

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

### ① 予測

#### a. 予測項目

予測項目は、工事用車両の走行により変化する交通安全・交通混雑に係る影響とした。

#### b. 予測地域・予測地点

予測地域は、工事用車両の主要な走行ルートとし、交通混雑については、現地調査地点と同様の主要な走行ルート上の3交差点（No. 1～3）とした（図 4.9.1-1 p. 389 参照）。

#### c. 予測時期

予測時期は、工事用車両の1日あたりの大型車と小型車の合計台数が最大となる月（工事開始後11ヶ月目）とし、予測時間帯は工事の作業時間帯である平日の午前7時～午後7時とした（「第1章 1.4.12 施工計画」 p. 41～44 参照）。

#### d. 予測方法

##### (a) 交通安全

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) 交通混雑

「平面交差の計画と設計 基礎編 ー計画・設計・交通信号制御の手引ー」（平成30年11月、一般社団法人交通工学研究会）に示される方法に基づき、予測地点における交差点需要率及び混雑度を算出する方法とした。

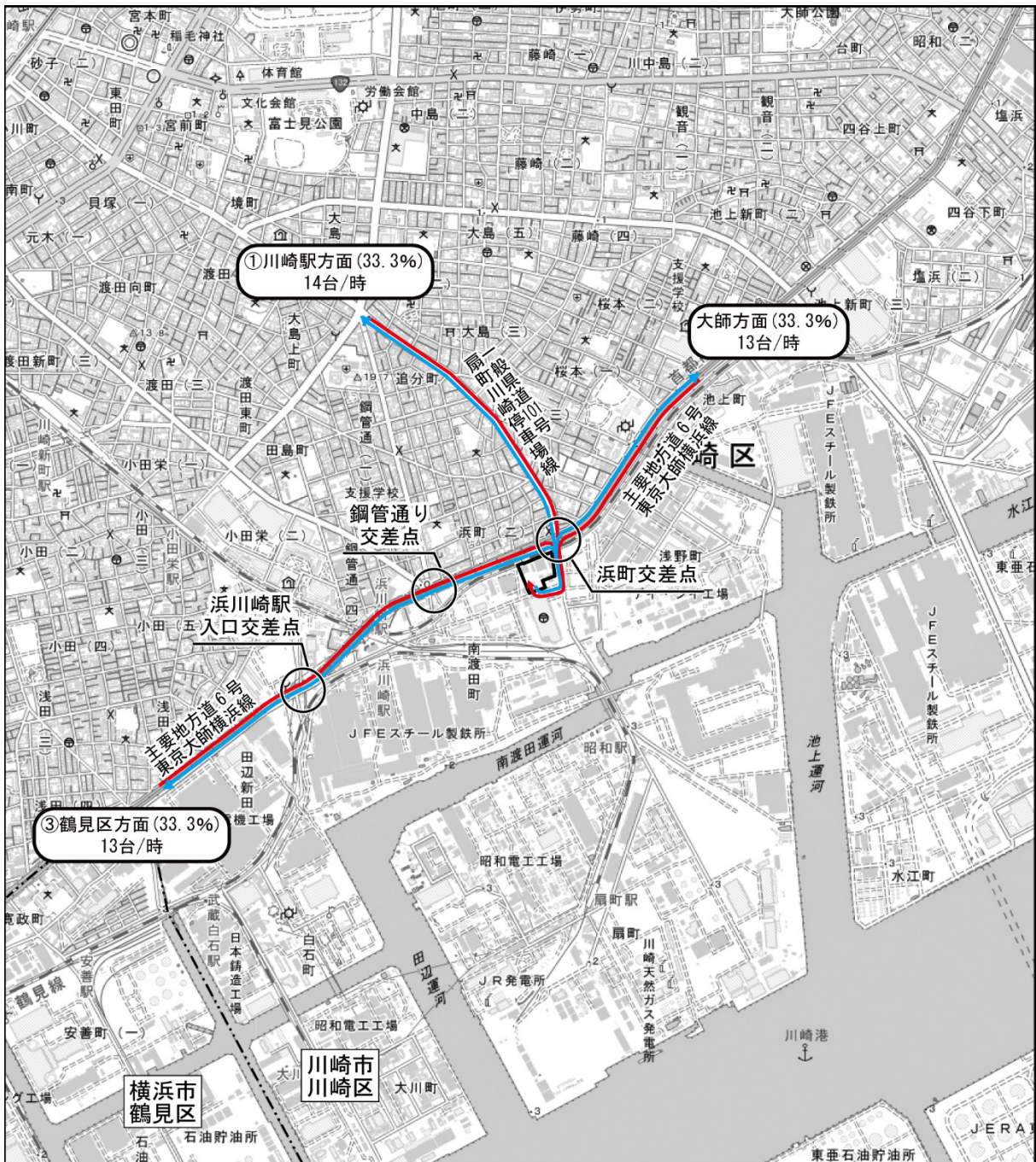
#### e. 予測条件

##### (a) 交通安全対策の状況

交通安全施設の設置状況については、図 4.9.1-7(p. 415)に示すとおりである。

##### (b) 工事用車両の走行ルート

工事用車両の走行ルートは、図 4.9.1-9に示すとおりである。



**凡 例**

- 計画地
- 市界
- ← 出庫経路 (工事用車両 大型車)
- ← 入庫経路 (工事用車両 大型車)
- 交通混雑予測地点

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 4.9.1-9(1) 工事用車両の走行に伴う交通混雑予測地点及び走行経路等(大型車)

