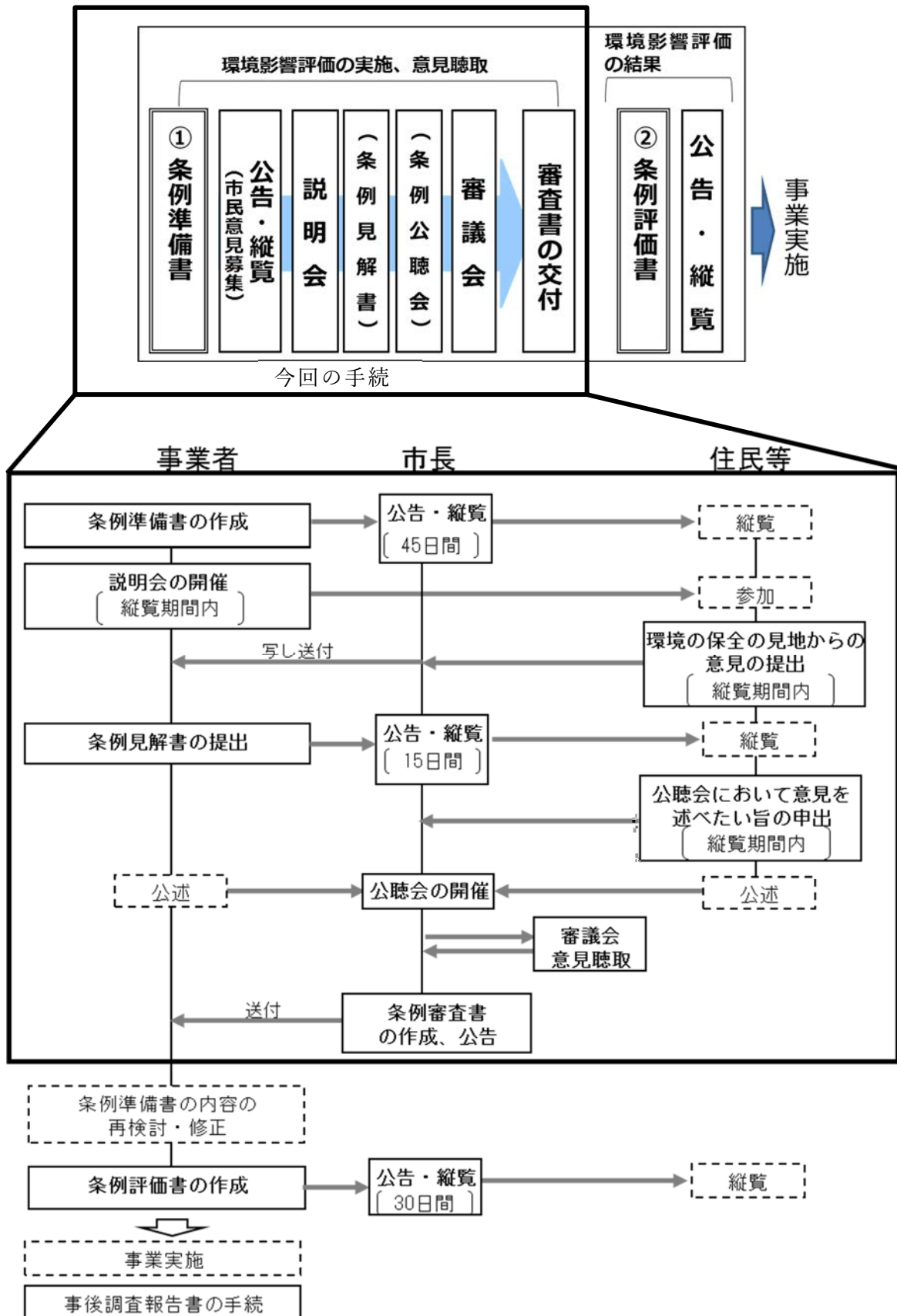


**(仮称)鈴木町駅前南地区開発計画に係る
条例環境影響評価準備書**

令和 6 年12月

日鉄興和不動産株式会社

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

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、事業立案の経緯及び内容	5
(1) 指定開発行為の目的及び事業立案の経緯等	5
(2) 本事業における都市計画(案)の概要	9
(3) 環境配慮の内容等	13
(4) 土地利用計画	14
(5) 建築計画等	16
(6) 緑化計画	26
(7) 交通動線計画	31
(8) 供給施設計画	34
(9) 排水施設計画	34
(10) 熱源計画	39
(11) 施設計画(A地区)	39
(12) 廃棄物処理計画	39
(13) 防・消火計画	40
(14) 施工計画	43
第2章 計画地及びその周辺地域の概況並びに環境の特性	53
1 計画地及びその周辺地域の概況	53
(1) 気象の状況	54
(2) 地象の状況	56
(3) 水象の状況	56
(4) 植物、動物の状況	56
(5) 人口、産業の状況	58
(6) 土地利用状況	61
(7) 交通、運輸の状況	66
(8) 公共施設等の状況	73
(9) 史跡・文化財の状況	78
(10) 公害等の状況	80
(11) 法令等の状況	91
2 計画地及びその周辺地域の環境の特性	99
第3章 環境影響評価項目の選定等	103
1 環境影響要因の抽出	103
2 環境影響評価項目の選定	103
3 環境配慮項目	111
(1) 環境配慮項目の選定	111
(2) 環境配慮方針	112

第4章 環境影響評価	113
1 地球環境	113
1.1 温室効果ガス	113
2 大気	129
2.1 大気質	129
3 土壌汚染	183
3.1 土壌汚染	183
4 騒音・振動・低周波音	191
4.1 騒音	191
4.2 振動	231
5 廃棄物等	255
5.1 一般廃棄物	255
5.2 産業廃棄物	265
5.3 建設発生土	283
6 緑	287
6.1 緑の質	287
6.2 緑の量	313
7 景観	325
7.1 景観、圧迫感	325
8 構造物の影響	361
8.1 日照阻害	361
8.2 テレビ受信障害	375
8.3 風害	389
9 コミュニティ施設	415
9.1 コミュニティ施設	415
10 地域交通	433
10.1 交通安全、交通混雑	433
第5章 環境保全のための措置	491
第6章 環境配慮項目に関する措置	501
第7章 環境影響の総合評価	503
第8章 事後調査計画	515
第9章 関係地域の範囲	517
第10章 その他	519
1 指定開発行為の実施に必要な許認可等の種類	519
2 条例準備書の作成者及び業務委託者の名称及び住所	519
3 事業内容等に関する問合せ窓口	519
4 参考とした資料の目録	519

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：日鉄興和不動産株式会社

代表者の氏名：代表取締役社長 三輪 正浩

主たる事務所の所在地：東京都港区赤坂一丁目8番1号

2 指定開発行為の名称及び種類

名 称：(仮称)鈴木町駅前南地区開発計画

種 類：高層建築物の新設(第2種行為)

住宅団地の新設(第2種行為)

大規模建築物の新設(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、川崎市川崎区の北部に位置し、南側の国道409号(大師道)及び北側の京浜急行大師線(以下、「京急大師線」という。)の間に位置する約2.6haの区域である。また、京急大師線の北側約250mには西方向から東方向に多摩川が蛇行しながら流下しており、同河川が東京都大田区との都県境界となっている。

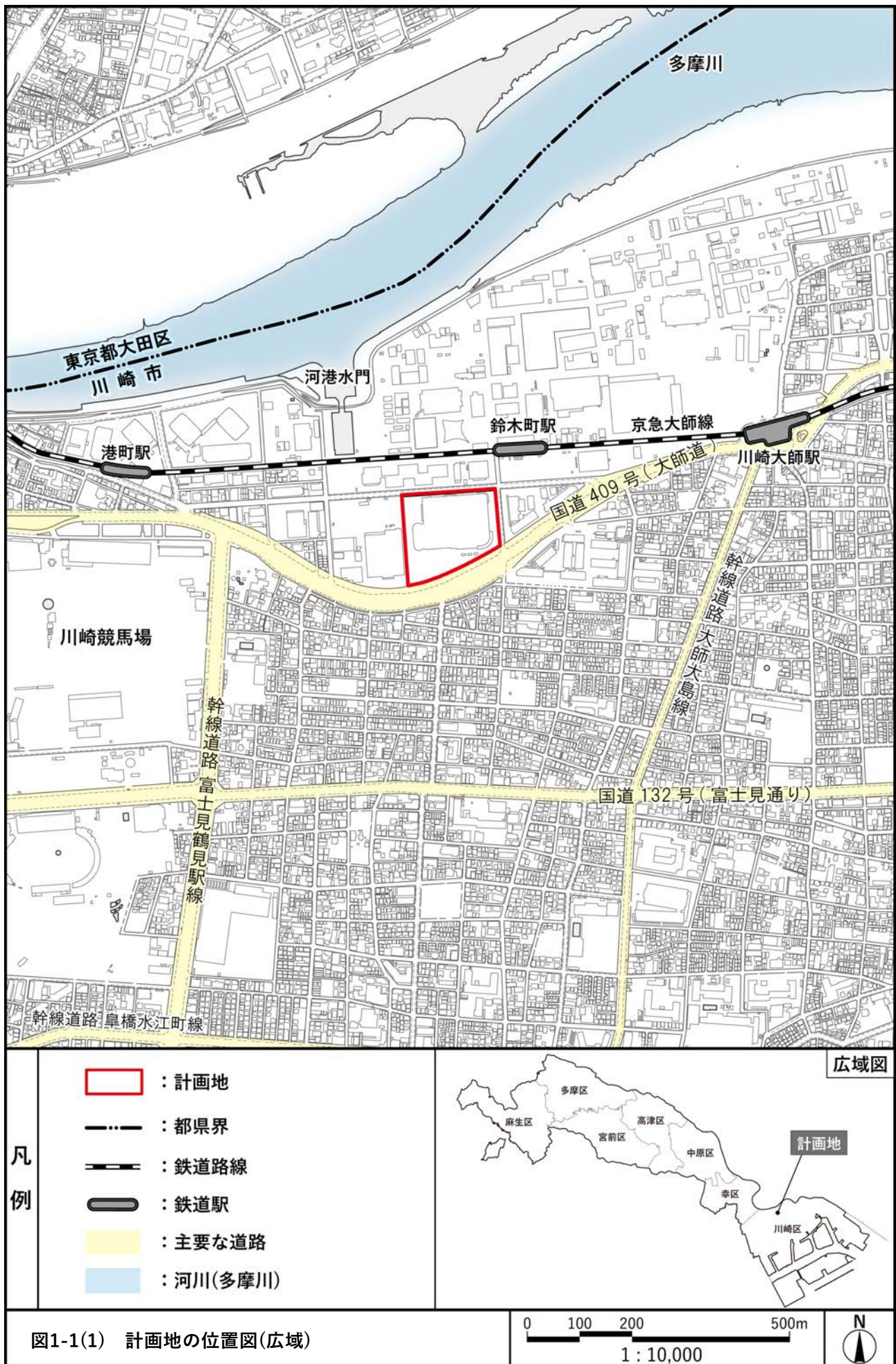
計画地の最寄り駅は、計画地北東側約50mの京急大師線 鈴木町駅である。主要な道路網として、計画地南側は東西に走る国道409号(大師道)に面するほか、東側は一般市道港町7号線、北側は一般市道港町9号線に面している。

計画地の土地利用の現況は、商業施設が立地している状況にある。

計画地の位置及び面積等は、表1-1に示すとおりである。

表1-1 計画地の概要

項 目	概 要
位 置	川崎市川崎区港町12-1 (図1-1(1)～(2) 参照)
区域面積	約26,450m ² (用途地域：工業地域(現況))
現 況	商業施設



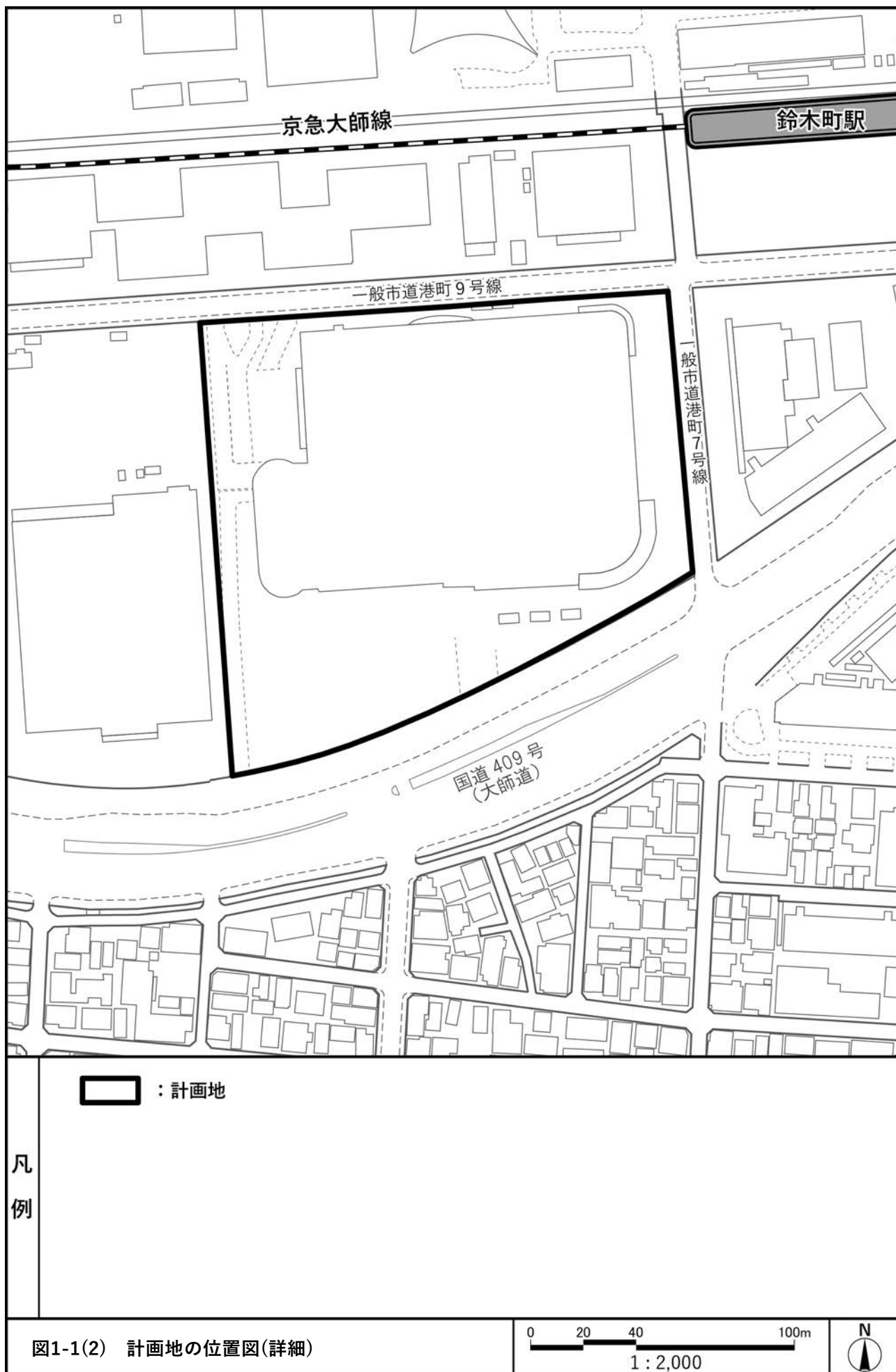
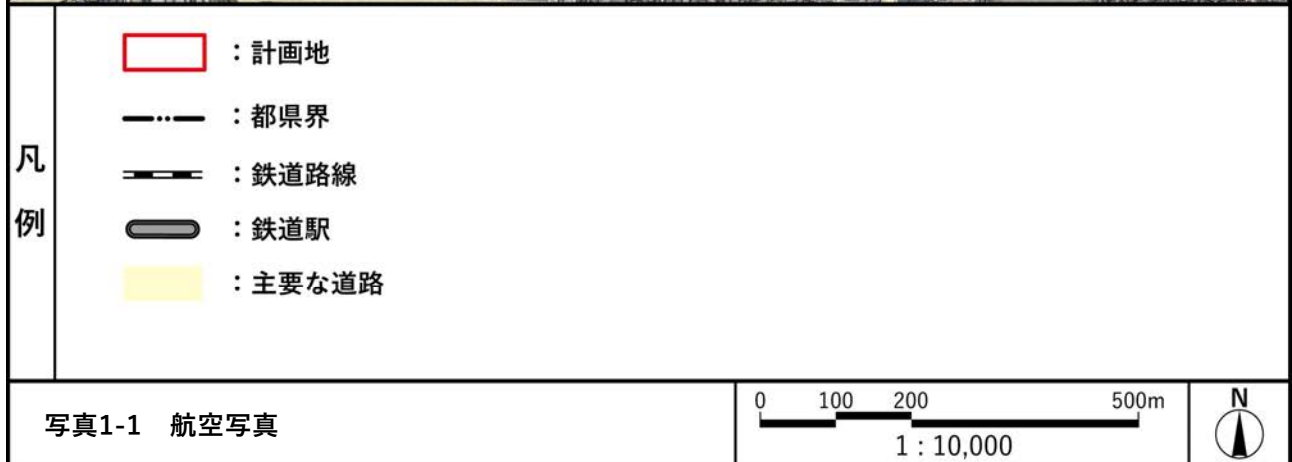


図1-1(2) 計画地の位置図(詳細)



4 指定開発行為の目的、事業立案の経緯及び内容

(1) 指定開発行為の目的及び事業立案の経緯等

計画地を含む鈴木町駅周辺エリアは、川崎エリア(商業・業務拠点)や、羽田空港(空の玄関口)、羽田・殿町エリア(イノベーション拠点)といった各拠点と近接するとともに、研究開発施設、住宅及び商業等の既存市街地が形成されており、多様な機能の複合に適した地域である。

