

平成 29 年 11 月 9 日

**(仮称)東扇島物流施設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（平成 11 年川崎市条例第 48 号）第 25 条第 1 項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
RW 東扇島特定目的会社
取締役 須貝 信
東京都中央区日本橋一丁目 4 番 1 号
- 2 指定開発行為の名称及び所在地
（仮称）東扇島物流施設計画
川崎市川崎区東扇島 21 番地、23 番地 1 号
- 3 条例環境影響評価審査書公告年月日
平成 29 年 11 月 9 日（木）
- 4 問合せ先
E S R 株式会社
東京都港区虎ノ門四丁目 1 番 17 号
03-4578-7121（代表）

（川崎市環境局環境評価室 藤田担当）
電話（044）200-2152

(仮称) 東扇島物流施設計画に係る条例環境影響評価審査書

平成29年11月

川崎市

(仮称) 東扇島物流施設計画 (以下「指定開発行為」という。) は、RW東扇島特定目的会社 (以下「指定開発行為者」という。) が、川崎区東扇島21番地 (A敷地)、23番地1号 (B敷地) の約14.4haの区域において、地上8階建ての物流施設3棟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に基づき、平成29年4月5日に指定開発行為実施届及び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29年10月30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：RW東扇島特定目的会社

代表者：取締役 須貝 信

住 所：東京都中央区日本橋一丁目4番1号

(2) 指定開発行為の名称及び種類

名 称：(仮称)東扇島物流施設計画

種 類：大規模建築物の新設(第2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15の項に該当)

(3) 指定開発行為を実施する区域

位 置：川崎区東扇島21番地(A敷地)、23番地1号(B敷地)

区域面積：約143,840 m²

用途地域：商業地域

(4) 計画の概要

ア 目的

物流施設の建設

イ 土地利用計画

区 分	A敷地			B敷地		
	面 積			割 合	面 積	割 合
	A 1 敷地	A 2 敷地	計			
計画建築物	約 25,190 m ²	約 20,780 m ²	約 45,970 m ²	約 59.2%	約 37,760 m ²	約 57.1%
緑化地	約 6,680 m ²	約 5,160 m ²	約 11,840 m ²	約 15.2%	約 9,920 m ²	約 15.0%
駐車場・車路等	約 11,500 m ²	約 8,410 m ²	約 19,910 m ²	約 25.6%	約 18,440 m ²	約 27.9%
合計	約 43,370 m ²	約 34,350 m ²	約 77,720 m ²	100.0%	約 66,120 m ²	100.0%

ウ 建築計画等

区 分	A敷地			B敷地
	A 1 敷地	A 2 敷地	計	
敷地面積	約 43,370 m ²	約 34,350 m ²	約 77,720 m ²	約 66,120 m ²
建築面積	約 25,190 m ²	約 20,780 m ²	約 45,970 m ²	約 37,760 m ²
延べ面積	約 204,120 m ²	約 169,010 m ²	約 373,130 m ²	約 304,360 m ²
容積対象延べ面積	約 173,110 m ²	約 136,770 m ²	—	約 264,420 m ²
建ぺい率	約 58.1%	約 60.5%	—	約 57.1%
容積率	約 399.1%	約 398.2%	—	約 399.9%
最高高さ	地上約 66m			
階数	地上 8 階、塔屋 1 階			
構造	鉄筋コンクリート造、一部鉄骨造			
主な用途	倉庫、事務所等			
駐車場台数	約 320 台	約 250 台	約 570 台	約 500 台
緑被率	約 15.4%	約 15.0%	約 15.2%	約 15.0%

エ 施設計画

区 分	A敷地		B敷地
	A 1 敷地	A 2 敷地	
倉庫	倉庫、トラックバース 等		
事務所	事務室、休憩室、トイレ、更衣室 等		
駐車場 (従業員・来客用)	約 320 台	約 250 台	約 500 台
その他	託児所、特別高圧受変電設備、受水槽 等		
従業員数	約 880 人	約 760 人	約 1,360 人
営業日数	365 日/年		
稼働時間	24 時間 (交代制)		

