

## 第7章 環境影響の総合的な評価



## 第7章 環境影響の総合的な評価

本事業は、物流施設の建設を対象として行うものである。

本事業では、物流施設を工業地帯に建設することから、工業地域の景観など周辺環境との調和に配慮した建物配置・色彩とし、「川崎市緑の基本計画」、「川崎市緑化指針」等を踏まえ、建物外周の地上部に可能な限り多様な緑による緑化地を設けることにより、魅力的な緑化空間の創出を図る。また、近接する浜町交差点の渋滞等に配慮するため、周辺の混雑状況を確認し、物流施設の運用に支障のない範囲で適宜、運搬時間帯を調整する計画とし、交通環境への配慮も実施する。

なお、工事中においては、車両出入口への交通誘導員の適宜配置、作業員への安全教育等の安全対策、工事区域及び周辺道路の散水・清掃、アイドリングストップ等のエコドライブ、建設機械及び工事用車両の整備・点検等の環境保全対策等を行う計画である。

本事業に係る環境影響評価の結果は、表 7-1 に示すとおりであり、温室効果ガス、大気質、土壌汚染、騒音、振動、一般廃棄物、産業廃棄物、建設発生土、景観、テレビ受信障害及び地域交通（交通安全・交通混雑）については、環境負荷を生じさせる可能性があるものの、各種の環境保全のための措置を講じることにより、その影響を低減し、環境保全目標を概ね満足することができると思われる。

また、緑の質及び緑の量については、計画地及びその周辺の環境特性に適合した植栽樹種を選定し、地域水準に適合する比率により、緑の適切な保全、回復育成が図られるものとする。

地震時等の災害、生物多様性、地球温暖化、気候変動の影響への適応、資源といった環境配慮すべき項目に対しても、事業内容と立地環境特性を勘案し、各種の措置を講じる計画である。

以上のことから、本事業は、周辺地域の環境の保全に適切に配慮した事業であると評価する。

表 7-1(1) 環境影響評価の結果（概要）

環境影響評価項目		環境影響評価の結果
地球環境	温室効果ガス	<p><b>ア 施設の稼働に伴う温室効果ガス</b>            供用時における二酸化炭素排出量は約 5,023t-CO<sub>2</sub>/年、二酸化炭素削減量は約 537t-CO<sub>2</sub>/年と予測した。            本事業では、建築物の外壁や屋根には断熱性をもつ部材を使用し、建築物の断熱性を高めるなどの環境保全のための措置を講じる。            以上のことから、事業者として実行可能な範囲で環境保全のための措置を講じることにより、温室効果ガスの排出量を抑制できると評価する。</p> <p><b>イ 施設関連車両の走行に伴う温室効果ガス</b>            二酸化炭素排出量は物流を集約化しない場合は約 180.9t-CO<sub>2</sub>/年、物流集約化をする場合は約 25.2t-CO<sub>2</sub>/年であり、物流集約化による二酸化炭素削減量は約 155.7t-CO<sub>2</sub>/年と予測した。            本事業では物流の集約化、効率化を図り、施設関連車両台数を低減するなどの環境保全のための措置を講じる。            以上のことから、事業者として実行可能な範囲で環境保全のための措置を講じることにより、温室効果ガスの排出量を抑制できると評価する。</p>
大気	大気質	<p><b>ア 建設機械の稼働に伴う大気質</b>            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 0.0436ppm であり、環境保全目標（0.06ppm 以下）を満足し、浮遊粒子状物質（日平均値の年間 2%除外値）は 0.0423mg/m<sup>3</sup> であり、環境保全目標（0.10mg/m<sup>3</sup> 以下）を満足すると予測した。            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 0.1560～0.1945ppm であり、環境保全目標（0.2ppm 以下）を満足すると予測した。浮遊粒子状物質は 0.0719～0.0863mg/m<sup>3</sup> であり、環境保全目標（0.20mg/m<sup>3</sup> 以下）を満足すると予測した。            本事業の工事においては、建設機械については、可能な限り最新の排出ガス対策型を使用するなどの環境保全のための措置を講じる。            以上のことから、本事業の工事に伴う建設機械の稼働は、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はないと評価する。</p> <p><b>イ 工事中車両の走行に伴う大気質</b>            工事中車両の走行に伴う道路端における長期将来濃度は、二酸化窒素（日平均値の年間 98%値）は 0.03609～0.03625ppm で、環境保全目標（0.06ppm 以下）を満足すると予測した。浮遊粒子状物質（日平均値の年間 2%除外値）は 0.03450～0.03453mg/m<sup>3</sup> で、環境保全目標（0.10mg/m<sup>3</sup> 以下）を満足すると予測した。            本事業の工事においては、工事中車両については、可能な限り最新の排出ガス規制適合車を使用するなどの環境保全のための措置を講じる。            以上のことから、本事業の工事に伴う工事中車両の走行は、沿道の大気質に著しい影響を及ぼすことはないとはないと評価する。</p> <p><b>ウ 駐車場の利用に伴う大気質</b>            駐車場の利用に伴う大気質の将来濃度の最大値は、二酸化窒素（日平均値の年間 98%値）が 0.0346ppm であり、環境保全目標（0.06ppm 以下）を満足し、浮遊粒子状物質（日平均値の年間 2%除外値）は 0.0346mg/m<sup>3</sup> であり、環境保全目標（0.10mg/m<sup>3</sup> 以下）を満足すると予測した。            本事業においては、場内の速度規制の遵守を徹底するなどの環境保全のための措置を講じる。            以上のことから、本事業の駐車場の利用は、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はないと評価する。</p>