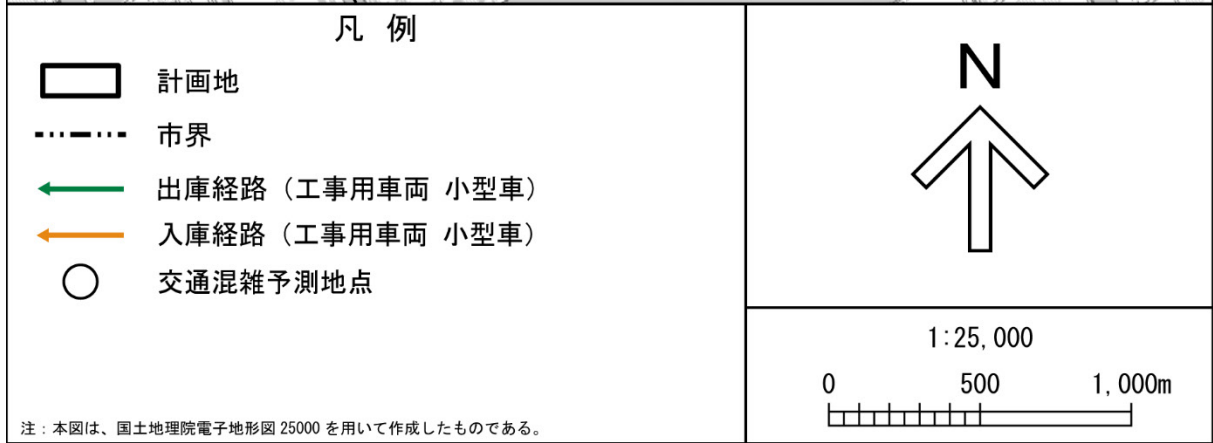
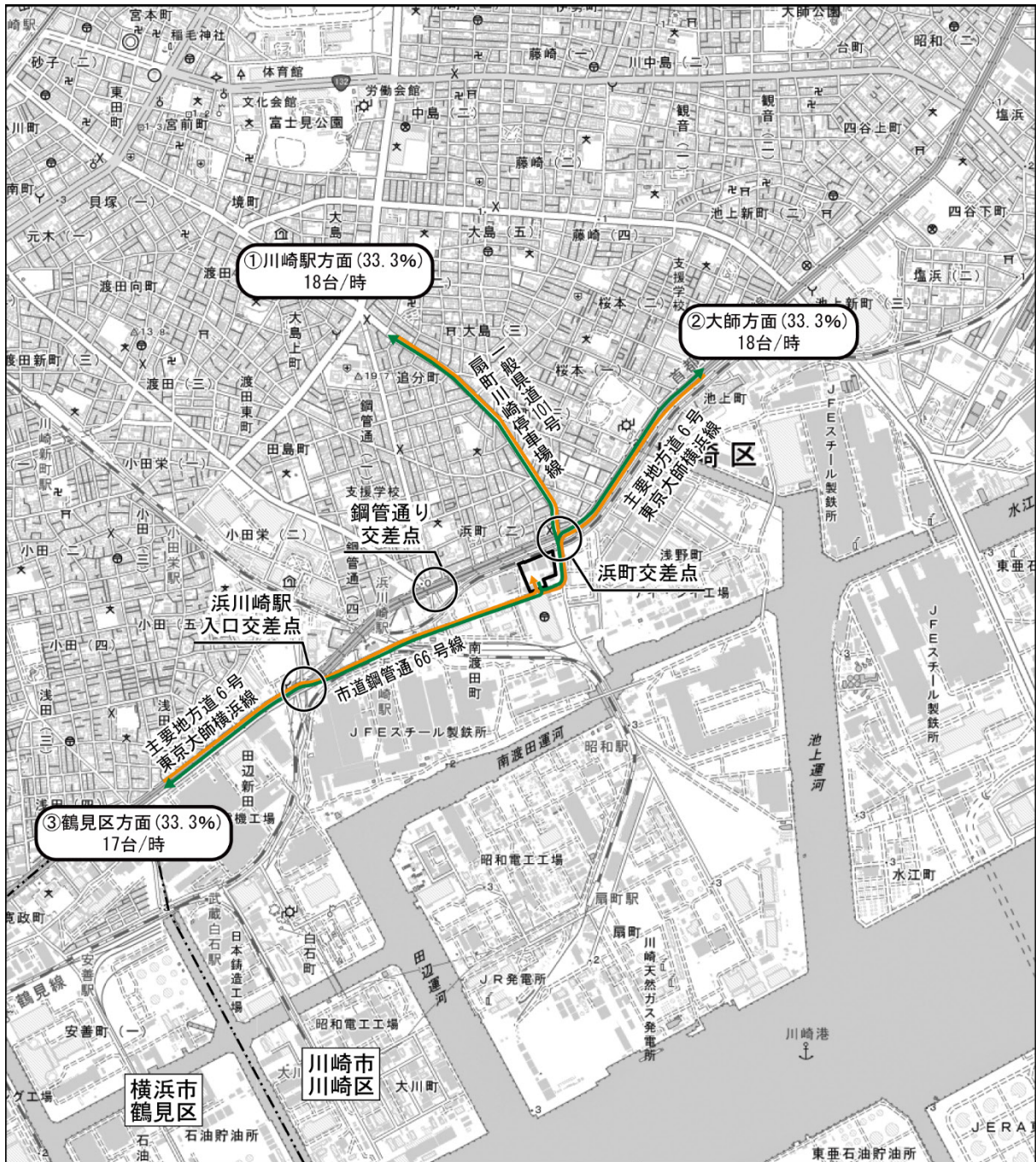


図 4.9.1-9(2) 工事用車両の走行に伴う交通混雑予測地点及び走行経路等 (小型車)

(c) 交通混雑

(7) 工事中交通量

工事用車両の1日あたりの台数が最大となる月（工事開始後11ヶ月目）において、工事中交通量最大時の時間帯の台数を算出した。

工事中一般交通量は、道路交通センサ調査における一般県道101号扇町川崎停車場線及び主要地方道6号東京大師横浜線の交通量が平成22年度からほぼ横ばいにあることから、現況交通量を将来基礎交通量とし、工事中一般交通量とした。

また、現地調査において渋滞長が発生していたため、「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）に準じて、流出交通量と待ち行列台数の増減から、交通需要（到着交通量）を算出する方法を用いた。（詳細は、資料編：p.資6-258～266参照）。

工事中交通量は、工事中一般交通量に本事業の工事用車両台数を加えて算出した。

予測地点における工事中交通量を表4.9.1-9に示す。また、ピーク時間の方向別交通量を表4.9.1-10に示す。

表 4.9.1-9 予測地点の工事中交通量（工事開始後11ヶ月目：大型小型合計の最大月）

予測地点		時間帯	工事中一般交通量 (台/時)			工事用車両台数 (台/時)			工事中交通量 最大時 (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
No. 1	浜町	14時台	876	1,737	2,613	80	72	152	956	1,809	2,765
No. 2	鋼管通り	17時台	462	2,533	2,995	26	0	26	488	2,533	3,021
No. 3	浜川崎駅 入口	17時台	254	2,381	2,635	26	34	60	280	2,415	2,695

注：1. 数値は予測地点交差点に流入する合計台数である。

表 4.9.1-10(1) No.1(浜町交差点)のピーク時方向別工事中交通量（14時台）

予測 時期	車種	A (西)			B (東)			C (北)			D (南)		
		左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折
工事中 一般 交通量 (台/時)	大型	11	244	125	78	160	8	4	41	5	92	47	61
	小型	50	528	61	43	534	62	32	86	36	72	144	89
	計	61	772	186	121	694	70	36	127	41	164	191	150
工事用 車両台数 加算 (台/時)	大型	0	0	13	13	0	0	0	14	0	13	14	13
	小型	0	0	0	18	0	0	0	18	0	0	18	18
	計	0	0	13	31	0	0	0	32	0	13	32	31
工事中 交通量 (台/時)	大型	11	244	138	91	160	8	4	55	5	105	61	74
	小型	50	528	61	61	534	62	32	104	36	72	162	107
	計	61	772	199	152	694	70	36	159	41	177	223	181