計画地及びその周辺は、「都市再生緊急整備地域(羽田空港南・川崎殿町・大師河原地域)」に位置付けられるとともに、「川崎都市計画 都市再開発の方針」(川崎市)の中で「川崎市内陸部1号市街地」及び「2号再開発促進地区(多摩川リバーサイド中央地区)」(1号市街地のうち、特に一体的かつ総合的に再開発を促進すべき相当規模の地区)に位置付けられている(令和6年4月 川崎市 素案公表)。

また、「川崎市総合計画 第3期実施計画」(川崎市)において「川崎・小杉駅周辺エリア」及び「川崎駅・臨海部周辺エリア」に、「川崎市都市計画マスタープラン 川崎区構想」(川崎市)において「多摩川リバーサイド地区」に位置付けられている。

これらの上位計画を踏まえ、「多摩川リバーサイド地区整備構想」(川崎市)が示されており、多種多様なものづくり産業が集積する川崎臨海部の多摩川沿いに位置する地区として、国際化された羽田空港に近接し、かつ、多摩川の貴重な自然環境、魅力あるウォーターフロント景観を享受できる抜群の立地環境にあることから、その優れた立地条件を活かし、『豊かな自然環境を備えた、人・モノ・情報等が集積する、産業の創造と賑わいの拠点の形成』を目指すとしており、整備方針として、「適切な土地利用(都市機能)の誘導」等が掲げられている。

上位計画で示される位置付けに対し、計画地周辺の現況は、駅前エリアにふさわしい都市機能(商業・業務・交流・都市型住宅等の機能)の集積が図られていない状況である。また、河港水門や川崎大師等の文化的施設・地域資源等と多摩川等を結ぶ歩行者ネットワーク及び滞留空間の不足等の課題の解決が望まれる状況にある。

本事業は、適切な土地利用誘導の推進を行い、都市機能を適切に配置するとともに、緑化等による回遊性の高い歩行者空間の創出等を通じ、鈴木町駅前の顔となる、賑わいを創出する複合交流拠点の形成を目指すものである。

【計画地に係る整備方針等の概要】

ア 「都市再生緊急整備地域(羽田空港南・川崎殿町・大師河原地域)」地域整備方針

(平成28年11月拡大 内閣府)

国際拠点空港である羽田空港への近接性や多摩川に面した優れた地域特性を活かし、公民連携によるインフラ整備と、適切な土地利用の誘導により、都市機能の集積を進め、東京圏のビジネス機能、新産業創造・発信機能を支え、日本経済の持続的な発展を牽引する国際競争拠点の形成を目標に、都市開発事業を通じて以下の事項を増進すべきとされている。

- 多摩川に面する良好な環境を備えた居住機能の強化にあわせて、業務、商業機能の強化、景観形成や緑化の推進による魅力的な都市環境を形成
- 優れた立地特性を活かし、国内外の大学や研究機関と連携したライフサイエンス・環境分野の先端産業等の研究開発機能、賑わい・交流機能、物流機能、生産機能を強化
- 国際競争拠点の中核機能をサポートし、京浜臨海部を中心とするネットワークを強化する臨空関連機能、交通拠点機能、産業インキュベーション機能等の都市機能を強化
- 京浜臨海部の地域特性を活かし、水素や太陽光発電等のクリーンで自立的なエネルギー源の活用により、環境負荷の低減を図るとともに、防災機能等の強化による災害時にも強い産業基盤を形成
- 交通アクセスの向上のための交通ネットワークの強化

イ 「川崎都市計画 都市再開発の方針」(令和6年4月 川崎市：素案公表)

「川崎都市計画 都市再開発の方針」において、計画地は、「1号市街地」として「川崎区内陸部1号市街地」、「2号再開発促進地区」(1号市街地のうち、特に一体的かつ総合的に再開発を促進すべき相当規模の地区)として「多摩川リバーサイド中央地区」に位置付けられている。再開発の目標及び方針の概要は、以下に示すとおりである。

〈地区の再開発、整備等の主たる目標〉

- ・川崎エリアと羽田・殿町エリア、多摩川や川崎大師に近接するエリアの特性を活かし、多様な賑わいや活力、魅力にあふれた計画的な複合市街地の形成をめざす。

〈用途、密度に関する基本的方針、その他の土地利用計画の概要〉

- ・商業・業務・交流・都市型住宅等の機能が複合した市街地を形成する。

〈建築物の更新の方針〉

- ・商業・業務・交流・都市型住宅等の機能を適切に配置した複合機能市街地の形成を図る。

〈都市施設及び地区施設の整備の方針〉

- ・安全で快適な歩行者空間の整備を図る。

〈その他特記すべき事項〉

- ・大師線沿線まちづくりとの連携
- ・河港水門のあり方検討との連携



参考図 川崎都市計画 都市再開発の方針附図

注) 下記出典資料について、計画地周辺を抜粋し、計画地の位置を追記した。

出典:「川崎都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針(見直し素案)」(川崎市)

ウ 「川崎市総合計画 第3期実施計画」(令和4年3月 川崎市)

「川崎市総合計画 第3期実施計画」における都市構造イメージにおいて、計画地周辺は「川崎・小杉駅周辺エリア」及び「川崎駅・臨海部周辺エリア」に位置付けられている。各エリアにおける特徴とまちづくりの方向性は、以下に示すとおりである。

〈川崎・小杉駅周辺エリア〉

- ・多摩川や夢見ヶ崎公園等の自然環境資源や沿線に世界的企業などが立地するポテンシャルの高いエリア
- ・沿線の土地利用転換を戦略的・機動的に誘導
- ・優れた産業機能と生活環境の調和を図りながら駅前の顔づくりを誘導
- ・駅までのアクセスや防犯性の向上
- ・民間活力を活かした駅を中心とする魅力あるまちづくりを推進

〈川崎駅・臨海部周辺エリア〉

- ・JR南武支線や京急大師線、地域コミュニティ等都市の発展過程で蓄積された地域資源を最大限に活用
- ・駅までのアクセスや交通結節機能の改善等、鉄道と路線バスの連携等による臨海部の公共交通機能の強化を図る
- ・臨海部の機能転換も踏まえつつ、土地利用転換の適切な誘導や防災面を含めた住環境の改善などの魅力向上の取組を段階的に実施
- ・居住者や就業者、産業活動を支え、まちの活力と魅力が持続するまちづくりを推進

エ 「川崎市都市計画マスタープラン 川崎区構想」(令和3年8月 川崎市)

「川崎市都市計画マスタープラン 川崎区構想」における都市構造図において、計画地周辺は「身近な駅周辺」に位置付けられており、鉄道沿線の拠点地区と連携することで機能の分担を図り、地域住民の暮らしを支える身近な商業や生活支援関連サービス機能の集積を目指すこととされている。

また、鈴木町駅周辺は、「身近な生活圏別の沿線まちづくりの基本的な考え方」において、港町・鈴木町駅ゾーンとして「新産業複合エリア」(既存の生産機能の高度化・高付加価値化に加え、研究開発機能や商業・業務機能の集積を適切に誘導するとともに、良質な都市型住宅を建築する場合には、既存の住宅市街地や周辺工業地域との調和に配慮した計画的な土地利用の誘導を図り、土地の高度利用などによる複合市街地を形成するエリア)及び「多摩川リバーサイド地区」(羽田空港近接の立地条件を活かした土地利用転換の誘導や多摩川の貴重な自然空間の活用と既存市街地との連携、市内外の拠点を結ぶ交通機能の強化や新たなまちづくりを支える地域内の基盤整備をめざす地区)に位置付けられている。



参考図 「川崎市都市計画マスタープラン 川崎区構想」における方針図

(左：都市構造図、右：港町・鈴木町駅ゾーン方針図)

注) 下記出典資料について、計画地の位置を追記した。

出典: 「川崎市都市計画マスタープラン 川崎区構想」(令和4年2月閲覧 川崎市)

オ 「多摩川リバーサイド地区整備構想」(2019年9月 川崎市)

「多摩川リバーサイド地区整備構想」において、多種多様なものづくり産業が集積する川崎臨海部の多摩川沿いに位置する地区として、国際化された羽田空港に近接し、かつ、多摩川の貴重な自然環境、魅力あるウォーターフロント景観を享受できる抜群の立地環境にあることから、その優れた立地条件を活かし、『豊かな自然環境を備えた、人・モノ・情報等が集積する、産業の創造と賑わいの拠点の形成』を目指すとしている。

整備方針として、「適切な土地利用(都市機能)の誘導」、「多摩川の貴重な自然環境を活かした水と緑の軸の形成」、「本市各拠点間及び市外拠点との結びつきを強める交通機能の強化」及び「スーパー堤防の整備推進による防災機能の強化と市街地と河川敷が一体利用できる空間の整備」等が掲げられている。

(2) 本事業における都市計画(案)の概要

ア 上位計画との関係

本事業は、図1-2に示すとおり「川崎市総合計画」、「川崎市都市計画マスタープラン(全体構想、川崎区構想)」及び「多摩川リバーサイド地区整備構想」等の上位計画を踏まえ、都市計画の中で土地利用に関する具体の制限規制・緩和(地区計画等の市が定める都市計画)が定められる予定であり、これらを踏まえたまちづくりを推進する計画である。

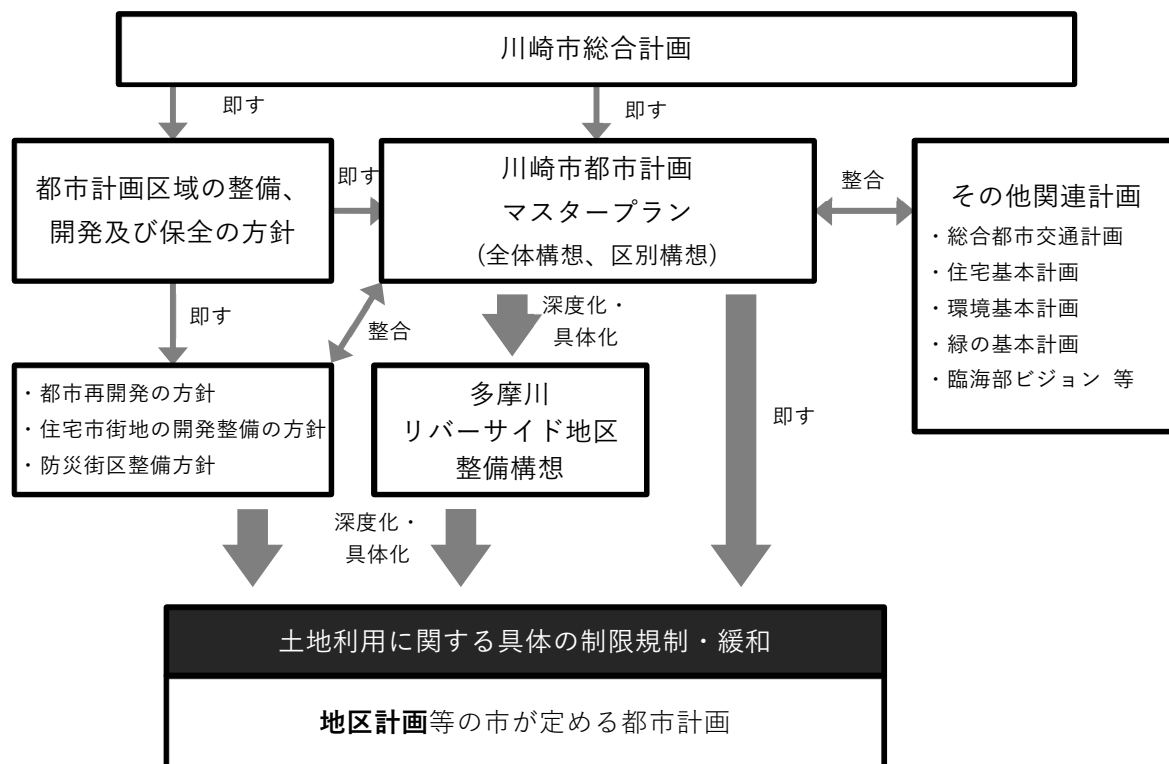


図1-2 土地利用の誘導方針と関連計画の関係

イ 用途地域の変更(案)

計画地の用途地域は、現在、工業地域(主として工業等の利用に供される地域)に指定されているが、現在の土地利用として、既存建物は主に商業施設として利用されている。

計画地は、既存の土地利用及び上位計画の位置付け(「(1) 指定開発行為の目的及び事業立案の経緯等」 p.5 参照)等を踏まえ、「2号再開発促進地区」に位置付けられていること等を踏まえ、現行の工業地域(200%)から近隣商業地域(300%)に変更する必要がある。

なお、川崎市用途地域等指定基準において、「地区計画、特定街区等により計画的にまちづくりが行われる地区は、その計画が確実に立った段階において、土地利用計画及びその周辺の土地の状況を考慮しながら、法の手続きを経て指定変更を行う」と示されている。計画地を含む地区は、「イ 地区計画(案)」(後述 下記参照)に示すとおり、地区計画を定めることを想定する。

ウ 地区計画(案)

計画地を含む地区は、立地特性にふさわしい都市機能の充実と、良好な街並み創出が図られた複合市街地を形成することを目標に、「地区計画」により地区計画の方針(地区計画の目標、区域の整備、開発及び保全に関する方針)等を定めることを想定する。

