

川崎港東扇島～水江町地区臨港道路整備事業に係る
条例環境影響評価書のあらまし

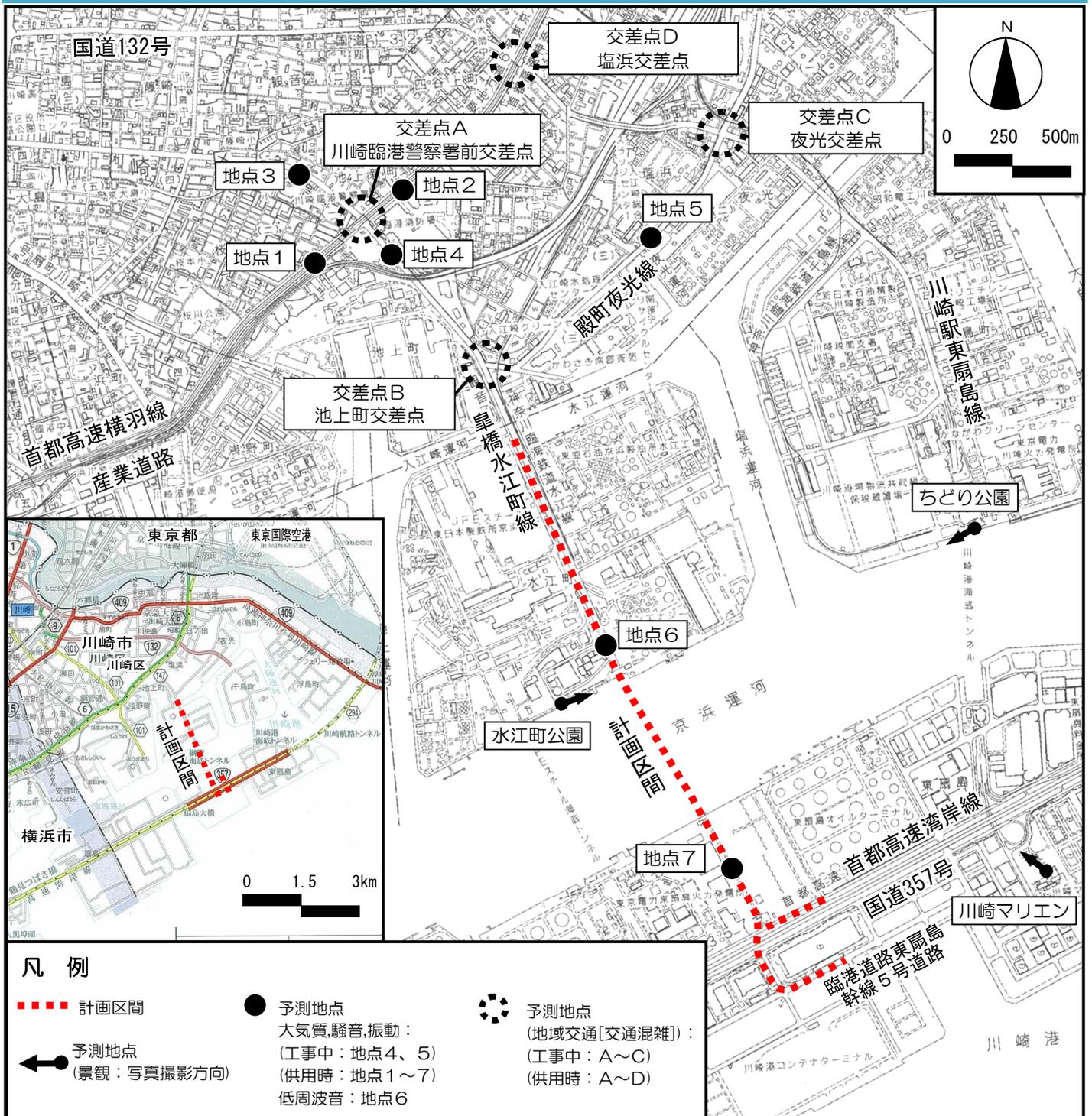
国土交通省関東地方整備局

はじめに

川崎港東扇島～水江町地区臨港道路整備事業は、川崎港臨港地区の京浜運河を挟む東扇島地区と水江町地区を結び、川崎港港湾計画に臨港交通施設として位置づけられている川崎港臨港道路東扇島水江町線の一部を担うものであり、臨海部の自動車交通渋滞の緩和、発災時の東扇島地区から川崎市内陸部への緊急支援物資の輸送ルートのリダンダンシー（代替性）の確保、東扇島地区における労働者等の退避路の確保を目的として行うものです。

本事業は、「川崎市環境影響評価に関する条例」の指定開発行為（第2種行為）に該当するため、同条例に基づき条例環境影響評価書を作成しました。本書は、その概要を取りまとめたものです。

計画地の位置



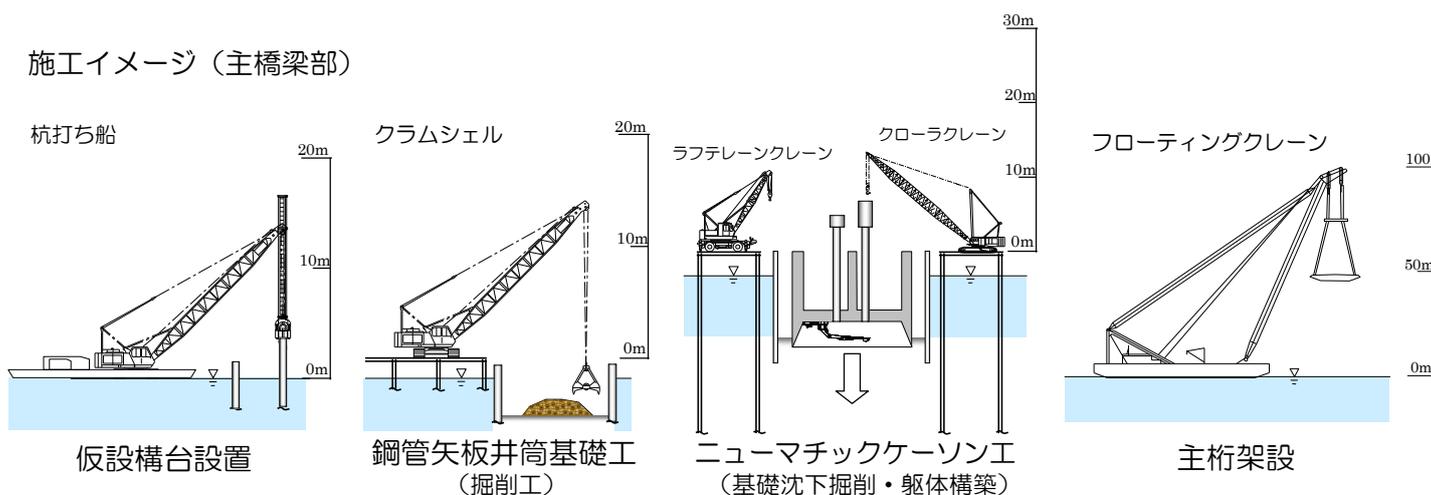
道路計画等の概要

区分	概要
計画区間	全工区：川崎区東扇島～水江町（約 3.0km） 〔主橋梁部：京浜運河渡河部（約 0.9km） アプローチ部：東扇島側（約 1.1km）、水江町側（約 1.0km）〕
標準幅員	約 7～19m
道路区分	第4種 第1級
計画交通量	約 181 百台/日（平成 42 年度）
車線数	往復 4 車線
構造	橋梁・擁壁
主塔高さ	東京湾平均海面（T.P.）約 100m
設計速度	50km/時
工事予定期間	平成 27～35 年度
完成予定	平成 35 年度

