

## 第 4 章 環境影響評価



## 第4章 環境影響評価

### 1 地球環境

#### 1.1 温室効果ガス

##### (1) 予測及び評価

###### 温室効果ガスの排出量及びその削減の程度

##### ア 予測

##### (ア) 予測結果

標準的な温室効果ガス排出量は約6,243t-CO<sub>2</sub>/年、本事業の温室効果ガス排出量は約5,207t-CO<sub>2</sub>/年、温室効果ガス排出量の削減量は約1,036t-CO<sub>2</sub>/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。なお、計算の詳細は、表4.1.1-1に示すとおりである。

##### 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。

- ・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。

##### ウ 評価

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-CO<sub>2</sub>/年に対して約1,036t-CO<sub>2</sub>/年削減し、温室効果ガス排出量は約5,207t-CO<sub>2</sub>/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。

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。

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。

表4.1.1-1 温室効果ガス排出量及びその削減の程度（計算の詳細）

区分	用途別延床面積	用途別エネルギー消費原単位	消費比率	標準的なエネルギー消費原単位	標準的なエネルギー消費量	設備効率		削減率	本事業のエネルギー消費量	二酸化炭素排出係数		標準的な温室効果ガス排出量	本事業の温室効果ガス排出量	温室効果ガス排出量の削減量	温室効果ガス排出量の削減の程度					
						標準	計画			動力	排出係数									
						①	a			b	②=a×b/100					③=①×②/1000	c	d	④=1-c/d	⑤=③×(1-④)
アリーナ敷地	アリーナ	空調	A 20%	36,000	1,850	41	759	5,465	5.48	8.80	0.38	3,403	電力	0.0522	285	178	108			
			B 45%					12,296	4.10	6.10	0.33	8,264	電力	0.0522	642	431	210			
			C 5%					1,366	5.30	6.40	0.17	1,131	電力	0.0522	71	59	12			
			D 30%					8,197	1.01	1.61	0.37	5,142	都市ガス	0.0499	409	257	152			
		換気	6,660						6,660	電力	0.0522	348	348	0						
		照明	25			463	16,668			16,668	電力	0.0522	870	870	0					
		給湯 E 100%	11			203	7,308	0.80	0.95	0.16	6,154	都市ガス	0.0499	365	307	58				
		その他	13			240	8,640				8,640	電力	0.0522	451	451	0				
		小計	-			-	100	1,850	66,600	-	-	-	56,063	-	-	3,441	2,901	540	15.7	
		宿泊	空調			A 20%	10,000	2,750	46	1,265	2,530	5.48	8.80	0.38	1,576	電力	0.0522	132	82	50
	B 45%			5,693	4.10	6.10					0.33	3,826	電力	0.0522	297	200	97			
	C 5%			633	5.30	6.40					0.17	524	電力	0.0522	33	27	6			
	D 30%			3,795	1.01	1.61					0.37	2,381	都市ガス	0.0499	189	119	71			
	換気		5	137	1,370					1,370	電力	0.0522	72	72	0					
	照明		10	275	2,750					2,750	電力	0.0522	144	144	0					
	給湯 E 100%		31	853	8,530	0.80			0.95	0.16	7,183	都市ガス	0.0499	426	358	67				
	その他		8	220	2,200						2,200	電力	0.0522	115	115	0				
	小計		-	-	100	2,750			27,500	-	-	-	21,809	-	-	1,407	1,116	291	20.7	
	商業		空調	A 20%	5,400	3,150			41	1,292	1,395	5.48	8.80	0.38	869	電力	0.0522	73	45	27
		B 45%		3,140			4.10	6.10			0.33	2,110	電力	0.0522	164	110	54			
		C 5%		349			5.30	6.40			0.17	289	電力	0.0522	18	15	3			
		D 30%		2,093			1.01	1.61			0.37	1,313	都市ガス	0.0499	104	66	39			
		換気	15	472			2,549			2,549	電力	0.0522	133	133	0					
		照明	20	630			3,402			3,402	電力	0.0522	178	178	0					
その他		24	756	4,082					4,082	電力	0.0522	213	213	0						
小計		-	-	100			3,150	17,010	-	-	-	14,614	-	-	883	760	123	14.0		
温泉		空調	A 20%	2,500			2,450	46	1,127	564	5.48	8.80	0.38	351	電力	0.0522	29	18	11	
			B 45%							1,268	4.10	6.10	0.33	852	電力	0.0522	66	44	22	
	C 5%		141		5.30	6.40				0.17	117	電力	0.0522	7	6	1				
	D 30%		845		1.01	1.61				0.37	530	都市ガス	0.0499	42	26	16				
	換気	5	122		305				305	電力	0.0522	16	16	0						
	照明	10	245		613				613	電力	0.0522	32	32	0						
	給湯 F 100%	31	760		1,900	0.80		1.05	0.24	1,448	都市ガス	0.0499	95	72	23					
	その他	8	196		490				490	電力	0.0522	26	26	0						
	小計	-	-		100	2,450		6,125	-	-	-	4,705	-	-	313	241	72	23.1		
	デッキ・通路等、駐車場等	照明	4,030		310	100		310	1,249				1,249	電力	0.0522	65	65	0		
小計	-	-	100	310	1,249	-	-	-	1,249	-	-	65	65	0	0.0					
計	57,930	-	-	-	118,484	-	-	-	98,441	-	-	6,110	5,083	1,027	16.8					
三角地敷地	商業	空調 C 100%	1,090	2,300	41	943	1,028	5.30	6.40	0.17	851	電力	0.0522	54	44	9				
		換気			10	230	251			251	電力	0.0522	13	13	0					
		照明			25	575	627			627	電力	0.0522	33	33	0					
		その他			24	552	602			602	電力	0.0522	31	31	0					
	小計	-	-	100	2,300	2,507	-	-	-	2,330	-	-	131	122	9	7.0				
	デッキ・通路等、駐車場等	照明	200	250	100	250	50				50	電力	0.0522	3	3	0				
小計	-	-	100	250	50	-	-	-	50	-	-	3	3	0	0.0					
計	1,290	-	-	-	2,557	-	-	-	2,380	-	-	133	124	9	6.9					
合計	59,220	-	-	-	121,041	-	-	-	100,822	-	-	6,243	5,207	1,036	16.6					

※ 四捨五入前の値で計算している。

## 2 大 気

### 2.1 大気質

#### (1) 現況調査

##### 調査結果

#### ア 大気質の状況（二酸化窒素、浮遊粒子状物質）

大気質の調査結果は表4.2.1-1に示すとおり、期間平均値は二酸化窒素の冬季で0.019ppm、夏季で0.013ppm、浮遊粒子状物質の冬季で0.010mg/m<sup>3</sup>、夏季で0.014mg/m<sup>3</sup>である。

また、計画地（A）と計画地周辺の一般局である川崎測定局及び幸測定局における日平均値の推移は、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質ともに類似しており、概ね同程度の濃度である。濃度相関（相関係数）は、二酸化窒素で0.951～0.973、浮遊粒子状物質で0.822～0.856であり、計画地（A）と川崎測定局及び幸測定局は比較的高い相関関係を示している。

表4.2.1-1 大気質の調査結果

項目	調査地点	調査時期	二酸化窒素（ppm）			浮遊粒子状物質（mg/m <sup>3</sup> ）		
			期間平均値	日平均値の最高値	1時間値の最高値	期間平均値	日平均値の最高値	1時間値の最高値
大気質	計画地（A）	冬季	0.019	0.029	0.052	0.010	0.015	0.032
		夏季	0.013	0.023	0.054	0.014	0.019	0.030
	川崎測定局	冬季	0.020	0.031	0.058	0.008	0.013	0.021
		夏季	0.015	0.026	0.066	0.013	0.018	0.047
	幸測定局	冬季	0.018	0.029	0.058	0.009	0.014	0.026
		夏季	0.011	0.019	0.053	0.013	0.018	0.034

調査期間 冬季：令和5年1月17日（火）0時～1月23日（月）24時

夏季：令和5年7月21日（金）0時～7月27日（木）24時

資料：「川崎市大気データ」（川崎市環境局ホームページ）

#### イ 気象の状況

風向・風速の調査結果は表4.2.1-2及び図4.2.1-1に示すとおり、最多風向は冬季で北（出現率：29.8%）、夏季で南南西（出現率：29.8%）、平均風速は冬季で1.1m/s、夏季で1.5m/sである。

また、計画地（A）と計画地周辺の一般局である川崎測定局及び幸測定局の風向・風速のベクトル相関（相関係数）は0.602～0.613であり、計画地（A）と川崎測定局及び幸測定局は比較的高い相関関係を示している。

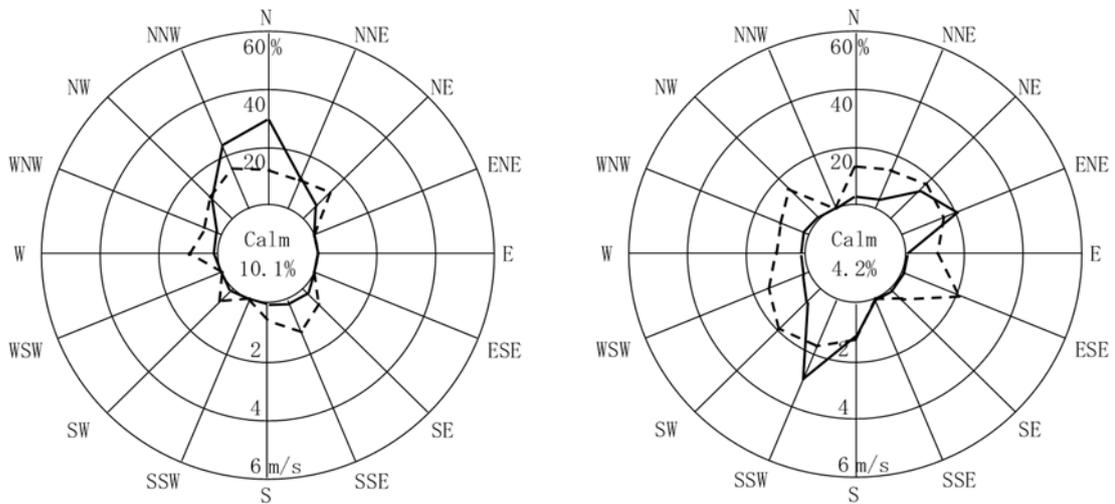
表4.2.1-2 風向・風速の調査結果

項目	調査地点	調査時期	風速 (m/s)			風向 (16 方位)		静穏出現率 (Calm)
			平均風速	最高風速	最低風速	最多風向	出現率	
気象	計画地 (A)	冬季	1.1	2.7	0.2	北	29.8%	10.1%
		夏季	1.5	3.1	0.2	南南西	29.8%	4.2%
	川崎測定局	冬季	3.4	9.7	0.3	北西	56.0%	0.6%
		夏季	2.9	8.9	0.2	南	23.2%	6.5%
	幸測定局	冬季	2.2	6.8	0.1	北北西	29.2%	2.4%
		夏季	2.7	6.4	0.3	南	23.8%	0.6%

調査期間 冬季：令和5年1月17日(火)0時～1月23日(月)24時

夏季：令和5年7月21日(金)0時～7月27日(木)24時

資料：「川崎市大気データ」(川崎市環境局ホームページ)



< 冬 季 >

< 夏 季 >

——— : 出現率

----- : 平均風速

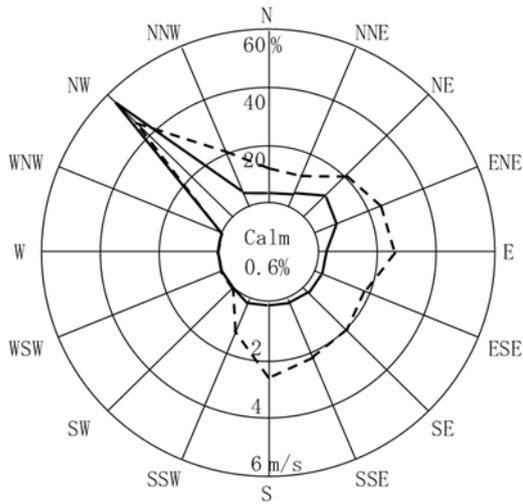
Calm : 静穏出現率 (0.4m/s 以下)

測定高さ: 地上 5.0m

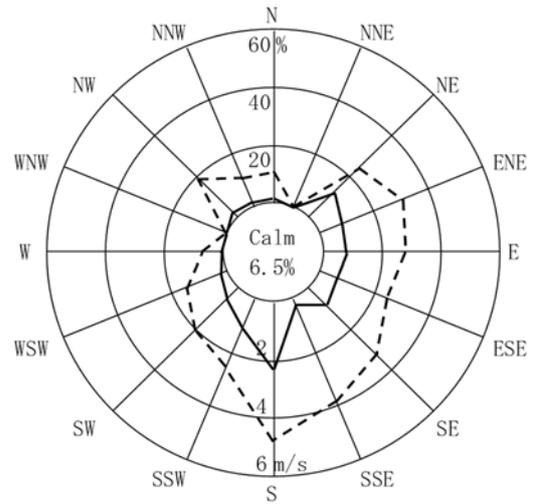
測定期間 冬季：令和5年1月17日(火)0時～1月23日(月)24時

夏季：令和5年7月21日(金)0時～7月27日(木)24時

図4.2.1-1(1) 風配図 (A)

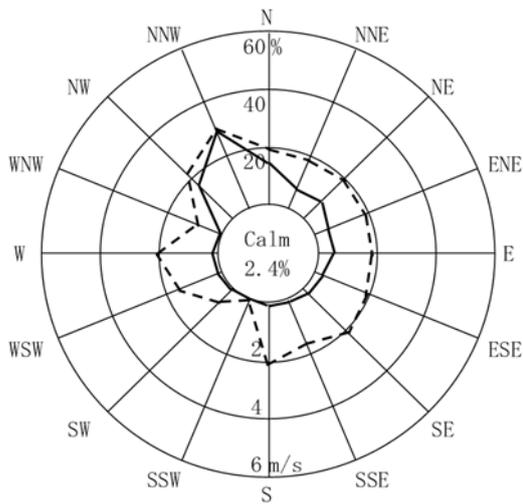


< 冬季 >

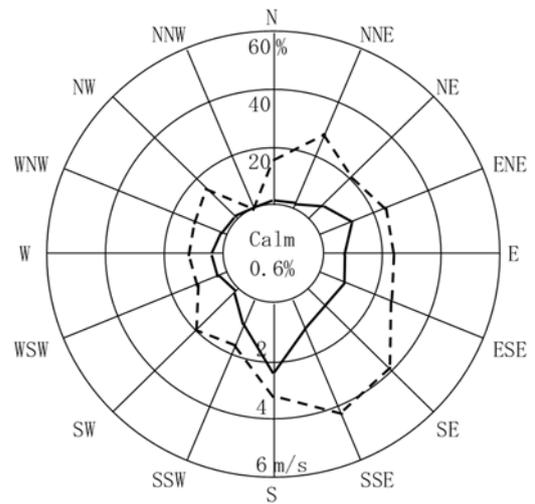


< 夏季 >

川崎測定局



< 冬季 >



< 夏季 >

幸測定局

—— : 出現率

----- : 平均風速

Calm : 静穏出現率 (0.4m/s 以下)

測定高さ 川崎測定局 : 地上 84.5m、幸測定局 : 地上 29.0m

測定期間 冬季 : 令和 5 年 1 月 17 日 ( 火 ) 0 時 ~ 1 月 23 日 ( 月 ) 24 時

夏季 : 令和 5 年 7 月 21 日 ( 金 ) 0 時 ~ 7 月 27 日 ( 木 ) 24 時

資料 : 「川崎市大気データ」 (川崎市環境局ホームページ)

図4.2.1-1(2) 風配図 (川崎測定局及び幸測定局)

(2) 予測及び評価

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）

ア 予測

(ア) 予測結果

a 長期将来濃度予測

(a)二酸化窒素

建設機械の稼働による二酸化窒素の長期将来濃度予測結果は、表4.2.1-3に示すとおりである。

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。なお、建設機械の稼働による付加率の最大値は、49.7%である。

表4.2.1-3 建設機械の稼働による二酸化窒素の長期将来濃度予測結果

単位：ppm

予測時期	最大着地濃度出現地点	年平均値				日平均値の年間98%値	環境保全目標
		付加濃度	バックラウンド濃度	将来濃度	付加率		
工事開始11～22ヶ月目の1年間	アリーナ敷地西側境界	0.01386	0.014	0.02786	49.7%	0.049	0.06以下

(b)浮遊粒子状物質

建設機械の稼働による浮遊粒子状物質の長期将来濃度予測結果は、表4.2.1-4に示すとおりである。

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/m<sup>3</sup>であり、環境保全目標（0.10mg/m<sup>3</sup>以下）を満足すると予測する。なお、建設機械の稼働による付加率の最大値は、13.8%である。

表4.2.1-4 建設機械の稼働による浮遊粒子状物質の長期将来濃度予測結果

単位：mg/m<sup>3</sup>

予測時期	最大着地濃度出現地点	年平均値				日平均値の年間2%除外値	環境保全目標
		付加濃度	バックラウンド濃度	将来濃度	付加率		
工事開始11～22ヶ月目の1年間	アリーナ敷地西側境界	0.00192	0.012	0.01392	13.8%	0.034	0.10以下

b 短期将来濃度予測

(a)二酸化窒素

建設機械の稼働による二酸化窒素の短期将来濃度予測結果は、表4.2.1-5に示すとおりである。

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。

表4.2.1-5 建設機械の稼働による二酸化窒素の短期将来濃度予測結果

単位: ppm

予測時期	風 向	1 時間値			環境 保全 目標
		付加濃度	バックグラウンド 濃度	将来濃度	
工事開始 7ヶ月目	北	0.123	0.022	0.145	0.2 以下
	北北東	0.133		0.155	
	北東	0.171		0.193	
	東北東	0.164		0.186	
	東	0.126		0.148	
	東南東	0.111		0.133	
	南東	0.106		0.128	
	南南東	0.105		0.127	
	南	0.118		0.140	
	南南西	0.138		0.160	
	南西	0.152		0.174	
	西南西	0.153		0.175	
	西	0.128		0.150	
	西北西	0.111		0.133	
	北西	0.111		0.133	
工事開始 12ヶ月目	北	0.155	0.022	0.177	0.2 以下
	北北東	0.186		0.208	
	北東	0.165		0.187	
	東北東	0.152		0.174	
	東	0.150		0.172	
	東南東	0.155		0.177	
	南東	0.163		0.185	
	南南東	0.154		0.176	
	南	0.139		0.161	
	南南西	0.160		0.182	
	南西	0.167		0.189	
	西南西	0.140		0.162	
	西	0.152		0.174	
	西北西	0.154		0.176	
	北西	0.159		0.181	
北北西	0.152	0.174			

は最大値を示す。

(b)浮遊粒子状物質

建設機械の稼働による浮遊粒子状物質の短期将来濃度予測結果は、表4.2.1-6に示すとおりである。

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/m<sup>3</sup>(風向：北東)、工事開始12ヶ月目で0.114mg/m<sup>3</sup>(風向：北北東)であり、環境保全目標(0.20mg/m<sup>3</sup>以下)を満足すると予測する。

表4.2.1-6 建設機械の稼働による浮遊粒子状物質の短期将来濃度予測結果

単位：mg/m<sup>3</sup>

予測時期	風 向	1 時間 値			環 境 保 全 目 標
		付加濃度	バックグラウンド濃度	将来濃度 = +	
工事開始 7ヶ月目	北	0.068	0.013	0.081	0.20 以下
	北北東	0.076		0.089	
	北東	0.104		0.117	
	東北東	0.094		0.107	
	東	0.068		0.081	
	東南東	0.062		0.075	
	南東	0.061		0.074	
	南南東	0.057		0.070	
	南	0.064		0.077	
	南南西	0.076		0.089	
	南西	0.088		0.101	
	西南西	0.086		0.099	
	西	0.070		0.083	
	西北西	0.065		0.078	
	北西	0.063		0.076	
北北西	0.061	0.074			
工事開始 12ヶ月目	北	0.081	0.013	0.094	0.20 以下
	北北東	0.101		0.114	
	北東	0.086		0.099	
	東北東	0.077		0.090	
	東	0.083		0.096	
	東南東	0.087		0.100	
	南東	0.091		0.104	
	南南東	0.086		0.099	
	南	0.072		0.085	
	南南西	0.079		0.092	
	南西	0.081		0.094	
	西南西	0.076		0.089	
	西	0.083		0.096	
	西北西	0.084		0.097	
北西	0.091	0.104			
北北西	0.083	0.096			

は最大値を示す。

## 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。

- ・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。

## ウ 評価

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/m<sup>3</sup>であり、環境保全目標(0.10mg/m<sup>3</sup>以下)を満足すると予測する。

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/m<sup>3</sup>(風向:北東)、工事開始12ヶ月目で0.114mg/m<sup>3</sup>(風向:北北東)であり、環境保全目標(0.20mg/m<sup>3</sup>以下)を満足すると予測する。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。

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。

したがって、現状を著しく悪化させないと評価する。

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）

ア 予 測

(ア) 予測結果

a 二酸化窒素

工事用車両の走行による二酸化窒素の予測結果は、表4.2.1-7に示すとおりである（予測地点は図4.2.1-2参照）。

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。なお、工事用車両の走行による付加率は、0.3～0.4%である。

表4.2.1-7 工事用車両の走行による二酸化窒素の予測結果（工事開始12ヶ月目）

単位：ppm

予測地点	予測方向	年平均値				日平均値の年間98%値	環境保全目標
		将来基礎交通量による濃度	工事用車両による付加濃度	バックグラウンド濃度	将来濃度		
					= + +	= / × 100	
1	北側	0.00160	0.00005	0.014	0.01565	0.3%	0.034
	南側	0.00159	0.00006		0.01565	0.4%	0.034
2	北側	0.00134	0.00004		0.01538	0.3%	0.034
	南側	0.00176	0.00005		0.01581	0.3%	0.034

工事用車両の走行時間帯：7～20時

b 浮遊粒子状物質

工事用車両の走行による浮遊粒子状物質の予測結果は、表4.2.1-8に示すとおりである（予測地点は図4.2.1-2参照）。

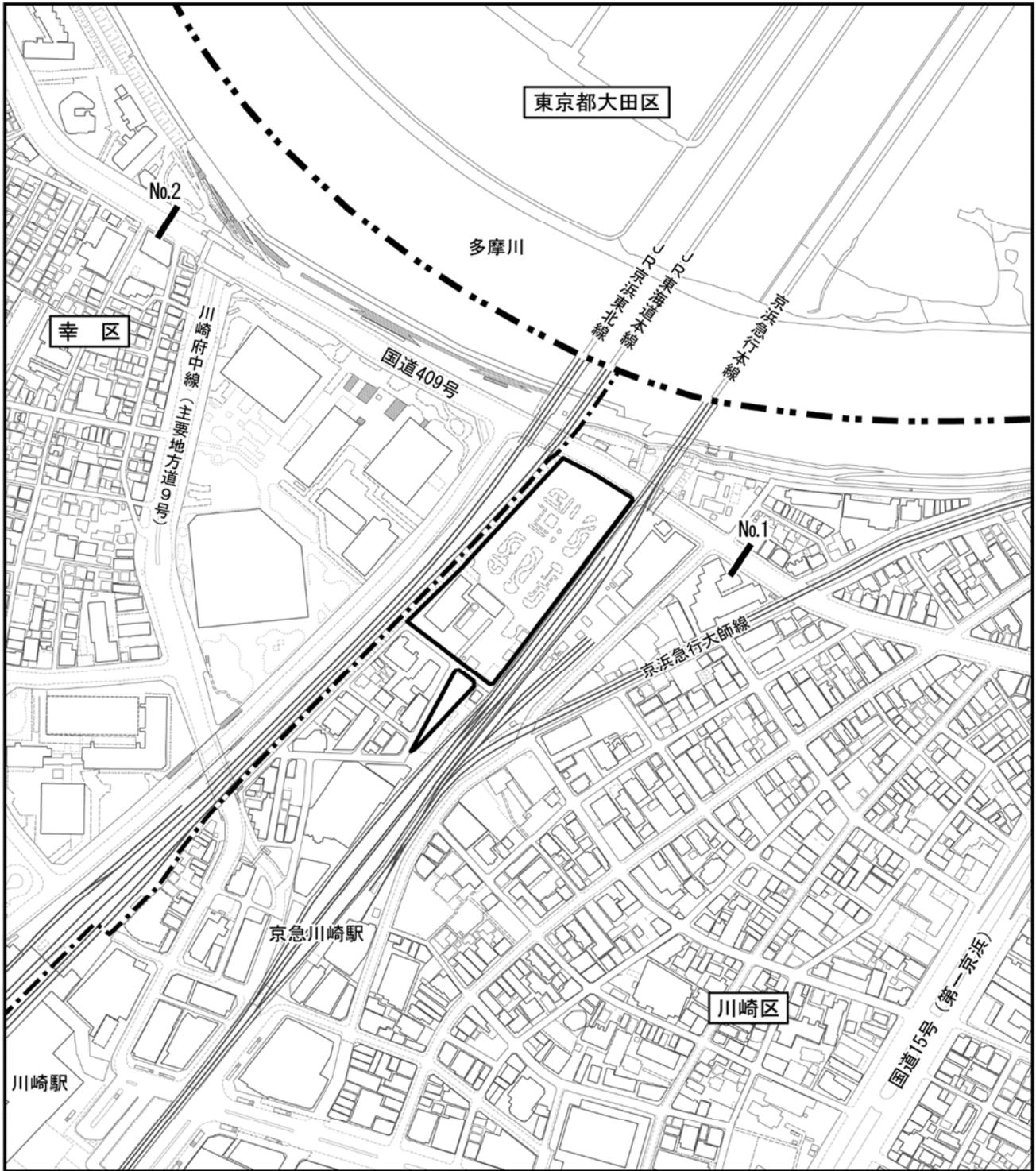
工事用車両の走行による浮遊粒子状物質の日平均値の年間2%除外値は0.029mg/m<sup>3</sup>であり、環境保全目標（0.10mg/m<sup>3</sup>以下）を満足すると予測する。なお、工事用車両の走行による付加率は、0.1%未満～0.1%である。

表4.2.1-8 工事用車両の走行による浮遊粒子状物質の予測結果（工事開始12ヶ月目）

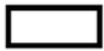
単位：mg/m<sup>3</sup>

予測地点	予測方向	年平均値				日平均値の年間2%除外値	環境保全目標
		将来基礎交通量による濃度	工事用車両による付加濃度	バックグラウンド濃度	将来濃度		
					= + +	= / × 100	
1	北側	0.00013	0.00001 未満	0.012	0.01213	0.1% 未満	0.029
	南側	0.00013	0.00001 未満		0.01213	0.1% 未満	0.029
2	北側	0.00011	0.00001 未満		0.01211	0.1% 未満	0.029
	南側	0.00014	0.00001		0.01215	0.1%	0.029

工事用車両の走行時間帯：7～20時



凡 例



計画地



予測地点 (No.1~No.2)

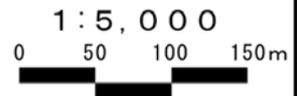


都県界



区 界

図4.2.1-2 工事用車両及び施設関連車両の走行による  
大気質の予測地点



## 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。

## ウ 評 価

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/m<sup>3</sup>であり、環境保全目標（0.10mg/m<sup>3</sup>以下）を満足すると予測する。

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。

したがって、現状を著しく悪化させないと評価する。

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）

ア 予 測

(ア) 予測結果

a 二酸化窒素

施設関連車両の走行による二酸化窒素の予測結果は、表4.2.1-9(1)～(2)に示すとおりである（予測地点は図4.2.1-2参照）。

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。なお、施設関連車両の走行による付加率は、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0.1%である。

表4.2.1-9(1) 施設関連車両の走行による二酸化窒素の予測結果（隣接再開発事業竣工前）

単位：ppm

予測地点	予測方向	年平均値					日平均値の年間98%値	環境保全目標
		将来基礎交通量による濃度	施設関連車両による付加濃度	バックグラウンド濃度	将来濃度	付加率		
					= + +	= / × 100		
1	北側	0.00160	0.00002	0.014	0.01562	0.1%	0.034	0.06以下
	南側	0.00159	0.00002		0.01561	0.1%	0.034	
2	北側	0.00134	0.00001		0.01535	0.1%	0.034	
	南側	0.00176	0.00001		0.01577	0.1%	0.034	

