

4.9 地域交通

4.9.1 地域交通（交通安全、交通混雑）

環境影響評価の対象は、工事用車両及び施設関連車両の走行による交通安全及び交通混雑への影響とする。

(1) 現況調査

① 調査項目

計画地及びその周辺における地域交通の状況等を把握し、工事用車両及び施設関連車両に伴う交通安全及び交通混雑に係る影響について、予測及び評価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（公共交通機関の状況、公共施設等の位置、通学区域、通学路の状況）
- b 道路の状況（道路の分布状況、自動車交通量等の状況）
- c 交通安全の状況（交通安全対策の状況、交通事故の発生状況）

(イ) 地形等の状況

(ウ) 土地利用の状況

(エ) 道路等に係る計画等

(オ) 関係法令等による基準等

② 調査地域・調査地点

a. 地域交通の状況

- (a) 日常生活圏等の状況（公共交通機関の状況、公共施設等の位置、通学区域、通学路の状況）

計画地及びその周辺とした。

- (b) 道路の状況（道路の分布状況、自動車交通量等の状況）

ア. 道路の分布状況

計画地及びその周辺とした。

イ. 自動車交通量等の状況

a) 既存資料調査

既存資料調査における自動車交通量の調査地点は、計画地周辺の「道路交通センサス」の調査地点（16地点）とし、「第2章 2.1.7 交通、運輸の状況（1）道路の状況」（p. 71～73）に示したとおりである。

b) 現地調査

i 自動車交通量

現地調査における自動車交通量の調査地点は、図 4.9.1-1 に示すとおりである。自動車交通量の調査地点は、工事用車両及び施設関連車両が集中・分散する交差点 3 地点とした。自動車交通量等の調査地点の詳細図は、図 4.9.1-2 に示すとおりである。

ii 滞留長、渋滞長、車頭時間、信号現示、道路構造及び交通規制の状況

現地調査における滞留長及び渋滞長の調査地点及び調査範囲は、図 4.9.1-3 に示すとおりである。現地調査における自動車交通量と同様の交差点 3 地点とした。

(c) 交通安全の状況（交通安全対策の状況、交通事故の発生状況）

ア. 交通安全対策の状況

計画地及びその周辺の工事用車両及び施設関連車両の走行ルートである主要地方道 6 号東京大師横浜線、市道南幸町渡田線、一般県道 101 号扇町川崎停車場線、市道鋼管通 66 号線を対象とした。なお、計画地南側を通過する東西道路については、現在整備中であるため、対象外とした。

イ. 交通事故の発生状況

計画地及びその周辺とした。

b. 地形等の状況

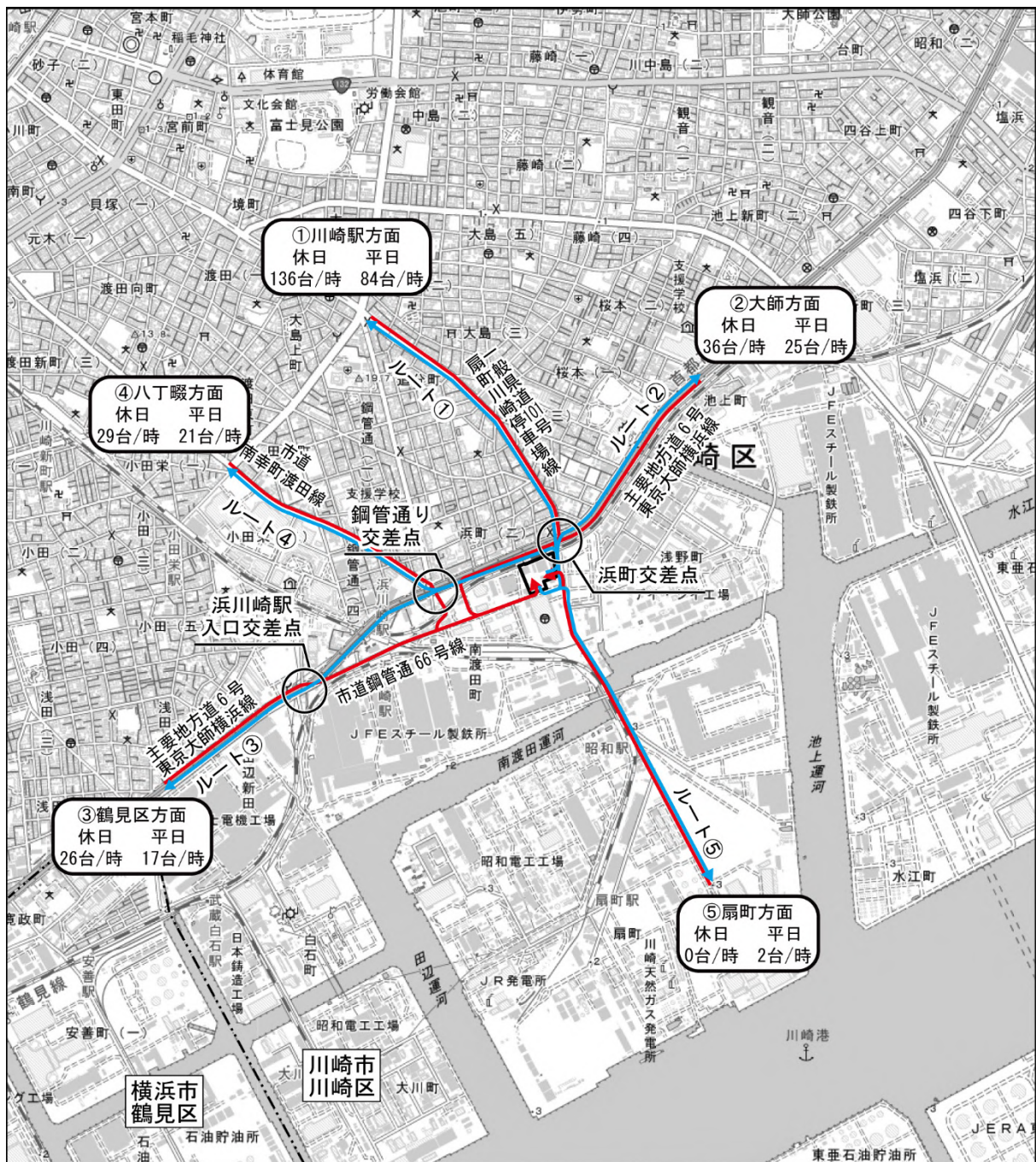
計画地及びその周辺とした。

c. 土地利用の状況

計画地及びその周辺とした。

d. 道路等に係る計画等

計画地及びその周辺とした。



凡 例

- 計画地
- 市界
- ← 入庫経路 (供用時)
- ← 出庫経路 (供用時)
- 自動車交通量調査地点 (交差点)

N

1:25,000

0 500 1,000m

注：本図は、国土地理院電子地形図 25000 を用いて作成したものである。

図 4.9.1-1 自動車交通量等調査地点図(供用時)

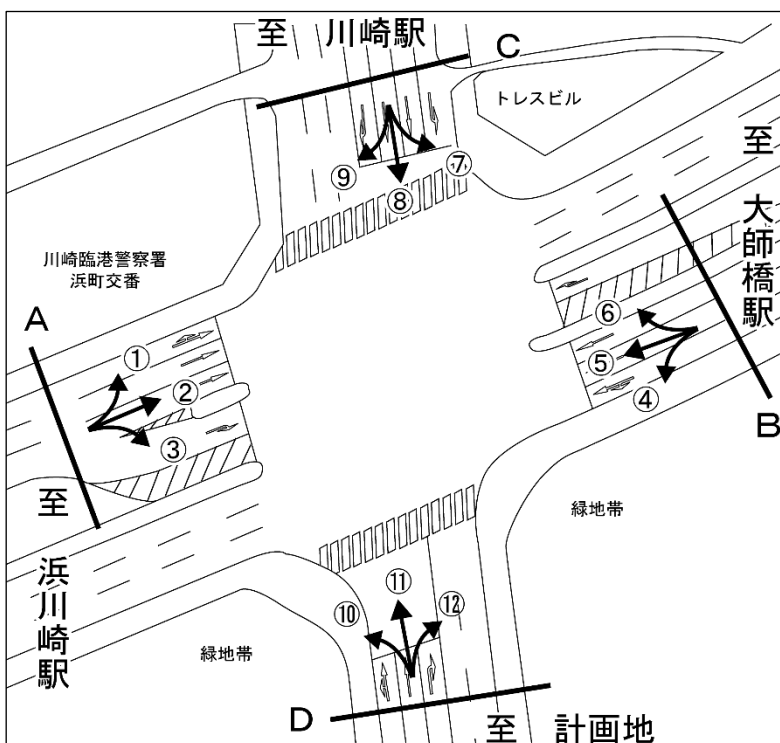


図 4.9.1-2(1) 自動車交通量等の調査地点詳細図 (No.1 浜町交差点)

