６　構造物の影響

６．１　景観

計画地及びその周辺の主要な景観構成要素及び地域景観の特性を把握し、供用時における計画建物の存在による主要な景観構成要素の改変の程度、地域景観の特性の変化の程度及び代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度について、予測及び評価を行った。

（１）現況調査

ア　調査項目

本事業に伴う景観への影響について予測及び評価を行うための基礎資料を得ることを目的として、次の項目について調査を行った。

（ア）地域景観の特性

（イ）代表的な眺望地点からの景観

（ウ）土地利用の状況

（エ）関係法令等による基準等

イ　調査地域

調査地域は、計画建物による景観への影響が及ぶと想定される範囲を含む計画地周辺の地域とした。

ウ　調査方法等

（ア）調査地点

ａ　地域景観の特性

地域景観の特性は、計画地及びその周辺とした。

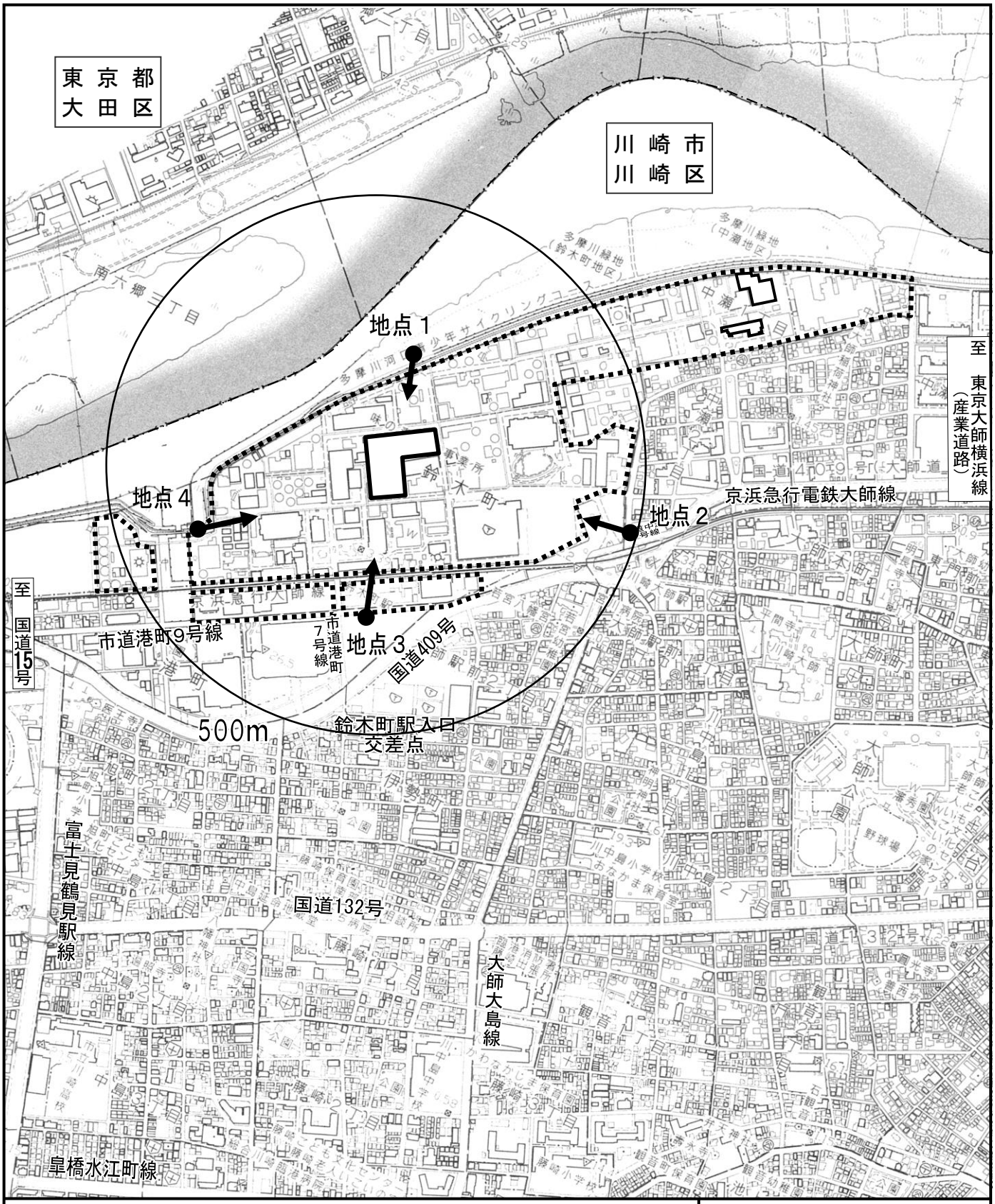
ｂ　代表的な眺望地点からの景観

代表的な眺望地点は、不特定多数の人が往来する道路や公園など公共性のある場所とし、表4.6.1－1及び図4.6.1－1に示す４地点とした。

なお、計画地は川崎事業所内に位置しており、計画地近傍には不特定多数の人が立ち入ることができる地点はないことから、中景となる眺望地点を設定した。

表4.6.1－1　代表的な眺望地点の概要

地点番号	地点名	計画地からの方位	計画建物からの距離
1	多摩川緑地	北	約200m
2	川崎事業所物流門付近	東	約480m
3	川崎事業所南側付近	南	約300m
4	川崎河港水門	西	約380m



凡　例

計画地

川崎事業所

代表的な眺望地点

この地図は、川崎市発行の 10,000_川崎区図（H28 年３月）を使用したものである。

N

1：10,000

0　100m　200m　400m

図 4.6.1-1　代表的な眺望地点位置図

（イ）調査期間・調査時期

a　地域景観の特性

現地踏査時期は、平成30年６月19日（火）とした。

b　代表的な眺望地点からの景観

写真撮影時期は、「a　地域景観の特性」と同様とした。

c　土地利用の状況

現地踏査時期は、「a　地域景観の特性」と同様とした。

（ウ）調査方法

a　地域景観の特性

地形図、土地利用現況図等の既存資料及び現地踏査により把握した。

b　代表的な眺望地点からの景観

計画地周辺の現地踏査及び代表的な眺望地点からの写真撮影により把握した。

撮影条件等は表4.6.1－2に示すとおりである。

表4.6.1－2　撮影条件諸元（代表的な眺望地点からの景観）

地点	地点名	撮影時天候	使用カメラ	使用レンズ	水平画角
1	多摩川緑地	晴	SONY NEX-3	約35㎜相当	約60°
2	川崎事業所物流門付近				
3	川崎事業所南側付近				
4	川崎河港水門				

注）人間の視野角に近い画角（約60°）のレンズとして、35㎜フィルム換算で35㎜相当のレンズを使用した。

c　土地利用の状況

土地利用現況図及び都市計画図等の既存資料及び現地踏査により把握した。

d　関係法令等による基準等

次の関係法令等の内容を整理した。

・「景観法」
・「川崎市都市景観条例」
・「川崎市景観計画」
・「多摩川景観形成ガイドライン」
・「地域環境管理計画の地域別環境保全水準」

エ　調査結果

（ア）地域景観の特性

計画地は川崎事業所内に位置しており、現在は大部分が更地となっているが、一部にテント倉庫が存在している。また、計画地周辺は、主に低層・中層の住宅等となっており、その間に事業所、公園等が点在している。

なお、川崎事業所の周囲は２～３ｍ程度の塀や多摩川沿いに樹林が植栽されており、川崎事業所内の建物は余り見ることができない。

主要な景観構成要素としては、住宅や事業所等が主であり、そのなかに鈴木町駅及び川崎大師駅や公園等の植栽、国道409号の街路樹等の緑がみられる。

（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4.6.1－3及び写4.6.1－1に示すとおりである。

表4.6.1－3　代表的な眺望地点からの景観の状況

地点番号	地点名称	視認の有無	状況
1	多摩川緑地	△	多摩川緑地からの景観であり、川崎事業所周囲を囲む樹木及び塀により、事業所内はほとんど視認できない。
2	川崎事業所物流門付近	△	川崎事業所東側にある物流門付近からの景観であり、川崎事業所を囲む樹木及び塀により事業所内の建物はほとんど視認できない。
3	川崎事業所南側付近	○	川崎事業所南側の市道からの景観であり、川崎事業所周囲を囲む樹木及び塀の間から工場の一部が視認できる。
4	川崎河港水門	○	川崎河港水門からの景観であり、川崎事業所周囲を囲む樹木の上部から工場の一部が視認できる。

地点１：多摩川緑地（撮影：約35㎜相当）	地点２：川崎事業所物流門付近（撮影：約35㎜相当）
地点３：川崎事業所南側付近（撮影：約35㎜相当）	地点４：川崎河港水門（撮影：約35㎜相当）

写 4.6.1－1　代表的な眺望地点の状況

（ウ）土地利用の状況

計画地は川崎事業所内にあり、大部分が更地で一部にテント倉庫がみられる。また、周囲は川崎事業所の既存工場、倉庫等となっている。また、川崎事業所周辺は主に住宅地となっており、計画地北側は多摩川が存在している。

計画地を含む川崎事業所は、工業地域に指定されている。川崎事業所周辺の用途地域は、西側が工業地域、東側は工業地域及び第二種住居地域となっている。北側は多摩川となっており、用途地域は定められていない。南側の国道409号沿道は工業地域のほか、準住居地域、準工業地域に指定されている。

（エ）関係法令等による基準等

a　景観法

景観法は、わが国初めての景観についての総合的な法律であり、良好な景観の形成に関する基本理念を定めるとともに、国、地方公共団体、事業者及び住民の責務を示している。また、景観計画の策定、景観計画区域、景観地区などにおける行為規制、景観重要公共施設の整備、景観協定の締結などについて定めている。

b　川崎市都市景観条例

川崎市では、「市と市民の協働による魅力ある川崎らしさの発見と創造」を基本理念とした、川崎市都市景観条例を平成６年12月に制定している。

平成16年６月に景観法が策定されたことを受け、景観法に基づく事項、その他都市景観の形成に関して必要な事項を定めることにより、市、市民及び事業者が協力して、親しみと愛着を感じ、誇りを持てる優れた都市景観を形成すること、また、次代に誇れる魅力ある川崎らしさの発見と創造を行うことにより、快適な都市環境の実現と市民文化の向上に資することを目的として改正を行っている。

この条例では、景観法に基づく届出が必要な行為について定めており、高さが31ｍを超える建築物または高度地区においては規定された一定の見付高さ（計画地については高さ20ｍ）を超える建築物、延床面積が10,000m^2を超える建築物または見付の壁面の長さが70ｍを超える建築物の建築、その他市長が都市景観の形成に大きな影響を与えると認める行為などが届出の対象となる。なお、本事業の計画建物は、届出の対象となる。

c　川崎市景観計画

この計画は、景観法に基づく景観形成に係る基本計画で、平成19年12月に策定された。本計画では、川崎市全域を景観計画区域に定めており、良好な景観の形成に関する方針として、市域の骨格をつくる景観形成方針及び建築物等の用途別の景観形成方針を定めている。

市域の骨格をつくる景観形成方針では、市域を４つのゾーンに区分しており、ゾーンごとに景観形成方針等を策定している。

計画地は、内陸平野部の「水のゾーン」に位置し、当該ゾーンについては、「多摩川、二ヶ領用水、小河川などの水辺の景観が平野部の市街地に潤いをあたえるゾーン」を目標とし、工場と住宅が混在する場所では、働く場と生活の場の調和

がとれた景観の形成をめざすとしているほか、河川など水辺に沿う場所では、水辺空間と調和した景観をめざすとしている。

d　多摩川景観形成ガイドライン

このガイドラインは、川崎市のシンボルとなる多摩川にふれあいながら、まちとしての魅力を高め、創造し続ける水彩景観を基本目標とし、平成21年４月に策定された。計画地は、殿町から六郷橋までの「河口域ゾーン」に位置し、当該ゾーンについては、沿川に大規模敷地が多く、また川幅が広いことから、親水性を強め明快でダイナミックな景観形成を図るとともに、産業地、マンション群、下町的な住宅街等が協調する景観づくりを目指すとしている。

e　地域環境管理計画の地域別環境保全水準

地域環境管理計画の地域別環境保全水準は、「周辺環境と調和を保つこと。又は、魅力ある都市景観の形成を図ること。」と定められている。

（２）環境保全目標

環境保全目標は、地域環境管理計画の地域別環境保全水準を参考に、「周辺環境と調和を保つこと。」と設定した。

（３）予　測

ア　予測項目

予測項目は、次のとおりとした。

・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

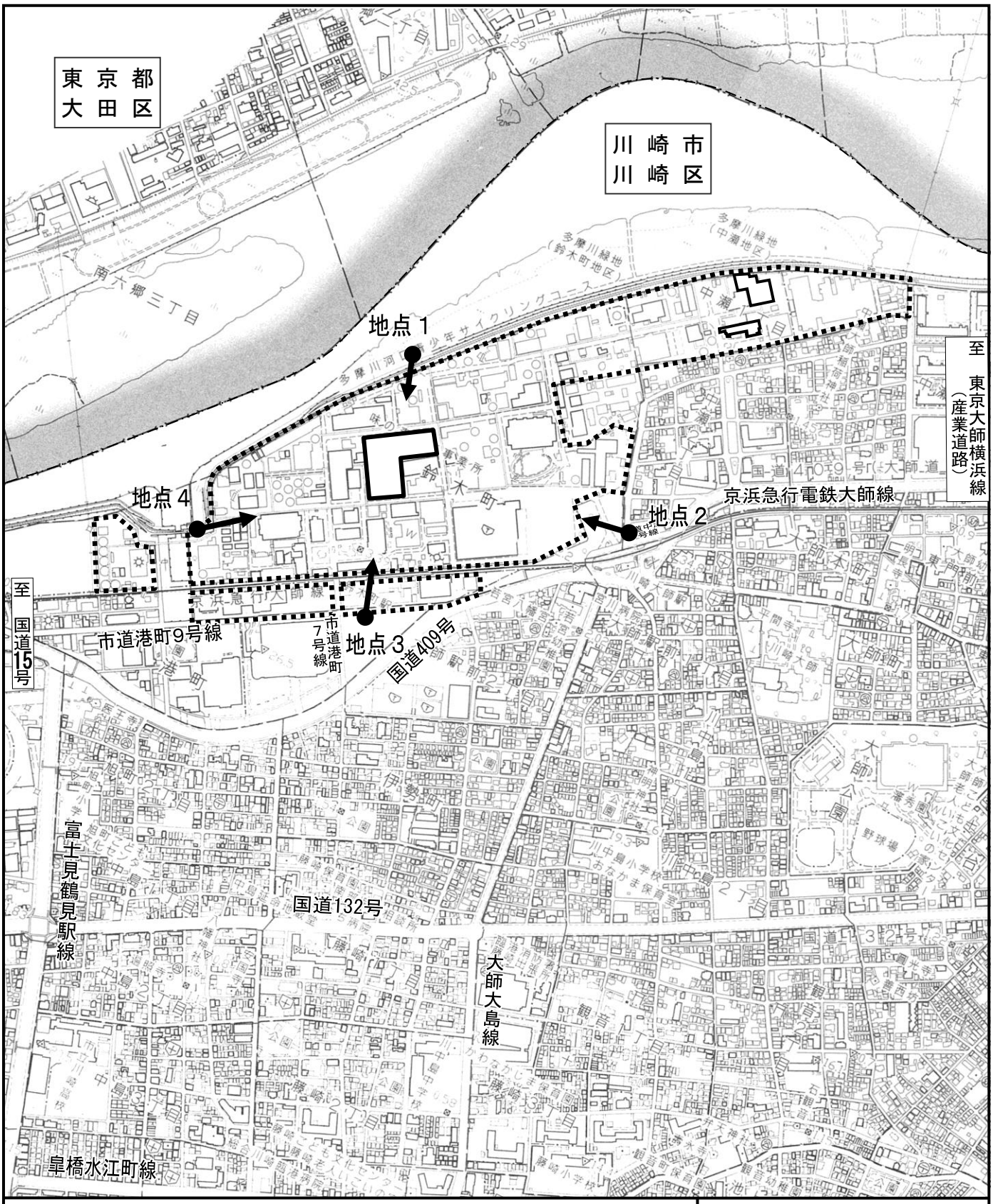
・代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度

イ　予測地域・予測地点

予測地域は、計画建物による景観への影響が及ぶと想定される範囲を含む計画地周辺の地域とした。予測地点は、現地調査地点と同様とし、表4.6.1－4及び図4.6.1－2に示す地点とした。

表4.6.1－4　予測地点

地点番号	地点名	計画地からの方位
1	多摩川緑地	北
2	川崎事業所物流門付近	東
3	川崎事業所南側付近	南
4	川崎河港水門	西



凡　例

計画地

川崎事業所

予測地点

この地図は、川崎市発行の 10,000_川崎区図（H28 年３月）を使用したものである。

N

1：10,000

0　100m　200m　400m

図 4.6.1－2　景観予測地点図

ウ　予測時期

予測時期は、計画建物完成後とした。

エ　予測方法・予測条件

（ア）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

完成予想図（パース図）を作成し、周辺の土地利用の状況や事業計画等を整理して定性的に予測した。

（イ）代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度

現況写真に完成予想図を合成するフォトモンタージュを作成し、定性的に予測した。

なお、計画建物については、建物の大きさが最大の場合を想定し、現時点で想定される意匠、色彩等に基づいて作成を行った。

オ　予測結果

（ア）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

計画地は川崎事業所内の中心付近に位置し、現在は大部分が更地であり、一部にテント倉庫が存在している。なお、川崎事業所の周囲は２～３ｍ程度の塀や樹木が植栽されており、川崎事業所内の建物は一部視認できる程度である。また、計画地周辺は、主に低層・中層の住宅等となっており、その間に事業所、公園等が点在している。

