

4.10 地域交通

4.10.1 交通安全、交通混雑

(1) 現況調査

ア. 地域交通の状況

(ア) 日常生活圏等の状況

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。

(イ) 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

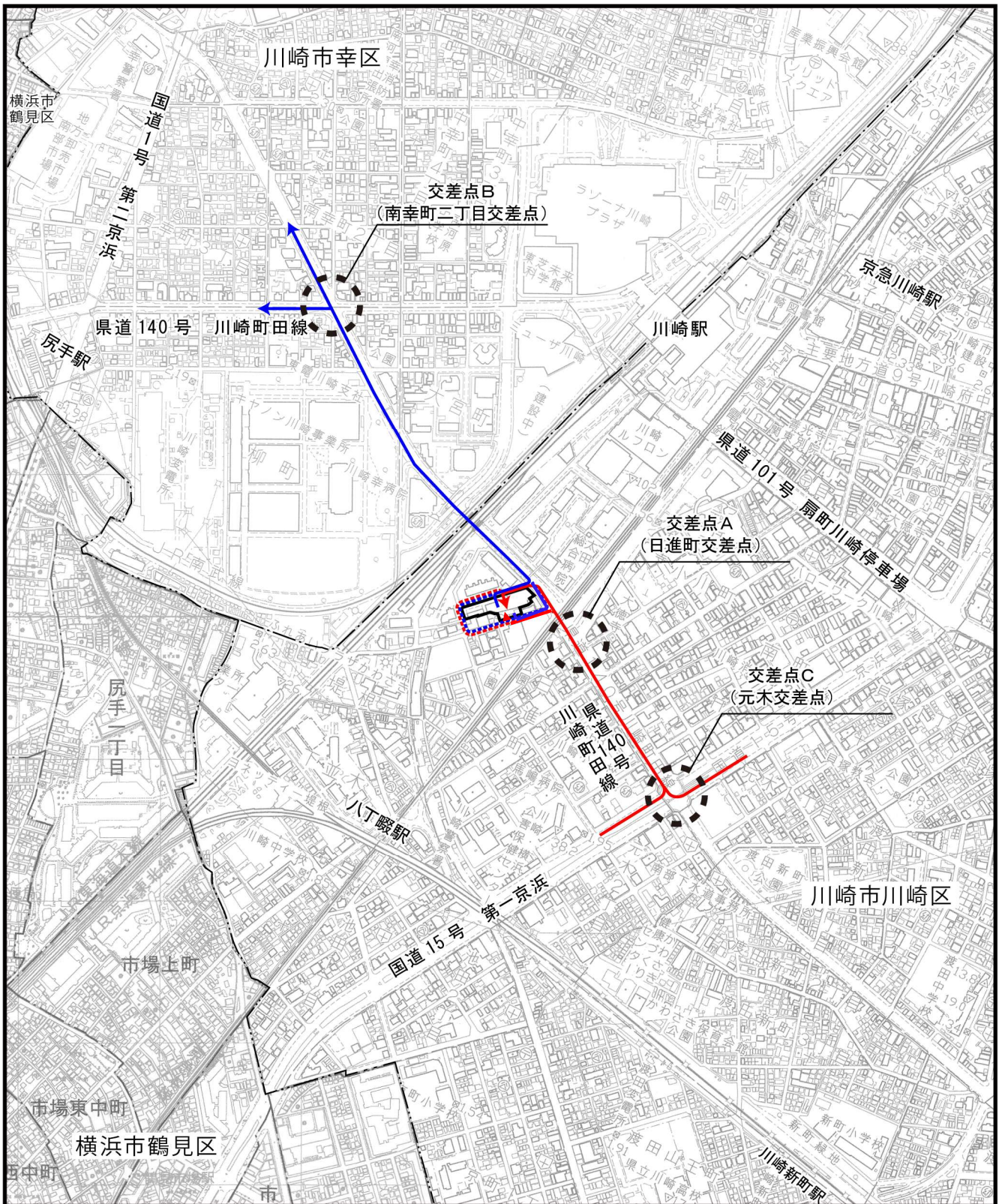
調査地点は、図 4.10-1 に示すとおりであり、現地調査結果は、表 4.10-1 に示すとおりである。

