

8. コミュニティ施設

8. 1 コミュニティ施設

8. コミュニティ施設

8.1 コミュニティ施設

計画地周辺のコミュニティ施設の状況を調査し、施設の供用時におけるコミュニティ施設への影響を予測及び評価した。

(1) 現況調査

ア. 調査項目

計画地周辺のコミュニティ施設の状況を把握し、施設の供用時における人口の増加が周辺のコミュニティ施設に及ぼす影響について予測及び評価を行うため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した。

- (ア) コミュニティ施設の状況
- (イ) 土地利用の状況
- (ウ) コミュニティ施設に係る計画等
- (エ) 関係法令等による基準等

イ. 調査地域

a. 義務教育施設

計画地の属する小・中学校の通学区域の範囲とした。

b. 集会施設

調査地域は、計画地の属する町内会の範囲及び計画周辺とした。

c. 公園等

計画地周辺とした。

ウ. 調査方法

(ア) コミュニティ施設の状況

a. 義務教育施設

以下に示す既存資料を収集、整理することにより、計画地周辺における義務教育施設の状況を把握した。

- ・令和5年度 市立学校統計調査速報値
- ・ガイドマップかわさき-川崎市地図情報システム-教育（市立小中学校通学区域図）
- ・中原区ガイドマップ
- ・年刊 教育調査統計資料
- ・市立学校統計調査児童・生徒数・学級数等調査
- ・川崎市教育委員会へのヒアリング

b. 集会施設

以下に示す既存資料を収集、整理することにより、計画地周辺における集会施設（町内会）の状況を把握した。

- ・「はいりませんか 町内会・自治会」
- ・「中原区ガイドマップ」
- ・「中原区町内会・自治会エリアマップ」
- ・「川崎市統計書」
- ・中原区役所まちづくり推進部へのヒアリング

c. 公園等

以下に示す既存資料を収集、整理することにより、計画地周辺における集会施設（町内会）の状況を把握した。

- ・川崎市公園・緑地等位置図（令和3年度版）
- ・川崎の公園（令和5年3月31日現在）

（イ）土地利用の状況

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

- ・土地利用現況図

（ウ）コミュニティ施設に係る計画等

以下に示す既存資料を収集、整理することにより、計画地周辺におけるコミュニティ施設に係る計画等の状況を把握した。

- ・「小杉駅周辺地区の開発動向」
- ・「学校法人日本医科大学武蔵小杉キャンパス再開発計画における老人福祉センター等の整備に係る覚書きの締結について」（令和6年1月閲覧、川崎市ホームページ）

（エ）関係法令等による基準等

「地域環境管理計画」に定められている地域別環境保全水準を整理することで、関係法令等による基準等を把握した。

エ. 調査結果

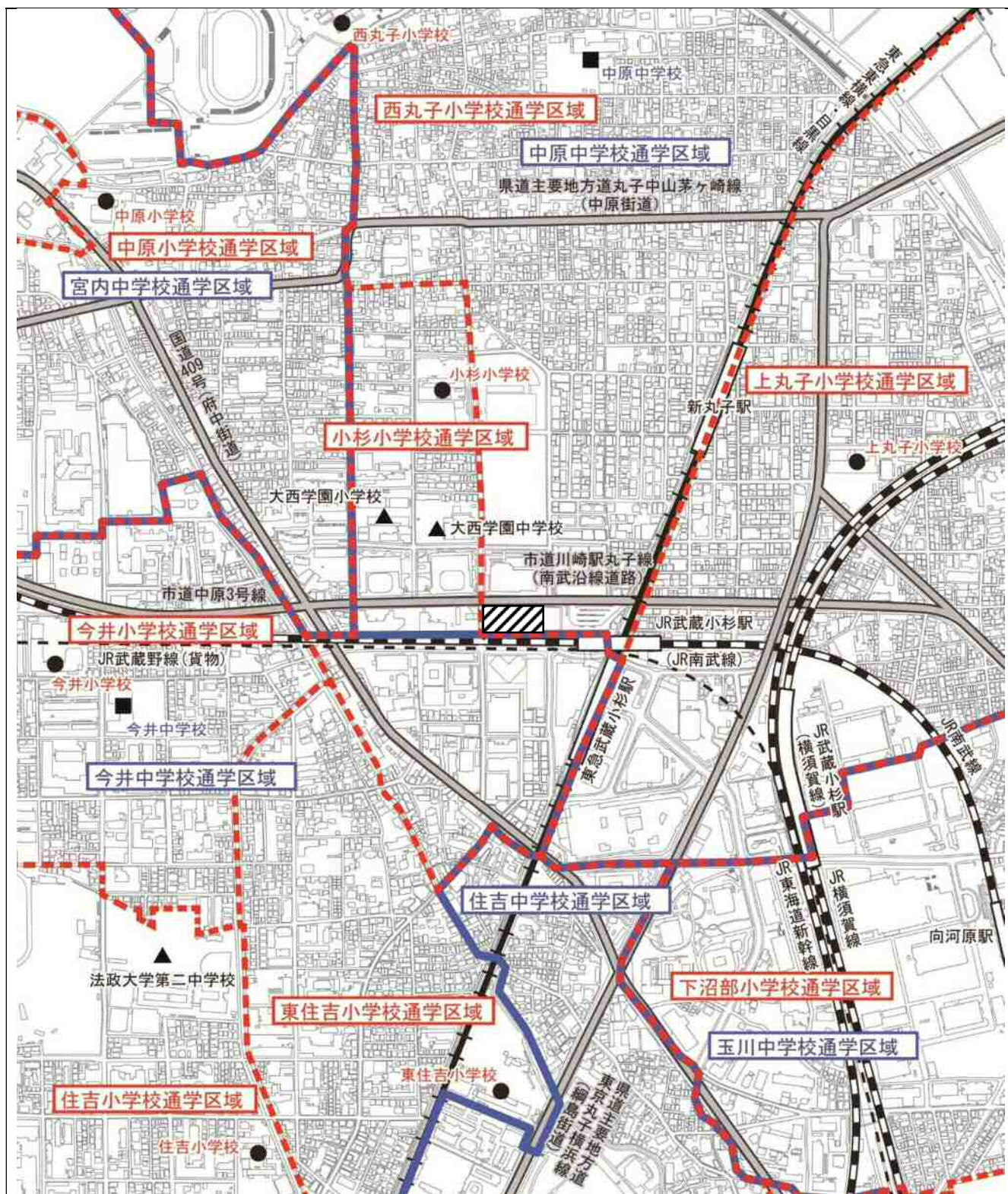
（ア）コミュニティ施設の状況

a. 義務教育施設

（a）小・中学校の位置及び通学区域の範囲

計画地周辺の小・中学校の位置及びその通学区域の範囲は図 5.8.1-1 に示すとおりである。

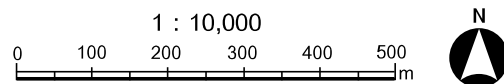
計画地は、計画地北北西側約 1km に位置する西丸子小学校及び計画地北側約 990m に位置する中原中学校の通学区域に属している。



凡 例

-  : 計画地
 : 小学校の通学区域
 : 中学校の通学区域
 : 市立小学校
 : 市立中学校
 : 私立小学校・中学校

図 5.8.1-1 通学区域の範囲



(b) 小・中学校の児童・生徒数、学級数、教室数の現状

計画地が属する通学区域の西丸子小学校及び中原中学校の令和 5 年度の児童・生徒数、学級数及び保有教室数は表 5.8.1-1 に示すとおりである。

西丸子小学校は 6 学年 16 クラスに対して 27 教室（特別教室を含まない）を保有している。

中原中学校は 3 学年 11 クラスに対して 15 教室（特別教室を含まない）を保有している。

表 5.8.1-1 小・中学校における児童・生徒数、学級数及び保有教室数

令和 5 年 5 月 1 日現在

学校名	学年		1 年	2 年	3 年	4 年	5 年	6 年	合計		
											項目
西丸子 小学校	児童数(人)	普通学級	89	85	93	71	75	80	493	502	
		特別支援学級	0	2	3	0	2	2	9		
	学級数(ｸﾗｽ)	普通学級	3	3	3	2	2	3	16	20	
		特別支援学級	4						4		
	平均ｸﾗｽ人員(人)	普通学級	29.7	28.3	31.0	35.5	37.5	26.7	30.8		
	保有教室数(室)	普通教室	27						27		
		特別支援教室	4						4		
中原 中学校	生徒数(人)	普通学級	120	159	121				400	408	
		特別支援学級	1	3	4				8		
	学級数(ｸﾗｽ)	普通学級	3	4	4				11	13	
		特別支援学級	2						2		
	平均ｸﾗｽ人員(人)	普通学級	40.0	39.8	30.3				36.4		
	保有教室数(室)	普通教室	15						15		
		特別支援教室	2						2		

資料：「令和 5 年度 市立学校統計調査速報値」（令和 5 年 5 月、川崎市教育委員会事務局）
「川崎市教育委員会資料」（令和 5 年 8 月閲覧）

(c) 小・中学校の児童・生徒数、学級数の推移と将来推計

① 児童・生徒数の推移

計画地が属する通学区域の西丸子小学校及び中原中学校の近年 5 年間（令和元年～令和 5 年度）の児童・生徒数等の推移は、表 5.8.1-2 に示すとおりである。

西丸子小学校の普通学級の児童数は令和 2 年度まで減少傾向にあったが、令和 3 年度以降は増加傾向にある。一方、中原中学校の普通学級の生徒数は、令和 4 年度まで増加傾向にあったが、令和 5 年度では減少に転じた。

表 5.8.1-2 小・中学校における児童・生徒数の推移（令和元年度～令和 5 年度）

学校名	項 目		令和元 年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度	令和 5 年度
西丸子 小学校	児童数(人)	普通学級	502	460	467	488	493
		特別支援学級	8	6	7	8	9
	学級数(クラス)	普通学級	18	16	16	15	16
		特別支援学級	3	3	4	4	4
中原 中学校	生徒数(人)	普通学級	353	365	391	428	400
		特別支援学級	4	7	7	10	8
	学級数(クラス)	普通学級	11	11	12	12	11
		特別支援学級	3	3	2	2	2

資料：「令和 5 年度 市立学校統計調査速報値」（令和 5 年 5 月、川崎市教育委員会）
「年刊 教育調査統計資料 No. 50 令和 4（2022）年度」（令和 5 年 3 月、川崎市教育委員会事務局）

② 児童・生徒数の将来

計画地が属する通学区域の西丸子小学校及び中原中学校の将来 6 年間（令和 6 年～11 年度）の児童数、生徒数及び学級数の将来推計は、表 5.8.1-3 に示すとおりである。

西丸子小学校の将来の普通学級の児童数は年々増加すると推計されている。普通学級数については、1 学年あたり 2～4 クラスで推移すると推計されている。

中原中学校の将来の普通学級の生徒数は令和 6～8 年度は横ばいに推移し、令和 9 年度以降は増加すると推計されている。普通学級数は、1 学年あたり 4～5 クラスで推移すると推計されている。

なお、これらの将来推計には本事業による児童・生徒数の増加分は考慮されていない。

表 5.8.1-3 児童・生徒数及び学級数の将来推計（令和 6～11 年度）

学校名	項 目	学 年	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度
西丸子 小学校	普通学級の 児童数 (人)	1 年	89	68	92	92	90	117
		2 年	89	88	67	103	103	89
		3 年	84	88	87	75	111	102
		4 年	93	83	87	94	82	110
		5 年	70	92	82	95	102	81
		6 年	74	69	91	89	102	101
		合 計	499	488	506	548	590	600
	普通学級数 (クラス)	1 年	3	2	3	3	3	4
		2 年	3	3	2	3	3	3
		3 年	3	3	3	3	4	3
		4 年	3	3	3	3	3	4
		5 年	2	3	3	3	3	3
		6 年	2	2	3	3	3	3
		合 計	16	16	17	18	19	20
中原 中学校	普通学級の 生徒数 (人)	1 年	141	147	126	170	164	151
		2 年	124	144	150	138	182	167
		3 年	162	127	147	163	151	186
		合 計	427	418	423	471	497	504
	普通学級数 (クラス)	1 年	4	4	4	5	5	4
		2 年	4	4	4	4	5	5
		3 年	5	4	4	5	4	5
		合 計	13	12	12	14	14	14

注1) マンション等の急増要素が年度中にあることを想定しているため、数値は年度当初とは限らない。

注2) 推計値は、令和 5 年 11 月における予測値であり、今後の開発動向や対象年齢人口の移動状況等により変動する可能性がある。

資料：「川崎市教育委員会資料」（令和 5 年 11 月閲覧）

b. 集会施設

計画地が属する町内会の区域は、図 5.8.1-2 に示すとおりである。

計画地は、小杉一丁目町会の区域に含まれている。当該町内会への加入世帯は約 700 世帯であり、集会施設は、小杉町一丁目会館が計画地北側約 480m に常設されている。

また、計画地周辺においては集会用途に利用できる施設が複数存在しており、その概要は表 5.8.1-4、分布状況は図 5.8.1-2 に示すとおりである。

表 5.8.1-4 計画地周辺の集会用途に利用できる施設

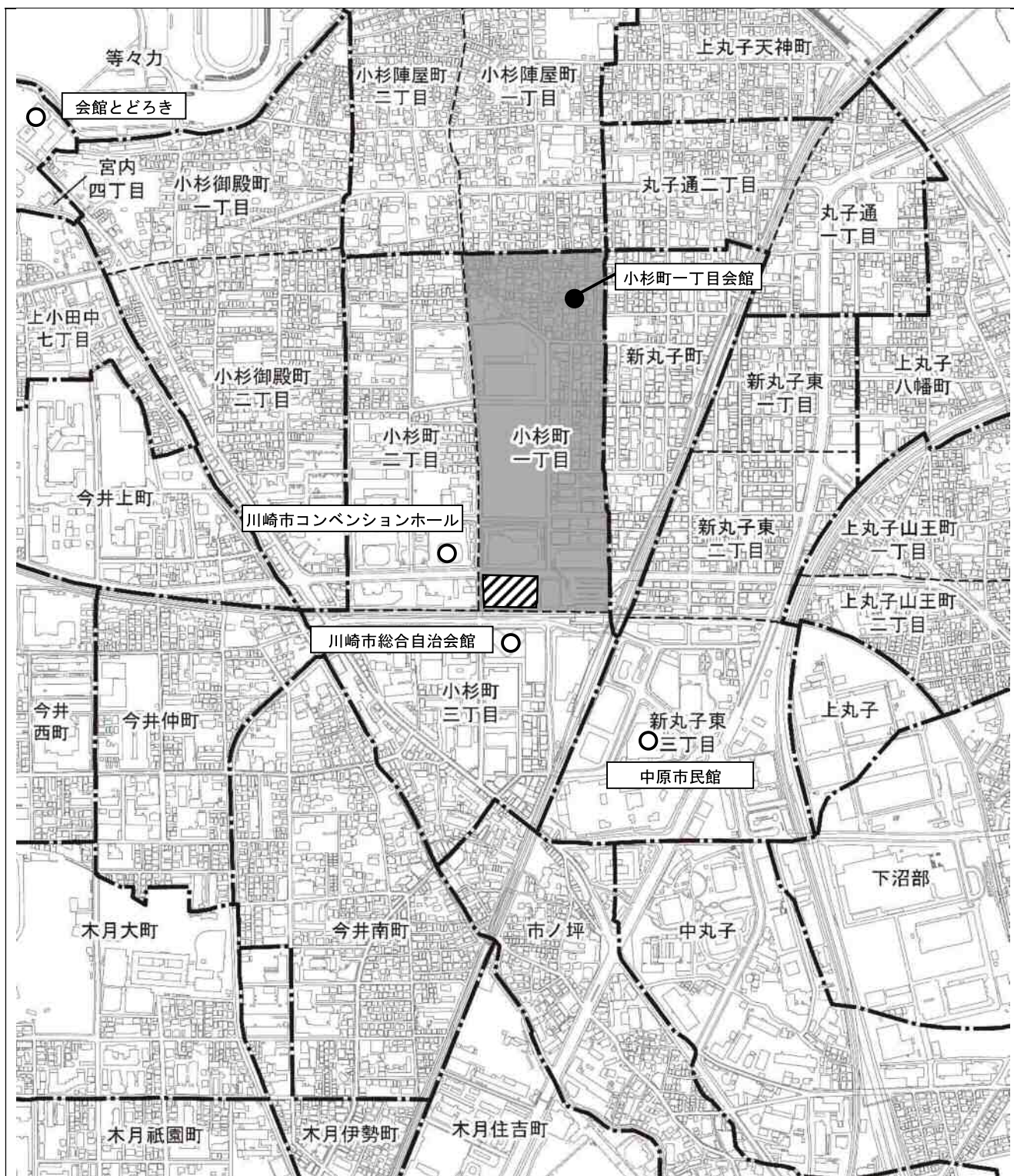
施設名称	運営主体	所在地	規 模	備 考
川崎市コンベンションホール	川崎市	小杉町二丁目	ホール：約 921m ² 会議室：約 38～44m ²	ホール：1 室 会議室：4 室
中原市民館	川崎市	新丸子東三丁目	ホール：約 291m ² 会議室：約 30～60m ²	ホール：1 室 会議室：6 室
川崎市総合自治会館	公益財団法人 川崎市市民自治財団	小杉町三丁目	ホール：約 200m ² 会議室：約 20～64m ² 多目的室：約 24～30m ²	ホール：1 室 会議室：7 室 多目的室：3 室
会館とどろき	一般財団法人 川崎市 立学校教職員互助会	宮内四丁目	会議室：約 50～227m ²	会議室：2 室

資料：「川崎市コンベンションホール 施設案内」（令和 6 年 1 月閲覧、川崎市ホームページ）

「中原市民館 施設概要」（令和 6 年 1 月閲覧、川崎市ホームページ）

「川崎市総合自治会館 施設案内」（令和 6 年 1 月閲覧、公益財団法人川崎市市民自治財団ホームページ）

「貸室をご利用のお客様」（令和 6 年 1 月閲覧、一般財団法人 川崎市立学校教職員互助会ホームページ）



凡 例



: 計画地



: 計画地が属する町内会の区域



: 集会施設



: 集会用途に利用できる施設

図 5.8.1-2 町内会の区域図、
計画地周辺の集会用途に利用できる施設

1 : 10,000
0 100 200 300 400 500 m



資料 : 「はいりませんか 町内会・自治会」(令和 5 年 7 月閲覧、川崎市全町内会連合会ホームページ)

c. 公園等

① 公園等の位置

計画地及びその周辺の主な公園等の分布状況は、図 5.8.1-3 に示すとおりである。
計画地最寄りの街区公園としては、計画地西側に小杉町 2 丁目公園が位置している。

② 公園等の規模

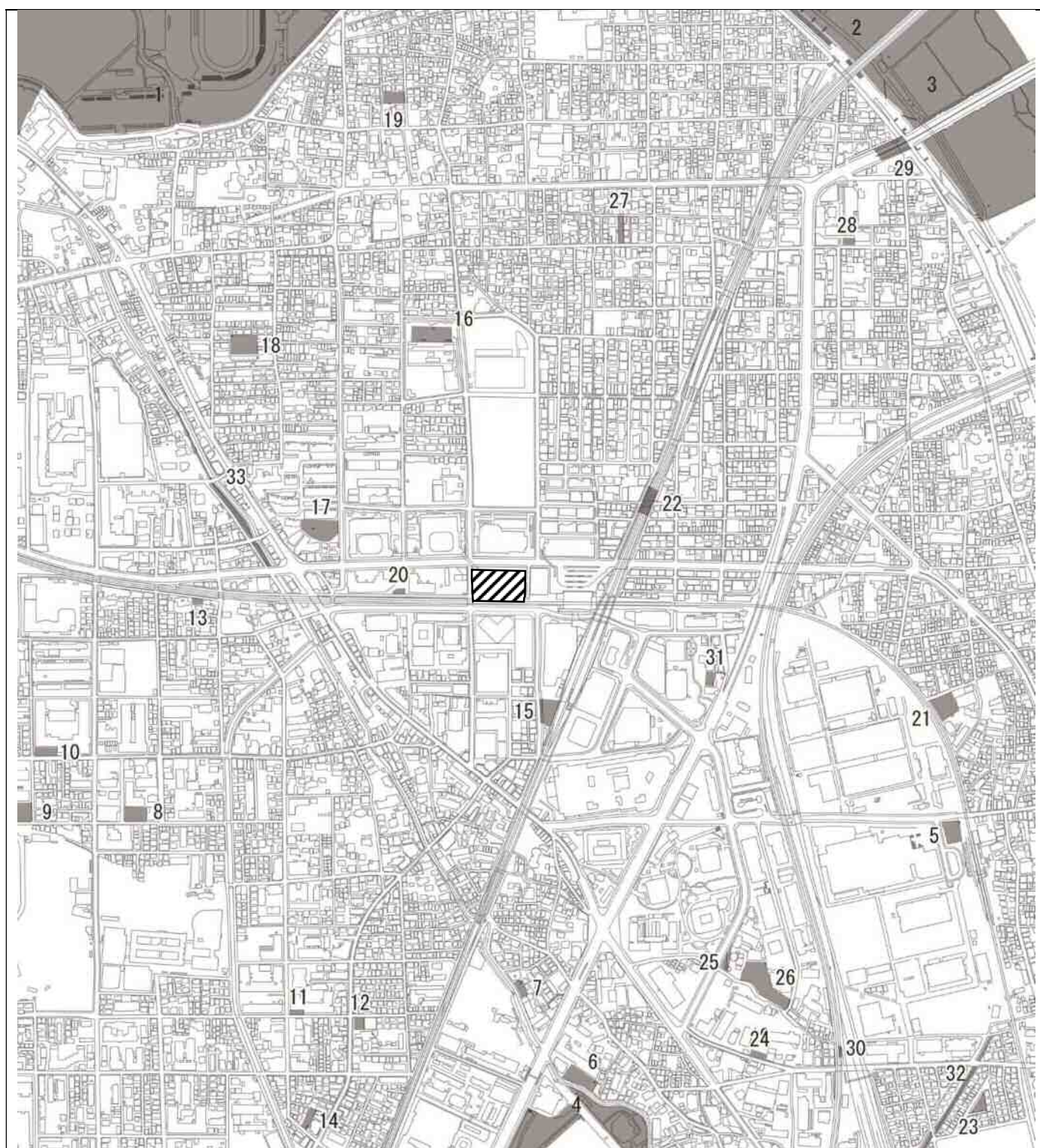
計画地及びその周辺の主な公園等の規模は、表 5.8.1-5 に示すとおりである。
計画地最寄りの街区公園である小杉町 2 丁目公園の面積は、256m² となっている。

表 5.8.1-5 計画地周辺の公園等の規模

公園 種別	番 号	名 称	面積 (m ²)	公園 種別	番 号	名 称	面積 (m ²)
総合	1	等々力緑地	365,886	街区	18	小杉御殿町公園	1,973
運動	2	多摩川緑地上丸子 天神町地区	76,060		19	小杉陣屋町中公園	885
	3	多摩川緑地丸子橋地区	50,291		20	小杉町 2 丁目公園	256
地区	4	川崎市中原平和公園	40,740		21	下沼部公園	1,470
広場	5	向河原駅前広場公園	1,100		22	新丸子公園	347
街区	6	市ノ坪中村通公園	1,330		23	中丸子第 1 公園	564
	7	市ノ坪西公園	323		24	中丸子西町公園	312
	8	今井公園	1,000		25	中丸子まちかど公園	248
	9	今井さくら公園	1,127		26	中丸子まるっこ公園	3,000
	10	今井西町けやき公園	604		27	丸子通公園	561
	11	今井南町公園	201		28	丸子通さくら公園	282
	12	今井南町四季の 広場公園	409		29	丸子橋公園	459
	13	今井仲町公園	222		30	新幹線中丸子公園	114
	14	木月伊勢町公園	497		31	新丸子東第 2 公園	479
	15	こすぎコアパーク	1,100	緑道	32	市ノ坪緑道	2,225
	16	こすぎ公園	3,105		33	今井上町緑道	2,640
	17	小杉御殿町 2 丁目公園	2,115				

資料：「川崎市公園・緑地等位置図（令和 4 年度版）」（令和 5 年 1 月、川崎市建設緑政局緑政部みどりの管理課）

「川崎の公園（令和 5 年 3 月 31 日現在）」（川崎市ホームページ）



凡 例 ※図中の番号は表 5.8.1-5 に対応する

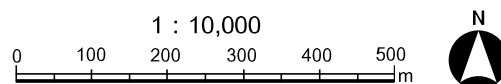


: 計画地



: 公園・緑地

図 5.8.1-3 公園等位置図



資料: 「川崎市公園・緑地等位置図 (令和 4 年度版)」(令和 5 年 1 月、川崎市)
「川崎の公園 (令和 5 年 3 月 31 日現在)」(川崎市ホームページ、令和 5 年 7 月閲覧)

