

平成30年3月1日

川崎駅西口開発計画に係る条例環境影響評価審査書の公告を行いました

当該指定開発行為について、川崎市環境影響評価に関する条例第25条の規定に基づき条例環境影響評価審査書を公告いたしましたのでお知らせいたします。

1 指定開発行為者

J R 東日本旅客鉄道株式会社
執行役員 横浜支社長 渡利 千春

2 指定開発行為の名称及び所在地

名 称：川崎駅西口開発計画
所在地：川崎市幸区大宮町1番5 外

3 条例環境影響評価審査書公告年月日

平成30年3月1日（木）

4 事業内容等に関する問合せ先

名 称：東日本旅客鉄道株式会社 事業創造本部 開発推進部門
住 所：東京都渋谷区代々木二丁目2番2号
電 話：03-5334-1260

（川崎市環境局環境評価室 藤田担当）

電話（044）200-2156

川崎駅西口開発計画に係る条例環境影響評価審査書

平成30年3月

川 崎 市

目 次

はじめに.....	1
1 指定開発行為の概要.....	2
2 審査結果及び内容.....	4
(1) 全般的事項.....	4
(2) 個別事項.....	4
ア 大気質.....	4
イ 緑（緑の質、緑の量）.....	5
ウ 騒音・振動・低周波音（騒音、振動）.....	6
エ 廃棄物等（一般廃棄物、産業廃棄物、建設発生土）.....	9
オ 景観（景観、圧迫感）.....	10
カ 日照阻害.....	11
キ テレビ受信障害.....	12
ク 風害.....	12
ケ 地域交通（交通混雑、交通安全）.....	13
コ 温室効果ガス.....	14
(3) 環境配慮項目に関する事項.....	14
(4) 事後調査に関する事項.....	15
3 川崎市環境影響評価に関する条例に基づく手続経過.....	15
4 川崎市環境影響評価審議会の審議経過.....	16

はじめに

川崎駅西口開発計画（以下「指定開発行為」という。）は、東日本旅客鉄道株式会社（以下「指定開発行為者」という。）が、幸区大宮町1番5外の約1.2haの区域において、再開発等促進区を定める地区計画を前提として、地上29階地下2階建ての業務・商業施設及び地上16階建ての宿泊施設を建設するものである。

指定開発行為者は、川崎市環境影響評価に関する条例（以下「条例」という。）に基づき、平成29年1月6日に指定開発行為実施届及び条例環境影響評価方法書（以下「条例方法書」という。）を提出した。その後、条例に基づく手続きを経て、条例方法審査書に基づき、指定開発行為が環境に及ぼす影響を調査、予測及び評価を行い、平成29年8月28日に条例環境影響評価準備書（以下「条例準備書」という。）を提出した。

市は、この提出を受けて条例準備書の公告、縦覧を行ったところ、市民等から意見書の提出があったことから、指定開発行為者が作成した条例見解書の提出を受け、これを公告、縦覧した。

これらの結果をもって、川崎市環境影響評価審議会（以下「審議会」という。）に諮問し、平成30年2月23日に答申を得た。

市ではこの答申を踏まえ、本条例環境影響評価審査書（以下「条例審査書」という。）を作成したものである。

1 指定開発行為の概要

(1) 指定開発行為者

名 称：東日本旅客鉄道株式会社

代表者：執行役員 横浜支社長 渡利 千春

住 所：神奈川県横浜市西区平沼1丁目40番26号

(2) 指定開発行為の名称及び種類

名 称：川崎駅西口開発計画

種 類：高層建築物の新設（第1種行為）

商業施設の新設（第3種行為）

大規模建築物の新設（第1種行為）

(川崎市環境影響評価に関する条例施行規則別表第1の3の項、13の項及び15の項に該当)