表4.2.1-9(2) 施設関連車両の走行による二酸化窒素の予測結果（隣接再開発事業竣工後）

単位：ppm

予測地点	予測方向	年平均値					日平均値の年間98%値	環境保全目標
		将来基礎交通量による濃度	施設関連車両による付加濃度	バックグラウンド濃度	将来濃度	付加率		
					= + +	= / × 100		
1	北側	0.00139	0.00001	0.014	0.01540	0.1%	0.034	0.06以下
	南側	0.00138	0.00001		0.01539	0.1%	0.034	
2	北側	0.00117	0.00001		0.01518	0.1%	0.033	
	南側	0.00154	0.00001		0.01555	0.1%	0.034	

b 浮遊粒子状物質

施設関連車両の走行による浮遊粒子状物質の予測結果は、表4.2.1-10(1)～(2)に示すとおりである（予測地点は図4.2.1-2参照）。

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/m<sup>3</sup>であり、環境保全目標（0.10mg/m<sup>3</sup>以下）を満足すると予測する。なお、施設関連車両の走行による付加率は、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0.1%未満である。

表4.2.1-10(1) 施設関連車両の走行による浮遊粒子状物質の予測結果（隣接再開発事業竣工前）

単位：mg/m<sup>3</sup>

予測地点	予測方向	年平均値					日平均値 の年間2% 除外値	環境 保全 目標
		将来基礎 交通量に よる濃度	施設関連車両 による 付加濃度	バック グラウンド 濃度	将来濃度	付加率		
					= + +	= / × 100		
1	北側	0.00013	0.00001 未満	0.012	0.01213	0.1%未満	0.029	0.10 以下
	南側	0.00013	0.00001 未満		0.01213	0.1%未満	0.029	
2	北側	0.00011	0.00001 未満		0.01211	0.1%未満	0.029	
	南側	0.00014	0.00001 未満		0.01214	0.1%未満	0.029	

表4.2.1-10(2) 施設関連車両の走行による浮遊粒子状物質の予測結果（隣接再開発事業竣工後）

単位：mg/m<sup>3</sup>

予測地点	予測方向	年平均値					日平均値 の年間2% 除外値	環境 保全 目標
		将来基礎 交通量に よる濃度	施設関連車両 による 付加濃度	バック グラウンド 濃度	将来濃度	付加率		
					= + +	= / × 100		
1	北側	0.00012	0.00001 未満	0.012	0.01212	0.1%未満	0.029	0.10 以下
	南側	0.00012	0.00001 未満		0.01212	0.1%未満	0.029	
2	北側	0.00010	0.00001 未満		0.01210	0.1%未満	0.029	
	南側	0.00014	0.00001 未満		0.01214	0.1%未満	0.029	

#### 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、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。

#### ウ 評価

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/m<sup>3</sup>であり、環境保全目標（0.10mg/m<sup>3</sup>以下）を満足すると予測する。

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、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、現状を著しく悪化させないと評価する。

冷暖房施設等の設置による大気質への影響（二酸化窒素）

ア 予 測

(ア) 予測結果

冷暖房施設等の設置による二酸化窒素の予測結果は、表4.2.1-11に示すとおりである。

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。なお、冷暖房施設等の設置による付加率の最大値は、0.1%である。

表4.2.1-11 冷暖房施設等の設置による二酸化窒素の予測結果

単位：ppm

最大付加濃度 出現地点	年平均値				日平均値 の年間 98%値	環境 保全 目標
	付加濃度	バックグラウンド 濃度	将来濃度	付加率		
			= +	= / × 100		
計画地敷地境界から 南東側 900m地点	0.000011	0.014	0.014011	0.1%	0.034	0.06 以下

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。

- ・ 大気汚染物質の排出量低減のため、可能な限り低NO<sub>x</sub>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。

ウ 評 価

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。

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<sub>x</sub>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。

したがって、現状を著しく悪化させないと評価する。

### 3 土壌汚染

#### 3.1 土壌汚染

##### (1) 予測及び評価

汚染のおそれのある土壌の内容及びその処理・処分方法

##### ア 予測

##### (ア) 予測結果

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。

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。

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。

##### 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。

- ・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。

## ウ 評 価

計画地は過去の土地利用の履歴から土壤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壤調査を実施する。

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、「土壤汚染対策法」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。

本事業の対象範囲で実施した土壤調査の結果、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壤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。

本事業の実施にあたっては、汚染土壤を計画地外に搬出する場合、「汚染土壤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。

したがって、現状を悪化させることはないと評価する。

#### 4 騒音・振動・低周波音

##### 4.1 騒音

##### (1) 現況調査

##### 調査結果

##### ア 騒音の状況

騒音の調査結果は、表4.4.1-1(1)～(2)に示すとおりである(調査地点は図4.4.1-1参照)。

環境騒音は、平日の昼間で60dB、夜間で54dB、休日の昼間で59dB、夜間で54dBである。なお、計画地(A)は鉄道騒音の影響を受けており、環境基準の評価対象外だが、参考として環境基準との比較を行ったところ、平日・休日ともに夜間で環境基準(50dB以下)を上回っている。

道路交通騒音は、平日の昼間で71～73dB、夜間で69～71dB、休日の昼間で70～71dB、夜間で67～69dBであり、平日・休日ともにすべての時間区分で環境基準(昼間：70dB以下、夜間：65dB以下)を上回っている。

表4.4.1-1(1) 騒音の調査結果(平日)

単位：dB

項目	調査地点	用途地域 (地域の類型：地域の区分)	騒音レベル(L <sub>Aeq</sub> )			
			調査結果		環境基準	
			昼間	夜間	昼間	夜間
環境騒音	計画地 (A) <sup>注)</sup>	商業地域 (C類型：一般地域)	60 ( )	54 (×)	60 以下	50 以下
道路交通騒音	1	商業地域 (C類型：幹線交通を担う道路に近接する空間)	73 (×)	71 (×)	70 以下	65 以下
	2	準住居地域 (B類型：幹線交通を担う道路に近接する空間)	71 (×)	69 (×)	70 以下	65 以下

注)計画地(A)は鉄道騒音の影響を受けているが、鉄道騒音を含めた調査結果とした。また、環境基準の評価対象外だが、参考として環境基準との比較を行った。

1 ( )は、環境基準との比較を示す。

：環境基準を下回る ×：環境基準を上回る

2 時間区分 昼間：6～22時 夜間：22～6時

3 調査期間：令和5年4月13日(木)7時～4月14日(金)7時

表4.4.1-1(2) 騒音の調査結果（休日）

単位：dB

項目	調査地点	用途地域 (地域の類型：地域の区分)	騒音レベル (L <sub>Aeq</sub> )			
			調査結果		環境基準	
			昼間	夜間	昼間	夜間
環境騒音	計画地 (A) <sup>注)</sup>	商業地域 (C類型：一般地域)	59 ( )	54 ( x )	60 以下	50 以下
道路 交通 騒音	1	商業地域 (C類型：幹線交通を担う道路に近接する空間)	71 ( x )	69 ( x )	70 以下	65 以下
	2	準住居地域 (B類型：幹線交通を担う道路に近接する空間)	70 ( x )	67 ( x )	70 以下	65 以下

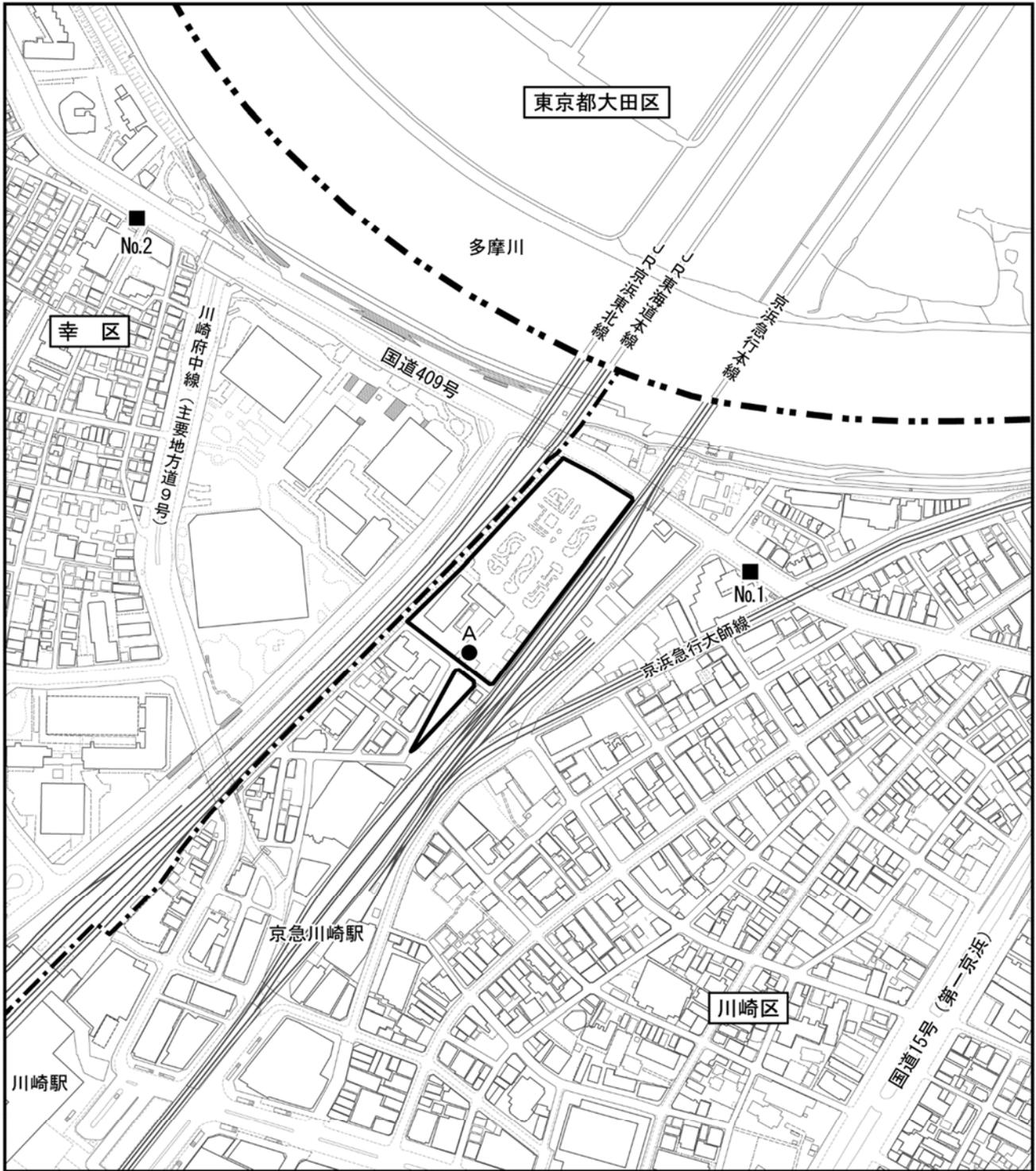
注) 計画地(A)は鉄道騒音の影響を受けているが、鉄道騒音を含めた調査結果とした。また、環境基準の評価対象外だが、参考として環境基準との比較を行った。

1 ( )は、環境基準との比較を示す。

：環境基準を下回る x：環境基準を上回る

2 時間区分 昼間：6～22時 夜間：22～6時

3 調査期間：令和5年4月22日(土)23時～4月23日(日)23時



凡 例



計画地



都県界



区 界

● 環境騒音の調査地点 (A)

■ 道路交通騒音の調査地点 (No.1~No.2)

図4.4.1-1 騒音の調査地点 (現地調査)



(2) 予測及び評価

建設機械の稼働による騒音の影響

ア 予測

(ア) 予測結果

建設機械の稼働による騒音の予測結果は、表4.4.1-2に示すとおりである。

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。

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。

表4.4.1-2 建設機械の稼働による騒音の予測結果

対象工事	予測時期	最大値出現地点	騒音レベル	環境保全目標
解体工事中	工事開始7ヶ月目	アリーナ敷地西側境界	79.9dB	85dB 以下
		アリーナ敷地南側境界	75.4dB	
建築工事中	工事開始12ヶ月目	アリーナ敷地南側境界	79.9dB	

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。

- ・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、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。

## ウ 評価

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。

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。

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。

したがって、生活環境の保全に支障はないと評価する。

### 工事用車両の走行による騒音の影響

#### ア 予測

##### (ア) 予測結果

工事用車両の走行による騒音の予測結果は、表4.4.1-3に示すとおりである（予測地点は図4.4.1-2参照）。

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。

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。

表4.4.1-3 工事用車両の走行による騒音の予測結果（工事開始12ヶ月目：昼間）

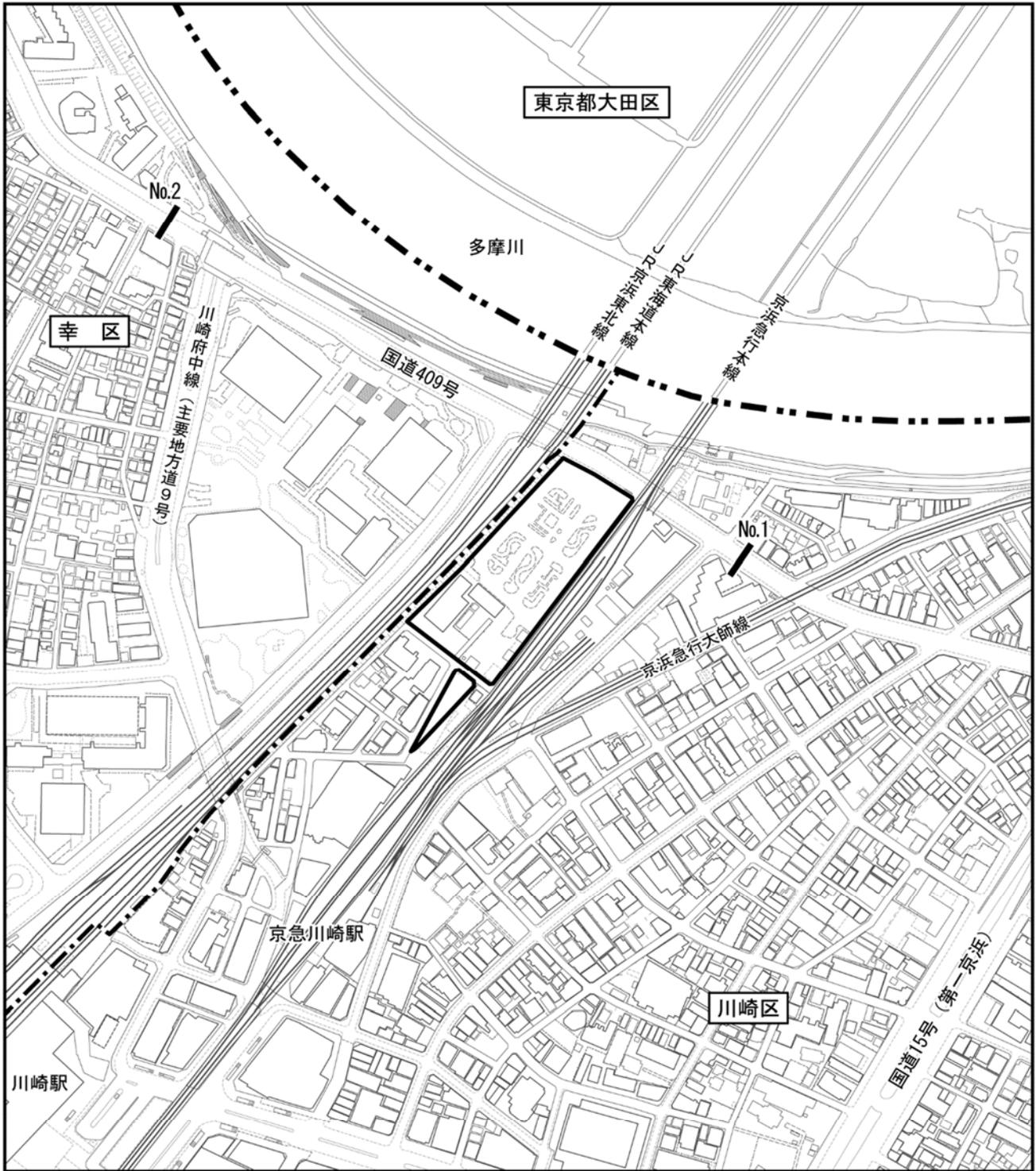
単位：dB

予測地点	予測方向	時間区分 注)	将来基礎交通量による 騒音レベル ( $L_{Aeq}$ )	将来交通量による 騒音レベル ( $L_{Aeq}$ )	工事用車両の走行 による騒音レベルの 増加分	環境 保全 目標
1	北側	昼間	72.9	73.0	0.1	70 以下
	南側		73.0	73.2	0.2	
2	北側		69.0	69.1	0.1	
	南側		71.1	71.2	0.1	

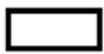
注) 時間区分 昼間：6～22時

1  は環境保全目標超過を示す。

2 工事用車両の走行時間帯：7～20時



凡 例



計画地



予測地点 (No.1~No.2)



都県界



区 界

図4.4.1-2 工事用車両及び施設関連車両の走行による騒音の予測地点



## 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。

## ウ 評価

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。

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。

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。

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。

施設関連車両の走行による騒音の影響

ア 予 測

(ア) 予測結果

施設関連車両の走行による騒音の予測結果は、表4.4.1-4～表4.4.1-5に示すとおりである（予測地点は図4.4.1-2参照）。

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。

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。

表4.4.1-4(1) 施設関連車両の走行による騒音の予測結果（隣接再開発事業竣工前：昼間）

単位：dB

予測地点	予測方向	時間区分 注)	将来基礎交通量による騒音レベル ( $L_{Aeq}$ )	将来交通量による騒音レベル ( $L_{Aeq}$ )	施設関連車両の走行による騒音レベルの増加分	環境保全目標
1	北側	昼間	72.9	72.9	0.1 未満	70 以下
	南側		73.0	73.0	0.1 未満	
2	北側		69.0	69.0	0.1 未満	
	南側		71.1	71.1	0.1 未満	

注) 時間区分 昼間：6～22時

は環境保全目標超過を示す。

表4.4.1-4(2) 施設関連車両の走行による騒音の予測結果（隣接再開発事業竣工前：夜間）

単位：dB

予測地点	予測方向	時間区分 注)	将来基礎交通量による騒音レベル ( $L_{Aeq}$ )	将来交通量による騒音レベル ( $L_{Aeq}$ )	施設関連車両の走行による騒音レベルの増加分	環境保全目標
1	北側	夜間	70.9	70.9	0.1 未満	65 以下
	南側		70.6	70.6	0.1 未満	
2	北側		67.6	67.6	0.1 未満	
	南側		69.2	69.2	0.1 未満	

注) 時間区分 夜間：22～6時

は環境保全目標超過を示す。

表4.4.1-5(1) 施設関連車両の走行による騒音の予測結果（隣接再開発事業竣工後：昼間）

単位：dB

予測地点	予測方向	時間区分 注)	将来基礎交通量による 騒音レベル ( $L_{Aeq}$ )	将来交通量による 騒音レベル ( $L_{Aeq}$ )	施設関連車両の走行 による騒音レベルの 増加分	環境 保全 目標
1	北側	昼間	72.9	72.9	0.1 未満	70 以下
	南側		73.0	73.0	0.1 未満	
2	北側		69.0	69.0	0.1 未満	
	南側		71.0	71.0	0.1 未満	

注) 時間区分 昼間：6～22時

■ は環境保全目標超過を示す。

表4.4.1-5(2) 施設関連車両の走行による騒音の予測結果（隣接再開発事業竣工後：夜間）

単位：dB

予測地点	予測方向	時間区分 注)	将来基礎交通量による 騒音レベル ( $L_{Aeq}$ )	将来交通量による 騒音レベル ( $L_{Aeq}$ )	施設関連車両の走行 による騒音レベルの 増加分	環境 保全 目標
1	北側	夜間	70.9	70.9	0.1 未満	65 以下
	南側		70.7	70.7	0.1 未満	
2	北側		67.6	67.6	0.1 未満	
	南側		69.2	69.2	0.1 未満	

注) 時間区分 夜間：22～6時

■ は環境保全目標超過を示す。

#### 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、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。

## ウ 評 価

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。

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。

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、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。

### 冷暖房施設等の設置による騒音の影響

## ア 予 測

### (ア) 予測結果

冷暖房施設等の設置による騒音の予測結果は、表4.4.1-6(1)～(2)に示すとおりである。

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。

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。

表4.4.1-6(1) 冷暖房施設等の設置による騒音の予測結果（稼働時間：午前8時～午後11時）

予測高さ	最大値出現地点	騒音レベル	環境保全目標
地上 1.2m	三角地敷地北側境界	53.4dB	午前8時～午後6時：65dB以下 午後6時～午後11時：60dB以下
地上 5.5m	三角地敷地北側境界	56.2dB	

表4.4.1-6(2) 冷暖房施設等の設置による騒音の予測結果（稼働時間：午後11時～午前8時）

予測高さ	最大値出現地点	騒音レベル	環境保全目標
地上 1.2m	アリーナ敷地東側境界	22.3dB	午前6時～午前8時：60dB以下 午後11時～午前6時：50dB以下
地上 58.0m	アリーナ敷地南側境界	50.0dB	

#### 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。

- ・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。

#### ウ 評価

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。

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。

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。

したがって、生活環境の保全に支障はないと評価する。

## 4.2 振 動

### (1) 現況調査

#### 調査結果

#### ア 振動の状況

振動の調査結果は、表4.4.2-1(1)～(2)に示すとおりである（調査地点は図4.4.2-1参照）。

環境振動は、平日の昼間で48dB、夜間で46dB、休日の昼間で45dB、夜間で44dBであり、人体の振動感覚閾値（10%の人が感じる振動レベルでおおよそ55dB）を下回っている。

道路交通振動は、平日の昼間で53dB、夜間で52～53dB、休日の昼間で45～46dB、夜間で46～48dBであり、平日・休日ともにすべての時間区分で「振動規制法」に基づく道路交通振動の要請限度（昼間：65dB以下または70dB以下、夜間：60dB以下または65dB以下）を下回っている。

また、地盤卓越振動数の調査結果は表4.4.2-2に示すとおり、17.2～17.6Hzである（調査地点は図4.4.2-1参照）。なお、「道路環境整備マニュアル」によると、「地盤卓越振動数が15Hz以下であるものを軟弱地盤と呼ぶこととする」とされており、1及び2ともに軟弱地盤に該当しない。

表4.4.2-1(1) 振動の調査結果（平日）

単位：dB

調査項目	調査地点	用途地域 (区域の区分)	振動レベル (L <sub>10</sub> )			
			調査結果		要請限度	
			昼間	夜間	昼間	夜間
環境振動	計画地 (A)	商業地域	48	46	-	-
道路交通振動	1	商業地域 (第2種区域)	53 ( )	53 ( )	70 以下	65 以下
	2	準住居地域 (第1種区域)	53 ( )	52 ( )	65 以下	60 以下

1 ( ) は、「振動規制法」に基づく道路交通振動の要請限度との比較を示す。

：要請限度を下回る ×：要請限度を上回る

2 時間区分 昼間：8～19時 夜間：19～8時

3 調査期間：令和5年4月13日（木）7時～4月14日（金）7時

4 振動レベル (L<sub>10</sub>) の調査結果は最大値を示す。

表4.4.2-1(2) 振動の調査結果（休日）

単位：dB

調査項目	調査地点	用途地域 (区域の区分)	振動レベル(L <sub>10</sub> )			
			調査結果		要請限度	
			昼間	夜間	昼間	夜間
環境振動	計画地 (A)	商業地域	45	44	-	-
道路交通振動	1	商業地域 (第2種区域)	45 ( )	48 ( )	70 以下	65 以下
	2	準住居地域 (第1種区域)	46 ( )	46 ( )	65 以下	60 以下

1 ( ) は、「振動規制法」に基づく道路交通振動の要請限度との比較を示す。

：要請限度を下回る ×：要請限度を上回る

2 時間区分 昼間：8～19時 夜間：19～8時

3 調査期間：令和5年4月22日(土)23時～4月23日(日)23時

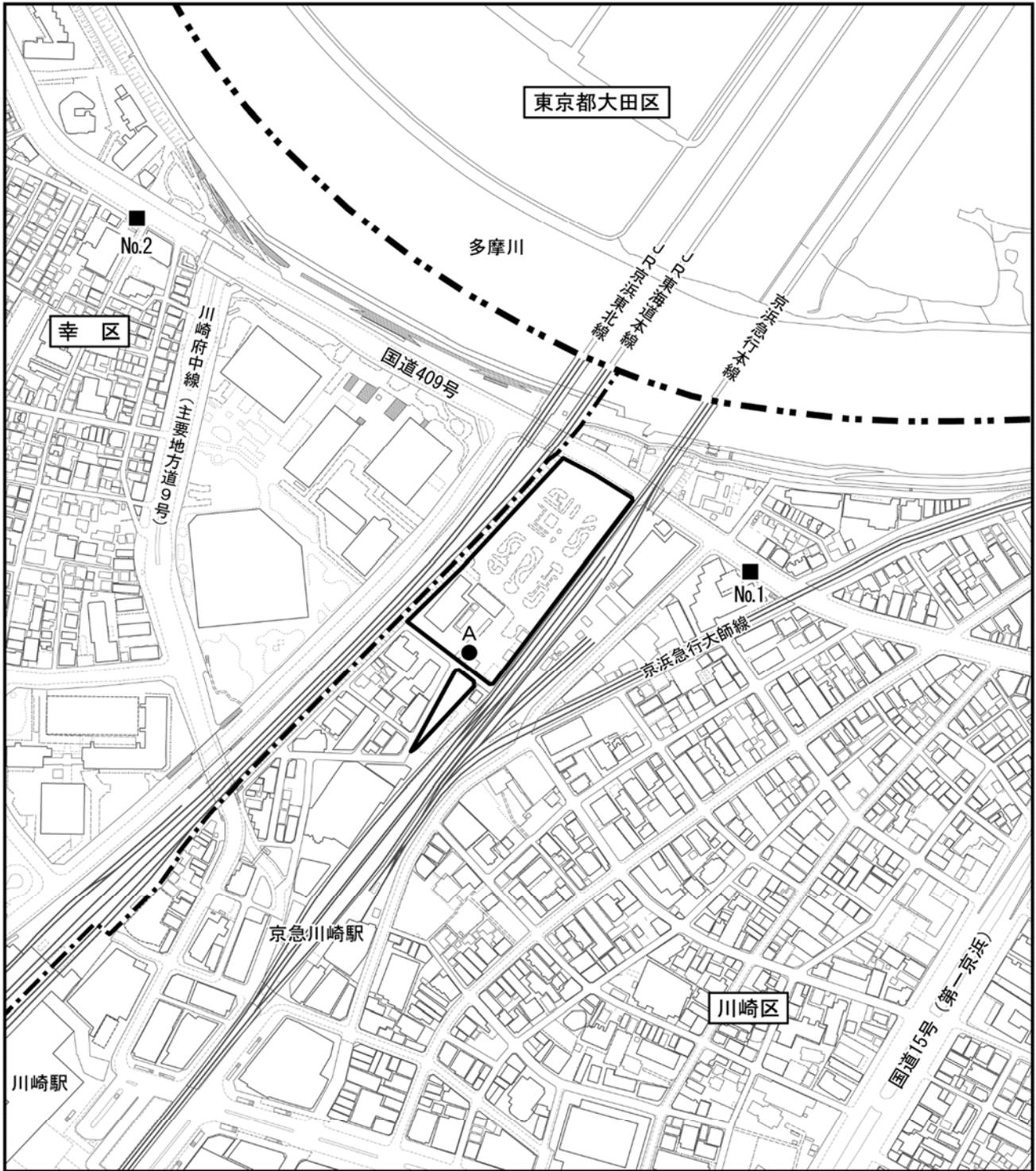
4 振動レベル(L<sub>10</sub>)の調査結果は最大値を示す。

表4.4.2-2 地盤卓越振動数の調査結果

単位：Hz

調査項目	調査地点	1	2
	地盤卓越振動数		17.2

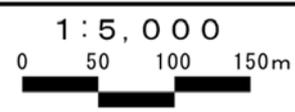
調査期間：令和5年4月13日(木)



