

2 地域社会

2.1 地域交通

(1) 調査項目

施設関連車両台数、高速湾岸線の利用状況及び自動車交通量、信号現示、道路構造とした。また、滞留長、渋滞長及び車頭時間の状況についても調査を実施した。

(2) 調査時期

供用開始後の施設の稼働が定常状態となった時期とし、令和7年11月11日（火）10時～11月12日（水）10時に実施した。なお、調査時において川崎港臨港道路東扇島水江町線は整備前であった（令和10年頃完成予定）。

(3) 調査地点

① 施設関連車両、高速湾岸線の利用状況

施設関連車両の調査地点は、図3.2-1(1)に示すとおり、計画地出入口の2地点とした。

高速湾岸線の利用状況は、大型車（貨物車両）は図3.2-1(1)に示す計画地出口の1地点とし、小型車（通勤車両）はテナントへの聞き取り調査とした。

② 自動車交通量、信号現示及び道路構造

調査地点は図3.2-1(1)～(2)に示すとおり、施設関連車両の走行経路上の交差点の5地点（地点Ⅰ～Ⅱ、Ⅳ～Ⅵ）とした。

③ 滞留長、渋滞長及び車頭時間の状況

「② 自動車交通量、信号現示及び道路構造」と同様とした。

(4) 調査方法

① 施設関連車両、高速湾岸線の利用状況

計画地出入口における施設関連車両台数の調査は、ビデオカメラによる撮影調査とし、後日映像を用いて車種を判別し、1時間毎に記録集計した。車種は3分類（大型車・小型車・バイク）とした。

高速道路の利用状況は、大型車（貨物車両）の走行経路についてはテナントでは把握していないため、施設出口において一時停止した出庫車両のドライバーへ、入退場時の利用方面（首都高速湾岸線東京方面、首都高速湾岸線横浜方面、川崎駅東扇島線川崎方面、その他の4方面）をヒアリング調査した。小型車（通勤車両）についてはテナントに聞き取り調査を行った。

② 自動車交通量、信号現示及び道路構造

自動車交通量調査は、ビデオカメラによる撮影調査とし、交差点を通過する車両を方向別、車種別、時間帯別に車両台数を集計した。なお、車種は3分類（大型車・小型車・バイク）とした。

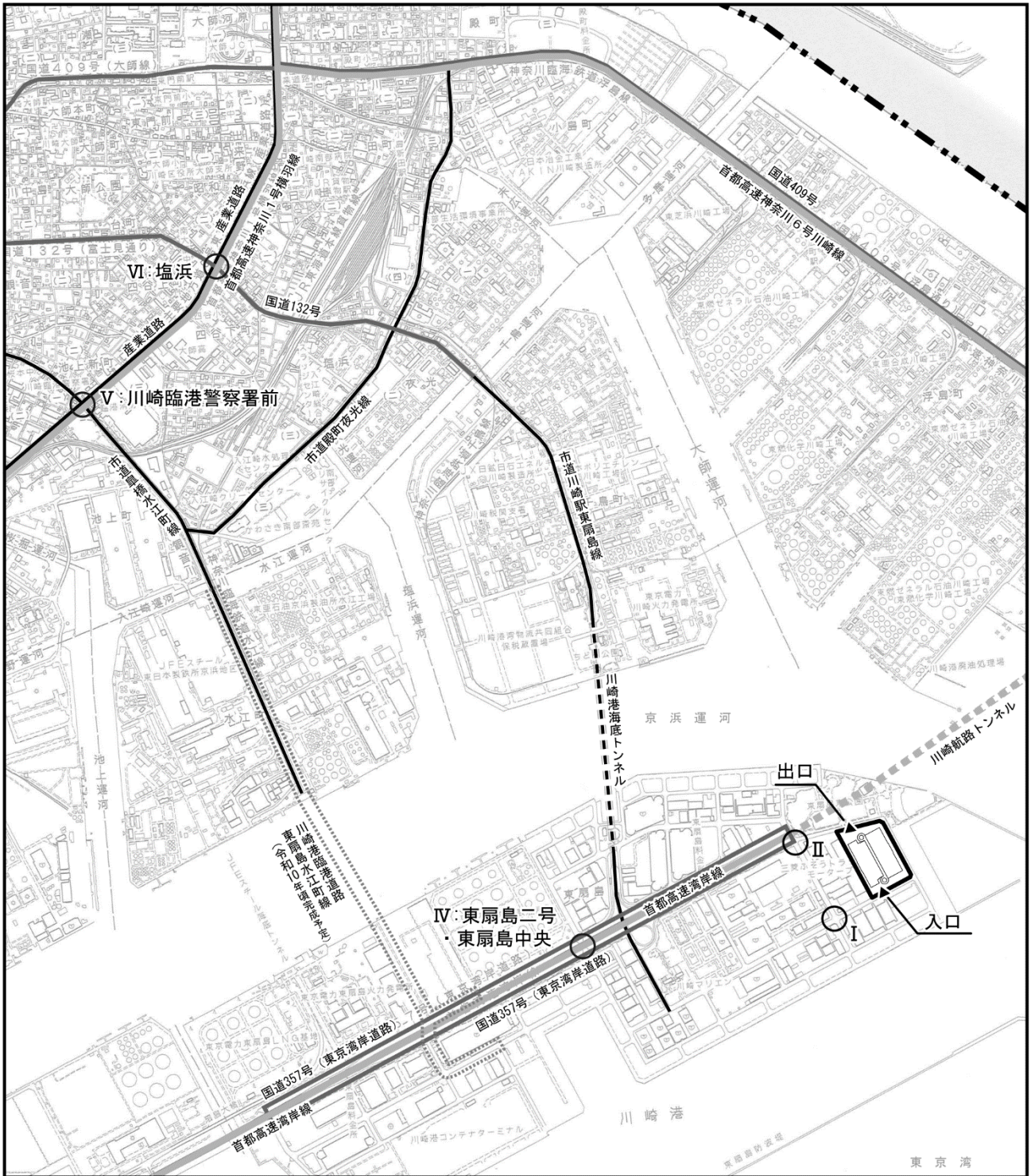
信号現示は、ストップウォッチを用いた目視観測とした。

道路構造は、現地踏査により、自動車交通量の調査地点における道路（道路構造、車線数、道路横断面構成等）及び交通規制の状況を把握した。

③ 滞留長、渋滞長及び車頭時間の状況

滞留長（信号が赤の間に滞留した待ち行列長）及び渋滞長（1回の青信号で捌けなかった残りの待ち行列長）の調査は、調査員による目視観察により信号交差点の流入部別、車線別にその長さを計測し、10m単位で集計した。

車頭時間の調査はビデオカメラによる撮影調査とし、後日映像を用いて車頭時間を判読し、信号交差点の流入部別、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が停止線を通過するまでの時間を計測し集計した。



凡例



計画地



都県界



自動車交通量調査地点
(I ~ II、IV ~ VI)



施設関連車両の調査地点
(計画地出入口)



川崎港臨港道路東扇島水江町線の
計画区間 (令和10年頃完成予定)