表 7-1(2) 環境影響評価の結果（概要）

環境影響評価項目		環境影響評価の結果
大気	大気質	<p><b>エ 施設関連車両の走行に伴う大気質</b></p> <p>施設関連車両の走行に伴う道路端における長期将来濃度は、二酸化窒素（日平均値の年間 98% 値）は 0.03668～0.03688ppm であり、環境保全目標（0.06ppm 以下）を満足すると予測した。浮遊粒子状物質（日平均値の年間 2% 除外値）は 0.03461～0.03465mg/m<sup>3</sup> であり、環境保全目標（0.10mg/m<sup>3</sup> 以下）を満足すると予測した。</p> <p>本事業においては、施設関連車両に対して、アイドリングストップ、加減速の少ない運転を行うこと等のエコドライブの実施を指導するなどの環境保全のための措置を講じる。</p> <p>以上のことから、本事業の供用に伴う施設関連車両の走行は、沿道の大気質に著しい影響を及ぼすことはないとは評価する。</p>
土壌汚染	土壌汚染	<p>本事業では、工事前に土壌調査を行い、汚染の有無について確認を行うこととしている。その際に汚染土壌が確認された場合は、土壌汚染対策法等、関係法令に基づき適切に処理すること、また、汚染土壌の運搬に際しては「汚染土壌の運搬に関するガイドライン（改訂第 4.1 版）」を遵守するとともに、汚染土の処理に際しては、許可を得た汚染土壌処理業者に委託し、適正に処理する。これらから、汚染土の適切な処理・処分を行うものと予測した。</p> <p>また、場内で仮置き等を行う場合には、特定有害物質等の飛散等を防止するため、シートで覆う等の必要な措置を講じるなどの環境保全のための措置を講じる。</p> <p>以上のことから、人の健康保護の視点からみて必要な水準を超えないものと評価する。</p>
騒音・振動 ・低周波音	騒音	<p><b>ア 建設機械の稼働に伴う騒音</b></p> <p>建設機械の稼働に伴う騒音レベルは、計画地北側敷地境界付近で最大 77.4 デシベルであり、環境保全目標（85 デシベル以下）を満足すると予測した。</p> <p>本事業の工事においては、建設機械について可能な限り低騒音型を使用するなどの環境保全のための措置を講じる。</p> <p>以上のことから、本事業の工事に伴う建設機械の稼働に伴う騒音は、計画地周辺の生活環境の保全に支障はないとは評価する。</p> <p><b>イ 工事用車両の走行に伴う騒音</b></p> <p>工事中交通量による等価騒音レベルは 70.3～70.6 デシベルであり、環境保全目標（70 デシベル以下）を上回ると予測するが、現況において環境基準とほぼ同値であり、工事用車両による増加レベルは 0.4 デシベルであることから影響は小さいと予測した。</p> <p>本事業の工事においては、工事用車両の運転者に対し、適宜運転教育を実施し、待機中のアイドリングストップ、加減速の少ない運転を行うこと等のエコドライブを徹底するなどの環境保全のための措置を講じる。</p> <p>以上のことから、本事業の工事に伴う工事用車両の走行は、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ものと評価する。</p>