鈴木町駅前南地区地区計画(案)の概要は、図1-3及び表1-2に示すとおりである。

なお、詳細については、今後の協議等により決定する予定である。指定開発行為者としては、本変更案に示される内容に基づき、本事業を計画している。

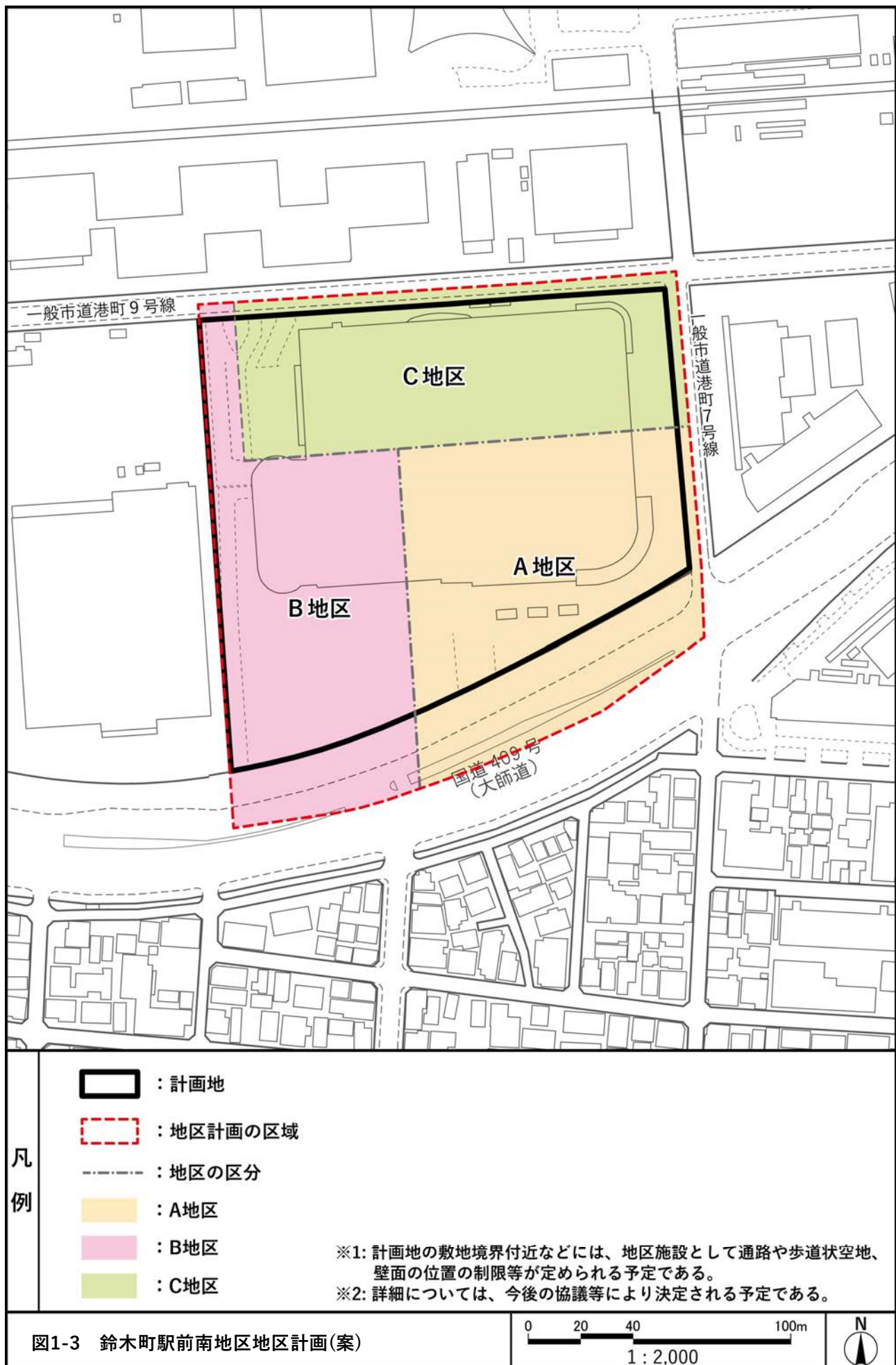


表1-2 鈴木町駅前南地区地区計画(案)の概要

名 称		鈴木町駅前南地区地区計画
位 置		川崎市川崎区港町地内
面 積		約 3.5 ha
地区計画の目標		本地区は、都市計画マスタープラン川崎区構想において、港町・鈴木町駅ゾーンの「新産業複合エリア」に位置付けられており、商業・生産・業務・研究開発・都市型住宅などの機能の集積を適切に誘導し、複合市街地の形成を目指すこととしている。さらに、本地区は「多摩川リバーサイド地区」にも位置付けられており、羽田空港近接の立地条件を活かした土地利用転換の誘導や多摩川の貴重な自然空間の活用と既存市街地との連携、市内外の拠点を結ぶ交通機能の強化や新たなまちづくりの支える地域内の基盤整備を目指すこととしている。「多摩川リバーサイド地区」に関しては、多摩川リバーサイド地区整備構想を策定しており、整備の方向性として、国際化された羽田空港に近接し、かつ、多摩川の貴重な自然環境、魅力あるウォーターフロント景観を享受できるなどの優れた立地条件を活かして、豊かな自然環境を備えた、人・モノ・情報等が集積する、産業の創造と賑わいの拠点の形成を目指すものとしている。 また、本地区は都市再生緊急整備地域にも指定されており、多摩川に面する良好な環境を備えた居住機能の強化にあわせて、業務、商業機能の強化、景観形成や緑化の推進による魅力的な都市環境を形成することとされている。 本計画では、川崎市の中心的な広域拠点である川崎駅周辺や、羽田空港、先端産業の集積・創出等が図られている川崎臨海部と近接し、駅前かつ幹線道路沿いに位置する本地区の立地特性を活かし、ふさわしい都市機能の充実と、良好な街並み創出が図られた複合市街地を形成することを目標とする。
区域の整備、開発及び保全に関する方針	土地利用の方針	本地区は、業務、商業、都市型住宅、生活支援機能等の複合的な土地利用を実現し、計画的な市街地環境の形成を図るため、地区を3つの地区に区分し、以下の方針のもと適切な土地利用を誘導し、その維持及び保全を図る。 ① A地区は、駅近接かつ幹線道路沿いという立地を活かし、地域の利便に供する商業機能を整備し、地域生活の賑わいの向上に寄与する施設等の誘導を図る。 ② B地区は、利便性が高く良好な居住環境を備えた暮らしやすい都市型住宅を整備するとともに、主に居住者及び近隣住民のための生活支援機能等の導入を図る。 ③ C地区は、駅近接という立地を活かし、業務・交流・住宅・商業等の土地利用を図る。
	地区施設の整備の方針	建築物等の整備に併せて、周辺市街地と調和した緑豊かな市街地環境の実現に向け、周辺市街地から鈴木町駅へのアクセス性を高め、安全・安心で、豊かな緑を感じられる地区間で連携した歩行者等のネットワークの適切な配置を図るため、地区内の広場と一体的に整備された緑の潤いある貫通通路などの敷地内に公開される通路、歩道状空地を整備するとともに、その機能が損なわれないよう適切に維持及び保全を図る。
	建築物等の整備の方針	多様な都市機能が集積する複合市街地の形成と良好な市街地環境の形成並びにその維持及び保全を図るため、建築物等の用途の制限、建築物の敷地面積の最低限度、壁面の位置の制限、建築物等の形態又は色彩その他の意匠の制限について必要な基準を定める。

(3) 環境配慮の内容等

本事業の事業計画策定段階における、環境配慮の内容等は以下のとおりである。

ア 緑化の促進・緑豊かな歩行者空間整備

- ・計画地敷地境界付近をはじめ、計画地内には多くの緑を整備する計画とする。
- ・地域の歩行者動線に配慮し、地区施設として通路や歩道状空地を計画し、加えて壁面位置を道路境界から後退させることにより、安全で緑豊かな歩行者空間を整備する計画とする。

イ 街並み景観への配慮

- ・歩行者空間には可能な限り積極的な緑化を行い、鈴木町駅の玄関口として豊かな景観を形成するよう配慮した計画とする。
- ・各棟の低層部は、歩行者のアイレベルから見た一体感に配慮した計画とする。

ウ 自動車動線等

- ・車両動線は左折IN・左折OUTを基本とし、歩行者の安全に配慮した計画とする。
- ・商業棟の来客車両の出入口は、計画地東側の一般市道港町7号線に面して設け(図1-4 参照)、計画地外に滞留を発生させないように配慮した計画とする。
- ・商業棟の自動車駐車場は、計画地南側中央付近に配置して、計画地周辺地域への騒音等に配慮した計画とする。
- ・商業棟の搬出入車両の出入口は、計画地南側の国道409号(大師道)に面して設け(図1-4 参照)、来客車両の出入口と分離して設けることで来客車両との交錯が起きないように安全に配慮した計画とする。
- ・住宅棟の車両出入口は、計画地北側の一般市道港町9号線に面して設け(図1-4 参照)、南側の国道409号(大師道)に滞留を作らないように配慮した計画とする。

エ 防災への配慮

- ・雨水流出抑制対策として、雨水貯留槽を設置し、雨水流出抑制を行う計画とする。
- ・水害対策として、電気室などを上階に配置する計画とする。

オ 地球温暖化防止対策

- ・高効率機器の導入及び複層ガラスの採用や断熱材の高性能化などによる断熱性能の向上等による省エネルギー対策を検討し、地球温暖化の抑制に配慮した計画とする。
- ・太陽光発電設備の設置について検討する。

カ 日照障害への配慮

- ・高層の住宅棟を計画地南西側に配置し、板状の形状ではなくタワー形状とすることで、ある特定の場所に計画建物による長時間の日影が生じないように配慮した計画とする。

キ 風環境への配慮

- ・高層の住宅棟から地上部への吹き降ろす風に対して、建物の三層以上を隅切り形状とするとともに、防風植栽の配置を検討し、地上部への影響を低減する計画とする。

ク 周辺環境への配慮

- ・景観、日照障害、テレビ受信障害、風害、地域交通等について、計画地周辺の関係者に対して法令に定められた説明を行い、良好な環境の保全と創造に努める。特に風環境については、良好な環境となるよう適切な対策を施すこととする。

(4) 土地利用計画

本事業における土地利用計画は、表1-3及び図1-4に示すとおりである。

本事業では、現況の計画地内にある商業施設を解体して、A地区、B地区、C地区の3地区とし、A地区に商業棟、B地区に住宅棟を建設する。C地区は、現時点では用途未定であることから、解体工事を除き、環境影響評価の対象外である。

A地区の敷地面積は約8,620m²、B地区は約8,320m²、C地区は約9,510m²あり、合計約26,450m²である。

なお、本事業では、C地区の用途は未定であるが、計画地東側の一般市道港町7号線沿い及び北側の一般市道港町9号線沿いの通路や歩道状空地などには植栽を配置し、緑豊かな歩行者空間を整備する方針である。

また、住宅棟の南側及び西側には、緑豊かな広場を整備するとともに、計画地内の通り抜けを可能にすることで、歩行者空間の充実に貢献する計画である。

表1-3 土地利用計画

区 分			面 積	割 合	備 考
A 地区	商業棟	計画建物	約5,220m ²	約60.6%	－
		緑化地	約250m ²	約2.9%	
		通路・アプローチ	約2,210m ²	約25.6%	
		車 路	約940m ²	約10.9%	駐輪場含む
		小 計	約8,620m ²	100%	－
B 地区	住宅棟	計画建物	約3,720m ²	約44.7%	－
		緑化地	約880m ²	約10.6%	－
		通路・アプローチ	約2,990m ²	約35.9%	－
		車 路	約730m ²	約8.8%	－
		小 計	約8,320m ²	100%	－
C 地区	未 定		約9,510m ²	100%	－
合 計			約26,450m ²	－	－



(5) 建築計画等

ア 建築計画

建築計画等の概要は表1-4に、計画建物断面図は図1-5(1)～(2)に、計画建物立面図は図1-6(1)～(2)に、計画建物平面図は図1-7(1)～(4)に示すとおりである。

計画地面積(A + B + C地区)は、合計約26,450m²である。

建築面積(A + B地区)は合計約8,940m²、延べ面積(A + B地区)は合計約68,940m²、最高建物高さは約90mである。

建物階数は、A地区の商業棟が地上2階、B地区の住宅棟が地上26階である。

主要用途は、A地区が物販店舗、B地区が共同住宅、保育所、生活利便施設等である。

B地区の住宅棟の計画住戸数は約600戸であり、計画人口は約2,150人の計画である。

駐車台数は、A地区の商業棟は約99台、B地区の住宅棟は約260台で、合計約359台を計画している。

駐輪場は、A地区の商業棟は約267台、B地区の住宅棟は約1,227台で、合計約1,494台を計画している。

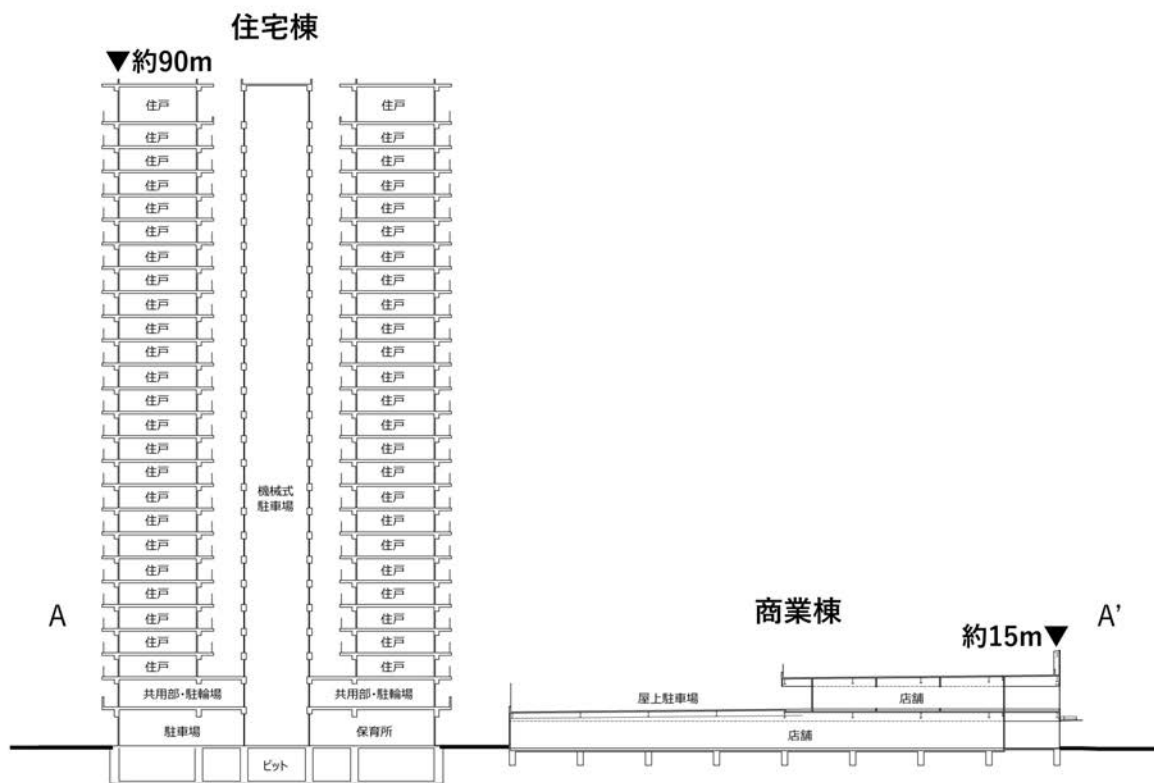
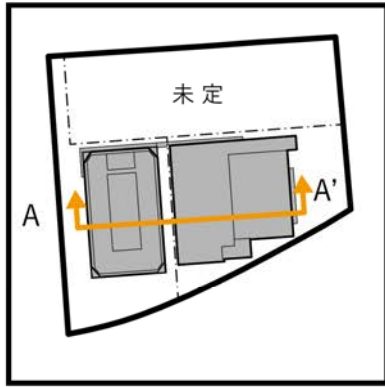
表1-4 建築計画等の概要

項 目	A地区	B地区	小 計	C地区	合 計
	商業棟	住宅棟		未 定	
計画地面積	約8,620m ²	約8,320m ²	約16,940m ²	約9,510m ²	約26,450m ²
建築面積	約5,220m ²	約3,720m ²	約8,940m ²	未 定	—
計画建蔽率	約61%	約45%	—		—
延べ面積	約7,070m ²	約61,870m ²	約68,940m ²		—
容積対象延べ面積	約6,680m ²	約43,640m ²	約50,320m ²		—
計画容積率	約77.5%	約525%※1	—		—
建物階数	地上2階	地上26階	—		—
最高建物高さ	約15m	約90m	—		—
建物構造	鉄骨造	鉄筋コンクリート造、 一部鉄骨造	—		—
主要用途	物販店舗	共同住宅、保育所、 生活利便施設等	—		—
住戸数	—	約600戸	約600戸		—
計画人口	—	約2,150人	約2,150人		—
駐車台数※2	約99台	約260台	約359台		—
駐輪台数※3	約267台	約1,227台	約1,494台		—

※1: 指定容積率に対して、総合設計制度の市街地住宅総合制度の容積緩和を受ける。

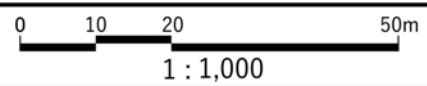
※2: A地区は別途荷捌き施設に約3台、B地区は別途廃棄物収集車、宅配車両等用として約4台を整備する。

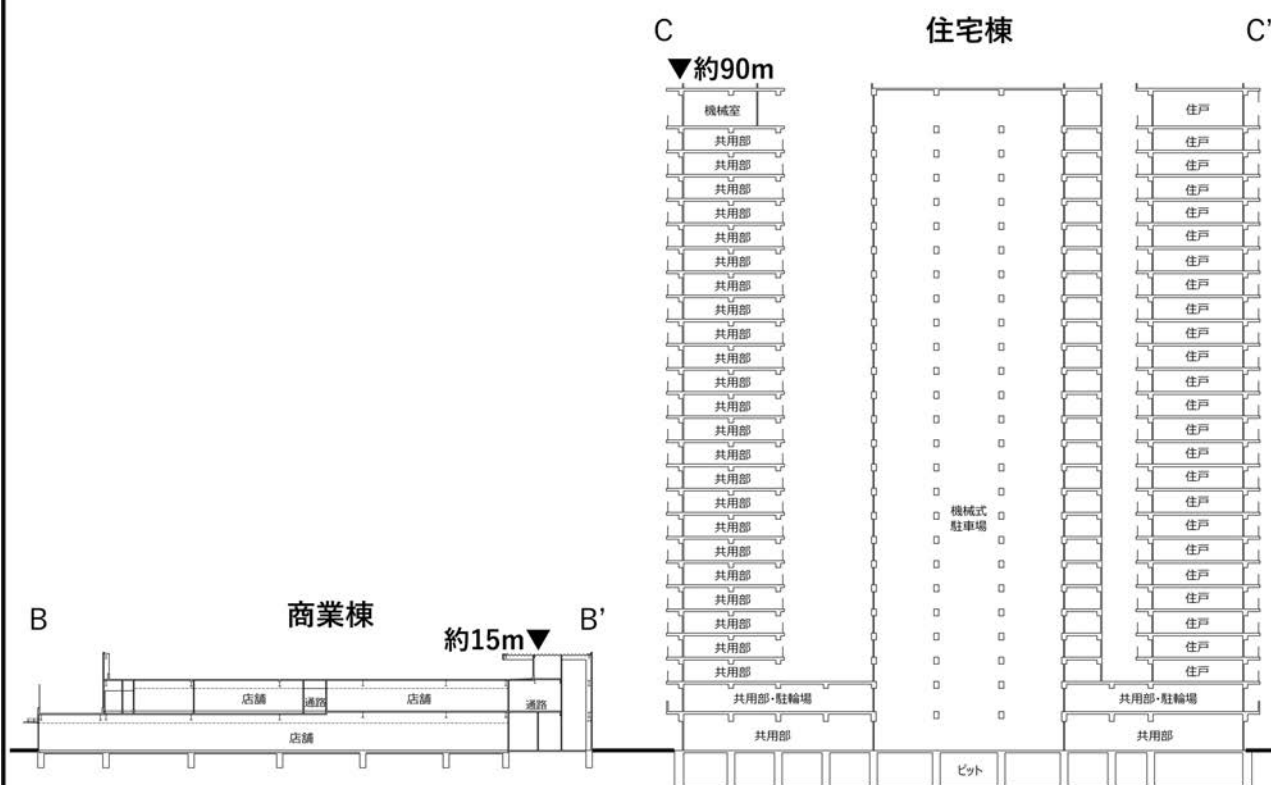
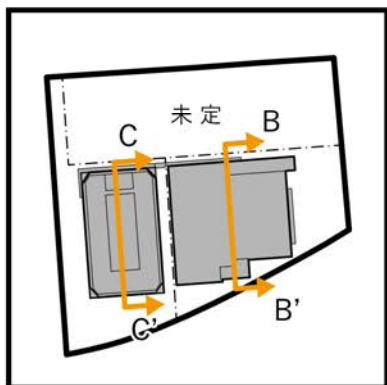
※3: A地区は別途従業員用として約15台を整備する。



