

第 5 章 環境保全のための措置

第5章 環境保全のための措置

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

本事業における環境保全のための措置は、表5-1(1)～(7)に示すとおりである。

表5-1(1) 環境保全のための措置

環境影響評価項目		環境保全のための措置
地球環境	温室効果ガス	<供用時> ・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、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、本送迎バスもしくは公共交通機関を利用し、従業員の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。
大 気	大気質	<工事中> ①建設機械の稼働に係る措置 ・最新の排出ガス対策型の建設機械の使用に努める。 ・建設機械の集中稼働を行わないよう、工事工程の平準化及び稼働の効率化に努める。 ・アイドリングストップを周知・徹底するため、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。 ・粉じんの発生が想定される場合には、散水の実施、粉じん飛散防止シートの設置等、粉じんの飛散防止対策を講じる。 ・朝礼及び新規入場者教育等における教育の中で、環境保全のための措置の内容を工事関係者に周知・徹底する。

表5-1(2) 環境保全のための措置

環境影響評価項目		環境保全のための措置
大 気 (つづき)	大気質 (つづき)	②工事用車両の走行に係る措置 ・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。 ・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走行経路を周知・徹底するとともに、計画的な運行により影響の低減を図る。 ・工事用車両の運転者に対して、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。 ・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。 ・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。 ・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。 ・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。 ・シートカバーを使用し、出入口でタイヤに付着した泥土の洗浄を行うなど、工事用車両による粉じん飛散を防止する。 ・朝礼及び新規入場者教育等における教育の中で、環境保全のための措置の内容を工事関係者に周知する。 <供用時> ③駐車場の利用に係る措置 ・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）、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」をテナントに周知し、環境配慮を促す。 ・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。 ・アイドリングストップの遵守を周知・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。 ・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。 ④施設関連車両の走行に係る措置 ・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）、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」をテナントに周知し、環境配慮を促す。 ・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。 ・アイドリングストップの遵守を周知・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。 ・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。

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
土壌汚染	土壌汚染	<工事中> ・計画地の土壌汚染の状況については、法令に基づく手続に則り、適切に把握し、必要な対応を行う。
騒音・振動・低周波音	騒音	<工事中> ①建設機械の稼働に係る措置 ・最新の低騒音型の建設機械の使用に努める。 ・建設機械の集中稼働を行わないよう、工事工程の平準化及び稼働の効率化に努める。 ・計画地の外周に防音壁を兼ねた鋼製仮囲い（高さ約3m）を設置し、騒音の低減に努める。 ・既存施設の解体する部分を防音シート等で囲み、騒音の低減に努める。 ・低騒音工法の選択、建設機械の配置への配慮等の適切な工事方法を検討する。 ・アイドリングストップを周知・徹底するため、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。 ・騒音の状況を把握できるよう、騒音計を設置する。 ・朝礼及び新規入場者教育等における教育の中で、環境保全のための措置の内容を工事関係者に周知・徹底する。 ②工事用車両の走行に係る措置 ・工事用車両の運行が一時的に集中しないよう、工事工程の平準化に努める。 ・工事用車両の運転者に対して走行経路を周知・徹底するとともに、計画的な運行により影響の低減を図る。 ・工事用車両の運転者に対して、首都高速湾岸線を利用するよう促し、臨海部の住居地域への影響の低減を図る。 ・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。 ・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。 ・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。 ・朝礼及び新規入場者教育等における教育の中で、環境保全のための措置の内容を工事関係者に周知する。 <供用時> ③冷暖房施設等の設置に係る措置 ・低騒音型の機器の選定に努める。 ・冷暖房施設等の整備・点検を徹底する。 ④駐車場の利用に係る措置 ・運行管理システムの導入、エコ通勤（マイカー通勤の抑制）、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」をテナントに周知し、環境配慮を促す。 ・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。 ・アイドリングストップの遵守を周知・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。

表5-1(4) 環境保全のための措置

環境影響評価項目		環境保全のための措置
騒音・振動・低周波音(つづき)	騒音(つづき)	⑤施設関連車両の走行に係る措置 ・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」をテナントに周知し、環境配慮を促す。 ・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。 ・アイドリングストップの遵守を周知・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。 ・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。
	振動	<工事中> ①建設機械の稼働に係る措置 ・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。 ・振動の状況を把握できるよう、振動計を設置する。 ・朝礼及び新規入場者教育等における教育の中で、環境保全のための措置の内容を工事関係者に周知・徹底する。 ②工事用車両の走行に係る措置 ・工事用車両の運行が一時的に集中しないよう、工事工程の平準化に努める。 ・工事用車両の運転者に対して走行経路を周知・徹底するとともに、計画的な運行により影響の低減を図る。 ・工事用車両の運転者に対して、首都高速湾岸線を利用するよう促し、臨海部の住居地域への影響の低減を図る。 ・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。 ・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。 ・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。 ・朝礼及び新規入場者教育等における教育の中で、環境保全のための措置の内容を工事関係者に周知する。