(イ) 土地利用の状況

土地利用の状況は、「第3章 計画地及びその周辺地域の概況並びに環境の特性 1 計画地及び周辺地域の概況 (6) 土地利用状況」(p.75～82 参照)に示したとおりである。

計画地周辺は、主に集合住宅や商業施設、業務施設、戸建住宅が混在した市街地である。

(ウ) コミュニティ施設に係る計画等

計画地及びその周辺のコミュニティ施設に係る計画の状況は、表 5.8.1-6 に示すとおりである。

計画地及びその周辺では、計画地北側約 200m に位置する学校法人日本医科大学武蔵小杉キャンパス再開発計画では、高齢者向け福祉サービス施設が設けられる計画である。

表 5.8.1-6 コミュニティ施設に係る計画

施設区分	施設名称	所在地	規模	備考
高齢者向け 福祉サービス施設	(名称未定)	小杉町一丁目	約 1,700m ²	令和 10 年度 建物完成 ^注

注) 学校法人日本医科大学武蔵小杉キャンパス再開発計画 C 地区の建物完成時期。

資料: 「小杉駅周辺地区の開発動向(令和 6 年 4 月時点)」(川崎市まちづくり局拠点整備推進室)

「まちづくり委員会資料 参考資料 1 学校法人日本医科大学武蔵小杉キャンパス再開発計画における老人福祉センター等の整備に係る覚書きの締結について」(平成 27 年 11 月、川崎市まちづくり局)

(エ) 関係法令等による基準等

a. 地域環境管理計画に定められている地域別環境保全水準

「地域環境管理計画」(令和 3 年 3 月改定、川崎市)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。」と定めている。

(2) 環境保全目標

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

(3) 予測・評価

予測・評価項目は、表 5.8.1-7 に示すとおりである。

表 5.8.1-7 予測・評価項目

区 分	予測・評価項目
供用時	対象事業がコミュニティ施設に及ぼす影響の程度

ア. 義務教育施設

(ア) 予測地域

計画地が属する通学区域にある西丸子小学校及び中原中学校とした。

(イ) 予測時期

計画建物の供用開始時期とした。

(ウ) 予測方法

川崎市教育委員会による小・中学校施設の推計資料に、本事業の実施に伴い増加する児童・生徒数を加算し、義務教育施設の収容能力への影響を予測する方法とした。

(エ) 予測条件

a. 将来基礎児童・生徒数及び学級数

将来基礎児童・生徒数及び学級数は、表 5.8.1-8 に示すとおりである。

予測時期（令和 11 年度）の児童・生徒数及び学級数は、現況調査で把握した令和 11 年度における西丸子小学校及び中原中学校の普通学級の児童・生徒数及び学級数とした。

表 5.8.1-8 将来基礎児童・生徒数及び学級数（令和 11 年度）

学校名	学 年	将来基礎児童・生徒数 (人)	将来基礎学級数 (クラス)
西丸子小学校	1 年	117	4
	2 年	89	3
	3 年	102	3
	4 年	110	4
	5 年	81	3
	6 年	101	3
	合 計	600	20
中原中学校	1 年	151	4
	2 年	167	5
	3 年	186	5
	合 計	504	14

注) 特別支援学級の児童・生徒数及び学級数は含まない。

資料：川崎市教育委員会資料（令和 5 年 11 月閲覧 川崎市教育委員会）

b. 本事業の実施に伴い発生する児童・生徒数

本事業の実施に伴い発生する児童・生徒数は、表 5.8.1-9 に示すとおり、既存資料に基づき中原区における児童・生徒数の発生率を求め、本事業の計画戸数を乗じることにより算出した。

その結果、本事業の実施に伴い発生する児童数は 95 人、生徒数は 45 人と算定した。

表 5.8.1-9 本事業の実施に伴い発生する児童・生徒数

区 分		児童数	生徒数
中原区の年齢別人口 ①	児童数 (人)	6 歳	2,291
		7 歳	2,280
		8 歳	2,301
		9 歳	2,197
		10 歳	2,208
		11 歳	2,119
	生徒数 (人)	12 歳	2,132
		13 歳	2,093
		14 歳	2,046
	合 計		13,396
合 計		13,396	6,271
中原区の総世帯数（世帯）		②	139,298
中原区の単身者を除く世帯数比 ^{注)}		③	0.50
中原区の単身者を除く世帯数（世帯）		④=②×③	69,649
児童別・生徒別人口発生率（人/世帯）		⑤=①/④	0.19
0.09			
本事業の計画戸数		⑥	500
本事業の実施に伴い発生する児童・生徒数		⑦=⑥×⑤	95
			45

注) 中原区の単身者を除く世帯数比は、「令和 2 年国勢調査結果（確定値）概要」（川崎市ホームページ）における「総世帯数」及び「単独世帯数」を基に以下の計算により算出した。

単身者を除く世帯数比＝（総世帯数-単独世帯数）/総世帯数＝（134,619-67,360）/134,619≒0.5

資料：「令和 5 年町丁別年齢別人口 6 月末日現在」（令和 5 年 8 月閲覧、川崎市ホームページ）

「令和 5 年町丁別世帯数・人口 6 月末日現在」（令和 5 年 8 月閲覧、川崎市ホームページ）

「令和 2 年国勢調査結果（確定値）概要」（令和 5 年 8 月閲覧、川崎市ホームページ）

（オ）予測結果

予測時期（令和 11 年度）における西丸子小学校及び中原中学校の将来児童・生徒数（特別支援学級は含まない）の予測結果は、表 5.8.1-10 に示すとおりである。

なお、本事業の実施に伴い発生する児童・生徒数は、各学年に割り振った。

a. 西丸子小学校

西丸子小学校の将来児童数は 695 人（このうち本事業に伴い発生する児童数は 95 人）、将来基礎学級数（20 クラス）からの増加分は 2 クラスで、将来学級数は 22 クラスと予測する。現有の普通教室数は 27 教室（表 5.8.1-1 参照）であるため、教室の不足は発生しない。

b. 中原中学校

中原中学校の将来生徒数は 549 人（このうち本事業に伴い発生する児童数は 45 人）、将来基礎学級数（14 クラス）からの増加分は 2 クラスで、将来学級数は 16 クラスと予測する。現有の普通教室数は 15 教室（表 5.8.1-1 参照）に対して、1 教室が不足すると予測する。

表 5.8.1-10 西丸子小学校及び中原中学校の将来児童・生徒数（令和 11 年度）

学校名	学年	児童・生徒数（人）			学級数（クラス）		将来の 平均クラス 人員数 （人）
		将来基礎 児童・生徒数	本事業の実施に 伴い発生する 児童・生徒数	将来児童・ 生徒数	将来基礎 学級数	将来 学級数	
		①	②	③＝①＋②	④	⑤＝③／⑥	
西丸子 小学校	1 年	117	16	133	4	4	35
	2 年	89	16	105	3	3	35
	3 年	102	16	118	3	4	35
	4 年	110	16	126	4	4	35
	5 年	81	16	97	3	3	35
	6 年	101	15	116	3	4	35
	合計	600	95	695	20	22	－
中原 中学校	1 年	151	15	166	4	5	40
	2 年	167	15	182	5	5	40
	3 年	186	15	201	5	6	40
	合計	504	45	549	14	16	－

凡例 ：本事業の実施によって学級数が増加する学年

注 1) 表中の数値には特別支援学級の児童・生徒数、学級数を含まない。

注 2) 将来基礎児童・生徒数(①)及び将来基礎学級数(④)は、表 5.8.1-8 で設定した値を示す。

注 3) 本事業の実施に伴い発生する児童・生徒数(②)は、表 5.8.1-9 の各年齢における人口の比率によって割り振った。

注 4) 将来学級数(⑤)は、小数点第 1 位を切り上げて算出している。

注 5) 将来の平均クラス人員数(⑥)は、令和 3 年 4 月 1 日に改正された「公立義務教育諸学校の学級編制及び教職員定数の標準に関する法律」に基づくクラス人員数を示す。

(カ) 環境保全のための措置

本事業では、事業が義務教育施設に及ぼす影響の回避・低減を図るために、以下の措置を講ずる計画である。

- ・事業計画の内容（計画戸数、供用時期等）を事前に川崎市教育委員会に報告する。
- ・入居世帯における児童・生徒の有無、学年等の属性など、児童・生徒数の増加に関連する状況について、入居開始前までに川崎市教育委員会に報告する。

(キ) 評価

本事業の実施に伴って発生する児童数・生徒数は、15～16 人/学年と予測した。

西丸子小学校の将来児童数は 695 人（このうち本事業に伴い発生する児童数は 95 人）、将来基礎学級数（20 クラス）からの増加分は 2 クラスで、将来学級数は 22 クラスと予測した。現有の普通教室数は 27 教室であるため、教室の不足は発生しない。

また、中原中学校の将来生徒数は 549 人（このうち本事業に伴い発生する児童数は 45 人）、将来基礎学級数（14 クラス）からの増加分は 2 クラスで、将来学級数は 16 クラスと予測した。現有の普通教室数は 15 教室であるため、1 教室が不足すると予測する。

本事業の実施にあたっては、事業計画の内容（計画戸数、供用時期等）を事前に川崎市教育委員会に報告するなどの環境保全のための措置を講じることから、計画地周辺の生活環境の保全に著しい支障は及ぼさないものと評価する。

イ. 集会施設

(ア) 予測地域

計画地が属する町内会の範囲とした。

(イ) 予測時期

計画建物の供用開始時期とした。

(ウ) 予測方法

本事業において整備を計画している施設の内容に基づき、既存の集会施設への影響を予測する方法とした。

(エ) 予測条件

本事業では、計画建物 5 階の住宅共用部に居住者が利用できる共有スペース（約 50m² 配置未定）を設置する計画である。

(オ) 予測結果

本事業の実施に伴い、居住者による利用需要が発生し、計画地周辺の集会施設の利用者が増加する可能性があるが、居住者が利用できる共有スペースを設置する計画であることから、本事業の実施に伴う人口の増加が、計画地周辺の集会施設の利用に著しい影響を及ぼすことはないと予測する。

(カ) 環境保全のための措置

本事業では、事業が集会施設に及ぼす影響の回避・低減を図るために、以下の措置を講ずる計画である。

- ・計画建物 5 階に設ける居住者の供用スペースについて、入居者に対し積極的な利用を促す。
- ・計画建物低層部に導入する商業施設の一部には、地域住民の交流に寄与する店舗を導入する。居住者及び地域住民による地域イベントや活動情報が利用・発信できる場とするほか、通常時においても掲示板等での地元情報発信の場とする。

(キ) 評価

本事業の実施に伴い、居住者による利用需要が発生し、計画地周辺の集会施設の利用者が増加する可能性があるが、居住者が利用できる共有スペースを設置する計画であることから、本事業の実施に伴う人口の増加が、計画地周辺の集会施設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、計画建物 5 階に設ける居住者の供用スペースについて、入居者に対し積極的な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、対象事業が集会施設に及ぼす影響は、計画地周辺の生活環境の保全に支障は及ぼさないものと評価する。

ウ. 公園等

(ア) 予測地域

計画地周辺とした。

(イ) 予測時期

計画建物の供用開始時期とした。

(ウ) 予測方法

本事業において整備を計画している広場等の施設の内容に基づき、既存の公園等への影響を予測する方法とした。

(エ) 予測条件

本事業では居住者及び地域住民が利用できる広場を整備し、地域の憩いの場を創出する計画である。

(オ) 予測結果

本事業の実施に伴い、居住者による公園等の利用需要が発生し、計画地周辺の公園等において利用者が増加すると考えられるが、居住者及び地域住民が利用できる広場を整備し、地域の憩いの場を創出する計画であることから、本事業の実施に伴う人口の増加が、計画地周辺の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。

(カ) 環境保全のための措置

本事業では、事業が公園等に及ぼす影響の回避・低減を図るために、以下の措置を講ずる計画である。

- ・計画地内に整備する広場はイベントスペースとして活用できるようにし、居住者及び地域住民の利用を促進する。

(キ) 評価

本事業の実施に伴い、居住者による公園等の利用需要が発生し、計画地周辺の公園等において利用者が増加すると考えられるが、居住者及び地域住民が利用できる広場を整備し、地域の憩いの場を創出する計画であることから、本事業の実施に伴う人口の増加が、計画地周辺の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、環境保全措置として計画地内に居住者及び地域住民が利用できる広場を整備し、利用を促進する。

以上のことから、対象事業が公園等に及ぼす影響は、計画地周辺の生活環境の保全に支障は及ぼさないものと評価する。

9. 地域交通

9. 1 交通安全、交通混雑

9. 地域交通

9.1 交通安全、交通混雑

計画地周辺の自動車交通量の状況等を調査し、工事中の工事用車両の走行及び供用時の施設関連車両、並びに歩行者の発生集中が、計画地周辺道路の交通流及び交通安全に及ぼす影響について、予測及び評価した。

(1) 現況調査

ア. 調査項目

計画地周辺の自動車交通量の状況等を把握し、工事中の工事用車両、施設関連車両及び歩行者の発生集中が、計画地及びその周辺の交通流、並びに交通安全に及ぼす影響について予測及び評価するための基礎資料を得ることを目的として、以下に示す項目について調査した。

- (ア) 日常生活圏等の状況
- (イ) 道路の状況
- (ウ) 交通安全の状況
- (エ) 土地利用の状況
- (オ) 道路等に係る計画等
- (カ) 関係法令等による基準等

イ. 調査地域及び調査地点

- (ア) 日常生活圏等の状況
計画地及びその周辺とした。

- (イ) 道路の状況

a. 自動車交通量

【既存資料調査】

計画地及びその周辺とした。

【現地調査】

調査地点は、工事中の工事用車両及び供用時の施設関連車両の主要な走行ルートを考慮した図 5.9.1-1 に示す 9 地点とした。自動車交通量調査地点の状況は、図 5.9.1-2 に示すとおりである。

b. 歩行者交通量

調査地点は、図 5.9.1-3 に示す計画地周辺の 6 地点とした。歩行者交通量調査地点の状況は、図 5.9.1-4 に示すとおりである。

c. 滞留長、渋滞長、車頭時間、道路構造、信号現示及び交通規制の状況

自動車交通の現地調査地点と同様の 9 地点とした（図 5.9.1-1 参照）。

(ウ) 交通安全の状況

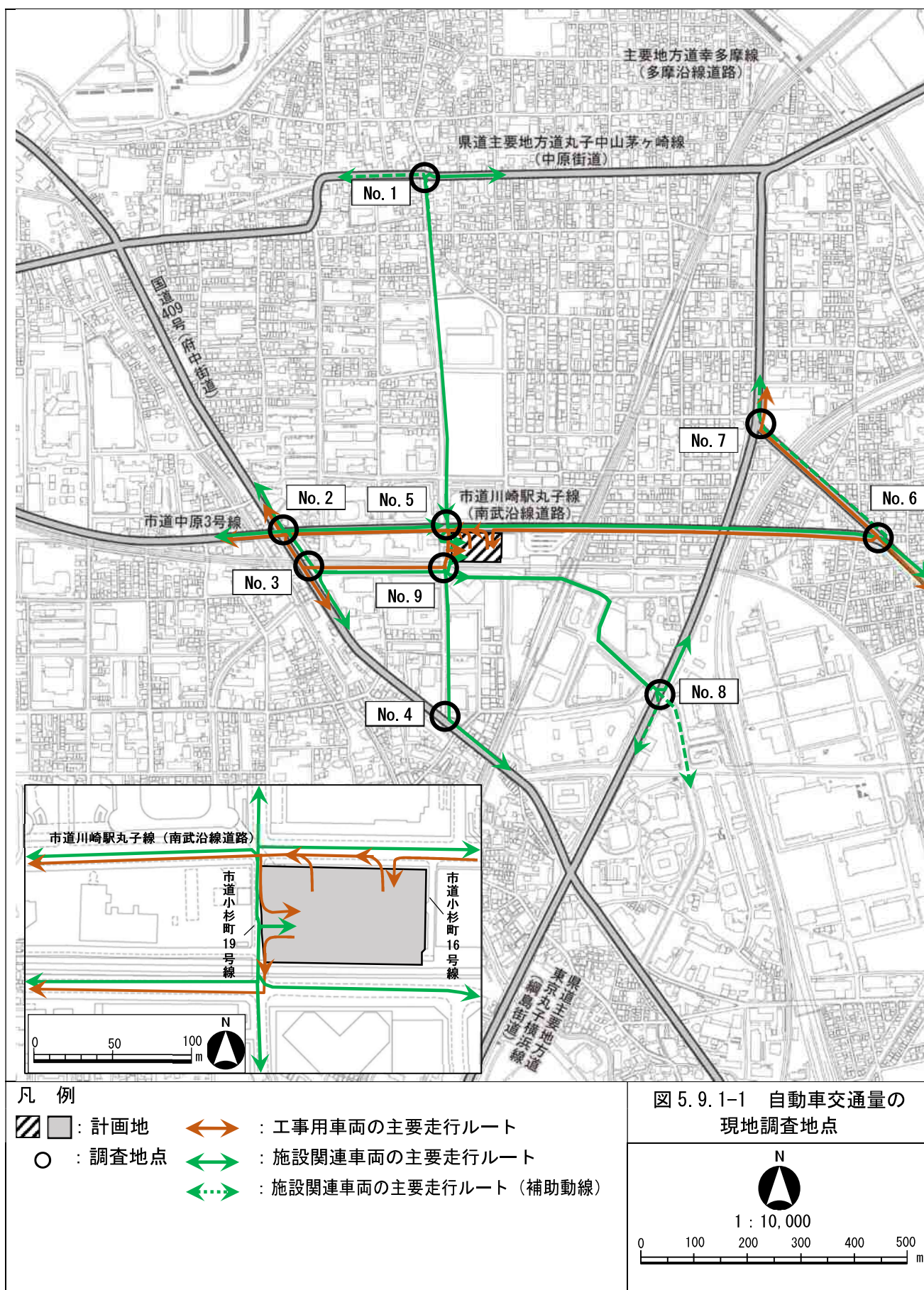
工事用車両及び施設関連車両の主要な走行ルートのうち、幹線道路へ合流するまでの区間とした。

(エ) 土地利用の状況

計画地及びその周辺とした。

(オ) 道路等に係る計画等

計画地及びその周辺とした。



※¹ 下図は「川崎市地形図 2500」（川崎市、平成 31（2019）年測量）をベースに、令和 4（2022）年 11 月時点における周辺の土地利用状況を反映したものです。

※² 補助動線：施設関連車両が補助的に利用する可能性のある動線。主要ルートとしての利用は想定していない。

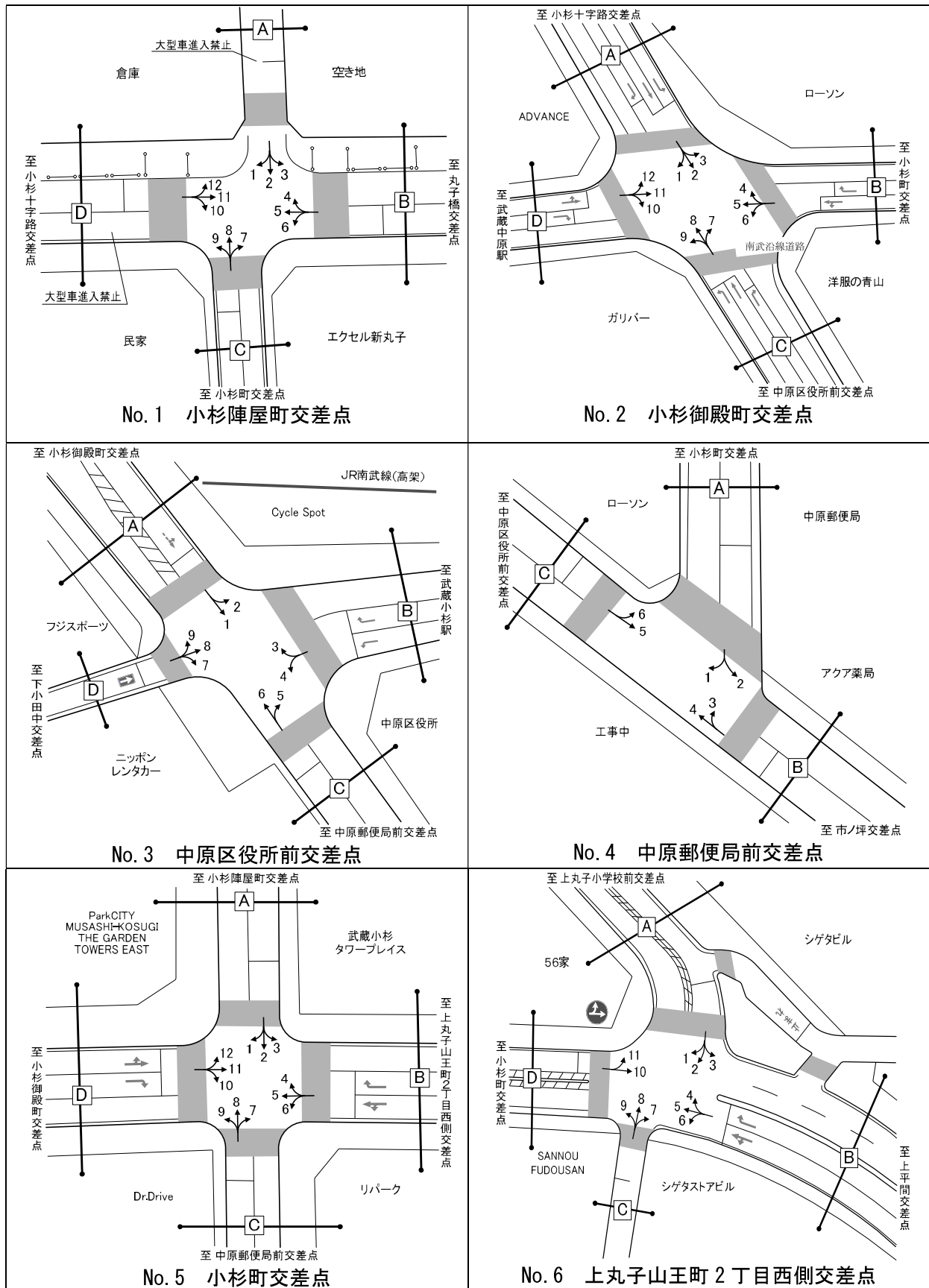


図 5. 9. 1-2 (1) 自動車交通量調査地点状況図 (No. 1~6)