図3.2-1(1) 自動車交通量の調査地点

1 : 30,000

0 300 600 900m



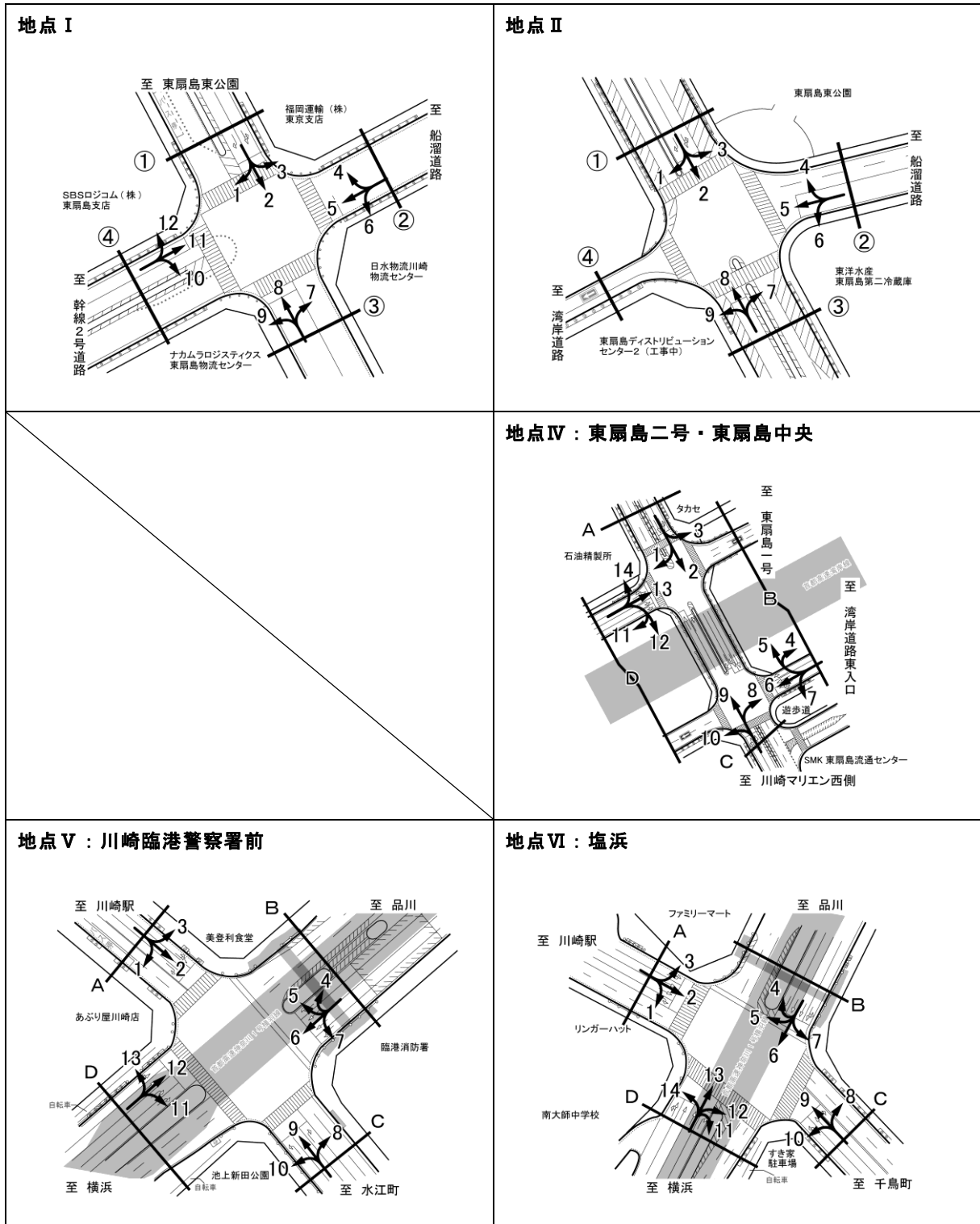


図3.2-1(2) 自動車交通量の調査地点

(5) 調査結果

① 施設関連車両、高速湾岸線の利用状況

ア 施設関連車両

計画地出入口における施設関連車両台数は表3.2-1に、ピーク時間帯における施設関連車両台数は表3.2-2に示すとおりである。

施設関連車両の24時間出入台数は大型車1,778台/日、小型車は650台/日、合計は2,428台/日であった（資料編p.21～22参照）。

表3.2-1 施設関連車両台数の調査結果

区 分	12時間交通量〔24時間交通量〕				
	大型車 (台)	小型車 (台)	合 計 (台)	大型車混入率 (%)	二輪車 (台)
入 場	592 〔 887〕	259 〔323〕	851 〔1,210〕	69.6 〔73.3〕	24 〔33〕
退 場	610 〔 891〕	247 〔327〕	857 〔1,218〕	71.2 〔73.2〕	27 〔38〕
合 計	1,202 〔1,778〕	506 〔650〕	1,708 〔2,428〕	70.4 〔73.2〕	51 〔71〕

注1)12時間交通量：7時～19時

注2)調査期間：令和7年11月11日（火）10時～11月12日（水）10時

表3.2-2 施設関連車両台数（ピーク時間帯）の調査結果

区 分	ピーク 時間帯	ピーク時間帯交通量（台/時）		
		大型車	小型車	合 計
入 場	8～9	45	75	120
退 場	17～18	27	64	91
合 計	8～9	90	86	176

注) 調査期間：令和7年11月11日（火）10時～11月12日（水）10時

イ 高速湾岸線の利用状況

施設関連車両の利用方面割合の調査結果は、表3.2-3(1)～(2)に示すとおりである（資料編p.23参照）。

大型車（貨物車両）については、首都高速湾岸線東京方面の利用が最も多く39.4%（入場38.0%・出場40.7%）、次いで首都高速湾岸線横浜方面が32.5%（入場32.0%・出場33.0%）、川崎駅東扇島線川崎方面が24.1%（入場26.1%・出場22.1%）、その他が4.0%（入場3.9%・出場4.2%）であり、首都高速湾岸線の利用割合は71.9%（入場70.0%、出場73.7%）であった（資料編p.23参照）。なお、大型車（貨物車両）の高速湾岸線の利用割合は、予測条件（首都高速湾岸線東京方面32.5%（入場32.5%、出場32.5%）、首都高速湾岸線横浜方面32.5%（入場32.5%、出場32.5%））と同程度であった。

小型車（通勤車両）については、川崎駅東扇島線川崎方面が最も多く91.5%（入場91.1%・出場91.8%）、次いで首都高速湾岸線横浜方面が4.7%（入場5.1%・出場4.4%）、首都高速湾岸線東京方面が3.8%（入場3.8%・出場3.8%）、その他が0.0%であった。

表3.2-3(1) 施設関連車両の利用方面割合の調査結果（大型車（貨物車両））

単位：%

方 面	入 場	出 場	合 計
首都高速湾岸線 東京方面	38.0	40.7	39.4
首都高速湾岸線 横浜方面	32.0	33.0	32.5
川崎駅東扇島線 川崎方面	26.1	22.1	24.1
その他	3.9	4.2	4.0
合 計	100.0	100.0	100.0

注1)合計は小数点以下の数値も含めて計算しているため、合計の値が合わない場合がある。

注2)調査期間：令和7年11月11日（火）10時～11月12日（水）10時

表3.2-3(2) 施設関連車両の利用方面割合の調査結果（小型車（通勤車両））

単位：%

方 面	入 場	出 場	合 計
首都高速湾岸線 東京方面	3.8	3.8	3.8
首都高速湾岸線 横浜方面	5.1	4.4	4.7
川崎駅東扇島線 川崎方面	91.1	91.8	91.5
その他	0.0	0.0	0.0
合 計	100.0	100.0	100.0

注1)合計は小数点以下の数値も含めて計算しているため、合計の値が合わない場合がある。

注2)調査期間：令和7年10月～令和8年2月適宜

② 自動車交通量、信号現示、道路構造

ア 自動車交通量

自動車交通量の調査結果は表3.2-4(1)～(2)に示すとおり、12時間交通量は4,769～33,257台/12時間、大型車混入率は37.3～73.5%である。また、24時間交通量は6,821～46,171台/24時間、大型車混入率は36.3～75.3%である（資料編p.24～51参照）。

表3.2-4(1) 自動車交通量の調査結果

調査地点	12時間交通量〔24時間交通量〕				
	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)	大型車混入率 (%)	二輪車 (台)
I	3,503 〔5,135〕	1,266 〔1,686〕	4,769 〔6,821〕	73.5 〔75.3〕	102 〔163〕
II	3,961 〔5,670〕	2,458 〔3,252〕	6,419 〔8,922〕	61.7 〔63.6〕	184 〔287〕
IV	13,391 〔20,394〕	6,858 〔9,446〕	20,249 〔29,840〕	66.1 〔68.3〕	309 〔521〕
V	12,417 〔16,779〕	20,840 〔29,392〕	33,257 〔46,171〕	37.3 〔36.3〕	1,886 〔2,983〕
VI	11,990 〔17,052〕	19,662 〔28,350〕	31,652 〔45,402〕	37.9 〔37.6〕	1,675 〔2,760〕

注1)12時間交通量：7時～19時

注2)調査期間：令和7年11月11日（火）10時～11月12日（水）10時

表3. 2-4(2) 自動車交通量の調査結果（流入断面毎の台数）

調査地点	流入断面	12時間交通量 〔24時間交通量〕			ピーク 時間帯 (時)	ピーク時間帯交通量 (台/時)		
		大型車	小型車	合計		大型車	小型車	合計
I	①	1,074 〔1,587〕	461 〔 583〕	1,535 〔 2,170〕	11~12	114	31	145
	②	442 〔 745〕	209 〔 341〕	651 〔 1,086〕		47	26	73
	③	399 〔 454〕	107 〔 121〕	506 〔 575〕		40	4	44
	④	1,588 〔2,349〕	489 〔 641〕	2,077 〔 2,990〕		202	39	241
II	①	1,675 〔2,405〕	1,379 〔 1,810〕	3,054 〔 4,215〕	15~16	189	145	334
	②	1,203 〔1,613〕	731 〔 982〕	1,934 〔 2,595〕		137	69	206
	③	1,083 〔1,652〕	348 〔 460〕	1,431 〔 2,112〕		97	53	150
IV	A	2,774 〔4,009〕	1,314 〔 1,802〕	4,088 〔 5,811〕	14~15	265	88	353
	B	3,765 〔5,977〕	2,104 〔 2,777〕	5,869 〔 8,754〕		347	178	525
	C	2,441 〔4,028〕	973 〔 1,358〕	3,414 〔 5,386〕		253	87	340
	D	4,411 〔6,380〕	2,467 〔 3,509〕	6,878 〔 9,889〕		465	197	662
V	A	1,051 〔1,418〕	3,266 〔 4,587〕	4,317 〔 6,005〕	7~ 8	101	555	656
	B	3,490 〔4,667〕	5,903 〔 8,286〕	9,393 〔12,953〕		236	536	772
	C	3,421 〔4,616〕	5,177 〔 6,504〕	8,598 〔11,120〕		278	146	424
	D	4,455 〔6,078〕	6,494 〔10,015〕	10,949 〔16,093〕		363	888	1,251
VI	A	2,298 〔3,202〕	4,590 〔 6,821〕	6,888 〔10,023〕	6~ 7	152	724	876
	B	3,579 〔4,917〕	5,433 〔 7,592〕	9,012 〔12,509〕		241	438	679
	C	2,928 〔4,292〕	4,257 〔 5,756〕	7,185 〔10,048〕		270	91	361
	D	3,185 〔4,641〕	5,382 〔 8,181〕	8,567 〔12,822〕		312	697	1,009

