

## 4.10 地域交通

### 4.10.1 交通安全、交通混雑



## 4.10 地域交通

### 4.10.1 交通安全、交通混雑

計画地周辺の地域交通の状況等を調査し、工事中車両の走行が周辺の地域交通に及ぼす影響について、予測及び評価を行った。

#### (1) 現況調査

##### ア. 調査項目

本事業による地域交通への影響について、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、次の項目について調査を行った。

- (ア) 地域交通の状況
  - a. 日常生活圏等の状況（学校区及び通学路）
  - b. 道路の状況（道路状況、自動車交通量、交差点構造）
  - c. 交通安全の状況（交通安全施設の設置状況及び交通事故発生状況）
- (イ) 地形等の状況
- (ロ) 土地利用、公共施設等の状況
- (ハ) 道路等に係る計画等
- (ニ) 関係法令等による基準等

##### イ. 調査地域

###### (ア) 地域交通の状況

###### a. 日常生活圏等の状況

計画地及びその周辺とした。

###### b. 道路の状況

###### (a) 道路状況

計画地周辺とした。

###### (b) 自動車交通量

###### ① 既存資料調査

計画地周辺の幹線道路における平成 17 年度から令和 3 年度の道路交通センサスの交通量調査地点とし、「第 2 章 2.1.7 交通、運輸の状況」（p.69 参照）に示すとおりである。

###### ② 現地調査

現地調査における自動車交通量の調査地点は、図 4.10-1 に示すとおりである。

調査地点は、工事中車両の主要な走行ルートである 3 交差点とした。工事中車両は、主に県道 140 号川崎町田線を利用する計画である。

###### (c) 信号現示

「(b) 自動車交通量 ②現地調査」と同様とした。

###### (d) 渋滞長、滞留長

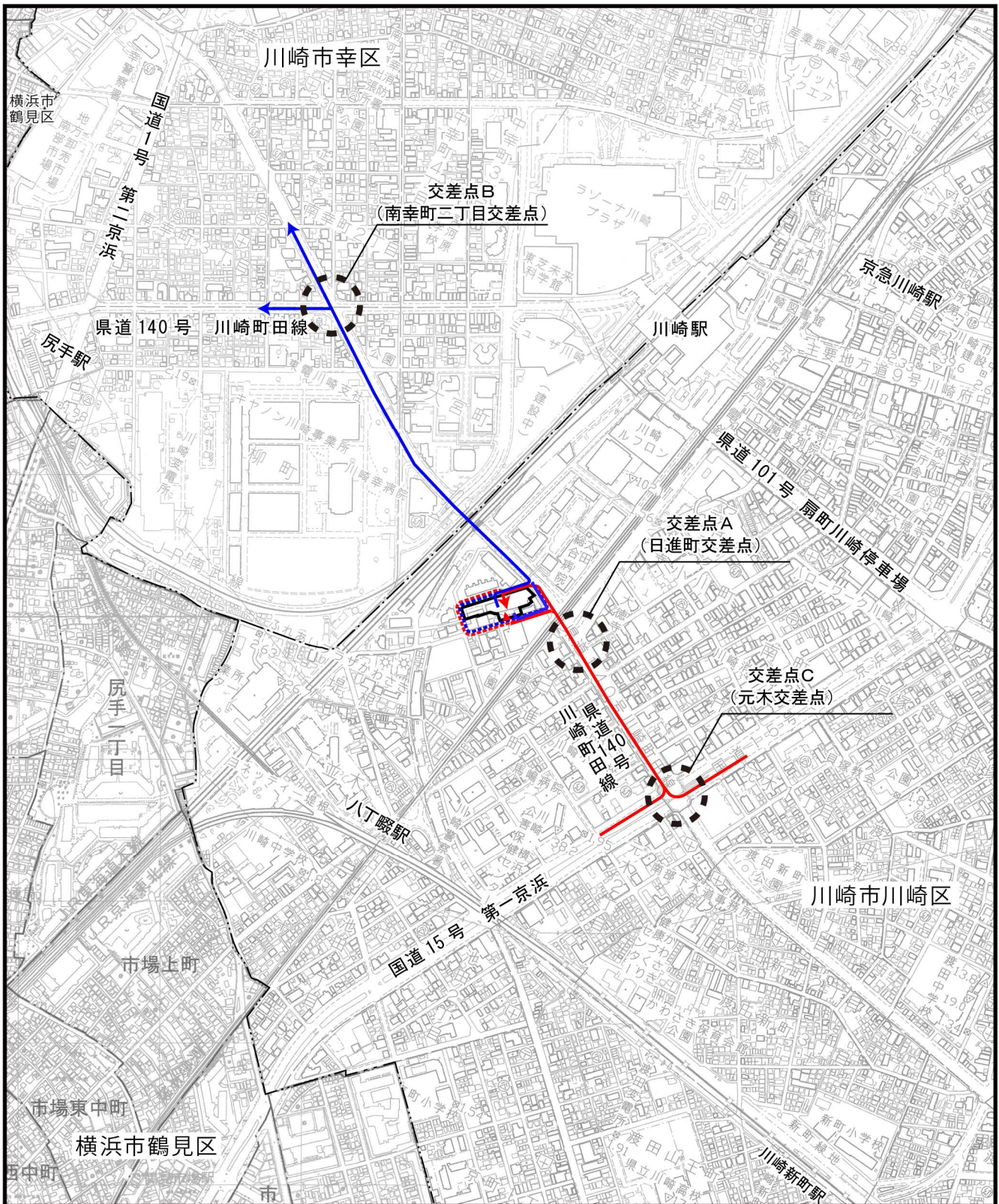
「(b) 自動車交通量 ②現地調査」と同様とした。

###### (e) 車頭時間

「(b) 自動車交通量 ②現地調査」と同様とした。

###### (f) 交差点構造

「(b) 自動車交通量 ②現地調査」と同様とした。



凡例

- |  |                      |  |                        |
|--|----------------------|--|------------------------|
|  | 計画地                  |  | 自動車交通量調査地点<br>(交差点A～C) |
|  | 市界                   |  |                        |
|  | 区界                   |  |                        |
|  | 工事用車両走行ルート (搬入ルート)   |  |                        |
|  | 工事用車両走行ルート (搬出ルート)   |  |                        |
|  | 工事用車両補助走行ルート (搬入ルート) |  |                        |
|  | 工事用車両補助走行ルート (搬出ルート) |  |                        |



Scale 1:10,000



図 4.10-1 自動車交通量調査地点

c. 交通安全の状況

計画地周辺で工事用車両の走行ルートとなっている県道 140 号川崎町田線の南幸町二丁目交差点と元木交差点の間、及び一般市道日進町 2、一般市道日進町 17、幹線道路日進町 18 の計画地に隣接する区間とした。