凡 例

- 計画地
- 都県界
- 区 界
- 環境振動の調査地点 (A)
- 道路交通振動、地盤卓越振動数の調査地点 (No.1~No.2)

図4.4.2-1 振動・地盤卓越振動数の調査地点 (現地調査)



(2) 予測及び評価

建設機械の稼働による振動の影響

ア 予測

(ア) 予測結果

建設機械の稼働による振動の予測結果は、表4.4.2-3に示すとおりである。

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。

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。

表4.4.2-3 建設機械の稼働による振動の予測結果

対象工事	予測時期	最大値出現地点	振動レベル	環境保全目標
解体工事中	工事開始 11 ヶ月目	アリーナ敷地西側境界	66.0dB	75dB 以下
		アリーナ敷地南側境界	63.4dB	
建築工事中	工事開始12ヶ月目	アリーナ敷地南側境界	65.9dB	

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。

- ・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、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。

## ウ 評価

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。

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。

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。

したがって、生活環境の保全に支障はないと評価する。

### 工事用車両の走行による振動の影響

#### ア 予測

##### (ア) 予測結果

工事用車両の走行による振動の予測結果は、表4.4.2-4(1)～(2)に示すとおりである（予測地点は図4.4.2-2参照）。

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。

表4.4.2-4(1) 工事用車両の走行による振動の予測結果（工事開始12ヶ月目：昼間）

単位：dB

予測地点	予測方向	時間区分 注)	振動レベルが最大となる時間帯	将来基礎交通量による振動レベル (L <sub>10</sub> )	将来交通量による振動レベル (L <sub>10</sub> )	工事用車両の走行による振動レベルの増加分	環境保全目標
1	北側	昼間	11時台	53.1	53.4	0.3	70以下
	南側			53.1	53.4	0.3	
2	北側		11時台	51.7	51.9	0.2	65以下
	南側			53.0	53.2	0.2	

注) 時間区分 昼間：8～19時

工事用車両の走行時間帯：7～20時

表4.4.2-4(2) 工事用車両の走行による振動の予測結果（工事開始12ヶ月目：夜間）

単位：dB

予測地点	予測方向	時間区分 <small>注)</small>	振動レベルが最大となる時間帯	将来基礎交通量による振動レベル (L <sub>10</sub> )	将来交通量による振動レベル (L <sub>10</sub> )	工事用車両の走行による振動レベルの増加分	環境保全目標
1	北側	夜間	7時台	51.0	51.0	0.1未満	65 以下
	南側			51.0	51.0	0.1未満	
2	北側		7時台	49.7	49.7	0.1未満	60 以下
	南側			51.0	51.0	0.1未満	

注) 時間区分 夜間：19～8時  
工事用車両の走行時間帯：7～20時

#### 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。

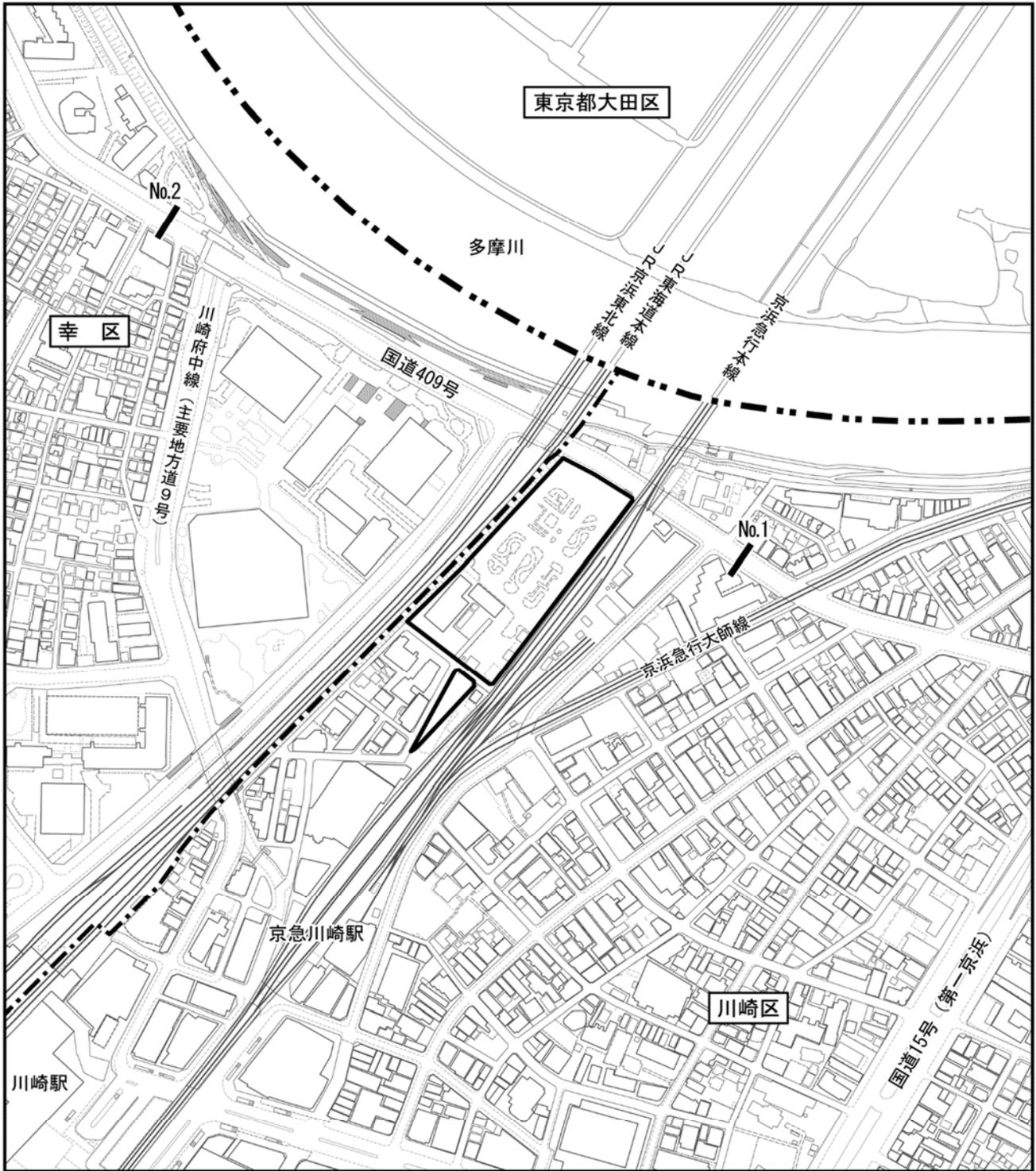
- ・工事用車両の運行が一時的に集中しないよう、工事工程の平準化に努める。
- ・工事用車両の運転者に対して走行経路を周知・徹底するとともに、計画的な運行により影響の低減を図る。
- ・工事用車両の運転者に対して、エコドライブを実施するよう周知・徹底する。
- ・アイドリングストップを周知・徹底するため、敷地内に看板等を設置し、運転者への注意喚起を行う。
- ・朝礼及び新規入場者教育等における教育の中で、環境保全のための措置の内容を工事関係者に周知する。
- ・本事業の工事期間中に、計画地南側で計画されている隣接再開発事業の工事も行われる予定であり、工事実施にあたっては隣接再開発事業と連携しながら、周辺環境に配慮した上で工事を行う。

#### ウ 評価

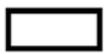
工事中の将来交通量の振動レベルは昼間で51.9～53.4dB、夜間で49.7～51.0dBであり、環境保全目標（昼間：65dB以下または70dB以下、夜間：60dB以下または65dB以下）を満足すると予測する。また、工事用車両の走行による振動レベルの増加分は、昼間で0.2～0.3dB、夜間で0.1dB未満である。

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。

したがって、生活環境の保全に支障はないと評価する。



凡 例



計画地



予測地点 (No.1~No.2)



都県界



区 界

図4.4.2-2 工事用車両及び施設関連車両の走行による振動の予測地点



施設関連車両の走行による振動の影響

ア 予 測

(ア) 予測結果

施設関連車両の走行による振動の予測結果は、表4.4.2-5～表4.4.2-6に示すとおりである（予測地点は図4.4.2-2参照）。

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。

表4.4.2-5(1) 施設関連車両の走行による振動の予測結果（隣接再開発事業竣工前：昼間）

単位：dB

予測地点	予測方向	時間区分 <small>注)</small>	振動レベルが最大となる時間帯	将来基礎交通量による振動レベル (L <sub>10</sub> )	将来交通量による振動レベル (L <sub>10</sub> )	施設関連車両の走行による振動レベルの増加分	環境保全目標
1	北側	昼間	11時台	53.1	53.1	0.1 未満	70 以下
	南側			53.1	53.1	0.1 未満	
2	北側		11時台	51.7	51.7	0.1 未満	65 以下
	南側			53.0	53.0	0.1 未満	

注) 時間区分 昼間：8～19時

表4.4.2-5(2) 施設関連車両の走行による振動の予測結果（隣接再開発事業竣工前：夜間）

単位：dB

予測地点	予測方向	時間区分 <small>注)</small>	振動レベルが最大となる時間帯	将来基礎交通量による振動レベル (L <sub>10</sub> )	将来交通量による振動レベル (L <sub>10</sub> )	施設関連車両の走行による振動レベルの増加分	環境保全目標
1	北側	夜間	5時台	53.0	53.1	0.1	65 以下
	南側			53.0	53.1	0.1	
2	北側		6時台	50.7	50.8	0.1	60 以下
	南側			52.0	52.1	0.1	

注) 時間区分 夜間：19～8時

表4.4.2-6(1) 施設関連車両の走行による振動の予測結果（隣接再開発事業竣工後：昼間）

単位：dB

予測地点	予測方向	時間区分 注)	振動レベルが最大となる時間帯	将来基礎交通量による振動レベル (L <sub>10</sub> )	将来交通量による振動レベル (L <sub>10</sub> )	施設関連車両の走行による振動レベルの増加分	環境保全目標
1	北側	昼間	11時台	53.0	53.0	0.1未満	70以下
	南側			53.0	53.0	0.1未満	
2	北側		11時台	51.7	51.7	0.1未満	65以下
	南側			53.0	53.0	0.1未満	

注) 時間区分 昼間：8～19時

表4.4.2-6(2) 施設関連車両の走行による振動の予測結果（隣接再開発事業竣工後：夜間）

単位：dB

予測地点	予測方向	時間区分 注)	振動レベルが最大となる時間帯	将来基礎交通量による振動レベル (L <sub>10</sub> )	将来交通量による振動レベル (L <sub>10</sub> )	施設関連車両の走行による振動レベルの増加分	環境保全目標
1	北側	夜間	5時台	53.0	53.1	0.1	65以下
	南側			53.0	53.1	0.1	
2	北側		6時台	50.7	50.8	0.1	60以下
	南側			52.0	52.1	0.1	

注) 時間区分 夜間：19～8時

#### 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、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。

#### ウ 評価

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。

## 5 廃棄物等

### 5.1 一般廃棄物

#### (1) 予測及び評価

供用時に発生する一般廃棄物の種類、発生量及びその処理・処分方法

#### ア 予測

##### (ア) 予測結果

供用時に発生する事業系一般廃棄物の発生量は表4.5.1-1に、その主な処理方法は表4.5.1-2に示すとおりである。

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するほか、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。

表4.5.1-1 供用時に発生する事業系一般廃棄物の発生量

区分		種類	原単位 (kg/m <sup>2</sup> ・日)	延床面積 <sup>注)</sup> (m <sup>2</sup> )	発生量 (kg/日)
アリーナ敷地	アリーナ	紙類	0.01006	約36,000	約 362.2
		厨芥	0.00183		約 65.9
		その他	0.00264		約 95.0
		計	-		約 523.1
	宿泊	紙くず	0.01360	約10,000	約 136.0
		厨芥	0.00803		約 80.3
		その他	0.00328		約 32.8
		計	-		約 249.1
	商業 (飲食)	紙くず	0.00935	約5,400	約 50.5
		厨芥	0.03784		約 204.3
		その他	0.00063		約 3.4
		計	-		約 258.2
	温浴	紙くず	0.00642	約2,500	約 16.1
		厨芥	0.00379		約 9.5
		その他	0.00155		約 3.9
		計	-		約 29.5
三角地敷地	商業 (物販)	紙くず	0.01303	約 1,090	約 14.2
		厨芥	0.00189		約 2.1
		その他	0.00173		約 1.9
		計	-		約 18.2
合計				約54,990	約1,078.1

注) デッキ・通路等、駐車場等の面積は含まない。

表4.5.1-2 供用時に発生する事業系一般廃棄物の主な処理方法

種 類	主な処理方法	
紙 類	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	原材料として再資源化
厨 芥		飼料及び肥料として再資源化または適正に処分
その他		再資源化または適正に処分

#### 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。

- ・ 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。

#### ウ 評 価

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。

## 5.2 産業廃棄物

### (1) 予測及び評価

工事中に発生する産業廃棄物の種類、発生量及びその処理・処分方法

#### ア 予測

##### (ア) 予測結果

###### a 既存建築物等の解体により発生する産業廃棄物の種類、発生量及びその処理・処分方法

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表4.5.2-1に示すとおり、発生量が約8,878 t、資源化量が約8,782 t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（第3版）」、「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。

表4.5.2-1 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

種 類	発生量 ( t )	資源化量 ( t )	主な処理方法	
コンクリートがら	約7,540	約7,465	許可を受けた 産業廃棄物処 理業者に委託	骨材等として再資源化または適正に処分
アスファルトがら	約 573	約 567		骨材等として再資源化または適正に処分
ガラス・コンクリート・陶磁器くず	約 2	約 2		再資源化または安定型処分場に埋立
廃プラスチック類	約 15	約 15		再資源化または安定型処分場に埋立
金属くず	約 630	約 617		溶解して原材料として再資源化または適正に処分
木くず	約 48	約 47		チップ化して燃料や原材料として再資源化または管理型処分場に埋立
可燃物	約 14	約 14		粉砕して原材料として再資源化または適正に処分
複合材	約 20	約 20		再資源化または管理型処分場に埋立
残 渣	約 36	約 35		再資源化または管理型処分場に埋立
合 計	約8,878	約8,782	-	

資源化率は、「建設リサイクル推進計画2020」に示される2024（R6）年度達成基準値に参考に以下のとおり設定した。なお、（ ）は「建設リサイクル推進計画2020」に示される品目を示す。

コンクリートがら、アスファルトがら：99%（アスファルト・コンクリート塊）

木くず：97%（建設発生木材）

ガラス・コンクリート・陶磁器くず、廃プラスチック類、金属くず、可燃物、複合材、残渣

：98%（建設廃棄物全体）

b 計画建築物の建設により発生する産業廃棄物の種類、発生量及びその処理・処分方法

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表4.5.2-2に示すとおり、発生量が約1,737 t、資源化量が約1,708 tと予測する。

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表4.5.2-3に示すとおり、発生量が約18,333m<sup>3</sup>、資源化量が約17,416m<sup>3</sup>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。

表4.5.2-2 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

種類	発生量 (t)	資源化量 (t)	主な処理方法	
コンクリートがら	約 475	約 470	許可を受けた産業 廃棄物処理業者に 委託	骨材等として再資源化または適正に処分
アスファルト・コンクリート	約 114	約 113		骨材等として再資源化または適正に処分
ガラス陶磁器	約 165	約 162		再資源化または安定型処分場に埋立
廃プラスチック類	約 113	約 111		再資源化または安定型処分場に埋立
金属くず	約 106	約 104		溶解して原材料として再資源化または適正に処分
木くず	約 143	約 139		チップ化して燃料や原材料として再資源化または管理型処分場に埋立
紙くず	約 48	約 47		粉砕して燃料や原材料として再資源化または適正に処分
石膏ボード	約 108	約 106		粉砕して燃料や原材料として再資源化または適正に処分
その他	約 170	約 167		再資源化または安定型処分場に埋立
混合廃棄物	約 295	約 289		再資源化または管理型処分場に埋立
合計	約1,737	約1,708	-	

資源化率は、「建設リサイクル推進計画2020」に示される2024(R6)年度達成基準値に参考に以下のとおり設定した。なお、( )は「建設リサイクル推進計画2020」に示される品目を示す。

コンクリートがら、アスファルト・コンクリート：99% (アスファルト・コンクリート塊)

木くず：97% (建設発生木材)

ガラス陶磁器、廃プラスチック類、金属くず、紙くず、石膏ボード、その他、混合廃棄物  
：98% (建設廃棄物全体)

表4.5.2-3 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

種類	工種	発生量 (m <sup>3</sup> )	資源化量 (m <sup>3</sup> )	主な処理方法	
建設汚泥	山留工事	約 2,106	約 2,001	許可を受けた産業廃 棄物処理業者に委託	再資源化または 管理型処分場に埋立
	杭工事	約16,227	約15,415		
	合計	約18,333	約17,416		

注) 資源化率は95%とした。

## 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。

- ・「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。

## ウ 評価

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8,878 t、資源化量が約8,782 t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1,737 t、資源化量が約1,708 t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18,333m<sup>3</sup>、資源化量が約17,416m<sup>3</sup>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。

供用時に発生する産業廃棄物の種類、発生量及びその処理・処分方法

## ア 予 測

### (ア) 予測結果

供用時に発生する産業廃棄物の発生量は表4.5.2-4に、その主な処理方法は表4.5.2-5に示すとおりである。

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。

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。

## 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。

- ・ 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。

## ウ 評 価

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。

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。

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。

表4.5.2-4 供用時に発生する産業廃棄物の発生量

区 分	種 類	原単位 (kg/m <sup>2</sup> ・日)	延床面積 <sup>注)</sup> (m <sup>2</sup> )	発生量 (kg/日)	
アリーナ敷地	アリーナ	プラスチック	0.00263	約36,000	約 94.7
		ゴム・皮革	0.00088		約 31.7
		ガラス、石・陶磁器	0.00081		約 29.2
		金属類	0.00260		約 93.6
		その他不燃物	0.00055		約 19.8
		計	-		約269.0
	宿 泊	プラスチック	0.00536	約10,000	約 53.6
		ゴム・皮革	0.00025		約 2.5
		ガラス、石・陶磁器	0.00306		約 30.6
		金属類	0.00238		約 23.8
		その他不燃物	0.00004		約 0.4
		計	-		約110.9
	商 業 (飲食)	プラスチック	0.00268	約5,400	約 14.5
		ゴム・皮革	0.00006		約 0.3
		ガラス、石・陶磁器	0.00262		約 14.1
		金属類	0.00348		約 18.8
		その他不燃物	0.00034		約 1.8
		計	-		約 49.5
	温 浴	プラスチック	0.02013	約2,500	約 6.3
		ゴム・皮革	0.00061		約 0.3
		ガラス、石・陶磁器	0.00098		約 3.6
金属類		0.00238	約 2.8		
その他不燃物		0.00049	約 0.1		
計		-	約 13.1		
三 角 地 敷 地	商 業 (物販)	プラスチック	0.00216	約 1,090	約 2.4
		ゴム・皮革	0.00051		約 0.6
		ガラス、石・陶磁器	0.00136		約 1.5
		金属類	0.00207		約 2.3
		その他不燃物	0.00025		約 0.3
		計	-		約 7.1
合 計			約54,990	約854.4	

注) デッキ・通路等、駐車場等の面積は含まない。

表4.5.2-5 供用時に発生する産業廃棄物の主な処理方法

種 類	主な処理方法	
プラスチック	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	燃料や原材料として再資源化または適正に処分
ゴム・皮革		原材料として再資源化または適正に処分
ガラス、石・陶磁器		原材料として再資源化または適正に処分
金属類		原材料として再資源化または適正に処分
その他不燃物		再資源化または埋立て処分

### 5.3 建設発生土

#### (1) 予測及び評価

建設発生土の量及びその処理・処分方法

#### ア 予測

##### (ア) 予測結果

建設発生土の量は表4.5.3-1に示すとおり、約50,633m<sup>3</sup>と予測する。

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。

表4.5.3-1 建設発生土の量

区 分		掘削面積 (m <sup>2</sup> )	掘削深さ (m)	建設発生土 (地山土量) (m <sup>3</sup> ) = x	ほぐし率 <sup>注)</sup>	建設発生土 (ほぐし率考慮) (m <sup>3</sup> ) = x
アリーナ敷地	アリーナ棟 メインアリーナ	約 3,380	約2.0	約 6,760	1.2	約 8,112
	アリーナ棟 その他	約 5,060	約3.1	約15,686		約18,823
	商業棟 サブアリーナ	約 1,200	約5.4	約 6,480		約 7,776
	商業棟 その他	約 3,530	約3.1	約10,943		約13,132
三角地敷地	約 750	約3.1	約 2,325	約 2,790		
合 計		約13,920	-	約42,194	-	約50,633

注) ほぐし率は、施工業者ヒアリングによる経験値に基づき設定した。

#### 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。

- ・ 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。

## ウ 評 価

建設発生土の量は、約50,633m<sup>3</sup>と予測する。

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。

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。

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。

## 6 緑

### 6.1 緑の質

#### (1) 現況調査

##### 調査結果

#### ア 現存植生状況及び生育状況

##### a 現存植生状況

計画地は、「建築物・道路等」が計画地の約90%を占めており、植生は、「高木群落」、「中木群落」、「低木群落」、「管理草地」の合計で約10%であった。

##### b 生育状況

計画地の生育木の樹木活力度調査を行った樹木は、地上で18種343本、既存事務所ビル屋上で9種526本である。

平均活力度指数の判定結果は、地上で「A(良好、正常なもの)」が9種(55.5%)、「B(普通、正常に近いもの)」が8種(38.9%)、「C(悪化のかなり進んだもの)」が1種(5.6%)、屋上で「A(良好、正常なもの)」が1種(11.1%)、「B(普通、正常に近いもの)」が7種(77.8%)、「C(悪化のかなり進んだもの)」が1種(11.1%)であった。なお、「D(顕著に悪化しているもの)」に該当する種は確認されなかった。

#### イ 周辺地域の生育木

周辺地域の生育木の樹木活力度調査が行われていた樹木は、東町公園で12種81本、稲毛公園で25種303本、東田公園で10種32本、川崎駅東口緑地で46種2,443本、諏訪公園で14種207本、南河原公園で77種1,773本、さいわい緑道の一部で84種6,963本、合計で126種11,802本である。

平均活力度指数の判定結果は、「A(良好、正常なもの)」が82種(65.1%)、「B(普通、正常に近いもの)」が43種(34.1%)、「C(悪化のかなり進んだもの)」が1種(0.8%)であった。なお、「D(顕著に悪化しているもの)」に該当する種は確認されなかった。

#### ウ 潜在自然植生

「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 - 」によると、計画地及びその周辺の潜在自然植生は「イノデ-タブ群集」とされている。

また、計画地及び周辺地域の生育木の樹木活力度調査結果によると、計画地及びその周辺には、イノデ-タブ群集の適性植栽種または植栽適性植物の構成種であるタブノキ、マテバシイ、ヒサカキ等が良好に生育していることから、計画地の植栽予定樹種及びその環境適合性の検討に関して、イノデ-タブ群集の適性植栽種及び植栽適性植物を参考にできると考える。

(2) 予測及び評価

植栽予定樹種の環境適合性及び必要土壌量

ア 予測

(ア) 予測結果

a 植栽予定樹種の環境適合性

主な植栽予定樹種の環境適合性は、表4.6.1-1(1)～(2)に示すとおりである。

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。

表4.6.1-1(1) 主な植栽予定樹種の環境適合性

区分	主な植栽予定樹種	樹木活力度調査結果 注1)	川崎市緑化指針				潜在自然植生構成種 注3)		
			緑化樹木	樹種特性				地域特性 低地部	
				耐風性	耐陰性	耐乾性			
地上	大景木 常緑樹	シラカシ	A						
		タブノキ	A						
	大景木 落葉樹	ブラタナス	B						
		ヤマボウシ	B						
	高木	常緑樹	カナメモチ <sup>注2)</sup>	B					
			マサキ	A					
		落葉樹	サルスベリ	A					
			ブラタナス	B					
	中木	常緑樹	イヌツゲ	A					
			ウバメガシ	A					
			シルバープリペット						
		落葉樹	ドウダンツツジ	B					
ヒメシャラ									

注1) 樹木活力度調査結果は、樹木の樹高(高木・中木・低木)によらず、樹種ごとの調査結果を示した。

注2) カナメモチには「ベニカナメモチ」の樹木活力度調査結果を示した。

注3) 「神奈川県におけるイノデ・タブ群集の潜在自然植生構成種及び代償植生構成種、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」におけるイノデ・タブ群集の植栽適性植物を参照した。

表4.6.1-1(2) 主な植栽予定樹種の環境適合性

区 分	主な植栽予定樹種	樹木 活力度 調査結果 注1)	川崎市緑化指針				潜在 自然植生 構成種 注3)		
			緑化 樹木	樹種特性				地域特性	
				耐風性	耐陰性	耐乾性			低地部
地上	常緑樹	アセビ	B						
		トベラ	B						
		ハマヒサカキ	B						
		マルバシャリンバイ <sup>注2)</sup>	B						
	低木	落葉樹	アキグミ	A					
			イヌコリヤナギ						
			ガクアジサイ <sup>注2)</sup>	B					
			トサミズキ	B					
			ニシキギ	A					
			ミツバツツジ						
			ミツマタ						
			ミヤギノハギ						
	ユキヤナギ	A							
	地被類	シャガ							
		ツワブキ							
フッキソウ									
ヤブラン									
リュウノヒゲ									
壁面	地被類	キツタ							
		セイヨウキツタ							
		テイカカズラ							
屋上	低木	常緑樹	アセビ	B					
			キンモクセイ	B					
			クチナシ	A					
			ハマヒサカキ	B					
			フィリフェラオーレア						
	落葉樹	ガクアジサイ <sup>注2)</sup>	B						
		ドウダンツツジ	B						
		トサミズキ	B						
		ユキヤナギ	A						
	地被類	キチジョウソウ							
		ハラン							
リュウノヒゲ									

注1) 樹木活力度調査結果は、樹木の樹高（高木・中木・低木）によらず、樹種ごとの調査結果を示した。

注2) マルバシャリンバイには「シャリンバイ」の、ガクアジサイには「アジサイ類」の樹木活力度調査結果を示した。

注3) 「神奈川県におけるイノデ・タブ群集の潜在自然植生構成種及び代償植生構成種、  
「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 - 」におけるイノデ・タブ群集の植栽適性植物を参照した。

#### b 植栽基盤の必要土壌量

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る。

植栽基盤の必要土壌量は表4.6.1-2に示すとおり、約436.2m<sup>3</sup>と予測する。

表4.6.1-2 植栽基盤の必要土壌量

区 分		必要土壌量
地上	大景木	約 67.2m <sup>3</sup>
	高木・中木・低木・地被類	約189.0m <sup>3</sup>
屋上	低木・地被類	約180.0m <sup>3</sup>
合 計		約436.2m <sup>3</sup>

#### 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。

- ・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。

## ウ 評 価

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。

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436.2m<sup>3</sup>と予測する。

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。

したがって、緑の適切な回復育成が図られると評価する。

## 6.2 緑の量

### (1) 現況調査

#### 調査結果

#### ア 緑被の状況

計画地は、「やや成育が進んだ植生地（緑度指数3）」が約320m<sup>2</sup>、「貧弱な植生地（緑度指数2）」が約1,240m<sup>2</sup>、「人工的な環境又は緑が極めて少ない裸地等（緑度指数1）」が約13,800m<sup>2</sup>であり、計画地の約90%が建築物・道路等の人工的な環境又は緑が極めて少ない裸地等であった。なお、計画地には、「すぐれた自然植生及びそれとほぼ同等の価値をもつ植生地（緑度指数5）」、「よく成育した植生地（緑度指数4）」に該当する植生はなかった。

