

第4章 環境影響評価

4.1 地球環境

4.1.1 温室効果ガス

環境影響評価の対象は、供用時の施設の供用に伴う温室効果ガスの排出量及び削減の程度とする。

(1) 現況調査

① 調査結果

a. 原単位の把握

(a) 二酸化炭素排出係数

本事業において使用するエネルギーとして施設の稼働は電力及び都市ガス（都市ガスの利用は協議・検討中）を計画しているが、本予測ではすべて電気と想定した。

電力の二酸化炭素排出係数は、表 4.1.1-1 に示すとおりである。

表 4.1.1-1 二酸化炭素排出係数

種 類	事業者名	二酸化炭素排出係数
電 力	東京電力エナジーパートナー	0.431 kg-CO ₂ /kWh ^注

※：基礎排出係数（残差）の数値を用いた。

出典：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）－R5年度実績－R7.3.18環境省・経済産業省公表」（令和7年3月環境省）

(b) 基準となる商業施設の単位延床面積当たりのエネルギー消費原単位

基準となる商業施設の単位延床面積当たりのエネルギー消費原単位は、表 4.1.1-2 に示すとおりである。既存類似店舗の実績値とした。

表 4.1.1-2 基準となる商業施設の単位延床面積当たりのエネルギー消費原単位

区分	既存店舗	エネルギー使用量 (電気：千 kWh/年)	延床面積 (m ²)	単位延床面積当たりの エネルギー消費原単位 (電気：kWh/m ² ・年)
ホームセンター	島忠海老名店	約 752.6	約 17,265	約 43.6
家具	ニトリ川崎元木店	約 530.9	約 11,692	約 45.4

注：既存類似店舗のエネルギー使用量は 2023 年度実績の値である。

(2) 予測・評価

供用時において、以下に示す温室効果ガスへの影響が考えられるため、その影響の程度について予測及び評価を行う。

- ・施設の稼働に伴う温室効果ガス

ア 施設の稼働に伴う温室効果ガス

① 予測

a. 予測結果

供用時における年間エネルギー使用量及び二酸化炭素排出量は、表 4. 1. 1-3 に示すとおりである。

二酸化炭素排出量は約 418. 8t-CO₂/年、二酸化炭素削減量は約 29. 0t-CO₂/年と予測する。

表 4. 1. 1-3 供用時におけるエネルギー使用量及び二酸化炭素排出量及び削減量

項目		単位	区分	
			家具	ホームセンター
基準商業施設	①本計画の延べ面積	m ²	約 11, 098	約 12, 272
	②エネルギー消費原単位	kWh/m ²	約 45. 4	約 43. 6
	③年間のエネルギー使用量 (①×②)	千 kWh	約 503. 9	約 535. 0
	④二酸化炭素排出係数	kg-CO ₂ /kWh	0. 431	0. 431
	⑤二酸化炭素排出量 (③×④)	t-CO ₂ /年	約 217. 2	約 230. 6
			約 447. 7	
太陽光発電 (削減量)	⑥二酸化炭素削減量	t-CO ₂ /年	約 29. 0	
本事業	⑦二酸化炭素排出量 (⑤-⑥)	t-CO ₂ /年	約 418. 8	

注：1. 太陽光発電による二酸化炭素削減量は、本事業では「川崎市地球温暖化対策等の推進に関する条例」に基づく設置基準量（建築面積×設置基準率 5%×面積当たり算定量 0. 15kW/m²）は約 55. 6kW 以上の太陽光発電設備を設置することから、年間の発電量を約 67, 214kWh/年※と想定し、二酸化炭素排出係数の 0. 431kg-CO₂/kWh を乗じて算出した。

※年間使用量 (kWh) = (太陽光発電設備の定格出力×365 日×24 時間) ×13. 8%÷100

出典：「ー2024 年度版ー省エネルギー法 定期報告書・中長期計画書(特定事業者等)記入要領」(2024 年 11 月 12 日資源エネルギー庁省エネルギー・新エネルギー部省エネルギー課)

注：2. 四捨五入の関係により計算結果に違いが生じる場合がある。

② 評価

供用時における二酸化炭素排出量は約 418. 8t-CO₂/年、二酸化炭素削減量は約 29. 0t-CO₂/年と予測した。

本事業では、建築物の外壁や屋根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。

4.2 大 気

4.2.1 大気質

環境影響評価の対象は、工事中の建設機械の稼働、工事用車両の走行及び供用時の施設関連車両の走行に伴う大気質への影響とする。

(1) 現況調査

① 調査結果

a. 大気質の状況

(a) 既存資料調査

ア. 二酸化窒素

令和元年度から令和5年度の計画地周辺の一般局（高津測定局）及び自排局（二子測定局）における二酸化窒素の測定結果は、表4.2.1-1に示すとおりである。

環境基準との適合状況をみると、令和元年度から令和5年度においていずれの測定局も環境基準を達成している。

二酸化窒素濃度の令和元年度～令和5年度における測定結果の推移は、図4.2.1-1に示すとおりである。

日平均値の年間98%値をみると0.031～0.045ppmの範囲内で推移しており、いずれの測定局も環境基準を達成している。

表4.2.1-1 大気中の二酸化窒素濃度の測定結果及び推移

測定項目	一般局					自排局					環境基準
	高津測定局					二子測定局					
	R1	R2	R3	R4	R5	R1	R2	R3	R4	R5	
年平均値 (ppm)	0.015	0.014	0.013	0.013	0.012	0.028	0.026	0.025	0.023	0.023	1 時間値の 1 日平均値が 0.04 から 0.06ppm までのゾーン内、又は、それ以下であること
日平均値の年間 98%値 (ppm)	0.033	0.036	0.032	0.031	0.031	0.045	0.045	0.041	0.041	0.042	
環境基準評価	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	

注：1. 日平均値の年間98%値とは、年間の1日平均値の低い方から98%に相当する値。

注：2. 日平均値の年間98%値が0.06ppm以下の場合を環境基準の「達成」と評価し、○で表示した。

出典：「令和5(2023)年度の大気環境及び水環境の状況等について」（令和6年7月発行、川崎市HP）

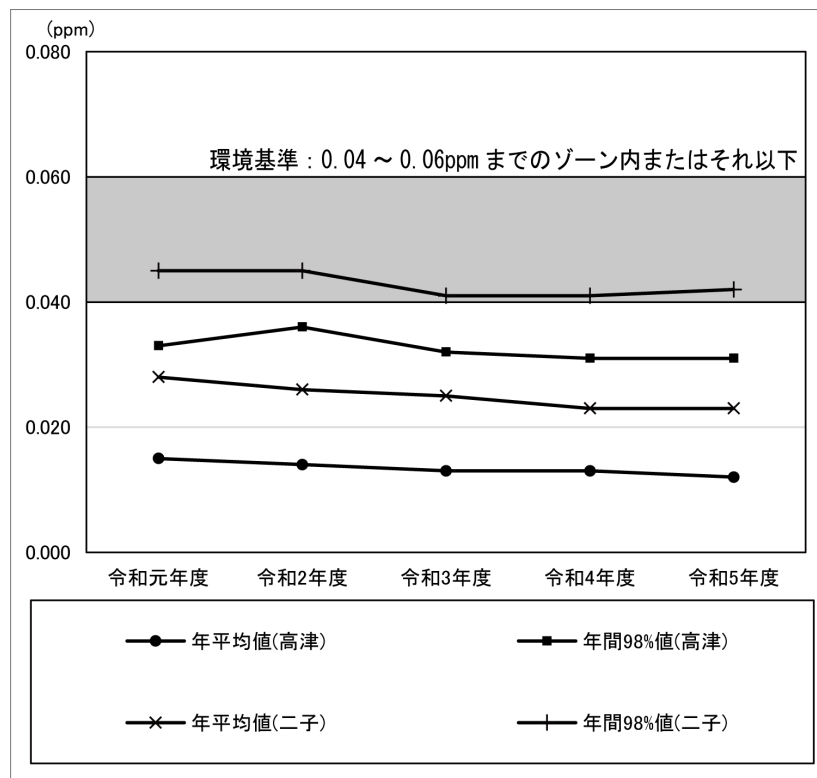


図 4. 2. 1-1 大気中の二酸化窒素濃度の推移（令和元年度～令和 5 年度）

イ．浮遊粒子状物質

令和元年度から令和 5 年度の計画地周辺の一般局（高津測定局）及び自排局（二子測定局）における浮遊粒子状物質の測定結果は、表 4. 2. 1-2 に示すとおりである。

環境基準との適合状況をみると、令和元年度から令和 5 年度においていずれの測定局も環境基準の長期的評価及び短期的評価を達成している。

浮遊粒子状物質濃度の令和元年度～令和 5 年度における測定結果の推移は、図 4. 2. 1-2 に示すとおりである。

日平均値の年間 2%除外値をみると、0.022～0.038mg/m³ の範囲内で推移しており、各測定局ともに長期的評価で環境基準を達成している。

表 4. 2. 1-2 大気中の浮遊粒子状物質の測定結果及び推移

測定項目		一般局					自排局				
		高津測定局					二子測定局				
		R1	R2	R3	R4	R5	R1	R2	R3	R4	R5
年平均値 (mg/m ³)		0.015	0.014	0.012	0.013	0.013	0.014	0.013	0.011	0.012	0.014
長期的評価	日平均値の年間 2%除外値 (mg/m ³)	0.038	0.035	0.025	0.029	0.028	0.031	0.030	0.022	0.025	0.029
	日平均値が 0.10 mg/m ³ を超えた日が 2 日以上連続の有無	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	環境基準評価	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
短期的評価	1 時間値が 0.20mg/m ³ を超えた時間数	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	日平均値が 0.10mg/m ³ を超えた日数	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	環境基準評価	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○

注：1. 日平均値の年間 2%除外値とは、年間の 1 日平均値の高い方から 2%除外した値。

注：2. 環境基準の長期的評価は、日平均値の 2%除外値が 0.10mg/m³ 以下、かつ、日平均値が 0.10mg/m³ を超えた日が 2 日以上連続しないことを達成した場合を「達成」と評価し、○で表示した。

注：3. 環境基準の短期的評価は、1 時間値が 0.20mg/m³ 以下、かつ、日平均値が 0.10mg/m³ 以下を達成した場合を「達成」と評価し、○で表示した。

出典：「令和 5(2023)年度の大気環境及び水環境の状況等について」（令和 6 年 7 月発行、川崎市 HP）

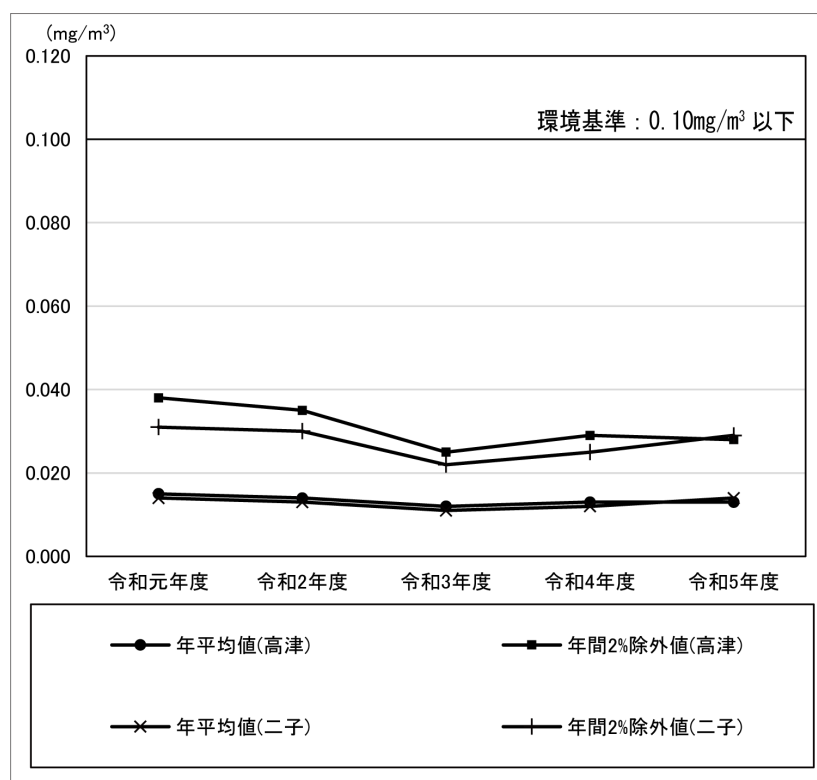


図 4. 2-1-2 大気中の浮遊粒子状物質濃度の推移（令和元年度～令和 5 年度）

(b) 現地調査

計画地内 (No. A) における調査結果は表 4.2.1-3～4 に示すとおりである。

二酸化窒素、浮遊粒子状物質ともに環境基準を下回っていた。

現地調査結果と周辺の測定局と比べると、二酸化窒素については、現地調査結果は一般局とほぼ同様、自排局よりは低い濃度変動を示し、浮遊粒子状物質は一般局、自排局ともに同様の濃度変動であった。

表 4.2.1-3 大気質（二酸化窒素）調査結果（現地調査）

調査地点	調査時期	有効測定日数	測定時間	期間平均値	1 時間値の最大値	日平均値の最大値
		日	時間	ppm	ppm	ppm
No. A	秋季	7	168	0.017	0.055	0.029
	冬季	7	168	0.013	0.044	0.019

※環境基準：1 時間値の 1 日平均値が 0.04ppm から 0.06ppm のゾーン内又はそれ以下であること。

表 4.2.1-4 大気質（浮遊粒子状物質）調査結果（現地調査）

調査地点	調査時期	有効測定日数	測定時間	期間平均値	1 時間値の最大値	日平均値の最大値
		日	時間	mg/m ³	mg/m ³	mg/m ³
No. A	秋季	7	168	0.007	0.039	0.014
	冬季	7	168	0.006	0.015	0.007

※環境基準：1 時間値の 1 日平均値が 0.10mg/m³ 以下であり、かつ、1 時間値が 0.20mg/m³ 以下であること。

b. 気象の状況

(a) 既存資料調査

ア. 風向・風速

高津測定局における令和5年度の風向、風速は表4.2.1-5に、年間風配図は図4.2.1-3に示すとおりである。

年間平均風速は1.9m/sであり、年間最多風向は北北西であり、4月～9月に南寄りの風向が卓越する傾向がみられる。

表4.2.1-5 最多風向及び平均風速（令和5年度）

年月		高津測定局		
		最多風向	出現率 (%)	平均風速 (m/s)
令和5年	4月	南	22.0	2.1
	5月	南	20.7	1.9
	6月	南	18.6	1.5
	7月	南	26.4	1.7
	8月	南	28.8	1.7
	9月	南	21.9	1.7
	10月	北北西	34.0	1.9
	11月	北北西	30.0	1.8
	12月	北北西	28.9	1.7
令和6年	1月	北北西	37.8	2.0
	2月	北北西	32.4	2.3
	3月	北北西	39.4	2.4
年間		北北西	22.6	1.9

注：平均風速は、各月・年間通じての値で、静穏時の風速も計算に入れている。

出典：「川崎市大気データ」（川崎市HP）

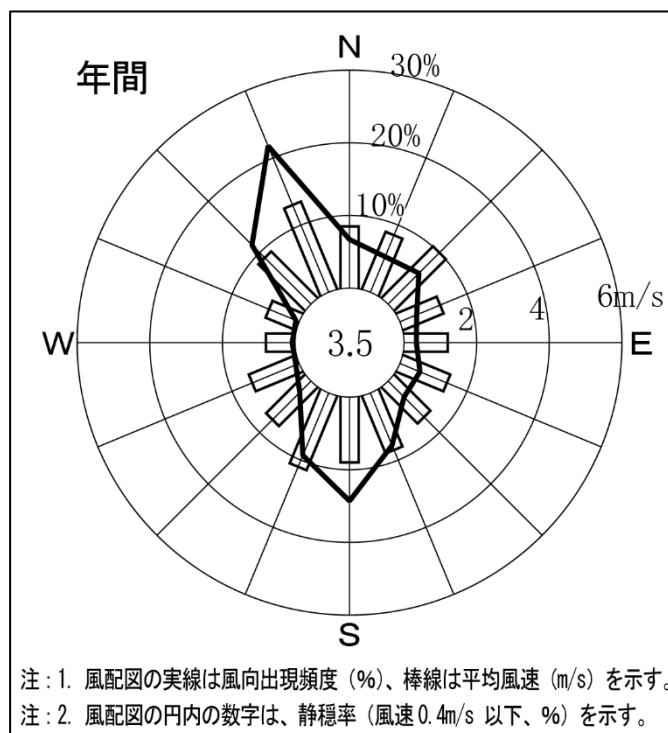


図4.2.1-3 年間風配図（令和5年度）

イ. 大気安定度

令和5年度における高津測定局の風速、幸測定局の日射量及び東京管区気象台の雲量データを用いて、表4.2.1-6に示すPasquill安定度階級分類法に基づき大気安定度を整理した結果は、図4.2.1-4に示すとおりである。

大気安定度は、D（中立）の出現頻度が最も高かった。

表4.2.1-6 Pasquill 安定度階級分類法

風速 (u) m/s	昼間 日射量 (T) kW/m ²				夜間 雲量		
	T ≥ 0.60	0.60 > T ≥ 0.30	0.30 > T ≥ 0.15	0.15 > T	本 曇 (8~10)	上層雲(5~10) 中下層雲(5~7)	雲 量 (0~4)
u < 2	A	A-B	B	D	D	G	G
2 ≤ u < 3	A-B	B	C	D	D	E	F
3 ≤ u < 4	B	B-C	C	D	D	D	E
4 ≤ u < 6	C	C-D	D	D	D	D	D
6 ≤ u	C	D	D	D	D	D	D

注：安定度階級（A；強不安定、B；並不安定、C；弱不安定、D；中立、E；弱安定、F；並安定、G；強安定）

出典：「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）

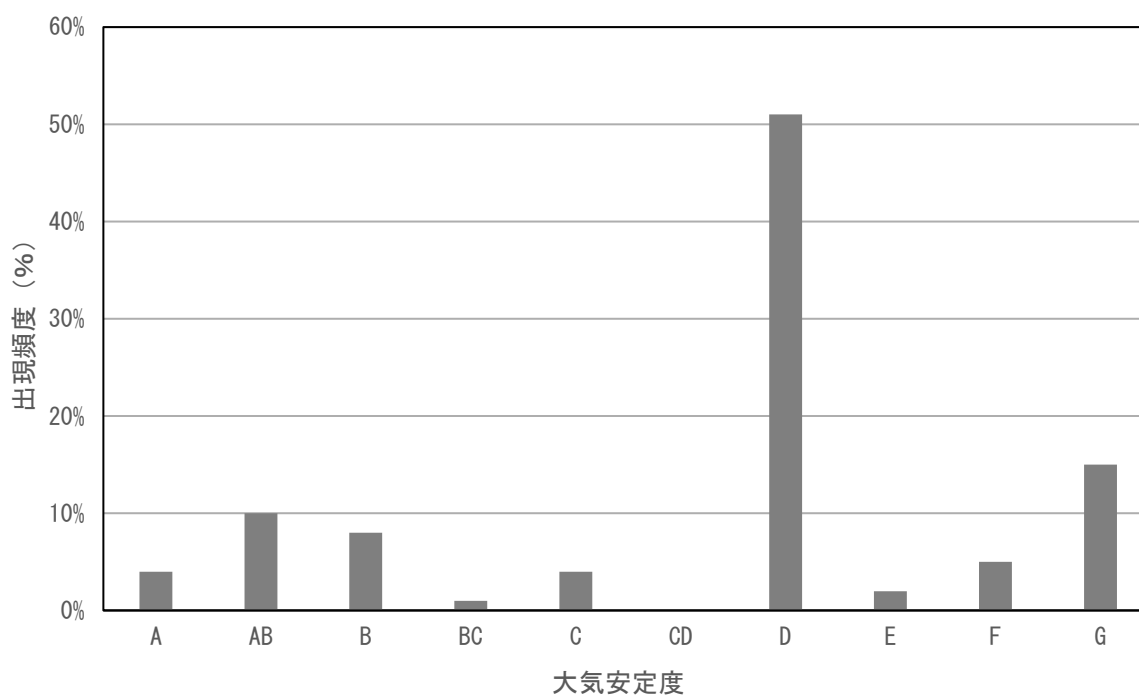


図4.2.1-4 大気安定度の出現状況（令和5年度）

(b) 現地調査

ア. 風向・風速

風向・風速の測定結果は、表 4.2.1-7 に示すとおりである。

秋季の風向は北寄りの風が多く、風速の期間平均は 2.8m/s、最大は 7.2m/s であった。

冬季の風向は北寄りの風が多く、風速の期間平均は 2.9m/s、最大は 9.0m/s であった。

周辺測定局等とのベクトル相関係数は、表 4.2.1-8 に示すとおり 0.95 及び 0.92 であり、相関性が高かった。

表 4.2.1-7(1) 風向・風速の測定結果 (No. B : 計画地、秋季)

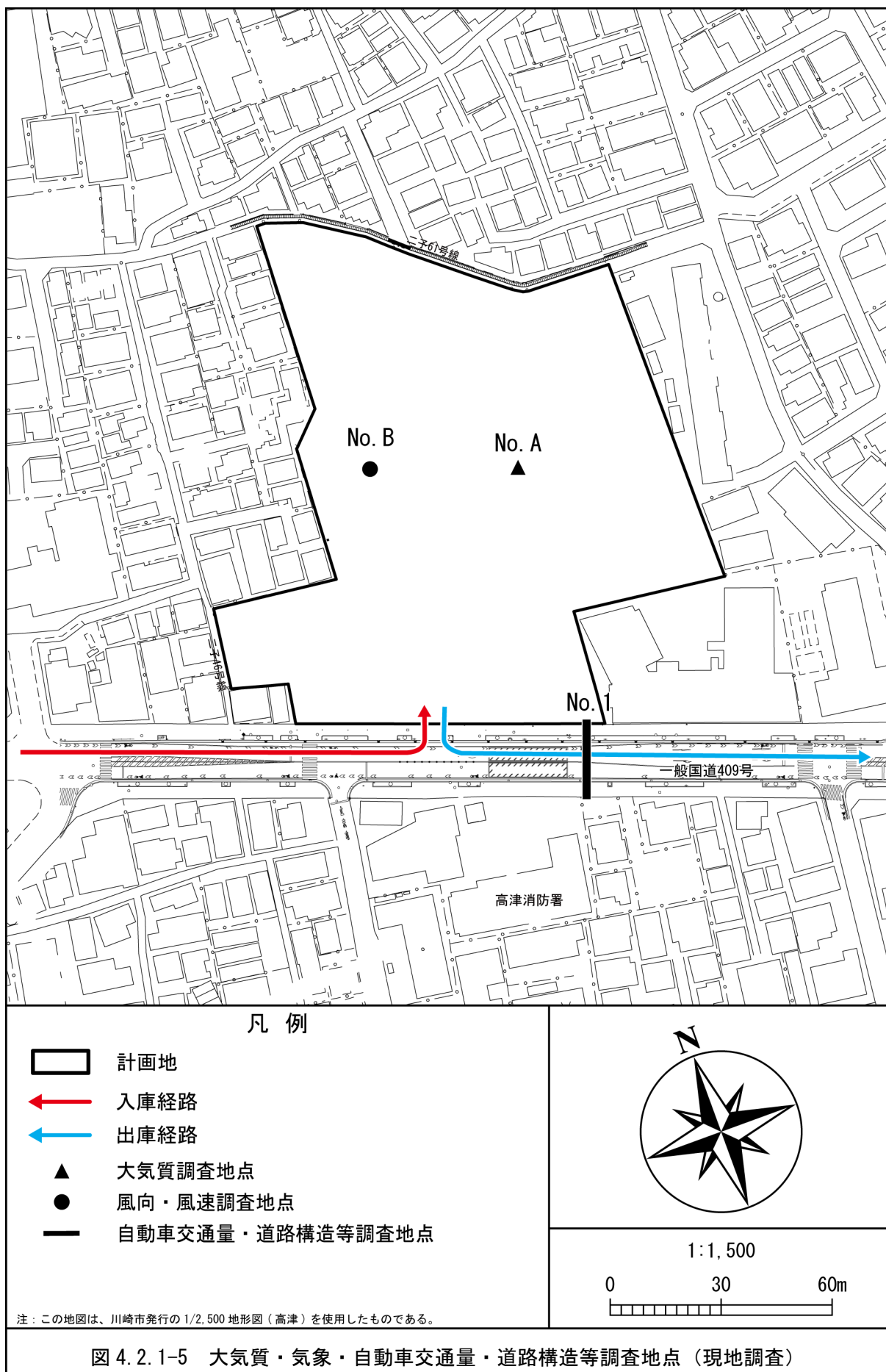
項目		11/19 (火)	11/20 (水)	11/21 (木)	11/22 (金)	11/23 (土)	11/24 (日)	11/25 (月)	期間
風向	最多風向 (出現頻度)	N (50.0%)	NNW (70.8%)	NNW (41.7%)	NW (37.5%)	NNW (62.5%)	N, NNE (33.3%)	N (29.2%)	NNW (29.2%)
風速 (m/s)	平均	4.2	3.0	1.9	1.5	4.2	2.8	2.1	2.8
	最大	7.2	4.2	3.6	4.8	6.2	5.3	3.6	7.2
	最小	0.8	1.6	0.0	0.3	0.7	0.3	0.4	0.0
静穏率		0%	0%	8.3%	4.2%	0%	4.2%	4.2%	3.0%

表 4.2.1-7(2) 風向・風速の測定結果 (No. B : 計画地、冬季)

項目		2/5 (水)	2/6 (木)	2/7 (金)	2/8 (土)	2/9 (日)	2/10 (月)	2/11 (火)	期間
風向	最多風向 (出現頻度)	SW (29.2%)	SSW (50.0%)	SSW (41.7%)	NW (50.0%)	NW (37.5%)	NNW (33.3%)	NNW (37.5%)	NW (26.8%)
風速 (m/s)	平均	2.5	2.8	3.1	3.8	2.7	1.6	3.3	2.9
	最大	5.6	6.6	9.0	7.3	4.9	2.8	6.0	9.0
	最小	0.6	0.5	0.3	0.7	1.1	0.4	1.4	0.3
静穏率		0%	0%	8.3%	0%	0%	4.2%	0%	1.8%

表 4.2.1-8 相関係数

項目	季区分	測定局等の気象観測所 高津測定局
ベクトル相関係数	秋季	0.95
	冬季	0.92



c. 自動車交通量等の状況

(a) 既存資料調査

調査結果は、「第2章 2.1.7 交通、運輸の状況 (1) 道路の状況」(p. 57～60)に示すとおりであり、計画地に隣接する一般国道409号(地点⑩)の令和3年度の交通量(大型車混入率)は昼間11,756台(14.7%)、24時間で16,789台(15.1%)であった。

第三京浜道路(地点①)の令和3年度の交通量(大型車混入率)は昼間47,335台(13.0%)、24時間で64,469台(13.7%)であった。

平成22年度から令和3年度にかけての交通量の変化はやや減少傾向であった。

(b) 現地調査

ア. 自動車交通量等

自動車交通量の現地調査結果は、表4.2.1-9に示すとおりである。

平日の24時間交通量は、平日が15,195台、休日が14,949台、大型車混入率は2.1～3.5%であった。また、調査地点No.1における走行速度は平均37.1km/hであった。