表5-1(5) 環境保全のための措置

環境影響評価項目		環境保全のための措置
騒音・振動・低周波音(つづき)	振動(つづき)	③施設関連車両の走行に係る措置 ・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」をテナントに周知し、環境配慮を促す。 ・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。 ・アイドリングストップの遵守を周知・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。 ・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。
廃棄物等	産業廃棄物	<工事中> ・「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」等の関係法令に基づき、発生抑制に努めるとともに、分別を徹底し、有償物として売却、中間処理施設での処理等により、可能な限り再資源化を図る。 ・許可を受けた産業廃棄物収集運搬業者及び産業廃棄物処分業者に委託し、適正に処理・処分する。 ・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」、「石綿含有廃棄物等処理マニュアル」等に基づき、飛散・流出等のないよう適正に対応する。 ・建設資材等について、再生品や再利用が可能な材料の使用に努め、資源の有効利用の推進を図る。
	建設発生土	<工事中> ・建設発生土の発生量と計画地内の盛土量をバランスさせた造成計画とする。
緑	緑の質	<供用時> ・植栽基盤の整備にあたっては、盛土工事に際して、植栽基盤土壌としての利用が可能となるように、砕土、除礫、土壌改良剤の混合等の土壌改良工事を施す計画である。適切な有効土層を確保するために必要な場合は、盛土の下の方の現況地盤についても同様に行う。 ・植栽にあたり、必要土壌量を上回る量の良質な客土を用いる。 ・維持管理計画に基づき、毎年適切な時期に剪定、刈込み、施肥、病虫害防除、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。 ・外構設計段階において、高木・中木・低木を組み合わせた群植形式の植栽方法なども考慮し、植栽基盤の広がり確保をよう検討する。自主管理緑地の群植範囲の一部については、土壌厚の確保等を目的としてマウンド（土塁）を形成する。 ・動物の生息環境としての機能向上を図るため、鳥が好む実のなる木といった観点からも植栽樹種を検討する。 ・樹木の正常な生育のために、日影となる範囲には耐陰性のある種を植栽する。 ・臨海部であることから、耐潮性、耐風性、耐乾性のある樹種を適切に組み合わせて植栽する。

表5-1(6) 環境保全のための措置

環境影響評価項目		環境保全のための措置
緑 (つづき)	緑の量	< 供用時 > ・維持管理計画に基づき、毎年適切な時期に剪定、刈込み、施肥、病虫害防除、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。計画地東側の接道部は高木（常緑樹）による厚みのある植栽帯と生垣を設ける。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。 ・高木・中木・低木を適切に組み合わせ、量感のある緑を創出する。
景観	景観、圧迫感	< 供用時 > ① 主要な景観構成要素の改変の程度及び地域景観の特性の変化の程度 ・「川崎市景観計画」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。 ・計画地東側の接道部は高木（常緑樹）による厚みのある植栽帯と生垣を設け、視線を制御する。植栽帯は地域に適した樹種を植栽することにより、周辺からの景観に配慮する。 ② 代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度 ・「川崎市景観計画」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。 ・計画地東側の接道部は高木（常緑樹）による厚みのある植栽帯と生垣を設け、視線を制御する。植栽帯は地域に適した樹種を植栽することにより、周辺からの景観に配慮する。 ③ 圧迫感の変化の程度 ・計画地東側の接道部は高木（常緑樹）による厚みのある植栽帯と生垣を設け、視線を制御し、圧迫感の軽減を図る。 ・計画建築物の外壁等の色彩・素材等の選定において、圧迫感の軽減に配慮する。
構造物の影響	日照障害	< 供用時 > ・計画建築物は日影の影響に配慮した配置、形状等とする。
	テレビ受信障害	< 供用時 > ・工事の進捗により本事業に起因するテレビ電波の受信障害が発生した場合には、受信状況に応じて共同受信施設の設置等の適切な障害対策を実施する。 ・工事中におけるテレビ受信障害に対しては、クレーンの未使用時には、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実施する。
	風 害	< 供用時 > ・計画地内に、防風効果が期待される大景木（常緑樹）や高木（常緑樹）を配置した緑化地を設ける。 ・植栽樹木は計画的な維持管理を行うことで、良好な育成を図る。 ・臨海部であることから、耐潮性、耐風性等に考慮して樹種を選定する。

表5-1(7) 環境保全のための措置

環境影響評価項目		環境保全のための措置
地域交通	交通安全、 交通混雑	<工事中> ・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。 ・工事用車両の運行が一時的に集中しないよう、工事工程の平準化に努める。 ・工事用車両の運転者に対して走行経路を周知・徹底するとともに、計画的な運行により影響の低減を図る。 ・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。 ・工事用車両が周辺の道路で待機することがないよう、計画地内に十分な待機場所を確保する。 ・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。 ・朝礼及び新規入場者教育等における教育の中で、環境保全のための措置の内容を工事関係者に周知する。 ・交通混雑の状況は時間帯や周囲の状況によって変化することから、走行経路の選択の判断資料として、交差点の滞留長・渋滞長の調査結果を施工会社と共有する。また、リアルタイムの交通情報提供アプリの活用を提案する。 <供用時> ・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」をテナントに周知し、環境配慮を促す。特に以下に示す取り組みについては、積極的な対応を促す。 ✓ 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。 ✓ 施設関連車両は、できる限り交通混雑時の走行を避け、分散化を図る。 ・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。 ・計画地は川崎港臨港地区（商港区）に指定されていることから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り、海運貨物を取り扱うことで臨海部の一般道路の交通負荷の低減を図る。 ・施設関連車両が周辺の道路で待機することがないよう、計画地内に十分な待機場所を確保する。 ・交通混雑の状況は時間帯や周囲の状況によって変化することから、走行経路の選択の判断資料として、交差点の滞留長・渋滞長の調査結果をテナントと共有する。また、リアルタイムの交通情報提供アプリの活用を提案する。

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

本事業では、「第3章 環境影響評価項目の選定等 3 (1) 環境配慮項目の選定」(p.93参照)で選定した環境配慮項目について、表6-1(1)～(2)に示す措置を講じる計画である。

