4に示すとおりである。（詳細は、資料編：p.資7-221～257参照）。

各交差点の信号サイクル長は、表4.9.1-5に示すとおりである（詳細は、資料編：p.資7-67～72参照）。

表 4.9.1-3(1) 自動車滞留長調査結果

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

注：網掛け部は最大滞留長を示す。

表 4.9. 1-3 (2) 自動車滞留長調査結果

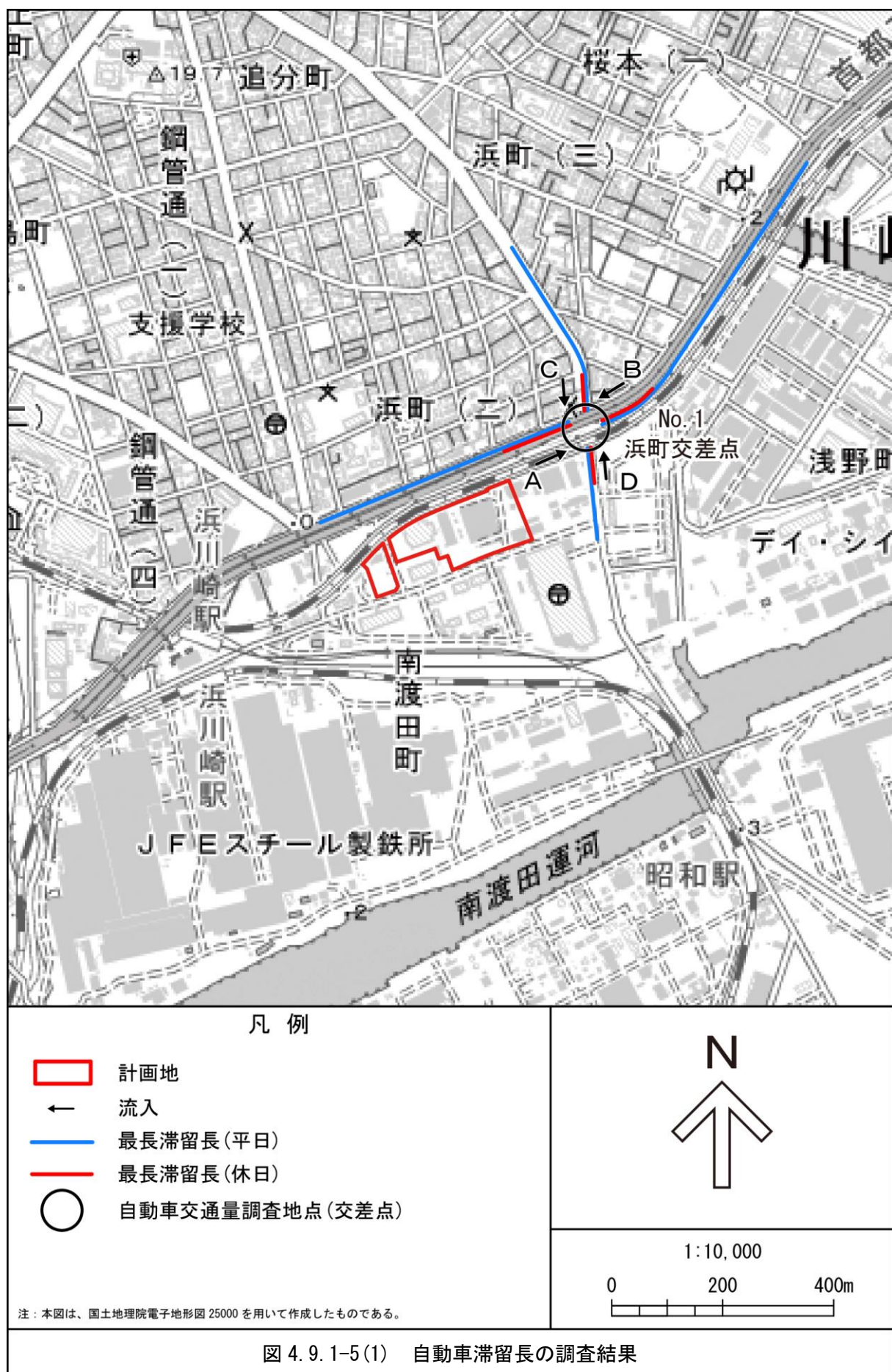
調査地点	流入部	車線	方向	平日		休日	
				時間帯	最大滞留長	時間帯	最大滞留長
No. 2 鋼管通り 交差点	A (西)	①	左直	8時台	250	12時台	140
		②	直	7時台	320	12時台	150
		③	直右	7時台	230	16時台	110
	B (東)	①	左直	11時台 他4時間帯	500	14時台	200
		②	直	11時台 他4時間帯	500	18時台	240
		③	右	14時台	300	14時台	180
		④	右	14時台	300	12時台	70
	C (北東)	①	左	7時台	100	12時台	90
		②	左直	7時台	180	6時台	90
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

