

9 地域交通

9.1 交通安全、交通混雑

9 地域交通

9.1 交通安全、交通混雑

計画地及びその周辺における日常生活圏等の状況等を調査し、工事中は工事用車両の走行による交通安全及び交通混雑への影響について、供用時は施設関連車両の走行による交通安全及び交通混雑への影響、歩行者の往来による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

調査項目

計画地及びその周辺における日常生活圏等の状況等を把握し、予測及び評価を行うための資料を得ることを目的として、以下の項目について調査した。

- ・日常生活圏等の状況
- ・道路の状況
- ・交通安全の状況
- ・地形等の状況
- ・土地利用等の状況
- ・道路等に係る計画等
- ・関係法令等による基準等

調査地域

計画地及びその周辺とした。なお、道路の状況（自動車交通量の状況、道路及び交通規制の状況）及び交通安全の状況の調査地域は、最寄りの幹線道路に至るまでの工事用車両及び施設関連車両の主な走行経路とした。

調査方法等

ア 日常生活圏等の状況

「ガイドマップかわさき」（川崎市ホームページ）等の既存資料を整理するとともに、現地踏査によった。また、川崎市教育委員会に対するヒアリング調査により、指定通学路の状況を把握した。

イ 道路の状況

(ア) 既存資料調査

a 道路の分布状況

「地形図」等の既存資料を整理した。

b 自動車交通量の状況

「2 大気 2.1 大気質 (1) カ 自動車交通量等の状況」(p.142~143参照)に示したとおりである。

(イ) 現地調査

a 自動車交通量の状況

(a)調査地点

自動車交通量の調査地点(現地調査)は図4.9.1-1に示すとおり、工事用車両及び施設関連車両の主な走行経路上の3地点(1~3)とした。また、各調査地点(交差点)における自動車交通量の調査断面及び調査方向(現地調査)は、図4.9.1-2に示すとおりである。

(b)調査期間・調査時期

調査期間・調査時期は、表4.9.1-1に示すとおりである。

表4.9.1-1 調査期間・調査時期

項目	調査地点	調査期間・調査時期
自動車交通量	1~3	平日：令和5年10月12日(木)7時 ~10月13日(金)7時 休日：令和5年10月14日(土)23時 ~10月15日(日)23時

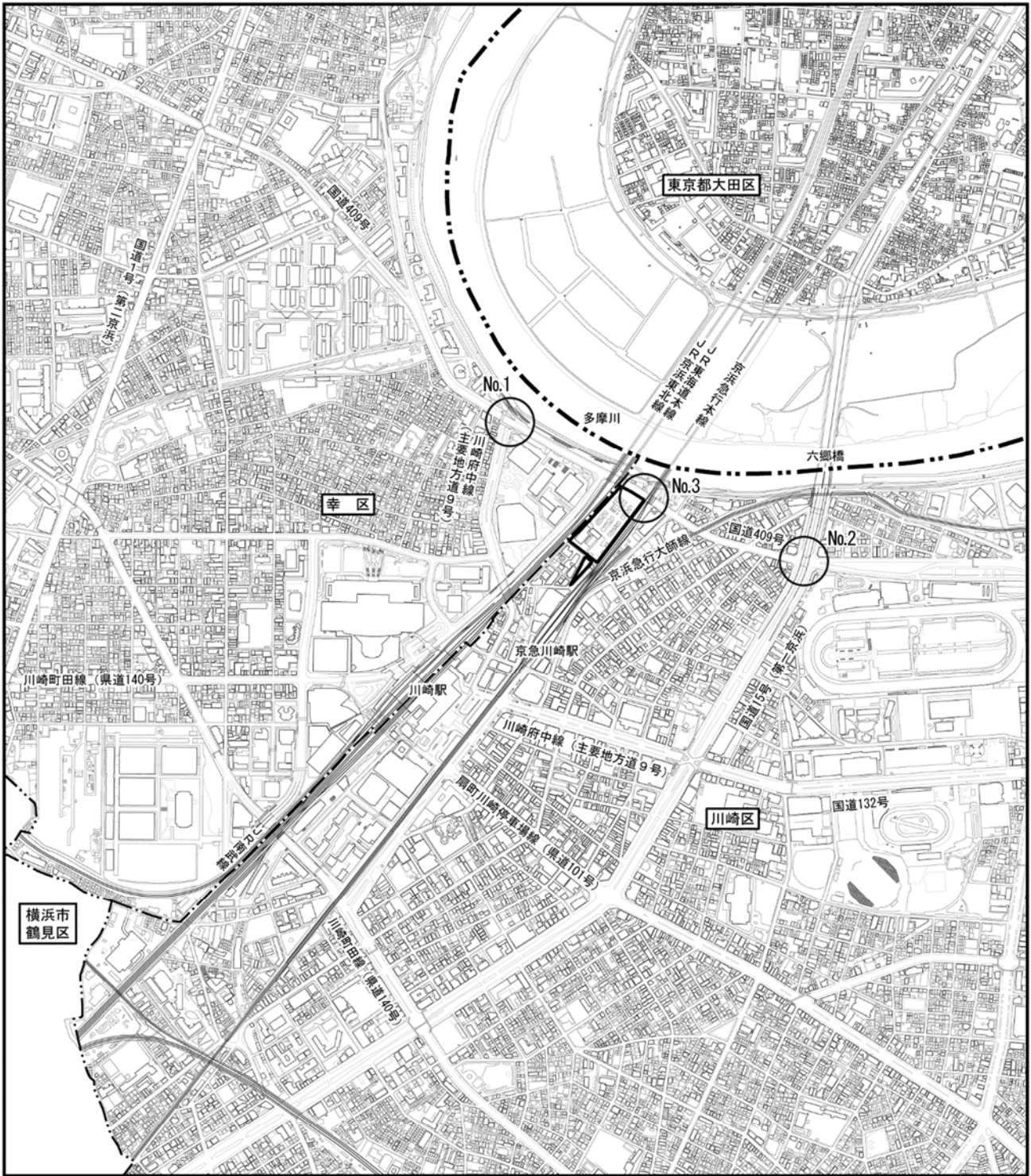
(c)調査方法

自動車交通量は、数取器(ハンドカウンター)を用いて、方向別、車種別、時間帯別に車両台数を集計した。なお、車種分類は、表4.9.1-2に示すとおりである。

表4.9.1-2 車種分類表

車種分類		該当する車両	プレート頭番号
自動車類	大型車類	大型貨物車・大型特殊車	1、9、0
		バス	2
	小型車類	軽・小型貨物車	4、6
		軽・小型・普通乗用車	3、5、7
二輪車	自動二輪車、原動機付自転車	-	

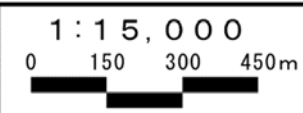
特種用途自動車(頭番号：8)は形状に応じて分類した。



凡 例

- 計画地
- 都県界
- 市 界
- 区 界
- 調査地点 (No.1~No.3)

図4.9.1-1 自動車交通量の調査地点 (現地調査)



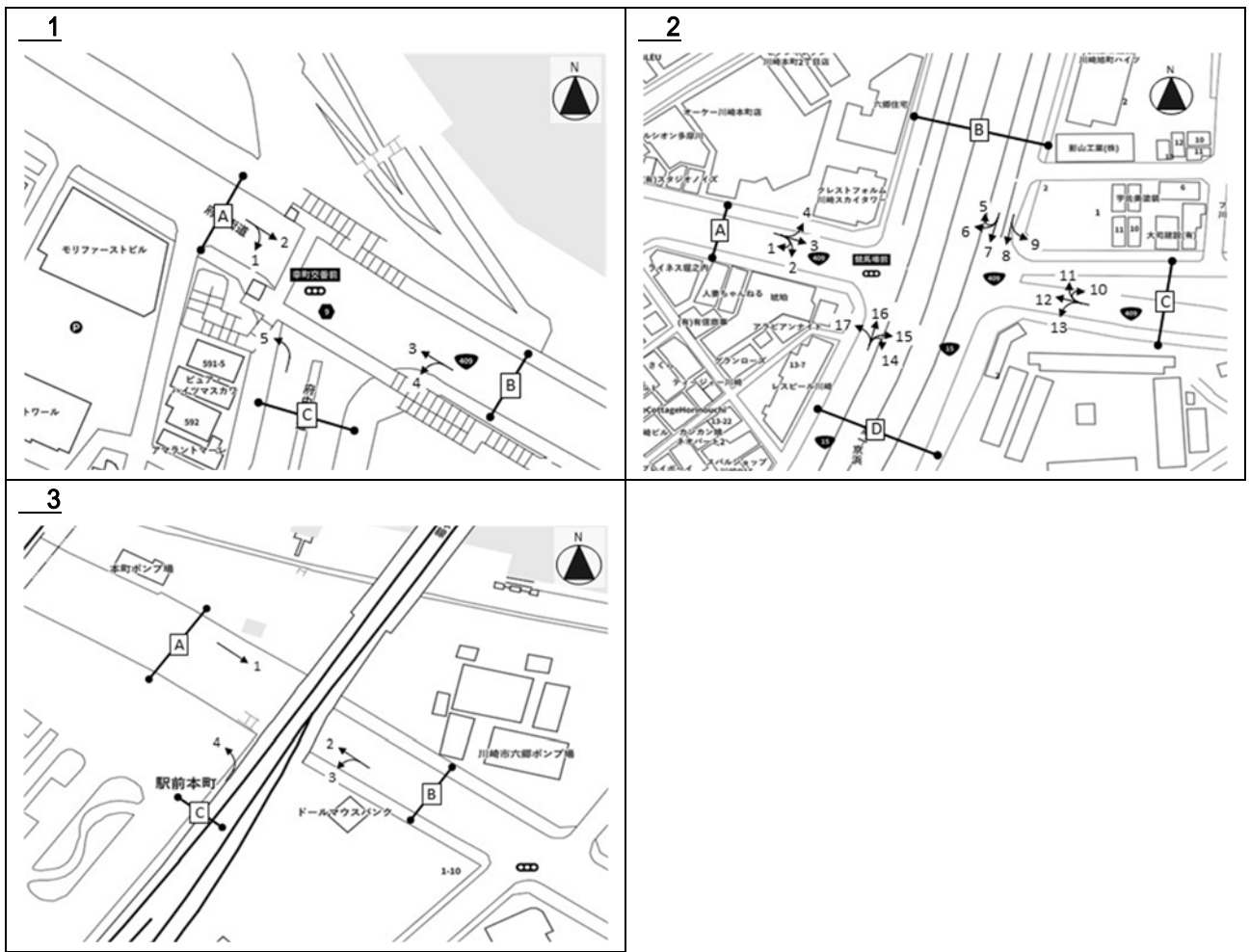


図4.9.1-2 自動車交通量の調査断面及び調査方向（現地調査）

b 歩行者交通量の状況

(a)調査地点

歩行者交通量の調査地点（現地調査）は図4.9.1-3に示すとおり、供用時の主な歩行者経路上の10地点（A～J）とした。また、各調査地点（断面）における歩行者交通量の調査方向（現地調査）は、図4.9.1-4に示すとおりである。

(b)調査期間・調査時期

調査期間・調査時期は、表4.9.1-3に示すとおりである。

表4.9.1-3 調査期間・調査時期

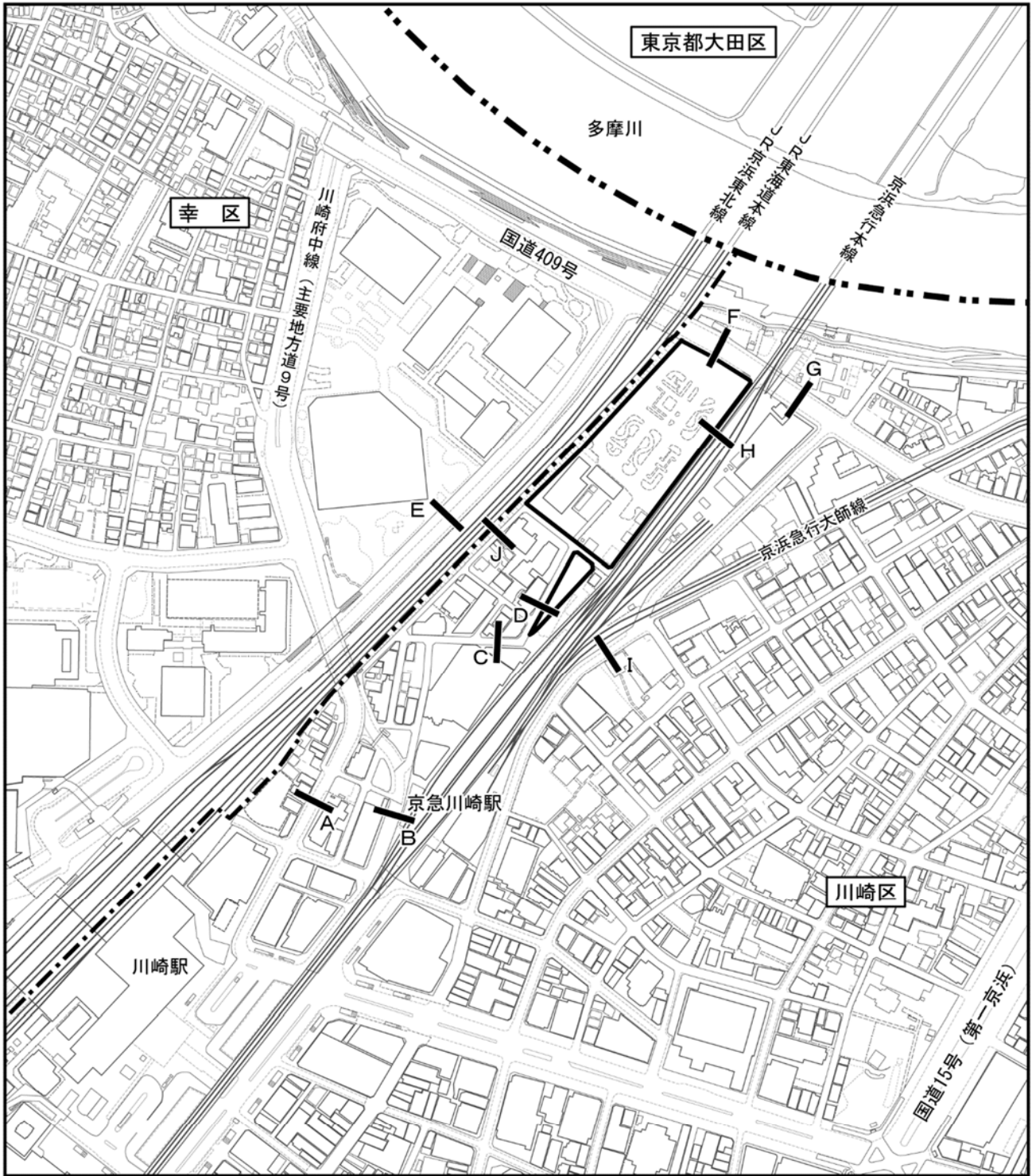
項目	調査地点	調査期間・調査時期
歩行者交通量	A～J	平日：令和5年10月12日（木）7時 ～10月13日（金）7時 休日：令和5年10月14日（土）23時 ～10月15日（日）23時

(c)調査方法

歩行者交通量は、数取器（ハンドカウンター）を用いて、方向別、時間帯別に歩行者交通量（自転車含む）を集計した。

c 道路及び交通規制の状況

現地踏査により、自動車交通量の調査地点における道路（道路構造、車線数、道路横断面構成等）及び交通規制の状況を把握した。



凡 例

- 計画地
- 都県界
- 区 界
- 調査地点 (A~J)

図4.9.1-3 歩行者交通量の調査地点 (現地調査)



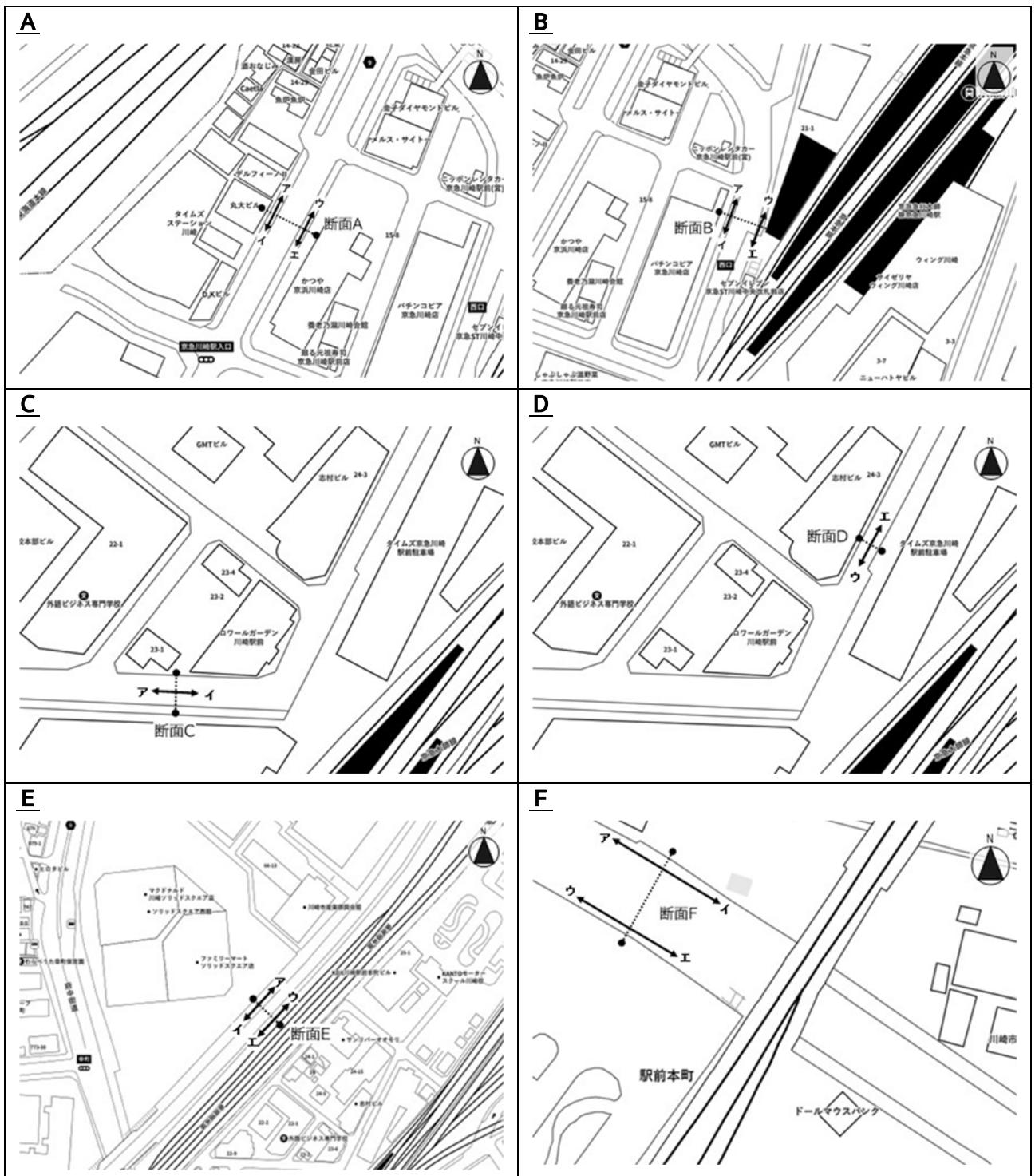


図4.9.1-4(1) 歩行者交通量の調査方向（現地調査）

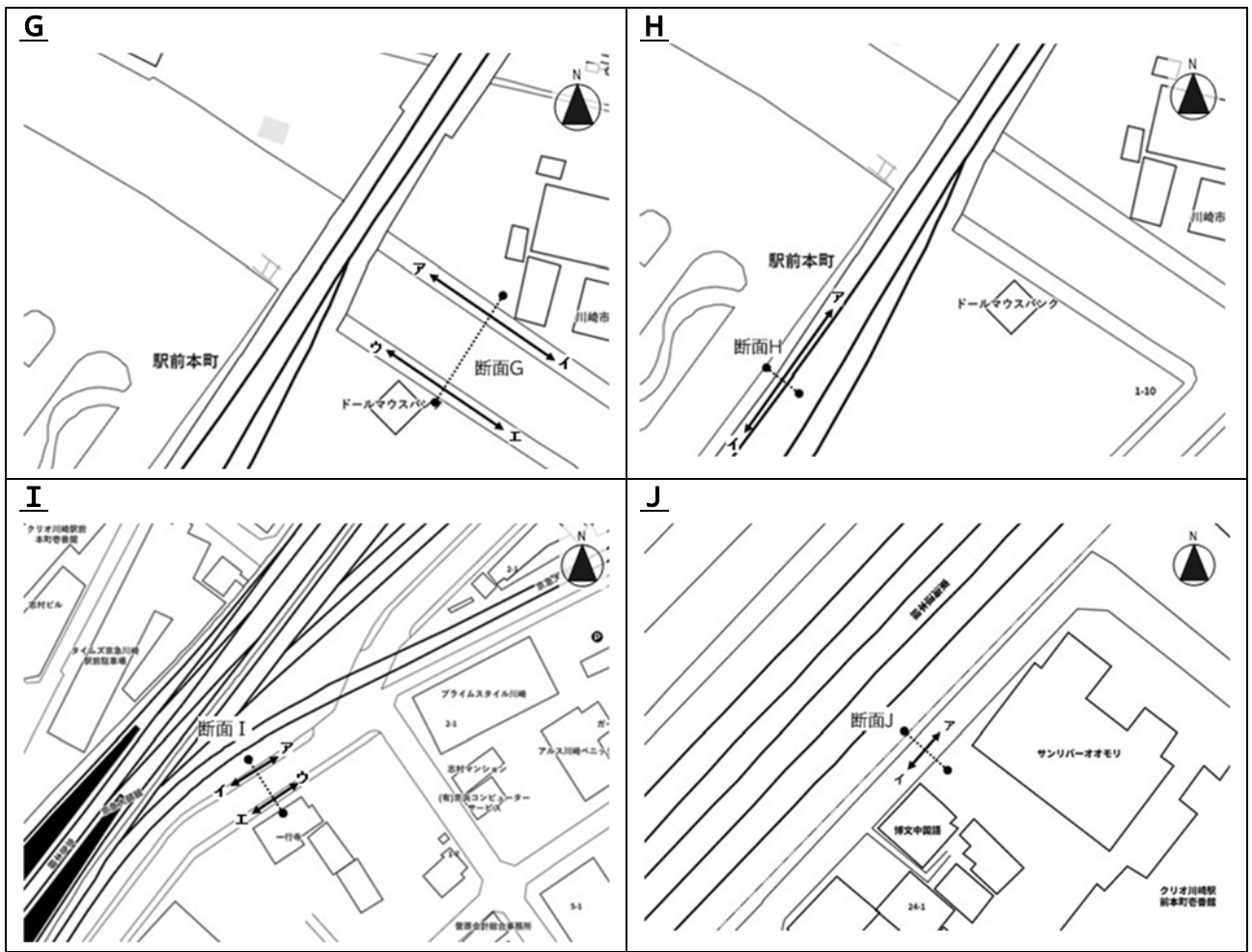


図4.9.1-4(2) 歩行者交通量の調査方向（現地調査）

d 交通処理の状況

(a)調査地点

「a 自動車交通量の状況」(図4.9.1-1(p.415)参照)のうち、信号交差点である2地点(1~2)とした。

(b)調査期間・調査時期

調査期間・調査時期は、表4.9.1-4に示すとおりである。

表4.9.1-4 調査期間・調査時期

項目	調査地点	調査期間・調査時期
滞留長・渋滞長	1~2	平日：令和5年10月12日(木)7時 ~10月13日(金)7時 休日：令和5年10月14日(土)23時 ~10月15日(日)23時
飽和交通流率 (実測値)		【1】平日：令和5年4月13日(木)7~11時、15~19時 休日：令和5年4月23日(日)7~11時、15~19時 【2】平日：令和5年4月13日(木)7~11時、15~19時 休日：令和5年4月23日(日)10~14時、14~18時
信号現示		平日：令和5年10月12日(木)7時 ~10月13日(金)7時 休日：令和5年10月14日(土)23時 ~10月15日(日)23時

(c)調査方法

滞留長・渋滞長は、目視観測により、各流入部の赤信号表示終了時に形成されている待ち行列末尾車両の位置(滞留長)と、その末尾車両が次の青信号で通過できずに流入部に滞留している位置(渋滞長)を10m単位で計測した。また、渋滞長を用いて、「平面交差の計画と設計 基礎編 - 計画・設計・交通信号制御の手引き -」(平成30年11月、(一社)交通工学研究会)に示される方法に基づき換算した待ち行列台数を通過交通量(実測交通量)に考慮して需要交通量を算出した。

飽和交通流率(実測値)は、車頭時間に基づき算出した。車頭時間は、車線別に先詰まりが発生していない、かつ10台以上の待ち行列台数があるサイクルを対象とし、ストップウォッチを用いて、各流入部の青信号表示開始時の待ち行列のうち、先頭から3台目の車両が停止線を通り過ぎてから、待ち行列が途切れない状態で最後に通過した車両が停止線を通り過ぎるまでの時間を計測した。また、調査時間帯において得られたサンプル数が少ない場合も、飽和交通流率(実測値)として扱うこととした。

信号現示は、ストップウォッチを用いた目視観測により、現示パターン、サイクル長(信号現示が一巡する時間)、現示長を記録した。

ウ 交通安全の状況

(ア) 既存資料調査

川崎警察署及び幸警察署からの提供資料により、工事用車両及び施設関連車両の主な走行経路における交通事故の発生状況を把握した。

(イ) 現地調査

現地踏査により、工事用車両及び施設関連車両の主な走行経路における交通安全施設の設置状況を把握した。

エ 地形等の状況

「地形図」等の既存資料を整理した。

オ 土地利用等の状況

「土地利用現況図（川崎区、幸区）平成27年度 川崎市都市計画基礎調査」等の既存資料を整理するとともに、現地踏査によった。

カ 道路等に係る計画等

「『京急川崎駅周辺地区まちづくり整備方針』に基づく京急川崎駅西口地区の戦略的な整備誘導の考え方について」（川崎市ホームページ）等の既存資料を整理した。

キ 関係法令等による基準等

以下に示す関係法令等の内容を整理した。

- ・ 地域環境管理計画に定められる地域別環境保全水準

調査結果

ア 日常生活圏等の状況

(ア) 公共施設の分布状況

計画地周辺の主な公共施設等は、西側約60mに産業振興会館、南側約70mに川崎乳児保育所、夜間保育所あいいく、地域子育て支援センターあいいく、しおん、しおん地域包括支援センター、南西側約70mに城南ルミナ保育園川崎等がある。なお、計画地には、公共施設等は存在しない。

(イ) 公共交通機関の状況

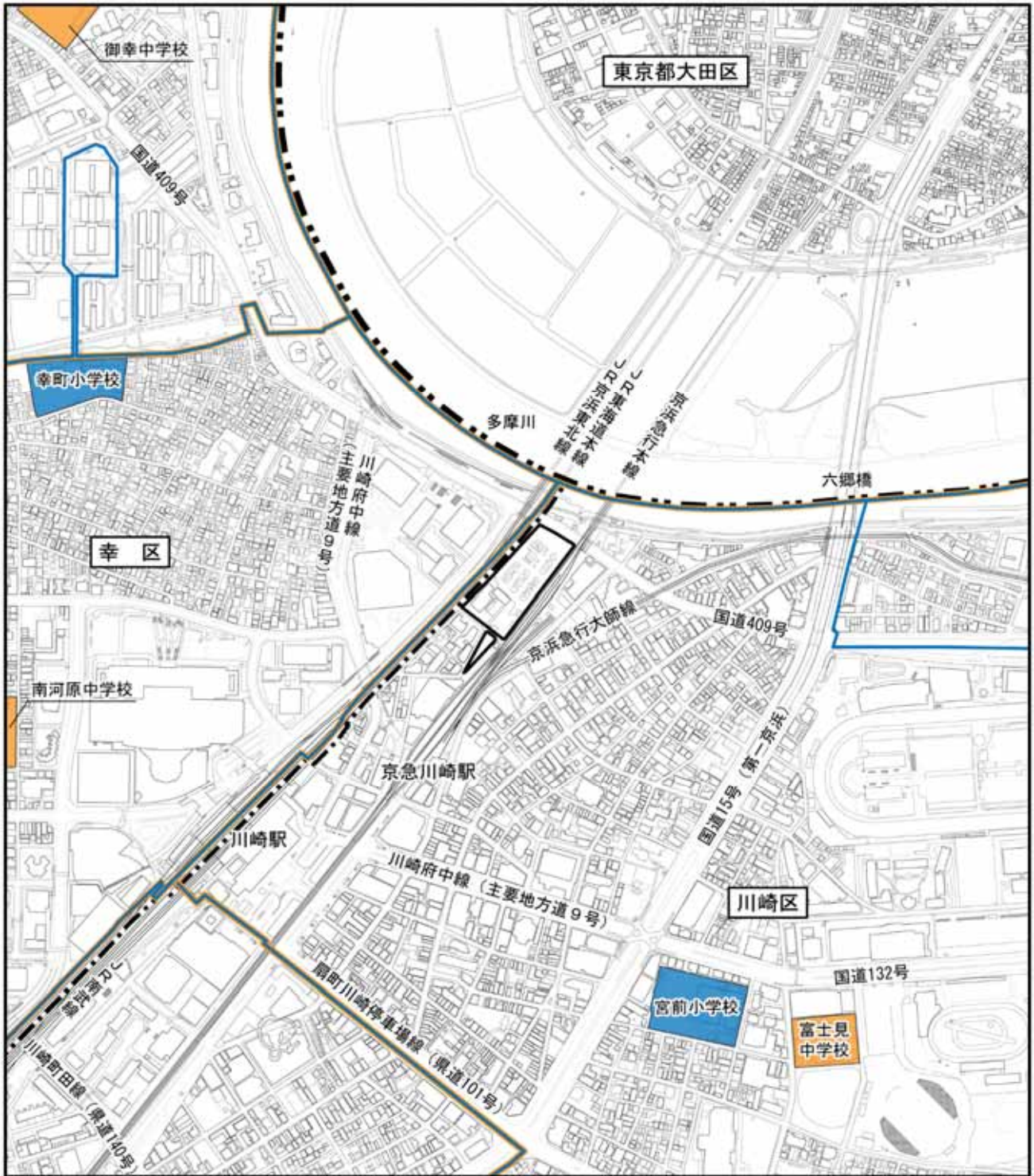
計画地周辺の鉄道路線は、計画地東側に京浜急行本線及び京浜急行大師線、西側にＪＲ東海道本線及びＪＲ京浜東北線が通っている。最寄り駅は、京急川崎駅である。