表6-1(1) 環境配慮項目に関する措置

選定した 環境配慮 項目	環境配慮項目に関する措置	
	工事中	供用時
地震時等の災害	地震発生時に火災などの二次災害を防止する為に燃料や有機溶剤等の管理を適切に行う。	- 防火性能に優れた部材の採用に努めるとともに、耐震性に配慮した構造とする。 - 津波対策として階高設定、設備配置等に配慮した設計とする。また、屋上等を避難施設として開放する。 - 防災マニュアルの作成や防災訓練を行い、地震等の災害発生時に円滑に対応できるよう準備する。 - 停電時にも業務可能な容量の自家発電設備を設置する。 - BCP（事業継続計画）を策定する。
生物多様性	—	- 計画地内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好な生育を図る。 - 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。計画地東側の接道部は高木（常緑樹）による厚みのある植栽帯と生垣を設ける。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。 - 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。
地球温暖化	- 建設機械は最新の燃費基準達成建設機械等、工事用車両は最新の燃費基準達成車の使用に努め、CO₂排出量の低減を図る。 - 製造時に二酸化炭素排出量の少ない建設資材の使用に努める。 - 工事用車両に対して、エコドライブの指導を徹底することにより、温室効果ガス排出量の抑制を図る。 - 工事区域内にアイドリングストップの看板等を設置し、建設機械及び工事用車両に対してアイドリングストップを周知・徹底することにより温室効果ガス排出量の抑制を図る。 - 温室効果ガス排出量の低減のため、カーボン・オフセットも検討する。	—

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	環境配慮項目に関する措置	
	工事中	供用時
気 候 変 動 の 影 響 へ の 適 応	—	・計画地内を緑化し、地表面被覆による蓄熱を軽減し、ヒートアイランド現象の軽減に努める。 ・暑熱対策として、大景木等による緑陰の形成に努める。また、熱を逃す対策として、計画建築物は自然通風・自然換気システムの導入を図る。 ・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し、作業空間のみでの使用とすることにより、人工排熱を抑制し、ヒートアイランド現象の軽減に努める。 ・CASBEE 川崎の S ランクの取得を目標に、設計段階においてヒートアイランド現象の緩和対策の検討を行う。
酸性雨	・建設機械は最新の排出ガス対策型の建設機械、工事用車両は最新の低排出ガス車の使用に努め、酸性雨の起因物質の発生抑制を図る。 ・建設機械等の稼働の効率化に努めることにより、酸性雨の起因物質の発生抑制を図る。 ・工事区域内にアイドリングストップの看板等を設置し、建設機械及び工事用車両に対してアイドリングストップを周知・徹底することにより、酸性雨の起因物質の発生抑制を図る。	・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）、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、酸性雨の起因物質の発生抑制を図る。 ・看板等による注意喚起により、アイドリングストップの遵守を周知し、酸性雨の起因物質の発生抑制を図る。 ・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、従業員の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ことで、酸性雨の起因物質の発生抑制を図る。
資 源	・建設資材は、再生品や再利用が可能な材料の使用に努め、資源の有効利用の推進を図る。	・耐久性のある材料や部材の使用等の建築物の長寿命化により、環境負荷の低減に努める。 ・節水型器具の採用等により、水資源の有効利用を図る。 ・作業工程や事務所において再生品や再利用可能な製品等の使用をテナントに働きかけ、資源の有効利用の推進を図る。

第 7 章 環境影響の総合的な評価

第7章 環境影響の総合的な評価

計画地は川崎区東扇島の東側に位置しており、計画地の現況は倉庫及び事務所等として利用されている。また、計画地周辺は主に運輸施設として利用されており、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、産業道路、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。

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。

選定した環境影響評価項目について、環境影響評価を行った結果は、表7-1(1)～(9)に示すとおりである。

本事業を実施することにより、「温室効果ガス」、「大気質」、「土壌汚染」、「騒音」、「振動」、「産業廃棄物」、「建設発生土」、「景観、圧迫感」、「日照阻害」、「テレビ受信障害」、「風害」、「交通安全、交通混雑」については、環境負荷を生じさせる可能性があるものの、環境保全のための措置を講じることにより、その影響を低減し、環境保全目標を満足することができると考える。

予測結果のうち、騒音の供用時の冷暖房施設等の設置による騒音レベル、駐車場の利用による騒音レベル、施設関連車両の走行による騒音レベルで環境保全目標を上回る結果となったが、計画地周辺には騒音の影響に配慮すべき住宅等は存在しないことに加え、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」をテナントに周知し、環境配慮を促す等の環境保全のための措置を講じることにより、その影響を低減できると考える。

緑の質及び緑の量については、緑化計画の中で適切な植栽樹種の選定と、良質な客土等による植栽基盤の整備を行うとともに、積極的な緑化を図ることにより、緑の回復育成が図られると評価する。

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

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

表7-1(1) 環境影響評価の結果

環境影響評価項目		環境影響評価の結果
地球環境	温室効果ガス	<供用時> 本事業では、二酸化炭素排出抑制対策として、高効率な空調設備を導入する計画であることから、対策後の二酸化炭素排出量は約 15,804t-CO₂/年と予測する。 また、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削減量は約 1,264t-CO₂/年であり、その削減の程度は約 7.4%と予測する。 本事業では、さらに、「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、太陽光発電設備を導入する、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等の環境保全のための措置を講じる。 したがって、温室効果ガスの排出量の抑制が図られると評価する。
大 気	大気質	<工事中> ①建設機械の稼働による大気質への影響 建設機械の稼働による二酸化窒素の長期将来濃度（日平均値の年間 98%値）の最大値は 0.038ppm であり、すべての工事で環境保全目標（0.06ppm 以下）を満足すると予測する。また、建設機械の稼働による浮遊粒子状物質の長期将来濃度（日平均値の年間 2 %除外値）の最大値は 0.033mg/m³ であり、環境保全目標（0.10mg/m³ 以下）を満足すると予測する。 建設機械の稼働による二酸化窒素の短期将来濃度（1 時間値）の最大値は 0.161ppm であり、環境保全目標（0.2ppm 以下）を下回ると予測する。また、建設機械の稼働による浮遊粒子状物質の短期将来濃度（1 時間値）の最大値は 0.058mg/m³ であり、環境保全目標（0.20mg/m³ 以下）を満足すると予測する。 本事業の実施にあたっては、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とともに、最新の排出ガス対策型の建設機械の使用に努める等の環境保全のための措置を講じる。 したがって、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評価する。 ②工事用車両の走行による大気質への影響 工事用車両の走行による二酸化窒素の日平均値の年間 98%値の最大値は 0.037ppm であり、すべての工事で環境保全目標（0.06ppm 以下）を満足すると予測する。また、工事用車両の走行による浮遊粒子状物質の日平均値の年間 2 %除外値の最大値は 0.032mg/m³ であり、すべての工事で環境保全目標（0.10mg/m³ 以下）を満足すると予測する。 本事業の実施にあたっては、工事用車両の運行が一時的に集中しないよう、工事工程の平準化に努めるとともに、工事用車両の運転者に対して、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等の環境保全のための措置を講じる。 したがって、道路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。

