

5 廃棄物等

5.1 一般廃棄物

(1) 現況調査

ア 一般廃棄物の状況

(7) 川崎市における事業系一般廃棄物の状況

川崎市の事業系一般廃棄物の焼却量及び資源化量（平成28年度）は、総排出量169,792 tのうち、焼却量は116,333 t、資源化量は53,459 t（資源化率約31%）である。

また、「平成29年度 環境局事業概要－廃棄物編－」によると、川崎市内の一般廃棄物収集運搬業の許可業者数（平成29年3月31日時点）は115業者である。川崎市の処理センターに搬入された事業系一般廃棄物は、川崎市内の浮島処理センター、堤根処理センター、王禅寺処理センターにおいて全量焼却されている。各処理センターでは、ごみの焼却で発生する蒸気を利用し、発電を行いセンター内の電力をまかなっており、堤根処理センター及び王禅寺処理センターでは隣接する余熱利用施設に蒸気を供給し、温水プール等に利用している。

(4) 川崎市の既存庁舎等における事業系一般廃棄物の状況

川崎市の既存庁舎等（旧本庁舎、第2庁舎、第3庁舎、第4庁舎及び川崎御幸ビル）における職員一人あたりの事業系一般廃棄物（紙くず、厨芥、繊維くず、古紙等）の発生量は、平成25年度から平成28年度にかけて概ね横ばいに推移している。

(2) 予測及び評価

① 供用時に発生する一般廃棄物の種類、発生量及びその処理・処分方法

ア 予測

a 行政機能等から発生する事業系一般廃棄物の種類、発生量及び処理・処分方法

行政機能等から発生する事業系一般廃棄物の発生量は、約291,864kg/年と予測する。事業系一般廃棄物のうち、一般廃棄物は焼却処分（サーマルリサイクル）、古紙は再資源化を行い、再資源化率は約85%と予測する。

b 店舗から発生する事業系一般廃棄物の種類、発生量及び処理・処分方法

店舗から発生する事業系一般廃棄物の発生量は、約3,779kg/年と予測する。また、廃棄物の分別に努め、川崎市の許可を受けた廃棄物収集運搬業者等に委託し、適正に処理・処分を図る。

イ 評 価

新本庁舎の行政機能等から発生する事業系一般廃棄物の発生量は、約291,864kg/年と予測する。また、一般廃棄物は焼却処分（サーマルリサイクル）するものの、古紙は再資源化を図ることにより、再資源化率は約85%と予測する。

新本庁舎内の店舗から発生する事業系一般廃棄物の発生量は、約3,779kg/年と予測する。また、廃棄物の分別に努め、川崎市の許可を受けた廃棄物収集運搬業者等に委託し、適正に処理・処分を図る。

本事業では、新本庁舎の地下2階に事業系一般廃棄物（紙くず、厨芥、繊維くず等）の廃棄物保管施設を設置し、飛散や臭気が発生しないよう、清掃及び点検を実施する等の環境保全のための措置を講じる。

したがって、計画地周辺の生活環境の保全に支障はないと評価する。

5.2 産業廃棄物

(1) 現況調査

ア 産業廃棄物の状況

(7) 川崎市における建設業からの産業廃棄物の状況

川崎市内の建設業から発生する産業廃棄物の排出量及び処理状況（平成26年度）は、産業廃棄物の排出量は462千t/年である。その内訳は、再生利用量が390千t/年（84.4%）、減量化量が17千t/年（3.7%）で、最終処分量は49千t/年（10.6%）となっている。

また、川崎市内の産業廃棄物処理施設の設置状況（平成26年度末現在）は、中間処理施設は産業廃棄物処理業として85施設、自己処理のための施設として60施設が設置されている。なお、川崎市内に産業廃棄物最終処分場はない。

(4) 川崎市の既存庁舎等における産業廃棄物の状況

川崎市の既存庁舎等（旧本庁舎、第2庁舎、第3庁舎、第4庁舎及び川崎御幸ビル）における職員一人あたりの産業廃棄物（ガラスくず、金属くず、廃プラスチック類等）の発生量は、平成25年度から平成28年度にかけて概ね横ばいに推移している。廃プラスチック類（その他）は平成27年度から平成28年度にかけて若干増加しているが、平成27年度から順次、旧本庁舎閉鎖に伴い各庁舎等への職員の移動があったため、物品の整理等により一時的に発生量が増加したものと考えられる。

イ 撤去建築物の状況

(7) 撤去建築物等の規模、構造等

撤去建築物等の概要は、表9.5.2-1に示すとおりである。

撤去建築物等の構造は、鉄筋コンクリート造または鉄骨鉄筋コンクリート造からなっており、昭和10年代から昭和30年代に建築されている。

表9.5.2-1 撤去建築物等の状況

撤去建築物等	構造	延床面積	築年度 ^{注2)}
旧本庁舎基礎部分	鉄筋コンクリート造（RC造）	約2,203m ² ^{注1)}	昭和13年 昭和34年
第2庁舎	鉄骨鉄筋コンクリート造（SRC造）	約9,950m ²	昭和36年

注1) 旧本庁舎の上屋部分は解体済みであるため、基礎解体部分の延床面積を示した。

注2) 旧本庁舎は、本館及び東館は昭和13年に、北館は昭和34年に建築されている。

(イ) 石綿含有建材等の使用の可能性

計画建築内の撤去建築物は昭和10年代から昭和30年代に建築され、石綿が使用された期間^{注)}と重なっていることから、撤去工事により、廃石綿等が発生する可能性がある。

なお、旧本庁舎の上屋解体（平成28年10月～平成29年9月）の際には、事前調査の結果、石綿含有建材等の使用が確認された。このため、「大気汚染防止法」、「川崎市公害防止等生活環境の保全に関する条例」等に定められた作業実施基準を遵守し、飛散・流出等のないよう湿潤化等による適性な処理を行うとともに、発生した廃石綿等については産業廃棄物の許可を受けた処理業者へ委託し、適正に処理・処分を行った。

(2) 予測及び評価

① 工事中に発生する産業廃棄物の種類、発生量及びその処理・処分方法

ア 予測

a 既存建築物の解体に伴い発生する産業廃棄物の種類、発生量及び処理・処分方法

既存建築物の解体に伴い発生する産業廃棄物の発生量は、旧本庁舎基礎部分の解体で約2,588 t、第2庁舎の解体で約12,360 tであり、がれき類、金属くず、木くず等が発生すると予測する。また、産業廃棄物の許可を受けた業者等に委託して再資源化を行い、再資源化量は旧本庁舎基礎部分の解体で約2,557 t（再資源化率約99%）、第2庁舎の解体で約12,206 t（再資源化率約99%）と予測する。

b 計画建築物の建設に伴い発生する産業廃棄物の種類、発生量及び処理・処分方法

計画建築物の建設に伴い発生する産業廃棄物の発生量（建設汚泥を除く）は、約2,149 tであり、コンクリート塊、木くず、石膏ボード等が発生すると予測する。また、産業廃棄物の許可を受けた業者等に委託して再資源化を行い、再資源化量は約1,949 t（再資源化率約91%）と予測する。

建設汚泥の発生量等は、発生量は約20,202m³と予測する。また、産業廃棄物の許可を受けた業者等に委託して再資源化を行い、再資源化量は約13,899m³（再資源化率約69%）と予測する。

注) 「吹付けアスベスト等」が使用された期間は、概ね昭和30年頃から昭和50年頃までで、「吹付けロックウール」は平成元年以前の施工ではアスベストが含有されている可能性がある。

イ 評価

既存建築物の解体に伴い発生する産業廃棄物の発生量は旧本庁舎基礎部分の解体で約2,588 t、第2庁舎の解体で約12,360 tであり、がれき類、金属くず、木くず等が発生すると予測する。また、産業廃棄物の許可を受けた業者等に委託して再資源化を行い、再資源化量は旧本庁舎基礎部分の解体で約2,557 t（再資源化率約99%）、第2庁舎の解体で約12,206 t（再資源化率約99%）と予測する。

計画建築物の建設に伴い発生する産業廃棄物（建設汚泥を除く）の発生量は約2,149 tであり、コンクリート塊、木くず、石膏ボード等が発生すると予測する。また、産業廃棄物の許可を受けた業者等に委託して再資源化を行い、再資源化量は約1,949 t（再資源化率約91%）と予測する。

建設汚泥の発生量は、約20,202m³と予測する。また、産業廃棄物の許可を受けた業者等に委託して再資源化を行い、再資源化量は約13,899m³（再資源化率約69%）と予測する。

本事業では、「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」等の関係法令に基づき、発生抑制に努めるとともに、発生する建設廃棄物は作業場内で分別管理を徹底し、品目に応じて処理することにより、可能な限り再資源化を図る等の環境保全のための措置を講じる。

また、既存建築物の解体工事にあたり、石綿の使用の有無について事前調査を行い、石綿含有建材等の使用が確認された場合は、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」、「大気汚染防止法」、「石綿含有廃棄物等処理マニュアル」、「川崎市公害防止等生活環境の保全に関する条例」等に基づき、飛散・流出等のないよう適正に処理を行う等の環境保全のための措置を講じる。

したがって、計画地周辺的生活環境の保全に支障はないと評価する。

② 供用時に発生する産業廃棄物の種類、発生量及びその処理・処分方法

ア 予 測

a 行政機能等から発生する産業廃棄物の種類、発生量及び処理・処分方法

行政機能等から発生する産業廃棄物の発生量は、約20,904kg/年と予測する。また、産業廃棄物の許可を受けた業者等に委託し、廃プラスチック類（その他）は焼却処分等するものの、ガラスくず、金属くず、廃プラスチック類（ペットボトル）、廃蛍光管、廃乾電池は再資源化を行い、再資源化率は約69%と予測する。

b 排水の再利用設備から発生する汚泥の発生量及び処理・処分方法

汚泥の発生量は、約56.6m³/年と予測する。また、産業廃棄物の許可を受けた業者等に委託し、適正に処理する。

c 店舗から発生する産業廃棄物の種類、発生量及び処理・処分方法

店舗から発生する産業廃棄物の発生量は、約873kg/年と予測する。また、産業廃棄物の許可を受けた業者等に委託し、適正に処理する。

イ 評 価

新本庁舎の行政機能等から発生する産業廃棄物の発生量は、約20,904kg/年と予測する。また、産業廃棄物の許可を受けた業者等に委託し、廃プラスチック類（その他）は焼却処分等するものの、ガラスくず、金属くず、廃プラスチック類（ペットボトル）、廃蛍光管、廃乾電池は再資源化を行い、再資源化率は約69%と予測する。

新本庁舎の排水の再利用設備から発生する汚泥の発生量は、約56.6m³/年と予測する。また、産業廃棄物の許可を受けた業者等に委託し、適正に処理する。

新本庁舎内の店舗から発生する産業廃棄物の発生量は、約873kg/年と予測する。また、産業廃棄物の許可を受けた業者等に委託し、適正に処理する。

本事業では、新本庁舎の地下2階に産業廃棄物の廃棄物保管施設を設置し、飛散や臭気が発生しないよう、清掃及び点検を実施する等の環境保全のための措置を講じる。

したがって、計画地周辺の生活環境の保全に支障はないと評価する。

5.3 建設発生土

(1) 現況調査

ア 建設発生土の状況

神奈川県における建設発生土の場外排出量の合計（平成24年度）は約5,565千 m^3 である。

(2) 予測及び評価

① 建設発生土の量及びその処理・処分方法

ア 予測

建設発生土の量は、約64,101 m^3 と予測する。計画地での埋戻し及び保管等が困難であるため、すべて場外搬出する計画であるが、建設発生土の処分については「神奈川県土砂の適正処理に関する条例」等に基づき、許可を得た処分地に搬出し、適正に処理する。

イ 評価

建設発生土の量は、約64,101 m^3 と予測する。計画地での埋戻し及び保管等が困難であるため、すべて場外搬出する計画であるが、建設発生土の処分については「神奈川県土砂の適正処理に関する条例」等に基づき、許可を得た処分地に搬出し、適正に処理する。

本事業では、場外搬出にあたっては、飛散・流出等が生じないように、出入口でのタイヤ洗浄及び荷台にシートカバーを使用する等の環境保全のための措置を講じる。

したがって、計画地周辺の生活環境の保全に支障はないと評価する。

6 構造物の影響

6.1 景観（景観、圧迫感）

(1) 現況調査

ア 地域景観の特性

計画地及びその周辺は、J R川崎駅及び京急川崎駅を中心に商業・業務機能が集積する地域であり、高い密度で建築物が分布する市街地である。

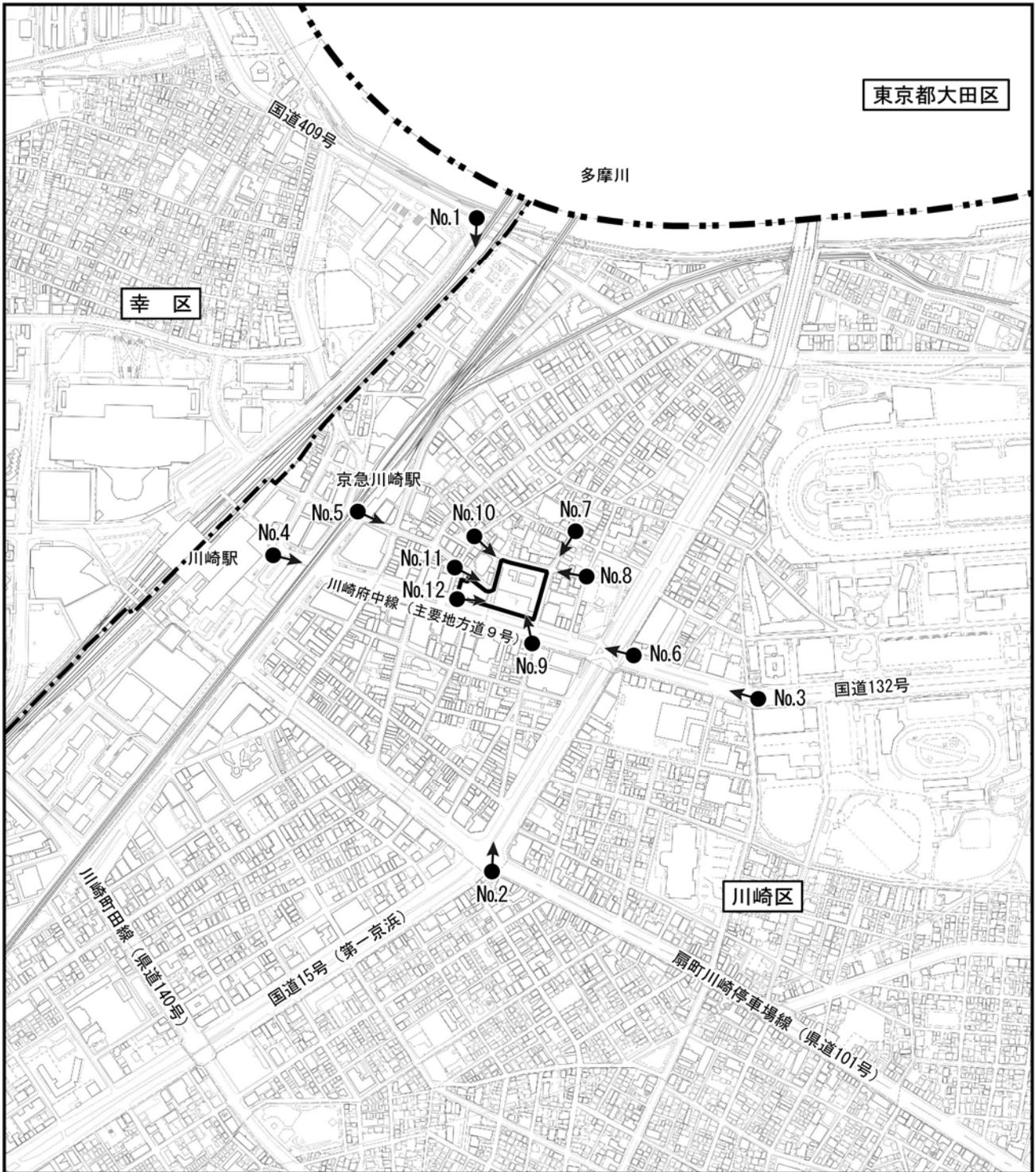
景観構成要素としては、低層・中層から超高層までの業務施設、商業施設、宿泊娯楽施設、集合住宅等の人工的要素が多くみられる。

イ 代表的な眺望地点からの景観

代表的な眺望地点からの景観の状況は、表9.6.1-1及び写真9.6.1-1～写真9.6.1-12（上段の写真）に示すとおりである（調査地点は図9.6.1-1参照）。

表9.6.1-1 代表的な眺望地点からの景観の状況

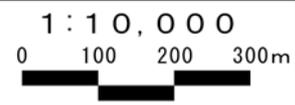
調査地点		景観の状況
No.1	多摩川サイクリングロード	計画地北側に位置する多摩川サイクリングロードから計画地方向を望む景観である。鉄道の高架や樹木の背後に川崎駅周辺の超高層建築物、線路沿いの建築物、川崎市役所第3庁舎等が眺望できる。
No.2	新川橋交差点	計画地南側に位置する新川橋交差点から計画地方向を望む景観である。国道15号（第一京浜）沿いの建築物等が眺望できる。
No.3	教育文化会館前 富士見歩道橋	計画地東南東側に位置する教育文化会館前の富士見歩道橋から計画地方向を望む景観である。川崎府中線（主要地方道9号）沿いの超高層建築物及び国道132号沿いの建築物等が眺望できる。
No.4	J R川崎駅前	計画地西側に位置するJ R川崎駅から計画地方向を望む景観である。川崎府中線（主要地方道9号）沿いの建築物等が眺望できる。
No.5	京急川崎駅前	計画地西北西側に位置する京急川崎駅から計画地方向を望む景観である。砂子9号線（京急通り）沿いの建築物等が眺望できる。
No.6	川崎ハローブリッジ	計画地南東側に位置する川崎ハローブリッジから計画地方向を望む景観である。川崎府中線（主要地方道9号）沿いの超高層建築物を含む計画地周辺の建築物等が眺望できる。
No.7	計画地北東側	計画地北東側から計画地方向を望む景観である。旧本庁舎を含む道路沿いの建築物の背後に川崎市役所第3庁舎が眺望できる。
No.8	稲毛神社前	計画地東側に位置する稲毛神社前から計画地方向を望む景観である。道路沿いの建築物等が眺望できる。
No.9	市役所前東交差点	計画地南南東側に位置する市役所前東交差点から計画地方向を望む景観である。川崎府中線（主要地方道9号）越しに旧本庁舎等が眺望できる。
No.10	計画地北西側	計画地北西側から計画地方向を望む景観である。旧本庁舎を含む道路沿いの建築物等が眺望できる。
No.11	砂子9号線 （京急通り）	計画地西北西側に位置する砂子9号線（京急通り）から計画地方向を望む景観である。第2庁舎を含む砂子9号線（京急通り）沿いの建築物等が眺望できる。
No.12	第2庁舎前歩道	計画地西南西側に位置する第2庁舎前歩道から計画地方向を望む景観である。川崎府中線（主要地方道9号）沿いの街路樹、第2庁舎等が眺望できる。



