

## 4.8 地域交通

### 4.8.1 交通安全、交通混雑

事業区域及びその周辺における交通の状況等を調査し、工事中における工事用車両の走行に係る交通流及び交通安全への影響、供用後における踏切の除去に伴う地域交通の混雑度の変化について、予測及び評価を行った。

#### (1) 現況調査

##### 1) 調査項目

本事業に伴う工事中における交通流及び交通安全への影響、供用後における踏切の除去に伴う地域交通の混雑度の変化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、次の項目について調査を行った。

##### a) 地域交通の状況

###### ア 日常生活圏等の状況

- ① 通学区域、通学路の状況
- ② 公共交通機関の状況
- ③ 公共施設等の状況

###### イ 道路の状況

- ① 道路の分布、道路状況
- ② 交通量の実態
- ③ 主要交差点等における交通処理状況

###### ウ 交通安全の状況

- ① 交通安全施設の状況
- ② 交通事故の発生状況

##### b) 地形等の状況

##### c) 土地利用の状況

##### d) 道路等に係る計画等

##### e) 関係法令等による基準等

#### 2) 調査地域

調査地域は、事業区域及びその周辺とした。

#### 3) 調査方法等

##### a) 調査地点

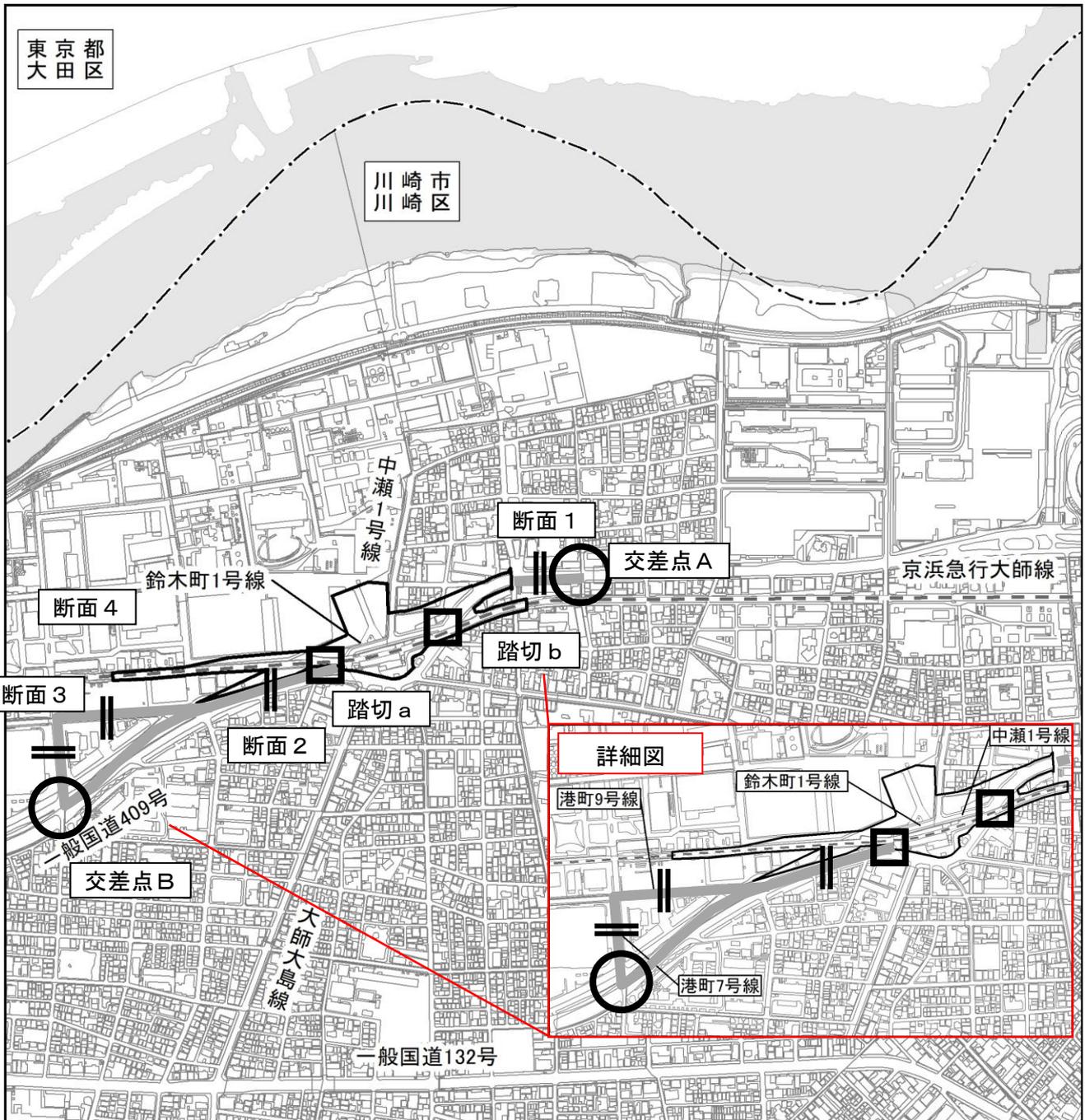
###### ア 地域交通の状況

###### ① 道路の状況

###### A. 道路の分布、道路状況

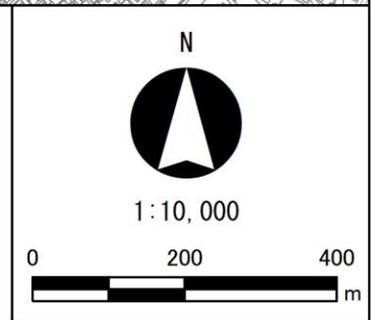
調査対象道路及び道路横断面構成の調査位置は、図 4.8.1-1に示すとおりである。

調査対象道路は、工事用車両の主要な走行ルートとなる一般国道 409 号、港町 7 号線及び港町 9 号線とした。



凡例

- |  |            |  |                                       |
|--|------------|--|---------------------------------------|
|  | 事業区域       |  | 調査対象道路                                |
|  | 都県境        |  | 道路状況調査位置                              |
|  | 現況の京浜急行大師線 |  | 交通量調査地点及び<br>主要交差部等における<br>交通処理状況調査地点 |
|  |            |  | 道路状況、交通量調査<br>及び踏切における<br>交通処理状況調査地点  |



この地図は、川崎市発行の1:2,500地形図（羽田本町・大師・池上新田・六郷・六郷橋・川崎）を使用したものである。

図 4.8.1-1 調査対象道路及び道路横断面構成の調査位置

## B. 交通量の実態

交通量に係る調査地点は、図 4.8.1-1に示した2交差点及び踏切とした。

- ・交差点A（中瀬2丁目交差点）
- ・交差点B（鈴木町駅入口交差点）
- ・踏切a（鈴木町第1踏切）
- ・踏切b（川崎大師第1踏切）

## C. 主要交差部等における交通処理状況

主要交差部等における交通処理状況の調査地点は、「B. 交通量の実態」と同様とした。

## ② 交通安全の状況

### A. 交通安全施設の状況

工事用車両の主要な走行ルートである一般国道409号、港町7号線及び港町9号線とした。

### B. 交通事故の発生状況

「A. 交通安全施設の状況」と同様とした。

## b) 調査期間・調査時期

### ア 地域交通の状況

#### ① 日常生活圏等の状況

##### A. 通学区域、通学路の状況

調査時期は、令和7年8月20日(水)とした。

##### B. 公共交通機関の状況

現地踏査時期は、「A. 通学区域、通学路の状況」と同様とした。

##### C. 公共施設等の状況

現地踏査時期は、「A. 通学区域、通学路の状況」と同様とした。

#### ② 道路の状況

##### A. 道路の分布、道路状況

現地調査時期は、「① 日常生活圏等の状況 ① A. 通学区域、通学路の状況」と同様とした。

##### B. 交通量の実態

現地調査時期は、令和7年7月17日(木)12時～7月18日(金)12時(24時間)とした。

##### C. 主要交差部等における交通処理状況

現地調査時期は、「B. 交通量の実態」と同様とした。

#### ③ 交通安全の状況

##### A. 交通安全施設の状況

現地調査時期は、令和7年8月20日(水)とした。

##### B. 交通事故の発生状況

調査時期は、令和7年9月12日(金)とした。

## イ 地形等の状況

現地踏査時期は、「ア 地域交通の状況 ① 日常生活圏等の状況 A. 通学区域、通学路の状況」と同様とした。

## ウ 土地利用の状況

現地踏査時期は、「ア 地域交通の状況 ① 日常生活圏等の状況 A. 通学区域、通学路の状況」と同様とした。

## c) 調査方法

### ア 地域交通の状況

#### ① 日常生活圏等の状況

##### A. 通学区域、通学路の状況

通学区域については、ガイドマップかわさき等の既存資料の収集・整理、川崎市教育委員会学校教育部健康教育課へのヒアリングにより把握した。

##### B. 公共交通機関の状況

公共交通機関は、既存資料及び現地踏査により把握した。

##### C. 公共施設等の状況

公共施設等の状況は、既存資料及び現地踏査により把握した。

#### ② 道路の状況

##### A. 道路の分布、道路状況

道路の分布は、地形図、都市計画図等の既存資料により、道路状況（車線数、規制速度及び道路横断面構成等）については、現地調査により把握した。

##### B. 交通量の実態

交通量の実態については、自動車交通量を現地調査により把握した。調査は、ハンドカウンターを用いた連続計測により、方向別交通量を把握した。車種分類は、表4.8.1-1に示すとおり、自動車類（2車種分類）及び二輪車とした。

表 4.8.1-1 自動車交通量の車種分類

	車種分類	対応するプレート番号
自動車類	小型車	50～59（黄又は黒） 3 <sup>S</sup> 及び33 <sup>S</sup> 8 <sup>S</sup> 及び88 <sup>S</sup>
		3、30～39及び300～399（普通乗用自動車） 5、50～59及び500～599（小型四輪乗用自動車） 7、70～79及び700～799（小型四輪乗用自動車）
		40～49（黄又は黒） 3 <sup>S</sup> 及び33 <sup>S</sup> 6 <sup>S</sup> 及び66 <sup>S</sup>
		4、40～49及び400～499、6、60～69及び600～699（小型四輪貨物自動車、ただし貨客車を除く）
		4、40～49及び400～499、6、60～69及び600～699（小型四輪貨物自動車）のうち、いわゆるライトバン、ピックアップ、バンなどの型式で座席が2列以上あるもの
		2、20～29及び200～299
	大型車	1、10～19及び100～199
		8、80～89及び800～899（特種用途車）
		9、90～99及び900～999、0、00～09及び000～099（特殊自動車）
	二輪車	原動機付自転車を含む自動二輪車

注1) プレート番号の「(黄または黒)」は、「黄地に黒文字または黒地に黄文字」を意味し、添字Sは、小型プレートを意味する。

注2) 「国土技術政策総合研究所資料第714号 土木研究所資料第4254号 道路環境影響評価の技術手法（平成24年度版）」を基に作成。

### C. 主要交差点等における交通処理状況

主要交差点等における交通処理状況は、飽和交通流率、信号現示状況、渋滞長及び滞留長を現地調査により把握した。

なお、飽和交通流率については、車線ごとにピーク時間を含む3時間を抽出し、青表示開始時から3台目の通過車両の停止線通過時刻と最後尾待機車両の停止線通過時刻をストップウォッチを用いて1/100程度の精度で記録し、3台目から最後尾待機車両までの停止線通過所要時間（車頭時間）の計測をおこなった。

### ③ 交通安全の状況

#### A. 交通安全施設の状況

信号機、横断歩道等の位置及び歩車分離状況について、現地調査により把握した。

#### B. 交通事故の発生状況

令和6年の調査対象道路における交通事故の発生件数、発生地点及び事故の内容について川崎警察署及び川崎臨港警察署への聞き取り調査により把握した。

#### イ 地形等の状況

地形図等の既存資料による調査及び現地踏査により把握した。

#### ウ 土地利用の状況

土地利用現況図、都市計画図等の既存資料による調査及び現地踏査により把握した。

## エ 道路等に係る計画等

工事用車両の主な走行経路上の道路等に係る計画及び周辺地域の開発動向を把握した。

## オ 関係法令等による基準等

以下に示す関係法令等の内容を整理した。

- ・「地域環境管理計画」に定められる地域別環境保全水準

## 4) 調査結果

### a) 地域交通の状況

#### ア 日常生活圏等の状況

##### ① 通学区域、通学路の状況

小学校区及び中学校区の状況は、図 4.8.1-2(1)、(2)に示すとおりである。

調査対象道路は、旭町小学校区、川中島小学校区、東門前小学校区、大師小学校区、富士見中学校区、川中島中学校区及び大師中学校区に含まれており、一部が通学路となっている。

