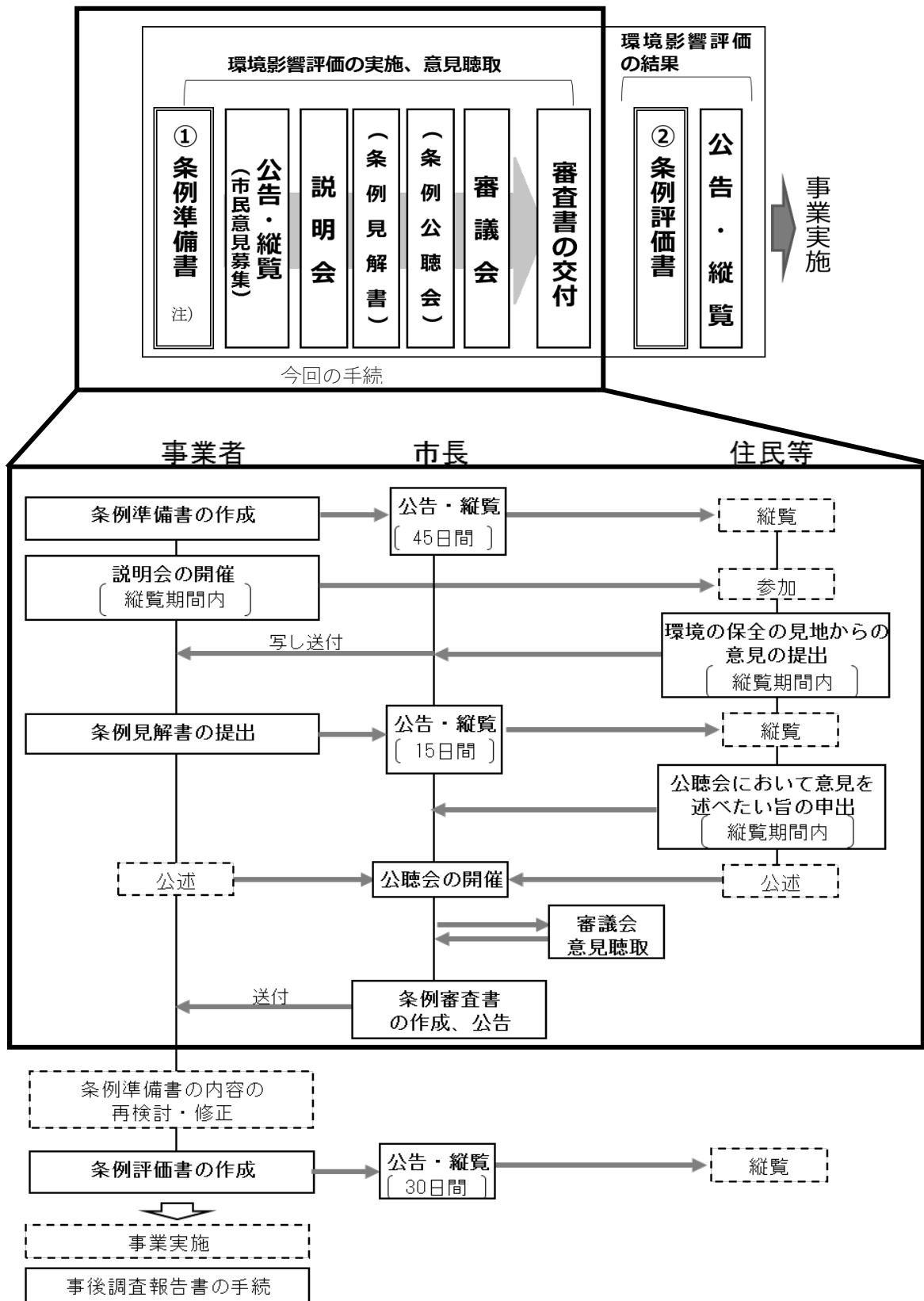


(仮称) 東扇島物流施設建設計画に係る
条 例 見 解 書

令和6年8月

RW東扇島特定目的会社

川崎市環境影響評価に関する条例に基づく手続（第2種行為）



条例準備書・・・意見を聴くための準備として、環境影響の調査、予測及び評価結果等を記載するもの
 条例見解書・・・意見の概要及び事業者の見解を記載するもの
 条例評価書・・・手続経過を踏まえ作成する環境影響評価結果

注) 「条例環境影響評価準備書」が正式名称であるが、本文中では以下「条例準備書」という。

目 次

第1章 指定開発行為の概要	1
1 指定開発行為者	1
2 指定開発行為の名称及び種類	1
3 指定開発行為を実施する区域	1
4 指定開発行為の目的、事業立案の経緯等及び内容	5
(1) 目的及び事業立案の経緯等	5
(2) 環境配慮の内容等	5
(3) 土地利用計画	7
(4) 建築計画	9
(5) 施設計画	15
(6) 緑化計画	16
(7) 交通計画	20
(8) エネルギー計画	23
(9) 供給施設計画	23
(10) 排水施設計画	27
(11) 廃棄物処理計画	27
(12) 防・消火計画	27
(13) 施工計画	30
第2章 環境影響評価の経過	41
1 条例準備書の縦覧期間及び縦覧場所	41
2 説明会の開催日時、場所、参加人数及び周知方法	41
3 意見書の提出数	41
第3章 条例準備書に対する市民意見等の概要と指定開発行為者の見解	43
1 環境影響評価について	44
2 環境配慮項目について	45
3 事業計画について	47
4 その他	48
＜参考：意見書全文＞	49
第4章 関係地域の範囲	51

第 1 章 指定開発行為の概要

第 1 章 指定開発行為の概要

1 指定開発行為者

名 称：R W 東扇島特定目的会社
代 表 者：取締役 田 淵 安春
所 在 地：東京都中央区日本橋一丁目 4 番 1 号

2 指定開発行為の名称及び種類

名 称：（仮称）東扇島物流施設建設計画
種 類：大規模建築物の新設（第 2 種行為）
都市計画法第 4 条第 12 項に規定する開発行為（第 2 種行為）

3 指定開発行為を実施する区域

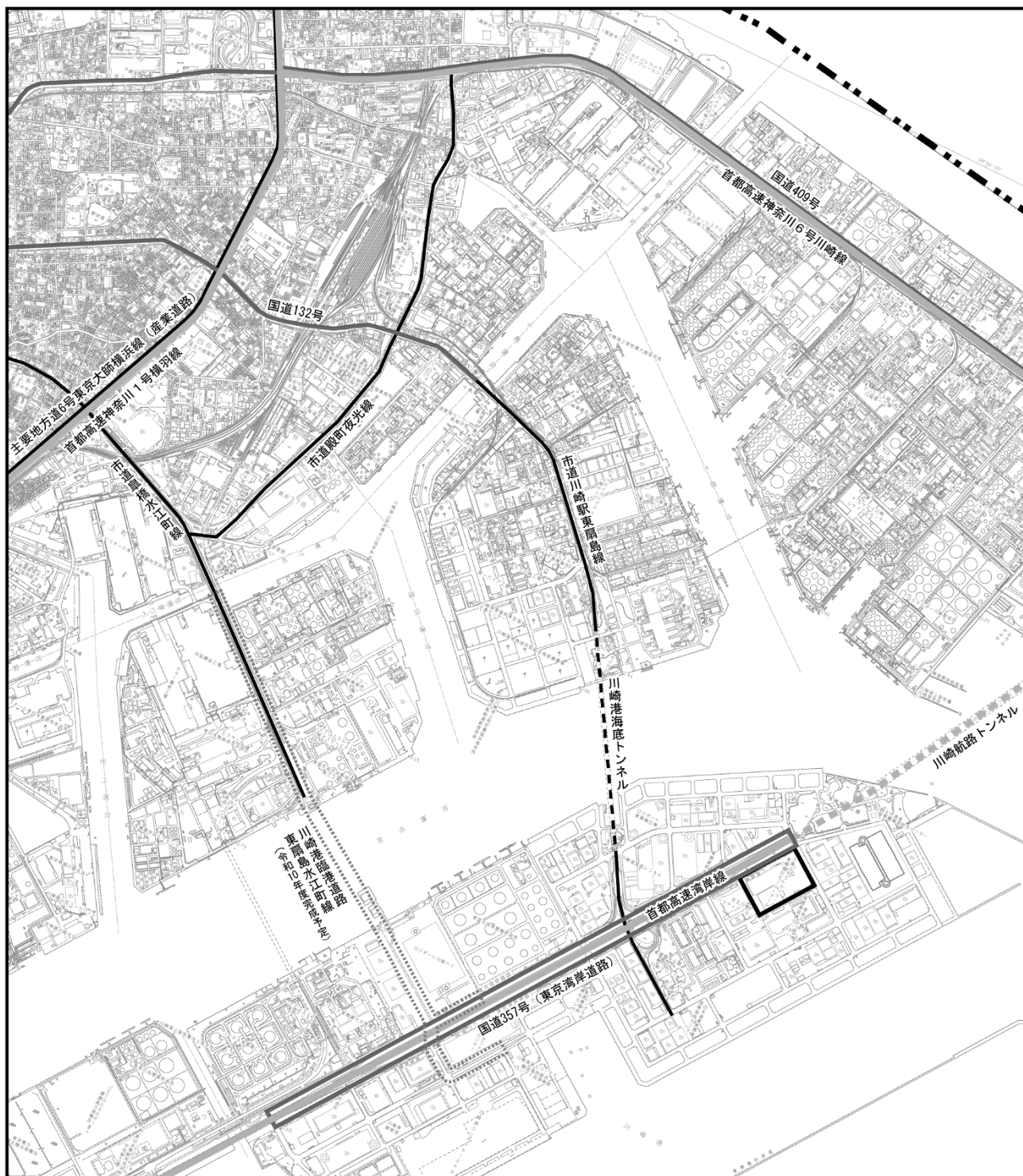
計画地は図 1-1 (1) ～ (2) 及び写真 1-1 に示すとおり、川崎市川崎区東扇島の東側に位置する区域面積約 66, 120m² の区域である。

計画地の現況は倉庫及び事務所等として利用されており、計画地周辺は主に運輸施設として利用されている。また、計画地の北東側には東扇島東公園がある。

主な道路網としては、計画地の北側に首都高速湾岸線及び国道 357 号（東京湾岸道路）が通っている。その他、計画地周辺には、首都高速神奈川 1 号横羽線、国道 132 号、主要地方道 6 号東京大師横浜線（以下「産業道路」という。）、市道川崎駅東扇島線、市道皐橋水江町線等が通っている。また、川崎港臨港道路東扇島水江町線が令和 10 年度に完成予定となっている。

計画地の位置及び区域面積等は、以下に示すとおりである。

位 置：川崎市川崎区東扇島 23 番地 1 号
（図 1-1 (1) ～ (2) 及び写真 1-1 参照）
区域面積：約 66, 120m²（商業地域、川崎港臨港地区）
現 況：倉庫及び事務所等



凡 例

- 計画地
- 都県界
- 高速道路
- 国 道
- 主な主要地方道、市道
- 川崎港臨港道路東扇島水江町線の計画区間(令和10年度完成予定)

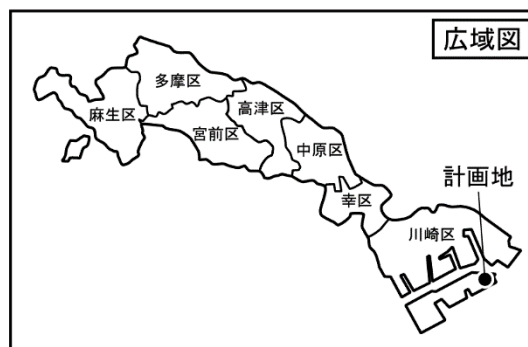


図 1-1(1) 計画地位置図(広域)

1 : 30,000
0 300 600 900m





凡 例



計画地

資料：「川崎市空中写真（垂直写真）2023年1月1日撮影」（川崎市）

写真 1-1 空中写真

1 : 10,000
0 100 200 300m



4 指定開発行為の目的、事業立案の経緯等及び内容

(1) 目的及び事業立案の経緯等

当社は、物流不動産に特化した投資会社としてお客様のために物流、運輸に関する不動産のソリューションを見つけ出し成功に導くことを第一とし、アジア圏のみならず世界で活躍する大手エンドユーザーと物流サービスプロバイダーのために高い機能を備えた物流スペースを提供することを目指している。

本事業は、首都圏配送に優位性の高い物流スペースの提供を目的とし、国際戦略港湾^{注1)}である川崎港や、川崎・横浜及び東京都心へのアクセスに優れた道路網を利用できる計画地の立地特性を活かし、港湾を利用する貨物（海運貨物）を取り扱うマルチテナント型物流施設を建設するものである。

また、24時間稼働可能な施設として、BCP^{注2)}対策（停電時にも業務可能な容量の自家発電設備の設置や津波対策に配慮した設計）、環境配慮対策、セキュリティ対策を取り入れ、アメニティラウンジや託児所などを設置しアメニティスペースの充実を図るなど、きめ細やかな配慮を行い屋外や共用部のデザイン性を高め、先進的な物流施設とする計画である。

(2) 環境配慮の内容等

事業計画の策定段階における環境配慮の内容等は、以下に示すとおりである。

① 交通への配慮

- ・運行管理システムの導入、エコ通勤（マイカー通勤の抑制）、高速湾岸線の積極的な利用、出入車両の調整、物流効率化の推進等の交通環境配慮行動が整理された「川崎市交通環境配慮行動メニュー」（令和4月3月、川崎市環境局）をテナントに周知し、環境配慮を促す。
- ・施設関連車両の走行経路は首都高速湾岸線を中心に利用するようテナントに周知し、臨海部の一般道路の交通負荷の低減を図る。
- ・テナント従業員の通勤用に送迎バスを運行する。従業員は原則として、送迎バスもしくは公共交通機関を利用し、マイカー通勤の抑制に協力を促すよう、テナントに周知する。
- ・施設関連車両は、左折による出入りを原則とする。
- ・施設関連車両が周辺の道路で待機することがないように、計画地内に十分な待機場所を確保する。

注 1) 長距離の国際海上コンテナ運送に係る国際海上貨物輸送網の拠点となり、かつ、当該国際海上貨物輸送網と国内海上貨物輸送網とを結節する機能が高い港湾であって、その国際競争力の強化を重点的に図ることが必要な港湾として政令で定めるもの。