主要な景観構成要素としては、住宅や事業所等が主であり、そのなかに鈴木町駅及び川崎大師駅や公園等の植栽、国道409号の街路樹等の緑がみられる。

計画建物の完成予想図は図4.6.1－3に示すとおりである。

本事業は、川崎事業所内の既存工場や事務所等の中に新たに工場を建設するものであり、周辺の既存工場等と一体となって見えることから、主要な景観構成要素の変化は生じず、地域景観の特性の変化は少ないものと予測する。

南西側

南東側

図4.6.1－3　完成予想図（パース図）

（イ）代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度

代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度は、写4.6.1－2(1)～(4)の下段写真に示すとおりである。また、変化の程度について概要は以下のとおりである。

a　地点１（多摩川緑地）

川崎事業所周囲を囲む樹木及び塀により、計画建物は視認されないため、この地点からの眺望の変化はないものと予測する。

b　地点２（川崎事業所物流門付近）

川崎事業所を囲む樹木及び塀の奥に、計画建物の一部が視認されるが、ほとんどが樹木や塀で隠れており、眺望の変化は小さいものと予測する。

c　地点３（川崎事業所南側付近）

川崎事業所周囲を囲む樹木及び塀の奥から計画建物の一部が視認される。現況と比べると、計画建物上部が出現するため、眺望の景観の変化はあるが、周辺にある既存工場等と一体となるため、その変化は小さいものと予測する。

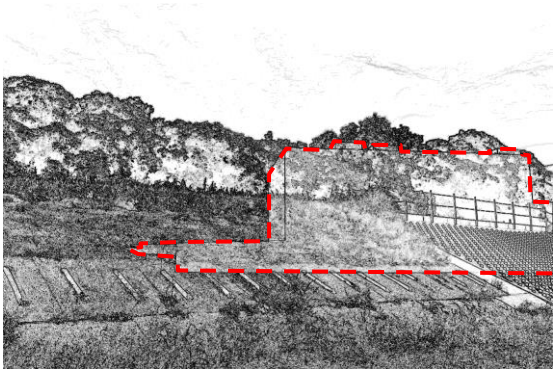
d　地点４（川崎河港水門）

川崎事業所周囲を囲む樹木により、計画建物は視認されないため、この地点からの眺望の変化はないものと予測する。

以上より、川崎事業所は周囲を樹木や塀で囲まれており、視認できる地点は少なく、また、計画建物が視認される地点においても、周辺の既存工場等と一体となって見えることから、計画建物による眺望の変化は小さいものと予測する。

【現　況】

【将　来】



写4.6.1－2(1)　眺望の変化（地点１：多摩川緑地）

【現　況】

【将　来】

写4.6.1－2(2)　眺望の変化（地点２：川崎事業所物流門付近）

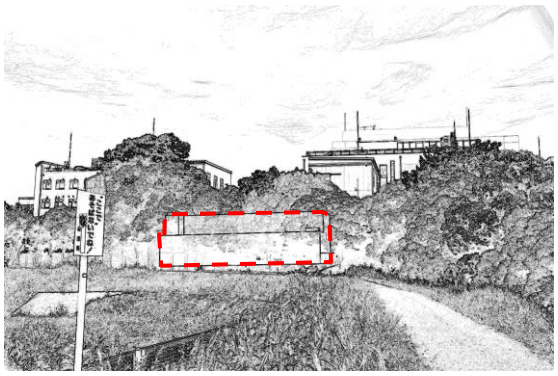
【現　況】

【将　来】

写4.6.1－2(3)　眺望の変化（地点３：川崎事業所南側付近）

【現　況】

【将　来】



写4.6.1－2(4)　眺望の変化（地点４：川崎河港水門）

（４）環境保全のための措置

本事業では、良好な景観形成に寄与するために、次のような措置を講じる計画である。

・計画建物は、周辺環境に溶け込む色彩にするなど、デザインや色彩、仕上げ等に配慮を行う。

・川崎市都市景観条例、川崎市景観計画及び多摩川景観形成ガイドライン等に基づき、デザインや色彩等の配慮を行う。

（５）評価

本事業は、川崎事業所内の既存工場や事務所等の中に新たに工場を建設するものであり、周辺の既存工場等と一体となって見えることから、主要な景観構成要素の改変は生じず、地域景観の特性の変化は少ないものと予測する。

また、代表的な眺望地点からの眺望の変化について、川崎事業所は周囲を樹木や塀で囲まれており、視認できる地点は少なく、また、計画建物が視認される地点においても、周辺の既存工場等と一体となって見えることから、計画建物による眺望の変化は小さいものと予測する。

さらに、建物の詳細な計画にあたっては、川崎市都市景観条例、川崎市景観計画及び多摩川景観形成ガイドラインなどに基づき、デザインや色彩等の配慮を行うなどの環境保全のための措置を講じることにより、周辺環境と調和の保たれた景観となるものと評価する。

7　地域社会

7．1　地域交通（交通混雑、交通安全）

計画地及びその周辺における交通の状況等を調査し、工事中における工事用車両の走行及び供用時の施設関連車両の走行に係る交通流及び交通安全への影響について、予測及び評価を行った。

（1）現況調査

ア　調査項目

本事業に伴う交通流及び交通安全への影響について予測及び評価するための基礎資料を得ることを目的として、次の項目について調査を行った。

（ア）地域交通の状況

a　日常生活圏等の状況

（a）通学区域、通学路の状況

（b）公共交通機関の状況

b　道路の状況

（a）道路の分布、道路状況

（b）交通量の実態

（c）主要交差部等における交通処理状況

c　交通安全の状況

（a）交通安全施設の状況

（b）交通事故の発生状況

（イ）地形等の状況

（ウ）土地利用の状況

イ　調査地域

調査地域は、計画地及びその周辺とした。

ウ　調査方法等

（ア）調査地点

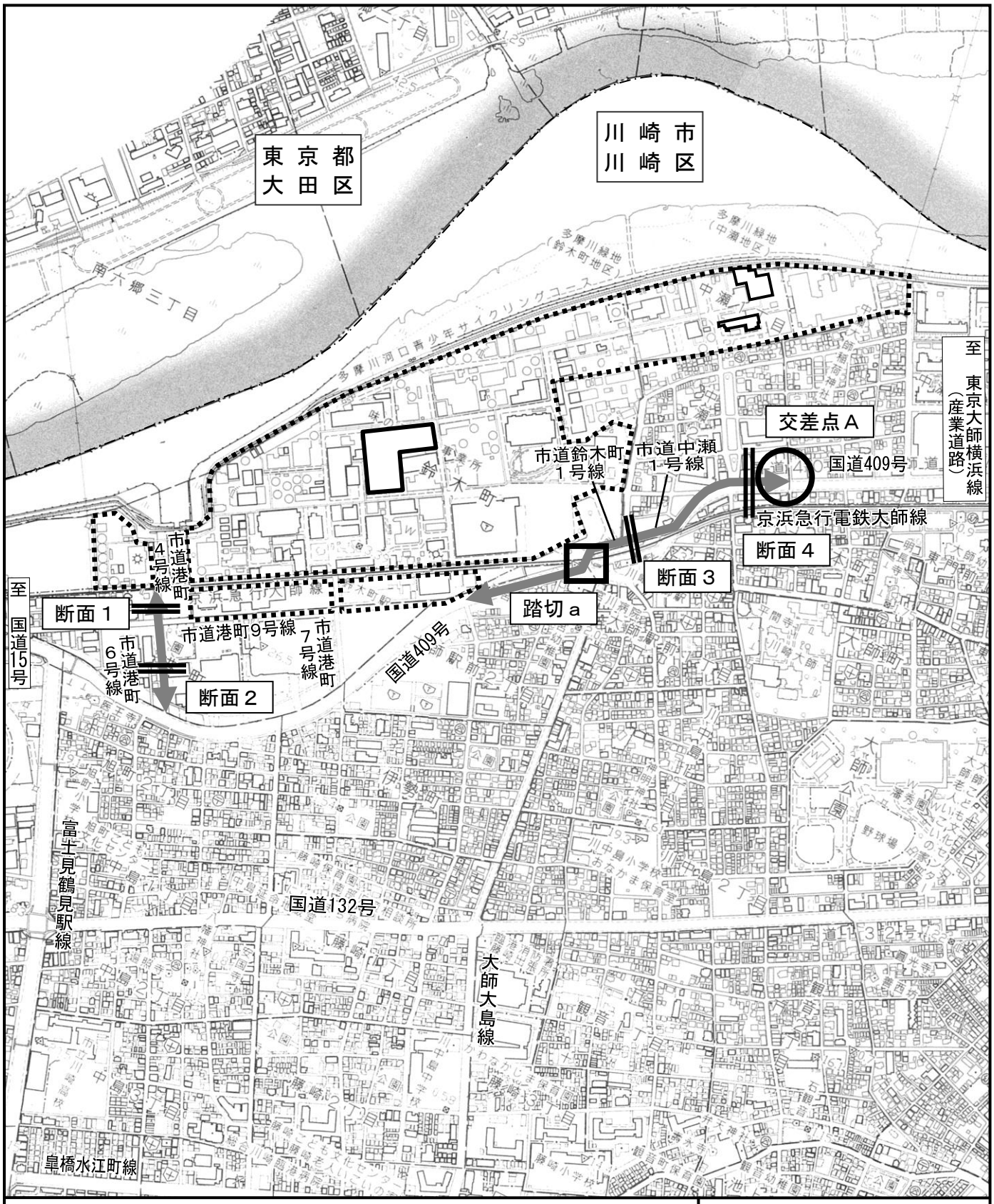
a　地域交通の状況

（a）道路の状況

①　道路の分布、道路状況

調査対象道路及び道路横断面構成の調査位置は、図 4.7.1－1 に示すとおりである。

調査対象道路は、工事用車両及び施設関連車両の主要な走行ルートとなる国道 409 号、市道鈴木町１号線、市道中瀬１号線、市道港町４号線及び市道港町６号線とした。



凡　例

- 計画地
- 川崎事業所
- 都県界
- 調査対象道路
- 道路状況調査位置
- 交通量調査地点及び主要交差点部における交通処理状況調査地点
- 道路状況、交通量調査及び踏切における交通処理状況調査地点

N

1：10,000

0　100m　200m　400m

この地図は、川崎市発行の 10,000_川崎区図（H28 年３月）を使用したものである。

図 4.7.1－1　調査対象道路等位置図

② 交通量の実態

交通量に係る調査地点は、図 4.7.1－1 に示す交差点及び踏切の各１ヵ所とした。

・交差点Ａ（中瀬２丁目交差点）　・踏切ａ（鈴木町第１踏切）

③ 主要交差部等における交通処理状況

主要交差部等における交通処理状況の調査地点は、図 4.7.1－1 に示す踏切の各１ヵ所とした。

・踏切ａ（鈴木町第１踏切）

（ｂ）交通安全の状況

① 交通安全施設の状況

工事用車両及び施設関連車両の主要な走行ルートである国道 409 号、市道鈴木町１号線、市道中瀬１号線、市道港町４号線及び市道港町６号線とした。

② 交通事故の発生状況

「① 交通安全施設の状況」と同様とした。

（イ）調査期間・調査時期

ａ 地域交通の状況

（ａ）日常生活圏等の状況

① 通学区域、通学路の状況

調査時期は、平成 30 年４月５日（木）とした。

② 公共交通機関の状況

現地踏査時期は、「① 通学区域、通学路の状況」と同様とした。

（ｂ）道路の状況

① 道路の分布、道路状況

現地調査時期は、「（ａ）日常生活圏等の状況 ① 通学区域、通学路の状況」と同様とした。

② 交通量の実態

現地調査時期は、平成 30 年１月 25 日(木)６時～26 日(金)６時（24 時間）とした。

③ 主要交差部等における交通処理状況

現地調査時期は、平成 30 年１月 25 日(木)６時～26 日(金)６時（24 時間）とした。

（ｃ）交通安全の状況

① 交通安全施設の状況

現地調査時期は、「（ａ）日常生活圏等の状況 ① 通学区域、通学路の状況」と同様とした。

② 交通事故の発生状況

調査時期は、平成 30 年４月５日（木）とした。

b　地形等の状況

現地踏査時期は、「a　地域社会の状況（a）日常生活圏等の状況　①　通学区域、通学路の状況」と同様とした。

c　土地利用の状況

現地踏査時期は、「a　地域社会の状況（a）日常生活圏等の状況　①　通学区域、通学路の状況」と同様とした。

（ウ）調査方法

a　地域交通の状況

（a）日常生活圏等の状況

①　通学区域、通学路の状況

通学区域、通学路について川崎市教育委員会への聞き取り調査により把握した。

②　公共交通機関の状況

公共交通機関は、地形図等の既存資料及び現地踏査により把握した。

（b）道路の状況

①　道路の分布、道路状況

道路の分布は、地形図、都市計画図等の既存資料により、道路状況（車線数、規制速度及び道路横断面構成等）については、現地調査により把握した。

②　交通量の実態

交通量の実態については、自動車交通量を現地調査により把握した。調査は、ハンドカウンターを用いた連続計測により、方向別交通量を把握した。車種分類は、表 4.7.1－1 に示すとおり、自動車類（２車種分類）及び二輪車とした。

表 4.7.1－1　自動車交通量の車種分類

分類	車種分類	対応するプレート番号
自動車類	小型車	50～59（黄または黒）3^{S}及び 33^{S}、8^{S}及び 88^{S}
		3, 30～39 及び 300～399（普通乗用自動車） 5, 50～59 及び 500～599（小型四輪乗用自動車） 7, 70～79 及び 700～799（小型四輪乗用自動車）
		40～49（黄または黒）3^{S}及び 33^{S}、6^{S}及び 66^{S}
		4, 40～49 及び 400～499、6, 60～69 及び 600～699（小型四輪貨物自動車、ただし貨客車を除く）
		4, 40～49 及び 400～499、6, 60～69 及び 600～699（小型四輪貨物自動車）のうち、いわゆるライトバン、ピックアップ、バンなどの型式で座席が２列以上あるもの
	大型車	2, 20～29 及び 200～299
		1, 10～19 及び 100～199
		8, 80～89 及び 800～899（特種用途車）と 9, 90～99 及び 900～999 ならびに 0, 00～09 及び 000～099（特殊自動車）
二輪車		原動機付自転車を含む自動二輪車

注１）プレート番号の「(黄または黒)」は、「黄地に黒文字または黒地に黄文字」を意味し、添字Ｓは、小型プレートを意味する。
注２）「道路環境影響評価の技術手法」を基に作成。

③　主要交差部等における交通処理状況

主要交差部等における交通処理状況は、渋滞長及び滞留長を現地調査により把握した。

（ｃ）交通安全の状況

①　交通安全施設の状況

信号機、横断歩道等の位置及び歩車分離状況について、現地調査により把握した。

②　交通事故の発生状況

平成 29 年の調査対象道路における交通事故の発生件数、発生地点及び事故の内容について川崎警察署への聞き取り調査により把握した。

b　地形等の状況

地形図等の既存資料による調査及び現地踏査により把握した。

c　土地利用の状況

地形図、都市計画図等の既存資料による調査及び現地踏査により把握した。

エ　調査結果

（ア）地域交通の状況

a　日常生活圏等の状況

（ａ）通学区域、通学路の状況

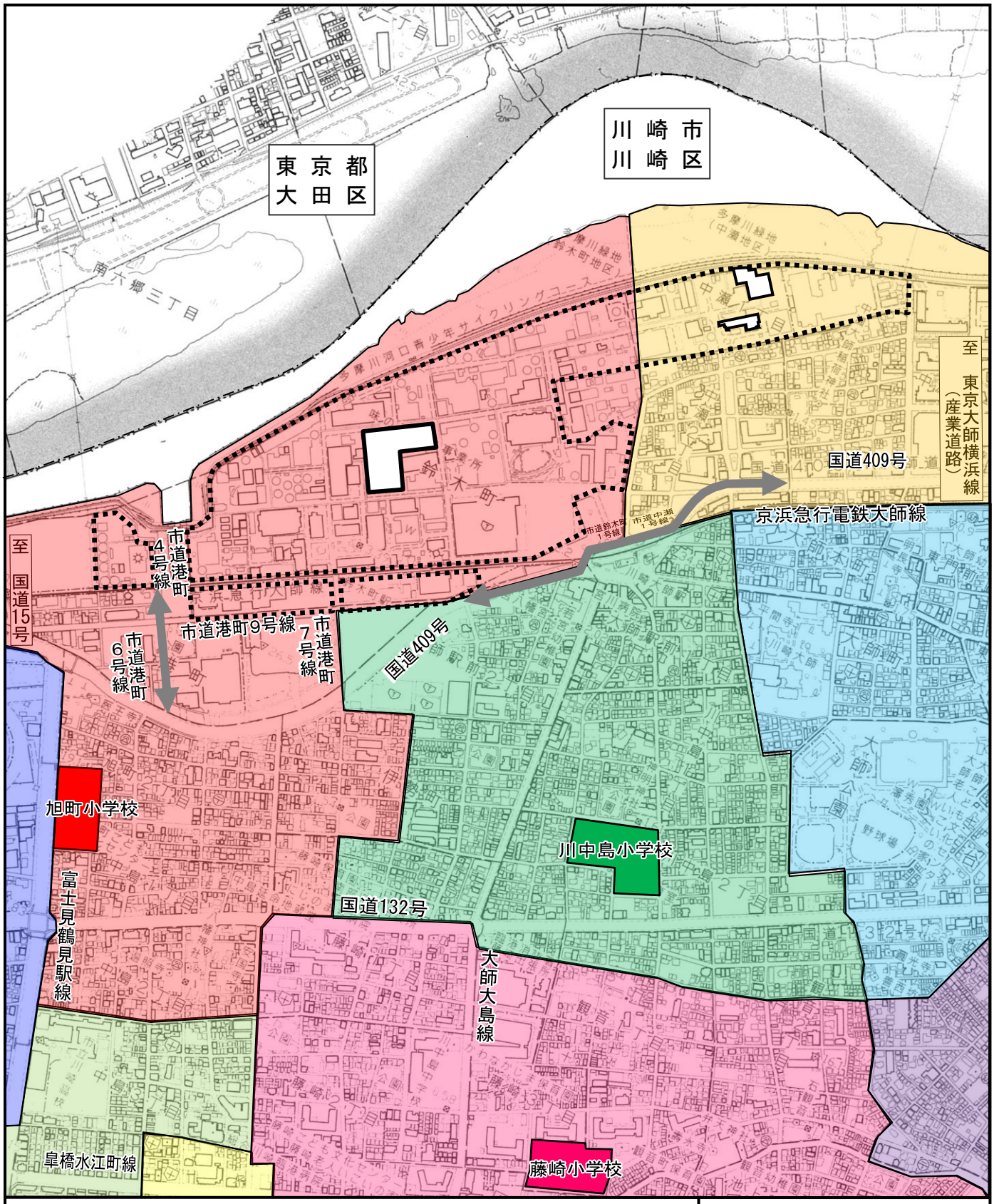
小学校区及び中学校区の状況は図 4.7.1－2(1)、(2)に示すとおりである。計画地は、旭町小学校区及び富士見中学校区に位置している。

