

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、工事中及び供用時の環境影響要因に対し、「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内でできる限り低減するために、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の内容は、表 5-1 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の内容
地球環境	温室効果ガス	ア 施設の稼働に伴う措置 ・建築物の外壁には断熱性をもつ部材を使用し、建築物の断熱性を高める。 ・施設で使用するエネルギー機器（空調機器、給湯機器等）は、エネルギー効率の良いものを採用するように努める。 ・照明器具はすべて LED 化する。 ・看板等によりアイドリングストップの周知を行う。 ・設計等の進捗に合わせて、太陽光発電設備等の積極的な導入を検討する。
大気	大気質	ア 建設機械の稼働に伴う措置 ・建設機械については、可能な限り最新の排出ガス対策型を使用する。 ・建設機械の運転者に対し、適宜運転教育を実施し、待機中のアイドリングストップ、負荷の少ない運転を徹底する。 ・適切な施工計画により、建設機械の集中的な稼働を抑制し、ピークを分散する。 ・定期的に建設機械の整備及び点検を実施し、装置の不具合や高負荷等を防止することにより、大気汚染物質排出量の増加を抑制する。 ・解体工事及び新築工事の土工事等では粉じん等の発生及び拡散を抑制するため、計画地内及び周辺道路の散水及び清掃を適切に実施する。 イ 工事用車両の走行に伴う措置 ・工事用車両については、可能な限り最新の排出ガス規制適合車を使用する。 ・工事用車両の運転者に対し、適宜運転教育を実施し、待機中のアイドリングストップ、加減速の少ない運転を行うこと等のエコドライブを徹底する。 ・定期的に工事用車両の整備及び点検を実施し、車両の不具合等の防止による大気汚染物質排出量の増加を抑制する。 ・適切な施工計画により、工事用車両の集中的な運行を抑制する。 ウ 施設関連車両の走行に伴う措置 ・通勤者は極力、川崎市営バス等の公共交通機関を利用するよう呼びかけを行う。 ・施設関連車両に対して、アイドリングストップ、加減速の少ない運転を行うこと等のエコドライブの実施を指導する。 ・看板等によりアイドリングストップの周知を行う。
土壌汚染	土壌汚染	・計画地の場外に搬出する土壌は汚染の有無を確認のうえ、汚染があれば、運搬に際しては「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。 ・場内で仮置き等を行う場合には、特定有害物質等の飛散等を防止するため、シートで覆う等の必要な措置を講じる。 ・場外処理を行う場合は、許可を得た汚染土壌処理業者に委託し、適正に処理する。 ・汚染土壌の搬出を行う場合はシートで覆う等の運搬に関する基準を遵守する。

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の内容
騒音・振動 ・低周波音	騒音 ア 建設機械の稼働に伴う措置 ・建設機械については、可能な限り低騒音型を使用し、工法についても極力騒音の影響が小さい工法を採用する。 ・計画地敷地境界に高さ 3.0m の鋼製仮囲いを設置する。 ・建設機械の運転者に対し、適宜運転教育を実施し、待機中のアイドリングストップ、負荷の少ない運転を徹底する。 ・適切な施工計画により、建設機械の集中的な稼働を抑制する。 ・定期的な建設機械の整備及び点検を実施し、装置の不具合や高負荷等を防止することにより、騒音の増加を抑制する。 イ 工事用車両の走行に伴う措置 ・工事用車両の運転者に対し、適宜運転教育を実施し、待機中のアイドリングストップ、加減速の少ない運転を行うこと等のエコドライブを徹底する。 ・定期的な工事用車両の整備及び点検を実施し、車両の不具合等の防止による騒音の増加を抑制する。 ・適切な施工計画により、工事用車両の集中的な運行を抑制する。 ウ 冷暖房施設等の設置に伴う措置 ・設備機器については、定期的な整備点検を行い、整備不良等による騒音の増加を防止する。 エ 施設関連車両の走行に伴う措置 ・通勤者は極力、川崎市営バス等の公共交通機関を利用するよう呼びかけを行う。 ・施設関連車両の規制速度の遵守を徹底する。 ・施設関連車両に対して、アイドリングストップ、加減速の少ない運転を行うこと等のエコドライブの実施を指導する。
	振動 ア 建設機械の稼働に伴う措置 ・工法について、極力振動の影響が小さい工法を採用する。 ・建設機械の運転者に対し、適宜運転教育を実施し、待機中のアイドリングストップ、負荷の少ない運転を徹底する。 ・適切な施工計画により、建設機械の集中的な稼働を抑制する。 ・定期的な建設機械の整備及び点検を実施し、装置の不具合や高負荷等を防止することにより、振動の増加を抑制する。 イ 工事用車両の走行に伴う措置 ・工事用車両の運転者に対し、適宜運転教育を実施し、加減速の少ない運転を行うこと等のエコドライブを徹底する。 ・定期的な工事用車両の整備及び点検を実施し、車両の不具合等の防止による振動の増加を抑制する。 ・適切な施工計画により、工事用車両の集中的な運行を抑制する。 ウ 施設関連車両の走行に伴う措置 ・通勤者は極力、川崎市営バス等の公共交通機関を利用するよう呼びかけを行う。 ・施設関連車両の規制速度の遵守を徹底する。 ・施設関連車両に対して、加減速の少ない運転を行うこと等のエコドライブの実施を指導する。

表 5-1 (3) 環境保全のための措置

環境影響評価項目		環境保全のための措置の内容
廃棄物等	一般廃棄物	・ 家庭系一般廃棄物については「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利用等に関する条例」及び「廃棄物保管施設設置基準要綱」（川崎市要綱）に基づき、本事業の計画建築物である寄宿舍棟の1階に廃棄物保管施設（ゴミ置き場）を設け、分別の徹底を促す。 ・ 家庭系一般廃棄物保管施設においては、掲示物等により減量化・資源化を促す。 ・ 事業系一般廃棄物については、廃棄物保管施設を設け、許可業者等による収集・運搬及び川崎市等により適切に処理されるよう廃棄物の種類に分別する。
	産業廃棄物	・ 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」、「建設副産物適正処理推進要綱」等に基づき、積極的に発生を抑制するとともに、分別を徹底し、可能な限り資源化を図る。 ・ 工事中に発生する産業廃棄物は、収集・運搬や処分の際の許可を受けた産業廃棄物処理業者へ委託し、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」を遵守して適正な収集・運搬及び処分を行う。 ・ 産業廃棄物管理票により、廃棄物の適正な運搬・処分を確認する。
	建設発生土	・ 場外に搬出する建設発生土は、「建設副産物適正処理推進要綱」等に基づき、適正に処理・処分を行う。 ・ 建設発生土による粉じん等の発生及び拡散が生じないようにするため、計画地内や周辺道路の散水及び清掃を適切に実施するとともに、建設発生土の仮置き場のシート掛けを行う。 ・ 建設発生土の運搬時においては、車両の荷台にシート掛け等の飛散防止を行う。 ・ 汚染土壌とそれ以外の建設発生土の置場を区分し、適切に管理する。
緑	緑の質	・ 植栽にあたっては、立地条件を考慮して必要に応じて耐風性、耐陰性、耐湿性の樹種を選定する。 ・ 緑の構成を配慮し、大景木・高木、中木、低木、地被類を適切に組み合わせるなど、多様な緑の創出を図る。 ・ 地被類を植栽し、緑化地内の植栽土壌の飛散を防止する。 ・ 植栽基盤の整備計画は、良質な客土を用いる。 ・ 樹木などの成長を支援するために適切な土壌厚を確保する。 ・ 植栽された樹木の目的（景観に寄与する等）を十分に発揮させるため、樹木の特質に応じた維持管理を行う。 ・ 健全育成を図るため、樹木の生育状況に応じた維持管理を行う。
	緑の量	・ 「川崎市緑の基本計画」、「川崎市緑化指針」、「「かわさき臨海のもりづくり」緑化推進計画」を踏まえ、計画建築物外周の地上部に可能な限り緑地を設け、魅力的な緑化空間の創出に努める。 ・ 緑の構成を配慮し大景木、高木、中木、低木、地被類を適切に組み合わせるなど、多様な緑の創出を図る。 ・ 植栽された樹木の目的（景観に寄与する等）を十分に発揮させるため、樹木の特質に応じた維持管理を行う。 ・ 植栽に生育不良や枯損等を確認した場合には、代替措置等を講じ、良好な植栽環境を維持する。

表 5-1(4) 環境保全のための措置

環境影響評価項目		環境保全のための措置の内容
景観	景観、 圧迫感	・川崎市景観計画に基づく色彩を建築物等へ選定することにより、周辺地域との調和を図る。 ・壁面にルーバーを設置することにより分節化を図り、圧迫感の低減を図る。 ・「川崎市緑の基本計画」、「川崎市緑化指針」、「かわさき臨海のもりづくり」緑化推進計画」を踏まえ、計画建築物外周の地上部に可能な限り緑地を設ける。 ・植栽にあたっては、大景木、高木、中木、低木、地被類を適切に組み合わせる等、多様な緑の創出を図るとともに、計画的な維持管理を実施し、樹木等の良好な育成を図ることにより、圧迫感の低減を図る。 ・道路境界部を中心に積極的な緑化に努め、緑豊かなゆとりのある景観を形成する計画とする。 ・臨海部の夜間景観を意識し、それぞれの施設の特徴を活かしながら、街なみに調和する照明計画を行う。
建造物の 影響	日照阻害	・日影への影響に配慮し、可能な限り建築物を計画地の南側に配置する。
	テレビ受信 障害	・テレビ電波受信障害について、問い合わせ窓口の設置を周知し、受信障害が発生した時には、その原因を確認する。 ・本事業に起因する障害が発生したことが明らかになった場合には、受信障害の改善方法、時期等について関係者と十分に協議し、必要な対策を実施する。 ・工事中におけるテレビ電波の受信障害に対しては、クレーンの未使用時（作業時間中及び台風等強風時は除く）には、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。
	風害	・計画地内に常緑の大景木、高木を設置し、風害を低減する。 ・健全育成を図るため、樹木の生育状況に応じた維持管理を行う。
地域交通	交通安全、 交通混雑	ア 工事中 ・計画地周辺の小中学校の登校時間帯を考慮し工事用車両の出入りの時間調整に努める。 ・工事用車両出入口に適宜誘導員を配置し、歩行者の安全確保と交通渋滞等の発生防止に努める。 ・適切な施工計画により、工事用車両の集中的な運行を抑制する。 ・工事用車両の運転者に対し、随時安全運転教育を実施し、交通法規を遵守することはもとより安全運転を徹底し、一般車両、歩行者及び自転車の安全を確保する。 ・工事用車両の運転者に対し、ガードレールが整備されていないなど交通安全施設が十分でない箇所などでは特に徐行運転に心がけることや横断歩道前では歩行者等の確認を十分に行うなどの安全運転を徹底する。 ・周辺の混雑状況を確認し、工事に支障のない範囲で適宜、運搬時間帯を調整する。 ・工事用車両の待機場所を計画地内に確保し、周辺に待機車両が発生しないよう努める。 イ 供用時 ・通勤者は極力、川崎市営バス等の公共交通機関を利用するよう呼びかけを行う。 ・施設関連車両の運転者に対し、随時安全運転教育を実施し、交通法規を遵守することはもとより安全運転を徹底し、一般車両、歩行者及び自転車の安全を確保する。 ・施設関連車両の運転者に対し、ガードレールが整備されていないなど交通安全施設が十分でない箇所などでは特に徐行運転に心がけることや横断歩道前では歩行者等の確認を十分に行うなどの安全運転を徹底する。

第 6 章 環境配慮項目に関する措置

第6章 環境配慮項目に関する措置

環境配慮項目に関する措置は、表 6-1 に示すとおりである。

本事業では、工事中及び供用時に、環境影響評価項目以外で、地域環境及び地球環境に配慮すべき項目として、下記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	環境配慮措置	
	工事中	供用時
有害化学物質	—	・少量危険物、危険物は消防法等に準拠し、適切に倉庫を設け、取扱い体制、保安体制を明確にする。 ・有害化学物質を排出する際は各テナントにて廃液管理のチェックシート等を作成し、適切に廃棄する。
地震時等の災害	—	・地震時の建築物倒壊等の被害を及ぼさないよう耐震性に配慮した構造とする。 ・建築物の不燃化（耐火建築物）により、防災性を向上させる。 ・定期的に防災訓練を実施し、災害に対する意識を高め、災害時対応が円滑に行えるよう準備・訓練する。
生物多様性	—	・緑の構成を配慮し、大景木、高木、中木、低木、地被類を適切に組み合わせるなど、多様な緑の創出を図ることで、多様な生物の生息・生育環境を創出する。 ・ムラサキシキブ、アベリア、ローズマリー等の花や実をつける植栽を採用する。 ・ケヤキ等の落葉樹を採用する。
地球温暖化対策	・建設機械及び工事用車両は工程会議等における調整により最適化を図り、効率的な運用を図る。 ・建設機械の稼働や工事用車両の運転においては、運転手への教育により待機中のアイドリングストップやエコドライブ等を徹底するための周知を行い、温室効果ガス排出の削減を図る。 ・工事用車両については、可能な限り最新の低燃費車を使用し、温室効果ガス排出量の削減やエネルギー使用量の低減を図る。 ・低炭素型の建築資材（低炭素型コンクリート等）の活用を検討する。	—