凡
例

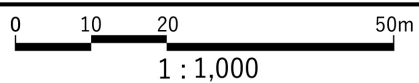
図1-5(1) 計画建物断面図

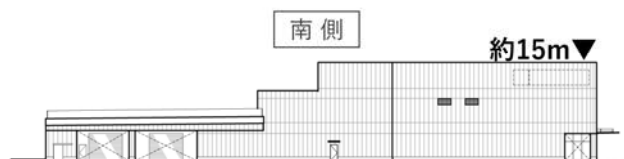
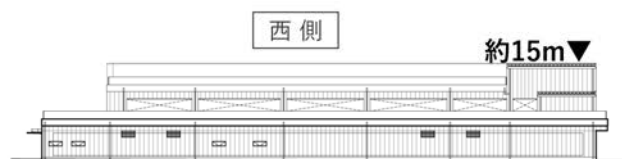
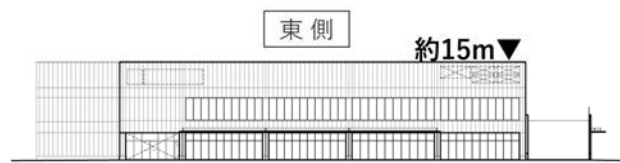




凡
例

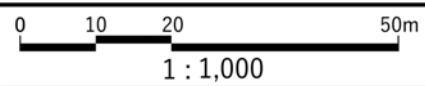
図1-5(2) 計画建物断面図

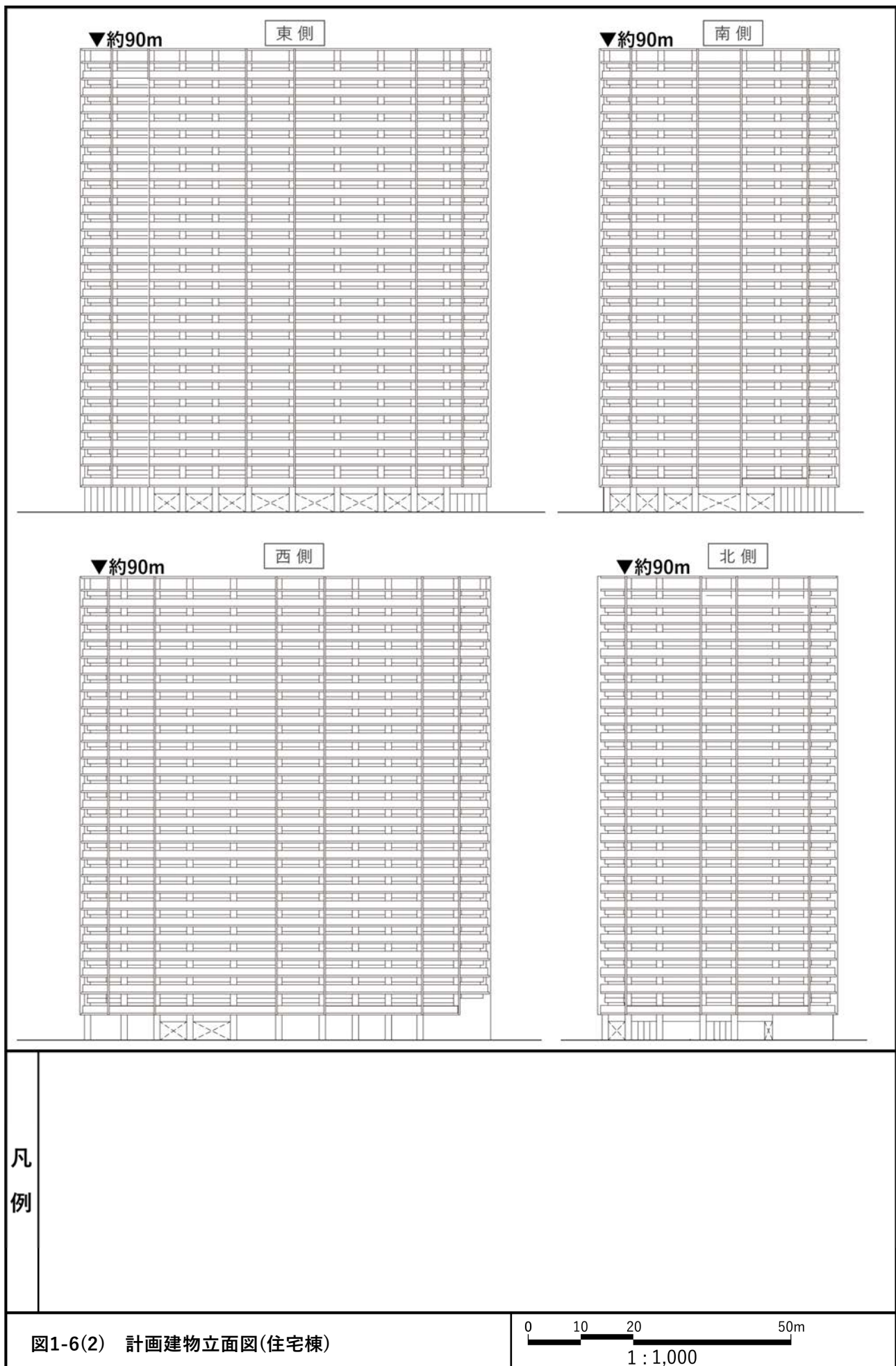




凡
例

図1-6(1) 計画建物立面図(商業棟)





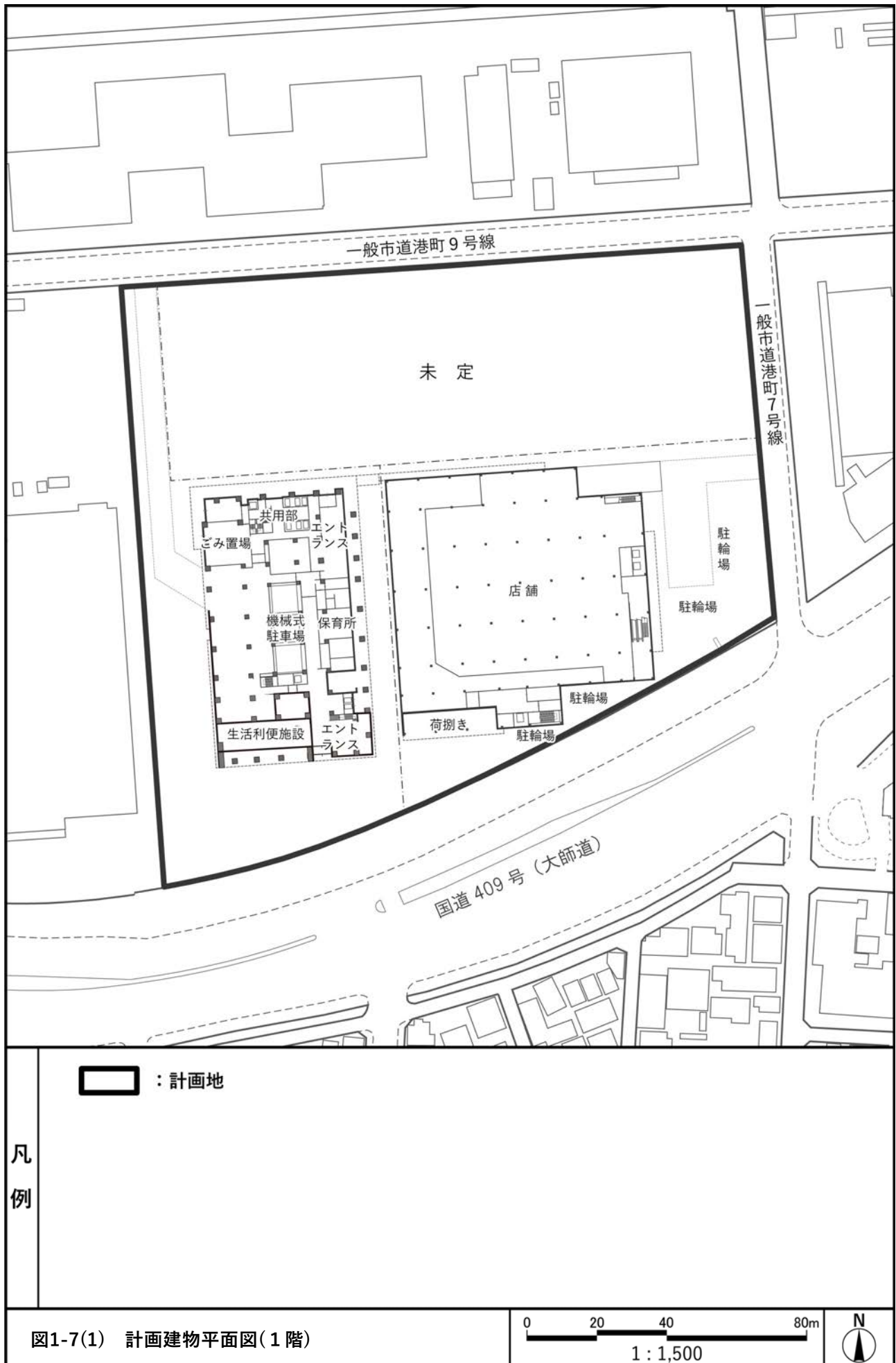
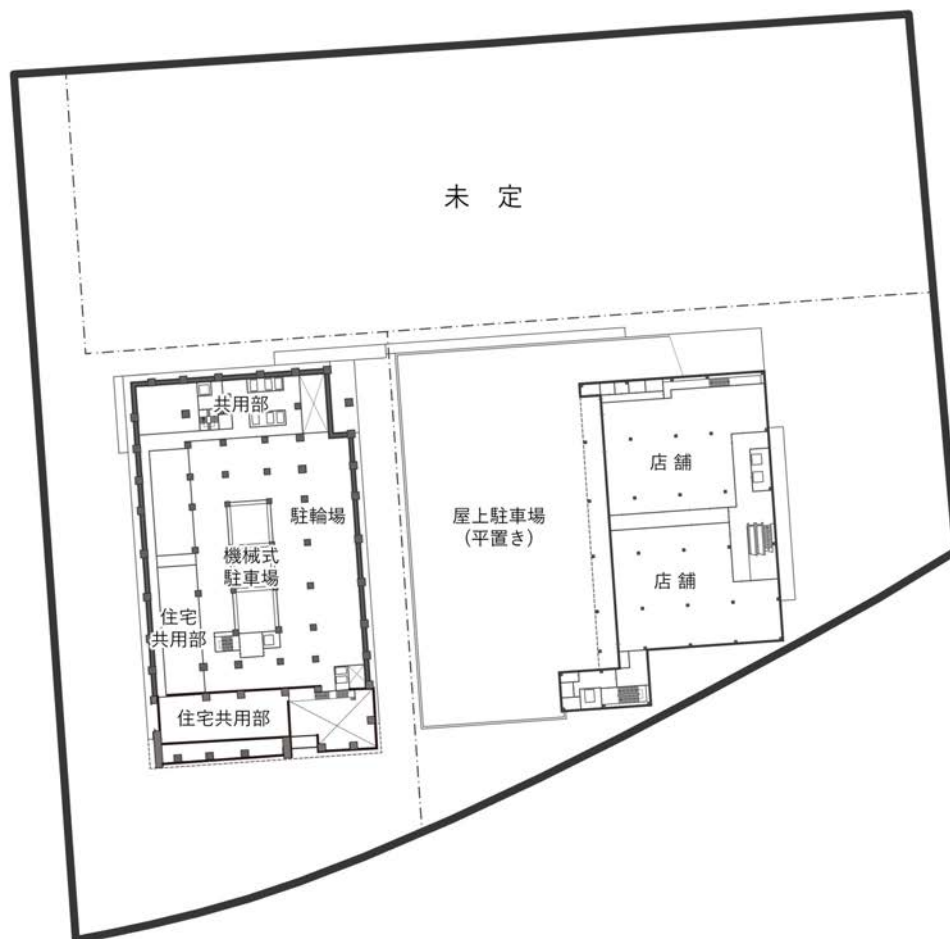


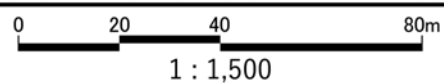
図1-7(1) 計画建物平面図(1階)

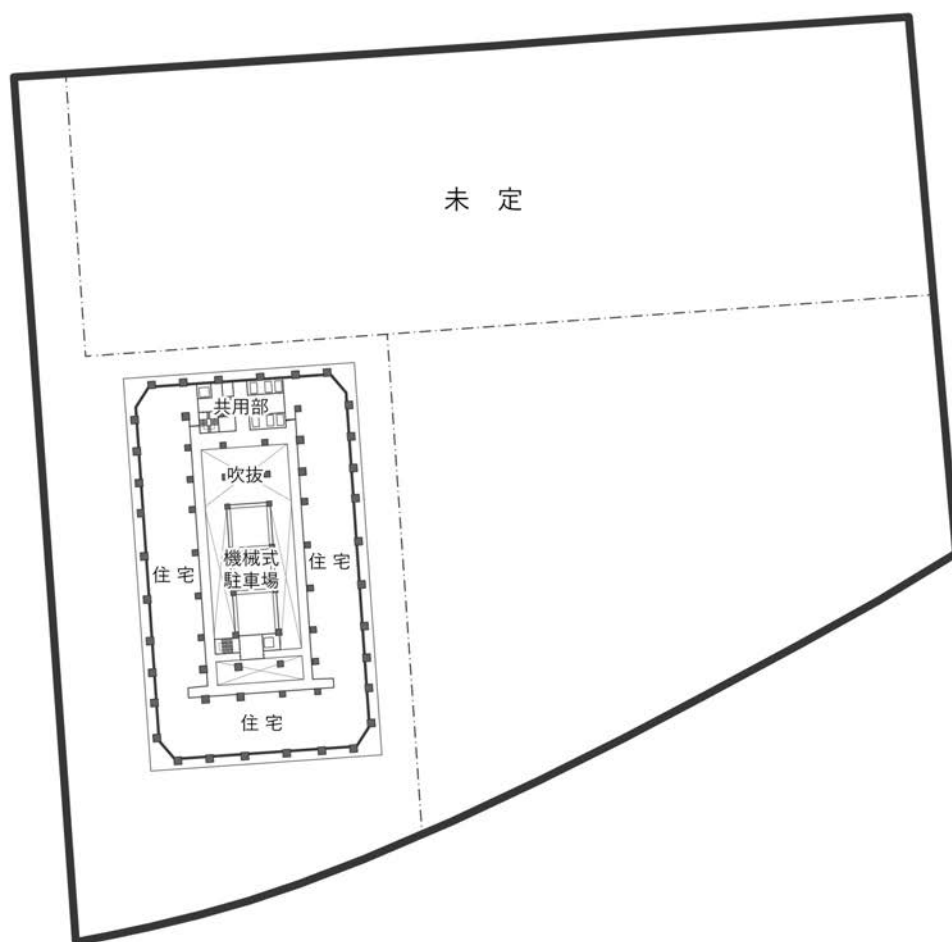



 : 計画地

凡例

図1-7(2) 計画建物平面図(2階)

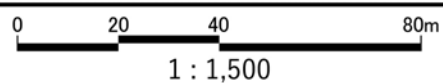


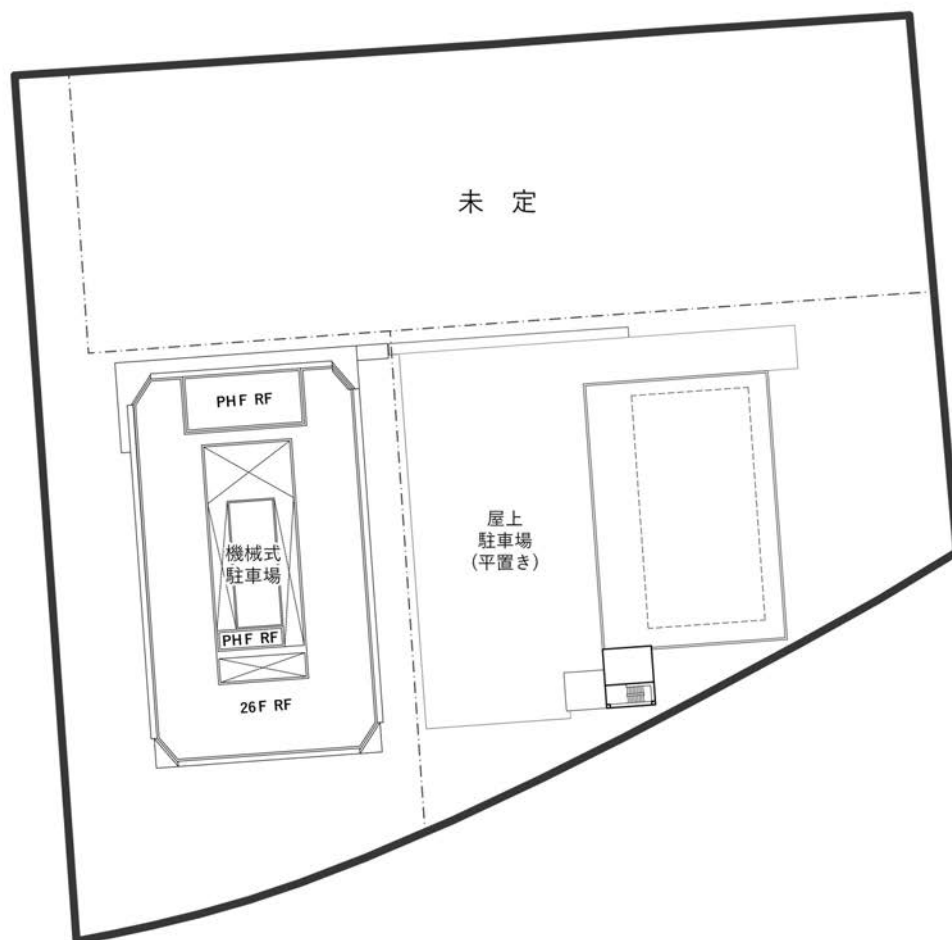


 : 計画地

凡
例

図1-7(3) 計画建物平面図(住宅棟基準階)

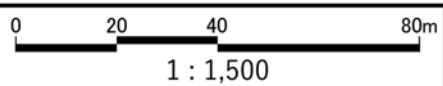





 : 計画地

凡例

図1-7(4)計画建物平面図(屋根伏せ図)