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。

表 4.10-1 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 に示すとおりである。



凡例

- 計画地
- 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）
- 自動車交通量調査地点
（交差点A～C）



Scale 1:10,000



図 4.10-1 自動車交通量調査地点

图 4.10-1 自動車交通量調査地点

(ウ) 交通安全の状況

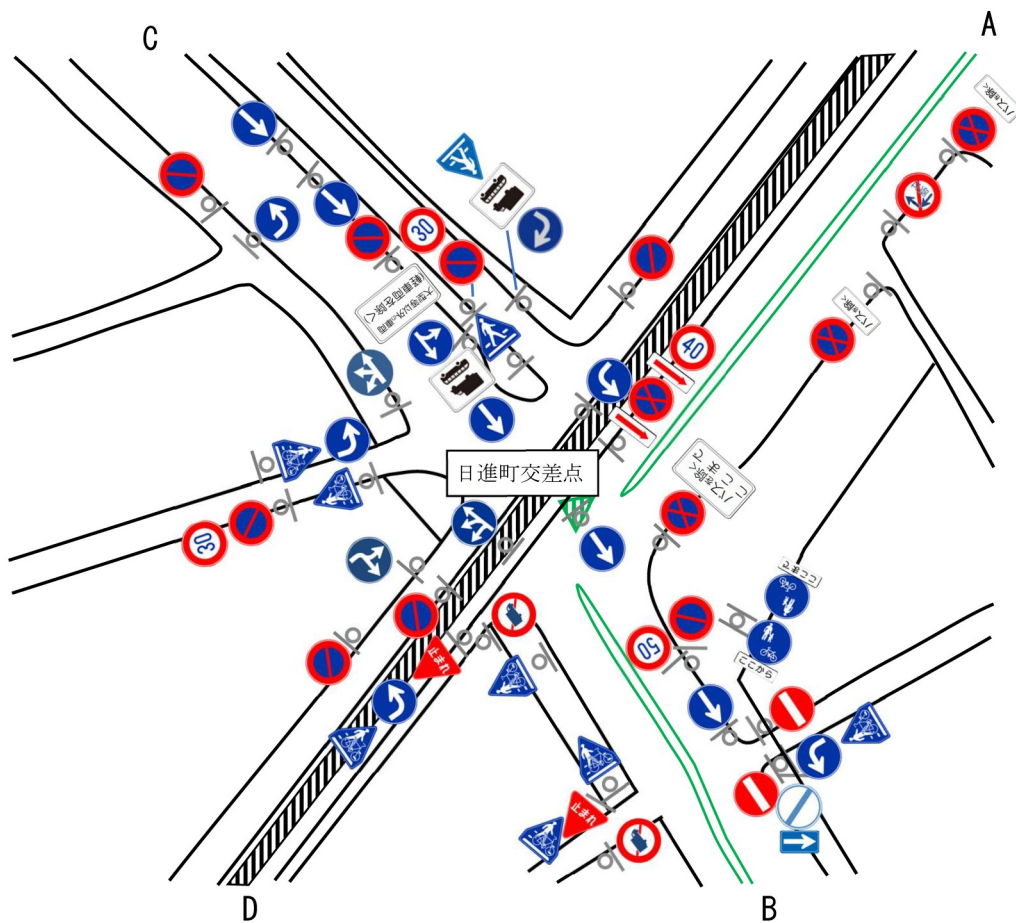
a. 交通安全施設の設置状況

交差点の交通規制の状況は、図 4.10-2(1)～(3)に、交通安全施設の設置状況は、図 4.10-3 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。