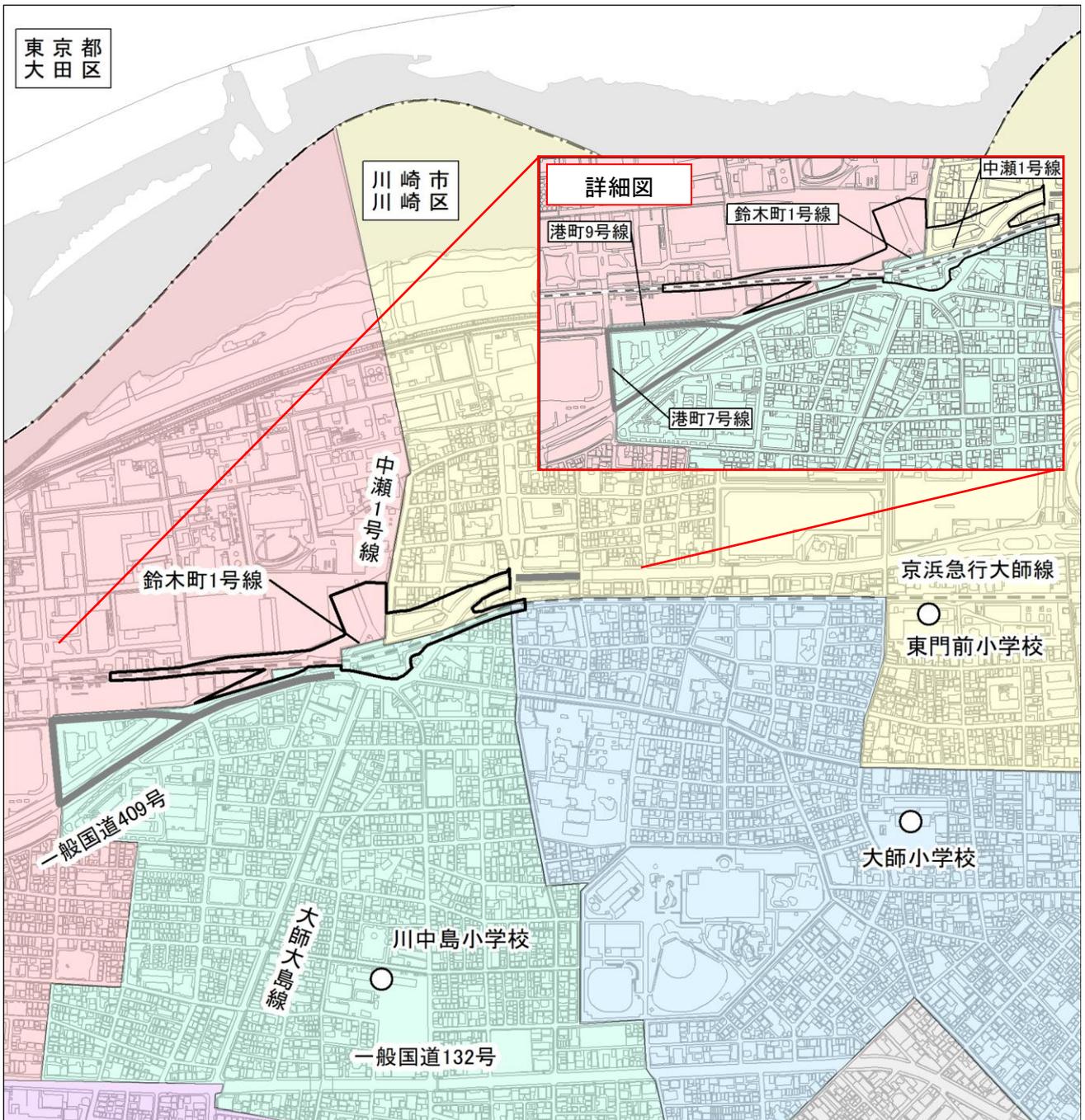
##### ② 公共交通機関の状況

調査対象道路最寄りのバス停留所は「大師」「花見橋」「若宮八幡前」等となっており、系統番号「臨港バス 快速浮島橋」や「臨港バス・川 23 大師線」が運行している（「第2章 2.1 周辺地域の概況 2.1.7 交通、運輸の状況、48 ページ」参照）。

また、調査対象道路最寄りの鉄道は、京浜急行大師線の鈴木町駅及び川崎大師駅が存在する。

##### ③ 公共施設等の状況

事業区域及びその周辺の公共施設として、事業区域の南側約 30m に若宮幼稚園、事業区域の南側約 40m に川崎大師わんぱく保育園、事業区域の南側約 20m に宮川病院、事業区域の南側約 140m にプラザ大師（その他市民利用施設）、事業区域の南側約 30m に庵の郷大師（高齢者施設）、事業区域の南側約 170m に療養通所介護まこと（福祉施設）が存在する。



東京都  
大田区

川崎市  
川崎区

詳細図  
港町9号線  
鈴木町1号線  
中瀬1号線  
港町7号線

鈴木町1号線

中瀬1号線

京浜急行大師線

東門前小学校

一般国道409号

大師小学校

大師大島線

川中島小学校

一般国道132号

凡例

事業区域

都県境

現況の京浜急行大師線

調査対象道路

小学校

小学校通学区域

旭町小学校区

東門前小学校区

川中島小学校区

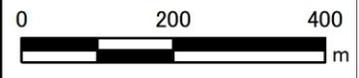
大師小学校区

四谷小学校区

藤崎小学校区

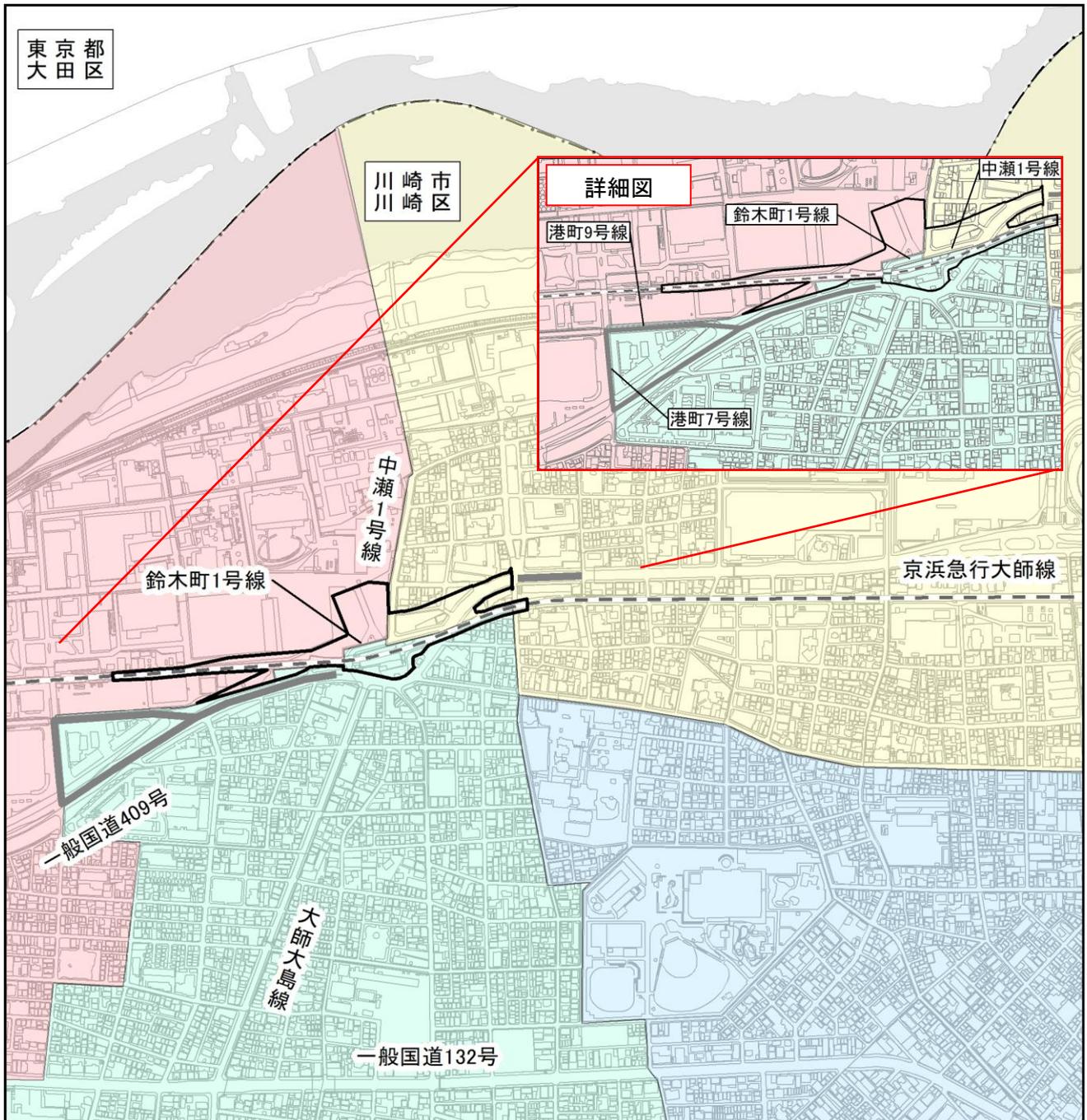


1:10,000



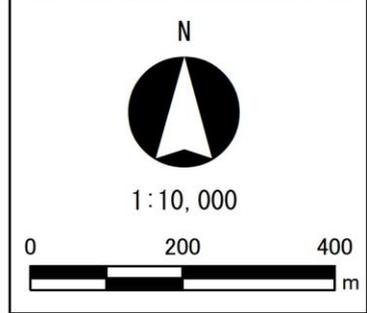
この地図は、川崎市発行の1:2,500地形図（羽田本町・大師・池上新田・六郷・六郷橋・川崎）を使用したものである。

図 4.8.1-2(1) 小学校区の状況



凡例

- |            |         |
|------------|---------|
| 事業区域       | 中学校通学区  |
| 都県境        | 富士見中学校区 |
| 現況の京浜急行大師線 | 大師中学校区  |
| 調査対象道路     | 川中島中学校区 |
|            | 南大師中学校区 |



この地図は、川崎市発行の1:2,500地形図（羽田本町・大師・池上新田・六郷・六郷橋・川崎）を使用したものである。

図 4.8.1-2(2) 中学校区の状況

## イ 道路の状況

### ① 道路の分布、道路状況

#### A. 道路の分布

調査対象道路周辺の主要道路網は、図 4.8.1-3に示すとおりである。

調査対象道路の東側には、東京大師横浜線がある。また、調査対象道路は大師大島線と交差している。

#### B. 道路状況

調査対象道路の道路横断面構成位置、道路横断面構成は図 4.8.1-3に、車線数及び規制速度は図 4.8.1-4に示すとおりである。また、主要な交差点及び踏切での交通規制状況は、図 4.8.1-5(1)～(3)に示すとおりである。