調査対象道路は、東門前小学校区、旭町小学校区、川中島小学校区、大師中学校区、富士見中学校区及び川中島中学校区に含まれており、一部が東門前小学校の指定通学路となっている。

（ｂ）公共交通機関の状況

最寄りのバス停は、「味の素前」、「花見橋」となっており、系統番号「川 01、快速（川崎鶴見臨港バス）」が運行している。運行区間は、川崎駅前～浮島町、川崎駅前～浮島橋となっている（「第２章　１周辺地域の概況（８）交通及び運輸」(62 ページ参照)）。

また、鉄道は、計画地の南約 100ｍの位置に京浜急行電鉄大師線の鈴木町駅が存在する。



凡　例

- 計画地
- 川崎事業所
- 調査対象道路
- 都県界
- 旭町小学校区
- 川中島小学校区
- 藤崎小学校区
- 東門前小学校区
- 宮前小学校区
- 大師小学校区
- 向小学校区
- 四谷小学校区
- 東大島小学校区

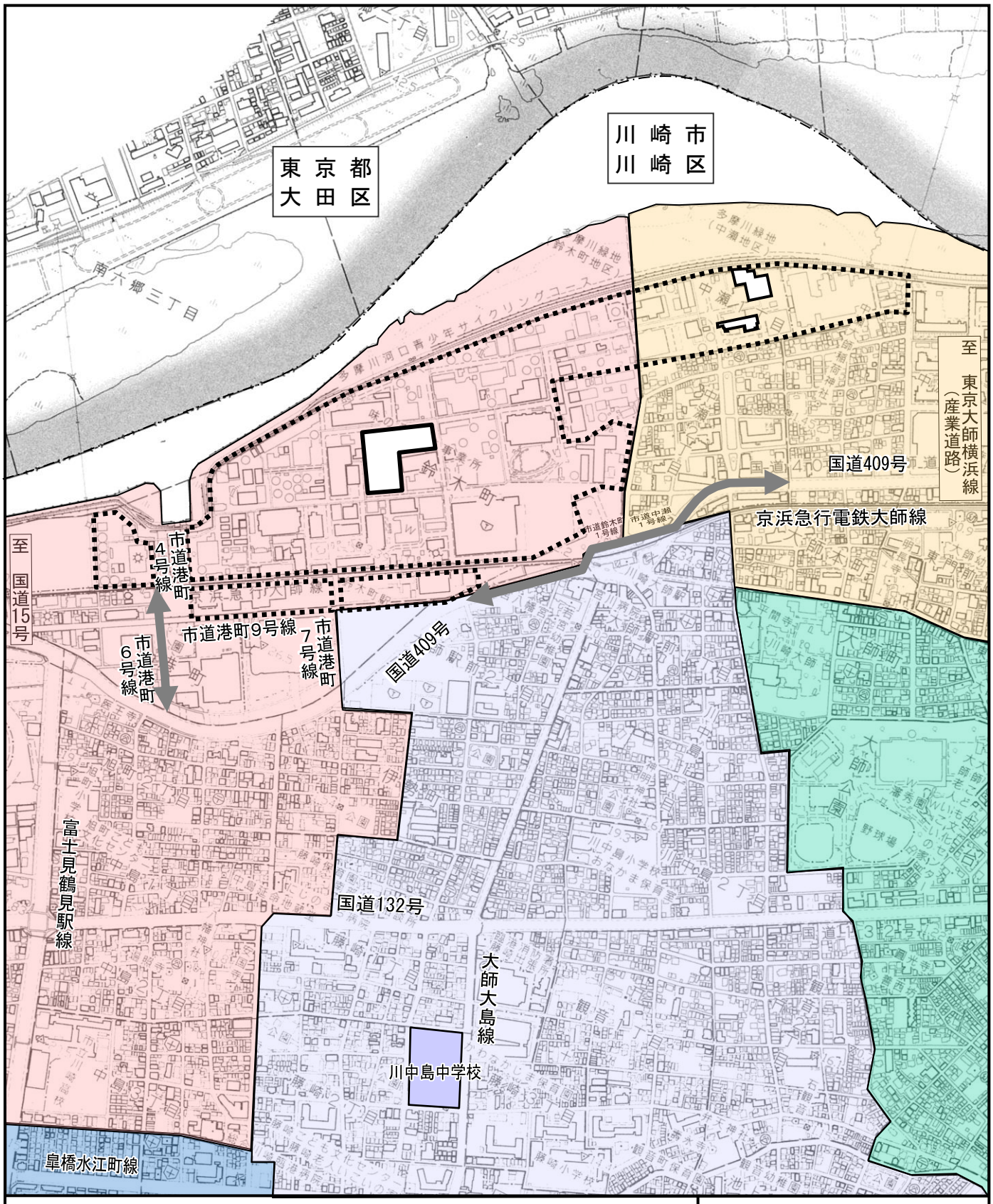
N

1：10,000

0　100m　200m　400m

この地図は、川崎市発行の 10,000_川崎区図（H28 年３月）を使用したものである。

図 4.7.1－2(1)　小学校区の状況



凡　例

- 計画地
- 川崎事業所
- 調査対象道路
- 都県界
- 富士見中学校区
- 川中島中学校区
- 大師中学校区
- 南大師中学校区
- 渡田中学校区

この地図は、川崎市発行の 10,000_川崎区図（H28 年３月）を使用したものである。

N

１：１０，０００

0　100m　200m　400m

図 4.7.1－2(2)　中学校区の状況

b　道路の状況

（a）道路の分布、道路状況

①　道路の分布

計画地周辺の主要道路網は、図 4.7.1－3 に示すとおりである。

計画地の南側には国道 409 号があり、西側で国道 15 号と、東側で東京大師横浜線と交差している。なお、国道 409 号下り線の一部の区間は、鈴木町第１踏切で分岐し、市道鈴木町１号線及び市道中瀬１号線を経由して再び国道 409 号と交差している。

また、計画地の西側には市道港町４号線及び市道港町６号線があり、多摩川河川敷と国道 409 号を結んでいる。

②　道路状況

調査対象道路の道路横断面構成位置、車線数及び規制速度は図 4.7.1－3 に、道路横断面構成は図 4.7.1－4(1)、(2)に示すとおりである。また、主要な交差点及び踏切での交通規制状況は、図 4.7.1－5(1)、(2)に示すとおりである。

ⅰ　市道港町４号線

計画地西側にある道路で、道路幅員約９ｍ、１車線、規制速度は 30 km/時である。

ⅱ　市道港町６号線

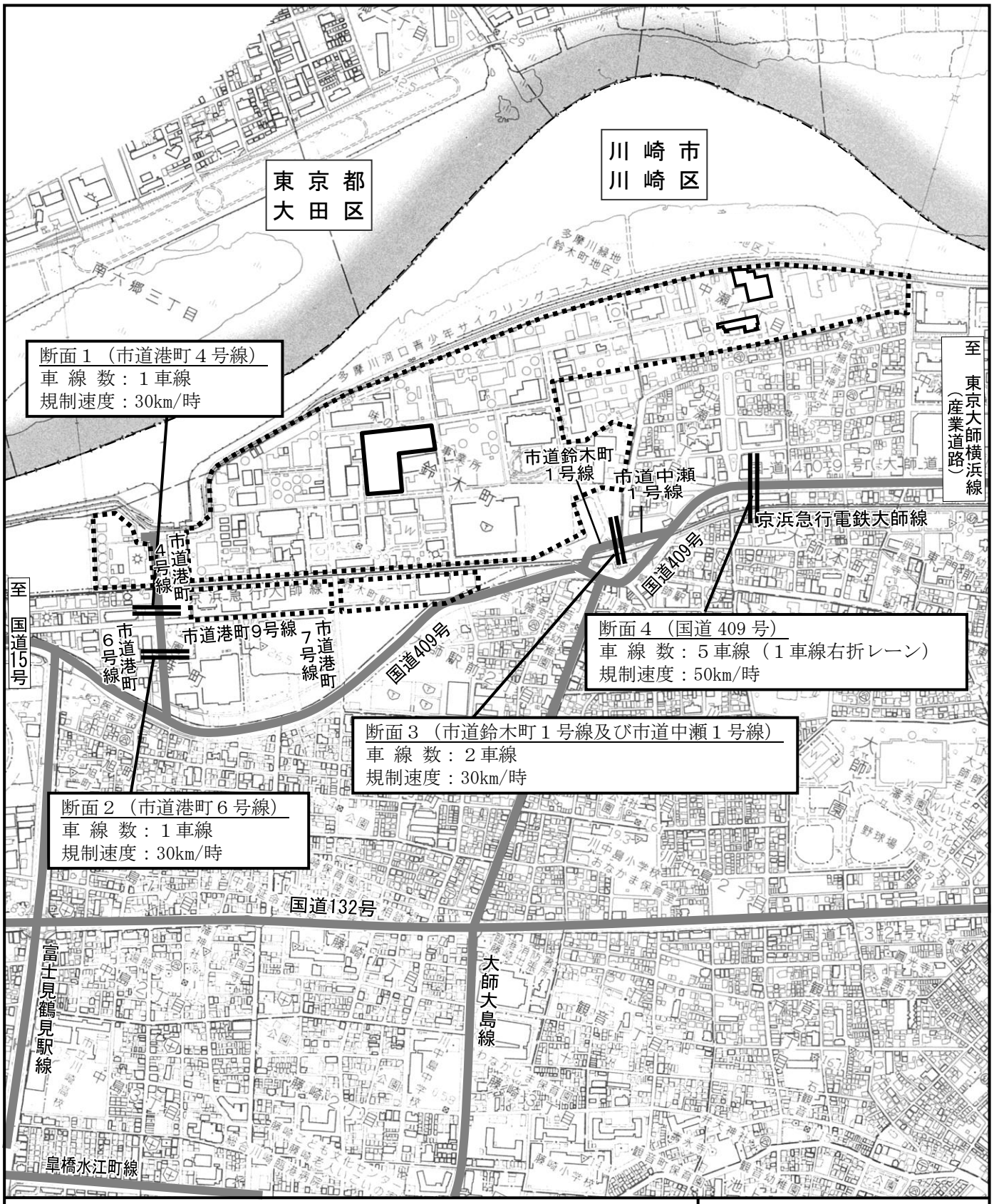
計画地西側にある道路で、道路幅員約９ｍ、１車線、規制速度は 30km/時である。

ⅲ　市道鈴木町１号線及び市道中瀬１号線

計画地東側にある道路で、道路幅員約 15m、２車線、規制速度は 30km/時である。

ⅳ　国道 409 号

計画地南側にある道路で、道路幅員約 26m、４車線、規制速度は 50km/時である。



凡　例

計画地

川崎事業所

都県界

主要道路

道路の状況位置

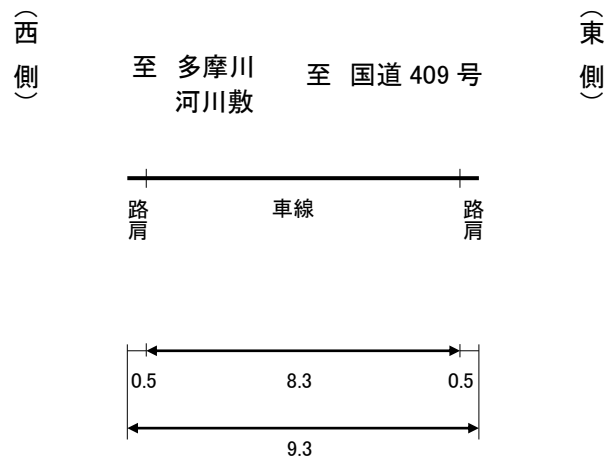
この地図は、川崎市発行の 10,000_川崎区図（H28 年３月）を使用したものである。

