

JR 東日本南武線連続立体交差事業  
（矢向駅～武蔵小杉駅間）に係る  
条例環境影響評価書

令和6年3月

川 崎 市



## はじめに

### 1 条例環境影響評価書について

本条例環境影響評価書（以下、「条例評価書」という。）は、「川崎市環境影響評価に関する条例」（平成11年12月24日条例第48号）第26条の規定により、本事業に係る条例環境影響評価審査書（以下、「条例審査書」という。）の内容に基づき、令和5年1月に提出した「JR東日本南武線連続立体交差事業（矢向駅～武蔵小杉駅間）に係る条例環境影響評価準備書」（以下、「条例準備書」という。）に検討を加え、条例評価書として作成したものである。

### 2 条例環境影響評価書作成までの手続き経緯

条例評価書作成までの手続き経緯は、表-1に示すとおりである。

表-1 条例評価書作成までの手続き経緯

年	月 日	内 容	備 考
令和5年	1月12日	指定開発行為実施届及び条例準備書の提出	川崎市環境影響評価に関する条例第9条第1項及び第18条第1項
		条例準備書の説明会の開催届の提出	川崎市環境影響評価に関する条例第20条第1項
	1月20日	条例準備書公告、縦覧開始	川崎市環境影響評価に関する条例第19条
	2月4日	説明会開催（第1回：幸市民館 大ホール）	川崎市環境影響評価に関する条例第20条第1項
	2月7日	説明会開催 （第2回：中原市民館 2階 多目的ホール）	川崎市環境影響評価に関する条例第20条第1項
	2月8日	説明会開催（第3回：幸市民館 大ホール）	川崎市環境影響評価に関する条例第20条第1項
	2月11日	説明会開催 （第4回：川崎市立玉川中学校 体育館）	川崎市環境影響評価に関する条例第20条第1項
	3月6日	条例準備書縦覧終了、意見書締切り	意見書提出：5名5通 川崎市環境影響評価に関する条例第21条第1項
	5月16日	条例準備書の説明会の開催結果報告書の提出	川崎市環境影響評価に関する条例第20条第2項
	8月4日	条例見解書の提出	川崎市環境影響評価に関する条例第22条第1項
	8月16日	条例見解書公告、縦覧開始	川崎市環境影響評価に関する条例第22条第2項
	8月30日	条例見解書縦覧終了、条例公聴会において意見を述べたい旨の申出締切	公述申出人：1名 川崎市環境影響評価に関する条例第23条第1項
	9月30日	条例公聴会の開催 （川崎市役所 第4庁舎 4階 第6,7会議室）	公述人：1名、傍聴人：3名、報道：0名 川崎市環境影響評価に関する条例第23条第2項
	11月6日	川崎市長から川崎市環境影響評価審議会に条例準備書について諮問	川崎市環境影響評価に関する条例第24条第2項
	11月7日	審議会（条例準備書事業者説明及び審議）	—
	11月15日	現地視察	—
	12月20日	審議会（条例準備書答申案審議）	—
12月20日	川崎市環境影響評価審議会から川崎市長あて条例準備書の審査結果について答申	—	
令和6年	1月18日	条例審査書公告、指定開発行為者あて送付	川崎市環境影響評価に関する条例第25条第1項

### 3 条例環境影響評価書の構成

条例評価書は、条例準備書の構成を基に、第10章に「条例準備書に対する市民意見等の概要及び指定開発行為者の見解」を、第11章に「条例準備書に対する審査結果と指定開発行為者の見解」を追加した。

# 目 次

## 第 1 章 指定開発行為の概要

1	指定開発行為者等	1
2	指定開発行為の名称及び種類	1
3	指定開発行為を実施する区域	1
4	指定開発行為の目的、事業立案の経緯等及び内容	3
	(1) 目的、事業立案の経緯等	3
	(2) 事業概要	7
	(3) 公害防止計画	20
	(4) 供給施設計画	21
	(5) 排水施設計画	21
	(6) 附属施設計画	22
	(7) 廃棄物処理計画	22
	(8) 防・消火計画	22
5	工事計画	23
	(1) 工事工程	23
	(2) 施工計画	24
	(3) 工事管理計画	29

## 第 2 章 計画区間及び周辺地域の概況並びに環境の特性

1	周辺地域の概況	33
	(1) 気象	33
	(2) 地象	35
	(3) 水象	35
	(4) 植物、動物の状況	35
	(5) 人口及び産業	41
	(6) 土地利用	45
	(7) 交通及び運輸	52
	(8) 公共施設等	59
	(9) 人と自然とのふれあい活動の場	76
	(10) 史跡及び文化財	76
	(11) 公害等の状況	80
	(12) 景観	98
	(13) 法令等	100

2	計画区間及びその周辺地域の環境の特性	101
	(1) 立地特性	101
	(2) 環境の特性	101
第3章 環境影響評価項目の選定等		
1	環境影響要因の抽出	105
2	環境影響評価項目の選定	105
3	環境配慮項目	113
	(1) 環境配慮項目の選定	113
	(2) 環境配慮方針	114
第4章 環境影響評価		
1	地球環境	115
	1. 1 温室効果ガス	115
2	大気	121
	2. 1 大気質	121
3	騒音・振動・低周波音	174
	3. 1 騒音	174
	3. 2 振動	230
4	廃棄物等	269
	4. 1 産業廃棄物	269
	4. 2 建設発生土	275
5	景観	279
	5. 1 景観	279
6	構造物の影響	304
	6. 1 日照障害	304
	6. 2 テレビ受信障害	322
7	地域交通	339
	7. 1 交通安全、交通混雑	339
8	安全	415
	8. 1 火災、爆発、化学物質の漏洩等	415
第5章 環境保全のための措置		423
第6章 環境配慮項目に関する措置		427

第7章	環境影響の総合的な評価	429
第8章	事後調査計画	
1	事後調査の目的	435
2	事後調査の項目	435
3	事後調査の内容	435
4	事後調査報告書の提出時期	435
第9章	関係地域の範囲	437
第10章	条例準備書に対する市民意見等の概要及び指定開発行為者の見解	
1	条例準備書の縦覧等	439
2	条例準備書に対する意見書の提出数等	440
3	市民意見等の概要と指定開発行為者の見解	441
第11章	条例準備書に対する審査結果と指定開発行為者の見解	465
第12章	その他	
1	指定開発行為の実施に必要な許認可等の種類	473
2	条例評価書の作成者及び業務受託者の名称及び所在地	473
	(1) 条例評価書の作成者	473
	(2) 業務受託者	473
3	事業内容等に関する問い合わせ窓口	473
4	参考とした資料の目録	474
	修正箇所一覧	477

資料編



## 第 1 章 指定開発行為の概要



## 第1章 指定開発行為の概要

### 1 指定開発行為者等

#### 【指定開発行為者】

名 称：川崎市

代表者：川崎市長 福田 紀彦

住 所：神奈川県川崎市川崎区宮本町1番地

#### 【鉄道事業者】

名 称：東日本旅客鉄道株式会社

代表者：代表取締役社長 深澤 祐二

住 所：東京都渋谷区代々木二丁目2番2号

注)

本事業は、道路と鉄道を立体交差する「都市計画法」に規定する都市計画事業であり、都市計画事業施行者の川崎市が、鉄道事業者である東日本旅客鉄道の協力を得て行うものです。

### 2 指定開発行為の名称及び種類

名 称：JR 東日本南武線連続立体交差事業（矢向駅～武蔵小杉駅間）

種 類：鉄道若しくは軌道の新設又は線路の改良（第2種行為）

### 3 指定開発行為を実施する区域

事業区間は、図1-1及び図1-2に示すとおり、現況と同じ神奈川県川崎市川崎区の川崎駅と東京都立川市の立川駅を結ぶ東日本旅客鉄道南武線（以下、「JR南武線」という。）の神奈川県川崎市幸区の矢向駅から中原区の武蔵小杉駅間となっている約4.5kmの区間である。

本環境影響評価においては、事業において使用する用地を含めた範囲を「計画区間」と位置付ける。

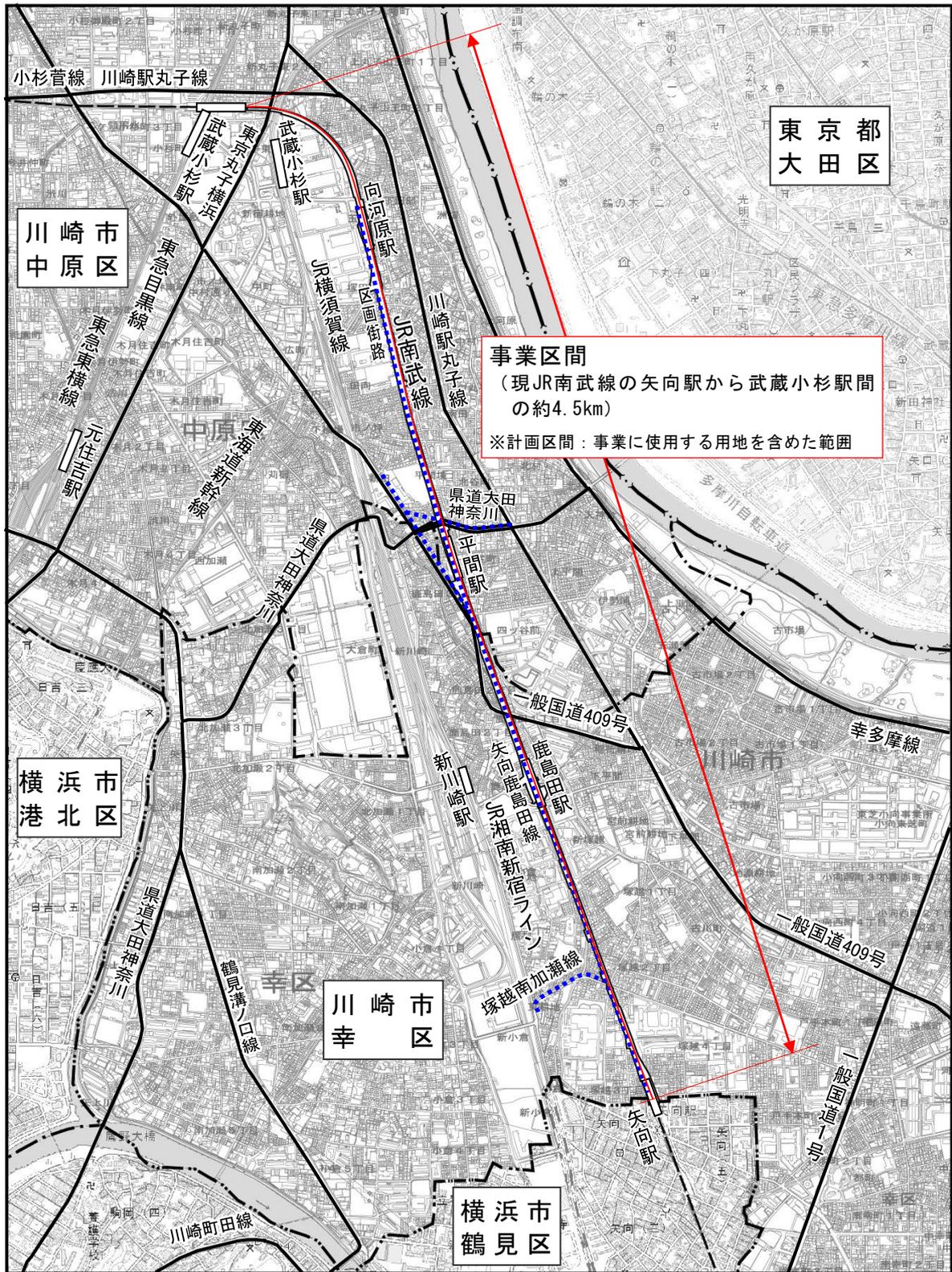
位 置：川崎市幸区塚越3丁目～中原区新丸子東2丁目

延 長：約4.5km



出典：「JR 南武線連続立体交差化に向けて」（平成28年4月発行 川崎市）

図1-1 現況写真



東京都  
大田区

川崎市  
中原区

横浜市  
港北区

川崎市  
幸区

横浜市  
鶴見区

**事業区間**  
(現JR南武線の矢向駅から武蔵小杉駅間の約4.5km)  
※計画区間：事業に使用する用地を含めた範囲

凡例

- 計画区間
- 都県境
- 市境
- 区境
- 鉄道網
- 主要道路
- 事業区間
- 関連事業  
(都市計画道路)  
5ページ参照

この地図は、「川崎市デジタル地形図 2500v5」(川崎市)及び「電子地形図 25000」(国土院)を使用したものである。

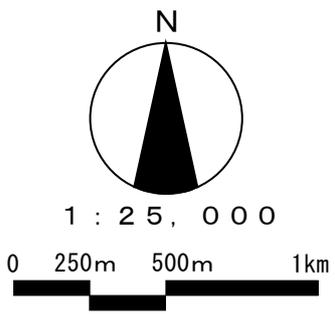


図1-2 事業区間位置図

## 4 指定開発行為の目的、事業立案の経緯等及び内容

### (1) 目的、事業立案の経緯等

#### ア 目的

JR南武線は、1927年に開業、川崎駅から立川駅を結び、首都圏において環状方向の鉄道輸送の一翼を担う重要な鉄道路線であり、川崎市域を縦断し市内の各拠点を結び、骨格を形成するとともに、東京都心から放射状に広がる鉄道路線と結節し、重要な交通基盤となっており、川崎市のまちづくりはJR南武線を大きな軸としてこれまで進展してきた。