表 4.9.1-10(2) No.2(鋼管通り交差点)のピーク時方向別工事中交通量(17時台)

予測 時期	車種	A(西)			B(東)			C(北西)			D(南東)			E(北東)			F(南西)		
		左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折
工事中 一般 交通量 (台/時)	大型	11	235	4	3	125	1	30	6	25	0	7	0	0	0	7	0	8	0
	小型	126	571	0	8	945	239	211	6	116	9	98	27	46	0	121	6	3	1
	計	137	806	4	11	1070	240	241	12	141	9	105	27	46	0	128	6	11	1
工事中 車両台数 加算 (台/時)	大型	0	13	0	0	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	小型	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	計	0	13	0	0	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
工事中 交通量 (台/時)	大型	11	248	4	3	138	1	30	6	25	0	7	0	0	7	0	8	0	
	小型	126	571	0	8	945	239	211	6	116	9	98	27	46	0	121	6	3	1
	計	137	819	4	11	1083	240	241	12	141	9	105	27	46	0	128	6	11	1

表 4.9.1-10(3) No.3(浜川崎駅入口交差点)のピーク時方向別工事中交通量(17時台)

予測 時期	車種	A(西)			B(東)			D(南)		
		左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折
工事中 一般 交通量 (台/時)	大型	—	95	0	1	158	—	0	—	0
	小型	—	963	38	4	1070	—	304	—	2
	計	—	1058	38	5	1228	—	304	—	2
工事中 車両台数 加算 (台/時)	大型	—	13	0	0	13	—	0	—	0
	小型	—	0	17	0	0	—	17	—	0
	計	—	13	17	0	13	—	17	—	0
工事中 交通量 (台/時)	大型	—	108	0	1	171	—	0	—	0
	小型	—	963	55	4	1070	—	321	—	2
	計	—	1071	55	5	1241	—	321	—	2

(イ) 予測地点の状況

予測地点の状況は、「図 4.9.1-2 自動車交通量等の調査地点詳細図(p.390~391)」及び「図 4.9.1-4 道路幅員及び交通規制の状況(p.397~399)」に示すとおりである。

## f. 予測結果

### (a) 交通安全

工事用車両（大型車）の主要な入庫・出庫ルートである一般県道 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。

工事用車両（大型車）の主要な入庫・出庫ルートは、大島小学校の通学路と一部重複する箇所があるが、通学路はマウントアップによる歩道や横断歩道が整備されている。

工事用車両（小型車）の主要な入庫・出庫ルートは、市道鋼管通 66 号線及び浜川崎駅前是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が、通行する車両は小型車のみであり、通行の際には歩行者の安全に十分留意するよう注意喚起を行う。

東西道路及び南北道路は現在整備中であるが、マウントアップの歩道等の安全施設は設置される予定である。

また、東西道路に設置される工事用車両出入口には、適宜交通整理員を配置し、工事用車両の出入りの際には歩行者等の安全を確保する。

したがって、工事用車両の主要な入庫・出庫ルートの大部分はマウントアップ等の歩車分離による交通安全対策がなされており、歩行者等の交通安全は概ね確保できると予測するが、市道鋼管通 66 号線のように一部区間において十分な交通安全施設が整備されていない区間があることから歩行者等への交通安全の配慮が必要であると予測する。

(b) 工事用車両の走行に伴う交通混雑

(7) 交差点需要率

工事用車両の走行に伴う予測地点の交差点需要率は、表 4.9.1-11 に示すとおりである。予測地点における工事中の交差点需要率は 0.513～0.584 であり、「需要率の上限値」(表 4.9.1-12 参照)を下回ると予測する(予測結果の詳細は、資料編：p.資 6-267～284 参照)。

表 4.9.1-11 予測地点の交差点需要率

区分	予測地点	ピーク 時間帯	工事中 一般交通量	工事中 交通量	工事中一般交通量と 工事中交通量の差	需要率の 上限値
			①	②	②-①	
平日	No.1 浜町	14時台	0.530	0.584	0.054	0.905
	No.2 鋼管通り	17時台	0.553	0.557	0.004	0.850
	No.3 浜川崎駅入口	17時台	0.491	0.513	0.022	0.880

【需要率の上限値について】

予測地点の交差点は多現示交差点であり需要率の上限値は下記の式より算出される。算出した各予測地点の需要率の上限値を表 4.9.1-12 に示す。

$$\text{需要率の上限値} : (C - L) / C$$

ここに、C：サイクル長（秒）

L：1 サイクル当たりの損失時間（秒）

表 4.9.1-12 需要率の上限値

区分	予測地点	ピーク 時間帯	予測時期	需要率の 上限値	C、L 値
平日	No.1 浜町	14時台	工事中	0.905	C=148、L=14
	No.2 鋼管通り	17時台		0.850	C=140、L=21
	No.3 浜川崎駅入口	17時台		0.880	C=125、L=15

(4) 交通混雑度（交通容量比）

工事中における予測地点の車線別交通混雑度は、表 4.9.1-13 に示すとおりである。各交差点(本事業による車両が走行する車線)における工事中の混雑度は 0.235～0.998 であり、全ての車線で「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(予測結果の詳細は、資料編：p.資 6-267～284 参照)。

表 4.9.1-13(1) No.1(浜町交差点)予測地点の車線別交通混雑度(平日14時台)

区分	予測地点	車線(流入部)		工事中 一般交通量	工事中 交通量	工事中一般交通量と 工事中交通量の差
				①	②	②-①
平日	No.1 浜町	A(西)	左折・直進	0.491	0.491	0.000
			直進			
			右折	0.289	0.309	0.020
		B(東)	左折・直進	0.506	0.525	0.019
			直進			
			右折	0.100	0.100	0.000
		C(北)	左折	0.107	0.107	0.000
			直進	0.188	0.235	0.047
			右折	0.110	0.115	0.005
		D(南)	左折・直進	0.541	0.618	0.077
			直進			
			右折	0.420	0.532	0.112

注：1. 網掛けの車線は当該車両が走行しない車線を示す。

表 4.9.1-13(2) No.2(鋼管通り交差点)の車線別交通混雑度(平日17時台)

区分	予測地点	車線(流入部)		工事中 一般交通量	工事中 交通量	工事中一般交通量と 工事中交通量の差
				①	②	②-①
平日	No.2 鋼管通り	A(西)	左折・直進	0.550	0.557	0.007
			直進			
			直進・右折			
		B(東)	左折・直進	0.986	0.998	0.012
			直進			
			右折	0.271	0.274	0.003
		C(北西)	左折	0.309	0.309	0.000
			左折・直進			
			右折	0.351	0.351	0.000
		D(南東)	全	0.294	0.294	0.000
		E(北東)	左折・直進	0.237	0.237	0.000
			右折	0.413	0.413	0.000
F(南西)	全	0.117	0.117	0.000		