また、計画地周辺のバス路線は、川崎市バス、川崎鶴見臨港バス、京浜急行バス、東急バスが運行している。

(ウ) 通学区域の状況

通学区域の状況は図4.9.1-5に示すとおり、計画地及びその周辺は、宮前小学校、幸町小学校、富士見中学校、南河原中学校等の通学区域となっている。

また、国道409号において、幸町小学校の指定通学路と工事用車両及び施設関連車両の主な走行経路が交差するが、交差する場所には横断歩道橋が設置されている。

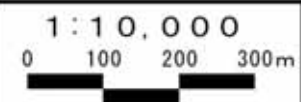


凡例

- | | | | |
|---|-----|---|---------|
|  | 計画地 |  | 小学校通学区域 |
|  | 都県界 |  | 中学校通学区域 |
|  | 区界 |  | 公立小学校 |
| | |  | 公立中学校 |

資料：「ガイドマップかわさき 市立小中学校通学区域図（令和5年4月1日時点）」（川崎市ホームページ）

図4.9.1-5 通学区域の状況



イ 道路の状況

(ア) 既存資料調査

a 道路の分布状況

計画地周辺の主な道路は、計画地北側に国道409号、東側に国道15号（第一京浜）、西側から南側に川崎府中線（主要地方道9号）等が通っている。

b 自動車交通量の状況

「2 大気 2.1 大気質 (1) カ 自動車交通量等の状況」（p.151～153参照）に示したとおりである。

(イ) 現地調査

a 自動車交通量の状況

自動車交通量の調査結果は表4.9.1-5～表4.9.1-6に示すとおり、平日の交差点流入交通量は28,451～35,574台/日、大型車混入率は21.8～22.1%、休日の交差点流入交通量は24,201～33,322台/日、大型車混入率は6.3～8.3%である（資料編p.107～108,110～133参照）。

表4.9.1-5 自動車交通量の調査結果（交差点流入交通量）

区分	調査地点	自動車交通量（台/日）			大型車混入率 （%）
		大型車	小型車	合計	
平日	1	7,851	27,723	35,574	22.1
	2	7,364	26,368	33,732	21.8
	3	6,297	22,154	28,451	22.1
休日	1	2,572	28,352	30,924	8.3
	2	2,098	31,224	33,322	6.3
	3	1,734	22,467	24,201	7.2

調査期間 平日：令和5年10月12日（木）7時～10月13日（金）7時
休日：令和5年10月14日（土）23時～10月15日（日）23時

表4.9.1-6 自動車交通量の調査結果（流入断面毎の台数）

区分	調査地点	流入断面 注)	24時間交通量 (台/日)			ピーク 時間帯 (時)	ピーク時間帯交通量 (台/時)		
			大型車	小型車	合計		大型車	小型車	合計
平日	1	A	3,825	13,348	17,173	14~15	212	778	990
		B	3,073	9,777	12,850		197	721	918
		C	953	4,598	5,551		61	305	366
		流入計	7,851	27,723	35,574		470	1,804	2,274
	2	A	3,306	10,890	14,196	14~15	201	629	830
		B	349	2,707	3,056		17	174	191
		C	2,952	8,886	11,838		182	661	843
		D	757	3,885	4,642		47	254	301
	流入計	7,364	26,368	33,732	447	1,718	2,165		
	3	A	3,156	10,953	14,109	14~15	182	595	777
		B	3,134	11,116	14,250		197	796	993
		C	7	85	92		2	8	10
流入計		6,297	22,154	28,451	381		1,399	1,780	
休日	1	A	1,216	13,114	14,330	12~13	61	1,082	1,143
		B	838	10,570	11,408		40	871	911
		C	518	4,668	5,186		29	345	374
		流入計	2,572	28,352	30,924		130	2,298	2,428
	2	A	964	12,152	13,116	14~15	42	831	873
		B	127	3,367	3,494		4	332	336
		C	781	11,342	12,123		10	1,076	1,086
		D	226	4,363	4,589		12	373	385
	流入計	2,098	31,224	33,322	68	2,612	2,680		
	3	A	878	10,768	11,646	14~15	52	809	861
		B	854	11,596	12,450		32	861	893
		C	2	103	105		1	5	6
流入計		1,734	22,467	24,201	85		1,675	1,760	

注) 流入断面の位置は、図4.9.1-2に示したとおりである。

調査期間 平日：令和5年10月12日（木）7時～10月13日（金）7時
休日：令和5年10月14日（土）23時～10月15日（日）23時

b 歩行者交通量の状況

歩行者交通量の調査結果は表4.9.1-7に示すとおり、平日の断面交通量は161～11,892人・台/日、休日の断面交通量は71～9,293人・台/日である（資料編p.107,109,221～256参照）。

表4.9.1-7 歩行者交通量の調査結果

区分	調査地点	調査断面 注1)	24時間交通量			ピーク 時間帯 (時)	ピーク時間帯交通量		
			歩行者 (人/日)	自転車 (台/日)	合計 (人・台/日)		歩行者 (人/時)	自転車 (人/時)	合計 (人・台/時)
平日	A	西側歩道	2,558	1,039	3,597	18～19	248	89	337
		東側歩道	1,809	219	2,028	18～19	214	20	234
	B	西側歩道	1,089	183	1,272	18～19	125	12	137
		東側歩道	10,450	1,442	11,892	12～13	1,079	81	1,160
	C	路側帯	1,323	229	1,552	18～19	134	25	159
	D	路側帯	1,303	246	1,549	18～19	144	28	172
	E	西側歩道	4,160	624	4,784	8～9	805	46	851
		東側歩道	673	266	939	8～9	228	26	254
	F	北側歩道	516	2,651	3,167	8～9	34	352	386
		南側歩道	777	426	1,203	7～8	71	47	118
	G	北側歩道	516	2,651	3,167	8～9	34	352	386
		南側歩道	1,117	543	1,660	7～8	122	53	175
	H	歩車共存道路	384	147	531	7～8	59	10	69
	I	西側歩道	2,296	21	2,317	7～8	212	1	213
東側歩道		2,258	4	2,262	18～19	181	0	181	
J	歩車共存道路	122	39	161	16～17	27	7	34	
休日	A	西側歩道	1,707	540	2,247	14～15	209	63	272
		東側歩道	979	79	1,058	15～16	110	4	114
	B	西側歩道	1,010	86	1,096	11～12	108	6	114
		東側歩道	8,421	872	9,293	15～16	1,092	83	1,175
	C	路側帯	979	109	1,088	13～14	116	11	127
	D	路側帯	405	43	448	18～19	55	4	59
	E	西側歩道	1,049	302	1,351	16～17	169	31	200
		東側歩道	213	103	316	16～17	33	12	45
	F	北側歩道	387	1,013	1,400	16～17	68	152	220
			南側歩道	681	274	955	14～15	76	37
		16～17		83	30	113			
	G	北側歩道	387	1,013	1,400	16～17	68	152	220
		南側歩道	1,010	368	1,378	14～15	119	59	178
	H	歩車共存道路	395	116	511	14～15	55	26	81
	I	西側歩道	1,777	11	1,788	16～17	192	1	193
		東側歩道	1,463	10	1,473	14～15	181	2	183
	J	歩車共存道路	66	5	71	13～14	10	2	12
14～15						11	1	12	

注) 調査断面の位置は、図4.9.1-4に示したとおりである。

調査期間 平日：令和5年10月12日(木)7時～10月13日(金)7時

休日：令和5年10月14日(土)23時～10月15日(日)23時

c 道路及び交通規制の状況

自動車交通量の調査地点における道路及び交通規制の状況は図4.9.1-6(1)～(3)に、歩行者交通量の調査地点における道路の状況は図4.9.1-7(1)～(10)に示すとおりである。

d 交通処理の状況

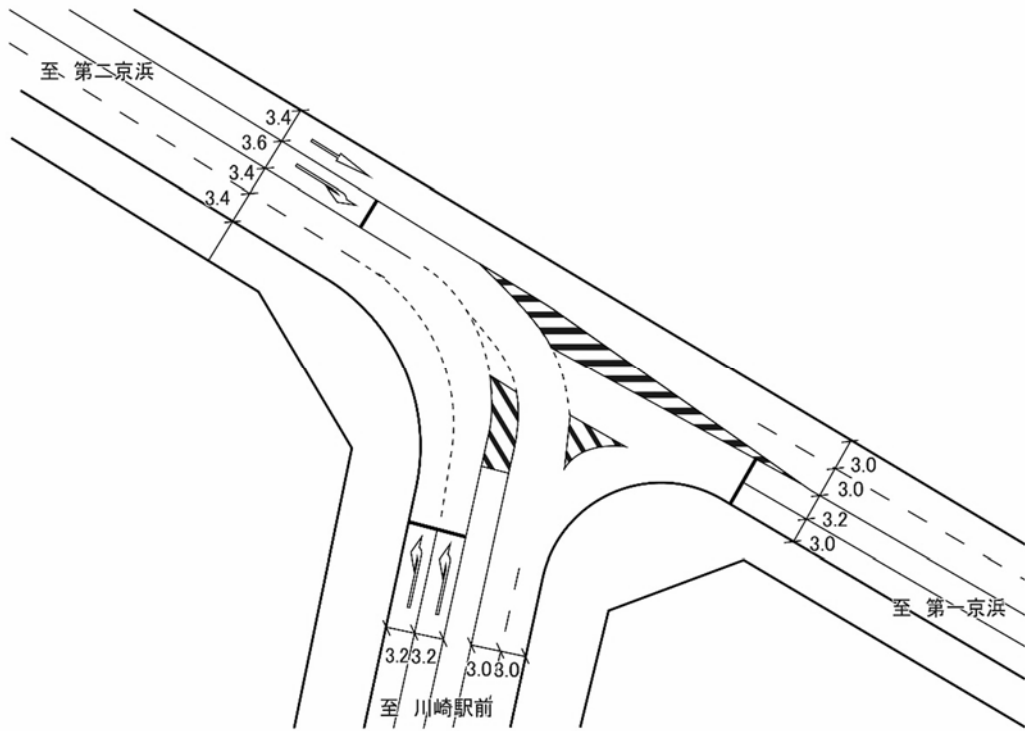
滞留長・渋滞長、飽和交通流率（実測値）、信号現示の調査結果は、資料編に示すとおりである（資料編p.107～108,134～220参照）。なお、飽和交通流率の実測値は平日及び休日の調査した全時間を対象とし、実測値が得られた車線は実測値、その他の車線は計算値を予測で採用することとした。車線別の飽和交通流率の採用は、表4.9.1-8(1)～(2)に示すとおりである。

表4.9.1-8(1) 車線別の飽和交通流率の採用（ 1 ）

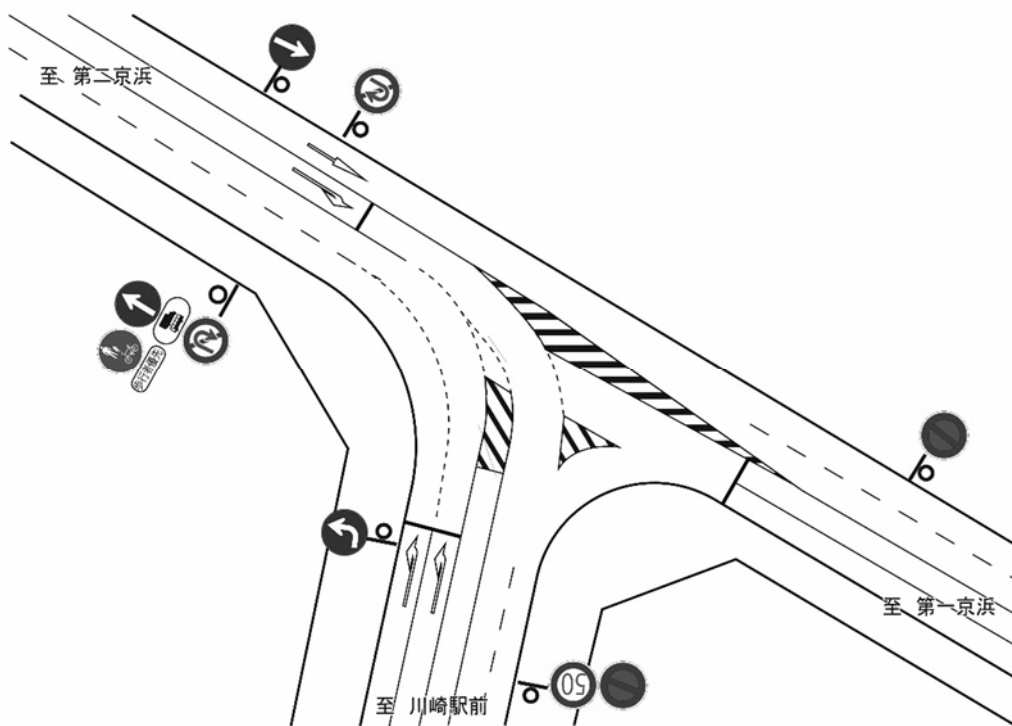
流入部 車線の種類	A		B		C
	直進	右折	左折	直進	左折
車線数	1	1	1	1	2
飽和交通流率 の採用	計算値	実測値 (1,733)	計算値	計算値	実測値 (2,863)

表4.9.1-8(2) 車線別の飽和交通流率の採用（ 2 ）

流入部 車線の種類	A			B		C			D	
	左折・直進	直進	右折	直進・右折	左折・直進	左折・直進	直進	右折	左折	直進・右折
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率 の採用	実測値 (1,192)	実測値 (1,390)	実測値 (2,558)	実測値 (1,483)	計算値	実測値 (1,095)	実測値 (1,451)	実測値 (3,110)	実測値 (1,655)	実測値 (1,536)

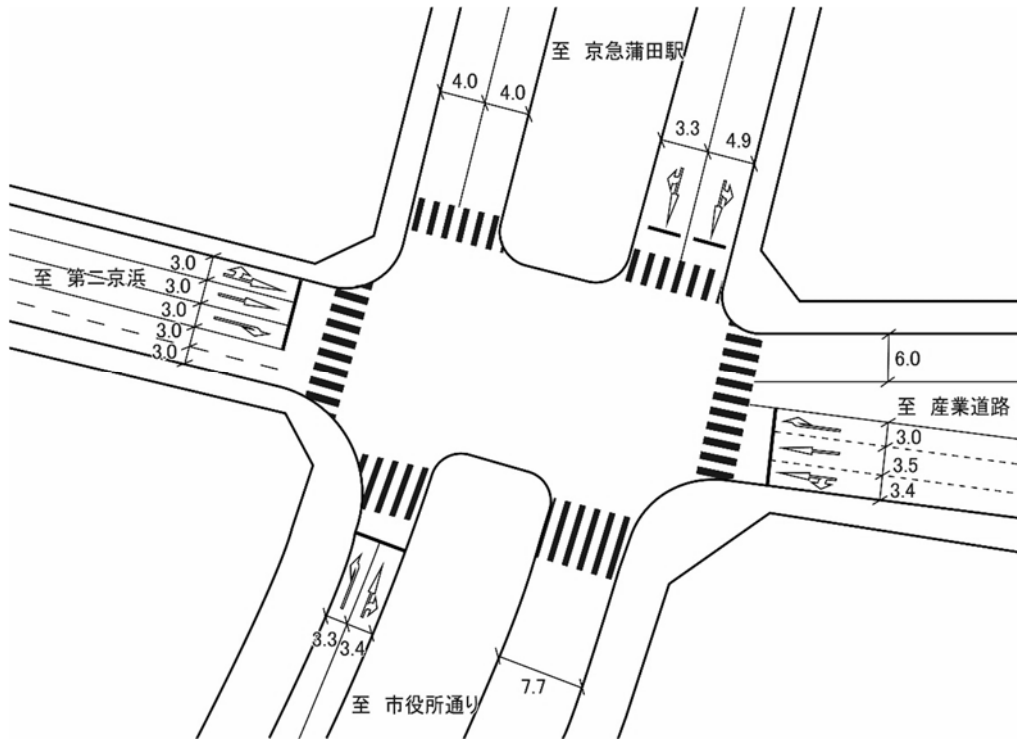


< 道路幅員図 >

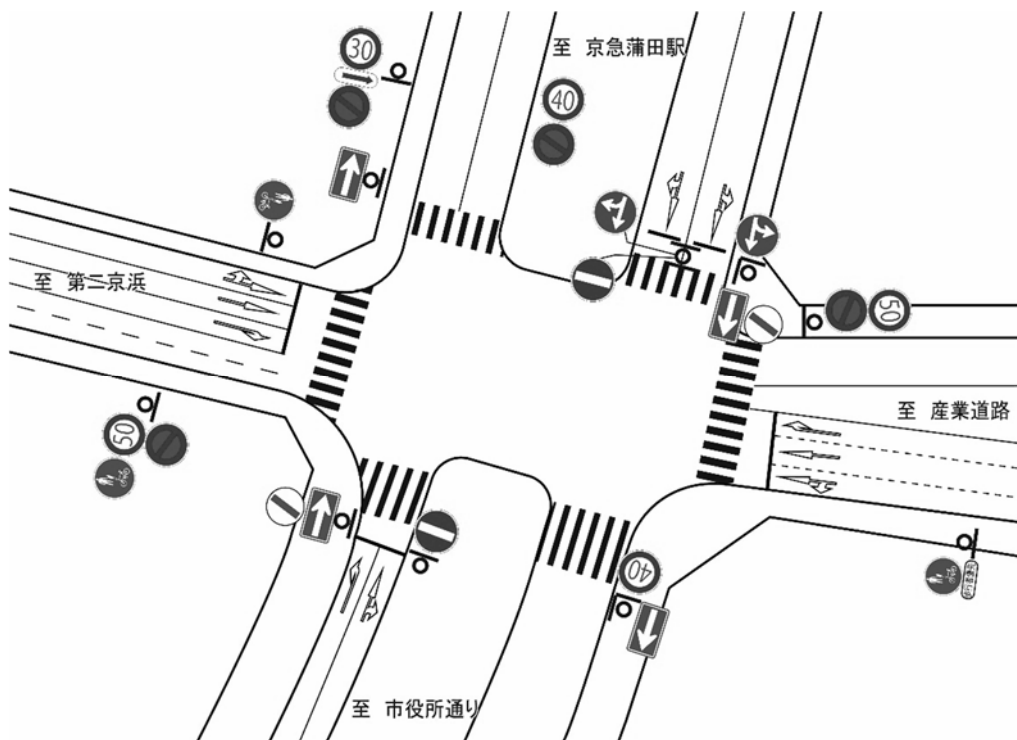


< 交通規制図 >

図4.9.1-6(1) 道路及び交通規制の状況 (1)

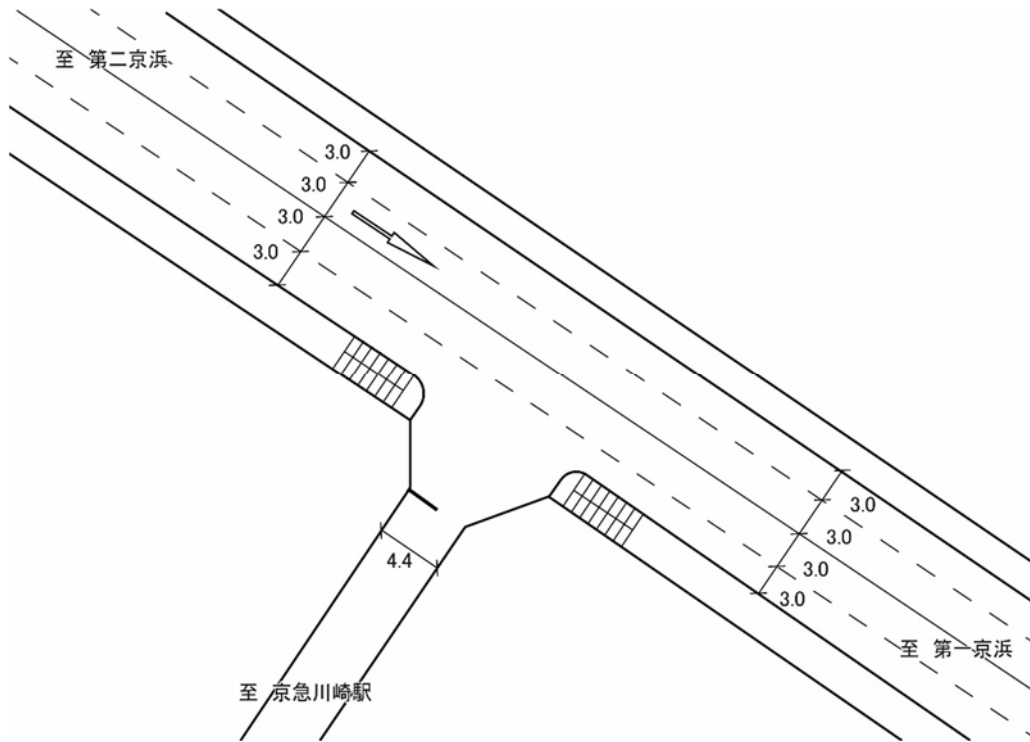


< 道路幅員図 >

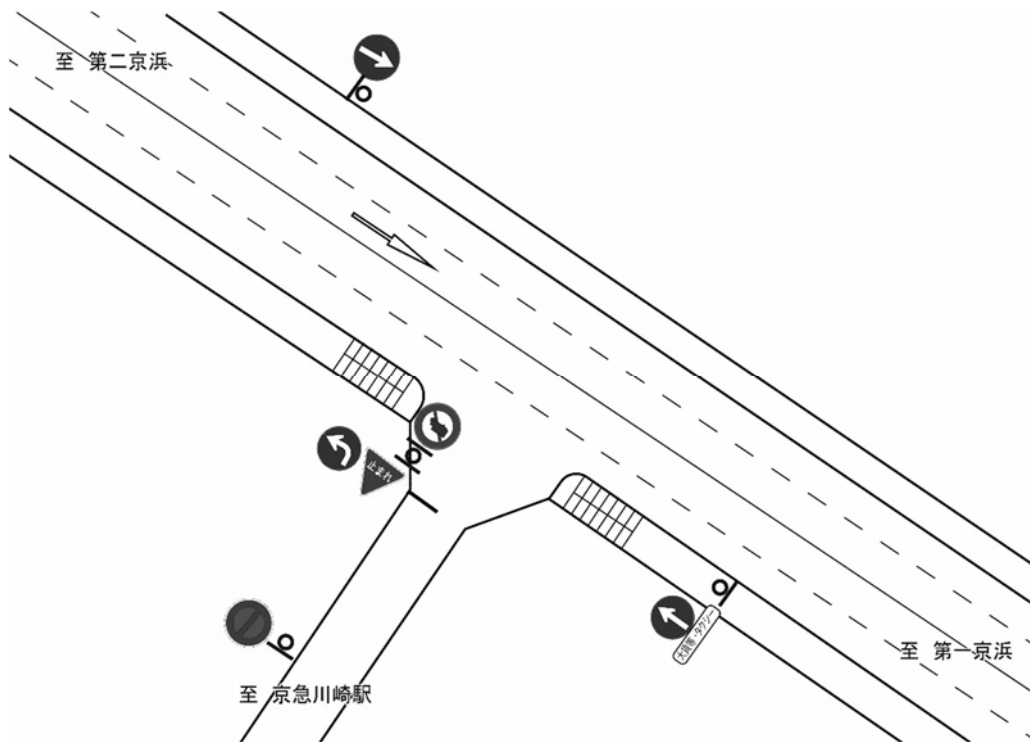


< 交通規制図 >

図4.9.1-6(2) 道路及び交通規制の状況 (2)

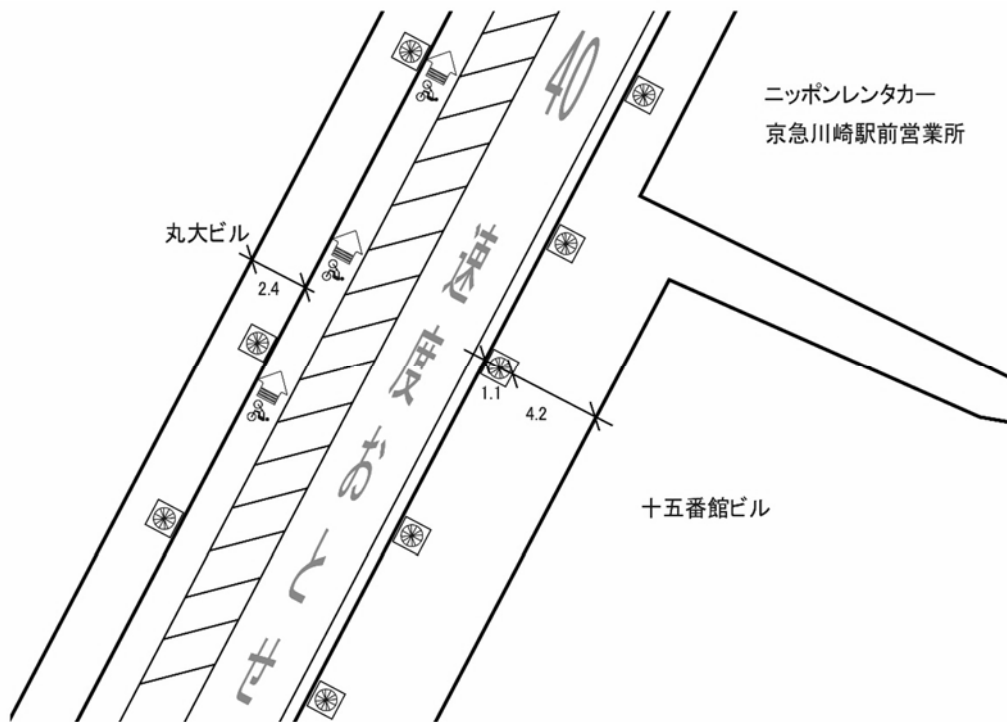


< 道路幅員図 >



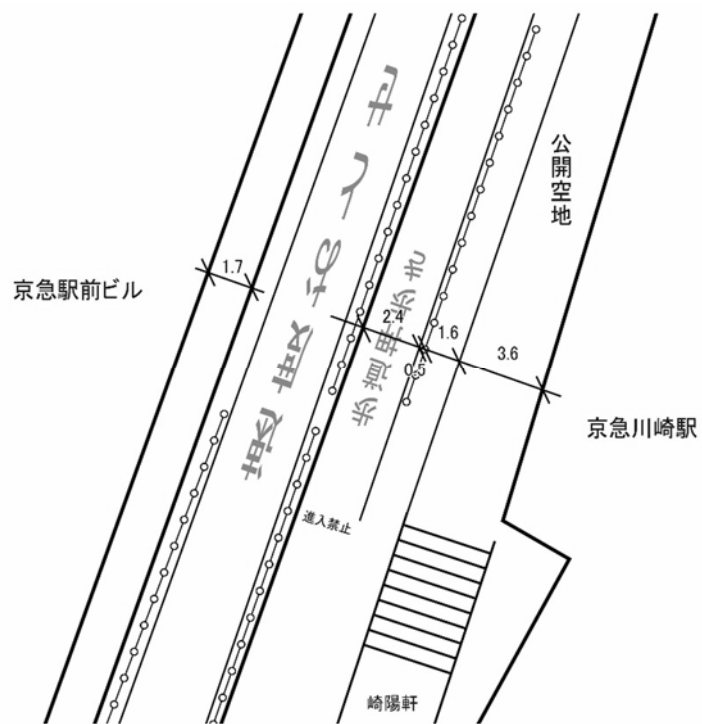
< 交通規制図 >

図4.9.1-6(3) 道路及び交通規制の状況 (3)