1996年には、JR南武線沿線の市街化の進展に伴い、踏切を起因とした交通渋滞、バスなどの公共交通機関の定時性・速達性の低下、緊急避難路の遮断といった課題が顕在化してきたことから、武蔵小杉駅から北側の第三京浜道路高架下までの約3.9kmの区間の連続立体交差事業を実施した。

一方、鹿島田駅、平間駅、向河原駅においても踏切に起因する渋滞といった道路交通に関する課題、また、路線バスの速達性低下・通学路の安全性の低下など地域の生活利便性や生活環境に関する課題、さらに、災害発生時の物資輸送を担う緊急輸送道路や広域避難場所への避難路確保といった災害応急対策に関する課題が顕在化している。

本事業は、JR南武線の矢向駅から武蔵小杉駅間の約4.5kmを連続立体交差化し、9箇所の踏切を除去することで、道路交通の円滑化、地域分断を解消し、安全で利便性が高く災害に強いまちづくりを推進するものである。

## イ 事業立案の経緯等

川崎市内のJR南武線においては、1975年に連続立体交差事業第Ⅰ期（武蔵小杉駅～第三京浜道路高架下間）を都市計画決定し、1976年に事業着手、1996年に完成している。

本事業のJR南武線（矢向駅～武蔵小杉駅）についての経緯は表1-1に示すとおり、地域と一体となって事業を進めているところである。

今後は、本事業やこれに併せて進められる関連都市計画道路等の基盤整備、沿線のまちづくりとの連携を図りつつ、立体交差事業の進展に向けた取組を行っていく。

本事業は、2022年3月に策定した「川崎市総合計画 第3期実施計画」及び2017年3月に改定した「川崎市都市計画マスタープラン 全体構想」において事業化に向けた取組を進めていく事業として位置付けている。

表 1-1 事業立案の経緯等

時期	内容
2005年（平成17年）	・川崎市の総合計画（川崎再生フロンティアプラン）第Ⅰ期実行計画に次期連続立体交差事業の検討区間としてJR南武線（尻手駅～武蔵小杉間）を位置付け
2007年（平成19年）	・「JR南武線未高架地域の連続立体交差化に関する請願」（署名約55,000人）を川崎市議会にて全会一致で採択
2008年（平成20年）	・学識経験者により構成する「川崎南武地域交通基盤あり方検討委員会」からの提言として「尻手駅から武蔵小杉駅までの連続立体交差化を推進するのが妥当である」を受理
2013年（平成25年）	・「川崎市総合都市交通計画」において「JR南武線連続立体交差事業」を短中期（10年内）に着手を目指す事業に位置付け
2014年（平成26年）	・事業化に向けて事業調査に着手
2016年（平成28年）	・川崎市の社会資本総合整備計画に位置付け ・沿線で活動するさまざまな団体の代表者など地域が主体となった「JR南武線連続立体交差事業に関する地域勉強会」を立ち上げ（平成31年3月13日までに10回開催）
2018年（平成30年） 2019年（平成31年）	・川崎市が「JR南武線連続立体交差化PRオープンハウス」を実施（2回／年）
2021年（令和3年）	・川崎市が令和2年度の都市計画決定の見送りを決定するとともに、仮線高架工法を見直し、別線高架工法で事業化に向けて取り組むことを決定
2022年（令和4年）	・川崎市が令和5年度末に都市計画決定することを公表、別線高架工法の「JR南武線連続立体交差事業説明会」を実施（2回／年）

## ウ 関連する都市計画道路事業

本事業に関連して、JR南武線沿線地区における渋滞緩和や広域拠点・生活拠点としての機能性向上に寄与することを目的として、表1-2に示す都市計画道路事業を計画している（関連事業の位置は図1-2に示したとおりである）。

表 1-2 関連する都市計画道路事業

都市計画道路の名称	計画区間	延長	計画幅員
矢向鹿島田線	川崎市幸区塚越 3 丁目 367 番地先 ～中原区市ノ坪 581-1 番地先	約 2,810m	12～17m
大田神奈川線	川崎市中原区上平間 171 番地先 ～中原区市ノ坪 581-1 番地先	約 550m	16～20m
塚越南加瀬線	川崎市幸区塚越 4 丁目 351 番地先 ～幸区小倉 618-2 番地先	約 430m	12～17m
区画街路 (都市計画決定予定)	川崎市中原区田尻町 75 番地先 ～中原区下沼部 1753 番地先	約 1,520m	6 m
特殊街路 (都市計画決定予定)	川崎市幸区塚越 1 丁目 131 番地先 ～中原区下沼部 1757 番地先	約 3,450m	5 m

注 1) 矢向鹿島田線及び塚越南加瀬線は、関連事業の計画区間に都市計画道路のすりつけ部分（都市計画道路外）が含まれるため、都市計画決定または変更予定の区間と異なる。

注 2) 特殊街路は、JR 南武線東側に設置される自転車歩行者専用道路とする。

関連する都市計画道路事業の経緯は、表 1-3 に示すとおりである。

表 1-3 関連する都市計画道路事業の経緯

時期	内容
2016 年 (平成 28 年)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「川崎市総合計画」において、JR 南武線連続立体交差事業の事業内容として、矢向鹿島田線整備などの関連事業と連携して取組を推進していくことを位置付け</li> <li>・「第 2 次川崎市道路整備プログラム」において、矢向鹿島田線、大田神奈川線、塚越南加瀬線などを JR 南武線連続立体交差事業の関連事業として着手する方針として位置付け</li> </ul>
2018 年 (平成 30 年)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「川崎市総合都市交通計画（平成 30 年 3 月改定）」において、JR 南武線の連続立体交差と連携した、地域交通網の見直しや駅前空間の充実を位置付け</li> </ul>

## エ 事業計画の策定段階における環境配慮の内容

事業計画の策定段階における環境配慮の内容は、以下に示すとおりである。

さらに、今後は高架となった鉄道の桁下空間について、公共施設やコミュニティ施設への有効活用に配慮した計画を行っていく。

### (ア) 踏切の除去による環境配慮

- ・ 渋滞の解消を行うことで、道路交通の円滑化による利便性の向上、地球温暖化の防止及び省エネルギー化に配慮した。
- ・ 踏切事故の解消による安全性の向上に配慮した。
- ・ 発災時の円滑な避難や物資輸送など防災力の向上に配慮した。

### (イ) 連続立体交差化による環境配慮

- ・ 地域分断の解消による地域の一体化の促進に配慮した。
- ・ 駅の高架化にあたっては、エレベーターを設置し、バリアフリー化に配慮した。

### (ウ) その他の環境配慮

- ・ 事業は、矢向駅から武蔵小杉駅までのすべての踏切が除去可能な計画とした。
- ・ 連続立体交差となる鉄道の沿道には、沿線の日照を確保し、防災上の観点から延焼遮断、物資輸送に資する側道整備を行うこととした。
- ・ 本事業に関連する都市計画道路事業を対象とした自主的な環境影響評価を行う。

## (2) 事業概要

### ア 事業計画の概要

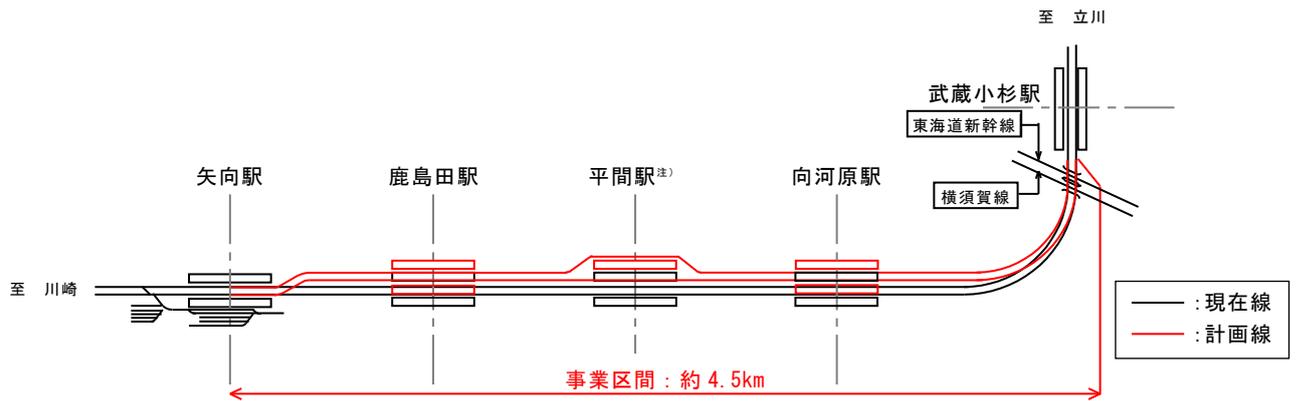
事業計画の概要は、表1-4に示すとおりである。

連続立体交差化にあたっては、主に現在の線路（以下、「現在線」という。）と関連する都市計画道路事業にあわせて取得する用地において、現在線西側に隣接して下り線用の高架の線路を建設し、下り線の線路を切り替え、次に現在線敷地に上り線の高架の線路を建設し、上り線の線路を切り替えて上下線の高架の線路（以下、「計画線」という。）を建設する別線高架工法で行う。現在線、計画線の概略図は、図1-3及び図1-4に示すとおりである。

また、連続立体交差化とともに現状の向河原変電所を移設する計画である。

表 1-4 事業計画等の概要

項目	内容
事業名	JR 東日本南武線連続立体交差事業（矢向駅～武蔵小杉駅間）
事業区間	矢向駅～武蔵小杉駅
事業延長	約 4.5km
除去踏切数	9箇所
駅	3駅（鹿島田駅、平間駅、向河原駅）
工法	別線高架工法
変電所(移設)	1箇所（向河原変電所）