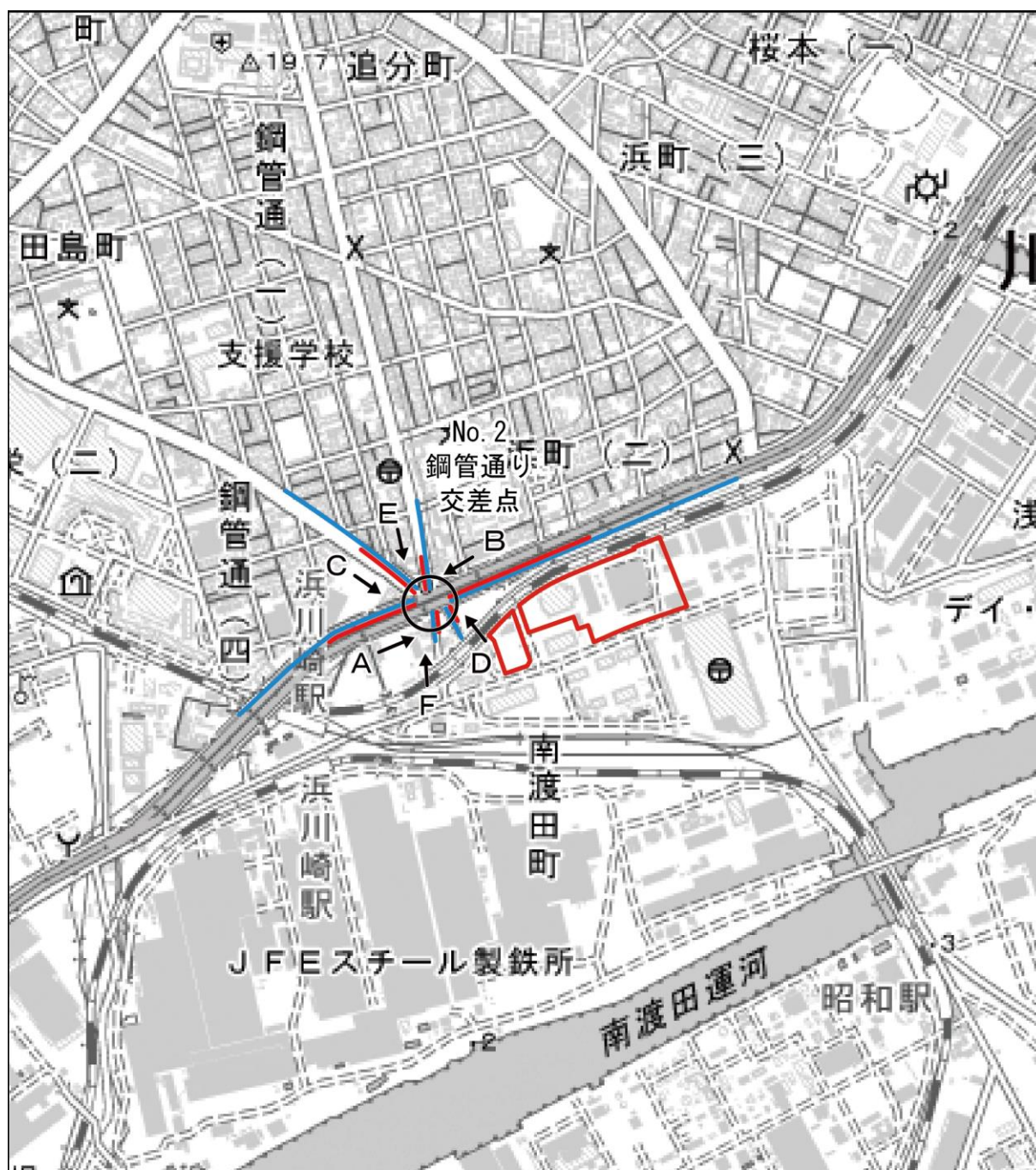
注：網掛け部は最大滞留長を示す。

表 4.9. 1-3 (3) 自動車滞留長調査結果

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

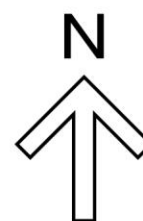
注：網掛け部は最大滞留長を示す。





凡 例

- 計画地
- ← 流入
- 最長滞留長(平日)
- 最長滞留長(休日)
- 自動車交通量調査地点(交差点)