##### ■一般国道 409 号（断面 1 及び断面 2）

一般国道 409 号は事業区域の南北にある道路で、道路幅員約 24～25m、4～5 車線、規制速度は 50km/時である。

##### ■港町 7 号線（断面 3）

港町 7 号線は事業区域の南側にある道路で、道路幅員約 12m、2 車線、規制速度は 30km/時である。

##### ■港町 9 号線（断面 4）

港町 9 号線は事業区域南側にある道路で、道路幅員約 12m、2 車線、規制速度は 30km/時である。

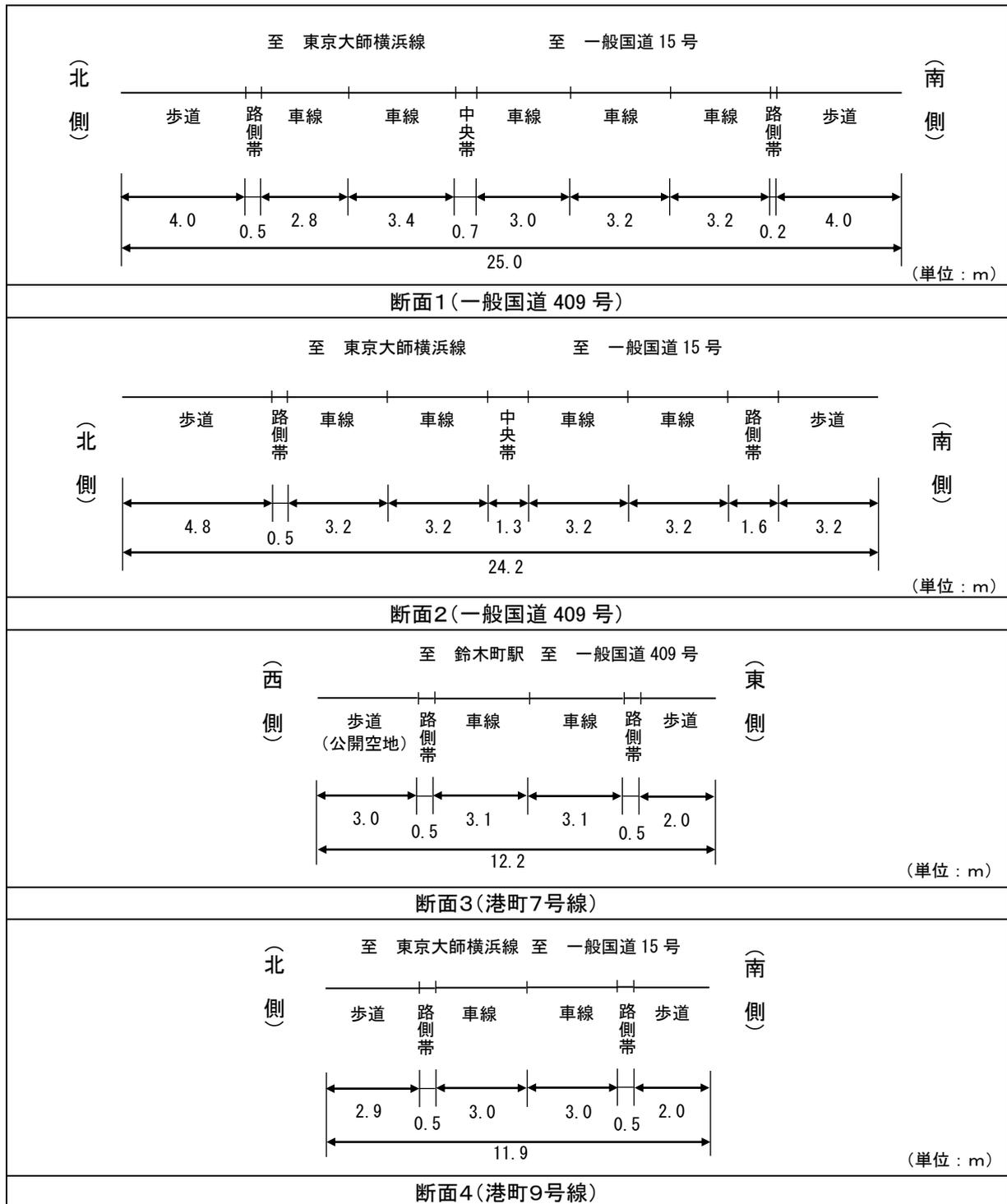
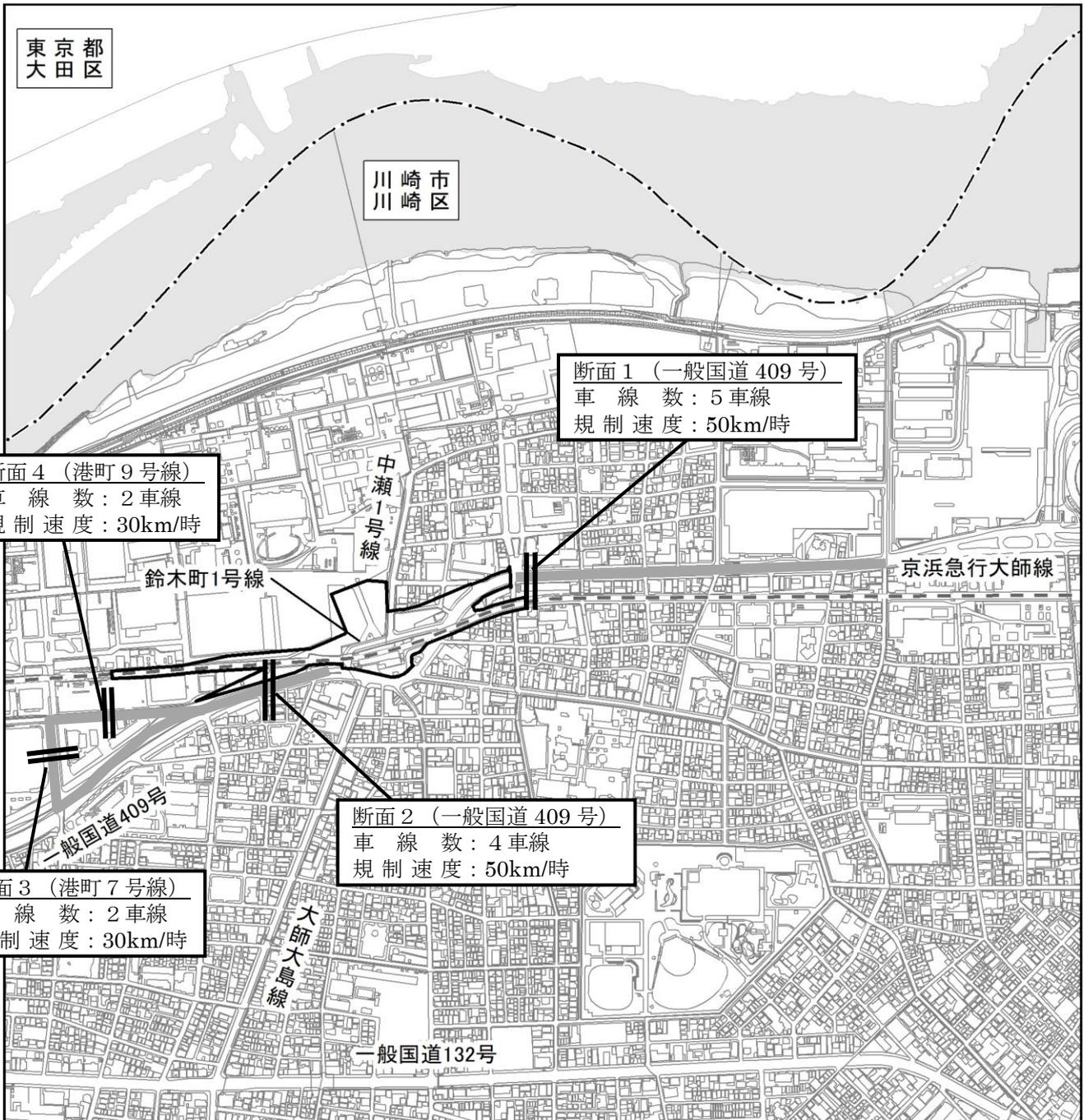
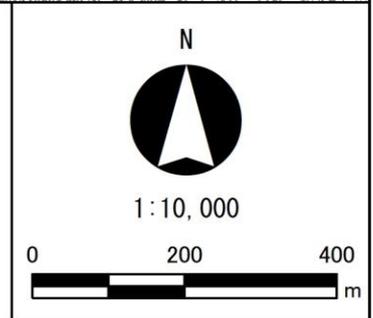


図 4.8.1-3 道路横断面構成



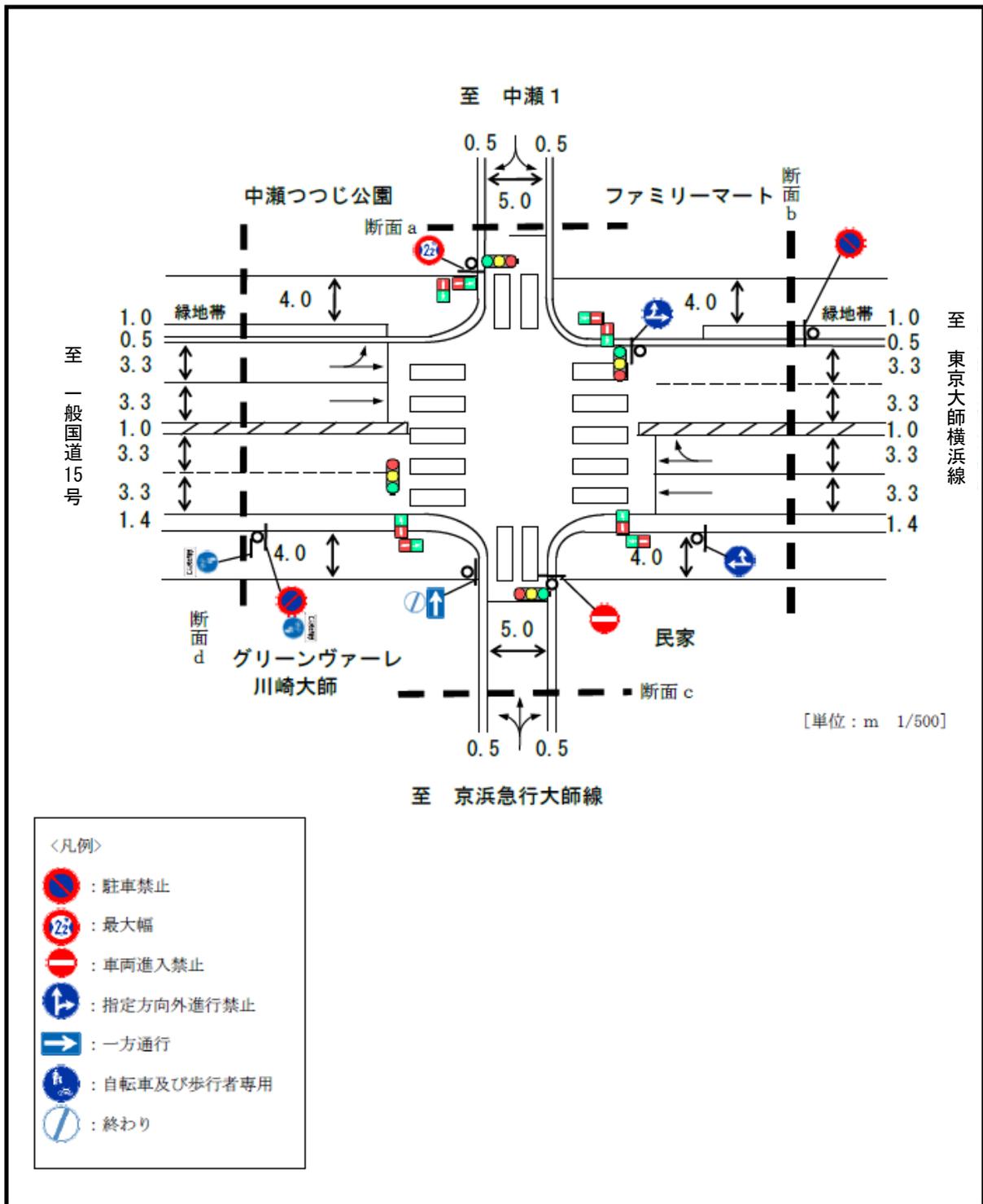
凡例

- |  |            |  |        |
|--|------------|--|--------|
|  | 事業区域       |  | 調査対象道路 |
|  | 都県境        |  | 道路状況位置 |
|  | 現況の京浜急行大師線 |  |        |



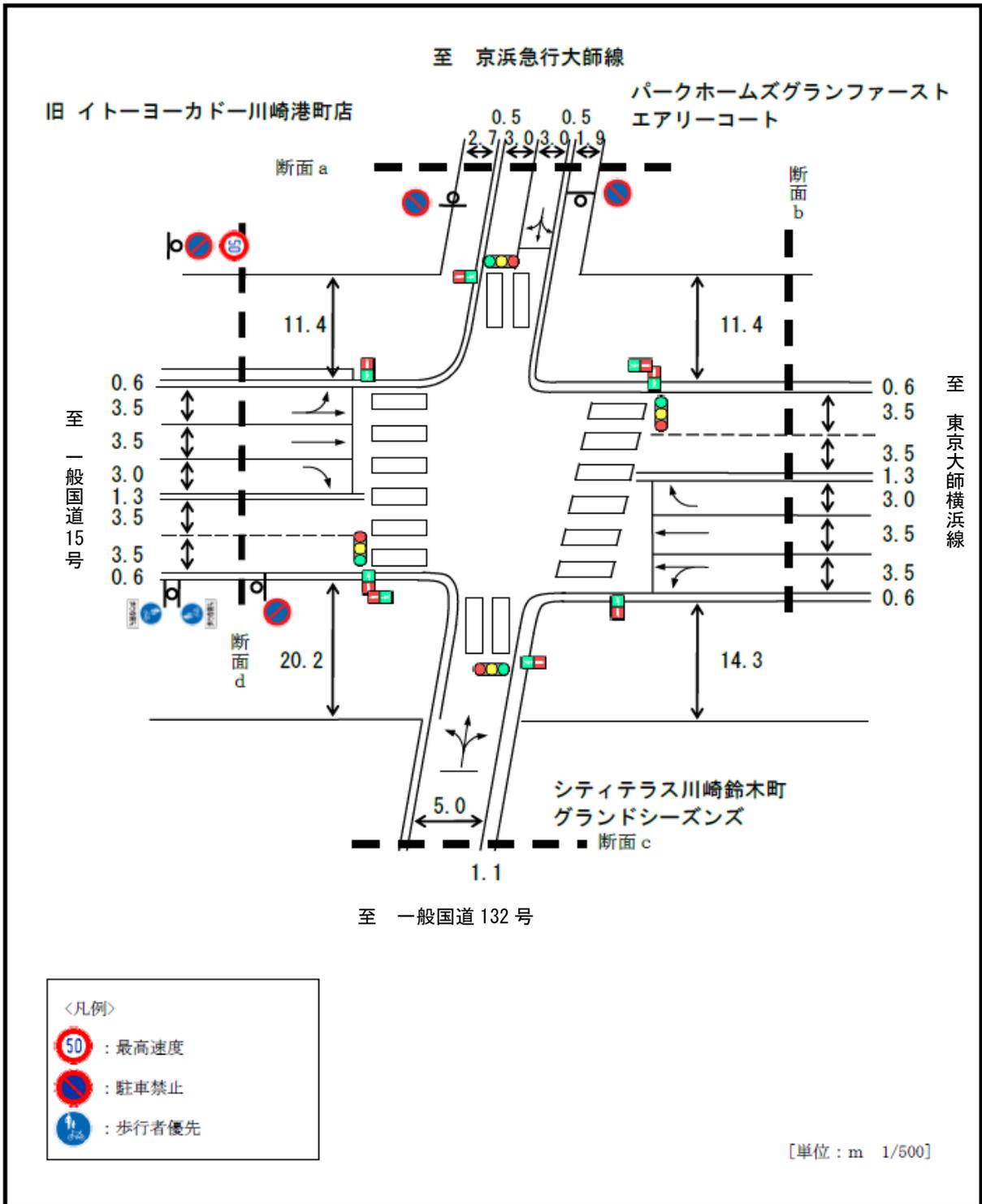
この地図は、川崎市発行の1:2,500地形図(羽田本町・大師・池上新田・六郷・六郷橋・川崎)を使用したものである。