表7-1(2) 環境影響評価の結果

環境影響評価項目		環境影響評価の結果
大 気 (つづき)	大気質 (つづき)	<供用時> ③駐車場の利用による大気質への影響 駐車場の利用による二酸化窒素の日平均値の年間 98%値の最大値は 0.037ppm であり、環境保全目標 (0.06ppm 以下) を満足すると予測する。また、駐車場の利用による浮遊粒子状物質の日平均値の年間 2 %除外値の最大値は 0.032mg/m³ であり、環境保全目標 (0.10mg/m³ 以下) を満足すると予測する。 本事業の実施にあたっては、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)、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」をテナントに周知し、環境配慮を促す等の環境保全のための措置を講じる。 したがって、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評価する。 ④施設関連車両の走行による大気質への影響 施設関連車両の走行による二酸化窒素の日平均値の年間 98%値の最大値は 0.037ppm であり、環境保全目標 (0.06ppm 以下) を満足すると予測する。また、施設関連車両の走行による浮遊粒子状物質の日平均値の年間 2 %除外値の最大値は 0.032mg/m³ であり、環境保全目標 (0.10mg/m³ 以下) を満足すると予測する。 本事業の実施にあたっては、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)、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」をテナントに周知し、環境配慮を促す等の環境保全のための措置を講じる。 したがって、道路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。

表7-1(3) 環境影響評価の結果

環境影響評価項目		環境影響評価の結果
土壌汚染	土壌汚染	<工事中> 計画地及びその周辺は、昭和 47 年から昭和 58 年にかけて海面を埋め立てた土地である。計画地は昭和 55 年から現在まで、倉庫及び事務所等として利用されており、計画地内にはガソリンの取り扱いのある給油所が設置されているが、設置者によって廃止の届出が行われる予定である。給油所の廃止後には「川崎市公害防止等生活環境の保全に関する条例」第 80 条に基づく土壌の詳細調査等の手続が行われる。また、本事業において 3,000m²以上の土地の形質変更を行うことから、着工に先立ち「土壌汚染対策法」第 4 条第 1 項に基づく届出を行い、関係部署との協議及び指導等に基づき、適切に対応する。また、仮に汚染土壌が確認された場合においても、適切な拡散防止措置を講じることから、汚染土壌が計画地外に拡散することはない。 以上のことから、計画地の土壌汚染の状況については、法令に基づく手続に則り、適切な対応が図られると予測する。 したがって、計画地において土壌中の特定有害物質等による影響が人の健康の保護の観点からみて必要な水準を超えることはなく、また、計画地の土壌によって計画地外に土壌汚染が拡散することはないと評価する。

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	騒音 <工事中> ①建設機械の稼働による騒音の影響 建設機械の稼働による騒音レベルの最大値は、計画地南側敷地境界で 71.4dB であり、環境保全目標（85dB 以下）を満足すると予測する。 本事業の実施にあたっては、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とともに、既存施設の解体する部分を防音シート等で囲み、騒音の低減に努める等の環境保全のための措置を講じる。 したがって、計画地周辺の生活環境の保全に支障はないと評価する。 ②工事用車両の走行による騒音の影響 将来交通量の騒音レベルは昼間 65.8～69.4dB であり、環境保全目標（昼間：70dB 以下）を満足すると予測する。 本事業の実施にあたっては、工事用車両の運行が一時的に集中しないよう、工事工程の平準化に努めるとともに工事用車両の運転者に対して、首都高速湾岸線を利用するよう促し、臨海部の住居地域への影響の低減を図る等の環境保全のための措置を講じる。 したがって、道路沿道の生活環境の保全に著しい支障はないと評価する。 <供用時> ③冷暖房施設等の設置による騒音の影響 冷暖房施設等の設置による騒音レベルの最大値は、計画地南側敷地境界で 50.4dB であり、午後 11 時～午前 6 時において環境保全目標（50dB 以下）を上回るが、その他の時間帯は環境保全目標（午前 6 時～午前 8 時、午後 6 時～午後 11 時：60dB 以下、午前 8 時～午後 6 時：65dB 以下）を満足すると予測する。 なお、計画地周辺には騒音の影響に配慮すべき住宅等は存在しない。 本事業の実施にあたっては、低騒音型の機器の選定に努める等の環境保全のための措置を講じる。 したがって、計画地周辺の生活環境の保全に支障はないと評価する。 ④駐車場の利用による騒音の影響 駐車場の利用による騒音レベルの最大値は、昼間で 46.3～66.8dB、夜間で 40.6～61.3dB であり、計画地南側敷地境界の昼間及び夜間において環境保全目標（昼間：60dB 以下、夜間：50dB）を上回ると予測する。計画地南側敷地境界の予測結果は環境保全目標を上回るが、環境騒音（地点 3）の現地調査において既に環境保全目標と近い値もしくは上回っている（昼間 59dB、夜間 57dB）。 なお、計画地周辺には騒音の影響に配慮すべき住宅等は存在しない。 また、本事業の実施にあたっては、運行管理システムの導入、エコ通勤（マイカー通勤の抑制）、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」をテナントに周知し、環境配慮を促す等の環境保全のための措置を講じる。 したがって、計画地周辺の生活環境の保全に著しい支障はないと評価する。