表 6-1 (2) 環境配慮項目に関する措置

選定した環境配慮項目	環境配慮措置	
	工事中	供用時
気候変動の影響への適応	—	・空調等、高効率の設備機器を導入し、人工排熱を低減する。 ・緑地は、「川崎市緑化指針」、「地域環境管理計画」に基づき、敷地面積に対して約15%以上の緑被面積を確保し、可能な限り人工被覆を削減することで、ヒートアイランド現象の緩和に努める。 ・遮熱性の高い窓や断熱材等を採用し、エネルギー使用量の低減を行う。 ・異常気象や海面上昇に対する浸水対策として以下の事項を実施する。 ・研究棟1階出入り口に止水板、又は防水建具の設置 ・非常用発電機等の主要電気設備をコミュニティ棟屋上に設置 ・受水槽をコミュニティ棟2階に設置
資源	・資源循環に取り組むため、建設現場での廃棄物の分別を徹底し、建設資材の有効利用、再利用を図り、資源の循環型社会に貢献する。 ・省梱包等により段ボール梱包材の削減を図る。	・施設の供用に伴う廃棄物については、廃棄物保管施設において、資源物等を分別し、廃棄物のリサイクルに貢献する。 ・節水型トイレ等を採用し、水資源の保全に努める。

第 7 章 環境影響の総合的な評価

第7章 環境影響の総合的な評価

本事業は、研究施設の建設を行うものである。

本事業では、研究施設を工業地帯に建設することから、工業地域の景観など周辺環境との調和に配慮した建築物配置・色彩とし、「川崎市緑の基本計画」、「川崎市緑化指針」等を踏まえ、建築物外周の地上部に可能な限り多様な緑による緑化地を設けることにより、魅力的な緑化空間の創出を図る。また、近接する浜町交差点、鋼管通り交差点、浜川崎駅入口交差点の渋滞等に配慮するため、通勤者は極力、川崎市営バス等の公共交通機関を利用するよう呼びかけを行う等、交通環境への配慮も実施する。

なお、工事中においては、車両出入口への交通誘導員の適宜配置、作業員への安全教育等の安全対策、工事区域及び周辺道路の散水・清掃、アイドリングストップ等のエコドライブ、建設機械及び工事用車両の整備・点検等の環境保全対策等を行う計画である。

本事業に係る環境影響評価の結果は、表 7-1 に示すとおりであり、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、日照障害、テレビ受信障害、風害及び地域交通（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、各種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考える。

また、緑の質及び緑の量については、良質な客土により樹木等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ものと考えている。

有害化学物質、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、資源といった環境配慮すべき項目に対しても、事業内容と立地環境特性を勘案し、各種の措置を講じる計画である。

以上のことから、本事業は、周辺地域の環境の保全に適切に配慮した事業であると評価する。

表 7-1(1) 環境影響評価の結果（概要）

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	ア 施設の稼働に伴う温室効果ガス 研究施設における標準設備のエネルギー消費量は電力が約 8,849.9 千 kWh/年、ガスが約 554.3 千 m³/年、二酸化炭素排出量は約 5,127.6t-CO₂/年と予測した。また、計画設備のエネルギー消費量は電力が約 7,703.0 千 kWh/年、ガスが約 488.9 千 m³/年、二酸化炭素排出量は約 4,476.3t-CO₂/年と予測した。 二酸化炭素排出抑制対策を講じなかった場合と比較すると、二酸化炭素排出抑制対策を講じることによる二酸化炭素排出量の削減量は約 651.3t-CO₂/年、削減率は約 12.7%と予測した。 寄宿舍棟における標準設備のエネルギー消費量は電力が約 265.7 千 kWh/年、ガスが約 26.9 千 m³/年、二酸化炭素排出量は約 174.9t-CO₂/年と予測した。また、計画設備のエネルギー消費量は電力が約 240.0 千 kWh/年、ガスが約 24.5 千 m³/年、二酸化炭素排出量は約 158.4t-CO₂/年と予測した。 二酸化炭素排出抑制対策を講じなかった場合と比較すると、二酸化炭素排出抑制対策を講じることによる二酸化炭素排出量の削減量は約 16.5t-CO₂/年、削減率は約 9.4%と予測した。 本事業では、建築物の外壁には断熱性をもつ部材を使用し、建築物の断熱性を高めるなどの環境保全のための措置を講じる。 以上のことから、事業者として実行可能な範囲で環境保全のための措置を講じることにより、温室効果ガスの排出量を抑制できると評価する。
大気	大気質	ア 建設機械の稼働に伴う大気質 建設機械の稼働に伴う大気質の長期将来濃度の最大値は、二酸化窒素（日平均値の年間 98%値）が 0.0400ppm であり、環境保全目標（0.06ppm 以下）を満足し、浮遊粒子状物質（日平均値の年間 2%除外値）は 0.0385mg/m³であり、環境保全目標（0.10mg/m³以下）を満足すると予測した。 また、建設機械のピーク稼働時における短期将来濃度（1 時間値）の最大値は、二酸化窒素は 0.1035～0.1705ppm であり、環境保全目標（0.2ppm 以下）を満足すると予測した。浮遊粒子状物質は 0.0427～0.0676mg/m³であり、環境保全目標（0.20mg/m³以下）を満足すると予測した。 本事業の工事においては、建設機械については、可能な限り最新の排出ガス対策型を使用するなどの環境保全のための措置を講じる。 以上のことから、本事業の工事に伴う建設機械の稼働は、計画地周辺の大気質に著しい影響を及ぼすことはないとはないと評価する。 イ 工事用車両の走行に伴う大気質 工事用車両の走行に伴う道路端における長期将来濃度は、二酸化窒素（日平均値の年間 98%値）は 0.03464～0.03486ppm で、環境保全目標（0.06ppm 以下）を満足すると予測した。浮遊粒子状物質（日平均値の年間 2%除外値）は 0.03424～0.03427mg/m³で、環境保全目標（0.10mg/m³以下）を満足すると予測した。 本事業の工事においては、工事用車両について、可能な限り最新の排出ガス規制適合車を使用するなどの環境保全のための措置を講じる。 以上のことから、本事業の工事に伴う工事用車両の走行は、沿道の大気質に著しい影響を及ぼすことはないとはないと評価する。

表 7-1 (2) 環境影響評価の結果（概要）

環境影響評価項目		環境影響評価の結果
大気	大気質	ウ 施設関連車両の走行に伴う大気質 施設関連車両の走行に伴う道路端における長期将来濃度は、二酸化窒素（日平均値の年間 98% 値）は 0.03465～0.03499ppm であり、環境保全目標（0.06ppm 以下）を満足すると予測した。浮遊粒子状物質（日平均値の年間 2% 除外値）は 0.03425～0.03429mg/m³であり、環境保全目標（0.10mg/m³以下）を満足すると予測した。 本事業においては、施設関連車両に対して、アイドリングストップ、加減速の少ない運転を行うこと等のエコドライブの実施を指導するなどの環境保全のための措置を講じる。 以上のことから、本事業の供用に伴う施設関連車両の走行は、沿道の大気質に著しい影響を及ぼすことはないとは評価する。
土壌汚染	土壌汚染	本事業では計画地が形質変更時要届出区域に指定されていることから、汚染土壌が確認されている範囲において工事を実施する場合は、汚染土壌は土壌汚染対策法等、関係法令に基づき適切に処理すること、また、汚染土壌の運搬に際しては「汚染土壌の運搬に関するガイドライン（改訂第 4.1 版）」を遵守するとともに、汚染土壌の処理に際しては、許可を得た汚染土壌処理業者に委託し、適正に処理する。これらから、汚染土壌の適切な処理・処分を行うものと予測した。 また、場内で仮置き等を行う場合には、特定有害物質等の飛散等を防止するため、シートで覆う等の必要な措置を講じるなどの環境保全のための措置を講じる。 以上のことから、人の健康保護の観点からみて必要な水準を超えないものと評価する。
騒音・振動・低周波音	騒音	ア 建設機械の稼働に伴う騒音 建設機械の稼働に伴う騒音レベルは、計画地北側敷地境界付近で最大 65.0 デシベルであり、環境保全目標（85 デシベル以下）を満足すると予測した。 本事業の工事においては、建設機械について可能な限り低騒音型を使用するなどの環境保全のための措置を講じる。 以上のことから、本事業の工事に伴う建設機械の稼働に伴う騒音は、計画地周辺の生活環境の保全に支障はないとは評価する。 イ 工事用車両の走行に伴う騒音 地点 No. 1 の工事中交通量による等価騒音レベルは 63.4～64.0 デシベルであり、環境保全目標（70 デシベル以下）を満足すると予測する。なお、工事用車両による増加レベルは 0.3 デシベルであることから影響は小さいと予測した。 地点 No. 3 の工事中交通量による等価騒音レベルは 63.1 デシベルであり、環境保全目標（65 デシベル以下）を満足すると予測する。なお、工事用車両による増加レベルは 0.0 デシベルであることから影響は小さいと予測した。 本事業の工事においては、工事用車両の運転者に対し、適宜運転教育を実施し、待機中のアイドリングストップ、加減速の少ない運転を行うこと等のエコドライブを徹底するなどの環境保全のための措置を講じる。 以上のことから、本事業の工事に伴う工事用車両の走行は、沿道の生活環境の保全に著しい影響を及ぼすことはないものと評価する。

表 7-1 (3) 環境影響評価の結果（概要）

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	ウ 冷暖房施設等の設置に伴う騒音 計画敷地境界における冷暖房設備等からの騒音レベルは、朝・昼間・夕が最大 58.8 デシベル、夜間が最大 54.8 デシベルであり、各時間帯において環境保全目標（55～70 デシベル）を満足すると予測した。 本事業の実施においては、設備機器については、定期的な整備点検を行い、整備不良等による騒音の増加を防止する環境保全のための措置を講じる。 以上のことから、本事業の実施に伴う冷暖房施設等の設置に伴う騒音は、計画地周辺の生活環境の保全に支障はないと評価する。 エ 施設関連車両の走行に伴う騒音 地点 No. 1 の将来交通量による等価騒音レベルは 63.9～64.4 デシベルであり、環境保全目標（70 デシベル以下）を満足すると予測する。なお、施設関連車両による増加レベルは 0.0 デシベルであることから影響は小さいと予測した。 地点 No. 2 の将来交通量による等価騒音レベルは 66.8～67.6 デシベルであり、環境保全目標（70 デシベル以下）を満足すると予測する。なお、施設関連車両による増加レベルは 0.1 デシベルであることから影響は小さいと予測した。 地点 No. 3 の将来交通量による等価騒音レベルは 63.4 デシベルであり、環境保全目標（65 デシベル以下）を満足すると予測する。なお、施設関連車両による増加レベルは 0.3 デシベルであることから影響は小さいと予測した。 本事業においては、施設関連車両の規制速度の遵守を徹底するなどの環境保全のための措置を講じる。 以上のことから、本事業の供用に伴う施設関連車両の走行は、沿道の生活環境の保全に著しい影響を及ぼすことはないものと評価する。
	ア 建設機械の稼働に伴う振動 建設機械の稼働に伴う振動レベルは、計画地南側敷地境界で最大 60.7 デシベルであり、環境保全目標（75 デシベル以下）を満足すると予測した。 本事業の工事においては、工法について、極力振動の影響が小さい工法を採用するなどの環境保全のための措置を講じる。 以上のことから、本事業の工事に伴う建設機械の稼働に伴う振動は、計画地周辺の生活環境の保全に支障はないと評価する。 イ 工事用車両の走行に伴う振動 地点 No. 1 の工事中交通量による振動レベルは昼間 42.8 デシベル、夜間 40.6 デシベルであり、環境保全目標（昼間 70 デシベル以下、夜間 65 デシベル以下）を満足すると予測した。 地点 No. 3 の工事中交通量による振動レベルは夜間 42.4 デシベルであり、環境保全目標（夜間 65 デシベル以下）を満足すると予測した。 本事業の工事においては、工事用車両の運転者に対し、適宜運転教育を実施し、加減速の少ない運転を行うこと等のエコドライブを徹底するなどの環境保全のための措置を講じる。 以上のことから、本事業の工事に伴う工事用車両の走行は、沿道の生活環境の保全に支障はないと評価する。