注) 平間駅は、現在の相対式から島式のプラットホームとなる。

図 1-3 現在線及び計画線の概略平面図

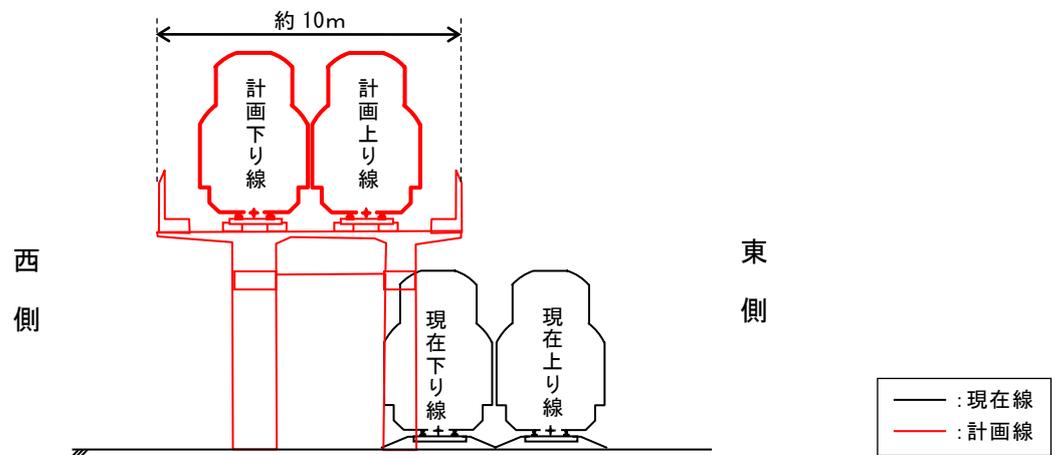


図 1-4 現在線及び計画線の概略横断面図

連続立体交差後の縦断計画は、図1-5に示すとおりである。

事業の両端である矢向駅から武蔵小杉駅間を高架化し、9箇所の踏切を除去する。これに伴い矢向駅から武蔵小杉駅間に位置する鹿島田駅、平間駅、向河原駅の3駅を高架化する。

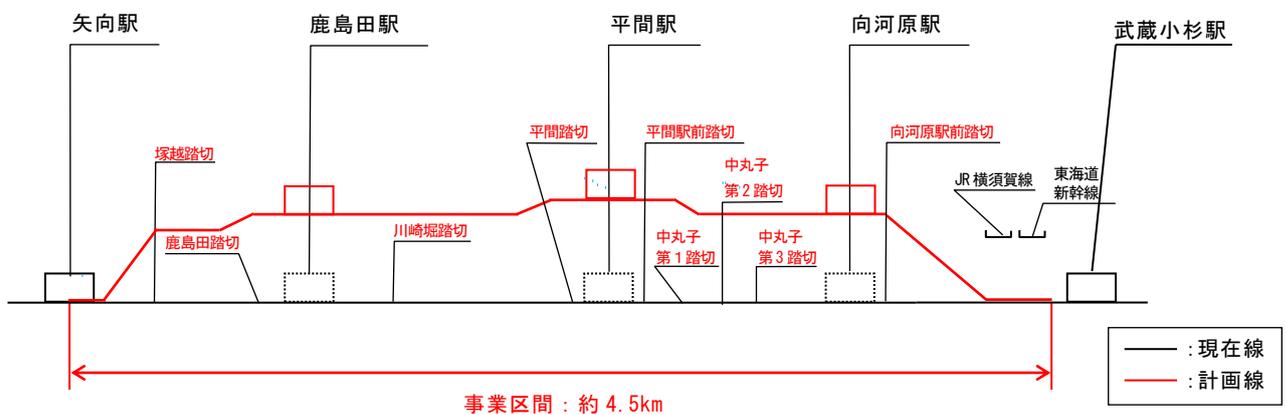


図 1-5 縦断計画略図

## イ 構造の概要

### (ア) 一般部

本事業の鉄道構造は、事業区間の両端が盛土構造、中間部は高架構造となる。

高架構造区間の構造一般図は、図 1-6 に示すとおりである。

地上から防音壁の天端高さは最大で約 10m、橋脚間の距離は約 13mとなる。

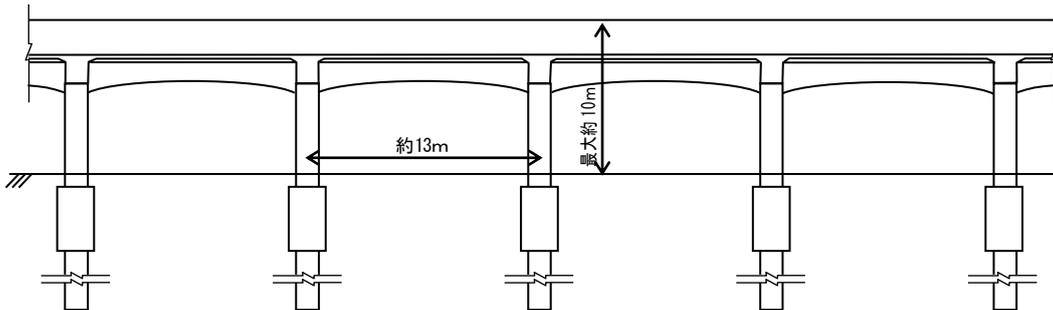


図 1-6 構造一般図

事業区間の両端の盛土構造、中間部の高架構造の横断図は、図 1-7(1)、(2) に示すとおりである。

両端の盛土構造区間は、地上から防音壁の天端高さが約 2 m～約 6 m、中間部の高架構造区間は地上から防音壁の天端高さが約 6 m～約 10mとなる。

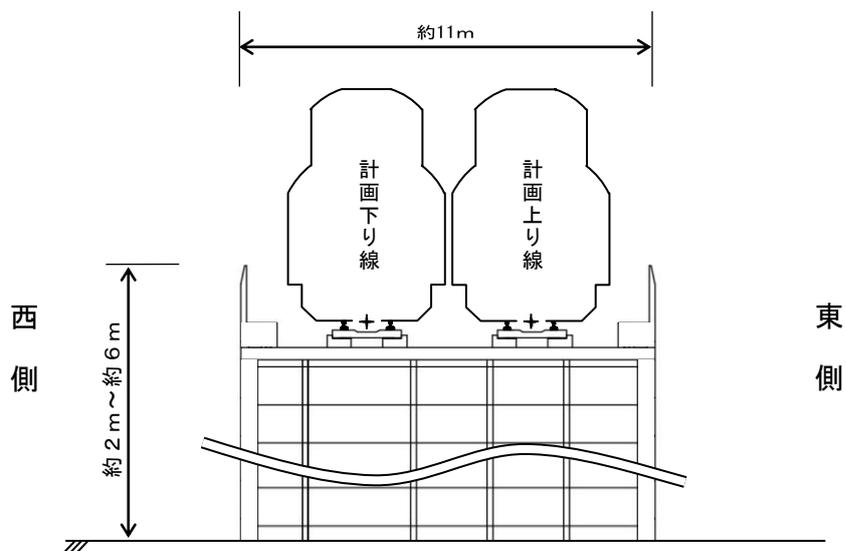


図 1-7(1)横断図 (盛土構造)

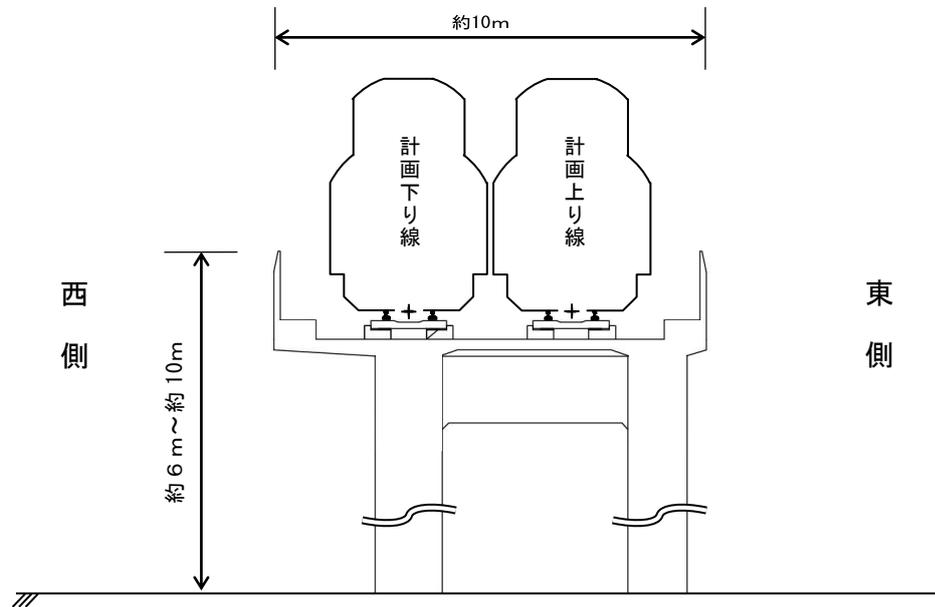


図 1-7(2) 横断図 (高架構造)

(イ) 駅部

各駅の構造等は表 1-5 に、駅の断面図及び平面図は図 1-8～図 1-10 に示すとおりである。

駅の構造については、ホームは高架部となり、高架下の通り抜けが可能な計画とする。

また、利用者の利便性、快適性の向上及び移動円滑化や安全に係る設備として、転落防止用のホームドアを設置するとともに、昇降設備のエレベーターの設置や、視覚障害者誘導用ブロックの設置などを計画する。

材質、色彩等の詳細は今後決定するが、景観に配慮した計画とする。

表 1-5 各駅の構造、プラットホーム形式

駅名	駅構造形式	プラットホーム形式
鹿島田駅	高架式	相対式
平間駅	高架式	島式
向河原駅	高架式	相対式

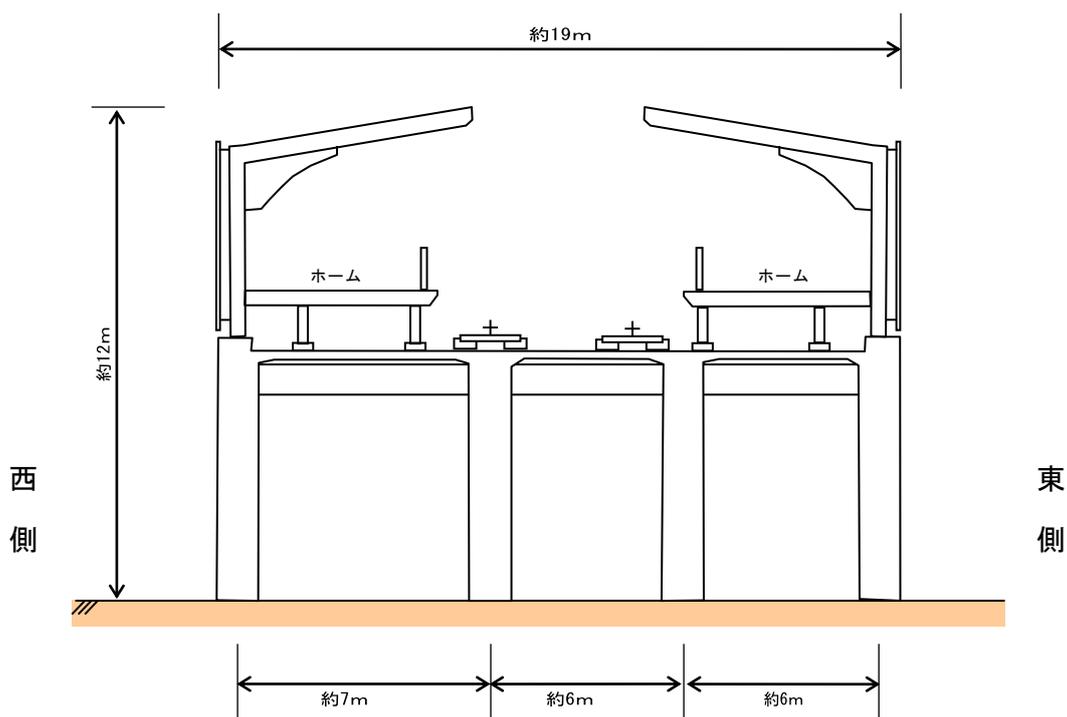


図 1-8(1) 駅部概略断面図 (鹿島田駅)

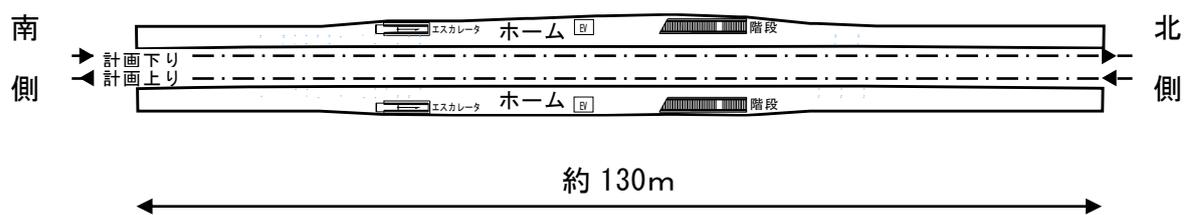


図 1-8(2) 駅部概略平面図 (鹿島田駅)