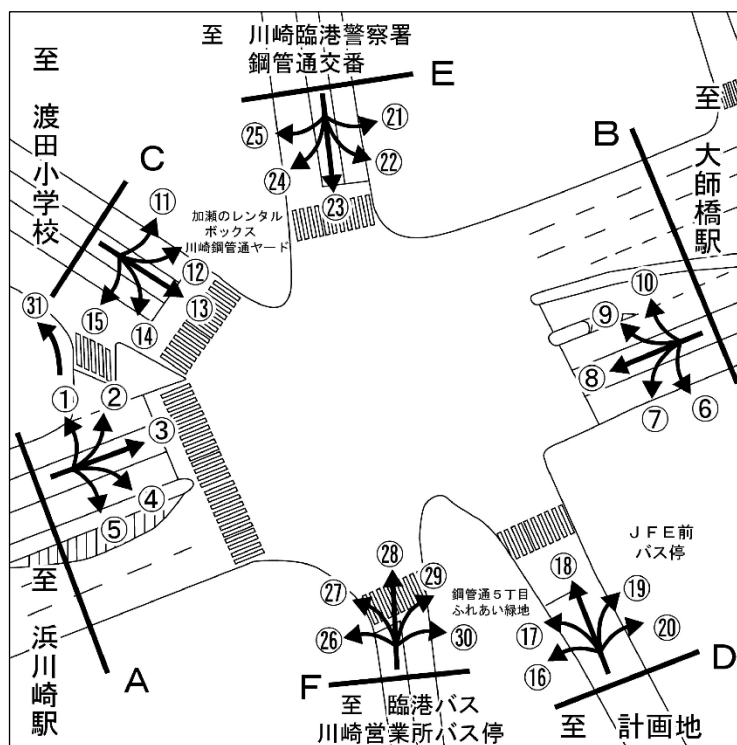


図 4.9.1-2(2) 自動車交通量等の調査地点詳細図 (No.2 鋼管通り交差点)

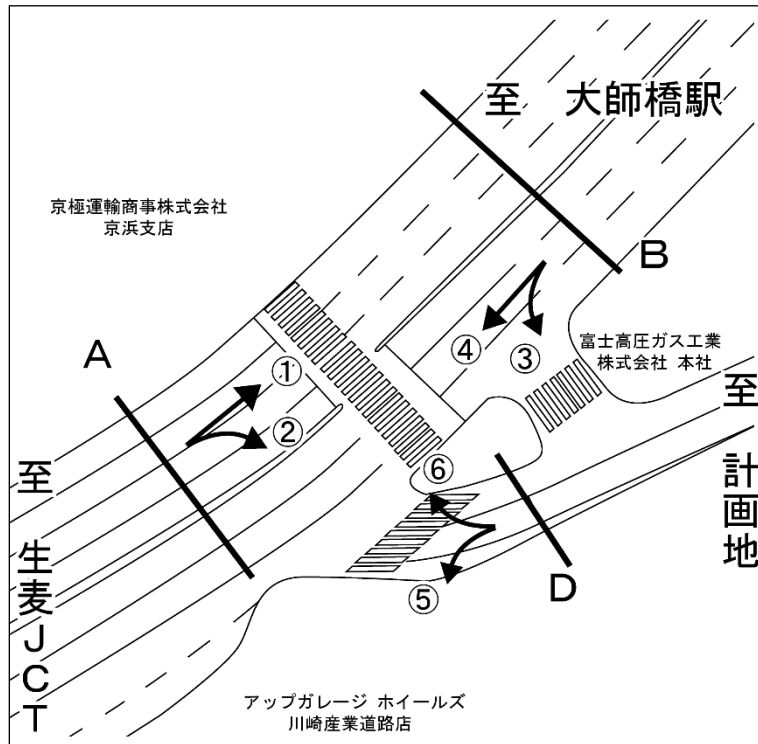
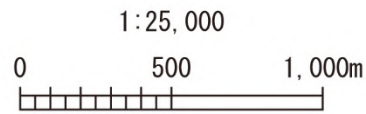


図 4.9.1-2(3) 自動車交通量等の調査地点詳細図 (No.3 浜川崎駅入口交差点)



凡例

- 計画地
- 調査地点
- 調査範囲(方向別)



注：本図は、国土地理院電子地形図 25000 を用いて作成したものである。

図 4.9.1-3 自動車滞留長、渋滞長等調査地点図

③ 調査期間・調査時期

a. 地域交通の状況

(a) 日常生活圏等の状況（公共交通機関の状況、公共施設等の位置、通学区域、通学路の状況）

調査時期は、令和7年度とした。

(b) 道路の状況（道路の分布状況、自動車交通量等の状況）

ア. 道路の分布状況

調査時期は、令和6年2月13日（火）とした。

イ. 自動車交通量等の状況

a) 既存資料調査

調査期間は「道路交通センサス」実施時期の平成22年度、平成27年度及び令和3年度とした。

b) 現地調査

i 自動車交通量

自動車交通量等の調査時間は、平日・休日の24時間調査とした。

<調査時間>

[No.1 浜町交差点、No.2 鋼管通り交差点、No.3 浜川崎駅入口交差点]

平日：令和6年2月13日（火）0:00～24:00

休日：令和6年2月11日（日）0:00～24:00

ii 滞留長、渋滞長、車頭時間、信号現示、道路構造及び交通規制の状況

自動車滞留長、渋滞長、信号現示の調査時間は、平日・休日の24時間調査とした。

<調査時間>

平日：令和6年2月13日（火）0:00～24:00

休日：令和6年2月11日（日）0:00～24:00

車頭時間の調査時間は、平日の午前ピークを含む4時間帯とした。

<調査時間>

平日：令和6年2月13日（火）5:00～9:00

車頭時間の観測条件として、待ち行列が10台以上あること、先詰まりが発生していないこと等があげられ、休日よりも平日の方が、信号待ちで滞留している台数が多いため、平日とした。また、大型の混入率が高く、飽和交通流率が低くなる為、安全側の調査となるため平日とした。時間については、午後ピークは先詰まりが発生しており、観測時間として相応しい午前ピークとした。道路構造及び交通規制の状況の調査は、自動車交通量調査期間内に適宜実施した。

(c) 交通安全の状況（交通安全対策の状況、交通事故の発生状況）

ア. 交通安全対策の状況

調査期間は、自動車交通量等の現地調査期間中とした。

イ. 交通事故の発生状況

川崎区における調査期間は、令和2年～令和6年の5年間、調査地点付近における調査期間は、令和2年～令和6年の5年間とした。

④ 調査方法

a. 地域交通の状況

(a) 日常生活圏等の状況（通学区域及び通学路の状況）

「ガイドマップかわさき」からの情報の収集・整理により、計画地を含む事業区域の周辺の通学区域を把握し、周辺の通学路の状況は教育委員会へのヒアリング等により把握した。

(b) 道路の状況（道路の分布状況、自動車交通量等の状況）

ア. 道路の分布状況

「ガイドマップかわさき」等の既存資料の収集・整理及び現地踏査により、周辺の生活道路及び主要幹線道路の分布、道路幅員及び交通規制の状況を把握した。

イ. 自動車交通量等の状況

a) 既存資料調査

「道路交通センサス」からの情報の収集・整理により、周辺の自動車交通量等の状況を把握した。

b) 現地調査

i 自動車交通量

調査地点を通過する車両台数を方向別、時間別、車種別（大型車、小型車）にハンドカウンターを用いて計測する方法とした。

車種については、ナンバープレートの車頭番号により、表 4.9.1-1 に示すとおり分類した。

表 4.9.1-1 車種分類表

| 車種分類 | ナンバープレート車頭番号 |
|------|--------------------|
| 大型車 | 1, 2, 9, 0 ナンバー |
| 小型車 | 3, 4, 5, 6, 7 ナンバー |

注：8 ナンバーの特種車両は、形状で上記いずれかの車種へ分類した。

ii 滞留長、渋滞長、車頭時間、信号現示、道路構造及び交通規制の状況

滞留長は、信号が赤から青に変わる瞬間に滞留している最後尾車両までの停止線からの距離を目視により記録する方法とした。

渋滞長は、滞留時最後尾車両が1回の青信号で交差点を通過できなかった場合の停止線からの距離(但し1回の青信号で通過した場合の渋滞長は、0mとする)を目視により記録する方法とした。

車頭時間は、各サイクルにおいて、先頭から3台目の車両が通過したタイミングから、待ち行列が途切れない状態で最後に通過した車両(最終通過車両)が通過するまでの車頭時間を計測し、その車頭時間の平均値の逆数として飽和交通流率を求めた。

信号現示は、ストップウォッチを用いてサイクル長を計測し、灯器ごとのスプリットを算出する方法とした。

道路構造及び交通規制の状況は、「道路台帳」及び現地踏査により把握した。

(c) 交通安全の状況(交通安全対策の状況、交通事故の発生状況)

ア. 交通安全対策の状況

計画地及びその周辺の主要道路は現地踏査により把握した。

イ. 交通事故の発生状況

川崎区内において発生した交通事故の発生件数等を、「神奈川県交通事故統計」(神奈川県HP)より把握した。また、各交差点の交通事故の詳細については、川崎臨港警察署にヒアリングし把握した。

b. 地形等の状況

既存資料収集・整理により、計画地及びその周辺の地形等の状況を把握した。

c. 土地利用の状況

「土地利用現況図(川崎区)」等の既存資料の収集・整理により、計画地及びその周辺の土地利用の状況を把握した。

d. 道路等に係る計画等

「GLP 川崎Ⅱプロジェクトに係る条例環境影響評価書」(令和6年7月、川崎2ロジスティック特定目的会社)、「(仮称)ニトリ川崎DC新築工事に係る条例環境影響評価書」(令和7年1月、株式会社ニトリ)及び「(仮称)南渡田北地区北側開発計画に係る条例環境影響評価書」(令和7年3月、ヒューリック株式会社)等の既存資料の収集・整理及び川崎市関係各課へのヒアリングにより、計画地及びその周辺の道路等に係る計画等を把握した。

e. 関係法令等による基準等

「地域環境管理計画」の地域別環境保全水準の内容について整理した。

⑤ 調査結果

a. 地域交通の状況

(a) 日常生活圏等の状況（公共交通機関の状況、公共施設等の位置、通学区域、通学路の状況、）

公共交通機関の状況については、「第2章 2.1.7 交通、運輸の状況（p.74～75）」に示すとおりである。

公共施設等の位置については、「第2章 2.1.8 主な公共施設等の状況（p.76～81）」に示すとおりである。

通学路の状況については、計画地の南渡田町において、渡田小学校及び臨港中学校の学校区に属しており、渡田小学校及び大島小学校の通学路には、工事用車両及び施設関連車両走行ルートが一部重複または横断する箇所があった。