工事工程

区分	工事期間								
	1年目	2年目	3年目	4年目	5年目	6年目	7年目	8年目	9年目
準備工	■								
アプローチ部（東扇島側）		■							
アプローチ部（水江町側）					■				
主橋梁部		■							

施工イメージ（主橋梁部）

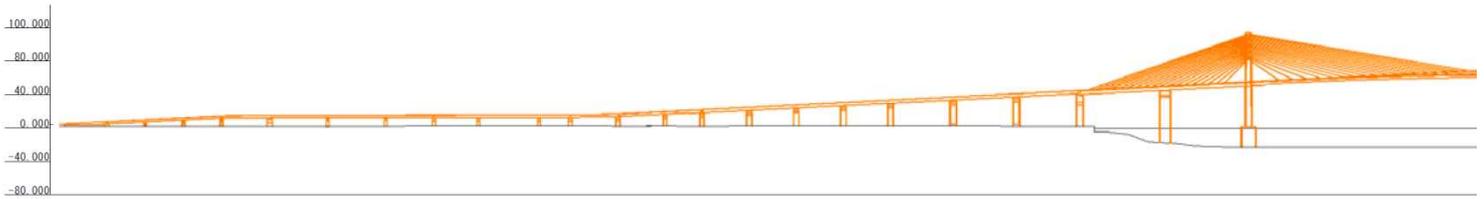


工事用車両及び船舶計画

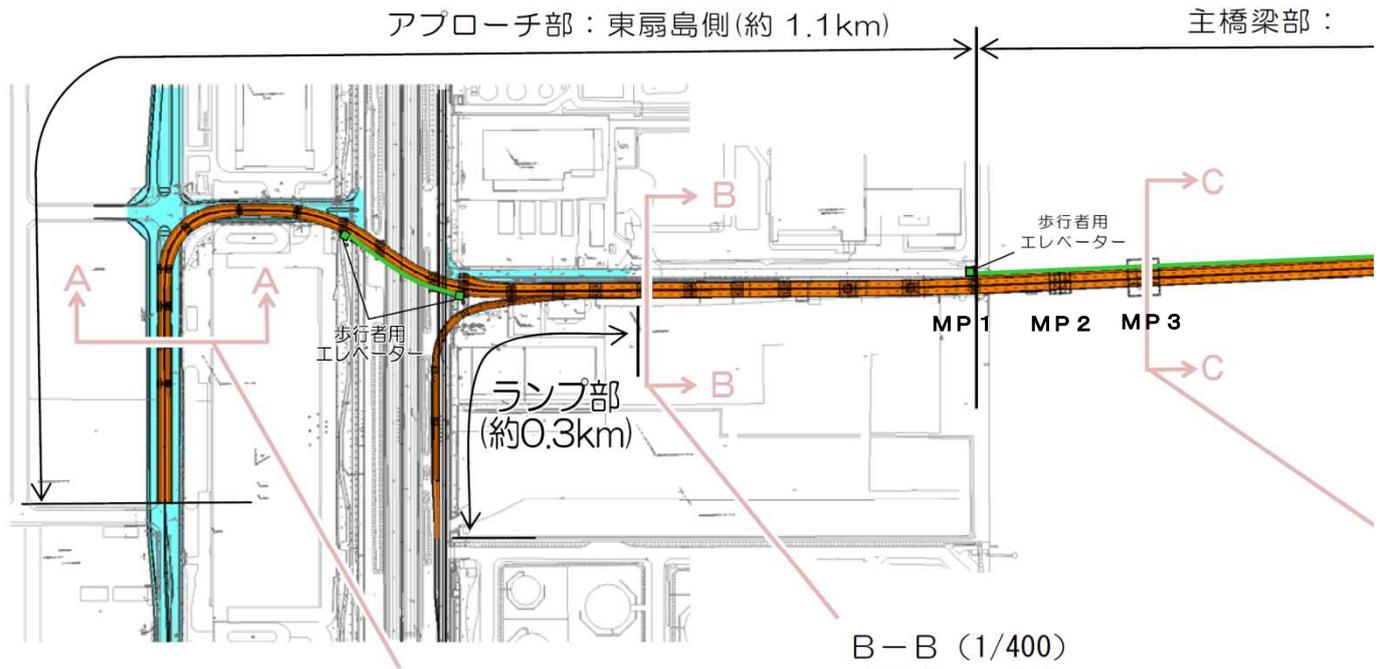
工事用車両は、コンクリートミキサー車、ダンプトラック等の大型車両、作業員等の車両、また、工事用船舶は、起重機船、自航式台船等になります。工事用車両の交通は、工事中の最大で 500 台/日程度、工事用船舶の航行は、工事中の最大で 13 隻/日を予想しています。

道路構造の概要

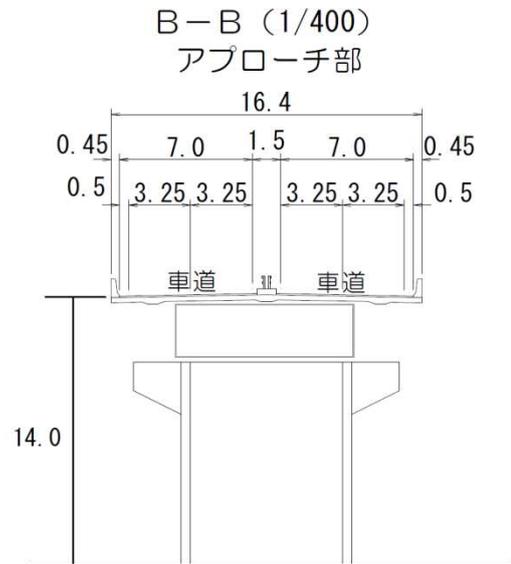
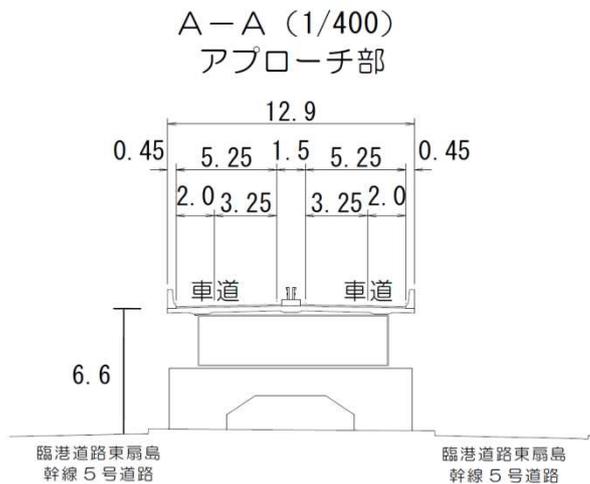
縦断図 1/8,000 (単位：m)