注：1. 網掛けの車線は当該車両が走行しない車線を示す。

表 4.9.1-13(3) No.3(浜川崎駅入口交差点)の車線別交通混雑度(平日17時台)

区分	予測地点	車線(流入部)		工事中 一般交通量	工事中 交通量	工事中一般交通量と 工事中交通量の差
				①	②	②-①
平日	No.3 浜川崎駅入口	A(西)	直進	0.452	0.457	0.005
			直進			
			直進			
			右折			
		B(東)	左折・直進	0.595	0.601	0.006
			直進			
			直進			
D(南)	全	0.644	0.680	0.036		

注：1. 網掛けの車線は当該車両が走行しない車線を示す。

## ② 環境保全のための措置

- ・計画地周辺の小中学校の登校時間帯を考慮し工事用車両の出入りの時間調整に努める。
- ・工事用車両出入口に適宜誘導員を配置し、歩行者の安全確保と交通渋滞等の発生防止に努める。
- ・適切な施工計画により、工事用車両の集中的な運行を抑制する。
- ・工事用車両の運転者に対し、随時安全運転教育を実施し、交通法規を遵守することはもとより安全運転を徹底し、一般車両、歩行者及び自転車の安全を確保する。
- ・工事用車両の運転者に対し、ガードレールが整備されていないなど交通安全施設が十分でない箇所などでは特に徐行運転に心がけることや横断歩道前では歩行者等の確認を十分に行うなどの安全運転を徹底する。
- ・周辺の混雑状況を確認し、工事に支障のない範囲で適宜、運搬時間帯を調整する。
- ・工事用車両の待機場所を計画地内に確保し、周辺に待機車両が発生しないよう努める。

## ③ 評価

### a. 交通安全

工事用車両（大型車）の主要な入庫・出庫ルートである一般県道 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。

工事用車両（大型車）の主要な入庫・出庫ルートは、大島小学校の通学路と一部重複する箇所があるが、通学路はマウントアップによる歩道や横断歩道が整備されている。

工事用車両（小型車）の主要な入庫・出庫ルートは、市道鋼管通 66 号線及び浜川崎駅前是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が、通行する車両は小型車のみであり、通行の際には歩行者の安全に十分留意するよう注意喚起を行う。

東西道路及び南北道路は現在整備中であるが、マウントアップの歩道等の安全施設は設置される予定である。

また、東西道路に設置される工事用車両出入口には、適宜交通整理員を配置し、工事用車両の出入りの際には歩行者等の安全を確保する。

したがって工事用車両の主要な入庫・出庫ルートは、マウントアップ等による歩車分離の安全対策がなされており、歩行者等の交通安全は概ね確保できると予測するが、市道鋼管通 66 号線のように一部区間において十分な交通安全施設が整備されていない区間があることから歩行者等への交通安全の配慮が必要であると予測する。以上のことから、計画地周辺の生活環境の保全に支障はないものと評価する。

## b. 交通混雑

工事中の交差点需要率は 0.513～0.584 であり、いずれの地点も「需要率の上限値」を下回ると予測した。また、本事業による工事用車両が走行する車線における工事中の混雑度は 0.235～0.998 であり、全ての車線で「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。

本事業においては、工事中は周辺の混雑状況を確認し、工事に支障のない範囲で適宜、運搬時間帯を調整するなどの環境保全のための措置を講じる。

以上のことから、計画地周辺の生活環境の保全に支障はないものと評価する。

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

### ① 予測

#### a. 予測項目

予測項目は施設関連車両の走行により変化する交通安全・交通混雑に係る影響とした。

#### b. 予測地域・予測地点

予測地域は、施設関連車両の主要な走行ルートとし、交通混雑については、現地調査地点と同様の主要な走行ルート上の3交差点（No.1～3）とした（図4.9.1-1(p.389)参照）。

#### c. 予測時期

予測時期は、事業活動等が定常の状態になる時期とした。

#### d. 予測方法

##### (a) 交通安全

交通安全対策の状況等と事業計画の内容から、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) 交通混雑

「平面交差の計画と設計 基礎編 ー計画・設計・交通信号制御の手引ー」（平成30年11月、一般社団法人交通工学研究会）に示される方法に基づき、予測地点における交差点需要率及び混雑度を算出する方法とした。