1:10,000

0 200 400m

注：本図は、国土地理院電子地形図 25000 を用いて作成したものである。

図 4.9.1-5(2) 自動車滞留長の調査結果

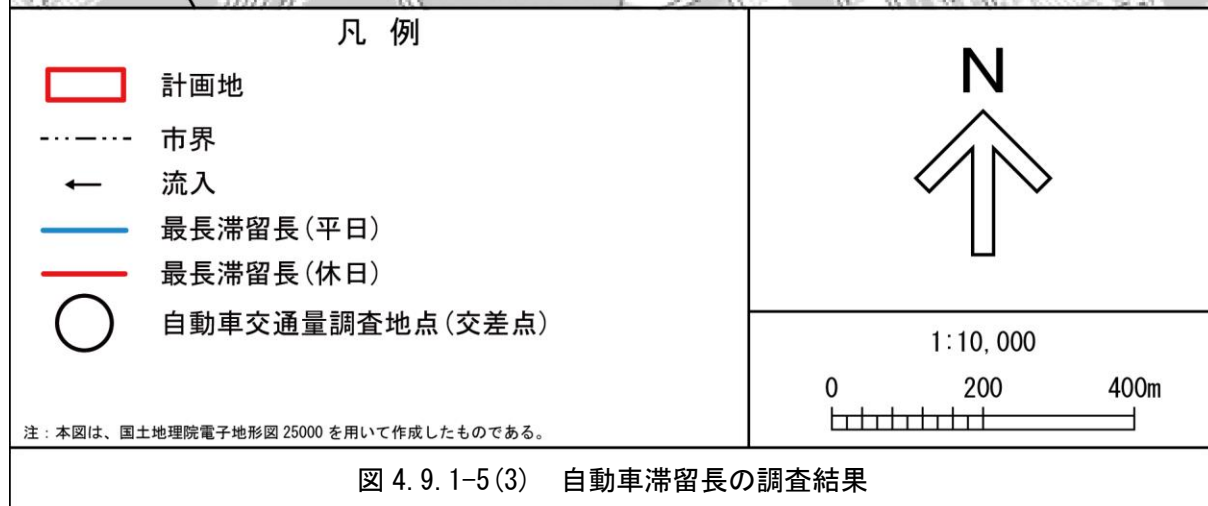


表 4.9.1-4 交差点の車頭時間および飽和交通流率

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

表 4.9.1-5 交差点の信号サイクル長

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

表 4.9.1-6(1) 自動車渋滞長調査結果

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

注：1. 網掛け部は最大渋滞長を示す。

注：2. 「-」（ハイフン）は渋滞長が観測されなかったことを示す。

表 4.9.1-6(2) 自動車渋滞長調査結果

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

注：1. 網掛け部は最大渋滞長を示す。

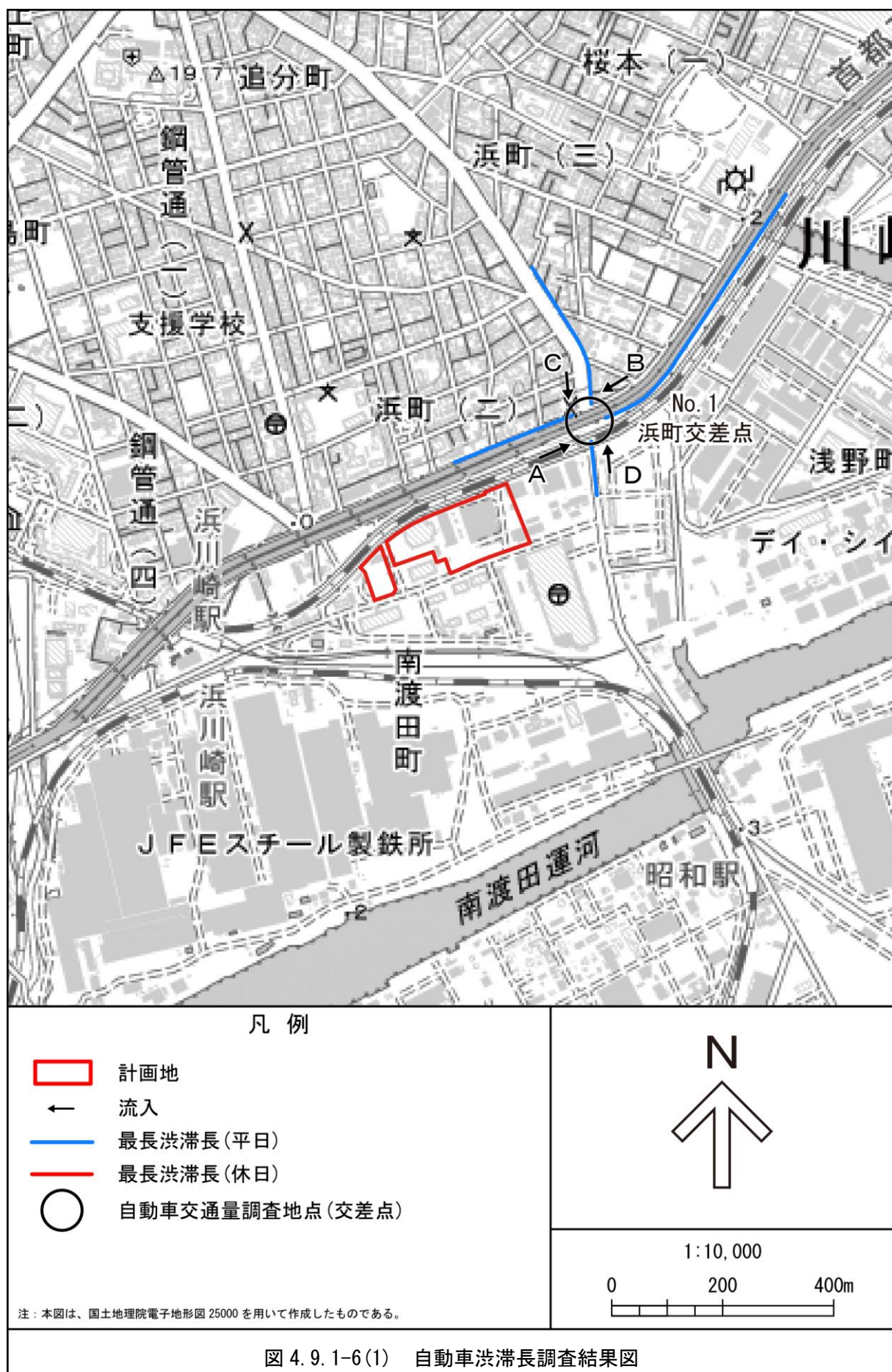
注：2. 「-」（ハイフン）は渋滞長が観測されなかったことを示す。

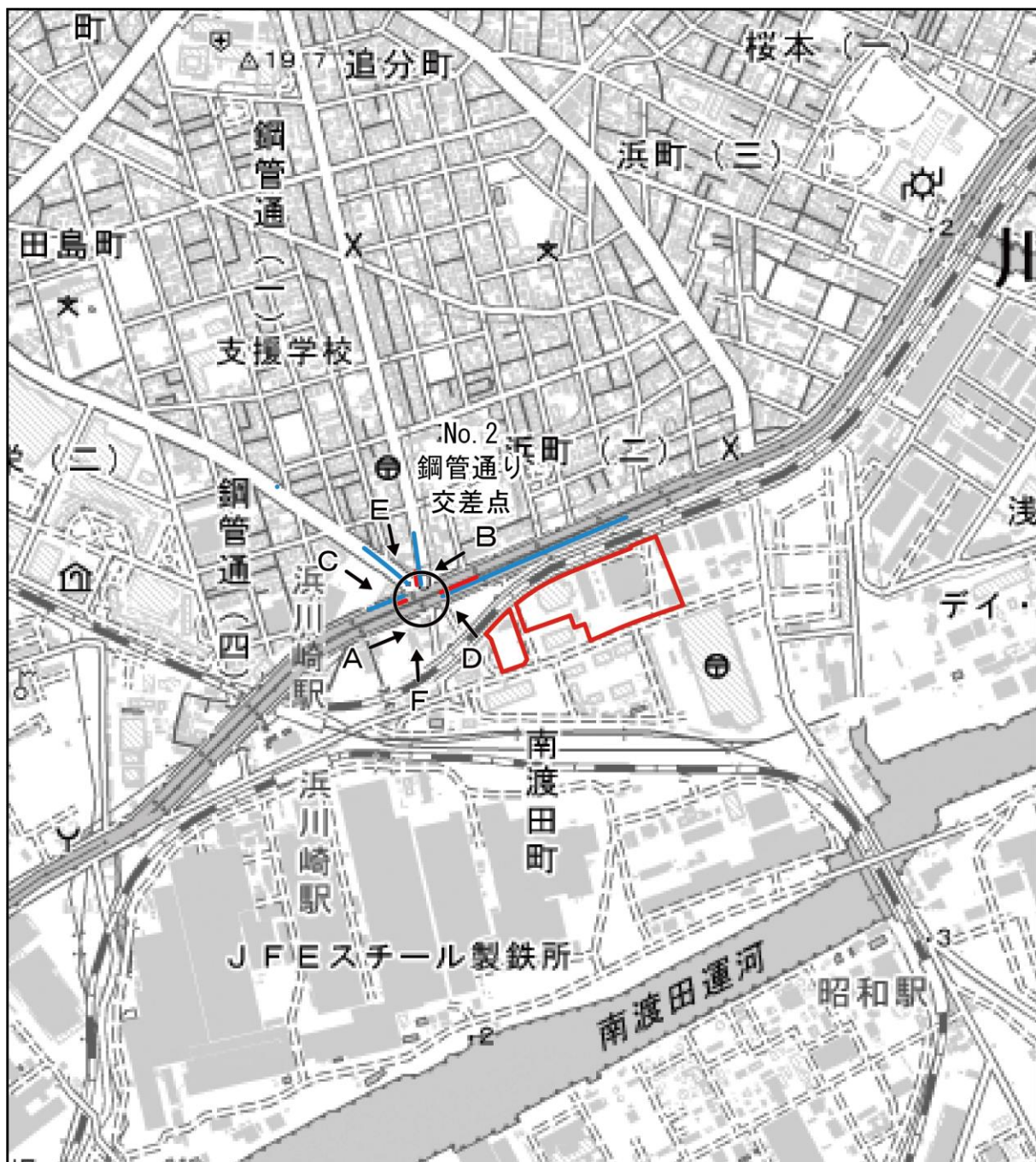
表 4.9.1-6(3) 自動車渋滞長調査結果

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

注：1. 網掛け部は最大渋滞長を示す。

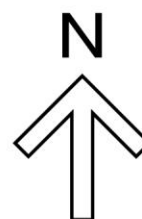
注：2. 「-」（ハイフン）は渋滞長が観測されなかったことを示す。





凡 例

- 計画地
- 流入
- 最長渋滞長(平日)
- 最長渋滞長(休日)
- 自動車交通量調査地点(交差点)