(イ) 地形等の状況

計画地及び計画地周辺とした。

(ウ) 土地利用、公共施設等の状況

計画地及び計画地周辺とした。

(エ) 道路等に係る計画等

計画地周辺とした。

ウ. 調査期間・調査時期

(ア) 地域交通の状況

a. 日常生活圏等の状況

令和 6 年度とした。

b. 道路の状況

(a) 道路状況

令和 6 年 12 月 4 日（水）とした。

(b) 自動車交通量

自動車交通量の調査時期は、工事用車両の走行時間を考慮して、平日の 12 時間とした。

平日：令和 6 年 12 月 4 日（水）7 時～19 時

(c) 信号現示

「(b) 自動車交通量」と同様とした。

(d) 渋滞長、滞留長

「(b) 自動車交通量」と同様とした。

(e) 車頭時間

車頭時間の調査時期は、自動車交通量調査の結果を参考とし、各交差点の流入交通量が増加し十分な車列が形成される時間帯（14～17 時）とした。

平日：令和 6 年 12 月 6 日（金）

(a) 交差点構造

令和 6 年 12 月 4 日（水）とした。

c. 交通安全の状況

(a) 交通安全施設の設置状況

令和 7 年 11 月 26 日（水）とした。

(b) 交通事故発生状況

令和 6 年とした。

## エ. 調査方法

### (ア) 地域交通の状況

#### a. 日常生活圏等の状況

次の既存資料の収集、整理及び川崎市教育委員会に対するヒアリング調査により、計画地周辺の学校区及び通学路の状況を把握した。

- ・「全国道路・街路交通情勢調査」（令和7年10月閲覧 川崎市ホームページ）

#### b. 道路の状況

##### (a) 道路状況

次の既存資料の収集、整理及び現地調査により、計画地周辺の道路の状況を把握した。

- ・「ガイドマップかわさき 認定路線網図」（令和7年10月閲覧 川崎市ホームページ）

##### (b) 自動車交通量

###### ① 既存資料調査

次の既存資料の収集、整理により、計画地周辺の自動車交通量を把握した。

- ・「全国道路・街路交通情勢調査」（令和7年10月閲覧 川崎市ホームページ）
- ・「令和3年度全国道路・街路交通情勢調査」（令和7年10月閲覧 国土交通省関東地方整備局ホームページ）

###### ② 現地調査

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（大型車類、小型車類、二輪車）に把握した。車種についてはナンバープレートの分類番号等により、表4.10-1に示すとおり分類した。

表 4.10-1 車種分類表

車種別	車の種類	分類番号
大型車類	普通貨物自動車	1、10～19、100～199
	普通乗合自動車	2、20～29、200～299
	大型特殊自動車	0、00～09、000～099 9、90～99、900～999
小型車類	小型貨物自動車	4、40～49、400～499 6、60～69、600～699
	普通乗用自動車	3、30～39、300～399
	小型乗用自動車	5、50～59、500～599
	小型乗合自動車	7、70～79、700～799
二輪車	原動機付自転車を含む 自動二輪車	—

注)一般財団法人 自動車検査登録情報協会資料を基に整理。特種用途自動車（分類番号：8、80～89、800～899）については形状により分類した。

##### (c) 信号現示

調査対象とした交差点において、信号の各現示時間及びサイクル長をストップウォッチにより計測した。

(d) 渋滞長、滞留長

滞留長（赤信号待ち車列が赤信号表示終了時に流入部に形成されていた待ち行列末尾位置までの停止線からの距離）及び渋滞長（青信号表示終了時点で流入部に滞留している車両の末尾位置までの停止線からの距離）の長さは、車線別に 10m 単位で計測し、20 分ごとに集計した。

(e) 車頭時間

ストップウォッチを用いて、調査対象交差点の各流入部の車線別に、青現示開始時の待ち行列（滞留している列）のうち、先頭から 3 台目の車両が停止線を通過してから、待ち行列が途切れない状態で最後に通過した車両（10 台以上）が停止線を通過するまでの時間を計測した。

(e) 交差点構造

現地において、目視観察及び巻尺等により測定し、記録した。

c. 交通安全の状況

(a) 交通安全施設の設置状況

現地踏査により把握した。

(b) 交通事故発生状況

「交通事故統計情報のオープンデータ」（令和 7 年 10 月閲覧 警察庁ホームページ）等の既存資料の収集・整理により、交通事故発生件数、発生地点及び事故の内容を把握した。

(イ) 地形等の状況

「地理院地図 地形分類（自然地形）」（令和 7 年 10 月閲覧 国土地理院ホームページ）等の既存資料の収集・整理により、計画地及び計画地周辺の地形等の状況を把握した。

(ウ) 土地利用、公共施設等の状況

「神奈川県土地利用現況図」（令和 6 年 神奈川県県土整備局都市部都市計画課）及び「ガイドマップかわさき 用途地域等」（令和 7 年 10 月閲覧 川崎市ホームページ）等の既存資料の収集・整理により、計画地周辺の土地利用及び公共施設等の状況を把握した。

(エ) 道路等に係る計画等

「第 2 次川崎市道路整備プログラム ～後期の取組【R4～R11】～」（令和 4 年 2 月 川崎市）や、周辺事業の環境影響評価図書等の既存資料の収集・整理により計画地周辺の道路に係る計画の内容を把握した。

(オ) 関係法令等による基準等

次の関係法令等の内容を整理した。

- ・「地域環境管理計画」（令和 3 年 3 月改定 川崎市）

オ. 調査結果

(ア) 地域交通の状況

a. 日常生活圏等の状況

計画地周辺の小学校及び中学校区の状況は、図 4.10-2 に示すとおりである。

計画地は、川崎小学校と川崎中学校の学区に属している。工事用車両走行ルートの一部が、川崎小学校及び南河原小学校の通学路の一部を含んでいる。

b. 道路の状況

(a) 道路状況

計画地周辺の主要な道路は、図 4.10-1 に示すとおりであり、計画地の東側に隣接して県道 140 号川崎町田線が通っており、元木交差点で一般国道 15 号（第一京浜）と、南幸町二丁目交差点で幹線道路幸 7 号線と、尻手交差点で一般国道 1 号（第二京浜）と交差している。幹線道路幸 7 号線は、都町交差点で一般国道 1 号（第二京浜）と交差している。

(b) 自動車交通量

① 既存資料調査

調査結果は、「第 2 章 2.1.7 交通、運輸の状況」（p.69 参照）に示すとおりであり、計画地に最も近い県道 140 号川崎町田線の調査地点において、令和 3 年度の昼間 12 時間交通量は、平日で約 25,267 台/12 時間（大型車混入率 17.6%）である。