表 4.2.1-9 自動車交通量等の現地調査結果

調査地点	区分	時間帯	断面交通量(台)			大型車混入率
			大型車	小型車	合計	
No. 1 (一般国道409号)	平日	24時間	520	14,675	15,195	3.5%
	休日	24時間	306	14,643	14,949	2.1%

イ. 道路構造等

調査地点の道路構造は図4.2.1-6に示すとおりである。

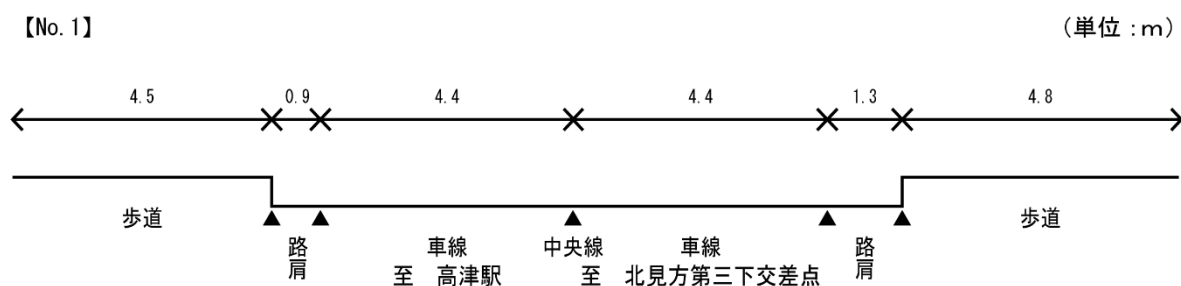


図 4.2.1-6 道路断面図

(2) 予測・評価

① 予測

a. 予測結果

(a) 長期将来濃度予測

ア. 二酸化窒素

建設機械の稼働に伴う二酸化窒素の長期将来濃度予測結果は、表 4.2.1-10 及び図 4.2.1-7 に示すとおりである。

建設機械からの最大付加濃度出現地点は、計画地西側敷地境界付近であり、その値は 0.0042ppm である。

日平均値の年間 98% 値をみると、将来予測濃度は 0.0341ppm であり、環境保全目標 (0.06ppm 以下) を満足すると予測する。

表 4.2.1-10 建設機械の稼働に伴う二酸化窒素の長期将来濃度予測結果
(工事着手後 8~19 ヶ月目)

項 目	バック グラウンド濃度	建設機械からの 最大付加濃度	将来予測濃度 (年平均値)	付加率	将来予測濃度 (日平均値の年間 98%値)	環境保全 目標
	A	b	a+b	b/(a+b)		
二酸化窒素 (ppm)	0.012	0.0042	0.0162	25.9%	0.0341	0.06 以下

注：日平均値の年間98%値=1.2173×年平均値+0.0144

イ. 浮遊粒子状物質

建設機械の稼働に伴う浮遊粒子状物質の長期将来濃度予測結果は、表 4.2.1-11 及び図 4.2.1-8 に示すとおりである。

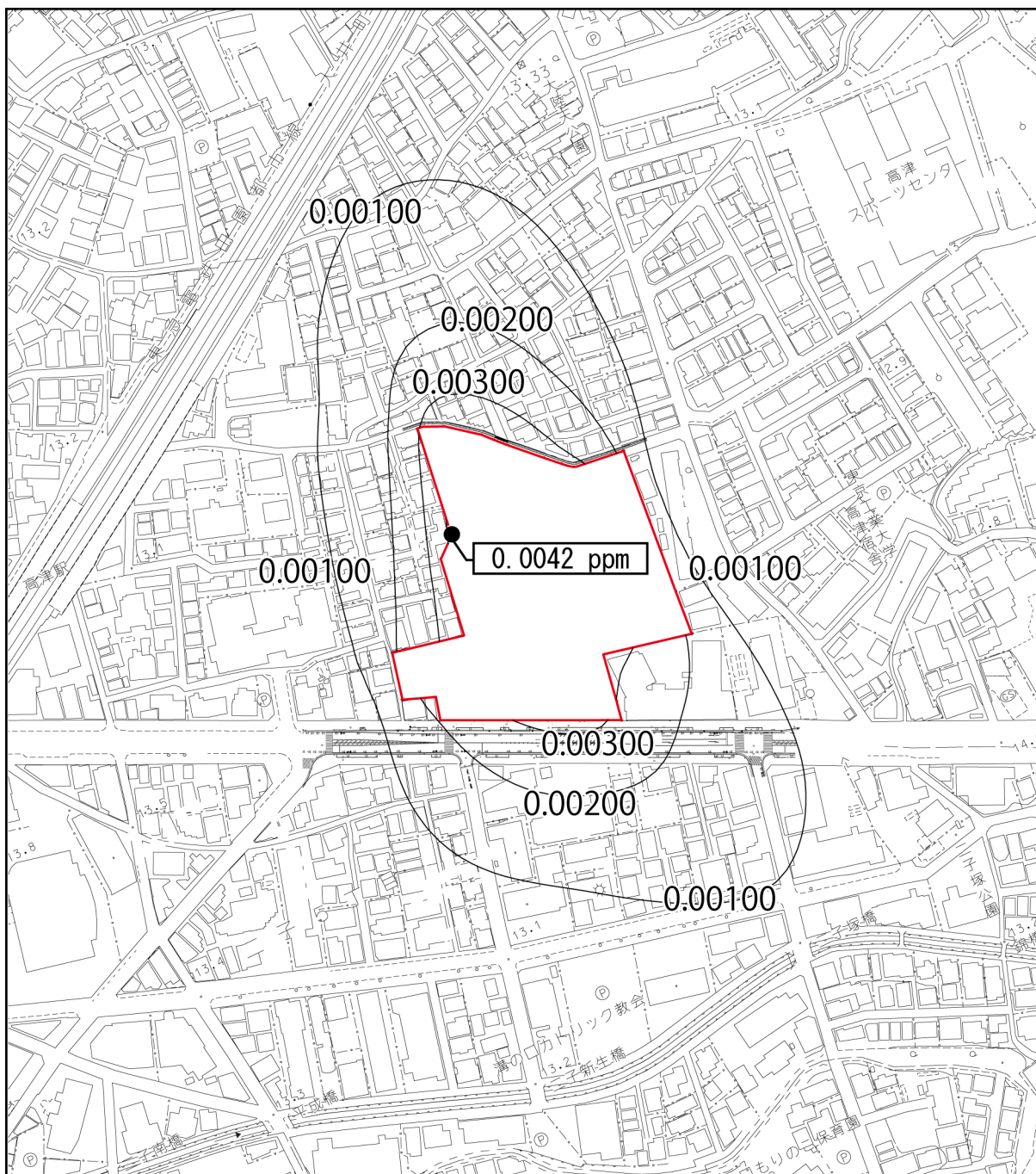
建設機械からの最大付加濃度出現地点は、計画地西側敷地境界付近であり、その値は 0.0016mg/m³ である。

日平均値の年間 2% 除外値をみると、将来予測濃度は 0.0355mg/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。

表 4.2.1-11 建設機械の稼働に伴う浮遊粒子状物質の長期将来濃度予測結果
(工事着手後 8~19 ヶ月目)

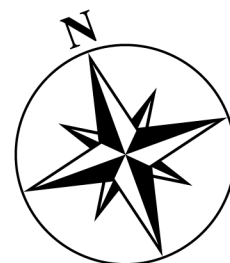
項 目	バック グラウンド濃度	建設機械からの 最大付加濃度	将来予測濃度 (年平均値)	付加率	将来予測濃度 (日平均値の年間 2%除外値)	環境保全 目標
	A	b	a+b	b/(a+b)		
浮遊粒子状 物質 (mg/m ³)	0.013	0.0016	0.0146	11.0%	0.0355	0.10以下

注：日平均値の年間2%除外値=2.8045×年平均値-0.0054



凡 例

- 計画地
- 二酸化窒素の付加濃度 (ppm)
- 最大付加濃度地点

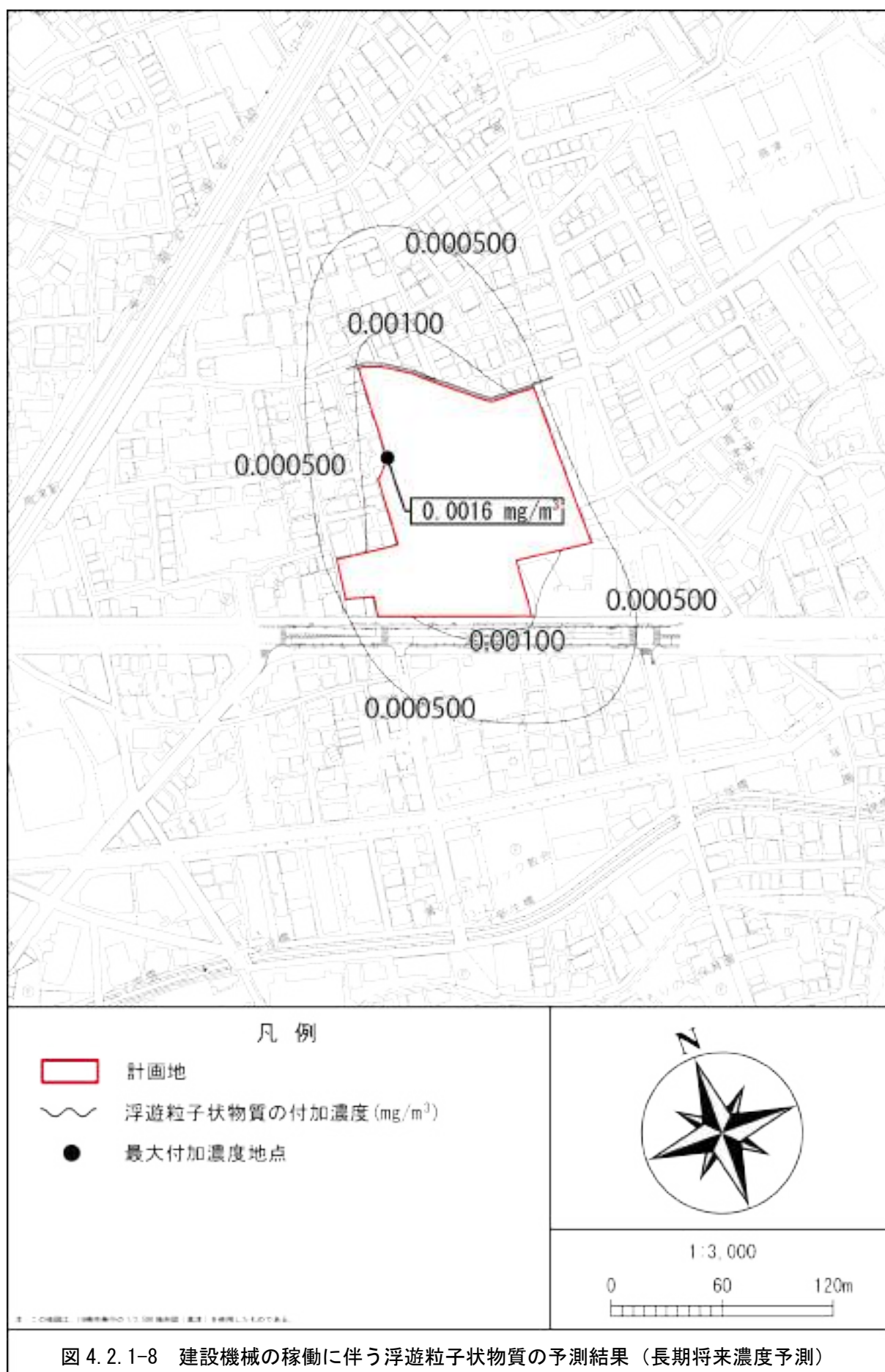


1:3,000

0 60 120m

注：この地図は、川崎市発行の 1/2,500 地形図（高津）を使用したものである。

図 4. 2. 1-7 建設機械の稼働に伴う二酸化窒素の予測結果（長期将来濃度予測）



(b) 短期将来濃度予測

ア. 二酸化窒素

建設機械の稼働に伴う二酸化窒素の短期将来濃度予測結果は、表 4. 2. 1-12 に示すとおりである。

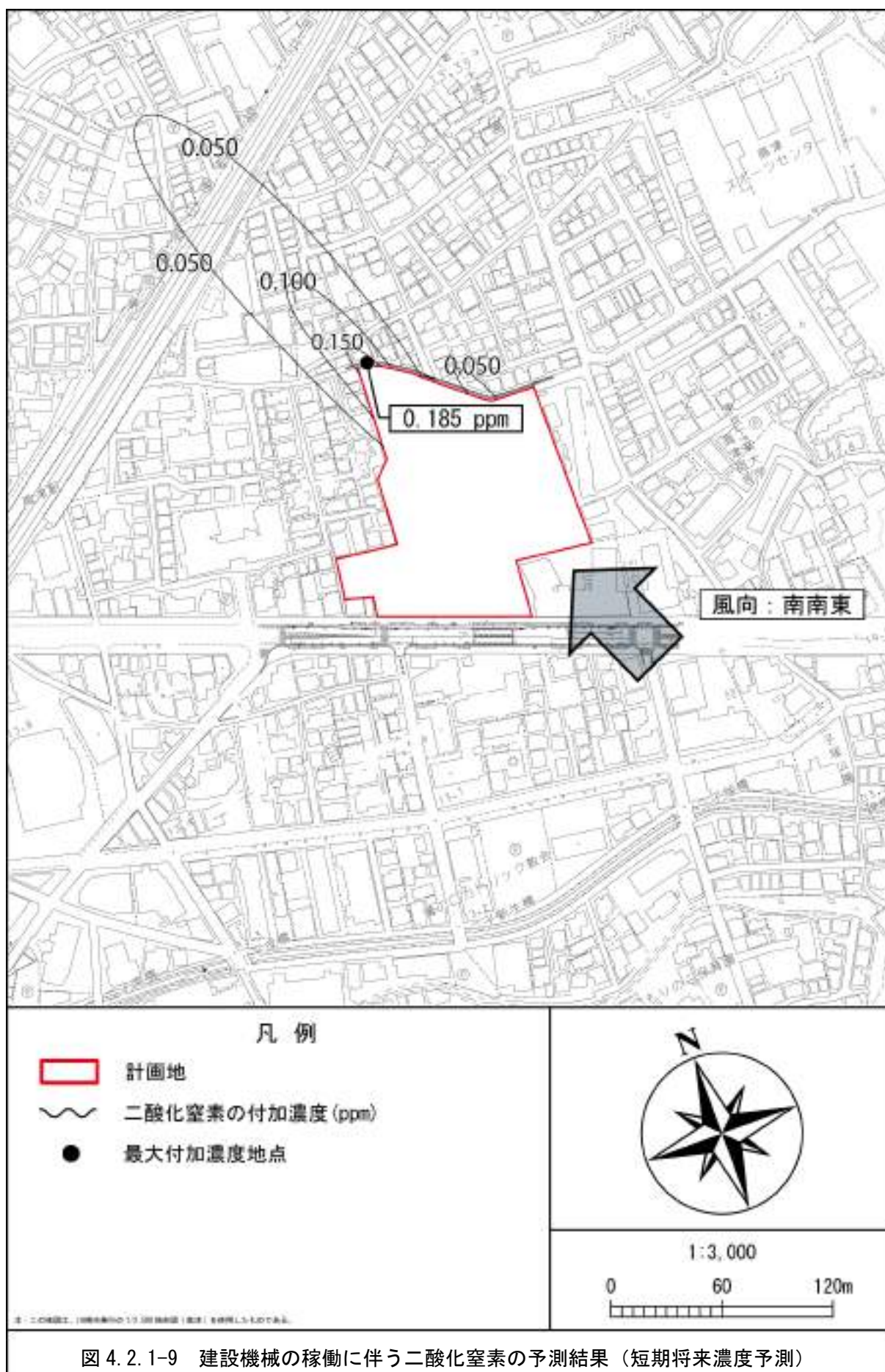
建設機械の稼働に伴う二酸化窒素の将来予測濃度は 0. 126～0. 199ppm であり、環境保全目標（0. 2ppm 以下）を満足すると予測する。

最大付加濃度が出現する南南東の風向における建設機械からの濃度分布は、図 4. 2. 1-9 に示すとおりであり、最大付加濃度出現地点は計画地の北北西側で、その値は 0. 185ppm である。

表 4. 2. 1-12 建設機械の稼働に伴う二酸化窒素の短期将来濃度予測結果
(工事着手後 12 ヶ月目)

項 目	予測ケース (風向)	バック グラウンド 濃度	建設機械からの 最大付加濃度	将来予測濃度	環境保全 目標
		a	b	a+b	
二酸化窒素 (ppm)	北北東	0. 014	0. 112	0. 126	0. 2 以下
	北東		0. 118	0. 132	
	東北東		0. 146	0. 160	
	東		0. 156	0. 170	
	東南東		0. 153	0. 167	
	南東		0. 153	0. 167	
	南南東		0. 185	0. 199	
	南		0. 175	0. 189	
	南南西		0. 128	0. 142	
	南西		0. 137	0. 151	
	西南西		0. 180	0. 194	
	西		0. 149	0. 163	
	西北西		0. 128	0. 142	
	北西		0. 123	0. 137	
	北北西		0. 135	0. 149	
	北		0. 123	0. 137	

注：網掛けは、計画地からの付加濃度が最大となった風向における結果を示す。



イ. 浮遊粒子状物質

建設機械の稼働に伴う浮遊粒子状物質の短期将来濃度予測結果は、表 4.2.1-13 に示すとおりである。

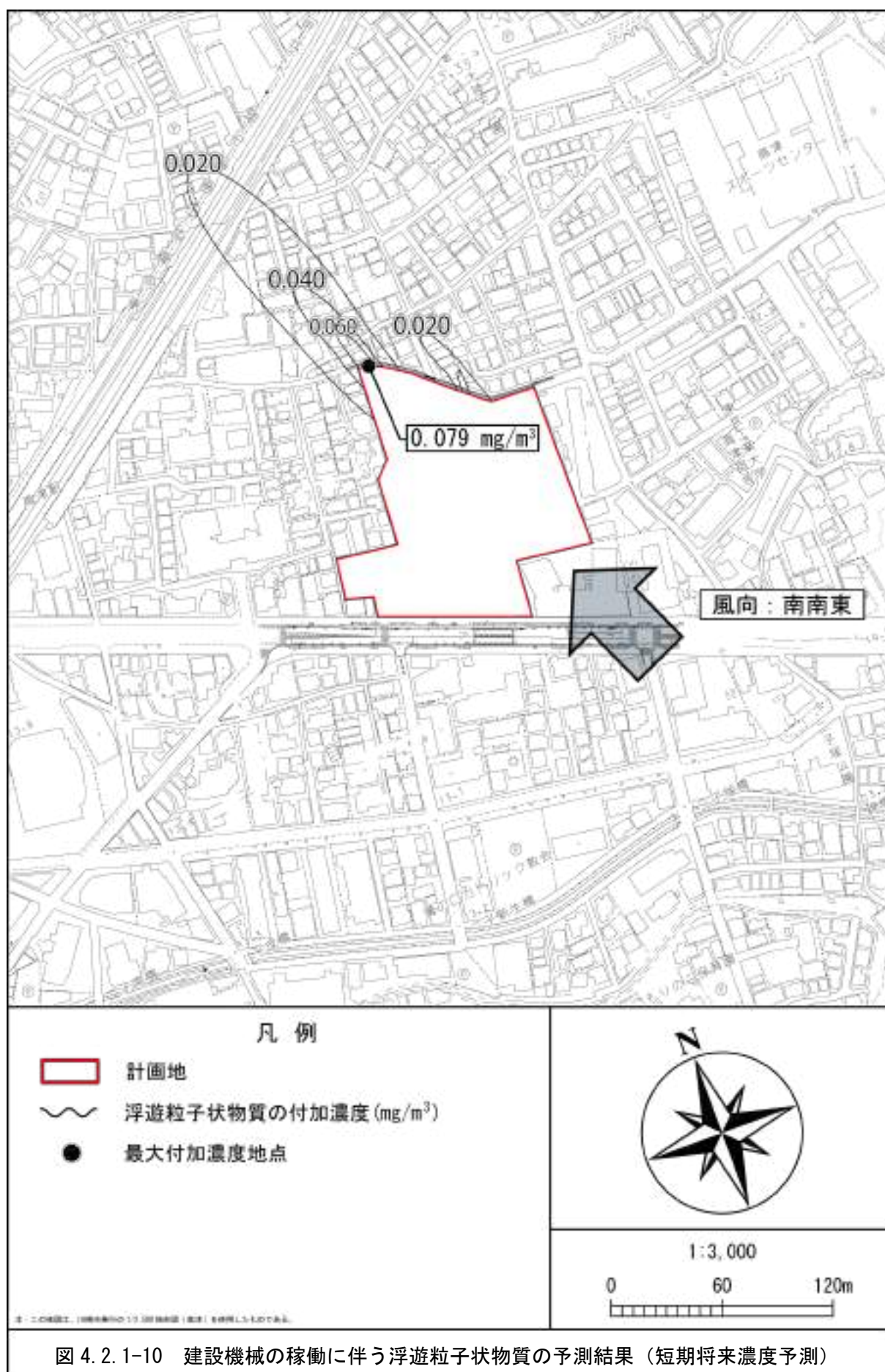
建設機械の稼働に伴う浮遊粒子状物質の将来予測濃度は $0.043 \sim 0.092 \text{mg/m}^3$ であり、環境保全目標 (0.20mg/m^3 以下) を満足すると予測する。

最大付加濃度が出現する南南東の風向における建設機械からの濃度分布は、図 4.2.1-10 に示すとおりであり、最大付加濃度出現地点は計画地の北北西側で、その値は 0.079mg/m^3 である。

表 4.2.1-13 建設機械の稼働に伴う浮遊粒子状物質の短期将来濃度予測結果
(工事着手後 12 ヶ月目)

項 目	予測ケース (風向)	バック グラウンド 濃度	建設機械からの 最大付加濃度	将来予測濃度	環境保全 目標
		a	b	a+b	
浮遊粒子 状物質 (mg/m^3)	北北東	0.013	0.036	0.049	0.20 以下
	北東		0.030	0.043	
	東北東		0.051	0.064	
	東		0.056	0.069	
	東南東		0.054	0.067	
	南東		0.058	0.071	
	南南東		0.079	0.092	
	南		0.075	0.088	
	南南西		0.067	0.080	
	南西		0.061	0.074	
	西南西		0.078	0.091	
	西		0.062	0.075	
	西北西		0.053	0.066	
	北西		0.048	0.061	
	北北西		0.047	0.060	
	北		0.041	0.054	

注：網掛けは、計画地からの付加濃度が最大となった風向における結果を示す。



② 評価

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0.0341ppm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0.0355mg/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0.126～0.199ppm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0.043～0.092mg/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、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評価する。

イ 工事用車両の走行に伴う大気質濃度

① 予測

a. 予測結果

(a) 二酸化窒素

工事用車両の走行に伴う二酸化窒素の予測地点（道路端）における長期将来濃度予測結果は、表4.2.1-14～15に示すとおりである。

日平均値の年間98%値をみると、将来予測濃度は0.02971～0.02977ppmであり、環境保全目標（0.06ppm以下）を満足すると予測する。

表 4.2.1-14 工事用車両の走行に伴う二酸化窒素の長期将来濃度予測結果（年平均値）

項目	予測地点		バックグラウンド濃度	将来基礎交通量による付加濃度	工事用車両による付加濃度	将来予測濃度	付加率(%)
			a	b	c	a+b+c	c/(a+b+c)
二酸化窒素(ppm)	No. 1	北側	0.012	0.00057	0.00001	0.01258	0.08
		南側		0.00062	0.00001	0.01263	0.08

表 4.2.1-15 工事用車両の走行に伴う二酸化窒素の長期将来濃度予測結果（日平均値）

項目	予測地点		将来予測濃度（日平均値の年間98%値）	環境保全目標
二酸化窒素(ppm)	No. 1	北側	0.02971	0.06 以下
		南側	0.02977	

注：日平均値の年間98%値＝1.2173×年平均値＋0.0144

(b) 浮遊粒子状物質

工事用車両の走行に伴う浮遊粒子状物質の予測地点（道路端）における長期将来濃度予測結果は、表 4.2.1-16～17 に示すとおりである。

日平均値の年間 2%除外値をみると、将来予測濃度は 0.03117～0.03118mg/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。

表 4.2.1-16 工事用車両の走行に伴う浮遊粒子状物質の長期将来濃度予測結果（年平均値）

項目	予測地点		バックグラウンド濃度	将来基礎交通量による付加濃度	工事用車両による付加濃度	将来予測濃度	付加率(%)
			a	b	c	a+b+c	c/(a+b+c)
浮遊粒子状物質 (mg/m ³)	No. 1	北側	0.013	0.00004	0.00000	0.01304	0.00
		南側		0.00004	0.00000	0.01304	0.00

表 4.2.1-17 工事用車両の走行に伴う浮遊粒子状物質の長期将来濃度予測結果（日平均値）

項目	予測地点		将来予測濃度（日平均値の年間2%除外値）	環境保全目標
浮遊粒子状物質 (mg/m ³)	No. 1	北側	0.03117	0.10 以下
		南側	0.03118	

注：日平均値の年間2%除外値＝2.8045×年平均値－0.0054

② 評価

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 0.02971～0.02977ppm 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 0.03117～0.03118mg/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評価する。

ウ 施設関連車両の走行に伴う大気質濃度

① 予 測

a. 予測結果

(a) 二酸化窒素

施設関連車両の走行に伴う二酸化窒素の予測地点（道路端）における長期将来濃度予測結果は、表 4.2.1-18～19 に示すとおりである。

日平均値の年間 98% 値をみると、将来予測濃度は 0.02970～0.02976ppm であり、環境保全目標（0.06ppm 以下）を満足すると予測する。

表 4.2.1-18 施設関連車両の走行に伴う二酸化窒素の長期将来濃度予測結果（年平均値）

項目	予測地点		バックグラウンド濃度	将来基礎交通量による付加濃度	施設関連車両による付加濃度	将来予測濃度	付加率 (%)
			a	b	c	a+b+c	c/(a+b+c)
二酸化窒素 (ppm)	No. 1	北側	0.012	0.00051	0.00006	0.01257	0.48
		南側		0.00055	0.00007	0.01262	0.55

注：四捨五入の関係により合計が合わない場合がある。

表 4.2.1-19 施設関連車両の走行に伴う二酸化窒素の長期将来濃度予測結果（日平均値）

項目	予測地点		将来予測濃度（日平均値の年間98%値）	環境保全目標
二酸化窒素 (ppm)	No. 1	北側	0.02970	0.06 以下
		南側	0.02976	

注：日平均値の年間98%値＝1.2173×年平均値＋0.0144

(b) 浮遊粒子状物質

施設関連車両の走行に伴う浮遊粒子状物質の予測地点（道路端）における長期将来濃度予測結果は、表 4.2.1-20～21 に示すとおりである。

日平均値の年間 2% 除外値をみると、将来予測濃度は 0.03117mg/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。

表 4.2.1-20 施設関連車両の走行に伴う浮遊粒子状物質の長期将来濃度予測結果（年平均値）

項目	予測地点		バックグラウンド濃度	将来基礎交通量による付加濃度	施設関連車両による付加濃度	将来予測濃度	付加率 (%)
			a	b	c	a+b+c	c/(a+b+c)
浮遊粒子状物質 (mg/m ³)	No. 1	北側	0.013	0.00004	0.00000	0.01304	0.00
		南側		0.00004	0.00000	0.01304	0.00