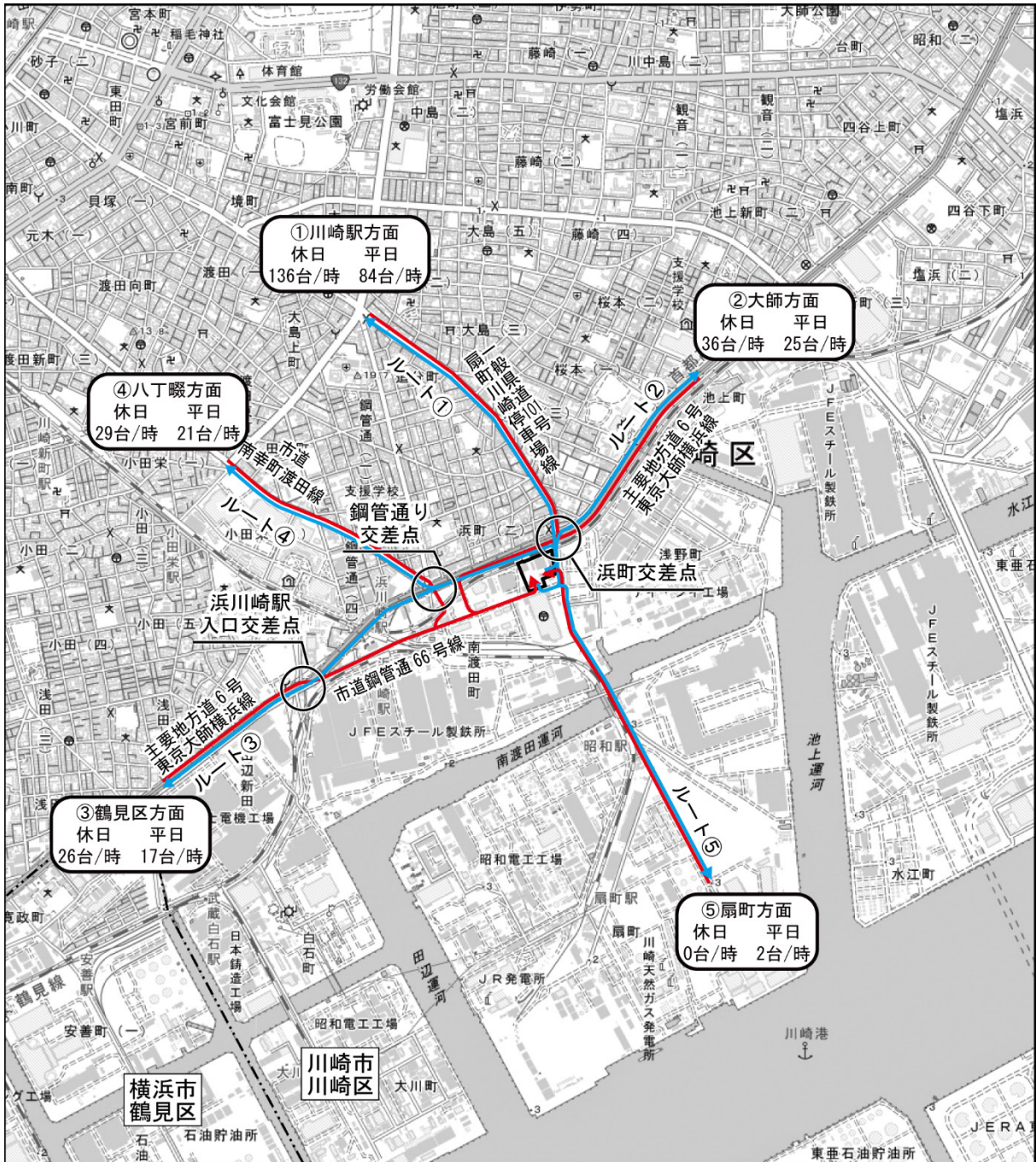
#### e. 予測条件

##### (a) 交通安全対策の状況

交通安全施設の設置状況については、図4.9.1-7(p.415)に示すとおりである。

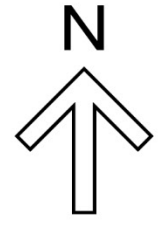
##### (b) 施設関連車両の走行ルート

施設関連車両の走行ルートは、図4.9.1-10に示すとおりである。

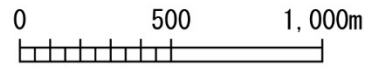


凡例

- 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)

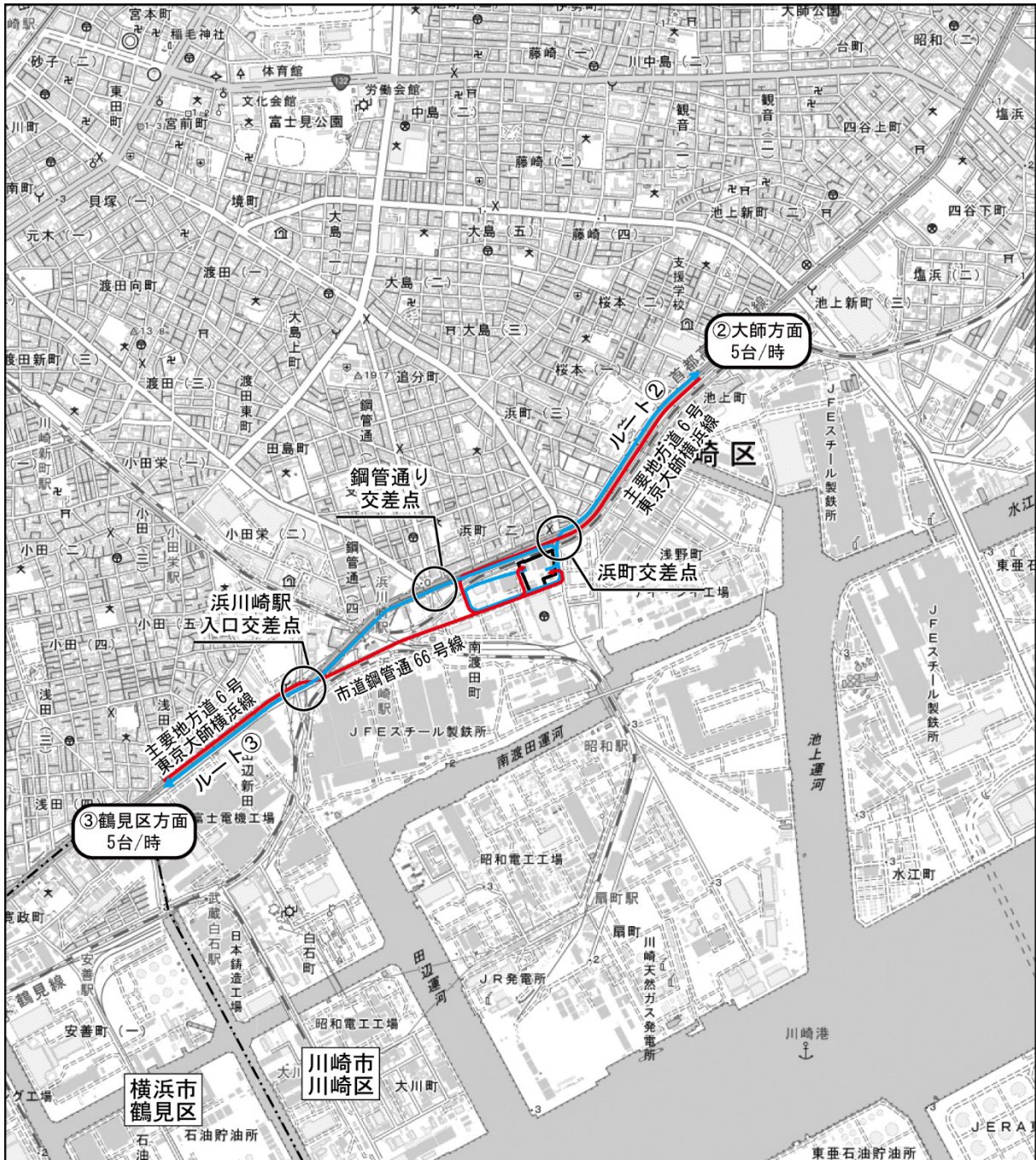


1:25,000



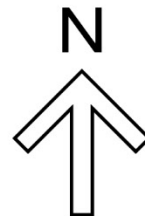
注：本図は、国土地理院電子地形図 25000 を用いて作成したものである。

図 4.9.1-10(1) 施設関連車両の走行に伴う交通混雑予測地点及び走行経路等(小型車)

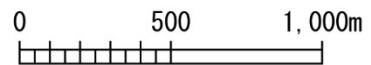


凡例

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



1:25,000



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 4.9.1-10(2) 施設関連車両の走行に伴う交通混雑予測地点及び走行経路等(大型車)

(a) 交通混雑

(7) 将来交通量

将来一般交通量は、道路交通センサス調査における一般県道 101 号扇町川崎停車場線及び主要地方道 6 号東京大師横浜線の交通量が平成 22 年度からほぼ横ばいにあることから、現況交通量を将来基礎交通量とし、さらに周辺開発交通量として、「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）の供用時の関係車両台数を加えた台数を将来一般交通量とした。