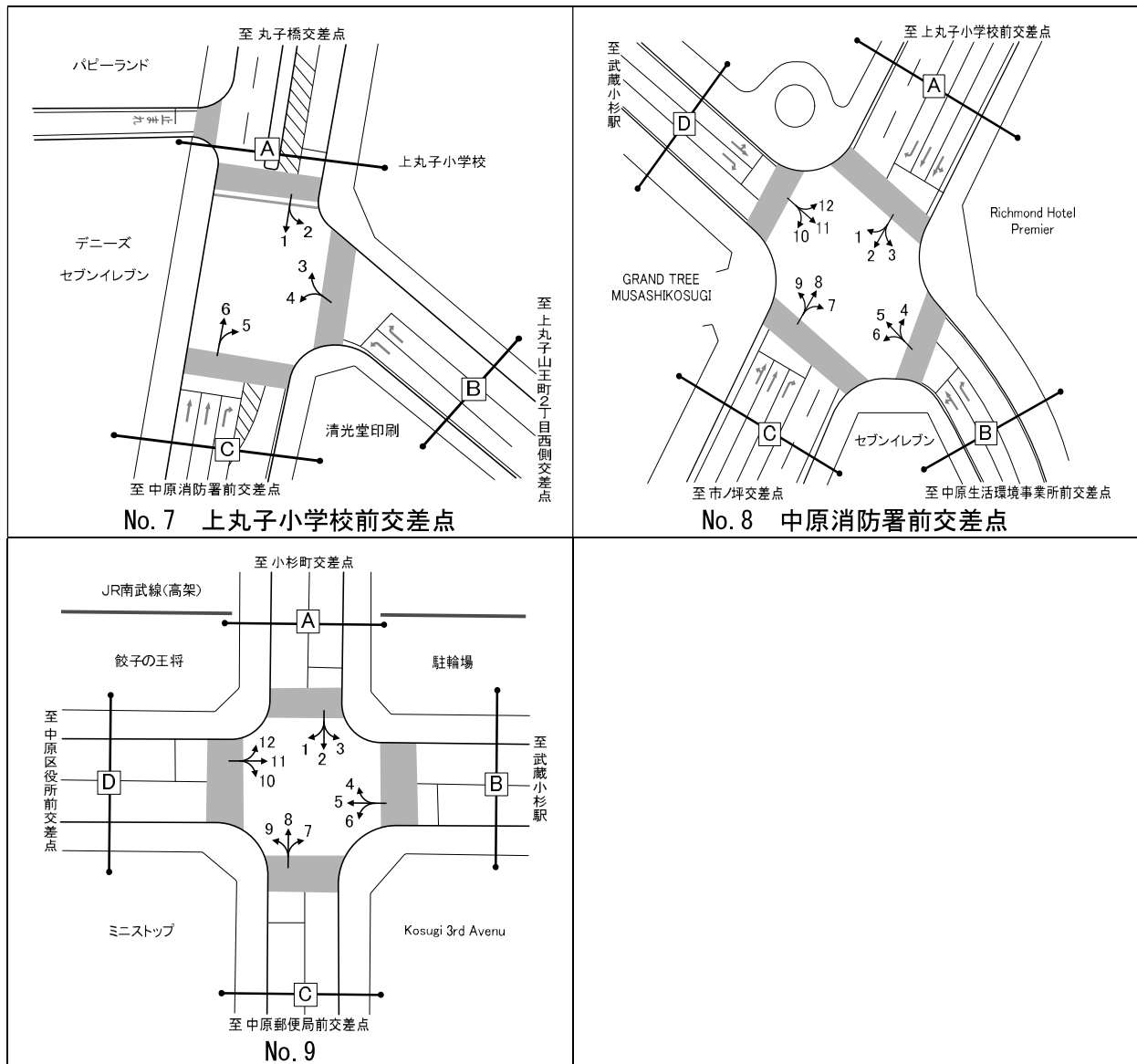
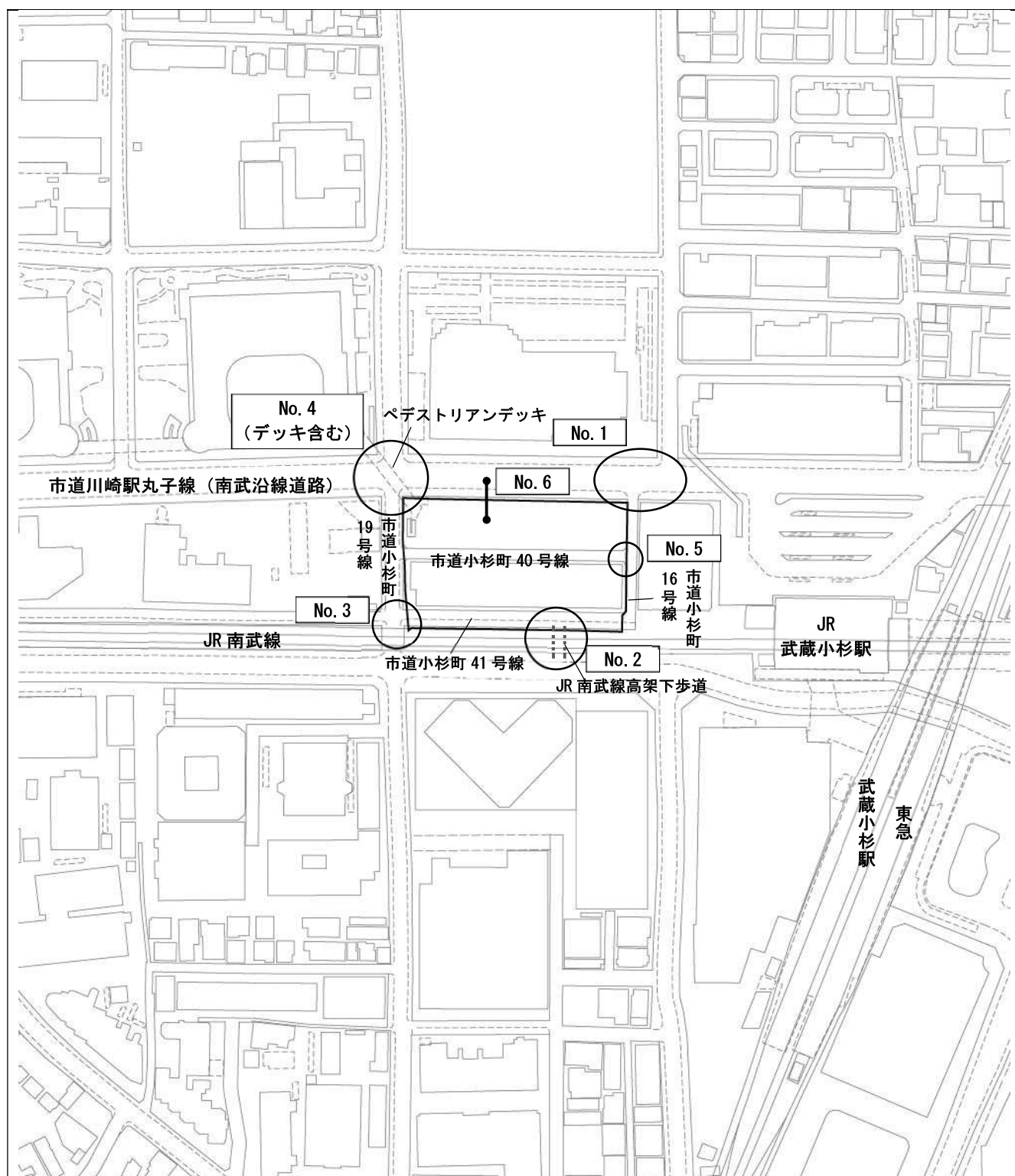


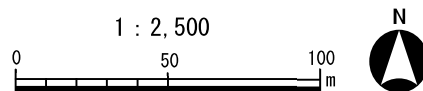
図 5.9.1-2 (2) 自動車交通量調査地点状況図 (No. 7~9)



凡 例

- : 計画地
- : 調査交差点
- : 調査断面

図 5.9.1-3 歩行者交通量調査地点位置図



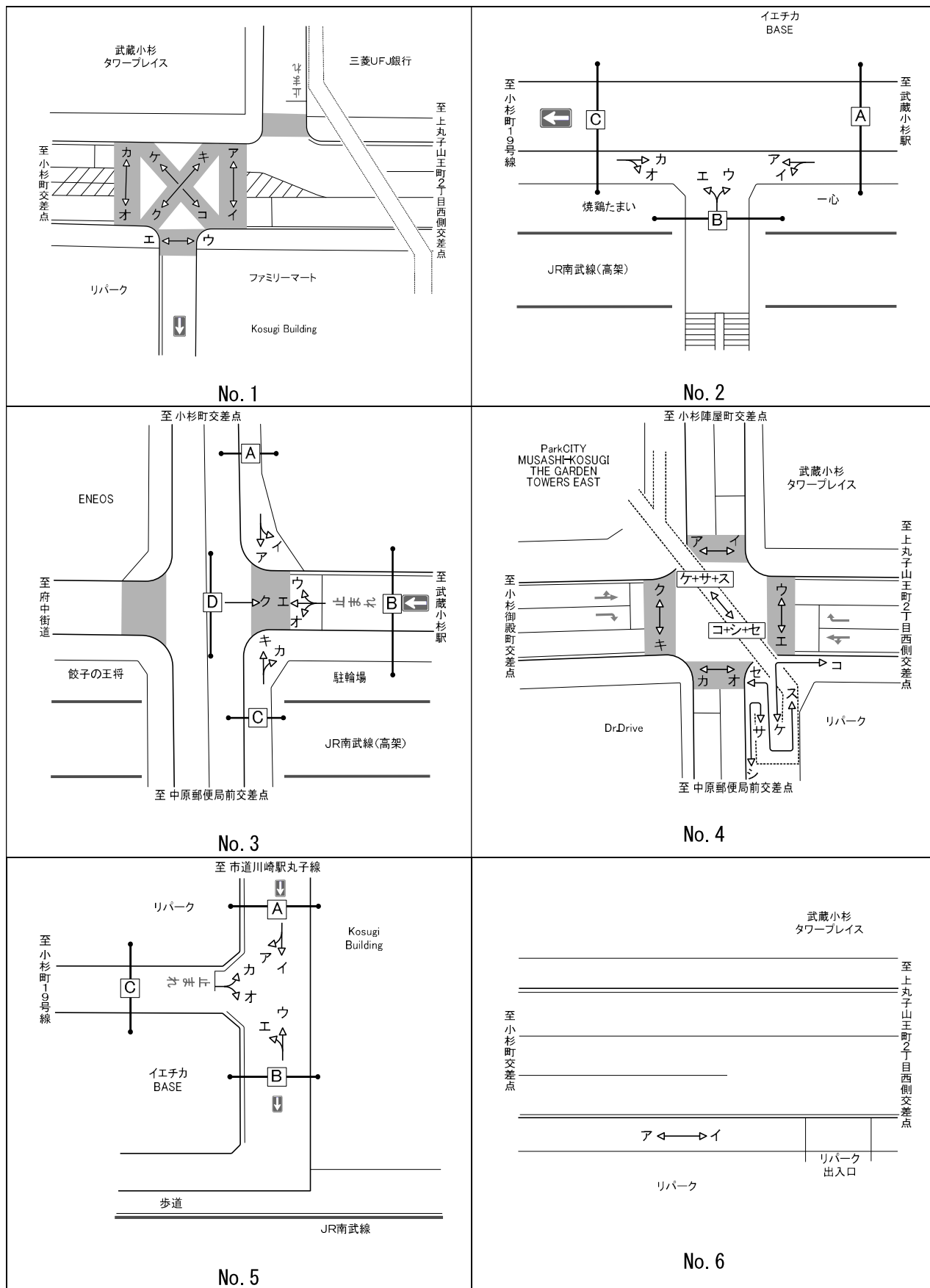


図 5.9.1-4 歩行者交通量調査地点状況図

ウ. 調査期間、時間帯

(ア) 道路の状況

【現地調査】

a. 自動車交通量、歩行者交通量、信号現示

調査日、時間帯は以下のとおりとした。信号現示は、調査した 24 時間のうち、代表的な時間を抽出した。なお、歩行者交通量については、社会情勢の変化に伴う交通量への影響が想定されたことから、計 2 回の調査を実施した。

自動車交通量、歩行者交通量（24 時間調査）

平日：令和 4 年 3 月 15 日（火）7 時～令和 4 年 3 月 16 日（水）7 時

休日：令和 4 年 3 月 13 日（日）7 時～令和 4 年 3 月 14 日（月）7 時

歩行者交通量（12 時間調査）

平日：令和 6 年 2 月 7 日（水）7 時～19 時

休日：令和 6 年 2 月 4 日（日）7 時～19 時

b. 滞留長、渋滞長、車頭時間、道路構造及び交通規制の状況

(a) 滞留長及び渋滞長

調査日、時間帯は以下のとおりとした。

平日：令和 5 年 2 月 14 日（火）7 時～19 時

休日：令和 5 年 2 月 12 日（日）7 時～19 時

(b) 車頭時間

車頭時間の調査期間は、以下に示す日時のうち連続 4 時間とした。滞留長調査の結果に基づき各地点で滞留が発生しやすい時間帯を含む連続する時間を設定した。

平日：令和 5 年 10 月 30 日（月）7 時～19 時

(イ) 交通安全の状況

調査日は以下のとおりとした。

平成 4 年 3 月 28 日（土）

エ. 調査方法

(ア) 日常生活圏等の状況

以下に示す既存資料を収集、整理することにより、計画地周辺における日常生活圏等の状況を把握した。

- ・中原区ガイドマップ
- ・ガイドマップかわさき
- ・「小杉駅周辺地区の開発動向」
- ・川崎市教育委員会へのヒアリング

(イ) 道路の状況

【既存資料調査】

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

- ・令和3年度全国道路・街路交通情勢調査一般交通量調査

【現地調査】

自動車交通量は、ハンドカウンターを用いて、交差点を通過する車両台数を方向別、時間別、車種別（小型車（乗用車、小型貨物車）、大型車（バス、大型貨物車）、二輪車）に計測した。車種についてはナンバープレートの車頭番号により、表 5.9.1-1 に示す通りに分類した。

車頭時間は、青現示開始時の待ち行列のうち先頭から3台目以降の車両を対象として車両の断面通過に要する時間をハンドカウンター及びストップウォッチを用いて計測した。

歩行者交通量は、ハンドカウンターを用いて、断面を通過する歩行者数を方向別、時間別、種類別（歩行者、自転車）に計測した。

渋滞長及び滞留長は、現地での実測により把握した。

信号現示は、ストップウォッチを用いて計測した。

道路構造及び交通規制の状況は、現地踏査によって把握した。

表 5.9.1-1 車種分類表

区分	車種分類	プレート No.
大型車類	大型貨物車（特殊車を含む）	0・1・9
	バス	2
小型車類	小型貨物車（貨客車・軽貨物を含む）	4・6
	乗用車（軽自動車を含む）	3・5・7
二輪車類	自動二輪車・原動機付き自転車	—

注：8 ナンバー車は形状によって判断した。

(ウ) 交通安全の状況

交通安全施設の設置状況は、現地踏査により把握した。

また、交通事故の発生状況は、中原警察署へのヒアリングにより把握した。

(エ) 土地利用の状況

以下に示す既存資料を収集・整理することにより、計画地周辺の土地利用状況を把握した。

- ・「土地利用現況図（中原区）」

(オ) 道路等に係る計画等

以下に示す既存資料を収集・整理することにより、計画地周辺の土地利用状況を把握した。

- ・「小杉町周辺地区の開発動向」
- ・川崎市まちづくり局へのヒアリング
- ・「第2次川崎市道路整備プログラム」

(カ) 関係法令等による基準等

以下に示す関係法令等の内容を整理することにより、関係法令等による基準等を把握した。

- ・「地域環境管理計画」に定められている地域別環境保全水準

オ. 調査結果

(ア) 日常生活圏等の状況

a. 通学区域の状況

調査地域の通学区域は、図 5.9.1-5 に示すとおりである。

工事用車両及び施設関連車両の走行ルート上には、西丸子小学校、中原小学校、小杉小学校、上丸子小学校、中原中学校、今井中学校、宮内中学校の通学区域がある。

また、工事用車両及び施設関連車両の走行ルートは、小杉小学校、西丸子小学校、中原小学校及び上丸子小学校の通学路と一部重複または、横断する箇所がある。

b. 公共施設の分布状況

公共施設の分布状況は、「第3章 計画地及びその周辺地域の概況並びに環境の特性

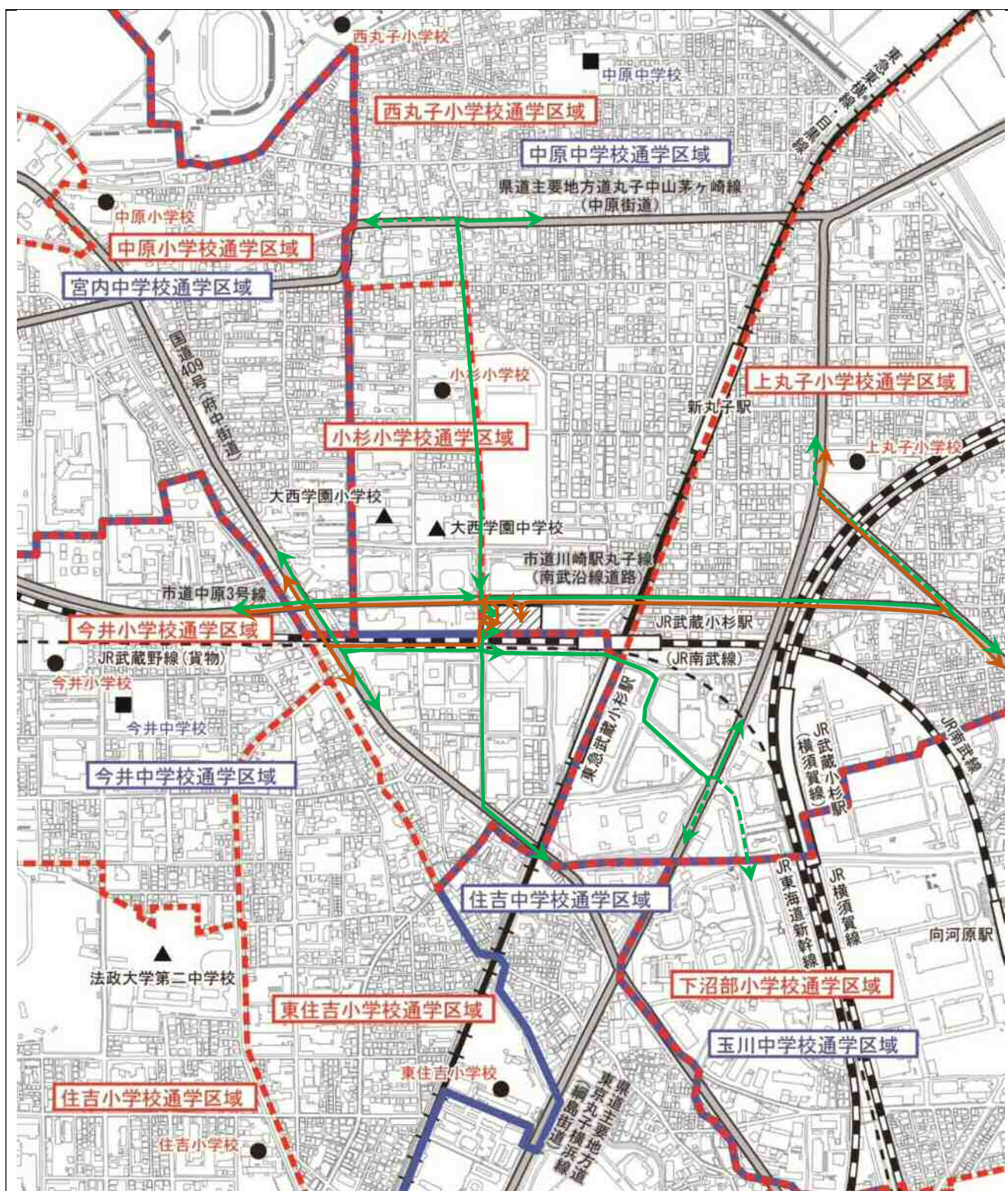
1. 計画地及び周辺地域の概況 (8) 公共施設等の状況 ア. 公共施設等」(p. 87～89 参照) に示したとおりである。

主要な行政機関としては、計画地南西側約 150m に中原区役所、南側約 200m に中原警察署及び中原郵便局、南東側約 400m に中原消防署がある。

c. 鉄道及びバス路線の状況

計画地周辺の鉄道及びバス路線の状況については、「第3章 計画地及びその周辺地域の概況並びに環境の特性 1 計画地及び周辺地域の概況 (7) 交通の状況」(p. 83～86 参照) に示したとおりである。

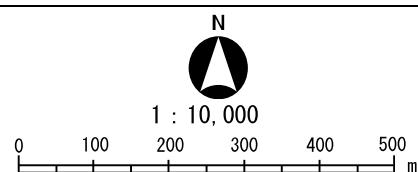
計画地は、JR 南武線武蔵小杉駅や東急武蔵小杉駅から計画地北西側約 900m に位置する等々力緑地等へ通じるアクセスルートの一部に接している。



凡 例

- | | |
|----------|------------------------|
| : 計画地 | : 公立中学校 |
| : 主要道路 | : 私立小・中学校 |
| : 鉄道（JR） | : 小学校の通学区域 |
| : 鉄道（私鉄） | : 中学校の通学区域 |
| : 鉄道（貨物） | : 工事用車両の主要走行ルート |
| : 駅 | : 施設関連車両の主要走行ルート |
| : 公立小学校 | : 施設関連車両の主要走行ルート（補助動線） |

図 5.9.1-5 計画地周辺の小学校及び中学校位置図



資料「ガイドマップかわさき（市立小中学校通学区域図）」（令和6年1月閲覧、川崎市ホームページ）

(イ) 道路の状況

【既存資料調査】

自動車交通量の調査結果は、「第 3 章 計画地及びその周辺地域の概況並びに環境の特性 1 計画地及び周辺地域の概況 (7) 交通の状況 ア 道路」(p. 83～85 参照) に示したとおりである。

【現地調査】

a. 自動車交通量

自動車交通量調査結果は、表 5.9.1-2 に示すとおりである。

各交差点の 24 時間交通量は、平日の流入計は 6,190～28,289 台/日、休日の流入計は 6,068～28,001 台/日であり、平日は No. 2 (小杉御殿町交差点) が最も多く、休日は No. 8 (中原消防署前) が最も多かった。また、24 時間交通量の大型車混入率は、平日 7.6～14.4%、休日 4.1～9.3%であった。自動車交通量のピーク時間は、平日が 7～9 時台、11 時台及び 17 時台、休日が 12～14 時台及び 16 時台であり、ピーク時間の交通量は、平日で 422～1,875 台/時、休日で 484～2,045 台/時であった。また、ピーク時間帯における大型車混入率は、平日 7.4～15.6%、休日 2.3～6.6%であった。

なお、調査結果の詳細は、資料編 (p. 資-9-2～9-149 参照) に示すとおりである。

また、本調査の実施時期は、社会情勢として感染症が蔓延していた時期にあたり、調査結果への影響の可能性について検証し、その結果を資料編 (p. 資-9-238 参照) に整理した。調査結果は、感染症蔓延前と同程度であり自動車交通量への影響はないものと判断した。

表 5.9.1-2 自動車交通量調査結果

区分	地点		24時間交通量 (台/日)				ピーク時交通量 (台/時)				
			小型車 (台)	大型車 (台)	合計 (台)	大型車 混入率 (%)	ピーク 時間	小型車 (台)	大型車 (台)	合計 (台)	大型車 混入率 (%)
平日	No. 1	流入計	11,297	923	12,220	7.6	9:00～10:00	695	83	778	10.7
	No. 2	流入計	24,498	3,791	28,289	13.4	17:00～18:00	1,736	139	1,875	7.4
	No. 3	流入計	13,191	1,435	14,626	9.8	11:00～12:00	886	111	997	11.1
	No. 4	流入計	12,323	1,604	13,927	11.5	11:00～12:00	862	133	995	13.4
	No. 5	流入計	16,716	2,819	19,535	14.4	7:00～ 8:00	1,119	199	1,318	15.1
	No. 6	流入計	13,148	2,006	15,154	13.2	8:00～ 9:00	1,002	185	1,187	15.6
	No. 7	流入計	20,836	2,615	23,451	11.2	7:00～ 8:00	1,345	183	1,528	12.0
	No. 8	流入計	23,620	3,676	27,296	13.5	7:00～ 8:00	1,424	256	1,680	15.2
	No. 9	流入計	5,678	512	6,190	8.3	9:00～10:00	374	48	422	11.4
休日	No. 1	流入計	10,644	456	11,100	4.1	16:00～17:00	737	17	754	2.3
	No. 2	流入計	23,344	1,905	25,249	7.5	13:00～14:00	1,689	100	1,789	5.6
	No. 3	流入計	13,615	721	14,336	5.0	12:00～13:00	1,059	37	1,096	3.4
	No. 4	流入計	12,510	736	13,246	5.6	16:00～17:00	939	23	962	2.4
	No. 5	流入計	14,554	1,498	16,052	9.3	16:00～17:00	1,060	75	1,135	6.6
	No. 6	流入計	10,989	884	11,873	7.4	12:00～13:00	836	50	886	5.6
	No. 7	流入計	21,032	1,334	22,366	6.0	16:00～17:00	1,466	47	1,513	3.1
	No. 8	流入計	25,953	2,048	28,001	7.3	16:00～17:00	1,953	92	2,045	4.5
	No. 9	流入計	5,798	270	6,068	4.4	14:00～15:00	465	19	484	3.9

注) 24 時間 : 7 時～翌日 7 時

b. 歩行者交通量

歩行者交通量調査結果は、表 5.9.1-3 及び表 5.9.1-4 に示すとおりである。

令和 4 年 3 月調査（24 時間調査）における各地点の交通量は、平日は 161～12,413 人・台／日、休日は 0～12,301 人・台／日であった。歩行者のピーク時間帯は、平日は断面によってばらつきがみられ、休日は昼～夕方時間帯に多くみられた。ピーク時間の断面交通量は平日が 16～1,140 人・台／時、休日は 0～1,225 人・台／時であった。

また、令和 6 年 2 月調査（12 時間調査）における各地点の交通量は、平日は 51～11,697 人・台／12 時間、休日は 19～7,484 人・台／12 時間であった。歩行者のピーク時間帯は、平日は断面によってばらつきがみられ、休日は昼～夕方時間帯に多くみられた。ピーク時間の断面交通量は平日が 11～2,839 人・台／時、休日は 4～941 人・台／時であった。

なお、調査結果の詳細は、資料編（p. 資-9-150～9-201 参照）に示すとおりである。

表 5.9.1-3 (1) 歩行者交通量調査結果（平日）[24 時間調査]