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	振動	ウ 施設関連車両の走行に伴う振動 地点 No. 1 の将来交通量による振動レベルは昼間 43.2 デシベル、夜間 40.8 デシベルであり、環境保全目標（昼間 70 デシベル以下、夜間 65 デシベル以下）を満足すると予測した。 地点 No. 2 の将来交通量による振動レベルは昼間 41.6～42.3 デシベル、夜間 39.1～39.8 デシベルであり、環境保全目標（昼間 65 デシベル以下、夜間 60 デシベル以下）を満足すると予測した。 地点 No. 3 の将来交通量による振動レベルは昼間 45.0 デシベル、夜間 42.6 デシベルであり、環境保全目標（昼間 70 デシベル以下、夜間 65 デシベル以下）を満足すると予測した。 本事業においては、施設関連車両に対して、加減速の少ない運転を行うこと等のエコドライブの実施を指導するなどの環境保全のための措置を講じる。 以上のことから、本事業の供用に伴う施設関連車両の走行は、沿道の生活環境の保全に著しい影響を及ぼすことはないものと評価する。
廃棄物等	一般廃棄物	本事業の実施に伴い発生する家庭系一般廃棄物の 1 日あたりの排出量の合計は約 72kg/日と予測した。 供用時に発生する家庭系一般廃棄物は、「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」に基づく廃棄物保管施設を設け、分別排出を徹底することにより、川崎市等により適正に処理（収集、運搬、処分）されると予測した。 また、本事業の実施に伴い発生する事業系一般廃棄物の 1 日あたりの排出量の合計は約 14kg/日と予測した。 供用時に発生する事業系一般廃棄物は、「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」に基づく廃棄物保管施設を設け、分別排出を徹底することにより、許可業者等による収集・運搬及び川崎市等による適正な処分が実施されると予測した。 廃棄物保管施設においては、家庭系一般廃棄物については「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利用等に関する条例」及び「廃棄物保管施設設置基準要綱」（川崎市要綱）に基づき、本事業の計画建築物である寄宿舍棟の 1 階に廃棄物保管施設（ゴミ置き場）を設け、分別の徹底を促すこと、また、事業系一般廃棄物については、廃棄物保管施設を設け、許可業者等による収集・運搬及び川崎市等により適切に処理されるよう廃棄物の種類に分別するなどの環境保全のための措置を講じる。 以上のことから、資源の循環を図るとともに、生活環境の保全に支障がないと評価する。

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
廃棄物等	産業廃棄物	工事の実施に伴い発生する産業廃棄物発生量の合計は約 3,458 t であり、再資源化量の合計は約 3,060 t (約 88.5%)、最終処分量の合計は約 398 t (約 11.5%) と予測した。建設汚泥の発生量は、約 23,457 t であり、再資源化量は 22,612 t (約 96.4 %)、最終処分量は約 845 t (約 3.6%) と予測した。 処理・処分方法は、発生した産業廃棄物について、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」、「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」等に基づき積極的に発生抑制するとともに、分別の徹底や可能な限り資源化を図る等を行い、収集・運搬や処分の業の許可を受けた産業廃棄物処理業者への委託により適正に収集・運搬及び処分を行うと予測した。 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」、「建設副産物適正処理推進要綱」等に基づき、積極的な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などの環境保全のための措置を講じる。 以上のことから、資源の循環を図るとともに、生活環境の保全に支障はないと評価する。
	建設発生土	建設発生土の発生量は約 27,409m³と予測した。 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、全量を場外搬出する計画であり、許可を受けた処分場に搬出することから、建設発生土は適正に処理・処分されると予測した。 本事業の工事においては、場外に搬出する建設発生土は、「建設副産物適正処理推進要綱」等に基づき、適正に処理・処分を行うなどの環境保全のための措置を講じる。 以上のことから、資源の循環を図るとともに、生活環境の保全に支障はないと評価する。
緑	緑の質	本計画において選定した主な植栽予定樹種は、計画地周辺の緑化地において良好な生育が確認されている種や、「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-」、「神奈川県における潜在自然植生」において潜在自然植生構成種とされている樹種も含まれる。 また、本計画の緑地は計画建築物近傍に位置していることから、「川崎市緑化指針」を参考に全体的に耐風性、耐陰性及び耐湿性を考慮した樹種を選定した。表中において「地域の適合性」として記載がない種も、関東地方では一般的に植栽用として用いられている樹種である。 したがって、主な植栽予定の樹種は、計画地の環境特性に適合するものと予測した。 植栽基盤の必要土壌量については緑化地面積約 2,384 m²に対して約 1,917 m³と予測した。 本事業の実施においては、植栽基盤の整備計画は、良質な客土を用いることや健全育成を図るため、樹木の生育状況に応じた維持管理を行うなどの環境保全のための措置を講じる。 以上のことから、緑の適切な回復育成が図られると評価する。

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
緑	緑の量	本事業における供用時の緑被率は約 15.0%となり、本計画は、「地域環境管理計画」の地域別環境保全水準の緑被率（15.0%）を満足すると予測した。 また、高木（大景木）162 本、中木 264 本及び低木 1,698 本を植栽する計画であり、「川崎市緑化指針」に基づく緑の量的水準を満足すると予測した。 本事業の実施においては、「川崎市緑の基本計画」、「川崎市緑化指針」、「かわさき臨海のもりづくり」緑化推進計画」を踏まえ、計画建築物外周の地上部に可能な限り緑地を設け、魅力的な緑化空間の創出に努めるなどの環境保全のための措置を講じる。 以上のことから、緑の適切な創出、回復育成が図られると評価する。
景観	景観、 圧迫感	計画地周辺の主要な景観構成要素は、首都高速神奈川 1 号横羽線及び JR 東海道線（貨物支線）等の道路・鉄道及び工場等の工作物が景観構成要素となっており、地域景観の特性としては工業地域の人工的な景観の特性となっている。 このような地域に、計画建築物が新たに出現することにより、南渡田地区では高層の建築物となるが、景観構成要素の首都高速神奈川 1 号横羽線及び JR 東海道線（貨物支線）等の道路・鉄道及び工場等の工作物の人工的な景観の中に新たに人工的な計画建築物が追加されるため、現況からの景観構成要素に変化はないと予測した。 地域景観の特性の変化は、現況の地域景観の特性は工業地域の人工的な景観の特性となっているが、現況からの景観構成要素に変化はないため、現況の地域景観の特性に変化はなく、現況と同様に工業地域の人工的な景観の特性になると予測する。 計画建築物等が出現することにより眺望は変化するが、計画地方向を望むと工業地域と調和した景観になると予測した。 また、その他の方向からは工業地域の人工的な景観要素が加わるが、景観要素に変更はなく、工業地域の人工的な景観を形成するものと予測した。 形態率の変化の程度は、4.8～43.6%の増加があると予測した。 本事業の実施において、川崎市景観計画に基づく色彩を建築物等へ選定することにより、周辺地域との調和を図るなどの環境保全のための措置を講じる。 以上のことから、計画建築物等は周辺環境と調和が保たれるもの、また、生活環境の保全に支障のないものと評価する。

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
日照障害	冬至日（平均地盤面±0m）において日影の範囲に含まれる既存建築物は 313 棟であり、その内訳は、日影時間 1 時間未満が 242 棟、1 時間以上 2 時間未満が 39 棟、2 時間以上 3 時間未満が 27 棟、3 時間以上 4 時間未満が 5 棟と予測した。そのうち、日照障害の影響に特に配慮すべき施設等の棟数は、1 時間未満が 2 棟、1 時間以上 2 時間未満が 1 棟、2 時間以上 3 時間未満が 1 棟と予測した。 関係法令に基づく日影規制の測定水平面における日影（冬至日の平均地盤面＋4m）は、日影規制が定められている区域に及ぶことはないと予測した。 川崎市立臨港中学校の日影時間は朝方の 1 時間未満であり日影の影響はほとんどないと予測した。有料老人ホームぱんだの日影時間は 2 時間以上 3 時間未満となるが、南側には建築物及び首都高速神奈川 1 号横羽線があり、計画建築物の日影の影響はほとんどないと予測した。浜町なかよし公園の日影時間は朝方の 1 時間未満であること、また周囲を高層建築物に囲まれていることから日影の影響はほとんどないと予測した。 浜町第 3 公園の供用後の日影時間は現況と同様であり、計画建築物の日影の影響はないと予測した。 本事業の実施においては、計画建築物による日影が近隣住宅の住環境に及ぼす影響の低減を図るために、日影への影響に配慮し、可能な限り建築物を計画地の南側へ配置する環境保全のための措置を講じる。 以上のことから、本事業の実施に伴う計画建築物の日影は、計画地周辺の住環境に著しい影響を与えないと評価する。
建造物の 影響	本事業の実施における地上デジタル放送の遮へい障害範囲は、東京スカイツリーの広域局については、南南西方向（最大距離約 650m、最大幅約 270m）に遮へい障害が発生し、遮へい障害予測範囲内の建築物は 54 棟であり、ケーブルテレビ等に未加入で個別に受信を行っている 2 棟については、遮へい障害が生じる可能性があるとして予測した。 東京スカイツリーの県域局については、南南西方向（最大距離約 1,850m、最大幅約 270m）に遮へい障害が発生し、遮へい障害予測範囲内の建築物は 199 棟であり、ケーブルテレビ等に未加入で個別に受信を行っている 5 棟については、遮へい障害が生じる可能性があるとして予測した。 横浜局については、東南東方向（最大距離約 480m、最大幅約 180m）に遮へい障害が発生し、遮へい障害予測範囲内の建築物等 62 棟であり、そのうち 3 棟がケーブルテレビ等に加え、ケーブルテレビ等に未加入で個別に受信を行っている 2 棟については、遮へい障害が生じる可能性があるとして予測する。 地上デジタル放送の反射障害については、地上デジタル放送の伝送方式が持つ特性等から、地域的な反射障害としてはほとんど生じないものと予測した。 衛星放送では、BS 放送及び CS 放送（JCSAT-110A）については東北東方向（最大距離約 60m、最大幅 230m）に遮へい障害が発生すると予測した。 CS 放送（JCSAT-3A 及び JCSAT-4B）については北東方向（最大距離約 30m、最大幅 230m）に遮へい障害が発生し、遮へい障害予測範囲内の建築物は 2 棟あるが、南渡田地区北地区の基盤整備により、現況の建築物は撤去される計画である。 本事業の実施においては、テレビ電波受信障害について、問い合わせ窓口の設置を周知し、受信障害が発生した時にはその原因を確認するなどの環境保全のための措置を講じる。 以上のことから、計画地周辺においては遮へい障害が生じる可能性はあるものの環境保全のための措置を講じることにより、良好な受信画質は維持され、かつ、現状を悪化しないものと評価する。

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
構造物の影響	風害	建設後は北側の住居地域では計画建築物による影響はほとんどないと予測した。 計画地南側は建設前からランク 3 及び 4 が比較的多くみられるが、建設後（対策前、対策後）も同様の傾向であると予測する。また、建設後（対策後）は計画地南東側の東西道路でランク 4 が生じると予測した。 建設後（対策後）は大景木及び高木を防風植栽として予測したが、防風植栽によりランクが改善した地点付近及びランク 4 が出現する地点付近に常緑樹を配置することとする。 本事業においては、計画地内に常緑の大景木、高木を設置し、風害を低減するなど環境保全のための措置を講じる。 以上のことから、本事業の実施に伴う風環境への影響は、計画地に近接する地点に限られ、北側の住居地域への影響はほとんどないことから、計画地周辺の生活環境の保全に支障はないものと評価する。
地域交通	交通安全、交通混雑	ア 工事用車両の走行に伴う交通安全への影響 工事用車両（大型車）の主要な入庫・出庫ルートである一般県道 101 号扇町川崎停車場線、主要地方道 6 号東京大師横浜線は全区間でマウントアップが整備されており、主要地方道 6 号東京大師横浜線の大部分ではマウントアップに加えてガードレールが設置されている。 工事用車両（大型車）の主要な入庫・出庫ルートは、大島小学校の通学路と一部重複する箇所があるが、通学路はマウントアップによる歩道や横断歩道が整備されている。 工事用車両（小型車）のみの入庫ルートである市道鋼管通 66 号線は一部ガードレールの設置があるもののマウントアップ等の歩車分離の安全対策は施されていないが、通行する車両は小型車のみであり、通行の際には歩行者の安全に十分留意するよう注意喚起を行う。 また一般県道 101 号扇町川崎停車場線、主要地方道 6 号東京大師横浜線、市道鋼管通 66 号線に設置される工事用車両出入口には、適宜交通整理員を配置し、工事用車両の出入りの際には歩行者等の安全を確保する。 したがって工事用車両の主要な入庫・出庫ルートは、マウントアップ等による歩車分離の安全対策がなされており、歩行者等の交通安全は概ね確保できると予測するが、市道鋼管通 66 号線のように一部区間において十分な交通安全施設が整備されていない区間があることから歩行者等への交通安全の配慮が必要であると予測する。以上のことから、計画地周辺の生活環境の保全に支障はないものと評価する。 イ 工事用車両の走行に伴う交通混雑への影響 工事中の交差点需要率は 0.480～0.601 であり、いずれの地点も「需要率の上限値」を下回ると予測した。また、本事業による工事用車両が走行する車線における工事中の混雑度は 0.042～0.891 であり、全ての車線で「円滑な交通処理が可能と判断される混雑度 1.0」を下回ると予測する。 本事業においては、工事中は周辺の混雑状況を確認し、工事に支障のない範囲で適宜、運搬時間帯を調整するなどの環境保全のための措置を講じる。 以上のことから、計画地周辺の生活環境の保全に支障はないものと評価する。