表 7-1 (3) 環境影響評価の結果

環境影響評価項目	環境影響評価の結果
騒音・振動 ・低周波音	<p><b>ウ 冷暖房施設等の設置に伴う騒音</b></p> <p>冷暖房施設等の設置に伴う騒音の予測結果は、最大値は計画地北側の敷地境界付近で 47.0 デシベルであり、環境保全目標（65～75 デシベル）を満足すると予測した。また、民家位置は 30 デシベルであり、冷暖房施設等の設置に伴う騒音の影響はほとんどないと予測した。</p> <p>本事業の実施においては、設備機器については、定期的な整備点検を行い、整備不良等による騒音の増加を防止する環境保全のための措置を講じる。</p> <p>以上のことから、本事業の実施に伴う冷暖房施設等の設置に伴う騒音は、計画地周辺の生活環境の保全に支障はないと評価する。</p> <p><b>エ 駐車場の利用に伴う騒音</b></p> <p>駐車場利用車両の走行に伴う等価騒音レベル（<math>L_{Aeq}</math>）は、最寄り民家位置では、昼間 60.0 デシベル、夜間 56.4 デシベルであり、環境保全目標（昼間 65 デシベル以下、夜間 60 デシベル以下）を満足すると予測した。</p> <p>本事業においては、場内の速度規制の遵守を徹底するなどの環境保全のための措置を講じる。</p> <p>以上のことから、本事業の駐車場の利用に伴う騒音は、計画地周辺の生活環境の保全に支障はないと評価する。</p> <p><b>オ 施設関連車両の走行に伴う騒音</b></p> <p>将来交通量による平日の等価騒音レベルは昼間 72.2～72.3 デシベル、夜間 68.0～68.5 デシベル、休日の等価騒音レベルは昼間 70.3～70.5 デシベル、夜間 68.1～68.4 デシベルであり、環境保全目標（昼間：70 デシベル以下、夜間：65 デシベル以下）を上回ると予測したが、平日は現況において環境基準とほぼ同値であり、施設関連車両による増加レベルは 0.9～1.2 デシベルであることから影響は小さいと予測した。また、休日は施設関連車両の増加により 1.7～1.9 デシベルの増加レベルと予測した。</p> <p>本事業においては、施設関連車両による搬出入が一時的に集中することがないように、計画的かつ効率的な運行管理に努めるなどの環境保全のための措置を講じる。</p>