図 4.8.1-4 道路状況図(車線数及び規制速度)



注) 交差点Aの位置は、図 4.8.1-1参照。

図 4.8.1-5(1) 道路状況図 (交通規制状況) (交差点 A (中瀬 2 丁目交差点))

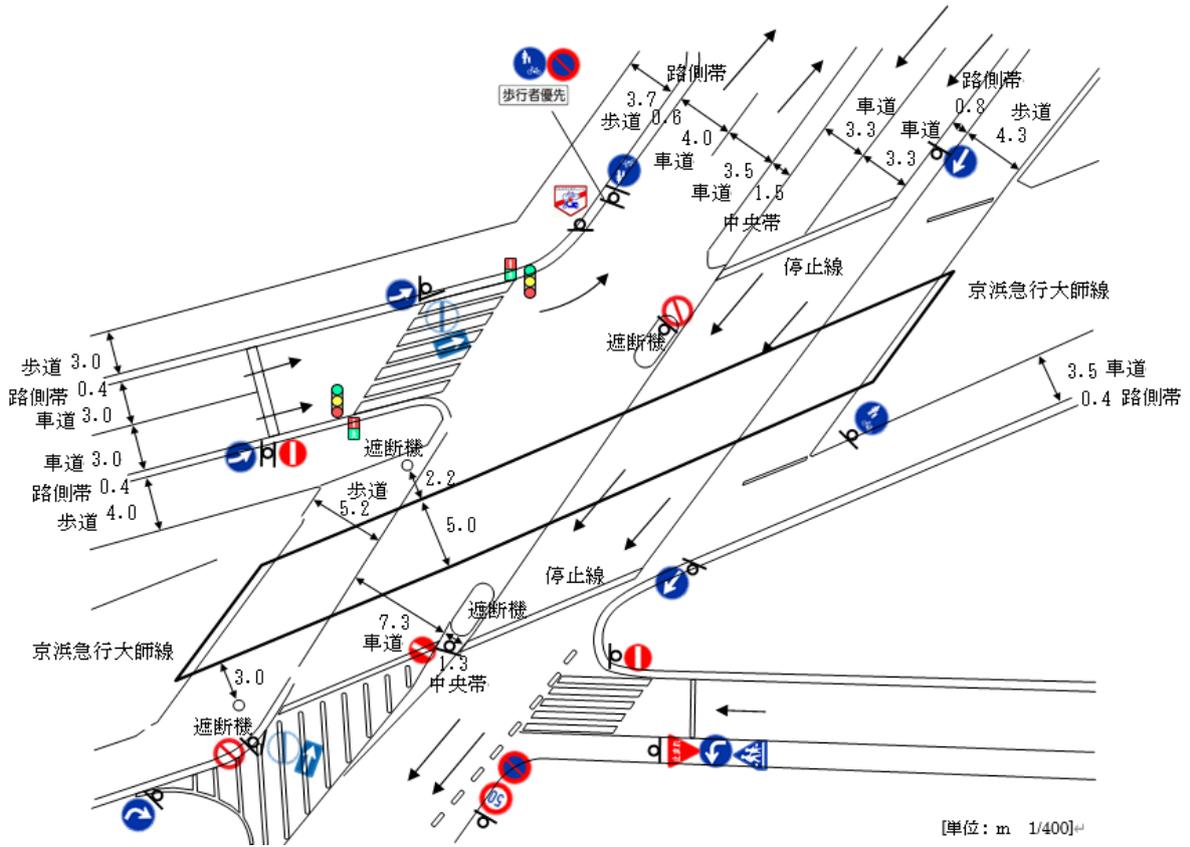


注) 交差点Bの位置は、図 4.8.1-1参照。

図 4.8.1-5 (2) 道路状況図 (交通規制状況) (交差点B (鈴木町駅入口交差点))



至 東京大師横浜線



至 一般国道 15 号

図 4.8.1-5 (4) 道路状況図 (交通規制状況) (踏切 b (川崎大師第 1 踏切))

## ② 交通量の実態

自動車交通量の調査結果は、表 4.8.1-2及び図 4.8.1-6に示すとおりである。

日交通量では、一般国道 409 号の断面交通量は、15,155 台/日（交差点A：断面 d）～19,951 台/日（交差点B：断面 b）、一般国道 409 号と交差する道路の断面交通量は、419 台/日（交差点A：断面 a）～1,097 台/日（交差点B：断面 a）となっている。

なお、自動車交通量の調査結果の詳細は、資料編（資料 7－1、資－94 ページ参照）に示す。

表 4.8.1-2 自動車交通量調査結果

項目		12 時間交通量：台/12 時間（24 時間交通量：台/日）					ピーク時間帯交通量	
		大型車	小型車	合計	大型車 混入率 (%)	二輪車	時間帯 (時)	交通量 (台/時)
調査地点	断面 a	19 (28)	295 (391)	314 (419)	6.1 (6.7)	32 (41)	18～19	36
	断面 b	1,850 (2,630)	8,725 (13,047)	10,575 (15,677)	17.5 (16.8)	630 (1,008)	14～15	1,007
	断面 c	43 (44)	673 (825)	716 (869)	6.0 (5.1)	62 (77)	8～9	85
	断面 d	1,828 (2,608)	8,319 (12,547)	10,147 (15,155)	18.0 (17.2)	608 (984)	15～16	983
交差点A [中瀬二丁目 交差点]	断面 a	196 (226)	738 (871)	934 (1,097)	21.0 (20.6)	66 (97)	14～15	94
	断面 b	2,311 (3,181)	11,525 (16,770)	13,836 (19,951)	16.7 (15.9)	828 (1,338)	17～18	1,277
	断面 c	40 (46)	480 (667)	520 (713)	7.7 (6.5)	97 (149)	17～18	60
	断面 d	2,155 (2,995)	11,451 (16,708)	13,606 (19,703)	15.8 (15.2)	863 (1,386)	17～18	1,268
踏切 a [鈴木町第 1 踏切]		986 (1,311)	3,695 (5,740)	4,681 (7,051)	21.1 (18.6)	159 (324)	11～12	487
踏切 b [川崎大師第 1 踏切]		984 (1,423)	5,015 (7,197)	5,999 (8,620)	16.4 (16.5)	374 (544)	16～17	684

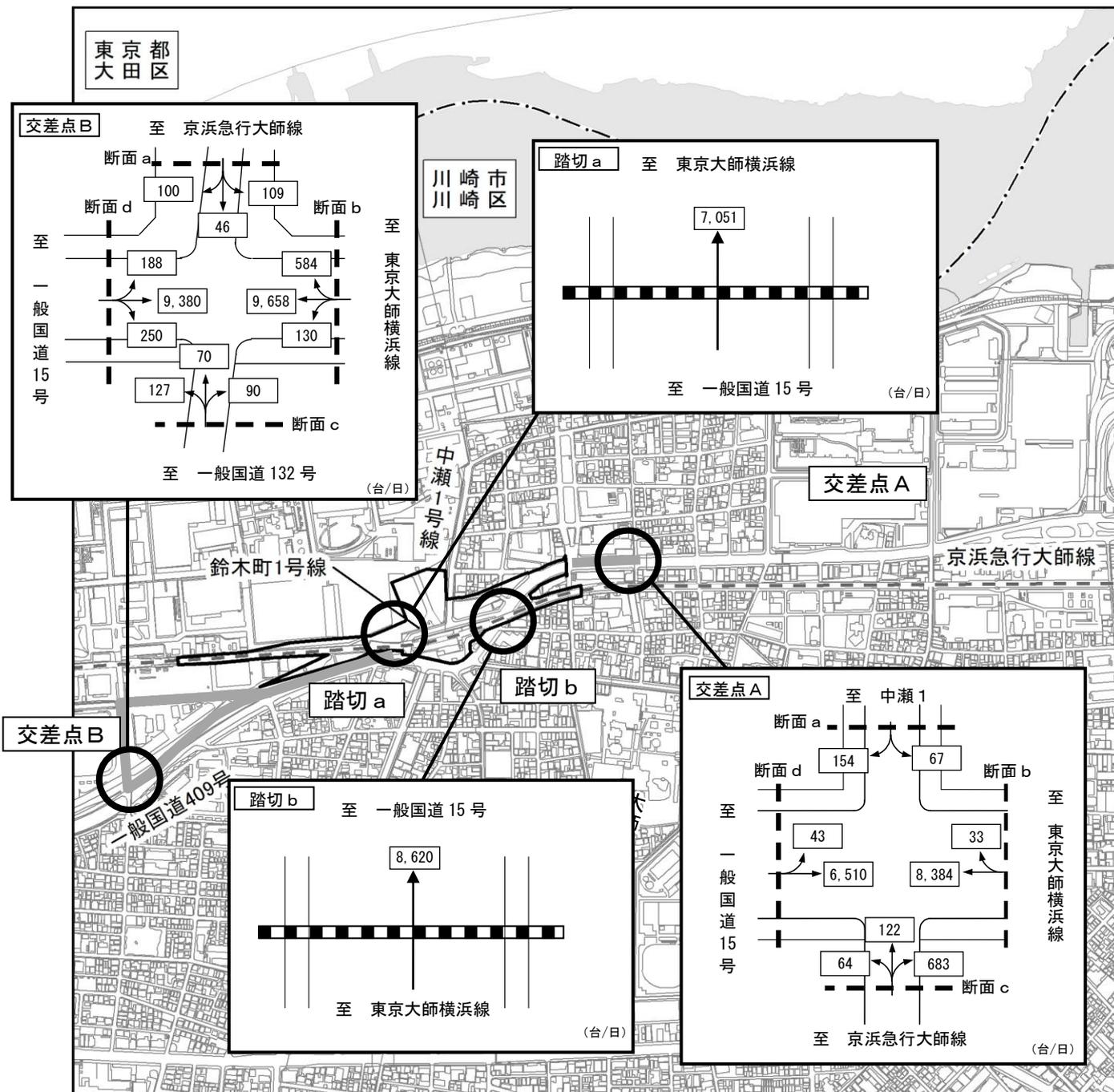
注) 12 時間交通量（7 時～19 時）

## ③ 主要交差点等の交通処理の状況

主要交差点等における交通処理の状況は、交差点Aでは最大で 180mの滞留長がみられ、交差点Bでは最大で 160mの滞留長が見られた。

また、踏切 a（鈴木町第 1 踏切）では、踏切閉鎖時に最大で 260mの滞留長がみられ、踏切 b（川崎大師第 1 踏切）では最大で 270mの滞留長が見られた。

なお、主要交差点等の交通処理状況の調査結果の詳細は、資料編（資料 7－1、資－94 ページ参照）に示す。



この地図は、川崎市発行の1:2,500地形図(羽田本町・大師・池上新田・六郷・六郷橋・川崎)を使用したものである。

図 4.8.1-6 主要交差点等の交通処理の状況

注) 各交差点、踏切の交通量は、小型車と大型車(小型車換算なし)の24時間交通量の合計値を示す。

#### ④ 交通安全施設の状況

マウンドアップ、植樹帯、ガードレール等による歩車分離状況は、図 4.8.1-7に、信号機、横断歩道等の交通安全施設設置状況は、図 4.8.1-8に示すとおりである。

調査対象道路は、マウンドアップ、植樹帯、ガードレール等により歩車分離がなされている。また、信号機のない横断歩道が2ヵ所みられる。

#### ⑤ 交通事故の発生状況

調査対象道路の令和6年における交通事故の発生状況は、表 4.8.1-3及び図 4.8.1-9に示すとおりである。

交通事故の発生形態をみると、自動車対自動車が4件、自動車対自転車が5件、自動車対自動二輪車が1件、自動車対歩行者が1件であり、合計が11件となっている。

表 4.8.1-3 交通事故発生状況

—令和6年—	
事故形態	件数
自動車対自動車	4
自動車対自転車	5
自動車対原動機付自転車	0
自動車対自動二輪車	1
自動車対歩行者	1
合計	11

出典：川崎警察署ヒアリング

#### ⑥ 地形等の状況

事業区域及びその周辺は、人工地形である盛土地となっており、事業区域北側には河原が、事業区域南側には低地の微高地である自然堤防が分布している。

#### ⑦ 土地利用の状況

事業区域は多摩川の南側に位置し、土地利用現況は、住宅用地、業務施設用地及び軽工業用地等となっており、大部分が現況の京浜急行大師線として利用されている。

また、都市計画区域の指定状況については、事業区域は準住居地域、商業地域及び工業地域となっており、事業区域の北側は主に第二種住居地域や工業地域、東側は第二種住居地域や準住居地域、南側は第二種住居地域や商業地域、西側は工業地域となっており、川崎大師駅の東側にある川崎大師表参道・仲見世地区は都市景観形成地区に指定されている。

なお、事業区域及びその周辺には、配慮すべき施設として、若宮幼稚園、川崎大師わんぱく保育園、宮川病院、プラザ大師（市民利用施設）、庵の郷大師（高齢者施設）、療養通所介護まこと（福祉施設）が存在する。