注 2) BCP (Business continuity plan) : 事業継続計画

② 省エネルギー等の環境への配慮

- ・空調等の設備機器は、エネルギー効率の優れた機器を採用する。
- ・計画建築物をいくつかのゾーンに分けて照明のスイッチの範囲を設定し、必要な範囲のみ稼働させることにより効率的な運用を図る。また、ゾーンに分けて空調設備を導入し、作業空間のみでの空調使用とすることにより、効率的な運用を図る。
- ・ゾーンごとのエネルギー消費量を把握し、ベンチマーク比較を行い、更なる効率的な運用を図る。
- ・「川崎市地球温暖化対策等の推進に関する条例」に定める太陽光発電設備等導入制度の設置基準に則り、特定建築物太陽光発電設備を導入する。
- ・EV（電気自動車）トラックの普及を目指し、物流施設内に充電設備を設け、充電用電力として太陽光発電設備による発電電力の活用を図る。
- ・自然エネルギーの利用として、自然通風・自然換気システムの導入を図る。
- ・環境認証制度のBELS（建築物省エネルギー性能表示制度）の5スター、CASBEE川崎のSランクの取得を目標に、設計段階において検討を行う。
- ・運行管理システムの導入、低公害・低燃費車の導入、エコドライブの実施、エコ通勤（マイカー通勤の抑制）、出入車両の調整、物流効率化の推進等の交通環境配慮行動が整理された「川崎市交通環境配慮行動メニュー」をテナントに周知することにより、温室効果ガス排出量の抑制を図る。
- ・テナント従業員の通勤用に送迎バスを運行する。従業員は原則として、送迎バスもしくは公共交通機関を利用し、マイカー通勤の抑制に協力を促すよう、テナントに周知する。
- ・節水型器具の採用等により、水資源の有効利用を図る。

③ 緑化への配慮

- ・計画地の北側には東扇島緑道が隣接していることから、連続性に考慮し、自主管理緑地を整備する。また、その他の外周部は可能な限り緑化し、計画的な維持管理を行うことで植栽樹種の良い生育を図る。
- ・植栽樹種は、計画地及びその周辺で良好に生育している樹種、潜在自然植生や代償植生の構成種を主体とし、生育環境に適合する樹種とする。
- ・「地域環境管理計画」（令和3年3月改定、川崎市）及び「川崎市緑化指針」（2022年（令和4年）2月一部改正、川崎市）に基づき、適切な緑被面積を確保する。

④ 計画建築物等に関する配慮、周辺環境への配慮

- ・計画地の北側には東扇島緑道が隣接していることから、連続性に考慮し、自主管理緑地を整備する。また、その他の外周部は可能な限り高木による緑化を行い、圧迫感の軽減を図る。
- ・「川崎市景観計画」（2018年12月改定、川崎市）に基づき、計画建築物は臨海部にふさわしい質の高いデザインとなるよう努める。

⑤ その他

- ・供用開始後にヒアリの疑いがあるアリを見つけた場合は、環境省関東地方環境事務所及び川崎市等に連絡のうえ、適切に対処する。

(3) 土地利用計画

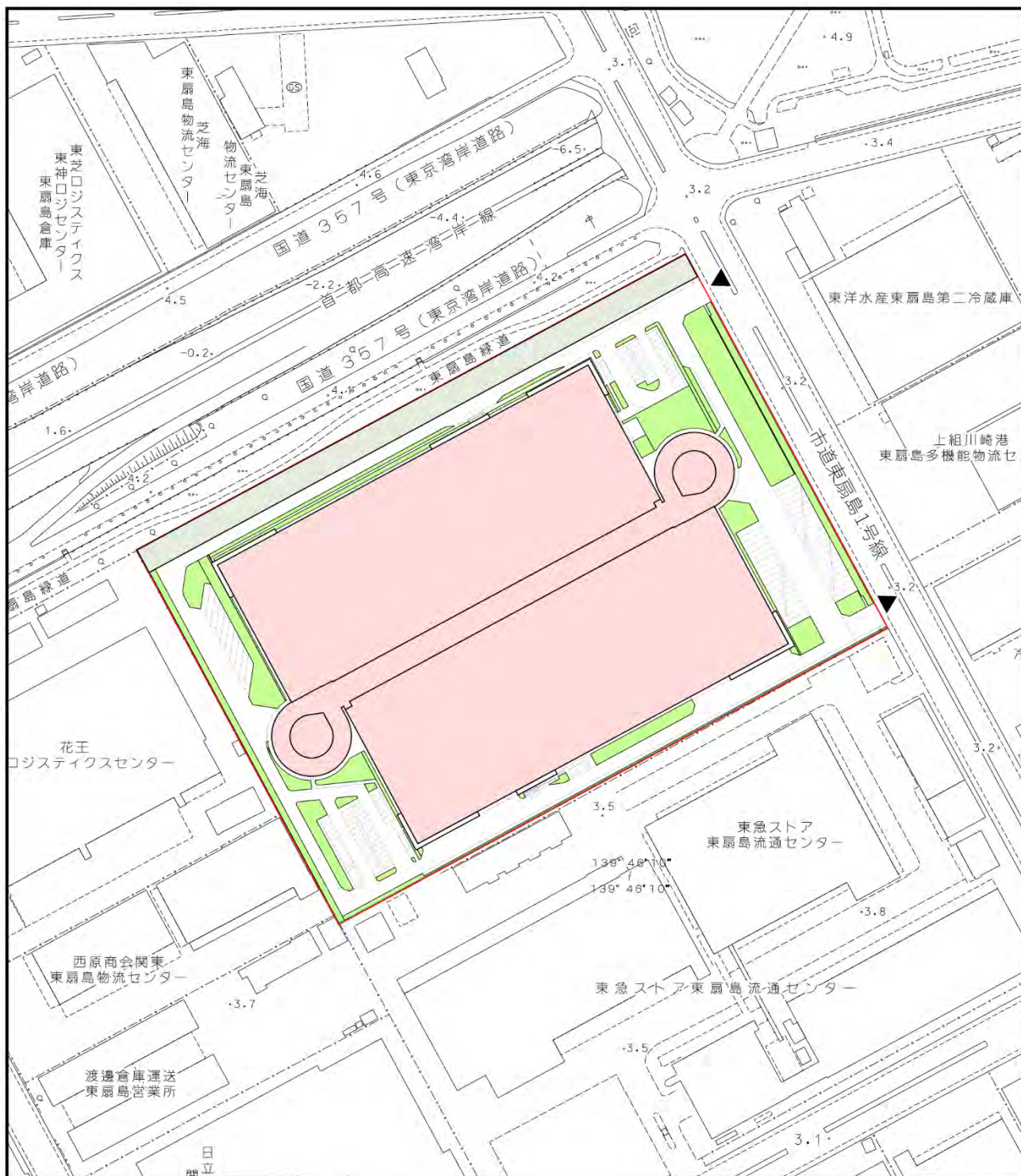
土地利用計画の概要は表1-1に、土地利用計画図は図1-2に示すとおりである。

土地利用計画は、計画建築物、緑化地、駐車場・車路等として利用する。計画地の中央部に計画建築物を配置し、計画地の北側を除く外周部に緑化地を設ける計画である。北側には自主管理緑地を設ける計画である。

表1-1 土地利用計画の概要

区 分	面 積		面積割合	
計画建築物	約 37,390 m ²		約 56.5%	
緑化地	約 7,200 m ²	約 11,170 m ²	約 10.9%	約 16.9%
自主管理緑地 ^{注)}	約 3,970 m ²		約 6.0%	
駐車場・車路等	約 17,560 m ²		約 26.6%	
計画地面積合計	約 66,120 m ²		100.0%	

注) 自主管理緑地は、「都市計画法」（昭和43年6月、法律第100号）第33条第1項第2号に定める「公園、広場」に相当する緑地であるが、川崎市との協議により、事業者による自主管理緑地として計画する。



凡 例

- | | | | |
|---|-----|---|------------|
|  | 計画地 |  | 計画建築物 |
| | |  | 緑化地 |
| | |  | 自主管理緑地 |
| | |  | 駐車場・車路等 |
| | |  | 施設関連車両の出入口 |

図 1-2 土地利用計画図

1:3,000
0 30 60 90m



(4) 建築計画

建築計画の概要は表1-2に示すとおり、計画建築物の主な用途は倉庫、事務所等である。計画建築物の延べ面積は約302,360m²、最高高さは地上約67m（地上9階）である。

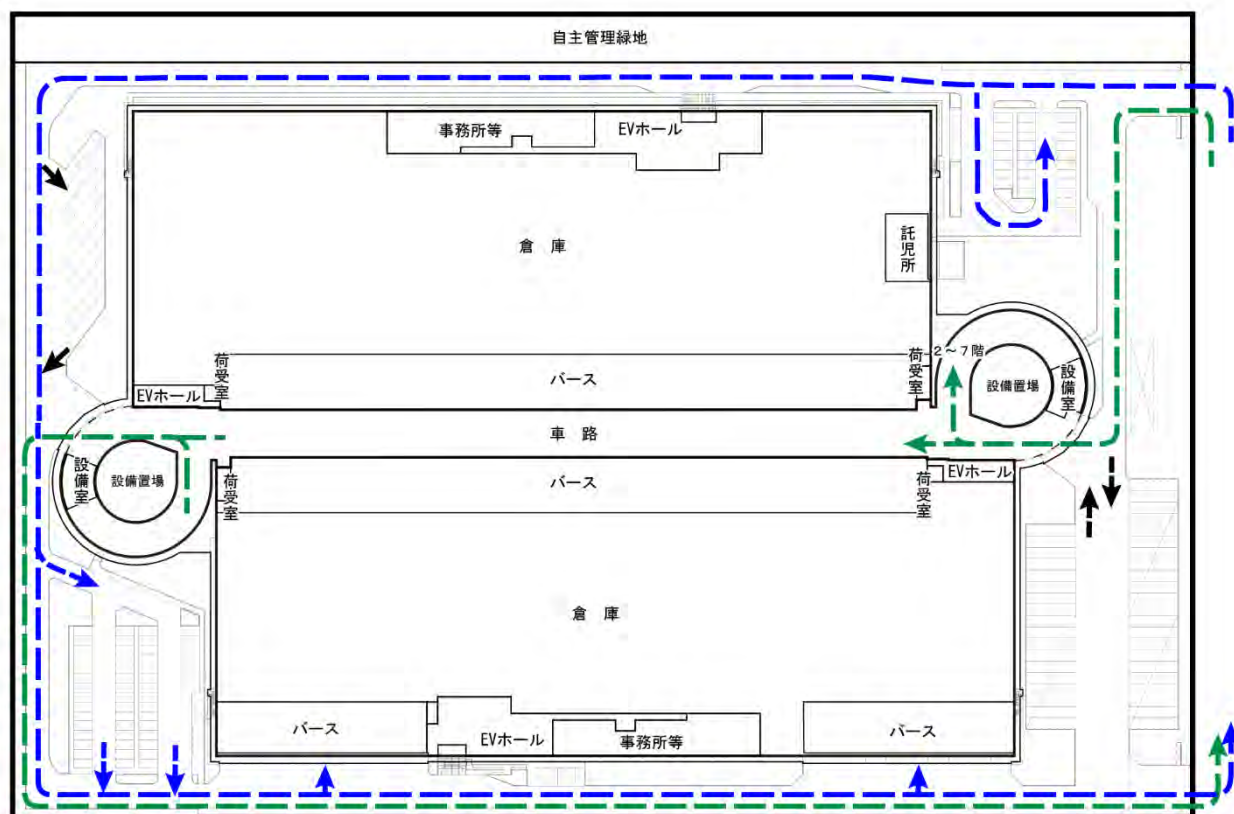
計画建築物の完成予想図は図1-3に、平面図、立面図・断面図は図1-4(1)～(5)に示すとおりである。1～8階には倉庫、事務所、車路、荷物の積み下ろしのためのトラックバース等を設置し、屋上階には駐車場等を設置する計画である。

表1-2 建築計画の概要

区 分	概 要
計 画 地 面 積	約 66,120m ² $\left[\begin{array}{l} \text{建 築 敷 地 : 約62,150m}^2 \\ \text{自主管理緑地 : 約 3,970m}^2 \end{array} \right]$
建 築 面 積	約 37,390m ²
延 べ 面 積	約302,360m ²
容積対象延べ面積	約248,550m ²
建 ぺ い 率	約 60.2%
容 積 率	約399.9%
最 高 高 さ	地上約67m
階 数	地上9階
構 造	鉄筋コンクリート造、一部鉄骨造
主 な 用 途	倉庫、事務所等
駐 車 場 台 数	約550台



図1-3 完成予想図（北東側より）



凡 例



計画地



車両動線(1階南側バスを屋外より利用する大型車、小型車来客車両、送迎バス)

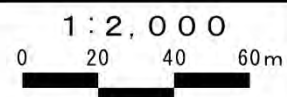


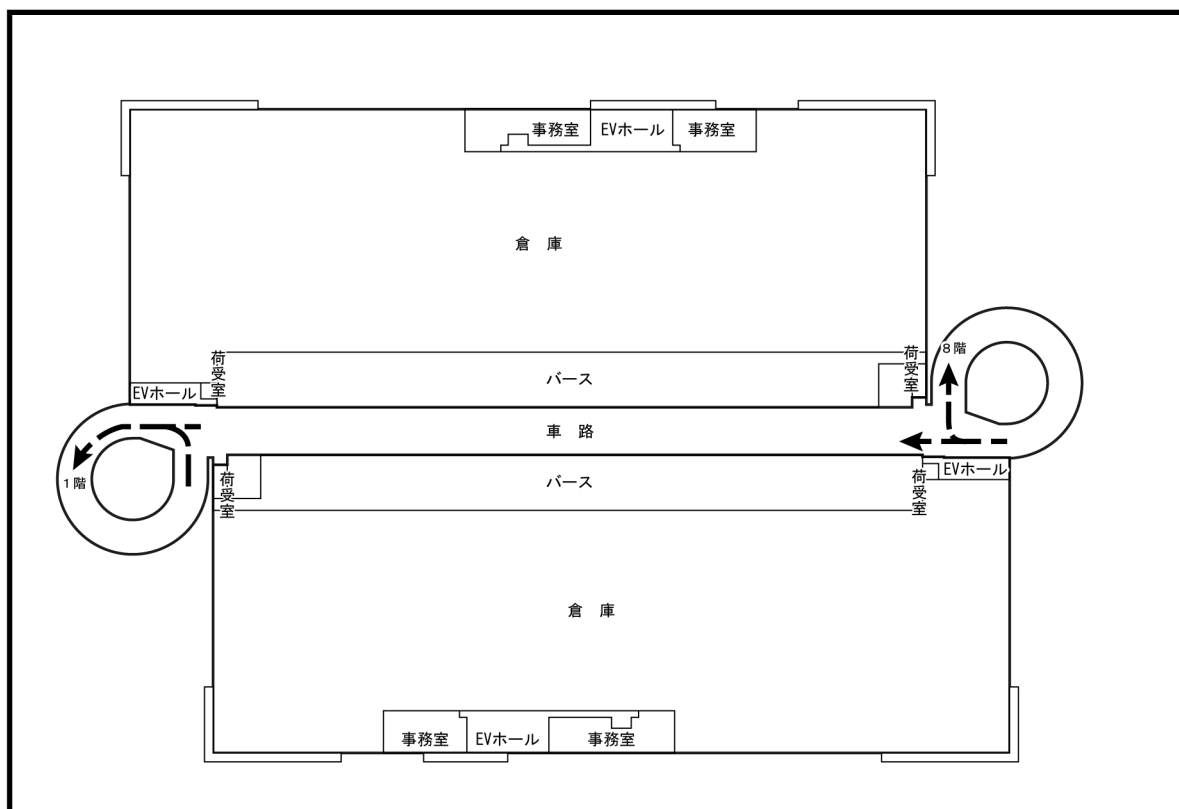
車両動線(1~8階屋内バスを利用する大型車、屋上駐車場を利用する小型車)