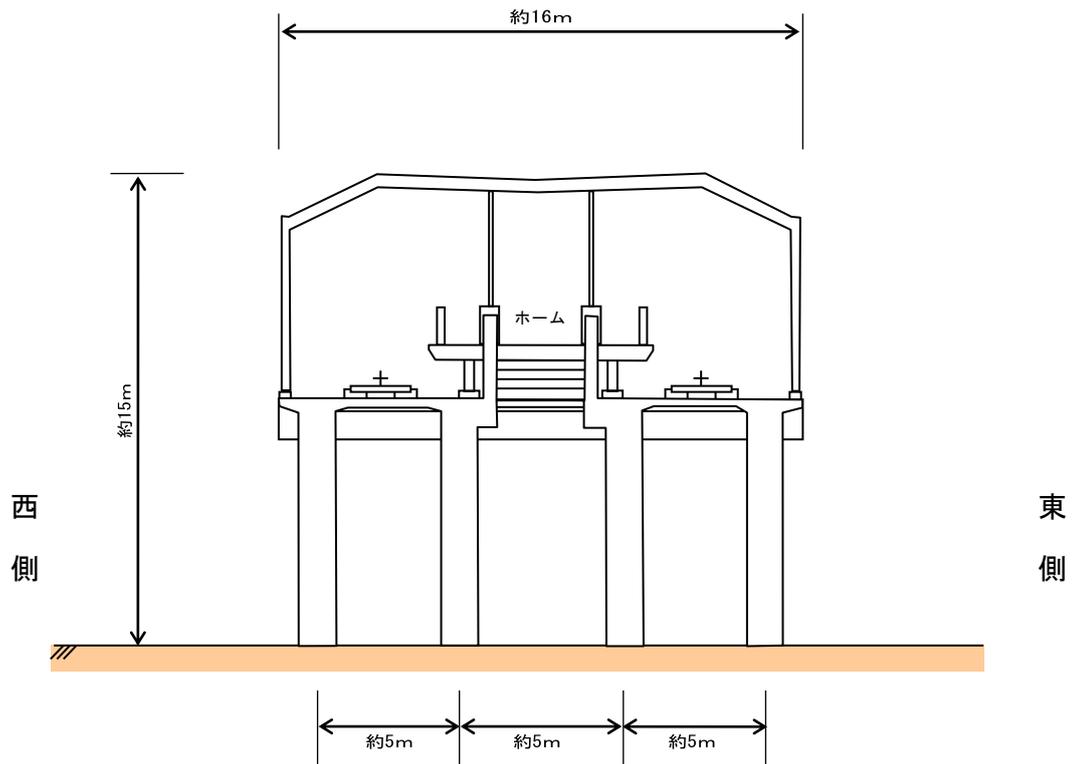


図 1-9(1) 駅部概略断面図 (平間駅)

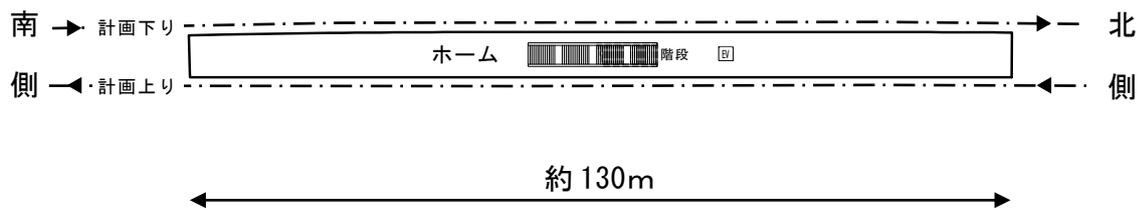


図 1-9(2) 駅部概略平面図 (平間駅)

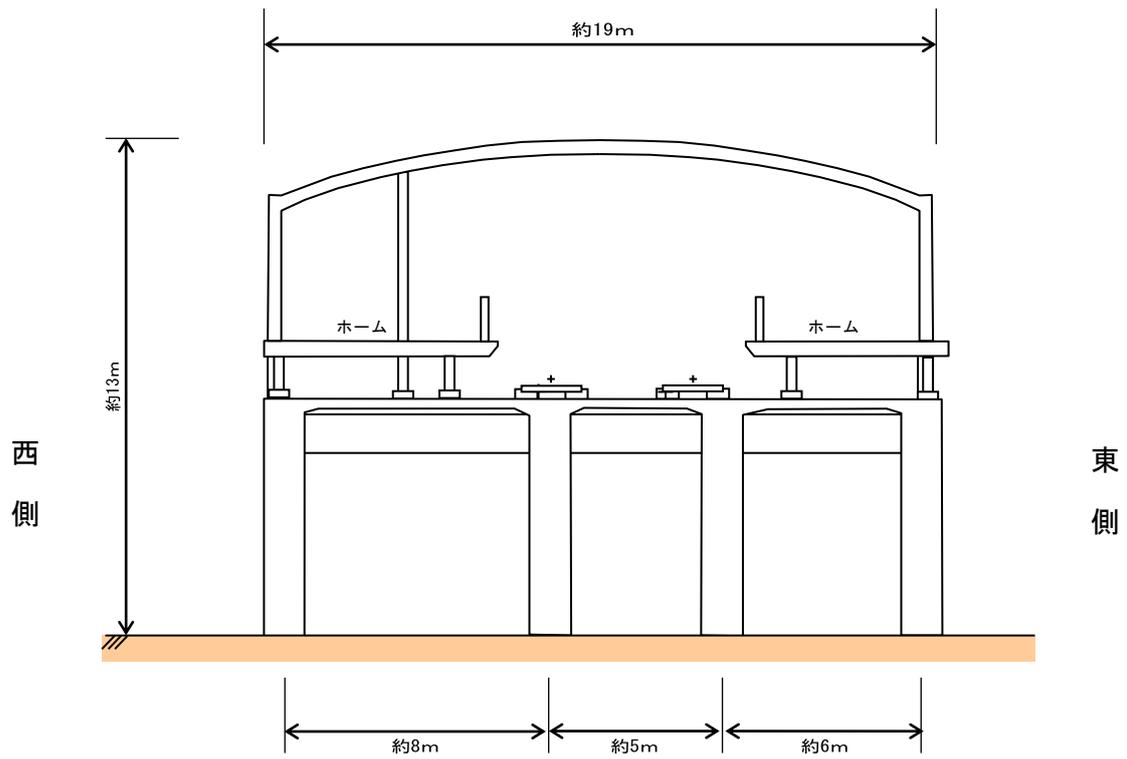


図 1-10(1) 駅部概略断面図 (向河原駅)

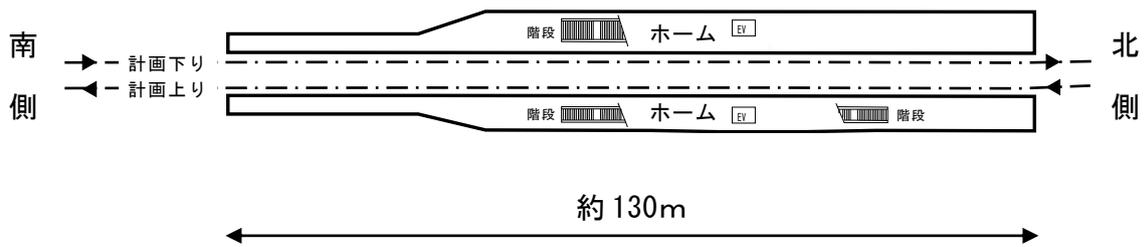


図 1-10(2) 駅部概略平面図 (向河原駅)

(ウ) 向河原変電所

向河原変電所の位置は、図1-11に示すとおりである。

現在の位置から北へ約400mの位置に移設する。

向河原変電所の建築計画概要は表1-6、断面図は図1-12、立面図は図1-13に示すとおりである。

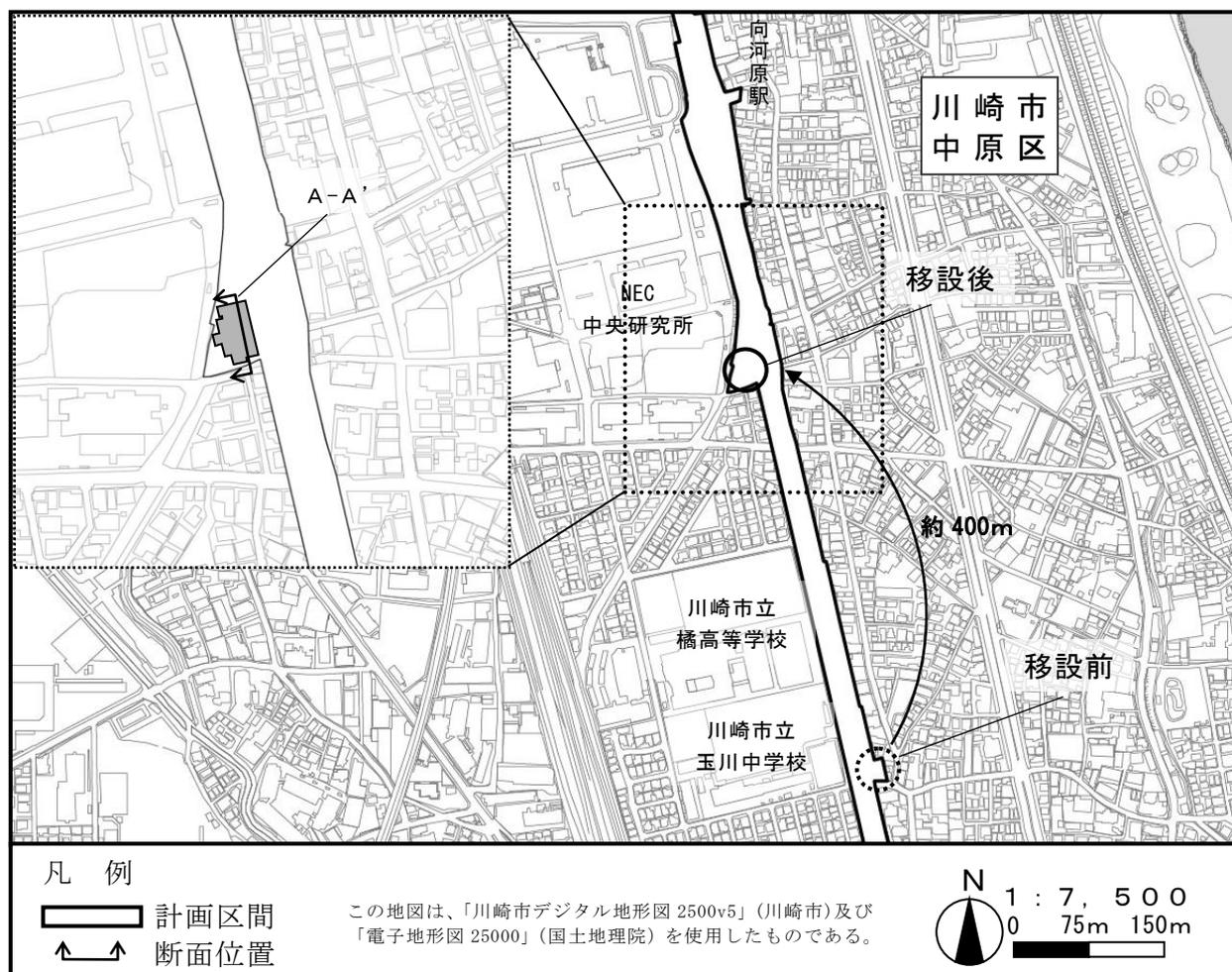


図1-11 向河原変電所位置図

表1-6 建築計画概要(変電所)

区分	建築面積	延べ面積	構造	階数	建物高さ
計画建物 (変電所)	約 412m <sup>2</sup>	約 819m <sup>2</sup>	RC造 (一部鉄骨造)	地上2階	約 17m (約 22m <sup>注1)</sup> )
敷地面積	約 1,250m <sup>2</sup>				
建ぺい率	約 33.0% (60% <sup>注2)</sup> )				
容積率	約 65.5% (200% <sup>注2)</sup> )				