(3) 指定開発行為を実施する区域

位 置：川崎市幸区大宮町1番5外

区域面積：約12,400㎡

用途地域：商業地域

(4) 計画の概要

ア 目的

業務・宿泊・商業施設の建設

イ 土地利用計画

区 分	面 積 (㎡)	割 合 (%)	備 考
計画建物	約 11,150	約 89.9	ペDESTリアンデッキ上の広場、 通路を含む
緑 化 地	約 720	約 5.8	地上部
通路・アプローチ	約 480	約 3.9	
車 路	約 50	約 0.4	
計画地面積合計	約 12,400	100.0	
関連事業区域面積	約 1,290	—	歩行者専用道路 2 号、緑地 1 等

ウ 建築計画等

項 目	概 要	
主 要 用 途	業務・宿泊・商業施設	
建 築 敷 地 面 積	約 12,400 ㎡	
建 築 面 積	約 11,150 ㎡	
建 ぺ い 率	約 90%	
延 べ 面 積	約 136,500 ㎡	
	業 務	約 89,950 ㎡
	宿 泊	約 14,650 ㎡
	商 業	約 7,200 ㎡
	機 械 室	約 12,350 ㎡
	駐 車 場	約 12,350 ㎡
容 積 対 象 床 面 積	約 117,800 ㎡	
容 積 率	約 950%	
建 物 階 数	地上 29 階、地下 2 階	
建 物 高 さ	約 131m (塔屋等を含む最高高さ約 143m)	
建 物 構 造	S 造、一部 SRC 造※	
駐 車 場	約 200 台	
駐 輪 場	約 300 台	
緑 被 率	約 15.0%	

※ S 造：鉄骨造、SRC 造：鉄骨鉄筋コンクリート造

2 審査結果及び内容

(1) 全般的事項

本指定開発行為は、業務・宿泊・商業施設の建設であり、工事中における大気質、騒音、交通安全対策や供用時における騒音対策等、計画地周辺の生活環境上の配慮が求められることから、条例準備書に記載した環境保全のための措置等に加え、本審査結果の内容を確実に遵守すること。

また、工事着手前に周辺住民等に対する工事説明等を行い、環境影響に係る低減策、問合せ窓口等について周知を図ること。

(2) 個別事項

ア 大気質

建設機械の稼働に伴う大気質の長期将来濃度の最大値は、二酸化窒素（日平均値の年間 98% 値）が 0.047ppm、浮遊粒子状物質（日平均値の年間 2% 除外値）が 0.051mg/m³で、いずれも環境基準（二酸化窒素：0.04ppm～0.06ppm のゾーン内又はそれ以下、浮遊粒子状物質：0.10mg/m³以下）を満足すると予測している。また、建設機械のピーク稼働時における短期将来濃度（1 時間値）の最大値は、二酸化窒素が 0.270ppm で、中央公害対策審議会答申による短期曝露の指針値（0.1ppm～0.2ppm）を上回り、浮遊粒子状物質が 0.068mg/m³で、環境基準（0.20mg/m³以下）を満足すると予測している。これに対して、可能な限り最新の排出ガス対策型の建設機械を採用するなどの環境保全のための措置を講ずることから、計画地周辺の大気質に著しい影響を及ぼすことはないとしている。

工事用車両の走行に伴う長期将来濃度の最大値は、二酸化窒素が 0.040ppm、浮遊粒子状物質が 0.049mg/m³で、いずれも環境基準を満足すると予測している。さらに、工事用車両が特定の日又は時間帯に集中しないよう、計画的な運行管理を行うなどの環境保全のための措置を講ずることから、沿道の大気質に著しい影響を及ぼすことはないとしている。

供用時の施設関連車両の走行に伴う長期将来濃度の最大値は、二

酸化窒素が 0.039ppm、浮遊粒子状物質が 0.049mg/m³で、いずれも環境基準を満足すると予測している。さらに、施設利用者に対し、ホームページ等の媒体による告知により、路線バスや電車等の公共交通機関の利用を促すなどの環境保全のための措置を講ずることから、沿道の大気質に著しい影響を及ぼすことはないとしている。

冷暖房施設等の稼働に伴う長期将来濃度の最大値は、二酸化窒素が 0.039ppm で、環境基準を満足すると予測している。さらに、低NO_x型やエネルギー効率が高い燃焼機器を選定するなどの環境保全のための措置を講ずることから、計画地周辺の大気質に著しい影響を及ぼすことはないとしている。