その他の車両動線(大型車待機車両)

図 1-4(1) 平面図(1階)





凡 例

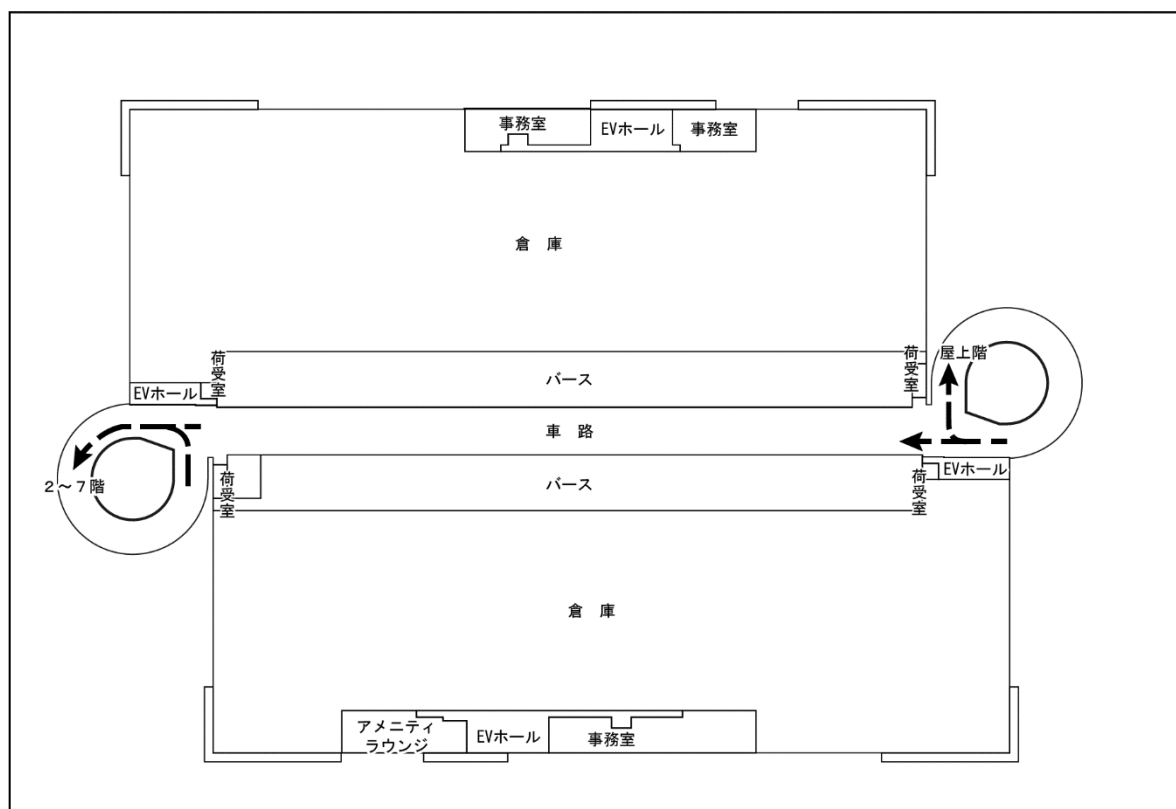
 計画地

 車両動線

図 1-4(2) 平面図 (2 ~ 7 階)

1 : 2, 0 0 0
0 20 40 60m





凡 例

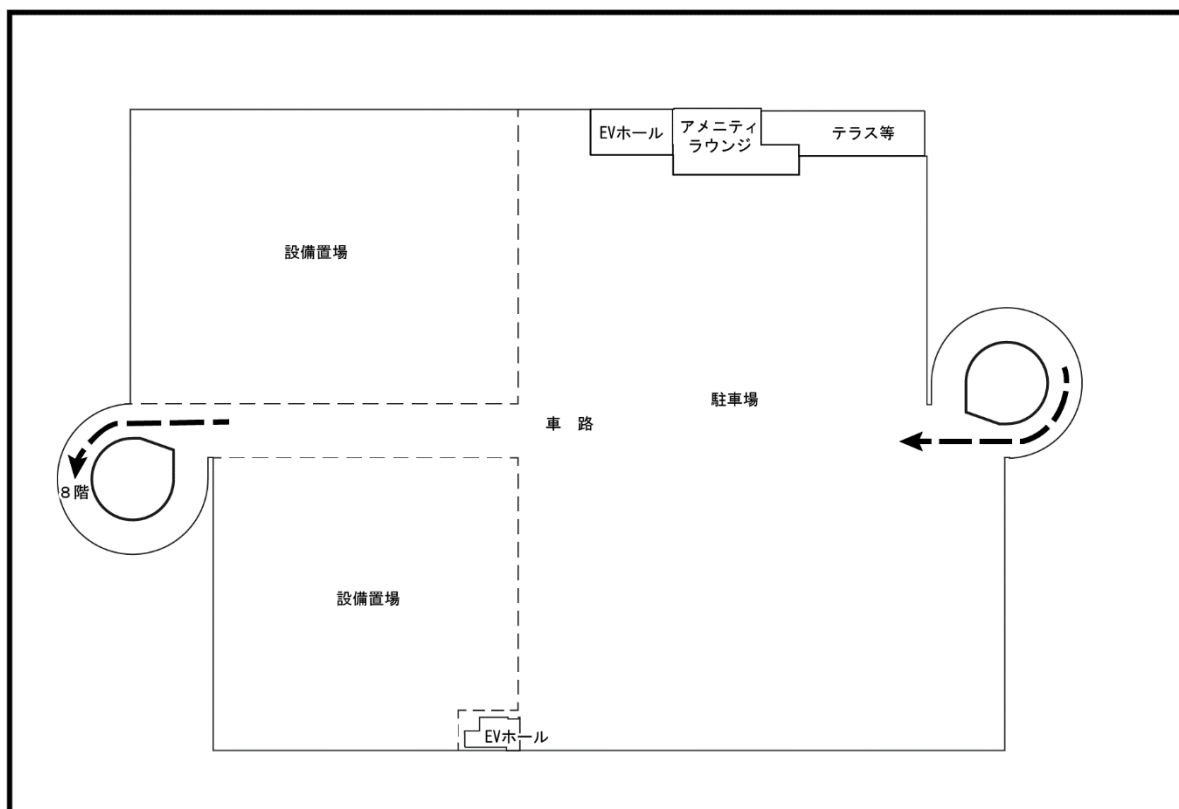
 計画地

 車両動線

図 1-4 (3) 平面図 (8 階)

1 : 2 , 0 0 0
0 20 40 60m





凡 例

 計画地

 車両動線

図 1-4(4) 平面図 (屋上階・9 階)

1 : 2, 0 0 0
0 20 40 60m



道路境界線

最高高さ
地上約67m▼

市道東隅島1号

隣地境界線

花王ロジスティック
センター

立面図（北側）

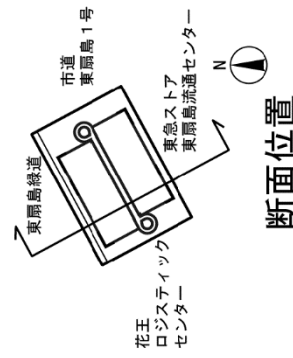
隣地境界線

最高高さ
地上約67m▼

東隅島緑道

隣地境界線

東急ストア
東隅島流通センター



断面位置

断面図（南北）

図 1-4(5) 立面図・断面図

1:2,000
0 20 40 60m

(5) 施設計画

施設計画の概要は、表1-3に示すとおりである。

表1-3 施設計画の概要

区 分	概 要
倉 庫	倉庫、トラックバース 等
事 務 所	事務室、休憩室、トイレ、更衣室 等
駐 車 場 (従業員・来客用)	約550台
そ の 他	託児所、特別高圧受変電設備、受水槽 等
従業員数	約1,360人
営業日数	365日/年
稼働時間	24時間（交代制）

(6) 緑化計画

① 緑化計画

緑化計画の概要は表1-4に、緑化計画図は図1-5に示すとおりである。

緑被面積は約13,470m²を確保する計画である。

計画地及びその周辺は、「『かわさき臨海のもりづくり』緑化推進計画」（2012(平成24)年6月、川崎市）において緑のゾーン（緑と海にふれあう産業・流通・港ゾーン）に設定されており、“拠点公園に至る沿道に、海と一体となった景観をつくる彩りある緑の保全・育成を図る”等の方向性が示されている。

計画地の北側には東扇島緑道が隣接していることから、連続性を考慮し、自主管理緑地を整備する。また、計画地東側の接道部には高木（常緑樹）による厚みのある植栽帯と生垣を設け、視線の制御、歩道やバス停への風害の低減等に配慮する。計画地の西側、南側の外周部は可能な限り植栽帯（高木の列植）を形成する。

表1-4 緑化計画の概要

区 分			面 積	建築敷地に 対する面積 割合	計画地に対 する面積割 合
緑被面積	建築 敷地内	緑化地	約 7,200 m ²	—	—
		接道部緑化（割増分）	約 550 m ²	—	—
		生垣緑化（割増分）	約 310 m ²	—	—
		大景木（割増分）	約 1,440 m ²	—	—
		合 計	約 9,500 m ²	15.3%	—
	自主管理緑地		約 3,970 m ²	—	—
	合 計		約 13,470 m ²	—	20.4%
建築敷地面積			約 62,150 m ²	100.0%	—
計画地面積			約 66,120 m ²	—	100.0%

- 注1) 緑被面積の算定にあたっての緑被の考え方は、「川崎市環境影響評価技術指針[解説付]」（令和3年3月改訂、川崎市）に基づき、「川崎市緑化指針」（2022年（令和4年）2月一部改正、川崎市）に定める緑化面積の考え方によるものとする。
- 注2) 接道部緑化は、道路空間と一体となった緑化で、「川崎市緑化指針」に定められる条件を満たす場合に緑化地面積の1.5倍を緑被面積として計上することができる。本事業では、条件を満たす緑化地約1,100m²を対象とし、約1,100m²×0.5＝約550m²を計上した。
- 注3) 生垣緑化は、接道部の生垣について、「川崎市緑化指針」に定められる条件を満たす場合に、生垣の高さ×延長の面積を緑被面積として計上することができる。本事業では、条件を満たす生垣（高さ約2.0m、総延長約156m）を対象とし、約2.0m×約156m＝約310m²を計上した。
- 注4) 大景木（高さ6.0m以上、目通周0.4m以上、葉張り2.5m以上の高木）を植栽した場合は、「川崎市緑化指針」より高さを直径とした円の面積を緑被面積として計上することができる。本事業では、大景木51本（樹高6.0m）を対象とし、51本×（6.0m÷2）²×3.14＝約1,440m²を計上した。
- 注5) 自主管理緑地は、「都市計画法」（昭和43年6月、法律第100号）第33条第1項第2号に定める「公園、広場」に相当する緑地であるが、川崎市との協議により、事業者による自主管理緑地として計画する。

② 植栽予定樹種

主な植栽予定樹種は、表1-5に示すとおりである。

計画地の北側を除く外周部は、耐潮性、耐風性、耐陰性に優れるヤマモモやマテバシイ等を中心とした高木（常緑樹）による植栽帯を設け、視線の制御、歩道への風害の低減等に配慮するとともに、キョウチクトウやツバキ等の花や実の生る中木（常緑樹）を植栽し、周囲の目を楽しませる植栽計画とする。地被類は、花や香りと楽しめるテイカカズラや耐潮性のあるヤブラン等を用いる計画である。また、計画建築物の周囲はオオムラサキツツジ、カンツバキ、アジサイ等を植栽し、季節感のある植栽計画とする。

表1-5 主な植栽予定樹種

区 分		主な植栽予定樹種	植栽予定本数、 植栽面積	樹 高	目通周	葉張
大景木	常緑樹	マテバシイ、アカシア、 タブノキ、ヤマモモ	計 51本	6.0m 以上	0.4m 以上	2.5m 以上
高木	常緑樹	マテバシイ、モチノキ、 アカシア、ヤマモモ、 イスノキ	計 525本	3.0 ～6.0m	0.18m 以上	0.8m 以上
中木	常緑樹	ハマヒサカキ、ツバキ、 キョウチクトウ、 ウバメガシ	計 1,160本	1.5 ～3.0m	0.1～ 0.15m	0.3m 以上
低木	常緑樹	オオムラサキツツジ、 ハクチョウゲ、アオキ、 カンツバキ	計 3,110本	0.3 ～1.5m	0.1m 未満	0.3m 以上
	落葉樹	ユキヤナギ、アジサイ	計 350本			
地被類	常緑	テイカカズラ、 ヤブラン	約7,200m ²	-	-	-

③ 維持管理計画

維持管理計画は表1-6に示すとおり、毎年適切な時期に剪定、刈込み、施肥、病虫害防除、草刈・除草、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計画である。

表1-6 維持管理計画

管理作業	作業頻度	作業時期											
		1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
剪定（常緑樹）	1～2回												
剪定（落葉樹）													
刈込み	1～3回												
施肥	1～2回												
病虫害防除													
草刈・除草	1回												
灌水	適宜												

(7) 交通計画

計画地は川崎港臨港地区（商港区）に指定されており、本施設には港湾を利用する貨物（海運貨物）を取り扱うテナントが入居する計画である。しかし、現時点では、海運貨物の輸送にあたり、貨物船の寄港場所、利用割合等が決まっていない。そのため、川崎港を利用する施設関連車両の台数及び走行経路を設定することが出来ないことから、川崎港を利用する施設関連車両についてもすべて陸上輸送とする想定とした。