表 4.2.1-21 施設関連車両の走行に伴う浮遊粒子状物質の長期将来濃度予測結果（日平均値）

項目	予測地点		将来予測濃度（日平均値の年間2%除外値）	環境保全目標
浮遊粒子状物質 (mg/m ³)	No. 1	北側	0.03117	0.10 以下
		南側	0.03117	

注：日平均値の年間2%除外値＝2.8045×年平均値－0.0054

② 評価

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 0.02970～0.02976ppm 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 0.03117mg/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等の注意喚起を実施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評価する。

4.3 騒音・振動・低周波音

4.3.1 騒音

環境影響評価の対象は、工事中の建設機械の稼働及び工事用車両の走行、供用時の冷暖房施設等の設置及び施設関連車両の走行に伴う騒音の影響とする。

(1) 現況調査

① 調査結果

a. 騒音の状況（環境騒音及び道路交通騒音）

(a) 現地調査

(7) 環境騒音

環境騒音の現地調査結果は、表 4.3.1-1 に示すとおりである。

環境騒音の等価騒音レベル (L_{Aeq}) は、平日の昼間が 53.7 デシベル、夜間が 50.1 デシベル、休日の昼間が 52.8 デシベル、夜間が 49.8 デシベルであった。

環境騒音の等価騒音レベル (L_{Aeq}) を騒音に係る環境基準（昼間 60 デシベル以下、夜間 50 デシベル以下）と比較すると、全時間帯で環境基準を満足していた。

計画地周辺の一般国道 409 号を通行する車両走行音が主な騒音発生源であった。

表4.3.1-1 環境騒音の現地調査結果

調査地点	区分	時間 区分	環境騒音レベル（デシベル）				環境基準 （デシベル）
			L_{A5}	L_{A50}	L_{A95}	L_{Aeq}	一般地域 （C類型） （ L_{Aeq} ）
No. A （計画地内）	平日	昼間	57.5	50.7	45.6	53.7	60以下
		夜間	54.8	46.5	43.8	50.1	50以下
	休日	昼間	55.6	49.6	45.4	52.8	60以下
		夜間	54.7	46.7	44.2	49.8	50以下

注：1. 時間区分 昼間：6～22 時、夜間 22～6 時

注：2. L_{Aeq} は等価騒音レベル、 L_{A50} は中央値、 L_{A5} 及び L_{A95} は 90% レンジの上端値及び下端値を示す。

注：3. L_{Aeq} はエネルギー平均値、 L_{A50} 、 L_{A5} 及び L_{A95} は算出平均値を示す。

注：4. 測定場所の準工業地域に基づき、表 4.3.1-5 (1) に示す C 類型における騒音の環境基準を適用した。

注：5. 環境基準における評価値は、四捨五入により整数値で評価される。

(イ) 道路交通騒音

道路交通騒音の現地調査結果は、表 4. 3. 1-2 に示すとおりである。

道路交通騒音の等価騒音レベル (L_{Aeq}) は、No. 1 では平日の昼間が 65.9 デシベル、夜間が 61.5 デシベル、休日の昼間が 67.2 デシベル、夜間が 62.7 デシベル、No. 2 では平日の昼間が 64.6 デシベル、夜間が 60.2 デシベル、休日の昼間が 63.6 デシベル、夜間が 61.0 デシベルであった。

道路交通騒音の等価騒音レベル (L_{Aeq}) を騒音に係る環境基準 (No. 1、No. 2 が昼間 70 デシベル以下、夜間 65 デシベル以下) と比較すると、全時間帯で環境基準を満足していた。

表4. 3. 1-2 道路交通騒音の現地調査結果

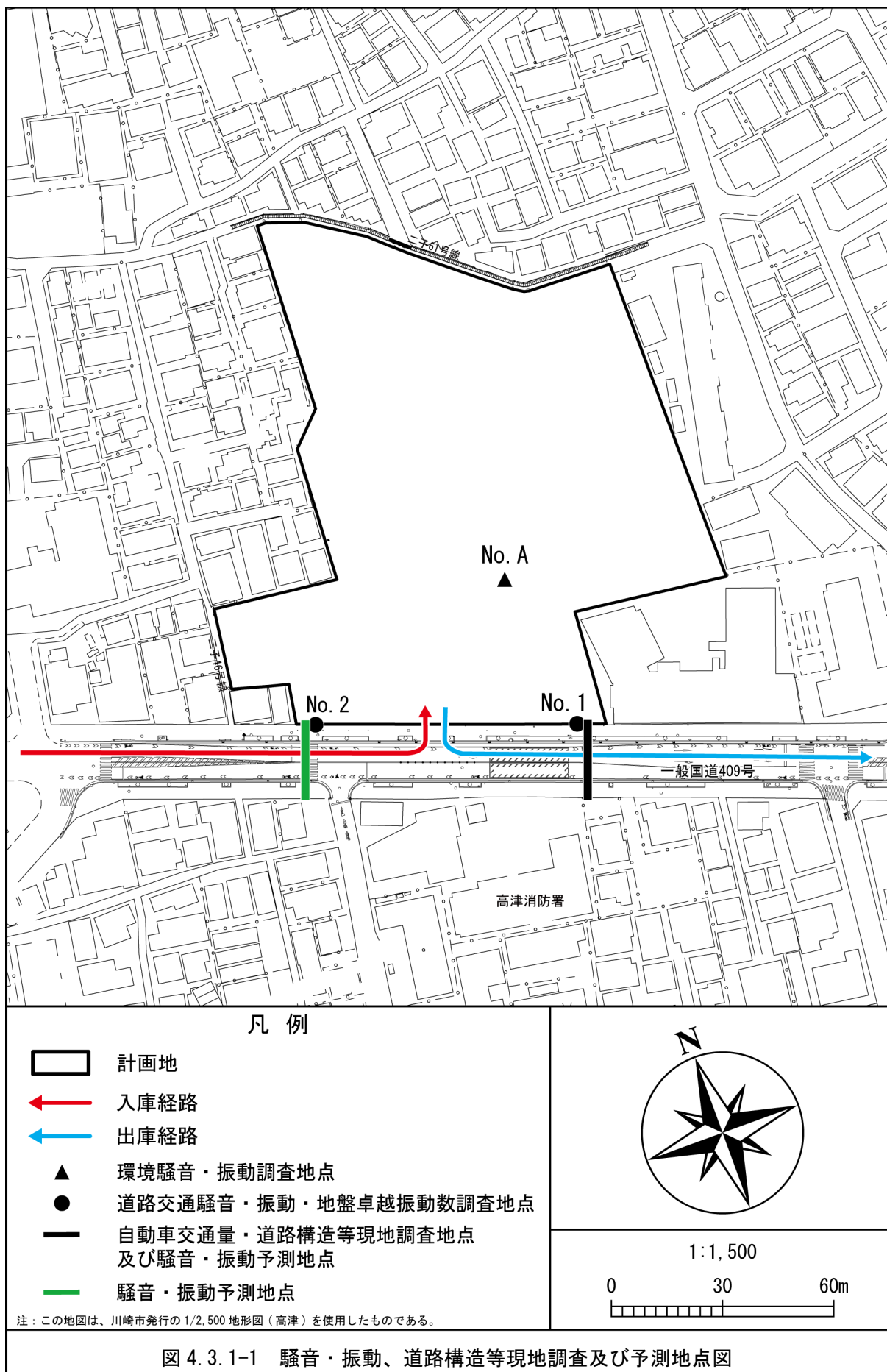
調査地点	区分	時間 区分	道路交通騒音レベル (デシベル)				環境基準 (デシベル) (L_{Aeq})
			L_{A5}	L_{A50}	L_{A95}	L_{Aeq}	
No. 1 (一般国道 409 号) [東側]	平日	昼間	70.5	61.9	48.7	65.9	70 以下
		夜間	67.7	52.1	43.8	61.5	65 以下
	休日	昼間	69.9	61.3	49.1	67.2	70 以下
		夜間	68.1	52.1	44.1	62.7	65 以下
No. 2 (一般国道 409 号) [西側]	平日	昼間	69.7	60.7	49.9	64.6	70 以下
		夜間	66.7	49.5	41.4	60.2	65 以下
	休日	昼間	68.6	59.7	48.3	63.6	70 以下
		夜間	67.2	50.5	42.1	61.0	65 以下

注：1. 時間区分 昼間：6～22 時、夜間 22～6 時

注：2. L_{Aeq} は等価騒音レベル、 L_{A50} は中央値、 L_{A5} 及び L_{A95} は 90%レンジの上端値及び下端値を示す。

注：3. L_{Aeq} はエネルギー平均値、 L_{A50} 、 L_{A5} 及び L_{A95} は算出平均値を示す。

注：4. No. 1 及び No. 2 では、表 4. 3. 1-5 (3) に示す幹線交通を担う道路に近接する空間における騒音の環境基準が適用される。



b. 自動車交通量等の状況

(a) 既存資料調査

調査結果は、「第2章 2.1.7 交通、運輸の状況 (1) 道路の状況」(p. 57～60)に示すとおりであり、計画地南側を通る一般国道409号(地点⑩：川崎市高津区溝口3-15-12)の令和3年度の交通量(大型車混入率)は昼間11,756台(14.7%)、24時間で16,789台(15.1%)であった。

平成22年度から令和3年度にかけての交通量の変化はやや減少傾向であった。

(b) 現地調査

(7) 自動車交通量

自動車交通量の現地調査結果は、表4.3.1-3に示すとおりである。

平日の昼間(6～22時)の交通量は13,344台、大型車混入率は3.5%であった。

平日の夜間(22～6時)の交通量は1,851台、大型車混入率は3.6%であった。

平日の24時間交通量は、15,195台、大型車混入率は3.5%であった。

休日の昼間(6～22時)の交通量は13,093台、大型車混入率は2.1%であった。

休日の夜間(22～6時)の交通量は1,856台、大型車混入率は1.9%であった。

休日の24時間交通量は、14,949台、大型車混入率は2.1%であった。

表 4.3.1-3 自動車交通量の現地調査結果

調査地点	区分	時間帯	断面交通量(台)			大型車 混入率
			大型車	小型車	合計	
No. 1、No. 2 (一般国道409号)	平日	昼間	455	12,889	13,344	3.5%
		夜間	65	1,786	1,851	3.6%
		24時間	520	14,675	15,195	3.5%
	休日	昼間	271	12,822	13,093	2.1%
		夜間	35	1,821	1,856	1.9%
		24時間	306	14,643	14,949	2.1%

注：1. 時間帯は環境基準の時間帯であり、昼間が6～22時、夜間が22～6時である。

注：2. No. 2の交通量については、No. 1と近接している道路(一般国道409号)が同様であり、両地点の距離も約80mと近いと、No. 1と同じ交通量と推定した。

(2) 予測・評価

工事中及び供用時において、以下に示す騒音による影響が考えられるため、その影響の程度について予測及び評価を行う。

- ・ 建設機械の稼働に伴う騒音
- ・ 工事用車両の走行に伴う騒音
- ・ 冷暖房施設等の設置に伴う騒音
- ・ 施設関連車両の走行に伴う騒音

ア 建設機械の稼働に伴う騒音

① 予測

a. 予測結果

建設機械の稼働に伴う騒音の予測結果は、表 4.3.1-4 及び図 4.3.1-2 に示すとおり、最大値は計画地北側敷地境界付近の 72.1 デシベルであり、環境保全目標（85 デシベル以下）を満足すると予測する。

表4.3.1-4 建設機械の稼働に伴う騒音の予測結果

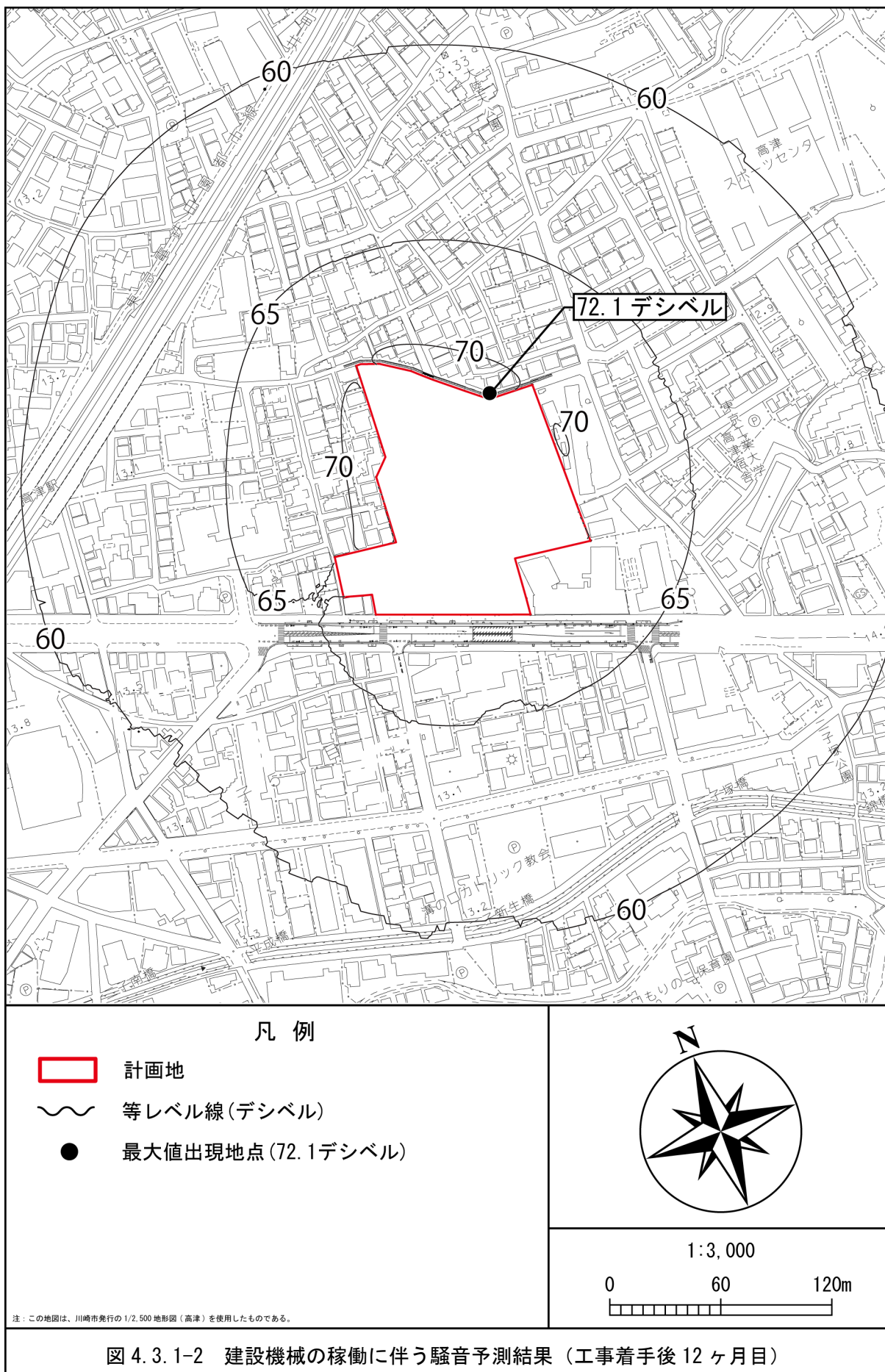
項目	予測時期	予測結果 (L _{A5}) の最大値	環境保全目標
建設機械の稼働に伴う騒音	工事着手後 12 ヶ月目	72.1 デシベル	85 デシベル以下

② 評価

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 72.1 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評価する。



イ 工事用車両の走行に伴う騒音

① 予 測

a. 予測結果

工事用車両の走行に伴う騒音の予測結果は、表 4. 3. 1-5 に示すとおりである。

工事中交通量による等価騒音レベルは 64. 6～66. 2 デシベルであり、環境保全目標（昼間：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. 0 デシベルであることから影響は小さいと予測する。

表4. 3. 1-5 工事用車両の走行に伴う騒音の予測結果（工事着手後12ヶ月目）

単位：デシベル

予測地点		調査結果 (L_{Aeq})	予測計算値 (L_{Aeq})	補正值 (L_{Aeq})	予測計算値 (L_{Aeq})		予測結果 (L_{Aeq})			環境 保全 目標
		現況交通量 による 等価騒音 レベル	現況交通量 による 等価騒音 レベル	予測地点に おける現地 調査結果と 予測計算値 の差	将来基礎交 通量 による 等価騒音 レベル	工事中 交通量 による 等価騒音 レベル	将来基礎交 通量 による 等価騒音 レベル	工事中 交通量 による 等価騒音 レベル	工事用車 両の走行 に伴う増 加レベル	
		①	②	③(①-②)	④	⑤	⑥(④+③)	⑦(⑤+③)	⑦-⑥	
No. 1	北側	65. 9	67. 9	-2. 0	67. 9	67. 9	65. 9	65. 9	0. 0	70
	南側	-	68. 2	-2. 0*	68. 2	68. 2	66. 2	66. 2	0. 0	
No. 2	北側	64. 6	67. 9	-3. 3	67. 9	67. 9	64. 6	64. 6	0. 0	70
	南側	-	68. 2	-3. 3*	68. 2	68. 2	64. 9	64. 9	0. 0	

注：1. ①～⑦は図4. 3. 1-5中の番号に対応する。

注：2. 等価騒音レベルは、昼間（6～22時）の等価騒音レベルである。

注：3. ※補正值は道路両側の沿道状況がほぼ同様であったため、現地調査を行っていない側（反対車線側）の補正值としても適用した。

② 評 価

工事中交通量による等価騒音レベルは 64. 6～66. 2 デシベルであり、環境保全目標（昼間：70 デシベル以下）を満足すると予測した。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。

ウ 冷暖房施設等の設置に伴う騒音

① 予 測

a. 予測結果

冷暖房施設等の設置に伴う騒音の予測結果は、表 4. 3. 1-6 及び図 4. 3. 1-3 に示すとおりである。

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・夕が北側で 48. 7 デシベル、北西側で 45. 1 デシベル、東側で 41. 9 デシベル及び南東側で 41. 3 デシベルであり、各時間帯において環境保全目標（50～65 デシベル）を満足すると予測する。

表4. 3. 1-6 (1) 冷暖房施設等の設置に伴う騒音の予測結果【北側[高さ：1. 2m]】

項目	予測地点	予測結果 (L _{A5}) の 最大値 (デシベル)	環境保全目標 (デシベル)
施設騒音 (デシベル)	計画地北側 敷地境界付近最大地点	48. 7	6～8時 : 60
			8～18時 : 65
			18～23時 : 60

注：1. 冷暖房施設の稼働時間は6時～23時とした。

注：2. 最大地点は回折減衰の影響により、直近の敷地境界ではなく離れた位置で生じた。

表4. 3. 1-6 (2) 冷暖房施設等の設置に伴う騒音の予測結果【北西側[高さ：1. 2m]】

項目	予測地点	予測結果 (L _{A5}) の 最大値 (デシベル)	環境保全目標 (デシベル)
施設騒音 (デシベル)	計画地北西側 敷地境界最大地点	45. 1	6～8時 : 50
			8～18時 : 55
			18～23時 : 50

注：冷暖房施設の稼働時間は6時～23時とした。

表4. 3. 1-6 (3) 冷暖房施設等の設置に伴う騒音の予測結果【東側[高さ：1. 2m]】

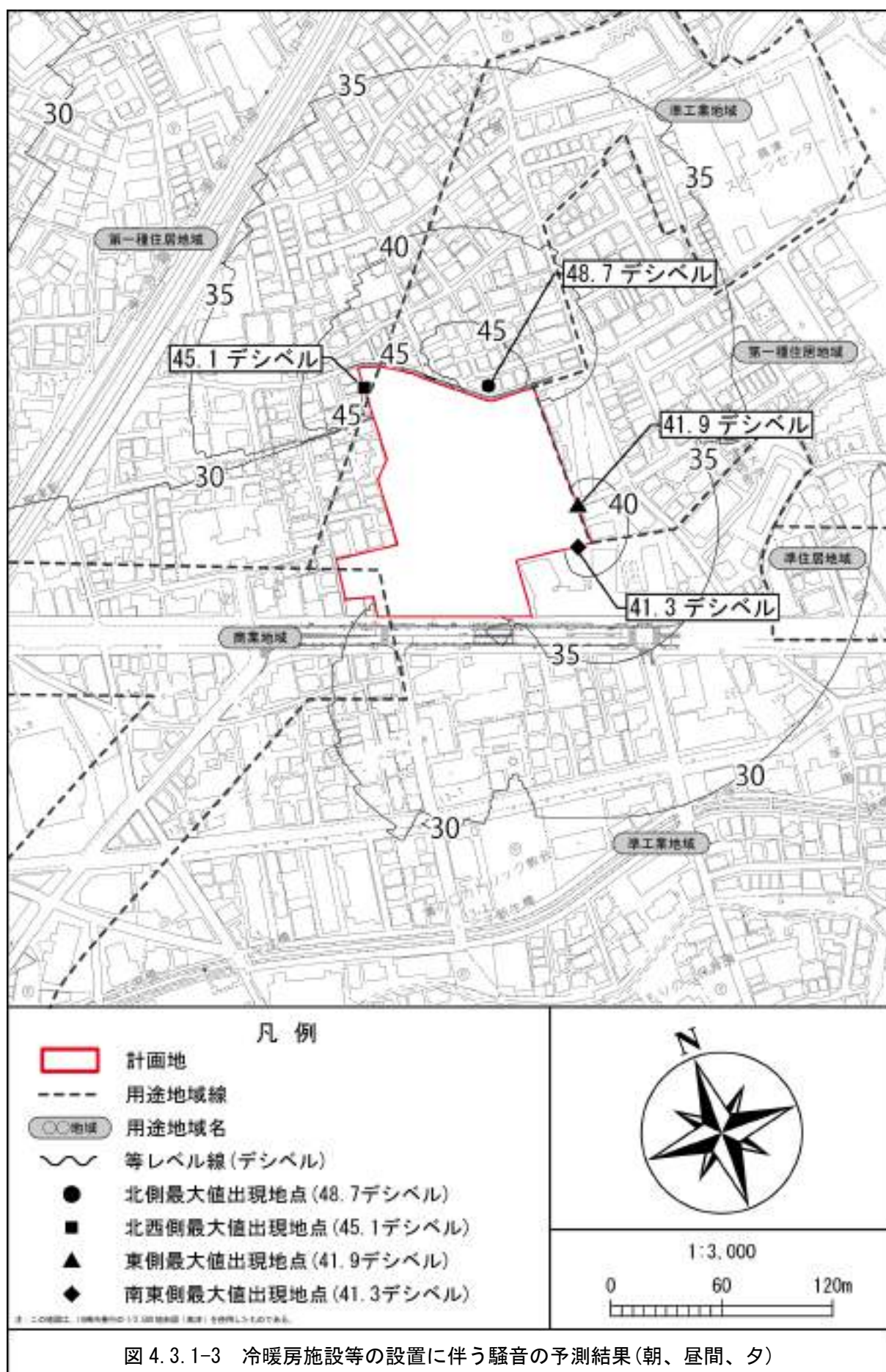
項目	予測地点	予測結果 (L _{A5}) の 最大値 (デシベル)	環境保全目標 (デシベル)
施設騒音 (デシベル)	計画地東側 敷地境界最大地点	41. 9	6～8時 : 55
			8～18時 : 60
			18～23時 : 55

注：冷暖房施設の稼働時間は6時～23時とした。

表4. 3. 1-6 (4) 冷暖房施設等の設置に伴う騒音の予測結果【南東側[高さ：1. 2m]】

項目	予測地点	予測結果 (L _{A5}) の 最大値 (デシベル)	環境保全目標 (デシベル)
施設騒音 (デシベル)	計画地南東側 敷地境界最大地点	41. 3	6～8時 : 60
			8～18時 : 65
			18～23時 : 60

注：冷暖房施設の稼働時間は6時～23時とした。



② 評価

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・夕が北側で 48.7 デシベル、北西側で 45.1 デシベル、東側で 41.9 デシベル及び南東側で 41.3 デシベルであり、各時間帯において環境保全目標（50～65 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

① 予 測

a. 予測結果

施設関連車両の走行に伴う騒音の予測結果は、表 4.3.1-7 に示すとおりである。

将来交通量による平日の等価騒音レベルは昼間 65.1～66.5 デシベル、夜間 60.4～61.8 デシベル、休日の等価騒音レベルは昼間 64.4～68.1 デシベル、夜間 61.4～63.3 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）を満足すると予測する。なお、施設関連車両による平日の増加レベルは昼間 0.3～0.5 デシベル、夜間 0.2 デシベル、休日の増加レベルは昼間 0.5～0.8 デシベル、夜間 0.2～0.4 デシベルであることから影響は小さいと予測する。

表4.3.1-7(1) 施設関連車両の走行に伴う騒音の予測結果（平日；昼間）

単位：デシベル

予測地点		調査結果 (L_{Aeq})	予測計算値 (L_{Aeq})	補正值 (L_{Aeq})	予測計算値 (L_{Aeq})		予測結果 (L_{Aeq})			環境 保全 目標
		現況交通量 による 等価騒音 レベル	現況交通量 による 等価騒音 レベル	予測地点に おける現地 調査結果と 予測計算値 の差	将来基礎 交通量 による 等価騒音 レベル	将来 交通量 による 等価騒音 レベル	将来基礎 交通量 による 等価騒音 レベル	将来 交通量 による 等価騒音 レベル	施設関連 車両の 走行に伴う 増加 レベル	
		①	②	③(①-②)	④	⑤	⑥(④+③)	⑦(⑤+③)	⑦-⑥	
No. 1	北側	65.9	67.9	-2.0	67.9	68.4	65.9	66.4	0.5	70
	南側	-	68.2	-2.0※	68.2	68.5	66.2	66.5	0.3	
No. 2	北側	64.6	67.9	-3.3	67.9	68.4	64.6	65.1	0.5	70
	南側	-	68.2	-3.3※	68.2	68.5	64.9	65.2	0.3	

注：1. 等価騒音レベルは、昼間（6～22時）の等価騒音レベルである。

注：2. ※補正值は道路両側の沿道状況がほぼ同様であったため、現地調査を行っていない側（反対車線側）の補正值としても適用した。

表4.3.1-7(2) 施設関連車両の走行に伴う騒音の予測結果（平日；夜間）

単位：デシベル

予測地点		調査結果 (L_{Aeq})	予測計算値 (L_{Aeq})	補正值 (L_{Aeq})	予測計算値 (L_{Aeq})		予測結果 (L_{Aeq})			環境 保全 目標
		現況交通量 による 等価騒音 レベル	現況交通量 による 等価騒音 レベル	予測地点に おける現地 調査結果と 予測計算値 の差	将来基礎 交通量 による 等価騒音 レベル	将来 交通量 による 等価騒音 レベル	将来基礎 交通量 による 等価騒音 レベル	将来 交通量 による 等価騒音 レベル	施設関連 車両の 走行に伴う 増加 レベル	
		①	②	③(①-②)	④	⑤	⑥(④+③)	⑦(⑤+③)	⑦-⑥	
No. 1	北側	61.5	62.4	-0.9	62.4	62.6	61.5	61.7	0.2	65
	南側	-	62.5	-0.9※	62.5	62.7	61.6	61.8	0.2	
No. 2	北側	60.2	62.4	-2.2	62.4	62.6	60.2	60.4	0.2	65
	南側	-	62.5	-2.2※	62.5	62.7	60.3	60.5	0.2	