凡 例

- 計画地
- 都県界
- 区 界
- ➔ 調査地点 (No.1~No.12)

図9.6.1-1 代表的な眺望地点からの景観の調査地点



ウ 圧迫感の状況

調査地点において撮影した天空写真は、写真9.6.1-13～写真9.6.1-17（上段の写真）に示すとおりである（調査地点は図9.6.1-2参照）。

現況の形態率は、27.9～71.4%である。

(2) 予測及び評価

① 主要な景観構成要素の改変の程度及び地域景観の特性の変化の程度、代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度

ア 予測

a 主要な景観構成要素の改変の程度及び地域景観の特性の変化の程度

計画地及びその周辺は、JR川崎駅及び京急川崎駅を中心に商業・業務機能が集積する地域であり、高い密度で建築物が分布する市街地である。

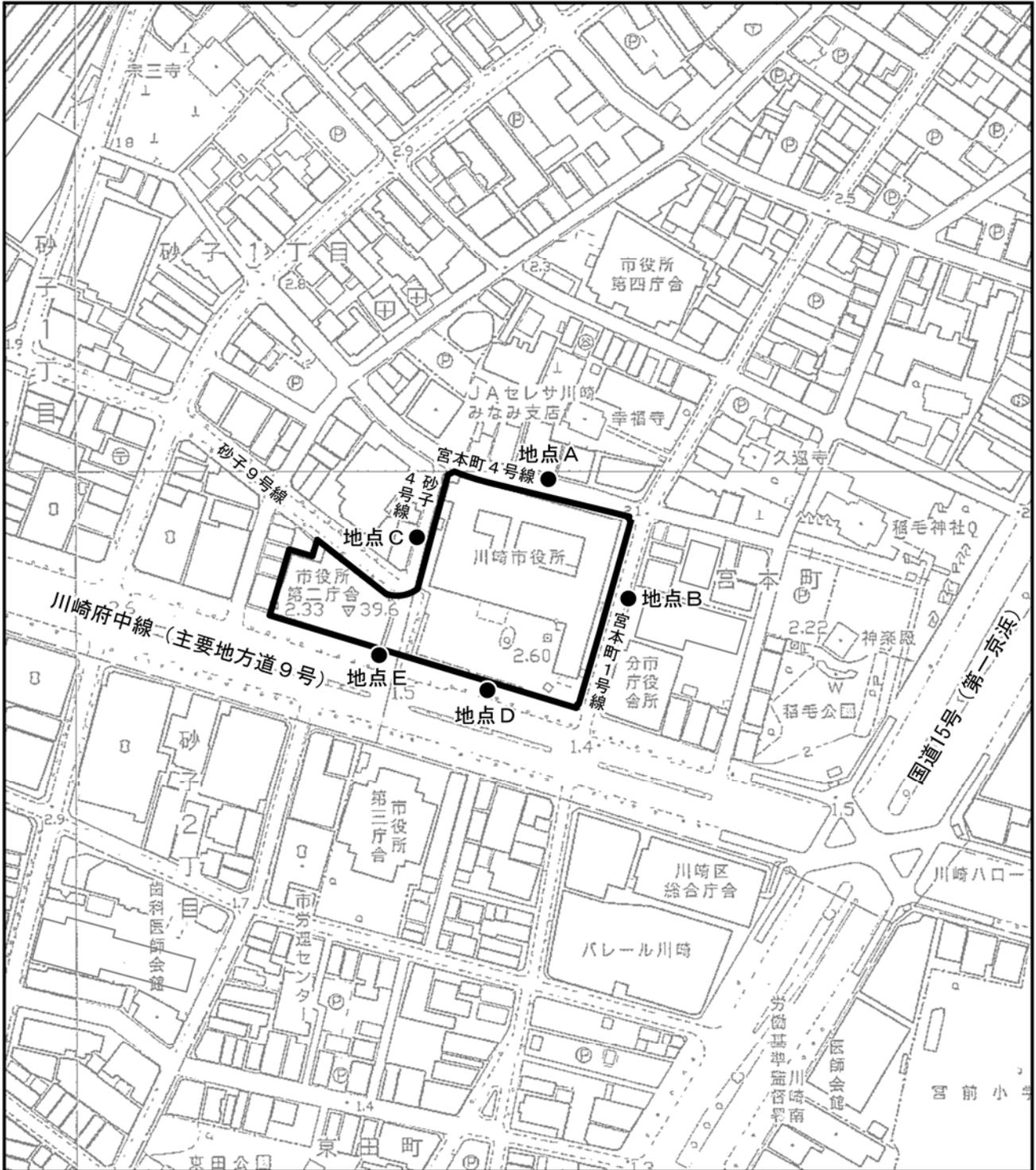
景観構成要素としては、低層・中層から超高層までの業務施設、商業施設、宿泊娯楽施設、集合住宅等の人工的要素が多くみられる。

計画地内の景観構成要素は、本事業の実施により、中層建築物から超高層建築物に変化すると予測する。計画建築物は川崎府中線（主要地方道9号）の北側においては周辺の建築物と比較して高い建築物となるが、川崎府中線の南側や川崎駅周辺には規模の大きな超高層建築物が存在し、都心部の都市景観を形成していること、また、川崎府中線沿道は容積率の高い商業地域に指定されており、規模の大きな超高層建築物が立地可能な地区であることから、計画建築物は都心部の都市景観を構成する要素のひとつとして突出するものではなく、地域景観の特性に著しい変化を生じさせることはないと予測する。

b 代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度

計画建築物等の完成予想図を合成した写真は写真9.6.1-1～写真9.6.1-12（下段の写真）に、代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度は表9.6.1-2に示すとおりである。

代表的な眺望地点からの眺望は、本事業の実施により、中景域においては概ね計画建築物の超高層棟が周辺の既存の超高層建築物とともに都心部の都市景観を形成すると予測する。近景域においては計画建築物の出現により高層部の眺望は変化するが、低層部の眺望については、広場の整備、歩道状空地の整備や高木等による緑化を行うことでうるおいが感じられる街並みを形成し、また、旧本庁舎の川崎府中線に面する外観の一部を復元棟として創建当時の姿に復刻することで、都市の記憶が継承されると予測する。



凡 例



計画地



調査地点 (地点A～地点E)

図9.6.1-2 圧迫感の調査地点

1 : 2,500

0 25 50 75m



表9.6.1-2 代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度

予測地点		眺望の変化の程度
No.1	多摩川サイクリングロード	鉄道の高架の背後に超高層棟が出現する。超高層棟は周辺の既存の建築物と連続した街並みを形成すると予測する。
No.2	新川橋交差点	建築物の背後に超高層棟が出現する。超高層棟は周辺の既存の建築物と連続した街並みを形成すると予測する。
No.3	教育文化会館前 富士見歩道橋	建築物の背後に超高層棟が出現する。超高層棟は周辺の超高層建築物と連続した街並みを形成すると予測する。
No.4	J R 川崎駅前	建築物と並んで超高層棟が出現する。超高層棟は川崎府中線（主要地方道 9 号）沿いの既存の建築物と連続した街並みを形成すると予測する。
No.5	京急川崎駅前	建築物の背後に超高層棟が出現する。超高層棟は砂子 9 号線（京急通り）沿いの既存の建築物が形成する都市景観の新たなランドマークとして認識されると予測する。
No.6	川崎ハローブリッジ	建築物の背後に超高層棟が出現する。超高層棟は周辺の超高層建築物と連続した街並みを形成すると予測する。
No.7	計画地北東側	道路正面に超高層棟が出現する。本地点は計画地に近いため、高層部の眺望は変化する。一方、低層部の眺望については、新本庁舎敷地の外周に歩道状空地を整備し、高木等による緑化を行うことで、うるおいが感じられる街並みを形成すると予測する。
No.8	稲毛神社前	道路沿いの建築物と並んで超高層棟が出現する。中・低層部の大部分は道路沿いの既存の建築物に隠れるが、高層部の眺望は変化する。一方、低層部の眺望については、新本庁舎敷地の外周に歩道状空地を整備し、高木等による緑化を行うことで、うるおいが感じられる街並みを形成すると予測する。
No.9	市役所前東交差点	道路越しに復元棟、その背後に超高層棟が出現する。本地点は計画地に近いため、高層部の眺望は変化する。一方、低層部の眺望については、旧本庁舎の川崎府中線（主要地方道 9 号）に面する外観の一部を復元棟として創建当時の姿に復刻することで、都市の記憶が継承されると予測する。
No.10	計画地北西側	道路正面に超高層棟が出現する。本地点は計画地に近いため、高層部の眺望は変化する。一方、低層部の眺望については、新本庁舎敷地の外周に歩道状空地を整備し、高木等による緑化を行うことで、うるおいが感じられる街並みを形成すると予測する。
No.11	砂子 9 号線 （京急通り）	道路正面に復元棟、道路沿いの建築物と並んで超高層棟が出現する。超高層棟及び復元棟の大部分は砂子 9 号線（京急通り）沿いの既存の建築物や街路樹に隠れるため、眺望の変化は小さいと予測する。
No.12	第 2 庁舎前歩道	第 2 庁舎敷地が広場となり、広場越しに復元棟及び超高層棟が出現する。本地点は計画地に近いため眺望は変化するが、第 2 庁舎の跡地に広場が整備されることで現況よりも広くて見通しの良い空間が確保され、超高層棟及び復元棟をランドマークとする新しい景観を形成すると予測する。

○現 況



○供用時



注) 計画建築物の色彩や意匠等の詳細は、今後の協議等により変更する可能性がある。

計画建築物



写真9.6.1-1 No.1 : 多摩川サイクリングロード

○現 況



○供用時



注) 計画建築物の色彩や意匠等の詳細は、今後の協議等により変更する可能性がある。

計画建築物



写真9.6.1-2 No.2 : 新川橋交差点

○現 況



○供用時



注) 計画建築物の色彩や意匠等の詳細は、今後の協議等により変更する可能性がある。

計画建築物



写真9.6.1-3 No.3 : 教育文化会館前富士見歩道橋

○現 況



○供用時

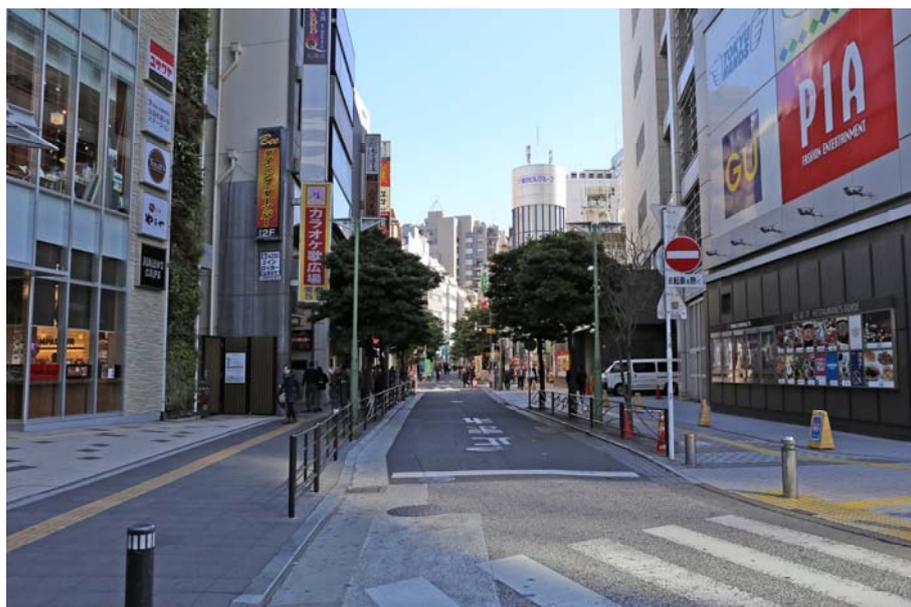


注) 計画建築物の色彩や意匠等の詳細は、今後の協議等により変更する可能性がある。

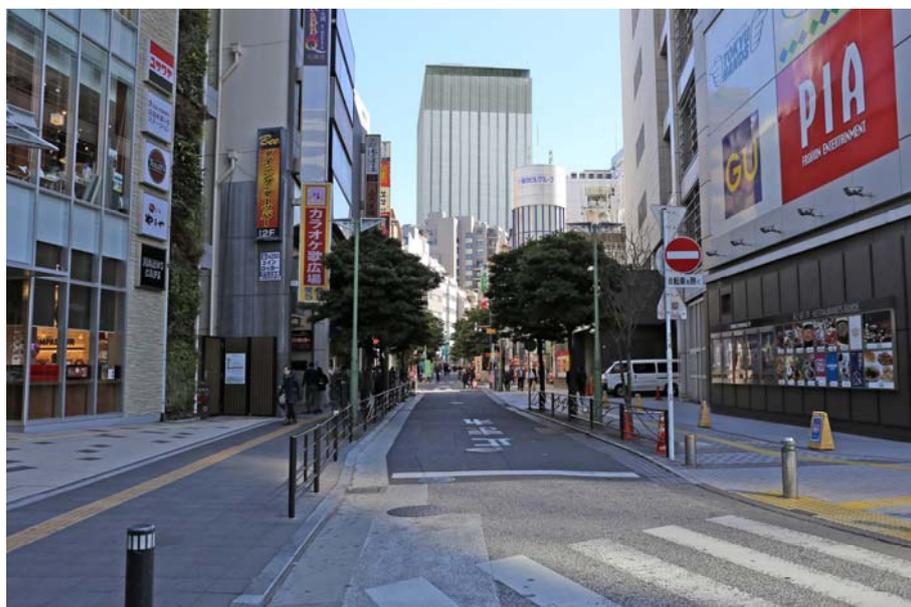


写真9.6.1-4 No.4 : J R川崎駅前

○現 況



○供用時



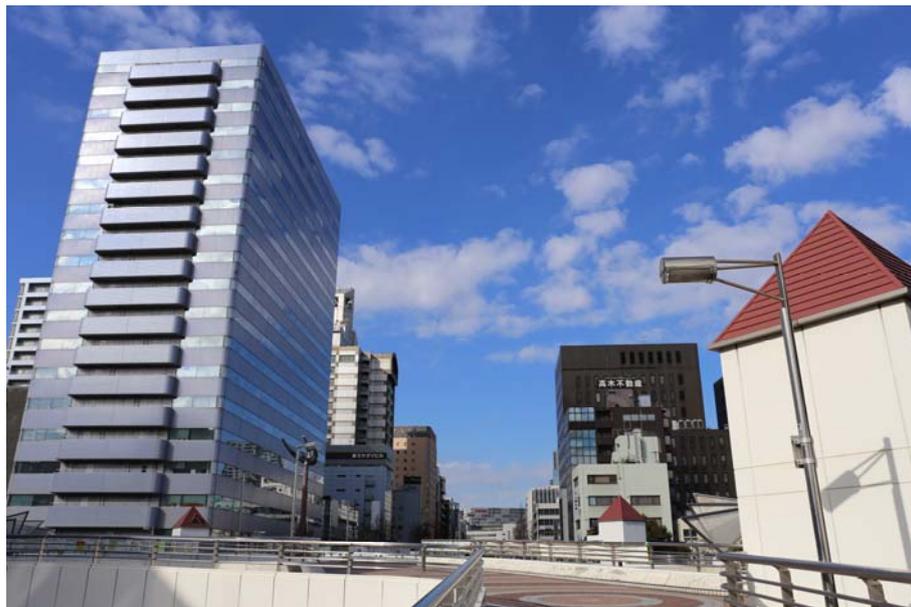
注) 計画建築物の色彩や意匠等の詳細は、今後の協議等により変更する可能性がある。

計画建築物



写真9.6.1-5 No.5 : 京急川崎駅前

○現 況



○供用時



注) 計画建築物の色彩や意匠等の詳細は、今後の協議等により変更する可能性がある。

計画建築物



写真9.6.1-6 No.6 : 川崎ハローブリッジ

○現 況



○供用時



注) 計画建築物の色彩や意匠等の詳細は、今後の協議等により変更する可能性がある。

計画建築物



写真9.6.1-7 No.7 : 計画地北東側

○現 況



○供用時



注) 計画建築物の色彩や意匠等の詳細は、今後の協議等により変更する可能性がある。

計画建築物



写真9.6.1-8 No.8 : 稲毛神社前

○現 況



○供用時



注) 計画建築物の色彩や意匠等の詳細は、今後の協議等により変更する可能性がある。

計画建築物



写真9.6.1-9 No.9：市役所前東交差点

○現 況



○供用時



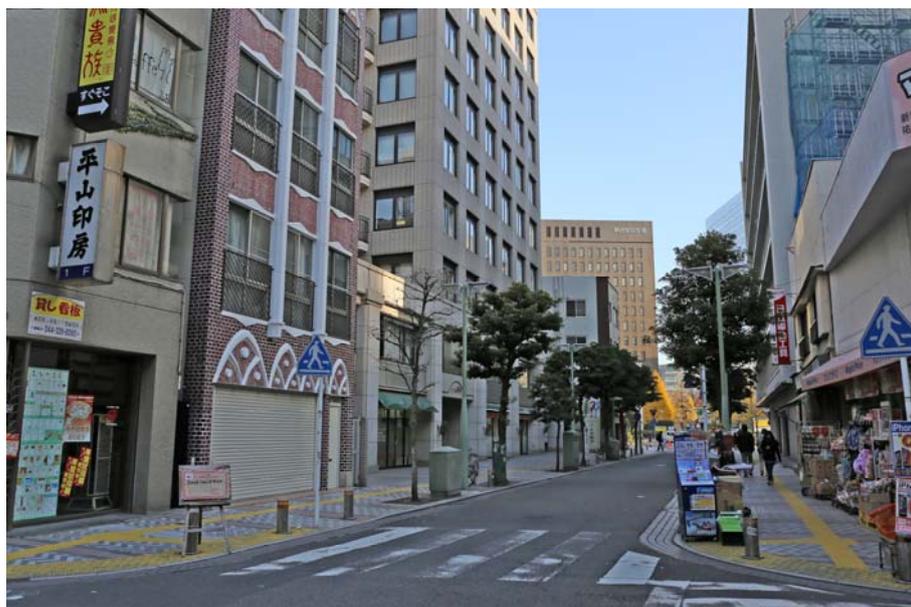
注) 計画建築物の色彩や意匠等の詳細は、今後の協議等により変更する可能性がある。