(b) 道路の状況（道路の分布状況、自動車交通量等の状況）

ア. 道路の分布状況

主な道路網としては、計画地の北側には主要地方道6号東京大師横浜線、計画地の東側には一般県道101号扇町川崎停車場線、計画地の北西側には市道南幸町渡田線、計画地の西側には市道鋼管通66号線が通っている。

イ. 自動車交通量等の状況

自動車交通量の調査地点における道路幅員及び交通規制の状況は、図4.9.1-4に示すとおりである。

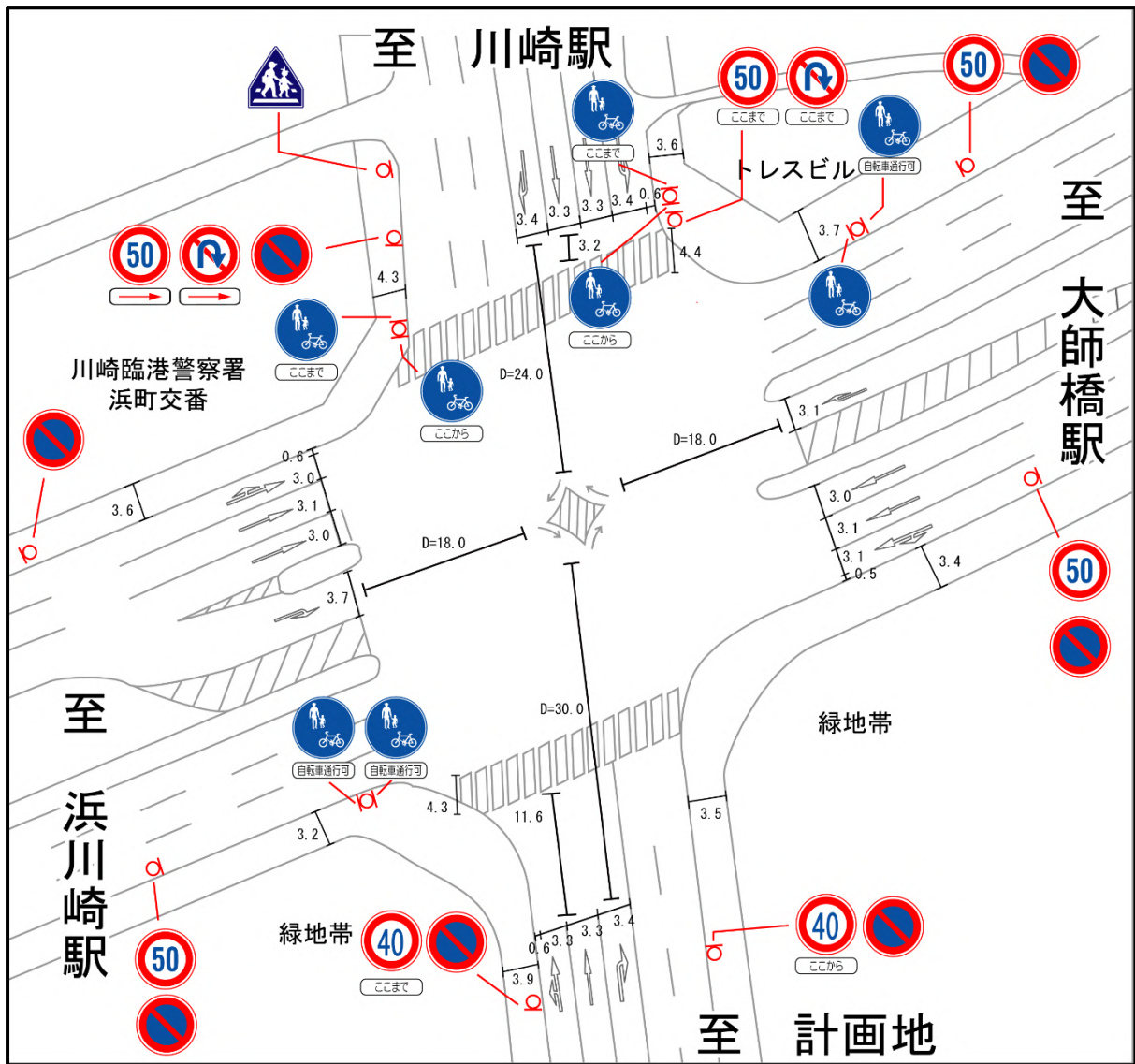


図 4.9.1-4(1) 道路幅員及び交通規制の状況 (No.1 浜町交差点)

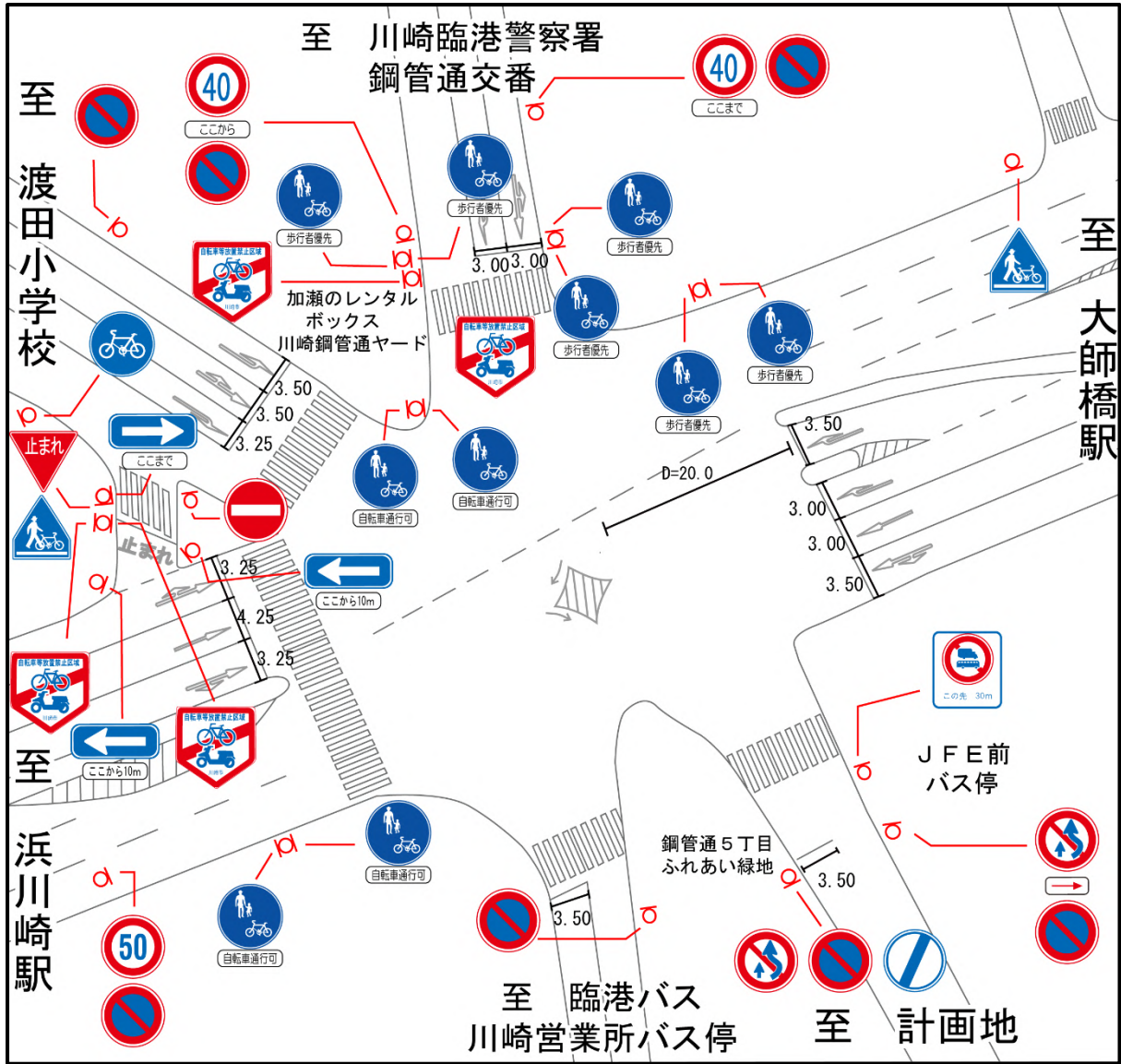


図 4.9.1-4(2) 道路幅員及び交通規制の状況 (No.2 鋼管通り交差点)