しかしながら、建設機械のピーク稼働時における二酸化窒素の短期将来濃度が、短期曝露の指針値を上回ると予測していることから、窒素酸化物の排出量をさらに低減するため、積極的に最新の排出ガス対策型建設機械を採用していくなどの低減対策を講ずること。また、計画地及び車両ルートが住宅等に近接していることから、条例準備書に記載した環境保全のための措置を徹底すること。

イ 緑（緑の質、緑の量）

(ア) 緑の質

本計画における主要植栽予定樹種は、計画地の環境特性に適合し、植栽基盤の整備に必要な土壌量は、約 485 m³と予測している。また、計画地内の土壌は、有効水分保持量及び飽和透水係数が低いために排水が不良であり、植物が利用できる水分に乏しいことなど、植栽基盤として適していないと予測している。これに対して、必要土壌量を上回る良質な客土を用いて基盤の充実を図るとともに、屋上緑化の植栽基盤の整備に当たっては、計画建物の構造上の条件を考慮した上で、できる限り自然土に近い客土を用いるなどの環境保全のための措置を講ずることから、緑の適切な回復育成が図られるとしている。

しかしながら、緑化地の必要土壌量について、植穴容量及び鉢容量から単位土壌量を設定し算出しているが、計画地内の土壌は

植栽基盤として適さない土壌環境であり、樹木の健全な生育を担保する土壌量を確保できないことから、中木及び低木の植栽地についても土壌厚 400 mmによる全面客土などを検討し、その内容を条例環境影響評価書（以下「条例評価書」という。）に記載すること。また、屋上緑化についても樹木の生育に必要な土壌厚を考慮した上で、標準土壌厚の設定根拠を明らかにすること。さらに、樹木の植栽に当たっては、その時期、養生等について十分配慮するとともに、植栽基盤の整備に当たっては、樹木の育成を支える十分な土壌厚の確保について、市関係部署と協議すること。

(イ) 緑の量

本計画における緑被率は、約 15.0%で、地域別環境保全水準（15.0%）を満足し、植栽本数は「川崎市緑化指針」に基づく緑の量的水準を満足すると予測している。さらに、全体の緑の構成を考慮し、高木、中木、低木、地被類を適切に組み合わせ、多様な緑の創出を図るなどの環境保全のための措置を講ずることから、緑の適切な回復育成が図られるとしている。

この評価はおおむね妥当であるが、緑被率は屋上緑化を含めたものであり、その将来にわたる担保を図るとともに、新たに植栽する樹木等の適正な管理及び育成に努めること。

ウ 騒音・振動・低周波音（騒音、振動）

(ア) 騒音

建設機械の稼働に伴う騒音レベルの最大値は 80.7 デシベルで、環境保全目標（85 デシベル以下）を満足すると予測している。さらに、可能な限り最新の低騒音型建設機械を使用するなどの環境保全のための措置を講ずることから、計画地周辺的生活環境の保全に支障はないとしている。

工事用車両の走行に伴う等価騒音レベルの最大値は 66.3 デシベルで、予測地点 SVT2、SVT3 及び SVT4（西側）において環境保全目標（65 デシベル以下）を上回るが、これらの地点は、工事中基

礎交通量でも環境保全目標の値に近い、あるいは満足していない地点であり、工事用車両の走行による増加分は、最大で 0.9 デシベルと予測している。これに対して、工事用車両が特定の日又は時間帯に集中しないよう、計画的な運行管理を行うなどの環境保全のための措置を講ずることから、沿道の生活環境の保全に著しい影響を及ぼすことはないとしている。

