

8-3-10 安全（交通）

工事の実施（資材及び機械の運搬に用いる車両の運行）又は鉄道施設（駅、車両基地）の供用により、安全（交通）への影響のおそれがあることから、環境影響評価を行った。

(1) 調査

1) 調査すべき項目

ア. 地域社会の状況

調査項目は、日常生活圏等の状況、道路の状況及び交通安全の状況とした。

イ. 地形等の状況

調査項目は、交通経路、交通混雑及び交通安全に関連すると考えられる地形の状況とした。

ウ. 土地利用の状況

調査項目は、学校、住宅等の分布状況、用途地域の指定状況及びその他の土地利用の状況とした。

エ. 道路に係る計画等

調査項目は、本事業との関連が想定される既存の交通計画、道路計画等の状況とした。

2) 調査の基本的な手法

ア. 地域社会の状況

ア) 日常生活圏等の状況

通学区域、公共交通機関の状況、避難場所等に関する文献、資料を収集し、整理した。また、通学路の状況は、教育委員会等へヒアリングを行い把握した。

イ) 道路の状況

生活道路及び幹線道路の分布、並びに交通量に関する文献、資料を収集し、整理した。現地踏査により、工事に使用する道路及び鉄道施設（地下駅、車両基地）周辺の道路について、交通規制等の状況を把握した。

現地調査により、工事に使用する道路及び鉄道施設（地下駅、車両基地）周辺の道路について、交通量、主要交差点部における交通処理状況を把握した。交通量は、断面部での自動車交通量（24時間観測・60分集計）、主要交差点部での自動車交通量及び歩行者・自転車交通量（いずれも12時間観測・15分集計）について、車種や歩行者・自転車別、方向別にカウンターを用いて観測し、時間別に記録した。また、主要交差点部における交通処理状況は、滞留長・渋滞長（12時間観測・15分集計）の観測及び信号現示の現地確認を行い、時間別に記録した。

ウ) 交通安全の状況

工事に使用する道路及び鉄道施設（地下駅、車両基地）周辺の道路について、交通事故の発生状況を所轄警察署へのヒアリングにより把握した。

現地踏査により、工事に使用する道路及び鉄道施設（地下駅、車両基地）周辺の道路について、歩道、横断歩道、歩道橋、カーブミラー、信号機等、交通安全施設の設置状況を把握した。

エ. 地形等の状況

工事に使用する道路及び鉄道施設（地下駅、車両基地）周辺の地形等の状況について、地形図等の既存文献により把握した。

オ. 土地利用の状況

工事に使用する道路及び鉄道施設（地下駅、車両基地）周辺の土地利用の状況について、土地利用現況図等の既存文献により把握した。

カ. 道路に係る計画等

工事に使用する道路及び鉄道施設（地下駅、車両基地）周辺の道路に係る計画等について、道路整備計画等の既存文献により把握した。

3) 調査地域

対象事業実施区域及びその周囲の内、都市トンネル、山岳トンネル、非常口（都市部、山岳部）、高架橋・橋梁、地下駅、車両基地、変電施設を対象に、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行又は鉄道施設（地下駅、車両基地）の供用により安全（交通）の影響を受けるおそれがあると認められる地域として、工事に使用する道路及び鉄道施設（地下駅、車両基地）周辺の、幹線道路へ合流して交通量の増加割合が小さくなると考えられる区間までとした。

4) 調査地点

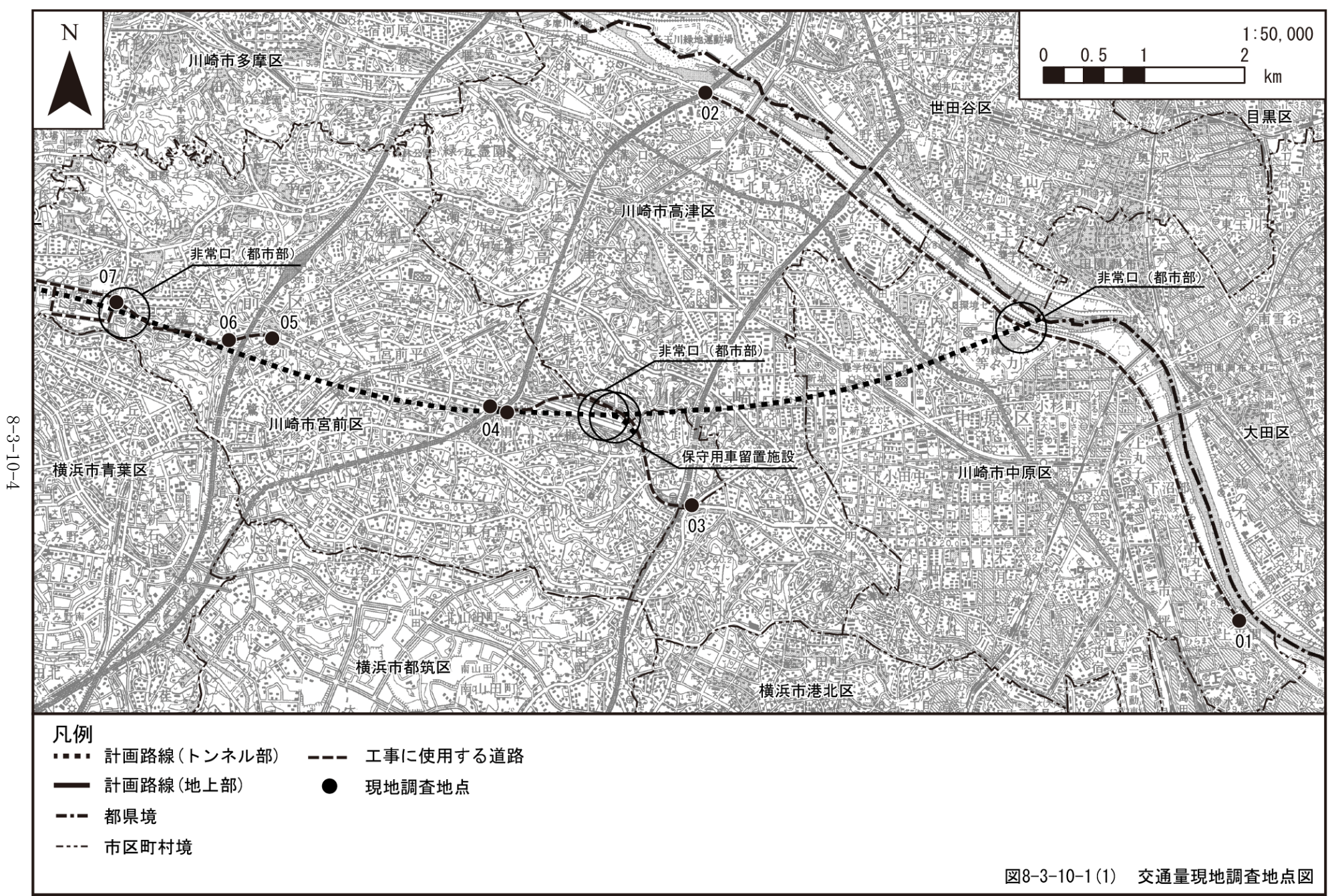
現地調査地点は、工事に使用する道路及び鉄道施設（地下駅、車両基地）周辺の状況を的確に把握できる箇所として、調査地域内の代表的な地点及び交通混雑への影響が大きくなると想定される主要交差点までとした。調査地点及び選定理由を、表 8-3-10-1 及び図 8-3-10-1 に示す。

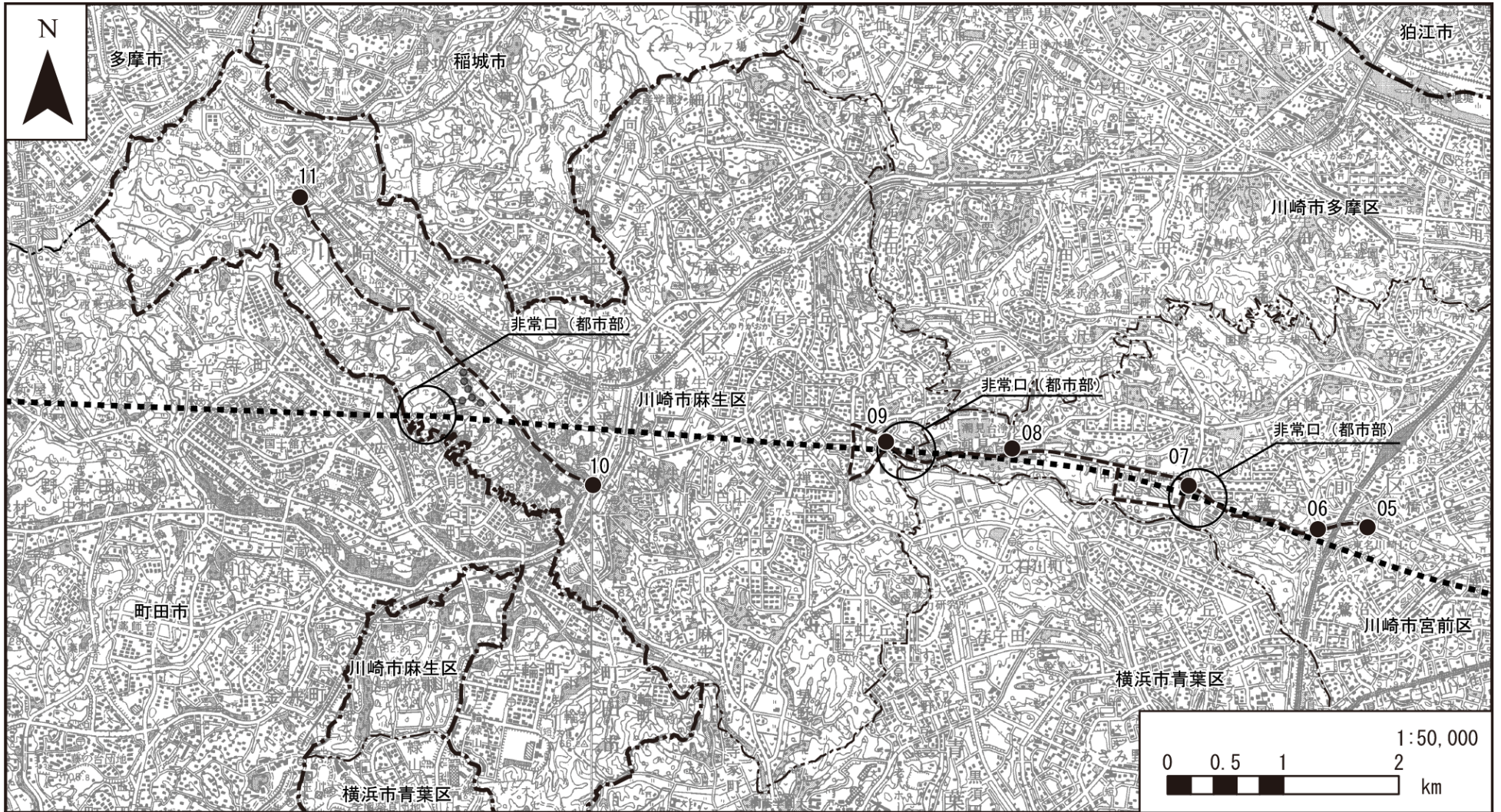
表 8-3-10-1 道路の状況に関する現地調査地点及びその選定理由

地点 番号	市区名	調査 地区	交差点名	選定理由		
01	川 崎 市	中原区	等々力	ガス橋 (交差点名なし)	工事に使用する道路周辺にお ける代表的な地点として選定	
02			宮前区	梶ヶ谷		野川
03		犬蔵				尻手黒川国道下・馬 絹
04				東名入口		
05				犬蔵		
06		清水台				
07		麻生区		東百合丘		稗原公民館・稗原
08						ヨネッティー前
09				片平		柿生
10						黒川
11		相 模 原 市	東橋本 ・橋本	南橋本一丁目		工事に使用する道路及び鉄道 施設(地下駅)周辺における 代表的な地点として選定
12	大山					
13	橋本変電所前					
14	橋本駅南入口					
15	大島・ 小倉		向原	工事に使用する道路周辺にお ける代表的な地点として選定		
16			宮原			
17			長竹			
18	長竹		長竹三差路	工事に使用する道路周辺にお ける代表的な地点として選定		
19			青山			
20	鳥屋		(交差点名なし)	工事に使用する道路及び鉄道施設(車 両基地)周辺における代表的な地点と して選定		
21			関			
22			牧野	(交差点名なし)	工事に使用する道路周辺にお ける代表的な地点として選定	
23	日連入口					