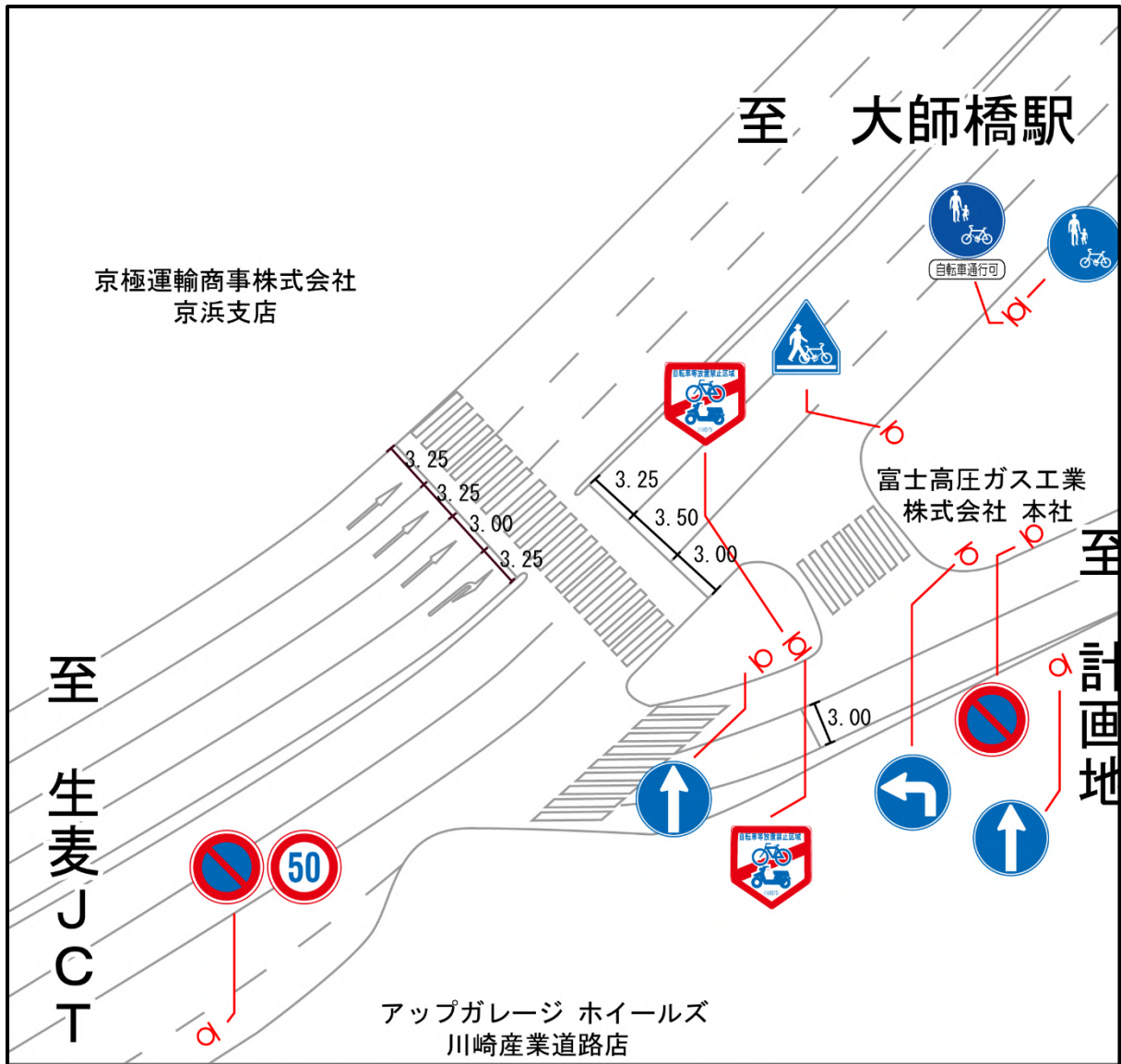


図 4.9.1-4(3) 道路幅員及び交通規制の状況 (No.3 浜川崎駅入口交差点)

ウ. 自動車交通量等の状況

a) 既存資料調査

調査結果は、「第2章 2.1.7 交通、運輸の状況 (1) 道路の状況」(p.71~73)に示すとおりであり、計画地北側を通っている主要地方道6号東京大師横浜線(地点⑦)の令和3年度の交通量(大型車混入率)は昼間(12時間:7~19時)30,374台(40.2%)、24時間で42,827台(35.4%)であった。平成22年度からの交通量の変化はほぼ横ばい傾向であった。

b) 現地調査

i 自動車交通量

自動車交通量の現地調査結果は、表4.9.1-2に示すとおりである(詳細は、資料編:p.資6-1~66参照)。

各交差点における昼間12時間流入交通量は、平日27,963~32,618台、休日17,699~21,644台であった。また、大型車混入率は、平日21.4~30.6%、休日4.7~12.1%であった。

各交差点における流入交通量のピーク時間は、平日6時台及び17時台、休日15時台及び16時台であり、流入交通量は平日2,627~3,276台、休日1,726~2,174台であった。また、平日12.9~20.9%、休日3.2~9.0%であった。

表4.9.1-2(1) 自動車交通量調査結果(平日)

| 調査地点 | 流入交通量(12時間:7~19時) | | | | ピーク時間流入交通量(1時間) | | | | |
|---------------------|-------------------|--------|--------|--------|-----------------|--------|--------|-------|--------|
| | 大型車(台) | 小型車(台) | 合計(台) | 大型車混入率 | ピーク時間帯 | 大型車(台) | 小型車(台) | 合計(台) | 大型車混入率 |
| No.1 (浜町交差点) | 8,831 | 20,639 | 29,470 | 30.0% | 17時台 | 339 | 2,288 | 2,627 | 12.9% |
| No.2 (鋼管通り交差点) | 9,969 | 22,649 | 32,618 | 30.6% | 6時台 | 684 | 2,592 | 3,276 | 20.9% |
| No.3 (浜川崎駅入口交差点) | 5,974 | 21,989 | 27,963 | 21.4% | 6時台 | 414 | 2,243 | 2,657 | 15.6% |
| 合計 | 24,774 | 65,277 | 90,051 | — | — | 1,437 | 7,123 | 8,560 | — |

表4.9.1-2(2) 自動車交通量調査結果(休日)

| 調査地点 | 流入交通量(12時間:7~19時) | | | | ピーク時間流入交通量(1時間) | | | | |
|---------------------|-------------------|--------|--------|--------|-----------------|--------|--------|-------|--------|
| | 大型車(台) | 小型車(台) | 合計(台) | 大型車混入率 | ピーク時間帯 | 大型車(台) | 小型車(台) | 合計(台) | 大型車混入率 |
| No.1 (浜町交差点) | 2,172 | 15,840 | 18,012 | 12.1% | 15時台 | 149 | 1,577 | 1,726 | 8.6% |
| No.2 (鋼管通り交差点) | 2,184 | 19,460 | 21,644 | 10.1% | 16時台 | 196 | 1,978 | 2,174 | 9.0% |
| No.3 (浜川崎駅入口交差点) | 827 | 16,872 | 17,699 | 4.7% | 15時台 | 57 | 1,732 | 1,789 | 3.2% |
| 合計 | 5,183 | 52,172 | 57,355 | — | — | 402 | 5,287 | 5,689 | — |

ii 滞留長、渋滞長、車頭時間、信号現示の状況

自動車滞留長の現地調査結果は、表 4.9.1-3 及び図 4.9.1-5 に示すとおりである（詳細は、資料編：p. 資 6-73～220 参照）。

最長の自動車滞留長は、平日では浜町交差点において流入部 B（東）の左折・直進車線に滞留した 16 時台の 620m であり、休日では鋼管通り交差点において流入部 B（東）の直進車線へ滞留した 18 時台の 240m であった。

自動車渋滞長の現地調査結果は、表 4.9.1-6 及び図 4.9.1-6 に示すとおりである（詳細は、資料編：p. 資 6-73～220 参照）。

最長の自動車渋滞長は、平日では浜町交差点において流入部 B（東）の左折・直進車線に滞留した 16 時台の 500m であり、休日では鋼管通り交差点において流入部 B（東）の直進車線に滞留した 17 時台の 60m 及び流入部 B（東）の右折車線に滞留した 14 時台の 60m であった。

車頭時間は、現況の午前ピーク時を含む平日 4 時間帯を対象に整理し、表 4.9.1-4 に示すとおりである。（詳細は、資料編：p. 資 6-221～257 参照）。

各交差点の信号サイクル長は、表 4.9.1-5 に示すとおりである（詳細は、資料編：p. 資 6-67～72 参照）。

表 4.9.1-3(1) 自動車滞留長調査結果

| 調査地点 | 流入部 | 車線 | 方向 | 平日 | | 休日 | |
|----------------|----------|----|----|---------------|-----------|---------------|-----------|
| | | | | 時間帯 | 最大滞留長 (m) | 時間帯 | 最大滞留長 (m) |
| No. 1 浜町交差点 | A (西) | ① | 左直 | 7時台 他1時間帯 | 150 | 16時台 | 80 |
| | | ② | 直 | 8時台 | 480 | 16時台 | 130 |
| | | ③ | 直 | 9時台 | 140 | 12時台 他1時間帯 | 70 |
| | | ④ | 右 | 7時台 | 320 | 10時台 | 30 |
| | B (東) | ① | 左直 | 16時台 | 620 | 14時台 | 40 |
| | | ② | 直 | 16時台 | 270 | 14時台 | 80 |
| | | ③ | 直 | 14時台 | 210 | 14時台 | 100 |
| | | ④ | 右 | 12時台 他1時間帯 | 40 | 9時台 他7時間帯 | 10 |
| | C (北) | ① | 左 | 9時台 他1時間帯 | 50 | 8時台 | 40 |
| | | ② | 直 | 7時台 | 270 | 7時台 | 40 |
| | | ③ | 直 | 7時台 | 330 | 9時台 | 50 |
| | | ④ | 右 | 16時台 | 60 | 13時台 | 60 |
| | D (南) | ① | 左直 | 14時台 | 160 | 12時台 他3時間帯 | 40 |
| | | ② | 直 | 14時台 | 110 | 17時台 | 40 |
| | | ③ | 右 | 13時台 | 150 | 9時台 | 60 |