② 現地調査

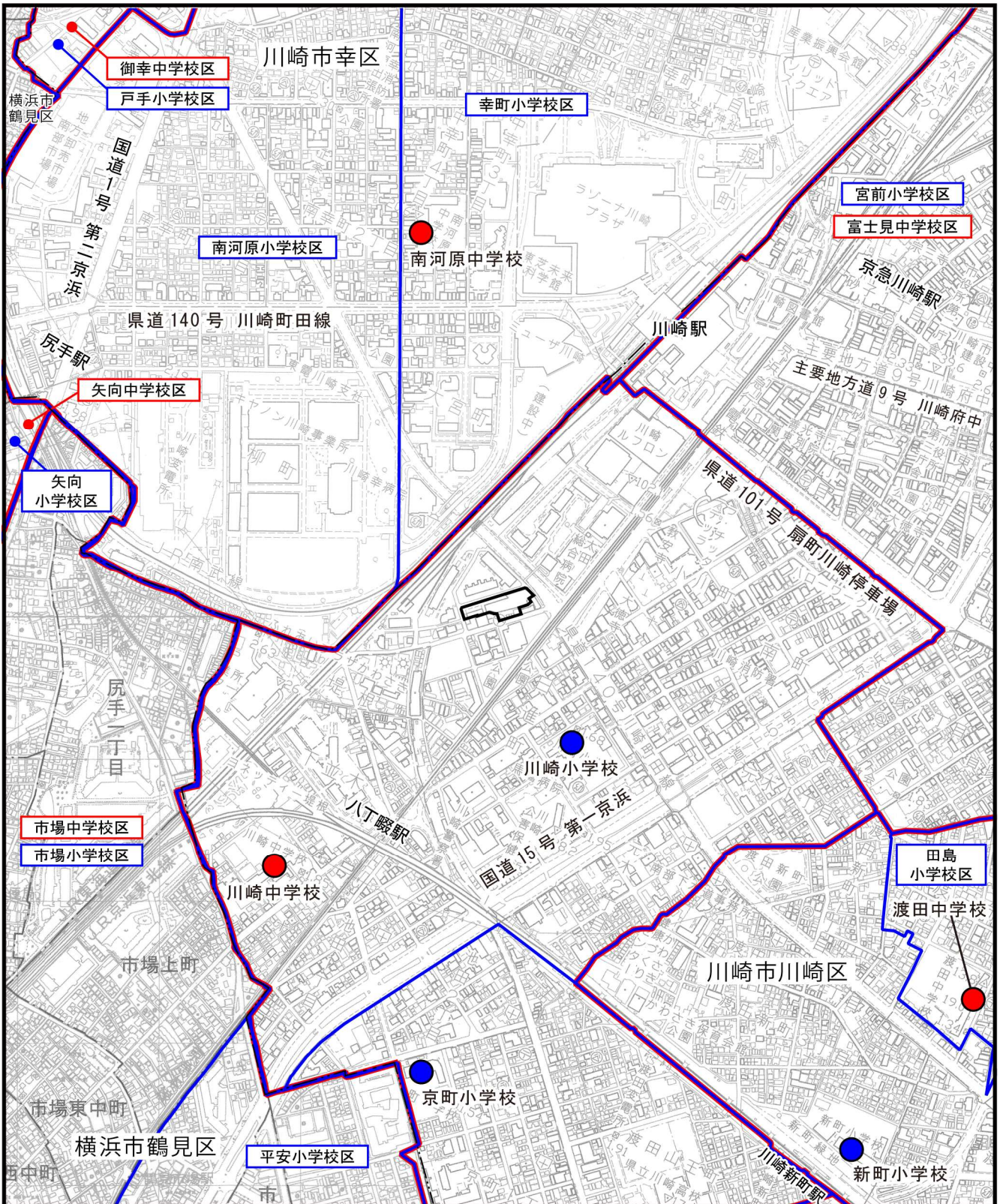
現地調査結果は、表 4.10-2 に示すとおりである。

交差点 A（日進町交差点）の流入交通量は、29,369 台/12 時間であり、ピーク時間（大型車と小型車の合計）は、17～18 時、ピーク時交通量は 2,797 台/時となっていた。交差点 B（南幸町二丁目交差点）の流入交通量は、27,681 台/12 時間であり、ピーク時間は、17～18 時、ピーク時交通量は 2,438 台/時であった。交差点 C（元木交差点）の流入交通量は、44,938 台/12 時間であり、ピーク時間は、17～18 時、ピーク時交通量は 4,078 台/時であった。現地調査結果の詳細は、資料編（p.資-90～115 参照）に示すとおりである。








表 4.10-2 自動車交通量調査結果（流入交通量）

調査地点 (交差点名)	流入	12 時間（7-19 時）		現況ピーク時間帯		
		流入交通量 (台)	大型車混入率 (%)	時間帯	交差点流入台数 (台)	
交差点 A (日進町 交差点)	A	5,260	29,369	17～18 時	621	2,797
	B	10,702			1,054	
	C	13,063			1,073	
	D	344			49	
交差点 B (南幸町二丁目 交差点)	A	5,363	27,681	17～18 時	425	2,438
	B	3,138			296	
	C	11,050			1,118	
	D	8,130			599	
交差点 C (元木交差点)	A	12,876	44,938	17～18 時	1,421	4,078
	B	6,630			651	
	C	13,017			1,027	
	D	12,415			979	

注) 流入の欄の記号の位置は、図 4.10-3（p.365～367）に示すとおりである。



凡例

- |   |     |   |      |
|---|-----|---|------|
|  | 計画地 |  | 小学校区 |
|  | 市界  |  | 中学校区 |
|  | 区界  |  | 小学校  |
|   |     |  | 中学校  |



Scale 1:10,000



図 4.10-2 小・中学校通学区域図

出典：「ガイドマップかわさき」（令和7年10月閲覧 川崎市ホームページ）  
「よこはまっぴ」（令和7年10月閲覧 横浜市ホームページ）

(c) 信号現示

信号現示の状況は、資料編（p. 資-116～118 参照）に整理したとおりである。

(d) 渋滞長、滞留長

渋滞長、滞留長の状況は、資料編（p. 資-119～129 参照）に整理したとおりである。

(e) 車頭時間

車頭時間の状況は、資料編（p. 資-130～148 参照）に整理したとおりである。

(f) 交差点構造

調査対象交差点の交差点構造は、資料編 図 8-1（p. 資-149 参照）に整理したとおりである。

c. 交通安全の状況

(a) 交通安全施設の設置状況

交差点の交通規制の状況は、図 4.10-3(1)～(3)に、交通安全施設の設置状況は、図 4.10-4 に示すとおりである。

工事用車両の主要な走行ルートとなる県道 140 号川崎町田線及び計画地周辺の幹線道路日進町 18、一般市道日進町 17 の一部は、マウントアップ等により歩車道が分離されている。