注：1. 等価騒音レベルは、夜間（22～6時）の等価騒音レベルである。

注：2. ※補正值は道路両側の沿道状況がほぼ同様であったため、現地調査を行っていない側（反対車線側）の補正值としても適用した。

表4.3.1-7(3) 施設関連車両の走行に伴う騒音の予測結果（休日；昼間）

単位：デシベル

予測地点		調査結果 (L_{Aeq})	予測計算値 (L_{Aeq})	補正值 (L_{Aeq})	予測計算値 (L_{Aeq})		予測結果 (L_{Aeq})			環境 保全 目標
		現況交通量 による 等価騒音 レベル	現況交通量 による 等価騒音 レベル	予測地点に おける現地 調査結果と 予測計算値 の差	将来基礎 交通量 による 等価騒音 レベル	将来 交通量 による 等価騒音 レベル	将来基礎 交通量 による 等価騒音 レベル	将来 交通量 による 等価騒音 レベル	施設関連 車両の 走行に伴う 増加 レベル	
		①	②	③(①-②)	④	⑤	⑥(④+③)	⑦(⑤+③)	⑦-⑥	
No. 1	北側	67.2	67.5	-0.3	67.5	68.3	67.2	68.0	0.8	70
	南側	-	67.9	-0.3※	67.9	68.4	67.6	68.1	0.5	
No. 2	北側	63.6	67.5	-3.9	67.5	68.3	63.6	64.4	0.8	70
	南側	-	67.9	-3.9※	67.9	68.4	64.0	64.5	0.5	

注：1. 等価騒音レベルは、昼間（6～22時）の等価騒音レベルである。

注：2. ※補正值は道路両側の沿道状況がほぼ同様であったため、現地調査を行っていない側（反対車線側）の補正值としても適用した。

表4.3.1-7(4) 施設関連車両の走行に伴う騒音の予測結果（休日；夜間）

単位：デシベル

予測地点		調査結果 (L_{Aeq})	予測計算値 (L_{Aeq})	補正值 (L_{Aeq})	予測計算値 (L_{Aeq})		予測結果 (L_{Aeq})			環境 保全 目標
		現況交通量 による 等価騒音 レベル	現況交通量 による 等価騒音 レベル	予測地点に おける現地 調査結果と 予測計算値 の差	将来基礎 交通量 による 等価騒音 レベル	将来 交通量 による 等価騒音 レベル	将来基礎 交通量 による 等価騒音 レベル	将来 交通量 による 等価騒音 レベル	施設関連 車両の 走行に伴う 増加 レベル	
		①	②	③(①-②)	④	⑤	⑥(④+③)	⑦(⑤+③)	⑦-⑥	
No. 1	北側	62.7	62.0	0.7	62.0	62.4	62.7	63.1	0.4	65
	南側	-	62.4	0.7※	62.4	62.6	63.1	63.3	0.2	
No. 2	北側	61.0	62.0	-1.0	62.0	62.4	61.0	61.4	0.4	65
	南側	-	62.4	-1.0※	62.4	62.6	61.4	61.6	0.2	

注：1. 等価騒音レベルは、夜間（22～6時）の等価騒音レベルである。

注：2. ※補正值は道路両側の沿道状況がほぼ同様であったため、現地調査を行っていない側（反対車線側）の補正值としても適用した。

② 評価

将来交通量による平日の等価騒音レベルは昼間 65.1～66.5 デシベル、夜間 60.4～61.8 デシベル、休日の等価騒音レベルは昼間 64.4～68.1 デシベル、夜間 61.4～63.3 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。なお、施設関連車両による平日の増加レベルは昼間 0.3～0.5 デシベル、夜間 0.2 デシベル、休日の増加レベルは昼間 0.5～0.8 デシベル、夜間 0.2～0.4 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、施設関連車両の制限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。

4.3.2 振 動

環境影響評価の対象は、工事中の建設機械の稼働及び工事用車両の走行、供用時の施設関連車両の走行に伴う振動の影響とする。

(1) 現況調査

① 調査結果

a. 振動の状況（環境振動、道路交通振動及び地盤卓越振動数）

(a) 現地調査

(7) 環境振動

環境振動の現地調査結果は、表 4.3.2-1 に示すとおりである。

環境振動の振動レベル（ L_{10} ）は、平日の昼間が 31.9 デシベル、夜間が 30 デシベル未満、休日の昼間が 30.1 デシベル、夜間が 30 デシベル未満であり、人が振動を感じ始める感覚閾値の 55 デシベル（振動感覚閾値）を下回っていた。

表4.3.2-1 環境振動の現地調査結果

調査地点	区分	時間 区分	環境振動レベル（デシベル）			振動感覚閾値 （デシベル）
			L_{10}	L_{50}	L_{90}	
地点 A （計画地内）	平日	昼間	31.9	<30	<30	55
		夜間	<30	<30	<30	
	休日	昼間	30.1	<30	<30	
		夜間	<30	<30	<30	

注：1. 時間区分 昼間：8～19時、夜間19～8時

注：2. 30dB以下の測定値は、振動レベル計の測定範囲外となるため、「<30」として測定下限値未満と示す。

注：3. L_{50} は中央値、 L_{10} 及び L_{90} は80％レンジの上端値及び下端値を示す。

注：4. L_{50} 、 L_{10} 及び L_{90} は算出平均値を示す。

出典：「地域の環境振動 第2版」（令和5年2月、公益社団法人日本制御工学会）

(イ) 道路交通振動

道路交通振動の現地調査結果は、表 4. 3. 2-2 に示すとおりである。

道路交通振動の振動レベル (L_{10}) は、No. 1 では平日の昼間が 41.8 デシベル、夜間が 36.9 デシベル、休日の昼間が 37.7 デシベル、夜間が 34.7 デシベル、No. 2 では平日の昼間が 43.2 デシベル、夜間が 38.0 デシベル、休日の昼間が 39.3 デシベル、夜間が 36.3 デシベルであった。

要請限度と比較すると、すべての時間帯で要請限度を満足していた。

表4. 3. 2-2 道路交通振動の現地調査結果

調査地点	区分	時間 区分	道路交通振動レベル (デシベル)			要請限度 (デシベル) (L_{10})
			L_{10}	L_{50}	L_{90}	
No. 1 (一般国道 409 号) [東側]	平日	昼間	41.8	33.2	<30	70以下
		夜間	36.9	<30	<30	65以下
	休日	昼間	37.7	30.4	<30	70以下
		夜間	34.7	<30	<30	65以下
No. 2 (一般国道 409 号) [西側]	平日	昼間	43.2	33.5	<30	70以下
		夜間	38.0	<30	<30	65以下
	休日	昼間	39.3	31.8	<30	70以下
		夜間	36.3	<30	<30	65以下

注：1. 時間区分 昼間：8～19時、夜間19～8時

注：2. 30dB以下の測定値は、振動レベル計の測定範囲外となるため、「<30」として測定下限値未滿と示す。

注：3. L_{50} は中央値、 L_{10} 及び L_{90} は80%レンジの上端値及び下端値を示す。

注：4. L_{50} 、 L_{10} 及び L_{90} は算出平均値を示す。

(ウ) 地盤卓越振動数

地盤卓越振動数は、表 4. 3. 2-3 に示すとおりである。地盤卓越振動数は 15.4～16.1Hz であった。

表4. 3. 2-3 地盤卓越振動数の調査結果

地点No.	調査地点	地盤卓越振動数 (Hz)
1	一般国道 409 号 (東側)	15.4
2	一般国道 409 号 (西側)	16.1

注：地盤卓越振動数は、最大値を示す中心周波数の平均値を示した。

(2) 予測・評価

工事中及び供用時において、以下に示す振動による影響が考えられるため、その影響の程度について予測及び評価を行う。

- ・ 建設機械の稼働に伴う振動
- ・ 工事用車両の走行に伴う振動
- ・ 施設関連車両の走行に伴う振動

ア 建設機械の稼働に伴う振動

① 予測

a. 予測結果

建設機械の稼働に伴う振動の予測結果は、表 4.3.2-4 及び図 4.3.2-1 に示すとおり、最大値は計画地北側敷地境界付近の 67.5 デシベルであり、環境保全目標（75 デシベル以下）を満足すると予測する。

表4.3.2-4 建設機械の稼働に伴う振動の予測結果

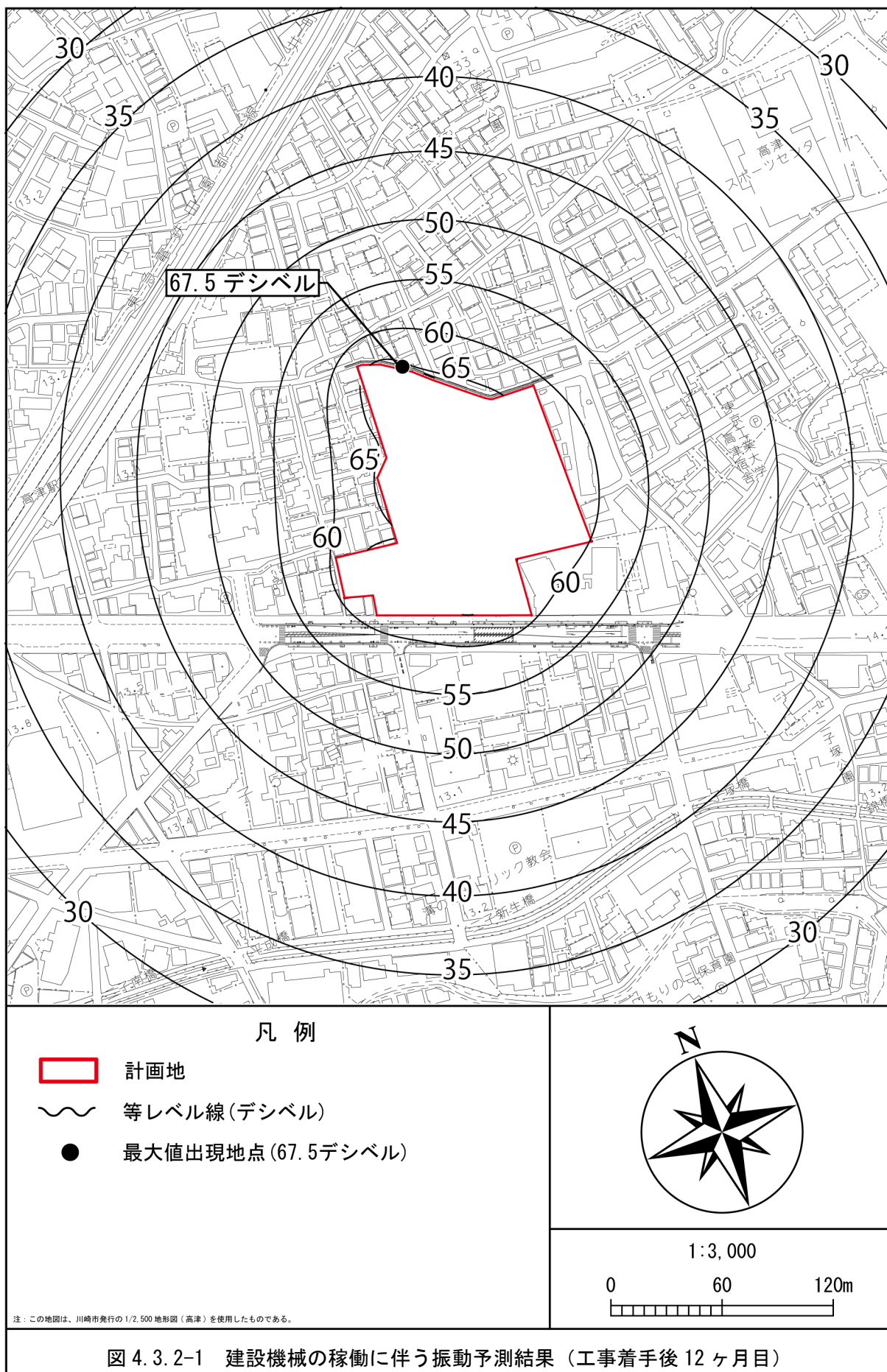
項目	予測時期	予測結果（L ₁₀ ）の最大値	環境保全目標
建設機械の稼働に伴う振動	工事着手後 12 ヶ月目	67.5 デシベル	75 デシベル以下

② 評価

建設機械の稼働に伴う振動レベルは、計画地北側敷地境界で最大 67.5 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

① 予 測

a. 予測結果

工事用車両の走行に伴う振動の予測結果は、表 4.3.2-5 に示すとおりである。

工事中交通量による振動レベルは昼間 41.9～43.5 デシベル、夜間 36.9～38.2 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）を満足すると予測する。なお、工事用車両による増加レベルは昼間 0.1～0.2 デシベル、夜間 0.0～0.1 デシベルであることから影響は小さいと予測する。

表4.3.2-5(1) 工事用車両の走行に伴う振動の予測結果（工事着手後12ヶ月目）〔昼間〕

単位：デシベル

予測地点		調査結果 (L ₁₀)	予測計算値 (L ₁₀)	補正值 (L ₁₀)	予測計算値 (L ₁₀)		予測結果 (L ₁₀)			環境 保全 目標
		現況交通量 による 振動レベル	現況交通量 による 振動レベル	予測地点に おける現地 調査結果と 予測計算値 の差	将来基礎交 通量 による 振動レベル	工事中 交通量 による 振動レベル	将来基礎交 通量 による 振動レベル	工事中 交通量 による 振動レベル	工事用車 両の走行 に伴う増 加レベル	
		①	②	③(①-②)	④	⑤	⑥(④+③)	⑦(⑤+③)	⑦-⑥	
No. 1	北側	41.8	46.0	-4.2	46.0	46.1	41.8	41.9	0.1	70
	南側	-	46.1	-4.2*	46.1	46.3	41.9	42.1	0.2	
No. 2	北側	43.2	46.0	-2.8	46.0	46.1	43.2	43.3	0.1	70
	南側	-	46.1	-2.8*	46.1	46.3	43.3	43.5	0.2	

注：1. 振動レベルは、昼間（8～19時）で予測結果が最大となる振動レベルである。

注：2. ※補正值は道路両側の沿道状況がほぼ同様であったため、現地調査を行っていない側（反対車線側）の補正值としても適用した。

表4.3.2-5(2) 工事用車両の走行に伴う振動の予測結果（工事着手後12ヶ月目）〔夜間〕

単位：デシベル

予測地点		調査結果 (L ₁₀)	予測計算値 (L ₁₀)	補正值 (L ₁₀)	予測計算値 (L ₁₀)		予測結果 (L ₁₀)			環境 保全 目標
		現況交通量 による 振動レベル	現況交通量 による 振動レベル	予測地点に おける現地 調査結果と 予測計算値 の差	将来基礎交 通量 による 振動レベル	工事中 交通量 による 振動レベル	将来基礎交 通量 による 振動レベル	工事中 交通量 による 振動レベル	工事用車 両の走行 に伴う増 加レベル	
		①	②	③(①-②)	④	⑤	⑥(④+③)	⑦(⑤+③)	⑦-⑥	
No. 1	北側	36.9	45.1	-8.2	45.1	45.1	36.9	36.9	0.0	65
	南側	-	45.2	-8.2*	45.2	45.3	37.0	37.1	0.1	
No. 2	北側	38.0	45.1	-7.1	45.1	45.1	38.0	38.0	0.0	65
	南側	-	45.2	-7.1*	45.2	45.3	38.1	38.2	0.1	

注：1. 振動レベルは、夜間（19時～8時）で予測結果が最大となる振動レベルである。

注：2. ※補正值は道路両側の沿道状況がほぼ同様であったため、現地調査を行っていない側（反対車線側）の補正值としても適用した。

② 評価

工事中交通量による振動レベルは昼間 41.9～43.5 デシベル、夜間 36.9～38.2 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）を満足すると予測する。なお、工事用車両による増加レベルは昼間 0.1～0.2 デシベル、夜間 0.0～0.1 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、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。

ウ 施設関連車両の走行に伴う振動

① 予測

a. 予測結果

施設関連車両の走行に伴う振動の予測結果は、表 4.3.2-6 に示すとおりである。

将来交通量による平日の振動レベルは昼間 42.3～43.9 デシベル、夜間 37.2～38.4 デシベル、休日の振動レベルは昼間 38.6～40.4 デシベル、夜間 35.4～37.1 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）を満足すると予測する。なお、施設関連車両による平日の増加レベルは昼間 0.5～0.6 デシベル、夜間 0.3 デシベル、休日の増加レベルは昼間 0.9 デシベル、夜間 0.7 デシベルであることから影響は小さいと予測する。

表4.3.2-6(1) 施設関連車両の走行に伴う振動の予測結果（平日；昼間）

単位：デシベル

予測地点		調査結果 (L ₁₀)	予測計算値 (L ₁₀)	補正值 (L ₁₀)	予測計算値 (L ₁₀)		予測結果 (L ₁₀)			環境 保全 目標
		現況交通量 による 振動レベル	現況交通量 による 振動レベル	予測地点に おける現地 調査結果と 予測計算値 の差	将来基礎 交通量 による 振動レベル	将来 交通量 による 振動レベル	将来基礎 交通量 による 振動レベル	将来 交通量 による 振動レベル	施設関連車 両の走行に 伴う増加 レベル	
		①	②	③(①-②)	④	⑤	⑥(④+③)	⑦(⑤+③)	⑦-⑥	
No. 1	北側	41.8	46.0	-4.2	46.0	46.5	41.8	42.3	0.5	70
	南側	-	46.1	-4.2	46.1	46.7	41.9	42.5	0.6	
No. 2	北側	43.2	46.0	-2.8	46.0	46.5	43.2	43.7	0.5	70
	南側	-	46.1	-2.8	46.1	46.7	43.3	43.9	0.6	

注：1. 振動レベルは、昼間（8～19時）及び夜間（19～8時）で予測結果が最大となる振動レベルである。

注：2. ※補正值は道路両側の沿道状況がほぼ同様であったため、現地調査を行っていない側（反対車線側）の補正值としても適用した。

表4.3.2-6(2) 施設関連車両の走行に伴う振動の予測結果（平日；夜間）

単位：デシベル

予測地点		調査結果 (L ₁₀)	予測計算値 (L ₁₀)	補正值 (L ₁₀)	予測計算値 (L ₁₀)		予測結果 (L ₁₀)			環境 保全 目標
		現況交通量 による 振動レベル	現況交通量 による 振動レベル	予測地点に おける現地 調査結果と 予測計算値 の差	将来基礎 交通量 による 振動レベル	将来 交通量 による 振動レベル	将来基礎 交通量 による 振動レベル	将来 交通量 による 振動レベル	施設関連車 両の走行に 伴う増加 レベル	
		①	②	③(①-②)	④	⑤	⑥(④+③)	⑦(⑤+③)	⑦-⑥	
No. 1	北側	36.9	45.1	-8.2	45.1	45.4	36.9	37.2	0.3	65
	南側	-	45.2	-8.2	45.2	45.5	37.0	37.3	0.3	
No. 2	北側	38.0	45.1	-7.1	45.1	45.4	38.0	38.3	0.3	65
	南側	-	45.2	-7.1	45.2	45.5	38.1	38.4	0.3	

注：1. 振動レベルは、昼間（8～19時）及び夜間（19～8時）で予測結果が最大となる振動レベルである。

注：2. ※補正值は道路両側の沿道状況がほぼ同様であったため、現地調査を行っていない側（反対車線側）の補正值としても適用した。

表4.3.2-6(3) 施設関連車両の走行に伴う振動の予測結果（休日；昼間）

単位：デシベル

予測地点		調査結果 (L ₁₀)	予測計算値 (L ₁₀)	補正值 (L ₁₀)	予測計算値 (L ₁₀)		予測結果 (L ₁₀)			環境 保全 目標
		現況交通量 による 振動レベル	現況交通量 による 振動レベル	予測地点に おける現地 調査結果と 予測計算値 の差	将来基礎 交通量 による 振動レベル	将来 交通量 による 振動レベル	将来基礎 交通量 による 振動レベル	将来 交通量 による 振動レベル	施設関連車 両の走行に 伴う増加 レベル	
		①	②	③(①-②)	④	⑤	⑥(④+③)	⑦(⑤+③)	⑦-⑥	
No. 1	北側	37.7	45.2	-7.5	45.2	46.1	37.7	38.6	0.9	70
	南側	-	45.4	-7.5	45.4	46.3	37.9	38.8	0.9	
No. 2	北側	39.3	45.2	-5.9	45.2	46.1	39.3	40.2	0.9	70
	南側	-	45.4	-5.9	45.4	46.3	39.5	40.4	0.9	

注：1. 振動レベルは、昼間（8～19時）及び夜間（19～8時）で予測結果が最大となる振動レベルである。

注：2. ※補正值は道路両側の沿道状況がほぼ同様であったため、現地調査を行っていない側（反対車線側）の補正值としても適用した。

表4.3.2-6(4) 施設関連車両の走行に伴う振動の予測結果（休日；夜間）

単位：デシベル

予測地点		調査結果 (L ₁₀)	予測計算値 (L ₁₀)	補正值 (L ₁₀)	予測計算値 (L ₁₀)		予測結果 (L ₁₀)			環境 保全 目標
		現況交通量 による 振動レベル	現況交通量 による 振動レベル	予測地点に おける現地 調査結果と 予測計算値 の差	将来基礎 交通量 による 振動レベル	将来 交通量 による 振動レベル	将来基礎 交通量 による 振動レベル	将来 交通量 による 振動レベル	施設関連車 両の走行に 伴う増加 レベル	
		①	②	③(①-②)	④	⑤	⑥(④+③)	⑦(⑤+③)	⑦-⑥	
No. 1	北側	34.7	43.8	-9.1	43.8	44.5	34.7	35.4	0.7	65
	南側	-	43.9	-9.1	43.9	44.6	34.8	35.5	0.7	
No. 2	北側	36.3	43.8	-7.5	43.8	44.5	36.3	37.0	0.7	65
	南側	-	43.9	-7.5	43.9	44.6	36.4	37.1	0.7	

注：1. 振動レベルは、昼間（8～19時）及び夜間（19～8時）で予測結果が最大となる振動レベルである。

注：2. ※補正值は道路両側の沿道状況がほぼ同様であったため、現地調査を行っていない側（反対車線側）の補正值としても適用した。

② 評価

将来交通量による平日の振動レベルは昼間 42.3～43.9 デシベル、夜間 37.2～38.4 デシベル、休日の振動レベルは昼間 38.6～40.4 デシベル、夜間 35.4～37.1 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。なお、施設関連車両による平日の増加レベルは昼間 0.5～0.6 デシベル、夜間 0.3 デシベル、休日の増加レベルは昼間 0.9 デシベル、夜間 0.7 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。

4.4 廃棄物等

4.4.1 一般廃棄物

環境影響評価の対象は、本事業の実施に伴い発生する一般廃棄物による影響とする。

(1) 現況調査

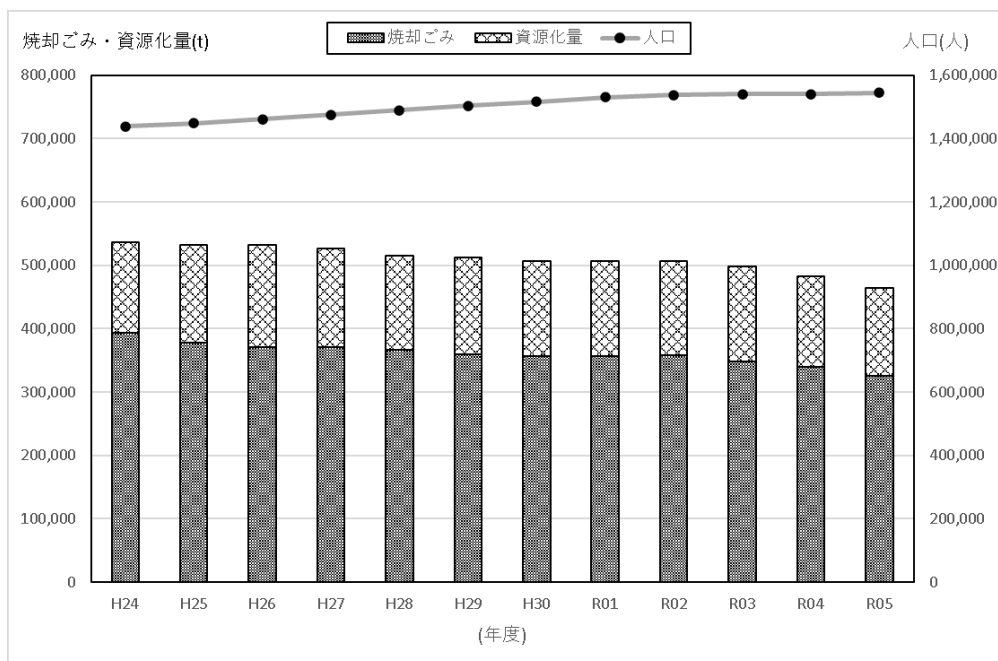
① 調査結果

a. 一般廃棄物の状況

川崎市における平成 24～令和 5 年度の一般廃棄物の推移は図 4.4.1-1 に、処理状況は表 4.4.1-1 に示すとおりである。

令和 5 年度における一般廃棄物の総排出量は 463,826t、その内、焼却ごみが 326,121t、資源化量は 137,705t で資源化率は 29.7%である。それぞれの内訳を見ると、焼却ごみでは家庭系が 235,117t、事業系が 91,004t、資源化物では家庭系が 82,239t、事業系が 55,466t である。

川崎市では、家庭系ごみ及び資源化物については、地域により収集日を決めて分別収集を実施している。一方、事業系ごみについては、事業者自らが市の処理施設へ持ち込むか、許可業者に収集を委託することで処理している。