注：網掛け部は最大滞留長を示す。

表 4.9.1-3(2) 自動車滞留長調査結果

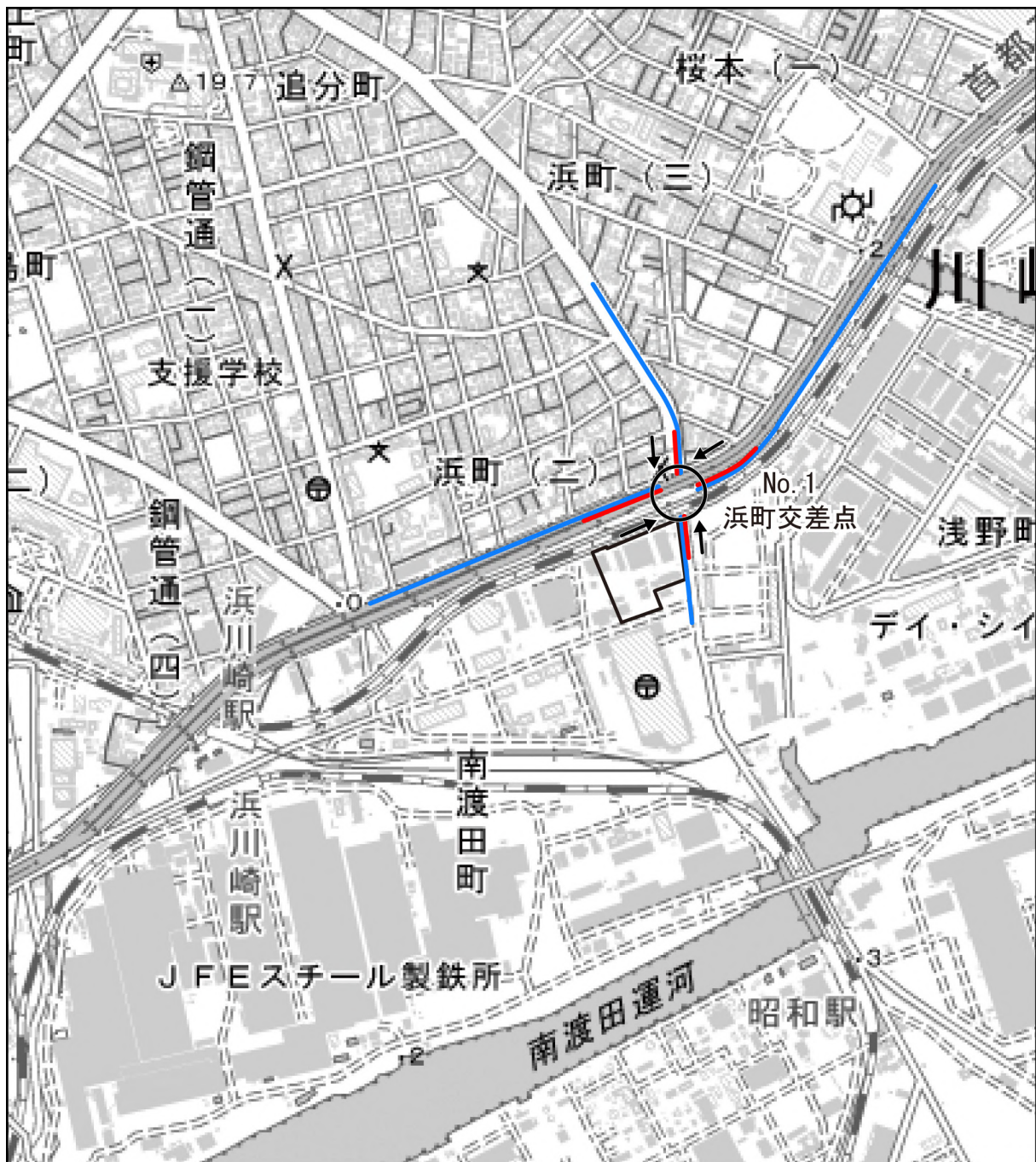
| 調査地点 | 流入部 | 車線 | 方向 | 平日 | | 休日 | |
|----------------------|-----------|----|-----|---------------|--------------|---------------|--------------|
| | | | | 時間帯 | 最大滞留長 (m) | 時間帯 | 最大滞留長 (m) |
| No. 2 鋼管通り 交差点 | A (西) | ① | 左直 | 8時台 | 250 | 12時台 | 140 |
| | | ② | 直 | 7時台 | 320 | 12時台 | 150 |
| | | ③ | 直右 | 7時台 | 230 | 16時台 | 110 |
| | B (東) | ① | 左直 | 11時台 他4時間帯 | 500 | 14時台 | 200 |
| | | ② | 直 | 11時台 他4時間帯 | 500 | 18時台 | 240 |
| | | ③ | 右 | 14時台 | 300 | 14時台 | 180 |
| | | ④ | 右 | 14時台 | 300 | 12時台 | 70 |
| | C (北東) | ① | 左 | 7時台 | 100 | 12時台 | 90 |
| | | ② | 左直 | 7時台 | 180 | 6時台 | 90 |
| | | ③ | 右 | 16時台 他1時間帯 | 100 | 7時台 他1時間帯 | 50 |
| | D (南) | ① | 左直右 | 17時台 | 50 | 7時台 他8時間帯 | 20 |
| | E (北) | ① | 左直 | 11時台 | 120 | 12時台 他2時間帯 | 30 |
| | | ② | 右 | 17時台 | 140 | 11時台 他3時間帯 | 50 |
| | F (南) | ① | 左直右 | 7時台 | 40 | 11時台 他2時間帯 | 30 |

注：網掛け部は最大滞留長を示す。






表 4.9.1-3(3) 自動車滞留長調査結果

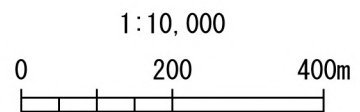
| 調査地点 | 流入部 | 車線 | 方向 | 平日 | | 休日 | |
|----------------------------|----------|-----|------|---------------|---------------|---------------|--------------|
| | | | | 時間帯 | 最大滞留長 (m) | 時間帯 | 最大滞留長 (m) |
| No. 3 浜川崎駅 入口 交差点 | A (西) | ① | 直 | 7時台 | 200 | 13時台 | 80 |
| | | ② | 直 | 7時台 | 220 | 7時台 他2時間帯 | 60 |
| | | ③ | 直 | 21時台 | 220 | 7時台 | 50 |
| | | ④ | 右 | 7時台 | 160 | 6時台 | 40 |
| | B (東) | ① | 左直 | 15時台 他1時間帯 | 120 | 14時台 他1時間帯 | 120 |
| | | ② | 直 | 18時台 | 140 | 10時台 | 180 |
| | | ③ | 右 | 16時台 他1時間帯 | 40 | 14時台 | 60 |
| D (南) | ① | 左直右 | 17時台 | 140 | 11時台 他3時間帯 | 30 | |

注：網掛け部は最大滞留長を示す。



凡例

-  計画地
-  流入
-  最長滞留長(平日)
-  最長滞留長(休日)
-  自動車交通量調査地点(交差点)



注：本図は、国土地理院電子地形図 25000 を用いて作成したものである。

図 4.9.1-5(1) 自動車滞留長の調査結果(浜町交差点)

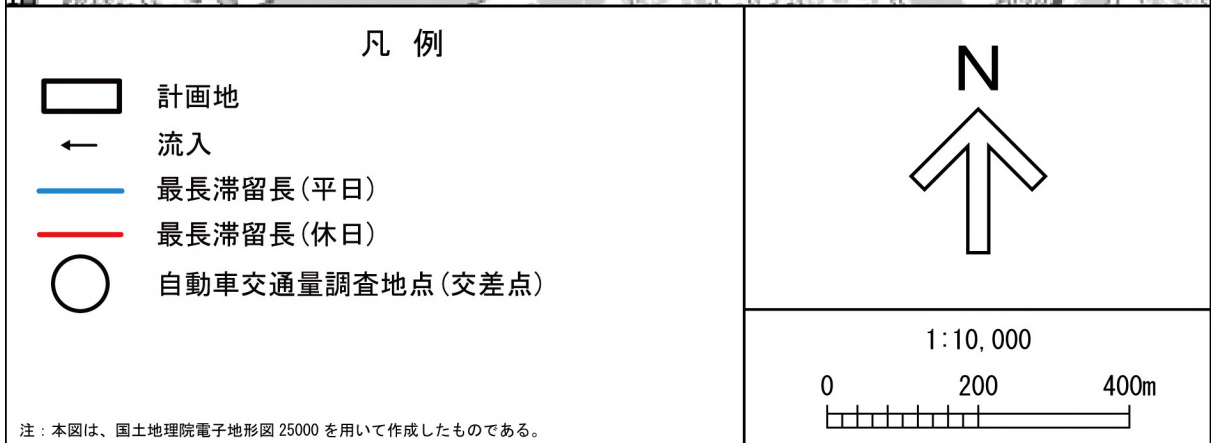
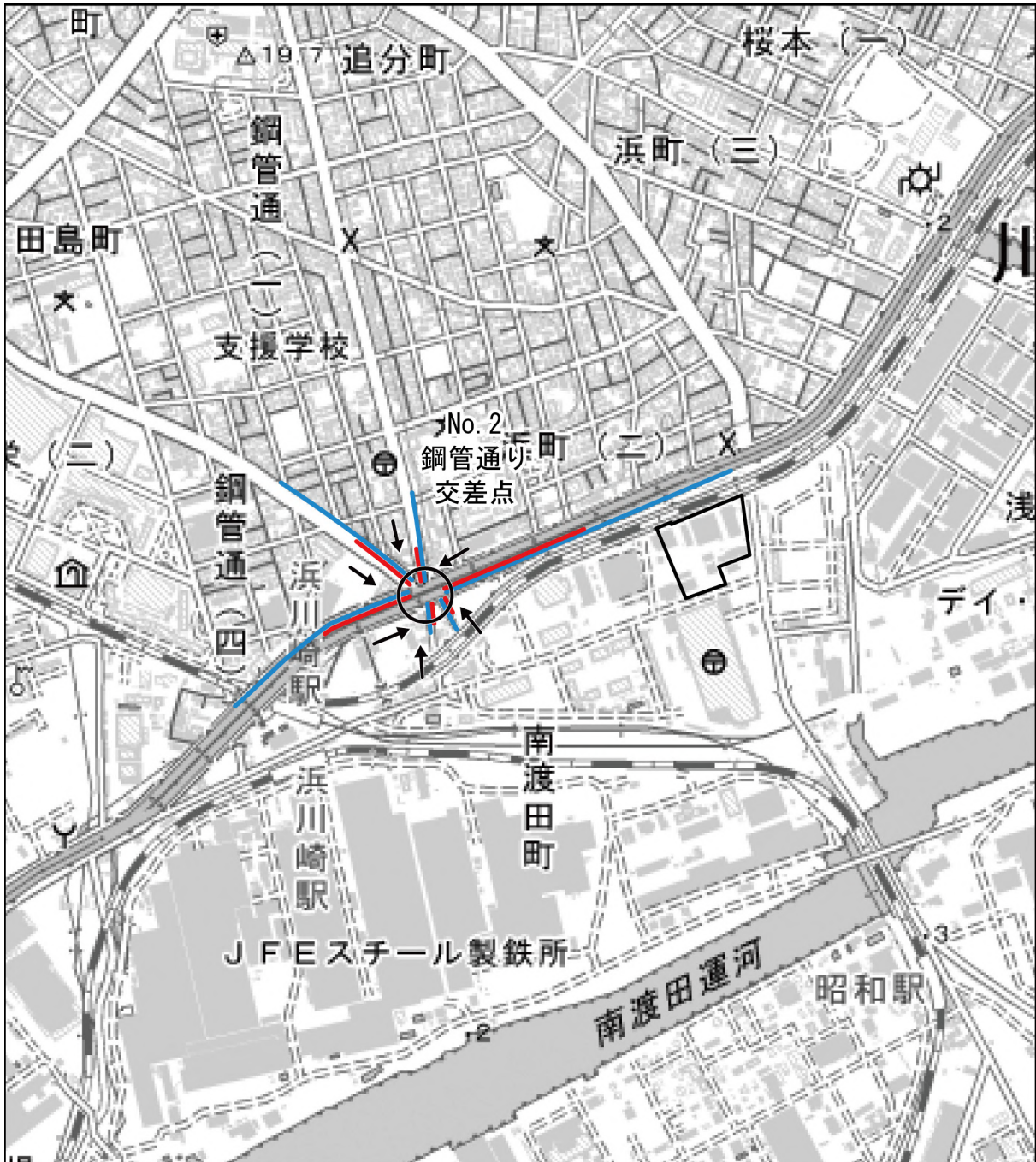