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
騒音・振動・低周波音(つづき)	騒音(つづき)	⑤施設関連車両の走行による騒音の影響 供用時における将来交通量の騒音レベルは昼間で 67.1～72.1dB、夜間で 64.2～69.0dB であり、昼間はNo.1(西側及び東側)及びNo.3(北側)、夜間はNo.1(西側及び東側)及びNo.3(北側及び南側)で環境保全目標(昼間:70dB以下、夜間:65dB以下)を上回ると予測する。その他の予測地点は、環境保全目標(昼間:70dB以下、夜間:65dB以下)を満足すると予測する。 なお、一部の予測地点及び時間区分で環境保全目標を上回ると予測するが、計画地周辺には騒音の影響に配慮すべき住宅等は存在しない。 本事業の実施にあたっては、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」をテナントに周知し、環境配慮を促す等の環境保全のための措置を講じる。 したがって、道路沿道の生活環境の保全に著しい支障はないと評価する。
	振動	<工事中> ①建設機械の稼働による振動の影響 建設機械の稼働による振動レベルの最大値(敷地境界)は 57.6dB であり、環境保全目標(75dB以下)を満足すると予測する。 本事業の実施にあたっては、低振動工法の選択、建設機械の配置への配慮等の適切な工事方法を検討するとともに、建設機械の集中稼働を行わないよう、工事工程の平準化及び稼働の効率化に努める等の環境保全のための措置を講じる。 したがって、計画地周辺の生活環境の保全に支障はないと評価する。 ②工事用車両の走行による振動の影響 将来交通量の振動レベルは昼間で 46.6～49.8dB、夜間で 42.1～43.2dB であり、環境保全目標(昼間:70dB以下、夜間:65dB以下)を満足すると予測する。 本事業の実施にあたっては、工事用車両の運行が一時的に集中しないよう、工事工程の平準化に努めるとともに工事用車両の運転者に対して、首都高速湾岸線を利用するよう促し、臨海部の住居地域への影響の低減を図る等の環境保全のための措置を講じる。 したがって、道路沿道の生活環境の保全に支障はないと評価する。 <供用時> ③施設関連車両の走行による振動の影響 供用時における将来交通量の振動レベルは昼間で 47.1～50.2dB、夜間で 42.9～47.6 dB であり、環境保全目標(昼間:70dB以下、夜間:65dB以下)を満足すると予測する。 本事業の実施にあたっては、高速湾岸線の積極的な利用、エコ通勤(マイカー通勤の抑制)、運行管理システムの導入、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」をテナントに周知し、環境配慮を促す等の環境保全のための措置を講じる。 したがって、道路沿道の生活環境の保全に支障はないと評価する。

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
廃棄物等	産業廃棄物	<工事中> 工事中に発生する産業廃棄物（汚泥を除く）の発生量は合計で約 34,373 t、再資源化量等は合計で約 33,424 t と予測する。また、建設汚泥の発生量は約 12,328m³、再資源化量等は約 11,712m³ と予測する。 工事中に発生する産業廃棄物は、「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」等の関係法令に基づき、発生抑制に努めるとともに、分別を徹底し、有償物として売却、中間処理施設での処理等を行うことにより、可能な限り再資源化を図ることができると予測する。また、許可を受けた産業廃棄物収集運搬業者及び産業廃棄物処分業者に委託することから、適正に処理・処分されると予測する。 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」、「石綿含有廃棄物等処理マニュアル」等に基づき、飛散・流出等のないよう適正に対応する。 本事業の実施にあたっては、建設資材等について、再生品や再利用が可能な材料の使用に努め、資源の有効利用の推進を図る等の環境保全のための措置を講じる。 したがって、資源の循環が図られるとともに、計画地周辺の生活環境の保全に支障はないと評価する。
	建設発生土	<工事中> 本事業で発生する建設発生土の量は、約 27,181m³（締固め土量）であり、全て計画地内の盛土として再利用可能であると予測する。 したがって、資源の循環が図られるとともに、計画地周辺の生活環境の保全に支障はないと評価する。
緑	緑の質	<供用時> 緑化計画における主な植栽予定樹種は、樹木活力度調査及び既存資料調査の結果から、計画地の環境特性に適合するものと予測する。 また、植栽基盤に敷設する土壌としては、計画地内の土壌を土壌改良したものを用い、樹木の植穴と地被類の範囲の表層に客土を用いる計画である。計画地の土壌は、そのままでは良好な植栽基盤とはいえないが、土壌改良工事を施すことで、適切な有効土層を確保し、通気性・透水性が改善され、適度な養分・水分を保持する植栽基盤が整備されると予測する。自主管理緑地の群植範囲の一部については、土壌厚の確保等を目的としてマウンド（土塁）を形成する方針である。客土の必要土壌量は、約 1,825m³ と予測する。 本事業の実施にあたっては、維持管理計画に基づき、毎年適切な時期に剪定、刈込み、施肥、病虫害防除、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等の環境保全のための措置を講じる。 したがって、緑の適切な回復育成が図られると評価する。