地点	断面	24時間交通量※1			ピーク時間帯交通量			
		歩行者 [人]	自転車 [台]	合計 [人・台]	ピーク 時間帯	歩行者 [人]	自転車 [台]	合計 [人・台]
No. 1	アイ	10,684	1,729	12,413	17:00-18:00	910	137	1,047
	ウエ	3,543	438	3,981	8:00- 9:00	461	30	491
	オカ	2,061	390	2,451	8:00- 9:00	234	20	254
	キク	56	105	161	13:00-14:00	4	12	16
	ケコ	1,589	38	1,627	8:00- 9:00	233	3	236
No. 2	A断面	7,503	3,125	10,628	12:00-13:00	746	283	1,029
	B断面	9,557	2,467	12,024	18:00-19:00	938	202	1,140
	C断面	4,744	1,028	5,772	8:00- 9:00	497	52	549
No. 3	A断面	7,104	1,966	9,070	8:00- 9:00	669	137	806
	B断面	4,766	1,025	5,791	8:00- 9:00	496	51	547
	C断面	4,862	2,456	7,318	17:00-18:00	367	223	590
	D断面	966	285	1,251	8:00- 9:00	121	16	137
No. 4	アイ	4,817	1,941	6,758	17:00-18:00	358	175	533
	ウエ	3,550	1,751	5,301	8:00- 9:00	303	137	440
	オカ	3,056	813	3,869	8:00- 9:00	362	57	419
	キク	3,963	1,580	5,543	18:00-19:00	393	119	512
	ケコ	532	0	532	16:00-17:00	61	0	61
	サシ	2,234	0	2,234	8:00- 9:00	309	0	309
	スセ	309	0	309	15:00-16:00	123	0	123
	ペデストリアンデッキ※2	3,075	0	3,075	8:00- 9:00	442	0	442
No. 5	A断面	3,482	1,912	5,394	17:00-18:00	336	163	499
	B断面	3,529	1,873	5,402	17:00-18:00	348	163	511
	C断面	137	55	192	9:00-10:00	14	11	25
No. 6	アイ	3,058	678	3,736	8:00- 9:00	360	36	396

※1 24時間：7時～翌日7時

※2 ペデストリアンデッキは【ケコ】、【サシ】、【スセ】の交通量の合計

表 5.9.1-3 (2) 歩行者交通量調査結果（休日）[24 時間調査]

地点	断面	24時間交通量※1			ピーク時間帯交通量			
		歩行者 [人]	自転車 [台]	合計 [人・台]	ピーク 時間帯	歩行者 [人]	自転車 [台]	合計 [人・台]
No. 1	アイ	7,935	1,724	9,659	15:00-16:00	734	190	924
	ウエ	3,075	462	3,537	15:00-16:00	291	45	336
	オカ	1,215	360	1,575	12:00-13:00	120	42	162
	キク	123	180	303	11:00-12:00	11	26	37
	ケコ	802	56	858	10:00-11:00	78	5	83
No. 2	A断面	7,652	3,158	10,810	15:00-16:00	749	342	1,091
	B断面	9,668	2,633	12,301	14:00-15:00	966	259	1,225
	C断面	3,854	891	4,745	16:00-17:00	332	110	442
No. 3	A断面	7,579	2,043	9,622	14:00-15:00	772	199	971
	B断面	3,863	890	4,753	16:00-17:00	326	112	438
	C断面	5,385	2,507	7,892	14:00-15:00	587	220	807
	D断面	527	168	695	13:00-14:00	49	15	64
No. 4	アイ	4,961	1,634	6,595	12:00-13:00	582	184	766
	ウエ	3,881	1,681	5,562	13:00-14:00	412	159	571
	オカ	2,324	765	3,089	14:00-15:00	241	70	311
	キク	4,146	1,397	5,543	15:00-16:00	406	153	559
	ケコ	843	0	843	11:00-12:00	151	0	151
	サシ	2,349	0	2,349	14:00-15:00	322	0	322
	スセ	0	0	0	—	0	0	0
	ペデストリアンデッキ※2	3,192	0	3,192	14:00-15:00	369	0	369
No. 5	A断面	3,230	2,047	5,277	15:00-16:00	310	239	549
	B断面	3,256	2,017	5,273	15:00-16:00	305	238	543
	C断面	94	42	136	11:00-12:00	10	8	18
No. 6	アイ	2,788	693	3,481	15:00-16:00	271	80	351

※1 24時間：7時～翌日7時

※2 ペデストリアンデッキは【ケコ】、【サシ】、【スセ】の交通量の合計

表 5.9.1-4 (1) 歩行者交通量調査結果（平日）[12 時間調査]

地点	断面	12時間交通量※1			ピーク時間帯交通量			
		歩行者 [人]	自転車 [台]	合計 [人・台]	ピーク 時間帯	歩行者 [人]	自転車 [台]	合計 [人・台]
No. 1	アイ	10,909	788	11,697	17:00～18:00	1,581	88	1,669
	ウエ	3,251	301	3,552	18:00～19:00	650	50	700
	オカ	2,613	226	2,839	8:00～9:00	427	11	438
	キク	6,993	625	7,618	18:00～19:00	2,613	226	2,839
	ケコ	2,645	112	2,757	8:00～9:00	711	12	723
No. 2	A断面	5,846	1,600	7,446	12:00～13:00	743	202	945
	B断面	8,006	1,306	9,312	18:00～19:00	941	152	1,093
	C断面	3,650	450	4,100	8:00～9:00	716	32	748
No. 3	A断面	5,676	1,138	6,814	8:00～9:00	864	153	1,017
	B断面	2,715	309	3,024	8:00～9:00	567	25	592
	C断面	4,058	1,280	5,338	8:00～9:00	445	160	605
	D断面	513	103	616	8:00～9:00	130	10	140
No. 4	アイ	3,680	1,169	4,849	18:00～19:00	478	141	619
	ウエ	3,603	1,420	5,023	8:00～9:00	374	162	536
	オカ	2,817	553	3,370	8:00～9:00	432	51	483
	キク	3,126	1,000	4,126	18:00～19:00	426	120	546
	ケコ	156	0	156	7:00～8:00	44	0	44
	サシ	2,095	0	2,095	8:00～9:00	487	0	487
	スセ	51	0	51	7:00～8:00	11	0	11
No. 5	ペDESTリアンデッキ※2	2,302	0	2,302	8:00～9:00	522	0	522
	A断面	3,411	1,276	4,687	12:00～13:00	452	139	591
	B断面	3,429	1,254	4,683	12:00～13:00	451	135	586
	C断面	74	36	110	7:00～8:00	10	3	13
					8:00～9:00	10	3	13
No. 6	アイ	2,097	371	2,468	18:00～19:00	335	62	397

※1 12時間：7時～19時

※2 ペDESTリアンデッキは【ケコ】、【サシ】、【スセ】の交通量の合計

表 5.9.1-4 (2) 歩行者交通量調査結果（休日）[12 時間調査]

地点	断面	12時間交通量※1			ピーク時間帯交通量			
		歩行者 [人]	自転車 [台]	合計 [人・台]	ピーク 時間帯	歩行者 [人]	自転車 [台]	合計 [人・台]
No. 1	アイ	5,629	497	6,126	15:00～16:00	747	53	800
	ウエ	1,834	175	2,009	15:00～16:00	233	20	253
	オカ	752	127	879	8:00～9:00	111	2	113
	キク	66	79	145	7:00～8:00	18	11	29
	ケコ	492	23	515	11:00～12:00	64	4	68
No. 2	A断面	5,030	1,139	6,169	14:00～15:00	612	189	801
	B断面	6,512	972	7,484	15:00～16:00	842	99	941
	C断面	2,458	281	2,739	17:00～18:00	346	36	382
No. 3	A断面	4,912	863	5,775	13:00～14:00	547	109	656
	B断面	2,011	187	2,198	13:00～14:00	264	15	279
	C断面	3,751	919	4,670	15:00～16:00	416	114	530
	D断面	404	71	475	17:00～18:00	59	8	67
No. 4	アイ	2,841	589	3,430	11:00～12:00	327	76	403
	ウエ	2,906	710	3,616	13:00～14:00	375	76	451
	オカ	1,893	284	2,177	17:00～18:00	225	35	260
	キク	3,089	601	3,690	16:00～17:00	430	81	511
	ケコ	182	0	182	15:00～16:00	57	0	57
	サシ	1,368	0	1,368	15:00～16:00	166	0	166
	スセ	19	0	19	17:00～18:00	4	0	4
No. 5	ペDESTリアンデッキ※2	1,569	0	1,569	15:00～16:00	225	0	225
	A断面	2,271	678	2,949	16:00～17:00	277	99	376
	B断面	2,296	680	2,976	16:00～17:00	274	97	371
	C断面	115	24	139	9:00～10:00	24	4	28
No. 6	アイ	1,492	176	1,668	14:00～15:00	196	29	225

※1 12時間：7時～19時

※2 ペDESTリアンデッキは【ケコ】、【サシ】、【スセ】の交通量の合計

c. 滞留長

滞留長の現地調査結果は、表 5.9.1-5 及び図 5.9.1-6 に示すとおりである。

最長の滞留長は、平日が No. 2（小杉御殿町）における方向 D の 550m（7:00～8:00）、休日
が No. 4（中原郵便局前）における方向 C の 350m（14:00～15:00 時台）であった。

なお、調査結果の詳細は、資料編（p. 資-9-202～9-219 参照）に示すとおりである。

表 5.9.1-5（1） 滞留長の調査結果

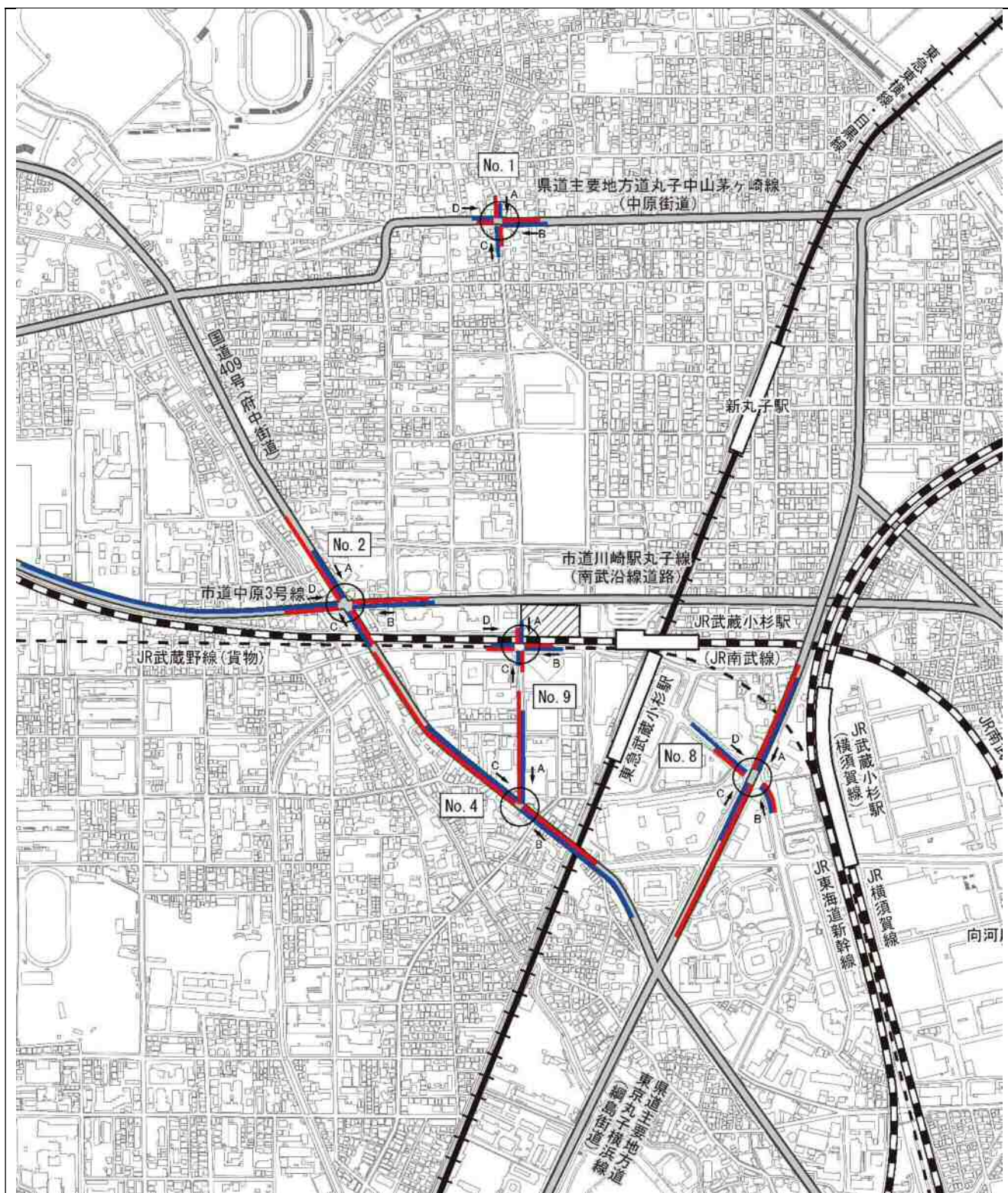
調査地点	断面	平日		休日	
		時間帯	最大滞留長(m)	時間帯	最大滞留長(m)
No. 1 小杉陣屋町	A	7:00～ 8:00	20	15:00～16:00	30
	B	15:00～16:00 他 1 時間帯	70	14:00～15:00	60
	C	18:00～19:00	50	9:00～10:00	30
	D	8:00～ 9:00	30	12:00～13:00 他 2 時間帯	20
No. 2 小杉御殿町	A	10:00～11:00	90	14:00～15:00	160
	B	18:00～19:00	130	14:00～15:00	120
	C	16:00～17:00 他 2 時間帯	70	12:00～13:00 他 3 時間帯	70
	D	7:00～ 8:00	550	10:00～11:00	80
No. 3 中原区役所前	A	7:00～ 8:00	50	10:00～11:00 他 3 時間帯	60
	B	18:00～19:00	50	12:00～13:00	80
	C	17:00～18:00	140	11:00～12:00 他 1 時間帯	70
	D	8:00～ 9:00	110	10:00～11:00 他 2 時間帯	70
No. 4 中原郵便局前	A	13:00～14:00	150	11:00～12:00	180
	B	17:00～18:00	250	11:00～12:00	150
	C	13:00～14:00	180	14:00～15:00	350
No. 5 小杉町	A	8:00～ 9:00 他 1 時間帯	60	12:00～13:00	50
	B	7:00～ 8:00	110	16:00～17:00	110
	C	7:00～ 8:00 他 9 時間帯	50	12:00～13:00	60
	D	8:00～ 9:00	190	9:00～10:00 他 3 時間帯	90

注) 調査時間：7 時～19 時

表 5.9.1-5 (2) 滞留長の調査結果

調査地点	断面	平日		休日	
		時間帯	最大滞留長(m)	時間帯	最大滞留長(m)
No. 6 上丸子山王町 2丁目西側	A	9:00～10:00	100	11:00～12:00 他 3 時間帯	30
	B	9:00～10:00 他 4 時間帯	40	15:00～16:00	30
	D	7:00～ 8:00 他 1 時間帯	90	7:00～ 8:00 他 2 時間帯	40
No. 7 上丸子 小学校前	A	17:00～18:00	180	13:00～14:00	130
	B	14:00～15:00	60	14:00～15:00	40
	C	7:00～ 8:00	410	13:00～14:00	120
No. 8 中原消防署前	A	7:00～ 8:00 他 1 時間帯	160	14:00～15:00	180
	B	8:00～ 9:00	50	13:00～14:00 他 1 時間帯	50
	C	17:00～18:00	100	14:00～15:00	270
	D	16:00～17:00	120	13:00～14:00	60
No. 9	A	9:00～10:00 他 2 時間帯	30	8:00～ 9:00 他 3 時間帯	20
	B	16:00～17:00 他 1 時間帯	60	14:00～15:00	40
	C	7:00～ 8:00 他 7 時間帯	20	13:00～14:00 他 1 時間帯	30
	D	7:00～ 8:00 他 6 時間帯	30	10:00～11:00 他 1 時間帯	40

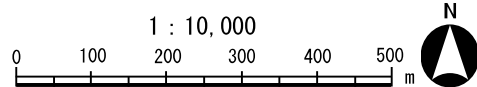
注) 調査時間 : 7 時～19 時

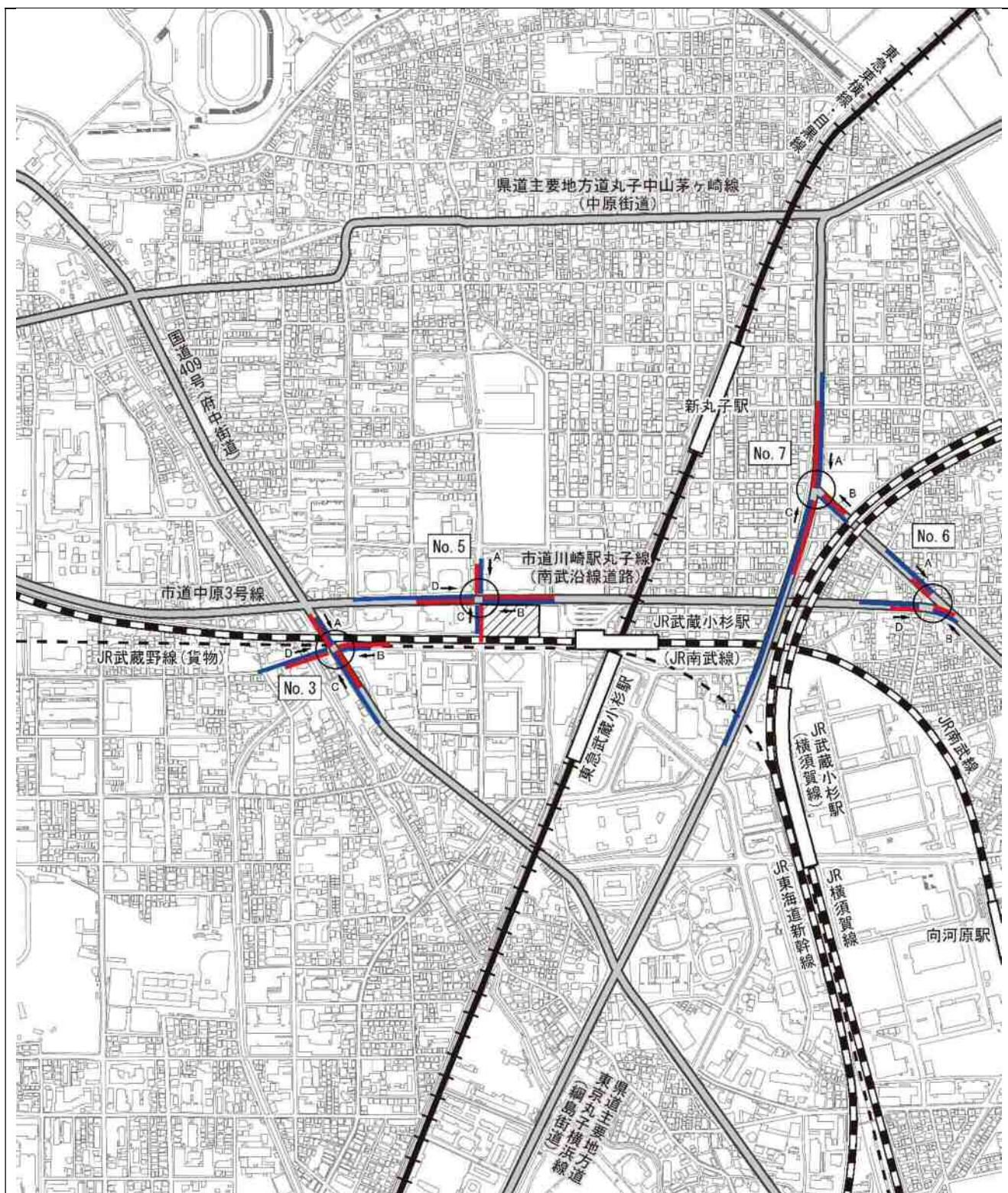


凡 例

- | | | | |
|--|-----------|--|------|
| | : 計画地 | | : 駅 |
| | : 主要道路 | | : 平日 |
| | : 鉄道 (JR) | | : 休日 |
| | : 鉄道 (私鉄) | | |
| | : 鉄道 (貨物) | | |

図 5.9.1-6 (1) 滞留長の状況
(No. 1, 2, 4, 8, 9)

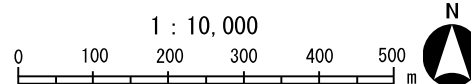




凡 例

- | | | | |
|--|----------|--|------|
| | : 計画地 | | : 駅 |
| | : 主要道路 | | : 平日 |
| | : 鉄道(JR) | | : 休日 |
| | : 鉄道(私鉄) | | |
| | : 鉄道(貨物) | | |

図 5.9.1-6 (2) 滞留長の状況
(No. 3, 5, 6, 7)



d. 渋滞長

渋滞長の現地調査結果は、表 5.9.1-6 及び図 5.9.1-7 に示すとおりである。

最長の滞留長は、平日が No.2（小杉御殿町）における方向 D の 400m（7 時台）、休日が No.4（中原郵便局前）における方向 C の 310m（14 時台）であった。

なお、調査結果の詳細は、資料編（p. 資-9-202～9-219 参照）に示すとおりである。

表 5.9.1-6（1） 渋滞長の調査結果

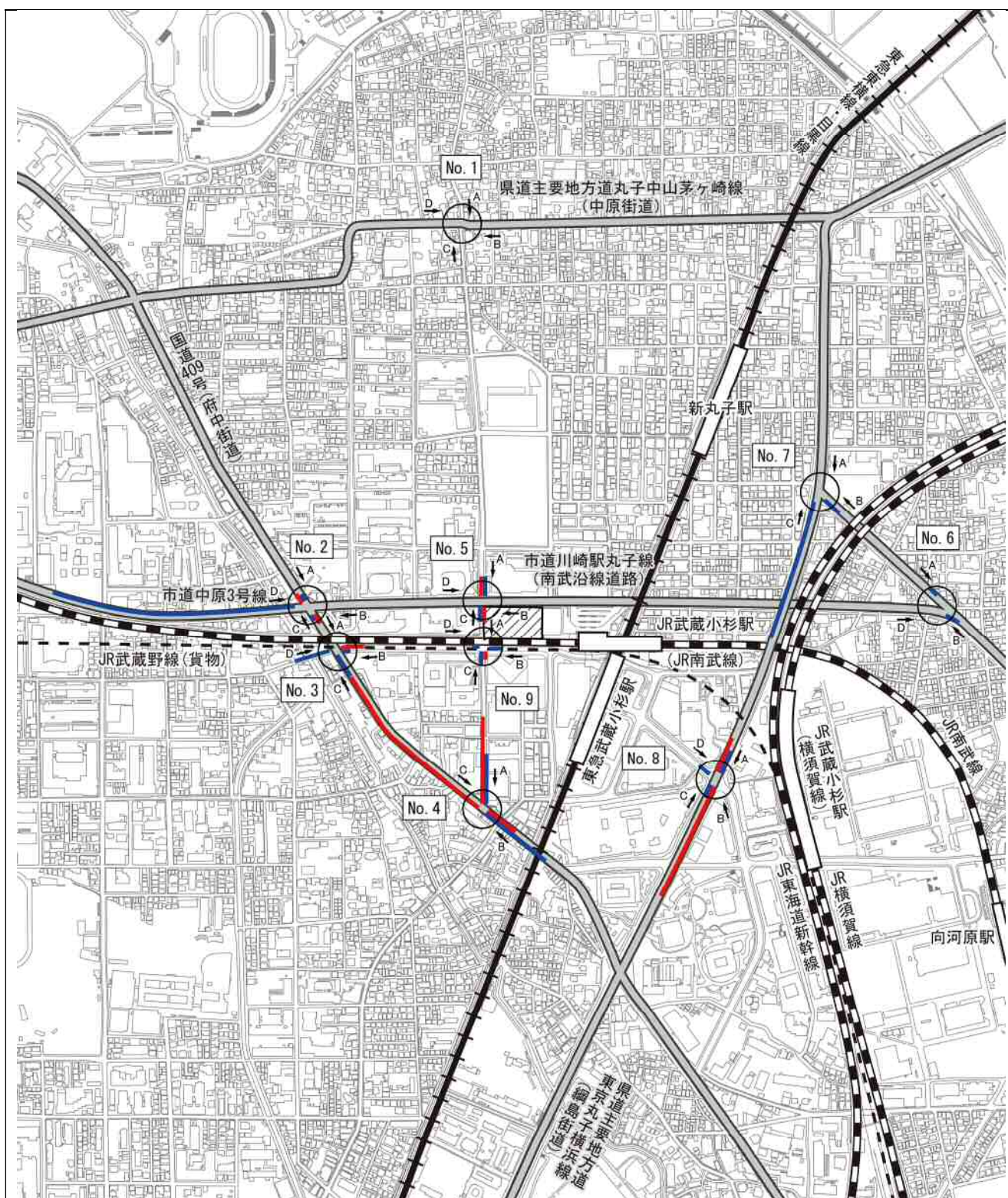
調査地点	断面	平日		休日	
		時間帯	最大渋滞長(m)	時間帯	最大渋滞長(m)
No. 1 小杉陣屋町	A	—	—	—	—
	B	—	—	—	—
	C	—	—	—	—
	D	—	—	—	—
No. 2 小杉御殿町	A	8:00～ 9:00	10	14:00～15:00	20
	B	—	—	—	—
	C	11:00～12:00 他 1 時間帯	10	14:00～15:00	20
	D	7:00～ 8:00	400	—	—
No. 3 中原区役所前	A	—	—	—	—
	B	7:00～ 8:00 他 5 時間帯	10	12:00～13:00	40
	C	17:00～18:00	40	—	—
	D	8:00～ 9:00	60	—	—
No. 4 中原郵便局前	A	13:00～14:00	80	14:00～15:00	140
	B	17:00～18:00	120	11:00～12:00	60
	C	—	—	14:00～15:00	310
No. 5 小杉町	A	17:00～18:00	30	12:00～13:00	30
	B	—	—	—	—
	C	10:00～11:00 他 1 時間帯	30	17:00～18:00	30
	D	—	—	—	—