計画建築物

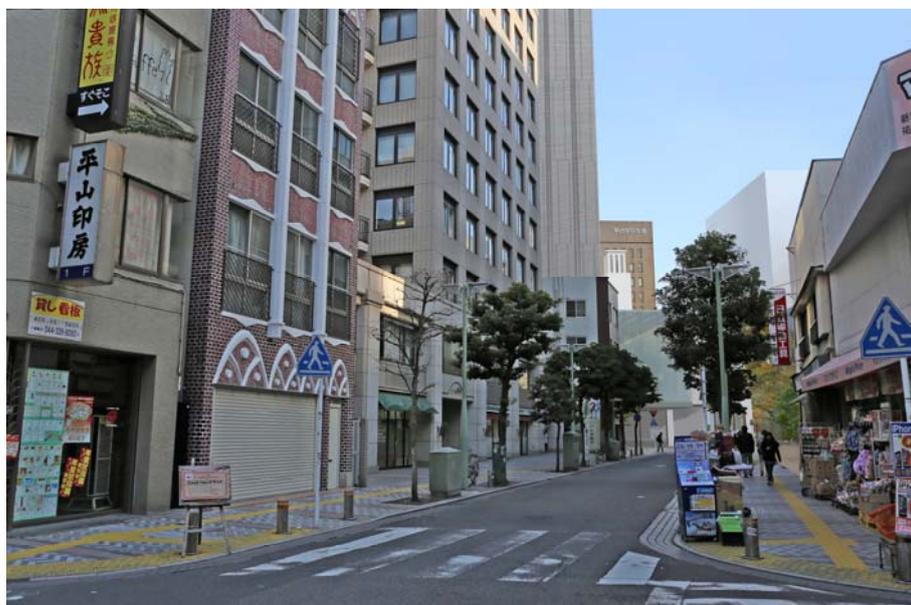


写真9.6.1-10 No.10 : 計画地北西側

○現 況



○供用時



注) 計画建築物の色彩や意匠等の詳細は、今後の協議等により変更する可能性がある。

計画建築物



写真9.6.1-11 No.11 : 砂子9号線 (京急通り)

○現 況



○供用時



注) 計画建築物の色彩や意匠等の詳細は、今後の協議等により変更する可能性がある。

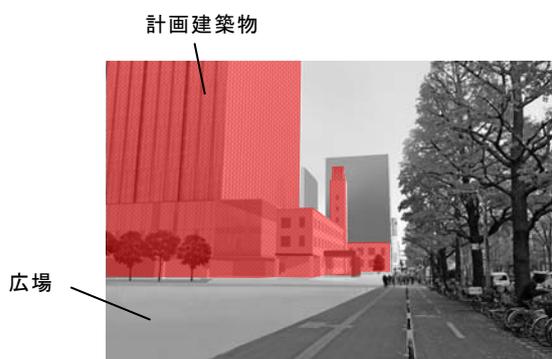


写真9. 6. 1-12 No.12 : 第2庁舎前歩道

イ 評 価

計画地内の景観構成要素は、本事業の実施により、中層建築物から超高層建築物に変化すると予測する。計画建築物は川崎府中線（主要地方道 9 号）の北側においては周辺の建築物と比較して高い建築物となるが、川崎府中線の南側や川崎駅周辺には規模の大きな超高層建築物が存在し、都心部の都市景観を形成していること、また、川崎府中線沿道は容積率の高い商業地域に指定されており、規模の大きな超高層建築物が立地可能な地区であることから、計画建築物は都心部の都市景観を構成する要素のひとつとして突出するものではなく、地域景観の特性に著しい変化を生じさせることはないと予測する。

代表的な眺望地点からの眺望は、本事業の実施により、中景域においては概ね計画建築物の超高層棟が周辺の既存の超高層建築物とともに都心部の都市景観を形成すると予測する。近景域においては計画建築物の出現により高層部の眺望は変化するが、低層部の眺望については、広場の整備、歩道状空地の整備や高木等による緑化を行うことでうるおいが感じられる街並みを形成し、また、旧本庁舎の川崎府中線に面する外観の一部を復元棟として創建当時の姿に復刻することで、都市の記憶が継承されると予測する。

本事業では、計画建築物の周囲に広場や歩道状空地を整備するとともに、高木や大景木を配置し、潤いを感じられる都市景観を形成する等の環境保全のための措置を講じる。

したがって、良好な都市景観が形成されると評価する。

② 圧迫感の変化の程度

ア 予 測

計画建築物の射影を合成した天空写真は写真9.6.1-13～写真9.6.1-17（下段の写真）に、形態率の変化は表9.6.1-3に示すとおりである。

供用時の形態率は、地点A、地点B、地点C、地点Dでは計画建築物が出現することにより増加し、44.8～82.3%になると予測する。一方、地点Eでは第2庁舎跡地が広場となることから形態率は減少し、35.2%になると予測する。また、計画建築物の形態率は、12.7～34.2%と予測する。

これらのことから、地点A、地点B、地点C、地点Dでは圧迫感を感じやすくなるが、地点Eでは圧迫感が軽減すると予測する。

表9.6.1-3 形態率の変化

調査地点		形態率				
		現 況	供用時			増 減
			計画地内	その他	合 計	
A	新本庁舎敷地北側	60.8%	34.2%	38.6%	72.8%	+12.0%
B	新本庁舎敷地東側	62.2%	29.5%	45.8%	75.3%	+13.1%
C	新本庁舎敷地西側	71.4%	32.0%	50.3%	82.3%	+10.9%
D	新本庁舎敷地南側	27.9%	23.7%	21.1%	44.8%	+16.9%
E	市役所前交差点北側	45.0%	12.7%	22.5%	35.2%	- 9.8%

注) 樹木、電柱・電線等は、形態率に含んでいない。

イ 評 価

供用時の形態率は、地点A、地点B、地点C、地点Dでは計画建築物が出現することにより増加し、44.8～82.3%になると予測する。一方、地点Eでは第2庁舎の跡地が広場となることから形態率は減少し、35.2%になると予測する。また、計画建築物の形態率は、12.7～34.2%と予測する。

これらのことから、地点A、地点B、地点C、地点Dでは圧迫感を感じやすくなるが、地点Eでは圧迫感が軽減すると予測する。

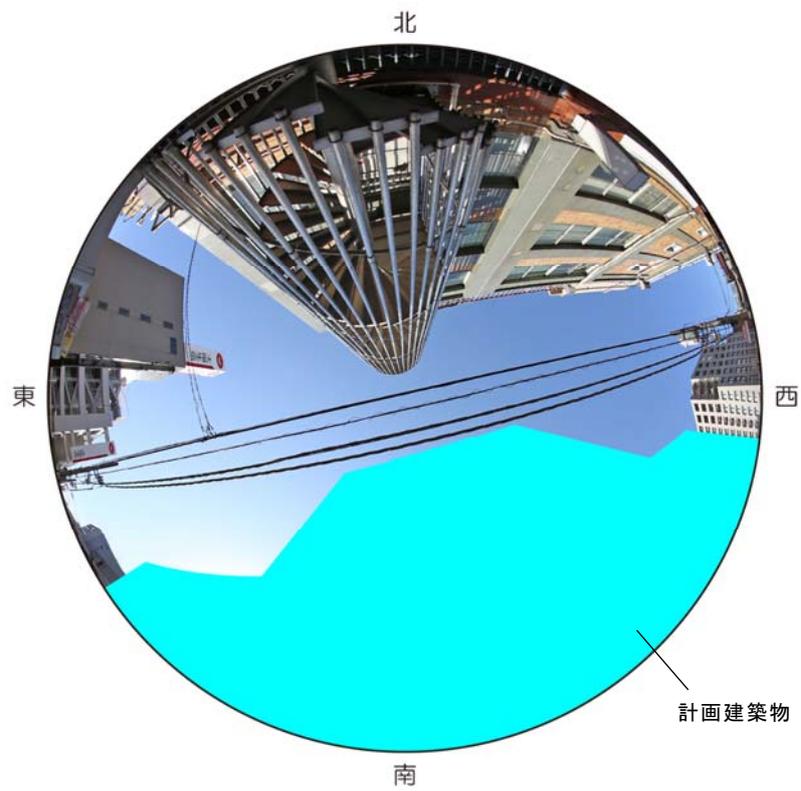
本事業では、新本庁舎の外壁位置は、旧本庁舎の外壁位置より後退させ、特に中高層部は約3～10m程度後退させ、圧迫感の軽減を図る等の環境保全のための措置を講じる。