2 審査結果及び内容

(1) 全般的事項

本指定開発行為は、物流施設の建設であり、工事中及び供用時における大気質、騒音、交通混雑、交通安全対策等、計画地周辺に対する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

建設機械の稼働による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0.043ppm、浮遊粒子状物質（日平均値の年間2%除外値）が0.059mg/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0.222ppm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0.090mg/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、最新の排出ガス対策型の建設機械の使用に努めるとともに、建設機械の集中稼働を行わないように、工事工程の平準化及び稼働の効率化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よる長期将来濃度の最大値は、二酸化窒素が0.042ppm、浮遊粒子状物質が0.057mg/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、低公害・低燃費車の使用に努めるとともに、工事用車両の運行が一時的に集中しないよう、工事工程の平準化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、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。

供用時の駐車場の利用による長期将来濃度の最大値は、二酸化窒素

が 0.042ppm、浮遊粒子状物質が 0.057mg/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、アイドリングストップの遵守を周知徹底させるため、計画地内に看板等を設置し、運転者へ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。

供用時の施設関連車両の走行による長期将来濃度の最大値は、二酸化窒素が 0.042ppm、浮遊粒子状物質が 0.057mg/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、交通環境配慮行動が整理された「川崎市交通環境配慮行動メニュー」をテナントに周知し、環境配慮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。

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、一層の低減対策を徹底すること。

イ 土壌汚染

A敷地で実施した自主調査の結果から、砒素及びふっ素の基準を超過した土壌（自然由来）が確認され、3,000 m²以上の土地の形質変更を行うことから、着工に先立ち法令に基づく適切な手続きを実施し、関係部署との協議及び指導等に基づき、必要に応じて土壌汚染調査を行うとしている。

汚染土壌は対策範囲を明確にした上で、掘削除去処理、原位置封じ込め等の対策を選定し、適切に対応するとしている。また、汚染土壌を敷地外に搬出する場合は「汚染土壌の運搬に関するガイドライン」を遵守し、汚染土壌の適正な運搬を行うとともに、搬出した汚染土壌は法令に規定された許可を受けた汚染土壌処理業者等に委託することから、適正に処理・処分されるとしている。さらに、汚染土壌の運搬に当たっては、運搬中の荷崩れ及び飛散防止の対策（シートカバー等）を行うとともに、作業員の長靴等に付着した汚染土壌を計画地外へ持ち出さないよう洗浄等を行うなどの環境保全のための措置を講ずることから、現状を

悪化させることはないとしている。

この評価はおおむね妥当である。

ウ 緑（緑の質、緑の量）

(ア) 緑の質

本計画における主な植栽予定樹種は、計画地の環境特性に適合し、植栽基盤の必要土壌量は、A 1 敷地で約 536 m³、A 2 敷地で約 414 m³、B 敷地で約 793 m³であり、全ての敷地で約 1,743 m³と予測している。また、計画地の土壌は、全体的に腐植等の土壌養分が少ないこと、がれきが混入していることや、土壌硬度が高い、通気・透水性が低い、アルカリ性を示している等の性質から、植栽基盤として不適であると予測している。これに対して、緑化地は、がれき等の除去を行った上で、良質な客土等により必要土壌量を上回る量の土壌を確保し、樹木の生育に適した植栽基盤の整備を図り、必要に応じて、耕耘や土壌改良剤の混合など、既存土壌の改良を行う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、景観の予測において、高木植栽によって圧迫感を軽減するとしていることから、樹高が高くなる樹種について検討すること。また、緑化地が広大で、客土が広がり、深さが浅くなることから、高木・中木・低木を組み合わせた群植形式として客土を集める植栽方法なども考慮した上で、樹木の育成を支える土壌厚の確保に必要な客土量を検討し、客土による植栽環境改善の効果を上げること。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、A 1 敷地で約 15.4%、A 2 敷地で約 15.0%、B 敷地で約 15.0%であり、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上回ると予測している。さらに、緑化地は、維持管理計画に基づき、毎年適切な時期に剪定、刈込み、施肥、病虫害防除、草刈・除草、灌水等を実施することにより、樹木等の健全な育成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、植栽樹木等の適正な管理・育成に努めること。