注) 調査時間：7 時～19 時

表 5.9.1-6 (2) 渋滞長の調査結果

調査地点	断面	平日		休日	
		時間帯	最大渋滞長(m)	時間帯	最大渋滞長(m)
No. 6 上丸子山王町 2丁目西側	A	19:00～10:00	10	－	－
	B	11:00～12:00	20	－	－
	D	－	－	－	－
No. 7 上丸子 小学校前	A	－	－	－	－
	B	14:00～15:00	30	－	－
	C	7:00～8:00	230	－	－
No. 8 中原消防署前	A	15:00～16:00	40	12:00～13:00 他 1 時間帯	60
	B	－	－	－	－
	C	18:00～19:00	20	14:00～15:00	200
	D	15:00～16:00 他 1 時間帯	20	－	－
No. 9	A	－	－	－	－
	B	17:00～18:00 他 1 時間帯	20	－	－
	C	16:00～17:00	20	14:00～15:00	10
	D	17:00～18:00	10	－	－

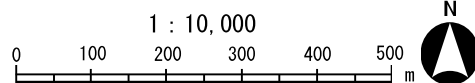
注) 調査時間 : 7 時～19 時



凡 例

- | | | | |
|---|-----------|---|------|
|  | : 計画地 |  | : 駅 |
|  | : 主要道路 |  | : 平日 |
|  | : 鉄道 (JR) |  | : 休日 |
|  | : 鉄道 (私鉄) | | |
|  | : 鉄道 (貨物) | | |

図 5.9.1-7 渋滞長の状況



e. 飽和交通流率

交差点の需要率及び車線混雑度の予測で用いる飽和交通流率の算出に当たって、車頭時間を現地調査によって計測した。調査は、滞留長調査の結果に基づき各地点で滞留が発生しやすい時間帯を含む連続する4時間を対象として実施し、待ち行列台数が10台以上発生し、かつ先詰まりが発生していない場合に平均車頭時間を測定し、飽和交通流率を算定した。

車頭時間を用いて算出した結果は表 5.9.1-7、資料編（p. 資-9-276～9-330 参照）に示すとおりである。

表 5.9.1-7 (1) 飽和交通流率算出結果

調査地点	断面	車線	飽和交通流率 (台/時)
No. 1 小杉陣屋町	A	車線 1 (全方向)	-
	B	車線 1 (全方向)	1,335
	C	車線 1 (全方向)	-
	D	車線 1 (全方向)	-
No. 2 小杉御殿町	A	車線 1 (左折)	-
		車線 2 (直進)	1,793
		車線 3 (右折)	-
	B	車線 1 (左折+直進)	1,607
		車線 2 (右折)	-
	C	車線 1 (左折)	1,524
		車線 2 (直進)	1,504
		車線 3 (右折)	-
No. 3 中原区役所前	A	車線 1 (左折+直進)	-
		車線 2 (右折)	-
	B	車線 1 (左折)	-
	C	車線 2 (右折)	-
No. 4 中原郵便局前	A	車線 1 (直進+右折)	1,173
	D	車線 1 (全方向)	-
No. 5 小杉町	A	車線 1 (左折+右折)	1,752
	B	車線 1 (直進+右折)	1,200
	C	車線 1 (左折+直進)	-
No. 6 上丸子山王町 2 丁目西側	A	車線 1 (全方向)	-
	B	車線 1 (左折+直進)	-
		車線 2 (右折)	-
	C	車線 1 (全方向)	-
		車線 2 (右折)	-
	D	車線 1 (全方向)	980

表 5.9.1-7 (2) 飽和交通流率算出結果

調査地点	断面	車線	飽和交通流率 (台/時)
No. 7 上丸子小学校前	A	車線 1 (左折+直進)	-
		車線 2 (直進)	1,962
	B	車線 1 (左折)	-
		車線 2 (右折)	-
	C	車線 1 (直進)	1,738
		車線 2 (直進)	1,826
		車線 3 (右折)	-
No. 8 中原消防署前	A	車線 1 (左折+直進)	-
		車線 2 (直進)	1,803
		車線 3 (右折)	-
	B	車線 1 (左折+直進)	-
		車線 2 (右折)	-
	C	車線 1 (左折+直進)	-
		車線 2 (直進)	2,331
		車線 3 (右折)	-
No. 9	D	車線 1 (左折+直進)	1,279
		車線 2 (右折)	-
	A	車線 1 (全方向)	-
	B	車線 1 (全方向)	-
	C	車線 1 (全方向)	-
	D	車線 1 (全方向)	-

f. 道路構造、信号現示及び交通規制の状況

道路構造及び交通制限の状況は、図 5.9.1-8 に示すとおりである。

各交差点の信号サイクル長は、表 5.9.1-8 に示すとおりである。信号サイクル長の調査結果の詳細は、資料編 (p. 資-9-220～9-237 参照) に示すとおりである。

表 5.9.1-8 交差点の信号サイクル長

調査地点	サイクル長(秒)	
	平日	休日
No. 1 小杉陣屋町	80～100	70～100
No. 2 小杉御殿町	130	120～135
No. 3 中原区役所前	130	130
No. 4 中原郵便局前	100	80～100
No. 5 小杉町	130	130
No. 6 上丸子山王町2丁目西側	121～140	123～133
No. 7 上丸子小学校前	121～145	120～141
No. 8 中原消防署前	127～133	124～147
No. 9	63～67	63～66

注) 調査時間：7 時～19 時

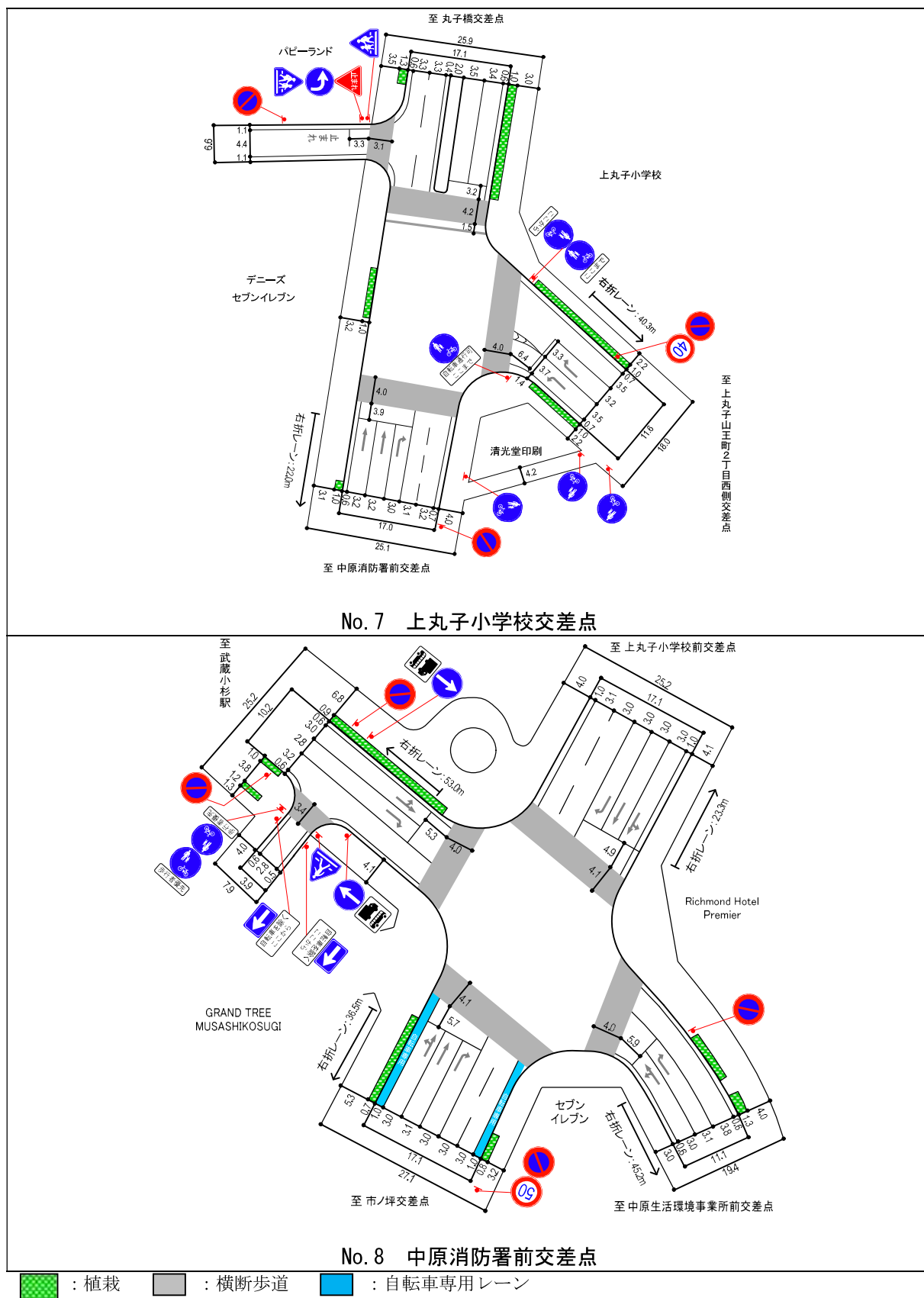


図 5.9.1-8 (4) 交通規制状況図 (No. 7・8)

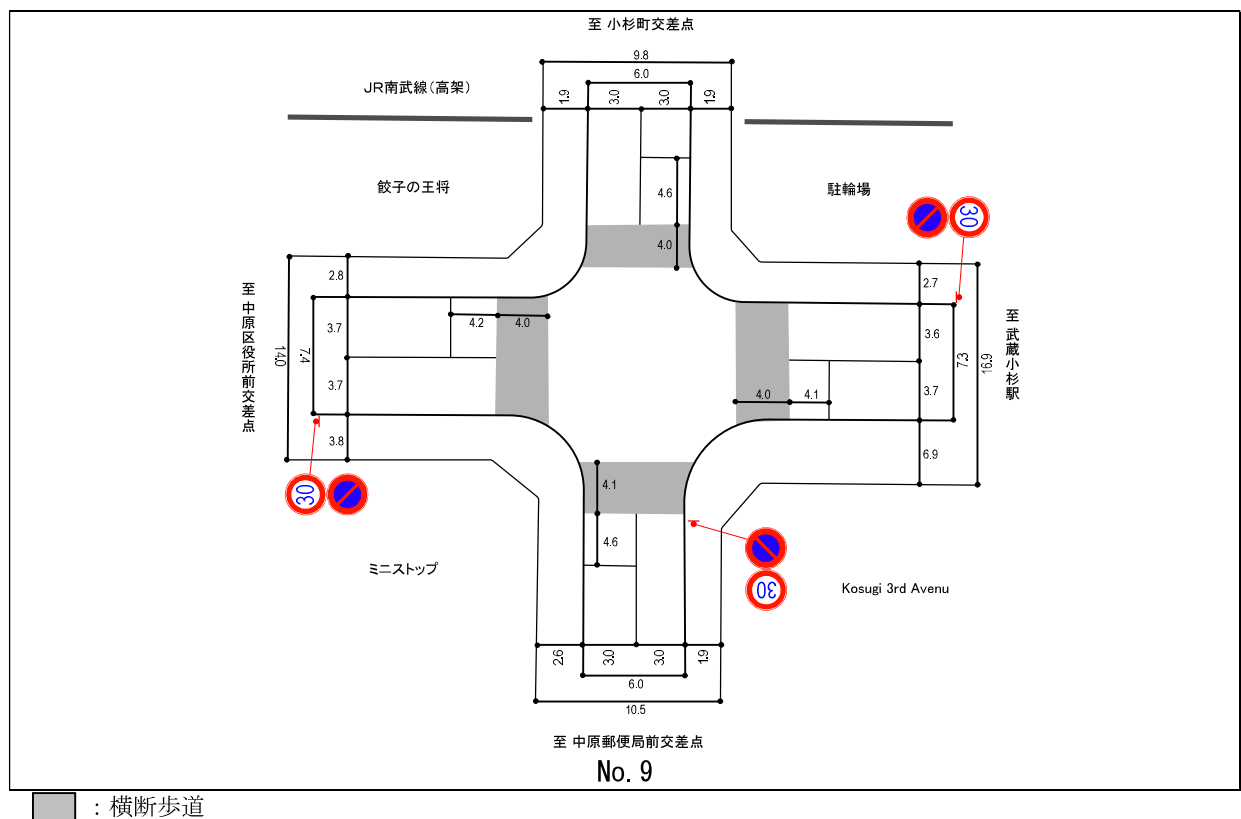


図 5.9.1-8 (5) 交通規制状況図 (No. 9)

(ウ) 交通安全の状況

a. 交通安全施設の設置状況

交通安全施設の設置状況は、図 5.9.1-9 に示すとおりである。

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は、一部の区間を除き、マウントアップやガードレール等によって歩車分離が図られている。

b. 交通事故の発生状況

計画地が所在する中原区における平成 30 年～令和 4 年の交通事故の発生状況は、表 5.9.1-9 に示すとおりである。また、令和 4 年の計画地周辺における交通事故発生状況は図 5.9.1-10 に示すとおりである。

過去 5 年間で交通事故発生件数が最も多かった年は平成 30 年であり、人身事故が 334 件、死者 0 名、負傷者 365 名となっていた。

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 4 年に発生した交通事故は 24 件である。

表 5.9.1-9 川崎市中原区における交通事故発生件数（平成 30～令和 4 年）

交通事故状況	交通事故件数（件）				
	平成 30 年	平成 31 年	令和 2 年	令和 3 年	令和 4 年
人身事故	334	269	269	268	274
死者	0	0	4	2	1
負傷者	365	309	293	302	311

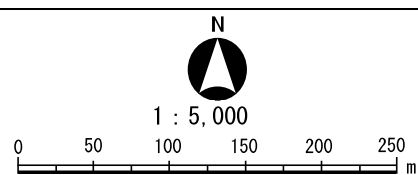
資料：「交通事故統計 交通事故月報 12 月」（令和 5 年 7 月閲覧、神奈川県ホームページ）



凡 例

- | | | | |
|---|----------|---|------------------------|
|  | : 計画地 |  | : マウントアップのみ |
|  | : 信号 |  | : マウントアップ+ポール |
|  | : 横断歩道 |  | : マウントアップ+横断防止柵 |
|  | : 白線 |  | : マウントアップ+ガードレール |
|  | : ガードレール |  | : マウントアップ+ガードレール+横断防止柵 |
|  | : ポール | | |

図 5.9.1-9 (1) 交通安全施設
設置状況図

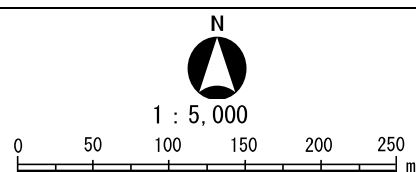


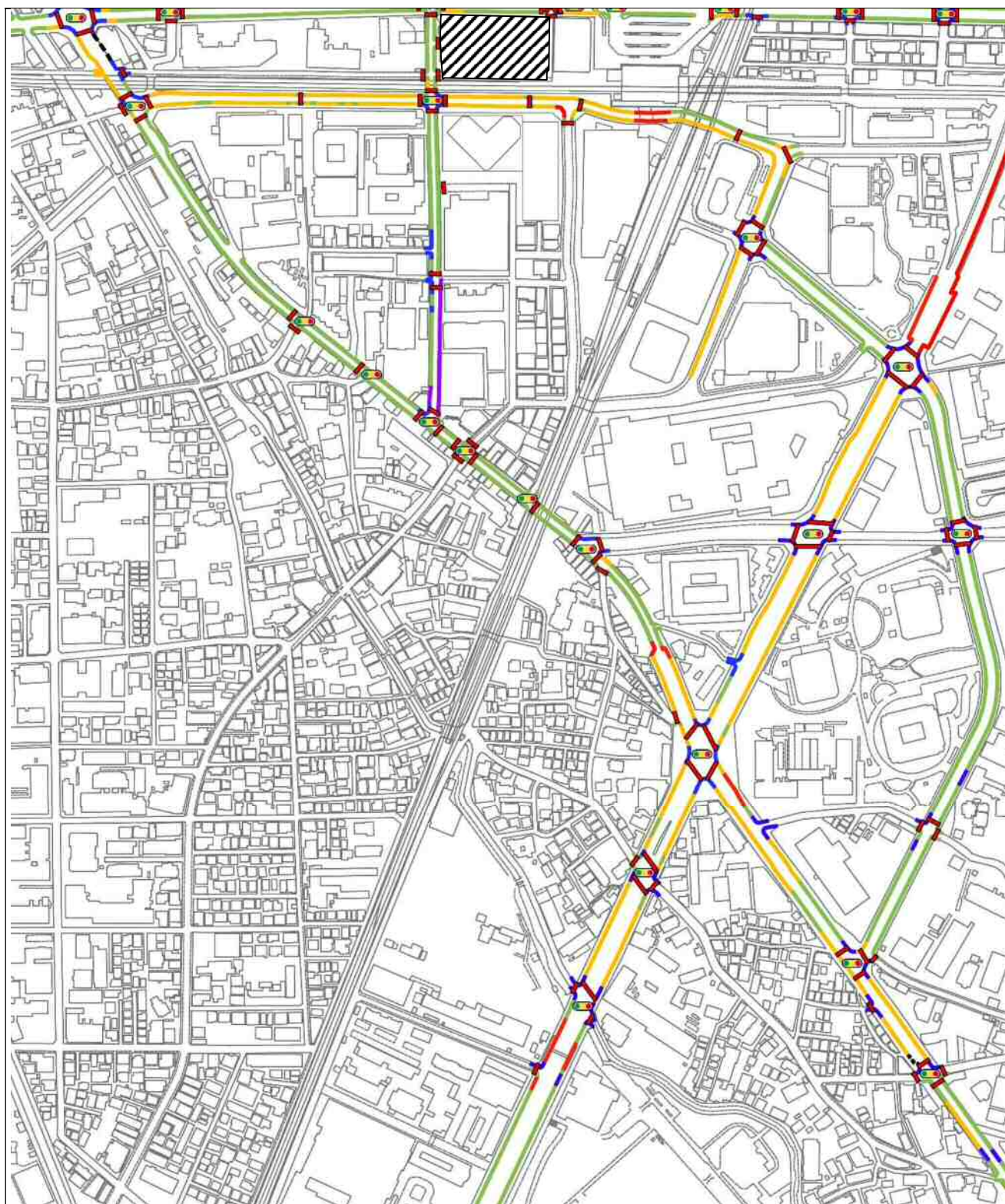


凡 例

- | | | | |
|---|----------|---|------------------------|
|  | : 計画地 |  | : マウントアップのみ |
|  | : 信号 |  | : マウントアップ+ポール |
|  | : 横断歩道 |  | : マウントアップ+横断防止柵 |
|  | : 白線 |  | : マウントアップ+ガードレール |
|  | : ガードレール |  | : マウントアップ+ガードレール+横断防止柵 |
|  | : ポール | | |

図 5.9.1-9 (2) 交通安全施設
設置状況図

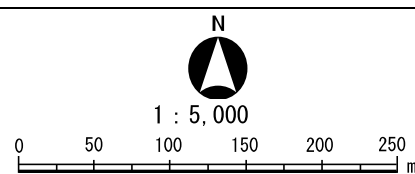




凡 例

- | | | | |
|---|----------|---|------------------------|
|  | : 計画地 |  | : マウントアップのみ |
|  | : 信号 |  | : マウントアップ+ポール |
|  | : 横断歩道 |  | : マウントアップ+横断防止柵 |
|  | : 白線 |  | : マウントアップ+ガードレール |
|  | : ガードレール |  | : マウントアップ+ガードレール+横断防止柵 |
|  | : ポール | | |

図 5.9.1-9 (3) 交通安全施設
設置状況図





- 図 5.9.1-10 工事用車両及び施設関連車両
の走行ルートにおける交通事故発生状況
(令和 4 年度)



(エ) 土地利用の状況

計画地及びその周辺の土地利用の状況及び用途地域の指定状況は、「第 3 章 計画地及びその周辺地域の概況並びに環境の特性 1 計画地及び周辺地域の概況 (6) 土地利用状況」(p. 75～82 参照) に示すとおりである。

(オ) 道路等に係る計画等

道路等に係る計画として、計画地周辺における都市計画道路の整備は、幹線道路を除いて終了している。

幹線道路については、国道 409 号(府中街道)の一部の区間及び県道主要地方道東京丸子横浜線(綱島街道)で整備が完了している。国道 409 号(府中街道)のその他の区間は整備中である。

計画地周辺の開発動向は、「第 3 章 計画地及びその周辺地域の概況並びに環境の特性 1 計画地及び周辺地域の概況 (6) 土地利用状況 ウ. 計画地周辺地域の開発動向」(p. 81～82 参照) に示すとおりである。

計画地周辺では、「川崎市都市計画マスタープラン 小杉駅周辺まちづくり推進地域構想」に示される方針に基づき駅前広場や道路などの基盤整備が継続して進められている。

また、計画地周辺では平成 17 年度以降、複数の再開発等の事業が進められ、超高層建築物が多数立地するようになった。現在、それらの事業等は完了しつつあるが、計画地周辺では 1 件の事業(学校法人日本医科大学武蔵小杉キャンパス再開発計画)について開発が進められており、当該計画の一環として計画地内に補助幹線道路及び区画道路が整備される計画となっている。

「小杉駅北口駅前まちづくり方針」(令和 2 年 9 月、川崎市)では歩車分離やペデストリアンデッキによる歩行者空間の充実を方針の一つとして掲げられており、ペデストリアンについては、将来的には JR 武蔵小杉駅方面と小杉町二丁目がつながる方針となっている。本事業においては、「第 1 章 指定開発行為の概要 4 指定開発行為の目的、事業立案の経緯及び内容 (4) 土地利用計画」(p. 18～19 参照) に示したとおり、ペデストリアンデッキを整備するとともに、外周部に歩道を整備する計画である。

(カ) 関係法令等による基準等

a. 「地域環境管理計画」に定められている地域別環境保全水準

「地域環境管理計画」(令和 3 年 3 月改定、川崎市)では、地域別環境保全水準として、地域交通については「生活環境の保全に支障のないこと。」と定められている。

(2) 環境保全目標

環境保全目標は、「地域環境管理計画」に定められている地区別環境保全水準に基づき、「生活環境の保全に支障がないこと。」と設定した。

(3) 予測及び評価

予測・評価項目は、表 5.9.1-10 に示すとおりである。

表 5.9.1-10 予測・評価項目

区分	予測・評価項目
工事中	工事用車両の走行により変化する交通安全の状況
	工事用車両の走行により変化する交通量の状況
供用時	施設関連車両の走行により変化する交通安全の状況
	施設関連車両の走行により変化する交通量の状況
	歩行者の増加による交通安全（サービス水準）の状況

ア. 工事用車両の走行により変化する交通安全の状況

(ア) 予測地域・地点

工事用車両の走行により変化する交通安全の予測地点は工事用車両の主要な走行ルートのうち、幹線道路へ合流までの区間とした。

(イ) 予測時期

工事用車両の走行により変化する交通安全の予測時期は、対象事業の工事用車両の走行台数が日最大となる工事開始後 20 ヶ月目とした。

(ウ) 予測方法

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

(エ) 予測条件

a. 交通安全対策の状況

交通安全対策の状況は、「(1) 現況調査 オ 調査結果 (ウ) 交通安全の状況 a. 交通安全施設の設置状況」(p. 452～455 参照)に示した現況を予測条件とした。

(オ) 予測結果

工事用車両の主要な走行ルートのうち、幹線道路へ合流するまでの全ての区間でマウントアップ構造となっている。また、一部の区間では、マウントアップ構造に加えて、横断防止柵、ガードレール、ポールが設置されている。

工事用車両の主要な走行ルートは、通学路と一部重複又は横断している箇所があるが、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。

したがって、工事用車両の主要な走行ルートは、歩車分離による交通安全対策がなされており歩行者の安全は確保できると予測する。

(カ) 環境保全のための措置

本事業では、工事用車両の走行による交通安全への影響の低減を図るために、以下の措置を講ずる計画である。

- ・工事用車両の運転者に、工事用車両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行い、一般車両及び歩行者の安全を確保する。
- ・工事中は、その期間を通じて、周辺開発事業者と情報交換等を行うなど連絡体制を整え、JR 武蔵小杉駅周辺における円滑な交通流の確保に努める。
- ・工事用車両はステッカーや車両看板等により他の車両との識別を図ることにより、円滑で安全な工事用車両の運行・誘導に努める。
- ・工事用車両の出入口付近には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。
- ・小学校等の登校時間帯は、市道小杉町 19 号線に面する搬出入口での出入りを行わないよう極力調整するほか、やむを得ず運行する場合は、巻き込み等に特に注意して安全運行に努める。
- ・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。