表 7-1 (4) 環境影響評価の結果

環境影響評価項目		環境影響評価の結果
騒音・振動 ・低周波音	振動	<p><b>ア 建設機械の稼働に伴う振動</b>            建設機械の稼働に伴う振動レベルは、計画地北側敷地境界で最大 58.3 デシベルであり、環境保全目標（75 デシベル以下）を満足すると予測した。            本事業の工事においては、工法について、極力振動の影響が小さい工法を採用するなどの環境保全のための措置を講じる。            以上のことから、本事業の工事に伴う建設機械の稼働に伴う振動は、計画地周辺の生活環境の保全に支障はないと評価する。</p> <p><b>イ 工事用車両の走行に伴う振動</b>            工事中交通量による振動レベルは昼間 47.2～47.6 デシベル、夜間 43.9～44.3 デシベルであり、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た。            本事業の工事においては、工事用車両の運転者に対し、適宜運転教育を実施し、加減速の少ない運転を行うこと等のエコドライブを徹底するなどの環境保全のための措置を講じる。            以上のことから、本事業の工事に伴う工事用車両の走行は、沿道の生活環境の保全に支障はないと評価する。</p> <p><b>ウ 施設関連車両の走行に伴う振動</b>            将来交通量による平日の振動レベルは昼間 48.7～49.1 デシベル、夜間 46.4～46.7 デシベル、休日の振動レベルは昼間 47.4～47.8 デシベル、夜間 47.1～47.3 デシベルであり、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た。            本事業においては、施設関連車両に対して、加減速の少ない運転を行うこと等のエコドライブの実施を指導するなどの環境保全のための措置を講じる。            以上のことから、本事業の供用に伴う施設関連車両の走行は、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ものと評価する。</p>

表 7-1 (5) 環境影響評価の結果

環境影響評価項目		環境影響評価の結果
廃棄物等	一般廃棄物	<p>本事業の実施に伴い発生する事業系一般廃棄物の排出量は約 660, 276. 5 t/年と予測した。</p> <p>供用時に発生する事業系一般廃棄物は、「川崎市廃棄物の処理及び再生利用等に関する条例」及び「廃棄物保管施設設置基準要綱」に基づく廃棄物保管施設を設け、分別排出を徹底することにより、許可業者、古紙業者等による収集・運搬及び川崎市等による適正な処分が実施されると予測した。</p> <p>廃棄物保管施設においては、掲示物等により資源化を促すことや雑誌類、段ボールは古紙業者に委託し再資源化するなどの環境保全のための措置を講じる。</p> <p>以上のことから、資源の循環を図るとともに、生活環境の保全に支障がないと評価する。</p>
	産業廃棄物	<p><b>ア 工事中</b></p> <p>工事の実施に伴い発生する産業廃棄物発生量の合計は約 124, 772 t であり、再資源化量の合計は約 124, 337 t (約 99. 7%)、最終処分量の合計は約 435 t (約 0. 3%) と予測した。</p> <p>処理・処分方法は、発生した産業廃棄物について、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」、「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」等に基づき積極的に発生抑制するとともに、分別の徹底や可能な限り資源化を図る等を行い、収集・運搬や処分の業の許可を受けた産業廃棄物処理業者への委託により適正に収集・運搬及び処分を行うと予測した。</p> <p>工事中に発生する産業廃棄物は、「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」、「建設副産物適正処理推進要綱」等に基づき、積極的な発生抑制に努めるとともに、分別を徹底し、可能な限り再資源化を図るなどの環境保全のための措置を講じる。</p> <p>以上のことから、資源の循環を図るとともに、生活環境の保全に支障はないと評価する。</p> <p><b>イ 供用時</b></p> <p>産業廃棄物の排出量の合計は約 3, 812. 4t/年と予測した。</p> <p>処理・処分方法は、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」に基づき、廃棄物処理の許可を受けた収集運搬業者及び処分業者等に委託し、可能な限り再資源化を実施し、適切に処理すると予測した。</p> <p>供用時に発生する産業廃棄物は、廃棄物保管施設においては、掲示物等により資源化を促すなどの環境保全のための措置を講じる。</p> <p>以上のことから、計画地周辺的生活環境の保全に支障はないと評価する。</p>
	建設発生土	<p>建設発生土の発生量は約 114, 246m<sup>3</sup> と予測した。</p> <p>建設発生土は計画地での埋戻し及び保管等が困難であるため、全量を場外搬出する計画であり、許可を受けた処分場に搬出することから、建設発生土は適正に処理・処分されると予測した。</p> <p>本事業の工事においては、場外に搬出する建設発生土は、「建設副産物適正処理推進要綱」等に基づき、適正に処理・処分を行うなどの環境保全のための措置を講じる。</p> <p>以上のことから、資源の循環を図るとともに、生活環境の保全に支障はないと評価する。</p>