施設関連車両台数（片道）は表1-7に示すとおり、全体で約2,200台/日（大型車：約1,002台/日、小型車：約1,198台/日）を計画している。

自動車動線計画図は図1-6に示すとおり、施設関連車両の走行経路は、「川崎市交通環境配慮行動メニュー」に掲げられている「高速湾岸線の積極的な利用」を踏まえ、首都高速湾岸線を中心に利用するようテナントに周知し、臨海部の一般道路の交通負荷の低減を図る。その他の主な走行経路としては、国道357号（東京湾岸道路）、市道川崎駅東扇島線、川崎港臨港道路東扇島水江町線（令和10年度完成予定）等を利用する計画である。

また、施設関連車両の出入口は、入口・出口をそれぞれ1ヶ所設置（図1-2（p.8参照））する計画であり、左折による出入りを原則とする。また、計画地内の自動車動線は、図1-4(1)～(4)（p.10～13参照）に示したとおりである。1階南側バースを屋外より利用する大型車と送迎バスは、1階屋外の車路を利用する計画である。また、計画建築物1～8階の屋内バースを利用する大型車は、建築物東側のスロープを使用して各階のトラックバースに至り、西側のスロープから屋外南側車路を使用する計画である。屋上駐車場を利用する小型車も同様に、建築物東側のスロープを使用して屋上に至り、西側のスロープから屋外南側車路を使用する計画である。なお、地上部の大型車用駐車場は待機スペース、小型車用駐車場は来客者用として使用する。

表1-7 施設関連車両台数（片道）

単位：台/日

区 分	施設関連車両台数（片道）
大型車	約1,002
小型車	約1,198
合 計	約2,200

注1)車種区分は全国道路交通情勢調査（道路交通センサス）に準拠した。

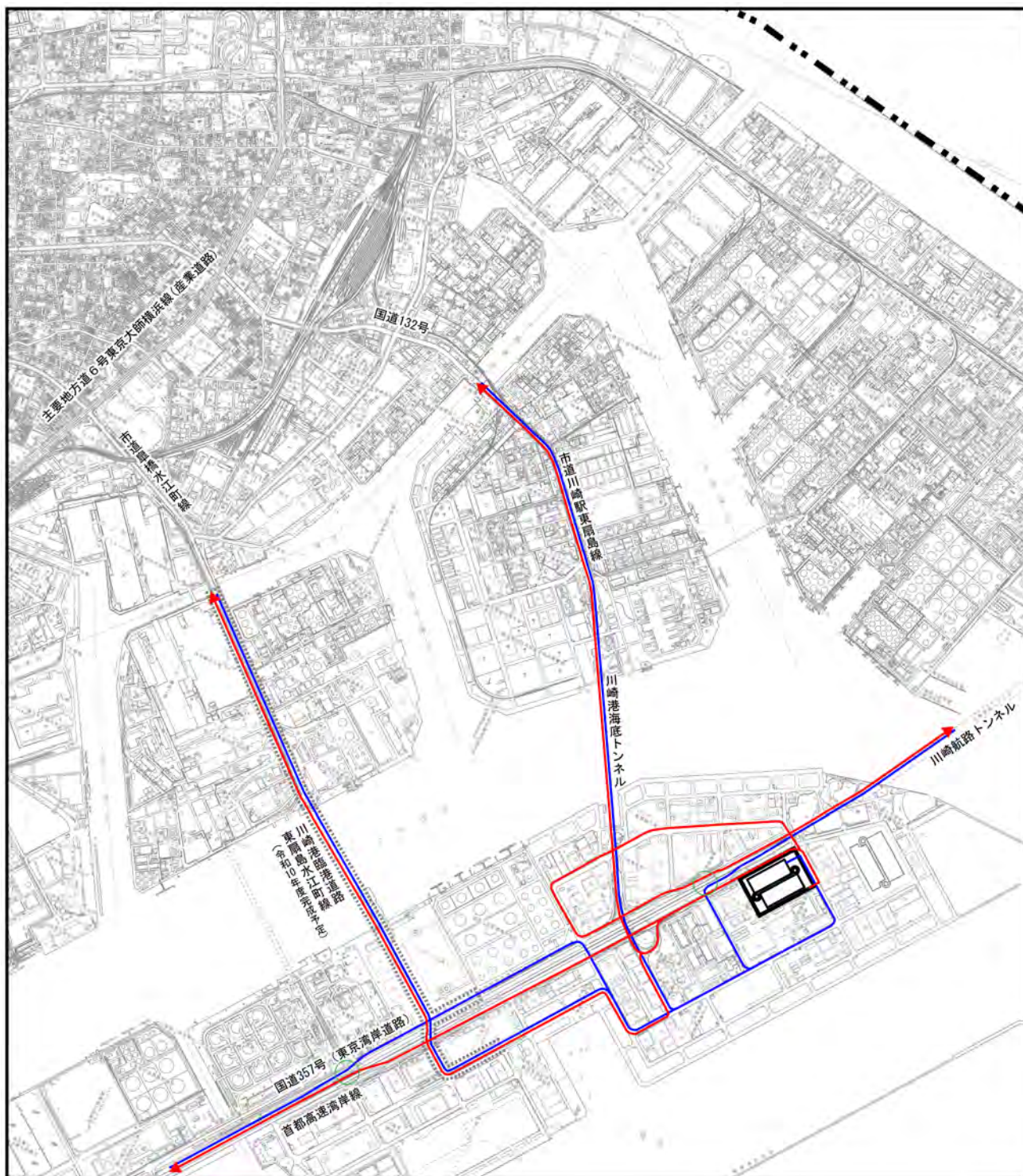
大型車：プレート頭番号1, 2, 9, 0 小型車：プレート頭番号3, 4, 5, 6, 7

プレート頭番号8車両については、車両の形状に従い大型車、小型車のいずれにも分類される。

注2)小型車には従業員の通勤車両台数及び来客用車両を含む。

歩行者動線計画図は、図1-7に示すとおりである。

従業員は原則として通勤用の送迎バスもしくは公共交通機関を利用し、マイカー通勤の抑制に協力を促すようテナントに周知する。なお、送迎バスのバス停は計画地内に設ける計画である。



凡 例



計画地



都県界



施設関連車両の主な走行経路（集中）



施設関連車両の主な走行経路（発生）



川崎港臨港道路東扇島水江町線の
計画区間（令和10年度完成予定）



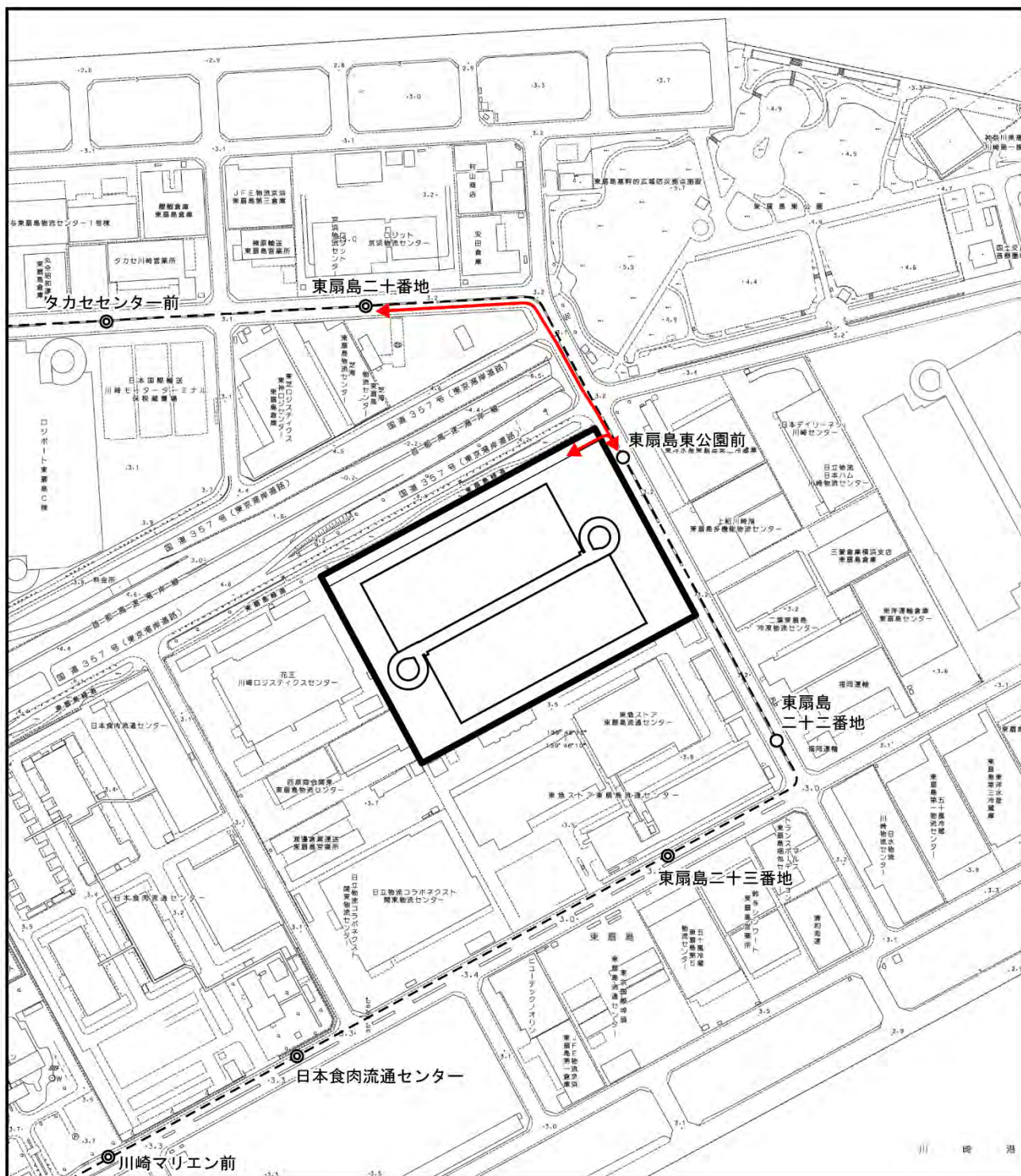
首都高速湾岸線の出入口

注）現時点では、海運貨物の輸送にあたり、貨物船の寄港場所、利用割合等が決まっていない。
そのため、川崎港を利用する施設関連車両の台数及び走行経路を設定することが出来ないことから、
川崎港を利用する施設関連車両についてもすべて陸上輸送とする想定とした。

図 1-6 自動車動線計画図

1:30,000
0 300 600 900m





凡 例



計画地



歩行者動線



バス路線 (川崎市営バス (川05)
YCAT (東扇島))



バス停 (川崎市営バス及びYCAT)



バス停 (川崎市営バス)

図 1-7 歩行者動線計画図

1 : 6,000
0 60 120 180m



(8) エネルギー計画

計画地で使用するエネルギーは、環境性、安定供給性、経済性等を総合的に勘案し、電力とする。

主な設備機器の概要は表1-8に示すとおり、空調は個別制御性に優れたビル用マルチシステムとする計画である。なお、給湯は小型電気温水器による局所給湯システムとするため、ボイラー等の大型熱源設備機器の設置はない。

本事業では太陽光発電設備を設置し、計画地内で使用する電力の一部に充当することを予定している。太陽光発電設備の設置台数等の詳細については、「川崎市地球温暖化対策等の推進に関する条例」に定める特定建築物太陽光発電設備等導入制度の設置基準に則り計画する。また、EV（電気自動車）トラックの普及を目指し、物流施設内に充電設備を設け、充電用電力として太陽光発電設備による発電電力の活用を図る。

自然エネルギーの利用として、自然通風・自然換気システムの導入を図る。

さらに、環境認証制度のBELS（建築物省エネルギー性能表示制度）の5スター、CASBEE川崎のSランクの取得を目標に、設計段階において検討を行う

表1-8 主な設備機器の概要

系 統	設置場所	設備機器の種類	設置台数
共用部	9 階	ビル用マルチ室外機（20HP）	6 台/階
倉庫・事務所	1 ～ 8 階	ビル用マルチ室外機（20HP）	32台/階

(9) 供給施設計画

① 給水施設計画

給水施設計画図は、図1-8に示すとおりである。

計画建築物への給水（上水）は、計画地の隣接道路に敷設されている既設の上水本管（φ300mm）に上水引込管（φ50mm～φ75mm）を接続し、計画建築物内に設置する受水槽を経て供給する計画である。また、供用時の給水量は約240m³/日を計画している。

② 電力供給計画

電力供給計画図は、図1-9に示すとおりである。

計画建築物への電力供給は、計画地の隣接道路に敷設予定の特別高圧線から地中埋設配管配線で引き込み、計画建築物内に設置する特別高圧受変電設備を経て供給する計画である。