(キ) 評価

工事用車両の主要な走行ルートのうち、幹線道路へ合流するまでの全ての区間でマウントアップ構造となっている。また、一部の区間では、マウントアップ構造に加えて、横断防止柵、ガードレール、ポールが設置されている。

工事用車両の主要な走行ルートは、通学路と一部重複又は横断している箇所があるが、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。

したがって、工事用車両の主要な走行ルートは、歩車分離による交通安全対策がなされており歩行者の安全は確保できると予測した。

また、工事用車両の出入り口では、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よう誘導することから、工事中において歩行者等の安全は確保できると予測した。

本事業の実施に当たっては、工事用車両の運転者に、工事用車両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行い、一般車両及び歩行者の安全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、計画地周辺の生活環境保全に支障はないものと評価する。

イ. 工事用車両の走行により変化する交通量の状況

(ア) 予測地域・地点

工事用車両の走行により変化する交通流の予測地点は、図 5.9.1-13 に示す 6 交差点 (No. 2, 3, 5, 6, 7, 9) とした。

(イ) 予測時期

工事用車両の走行により変化する交通流の予測時期は、対象事業の工事用車両の走行台数が日最大となる工事開始後 20 ヶ月目とした。

(ウ) 予測方法

a. 予測手順

工事中交通量の予測手順は、図 5.9.1-11 に示すとおりである。

現況交通量、周辺開発交通量、対象事業による発生集中台数はいずれもピーク時間帯の台数を用いて安全側の検討とした。

また、予測地点のうち、交差点 No. 2 と No. 3 (以下、「近接交差点①」という) 及び No. 5 と No. 9 (以下、「近接交差点②」という) は近接しており、信号が連動していることから、一体として交通処理に支障がないかを予測した。

近接交差点における交差点需要率及び車線混雑度の予測手順は、図 5.9.1-12 に示すとおりである。

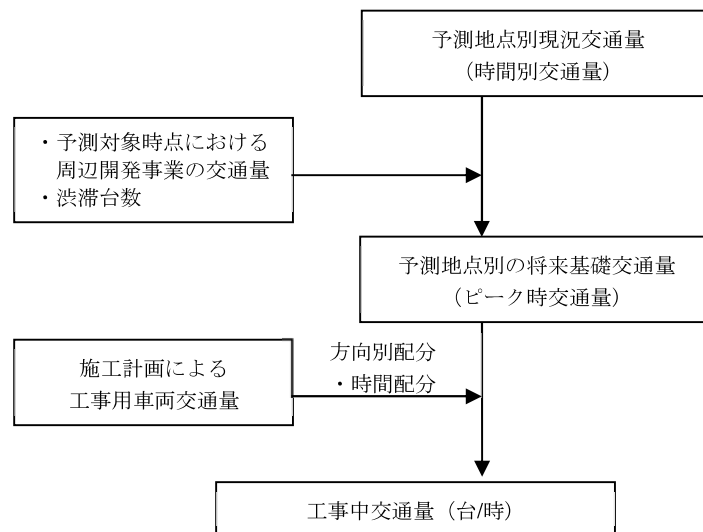


図 5.9.1-11 工事中交通量の予測手順

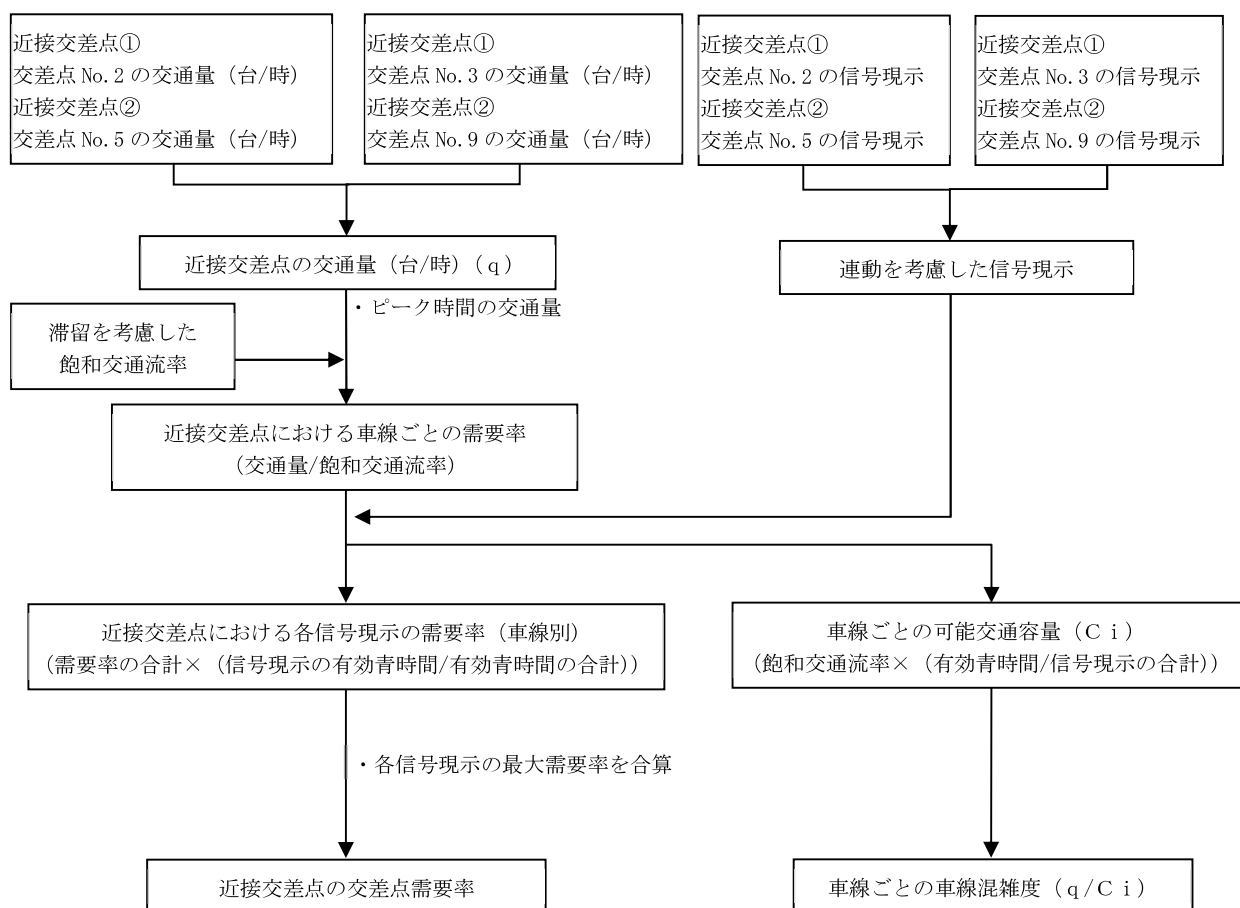
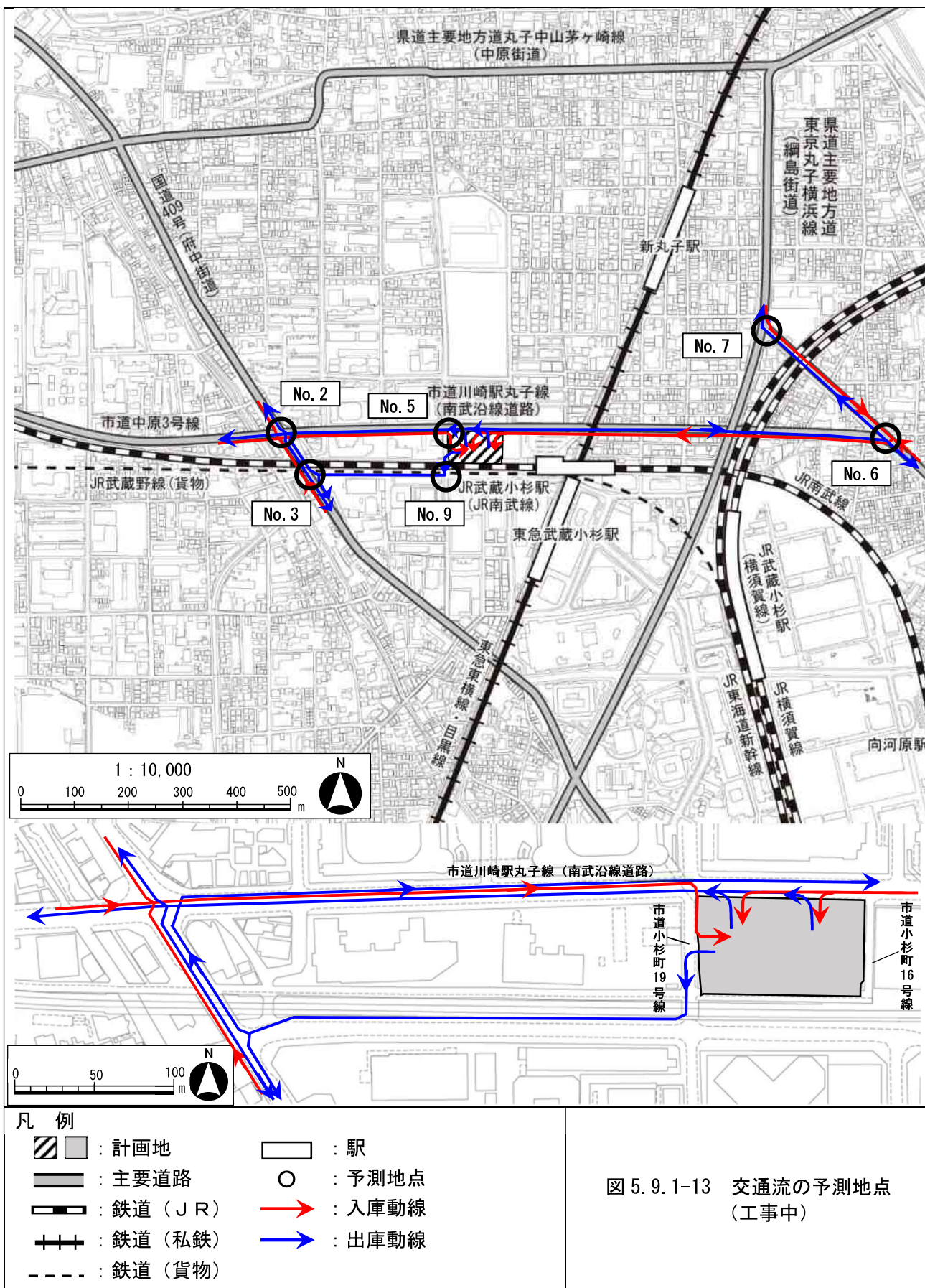


図 5.9.1-12 近接交差点における交差点需要率及び車線混雑度の予測手順

b. 予測手法

計画地周辺の現況の道路交通状況及び周辺の開発動向により把握した工事中の将来基礎交通量に、工事用車両の走行台数を付加させることで計画地周辺の交通状況を予測した。それを基に、予測地点（交差点）における交差点の需要率及び車線混雑度を「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、(社)交通工学研究会）（以下、「手引」）に基づき予測した。

近接交差点①及び②については、それぞれの連動を考慮して信号現示を設定し、2 つの交差点を一体とみなして需要率及び車線混雑度を予測した。近接交差点の信号現示の設定については、資料編（p. 資-9-429～9-431 参照）に、近接交差点間の滞留の影響を考慮した飽和交通流率の設定手順及び算定結果の詳細は、資料編（p. 資-9-444～9-448 参照）に示すとおりである。



※ 下図は「川崎市地形図 2500」 (川崎市、平成 31 (2019) 年測量) をベースに、令和 4 (2022) 年 11 月時点における周辺の土地利用状況を反映したものです。

(エ) 予測条件

a. 工事中の将来基礎交通量の設定

将来基礎交通量は、現況交通量（現地調査結果）に周辺開発交通量を加えて算出した。
周辺開発交通量は、下記図書に示される工事用車両台数を見込んだ。

- ・「学校法人日本医科大学武蔵小杉キャンパス再開発計画に係る条例環境影響評価書」
（平成 28 年 10 月、学校法人日本医科大学）

また、現地調査において渋滞長が確認された場合は、手引に準拠し、渋滞を考慮した「需要交通量」を設定した。需要交通量は、現況交通量に待ち行列台数を加えて算出した。需要交通量の算定結果の詳細は、資料編（p. 資-9-240～9-257 参照）に示すとおりである。

b. 工事用車両台数

工事用車両台数は、走行台数が日最大となる工事開始後 20 ヶ月目の台数とした。

c. 工事中交通量

工事中交通量は、将来基礎交通量に本事業の工事用車両台数を加えて算出した。

ピーク時間帯の工事中交通量を表 5.9.1-11 に示す。

工事中交通量の算定結果の詳細は、資料編（p. 資-9-332～9-343 参照）に示すとおりである。

また、近接交差点の工事中交通量は、各交差点に流入する交通量の合計とし、合計台数が最大となる時間帯を予測した。近接交差点の将来交通量を図 5.9.1-12 に示す。

近接交差点の工事中交通量の詳細は、資料編（p. 資-9-432～9-435 参照）に示すとおりである。

d. 交差点の状況

予測地点となる交差点の道路構造及び信号現示の状況は、「(1) 現況調査 才調査結果 (イ) 道路の状況 f 道路構造、信号現示及び交通規制の状況」に示すとおりである。

表 5.9.1-11 交差点ごとの工事中交通量（工事開始後 20 ヶ月目）

予測地点	ピーク時間帯	車種分類	交差流入交通量（台/ピーク時）			
			現況交通量 (需要交通量)	将来基礎交通量	工事車両台数	工事中交通量
			－	A	B	A+B
No. 2 小杉御殿町	11:00～12:00	大型車	320	377	23	400
		小型車	1,517	1,517	0	1,517
		合計	1,837	1,894	23	1,917
No. 3 中原区役所前	11:00～12:00	大型車	111	148	15	163
		小型車	885	885	0	885
		合計	996	1,033	15	1,048
No. 5 小杉町	8:00～ 9:00	大型車	234	369	17	386
		小型車	1,076	1,076	0	1,076
		合計	1,310	1,445	17	1,462
No. 6 上丸子山王町 2丁目西側	8:00～ 9:00	大型車	185	278	4	282
		小型車	1,002	1,002	0	1,002
		合計	1,187	1,280	4	1,284
No. 7 上丸子小学校前	8:00～ 9:00	大型車	214	233	3	236
		小型車	1,205	1,205	0	1,205
		合計	1,419	1,438	3	1,441
No. 9	18:00～19:00	大型車	9	9	0	9
		小型車	350	350	2	352
		合計	359	359	2	361

注 1) ピーク時間は、大型車の交通負荷を小型車台数に換算（1.7 倍）した場合の最大時間交通量を設定した。

注 2) 各予測地点の予測時間帯は、工事用車両（大型車）が走行する時間帯（8 時～18 時）のうち交通量が最大となる時間帯（ピーク時間帯）を設定した。ただし、No. 9 は、工事用車両（大型車）の通行がないことから、工事用車両（小型車）が走行する時間帯（7 時台あるいは 18 時台）のうち交通量が最大となる時間を設定した。

表 5.9.1-12 近接交差点の工事中交通量（工事開始後 20 ヶ月目）

予測地点	ピーク時間帯	車種分類	交差流入交通量（台/ピーク時）			
			現況交通量 (需要交通量)	将来基礎交通量	工事車両台数	工事中交通量
			－	A	B	A+B
近接交差点① (No. 2 と No. 3)	11:00～12:00	大型車	431	525	38	563
		小型車	2,402	2,402	0	2,402
		合計	2,833	2,927	38	2,965
近接交差点② (No. 5 と No. 9)	8:00～9:00	大型車	288	423	17	440
		小型車	1,408	1,408	0	1,408
		合計	1,696	1,831	17	1,848

注1) ピーク時間は、大型車の交通負荷を小型車台数に換算（1.7 倍）した場合の最大時間交通量を設定した。

注2) 近接交差点の交通量は、各交差点に流入する交通量の合計とした。

(オ) 予測結果

a. 交差点の需要率

工事中の交差点の需要率は、表 5.9.1-13 に、近接交差点の需要率は表 5.9.1-14 に示すとおりである。

各交差点における工事中の交差点の需要率は、0.105～0.749 となり、すべての交差点で需要率の限界値（0.664～0.923）を下回るものと予測する。

また、近接交差点①及び近接交差点②の需要率は、それぞれ 0.743、0.552 となり、需要率の限界値（近接交差点①：0.846、近接交差点②：0.838）を下回ると予測する。

なお、交差点の需要率算出結果は、資料編（p. 資-9-344～9-355 参照）に、近接交差点の需要率算出結果は、資料編（p. 資-9-449～9-456 参照）に示すとおりである。

表 5.9.1-13 交差点の需要率予測結果

予測地点	ピーク時間帯	将来基礎 交通量による 交差点需要率	工事中交通量 による交差点 需要率	工事用車両 による増分	需要率の 限界値
		A	B	B-A	-
No. 2 小杉御殿町	11:00～12:00	0.447	0.448	0.001	0.885
No. 3 中原区役所前	11:00～12:00	0.409	0.412	0.003	0.923
No. 5 小杉町	8:00～ 9:00	0.524	0.524	0.000	0.915
No. 6 上丸子山王町2丁目西側	8:00～ 9:00	0.748	0.749	0.001	0.909
No. 7 上丸子小学校前	8:00～ 9:00	0.286	0.286	0.000	0.664
No. 9	18:00～19:00	0.104	0.105	0.001	0.828

注) 端数処理を四捨五入により行っているため、計算上の数値が不一致となる場合がある。

表 5.9.1-14 近接交差点の需要率予測結果

予測地点	ピーク時間帯	将来基礎 交通量による 交差点需要率	工事中交通量 による交差点 需要率	工事用車両 による増分	需要率の 限界値
		A	B	B-A	-
近接交差点①（No. 2とNo. 3）	11:00～12:00	0.734	0.743	0.009	0.846
近接交差点②（No. 5とNo. 9）	8:00～ 9:00	0.552	0.552	0.000	0.838

b. 車線混雑度

工事中の車線混雑度（車線の交通容量比）は、表 5.9.1-15～表 5.9.1-16 に示すとおりである。

各交差点における工事用車両が走行する車線の車線混雑度は 0.049～0.922 、近接交差点における流入車線の混雑度は 0.059～0.798 である。よって、すべての交差点で交通量の処理が可能とされる目安である 1.0 を下回ると予測する。

現況における渋滞長の発生状況は、資料編（p. 資-9-202～9-219 参照）に整理するとおりであり、近接交差点①及び②では、ごく一部の時間帯で先詰まりによる渋滞が発生している。No. 3 から No. 2 に向かう流入車線（断面 C）では、平日 17 時台と 18 時台に渋滞が発生しておりその長さは最大 40m、No. 9 から No. 5 に向かう流入車線では平日 16 時台に 20m の渋滞が発生しており、これらは、次の青現示で解消される程度である。また、No. 2 から No. 3 に向かう流入車線、No. 5 から No. 9 に向かう流入車線では先詰まりによる渋滞は発生

していない。このことから、現況の近接交差点①及び②では、先の交差点が要因と考えられる先詰まり渋滞が一部の時間帯で確認されているが、発生状況としては一時的であり、基本的には円滑な交通処理が行われているといえる。将来は本事業で発生する工事用車両の流入が付加されるが、車線別混雑度の増加分は最大で 0.047 であり、現況の交通処理状況を照らし合わせても、地域交通に大きな影響を及ぼすことはないといえる。

なお、工事中の車線混雑度の算出結果の詳細は、資料編（p. 資-9-344～9-355 参照）に、近接交差点の需要率算出結果は、資料編（p. 資-9-449～9-456 参照）に示すとおりである。

表 5.9.1-15 流入車線の車線混雑度（工事中）

調査地点	ピーク時間帯	断面	方向	将来基礎交通量 による混雑度	工事中交通量 による混雑度	工事用車両 による増分
				A	B	B-A
No. 2 小杉御殿町	11:00～12:00	A	左	0.373	0.379	0.007
			直	0.303	0.303	0.000
			右	0.022	0.022	0.000
		B	左直	0.517	0.536	0.018
			右	0.226	0.232	0.006
		C	左	0.338	0.338	0.000
			直	0.506	0.506	0.000
			右	0.143	0.151	0.007
		D	左直	0.656	0.659	0.003
			右	0.274	0.274	0.001
No. 3 中原区役所前	11:00～12:00	A	左直	0.375	0.390	0.015
		B	左	0.074	0.074	0.000
			右	0.129	0.129	0.000
		C	直右	0.529	0.534	0.005
No. 5 小杉町	8:00～ 9:00	D	左直右	0.265	0.265	0.000
		A	左直右	0.598	0.598	0.000
			B	左直	0.408	0.421
		右		0.124	0.124	0.000
		C	左直右	0.355	0.355	0.000
		D	左直	0.620	0.620	0.000
右	0.034		0.049	0.015		
No. 6 上丸子山王町 2 丁目西側	8:00～ 9:00	A	左直右	0.543	0.549	0.006
		B	左直	0.358	0.361	0.002
			右	0.713	0.713	0.000
		C	左直右	0.018	0.018	0.000
No. 7 上丸子 小学校前	8:00～ 9:00	D	左直	0.922	0.922	0.000
			左直	0.332	0.334	0.003
		A	直	0.308	0.309	0.001
			左	0.204	0.204	0.000
		B	右	0.302	0.302	0.000
			C	直	0.370	0.370
直	0.352	0.352		0.000		
No. 9	18:00～19:00	右	0.947	0.947	0.000	
			A	左直右	0.102	0.104
		B	左直右	0.153	0.153	0.000
		C	左直右	0.076	0.075	0.000
D	左直右	0.148	0.148	0.000		

注 1) 網掛けは、工事用車両が走行する車線の予測結果を示す。

注 2) 工事用車両が走行しない車線においても、対向車線の交通量の増加により混雑度が変化する場合がある。

注 3) 端数処理を四捨五入により行っているため、計算上の数値が不一致となる場合がある。

表 5.9.1-16 近接交差点における流入車線の車線混雑度（工事中）

調査地点	ピーク時間帯	交差点No	断面	方向	将来基礎交通量 による混雑度	工事中交通量 による混雑度	工事用車両 による増分
					A	B	B-A
近接 交差点①	11:00 ～ 12:00	No. 2 小杉御殿町	A	左	0.388	0.394	0.007
				直	0.302	0.349	0.047
				右	0.032	0.032	0.000
			B	左直	0.499	0.517	0.018
				右	0.336	0.345	0.009
			C	左	0.388	0.388	0.000
				直	0.506	0.506	0.000
				右	0.215	0.230	0.015
			D	左直	0.633	0.636	0.003
				右	0.344	0.344	0.000
		No. 3 中原区役所前	A	左直	0.375	0.390	0.015
			B	左	0.077	0.077	0.000
				右	0.128	0.128	0.000
			C	直右	0.790	0.798	0.008
			D	左直右	0.285	0.285	0.000
近接 交差点②	8:00 ～ 9:00	No. 5 小杉町	A	左直右	0.644	0.644	0.000
			B	左直	0.462	0.472	0.010
				右	0.144	0.144	0.000
			C	左直右	0.387	0.387	0.000
			D	左直	0.559	0.559	0.000
				右	0.042	0.059	0.017
		No. 9	A	左直右	0.121	0.121	0.000
			B	左直右	0.150	0.150	0.000
			C	左直右	0.165	0.165	0.000
			D	左直右	0.207	0.207	0.000

注 1) 網掛けは、工事用車両が走行する車線の予測結果を示す。

注 2) 工事用車両が走行しない車線においても、対向車線の交通量の増加により混雑度が変化する場合がある。

注 3) 端数処理を四捨五入により行っているため、計算上の数値が不一致となる場合がある。

(カ) 環境保全のための措置

本事業では、工事用車両の走行による交通流への影響の低減を図るために、以下の措置を講ずる計画である。

- ・ 工事中は、その期間を通じて、周辺開発事業者と情報交換等を行うなど連絡体制を整え、JR 武蔵小杉駅周辺における円滑な交通流の確保に努める。
- ・ 工事用車両はステッカーや車両看板等により他の車両との識別を図ることにより、円滑で安全な工事用車両の運行・誘導に努める。
- ・ 工事用車両の出入口付近には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。
- ・ 工事業者には、計画地への自動車出入りの際の左折イン、左折アウトを徹底し、自動車交通の円滑化を図る。
- ・ 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。
- ・ 工事中は、計画地内に工事車両の待機場所を設けるほか、搬入が集中しないよう計画的な運用に最大限努めることで敷地周辺に滞留させないようにする。
- ・ 作業員の現場への通勤は、路線バスや電車等の公共交通機関の利用を原則とする。