注 1) 12 時間交通量：7 時～19 時

注 2) 流入断面の位置は、図 3. 2-1(2) (p. 44 参照) に示すとおりである。

注 3) 調査期間：令和 7 年 11 月 11 日 (火) 10 時～11 月 12 日 (水) 10 時

注 4) ピーク時間帯は 24 時間交通量のうち、各地点における全方向の交差点合計のピークを示している。

イ 信号現示、道路構造

自動車交通量の調査地点における道路及び交通規制の状況は、図3.2-2(1)～(5)に示すとおりである（資料編p.102～106参照）。

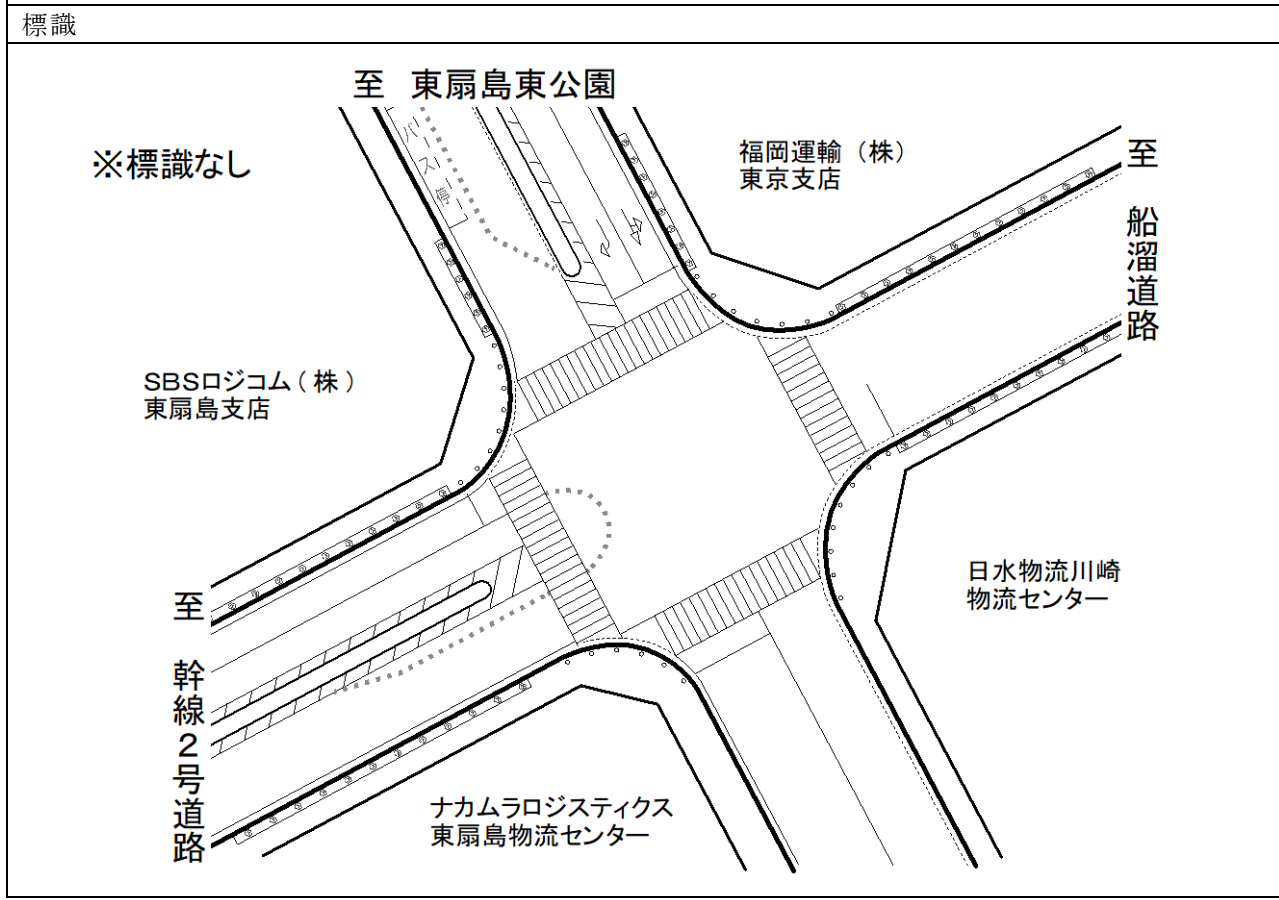
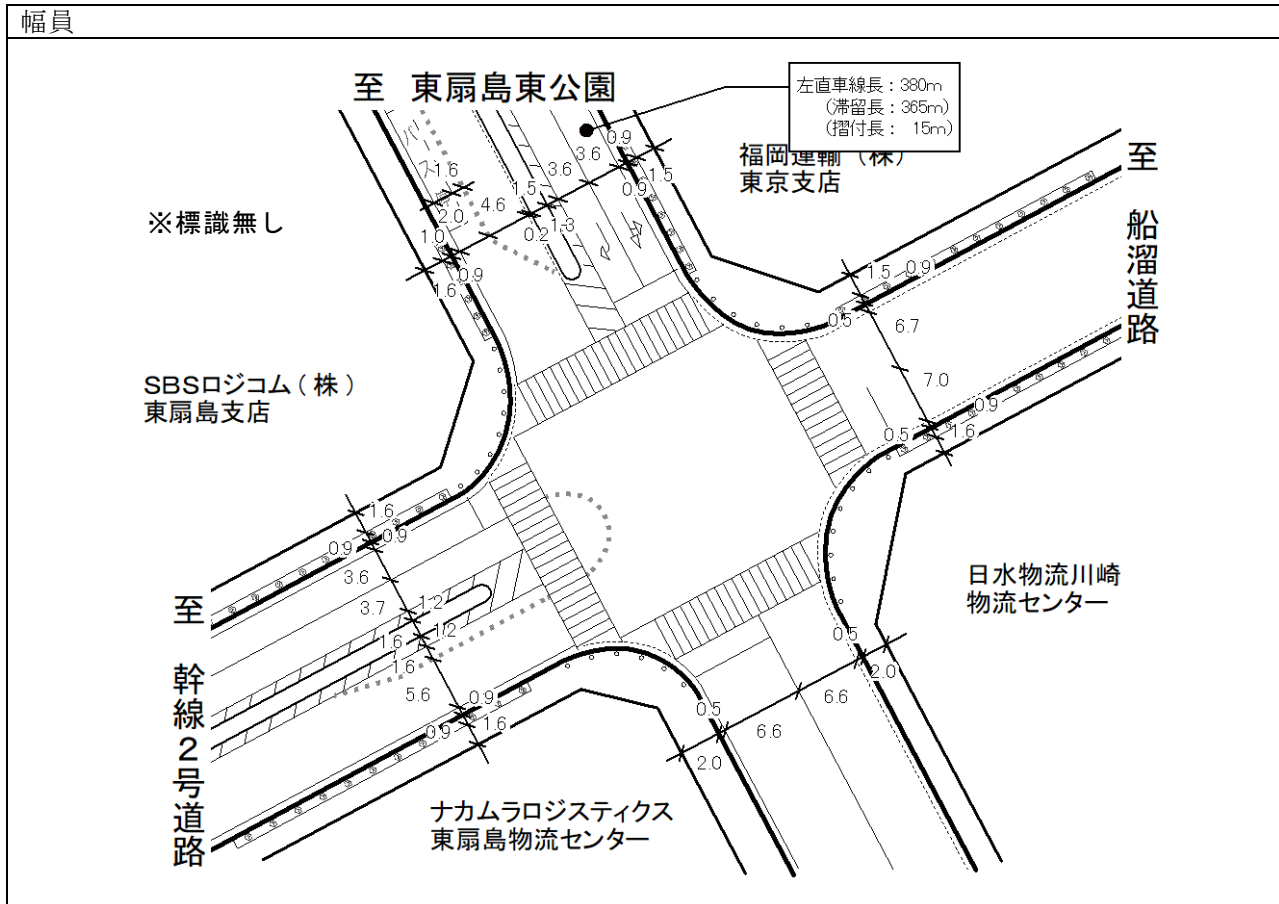
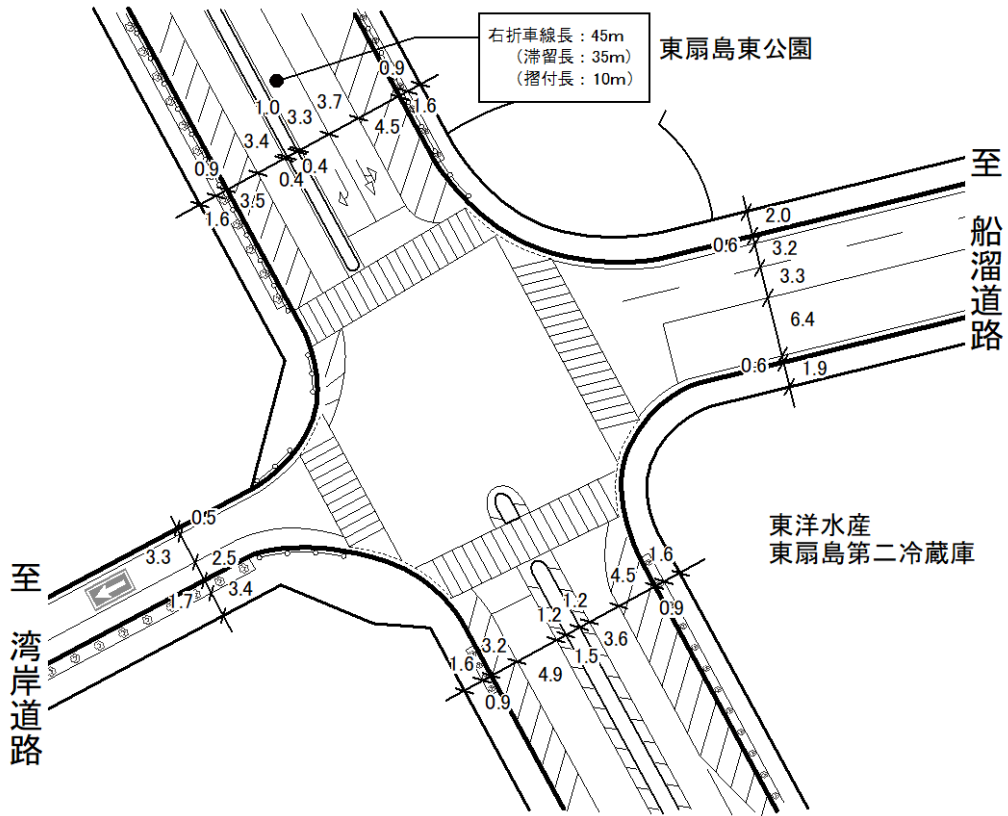