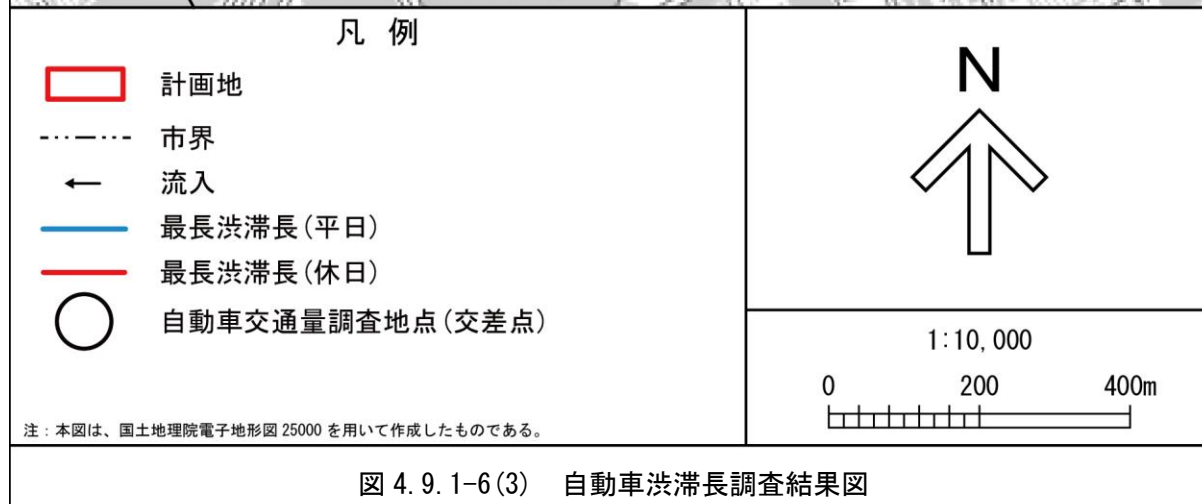


1:10,000

0 200 400m

注：本図は、国土地理院電子地形図 25000 を用いて作成したものである。

図 4.9.1-6(2) 自動車渋滞長調査結果図



(c) 交通安全の状況（交通安全対策の状況、交通事故の発生状況）

ア. 交通安全対策の状況

工事用車両及び施設関連車両の入庫・出庫ルートであり車両が分散されるまでのルートである計画地北側の主要地方道 6 号東京大師横浜線、計画地東側の一般県道 101 号扇町川崎停車場線、計画地北西側の市道南幸町渡田線及び計画地西側の市道鋼管通 66 号線における交通安全施設の設置状況は、図 4.9.1-7 に示すとおりである。

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

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

イ. 交通事故の発生状況

計画地が所在する川崎区における令和元年～令和 5 年に発生した交通事故の発生状況は、表 4.9.1-7 に示すとおりである。

過去 5 年間で最も交通事故件数が多かったのは令和元年で 744 件であり、死者 8 名、負傷者 843 名であった。令和 5 年は、559 件であり、死者 9 名、負傷者 637 名となっており減少傾向にある。

また、調査地点付近における平成 30 年～令和 4 年に発生した交通事故の発生状況は、表 4.9.1-8 に示すとおりである。

浜町交差点では 9 件、鋼管通り交差点では 31 件、浜川崎駅入口交差点では 6 件発生しており、貨物車との事故が大半を占めている状況である。

表 4.9.1-7 川崎区内の交通事故件数等（令和元年～令和 5 年）

年別	川崎区		
	交通事故件数	死者	負傷者
令和元年	744 件	8 名	843 名
令和 2 年	679 件	4 名	745 名
令和 3 年	519 件	7 名	597 名
令和 4 年	573 件	3 名	625 名
令和 5 年	559 件	9 名	637 名

出典：「神奈川県交通事故統計」（神奈川県 HP）

表 4.9.1-8 調査地点の交通事故発生状況（平成 30 年～令和 4 年）

調査地点	発生年	当事車両	件数
No. 1 浜町交差点	平成 30 年	貨物車×自転車	3
		貨物車×貨物車	1
		対象外当事者×二輪車	1
	令和元年	貨物車×自転車	1
	令和 3 年	貨物車×自転車	2
	令和 4 年	貨物車×貨物車	1
	合計	—	9
No. 2 鋼管通り 交差点	平成 30 年	貨物車×二輪車	1
		貨物車×自転車	2
		乗用車×自転車	1
		乗用車×乗用車	1
		乗用車×歩行者	1
	平成 31 年	貨物車×乗用車	1
		貨物車×歩行者	1
		貨物車×自転車	1
	令和元年	乗用車×乗用車	2
		乗用車×貨物車	1
		乗用車×二輪車	1
	令和 2 年	対象外当事者×二輪車	1
		乗用車×乗用車	2
		貨物車×貨物車	2
		乗用車×自転車	3
		貨物車×乗用車	2
	令和 3 年	貨物車×乗用車	1
		乗用車×二輪車	1
		貨物車×貨物車	1
		乗用車×歩行者	1
	令和 4 年	乗用車×乗用車	1
		貨物車×乗用車	2
		貨物車×自転車	1
	合計	—	31
No. 3 浜川崎駅入口 交差点	平成 30 年	対象外当事者×自転車	1
	令和 2 年	貨物車×乗用車	1
		乗用車×乗用車	1
		貨物車×貨物車	1
	令和 3 年	乗用車×歩行者	1
		貨物車×歩行者	1
	合計	—	6

注. 「対象外当事者」とは、ひき逃げ等のため当事者が不明のものを指す。

b. 地形等の状況

地形の状況は、「第2章 2.1.2 地象の状況」(p. 76)に示したとおり、計画地は川崎臨海部にあり南側に南渡田運河がある。

計画地内は平地で、標高は約 0～2m程度である。

計画地及びその東側及び南側の表層地質は、人工的に埋め立てられた埋め立て土であり、北側及び西側は泥を主とする低湿地堆積物である。

c. 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2章 2.1.6 土地利用の状況」(p. 83～85)に示したとおり、業務施設用地、文化・厚生用地、公共用地、その他の空地、運輸施設用地、住宅用地及び集合住宅用地等で構成されている。

d. 道路等に係る計画等

道路等に係る計画等については、「第1章 1.4.1 (4) 基盤整備の実施 (p. 18～19)」に示すとおり、計画地内に東西道路及び南北道路が整備予定である。

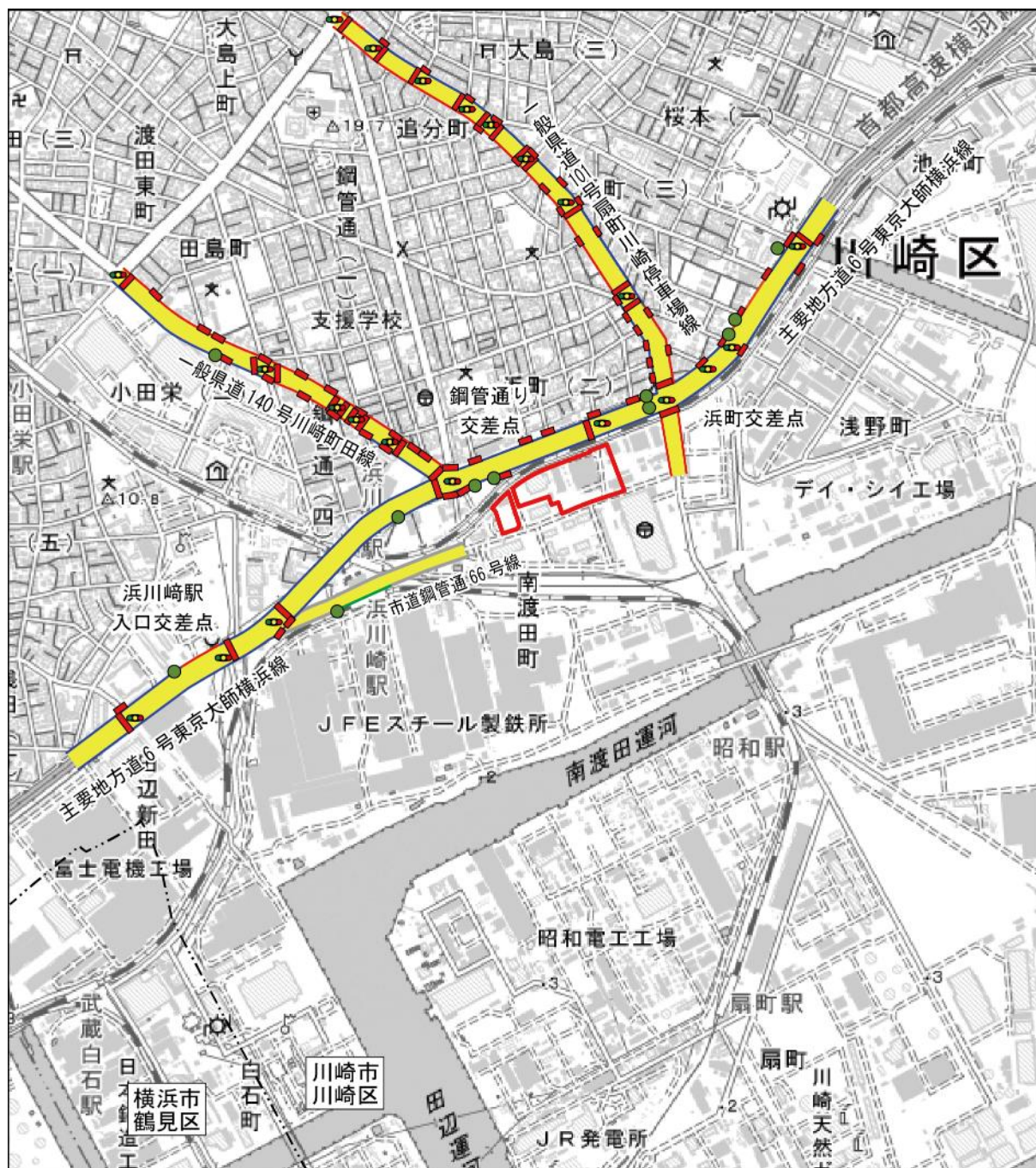
計画地及びその周辺地域は、「南渡田地区拠点整備基本計画」が示されており、産業拠点にふさわしい複合市街地の形成に向け、基盤整備が施行中である。