イ. 道路等に係る計画等

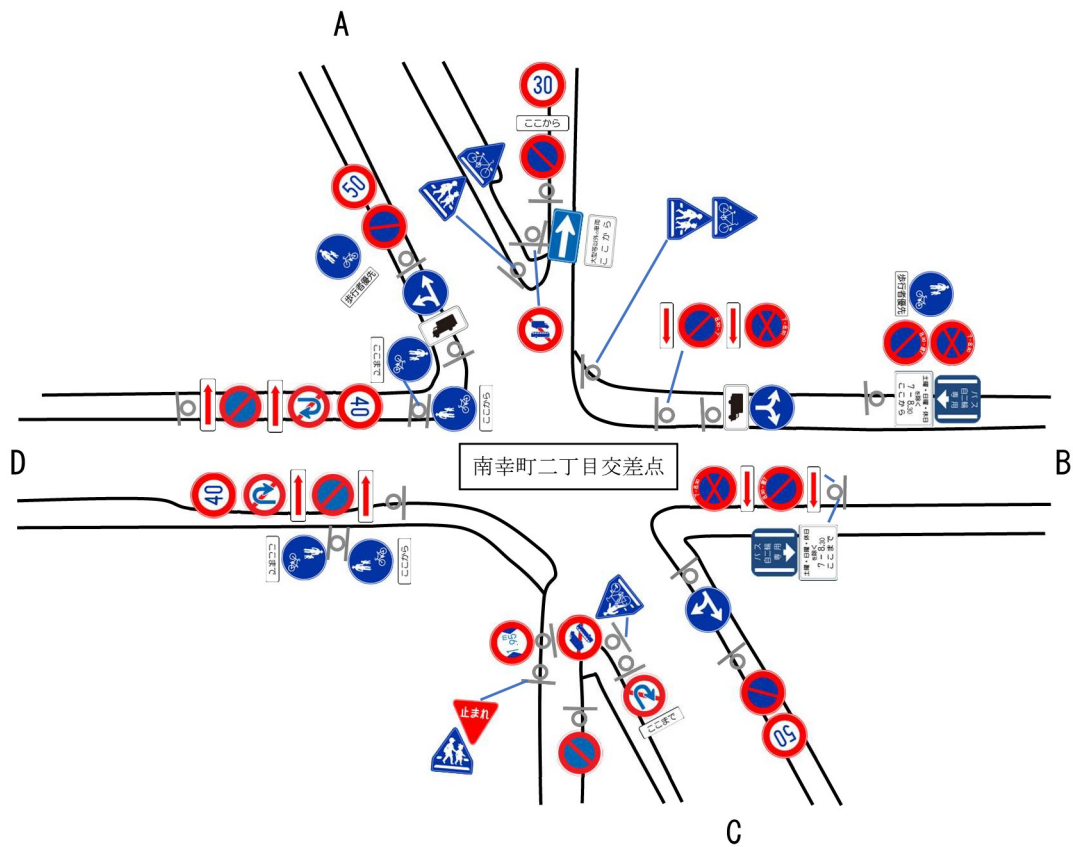
計画地周辺の道路等に係る計画等としては、計画地南西側で「堤根処理センター整備事業」が計画されており、本事業の工事中と同時期に工事用車両が通過する計画となっている。なお、「第 2 次川崎市道路整備プログラム ～後期の取組【R4～R11】～」においては、計画地周辺における整備推進路線等の計画はなかった。