図3. 2-2(1) 信号現示及び道路構造の状況 (地点 I)

幅員



標識

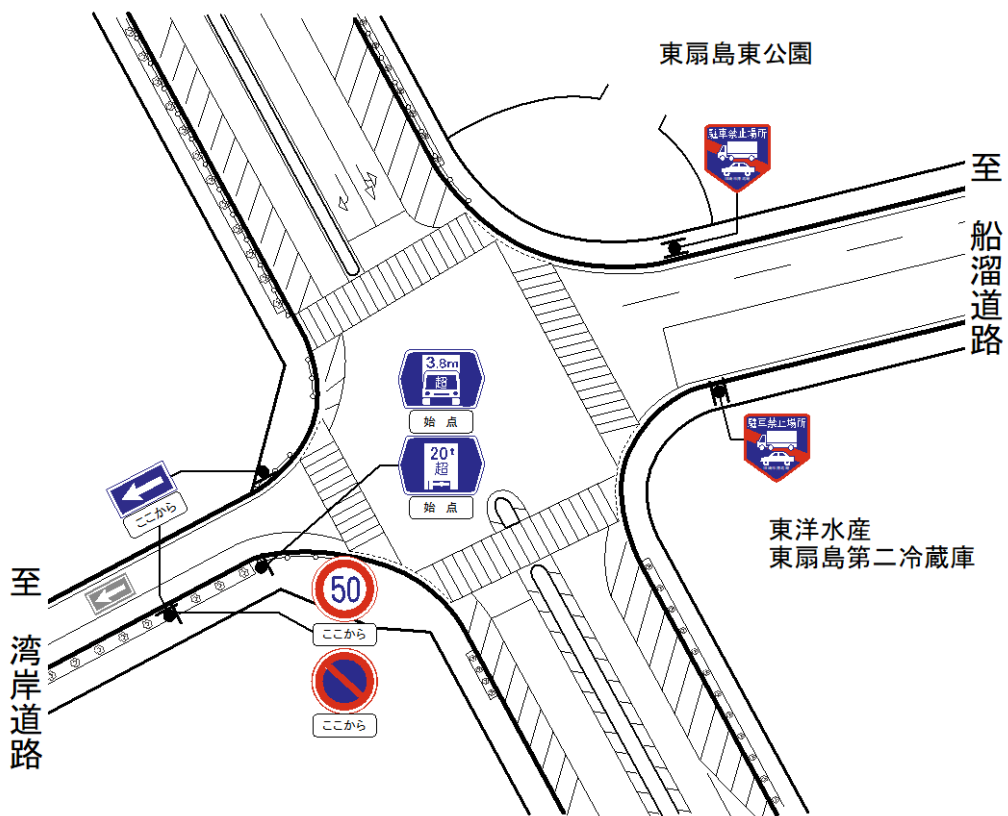


図3.2-2(2) 信号現示及び道路構造の状況 (地点Ⅱ: 湾岸道路東入口)