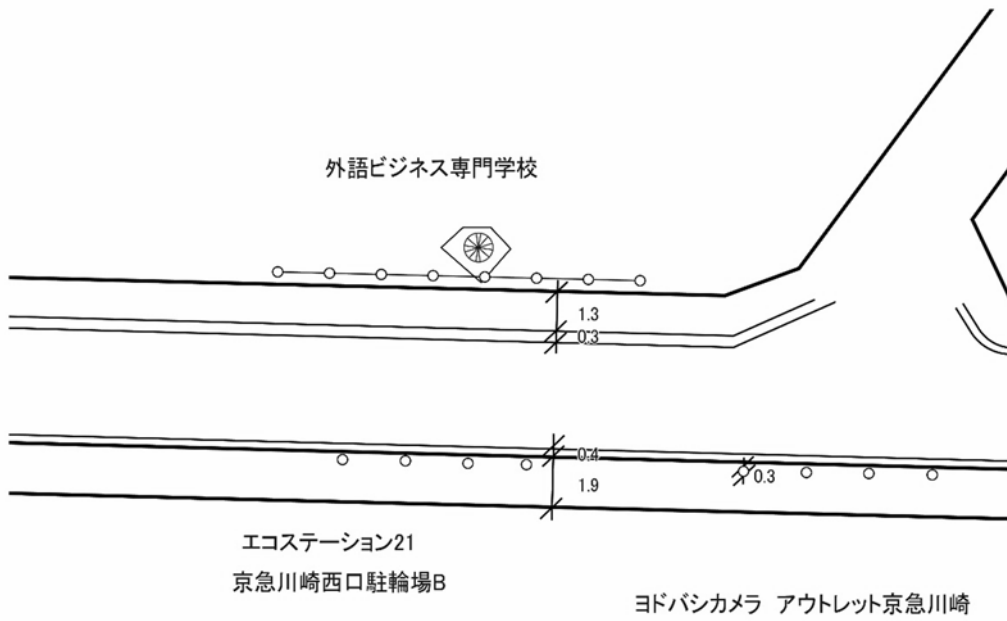
< 道路幅員図 >

図4.9.1-7(1) 道路の状況 (地点 A)



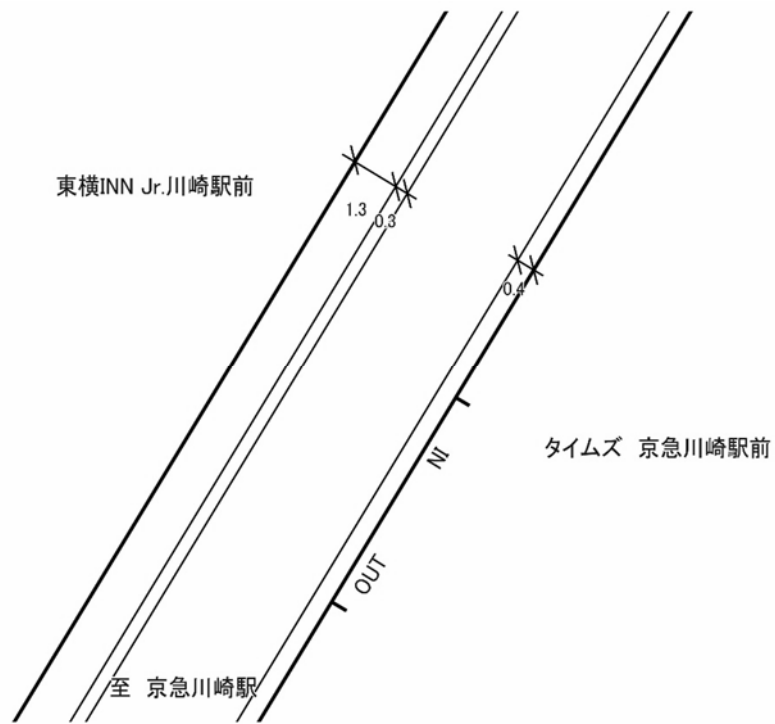
< 道路幅員図 >

図4.9.1-7(2) 道路の状況 (地点 B)



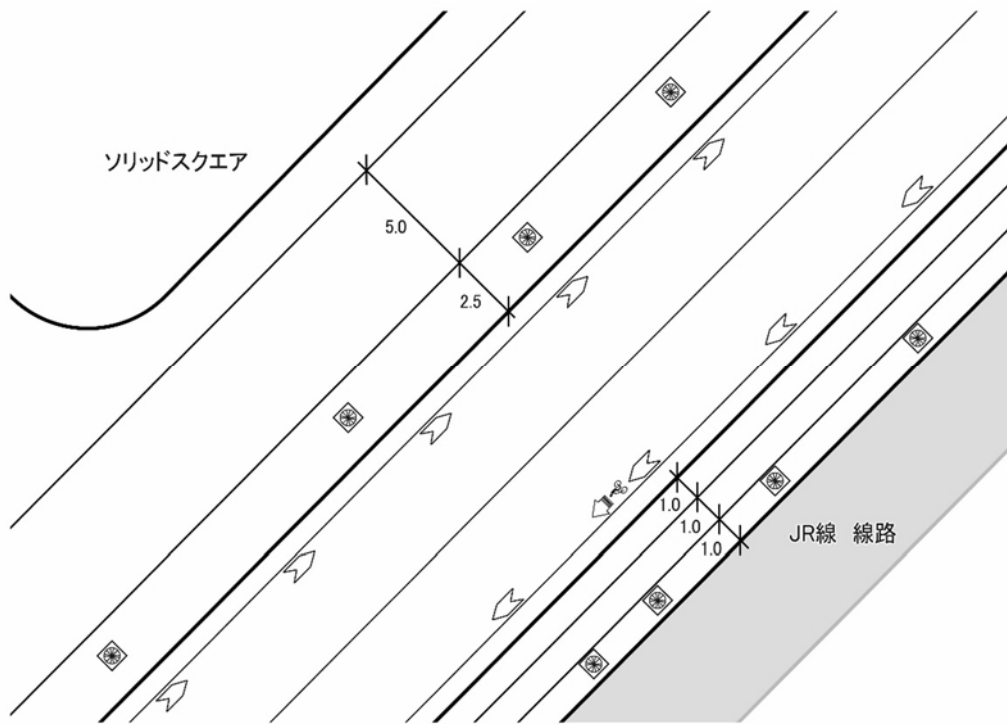
< 道路幅員図 >

図4.9.1-7(3) 道路の状況 (地点C)



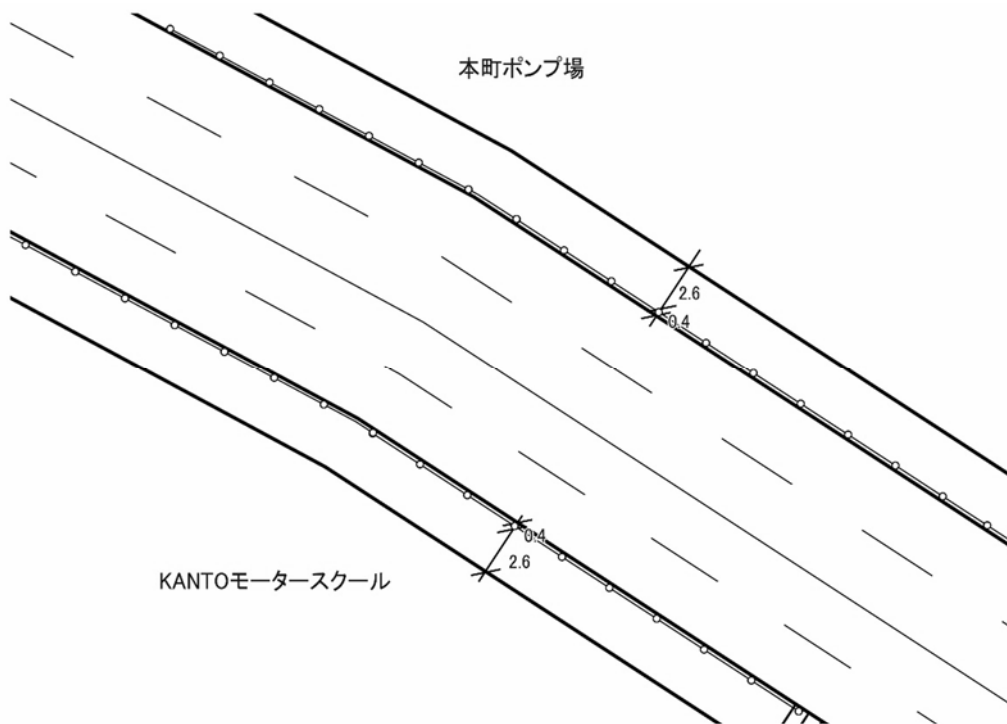
< 道路幅員図 >

図4.9.1-7(4) 道路の状況 (地点D)



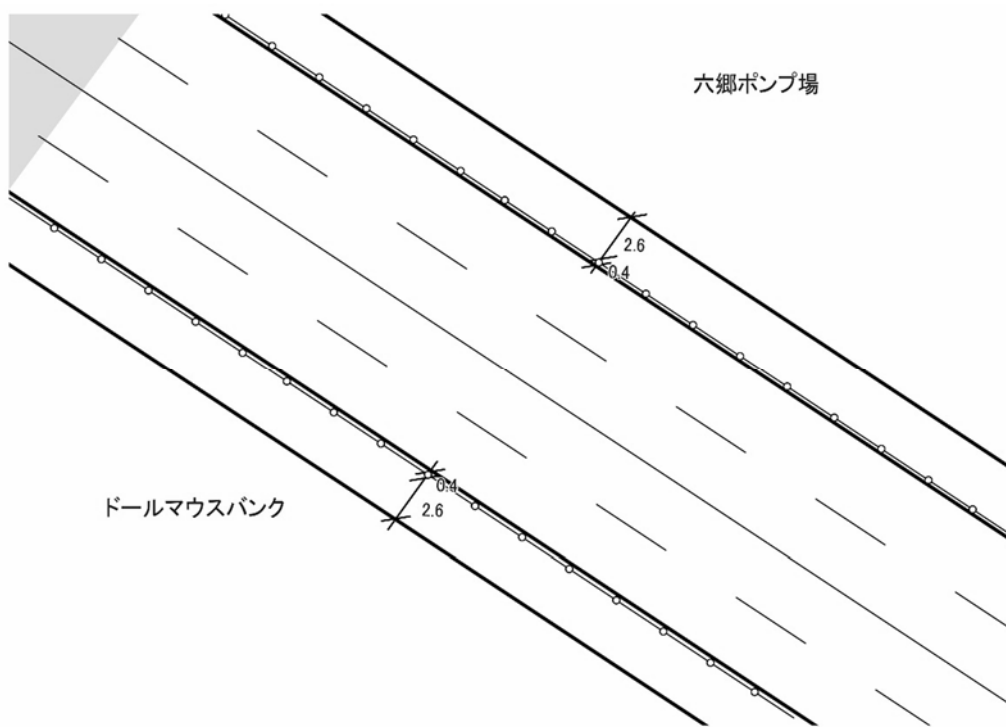
< 道路幅員図 >

図4.9.1-7(5) 道路の状況 (地点 E)



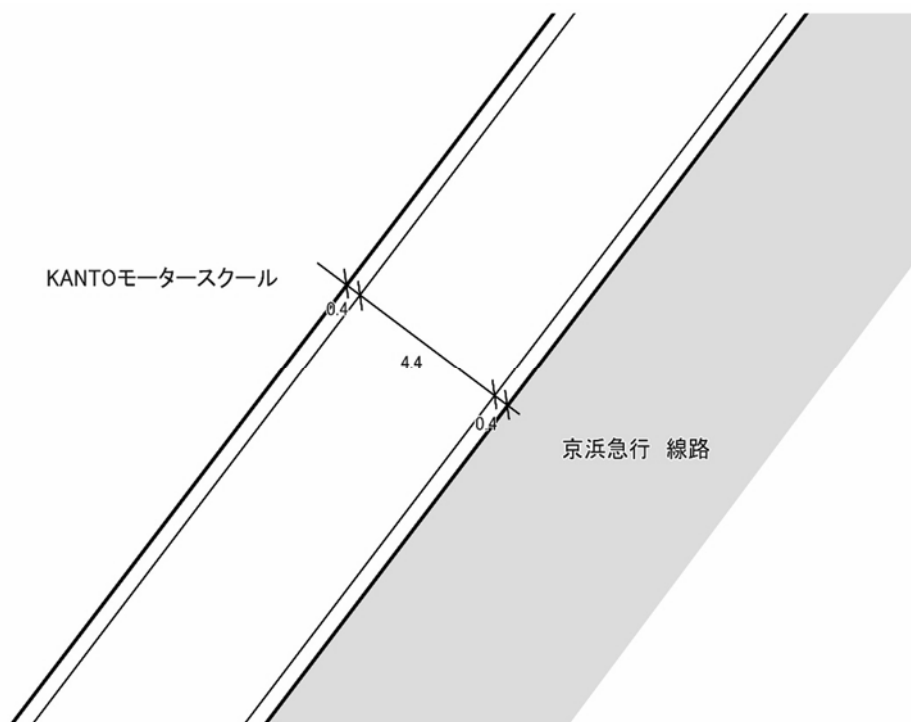
< 道路幅員図 >

図4.9.1-7(6) 道路の状況 (地点 F)



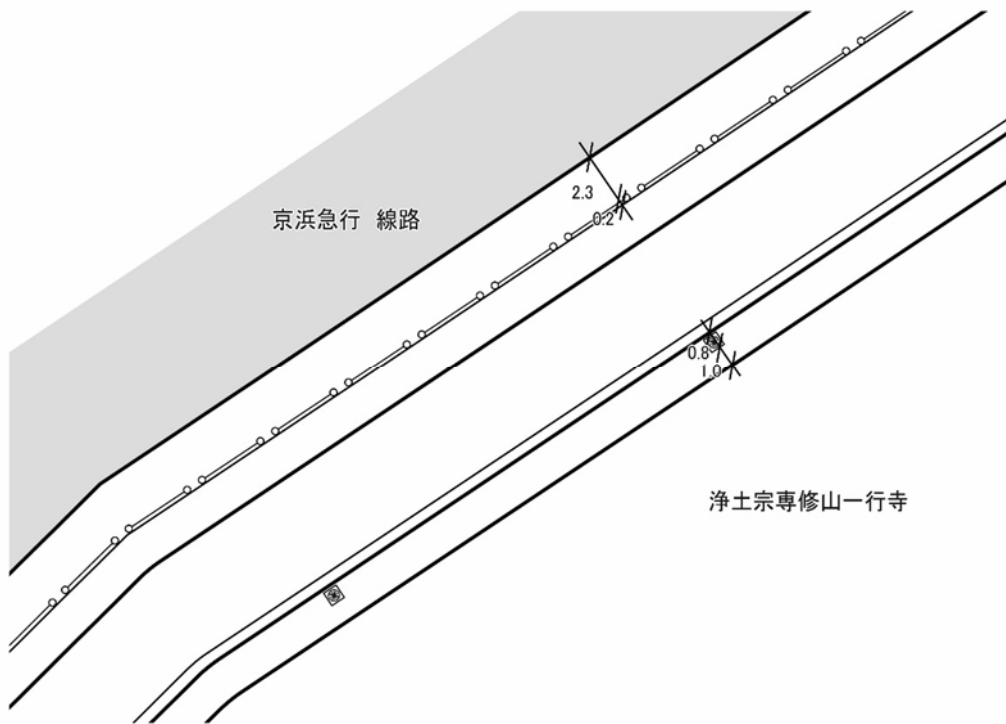
< 道路幅員図 >

図4.9.1-7(7) 道路の状況 (地点G)



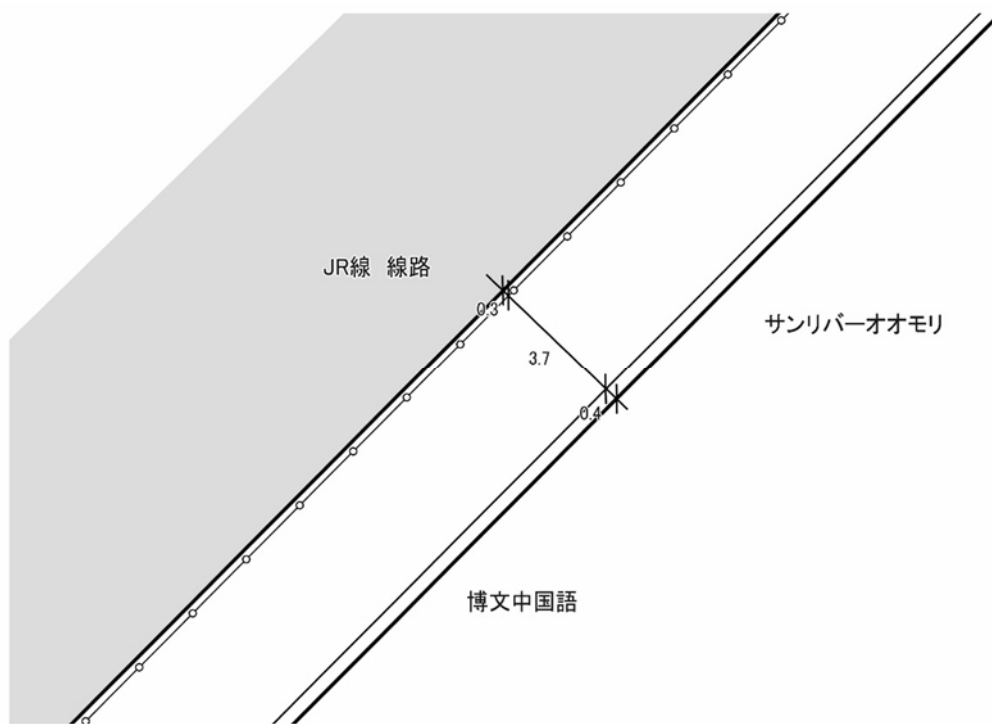
< 道路幅員図 >

図4.9.1-7(8) 道路の状況 (地点H)



< 道路幅員図 >

図4.9.1-7(9) 道路の状況 (地点 I)



< 道路幅員図 >

図4.9.1-7(10) 道路の状況 (地点 J)

ウ 交通安全の状況

(ア) 既存資料調査

計画地周辺の交通事故の発生状況（令和4年）は図4.9.1-8に示すとおり、最寄りの幹線道路に至るまでの工事用車両及び施設関連車両の主な走行経路では、令和4年に12件（川崎区8件、幸区4件）の交通事故（人身事故等）が発生している。

(イ) 現地調査

計画地周辺の交通安全施設の設置状況は図4.9.1-9に示すとおり、最寄りの幹線道路に至るまでの工事用車両及び施設関連車両の主な走行経路のうち、駅前本町1号線、駅前本町5号線及び駅前本町8号線はマウントアップ歩道等の交通安全施設の設置はなく、歩車分離は図られていないが、国道409号はマウントアップ歩道、ガードレール、植栽等の交通安全施設が設置されており、歩車分離が図られている。

エ 地形等の状況

計画地及びその周辺は平坦な地形で、標高は約1.6～2.9mである。

オ 土地利用等の状況

計画地及びその周辺は、文教・厚生用地、業務施設用地、運輸施設用地、集合住宅用地、商業用地等として利用されている（図2-7（p.68）参照）。

用途地域としては、計画地及びその周辺は商業地域に指定されており、計画地西側約200mに近隣商業地域、約240mに第二種住居地域の指定がある（図2-6（p.67）参照）。

また、計画地周辺では、計画地南側の隣接する区域において再開発事業が計画されている。

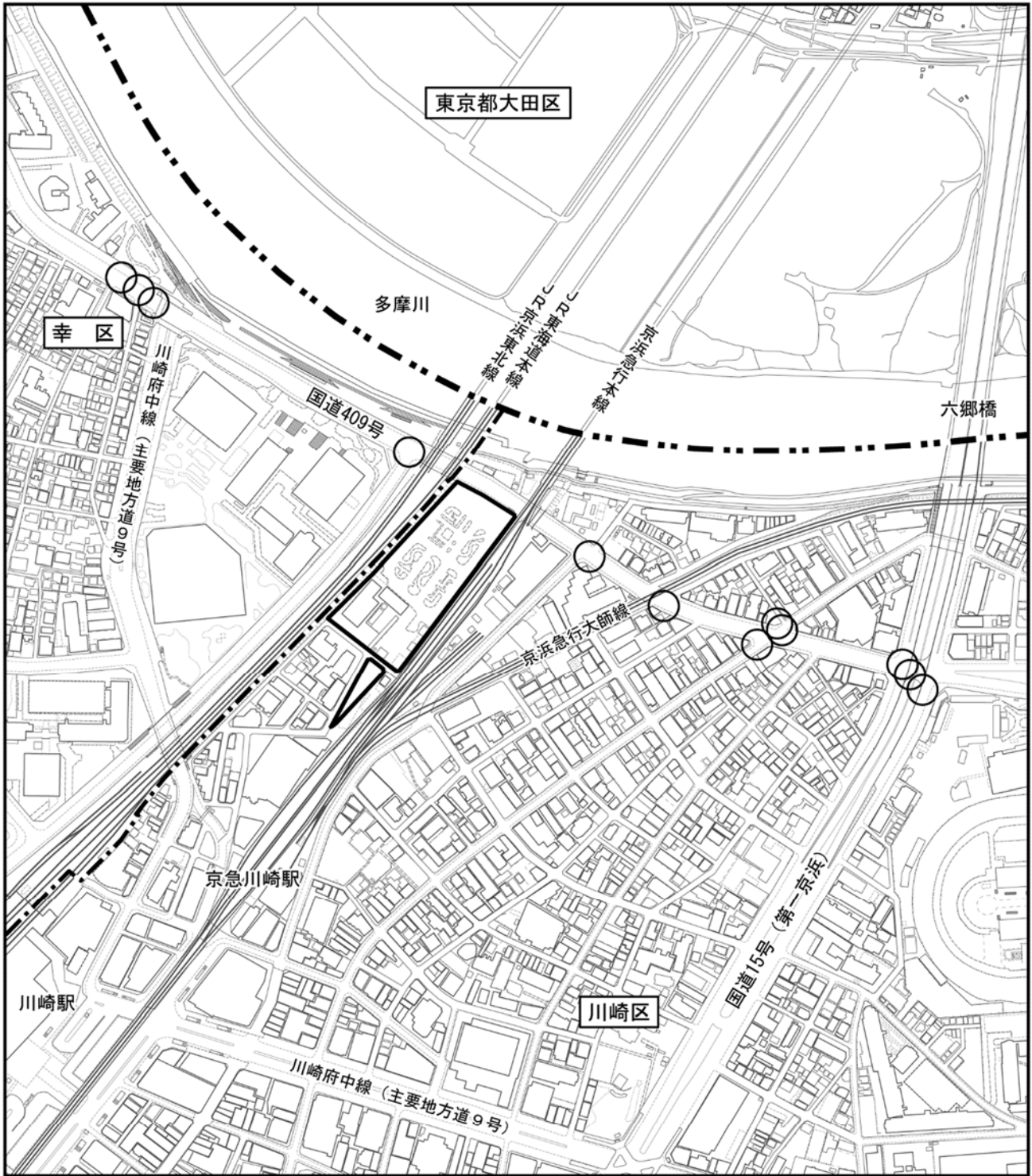
カ 道路等に係る計画等

計画地周辺では、川崎府中線（主要地方道9号）は川崎市による都市基盤の再編整備において、隣接再開発事業に合わせて計画地周辺の一方通行区間を相互通行化することが検討されている。また、隣接再開発事業において、川崎府中線（主要地方道9号）に接続する新設道路の整備が計画されている。

キ 関係法令等による基準等

(ア) 地域環境管理計画に定められる地域別環境保全水準

「地域環境管理計画」では、交通安全、交通混雑の地域別環境保全水準として、「生活環境の保全に支障のないこと。」と定めている。



凡 例



計画地



交通事故発生場所



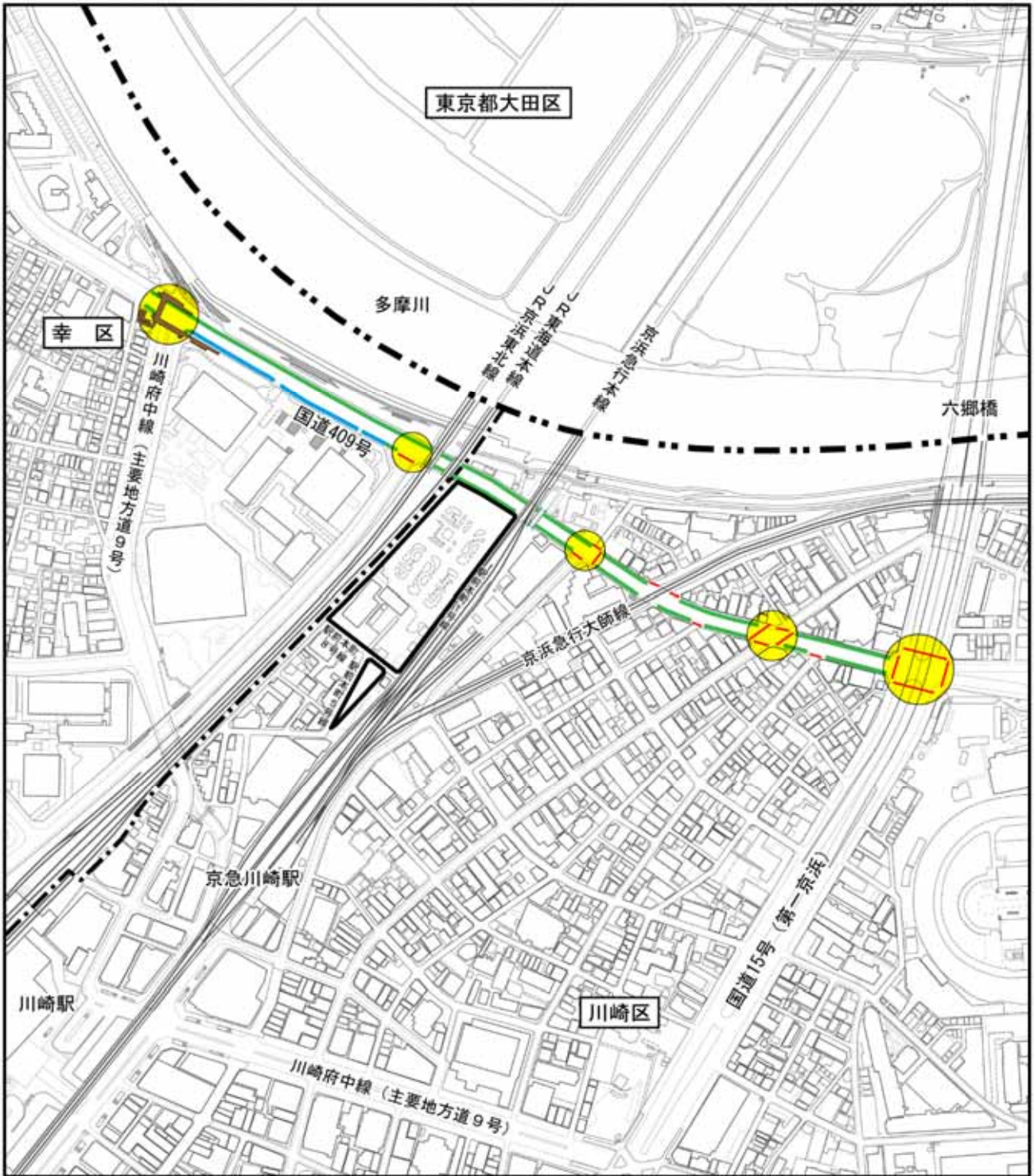
都県界



区 界

図4.9.1-8 交通事故の発生状況 (令和4年)

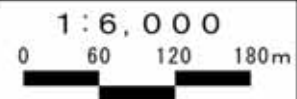




凡例

- | | | | |
|---|-----|---|-------------------------|
|  | 計画地 |  | 歩道 (マウントアップ) |
|  | 都県界 |  | 歩道 (マウントアップ+植栽、ガードレール等) |
|  | 区界 |  | 信号交差点 |
| | |  | 横断歩道 |
| | |  | 横断歩道橋 |

図4.9.1-9 交通安全施設の設置状況



(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、「生活環境の保全に著しい支障のないこと。」と設定した。