また、「GLP 川崎Ⅱプロジェクトに係る条例環境影響評価準備書」(令和5年11月、川崎2ロジスティック特定目的会社)及び「(仮称)ニトリ川崎DC新築工事に係る条例環境影響評価準備書」(令和6年1月、株式会社ニトリ)等の物流施設の計画が進行中である。

e. 関係法令等による基準等

(a) 「地域環境管理計画」の地域別環境保全水準

「地域環境管理計画」では、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。」と定められている。



凡 例

- 計画地
- 調査対象道路
- マウントアップ
- マウントアップ+ガードレール
- ガードレール
- 安全施設無し
- 横断歩道
- カーブミラー
- 信号



1:15,000

0 300 600m

注：本図は、国土地理院電子地形図 25000 を用いて作成したものである。

図 4.9.1-7 交通安全施設設置状況

(2) 環境保全目標

環境保全目標は、周辺地域における地域交通の現況を踏まえ、「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。」と設定する。

(3) 予測・評価

工事用車両及び施設関連車両の走行に伴う周辺地域の道路への影響を把握するため、以下に示す項目について予測した。また、交通量の算出については、図 4.9.1-8 に示すとおりである。

<工事中>

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

<供用時>

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

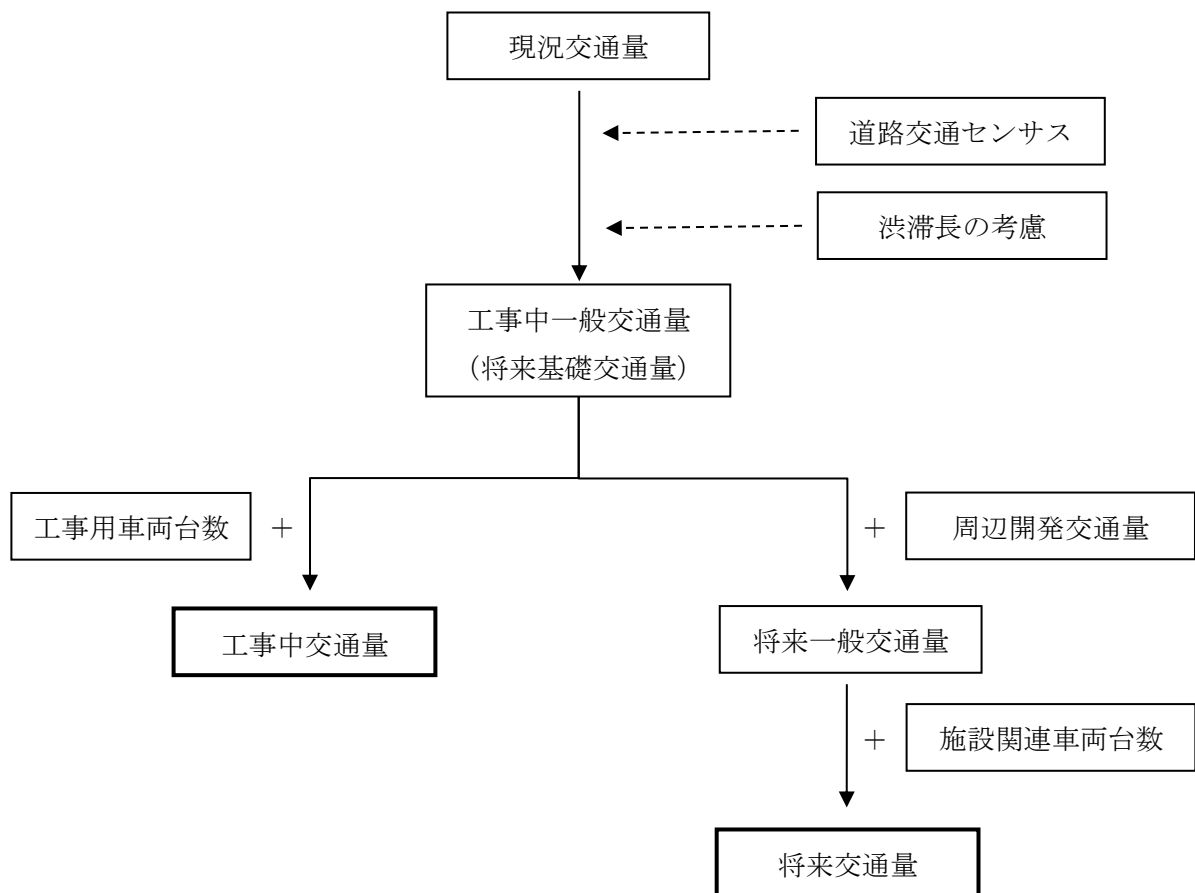


図 4.9.1-8 交通量算出フロー図

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

① 予 測

a. 予測項目

予測項目は、工事用車両の走行により変化する交通安全・交通混雑に係る影響とした。

b. 予測地域・予測地点

予測地域は、工事用車両の主要な走行ルートとし、交通混雑については、現地調査地点と同様の主要な走行ルート上の3交差点（No. 1～3）とした（図 4.9.1-1 p. 471 参照）。

c. 予測時期

予測時期は、工事用車両（大型車）の1日あたりの大型車台数が最大となる月（工事開始後8ヶ月目）とし、予測時間帯は工事用車両が走行する平日の6～19時とした（「第1章 1.4.12 施工計画」 p. 59～71 参照）。

d. 予測方法

(a) 交通安全

交通安全施設の設置状況等と工事用車両の交通計画の内容から、歩行者等に対する交通安全の状況を定性的に予測する方法とした。

(b) 交通混雑

「改訂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11月、一般社団法人交通工学研究会）に示される方法に基づき、予測地点における交差点需要率及び混雑度を算出する方法とした。

e. 予測条件

(a) 交通安全対策の状況

交通安全施設の設置状況については、図 4.9.1-7 (p. 497) に示すとおりである。

(b) 工事用車両の走行ルート

工事用車両の走行ルートは、図 4.9.1-9 に示すとおりである。





凡 例

- 計画地
- 市界
- ← 出庫経路 (工事用車両 小型車)
- ← 入庫経路 (工事用車両 小型車)
- 交通混雑予測地点



1:25,000

0 500 1,000m

注：本図は、国土院電子地形図 25000 を用いて作成したものである。

図 4.9.1-9(2) 工事用車両の走行に伴う交通混雑予測地点 (小型車)