したがって、生活環境の保全に支障はないと評価する。

○現 況



○供用時



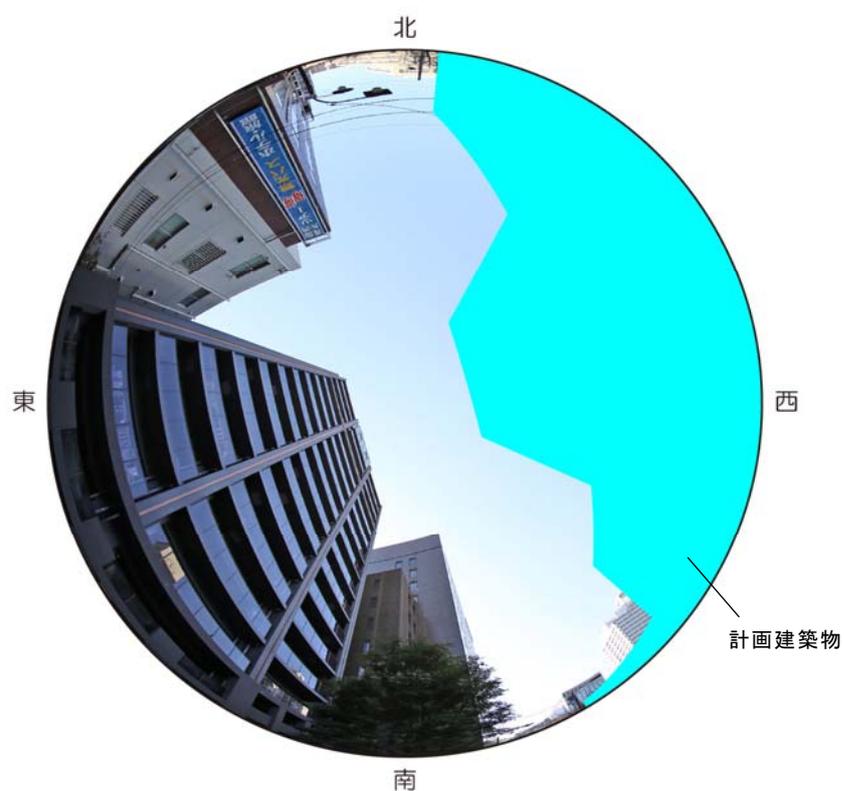
注) 樹木、電柱・電線等は、形態率に含んでいない。

写真9.6.1-13 地点A 新本庁舎敷地北側

○現 況



○供用時



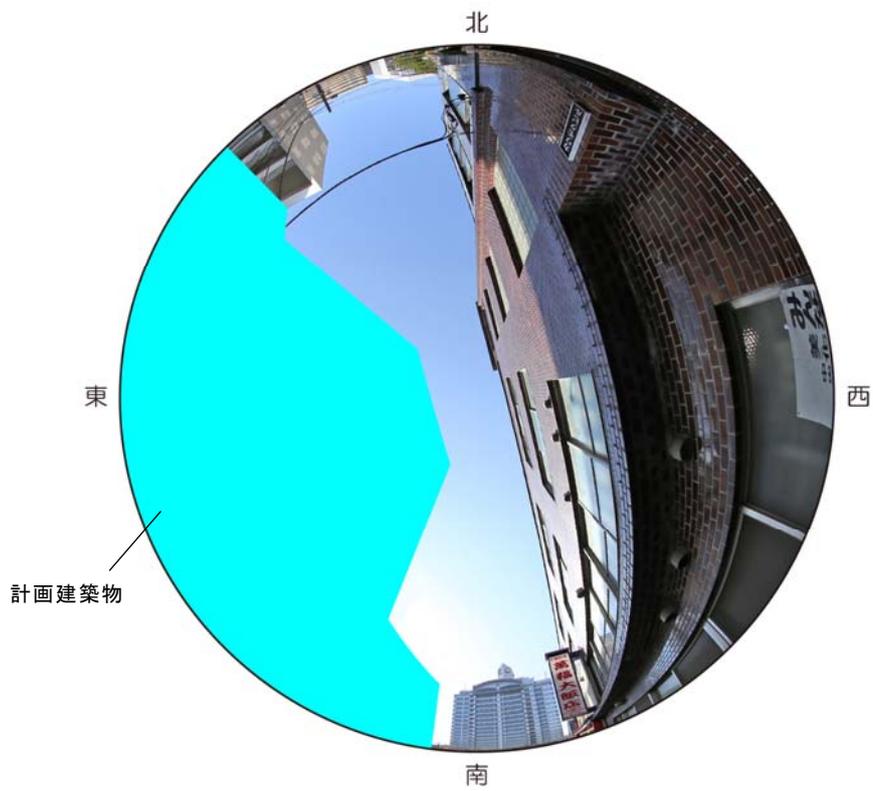
注) 樹木、電柱・電線等は、形態率に含んでいない。

写真9.6.1-14 地点B 新本庁舎敷地東側

○現 況



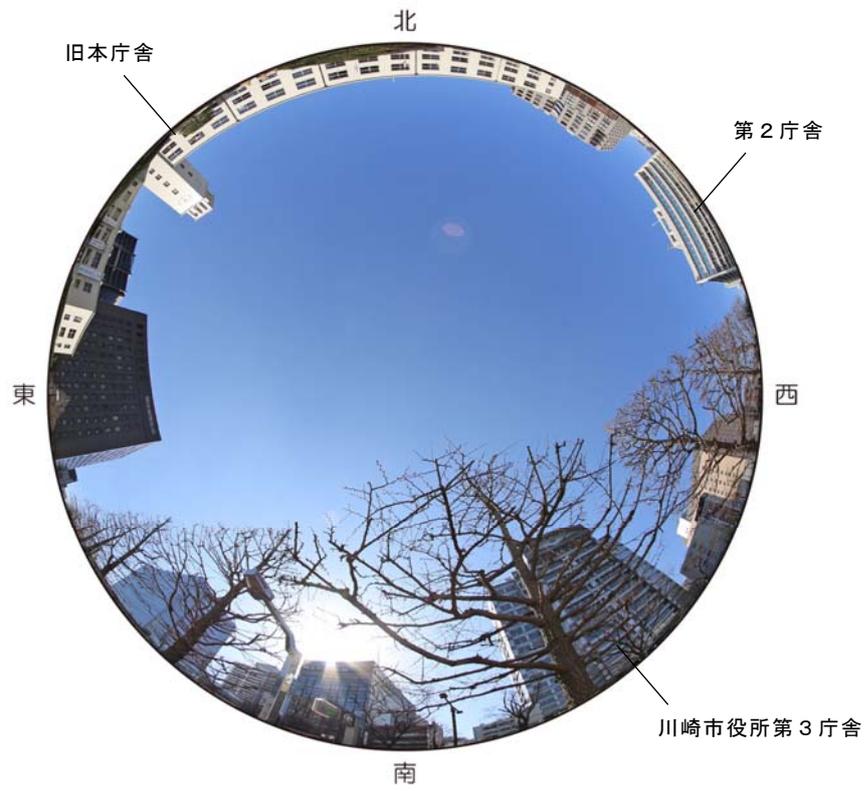
○供用時



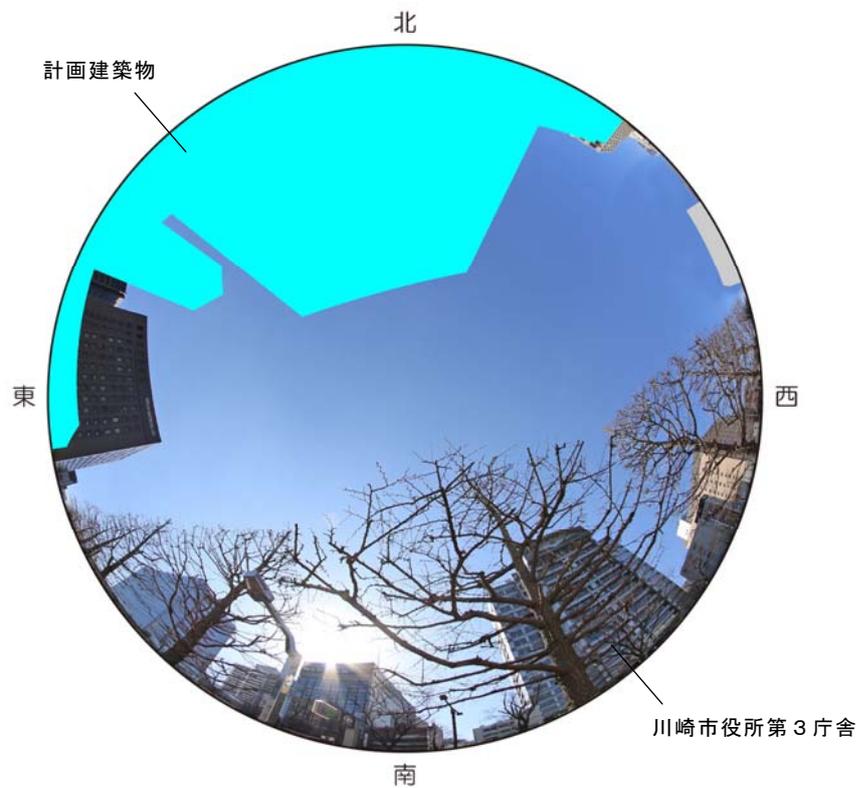
注) 樹木、電柱・電線等は、形態率に含んでいない。

写真9.6.1-15 地点C 新本庁舎敷地西側

○現 況



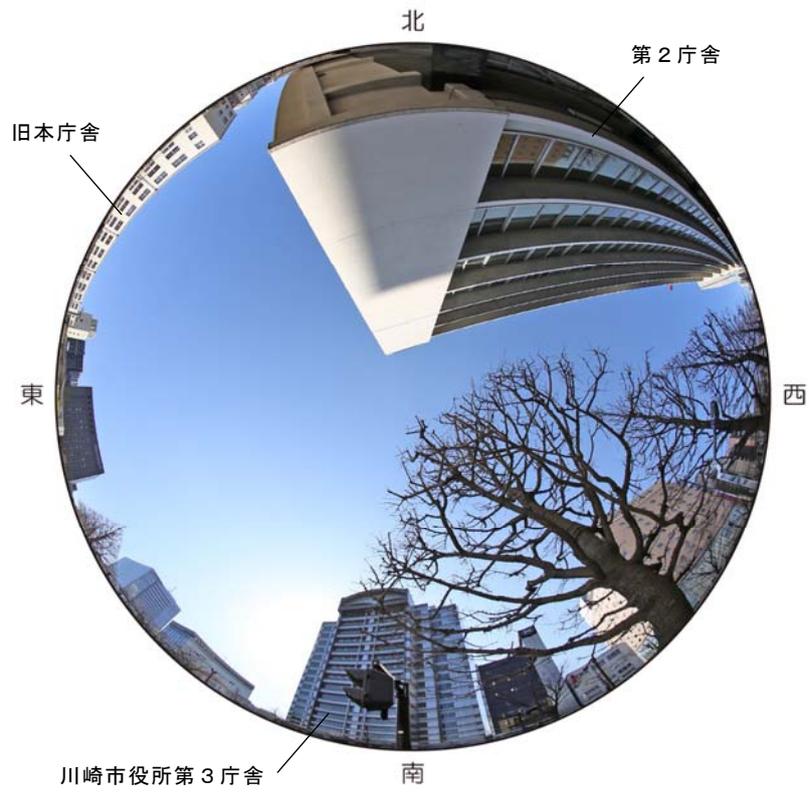
○供用時



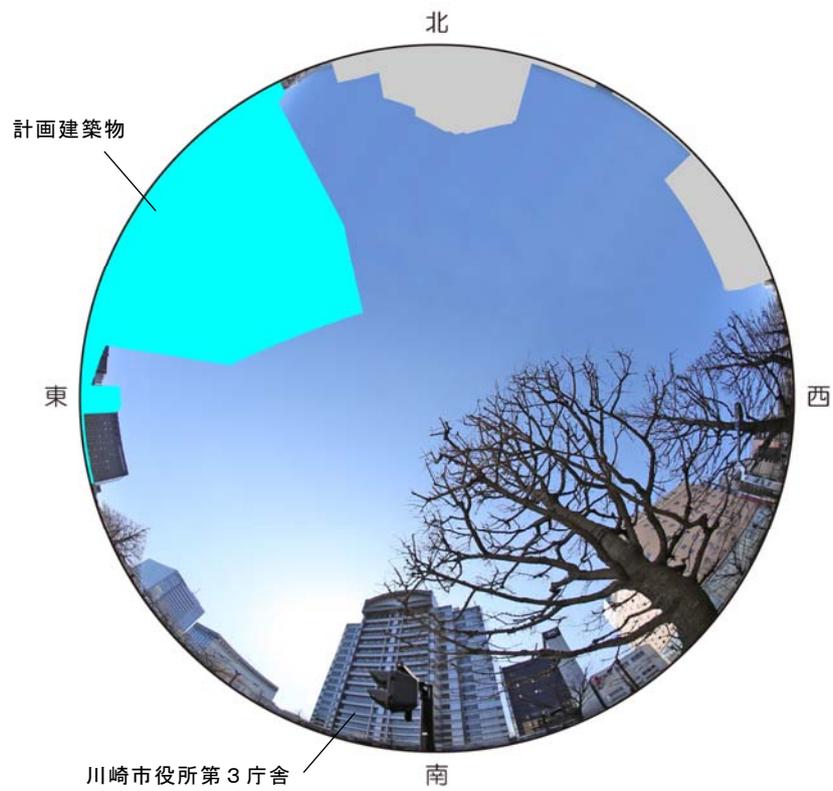
注) 樹木、電柱・電線等は、形態率に含んでいない。

写真9.6.1-16 地点D 新本庁舎敷地南側

○現 況



○供用時



注) 樹木、電柱・電線等は、形態率に含んでいない。

写真9.6.1-17 地点E 市役所前交差点北側

6.2 日照障害

(1) 現況調査

ア 日照障害の状況

計画地内に立地する既存の本庁舎及び第2庁舎は、川崎府中線（主要地方道9号）の南側に立地する超高層建築物とともに、計画地の北西から北東に位置する地域に日影を及ぼす要因となっている。

計画地周辺の日影の影響が予測される範囲（図9.6.2-2参照）において、日影が生ずることによる影響に特に配慮すべき施設（教育施設、児童関連施設、医療・福祉関連施設等）は、教育施設として西側約580mに女躰神社幼稚園、福祉施設として西側約20mにMelk川崎砂子Office、北西側約50mに発達相談支援センター、北側約50mに精神保健福祉センターがある。

(2) 予測及び評価

① 計画建築物の出現による日影の影響

ア 予測

a 冬至日における日影の範囲、日影となる時刻及び時間数等の日影の状況の変化の程度

平均地盤面±0mにおける時刻別日影図は図9.6.2-1に、等時間日影図は図9.6.2-2に示すとおりである。

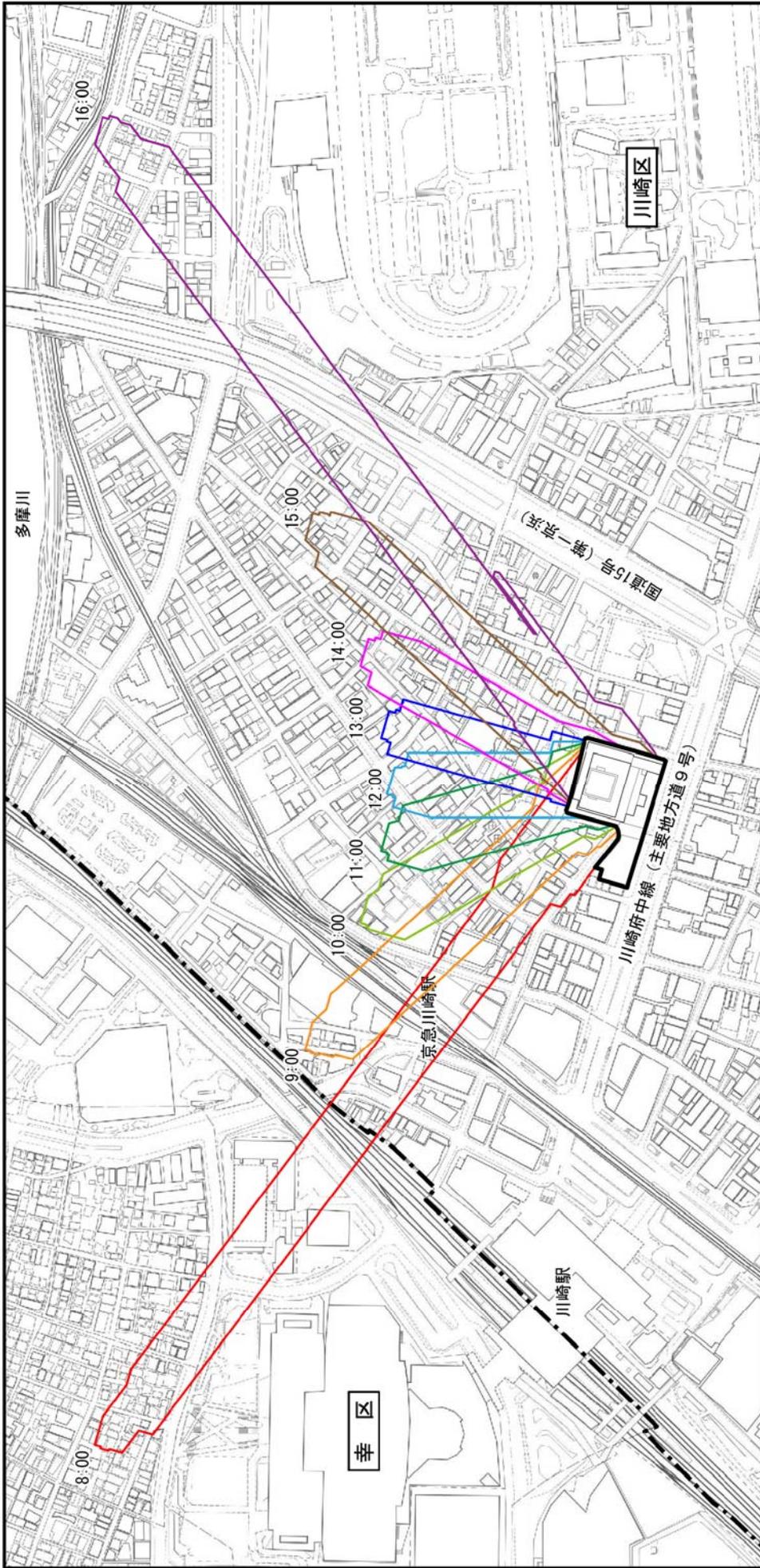
冬至日の平均地盤面±0mにおいて、計画建築物による日影を受ける既存建築物は550棟と予測する。日影時間別の内訳は、0時間以上1時間未満が328棟、1時間以上2時間未満が164棟、2時間以上3時間未満が32棟、3時間以上4時間未満が18棟、4時間以上5時間未満が3棟、5時間以上6時間未満が2棟、6時間以上7時間未満が2棟、8時間が1棟と予測する。

また、関係法令に基づく等時間日影図は、図9.6.2-3に示すとおりである。

冬至日の平均地盤面+4mにおいて、計画建築物による3時間以上の日影は計画地敷地境界から北側約65mまでの範囲、5時間以上の日影は計画地敷地境界から北側約35mまでの範囲に生じると予測するが、計画地及びその周辺は広範囲において商業地域に指定されており、日影規制の対象外である。また、3時間以上の日影が規制されている地域においても、日影時間は1時間未満であることから、日影規制の内容を満足していると予測する。

b 日照障害の影響に特に配慮すべき施設等における日影となる時刻及び時間数等の日影の状況の変化の程度

冬至日の平均地盤面±0mにおいて、日照障害の影響に特に配慮すべき施設等における計画建築物による日影の程度は、女躰神社幼稚園は0時間以上1時間未満、発達相談支援センターは1時間以上2時間未満、Melk川崎砂子Officeは2時間以上3時間未満、精神保健福祉センターは3時間以上4時間未満であると予測する。



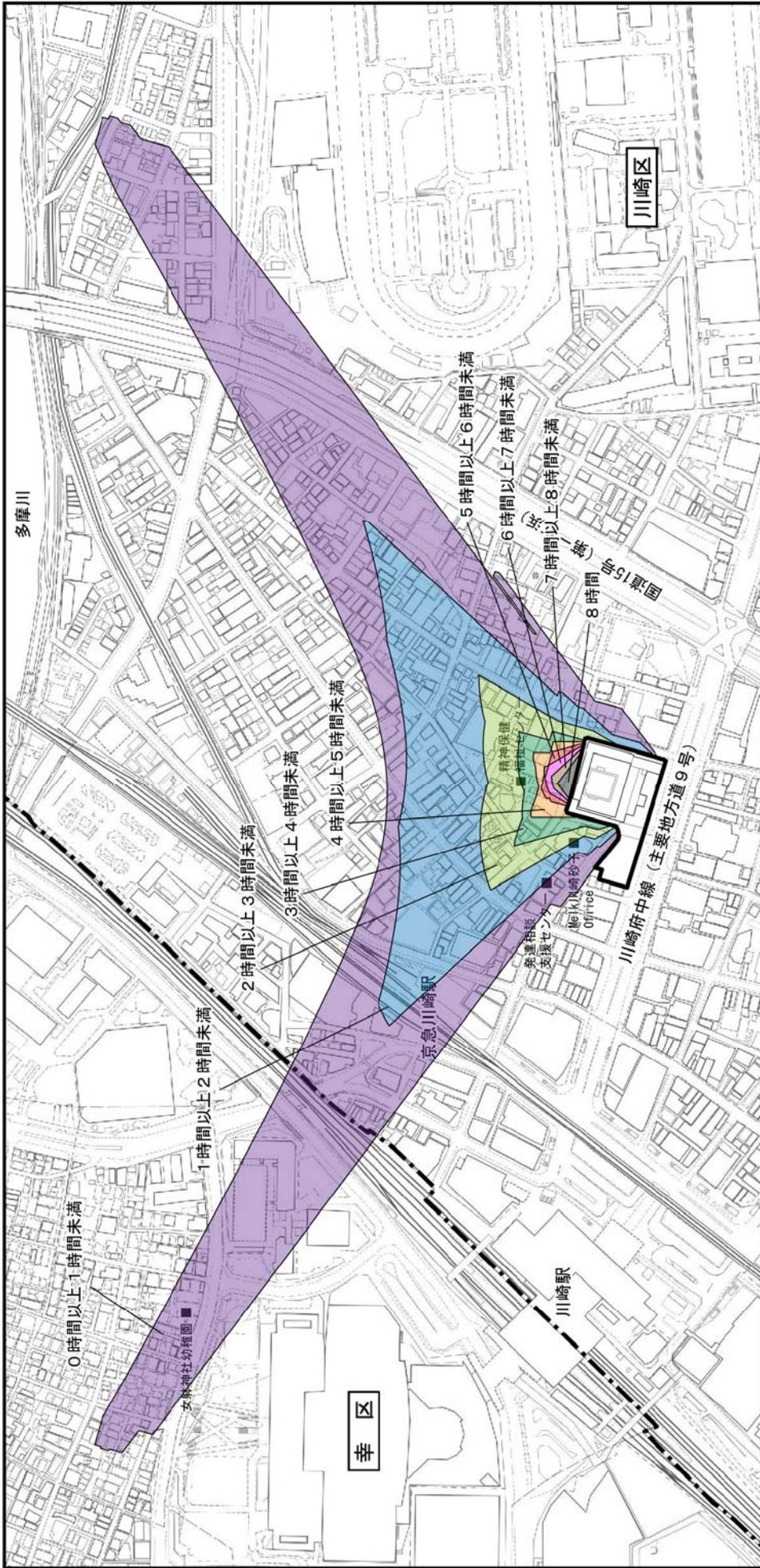
注) 日影条件：冬至日・真太陽時・平均地盤面±0m

凡例

- 計画地
- 区界
- 8:00の日影線
- 9:00の日影線
- 10:00の日影線
- 11:00の日影線
- 12:00の日影線
- 13:00の日影線
- 14:00の日影線
- 15:00の日影線
- 16:00の日影線



図 9.6.2-1 時刻別日影図

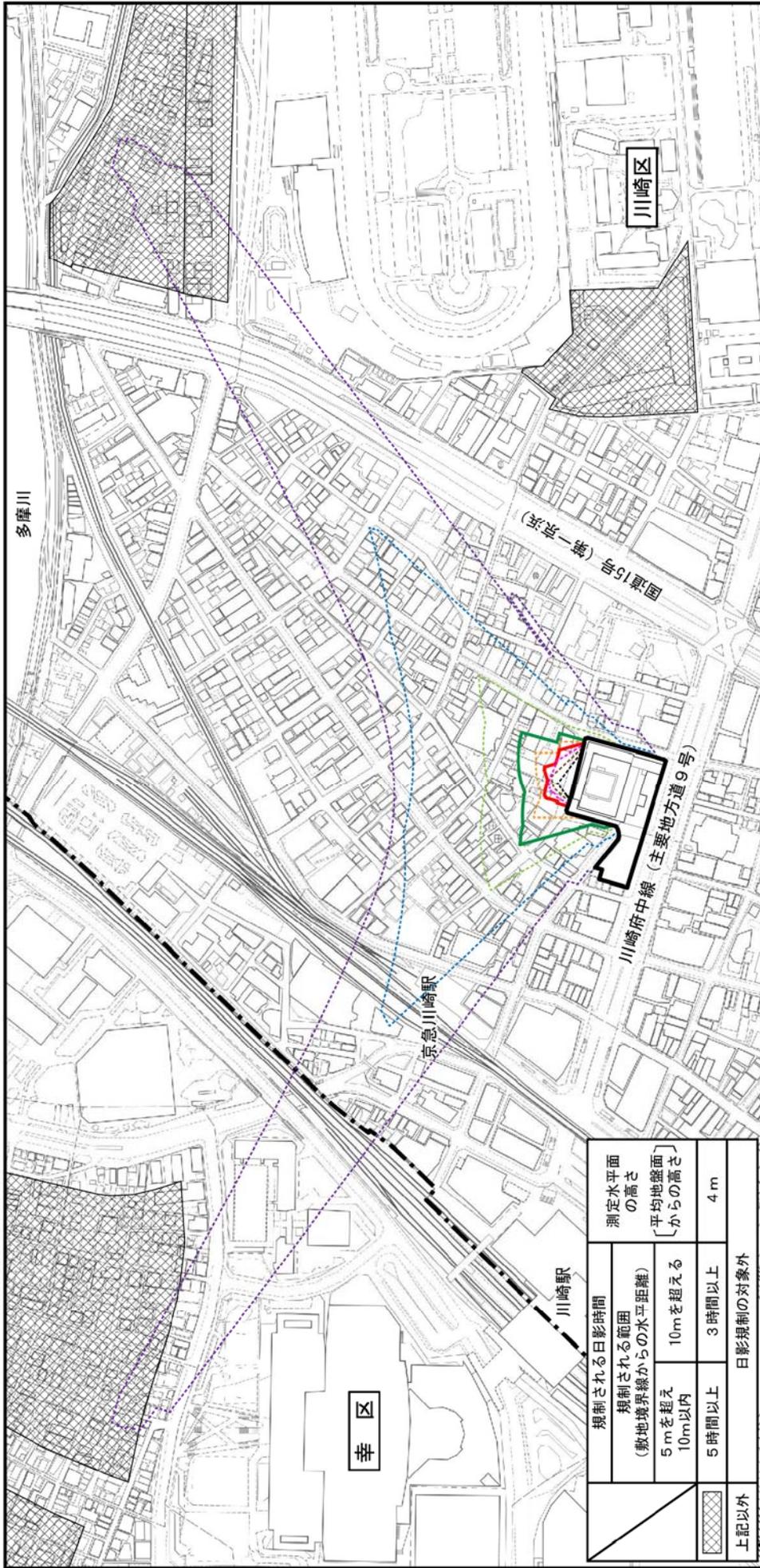


- 凡例
- 計画地
 - 区界
 - 0時間以上1時間未満
 - 1時間以上2時間未満
 - 2時間以上3時間未満
 - 3時間以上4時間未満
 - 4時間以上5時間未満
 - 5時間以上6時間未満
 - 6時間以上7時間未満
 - 7時間以上8時間未満
 - 8時間
 - 日照障害の影響に特に配慮すべき施設等 (日影範囲内のみ表示)