平面図 1/8,000 (単位：m)

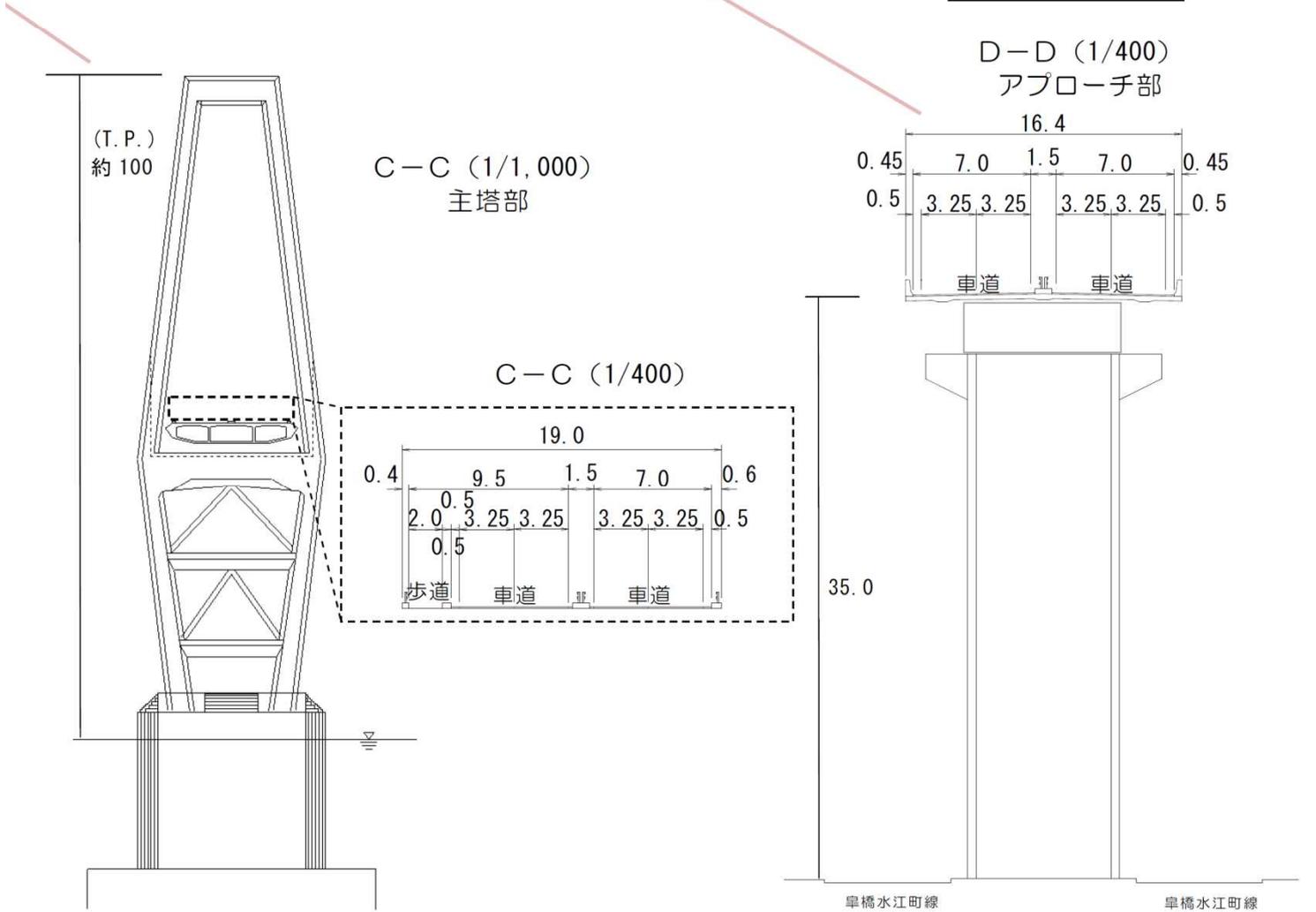
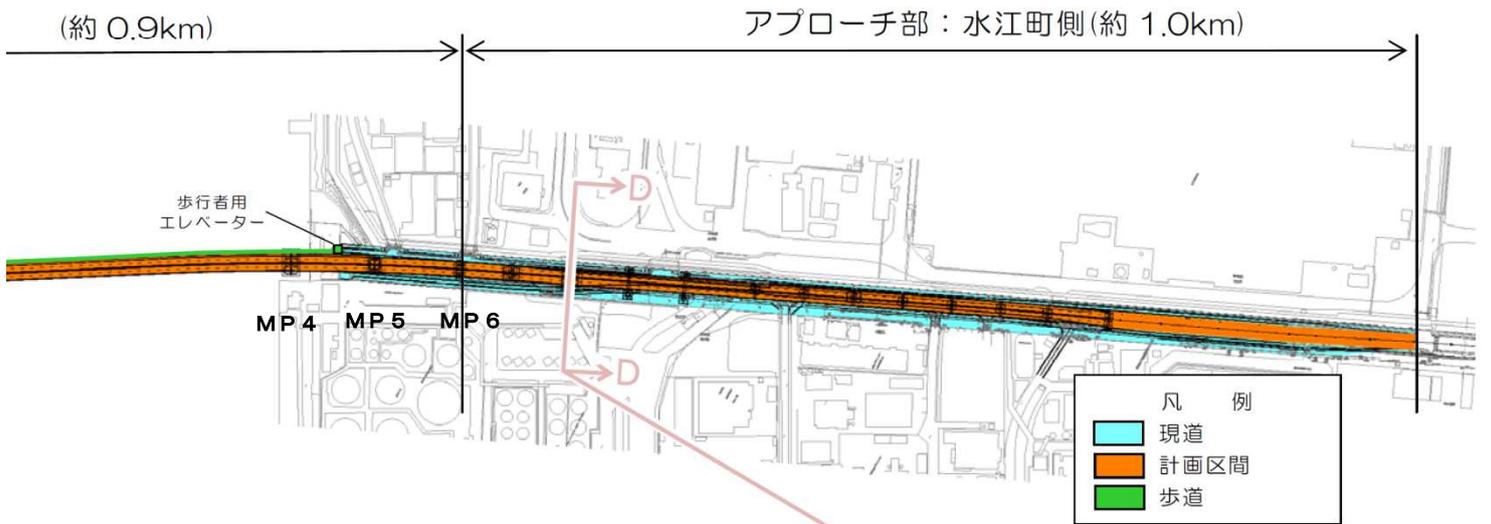
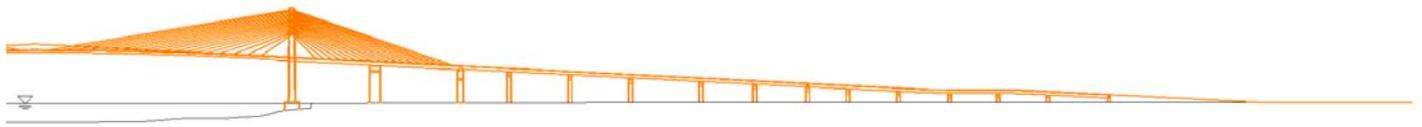