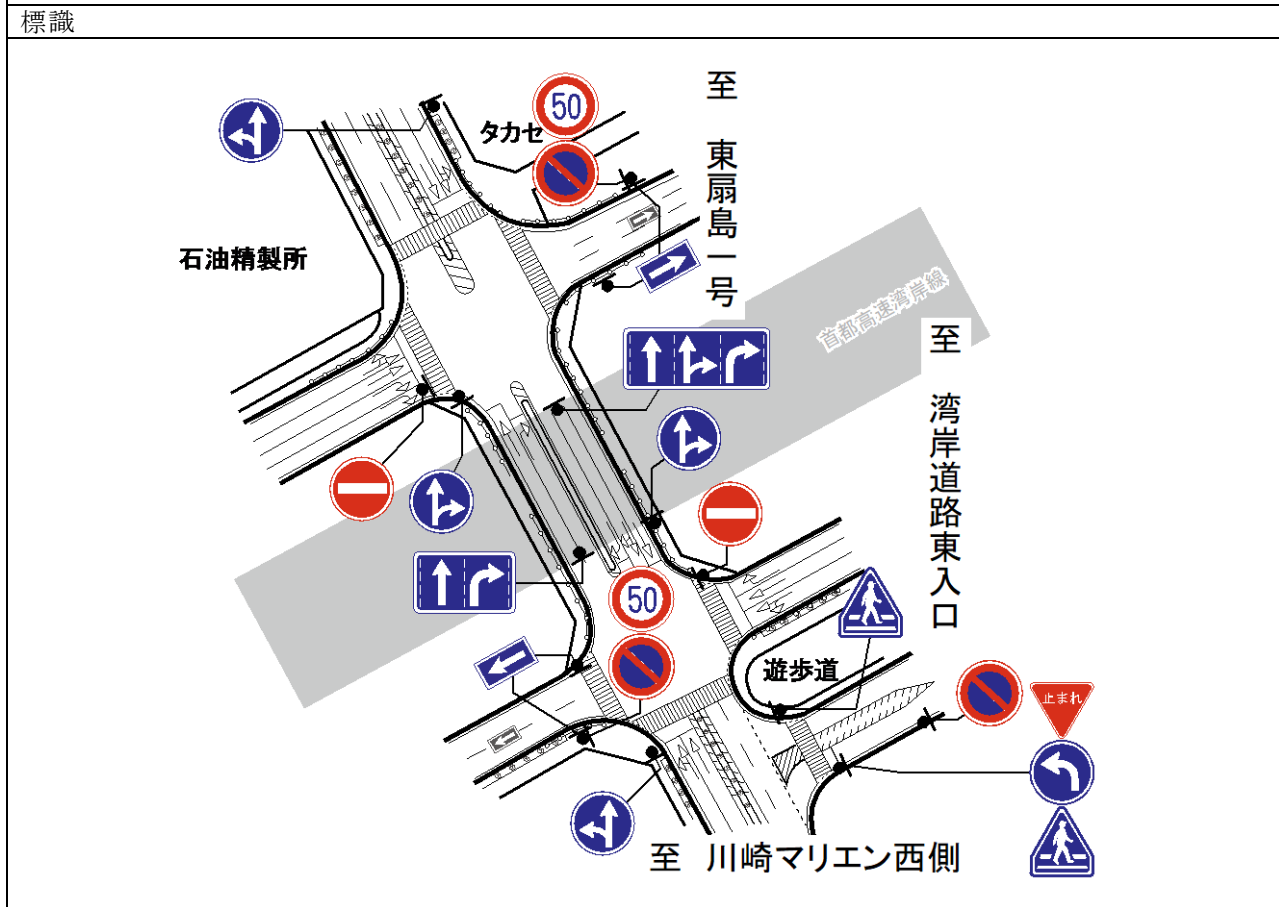
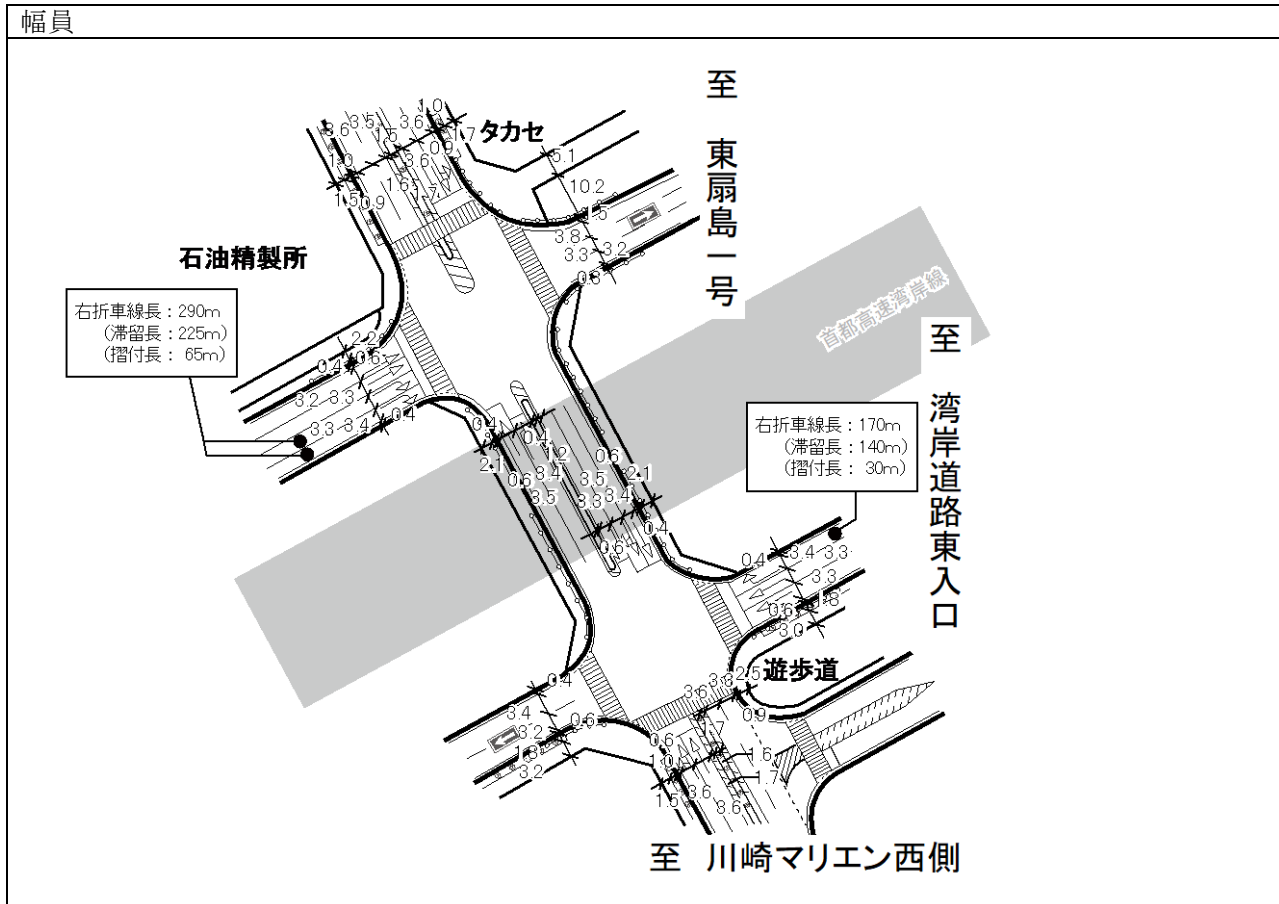
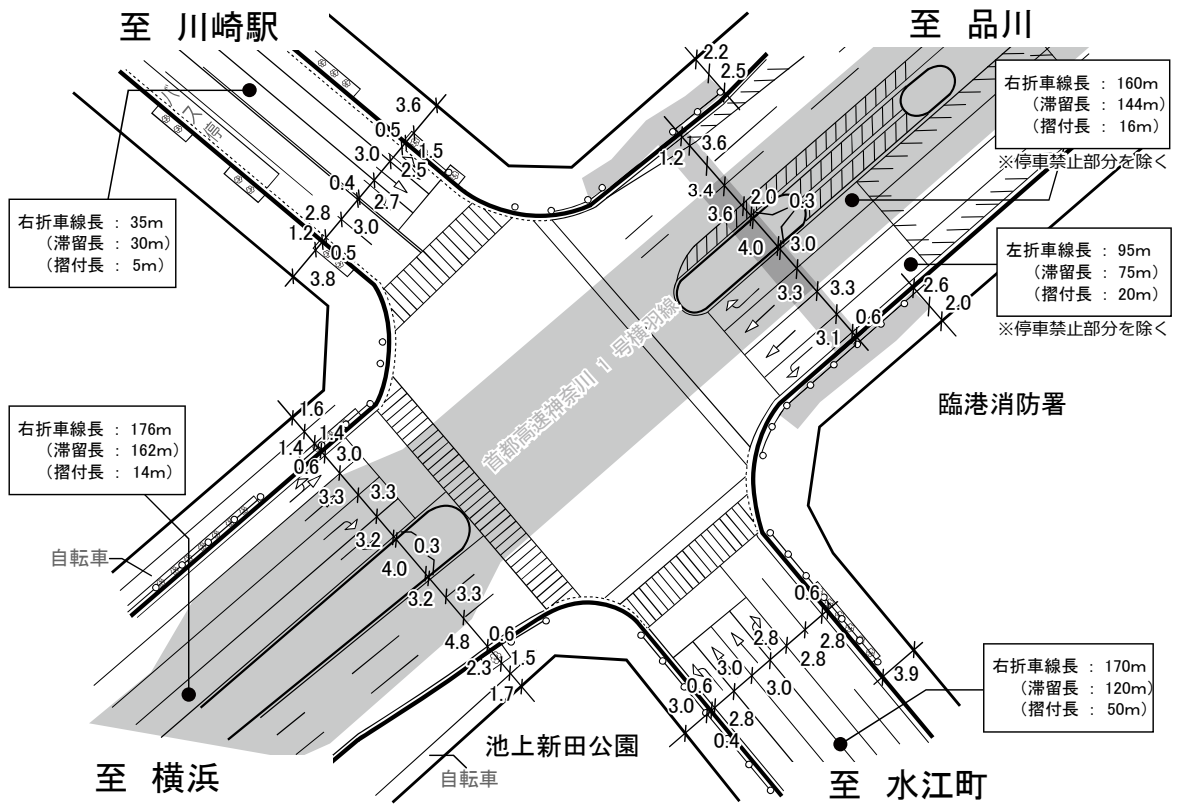


図3.2-2(3) 信号現示及び道路構造の状況 (地点Ⅳ：東扇島二号・東扇島中央)