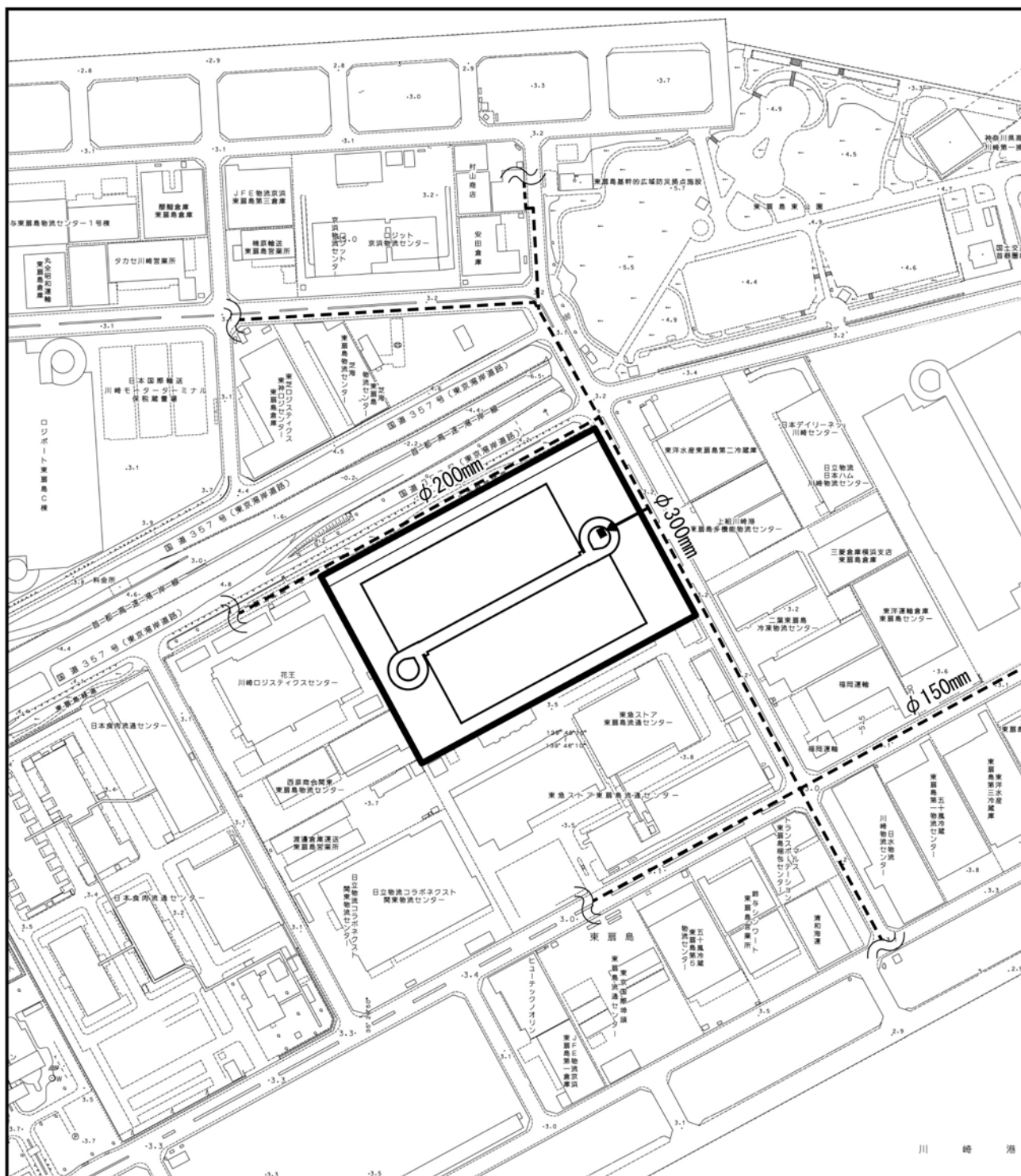
また、BCP対策として、停電時にも業務可能な容量の自家発電設備を設置する。

③ 電話供給計画

電話供給計画図は、図1-10に示すとおりである。

計画建築物への電話供給は、計画地の隣接道路に敷設予定の電話線から地中埋設配管配線にて引き込み、計画建築物に設置する主配線盤（MDF^注）を経て供給する計画である。

注）MDF（Main Distributing Frame）：主配線盤

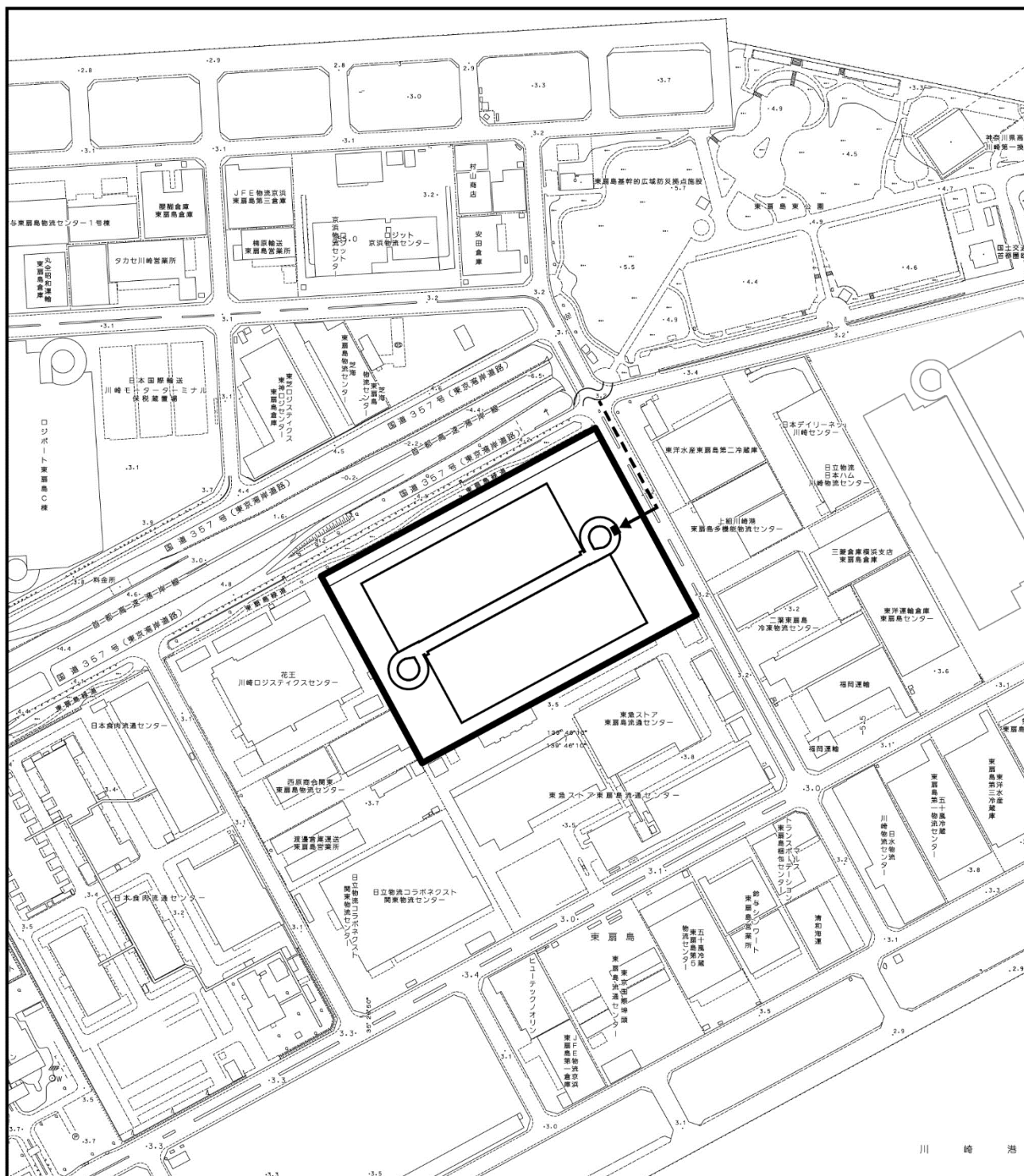


凡 例

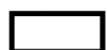
- 計画地
- 上水本管 (φ150mm、φ200mm、φ300mm : 既設)
- 上水引込管 (φ50mm～φ75mm : 新設)
- 受水槽

図 1-8 給水施設計画図

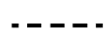




凡 例



計画地



特別高圧線（地中埋設配管配線：新設）



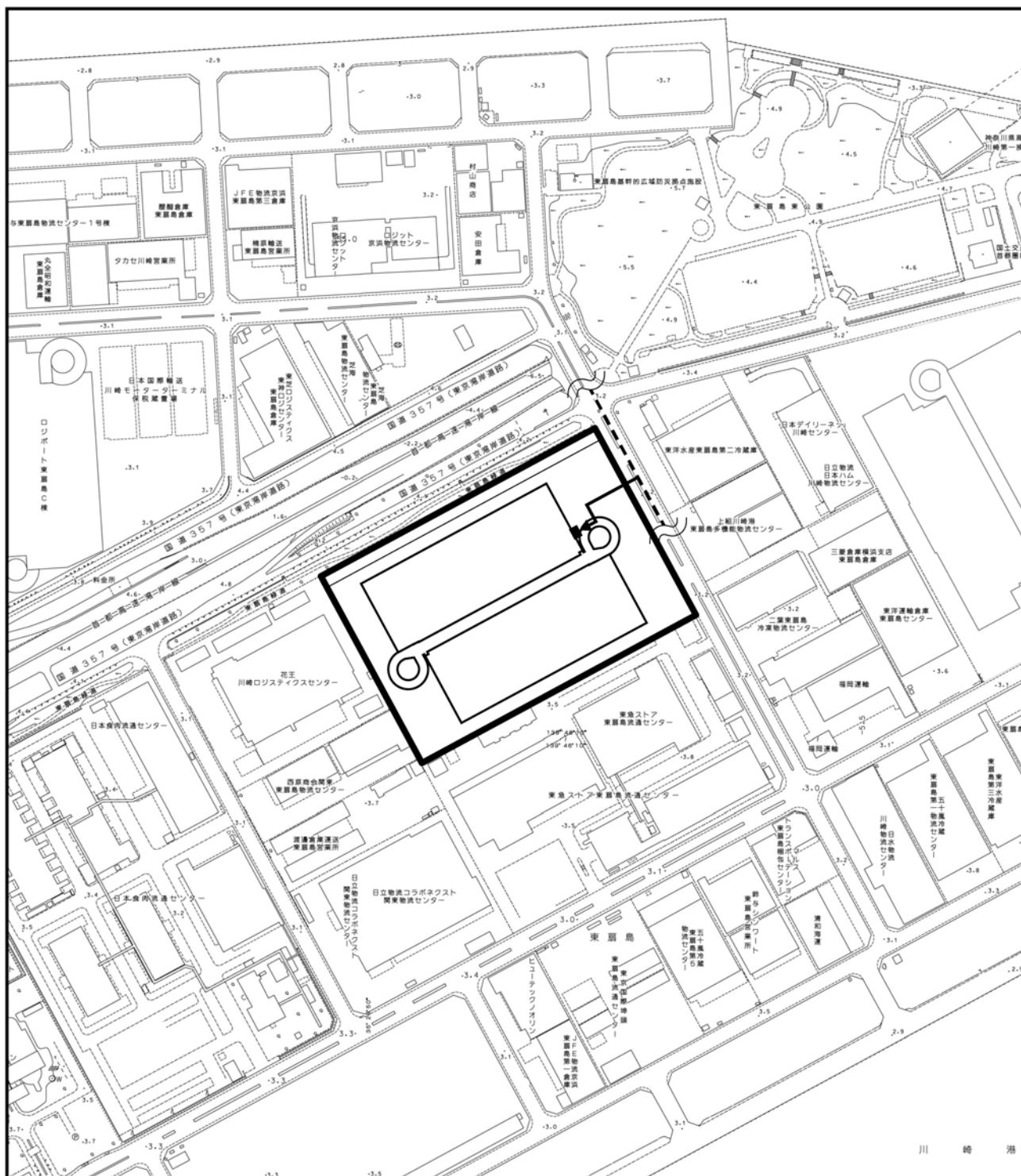
特別高圧引込線（地中埋設配管配線：新設）



特別高圧受変電設備

図 1-9 電力供給計画図





凡 例

- 計画地
- 電話線（地中埋設配管配線：新設）
- 電話引込線（地中埋設配管配線：新設）
- 主配線盤（MDF）

図 1-10 電話供給計画図



(10) 排水施設計画

排水施設計画図は、図1-11に示すとおりである。

① 雨水排水計画

計画地からの雨水排水は、計画地内に敷設する雨水排水管（φ200mm、φ250mm、φ450mm）及び計画地内の車路に設置するU型側溝（W450mm～W600mm）を経て、既設の公共雨水管を通じて東京湾に放流する計画である。

なお、雨水排水の一部は、計画地内で浄化槽設備処理後の污水排水と合流する計画である。

② 污水排水計画

計画建築物からの污水排水は、計画地内に敷設する污水排水管（φ150mm）を経て、浄化槽設備で「水質汚濁防止法」（昭和45年12月、法律第138号）等の関係法令に基づく排水基準値以下に処理した上で、既設の公共雨水管を通じて東京湾に放流する計画である。また、供用時の污水排水は、生活排水である。

なお、浄化槽設備処理後の污水排水は、計画地内で雨水排水と合流する計画である。

(11) 廃棄物処理計画

計画地から発生する事業系一般廃棄物及び産業廃棄物は、各テナントの責任で廃棄物保管施設に分別保管し、運搬及び処理に関しては、許可を受けた業者等に委託して再資源化を図り、再資源化が難しい廃棄物については、適正に処理・処分する計画である。

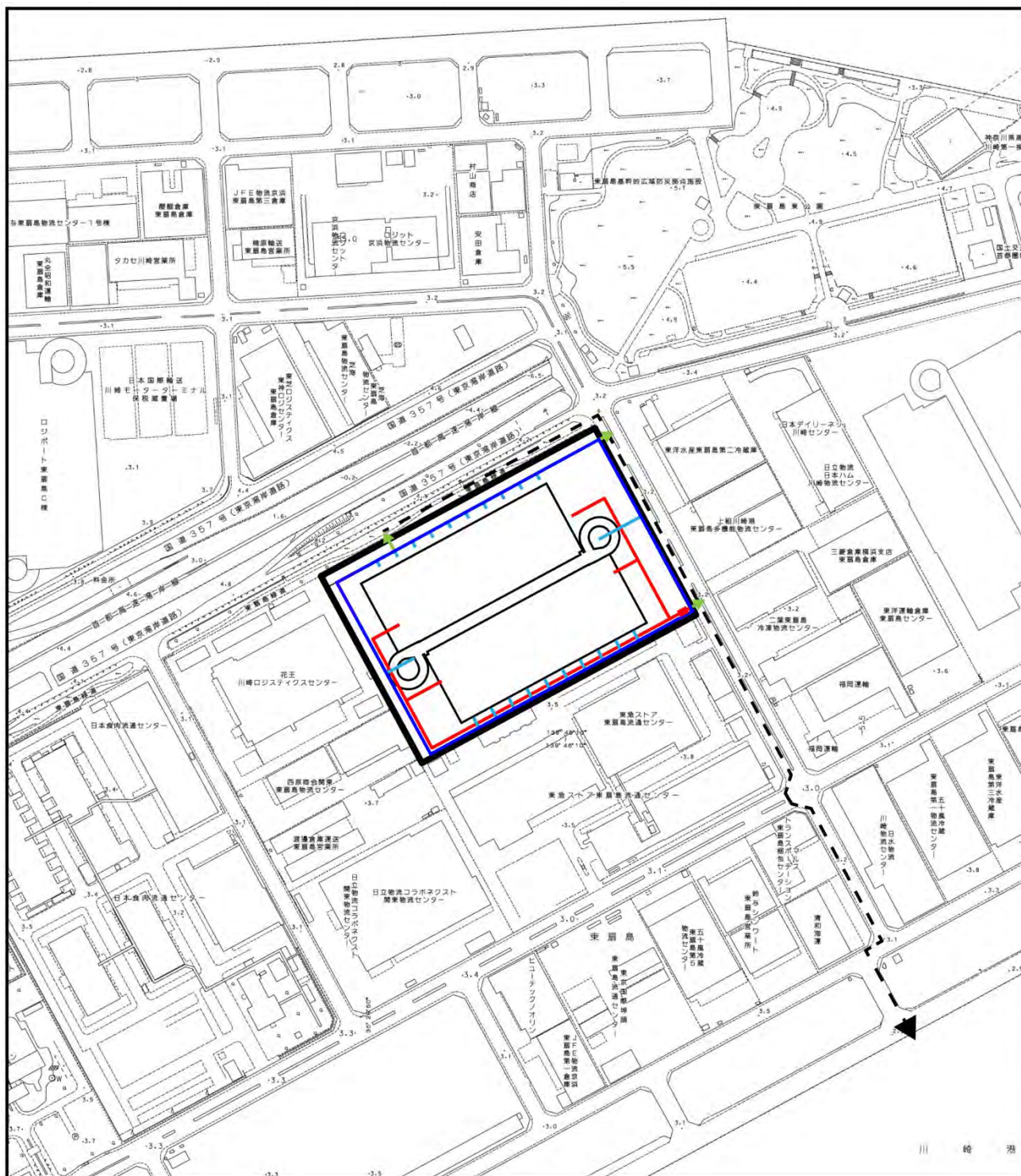
供用時に発生する廃棄物の種類としては、紙くず（事業系一般廃棄物）及び廃プラスチック類（産業廃棄物）等を想定している。