横断図 (単位：m)



完成予想図





環境影響評価項目

環境影響 評価項目	工 事 中				供 用 時	
	建設機械 の稼働	工事用船舶 の稼働	工事用車両 の走行	工事 の影響	施設 の存在	施設 の供用
大気質	●	●	●			●
水 (水質・底質)				●		
騒音	●		●			●
振動	●		●			●
低周波音						●
廃棄物等 (産業廃棄物・ 建設発生土)				●		
構造物の影響 (景観)					●	
地域交通 (交通混雑、 交通安全)			●			●

注) ●印は、環境影響評価を行う項目を示しています。

予測及び評価

予測及び評価は、工事中は、建設機械の稼働、工事用船舶の稼働、工事用車両の走行及び工事の影響を対象に、供用時は、施設の存在及び施設の供用（自動車の走行）の影響を対象に行いました。

なお、計画区間の整備による影響を把握するため、施設の供用の影響の予測及び評価は、予測時期（平成42年度）において、計画区間が整備されていない場合（計画区間整備なし）及び整備された場合（計画区間整備あり）の2ケースについて行いました。

大気質

《工事中：建設機械の稼働及び工事用船舶の稼働による影響》

建設機械の稼働及び工事用船舶の稼働による大気質の予測結果（長期将来濃度及び短期将来濃度）は、いずれも環境基準等を満足するものと予測します。

建設機械の稼働及び工事用船舶の稼働による大気質の予測結果

予測項目		予測結果	環境基準等
長期将来濃度	二酸化窒素(ppm)	0.057	0.04~0.06ppmのゾーン内又はそれ以下
	浮遊粒子状物質(mg/m ³)	0.053	0.10mg/m ³ 以下
短期将来濃度	二酸化硫黄(ppm)	0.061	0.1ppm以下
	二酸化窒素(ppm)	0.130	0.1~0.2ppm以下
	浮遊粒子状物質(mg/m ³)	0.143	0.20mg/m ³ 以下

注1) 長期将来濃度は、二酸化窒素は日平均値の年間98%値、浮遊粒子状物質は日平均値の2%除外値です。
注2) 短期将来濃度は、1時間平均値です。

《工事中：工事用車両の走行による影響》

工事用車両の走行による大気質の予測結果は、いずれも環境基準を満足するものと予測します。

工事用車両の走行による大気質の予測結果

予測項目	予測地点	予測結果	環境基準
二酸化窒素(ppm)	地点4 (皐橋水江町線)	0.051	0.04~0.06ppmのゾーン内又はそれ以下
	地点5 (殿町夜光線)	0.050	
浮遊粒子状物質(mg/m ³)	地点4 (皐橋水江町線)	0.051	0.10mg/m ³ 以下
	地点5 (殿町夜光線)	0.050	

注1) 値は道路両側で大きい方を示しています。
注2) 二酸化窒素は日平均値の年間98%値、浮遊粒子状物質は日平均値の年間2%除外値です。

《供用時：自動車の走行による影響》

自動車の走行による大気質の予測結果は、いずれも環境基準を満足するものと予測します。

自動車の走行による大気質の予測結果

予測項目	予測地点	予測結果		増加量 ③=②-①	環境基準
		計画区間 整備なし	計画区間 整備あり		
		①	②		
二酸化窒素 (ppm)	地点1 (産業道路)	0.048	0.048	0.000	0.04~0.06ppmの ゾーン内又はそれ以下
	地点2 (産業道路)	0.048	0.048	0.000	
	地点3 (皐橋水江町線)	0.047	0.047	0.000	
	地点4 (皐橋水江町線)	0.047	0.048	0.001	
	地点5 (殿町夜光線)	0.047	0.047	0.000	
	地点6 (計画区間)	—	0.046	—	
	地点7 (計画区間)	—	0.046	—	
浮遊粒子状物質 (mg/m ³)	地点1 (産業道路)	0.050	0.050	0.000	0.10mg/m ³ 以下
	地点2 (産業道路)	0.050	0.050	0.000	
	地点3 (皐橋水江町線)	0.049	0.049	0.000	
	地点4 (皐橋水江町線)	0.049	0.050	0.001	
	地点5 (殿町夜光線)	0.049	0.049	0.000	
	地点6 (計画区間)	—	0.049	—	
	地点7 (計画区間)	—	0.049	—	

注1) 値は道路両側で大きい方を示しています。

注2) 二酸化窒素は日平均値の年間98%値、浮遊粒子状物質は日平均値の2%除外値です。

水（水質・底質）

《工事中：工事の影響（水質）》

主橋梁部の下部工の工事のうち、鋼管矢板井筒基礎工の掘削については、施工範囲の周辺に汚濁防止膜を設置することから、工事等の実施による水の濁りの影響は小さいものと予測します。

《工事中：工事の影響（底質）》

主橋梁部の下部工の工事のうち、鋼管矢板井筒基礎工及びニューマチックケーソン工の掘削については、鋼管矢板等で囲まれた範囲を掘削する作業であり、鋼管矢板井筒基礎工の掘削については、施工範囲の周辺に汚濁防止膜を設置することから、工事等の実施による底質の改変の影響は小さいものと予測します。

騒音

《工事中：建設機械の稼働による影響》

建設機械の稼働による騒音の予測結果は、工事区域境界では、仮設構台工、鋼管矢板基礎工で環境保全目標を超過しますが、それらは、住居等が存在する地域（以下、その他の地域）と離れた京浜運河内で行う工事であり、また、下記に示す環境保全のための措置を講じます。臨港地区及び工業専用地域とその他の地域との境界では、すべての工種で環境保全目標を満足するものと予測します。これらのことから計画区間周辺の生活環境の保全に支障のないものと考えます。