注1. 断面交通量は「8-1-2 騒音」を参照

注2. 市区、調査地区は、工事の実施及び鉄道施設の位置周辺を記載しているため、交差点の存在する位置とは異なる場合がある。

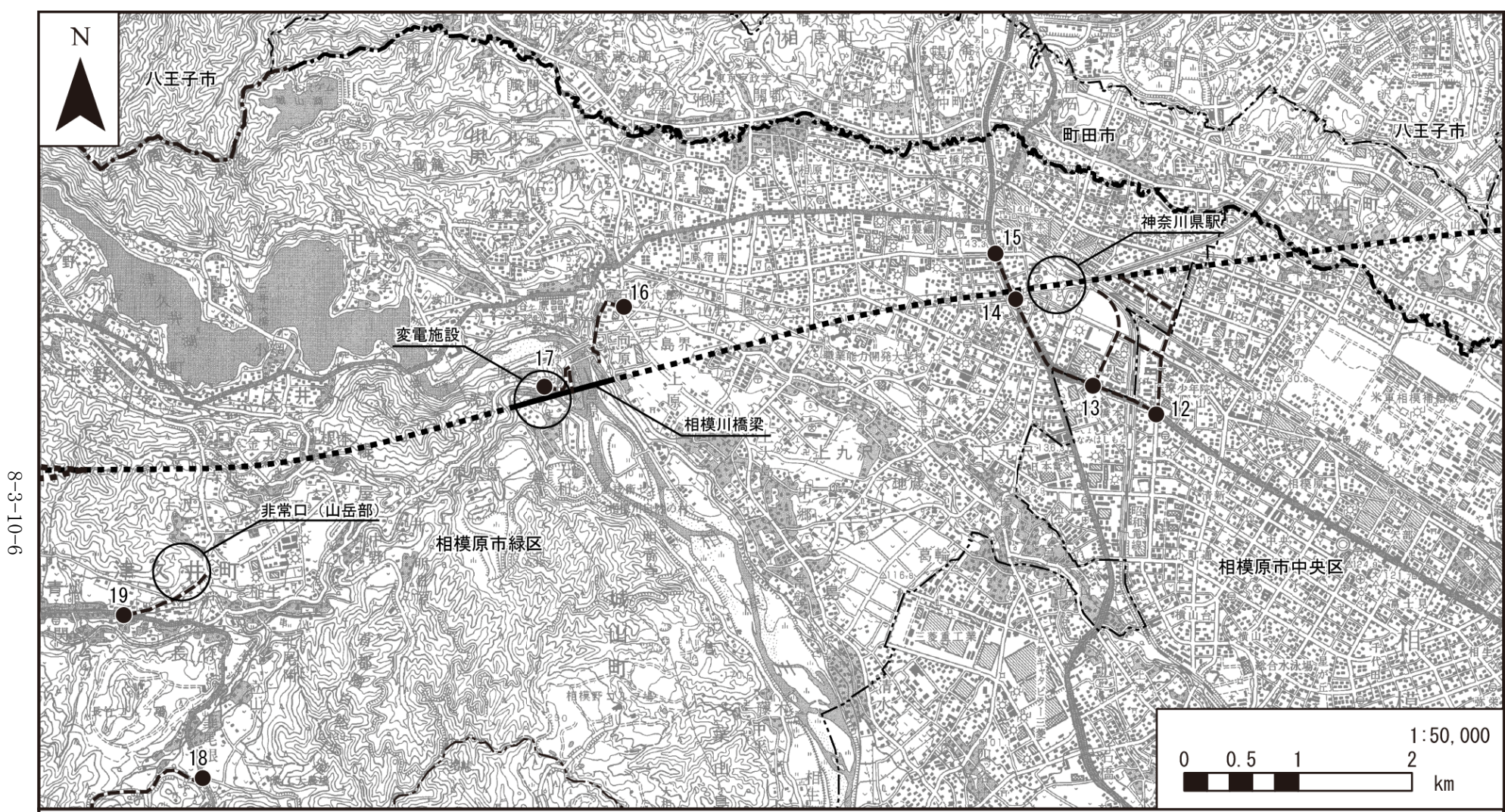




凡例

- 計画路線(トンネル部) - - - 工事に使用する道路
- 計画路線(地上部) ● 現地調査地点
- 工事用道路
- - - 都県境
- - - 市区町村境

図8-3-10-1(2) 交通量現地調査地点図

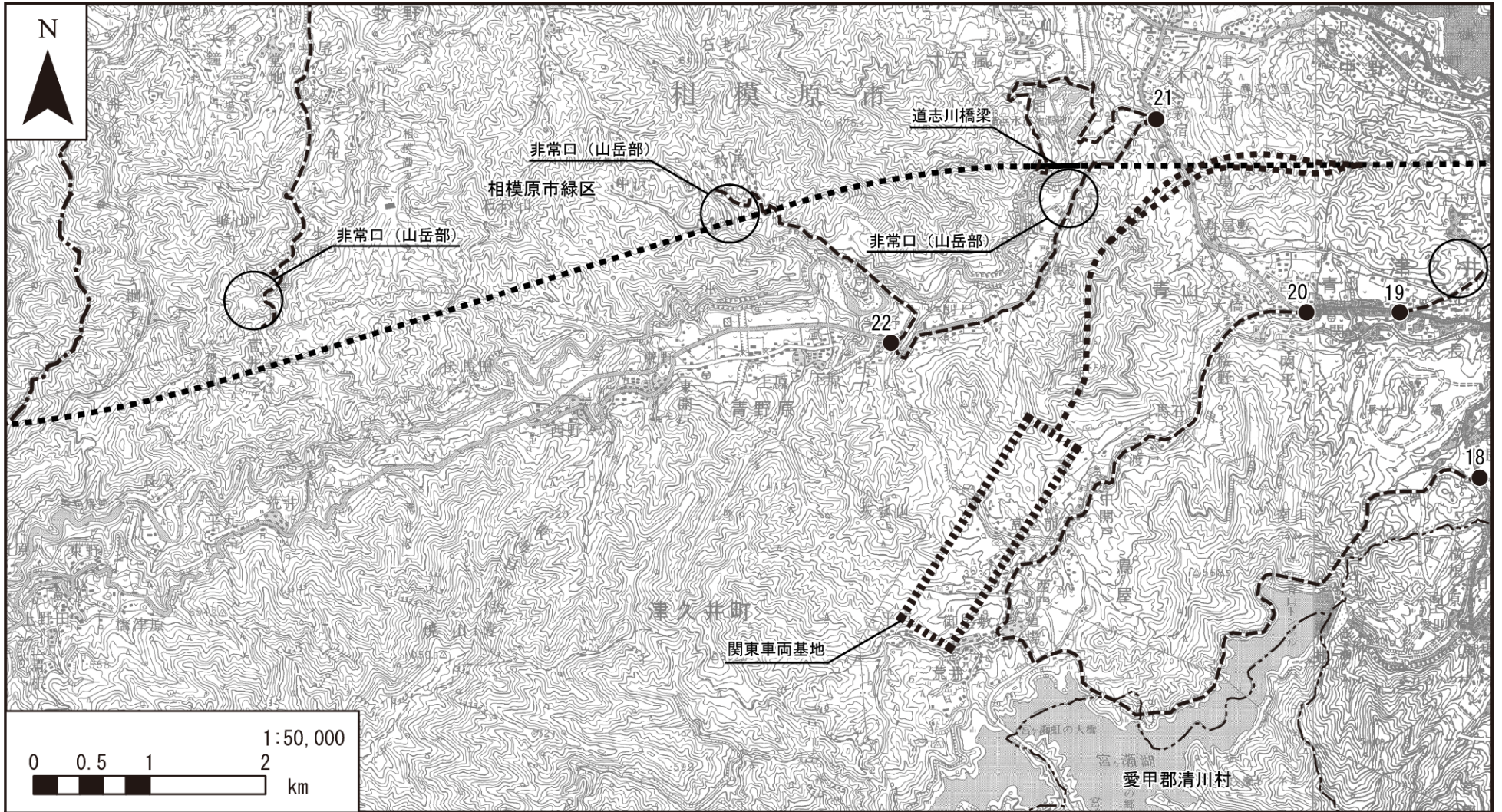


8-3-10-6

- 凡例**
- 計画路線(トンネル部)
 - 計画路線(地上部)
 - 都県境
 - 市区町村境
 - 工事に使用する道路
 - 現地調査地点

図8-3-10-1(3) 交通量現地調査地点図

8-3-10-7

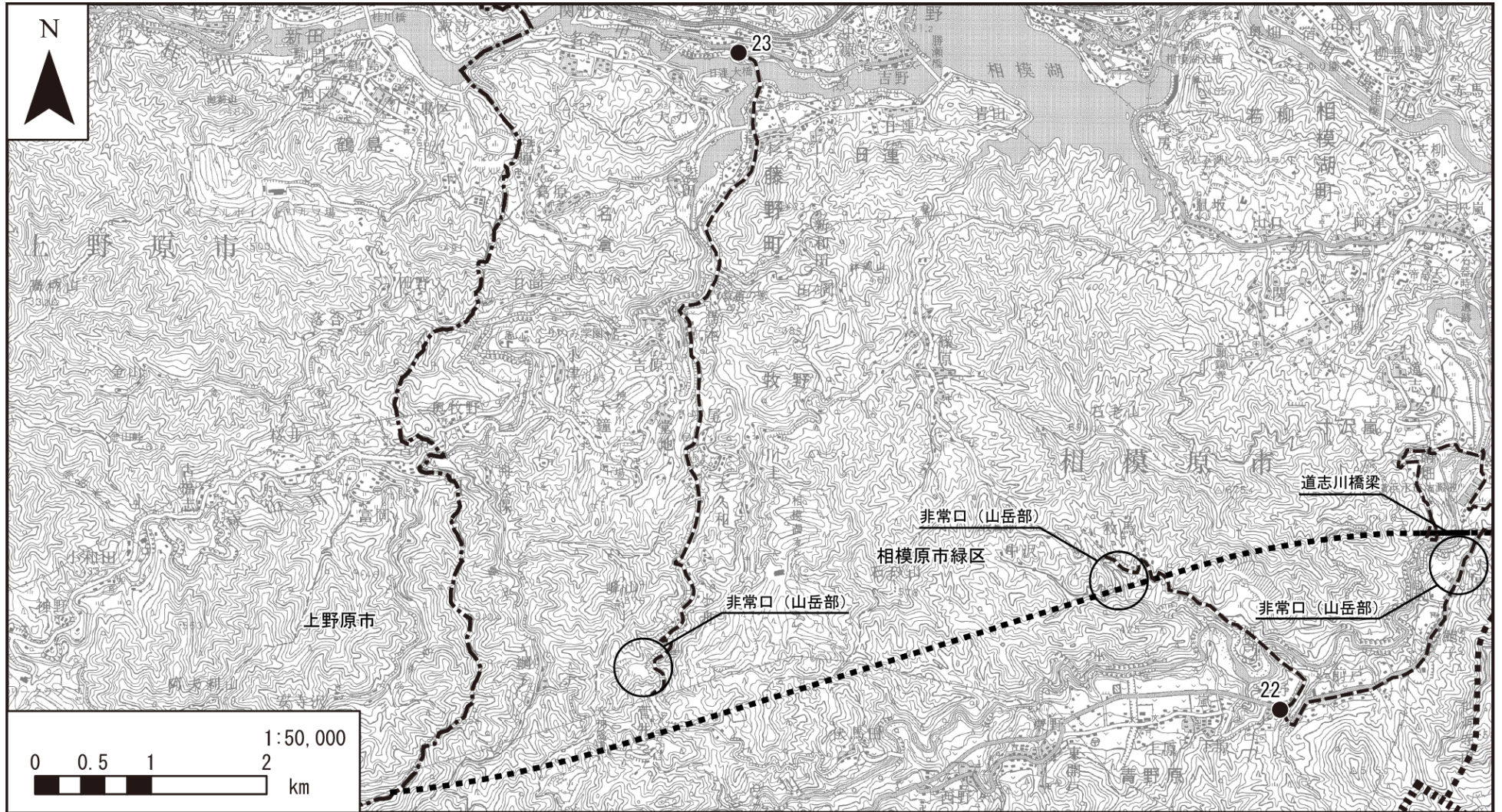


凡例

- 計画路線(トンネル部)
- 工事に使用する道路
- 計画路線(地上部)
- 現地調査地点
- 都県境
- 市区町村境
- ・ 関東車両基地は地上部で計画

図8-3-10-1(4) 交通量現地調査地点図

8-3-10-8



凡例

- 計画路線(トンネル部) - - - 工事に使用する道路
- 計画路線(地上部) ● 現地調査地点
- - - 都県境
- 市区町村境
- ・ 関東車両基地は地上部で計画

図8-3-10-1(5) 交通量現地調査地点図

5) 調査期間等

文献調査の調査時期は、最新の資料を入手可能な時期とした。

道路の状況に関する現地調査の調査時期を、表 8-3-10-2 に示す。

なお、調査時期は、交通量が年間を通して平均的な状況であると考えられる平日とした。

表 8-3-10-2 交通量の現地調査期間

調査項目（道路の状況）	調査期間・日	調査時間・頻度
断面部 自動車交通量	平成 24 年 11 月 8, 9 日（木, 金） 平成 24 年 11 月 15, 16 日（木, 金）	平日（24 時間）×1 回 12:00～12:00
主要交差点部 自動車交通量 歩行者・自転車交通量 信号現示 滞留長・渋滞長	平成 24 年 11 月 13 日（火）	平日（12 時間）×1 回 7:00～19:00

6) 調査結果

ア. 地域社会の状況

ア) 日常生活圏等の状況

a) 通学区域、通学路の状況

工事に使用する道路及び鉄道施設（地下駅、車両基地）周辺の通学区域、通学路の状況を、表 8-3-10-3 及び「資料編 18-1 通学区域、通学路調査結果」に示す。

表 8-3-10-3(1) 通学区域、通学路の状況（工事に使用する道路）

市区	調査地区	計画施設の種類	工事に使用する道路	工事に使用する道路の位置する通学区域	工事に使用する道路における通学路の指定状況	
川崎市	中原区	等々力	非常口 (都市部)	市道幸多摩線	下河原小、平間小、玉川小、下沼部小、上丸子小、西丸子小、中原小、宮内小、東高津小、高津小、平間中、玉川中、中原中、宮内中、東高津中、高津中、西高津中	通学路に指定されていない。
	宮前区	梶ヶ谷	非常口 (都市部)	市道尻手黒川線	野川小、梶ヶ谷小、宮崎小、野川中、宮崎中	一部区間が野川小、梶ヶ谷小の通学路に指定されている。
		犬蔵	非常口 (都市部)	市道尻手黒川線 県道 13 号 市道梶ヶ谷菅生線 (Ⅲ)	富士見台小、土橋小、犬蔵小、菅生小、稗原小、宮前平中、犬蔵中、菅生中	一部区間が、犬蔵小の通学路に指定されている。
	麻生区	東百合丘	非常口 (都市部)	市道尻手黒川線 市道尻手黒川線 (Ⅲ) 市道野川柿生線 (Ⅶ) 市道麻生 6 号線 市道王禅寺 35 号	富士見台小、土橋小、犬蔵小、菅生小、稗原小、長沢小、王禅寺中央小、南百合小、宮前平中、犬蔵中、菅生中、長沢中、王禅寺中央中	一部区間が犬蔵小、稗原小、長沢小、王禅寺中央小の通学路に指定されている。
		片平	非常口 (都市部)	県道 137 号	柿生小、片平小、栗木台小、はるひ野小、白鳥中、はるひ野中	一部区間が柿生小、栗木台小の通学路に指定されている。
相模原市	緑区	東橋本・橋本	地下駅	市道橋本小山線 市道宮上横山線 市道南橋本大山線 国道 16 号	向陽小、小山小、宮上小、橋本小、小山中、旭中	一部区間が小山小、宮上小、橋本小の通学路に指定されている。
		大島・小倉	トンネル坑口、高架橋・橋梁、変電施設	県道 508 号 県道 510 号 県道 511 号	湘南小、川尻小、相模丘中	一部区間が湘南小、川尻小の通学路に指定されている。
		長竹	非常口 (山岳部)	県道 513 号	串川小、串川中	一部区間が串川小の通学路に指定されている。
		青山	非常口 (山岳部)、橋梁、トンネル坑口	国道 413 号 市道柿浜線 市道立道 5 号 市道立道 4 号	津久井中央小、内郷小、青野原小、中野中、内郷中、青野原中	一部区間が津久井中央小、青野原小の通学路に指定されている。
		鳥屋	車両基地	県道 513 号 県道 64 号 北岸林道	串川小、鳥屋小、串川中、鳥屋中	一部区間が串川小、鳥屋小の通学路に指定されている。
		牧野	非常口 (山岳部)	県道 518 号	青野原小、藤野南小、青野原中、藤野中	一部区間が青野原小の通学路に指定されている。
非常口 (山岳部)	県道 76 号		藤野小、藤野南小、藤野中	ほぼ全線が藤野小、藤野南小の通学路に指定されている。		

注1. 道路名称は、「平成22年度道路交通情勢調査等結果」（平成25年6月現在、神奈川県県土整備局道路部道路管理課ホームページ）、「川崎市地図情報システムガイドマップかわさき 認定路線網図」（平成25年6月現在、川崎市ホームページ）、「相模原市道路管理図」（平成23年3月、相模原市）に基づき記載した。
資料：川崎市教育委員会資料（平成24年10月現在）
相模原市教育委員会資料（平成24年10月現在）

表 8-3-10-3(2) 通学区域、通学路の状況（鉄道施設（地下駅、車両基地）周辺）

市区		調査地区	計画施設の種類	鉄道施設（地下駅、車両基地）周辺の通学区域	鉄道施設（地下駅、車両基地）周辺の主要道路における通学路の指定状況
相模原市	緑区	東橋本・橋本	地下駅	向陽小、小山小、宮上小、旭小、橋本小、当麻田小、小山小、旭中、相原中	一部区間が小山小、宮上小、橋本小の通学路に指定されている。
		鳥屋	車両基地	串川小、鳥屋小、串川中、鳥屋中	一部区間が串川小、鳥屋小の通学路に指定されている。

資料：相模原市教育委員会資料（平成 24 年 10 月現在）

b) 公共交通機関の状況

工事に使用する道路及び鉄道施設（地下駅、車両基地）周辺の公共交通機関の状況を、表 8-3-10-4 及び「資料編 18-2 公共交通機関調査結果」に示す。

表 8-3-10-4(1) 公共交通機関の状況（工事に使用する道路）

市区	調査地区	計画施設の種類の種類	工事に使用する道路	工事に使用する道路におけるバス路線の状況	最寄の鉄道駅	
川崎市	中原区	等々力	非常口 (都市部)	市道幸多摩線	二子橋と新二子橋間を東急バスが運行している。	東急東横線新丸子駅（南東約1.3km） JR 南武線武蔵中原駅（南西約1.4km）
	宮前区	梶ヶ谷	非常口 (都市部)	市道尻手黒川線	川崎市交通局、東急バスが運行している。	東急田園都市線梶が谷駅（北約1.4km）、宮崎台駅（西北西約1.6km）
		犬蔵	非常口 (都市部)	市道尻手黒川線 県道13号 市道梶ヶ谷菅生線（Ⅲ）	川崎市交通局が運行している。菅生車庫を発着する系統がある。	東急田園都市線たまプラーザ駅（南南東約1.5km）
	麻生区	東百合丘	非常口 (都市部)	市道尻手黒川線 市道尻手黒川線（Ⅲ） 市道野川柿生線（Ⅶ） 市道麻生6号線 市道王禅寺35号	川崎市交通局、小田急バス、東急バスが運行している。菅生車庫や田園調布学園大学を発着する系統がある。	小田急小田原線百合ヶ丘駅（北北西約1.9km）、新百合ヶ丘駅（西北西約2.0km）
		片平	非常口 (都市部)	県道137号	柿生駅入口と黒川駅間を小田急バスが運行している。	小田急多摩線栗平駅（北約1.0km）、五月台（東北東約1.2km）
相模原市	緑区	東橋本・橋本	地下駅	市道橋本小山線 市道宮上横山線 市道南橋本大山線 国道16号	一部区間を神奈川中央交通が運行している。	JR 横浜線・相模線橋本駅（北約0.2km）、京王相模線橋本駅（北北西約0.3km）
		大島・小倉	トンネル 坑口、 高架橋・橋梁、 変電施設	県道508号 県道510号 県道511号	県道510号を神奈川中央交通のバスが運行している	JR 横浜線相原駅（北東約4.0km）、京王相模線橋本駅（東北東約4.4km）、JR 横浜線・相模線橋本駅（東北東約4.5km）
		長竹	非常口 (山岳部)	県道513号	県道513号を神奈川中央交通のバスが運行している。	京王高尾線高尾山口駅（北約7.0km）
		青山	非常口 (山岳部)、 橋梁、 トンネル 坑口	国道413号 市道柿浜線 市道立道5号 市道立道4号	国道413号を津久井神奈交バスが運行している	JR 中央本線相模湖駅（北西約5.4km）
		鳥屋	車両基地	県道513号 県道64号 北岸林道	県道513号、県道64号を神奈川中央交通のバスが運行している。	JR 中央本線相模湖駅（北北西約8.0km）
		牧野	非常口 (山岳部)	県道518号	県道518号の当該区間を運行するバス路線はない。	JR 中央本線相模湖駅（北約4.9km）
			非常口 (山岳部)	県道76号	県道76号を津久井神奈交バスが運行している。	JR 中央本線藤野駅（北約5.5km）

資料：「神奈川県乗合バス・ルートあんない No.2」（平成22年9月、株式会社人文社）
バス会社各社資料（平成25年6月現在）

表 8-3-10-4(2) 公共交通機関の状況（鉄道施設（地下駅、車両基地）周辺）

市区		調査地区	計画施設の 種類	鉄道施設（地下駅、車両基地） 周辺のバス路線の状況	鉄道施設（地下駅、車両基地） 周辺における最寄の鉄道駅
相模原市	緑区	東橋本 ・橋本	地下駅	一部区間を神奈川中央交通のほか相模神奈交バス、津久井神奈交バス、京王バスなどが運行している。橋本駅北口、南口を発着する系統が多くある。	JR 横浜線・相模線橋本駅（北約 0.2km）、京王相模線橋本駅（北北西約 0.3km）
		鳥屋	車両基地	県道 513 号、県道 64 号を神奈川中央交通のバスが運行している。	JR 中央本線相模湖駅（北北西約 8.0km）

資料：「神奈川県乗合バス・ルートあんない No.2」（平成 22 年 9 月、株式会社人文社）
バス会社各社資料（平成 25 年 6 月現在）

c) 避難場所等の状況

工事に使用する道路及び鉄道施設（地下駅、車両基地）周辺の避難場所等の状況を、表 8-3-10-5 及び「資料編 18-3 避難場所等調査結果」に示す。

表 8-3-10-5(1) 避難場所等の状況（工事に使用する道路）

市区		調査地区	計画施設の 種類	工事に使用 する道路	工事に使用する道路 の位置する避難所管轄区域
川崎市	中原区	等々力	非常口 (都市部)	市道幸多摩線	下河原小、平間中、玉川小、玉川中、市立橋高、下沼部小、教育会館、上丸子小、中原市民館、中原中、市民ミュージアム、宮内中、宮内小、東高津小、高津図書館、高津小、総合教育センター、大山街道ふるさと館、西高津中
		宮前区	梶ヶ谷	非常口 (都市部)	市道尻手黒川線
	犬蔵		非常口 (都市部)	市道尻手黒川線 県道 13 号 市道梶ヶ谷菅生 線 (Ⅲ)	富士見台小、土橋小、犬蔵小、犬蔵中、菅生小、菅生中
	麻生区	東百合丘	非常口 (都市部)	市道尻手黒川線 市道尻手黒川線 (Ⅲ) 市道野川柿生線 (Ⅶ) 市道麻生 6 号線 市道王禅寺 35 号	富士見台小、土橋小、犬蔵小、犬蔵中、菅生小、菅生中、稗原小、長沢小、長沢中、王禅寺中央小
		片平	非常口 (都市部)	県道 137 号	柿生中、柿生小、片平小、白鳥中、栗木台小、はるひ野小・中学校
相模原市	緑区	東橋本・橋本	地下駅	市道橋本小山線 市道宮上横山線 市道南橋本大山 線 国道 16 号	向陽小、小山小、小山中、宮上小、旭中、橋本小、相原中
		大島・小倉	トンネル坑口、高架橋・橋梁、変電施設	県道 508 号 県道 510 号 県道 511 号	湘南小、川尻小、相模丘中
		長竹	非常口 (山岳部)	県道 513 号	串川小
		青山	非常口 (山岳部)、橋梁、トンネル坑口	国道 413 号 市道柿浜線 市道立道 5 号 市道立道 4 号	津久井中央小、青野原中
		鳥屋	車両基地	県道 513 号 県道 64 号 北岸林道	串川小、鳥屋小
		牧野	非常口 (山岳部)	県道 518 号	青野原中、藤野南小
			非常口 (山岳部)	県道 76 号	藤野中、藤野小、藤野南小

資料：「川崎市防災マップ」（平成 25 年 6 月現在、川崎市総務局危機管理室ホームページ）

「避難所別対象自治会一覧（中央区）」（平成 25 年 6 月現在、相模原市中央区役所総務課ホームページ）

相模原市市民部資料（平成 24 年 10 月現在）

相模原市緑区資料（平成 25 年 1 月現在）

表 8-3-10-5(2) 避難場所等の状況（鉄道施設（地下駅、車両基地）周辺）

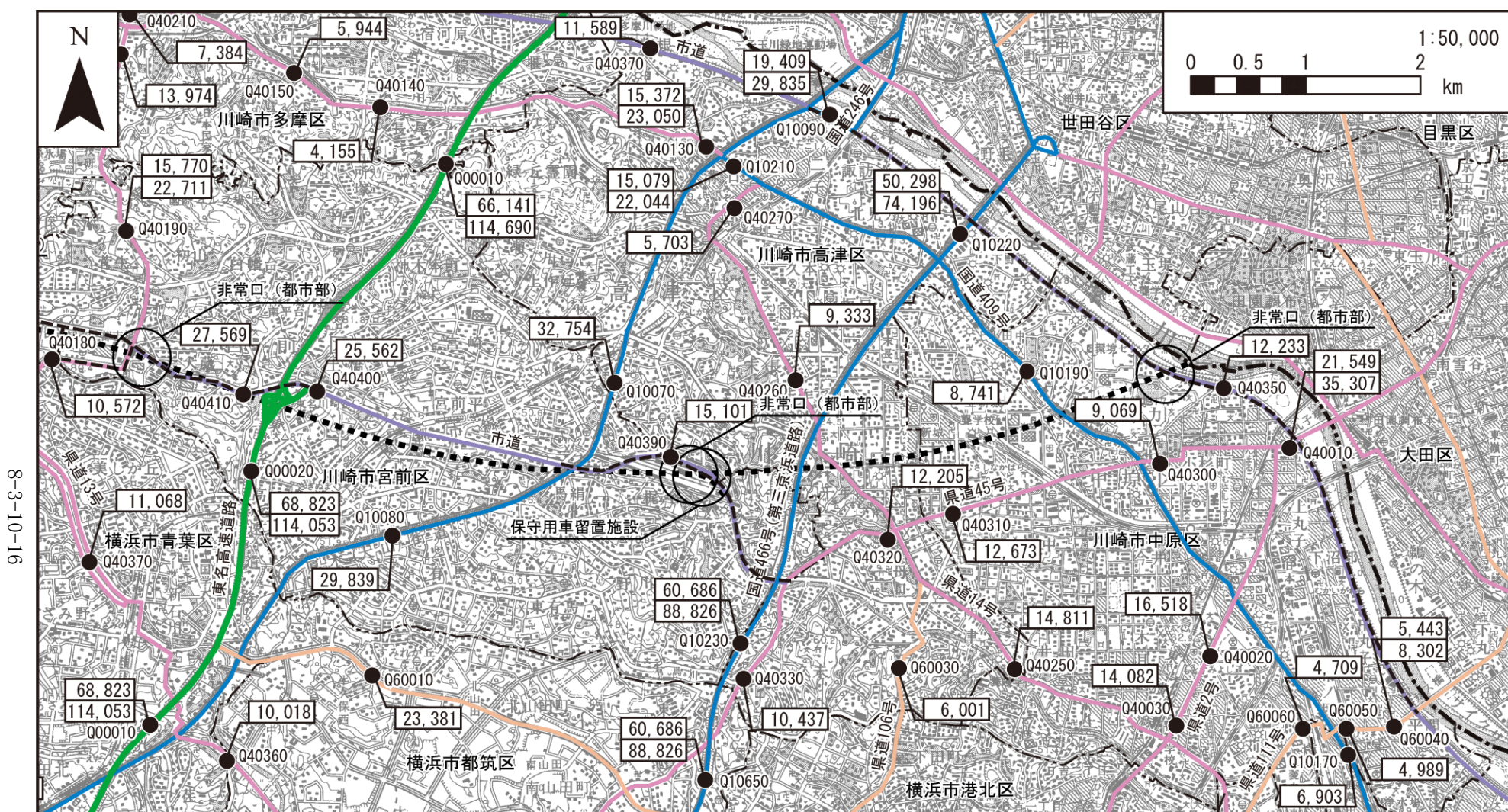
市区		調査地区	計画施設の種類	鉄道施設（地下駅、車両基地）周辺の避難所管轄区域
相模原市	緑区	東橋本・橋本	地下駅	向陽小、小山小、小山中、宮上小、旭中、橋本小、旭小、相原中
		鳥屋	車両基地	串川小、鳥屋小