注) 日影条件：冬至日・真太陽時・平均地盤面±0m



図 9.6.2-2 等時間日影図



注) 日影条件：冬至日・真太陽時・平均地盤面+4 m

【その他の日影線（参考）】

- 計画地
- 区界
- 0 時間日影線
- 1 時間日影線
- 2 時間日影線
- 3 時間日影線
- 4 時間日影線
- 5 時間日影線
- 6 時間日影線
- 7 時間日影線
- 8 時間日影線



図 9.6.2-3 関係法令に基づく等時間日影図

イ 評 価

冬至日の平均地盤面±0 mにおいて、計画建築物による日影を受ける既存建築物は550棟と予測する。これらの既存建築物のうち、日照障害の影響に特に配慮すべき施設は4棟と予測する。

関係法令に基づく冬至日の平均地盤面+4 mにおいて、計画建築物による3時間以上の日影は計画地敷地境界から北側約65mまでの範囲、5時間以上の日影は計画地敷地境界から北側約35mまでの範囲に生じると予測するが、計画地及びその周辺は広範囲において商業地域に指定されており、日影規制の対象外である。また、3時間以上の日影が規制されている地域においても、日影時間は1時間未満であることから、日影規制の内容を満足していると予測する。

計画地は、周囲に超高層建築物が建ち並び高密度な市街地が形成されている都心部の商業地域に立地しており、また、本事業では、計画建築物の周囲に空地や広場を設けることにより、可能な範囲で日影の影響を低減させる等の環境保全のための措置を講じる。

したがって、当地区で想定される都心部の商業地域における住環境に著しい影響は与えないと評価する。

6.3 テレビ受信障害

(1) 現況調査

ア テレビ電波（地上波）の受信状況

(ア) テレビ受信画像・品質の状況

調査地域は、計画建築物の規模を勘案し、机上検討により想定したテレビ受信障害（地上デジタル放送）が予想される地域を含む範囲とし、調査地点は62地点とした。

東京スカイツリー（広域局）、東京タワー及び横浜局は、すべての調査地点で画像評価は○（正常に受信）であり、品質評価はC（おおむね良好）以上であった。

(イ) テレビ電波の強度の状況

端子電圧は、東京スカイツリー（広域局）が35～69dB(μ V)、東京タワーが34～60dB(μ V)、横浜局が38～71dB(μ V)であった。東京タワーの端子電圧が低い地点が多いが、すべてのチャンネルの端子電圧が低い地点もみられた。なお、テレビ電波の強度の状況は、一般に端子電圧が50dB(μ V)以上であれば良好とされている。

(ウ) 共聴設備等の設置状況等テレビ電波の受信形態

調査地域においては、一部で既に共同受信施設の設置やケーブルテレビ加入等のテレビ受信障害の対策が実施されていた。

(2) 予測及び評価

① テレビ受信障害（地上デジタル放送、衛星放送）の程度及び範囲

ア 予測

a 地上デジタル放送

地上デジタル放送の受信障害予測範囲は、図9.6.3-1に示すとおりである。

東京スカイツリー（広域局）の遮へい障害予測範囲は、計画地の南西方向に最大距離約140mであり、受信障害範囲に位置する棟数は36棟であるが、このうち受信障害を受ける棟数は28棟と予測する。

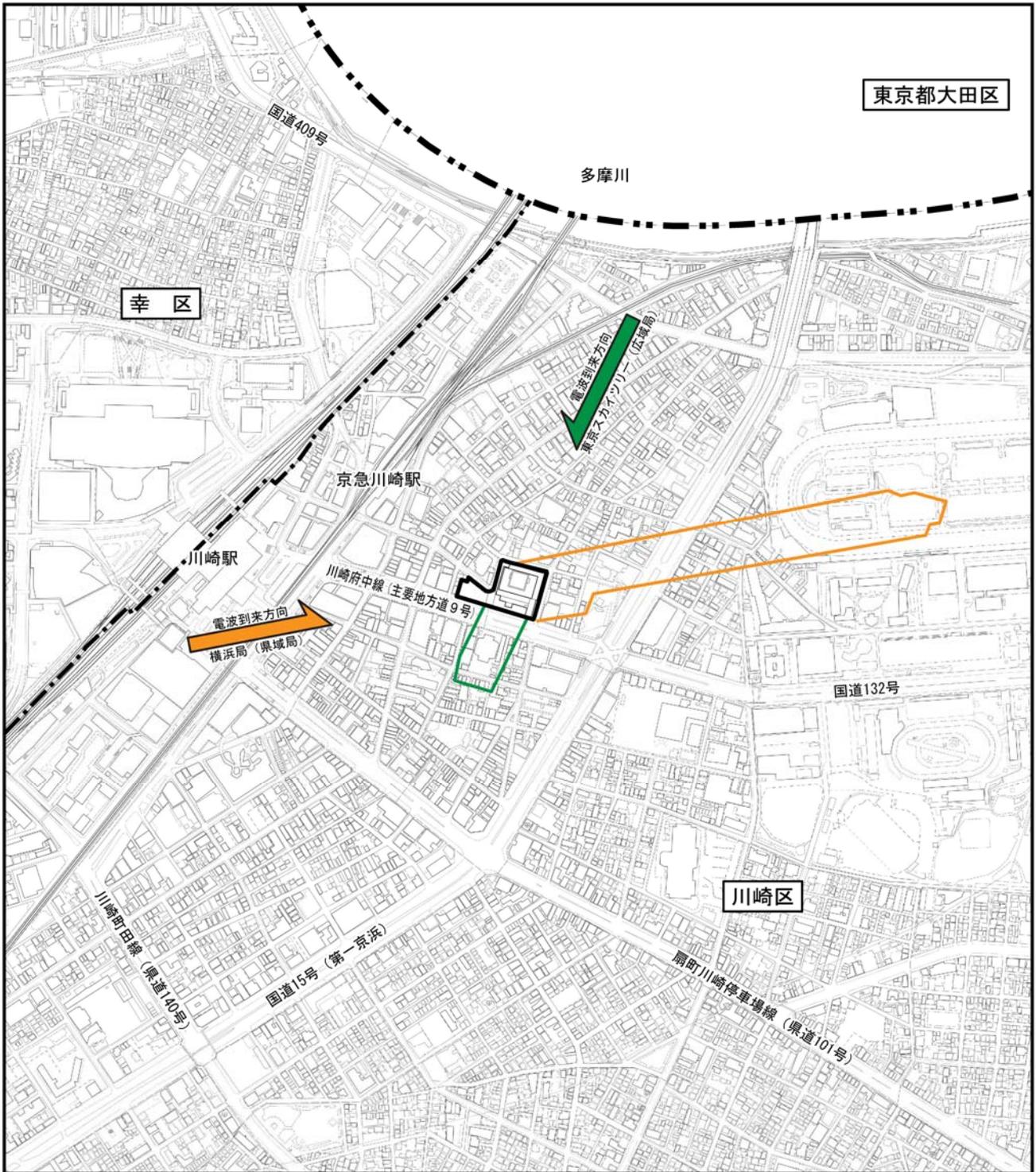
横浜局の遮へい障害予測範囲は、計画地の東北東方向に最大距離約680mであり、受信障害範囲に位置する棟数は65棟であるが、このうち受信障害を受ける棟数は16棟と予測する。

また、地上デジタル放送の反射障害による影響は生じないと予測する。

b 衛星放送

衛星放送の受信障害予測範囲は、図9.6.3-2に示すとおりである。

衛星放送の遮へい障害予測範囲は、計画地の北東～北北東方向に最大距離約130mであり、受信障害範囲に位置する棟数は50棟と予測する。

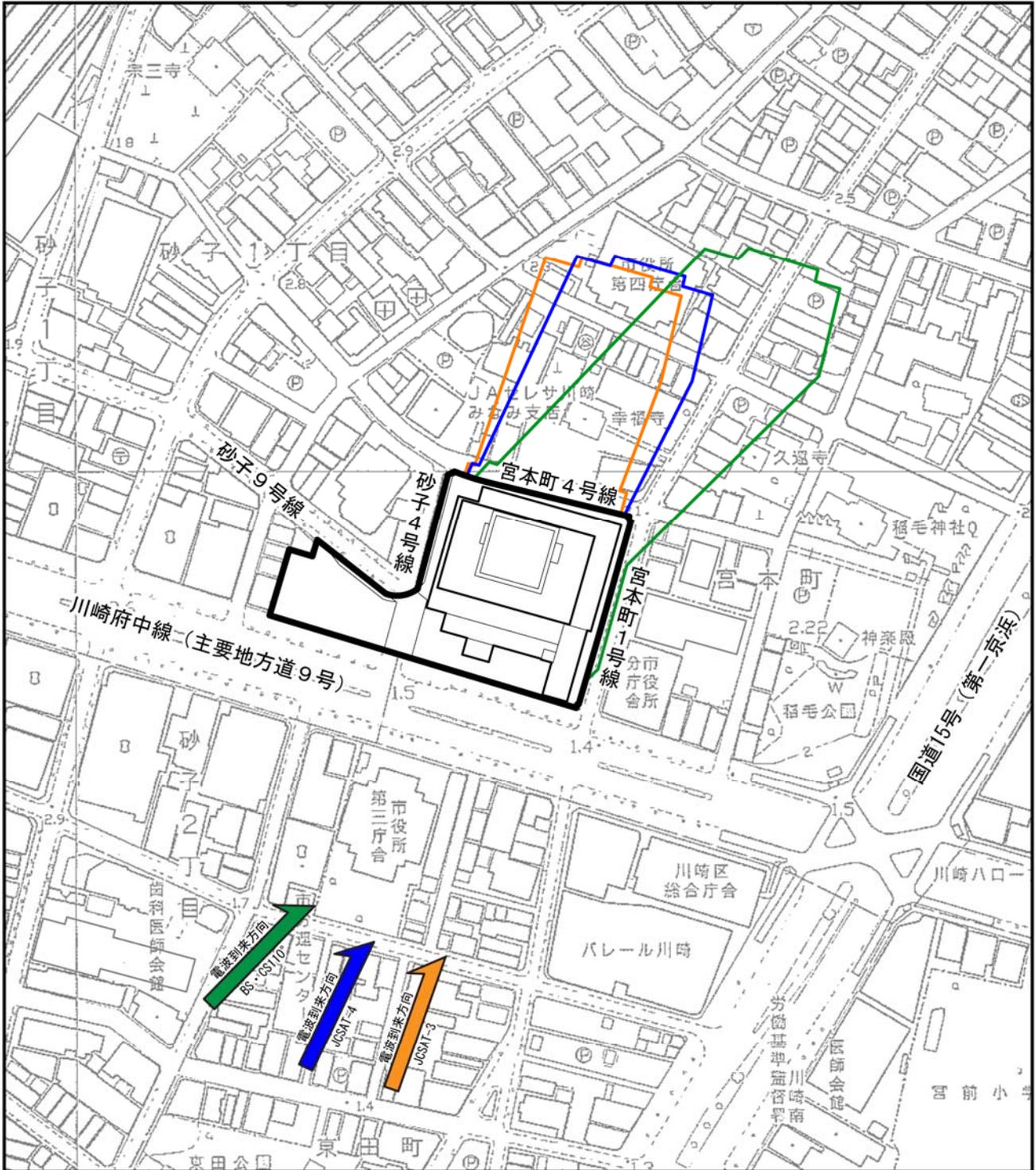


凡 例

- | | | | |
|---|-----|---|-----------------------------|
|  | 計画地 |  | 遮へい障害予測範囲
(東京スカイツリー：広域局) |
|  | 都県界 |  | 遮へい障害予測範囲
(横浜局：テレビ神奈川) |
|  | 区 界 | | |

図 9. 6. 3-1 地上デジタル放送の受信障害予測範囲





凡 例

- | | | | |
|---|-----|---|--------------------------|
|  | 計画地 |  | 遮へい障害予測範囲
(BS・CS110°) |
| | |  | 遮へい障害予測範囲
(JCSAT-3) |
| | |  | 遮へい障害予測範囲
(JCSAT-4) |

図 9.6.3-2 衛星放送の受信障害予測範囲



イ 評 価

計画建築物による地上デジタル放送の遮へい障害予測範囲は、東京スカイツリー（広域局）は計画地の南西方向に最大距離約140m、横浜局は計画地の東北東方向に最大距離約680mと予測する。受信障害範囲に位置する棟数は、東京スカイツリー（広域局）は36棟、横浜局は65棟であるが、このうち受信障害を受ける棟数は、東京スカイツリー（広域局）は28棟、横浜局は16棟と予測する。

衛星放送の遮へい障害予測範囲は、計画地の北東～北北東方向に最大距離約130mであり、受信障害範囲に位置する棟数は50棟と予測する。

本事業では、計画建築物に起因するテレビ電波の受信障害が発生した場合には、受信状況に応じて共同受信施設の設置やケーブルテレビの加入等の適切な障害対策を実施する等の環境保全のための措置を講じる。

したがって、計画地周辺の良い受像画質を維持し、かつ、現状を悪化しないと評価する。

6.4 風 害

(1) 現況調査

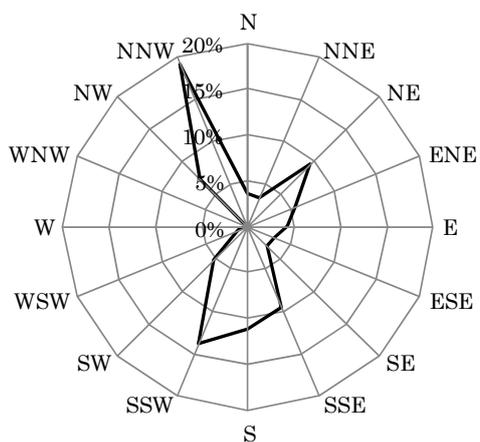
ア 地域の風の状況

(7) 風向出現頻度

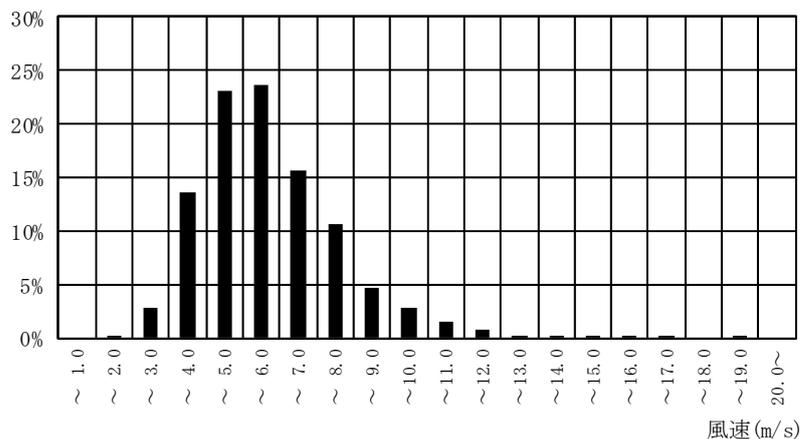
大師測定局における平成19年から平成28年までの10年間の日最大平均風速の風向出現頻度は図9.6.4-1に示すとおり、北北西（NNW）、南南西（SSW）の出現頻度が高くなっている。

(イ) 風速出現頻度

大師測定局における平成19年から平成28年までの10年間の日最大平均風速の風速出現頻度は図9.6.4-1に示すとおり、日最大平均風速3～8 m/sの出現頻度が高くなっている。



< 風向出現頻度 >



< 風速出現頻度 >

資料：「川崎市大気データ」（川崎市環境局ホームページ）

図9.6.4-1 日最大平均風速の風向出現頻度及び風速出現頻度
(大師測定局：平成19年～平成28年)

(2) 予測及び評価

ア 予測

① 計画建築物の出現による風環境への影響

a 風向、風速の変化する地域の範囲及び変化の程度

本事業の実施により、計画地に隣接する道路沿いを中心に風向及び風速が変化するものの、その他の地域では概ね変化はないと予測する。

b 年間における風速の出現頻度

解体前、建設後及び対策後（予測に反映した防風対策の状況は図9.6.4-2参照）の風環境評価は、図9.6.4-3(1)～(3)に示すとおりである。

(a) 解体前（図9.6.4-3(1)参照）

解体前の風環境は、大部分がランク1あるいはランク2であるが、一部、計画地南側の川崎府中線（主要地方道9号）沿い（No.22、47、82）及び川崎ハローブリッジ上（No.49、58）にランク3がみられる。