供用時の施設関連車両の走行に伴う等価騒音レベルの最大値は、平日における昼間が 68.2 デシベル、夜間が 63.2 デシベルで、予測地点 SVT2（昼間一両側）、SVT4（昼間一西側）、及び SVT6（昼間一南側、夜間一両側）において、環境保全目標（昼間：65 デシベル以下、夜間：60 デシベル以下）を上回るが、施設関連車両の走行による増加分は最大で 0.6 デシベルと予測している。また、休日における昼間が 67.0 デシベル、夜間が 62.9 デシベルで、予測地点 SVT2（夜間一南側）及び SVT6（昼間一南側、夜間一南側）において、環境保全目標（昼間：65 デシベル以下、夜間：60 デシベル以下）を上回るが、施設関連車両の走行による増加分は最大で 0.1 デシベルと予測している。これに対して、施設利用者に対し、ホームページ等の媒体による告知により、路線バスや電車等の公共交通機関の利用を促すなどの環境保全のための措置を講ずることから、沿道の生活環境の保全に著しい影響を及ぼすことはないとしている。

冷暖房施設等の稼働に伴う騒音レベルの最大値は、高さ約 124 mにおいて 46.9 デシベルで、環境保全目標（昼間：65 デシベル以下、朝・夕：60 デシベル以下、夜間：50 デシベル以下）を満足すると予測している。さらに、異音等の発生がないよう、設備機器の整備・点検を定期的実施するなどの環境保全のための措置を講ずることから、計画地周辺の生活環境の保全に支障はないとしている。

しかしながら、計画地及び車両走行ルートが住宅等に近接していること、沿道における等価騒音レベルが既に環境保全目標を超えている地点があることなどから、条例準備書に記載した環境保

全のための措置を徹底するとともに、工事工程、作業時間、工事用車両の運行時間等について、工事着手前に周辺住民等への周知を図ること。また、冷暖房施設等の稼働に伴う騒音の予測条件として挙げられている、「音源の種類、台数及びパワーレベル」、「防音対策に適用した透過損失及び減音量」の出典を明らかにすること。

(イ) 振動

建設機械の稼働に伴う振動レベルの最大値は 65.6 デシベルで、環境保全目標（75 デシベル以下）を満足すると予測している。さらに、可能な限り低振動型建設機械を使用するなどの環境保全のための措置を講ずることから、計画地周辺の生活環境の保全に支障はないとしている。

工事用車両の走行に伴う振動レベルの最大値は昼間 47.0 デシベル、夜間 45.6 デシベルで、環境保全目標（昼間：70 デシベル以下、夜間：65 デシベル以下）を満足すると予測している。さらに、工事用車両が特定の日又は時間帯に集中しないよう、計画的な運行管理を行うなどの環境保全のための措置を講ずることから、沿道の生活環境の保全に支障はないとしている。

供用時の施設関連車両の走行に伴う振動レベルの最大値は平日が昼間 47.7 デシベル、夜間 46.8 デシベルで、休日が昼間 46.4 デシベル、夜間 44.8 デシベルで、全ての予測地点において環境保全目標（昼間：70 デシベル以下、夜間：65 デシベル以下）を満足すると予測している。さらに、施設利用者に対し、ホームページ等の媒体による告知により、路線バスや電車等の公共交通機関の利用を促すといった環境保全のための措置を講ずることから、沿道の生活環境の保全に支障はないとしている。

しかしながら、計画地及び車両走行ルートが住宅等に近接していることから、条例準備書に記載した環境保全のための措置を徹底するとともに、工事工程、作業時間、工事用車両の運行時間等について、工事着手前に周辺住民等へ周知を図ること。

エ 廃棄物等（一般廃棄物、産業廃棄物、建設発生土）

（ア）一般廃棄物

供用時に発生する一般廃棄物は、事業系一般廃棄物が約 2,233 kg/日と予測している。これらは、計画建物内に整備する廃棄物保管施設で分別保管及び分別排出を図るほか、処理に当たっては、川崎市の許可を受けた一般廃棄物収集運搬業者等に委託し、適正に処理されるとしている。さらに、施設利用者や入居テナントに対して、ごみの発生抑制の協力及び分別排出の徹底を依頼し、減量化や資源の再利用・再生利用に努めるなどの環境保全のための措置を講ずることから、計画地周辺の生活環境の保全に支障はないとしている。