資料：「避難所別対象自治会一覧（中央区）」
 （平成 25 年 6 月現在、相模原市中央区役所総務課ホームページ）
 相模原市市民部資料（平成 24 年 10 月現在）
 相模原市緑区資料（平成 25 年 1 月現在）

1) 道路の状況

a) 主要な道路の状況

工事に使用する道路及び鉄道施設（地下駅、車両基地）周辺の主要な道路を、図 8-3-10-2 に示す。



8-3-10-16

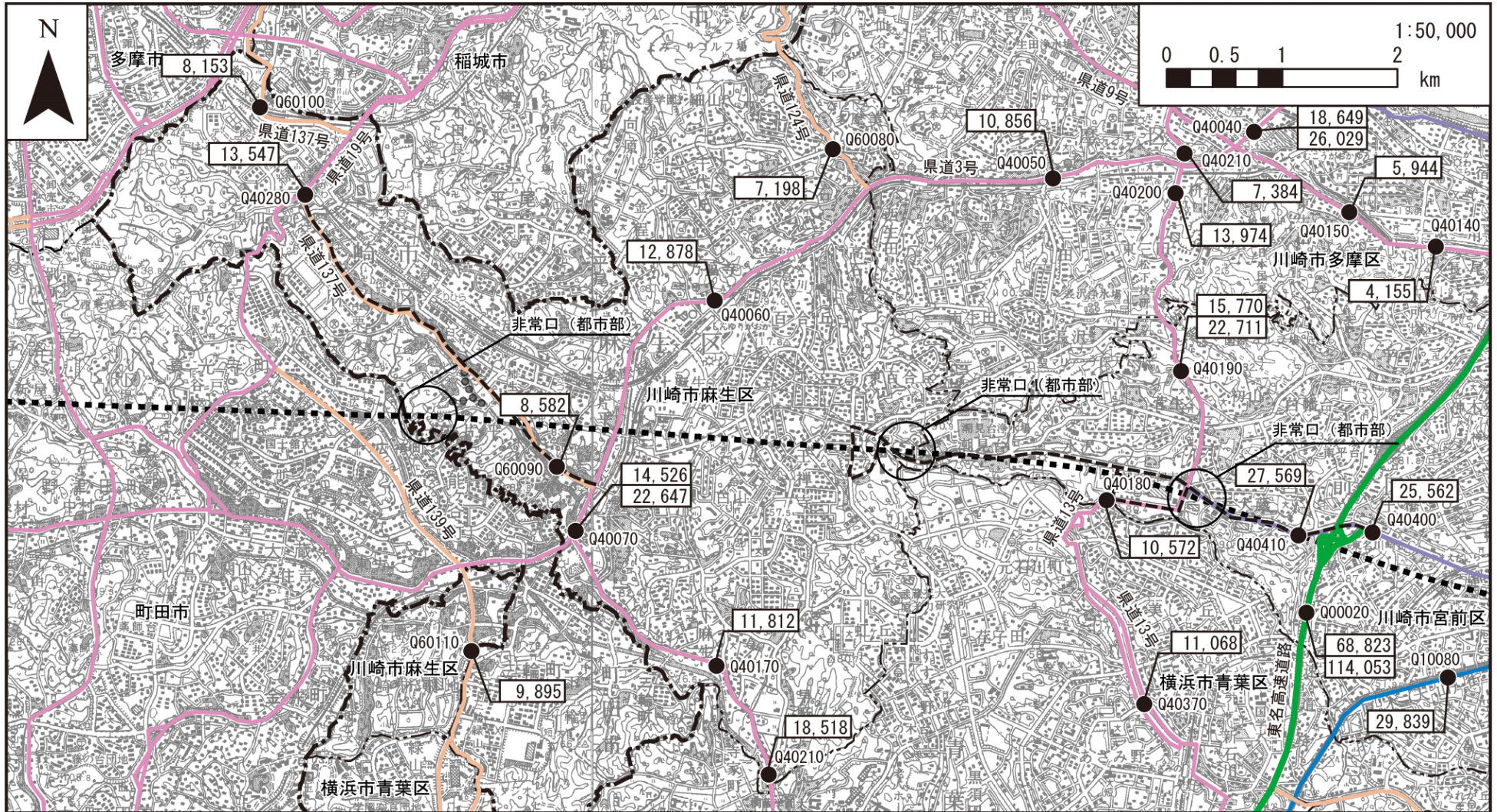
凡例

- 計画路線(トンネル部)
- 計画路線(地上部)
- 都県境
- 市区町村境
- 工事に使用する道路
- | |
|-----------------|
| 12時間交通量 (台/12h) |
| 24時間交通量 (台/24h) |
- 交通量調査地点(文献調査)
- 高速道路
- 一般国道
- 主要地方道 (県道)
- 主要地方道 (市道)
- 一般県道

資料: 「国土数値情報ダウンロードサービス」
 (平成25年6月現在、国土交通省国土政策局国土情報課ホームページ)
 「平成22年度道路交通情勢調査(道路交通センサス)等結果」
 (平成25年6月現在、神奈川県国土整備局道路部道路管理課ホームページ)

図8-3-10-2(1) 主要な道路及び交通量の状況図

8-3-10-17

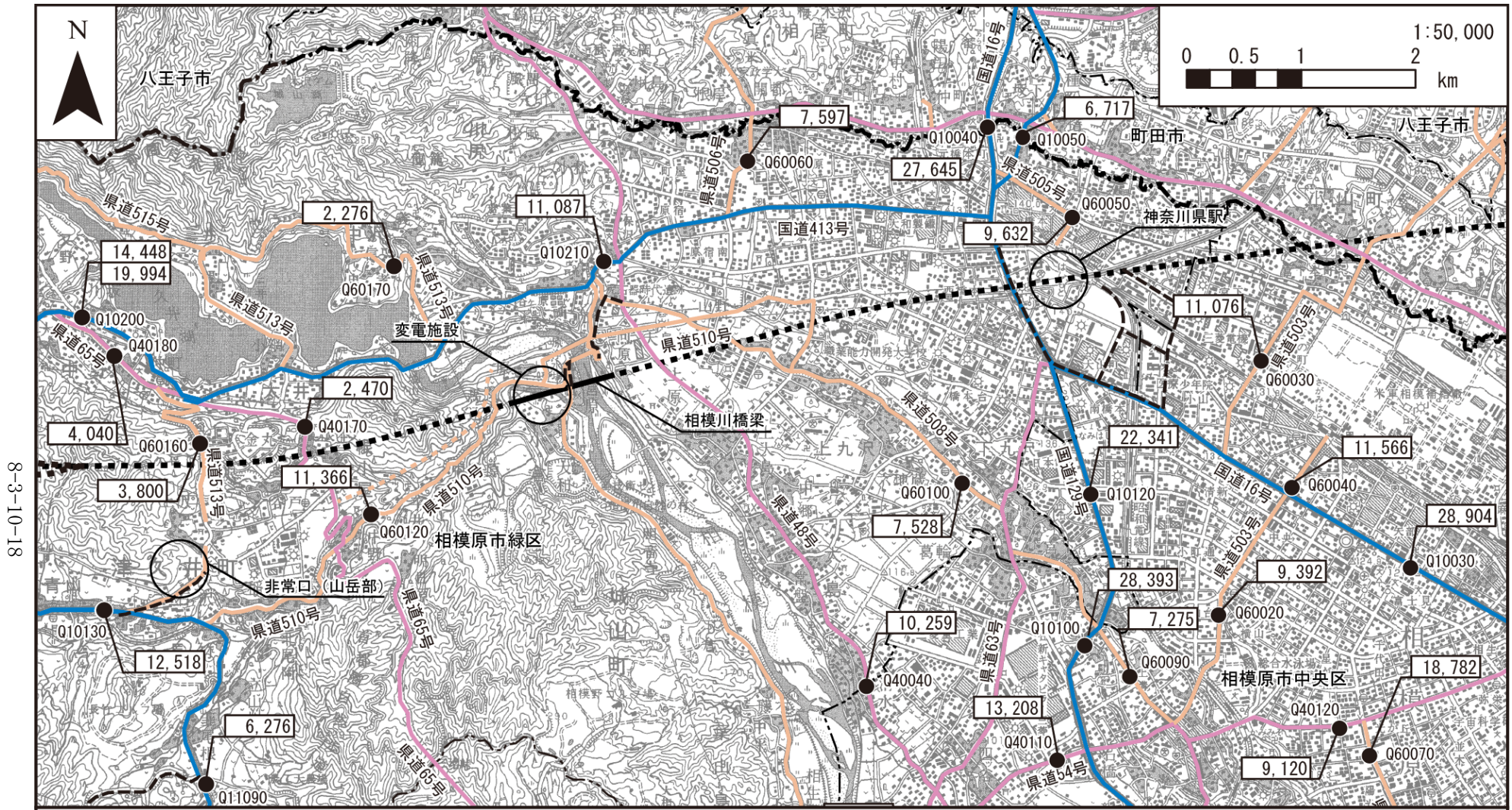


凡例

- 計画路線(トンネル部) - - - 工事に使用する道路 — 高速道路
- 計画路線(地上部) 12時間交通量 (台/12h) — 一般国道
- 工事用道路 24時間交通量 (台/24h) — 主要地方道 (県道)
- - - 都県境 ● 交通量調査地点(文献調査) — 主要地方道 (市道)
- - - 市区町村境 — 一般県道

資料：「国土数値情報ダウンロードサービス」
 (平成25年6月現在、国土交通省国土政策局国土情報課ホームページ)
 「平成22年度道路交通情勢調査(道路交通センサス)等結果」
 (平成25年6月現在、神奈川県土木整備局道路部道路管理課ホームページ)

図8-3-10-2(2) 主要な道路及び交通量の状況図



8-3-10-18

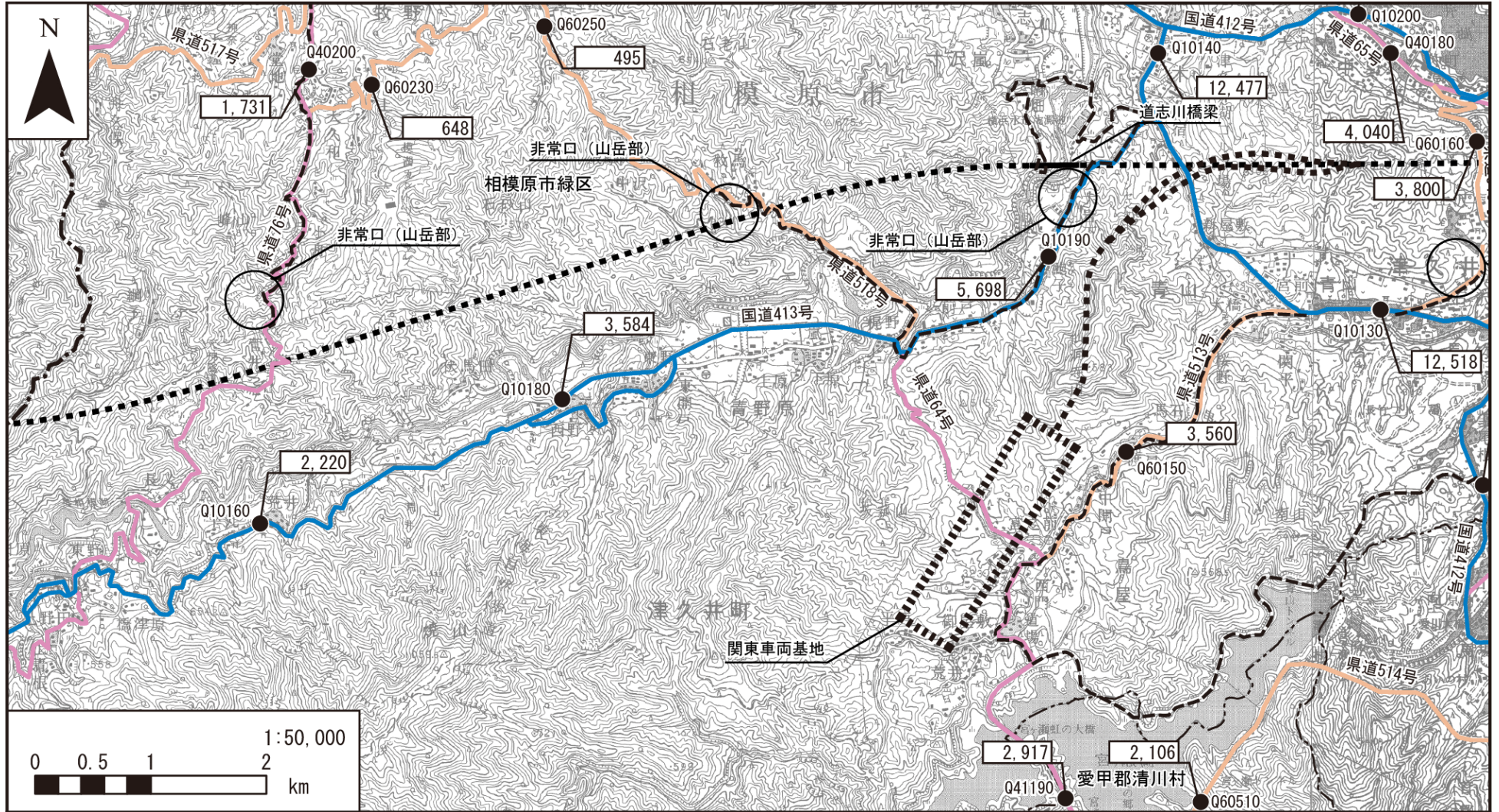
凡例

- 計画路線(トンネル部)
- 計画路線(地上部)
- 都県境
- 市区町村境
- 工事に使用する道路
- 交通量調査地点(文献調査)
- 12時間交通量(台/12h)
- 24時間交通量(台/24h)
- 高速道路
- 一般国道
- 主要地方道(県道)
- 主要地方道(市道)
- 一般県道

資料: 「国土数値情報ダウンロードサービス」
 (平成25年6月現在、国土交通省国土政策局国土情報課ホームページ)
 「平成22年度道路交通情勢調査(道路交通センサス)等結果」
 (平成25年6月現在、神奈川県県土整備局道路部道路管理課ホームページ)

図8-3-10-2(3) 主要な道路及び交通量の状況図

8-3-10-19



凡例

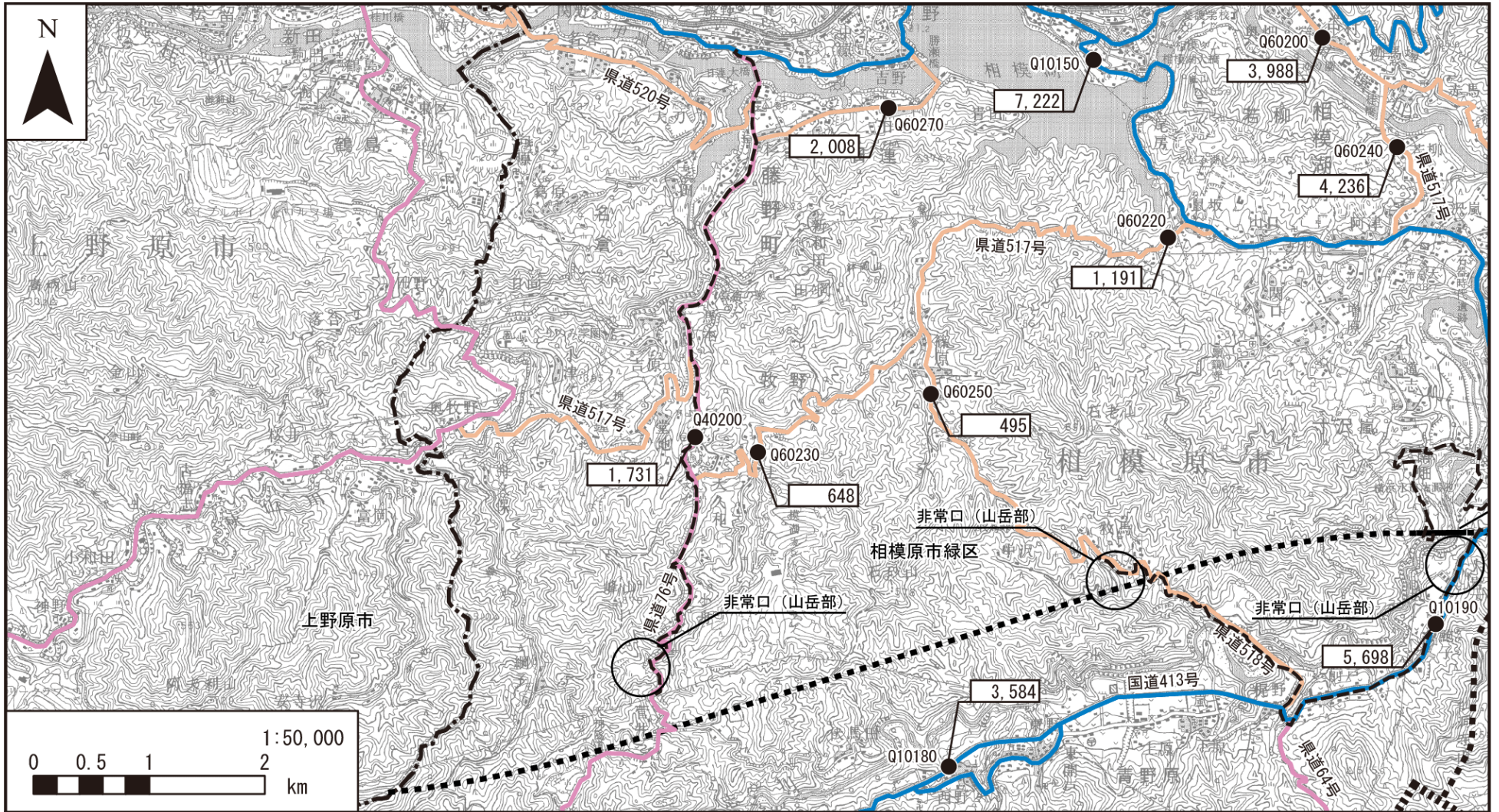
- 計画路線(トンネル部) - - - 工事に使用する道路 — 高速道路
- 計画路線(地上部) — 一般国道
- - - 都県境 — 主要地方道(県道)
- - - 市区町村境 — 主要地方道(市道)
- 交通量調査地点(文献調査) — 一般県道
- ・ 関東車両基地は地上部で計画