表7-1(7) 環境影響評価の結果

環境影響評価項目		環境影響評価の結果
緑 (つづき)	緑の量	<供用時> 緑化計画における緑被率は、約 20.4%であり、「川崎市環境影響評価等技術指針」に基づき算定される目標とする緑被率（20.4%）を満足すると予測する。また、緑化計画における植栽予定本数は、高木・中木・低木ともに、「川崎市緑化指針」に基づき算定される植栽本数の基準を満足すると予測する。 本事業の実施にあたっては、緑化地は、維持管理計画に基づき、毎年適切な時期に剪定、刈込み、施肥、病虫害防除、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等の環境保全のための措置を講じる。 したがって、緑の適切な創出、回復育成を図られると評価する。
景観	景観、 圧迫感	<供用時> ①主要な景観構成要素の改変の程度及び地域景観の特性の変化の程度 本事業の実施により、計画地内の景観構成要素は、人工的要素の倉庫等と、自然的要素の自主管理緑地や計画地外周部等の緑化地となり、現況の計画地の景観構成要素と同質である。このため、計画地及びその周辺の主要な景観構成要素を変化させるものではなく、地域景観の特性に著しい変化を生じさせることはないと予測する。 本事業では、「川崎市景観計画」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等の環境保全のための措置を講じる。 したがって、周辺環境との調和は保たれると評価する。 ②代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度 計画建築物の出現により眺望が変化する地点があるが、計画建築物は、計画地及びその周辺の現況の景観を構成する要素と同質であり、既存の景観と一体となることで臨海部の環境に調和した景観を形成すると予測する。 本事業では、「川崎市景観計画」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等の環境保全のための措置を講じる。 したがって、周辺環境との調和は保たれると評価する。 ③圧迫感の変化の程度 供用時の形態率は、地点A（東扇島緑道）が 13.0%増加して 24.8%、地点B（東扇島東公園前バス停付近）が 8.4%増加して 17.8%、地点C（東扇島東公園入口付近）が 1.4%増加して 4.0%になり、すべての地点において形態率が増加することから、現況と比較して圧迫感を感じやすくなると予測する。 本事業では、計画地東側の接道部に高木（常緑樹）による厚みのある植栽帯と生垣を設け、視線を制御し、圧迫感の軽減を図る等の環境保全のための措置を講じる。 したがって、生活環境の保全に支障はないと評価する。

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	日照障害	<供用時> 冬至日の平均地盤面±0mにおいて、計画建築物により日影を受ける既存建築物は13棟であり、0時間以上1時間未満が6棟、1時間以上2時間未満が4棟、2時間以上3時間未満が3棟、3時間以上が0棟と予測する。 なお、計画建築物による日影は計画地北側の東扇島東公園にも生じるが、大部分の範囲において、日影時間は2時間未満と予測する。 本事業では、環境保全のための措置として、計画建築物を日影の影響に配慮した配置、形状等とする。 したがって、周辺環境に著しい影響は与えないと評価する。
	テレビ受信障害	<供用時> 計画建築物による地上デジタル放送の遮へい障害予測範囲は、東京スカイツリーは計画地の南南西方向に広域局が最大距離約360m、受信障害範囲に位置する棟数は11棟、県域局が最大距離約1,770m、受信障害範囲に位置する棟数は14棟、横浜局は計画地の東南東方向に最大距離約2,790m、受信障害範囲に位置する棟数は21棟と予測する。また、地上デジタル放送の反射障害による影響は生じないと予測する。 衛星放送の遮へい障害予測範囲は、計画地の北東方向に最大距離約42m、受信障害範囲に位置する棟数は0棟と予測する。 本事業では、工事の進捗により本事業に起因するテレビ電波の受信障害が発生した場合には、受信状況に応じて共同受信施設の設置を行い、障害対策を実施する等の環境保全のための措置を講じる。 したがって、計画地周辺の良好な受像画質を維持し、かつ、現状を悪化しないと評価する。
	風 害	<供用時> 建設後の風環境は、建設前と同様に大部分がランク外であり、計画建築物の近傍においてランク1～ランク3の範囲がみられると予測する。建設前、建設後ともに、ランク外の範囲が多く、風環境ランクに大きな変化が見られないのは、計画地及び周辺が臨海部に位置し、解析範囲の外縁が海または広場等に接する障害物が少ない地域であることを反映しており、地域特性によるものと考えられる。 また、主風向である北風、北北西風、南風、南南西風における建設後の風速比は、建設前と同様に、概ね1.0以下で、一部に1.1～1.4のエリアが確認される。建設後は計画建築物の影響により、計画地の近傍に1.1～1.3のエリアが増加するが、全体として、建設前と大きく変わらない。主風向以外の風速比の変化の傾向も、主風向における変化の傾向と概ね同様である。 したがって、建設後の風環境は建設前と概ね同様であり、本地域は、臨海部という地域特性を踏まえた土地利用が行われている地域であることから、建設後の風環境は、計画地周辺の生活環境の保全に支障を及ぼすものではないと評価する。

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	交通安全、 交通混雑	<工事中> 工事用車両の主な走行経路には、ガードレール等（植栽含む）や段差歩道が設置されており、歩車分離が図られていることから、歩行者の安全は確保できると予測する。 また、工事中の将来交通量による交差点需要率は0.291～0.656であり、交通量の処理が可能とされる目安である交差点需要率（需要率の上限値）を下回ると予測する。 工事中の将来交通量による交通混雑度は0.332～0.893であり、交通量の処理が可能とされる目安である1.0を下回ると予測する。 本事業の実施にあたっては、工事用車両の運転者に対して、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とともに、工事用車両の運行が一時的に集中しないよう、工事工程の平準化に努める等の環境保全のための措置を講じる。 したがって、計画地周辺の生活環境の保全に支障はないと評価する。
		<供用時> 施設関連車両の主な走行経路には、ガードレール等（植栽含む）や段差歩道が設置されており、歩車分離が図られていることから、歩行者の安全は確保できると予測する。 また、供用時の将来交通量による交差点需要率は0.390～0.720であり、交通量の処理が可能とされる目安である交差点需要率（需要率の上限値）を下回ると予測する。 供用時の将来交通量による交通混雑度は0.498～0.986であり、交通量の処理が可能とされる目安である1.0を下回ると予測する。 本事業の実施にあたっては、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」をテナントに周知し、環境配慮を促す等の環境保全のための措置を講じる。 したがって、計画地周辺の生活環境の保全に著しい支障はないと評価する。

第 8 章 事後調査計画

第8章 事後調査計画

1 事後調査の目的

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

2 事後調査の項目

事後調査の項目は表8-1に示すとおり、「第4章 環境影響評価」及び「川崎市環境影響評価等技術指針」に示される事後調査の項目を選定する視点を勘案し、影響の程度が大きい項目、予測の不確実性の高い項目として、工事中の土壌汚染、産業廃棄物、供用時の緑の質及び地域交通を選定する。