エ 騒音・振動・低周波音（騒音、振動）

(ア) 騒音

建設機械の稼働による騒音レベルの最大値は 71.3 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、さらに、低騒音型の建設機械の使用に努めるとともに、建設機械の集中稼働を行わないよう、工事工程の平準化及び稼働の効率化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。

工事用車両の走行による等価騒音レベルは、A 2 敷地工事の No. 4（北側）において昼間 71.0 デシベルで、環境保全目標（70 デシベル以下）を上回ると予測している。これに対して、工事用車両の運行が一時的に集中しないよう、工事工程の平準化に努めるとともに、工事用車両の運転者に対してエコドライブを実施するよう周知徹底する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支障はないとしている。

供用時の冷暖房施設等の設置による騒音レベルの最大値は 49.9 デシベルで、全ての時間区分で環境保全目標（50～65 デシベル以下）を満足すると予測し、さらに、低騒音型の機器の選定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。

供用時の駐車場の利用による等価騒音レベルの最大値は、昼間 65.7 デシベル、夜間 60.2 デシベルで、環境保全目標（昼間：60 デ

シベル以下、夜間：50 デシベル以下) を上回ると予測しているが、計画地周辺には騒音の影響に配慮すべき住宅等は存在しないとしている。これに対して、アイドリングストップの遵守を周知徹底するため、計画地内に看板等を設置し、運転者へ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ことから、計画地周辺の生活環境の保全に著しい支障はないとしている。

供用時の施設関連車両の走行による沿道における等価騒音レベルの最大値は、昼間 71.2 デシベル、夜間 68.6 デシベルで、昼間は No. 4 (北側)、夜間は No. 3 (南側) 及び No. 4 (北側及び南側) 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) を上回ると予測している。これに対して、交通環境配慮行動が整理された「川崎市交通環境配慮行動メニュー」をテナントに周知し、環境配慮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。

しかしながら、駐車場の利用や車両の走行による沿道の等価騒音レベルが環境保全目標を超えると予測してい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徹底すること。

(イ) 振動

建設機械の稼働による振動レベルの最大値は 61.6 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、さらに、低振動工法の選択、建設機械の配置への配慮等の適切な工事方法を検討するとともに、建設機械の集中稼働を行わないよう、工事工程の平準化及び稼働の効率化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。

工事用車両の走行による振動レベルの最大値は昼間 58.3 デシベル、夜間 50.8 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、さらに、工事用車両の運行が一時的に集中しないよう工事工程の平準化に努めるとともに、工事用車両の運転者に対してエコドライブを実施するよう周知徹底する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よる振動レベルの最大値は昼間 58.5 デシベル、夜間 54.9 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、さらに、交通環境配慮行動が整理された「川崎市交通環境配慮行動メニュー」をテナントに周知し、環境配慮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支障はないとしている。

しかしながら、工事が約 87 か月と長期間に及ぶことから、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。