12時間交通量(台/12h)
24時間交通量(台/24h)

資料: 「国土数値情報ダウンロードサービス」
 (平成25年6月現在、国土交通省国土政策局国土情報課ホームページ)
 「平成22年度道路交通情勢調査(道路交通センサス)等結果」
 (平成25年6月現在、神奈川県県土整備局道路部道路管理課ホームページ)

図8-3-10-2(4) 主要な道路及び交通量の状況図

8-3-10-20



凡例

- 計画路線(トンネル部) - - - 工事に使用する道路 — 高速道路
 - 計画路線(地上部) — 一般国道
 - - - 都県境 — 主要地方道(県道)
 - - - 市区町村境 — 主要地方道(市道)
 - 交通量調査地点(文献調査) — 一般県道
- ・関東車両基地は地上部で計画

12時間交通量(台/12h)
7,222
3,988
4,236
1,191
495
648
1,731
1,731
3,584
5,698

資料：「国土数値情報ダウンロードサービス」
 (平成25年6月現在、国土交通省国土政策局国土情報課ホームページ)
 「平成22年度道路交通情勢調査(道路交通センサス)等結果」
 (平成25年6月現在、神奈川県土木整備局道路部道路管理課ホームページ)

図8-3-10-2(5) 主要な道路及び交通量の状況図

b) 交通規制の状況

工事に使用する道路及び鉄道施設（地下駅、車両基地）周辺の道路に係る交通規制の状況を、表 8-3-10-6 に示す。

表 8-3-10-6(1) 交通規制の状況（工事に使用する道路）

市区		調査地区	計画施設の種類の種類	交通規制の状況
川崎市	中原区	等々力	非常口 (都市部)	工事用車両の運行が予定されている市道幸多摩線は、一方通行規制等を行われていない。
	宮前区	梶ヶ谷	非常口 (都市部)	工事用車両の運行が予定されている市道尻手黒川線は、一方通行規制等を行われていない。
		犬蔵	非常口 (都市部)	工事用車両の運行が予定されている市道尻手黒川線、県道 13 号、市道梶ヶ谷菅生線（Ⅲ）は、一方通行規制等を行われていない。
	麻生区	東百合丘	非常口 (都市部)	工事用車両の運行が予定されている市道尻手黒川線、市道尻手黒川線（Ⅲ）、市道野川柿生線（Ⅶ）、市道麻生 6 号線、市道王禅寺 35 号は、一方通行規制等を行われていない。
		片平	非常口 (都市部)	工事用車両の運行が予定されている県道 137 号は、一方通行規制等を行われていない。
相模原市	緑区	東橋本・橋本	地下駅	工事用車両の運行が予定されている市道橋本小山線、市道宮上横山線、市道南橋本大山線、国道 16 号は、一方通行規制等を行われていない。
		大島・小倉	トンネル坑口、高架橋・橋梁、変電施設	工事用車両の運行が予定されている県道 508 号、県道 510 号、県道 511 号は、一方通行規制等を行われていない。
		長竹	非常口 (山岳部)	工事用車両の運行が予定されている県道 513 号は、一方通行規制等を行われていない。
		青山	非常口 (山岳部)、橋梁、トンネル坑口	工事用車両の運行が予定されている国道 413 号、市道柿浜線、市道立道 5 号、市道立道 4 号は、一方通行規制等を行われていない。
		鳥屋	車両基地	工事用車両の運行が予定されている県道 513 号、県道 64 号、北岸林道は、一方通行規制等を行われていない。
		牧野	非常口 (山岳部)	工事用車両の運行が予定されている県道 518 号は、一方通行規制は行われていないが、県により大型車通行不可案内が出されている。
			非常口 (山岳部)	工事用車両の運行が予定されている県道 76 号は、一方通行規制等を行われていない。

表 8-3-10-6(2) 交通規制の状況（鉄道施設（地下駅、車両基地）周辺）

市区		調査地区	計画施設の種類の種類	交通規制の状況
相模原市	緑区	東橋本・橋本	地下駅	主要幹線道路は、一方通行規制等を行われていないが、狭い道路については一方通行規制等が行われている箇所もある。
		鳥屋	車両基地	車両基地関連車両の運行が予定されている県道 513 号、県道 64 号、北岸林道は、一方通行規制等を行われていない。

c) 自動車交通量

①文献調査

工事に使用する道路及び鉄道施設（地下駅、車両基地）周辺の主要道路の交通量の文献調査結果を、図 8-3-10-2 に示す。

②現地調査

自動車交通量の現地調査結果を、表 8-3-10-7 に示す。

表 8-3-10-7 自動車交通量現地調査結果

地点 番号	交差点名	総流入 交通量 (台/12h)	大型車 混入率 (%)
01	ガス橋	17,499	24.8
02	(交差点名なし)	19,265	25.7
03	野川	30,040	12.5
04	尻手黒川国道下・馬絹	25,823	11.7
05	東名入口	34,421	11.4
06	犬蔵	34,088	10.3
07	清水台	31,122	9.9
08	稗原公民館・稗原	25,664	9.5
09	ヨネッティー前	17,028	10.5
10	柿生	16,721	10.1
11	黒川	17,547	11.7
12	南橋本一丁目	35,557	14.7
13	大山	31,182	15.3
14	橋本変電所前	34,918	24.0
15	橋本駅南入口	40,838	23.4
16	向原	18,738	13.1
17	宮原	14,102	15.5
18	(交差点名なし)	7,163	17.6
19	長竹三差路	12,845	15.9
20	関	11,950	18.0
21	青山	12,291	16.2
22	(交差点名なし)	6,038	6.1
23	日連入口	10,012	16.8

注1. 詳細は「資料編18-9 自動車実測交通量調査結果と需要交通量算定結果」参照

注2. 断面交通量の調査結果は「8-1-2 騒音」参照

d) 歩行者・自転車交通量

歩行者・自転車交通量の現地調査結果を、表 8-3-10-8 に示す。なお、詳細は「資料編 18-4 歩道部歩行者等交通量調査結果」に示す。

表 8-3-10-8 歩行者・自転車交通量現地調査結果（横断歩道）

地点 番号	交差点名	歩行者（人/12h）	自転車（台/12h）
01	ガス橋	3,156	2,086
03	野川	1,849	2,688
04	尻手黒川国道下 馬絹	997	859
		1,869	1,114
06	犬蔵	2,376	1,062
07	清水台	2,479	1,125
08	稗原公民館・稗原	1,172	966
09	ヨネッティー前	711	215
10	柿生	2,065	761
11	黒川	1,133	175
12	南橋本一丁目	1,374	2,423
13	大山	422	432
14	橋本変電所前	3,038	2,509
15	橋本駅南入口	4,970	3,842
16	向原	526	1,020
17	宮原	8	2
23	日連入口	180	19

e) 渋滞長

渋滞長の現地調査結果を表 8-3-10-9 に、各交差点の概略図を図 8-3-10-3 に示す。なお、詳細は「資料編 18-5 滞留長・渋滞長調査結果」に示す。

表 8-3-10-9(1) 渋滞長現地調査結果

地点番号	交差点名	流入部	最大渋滞長(m)	発生時間帯
01	ガス橋	A	250	10:00~10:15
		B	30	15:30~15:45
		C	400	15:15~15:30 16:00~16:15
		D	35	16:00~16:15
02	(交差点名なし)	A1	130	8:30~8:45
		A2	10	7:15~7:30 7:45~8:00 9:15~9:30
		B	0	—
		D	110	17:45~18:00
03	野川	A	70	8:15~8:30
		B	85	17:45~18:00
		C	180	10:00~10:15 18:00~18:15 18:15~18:30
		D	150	15:45~16:00
04	尻手黒川国道下・馬絹	A	20	17:15~17:30
		B	0	—
		C	30	7:15~7:30 17:30~17:45
		D	50	7:45~8:00 8:00~8:15
		E	15	10:30~10:45
		F	0	—
		G	0	—
		H	0	—
05	東名入口	A	15	16:45~17:00
		B	40	17:15~17:30
		D	—	—
06	犬蔵	A	50	17:45~18:00
		B	50	7:15~7:30
		C	70	17:00~17:15
		D	80	9:15~9:30
07	清水台	A	30	14:30~14:45 16:45~17:00 17:30~17:45
		B	100	8:30~8:45
		C	70	12:45~13:00
		D	200	14:15~14:30

注1. 地点番号05東名入口交差点の流入部Dは、東名高速道路東名川崎インターチェンジの料金所のため、調査対象外とした。

注2. 発生時間帯の「—」は、渋滞の発生が無いことを示す。

表 8-3-10-9(2) 渋滞長現地調査結果

地点番号	交差点名	流入部	最大渋滞長(m)	発生時間帯
08	稗原公民館・稗原	A1	0	—
		A2	30	16:15~16:30
		B1	50	16:30~16:45
		B2	30	17:15~17:30
		C	60	8:15~8:30
		D	40	17:15~17:30 17:45~18:00
09	ヨネッティー前	A	0	—
		B	0	—
		C	—	—
		D	0	—
10	柿生	A	250	9:15~9:30
		B	20	11:45~12:00 12:45~13:00
		C	180	17:30~17:45
		D	0	—
11	黒川	B	25	17:45~18:00
		C	0	—
		D	0	—
12	南橋本一丁目	A	0	—
		B	10	17:00~17:15
		C	130	17:45~18:00
		D	120	8:15~8:30
13	大山	A	0	—
		B	0	—
		C	0	—
		D	0	—
14	橋本変電所前	A	140	7:45~8:00
		B	40	18:30~18:45
		C	0	—
		D	0	—
15	橋本駅南入口	A	90	17:30~17:45
		B	30	14:15~14:30 15:30~15:45
		C	310	18:15~18:30
		D	0	—
16	向原	A	0	—
		B	5	7:15~7:30
		C	150	11:15~11:30
		D	120	11:45~12:00

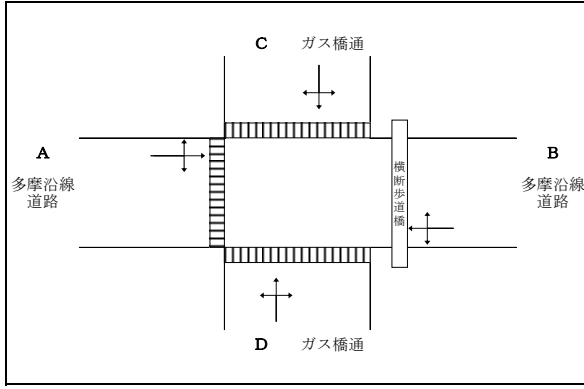
注1. 地点番号09ヨネッティー前交差点の流入部Cは、田園調布学園大学バス停のため、調査対象外とした。

注2. 発生時間帯の「—」は、渋滞の発生が無いことを示す。

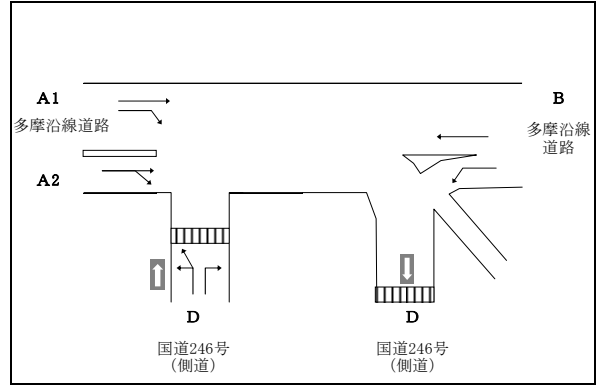
表 8-3-10-9(3) 渋滞長現地調査結果

地点 番号	交差点名	流入部	最大渋滞長 (m)	発生時間帯
17	宮原	A	100	7:45~8:00
		B	0	—
		C	500	7:00~7:15 8:00~8:15 8:15~8:30 8:30~8:45
23	日連入口	A	0	—
		B	495	8:15~8:30
		D	80	16:30~16:45

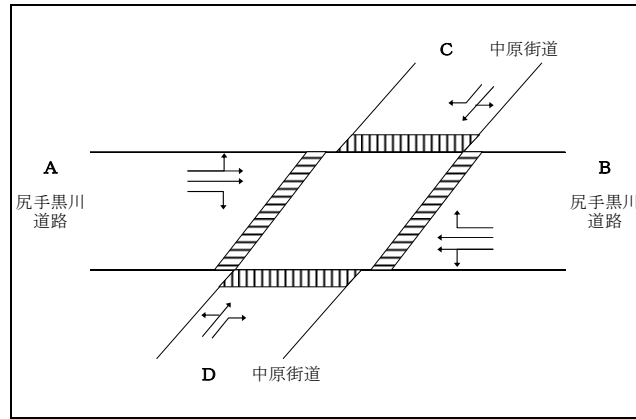
注1. 発生時間帯の「—」は、渋滞の発生が無いことを示す。



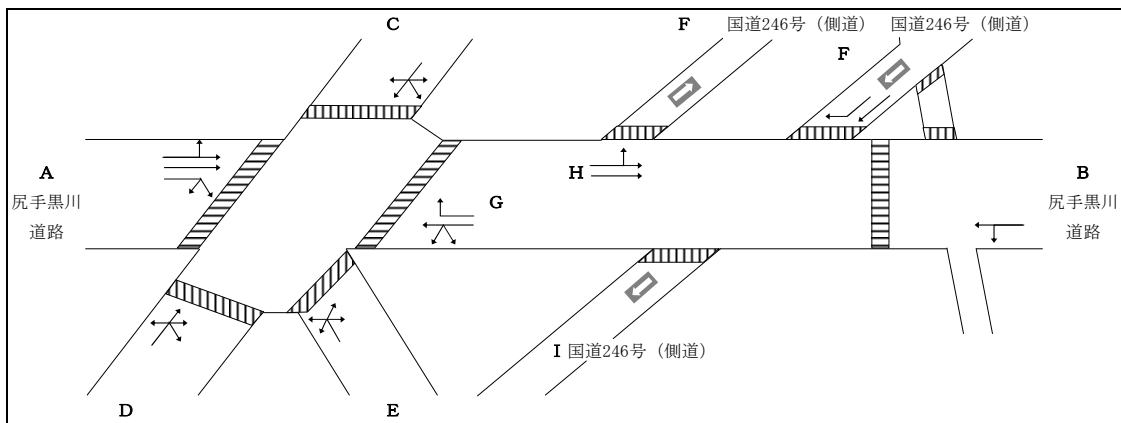
01 ガス橋



02 (交差点名なし)