注1) 地上から屋上クレーン上端までの高さ

注2) 「建築基準法」に定める計画建物敷地における制限

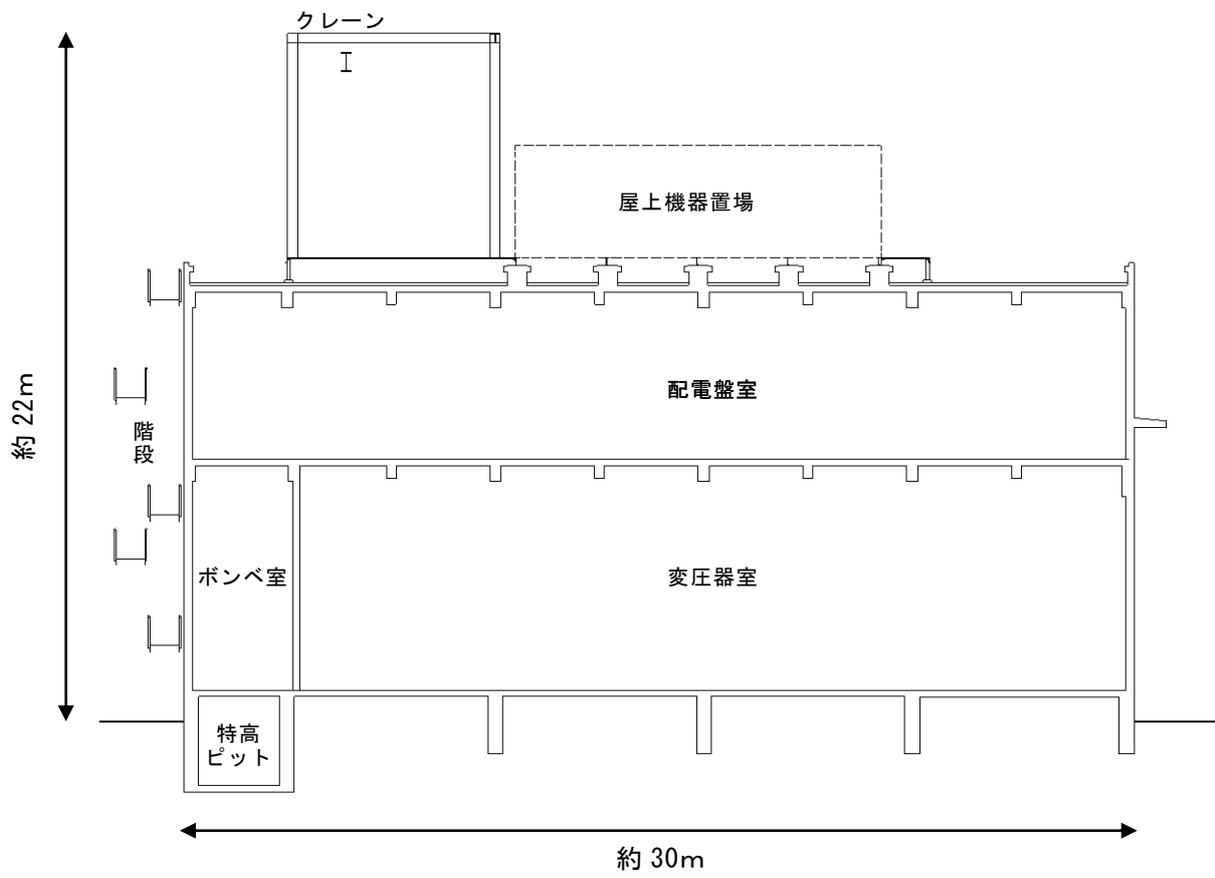


図 1-12 変電所概略断面図 (A-A')

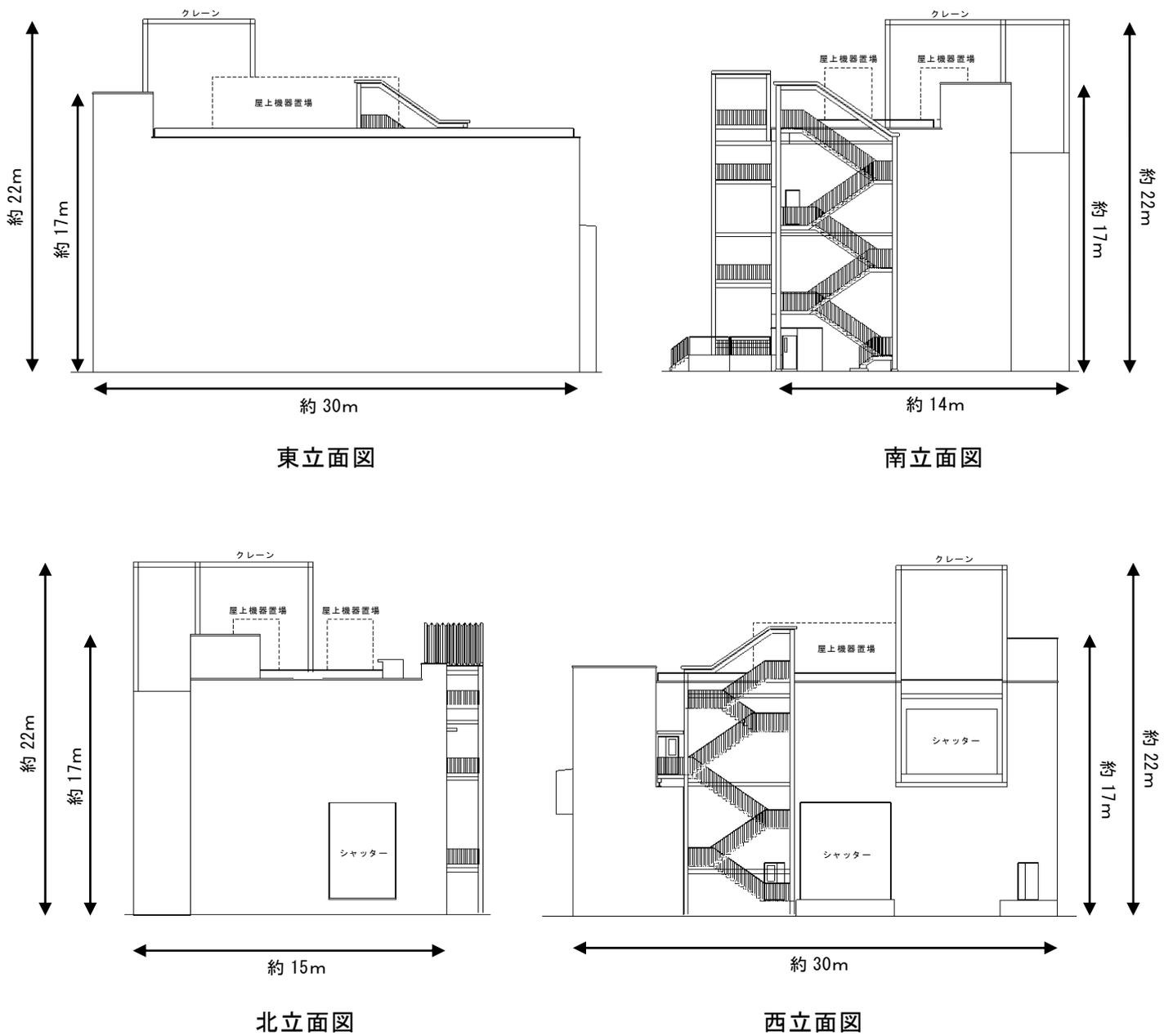


図 1-13 変電所概略立面図

## エ 運行計画

2022年7月末現在のJR南武線の運行計画は、表1-7に示すとおりである。  
計画線運行時も現況と同様の運行計画を予定している。

表1-7 運行計画の概要

項目	内容
編成車両数	6両編成(20m/両)
運転方法	複線(上り線1線、下り線1線)
運転本数	【平日】 朝：2～4分間隔 日中：1時間あたり8本(各駅停車6本、快速2本) 夕方：4～5分間隔 【土曜・休日】 朝：5～8分間隔 日中：1時間あたり9本(各駅停車6本、快速3本) 夕方：6～9分間隔
列車速度	設計最高速度 <sup>注)</sup> 110km/h

注)設計上で設定される走行可能な最高速度

オ 除去される踏切

除去される踏切の諸元は表 1-8 に、現状は図 1-14 に、位置は図 1-15 に示すとおりである。立体交差化により除去される踏切は 9 箇所であり、すべてが「踏切道改良促進法」(昭和 36 年 11 月 7 日法律第 195 号)に基づいて、踏切道における交通量、踏切事故の発生状況等を考慮し、改良する必要がある踏切道について国土交通大臣が法指定を行った踏切となる。

表 1-8 除去踏切の諸元

No.	踏切名	道路名	幹線道路	踏切種別 <small>注1)、注2)、注3)、注4)</small>		踏切遮断時間		交通量				踏切交通遮断量		
				開かず	自動車 BN	歩行者 BN	ピーク時 (分/時)	1日あたり (時/日)	自動車 (台/日)	自転車 (台/日)	歩行者 (人/日)	二輪車 (台/日)	自動車 (台時/日)	歩行者等 (台人時/日)
①	塚越	市道幸2号線			△	○	31	5.7	6,957	1,678	1,943	425	39,655	20,640
②	鹿島田	市道古市場矢上線 (都市計画道路)	○	○		○	42	7.0	6,449	3,636	6,418	432	45,143	70,378
③	川崎堀	国道409号	○			△	39	6.3	6,890	985	1,776	400	43,407	17,394
④	平間 <sup>注5)</sup>	市道田尻町12号線					34	5.9	620	841	1,287	156	3,658	12,555
⑤	平間駅前	県道大田神奈川線 (都市計画道路)	○	○	△	○	48	8.2	5,460	780	6,377	519	44,772	58,687
⑥	中丸子第1	市道中丸子97号線		○			46	7.0	0	75	304	14	0	2,653
⑦	中丸子第2 <sup>注5)</sup>	市道中丸子93号線					36	5.2	235	363	1,443	40	1,222	9,391
⑧	中丸子第3	市道中丸子70号線		○			44	6.7	1,414	364	840	107	9,474	8,067
⑨	向河原駅前	市道下沼都30号線		○		○	44	6.9	2,633	995	13,035	131	18,168	96,807

注1) 開かずの踏切：ピーク時間の遮断時間が40分/時以上の踏切

注2) 自動車BN(自動車ボトルネック踏切)：一日の踏切自動車交通遮断量<sup>※1</sup>が5万以上の踏切

注3) 歩行者BN(歩行者ボトルネック踏切)：一日あたりの踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量<sup>※2</sup>の和が5万以上かつ一日あたりの踏切歩行者等交通遮断量が2万以上の踏切