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
地域交通	ウ 施設関連車両の走行に伴う交通安全への影響 施設関連車両の主要な入庫・出庫ルートである一般県道 101 号扇町川崎停車場線、主要地方道 6 号東京大師横浜線、市道南幸町渡田線は全区間でマウントアップが整備されており、主要地方道 6 号東京大師横浜線の大部分ではマウントアップに加えてガードレールが設置されている。市道鋼管通 66 号線は一部ガードレールの設置があるもののマウントアップ等の歩車分離の安全対策は施されていないが、通行する施設関連車両は小型車のみであり、従業員に対しては通行の際には歩行者の安全に十分留意するよう注意喚起を行う。 施設関連車両の主要な入庫・出庫ルートは、大島小学校及び渡田小学校の通学路と一部重複または横断する箇所があるが、通学路はマウントアップによる歩道や横断歩道が整備されている。 また、JFE が行う基盤整備事業で開発区域内に南北道路及び東西道路が整備される予定であり、その道路に対しマウントアップされた歩道が整備予定である。 したがって、施設関連車両の主要な入庫・出庫ルートの大部分はマウントアップ等の歩車分離による交通安全対策がなされており、歩行者等の交通安全は概ね確保できると予測するが、市道鋼管通 66 号線のように一部区間において十分な交通安全施設が整備されていない区間があることから歩行者等への交通安全の配慮が必要であると予測した。 本事業の実施にあたっては、施設の従業員に対し、公共交通機関での通勤を呼びかけるほか、歩行者等の安全に十分留意するよう注意喚起を行う等の環境保全のための措置を講じる。 以上のことから、本事業の施設関連車両の走行に伴い、周辺地域の生活環境の保全に支障はないものと評価する。 エ 施設関連車両の走行に伴う交通混雑への影響 供用時の各交差点の需要率は 0.494～0.739 であり、「需要率の上限値」を下回ると予測した。また、供用時の混雑度は 0.069～0.927 であり、全ての車線で「円滑な交通処理が可能と判断される混雑度 1.0」を下回ると予測した。 本事業においては、従業員等に対して、公共交通機関の利用を促すなどの環境保全のための措置を講じる。 以上のことから、計画地周辺の生活環境の保全に支障はないものと評価する。

第 8 章 事後調査計画

第8章 事後調査計画

8.1 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後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ずることにより、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。

8.2 事後調査の項目

事後調査を実施する項目は、環境に及ぼす影響の程度が大きい項目、予測の不確実性が大きく、予測結果の検証を要する項目などとされており、本事業においては、「第4章 環境影響評価」の結果を踏まえ、表8.2-1に示すとおりとする。

表 8.2-1 事後調査の項目

対象時期	項 目
供用時	緑（緑の質）

8.3 事後調査の内容

8.3.1 緑（緑の質）

緑の質に係る調査項目等は、表8.3-1に示すとおりである。

緑の質については、「第4章 環境影響評価 4.6 緑 4.6.1 緑の質」の項に示したとおり、供用時には緑の適切な回復育成が図られるものと評価している。

しかしながら、緑の回復育成の予測結果は、植栽後の天候や気象条件、事業に伴い創出される新たな生育環境の状況により不確実性を伴うことから、植栽樹木の生育状況を確認するため、事後調査を実施する。

調査項目は植栽基盤の整備状況、植栽樹木の樹木活力度及び維持管理状況とし、予測・評価結果の検証を行う。

また、景観の形成や緑の量の確保の観点等から、多様な緑化手法の健全な育成状況についても上記の調査項目の調査結果から確認する。

表 8.3-1 緑の質に係る調査内容（供用時）

区 分	内 容
調査項目	①植栽基盤の整備状況 ②植栽樹木の樹木活力度 ③植栽樹木の維持管理状況
調査時期	工事完了後 3 年目の夏から秋頃の適切な時期に 1 回
調査地点	計画地内
調査方法	①植栽基盤の整備状況 客土の整備状況を工事関連資料等の整理及び現地確認により調査する。 ②植栽樹木の樹木活力度 樹木の樹形、樹勢等を観察し、「造園施工管理 技術編」（昭和 50 年 10 月、 社団法人日本公園緑地協会）の樹木活力度調査の判定基準を基に総合的に判定す るとともに、樹木の生育状況の変化の程度を主要な視点場から把握する。 ③植栽樹木の維持管理状況 植栽樹木の維持管理状況を施設管理者へのヒアリング等により調査する。

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、環境影響評価の結果を踏まえ、本事業の実施に伴い、環境への影響が及ぶ可能性のある地域とし、以下の地域を包含する範囲を設定した。

- ・建設機械の稼働による大気質、騒音、振動及び冷暖房施設等の設置による騒音の影響範囲（計画地敷地境界から約 100m の範囲）
- ・工事用車両及び供用時の施設関連車両の走行による大気質、騒音、振動の影響範囲（走行経路沿道約 50m の範囲）
- ・日照障害の影響範囲
- ・テレビ受信障害の影響範囲
- ・風害の影響範囲（建物高さの 2 倍（約 114m）の範囲）

関係地域は、表 9-1 及び図 9-1 に示すとおりである。

表 9-1 関係地域の範囲

市区名	関係町丁名
川崎市川崎区	鋼管通 5 丁目 鋼管通 2 丁目の一部 鋼管通 3 丁目 鋼管通 4 丁目 小田栄 2 丁目の一部 小田 7 丁目の一部 浜町 2 丁目 浜町 4 丁目 浅野町 南渡田町 白石町の一部 扇町の一部 大川町の一部



凡 例

- 計画地
- 市界
- 町丁界
- 計画地から100mの範囲
- 工事用車両・施設関係車両の走行経路沿道50mの範囲
- 等時間日影図の日影範囲
- 電波障害の発生が予測される地域
- 風害の影響範囲
- 関係地域

注：本図は、国土院電子地形図 25000 を用いて作成したものである。



1:25,000

0 500 1,000m

図 9-1 関係地域範囲図

第 10 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 10 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

10.1 条例準備書の縦覧

条例準備書は、令和 6 年 7 月 1 日に公告され、同日から令和 6 年 8 月 14 日までの 45 日間縦覧された。

条例準備書の縦覧期間及び縦覧場所は、表 10.1-1 に示すとおりである。

表 10.1-1 条例準備書の縦覧期間及び縦覧場所

条例準備書の縦覧期間	令和 6 年 7 月 1 日（月）～令和 6 年 8 月 14 日（水）
条例準備書の縦覧場所	川崎区役所(3 階) 田島支所(1 階) 川崎市 環境局環境評価課(市役所本庁舎 20 階)

10.2 条例準備書説明会開催の周知

条例準備書説明会の周知方法等は、表 10.2-1 に示すとおりである。

表 10.2-1 条例準備書説明会周知

条例準備書説明会の周知	周知方法	開催チラシのポスティング
	周知年月日	1 回目：令和 6 年 7 月 8 日（月）～12 日（金） 2 回目：令和 6 年 7 月 14 日（日）～18 日（木）
	周知範囲	鋼管通 5 丁目、鋼管通 2 丁目の一部、鋼管通 3 丁目、 鋼管通 4 丁目、小田栄 2 丁目の一部、小田 7 丁目の一部、 浜町 2 丁目、浜町 4 丁目、浅野町、南渡田町、白石町の一部、 扇町の一部、大川町の一部（p. 538、図 9-1 参照）

10.3 条例準備書説明会の開催状況

条例準備書の縦覧期間中に開催した条例準備書説明会の開催状況は、表 10.3-1 に示すとおりである。

表 10.3-1 条例準備書説明会の開催状況

条例準備書説明会の開催状況	日時	1 回目：令和 6 年 7 月 19 日（金）19:00～20:30 2 回目：令和 6 年 7 月 21 日（日）19:00～20:00
	開催場所	川崎市教育文化会館 6 階大会議室 川崎市川崎区富士見 2 丁目 1-3
	参加人数	1 回目：29 名 2 回目：3 名

10.4 条例準備書説明会における質疑及び意見の概要並びにこれらについての事業者の見解

条例準備書説明会における質疑及び意見の概要並びに事業者の見解は、表 10.4-1 に示すとおりである。

表 10.4-1 条例準備書説明会における質疑及び意見の概要並びに事業者の見解

【1回目 7月19日 19:00～20:30】

No.	意見概要（事項及びその内容）	指定開発行為者の見解
1	配布資料の中で「本事業の着手時は更地」との文言があるが、現在の建物の解体作業は今回の事業とは別という主旨の認識であっているのか。	現在の解体作業はJFE スチール株式会社が行っております。解体作業完了後にヒューリック株式会社に土地が引き渡され、その後建築工事に着手するスケジュールになっています。
2	計画地において汚染土壌が確認されたと説明があったが、その汚染土壌については、現在解体作業を行っている JFE スチール株式会社が責任を持つのか。	解体作業に伴う汚染土壌の処分等は、JFE スチール株式会社で対応することになります。また建築工事を行う際にも汚染土壌の処分等が発生する可能性がありますので、その際はヒューリック株式会社で対応いたします。なお、工事完了後の汚染土壌の管理については事業者であるヒューリック株式会社が責任者となります。
3	騒音・振動、交通の環境保全措置として公共交通機関の利用をするよう呼びかけを行うとのことだが、具体的な方法や頻度は決定しているのか。	現時点で、頻度は未定ではありますが、必要に応じて契約、入居時をはじめテナントへの周知を実施いたします。また、計画地南側の現在所在している研究企業の方々とお話しした際には、川崎市のバスや電車等の公共交通機関の利用がかなり多いと聞いております。
4	ヒューリック株式会社と株式会社エスパシオコンサルタントの関係性、役割分担について教えてほしい。	ヒューリック株式会社は本事業の建設に関する事業者です。建設にあたり必要な手続きとして川崎市環境影響評価に関する条例があり、条例に基づく予測評価業務の内容がかなり専門的な項目を含んでおりますので、株式会社エスパシオコンサルタントに予測評価業務を委託しているという関係、役割分担となります。
5	環境影響評価に関して、今後、現在示されている予測評価と実態の差異があった場合の問い合わせ窓口はどこになるのか。	環境影響評価に関することは株式会社エスパシオコンサルタントに、工事や建物に関することはヒューリック株式会社にお問合せください。工事中や供用後においても、環境影響評価に関することは引き続きエスパシオコンサルタントで事後調査等も実施していく予定ですので、継続してお問い合わせ頂ければと思います。
6	現時点では、どのようなテナントが入居するか分からず、少し不安である。今後、入居するテナントについて何か説明の機会は設けられるのか。	現時点で、テナントは決定しておりません。ただし、川崎市が策定した「南渡田地区拠点整備基本計画」のコンセプトとなっているマテリアル（素材）に関する研究開発をするテナントに利用していただきたいと考えています。また、研究内容に関して各企業の企業秘密に関わる新技術が含まれていることでもありますので、テナントが決定した後も具体的な社名の公表等は考えておりません。その点についてはご理解頂ければと思います。

No.	意見概要（事項及びその内容）	指定開発行為者の見解
7	杭打ちに関して、地下水への影響はないのか。	杭打ちの範囲が限定的であること、大規模な地下水の揚水は実施しないこと等をふまえて影響を及ぼすおそれがないと認識しております。そのため、今回の環境影響評価の予測項目として選定しておりません。
8	工事の作業時間について教えてほしい。	現状、施工者が未定ですので決定後に作業時間を決める予定ですが、現時点では午前8時から午後6時を想定しております。ただし、コンクリート打設等、作業の内容上やむを得ない場合は、夜間や休日に施工する場合もございます。また、作業時間の前後に準備や片付けの時間は発生いたします。

【2回目 7月21日 19:00～20:00】

No.	意見概要（事項及びその内容）	指定開発行為者の見解
1	研究棟B棟に付随しているコミュニティ棟は市民が入れるものではないのか。	詳細の運用方法は未定です。基本的には研究者が集って交流する場としての利用を考えていますが、地域の方にも利用して頂けるような運用が出来ないかという点についても検討中でございます。
2	電波障害について、どのような問い合わせ窓口になるのか。現時点で具体的に決定しているのか。	詳細は未定ですが、問い合わせ窓口は電話またはメールになると想定しています。また、計画地近隣の方には、別途、工事全体に関する問い合わせ窓口について改めて周知、配布をすることを考えています。

10.5 条例準備書に対する市民意見

条例第 21 条第 1 項の規定に基づき、条例準備書について環境保全の見地から意見を有する者からの意見書の提出はなかった

第 11 章 条例準備書に対する 審査結果と指定開発 行為者の見解

第 11 章 条例準備書に対する審査結果と指定開発行為者の見解

条例審査書は、令和 7 年 1 月 9 日に川崎市より送付を受けた。

条例準備書に対する審査結果と指定開発行為者の見解、審査結果を踏まえた条例準備書の修正箇所及び内容は、表 11-1 (1) ～ (5) に示すとおりである。

表 11-1 (1) 条例準備書に対する審査結果と指定開発行為者の見解、審査結果を踏まえた

項目		条例準備書に対する審査結果
(1) 全般的事項		本指定開発行為は、研究施設及び寄宿舎の建設であり、工事中や供用時における環境上の配慮が求められることから、条例準備書に記載した環境保全のための措置を実施するとともに、本条例審査書の内容を確実に遵守すること。 また、工事着手前に周辺住民等に対する工事説明等を行い、環境影響に係る低減策、問合せ窓口等について周知すること。
(2) 環境影響評価項目に関する事項	ア 温室効果ガス	脱炭素社会の実現に向けて、温室効果ガスの削減に向けた一層の取組が求められていることから、周辺環境に配慮しつつ太陽光発電設備等の積極的な導入を図るとともに、計画建物のエネルギー使用量の削減等につながる対策を講ずるよう努めること。
	イ 大気質	車両ルートが住宅等に近接していることから、条例準備書に記載した環境保全のための措置を徹底すること。
	ウ 土壌汚染	土壌汚染が確認された区画が存在していることから、条例準備書に記載した環境保全のための措置を徹底するとともに、対策の実施に当たっては、市関係部署と協議すること。
	エ 騒音	車両ルートが住宅等に近接していること、冷暖房施設等の設置に伴う騒音レベルの最大値が夜間において環境保全目標に近いことから、条例準備書に記載した環境保全のための措置を徹底するとともに、工事工程、作業時間、工事用車両の運行時間等について、工事着手前に周辺住民等への周知すること。
	オ 振動	車両ルートが住宅等に近接していることから、条例準備書に記載した環境保全のための措置を徹底するとともに、工事工程、作業時間、工事用車両の運行時間等について、工事着手前に周辺住民等への周知すること。
	カ 廃棄物等（建設発生土）	処理する建設発生土については、再利用等を含めた処理方法について、その実施内容を市に報告すること。