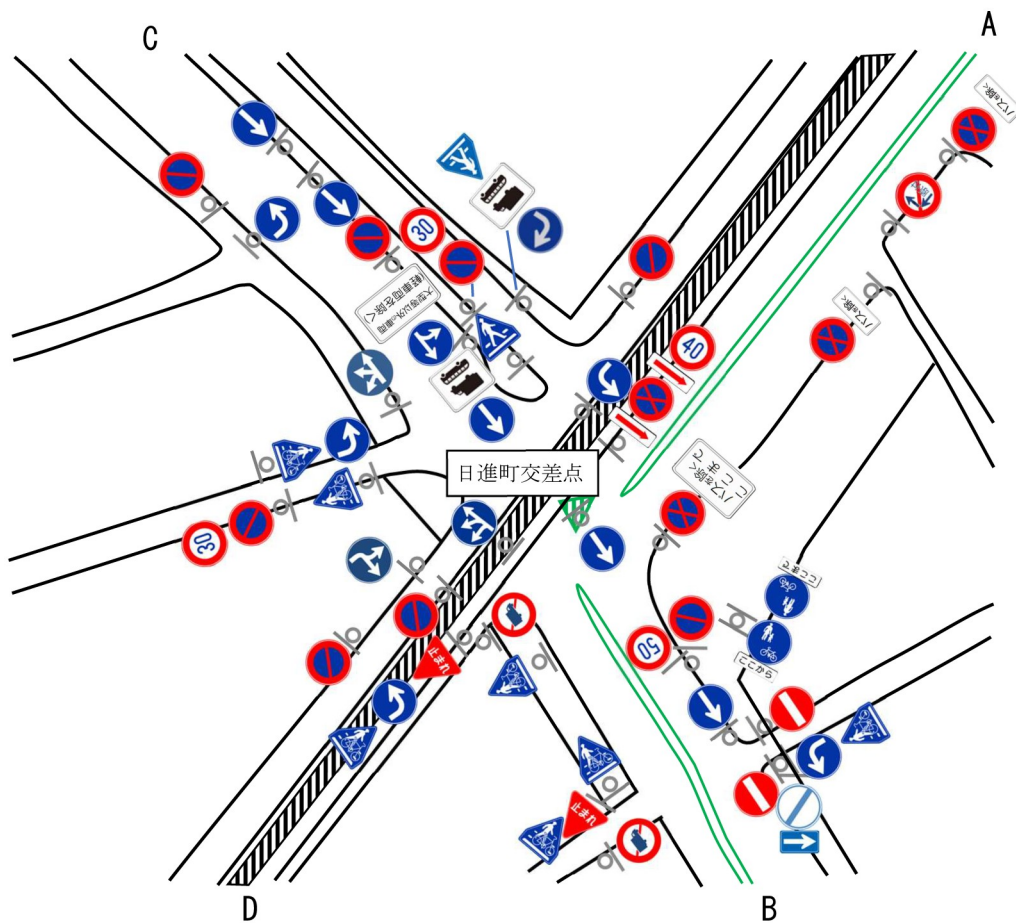
(b) 交通事故発生状況

調査地域における令和 6 年の交通事故(人身事故)の発生状況は、表 4.10-3 及び図 4.10-5 に示すとおりであり、合計 32 件の交通事故が発生している。

表 4.10-3 交通事故発生状況（人身事故）

事故形態	件数
乗用車 対 貨物車	2
乗用車 対 乗用車	8
乗用車 対 二輪車	6
乗用車 対 軽車両	6
乗用車 対 歩行者	1
貨物車 対 二輪車	2
貨物車 対 軽車両	3
二輪車 対 軽車両	1
軽車両 対 軽車両	1
軽車両 対 歩行者	2
合計	32

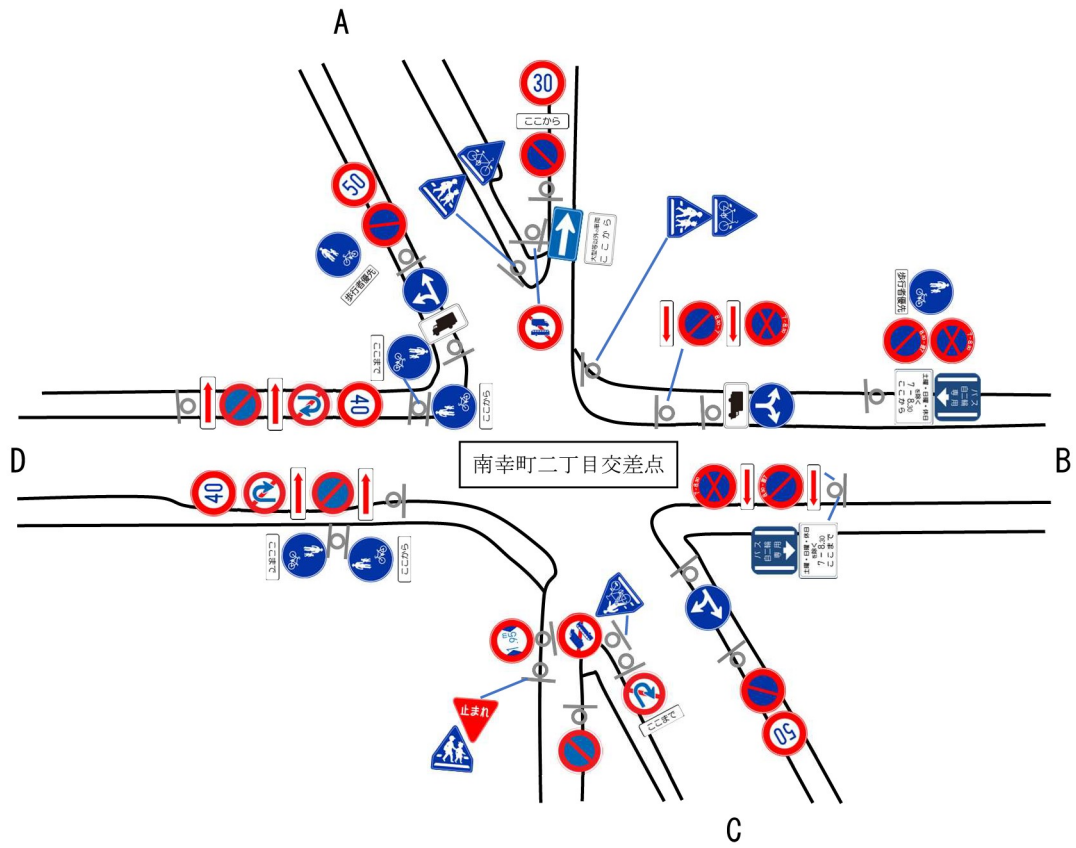
出典：「交通事故統計情報のオープンデータ」  
(令和 7 年 10 月閲覧、警察庁ホームページ)