幅員



標識

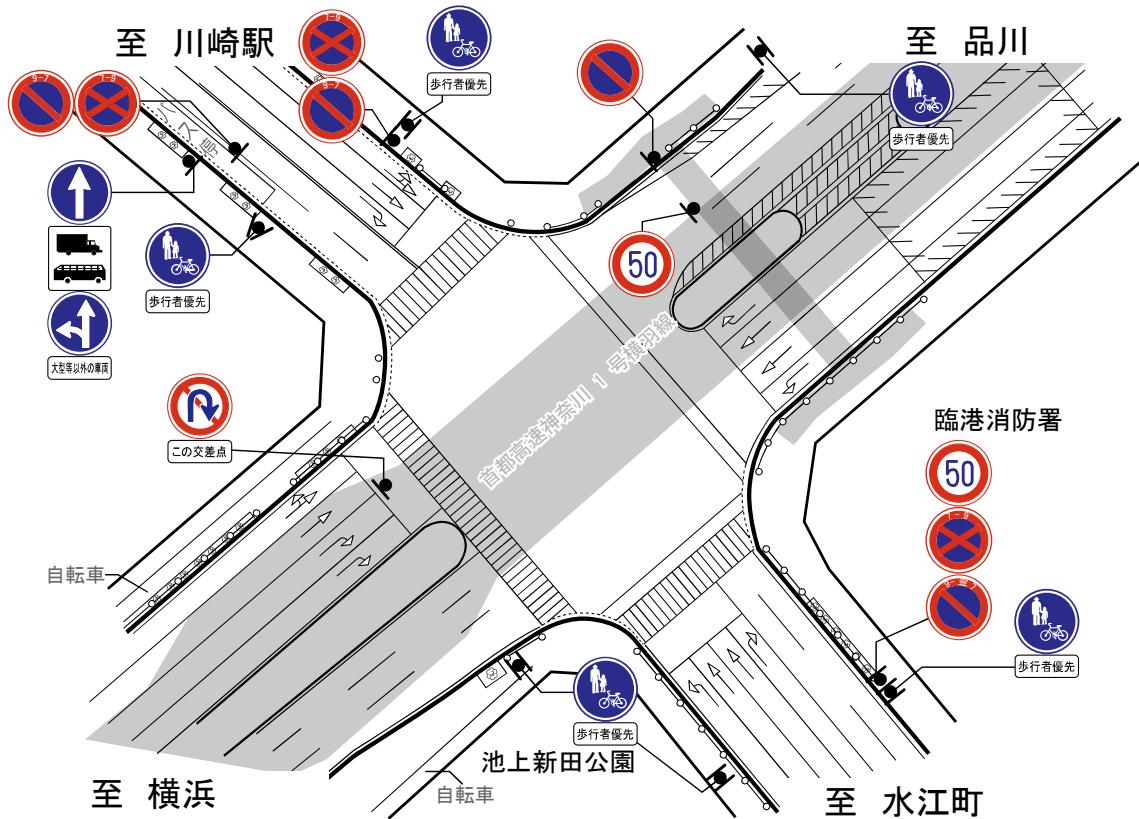


図3.2-2(4) 信号現示及び道路構造の状況 (地点V: 川崎臨港警察署前)

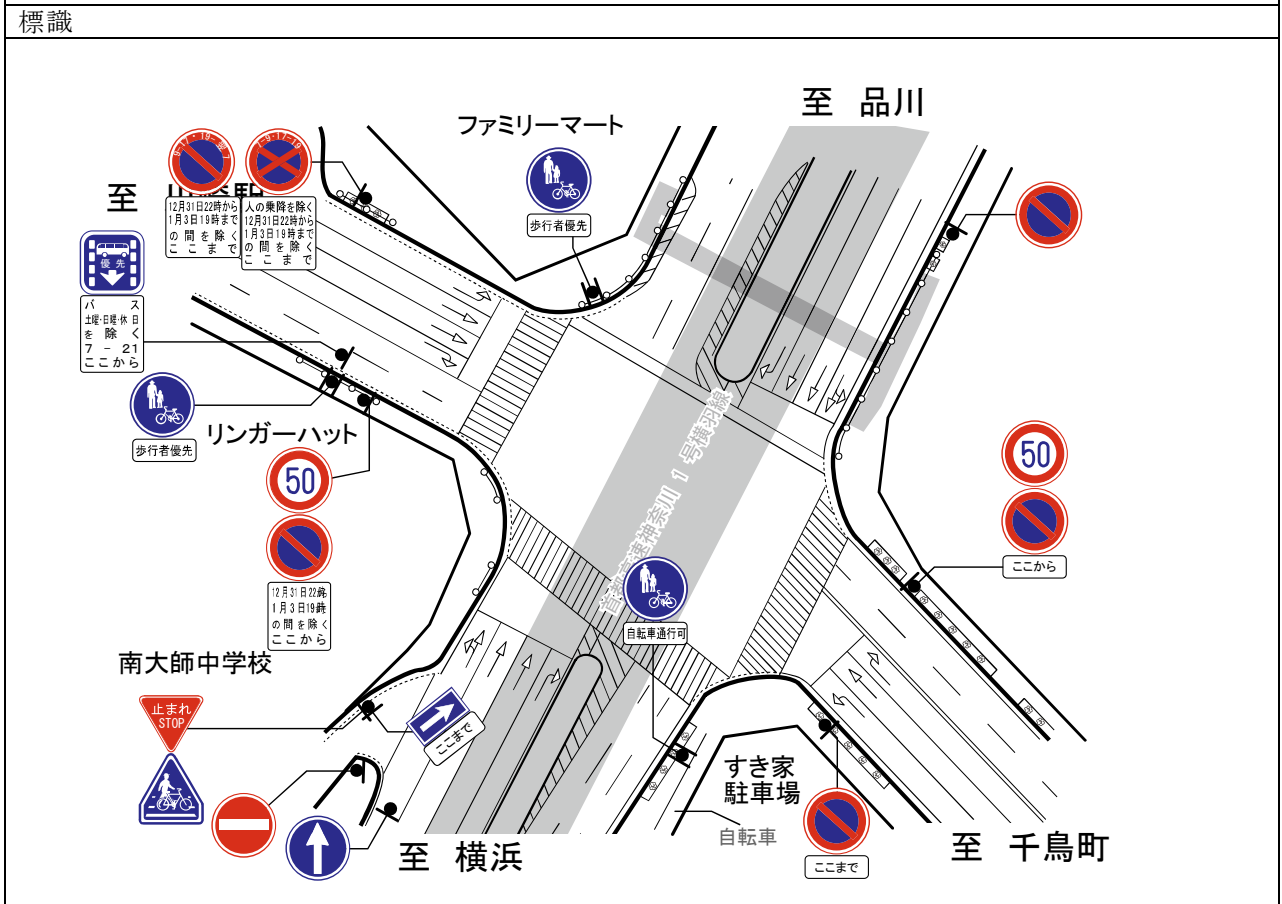
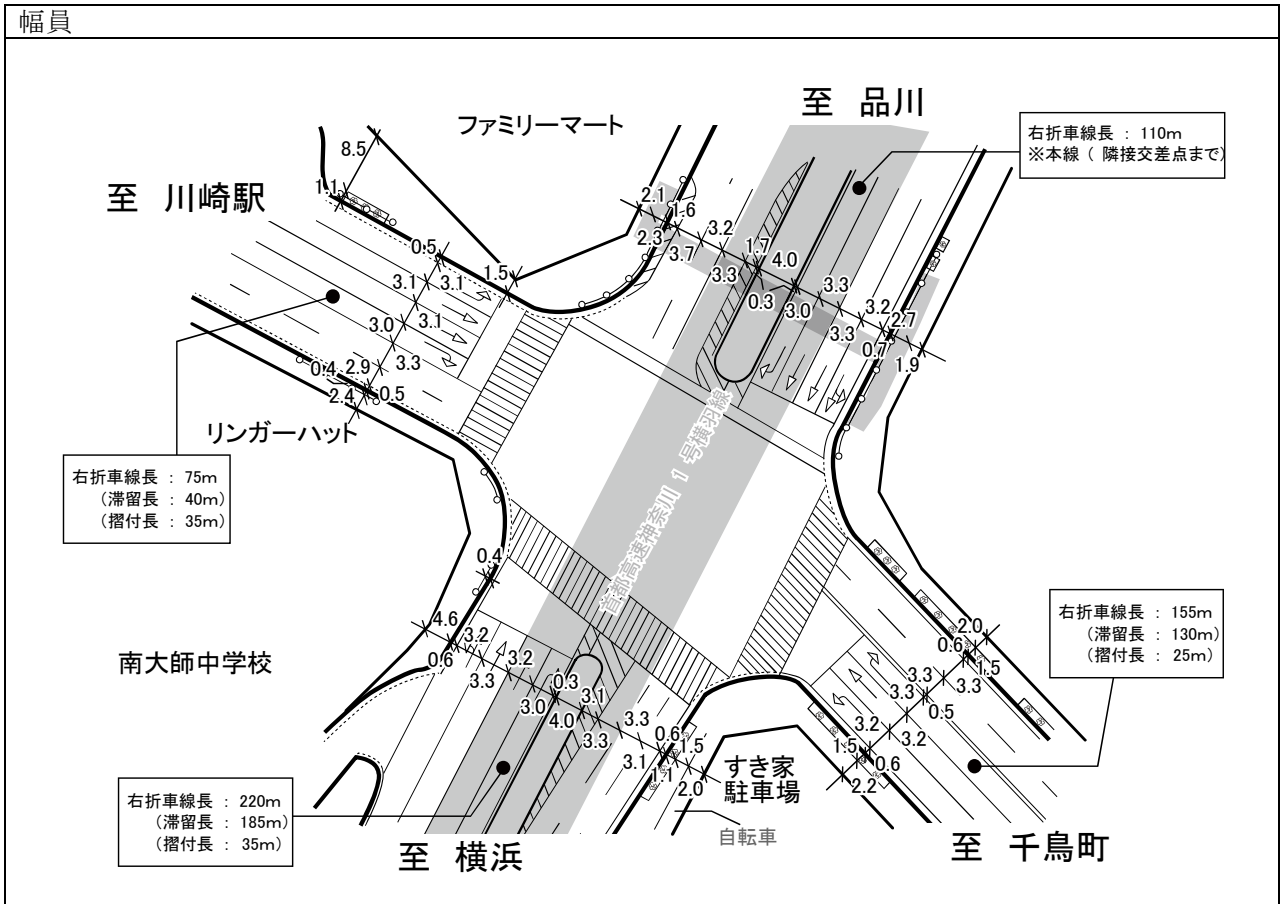