凡 例

d 標識の設置位置と向き

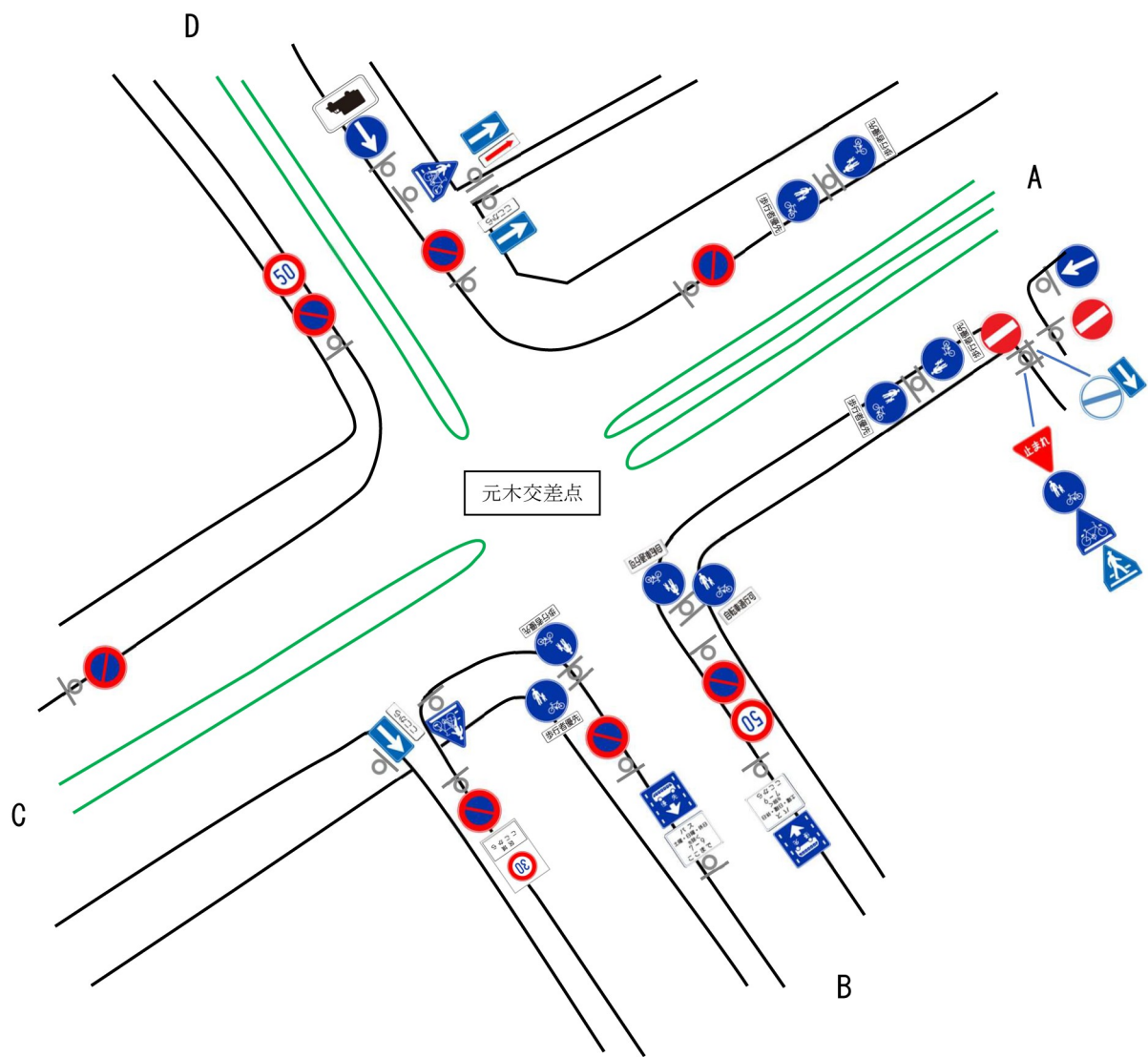
図 4.10-2(1) 交通規制
(交差点A 日進町交差点)