オ 廃棄物等（産業廃棄物、建設発生土）

(ア) 産業廃棄物

工事中に発生する産業廃棄物は、既存施設の解体工事において約 30,538t（コンクリート：約 24,893 t、金属くず：約 3,659 t 等）、計画建築物の新築工事において約 12,193t（コンクリート塊：約 3,765t、混合廃棄物：約 2,709t 等）、伐採樹木は約 617t、建設汚泥は約 17,821 m³と予測している。これらは、法令に規定された許可を受けた産業廃棄物処理業者等に委託して適正に処理するとともに、発生抑制に努め、分別を徹底し、可能な限り再資源化を図るとしている。また、既存施設の解体工事に当たり、石綿含有建材等の使用が確認された場合は、関係法令等に基づき、飛散流出等のないよう適正に対応するとともに、法令に規定された許可を受けた産業廃棄物処理業者に委託し、適正に処理する計画としている。さらに、可能な限り既存樹木の保全・活用を検討し、伐採樹木の発生量の削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。

この評価はおおむね妥当であるが、石綿が確認された場合には、条例準備書に記載した環境保全のための措置等を徹底すること。

(イ) 建設発生土

工事中に発生する建設発生土は約 151,488 m³と予測し、計画地で

の埋戻し、保管等が困難であるため、全て場外搬出する計画であり、許可を受けた処分地に搬出して適正に処理・処分するとしている。また、自然由来による土壌汚染が確認されており、建設発生土に汚染土壌が含まれる可能性があることから、土地の形質変更前に実施する土壌汚染調査の結果に応じて、適正に処理・処分するとしている。さらに、場外搬出に当たっては、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、建設発生土量は約 151,488 m³ もあり、全て場外搬出する計画であることから、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こと。また、計画地周辺広域での建設発生土の再利用状況を調査し、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明らかにするとともに、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。

カ 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、計画地内の景観構成要素は、A敷地及びB敷地ともに倉庫等の人工的要素となるが、計画地及びその周辺の主要な景観構成要素を大きく変化させるものではなく、臨海部の産業景観を構成する要素の一つとなることから、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、計画建築物の出現により、眺望が変化する地点があるが、臨海部の産業景観を構成する要素の一つとなり、臨海部にふさわしい景観を形成すると予測している。

さらに、「川崎市景観計画」の景観形成方針に基づき、計画建築物は臨海部にふさわしい質の高いデザインとなるよう努めるなどの環境保全のための措置を講ずることから、周辺環境と調和は保たれるとしている。

圧迫感の変化の程度について、供用時の形態率は、地点Aが8.5%増加して9.5%、地点Bが6.5%増加して8.9%、地点Cが1.9%増加して4.8%になり、全ての地点において増加することから、現況と比較して圧迫感を感じやすくなると予測している。これに対して、敷地外周部に可能な限り高木による緑化を行い、圧迫感の軽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、生活環境の保全に支障はないとしている。

しかしながら、建物の形状、外壁の色彩等については、当該地区の景観形成方針を踏まえ、市関係部署と協議すること。

キ 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19棟で、日影時間別の内訳は1時間未満が6棟、1時間以上2時間未満が7棟、2時間以上3時間未満が3棟、3時間以上4時間未満が2棟、6時間以上7時間未満が1棟と予測している。また、計画建築物による日影は計画地北側の東扇島東公園にも生じるが、バーベキュー広場や人工海浜等を含む大部分の範囲において、日影時間は2時間未満と予測し、周辺環境に著しい影響は与えないとしている。

しかしながら、冬至日の平均地盤面において日影の影響が比較的大きくなる建物については、その影響の程度について住民等に説明すること。

ク 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10棟、県域局で28棟、横浜局の県域局で22棟、衛星放送で3棟と予測している。これに対して、工事の進捗により本計画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、

計画地周辺の良い受像画質が維持され、かつ、現状を悪化しないとしている。

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間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。

ケ 風害

本計画の実施により、計画地南側の道路沿いの一部では風環境評価が改善する範囲が見られるが、計画地及びその周辺の大部分は、建設前、建設後ともにランク外であると予測している。また、主風向である北風、北北西風、南風における風速比の相対変化率（建設前の風速比に対する建設後の風速比の割合）を算出したところ、風の影響に特に配慮すべき施設である東扇島東公園では、大部分で相対変化率が小さくなっており、計画建築物の出現により風速が緩和すると予測している。さらに、敷地外周部は高木（常緑樹）による厚みのある植栽帯を設け、歩道への風害の低減に配慮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、計画地周辺において東扇島東公園を一般市民が利用することから、環境保全のための措置を徹底すること。