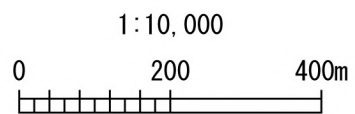


図 4.9.1-5(2) 自動車滞留長の調査結果(鋼管通り交差点)



凡例

-  計画地
-  市界
-  流入
-  最長滞留長(平日)
-  最長滞留長(休日)
-  自動車交通量調査地点(交差点)



注：本図は、国土地理院電子地形図 25000 を用いて作成したものである。

図 4.9.1-5(3) 自動車滞留長の調査結果(浜川崎駅入口交差点)

表 4.9.1-4 交差点の車頭時間及び飽和交通流率

| 調査地点 | 平日 | |
|------------------|-------------|-----------------|
| | 車頭時間 | 飽和交通流率 |
| No.1 (浜町交差点) | 2.22~2.84 秒 | 1,266~1,624 台/時 |
| No.2 (鋼管通り交差点) | 2.17~2.58 秒 | 1,395~1,659 台/時 |
| No.3 (浜川崎駅入口交差点) | 1.92~3.20 秒 | 1,125~1,875 台/時 |

表 4.9.1-5 交差点の信号サイクル長

| 調査地点 | サイクル長 | |
|------------------|-----------|-----------|
| | 平日 | 休日 |
| No.1 (浜町交差点) | 120~187 秒 | 115~154 秒 |
| No.2 (鋼管通り交差点) | 120~140 秒 | 120~140 秒 |
| No.3 (浜川崎駅入口交差点) | 110~161 秒 | 105~120 秒 |

表 4.9.1-6(1) 自動車渋滞長調査結果

| 調査地点 | 流入部 | 車線 | 方向 | 平日 | | 休日 | |
|---------------|----------|----|----|------|--------------|-----|--------------|
| | | | | 時間帯 | 最大渋滞長 (m) | 時間帯 | 最大渋滞長 (m) |
| No.1 浜町交差点 | A (西) | ① | 左直 | — | — | — | — |
| | | ② | 直 | 8時台 | 180 | — | — |
| | | ③ | 直 | — | — | — | — |
| | | ④ | 右 | 7時台 | 230 | — | — |
| | B (東) | ① | 左直 | 16時台 | 500 | — | — |
| | | ② | 直 | 16時台 | 150 | — | — |
| | | ③ | 直 | 14時台 | 10 | — | — |
| | | ④ | 右 | — | — | — | — |
| | C (北) | ① | 左 | — | — | — | — |
| | | ② | 直 | 7時台 | 190 | — | — |
| | | ③ | 直 | 7時台 | 280 | — | — |
| | | ④ | 右 | — | — | — | — |
| | D (南) | ① | 左直 | 14時台 | 100 | — | — |
| | | ② | 直 | — | — | — | — |
| | | ③ | 右 | 14時台 | 20 | — | — |

注：1. 網掛け部は最大渋滞長を示す。

注：2. 「-」（ハイフン）は渋滞長が観測されなかったことを示す。

表 4.9.1-6(2) 自動車渋滞長調査結果

| 調査地点 | 流入部 | 車線 | 方向 | 平日 | | 休日 | |
|----------------------|-----------|----|-----|--------------|--------------|------|--------------|
| | | | | 時間帯 | 最大渋滞長 (m) | 時間帯 | 最大滞留長 (m) |
| No. 2 鋼管通り 交差点 | A (西) | ① | 左直 | 7時台 他1時間帯 | 60 | 16時台 | 10 |
| | | ② | 直 | 7時台 | 50 | — | — |
| | | ③ | 直右 | — | — | — | — |
| | B (東) | ① | 左直 | 17時台 | 300 | — | — |
| | | ② | 直 | 17時台 | 300 | 17時台 | 60 |
| | | ③ | 右 | 14時台 | 120 | 14時台 | 60 |
| | | ④ | 右 | 14時台 | 120 | 12時台 | 10 |
| | C (北東) | ① | 左 | — | — | — | — |
| | | ② | 左直 | 7時台 | 20 | — | — |
| | | ③ | 右 | 17時台 | 80 | — | — |
| | D (南) | ① | 左直右 | — | — | — | — |
| | E (北) | ① | 左直 | 6時台 他2時間帯 | 20 | — | — |
| | | ② | 右 | 17時台 | 80 | 11時台 | 20 |
| | F (南) | ① | 左直右 | — | — | — | — |