(c) 交通混雑

(7) 工事中交通量

工事用車両（大型車）の1日あたりの台数が最大となる月（工事開始後8ヶ月目）において、工事中交通量最大時の時間帯の台数を算出した。

工事中一般交通量は、道路交通センサス調査における一般県道101号扇町川崎停車場線及び主要地方道6号東京大師横浜線の交通量が平成22年度からほぼ横ばいにあることから、現況交通量を工事中一般交通量とした。

また、現地調査において渋滞長が発生していたため、「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11月、一般社団法人 交通工学会）に準じて、流出交通量と待ち行列台数の増減から、交通需要（到着交通量）を算出する方法を用いた。（詳細は、資料編：p. 資7-258～259参照）。

工事中交通量は、工事中一般交通量に本事業の工事用車両台数を加えて算出した。

予測地点における工事中交通量を表4.9.1-9に示す。また、ピーク時間の方向別交通量を表4.9.1-10に示す。

表4.9.1-9 予測地点の工事中交通量（工事開始後8ヶ月目：工事用車両大型車の最大月）

予測地点		時間帯 (工事中交通量最大時)	工事中一般交通量(台/時)			工事用車両台数(台/時)			工事中交通量最大時(台/時)		
			小型車	大型車	合計	小型車	大型車	合計	小型車	大型車	合計
No. 1	浜町	14時台	1,737	876	2,613	0	65	65	1,737	941	2,678
No. 2	鋼管通り	6時台	2,592	684	3,276	0	22	22	2,592	706	3,298
No. 3	浜川崎駅入口	6時台	2,246	414	2,660	4	22	26	2,250	436	2,686

注：数値は予測地点交差点に流入する合計台数である。

表4.9.1-10(1) No.1(浜町交差点)のピーク時方向別工事中交通量(14時台)

予測時期	車種	A(西)			B(東)			C(北)			D(南)		
		左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折
工事中一般交通量(台/時)	大型	11	244	125	78	160	8	4	41	5	92	47	61
	小型	50	528	61	43	534	62	32	86	36	72	144	89
	計	61	772	186	121	694	70	36	127	41	164	191	150
工事用車両台数加算(台/時)	大型	0	0	0	0	0	0	0	0	0	22	21	22
	小型	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	計	0	0	0	0	0	0	0	0	0	22	21	22
工事中交通量(台/時)	大型	11	244	125	78	160	8	4	41	5	114	68	83
	小型	50	528	61	43	534	62	32	86	36	72	144	89
	計	61	772	186	121	694	70	36	127	41	186	212	172

表 4.9.1-10(2) No.2(鋼管通り交差点)のピーク時方向別工事中交通量(6時台)

予測 時期	車種	A(西)			B(東)			C(北西)			D(南東)			E(北東)			F(南西)		
		左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折
工事中 一般 交通量 (台/時)	大型	19	301	0	6	279	8	34	2	10	0	6	0	2	0	6	6	5	0
	小型	36	1065	28	5	489	68	407	139	91	0	6	4	109	0	142	0	0	3
	計	55	1366	28	11	768	76	441	141	101	0	12	4	111	0	148	6	5	3
工事用 車両台数 加算 (台/時)	大型	0	22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	小型	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	計	0	22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
工事中 交通量 (台/時)	大型	19	323	0	6	279	8	34	2	10	0	6	0	2	0	6	6	5	0
	小型	36	1065	28	5	489	68	407	139	91	0	6	4	109	0	142	0	0	3
	計	55	1388	28	11	768	76	441	141	101	0	12	4	111	0	148	6	5	3

表 4.9.1-10(3) No.3(浜川崎駅入口交差点)のピーク時方向別工事中交通量(6時台)

予測 時期	車種	A(西)			B(東)			D(南)		
		左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折
工事中 一般 交通量 (台/時)	大型	—	147	0	0	267	—	0	—	0
	小型	—	1,373	216	0	610	—	47	—	0
	計	—	1,520	216	0	877	—	47	—	0
工事用 車両台数 加算 (台/時)	大型	—	22	0	0	0	—	0	—	0
	小型	—	0	4	0	0	—	0	—	0
	計	—	22	4	0	0	—	0	—	0
工事中 交通量 (台/時)	大型	—	169	0	0	267	—	0	—	0
	小型	—	1373	220	0	610	—	47	—	0
	計	—	1542	220	0	877	—	47	—	0

(イ) 予測地点の状況

予測地点の状況は、「図 4.9.1-2 自動車交通量等の調査地点詳細図(p.472～473)」及び「図 4.9.1-4 道路幅員及び交通規制の状況(p.479～481)」に示すとおりである。

f. 予測結果

(a) 交通安全

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

工事用車両（大型車）の主要な入庫・出庫ルートは、大島小学校の通学路と一部重複する箇所があるが、通学路はマウントアップによる歩道や横断歩道が整備されている。

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

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

したがって、工事用車両の主要な入庫・出庫ルートの大部分はマウントアップ等の歩車分離による交通安全対策がなされており、歩行者等の交通安全は概ね確保できると予測するが、市道鋼管通 66 号線のように一部区間において十分な交通安全施設が整備されていない区間があることから歩行者等への交通安全の配慮が必要であると予測する。

(b) 工事用車両の走行に伴う交通混雑

(7) 交差点需要率

工事用車両の走行に伴う予測地点の交差点需要率は、表 4.9.1-11 に示すとおりである。

予測地点における工事中の交差点需要率は 0.480～0.601 であり、「需要率の上限値」(表 4.9.1-12 参照)を下回ると予測する(予測結果の詳細は、資料編：p. 資 7-263～264、267～268、271～272 参照)。

表 4.9.1-11 予測地点の交差点需要率

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

【需要率の上限値について】

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

需要率の上限値： $(C - L) / C$

ここに、C：サイクル長（秒）

L：1 サイクル当たりの損失時間（秒）

表 4.9.1-12 需要率の上限値

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

(4) 交通混雑度（交通容量比）

工事における予測地点の車線別交通混雑度は、表 4.9.1-13 に示すとおりである。
各交差点(本事業による車両が走行する車線)における工事中の混雑度は 0.042～0.891
であり、全ての車線で「円滑な交通処理が可能と判断される混雑度 1.0」を下回ると予
測する(予測結果の詳細は、資料編：p. 資 7-263～264、267～268、271～272 参照)。