凡 例

④ 標識の設置位置と向き

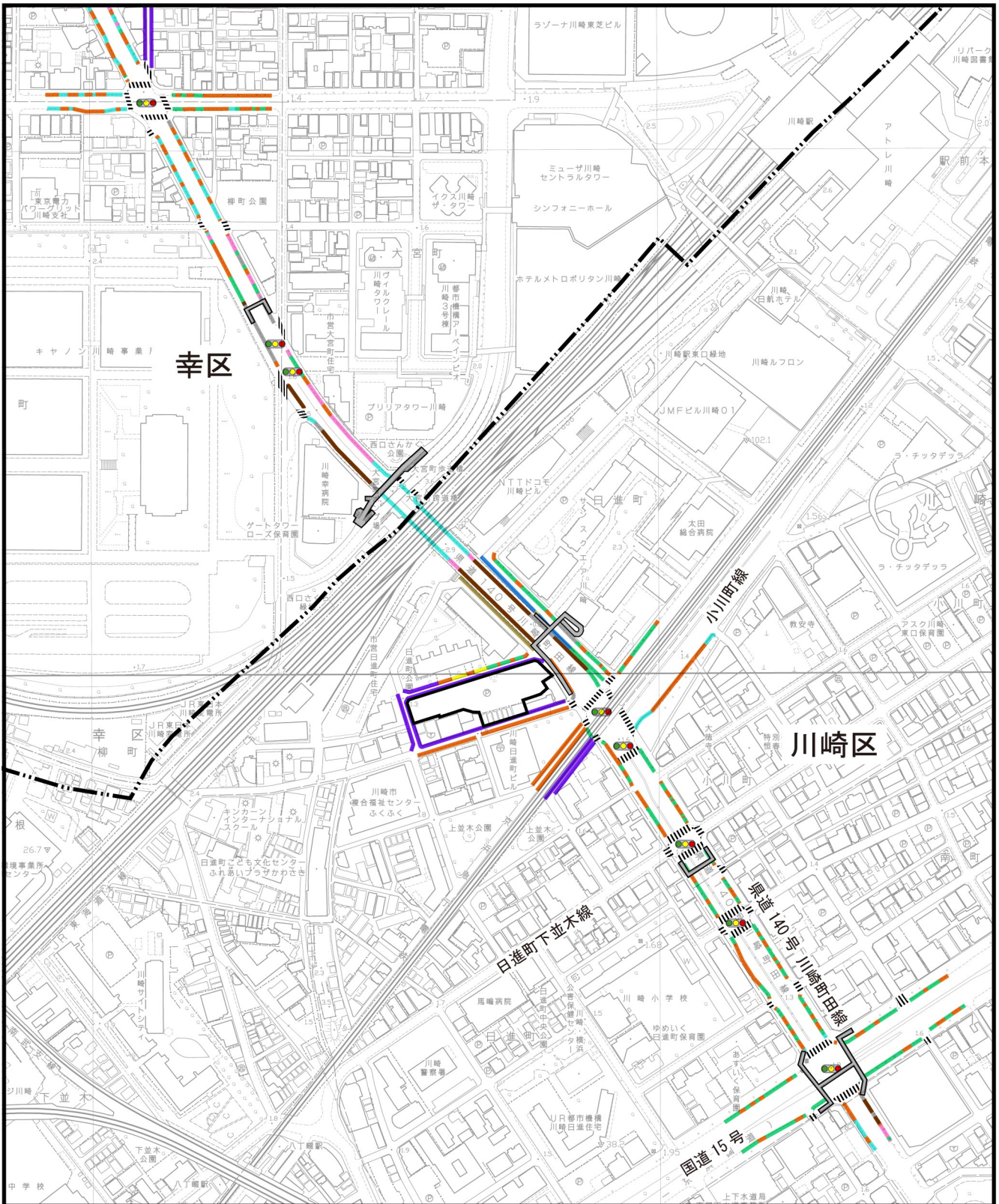
図 4.10-2(2) 交通規制
(交差点B 南幸町二丁目交差点)



凡 例

④ 標識の設置位置と向き

図 4.10-2(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 4.10-3 歩車分離状況

(2) 予測及び評価

ア. 予測

(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。

(イ) 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 4.10-2 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。

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。

表 4.10-2 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 4.10-3 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。

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 4.10-3 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. 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。

(イ) 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。