(3) 予測及び評価

予測及び評価項目は、表4.9.1-9に示すとおりである。

表4.9.1-9 予測及び評価項目

区分	予測及び評価項目
工事中	工事用車両の走行による交通安全及び交通混雑への影響
供用時	施設関連車両の走行による交通安全及び交通混雑への影響 歩行者の往来による交通安全への影響

工事用車両の走行による交通安全及び交通混雑への影響

ア 予測

(ア) 予測地域・予測地点

予測地域は、最寄りの幹線道路に至るまでの工事用車両の主な走行経路とした。

工事用車両の走行による交通安全への影響は、工事用車両の主な走行経路とした。

また、工事用車両の走行による交通混雑の予測地点は図4.9.1-10に示すとおり、工事用車両の主な走行経路上の3地点（1～3）とした。

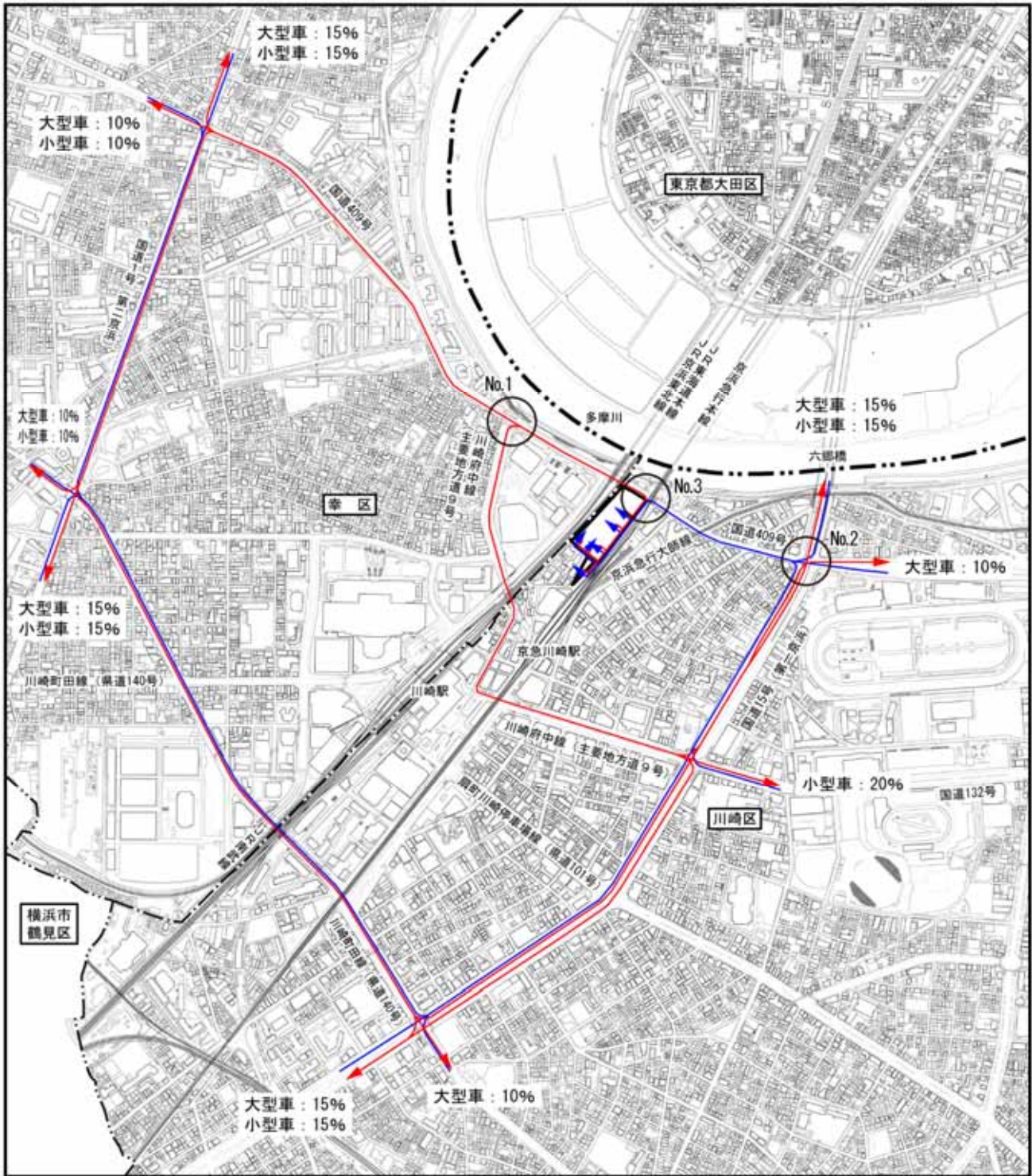
(イ) 予測時期

予測時期は、工事用車両（大型車）の走行台数が最大となる時期（工事開始12ヶ月目）とした。

(ウ) 予測方法

工事用車両の走行による交通安全への影響は、工事用車両の主な走行経路の道路の状況及び交通安全施設の設置状況を踏まえ、定性的に予測した。

また、工事用車両の走行による交通混雑への影響は、「平面交差の計画と設計 基礎編 - 計画・設計・交通信号制御の手引き -」に基づき、信号交差点（1～2）における交差点需要率及び交通混雑度、無信号交差点（3）における一時停止制御交差点の交通容量を予測した。なお、予測は、工事用車両が走行する時間帯を対象とした。



凡例

- 計画地
- 都県界
- 市界
- 区界
- 走行経路 (搬入)
- 走行経路 (搬出)
- 予測地点 (No.1~No.3)

※ 方面別割合は、搬出・搬入で共通とした。

図4.9.1-10 工事用車両の走行による交通混雑の予測地点
(工事開始12ヶ月目)

1 : 15,000

0 150 300 450m



(I) 予測条件

a 工事用車両の台数

予測時期における工事用車両の台数（片道）は、表4.9.1-10に示すとおりである。

工事用車両の走行時間帯は、小型車（通勤車両）は7～8時及び19～20時とし、大型車は8～19時（12時台除く）の均等配分とした。

また、工事用車両の方面別割合は、図4.9.1-10に示したとおりである。

表4.9.1-10 工事用車両の台数（片道）

予測時期	単位：台/日		
	大型車	小型車	合計
工事開始 12 ヶ月目	383	23	406

b 工事中の将来交通量

予測時期における工事中の将来交通量は、表4.9.1-11に示すとおりである（資料編 p.257～259参照）。

工事中の将来交通量は、将来基礎交通量に工事用車両を加えて算出した。将来基礎交通量は、需要交通量に周辺開発交通量を加えて算出した。周辺開発交通量は、隣接再開発事業の工事用車両とした。なお、計画地周辺の交通量の推移に大きな変動はないことから、伸び率は1.0とした。

表4.9.1-11 工事中の将来交通量（工事開始12ヶ月目）

予測地点	予測時間帯 注1) (時)	流入断面 注2)	将来基礎交通量 ^{注3)} (台/時)			工事用車両 (台/時)			将来交通量 ^{注4)} (台/時)		
			大型車	小型車	合計	大型車	小型車	合計	大型車	小型車	合計
			1	14～15	A	212	775	987	0	0	0
		B	200	721	921	38	0	38	238	721	959
		C	60	299	359	0	0	0	60	299	359
		計	472	1,795	2,267	38	0	38	510	1,795	2,305
2	14～15	A	202	631	833	0	0	0	202	631	833
		B 1	19	137	156	6	0	6	25	137	162
		B 2	2	37	39	0	0	0	2	37	39
		C	184	661	845	4	0	4	188	661	849
		D	62	257	319	32	0	32	94	257	351
		計	469	1,723	2,192	42	0	42	511	1,723	2,234
3	14～15	A	182	595	777	0	0	0	182	595	777
		B	215	796	1,011	38	0	38	253	796	1,049
		C	2	8	10	38	0	38	40	8	48
		計	399	1,399	1,798	76	0	76	475	1,399	1,874

注1) 予測時間帯は、各予測地点の将来交通量（小型車換算）のピーク時間帯とした。

注2) 流入断面の位置は、図4.9.1-2に示したとおりである。

注3) 将来基礎交通量 = 需要交通量 + 周辺開発交通量（隣接再開発事業の工事用車両）

注4) 将来交通量 = 将来基礎交通量 + 工事用車両

(オ) 予測結果

a 工事用車両の走行による交通安全への影響

最寄りの幹線道路に至るまでの工事用車両の主な走行経路のうち、国道409号はマウンドアップ歩道等の交通安全施設が設置されており、歩車分離が図られていることから、工事用車両の走行時においても歩行者の安全は確保できると予測する。

一方、駅前本町1号線、駅前本町5号線及び駅前本町8号線はマウンドアップ歩道等の交通安全施設の設置がなく、歩行者の安全の確保が必要であるため、工事用車両の走行時には工事用車両の出入口から駅前本町1号線と国道409号の交差点付近まで交通整理員による誘導、走行速度の抑制、安全確認の徹底を図り、歩行者の安全の確保に努めることから、歩行者の安全は確保できると予測する。

b 工事用車両の走行による交通混雑への影響（交差点需要率）

工事用車両の走行による交差点需要率の予測結果は、表4.9.1-12に示すとおりである（資料編p.257,268～271参照）。

工事中の将来交通量による交差点需要率は0.587～0.714であり、いずれの地点も需要率の限界値（0.882～1.000）を下回ると予測する。なお、本事業の工事用車両の走行による交差点需要率の増加分は、0.008～0.032である。

表4.9.1-12 工事用車両の走行による交差点需要率の予測結果（工事開始12ヶ月目）

予測地点	将来基礎交通量 による交差点需要率 a	将来交通量 による交差点需要率 b	増加分 b - a	需要率の 限界値
1	0.682	0.714	0.032	1.000
2	0.579	0.587	0.008	0.882

c 工事用車両の走行による交通混雑への影響（交通混雑度）

工事用車両の走行による交通混雑度の予測結果は、表4.9.1-13に示すとおりである（資料編p.257,268～271参照）。

工事中の将来交通量による交通混雑度は0.072～0.945であり、いずれの車線も交通量の処理が可能とされる目安（1.0）を下回ると予測する。なお、予測時間帯（14～15時）に本事業の工事用車両が走行する車線の交通混雑度の増加分は、0.004～0.147である。

表4.9.1-13 工事用車両の走行による交通混雑度の予測結果（工事開始12ヶ月目）

予測地点	流入断面 注)	車線運用	車線数	将来基礎交通量 による交通混雑度 a	将来交通量 による交通混雑度 b	増加分 b - a
1	A	直進	1	0.393	0.393	0.000
		右折	1	0.529	0.529	0.000
	B	左折	1	0.072	0.072	0.000
		直進	1	0.888	0.945	0.057
	C	左折	2	0.354	0.354	0.000
2	A	左直	1	0.719	0.719	0.000
		直進	1			
		右折	1	0.494	0.494	0.000
	B 1	右直	1	0.542	0.563	0.021
	B 2	左直	1	0.139	0.139	0.000
	C	左直	1	0.816	0.820	0.004
		直進	1			
	D	右折	1	0.191	0.191	0.000
		左折	1	0.753	0.900	0.147
	右直	1	0.557	0.570	0.013	

注) 流入断面の位置は、図4.9.1-2に示したとおりである。

下線は、予測時間帯（14～15時）に本事業の工事用車両が走行する車線を示す。

d 工事用車両の走行による交通混雑への影響（無信号交差点における交通処理）

工事用車両の走行による無信号交差点における交通処理の予測結果は、表4.9.1-14に示すとおりである。また、予測地点（3）における交通流の方向は、図4.9.1-11に示すとおりである。

無信号交差点における工事中の将来交通量による交通容量比は0.347であり、1.0を下回ることから、交通処理は可能と予測する。

表4.9.1-14 工事用車両の走行による無信号交差点における交通処理の予測結果（工事開始12ヶ月目）

予測地点	交通流の方向	予測時間帯（時）	従道路の交通需要 （小型車換算） W （台/時）	交錯する交通需要 （小型車換算） V （台/時）	従道路流入部の交通容量 ^{注）} c （台/時）	交通容量比	
						W/c	評価
3	従道路からの左折	14～15	76	1,227	219	0.347	OK

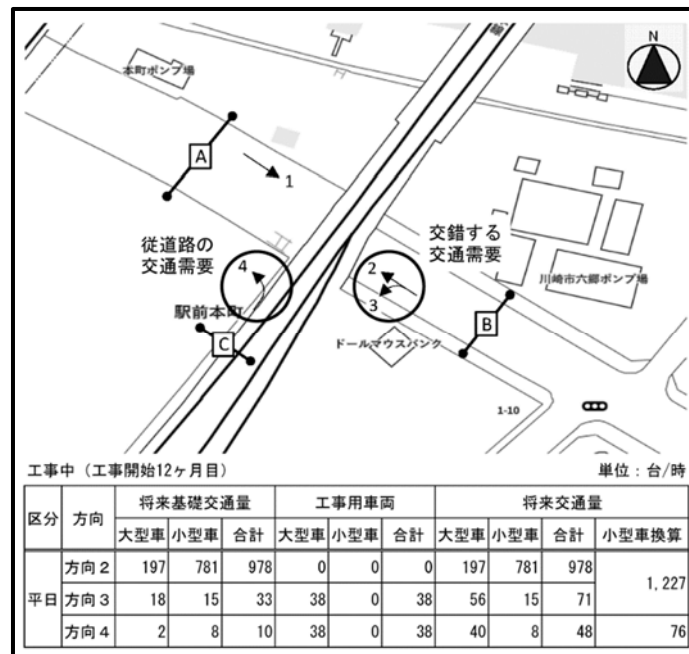


図4.9.1-11 予測地点（3）における交通流の方向（工事開始12ヶ月目）

注）従道路流入部の交通容量は、以下の式で算出する。

$$c_x = Q_x \left(\frac{\exp(-Q_x g_x)}{1 - \exp(-Q_x h_x)} \right)$$

c_x : 従道路流入部の方向別（ x は直進、右折、左折の別）の交通容量（台/秒）

Q_x : 従道路の x 方向交通と交錯する交通需要（ V_i ）の総和（台/秒）

V_i : 従道路の x 方向交通と交錯する方向別の交通需要（台/秒）

g_x : 従道路の x 方向交通が通過可能と判断する交通需要 Q_x の最小ギャップ（臨界ギャップ）（=6.2秒）

h_x : 従道路の x 方向交通が、同一ギャップを2台連続して通過できる時の追従車頭時間（=3.3秒）

イ 環境保全のための措置

本事業では、以下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。
- ・ 工事用車両の運転者に対して走行経路を周知・徹底するとともに、計画的な運行により影響の低減を図る。
- ・ 工事用車両の出入口等に交通整理員を配置するとともに、工事用車両の走行時には工事用車両の出入口から駅前本町1号線と国道409号の交差点付近まで交通整理員による誘導、走行速度の抑制、安全確認の徹底を図り、歩行者の安全の確保に努める。
- ・ 工事用車両の運転者には随時安全教育を実施し、交通法規を遵守させるとともに、安全運転を徹底させる。
- ・ 工事用車両にステッカー等を貼り、他の車両との識別を図る。
- ・ 朝礼及び新規入場者教育等における教育の中で、環境保全のための措置の内容を工事関係者に周知する。

ウ 評価

最寄りの幹線道路に至るまでの工事用車両の主な走行経路のうち、国道409号はマウントアップ歩道等の交通安全施設が設置されており、歩車分離が図られていることから、工事用車両の走行時においても歩行者の安全は確保できると予測する。

一方、駅前本町1号線、駅前本町5号線及び駅前本町8号線はマウントアップ歩道等の交通安全施設の設置がなく、歩行者の安全の確保が必要であるため、工事用車両の走行時には工事用車両の出入口から駅前本町1号線と国道409号の交差点付近まで交通整理員による誘導、走行速度の抑制、安全確認の徹底を図り、歩行者の安全の確保に努めることから、歩行者の安全は確保できると予測する。

工事中の将来交通量による交差点需要率は0.587～0.714であり、いずれの地点も需要率の限界値（0.882～1.000）を下回ると予測する。

工事中の将来交通量による交通混雑度は0.072～0.945であり、交通量の処理が可能とされる目安（1.0）を下回ると予測する。

無信号交差点における工事中の将来交通量による交通容量比は0.347であり、1.0を下回ることから、交通処理は可能と予測する。

本事業の実施にあたっては、工事用車両の運転者に対して走行経路を周知・徹底するとともに、計画的な運行により影響の低減を図る等の環境保全のための措置を講じる。

したがって、生活環境の保全に著しい支障はないと評価する。

施設関連車両の走行による交通安全及び交通混雑への影響

ア 予 測

(ア) 予測地域・予測地点

予測地域は、最寄りの幹線道路に至るまでの施設関連車両の主な走行経路とした。

施設関連車両の走行による交通安全への影響は、施設関連車両の主な走行経路とした。

また、施設関連車両の走行による交通混雑の予測地点は図4.9.1-12に示すとおり、施設関連車両の主な走行経路上の3地点（ 1～ 3）とした。

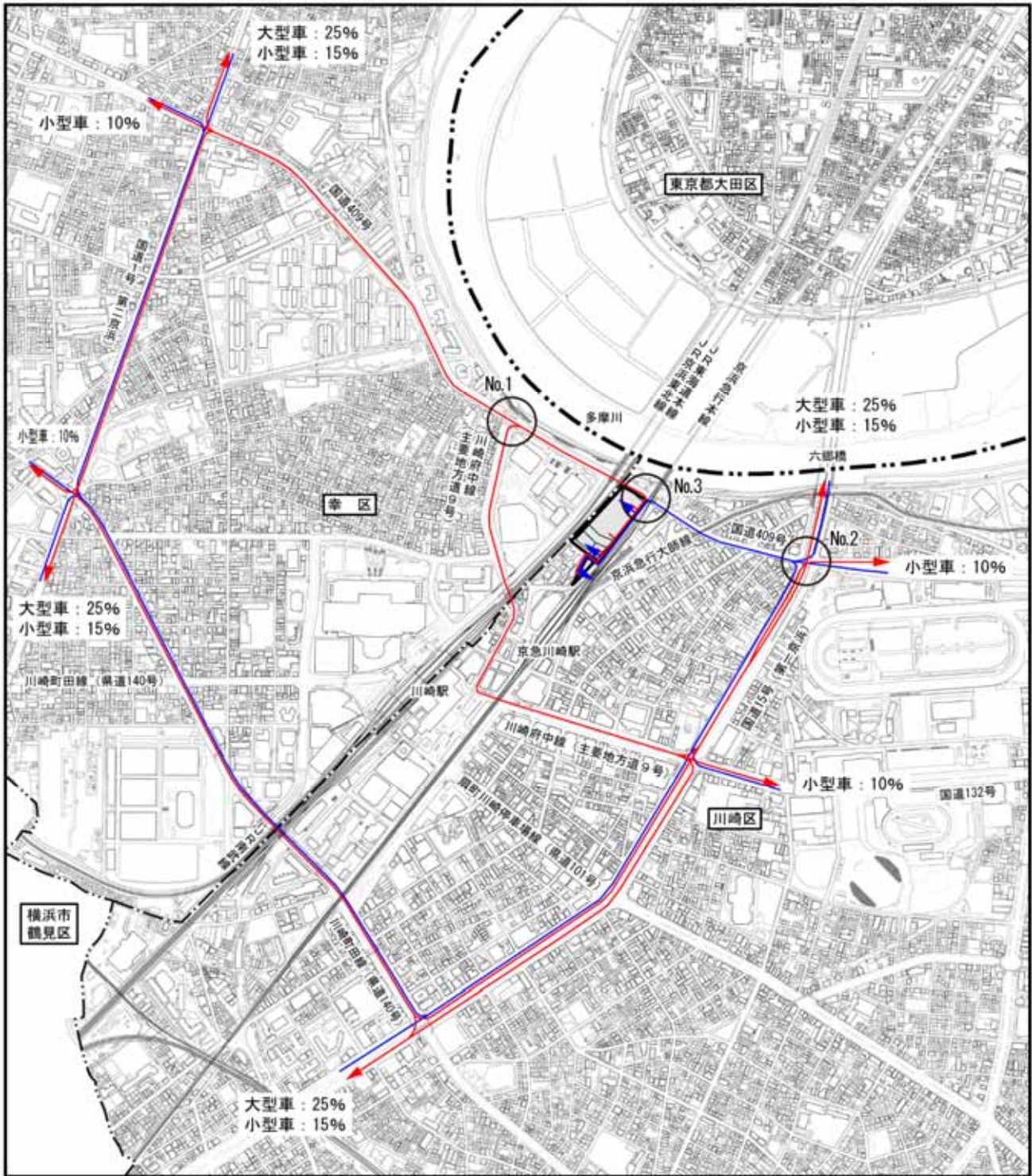
(イ) 予測時期

予測時期は、供用時の事業活動等が定常状態となる時期とし、隣接再開発事業竣工前と隣接再開発事業竣工後の2時点を対象とした。









(ウ) 予測方法

施設関連車両の走行による交通安全への影響は、施設関連車両の主な走行経路の道路の状況及び交通安全施設の設置状況を踏まえ、定性的に予測した。

また、施設関連車両の走行による交通混雑への影響は、「平面交差の計画と設計基礎編 - 計画・設計・交通信号制御の手引き -」に基づき、信号交差点（ 1～ 2）における交差点需要率及び交通混雑度、無信号交差点（ 3）における一時停止制御交差点の交通容量を予測した。



凡例

- | | | | |
|---|-------|---|-----------------|
|  | 計画地 |  | 走行経路（入庫） |
|  | 計画建築物 |  | 走行経路（出庫） |
|  | 都県界 |  | 予測地点（No.1～No.3） |
|  | 市界 | | |
|  | 区界 | | |

※ 方面別割合は、入庫・出庫で共通とした。

図4.9.1-12 施設関連車両の走行による交通混雑の予測地点

1 : 15,000

0 150 300 450m



(I) 予測条件

a 施設関連車両の台数

施設関連車両の台数(片道)は、表4.9.1-15に示すとおりである。アリーナ、宿泊及び温浴は、類似施設のヒアリングに基づき算出した。商業は、「大規模開発地区関連交通計画マニュアル 改訂版」(平成26年6月、国土交通省都市局)の発生集中原単位等を用いて算出した。なお、施設関連車両の台数はメインアリーナにおける興行開催時を想定しており、平日及び休日開催で台数の違いはない。

施設関連車両の時間別割合は、アリーナは想定される興行開催時間から設定し、宿泊、商業及び温浴は「第6回 東京都市圏パーソントリップ調査」(平成30年調査、東京都市圏交通計画協議会)に基づき設定した。また、施設関連車両の方面別割合は、図4.9.1-12に示したとおりである。

表4.9.1-15 施設関連車両の台数(片道)

区 分	単位：台/日		
	大型車	小型車	合 計
アリーナ	40	80	120
宿 泊	1	3	4
商 業	13	44	57
温 浴	2	5	7
合 計	56	132	188

b 供用時の将来交通量

予測時期における供用時の将来交通量は、表4.9.1-16(1)～(4)に示すとおりである(資料編p.257,260～267参照)。

供用時の将来交通量は、将来基礎交通量に施設関連車両台数を加えて算出した。将来基礎交通量は、隣接再開発事業竣工前(平日)及び隣接再開発事業竣工後(平日・休日)は需要交通量に周辺開発交通量を加えて算出し、隣接再開発事業竣工前(休日)は需要交通量とした。周辺開発交通量は、隣接再開発事業竣工前(平日)は隣接再開発事業の工事用車両、隣接再開発事業竣工後(平日・休日)は隣接再開発事業の施設関連車両とした。

なお、計画地周辺の交通量の推移に大きな変動はないことから、伸び率は1.0とした。

表4.9.1-16(1) 供用時の将来交通量（隣接再開発事業竣工前、平日）

予測地点	予測時間帯 注1) (時)	流入断面 注2)	将来基礎交通量 ^{注3)} (台/時)			施設関連車両 (台/時)			将来交通量 ^{注4)} (台/時)		
			大型車	小型車	合計	大型車	小型車	合計	大型車	小型車	合計
1	14～15	A	212	775	987	0	0	0	212	775	987
		B	200	721	921	1	2	3	201	723	924
		C	60	299	359	0	0	0	60	299	359
		計	472	1,795	2,267	1	2	3	473	1,797	2,270
2	14～15	A	202	631	833	0	0	0	202	631	833
		B 1	19	137	156	1	1	2	20	138	158
		B 2	2	37	39	0	0	0	2	37	39
		C	184	661	845	0	1	1	184	662	846
		D	62	257	319	1	3	4	63	260	323
		計	469	1,723	2,192	2	5	7	471	1,728	2,199
3	14～15	A	182	595	777	0	0	0	182	595	777
		B	215	796	1,011	2	5	7	217	801	1,018
		C	2	8	10	1	2	3	3	10	13
		計	399	1,399	1,798	3	7	10	402	1,406	1,808

注1) 予測時間帯は、各予測地点の将来交通量（小型車換算）のピーク時間帯とした。

注2) 流入断面の位置は、図4.9.1-2に示したとおりである。

注3) 将来基礎交通量 = 需要交通量 + 周辺開発交通量（隣接再開発事業の工事用車両）

注4) 将来交通量 = 将来基礎交通量 + 施設関連車両

表4.9.1-16(2) 供用時の将来交通量（隣接再開発事業竣工前、休日）

予測地点	予測時間帯 注1) (時)	流入断面 注2)	将来基礎交通量 ^{注3)} (台/時)			施設関連車両 (台/時)			将来交通量 ^{注4)} (台/時)		
			大型車	小型車	合計	大型車	小型車	合計	大型車	小型車	合計
1	12～13	A	61	1,077	1,138	0	0	0	61	1,077	1,138
		B	40	871	911	0	4	4	40	875	915
		C	29	345	374	0	0	0	29	345	374
		計	130	2,293	2,423	0	4	4	130	2,297	2,427
2	14～15	A	42	833	875	0	0	0	42	833	875
		B 1	4	273	277	1	1	2	5	274	279
		B 2	0	59	59	0	0	0	0	59	59
		C	10	1,078	1,088	0	1	1	10	1,079	1,089
		D	12	373	385	1	3	4	13	376	389
		計	68	2,616	2,684	2	5	7	70	2,621	2,691
3	14～15	A	52	809	861	0	0	0	52	809	861
		B	32	861	893	2	5	7	34	866	900
		C	1	5	6	1	2	3	2	7	9
		計	85	1,675	1,760	3	7	10	88	1,682	1,770

注1) 予測時間帯は、各予測地点の将来交通量（小型車換算）のピーク時間帯とした。

注2) 流入断面の位置は、図4.9.1-2に示したとおりである。

注3) 将来基礎交通量 = 需要交通量

注4) 将来交通量 = 将来基礎交通量 + 施設関連車両

表4.9.1-16(3) 供用時の将来交通量（隣接再開発事業竣工後、平日）

予測地点	予測時間帯 注1) (時)	流入断面 注2)	将来基礎交通量 ^{注3)} (台/時)			施設関連車両 (台/時)			将来交通量 ^{注4)} (台/時)		
			大型車	小型車	合計	大型車	小型車	合計	大型車	小型車	合計
1	14～15	A	213	781	994	0	0	0	213	781	994
		B	197	721	918	1	2	3	198	723	921
		C	61	305	366	0	0	0	61	305	366
		計	471	1,807	2,278	1	2	3	472	1,809	2,281
2	14～15	A	202	631	833	0	0	0	202	631	833
		B 1	16	143	159	1	1	2	17	144	161
		B 2	2	37	39	0	0	0	2	37	39
		C	182	664	846	0	1	1	182	665	847
		D	48	268	316	1	3	4	49	271	320
		計	450	1,743	2,193	2	5	7	452	1,748	2,200
3	14～15	A	182	595	777	0	0	0	182	595	777
		B	198	813	1,011	2	5	7	200	818	1,018
		C	2	8	10	1	2	3	3	10	13
		計	382	1,416	1,798	3	7	10	385	1,423	1,808

注1) 予測時間帯は、各予測地点の将来交通量（小型車換算）のピーク時間帯とした。

注2) 流入断面の位置は、図4.9.1-2に示したとおりである。

注3) 将来基礎交通量 = 需要交通量 + 周辺開発交通量（隣接再開発事業の施設関連車両）

注4) 将来交通量 = 将来基礎交通量 + 施設関連車両

表4.9.1-16(4) 供用時の将来交通量（隣接再開発事業竣工後、休日）

予測地点	予測時間帯 注1) (時)	流入断面 注2)	将来基礎交通量 ^{注3)} (台/時)			施設関連車両 (台/時)			将来交通量 ^{注4)} (台/時)		
			大型車	小型車	合計	大型車	小型車	合計	大型車	小型車	合計
1	12～13	A	61	1,081	1,142	0	0	0	61	1,081	1,142
		B	40	871	911	0	4	4	40	875	915
		C	29	349	378	0	0	0	29	349	378
		計	130	2,301	2,431	0	4	4	130	2,305	2,435
2	14～15	A	42	833	875	0	0	0	42	833	875
		B 1	4	276	280	1	1	2	5	277	282
		B 2	0	59	59	0	0	0	0	59	59
		C	11	1,079	1,090	0	1	1	11	1,080	1,091
		D	13	379	392	1	3	4	14	382	396
		計	70	2,626	2,696	2	5	7	72	2,631	2,703
3	14～15	A	52	809	861	0	0	0	52	809	861
		B	33	870	903	2	5	7	35	875	910
		C	1	5	6	1	2	3	2	7	9
		計	86	1,684	1,770	3	7	10	89	1,691	1,780