表8-1 事後調査の項目

区 分	項 目	選定する理由
工事中	土壌汚染	土壌汚染については、法令に基づく手続に則り、適切な対応を図っているため、仮に土壌汚染が確認された場合においても、計画地において土壌中の特定有害物質等による影響が人の健康の保護の観点からみて必要な水準を超えることはなく、また、計画地の土壌によって計画地外に土壌汚染が拡散することはないと評価しているが、法令に基づく手続において、土壌汚染調査を行い、土壌汚染が確認された場合は、適切な措置を講じていることを事後調査で確認する。なお、土壌汚染が確認されなかった場合には、事後調査の項目から除外する。
	産業廃棄物	産業廃棄物については、生活環境の保全に支障はないものと評価しているが、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、関係法令等に基づき、飛散・流出等のないよう適正に対応することとしているため、石綿が適正に処理・処分されていることを事後調査で確認する。なお、石綿含有建材等の使用が確認されなかった場合には、事後調査の項目から除外する。
供用時	緑の質	緑の質については、緑の適切な回復育成が図られるものと評価しているが、予期し得ぬ要因により、予測結果と異なる状況が生じることを考慮するとともに、環境保全のための措置が効果的に機能しているかを事後調査で確認する。
	地域交通	地域交通については、生活環境の保全に著しい支障はないものと評価しているが、供用時の施設関連車両による交通混雑度の予測結果が交通量の処理が可能とされる目安（1.0）に近いこと、予測では川崎港を利用する施設関連車両の台数、川崎港臨港道路東扇島水江町線（令和10年度完成予定）の整備による交通流の変化を考慮しておらず、予測の不確実性が高いことから、事後調査を実施する。また、施設関連車両に対して、「高速湾岸線を積極的に利用する」ことを環境保全のための措置として記載していることから、テナントに聞き取り調査等を実施し、高速湾岸線の利用状況を事後調査で確認する。

3 事後調査の内容

(1) 工事中

① 土壌汚染

土壌汚染に係る事後調査の内容は、表8-2に示すとおりである。

表8-2 土壌汚染に係る事後調査の内容（工事中）

調査項目	・汚染土壌の内容及び処理・処分の状況
調査時期	汚染土壌の処理・処分の完了後
調査地点	計画地内
調査方法	関係法令に基づく届出資料等の整理を行う。

② 産業廃棄物

産業廃棄物に係る事後調査の内容は、表8-3に示すとおりである。

表8-3 産業廃棄物に係る事後調査の内容（工事中）

調査項目	・廃石綿等及び石綿含有産業廃棄物の処理・処分方法 ・廃石綿等及び石綿含有産業廃棄物の飛散・流出等の防止に関する措置の実施状況
調査時期	既存施設の解体工事完了後
調査地点	計画地内
調査方法	工事関係資料により、廃石綿等及び石綿含有産業廃棄物の処理・処分方法を把握する。また、廃石綿等及び石綿含有産業廃棄物の飛散・流出等の防止に関する措置について把握する。

(2) 供用時

① 緑の質

緑の質に係る事後調査の内容は、表8-4に示すとおりである。

表8-4 緑の質に係る事後調査の内容（供用時）

調査項目	・植栽した樹木の活力度と緑の構成、樹木の維持管理状況、自主管理緑地でのマウンド（土塁）の形成の状況
調査時期	供用開始後3年目の夏～秋の適切な時期（1回）
調査地点	計画地内
調査方法	・植栽した樹木の活力度は、樹木の樹勢、樹形等を調査し、樹木活力度の判定基準に基づき把握する。 ・緑の構成は、関係資料（竣工図等）により、特定外来生物種の回避の観点、動物の生息環境としての観点、環境適合性の観点から整理するとともに、現地調査により生育状況を確認する。 ・樹木の維持管理状況は、関係資料（植栽地の維持管理計画等）の整理または管理業者へのヒアリング等により把握する。 ・自主管理緑地でのマウンド（土塁）形成の状況は、関係資料（竣工図等）及び写真撮影等により把握する。

② 地域交通

地域交通に係る事後調査の内容は、表8-5に示すとおりである。

表8-5 地域交通に係る事後調査の内容（供用時）

調査項目	・施設関連車両台数、通勤車両台数、海運輸送の利用状況、高速湾岸線の利用状況 ・通勤者数及び通勤手段（通勤車両、送迎バス、公共交通機関） ・自動車交通量、道路（道路構造、車線数、道路断面構成等）及び交通規制、滞留長・渋滞長、信号現示、飽和交通流率^{注)}
調査時期	供用開始後（施設の稼働が定常状態となった時期）の平日1回（24時間）
調査地点	施設出入口、予測を行った3交差点（Ⅰ～Ⅲ）（p. 383 参照）
調査方法	・施設関連車両台数、通勤車両台数、自動車交通量の調査は、数取器（ハンドカウンター）を用いた調査またはビデオカメラによる撮影調査により、方向別、車種別、時間帯別に車両台数を把握する。 ・海運輸送の利用状況、高速湾岸線の利用状況、通勤者数及び通勤手段（通勤車両、送迎バス、公共交通機関）は、テナントに聞き取り調査等を行う。 ・道路（道路構造、車線数、道路断面構成等）及び交通規制の調査は、現地踏査により把握する。 ・滞留長（信号が赤の間に滞留した待ち行列長）及び渋滞長（1回の青信号で捌けなかった残りの待ち行列長）の調査は、調査員による目視観察により信号交差点の流入部別、車線別にその長さを計測し、10m単位で把握する。 ・信号現示の調査は、ストップウォッチを用いた目視観測により、信号パターン、サイクル長（信号現示が一巡する時間）、現示長を記録する。 ・飽和交通流率の調査は、車頭時間に基づき算出する。車頭時間の調査はビデオカメラによる撮影調査とし、後日映像を用いて車頭時間を判読し、信号交差点の流入部別、車線別に、青現示開始時の待ち行列（滞留している列）のうち、先頭から3台目の車両が停止線を通過してから待ち行列が途切れない状態で最後に通過した車両が停止線を通過するまでの時間を計測する。^{注)} ・交通量等の事後調査結果をもとに、予測を行った3交差点（Ⅰ～Ⅲ）の交差点需要率及び交通混雑度を把握する。また、その結果が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、その対策として、事後調査で把握した交通量をもとに、影響の低減を図る走行経路を検討し、推奨ルートとして、テナントに周知する。