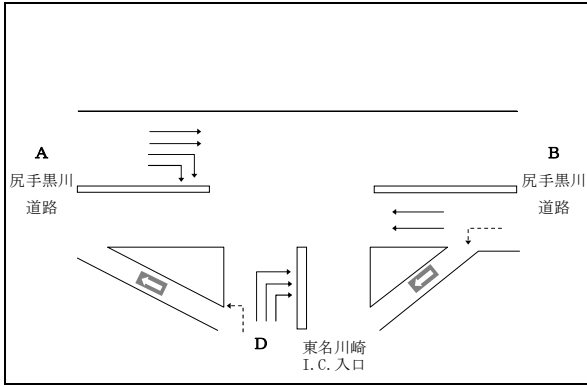


03 野川

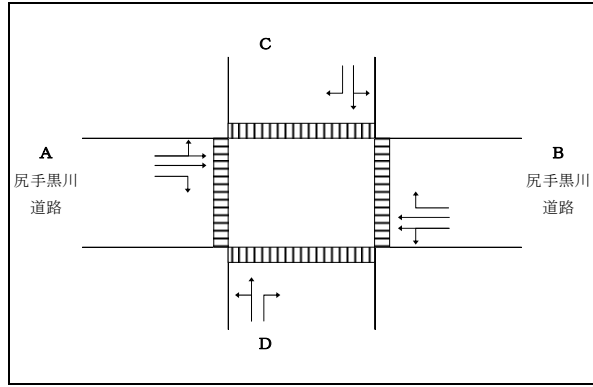


04 尻手黒川国道下・馬絹

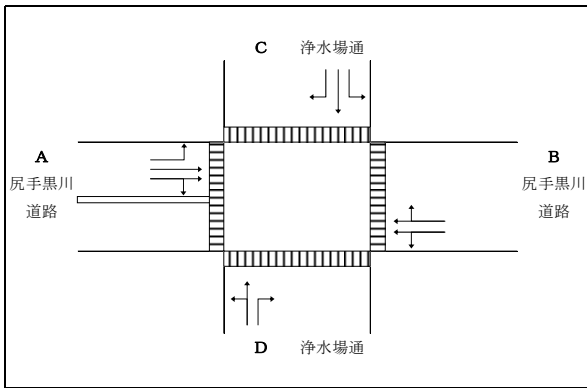
図 8-3-10-3(1) 現地調査交差点概略図



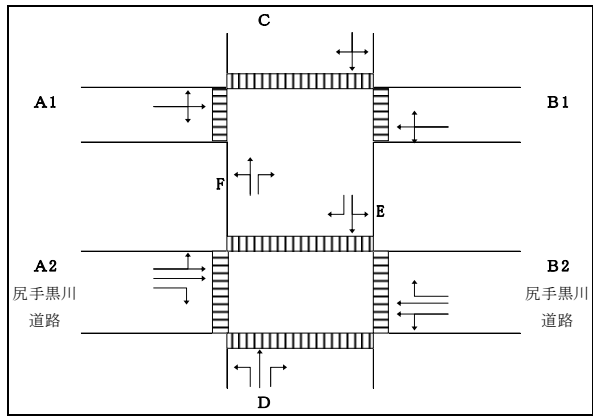
05 東名入口



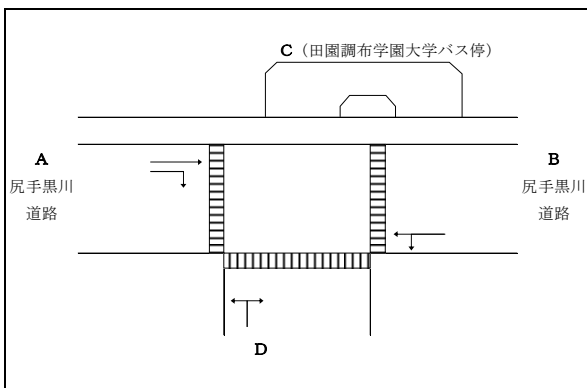
06 犬蔵



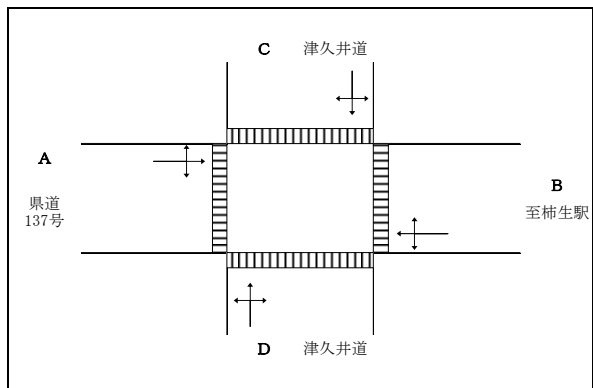
07 清水台



08 稗原公民館・稗原

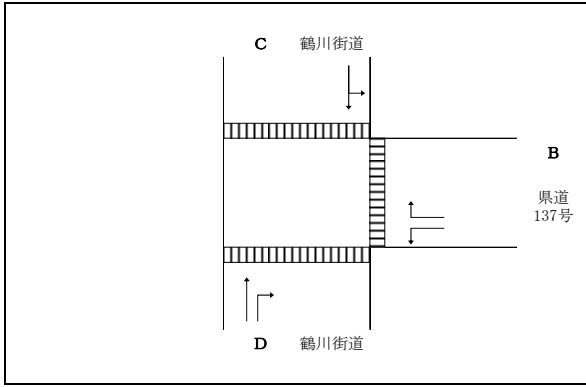


09 ヨネッティー前

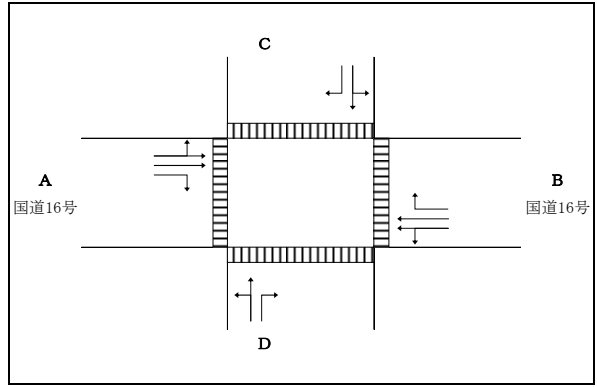


10 柿生

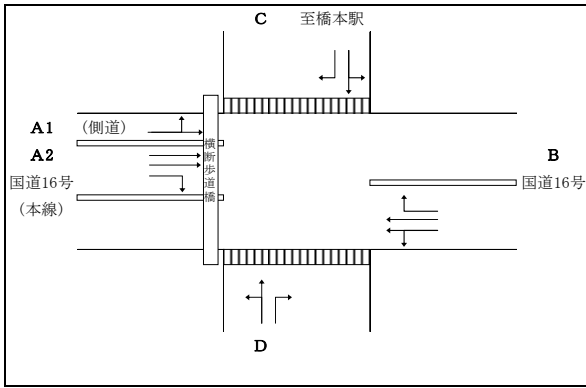
図 8-3-10-3(2) 現地調査交差点概略図



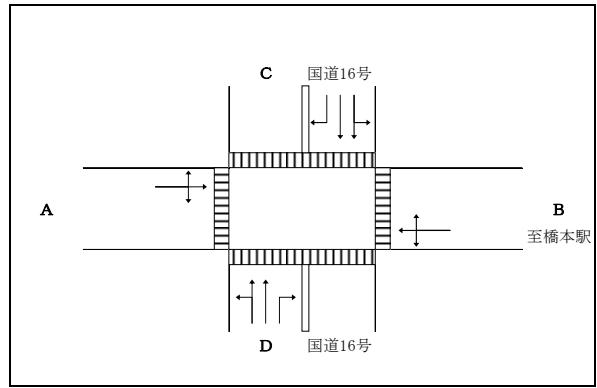
11 黒川



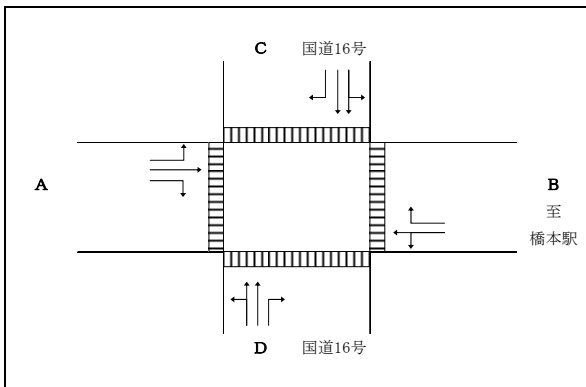
12 南橋本一丁目



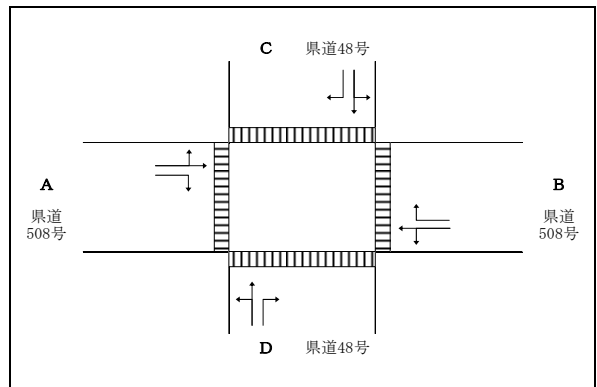
13 大山



14 橋本変電所前

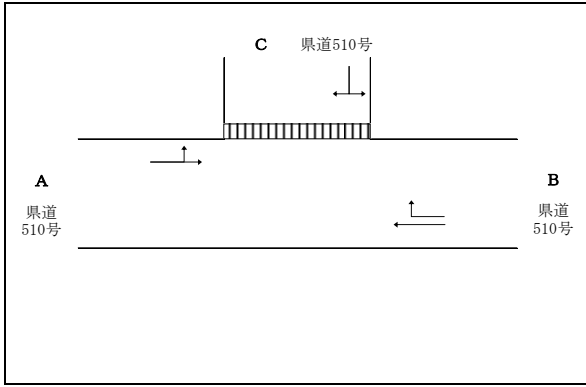


15 橋本駅南入口

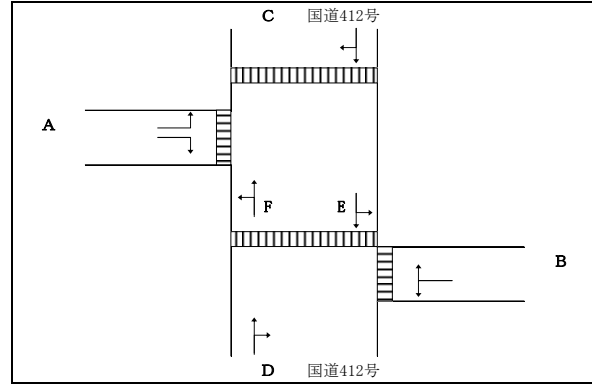


16 向原

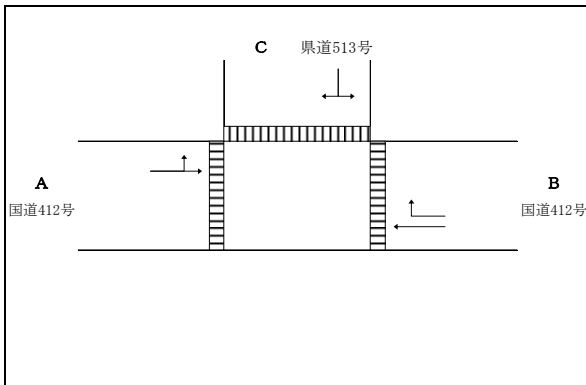
図 8-3-10-3(3) 現地調査交差点概略図



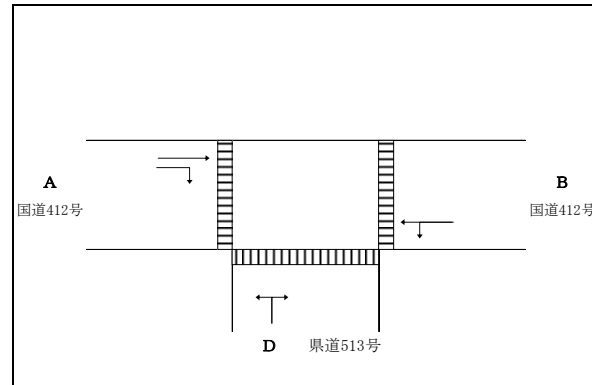
17 宮原



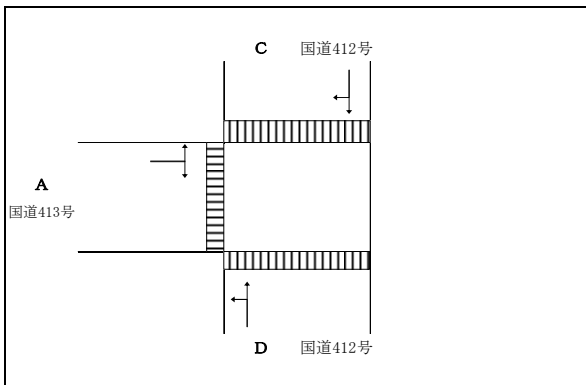
18 (交差点名なし)



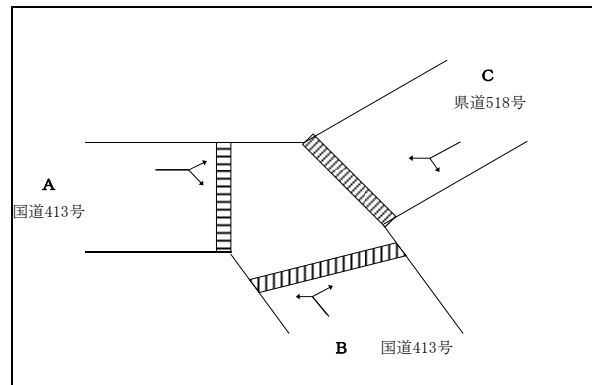
19 長竹三差路



20 関

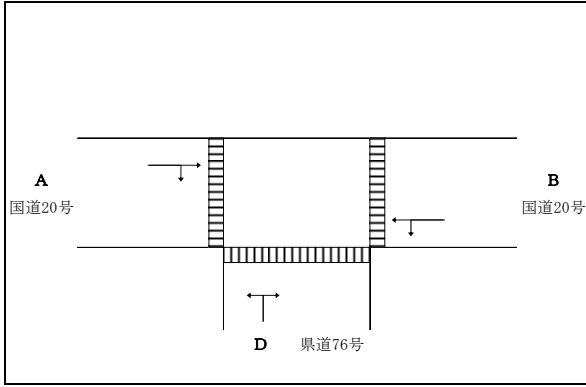


21 青山



22 (交差点名なし)

図 8-3-10-3(4) 現地調査交差点概略図



23 日連入口

図 8-3-10-3(5) 現地調査交差点概略図

り) 交通安全の状況

a) 交通事故の発生状況

工事に使用する道路及び鉄道施設（地下駅、車両基地）が位置する行政区における交通事故の発生状況を、表 8-3-10-10 及び「資料編 18-6 交通事故の発生状況調査結果」に示す。

表 8-3-10-10 交通事故の発生状況

市区		件数		
		平成 22 年	平成 23 年	平成 24 年
川崎市	中原区	575	515	506
	高津区	823	767	742
	宮前区	764	659	693
	麻生区	530	430	420
相模原市	中央区	1,335	1,347	1,369
	緑区	798	973	878

注1. 平成22年の相模原市中央区、緑区は4月以降の統計である。

資料：「神奈川県交通事故統計」

(平成 25 年 6 月現在、神奈川県安全防災局安全防災部くらし安全交通課ホームページ)

b) 交通安全施設の設置状況

工事に使用する道路及び鉄道施設（地下駅、車両基地）周辺における歩道、横断歩道、歩道橋、カーブミラー、信号機等、交通安全施設の設置状況を、表 8-3-10-11 及び「資料編 18-7 安全施設の設置状況調査結果」に示す。

表 8-3-10-11(1) 交通安全施設の設置状況（工事に使用する道路）

市区		調査地区	計画施設の 種類	交通安全施設の設置状況
川崎市	中原区	等々力	非常口 (都市部)	工事用車両の運行が予定されている市道幸多摩線は歩道のない区間がほとんどであるが、多摩川堤防上にサイクリングコースが整備されている。また、主な交差点には横断歩道や信号が整備されているほか、歩道橋が設置されている箇所もある。
		梶ヶ谷	非常口 (都市部)	工事用車両の運行が予定されている市道尻手黒川線は、歩車道が分離されており、主な交差点には横断歩道や信号が整備されているほか、歩道橋が設置されている箇所もある。
	麻生区	犬蔵	非常口 (都市部)	工事用車両の運行が予定されている市道尻手黒川線、県道13号、市道梶ヶ谷菅生線(Ⅲ)は、歩車道が分離されており、主な交差点には横断歩道や信号が整備されている。
		東百合丘	非常口 (都市部)	工事用車両の運行が予定されている市道尻手黒川線、市道尻手黒川線(Ⅲ)、市道野川柿生線(Ⅶ)、市道麻生6号線、市道王禅寺315号は、歩車道が分離されており、主な交差点には横断歩道や信号が整備されている。
		片平	非常口 (都市部)	工事用車両の運行が予定されている県道137号は、一部区間を除き歩車道が分離されており、主な交差点には横断歩道や信号が整備されている。
相模原市	緑区	東橋本・橋本	地下駅	工事用車両の運行が予定されている市道橋本小山線、市道宮上横山線、市道南橋本大山線、国道16号は、歩車道が分離されており、主な交差点には横断歩道や信号が整備されているほか、横断地下歩道や歩道橋が設置されている箇所もある。
		大島・小倉	トンネル 坑口、 高架橋・ 橋梁、 変電施設	工事用車両の運行が予定されている県道508号、県道510号、県道511号は、一部区間を除き片側に歩道が整備されており、主な交差点には横断歩道や信号が整備されている。
		長竹	非常口 (山岳部)	工事用車両の運行が予定されている県道513号は、一部区間を除き片側に歩道が整備されており、主な交差点には横断歩道や信号が整備されている。
		青山	非常口 (山岳部)、 橋梁、 トンネル 坑口	工事用車両の運行が予定されている国道413号は、片側に歩道が整備されており、交差点を中心に横断歩道が整備されているほか、カーブ箇所にはカーブミラーが設置されている。
		鳥屋	車両基地	工事用車両の運行が予定されている県道513号、県道64号、北岸林道は、一部の区間において歩車道が分離されており、主な交差点には横断歩道が設置されている。
		牧野	非常口 (山岳部)	工事施工ヤードへの出入口の設置を計画している県道518号は、歩行者・自転車の通行量が少なく、歩車道が分離されていないが、カーブ箇所を中心にカーブミラーが設置されている。
			非常口 (山岳部)	工事用車両の運行が予定されている県道76号は、歩行者・自転車の通行量が少なく、一部区間を除き歩車道が分離されていないが、カーブ箇所を中心にカーブミラーが設置されている。

表 8-3-10-11(2) 交通安全施設の設置状況（鉄道施設（地下駅、車両基地）周辺）

市区		調査地区	計画施設の 種類	交通安全施設の設置状況
相模原市	緑区	東橋本 ・橋本	地下駅	県道 503 号、市道橋本三谷線、市道橋本小山線、市道宮上横山線、市道小山 22 号、市道大山 1 号、一般国道 16 号等の主要幹線道路は、歩車道が分離されており、主な交差点には横断歩道や横断地下歩道、信号が整備されている。歩道が設置されていない道路においても、カーブミラーが設置されている交差点が多くある。
		鳥屋	車両基地	車両基地関連車両の運行が予定されている県道 513 号、県道 64 号、北岸林道は、一部の区間において歩車道が分離されており、主な交差点には横断歩道が設置されている。

イ. 地形等の状況

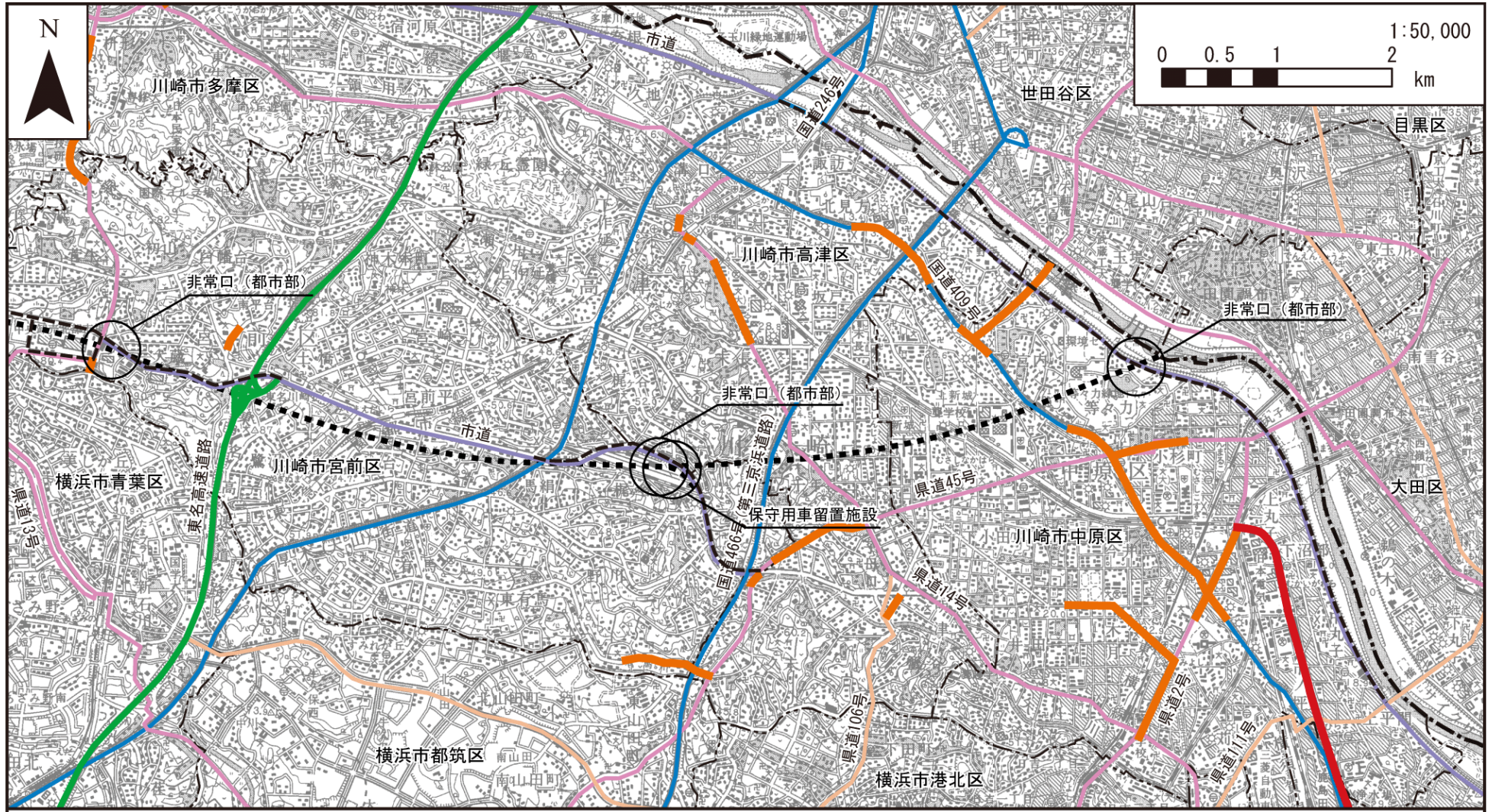
計画地及びその周辺は、多摩川～町田市境、町田市境～相模川は比較的平坦な地形となっており、相模川～山梨県境は山岳地帯となっている。