N

１：１０，０００

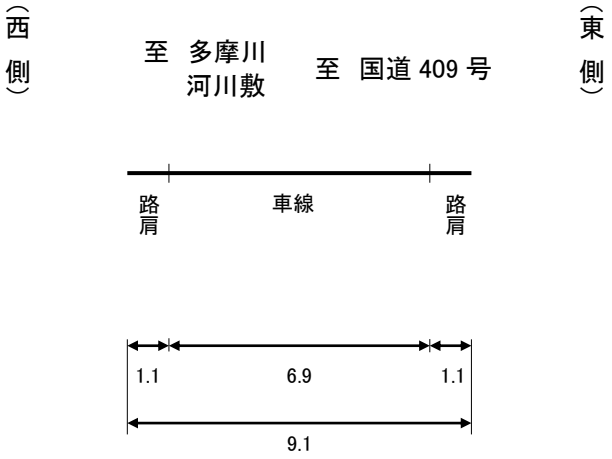
0　100m　200m　400m

図 4.7.1－3　道路状況図（車線数及び規制速度）



（単位：m）

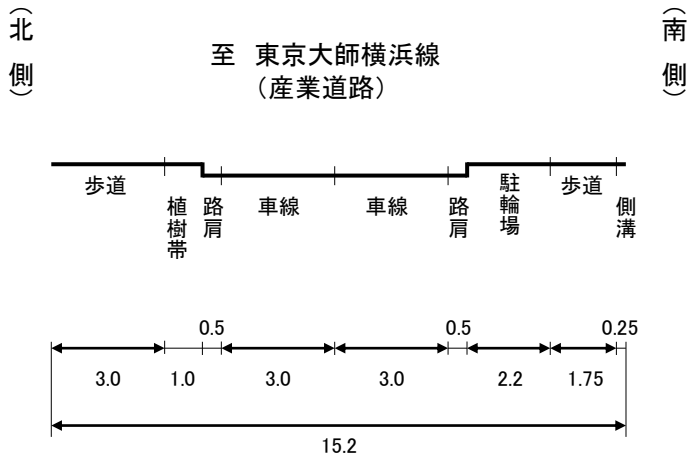
断面1（市道港町4号線）



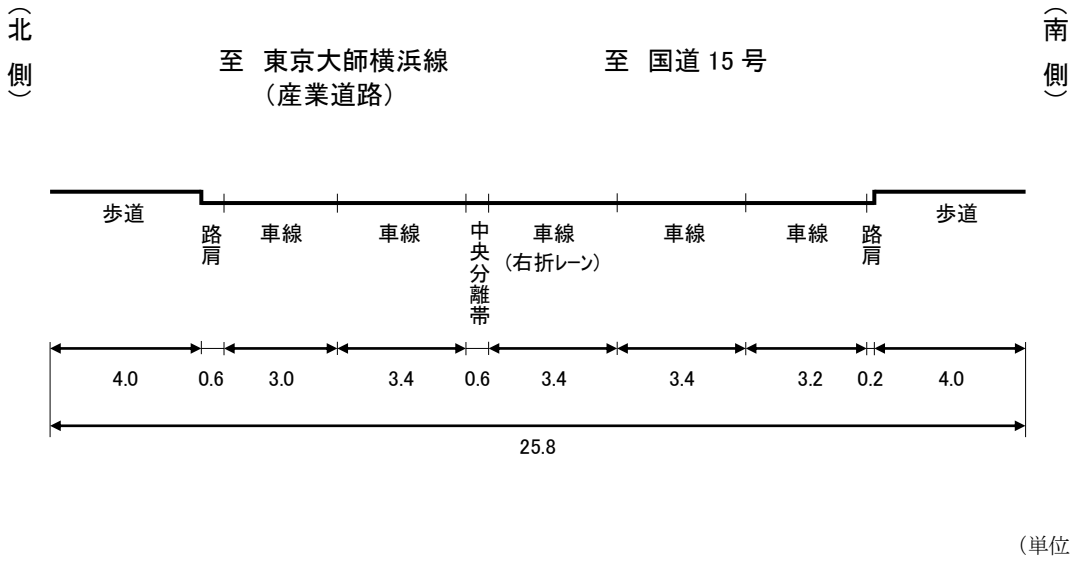
（単位：m）

断面2（市道港町6号線）

図4.7.1－4(1)　道路横断面構成

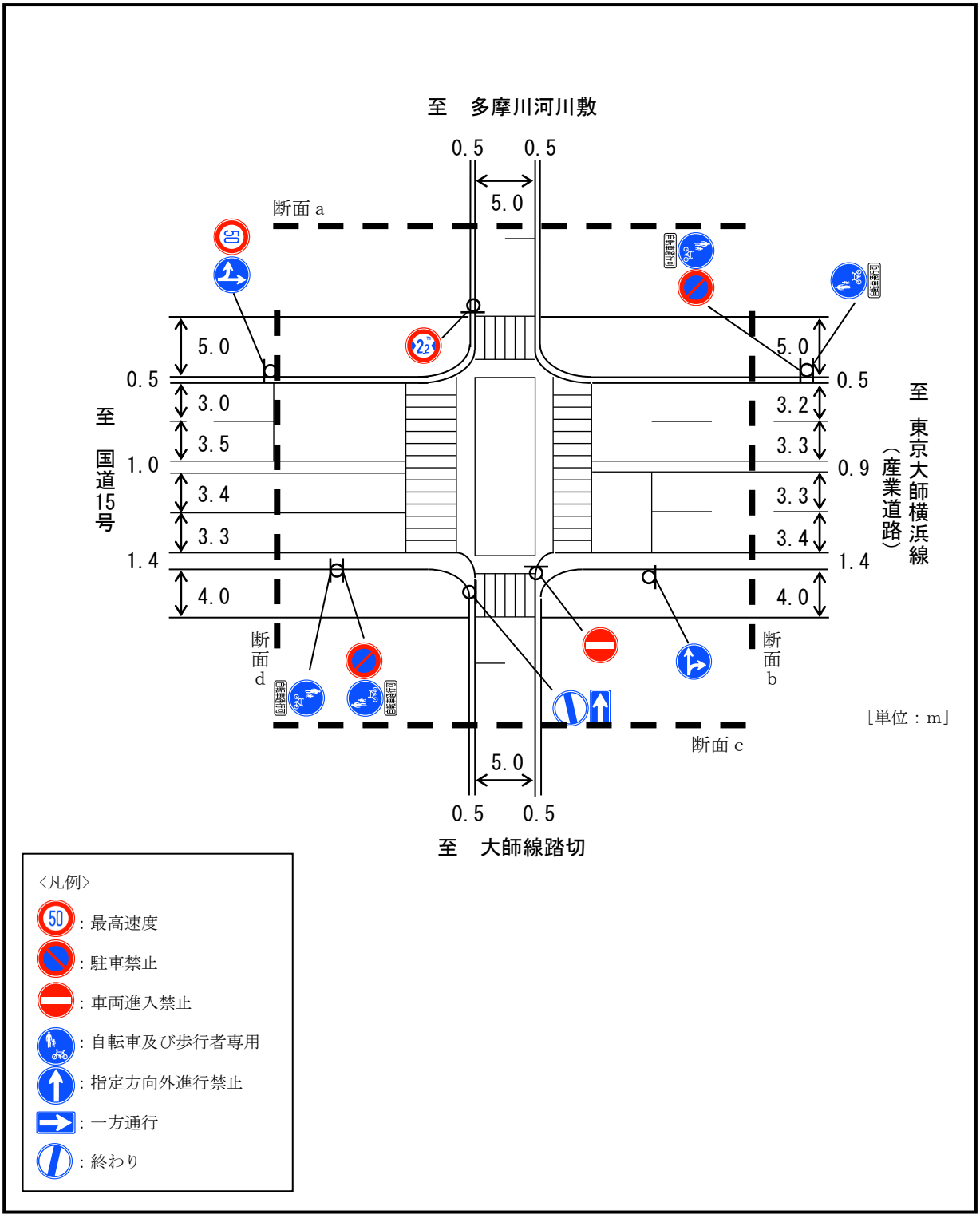


断面3（市道鈴木町1号線及び市道中瀬1号線）



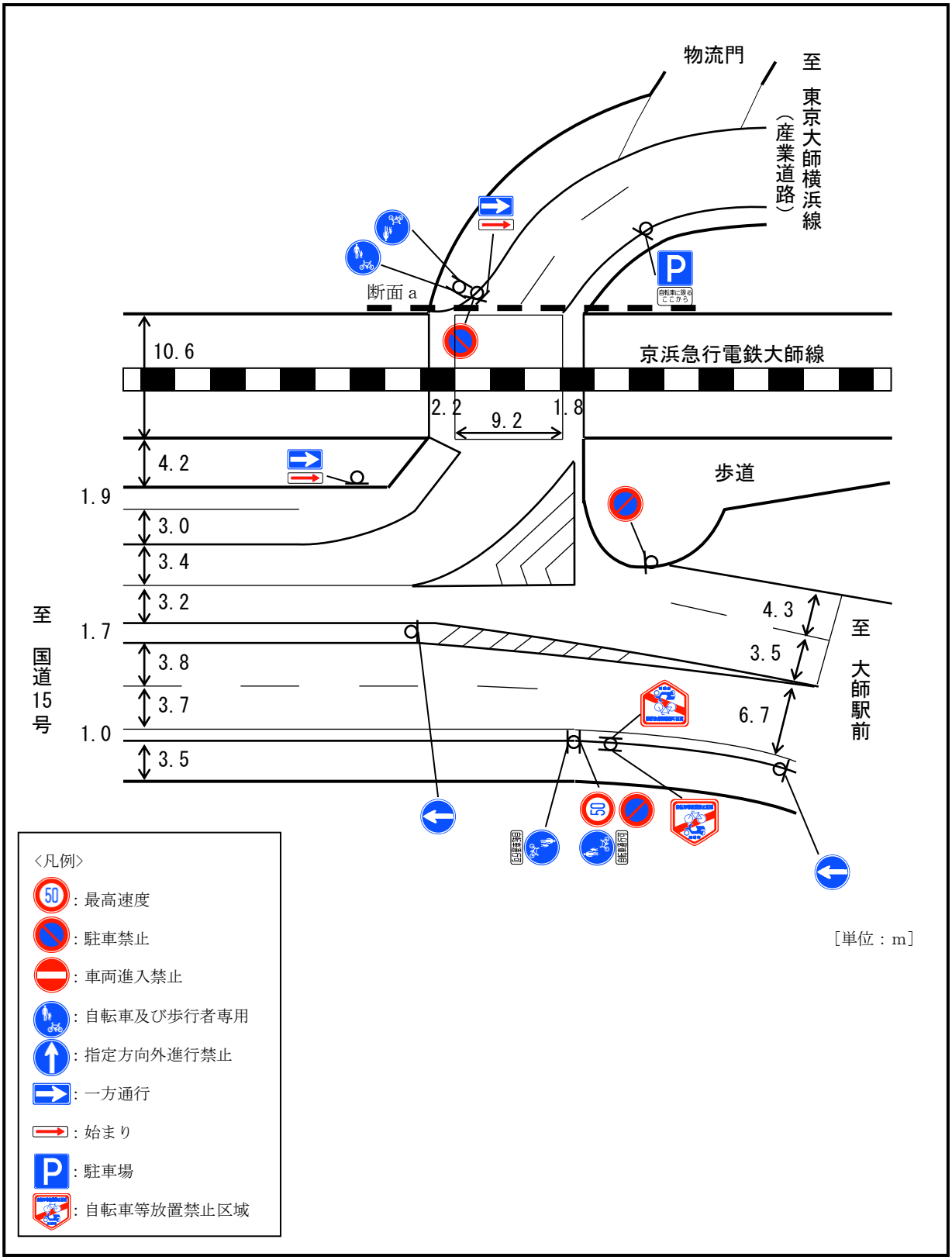
断面4（国道 409 号）

図4.7.1－4(2)　道路横断面構成



注）交差点Ａの位置は、図4.7.1-1参照。

図4.7.1－5(1)　道路状況図（交通規制状況）（交差点Ａ（中瀬２丁目交差点））



注）踏切 a の位置は、図4.7.1-1参照。

図4.7.1－5(2)　道路状況図（交通規制状況）（踏切 a （鈴木町第１踏切））

（ｂ）交通量の実態

自動車交通量の調査結果は、表 4.7.1－2 及び図 4.7.1－6 に示すとおりである。

日交通量では、国道 409 号の断面交通量は、16,027 台/日（交差点Ａ：断面ｄ）～16,642 台/日（交差点Ａ：断面ｂ）、交差点Ａの国道 409 号と交差する道路の断面交通量は、412 台/日（交差点Ａ：断面ａ）～977 台/日（交差点Ａ：断面ｃ）となっており、交差点Ａでは国道 409 号側の交通量が多くなっている。

なお、自動車交通量の調査結果の詳細は、資料編（資料８－１、資－75 ページ参照）に示す。

表 4.7.1－2　自動車交通量調査結果

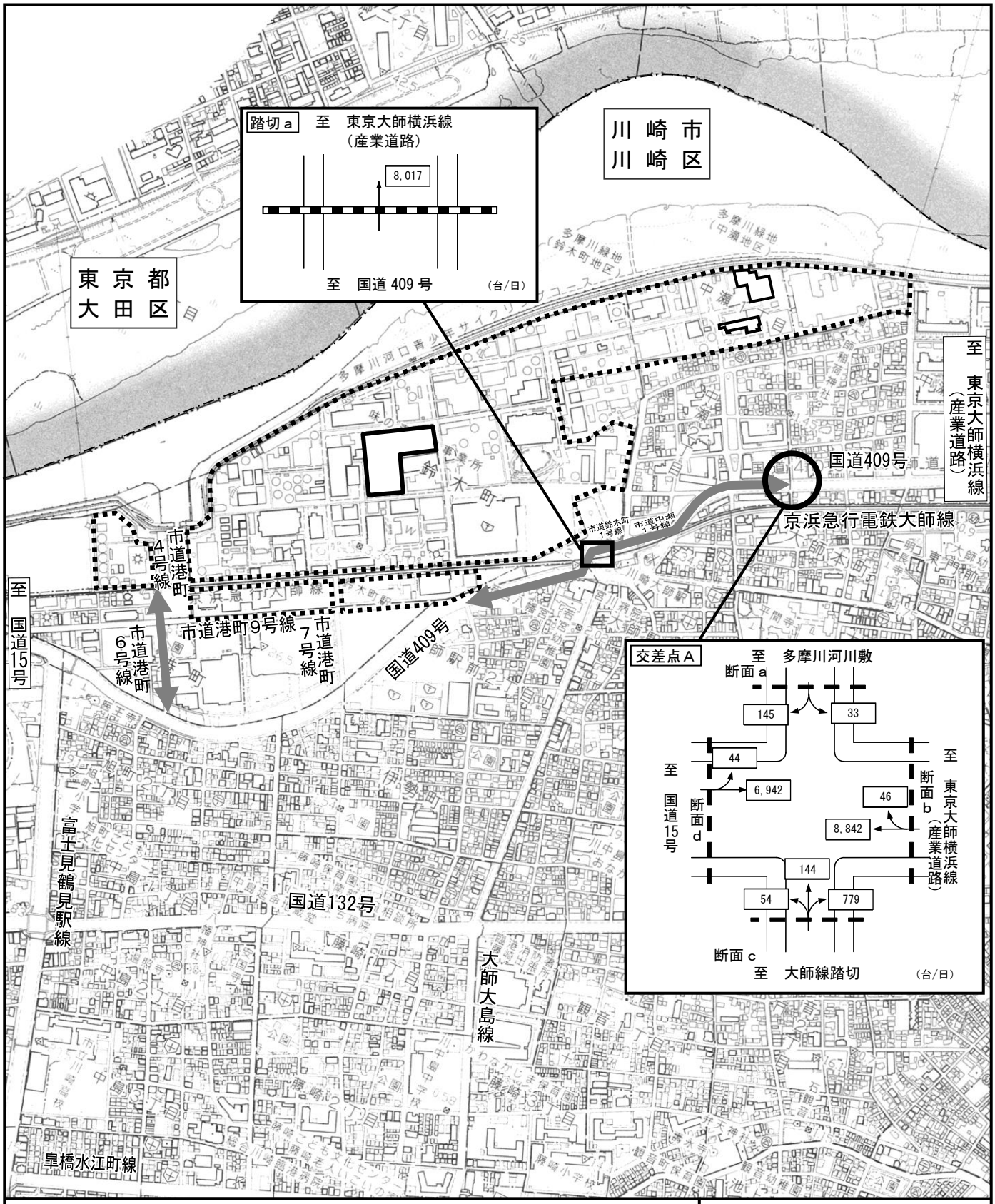
調査地点＼項目		12 時間交通量：台/12 時間（24 時間交通量：台/日）					ピーク時間帯交通量注)	
		大型車	小型車	合計	大型車混入率（%）	二輪車	時間帯（時）	交通量（台/時）
交差点Ａ［中瀬２丁目交差点］	断面ａ	18 (26)	301 (386)	319 (412)	5.6 (6.3)	20 (29)	17～18	50
	断面ｂ	2,118 (2,800)	10,035 (13,842)	12,153 (16,642)	17.4 (16.8)	462 (711)	15～16	1,177
	断面ｃ	23 (26)	818 (951)	841 (977)	2.7 (2.7)	34 (53)	７～８	116
	断面ｄ	2,109 (2,794)	9,502 (13,233)	11,611 (16,027)	18.2 (17.4)	450 (691)	15～16	1,137
踏切ａ［鈴木町第１踏切］		1,445 (1,916)	3,981 (6,101)	5,471 (8,017)	26.6 (23.9)	204 (328)	６～７	731

注）踏切ａは、踏切の開放から閉鎖の間に時間帯をまたぐ場合は開始時間で時間帯を設定した。

（ｃ）主要交差点等の交通処理の状況

主要交差点等における交通処理の状況は、交差点Ａ（中瀬２丁目交差点）では渋滞がみられなかった。踏切ａ（鈴木町第１踏切）では、踏切閉鎖時に最大で 260m程度の車列がみられた。

なお、主要交差点等の交通処理状況の調査結果の詳細は、資料編（資料８－１、資－75 ページ参照）に示す。



凡　例

- 計画地
- 川崎事業所
- 都県界
- 調査対象道路
- 交通量調査地点（交差点）
- 交通量調査地点（踏切）

N

1：10,000

0　100m　200m　400m

この地図は、川崎市発行の 10,000_川崎区図（H28 年３月）を使用したものである。

図 4.7.1－6　交通量調査結果図

c　交通安全の状況

（a）交通安全施設の状況

マウンドアップ、植樹帯、ガードレール等による歩車分離状況は、図 4.7.1－7 に、信号機、横断歩道等の交通安全施設設置状況は、図 4.7.1－8 に示すとおりである。