(b) 解体前から建設後（図9.6.4-3(2)参照）の変化

計画地西側の砂子4号線沿い（No.90）、東側の宮本町1号線沿い（No.87）、南側の川崎府中線（主要地方道9号）沿い（No.75、77、81）、川崎ハローブリッジ上（No.50、51）に新たにランク3が出現する。一方、解体前にランク3であった地点のうち、川崎府中線（主要地方道9号）沿いの2地点（No.22、47）はランク2に変化する。

その他の地点では、ランク1からランク2に、ランク2からランク1に変化する地点もみられるが、解体前と同程度の風環境であると予測する。

(c) 建設後から対策後（図9.6.4-3(3)参照）の変化

計画地南側の川崎府中線（主要地方道9号）沿いの1地点（No.81）、川崎ハローブリッジ上（No.50、51）の2地点はランク3から変化はないが、計画地近傍の4地点（No.75、77、87、90）は、ランク3からランク2またはランク1に変化すると予測する。

なお、ランク3が予測される地点（No.50、51、81）については、解体前はランク2ではあるもののランク3に近い風速超過頻度であったこと、川崎府中線（主要地方道9号）沿い及び川崎ハローブリッジ上では別地点（No.49、58、82）において解体前からランク3がみられることから、解体前と比較して風環境に大きな変化はなく、許容される風環境であると予測する。



凡 例



計画地



関連事業区域



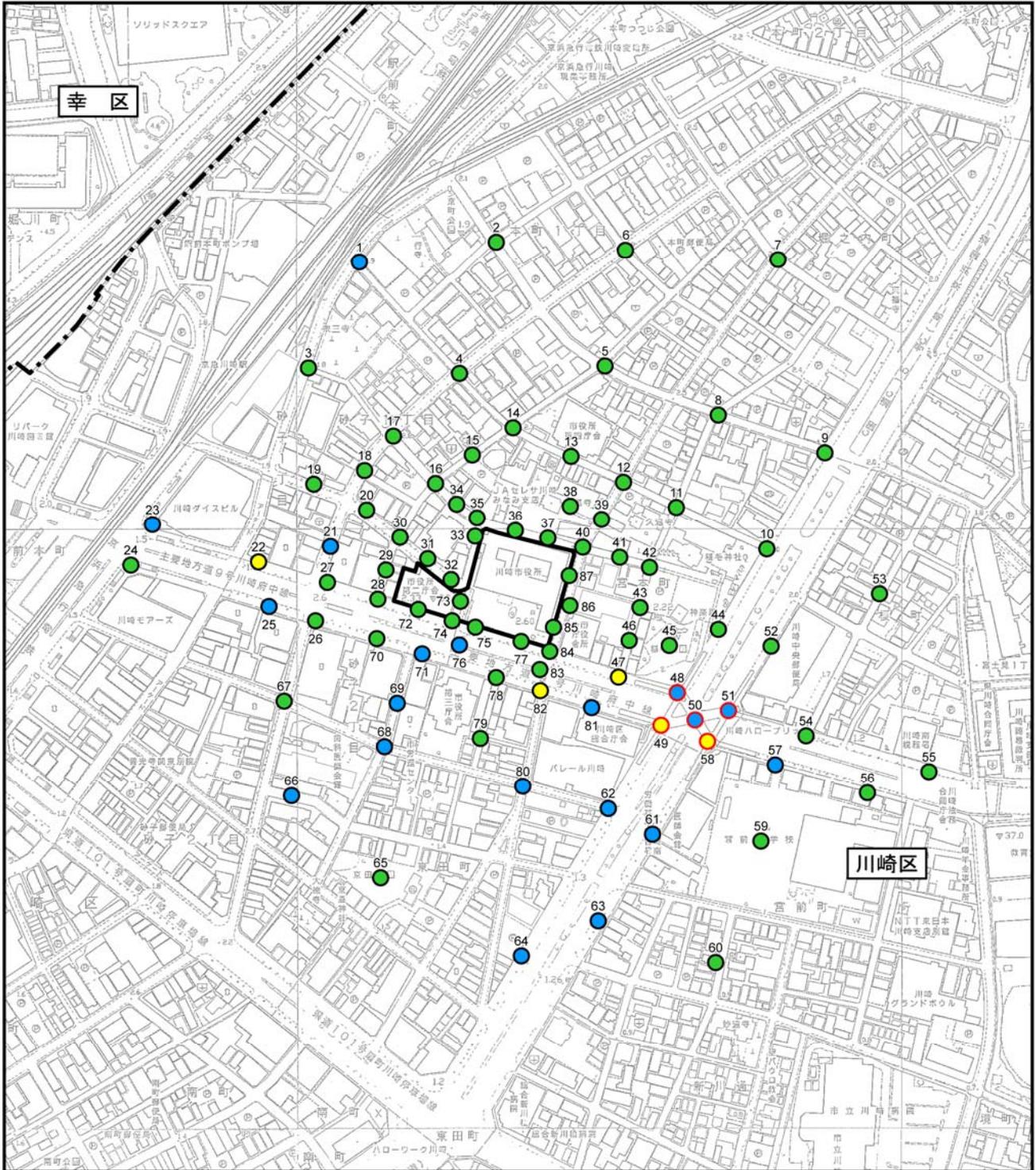
防風植栽 (常緑樹、高さ8m)



防風植栽 (常緑樹、高さ6m)

図 9. 6. 4-2 防風対策の状況





注) ○は川崎ハローブリッジ上(地上約7m)の測定点を示す。

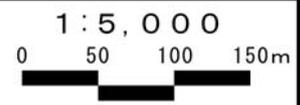
凡 例

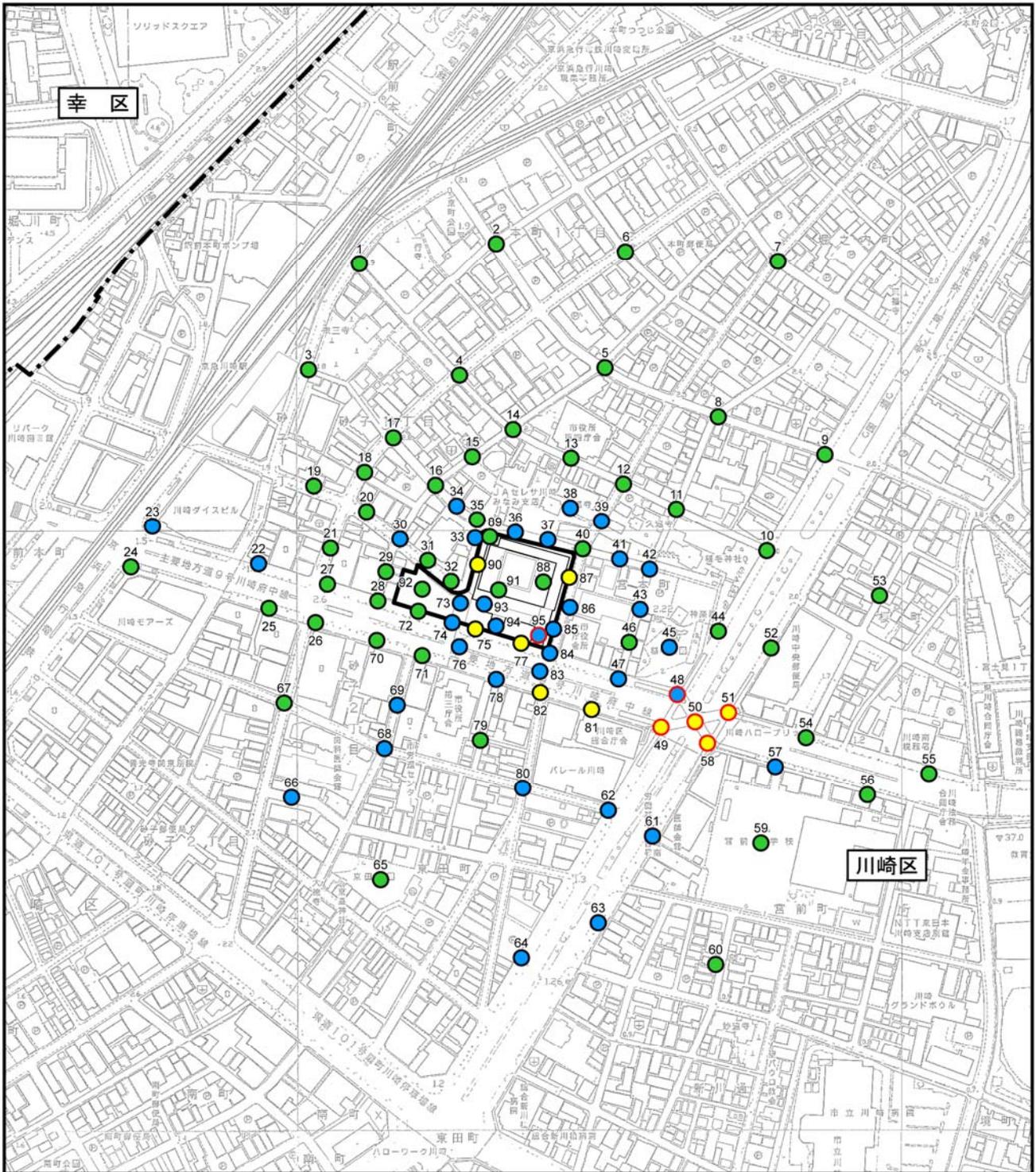
- 計画地
- 区 界

【風環境評価】

- ランク 1
- ランク 3
- ランク 2
- ランク外

図 9.6.4-3(1) 風環境評価 (解体前)





凡例

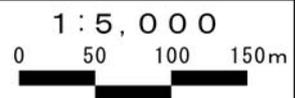
- 計画地
- 区界

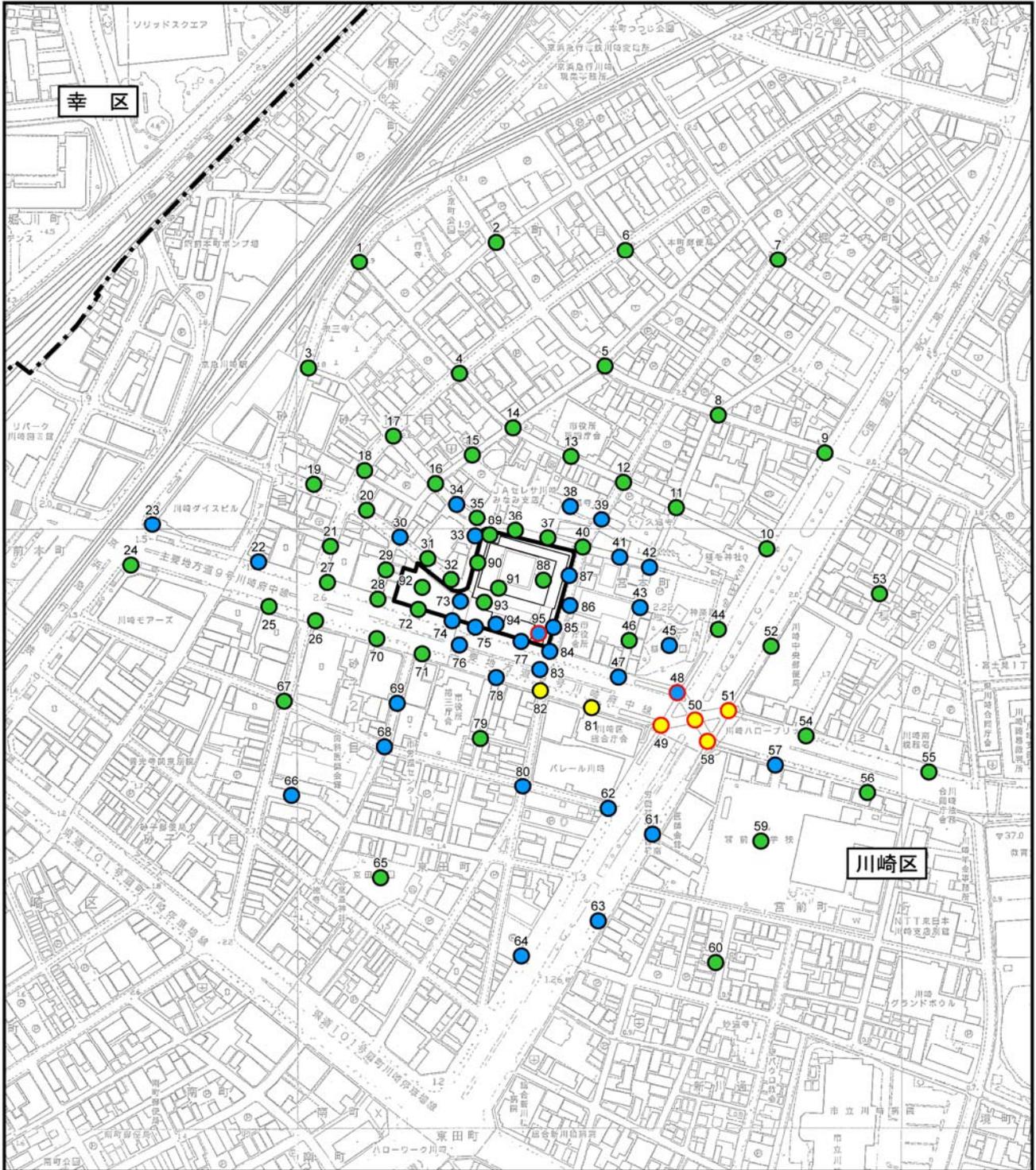
【風環境評価】

- ランク 1
- ランク 3
- ランク 2
- ランク外

注1) ○は川崎ハローブリッジ上（地上約7m）及び復元棟屋上（地上約10m）の測定点を示す。
 注2) 88, 91, 93, 94は1階ピロティ内の測定点である。

図 9.6.4-3(2) 風環境評価（建設後）





凡 例

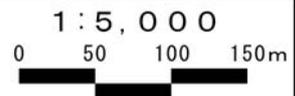
- 計画地
- 区 界

【風環境評価】

- ランク 1
- ランク 3
- ランク 2
- ランク外

注1) ○は川崎ハローブリッジ上（地上約7m）及び復元棟屋上（地上約10m）の測定点を示す。
 注2) 88, 91, 93, 94は1階ピロティ内の測定点である。

図 9. 6. 4-3(3) 風環境評価（対策後）



イ 評 価

計画建築物の出現により計画地周辺の風環境に変化はあるが、防風対策を講じる対策後においては、全体として概ねランク 2 またはランク 1 となり、また、ランク 3 が予測される地点についても解体前と比較して風環境に大きな変化はなく、許容される風環境であると予測する。

本事業では、建物周囲に空地を設ける、各階に必要な設備等のスペースを集約し効率化を図ることで主風向に対する見付面積を縮小する、北面及び東面に下屋を設けるとともに防風フェンスを設置する等により、風の影響をなるべく低減するよう配慮した建物配置及び形状とする等の環境保全のための措置を講じる。

したがって、計画地周辺の生活環境の保全に支障はないと評価する。

7 地域社会

7.1 地域交通（交通混雑、交通安全）

(1) 現況調査

ア 道路の状況

(7) 既存資料調査

道路交通センサスの調査結果（平成17、22、27年度）は、表9.7.1-1に示すとおりである。

平成27年度の自動車交通量は、平日で13,030～31,228台/12時間（大型車混入率：17.1～30.0%）である。

表9.7.1-1 道路交通センサス調査結果（平成17、22、27年度）

区間番号	道路名	年度	自動車交通量 (台/12時間)		大型車混入率 (%)	
			平日	休日	平日	休日
Q10150 (川崎区駅前本町26)	国道409号	17	—	—	—	—
		22	22,364	—	28.6	—
		27	21,452	—	26.8	—
Q12010 (川崎区宮前町1-2)	国道15号	17	19,129	—	22.2	—
		22	—	—	—	—
		27	31,228	—	26.4	—
Q25030 (川崎区富士見1-5-2)	国道409号	17	13,184	—	27.9	—
		22	—	—	—	—
		27	17,989	—	30.0	—
Q40160 (川崎区砂子2-11-17)	川崎府中線 (主要地方道9号)	17	—	—	—	—
		22	—	—	—	—
		27	15,092	—	17.1	—
Q40170 (幸区堀川町72)	川崎府中線 (主要地方道9号)	17	14,155	9,508	15.4	8.0
		22	12,466	9,867	9.0	3.6
		27	—	—	—	—
Q60030 (川崎区砂子2-8)	扇町川崎停車場線	17	—	—	—	—
		22	—	—	—	—
		27	13,030	—	21.5	—

注) 調査時間：7時～19時の12時間

資料：「平成27年度全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査報告書」（川崎市建設緑政局）

(イ) 現地調査

a 自動車交通量の状況

自動車交通量の調査結果（交差点流入交通量及び流入断面毎の台数）は、表9.7.1-2及び表9.7.1-3に示すとおりである（調査地点は図9.7.1-1参照）。

交差点流入交通量は、国道15号（第一京浜）上の交差点（No.1、No.6）では約31,000～46,000台/12時間（大型車混入率約22%）、川崎府中線（主要地方道9号）上の交差点（No.2～No.5）では約16,000～19,000台/12時間（大型車混入率約15～16%）、幹線道路に至る街路上の交差点（No.7～No.10）では約800～2,800台/12時間（大型車混入率約7～10%）である。また、ピーク時間帯は8時台、11時台、14時台または17時台である。