## ⑧ 道路等に係る計画等

### A. (仮称) 鈴木町駅前南地区開発計画

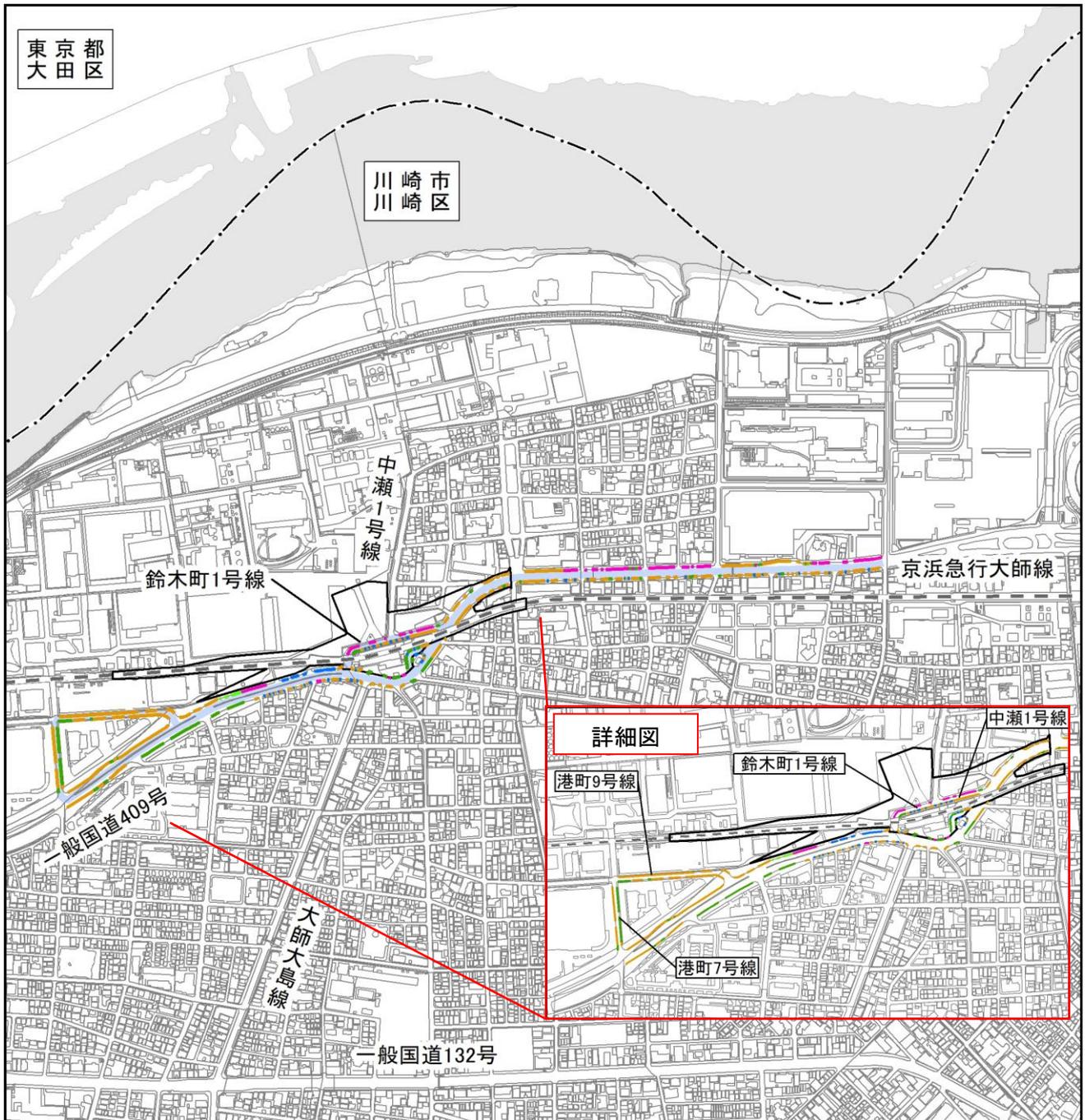
(仮称) 鈴木町駅前南地区開発計画は、「川崎市都市計画マスタープラン 川崎区構想」(川崎市)等で示されている位置付けを踏まえ、適切な土地利用誘導の推進を行い、都市機能を適切に配置するとともに、緑化等による回遊性の高い歩行者利用空間の創出等を通じ、鈴木町駅前の顔となる、賑わいを創出する複合交流拠点の形成を目指すものである。

なお、(仮称) 鈴木町駅前南地区開発計画は、鈴木町駅前入口交差点付近で計画されており、本鉄道事業における工事の実施時においては、(仮称) 鈴木町駅前南地区開発計画における工事用車両も走行することとなる。

## ⑨ 関係法令等による基準等

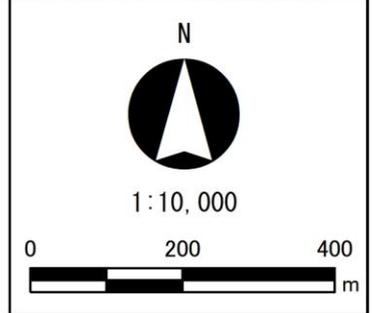
### A. 地域環境管理計画の地域別環境保全水準

地域環境管理計画の地域別環境保全水準は、交通安全、交通混雑については、「生活環境の保全に支障のないこと。」と定められている。



凡例

- |   |            |   |                    |
|---|------------|---|--------------------|
|  | 事業区域       |  | 調査対象道路             |
|  | 都県境        |  | マウンドアップ            |
|  | 現況の京浜急行大師線 |  | マウンドアップ+ガードレール     |
|   |            |  | マウンドアップ+植樹帯        |
|   |            |  | マウンドアップ+植樹帯+ガードレール |
|   |            |  | 植樹帯                |



この地図は、川崎市発行の1:2,500地形図（羽田本町・大師・池上新田・六郷・六郷橋・川崎）を使用したものである。

図 4.8.1-7 歩車分離の状況

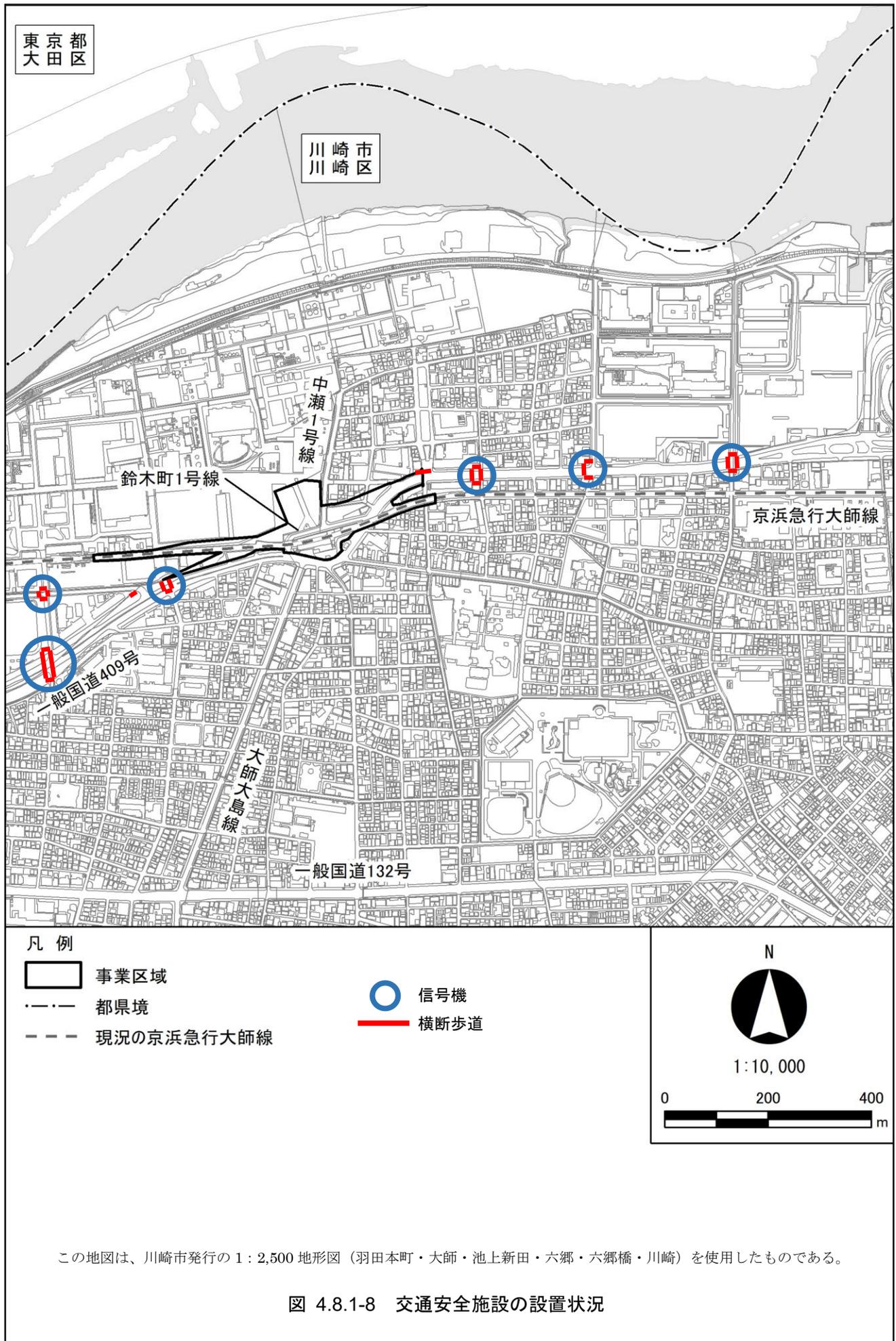


図 4.8.1-8 交通安全施設の設置状況



凡例

■ 事業区域

· · · 都県境

- - - 現況の京浜急行大師線

○ 自動車 対 自動車

△ 自動車 対 自転車

◇ 自動車 対 自動二輪車

□ 自動車 対 歩行者



1:10,000



この地図は、川崎市発行の1:2,500地形図（羽田本町・大師・池上新田・六郷・六郷橋・川崎）を使用したものである。

図 4.8.1-9 交通事故発生状況図

## (2) 環境保全目標

環境保全目標は、地域環境管理計画の地域別環境保全水準に基づき、交通安全、交通混雑については、「生活環境の保全に支障のないこと。」と設定した。

## (3) 予測及び評価

### 1) 工事用車両の走行に係る影響

#### a) 予測

##### ア 予測項目

予測項目は、工事用車両の走行に係る交通安全及び交通流への影響とした。

##### イ 予測地域・予測地点

#### ① 交通安全への影響

工事用車両の走行に係る交通安全への影響は、予測対象道路である一般国道 409 号、港町 7 号線及び港町 9 号線とした。

なお、仮道は計画が未定のため、予測の対象外とした。

#### ② 交通流への影響

予測地点は、図 4.8.1-10 に示すとおりである。

工事用車両の走行に係る交差点需要率及び車線別の混雑度は、交差点 A（中瀬 2 丁目交差点）及び交差点 B（鈴木町駅入口交差点）とした。また、工事用車両の走行に係る踏切の交通流への影響は、踏切 a（鈴木町第 1 踏切）及び踏切 b（川崎大師第 1 踏切）とした。

なお、本事業の周辺では、「(仮称) 鈴木町駅前南地区開発計画」が計画されており、本鉄道事業における工事の実施時においては、「(仮称) 鈴木町駅前南地区開発計画」における工事用車両も走行するものとなるが、本条例環境影響評価準備書においては、本鉄道事業のみの工事用車両の影響を考慮して、予測を実施した。

「(仮称) 鈴木町駅前南地区開発計画」における工事用車両を考慮した交通流の変化については、資料編（資料編 7－3、資－192 ページ参照）に参考情報として整理した。

##### ウ 予測時期

予測時期は、工事期間中の工事用車両台数を考慮して、影響が大きくなる工事開始後 85～96 ヶ月目とした。詳細な内容は、資料編（資料 1－1、資－1 ページ参照）に示す。