平均緑度（L.G）の算定結果は、「1.1」であった。

また、調査を行った樹木本数は、地上で高木9種14本、中木4種64本、低木6種265本、屋上で高木3種7本、中木3種30本、低木7種489本で、高木は全体の約2%程度であった。

### (2) 予測及び評価

#### 緑被の変化及び全体の緑の構成

#### ア 予測

#### (ア) 予測結果

#### a 緑被の変化

緑化計画における緑被率（指定開発行為に係る面積に対する緑化面積の割合）は表4.6.2-1に示すとおり約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。

表4.6.2-1 緑化計画における緑被率

区 分		アリーナ敷地	三角地敷地	道路用地	合 計
緑化面積	緑化地 <sup>注1)</sup>	約 210m <sup>2</sup>	-	-	約 210m <sup>2</sup>
	壁面緑化	約 1,040m <sup>2</sup>	-	-	約 1,040m <sup>2</sup>
	屋上緑化	約 360m <sup>2</sup>	-	-	約 360m <sup>2</sup>
	大景木植栽 <sup>注2)</sup>	約 700m <sup>2</sup>	-	-	約 700m <sup>2</sup>
	合 計	約 2,310m <sup>2</sup>	-	-	約 2,310m <sup>2</sup>
敷地面積		約13,640m <sup>2</sup>	約830m <sup>2</sup>	約890m <sup>2</sup>	約15,360m <sup>2</sup>
敷地面積に対する緑化面積の割合		約16.9%	-	-	約15.0%

注1)緑化地面積には、大景木のマルチング材部分の面積（約8.96m<sup>2</sup>）を含む。

注2)大景木植栽による緑化面積：樹高（8.0m）を直径とした円の面積（50.24m<sup>2</sup>）×本数（14本）= 約700m<sup>2</sup>

b 全体の緑の構成

緑化計画における植栽予定本数及び「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）は、表4.6.2-2に示すとおりである。

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。

表4.6.2-2 緑化計画における植栽予定本数と緑の量的水準（標準植栽本数）の比較

区 分	緑化計画		緑の量的水準 <sup>注)</sup> (標準植栽本数)	過不足本数
	緑化地面積 (m <sup>2</sup> )	植栽予定本数 (本)		
高 木 (大景木)	約570	25	46	-21本 (低木126本に換算)
中 木		92	92	0本
低 木		400	274	+126本

注1)緑化地面積には、緑化地と屋上緑化の面積を含む。

注2)緑の量的水準（標準植栽本数）は、緑化地面積に高木、中木、低木の係数（高木0.08本/m<sup>2</sup>、中木0.16本/m<sup>2</sup>、低木0.48本/m<sup>2</sup>）を乗じて算定した。

注3)高木、中木、低木はそれぞれの数値標準の半数以上を確保することを条件に、高木1本＝中木2本＝低木6本に換算して植栽することができる。本事業では、不足する「高木21本」を低木126本に換算して植栽する計画とした。

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。

- ・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。

## ウ 評 価

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。

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。

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。

したがって、緑の適切な回復育成が図られると評価する。

## 7 景 観

### 7.1 景観、圧迫感

#### (1) 現況調査

##### 調査結果

#### ア 地域景観の特性

計画地及びその周辺は、京急川崎駅及びＪＲ川崎駅を中心に商業・業務機能が集積する地域であり、高い密度で建築物が分布する市街地である。

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。

なお、現況の計画地内の景観構成要素は、低層～高層の建築物、駐車場、自動車教習所の車路等の人工的要素である。

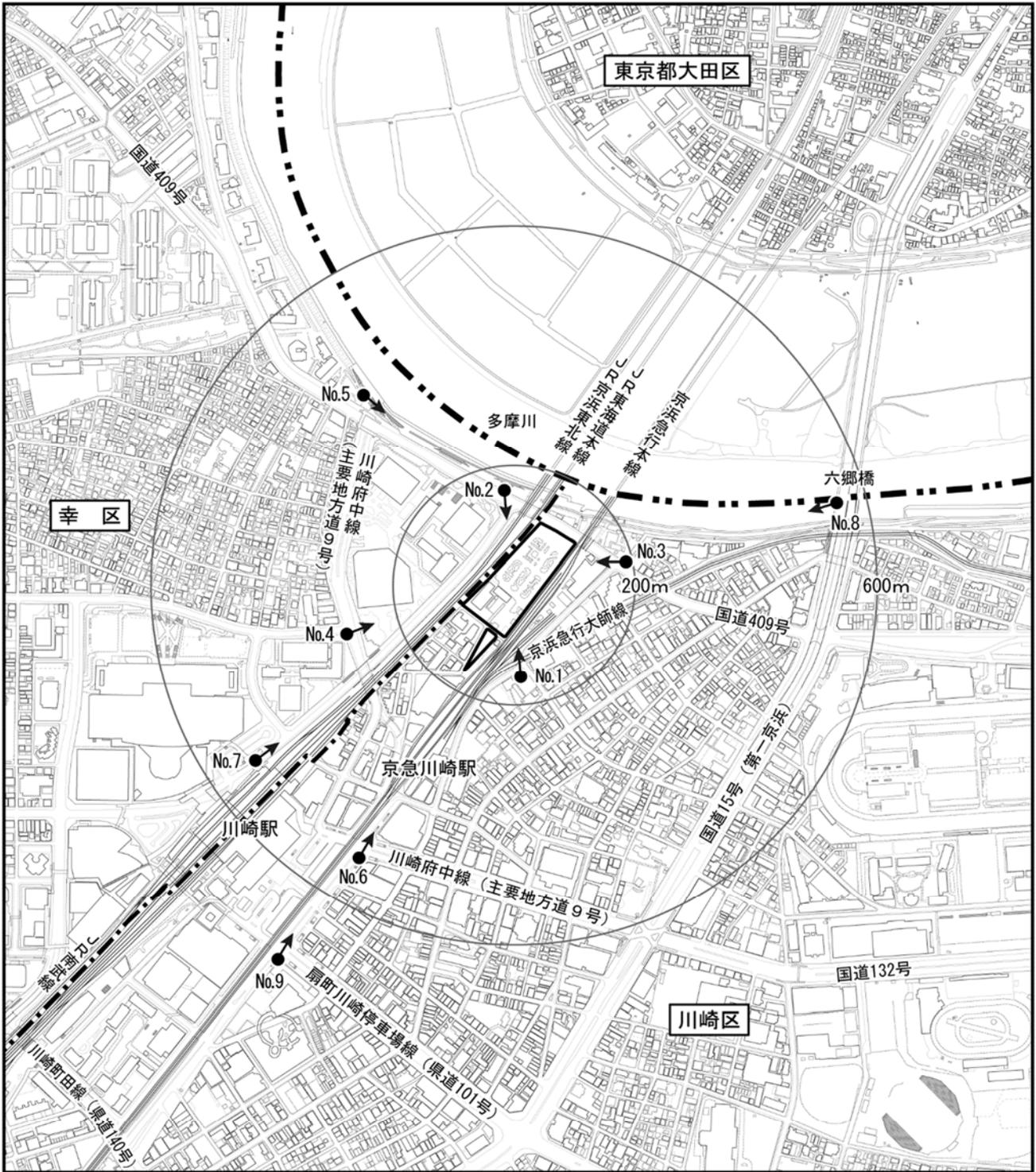
#### イ 代表的な眺望地点からの景観

代表的な眺望地点からの景観の状況は、写真4.7.1-1～写真4.7.1-9（上段の写真）に示すとおりである（調査地点は図4.7.1-1参照）。

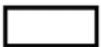
#### ウ 圧迫感の状況

調査地点において撮影した天空写真は、写真4.7.1-10～写真4.7.1-14（上段の写真）に示すとおりである（調査地点は図4.7.1-2参照）。

現況の形態率は、14.4～48.2%である。



凡例



計画地



都県界



区界



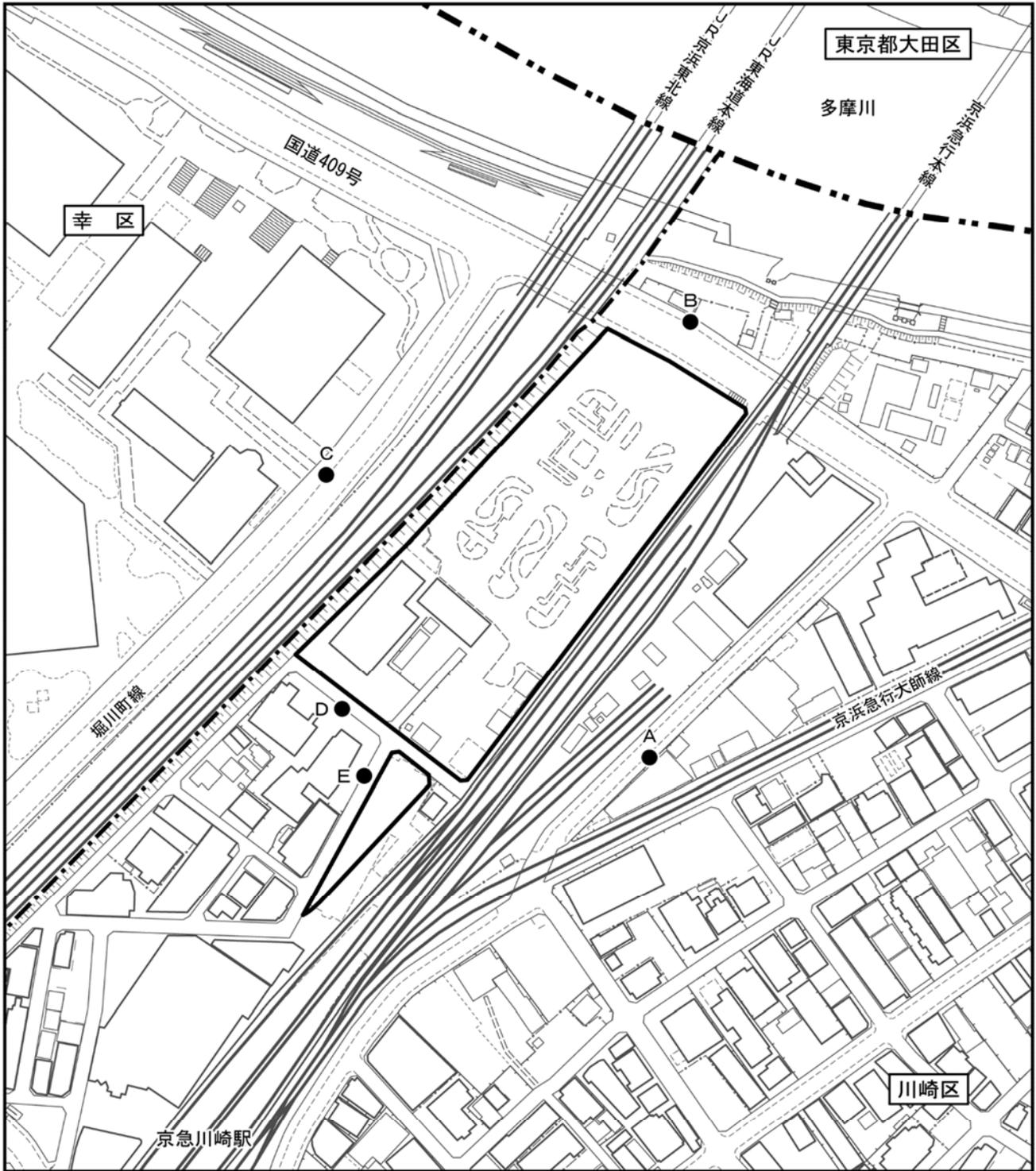
代表的な眺望地点 (景観の調査地点)  
(No.1~No.9)

図4.7.1-1 代表的な眺望地点 (景観の調査地点)

1 : 10,000

0 100 200 300m





凡 例



計画地



圧迫感の調査地点 (A~E)

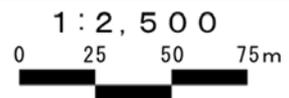


都県界



区 界

図4.7.1-2 圧迫感の調査地点



(2) 予測及び評価

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

ア 予測

(ア) 予測結果

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。

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、道路等に変わると予測する。

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。

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。

- ・「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。

## ウ 評 価

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。

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。

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。

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。

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。

代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度

### ア 予 測

#### (ア) 予測結果

計画建築物の完成予想図を合成した写真は、写真4.7.1-1～写真4.7.1-9(下段の写真)に示すとおりである。

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。

現 況



供用時



計画建築物の色彩や意匠等の詳細は、今後の協議等により変更する可能性がある。

計画建築物（商業棟）      計画建築物（アリーナ棟）



写真4.7.1-1 代表的な眺望地点からの眺望（ 1：東町公園）

現 況



供用時



計画建築物等の色彩や意匠等の詳細は、今後の協議等により変更する可能性がある。

計画建築物（アリーナ棟）      隣接再開発事業の建築物  
計画建築物（商業棟）

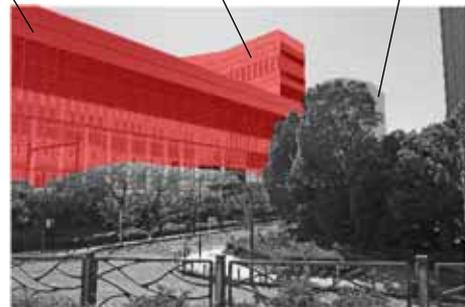


写真4.7.1-2 代表的な眺望地点からの眺望（ 2：多摩川堤防上歩道）

現 況



供用時



計画建築物の色彩や意匠等の詳細は、今後の協議等により変更する可能性がある。

プライム川崎

計画建築物（アリーナ棟）



写真4.7.1-3 代表的な眺望地点からの眺望（ 3：六郷ポンプ場付近）

現 況



供用時



計画建築物の色彩や意匠等の詳細は、今後の協議等により変更する可能性がある。

計画建築物（商業棟）  
隣接再開発事業の建築物



写真4.7.1-4 代表的な眺望地点からの眺望（ 4：幸町交差点）

現 況



供用時



計画建築物の色彩や意匠等の詳細は、今後の協議等により変更する可能性がある。

計画建築物（アリーナ棟）



写真4.7.1-5 代表的な眺望地点からの眺望（ 5：多摩川見晴らし公園）

現 況



供用時



計画建築物の色彩や意匠等の詳細は、今後の協議等により変更する可能性がある。

隣接再開発事業の建築物

計画建築物（商業棟）



写真4.7.1-6 代表的な眺望地点からの眺望（ 6：川崎駅前東交差点）

現 況



供用時



計画建築物の色彩や意匠等の詳細は、今後の協議等により変更する可能性がある。

計画建築物（商業棟）  
計画建築物（アリーナ棟） 隣接再開発事業の建築物

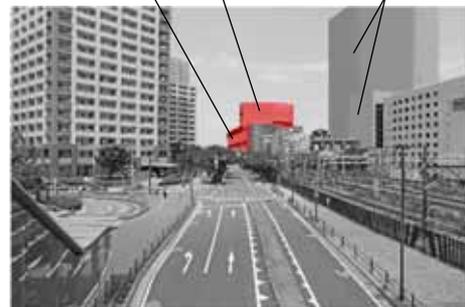


写真4.7.1-7 代表的な眺望地点からの眺望（ 7：ラゾーナ川崎プラザデッキ）

現 況



供用時



計画建築物の色彩や意匠等の詳細は、今後の協議等により変更する可能性がある。

隣接再開発事業の建築物 計画建築物（アリーナ棟）  
計画建築物（商業棟）

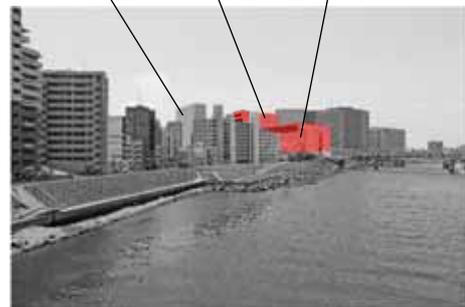


写真4.7.1-8 代表的な眺望地点からの眺望（ 8：六郷橋）

現 況



供用時



計画建築物の色彩や意匠等の詳細は、今後の協議等により変更する可能性がある。

隣接再開発事業の建築物      計画建築物（商業棟）



写真4.7.1-9 代表的な眺望地点からの眺望（ 9：川崎駅前南交差点）

## 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。

- ・「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。

## ウ 評価

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。

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。

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。

## 圧迫感の変化の程度

### ア 予 測

#### (ア) 予測結果

計画建築物の射影を合成した天空写真は写真4.7.1-10～写真4.7.1-14(下段の写真)に、形態率の変化は表4.7.1-1に示すとおりである。

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。

表4.7.1-1 形態率の変化

地 点	形態率				増 減
	現 況	供用時			
		計画建築物	計画地周辺の 既存建築物	合 計	
A	17.2%	9.2%	16.5%	25.7%	8.5%
B	14.4%	22.8%	12.8%	35.6%	21.2%
C	31.5%	15.8%	29.9%	45.7%	14.2%
D	48.2%	28.6%	38.1%	66.7%	18.5%
E	42.9%	32.6%	35.7%	68.3%	25.4%

樹木、電柱・電線等は、形態率に含んでいない。

### 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。

- ・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。

### ウ 評 価

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。

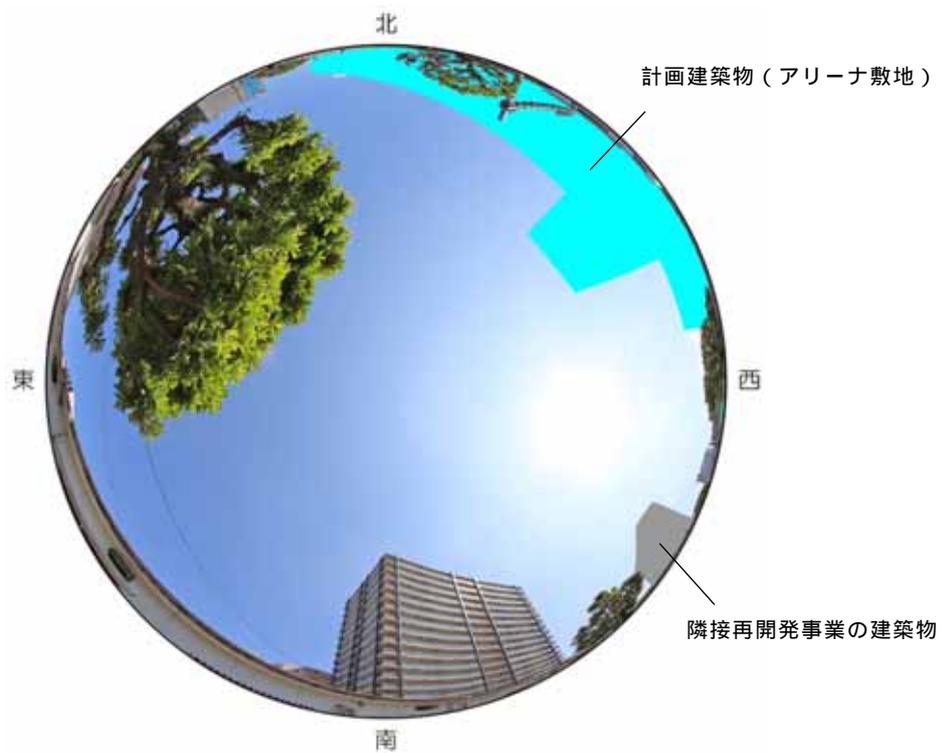
本事業の実施にあたっては、計画建築物の外壁にガラスと金属パネルを組み合わせたファサードユニットを配置することで水平方向及び垂直方向の分節化を図り、圧迫感の軽減に配慮する等の環境保全のための措置を講じる。

したがって、生活環境の保全に支障はないと評価する。

現 況



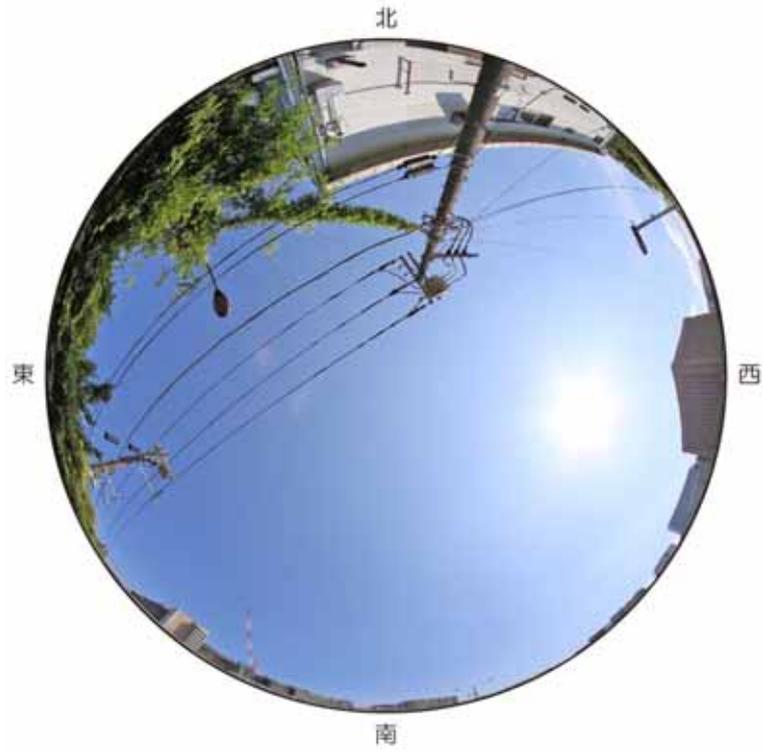
供用時



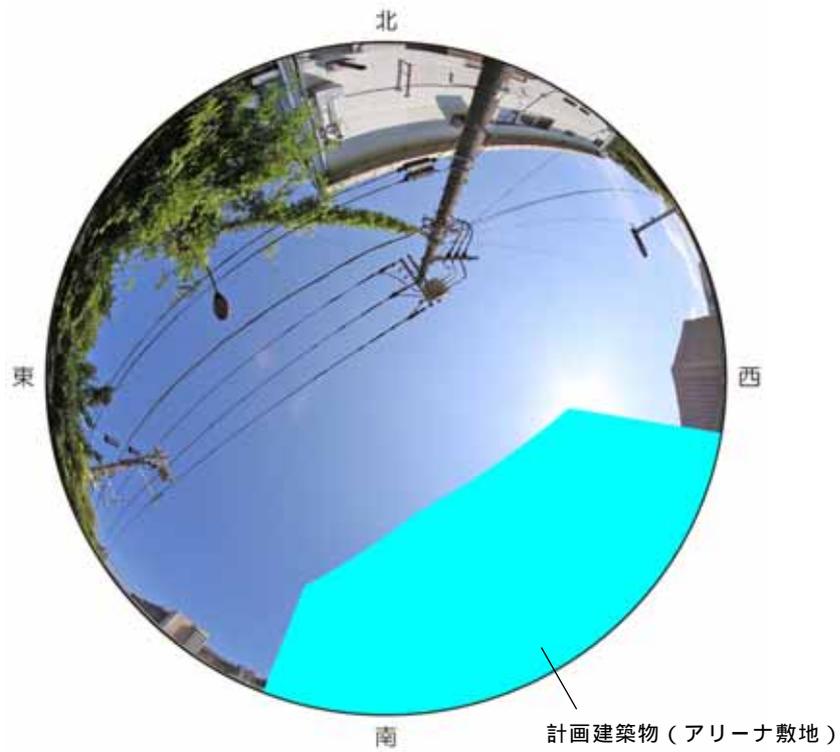
樹木、電柱・電線等は、形態率に含んでいない。

写真4.7.1-10 天空写真(地点A)