①　国道409号

国道 409 号は、マウンドアップ、植樹帯、ガードレール等により歩車分離がなされている。また、すべての横断歩道に信号機が設置されている。

②　市道鈴木町１号線及び市道中瀬１号線

市道鈴木町１号線及び市道中瀬１号線は、マウンドアップ及びフェンス等により歩車分離がなされている。また、横断歩道には、信号機が設置されている。

③　市道港町４号線

市道港町４号線は、交通安全施設による歩車分離がなされていない。

④　市道港町６号線

市道港町６号線は、白線により歩行者が通行可能な空間があるものの、交通安全施設による歩車分離がなされていない。また、信号機のない横断歩道が１ヵ所みられる。

（b）交通事故の発生状況

調査対象道路の平成 29 年における交通事故の発生状況は、表 4.7.1－3 及び図 4.7.1－9 に示すとおりである。

交通事故の発生形態をみると、それぞれ１件ずつ発生しており、合計が５件となっている。

表 4.7.1－3　交通事故発生状況

－平成 29 年－

事故形態	件数
自動車対自動車	1
自動車対自転車	1
自動車対原動機付自転車	1
自動車対自動二輪車	1
自動車対歩行者	1
合　計	5

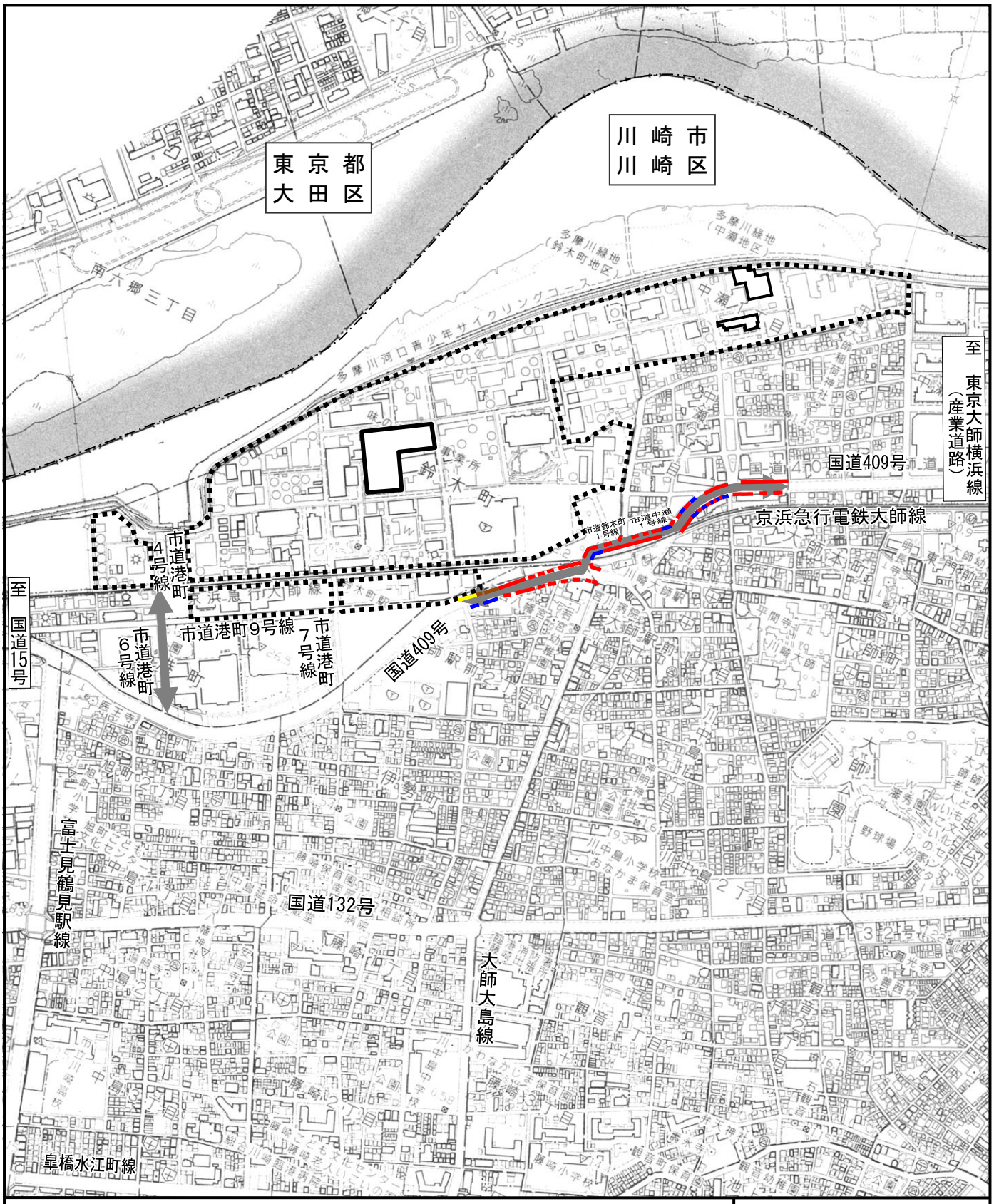
出典：川崎警察署ヒアリング

（イ）地形等の状況

計画地及びその周辺は、多摩川下流部の三角州性低地に位置する標高（T.P.：東京湾平均海面）約３m程度の比較的平坦な地形となっている。

（ウ）土地利用の状況

計画地を含む川崎事業所は工業地域に指定されている。川崎事業所周辺の用途地域は、西側が工業地域、東側は工業地域及び第二種住居地域となっている。北側は多摩川となっており、用途地域は定められていない。南側の国道 409 号沿道は工業地域のほか、準住居地域、準工業地域に指定されている。



凡　例

- 計画地
- 川崎事業所
- 都県界
- 調査対象道路
- マウンドアップ
- マウンドアップ＋フェンス等
- 縁石＋ガードレール
- 植樹帯

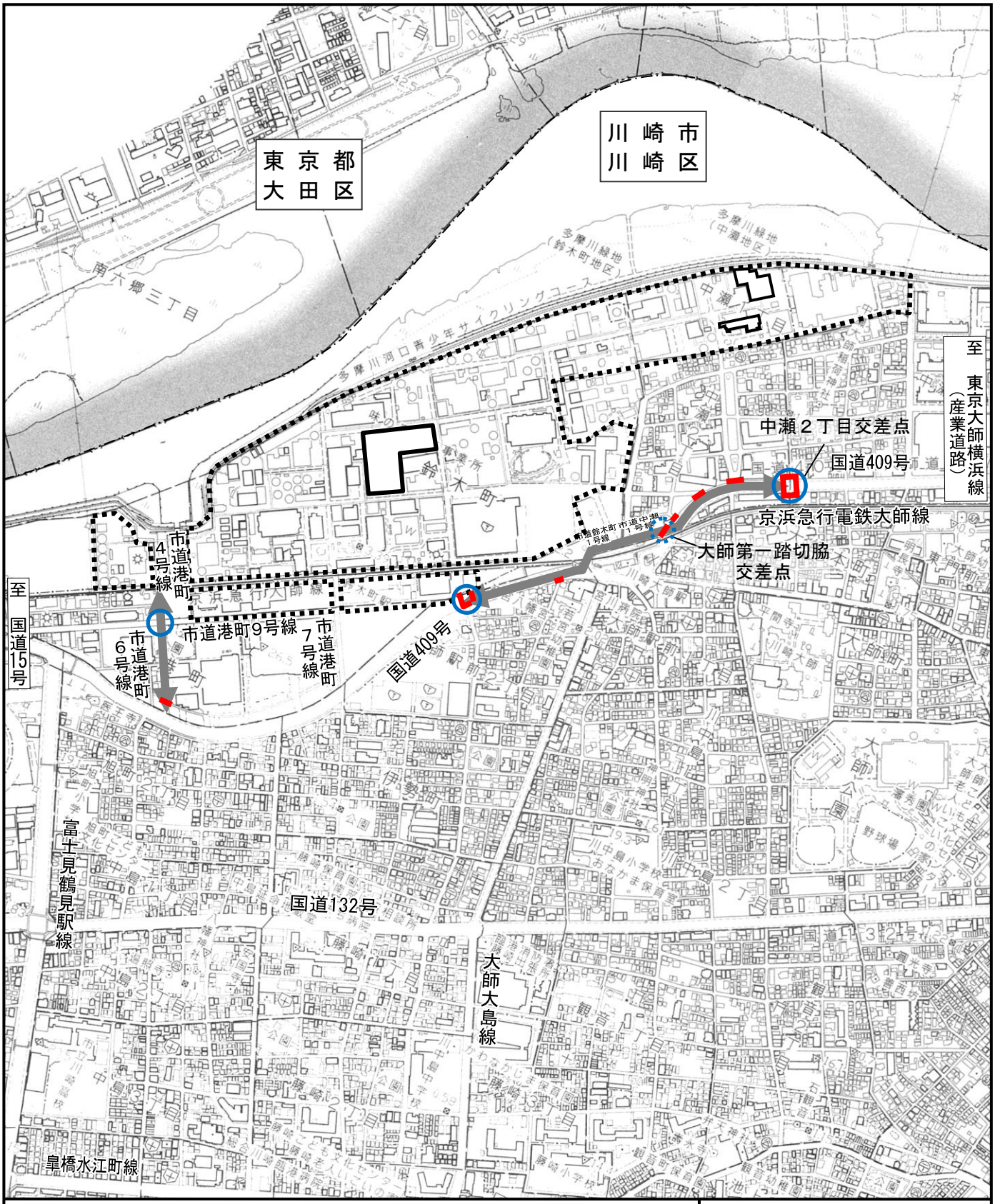
この地図は、川崎市発行の 10,000_川崎区図（H28 年３月）を使用したものである。

N

1：10,000

0　100m　200m　400m

図 4.7.1－7　歩車分離状況図



凡　例

- 計画地
- 川崎事業所
- 都県界
- 調査対象道路
- 信号機
- 信号機（押しボタン式）
- 横断歩道

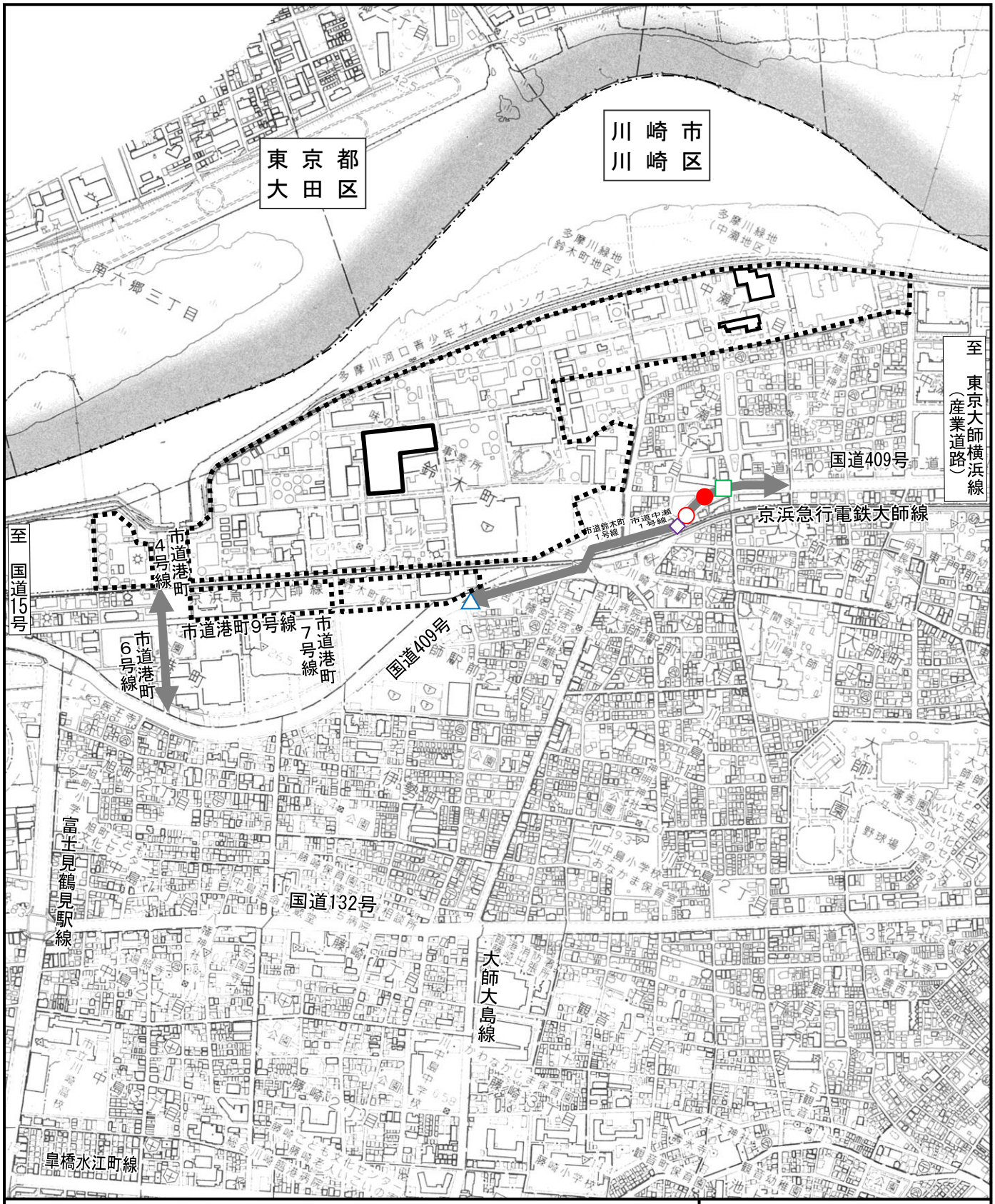
この地図は、川崎市発行の 10,000_川崎区図（H28 年３月）を使用したものである。

N

1：10,000

0　100m　200m　400m

図 4.7.1－8　交通安全施設設置状況図



凡　例

- 計画地
- 川崎事業所
- 都県界
- 調査対象道路
- ○ 自動車 対 自動車
- △ 自動車 対 自転車
- □ 自動車 対 原動機付自転車
- ◇ 自動車 対 自動二輪車
- ● 自動車 対 歩行者

この地図は、川崎市発行の10,000_川崎区図（H28年３月）を使用したものである。

N

１：１０，０００

0　100m　200m　400m

図 4.7.1－9　交通事故発生状況図

（２）環境保全目標

環境保全目標は、地域環境管理計画の地域別環境保全水準に基づき、「生活環境の保全に支障のないこと。」と設定した。

（３）予測及び評価

ア　工事用車両の走行に係る影響

（ア）予測

a　予測項目

予測項目は、工事用車両の走行に係る交通流及び交通安全への影響とした。

b　予測地域・予測地点

（ａ）交通流への影響

予測地点は、図 4.7.1－10 に示すとおりである。

工事用車両の走行に係る交差点需要率及び車線別の混雑度は、交差点Ａ（中瀬２丁目交差点）とした。また、工事用車両の走行に係る踏切の交通流への影響は、踏切ａ（鈴木町第１踏切）とした。

（ｂ）交通安全への影響

工事用車両の走行に係る交通安全への影響は、予測対象道路である国道 409 号及び市道港町４号線、６号線とした。

c　予測時期

予測時期は、工事期間中で大型車台数を考慮して、影響が大きくなる時期の工事開始後３ヵ月目とした。詳細な内容は、資料編（資料１－１、資－1 ページ参照）に示す。

d　予測方法

（ａ）交通流への影響

①　交差点需要率及び車線別の混雑度

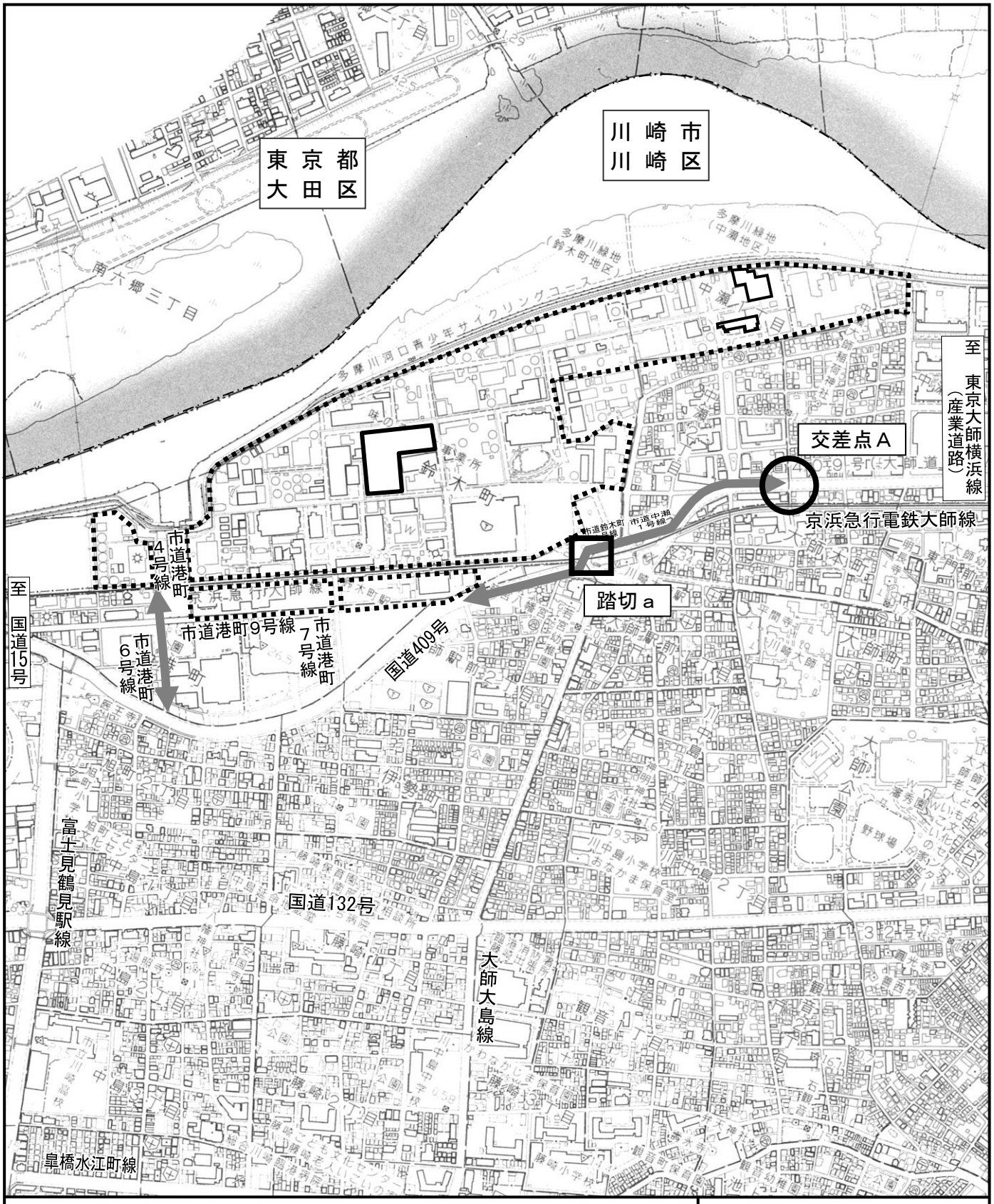
「改訂　平面交差の計画と設計　基礎編　第３版」（平成19年７月　（社）交通工学研究会）に示される方法により予測した。