表9.7.1-2 自動車交通量の調査結果（交差点流入交通量）

調査地点	12時間交通量 〔24時間交通量〕				
	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)	大型車混入率 (%)	二輪車 (台)
No.1	10,059	36,311	46,370	21.7	3,918
No.2	2,652 〔3,669〕	13,667 〔20,700〕	16,319 〔24,369〕	16.3 〔15.1〕	954 〔1,404〕
No.3	2,641	13,830	16,471	16.0	932
No.4	2,865	15,807	18,672	15.3	1,108
No.5	2,867	15,243	18,110	15.8	996
No.6	6,788	24,101	30,889	22.0	3,163
No.7	279	2,542	2,821	9.9	282
No.8	76 〔99〕	707 〔882〕	783 〔981〕	9.7 〔10.1〕	79 〔91〕
No.9	86	1,113	1,199	7.2	55
No.10	107	1,308	1,415	7.6	141

注1)12時間交通量：7時～19時

注2)調査期間：平成28年5月18日（水）7時～19時（12時間）

平成28年5月18日（水）6時～5月19日（木）6時（24時間）

b 歩行者交通量の状況

歩行者交通量の調査結果は、表9.7.1-3に示すとおりである（調査地点は図9.7.1-2参照）。

断面交通量は、川崎府中線（主要地方道9号）の旧本庁舎側の歩道上（地点c、地点d）では約7,800～11,600人・台/12時間、その他の計画地周りの歩道上（地点a、地点b、地点e、地点f）では約1,200～3,700人・台/12時間である。

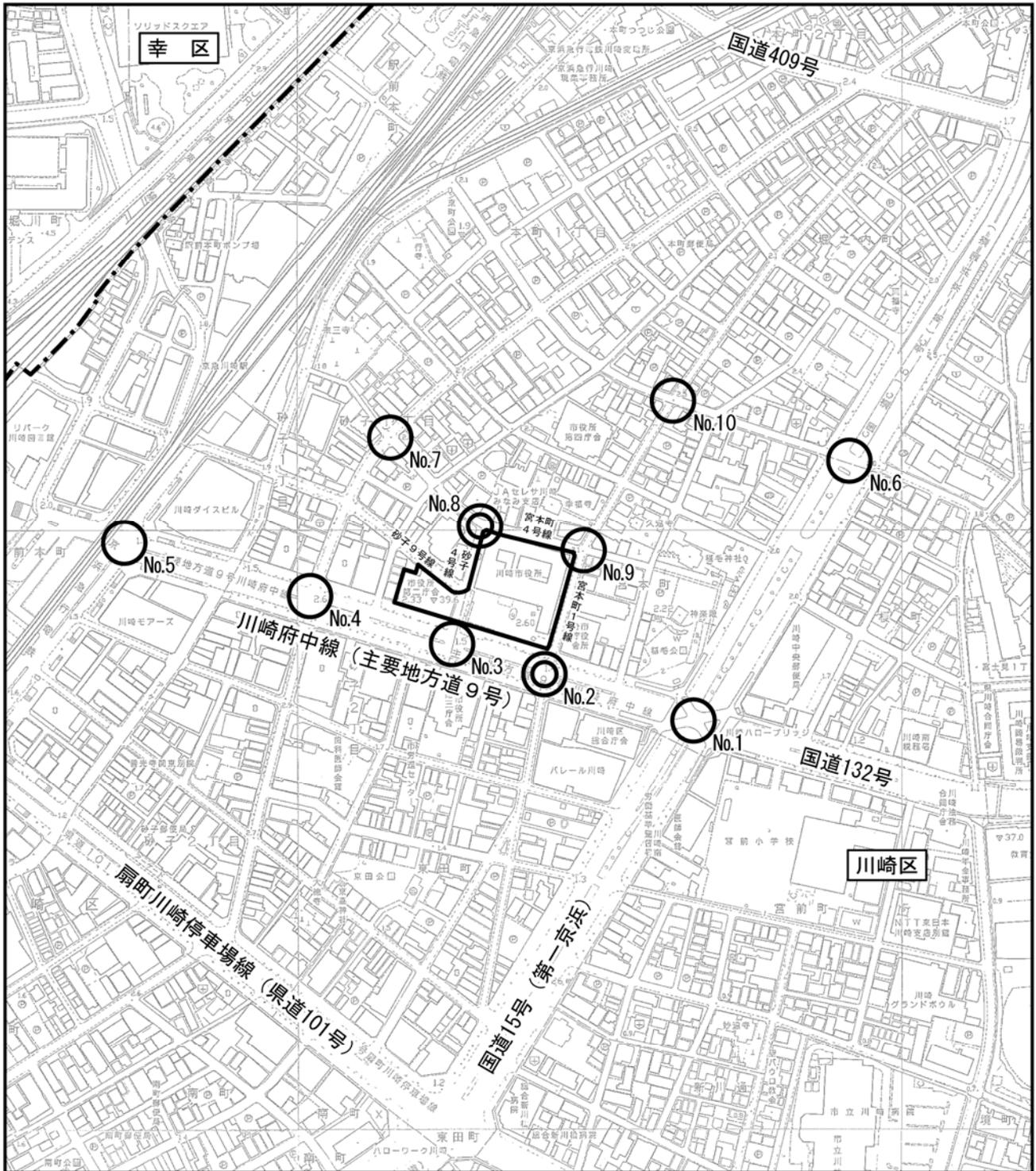
また、ピーク時間帯は8時台、12時台または17時台である。

表9.7.1-3 歩行者交通量の調査結果

調査地点	調査断面	12時間交通量			ピーク時間帯 (時)	ピーク時間帯交通量		
		歩行者 (人)	自転車 (台)	合計		歩行者 (人)	自転車 (台)	合計
a	北側	828	384	1,212	17～18	111	44	155
	南側	1,133	254	1,387	8～9	158	16	174
b	東側	1,860	1,070	2,930	8～9	298	133	431
	西側	1,117	196	1,313	12～13	173	34	207
c	—	9,203	2,349	11,552	8～9	1,413	177	1,590
d	—	6,677	1,131	7,808	8～9	907	36	943
e	北側	2,742	942	3,684	8～9	416	110	526
	南側	2,008	1,069	3,077	17～18	269	125	394
f	—	1,377	823	2,200	8～9	161	106	267

注1)12時間交通量：7時～19時

注2)調査期間：平成28年5月18日（水）7時～19時（12時間）



凡 例

-  計画地
-  区 界
-  自動車交通量調査地点（12時間）
-  自動車交通量調査地点（24時間）

図 9. 7. 1-1 自動車交通量の調査地点（現地調査）



ウ 交通安全の状況

(7) 既存資料調査

計画地周辺の交通事故発生状況（平成28年1月～12月）は、川崎区で135件、幸区で16件発生している。計画地周辺において最も人身事故の発生件数が多いのは川崎区南町で17件、最も人身事故の発生件数が少ないのは川崎区本町1丁目で0件である。

(4) 現地調査

計画地周辺の道路は、マウントアップ歩道、ガードレール、植栽等の交通安全施設が設置されており、歩車分離が図られている。

(2) 予測及び評価

① 工事用車両の走行による交通流及び交通安全への影響

ア 予測

a 工事用車両の走行による交通流への影響（交差点需要率）

工事用車両の走行による交差点需要率の予測結果は、表9.7.1-4(1), (2)に示すとおりである（予測地点は図9.7.1-3(1), (2)参照）。

新本庁舎敷地工事中及び第2庁舎跡地広場工事中の将来交通量による交差点需要率の最大値は0.565であり、交通量の処理が可能とされる目安である交差点需要率0.9を下回ると予測する。また、交差点需要率の増加分の最大値は0.020である。

表9.7.1-4(1) 工事用車両の走行による交差点需要率の予測結果
(新本庁舎敷地工事：工事開始10ヶ月目)

予測地点	将来基礎交通量による 交差点需要率 ^{注)} a	将来交通量による 交差点需要率 b	増加分 b - a
No.1	0.564	0.565	0.001
No.2	0.207	0.212	0.005
No.3	0.186	0.206	0.020
No.4	0.255	0.256	0.001
No.5	0.336	0.346	0.010
No.6	0.516	0.518	0.002

注) 将来基礎交通量は、現況交通量とした。

表9.7.1-4(2) 工事用車両の走行による交差点需要率の予測結果

(第2庁舎跡地広場工事：工事開始53ヶ月目)

予測地点	将来基礎交通量による 交差点需要率 ^{注1)} a	将来交通量による 交差点需要率 b	増加分 ^{注2)} b - a
No.1	0.564	0.564	0.000
No.2	0.207	0.219	0.012
No.3	0.186	0.191	0.005
No.4	0.255	0.252	-0.003
No.5	0.336	0.352	0.016
No.6	0.516	0.515	-0.001

注1) 将来基礎交通量は、現況交通量とした。

注2) 現況と新本庁舎供用時における一般車の入出庫動線の転換状況を踏まえた増減台数を考慮しているため、マイナス値が生じる地点がある。

b 工事用車両の走行による交通流への影響（交通混雑度）

新本庁舎敷地工事中及び第2庁舎跡地広場工事中の将来交通量による工事用車両等の動線となる車線の交通混雑度の最大値は、新本庁舎敷地工事で0.845、第2庁舎跡地広場工事で0.823であり、交通量の処理が可能とされる目安である1.0を下回ると予測する（予測地点は図9.7.1-3(1), (2)参照）。

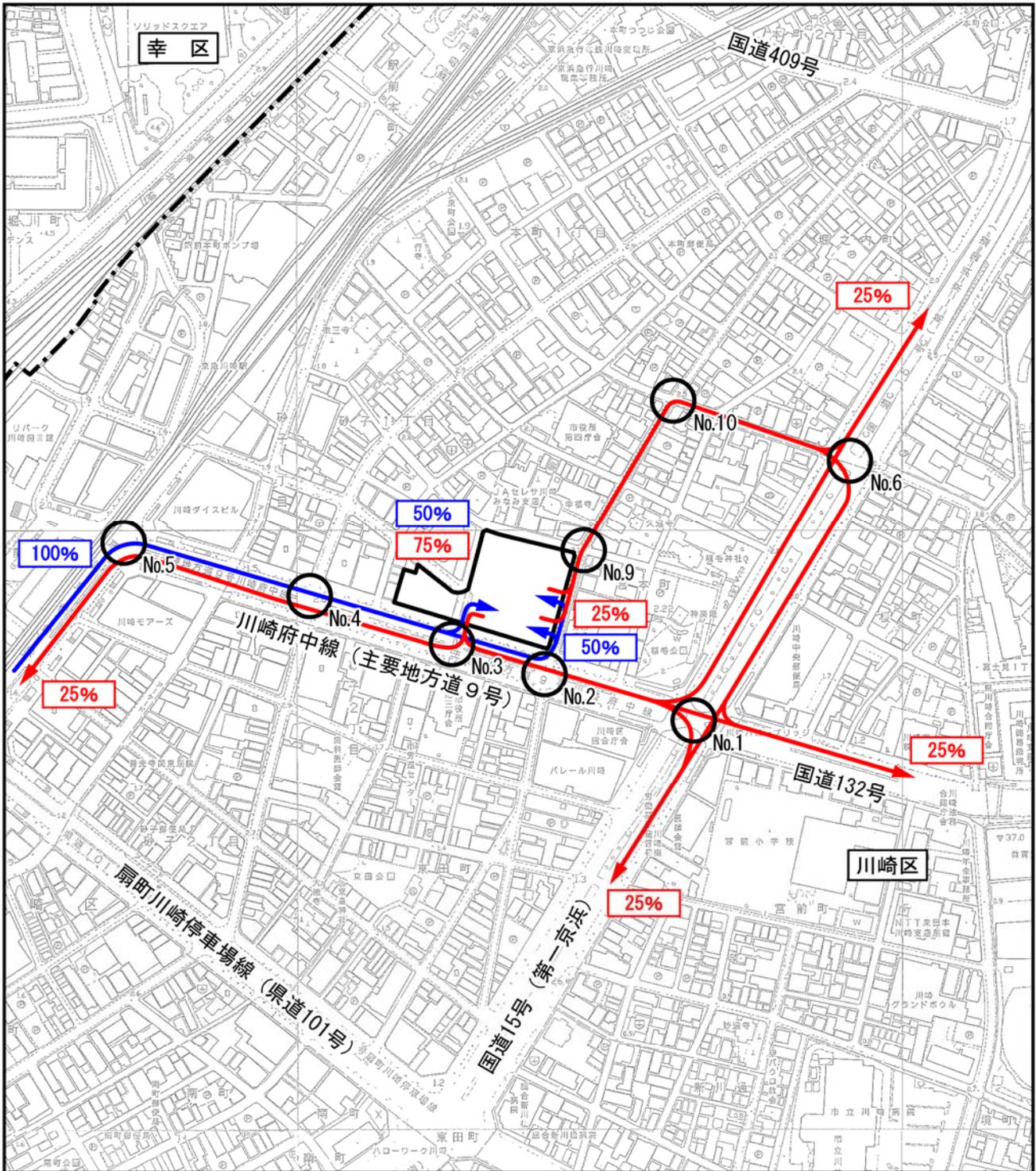
c 工事用車両の走行による交通流への影響（無信号交差点における交通処理）

新本庁舎敷地工事中の工事用車両の走行による無信号交差点（予測地点No.9、No.10：図9.7.1-3(1)参照）における交通処理は、ピーク時における従道路からの主道路に流入する実交通量は交通容量を下回り交通容量比が1.0を下回るため、交通処理は可能と予測する。

なお、第2庁舎跡地広場工事中の工事用車両については、無信号交差点を走行しない計画であるため、予測は行っていない。

d 工事用車両の走行による交通安全への影響

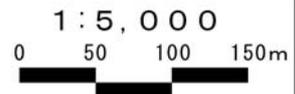
工事用車両の主な走行経路には、概ね植栽（ガードレール含む）やマウントアップ歩道が設置されており、歩車分離が図られていることから、歩行者の安全は確保できると予測する。

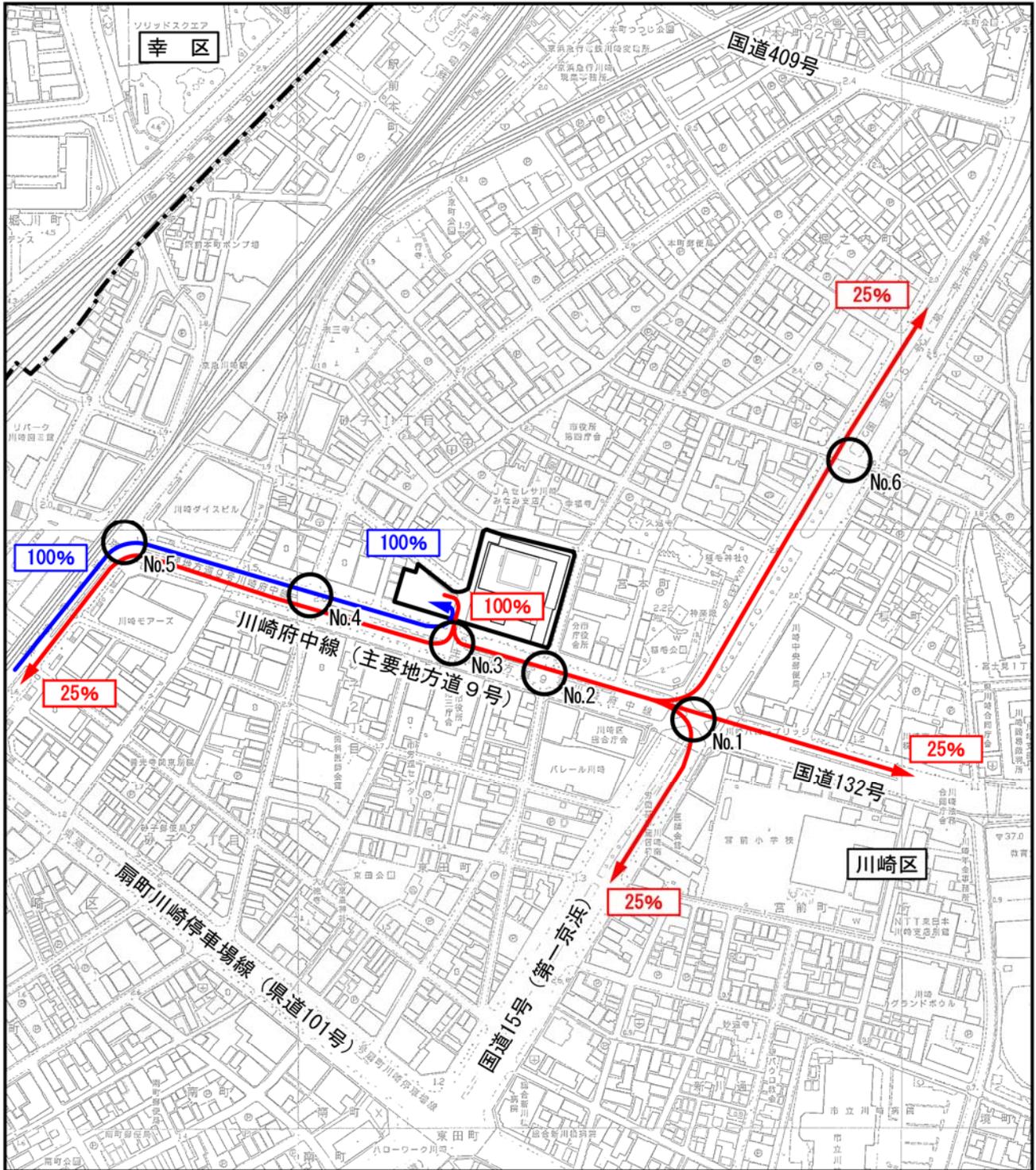


凡 例

- 計画地
- 区 界
- 走行経路 (搬入)
- 走行経路 (搬出)
- 予測地点 (No.1~No.6、No.9~No.10)

図 9.7.1-3(1) 工事用車両の走行による交通流への影響の予測地点
(新本庁舎敷地工事：工事開始 10 ヶ月目)

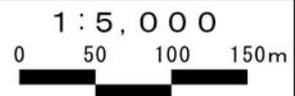




凡 例

- 計画地
- 区 界
- ➔ 走行経路 (搬入)
- ➔ 走行経路 (搬出)
- 予測地点 (No.1~No.6)

図 9.7.1-3(2) 工事用車両の走行による交通流への影響の予測地点
(第2庁舎跡地広場工事：工事開始53ヶ月目)