また、現地調査において渋滞長が発生していたため、「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）に準じて、流出交通量と待ち行列台数の増減から、交通需要（到着交通量）を算出する方法を用いた（詳細は、資料編：p. 資 6-258～266 参照）。

将来交通量は、将来一般交通量に本事業の施設関連車両台数を加えて算出した。

予測地点における将来交通量を表 4.9.1-14 に示す。また、ピーク時間の方向別交通量を表 4.9.1-15 に示す。

表 4.9.1-14 予測地点の供用時交通量

区分	予測地点		時間帯	将来一般交通量 (台/時)			施設関連車両台数 (台/時)			供用時交通量 最大時 (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
平日	No. 1	浜町	14 時台	1,170	1,861	3,031	15	256	271	1,185	2,117	3,302
	No. 2	鋼管 通り	17 時台	543	2,596	3,139	5	59	64	548	2,655	3,203
	No. 3	浜川崎 駅入口	17 時台	335	2,442	2,777	10	34	44	345	2,476	2,821
休日	No. 1	浜町	16 時台	460	1,664	2,124	15	399	414	475	2,063	2,538
	No. 2	鋼管 通り	15 時台	289	2,036	2,325	5	84	89	294	2,120	2,414
	No. 3	浜川崎 駅入口	15 時台	180	1,762	1,942	10	52	62	190	1,814	2,004

注：数値は予測地点交差点に流入する合計台数である。

表 4.9.1-15(1) No.1(浜町交差点)のピーク時方向別供用時交通量(平日14時台)

予測 時期	車種	A(西)			B(東)			C(北)			D(南)		
		左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折
将来基礎 交通量 (台/時)	大型	11	244	125	78	160	8	4	41	5	92	47	61
	小型	50	528	61	43	534	62	32	86	36	72	144	89
	計	61	772	186	121	694	70	36	127	41	164	191	150
周辺開発 交通量 加算 (台/時)	大型	0	0	57	80	0	0	0	7	0	60	7	83
	小型	0	0	18	18	8	0	0	4	5	26	11	34
	計	0	0	75	98	8	0	0	11	5	86	18	117
将来一般 交通量 (台/時)	大型	11	244	182	158	160	8	4	48	5	152	54	144
	小型	50	528	79	61	542	62	32	90	41	98	155	123
	計	61	772	261	219	702	70	36	138	46	250	209	267
施設関連 車両台数 加算 (台/時)	大型	0	0	0	0	5	0	0	0	0	5	0	5
	小型	0	0	0	0	25	0	0	0	84	38	84	25
	計	0	0	0	0	30	0	0	0	84	43	84	30
将来 交通量 (台/時)	大型	11	244	182	158	165	8	4	48	5	157	54	149
	小型	50	528	79	61	567	62	32	90	125	136	239	148
	計	61	772	261	219	732	70	36	138	130	293	293	297

表 4.9.1-15(2) No.2(鋼管通り交差点)のピーク時方向別供用時交通量(平日17時台)

予測 時期	車種	A(西)			B(東)			C(北西)			D(南東)			E(北東)			F(南西)		
		左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折
将来基礎 交通量 (台/時)	大型	11	235	4	3	125	1	30	6	25	0	7	0	0	0	7	0	8	0
	小型	126	571	0	8	945	239	211	6	116	9	98	27	46	0	121	6	3	1
	計	137	806	4	11	1,070	240	241	12	141	9	105	27	46	0	128	6	11	1
周辺開発 交通量 加算 (台/時)	大型	0	44	0	0	37	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	小型	0	10	0	0	25	0	0	14	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0
	計	0	54	0	0	62	0	0	14	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0
将来一般 交通量 (台/時)	大型	11	279	4	3	162	1	30	6	25	0	7	0	0	0	7	0	8	0
	小型	126	581	0	8	970	239	211	20	116	9	112	27	46	0	121	6	3	1
	計	137	860	4	11	1,132	240	241	26	141	9	119	27	46	0	128	6	11	1
施設関連 車両台数 加算 (台/時)	大型	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	小型	0	0	0	0	17	21	0	21	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	計	0	0	0	0	22	21	0	21	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
将来 交通量 (台/時)	大型	11	279	4	3	167	1	30	6	25	0	7	0	0	0	7	0	8	0
	小型	126	581	0	8	987	260	211	41	116	9	112	27	46	0	121	6	3	1
	計	137	860	4	11	1,154	261	241	47	141	9	119	27	46	0	128	6	11	1

表 4.9.1-15(3) No.3(浜川崎駅入口交差点)のピーク時方向別供用時交通量(平日17時台)

予測 時期	車種	A(西)			B(東)			D(南)		
		左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折
将来基礎 交通量 (台/時)	大型	—	95	0	1	158	—	0	—	0
	小型	—	963	38	4	1,070	—	304	—	2
	計	—	1,058	38	5	1,228	—	304	—	2
周辺開発 交通量 加算 (台/時)	大型	—	44	0	0	73	—	0	—	0
	小型	—	10	13	0	19	—	13	—	0
	計	—	54	13	0	92	—	13	—	0
将来一般 交通量 (台/時)	大型	—	139	0	1	195	—	0	—	0
	小型	—	973	51	4	1,095	—	317	—	2
	計	—	1,112	51	5	1,290	—	317	—	2
施設関連 車両台数 加算 (台/時)	大型	—	0	5	0	5	—	0	—	0
	小型	—	0	17	0	17	—	0	—	0
	計	—	0	22	0	22	—	0	—	0
将来 交通量 (台/時)	大型	—	139	5	1	200	—	0	—	0
	小型	—	973	68	4	1,112	—	317	—	2
	計	—	1,112	73	5	1,312	—	317	—	2

表 4.9.1-15(4) No.1(浜町交差点)のピーク時方向別供用時交通量(休日16時台)

予測 時期	車種	A(西)			B(東)			C(北)			D(南)		
		左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折
将来基礎 交通量 (台/時)	大型	1	41	16	15	61	3	2	12	4	15	7	15
	小型	51	539	27	11	627	30	18	40	45	44	44	35
	計	52	580	43	26	688	33	20	52	49	59	51	50
周辺開発 交通量 加算 (台/時)	大型	0	0	47	69	0	0	0	7	0	58	7	80
	小型	0	0	15	15	0	0	0	74	0	22	5	22
	計	0	0	62	84	0	0	0	81	0	80	12	102
将来一般 交通量 (台/時)	大型	1	41	63	84	61	3	2	19	4	73	14	95
	小型	51	539	42	26	627	30	18	114	45	66	49	57
	計	52	580	105	110	688	33	20	133	49	139	63	152
施設関連 車両台数 加算 (台/時)	大型	0	0	0	0	5	0	0	0	0	5	0	5
	小型	0	0	0	0	36	0	0	0	136	55	136	36
	計	0	0	0	0	41	0	0	0	136	60	136	41
将来 交通量 (台/時)	大型	1	41	63	84	66	3	2	19	4	78	14	100
	小型	51	539	42	26	663	30	18	114	181	121	185	93
	計	52	580	105	110	729	33	20	133	185	199	199	193