※1：踏切自動車交通遮断量＝自動車交通量×踏切遮断時間

※2：踏切歩行者等交通遮断量＝歩行者および自転車の交通量×踏切遮断時間

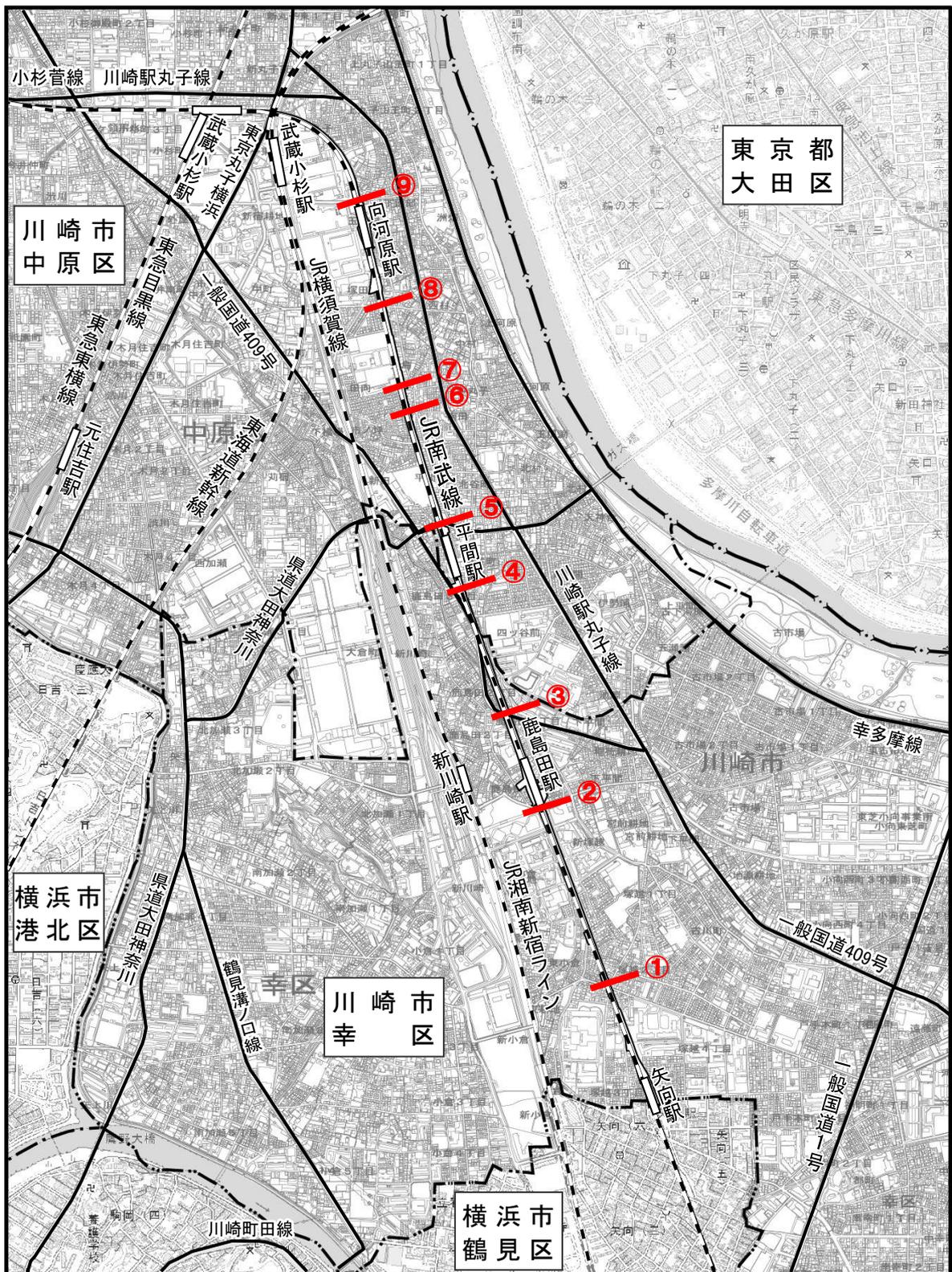
注4) ○：法指定されるもの、△：過年度法指定されており今後指定解除されるかは未定のもの

注5) 過年度から引き続き改良する必要がある踏切道として指定

出典：「川崎市建設緑政局」提供データ(平成31年調査)より作成



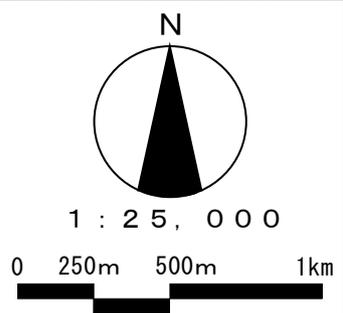
出典：「JR南武線連続立体交差化に向けて」(平成28年4月発行 川崎市)  
図 1-14 主な踏切の現状



- 凡例
- 計画区間
  - ① 除去踏切 (番号は表 1-8 の No.)
  - 都県境
  - 市境
  - 区境
  - 鉄道網
  - 主要道路

この地図は、「川崎市デジタル地形図 2500v5」(川崎市)及び「電子地形図 25000」(国土地理院)を使用したものである。

図1-15 除去踏切位置図



### (3) 公害防止計画

#### ア 大気汚染

本事業では、「大気汚染防止法」及び「川崎市公害防止等生活環境の保全に関する条例」に規定される大気汚染に係る施設の設置はない。

#### イ 水質汚濁

本事業では、「水質汚濁防止法」及び「川崎市公害防止等生活環境の保全に関する条例」に規定される水質汚濁に係る施設の設置はない。

#### ウ 騒音、振動

騒音では、本事業の向河原変電所において、「騒音規制法」及び「川崎市公害防止等生活環境の保全に関する条例」に規定される空調機器を設置する。振動では、「振動規制法」及び「川崎市公害防止等生活環境の保全に関する条例」に規定される振動に係る施設の設置はない。

#### エ 悪臭

本事業では、「悪臭防止法」に規定される悪臭物質を取り扱う計画はない。また、「川崎市公害防止等生活環境の保全に関する条例」に規定される悪臭を発生する作業等はない。

#### オ 土壌汚染

本事業では、「土壌汚染対策法」及び「川崎市公害防止等生活環境の保全に関する条例」に規定される特定有害物質を取り扱う計画はない。

#### カ 地盤沈下

本事業では、地下水の揚水は行わないため、地盤沈下の影響は生じない。

#### キ その他

向河原変電所では、表 1-9 に示すとおり、「消防法」に基づく危険物等を取り扱う計画である。

表 1-9 本事業で取扱う危険物等

種 類	指定数量 <sup>注1)</sup>	品 目	最大貯蔵量 <sup>注2)</sup>	用 途	後処理方法
			L		
指定可燃物 (可燃性液体)	2 m <sup>3</sup>	シリコーン液	50,700	電気鉄道用	業者へ委託して処理
第4類 第3石油類	2,000L	鉱物油	240		
		合成油	210		

注1)「指定数量」とは、危険物等についてその危険性を勘案して政令で定められる数量であり、定められた指定数量以上の貯蔵等は、市町村等の許可を受けた施設で行う。

注2)「最大貯蔵量」とは、予備の保管量も含め、本施設において貯蔵可能な最大量を示す。

また、向河原変電所では、表 1-10 に示すとおり、火災発生時の消火用に「高圧ガス保安法」に基づく高圧ガスを保管する。保管にあたっては、関係法令及び川崎市の指導を遵守した安全管理を行う。

表 1-10 本事業で保管する高圧ガス

種 類	数 量	該当区分
窒素ガス	83L×90本	消火

注) 数量は、常時保管している量を示す。

#### (4) 供給施設計画

##### ア 給水施設計画

駅部への上水は、水道本管から新規に引き込む計画である。

##### イ 電気供給計画

駅部は、既設の電気ケーブルへ新規に接続し、供給を受ける計画である。

電気供給計画は、新設される向河原変電所から車両の上部に張った架線をとおして車両に集電する方式である。

#### (5) 排水施設計画

駅部の雨水については、高架下雨水貯留槽に接続する。汚水の排水については、新規に公共下水道（合流式）に接続し放流する計画である。

線路部の雨水排水については、橋脚に設置する新設の排水管から高架下に整備する側溝へ排水し、雨水ますから排水管を経て公共下水道（合流式）に接続し放流する計画である。

#### (6) 付属施設計画

安全設備として、鉄道信号機、保安装置（自動的に減速・停止するシステム）等を設置する。

駅部では、利用者の利便性、快適性の向上及び移動円滑化や安全に係る設備として、転落防止用のホームドアを設置するとともに、昇降設備のエレベーターの設置や、視覚障害者誘導用ブロックの設置などを計画する。

#### (7) 廃棄物処理計画

駅部における廃棄物保管場所は、駅部の1階に一時保管場所（廃棄物庫）を設置する計画である。発生した廃棄物は、駅敷地内の一時保管場所に分別のうえ保管する。これらは「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」の許可を受けた業者等に委託して、適正に処理する。

#### (8) 防・消火計画

防火安全対策は、「消防法」、「建築基準法」、「鉄道営業法」に基づき計画する。計画線の周辺にある既設の消火栓により消防水利を確保する計画である。

また、向河原変電所においては、法令に基づき使用・管理についての安全対策を講じるとともに、適切な防災体制を確立する計画である。

## 5 工事計画

### (1) 工事工程

本事業における工事工程は、表 1-11 に示すとおりである。

工事着手から完了までの期間は概ね 16 年を計画している。

表 1-11 工事工程表

項目	着手からの年数	着手からの年数															
		1年目	2年目	3年目	4年目	5年目	6年目	7年目	8年目	9年目	10年目	11年目	12年目	13年目	14年目	15年目	16年目
変電所工事	整地	■															
	接地線新設	■															
	屋外鉄構	■	■														
	屋外機器据付		■														
	建屋			■	■	■											
	屋内機器据付・試験				■	■	■										
	既存変電所撤去						■	■				■					
計画線工事	線路防護網設置、作業ヤード					■						■					
	盛土構築						■	■				■	■				
	杭打設、根巻鋼管設置						■	■				■	■				
	高架橋躯体工事						■	■	■				■	■			
	計画線ホーム設置									■				■	■		
	上家、コンコース整備								■	■				■	■		
	軌道敷設								■	■				■	■		
	電気工事								■	■	■			■	■		
	切替準備											■					■
撤去工事	軌道撤去											■				■	■
	電気撤去											■				■	■
	撤去・片付け												■				■

## (2) 施工計画

本事業における工種別の主要建設機械は、表1-12に示すとおりである。

表1-12 工種別の主要建設機械

工種		主要建設機械の名称(規格)
変電所工事	整地	バックホウ(0.25~1.2m <sup>3</sup> )、ブルドーザ(4t級)、 タイヤローラ(2.5t)、コンクリートミキサー車(4m <sup>3</sup> )
	接地線新設	ラフタークレーン(5~100t)、クレーン付トラック(4t)
	屋外鉄構	バックホウ(0.25~1.2m <sup>3</sup> )、ラフタークレーン(5~100t)、 クレーン付トラック(4t)、コンクリートミキサー車(4m <sup>3</sup> )、 コンクリートポンプ車(40m <sup>3</sup> /時)
	屋外機器据付	ラフタークレーン(5~100t)、クレーン付トラック(4t)
	建屋	ラフタークレーン(5~100t)、コンクリートミキサー車(4m <sup>3</sup> )、 コンクリートポンプ車(40m <sup>3</sup> /時)
	屋内機器据付・試験	ラフタークレーン(5~100t)、クレーン付トラック(4t)
	既存変電所撤去	バックホウ(0.25~1.2m <sup>3</sup> )、ブルドーザ(4t級)、 タイヤローラ(2.5t)、ラフタークレーン(5~100t)、 クレーン付トラック(4t)、コンクリートミキサー車(4m <sup>3</sup> )、 コンクリートポンプ車(40m <sup>3</sup> /時)
計画線工事	線路防護網設置、作業ヤード	バックホウ(0.25~1.2m <sup>3</sup> )、ブルドーザ(4t級)、 タイヤローラ(2.5t)、ラフタークレーン(5~100t)、 クレーン付トラック(4t)
	盛土構築	バックホウ(0.25~1.2m <sup>3</sup> )、ブルドーザ(4t級)
	杭打設、根巻鋼管設置	ラフタークレーン(5~100t)
	高架橋躯体工事	クレーン付トラック(4t)、ATクレーン(120t)
	計画線ホーム設置	バックホウ(0.25~1.2m <sup>3</sup> )、クローラクレーン(90t)
	上家、コンコース整備	ラフタークレーン(5~100t)、コンクリートミキサー車(4m <sup>3</sup> )、 コンクリートポンプ車(40m <sup>3</sup> /時)
	軌道敷設	コンクリートミキサー車(4m <sup>3</sup> )、コンクリートポンプ車(40m <sup>3</sup> /時)
	電気工事 切替準備	バックホウ(0.25~1.2m <sup>3</sup> )、クローラクレーン(90t) クレーン付トラック(4t)
撤去工事	軌道撤去	バックホウ(0.25~1.2m <sup>3</sup> )、クレーン付トラック(4t)
	電気撤去	クレーン付トラック(4t)
	撤去・片付け	バックホウ(0.25~1.2m <sup>3</sup> )、クレーン付トラック(4t)