ウ. 土地利用の状況

「8-1-4 微気圧波」に示す。

エ. 道路に係る計画等

工事に使用する道路及び鉄道施設（地下駅、車両基地）周辺の交通計画、道路計画等の状況を、図 8-3-10-4 に示す。

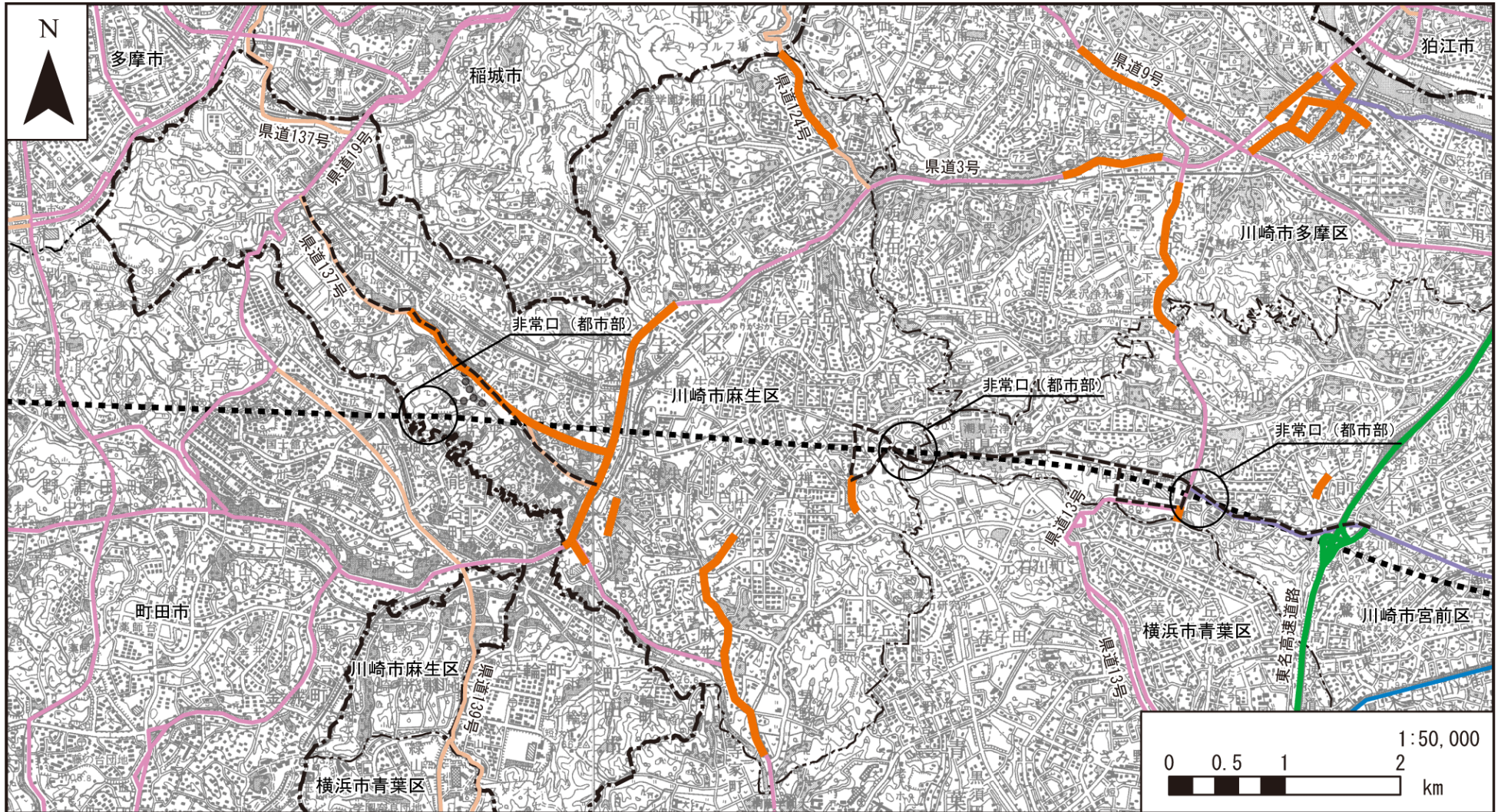


凡例

- 計画路線(トンネル部)
- 計画路線(地上部)
- 都県境
- 市区町村境
- 工事に使用する道路
- 整備区間
- 交差点改良や立体交差の整備
- 連続立体交差による整備
- 高速道路
- 一般国道
- 主要地方道(県道)
- 主要地方道(市道)
- 一般県道

資料：「川崎市の道路整備プログラム 平成20年度～26年度-後期4ヵ年 [H23～H26] に向けて」
 (平成23年3月、川崎市建設緑政局計画部企画課)
 「相模原市新道路整備計画」
 (平成22年4月、相模原市都市建設局土木部幹線道路整備課)

図8-3-10-4(1) 交通計画、道路計画等の状況図

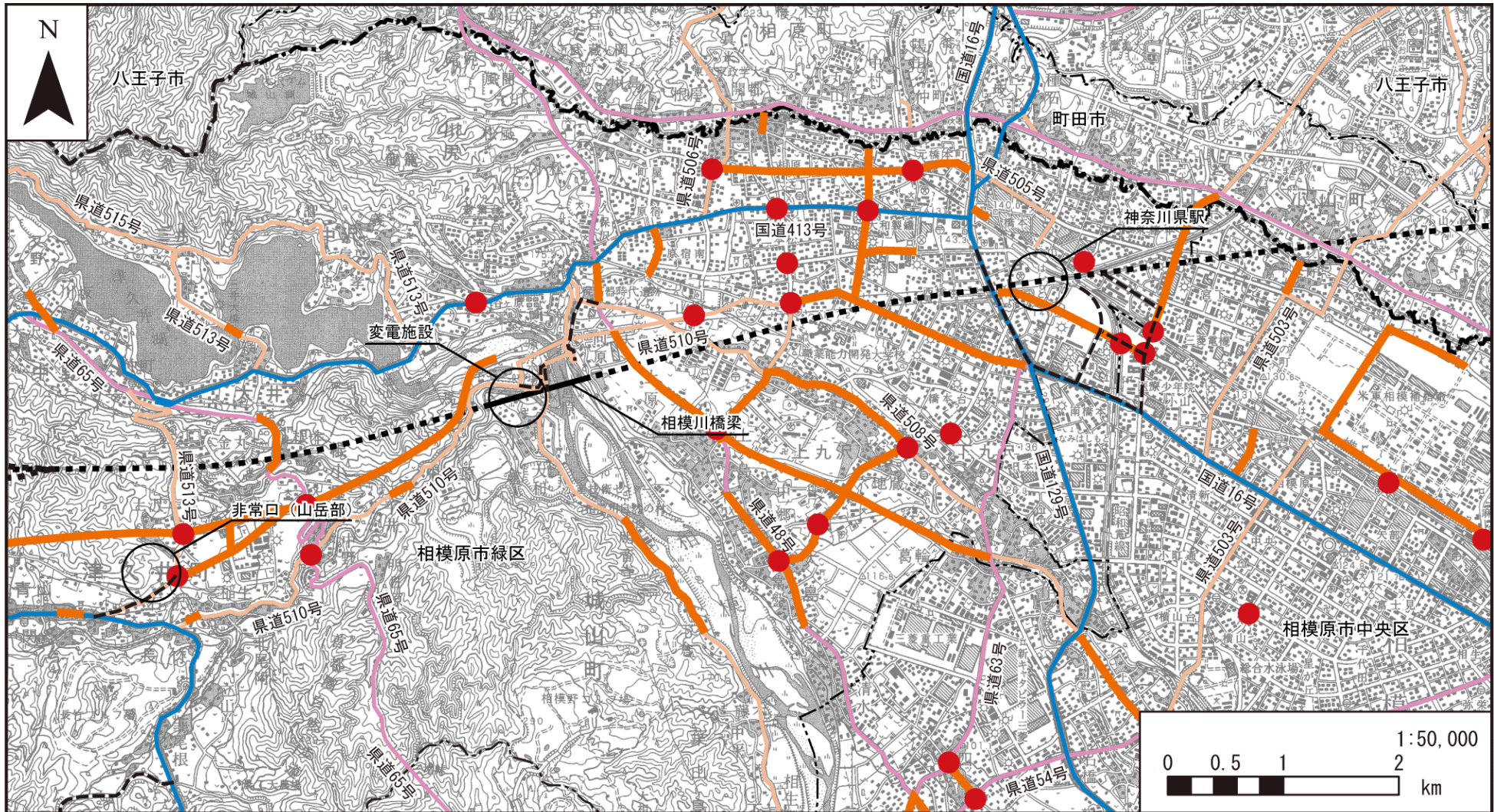


凡例

- | | | |
|-------------------|-----------------|-------------|
| 計画路線(トンネル部) | --- 工事に使用する道路 | — 高速道路 |
| — 計画路線(地上部) | — 整備区間 | — 一般国道 |
| ●●● 工事用道路 | ● 交差点改良や立体交差の整備 | — 主要地方道(県道) |
| --- 都県境 | — 連続立体交差による整備 | — 主要地方道(市道) |
| ---- 市区町村境 | | — 一般県道 |

資料：「川崎市の道路整備プログラム 平成20年度～26年度-後期4ヵ年 [H23～H26] に向けて」
 (平成23年3月、川崎市建設緑政局計画部企画課)
 「相模原市新道路整備計画」
 (平成22年4月、相模原市都市建設局土木部幹線道路整備課)

図8-3-10-4(2) 交通計画、道路計画等の状況図



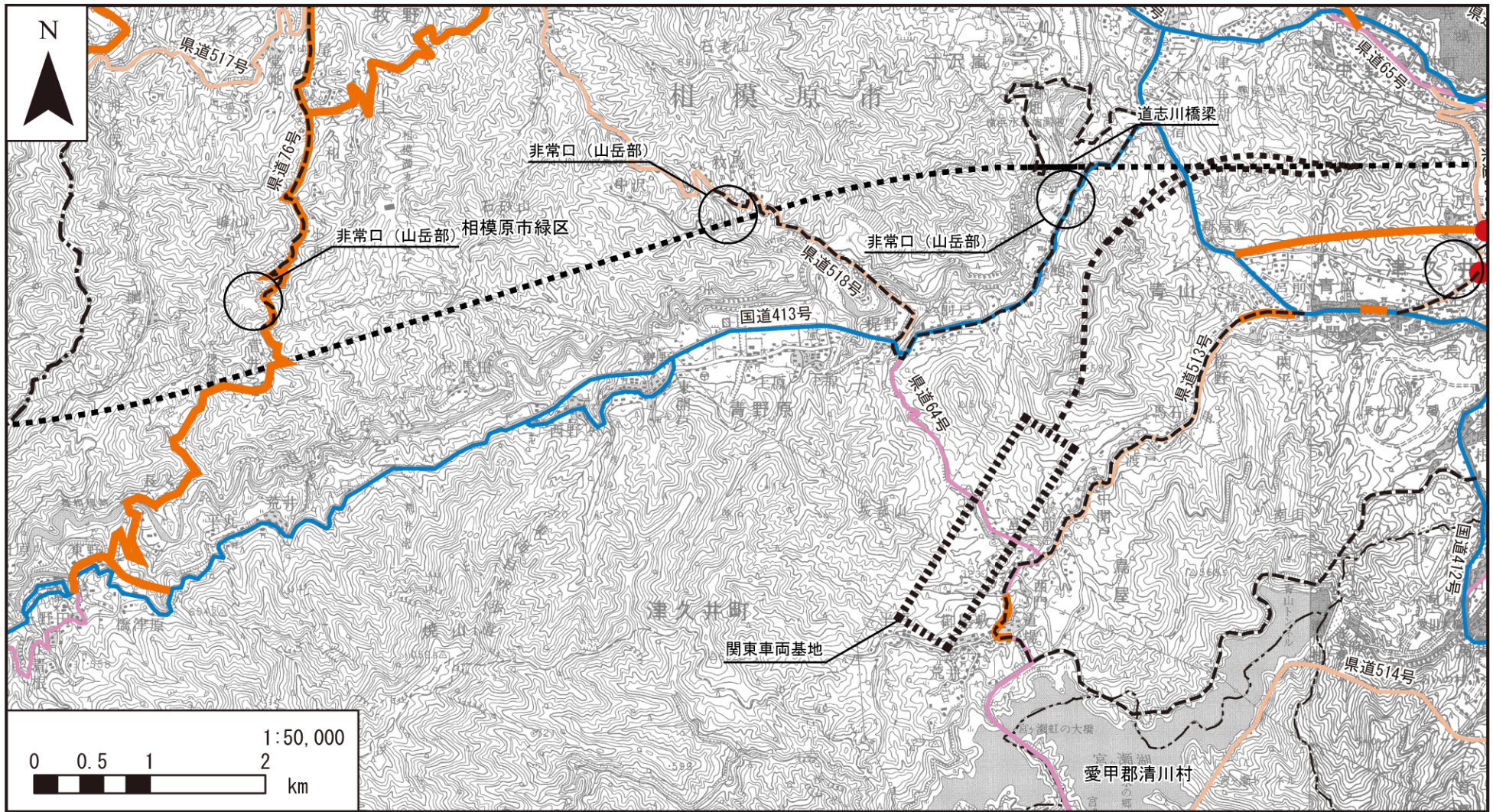
凡例

- 計画路線(トンネル部)
- 計画路線(地上部)
- 都県境
- 市区町村境
- 工事に使用する道路
- 整備区間
- 交差点改良や立体交差の整備
- 連続立体交差による整備
- 高速道路
- 一般国道
- 主要地方道(県道)
- 主要地方道(市道)
- 一般県道

資料：「川崎市の道路整備プログラム 平成20年度～26年度-後期4ヵ年 [H23～H26] に向けて-」
 (平成23年3月、川崎市建設緑政局計画部企画課)
 「相模原市新道路整備計画」
 (平成22年4月、相模原市都市建設局土木部幹線道路整備課)

図8-3-10-4(3) 交通計画、道路計画等の状況図

8-3-10-38

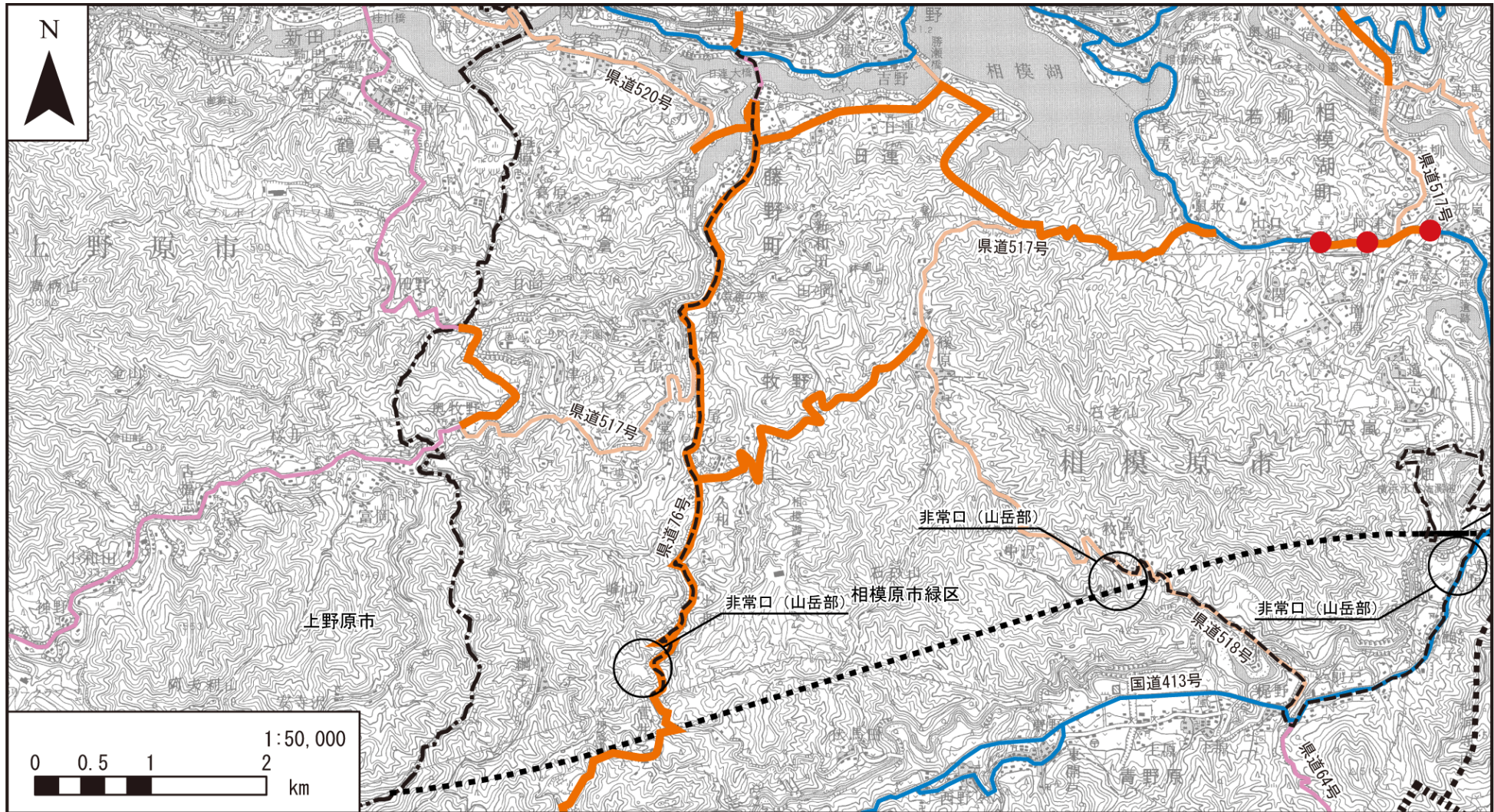


凡例

- | | | |
|-------------------|-----------------|-------------|
| 計画路線(トンネル部) | --- 工事に使用する道路 | — 高速道路 |
| — 計画路線(地上部) | — 整備区間 | — 一般国道 |
| --- 都県境 | ● 交差点改良や立体交差の整備 | — 主要地方道(県道) |
| ---- 市区町村境 | — 連続立体交差による整備 | — 主要地方道(市道) |
| ・ 関東車両基地は地上部で計画 | | — 一般県道 |

資料：「川崎市の道路整備プログラム 平成20年度～26年度-後期4ヵ年 [H23～H26] に向けて-」
 (平成23年3月、川崎市建設緑政局計画部企画課)
 「相模原市新道路整備計画」
 (平成22年4月、相模原市都市建設局土木部幹線道路整備課)

図8-3-10-4(4) 交通計画、道路計画等の状況図



凡例

- | | | |
|-------------------|-----------------|-------------|
| 計画路線(トンネル部) | --- 工事に使用する道路 | ■ 高速道路 |
| — 計画路線(地上部) | ■ 整備区間 | ■ 一般国道 |
| --- 都県境 | ● 交差点改良や立体交差の整備 | ■ 主要地方道(県道) |
| --- 市区町村境 | ■ 連続立体交差による整備 | ■ 主要地方道(市道) |
| ・ 関東車両基地は地上部で計画 | | ■ 一般県道 |

資料：「川崎市の道路整備プログラム 平成20年度～26年度～後期4ヵ年 [H23～H26] に向けて」
 (平成23年3月、川崎市建設緑政局計画部企画課)
 「相模原市新道路整備計画」
 (平成22年4月、相模原市都市建設局土木部幹線道路整備課)

図8-3-10-4(5) 交通計画、道路計画等の状況図

(2) 予測及び評価

交通量、交通流への影響、交通安全への影響について予測及び評価する。

1) 資材及び機械の運搬に用いる車両の運行

ア. 交通量、交通流への影響

ア) 予測

a) 予測項目

予測項目は、工事用車両の運行に係る交通量、交通流への影響とした。

b) 予測の基本的な手法

工事用車両の運行に伴う交通混雑について、現地調査結果及び推定される工事用車両の発生台数から、「改訂 平面交差の計画と設計 基礎編 第3版」（平成19年6月、社団法人交通工学研究会）に示す方法により交差点需要率を算出し、現況の交差点需要率と対比することで影響の程度を把握した。

交差点需要率＝各信号現示の需要率（A）の合計

A＝同一信号現示中に発生する交差点流入部の需要率（B）の最大値

B＝設計交通量（C）／飽和交通流率（D）

C＝（実測交通量または需要交通量（E）（渋滞が発生している場合））＋工事用車両台数

D＝飽和交通流率の基本値（ S_B ） $\times \alpha_W \times \alpha_G \times \alpha_T \times \alpha_{LT} \times \alpha_{RT}$

E＝実測交通量＋1時間毎の渋滞長の増減分

α_W ＝車道幅員による補正率

α_G ＝縦断勾配による補正率

α_T ＝大型車混入による補正率

α_{LT} ＝左折車混入による補正率

α_{RT} ＝右折車混入による補正率

表 8-3-10-12 飽和交通流率の基本値（ S_B ）

車線の種類	飽和交通流率（pcu/青1時間）
直進車線	2,000
左折車線	1,800
右折車線	1,800

注1. pcu：乗用車換算台数

c) 予測地域

工事用車両の運行に係る安全（交通）の影響を受けるおそれがあると認められる地域として、調査地域と同様とした。

d) 予測地点

調査地点を勘案し、対象となる交通混雑の状況を適切に予測することができる地点として、調査地点と同様とした。

e) 予測対象時期

工事に使用する道路における工事用車両の1日の運行台数が最大となる時期とし、工事用車両の運行時間帯の中で、各予測地点における工事中の交差点需要率が最も大きい1時間（ピーク時間帯）とした。

工事用車両の1日の運行台数が最大となる時期、運行台数を表 8-3-10-13 に示す。工事用車両の運行台数の詳細を、「資料編 18-8 工事用車両の運行台数」に示す。