建設機械の稼働による騒音の予測結果

（単位：デシベル）

予測地点	予測結果	環境保全目標
工事区域境界	69.9 ~ 102.6	85以下
臨港地区及び工業専用地域とその他の地域との境界	34.0 ~ 62.6	

■環境保全のための措置

- ①最新の低騒音型の建設機械を積極的に使用します。
- ②建設機械の適切な整備・点検を行うことにより常に良好な状態で使用し、騒音の増大を防ぎます。
- ③建設機械の高負荷運転を避けるよう努めます。
- ④工事の平準化、工事の規模に合わせた建設機械の適正配置により、騒音の低減を図ります。
- ⑤著しい騒音が予測される工事については、事前に周辺地域への周知を行ったうえで作業を行います。

《工事中：工事用車両の走行による影響》

工事用車両の走行による騒音の予測結果は、いずれの地点も環境基準を超過するものと予測します（下表②）。

本事業を実施しない場合においても環境基準を超過しており（下表①）、また、工事用車両の走行に伴う増加量が0.2デシベル程度であること（下表③）、さらに、下記に示す環境保全のための措置を講じることから、沿道の生活環境に著しい影響はないものと考えます。

工事用車両の走行による騒音の予測結果

（単位：デシベル）

予測地点		予測結果			環境基準
		将来一般交通量による騒音レベル①	工事用車両付加時騒音レベル②	増加量③=②-①	
地点4 （皐橋水江町線）	昼間	73.9	74.1	0.2	昼間：70以下 夜間：65以下
	夜間	69.4	69.6	0.2	
地点5 （殿町夜光線）	昼間	72.3	72.5	0.2	
	夜間	67.7	67.9	0.2	

注1）値は道路両側で大きい方を示します。

注2）昼間：6時から22時の16時間、夜間：22時から6時の8時間

■環境保全のための措置

- ①工事用車両の適切な点検・整備を行うことにより常に良好な状態で使用します。
- ②やさしい発進の心がけやアイドリングストップなどのエコドライブを徹底します。
- ③適切な運行計画により、混雑する時間帯及び経路での運行を回避します。
- ④工事の平準化、工事用車両の適切な配車により、騒音の低減を図ります。
- ⑤工事用車両走行ルートとして首都高速湾岸線の利用に努めます。
- ⑥掘削土砂や資機材等の運搬について、船舶による海上運搬を検討し、工事用車両の交通量の抑制に努めます。

＜音の大きさと影響の目安＞

音の大きさ （デシベル）	音の例
100	電車が通るときのガード下
90	騒々しい工場の中
80	地下鉄の車内
70	騒々しい事務所、電話のベル
60	静かな乗用車の中、普通の会話
50	静かな事務所
40	昼間の静かな住宅地、図書館
30	深夜の静かな住宅地、ささやき声

川崎市資料より作成

《供用時：自動車の走行による影響》

自動車の走行による騒音の予測結果は、計画区間整備ありでは、地点1及び地点2の夜間、地点4及び地点5において環境基準を超過するものと予測します。また、地点6、地点7の予測結果は、昼間及び夜間ともに環境基準を満足するものと予測します（下表②）。

環境基準を超過する地点は、計画区間整備なしでも環境基準を超過しており（下表①）、また、増加量が-1.1～1.3デシベル程度であること（下表③）、さらに、下記に示す環境保全のための措置を講じることから、沿道の生活環境に著しい影響はないものと考えます。

自動車の走行による騒音の予測結果

（単位：デシベル）

予測地点	時間区分	予測結果			環境基準
		計画区間整備なし	計画区間整備あり	増加量	
		①	②	③=②-①	
地点1 （産業道路）	昼間	69.0	69.2	0.2	昼間：70以下 夜間：65以下
	夜間	65.5	65.5	0.0	
地点2 （産業道路）	昼間	68.9	68.8	-0.1	
	夜間	65.5	65.5	0.0	
地点3 （皐橋水江町線）	昼間	67.6	68.1	0.5	
	夜間	61.8	62.9	1.1	
地点4 （皐橋水江町線）	昼間	70.0	71.0	1.0	
	夜間	65.8	67.1	1.3	
地点5 （殿町夜光線）	昼間	72.7	71.6	-1.1	
	夜間	68.0	67.1	-0.9	
地点6 （計画区間）	昼間	—	66.7	—	
	夜間	—	60.3	—	
地点7 （計画区間）	昼間	—	56.6	—	
	夜間	—	52.7	—	

注1) 値は道路両側で大きい方を示しています。

注2) 昼間：6時から22時の16時間、夜間：22時から6時の8時間。

■環境保全のための措置

- ①計画区間周辺市道の騒音の低減を図るため、川崎市とともに、一層式排水性舗装よりも騒音低減効果や持続性が期待される二層式排水性舗装等の最新技術の検討を行い、騒音の低減対策を実施します。
- ②殿町夜光線の利用促進方策について、川崎市とともに検討を行い、産業道路の交通負荷低減に努めます。

振動

《工事中：建設機械の稼働による影響》

建設機械の稼働による振動の予測結果は、工事区域境界では、仮設構台工、鋼管矢板基礎工で環境保全目標を超過しますが、それらは、その他の地域と離れた京浜運河内で行う工事であり、また、下記に示す環境保全のための措置を講じます。臨港地区及び工業専用地域とその他の地域との境界では、すべての工種で30デシベル未満となり、環境保全目標を満足するものと予測します。これらのことから計画区間周辺の生活環境の保全に支障のないものと考えます。

建設機械の稼働による振動の予測結果

(単位：デシベル)

予測地点	予測結果	環境保全目標
工事区域境界	53.0~81.0	75以下
臨港地区及び工業専用地域とその他の地域との境界	30未満	

■環境保全のための措置

- ①最新の低振動型の建設機械を積極的に使用します。
- ②建設機械の適切な整備・点検を行うことにより常に良好な状態で使用し、振動の増大を防ぎます。
- ③建設機械の高負荷運転を避けるよう努めます。
- ④工事の平準化、工事の規模に合わせた建設機械の適正配置により、振動の低減を図ります。
- ⑤著しい振動が予測される工事については、事前に周辺地域への周知を行ったうえで作業を行います。

《工事中：工事用車両の走行による影響》

工事用車両の走行による振動の予測結果は、いずれの地点においても要請限度を満足するものと予測します。

工事用車両の走行による振動の予測結果

(単位：デシベル)

予測地点	時間区分	予測結果			要請限度
		将来一般交通量による振動レベル	工事用車両付加時振動レベル	増加量	
		①	②	③=②-①	
地点4 (臈橋水江町線)	昼間	54.2	54.3	0.1	昼間：70以下 夜間：65以下
	夜間	53.6	53.7	0.1	
地点5 (殿町夜光線)	昼間	53.7	53.8	0.1	
	夜間	51.9	52.1	0.2	