図3.2-2(5) 信号現示及び道路構造の状況（地点VI：塩浜）

③ 滞留長、渋滞長及び車頭時間の状況

滞留長及び渋滞長の調査結果は、表3.2-5(1)～(2)に示すとおりである(資料編p.52～101参照)。

渋滞長が最大の時の滞留長の最大は、地点Ⅳにおける流入Aの左折直進の500m(14時台)であり、渋滞長は、地点Ⅴにおける流入Dの右折の340m(7時台)である。

また、交差点需要率及び交通混雑度の予測で用いる飽和交通流率(実測値)の算出にあたって、現況の需要交通量^{注)}のピーク時を含む5時間帯を対象に車頭時間を整理した。その結果は、資料編p.114～164に示すとおりである。

表3.2-5(1) 滞留長及び渋滞長の調査結果

調査地点	流入断面	車線番号	路面標示 ^{注1)}	最大渋滞時の値			
				滞留長	渋滞長	時間帯	
Ⅰ	①	1	左直	—	—	—	
		2	右	—	—	—	
	②	1	左直右	—	—	—	
	③	1	左直右	—	—	—	
	④	1	左直右	—	—	—	
Ⅱ	①	1	左直	—	—	—	
		2	右	—	—	—	
	②	1	左直右	—	—	—	
	③	1	左直右	—	—	—	
Ⅳ	A	1	左直	500	280	14:45	
		2	直	—	—	—	
	B	1	左直	350	210	10:00	
		2	直	370	250	14:15	
		3	右	170	90	11:30	
	C	1	左直	160	50	9:30	
		2	直	280	150	11:00	
	D	1	1	左直	300	100	9:30
			2	直	—	—	—
		3	右①	170	30	6:15 8:15 10:15	
右②(Uターン)			—	—	—		

注1)図3.2-1(2)(p.44参照)に示す調査断面における路面標示である。

注2)流入断面の位置は、図3.2-1(2)(p.44参照)に示したとおりである。

注3)「—」は調査時間帯において渋滞長が発生しなかったことを示す。

注4)調査期間：令和7年11月11日(火)10時～11月12日(水)10時

注) 現況の需要交通量は、現地調査で得た通過交通量(流入交通量)に、現地調査で得た渋滞長を用いて換算した待ち行列台数を考慮して算定した(資料編p.107～113参照)。

表3.2-5(2) 滞留長及び渋滞長の調査結果

調査地点	流入断面	車線番号	路面標示 ^{注1)}	最大渋滞時の値		
				滞留長	渋滞長	時間帯
V	A	1	左直	150	10	6:30
		2	直	310	140	6:30
		3	右	—	—	—
	B	1	左	140	70	7:30
		2	直	320	200	17:45
		3	直	270	150	17:45
		4	右	150	90	16:30
	C	1	左	320	150	17:00
		2	直	—	—	—
		3	直	—	—	—
		4	右	160	110	14:15
	D	1	左直	360	200	14:15
		2	直	430	250	10:00
		3	右	420	340	7:00
		4	右	180	140	14:15
	VI	A	1	左	—	—
2			直	320	220	8:00
3			直	390	220	7:30
4			右	—	—	—
B		1	左直	270	230	8:00
		2	直	210	130	13:00
		3	直	—	—	—
		4	右	—	—	—
C		1	左	—	—	—
		2	直	200	30	17:45
		3	右	160	90	10:00
D		1	左直	190	80	9:15
		2	直	180	100	13:45
		3	直	—	—	—
		4	右	450	300	7:15

注1) 図3.2-1(2) (p.44参照) に示す調査断面における路面標示である。

注2) 流入断面の位置は、図3.2-1(2) (p.44参照) に示したとおりである。

注3) 「—」は調査時間帯において渋滞長が発生しなかったことを示す。

注4) 調査期間：令和7年11月11日（火）10時～11月12日（水）10時

(6) 環境保全のための措置の実施状況

条例評価書に記載した環境保全のための措置の実施状況は、表3.2-6(1)～(2)に示すとおりである。

表3.2-6(1) 環境保全のための措置の実施状況

	条例評価書に記載した環境保全のための措置	実施状況
①	<p>入居するテナントに対して、各予測地点の予測結果や川崎臨海部の交通環境の状況を説明し、交通環境配慮の取り組みを要請する。</p>	<p>入居するテナントに対して、各予測地点の予測結果や川崎臨海部の交通環境の状況の説明を実施し、交通混雑緩和のため経路分散等の交通環境配慮の取り組みを要請した。</p>
②	<p>高速湾岸線の積極的な利用、マイカー通勤の抑制、運行管理の実施、出入車両の調整、物流効率化の推進等の交通環境配慮行動が整理された「川崎市交通環境配慮行動メニュー」をテナントに周知し、環境配慮を促す。特に以下に示す取り組みについては、積極的な対応を促す。</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ 施設関連車両の走行経路は、首都高速湾岸線を中心に利用する。 ✓ 施設関連車両は、できる限り交通混雑時の走行を避け、分散化を図る。 ✓ 施設関連車両は、左折による出入りを原則とする。ただし、交通混雑時は右折による出入りを適宜選択し、走行経路を変更することで東扇島二号・東扇島中央交差点の交通混雑の低減を図る。 ✓ 臨海部の一般道路の交通混雑時には、交通公害低減システム (EPMS) を活用する。特に東京方面の一般道路を走行する施設関連車両は、市道殿町夜光線に迂回する等、走行経路を変更することで塩浜交差点の交通混雑の低減を図る。 ✓ 通勤用バス等の運行を要請する。 	<p>「川崎市交通環境配慮行動メニュー」をテナントに周知し、以下について積極的な実施を促した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ 施設関連車両の走行経路は、首都高速湾岸線を中心に利用を促した（大型車（貨物車両）の首都高速湾岸線利用率割合 71.9%（入場 70.0%・出場 73.7%（表 3.2-3 参照））。 ✓ 施設関連車両は、できる限り交通混雑時の走行を避け、分散化を図った。 ✓ 施設関連車両は、左折による出入りを原則とした。なお、東扇島二号・東扇島中央交差点（地点Ⅳ）の交差点需要率の事後調査結果は予測結果を下回り、また、交通量の処理が可能とされる目安である 0.9 を下回ったことから、本事業による著しい交通混雑は確認されなかった（表 3.2-7 参照）。 ✓ 塩浜交差点（地点Ⅵ）の交差点需要率の事後調査結果は予測結果を下回り、また、交通量の処理が可能とされる目安である 0.9 を下回ったことから、本事業による著しい交通混雑は確認されなかったため、交通公害低減システム (EPMS) を用いなかった（表 3.2-7 参照）。なお、事後調査報告書提出後に、交通混雑が発生する場合は、条例評価書や事後調査における現地調査結果をテナント会社と共有することで走行する時間帯や経路の変更を促すほか、交通公害低減システム (EPMS) やリアルタイムの交通情報提供アプリの活用を推奨する。 ✓ 通勤用バスを運行し、施設関連車両の低減を図った。