条例準備書の修正箇所及び内容

指定開発行為者の見解	審査結果を踏まえた条例準備書の修正箇所及び内容	
	修正箇所	修正内容
本事業の実施にあたっては、条例準備書に記載した環境保全のための措置等に加え、条例審査書の内容を確実に遵守します。 また、工事着手前に周辺住民等に対して工事説明等を行い、環境に係る低減策、問合せ窓口等について周知します。	—	—
条例準備書に記載した環境保全のための措置を徹底するとともに、設計等の進捗に合わせて、太陽光発電設備等の積極的な導入の検討及び計画建築物のエネルギー使用量の削減等への対策を講ずるよう努めます。	4. 1. 1 温室効果ガス ②環境保全のための措置 【条例準備書 p. 148】	太陽光発電設備等の積極的な導入検討を追加しました。 4. 1. 1 温室効果ガス ②環境保全のための措置 【条例評価書 p. 148】
工事用車両及び施設関連車両の影響を低減するため、条例準備書に記載した環境保全のための措置を徹底します。	—	—
条例準備書に記載した環境保全のための措置を徹底するとともに、土壌調査・対策の実施に当たっては、市関係部署と協議します。	—	—
条例準備書に記載した環境保全のための措置を徹底し、騒音の影響の低減に努めるとともに、工事着手前に工事工程、作業時間、工事用車両の運行時間等について、周辺住民等へ周知します。	—	—
条例準備書に記載した環境保全のための措置を徹底し、振動の影響の低減に努めるとともに、工事着手前に工事工程、作業時間、工事用車両の運行時間等について、周辺住民等へ周知します。	—	—
場外搬出される建設発生土については、汚染土であるかの確認や処理の責任の所在を明らかにした上で、適切な処理を実施します。 建設発生土の発生量、再利用等を含めた処理・処分の実施内容についてとりまとめ、その結果を川崎市に報告します。	—	—

表 11-1 (2) 条例準備書に対する審査結果と指定開発行為者の見解、審査結果を踏まえた

項目		条例準備書に対する審査結果
(2) 環境影響 評価項目に 関する事項	キ 緑 (緑の質、緑の量) (ア) 緑の質	樹木の植栽に当たっては、その時期、養生等について十分配慮するとともに、植栽基盤の整備に当たっては、樹木の育成を支える十分な土壌厚の確保について、市関係部署と協議すること。
	(イ) 緑の量	緑の環境保全や景観の観点から、環境形成効果の大きい高木及び中木の植栽本数を増やすとともに、計画地内の樹木等について、適正な管理及び育成に努めること。
	ク 景観 (景観、圧迫感)	建物の形状、外壁の色彩等については、川崎市景観計画を踏まえるとともに、市関係部署と協議すること。
	ケ 日照障害	日影の影響を受ける建物については、その影響の程度について住民等に説明すること。
	コ テレビ受信 障害	障害が発生したときの問合せ窓口を周辺住民等に明らかにし、その対策については確実に実施すること。

条例準備書の修正箇所及び内容

指定開発行為者の見解	審査結果を踏まえた条例準備書の修正箇所及び内容	
	修正箇所	修正内容
樹木の植栽に当たっては、その時期、養生等について十分配慮するとともに、植栽基盤の整備に当たっては、樹木の育成を支える十分な土壌厚の確保について、市関係部署と協議の上、計画を進めます。	—	—
緑の環境保全や景観及び風害の観点から、設計等の進捗に合わせて、環境形成効果の大きい高木及び中木の植栽本数を増やすこと、また、計画地内の樹木等の適正な管理及び育成に努めます。	4. 6. 1 緑の質 図 4. 6. 1-4 【条例準備書 p. 351】	耐風性植生の範囲を風害の予測条件に修正しました。 4. 6. 1 緑の質 図 4. 6. 1-4 【条例評価書 p. 355】
建物の形状、外壁の色彩等については、川崎市景観計画を踏まえるとともに、市関係部署と協議の上、計画を進めます。	—	—
日影の影響を受ける建物については、その影響の程度について住民等に説明します。	—	—
障害が発生したときの問合せ窓口を周辺住民等に明らかにし、その対策については確実に実施します。	—	—

表 11-1 (3) 条例準備書に対する審査結果と指定開発行為者の見解、審査結果を踏まえた

項目	条例準備書に対する審査結果
(2) 環境影響 評価項目に 関する事項	数値流体シミュレーションについては、予測条件である解析格子サイズ等について設定した根拠も含めて条例環境影響評価書（以下「条例評価書」という。）で明らかにするとともに、風環境の評価結果をより高解像度で示すこと。
	計画地南側に隣接した東西道路では、建設後の予測結果でランク 3 の条件を超える地点が発生し、対策後も改善がみられない地点が複数存在することから、防風効果を速やかに発揮させるための所定の形状・寸法を有した常緑高木の適切な配置や本数増など周辺地域の通行者等の安全確保の観点に立った更なる環境保全のための措置を検討すること。

条例準備書の修正箇所及び内容

指定開発行為者の見解	審査結果を踏まえた条例準備書の修正箇所及び内容	
	修正箇所	修正内容
数値流体シミュレーションの予測条件の設定について詳細を示すとともに、ランクが高かった地点周囲に予測地点を増やし、影響の程度を検討しました。	4.8 構造物の影響 4.8.3 風害 (3) 予測・評価 ①b. 予測地域・予測地点 【条例準備書 p. 438～439】 d. 予測方法 (b) 設定したモデル 【条例準備書 p. 442】 f. 予測結果 【条例準備書 p. 448～451】	予測条件の設定の詳細及び予測地点を追加しました。 (3) 予測・評価 ①b. 予測地域・予測地点 【条例評価書 p. 442～443】 d. 予測方法 (b) 設定したモデル 【条例評価書 p. 446～447】 f. 予測結果 【条例評価書 p. 453～456】
計画地南側に隣接した東西道路では、建設後の予測結果でランク 3 の条件を超える地点が発生し、対策後も改善がみられない地点が複数存在することから、防風効果を速やかに発揮させるための所定の形状・寸法を有した常緑高木の適切な配置や本数増など周辺地域の通行者等の安全確保の観点に立った更なる環境保全のための措置を検討します。	—	—

表 11-1 (4) 条例準備書に対する審査結果と指定開発行為者の見解、審査結果を踏まえた

項目		条例準備書に対する審査結果
(2) 環境影響 評価項目に 関する事項	シ 地域交通 (交通安全、交通 混雑) (7) 交通安全	車両ルートが住宅等に近接していること、通学路に一部重複している箇所があること、信号のない交差点があること及び歩車分離がされていない道路があることから、事業の実施に当たっては、条例準備書に記載した環境保全のための措置を徹底すること。
		特に、工事に当たっては交通安全対策を最優先するとともに、事前に計画地周辺の関係者に対して工事説明等を行い、交通安全対策や工事中の問合せ窓口等について周知を徹底すること。
	(イ) 交通混雑	No. 1 浜町交差点及び No. 2 鋼管通り交差点の予測結果においては、工事中一般交通量による交差点需要率が 0. 530、0. 596 との結果であるが、時間帯によっては渋滞が観測されていることから、予測結果が現状を再現できているか条例評価書で明らかにすること。
		また、交通混雑の予測を行った時間帯については、各交差点で需要交通量が最大の時間帯を各々で選んでいるが、道路構造、渋滞の発生状況及び工事車両の流入の状況を踏まえ、No. 1 浜町交差点における 7 時台等の検証を追加で行うこと。

条例準備書の修正箇所及び内容

指定開発行為者の見解	審査結果を踏まえた条例準備書の修正箇所及び内容	
	修正箇所	修正内容
工事中及び施設の運営に当たっては、交通安全を最優先するとともに、条例準備書に記載した環境保全のための措置を実施します。	—	—
工事の実施に当たっては、交通安全対策を最優先とし、事前に周辺住民等に対し、工事説明等を行い、交通安全対策や工事中的問合せ窓口等について周知を行います。また、計画地東側の県道 101 号線から無信号交差点を右折して来場する工事車両及び同経路を退場する工事車両の走行については、適宜交通整理員を配置し、歩行者等の安全を確保します。	—	—
浜町交差点で発生していた渋滞は、主に先詰まりが原因であり、平面交差の計画と設計_基礎編に則った予測をしていることから、交差点需要率及び車線別混雑度に数値としては現れないと考えます。 現況調査は条例準備書に記載した調査方法のとおり実施しており、需要交通量には、渋滞長・滞留長の調査結果を適切に反映しております。 交差点需要率及び車線別混雑度の予測にあたっては、条例準備書に記載したとおり、飽和交通流率の実測結果を適切に使用していることから、将来基礎交通量による交差点需要率及び車線別混雑度は現状を再現できていると考えます。	—	—
No. 1 浜町交差点における 7 時台の追加検証を行いました。交差点需要率は 0.533～0.630 であり、「需要率の上限値」を下回ると予測しました。また、混雑度は 0.031～0.593 であり、全ての車線で「円滑な交通処理が可能と判断される混雑度 1.0」を下回り、問題ないと考えます。計算の詳細は p. 554～p. 558 に添付します。	—	—

表 11-1 (5) 条例準備書に対する審査結果と指定開発行為者の見解、審査結果を踏まえた

項目	条例準備書に対する審査結果
(3) 環境配慮項目に関する事項	条例準備書に記載した「有害化学物質」、「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」及び「資源」の各項目における環境配慮の措置については、その積極的な取組を図るとともに、具体的な実施の内容について市に報告すること。
ア 気候変動の影響への適応	気候変動の影響への適応については、異常気象や海面上昇に関する最新の将来リスク情報を参考にしつつ、十分な浸水対策について検討すること。
(4) 事後調査に関する事項	事後調査については、供用時の「緑の質」を行うこととしているが、条例準備書に記載した事後調査の内容に加え、環境影響評価項目に関する事項で指摘した内容を踏まえて計画的な事後調査を行うこと。 また、事後調査の結果、条例準備書で予測した数値を超えること等により、生活環境の保全に支障が生じる場合は、事後調査報告書の作成を待たず、直ちに市に連絡するとともに、生活環境を保全するための適切な措置を講ずること。
ア 緑（緑の質）	景観の形成や緑の量の確保の観点等から、多様な緑化手法の健全な育成状況について確認すること。

条例準備書の修正箇所及び内容

指定開発行為者の見解	審査結果を踏まえた条例準備書の修正箇所及び内容	
	修正箇所	修正内容
条例準備書に記載した「有害化学物質」、「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」及び「資源」の各項目における環境配慮の措置について積極的に取組み、その具体的な実施の内容について市に報告します。	—	—
気候変動の影響への適応については、最新の知見を収集するとともに、異常気象や海面上昇に関する最新の将来リスクを勘案し、非常用発電機等の主要電気設備をコミュニティ棟屋上に設置等を実施します。	3.3 環境配慮項目 表 3.3-1～2 【p. 133～134】 第 6 章 環境配慮項目に関する措置 表 6-1(2) 【条例準備書 p. 520】	浸水対策について追記しました。 3.3 環境配慮項目 表 3.3-1～2 【p. 133～134】 第 6 章 環境配慮項目に関する措置 表 6-1(2) 【条例評価書 p. 524】
事後調査の実施にあたっては、「(2) 環境影響評価項目に関する事項」の内容を踏まえ、計画的に実施します。 また、事後調査結果が条例準備書で予測した数値を超えること等により、生活環境の保全に支障が生じる場合は、速やかに市に報告するとともに、生活環境を保全するための適切な措置を講じます。	—	—
景観の形成や緑の量の確保の観点等から、多様な緑化手法の健全な育成状況について確認します。	第 8 章 事後調査計画 8.3 事後調査の内容 8.3.1 緑 【条例準備書 p. 531】	多様な緑化手法の健全な育成状況を確認する旨を追加しました。 第 8 章 事後調査計画 8.3 事後調査の内容 8.3.1 緑 【条例評価書 p. 535】

表 11-2(1) No. 1(浜町交差点)のピーク時方向別工事中交通量 (7 時台)