工事方法は、現在線西側に隣接して下り線用の高架の線路を建設し、下り線の線路を切り替え、次に現在線敷地に上り線の高架の線路を建設し、上り線の線路を切り替えて上下線の高架の線路を建設する。

一般部の施工概要は図 1-16 に、駅部の施工概要は図 1-17(1)～(3)に示すとおりである。

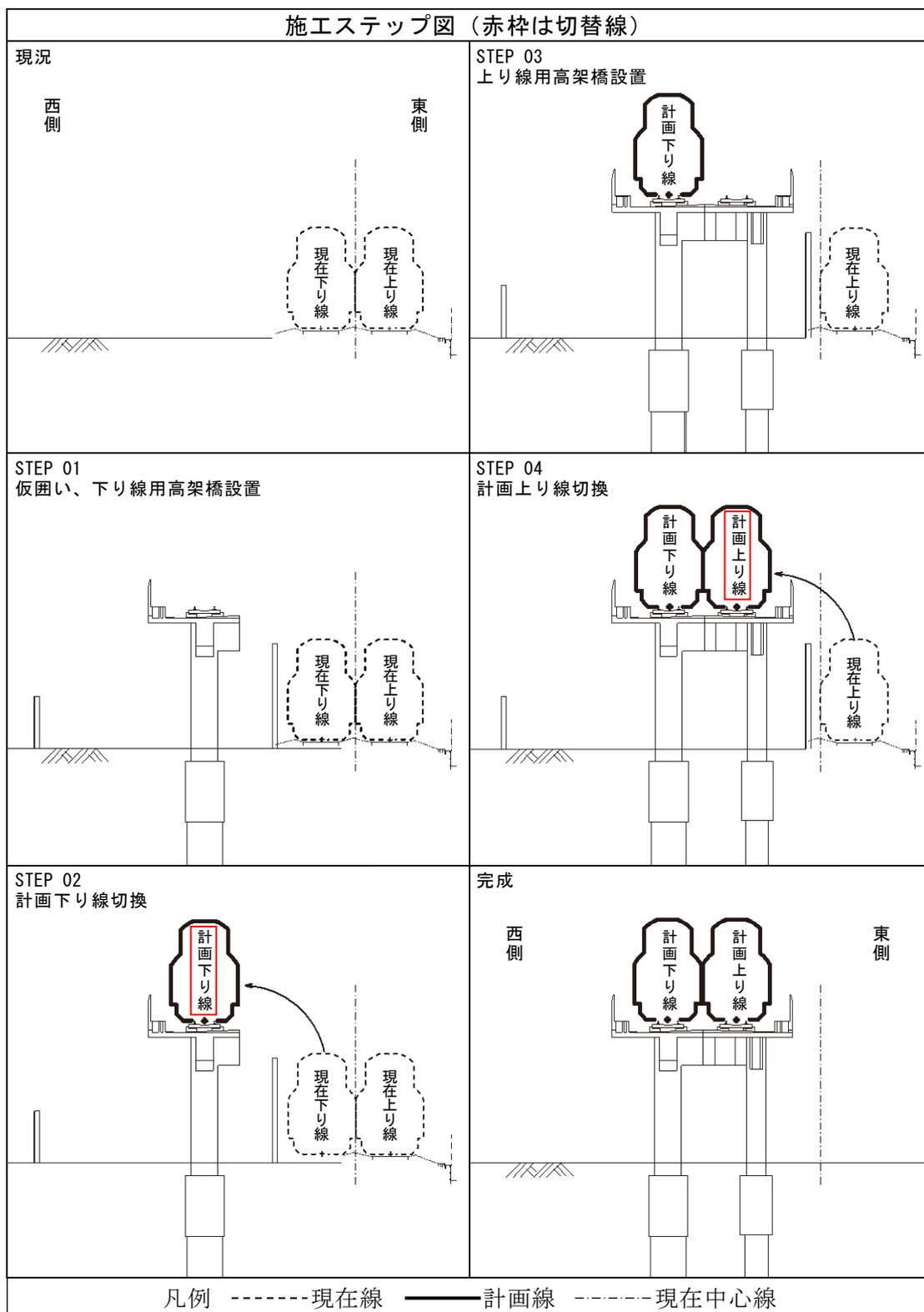


図 1-16 施工順序図 (一般部)