②　踏切の交通流への影響

鈴木町第１踏切に対して、踏切閉鎖１回あたりに到着する工事用車両台数を予測した。

（ｂ）交通安全への影響

工事用車両の走行に係る交通安全への影響は、予測対象道路の交通安全施設等の状況を考慮して予測した。



凡　例

計画地

川崎事業所

都県界

交差点需要率及び車線別の混雑度

踏切の交通流

予測対象道路

N

1：10,000

0　100m　200m　400m

この地図は、川崎市発行の 10,000_川崎区図（H28 年３月）を使用したものである。

図 4.7.1－10　交通流及び交通安全への影響の予測地点図

e　予測条件

（a）予測時間帯

①　交差点需要率及び車線別の混雑度

予測時間帯については、工事用車両の台数を勘案し、以下に示すとおり、交差点における総流入交通量が最大となる時間帯とした。詳細な内容は、資料編（資料８－３、資－100ページ参照）に示す。

・交差点Ａ（中瀬２丁目交差点）：15 時～16 時

②　踏切の交通流への影響

予測時間帯については、鈴木町第１踏切付近の現状の渋滞長さ及び工事用車両の台数に基づき、以下に示す時間帯とした。

踏切ａ（鈴木町第１踏切）：８時台、９時台、10時台、11時台、16時台、17時台、18時台

（b）交通条件等

①　交差点需要率及び車線別の混雑度

予測に用いる交通条件を以下に示す。なお、詳細な内容は資料編（資料８－３、資－100ページ参照）に示す。

1)　将来一般交通量

将来一般交通量は、現況交通量と同様とし、現地調査結果を基に表4.7.1－4に示すとおり設定した。

表 4.7.1－4　予測地点の将来一般交通量（交差点流入交通量）

単位：台/時

予測地点 （交差点名）	予測時間帯	大型車類	小型車類	合計
交差点Ａ （中瀬２丁目交差点）	15 時～16 時	209	995	1,204

2)　工事用車両台数

工事用車両台数は、表4.7.1－5に示すとおりとした。

表 4.7.1－5　予測地点の工事用車両台数（交差点流入交通量）

単位：台/時

予測地点 （交差点名）	予測時間帯	大型車類	小型車類	合計
交差点Ａ （中瀬２丁目交差点）	15 時～16 時	20	0	20

3)　将来予測交通量

将来予測交通量は、①将来一般交通量に②工事用車両台数を加えた台数（①＋②）とし、表4.7.1－6に示すとおりとした。

表 4.7.1－6　予測地点の将来予測交通量（交差点流入交通量）

単位：台/時

予測地点 （交差点名）	予測時間帯	大型車類	小型車類	合計
交差点Ａ （中瀬２丁目交差点）	15 時～16 時	229	995	1,224

②　踏切の交通流への影響

予測時間帯における踏切閉鎖回数及び到着する工事用車両台数は、表4.7.1－7に示すとおりである。なお、踏切閉鎖回数の詳細な状況は、資料編（資料８－１、資－75ページ参照）に示す。

表 4.7.1－7　予測時間帯の踏切閉鎖回数と工事用車両台数

予測時間帯	踏切閉鎖回数 （回/時）	工事用車両台数（台/時）	
		大型車類	小型車類
８時台	19	6	0
９時台	11	13	0
10 時台	12	20	0
11 時台	12	20	0
16 時台	12	12	0
17 時台	22	6	0
18 時台	21	0	4

（ｃ）交差点等の状況

交差点需要率を求める交差点等の状況は、図 4.7.1－11(1)、(2)に示すとおりである。

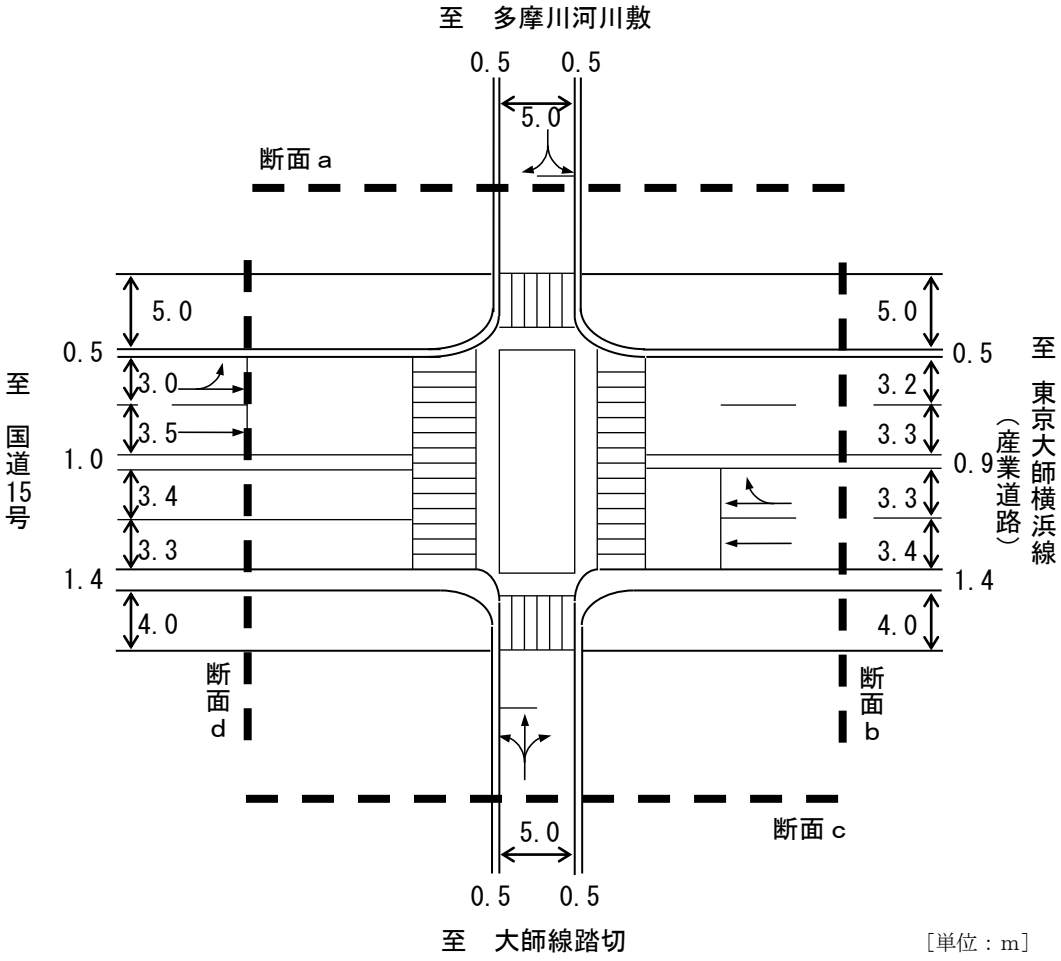


図 4.7.1－11(1)　交差点等の状況（交差点Ａ（中瀬２丁目交差点））

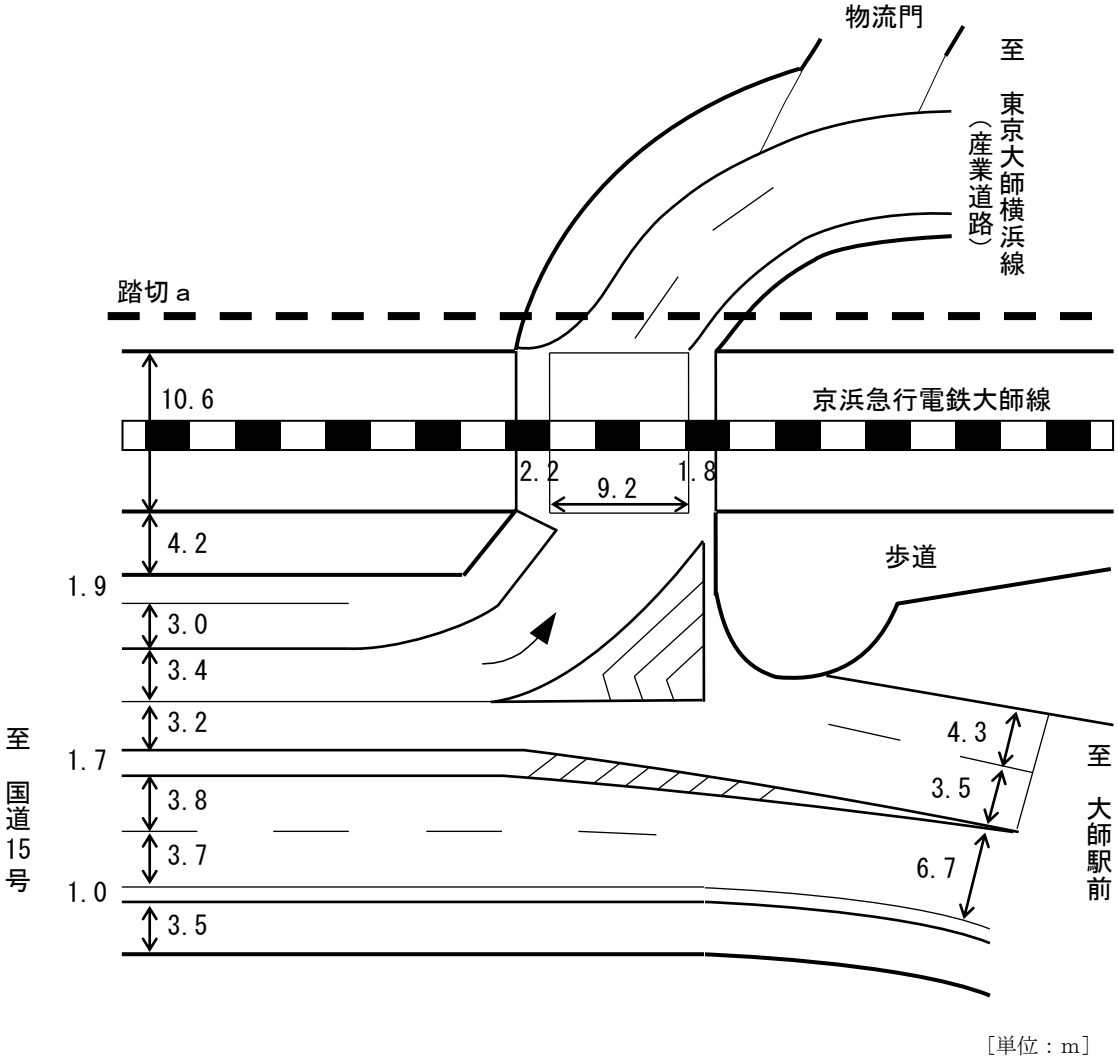


図 4.7.1－11(2)　交差点等の状況（踏切ａ（鈴木町第１踏切））

f　予測結果

（ａ）工事用車両の走行に係る交通流への影響

①　交差点需要率及び車線別の混雑度

1)　交差点需要率

工事用車両の走行に係る交差点需要率の予測結果は、表4.7.1－8に示すとおりである。

将来予測交通量による交差点需要率は、工事中の将来予測交通量で0.230であり、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を下回るものと予測する。

詳細な内容は、資料編（資料８－３、資－100ページ参照）に示す。

表 4.7.1－8　工事用車両の走行に係る交差点需要率の予測結果

予測地点 （交差点名）	予測時間帯	交差点需要率		
		将来一般 交通量	将来予測 交通量	増加量
交差点Ａ （中瀬２丁目交差点）	15 時～16 時	0.230	0.230	0.000

2)　車線別の混雑度

工事用車両の走行に係る交差点車線別の混雑度の予測結果は、表4.7.1－9に示すとおりである。

工事中の将来予測交通量による車線別の混雑度は、0.043～0.285であり、円滑な交通処理が可能とされる目安1.0を下回ると予測する。詳細な内容は、資料編（資料８－３、資－100ページ参照）に示す。

表 4.7.1－9　工事用車両の走行に係る交通混雑度の予測結果

予測地点 （交差点名）	断面・方向		車線	交通混雑度		
				将来一般 交通量	将来予測 交通量	増加量
交差点Ａ （中瀬２丁目交差点）	a	多摩川 河川敷	左折・右折	0.043	0.043	0.000
	b	東京大師 横浜線 （産業道路）	直進・右折	0.285	0.285	0.000
			直進			
	c	大師線 踏切	左折・直進・ 右折	0.159	0.159	0.000
	d	国道15号	左折・直進	0.196	0.209	0.013
			直進			

② 踏切の交通流への影響

工事用車両の走行に係る踏切の交通流への影響の予測結果は、表4.7.1－10に示すとおりである。

踏切ａ（鈴木町第１踏切）では、踏切閉鎖時に最大で260ｍ程度の車列がみられるものの、踏切閉鎖１回あたりに到着する工事用車両台数は２台程度であることから、踏切の交通流へ与える影響は小さいものと予測する。

表 4.7.1－10　工事用車両の走行に係る踏切の交通流への影響の予測結果

予測時間帯	踏切閉鎖回数（回/時）①	工事用車両台数（台/時）②		踏切閉鎖１回あたりの工事用車両台数（台/回）注）②/①	
		大型車類	小型車類	大型車類	小型車類
８時台	19	6	0	1	0
９時台	11	13	0	2	0
10 時台	12	20	0	2	0
11 時台	12	20	0	2	0
16 時台	12	12	0	1	0
17 時台	22	6	0	1	0
18 時台	21	0	4	0	1

注）小数点以下は切り上げて整数とした。

（ｂ）工事用車両の走行に係る交通安全への影響

工事用車両（大型車）の交通経路となる国道 409 号、市道鈴木町１号線及び市道中瀬１号線は、概ねマウンドアップ、植樹帯、ガードレール等により歩車分離がなされており、工事用車両が走行した場合でも安全に通行することが可能と考えられるが、工事用車両走行ルートの一部は、東門前小学校の指定通学路となっている。

また、工事用車両（小型車）の交通経路のうち市道港町４号線は、交通安全施設による歩車分離がなされておらず、市道港町６号線は、白線により歩行者が通行可能な空間があるものの、交通安全施設による歩車分離がなく、信号機が整備されていない横断歩道が１ヵ所みられる。

以上のことから、歩行者に対する安全への配慮が必要になるものと予測する。

（イ）環境保全のための措置

本事業では、地域交通への影響を低減するために次のような措置を講じる計画である。

a　工事用車両の走行に係る交通流への影響

・工事用車両が特定の時間に集中しないように工程等の管理や配車の計画を行う。
・工事用車両(通勤車両)については、利用台数の抑制を図るため工事業者への相乗りを促す。
・工事用車両については、川崎市域の産業道路の沿道環境保全のため、迂回できる場合は他の道路を利用する。

b　工事用車両の走行に係る交通安全への影響

・工事用車両（大型車）の運転者とともに、工事関係者の通勤車両等（小型車）の運転者に対しても、路上駐車の禁止や交通ルールの順守、通学する児童・生徒を含む歩行者及び自転車の横断及び通行に十分配慮するなどの交通安全教育を行う。
・工事用車両等（大型車）の交通経路は、十分な道路幅員が確保され、歩道等が整備されている国道409号、市道鈴木町１号線及び市道中瀬１号線を使用する。
・工事用車両等（大型車）の出入り口となる物流門付近に配置している交通誘導員に対して、通学する児童・生徒に対する安全面にも配慮するよう指導する。

（ウ）評　価

工事用車両の走行に係る交通流への影響に関しては、交差点Ａにおける工事中の将来予測交通量による交差点需要率は 0.230 であり、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 を下回るものと予測する。また、工事中の将来予測交通量による車線別の混雑度は、最大で 0.285 であり、円滑な交通処理が可能とされる目安 1.0 を下回ると予測する。

また、踏切ａ（鈴木町第１踏切）では、踏切閉鎖時に最大で 260ｍ程度の車列がみられるものの、踏切閉鎖１回あたりに到着する工事用車両台数は２台程度であることから、踏切の交通流へ与える影響は小さいものと予測する。

さらに、本事業では、工事用車両が特定の時間に集中しないように工程等の管理や配車の計画を行うなどの環境保全のための措置を講じる計画である。

工事用車両の走行に係る交通安全への影響に関しては、工事用車両（大型車）の交通経路となる国道 409 号、市道鈴木町１号線及び市道中瀬１号線は、概ね歩車分離がなされており、工事用車両が走行した場合でも安全に通行することが可能と考えられるが、ルートの一部は、東門前小学校の指定通学路となっている。また、工事用車両（小型車）の交通経路のうち市道港町４号線及び６号線は、交通安全施設による歩車分離がなされておらず、信号機が整備されていない横断歩道が１ヵ所みられる。以上のことから、歩行者に対する安全への配慮が必要になるものと予測する。

これに対し、本事業では、工事用車両（大型車）の運転者とともに、工事関係者の通勤車両等（小型車）の運転者に対しても、路上駐車の禁止や交通ルールの順守、通学する児童・生徒を含む歩行者及び自転車の横断及び通行に十分配慮するなど交通安全教育を行うなどの環境保全のための措置を講じる計画である。

これらのことから、周辺地域の生活環境の保全に支障のないものと評価する。

イ　施設関連車両の走行に係る影響

（ア）予測

a　予測項目

予測項目は、施設関連車両の走行に係る交通流及び交通安全への影響とした。

b　予測地域・予測地点

（a）交通流への影響

予測地点は、図4.7.1－12に示すとおりである。

施設関連車両の走行に係る交差点需要率及び車線別の混雑度は、交差点Ａ（中瀬２丁目交差点）とした。また、施設関連車両の走行に係る踏切の交通流への影響は、踏切ａ（鈴木町第１踏切）とした。