現 況



供用時



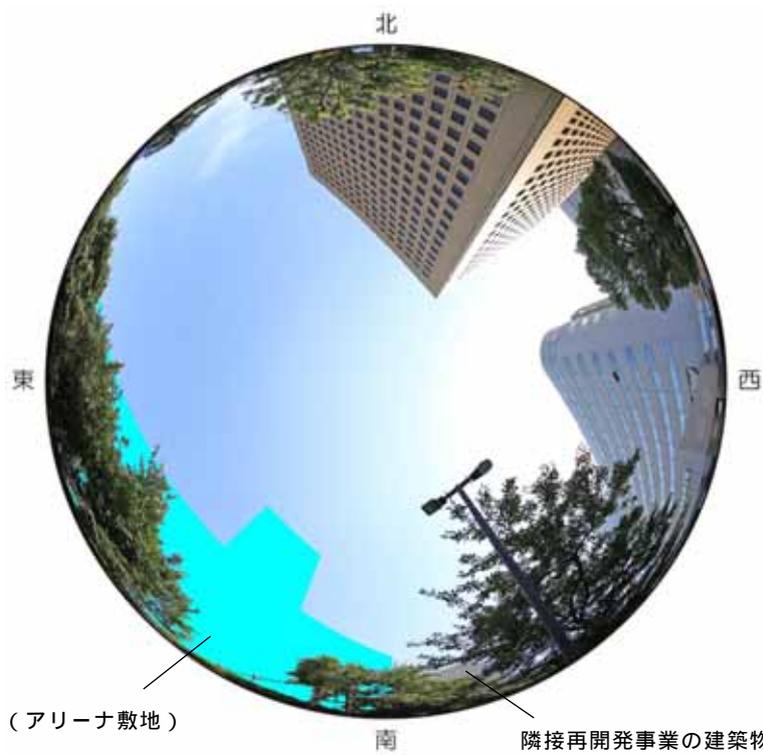
樹木、電柱・電線等は、形態率に含んでいない。

写真4.7.1-11 天空写真（地点B）

現 況



供用時



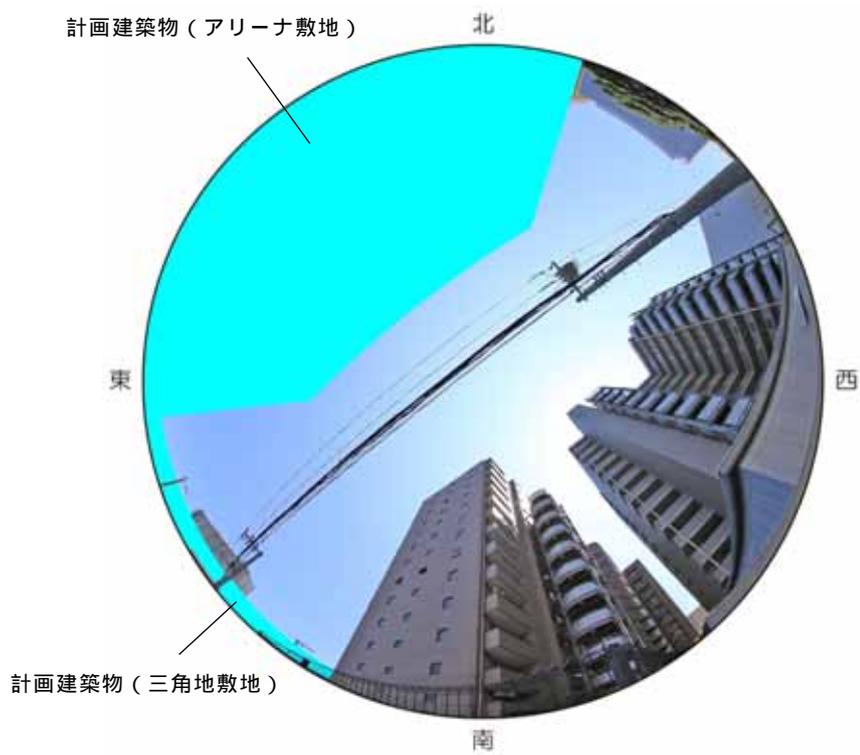
樹木、電柱・電線等は、形態率に含んでいない。

写真4.7.1-12 天空写真（地点C）

現 況



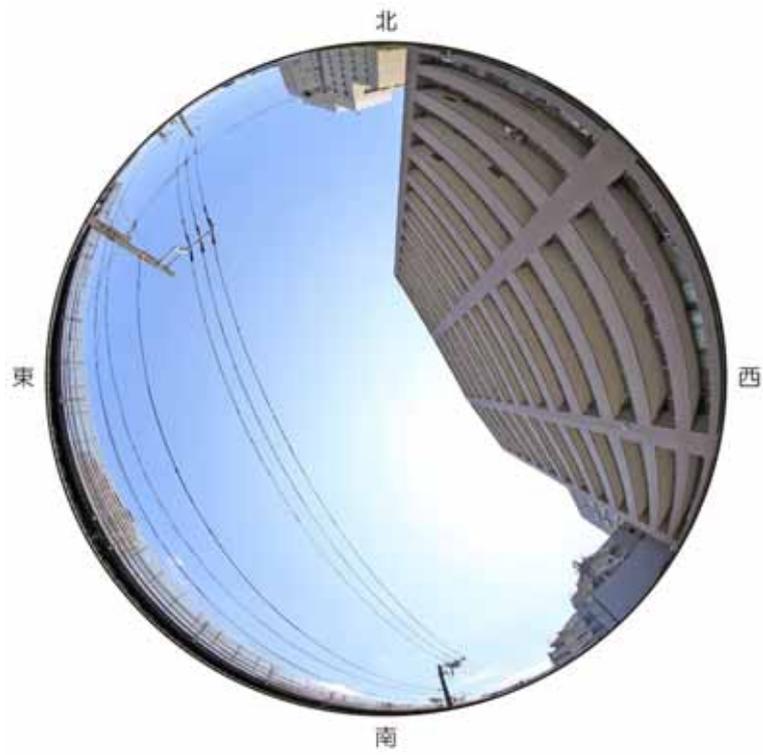
供用時



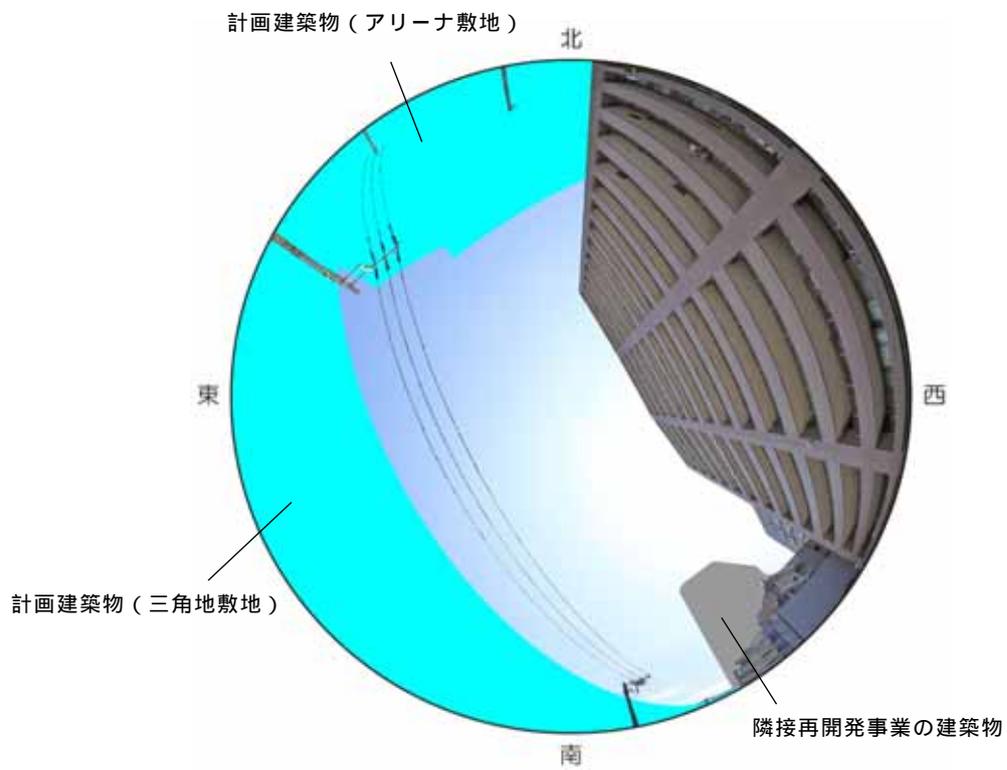
樹木、電柱・電線等は、形態率に含んでいない。

写真4.7.1-13 天空写真（地点D）

現 況



供用時



樹木、電柱・電線等は、形態率に含んでいない。

写真4.7.1-14 天空写真（地点E）

## 8 構造物の影響

### 8.1 日照障害

#### (1) 現況調査

##### 調査結果

#### ア 関係法令等による基準等

##### (ア) 建築基準法及び川崎市建築基準条例に基づく日影規制

「建築基準法」及び「川崎市建築基準条例」に基づく日影規制の内容は、表4.8.1-1及び図4.8.1-1に示すとおりである。

川崎市では、「都市計画法」に定められている用途地域のうち、第一種・第二種低層住居専用地域、第一種・第二種中高層住居専用地域、第一種・第二種・準住居地域、近隣商業地域（容積率200%の区域）、準工業地域について日影規制が定められている。なお、現在、川崎市では田園住居地域の指定はない。

計画地及びその周辺は商業地域に指定されており、日影規制の対象外である。計画地に最も近い日影規制の対象地域は、西側約240mの第二種住居地域である。

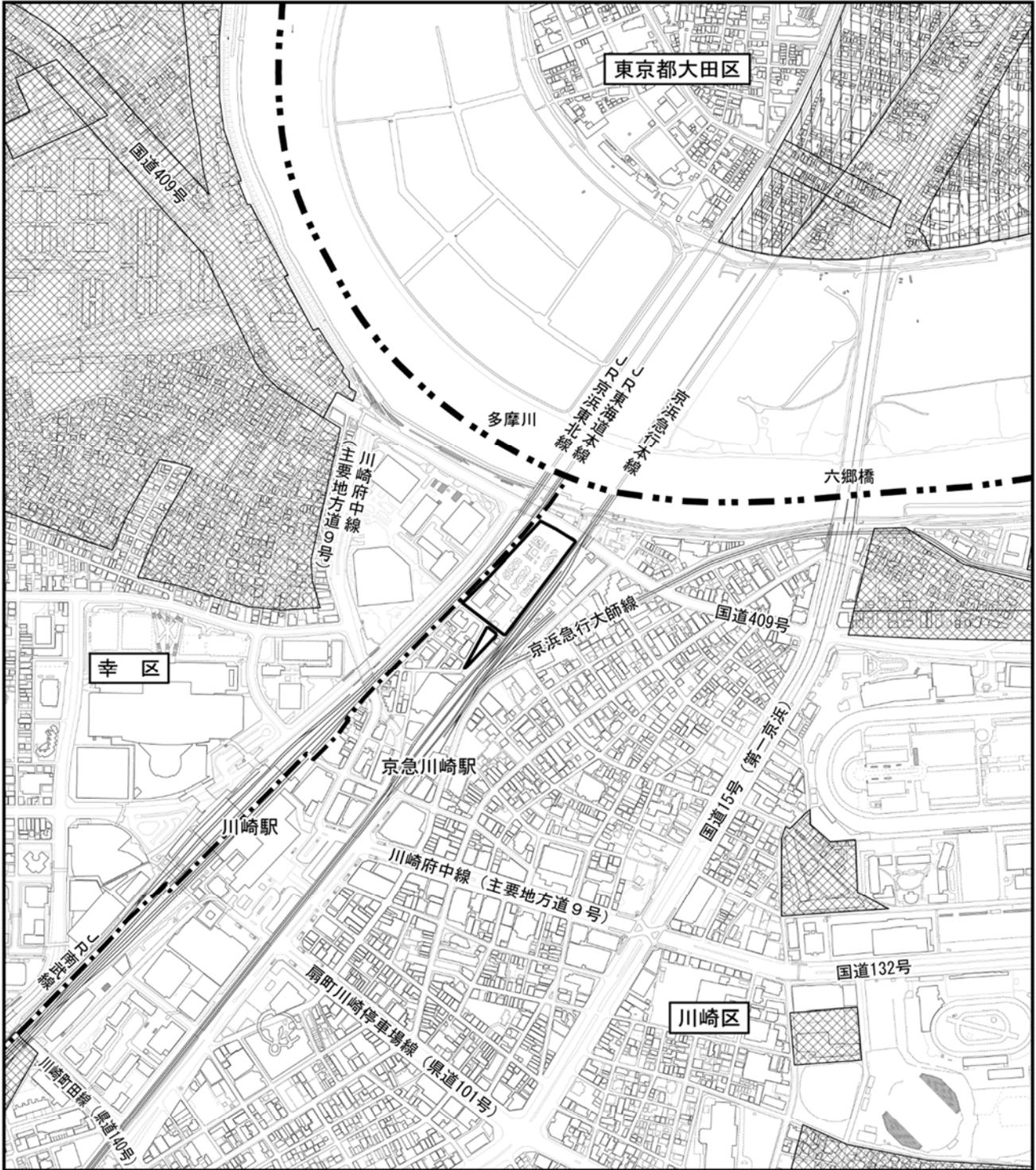
表4.8.1-1 日影規制の内容

対象区域	制限される建築物	規制される日影時間		測定水平面の高さ 〔平均地盤面からの高さ〕
		規制される範囲 (敷地境界線からの水平距離)		
		5mを超え 10m以内	10mを超える	
第一種低層住居専用地域 第二種低層住居専用地域 田園住居地域	軒の高さが7mを超える建築物 又は地上3階以上の建築物	3時間以上	2時間以上	1.5m
第一種中高層住居専用地域 第二種中高層住居専用地域	高さが10mを超える建築物	3時間以上	2時間以上	4m
東横線以西		4時間以上	2.5時間以上	
東横線以东		4時間以上	2.5時間以上	
東横線以西		5時間以上	3時間以上	
第一種住居地域 第二種住居地域 準住居地域	東横線以东	5時間以上	3時間以上	
近隣商業地域で容積率200%の区域 準工業地域		5時間以上	3時間以上	

現在、川崎市では田園住居地域の指定はない。

資料：「建築基準法」(昭和25年5月、法律第201号)

「川崎市建築基準条例」(昭和35年9月、条例第20号)



凡例

- 計画地
- 都県界
- 区界

	規制される日影時間		測定水平面の高さ 〔平均地盤面からの高さ〕
	規制される範囲 (敷地境界線からの水平距離)		
	5mを超え 10m以内	10mを超える	4m
<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border: 1px solid black; background: repeating-linear-gradient(45deg, transparent, transparent 2px, black 2px, black 4px);"></span>	4時間以上	2.5時間以上	
<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border: 1px solid black; background: repeating-linear-gradient(-45deg, transparent, transparent 2px, black 2px, black 4px);"></span>	5時間以上	3時間以上	
上記以外	日影規制の対象外		

資料：「ガイドマップかわさき」（川崎市ホームページ）  
「まちマップおおた」（大田区ホームページ）

図4.8.1-1 関係法令に基づく日影規制図

1:10,000

0 100 200 300m



(2) 予測及び評価

大規模建築物の存在による日影の影響

ア 予測

(ア) 予測結果

a 冬至日における日影の範囲、日影となる時刻及び時間数等の日影の状況の変化の程度

冬至日の平均地盤面±0mにおける時刻別日影図は図4.8.1-2に、等時間日影図は図4.8.1-3に示すとおりである。

冬至日の平均地盤面±0m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。日影時間別の内訳は表4.8.1-2に示すとおり、0時間以上1時間未満が163棟、1時間以上2時間未満が5棟、2時間以上3時間未満が6棟、3時間以上4時間未満が4棟、4時間以上5時間未満が3棟、5時間以上6時間未満が1棟と予測する。

また、関係法令に基づく等時間日影図は、図4.8.1-4に示すとおりである。

関係法令に基づく冬至日の平均地盤面+4m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。

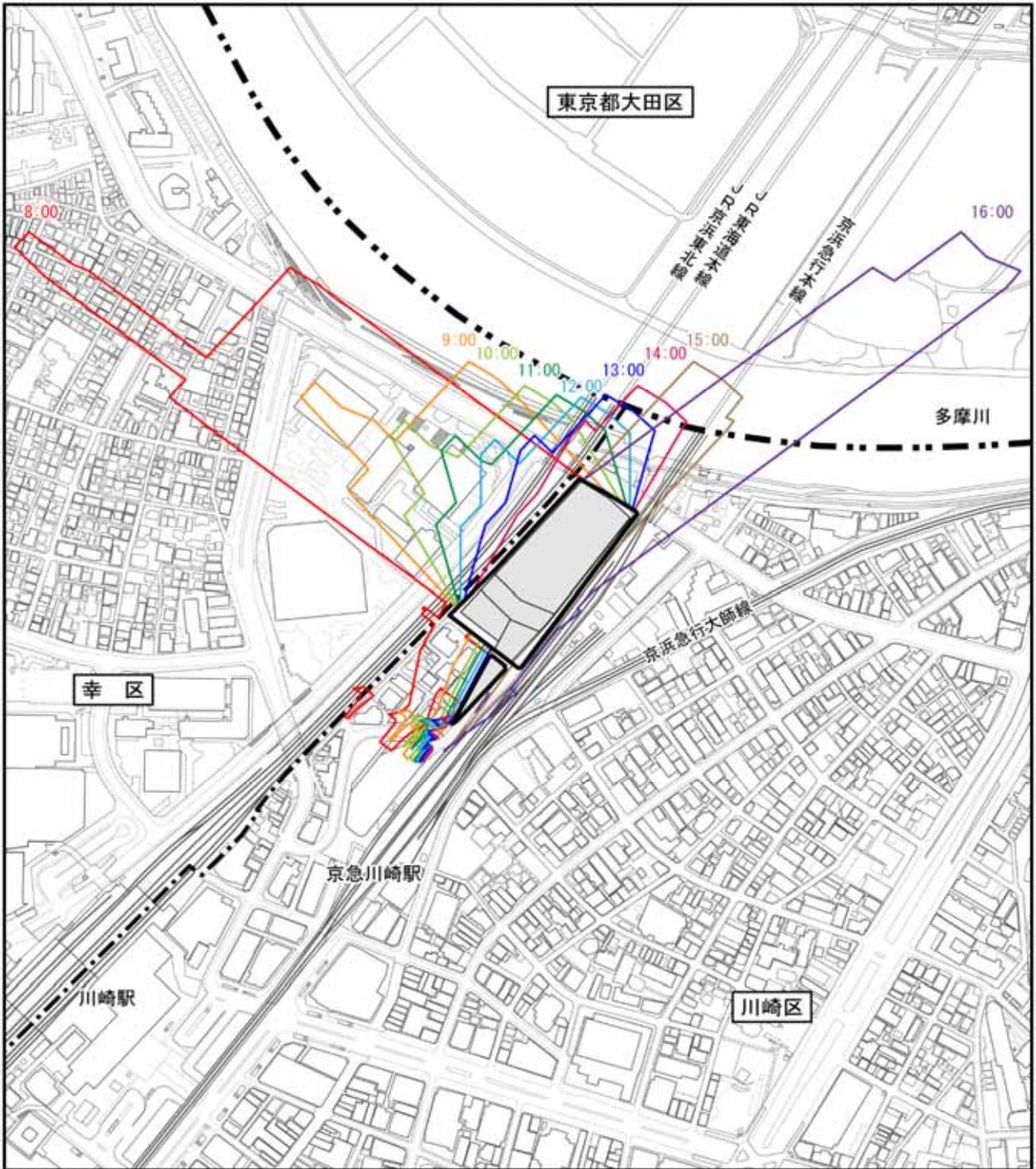
b 日照障害の影響に特に配慮すべき施設等における日影となる時刻及び時間数等の日影の状況の変化の程度

冬至日の平均地盤面±0mにおいて、日照障害の影響に特に配慮すべき施設等における計画建築物による日影の程度は、城南ルミナ保育園川崎、キッズガーデン川崎幸町及びSOMPOケアラヴィーレ川崎は0時間以上1時間未満、ミラトレ川崎は4時間以上5時間未満であると予測する。

表4.8.1-2 計画建築物による日影を受ける既存建築物の棟数

日影時間	日影を受ける 既存建築物の棟数	日照障害の影響に 特に配慮すべき施設等
0時間以上1時間未満	163棟	城南ルミナ保育園川崎、 キッズガーデン川崎幸町、 SOMPO ケアラヴィーレ川崎
1時間以上2時間未満	5棟	-
2時間以上3時間未満	6棟	-
3時間以上4時間未満	4棟	-
4時間以上5時間未満	3棟	ミラトレ川崎
5時間以上6時間未満	1棟	-
6時間以上7時間未満	0棟	-
7時間以上8時間未満	0棟	-
8時間	0棟	-
合計	182棟	4棟

日影を受ける既存建築物の棟数は、図上計測とした。

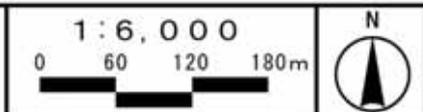


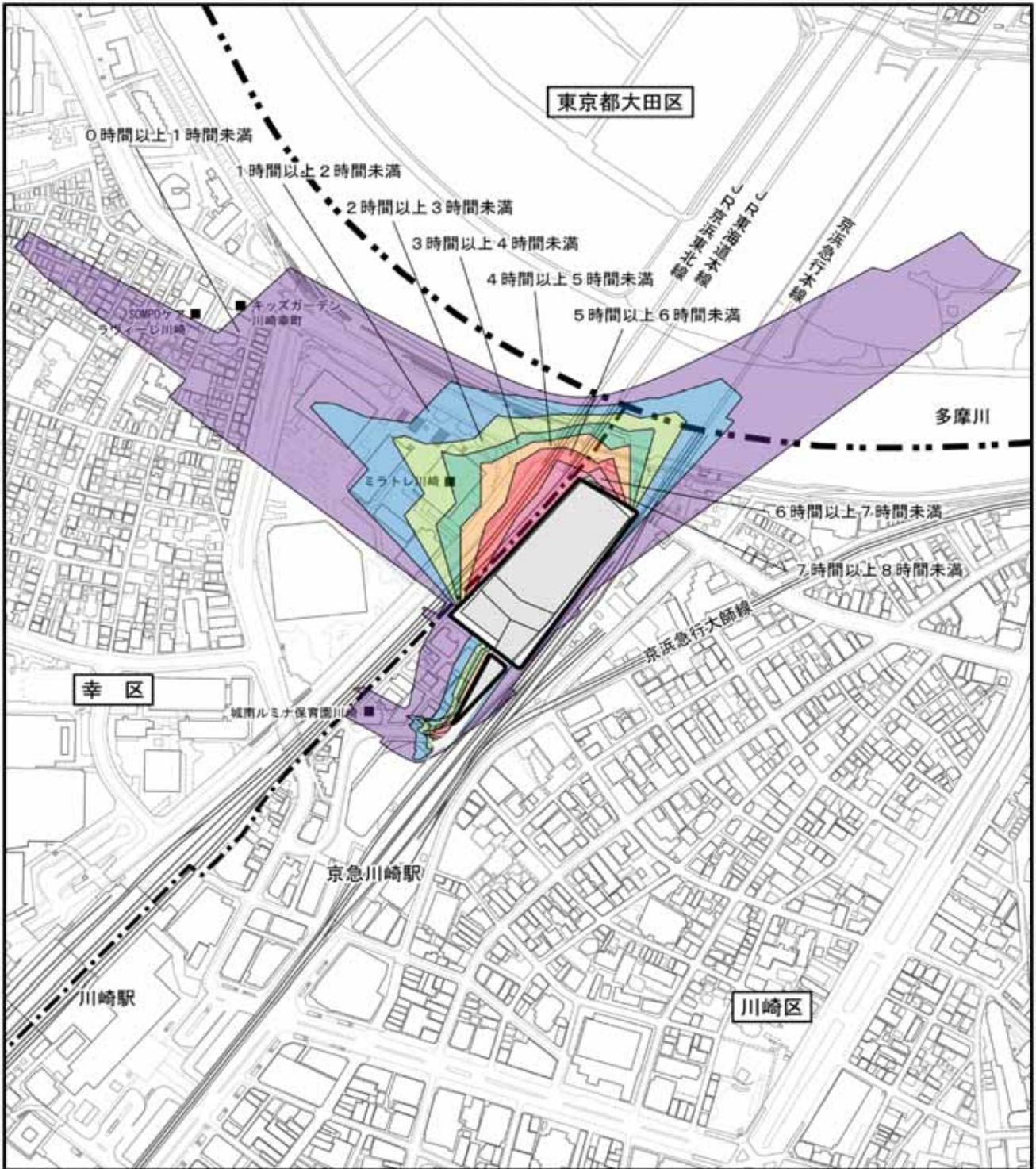
※ 日影条件：冬至日・真太陽時・平均地盤面±0m

凡例

- |   |        |   |           |   |           |
|---|--------|---|-----------|---|-----------|
|  | 計画地    |  | 8:00の日影線  |  | 13:00の日影線 |
|  | 計画建築物  |  | 9:00の日影線  |  | 14:00の日影線 |
|  | 歩行者デッキ |  | 10:00の日影線 |  | 15:00の日影線 |
|  | 都県界    |  | 11:00の日影線 |  | 16:00の日影線 |
|  | 区界     |  | 12:00の日影線 |   |           |

図4.8.1-2 時刻別日影図



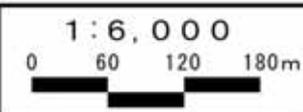


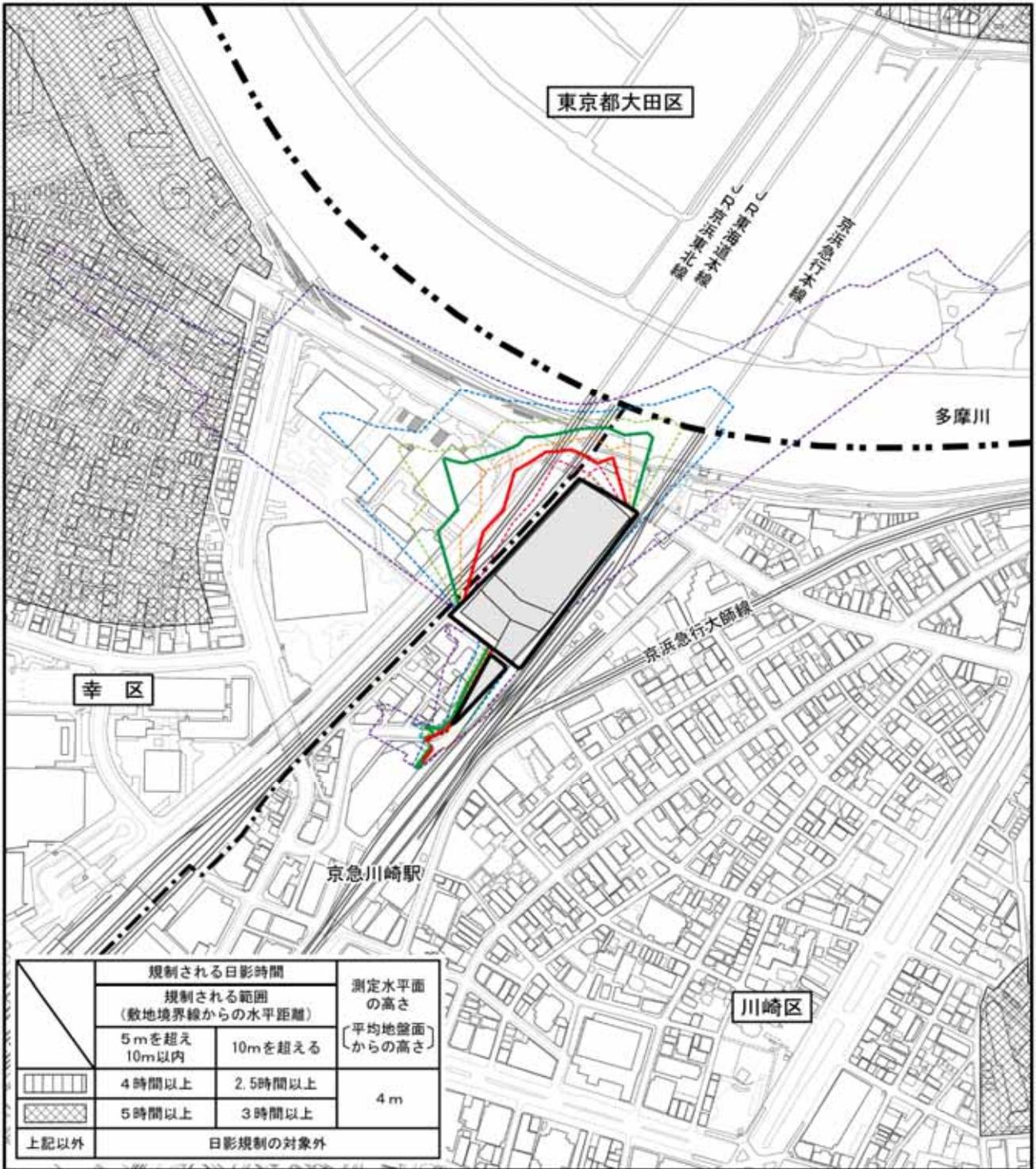
※ 日影条件：冬至日・真太陽時・平均地盤面±0m

凡 例

- |   |        |   |            |   |                                       |
|---|--------|---|------------|---|---------------------------------------|
|  | 計画地    |  | 0時間以上1時間未満 |   | 5時間以上6時間未満                            |
|  | 計画建築物  |  | 1時間以上2時間未満 |   | 6時間以上7時間未満                            |
|  | 歩行者デッキ |  | 2時間以上3時間未満 |   | 7時間以上8時間未満                            |
|  | 都県界    |  | 3時間以上4時間未満 |  | 日照障害の影響に<br>特に配慮すべき施設等<br>(日影範囲内のみ表示) |
|  | 区 界    |  | 4時間以上5時間未満 |   |                                       |

図4.8.1-3 等時間日影図





凡例

- 計画地
- 計画建築物
- 歩行者デッキ
- 都県界
- 区界

【関係法令に基づく日影線】

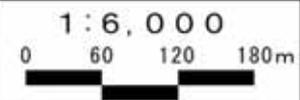
- 3時間日影線
- 5時間日影線

【その他の日影線（参考）】

- 0時間日影線
- 1時間日影線
- 2時間日影線
- 4時間日影線
- 6時間日影線
- 7時間日影線
- 8時間日影線

※ 日影条件：冬至日・真太陽時・平均地盤面+4m

図4.8.1-4 関係法令に基づく等時間日影図



## 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。

- ・ 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。

## ウ 評価

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。

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。

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。

したがって、住環境に著しい影響を与えないと評価する。

## 8.2 テレビ受信障害

### (1) 現況調査

#### 調査結果

#### ア テレビ電波（地上波）の受信状況

テレビ電波（地上デジタル放送）の受信状況調査結果は、表4.8.2-1に示すとおりである（調査地点は図4.8.2-1参照）。

東京局及び横浜局の受信状況は、画像評価の大部分は（正常に受信）であったが、一部のチャンネルが（ブロックノイズや画面フリーズあり）、×（受信不能）の地点もみられた。品質評価も同様に大部分はC（おおむね良好）以上であったが、一部のチャンネルがD（不良）またはE（受信不能）の地点もみられた。

東京局及び横浜局のテレビ電波の強度の状況（端子電圧）は22.2～71.9dB(μV)とばらつきがみられ、すべてのチャンネルで50dB(μV)を下回る地点が多くみられた。

調査地域においては、一部でテレビ受信障害の対策が実施されており、既設共同受信施設加入建物やケーブルテレビ加入建物（光ケーブル含む）が多くみられた。

表4.8.2-1 テレビ電波（地上デジタル放送）の受信状況調査結果

区 分	東京局								横浜局	
	広域局 <sup>注1)</sup>							県域局 <sup>注1)</sup>		
	NHK 総合	NHK 教育	日本 テレビ	テレビ 朝日	TBS テレビ	テレビ 東京	フジ テレビ	MX テレビ <small>注2)</small>	テレビ 神奈川	
	27ch	26ch	25ch	24ch	22ch	23ch	21ch	16ch	18ch	
画像評価		25	25	25	25	25	25	24	18	5
		0	0	0	0	0	0	1	3	0
	×	0	0	0	0	0	0	0	4	0
	計	25	25	25	25	25	25	25	25	5
品質評価	A	19	18	17	15	13	16	13	12	4
	B	4	6	6	7	6	4	7	2	0
	C	2	1	1	1	3	3	4	2	1
	D	0	0	1	2	3	2	1	5	0
	E	0	0	0	0	0	0	0	4	0
	計	25	25	25	25	25	25	25	25	5
端子電圧 (dB(μV))		31.3 ～68.7	31.9 ～71.1	32.8 ～71.9	31.3 ～70.0	32.9 ～69.6	32.0 ～71.5	29.6 ～70.2	22.2 ～54.8	44.0 ～61.4
	50dB(μV)未満	11	9	9	10	11	10	11	22	1
	50dB(μV)以上	14	16	16	15	14	15	14	3	4