注1) 予測時間帯は、各予測地点の将来交通量（小型車換算）のピーク時間帯とした。

注2) 流入断面の位置は、図4.9.1-2に示したとおりである。

注3) 将来基礎交通量 = 需要交通量 + 周辺開発交通量（隣接再開発事業の施設関連車両）

注4) 将来交通量 = 将来基礎交通量 + 施設関連車両

(オ) 予測結果

a 施設関連車両の走行による交通安全への影響

最寄りの幹線道路に至るまでの施設関連車両の主な走行経路のうち、国道409号はマウントアップ歩道等の交通安全施設が設置されており、歩車分離が図られていることから、施設関連車両の走行時においても歩行者の安全は確保できると予測する。また、駅前本町1号線の拡幅道路は歩行者の通行は想定されておらず、歩行者は本事業で整備する歩行者デッキ及び計画建築物内の貫通通路を通行することになることから、歩行者の安全は確保できると予測する。

一方、駅前本町5号線及び駅前本町8号線はマウントアップ歩道等の交通安全施設の設置はないが、当該道路を走行する施設関連車両の施設関係者に対して、当該道路走行時の走行速度の抑制、安全確認の徹底を周知し、歩行者の安全の確保に努めることから、歩行者の安全は確保できると予測する。

b 施設関連車両の走行による交通混雑への影響（交差点需要率）

施設関連車両の走行による交差点需要率の予測結果は、表4.9.1-17(1)～(2)に示すとおりである（資料編p.257,272～287参照）。

供用時の将来交通量による交差点需要率は平日で0.582～0.685、休日で0.590～0.807であり、いずれの地点も需要率の限界値（平日：0.882～1.000、休日：0.884～1.000）を下回ると予測する。なお、施設関連車両の走行による交差点需要率の増加分は、0.001～0.003である。

表4.9.1-17(1) 施設関連車両の走行による交差点需要率の予測結果（隣接再開発事業竣工前）

区分	予測地点	将来基礎交通量 による交差点需要率 a	将来交通量 による交差点需要率 b	増加分 b - a	需要率の 限界値
平日	1	0.682	0.683	0.001	1.000
	2	0.579	0.582	0.003	0.882
休日	1	0.589	0.590	0.001	1.000
	2	0.801	0.802	0.001	0.884

表4.9.1-17(2) 施設関連車両の走行による交差点需要率の予測結果（隣接再開発事業竣工後）

区分	予測地点	将来基礎交通量 による交差点需要率 a	将来交通量 による交差点需要率 b	増加分 b - a	需要率の 限界値
平日	1	0.683	0.685	0.002	1.000
	2	0.582	0.584	0.002	0.882
休日	1	0.591	0.592	0.001	1.000
	2	0.806	0.807	0.001	0.884

c 施設関連車両の走行による交通混雑への影響（交通混雑度）

施設関連車両の走行による交通混雑度の予測結果は、表4.9.1-18(1)～(2)に示すとおりである（資料編p.257,272～287参照）。

供用時の将来交通量による交通混雑度は平日で0.073～0.890、休日で0.171～0.989であり、いずれの車線も交通量の処理が可能とされる目安（1.0）を下回ると予測する。なお、本事業の施設関連車両が走行する車線の交通混雑度の増加分は、0.001～0.021である。

表4.9.1-18(1) 施設関連車両の走行による交通混雑度の予測結果（隣接再開発事業竣工前）

区分	予測地点	流入断面 注)	車線運用	車線数	将来基礎交通量 による交通混雑度 a	将来交通量 による交通混雑度 b	増加分 b - a
平日	1	A	直進	1	0.393	0.393	0.000
			右折	1	0.529	0.529	0.000
		B	左折	1	<u>0.072</u>	<u>0.073</u>	<u>0.001</u>
			直進	1	<u>0.888</u>	<u>0.890</u>	<u>0.002</u>
	C	左折	2	0.354	0.354	0.000	
		A	左直	1	0.719	0.719	0.000
	直進		1				
	右折		1	0.494	0.494	0.000	
	2	B 1	右直	1	<u>0.542</u>	<u>0.549</u>	<u>0.007</u>
		B 2	左直	1	0.139	0.139	0.000
		C	左直	1	<u>0.816</u>	<u>0.817</u>	<u>0.001</u>
			直進	1			
			右折	1	0.191	0.191	0.000
		D	左折	1	<u>0.753</u>	<u>0.774</u>	<u>0.021</u>
右直	1		0.557	0.557	0.000		
休日	1	A	直進	1	0.400	0.400	0.000
			右折	1	0.696	0.696	0.000
		B	左折	1	<u>0.169</u>	<u>0.171</u>	<u>0.002</u>
			直進	1	<u>0.645</u>	<u>0.646</u>	<u>0.001</u>
	C	左折	2	0.435	0.435	0.000	
		A	左直	1	0.698	0.698	0.000
	直進		1				
	右折		1	0.724	0.724	0.000	
	2	B 1	右直	1	<u>0.972</u>	<u>0.979</u>	<u>0.007</u>
		B 2	左直	1	0.201	0.201	0.000
		C	左直	1	<u>0.957</u>	<u>0.958</u>	<u>0.001</u>
			直進	1			
			右折	1	0.514	0.514	0.000
		D	左折	1	<u>0.594</u>	<u>0.615</u>	<u>0.021</u>
右直	1		0.844	0.844	0.000		

注) 流入断面の位置は、図4.9.1-2に示したとおりである。

下線は、本事業の施設関連車両が走行する車線を示す。

表4.9.1-18(2) 施設関連車両の走行による交通混雑度の予測結果（隣接再開発事業竣工後）

区分	予測地点	流入断面 注)	車線運用	車線数	将来基礎交通量 による交通混雑度 a	将来交通量 による交通混雑度 b	増加分 b - a
平日	1	A	直進	1	0.393	0.393	0.000
			右折	1	0.540	0.540	0.000
		B	左折	1	<u>0.072</u>	<u>0.073</u>	<u>0.001</u>
			直進	1	<u>0.882</u>	<u>0.886</u>	<u>0.004</u>
		C	左折	2	0.361	0.361	0.000
	2	A	左直	1	0.719	0.719	0.000
			直進	1			
			右折	1			
		B 1	右直	1	<u>0.552</u>	<u>0.559</u>	<u>0.007</u>
		B 2	左直	1	0.139	0.139	0.000
		C	左直	1	<u>0.817</u>	<u>0.818</u>	<u>0.001</u>
			直進	1			
		D	右折	1	0.191	0.191	0.000
			左折	1	<u>0.732</u>	<u>0.753</u>	<u>0.021</u>
		右直	1	0.560	0.560	0.000	
休日	1	A	直進	1	0.400	0.400	0.000
			右折	1	0.704	0.704	0.000
		B	左折	1	<u>0.169</u>	<u>0.171</u>	<u>0.002</u>
			直進	1	<u>0.645</u>	<u>0.646</u>	<u>0.001</u>
		C	左折	2	0.440	0.440	0.000
	2	A	左直	1	0.698	0.698	0.000
			直進	1			
			右折	1			
		B 1	右直	1	<u>0.982</u>	<u>0.989</u>	<u>0.007</u>
		B 2	左直	1	0.201	0.201	0.000
		C	左直	1	<u>0.959</u>	<u>0.960</u>	<u>0.001</u>
			直進	1			
		D	右折	1	0.514	0.514	0.000
			左折	1	<u>0.620</u>	<u>0.641</u>	<u>0.021</u>
	右直	1	0.850	0.850	0.000		

注) 流入断面の位置は、図4.9.1-2に示したとおりである。

下線は、本事業の施設関連車両が走行する車線を示す。

d 施設関連車両の走行による交通混雑への影響（無信号交差点における交通処理）

施設関連車両の走行による無信号交差点における交通処理の予測結果は、表4.9.1-19に示すとおりである。また、予測地点（3）における交通流の方向は、図4.9.1-13に示すとおりである。

無信号交差点における供用時の将来交通量による交通容量比は平日で0.067～0.068、休日で0.034であり、いずれも1.0を下回ることから、交通処理は可能と予測する。

表4.9.1-19 施設関連車両の走行による無信号交差点における交通処理の予測結果

区分	予測地点	交通流の方向	予測時間帯（時）	従道路の交通需要 （小型車換算） W （台/時）	交錯する交通需要 （小型車換算） V （台/時）	従道路流入部の交通容量 c （台/時）	交通容量比	
							W/c	評価
供用時（隣接再開発事業竣工前）								
平日	3	従道路からの左折	14～15	16	1,170	237	0.068	OK
休日	3	従道路からの左折	14～15	11	924	328	0.034	OK
供用時（隣接再開発事業竣工後）								
平日	3	従道路からの左折	14～15	16	1,158	240	0.067	OK
休日	3	従道路からの左折	14～15	11	935	324	0.034	OK

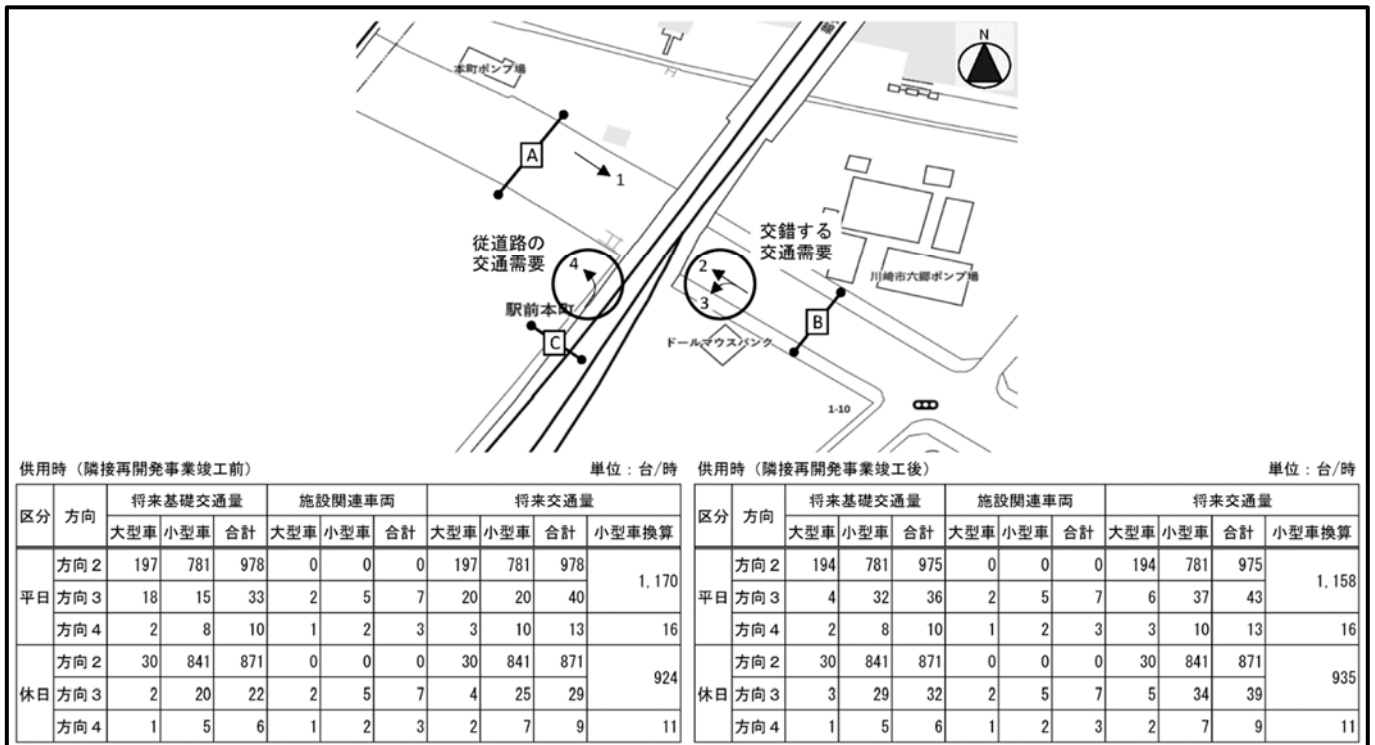


図4.9.1-13 予測地点（3）における交通流の方向（隣接再開発事業竣工前・隣接再開発事業竣工後）

イ 環境保全のための措置

本事業では、以下の環境保全のための措置を講じる計画である。

- ・ 興行主催者及び施設関係者に対して走行経路を周知・徹底し、駅前への車両進入の抑制を図る。
- ・ メインアリーナにおける興行開催時は交通整理員を配置し、施設関連車両の入出庫を管理する。
- ・ 駐車場出入口に出庫灯を設置し、注意喚起することで、安全に配慮する。
- ・ 駐車場等に誘導看板等を設置することで、施設関連車両が安全かつスムーズに入庫できるようにする。
- ・ 施設関係者に対して、駅前本町 5 号線及び駅前本町 8 号線走行時の走行速度の抑制、安全確認の徹底を周知する。
- ・ 来場者等に対して、駐車場がない旨をホームページ等で周知し、公共交通機関の利用を促す。

ウ 評価

最寄りの幹線道路に至るまでの施設関連車両の主な走行経路のうち、国道409号はマウントアップ歩道等の交通安全施設が設置されており、歩車分離が図られていることから、施設関連車両の走行時においても歩行者の安全は確保できると予測する。また、駅前本町 1 号線の拡幅道路は歩行者の通行は想定されておらず、歩行者は本事業で整備する歩行者デッキ及び計画建築物内の貫通通路を通行することになることから、歩行者の安全は確保できると予測する。

一方、駅前本町 5 号線及び駅前本町 8 号線はマウントアップ歩道等の交通安全施設の設置はないが、当該道路を走行する施設関連車両の施設関係者に対して、当該道路走行時の走行速度の抑制、安全確認の徹底を周知し、歩行者の安全の確保に努めることから、歩行者の安全は確保できると予測する。

供用時の将来交通量による交差点需要率は平日で0.582～0.685、休日で0.590～0.807であり、いずれの地点も需要率の限界値（平日：0.882～1.000、休日：0.884～1.000）を下回ると予測する。

供用時の将来交通量による交通混雑度は平日で0.073～0.890、休日で0.171～0.989であり、いずれの車線も交通量の処理が可能とされる目安(1.0)を下回ると予測する。

無信号交差点における供用時の将来交通量による交通容量比は平日で0.067～0.068、休日で0.034であり、いずれも1.0を下回ることから、交通処理は可能と予測する。

本事業の実施にあたっては、興行主催者及び施設関係者に対して走行経路を周知・徹底し、駅前への車両進入の抑制を図る等の環境保全のための措置を講じる。

したがって、生活環境の保全に著しい支障はないと評価する。

歩行者の往来による交通安全への影響

ア 予 測

(ア) 予測地域・予測地点

歩行者の往来による交通安全への影響の予測地点は図4.9.1-14(1)～(2)に示すとおり、歩行者の主な歩行経路上とし、隣接再開発事業竣工前は8地点(A～C、E～G、I～J)、隣接再開発事業竣工後は6地点(A～B、E～F、J～K)とした^{注)}。なお、予測地点のうち、地点Bについては川崎市が実施する都市基盤の再編整備において検討されている駅前本町線の歩行者専用道路化による道路幅員の変更を反映し、地点Cについては隣接再開発事業の新設道路の整備による道路幅員の変更を反映した(図4.9.1-15参照)。また、地点Kについては本事業で整備する歩行者デッキの幅員(有効幅員11m)を反映した。

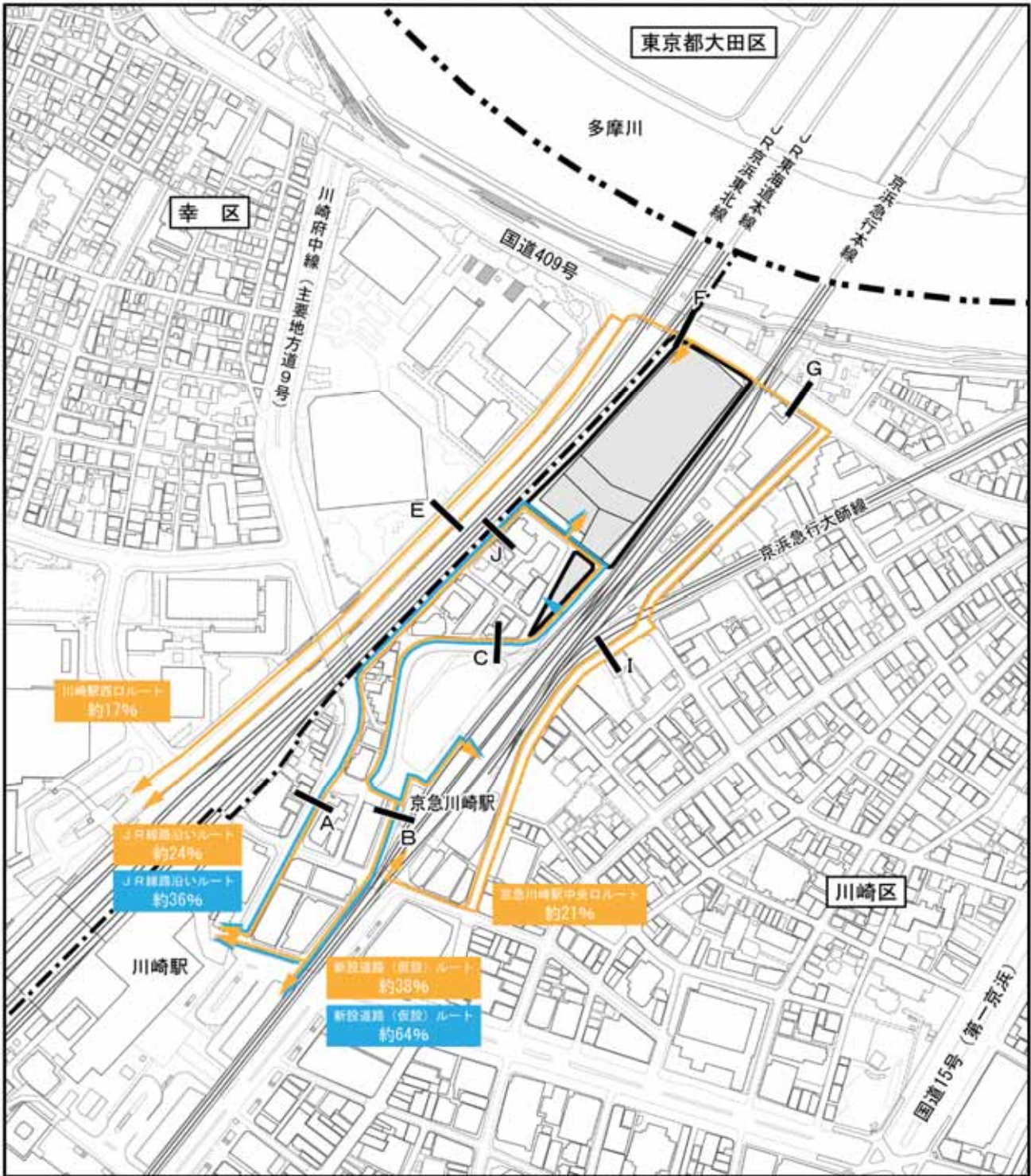
(イ) 予測時期

予測時期は、供用時の事業活動等が定常状態となる時期とし、隣接再開発事業竣工前と隣接再開発事業竣工後の2時点を対象とした。

(ウ) 予測方法

「大規模開発地区関連交通計画マニュアル 改訂版」に基づき、歩道のサービス水準を予測した。

注) 予測地点Fは、現況調査地点Fの調査結果を用いた。



凡例









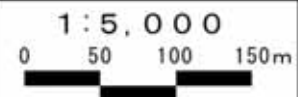
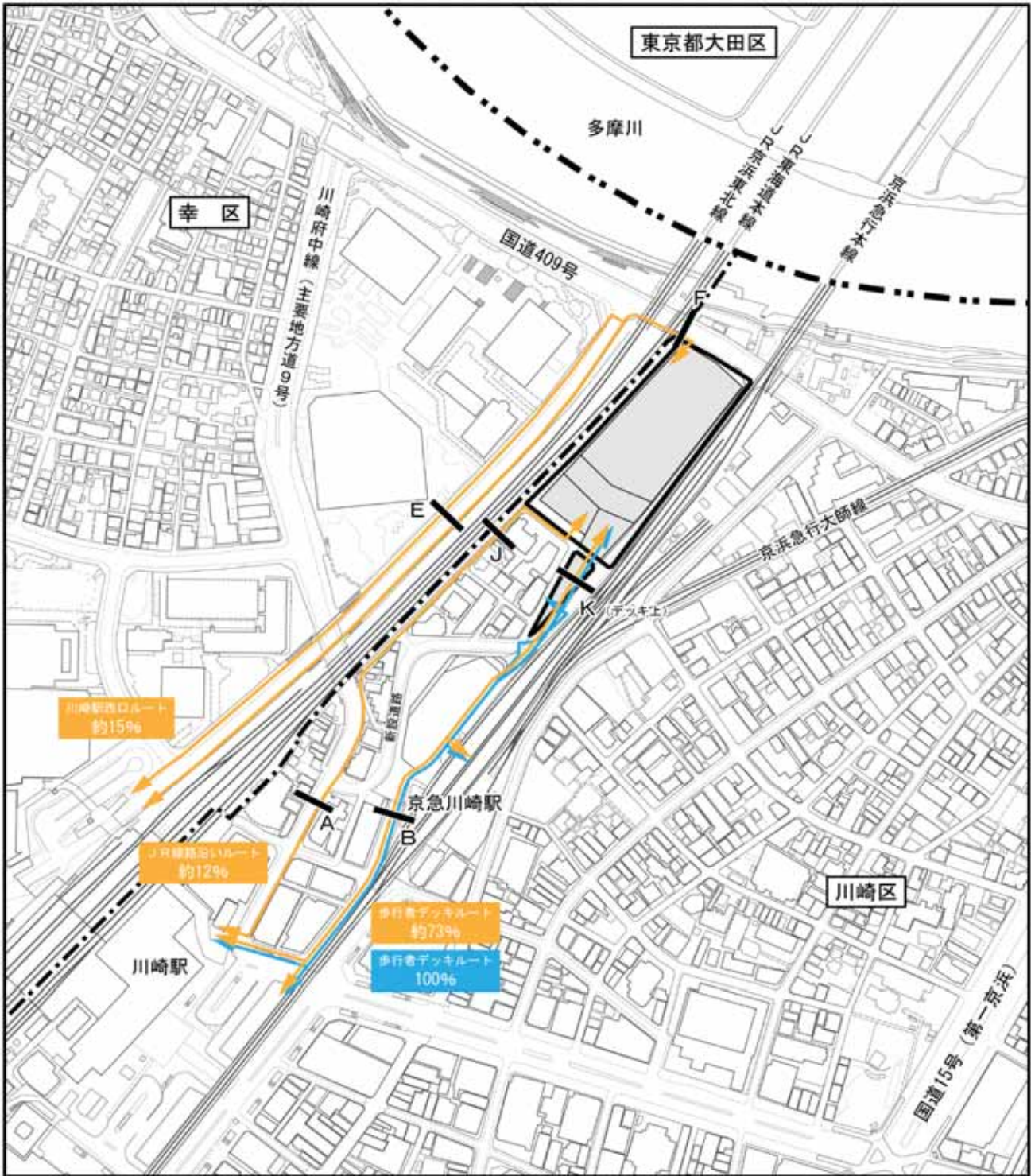
- | | | | |
|---|--------|---|--------------------|
|  | 計画地 |  | 予測地点 (A~C、E~G、I~J) |
|  | 計画建築物 |  | 歩行者動線 (アリーナ) |
|  | 歩行者デッキ |  | 歩行者動線 (宿泊、商業、温浴) |
|  | 都県界 | | |
|  | 区界 | | |

図4.9.1-14(1) 歩行者の往来による交通安全への影響の予測地点
(隣接再開発事業竣工前)





凡 例









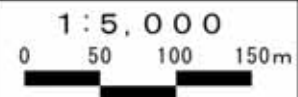
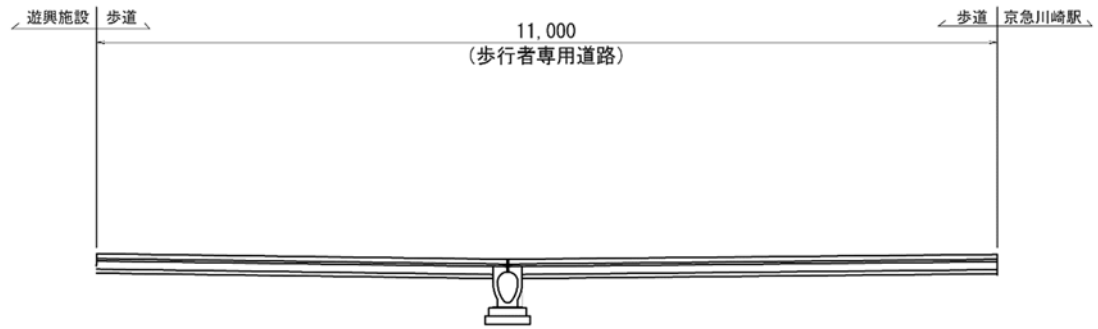
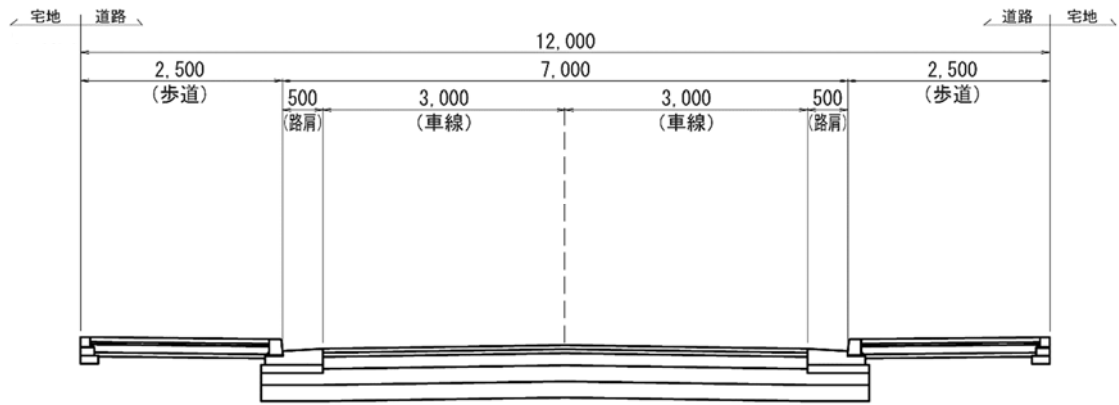
- | | | | |
|---|--------|---|--------------------|
|  | 計画地 |  | 予測地点 (A~B、E~F、J~K) |
|  | 計画建築物 |  | 歩行者動線 (アリーナ) |
|  | 歩行者デッキ |  | 歩行者動線 (宿泊、商業、温浴) |
|  | 都県界 | | |
|  | 区 界 | | |

図4.9.1-14(2) 歩行者の往来による交通安全への影響の予測地点
(隣接再開発事業竣工後)





地点 B



地点 C

単位：mm

街灯・信号機等の公共設備については記載していない。

図4.9.1-15 供用時の道路断面図

(I) 予測条件

a 本事業の歩行者等

本事業の歩行者等は、表4.9.1-20に示すとおりである。また、ピーク時間帯は、メインアリーナにおける興行の終了後とした。

歩行者動線別の利用割合は、図5.9.1-14(1)～(2)に示したとおりである。計画建築物は広域的な集客を目的とした施設であることから、主に鉄道(京急川崎駅、JR川崎駅)を利用する想定とした。歩行者動線別の利用割合は、隣接再開発事業竣工前は退場時の誘導等を考慮した設定とし、隣接再開発事業竣工後は鉄道乗降客数、駅までの距離等により設定した。

表4.9.1-20 本事業の歩行者等

用途	発生集中交通量	ピーク時間帯交通量	ピーク時間帯交通量 (計画地内施設利用考慮) 注3)	ピーク15分交通量
アリーナ	30,000人TE/日	隣接再開発事業竣工前： 15,000人/40分 隣接再開発事業竣工後： 15,000人/30分	隣接再開発事業竣工前： 11,646人/40分 隣接再開発事業竣工後： 11,546人/30分	隣接再開発事業竣工前： 4,368人/15分 隣接再開発事業竣工後： 5,773人/15分
宿泊	298人TE/日注1)	12人/時注2)	12人/時	3人/15分
商業	4,870人TE/日注1)	648人/時注2)	648人/時	162人/15分
温浴	788人TE/日注1)	55人/時注2)	55人/時	14人/15分
合計	35,956人TE/日	-	-	隣接再開発事業竣工前： 4,547人/15分 隣接再開発事業竣工後： 5,952人/15分