予測 時期	車種	A (西)			B (東)			C (北)			D (南)		
		左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折
工事中 一般 交通量 (台/時)	大型	1	192	67	37	196	8	5	30	3	71	24	40
	小型	25	736	209	93	370	31	6	255	67	23	34	39
	計	26	928	276	130	566	39	11	285	70	94	58	79
工事用 車両台数 加算 (台/時)	大型	0	0	22	22	0	0	0	22	0	0	0	0
	小型	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
	計	0	0	22	22	4	0	0	26	0	0	0	0
工事中 交通量 (台/時)	大型	1	192	89	59	196	8	5	52	3	71	24	40
	小型	25	736	209	93	374	31	6	259	67	23	34	39
	計	26	928	298	152	570	39	11	311	70	94	58	79

表 11-2(2) No. 1(浜町交差点)のピーク時方向別供用時交通量 (7 時台)

予測 時期	車種	A (西)			B (東)			C (北)			D (南)		
		左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折
将来基礎 交通量 (台/時)	大型	1	192	67	37	196	8	5	30	3	71	24	40
	小型	25	736	209	93	370	31	6	255	67	23	34	39
	計	26	928	276	130	566	39	11	285	70	94	58	79
周辺開発 交通量 加算 (台/時)	大型	0	0	22	22	0	0	0	18	0	18	4	18
	小型	0	0	36	36	0	0	0	78	0	11	49	11
	計	0	0	58	58	0	0	0	96	0	29	53	29
将来一般 交通量 (台/時)	大型	1	192	89	59	196	8	5	48	3	89	28	58
	小型	25	736	245	129	370	31	6	333	67	34	83	50
	計	26	928	334	188	566	39	11	381	70	123	111	108
施設関連 車両台数 加算 (台/時)	大型	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	小型	0	0	0	0	8	0	0	0	5	0	5	8
	計	0	0	0	0	8	0	0	0	5	0	5	8
将来 交通量 (台/時)	大型	1	192	89	59	196	8	5	48	3	89	28	58
	小型	25	736	245	129	378	31	6	333	72	34	88	58
	計	26	928	334	188	574	39	11	381	75	123	116	116

『地点No. 1－工事中一般：平日（7時台）』

交差点名		浜町交差点(平日)											
流入部		A(西)			B(東)			C(北)			D(南)		
車線の種類		左折・直進	直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折	直進	右折	左折・直進	直進	右折
車線数		1	2	1	1	2	1	1	2	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値	S B	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	1,800	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800
車線幅員による補正率 (車線幅員)	αw m	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.70)	1.000 (3.10)	1.000 (3.00)	1.000 (3.10)	1.000 (3.40)	1.000 (3.30)	1.000 (3.40)	1.000 (3.30)	1.000 (3.30)	1.000 (3.40)
縦断勾配による補正率 (縦断勾配)	αG %	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 (大型車混入率)	αT %	0.881 (19.31)	0.873 (20.69)	0.855 (24.28)	0.821 (31.17)	0.805 (34.63)	0.874 (20.51)	0.759 (45.45)	0.931 (10.53)	0.971 (4.29)	0.654 (75.53)	0.775 (41.38)	0.738 (50.63)
バス停留所による補正率 (バス停の停止線の距離) (バス運行頻度)	αB m 台							0.900 30.0 10					
左折車混入による補正率 (左折率) (左折車の通過確率) (有効青時間) (歩行者現示時間)	$\alpha L T$ L % f L 秒 秒	0.979 (8.2) 0.85 57 49			0.873 (56.0) 0.85 57 49						0.850 (100.0)		
右折車混入による補正率 (右折率) (右折車の通過確率) (有効青時間) (サイクル長)	$\alpha R T$ R % f R 秒 秒												
飽和交通流率(算定値)	S ①	1,725	3,492	1,539	1,433	3,220	1,573	1,230	3,724	1,748	1,112	1,550	1,328
飽和交通流率(実測値)	S ②	1,474	3,267	1,543	1,266	3,230	—	—	3,030	—	—	—	—
設計交通量	q	954 (26+928)		276	696 (130+566)		39	11	285	70	152 (94+58)		79
流入部各車線の需要率		0.201		0.179	0.155		0.025	0.009	0.094	0.040	0.057		0.059
現示の需要率	1φ	0.201			0.155								0.201
	2φ			0.179			0.025						0.179
	3φ							0.009	0.094		0.057		0.094
	4φ									0.040			0.059
有効青時間(秒)	1φ	57.0			57.0								サイクル長(秒)
	2φ			43.0			43.0						168
	3φ							48.0	48.0	48.0			
	4φ								13.0	14.0			
可能交通容量	C i	1,609		606	1,525		540	351	866	590	761		339
交通容量比	$q / C i$	0.593		0.455	0.456		0.072	0.031	0.329	0.119	0.200		0.233
交通容量の照査結果		OK		OK	OK		OK	OK	OK	OK	OK		OK
滞留長	L s (m)			144.1			29.0	9.9		40.3			64.3

※ 交差点需要率 上限値
(C-L)/C = (168 - 14)/168 = 0.917
C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)

※ 右折青矢印信号表示の有効青時間
GR3 = GR + D/v

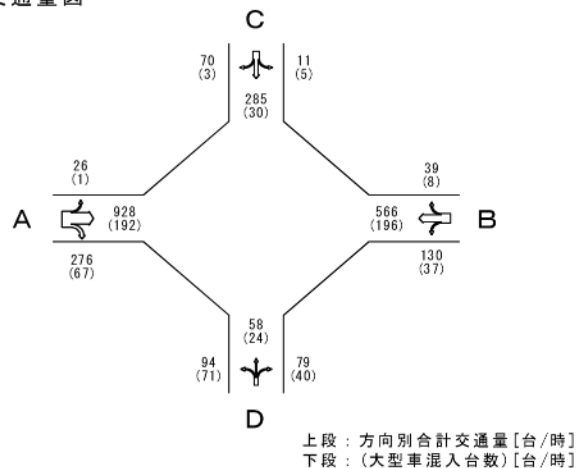
	GR	D	v	GR3
流入部	A	40	18	6.06
	B	40	18	6.06
	C	9	24	6.06
	D	9	30	6.06

GR3 : 右折青矢印信号表示の有効青時間 (秒)
GR : 右折専用現示の前に青信号表示時間がない場合の
右折専用現示の有効青時間 (秒)
D : 停止線から右折導流標下流端までの距離 (m)
v : 右折時走行速度 (m/秒)

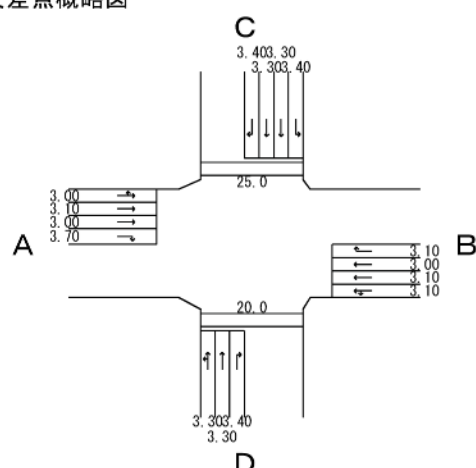
現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	4φ	
表示時間	G:56 Y:3 AR:0	G:40 Y:2 AR:3	G:47 Y:3 AR:0	G:9 Y:2 AR:3	C=168
有効青時間	57	40	48	9	G=154
損失時間	2	5	2	5	L=14
歩行者 現示時間	49	0	0	0	

交通量図



交差点概略図



『地点No. 1－工事中：平日（7時台）』

交差点名		浜町交差点(平日)											
流入部		A(西)			B(東)			C(北)			D(南)		
車線の種類		左折・直進	直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折	直進	右折	左折・直進	直進	右折
車線数		1	2	1	1	2	1	1	2	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値		S B	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800
車線幅員による補正率 (車線幅員)		αw m	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.70)	1.000 (3.10)	1.000 (3.10)	1.000 (3.40)	1.000 (3.30)	1.000 (3.40)	1.000 (3.30)	1.000 (3.30)	1.000 (3.40)
縦断勾配による補正率 (縦断勾配)		αG %	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 (大型車混入率)		αT %	0.881 (19.31)	0.873 (20.69)	0.827 (29.87)	0.793 (37.18)	0.806 (34.39)	0.874 (20.51)	0.759 (45.45)	0.895 (16.72)	0.971 (4.29)	0.654 (75.53)	0.775 (41.38)
バス停留所による補正率 (バス停の停止線の距離) (バス運行頻度)		αB m 台							0.900 30.0 10				
左折車混入による補正率 (左折率) (左折車の通過確率) (有効青時間) (歩行者現示時間)		$\alpha L T$ L % f L 秒 秒	0.979 (8.2) 0.85 57 49			0.859 (63.2) 0.85 57 49					0.850 (100.0)		
右折車混入による補正率 (右折率) (右折車の通過確率) (有効青時間) (サイクル長)		$\alpha R T$ R % f R 秒 秒											
飽和交通流率(算定値)		S ①	1,725	3,492	1,489	1,362	3,224	1,573	1,230	3,580	1,748	1,112	1,550
飽和交通流率(実測値)		S ②	1,474	3,267	1,543	1,266	3,230	—	—	3,030	—	—	—
設計交通量		q	954 (26+928)		298	722 (152+570)		39	11	311	70	152 (94+58)	79
流入部各車線の需要率			0.201		0.193	0.161		0.025	0.009	0.103	0.040	0.057	0.059
現示の需要率	1φ		0.201			0.161							0.201
	2φ				0.193			0.025					0.193
	3φ							0.009	0.103			0.057	0.103
	4φ									0.040			0.059
有効青時間(秒)			57.0		43.0	57.0	43.0					48.0	14.0
可能交通容量		C i	1,609		604	1,525	540	351	866	590	761	327	
交通容量比		$q / C i$	0.593		0.493	0.473	0.072	0.031	0.359	0.119	0.200	0.242	
交通容量の照査結果			OK		OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	
滞留長		L s (m)			162.5		29.0	9.9		40.3			64.3

現示の
需要率

交差点の
需要率

0.556

0.059

≤0.917

サイクル長(秒)

168

※ 交差点需要率 上限値
 $(C-L)/C = (168 - 14) / 168 = 0.917$
C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)

※ 右折青矢印信号表示の有効青時間
 $GR3 = GR + D/v$

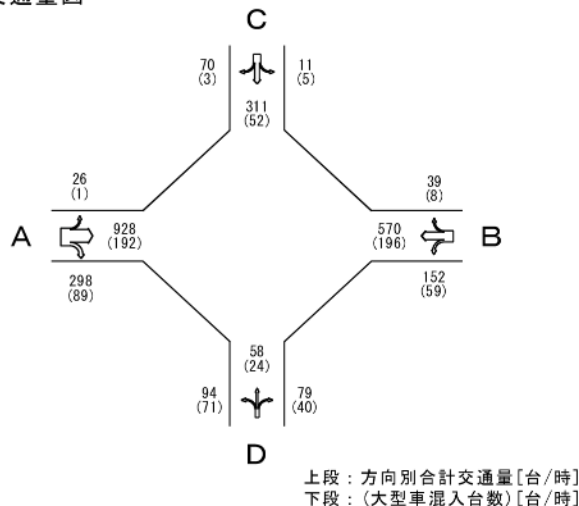
	GR	D	v	GR3
流入部 A	40	18	6.06	43.0
B	40	18	6.06	43.0
C	9	24	6.06	13.0
D	9	30	6.06	14.0

GR3 : 右折青矢印信号表示の有効青時間 (秒)
GR : 右折専用現示の前に青信号表示時間がない場合の
右折専用現示の有効青時間 (秒)
D : 停止線から右折導流標示下流端までの距離 (m)
v : 右折時走行速度 (m/秒)

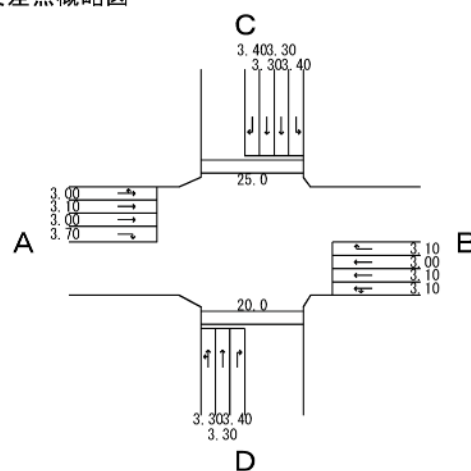
現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	4φ	
表示時間	G:56 Y:3 AR:0	G:40 Y:2 AR:3	G:47 Y:3 AR:0	G:9 Y:2 AR:3	C=168
有効青時間	57	40	48	9	G=154
損失時間	2	5	2	5	L=14
歩行者 現示時間	49	0	0	0	