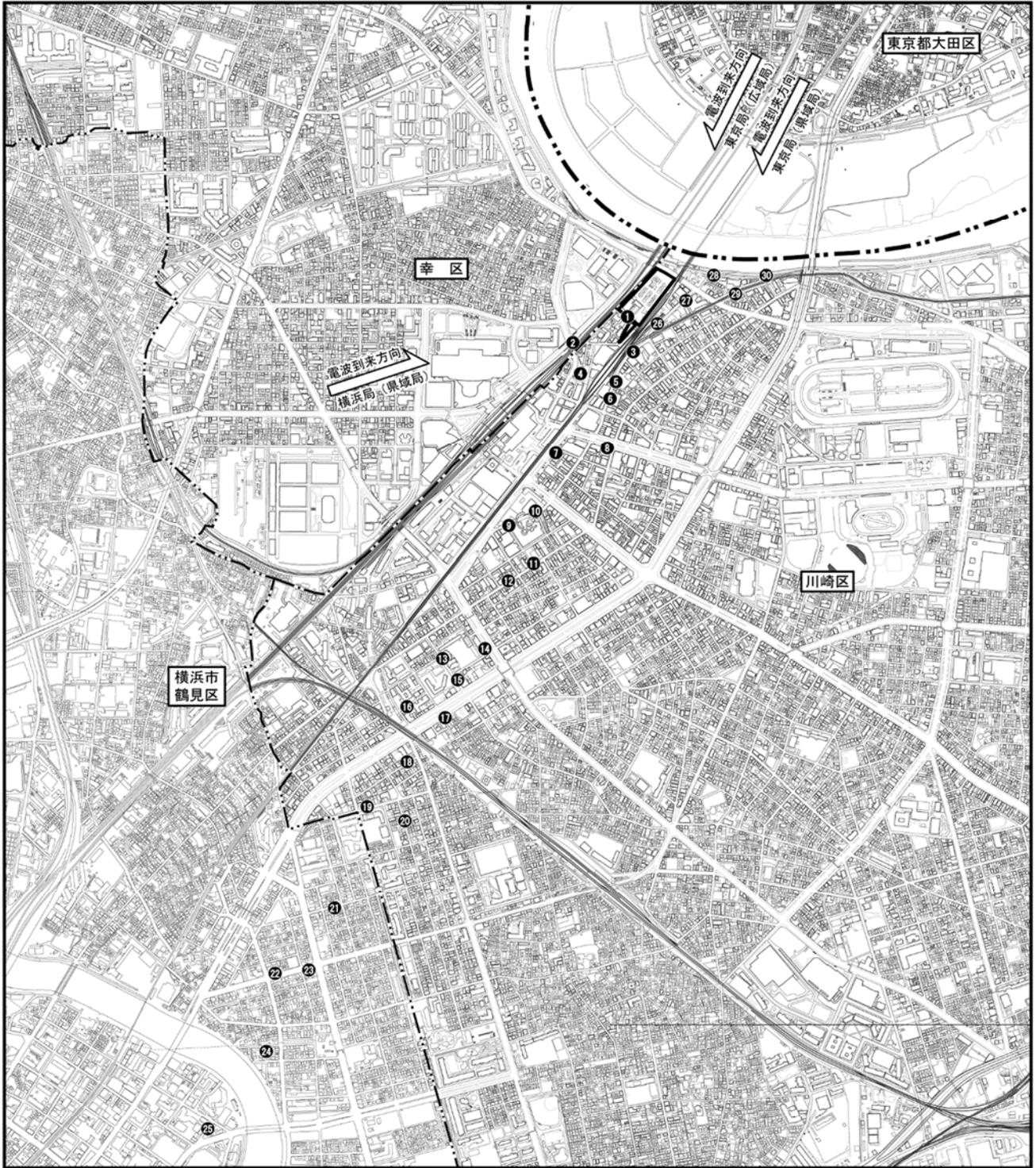
注1)広域局：3以上の都県を放送対象地域とする放送局

県域局：1または2の都県を放送対象地域とする放送局

注2)MXテレビ：東京メトロポリタンテレビジョン

1 端子電圧 (dB(μV)) 以外の欄の値は、地点数を示す。

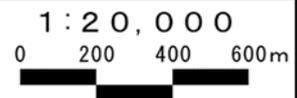
2 テレビ電波の強度は、一般に端子電圧が50dB(μV)以上であれば良好とされている。



凡 例

- |   |     |   |                   |
|---|-----|---|-------------------|
|  | 計画地 |  | 調査地点 (No.1~No.30) |
|  | 都県界 |   |                   |
|  | 市界  |   |                   |
|  | 区界  |   |                   |

図4.8.2-1 テレビ電波の受信状況調査地点



(2) 予測及び評価

テレビ受信障害（地上デジタル放送、衛星放送）の程度及び範囲

ア 予測

(ア) 予測結果

a 地上デジタル放送

地上デジタル放送の受信障害予測範囲は、表4.8.2-2及び図4.8.2-2に示すとおりである。

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（遮へい障害：16棟、反射障害：2棟）、東京局（県域局）は369棟、横浜局は42棟であるが、このうち受信障害を受ける建物棟数は、東京局（広域局）は16棟（遮へい障害：14棟、反射障害：2棟）、東京局（県域局）は318棟、横浜局は33棟と予測する。

表4.8.2-2 地上デジタル放送の受信障害予測範囲

区分	種類	方向	最大距離 (最大幅)	受信障害予測範囲に位置する建物棟数			
				共同受信	ケーブルテレビ等	アンテナ受信	合計
東京局 (広域局)	遮へい障害	南南西	約 160m (約 90m)	0 棟	2 棟	14 棟	16 棟
	反射障害	南西	約 270m (約 50m)	0 棟	0 棟	2 棟	2 棟
東京局 (県域局)	遮へい障害	南南西	約 1,680m (約 120m)	0 棟	51 棟	318 棟	369 棟
横浜局 (県域局)	遮へい障害	東北東	約 150m (約 140m)	7 棟	2 棟	33 棟	42 棟

1 受信障害予測範囲に位置する建物棟数は、図上計測とした。

2 受信障害予測範囲に受信点がある共同受信施設を利用している建物は「アンテナ受信」に含まれる。

3 「ケーブルテレビ等」にはケーブルテレビ加入建物と光ケーブル加入建物が含まれる。

## b 衛星放送

衛星放送の受信障害予測範囲は、表4.8.2-3及び図4.8.2-3に示すとおりである。

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。

表4.8.2-3 衛星放送の受信障害予測範囲

区分	種類	方向	最大距離	受信障害予測範囲に位置する建物棟数
衛星放送	遮へい障害	北東～北北東	約60m	3棟

受信障害予測範囲に位置する建物棟数は、図上計測とした。

## 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。

- ・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。

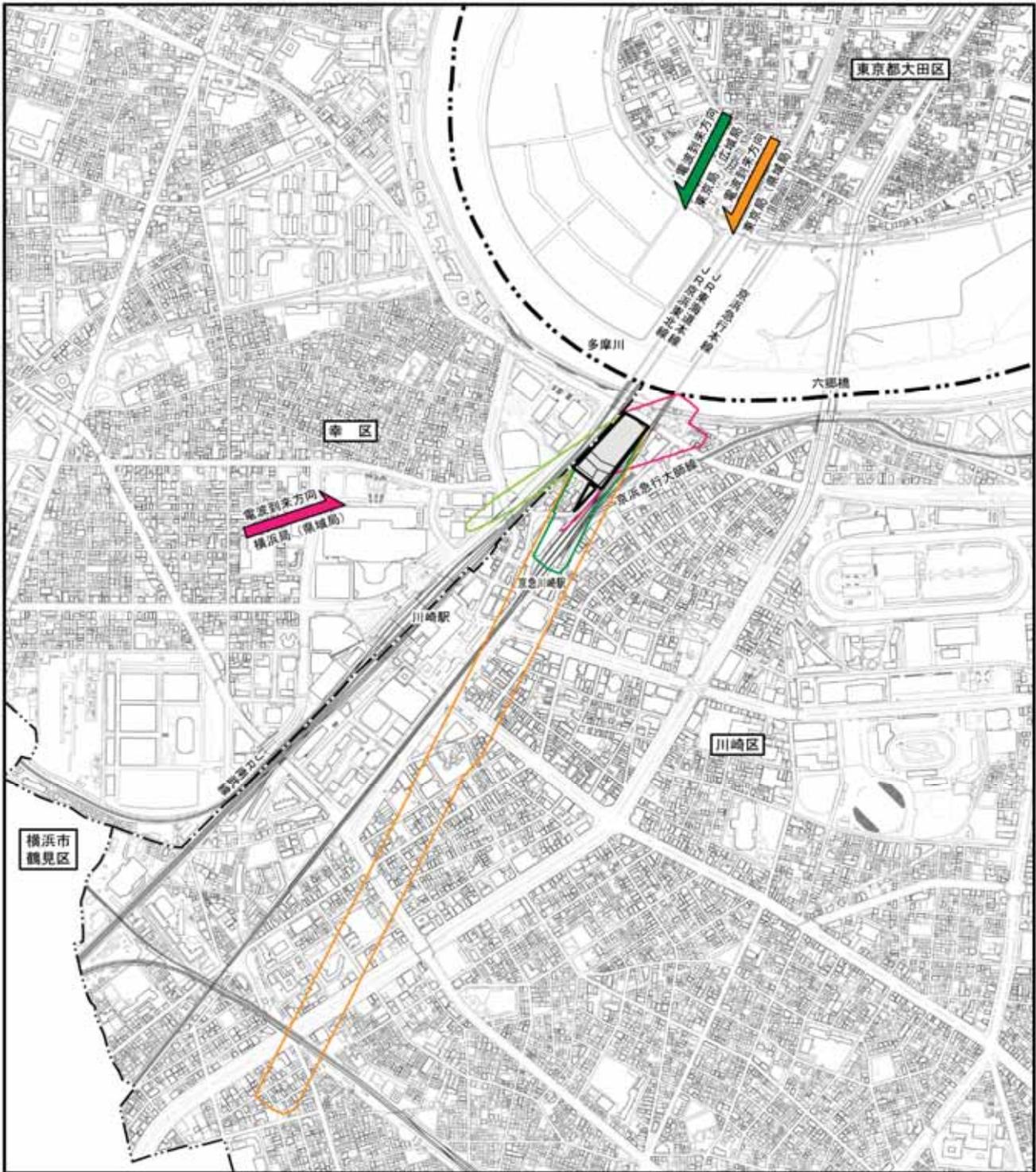
## ウ 評価

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。

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。

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。

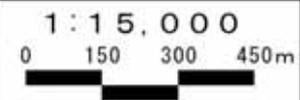
したがって、良好な受信画質を維持し、かつ、現状を悪化させないと評価する。

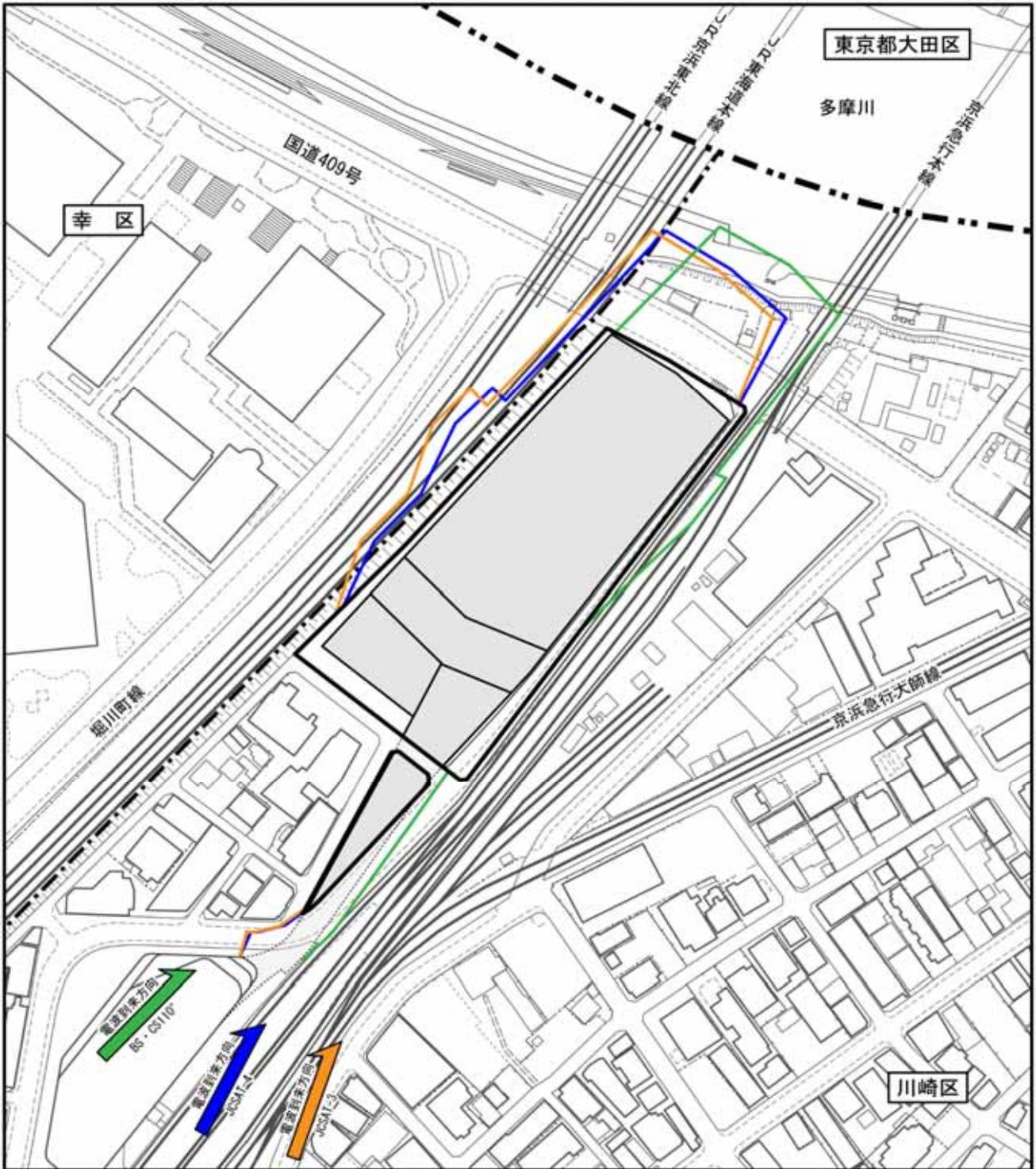


凡 例

- |   |       |   |                        |
|---|-------|---|------------------------|
|  | 計画地   |  | 遮へい障害予測範囲<br>(東京局：広域局) |
|  | 計画建築物 |  | 反射障害予測範囲<br>(東京局：広域局)  |
|  | 都県界   |  | 遮へい障害予測範囲<br>(東京局：県域局) |
|  | 市 界   |  | 遮へい障害予測範囲<br>(横浜局：県域局) |
|  | 区 界   |   |                        |

図4.8.2-2 地上デジタル放送の受信障害予測範囲

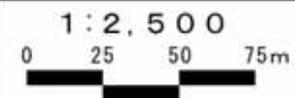




凡例

- |   |        |   |                          |
|---|--------|---|--------------------------|
|  | 計画地    |  | 遮へい障害予測範囲<br>(BS・CS110°) |
|  | 計画建築物  |  | 遮へい障害予測範囲<br>(JCSAT-3)   |
|  | 歩行者デッキ |  | 遮へい障害予測範囲<br>(JCSAT-4)   |
|  | 都県界    |   |                          |
|  | 区界     |   |                          |

図4.8.2-3 衛星放送の受信障害予測範囲



### 8.3 風 害

#### (1) 予測及び評価

風向、風速の状況並びにそれらの変化する地域の範囲及び変化の程度

#### ア 予 測

##### (ア) 予測時期

計画建築物の建設前（以下「建設前」という。）、計画建築物の建設後（以下「建設後」という。）、防風対策を考慮した計画建築物の建設後（以下「対策後」という。）の3時点とした。

##### (イ) 予測方法

模型を用いた風洞実験による方法とした。

##### (ウ) 予測条件

#### a 実験模型

実験模型の全景は写真4.8.3-1に示すとおり、実験模型の縮尺は1/400とし、計画地を中心とした半径約400mの範囲を模型化した。なお、建設後、対策後の実験模型には、計画地南側で計画されている隣接再開発事業の建築物を反映した。

対策後の実験模型に反映した防風対策の状況は、図4.8.3-1に示すとおりである。



写真4.8.3-1 実験模型の全景

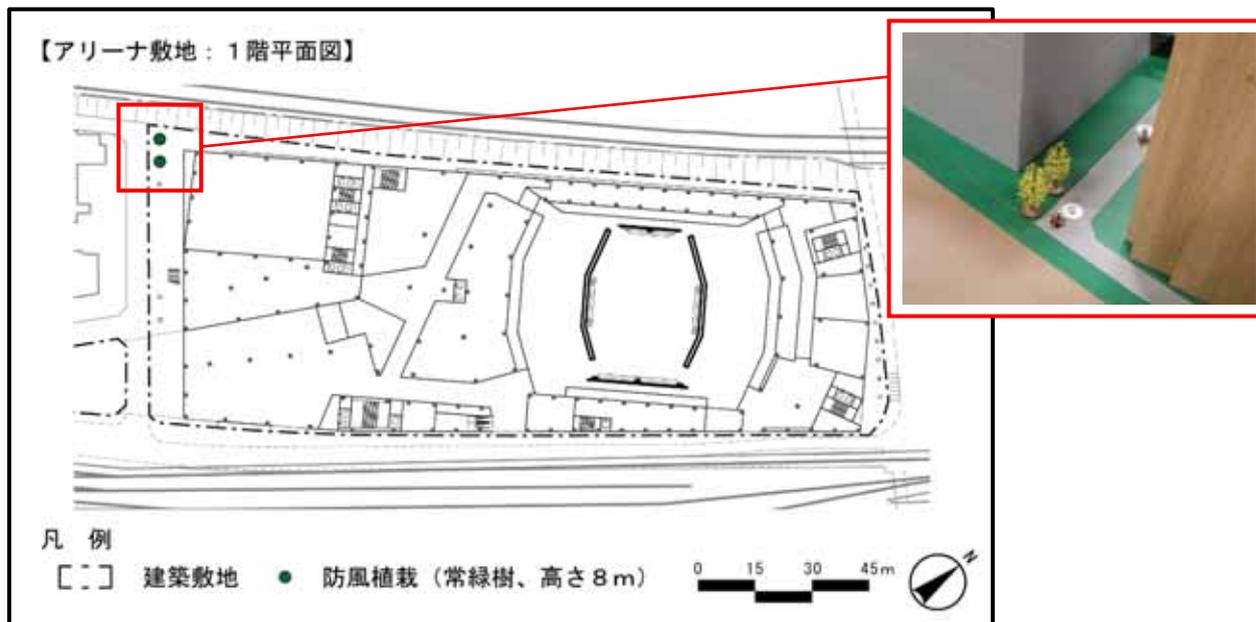


図4.8.3-1 対策後の実験模型に反映した防風対策の状況

b 風環境評価

風環境評価は、表4.8.3-1に示す平均風速の累積頻度に基づく風環境評価指標を用い、4つの領域区分にあてはめて評価した。

表4.8.3-1 平均風速の累積頻度に基づく風環境評価指標

領域区分 <sup>注)</sup>	累積頻度 55%の風速 (年平均風速相当)	累積頻度 95%の風速 (日最大平均風速の年平均相当)
領域A	1.2m/s	2.9m/s
領域B	1.8m/s	4.3m/s
領域C	2.3m/s	5.6m/s
領域D	> 2.3m/s	> 5.6m/s

注) 領域A：住宅地で見られる風環境

領域B：領域Aと領域Cの中間的な街区で見られる風環境

領域C：オフィス街で見られる風環境

領域D：好ましくない風環境

資料：「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)

(I) 予測結果

a 風向・風速

本事業の実施により、計画地南西側の地域において風向が変化し、風速が大きくなるが、その他の地域では概ね変化はないと予測する。

b 風環境評価

建設前、建設後及び対策後の風環境評価は、表4.8.3-2及び図4.8.3-2～図4.8.3-4に示すとおりである。

(a)建設前（図4.8.3-2参照）

建設前の風環境は、大部分が領域Aまたは領域Bであるが、一部、計画地西側の川崎市産業振興会館周辺や国道409号及び堀川町線沿いの地点（11,12,16,18,20,21,28）や計画地東側及び南東側の集合住宅の近傍の地点（42,54）において領域Cがみられる。

(b)建設前から建設後（図4.8.3-3参照）の変化

アリーナ敷地の南西側の地点（65）及び計画地西側の堀川町線沿いの地点（25,26,27）に新たに領域Cが出現する。一方、建設前に領域Cであった地点のうち、計画地西側の川崎市産業振興会館周辺や国道409号及び堀川町線沿いの6地点（11,12,16,20,21,28）は領域Bに、計画地南東側の集合住宅の近傍の1地点（42）は領域Aに変化する。

その他の地点では、計画地周辺において領域Aから領域Bに変化する地点もみられるが、建設前と同程度の風環境であると予測する。

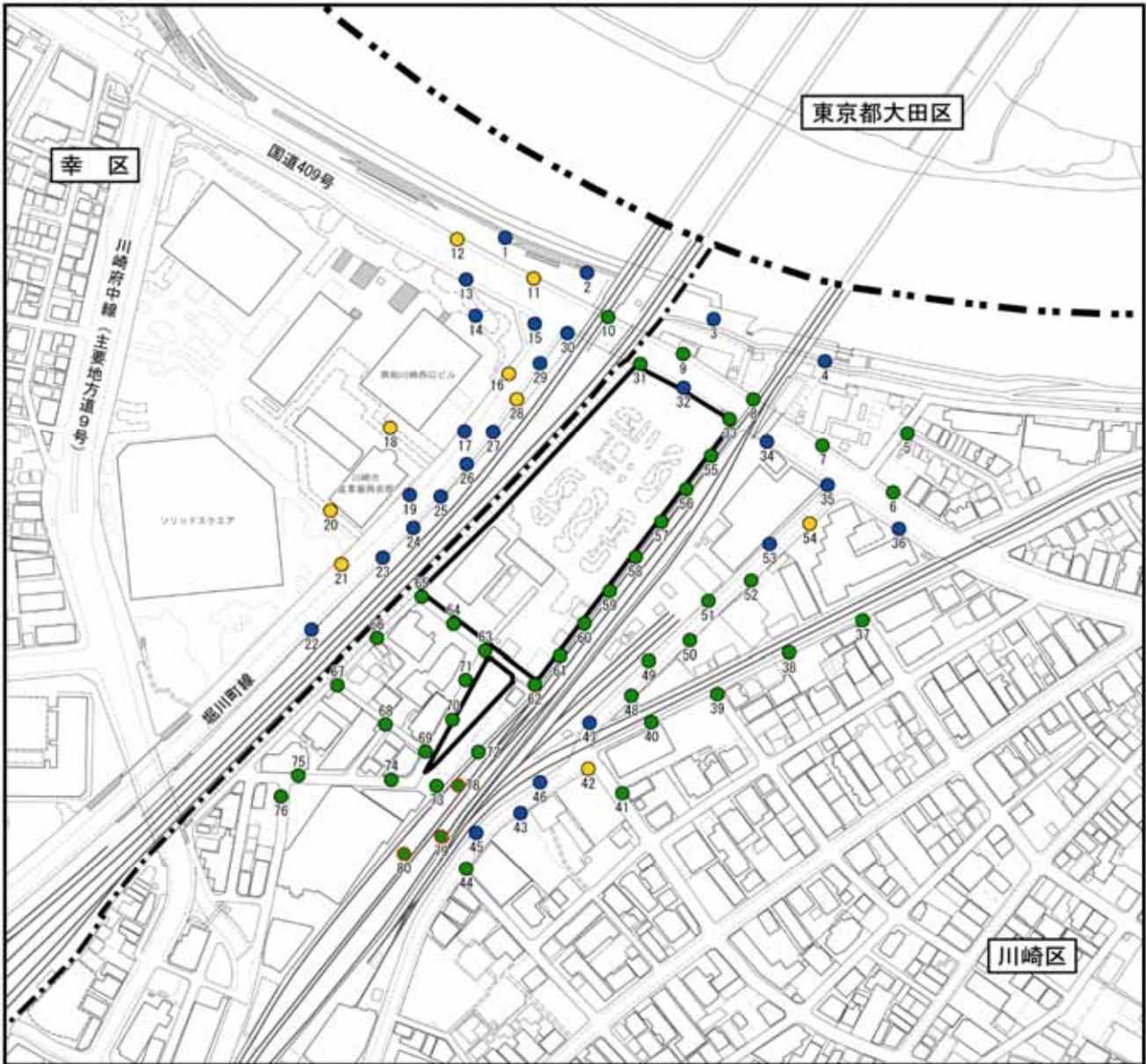
(c)建設後から対策後（図4.8.3-4参照）の変化

計画地西側の川崎市産業振興会館周辺や堀川町線沿いの4地点（18,25,26,27）及び計画地東側の集合住宅の近傍の1地点（54）は領域Cから変化はないが、アリーナ敷地の南西側の1地点（65）は領域Bに変化すると予測する。

なお、領域Cが予測される5地点（18,25,26,27,54）については、2地点（18,54）は建設前から領域Cであり、堀川町線沿いの3地点は建設前に別地点（16,21,28）において領域Cがみられることから、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。

表4.8.3-2 風環境評価の状況

領域区分	建設前（79地点）	建設後（102地点）	対策後（102地点）
領域A	44地点	41地点	41地点
領域B	26地点	55地点	56地点
領域C	9地点	6地点	5地点
領域D	0地点	0地点	0地点