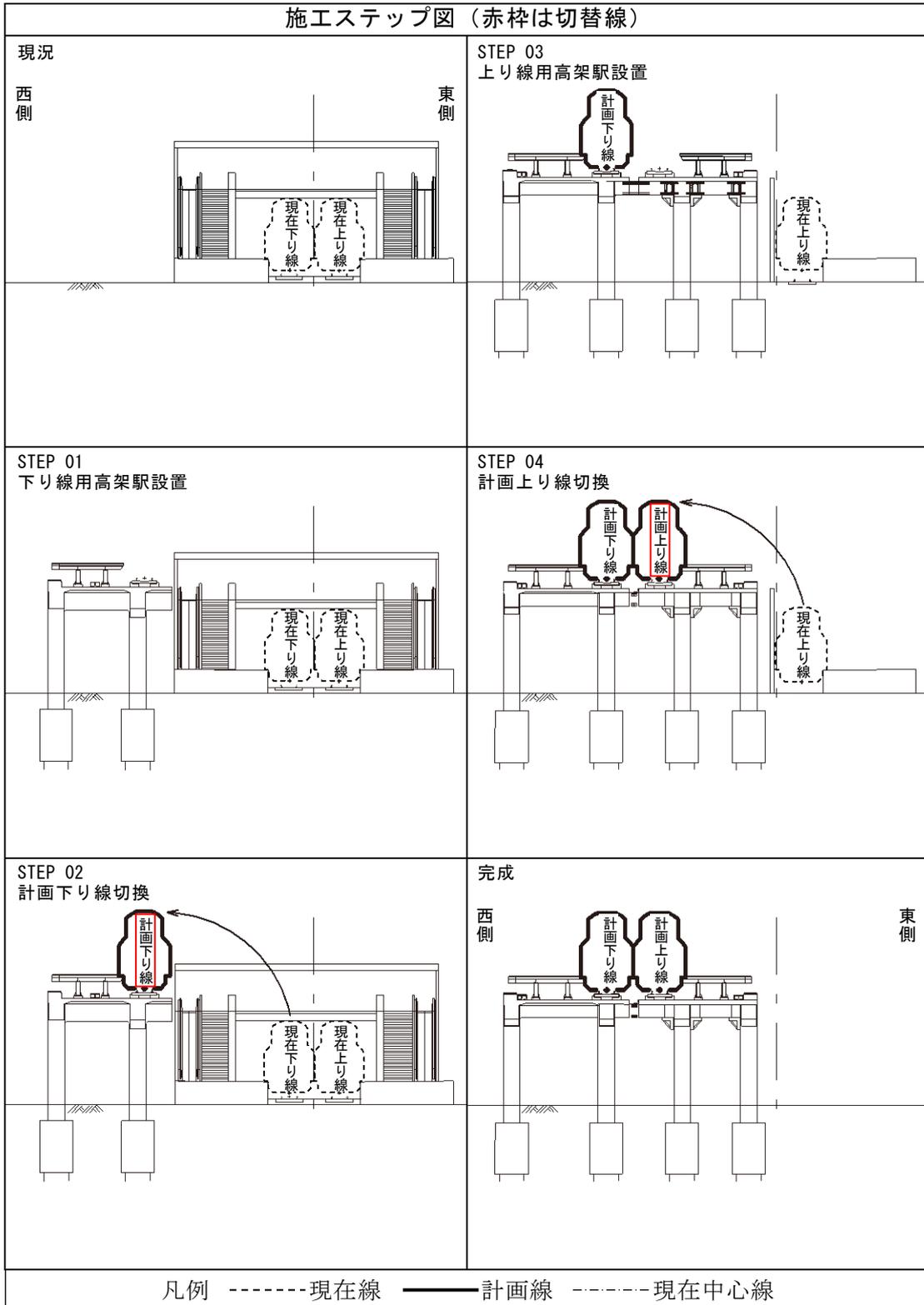


図 1-17(1) 施工順序図（駅部：鹿島田駅）

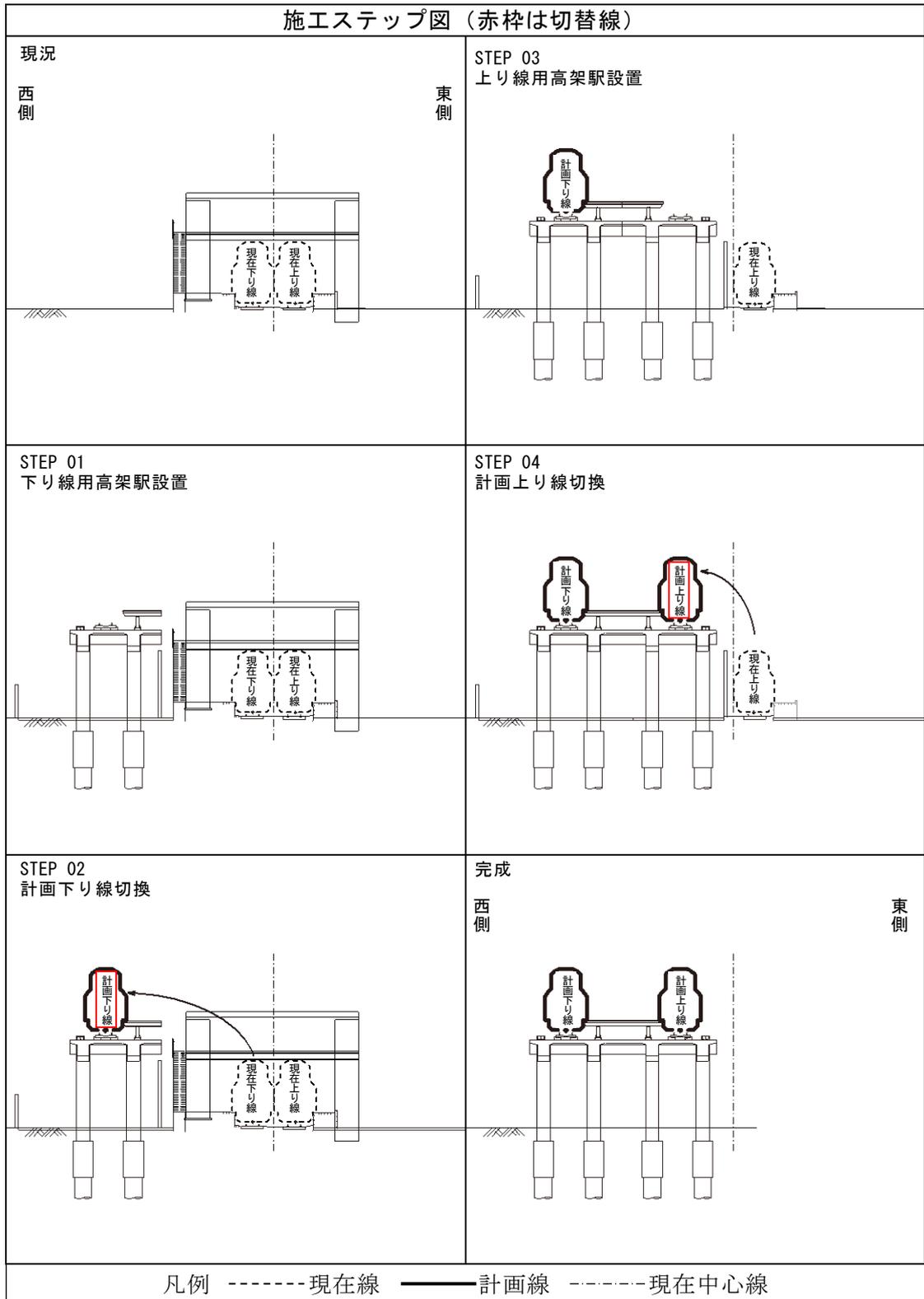


図 1-17(2) 施工順序図（駅部：平間駅）

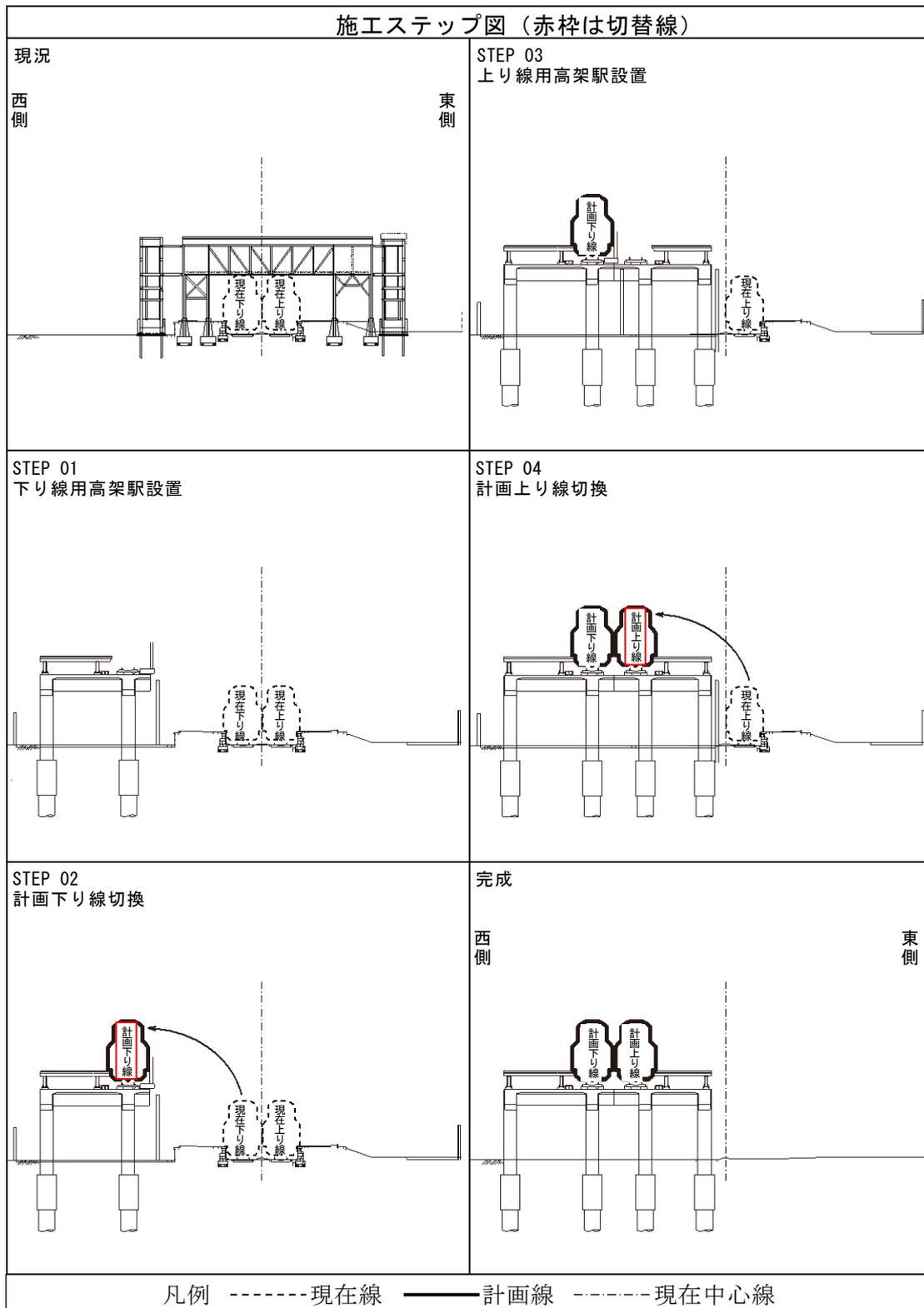


図 1-17(3) 施工順序図（駅部：向河原駅）

### (3) 工事管理計画

#### ア 工事時間帯

工事時間帯は、月曜日から土曜日までの8時から17時までを原則とするが、工事時間帯の前後1時間程度において作業のための準備・点検等を行うことがある。

なお、作業の性質から線路に近接する作業や周辺交通への配慮から昼間の実施が困難な作業等の夜間工事や土曜・祝日に工事を行う場合には、近隣民家への影響（騒音・振動）を低減するため、極力夜間作業を少なくなるような工事計画や極力騒音・振動の発生が少ない作業を行う。

工事計画に変更が生じた場合には事前に周知を行い、周辺環境に配慮しつつ工事を行う。

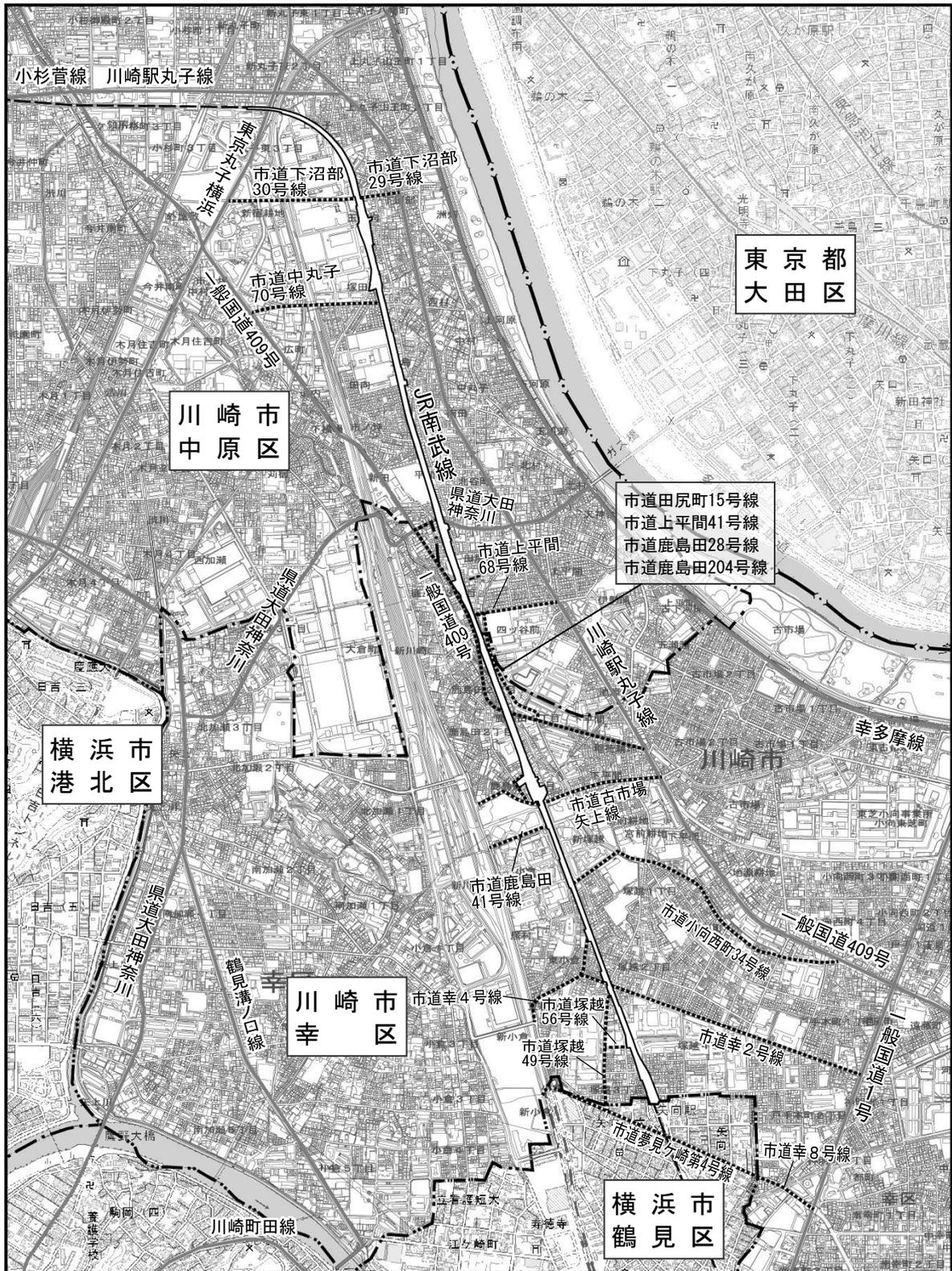
#### イ 管理体制

事業者及び工事施工者を中心とした管理体制を整えるとともに、工事に関する周辺との調整事項については、現場事務所を設置し対応する。

#### ウ 工事用車両台数と走行ルート

工事期間中の搬出入車両ピーク時の1日あたりの工事用車両台数は、工事開始後72ヵ月目に大型車375台/日（片道）、小型車145台/日（片道）がそれぞれ走行する計画である。詳細は、資料編（資料1-1、資-1ページ参照）に示す。

本事業の計画区間及び工事用車両の走行ルートは、図1-18に示すとおりである。

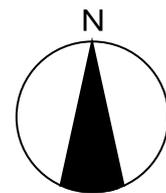


凡例

-  計画区間
-  工事用車両ルート
-  都県境
-  市境
-  区境
-  主要道路

この地図は、「川崎市デジタル地形図 2500」（川崎市）及び「電子地形図 25000」（国土地理院）を使用したものである。

図1-18 工事用車両ルート



1 : 25,000



## エ 工事中の環境保全対策

工事の週間日程ならびに作業内容を周辺住民に掲示により周知し、環境に配慮した工事を行う計画である。

工事中の環境保全対策としては、次の事項を実施する。

### (ア) 保安対策

危険防止対策として、工事を行う区域に対して仮囲い（鋼板製：高さ約2m）を設置する。

### (イ) 交通対策

工事用車両の出入口としては、踏切部を利用するが、近隣住民が現況同様に横断できるよう計画する。また、踏切部周辺に施工ヤードを設置し、建設機械や資材を仮置きする。具体的な施工ヤードの位置は、今後、関係者と協議のうえ決定する。工事用車両の運行に際しては、工事用車両の運転者に対して、法定速度の遵守の徹底、安全運転、路上駐車及び路上待機の禁止等について、交通規制に関する指導を行う。

これらにより、緊急車両及び近隣住民の日常生活に著しい影響を及ぼすことのないよう通行及び安全の確保を図る。

### (ウ) 排出ガス及び騒音・振動対策

工事中に使用する建設機械には、可能な限り最新の排出ガス対策型、低騒音型・低振動型の建設機械を使用するとともに、効率的な配備や運転操作を実施して排出ガス及び騒音・振動を低減する。

工事用車両は、可能な限り特定の日または時間帯に集中しないよう、計画的な運行管理を行う。

### (エ) 粉じん対策

工事中は、粉じん等対策として、散水やシートの展張により粉じんの飛散を防止する。

また、工事用車両の退出の際には必要に応じてタイヤ洗浄を行い、周辺道路の汚損を防止するとともに、道路清掃を適宜行う。

(オ) 廃棄物等処理

発生する廃棄物及び建設発生土については、「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」に基づいて適正にリサイクルを行うとともに、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」、「神奈川県土砂の適正処理に関する条例」等に基づいて適正に処理及び処分を行う。

(カ) 水質汚濁対策

雨水等の排水については、水質（pH、SS）を確認後、「川崎市下水道条例」で定められた排除基準に適合する場合には、公共下水道（合流式）に接続して放流し、適合しない場合には、適正に濁水処理を行ったのち放流する計画である。

(キ) 土壌汚染対策

本事業の計画区間は、現在の JR 南武線用地と下り線の高架を建設する用地であり、下り線の高架を建設する用地は、都市計画道路事業にあわせて取得する適切な汚染土壌処理が行われた後の更地にした用地を用いる。

(ク) 石綿対策等

解体建物の石綿については、使用の有無を調査し、石綿を含有する建材が明らかになった建物の解体工事にあたっては、「川崎市建築物等の解体等作業におけるアスベストの飛散防止ガイドライン」（令和3年4月 川崎市）に基づき、所要の手続きを適正に実施し、飛散防止対策を実施する。

なお、現在の変電所には低濃度 PCB 含有機器が存在するが、2023 年度中に低濃度 PCB 廃棄物として適正に処理する予定である。