イ 評 価

新本庁舎敷地工事中及び第2庁舎跡地広場工事中の将来交通量による交差点需要率の最大値は0.565であり、交通量の処理が可能とされる目安である交差点需要率0.9を下回ると予測する。

新本庁舎敷地工事中及び第2庁舎跡地広場工事中の将来交通量による工事用車両等の動線となる車線の交通混雑度の最大値は、新本庁舎敷地工事で0.845、第2庁舎跡地広場工事で0.823であり、交通量の処理が可能とされる目安である1.0を下回ると予測する。

無信号交差点における従道路からの主道路に流入する実交通量は交通容量を下回り交通容量比が1.0を下回るため、交通処理は可能と予測する。

工事用車両の主な走行経路には、概ね植栽（ガードレール含む）やマウントアップ歩道が設置されており、歩車分離が図られていることから、歩行者の安全は確保できると予測する。

本事業では、工事用車両の運転者に対して走行経路を周知・徹底するとともに、工事用車両が特定の日または時間帯に集中しないよう、計画的な運行により影響の低減を図る等の環境保全のための措置を講じる。

したがって、計画地周辺の生活環境の保全に支障はないと評価する。

② 施設関連車両の走行による交通流及び交通安全への影響

ア 予 測

a 施設関連車両の走行による交通流への影響（交差点需要率）

施設関連車両の走行による交差点需要率の予測結果は、表9.7.1-5に示すとおりである（予測地点は図9.7.1-4参照）。

供用時の将来交通量による交差点需要率の最大値は0.564（施設関連車両による増加分はない）であり、交通量の処理が可能とされる目安である交差点需要率0.9を下回ると予測する。また、交差点需要率の増加分の最大値は0.013である。

表9.7.1-5 施設関連車両の走行による交差点需要率の予測結果

予測地点	将来基礎交通量による	将来交通量による	増加分 ^{注2)}
	交差点需要率 a	交差点需要率 b	
No.1	0.564	0.564	0.000
No.2	0.207	0.218	0.011
No.4	0.255	0.252	-0.003
No.5	0.336	0.349	0.013
No.6	0.516	0.515	-0.001

注1) 供用時の将来基礎交通量は、現況交通量とした。

注2) 現況と供用時における施設関連車両台数（一般車）の入出庫動線の転換状況を踏まえた増減台数を考慮しているため、マイナス値が生じる地点がある。

b 施設関連車両の走行による交通流への影響（交通混雑度）

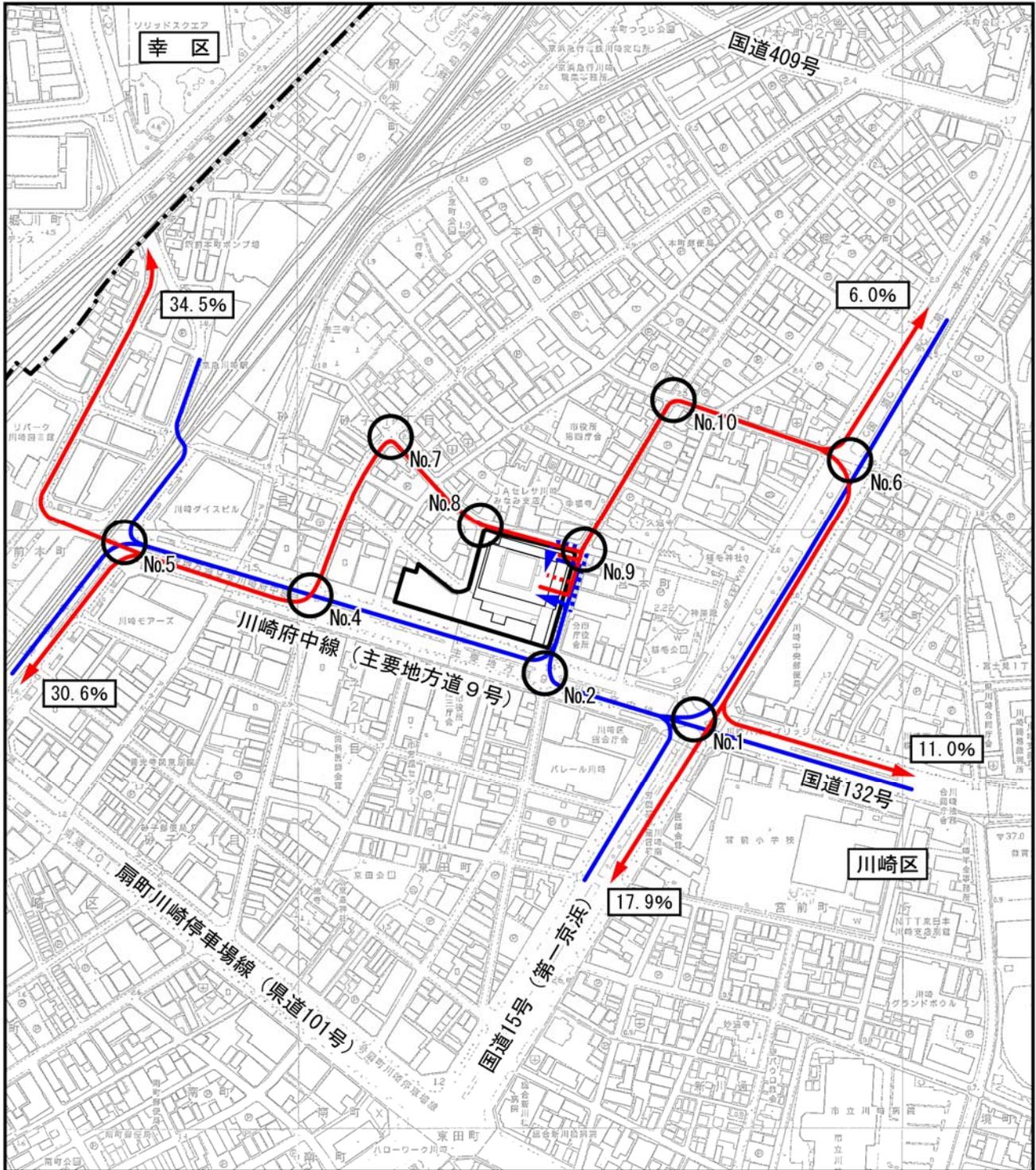
供用時の将来交通量による施設関連車両の動線となる車線の交通混雑度の最大値は0.823（施設関連車両による増加分は-0.008）であり、交通量の処理が可能とされる目安である1.0を下回ると予測する（予測地点は図9.7.1-4参照）。

c 施設関連車両の走行による交通流への影響（無信号交差点における交通処理）

施設関連車両の走行による無信号交差点（予測地点No.7～No.10：図9.7.1-4参照）における交通処理は、ピーク時における従道路からの主道路に流入する実交通量は交通容量を下回り交通容量比が1.0を下回るため、交通処理は可能と予測する。

d 施設関連車両の走行による交通安全への影響

施設関連車両の主な走行経路には、概ね植栽（ガードレール含む）やマウントアップ歩道が設置されており、歩車分離が図られていることから、歩行者の安全は確保できると予測する。

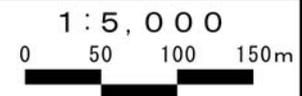


凡 例

- 計画地
- 区 界
- 走行経路 (集中)
- 走行経路 (発生)
- 予測地点 (No.1~No.2、No.4~No.10)

注) → → は、臨時出入口を使用する際の経路を示す。

図 9.7.1-4 施設関連車両の走行による交通流への影響の予測地点



ウ 評 価

供用時の将来交通量による交差点需要率の最大値は0.564であり、交通量の処理が可能とされる目安である交差点需要率0.9を下回ると予測する。

供用時の将来交通量による施設関連車両の動線となる車線の交通混雑度の最大値は0.823であり、交通量の処理が可能とされる目安である1.0を下回ると予測する。

無信号交差点における従道路からの主道路に流入する実交通量は交通容量を下回り交通容量比が1.0を下回るため、交通処理は可能と予測する。

施設関連車両の主な走行経路には、概ね植栽（ガードレール含む）やマウントアップ歩道が設置されており、歩車分離が図られていることから、歩行者の安全は確保できると予測する。

本事業では、駐車場への入庫は左折入庫とし、さらに、誘導看板等を設置することで、施設関連車両が安全かつスムーズに入庫できるようにし、また、出庫灯を設置し注意喚起をすることで、歩道等を利用する歩行者・自転車の安全に配慮する等の環境保全のための措置を講じる。

したがって、計画地周辺の生活環境の保全に支障はないと評価する。

③ 歩行者の往来による交通流への影響

ア 予 測

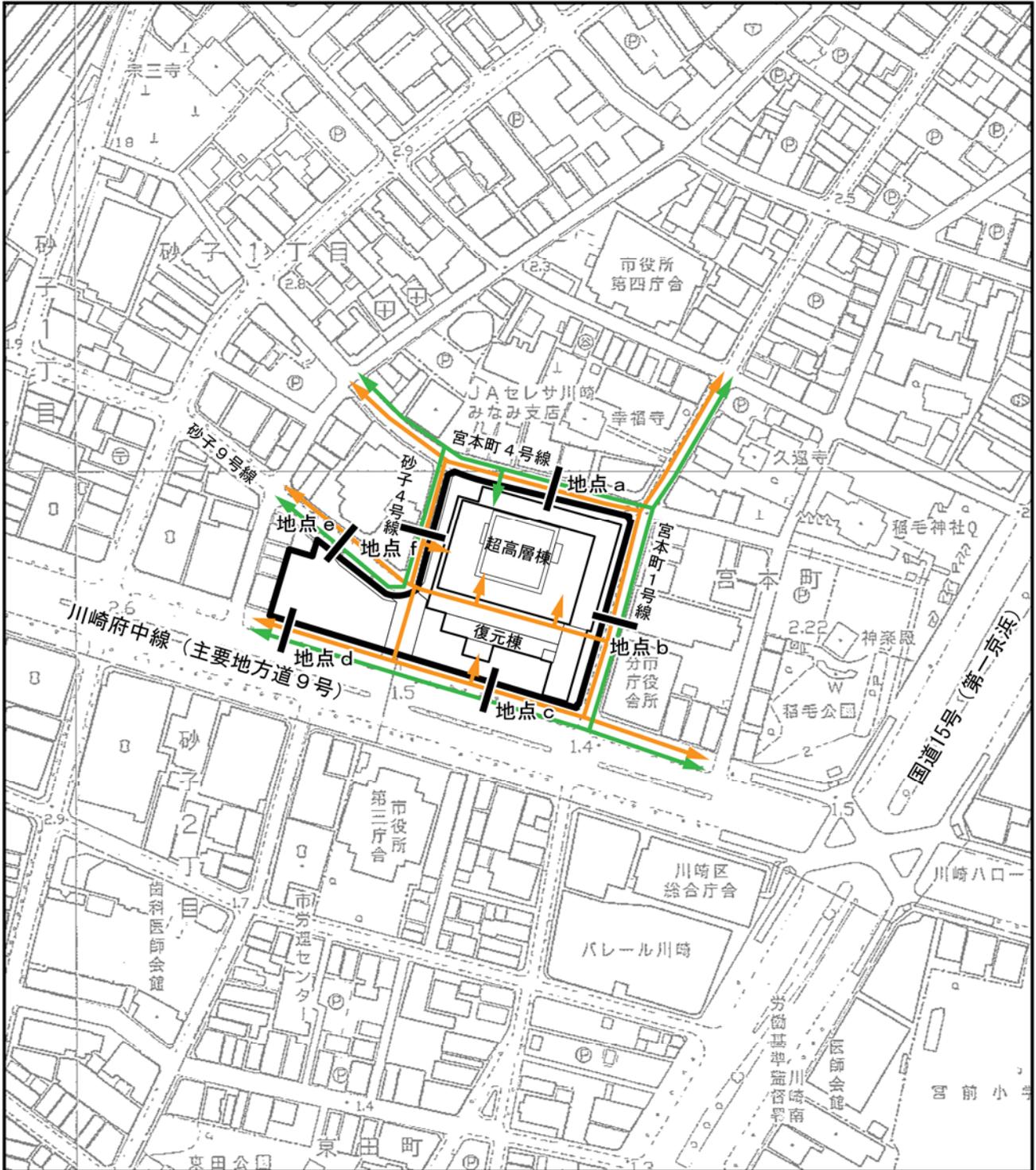
歩行者等の往来による交通流への影響（サービス水準）の予測結果は、地点 c を除くすべての地点でサービス水準 A（自由歩行）が確保されると予測する（予測地点は図9.7.1-5参照）。サービス水準 B（やや制約）となる地点 c（28.69人/m・分）においても、サービス水準 A（～27人/m・分）と比較してわずかに上回った程度であり、当該歩道に面して新本庁舎敷地側に歩道状空地を整備することにより歩行者空間を充実させるため、支障はないと予測する。

イ 評 価

歩行者等の往来による交通流への影響（サービス水準）は、地点 c を除くすべての地点でサービス水準 A（自由歩行）が確保されると予測する。サービス水準 B（やや制約）となる地点 c（28.69人/m・分）においても、サービス水準 A（～27人/m・分）と比較してわずかに上回った程度であり、当該歩道に面して新本庁舎敷地側に歩道状空地を整備することにより歩行者空間を充実させるため、支障はないと予測する。

本事業では、砂子 4 号線の一部を拡幅整備し、本事業の関連事業として計画地の反対側に歩道を新設する等の環境保全のための措置を講ずる。

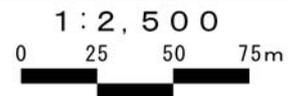
したがって、計画地周辺の生活環境の保全に支障はないと評価する。



凡 例

-  計画地
-  予測地点 (地点a～地点f)
-  歩行者動線
-  自転車動線

図 9.7.1-5 歩行者等の往来による交通流への影響の予測地点



8 温室効果ガス

8.1 温室効果ガス

(1) 予測及び評価

① 施設の供用に伴う温室効果ガスの排出量及びその削減の程度

ア 予測

a 標準的なエネルギー消費量及び二酸化炭素排出量

標準的なエネルギー消費量は約70,150GJ/年、標準的な二酸化炭素排出量は約3,590 t-CO₂/年と予測する。なお、計算の詳細は表9.8.1-1に示すとおりである。

b 二酸化炭素排出量の削減量

二酸化炭素排出量の削減量は、約355t-CO₂/年と予測する。なお、計算の詳細は表9.8.1-1に示すとおりである。

c 二酸化炭素排出量の削減の程度

本事業の二酸化炭素排出量は約3,235t-CO₂/年、二酸化炭素排出量の削減の程度は約9.9%と予測する。なお、計算の詳細は表9.8.1-1に示すとおりである。

イ 評価

本事業では高効率な設備機器の採用により、標準的な二酸化炭素排出量約3,590 t-CO₂/年に対して約355t-CO₂/年削減し、二酸化炭素排出量は約3,235t-CO₂/年、二酸化炭素排出量の削減の程度は約9.9%と予測する。

本事業では、川崎市建築物環境配慮制度（CASBEE川崎）の最高ランクであるS評価の取得をめざし、環境への負荷を軽減する環境配慮技術の導入を図る等の環境保全のための措置を講じる。

したがって、温室効果ガスの排出量の抑制が図られると評価する。

表 9.8.1-1 エネルギー消費量、二酸化炭素排出量及びその削減の程度（計算の詳細）

主要用途	区分	対象延床面積 m ²	用途別 エネルギー 消費量原単位 MJ/m ² ・年	消費 比率 %	標準的な エネルギー 消費量原単位 MJ/m ² ・年	標準的な エネルギー 消費量 ^(注) GJ/年	二酸化炭素排出係数 動力 kg-CO ₂ /MJ	標準的な 二酸化炭素 排出量 t-CO ₂ /年	設備効率		エネルギー 消費量の 削減量 GJ/年	二酸化炭素 排出量の 削減量 t-CO ₂ /年	本事業の 二酸化炭素 排出量 t-CO ₂ /年	二酸化炭素 排出量の 削減の程度 %	
									標準設備	計画設備					
	冷暖房比率	①	a	b	②=a×b/100	③=①×②/1000	④	⑤=③×④	c	d	⑦=③×⑥	⑧=⑤×⑥	⑨=⑤-⑧	⑩=⑧/⑤×100	
事務所 (官公庁)	A 冷房 20%	55,600	1,220	50	610	6,783.2	電力	0.0512	347.3	5.00	6.30	1,424.5	72.9		
	B 冷房 10%					3,391.6	電力	0.0512	173.6	5.00	6.70	847.9	43.4		
	C 暖房 10%					3,391.6	電力	0.0512	173.6	5.00	6.70	847.9	43.4		
	D 冷房 10%					3,391.6	電力	0.0512	173.6	5.70	6.00	169.6	8.7		
	E 暖房 10%					3,391.6	電力	0.0512	173.6	5.70	6.00	169.6	8.7		
	F 冷房 10%					3,391.6	電力	0.0512	173.6	0.80	1.00	678.3	34.7		
	G 暖房 10%	55,600	1,220			3,391.6	電力	0.0512	173.6	0.80	1.00	678.3	34.7		
	H 冷房 5%					1,695.8	都市ガス	0.0509	86.3	0.70	1.00	508.7	25.9		
	I 暖房 15%					5,087.4	都市ガス	0.0509	258.9	0.70	1.00	1,526.2	77.7		
	空調														
ガスコージェネレーションシステム															
換気				5	61	3,391.6	電力	0.0512	173.6			0.0	0.0		
照明				20	244	13,566.4	電力	0.0512	694.6			0.0	0.0		
その他				25	305	16,958.0	電力	0.0512	868.2			0.0	0.0		
小計				100	1,220	67,832			3,471			6,851	355	3,116	10.2
換気				20	61	463.6	電力	0.0512	23.7			0.0	0.0		
照明	7,600	305		80	244	1,854.4	電力	0.0512	94.9			0.0	0.0		
小計				100	305	2,318			119			0	0	119	0.0
合計		63,200				70,150			3,590			6,851	355	3,235	9.9

注) 空調の標準的なエネルギー消費量は、各設備の冷暖房比率を乗じて算出した。