凡 例

d 標識の設置位置と向き

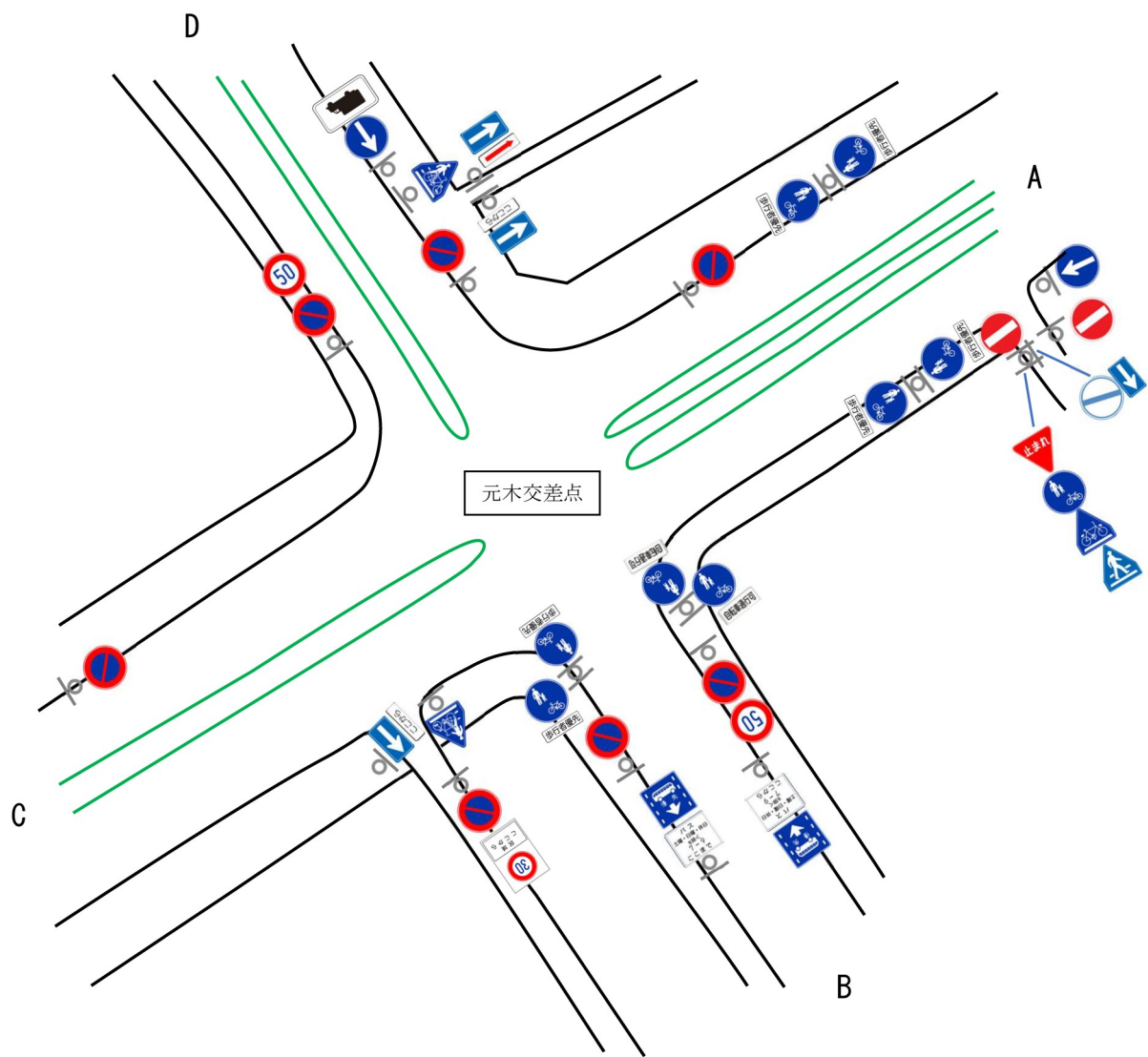
図 4.10-3(1) 交通規制  
(交差点A 日進町交差点)



凡 例

④ 標識の設置位置と向き

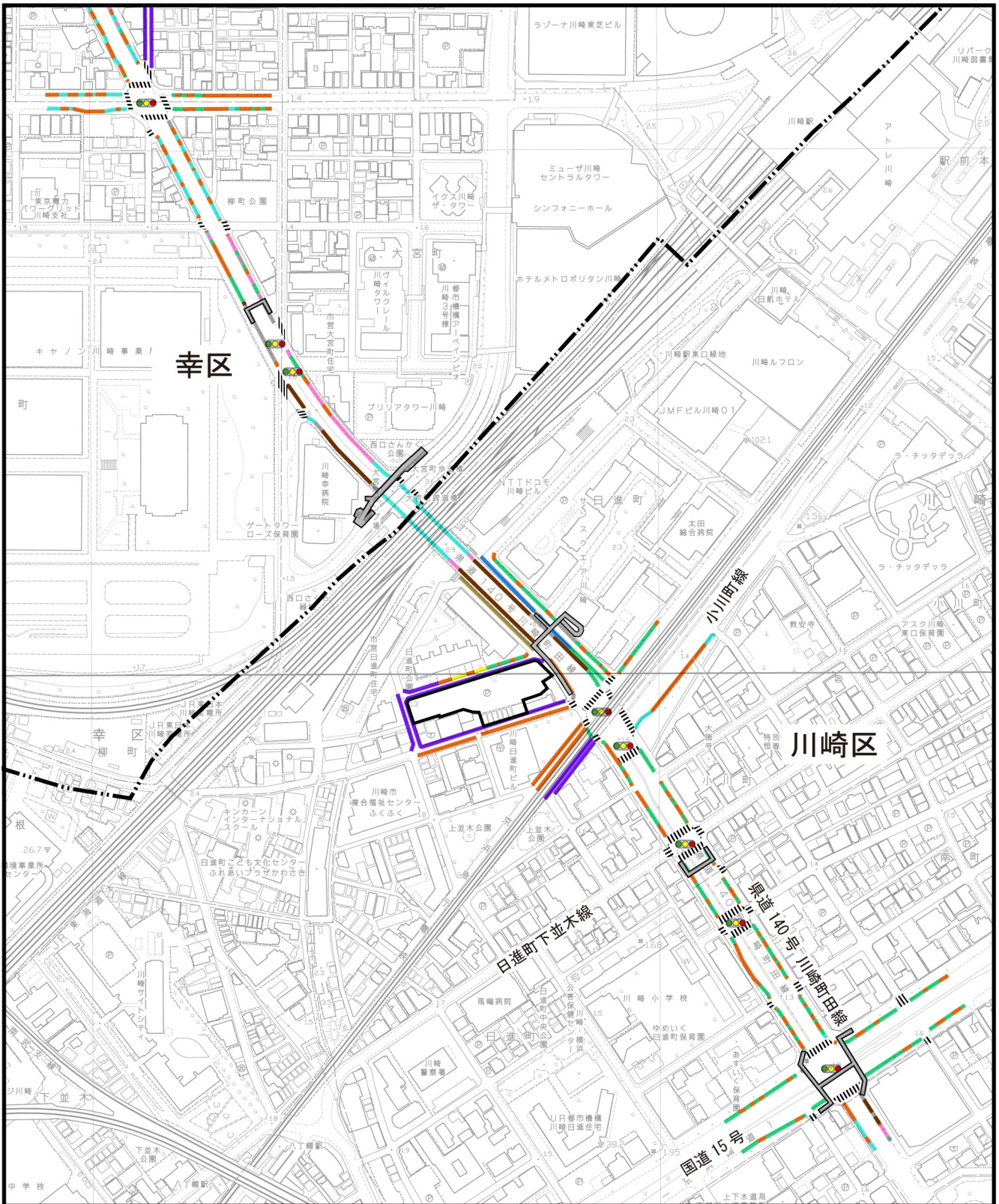
図 4.10-3(2) 交通規制  
(交差点B 南幸町二丁目交差点)