(12) 防・消火計画

防・消火計画図は、図1-12に示すとおりである。

消防水利については、「都市計画法」（昭和43年6月、法律第100号）及び「川崎市建築行為及び開発行為に関する総合調整条例」（平成15年7月、条例第29号）に基づき協議を実施し、有効消防水利により計画地を包含するよう計画する。

計画建築物の消火設備として、屋外に消防用水を設置するほか、屋内及び屋外に消火栓を設置する計画である。また、高さが地上31mを超える階には、スプリンクラー設備を設置する計画である。



凡 例



計画地



公共雨水管（既設）



雨水排水管（φ200mm、φ250mm、φ450mm）



U型側溝（W450mm～W600mm）



取付管（φ450mm、φ900mm）



汚水排水管（φ150mm）

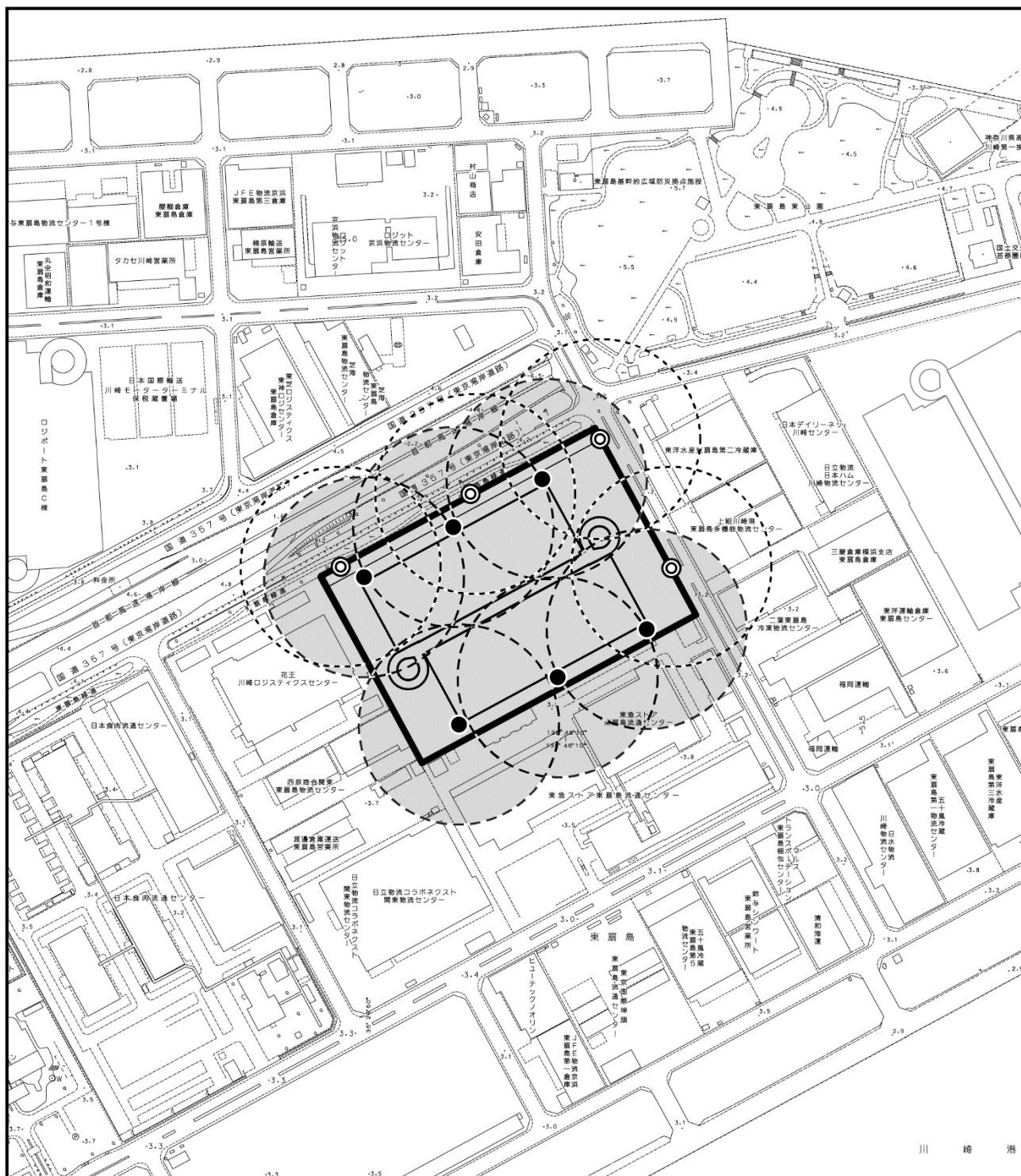


浄化槽設備

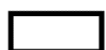
図 1-11 排水施設計画図

1 : 6,000
0 60 120 180m





凡 例



計画地



既設消火栓（公設）



既設消火栓の受持範囲
（半径100m）



消防用水（新設）



新設消防用水の受持範囲
（半径100m）

図 1-12 防・消火計画図

1 : 6,000
0 60 120 180m



(13) 施工計画

① 工事概要

主な工種別工事内容は、表1-9に示すとおりである。

表1-9 主な工種別工事内容

工 種	工事内容	主な建設機械
準備工事	計画地の外周に防音壁を兼ねた鋼製仮囲い（高さ約3 m）を設置し、整地、現場事務所の設置、仮設電源及び給排水設備関係の整備等を行う。また、計画地内の残置物等の撤去・片付け、荷物の移動等を行う。	バックホウ、ブルドーザ、クローラークレーン、ミニクレーン、フォークリフト、発電機
解体工事	既存施設の解体する部分を防音シート等で囲み、建築物上部から解体する。	バックホウ、クローラークレーン、ミニクレーン、高所作業車、フォークリフト、発電機、コンプレッサ、コンクリートブレーカ
山留工事	掘削工事中の地下水流入や土砂の崩壊を防止するため、止水性・剛性を持った鋼矢板で山留壁を構築する。	バックホウ、ラフタークレーン、クローラークレーン、バイプロハンマ、発電機
杭工事	先端拡大根固め鋼管杭工法にて杭を構築する。	バックホウ、ラフタークレーン、クローラークレーン、杭打機
掘削工事	バックホウを用いて掘削を行う。建設発生土は、場内の盛土に使用し、場外搬出は行わない。	バックホウ、ラフタークレーン、クローラークレーン
基礎躯体工事	主にクローラークレーンを使用して鉄筋組立、型枠建込を行なった後、コンクリートを打設する。	ラフタークレーン、クローラークレーン、ポンプ車、コンクリートミキサー車、フォークリフト
地上躯体工事	主にクローラークレーンを用いて、鉄筋組立、型枠建込・敷設、鉄骨建方等を行った後、コンクリートを打設する。	ラフタークレーン、クローラークレーン、ポンプ車、コンクリートミキサー車、フォークリフト、工事用リフト、仮設エレベータ
外装工事	地上躯体工事が完了した階から、主に工事用リフトを用いて外装パネルの取り付けを行う。	
内装・設備工事	地上躯体工事、外装工事が完了した部分から、内装建具工事、内装仕上工事、設備工事を行う。資材の揚重は、主に仮設エレベータを使用する。	フォークリフト、工事用リフト、仮設エレベータ、高所作業車、フォークリフト、
外構工事	地上躯体工事及び外装工事の主要部分が完了した後、車路の舗装や植栽を行う。	バックホウ、ブルドーザ、タイヤショベル、ロードローラ、アスファルトフィニッシャ、ミニクレーン、ポンプ車、コンクリートミキサー車

② 工事工程

工事工程の概要は表1-10に示すとおり、工事期間は全体で約43ヶ月（約3年7ヶ月）を想定している。また、詳細工事工程は、表1-11に示すとおりである。

表1-10 工事工程の概要

延 月		約 4 3 ヶ月																																														
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43				
工 種	準備工事	■	■	■	■							■	■																																			
	解体工事			■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■																												
	山留工事																■	■																														
	杭工事																■	■	■	■	■	■																										
	掘削工事																		■	■	■	■	■	■																								
	基礎躯体工事																				■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		
	地上躯体工事																							■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		
	外装工事																																															
	内装・設備工事																																															
	外構工事																																															

表1-11 詳細工事工程

[illegible]

注) は、工事用車両の走行による大気質、騒音、振動、地域交通の予測時期を示す。

③ 工事時間

工事は、原則として土曜日、日曜日を除く 8～18時までを基本とし、前後約 1 時間は工事のための準備または片付け等を行う場合がある。

なお、騒音・振動を伴わない作業、コンクリート打設等の工事の性質上作業の中断が困難である場合、あるいは天候等の事情により作業時間・日程に変更が生じる場合は、周辺環境に配慮した上で、作業時間を延長して工事を行うことがある。

④ 管理体制

事業者及び施工者を中心とした管理体制を整えとともに、計画地内に現場事務所を設置して、工事に関する周辺事業所との調整事項等について対応する。

⑤ 工事用車両

大型車の台数が最大となる時期（表1-11（p. 32）参照）の工事用車両台数（片道）は、表1-12に示すとおりである。

工事用車両の主な走行経路は図1-13に示すとおり、首都高速湾岸線、国道357号（東京湾岸道路）、市道川崎駅東扇島線等を利用する計画である。

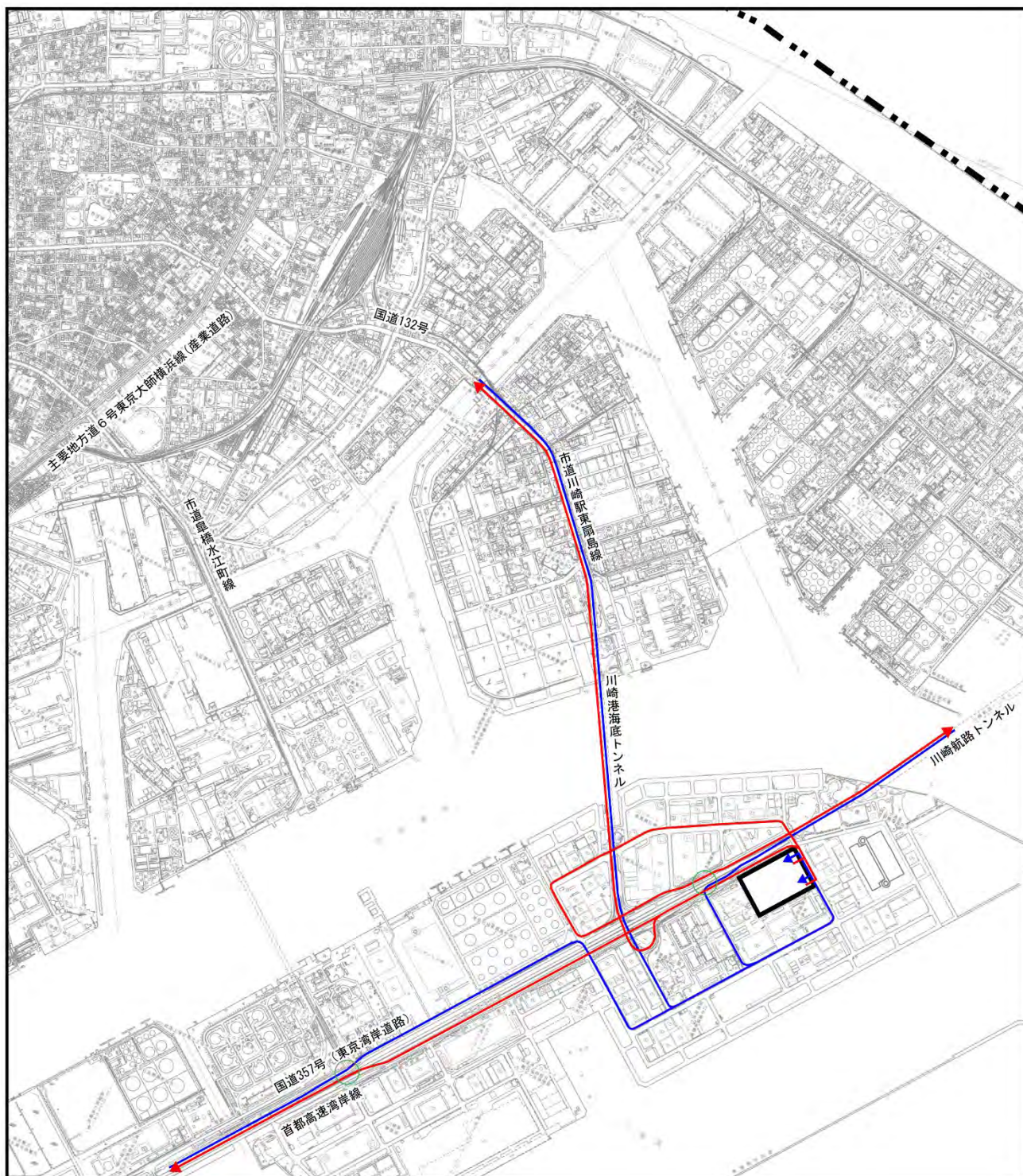
工事用車両の出入口は 2ヶ所設置する計画であり、左折による出入りを原則とする。

また、工事用車両の運転者に対して、首都高速湾岸線を利用するよう促し、臨海部の一般道路の交通負荷の低減に努める。

表1-12 大型車の台数が最大となる時期の工事用車両台数（片道）

単位：台/日

区 分	工事用車両台数（片道） [工事開始34ヶ月目]
大型車	332
小型車	58
合 計	390



凡 例



計画地



都県界



工事用車両の主な走行経路(搬入)