この評価はおおむね妥当である。

（イ）産業廃棄物

工事中に発生する産業廃棄物は、撤去工事において約 3,199t（がれき類：約 2,897 t、金属くず：約 203 t 等）、新築工事において約 3,972t（がれき類：約 1,351t、混合廃棄物：約 655t 等）、汚泥は約 29,436 m³と予測している。これらは、計画地内で分別した後、産業廃棄物処理業の許可を有する業者に委託し、収集・運搬・処分を適正に行うとともに、処分については、がれき類は特定建設資材廃棄物として骨材等に、金属くずは原材料、木くずは特定建設資材廃棄物としてチップ化するなど原材料や燃料等に資源化を図るとしている。また、産業廃棄物の資源化量は、撤去工事に伴う発生量のうち、約 3,133 t、新築工事に伴う発生量のうち、汚泥以外は約 3,054 t、汚泥は約 20,252 m³と予測している。さらに、建設資材等の搬入において、過剰な梱包を控え、産業廃棄物の発生抑制を図るなどの環境保全のための措置を講ずることから、計画地周辺の生活環境の保全に支障はないとしている。

供用時に発生する産業廃棄物は、約 672 kg/日（廃プラスチック類約 266 kg/日等）と予測している。これらは、計画建物内に整備する産業廃棄物の保管施設で一時的に分別保管した後、産業廃棄

物処理業の許可を有する業者に委託することにより、収集・運搬・処分が適正に行われるとしている。さらに、施設利用者や入居テナントに対して、産業廃棄物の発生抑制の協力及び分別排出の徹底を促し、減量化や資源の再利用・再生利用に努めるなどの環境保全のための措置を講ずることから、計画地周辺の生活環境の保全に支障はないとしている。

この評価はおおむね妥当である。

(ウ) 建設発生土

工事中に発生する建設発生土の量は、約 127,170 m³と予測し、処理・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、適正に処理するとしている。さらに、計画地内で埋戻し土としての再利用を検討するとともに、計画地内での再利用が困難な場合、可能な限り他の建設工事で再利用するなどの環境保全のための措置を講ずることから、計画地周辺の生活環境の保全に支障はないとしている。

この評価はおおむね妥当であるが、建設発生土量が約 127,170 m³であることから、条例準備書に記載した環境保全のための措置を徹底するとともに、より多くの再利用が図られるよう具体的な方策について条例評価書に記載すること。また、再利用等を含めた処理・処分方法について、その実施内容を市に報告すること。

オ 景観（景観、圧迫感）

本計画の実施に伴う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について、計画地は駐車場が主要な景観構成要素となっているが、事業の実施により、超高層建築物が新たに加わることから主要な景観構成要素は変化すると予測し、計画地を含む川崎駅周辺地区は、主に超高層建築物や大規模商業施設・業務施設等が混在した市街地景観を呈していることから、この地域景観と調和し、一体となった市街地景観が形成されていくと予測している。

代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度について、近景域及び中景域の一部の地点（L5～6、L9）では、計画建物の出現により眺望は変化するが、既存の建築物と一体化し、連続した街並みが形成され、中景域の地点 L7 では、計画建物がわずかに眺望できる程度であり、地点 L8 では、計画建物が眺望できないことから、眺望の変化は小さいと予測している。さらに、建物の形態デザインや外壁の色彩等については、川崎駅西口大宮町景観計画特定地区の景観形成方針・基準を踏まえ、周辺建築物等との調和を図るなどの環境保全のための措置を講ずることから、周辺環境と調和が保たれるとしている。

圧迫感の変化の程度について、形態率は地点 P1 において約 36.5% が約 50.2% となり、地点 P2 において約 29.1% が約 31.2% となり、いずれの地点も現況と比較して形態率は増加し、圧迫感を感じやすくなると予測している。これに対して、計画地西側の道路沿いに通路・アプローチを設けるとともに、計画建物の壁面位置と道路境界の離隔をできる限り確保し、計画建物による圧迫感の低減に努めるなどの環境保全のための措置を講ずることから、計画地周辺の生活環境の保全に支障はないとしている。