凡 例

④ 標識の設置位置と向き

図 4.10-3(3) 交通規制  
(交差点C 元木交差点)



凡例

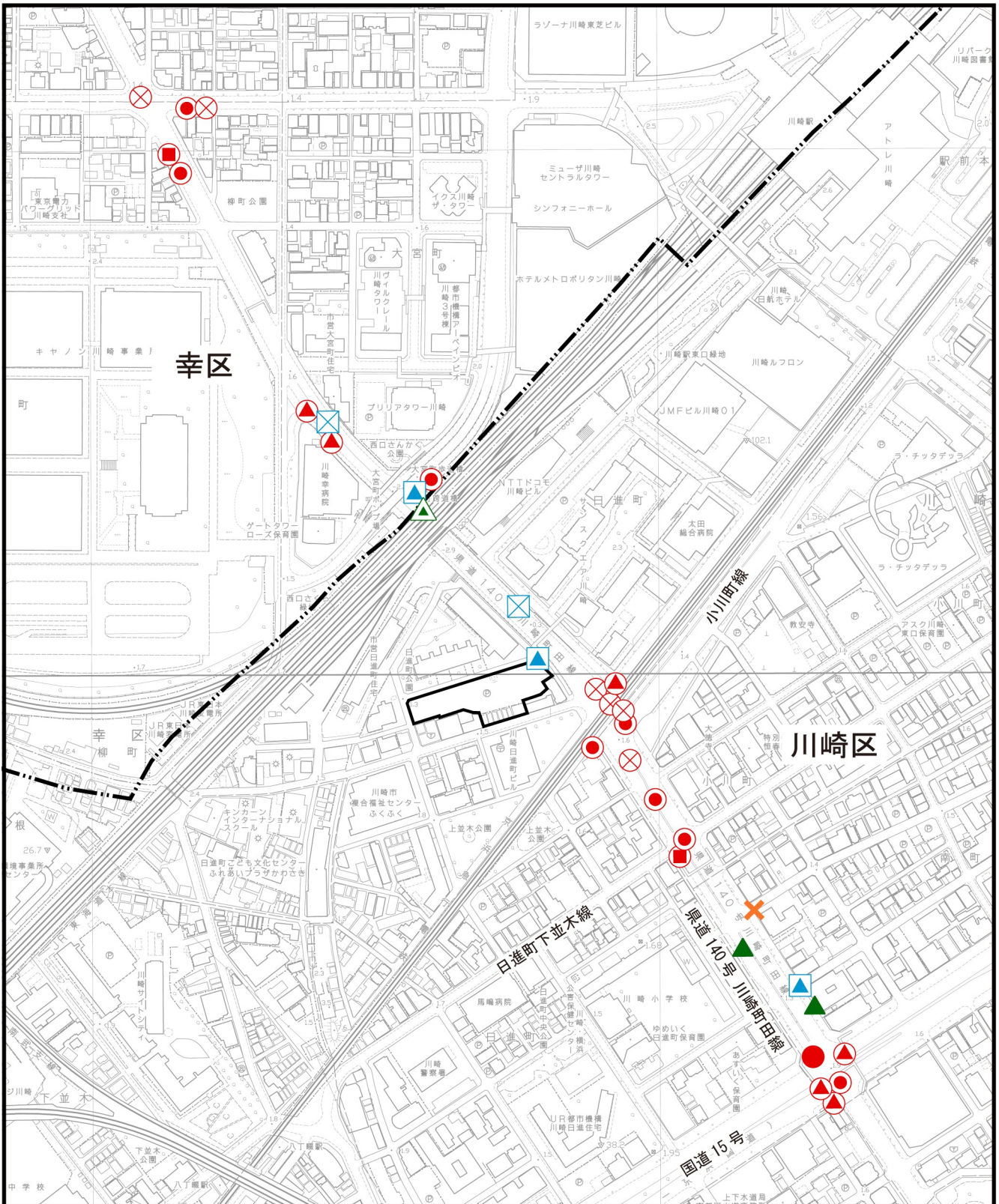
- |  |      |  |                          |
|--|------|--|--------------------------|
|  | 計画地  |  | ガードレール/ガードパイプ            |
|  | 区界   |  | ガードレール/ガードパイプ+植栽         |
|  | 歩道橋  |  | マウントアップ                  |
|  | 横断歩道 |  | マウントアップ+植栽               |
|  | 信号   |  | マウントアップ+ポール              |
|  | 何もなし |  | マウントアップ+横断防止柵            |
|  |      |  | マウントアップ+横断防止柵+植栽         |
|  |      |  | マウントアップ+ガードレール/ガードパイプ    |
|  |      |  | マウントアップ+ガードレール/ガードパイプ+植栽 |















Scale 1:5,000



図 4.10-4 歩車分離状況



凡例

- |   |   |   |
|---|---|---|
|  計画地 | 交通事故発生地点  |  貨物車 対 二輪車 |
|  区界  |  乗用車 対 貨物車 |  貨物車 対 軽車両 |
|   |  乗用車 対 乗用車 |  軽車両 対 軽車両 |
|   |  乗用車 対 二輪車 |  軽車両 対 歩行者 |
|   |  乗用車 対 軽車両 |   |
|   |  乗用車 対 歩行者 |   |
|   |  二輪車 対 軽車両 |   |