表 4.9.1-15(5) No.2(鋼管通り交差点)のピーク時方向別供用時交通量(休日15時台)

予測 時期	車種	A(西)			B(東)			C(北西)			D(南東)			E(北東)			F(南西)		
		左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折
将来基礎 交通量 (台/時)	大型	8	83	3	3	34	0	9	3	5	0	7	0	0	2	4	2	3	0
	小型	78	541	2	3	678	285	242	3	75	1	7	3	22	0	56	1	1	1
	計	86	624	5	6	712	285	251	6	80	1	14	3	22	2	60	3	4	1
周辺開発 交通量 加算 (台/時)	大型	0	64	0	0	59	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	小型	0	15	0	0	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	計	0	79	0	0	74	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
将来一般 交通量 (台/時)	大型	8	147	3	3	93	0	9	3	5	0	7	0	0	2	4	2	3	0
	小型	78	556	2	3	693	285	242	3	75	1	7	3	22	0	56	1	1	1
	計	86	703	5	6	786	285	251	6	80	1	14	3	22	2	60	3	4	1
施設関連 車両台数 加算 (台/時)	大型	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	小型	0	0	0	0	26	29	0	29	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	計	0	0	0	0	31	29	0	29	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
将来 交通量 (台/時)	大型	8	147	3	3	98	0	9	3	5	0	7	0	0	2	4	2	3	0
	小型	78	556	2	3	719	314	242	32	75	1	7	3	22	0	56	1	1	1
	計	86	703	5	6	817	314	251	35	80	1	14	3	22	2	60	3	4	1

表 4.9.1-15(6) No.3(浜川崎駅入口交差点)のピーク時方向別供用時交通量(休日15時台)

予測 時期	車種	A(西)			B(東)			D(南)		
		左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折
将来基礎 交通量 (台/時)	大型	—	24	0	0	33	—	0	—	0
	小型	—	841	11	7	783	—	74	—	16
	計	—	865	11	7	816	—	74	—	16
周辺開発 交通量 加算 (台/時)	大型	—	64	0	0	59	—	0	—	0
	小型	—	15	0	0	15	—	0	—	0
	計	—	79	0	0	74	—	0	—	0
将来一般 交通量 (台/時)	大型	—	88	0	0	92	—	0	—	0
	小型	—	856	11	7	798	—	74	—	16
	計	—	944	11	7	890	—	74	—	16
施設関連 車両台数 加算 (台/時)	大型	—	0	5	0	5	—	0	—	0
	小型	—	0	26	0	26	—	0	—	0
	計	—	0	31	0	31	—	0	—	0
将来 交通量 (台/時)	大型	—	88	5	0	97	—	0	—	0
	小型	—	856	37	7	824	—	74	—	16
	計	—	944	42	7	921	—	74	—	16

(イ) 予測地点の状況

予測地点の状況は、「図 4.9.1-2 自動車交通量等の調査地点詳細図(p.390~391)」及び「図 4.9.1-4 道路幅員及び交通規制の状況(p.397~399)」に示すとおりである。

## f. 予測結果

### (a) 交通安全

施設関連車両の主要な入庫・出庫ルートである一般県道 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が、通行する施設関連車両は小型車のみであり、従業員に対しては通行の際には歩行者の安全に十分留意するよう注意喚起を行う。

施設関連車両の主要な入庫・出庫ルートは、大島小学校及び渡田小学校の通学路と一部重複または横断する箇所があるが、通学路はマウントアップによる歩道や横断歩道が整備されている。

東西道路及び南北道路は現在整備中であるが、マウントアップの歩道等の安全施設は設置される予定である。

したがって、施設関連車両の主要な入庫・出庫ルートの大部分はマウントアップ等の歩車分離による交通安全対策がなされており、歩行者等の交通安全は概ね確保できると予測するが、市道鋼管通 66 号線のように一部区間において十分な交通安全施設が整備されていない区間があることから歩行者等への交通安全の配慮が必要であると予測する。

(b) 施設関連車両の走行に伴う交通混雑

(7) 交差点需要率

施設関連車両の走行に伴う予測地点の交差点需要率は、表 4.9.1-16 に示すとおりである。予測地点における供用時の交差点需要率は平日 0.540～0.650、休日 0.301～0.482 であり、「需要率の上限値」（表 4.9.1-17 参照）を下回ると予測する（予測結果の詳細は、資料編：p. 資 6-267～284 参照）。

表 4.9.1-16 予測地点の交差点需要率

区分	予測地点	ピーク 時間帯	将来 一般交通量	将来 交通量	将来一般交通量と 将来交通量の差	需要率の 上限値
			①	②	②－①	
平日	No.1 浜町	14時台	0.579	0.650	0.071	0.887
	No.2 鋼管通り	17時台	0.580	0.607	0.027	0.850
	No.3 浜川崎駅入口	17時台	0.520	0.540	0.020	0.880
休日	No.1 浜町	16時台	0.357	0.482	0.125	0.887
	No.2 鋼管通り	15時台	0.454	0.482	0.028	0.850
	No.3 浜川崎駅入口	15時台	0.274	0.301	0.027	0.875

【需要率の上限値について】

予測地点の交差点は多現示交差点であり需要率の上限値は下記の式より算出される。算出した各予測地点の需要率の上限値を表 4.9.1-17 に示す。

$$\text{需要率の上限値} : (C - L) / C$$

ここに、C：サイクル長（秒）

L：1 サイクル当たりの損失時間（秒）

表 4.9.1-17 需要率の上限値

区分	予測地点	ピーク 時間帯	予測時期	需要率の 上限値	C、L 値
平日	No.1 浜町	14時台	供用時	0.887	C=150、L=17
	No.2 鋼管通り	17時台		0.850	C=140、L=21
	No.3 浜川崎駅入口	17時台		0.880	C=125、L=15
休日	No.1 浜町	16時台		0.887	C=150、L=17
	No.2 鋼管通り	15時台		0.850	C=140、L=21
	No.3 浜川崎駅入口	15時台		0.875	C=120、L=15

(イ) 交通混雑度（交通容量比）

供用時における予測地点の車線別交通混雑度は、表 4.9.1-18 に示すとおりである。各交差点（本事業による車両が走行する車線）における供用時の混雑度は、平日 0.307～1.068、休日 0.211～0.979 であり、平日 No. 2（鋼管通り交差点）B（東）の左折・直進車線以外の車線で「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（予測結果の詳細は、資料編：p. 資 6-267～284 参照）。

表 4.9.1-18(1) No.1(浜町交差点)の車線別交通混雑度(平日14時台)