注1)アリーナ利用者がその他用途(宿泊、商業、温浴)の施設を利用する設定とした。

注2)アリーナ以外の用途(宿泊、商業、温浴)のピーク時間帯交通量は、「第6回 東京都市圏パーソントリップ調査」の用途別の時間帯分布から時間帯別交通量を算出し、アリーナ以外の用途の合計が最大となる時間帯の交通量とした。

注3)ピーク時間帯交通量(計画地内施設利用考慮)は、アリーナ利用者(15,000人)が興行の終了後に計画地内の施設(宿泊、商業、温浴)を利用する想定とした。

1 TE(トリップエンド):ある目的を持ってある場所(出発地)からある場所(到着地)へ移動する単位をトリップといい、ある地点を起点(出発地)とするトリップ数(発生交通量)と、ある地点を終点(到着地)とするトリップ数の合計を発生集中交通量といい、単位にTE(トリップエンド)を用いる。

2 アリーナからの退出時間は、隣接再開発事業竣工前は規制退場等を行い40分、隣接再開発事業竣工後は類似施設のヒアリングから30分と設定した。

b 供用時の歩行者等の将来交通量

供用時の歩行者等の将来交通量は、表4.9.1-21(1)～(4)に示すとおりである。

供用時の歩行者等の将来交通量は、将来基礎交通量に本事業の歩行者等を加えて算出した。将来基礎交通量は、隣接再開発事業竣工前は現況交通量とし、隣接再開発事業竣工後は現況交通量に周辺開発交通量（隣接再開発事業の歩行者等）を加えて算出した。

表4.9.1-21(1) 供用時の歩行者等の将来交通量（隣接再開発事業竣工前、平日）

予測地点	予測断面 注)	将来基礎交通量			本事業の歩行者等			将来交通量		
		歩行者 (人/15分)	自転車 (台/15分)	合計 (換算後) (人/15分)	歩行者 (人/15分)	自転車 (台/15分)	合計 (換算後) (人/15分)	歩行者 (人/15分)	自転車 (台/15分)	合計 (換算後) (人/15分)
A	東側歩道	73	6	91	1,092	0	1,092	1,165	6	1,183
B	歩行者専用道路	345	48	489	892	0	892	1,237	48	1,381
C	北側歩道	51	10	81	1,794	0	1,794	1,845	10	1,875
E	西側歩道	211	15	256	505	0	505	716	15	761
	東側歩道	50	5	65	253	0	253	303	5	318
F	南側歩道	18	10	48	758	0	758	776	10	806
G	南側歩道	23	20	83	905	0	905	928	20	988
I	西側歩道	58	0	58	724	0	724	782	0	782
	東側歩道	50	0	50	181	0	181	231	0	231
J	歩車共存道路	0	4	12	1,092	0	1,092	1,092	4	1,104

注) 予測断面の位置は、図4.9.1-4に示したとおりである。

- 1 将来基礎交通量のうち、現況交通量はメインアリーナにおける興行終了後に重なる可能性がある時間帯（17～22時）のピーク15分の値とした。
- 2 自転車の歩行者換算は、「交通工学ハンドブック2014」（平成25年12月、（一社）交通工学研究会）に示される歩行者換算係数2.54人/台より、歩行者換算係数を3とした。

表4.9.1-21(2) 供用時の歩行者等の将来交通量（隣接再開発事業竣工前、休日）

予測地点	予測断面 注)	将来基礎交通量			本事業の歩行者等			将来交通量		
		歩行者 (人/15分)	自転車 (台/15分)	合計 (換算後) (人/15分)	歩行者 (人/15分)	自転車 (台/15分)	合計 (換算後) (人/15分)	歩行者 (人/15分)	自転車 (台/15分)	合計 (換算後) (人/15分)
A	東側歩道	19	6	37	1,092	0	1,092	1,111	6	1,129
B	歩行者専用道路	221	19	278	892	0	892	1,113	19	1,170
C	北側歩道	58	3	67	1,794	0	1,794	1,852	3	1,861
E	西側歩道	49	16	97	505	0	505	554	16	602
	東側歩道	7	7	28	253	0	253	260	7	281
F	南側歩道	24	14	66	758	0	758	782	14	824
G	南側歩道	29	20	89	905	0	905	934	20	994
I	西側歩道	55	0	55	724	0	724	779	0	779
	東側歩道	32	1	35	181	0	181	213	1	216
J	歩車共存道路	2	1	5	1,092	0	1,092	1,094	1	1,097

注) 予測断面の位置は、図4.9.1-4に示したとおりである。

- 1 将来基礎交通量のうち、現況交通量はメインアリーナにおける興行終了後に重なる可能性がある時間帯（17～22時）のピーク15分の値とした。
- 2 自転車の歩行者換算は、「交通工学ハンドブック2014」（平成25年12月、（一社）交通工学研究会）に示される歩行者換算係数2.54人/台より、歩行者換算係数を3とした。

表4.9.1-21(3) 供用時の歩行者等の将来交通量（隣接再開発事業竣工後、平日）

予測地点	予測断面 注)	将来基礎交通量			本事業の歩行者等			将来交通量		
		歩行者 (人/15分)	自転車 (台/15分)	合計 (換算後) (人/15分)	歩行者 (人/15分)	自転車 (台/15分)	合計 (換算後) (人/15分)	歩行者 (人/15分)	自転車 (台/15分)	合計 (換算後) (人/15分)
A	東側歩道	373	31	466	683	0	683	1,056	31	1,149
B	歩行者専用道路	450	73	669	2,062	0	2,062	2,512	73	2,731
E	西側歩道	211	15	256	603	0	603	814	15	859
	東側歩道	50	5	65	301	0	301	351	5	366
F	南側歩道	18	10	48	904	0	904	922	10	952
J	歩車共存道路	0	4	12	683	0	683	683	4	695
K	歩行者デッキ	53	0	53	4,317	0	4,317	4,370	0	4,370

注) 予測断面の位置は、図4.9.1-4に示したとおりである。

- 1 将来基礎交通量のうち、現況交通量はメインアリーナにおける興行終了後に重なる可能性がある時間帯（17～22時）のピーク15分の値とした。地点Kの将来基礎交通量には、地点Dの現況交通量（歩行者のみ）を用いた。
- 2 自転車の歩行者換算は、「交通工学ハンドブック2014」（平成25年12月、（一社）交通工学研究会）に示される歩行者換算係数2.54人/台より、歩行者換算係数を3とした。

表4.9.1-21(4) 供用時の歩行者等の将来交通量（隣接再開発事業竣工後、休日）

予測地点	予測断面 注)	将来基礎交通量			本事業の歩行者等			将来交通量		
		歩行者 (人/15分)	自転車 (台/15分)	合計 (換算後) (人/15分)	歩行者 (人/15分)	自転車 (台/15分)	合計 (換算後) (人/15分)	歩行者 (人/15分)	自転車 (台/15分)	合計 (換算後) (人/15分)
A	東側歩道	119	14	161	683	0	683	802	14	844
B	歩行者専用道路	299	27	380	2,062	0	2,062	2,361	27	2,442
E	西側歩道	49	16	97	603	0	603	652	16	700
	東側歩道	7	7	28	301	0	301	308	7	329
F	南側歩道	24	14	66	904	0	904	928	14	970
J	歩車共存道路	2	1	5	683	0	683	685	1	688
K	歩行者デッキ	47	2	53	4,317	0	4,317	4,364	2	4,370

注) 予測断面の位置は、図4.9.1-4に示したとおりである。

- 1 将来基礎交通量のうち、現況交通量はメインアリーナにおける興行終了後に重なる可能性がある時間帯（17～22時）のピーク15分の値とした。地点Kの将来基礎交通量には、地点Dの現況交通量（歩行者のみ）を用いた。
- 2 自転車の歩行者換算は、「交通工学ハンドブック2014」（平成25年12月、（一社）交通工学研究会）に示される歩行者換算係数2.54人/台より、歩行者換算係数を3とした。

(オ) 予測結果

歩行者の往来による交通安全への影響の予測結果は表4.9.1-22(1)～(4)に示すとおり、隣接再開発事業竣工前の一部の地点が歩道のサービス水準B（やや制約）であるものの、その他の地点及び隣接再開発事業竣工後のすべての地点は歩道のサービス水準A（自由歩行）が確保されると予測する。歩道のサービス水準B（やや制約）の地点については、交通整理員等を配置して適切な誘導を行うことで、安全を確保できると予測する。

表4.9.1-22(1) 歩行者の往来による交通安全への影響の予測結果（隣接再開発事業竣工前、平日）

予測地点	予測断面 注1)	将来基礎交通量				将来交通量			
		幅員 (m)	ピーク15分の 断面交通量 (人/15分)	歩行者流量 (人/m・分) = /15/	歩道の サービス 水準 注2)	幅員 (m)	ピーク15分の 断面交通量 (人/15分)	歩行者流量 (人/m・分) = /15/	歩道の サービス 水準 注2)
A	東側歩道	4.2	91	1.4	A	4.2	1,183	18.8	A
B	歩行者専用道路	11.0	489	3.0	A	11.0	1,381	8.4	A
C	北側歩道	2.5	81	2.2	A	2.5	1,875	50.0	B
E	西側歩道	5.0	256	3.4	A	5.0	761	10.1	A
	東側歩道	1.0	65	4.3	A	1.0	318	21.2	A
F	南側歩道	2.6	48	1.2	A	2.6	806	20.7	A
G	南側歩道	2.6	83	2.1	A	2.6	988	25.3	A
I	西側歩道	2.3	58	1.7	A	2.3	782	22.7	A
	東側歩道	1.0	50	3.3	A	1.0	231	15.4	A
J	歩車共存道路	3.7	12	0.2	A	3.7	1,104	19.9	A

注1) 予測断面の位置は、図4.9.1-4に示したとおりである。また、地点B、地点Cの供用時の道路幅員は図4.9.1-15に示したとおりである。その他の地点の道路幅員は現況と同様とした。

注2) 歩道のサービス水準の区分は以下に示すとおりである。

歩行状態	歩行者流量
A：自由歩行	～ 27人/m・分
B：やや制約	27～ 51人/m・分
C：やや困難	51～ 71人/m・分
D：困難	71～ 87人/m・分
E：ほとんど不可能	87～ 100人/m・分

表4.9.1-22(2) 歩行者の往来による交通安全への影響の予測結果（隣接再開発事業竣工前、休日）

予測地点	予測断面 注1)	将来基礎交通量				将来交通量			
		幅員 (m)	ピーク15分の 断面交通量 (人/15分)	歩行者流量 (人/m・分) = /15/	歩道の サービス 水準 注2)	幅員 (m)	ピーク15分の 断面交通量 (人/15分)	歩行者流量 (人/m・分) = /15/	歩道の サービス 水準 注2)
A	東側歩道	4.2	37	0.6	A	4.2	1,129	17.9	A
B	歩行者専用道路	11.0	278	1.7	A	11.0	1,170	7.1	A
C	北側歩道	2.5	67	1.8	A	2.5	1,861	49.6	B
E	西側歩道	5.0	97	1.3	A	5.0	602	8.0	A
	東側歩道	1.0	28	1.9	A	1.0	281	18.7	A
F	南側歩道	2.6	66	1.7	A	2.6	824	21.1	A
G	南側歩道	2.6	89	2.3	A	2.6	994	25.5	A
I	西側歩道	2.3	55	1.6	A	2.3	779	22.6	A
	東側歩道	1.0	35	2.3	A	1.0	216	14.4	A
J	歩車共存道路	3.7	5	0.1	A	3.7	1,097	19.8	A

注1) 予測断面の位置は、図4.9.1-4に示したとおりである。また、地点B、地点Cの供用時の道路幅員は図4.9.1-15に示したとおりである。その他の地点の道路幅員は現況と同様とした。

注2) 歩道のサービス水準の区分は以下に示すとおりである。

歩行状態	歩行者流量
A：自由歩行	～ 27人/m・分
B：やや制約	27～ 51人/m・分
C：やや困難	51～ 71人/m・分
D：困難	71～ 87人/m・分
E：ほとんど不可能	87～ 100人/m・分

表4.9.1-22(3) 歩行者の往来による交通安全への影響の予測結果（隣接再開発事業竣工後、平日）

予測地点	予測断面 注1)	将来基礎交通量				将来交通量			
		幅員 (m)	ピーク15分の 断面交通量 (人/15分)	歩行者流量 (人/m・分) = /15/	歩道の サービス 水準 注2)	幅員 (m)	ピーク15分の 断面交通量 (人/15分)	歩行者流量 (人/m・分) = /15/	歩道の サービス 水準 注2)
A	東側歩道	4.2	466	7.4	A	4.2	1,149	18.2	A
B	歩行者専用道路	11.0	669	4.1	A	11.0	2,731	16.6	A
E	西側歩道	5.0	256	3.4	A	5.0	859	11.5	A
	東側歩道	1.0	65	4.3	A	1.0	366	24.4	A
F	南側歩道	2.6	48	1.2	A	2.6	952	24.4	A
J	歩車共存道路	3.7	12	0.2	A	3.7	695	12.5	A
K	歩行者デッキ	11.0	53	0.3	A	11.0	4,370	26.5	A

注1) 予測断面の位置は、図4.9.1-4に示したとおりである。また、地点B、地点Cの供用時の道路幅員は図4.9.1-15に示したとおりである。地点Kは有効幅員(11.0m)とした。その他の地点の道路幅員は現況と同様とした。

注2) 歩道のサービス水準の区分は以下に示すとおりである。

歩行状態	歩行者流量
A：自由歩行	～ 27人/m・分
B：やや制約	27～ 51人/m・分
C：やや困難	51～ 71人/m・分
D：困難	71～ 87人/m・分
E：ほとんど不可能	87～ 100人/m・分

表4.9.1-22(4) 歩行者の往来による交通安全への影響の予測結果（隣接再開発事業竣工後、休日）

予測地点	予測断面 注1)	将来基礎交通量				将来交通量			
		幅員 (m)	ピーク15分の 断面交通量 (人/15分)	歩行者流量 (人/m・分) = /15/	歩道の サービス 水準 注2)	幅員 (m)	ピーク15分の 断面交通量 (人/15分)	歩行者流量 (人/m・分) = /15/	歩道の サービス 水準 注2)
A	東側歩道	4.2	161	2.6	A	4.2	844	13.4	A
B	歩行者専用道路	11.0	380	2.3	A	11.0	2,442	14.8	A
E	西側歩道	5.0	97	1.3	A	5.0	700	9.3	A
	東側歩道	1.0	28	1.9	A	1.0	329	21.9	A
F	南側歩道	2.6	66	1.7	A	2.6	970	24.9	A
J	歩車共存道路	3.7	5	0.1	A	3.7	688	12.4	A
K	歩行者デッキ	11.0	53	0.3	A	11.0	4,370	26.5	A

注1) 予測断面の位置は、図4.9.1-4に示したとおりである。また、地点B、地点Cの供用時の道路幅員は図4.9.1-15に示したとおりである。地点Kは有効幅員(11.0m)とした。その他の地点の道路幅員は現況と同様とした。

注2) 歩道のサービス水準の区分は以下に示すとおりである。

歩行状態	歩行者流量
A：自由歩行	～ 27人/m・分
B：やや制約	27～ 51人/m・分
C：やや困難	51～ 71人/m・分
D：困難	71～ 87人/m・分
E：ほとんど不可能	87～ 100人/m・分

イ 環境保全のための措置

本事業では、以下の環境保全のための措置を講じる計画である。

- ・隣接再開発事業と連携して京急川崎駅前からアリーナ敷地まで接続する歩行者デッキを整備し、来場者等の安全性に配慮するとともに、計画地周辺の交通環境への影響低減に努める。
- ・アリーナ敷地内に歩行者デッキと連続した広場を整備することで歩行者の滞留空間を確保する。
- ・隣接再開発事業竣工前のメインアリーナにおける興行開催時は、隣接再開発事業と連携して歩行者動線を確保する。
- ・隣接再開発事業竣工前のメインアリーナにおける興行開催時は、規制退場及び京急川崎駅や川崎駅までの誘導等を行い、周辺道路への影響低減に努める。
- ・隣接再開発事業竣工前のメインアリーナにおける興行開催時は、終了時間にあわせて交通整理員を配置して適切な誘導を行い、歩行者の安全の確保を図る。

ウ 評価

歩行者の往来による交通安全への影響（歩道のサービス水準）は、隣接再開発事業竣工前の一部の地点が歩道のサービス水準B（やや制約）であるものの、その他の地点及び隣接再開発事業竣工後のすべての地点は歩道のサービス水準A（自由歩行）が確保されると予測する。歩道のサービス水準B（やや制約）の地点については、交通整理員等を配置して適切な誘導を行うことで、安全を確保できると予測する。

本事業の実施にあたっては、隣接再開発事業と連携して京急川崎駅前からアリーナ敷地まで接続する歩行者デッキを整備し、来場者等の安全性に配慮するとともに、計画地周辺の交通環境への影響低減に努める等の環境保全のための措置を講じる。

したがって、生活環境の保全に著しい支障はないと評価する。

第5章 環境保全のための措置

第5章 環境保全のための措置

本事業では、選定した環境影響評価項目について、「地域環境管理計画」の地域別環境保全水準を達成するとともに、環境への影響を実行可能な範囲で低減するために、環境保全のための措置を講じる計画である。

本事業における環境保全のための措置は、表5-1(1)～(8)に示すとおりである。

表5-1(1) 環境保全のための措置

環境影響評価項目		環境保全のための措置
地球環境	温室効果ガス	<p><供用時></p> <ul style="list-style-type: none"> ・計画建築物の熱負荷低減や断熱性能の向上に努め、省エネルギーに配慮する。 ・エネルギー効率の優れた機器を積極的に採用するとともに、適切な空調ゾーニングにより、エネルギー消費量の削減に配慮する。 ・アリーナ敷地の計画建築物は、川崎市建築物環境配慮制度（CASBEE 川崎）のAランクの獲得を目指し、積極的に環境配慮に取り組む。 ・アリーナ敷地の計画建築物は、建築物省エネルギー性能表示制度（BELS）3スター相当の性能を有する施設とする。 ・再生可能エネルギーシステムを導入し、共用部への電力供給の一部として利用することを検討する。 ・再生可能エネルギーシステムに太陽光発電システムを採用する場合には、日射遮蔽に係る状況の調査結果等を踏まえて設置場所等を検討する。 ・ガスコージェネレーションシステムを導入し、発電時に発生する熱の有効利用により省エネルギーを図ることを検討する。
大気	大気質	<p><工事中></p> <p>①建設機械の稼働による大気質への影響（二酸化窒素、浮遊粒子状物質）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・最新の排出ガス対策型建設機械の使用に努める。 ・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。 ・アイドリングストップを周知・徹底するため、工事区域内に看板等を設置し、運転者への注意喚起を行う。 ・建設機械を使用する前に整備・点検を行い、良好な状態で使用することにより、汚染物質の排出低減に努める。 ・粉じんの発生が想定される場合には、散水の実施、粉じん飛散防止シートの設置等、粉じんの飛散防止対策を講じる。 ・朝礼及び新規入場者教育等における教育の中で、環境保全のための措置の内容を工事関係者に周知・徹底する。 ・本事業の工事期間中に、計画地南側で計画されている隣接再開発事業の工事も行われる予定であり、工事実施にあたっては隣接再開発事業と連携しながら、周辺環境に配慮した上で工事を行う。

表5-1(2) 環境保全のための措置

環境影響評価項目		環境保全のための措置
大気 (つづき)	大気質 (つづき)	<p><工事中></p> <p>②工事用車両の走行による大気質への影響（二酸化窒素、浮遊粒子状物質）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・工事用車両は、最新の規制適合車の使用に努める。 ・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。 ・工事用車両の運転者に対して走行経路を周知・徹底するとともに、計画的な運行により影響の低減を図る。 ・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。 ・工事用車両を使用する前に整備・点検を行い、良好な状態で使用することにより、汚染物質の排出低減に努める。 ・アイドリングストップを周知・徹底するため、工事区域内に看板等を設置し、運転者への注意喚起を行う。 ・シートカバーを使用し、出入口でタイヤに付着した泥土の洗浄を行うなど、工事用車両による粉じん飛散を防止する。 ・朝礼及び新規入場者教育等における教育の中で、環境保全のための措置の内容を工事関係者に周知する。 ・本事業の工事期間中に、計画地南側で計画されている隣接再開発事業の工事も行われる予定であり、工事実施にあたっては隣接再開発事業と連携しながら、周辺環境に配慮した上で工事を行う。 <p><供用時></p> <p>③施設関連車両の走行による大気質への影響（二酸化窒素、浮遊粒子状物質）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・興行主催者及び施設関係者に対して走行経路を周知・徹底し、計画的な運行により影響の低減を図る。 ・計画地内に看板等を設置し、運転者に対しアイドリングストップ等のエコドライブの実施を促す。 ・来場者等に対して、駐車場がない旨をホームページ等で周知し、公共交通機関の利用を促す。 <p>④冷暖房施設等の設置による大気質への影響（二酸化窒素）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大気汚染物質の排出量低減のため、可能な限り低 NO_x 型でエネルギー効率の高い燃焼機器を導入する。 ・冷暖房施設等の整備、点検を徹底する。
土壌汚染	土壌汚染	<p><工事中></p> <ul style="list-style-type: none"> ・汚染土壌を計画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（改訂第4.1版）」を遵守する。 ・汚染土壌を運搬する場合は、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。 ・汚染が確認された場合は、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。 ・搬出した汚染土壌は、都道府県知事等から汚染土壌処理業の許可を受けた業者等に委託して適正に処理・処分する。

表5-1(3) 環境保全のための措置

環境影響評価項目	環境保全のための措置
騒音・振動・低周波音	<p>騒音</p> <p><工事中></p> <p>①建設機械の稼働による騒音の影響</p> <ul style="list-style-type: none"> ・低騒音型建設機械の使用に努める。 ・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。 ・工事区域の外周に防音壁を兼ねた鋼製仮囲い（高さ約3m）を設置し、騒音の低減に努める。 ・低騒音工法の選択、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。 ・アイドリングストップを周知・徹底するため、敷地内に看板等を設置し、運転者への注意喚起を行う。 ・建設機械を使用する前に整備・点検を行い、良好な状態で使用することにより、騒音の低減に努める。 ・騒音の状況を把握できるように、騒音計を設置する。 ・朝礼及び新規入場者教育等における教育の中で、環境保全のための措置の内容を工事関係者に周知・徹底する。 ・本事業の工事期間中に、計画地南側で計画されている隣接再開発事業の工事も行われる予定であり、工事実施にあたっては隣接再開発事業と連携しながら、周辺環境に配慮した上で工事を行う。 <p>②工事用車両の走行による騒音の影響</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・工事用車両の運転者に対して走行経路を周知・徹底するとともに、計画的な運行により影響の低減を図る。 ・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。 ・アイドリングストップを周知・徹底するため、敷地内に看板等を設置し、運転者への注意喚起を行う。 ・朝礼及び新規入場者教育等における教育の中で、環境保全のための措置の内容を工事関係者に周知する。 ・本事業の工事期間中に、計画地南側で計画されている隣接再開発事業の工事も行われる予定であり、工事実施にあたっては隣接再開発事業と連携しながら、周辺環境に配慮した上で工事を行う。 <p><供用時></p> <p>③施設関連車両の走行による騒音の影響</p> <ul style="list-style-type: none"> ・興行主催者及び施設関係者に対して走行経路を周知・徹底し、計画的な運行により影響の低減を図る。 ・計画地内に看板等を設置し、運転者に対しアイドリングストップ等のエコドライブの実施を促す。 ・来場者等に対して、駐車場がない旨をホームページ等で周知し、公共交通機関の利用を促す。 <p>④冷暖房施設等の設置による騒音の影響</p> <ul style="list-style-type: none"> ・低騒音型の機器の選定に努める。 ・冷暖房施設等の整備・点検を徹底する。 ・冷暖房施設等の防音対策として、目隠しパネル等の防音壁の設置または機器側の防音対策を検討する。

表5-1(4) 環境保全のための措置

環境影響評価項目		環境保全のための措置
騒音・ 振動・ 低周波音 (つづき)	振動	<p><工事中></p> <p>①建設機械の稼働による振動の影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 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。 アイドリングストップを周知・徹底するため、敷地内に看板等を設置し、運転者への注意喚起を行う。 建設機械を使用する前に整備・点検を行い、良好な状態で使用することにより、振動の低減に努める。 振動の状況を把握できるように、振動計を設置する。 朝礼及び新規入場者教育等における教育の中で、環境保全のための措置の内容を工事関係者に周知・徹底する。 本事業の工事期間中に、計画地南側で計画されている隣接再開発事業の工事も行われる予定であり、工事実施にあたっては隣接再開発事業と連携しながら、周辺環境に配慮した上で工事を行う。 <p>②工事用車両の走行による振動の影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 工事用車両の運転者に対して走行経路を周知・徹底するとともに、計画的な運行により影響の低減を図る。 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。 アイドリングストップを周知・徹底するため、敷地内に看板等を設置し、運転者への注意喚起を行う。 朝礼及び新規入場者教育等における教育の中で、環境保全のための措置の内容を工事関係者に周知する。 本事業の工事期間中に、計画地南側で計画されている隣接再開発事業の工事も行われる予定であり、工事実施にあたっては隣接再開発事業と連携しながら、周辺環境に配慮した上で工事を行う。 <p><供用時></p> <p>③施設関連車両の走行による振動の影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 興行主催者及び施設関係者に対して走行経路を周知・徹底し、計画的な運行により影響の低減を図る。 計画地内に看板等を設置し、運転者に対しアイドリングストップ等のエコドライブの実施を促す。 来場者等に対して、駐車場がない旨をホームページ等で周知し、公共交通機関の利用を促す。
廃棄物等	一般廃棄物	<p><供用時></p> <ul style="list-style-type: none"> 来場者等に対して、掲示板、張り紙等により、ごみの発生抑制の協力及び分別排出の徹底を促し、ごみの減量化やリサイクルの推進に努める。 計画建築物内に設置する廃棄物保管施設は、飛散防止等の環境保持と分別保管に配慮した適切な施設を設置する。

表5-1(5) 環境保全のための措置

環境影響評価項目		環境保全のための措置
廃棄物等 (つづき)	産業廃棄物	<p><工事中></p> <ul style="list-style-type: none"> ・「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」等の関係法令に基づき、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。 ・許可を受けた産業廃棄物収集運搬業者及び産業廃棄物処分業者に委託し、適正に処理する。 ・既存建築物の解体工事にあたっては、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」、「大気汚染防止法」、「川崎市公害防止等生活環境の保全に関する条例」、「石綿含有廃棄物等処理マニュアル」、「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」等に基づき、飛散・流出等のないよう適正に対応する。 ・産業廃棄物の搬出運搬時には、荷崩れや飛散等が生じないように荷台カバー等を使用する。 <p><供用時></p> <ul style="list-style-type: none"> ・来場者等に対して、掲示板、張り紙等により、ごみの発生抑制の協力及び分別排出の徹底を促し、ごみの減量化やリサイクルの推進に努める。 ・計画建築物内に設置する廃棄物保管施設は、飛散防止等の環境保持と分別保管に配慮した適切な施設を設置する。 ・許可を受けた産業廃棄物収集運搬業者及び産業廃棄物処分業者に委託し、適正に処理する。
	建設発生土	<p><工事中></p> <ul style="list-style-type: none"> ・場外搬出にあたっては、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等を使用する。 ・他の工事現場で再利用が可能と判断した場合には、可能な限り工事間利用を図る。 ・施工業者の残土受入リストやネットワークを利用して、可能なものは他の工事現場の埋め戻し土等として利用する。
緑	緑の質	<p><供用時></p> <ul style="list-style-type: none"> ・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、除草・草刈、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。 ・緑化地となる部分については、透水層を確保しつつ良質な客土により必要土壌量を上回る量の土壌に入れ替え、植栽予定樹種に応じた適切な土壌を用いるとともに、樹木等の育成を支える十分な土壌厚を確保する等、樹木等の生育に適した植栽基盤の整備を図る。 ・屋上緑化の基盤整備にあたっては、計画建築物の構造上の条件を考慮したうえで、可能な限り保水性に優れた土壌を用いる。 ・屋上緑化部分は散水に配慮するとともに、土壌の飛散防止に配慮した管理を行う。 ・樹木の正常な生育のために、環境特性（風環境・日照）に留意する必要がある範囲については、環境特性に適した樹種を植栽するとともに、適切に管理する。 ・樹木等の選定においては環境特性を踏まえ、特に屋上緑化部分には耐風性、耐乾性を備えた樹種の選定に努める。