イ 住戸計画

住戸計画は、表1-5に示すとおりである。

計画戸数は約600戸、1戸あたりの専有面積は約40～90m²を計画している。

代表的な住戸平面は、図1-8に示すとおりである。

表1-5 住戸計画

住戸タイプ	1戸あたりの 専有面積	戸数	計画人口
1LDK～4LDK	約40～90m ²	約600戸	約2,150人

注) 1LDK：約2.5人×約20戸＝約50人
 2LDK：約3.0人×約24戸＝約72人
 3LDK：約3.5人×約470戸＝約1,645人
 4LDK：約4.5人×約86戸＝約387人
 合 計：約600戸、約2,150人(1の位を四捨五入)

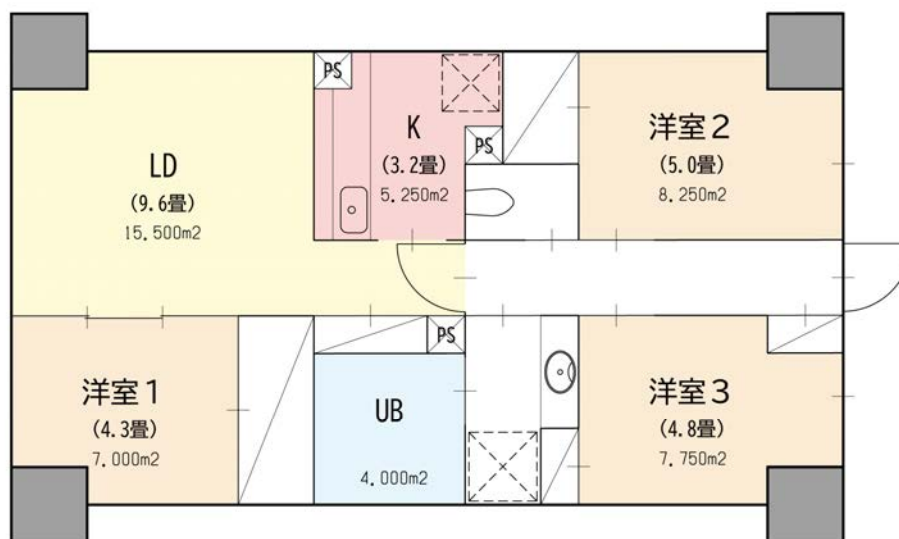


図1-8 代表的な住戸平面図(参考: 3 LDK)

(6) 緑化計画

ア 緑化計画

本事業のA地区及びB地区の緑被面積は表1-6(1)に、A地区及びB地区の主要植栽予定樹種及び植栽予定本数等は表1-6(2)に、緑化計画図は図1-9に示すとおりである。

本事業では、「川崎市緑の基本計画」を踏まえ、計画地周辺との連続性を考慮し、A地区及びB地区の計画建物の周囲及び道路沿いに可能な限り緑化を図る計画である。

A地区及びB地区の外周部道路沿いには大景木による列植を配置し、B地区南側や西側にはまとまった緑を計画して緑の量の確保を図り、ヒートアイランドの緩和や景観へ配慮する計画である。大景木の整備イメージは図1-10に示すとおりである。

また、B地区の広場内には、緑化地には計上されない地被植物(芝生)のみを植栽する場所を設ける計画である。

緑被面積は、計画地全体で約4,040m²(約15.3%)を確保する計画である。

なお、C地区に整備される植栽(緑化)は含んでいない。

表1-6(1) 緑被面積

区 分			緑被面積	各地区の面積に 対する割合
A 地区	商業棟	緑化地	約250m ²	約2.9%
		大景木植栽	約621m ²	約7.2%
		小 計	約871m ²	約10.1%
B 地区	住宅棟	緑化地	約880m ²	約10.6%
		大景木植栽	約2,289m ²	約27.5%
		小 計	約3,169m ²	約38.1%
合 計(A + B地区)			約4,040m ²	約23.8%
計画地全体(A + B + C地区)			約4,040m ²	約15.3%

注) 大景木(高さ6.0m以上、目通周0.4m以上、葉張2.5m以上の高木)を植栽した場合には、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。

- ・ A地区：高さ 6 m：22(本)×(6(m)÷2)²×3.14＝ 約621m²
- ・ B地区：高さ 6 m：81(本)×(6(m)÷2)²×3.14＝ 約2,289m²

表1-6(2) 主要植栽予定樹種及び植栽予定本数等

区 分				主要植栽予定樹種		植栽予定本数等	
A地区	商業棟	大景木	常 緑	シラカシ		22本	
			落 葉	—			
		高 木	常 緑	—		0 本	
			落 葉	—			
		中 木	常 緑	マサキ		36本	約250m ²
			落 葉	—			
		低 木	常 緑	アベリア、アオキ		120本	
			落 葉	ニシキギ			
		地被類		フッキソウ、キヅタ(ヘデラ)		約24m ²	
B地区	住宅棟	大景木	常 緑	シラカシ、クスノキ、クロガネモチ、タブノキ		81本	
			落 葉	—			
		高 木	常 緑	—		0 本	
			落 葉	—			
		中 木	常 緑	オリーブ、ウバメカシ、ヤマモモ		121本	約880m ²
			落 葉	カンヒザクラ、アメリカフウ、エゴノキ			
		低 木	常 緑	ヒラドツツジ、シャリンバイ、ナンテン		425本	
			落 葉	レンギョウ、ガクアジサイ			
		芝生		芝類※1		約500m ² ※2	

※1: 周辺で見られる「西洋芝」、「高麗芝」などを想定。

※2: 約500m²のうち緑化地には計上されない約225m²を含む。

注) 大景木：高さ6.0m以上、目通周0.4m以上、葉張2.5m以上

高 木：高さ3.0m以上、目通周0.18m以上、葉張0.8m以上

中 木：樹高1.5m以上3.0m未満、葉張0.3m以上

低 木：樹高0.3m以上1.5m未満、葉張0.3m以上



イ 植栽基盤整備計画

植栽基盤は、礫等異物の除去を行い、必要量を確保した良質な客土により、良好な植栽基盤を整備する。

また、歩行者空間となる大景木と大景木の間については、地盤の耕起(粗起こし、樹木の根が伸長できるようにする)や土壌改良材の混入等により、植物の基盤整備を行う計画である。なお、大景木による植栽の概要は、図1-10に示すとおり計画している。

緑化地(地上部)については、植栽基盤となる地盤の耕起や土壌改良等により基盤整備を行い、その上部に必要量を確保した良質な客土を盛土し、良好な植栽基盤を整備する計画である。

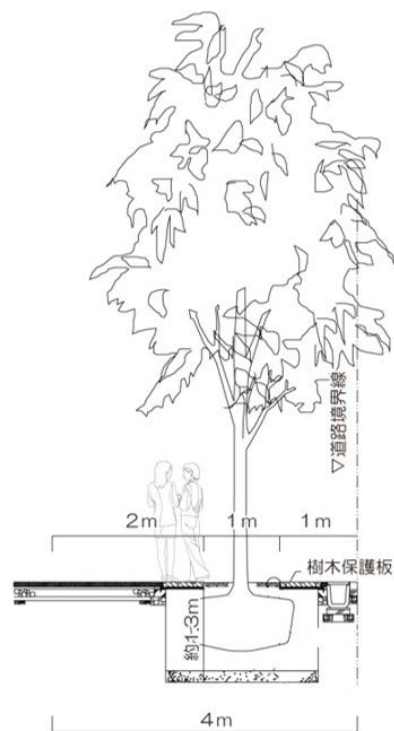


図1-10 大景木の植栽イメージ

ウ 維持管理計画

緑化地の維持管理計画は、表1-7に示す樹木の年間維持管理計画に基づき、適切に剪定、刈込み、施肥、病虫害防除、草刈・除草清掃、灌水を行い、樹木の健全な育成を図る計画である。

なお、緑化地には「川崎市緑の保全及び緑化の推進に関する条例」に基づき、緑化の将来目標を明示した看板を設置し、周知を図ることとする。

この他、維持管理に際しては、下記の事項にも留意する計画である。

〈落葉対策〉

- ・排水桝などを定期的に点検し、目詰まりのないように配慮する。
- ・秋の落葉樹のみならず、春先の常緑樹の落葉、あるいは強風後の落葉に留意する。

〈樹木の生長に伴う樹形・荷重の変化〉

- ・樹木の生長による大幅な樹形変化や荷重増加が障害とならないように管理する。

〈整姿剪定〉

- ・景観等に配慮して樹冠を整えるため、植物の生長に伴い樹木の枝葉が絡み合うような状態にならないよう、整姿剪定に留意する。

表1-7 樹木の年間維持管理計画

作業区分	作業時期												年間作業回数
	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)													1～2回
剪定(落葉)													1～2回
刈込み													1～2回
施肥													1～2回
病虫害防除													1～2回
草刈・除草・清掃※													1～2回
灌水													適宜

※：清掃については、1年を通して適宜実施する。

(7) 交通動線計画

ア 自動車動線計画

供用後の発生集中交通量(商業棟+住宅棟)は、平日1,276台/日(往復)、休日1,948台/日(往復)である。なお、現況の商業施設の発生集中交通量は、平日2,407台/日(往復)、休日4,426台/日(往復)である。

自動車動線計画図は、図1-11に示すとおりである。

A地区の商業棟の車両出入口は、来客車両用を計画地東側の一般市道港町7号線に面して、搬出入車両用を計画地南側の国道409号(大師道)に面して、各1ヶ所設ける計画である。

B地区の住宅棟の車両出入口は、計画地北側の一般市道港町9号線に面して1ヶ所設ける計画である。

また、左折IN、左折OUTを基本とする計画である。

イ 歩行者動線計画

歩行者動線計画図は、図1-12に示すとおりである。

計画地東側の一般市道港町7号線や計画地北側の一般市道港町9号線に沿って、地区施設として計画地内に通路や歩道状空気を計画し、安全で快適な歩行者空間を確保するとともに、鈴木町駅からの動線や計画地内にも動線を確保する計画である。また、計画地内を通り抜けることを可能にすることで歩行者空間の充実に貢献する計画である。

計画建物への歩行者の出入については、図1-12に示したとおりであり、建物毎に出入口を設ける計画である。

ウ 駐車場・駐輪場計画

駐車場及び駐輪場の位置は、図1-7(1)～(2)(p.21～22 参照)に示したとおりである。また、駐車場の出入口は図1-11に示すとおりである。

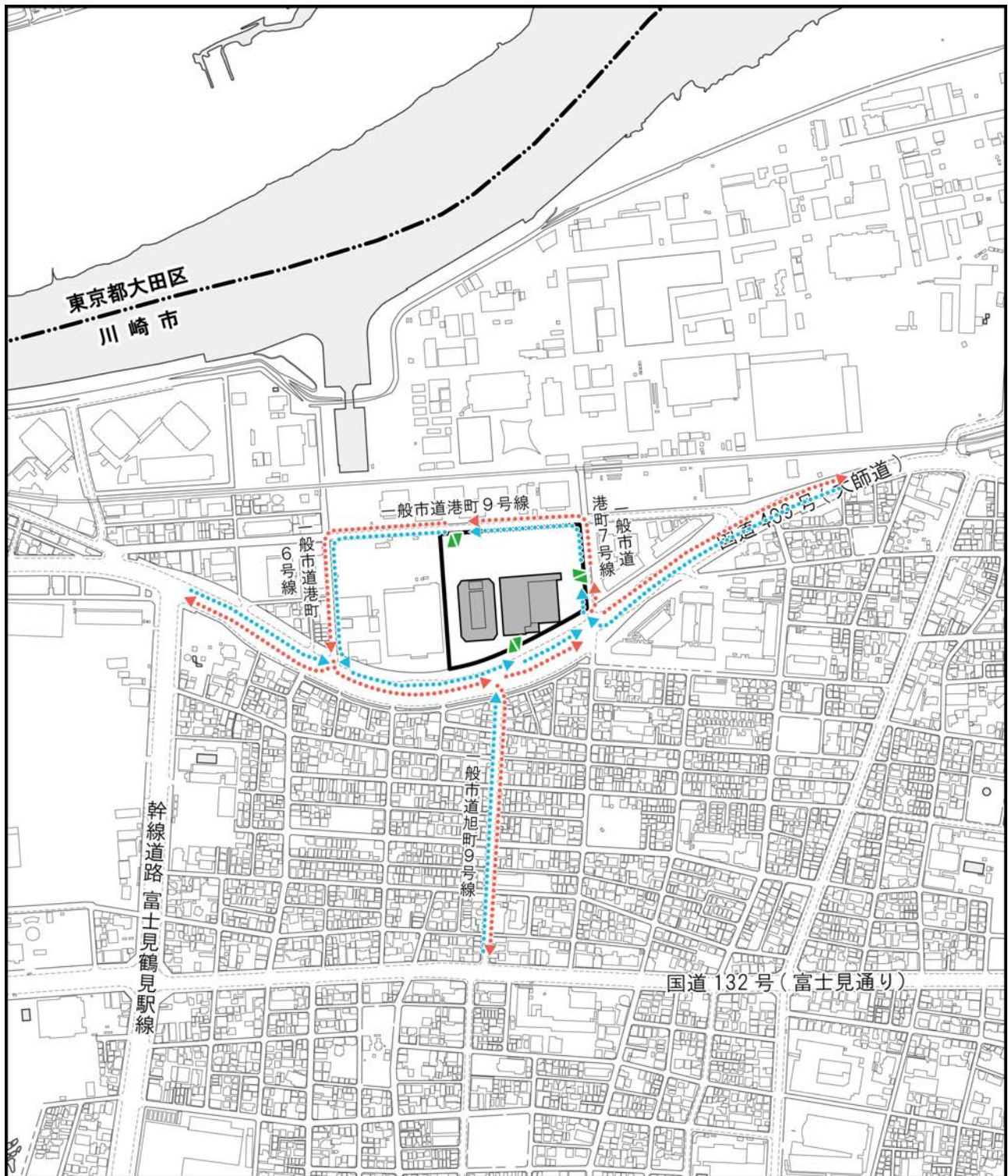
A地区の駐車場は、来客車両は一般市道港町7号線(計画地東側)から出入りする。なお、搬出入車両は国道409号(計画地南側)から出入りする。

B地区の駐車場は、一般市道港町9号線(計画地北側)から出入りする。

A地区は、来客用として建物屋上に平置き駐車場約99台を整備し、B地区は、住民用として機械式駐車場(タワーパーキング)約260台を整備する計画である。なお、駐車台数の設定根拠は、資料編(p.資-1～2 参照)に示すとおりである。

A地区の駐輪場は、商業棟南側に駐輪場出入口を設け(図1-12 参照)、計画地内地上1階に駐輪場約267台を整備する計画である。

B地区の駐輪場は、住宅棟東側に駐輪場出入口を設け(図1-12 参照)、計画建物内の地上2階に駐輪場約1,227台を整備する計画である。なお、駐輪台数の設定根拠は、資料編(p.資-1～2 参照)に示すとおりである。



凡
例

- : 計画地
- : 都県界
- ▲ : 車両出入口
- : 自動車動線(入庫)
- : 自動車動線(出庫)

図1-11 自動車動線図

0 50 100 250m
1 : 7,500



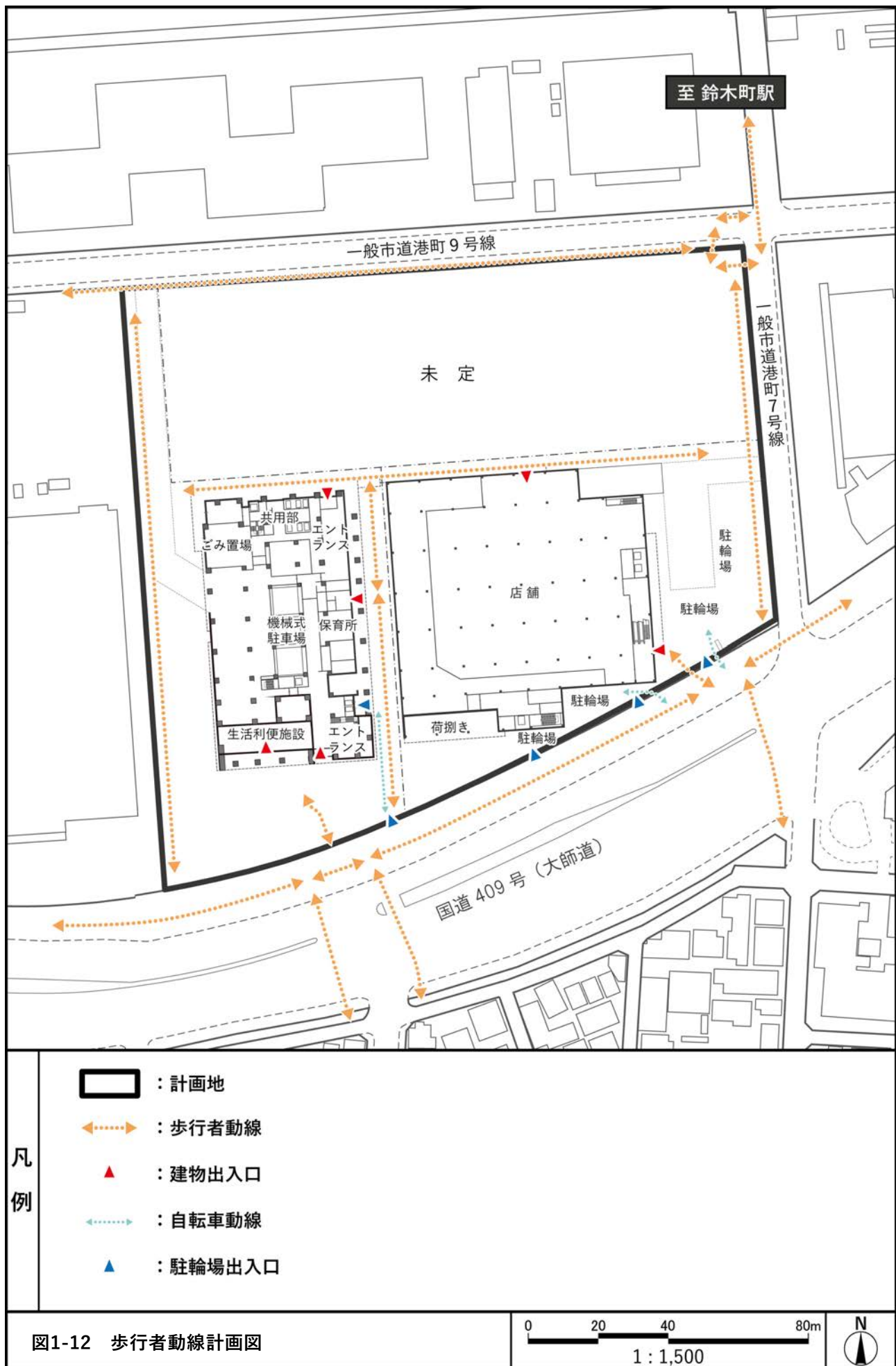


図1-12 歩行者動線計画図

(8) 供給施設計画

ア 給水計画

給水計画図は、図1-13に示すとおりである。

計画地への給水は、計画地北側道路(一般市道港町9号線)に埋設された既設配水管($\phi 350\text{mm}$)から新設引込管を用いてA地区の商業棟へは直接、B地区の住宅棟へは受水槽に引き込む計画である。受水槽からは、加圧給水ポンプを用いて必要箇所に給水する。