表 4.9.1-13(1) No.1(浜町交差点)予測地点の車線別交通混雑度

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

注：1. 数値は本事業による車両が、14 時台を走行した場合の結果である。

注：2. 網掛けの車線は当該車両が走行しない車線を示す。

表 4.9.1-13(2) No.2(鋼管通り交差点)の車線別交通混雑度

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

注：1. 数値は本事業による車両が、6 時台を走行した場合の結果である。

注：2. 網掛けの車線は当該車両が走行しない車線を示す。

表 4.9. 1-13(3) No. 3(浜川崎駅入口交差点)の車線別交通混雑度

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

注：1. 数値は本事業による車両が、6時台を走行した場合の結果である。

注：2. 網掛けの車線は当該車両が走行しない車線を示す。

② 環境保全のための措置

- ・計画地周辺の小中学校の登校時間帯を考慮し工事用車両の出入りの時間調整に努める。
- ・工事用車両出入口に適宜誘導員を配置し、歩行者の安全確保と交通渋滞等の発生防止に努める。
- ・適切な施工計画により、工事用車両の集中的な運行を抑制する。
- ・工事用車両の運転者に対し、随時安全運転教育を実施し、交通法規を遵守することはもとより安全運転を徹底し、一般車両、歩行者及び自転車の安全を確保する。
- ・工事用車両の運転者に対し、ガードレールが整備されていないなど交通安全施設が十分でない箇所などでは特に徐行運転に心がけることや横断歩道前では歩行者等の確認を十分に行うなどの安全運転を徹底する。
- ・周辺の混雑状況を確認し、工事に支障のない範囲で適宜、運搬時間帯を調整する。
- ・工事用車両の待機場所を計画地内に確保し、周辺に待機車両が発生しないよう努める。

③ 評価

a. 交通安全

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

工事用車両（大型車）の主要な入庫・出庫ルートは、大島小学校の通学路と一部重複する箇所があるが、通学路はマウントアップによる歩道や横断歩道が整備されている。

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

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

したがって工事用車両の主要な入庫・出庫ルートは、マウントアップ等による歩車分離の安全対策がなされており、歩行者等の交通安全は概ね確保できると予測するが、市道鋼管通 66 号線のように一部区間において十分な交通安全施設が整備されていない区間があることから歩行者等への交通安全の配慮が必要であると予測する。以上のことから、計画地周辺の生活環境の保全に支障はないものと評価する。

b. 交通混雑

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

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

以上のことから、計画地周辺の生活環境の保全に支障はないものと評価する。

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

① 予 測

a. 予測項目

予測項目は施設関連車両の走行により変化する交通安全・交通混雑に係る影響とした。

b. 予測地域・予測地点

予測地域は、施設関連車両の主要な走行ルートとし、交通混雑については、現地調査地点と同様の主要な走行ルート上の 3 交差点（No. 1～3）とした（図 4. 9. 1-1 (p. 471) 参照）。

c. 予測時期

予測時期は、事業活動等が定常の状態になる時期とした。また予測は休日・平日の内、現況交通量の多かった平日について予測した。

d. 予測方法

(a) 交通安全

交通安全対策の状況等と事業計画の内容から、歩行者等に対する交通安全の状況を定性的に予測する方法とした。

(b) 交通混雑

「改訂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 11 月、一般社団法人交通工学研究会）に示される方法に基づき、予測地点における交差点需要率及び混雑度を算出する方法とした。

e. 予測条件

(a) 交通安全対策の状況

交通安全施設の設置状況については、図 4. 9. 1-7 (p. 497) に示すとおりである。

(b) 施設関連車両の走行ルート

施設関連車両の走行ルートは、図 4. 9. 1-10 に示すとおりである。

(c) 交通混雑

(7) 将来交通量

将来一般交通量は、道路交通センサ調査における一般県道 101 号扇町川崎停車場線及び主要地方道 6 号東京大師横浜線の交通量が平成 22 年度からほぼ横ばいにあることから、現況交通量を将来基礎交通量とし、さらに周辺開発交通量として、「GLP 川崎Ⅱプロジェクトに係る条例環境影響評価準備書」（令和 5 年 11 月、川崎 2 ロジスティック特定目的会社）及び「（仮称）ニトリ川崎 DC 新築工事に係る条例環境影響評価準備書」（令和 6 年 1 月、株式会社ニトリ）の供用時の関係車両台数を加えた台数を将来一般交通量とした。

また、現地調査において渋滞長が発生していたため、「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 11 月、一般社団法人 交通工学研究会）に準じて、流出交通量と待ち行列台数の増減から、交通需要（到着交通量）を算出する方法を用いた（詳細は、資料編：p. 資 7-258～259 参照）。

将来交通量は、将来一般交通量に本事業の施設関連車両台数を加えて算出した。

予測地点における将来交通量を表 4.9.1-14 に示す。また、ピーク時間の方向別交通量を表 4.9.1-15 に示す。

表 4.9.1-14 予測地点の供用時交通量

予測地点		時間帯 (供用時交通量最大時)	将来一般交通量 (台/時)			施設関連車両台数 (台/時)			供用時交通量最大時 (台/時)		
			小型車	大型車	合計	小型車	大型車	合計	小型車	大型車	合計
No. 1	浜町	14 時台	1,835	1,170	3,005	26	0	26	1,861	1,170	3,031
No. 2	鋼管通り	6 時台	2,613	714	3,327	28	0	28	2,641	714	3,355
No. 3	浜川崎駅入口	6 時台	2,267	444	2,711	26	0	26	2,293	444	2,737

注：数値は予測地点交差点に流入する合計台数である。

表 4.9.1-15(1) No.1(浜町交差点)のピーク時方向別供用時交通量(14 時台)

予測 時期	車種	A (西)			B (東)			C (北)			D (南)		
		左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折
将来基礎 交通量 (台/時)	大型	11	244	125	78	160	8	4	41	5	92	47	61
	小型	50	528	61	43	534	62	32	86	36	72	144	89
	計	61	772	186	121	694	70	36	127	41	164	191	150
周辺開発 交通量 加算 (台/時)	大型	0	0	57	80	0	0	0	7	0	60	7	83
	小型	0	0	18	18	0	0	0	4	0	26	6	26
	計	0	0	75	98	0	0	0	11	0	86	13	109
将来一般 交通量 (台/時)	大型	11	244	182	158	160	8	4	48	5	152	54	144
	小型	50	528	79	61	534	62	32	90	36	98	150	115
	計	61	772	261	219	694	70	36	138	41	250	204	259
施設関連 車両台数 加算 (台/時)	大型	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	小型	0	0	0	0	8	0	0	0	5	0	5	8
	計	0	0	0	0	8	0	0	0	5	0	5	8
将来 交通量 (台/時)	大型	11	244	182	158	160	8	4	48	5	152	54	144
	小型	50	528	79	61	542	62	32	90	41	98	155	123
	計	61	772	261	219	702	70	36	138	46	250	209	267

表 4.9.1-15(2) No.2(鋼管通り交差点)のピーク時方向別供用時交通量(6 時台)