（b）交通安全への影響

施設関連車両の走行に係る交通安全への影響は、予測対象道路である国道409号とした。

c　予測時期

予測時期は、供用時において施設の稼動が定常の状態となる時期とした。

d　予測方法

（a）交通流への影響

①　交差点需要率及び車線別の混雑度

「改訂　平面交差の計画と設計　基礎編　第３版」（平成19年７月　（社）交通工学研究会）に示される方法により予測した。

②　踏切の交通流への影響

鈴木町第１踏切に対して、踏切閉鎖１回あたりに到着する施設関連車両台数を予測した。

（b）交通安全への影響

施設関連車両の走行に係る交通安全への影響は、予測対象道路の交通安全施設等の状況を考慮して予測した。

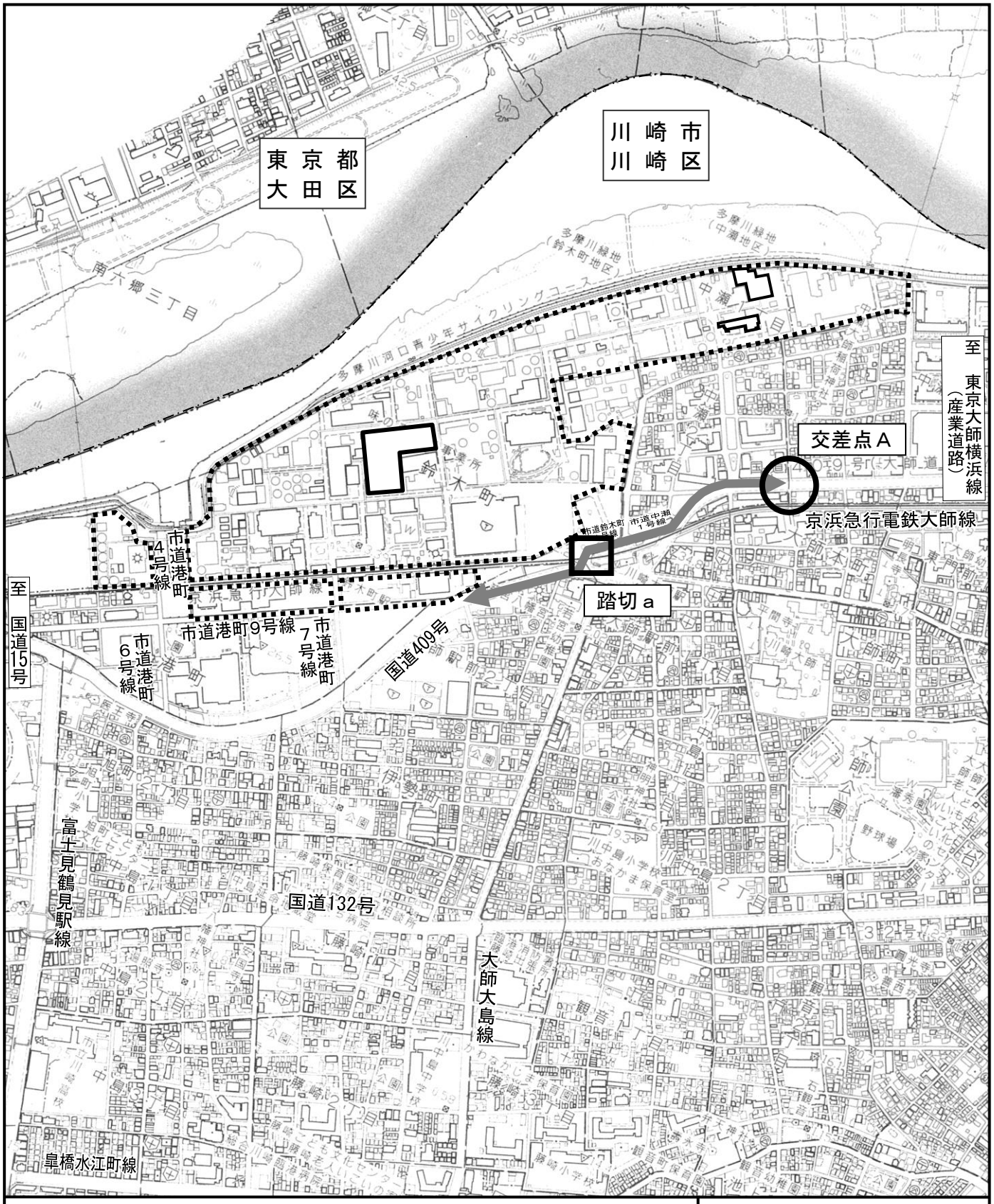
e　予測条件

（a）予測時間帯

①　交差点需要率及び車線別の混雑度

予測時間帯については、施設関連車両の台数を勘案し、以下に示すとおり、交差点における総流入交通量が最大となる時間帯とした。詳細な内容は、資料編（資料８－３、資－100ページ参照）に示す。

・交差点Ａ（中瀬２丁目交差点）：15時～16時



凡　例

計画地

川崎事業所

都県界

交差点需要率及び車線別の混雑度

踏切の交通流

予測対象道路

この地図は、川崎市発行の 10,000_川崎区図（H28 年３月）を使用したものである。

N

1：10,000

0　100m　200m　400m

図 4.7.1－12　交通流及び交通安全への影響の予測地点図

② 踏切の交通流への影響

予測時間帯については、鈴木町第１踏切付近の現状の渋滞長さ及び施設関連車両の台数に基づき、以下に示す時間帯とした。

踏切ａ（鈴木町第１踏切）：７時台、８時台、９時台、10時台、11時台、16時台、17時台、18時台

（ｂ）交通条件等

① 交差点需要率及び車線別の混雑度

予測に用いる交通条件を以下に示す。なお、詳細な内容は資料編（資料８－３、資－100ページ参照）に示す。

1）将来一般交通量

将来一般交通量は、現況交通量と同様とし、現地調査結果を基に表4.7.1－11に示すとおり設定した。

表 4.7.1－11 予測地点の将来一般交通量（交差点流入交通量）

単位：台/時

予測地点 （交差点名）	予測時間帯	大型車類	小型車類	合計
交差点Ａ （中瀬２丁目交差点）	15 時～16 時	209	995	1,204

2）施設関連車両台数

施設関連車両台数は、表4.7.1－12に示すとおりとした。

表 4.7.1－12 予測地点の施設関連車両台数（交差点流入交通量）

単位：台/時

予測地点 （交差点名）	予測時間帯	大型車類	小型車類	合計
交差点Ａ （中瀬２丁目交差点）	15 時～16 時	4	0	4

3）将来予測交通量

将来予測交通量は、①将来一般交通量に②施設関連車両台数を加えた台数（①＋②）とし、表 4.7.1－13 に示すとおりとした。

表 4.7.1－13 予測地点の将来予測交通量（交差点流入交通量）

単位：台/時

予測地点 （交差点名）	予測時間帯	大型車類	小型車類	合計
交差点Ａ （中瀬２丁目交差点）	15 時～16 時	213	995	1,208

② 踏切の交通流への影響

予測時間帯における踏切閉鎖回数及び到着する施設関連車両台数は、表4.7.1－14に示すとおりである。なお、踏切閉鎖回数の詳細な状況は、資料編（資料８－１、資－75ページ参照）に示す。

表4.7.1－14 予測時間帯の踏切閉鎖回数と施設関連車両台数

予測時間帯	踏切閉鎖回数（回/時）	施設関連車両台数（台/時）	
		大型車類	小型車類
7時台	18	6	0
8時台	19	8	0
9時台	11	7	0
10時台	12	8	0
11時台	12	6	0
16時台	12	3	0
17時台	22	1	0
18時台	21	2	0

（c）交差点等の状況

交差点需要率を求める交差点等の状況は、図 4.7.1－13(1)、(2)に示すとおりである。

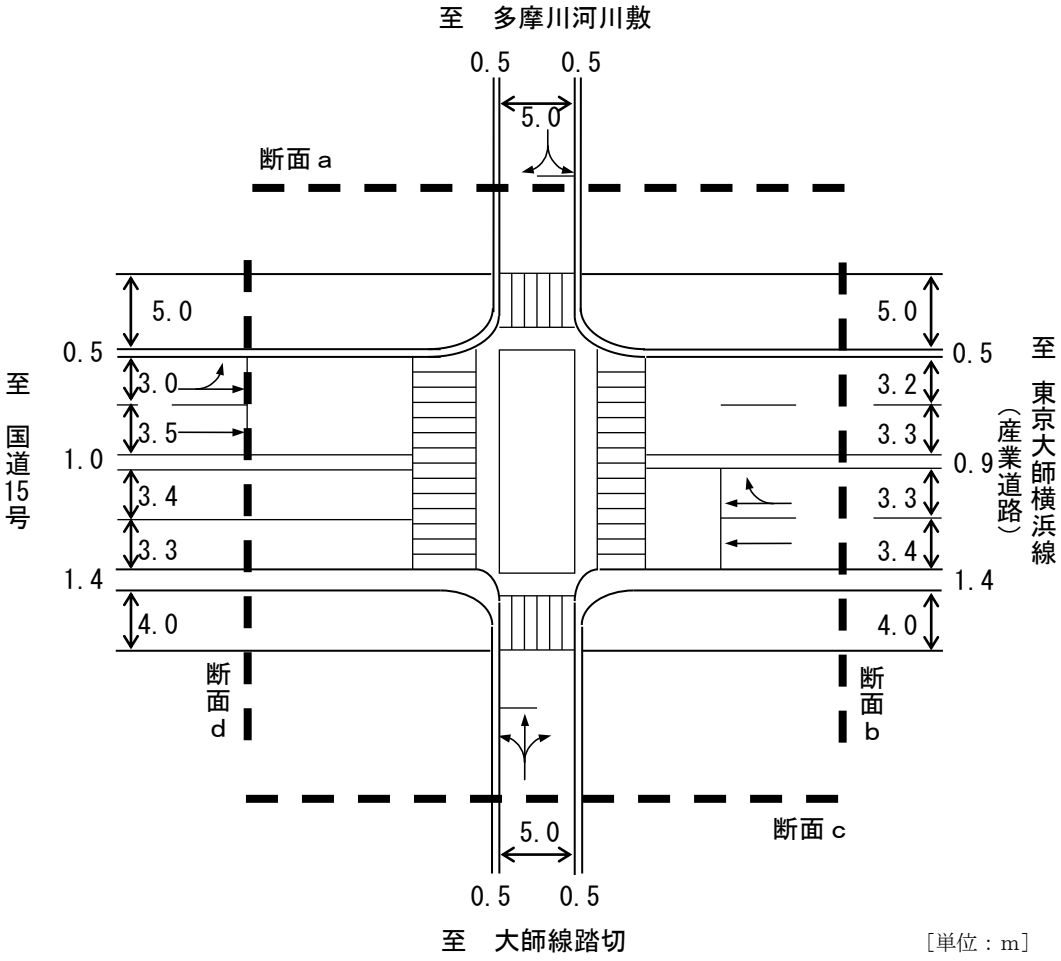


図 4.7.1－13(1)　交差点等の状況（交差点Ａ（中瀬２丁目交差点））

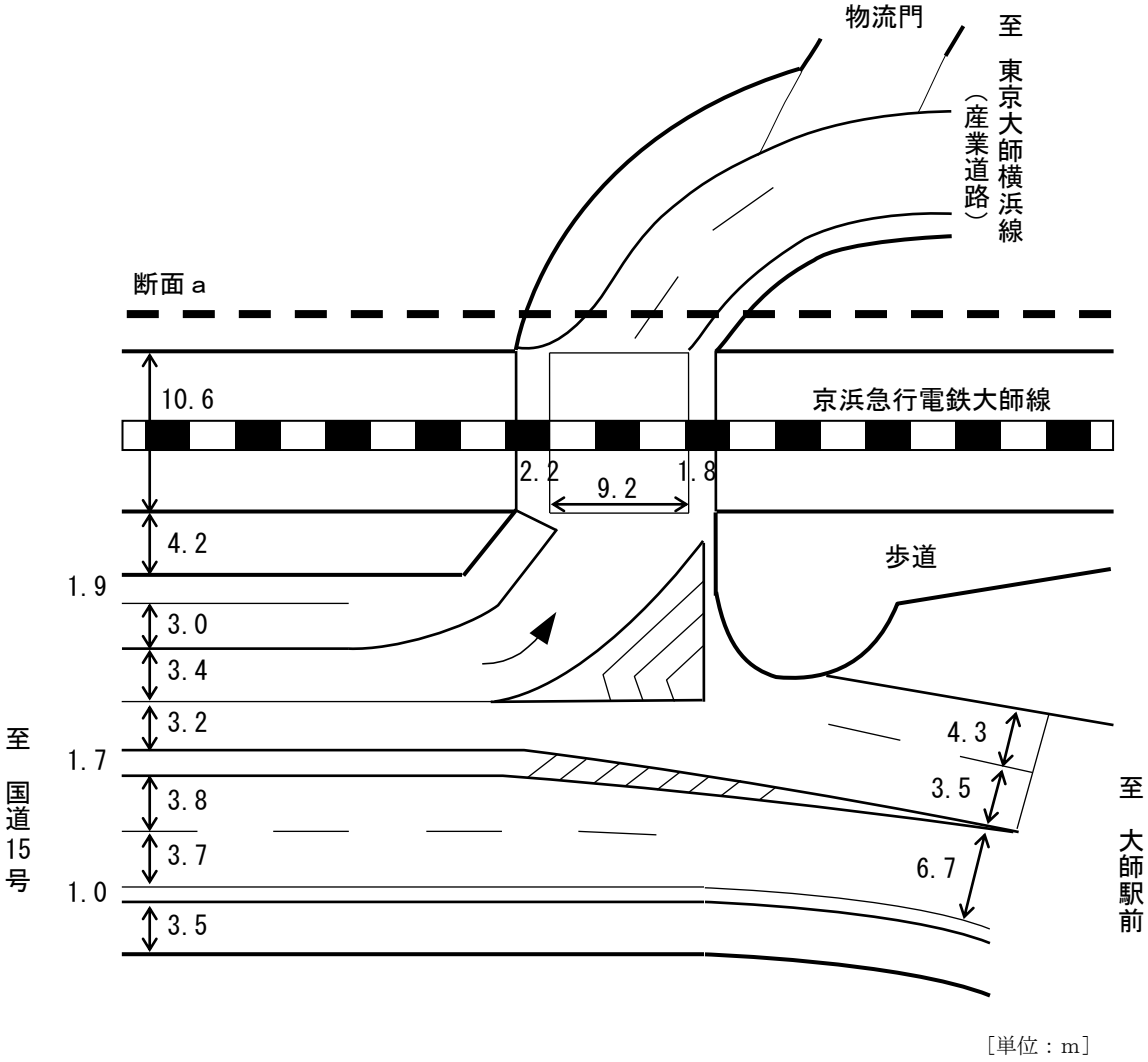


図 4.7.1－13(2)　交差点等の状況（踏切ａ（鈴木町第１踏切））

f　予測結果

（a）施設関連車両の走行に係る交通流への影響

①　交差点需要率及び車線別の混雑度

1）交差点需要率

施設関連車両の走行に係る交差点需要率の予測結果は、表 4.7.1－15 に示すとおりである。

将来予測交通量による交差点需要率は、供用時の将来予測交通量で 0.230 であり、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 を下回るものと予測する。

詳細な内容は、資料編（資料８－３、資－100 ページ参照）に示す。

表 4.7.1－15　施設関連車両の走行に係る交差点需要率の予測結果

予測地点 （交差点名）	予測時間帯	交差点需要率		
		将来一般 交通量	将来予測 交通量	増加量
交差点Ａ （中瀬２丁目交差点）	15 時～16 時	0.230	0.230	0.000

2）車線別の混雑度

施設関連車両の走行に係る交差点車線別の混雑度の予測結果は、表 4.7.1－16 に示すとおりである。

供用時の将来予測交通量による車線別の混雑度は、0.043～0.285 であり、円滑な交通処理が可能とされる目安 1.0 を下回ると予測する。詳細な内容は、資料編（資料８－３、資－100 ページ参照）に示す。

表 4.7.1－16　施設関連車両の走行に係る交通混雑度の予測結果

予測地点 （交差点名）	断面・方向		車線	交通混雑度		
				将来一般 交通量	将来予測 交通量	増加量
交差点Ａ （中瀬２丁目交差点）	a	多摩川 河川敷	左折・右折	0.043	0.043	0.000
	b	東京大師 横浜線 （産業道路）	直進・右折	0.285	0.285	0.000
			直進			
	c	大師線 踏切	左折・直進・ 右折	0.159	0.159	0.000
	d	国道15号	左折・直進	0.196	0.198	0.002
			直進			

② 踏切の交通流への影響

施設関連車両の走行に係る踏切の交通流への影響の予測結果は、表 4.7.1－17 に示すとおりである。

踏切ａ（鈴木町第１踏切）では、踏切閉鎖時に最大で 260ｍ程度の車列がみられるものの、踏切閉鎖１回あたりに到着する施設関連車両台数は１台程度であることから、踏切の交通流へ与える影響は小さいものと予測する。