出典：「令和6年度環境局事業概要－廃棄物編－」（令和6年8月、川崎市）

図 4.4.1-1 川崎市における焼却ごみ量・資源化量、人口の推移（平成 24～令和 5 年度）

表 4. 4. 1-1 川崎市のごみ焼却量等の実績

西暦(年度)			2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
和暦(年度)			H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
日数			365	365	365	366	365	365	365	366	365	365	365	366
人口(人)※1			1,439,164	1,448,196	1,461,043	1,475,300	1,489,477	1,503,690	1,516,483	1,530,457	1,538,262	1,540,340	1,540,890	1,545,604
焼却ごみ(t)			392,926	377,363	370,849	371,270	366,016	359,169	356,233	356,044	357,662	348,017	340,093	326,121
内訳	家庭系焼却ごみ		275,587	258,810	249,626	251,273	249,303	249,632	248,295	250,239	262,744	254,060	245,933	235,117
	内訳	普通ごみ	267,759	250,435	241,632	242,954	241,086	241,060	239,387	240,520	250,897	242,283	234,357	223,754
		粗大・小物金属・一時多量 可燃分※11	7,828	8,375	7,994	8,319	8,217	8,572	8,908	9,719	11,847	11,777	11,576	11,363
	事業系焼却ごみ		116,889	118,129	120,819	119,547	116,333	109,208	107,616	105,486	94,918	93,957	94,160	91,004
	道路清掃ごみ		450	424	404	450	380	329	322	319	※12	※12	※12	※12
資源化量(t)※2			143,054	154,299	161,541	155,552	148,983	153,125	150,678	150,991	148,595	150,927	142,604	137,705
資源化率(%)			26.7	29.0	30.3	29.5	28.9	29.9	29.7	29.8	29.4	30.2	29.5	29.7
内訳	家庭系資源化物		90,715	99,472	102,298	100,021	95,524	93,129	90,142	88,758	91,388	89,627	86,326	82,239
	内訳	粗大・小物金属・一時多量 資源化分※11	3,938	3,814	3,860	3,769	3,805	3,795	4,119	4,342	4,665	4,426	3,988	3,535
		空き缶	7,304	7,859	7,722	7,046	6,270	6,845	6,750	7,181	7,842	7,723	7,399	7,197
		空き瓶	11,653	11,921	11,960	12,225	11,293	11,125	10,580	10,379	11,395	11,056	10,381	9,894
		ペットボトル	5,103	5,168	5,076	5,042	4,991	4,751	4,846	4,842	5,279	5,373	5,426	5,527
		ミックスペーパー	10,662	13,306	14,063	13,618	13,010	12,530	11,897	11,409	10,356	9,990	9,896	9,268
		プラ製容器包装	3,811	9,008	12,395	12,587	12,753	12,686	12,723	13,170	14,288	14,527	14,465	14,136
		資源集団回収	47,875	47,999	46,654	45,048	42,773	40,811	38,642	36,863	36,995	35,974	34,253	32,138
		小型家電		2	79	199	57	24	27	28	38	30	26	28
		使用済み乾電池			268	255	287	275	293	284	319	308	292	309
		蛍光管※7					59	53	36	23	22	25	21	21
		その他※3	369	395	221	232	226	234	229	237	189	195	179	186
	事業系資源化物(t)		52,339	54,827	59,243	55,531	53,459	59,996	60,536	62,233	57,207	61,300	56,278	55,466
乾電池(t)			245	287	※6	※6	※6	※6	※6	※6	※6	※6	※6	※6
総排出量(t)※4			536,225	531,949	532,390	526,822	514,999	512,294	506,911	507,035 ※8	506,257 ※9	498,944 ※10	482,697	463,826
1人1日当たり ごみ排出量(g)※5			1,021	1,006	998	976	947	933	916	905	902	887	858	820

※1 人口は、各年度 10 月 1 日現在の人口に基づきます。

※2 資源化量とは、家庭系資源物、事業系資源物を含めて算出したものです。

※3 その他とは、自主回収古紙、古布及び蛍光管の合計値です。(蛍光管は、平成 28 年から除きます)

※4 総排出量＝焼却ごみ＋資源化量

※5 1 人 1 日当たりごみ排出量とは、一般家庭（家庭系焼却ごみ・家庭系資源物）、事業者（事業系焼却ごみ・事業系資源物（事業活動に伴い出される資源物））、その他（道路清掃ごみ）の合計を人口及び年間日数（うるう年の場合は 366 日）で除したものです。

※6 使用済み乾電池を安定的にリサイクルすることができるようになったため、平成 26 年度から資源化量の内訳へ記載することとしました。

※7 蛍光管は、平成 28 年から割らない収集を開始しました。なお、平成 27 年までの蛍光管は、その他※3 に含まれています。

※8 令和元年東日本台風で発生した災害廃棄物 5,086t は含まれていません。

※9 令和元年東日本台風で発生した災害廃棄物 1,210t は含まれていません。

※10 令和元年東日本台風で発生した災害廃棄物 213t は含まれていません。

※11 令和 2 年度から、一時多量ごみが含まれています。

※12 令和 2 年度から、道路清掃ごみは、事業系ごみに含まれています。

出典：「令和6年度環境局事業概要－廃棄物編－」（令和6年8月、川崎市）

(2) 予測・評価

本事業の実施に伴い商業施設から発生する一般廃棄物を対象とし、廃棄物の種類、排出量及び処理・処分方法について予測及び評価を行った。

① 予測

a. 予測結果

本事業の実施に伴い発生する事業系一般廃棄物の種類及び排出量は、表 4. 4. 1-2 に示すとおりである。また、主な処理・処分方法は、表 4. 4. 1-3 に示すとおりである。供用後の事業系一般廃棄物排出量の合計は約 117. 5t/年と予測する。

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、古紙業者等による収集・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する。

表 4. 4. 1-2 供用時に発生する一般廃棄物の種類及び排出量

種 類	店舗面積 (㎡)		発生原単位 (kg/㎡)		排出量 (t/年)		
	家具	ホームセンター	家具	ホームセンター	家具	ホームセンター	合計
可燃物	約 5, 500	約 6, 000	5. 42	1. 30	約 29. 8	約 7. 8	約 37. 6
段ボール			9. 59	4. 26	約 52. 7	約 25. 6	約 78. 3
古紙			—	0. 27	—	約 1. 6	約 1. 6
合計	—		—		約 82. 6	約 35. 0	約 117. 5

注：四捨五入の関係により合計が合わない場合がある。

表 4. 4. 1-3 事業系一般廃棄物の主な処理・処分方法

種 類	主な処理・処分方法
可燃物	一般廃棄物処理業者（許可業者）に委託し、適切にリサイクル・処分
段ボール	古紙業者等に委託し、適切にリサイクル・処分
古紙	古紙業者等に委託し、適切にリサイクル・処分

② 評価

本事業の実施に伴い発生する事業系一般廃棄物の排出量は約 117. 5t/年と予測した。

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、古紙業者等による収集・運搬及び川崎市等による適正なリサイクル及び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、掲示物等により資源化を促すことや雑誌類、段ボールは古紙業者に委託し再資源化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。

4.4.2 産業廃棄物

環境影響評価の対象は、工事の実施及び供用時の事業活動に伴う産業廃棄物の発生による影響とする。

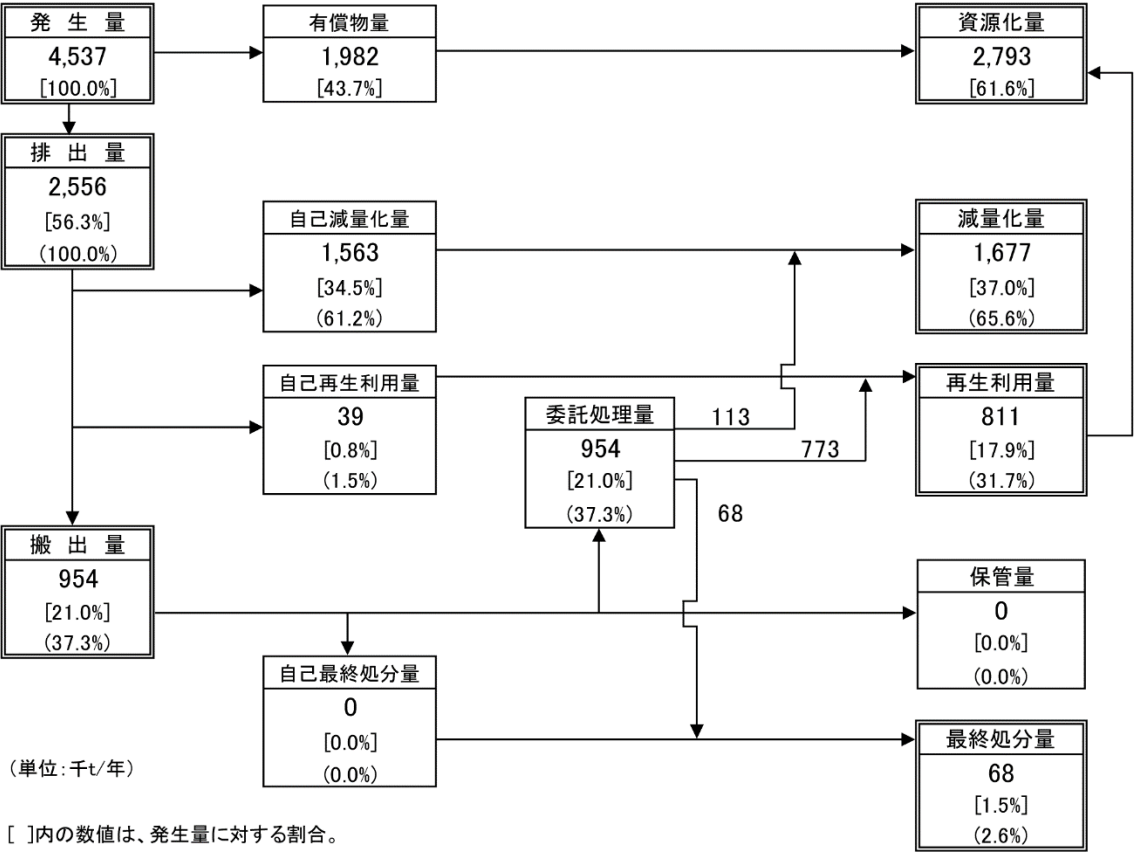
(1) 現況調査

① 調査結果

a. 産業廃棄物の状況

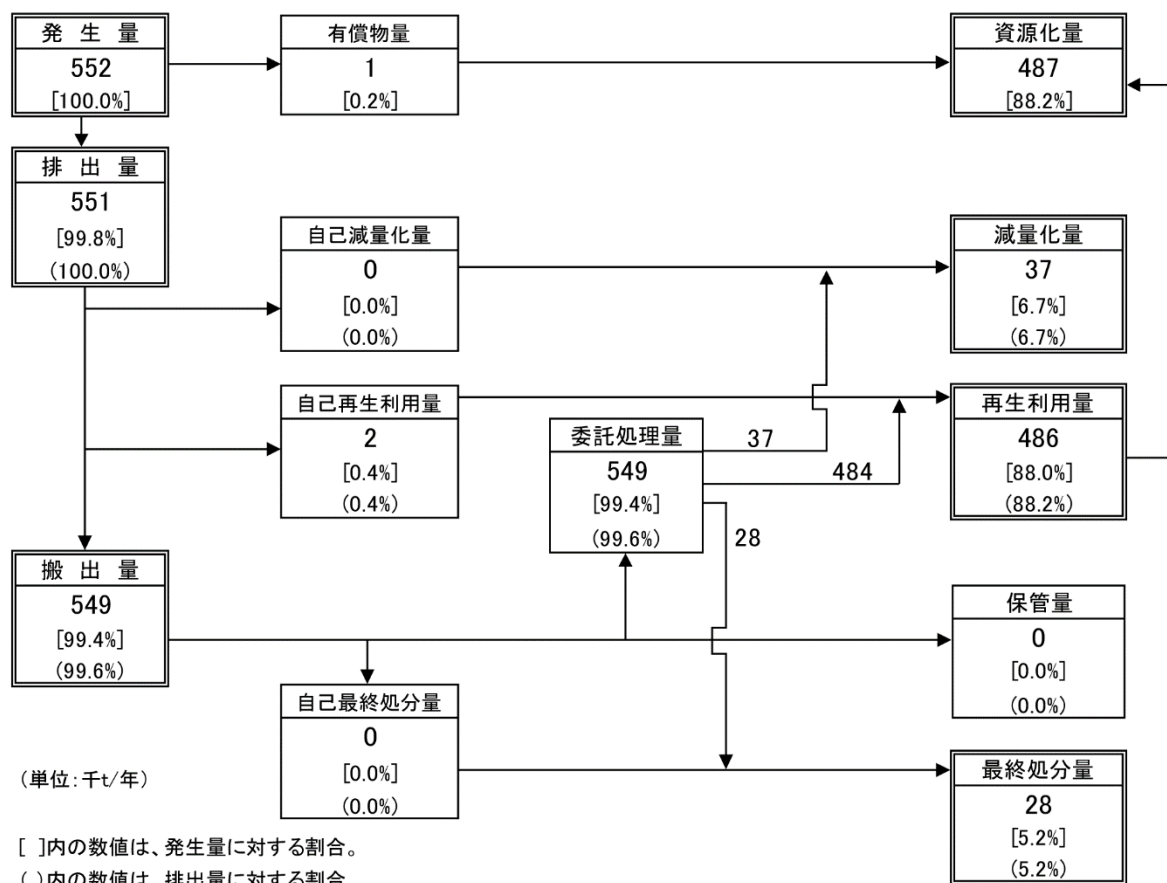
川崎市における令和元年度の産業廃棄物の排出、処理状況は図 4.4.2-1 に、建設業の処理状況は図 4.4.2-2 に示すとおりである。川崎市全体の産業廃棄物の発生量は 4,537 千 t/年であり、有償物量は 1,982 千 t/年（発生量の 43.7%）、排出量は 2,556 千 t/年（同 56.3%）である。また、排出量のうち減量化量は 1,677 千 t/年、再生利用量は 811 千 t/年、最終処分量は 68 千 t/年である。

有償物量と再生利用量を合わせた資源化量は 2,793 千 t/年であり、発生量に対する割合は 61.6%である。建設業の産業廃棄物の排出量は 551 千 t/年（全排出量の 21.6%）である。排出量のうち減量化量は 37 千 t/年、再生利用量は 486 千 t/年、最終処分量は 28 千 t/年であり、排出量に対する再生利用量の割合は 88.2%である。



出典：「令和2年度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2月改定版、川崎市）

図 4.4.2-1 川崎市における産業廃棄物の処理状況（全体）



出典：「令和2年度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2月改定版、川崎市）

図 4. 4. 2-2 川崎市における産業廃棄物の処理状況（建設業）

b. 撤去廃棄物等の状況

(a) 撤去する既存建築物等の延べ面積の状況

計画地内における既存建築物等の延べ面積の状況は、表 4. 4. 2-1 に示すとおりである。

表 4. 4. 2-1 撤去する既存建築物等の面積及び延べ面積

区分	面積 (㎡)	延べ面積 (㎡)
事業所跡地	約182,500	約273,700
レジャー施設	約153,500	約767,700
飲食店	約29,900	約29,900
駐車場・車路等	約536,600	約536,600
合計	約902,500	約1,607,900

注：既存建物の図面による積算である。

(b) 撤去する廃棄物の状況

撤去するレジャー施設及び飲食店には、石綿含有産業廃棄物及びフロン類を使用した機器が存在する可能性がある。

(2) 予測・評価

工事の実施及び供用時の事業活動においては、以下に示す産業廃棄物の発生による影響が考えられるため、その影響の程度について予測及び評価を行う。

- ・工事の影響（既存建築物の基礎等の解体工事及び新築工事）に伴い発生する産業廃棄物
- ・施設の供用に伴い発生する産業廃棄物

ア 工事の影響（既存建築物の基礎等の解体工事及び新築工事）に伴い発生する産業廃棄物

① 予測

a. 予測結果

工事（既存建築物の基礎等の解体工事及び新築工事）の実施に伴い発生する産業廃棄物の種類、発生量等及び主な処理・処分方法は、表 4.4.2-2 に示すとおりである。

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 1,797,975 t であり、再資源化量の合計は約 1,794,925 t（約 99.8%）、処分量の合計は約 3,049 t（約 0.2%）と予測する。

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する。

表 4.4.2-2(1) 既存建築物の解体工事に伴い発生する産業廃棄物の種類、発生量等及び主な処理・処分方法

廃棄物の種類		廃棄物 発生量(t) ①	再資源化率 (%) ②	再資源化量 (t) ③=①×②	処分量 (t) ①－③	主な処理・ 処分方法
がれき類	コンクリート塊	約1,627,724	約100	約1,627,724	約0	再資源化
	アスファルト・コンクリート塊	約63,719	約100	約63,719	約0	再資源化
廃プラスチック類		約1,998	約85	約1,699	約300	再資源化・埋立
廃塩化ビニル管・継ぎ手		約329	約65	約214	約115	再資源化・埋立
金属くず		約61,053	約100	約61,053	約0	再資源化
木くず		約8,749	約99	約8,661	約87	再資源化・焼却
紙くず		約46	約99	約45	約0	再資源化・焼却
廃石膏ボード		約6,166	約80	約4,933	約1,233	再資源化・埋立
建設混合廃棄物		約23,390	約95	約22,220	約1,169	再資源化・焼却
建設汚泥		約2,388	約95	約2,269	約119	再資源化・埋立
合 計		約1,795,562	—	約1,792,537	約3,025	—

注：四捨五入の関係により合計が合わない場合がある。

表 4. 4. 2-2(2) 新築工事に伴い発生する産業廃棄物の種類、発生量等及び主な処理・処分方法

廃棄物の種類		廃棄物 発生量(t) ①	再資源化率 (%) ②	再資源化量 (t) ③=①×②	処分量 (t) ①-③	主な処理・ 処分方法
がれき類	コンクリート塊	約1,855	約100	約1,855	約0	再資源化
	アスファルト・コンクリート塊	約191	約100	約191	約0	再資源化
廃プラスチック類		約30	約85	約26	約5	再資源化・埋立
廃塩化ビニル管・継ぎ手		約4	約65	約3	約1	再資源化・埋立
金属くず		約43	約100	約43	約0	再資源化
木くず		約81	約99	約80	約1	再資源化・焼却
紙くず		約7	約99	約7	約0	再資源化・焼却
廃石膏ボード		約49	約80	約39	約10	再資源化・埋立
建設混合廃棄物		約129	約95	約123	約6	再資源化・焼却
建設汚泥		約22	約95	約21	約1	再資源化・埋立
合 計		約2,413	—	約2,388	約24	—

注：四捨五入の関係により合計が合わない場合がある。

表 4. 4. 2-2(3) 工事(既存建築物の基礎等の解体工事、新築工事)に伴い発生する産業廃棄物の発生量等

区 分	廃棄物発生量 (t)	再資源化量 (t)	処分量 (t)
既存建築物の解体工事	約1,795,562	約1,792,537	約3,025
新築工事	約2,413	約2,388	約24
合 計	約1,797,975	約1,794,925	約3,049

注：四捨五入の関係により合計が合わない場合がある。

② 評価

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 1,797,975 t であり、再資源化量の合計は約 1,794,925 t (約 99.8%)、処分量の合計は約 3,049 t (約 0.2%) 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。

イ 施設の供用に伴い発生する産業廃棄物

① 予 測

a. 予測結果

本事業の実施に伴い発生する供用時の産業廃棄物の種類、排出量及び処理・処分方法は、表 4.4.2-3 に示すとおりである。

産業廃棄物の排出量の合計は約 31.1t/年と予測する。

処理・処分方法は、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」に基づき、廃棄物処理の許可を受けた収集運搬業者及び処分業者等に委託し、可能な限り再資源化を実施し、適切に処理すると予測する。

表 4.4.2-3 供用時の産業廃棄物の種類、排出量及び主な処理・処分方法

種 類	店舗面積（㎡）		発生原単位（kg/㎡）		排出量（t/年）			処理・処分方法
	家具	ホーム センター	家具	ホーム センター	家具	ホーム センター	合計	
廃プラス チック類	約 5, 500	約 6, 000	1. 97	1. 58	約 10. 8	約 9. 5	約 20. 3	再資源化・焼却
発泡 スチロール			0. 01	0. 06	約 0. 1	約 0. 4	約 0. 4	再資源化・焼却
木くず			—	0. 11	—	約 0. 7	約 0. 7	再資源化
ソファ（混 合椅子類）			—	0. 03	—	約 0. 2	約 0. 2	再資源化・埋立
ガラス・陶 磁器くず			—	0. 14	—	約 0. 8	約 0. 8	再資源化・埋立
汚泥・廃油			—	0. 01	—	約 0. 1	約 0. 1	再資源化・焼却
混合廃棄物			1. 23	—	約 6. 8	—	約 6. 8	再資源化・焼却
金属くず			0. 15	0. 18	約 0. 8	約 1. 1	約 1. 9	再資源化
合 計	—		—		約 18. 5	約 12. 7	約 31. 1	—

注：四捨五入の関係により合計が合わない場合がある。

② 評 価

産業廃棄物の排出量の合計は約 31.1t/年と予測した。

処理・処分方法は、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」に基づき、廃棄物処理の許可を受けた収集運搬業者及び処分業者等に委託し、可能な限り再資源化を実施し、適切に処理すると予測した。

供用時に発生する産業廃棄物は、廃棄物保管施設においては、掲示物等により資源化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、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。

4.4.3 建設発生土

環境影響評価の対象は、工事の実施に伴う建設発生土の発生による影響とする。

(1) 現況調査

① 調査結果

a. 建設発生土の状況

「平成 30 年度建設副産物実態調査結果」の既存資料を収集・整理により、計画地及びその周辺の建設発生土の状況を把握した。

平成 30 年度における神奈川県での建設発生土の排出状況は、表 4.4.3-1 に示すとおりである。

建設発生土の場外排出量の合計は 3,098.0 千 m³ である。

表 4.4.3-1 神奈川県における建設発生土の排出状況（平成 30 年度）

工事区分		場外搬出量 (千 m ³)	有効利用量 (千 m ³)		その他 (千 m ³)
				公共工事等での 利用	
土木工事	公 共	1,759.0	1,646.7	105.0	112.3
	民 間	363.1	315.4	192.1	47.7
建築工事	新築・増改築	971.8	638.3	0.4	333.5
	解 体	2.1	2.0	0.1	0.1
	修 繕	2.0	1.1	0.0	0.9
建設工事合計		3,098.0	2,603.5	297.6	494.5

出典：「平成 30 年度建設副産物実態調査結果」（国土交通省 HP）

(2) 予測・評価

工事の実施においては、建設発生土の発生による影響が考えられるため、その影響の程度について予測及び評価を行う。

① 予測

a. 予測結果

建設工事に伴う建設発生土の発生量及び処理・処分方法は、表 4. 4. 3-2 に示すとおりである。

建設発生土の発生量は約 388, 336m³ と予測する。

建設発生土は計画地での埋戻し及び保管が困難であるため、全量を場外搬出する計画であり、他の工事現場又は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・処分されると予測する。

表 4. 4. 3-2 建設発生土の発生量及び処理・処分方法

区 分	解体建築物又は 計画建築物等の 延床面積 (m ²)	発生原単位 (m ³ /m ²)	建設発生土の 発生量 (m ³)	処理・処分方法
既存建築物等の解体工事	約1, 607, 900	0. 1979	約381, 906	他の工事現場又は 許可を得た処分場 へ搬出
新築工事	約23, 370	0. 2293	約6, 429	
合 計	—	—	約388, 336	—

注：1. 建設発生土はほぐした土量の変化率（1. 20：砂質土（普通土））を見込んでいる。

注：2. 四捨五入の関係により合計が合わない場合がある。

② 評価

建設発生土の発生量は約 388, 336m³ 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、他の工事現場又は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。

4.5 緑

4.5.1 緑の質

環境影響評価の対象は、本事業の実施に伴う植栽予定樹種の環境適合性、植栽基盤の適否及び必要土壌量とする。

(1) 現況調査

① 調査結果

a. 現存植生状況及び生育状況

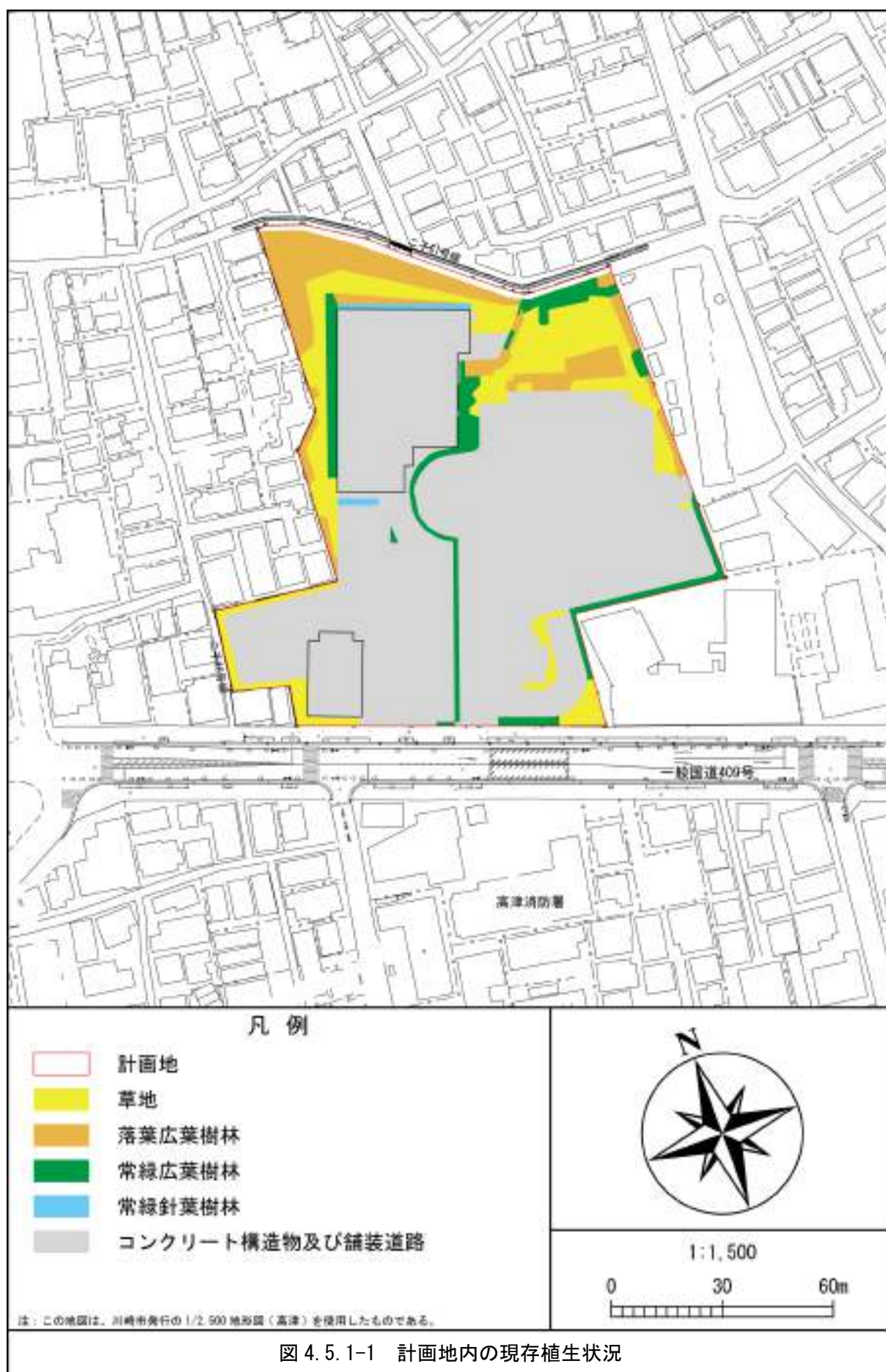
(a) 現存植生状況

計画地内は事業所跡地、レジャー施設及び飲食店舗があり、図 4.5.1-1 に示すとおり、植生は主に計画地外周部にある。現況緑化地面積は表 4.5.1-1 に示すとおりであり、現況緑化率は約 28%である。

表 4.5.1-1 計画地内の現存植生区分

植生区分		面積 (㎡)	比率 (%)
現況緑化地	植栽地 (落葉広葉)	約 1,100	約 9
	植栽地 (常緑広葉)	約 690	約 6
	植栽地 (常緑針葉)	約 70	約 1
	草地	約 1,640	約 13
	全体	約 3,500	約 28
コンクリート構造物及び舗装道路		約 8,870	約 72
合計		約 12,370	100

注：四捨五入の関係により合計が一致しない場合がある。



(b) 生育状況

活力度調査結果は表 4.5.1-2 に示すとおりである。

調査が行われたのは 23 種 111 本であり、平均活力度指数の判定結果は「A」が 1 種、「B」が 21 種、「C」が 1 種であった。計画地内には高木、中木、低木が植栽されており、多くの樹種の生育状況は普通正常であったが、特にウバメガシは「A～B」判定、コブシは「C」判定であった。