##### エ 予測方法

#### ① 交通安全への影響

工事用車両の走行に係る交通安全への影響は、予測対象道路の交通安全施設等の状況を考慮して予測した。

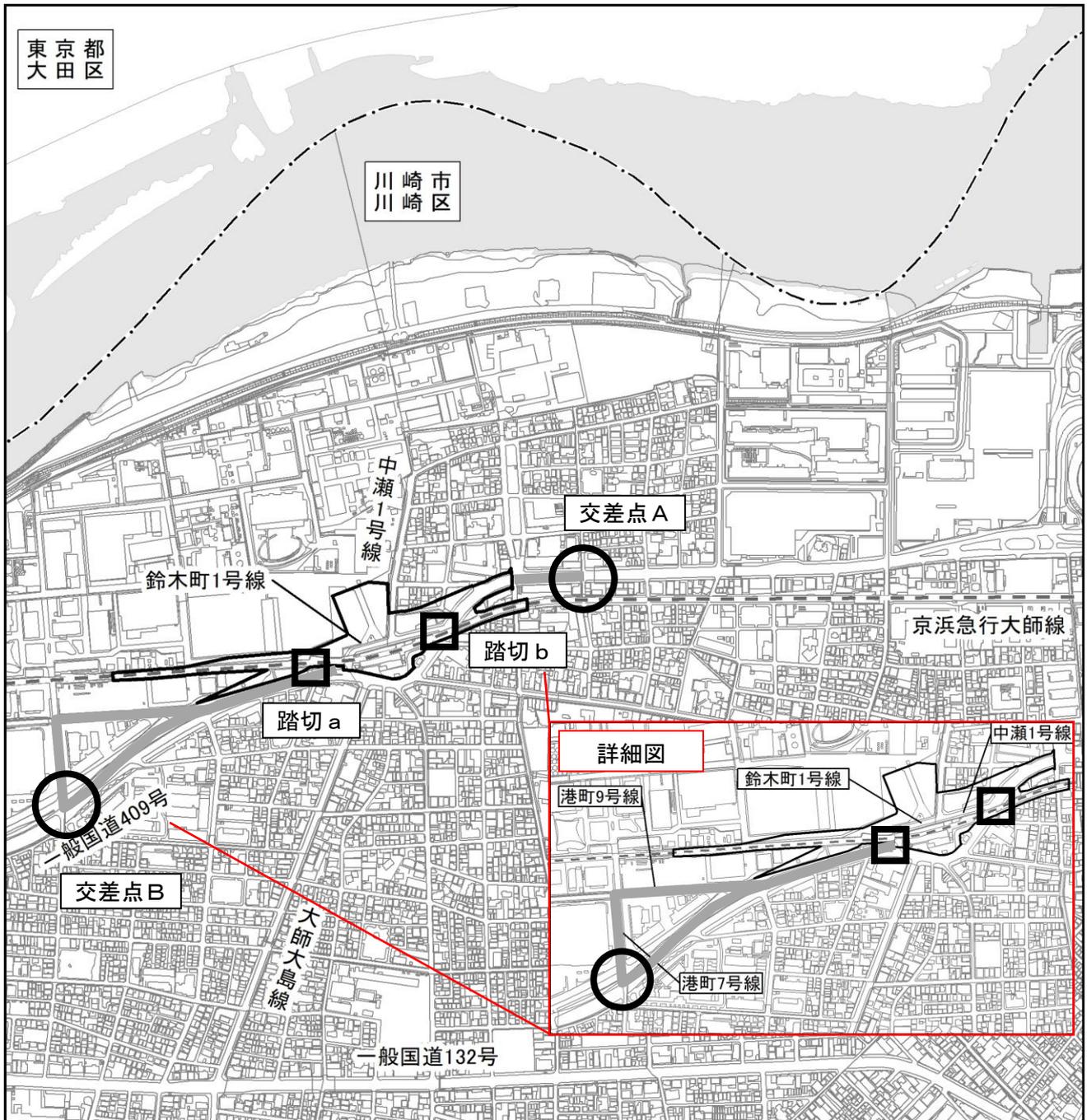
#### ② 交通流への影響

##### A. 交差点需要率及び車線別の混雑度

工事用車両の走行に係る交通流への影響は、交差点需要率及び車線別の混雑度を「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 一般社団法人交通工学研究会）に示される方法により予測した。

## B. 踏切の交通流への影響

工事用車両の走行に係る交通流への影響は、踏切 a（鈴木町第 1 踏切）及び踏切 b（川崎大師第 1 踏切）に対して、踏切閉鎖 1 回あたりに到着する工事用車両台数を予測した。



この地図は、川崎市発行の1:2,500地形図(羽田本町・大師・池上新田・六郷・六郷橋・川崎)を使用したものである。

図 4.8.1-10 交通流及び交通安全への影響の予測地点図

## オ 予測条件

### ① 予測時間帯

#### A. 交差点需要率及び車線別の混雑度

予測時間帯については、工事用車両台数を勘案のうえ、各交差点における総流入交通量（小型車換算台数）に基づき、以下に示すとおり、工事用車両が走行する時間帯（8時～11時台、13時～17時台、20時～7時台）のうち、将来予測交通量（将来一般交通量と工事用車両の合計台数）が最大となる時間帯とした。詳細な内容は、資料編（資料7-2、資-182ページ参照）に示す。

- ・交差点A（中瀬2丁目交差点）：14時台
- ・交差点B（鈴木町駅入口交差点）：10時台

#### B. 踏切の交通流

予測時間帯については、工事用車両が走行する時間帯（8時～11時台、13時～17時台、20時～7時台）に基づき、以下のとおり設定した。

- ・踏切a（鈴木町第1踏切）：8時台、9時台、10時台、11時台、13時台、14時台、15時台、16時台、17時台、20時台、21時台、22時台、23時台、24時台、1時台、2時台、3時台、4時台、5時台、6時台、7時台
- ・踏切b（川崎大師第1踏切）：8時台、9時台、10時台、11時台、13時台、14時台、15時台、16時台、17時台、20時台、21時台、22時台、23時台、24時台、1時台、2時台、3時台、4時台、5時台、6時台、7時台

### ② 交通条件等

#### A. 交差点需要率及び車線別の混雑度

##### i 将来一般交通量

将来一般交通量は、現況調査結果の交通量を用いるものとし、表4.8.1-4に示すとおりとした。詳細な内容は、資料編（資料7-1、資-94ページ参照）に示す。

表 4.8.1-4 予測地点の将来一般交通量（交差点流入交通量）

単位：台/時

予測地点 (交差点名)	予測時間帯	小型車	大型車	合計
交差点A (中瀬2丁目交差点)	14時～15時	845	178	1,023
交差点B (鈴木町駅入口交差点)	10時～11時	1,006	265	1,271

ii 工事用車両台数

工事用車両台数は、表 4.8.1-5に示すとおりとした。

表 4.8.1-5 予測地点の工事用車両台数（交差点流入交通量）

単位：台/時

予測地点 (交差点名)	予測時間帯	小型車	大型車	合計
交差点A (中瀬2丁目交差点)	14時～15時	0	4	4
交差点B (鈴木町駅入口交差点)	10時～11時	1	2	3

iii 将来予測交通量

将来予測交通量は、i 将来一般交通量に ii 工事用車両台数を加えた台数（i + ii）とし、表 4.8.1-6に示すとおりとした。

表 4.8.1-6 予測地点の将来予測交通量（交差点流入交通量）

単位：台/時

予測地点 (交差点名)	予測時間帯	小型車	大型車	合計
交差点A (中瀬2丁目交差点)	14時～15時	845	182	1,027
交差点B (鈴木町駅入口交差点)	10時～11時	1,007	267	1,274

B. 踏切の交通流への影響

予測時間帯における踏切閉鎖回数及び到着する工事用車両台数は、表 4.8.1-7に示すとおりである。なお、踏切閉鎖回数の詳細な状況は、資料編（資料7-1、資-160 ページ参照）に示す。

表 4.8.1-7 (1) 予測時間帯の踏切閉鎖回数と工事用車両台数（鈴木町第1踏切）

予測時間帯	踏切閉鎖回数 (回/時)	工事用車両台数 (台/時)	
		大型車類	小型車類
8時台	17	2	1
9時台	14	2	1
10時台	11	2	1
11時台	13	2	0
13時台	12	1	0
14時台	12	2	0
15時台	12	2	0
16時台	16	2	1
17時台	22	2	1
20時台	12	1	1
21時台	12	1	1
22時台	11	1	0
23時台	7	1	0
24時台	4	1	0
1時台	0	1	0
2時台	0	1	0
3時台	0	1	0
4時台	1	1	0
5時台	7	1	1
6時台	14	1	1
7時台	24	1	1

表 4.8.1-8 (2) 予測時間帯の踏切閉鎖回数と工事用車両台数（川崎大師第1踏切）

予測時間帯	踏切閉鎖回数 (回/時)	工事用車両台数 (台/時)	
		大型車類	小型車類
8時台	10	2	1
9時台	7	2	1
10時台	7	2	1
11時台	7	2	0
13時台	9	1	0
14時台	8	2	0
15時台	7	2	0
16時台	12	2	1
17時台	11	2	1
20時台	6	1	1
21時台	6	1	1
22時台	7	1	0
23時台	6	1	0
24時台	5	1	0
1時台	0	1	0
2時台	0	1	0
3時台	0	1	0
4時台	1	1	0
5時台	7	1	1
6時台	10	1	1
7時台	11	1	1

③ 交差点等の状況

交差点需要率を求める交差点等の状況は、図 4.8.1-11(1)~(4)に示すとおりである。

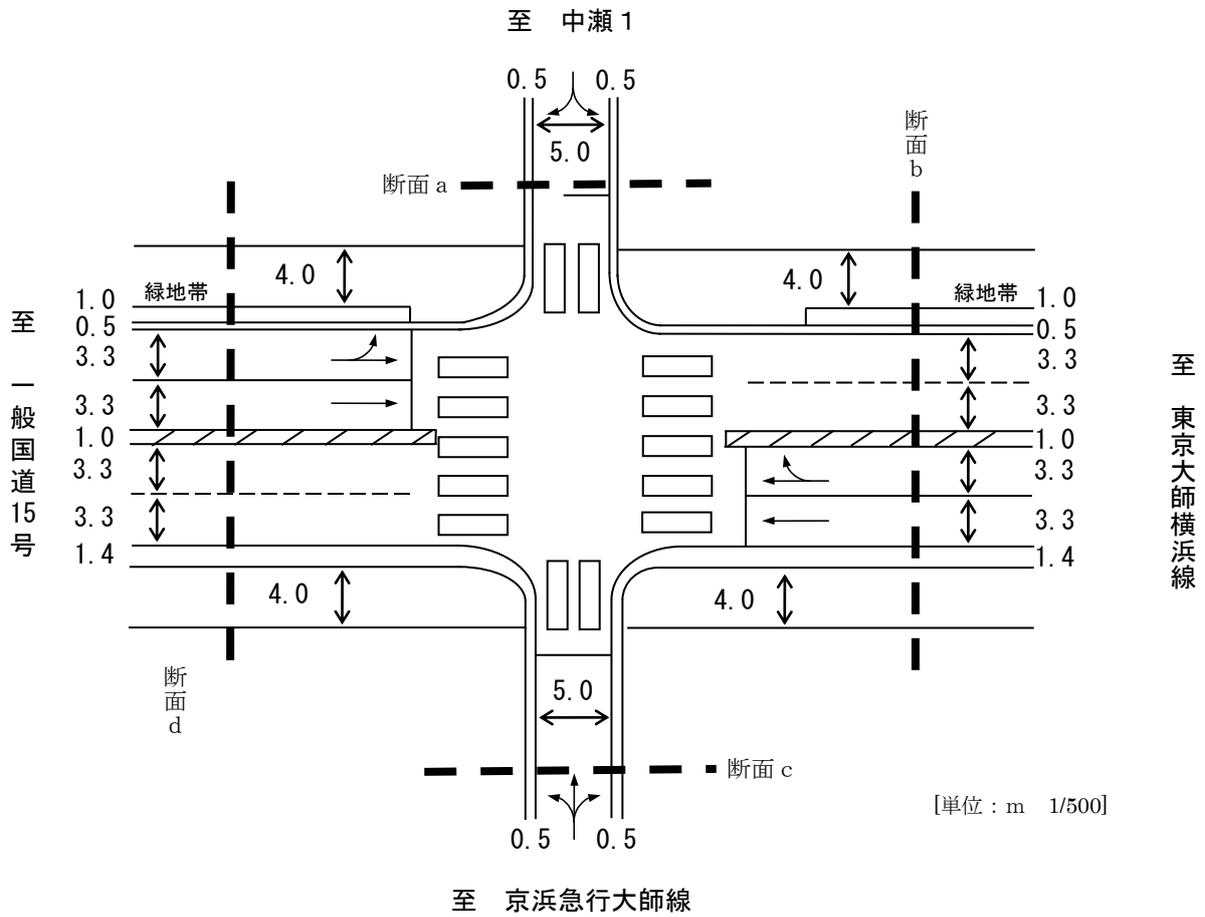


図 4.8.1-11 (1) 交差点等の状況 (交差点 A (中瀬 2 丁目交差点))