表 4.7.1－17 施設関連車両の走行に係る踏切の交通流への影響の予測結果

予測時間帯	踏切閉鎖回数（回/時）①	施設関連車両台数（台/時）②		踏切閉鎖１回あたりの施設関連車両台数（台/回）注) ②/①	
		大型車類	小型車類	大型車類	小型車類
７時台	18	6	0	1	0
８時台	19	8	0	1	0
９時台	11	7	0	1	0
10 時台	12	8	0	1	0
11 時台	12	6	0	1	0
16 時台	12	3	0	1	0
17 時台	22	1	0	1	0
18 時台	21	2	0	1	0

注）小数点以下は切り上げて整数とした。

（ｂ）施設関連車両の走行に係る交通安全への影響

施設関連車両の交通経路となる国道409号は、概ねマウンドアップ、植樹帯、ガードレール等により歩車分離がなされており、施設関連車両が走行した場合でも安全に通行することが可能と考えられるが、施設関連車両走行ルートの一部は、東門前小学校の指定通学路となっている。

以上のことから、歩行者に対する安全への配慮が必要になるものと予測する。

（イ）環境保全のための措置

本事業では、地域交通への影響を低減するために次のような措置を講じる計画である。

a　施設関連車両の走行に係る交通流への影響

・施設関連車両の集中が発生しないよう配車の計画を行う。

・従業員の通勤には自家用車は原則使用せず、公共交通機関を使用する。

・川崎市域の産業道路の沿道環境保全のため、迂回できる場合は他の道路を利用する。

b　施設関連車両の走行に係る交通安全への影響

・施設関連車両の運転者に対して、交通ルールの順守、通学する児童・生徒を含む歩行者及び自転車の横断及び通行に十分配慮するなどの交通安全教育を行う。

・施設関連車両の出入り口となる物流門付近に配置している交通誘導員に対して、通学する児童・生徒に対する安全面にも配慮するよう指導する。

（ウ）評　価

施設関連車両の走行に係る交通流への影響に関しては、交差点Ａにおける供用時の将来予測交通量による交差点需要率は 0.230 であり、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 を下回るものと予測する。また、供用時の将来予測交通量による車線別の混雑度は、最大で 0.285 であり、円滑な交通処理が可能とされる目安 1.0 を下回ると予測する。

また、踏切ａ（鈴木町第１踏切）では、踏切閉鎖時に最大で 260ｍ程度の車列がみられるものの、踏切閉鎖１回あたりに到着する施設関連車両台数は１台程度であることから、踏切の交通流へ与える影響は小さいものと予測する。

さらに、本事業では、施設関連車両の集中が発生しないよう配車の計画を行うなどの環境保全のための措置を講じる計画である。

施設関連車両の走行に係る交通安全への影響に関しては、施設関連車両の交通経路となる国道 409 号は、概ね歩車分離がなされており、施設関連車両が走行した場合でも安全に通行することが可能と考えられるが、ルートの一部は、東門前小学校の指定通学路となっている。以上のことから、歩行者に対する安全への配慮が必要になるものと予測する。

これに対し、本事業では、施設関連車両の運転者に対して、交通ルールの順守、通学する児童・生徒を含む歩行者及び自転車の横断及び通行に十分配慮するなどの交通安全教育を行うといった環境保全のための措置を講じる計画である。

これらのことから、周辺地域の生活環境の保全に支障のないものと評価する。

８．温室効果ガス

８．１　温室効果ガス

温室効果ガスに係る原単位を調査し、供用時の施設の稼働に伴う温室効果ガスの排出量及びその削減の程度について、予測及び評価を行った。

（１）現況調査

ア　調査項目

施設の稼働に伴う温室効果ガスの排出量及びその削減の程度を予測及び評価するための基礎資料を得ることを目的として、次の項目について調査を行った。

（ア）原単位

（イ）エネルギー資源の状況

（ウ）関係法令等による基準等

イ　調査地域

調査地域は、計画地及びその周辺とした。

ウ　調査方法

（ア）原単位

「地球温暖化対策の推進に関する法律施行令」に定められた方法に基づき、川崎事業所における実績を踏まえて、排出係数等を把握した。

（イ）エネルギー資源の状況

「熱供給事業便覧（平成 28 年版）」等の既存資料により把握した。

（ウ）関係法令等による基準等

次の関係法令等の内容を整理した。

・「地球温暖化対策の推進に関する法律」
・「エネルギー使用の合理化等に関する法律（省エネ法）」
・「川崎市地球温暖化対策の推進に関する条例」
・「川崎市地球温暖化対策推進基本計画」
・「川崎市地球温暖化対策推進実施計画」
・「川崎市建築物環境配慮制度（CASBEE 川崎）」
・「地域環境管理計画の地域別環境保全水準」
・「味の素(株)温室効果ガス削減目標」

エ　調査結果

（ア）原単位

二酸化炭素排出係数を表 4.8.1－1 に示す。川崎事業所では事業所内に発電施設（ガス機関コージェネレーション）及び蒸気製造施設を設置（平成 19 年３月）しており、事業所内で使用する電力及び蒸気（貫流ボイラ）を製造している。計画建物についても、同施設で製造した電気及び蒸気を使用する計画である。発電施設等の詳細及び排出係数の算出根拠を資料編（資料９－１、資－109 ページ参照）に示す。

表 4.8.1－1　二酸化炭素排出係数

種類		排出係数
二酸化炭素（CO_2）	電気	0.0003093 t-CO_2/kWh
	蒸気	0.0373 t-CO_2/GJ

注）排出係数は、川崎事業所における実績を基に設定した。

（イ）エネルギー資源の状況

計画地周辺においては、地域冷暖房事業等に係る施設はない。

（ウ）関係法令等による基準等

a　地球温暖化対策の推進に関する法律

本法律は、地球温暖化対策に関し、地球温暖化対策の推進を図り、もって現在及び将来の国民の健康で文化的な生活の確保に寄与するとともに人類の福祉に貢献することを目的としている。

事業者の責務として、事業活動における温室効果ガス排出の抑制等の措置を講ずるように努めるとともに、国・地方公共団体が実施する温室効果ガスの排出の抑制のための施策に協力しなければならないと規定されている。また、温室効果ガスを多量に排出する事業者は、温室効果ガス排出量の報告義務が課せられている。

b　エネルギー使用の合理化等に関する法律（省エネ法）

本法律は、エネルギーの使用の合理化に必要な措置を講ずることとし、もって国民経済の健全な発展に寄与することを目的としている。

エネルギーを使用する者は、基本方針の定めるところに留意して、エネルギーの使用の合理化に務めなければならないとされており、一定量以上のエネルギーを使用する工場・事業場や輸送事業者・荷主及び一定以上の住宅・建築物の建築主・所有者等に対し、エネルギー使用量の定期報告や省エネ措置等の計画書の提出などを義務付けている。

c　川崎市地球温暖化対策の推進に関する条例

本条例は、地球温暖化対策を総合的かつ計画的に推進し、温室効果ガスの排出の抑制並びに吸収作用の保全及び強化を図り、もって低炭素社会の実現

に資するとともに、良好な環境を将来の世代に引き継ぐことを目的としている。

事業者の責務として、一定量以上の温室効果ガスを排出する事業者は、温室効果ガスの排出量、削減目標及び具体的な取組内容などを記載した事業活動地球温暖化対策計画書及び報告書の提出が義務付けられている。

d　川崎市地球温暖化対策推進基本計画

本計画は、地球温暖化対策を総合的かつ計画的に推進するため、2018 年度から 2030 年度までを計画期間とし、地球温暖化対策の目標、施策の基本方向に係る事項を定めている。

温室効果ガス排出量の削減目標として、2030 年度までに 1990 年度比 30%以上（2013 年度比では 20%以上）の温室効果ガス排出量の削減を目指している。

e　川崎市地球温暖化対策推進実施計画

本計画は、基本計画に基づき、地球温暖化対策の推進のために実施する措置を定めており、第 1 期間は 2018 年度から 2021 年度を計画期間としている。

f　川崎市建築物環境配慮制度（CASBEE 川崎）

本制度は、サステナブル（継続可能な）建築物を普及促進するため、建築物の建築に際し、建築主に対して環境への配慮に関する自主的な取組みを促し、地球温暖化その他環境への負荷の低減を図ることを目的としている。床面積の合計が 2,000m^2を超える建築物（特定建築物）の新築、増築または改築を行おうとする建物が届出の対象となり、本事業も届出の対象となる。環境配慮の重点項目として、「緑の保全・回復」、「地球温暖化防止対策の推進」、「資源の有効活用による循環型地域社会の形成」、「ヒートアイランド現象の緩和」が設定されている。

g　地域環境管理計画の地域別環境保全水準

地域環境管理計画の地域別環境保全水準は、「温室効果ガスの排出量またはエネルギー使用量の抑制を図ること。」と定められている。

h　味の素(株)温室効果ガス削減目標

味の素(株)では、「製品ライフスタイル全体でカーボンニュートラルとする」ことを長期ビジョンとして、温室効果ガス削減目標を以下とおり設定している。

・温室効果ガスの生産量比排出原単位

2020 年度：５%削減（対 2015 年度）

2030 年度：50%削減（対 2005 年度）

・再生可能エネルギー比率

2020 年度：20%　　2030 年度：50%

・脱フロン(自然冷媒もしくは温暖化係数(GWP)の小さい冷媒(GWP150 以下)の使用)

2025 年度：新規導入 100%　　2030 年度：代替フロン保有量極少

（２）環境保全目標

環境保全目標は、地域環境管理計画の地域別環境保全水準に基づき、「温室効果ガスの排出量の抑制を図ること。」と設定した。

（３）予測

ア　予測項目

予測項目は、供用時における施設の稼働に伴う温室効果ガスの排出量及びその削減の程度とした。

イ　予測地域

予測地域は、計画地とした。

ウ　予測時期

予測時期は、供用時において施設の稼働が定常の状態となる時期とした。

エ　予測方法

予測方法は、計画建物において二酸化炭素排出抑制対策を講じなかった場合と講じた場合の温室効果ガス排出量を比較することで、削減の程度を算出する方法とした。

それぞれの温室効果ガス排出量は、「エ 調査結果（ア）原単位」(317 ページ参照）で把握した原単位と事業計画（二酸化炭素排出削減対策の内容）をもとに、電力及び蒸気の使用により発生する温室効果ガスの排出量を算出する方法とし、「温室効果ガス排出量算定・報告マニュアル（Ver.4.3.1)」(平成 29 年７月　環境省、経済産業省）に示される次の予測式を用いた。

電力：CO_2 排出量（t-CO_2）＝

電気使用量（kWh）×単位使用量あたりの排出量（t-CO_2/kWh）

蒸気：CO_2 排出量（t-CO_2）＝

熱使用量（GJ）×単位使用量あたりの排出量（t-CO_2/GJ）

オ　予測条件

（ア）施設の稼働に伴うエネルギー使用量

計画建物において、二酸化炭素排出抑制対策を講じなかった場合（既存施設の設備機器をそのまま移設した場合）の年間のエネルギー使用量は、表 4.8.1－2 に示すとおりである。また、年間使用量の算出根拠は資料編（資料９－２、資－111 ページ参照）に示す。

計画建物では、照明には電力を、空調設備、生産設備に電力及び蒸気を使用する。

表 4.8.1－2　施設の稼働に伴うエネルギー使用量

区　分	年間使用量
電　力	約 24,579,000kWh
蒸　気	約 140,000 GJ

（イ）本事業における二酸化炭素排出抑制対策及びエネルギー使用量の削減量

予測に用いた二酸化炭素排出抑制対策及びそれに伴うエネルギー使用量の削減量は、表4.8.1－3に示すとおりである。また、エネルギー使用量及び削減量の算出根拠は資料編（資料９－２、資－111ページ参照）に示す。

二酸化炭素排出抑制対策として、計画建物については、新たに照明機器や空調設備を設けることから、照明機器については高効率のLED照明を、空調設備については高効率チラーを導入することによる削減量について検討を行った。なお、生産設備については、既存施設の移設など詳細な内容を検討中であり、抑制対策の設定が現時点で困難なことから対象としていない。

表 4.8.1－3　二酸化炭素排出抑制対策及びエネルギー使用量の削減量

二酸化炭素の排出抑制対策	機器名称	項目	エネルギー使用量（電力：kWh/年）			排出抑制対策の内容
			対策前エネルギー使用量 ①	対策後エネルギー使用量 ②	エネルギー使用量削減効果 ③=①-②	
高効率照明機器の採用	LED 照明	電力	蛍光灯の使用 約 3,958,000	LED 照明の導入 約 2,887,000	約 1,071,000	LED 照明とすることにより、電力の使用量を削減する
高効率空調の採用	チラー注)	電力	約 2,899,000	約 2,581,000	約 318,000	より効率の良い機器の採用により、電力の使用量を削減する
合計		電力	約 6,857,000	約 5,468,000	約 1,389,000	－

注）一定温度にコントロールした水などを循環することで、熱源を冷却または温調する装置。主に冷却に用いる場合が多いことから「chiller(chill=冷やす)」と呼ばれる。

カ　予測結果

（ア）二酸化炭素排出量

計画建物において二酸化炭素排出抑制対策を講じなかった場合の二酸化炭素排出量は表 4.8.1－4(1)に、二酸化炭素排出抑制対策を講じた場合の二酸化炭素排出量は表 4.8.1－4(2)に示すとおりである。二酸化炭素排出抑制対策を講じなかった場合は約 12,824t-CO_2/年、講じた場合は約 12,395t-CO_2/年と予測する。

表 4.8.1－4(1)　二酸化炭素排出量の予測結果（排出抑制対策なし）

種類	エネルギー使用量 ①	二酸化炭素排出係数 ②	二酸化炭素排出量 ①×②
電力	約 24,579,000kWh/年	0.0003093 t-CO_2/kWh	約 7,602t-CO_2/年
蒸気	約 140,000GJ/年	0.0373 t-CO_2/ GJ	約 5,222t-CO_2/年
合計	-	-	約 12,824t-CO_2/年

表 4.8.1－4(2)　二酸化炭素排出量の予測結果（排出抑制対策あり）

種類	エネルギー使用量 ①	二酸化炭素排出係数 ②	二酸化炭素排出量 ①×②
電力	約 23,190,000kWh/年	0.0003093 t-CO_2/kWh	約 7,173t-CO_2/年
蒸気	約 140,000GJ/年	0.0373 t-CO_2/ GJ	約 5,222t-CO_2/年
合計	-	-	約 12,395t-CO_2/年

（イ）本事業における二酸化炭素排出削減量及びその削減の程度

本事業において二酸化炭素排出抑制対策を講じることによる二酸化炭素排出削減量は、表 4.8.1－5 に示すとおり約 429t-CO_2/年であり、二酸化炭素排出抑制対策を実施しなかった場合と比較すると、約 3.3%削減(電力：約 5.6%削減、蒸気：０%)するものと予測する。

表 4.8.1－5　二酸化炭素排出削減量及びその削減の程度

種類	二酸化炭素排出抑制対策を講じなかった場合における二酸化炭素排出量 ①	二酸化炭素排出抑制対策を講じた場合における二酸化炭素排出量 ②	本事業による二酸化炭素排出削減量 ③=①-②	二酸化炭素排出削減の程度 ③/①×100
電力	約 7,602t-CO_2/年	約 7,173t-CO_2/年	約 429t-CO_2/年	約 5.6%
蒸気	約 5,222t-CO_2/年	約 5,222t-CO_2/年	0	0%
合計	約 12,824t-CO_2/年	約 12,395t-CO_2/年	約 429t-CO_2/年	約 3.3%

（４）環境保全のための措置

本事業では、施設の稼働に伴う温室効果ガスの排出量の削減を図るために、次のような措置を講じる計画である。

ア　生産設備関連

・電気、蒸気については、川崎事業所内にある既存のコージェネレーションシステム等から供給を受け、温室効果ガスの排出の少ないエネルギー源を使用する。

・ICT等の先端技術を活用した設備稼働状況の監視システムによる生産設備の効率的な稼働により、エネルギー使用量の削減を図る。

・新たに導入する生産設備については、高効率なものを採用する。

・冷媒保有設備の新規導入時は、できる限り温暖化係数の低い新冷媒を使用する設備を導入する。

イ　空調設備関連

・空調設備の選定にあたって高効率なものを採用し、電力使用量の削減を図る。

・計画建物を幾つかのゾーンに分けて空調設備を導入し、効率的な運用を図る。

・事務所エリアや製品製造エリアは、それぞれに設定温度等を定めて、過度な冷房・暖房を控える。

ウ　その他

・LED照明などの高効率照明機器を採用する。

・トイレ等の照明については、人感センサーを導入し、電力の節減を図る。

・蒸気の配管からの放熱を低減するため、断熱材（保温材）を設置する。

（５）評価

本事業の実施にあたっては、二酸化炭素排出抑制対策として、照明機器については高効率の LED 照明を、空調設備は高効率チラーを導入する計画であり、二酸化炭素排出量は約 12,395t-CO_2/年になるものと予測する。

また、二酸化炭素排出抑制対策を講じなかった場合と比較すると、対策を講じた場合の二酸化炭素排出削減量は約 429t-CO_2/年、その削減の程度は約 3.3%と予測する。

さらに本事業では、ICT 等の先端技術を活用した設備稼働状況の監視システムによる生産設備の効率的な稼働により、エネルギー使用量の削減を図るなど環境保全のための措置を講じることから、温室効果ガスの排出量の抑制が図られるものと評価する。