しかしながら、計画地は川崎駅西口大宮町景観計画特定地区に指定されていることから、建物の形状、外壁の色彩等については、市関係部署と十分協議すること。

カ 日照阻害

本計画の実施に伴う冬至日の平均地盤面における日影の影響を受ける建物は 696 棟で、このうち、日影時間 1 時間未満が 558 棟、1 時間以上 2 時間未満が 97 棟、2 時間以上 3 時間未満が 33 棟、3 時間以上 4 時間未満が 7 棟、5 時間以上が 1 棟と予測している。また、オフィス棟低層部とホテル棟を北側に寄せることでオフィス棟高層部を南側に配置し、かつ、できるだけ西側居住区と距離をとることで、日影の影響に配慮した建物配置とするなどの環境保全のための措置を講ずることから、計画地周辺の住環境に著しい影響を与えな

いとしているが、日影の影響を比較的大きく受ける建物については、その影響の程度について住民等に説明すること。

キ テレビ受信障害

本計画の実施に伴うテレビ受信障害の影響範囲について、地上デジタル放送の遮蔽障害は発生し、受信障害範囲に位置する建物は、東京スカイツリーの広域局で2棟、県域局で706棟、横浜局の県域局で272棟、衛星放送で3棟と予測している。これに対して、受信障害に関する問い合わせがあった場合には、受信障害の改善方法、時期等について関係者と十分協議し、必要な対策を実施するなどの環境保全のための措置を講ずることから、良好な受像画質が維持され、かつ、現状を悪化させないとしている。

この評価はおおむね妥当であるが、工事中を含め障害が発生したときの問合せ窓口を関係住民に明らかにし、その対策については確実に実施すること。

ク 風害

計画建物の出現により、主風向である北及び南の風における風向・風速の状況は、計画地西側に隣接する道路や東側の鉄道敷等計画建物近傍では風向及び風速が変化するものの、その他の地域ではおおむね変化はないと予測している。また、計画建物完成後の風環境は、計画地周辺ではおおむね風環境の変化はないものの、計画地近傍においては、計画地の西側、南側及び東側では、領域Aから領域Bの風環境に変化する地点があり、計画地の北西側及び北東側では、領域Bから領域Aの風環境に変化する地点があると予測している。また、計画地内は、領域Aあるいは領域Bの風環境になると予測している。さらに、植栽に当たっては、落葉樹だけでなく常緑樹も選定することにより、さらなる風環境の緩和を図るなどの環境保全のための措置を講ずることから、計画地周辺の生活環境の保全に支障を及ぼさないとしている。

この評価はおおむね妥当であるが、風向及び風速が変化する地点

があることから、条例準備書に記載した環境保全のための措置を確実に実施すること。

ケ 地域交通（交通混雑、交通安全）

工事中における交通混雑については、工事用車両の走行に伴うピーク時間帯において、工事用車両が走行する車線混雑度は最大 0.648、交差点需要率は最大 0.640 で、円滑な交通量の処理が可能とされる道路の車線混雑度 1.0 及び交差点における交通量の処理が可能とされる交差点需要率 0.9 を下回ると予測している。また、無信号交差点については、流入する交通量が交通容量を下回ることから、交通処理は可能と予測している。さらに、工事の実施に当たっては、工事用車両は特定の日又は時間帯に集中しないよう、計画的な運行管理を行うなどの環境保全のための措置を講ずるとしている。

供用時における交通混雑については、施設関連車両の走行に伴うピーク時間帯において、施設関連車両が走行する車線混雑度は最大 0.943、交差点需要率は最大 0.660 であり、車線混雑度 1.0 及び交差点需要率 0.9 を下回ると予測している。また、無信号交差点における交通処理については、流入する交通量が交通容量を下回ることから、交通処理は可能と予測している。さらに、施設利用者に対し、ホームページ等の媒体による告知により、路線バスや電車等の公共交通機関の利用を促し、発生集中交通量を減少させるなどの環境保全のための措置を講ずるとしている。