注1) 値は道路両側で大きい方を示しています。

注2) 昼間：6時から19時の11時間、夜間：19時から8時の13時間。

《供用時：自動車の走行による影響》

自動車の走行による振動の予測結果は、すべての地点において要請限度を満足するものと予測します。

自動車の走行による振動の予測結果

(単位：デシベル)

予測地点	時間区分	予測結果			要請限度
		計画区間整備なし	計画区間整備あり	増加量	
		①	②	③=②-①	
地点1 (産業道路)	昼間	50.4	50.4	0.0	昼間：70以下 夜間：65以下
	夜間	49.7	49.8	0.1	
地点2 (産業道路)	昼間	51.4	51.5	0.1	
	夜間	50.8	50.7	-0.1	
地点3 (皐橋水江町線)	昼間	51.1	51.5	0.4	
	夜間	50.9	50.9	0.0	
地点4 (皐橋水江町線)	昼間	54.7	55.1	0.4	
	夜間	54.0	54.6	0.6	
地点5 (殿町夜光線)	昼間	53.7	53.4	-0.3	
	夜間	52.4	51.7	-0.7	
地点6 (計画区間)	昼間	—	46.9	—	
	夜間	—	46.7	—	
地点7 (計画区間)	昼間	—	45.2	—	
	夜間	—	45.0	—	

注1) 値は道路両側で大きい方を示しています。

注2) 昼間：8時から19時の11時間、夜間：19時から8時の13時間。

＜振動の大きさと影響の目安＞



川崎市資料より作成

低周波音

《供用時：自動車の走行による影響》

自動車の走行による低周波音の予測結果は、いずれも参考指標を満足するものと予測します。

自動車の走行による低周波音の予測結果

(単位：デシベル)

予測地点	予測項目	予測結果	参考指標
地点6 (計画区間)	1～80Hzの50% 時間率音圧レベル (L ₅₀)	72.2	90以下 ^{注1)}
	1～20HzのG特性5% 時間率音圧レベル (L _{G5})	79.9	100以下 ^{注2)}

注1) 環境庁の一般環境中の低周波音の測定結果及び被験者暴露実験等の調査結果によると、一般環境中に存在する1～80Hzの50%時間率音圧レベル(L₅₀)の90デシベル以下では人体に及ぼす影響を証明しうるデータは得られなかったとされています。

注2) ISO7196(1～20Hzの周波数範囲の低周波音について、人体感覚を評価するための周波数補正特性であるG特性を規定したもの)では、1～20Hzの周波数範囲において、平均的な被験者が知覚できる周波数音をG特性加重音圧レベルを概ね100デシベルとしています。

注3) 予測結果は、最も大きい時間帯を示しています。

廃棄物等（産業廃棄物・建設発生土）

《工事中：工事の影響（産業廃棄物）》

工事の実施に伴い発生する産業廃棄物は、がれき類（アスファルトコンクリートがら、コンクリートがら、路盤材）が約33,900 t、汚泥が約102,040 tと予測します。がれき類は全量資源化、また、汚泥は、適正に処理・処分します。

《工事中：工事の影響（建設発生土）》

工事の実施に伴い発生する建設発生土は約127,600m³と予測します。このうち約29,100m³については埋め戻しなど場内で再利用し、再利用が困難な約98,500m³の建設発生土については、川崎市の指定処分地での処分が可能であり、指定処分地に搬入し適正に処分します。

構造物の影響（景観）

《供用時：施設の存在による影響（昼間）》

アプローチ部の景観については、人工的な構造物のため、既存の道路や工場、倉庫などの人工的な構造物と調和が保たれます。主橋梁部の景観については、地域景観の特性は変化しますが、広がりのある水辺空間のランドマークとなります。

これらから、アプローチ部については、臨海部の工業地帯の地域景観の特性を保ちつつ、主橋梁部については、新たな地域景観を形成するものと予測します。

また、代表的な眺望地点からの眺望は、京浜運河周辺の工場、倉庫等の構造物とも調和し、川崎港のランドマークとして新たな眺望景観を形成するものと予測します。



代表的な眺望地点からの眺望の変化
(水江町公園)



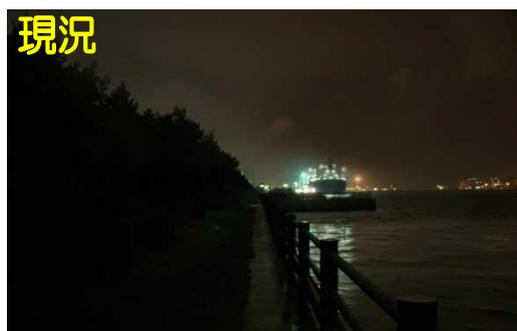
代表的な眺望地点からの眺望の変化
(川崎マリエン)



代表的な眺望地点からの眺望の変化
(ちどり公園)

《供用時：施設の存在による影響（夜間）》

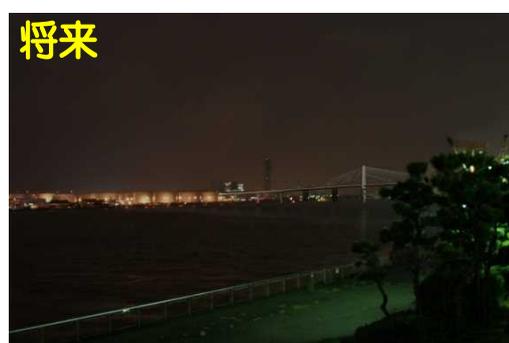
各眺望地点からの現況の景観は、京浜運河の海上に光源はないこと、両岸の陸上部に工場やタンクなどを照らす照明があることにより、夜間景観が形成されています。供用時の景観は、主橋梁部及びアプローチ部の構造物や付属物の道路照明が際立つことなく視認され、周辺の夜間における特徴的な景観を阻害しないことから、臨海部の工業地帯としての景観特性を保つものと予測します。



代表的な眺望地点からの眺望の変化
(水江町公園)



代表的な眺望地点からの眺望の変化
(川崎マリエン)



代表的な眺望地点からの眺望の変化
(ちどり公園)

地域交通（交通混雑、交通安全）

《工事中：工事用車両の走行による影響》

工事用車両の走行による交通混雑の予測結果は、いずれの交差点においても、交通処理が可能と予測します。

また、交通安全については、阜橋水江町線及び殿町夜光線には、信号機が設置されていない横断歩道が各1ヵ所みられますが、下記に示す環境保全のための措置を講じることから、周辺地域の生活環境の保全に支障のないものと考えます。