イ 電力・通信供給計画

電力・通信供給計画図は、図1-14に示すとおりである。

A地区の商業棟への電力・通信の供給は計画地南東付近から道路(国道409号)に埋設された地中ケーブルから、B地区の住宅棟への電力・通信の供給は計画地南側道路(国道409号)に埋設された地中ケーブルからそれぞれ引き込む計画である。

ウ ガス供給計画

ガス供給計画図は、図1-15に示すとおりである。

A地区の商業棟へのガスの供給は、計画地東側道路(一般市道港町7号線)に埋設された既設ガス本管(低圧 $\phi 150\text{mm}$)から新設ガス引込管を用いて引き込む計画である。B地区の住宅棟へのガスの供給は、計画地南側道路(国道409号)に埋設された既設ガス本管(低圧 $\phi 300\text{mm}$)から新設ガス引込管を用いて引き込む計画である。

(9) 排水施設計画

排水施設計画図は、図1-16に示すとおりである。

A地区の雨水及び汚水排水は、計画地東側及び南側の道路(一般市道港町7号線、国道409号)に埋設されている既設下水管(合流式 $\phi 1,560\sim 1,650\text{mm}$)に3ヶ所にて新設取付管を接続する計画である。B地区の雨水及び汚水排水は、計画地南側の道路(国道409号)に埋設されている既設下水管(合流式 $\phi 1,650\text{mm}$)に2ヶ所にて新設取付管を接続する計画である。

また、雨水排水については、「雨水流出抑制施設技術指針(川崎市)」に準拠し、地下ピットに設置する雨水貯留槽(A地区 約 340m^3 、B地区 約 333m^3 、合計約 673m^3)に貯留し、排水量を調整しながら放流する計画である。

なお、B地区の住宅棟の住戸からの汚水排水は、ディスポーザーを設置して住戸から発生する生ごみをディスポーザーで粉碎し、ディスポーザー処理槽にて下水道の排除基準以下に処理後、下水道に放流する計画である。ディスポーザーシステムの概念図は資料編(p. 資-3 参照)に示すとおりであり、詳細については今後関係部署と協議の上決定する。

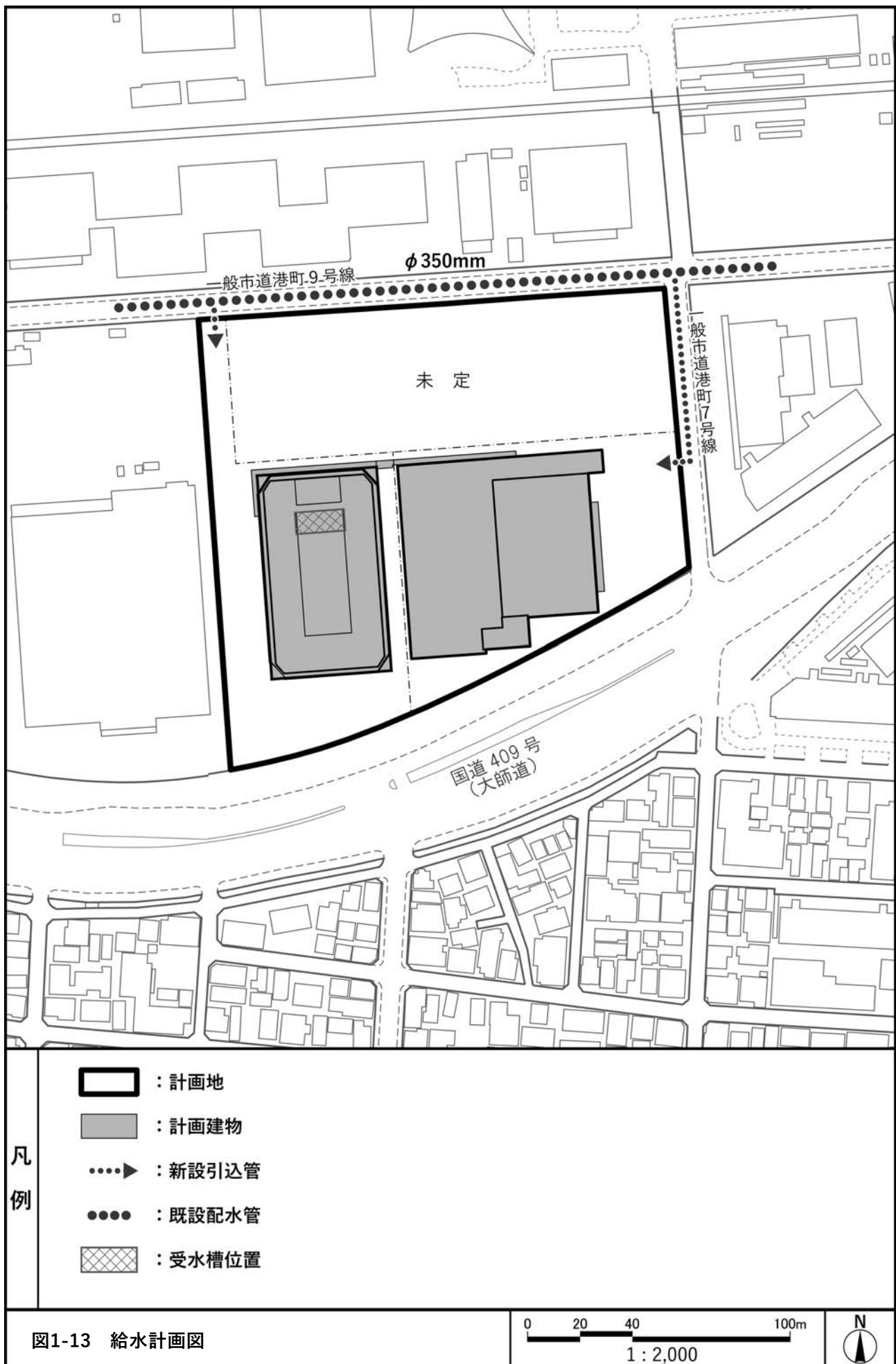
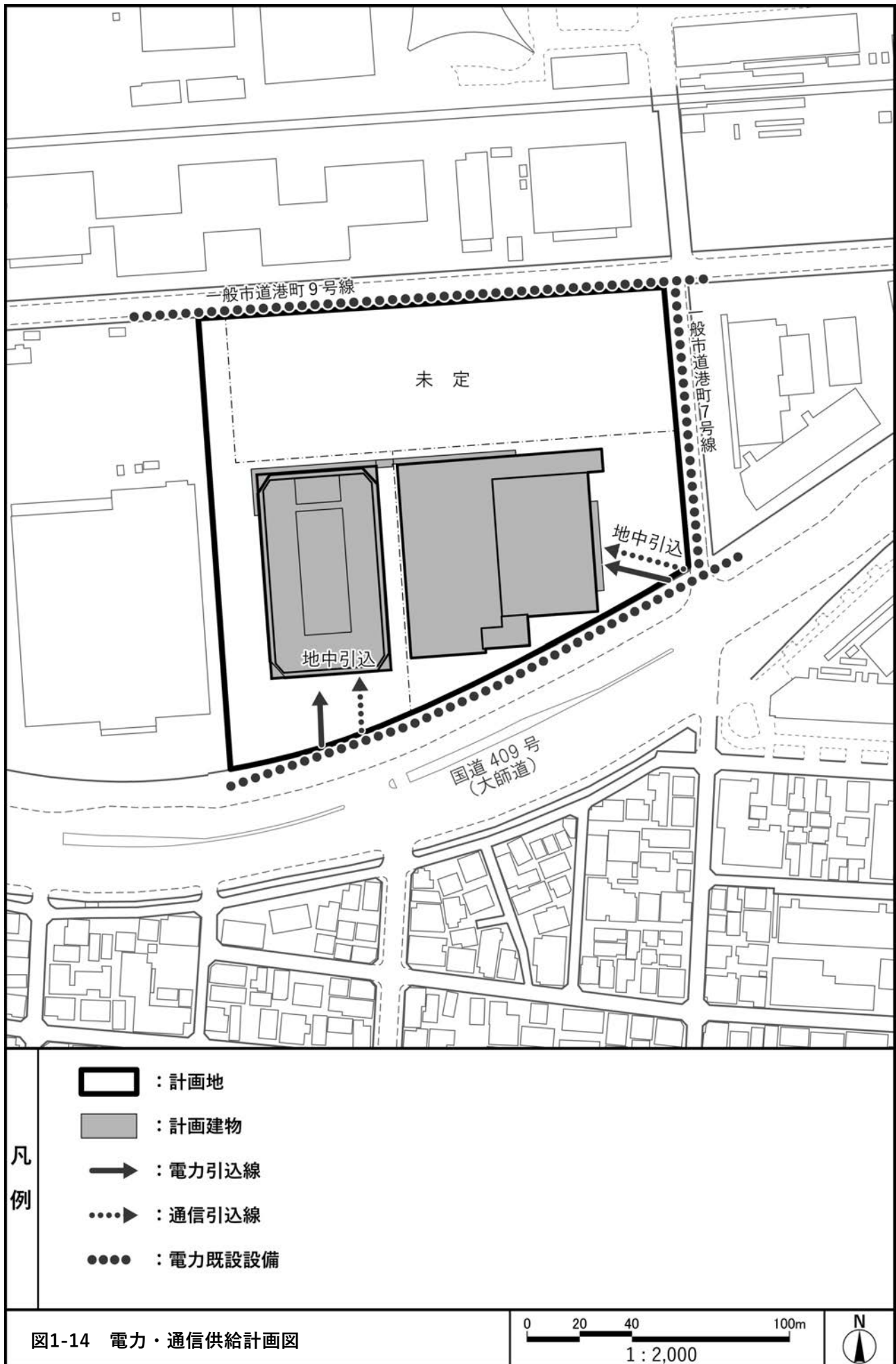
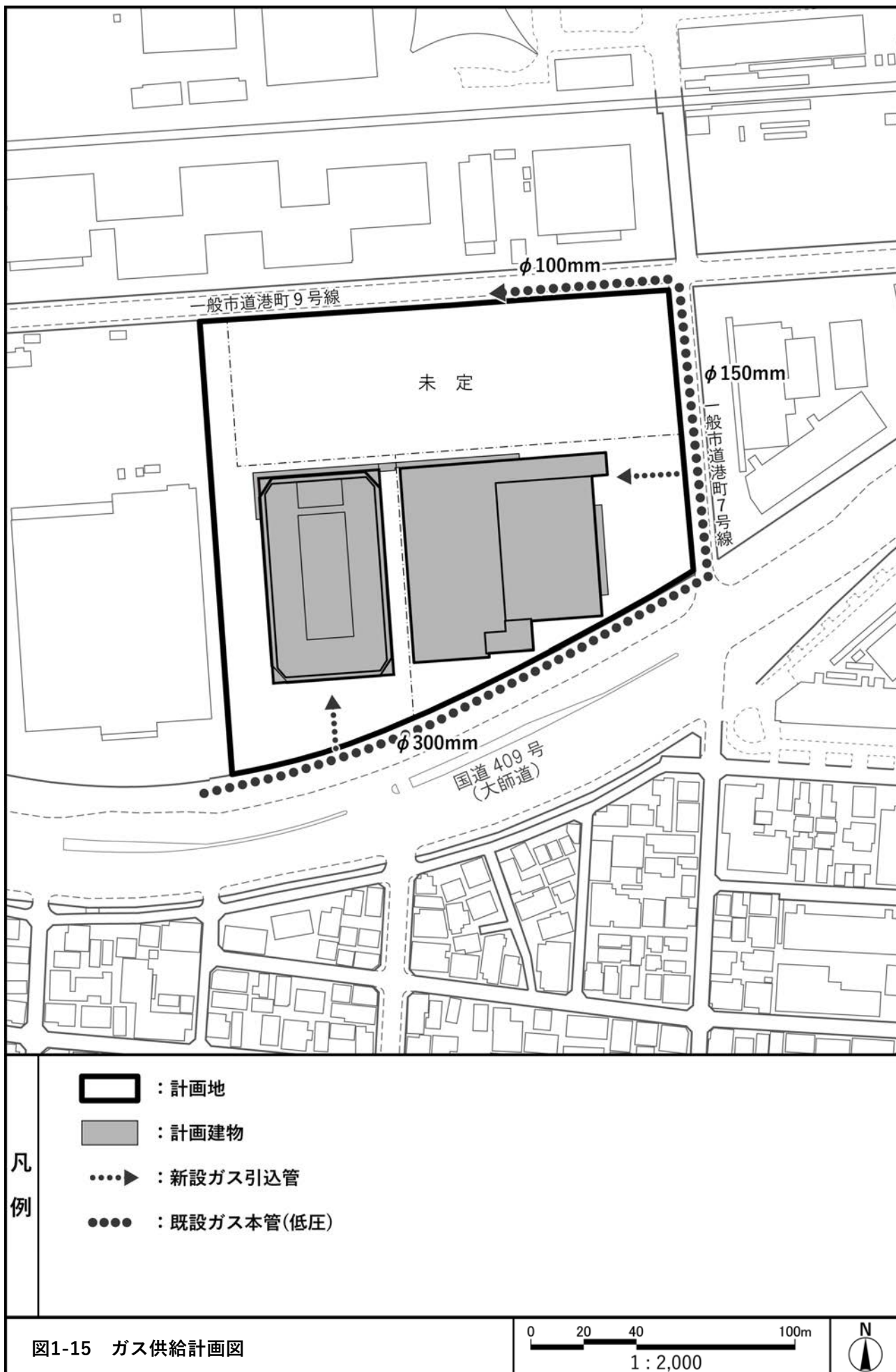
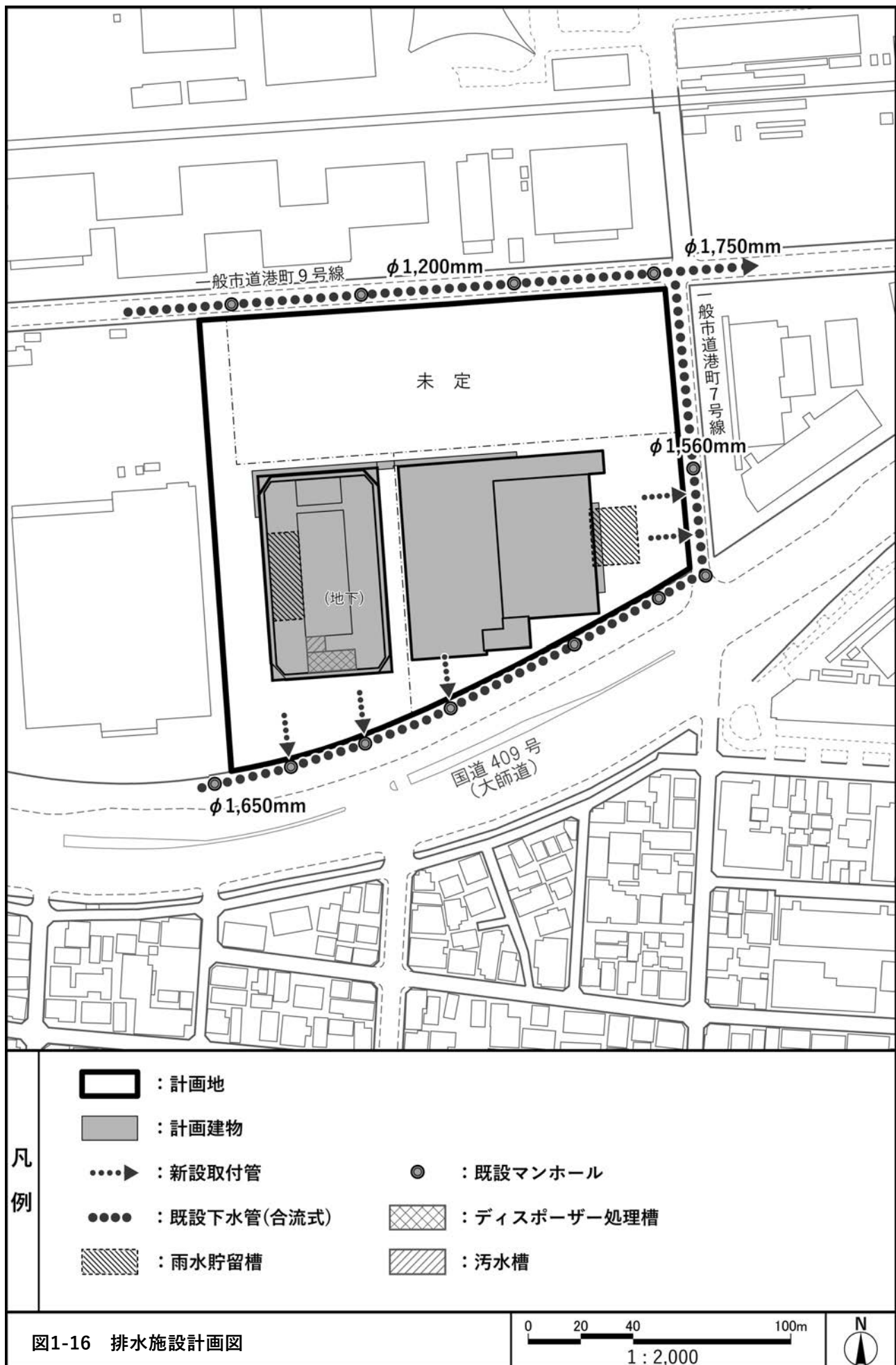