表 4.5.1-2 計画地内の生育木の樹木活力度調査結果

区分		No.	種名	調査本数	平均活力度	判定
高木	常緑広葉	1	ヤマモモ	2	1.82	B
		2	シラカシ	6	1.88	B
		3	ウバメガシ	1	2.00	B
		4	クスノキ	3	2.00	B
		5	サンゴジュ	1	2.25	B
	常緑針葉	6	カイヅカイブキ	10	1.85	B
	落葉広葉	7	クヌギ	1	2.38	B
		8	コナラ	2	2.00	B
		9	ハクモクレン	1	2.13	B
		10	コブシ	3	2.71	C
		11	カツラ	1	2.00	B
		12	カワツザクラ	2	2.06	B
		13	ソメイヨシノ	2	2.00	B
		14	ムクゲ	5	2.00	B
		15	ハナミズキ	2	2.00	B
		16	ヤマボウシ	3	2.25	B
		17	エゴノキ	1	2.13	B
中木	常緑広葉	18	ウバメガシ	5	1.68	A
		19	ベニカナメモチ	20	2.00	B
		20	サザンカ	14	1.88	B
	落葉広葉	21	ムクゲ	3	2.00	B
低木	常緑広葉	22	サツキ	10	2.00	B
	落葉広葉	23	ガクアジサイ	12	2.00	B

注 1：枯損を除いた判定とした。

b. 周辺地域の生育木

計画地周辺地域の生育木の樹木活力度調査結果は表 4.5.1-3 に示すとおりである。

調査が行われたのは 35 種 107 本であり、平均活力度指数の判定結果は「A」が 5 種、「B」が 30 種であり、多くの樹種の生育状況は良好もしくは普通であったが、特にクロガネモチ、ムクノキ、サルスベリ、コノテガシワ、オカメザサが「A」判定となった。

表 4.5.1-3 周辺地域の生育木の樹木活力度調査結果

区分		No.	種名	調査本数	平均活力度	判定
高木	常緑広葉	1	ヤマモモ	3	2.00	B
		2	サザンカ	2	2.00	B
		3	ビワ	1	2.00	B
		4	スダジイ	5	1.90	B
		5	マテバシイ	5	2.00	B
		6	タイサンボク	3	2.04	B
		7	クロガネモチ	5	1.50	A
		8	ネズミモチ	3	2.00	B
		9	キンモクセイ	1	2.00	B
		10	サンゴジュ	3	1.83	B
		11	トキワサンザシ	1	1.88	B
	落葉針葉	12	イチョウ	2	2.19	B
		13	メタセコイア	5	2.00	B
	落葉広葉	14	アカシデ	3	2.00	B
		15	ムクノキ	2	1.75	A
		16	ケヤキ	11	1.95	B
		17	ユリノキ	1	2.00	B
		18	コブシ	2	2.00	B
		19	ソメイヨシノ	2	2.00	B
		20	イロハモミジ	3	1.79	B
		21	サルスベリ	1	1.75	A
中木	常緑広葉	22	オオムラサキツツジ	4	2.00	B
		23	ハマヒサカキ	4	2.00	B
		24	キンモクセイ	4	2.00	B
	常緑針葉	25	コノテガシワ	4	1.75	A
	落葉広葉	26	ザクロ	3	1.88	B
		27	ドウダンツツジ	2	2.00	B
低木	常緑広葉	28	アベリア	3	2.00	B
		29	ハマヒサカキ	2	2.00	B
		30	イヌツゲ	5	2.10	B
		31	ローズマリー	1	1.88	B
		32	オオムラサキツツジ	1	2.00	B
	落葉広葉	33	ユキヤナギ	5	2.00	B
		34	ドウダンツツジ	4	2.00	B
	常緑地被	35	オカメザサ	1	1.50	A

c. 植栽土壌

(a) 試杭土壌調査

試杭土壌調査結果は、1 地点で行い、その結果は表 4.5.1-4、図 4.5.1-2 に示すとおりである。

地点 No.1 は深度 17 cm までは砂質埴壌土（SCL）である。深度 17 cm～95 cm では軽埴土（LiC）、95 cm～では礫土であった。A 層は植栽用に客土されたと思われる砂壤土でありシバ等の植物根に富んでいた。B 層は礫や建築資材ガラを含んだ二次ロームである。また、C 層は全体的に礫が含まれる傾向にあった。

表 4.5.1-4 試杭土壌調査結果

調査地点	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦		⑧	⑨	⑩	⑪	⑫
	層位	深さ (cm)	土性	土色	斑紋結核	乾湿	礫	夾雑物	土壌還元	土壌構造	根の発達	粘着性	硬度
No. 1	A	0～17	SCL	黒褐色 (7.5YR 2/2)	無	半湿	有	多	無	粒状	富む	弱	極疎
	B	17～95	LiC	褐色 (2.5Y 4/3)	無	半湿	富む	多	無	塊状	稀に有り	弱	疎
	C	95～	礫土	黒オリーブ褐色 (2.5Y 3/3)	無	半湿	礫土	-	無	単粒状	無	無	極密

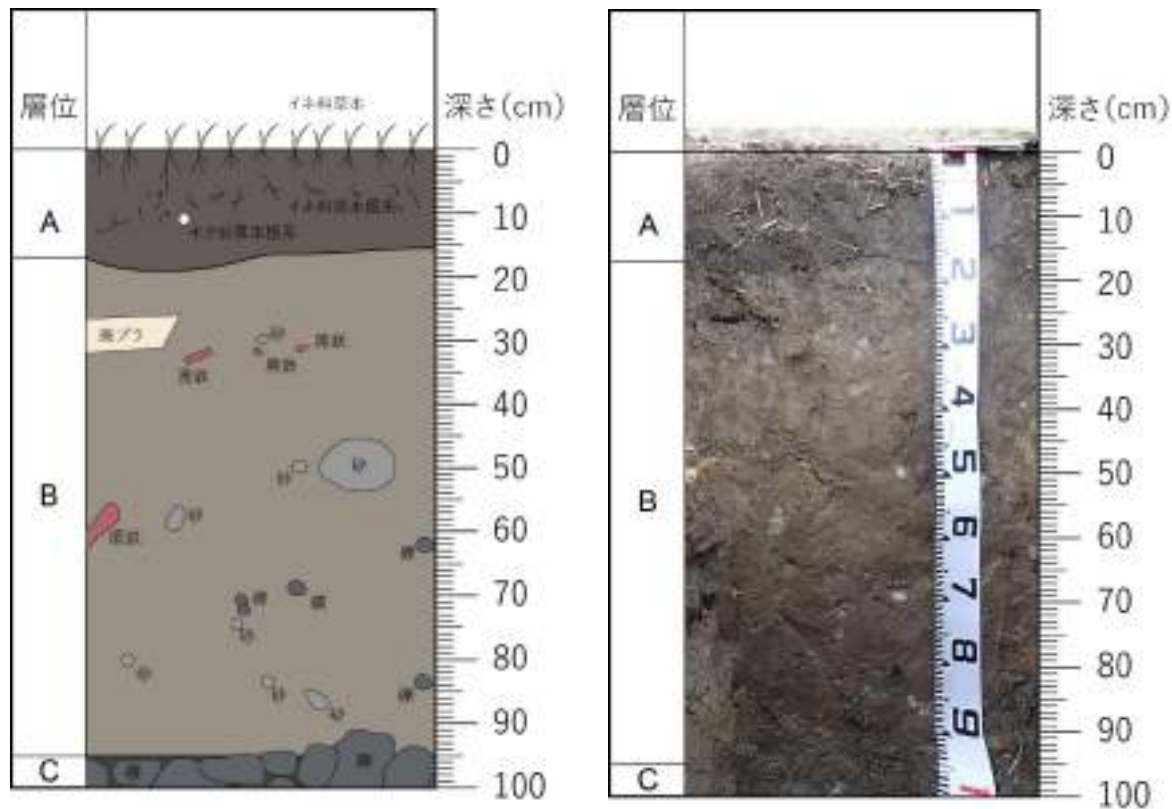


図 4.5.1-2 模式図と土壌断面図（現地調査）

(b) サンプルング調査

試坑土壌調査において確認された層位についてサンプルング調査を行った。

結果は表 4. 5. 1-5 に示すとおりである。pH (H₂O) については、A 層が 6. 7、B 層が 7. 5 であり、育成阻害がない傾向にある。一方、電気伝導度については、A 層が 0. 05 (dS/m)、B 層が 0. 03 (dS/m) であり、土壌が貧栄養な傾向にある。

表 4. 5. 1-5 サンプルング調査結果

調査地点	分析項目	層位	分析結果	判定
No. 1	pH (H ₂ O)	A	6. 7	適正
		B	7. 5	適正
		C	礫が多くサンプルング不能	—
	電気伝導度 (dS/m)	A	0. 05	貧栄養
		B	0. 03	貧栄養
		C	礫が多くサンプルング不能	—
	土性	A	SCL(砂質埴壌土)	適正
		B	LiC(軽埴土)	適正
		C	礫が多くサンプルング不能	—

(c) 現場透水試験

試坑土壌調査地点において現場透水試験を行った結果を表 4. 5. 1-6 に示す。

土壌は良好な透水性を有しているが、最終減水能が 450mm/hr 以上であり、試坑調査結果を鑑みて土壌が乾燥しやすい傾向にある。

表 4. 5. 1-6 試坑土壌調査結果

調査地点	孔の深さ (mm)	予備抽水		再抽水		20 分後		40 分後		最終減水能	評価
		時刻 t1	読み (mm) h1	時刻 t2	読み (mm) h2	時刻 t3	読み (mm) h3	時刻 t4	読み (mm) h5		
No. 1	550	12:25	400	12:45	400	13:05	550	—	—	450 mm/hr 以上	良好

d. 植栽予定樹種

本事業における主要な植栽予定樹種は、表 4.5.1-7 に示すとおりである。

表 4.5.1-7 主な植栽予定樹種

区分		主要植栽 予定樹種	植栽本数	規格		
				樹高	目通周	葉張
高木	常緑	タイサンボク	74 本	3.0m 以上	0.18m 以上	0.8m 以上
中木	常緑	ツバキ類	142 本	1.5～ 3.0m	—	0.3m 以上
低木	常緑	ジンチョウゲ ツツジ類	1,634 本	0.3～ 1.5m	—	0.3m 以上
地被類		コウライシバ	—	—	—	—

注：敷地北西側に存在する 2 本のカワヅザクラは保存する。

e. 潜在自然植生

計画地及びその周辺の潜在自然植生図は、図 4.5.1-3 に示すとおりである。

「川崎市および周辺の植生-環境保全と環境保全林創造に対する植生学的研究-」によると、計画地の潜在自然植生は「シラカシ群集、ケヤキ亜群集」に相当する。

「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-」及び「神奈川県における潜在自然植生」によると、「シラカシ群集、ケヤキ亜群集」の潜在自然植生構成種は、表 4.5.1-8 に示すとおりである。また、周辺植生構成種については現地調査結果を基に記載した。

計画地および周辺緑地における樹木はすべて植栽樹であり自然植生・代償植生は存在しないが、現地調査結果から、潜在自然植生と共通するシラカシ、ケヤキの生育は概ね良好であることが判明している。

表 4.5.1-8 潜在自然植生構成種及び周辺植生構成種

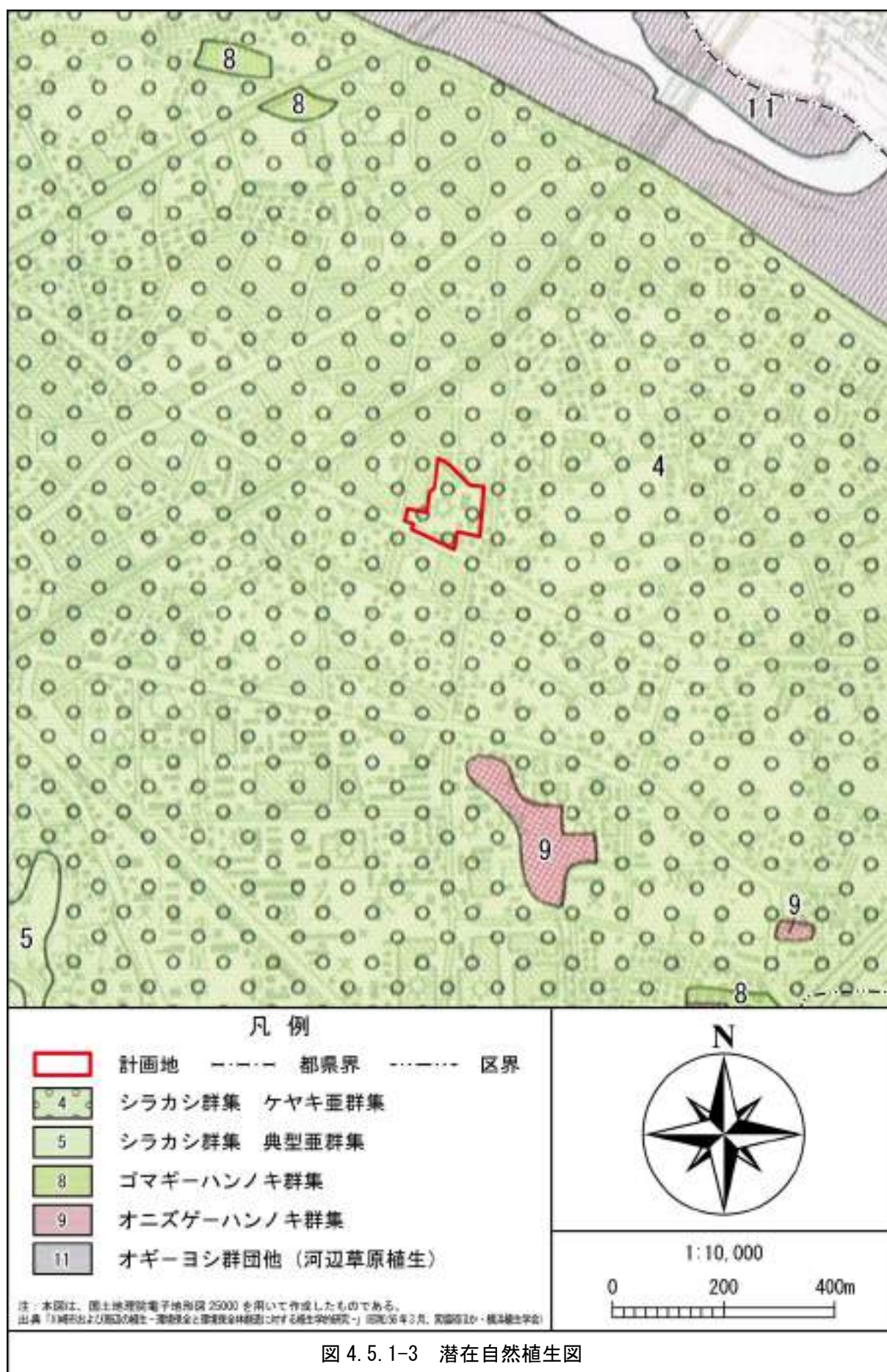
階層	潜在自然植生構成種 (シラカシ群集、ケヤキ亜群集)	周辺植生構成種※
高木層	シラカシ、アカガシ、イヌシデ、ケヤキ、ミズキ	ケヤキ、メタセコイア、クロガネモチ、カイヅカイブキ、コブシ、スダジイ、ソメイヨシノ、シラカシ、ヤマモモ、アカシデ、マテバシイ、タイサンボク、ネズミモチ、サンゴジュ、イチョウ、クスノキ、ムクノキ、ユリノキ、ハナミズキ、コナラ
低木層	ヤブツバキ、スダジイ、タブノキ、シロダモ、カマツカ、モチノキ	ガクアジサイ、サツキ、イヌツゲ、ドウダンツツジ、ユキヤナギ、アベリア、ハマヒサカキ、オオムラサキツツジ
草本層	オクマワラビ、ホウチャクソウ	—

※周辺植生構成種は、主に現地調査により周辺で確認された植生種より選定し記載

出典：「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)

「神奈川県における潜在自然植生」(昭和 51 年 3 月、宮脇昭編著、神奈川県教育委員会)



(2) 予測・評価

本事業の実施に伴い、供用時において新たに緑の回復育成を図るため、緑の質について予測及び評価を行う。

① 予測

a. 予測結果

(a) 植栽予定樹種の環境適合性

本計画において選定した主な植栽予定樹種は、表 4.5.1-9 に示すとおり、「川崎市緑化指針」にあげられている事業所等の緑化に適した種が多く、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。

さらに、計画地内の緑化地のうち、図 4.5.1-4 に示すとおり、陰になりやすい場所には耐陰性の種（ジンチョウゲ）を可能な限り植栽する計画である。

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する。

表 4.5.1-9 主な植栽予定樹種の適合性確認表

区分		植栽予定樹種	地域の適合性				
			活力度調査結果が Aまたは Bのもの	潜在自然 植生に 該当	川崎市緑化指針		
					記載の有無 ^注	事業所等 の緑化	耐陰性
常緑	高木	タイサンボク	○	—	○	—	—
	中木	ツバキ類※	—	○	○	○	—
	低木	ジンチョウゲ	—	—	○	○	○
		ツツジ類※	○	—	○	○	—
地被類		コウライシバ※	—	—	—	—	—

※：潜在自然植生にヤブツバキがあり、中木に用いるツバキ類も同様の環境を好む傾向にあることから、良好な生育を示すものと予測。

※：樹木活力度調査においてオオムラサキツツジ、ドウダンツツジが良好な生育を示していることから、ツツジ類も良好な生育を示すものと予測。

※：コウライシバは川崎市内他店舗での利用実績有り。

注：記載の有無は、川崎市緑化指針の緑化樹木一覧表の記載の有無を示す。

出典：「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）

「神奈川県の潜在自然植生」（昭和 51 年 3 月、宮脇昭編著、神奈川県教育委員会）

「川崎市緑化指針」（令和 4 年 2 月一部改正、川崎市）



(b) 植栽基盤の適否及び必要土壌量

ア. 植栽基盤の適否

本事業の緑化計画に基づき、植栽基盤の適否について予測した。

計画地内には、現在緑地として利用されている土壌が存在する。

植栽土壌調査では、pH 値が植栽基盤としての適性を保っており、また現場透水試験の結果から排水性も良好である一方、電気伝導度が低いことから、貧栄養な土壌であると考えられる。

以上のことから、計画地内の土壌に土壌改良材の混入を実施する等の植栽基盤整備が必要であり、土壌が不足した場合には、良質な客土を用いる必要があると予測する。また、適宜礫やガラ等は除去する。

イ. 植栽基盤の必要土壌量

本計画においては、緑化地は土壌厚約 60cm（植栽基盤整備技術マニュアル（一般財団法人日本緑化センター）を参考に、高木（生育後）の樹高約 3m で約 70cm の土壌厚、中木の樹高約 2.5m で約 60cm の土壌厚、低木の樹高約 0.6m で約 50cm の土壌厚とし、平均として約 60cm と想定した）とする計画であり、表 4.5.1-10 に示すとおり、緑化地面積が約 1,716^m²であることから、必要な土壌量は約 1,030^m³になると予測する。

表 4.5.1-10 植栽基盤の必要土壌量

区分	植栽面積（ ^m ² ） ^注	土壌厚（m）	必要土壌量（ ^m ³ ）
高木・中木・低木・地被類	約 1,716	約 0.6	約 1,030

注：現存するカワヅザクラについてはそのまま保存するため考慮していない。

② 評価

本計画において選定した主な植栽予定樹種は、「川崎市緑化指針」にあげられている、事業所等の緑化に適した種や耐陰性のものが多く、また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 of 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。

さらに、計画地内の緑化地のうち、陰になりやすい場所には耐陰性の種（ジンチョウゲ）を可能な限り植栽する計画である。

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。

また、計画地内には、現在緑地として利用されている土壌が存在し、植栽土壌調査では、pH 値が植栽基盤としての適性を保っており、また現場透水試験の結果から排水性も良好である一方、電気伝導度が低いことから、貧栄養な土壌であると考えられる。以上のことから、計画地内の土壌に土壌改良材の混入を実施する等の植栽基盤整備が必要であり、土壌が不足した場合には、良質な客土を用いる必要があると予測した。

本計画においては、緑化地は土壌厚約 60cm（植栽基盤整備技術マニュアル（一般財団法人日本緑化センター）を参考に、高木（生育後）の樹高約 3m で約 70cm の土壌厚、中木の樹高約 2.5m で約 60cm の土壌厚、低木の樹高約 0.6m で約 50cm の土壌厚とし、平均として約 60cm と想定した）とする計画であり、緑化地面積が約 1,716m² であることから、必要な土壌量は約 1,030m³ になると予測した。

本事業の実施においては、「川崎市緑の保全及び緑化の推進に関する条例」、「川崎市緑化指針」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、緑の適切な植栽基盤の整備及び回復育成が図られると評価する。

4.5.2 緑の量

環境影響評価の対象は、本事業の実施に伴い回復育成する緑の量（緑被の変化及び全体の緑の構成）とする。

(1) 現況調査

① 調査結果

a. 緑被の状況

現況において、計画地の約 72%が構造物や駐車場となっており、現況緑化地は約 28%である。

計画地内の区分別緑度指数は表 4.5.2-1 に示すとおりであり、計画地全体の平均緑度は 1.4 である。

表 4.5.2-1 区分別緑度指数

区分		面積 (㎡)	緑度指数	a×G	平均緑度 (L, G)
		[a]	[G]		
現況緑化地	植栽地 (落葉広葉)	約 1,100	3	3,300	—
	植栽地 (常緑広葉)	約 690	3	2,070	
	植栽地 (常緑針葉)	約 70	3	210	
	草地	約 1,640	2	3,280	
コンクリート構造物及び舗装道路		約 8,870	1	8,870	1.4
合計		約 12,370	—	17,730	

b. 緑化計画

本計画の緑化面積は、表 4.5.2-2、図 4.5.2-1 に示すとおりである。

表 4.5.2-2 緑化計画

緑地区画	緑化地	多様な緑化手法で 確保する面積	緑化面積 (緑化地+多様な緑化)
	地上(㎡)	接道部割増(㎡) ^{注1}	合計(㎡)
緑地 1-1	約 1,353	—	約 1,353
緑地 2-1	約 2	—	約 2
緑地 2-2	約 206	約 103	約 309
緑地 3-1	約 21	—	約 21
緑地 3-2	約 28	約 14	約 42
緑地 4-1	約 38	—	約 38
緑地 4-2	約 58	約 29	約 87
緑地 5-1	約 10	—	約 10
合計	約 1,716	約 146	約 1,862

注：1 接道部緑化は道路空間と一体となった緑化で次の条件を満たすことにより、接道部分の緑化空間を 1.5 倍に割り増しして計上することができる。

[条件]

ア 接道長が 0.5m 以上確保されていること。

イ 緑化地の幅員が 1.0m 以上確保されていること。ただし接道長の 2 倍まで、最大 10m までとする。

ウ 道路側から低木、中木、高木の順に樹木が配置されており、道路からの見通しが妨げられていないこと。

エ フェンスや構造物等により道路から見通しが妨げられていないこと。

オ 道路と緑化地の高さが概ね同一（0.5m まで）であること。

※ 約 292 ㎡（緑地 2-2、3-2、4-2）×1.5 = 438 ㎡（割増分 146 ㎡）

注：2. 四捨五入の関係により合計が合わない場合がある。



(2) 予測・評価

本事業の実施に伴い、供用時において新たに緑の回復育成を図るため、緑の量について予測及び評価を行う。

① 予測

a. 予測結果

(a) 緑被の変化

緑被率の予測結果は、表 4.5.2-3 に示すとおりである。

緑被率は約 15.1% 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%）を満足すると予測する。

表 4.5.2-3 緑被率の予測結果

区分		面積等
緑化面積	緑化地 (m ²)	約 1,716
	接道部割増 (m ²)	約 146
	合計 (m ²)	約 1,862
敷地面積 (m ²)		約 12,370
敷地面積に対する緑化面積の割合 (%)		約 15.1

(b) 全体の緑の構成

緑化地の緑の構成の予測結果は、表 4.5.2-4 に示すとおりである。

高木 74 本、中木 142 本及び低木 1,634 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する。

表 4.5.2-4 緑の構成の予測結果（樹木本数）

区分	「川崎市緑化指針」に基づく 標準植栽本数	本計画の植栽本数	過不足本数
高木(大景木)	138 本	74 本	-64 本 (低木換算：384 本)
中木	275 本	142 本	-133 本 (低木換算：399 本)
低木	824 本	1,634 本	+810 本

注：高木、中木の不足分の低木換算

・高木不足分の低木換算本数：64 本（不足）×6 本（高木 1 本の低木換算）＝384 本

・中木不足分の低木換算本数：133 本（不足）×3 本（中木 1 本の低木換算）＝399 本

・高木、中木の不足分の低木換算本数：384 本＋399 本＝783 本

低木の余剰分 810 本（1,634 本－824 本）≥高木、中木の不足分の低木換算本数 783 本

② 評価

本事業における供用時の緑被率は約 15.1%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 74 本、中木 142 本及び低木 1,634 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、「川崎市緑の保全及び緑化の推進に関する条例」、「川崎市緑化指針」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、緑の現状を活かし、かつ、回復育成が図られると評価する。

4.6 景 観

4.6.1 景 観

環境影響評価の対象は、建築物等の存在による景観への影響とする。

(1) 現況調査

① 調査結果

a. 地域景観の特性

計画地及び計画地周辺は地形的には平地で、標高（T.P.）は約13～14m程度となっている。現況の計画地の主要な景観構成要素は、飲食店、駐車場、レジャー施設とその屋上の工作物（ボウリングピン）及び緑地で構成されている。計画地周辺の主要な景観構成要素は計画地の南側は一般国道409号などの道路及び一般国道409号沿いの高層の集合住宅（4階以上）、高津消防署、事務所ビル等で構成され、計画地の東側、北側及び西側（一般国道409号沿道を除く）は路地及び低層の住宅で構成されている。また、景観資源として、計画地北側約180mの位置に大陸天公園のイチョウ等がある。

計画地及び計画地周辺の地域景観の特性は、計画地南側は一般国道409号の道路沿いは道路を中心に、高層建築物等の人工的な景観となっており、計画地北側は低層の住宅街等の人工的な景観となっている。

b. 代表的な眺望地点からの景観

代表的な眺望地点からの景観は、表4.6.1-1及び写真4.6.1-1に示すとおりである。

表 4.6.1-1 代表的な眺望地点からの景観

領域	地点番号	地点名	景観の状況
近景域	No. 1	高津消防署前	本地点は、計画地南側約20mの高津消防署前の地点である。計画地方向を眺望すると国道409号をはさみ計画地が視認できる。東側は事業所跡地で西側はレジャー施設等となっている。
	No. 2	高津駅構内	本地点は、計画地西側約180mの高架化されている高津駅ホームの地点である。計画地方向を眺望すると駅前のビルを挟んだ向こう側に計画地がある。
	No. 3	高津駅前	本地点は、計画地西側約200mの一般国道409号に面した高津駅前の地点である。計画地方向を眺望すると国道沿いの住居や商業施設の向こうに計画地がある。
	No. 4	高津スポーツセンター駐車場	本地点は、計画地北東側約160mにある川崎市の施設、高津スポーツセンターの駐車場前の地点である。計画地方向を眺望すると住宅地があり、その向こう側に計画地がある。
	No. 5	大陸天公園	本地点は、計画地北北東側約180mにある大陸天公園の地点である。計画地方向を眺望すると住宅地があり、その向こう側に計画地がある。
	No. 6	大陸天公園近傍	本地点は、計画地北北東側約200mにある大陸天公園近傍の地点である。計画地方向を眺望すると川崎市景観計画の景観資源及び川崎市まちの樹50選に指定されている樹高20mのイチョウがあり、その向こう側に計画地がある。