工事用車両の走行による交通混雑の予測結果（交差点需要率）

予測地点	予測時間帯	予測結果（交差点需要率 ^{注1} ）		
		将来一般交通量	工事中の将来交通量	増加量
		①	②	③=②-①
交差点A （川崎臨港警察署前交差点）	13時台	0.70	0.72	0.02
交差点B （池上町交差点）	7時台	0.52	0.54	0.02
交差点C （夜光交差点）	7時台	0.64	0.64	0.00

注1) 交差点需要率：交差点の混雑状況を示す値であり、この値が0.9以下であれば、交差点での交通処理が可能とされます。

工事用車両の走行による交通混雑の予測結果（車線別の混雑度）

予測地点	流入断面	予測時間帯	予測結果（車線別の混雑度 ^{注2} ）		
			将来一般交通量	工事中の将来交通量	増加量
			①	②	③=②-①
交差点A （川崎臨港警察署前交差点）	断面a	13時台	0.35	0.42	0.07
	断面b		0.73	0.76	0.03
	断面c		0.74	0.78	0.04
	断面d		0.77	0.80	0.03
交差点B （池上町交差点）	断面a	7時台	0.59	0.62	0.03
	断面b		0.59	0.61	0.02
	断面c		0.58	0.61	0.03
交差点C （夜光交差点）	断面a	7時台	0.73	0.73	0.00
	断面b		0.72	0.72	0.00
	断面c		0.77	0.77	0.00
	断面d		0.39	0.39	0.00

注1) 工事中の将来交通量の各流入断面において最大となる車線の値を示します。

注2) 車線別の混雑度：車線の交通容量に対する交通量の比であり、この値が1.0以内ならば交通処理が可能とされます。

■環境保全のための措置

- ①工事用車両の運転者への交通安全教育を徹底します。
- ②必要に応じて保安施設を設置するとともに交通整理員を配置します。
- ③適切な運行計画により、特定の時間帯に工事用車両が集中しないように工程等の管理や配車の計画を行います。
- ④工事用車両走行ルートとして首都高速湾岸線の利用に努めます。
- ⑤掘削土砂や資機材等の運搬について、船舶による海上運搬を検討し、工事用車両の交通量の抑制に努めます。

《供用時：自動車の走行による影響》

自動車の走行による交通混雑については、計画区間整備ありでは、川崎臨港警察署前交差点、池上町交差点及び塩浜交差点において、交差点における交通処理が可能とされる交差点需要率0.9を上回るものと予測します（下表②）。これに対し、交差点改良等の環境保全のための措置を講じることから、周辺地域の生活環境の保全に支障のないものと考えます（下表④）。

交通安全については、計画区間は、歩道や安全施設を適切に整備する計画であること等から、歩行者の安全は確保されているものと予測します。

自動車の走行による交通混雑の予測結果（交差点需要率）

予測地点	予測結果（交差点需要率 ^注 ）						
	計画区間整備なし		計画区間整備あり			環境保全のための措置実施後	
	予測時間帯	交差点 ^注 需要率 ①	予測時間帯	交差点 ^注 需要率 ②	増加量 ③=②-①	交差点 ^注 需要率 ④	増加量 ⑤=④-②
交差点 A （川崎臨港警察署前交差点）	17時台	1.13	17時台	1.09	-0.04	0.81	-0.28
交差点 B （池上町交差点）	7時台	0.86	7時台	1.12	0.26	0.86	-0.26
交差点 C （夜光交差点）	7時台	0.83	17時台	0.82	-0.01	—	—
交差点 D （塩浜交差点）	14時台	1.08	14時台	1.00	-0.08	0.84	-0.16

注）交差点需要率：交差点の混雑を示す値であり、この値が0.9以下であれば、交差点での交通処理が可能とされます。

自動車の走行による交通混雑の予測結果（車線別の混雑度）

予測地点	流入断面	予測結果（車線別の混雑度 ^注 ）				
		計画区間整備なし		計画区間整備あり		環境保全のための措置実施後
		予測時間帯	車線別の混雑度 ^注	予測時間帯	車線別の混雑度 ^注	車線別の混雑度 ^注
交差点 A （川崎臨港警察署前交差点）	断面a	17時台	0.32	17時台	0.41	0.61
	断面b		1.28		1.24	0.91
	断面c		1.18		1.23	0.89
	断面d		1.17		1.06	0.90
交差点 B （池上町交差点）	断面a	7時台	0.93	7時台	1.19	0.94
	断面b		0.92		1.22	0.96
	断面c		0.94		1.18	0.90
交差点 C （夜光交差点）	断面a	7時台	0.93	17時台	0.66	—
	断面b		0.30		0.93	—
	断面c		0.63		0.95	—
	断面d		0.25		0.16	—
交差点 D （塩浜交差点）	断面a	14時台	0.55	14時台	0.80	0.91
	断面b		1.20		1.12	0.93
	断面c		1.21		1.12	0.94
	断面d		1.21		1.08	0.91