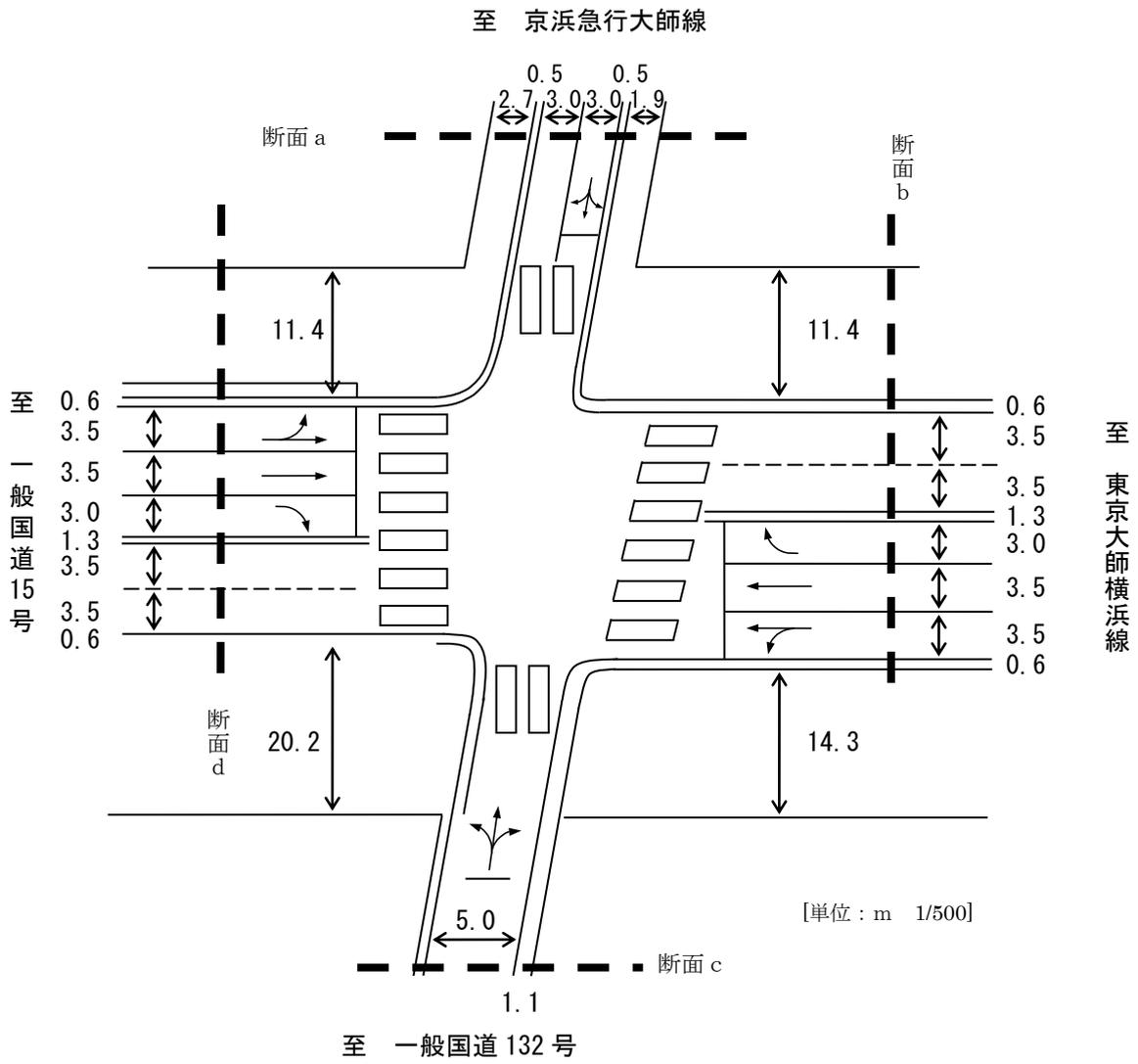


図 4.8.1-11(2) 交差点等の状況 (交差点B (鈴木町駅入口交差点))

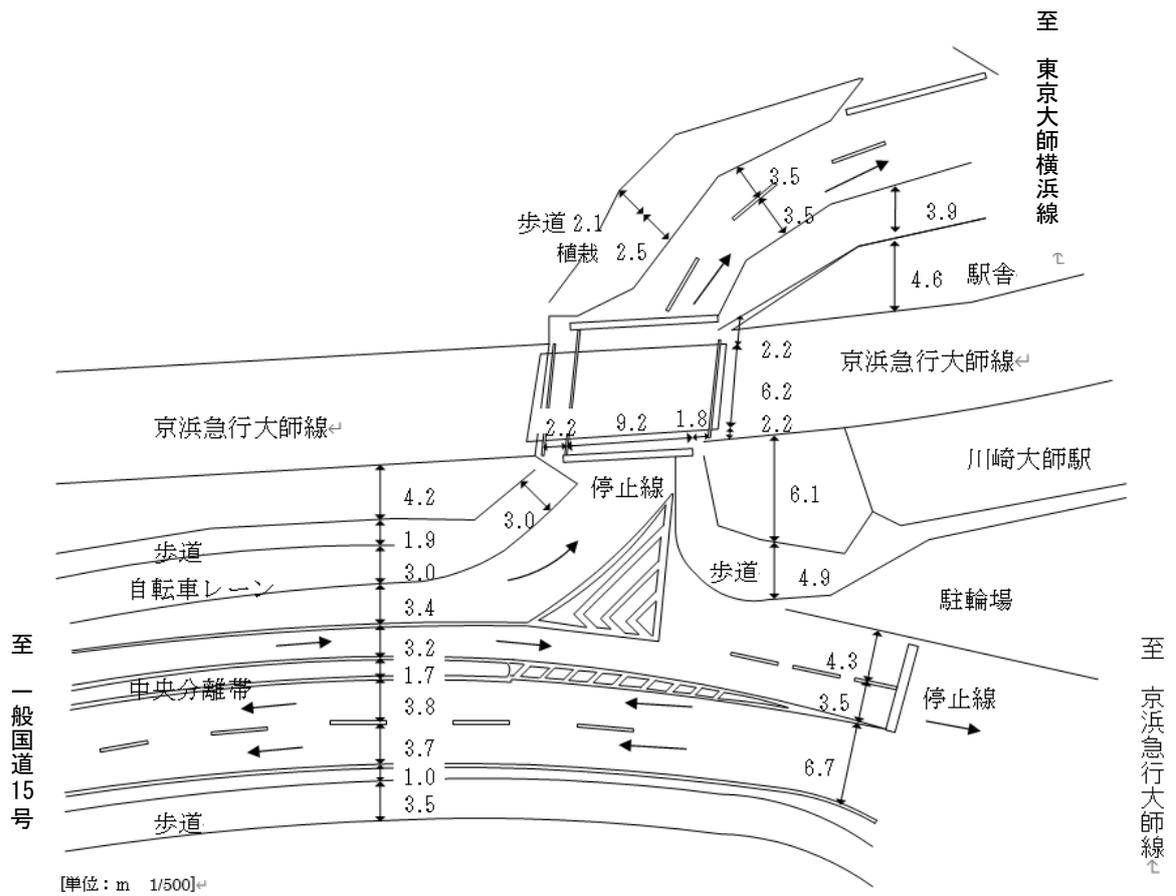
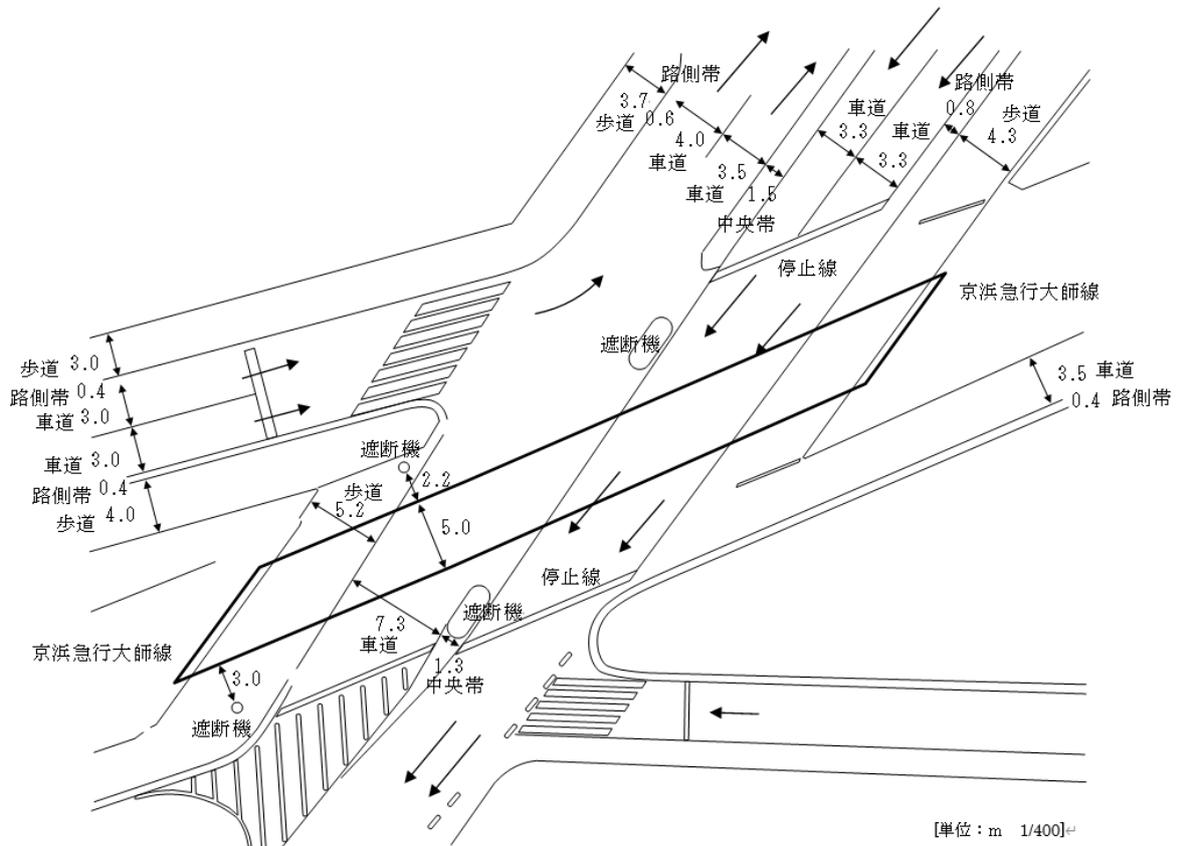


図 4.8.1-11 (3) 交差点等の状況 (踏切 a (鈴木町第 1 踏切))

至 東京大師横浜線



至 一般国道 15 号

図 4.8.1-11 (4) 交差点等の状況 (踏切 b (川崎大師第 1 踏切))

## カ 予測結果

### ① 工事用車両の走行に係る交通安全への影響

図 4.8.1-7 (279 ページ参照) に示したとおり、工事用車両の交通経路となる一般国道 409 号、港町 7 号線及び港町 9 号線は、マウンドアップ、植樹帯、ガードレール等により歩車分離がなされており、工事用車両が走行した場合でも歩行者が安全に通行することが可能であると考えられるが、工事用車両の走行ルートの一部が通学路となっているほか、信号機が整備されていない横断歩道が 2 ヶ所みられることから、歩行者に対する安全への配慮が必要になるものと予測する。

### ② 工事用車両の走行に係る交通流への影響

#### A. 交差点需要率及び車線別の混雑度

##### i 交差点需要率

工事中の将来予測交通量による交差点需要率の予測結果は、表 4.8.1-9 に示すとおりである。なお、詳細な内容は、資料編（資料 7-2、資-182 ページ参照）に示す。

将来予測交通量による交差点需要率は、工事中の将来予測交通量において交差点 A で 0.181、交差点 B で 0.231 であり、交差点における交通処理が可能とされる交差点需要率を下回るものと予測する。

表 4.8.1-9 工事中の将来予測交通量による交差点需要率の予測結果

予測地点 (交差点名)	予測時間帯	交差点需要率			
		将来一般 交通量	将来予測 交通量	増加量	交通処理が可能 とされる交差点 需要率
		①	②	③=②-①	
交差点A (中瀬 2 丁目交差点)	14 時～15 時	0.180	0.181	0.001	0.941
交差点B (鈴木町駅入口交差点)	10 時～11 時	0.229	0.231	0.002	0.883

ii 車線別の混雑度

工事中の将来予測交通量による車線別の混雑度の予測結果は、表 4.8.1-10に示すとおりである。なお、詳細な内容は、資料編（資料7-2、資-182ページ参照）に示す。

将来予測交通量による車線別の混雑度は、最大で交差点Aで0.195、交差点Bで0.458であり、いずれも円滑な交通処理が可能とされる目安1.0を下回るものと予測する。

表 4.8.1-10 工事中の将来予測交通量による車線別の混雑度の予測結果

予測地点 (交差点名)	断面・方向		車線	交通混雑度		
				将来一般 交通量	将来予測 交通量	増加量
				①	②	③=②-①
交差点A (中瀬2丁目交差点)	a	中瀬1	左折・右折	0.028	0.028	0.000
	b	東京大師横浜線	直進	0.194	0.195	0.001
			右折・直進			
	c	京浜急行大師線	左折・直進・右折	0.183	0.183	0.000
d	一般国道15号	左折・直進 直進	0.189	0.190	0.001	
交差点B (鈴木町駅入口交差点)	a	京浜急行大師線	左折・直進・右折	0.037	0.037	0.000
	b	東京大師横浜線	左折・直進	0.411	0.411	0.000
			直進			
			右折			
	c	一般国道132号	左折・直進・右折	0.037	0.037	0.000
d	一般国道15号	左折・直進 直進	0.458	0.458	0.000	
		右折				0.046

注)  : 工事用車両流入車線

## B. 踏切の交通流への影響

工事用車両の走行に係る踏切の交通流への影響の予測結果は、表 4.8.1-11に示すとおりである。

踏切 a（鈴木町第 1 踏切）では、踏切閉鎖時に最大で 260m の滞留長、踏切 b（川崎大師第 1 踏切）では、踏切閉鎖時に最大で 270m の滞留長がみられるものの、踏切閉鎖 1 回あたりに到着する工事用車両台数は 1 台程度であることから、踏切の交通流へ与える影響は小さいものと予測する。

表 4.8.1-11 (1) 工事用車両の走行に係る踏切の交通流への影響の予測結果（鈴木町第 1 踏切）

予測時間帯	踏切閉鎖回数 (回/時) ①	工事用車両台数 (台/時) ②		踏切閉鎖 1 回あたりの 工事用車両台数 (台/回) 注) ②/①	
		大型車類	小型車類	大型車類	小型車類
8 時台	17	2	1	1	1
9 時台	14	2	1	1	1
10 時台	11	2	1	1	1
11 時台	13	2	0	1	0
13 時台	12	1	0	1	0
14 時台	12	2	0	1	0
15 時台	12	2	0	1	0
16 時台	16	2	1	1	1
17 時台	22	2	1	1	1
20 時台	12	1	1	1	1
21 時台	12	1	1	1	1
22 時台	11	1	0	1	0
23 時台	7	1	0	1	0
24 時台	4	1	0	1	0
1 時台	0	1	0	—	—
2 時台	0	1	0	—	—
3 時台	0	1	0	—	—
4 時台	1	1	0	1	0
5 時台	7	1	1	1	1
6 時台	14	1	1	1	1
7 時台	24	1	1	1	1