表3.2-6(2) 環境保全のための措置の実施状況

	条例評価書に記載した環境保全のための措置	実施状況
③	計画地は川崎港臨港地区（商港区）に指定されていることから港湾を利用する貨物（海運貨物）を取り扱うテナントが入居する計画であり、海運貨物を取り扱うことで臨海部の一般道路の交通負荷の低減を図る。	本施設では海運貨物及び陸上輸送を取り扱うテナントが入居している。海運貨物を取り扱うことで臨海部の一般道路の交通負荷の低減を図っている。
④	施設関連車両が周辺の道路で待機することがないように、敷地内に十分な待機場所を確保する。	施設関連車両が周辺道路で待機することがないように、敷地内に十分な待機場所を確保した（写真3.2-1参照）。
⑤	本事業の実施にあたっては、川崎市の関係部署と協議等を行い、交通混雑の低減に努める。	本事業の実施にあたって、川崎市の関係部署との協議は実施していないが、警察と交通混雑の低減に向けた協議を行った。現地調査の結果、計画地周辺における交差点需要率は交通量の処理が可能とされる目安である0.9を下回ったことから、本事業による著しい交通混雑は確認されなかった。
⑥	計画地周辺で交通渋滞等が頻繁に発生する場合は、交通管理者、港湾管理者及び道路管理者と協議等を行い、交通環境の改善に努める。	計画地周辺における交差点需要率は交通量の処理が可能とされる目安である0.9を下回ったことから、本事業による著しい交通混雑は確認されなかった。なお、川崎港臨港道路東扇島水江町線の完成後には、水江町付近から地点Vを經由して産業道路を利用している車両が、首都高速湾岸線に分散されることから、地点Vの将来基礎交通量が減少すると考えられる。一方で、地点Vの一部車線において施設関連車両の走行台数が増加する。川崎港臨港道路東扇島水江町線完成後に交通混雑が発生する場合は、条例評価書や事後調査における現地調査結果をテナント会社と共有することで走行する時間帯や経路の変更を促すほか、交通公害低減システム（EPMS）やリアルタイムの交通情報提供アプリの活用を推奨する。
⑦	条例評価書では、海運貨物の輸送にあたり川崎港を利用する施設関連車両の台数、川崎港臨港道路東扇島水江町線（平成35年度完成予定）の整備による交通流の変化等を予測に考慮しておらず、予測結果の不確実性が高いことから、事後調査を実施する。事後調査結果に応じて条例評価書に記載した環境保全のための措置の検証や見直しを検討し、適切に対応していくとともに、これらの検証や検討の結果等を事後調査報告書に記載し、川崎市に報告する。	事後調査において、施設関連車両の台数を把握した。 川崎港臨港道路東扇島水江町線については、事後調査時点で整備前（令和10年頃完成予定）であった。条例評価書や令和5年6月変更届での予測結果は、川崎港臨港道路東扇島水江町線が整備後であることを予測条件としていたことから、未整備であることを考慮した予測を行い、事後調査結果と比較した（表3.2-7参照）。
⑧	事後調査報告書提出後も、交通渋滞等が頻繁に発生する場合は、必要に応じて環境保全のための措置の検証や見直しを検討し、適切に対応していく。	事後調査報告書提出後も、交通渋滞等が頻繁に発生する場合は、条例評価書や事後調査における現地調査結果をテナント会社と共有することで走行する時間帯や経路の変更を促すほか、リアルタイムの交通情報提供アプリの活用を推奨する。



写真3. 2-1 敷地内の施設関連車両の待機場所

(7) 調査結果の検討結果及び以後講ずる措置

① 施設関連車両の走行による交通流への影響（交差点需要率）

施設関連車両の走行による交差点需要率の予測結果（資料編p. 171～178参照）と事後調査結果（資料編p. 165～170参照）の比較は、表3.2-7に示すとおりである。条例評価書や令和5年6月変更届での予測結果は川崎港臨港道路東扇島水江町線が整備後を予測条件としていたが、事後調査時において川崎港臨港道路東扇島水江町線は整備前であったことから、整備前であることを考慮した予測結果と比較した。

交差点需要率の事後調査結果は0.297～0.728、予測結果は0.345～1.100であり、地点Vにおいて事後調査結果が予測結果を上回った。しかし、施設関連車両（片道）の予測結果と事後調査結果の比較は表3.2-8に示すとおり、事後調査結果（1,210～1,218台/日）は予測条件（約2,500台/日）を下回っていることから、本事業による影響は小さいと考えられる。条例評価書に記載したとおり、計画地周辺的生活環境の保全に支障はないと評価した。

なお、川崎港臨港道路東扇島水江町線の完成後には、水江町付近から地点Vを經由して産業道路を利用している車両が、首都高速湾岸線に分散されることから、地点Vの将来基礎交通量が減少すると考えられる。一方で、地点Vの一部車線において施設関連車両の走行台数が増加する。川崎港臨港道路東扇島水江町線完成後に交通混雑が発生する場合は、条例評価書や事後調査における現地調査結果をテナント会社と共有することで走行する時間帯や経路の変更を促すほか、交通公害低減システム（E PMS）やリアルタイムの交通情報提供アプリの活用を推奨する。

表3.2-7 施設関連車両の走行による交差点需要率の
予測結果と事後調査結果の比較

予測地点	予測結果 ^{注1)}		事後調査結果
	対策前	対策後	
I	0.375		0.302
II	0.345		0.297
IV	<u>1.100</u>	<u>1.054</u>	0.650
V	0.636		0.728
VI	0.665	0.647	0.537

注1)川崎港臨港道路東扇島水江町線が整備前であることを考慮した予測結果とした。

注2) 下線は交通量の処理が可能とされる目安である0.9超過を示す。

注3) は事後調査結果が予測結果を上回った地点を示す。

表3.2-8 施設関連車両台数（片道）の予測条件と事後調査結果の比較

単位：台/日

区分	予測条件	事後調査結果	
		入場	出場
大型車	約1,140	887	891
小型車	約1,360	323	327
合計	約2,500	1,210	1,218

注) 小型車には従業員の通勤車両台数を含む。

② 施設関連車両の走行による交通流への影響（交通混雑度）

施設関連車両の走行による交通混雑度の予測結果（資料編p. 171～178参照）と事後調査結果（資料編p. 165～170参照）の比較は、表3. 2-9に示すとおりである。条例評価書や令和5年6月変更届での予測結果は川崎港臨港道路東扇島水江町線が整備後を予測条件としていたが、事後調査時において川崎港臨港道路東扇島水江町線は整備前であったことから、整備前であることを考慮した予測結果と比較した。

交通混雑度の事後調査結果は0. 100～0. 987、予測結果は0. 039～1. 491であり、施設関連車両が走行する車線のうち、地点Vの流入断面B直進・D左折直進において事後調査結果が予測結果を上回った。しかし、施設関連車両（片道）の予測条件と事後調査結果の比較は表3. 2-8に示すとおり、事後調査結果（1, 210～1, 218台/日）は予測条件（約2, 500台/日）を下回っていることから、本事業による影響は小さいと考えられる。このため、条例評価書に記載したとおり、計画地周辺の生活環境の保全に支障はないと評価した。

なお、川崎港臨港道路東扇島水江町線の完成後には、地点Vの流入断面B直進・D左折直進を施設関連車両は走行しなくなることから、本事業による影響は解消する。また、水江町付近から地点Vを経由して産業道路を利用している車両が、首都高速湾岸線に分散されるため、地点Vの将来基礎交通量が減少すると考えられる。一方で、現在は、施設関連車両が走行していない地点Vの流入断面A直進・C左折・C直進・D右折で施設関連車両の走行台数が増加する。ちなみに、事後調査で地点Vの流入断面C左折の交通混雑度は、0. 987と大きい値を示しているが、交通量（370台/時）は予測条件（374台/時）とほぼ変わらないことから、車線数及び信号現示の変更が影響していると考えられる（資料編p. 169参照）。川崎港臨港道路東扇島水江町線完成後に交通混雑が発生する場合は、条例評価書や事後調査における現地調査結果をテナント会社と共有することで走行する時間帯や経路の変更を促すほか、交通公害低減システム（EPMS）やリアルタイムの交通情報提供アプリの活用を推奨する。

表3. 2-9 施設関連車両の走行による交通混雑度の事後調査結果と予測結果の比較

予測地点	流入断面	車線運用	予測結果 ^{注1)}		事後調査結果
			対策前	対策後	
I	①	左直	0.116		0.205
		右	0.133		0.116
	②	右左直	0.142		0.114
	③	右左直	0.110		0.102
II	①	左直	0.230		0.228
		右	0.263		0.224
	②	左直	0.475		0.504
		右	0.147		
	③	右左直	0.331		0.206
	IV	A	左直	1.227	0.933
右			0.269	0.329	
B		左直	1.463	1.267	0.781
		右	0.591	0.666	0.829
C		左直	0.321	0.619	0.411
		右	0.658	0.937	0.663
D		左直	1.233	1.324	0.618
		右	1.240	1.153	0.470
右(Uターン)	0.209				
V	A	左直	0.284		0.313
		右	0.241		0.100
	B	左	0.427		0.409
		直	0.734		0.743
	C	右	0.367		0.437
		左	0.663		0.987
		直	0.586		0.241
	D	右	0.945		0.518
左直		0.734		0.857	
VI	A	左	0.220	0.220	0.182
		直	0.750	0.750	0.402
		右	0.565	0.565	0.476
	B	左直	0.463	0.463	0.553
		右	0.511	0.511	0.367
	C	左	0.760	0.760	0.431
		直			0.616
	D	右	1.491	1.276	0.901
		左直	0.324	0.324	0.526
		右	1.037	1.037	0.518

注1)川崎港臨港道路東扇島水江町線が整備前であることを考慮した予測結果とした。

注2)流入断面の位置は、図3. 2-1(2) (p. 44参照) に示すとおりである。

注3)下線は交通量の処理が可能とされる目安である1.0超過を示す。

注4)□は事後調査結果が予測結果を上回った地点を示す。

注5)■は施設関連車両の走行がない車線である。なお、事後調査結果は対策前で走行する車線を走行することとした。