注：地点番号は、図4.6.1-1に対応する。

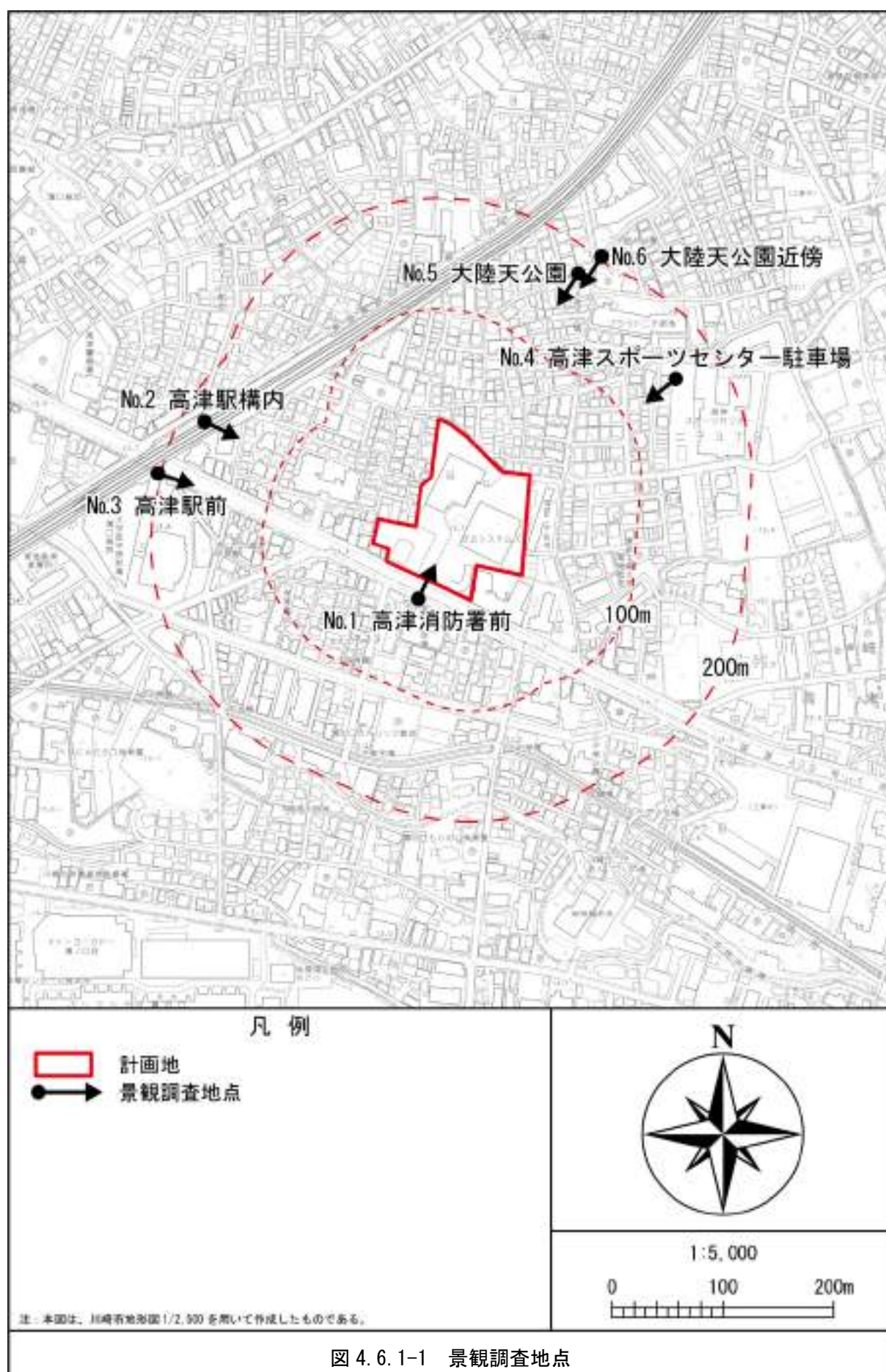


図 4.6.1-1 景観調査地点

【近景域】



No. 1 高津消防署前



No. 2 高津駅構内



No. 3 高津駅前



No. 4 高津スポーツセンター駐車場



No. 5 大陸天公園



No. 6 大陸天公園近傍

写真 4. 6. 1-1 代表的な眺望地点からの景観

(2) 予測・評価

供用時においては、以下に示す景観への影響が考えられるため、その影響の程度について予測及び評価を行う。

- ・建築物等の存在による景観への影響

① 予測

a. 予測結果

(a) 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

現況の計画地の主要な景観構成要素は、飲食店、駐車場、レジャー施設とその屋上の工作物（ボウリングピン）及び緑地で構成されている。

計画地周辺の主要な景観構成要素は計画地の南側は一般国道 409 号などの道路及び一般国道 409 号沿いの高層の集合住宅（4 階以上）、高津消防署、事務所ビル等で構成され、計画地の北側は路地及び低層の住宅で構成されている。

将来の景観構成要素は、現況の飲食店、レジャー施設から商業施設に変更となるが、いずれも人工的な構造物であり、主要な景観構成要素に変化はないと予測する。

また、計画地及び計画地周辺の地域景観の特性は、計画地南側は一般国道 409 号の道路沿いは道路を中心に、高層建築物等の人工的な景観となっており、計画地の東側、北側及び西側（一般国道 409 号沿道を除く）は低層の住宅街等の人工的な景観となっている。

地域景観の特性は、高層建築物等及び住宅街等の人工的な景観特性となっているが、将来においても人工的な景観特性に変化はないため、地域景観の特性に変化はないと予測する。

(b) 代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度

供用時における代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度は、表 4.6.1-2、写真 4.6.1-2 に示すとおりである。

地点 No. 1 の高津消防署前においては、視野前面に計画建築物が出現し、眺望の状況は大きく変化するが、商業施設を主とした地域の人工的な新たな景観を形成するものと予測する。

地点 No. 2 の高津駅構内、地点 No. 3 の高津駅前、地点 No. 4 の高津スポーツセンター駐車場、地点 No. 5 の大陸天公園、地点No.6 の大陸天公園近傍の各地点においては、計画建築物は視認できない。

したがって、計画建築物が視認できる範囲は一般国道 409 号の計画地前面に限られ、局所的であると予測する。

表 4.6.1-2 代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度

領域	地点番号	地点名	景観の状況	写真
近景域	No. 1	高津消防署前	一般国道409号の奥に計画建築が視認できる。視野前面に計画建築物が出現し、眺望の状況は大きく変化するが、商業施設を主とした地域の人工的な新たな景観を形成するものと予測する。	写真4.7.1-2(1)
	No. 2	高津駅構内	計画建築物は視認できない。	写真4.7.1-2(2)
	No. 3	高津駅前	計画建築物は視認できない。	写真4.7.1-2(3)
	No. 4	高津スポーツセンター駐車場	計画建築物は視認できない。	写真4.7.1-2(4)
	No. 5	大陸天公園	計画建築物は視認できない。	写真4.7.1-2(5)
	No. 6	大陸天公園近傍	計画建築物は視認できない。	写真4.7.1-2(6)

【現 況】



【供用時】



※) 供用時については、現在想定している計画に基づき作成したものであり、計画建物の外壁等の色彩、素材や意匠について詳細が決定していないため、今後協議等を踏まえて変更する可能性がある。
(右図の赤色の範囲は、計画地内の建物等を示す。)



写真 4. 6. 1-2(1) 代表的な眺望地点からの景観 (No.1 高津消防署前)

【現 況】



【供用時】



※) 計画建築物は視認できない。



写真 4. 6. 1-2 (2) 代表的な眺望地点からの景観 (No.2 高津駅構内)

【現 況】



【供用時】



※) 計画建築物は視認できない。



写真 4. 6. 1-2 (3) 代表的な眺望地点からの景観 (No.3 高津駅前)

【現 況】



【供用時】



※) 計画建築物は視認できない。



写真 4. 6. 1-2 (4) 代表的な眺望地点からの景観 (No.4 高津スポーツセンター駐車場)

【現 況】



【供用時】



※) 計画建築物は視認できない。



写真 4. 6. 1-2 (5) 代表的な眺望地点からの景観 (No.5 大陸天公園)

【現 況】



【供用時】



※) 計画建築物は視認できない。



写真 4.6.1-2(6) 代表的な眺望地点からの景観 (No.6 大陸天公園近傍)

② 評価

現況の計画地の主要な景観構成要素は、飲食店、駐車場、レジャー施設とその屋上の工作物（ボウリングピン）及び緑地で構成されている。

計画地周辺の主要な景観構成要素は計画地の南側は一般国道 409 号などの道路及び一般国道 409 号沿いの高層の集合住宅（4 階以上）、高津消防署、事務所ビル等で構成され、計画地の北側は路地及び低層の住宅で構成されている。

将来の景観構成要素は、現況の飲食店、レジャー施設から商業施設に変更となるが、いずれも人工的な構造物であり、主要な景観構成要素に変化はないと予測した。

また、計画地及び計画地周辺の地域景観の特性は、計画地南側は一般国道 409 号の道路沿いは道路を中心に、高層建築物等の人工的な景観となっており、計画地の東側、北側及び西側（一般国道 409 号沿道を除く）は低層の住宅街等の人工的な景観となっている。

地域景観の特性は、高層建築物等及び住宅街等の人工的な景観特性となっているが、将来においても人工的な景観特性に変化はないため、地域景観の特性に変化はないと予測した。

代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度は、地点 No. 1 の高津消防署前においては、視野前面に計画建築物が出現し、眺望の状況は大きく変化するが、商業施設を主とした地域の人工的な新たな景観を形成するものと予測した。

地点 No. 2 の高津駅構内、地点 No. 3 の高津駅前、地点 No. 4 の高津スポーツセンター駐車場、地点 No. 5 の大陸天公園、地点 No. 6 の大陸天公園近傍の各地点においては、計画建築物は視認できない。

したがって、計画建築物が視認できる範囲は一般国道 409 号の計画地前面に限られ、局所的であると予測した。

本事業の実施において、建築物等の色彩は、川崎市景観計画に基づき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と評価する。

4.7 構造物の影響

4.7.1 日照障害

環境影響評価の対象は、建築物等の存在による日照障害の影響とする。

(1) 現況調査

① 調査結果

a. 日照障害の状況

日影の影響に特に配慮すべき施設及び既存建築物の分布状況は図 4.7.1-1 に示すとおりである。計画地周辺には南側約 20m に be' be' 保育室、西側約 150m に高津駅前クリニック等が存在するが、日照障害の範囲内に日影の影響に特に配慮すべき施設等は特に無い。

b. 地形の状況

計画地及びその周辺の地形の状況は、「第 2 章 2.1.2 地象の状況」(p. 44) に示すとおり、計画地の南側は一般国道 409 号に面しており、計画地北西側には東急田園都市線及び東急大井町線が近接している。

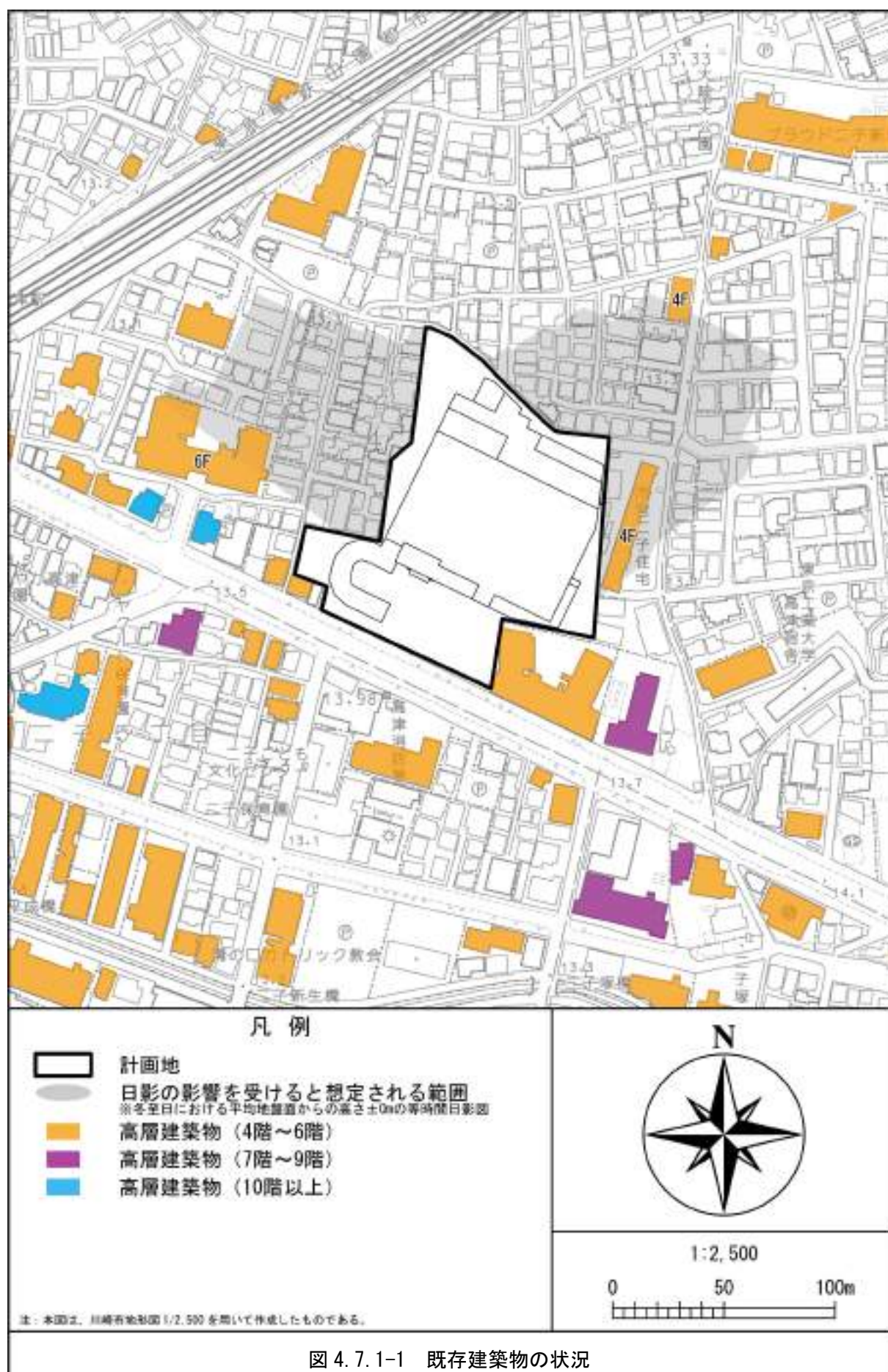
計画地内は平地で、標高 (T.P.) は約 13~14m 程度である。

計画地の現況は、主に事業所跡地、レジャー施設、飲食店及び駐車場である。

c. 既存建築物の状況

既存建築物の状況は図 4.7.1-1 に示したとおりである。日影の影響を受けると想定される範囲内の高層建築物は、計画地東側、西側及び北東側に 4 階以上の集合住宅がある。また、計画地北側の一部は第一種住居地域となっており、計画地の周囲には住宅が分布している。

計画地内には、飲食店及びレジャー施設があり、飲食店は 1 階建て、レジャー施設は 5 階建てであるが、本事業により解体される。



(2) 予測・評価

本事業の実施に伴い、計画建築物により日照障害の影響が考えられるため、その影響の程度について予測及び評価を行う。

① 予測

a. 予測結果

(a) 計画建築物による冬至日・春秋分日・夏至日における日影の範囲、日影となる時刻及び時間数等の日影の状況の変化の程度

計画建築物による冬至日、春秋分日、夏至日における平均地盤面での時刻別日影図は図 4.7.1-2 に、等時間日影図は図 4.7.1-3 に、日影の範囲に含まれる建築物棟数は表 4.7.1-1 に示すとおりである。

冬至日において日影の範囲に含まれる既存建築物は、178 棟であり、その内訳は、日影時間 1 時間未満が 106 棟、1 時間以上 2 時間未満が 32 棟、2 時間以上 3 時間未満が 18 棟、3 時間以上 4 時間未満が 8 棟、4 時間以上 5 時間未満が 5 棟、5 時間以上 6 時間未満が 5 棟、6 時間以上 7 時間未満が 2 棟、7 時間以上 8 時間未満が 1 棟、8 時間以上が 1 棟と予測する。

春秋分日において日影の範囲に含まれる既存建築物は、44 棟であり、その内訳は、日影時間 1 時間未満が 19 棟、1 時間以上 2 時間未満が 11 棟、2 時間以上 3 時間未満が 9 棟、3 時間以上 4 時間未満が 3 棟、5 時間以上 6 時間未満が 1 棟、8 時間以上が 1 棟と予測する。

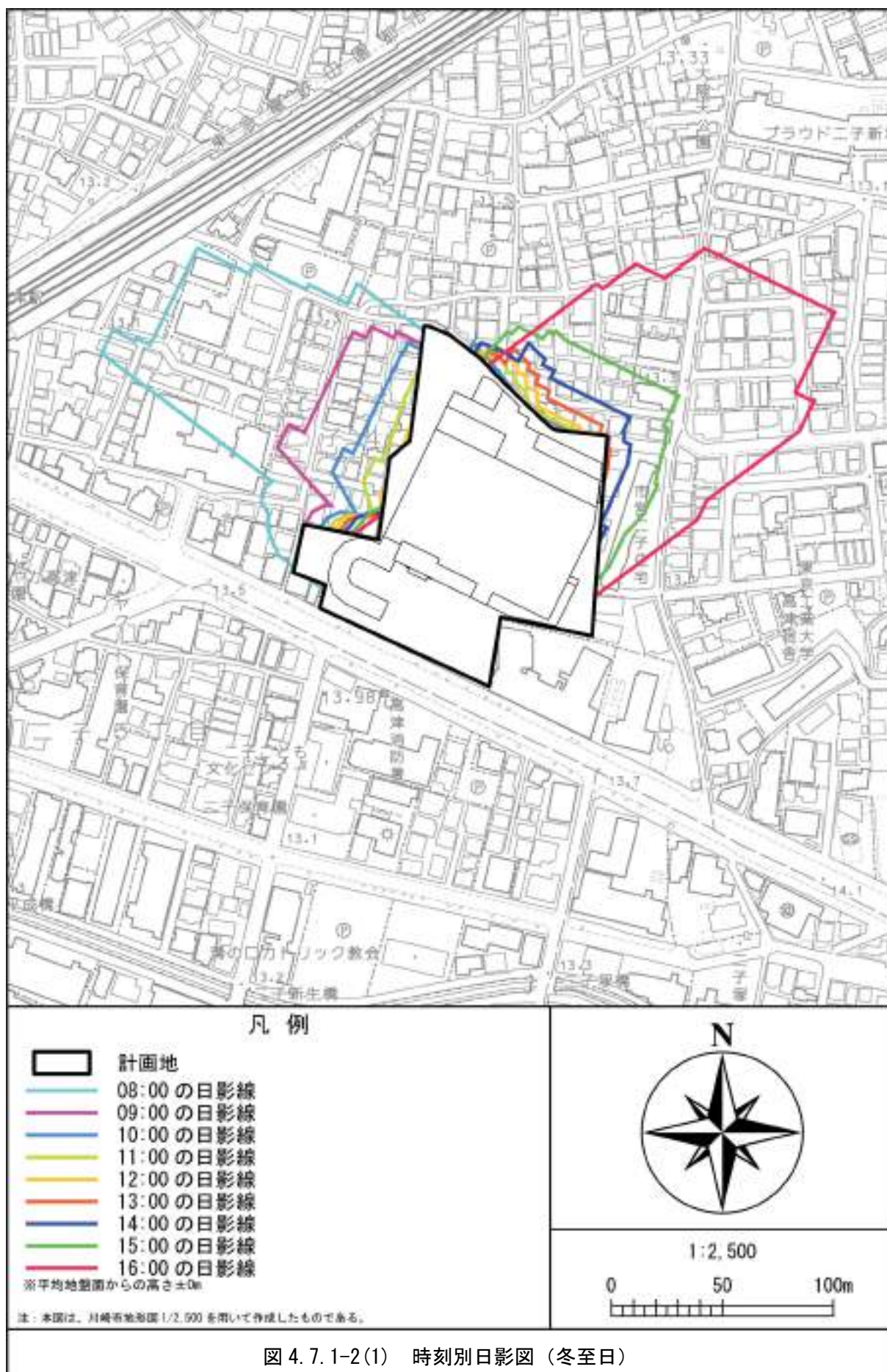
夏至日において日影の範囲に含まれる既存建築物は、17 棟であり、その内訳は、日影時間 1 時間未満が 7 棟、1 時間以上 2 時間未満が 6 棟、2 時間以上 3 時間未満が 3 棟、3 時間以上 4 時間未満が 1 棟と予測する。

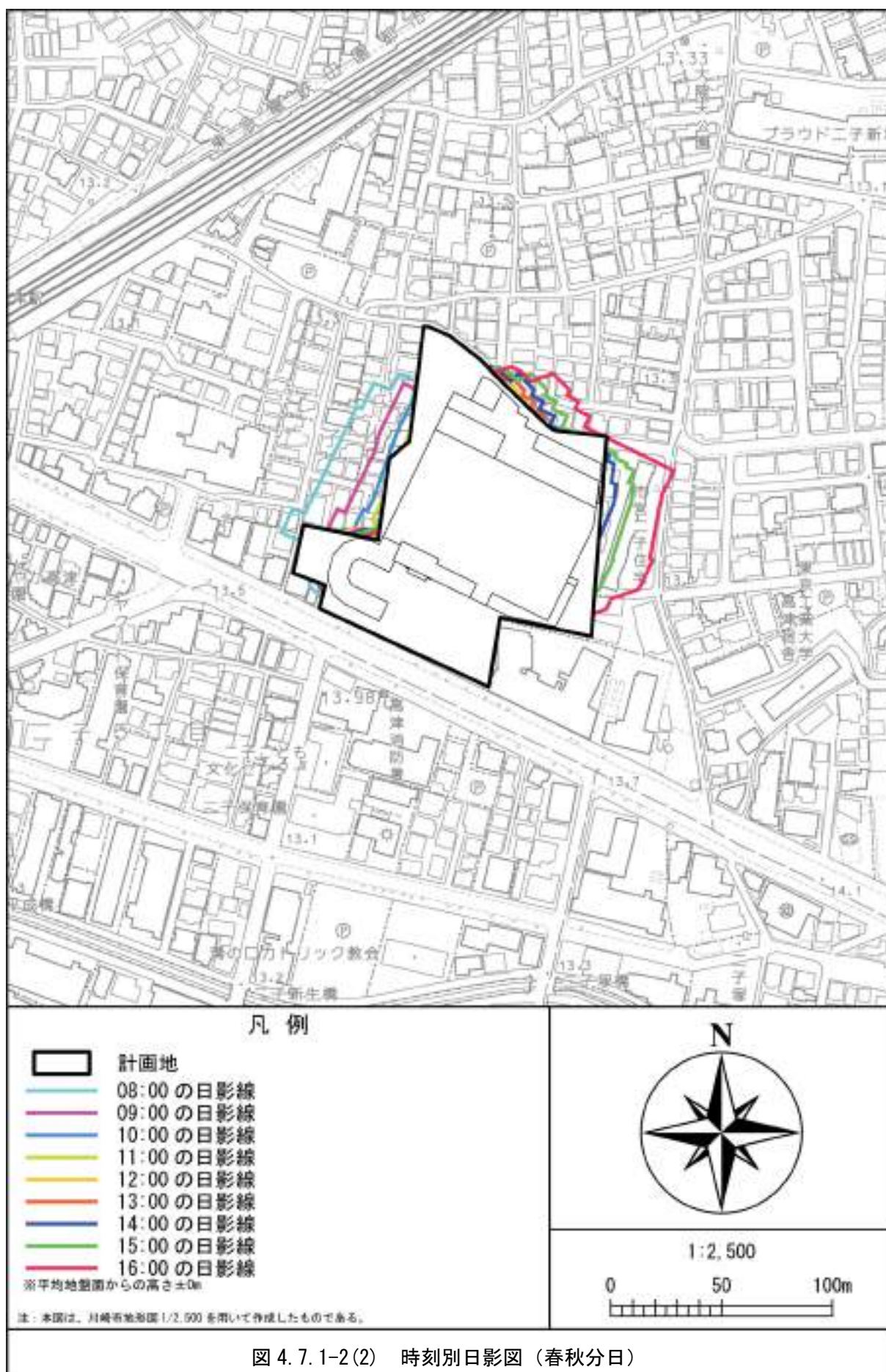
関係法令等に基づく日影規制の測定水平面における日影（冬至日の平均地盤面+4m）は、図 4.7.1-4 に示すとおりであり、日影規制範囲内であると予測する。