表 7-1(6) 環境影響評価の結果（概要）

環境影響評価項目		環境影響評価の結果
緑	緑の質	<p>本計画において選定した主な植栽予定樹種は、「川崎市緑化指針」にあげられている耐潮性、耐風性、耐陰性のものが多く、計画地周辺の緑化地において良好な生育が確認されている種や、「川崎市および周辺の植生-環境保全と環境保全林創造に対する植生学的研究-」、「神奈川県潜在自然植生」において潜在自然植生構成種とされている樹種も含まれる。表中において「地域の適合性」として記載がない種も、関東地方では一般的に植栽用として用いられている樹種である。</p> <p>さらに、計画地内の緑化地のうち、風の影響を受けやすい場所には耐風性の種（シラカシ等）を可能な限り植栽する計画である。</p> <p>したがって、主な植栽予定の樹種は、計画地の環境特性に適合するものと予測した。</p> <p>また、植栽土壌調査では、電気伝導度が基準値の範囲を下回っており、栄養塩類の不足であると推察され、また、現場透水試験の結果から排水性が過多であり、乾燥気味になることが分かっている。場所によっては廃棄物等の夾雑物が多く、砂を多く含むことから、植栽土壌としては不相当と考えられる。以上のことから、新たに客土を整備し、植栽基盤の良化を図る必要があると予測した。</p> <p>本計画においては、緑化地は土壌厚約 50cm（植栽基盤整備技術マニュアル（一般社団法人日本緑化センター）を参考に、高木（生育後）の樹高約 3m で約 60cm の土壌厚、中木の樹高約 2.5m で約 50cm の土壌厚、低木の樹高約 0.6m で約 30cm の土壌厚とし、平均として約 50cm と想定した）とする計画であり、緑化地面積が約 31,265m<sup>2</sup> であることから、必要な土壌量は約 15,633m<sup>3</sup> になると予測した。</p> <p>本事業の実施においては、「川崎市緑の基本計画」、「川崎市緑化指針」、「かわさき臨海のもりづくり」緑化推進計画」を踏まえ、計画建築物外周の地上部及び建物壁面に可能な限り緑地を設け、魅力的な緑化空間の創出に努めるなどの環境保全のための措置を講じる。</p> <p>以上のことから、緑の適切な回復育成が図られると評価する。</p>
	緑の量	<p>本事業における供用時の緑被率は約 15.1% となり、本計画は、「地域環境管理計画」の地域別環境保全水準の緑被率（15%）を満足すると予測した。本事業では現況緑化地が 12.2% に対し、本計画では約 15.1% の緑被率の緑被面積を創出し、臨海部における緑の創出に貢献できる。</p> <p>また、高木 2,491 本、中木 4,981 本及び低木 14,942 本を植栽する計画であり、「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た。</p> <p>本事業の実施においては、「川崎市緑の基本計画」、「川崎市緑化指針」、「かわさき臨海のもりづくり」緑化推進計画」を踏まえ、計画建築物外周の地上部及び建物壁面に可能な限り緑地を設け、魅力的な緑化空間の創出に努めるなどの環境保全のための措置を講じる。</p> <p>以上のことから、緑の適切な創出、回復育成が図られると評価する。</p>