工事用車両の主な走行経路(搬出)



首都高速湾岸線の出入口

図 1-13 工事用車両の主な走行経路

1 : 3 0 , 0 0 0
0 300 600 900m



⑥ 廃棄物処理計画

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」（平成12年5月、法律第104号）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。また、産業廃棄物の許可を受けた業者等に委託し、適正に処理する。

なお、既存施設の解体工事にあたり、石綿含有建材等の使用が確認された場合は、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」（昭和45年12月、法律第137号）、「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）等に基づき、飛散・流出等のないよう適正に対応する。

⑦ 造成計画

本事業では、建設発生土の場内利用のため、計画地全体（計画建築物の範囲を除く）に盛土（一部切土を含む）を行う。なお、現況地盤への平坦な盛土であり、大規模な斜面の形成はなく、隣地境界及び道路境界付近は擁壁または30度以下の斜面部を計画している。

造成計画平面図は図1-14に、造成計画断面図は図1-15(1)～(2)に示すとおりである。

盛土（1.5m以上）範囲が約9,900m²、盛土（1.5m未満）範囲が約15,500m²、切土範囲が約1,000m²の計画である。

切土工事と計画建築物の範囲の掘削工事による建設発生土は約27,181m³であり、すべて計画地内の盛土として再利用する計画である。客土も含めた計画地内の盛土量は約29,445m³を計画している。



計画地



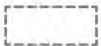
盛土 (1.5m以上: 約9,900m²)



盛土 (1.5m未満：約15,500m²)



切土 (約1,000m²)



計画建築物の範囲

図 1-14 造成計画平面図

1:3,000

0 30 60 90m



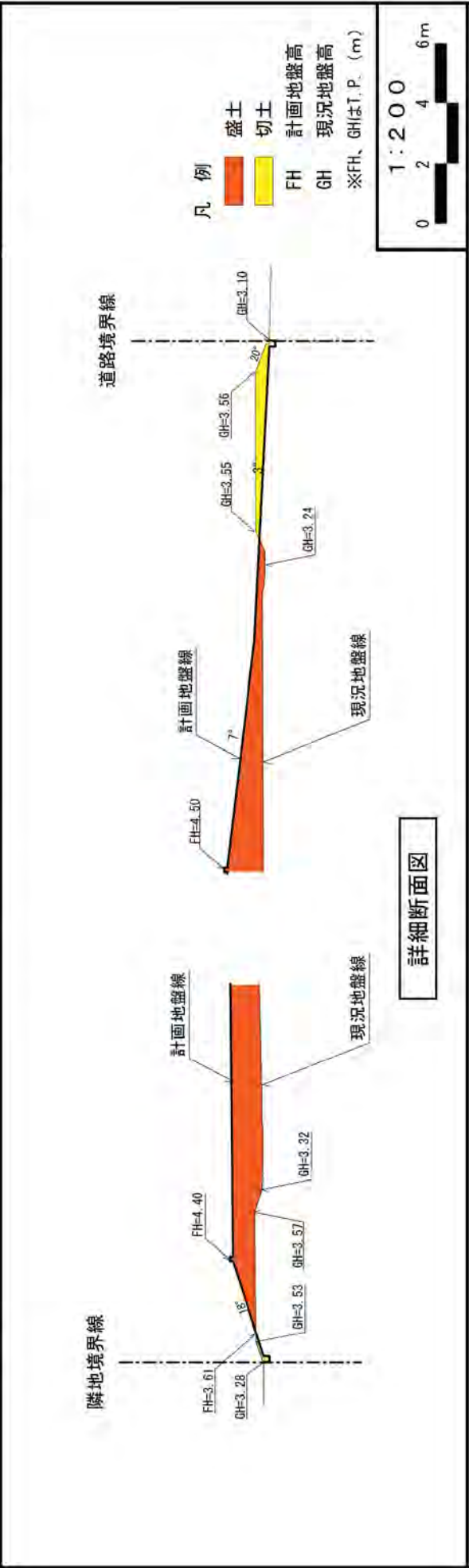
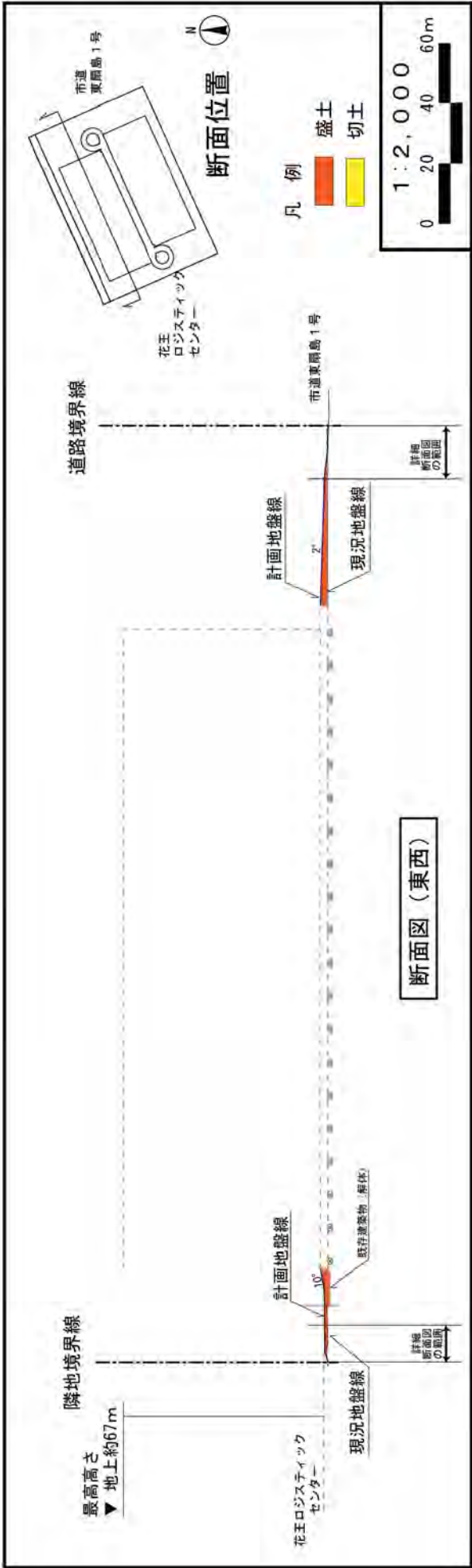


図 1-15 (1) 造成計画断面図 (東西断面)

⑧ 工事中の安全対策及び環境保全対策

ア 安全対策

- ・工事実施に先立ち、指揮・命令系統を記載した組織表を作り、責任体制を明確にし、外部からの問い合わせに対して適切かつ迅速に対応する。
- ・計画地外周には防音壁を兼ねた仮囲いを設置し、歩行者等の安全を確保する。
- ・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。
- ・車両出入口には誘導員を配置して、歩行者等の安全確保と交通渋滞等の発生防止に努める。
- ・作業員に対して新規入場者教育を行い、毎日の作業開始前には危険予知活動や作業前点検を行うことを徹底するなど、労働災害防止に努める。
- ・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。

イ 環境保全対策

【建設機械に係る対策】

- ・最新の排出ガス対策型建設機械及び低騒音型建設機械の使用に努める。
- ・低騒音工法及び低振動工法の選択、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。
- ・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、計画地内に看板等を設置し、運転者への注意喚起を行う。
- ・正常な運転ができるよう、建設機械の整備・点検を十分に行う。

【工事用車両に係る対策】

- ・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。
- ・最新の低排出ガス車の使用に努める。
- ・工事用車両の運転者に対して、首都高速湾岸線を走行するよう促し、臨海部の一般道路の交通負荷の低減、住居地域への影響の低減を図る。
- ・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。
- ・アイドリングストップを周知・徹底するため、計画地内に看板等を設置し、運転者への注意喚起を行う。
- ・正常な運転ができるよう、工事用車両の整備・点検を十分に行う。

【その他の対策】

- ・ 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。
- ・ 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。
- ・ 工事用車両が周辺の道路で待機することがないように、計画地内に十分な待機場所を確保する。
- ・ 塗装及び防水等の工事にあたっては、材料及び施工方法を検討し、悪臭の発生抑制に努める。
- ・ 塗装工事にあたっては、低VOC（揮発性有機化合物）塗料等による塗装を指定し、VOCの発生抑制に努める。
- ・ 既存施設の解体する部分を防音シート等で囲む。
- ・ 掘削工事中の地下水流入や土砂の崩壊を防止するため、止水性・剛性を持った鋼矢板で山留壁を構築する。

第 2 章 環境影響評価の経過

第2章 環境影響評価の経過

1 条例準備書の縦覧期間及び縦覧場所

本事業に係る条例準備書の縦覧期間及び縦覧場所は表2-1に示すとおり、令和6年4月12日から令和6年5月27日までの46日間、川崎市役所（川崎市環境局環境対策部環境評価課）、川崎区役所、川崎区役所大師支所にて縦覧された。

表2-1 条例準備書の縦覧期間及び縦覧場所

縦覧期間	令和6年4月12日（金）～令和6年5月27日（月）[46日間]
縦覧場所	川崎市役所（川崎市環境局環境対策部環境評価課）、川崎区役所、川崎区役所大師支所

2 説明会の開催日時、場所、参加人数及び周知方法

「川崎市環境影響評価に関する条例」（平成11年12月、市条例第48号）第20条第1項の規定に基づき、条例準備書の縦覧期間中に開催した説明会の開催日時、場所、参加人数及び周知方法は、表2-2に示すとおりである。

表2-2 説明会の開催日時、場所、参加人数及び周知方法

	第1回	第2回
開催日時	令和6年4月24日（水） 15:00～15:45	令和6年4月24日（水） 18:00～18:35
場 所	川崎マリエン 研修室（交流棟4階） （川崎市川崎区東扇島38番1号）	
参加人数 （来場者数）	20人	2人
説明会開催の 周知方法	・「（仮称）東扇島物流施設建設計画に係る「条例環境影響評価準備書」に関する説明会開催のご案内」を東扇島の一部及び千鳥町に1回目（4/12, 4/13）と2回目（4/19）に分けて配布した。	
条例準備書の 内容の周知方法	・説明会出席者に対し、条例環境影響評価準備書を基に作成した説明用スライドを用いて説明した。 ・「（仮称）東扇島物流施設建設計画に係る条例環境影響評価準備書のあらまし」を資料として配布した。	

3 意見書の提出数

1名、1通

第 3 章 条例準備書に対する市民意見等の概要と 指定開発行為者の見解

第3章 条例準備書に対する市民意見等の概要と指定開発行為者の見解

本章では、条例準備書に対する市民意見等とそれらの意見に対する指定開発行為者の見解をまとめており、その記載例は以下に示すとおりである。

市民意見等の内容は各項目に分類して掲載し、原文のまま記載しているが、一部固有名詞については非表示とした。

なお、意見書全文は、参考（p. 49～50）に示すとおりである。

【記載例】

1 ○○○○について

(1) ○○○○について	
この欄には、意見書の内容を項目ごとに分類した項目名を記載しました。	
市民意見等の内容	指定開発行為者の見解
【意見書No.○】 ○○○が考えられるため、○○○を望む。 ○○○されると、○○○のようなことはないのででしょうか。 ○○○はどうなるのか。もし○○○できなければ問題が生じる。	○○○する計画となっております。 ○○○を行う等により、○○○に努める計画です。 本事業では、○○○を考慮して評価を行なっております。○○○において、○○○と予測しています。
この欄には、上記の分類に該当する意見を記載しました。 意見書1通に複数の意見がある場合は、【意見書No.○-1】のように枝番号を記載しました。	この欄には、意見に対する指定開発行為者の見解（考え方）を記載しました。

1 環境影響評価について

(1) 地球環境（温室効果ガス）	
① 二酸化炭素排出量について	
市民意見等	指定開発行為者の見解
① 二酸化炭素排出量について	
【意見書No.1-1-1】 ・ 供用時における二酸化炭素排出量は、約15,804t - CO₂/年とされているが、現在[]で計画中の[]物流センターと比べ、容積対象のべ面積が62%と小さいにもかかわらず、同排出量は約3倍も多い。	二酸化炭素排出量については、「川崎市環境影響評価等技術指針〔解説付〕」に示された予測方法のうち、「原単位を基に算出する方法」で予測しました。 原単位として、本事業では一次エネルギー消費量の原単位を用いましたが、意見書で言及されている物流センターでは最終エネルギー消費量の原単位を用いており、異なる原単位を使用しているため、排出量を単純に比較することはできません。 本事業で用いた原単位は、東京都の一定規模以上の建築物を対象とした「温室効果ガス排出総量削減義務と排出量取引制度」の実績として公表されている「東京都★省エネカルテ」に記載の物流用途の建築物の一次エネルギー消費原単位（2021年度の値）です（条例準備書p. 96、104参照）。本原単位は、温室効果ガス排出量の算定を目的に作成された原単位であり、本事業の予測に用いることは妥当であると考えます。
【意見書No.1-1-2】 ・ 「地球沸騰化の時代」を迎え、二酸化炭素の排出をいま以上に増加させるべきではない。従って、化石燃料消費に依存することをやめ、自然再生エネルギーを用いた計画に特化すること、太陽光パネルの設置や電気自動車の運用など追求・徹底すべきです。	本事業では、二酸化炭素の排出量を抑制するために、太陽光パネルの設置、電気自動車の太陽光発電の電力を活用した充電設備の設置等の環境保全のための措置を講じる計画としています（条例準備書p. 105参照）。 本事業の実施にあたっては、温室効果ガスの排出削減のため、条例準備書に記載した環境保全のための措置を確実に実施して参ります。