区分	予測地点	車線(流入部)		将来 一般交通量	将来 交通量	将来一般交通量と 将来交通量の差
				①	②	②-①
平日	No.1 浜町	A(西)	左折・直進	0.517	0.517	0.000
			直進			
			右折			
		B(東)	左折・直進	0.602	0.622	0.020
			直進			
			右折			
		C(北)	左折	0.225	0.225	0.000
			直進			
			右折			
		D(南)	左折・直進	0.459	0.562	0.103
直進						
右折						
				0.295	0.321	0.026

注：1. 網掛けの車線は当該車両が走行しない車線を示す。

表 4.9.1-18(2) No.2(鋼管通り交差点)の車線別交通混雑度(平日17時台)

区分	予測地点	車線(流入部)		将来 一般交通量	将来 交通量	将来一般交通量と 将来交通量の差
				①	②	②-①
平日	No.2 鋼管通り	A(西)	左折・直進	0.581	0.581	0.000
			直進			
			直進・右折			
		B(東)	左折・直進	1.043	1.068	0.025
			直進			
			右折			
		C(北西)	左折	0.326	0.368	0.042
			左折・直進			
			右折			
		D(南東)	全	0.322	0.322	0.000
		E(北東)	左折・直進	0.237	0.237	0.000
			右折			
		F(南西)	全	0.117	0.117	0.000

注：1. 網掛けの車線は当該車両が走行しない車線を示す。

表 4.9.1-18(3) No.3(浜川崎駅入口交差点)の車線別交通混雑度(平日17時台)

区分	予測地点	車線(流入部)		将来 一般交通量	将来 交通量	将来一般交通量と 将来交通量の差
				①	②	②-①
平日	No.3 浜川崎駅入口	A(西)	直進	0.475	0.475	0.000
			直進			
			直進			
			右折			
		B(東)	左折・直進	0.625	0.635	0.010
			直進			
		D(南)	全	0.672	0.672	0.000

注：1. 網掛けの車線は当該車両が走行しない車線を示す。

表 4.9.1-18(4) No.1(浜町交差点)の車線別交通混雑度(休日16時台)

区分	予測地点	車線(流入部)		将来 一般交通量	将来 交通量	将来一般交通量と 将来交通量の差
				①	②	②-①
休日	No.1 浜町	A(西)	左折・直進	0.392	0.392	0.000
			直進			
			右折			
		B(東)	左折・直進	0.522	0.549	0.027
			直進			
			右折			
		C(北)	左折	0.123	0.123	0.000
			直進			
			右折			
		D(南)	左折・直進	0.196	0.354	0.158
直進						
右折						
			0.175	0.211	0.036	

注：1. 網掛けの車線は当該車両が走行しない車線を示す。

表 4.9.1-18(5) No.2(鋼管通り交差点)の車線別交通混雑度(休日15時台)

区分	予測地点	車線(流入部)		将来 一般交通量	将来 交通量	将来一般交通量と 将来交通量の差
				①	②	②-①
休日	No.2 鋼管通り	A(西)	左折・直進	0.461	0.461	0.000
			直進			
			直進・右折			
		B(東)	左折・直進	0.723	0.751	0.028
			直進			
			右折			
		C(北西)	左折	0.314	0.350	0.036
			左折・直進			
			右折			
		D(南東)	全	0.046	0.046	0.000
		E(北東)	左折・直進	0.130	0.130	0.000
			右折			
		F(南西)	全	0.057	0.057	0.000

注：1. 網掛けの車線は当該車両が走行しない車線を示す。

表 4.9.1-18(6) No.3(浜川崎駅入口交差点)の車線別交通混雑度(休日15時台)

区分	予測地点	車線(流入部)		将来 一般交通量	将来 交通量	将来一般交通量と 将来交通量の差
				①	②	②-①
休日	No.3 浜川崎駅入口	A(西)	直進	0.387	0.387	0.000
			直進			
			直進			
			右折			
		B(東)	左折・直進	0.415	0.430	0.015
			直進			
		D(南)	全	0.207	0.207	0.000

注：1. 網掛けの車線は当該車両が走行しない車線を示す。

## ② 環境保全のための措置

- ・通勤者は極力、川崎市営バス等の公共交通機関を利用するよう呼びかけを行う。
- ・施設関連車両の運転者に対し、随時安全運転教育を実施し、交通法規を遵守することはもとより安全運転を徹底し、一般車両、歩行者及び自転車の安全を確保する。
- ・施設関連車両の運転者に対し、ガードレールが整備されていないなど交通安全施設が十分でない箇所などでは特に徐行運転に心がけることや横断歩道前では歩行者等の確認を十分に行うなどの安全運転を徹底する。

## ③ 評価

### a. 交通安全

施設関連車両の主要な入庫・出庫ルートである一般県道 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が、通行する施設関連車両は小型車のみであり、従業員に対しては通行の際には歩行者の安全に十分留意するよう注意喚起を行う。

施設関連車両の主要な入庫・出庫ルートは、大島小学校及び渡田小学校の通学路と一部重複または横断する箇所があるが、通学路はマウントアップによる歩道や横断歩道が整備されている。

東西道路及び南北道路は現在整備中であるが、マウントアップの歩道等の安全施設は設置される予定である。

したがって、施設関連車両の主要な入庫・出庫ルートの大部分はマウントアップ等の歩車分離による交通安全対策がなされており、歩行者等の交通安全は概ね確保できると予測するが、市道鋼管通 66 号線のように一部区間において十分な交通安全施設が整備されていない区間があることから歩行者等への交通安全の配慮が必要であると予測した。

本事業の実施にあたっては、施設の従業員に対し、公共交通機関での通勤を呼びかけるほか、歩行者等の安全に十分留意するよう注意喚起を行う等の環境保全のための措置を講じる。

以上のことから、本事業の施設関連車両の走行に伴い、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。

## b. 交通混雑

供用時の各交差点の需要率は平日 0.540～0.650、休日 0.301～0.482 であり、「需要率の上限値」を下回ると予測した。また、供用時の混雑度は平日 0.307～1.068、休日 0.211～0.979 であり、平日 No.2(鋼管通り交差点)B(東)の左折・直進車線以外の車線で「円滑な交通処理が可能と判断される混雑度 1.0」を下回ると予測した。

混雑度が「円滑な交通処理が可能と判断される混雑度 1.0」を上回る車線においては、将来一般交通量の結果が 1.043 と 1.0 を超える数値であり、現況においても渋滞が発生している状況である。また、施設関連車両の走行による混雑度の増加分は、0.020 である。したがって、供用時の交通混雑への影響は軽微であると考えられる。

本事業においては、従業員等に対して、公共交通機関の利用を促すなどの環境保全のための措置を講じる。

以上のことから、計画地周辺の生活環境の保全に支障はないものと評価する。

(空白ページ)