表 7-1 (7) 環境影響評価の結果

環境影響評価項目		環境影響評価の結果
景観	景観	<p>計画地周辺の主要な景観構成要素は、幹線道路の一般県道 101 号扇町川崎停車場線及び JR 鶴見線の鉄道を中心に左右に低層の工場の工作物、倉庫や煙突が景観構成要素となっている。</p> <p>このような地域に、計画建築物が新たに出現することになるが、突出した高層建築物ではなく、周囲と調和した建築物高さの倉庫が形成され、現況からの構造物についての景観構成要素に変化はないと予測した。</p> <p>また、現況では、計画地の南側、西側は高木等が植栽されており、植栽されている樹木が景観要素を占めるが、本事業においても計画地の南側、西側には高木等の樹木を設置することから、現況からの景観構成要素に変化はないと予測した。</p> <p>地域景観の特性の変化は、現況の地域景観は工業地域の人工的な景観となっているが、現況からの景観構成要素に変化はないため、地域景観に変化はなく、現況と同様に工業地域の人工的な景観になると予測する。</p> <p>代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度について、計画建築物等が出現することにより眺望は変化するが、川崎港郵便局前ではほとんど視認できない。昭和駅前からは一般県道 101 号扇町川崎停車場線の奥に計画建築物が視認できるが、前面の防風植栽により植栽のある工業地景観になると予測した。</p> <p>本事業の実施において、川崎市景観計画に基づく色彩を建物等へ選定することにより、周辺地域との調和を図るなどの環境保全のための措置を講じる。</p> <p>以上のことから、計画建築物等は周辺環境と調和が保たれるものと評価する。</p>
構造物の影響	テレビ受信障害	<p>本事業の実施における地上デジタル放送の遮へい障害範囲は、東京スカイツリーの広域局については、南南西方向（最大距離約 260m、最大幅約 510m）に遮へい障害が発生し、遮へい障害予測範囲内の建物は 49 棟であり、そのうち 3 棟がケーブルテレビ等に参加し、受信形態不明の建物 12 棟については、遮へい障害が生じる可能性があるとして予測した。</p> <p>東京スカイツリーの県域局については、南南西方向（最大距離約 560m、最大幅約 550m）に遮へい障害が発生し、遮へい障害予測範囲内の建物は 112 棟であり、そのうち 3 棟がケーブルテレビ等に参加し、受信形態不明の建物 47 棟については、遮へい障害が生じる可能性があるとして予測する。</p> <p>横浜局については、東南方向（最大距離約 180m、最大幅約 350m）に遮へい障害が発生するが、遮へい障害予測範囲内には受信設備のない建物しか存在しない。</p> <p>地上デジタル放送の反射障害については、地上デジタル放送の伝送方式が持つ特性等から、地域的な反射障害としてはほとんど生じないものと予測した。</p> <p>衛星放送は、BS 放送及び CS 放送についての遮へい障害範囲はすべて計画地内で納まると予測した。</p> <p>本事業の実施においては、テレビ電波受信障害について、問い合わせ窓口の設置を周知し、受信障害が発生した時にはその原因を確認するなどの環境保全のための措置を講じる。</p> <p>以上のことから、計画地周辺においては遮へい障害が生じる可能性はあるものの環境保全のための措置を講じることにより、良好な受信画質は維持され、かつ、現状を悪化しないものと評価する。</p>