表 8-3-10-13 予測時期等

地点番号	交差点名	予測時期	工事用車両台数 (1日あたり、往復)	予測時間帯
01	ガス橋	工事開始後3年目	161台	14:30~15:30
02	(交差点名なし)	工事開始後3年目	161台	17:00~18:00
03	野川	工事開始後6年目	719台	14:00~15:00
04	尻手黒川国道下・馬絹	工事開始後6年目	719台	16:00~17:00
05	東名入口	工事開始後3年目	666台	7:15~8:15
06	犬蔵	工事開始後3年目	666台	7:45~8:45
07	清水台	工事開始後3年目	666台	7:45~8:45
08	稗原公民館・稗原	工事開始後6年目	546台	7:30~8:30
09	ヨネッティー前	工事開始後6年目	546台	14:00~15:00
10	柿生	工事開始後3年目	169台	7:15~8:15
11	黒川	工事開始後3年目	338台	8:45~9:45
12	南橋本一丁目	工事開始後10年目	234台	17:00~18:00
13	大山	工事開始後10年目	440台	7:15~8:15
14	橋本変電所前	工事開始後7年目	1,206台	8:00~9:00
15	橋本駅南入口	工事開始後7年目	1,206台	8:00~9:00
16	向原	工事開始後7年目	640台	7:30~8:30
17	宮原	工事開始後1年目	792台	7:00~8:00
18	(交差点名なし)	工事開始後4年目	558台	11:00~12:00
19	長竹三差路	工事開始後4年目	836台	16:00~17:00
20	関	工事開始後4年目	558台	8:30~9:30
21	青山	工事開始後1年目	728台	15:30~16:30
22	(交差点名なし)	工事開始後4年目	456台	16:15~17:15
23	日連入口	工事開始後4年目	636台	16:00~17:00

f) 予測条件

予測に用いた交通量は、現地調査結果から得られた設計交通量に、工事用車両の運行台数を加えることで算出した。設計交通量を、表 8-3-10-14 に示す。

g) 予測結果

信号交差点の交差点需要率の予測結果を、表 8-3-10-14(1)に示す。

一時停止交差点の非優先交通の混雑度を、表 8-3-10-14(2)に示す。

表 8-3-10-14(1) 工用車両の運行に伴う交通流への影響予測結果（信号交差点）

地点 番号	交差点名	予測 時間帯	設計 交通量 (台/時)	工用車 両台数 (台/時)	設計交通 量に対す る工用車 両台数の 割合 (%)	交差点需要率		
						現況	工事中	増加分
01	ガス橋	14:30～ 15:30	1,670	18	1.1	0.796	0.814	0.018
02	(交差点名なし)	17:00～ 18:00	1,791	13	0.7	0.592	0.592	0.000
03	野川	14:00～ 15:00	2,947	84	2.9	0.708	0.801	0.093
04	尻手黒川国道下・馬 絹	16:00～ 17:00	2,344	84	3.7	0.619	0.660	0.041
05	東名入口	7:15～ 8:15	3,604	55	1.5	0.595	0.599	0.004
06	犬蔵	7:45～ 8:45	3,385	66	2.0	0.573	0.648	0.075
07	清水台	7:45～ 8:45	2,939	59	2.0	0.673	0.698	0.025
08	稗原公民館・稗原	7:30～ 8:30	2,754	43	1.6	0.668	0.683	0.015
09	ヨネッティー前	14:00～ 15:00	1,588	64	4.2	0.507	0.570	0.063
10	柿生	7:15～ 8:15	1,579	24	1.5	0.685	0.703	0.017
11	黒川	8:45～ 9:45	1,542	36	2.4	0.588	0.625	0.037
12	南橋本一丁目	17:00～ 18:00	3,417	11	0.3	0.640	0.640	0.000
13	大山	7:15～ 8:15	3,157	37	1.2	0.543	0.543	0.000
14	橋本変電所前	8:00～ 9:00	3,502	154	4.4	0.676	0.713	0.037
15	橋本駅南入口 (下段：地下横断 歩道整備後)	8:00～ 9:00	4,084	154	3.8	0.878	0.914	0.036
						0.755	0.789	0.034
16	向原	7:30～ 8:30	1,841	46	2.5	0.462	0.478	0.016
17	宮原	7:00～ 8:00	1,686	28	1.7	0.864	0.879	0.015
18	(交差点名なし)	11:00～ 12:00	701	62	8.8	0.230	0.286	0.056
19	長竹三差路	16:00～ 17:00	1,361	96	7.1	0.507	0.552	0.045
20	関	8:30～ 9:30	1,035	62	6.0	0.413	0.475	0.062
21	青山	15:30～ 16:30	1,205	88	7.3	0.544	0.657	0.113
23	日連入口	16:00～ 17:00	1,026	74	7.2	0.516	0.649	0.133

注1. 表中に示した設計交通量は、(実測交通量または需要交通量) + 工用車両台数である。

需要交通量 = 実測交通量 (停止線通過台数) + 1時間毎の渋滞長の増減分 (車両台数に換算)

(詳細は「資料編18-9 自動車実測交通量調査結果と需要交通量算定結果」参照)

注2. 工用車両の配分の詳細は、「資料編18-10 交差点需要率算定表」に示す。

表 8-3-10-14(2) 工所用車両の運行に伴う交通流への影響予測結果（一時停止交差点）

地点番号	交差点名	非優先交通	優先交通	予測時間帯	時期	A 合流 交通量 (台/時)	B 交通 容量 (台/時)	混雑度 A/B
22	(交差点名なし)	県道 517 号 右左折交通	国道 413 号	16:15～ 17:15	現況	43	576	0.07
					工事中	53	470	0.11
					増加分	-	-	0.04
		国道 413 号 右折交通	国道 413 号	10:15～ 11:15	現況	383	1,848	0.21
					工事中	404	1,766	0.23
					増加分	-	-	0.02

注1. 「改訂 平面交差の計画と設計 基礎編 第3版」（平成19年6月、社団法人交通工学研究会）の手法に基づき、一時停止交差点における優先交通量に応じた非優先交通の最大流入交通を求め、非優先交通の優先交通への合流が可能かどうかについて検討を実施。

1) 環境保全措置の検討

a) 環境保全措置の検討の状況

本事業では、事業者により実行可能な範囲内で、工所用車両の運行による交通量、交通流に係る環境影響をできる限り回避又は低減することを目的として、環境保全措置の検討を行った。

環境保全措置の検討の状況を表 8-3-10-15 に示す。

表 8-3-10-15 環境保全措置の検討の状況

環境保全措置	実施の適否	適否の理由
貨物列車による発生土の運搬	適	発生土を貨物列車により運搬することで、工所用車両台数を低減し、車両の運行による交通流への影響を低減できることから、環境保全措置として採用する。
資材及び機械の運搬に用いる車両の運行計画の配慮	適	必要に応じて資材及び機械の運搬に用いる車両の運行ルートの変更及び運行時間帯の管理等を行うことにより、車両の集中による交通流への局地的な影響を回避又は低減できることから、環境保全措置として採用する。

b) 環境保全措置の実施主体、方法その他の環境保全措置の実施の内容

本事業では、工所用車両の運行による交通量、交通流に係る環境影響を低減させるため、環境保全措置として「貨物列車による発生土の運搬」及び「資材及び機械の運搬に用いる車両の運行計画の配慮」を実施する。

環境保全措置の内容を表 8-3-10-16 に示す。

表 8-3-10-16(1) 環境保全措置の内容

実施主体	東海旅客鉄道株式会社	
実施内容	種類・方法	貨物列車による発生土の運搬
	位置・範囲	車両が運行する区間
	時期・期間	工事中
環境保全措置の効果	発生土を貨物列車により運搬することで、工事用車両台数を低減し、車両の運行による交通流への影響を低減できる。	
効果の不確実性	なし	
他の環境への影響	なし	

表 8-3-10-16(2) 環境保全措置の内容

実施主体	東海旅客鉄道株式会社	
実施内容	種類・方法	資材及び機械の運搬に用いる車両の運行計画の配慮
	位置・範囲	車両が運行する区間
	時期・期間	工事中
環境保全措置の効果	必要に応じて資材及び機械の運搬に用いる車両の運行ルートの変更及び運行時間帯の管理等を行うことにより、車両の集中による交通流への局地的な影響を回避又は低減できる。	
効果の不確実性	なし	
他の環境への影響	なし	

c) 環境保全措置の効果及び当該環境保全措置を講じた後の環境の変化の状況

環境保全措置の効果は表 8-3-10-16 に示すとおりである。環境保全措置を実施することで、交通量、交通流に係る環境影響は低減される。

ウ) 事後調査

採用した予測手法は、その予測精度に係る知見が十分に蓄積されていると判断でき予測の不確実性の程度が小さいこと、また採用した環境保全措置についても効果に係る知見が十分に蓄積されていると判断できることから、環境影響評価法に基づく事後調査は実施しない。

イ) 評価

a) 評価の手法

①回避又は低減に係る評価

評価は、本事業による影響が、事業者により実行可能な範囲内で回避又は低減されているか、見解を明らかにすることにより行った。

b) 評価結果

①回避又は低減に係る評価

予測地点での交差点需要率は0.286～0.879であった。

No.15 橋本駅南入口交差点は、工事用車両の運行に伴い交差点需要率0.914となったが、交差点改良（地下横断歩道整備）が平成25年7月に実施されており、その効果を考慮すると、交差点需要率は0.789と0.9を下回る結果となる。以上のことから、全ての交差点において、交差点交通流に支障が出るとされる0.9をいずれも下回った。なお、設計交通量に対する工事用車両の割合は0.3%～8.8%、交差点需要率の増加分は0.000～0.133である。

No.17 宮原交差点は、工事用車両の運行に伴い、交差点需要率は0.879と、0.9に近い交差点需要率を示す結果となるが、設計交通量に対する工事用車両の割合は1.7%、交差点需要率の増加分も0.015と小さい。この交差点は、建設中の圏央道（さがみ縦貫道路）の整備に合わせて津久井広域道路が整備されることにより、交通負荷が軽減されると想定される。

本事業では計画上、交通量、交通流へ一定の影響を与えることとなるが、できる限り現況交通への負荷を軽減するため、施設や道路の計画を踏まえ、工事に使用する道路の分散化を図った。また、貨物列車により発生土を運搬することで工事用車両台数の低減を行うとともに、運行時間帯を管理すること等により、交通量、交通流への影響をできる限り低減する。

また、具体的な運行計画の策定にあたっては、事業の実施段階までに交通管理者や道路管理者と協議を重ね、適切な運行計画を策定する。

したがって、工事用車両の運行に係る交通量、交通流への影響について回避又は低減が図られているものと評価する。

なお、川崎市内において工事に使用する道路として想定している市道王禅寺35号については、周辺環境を考慮し、資材及び機械の運搬に用いる大型車両の運行ルートの変更も含め、交通管理者及び道路管理者等と協議を行い、更なる環境影響の低減に努めるものとする。また、資材及び機械の運搬に用いる車両の主要なルートにおいては、工事期間中のモニタリングを実施し、結果について公表していく。

イ. 交通安全への影響

7) 予測

a) 予測項目

予測項目は、工事用車両の運行に係る交通安全への影響とした。

b) 予測の基本的な手法

工事用車両の運行に伴う交通安全について、工事に使用する道路における交通安全施設の整備状況をふまえ、交通安全に対する影響を定性的に予測した。

c) 予測地域

工事用車両の運行に係る安全（交通）の影響を受けるおそれがあると認められる地域として、調査地域と同様とした。

d) 予測対象時期

工事期間中とした。

e) 予測結果

本事業では、工事に使用する道路は、可能な限り狭い道路を避け、主要幹線道路を主に使用する計画である。工事用車両の運行による交通安全への影響の予測結果を、表 8-3-10-17 に示す。

表 8-3-10-17(1) 工事用車両の運行に伴う交通安全への影響予測結果

市区	調査地区	計画施設の種類の種類	工事用車両の運行に伴う交通安全への影響	
川崎市	中原区	等々力	非常口 (都市部)	工事施工ヤードの出入口の設置を計画している市道幸多摩線は歩道のない区間がほとんどであるが、多摩川堤防上にサイクリングコースが整備されている。また、主な交差点には横断歩道や信号が整備されているほか、歩道橋が設置されている箇所もある。以上のことから、本地区では、工事従事者への講習・指導、工事計画の周知、交通誘導員による誘導を行うことによって、交通安全は確保できると予測する。
	宮前区	梶ヶ谷	非常口 (都市部)	工事用車両の運行が予定されている市道尻手黒川線へは、信号交差点を介して出入する予定である。同市道は、歩車道が分離されており、主な交差点には横断歩道や信号が整備されているほか、歩道橋が設置されている箇所もある。以上のことから、本地区では、工事従事者への講習・指導、工事計画の周知を図ることによって、交通安全は確保できると予測する。
		犬蔵	非常口 (都市部)	工事施工ヤードの出入口の設置を計画している市道尻手黒川線や工事用車両の運行が予定されている県道 13 号、市道梶ヶ谷菅生線(Ⅲ)は、歩車道が分離されており、主な交差点には横断歩道や信号が整備されている。以上のことから、本地区では、工事従事者への講習・指導、工事計画の周知、交通誘導員による誘導を行うことによって、交通安全は確保できると予測する。
	麻生区	東百合丘	非常口 (都市部)	工事施工ヤードの出入口の設置を計画している市道尻手黒川線や工事用車両の運行が予定されている市道尻手黒川線(Ⅲ)、市道野川柿生線(Ⅶ)、市道麻生 6 号線、市道王禅寺 35 号は、歩車道が分離されており、主な交差点には横断歩道や信号が整備されている。以上のことから、本地区では、工事従事者への講習・指導、工事計画の周知、交通誘導員による誘導を行うことによって、交通安全は確保できると予測する。
		片平	非常口 (都市部)	工事施工ヤードから県道 137 号までは、工事用道路を新設し、取り付ける計画である。県道 137 号は、一部区間を除き歩車道が分離されており、主な交差点には横断歩道や信号が整備されている。県道 137 号に面して柿生小学校が立地する。以上のことから、本地区では、搬入時間等の検討、工事従事者への講習・指導、工事計画の周知、交通誘導員による誘導を行うことによって、交通安全は確保できると予測する。
	相模原市	緑区	東橋本・橋本	地下駅

表 8-3-10-17(2) 工事中車両の運行に伴う交通安全への影響予測結果

市区	調査地区	計画施設の種類の種類	工事中車両の運行に伴う交通安全への影響
相模原市	緑区	大島・小倉	トンネル坑口、高架橋・橋梁、変電施設 工事中車両の運行が予定されている県道 508 号、県道 510 号、県道 511 号は、一部区間を除き片側に歩道が整備されており、主な交差点には横断歩道や信号が整備されている。以上のことから、本地区では、工事従事者への講習・指導、工事計画の周知、交通誘導員による誘導を行うことによって、交通安全は確保できると予測する。
		長竹	非常口(山岳部) 工事施工ヤードへの出入口の設置を計画している県道 513 号は、一部区間を除き片側に歩道が整備されており、主な交差点には横断歩道や信号が整備されている。県道 513 号に近接して、串川小学校及び串川中学校が立地する。以上のことから、本地区では、搬入時間等の検討、工事従事者への講習・指導、工事計画の周知を図ることによって、交通安全は確保できると予測する。
		青山	非常口(山岳部)、橋梁、トンネル坑口 工事中車両の運行が予定されている国道 413 号は、片側に歩道が整備されており、交差点を中心に横断歩道が整備されているほか、カーブ箇所にはカーブミラーが設置されている。また、工事施工ヤードの出入口の設置を計画している市道立道 4 号は、本工事に合わせ交通安全及び円滑な運行が確保できるよう、一部道路を拡幅する計画である。以上のことから、本地区では、工事従事者への講習・指導、工事計画の周知、交通誘導員による誘導を行うことによって、交通安全は確保できると予測する。
		鳥屋	車両基地 工事中車両の運行が予定されている県道 513 号、県道 64 号、北岸林道は、一部の区間において歩車道が分離されており、主な交差点には横断歩道が設置されている。県道 64 号に面して鳥屋中学校が、近接して鳥屋小学校が立地する。以上のことから、本地区では、搬入時間等の検討、工事従事者への講習・指導、工事計画の周知、交通誘導員による誘導を行うことによって、交通安全は確保できると予測する。
		牧野	非常口(山岳部) 工事施工ヤードへの出入口の設置を計画している県道 518 号は、歩行者・自転車の通行量が少なく、歩車道が分離されていないが、カーブ箇所を中心にカーブミラーが設置されている。以上のことから、本地区では、工事従事者への講習・指導、工事計画の周知を図ることによって、交通安全は確保できると予測する。
			非常口(山岳部) 工事施工ヤードへの出入口の設置を計画している県道 76 号は、歩行者・自転車の通行量が少なく、一部区間を除き歩車道が分離されていないが、カーブ箇所を中心にカーブミラーが設置されている。県道 76 号に面して、藤野小学校及び藤野南小学校が立地する。以上のことから、本地区では、搬入時間等の検討、工事従事者への講習・指導、工事計画の周知を図ることによって、交通安全は確保できると予測する。

1) 環境保全措置の検討

a) 環境保全措置の検討の状況

本事業では、事業者により実行可能な範囲内で、工事用車両の運行による交通安全に係る環境影響をできる限り回避又は低減することを目的として、環境保全措置の検討を行った。

環境保全措置の検討の状況を表 8-3-10-18 に示す。

表 8-3-10-18 環境保全措置の検討の状況

環境保全措置	実施の適否	適否の理由
工事に使用する道路、搬入時間及び法定制限速度の遵守	適	通学路や交通混雑の程度を把握したうえで、工事に使用する道路、搬入時間等を設定することにより、交通安全への影響を低減できることから、環境保全措置として採用する。
工事従事者への講習・指導	適	工事用車両運転者への交通マナーや安全確保のルール、周辺の通学路や通学時間帯などの講習・指導は、事故発生の未然防止につながり、交通安全への影響を低減できることから、環境保全措置として採用する。
工事計画の周知	適	周辺住民への工事計画の周知は周辺住民の注意喚起につながると考えられることから、環境保全措置として採用する。
交通誘導員による誘導	適	工事施工ヤード出入口における交通安全の確保が確実に見込めることから、環境保全措置として採用する。
迂回ルートの設定時に対する配慮	適	迂回ルートを設定する必要がある場合は、周辺の道路状況を考慮して設定することで、安全かつ円滑な通行を確保できることから、環境保全措置として採用する。
車両整備の徹底	適	工事用車両の整備を徹底することにより、故障や不具合による事故発生の未然防止につながり、交通安全への影響を低減できることから、環境保全措置として採用する。

b) 環境保全措置の実施主体、方法その他の環境保全措置の実施の内容

本事業では、工事用車両の運行による交通安全に係る環境影響を回避又は低減させるため、環境保全措置として「工事に使用する道路、搬入時間及び法定制限速度の遵守」、「工事従事者への講習・指導」、「工事計画の周知」、「交通誘導員による誘導」、「迂回ルートの設定時に対する配慮」及び「車両整備の徹底」を実施する。

環境保全措置の内容を表 8-3-10-19 に示す。

表 8-3-10-19(1) 環境保全措置の内容

実施主体	東海旅客鉄道株式会社	
実施内容	種類・方法	工事に使用する道路、搬入時間及び法定制限速度の遵守
	位置・範囲	車両が運行する区間
	時期・期間	工事中
環境保全措置の効果	通学路や交通混雑の程度を把握したうえで、工事に使用する道路、搬入時間等を設定することにより、交通安全への影響を低減できる。	
効果の不確実性	なし	
他の環境への影響	なし	

表 8-3-10-19(2) 環境保全措置の内容

実施主体	東海旅客鉄道株式会社	
実施内容	種類・方法	工事従事者への講習・指導
	位置・範囲	計画路線全線
	時期・期間	工事中
環境保全措置の効果	工事用車両運転者への交通マナーや安全確保のルール、周辺の通学路や通学時間帯などの講習・指導は、事故発生の未然防止につながり、交通安全への影響を低減できる。	
効果の不確実性	なし	
他の環境への影響	なし	

表 8-3-10-19(3) 環境保全措置の内容

実施主体	東海旅客鉄道株式会社	
実施内容	種類・方法	工事計画の周知
	位置・範囲	計画路線全線
	時期・期間	工事中
環境保全措置の効果	工事を行う期間等、工事計画の内容について周辺住民に周知を図ることで、交通の安全性を確保するための注意喚起を促すことができる。	
効果の不確実性	なし	
他の環境への影響	なし	