表5-1(6) 環境保全のための措置

環境影響評価項目		環境保全のための措置
緑 (つづき)	緑の量	<p><供用時></p> <ul style="list-style-type: none"> ・アリーナ敷地は駅前本町8号線及び国道409号の歩道に面して高木(大景木)を配置するとともに、駅前本町1号線及びJR線路側に壁面緑化、アリーナ棟に屋上緑化を行うことで緑の量を確保する。 ・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、除草・草刈、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。
景観	景観、 圧迫感	<p><供用時></p> <p>①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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「川崎市景観計画」に基づき、計画建築物は川崎の玄関口にふさわしいデザインとなるよう努める。 ・計画建築物の外壁等の色彩及び素材等の選定において、市街地景観と調和を図りつつも、東京都内あるいは羽田空港から川崎を訪れる人に対して魅力のある玄関口となるよう努める。 ・アリーナ敷地は駅前本町8号線及び国道409号の歩道に面して高木(大景木)を配置するとともに、駅前本町1号線及びJR線路側に壁面緑化を行い、良好な景観形成を図る。 ・隣接再開発事業と連携して一体的なまちづくりや景観形成に取り組むことで川崎の玄関口にふさわしい拠点を形成するとともに、まちの景観形成に努める。 <p>②代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「川崎市景観計画」に基づき、計画建築物は川崎の玄関口にふさわしいデザインとなるよう努める。 ・計画建築物の外壁等の色彩及び素材等の選定において、市街地景観と調和を図りつつも、東京都内あるいは羽田空港から川崎を訪れる人に対して魅力のある玄関口となるよう努める。 ・アリーナ敷地は駅前本町8号線及び国道409号の歩道に面して高木(大景木)を配置するとともに、駅前本町1号線及びJR線路側に壁面緑化を行い、良好な景観形成を図る。 ・隣接再開発事業と連携して一体的なまちづくりや景観形成に取り組むことで川崎の玄関口にふさわしい拠点を形成するとともに、まちの景観形成に努める。 ・計画建築物の外壁にデジタルサイネージの設置を予定しているが、設置にあたっては、設置位置や運用方法等について関係機関と十分に協議し、周辺環境への影響の低減を図る。 <p>③圧迫感の変化の程度</p> <ul style="list-style-type: none"> ・計画建築物の外壁にガラスと金属パネルを組み合わせたファサードユニットを配置することで水平方向及び垂直方向の分節化を図り、圧迫感の軽減に配慮する。 ・外壁に用いるガラスと金属パネルは、水平方向または垂直方向に傾斜をつけることで壁面に凹凸をつけ、圧迫感の軽減に配慮する。 ・アリーナ敷地は駅前本町8号線及び国道409号の歩道に面して高木(大景木)を配置するとともに、駅前本町1号線及びJR線路側に壁面緑化を行い、圧迫感の軽減を図る。

表5-1(7) 環境保全のための措置

環境影響評価項目		環境保全のための措置
構造物の影響	日照阻害	<p>< 供用時 ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・計画地の立地を踏まえ、高層となる商業棟の形状を工夫することで、日影の影響を受ける既存建築物が少なくなるように配慮する。
	テレビ受信障害	<p>< 供用時 ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・計画建築物に起因して新たなテレビ電波の受信障害が発生した場合には、受信状況に応じて適切な障害対策を実施する。 ・工事中は、クレーン未使用時にブームを電波到来方向に向ける等の適切な障害防止対策を講じる。 ・テレビ電波の受信障害について迅速かつ適切な対応を図るため、地上躯体工事前までに相談窓口を設置する。
	風害	<p>< 供用時 ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・アリーナ敷地の計画建築物は基壇部を設けることにより、高層の商業棟による吹き降ろしが計画地近傍に及ぼす影響を低減するよう配慮する。 ・防風対策として、アリーナ敷地内に防風植栽（常緑樹）を適切に配置する。 ・防風植栽は、防風効果が十分に確保されるよう、適切な維持管理を行う。
地域交通	交通安全、交通混雑	<p>< 工事中 ></p> <p>①工事中車両の走行による交通安全及び交通混雑への影響</p> <ul style="list-style-type: none"> ・工事中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。 ・工事中車両の運転者に対して走行経路を周知・徹底するとともに、計画的な運行により影響の低減を図る。 ・工事中車両の出入口等に交通整理員を配置するとともに、工事中車両の走行時には工事中車両の出入口から駅前本町1号線と国道409号の交差点付近まで交通整理員による誘導、走行速度の抑制、安全確認の徹底を図り、歩行者の安全の確保に努める。 ・工事中車両の運転者には随時安全教育を実施し、交通法規を遵守させるとともに、安全運転を徹底させる。 ・工事中車両にステッカー等を貼り、他の車両との識別を図る。 ・朝礼及び新規入場者教育等における教育の中で、環境保全のための措置の内容を工事関係者に周知する。 <p>< 供用時 ></p> <p>②施設関連車両の走行による交通安全及び交通混雑への影響</p> <ul style="list-style-type: none"> ・興行主催者及び施設関係者に対して走行経路を周知・徹底し、駅前への車両進入の抑制を図る。 ・メインアリーナにおける興行開催時は交通整理員を配置し、施設関連車両の入出庫を管理する。 ・駐車場出入口に出庫灯を設置し、注意喚起することで、安全に配慮する。 ・駐車場等に誘導看板等を設置することで、施設関連車両が安全かつスムーズに入庫できるようにする。 ・施設関係者に対して、駅前本町5号線及び駅前本町8号線走行時の走行速度の抑制、安全確認の徹底を周知する。 ・来場者等に対して、駐車場がない旨をホームページ等で周知し、公共交通機関の利用を促す。

表5-1(8) 環境保全のための措置

環境影響評価項目		環境保全のための措置
地域交通 (つづき)	交通安全、 交通混雑 (つづき)	<p>③歩行者の往来による交通安全への影響</p> <ul style="list-style-type: none"> ・隣接再開発事業と連携して京急川崎駅前からアリーナ敷地まで接続する歩行者デッキを整備し、来場者等の安全性に配慮するとともに、計画地周辺の交通環境への影響低減に努める。 ・アリーナ敷地内に歩行者デッキと連続した広場を整備することで歩行者の滞留空間を確保する。 ・隣接再開発事業竣工前のメインアリーナにおける興行開催時は、隣接再開発事業と連携して歩行者動線を確保する。 ・隣接再開発事業竣工前のメインアリーナにおける興行開催時は、規制退場及び京急川崎駅や川崎駅までの誘導等を行い、周辺道路への影響低減に努める。 ・隣接再開発事業竣工前のメインアリーナにおける興行開催時は、終了時間にあわせて交通整理員を配置して適切な誘導を行い、歩行者の安全の確保を図る。

第6章 環境配慮項目に関する措置

第6章 環境配慮項目に関する措置

本事業では、「第3章 3 (1) 環境配慮項目の選定」(p.118参照)で選定した環境配慮項目について、表6-1(1)～(2)に示す措置を講じる計画である。

表6-1(1) 環境配慮項目に関する措置

選定した 環境配慮項目	環境配慮項目に関する措置	
	工事中	供用時
光 害	-	<ul style="list-style-type: none"> ・照明の目的・効果が効率的に達成されるとともに、照明による周辺環境への影響の低減を図るため、「光害対策ガイドライン」(令和3年3月改訂版、環境省)等を参考に、照明機器の選定、設置位置と空間への光の配分を適切に行う。 ・デジタルサイネージの設置にあたっては、周辺環境への影響の低減を図るため、設置位置や運用方法などについて関係機関と十分に協議する。
地震時等の災害	-	<ul style="list-style-type: none"> ・防火性能に優れた部材の採用に努める。 ・耐震性に配慮した構造とする。 ・地震時等の災害時の避難経路を考慮した動線の確保に努めるとともに、帰宅困難者対策等に努める。
生物多様性	-	<ul style="list-style-type: none"> ・アリーナ敷地は駅前本町8号線及び国道409号の歩道に面して高木(大景木)を配置するとともに、駅前本町1号線及びJR線路側に壁面緑化、アリーナ棟に屋上緑化を行うことで緑の量を確保する。 ・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、除草・草刈、灌水等を行うことにより、樹木等の健全な育成を図る。 ・植栽樹種は、計画地及びその周辺で良好に生育している樹種、潜在自然植生や代償植生の構成種を主体とした樹種を選定することで、地域の生態系保全に努める。

表6-1(2) 環境配慮項目に関する措置

選定した 環境配慮項目	環境配慮項目に関する措置	
	工事中	供用時
地球温暖化対策	<ul style="list-style-type: none"> ・建設機械は、低燃費型の建設機械の使用に努める。 ・工事用車両は、低燃費車の使用に努める。 ・建設機械や工事用車両は適正な整備点検の実施に努める。 ・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。 ・アイドリングストップを周知・徹底するため、工事区域内に看板等を設置し、運転者への注意喚起を行う。 ・建設資材は、環境性能に優れた製品の調達に努める。 	-
気候変動の影響への適応	-	<ul style="list-style-type: none"> ・冷暖房施設等は、可能な限り最新のエネルギー効率の優れた機器を選定し、人工排熱の抑制を図る。 ・雨水流出抑制対策として地下に雨水貯留槽を設置し、排水量の調整を図ることで、治水・水害対策に努める。 ・アリーナ敷地は可能な範囲で地上部緑化、壁面緑化及び屋上緑化を行うことで、蒸発効果等により、ヒートアイランド現象の緩和を図る。 ・多摩川氾濫などの水害時の被害を最小限とするため、設備機器等の防水対策や浸水想定高さ以上への設置等、水害に対する高い安全性を確保する。
資源	<ul style="list-style-type: none"> ・建設資材は、再生品や再利用が可能な材料の使用に努め、資源の有効利用の推進を図る。 ・建設工事に伴い発生する廃棄物は、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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・節水型器具の採用等により、水資源の有効利用を図る。 ・耐久性のある材料や部材の使用等の建築物の長寿命化により、環境負荷の低減に努める。

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

計画地は川崎市川崎区の北西部に位置する約15,360m²の区域であり、現況は自動車教習所、事務所ビル、駐車場、道路等として利用されている。また、計画地周辺では、計画地南側の隣接する区域において「(仮称)京急川崎駅西口地区第一種市街地再開発事業」が計画されている。

主な道路網としては、計画地北側に国道409号、東側に国道15号(第一京浜)、西側から南側に川崎府中線(主要地方道9号)等が通っている。また、鉄道網としては、計画地東側に京浜急行本線及び京浜急行大師線、西側にJR東海道本線及びJR京浜東北線が通っている。最寄り駅は、京急川崎駅である。

本事業は、プロバスケットボールリーグ「B.LEAGUE」試合開催時に10,000人超を収容可能となるプロバスケットボールクラブ「川崎ブレイブサンダース」のホームアリーナを建設するとともに、計画地周辺エリアの新たな賑わいづくりや経済活性化を目的とし、隣接再開発事業と連携しながら、アリーナ施設、宿泊施設、商業施設等を含む複合エンターテインメント施設の建設、歩行者デッキの整備及び道路の拡幅整備を行うものである。

選定した環境影響評価項目について環境影響評価を行った結果は、表7-1(1)～(10)に示すとおりである。

本事業を実施することにより、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、圧迫感、日照障害、テレビ受信障害、風害、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、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、環境保全目標を満足することができると思う。

緑の質及び緑の量については、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るとともに、目標とする緑被率等及び緑の量的水準を満足し、さらに、維持管理計画に基づき樹木等の健全な育成を図る等の環境保全のための措置を講じることにより、緑の適切な回復育成が図られると評価する。

このほか、事業実施にあたっては、環境影響評価項目以外にも、環境配慮項目(光害、地震時等の災害、生物多様性、地球温暖化対策、気候変動の影響への適応、資源)に対して、環境への影響を実行可能な範囲で低減するために、環境配慮措置を講じる計画である。

したがって、本事業は、環境への影響に対し、実行可能な範囲で適切に配慮した計画であると評価する。

表7-1(1) 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
地球環境	温室効果ガス	<p>< 供用時 ></p> <p>本事業では、高効率な設備機器の採用により、標準的な温室効果ガス排出量約 6,243t-CO₂/年に対して約 1,036t-CO₂/年削減し、温室効果ガス排出量は約 5,207t-CO₂/年、温室効果ガス排出量の削減の程度は約 16.6%と予測する。</p> <p>本事業では、計画建築物の熱負荷低減や断熱性能の向上に努め、省エネルギーに配慮する等の環境保全のための措置を講じる。</p> <p>したがって、温室効果ガスの排出量の抑制が図られると評価する。</p>
大気	大気質	<p>< 工事中 ></p> <p>建設機械の稼働による大気質への影響（二酸化窒素、浮遊粒子状物質）</p> <p>建設機械の稼働による二酸化窒素の日平均値の年間 98%値の最大値は 0.049ppm であり、環境保全目標（0.06ppm 以下）を満足すると予測する。また、建設機械の稼働による浮遊粒子状物質の日平均値の年間 2%除外値の最大値は 0.034mg/m³ であり、環境保全目標（0.10mg/m³ 以下）を満足すると予測する。</p> <p>建設機械の稼働による二酸化窒素の 1 時間値（将来濃度）の最大値は、工事開始 7 ヶ月目で 0.193ppm（風向：北東）、工事開始 12 ヶ月目で 0.208ppm（風向：北北東）であり、工事開始 12 ヶ月目で環境保全目標（0.2ppm 以下）を上回ると予測する。また、建設機械の稼働による浮遊粒子状物質の 1 時間値（将来濃度）の最大値は、工事開始 7 ヶ月目で 0.117mg/m³（風向：北東）、工事開始 12 ヶ月目で 0.114mg/m³（風向：北北東）であり、環境保全目標（0.20mg/m³ 以下）を満足すると予測する。なお、建設機械の稼働による二酸化窒素の短期将来濃度（1 時間値）は工事開始 12 ヶ月目の北北東の風向で環境保全目標（0.2ppm 以下）を上回ると予測するが、その超過分はごくわずかであり、短期将来濃度予測の気象条件における北北東の風向の出現頻度は低くなっている。</p> <p>本事業の実施にあたっては、最新の排出ガス対策型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等の環境保全のための措置を講じる。</p> <p>したがって、現状を著しく悪化させないと評価する。</p> <p>工事用車両の走行による大気質への影響（二酸化窒素、浮遊粒子状物質）</p> <p>工事用車両の走行による二酸化窒素の日平均値の年間 98%値は 0.034ppm であり、環境保全目標（0.06ppm 以下）を満足すると予測する。また、工事用車両の走行による浮遊粒子状物質の日平均値の年間 2%除外値は 0.029mg/m³ であり、環境保全目標（0.10mg/m³ 以下）を満足すると予測する。</p> <p>本事業の実施にあたっては、最新の規制適合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等の環境保全のための措置を講じる。</p> <p>したがって、現状を著しく悪化させないと評価する。</p>

表7-1(2) 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
大気 (つづき)	大気質 (つづき)	<p>< 供用時 ></p> <p>施設関連車両の走行による大気質への影響(二酸化窒素、浮遊粒子状物質) 施設関連車両の走行による二酸化窒素の日平均値の年間 98%値は隣接再開発事業竣工前で 0.034ppm、隣接再開発事業竣工後で 0.033~0.034ppm であり、環境保全目標(0.06ppm 以下)を満足すると予測する。施設関連車両の走行による浮遊粒子状物質の日平均値の年間 2%除外値は隣接再開発事業竣工前及び隣接再開発事業竣工後ともに 0.029mg/m³ であり、環境保全目標(0.10mg/m³ 以下)を満足すると予測する。</p> <p>本事業の実施にあたっては、興行主催者及び施設関係者に対して走行経路を周知・徹底し、計画的な運行により影響の低減を図る等の環境保全のための措置を講じる。</p> <p>したがって、現状を著しく悪化させないと評価する。</p> <p>冷暖房施設等の設置による大気質への影響(二酸化窒素) 冷暖房施設等の設置による二酸化窒素の日平均値の年間 98%値の最大値は 0.034ppm であり、環境保全目標(0.06ppm 以下)を満足すると予測する。</p> <p>本事業の実施にあたっては、大気汚染物質の排出量低減のため、可能な限り低 NO_x 型でエネルギー効率の高い燃焼機器を導入する等の環境保全のための措置を講じる。</p> <p>したがって、現状を著しく悪化させないと評価する。</p>
土壌汚染	土壌汚染	<p>< 工事中 ></p> <p>計画地は過去の土地利用の履歴から土壌汚染の可能性が考えられることから、今後、関係法令に基づき適正に地歴等の調査を実施し、地歴等の調査の結果に応じて土壌調査を実施する。</p> <p>なお、本事業で調査等を実施する範囲は、アリーナ敷地のうち、事務所ビルとして利用されている範囲であり、自動車教習所として利用されている範囲は土地所有者である株式会社 KANTO モータースクールが、三角地敷地は隣接再開発事業の施行者である京急川崎駅西口地区市街地再開発準備組合が、「土壌汚染対策法」並びに「川崎市公害防止等生活環境の保全に関する条例」に基づく諸届出、手続を実施することとなっている。</p> <p>本事業の対象範囲で実施した土壌調査の結果、汚染が確認された場合には、対策範囲を明確にしたうえで、掘削除去処理、原位置封じ込め等の対策を選定する。掘削除去処理を選定した場合は、都道府県知事等から汚染土壌処理業の許可を受けた業者に委託することから、適正に処理・処分されると予測する。</p> <p>本事業の実施にあたっては、汚染土壌を計画地外に搬出する場合、「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、運搬中の荷崩れ及び飛散防止の対策(シートカバー等)を行う等の環境保全のための措置を講じる。</p> <p>したがって、現状を悪化させることはないと評価する。</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>騒音</p> <p>< 工事中 ></p> <p>建設機械の稼働による騒音の影響</p> <p>解体工事中(工事開始7ヶ月目)の建設機械の稼働による騒音レベルの最大値は、アリーナ敷地西側境界で79.9dBであり、環境保全目標(85dB以下)を満足すると予測する。また、アリーナ敷地南側境界の騒音レベルの最大値は75.4dBであり、環境保全目標(85dB以下)を満足すると予測する。</p> <p>建築工事中(工事開始12ヶ月目)の建設機械の稼働による騒音レベルの最大値は、計画地南側敷地境界で79.9dBであり、環境保全目標(85dB以下)を満足すると予測する。</p> <p>本事業の実施にあたっては、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等の環境保全のための措置を講じる。</p> <p>したがって、生活環境の保全に支障はないと評価する。</p> <p>工事用車両の走行による騒音の影響</p> <p>工事中の将来交通量の騒音レベルは69.1~73.2dBであり、1及び2(南側)で環境保全目標(昼間:70dB以下)を上回ると予測する。なお、環境保全目標を上回る地点については、将来基礎交通量による騒音レベルで既に環境保全目標を上回っており、工事用車両の走行による騒音レベルの増加分は0.1~0.2dBと予測する。</p> <p>また、2(北側)は環境保全目標(昼間:70dB以下)を満足しており、工事用車両の走行による騒音レベルの増加分は0.1dBと予測する。</p> <p>本事業の実施にあたっては、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・徹底する等の環境保全のための措置を講じる。</p> <p>したがって、現状を著しく悪化させることはなく、生活環境の保全に著しい支障はないと評価する。</p> <p>< 供用時 ></p> <p>施設関連車両の走行による騒音の影響</p> <p>供用時の将来交通量の騒音レベルは、隣接再開発事業竣工前及び隣接再開発竣工後ともに昼間で69.0~73.0dB、夜間で67.6~70.9dBであり、昼間の1及び2(南側)、夜間のすべての地点で環境保全目標(昼間:70dB以下、夜間:65dB以下)を上回ると予測する。なお、環境保全目標を上回る地点については、将来基礎交通量による騒音レベルで既に環境保全目標を上回っており、施設関連車両の走行による騒音レベルの増加分は、すべての時間区分で0.1dB未満と予測する。</p> <p>また、2(北側)の昼間は、隣接再開発事業竣工前及び隣接再開発事業竣工後ともに環境保全目標(昼間:70dB以下)を満足しており、施設関連車両の走行による騒音レベルの増加分は0.1dB未満と予測する。</p> <p>本事業の実施にあたっては、興行主催者及び施設関係者に対して走行経路を周知・徹底し、計画的な運行により影響の低減を図る等の環境保全のための措置を講じる。</p> <p>したがって、現状を著しく悪化させることはなく、生活環境の保全に著しい支障はないと評価する。</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(つづき)	<p>騒音(つづき)</p> <p>冷暖房施設等の設置による騒音の影響</p> <p>午前8時～午後11時の冷暖房施設等の設置による騒音レベルの最大値は、三角地敷地北側境界で53.4dBであり、環境保全目標(午前8時～午後6時:65dB以下、午後6時～午後11時:60dB以下)を満足すると予測する。また、騒音レベルが最大となる高さ(地上5.5m)における冷暖房施設等の設置による騒音レベルは、三角地敷地北側境界で56.2dBであり、環境保全目標(60～65dB以下)を満足すると予測する。</p> <p>午後11時～午前8時の冷暖房施設等の設置による騒音レベルの最大値は、アリーナ敷地東側境界で22.3dBであり、環境保全目標(午後11時～午前6時:50dB以下、午前6時～午前8時:60dB以下)を満足すると予測する。また、騒音レベルが最大となる高さ(地上58.0m)における冷暖房施設等の設置による騒音レベルは、アリーナ敷地南側境界で50.0dBであり、環境保全目標(50～60dB以下)を満足すると予測する。</p> <p>本事業の実施にあたっては、低騒音型の機器の選定に努める等の環境保全のための措置を講じる。</p> <p>したがって、生活環境の保全に支障はないと評価する。</p>
振動	<p>< 工事中 ></p> <p>建設機械の稼働による振動の影響</p> <p>解体工事中(工事開始11ヶ月目)の建設機械の稼働による振動レベルの最大値は、アリーナ敷地西側境界で66.0dBであり、環境保全目標(75dB以下)を満足すると予測する。また、アリーナ敷地南側境界の振動レベルの最大値は63.4dBであり、環境保全目標(75dB以下)を満足すると予測する。</p> <p>建築工事中(工事開始12ヶ月目)の建設機械の稼働による振動レベルの最大値は、アリーナ敷地南側境界で65.9dBであり、環境保全目標(75dB以下)を満足すると予測する。</p> <p>本事業の実施にあたっては、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等の環境保全のための措置を講じる。</p> <p>したがって、生活環境の保全に支障はないと評価する。</p> <p>工事用車両の走行による振動の影響</p> <p>工事中の将来交通量の振動レベルは昼間で51.9～53.4dB、夜間で49.7～51.0dBであり、環境保全目標(昼間:65dB以下または70dB以下、夜間:60dB以下または65dB以下)を満足すると予測する。また、工事用車両の走行による振動レベルの増加分は、昼間で0.2～0.3dB、夜間で0.1dB未満である。</p> <p>本事業の実施にあたっては、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・徹底する等の環境保全のための措置を講じる。</p> <p>したがって、生活環境の保全に支障はないと評価する。</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
騒音・振動・低周波音(つづき)	振動(つづき)	<p>< 供用時 > 施設関連車両の走行による振動の影響 供用時の将来交通量の振動レベルは、隣接再開発事業竣工前の昼間で51.7～53.1dB、夜間で50.8～53.1dB、隣接再開発事業竣工後の昼間で51.7～53.0dB、夜間で50.8～53.1dBであり、環境保全目標(昼間:65dB以下または70dB以下、夜間:60dB以下または65dB以下)を満足すると予測する。また、施設関連車両の走行による振動レベルの増加分は、隣接再開発事業竣工前及び隣接再開発事業竣工後ともに昼間で0.1dB未満、夜間で0.1dBである。 本事業の実施にあたっては、興行主催者及び施設関係者に対して走行経路を周知・徹底し、計画的な運行により影響の低減を図る等の環境保全のための措置を講じる。 したがって、生活環境の保全に支障はないと評価する。</p>
廃棄物等	一般廃棄物	<p>< 供用時 > 供用時に発生する事業系一般廃棄物の発生量は、約1,078kg/日と予測する。 計画建築物内に事業系一般廃棄物と産業廃棄物を分別した廃棄物保管施設を設置し、掲示板、張り紙等により、ごみの発生抑制の協力及び分別排出の徹底を促すことでごみの減量化やリサイクルの推進に努めるとともに、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することから、事業系一般廃棄物は適正に処理されると予測する。 本事業の実施にあたっては、飛散防止等の環境保持と分別保管に配慮した適切な廃棄物保管施設を設置する等の環境保全のための措置を講じる。 したがって、資源の循環が図られるとともに、生活環境の保全に支障はないと評価する。</p>
	産業廃棄物	<p>< 工事中 > 既存建築物等の解体により発生する産業廃棄物の発生量及び資源化量は、発生量が約8,878t、資源化量が約8,782tと予測する。 計画建築物の建設により発生する産業廃棄物の発生量及び資源化量は、発生量が約1,737t、資源化量が約1,708tと予測する。また、計画建築物の建設により発生する建設汚泥の発生量及び資源化量は、発生量が約18,333m³、資源化量が約17,416m³と予測する。 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」等の関係法令に基づき、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り、許可を受けた産業廃棄物収集運搬業者及び産業廃棄物処分業者に委託することから、適正に処理されると予測する。 また、撤去建築物では石綿が含有されている吹付ロックウールの使用が確認されており、既存建築物の解体工事にあたっては、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」、「大気汚染防止法」、「川崎市公害防止等生活環境の保全に関する条例」、「石綿含有廃棄物等処理マニュアル」、「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」等に基づき、飛散・流出等のないよう適正に対応し、許可を受けた収集運搬業者及び処分業者に委託することから、適正に処理されると予測する。 本事業の実施にあたっては、産業廃棄物の搬出運搬時には、荷崩れや飛散等が生じないように荷台カバー等を使用する等の環境保全のための措置を講じる。 したがって、資源の循環が図られるとともに、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