表 7-1 (8) 環境影響評価の結果

環境影響評価項目	環境影響評価の結果
地域交通	<p data-bbox="507 286 1070 315"><b>ア 工事用車両の走行に伴う交通安全への影響</b></p> <p data-bbox="536 324 1422 539">工事用車両の走行ルートであり車両が分散されるまでの経路である計画地西側の一般県道 101 号扇町川崎停車場線は、計画地車両出入口から北側方面へ、郵便局前交差点の約 500m まではマウントアップに加えガードレールが設置されており、浜町交差点までは両側マウントアップが設置されている。浜町交差点から北側方面は、片側歩道部のみマウントアップに加えガードレールが設置されている。</p> <p data-bbox="536 548 1422 613">計画地北側の主要地方道 6 号東京大師横浜線は、浜町交差点から道路の両部にマウントアップに加えガードレールが設置されている。</p> <p data-bbox="536 622 1422 763">周辺の道路においては概ね交通安全対策がなされており、安全が確保されているが、周辺に大島小学校や臨港中学校があることから、工事用車両の走行に伴う周辺地域の交通安全には一般車両や歩行者等への配慮が必要と予測した。</p> <p data-bbox="536 772 1422 875">本事業においては、工事中は必要に応じて工事用車両出入口及び工事用車両ルートに誘導員を配置し、歩行者の安全確保と交通渋滞等の発生防止に努める。などの環境保全のための措置を講じる。</p> <p data-bbox="536 884 1422 949">以上のことから、計画地周辺の生活環境の保全に支障はないものと評価する。</p> <p data-bbox="507 996 1070 1025"><b>イ 工事用車両の走行に伴う交通混雑への影響</b></p> <p data-bbox="536 1034 1422 1249">工事中の交差点需要率は No. 1 浜町交差点が 0.549 であり、「需要率の上限值」を下回ると予測した。工事中の混雑度は No. 1 浜町交差点（本事業による車両が走行する車線）における工事中の混雑度は 0.095～0.530 であり、全ての車線で「円滑な交通処理が可能と判断される混雑度 1.0」を下回ると予測した。No. 2 西側交差点における工事中交通量が右折可能交通容量を下回っているため、円滑に処理可能と予測した。</p> <p data-bbox="536 1258 1422 1361">本事業においては、工事中は周辺の混雑状況を確認し、工事に支障のない範囲で適宜、運搬時間帯を調整するなどの環境保全のための措置を講じる。</p> <p data-bbox="536 1370 1422 1435">以上のことから、計画地周辺の生活環境の保全に支障はないものと評価する。</p>

表 7-1 (9) 環境影響評価の結果

環境影響評価項目	環境影響評価の結果
<p>地域交通</p>	<p>交通安全、 交通混雑</p> <p><b>ウ 施設関連車両の走行に伴う交通安全への影響</b></p> <p>施設関連車両の走行ルートであり車両が分散されるまでの経路である計画地西側の一般県道 101 号扇町川崎停車場線は、計画地車両出入口から北側方面へ、郵便局前交差点の約 500m まではマウントアップに加えガードレールが設置されており、浜町交差点までは両側マウントアップが設置されている。それより先は、浜町交差点から北側方面は、片側歩道部のみマウントアップに加えガードレールが設置されている。計画地北側の主要地方道 6 号東京大師横浜線は、浜町交差点から道路の両部にマウントアップに加えガードレールが設置されている。</p> <p>周辺の道路においては概ね交通安全対策がなされており、安全が確保されているが、周辺に大島小学校や臨港中学校があることから、施設関連車両の走行に伴う周辺地域の交通安全には一般車両や歩行者等への配慮が必要と予測する。</p> <p>本事業においては、施設関連車両の運転者に対し、随時安全運転教育を実施し、交通法規を遵守することはもとより安全運転を徹底し、一般車両、歩行者及び自転車の安全を確保するなどの環境保全のための措置を講じる。</p> <p>以上のことから、計画地周辺の生活環境の保全に支障はないものと評価する。</p> <p><b>エ 施設関連車両の走行に伴う交通混雑への影響</b></p> <p>供用時の交差点需要率は No. 1 浜町交差点が 0.783 であり、「需要率の上限值」を下回ると予測した。</p> <p>供用時の混雑度は No. 1 浜町交差点が 0.263～0.782 であり、全ての車線で「円滑な交通処理が可能と判断される混雑度 1.0」を下回ると予測した。</p> <p>No. 2 西側交差点における将来交通量が右折可能交通容量を下回っているため、円滑に処理可能と予測した。</p> <p>本事業においては、周辺の混雑状況を確認し、物流施設の運用に支障のない範囲で適宜、運搬時間帯を調整するなどの環境保全のための措置を講じる。</p> <p>以上のことから、計画地周辺の生活環境の保全に支障はないものと評価する。</p>