工事中及び供用時における交通安全については、指定通学路が横断する箇所にはマウントアップされた歩道が整備され、植栽やガードパイプによる歩車分離がなされていることから、交通安全は確保されると予測している。さらに、工事用車両の出入口付近には、必要に応じて交通誘導員を配置し、一般車両及び歩行者の安全を確保するとともに、周辺道路の円滑な交通流の確保に努めるなどの環境保全のための措置を講ずるとしている。

供用時におけるピーク時間帯の歩行者流量は、平日で最大 20.0 人/m・分、休日で最大 17.4 人/m・分であり、全ての予測地点において、

自由歩行が可能な水準Aが確保されると予測している。さらに、自動車出入口には、出庫灯等の整備により、歩道等を利用する歩行者・自転車に自動車の出入りの注意喚起を行うなどの環境保全のための措置を講ずるとしている。

これらのことから、計画地周辺の生活環境の保全に支障はないとしている。

しかしながら、計画地及び車両ルートが住宅等に近接していること、車両ルートの一部が指定通学路と並行又は横断する箇所があることから、事業の実施に当たっては、交通安全対策を最優先するとともに、事前に周辺住民等に対し、工事説明等を行い、交通安全対策や工事中の問合せ窓口等について周知を徹底すること。

コ 温室効果ガス

本計画における温室効果ガス排出量は、21,281.6t-CO₂/年で、その削減の程度は約6.4%と予測している。さらに、設備機器については、導入可能な範囲で効率的な省エネルギー機器（空調、給湯、照明設備）を選択し、エネルギー使用量の削減を図るなどの環境保全のための措置を講ずることから、温室効果ガスの排出量の抑制が図られるとしている。

この評価はおおむね妥当であるが、換気も相当のエネルギー消費であることから、換気について効率的な省エネルギー機器の導入を検討するとともに、条例準備書に記載した環境保全のための措置を徹底すること。

(3) 環境配慮項目に関する事項

条例準備書に記載した「ヒートアイランド現象」、「地震時等の災害」、「地球温暖化」、「資源」及び「エネルギー」の各項目における環境配慮の措置については、その積極的な取組を図るとともに、具体的な実施の内容について、市に報告すること。

(4) 事後調査に関する事項

事後調査については、工事中の「大気質」及び供用時の「緑の質」を行うとしており、これらの調査項目の選定はおおむね妥当であるが、条例準備書に記載した事後調査の内容に加え、個別事項で指摘した内容を踏まえ、計画的な事後調査を行うこと。

また、事後調査の結果、条例準備書で予測した数値を超えることなどにより、生活環境の保全に支障が生じる場合は、直ちに市に連絡するとともに、生活環境を保全するための適切な措置を講ずること。

3 川崎市環境影響評価に関する条例に基づく手続経過

平成29年	1月6日	指定開発行為実施届の受理及び条例方法書の受領
	1月13日	条例方法書公告、縦覧開始
	2月27日	条例方法書縦覧終了、意見書の締切り 意見書の提出 1名、1通
	3月21日	市長から審議会に条例方法書について諮問
	4月25日	審議会から市長に条例方法書について答申
	5月12日	条例方法審査書公告、指定開発行為者宛て送付
平成29年	8月28日	条例準備書の受領
	9月4日	条例準備書公告、縦覧開始
	10月18日	条例準備書縦覧終了、意見書の締切り 意見書の提出 1名、1通
	11月22日	条例見解書の受領
	11月30日	条例見解書公告、縦覧開始
	12月14日	条例見解書縦覧終了 公聴会において意見を述べたい旨の申出の締切り 申出者 なし
平成30年	1月10日	市長から審議会に条例準備書について諮問
	2月23日	審議会から市長に条例準備書について答申
	3月1日	条例審査書公告、指定開発行為者宛て送付

4 川崎市環境影響評価審議会の審議経過

平成29年 3月21日 審議会（現地視察、条例方法書事業者説明及び審議）

4月24日 審議会（条例方法書答申案審議）

平成30年 1月10日 審議会（条例準備書事業者説明及び審議）

2月20日 審議会（条例準備書答申案審議）