(キ) 評価

工事中の交差点の需要率は、0.105～0.749 となり、すべての交差点で需要率の限界値（0.664～0.923）を下回ると予測した。また、近接交差点①及び近接交差点②の需要率は、それぞれ 0.743、0.552 となり、需要率の限界値（近接交差点①：0.846、近接交差点②：0.838）を下回ると予測した。

工事用車両が走行する車線混雑度は 0.049～0.922、近接交差点における流入車線の混雑度は 0.059～0.798 である。よって、すべての交差点で交通量の処理が可能とされる目安である 1.0 を下回ると予測した。

本事業の実施に当たっては、工事中は、その期間を通じて、周辺開発事業者と情報交換等を行うなど連絡体制を整え、JR 武蔵小杉駅周辺における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保全に支障はないものと評価する。

ウ. 施設関連車両の走行により変化する交通安全の状況

(ア) 予測地域・地点

施設関連車両の走行により変化する交通安全の予測地点は、施設関連車両の走行ルート
の主要な走行ルートのうち、幹線道路へ合流するまでの区間とした。

(イ) 予測時期

施設関連車両の走行により変化する交通安全の予測時期は、計画建物完成後の定常状態
となった時期とした。

(ウ) 予測方法

施設関連車両の走行により交通安全に及ぼす影響については、施設関連車両走行ルート
上の交通安全施設の設置状況等と施工計画の内容から、歩行者等に対する交通安全の状況
を定性的に予測した。

(エ) 予測条件

交通安全対策の状況は、「(1) 現況調査 オ 調査結果 (ウ) 交通安全の状況 a. 交
通安全施設の設置状況」(p. 452～455 参照)に示した現況を予測条件とした。

(オ) 予測結果

施設関連車両の主要な走行ルートのうち、幹線道路へ合流するまでの区間では、一部の
区間を除き、マウントアップ構造となっている。また、マウントアップ構造となっている
区間の一部では、横断防止柵やガードレールも設置されている。マウントアップ構造とな
っていない一部の区間は白線による歩車分離となっているため、物理的な歩車分離がなさ
れていない。

施設関連車両の主要な走行ルートは、通学路と一部重複又は横断している箇所があるが、
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。

したがって、施設関連車両の主要な走行ルートのうち白線のための区間以外については、
歩車分離による交通安全対策がなされているため、歩行者の安全は確保できると予測する。
白線のための区間については、交通安全への十分な配慮が必要であると予測する。

(カ) 環境保全のための措置

本事業では、施設関連車両の走行による交通安全への影響の低減を図るために、以下の
措置を講ずる計画である。

- ・施設関連車両の出入り口には、車路に一時停止線を示すことで、自動車運転者に対
し歩道を横断することへの意識を向けさせる。
- ・入居者に対して特に安全への配慮が必要な区間について周知する。
- ・出庫灯等の整備により、歩道状空地や歩道を利用する歩行者・自転車に自動車の出
入りの注意喚起を行う。
- ・駐車場出入口付近は、適宜植栽の剪定を行い、十分な見通しを確保する。

(キ) 評価

施設関連車両の主要な走行ルートのうち、幹線道路へ合流するまでの区間では、一部の区間を除き、マウントアップ構造となっている。また、マウントアップ構造となっている区間の一部では、横断防止柵やガードレールも設置されている。マウントアップ構造となっていない一部の区間は白線による歩車分離となっているため、物理的な歩車分離がなされていない。

施設関連車両の主要な走行ルートは、通学路と一部重複又は横断している箇所があるが、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。

施設関連車両の主要な走行ルートのうち白線のみ区間以外については、歩車分離による交通安全対策がなされているため、歩行者の安全は確保できると予測する。白線のみ区間については、交通安全への十分な配慮が必要であると予測した。

本事業の実施に当たっては、施設関連車両の出入り口には、車路に一時停止線を示すことで、自動車運転者に対し歩道を横断することへの意識を向けさせる、また、入居者に対して特に安全への配慮が必要な区間について周知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保全に支障はないものと評価する。

エ. 施設関連車両の走行により変化する交通流の状況

(ア) 予測地域・地点

施設関連車両の走行により変化する交通流の予測地点は、図 5.9.1-15 に示す 9 地点とした。

(イ) 予測時期

施設関連車両の走行により変化する交通流の予測時期は、計画建物完成後の定常状態となった時期とした。

(ウ) 予測方法

a. 予測手順

将来交通量の予測手順は、図 5.9.1-14 に示すとおりである。

また、近接交差点における交差点需要率及び車線混雑度の予測手順は、「イ. 工事用車両の走行により変化する交通量の状況 (ウ) 予測方法 a. 予測手順」(p. 460～461 参照)と同様とした。

現況交通量、周辺開発交通量、対象事業による発生集中台数はいずれもピーク時間帯の台数を用いて安全側の検討とした。

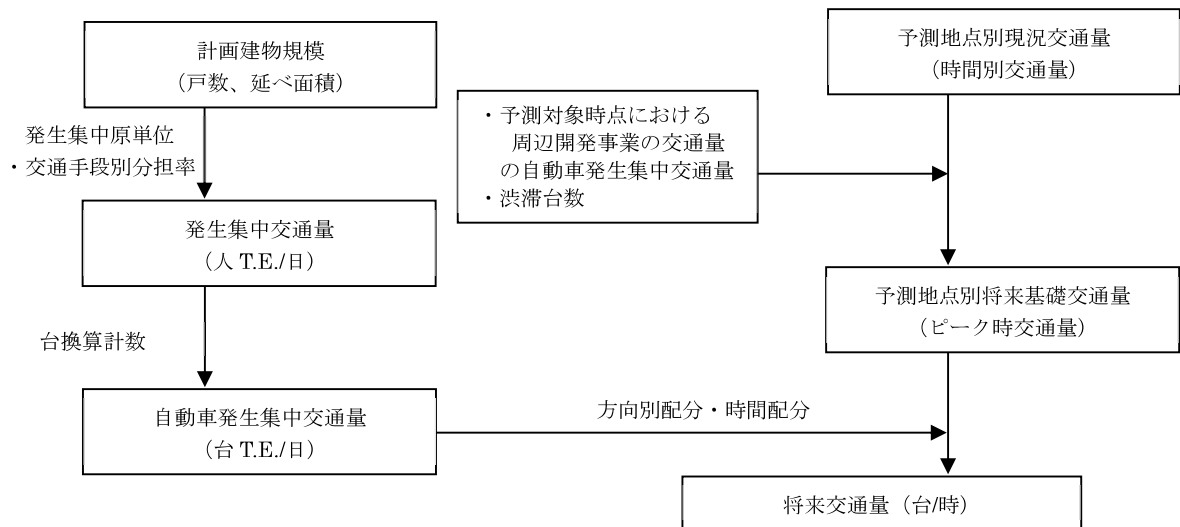
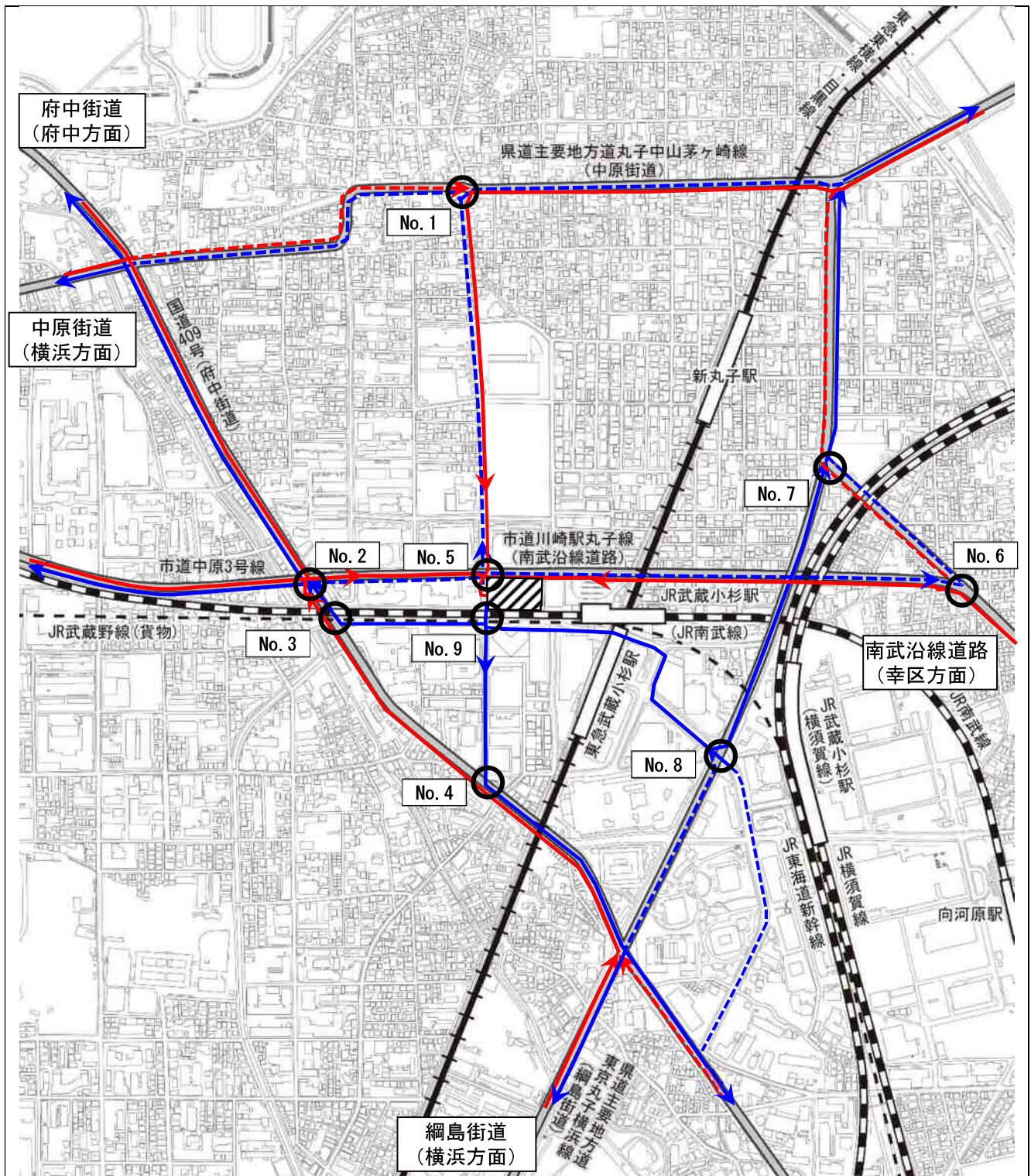


図 5.9.1-14 将来交通量の予測手順

b. 予測手法

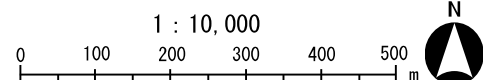
計画地周辺の現況の道路交通状況及び周辺の開発動向により把握した将来基礎交通量に、施設関連車両の走行台数を付加させることで計画地周辺の交通状況を予測した。それを基に、予測地点（交差点）における交差点の需要率及び車線混雑度を手引に基づき予測した。

また、近接交差点①、近接交差点②の予測については、「イ. 工事用車両の走行により変化する交通量の状況 (ウ) 予測方法 b. 予測手法」(p. 461 参照)と同様とした。



- 凡 例
- | | | | |
|--|----------|--|--------------|
| | : 計画地 | | : 調査地点 |
| | : 主要道路 | | : 入庫動線 |
| | : 鉄道（JR） | | : 出庫動線 |
| | : 鉄道（私鉄） | | : 入庫動線（補助動線） |
| | : 鉄道（貨物） | | : 出庫動線（補助動線） |
| | : 駅 | | |

図 5.9.1-15 交通流の予測地点
（供用時）



※¹ 下図は「川崎市地形図 2500」（川崎市、平成 31（2019）年測量）をベースに、令和 4（2022）年 11 月時点における周辺の土地利用状況を反映したものです。

※² 補助動線：施設関連車両が補助的に利用する可能性のある動線。主要ルートとしての利用は想定していない。

(エ) 予測条件

a. 供用時の将来基礎交通量の設定

将来基礎交通量は、現況交通量（現地調査結果）に周辺開発交通量を加えて算出した。
周辺開発交通量は、下記図書に示される施設関連車両台数を見込んだ。

- ・「学校法人日本医科大学武蔵小杉キャンパス再開発計画に係る条例環境影響評価書」
（平成 28 年 10 月、学校法人日本医科大学）

また、現地調査において渋滞長が確認された場合は、手引に準拠し、渋滞を考慮した「需要交通量」を設定した。需要交通量は、現況交通量に待ち行列台数を加えて算出した。需要交通量の算定結果の詳細は、資料編（p. 資-9-240～9-275 参照）に示すとおりである。

b. 施設関連車両台数

本事業における 1 時間ごとの施設関連車両台数（発生集中交通量）は、住戸計画及び商業計画に基づき算出した発生集中交通量（日台数）に、第 6 回東京都市圏パーソントリップ調査（以下、「H30PT」という。）を基に算出した 1 時間ごとの発生比率及び集中比率を乗算して算出した。

発生集中交通量の日台数の算定結果は、資料編（p. 資-1-1～1-6 参照）に示すとおりである。また、予測地点別の施設関連車両台数の算定結果の詳細は、資料編（p. 資-9-357～9-392 参照）に示すとおりである。

c. 将来交通量

将来交通量は、将来基礎交通量に本事業の施設関連車両台数を加えて算出した。

ピーク時間帯の将来交通量を表 5.9.1-17 に示す。

将来交通量の算定結果の詳細は、資料編（p. 資-9-357～9-392 参照）に示すとおりである。

また、近接交差点の将来交通量は、各交差点に流入する交通量の合計とし、合計台数が最大となる時間帯を予測した。近接交差点の将来交通量を表 5.9.1-18 に示す。

近接交差点の将来交通量の算定結果の詳細は、資料編（p. 資-9-436～9-443 参照）に示すとおりである。

d. 交差点の状況

予測地点となる交差点の道路構造及び信号現示の状況は、「(1) 現況調査 ④調査結果 (イ) 道路の状況 f 道路構造、信号現示及び交通規制の状況」に示すとおりである。

表 5.9.1-17 (1) 将来交通量（ピーク時）（平日）

予測地点	ピーク時間帯	車種分類	交差流入交通量（台/ピーク時）			
			現況交通量 (需要交通量)	将来基礎交通量	施設関連車両台数	将来交通量
			-	A	B	A+B
No. 1 小杉陣屋町	9:00～10:00	大型車	83	83	0	83
		小型車	695	713	1	714
		合計	778	796	1	797
No. 2 小杉御殿町	11:00～12:00	大型車	320	320	0	320
		小型車	1,517	1,521	32	1,553
		合計	1,837	1,841	32	1,873
No. 3 中原区役所前	11:00～12:00	大型車	111	111	0	111
		小型車	885	885	16	901
		合計	996	996	16	1,012
No. 4 中原郵便局前	11:00～12:00	大型車	133	133	0	133
		小型車	861	872	17	889
		合計	994	1,005	17	1,022
No. 5 小杉町	8:00～ 9:00	大型車	234	234	0	234
		小型車	1,076	1,152	13	1,165
		合計	1,310	1,386	13	1,399
No. 6 上丸子山王町 2丁目西側	8:00～ 9:00	大型車	185	185	0	185
		小型車	1,002	1,019	2	1,021
		合計	1,187	1,204	2	1,206
No. 7 上丸子小学校前	7:00～ 8:00	大型車	183	183	0	183
		小型車	1,345	1,345	1	1,346
		合計	1,528	1,528	1	1,529
No. 8 中原消防署前	7:00～ 8:00	大型車	256	256	0	256
		小型車	1,425	1,425	1	1,426
		合計	1,681	1,681	1	1,682
No. 9	9:00～10:00	大型車	48	48	0	48
		小型車	374	395	23	418
		合計	422	443	23	466

注) ピーク時間は、大型車の交通負荷を小型車台数に換算（1.7 倍）した場合の最大時間交通量を設定した。

表 5.9.1-17 (2) 将来交通量（ピーク時）（休日）

予測地点	ピーク時間帯	車種分類	交差流入交通量（台/ピーク時）			
			現況交通量 （需要交通量）	将来基礎交通量	施設関連車両台数	将来交通量
			-	A	B	A+B
No. 1 小杉陣屋町	16:00～17:00	大型車	17	17	0	17
		小型車	737	757	4	761
		合計	754	774	4	778
No. 2 小杉御殿町	13:00～14:00	大型車	100	100	0	100
		小型車	1,689	1,695	78	1,773
		合計	1,789	1,795	78	1,873
No. 3 中原区役所前	12:00～13:00	大型車	37	37	0	37
		小型車	1,064	1,064	59	1,123
		合計	1,101	1,101	59	1,160
No. 4 中原郵便局前	14:00～15:00	大型車	25	25	0	25
		小型車	907	926	78	1,004
		合計	932	951	78	1,029
No. 5 小杉町	13:00～14:00	大型車	89	89	0	89
		小型車	1,035	1,063	77	1,140
		合計	1,124	1,152	77	1,229
No. 6 上丸子山王町 2丁目西側	12:00～13:00	大型車	50	50	0	50
		小型車	836	843	7	850
		合計	886	893	7	900
No. 7 上丸子小学校前	16:00～17:00	大型車	47	47	0	47
		小型車	1,466	1,466	7	1,473
		合計	1,513	1,513	7	1,520
No. 8 中原消防署前	14:00～15:00	大型車	96	96	0	96
		小型車	1,962	1,962	13	1,975
		合計	2,058	2,058	13	2,071
No. 9	14:00～15:00	大型車	19	19	0	19
		小型車	466	485	124	609
		合計	485	504	124	628

注）ピーク時間は、大型車の交通負荷を小型車台数に換算（1.7 倍）した場合の最大時間交通量を設定した。

表 5.9.1-18 (1) 近接交差点の将来交通量 (平日)

予測地点	ピーク時間帯	車種分類	交差流入交通量 (台/ピーク時)			
			現況交通量 (需要交通量)	将来基礎交通量	施設関連車両台数	将来交通量
			-	A	B	A+B
近接交差点① (No. 2とNo. 3)	11:00～12:00	大型車	431	431	0	431
		小型車	2,402	2,406	48	2,454
		合計	2,833	2,837	48	2,885
近接交差点② (No. 5とNo. 9)	8:00～9:00	大型車	288	288	0	288
		小型車	1,408	1,533	24	1,557
		合計	1,696	1,821	24	1,845

注1) ピーク時間は、大型車の交通負荷を小型車台数に換算 (1.7 倍) した場合の最大時間交通量を設定した。

注2) 近接交差点の交通量は、各交差点に流入する交通量の合計とした。

表 5.9.1-18 (2) 近接交差点の将来交通量 (休日)

予測地点	ピーク時間帯	車種分類	交差流入交通量 (台/ピーク時)			
			現況交通量 (需要交通量)	将来基礎交通量	施設関連車両台数	将来交通量
			-	A	B	A+B
近接交差点① (No. 2とNo. 3)	12:00～13:00	大型車	136	136	0	136
		小型車	2,735	2,740	145	2,885
		合計	2,871	2,876	145	3,021
近接交差点② (No. 5とNo. 9)	12:00～13:00	大型車	78	78	0	78
		小型車	1,529	1,576	147	1,723
		合計	1,607	1,654	147	1,801

注1) ピーク時間は、大型車の交通負荷を小型車台数に換算 (1.7 倍) した場合の最大時間交通量を設定した。

注2) 近接交差点の交通量は、各交差点に流入する交通量の合計とした。

(オ) 予測結果

a. 交差点の需要率

将来の交差点の需要率は、表 5.9.1-19 に、近接交差点の需要率は表 5.9.1-20 に示すとおりである。

各交差点における供用時の交差点の需要率は、平日で 0.145～0.694、休日で 0.211～0.504 となり、すべての交差点で需要率の限界値 (平日 : 0.664～0.923、休日 : 0.626～0.923) を下回ると予測する。また、近接交差点①及び近接交差点②の需要率は、平日で 0.715 及び 0.464、休日で 0.677 及び 0.402 となり、需要率の限界値 (近接交差点① : 0.846、近接交差点② : 0.838) を下回ると予測した。

なお、交差点の需要率算出結果は、資料編 (p. 資-9-393～9-428 参照) に、近接交差点の需要率算出結果は、資料編 (p. 資-9-457～9-472 参照) に示すとおりである。

表 5.9.1-19 (1) 将来の交差点の需要率予測結果 (平日)

予測地点	ピーク時間帯	将来基礎 交通量による 交差点需要率	将来交通量 による 交差点需要率	施設関連車両 による増分	需要率の 限界値
		A	B	B-A	-
No.1 小杉陣屋町	9:00～10:00	0.267	0.268	0.001	0.890
No.2 小杉御殿町	11:00～12:00	0.447	0.454	0.007	0.885
No.3 中原区役所前	11:00～12:00	0.389	0.399	0.010	0.923
No.4 中原郵便局前	11:00～12:00	0.450	0.463	0.013	0.920
No.5 小杉町	8:00～ 9:00	0.477	0.477	0.000	0.915
No.6 上丸子山王町2丁目西側	8:00～ 9:00	0.694	0.694	0.000	0.909
No.7 上丸子小学校前	7:00～ 8:00	0.292	0.292	0.000	0.664
No.8 中原消防署前	7:00～ 8:00	0.319	0.320	0.001	0.902
No.9	9:00～10:00	0.135	0.145	0.010	0.825

注) 端数処理を四捨五入により行っているため、計算上の数値が不一致となる場合がある。

表 5.9.1-19 (2) 将来の交差点の需要率予測結果 (休日)

予測地点	ピーク時間帯	将来基礎 交通量による 交差点需要率	将来交通量 による 交差点需要率	施設関連 車両による増分	需要率の 限界値
		A	B	B-A	-
No.1 小杉陣屋町	16:00～17:00	0.314	0.317	0.003	0.890
No.2 小杉御殿町	13:00～14:00	0.409	0.426	0.017	0.875
No.3 中原区役所前	12:00～13:00	0.373	0.391	0.019	0.923
No.4 中原郵便局前	14:00～15:00	0.398	0.448	0.050	0.920
No.5 小杉町	13:00～14:00	0.393	0.393	0.000	0.915
No.6 上丸子山王町2丁目西側	12:00～13:00	0.504	0.504	0.000	0.913
No.7 上丸子小学校前	16:00～17:00	0.237	0.239	0.002	0.626
No.8 中原消防署前	14:00～15:00	0.390	0.400	0.010	0.909
No.9	14:00～15:00	0.156	0.211	0.055	0.828

注) 端数処理を四捨五入により行っているため、計算上の数値が不一致となる場合がある。

表 5.9.1-20 (1) 近接交差点における将来の需要率予測結果 (平日)

予測地点	ピーク時間帯	将来基礎 交通量による 交差点需要率	将来交通量 による 交差点需要率	施設関連車両 による増分	需要率の 限界値
		A	B	B-A	-
近接交差点① (No.2とNo.3)	11:00～12:00	0.693	0.715	0.022	0.846
近接交差点② (No.5とNo.9)	8:00～ 9:00	0.463	0.464	0.001	0.838

表 5.9.1-20 (2) 近接交差点における将来の需要率予測結果 (休日)

予測地点	ピーク時間帯	将来基礎 交通量による 交差点需要率	将来交通量 による 交差点需要率	施設関連 車両による増分	需要率の 限界値
		A	B	B-A	-
近接交差点① (No.2とNo.3)	12:00～13:00	0.517	0.677	0.160	0.846
近接交差点② (No.5とNo.9)	12:00～13:00	0.367	0.402	0.035	0.838

b. 車線混雑度

将来の車線混雑度（車線の交通容量比）は、表 5.9.1-21 に、近接交差点の車線混雑度は表 5.9.1-22 示すとおりである。

各交差点における供用時の車線混雑度は、平日で 0.046～0.847、休日で 0.105～0.709、近接交差点における流入車線の混雑度は、平日で 0.056～0.772、休日で 0.094～0.748 である。よって、すべての交差点で交通量の処理が可能とされる目安である 1.0 を下回ると予測する。

現況における渋滞長の発生状況は、資料編（p. 資-9-202～9-219 参照）に整理するとおりであり、近接交差点①及び②では、ごく一部の時間帯で先詰まりによる渋滞が発生している。No. 2 から No. 3 に向かう流入車線（断面 C）では、休日 10 時台と 14 時台に渋滞が発生しておりその長さは最大 20m、No. 3 から No. 2 に向かう流入車線（断面 C）では、平日 17 時台と 18 時台に渋滞が発生しておりその長さは最大 40m、No. 9 から No. 5 に向かう流入車線では平日 16 時台に 20m、休日 14 時台に 10m の渋滞が発生しており、これらは、次の青現示で解消される程度である。また、No. 5 から No. 9 に向かう流入車線では平日及び休日ともに先詰まりによる渋滞は発生していない。このことから、現況の近接交差点①及び②では、先の交差点が要因と考えられる先詰まり渋滞が一部の時間帯で確認されているが、発生状況としては一時的であり、基本的には円滑な交通処理が行われているといえる。将来は本事業で発生する工事用車両の流入が付加されるが、車線別混雑度の増加分の最大は平日で 0.029、休日で 0.102 であり、現況の交通処理状況を照らし合わせても、地域交通に大きな影響を及ぼすことはないといえる。