注：1. 網掛け部は最大渋滞長を示す。

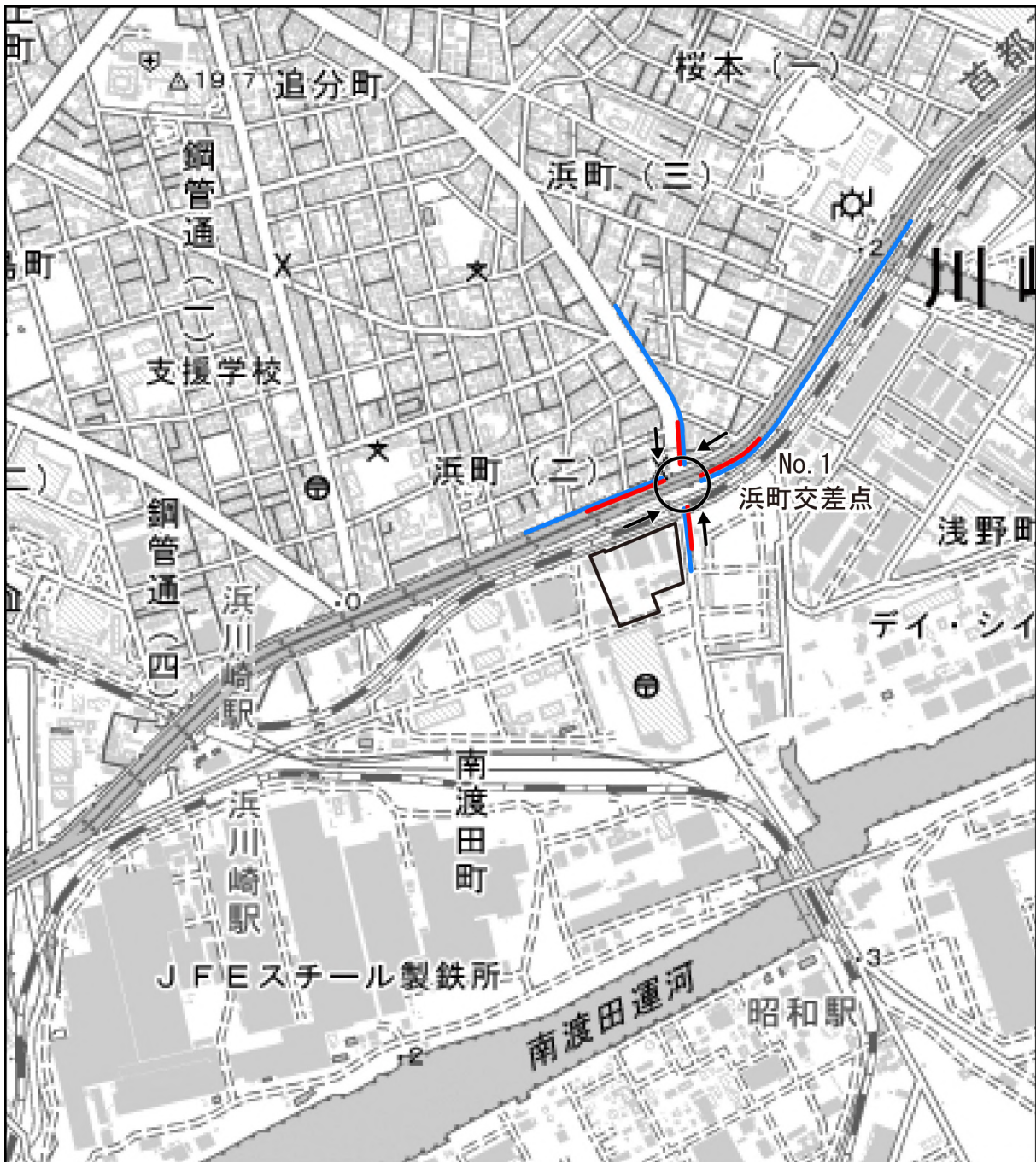
注：2. 「-」(ハイフン)は渋滞長が観測されなかったことを示す。

表 4.9.1-6(3) 自動車渋滞長調査結果






| 調査地点 | 流入部 | 車線 | 方向 | 平日 | | 休日 | |
|----------------------------|----------|-----|----|-----|--------------|-----|--------------|
| | | | | 時間帯 | 最大渋滞長 (m) | 時間帯 | 最大滞留長 (m) |
| No. 3 浜川崎駅 入口 交差点 | A (西) | ① | 直 | — | — | — | — |
| | | ② | 直 | — | — | — | — |
| | | ③ | 直 | — | — | — | — |
| | | ④ | 右 | 7時台 | 40 | — | — |
| | B (東) | ① | 左直 | — | — | — | — |
| | | ② | 直 | — | — | — | — |
| | | ③ | 右 | — | — | — | — |
| D (南) | ① | 左直右 | — | — | — | — | |

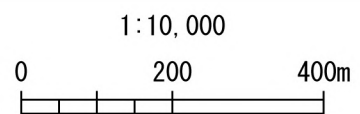
注：1. 網掛け部は最大渋滞長を示す。

注：2. 「-」(ハイフン)は渋滞長が観測されなかったことを示す。



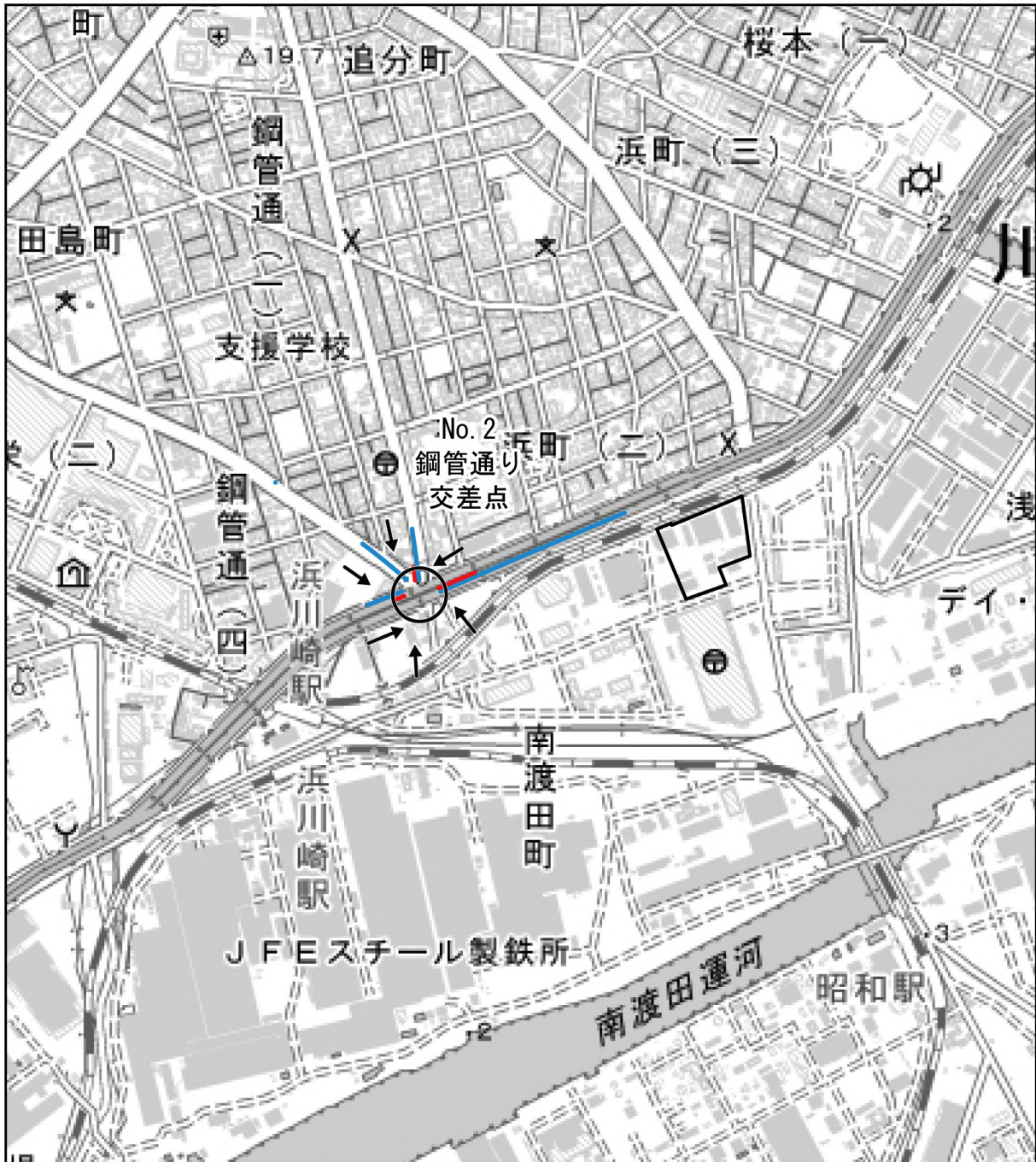
凡例

-  計画地
-  流入
-  最長渋滞長(平日)
-  最長渋滞長(休日)
-  自動車交通量調査地点(交差点)








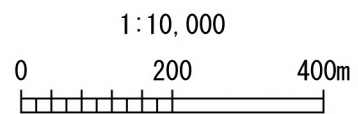
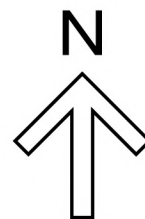
注：本図は、国土地理院電子地形図 25000 を用いて作成したものである。

図 4.9.1-6(1) 自動車渋滞長調査結果図(浜町交差点)



凡例

-  計画地
-  流入
-  最長渋滞長(平日)
-  最長渋滞長(休日)
-  自動車交通量調査地点(交差点)



注：本図は、国土地理院電子地形図 25000 を用いて作成したものである。

図 4.9.1-6(2) 自動車渋滞長調査結果図(鋼管通り交差点)

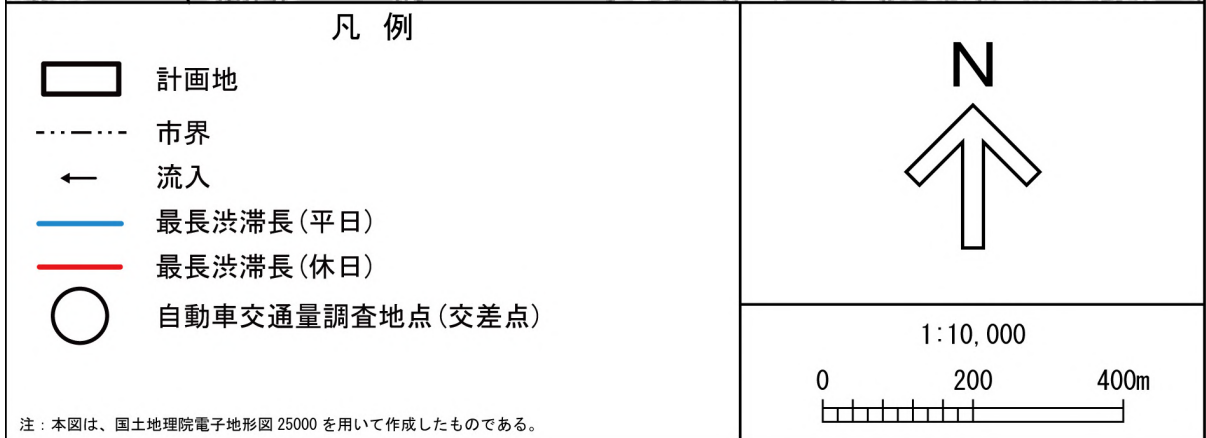


図 4.9.1-6(3) 自動車渋滞長調査結果図(浜川崎駅入口交差点)

(c) 交通安全の状況（交通安全対策の状況、交通事故の発生状況）

ア. 交通安全対策の状況

工事用車両及び施設関連車両の入庫・出庫ルートであり車両が分散されるまでのルートである計画地北側の主要地方道 6 号東京大師横浜線、計画地東側の一般県道 101 号扇町川崎停車場線、計画地北西側の市道南幸町渡田線及び計画地西側の市道鋼管通 66 号線における交通安全施設の設置状況は、図 4.9.1-7 に示すとおりである。

一般県道 101 号扇町川崎停車場線、主要地方道 6 号東京大師横浜線、市道南幸町渡田線は全区間でマウントアップが整備されており、主要地方道 6 号東京大師横浜線の大部分ではマウントアップに加えてガードレールが設置されている。