Scale 1:5,000



図 4.10-5 交通事故発生状況

出典：「交通事故統計情報のオープンデータ」（令和7年10月閲覧 警察庁ホームページ）

(イ) 地形等の状況

計画地周辺の地形等の状況は、「第 2 章 2.1.2 地象の状況」(p. 53～56 参照)に示すとおりである。

計画地は、標高 (T.P.) 1.5m 程度の平坦な地形となっている。

(ウ) 土地利用、公共施設等の状況

計画地周辺の土地利用の状況は、「第 2 章 2.1.6 土地利用状況」(p. 63～68 参照)に示すとおりである。

計画地の用途地域は、商業地域に指定されている。

計画地周辺の土地利用現況については、計画地北側、南側、東側は集合住宅用地及び併用集合住宅用地、西側は集合住宅用地が主体の土地利用となっており、計画地北側には一般市道日進町 17 を隔てて、10 階建ての集合住宅が位置している。計画地南側の一部には戸建て住宅もみられる。計画地の東側には県道 140 号川崎町田線が南北に通っており、北側の JR 線をアンダーパスで交差している。南側には京浜急行本線が高架構造で通っている。また、計画地南西約 120m には障害者支援施設川崎ラシクル、計画地南側約 300m には川崎市立川崎小学校があり、計画地周辺は文教・厚生用地としても利用されている。

また、計画地周辺の公共施設等の状況は、「第 2 章 2.1.8 (1) 公共施設等の状況」(p. 77～79 参照)に示すとおりである。

(エ) 道路等に係る計画等

計画地周辺の道路等に係る計画等としては、計画地南西側で「堤根処理センター整備事業」が計画されており、本事業の工事中と同時期に工事用車両が通過する計画となっている。なお、「第 2 次川崎市道路整備プログラム ～後期の取組【R4～R11】～」においては、計画地周辺における整備推進路線等の計画はなかった。

(オ) 法令等による基準等

a. 地域環境管理計画 (令和 3 年 3 月改定 川崎市) 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、交通混雑ともに「生活環境の保全に支障のないこと。」と定められている。

(2) 環境保全目標の設定

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を参考として、「生活環境の保全に支障のないこと。」と設定した。

### (3) 予測、環境保全のための措置及び評価

#### ア. 予測

##### (ア) 予測項目

本事業の実施による工事用車両の走行が計画地周辺の地域交通に及ぼす影響を把握するため、以下に示す項目について予測した。

- ・工事用車両の走行に伴い変化する交通安全の状況
- ・工事用車両の走行に伴う交通流（道路の混雑度、交差点の需要率）の状況

##### (イ) 予測方法等

###### a. 予測地域・予測地点

###### (a) 交通安全

予測地点は、補助動線を含む工事用車両の主要な走行ルートとした。

###### (b) 交通流

予測地点は、現況調査の自動車交通量調査地点である以下の3交差点とした。

- ・交差点A（日進町交差点）
- ・交差点B（南幸町二丁目交差点）
- ・交差点C（元木交差点）

###### b. 予測時期

###### (a) 交通安全

工事用車両が走行する時期及び時間帯とした。

###### (b) 交通流

工事用車両については、工事用車両の走行台数が最大となる工事着工後5ヶ月目とした。なお、時間帯については工事用車両（大型車）が走行する時間帯において、工事中の将来交通量が最大となる時間帯とした（資料編 p. 資-3 参照）。

###### c. 予測方法

###### (a) 交通安全

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

###### (b) 交通流

予測は、「平面交差の計画と設計 基礎編」（平成30年11月（一社）交通工学研究会）等に示されている方法に基づき、予測地点における交差点需要率及び交通混雑度（車線の交通容量比）を算出する方法とした。

なお、予測で用いる飽和交通流率は、現地調査で得られた車頭時間の結果を用い、「平面交差の計画と設計 基礎編」に示される手法により実測値が得られた場合には、その飽和交通流率の実測値を用いた（飽和交通流率の実測値は、資料編 p. 資-130～148 参照）。連続した十分な交通流が観測されなかった車線については、飽和交通流率の基本値から算出した飽和交通流率の計算値を用いた。

d. 予測条件

(a) 交通流

工事用車両の走行に伴う将来交通量は、将来一般交通量に工事用車両の台数を加えて設定した。将来一般交通量は、「全国道路・街路交通情勢調査」等より、県道 140 号川崎町田線の平成 17 年度から令和 3 年度にかけての平日昼間の 12 時間交通量が、増加傾向がみられないことから（「第 2 章 計画地及びその周辺地域の概要並びに環境の特性 2.1.7 交通、運輸の状況」p.69 参照）、現況調査の交通量を用いた。なお、交差点 B（南幸町二丁目交差点）及び交差点 C（元木交差点）ではピーク時間帯の前後に渋滞長が観測されていたことから、渋滞長分の交通量を加味している。

予測地点の交通量は、表 4.10-4 に示すとおりであり、流入交通量のピーク時間帯は、交差点 A（日進町交差点）で 7～8 時、交差点 B（南幸町二丁目交差点）で 16～17 時、交差点 C（元木交差点）で 16～17 時である（詳細は資料編 p. 資-150～152 参照）。

表 4.10-4 各予測地点の工事中の将来交通量（流入交通量）

予測地点	ピーク時間帯 (時)	流入	将来一般交通量 (台/時)			工事用車両台数 (台/時)			工事中の将来交通量 (台/時)		
			大型車	小型車	合計	大型車	小型車	合計	大型車	小型車	合計
交差点 A (日進町 交差点)	7～8	A	81	186	267	-	-	-	81	186	267
		B	162	708	870	4	4	8	166	712	878
		C	177	1,287	1,464	-	-	-	177	1,287	1,464
		D	1	28	29	-	-	-	1	28	29
		合計	421	2,209	2,630	4	4	8	425	2,213	2,638
交差点 B (南幸町 二丁目 交差点)	16～17	A	59	343	402	-	-	-	59	343	402
		B	67	226	293	-	-	-	67	226	293
		C	120	904	1,024	4	2	6	124	906	1,030
		D	70	558	628	-	-	-	70	558	628
		合計	316	2,031	2,347	4	2	6	320	2,033	2,353
交差点 C (元木 交差点)	16～17	A	182	1,165	1,347	1	0	1	183	1,165	1,348
		B	42	612	654	-	-	-	42	612	654
		C	128	939	1,067	1	0	1	129	939	1,068
		D	106	836	942	-	-	-	106	836	942
		合計	458	3,552	4,010	2	0	2	460	3,552	4,012

注 1) 工事用車両のうち大型車の台数が多い方をピーク時間とした。

2) 流入の欄の記号の位置は、図 4.10-3 (p.363～365 参照) に示すとおりである。

3) 将来一般交通量は渋滞長分の交通量を現況交通量に加味した需要交通量である。

(ウ) 予測結果

a. 交通安全

工事用車両の主要な走行ルート上の県道 140 号川崎町田線はマウントアップ等により歩車道が分離されているが、補助動線の搬出ルートは一部の区間で歩車道の分離がされていない。