環境影響評価項目		環境影響評価の結果
廃棄物等 (つづき)	産業廃棄物 (つづき)	<p>< 供用時 ></p> <p>供用時に発生する産業廃棄物の発生量は、約 854kg/日と予測する。</p> <p>計画建築物内に事業系一般廃棄物と産業廃棄物を分別した廃棄物保管施設を設置し、掲示板、張り紙等により、ごみの発生抑制の協力及び分別排出の徹底を促すことでごみの減量化やリサイクルの推進に努めるとともに、許可を受けた産業廃棄物収集運搬業者及び産業廃棄物処分業者に委託することから、産業廃棄物は適正に処理されると予測する。</p> <p>本事業の実施にあたっては、飛散防止等の環境保持と分別保管に配慮した適切な廃棄物保管施設を設置する等の環境保全のための措置を講じる。</p> <p>したがって、資源の循環が図られるとともに、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>< 工事中 ></p> <p>建設発生土の量は、約 50,633m³と予測する。</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、すべて場外搬出する計画であり、許可を受けた処分地に搬出することから、建設発生土は適正に処理・処分されると予測する。</p> <p>本事業の実施にあたっては、他の工事現場で再利用が可能と判断した場合には、可能な限り工事間利用を図る等の環境保全のための措置を講じる。</p> <p>したがって、資源の循環が図られるとともに、生活環境の保全に支障はないと評価する。</p>
緑	緑の質	<p>< 供用時 ></p> <p>本事業の主な植栽予定樹種は、計画地及びその周辺で確認され、樹木活力度調査結果が「A(良好、正常なもの)」及び「B(普通、正常に近いもの)」であった樹種、「川崎市緑化指針」に示される緑化樹木、樹種特性が耐風性、耐陰性、耐乾性を持つ樹種及び地域特性(低地部)に該当する樹種が多く含まれている。それらに該当しない植栽予定樹種は、一般的に市街地の植栽樹木として植えられている樹種である。さらに、環境特性(風環境・日照)に留意する必要がある範囲については、環境特性に適した樹種を植栽するとともに、適切に管理することから、本事業の主な植栽予定樹種は、計画地で正常な生育を示し、環境特性に適合するものと予測する。</p> <p>植栽基盤は、緑化地となる部分は良質な客土により必要土壌量を上回る土壌に入れ替え、植栽予定樹種に応じた適切な土壌を用いるとともに、樹木等の育成を支える十分な土壌厚を確保する等、樹木等の生育に適した植栽基盤の整備を図る計画であり、植栽基盤の必要土壌量は約 436.2m³と予測する。</p> <p>本事業の実施にあたっては、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、除草・草刈、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等の環境保全のための措置を講じる。</p> <p>したがって、緑の適切な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
緑 (つづき)	緑の量	<p>< 供用時 ></p> <p>緑化計画における緑被率は約 15.0%であり、「川崎市環境影響評価等技術指針」に基づき算定される目標とする緑被率(15.0%)を満足すると予測する。</p> <p>緑化計画における植栽予定本数は高木(大景木)25本、中木92本、低木400本であり、高木(大景木)の植栽予定本数は標準植栽本数に対して21本不足しているが、低木126本に換算することにより、「川崎市緑化指針」に基づき算定される緑の量的水準(標準植栽本数)を満足すると予測する。</p> <p>本事業の実施にあたっては、アリーナ敷地の駅前本町8号線及び国道409号の歩道に面して高木(大景木)を配置するとともに、駅前本町1号線及びJR線路側に壁面緑化、アリーナ棟に屋上緑化を行うことで緑の量の確保を図る等の環境保全のための措置を講じる。</p> <p>したがって、緑の適切な回復育成が図られると評価する。</p>
景観	景観、 圧迫感	<p>< 供用時 ></p> <p>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</p> <p>計画地及びその周辺の景観構成要素としては、低層・中層から高層までの業務施設、商業施設、宿泊娯楽施設、集合住宅等の人工的要素が多く見られる。これらの景観構成要素により、市街地景観が形成されている。</p> <p>本事業の実施により、計画地の景観構成要素は、低層～高層の建築物、駐車場、自動車教習所の車路等から、高層建築物、低層建築物、歩行者デッキ、道路等に変化すると予測する。</p> <p>計画地は都市拠点である川崎駅周辺地区に位置し、計画地周辺には高さ80mを超える高層建築物が複数みられることから、計画建築物は市街地景観を構成する要素のひとつとして突出するものではないと考える。また、広域的な集客を目的とした複合エンターテインメント施設の整備により多様な賑わいや交流を創出するとともに、計画建築物の外壁にガラスと金属パネルを主素材として用いることで、存在感を示しつつ季節や時間帯等によって街の様々な風景を映し込む等、複合エンターテインメント施設が提供する非日常と都市の中の建築物としての日常の融合を意識したデザインとすることで、市街地景観と調和を図りつつも、東京都内あるいは羽田空港から川崎を訪れる人に対して魅力のある玄関口となり、まちの景観形成に寄与すると予測する。</p> <p>本事業の実施にあたっては、隣接再開発事業と連携して一体的なまちづくりや景観形成に取り組むことで川崎の玄関口にふさわしい拠点を形成するとともに、まちの景観形成に努める等の環境保全のための措置を講じる。</p> <p>したがって、魅力ある都市景観の形成が図られると評価する。</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
景観 (つづき)	景観、 圧迫感 (つづき)	<p>代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度</p> <p>代表的な眺望地点からの眺望は、中景域から遠景域においては眺望の状況を著しく変化させることはないと予測するが、近景域の眺望の状況は変化し、計画建築物は複合エンターテインメント施設という非日常の空間としての存在感を示しつつ、賑わいや交流を創出する新たな拠点として認識されると予測する。</p> <p>本事業の実施にあたっては、隣接再開発事業と連携して一体的なまちづくりや景観形成に取り組むことで川崎の玄関口にふさわしい拠点を形成するとともに、まちの景観形成に努める等の環境保全のための措置を講じる。</p> <p>したがって、魅力ある都市景観の形成が図られると評価する。</p> <p>圧迫感の変化の程度</p> <p>供用時の形態率は、地点Aが8.5%増加して25.7%、地点Bが21.2%増加して35.6%、地点Cが14.2%増加して45.7%、地点Dが18.5%増加して66.7%、地点Eが25.4%増加して68.3%になり、すべての地点において形態率が増加することから、現況と比較して圧迫感を感じやすくなると予測する。</p> <p>本事業の実施にあたっては、計画建築物の外壁にガラスと金属パネルを組み合わせたファサードユニットを配置することで水平方向及び垂直方向の分節化を図り、圧迫感の軽減に配慮する等の環境保全のための措置を講じる。</p> <p>したがって、生活環境の保全に支障はないと評価する。</p>
構造物の 影響	日照障害	<p>< 供用時 ></p> <p>冬至日の平均地盤面 ± 0 mにおいて、計画建築物による日影を受ける既存建築物は182棟と予測する。これらの建築物のうち、日照障害の影響に特に配慮すべき施設等は4棟と予測する。</p> <p>関係法令に基づく冬至日の平均地盤面 + 4 mにおいて、計画地周辺の3時間以上の日影が規制されている地域に生じる計画建築物による日影時間は1時間未満であることから、計画建築物による日影は日影規制を満足していると予測する。</p> <p>本事業の実施にあたっては、計画地の立地を踏まえ、高層となる商業棟の形状を工夫することで、日影の影響を受ける既存建築物が少なくなるように配慮する等の環境保全のための措置を講じる。</p> <p>したがって、住環境に著しい影響を与えないと評価する。</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
建造物の影響 (つづき)	テレビ受信障害	<p>< 供用時 ></p> <p>計画建築物による地上デジタル放送の遮へい障害予測範囲は、東京局(広域局)は計画地の南南西方向に最大距離約160m、東京局(県域局)は南南西方向に最大距離約1,680m、横浜局は東北東方向に最大距離約150mと予測する。反射障害予測範囲は、東京局(広域局)は計画地の南西方向に最大距離約270mと予測する。なお、東京局(県域局)及び横浜局の反射障害による影響は生じないと予測する。また、受信障害予測範囲に位置する建物棟数は、東京局(広域局)は18棟、東京局(県域局)は369棟、横浜局は42棟と予測する。</p> <p>衛星放送の遮へい障害予測範囲は、計画地の北東～北北東方向に最大距離約60mと予測する。また、受信障害予測範囲に位置する建物棟数は、3棟と予測する。</p> <p>本事業の実施にあたっては、計画建築物に起因して新たなテレビ電波の受信障害が発生した場合には、受信状況に応じて適切な障害対策を実施する等の環境保全のための措置を講じる。</p> <p>したがって、良好な受像画質を維持し、かつ、現状を悪化させないと評価する。</p>
	風害	<p>< 供用時 ></p> <p>計画建築物の出現により計画地周辺の風環境に変化はあるが、防風対策を講じる対策後においては、概ね領域Aまたは領域Bとなり、領域Cが予測される地点についても建設前と比較して風環境に大きな変化はないと予測する。</p> <p>本事業の実施にあたっては、防風対策として、アリーナ敷地内に防風植栽(常緑樹)を適切に配置する等の環境保全のための措置を講じる。</p> <p>したがって、生活環境の保全に支障はないと評価する。</p>
地域交通	交通安全、交通混雑	<p>< 工事中 ></p> <p>工事用車両の走行による交通安全及び交通混雑への影響</p> <p>最寄りの幹線道路に至るまでの工事用車両の主な走行経路のうち、国道409号はマウントアップ歩道等の交通安全施設が設置されており、歩車分離が図られていることから、工事用車両の走行時においても歩行者の安全は確保できると予測する。</p> <p>一方、駅前本町1号線、駅前本町5号線及び駅前本町8号線はマウントアップ歩道等の交通安全施設の設置がなく、歩行者の安全の確保が必要であるため、工事用車両の走行時には工事用車両の出入口から駅前本町1号線と国道409号の交差点付近まで交通整理員による誘導、走行速度の抑制、安全確認の徹底を図り、歩行者の安全の確保に努めることから、歩行者の安全は確保できると予測する。</p> <p>工事中の将来交通量による交差点需要率は0.587～0.714であり、いずれの地点も需要率の限界値(0.882～1.000)を下回ると予測する。</p> <p>工事中の将来交通量による交通混雑度は0.072～0.945であり、交通量の処理が可能とされる目安(1.0)を下回ると予測する。</p> <p>無信号交差点における工事中の将来交通量による交通容量比は0.347であり、1.0を下回ることから、交通処理は可能と予測する。</p> <p>本事業の実施にあたっては、工事用車両の運転者に対して走行経路を周知・徹底するとともに、計画的な運行により影響の低減を図る等の環境保全のための措置を講じる。</p> <p>したがって、生活環境の保全に著しい支障はないと評価する。</p>

表7-1(10) 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 (つづき)</p> <p>交通安全、 交通混雑 (つづき)</p>	<p>< 供用時 ></p> <p>施設関連車両の走行による交通安全及び交通混雑への影響</p> <p>最寄りの幹線道路に至るまでの施設関連車両の主な走行経路のうち、国道 409 号はマウントアップ歩道等の交通安全施設が設置されており、歩車分離が図られていることから、施設関連車両の走行時においても歩行者の安全は確保できると予測する。また、駅前本町 1 号線の拡幅道路は歩行者の通行は想定されておらず、歩行者は本事業で整備する歩行者デッキ及び計画建築物内の貫通通路を通行することになることから、歩行者の安全は確保できると予測する。</p> <p>一方、駅前本町 5 号線及び駅前本町 8 号線はマウントアップ歩道等の交通安全施設の設置はないが、当該道路を走行する施設関連車両の施設関係者に対して、当該道路走行時の走行速度の抑制、安全確認の徹底を周知し、歩行者の安全の確保に努めることから、歩行者の安全は確保できると予測する。</p> <p>供用時の将来交通量による交差点需要率は平日で 0.582～0.685、休日で 0.590～0.807 であり、いずれの地点も需要率の限界値(平日：0.882～1.000、休日：0.884～1.000)を下回ると予測する。</p> <p>供用時の将来交通量による交通混雑度は平日で 0.073～0.890、休日で 0.171～0.989 であり、いずれの車線も交通量の処理が可能とされる目安(1.0)を下回ると予測する。</p> <p>無信号交差点における供用時の将来交通量による交通容量比は平日で 0.067～0.068、休日で 0.034 であり、いずれも 1.0 を下回ることから、交通処理は可能と予測する。</p> <p>本事業の実施にあたっては、興行主催者及び施設関係者に対して走行経路を周知・徹底し、駅前への車両進入の抑制を図る等の環境保全のための措置を講じる。</p> <p>したがって、生活環境の保全に著しい支障はないと評価する。</p> <p>歩行者の往来による交通安全への影響</p> <p>歩行者の往来による交通安全への影響(歩道のサービス水準)は、隣接再開発事業竣工前の一部の地点が歩道のサービス水準 B(やや制約)であるものの、その他の地点及び隣接再開発事業竣工後のすべての地点は歩道のサービス水準 A(自由歩行)が確保されると予測する。歩道のサービス水準 B(やや制約)の地点については、交通整理員等を配置して適切な誘導を行うことで、安全を確保できると予測する。</p> <p>本事業の実施にあたっては、隣接再開発事業と連携して京急川崎駅前からアリーナ敷地まで接続する歩行者デッキを整備し、来場者等の安全性に配慮するとともに、計画地周辺の交通環境への影響低減に努める等の環境保全のための措置を講じる。</p> <p>したがって、生活環境の保全に著しい支障はないと評価する。</p>

第 8 章 事後調査計画

第8章 事後調査計画

1 事後調査の目的

事後調査は、事業者自らが工事中及び供用時の環境の状況等について調査を実施し、予測・評価結果の検証を行うとともに、本事業の実施に伴い大きな影響が生じている場合には、新たな環境保全のための措置を適切に講じることにより、環境への影響の低減を図り、適正な事業実施に資することを目的とする。

2 事後調査の項目

事後調査の項目は、「第4章 環境影響評価」及び「川崎市環境影響評価等技術指針」に示される事後調査の項目を選定する視点を勘案し、影響の程度が大きい項目、予測の不確実性の高い項目として、表8-1に示す項目を選定する。

表8-1 事後調査の項目

区分	項目	選定する理由
供用時	緑の質	緑の質については、緑の適切な回復育成が図られるものと評価しているが、緑の回復育成の予測結果は、植栽後の天候や気象条件により不確実性を伴うことから、環境保全のための措置が効果的に機能しているかを事後調査で確認する。
	風害	風害については、生活環境の保全に支障はないものと評価しているが、気象条件等により風環境の予測結果には不確実性が伴うことから、防風対策を講じることで風環境の改善を図った計画地内の地点における風環境の状況を事後調査で確認する。
	交通安全、交通混雑（歩行者の往来）	交通安全、交通混雑の歩行者の往来については、生活環境の保全に著しい支障はないものと評価しているが、交通条件等の不確実性や、複合エンターテインメント施設という事業特性を踏まえ、事後調査を実施する。

3 事後調査の内容

(1) 供用時

緑の質

緑の質に係る事後調査の内容は、表8-2に示すとおりである。

表8-2 緑の質に係る事後調査の内容（供用時）

調査項目	・樹木活力度 ・植栽樹木の維持管理状況
調査時期	全体工事完了後3年目の夏～秋頃の適切な時期
調査期間	1回
調査地点	計画地内
調査方法	植栽樹木の樹勢、樹形等を調査し、樹木活力度の判定基準に基づき把握する。また、植栽樹木の維持管理状況を把握する。

風 害

風害に係る事後調査の内容は、表8-3に示すとおりである。

表8-3 風害に係る事後調査の内容（供用時）

調査項目	・風向・風速
調査時期	隣接再開発事業竣工後
調査期間	1年間
調査地点	計画地内の1地点： アリーナ敷地の計画建築物南西側（地点65付近）
調査方法	「地上気象観測指針」（平成14年3月、気象庁）に定める方法に準拠して現地測定を行う。調査は、植栽から十分な離隔距離を確保して行う。

交通安全、交通混雑（歩行者の往来）

交通安全、交通混雑（歩行者の往来）に係る事後調査の内容は、表8-4に示すとおりである。

表8-4 交通安全、交通混雑（歩行者の往来）に係る事後調査の内容（供用時）

調査項目	・歩行者交通量 ・道路の状況（道路構造、道路断面構成等）
調査時期	隣接再開発事業竣工前、隣接再開発事業竣工後の2時点
調査期間	興行開催時1日（24時間）
調査地点	予測を行った地点 隣接再開発事業竣工前：8地点（A～C、E～G、I～J） 隣接再開発事業竣工後：6地点（A～B、E～F、J～K）
調査方法	歩行者交通量は、数取器（ハンドカウンター）を用いて、方向別、時間帯別に歩行者交通量（自転車含む）を集計する。また、道路の状況（道路構造、道路断面構成等）は、現地踏査により把握する。

4 事後調査報告書の提出時期

(1) 供用時

供用時の事後調査報告書は、緑の質、風害及び交通安全、交通混雑（歩行者の往来）に係る事後調査がそれぞれ終了した後に、その結果を速やかにまとめ、川崎市長に提出する。

第9章 関係地域の範囲

第9章 関係地域の範囲

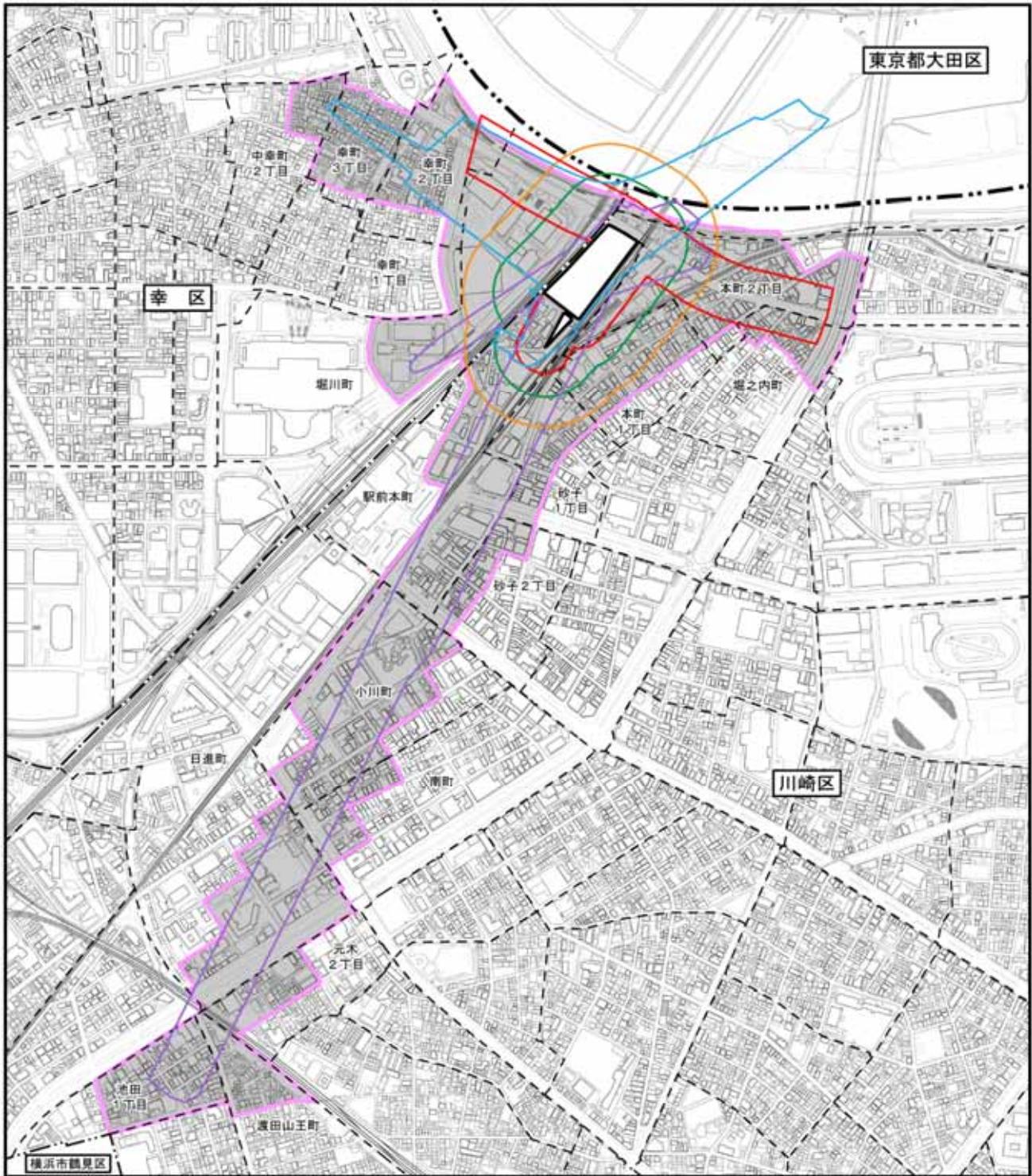
関係地域は、対象事業の計画内容及び環境影響の予測結果等を考慮して、本事業の実施に伴い環境影響が及ぶおそれがある範囲として、以下に示す範囲とした。

- ・建設機械の稼働による騒音、振動等の影響が及ぶおそれがある範囲（計画地敷地境界から100mの範囲）
- ・工事用車両及び施設関連車両の走行による騒音、振動等の影響が及ぶおそれがある範囲（最寄りの幹線道路に至るまでの工事用車両及び施設関連車両の走行経路沿道50mの範囲）
- ・大規模建築物の存在により風環境の状況に変化が生じると予想される範囲（計画地敷地境界から計画建築物の最高建物高さの約2倍（約160m）の範囲）
- ・日照障害が及ぶ範囲
- ・テレビ受信障害が及ぶ範囲

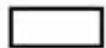
関係地域の範囲は図9-1に、当該地域を管轄する市及び区の名称並びにその町丁名は表9-1に示すとおりである。

表9-1 関係地域

市名	区名	関係町丁名
川崎市	川崎区	駅前本町、池田1丁目、砂子1丁目、砂子2丁目、小川町、日進町、本町1丁目、本町2丁目、堀之内町、南町、元木2丁目、渡田山王町 上記町丁の全域または一部
	幸区	幸町1丁目、幸町2丁目、幸町3丁目、中幸町2丁目、堀川町 上記町丁の全域または一部



凡例



計画地



関係地域



計画地敷地境界から100mの範囲



都県界



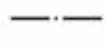
最寄りの幹線道路に至るまでの工事用車両及び施設関連車両の走行経路沿道50mの範囲



市界



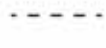
計画地敷地境界から計画建築物の最高建物高さの約2倍(約160m)の範囲



区界



日照障害が及ぶ範囲



町丁界



テレビ受信障害が及ぶ範囲

図9-1 関係地域の範囲

1 : 12,000

0 120 240 360m



第 10 章 その他

第10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

指定開発行為の実施に必要な許認可等の種類は、表10-1に示すとおりである。

表10-1 指定開発行為の実施に必要な許認可等の種類

根拠法令	許認可等の種類
建築基準法第6条	建築物の建築等に関する申請及び確認
景観法第16条	建築物の新築の届出
都市計画法第58条の2	地区計画の区域内における行為の届出

2 条例環境影響評価準備書の作成者及び業務受託者の名称及び所在地

(1) 条例環境影響評価準備書の作成者

名 称：株式会社ディー・エヌ・エー

代 表 者：代表取締役社長兼CEO 岡村 信悟

住 所：東京都渋谷区渋谷二丁目24番12号

名 称：京浜急行電鉄株式会社

代 表 者：取締役社長 川俣 幸宏

住 所：横浜市西区高島1丁目2番8号

(2) 業務受託者

名 称：株式会社ポリテック・エイディディ

代 表 者：代表取締役社長 望月 宣典

住 所：東京都中央区新富一丁目18番8号

3 事業内容等に関する問い合わせ窓口

窓 口：川崎新！アリーナシティ・プロジェクト準備室

住 所：横浜市西区高島1丁目2番8号

電 話：045-225-9772

F A X：045-225-9559

4 参考とした資料の目録

- ・「川崎市大気データ」(令和5年12月閲覧、川崎市環境局ホームページ)
- ・「土地分類基本調査(垂直調査)」(令和5年12月閲覧、国土交通省ホームページ)
- ・「令和3年度 水質年報」(令和5年3月、川崎市環境局)
- ・「川崎市町丁別世帯数・人口」(令和5年12月閲覧、川崎市ホームページ)
- ・「川崎市の経済(速報) - 令和3年経済センサス-活動調査結果速報 - 」(令和4年8月、川崎市)
- ・「ガイドマップかわさき」(令和5年12月閲覧、川崎市ホームページ)
- ・「まちマップおおた」(令和5年12月閲覧、大田区ホームページ)
- ・「土地利用現況図(川崎区、幸区)平成27年度 川崎市都市計画基礎調査」(平成31年3月、川崎市)
- ・「東京都土地利用現況(建物用途別・区部)平成28年現在」(東京都)
- ・「平成22年度全国道路交通情勢調査(道路交通センサス)一般交通量調査報告書」(川崎市建設緑政局)
- ・「平成27年度全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査報告書」(川崎市建設緑政局)
- ・「令和3年度一般交通量調査 調査結果」(令和5年12月閲覧、川崎市ホームページ)
- ・「川崎市統計書 令和4年(2022年)版」(令和5年3月、川崎市)
- ・「川崎市バス 路線図」(令和5年12月閲覧、川崎市ホームページ)
- ・「路線図・乗り場案内」(令和5年12月閲覧、川崎鶴見臨港バスホームページ)
- ・「京浜急行バス 羽田営業所バス路線系統図」(令和5年12月閲覧、京浜急行バスホームページ)
- ・「東急バス 高津営業所所管路線図」(令和5年12月閲覧、東急バスホームページ)
- ・「市の施設」(令和5年12月閲覧、川崎市ホームページ)
- ・「かわさきし子育て応援ナビ」(令和5年12月閲覧、川崎市ホームページ)
- ・「高齢者施設のご案内」(令和5年12月閲覧、川崎市ホームページ)
- ・「ふれあい - 障害福祉の案内 - 」(令和5年12月閲覧、川崎市健康福祉局)
- ・「川崎の公園(令和4年3月31日現在)」(令和5年12月閲覧、川崎市建設緑政局ホームページ)
- ・「川崎市公園・緑地等位置図(令和4年度版)令和5年1月現在」(川崎市建設緑政局)
- ・「指定文化財紹介」(令和5年12月閲覧、川崎市教育委員会ホームページ)
- ・「ガイドマップかわさき 都市計画情報 その他の土地規制」(令和5年12月閲覧、川崎市ホームページ)
- ・「令和2年度神奈川県 公共用水域及び地下水の水質測定結果」(令和4年7月、神奈川県)

- ・「平成29年度～令和3年度神奈川県 公共用水域及び地下水の水質測定結果」
(神奈川県)
- ・「平成27年度、平成29年度、令和2年度～令和4年度 環境局事業概要 - 公害編 - 」
(川崎市)
- ・「地盤情報 市内の標高」(令和5年12月閲覧、川崎市環境局ホームページ)
- ・「算定方法・排出係数一覧」(令和5年12月閲覧、環境省温室効果ガス排出量算定・報告・公表制度ホームページ)
- ・「建築物環境計画書作成マニュアル - 川崎市建築物環境配慮制度 - 」(令和5年3月、川崎市)
- ・「平成23年度 住宅・建築物高効率エネルギーシステム導入促進事業(建築物に係るもの)公募要領」(平成23年5月、(一社)環境共創イニシアチブ)
- ・「熱供給事業の導入事例」(令和5年12月閲覧、(一社)日本熱供給事業協会ホームページ)
- ・「窒素酸化物総量規制マニュアル(新版)」(平成12年12月、公害研究対策センター)
- ・「令和5年度版 建設機械等損料表」(令和5年5月、(一社)日本建設機械施工協会)
- ・「土木技術資料(第42巻、第1号)」(平成12年1月、建設省土木研究所)
- ・「道路環境影響評価の技術手法(平成24年度版)」(平成25年3月、国土交通省国土技術政策研究所 独立行政法人土木研究所)
- ・「国土技術政策総合研究所資料 道路環境影響評価等に用いる自動車排出係数の算定根拠(平成22年度版)」(平成24年2月、国土交通省 国土技術政策総合研究所)
- ・「汚染土壌の運搬に関するガイドライン(改訂第4.1版)」(令和3年5月、環境省)
- ・「建設工事騒音の予測モデル ASJ CN-Model 2007」(平成20年、(社)日本音響学会)
- ・「建設工事に伴う騒音振動対策ハンドブック 第3版」(平成13年2月、(社)日本建設機械化協会)
- ・「地域の音環境計画」(平成9年4月、(社)日本騒音制御工学会)
- ・「建設作業振動対策マニュアル」(平成6年4月、(社)日本建設機械化協会)
- ・「建設騒音及び振動の防止並びに排除に関する調査試験報告書」(昭和54年10月、建設省土木研究所)
- ・「令和4年度 環境局事業概要 - 廃棄物編 - 」(令和4年8月、川崎市)
- ・「一般廃棄物処理業に関して 処理業者情報」(令和5年12月閲覧、川崎市ホームページ)
- ・「事業系一般廃棄物性状調査(その8)」(平成5年度 東京都清掃研究所研究報告、杉山ら)
- ・「平成11年度排出源等ごみ性状調査」(東京都環境科学研究所年報(廃棄物研究室)2000、及川ら)

- ・「川崎市産業廃棄物処理指導計画(令和4(2022)年度～令和7(2025)年度)」(令和4年3月、川崎市)
- ・「建築物の解体に伴う廃棄物の原単位調査報告書」(平成16年3月、(社)建築業協会 環境委員会副産物部会)
- ・「建築系混合廃棄物の原単位調査報告書」(平成24年11月、(社)日本建設業連合会 環境委員会 建築副産物専門部会)
- ・「平成30年度建設副産物実態調査結果」(令和2年1月、国土交通省)
- ・「造園施工管理 技術編(改訂25版)」(平成17年5月、(社)日本公園緑地協会)
- ・「自然環境アセスメント指針」(平成2年1月、(社)環境情報科学センター)
- ・「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 - 」(昭和56年3月、横浜植生学会)
- ・「神奈川県における潜在自然植生」(昭和51年3月、神奈川県教育委員会)
- ・「(仮称)京急川崎駅西口地区第一種市街地再開発事業に係る条例環境影響評価書」(令和5年9月、京急川崎駅西口地区市街地再開発準備組合)
- ・「植栽基盤整備技術マニュアル」(平成25年12月、(一財)日本緑化センター)
- ・「石綿含有廃棄物等処理マニュアル(第3版)」(令和3年3月、環境省)
- ・「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4年4月、川崎市)
- ・「建造物によるテレビ受信障害調査要領 テレビ受信状況調査要領(平成30年6月改訂)」(平成30年6月、(一社)日本CATV技術協会)
- ・「全国デジタルテレビジョン・FM・ラジオ放送局一覧」(日本放送協会・一般社団法人日本民間放送連盟監修・株式会社NHKアイテック編)
- ・「衛星放送の現状〔令和5年度版〕」(令和5年4月、総務省情報流通行政局衛星・地域放送課)
- ・「建造物障害予測の手引き(地上デジタル放送)」(平成17年3月、(社)日本CATV技術協会)
- ・「建築物荷重指針・同解説」(日本建築学会)
- ・「ビル風の基礎知識」(平成17年12月、風工学研究所編、鹿島出版会)
- ・「『京急川崎駅周辺地区まちづくり整備方針』に基づく京急川崎駅西口地区の戦略的な整備誘導の考え方について」(令和5年12月閲覧、川崎市ホームページ)
- ・「平面交差の計画と設計 基礎編 - 計画・設計・交通信号制御の手引き - 」(平成30年11月、(一社)交通工学研究会)
- ・「大規模開発地区関連交通計画マニュアル 改訂版」(平成26年6月、国土交通省都市局)
- ・「第6回 東京都市圏パーソントリップ調査」(平成30年調査、東京都市圏交通計画協議会)
- ・「交通工学ハンドブック2014」(平成25年12月、(一社)交通工学研究会)