注) 小数点以下は切り上げて整数とした。

表 4.8.1-11 (2) 工車用車両の走行に係る踏切の交通流への影響の予測結果 (川崎大師第 1 踏切)

予測時間帯	踏切閉鎖回数 (回/時) ①	工車用車両台数 (台/時) ②		踏切閉鎖 1 回あたりの 工車用車両台数 (台/回) 注) ②/①	
		大型車類	小型車類	大型車類	小型車類
8 時台	10	2	1	1	1
9 時台	7	2	1	1	1
10 時台	7	2	1	1	1
11 時台	7	2	0	1	0
13 時台	9	1	0	1	0
14 時台	8	2	0	1	0
15 時台	7	2	0	1	0
16 時台	12	2	1	1	1
17 時台	11	2	1	1	1
20 時台	6	1	1	1	1
21 時台	6	1	1	1	1
22 時台	7	1	0	1	0
23 時台	6	1	0	1	0
24 時台	5	1	0	1	0
1 時台	0	1	0	—	—
2 時台	0	1	0	—	—
3 時台	0	1	0	—	—
4 時台	1	1	0	1	0
5 時台	7	1	1	1	1
6 時台	10	1	1	1	1
7 時台	11	1	1	1	1

注) 小数点以下は切り上げて整数とした。

## b) 環境保全のための措置

本事業では、地域交通への影響を低減するために、次のような措置を講じる計画である。

### ア 工事用車両の走行に係る交通安全への影響

- 工事用車両（大型車）の運転者とともに、工事関係者の通勤車両等（小型車）の運転者に対しても、路上駐車禁止や交通ルールの順守、歩行者及び自転車の横断及び通行に十分配慮するなどの交通安全教育を行う。
- 工事用車両等（大型車）の交通経路は、十分な道路幅員が確保され、歩道等が整備されている一般国道409号、港町7号線、港町9号線を使用する。
- 工事用車両（大型車）の出入り口付近には、必要に応じて交通誘導員を配置し、歩行者及び自転車に対する安全面にも配慮するよう指導する。
- 周辺路上で工事用車両の駐車待ち列が生じないように、事業区域内の施工ヤードに適切な台数の待機場所を確保する。
- 仮道の安全対策については現段階では未定であるが、交通安全施設の適切な配置を計画し、歩行者の安全を確保する。
- 指定通学路となっている工事用車両走行ルートでは、関係機関と十分に協議し、児童の安全の確保に配慮する。
- 工事用車両の出入りに際しては、ガードマンを配置し、交通誘導を行う。

### イ 工事用車両の走行に係る交通流への影響

- 工事用車両が特定の時間に集中しないように工程等の管理や配車の計画を行う。
- 工事用車両(通勤車両)については、利用台数の抑制を図るため工事業者への相乗りを促す。
- 工事用車両については、川崎市域の東京大師横浜線の沿道環境保全のため、迂回できる場合は他の道路を利用する。

### c) 評価

工事用車両の交通経路となる一般国道 409 号、港町 7 号線及び港町 9 号線は、図 4.8.1-7 に示すとおり、マウンドアップ、植樹帯、ガードレール等により歩車分離がなされており、工事用車両が走行した場合でも歩行者が安全に通行することが可能であると考えられるが、工事用車両の走行ルートの一部が通学路となっているほか、信号機が整備されていない横断歩道が 2 ヶ所みられることから、歩行者に対する安全への配慮が必要になるものと予測する。

これに対し、本事業では、工事用車両（大型車）の運転者とともに、工事関係者の通勤車両等（小型車）の運転者に対しても、路上駐車禁止や交通ルールの順守、歩行者及び自転車の横断及び通行に十分配慮するなどの交通安全教育を行い、環境保全のための措置を講じる計画である。

工事用車両の走行に係る交通流への影響に関しては、将来予測交通量による交差点需要率は、工事中の将来予測交通量において交差点 A で 0.181、交差点 B で 0.231 であり、交差点における交通処理が可能とされる交差点需要率を下回るものと予測する。将来予測交通量による車線別の混雑度は、最大で交差点 A で 0.195、交差点 B で 0.458 であり、いずれも円滑な交通処理が可能とされる目安 1.0 を下回るものと予測する。

また、踏切 a（鈴木町第 1 踏切）では、踏切閉鎖時に最大で 260m の滞留長、踏切 b（川崎大師第 1 踏切）では、踏切閉鎖時に最大で 270m の滞留長がみられるものの、踏切閉鎖 1 回あたりに到着する工事用車両台数は 1 台程度であることから、踏切の交通流へ与える影響は小さいものと予測する。

さらに、本事業では、工事用車両が特定の時間に集中しないように工程等の管理や配車の計画を行うなどの環境保全のための措置を講じることから、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。

2) 施設の供用（踏切の除去）

a) 予測

ア 予測項目

予測項目は、供用後の踏切の除去に伴う地域交通の混雑度の変化とした。

イ 予測地域・予測地点

予測地点は、図 4.8.1-12に示すとおりである。

供用後の踏切の除去に伴う地域交通の混雑度の変化は、踏切 a（鈴木町第 1 踏切）及び踏切 b（川崎大師第 1 踏切）とした。

ウ 予測時期

予測時期は、工事完了後に一定期間をおいた供用時とした。

エ 予測方法

予測方法は、踏切における交通処理状況の調査結果をもとに、踏切の除去に伴う地域交通の混雑度の変化の程度を定性的に予測する方法とした。

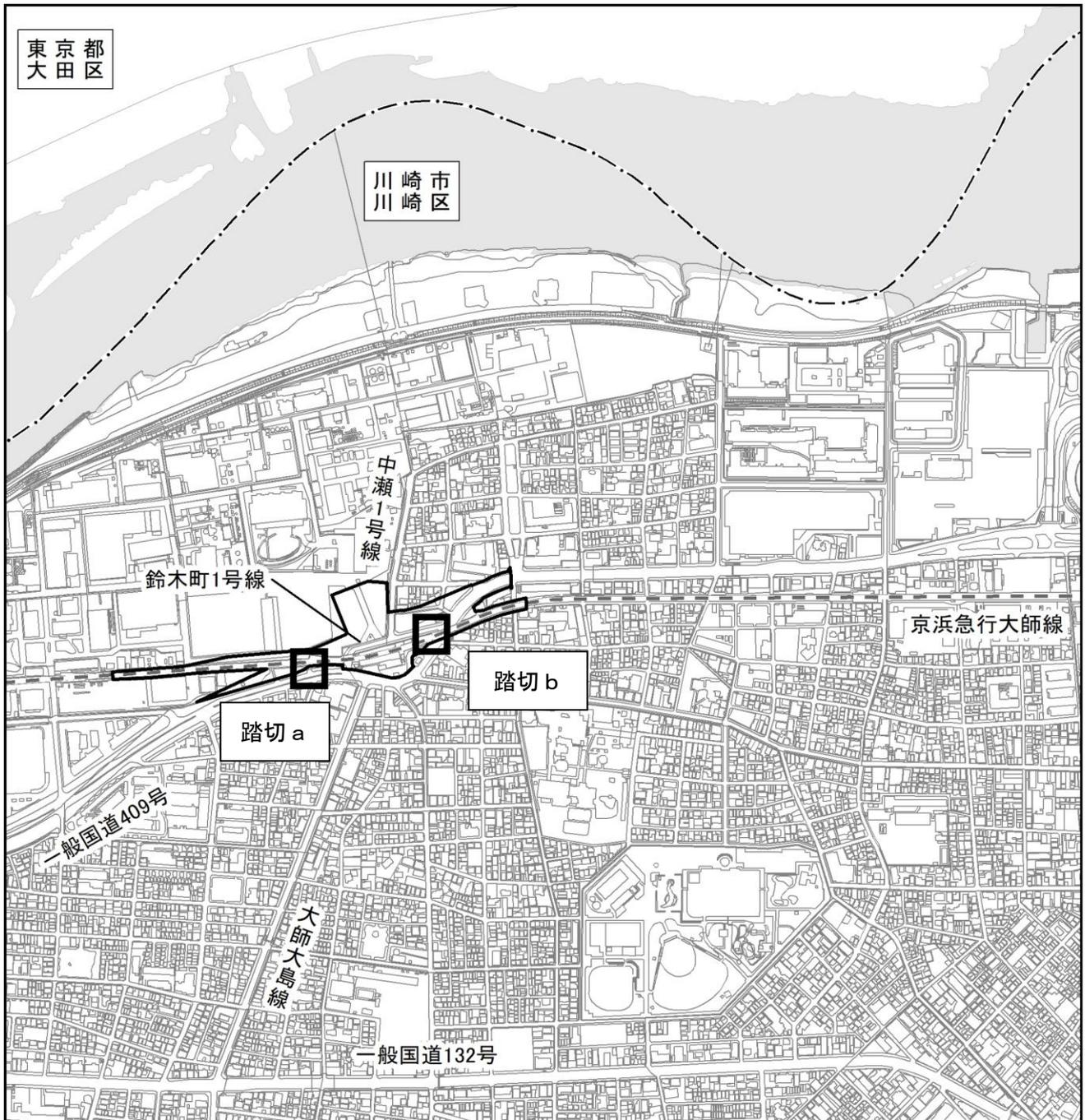
オ 予測条件

将来一般交通量は、現況調査結果の交通量を用いるものとし、表 4.8.1-12に示すとおりとした。詳細な内容は、資料編（資料 7-1、資-94 ページ参照）に示す。

表 4.8.1-12 予測地点の将来一般交通量（交差点流入交通量）

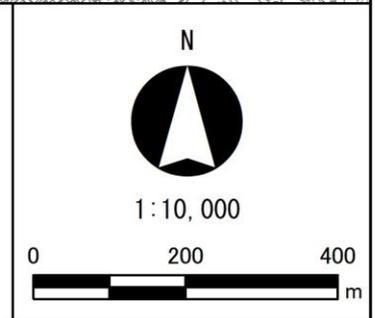
調査地点		項目	12 時間交通量：台/12 時間（24 時間交通量：台/日）				ピーク時間帯交通量	
			大型車	小型車	合計	大型車混入率（%）	二輪車	時間帯（時）
交差点 A [中瀬二丁目 交差点]	断面 a	19 (28)	295 (391)	314 (419)	6.1 (6.7)	32 (41)	18~19	36
	断面 b	1,850 (2,630)	8,725 (13,047)	10,575 (15,677)	17.5 (16.8)	630 (1,008)	14~15	1,007
	断面 c	43 (44)	673 (825)	716 (869)	6.0 (5.1)	62 (77)	8~9	85
	断面 d	1,828 (2,608)	8,319 (12,547)	10,147 (15,155)	18.0 (17.2)	608 (984)	15~16	983
交差点 B [鈴木町駅 入口交差点]	断面 a	196 (226)	738 (871)	934 (1,097)	21.0 (20.6)	66 (97)	14~15	94
	断面 b	2,311 (3,181)	11,525 (16,770)	13,836 (19,951)	16.7 (15.9)	828 (1,338)	17~18	1,277
	断面 c	40 (46)	480 (667)	520 (713)	7.7 (6.5)	97 (149)	17~18	60
	断面 d	2,155 (2,995)	11,451 (16,708)	13,606 (19,703)	15.8 (15.2)	863 (1,386)	17~18	1,268
踏切 a [鈴木町第 1 踏切]		986 (1,311)	3,695 (5,740)	4,681 (7,051)	21.1 (18.6)	159 (324)	11~12	487
踏切 b [川崎大師第 1 踏切]		984 (1,423)	5,015 (7,197)	5,999 (8,620)	16.4 (16.5)	374 (544)	16~17	684

注) 12 時間交通量（7 時～19 時）



凡例

- 事業区域
- 都県境
- 現況の京浜急行大師線
- 踏切



この地図は、川崎市発行の1:2,500地形図（羽田本町・大師・池上新田・六郷・六郷橋・川崎）を使用したものである。

図 4.8.1-12 踏切の除去に伴う影響の予測地点図

## カ 予測結果

現況調査では、踏切 a（鈴木町第 1 踏切）は、踏切閉鎖時に最大で 260m の滞留長、踏切 b（川崎大師第 1 踏切）は、踏切閉鎖時に最大で 270m の滞留長がみられたものの、踏切 a（鈴木町第 1 踏切）及び踏切 b（川崎大師第 1 踏切）を除去することにより、踏切閉鎖時に発生する滞留が解消すると予測される。

なお、踏切における交通処理状況の調査結果の詳細は、資料編（資料 7 - 1、資 - 160 ページ参照）に示す。

### b) 環境保全のための措置

本事業では、地域交通への影響を低減するために、次のような措置を講じる計画である。

- ・歩行者及び自転車の安全を確保するための対策として、必要に応じて踏切跡地を対象に歩道、ガードレール等の設置を検討する。

### c) 評価

本事業では、踏切 a（鈴木町第 1 踏切）及び踏切 b（川崎大師第 1 踏切）を除去することにより、踏切閉鎖時に発生する混雑が解消すると予測される。

さらに、本事業では、歩行者及び自転車の安全を確保するための対策として、必要に応じて踏切跡地を対象に歩道、ガードレール等の設置を検討することから、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。