交通量図



交差点概略図



『地点No. 1ー将来一般：平日（7時台）』

交差点名		浜町交差点(平日)											
流入部		A(西)			B(東)			C(北)			D(南)		
車線の種類		左折・直進	直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折	直進	右折	左折・直進	直進	右折
車線数		1	2	1	1	2	1	1	2	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値		S B	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800
車線幅員による補正率 (車線幅員)		αw m	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.70)	1.000 (3.10)	1.000 (3.10)	1.000 (3.40)	1.000 (3.30)	1.000 (3.40)	1.000 (3.30)	1.000 (3.30)	1.000 (3.40)
縦断勾配による補正率 (縦断勾配)		αG %	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 (大型車混入率)		αT %	0.881 (19.31)	0.873 (20.69)	0.843 (26.65)	0.816 (32.21)	0.805 (34.63)	0.874 (20.51)	0.759 (45.45)	0.919 (12.60)	0.971 (4.29)	0.664 (72.36)	0.850 (25.23)
バス停留所による補正率 (バス停の停止線の距離) (バス運行頻度)		αB m 台							0.900 30.0 10				
左折車混入による補正率 (左折率) (左折車の通過確率) (有効青時間) (歩行者現示時間)		$\alpha L T$ L % f L 秒 秒	0.979 (8.2) 0.85 57 49			0.837 (74.8) 0.85 57 49					0.850 (100.0)		
右折車混入による補正率 (右折率) (右折車の通過確率) (有効青時間) (サイクル長)		$\alpha R T$ R % f R 秒 秒											
飽和交通流率(算定値)		S ①	1,725	3,492	1,517	1,366	3,220	1,573	3,676	1,748	1,129	1,700	1,309
飽和交通流率(実測値)		S ②	1,474	3,267	1,543	1,266	3,230	—	3,030	—	—	—	—
設計交通量		q	954 (26+928)		334	754 (188+566)		39	11	381	70	234 (123+111)	
流入部各車線の需要率			0.201	0.216	0.168	0.025	0.009	0.126	0.040	0.083	0.083	0.083	0.083
現示の需要率	1 ϕ	0.201			0.168								0.201
	2 ϕ			0.216		0.025							0.216
	3 ϕ						0.009	0.126		0.083			0.126
	4 ϕ								0.040		0.083		0.083
有効青時間(秒)	1 ϕ	57.0			57.0								57.0
	2 ϕ			43.0		43.0							43.0
	3 ϕ						48.0	48.0		48.0			48.0
	4 ϕ								13.0			14.0	
可能交通容量		C i	1,609	606	1,525	540	351	866	550	808	292		
交通容量比		q / C i	0.593	0.551	0.494	0.072	0.031	0.440	0.127	0.290	0.370		
交通容量の照査結果			O K	O K	O K	O K	O K	O K	O K	O K	O K		
滞留長		L s (m)		177.7		29.0	9.9		40.3		83.7		

現示の
需要率

交差点の
需要率

0.201

0.216

0.126

0.083

0.626

≤0.917

サイクル長(秒)

168

※ 交差点需要率 上限値
 $(C-L)/C = (168 - 14) / 168 = 0.917$
C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)

※ 右折青矢印信号表示の有効青時間
 $GR3 = GR + D/v$

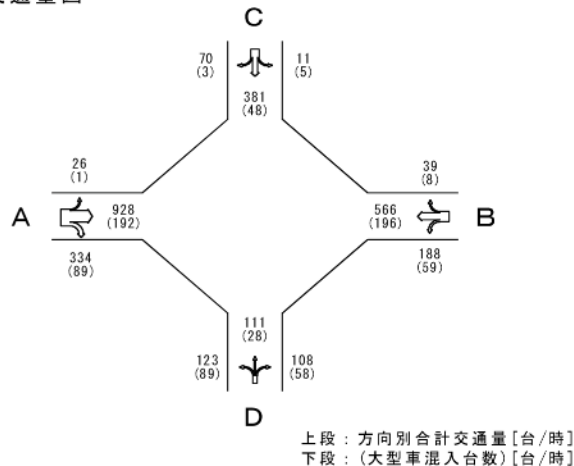
流入部	GR	D	v	GR3
A	40	18	6.06	43.0
B	40	18	6.06	43.0
C	9	24	6.06	13.0
D	9	30	6.06	14.0

GR3 : 右折青矢印信号表示の有効青時間 (秒)
GR : 右折専用現示の前に青信号表示時間がない場合の
右折専用現示の有効青時間 (秒)
D : 停止線から右折導流標示下流端までの距離 (m)
v : 右折時走行速度 (m/秒)

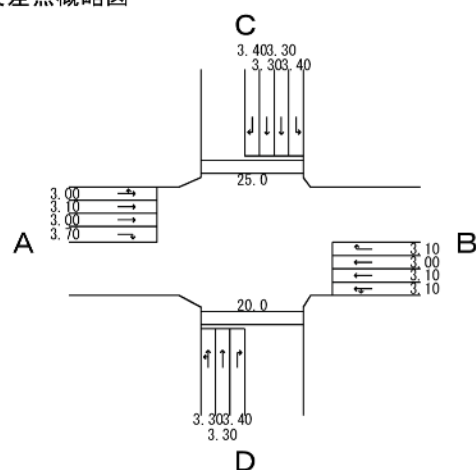
現示方式の図示

現示	1 ϕ	2 ϕ	3 ϕ	4 ϕ	
表示時間	G:56 Y:3 AR:0	G:40 Y:2 AR:3	G:47 Y:3 AR:0	G:9 Y:2 AR:3	C=168
有効青時間	57	40	48	9	G=154
損失時間	2	5	2	5	L=14
歩行者 現示時間	49	0	0	0	

交通量図



交差点概略図



『地点No. 1－供用時：平日（7時台）』

交差点名		浜町交差点(平日)											
流入部		A(西)			B(東)			C(北)			D(南)		
車線の種類		左折・直進	直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折	直進	右折	左折・直進	直進	右折
車線数		1	2	1	1	2	1	1	2	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値		S B	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800
車線幅員による補正率 (車線幅員)		αw m	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.70)	1.000 (3.10)	1.000 (3.10)	1.000 (3.40)	1.000 (3.30)	1.000 (3.40)	1.000 (3.30)	1.000 (3.30)	1.000 (3.40)
縦断勾配による補正率 (縦断勾配)		αG %	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 (大型車混入率)		αT %	0.881 (19.31)	0.873 (20.69)	0.843 (26.65)	0.817 (32.10)	0.807 (34.15)	0.874 (20.51)	0.759 (45.45)	0.919 (12.60)	0.973 (4.00)	0.664 (72.36)	0.855 (24.14)
バス停留所による補正率 (バス停の停止線の距離) (バス運行頻度)		αB m 台							0.900 30.0 10				
左折車混入による補正率 (左折率) (左折車の通過確率) (有効青時間) (歩行者現示時間)		$\alpha L T$ L % f L 秒 秒	0.979 (8.2) 0.85 57 49			0.839 (74.0) 0.85 57 49					0.850 (100.0)		
右折車混入による補正率 (右折率) (右折車の通過確率) (有効青時間) (サイクル長)		$\alpha R T$ R % f R 秒 秒											
飽和交通流率(算定値)		S ①	1,725	3,492	1,517	1,371	3,228	1,573	1,230	3,676	1,751	1,129	1,710
飽和交通流率(実測値)		S ②	1,474	3,267	1,543	1,266	3,230	—	3,030	—	—	—	—
設計交通量		q	954 (26+928)		334	762 (188+574)		39	11	381	75	239 (123+116)	116
流入部各車線の需要率			0.201	0.216	0.169	0.025	0.009	0.126	0.043	0.084	0.087	0.087	0.087
現示の需要率	1φ		0.201		0.169							0.201	0.201
	2φ			0.216		0.025						0.216	0.216
	3φ						0.009	0.126		0.084		0.126	0.126
	4φ								0.043		0.087	0.087	0.087
有効青時間(秒)	1φ		57.0		57.0								168
	2φ			43.0		43.0							
	3φ						48.0	48.0		48.0			
	4φ								13.0			14.0	
可能交通容量		C i	1,609	602	1,525	540	351	866	547	811	298	298	298
交通容量比		q / C i	0.593	0.555	0.500	0.072	0.031	0.440	0.137	0.295	0.389	0.389	0.389
交通容量の照査結果			O K	O K	O K	O K	O K	O K	O K	O K	O K	O K	O K
滞留長		L s (m)		177.7		29.0	9.9	42.6					86.2

※ 交差点需要率 上限値
(C-L)/C = (168 - 14) / 168 = 0.917
C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)

※ 右折青矢印信号表示の有効青時間
GR3 = GR + D/v

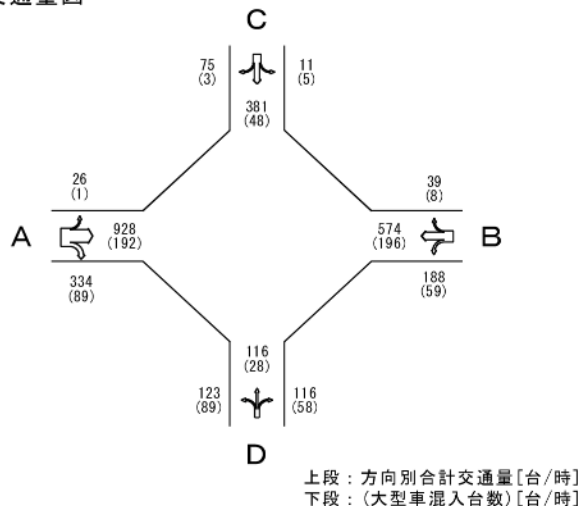
流入部		GR	D	v	GR3
	A	40	18	6.06	43.0
B		40	18	6.06	43.0
	C	9	24	6.06	13.0
D		9	30	6.06	14.0

GR3 : 右折青矢印信号表示の有効青時間 (秒)
GR : 右折専用現示の前に青信号表示時間がない場合の
右折専用現示の有効青時間 (秒)
D : 停止線から右折導流標下流端までの距離 (m)
v : 右折時走行速度 (m/秒)

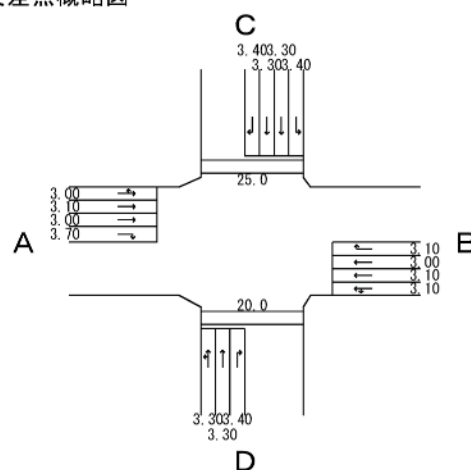
現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	4φ	
表示時間	G:56 Y:3 AR:0	G:40 Y:2 AR:3	G:47 Y:3 AR:0	G:9 Y:2 AR:3	C=168
有効青時間	57	40	48	9	θ=154
損失時間	2	5	2	5	L=14
歩行者現示時間	49	0	0	0	

交通量図



交差点概略図



第 12 章 その他

第12章 その他

12.1 指定開発行為の実施に必要な許認可等の種類

表 10-1 必要な主な許認可等

根拠法令	主な許認可等の種類
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
土壤汚染対策法第 4 条	3,000 ㎡以上の土地の形質の変更又は現に有害物質使用特定施設が設置されている土地では900 ㎡以上の土地の形質の変更を行う場合に届出
土壤汚染対策法第 12 条	形質変更時要届出区域内における土地の形質の変更の届出

12.2 条例評価書の作成者及び業務受託者の名称及び住所

(1) 条例評価書の作成者

名 称：ヒューリック株式会社

代表者：代表取締役 前田 隆也

所在地：東京都中央区日本橋大伝馬町 7 番 3 号

(2) 業務受託者

名 称：株式会社エスパシオコンサルタント

代表者：代表取締役 西村 亘

所在地：東京都中央区新川 1 丁目 6 番 1 号 アステール茅場町 8 階

12.3 事業内容等に関する問い合わせ窓口

(1) 環境影響評価について

窓 口：株式会社エスパシオコンサルタント 環境企画部

電 話：03-6734-9640

F A X：03-6222-2207

(2) 事業計画等について

窓 口：ヒューリック株式会社 バリュースト事業部

電 話：03-5623-8145

F A X：03-5623-8128

12.4 参考とした資料の目録

1. 「電子地形図 25000」(国土地理院)
2. 「地理院地図」(電子国土 Web)
3. 「川崎都市計画都市再開発の方針」(平成 29 年 3 月、川崎市)
4. 「南渡田地区拠点整備基本計画」(川崎市、令和 4 (2022) 年 8 月)
5. 「川崎都市計画マスタープラン川崎区構想」(川崎市、令和 3 (2021) 年 8 月改定版)
6. 「川崎市総合計画」(平成 28 年 3 月 川崎市)
7. 「臨海部ビジョン」(平成 30 年 3 月 川崎市)
8. 「南渡田地区拠点整備計画策定に向けた中間とりまとめ」(令和 2 年 4 月 川崎市)
9. 「川崎市緑の基本計画」(平成 30 (2018) 年 3 月、川崎市)
10. 「川崎市緑化指針」(2022 年 (令和 4 年) 2 月一部改正、川崎市)
11. 「川崎市景観計画」(2018 年 12 月改定、川崎市)
12. 「臨海部色彩ガイドライン」(川崎市)
13. 「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)
14. 「地域環境管理計画」(令和 3 年 3 月改定、川崎市)
15. 「建設副産物適正処理推進要綱」(平成 14 年 5 月 30 日改正、国土交通省)
16. 「川崎市大気環境情報」(令和 6 年 1 月閲覧、川崎市 HP)
17. 「横浜・東京西南部・東京東南部・木更津表層地質図」(平成 3 年 3 月、神奈川県)
18. 「下水道公共下水道台帳」(令和 5 年 6 月閲覧、川崎市 HP)
19. 「令和 4 年度水環境データ集」(令和 6 年 3 月、川崎市)
20. 「洪水ハザードマップ(川崎区)」(令和 5 年 10 月更新、川崎市 HP)
21. 「令和 4 年度 川崎市の災害概要」(令和 5 年 7 月、川崎市)
22. 「川崎港港湾計画資料(その 1)ー改定ー」(平成 26 年 11 月、川崎市)
23. 「川崎港の生きもの」(平成 31 年 3 月、川崎市 HP)
24. 「川崎港港湾計画」(平成 26 年 11 月改訂、川崎市 HP)
25. 「第 8 次川崎市自然環境調査報告書」(2016 年 3 月、川崎市教育委員会・特定非営利活動法人かわさき自然調査団)
26. 「国土情報ウェブマッピングシステム」(令和 6 年 1 月閲覧、国土交通省 HP)
27. 「町丁別世帯数・人口(令和 5 年 12 月現在)」(令和 6 年 1 月更新、川崎市 HP)
28. 「川崎市の経済ー令和 3 年経済センサス活動調査結果(確報)ー」(令和 6 年 2 月更新、川崎市 HP)
29. 「ガイドマップかわさき」(令和 6 年 1 月閲覧、川崎市 HP)
30. 「国土数値情報ダウンロード 用途地域」(令和 6 年 1 月閲覧、国土交通省 HP)
31. 「土地利用現況図(川崎区)」(平成 31 年 3 月、川崎市まちづくり局)
32. 「神奈川県土地利用現況図」(平成 31 年、神奈川県県土整備局都市部都市計画課)
33. 「令和 3 年度 全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査 集計表」(令和 6 年 1 月閲覧、国土交通省 HP)
34. 「平成 27 年度 全国道路・街路交通情勢調査一般交通量調査 集計表」(令和 6 年 1 月閲覧、国土交通省 HP)