市道鋼管通 66 号線は一部ガードレールの設置があるもののマウントアップ等の歩車分離の安全対策は施されていない。なお、計画地南側を通過する東西道路については、現在整備中であるため、対象外とした。

イ. 交通事故の発生状況

計画地が所在する川崎区における令和 2 年～令和 6 年に発生した交通事故の発生状況は、表 4.9.1-7 に示すとおりである。

過去 5 年間で最も交通事故件数が多かったのは令和 2 年で 679 件であり、死者 4 名、負傷者 745 名であった。令和 6 年は、579 件であり、死者 2 名、負傷者 644 名となり減少傾向にある。

また、調査地点付近における令和 2 年～令和 6 年に発生した交通事故の発生状況は、表 4.9.1-8 に示すとおりである。

浜町交差点では 5 件、鋼管通り交差点では 15 件、浜川崎駅入口交差点では 4 件発生しており、貨物車との事故が大半を占めている状況である。

表 4.9.1-7 川崎区内の交通事故件数等（令和 2 年～令和 6 年）

| 年別 | 川崎区 | | |
|--------|--------|-----|-------|
| | 交通事故件数 | 死者 | 負傷者 |
| 令和 2 年 | 679 件 | 4 名 | 745 名 |
| 令和 3 年 | 519 件 | 7 名 | 597 名 |
| 令和 4 年 | 573 件 | 3 名 | 625 名 |
| 令和 5 年 | 559 件 | 9 名 | 637 名 |
| 令和 6 年 | 579 件 | 2 名 | 644 名 |

出典：「神奈川県交通事故統計」（神奈川県 HP）

（神奈川県 HP, <https://www.pref.kanagawa.jp/docs/f5g/ent/f7110/p25980.html>）

表 4.9.1-8 調査地点の交通事故発生状況（令和2年～令和6年）

| 調査地点 | 発生年 | 当事車両 | 件数 |
|------------------------|------|---------|----|
| No. 1 浜町交差点 | 令和3年 | 貨物車×自転車 | 2 |
| | 令和4年 | 貨物車×貨物車 | 1 |
| | 令和5年 | 貨物車×二輪車 | 1 |
| | | 自転車×貨物車 | 1 |
| | 合計 | — | 5 |
| No. 2 鋼管通り 交差点 | 令和2年 | 貨物車×乗用車 | 1 |
| | | 乗用車×乗用車 | 1 |
| | | 乗用車×自転車 | 1 |
| | 令和3年 | 貨物車×乗用車 | 1 |
| | | 乗用車×二輪車 | 1 |
| | | 貨物車×貨物車 | 1 |
| | | 乗用車×歩行者 | 1 |
| | 令和4年 | 乗用車×乗用車 | 1 |
| | | 貨物車×乗用車 | 2 |
| | | 貨物車×自転車 | 1 |
| | 令和5年 | 乗用車×自転車 | 2 |
| | 令和6年 | 貨物車×貨物車 | 1 |
| | | 乗用車×自転車 | 1 |
| 合計 | — | 15 | |
| No. 3 浜川崎駅入口 交差点 | 令和3年 | 乗用車×歩行者 | 1 |
| | | 貨物車×歩行者 | 1 |
| | 令和5年 | 貨物車×乗用車 | 1 |
| | 令和6年 | 乗用車×乗用車 | 1 |
| | 合計 | — | 4 |

b. 地形等の状況

地形の状況は、「第2章 2.1.2 地象の状況」(p. 54)に示したとおり、計画地は川崎臨海部にあり南側に南渡田運河がある。

計画地及び周辺は平地で、標高は約0~2mである。

計画地及びその東側及び南側の表層地質は、人工的に埋め立てられた埋め立て土であり、北側及び西側は泥を主とする低湿地堆積物である。

c. 土地利用の状況

計画地及びその周辺の土地利用の状況は、「第2章 2.1.6 土地利用の状況」(p. 65)に示したとおり、業務施設用地、公共用地、公共空地、運輸施設用地、道路用地・鉄道用地等で構成されている。

d. 道路等に係る計画等

道路等に係る計画等については、「第1章 1.4.1 (3) 浜町交差点等の改良 (p. 15~16)」に示すとおり、浜町交差点における円滑な交通処理を目的として、川崎市により、浜町交差点南側流入部における右折レーンの増設等の工事が実施される予定である。

計画地及びその周辺地域は、「南渡田地区拠点整備基本計画」が示されており、産業拠点にふさわしい複合市街地の形成に向け、基盤整備が施行中である。

また、「GLP 川崎Ⅱプロジェクトに係る条例環境影響評価書」(令和6年7月、川崎2ロジスティック特定目的会社)、「(仮称)ニトリ川崎DC新築工事に係る条例環境影響評価書」(令和7年1月、株式会社ニトリ)及び「(仮称)南渡田北地区北側開発計画に係る条例環境影響評価書」(令和7年3月、ヒューリック株式会社)等の物流施設の計画が進行中である。

e. 関係法令等による基準等

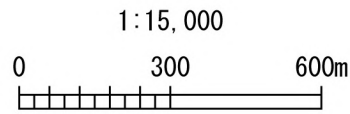
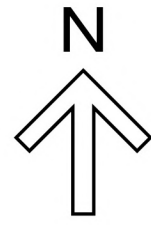
(a) 「地域環境管理計画」の地域別環境保全水準

「地域環境管理計画」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。」と定められている。



凡例

- 計画地
- 調査対象道路
- マウントアップ
- マウントアップ+ガードレール
- ガードレール
- 安全施設無し
- 横断歩道
- 横断歩道
- カーブミラー
- 信号
- 信号



注：本図は、国土地理院電子地形図 25000 を用いて作成したものである。

図 4.9.1-7 交通安全施設設置状況

(2) 環境保全目標

環境保全目標は、周辺地域における地域交通の現況を踏まえ、「地域環境管理計画」の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。」と設定する。

(3) 予測・評価

工事用車両及び施設関連車両の走行に伴う周辺地域の道路への影響を把握するため、以下に示す項目について予測した。また、交通量の算出については、図 4.9.1-8 に示すとおりである。本事業に伴う交通影響については、現況交通量が最大となる時間帯において、事業により新たに発生する交通量が重なる条件（ピーク・オン・ピーク）を想定し、交通状況の検証を行った。

<工事中>

- ・工事用車両の走行に伴う交通安全への影響
- ・工事用車両の走行に伴う交通混雑（交差点需要率、交通混雑度）への影響

<供用時>

- ・施設関連車両の走行に伴う交通安全への影響
- ・施設関連車両の走行に伴う交通混雑（交差点需要率、交通混雑度）への影響

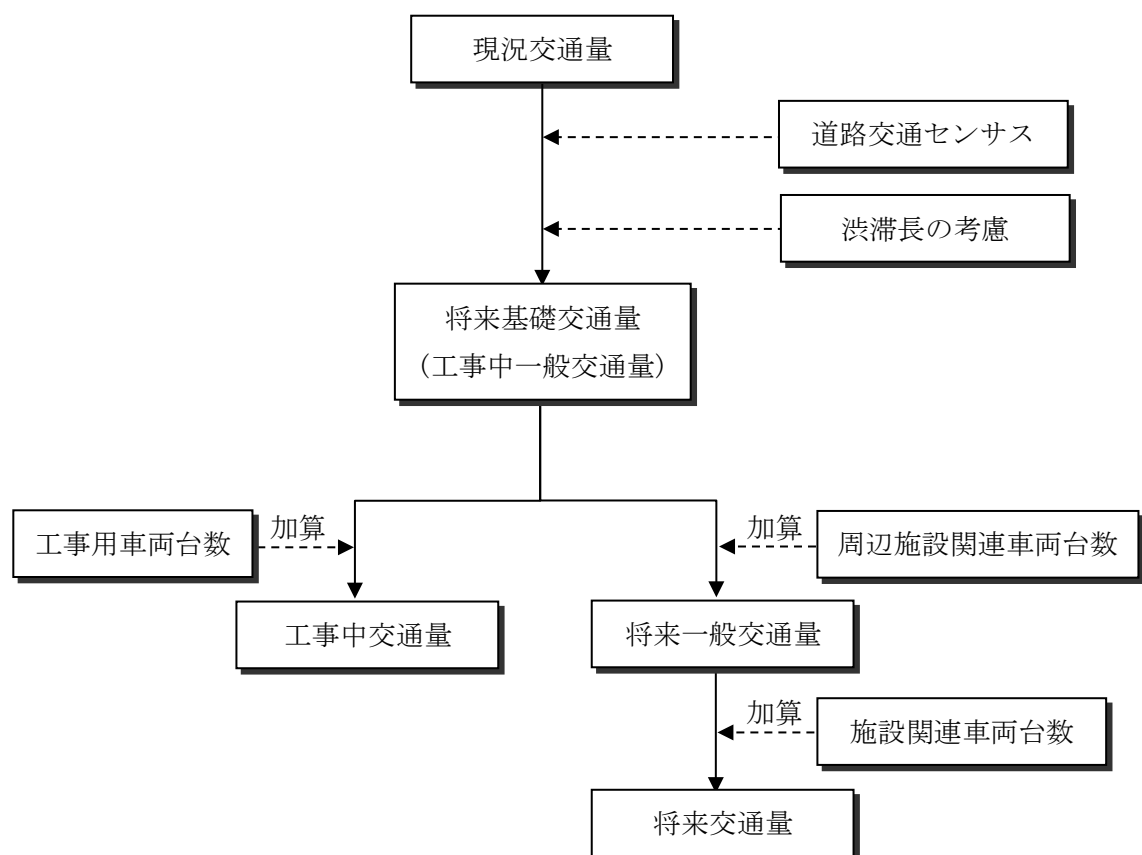


図 4.9.1-8 交通量算出フロー図