図1-13 給水計画図







(10)熱源計画

熱源は、A地区及びB地区毎にシステムを構築し、ガスと電気の併用型とする。

A地区の商業棟の空調熱源については、ヒートポンプビル用マルチエアコンとする計画である。B地区の住宅棟の空調熱源については、住宅専有部はガス給湯暖房熱源機、住宅共用部はヒートポンプビル用マルチエアコンとする計画である。

A地区の商業棟の給湯熱源については、ガス給湯器による局所給湯方式とする計画である。B地区の住宅棟の給湯熱源については、個別給湯方式とする計画であり、住宅棟専有部の床暖房にも使用する計画である。

屋外機等の主要な設備機器は、A地区の商業棟は屋上に、B地区の住宅棟は2階及び屋上に配置する計画である。

(11)施設計画(A地区)

A地区(商業棟)の施設計画は、表1-8に示すとおりである。

表1-8 A地区(商業棟)の施設計画

店舗面積	約5,530m ²
駐車台数	約 99台
駐輪場台数	約267台
想定する施設稼働時間	9:00～22:00

(12)廃棄物処理計画

廃棄物保管施設計画図は、図1-17に示すとおりである。

住宅系廃棄物(一般廃棄物)及び事業系廃棄物(一般廃棄物及び産業廃棄物)は、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」、「川崎市廃棄物の処理及び再生利用等に関する条例」及び「廃棄物保管施設設置基準要綱」に基づき、A地区の商業棟には一般廃棄物(紙、生ごみ、その他可燃性廃棄物等)と産業廃棄物(金属、ガラス、プラスチック等の保管施設)を、B地区の住宅棟には一般廃棄物の廃棄物保管施設(普通ごみ、粗大ごみ及び資源ごみ等の保管施設)を地上1階に設ける計画である。

なお、A地区の商業棟の廃棄物収集車は計画地南側の国道409号に、B地区の住宅棟の廃棄物収集車は計画地北側の一般市道港町9号線に面して出入口を設け、それぞれ入庫・出庫する計画である。

ア 一般廃棄物

住宅系廃棄物は、川崎市による分別収集により、適正に処理・処分する計画である。

事業系廃棄物は、廃棄物の分別に努め、許可を受けた廃棄物収集運搬業者等に委託し、適正に処理・処分する計画である。

イ 産業廃棄物

産業廃棄物は、廃棄物の分別に努め、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等に委託し、適正に処理・処分する計画である。

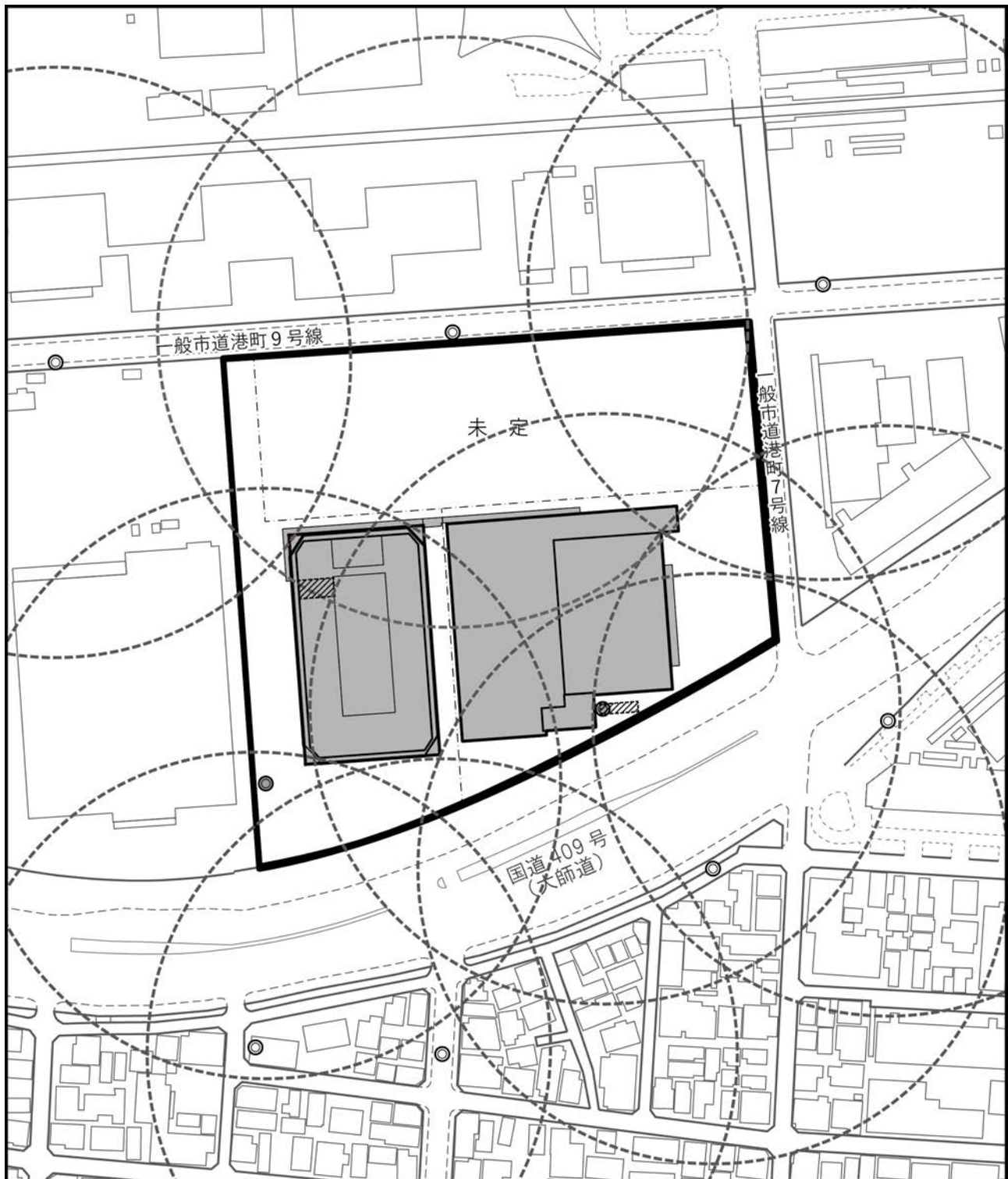
(13)防・消火計画

防・消火計画図は、図1-18に示すとおりである。

消防水利は、A地区内及びB地区内には新たに防火水槽を設けるとともに、既設消火栓も利用して、有効消防水利が充足される。また、計画地内にはしご付き消防自動車の消防活動空地の確保を検討するとともに、一部のエレベーターについては、救急担架(ストレッチャー)が収納できる構造とする計画である。また、高層階の消火については、非常用エレベーターにより高層階へのアプローチし、各階乗降ロビーに配置された屋内消火栓及び連結送水管による消火活動を基本とする計画である。



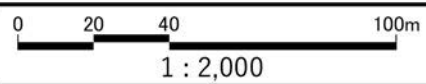
図1-17 廃棄物保管施設計画図



凡
例

- : 計画地
- : 計画建物
- : 消火栓(既設)
- : 防火水槽
- : 防火水槽送水口
- : 消火栓等受持範囲(半径100m)

図1-18 防・消火計画図



(14) 施工計画

ア 工事概要

工種別工事内容及び主要建設機械は表1-9に、工事工程は表1-10に示すとおりである。

工事期間は、約58ヶ月(解体工事約19ヶ月、新築工事約39ヶ月)を予定している。

作業日及び作業時間は、原則として日曜日を除く8時～18時までとし、前後1時間程度は工事の準備及び片付け等を実施する場合がある。

ただし、騒音及び振動による影響を及ぼさないような作業の場合やコンクリート打設等、工事の性質上、作業中断が困難な場合、あるいは天候等の事情により作業時間及び日程に変更が生じる場合には、事前に周知を行い、周辺環境に配慮した上で工事を行う。

表1-9 工種別工事内容及び主要建設機械

工 種		主な工事内容	主な建設機械
解体工事	準備工事	・ 仮囲い、工事事務所、仮設設備等設置	バックホウ(0.5m ³)、バックホウ(0.8m ³)、オールテレーンクレーン(120t)、ラフタークレーン(25～65t)、発電機、フォークリフト、高圧洗浄機
	解体工事(上屋)	・ 上屋解体工事 ・ 内装撤去工事	バックホウ(0.8m ³)、バックホウ(1.4m ³)、バックホウ(3.4m ³)、バックホウ(5.2m ³)、油圧破碎機(1.4m ³ ベース)、大型ブレイカー(0.8m ³ ベース)、オールテレーンクレーン(120t)、ラフタークレーン(25～65t)、発電機、フォークリフト、高圧洗浄機
	解体工事(基礎等)	・ 基礎解体	バックホウ(0.5m ³)、バックホウ(0.8m ³)、油圧破碎機(0.8m ³ ベース)、バイブロハンマー、クローラークレーン(200t)、ラフタークレーン(25～65t)、空気圧縮機、高圧洗浄機、発電機、杭拔機
新築工事	準備工事	・ 仮囲い、工事事務所、仮設設備等設置	バックホウ(0.5m ³)、バックホウ(0.8m ³)、油圧破碎機(0.8m ³ ベース)、バイブロハンマー、クローラークレーン(200t)、ラフタークレーン(25～65t)、空気圧縮機、高圧洗浄機、発電機、杭拔機
	杭引抜工事	・ 既存杭の引抜	バックホウ(0.5m ³)、バックホウ(0.8m ³)、バイブロハンマー、杭打機、クローラークレーン(80t、200t)、ラフタークレーン(25～65t)、ブルドーザー、コンクリートポンプ車、発電機、高圧洗浄機
	山留め工事	・ 鋼矢板壁構築 ・ バイブロハンマー打設	バックホウ(0.5m ³)、バックホウ(0.8m ³)、クローラークレーン(80t、200t)、ラフタークレーン(25～65t)、コンクリートポンプ車、空気圧縮機、高圧洗浄機、フォークリフト、発電機、タワークレーン、仮設エレベーター
	杭工事	・ プレボーリング ・ 既成杭建てこみ	バックホウ(0.5m ³)、バックホウ(0.8m ³)、クローラークレーン(80t)、ラフタークレーン(25～65t)、タワークレーン、仮設エレベーター
	根切り工事	・ 掘削工事 ・ 機中障害物撤去 ・ 残土搬出	バックホウ(0.5m ³)、バックホウ(0.8m ³)、クローラークレーン(80t、200t)、ラフタークレーン(25～65t)、コンクリートポンプ車、空気圧縮機、高圧洗浄機、フォークリフト、発電機、タワークレーン、仮設エレベーター
	基礎躯体工事	・ 鉄筋配筋 ・ コンクリート打設	バックホウ(0.5m ³)、バックホウ(0.8m ³)、クローラークレーン(80t、200t)、ラフタークレーン(25～65t)、コンクリートポンプ車、空気圧縮機、高圧洗浄機、フォークリフト、発電機、タワークレーン、仮設エレベーター
	地上躯体工事	・ 型枠解体 ・ 鉄骨建方	バックホウ(0.5m ³)、バックホウ(0.8m ³)、クローラークレーン(80t)、ラフタークレーン(25～65t)、タワークレーン、仮設エレベーター
	仕上げ設備工事	・ 設備機器設置 ・ 外装工事 ・ 内装仕上	バックホウ(0.5m ³)、バックホウ(0.8m ³)、クローラークレーン(80t)、ラフタークレーン(25～65t)、タワークレーン、仮設エレベーター
	外構工事	・ 植栽、外構工事等	バックホウ(0.5m ³)、ラフタークレーン、振動ローラー、アスファルトフィニッシャー

表1-10 工事工程表

[illegible]

イ 工事中の安全対策及び環境保全対策

工事に係る安全対策及び環境保全対策として次の事項を実施する計画である。

(ア) 安全対策

- ①工事実施に先立ち、指揮・命令系統の組織表を作り、責任体制を明確にする。
- ②外部からの問い合わせに対しては担当者を明確にし、適切かつ迅速に対応する。
- ③工事施工区域等の外周には仮囲いを設置し、第三者との隔離を行う。
- ④工事用車両の出入りは、主として南側の国道409号(大師道)からの出入りとする計画である。
- ⑤工事用車両については、下記の事項を施工者に指示する。
 - ・登校時間帯には工事用車両の出入りを極力少なくし、一時期に車両の運行が集中しないよう工程の平準化に努める。
 - ・車両出入口には誘導員を配置して、通行人の安全の確保と交通渋滞等の発生防止に努める。
- ⑥作業員に対しては、下記の事項を施工者に指示し、作業員の指導・教育を徹底する。
 - ・工事開始前に新規入場者教育を実施し、当該工事の特性等を周知把握させる。
 - ・工事開始後には、毎日の作業開始前に危険予知活動や、作業前点検をそれぞれ行うことによって労働災害防止に努める。
 - ・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。
- ⑦解体作業時の飛来落下防止措置を十分に実施し、警備員等の配置により第三者への災害防止に努める。
- ⑧商業施設開業後の住宅建設工事にあたっては、B地区敷地境界に仮囲いを設置する。

(イ) 環境保全対策

- ①工事中は、粉じん等の発生及び飛散が生じないよう工事区域内道路に砕石敷、鉄板敷等をし、散水、清掃等を十分に行う。
- ②工事施工区域等の外周には仮囲いを設置し、粉じん飛散防止や騒音低減に努める。
- ③仮囲い外の周辺道路についても定期的(一斉清掃等)に道路清掃を十分に行い、粉じん飛散防止に努める。
- ④計画地隣接の住居等の分布状況や工事内容を勘案し、必要に応じて、さらなる粉じん飛散や騒音防止対策のため、仮囲いの上部にシート等の設置による対策を講じる。
- ⑤可能な限り最新の排出ガス対策型、低騒音型の建設機械や最新の排出ガス規制適合車を採用する。
- ⑥適切な施工計画等により、建設機械や工事用車両の集中的な稼働を抑制する。
- ⑦待機中のアイドリングストップ等を徹底するための指導を実施し、重機のエンジン音、走行音を抑制すると同時に、窒素酸化物及び粒子状物質等の大気汚染物質の排出抑制、騒音・振動の低減のための措置を講じる。
- ⑧解体作業時や廃棄物の集積の際には、散水を十分に行う。
- ⑨解体する建物の周囲に防音パネル等を設置し、粉じん飛散防止や騒音低減に努める。

- ⑩既存建物の解体等にあたっては、石綿の使用の有無について事前調査を行い、石綿含有建材等の使用が確認された場合は、「大気汚染防止法」、「石綿含有廃棄物等処理マニュアル」等の関係法令等に基づき、飛散等のないよう適切な措置(作業場所の隔離、湿潤化など)を講じる。
- ⑪掘削工事の際は過剰な揚水は行わずに、止水性のある鋼矢板を施工し土留壁を構築するとともに、地盤変状の監視、防止に努める。
- ⑫工事中の排水は、仮設沈砂槽等により処理し、公共下水道(合流式)へ放流する。
- ⑬舗装工事や防水工事等においては、材料・施工方法等を検討し、悪臭の発生防止に努める。

(ウ) 廃棄物処理計画

工事中の建設廃棄物は、建設資材等の搬入に際して過剰な梱包を控える等、発生抑制を図るとともに、関係法令に基づき再生利用可能な廃棄物について積極的にリサイクルに努め、廃棄物処理業の許可を得た処理業者等へ委託し、適正な処理を行う計画とする。その実施にあたっては、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」を遵守するとともに、「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」に基づき、分別解体及び廃棄物の再資源化の促進を図る。

なお、既存建物の解体等に際して、石綿含有建材等の使用が確認された場合には、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」、「大気汚染防止法」及び「石綿含有廃棄物等処理マニュアル」等の法令に基づき、飛散・流出等のないよう適正に処理を行うとともに、産業廃棄物の許可を得た処理業者(必要に応じて特別管理産業廃棄物の許可を受けた処理業者)へ委託し、適正に処理・処分を行う計画とする。

ウ 工事用車両の運行計画

(ア) 工事用車両台数

工事用車両台数のピーク時期は、工事着工後33ヶ月目と計画している。ピーク時の工事用車両台数は、表1-11に示すとおり、大型車が約219台/日、小型車が約136台/日、合計約355台/日である。