35. 「平成 22 年度 全国道路・街路交通情勢調査(道路交通センサス)一般交通量調査 集計表」
(令和 6 年 1 月閲覧、国土交通省 HP)
36. 「川崎市統計書令和 5 年(2023 年)版」(令和 6 年 3 月、川崎市)
37. 「エリアごとの路線図」(令和 6 年 1 月閲覧、川崎市交通局 HP)
38. 「路線図」(令和 6 年 1 月閲覧、川崎鶴見臨港バス HP)
39. 「こどもの施設案内」(令和 6 年 1 月閲覧、川崎市 HP)
40. 「学校教育・学校施設」(令和 6 年 1 月閲覧、川崎市教育委員会 HP)
41. 「神奈川県公立学校名簿」(令和 6 年 1 月閲覧、神奈川県 HP)
42. 「神奈川県私立学校名簿」(令和 6 年 1 月閲覧、神奈川県 HP)
43. 「川崎市立図書館一覧」(令和 6 年 1 月閲覧、川崎市立図書館 HP)
44. 「高齢者施設のご案内」(令和 6 年 1 月閲覧、川崎市 HP)
45. 「国土数値情報ダウンロード 医療機関データ」(令和 6 年 1 月閲覧、国土交通省 HP)
46. 「川崎の公園(令和 4 年 3 月現在)」(令和 5 年 8 月更新、川崎市建設緑政局緑政部みどりの管理課 HP)
47. 「文化遺産オンライン」(令和 6 年 1 月閲覧、文化庁 HP)
48. 「かわさき産業ミュージアム」(令和 6 年 1 月閲覧、川崎市 HP)
49. 「令和 5(2023)年度 大気・水環境対策の取組」(令和 6 年 3 月、川崎市)
50. 「令和 4 年度の大気環境及び水環境の状況等について」(令和 5 年 7 月、川崎市)
51. 「水質年報」(平成 30 年度～令和 3 年度、川崎市)
52. 「地盤情報 市内の標高」(令和 6 年 4 月更新、川崎市 HP)
53. 「区域の指定」(令和 6 年 5 月更新、川崎市 HP)
54. 「環境局事業概要(公害編)」(令和元年度～令和 4 年度、川崎市)
55. 「第五次環境基本計画」(平成 30 年 4 月 17 日閣議決定)
56. 「川崎市環境基本計画」(令和 3 年 2 月改定)
57. 「川崎市環境影響評価等技術指針」(令和 3 年 3 月改訂、川崎市)
58. 「川崎市大気・水環境計画」(令和 4 年 3 月策定)
59. 「建設廃棄物処理指針」(平成 23 年 3 月 30 日環廃産第 110329004 号)
60. 「建設副産物適正処理推進要綱(国土交通省要綱)」(平成 14 年 5 月 30 日改正)
61. 「川崎市一般廃棄物処理基本計画」(平成 28 年 3 月策定)
62. 「廃棄物保管施設設置基準要綱(川崎市要綱)」(平成 6 年 4 月 1 日改正)
63. 「産業廃棄物適正処理の手引き(排出事業者用)」(令和 5 年 3 月、川崎市)
64. 「川崎市地球温暖化対策推進基本計画」(令和 4 年 3 月改定)
65. 「川崎市都市計画マスタープラン全体構想」(平成 29 年 3 月改定)
66. 「温室効果ガス排出量算定・報告マニュアル」(令和 5 年 4 月、環境省・経済産業省)
67. 「熱供給事業便覧 令和 4 年版」(一般社団法人 日本熱供給事業協会)
68. 「電気事業者別排出係数(特定排出者の温室効果ガス排出量算定用)ーR4 年度実績ー」(令和 5 年 12 月、環境省)
69. 「算定方法・排出係数一覧」(環境省 HP)
70. 「令和 4 年度エネルギー消費統計調査結果(石油等消費動態統計を含まない)」(2024 年 3 月公開、資源エネルギー庁)

71. 「民生（業務）分野における温暖化対策技術導入マニュアル」（環境省）
72. 「二酸化窒素に係る環境基準について」（昭和 53 年環境庁告示第 38 号）
73. 「大気汚染に係る環境基準について」（昭和 48 年環境庁告示第 25 号）
74. 「地上気象観測指針」（平成 14 年、気象庁）
75. 「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）
76. 「二酸化窒素の人の健康影響に係る判定条件等について（答申）」（昭和 53 年 3 月、中央公害審議会）
77. 「土木技術資料（第 42 巻第 1 号）」（平成 12 年 1 月、財団法人土木研究センター）
78. 「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総合研究所・独立行政法人土木研究所）
79. 「国土技術政策総合研究所資料 No.671 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）
80. 「ごみ焼却施設環境アセスメントマニュアル」（監修：厚生省生活衛生局水道環境部環境整備課、発行：社団法人全国都市清掃会議）
81. 「土壌汚染に係る環境基準について」（平成 3 年環境庁告示第 46 号）
82. 「ダイオキシン類による大気汚染、水質汚濁（水底の底質汚染を含む。）及び土壌汚染に係る環境基準について」（平成 11 年環境庁告示第 68 号）
83. 「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、環境省）
84. 「騒音に係る環境基準について」（平成 24 年改正、環境庁告示第 54 号）
85. 「環境騒音の表示・測定方法」（JIS Z 8731 : 2019）
86. 「環境基本法に基づく騒音に係る環境基準の地域の類型を当てはめる地域の指定について」（平成 24 年川崎市告示第 135 号）
87. 「建設工事騒音の予測モデル“ASJ CN-Model 2007”」（日本音響学会誌 64 巻 4 号）（平成 20 年 4 月、社団法人日本音響学会）
88. 「道路環境影響評価の技術手法（令和 2 年度版）」（令和 2 年 9 月、国土交通省国土技術政策総合研究所）
89. 「道路交通騒音の予測モデル“ASJ RTN-Model 2018”」（一般社団法人日本音響学会）
90. 「実務的騒音対策指針（第二版）」（1994 年、技報堂出版（株））
91. 「前川チャートの数式表示について」（1991 年、騒音制御 Vol. 15No. 4）
92. 「振動レベル測定方法」（JIS Z 8735）
93. 「振動レベル計」（JIS C 1510）
94. 「道路環境整備マニュアル」（平成元年 1 月、日本道路協会）
95. 「低騒音型・低動型建設機械の指定に関する規程」（平成 13 年 4 月、国土交通省告示第 487 号）
96. 「建設作業振動対策マニュアル」（平成 24 年 11 月、一般社団法人 日本建設機械施工協会）
97. 「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、建設省土木研究所機械研究室）
98. 「建設工事に伴う騒音振動対策ハンドブック」（平成 13 年 2 月、社団法人日本建設機械化協会）
99. 「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）

100. 「川崎市産業廃棄物実態調査報告書（令和元年度実績）」（令和 3 年 1 月、川崎市）
101. 「平成 30 年度建設副産物実態調査結果」（国土交通省 HP）
102. 「造園施工管理技術編改訂 28 版」（2021 年 5 月、一般社団法人日本公園緑地協会）
103. 「自然環境アセスメント指針」（平成 2 年 1 月、社団法人環境情報科学センター）
104. 「神奈川県 of 潜在自然植生」（昭和 51 年 3 月、宮脇昭編著、神奈川県教育委員会）
105. 「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、宮脇昭ほか、横浜植生学会）
106. 「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）」（一般社団法人日本 CATV 技術協会）
107. 「ゼンリン住宅地図」
108. 「デジタル中継局開局情報」（総務省ホームページ）
109. 「テレビ放送用電波の周波数一覧」（令和 6 年 4 月閲覧、一般社団法人映像情報メディア学会 HP）
110. 「全国デジタルテレビジョン・FM・ラジオ放送局一覧」（2010 年、（株）NHK アイテック）
111. 「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）
112. 「神奈川県交通事故統計 12 月」（神奈川県 HP）
113. 「造園施工管理 技術編」（昭和 50 年 10 月、社団法人日本公園緑地協会）

修正箇所一覽

修正箇所一覧

「第 12 章 条例準備書に対する審査結果と指定開発行為者の見解」に示した、条例審査書を踏まえた条例準備書の修正箇所以外の修正箇所は表 修正箇所一覧に示すとおりである。

表 修正箇所一覧

	条例評価書修正箇所 【条例評価書記載ページ】	修正内容等	条例準備書の記載内容 【条例準備書記載ページ】	条例評価書の記載内容
はじめに	はじめに 【巻頭】	これまでの手続きの経過等を示すため追記しました。	—	これまでの手続き経過及び条例評価書の構成を記載しました。
第 1 章	1.4.5 緑化計画 表 1.4-7 【p. 39】	適切な表現に修正しました。	1.4.5 緑化計画 表 1.4-7 【p. 39】	大景木で確保する面積について、割増で計上している旨が分かるように修正しました。
第 2 章	2.1.11 法令等の状況 表 2.1-28(1) 【p. 117】	最新の資料名に修正しました。	2.1.11 法令等の状況 表 2.1-28(1) 【p. 117】	「建設廃棄物の適正管理の手引き」、「産業廃棄物適正処理の手引き(事業者用)」に統合され、名称も「産業廃棄物適正処理の手引き(排出事業者用)」に変更となったため、修正しました。
第 4 章	4.2.1 大気質 表 4.2.1-4～5 【p. 153】 表 4.2.1-12～13 【p. 160】 図 4.2.1-5～6 【p. 161～164】 表 4.2.1-16～17 【p. 167～168】 図 4.2.1-9 【p. 169～171】	夏季調査を実施し、その結果等を追加しました。	4.2.1 大気質 表 4.2.1-4～5 【p. 153】 表 4.2.1-12～13 【p. 160】 図 4.2.1-5～6 【p. 161～162】 表 4.2.1-16～17 【p. 165】 図 4.2.1-9 【p. 166～167】	夏季調査時期及び調査結果を追加しました。
	4.5.2 産業廃棄物 【p. 327、331】	最新の資料名に修正しました。	4.5.2 産業廃棄物 【p. 323、327】	「建設廃棄物の適正管理の手引き」、「産業廃棄物適正処理の手引き(事業者用)」に統合され、名称も「産業廃棄物適正処理の手引き(排出事業者用)」に変更となったため、修正しました。

表 修正箇所一覧

条例評価書修正箇所 【条例評価書記載ページ】		修正内容等	条例準備書の記載内容 【条例準備書記載ページ】	条例評価書の記載内容
第 4 章	4.6.2 緑の量 表 4.6.2-3 【p. 360】 表 4.5.2-5 【p. 365】	適切な表現に修正 しました。	4.6.2 緑の量 表 4.6.2-3 【p. 356】 表 4.5.2-5 【p. 361】	大景木で確保する面積につ いて、割増で計上している 旨が分かるように修正しま した。
第 12 章	12.2 条例評価書の作 成者及び業務受託者の 名称及び住所 【p. 559】	文言の修正を行 いました。	12.2 条例評価書の作成者 及び業務受託者の名称及び 住所 【p. 535】	条例準備書としていた文言 を条例評価書に変更しまし た。
	12.4 参考とした資料の 目録 【p. 561】	最新の資料名に修 正しました。	12.4 参考とした資料の目 録 【p. 537】	「建設廃棄物の適正管理の 手引き」、「産業廃棄物適正 処理の手引き(事業者用)」 に統合され、名称も「産業 廃棄物適正処理の手引き (排出事業者用)」に変更と なったため、修正しました。