将来の車線混雑度の算出結果の詳細は資料編（p. 資-9-393～9-428 参照）に、近接交差点の需要率算出結果は、資料編（p. 資-9-457～9-472 参照）に示すとおりである。

表 5.9.1-21 (1) 将来の車線混雑度 (平日) (交差点ごと)

調査地点	ピーク時間帯	断面	方向	将来基礎交通量 による混雑度	将来交通量 による混雑度	将来車両 による増分
				A	B	B-A
No. 1 小杉陣屋町	9:00～10:00	A	左直右	0.092	0.092	0.000
		B	左直右	0.349	0.350	0.001
		C	左直右	0.171	0.174	0.004
		D	左直右	0.370	0.370	0.000
No. 2 小杉御殿町	11:00～12:00	A	左	0.336	0.352	0.016
			直	0.303	0.303	0.000
			右	0.022	0.023	0.000
		B	左直	0.497	0.497	0.000
			右	0.211	0.214	0.002
		C	左	0.338	0.342	0.004
			直	0.506	0.511	0.004
			右	0.101	0.123	0.022
		D	左直	0.656	0.668	0.012
			右	0.341	0.341	0.000
No. 3 中原区役所	11:00～12:00	A	左直	0.355	0.355	0.000
		B	左	0.074	0.074	0.000
			右	0.129	0.136	0.007
		C	直右	0.497	0.514	0.016
No. 4 中原郵便局前	11:00～12:00	D	左直右	0.265	0.265	0.000
		A	左右	0.377	0.392	0.015
		B	直右	0.518	0.532	0.014
		C	左直	0.326	0.326	0.000
No. 5 小杉町	8:00～ 9:00	A	左直右	0.358	0.361	0.003
		B	左直	0.408	0.410	0.002
			右	0.049	0.049	0.000
		C	左直右	0.442	0.443	0.001
		D	左直	0.594	0.594	0.000
			右	0.034	0.046	0.012
No. 6 上丸子山王町 2丁目西側	8:00～ 9:00	A	左直右	0.518	0.518	0.000
		B	左直	0.329	0.331	0.002
			右	0.713	0.713	0.000
		C	左直右	0.018	0.018	0.000
No. 7 上丸子 小学校前	7:00～ 8:00	D	左直	0.847	0.847	0.000
			直	0.321	0.321	0.000
		A	直	0.294	0.294	0.000
			左	0.112	0.112	0.000
		B	右	0.182	0.182	0.000
			直	0.473	0.473	0.000
		C	直	0.450	0.450	0.000
			右	0.369	0.369	0.000
No. 8 中原消防署前	7:00～ 8:00	A	左直	0.293	0.293	0.000
			直	0.295	0.295	0.000
			右	0.435	0.435	0.000
		B	左直	0.136	0.136	0.000
			右	0.185	0.185	0.000
		C	左直	0.399	0.399	0.000
			直	0.322	0.322	0.000
			右	0.203	0.203	0.000
		D	左直	0.322	0.325	0.003
			右	0.135	0.135	0.000
No. 9	9:00～10:00	A	左直右	0.135	0.161	0.027
		B	左直右	0.151	0.151	0.000
		C	左直右	0.139	0.139	0.000
		D	左直右	0.192	0.192	0.000

注 1) 網掛けは、施設関連車両が走行する車線の予測結果を示す。

注 2) 施設関連車両が走行しない車線においても、対向車線の交通量増加により混雑度が変化する場合がある。

注 3) 端数処理を四捨五入により行っているため、計算上の数値が不一致となる場合がある。

表 5.9.1-21 (2) 将来の車線混雑度（休日）（交差点ごと）

調査地点	ピーク時間帯	断面	方向	将来基礎交通量 による混雑度	将来交通量 による混雑度	将来車両 による増分
				A	B	B-A
No. 1 小杉陣屋町	16:00～17:00	A	左直右	0.066	0.066	0.000
		B	左直右	0.461	0.466	0.005
		C	左直右	0.152	0.152	0.000
		D	左直右	0.275	0.275	0.000
No. 2 小杉御殿町	13:00～14:00	A	左	0.233	0.264	0.030
			直	0.379	0.379	0.000
			右	0.037	0.038	0.000
		B	左直	0.590	0.590	0.000
			右	0.181	0.186	0.005
		C	左	0.260	0.306	0.046
			直	0.419	0.437	0.018
			右	0.069	0.113	0.045
		D	左直	0.680	0.709	0.029
			右	0.249	0.249	0.000
No. 3 中原区役所	12:00～13:00	A	左直	0.383	0.383	0.000
		B	左	0.115	0.115	0.000
			右	0.190	0.261	0.071
		C	直右	0.438	0.468	0.030
No. 4 中原郵便局前	14:00～15:00	A	左右	0.407	0.575	0.169
		B	直右	0.439	0.465	0.025
		C	左直	0.303	0.303	0.000
		D	左直右	0.333	0.333	0.000
No. 5 小杉町	13:00～14:00	A	左直右	0.191	0.212	0.020
			左直	0.323	0.331	0.008
			右	0.049	0.049	0.000
		C	左直右	0.267	0.268	0.002
			左直	0.517	0.517	0.000
			右	0.040	0.105	0.065
No. 6 上丸子山王町 2丁目西側	12:00～13:00	A	左直右	0.277	0.277	0.000
		B	左直	0.247	0.251	0.005
			右	0.373	0.427	0.054
		C	左直右	0.007	0.007	0.000
No. 7 上丸子 小学校前	16:00～17:00	A	左直	0.659	0.659	0.000
			直	0.381	0.381	0.000
		B	直	0.376	0.376	0.000
			左	0.130	0.130	0.000
		C	右	0.140	0.140	0.000
			直	0.409	0.413	0.005
			直	0.389	0.393	0.004
			右	0.276	0.276	0.000
No. 8 中原消防署前	14:00～15:00	A	左直	0.322	0.322	0.000
			直	0.351	0.351	0.000
			右	0.817	0.817	0.000
		B	左直	0.184	0.184	0.000
			右	0.109	0.109	0.000
		C	左直	0.460	0.460	0.000
			直	0.388	0.388	0.000
			右	0.767	0.767	0.000
		D	左直	0.380	0.415	0.036
			右	0.204	0.204	0.000
No. 9	14:00～15:00	A	左直右	0.122	0.263	0.141
		B	左直右	0.245	0.245	0.000
		C	左直右	0.141	0.143	0.002
		D	左直右	0.175	0.175	0.000

注 1) 網掛けは、施設関連車両が走行する車線の予測結果を示す。

注 2) 施設関連車両の増加により、施設関連車両が走行しない車線についても混雑度が変化する場合があります。

注 3) 端数処理を四捨五入により行っているため、計算上の数値が不一致となる場合があります。

表 5.9.1-22 (1) 近接交差点における将来の車線混雑度（平日）

調査地点	ピーク時間帯	交差点No	断面	方向	将来基礎交通量 による混雑度	工事中交通量 による混雑度	工事用車両 による増分
					A	B	B-A
近接 交差点①	11:00 ～ 12:00	No. 2 小杉御殿町	A	左	0.350	0.366	0.016
				直	0.302	0.302	0.000
				右	0.032	0.033	0.000
			B	左直	0.480	0.480	0.000
				右	0.315	0.316	0.001
			C	左	0.388	0.393	0.005
				直	0.506	0.510	0.004
				右	0.128	0.155	0.027
			D	左直	0.633	0.645	0.012
				右	0.344	0.344	0.000
		No. 3 中原区役所前	A	左直	0.356	0.356	0.000
			B	左	0.077	0.077	0.000
				右	0.128	0.136	0.007
			C	直右	0.743	0.772	0.029
近接 交差点②	8:00 ～ 9:00	No. 5 小杉町	A	左直右	0.391	0.393	0.002
				左直	0.462	0.464	0.002
			B	右	0.058	0.058	0.000
				左直右	0.477	0.477	0.000
			D	左直	0.517	0.517	0.000
				右	0.042	0.056	0.014
		No. 9	A	左直右	0.141	0.155	0.014
			B	左直右	0.150	0.153	0.003
			C	左直右	0.212	0.212	0.000
			D	左直右	0.207	0.212	0.005

注 1) 網掛けは、施設関連車両が走行する車線の予測結果を示す。

注 2) 施設関連車両の増加により、施設関連車両が走行しない車線についても混雑度が変化する場合がある。

注 3) 端数処理を四捨五入により行っているため、計算上の数値が不一致となる場合がある。

表 5.9.1-22 (2) 近接交差点における将来の車線混雑度（休日）

調査地点	ピーク時間帯	交差点No	断面	方向	将来基礎交通量 による混雑度	工事中交通量 による混雑度	工事用車両 による増分
					A	B	B-A
近接 交差点①	12:00 ～ 13:00	No. 2 小杉御殿町	A	左	0.219	0.246	0.027
				直	0.388	0.440	0.052
				右	0.038	0.040	0.002
			B	左直	0.525	0.525	0.000
				右	0.228	0.230	0.002
			C	左	0.334	0.375	0.041
				直	0.466	0.503	0.036
				右	0.144	0.201	0.057
			D	左直	0.531	0.552	0.021
				右	0.328	0.328	0.000
		No. 3 中原区役所前	A	左直	0.383	0.383	0.000
			B	左	0.119	0.119	0.000
				右	0.185	0.253	0.068
			C	直右	0.666	0.748	0.082
近接 交差点②	12:00 ～ 13:00	No. 5 小杉町	A	左直右	0.289	0.352	0.063
				左直	0.421	0.428	0.007
			B	右	0.036	0.036	0.000
				左直右	0.338	0.341	0.003
			D	左直	0.379	0.379	0.000
				右	0.032	0.094	0.062
		No. 9	A	左直右	0.140	0.242	0.102
			B	左直右	0.241	0.241	0.000
			C	左直右	0.209	0.210	0.002
			D	左直右	0.191	0.191	0.000

注 1) 網掛けは、施設関連車両が走行する車線の予測結果を示す。

注 2) 施設関連車両の増加により、施設関連車両が走行しない車線についても混雑度が変化する場合がある。

注 3) 端数処理を四捨五入により行っているため、計算上の数値が不一致となる場合がある。

(カ) 環境保全のための措置

本事業では、施設関連車両の走行による交通流への影響の低減を図るために、以下の措置を講ずる計画である。

- ・入居者や施設利用者には、計画地への自動車出入りの際の左折イン、左折アウトの徹底を促し、自動車交通の円滑化を図る。
- ・従業員の通勤は公共交通機関を原則とする。
- ・施設利用者（来客者）に対して、ホームページ等で公共交通機関の利用を促す。

(キ) 評価

各交差点における供用時の交差点の需要率は、平日で 0.145～0.694、休日で 0.211～0.504 となり、すべての交差点で需要率の限界値（平日：0.664～0.923、休日：0.626～0.923）を下回ると予測した。また、近接交差点①及び近接交差点②の需要率は、平日で 0.715 及び 0.464、休日で 0.677 及び 0.402 となり、需要率の限界値（近接交差点①：0.846、近接交差点②：0.838）を下回ると予測した。

各交差点における供用時の車線混雑度は、平日で 0.046～0.847、休日で 0.105～0.709、近接交差点における流入車線の混雑度は、平日で 0.056～0.772、休日で 0.094～0.748 である。よって、すべての交差点で交通量の処理が可能とされる目安である 1.0 を下回ると予測した。

本事業の実施に当たっては、入居者や施設利用者には、計画地への自動車出入りの際の左折イン、左折アウトの徹底を促し、自動車交通の円滑化を図るなどの環境保全のための措置を講ずる。

以上のことから、計画地周辺の生活環境保全に支障はないものと評価する。

オ. 歩行者の増加による交通安全（サービス水準）の状況

（ア）予測地域・地点

予測地点は、調査地点と同じ図 5.9.1-3（p.429 参照）に示す歩行者動線上の 6 地点とした。

（イ）予測時期

予測時期は、対象事業の計画建物が完成し、定常状態となる時期（令和 11 年）の平日・休日とした。

（ウ）予測方法

a. 予測手順

将来歩行者交通量の予測手順は、図 5.9.1-16 に示すとおりである。

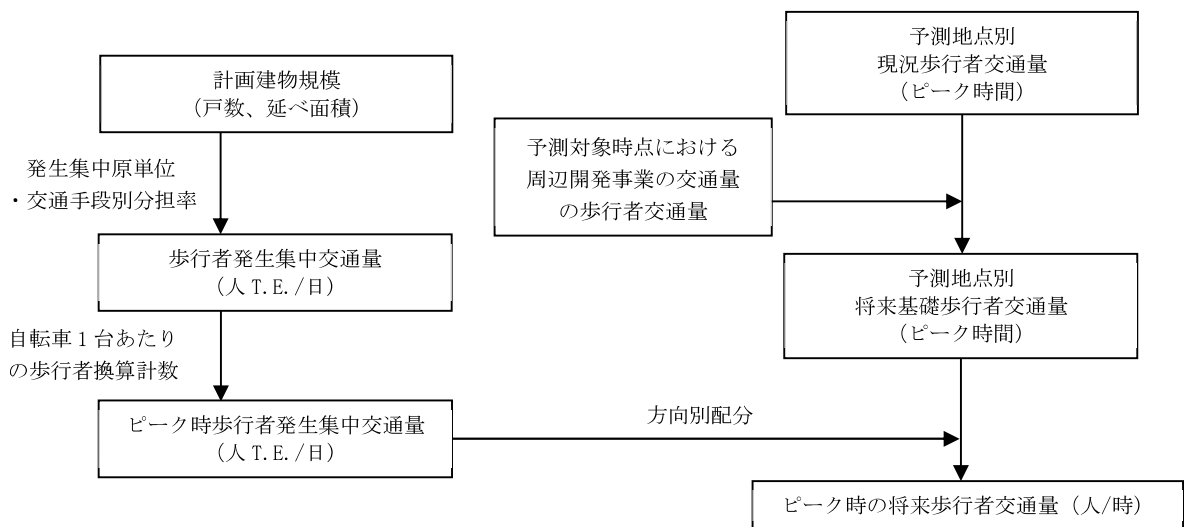


図 5.9.1-16 将来歩行者交通量の算定フロー

b. 予測方法

歩行者交通量については、計画地周辺の現況の歩行者交通量の状況を把握し、供用時の道路整備状況を踏まえ、供用時の将来基礎交通量を算出し、その交通量を基に「大規模開発地区関連交通計画マニュアル改訂版」（平成 26 年 6 月、国土交通省 都市局 都市計画課）（以下「大規模開発マニュアル」という。）に基づき歩行者交通量のサービス水準を予測した。

（エ）予測条件

a. 歩行者の将来基礎交通量の設定

歩行者の将来基礎交通量は、現地調査結果（令和 6 年 2 月調査、12 時間調査）とし、ペDESTリアンデッキ以外の予測地点（No.1～5）は、自転車 1 台あたりの歩行者換算係数を 3 として換算した調査結果を用いた。

なお、本事業の実施により廃道となる市道小杉町 40 号線の現況交通量（No.5 断面 C）は、市道川崎駅丸子線（南武沿線道路）及び市道小杉町 41 号線に振り替えられるものとして将来基礎交通量を設定した。

b. 本事業の歩行者発生集中交通量

本事業の歩行者発生集中交通量は、「大規模開発マニュアル」等に基づき、交通手段別（鉄道、バス、徒歩・自転車）に発生集中交通量を算出した。予測地点（No.1～5）は、自転車1台あたりの歩行者換算係数を3として換算した発生集中交通量を設定した。発生集中交通量の詳細は資料編（p. 資-9-473～9-479 参照）に示すとおりである。

c. 将来交通量

将来交通量は、ピーク時間帯の将来基礎交通量に、「大規模開発マニュアル」を基に算出した本事業のピーク時間帯（午後）の歩行者発生集中交通量を加えて算出した。

ピーク時間帯の将来交通量を表 5.9.1-23 に示す。

表 5.9.1-23 (1) 歩行者の将来交通量（平日）

予測地点	断面	ピーク時間	歩行者交通量（人/時）				
			将来基礎 交通量※1	本事業の発生集中交通量			将来交通量
				歩行者	自転車	合計	
A	a	b	B(a+b×3)	A+B			
No. 1	アイ	17:00～18:00	1,845	0	0	0	1,845
	ウエ	18:00～19:00	800	0	0	0	800
	オカ	8:00～9:00	460	51	14	93	553
	キク	18:00～19:00	3,291	51	14	93	3,384
	ケコ	8:00～9:00	747	0	0	0	747
No. 2	A断面	12:00～13:00	1,365	34	9	61	1,426
	B断面	18:00～19:00	1,400	34	9	61	1,461
	C断面	8:00～9:00	812	0	0	0	812
No. 3	A断面	8:00～9:00	1,316	34	9	61	1,377
	B断面	8:00～9:00	649	0	0	0	649
	C断面	8:00～9:00	925	34	9	61	986
	D断面	8:00～9:00	160	0	0	0	160
No. 4	アイ	18:00～19:00	901	8	2	14	915
	ウエ	8:00～9:00	860	8	2	14	874
	オカ	8:00～9:00	585	24	6	42	627
	キク	18:00～19:00	786	8	2	14	800
	ケコ	7:00～8:00	44	0	0	0	44
	サシ	8:00～9:00	487	0	0	0	487
	スセ	7:00～8:00	11	0	0	0	11
	ペデストリアンデッキ※2	8:00～9:00	522	32	0	32	554
No. 5	A断面	12:00～13:00	872	0	0	0	872
	B断面	12:00～13:00	872	522	63	711	1,583
No. 6	アイ	18:00～19:00	522	102	17	153	675

※1 将来基礎交通量は現地調査結果を基に自転車1台を歩行者3人として換算して設定した。

※2 ペデストリアンデッキは【ケコ】、【サシ】、【スセ】の交通量の合計

表 5.9.1-23 (2) 歩行者の将来交通量（休日）

予測地点	断面	ピーク時間	歩行者交通量（人/時）				
			将来基礎 交通量※1	本事業の発生集中交通量			将来交通量
				歩行者	自転車	合計	
A	a	b	B(a+b×3)	A+B			
No. 1	アイ	15:00～16:00	906	0	0	0	906
	ウエ	15:00～16:00	293	0	0	0	293
	オカ	8:00～9:00	117	68	13	107	224
	キク	7:00～8:00	51	68	13	107	158
	ケコ	11:00～12:00	76	0	0	0	76
No. 2	A断面	14:00～15:00	1,190	45	9	72	1,262
	B断面	15:00～16:00	1,155	45	9	72	1,227
	C断面	17:00～18:00	454	0	0	0	454
No. 3	A断面	13:00～14:00	870	45	9	72	942
	B断面	13:00～14:00	313	0	0	0	313
	C断面	15:00～16:00	758	45	9	72	830
	D断面	17:00～18:00	83	0	0	0	83
No. 4	アイ	11:00～12:00	555	11	2	17	572
	ウエ	13:00～14:00	603	11	2	17	620
	オカ	17:00～18:00	330	33	6	51	381
	キク	16:00～17:00	673	11	2	17	690
	ケコ	15:00～16:00	57	0	0	0	57
	サシ	15:00～16:00	166	0	0	0	166
	スセ	17:00～18:00	4	0	0	0	4
	ペDESTリアンデッキ※2	15:00～16:00	225	43	0	43	268
No. 5	A断面	16:00～17:00	578	0	0	0	578
	B断面	16:00～17:00	578	774	63	963	1,541
No. 6	アイ	14:00～15:00	286	136	17	187	473

※1 将来基礎交通量は現地調査結果を基に自転車1台を歩行者3人として換算して設定した。

※2 ペDESTリアンデッキは【ケコ】、【サシ】、【スセ】の交通量の合計

d. 有効幅員

計画地周辺の歩道等の有効幅員は表 5.9.1-24 に示すとおりである。

表 5.9.1-24 計画地周囲の歩道等の有効幅員

予測断面	幅員	予測地点断面	備考
市道小杉町 41 号線歩道	4.0	No. 2 断面 A, C No. 3 断面 B	歩道状空地の 4.0m を除いた幅員
市道小杉町 16 号線歩道	11.3	No. 5 断面 A, B	歩道状空地の 4.0m を除いた幅員
市道川崎駅丸子線歩道 (南武沿線道路)	2.3	No. 6 アイ	植栽等の 1.2m を除いた幅員
市道小杉町 19 号線歩道	2.5	No. 3 断面 A	歩道状空地の 4.0m を除いた幅員
ペDESTリアンデッキ	5.0	No. 4 ペDESTリアンデッキ	

※表中の道路は図 5.9.1-3 (p. 429 参照) に示した道路に対応する。

(オ) 予測結果

供用時の歩行者の往来による交通安全への影響の予測結果は、表 5.9.1-25 に示すとおりである。また、評価指標とされる歩行者サービス水準を表 5.9.1-26 に示す。

歩行者の往来による交通安全への影響については、すべての予測地点で、平日、休日ともに自由歩行が可能な水準 A (0～27 人/㎡分) が確保されると予測する。なお、歩行者サービス水準は歩道への影響を予測するものであるため、歩道上に設置されている予測地点 (No.2、No.3 (断面 D を除く)、No.4 (ペDESTロリアンデッキ)、No.5、No.6) を評価対象とした。

供用時のピーク時間における将来の歩行者流量は、平日では 1.3～9.2 人/㎡分、休日では 0.9～6.3 人/㎡分であり、全ての地点において自由歩行が可能な水準 A (0～27 人/㎡分) が確保されると予測する。

表 5.9.1-25 (1) 歩行者サービス水準評価結果 (平日)

予測地点	断面	幅員	将来基礎交通量			将来交通量		
			歩行者交通量	歩行者流量	歩行者 サービス水準	歩行者交通量	歩行者流量	歩行者 サービス水準
			(人/時)	(人/㎡分)		(人/時)	(人/㎡分)	
No. 2	A断面	4.0	1,365	5.7	A	1,426	5.9	A
	C断面	4.0	812	3.4	A	812	3.4	A
No. 3	A断面	2.5	1,316	8.8	A	1,377	9.2	A
	B断面	4.0	649	2.7	A	649	2.7	A
	C断面	4.0	925	3.9	A	986	4.1	A
No. 4	ペDESTロリアンデッキ	5.0	522	1.7	A	554	1.8	A
No. 5	A断面	11.3	872	1.3	A	872	1.3	A
	B断面	11.3	872	1.3	A	1,583	2.3	A
No. 6	アイ	2.3	522	3.8	A	675	4.9	A

表 5.9.1-25 (2) 歩行者サービス水準評価結果 (休日)

予測地点	断面	幅員	将来基礎交通量			将来交通量		
			歩行者交通量	歩行者流量	歩行者 サービス水準	歩行者交通量	歩行者流量	歩行者 サービス水準
			(人/時)	(人/㎡分)		(人/時)	(人/㎡分)	
No. 2	A断面	4.0	1,190	5.0	A	1,262	5.3	A
	C断面	4.0	454	1.9	A	454	1.9	A
No. 3	A断面	2.5	870	5.8	A	942	6.3	A
	B断面	4.0	313	1.3	A	313	1.3	A
	C断面	4.0	758	3.2	A	830	3.5	A
No. 4	ペDESTロリアンデッキ	5.0	225	0.8	A	268	0.9	A
No. 5	A断面	11.3	578	0.9	A	578	0.9	A
	B断面	11.3	578	0.9	A	1,541	2.3	A
No. 6	アイ	2.3	286	2.1	A	473	3.4	A

表 5.9.1-26 歩行者サービス水準

水準	歩行状況	歩行者サービス水準
A	自由歩行	0～27 人/㎡分
B	やや制約	27～51 人/㎡分
C	やや困難	51～71 人/㎡分
D	困難	71～87 人/㎡分
E	ほとんど不可能	87～100 人/㎡分

(カ) 環境保全のための措置

本事業では、歩行者の増加による交通安全（サービス水準）への影響の低減を図るために、以下の措置を講ずる計画である。

- ・ 本事業の計画敷地外周部に歩道と一体的な歩道状空地を設け、安全な歩行者空間を確保する。
- ・ 車路に一時停止線を示すことで、自動車運転者に対し、歩道状空地や歩道を横断することへの意識を向けさせる。
- ・ 出庫灯等の整備により、歩道状空地や歩道を利用する歩行者・自転車に自動車の出入りの注意喚起を行う。
- ・ 駐車場出入口付近は、適宜植栽の剪定を行い、十分な見通しを確保する。

(キ) 評価

供用時のピーク時間における将来の歩行者流量は、平日では 1.3～9.2 人/m・分、休日では 0.9～6.3 人/m・分であり、全ての地点において自由歩行が可能な水準 A（0～27 人/m・分）が確保されると予測した。

本事業の実施にあたっては、計画敷地外周部に歩道と一体的な歩道状空地を設け、安全な歩行者空間を確保するなどの環境保全のための措置を講ずることから、計画地周辺の生活環境保全に支障はないものと評価する。