注) 現況調査の実施時から飽和交通流率が変わる要因が確認された場合に調査を実施する。

4 事後調査報告書の提出時期

(1) 工事中

工事中の事後調査報告書は、土壌汚染の事後調査については土壌汚染に係る事後調査の終了後に、産業廃棄物の事後調査については既存施設の解体工事完了後に、それぞれその結果を速やかにまとめ、川崎市長に提出する^{注)}。

(2) 供用時

供用時の事後調査報告書は、緑の質の事後調査については供用開始後3年目の夏～秋に実施する事後調査の終了後に、地域交通の事後調査については供用開始後（施設の稼働が定常状態となった時期）に実施する事後調査の終了後に、それぞれその結果を速やかにまとめ、川崎市長に提出する^{注)}。

注) ただし、事後調査の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、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ものとする。

第 9 章 関係地域の範囲

第9章 関係地域の範囲

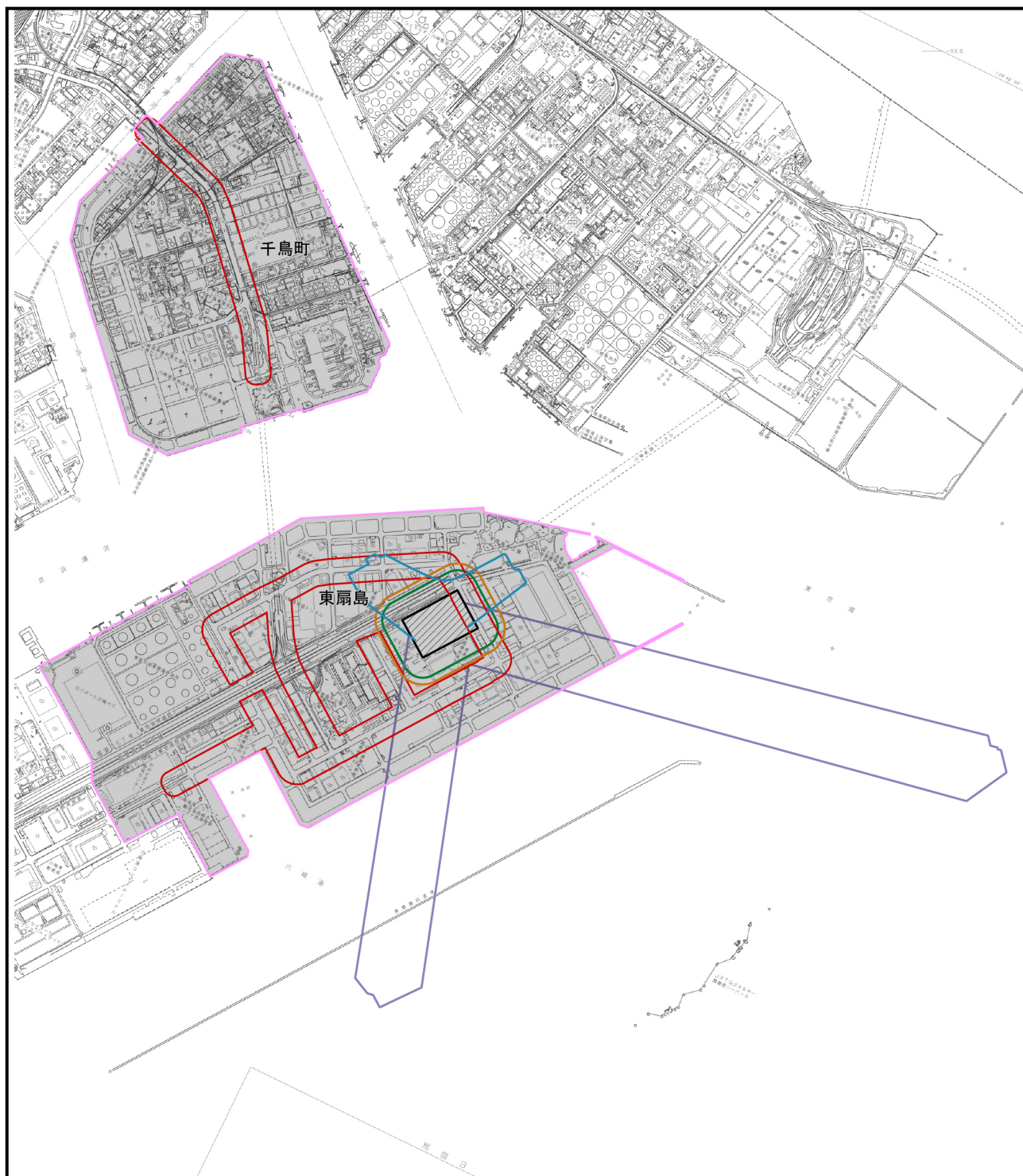
関係地域は、対象事業の計画内容及び環境影響の予測結果等を考慮して、本事業の実施に伴い環境影響が及ぶおそれがある範囲として、以下に示す範囲をすべて包含する地域とした。

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

表9-1 関係地域

市 名	区 名	関係町丁名
川崎市	川崎区	東扇島の一部、千鳥町



凡 例



計画地



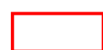
町丁界



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9-1 関係地域の範囲