予測 時期	車種	A (西)			B (東)			C (北西)			D (南東)			E (北東)			F (南西)		
		左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折
将来基礎 交通量 (台/時)	大型	19	301	0	6	279	8	34	2	10	0	6	0	2	0	6	6	5	0
	小型	36	1,065	28	5	489	68	407	139	91	0	6	4	109	0	142	0	0	3
	計	55	1,366	28	11	768	76	441	141	101	0	12	4	111	0	148	6	5	3
周辺開発 交通量 加算 (台/時)	大型	0	16	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	小型	0	16	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	計	0	32	0	0	19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
将来一般 交通量 (台/時)	大型	19	317	0	6	293	8	34	2	10	0	6	0	2	0	6	6	5	0
	小型	36	1,081	28	5	494	68	407	139	91	0	6	4	109	0	142	0	0	3
	計	55	1,398	28	11	787	76	441	141	101	0	12	4	111	0	148	6	5	3
施設関連 車両台数 加算 (台/時)	大型	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	小型	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0
	計	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0
将来 交通量 (台/時)	大型	19	317	0	6	293	8	34	2	10	0	6	0	2	0	6	6	5	0
	小型	36	1,081	28	5	494	68	407	153	91	0	20	4	109	0	142	0	0	3
	計	55	1,398	28	11	787	76	441	155	101	0	26	4	111	0	148	6	5	3

表 4.9.1-15(3) No.3(浜川崎駅入口交差点)のピーク時方向別供用時交通量(6時台)

予測 時期	車種	A(西)			B(東)			D(南)		
		左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折
将来基礎 交通量 (台/時)	大型	—	147	0	0	267	—	0	—	0
	小型	—	1,373	216	0	610	—	47	—	0
	計	—	1,520	216	0	877	—	47	—	0
周辺開発 交通量 加算 (台/時)	大型	—	16	0	0	14	—	0	—	0
	小型	—	16	0	0	5	—	0	—	0
	計	—	32	0	0	19	—	0	—	0
将来一般 交通量 (台/時)	大型	—	163	0	0	281	—	0	—	0
	小型	—	1,389	216	0	615	—	47	—	0
	計	—	1,552	216	0	896	—	47	—	0
施設関連 車両台数 加算 (台/時)	大型	—	0	0	0	0	—	0	—	0
	小型	—	0	13	0	0	—	13	—	0
	計	—	0	13	0	0	—	13	—	0
将来 交通量 (台/時)	大型	—	163	0	0	281	—	0	—	0
	小型	—	1389	229	0	615	—	60	—	0
	計	—	1552	229	0	896	—	60	—	0

(イ) 予測地点の状況

予測地点の状況は、「図 4.9.1-2 自動車交通量等の調査地点詳細図(p.472～473)」及び「図 4.9.1-4 道路幅員及び交通規制の状況(p.479～481)」に示すとおりである。

f. 予測結果

(a) 交通安全

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

施設関連車両の主要な入庫・出庫ルートは、大島小学校及び渡田小学校の通学路と一部重複または横断する箇所があるが、通学路はマウントアップによる歩道や横断歩道が整備されている。

また、JFE が行う基盤整備事業で開発区域内に南北道路及び東西道路が整備される予定であり、その道路に対しマウントアップされた歩道が整備予定である。

したがって、施設関連車両の主要な入庫・出庫ルートの大部分はマウントアップ等の歩車分離による交通安全対策がなされており、歩行者等の交通安全は概ね確保できると予測するが、市道鋼管通 66 号線のように一部区間において十分な交通安全施設が整備されていない区間があることから歩行者等への交通安全の配慮が必要であると予測する。

(b) 施設関連車両の走行に伴う交通混雑

(7) 交差点需要率

施設関連車両の走行に伴う予測地点の交差点需要率は、表 4.9.1-16 に示すとおりである。

予測地点における供用時の交差点需要率は 0.494～0.739 であり、「需要率の上限値」(表 4.9.1-17 参照)を下回ると予測する(予測結果の詳細は、資料編：p. 資 7-265～266、269～270、273～274 参照)。

表 4.9.1-16 予測地点の交差点需要率

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

【需要率の上限値について】

予測地点の交差点は多現示交差点であり需要率の上限値は下記の式より算出される。算出した各予測地点の需要率の上限値を表 4.9.1-17 に示す。

需要率の上限値： $(C - L) / C$

ここに、C：サイクル長（秒）

L：1 サイクル当たりの損失時間（秒）

表 4.9.1-17 需要率の上限値

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

(4) 交通混雑度（交通容量比）

供用時における予測地点の車線別交通混雑度は、表 4.9.1-18 に示すとおりである。各交差点(本事業による車両が走行する車線)における供用時の混雑度は、0.069～0.927 であり、全ての車線で「円滑な交通処理が可能と判断される混雑度 1.0」を下回ると予測する(予測結果の詳細は、資料編：p. 資 7-265～266、269～270、273～274 参照)。

4.9.1-18(1) No.1(浜町交差点)の車線別交通混雑度

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

注：1. 数値は本事業による車両が、14時台を走行した場合の結果である。

注：2. 網掛けの車線は当該車両が走行しない車線を示す。

表 4.9.1-18(2) No.2(鋼管通り交差点)の車線別交通混雑度

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

注：1. 数値は本事業による車両が、6時台を走行した場合の結果である。

注：2. 網掛けの車線は当該車両が走行しない車線を示す。

表 4.9.1-18(3) No.3(浜川崎駅入口交差点)の車線別交通混雑度

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

注：1. 数値は本事業による車両が、6時台を走行した場合の結果である。

注：2. 網掛けの車線は当該車両が走行しない車線を示す。

② 環境保全のための措置

- ・通勤者は極力、川崎市営バス等の公共交通機関を利用するよう呼びかけを行う。
- ・施設関連車両の運転者に対し、随時安全運転教育を実施し、交通法規を遵守することはもとより安全運転を徹底し、一般車両、歩行者及び自転車の安全を確保する。
- ・施設関連車両の運転者に対し、ガードレールが整備されていないなど交通安全施設が十分でない箇所などでは特に徐行運転に心がけることや横断歩道前では歩行者等の確認を十分に行うなどの安全運転を徹底する。

③ 評価

a. 交通安全

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

施設関連車両の主要な入庫・出庫ルートは、大島小学校及び渡田小学校の通学路と一部重複または横断する箇所があるが、通学路はマウントアップによる歩道や横断歩道が整備されている。

また、JFE が行う基盤整備事業で開発区域内に南北道路及び東西道路が整備される予定であり、その道路に対しマウントアップされた歩道が整備予定である。

したがって、施設関連車両の主要な入庫・出庫ルートの大部分はマウントアップ等の歩車分離による交通安全対策がなされており、歩行者等の交通安全は概ね確保できると予測するが、市道鋼管通 66 号線のように一部区間において十分な交通安全施設が整備されていない区間があることから歩行者等への交通安全の配慮が必要であると予測した。

本事業の実施にあたっては、施設の従業員に対し、公共交通機関での通勤を呼びかけるほか、歩行者等の安全に十分留意するよう注意喚起を行う等の環境保全のための措置を講じる。

以上のことから、本事業の施設関連車両の走行に伴い、周辺地域の生活環境の保全に支障はないものと評価する。

b. 交通混雑

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

本事業においては、従業員等に対して、公共交通機関の利用を促すなどの環境保全のための措置を講じる。

以上のことから、計画地周辺の生活環境の保全に支障はないものと評価する。