凡例

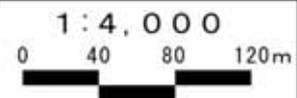
- 計画地
- 都県界
- 区界

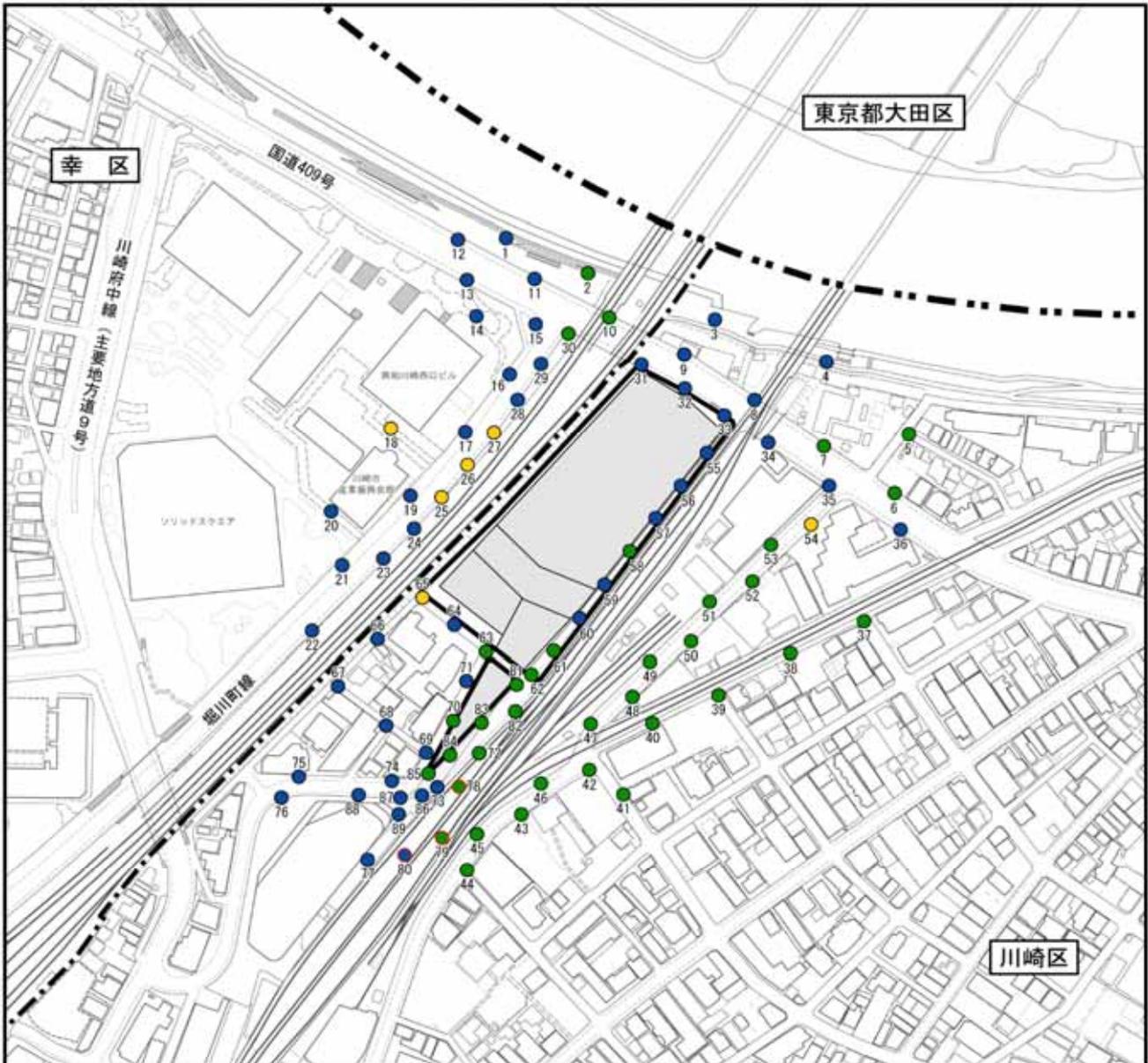
【風環境評価】

- 領域A
- 領域B
- 領域C

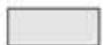
※ ○はホーム上の測定点を示す。

図4.8.3-2 建設前の風環境評価





凡例

-  計画地
-  計画建築物
-  歩行者デッキ
-  都県界
-  区界

【風環境評価】

-  領域A
-  領域B
-  領域C

※ ○はホーム、デッキ、通路上の測定点を示す。

【デッキレベル】

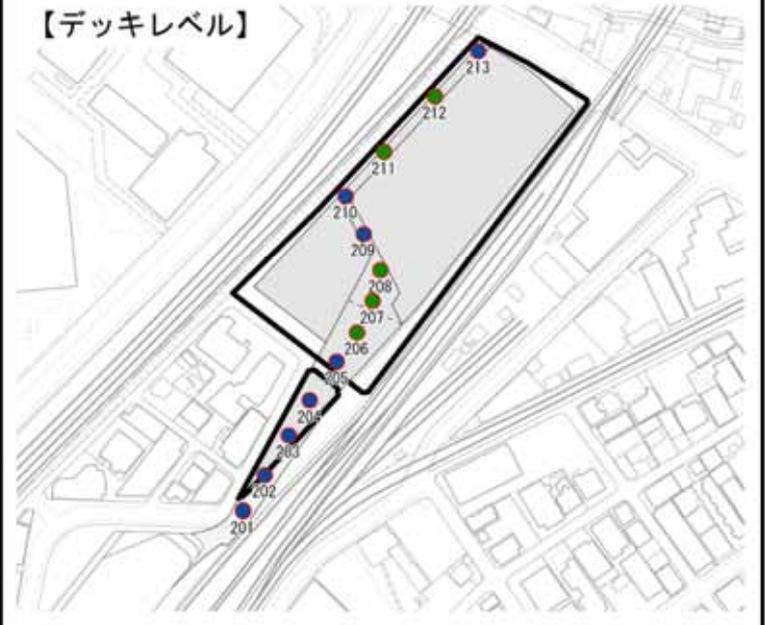
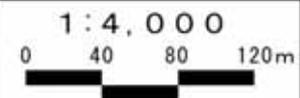
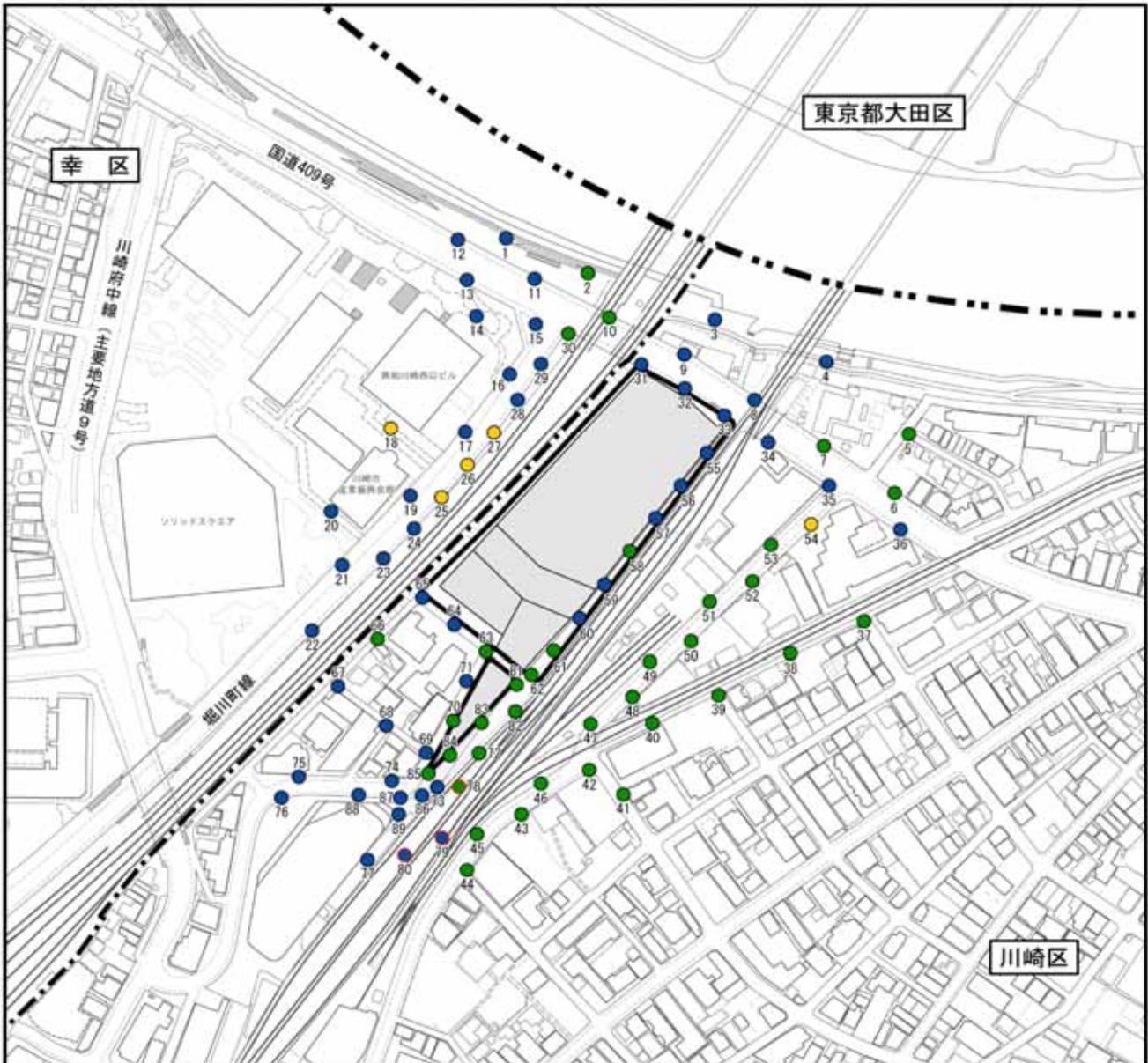
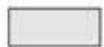


図4.8.3-3 建設後の風環境評価





凡例

-  計画地
-  計画建築物
-  歩行者デッキ
-  都県界
-  区界

【風環境評価】

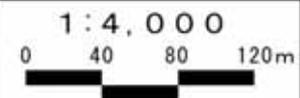
-  領域A
-  領域B
-  領域C

※ ○はホーム、デッキ、通路上の測定点を示す。

【デッキレベル】



図4.8.3-4 対策後の風環境評価



## 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。

- ・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。

## ウ 評価

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。

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。

したがって、生活環境の保全に支障はないと評価する。

## 9 地域交通

### 9.1 交通安全、交通混雑

#### (1) 現況調査

##### 調査結果

#### ア 道路の状況

##### a 自動車交通量の状況

自動車交通量の調査結果は表4.9.1-1～表4.9.1-2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（調査地点は図4.9.1-1～図4.9.1-2参照）。

表4.9.1-1 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

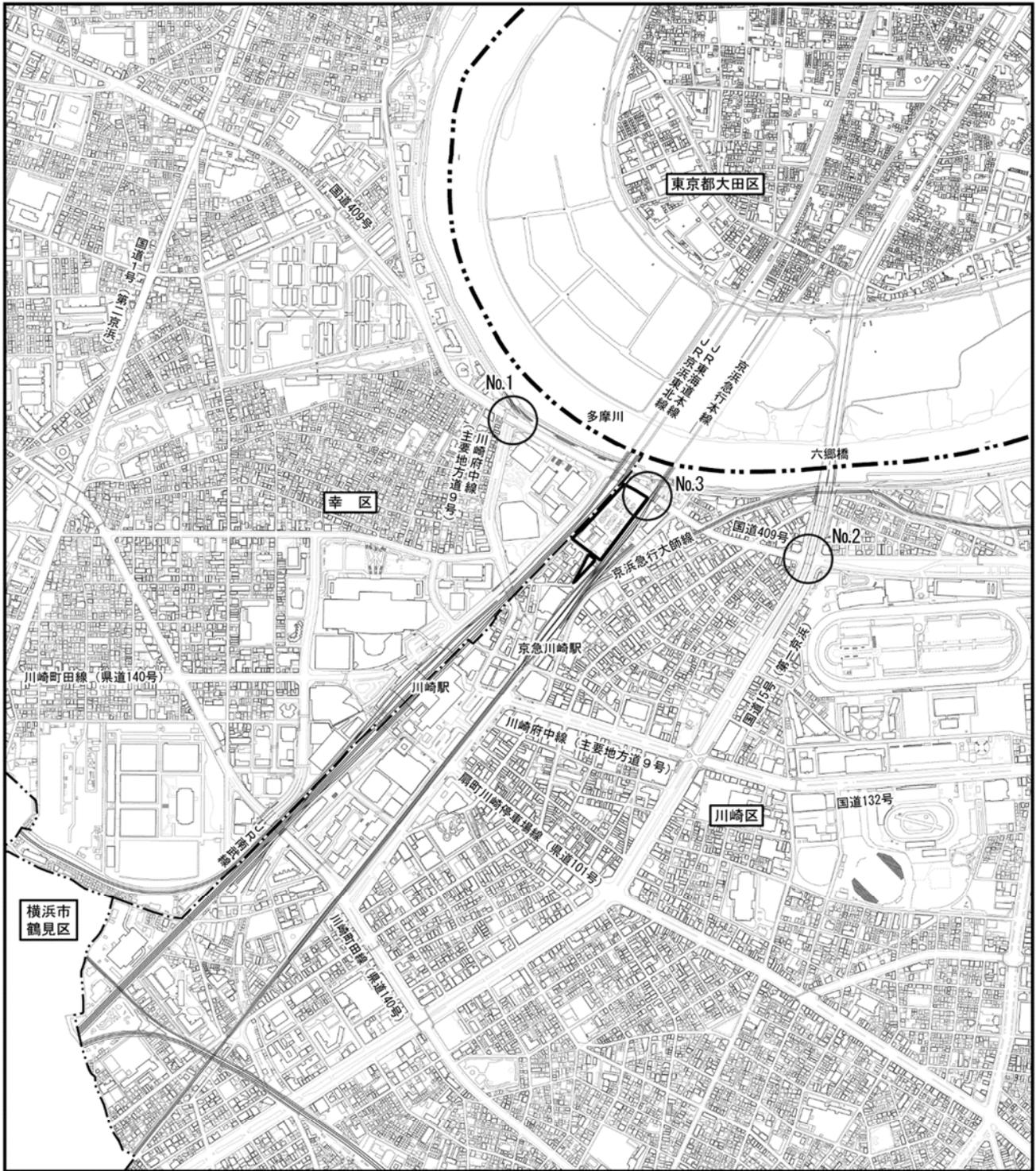
調査期間 平日：令和5年10月12日（木）7時～10月13日（金）7時  
休日：令和5年10月14日（土）23時～10月15日（日）23時

表4.9.1-2 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。

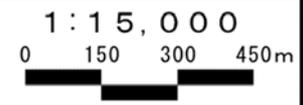
調査期間 平日：令和5年10月12日（木）7時～10月13日（金）7時  
休日：令和5年10月14日（土）23時～10月15日（日）23時



凡 例

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

図4.9.1-1 自動車交通量の調査地点 (現地調査)



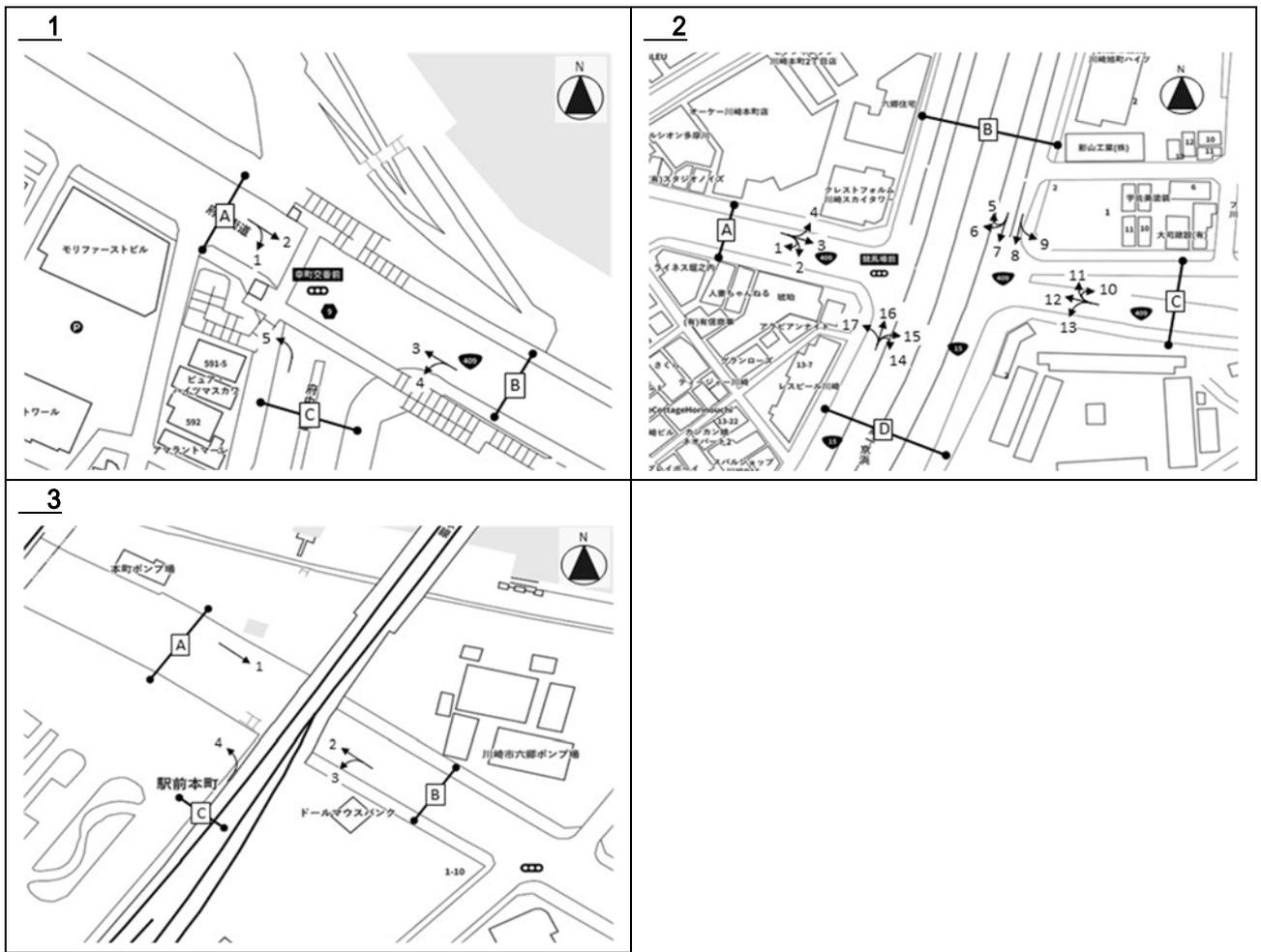


図4.9.1-2 自動車交通量の調査断面及び調査方向（現地調査）

b 歩行者交通量の状況

歩行者交通量の調査結果は表4.9.1-3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（調査地点は図4.9.1-3～図4.9.1-4参照）。

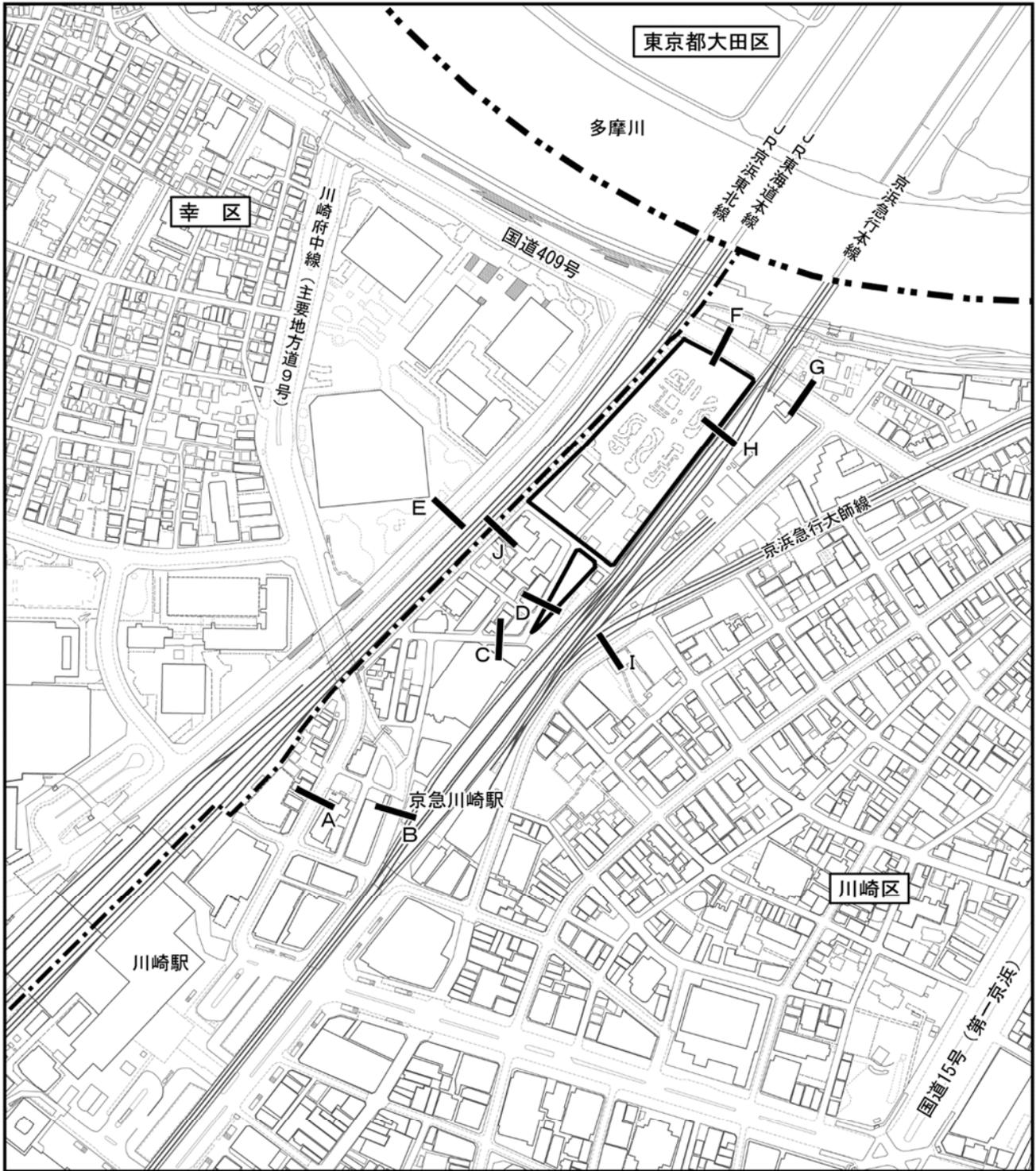
表4.9.1-3 歩行者交通量の調査結果

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

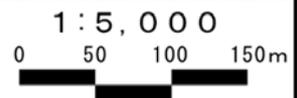
休日：令和5年10月14日(土)23時～10月15日(日)23時



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)



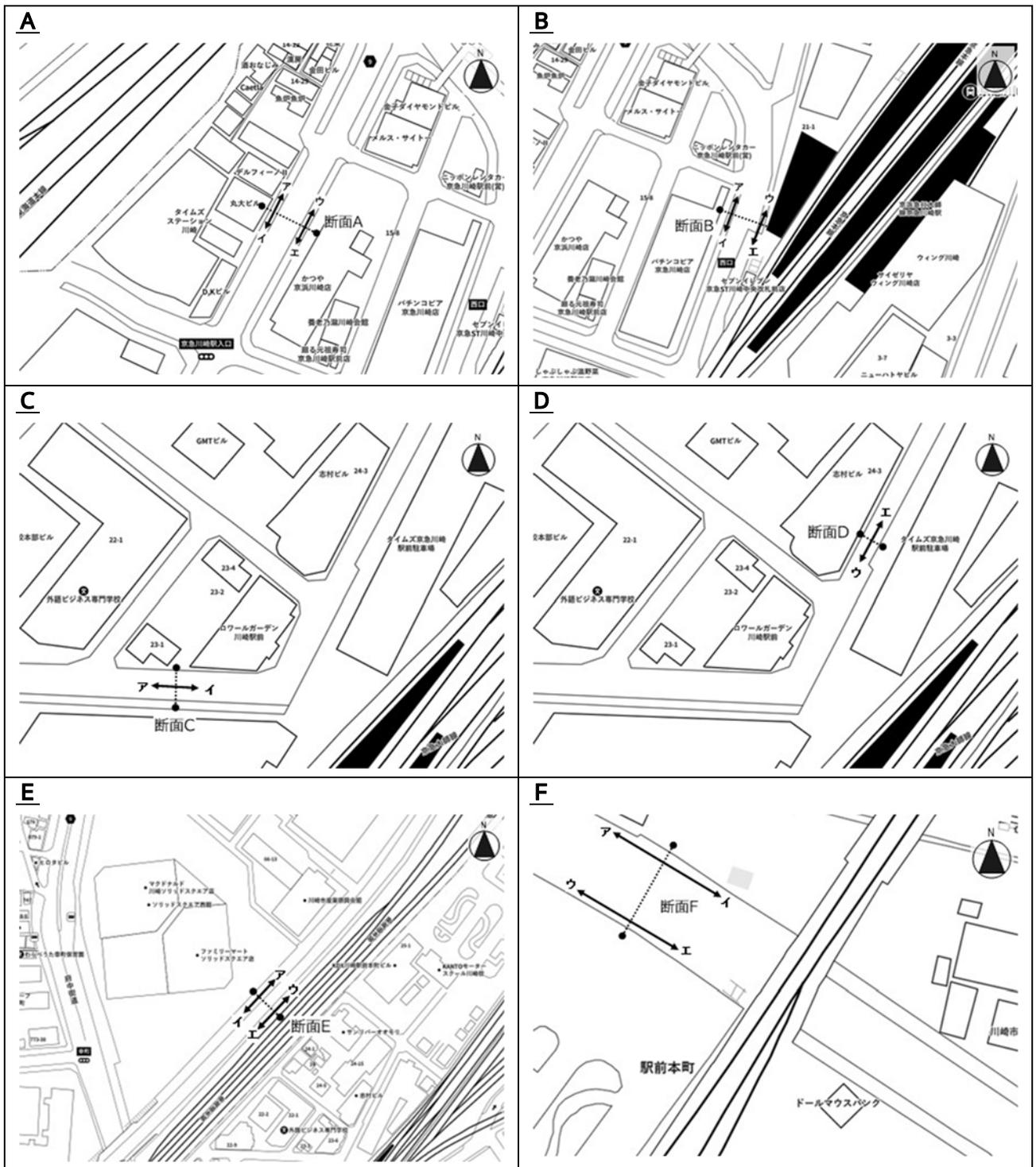


図4.9.1-4(1) 歩行者交通量の調査方向（現地調査）

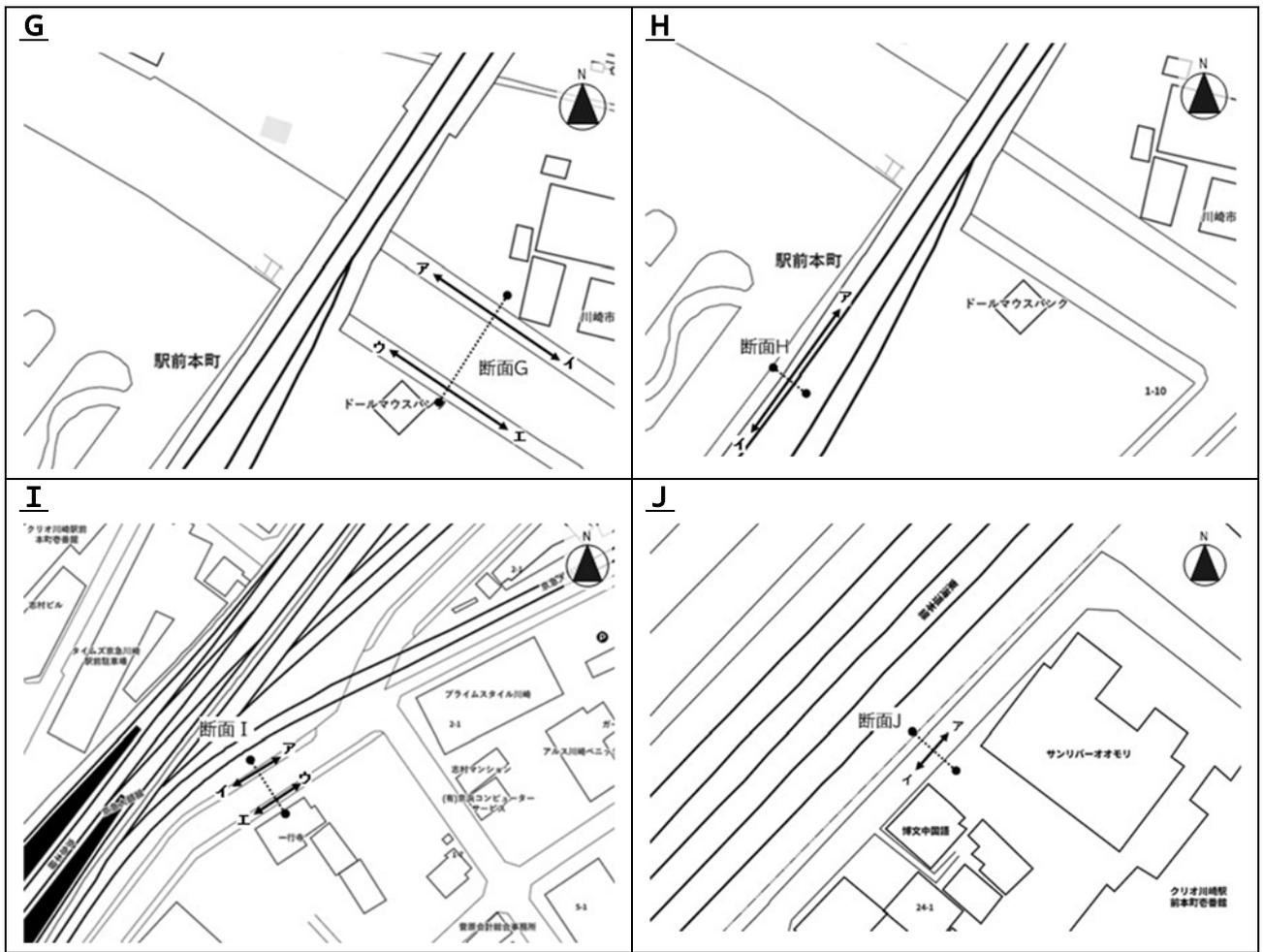


図4.9.1-4(2) 歩行者交通量の調査方向（現地調査）

(2) 予測及び評価

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。

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4.9.1-4に示すとおりである（予測地点は図4.9.1-5参照）。