(2) 大気（大気質） ① 環境保全目標について ② 微小粒子状物質について	
市民意見等	指定開発行為者の見解
① 環境保全目標について	
【意見書No.1-3】 環境保全目標については、川崎市域において開発行為を実施する者はすべて環境基準でなく環境目標値を採用すべきです。環境基準はナショナルミニマムであり、全国平均以上に大気汚染が深刻な地域では、環境目標値が達成されていないと住民の生命と健康は守れないからである。 二酸化窒素・浮遊粒子状物質・微小粒子状物質について、大師測定局及び池上新田公園測定局の令和3年度の測定結果が掲載されている。いずれも、環境基準(NO_2は上限値)が達成されているが、二酸化窒素の環境目標値(日0.02ppm)は全局未達成である。浮遊粒子状物質の環境目標値(年0.0125mg/m³)は、一般・自排5局が未達成である。微小粒子状物質については、世界的に基準を厳しく見直す傾向にある。	大気質の将来濃度は、バックグラウンド濃度に、本事業による付加濃度を合成して予測します。 現状の二酸化窒素のバックグラウンド濃度は、「川崎市環境基本条例」の規定に基づく「環境目標値」を達成できていないことから、「環境目標値」を環境保全目標として設定するのはふさわしくないと考えます。 環境保全目標は、「川崎市環境影響評価等技術指針[解説付]」に基づき、地域環境管理計画に掲げる地域別環境保全水準を参考に、「環境基準を超えないこと」等と設定しました。
② 微小粒子状物質について	
【意見書No.1-4】 大気質に係る調査及び予測は、二酸化窒素と浮遊粒子状物質のみとなっているが、何故微小粒子状物質(PM2.5)を取り上げないのか。健康被害の大きな原因物質の一つである。しかも、環境基準が設定されて15年になろうとしているのに、予測評価もしないのは法治国家としてもおかしい。	微小粒子状物質(PM2.5)については、発生源からの寄与を定量化する手法が確立されていないことから、環境影響評価項目として選定しておりません(条例準備書p.85参照)。 なお、最寄りの測定局である大師測定局(一般環境大気測定局)、池上測定局(自動車排出ガス測定局)における微小粒子状物質(PM2.5)は、平成28年度(2016年度)以降、毎年、環境基準を達成しており、経年変化も減少傾向を示しています。(条例準備書p.63参照)

(3) 緑（緑の質・緑の量） ① 生態系保全について	
市民意見等	指定開発行為者の見解
① 生態系保全について	
【意見書No.1-5】 緑の質や量は、生態系保全の要である。見た目だけでなく、小鳥が食べる実の成る樹木を沢山植樹するなどして、東扇島が鳥類にとって生きやすい場所にすべきだ。	今後、緑化計画の詳細検討を進める中で、鳥類等をはじめとする生き物の生息に適した環境を創出するよう努めて参ります。

2 環境配慮項目について

(1) 環境配慮項目について	
① 地球温暖化、酸性雨	
市民意見等	指定開発行為者の見解
【意見書No.1-6】 環境配慮項目として、地球温暖化対策や酸性雨が選定されている。そうであるなら、事後調査として年4回程度、CO₂や雨水の測定を行い推移を見守ってもらいたい。	「川崎市環境影響評価等技術指針[解説付]」によると、「事後調査は予測評価結果の検証を行うことにより、必要に応じて追加の環境保全のための措置を講ずるとともに、事業者自らの適正な事業の実施、市による適切な指導及び今後の予測評価技術の向上に資すること」を目的としており、予測評価を実施していない環境配慮項目は事後調査の対象となりません。 また、単一の事業で実施する地球温暖化対策や酸性雨に対する環境配慮の効果を、CO₂や雨水の測定によって検証することは難しいと考えます。

3 事業計画について

(1) 交通計画	
① ルート別交通量について	
市民意見等	指定開発行為者の見解
① ルート別交通量について	
【意見書No.1-2-1】 交通計画には、まだ未確定の要素が含まれているようだが、少なくともルートごとの交通量を示してもらわないと環境影響評価ができないのではないのか。周辺交通量と本計画により発生する交通量の比較をすべきです。	ルートごとの「周辺交通量（将来基礎交通量）」と「本事業により発生する交通量（工事用車両交通量、施設関連車両交通量）」は、大気質、騒音、振動、地域交通の予測条件として、条例準備書に整理しています。 大気、騒音、振動の予測地点における断面交通量は、「将来基礎交通量」3,738～5,915台/日に対して「工事用車両交通量」は263～390台/日（条例準備書p.143参照）、「関連車両交通量」は1,485～2,200台/日（条例準備書p.158参照）です。 また、地域交通の予測地点におけるピーク時間帯の交差点流入交通量は、工事中の「将来基礎交通量」484～2,021台/時に対する「工事用車両交通量」は36台/時（条例準備書p.378参照）、供用時の「将来基礎交通量」484～2,021台/時に対する「施設関連車両交通量」は160～210台/時（条例準備書p.385参照）です。
【意見書No.1-2-2】 施設関連車両の走行は、産業道路より南側の区域と考えてよいのかどうか。	施設関連車両は産業道路より北側の区域も走行します。 本編に記載した施設関連車両の走行ルート（条例準備書p.21参照）は、基本的に、関係地域（条例準備書p.416参照）及び川崎港臨港道路東扇島水江町線（開通後に施設関連車両の走行を計画）について図示しました。 産業道路より北側の地域交通の現況調査結果及び予測結果は、参考として、条例準備書資料編p.197以降に示しています。 なお、関係地域は「川崎市環境影響評価等技術指針[解説付]」（令和3年3月改訂、川崎市）の考え方にに基づき設定しました。

4 その他

(1) その他	
① 川崎市の環境影響評価306番との関係	
市民意見等	指定開発行為者の見解
① 川崎市の環境影響評価306番との関係	
【意見書No.1-7】 川崎市の環境影響評価手続実施一覧を見ると、今回の計画と同一名称の「東扇島物流施設建設計画」が306番としてある。しかも、開発場所も指定開発行為者もほぼ同じであり、条例評価書も作られている。もしこれが、市環境影響評価条例第33条の「手続きの再実施」に該当するケースに該当するものであるならば、その経緯と再実施の理由、特に今回の計画が環境影響面において優位となっている事情等を具体的に示してもらいたい。	川崎市環境影響評価条例に基づく「306（仮称）東扇島物流施設計画」の手続では、A敷地とB敷地の2敷地での事業を計画しており、平成30年6月に環境影響評価書を提出しています。その後、B敷地の施工期間や事業計画を全体的に見直すこととなったため、令和5年6月の変更届で、計画地をA敷地のみに変更しました。A敷地は令和5年3月に竣工しています。本事業の計画地は、この「306（仮称）東扇島物流施設計画」のB敷地に該当します。変更届により計画地から除かれたため、新たに環境影響評価手続を実施したものであり、川崎市環境影響評価条例第33条の手続の再実施のケースには該当しません。 なお、本事業では、設備機器等の環境性能の向上を受け、それらの機器の設置や、電気自動車トラックの普及を目指した充電設備の設置などを計画しています。

<参考：意見書全文>

【意見書No.1-1】

(指定開発行為者の見解は p. 44 参照)

供用時における二酸化炭素排出量は、約 15,804t - CO₂/年とされているが、現在[]で計画中の[]物流センターと比べ、容積対象のべ面積が 62%と小さいにもかかわらず、同排出量は約 3 倍も多い。

「地球沸騰化の時代」を迎え、二酸化炭素の排出をいま以上に増加させるべきではない。従って、化石燃料消費に依存することをやめ、自然再生エネルギーを用いた計画に特化すること、太陽光パネルの設置や電気自動車の運用など追求・徹底すべきです。

【意見書No.1-2】

(指定開発行為者の見解は p. 47 参照)

交通計画には、まだ未確定の要素が含まれているようだが、少なくともルートごとの交通量を示してもらわないと環境影響評価ができないのではないかと。周辺交通量と本計画により発生する交通量の比較をすべきです。

施設関連車両の走行は、産業道路より南側の区域と考えてよいのかどうか。

【意見書No.1-3】

(指定開発行為者の見解は p. 45 参照)

環境保全目標については、川崎市域において開発行為を実施する者はすべて環境基準でなく環境目標値を採用すべきです。環境基準はナショナルミニマムであり、全国平均以上に大気汚染が深刻な地域では、環境目標値が達成されていないと住民の生命と健康は守れないからである。

二酸化窒素・浮遊粒子状物質・微小粒子状物質について、大師測定局及び池上新田公園測定局の令和 3 年度の測定結果が掲載されている。いずれも、環境基準(NO₂は上限値)が達成されているが、二酸化窒素の環境目標値(日 0.02ppm)は全局未達成である。浮遊粒子状物質の環境目標値(年 0.0125mg/m³)は、一般・自排 5 局が未達成である。微小粒子状物質については、世界的に基準を厳しく見直す傾向にある。

【意見書No.1-4】

(指定開発行為者の見解は p. 45 参照)

大気質に係る調査及び予測は、二酸化窒素と浮遊粒子状物質のみとなっているが、何故微小粒子状物質(PM_{2.5})を取り上げないのか。健康被害の大きな原因物質の一つである。しかも、環境基準が設定されて 15 年になろうとしているのに、予測評価もしないのは法治国家としてもおかしい。

【意見書No.1-5】

(指定開発行為者の見解は p. 45 参照)

緑の質や量は、生態系保全の要である。見た目だけでなく、小鳥が食べる実の成る樹木を沢山植樹するなどして、東扇島が鳥類にとって生きやすい場所にすべきだ。

【意見書No.1-6】

(指定開発行為者の見解は p. 46 参照)

環境配慮項目として、地球温暖化対策や酸性雨が選定されている。そうであるなら、事後調査として年 4 回程度、CO2 や雨水の測定を行い推移を見守ってもらいたい。

【意見書No.1-7】

(指定開発行為者の見解は p. 48 参照)

川崎市の環境影響評価手続実施一覧を見ると、今回の計画と同一名称の「東扇島物流施設建設計画」が 306 番としてある。しかも、開発場所も指定開発行為者もほぼ同じであり、条例評価書も作られている。もしこれが、市環境影響評価条例第 33 条の「手続きの再実施」に該当するケースに該当するものであるならば、その経緯と再実施の理由、特に今回の計画が環境影響面において優位となっている事情等を具体的に示してもらいたい。

第 4 章 関係地域の範囲

第4章 関係地域の範囲

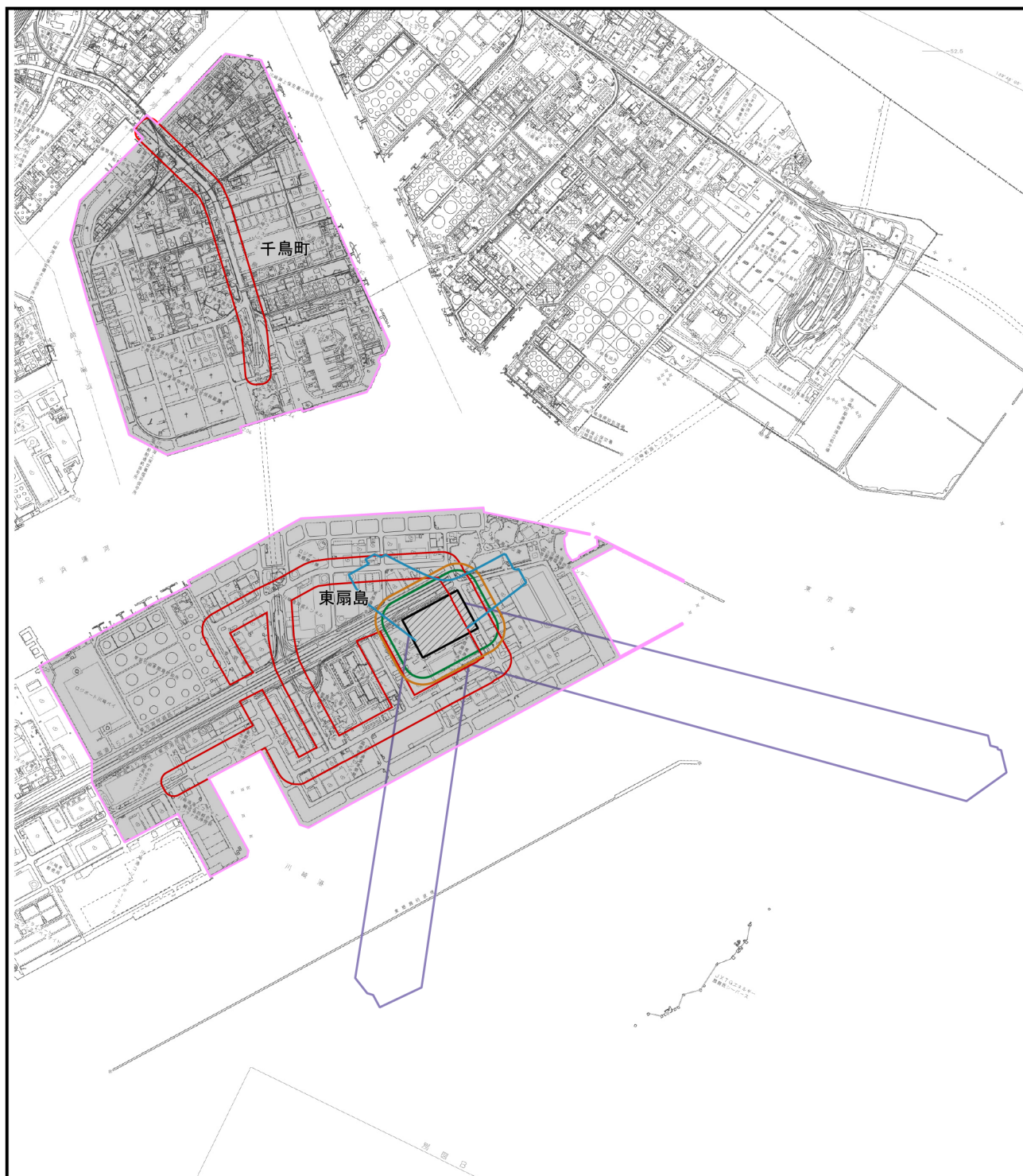
関係地域は、対象事業の計画内容及び環境影響の予測結果等を考慮して、本事業の実施に伴い環境影響が及ぶおそれがある範囲として、以下に示す範囲をすべて包含する地域とした。

- ・建設機械及び施設の稼働による騒音、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）
- ・対象事業の実施により風の状況に影響が及ぶおそれがある範囲（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134m）の範囲）
- ・日照障害が及ぶおそれがある範囲
- ・テレビ受信障害が生じるおそれがある範囲

関係地域の範囲は図4-1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4-1に示すとおりである。

表4-1 関係地域

市 名	区 名	関係町丁名
川崎市	川崎区	東扇島の一部、千鳥町



凡 例



計画地



町丁界



関係地域



計画地敷地境界から100mの範囲



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



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134m）の範囲

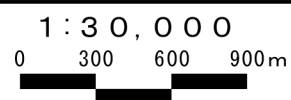


日照障害が及ぶおそれがある範囲



テレビ受信障害が生じるおそれがある範囲

図4-1 関係地域の範囲



本書に掲載した地図は、川崎市発行の地形図（1/5,000、1/10,000）を使用したものです。