注1）計画区間整備なし及び計画区間整備ありは、計画区間整備ありにおいて最大となる車線の値を示します。

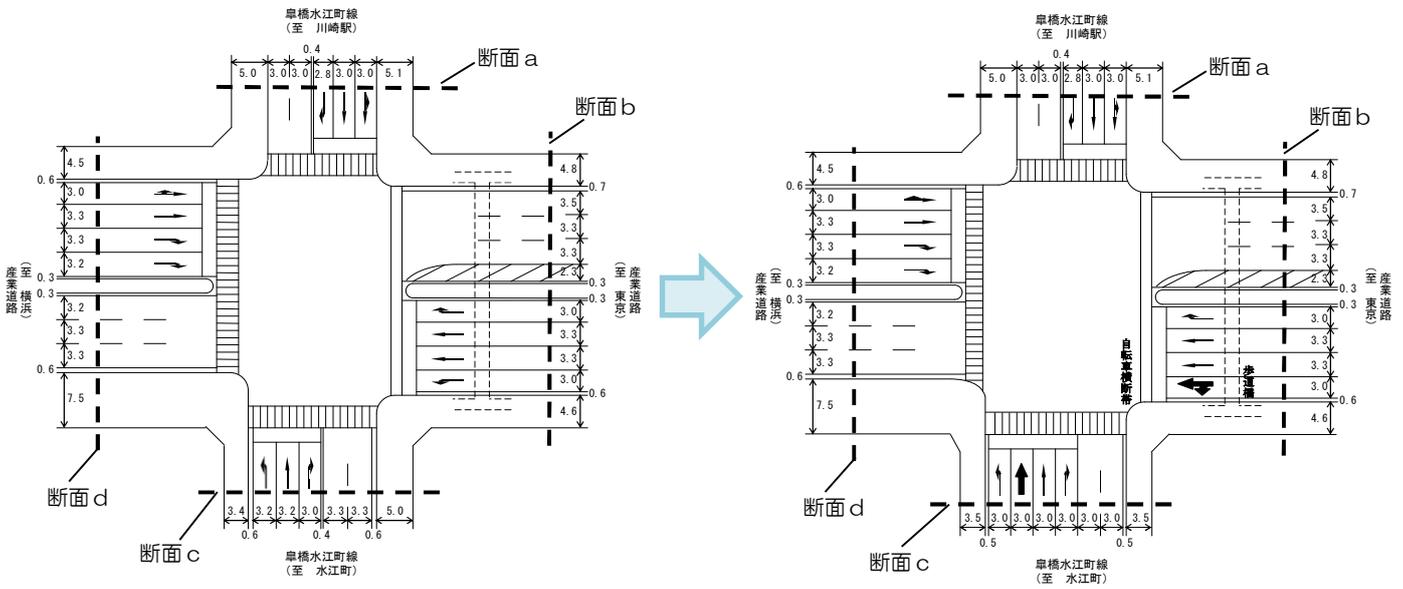
環境保全のための措置実施後は、各流入断面において最大となる車線の値を示します。

注2）車線別の混雑度：車線の交通容量に対する交通量の比であり、この値が1.0以内ならば交通処理が可能とされます。

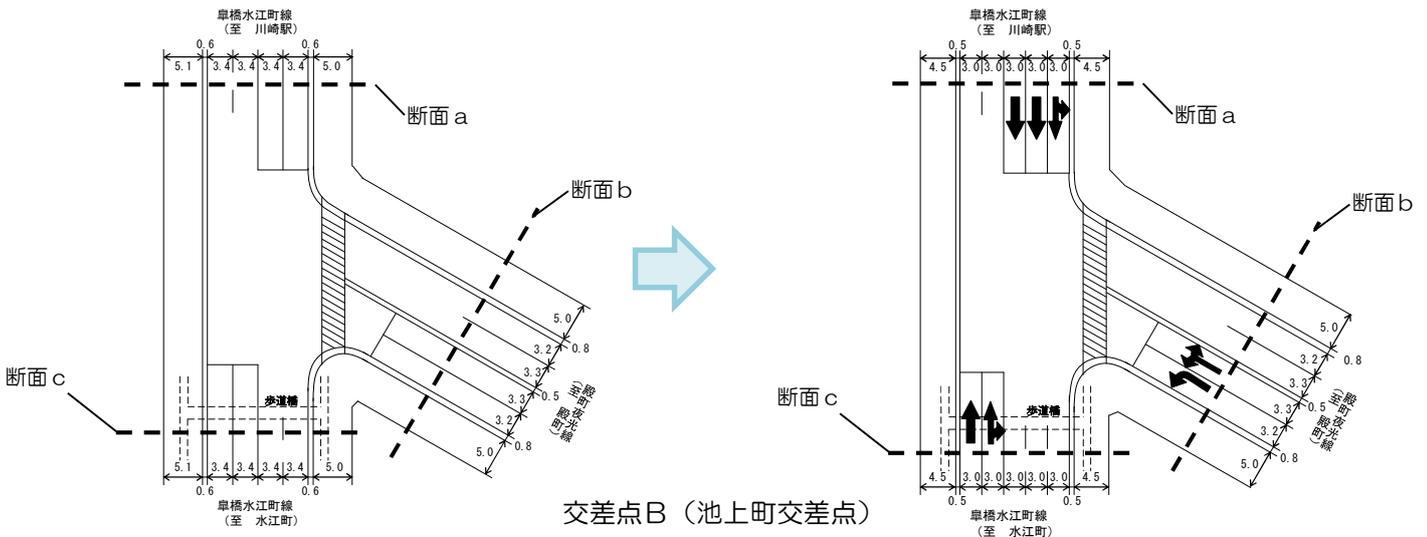
■環境保全のための措置

実施前（現況）

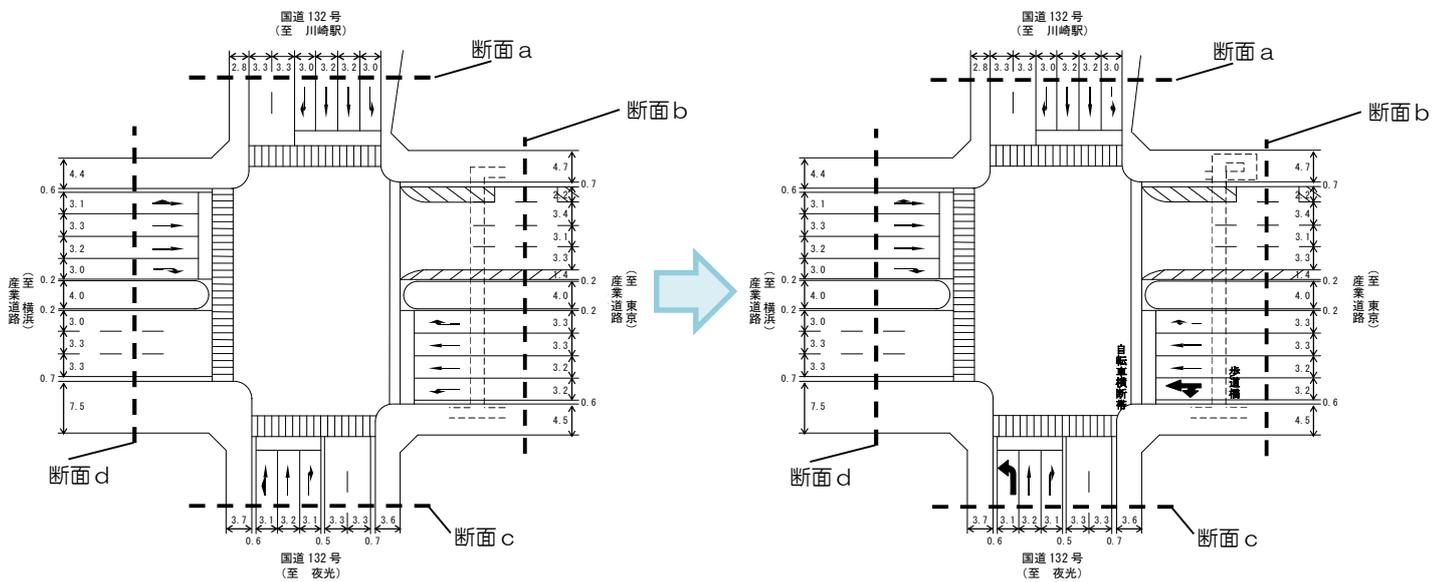
実施後



交差点A（川崎臨港警察署前交差点）



交差点B（池上町交差点）



交差点D（塩浜交差点）

お問い合わせ先

国土交通省 関東地方整備局 京浜港湾事務所 川崎臨港道路担当
〒220-0012 横浜市西区みなとみらい6-3-7 TEL045-226-3768
※受付時間：午前9時15分から午後6時まで（土・日・祝日を除きます。）