コ 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 0.904、交差点需要率は最大 0.490 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。さらに、工事用車両の運行が一時的に集中しないよう、工事工程の平準化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 0.990、

交差点需要率は最大 0.532 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。さらに、施設関連車両の走行経路は首都高速湾岸線を中心に利用するようテナントに周知し、臨海部の一般道路の交通負荷の低減を図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、車両の主な走行経路には、ガードレール等（植栽含む）や段差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している。さらに、工事中は、車両出入口には誘導員を配置して、歩行者等の安全確保と交通渋滞の発生防止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。

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、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する工事説明等を行い、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。また、車両の走行による交通混雑度が 1.0 に近い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徹底すること。さらに、供用時において、本計画及び周辺の開発事業により、「東扇島二号・東扇島中央」、「川崎臨港警察署前」、「塩浜」の各交差点における交通混雑の増加が懸念されることから、交通混雑への影響について、予測・評価を行い、対策も含めて明らかにするとともに、市関係部署等と協議して交通混雑の低減に努めること。

サ 温室効果ガス

本計画では、二酸化炭素排出抑制対策として消費電力の少ない LED 照明を基本とすることから、二酸化炭素排出量は約 42,265t-CO₂/年で、二酸化炭素排出抑制対策を講ずることによる二酸化炭素排出削減量は約 8,086t-CO₂/年であり、その削減の程度は約 16.1%と予測している。さらに、空調等の設備機器は、エネルギー効率の優れた機器の採用に努めるとともに、計画建築物をいくつかのゾーンに分けて照明スイッ

チの範囲を設定し、必要な範囲のみでの点灯により、効率的な運用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。

しかしながら、多くの温室効果ガスの排出が見込まれる計画であることから、照明以外の設備について、エネルギー使用量の削減のための検討を行い、温室効果ガス排出量の削減の程度を明らかにすること。また、照明や空調についてゾーンに分けることで効率的な運用を図るとしているが、それによるエネルギーの削減量を明らかにすること。

(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」、「酸性雨」、「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「土壌汚染」、「産業廃棄物」及び供用時の「緑の質」を行うとしているが、これらの調査項目に供用時の「地域交通」を追加した上で、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等により、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。

ア 地域交通

供用時の地域交通においては、予測地点 I で交通混雑度が 1.0 に近い予測結果が示されていることから、供用後において交通量調査を実施し、予測結果との検証を行うこと。

また、環境影響評価書において、「東扇島二号・東扇島中央」、「川崎臨港警察署前」、「塩浜」の各交差点における交通混雑の予測結果が交通混雑度 1.0 又は交差点需要率 0.9 に近い又は超過する場合は、供用

後に当該交差点において交通量調査を実施し、予測結果との検証を行うこと。

さらに、本計画の施設関連車両については、高速湾岸線を積極的に利用することが環境保全のための措置として重要であることから、供用後の「当該物流施設出入口」及び「川崎臨港警察署前」、「塩浜」の各交差点を走行する当該施設関連車両の台数について、テナントに対する聞き取り調査等により把握し、予測条件との検証を行うこと。

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	4月5日	指定開発行為実施届の受理及び条例準備書の受領
	4月12日	条例準備書公告、縦覧開始
	5月26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
	8月1日	市長から審議会に条例準備書について諮問
	8月7日	条例見解書の受領
	8月17日	条例見解書公告、縦覧開始
	8月31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
	10月30日	審議会から市長に条例準備書について答申
	11月9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	8月1日	審議会（現地視察）
	9月22日	審議会（条例準備書事業者説明及び審議）
	10月30日	審議会（条例準備書答申案審議）