この時期には、主にA地区の商業棟の仕上げ設備工事及び外構工事、B地区の住宅棟の基礎躯体工事及び仕上げ設備工事を実施している計画である。

表1-11 ピーク日における工事用車両台数(片道台数)

区 分	発生台数
大型車	約 219台/日
小型車	約 136台/日
合 計	約 355台/日

(イ) 工事用車両動線計画

工事用車両動線計画は、図1-19に示すとおりである。

工事用車両の出入口は、解体工事時は計画地南側の国道409号(大師道)沿いに2ヶ所、計画地北側の一般市道港町9号線沿いに1ヶ所の計3ヶ所(図1-20(1) 参照)、A地区の商業棟の建設時は計画地南側の国道409号(大師道)沿いに1ヶ所、計画地東側の一般市道港町7号線沿いに1ヶ所の計2ヶ所(図1-20(2) 参照)、B地区の住宅棟建設時は計画地南側の国道409号(大師道)沿いに1ヶ所、計画地北側の一般市道港町9号線沿いに1ヶ所の計2ヶ所(図1-20(2)～(3) 参照)、設ける計画であり、左折IN、左折OUTを原則とする計画である。なお、工事用車両は、主に国道409号(大師道)から出入を行う計画である。

エ 仮設防災計画

工事中における仮設防災計画は、図1-20(1)～(3)に示すとおりである。

工事に先立ち、工事区域外周に万能鋼板による仮囲い(高さ約3m)を設置する計画である(図1-20(1) 既存建物解体時、図1-20(2) 商業棟及び住宅棟建設時)。また、商業棟の供用後の時点では、図1-20(3)に示す仮囲い(高さ約3m)を設置する計画である。

仮設ゲート(工事ゲート)は、工事の状況に合わせて上記「(イ)工事用車両動線計画」に示したとおり、計画地南側の国道409号(大師道)沿いに2ヶ所、計画地北側の一般市道港町9号線沿いに1ヶ所、計画地東側の一般市道港町7号線沿いに1ヶ所の計4ヶ所のうち必要な仮設ゲートを設置し、左折IN、左折OUTを原則とする計画である。

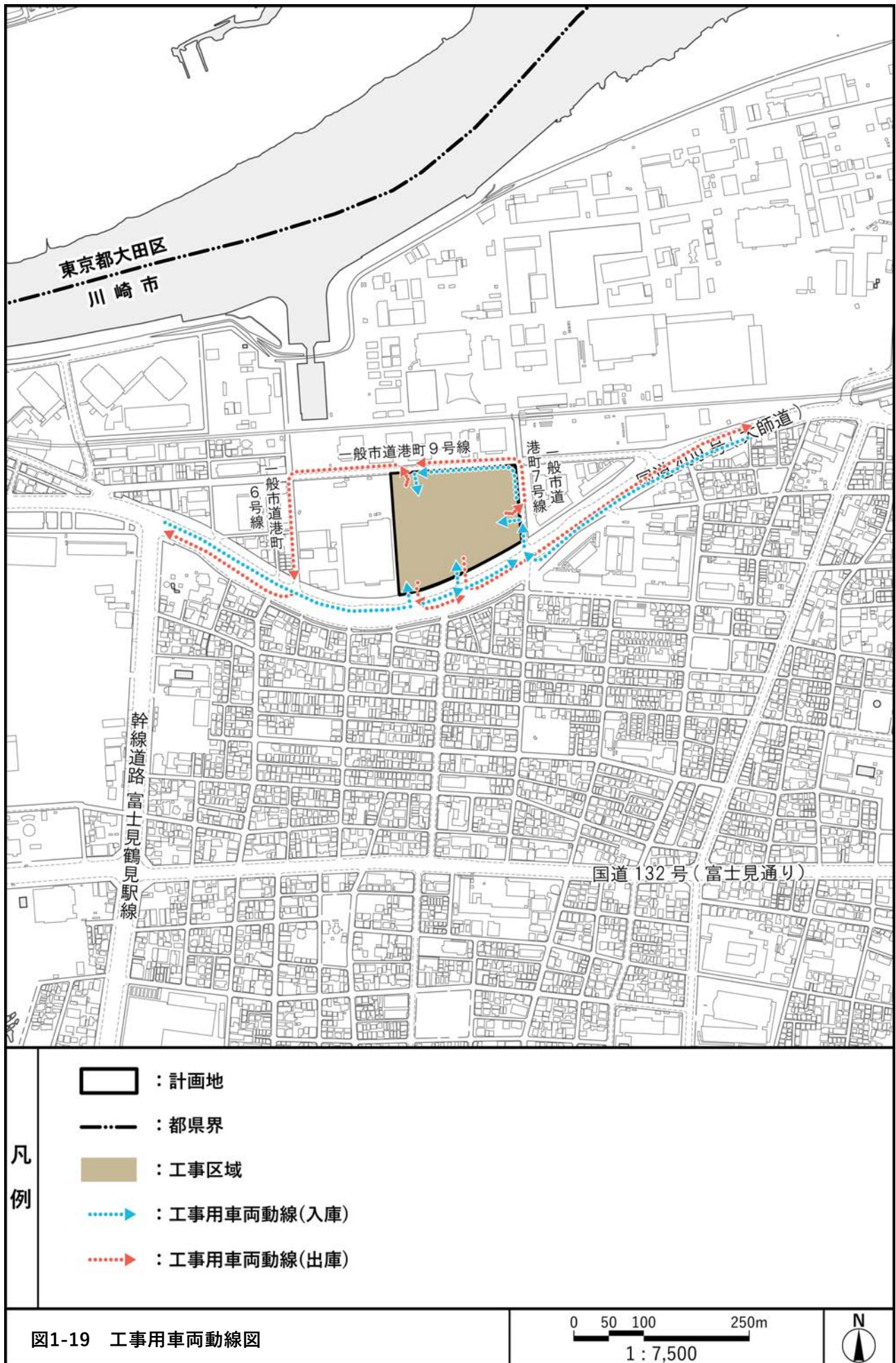
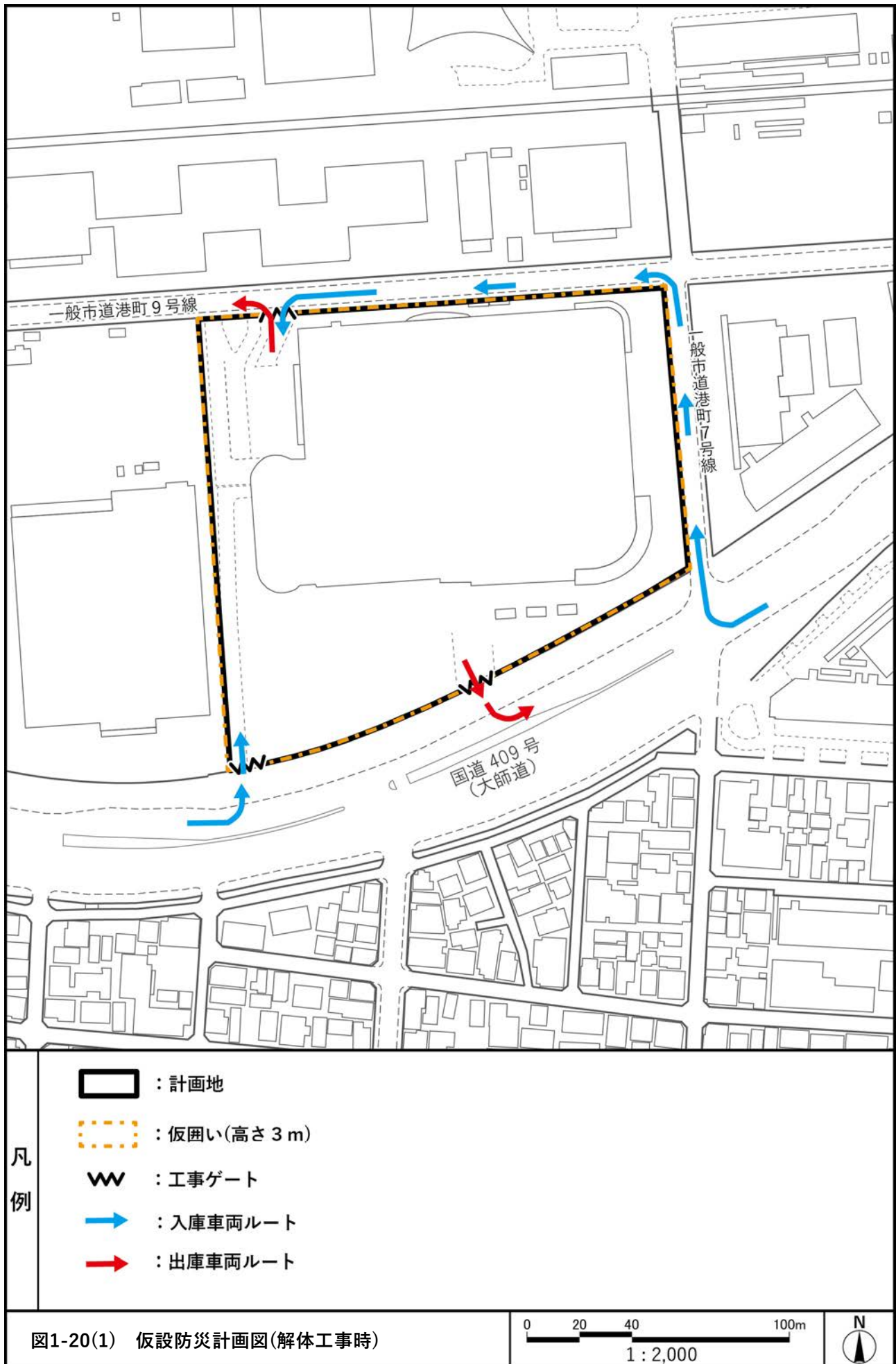
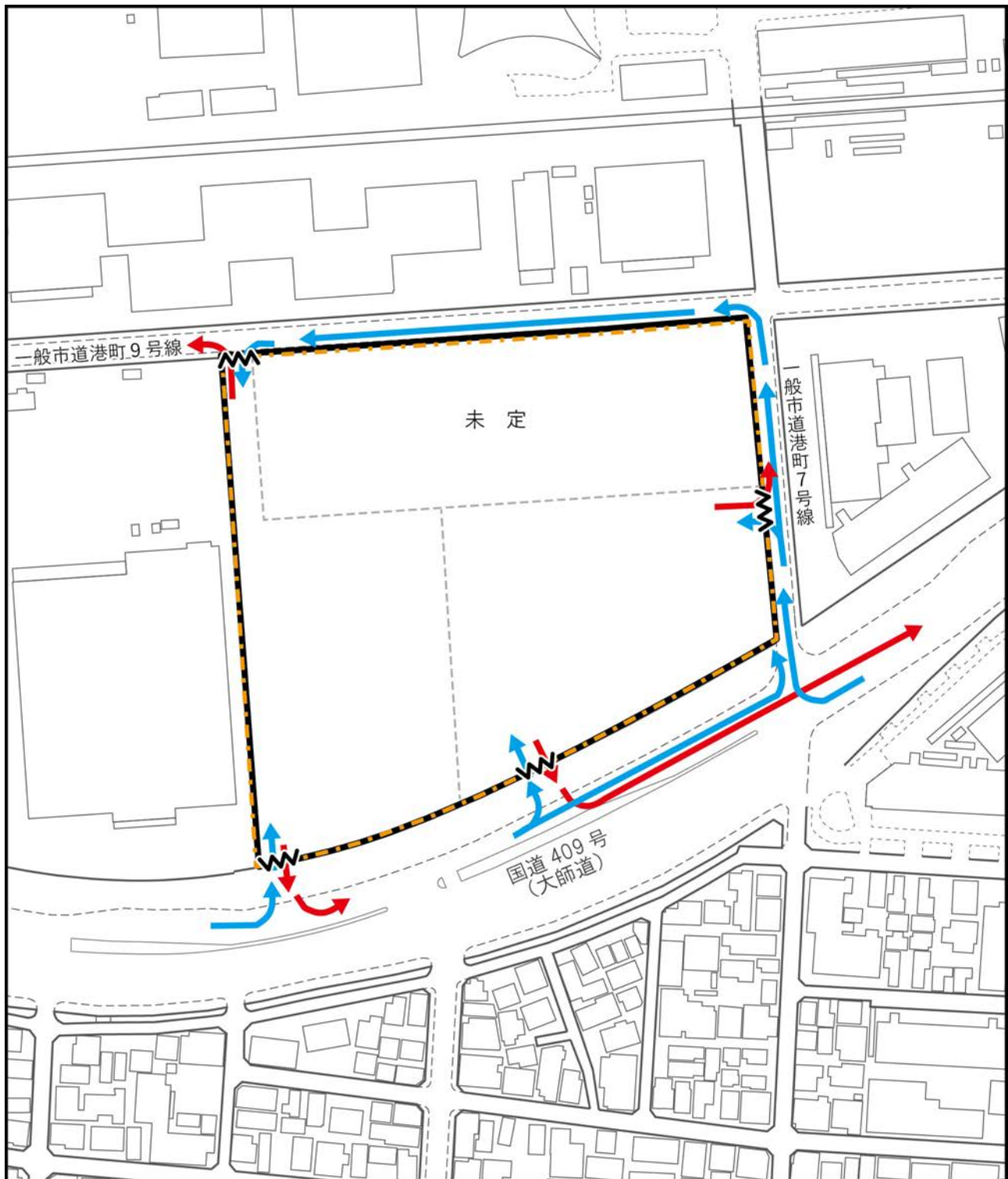


図1-19 工事用車両動線図





凡
例

- : 計画地
- : 仮囲い(高さ 3 m)
- W : 工事ゲート
- : 入庫車両ルート
- : 出庫車両ルート

図1-20(2) 仮設防災計画図(商業棟及び住宅棟建設時)

0 20 40 100m
1 : 2,000



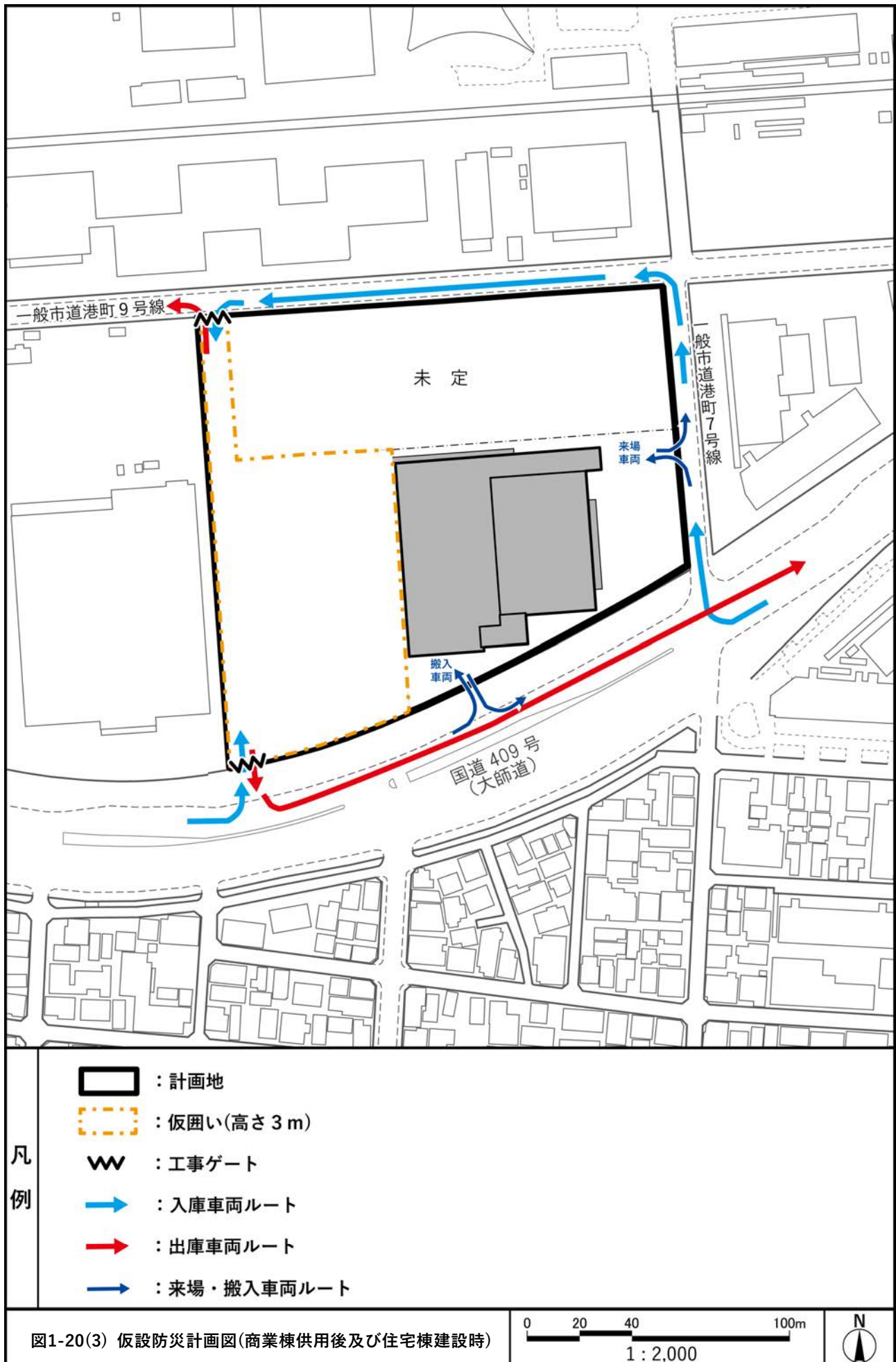


図1-20(3) 仮設防災計画図(商業棟供用後及び住宅棟建設時)