また、工事用車両走行ルートの一部に川崎小学校及び南河原小学校の通学路の一部が重なっていることから、児童を含む歩行者等への安全確保が必要である。

工事用車両（大型車）の走行に際して、工事用車両の出入口には交通誘導員を配置し、出入口付近での交通誘導の他、走行速度の抑制、安全確認の徹底を図ることから、児童等を含む歩行者等の安全が確保されるものと予測する。

b. 交通流

(a) 交差点需要率

工事用車両の走行に伴う交差点需要率は、表 4.10-5 に示すとおりである。

交差点需要率は交差点 A（日進町交差点）では 0.621、交差点 B（南幸町二丁目交差点）では 0.717、交差点 C（元木交差点）では 0.811 であり、いずれの交差点においても需要率の上限値を下回るものと予測する（詳細は、資料編 p. 資 153～158 参照）。

なお、交差点需要率の増加分は交差点 A（日進町交差点）では 0.000、交差点 B（南幸町二丁目交差点）では 0.003、交差点 C（元木交差点）では 0.000 である。

「堤根処理センター事業」の工事用車両の通過を加味した予測結果については、資料編「8. (3) 複合影響」（資-159～資-161 参照）に示すとおりである。

表 4.10-5 交差点需要率予測結果（工事中）

予測地点	時間帯 (時)	将来一般 交通量 a	工事中 交通量 b	需要率の 増加分 c=b-a	需要率の 上限値
交差点 A（日進町交差点）	7～8	0.621	0.621	0.000	0.912
交差点 B（南幸町二丁目交差点）	16～17	0.714	0.717	0.003	0.873
交差点 C（元木交差点）	16～17	0.811	0.811	0.000	0.927

注) 需要率の上限値= (C-L) / C C:サイクル長 L=1 サイクルあたりの損失時間

(b) 交通混雑度（車線の交通容量比）

工事用車両の走行に伴う交通混雑度は、表 4.10-6 に示すとおりである。

各予測地点における工事用車両が走行することにより変化する混雑度の最大値は、交差点A（日進町交差点）において将来一般で 0.515 の経路が 0.521 に、交差点B（南幸町二丁目交差点）において将来一般で 0.874 の経路が 0.880 に、交差点C（元木交差点）において将来一般で 0.896 の経路が 0.899 となり、「円滑な交通処理が可能と判断される混雑度（1.0）」を下回ると予測する（詳細は、資料編 p. 資-153～158 参照）。

なお、交通混雑度の増加分は、それぞれ 0.006、0.006、0.003 である。

表 4.10-6 交通混雑度（車線の交通容量比）予測結果（工事中）

予測地点	時間帯 (時)	流入	車線	将来一般 a	工事中 b	混雑度の増加分 c=b-a
交差点A (日進町交差点)	7~8	A	左折	0.101	0.101	0.000
			右折	0.260	0.260	0.000
		B	直進	0.515	0.521	0.006
			右折	0.615	0.615	0.000
		C	左折	0.298	0.298	0.000
			直進	0.856	0.856	0.000
交差点B (南幸町二丁目 交差点)	16~17	A	左折・直進	0.506	0.506	0.000
			直進			
			右折	0.094	0.094	0.000
		B	左折・直進	0.632	0.632	0.000
			右折	0.289	0.289	0.000
		C	左折	0.865	0.871	0.006
			直進	0.874	0.880	0.006
			右折	0.565	0.565	0.000
		D	左折・直進	0.764	0.764	0.000
			右折	0.646	0.646	0.000
交差点C (元木交差点)	16~17	A	左折・直進	0.800	0.800	0.000
			直進			
			右折	0.896	0.899	0.003
		B	左折・直進	0.752	0.752	0.000
			直進			
			右折	0.371	0.371	0.000
		C	左折・直進	0.767	0.768	0.001
			直進			
			右折	0.326	0.326	0.000
		D	左折	0.621	0.621	0.000
			直進	0.628	0.628	0.000
			右折	0.647	0.647	0.000

注) 表中の太枠部分は、工事用車両の走行ルートに当たる部分を示し、網掛け部分は、工事用車両の走行に伴い各交差点で混雑度が最大となるものを示す。

## イ. 環境保全のための措置

本事業においては、工事用車両の走行に伴う地域交通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。

- ・工事用車両の通行にあたっては、児童の通学時間帯に配慮し、工事工程等の管理を行う。
- ・施工方法や手順等を十分検討し、工事用車両が特定の期間・時間に集中しないよう平準化に努める。
- ・工事用車両の計画地内での待機や、計画地内への円滑な出入りのための交通誘導により、計画地外での待機が極力発生しないよう調整を図る。
- ・工事用車両の運転者に対する交通安全教育を日常的に行うとともに、ダンプトラック等には本事業の関係車両であることを示す表示を掲示することにより運転者の意識向上に努める。
- ・工事用車両の出入口には、交通誘導員を配置するとともに、走行速度の抑制、安全確認の徹底を図ることから、児童等を含む歩行者等の安全の確保に努めるとともに、交差点付近での渋滞発生抑制に努める。
- ・工事作業員の通勤にあたっては、公共交通機関を利用するよう指導する。

## ウ. 評価

### (ア) 交通安全

工事用車両の主要な走行ルート上の県道 140 号川崎町田線はマウントアップ等により歩車道が分離されているが、補助動線の搬出ルートは一部の区間で歩車道の分離がされていない。

また、工事用車両走行ルートの一部に川崎小学校及び南河原小学校の通学路の一部が重なっていることから、児童を含む歩行者等への安全確保が必要である。

工事用車両（大型車）の走行に際して、工事用車両の出入口には交通誘導員を配置し、出入口付近での交通誘導の他、走行速度の抑制、安全確認の徹底を図ることから、児童等を含む歩行者等の安全が確保されるものと予測する。

さらに、工事中においては、工事用車両の運転者に対する交通安全教育を日常的に行うとともに、ダンプトラック等には本事業の関係車両であることを示す表示を掲示することにより運転者の意識向上に努める等の環境保全のための措置を講じる。

以上のことから、周辺地域の生活環境の保全に支障はないと評価する。

#### (4) 交通流

工事用車両の走行による交差点のピーク時間帯における交差点需要率は、交差点A（日進町交差点）では 0.621、交差点B（南幸町二丁目交差点）では 0.717、交差点C（元木交差点）では 0.811 であり、いずれの交差点においても需要率の上限値を下回るものと予測する。また、混雑度の最大値は、交差点A（日進町交差点）において将来一般で 0.515 の経路が 0.521 に、交差点B（南幸町二丁目交差点）において将来一般で 0.865 の経路が 0.871 に、交差点C（元木交差点）において将来一般で 0.896 の経路が 0.899 となり、「円滑な交通処理が可能と判断される混雑度（1.0）」を下回ると予測する。

工事用車両の走行にあたっては、施工方法や手順等を十分検討し、工事用車両が特定の期間・時間に集中しないよう平準化に努める等の環境保全のための措置を講じる。

以上のことから、工事中においては、混雑する時間や経路があるものの、工事用車両の平準化に努めることから、交差点における円滑な交通処理は可能であり、周辺地域の生活環境の保全に著しい支障はないものと評価する。