表 8-3-10-19(4) 環境保全措置の内容

実施主体	東海旅客鉄道株式会社	
実施内容	種類・方法	交通誘導員による誘導
	位置・範囲	施工ヤード出入口
	時期・期間	工事中
環境保全措置の効果	工事用車両の通行時には、施工ヤード出入口に交通誘導員を配置し、工事用車両の出入を誘導することで、安全かつ円滑な工事用車両の通行を確保することができる。	
効果の不確実性	なし	
他の環境への影響	なし	

表 8-3-10-19(5) 環境保全措置の内容

実施主体	東海旅客鉄道株式会社	
実施内容	種類・方法	迂回ルートの設定時に対する配慮
	位置・範囲	計画路線全線
	時期・期間	工事中
環境保全措置の効果	迂回ルートを設定する必要がある場合は、周辺の道路状況を考慮して設定することで、安全かつ円滑な通行を確保することができる。	
効果の不確実性	なし	
他の環境への影響	なし	

表 8-3-10-19(6) 環境保全措置の内容

実施主体	東海旅客鉄道株式会社	
実施内容	種類・方法	車両整備の徹底
	位置・範囲	計画路線全線
	時期・期間	工事中
環境保全措置の効果	工事用車両の整備を徹底することにより、故障や不具合による事故発生の未然防止につながり、交通安全への影響を低減できる。	
効果の不確実性	なし	
他の環境への影響	なし	

c) 環境保全措置の効果及び当該環境保全措置を講じた後の環境の変化の状況

環境保全措置の効果は表 8-3-10-19 に示すとおりである。環境保全措置を実施することで、交通安全に係る環境影響が回避又は低減される。

ウ) 事後調査

予測の不確実性は小さいと考えられること、また採用した環境保全措置の効果の不確実性はないと考えられることから、環境影響評価法に基づく事後調査は実施しない。

イ) 評価

a) 評価の手法

①回避又は低減に係る評価

評価は、本事業による影響が、事業者により実行可能な範囲内で回避又は低減されているか、見解を明らかにすることにより行った。

b) 評価結果

①回避又は低減に係る評価

本事業では、工事に使用する道路は、可能な限り狭あいな道路を避け、主要幹線道路を主に使用する計画であり、工事に使用する道路や搬入時間、法定制限速度の遵守、工事従事者への講習・指導や、通学路、通学時間帯など安全確保に係る情報伝達及び注意喚起の徹底、周辺住民に対する工事期間などの工事計画内容の周知徹底、交通誘導員による誘導、迂回ルートの設定時に対する配慮、車両整備の徹底などにより、交通安全の確保を徹底する。

また、具体的な工事計画の策定にあたっては、交通管理者や道路管理者と協議を行い、安全かつ円滑な交通の確保に配慮した計画を策定する。

以上のことから、工事用車両の運行に係る交通安全への影響について回避又は低減が図られているものと評価する。

なお、川崎市内において工事に使用する道路として想定している市道王禅寺 35 号については、周辺環境を考慮し、資材及び機械の運搬に用いる大型車両の運行ルートの変更も

含め、交通管理者及び道路管理者等と協議を行い、更なる環境影響の低減に努めるものとする。また、資材及び機械の運搬に用いる車両の主要なルートにおいては、工事期間中のモニタリングを実施し、結果について公表していく。

2) 鉄道施設（駅）の供用

ア. 交通量、交通流への影響

ア) 予測

a) 予測項目

予測項目は、鉄道施設（地下駅）の供用に係る交通量、交通流への影響とした。

b) 予測の基本的な手法

本事業により新たに設置する駅の乗降人員と既存の近傍駅の乗降人員とを比較することにより、影響の程度を把握した。

c) 予測地域

調査地域の内、鉄道施設（地下駅）の供用に係る安全（交通）の影響を受けるおそれがあると認められる地域とした。

d) 予測対象時期

鉄道施設（地下駅）の供用開始時期とした。

e) 予測結果

鉄道施設（地下駅）の近傍駅における平均乗降人員は、京王線橋本駅で 87,242 人/日（2011 年度）、JR 橋本駅で 120,482 人/日（2011 年度）であり、橋本駅全体で 207,724 人/日である。一方、鉄道施設（地下駅）の乗降人員は最大 10,000 人/日程度と想定しており、橋本駅全体の乗降人員 207,724 人/日と比較すると、5%程度以下で影響が小さいと予測される。

注1. JR 橋本駅乗降人員は乗車人員を2倍にした数字である。

資料：「1日の駅乗降人員」（平成25年1月、京王グループホームページ）
「各駅の乗車人員」（平成25年1月、JR東日本ホームページ）

イ) 環境保全措置の検討

イ) 環境保全措置の検討の状況

本事業では、事業者により実行可能な範囲内で、鉄道施設（地下駅）の供用による交通流に係る環境影響をできる限り回避又は低減することを目的として、環境保全措置の検討を行った。

環境保全措置の検討の状況を表 8-3-10-20 に示す。

表 8-3-10-20 環境保全措置の検討の状況

環境保全措置	実施の適否	適否の理由
交通広場等の設置	適	交通広場等の整備を行う者により、交通広場やアクセス道路等の設置が行われることで、駅施設利用者交通流の円滑化が図られ、交通流への影響を回避又は低減できることから、環境保全措置として採用する。

b) 環境保全措置の実施主体、方法その他の環境保全措置の実施の内容

本事業の実施においては、環境保全措置として、交通広場等の整備を行う者により「交通広場等の設置」が行われるものとする。

環境保全措置の内容を表 8-3-10-21 に示す。

表 8-3-10-21 環境保全措置の内容

実施主体	交通広場等の整備を行う者		
実施内容	種類・方法	交通広場等の設置	
	位置・範囲	鉄道施設（地下駅）	
	時期・期間	供用開始前	
環境保全措置の効果	交通広場等の整備を行う者により、交通広場やアクセス道路等の設置が行われることで、駅施設利用者交通流の円滑化が図られ、交通流への影響を回避又は低減できる。		
効果の不確実性	なし		
他の環境への影響	なし		

c) 環境保全措置の効果及び当該環境保全措置を講じた後の環境の変化の状況

環境保全措置の効果は表 8-3-10-21 に示すとおりである。環境保全措置が実施されることで、交通量、交通流に係る環境影響が回避又は低減される。

ウ) 事後調査

予測の不確実性は小さいと考えられること、また採用した環境保全措置の効果の不確実性はないと考えられることから、環境影響評価法に基づく事後調査は実施しない。

交通広場やアクセス道路等の都市施設は、今後、計画が具体化され整備されるものと考えており、交通広場等の整備を行う者により都市計画決定や環境影響評価等、必要な手続きが進められるものとする。

I) 評価

a) 評価の手法

①回避又は低減に係る評価

評価は、本事業による影響が、事業者により実行可能な範囲内で回避又は低減されているか、見解を明らかにすることにより行った。

b) 評価結果

①回避又は低減に係る評価

鉄道施設（地下駅）で想定される乗降人員は最大 10,000 人/日程度と想定しており、橋本駅全体の乗降人員 207,724 人/日と比較すると、5%程度以下で影響が小さいと予測される。

また、本事業では、鉄道施設（地下駅）設置場所選定において、公共交通機関との結節が図られる場所を選定している。

以上のことから、鉄道施設（駅）の供用に係る交通量、交通流への影響について回避又は低減が図られているものと評価する。

II. 交通安全への影響

1) 予測

a) 予測項目

予測項目は、鉄道施設（地下駅）の供用に係る交通安全への影響とした。

b) 予測の基本的な手法

本事業により新たに設置する駅の乗降人員と既存の近傍駅の乗降人員とを比較することにより、影響の程度を把握した。

c) 予測地域

調査地域の内、鉄道施設（地下駅）の供用に係る安全（交通）の影響を受けるおそれがあると認められる地域とした。

d) 予測対象時期

鉄道施設（地下駅）の供用開始時期とした。

e) 予測結果

鉄道施設（地下駅）の近傍駅における平均乗降人員は、京王線橋本駅で 87,242 人/日（2011 年度）、JR 橋本駅で 120,482 人/日（2011 年度）であり、橋本駅全体で 207,724 人/日である。一方、鉄道施設（地下駅）の乗降人員は最大 10,000 人/日程度と想定しており、橋本駅全体の乗降人員 207,724 人/日と比較すると、5%程度以下で影響が小さいと予測される。

注1. JR 橋本駅乗降人員は乗車人員を2倍にした数字である。

資料：「1日の駅乗降人員」（平成25年1月、京王グループホームページ）
「各駅の乗車人員」（平成25年1月、JR東日本ホームページ）

1) 環境保全措置の検討

a) 環境保全措置の検討の状況

本事業では、事業者により実行可能な範囲内で、鉄道施設（地下駅）の供用による交通安全に係る環境影響をできる限り回避又は低減することを目的として、環境保全措置の検討を行った。

環境保全措置の検討の状況を表 8-3-10-22 に示す。

表 8-3-10-22 環境保全措置の検討の状況

環境保全措置	実施の適否	適否の理由
安全確保に関する講習・指導	適	駅施設への物品等の搬出入車両運転者への交通マナーや安全確保のルール、周辺の通学路や通学時間帯などの情報伝達は、事故発生未然防止につながり、交通安全への影響を低減できることから、環境保全措置として採用する。
交通広場等の設置	適	交通広場等の整備を行う者により、交通広場やアクセス道路等の設置が行われることで、駅施設利用者交通流の円滑化が図られ、交通安全への影響を回避又は低減できることから、環境保全措置として採用する。

b) 環境保全措置の実施主体、方法その他の環境保全措置の実施の内容

本事業では、鉄道施設（地下駅）の供用による交通安全に係る環境影響を低減させるため、環境保全措置として「安全確保に関する講習・指導」を実施する。また、交通広場等の整備を行う者により「交通広場等の設置」が行われるものとする。

環境保全措置の内容を表 8-3-10-23 に示す。

表 8-3-10-23(1) 環境保全措置の内容

実施主体	東海旅客鉄道株式会社	
実施内容	種類・方法	安全確保に関する講習・指導
	位置・範囲	鉄道施設（地下駅）
	時期・期間	供用時
環境保全措置の効果	駅施設への物品等の搬出入車両運転者に対し交通マナー、駅施設への出入時における一旦停止や歩行者優先などの安全運転教育を徹底するとともに、周辺の通学路や通学時間帯など、安全確保に係る情報の伝達を徹底し、注意喚起することで、事故発生の未然防止につながり、交通安全への影響を低減できる。	
効果の不確実性	なし	
他の環境への影響	なし	

表 8-3-10-23(2) 環境保全措置の内容

実施主体	交通広場等の整備を行う者	
実施内容	種類・方法	交通広場等の設置
	位置・範囲	鉄道施設（地下駅）
	時期・期間	供用開始前
環境保全措置の効果	交通広場等の整備を行う者により、交通広場やアクセス道路等の設置が行われることで、駅施設利用者交通流の円滑化が図られ、交通安全への影響を回避又は低減できる。	
効果の不確実性	なし	
他の環境への影響	なし	

c) 環境保全措置の効果及び当該環境保全措置を講じた後の環境の変化の状況

環境保全措置の効果は表 8-3-10-23 に示すとおりである。環境保全措置を実施すること又は実施されることで、交通安全に係る環境影響が回避又は低減される。

㊦) 事後調査

予測の不確実性は小さいと考えられること、また採用した環境保全措置の効果の不確実性はないと考えられることから、環境影響評価法に基づく事後調査は実施しない。

交通広場やアクセス道路等の都市施設は、今後、計画が具体化され整備されるものと考えており、交通広場等の整備を行う者により都市計画決定や環境影響評価等、必要な手続きが進められるものとする。

i) 評価

a) 評価の手法

①回避又は低減に係る評価

評価は、本事業による影響が、事業者により実行可能な範囲内で回避又は低減されているか、見解を明らかにすることにより行った。

b) 評価結果

①回避又は低減に係る評価

鉄道施設（地下駅）で想定される乗降人員は最大 10,000 人/日程度と想定しており、橋本駅全体の乗降人員 207,724 人/日と比較すると、5%程度以下で影響が小さいと予測される。

また、本事業では、駅施設への物品等の搬出入において車両運転者に対し安全確保に関する講習・指導を行うことにより、交通の安全確保を徹底する。

以上のことから、鉄道施設（駅）の供用に係る交通安全への影響について回避又は低減が図られているものと評価する。

3) 鉄道施設（車両基地）の供用

ア. 交通量、交通流への影響

7) 予測

a) 予測項目

予測項目は、鉄道施設（車両基地）の供用に係る交通量、交通流への影響とした。

b) 予測の基本的な手法

車両基地関連車両の運行に伴う交通混雑について、現地調査結果及び推定される車両基地関連車両の発生台数から、「改訂 平面交差の計画と設計 基礎編 第3版」（平成19年6月、社団法人交通工学研究会）に示す方法により交差点需要率を算出し、現況の交差点需要率と対比することで影響の程度を把握した。

交差点需要率＝各信号現示の需要率（A）の合計

A＝同一信号現示中に発生する交差点流入部の需要率（B）の最大値

B＝設計交通量（C）／飽和交通流率（D）

C＝実測交通量＋工事用車両台数

D＝飽和交通流率の基本値（ S_B ）× α_W × α_G × α_T × α_{LT} × α_{RT}

α_W ＝車道幅員による補正率

α_G ＝縦断勾配による補正率

α_T ＝大型車混入による補正率

α_{LT} ＝左折車混入による補正率

α_{RT} ＝右折車混入による補正率

表 8-3-10-24 飽和交通流率の基本値（ S_B ）

車線の種類	飽和交通流率（pcu/青1時間）
直進車線	2,000
左折車線	1,800
右折車線	1,800

注1. pcu：乗用車換算台数

c) 予測地域

調査地域の内、鉄道施設（車両基地）の供用に係る安全（交通）の影響を受けるおそれがあると認められる地域とした。

d) 予測地点

調査地点を勘案し、対象となる交通混雑の状況を適切に予測することができる地点として、調査地点と同様とした。

e) 予測対象時期

予測対象時期は、車両基地の供用開始時期とした。予測時間帯は、車両基地関連車両の運行時間帯の中で、予測地点における供用開始時の交差点需要率が最も大きい1時間（ピーク時間帯）とした。

車両基地関連車両の1日の運行台数を、表 8-3-10-25 に示す。

表 8-3-10-25 予測時期等（車両基地）

地点番号	交差点名	予測時期	車両基地関連車両台数 (1日あたり、往復)	予測時間帯
20	関	車両基地の 供用開始時期	477 台	17:15~18:15

f) 予測条件

予測に用いた交通量は、現地調査結果から得られた設計交通量に、車両基地関連車両運行台数を加えることで算出した。設計交通量を、表 8-3-10-26 に示す。

g) 予測結果

交差点需要率の予測結果を、表 8-3-10-26 に示す。

表 8-3-10-26 車両基地関連車両の運行に伴う交通流への影響予測結果

地点 番号	交差 点名	予測 時間帯	設計 交通量 (台/時)	関係 車両台数 (台/時)	設計交通量に対 する関係車両台 数の割合 (%)	交差点需要率		
						現況	供用時	増加分
20	関	17:15~ 18:15	1,332	26	2.0	0.432	0.458	0.026

注1. 表中に示した設計交通量は、実測交通量+工事用車両台数である。

注2. 車両基地関連車両の配分の詳細は、「資料編18-10 交差点需要率算定表」に示す。

i) 環境保全措置の検討

予測結果から、車両基地関連車両の運行による交通流に係る環境影響がないと判断されるため、環境保全措置の検討を行わない。

ii) 事後調査

予測の不確実性は小さいと考えられること、また周辺への影響はないと判断されるため、環境影響評価法に基づく事後調査は実施しない。

I) 評価

a) 評価の手法

①回避又は低減に係る評価

評価は、本事業による影響が、事業者により実行可能な範囲内で回避又は低減されているか、見解を明らかにすることにより行った。

b) 評価結果

①回避又は低減に係る評価

予測地点での交差点需要率は 0.458 であり、車両基地関連車両の運行時も、交差点交通流に支障が出るとされる 0.9 を下回る結果となった。なお、設計交通量に対する車両基地関連車両の割合は2.0%程度であり、交差点需要率の増加分も0.026程度と小さいものである。

以上のことから、鉄道施設(車両基地)の供用に係る交通量、交通流への影響について、交差点交通流に支障が出るとされる値よりも十分に小さく、回避又は低減が図られているものと評価する。

イ. 交通安全への影響

ア) 予測

a) 予測項目

予測項目は、鉄道施設(車両基地)の供用に係る交通安全への影響とした。

b) 予測の基本的な手法

車両基地関連車両の運行に伴う交通安全について、車両基地周辺の交通安全施設の整備状況に基づき、交通安全に対する影響を定性的に予測した。

c) 予測地域

調査地域の内、鉄道施設の供用(車両基地)に係る安全(交通)の影響を受けるおそれがあると認められる地域とした。

d) 予測対象時期

車両基地の供用開始時期とした。

e) 予測結果

本事業では、車両基地関連車両が運行する道路は、可能な限り狭あいな道路を避け、主要幹線道路を主に使用する計画である。車両基地関連車両の運行が予定されている県道513号、県道64号は、一部の区間において歩車道が分離されており、主な交差点には横断歩道が設置されている。また、県道64号に面して鳥屋中学校が、近接して鳥屋小学校が立地する。以上のことから、本事業では、車両基地関連車両運転者への講習・指導

を行うことによって、交通安全は確保できると予測する。

イ) 環境保全措置の検討

ア) 環境保全措置の検討の状況

本事業では、事業者により実行可能な範囲内で、車両基地関連車両の運行による交通安全に係る環境影響をできる限り回避又は低減することを目的として、環境保全措置の検討を行った。

環境保全措置の検討の状況を表 8-3-10-27 に示す。

表 8-3-10-27 環境保全措置の検討の状況

環境保全措置	実施の適否	適否の理由
車両基地関連車両運転者への講習・指導	適	車両基地関連車両運転者への交通マナーや安全確保のルール、周辺の通学路や通学時間帯などの情報伝達は、事故発生の未然防止につながり、交通安全への影響を低減できることから、環境保全措置として採用する。

イ) 環境保全措置の実施主体、方法その他の環境保全措置の実施の内容

本事業では、車両基地関連車両の運行による交通安全に係る環境影響を低減させるため、環境保全措置として「車両基地関連車両運転者への講習・指導」を実施する。

環境保全措置の内容を表 8-3-10-28 に示す。

表 8-3-10-28 環境保全措置の内容

実施主体	東海旅客鉄道株式会社	
実施内容	種類・方法	車両基地関連車両の運転者への講習・指導
	位置・範囲	鉄道施設（車両基地）
	時期・期間	供用時
環境保全措置の効果	車両基地関連車両の運転手に対し交通マナー、車両基地への出入時における一旦停止や歩行者優先などの安全運転教育を徹底するとともに、周辺の通学路や通学時間帯など、安全確保に係る情報の伝達を徹底し、注意喚起することで、事故発生の未然防止につながり、交通安全への影響を低減できる。	
効果の不確実性	なし	
他の環境への影響	なし	

イ) 環境保全措置の効果及び当該環境保全措置を講じた後の環境の変化の状況

環境保全措置の効果は表 8-3-10-28 に示すとおりである。環境保全措置を実施することで、交通安全に係る環境影響が低減される。

ロ) 事後調査

予測の不確実性は小さいと考えられること、また採用した環境保全措置の効果の不確実性はないと考えられることから、環境影響評価法に基づく事後調査は実施しない。

I) 評価

a) 評価の手法

①回避又は低減に係る評価

評価は、本事業による影響が、事業者により実行可能な範囲内で回避又は低減されているか、見解を明らかにすることにより行った。

b) 評価結果

①回避又は低減に係る評価

本事業では、車両基地関連車両が運行する道路は、可能な限り狭あいな道路を避け、主要幹線道路を主に使用する計画であり、車両基地関連車両運転者への講習・指導や、通学路、通学時間帯など安全確保に係る情報伝達及び注意喚起の徹底などにより、交通安全の確保を徹底する。

以上のことから、鉄道施設（車両基地）の供用に係る交通安全への影響について低減が図られているものと評価する。