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4.9.1-4 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4.9.1-5に示すとおりである（予測地点は図4.9.1-5参照）。

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4.9.1-5 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	<b>0.888</b>	<b>0.945</b>	<b>0.057</b>
	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	<b>0.542</b>	<b>0.563</b>	<b>0.021</b>
	B 2	左直	1	0.139	0.139	0.000
	C	左直	1	<b>0.816</b>	<b>0.820</b>	<b>0.004</b>
		直進	1			
		右折	1	0.191	0.191	0.000
	D	左折	1	<b>0.753</b>	<b>0.900</b>	<b>0.147</b>
右直		1	<b>0.557</b>	<b>0.570</b>	<b>0.013</b>	

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。

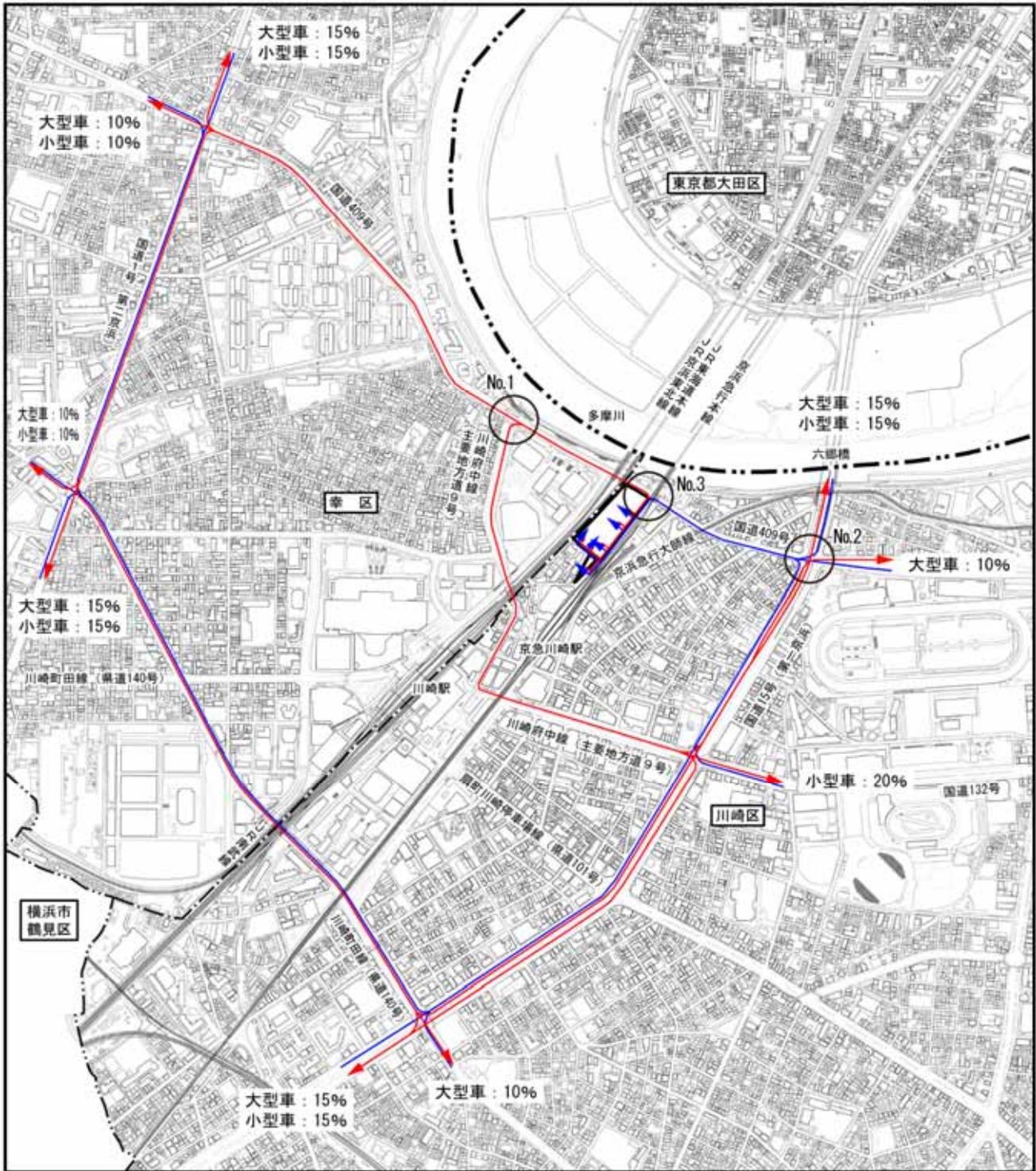
d 工事用車両の走行による交通混雑への影響（無信号交差点における交通処理）

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4.9.1-6に示すとおりである（予測地点は図4.9.1-5参照）。

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4.9.1-6 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 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



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4.9.1-5 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



## 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4.9.1-7(1)～(2)に示すとおりである（予測地点は図4.9.1-6参照）。

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4.9.1-7(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4.9.1-7(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4.9.1-8(1)～(2)に示すとおりである（予測地点は図4.9.1-6参照）。

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4.9.1-8(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	
	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	<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	
	2	A	左直	1	0.698	0.698	0.000
			直進	1			
			右折	1	0.724	0.724	0.000
		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4.9.1-8(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4.9.1-9に示すとおりである（予測地点は図4.9.1-6参照）。

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。

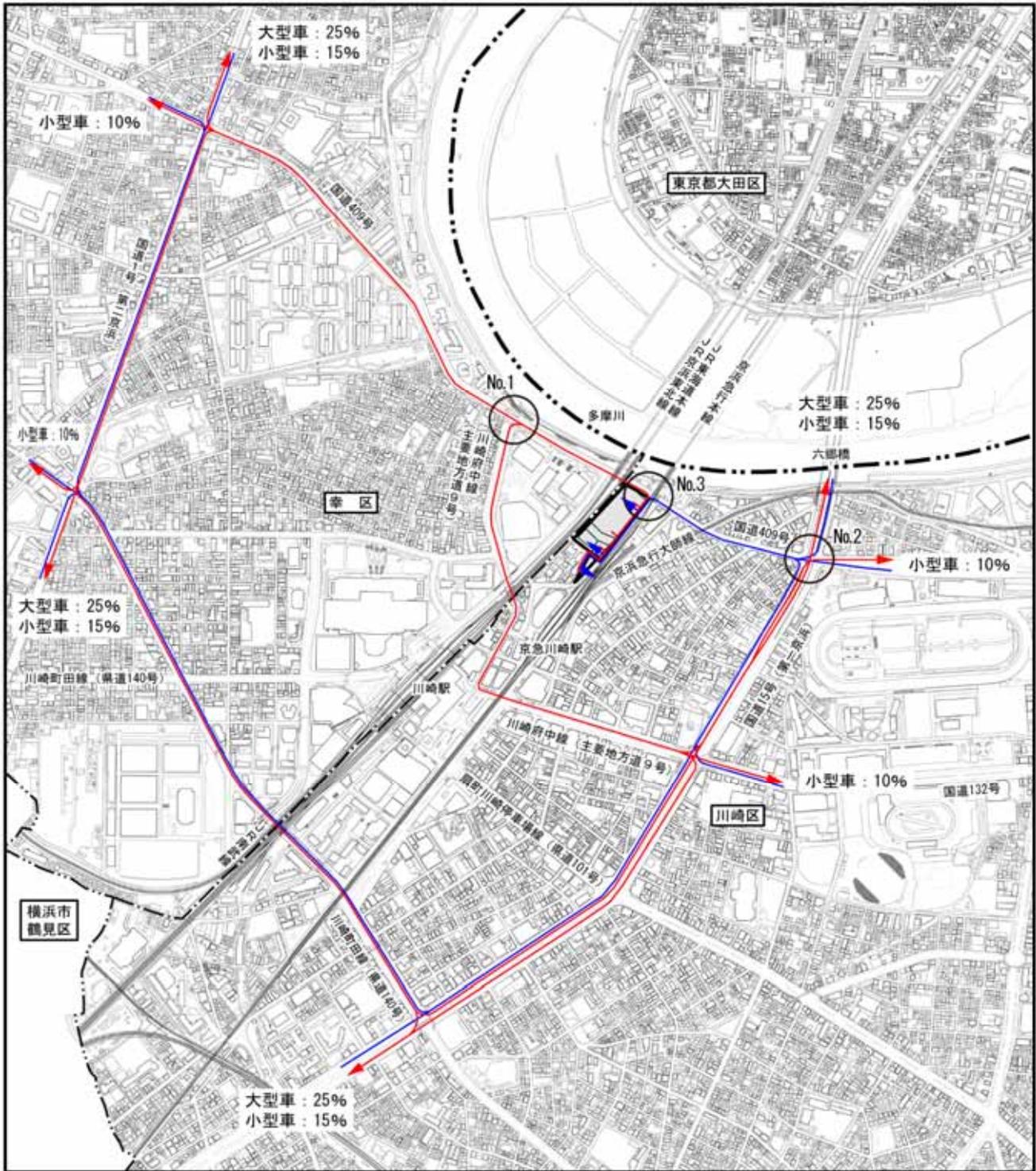
表4.9.1-9 施設関連車両の走行による無信号交差点における交通処理の予測結果

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

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。

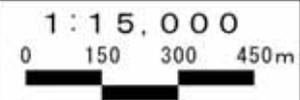


凡例

- |   |       |   |                  |
|---|-------|---|------------------|
|  | 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4.9.1-6 施設関連車両の走行による交通混雑の予測地点



## 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4.9.1-10(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（予測地点は図4.9.1-7(1)～(2)参照）。

表4.9.1-10(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。

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4.9.1-10(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。

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4.9.1-10(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。

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

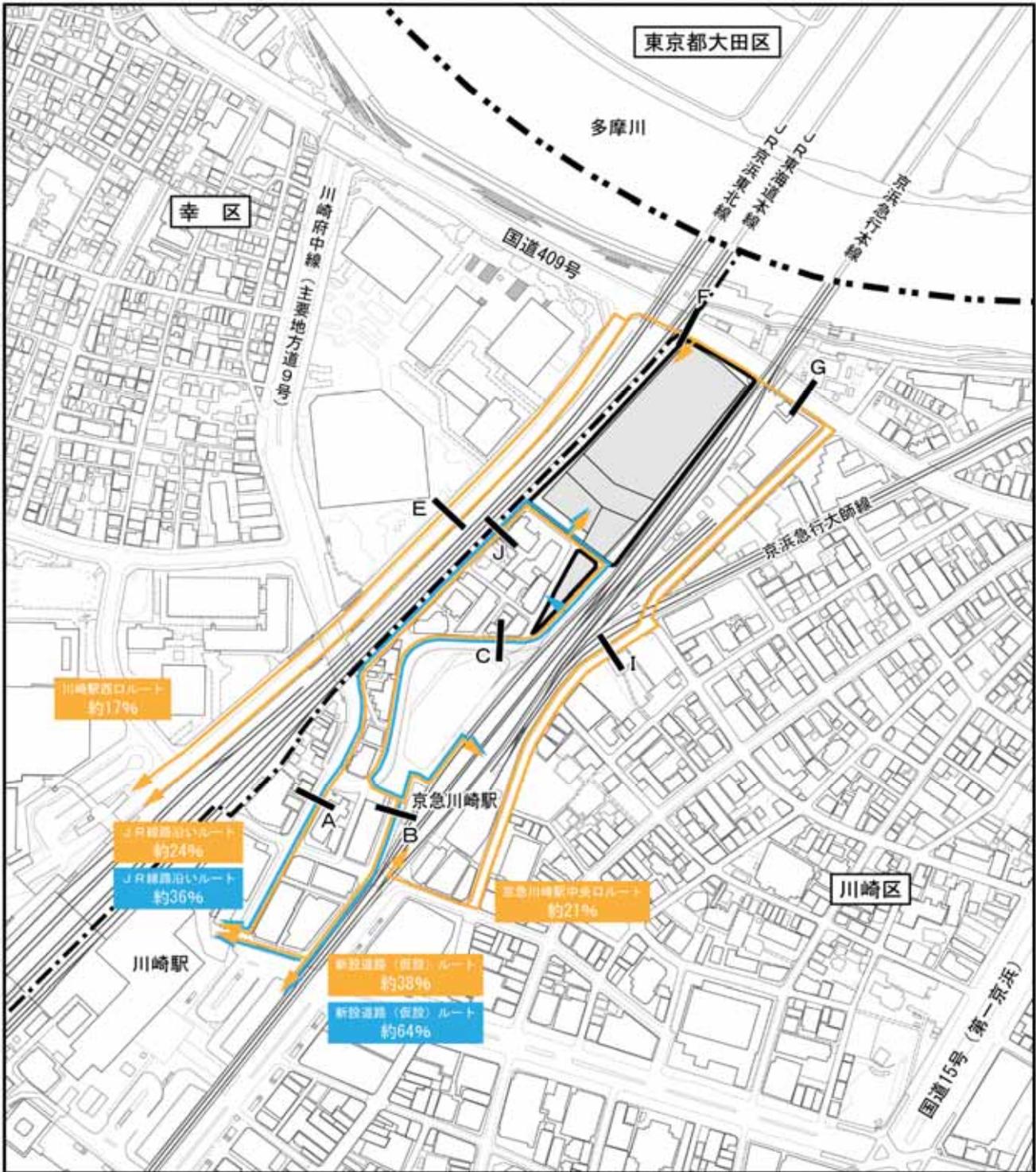
表4.9.1-10(4) 歩行者の往来による交通安全への影響の予測結果（隣接再開発事業竣工後、休日）

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。

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。

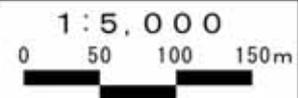
歩行状態	歩行者流量
A：自由歩行	～ 27人/m・分
B：やや制約	27～ 51人/m・分
C：やや困難	51～ 71人/m・分
D：困難	71～ 87人/m・分
E：ほとんど不可能	87～ 100人/m・分

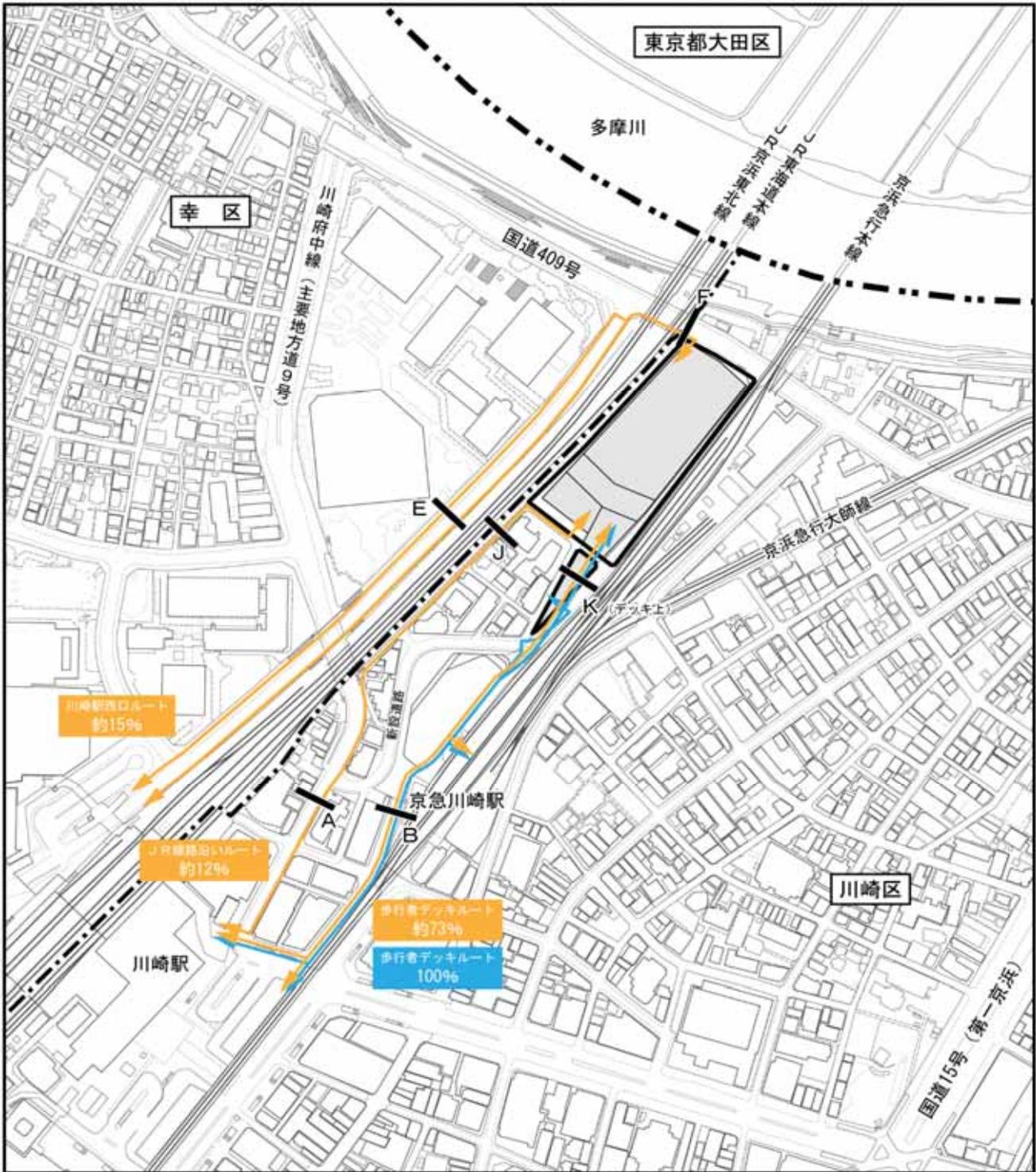


凡例

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

図4.9.1-7(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)

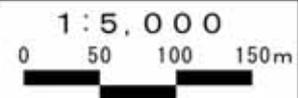




凡例

- |   |        |   |                    |
|---|--------|---|--------------------|
|  | 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4.9.1-7(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)



## 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>&lt;供用時&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>
大気	大気質	<p>&lt;工事中&gt;</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"> <li>・最新の排出ガス対策型建設機械の使用に努める。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>

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>&lt;工事中&gt;</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"> <li>・工事用車両は、最新の規制適合車の使用に努める。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> <p>&lt;供用時&gt;</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"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> <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"> <li>・大気汚染物質の排出量低減のため、可能な限り低 NO<sub>x</sub> 型でエネルギー効率の高い燃焼機器を導入する。</li> <li>・冷暖房施設等の整備、点検を徹底する。</li> </ul>
土壌汚染	土壌汚染	<p>&lt;工事中&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>

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>&lt;工事中&gt;</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"> <li>・低騒音型建設機械の使用に努める。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・騒音の状況を把握できるように、騒音計を設置する。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> <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"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> <p>&lt;供用時&gt;</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"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> <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"> <li>・低騒音型の機器の選定に努める。</li> <li>・冷暖房施設等の整備・点検を徹底する。</li> <li>・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。</li> </ul>

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>&lt;工事中&gt;</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"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>振動の状況を把握できるように、振動計を設置する。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul> <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"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul> <p>&lt;供用時&gt;</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"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>
廃棄物等	一般廃棄物	<p>&lt;供用時&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>

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>&lt;工事中&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> <p>&lt;供用時&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>
	建設発生土	<p>&lt;工事中&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>
緑	緑の質	<p>&lt;供用時&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>

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>&lt;供用時&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>
景観	景観、 圧迫感	<p>&lt;供用時&gt;</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"> <li>・「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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> <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"> <li>・「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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> <p>③圧迫感の変化の程度</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>

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>&lt; 供用時 &gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> </ul>
	テレビ受信障害	<p>&lt; 供用時 &gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> </ul>
	風害	<p>&lt; 供用時 &gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> </ul>
地域交通	交通安全、交通混雑	<p>&lt; 工事中 &gt;</p> <p>① 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> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> </ul> <p>&lt; 供用時 &gt;</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"> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> </ul>

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"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>

## 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」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"> <li>・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」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。</li> <li>・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。</li> </ul>
地震時等の災害	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>・防火性能に優れた部材の採用に努める。</li> <li>・耐震性に配慮した構造とする。</li> <li>・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。</li> </ul>
生物多様性	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>

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"> <li>・建設機械は、低燃費型の建設機械の使用に努める。</li> <li>・工事用車両は、低燃費車の使用に努める。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・建設資材は、環境性能に優れた製品の調達に努める。</li> </ul>	-
気候変動の影響への適応	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>
資源	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・節水型器具の採用等により、水資源の有効利用を図る。</li> <li>・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。</li> </ul>

## 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15,360m<sup>2</sup>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>&lt; 供用時 &gt;</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-CO<sub>2</sub>/年に対して約 1,036t-CO<sub>2</sub>/年削減し、温室効果ガス排出量は約 5,207t-CO<sub>2</sub>/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>&lt; 工事中 &gt;</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/m<sup>3</sup> であり、環境保全目標（0.10mg/m<sup>3</sup> 以下）を満足すると予測する。</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/m<sup>3</sup>（風向：北東）、工事開始 12 ヶ月目で 0.114mg/m<sup>3</sup>（風向：北北東）であり、環境保全目標（0.20mg/m<sup>3</sup> 以下）を満足すると予測する。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/m<sup>3</sup> であり、環境保全目標（0.10mg/m<sup>3</sup> 以下）を満足すると予測する。</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>&lt; 供用時 &gt;</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/m<sup>3</sup> であり、環境保全目標(0.10mg/m<sup>3</sup> 以下)を満足すると予測する。</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<sub>x</sub> 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>&lt; 工事中 &gt;</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>&lt; 工事中 &gt;</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>&lt; 供用時 &gt;</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>&lt;工事中&gt;</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>&lt; 供用時 &gt;            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>&lt; 供用時 &gt;            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>&lt; 工事中 &gt;            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18,333m<sup>3</sup>、資源化量が約17,416m<sup>3</sup>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>&lt; 供用時 &gt;</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り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>&lt; 工事中 &gt;</p> <p>建設発生土の量は、約 50,633m<sup>3</sup>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>&lt; 供用時 &gt;</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 436.2m<sup>3</sup>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>&lt; 供用時 &gt;</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>&lt; 供用時 &gt;</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>&lt; 供用時 &gt;</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
<p>構造物の影響 (つづき)</p>	<p>テレビ 受信障害</p>	<p>&lt; 供用時 &gt;                      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。                      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。                      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。                      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>
	<p>風害</p>	<p>&lt; 供用時 &gt;                      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。                      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。                      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>地域交通</p>	<p>交通安全、 交通混雑</p>	<p>&lt; 工事中 &gt;                      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                      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。</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>&lt; 供用時 &gt;</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」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

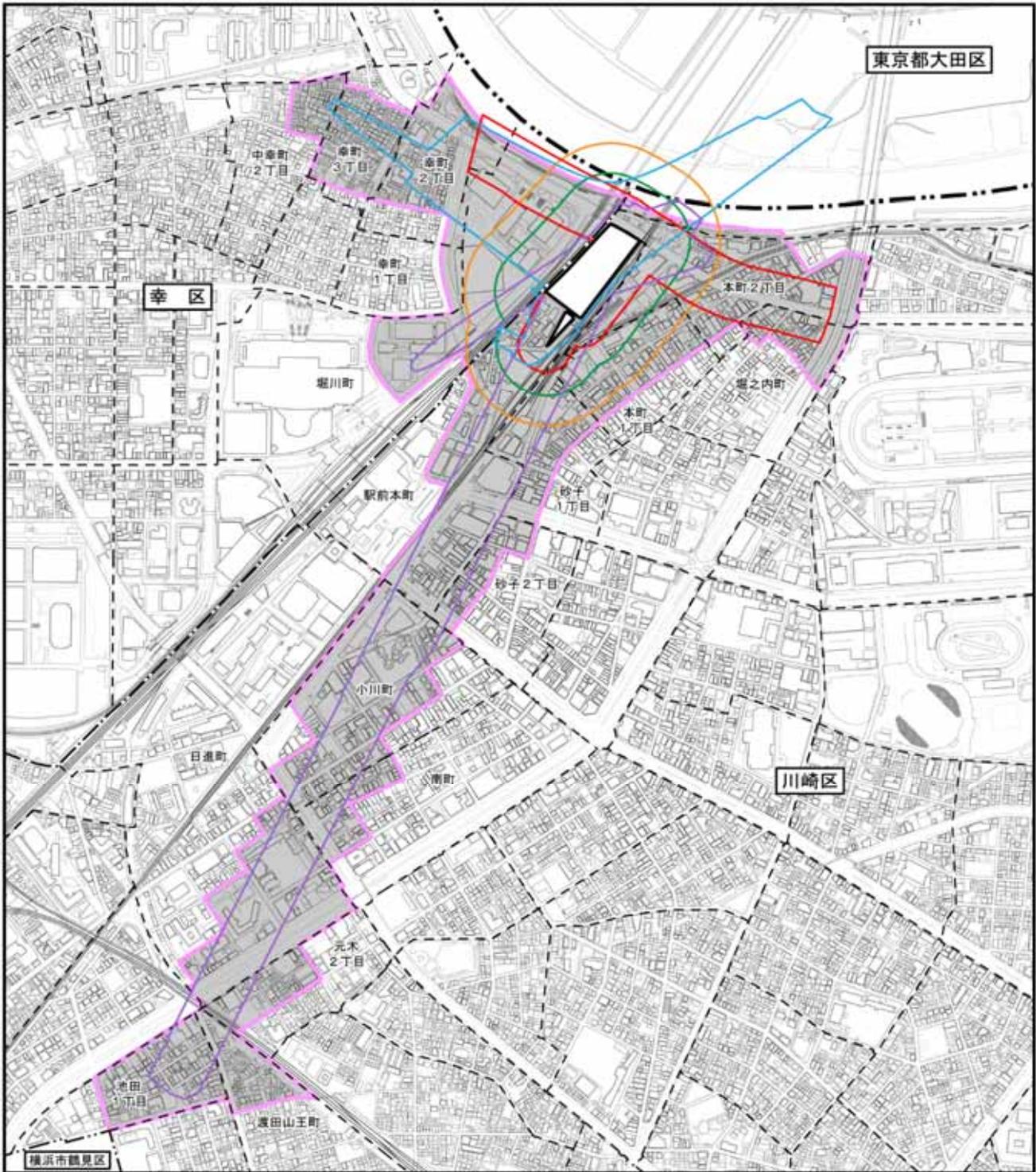
関係地域は、対象事業の計画内容及び環境影響の予測結果等を考慮して、本事業の実施に伴い環境影響が及ぶおそれがある範囲として、以下に示す範囲とした。

- ・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

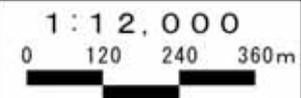
市名	区名	関係町丁名
川崎市	川崎区	駅前本町、池田1丁目、砂子1丁目、砂子2丁目、小川町、日進町、本町1丁目、本町2丁目、堀之内町、南町、元木2丁目、渡田山王町 上記町丁の全域または一部
	幸区	幸町1丁目、幸町2丁目、幸町3丁目、中幸町2丁目、堀川町 上記町丁の全域または一部



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



## 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)

本書に掲載した地図は、川崎市発行の1/2,500地形図、1/10,000地形図を使用したものです。  
なお、東京都域及び横浜市域を含む地図は、国土地理院の基盤地図情報を使用しています。