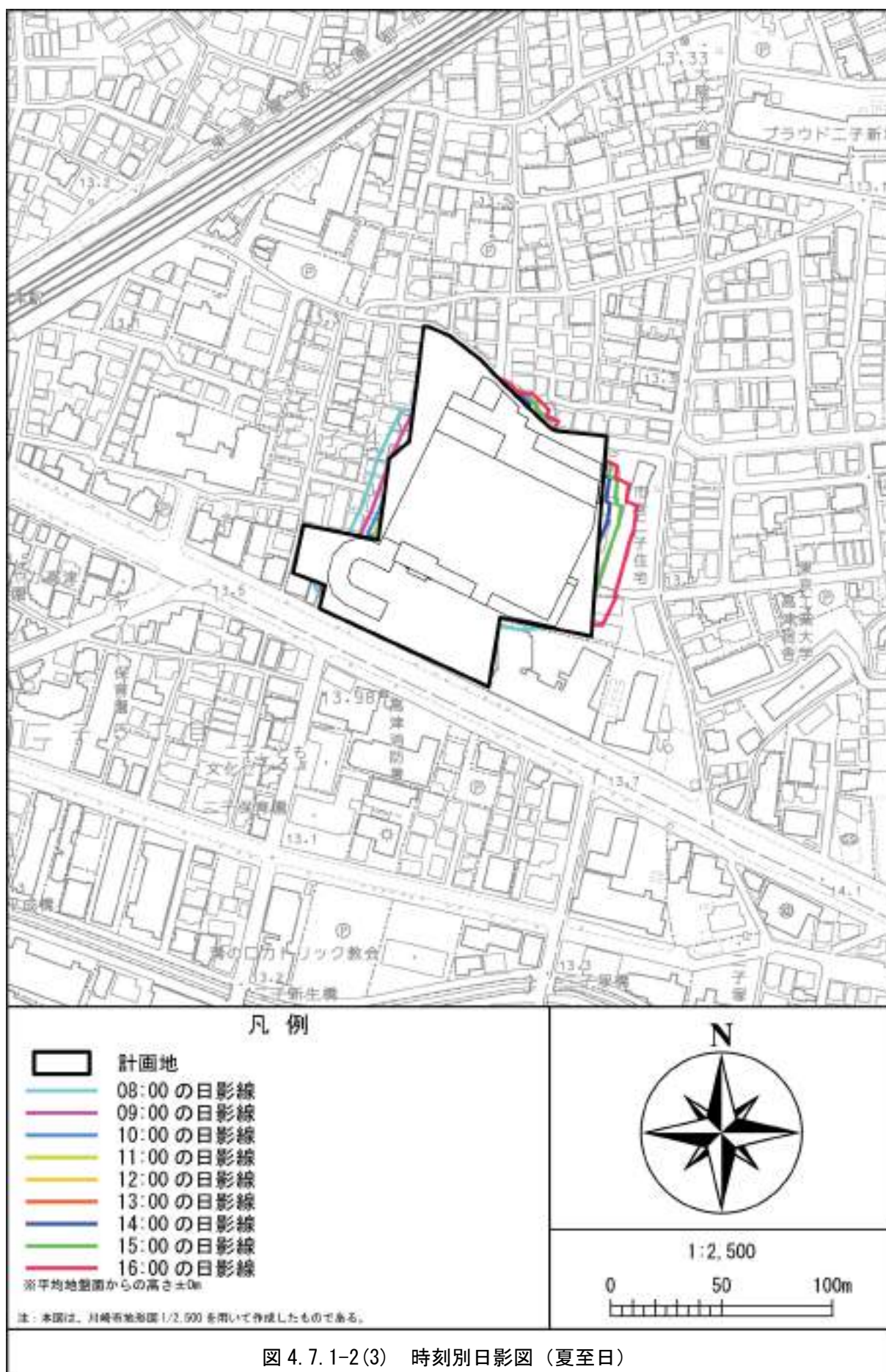
表 4.7.1-1 日影の範囲に含まれる既存建築物

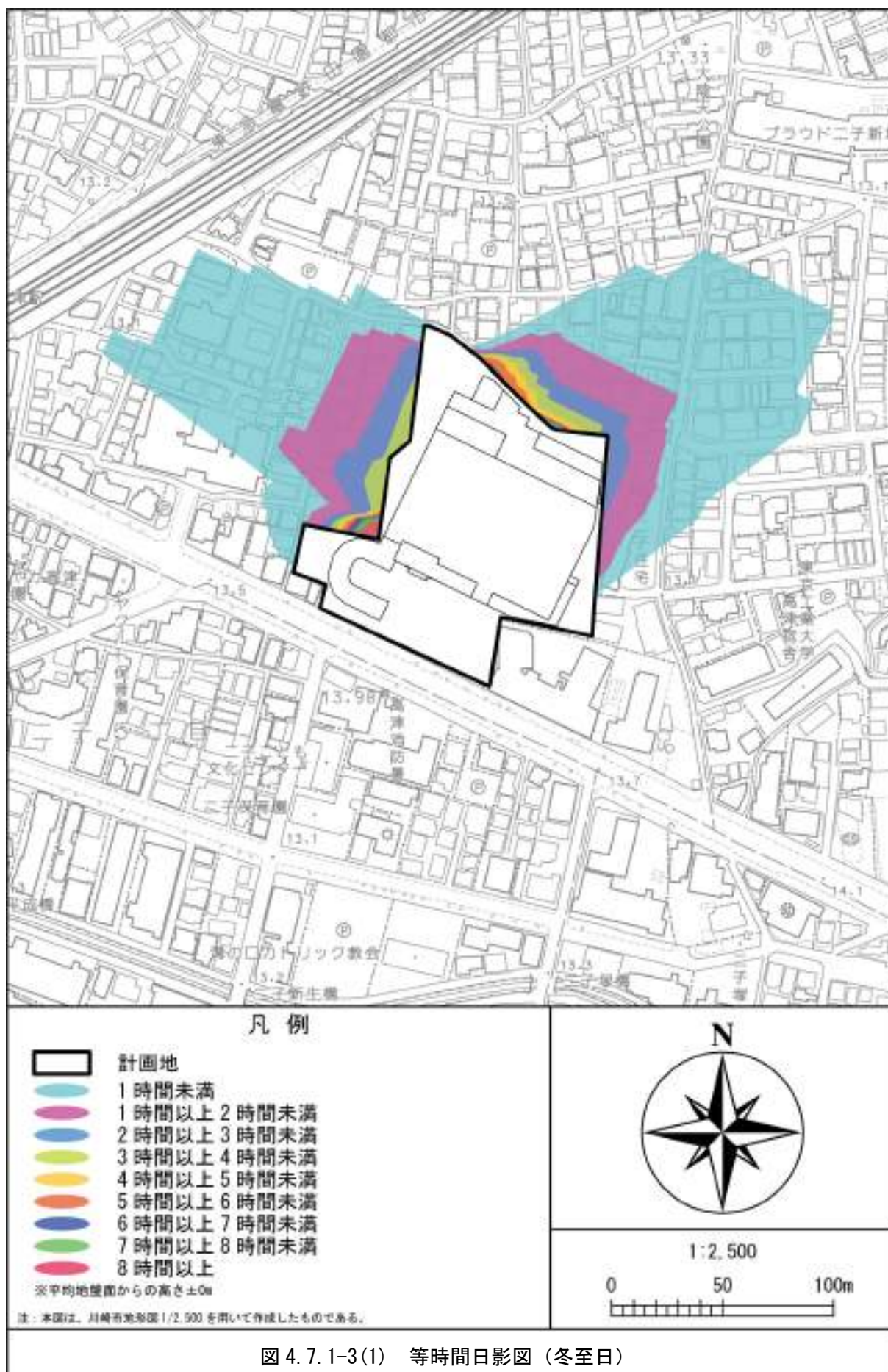
日影時間	日影の範囲に含まれる建築物棟数		
	冬至日	春秋分日	夏至日
1 時間未満	106	19	7
1 時間以上 2 時間未満	32	11	6
2 時間以上 3 時間未満	18	9	3
3 時間以上 4 時間未満	8	3	1
4 時間以上 5 時間未満	5	0	0
5 時間以上 6 時間未満	5	1	0
6 時間以上 7 時間未満	2	0	0
7 時間以上 8 時間未満	1	0	0
8 時間以上	1	1	0
合計	178	44	17

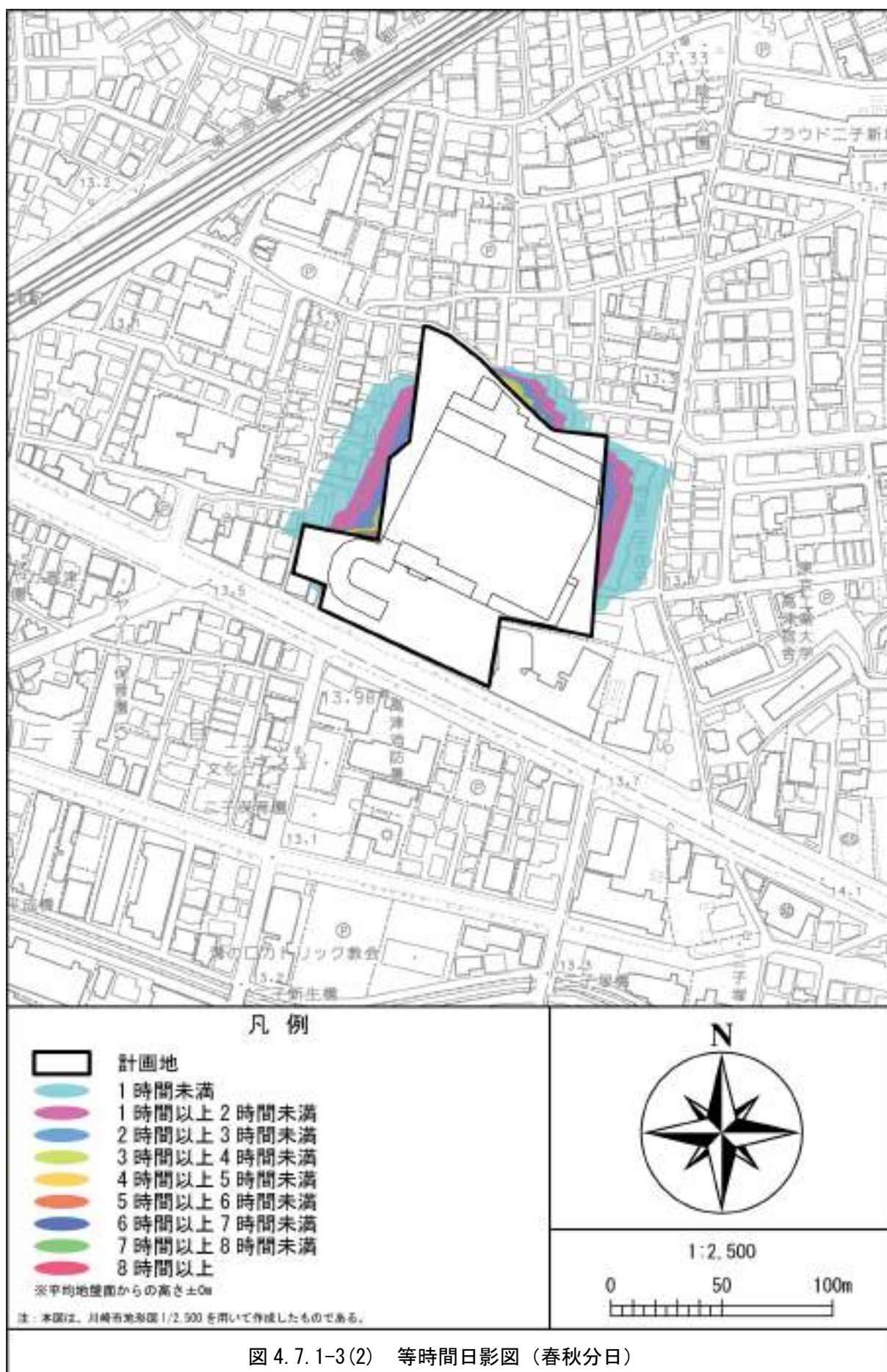
注：真太陽時、平均地盤面±0m

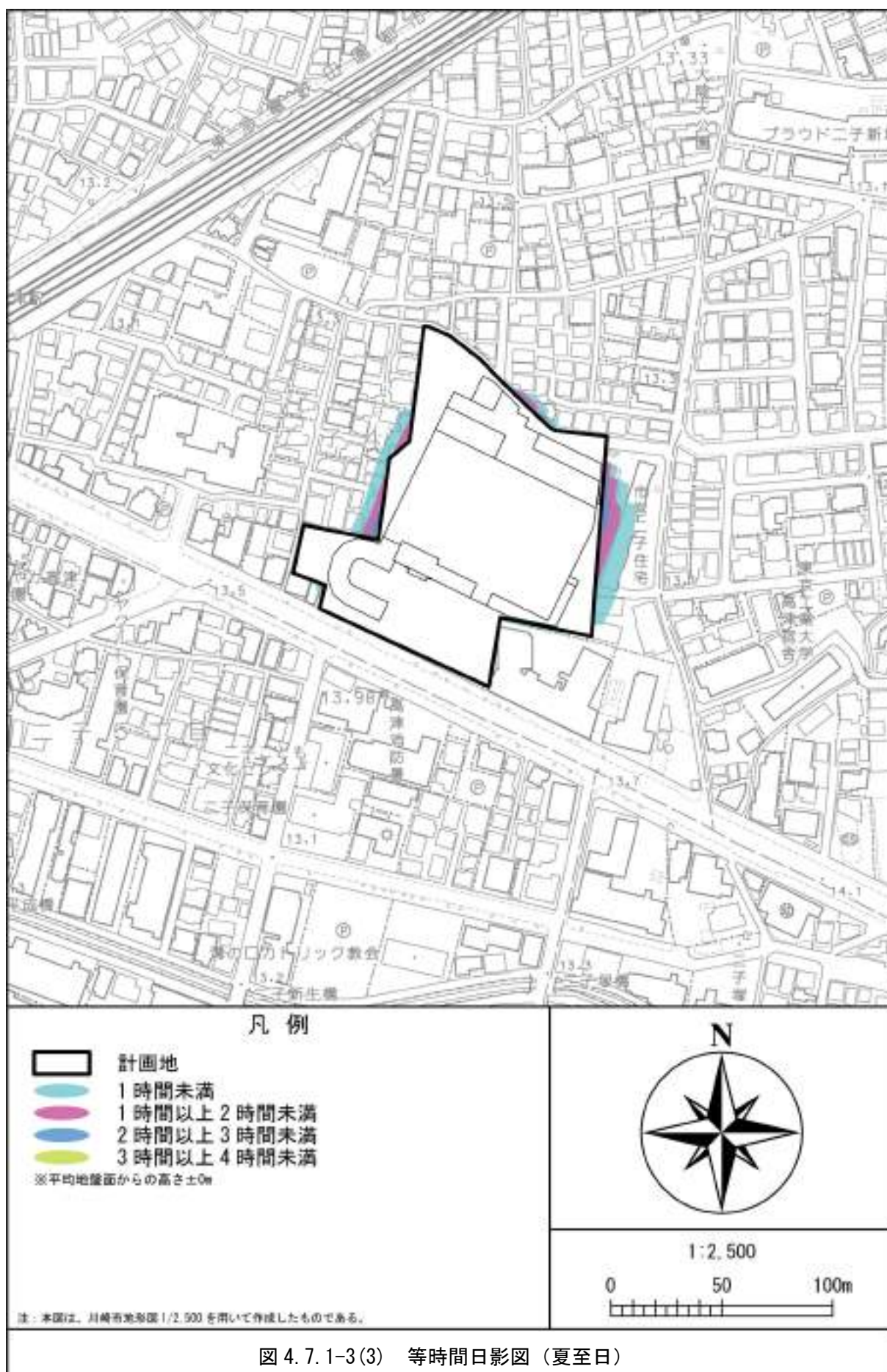












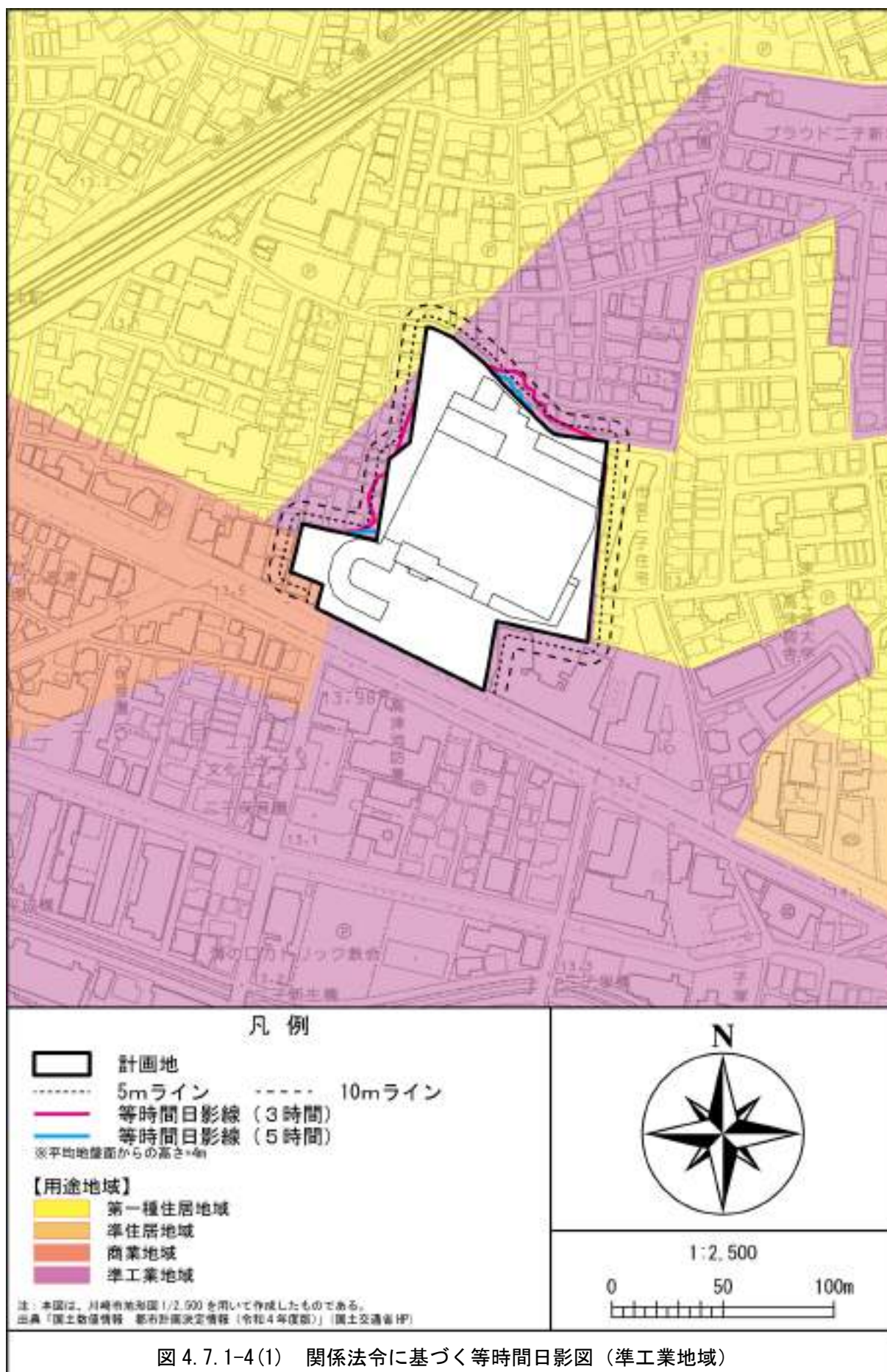
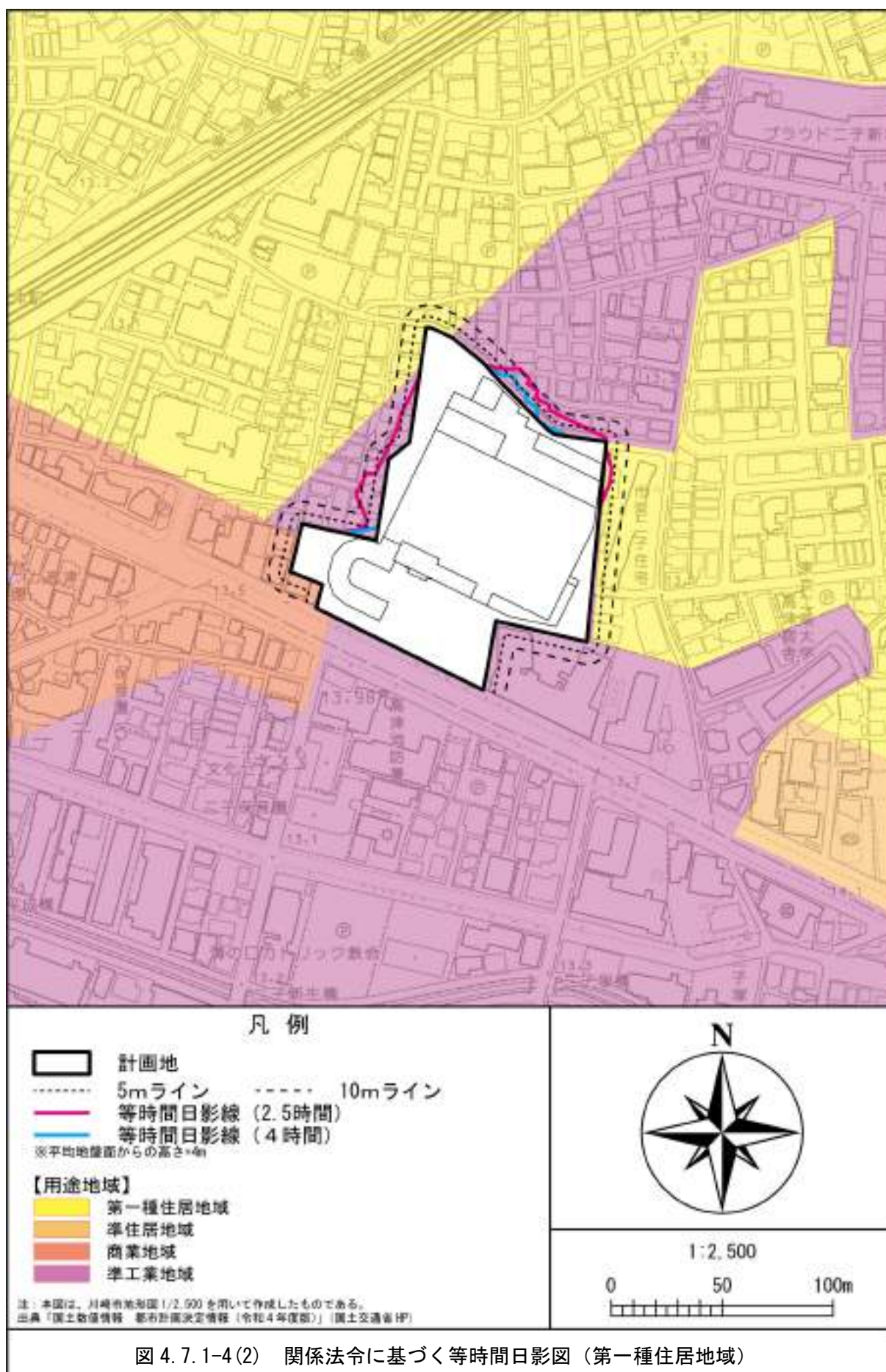


図 4.7.1-4(1) 関係法令に基づく等時間日影図（準工業地域）



② 評価

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、178 棟であり、その内訳は、日影時間 1 時間未満が 106 棟、1 時間以上 2 時間未満が 32 棟、2 時間以上 3 時間未満が 18 棟、3 時間以上 4 時間未満が 8 棟、4 時間以上 5 時間未満が 5 棟、5 時間以上 6 時間未満が 5 棟、6 時間以上 7 時間未満が 2 棟、7 時間以上 8 時間未満が 1 棟、8 時間以上が 1 棟と予測した。

春秋分日（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、44 棟であり、その内訳は、日影時間 1 時間未満が 19 棟、1 時間以上 2 時間未満が 11 棟、2 時間以上 3 時間未満が 9 棟、3 時間以上 4 時間未満が 3 棟、5 時間以上 6 時間未満が 1 棟、8 時間以上が 1 棟と予測した。

夏至日（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、17 棟であり、その内訳は、日影時間 1 時間未満が 7 棟、1 時間以上 2 時間未満が 6 棟、2 時間以上 3 時間未満が 3 棟、3 時間以上 4 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、日影規制範囲内であると予測した。

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、計画建築物の北側は建築物高さを抑えた建築物と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。

4.7.2 テレビ受信障害

環境影響評価の対象は、建築物等の存在によるテレビ受信障害への影響とする。

(1) 現況調査

① 調査結果

a. テレビ電波（地上波）の受信状況

調査地点におけるテレビ受信障害調査によるテレビ電波の画像評価は表 4.7.2-1、品質評価は表 4.7.2-2 に示すとおりである。

画像評価については、東京スカイツリー局（広域局・県域局）及び横浜局（県域局）を対象とした各調査地点における各放送局の画像評価は、すべての地点において○（正常に受信）であった。

品質評価については、東京スカイツリー局（広域局・県域局）を対象とした各調査地点における各放送局の品質評価は、A（きわめて良好）から C（おおむね良好）であった。

横浜局（県域局）の品質評価は、A（きわめて良好）から B（良好）であった。

調査地点におけるケーブルテレビ加入者宅の設置範囲は、図 4.7.2-1 に示したとおりである。

表 4.7.2-1 テレビ電波（地上波）の受信状況（画像評価）

送信局		放送局名	画像評価（地点数）			端子電圧 (dBμV)
			○	△	×	
東京スカイツリ 一局	広域局	NHK 総合	9	0	0	49.7～64.8
		NHK 教育	9	0	0	51.8～67.8
		日本テレビ	9	0	0	55.5～67.2
		TBS	9	0	0	46.8～63.2
		フジテレビ	9	0	0	47.6～62.9
		テレビ朝日	9	0	0	50.5～63.6
	テレビ東京	9	0	0	50.2～66.4	
	県域局	東京 MX	9	0	0	36.1～55.1
横浜局	県域局	テレビ神奈川	9	0	0	43.5～64.4

注：1. 放送局名は、「デジタル中継局開局情報」（令和7年4月閲覧、総務省 HP）より引用。

注：2. 画像評価の基準は、以下に示すとおりである。

○：正常に受信 △：ブロックノイズや画面フリーズあり ×：受信不能

表 4.7.2-2 テレビ電波（地上波）の受信状況（品質評価）

送信局		放送局名	品質評価（地点数）				
			A	B	C	D	E
東京スカイツリー局	広域局	NHK 総合	9	0	0	0	0
		NHK 教育	9	0	0	0	0
		日本テレビ	8	1	0	0	0
		TBS	7	2	0	0	0
		フジテレビ	7	2	0	0	0
		テレビ朝日	8	1	0	0	0
		テレビ東京	6	3	0	0	0
	県域局	東京 MX	6	2	1	0	0
横浜局	県域局	テレビ神奈川	8	1	0	0	0

注：1. 放送局名は、「デジタル中継局開局情報」（令和7年4月閲覧、総務省 HP）より引用。

注：2. 品質評価の基準は、以下に示すとおりである。

A：きわめて良好（画像評価○で、BER≤1E-8）

B：良好（画像評価○で、1E-8<BER<1E-5）

C：おおむね良好（画像評価○で、1E-5≤BER≤2E-4）

D：不良（画像評価○ではあるが、BER>2E-4、または画像評価△）

E：受信不能（画像評価×）

b. テレビ電波の送信の状況

計画地周辺で受信されるテレビ電波のチャンネル、局名、周波数、送信場所等の送信状況は、表 4.7.2-3 に示すとおりである。

表 4.7.2-3(1) テレビ電波送信状況（地上デジタル放送）

送信局	ch	放送局名	周波数 (MHz)	送信場所	送信出力 (kW)
東京スカイツリー局	広域局	27 NHK 総合	554～560	東京都墨田区押上	10
		26 NHK 教育	548～554		
		25 日本テレビ	542～548		
		22 TBS	524～530		
		21 フジテレビ	518～524		
		24 テレビ朝日	536～542		
		23 テレビ東京	530～536		
	県域局	16 東京 MX	488～494		3
横浜局	県域局	18 テレビ神奈川	500～506	横浜市鶴見区三ツ池公園	1

出典：「放送エリアのめやす」（令和7年4月閲覧、一般社団法人放送サービス高度化推進協会 HP）

「デジタル中継局開局情報」（令和7年4月閲覧、総務省 HP）

「テレビ放送用電波の周波数一覧」（令和7年4月閲覧、一般社団法人映像情報メディア学会 HP）

表 4.7.2-3(2) テレビ電波送信状況（衛星放送）

区分	衛星名	チャンネル	周波数 (GHz)	軌道位置	送信出力 (W)
BS 放送	BSAT	BS1～23	11.7～12.1	東経 110 度	120
CS 放送	JCSAT-110A	ND2～24	12.2～12.7	東経 110 度	120
	JCSAT-3A	JD2～16	12.5～12.7	東経 128 度	127
	JCSAT-4B	JD5～16	12.5～12.7	東経 124 度	150

注：各衛星の主な放送サービスは、以下のとおり。

BSAT：BS デジタル放送局 JCSAT-110A：スカパー！

JCSAT-3A、JCSAT-4B：スカパー！プレミアムサービス

出典：「衛星放送の現状（令和6年度版）」（令和6年4月、総務省情報流通行政局衛星・地域放送課）

「テレビ放送用電波の周波数一覧」（令和7年4月閲覧、一般社団法人映像情報メディア学会 HP）

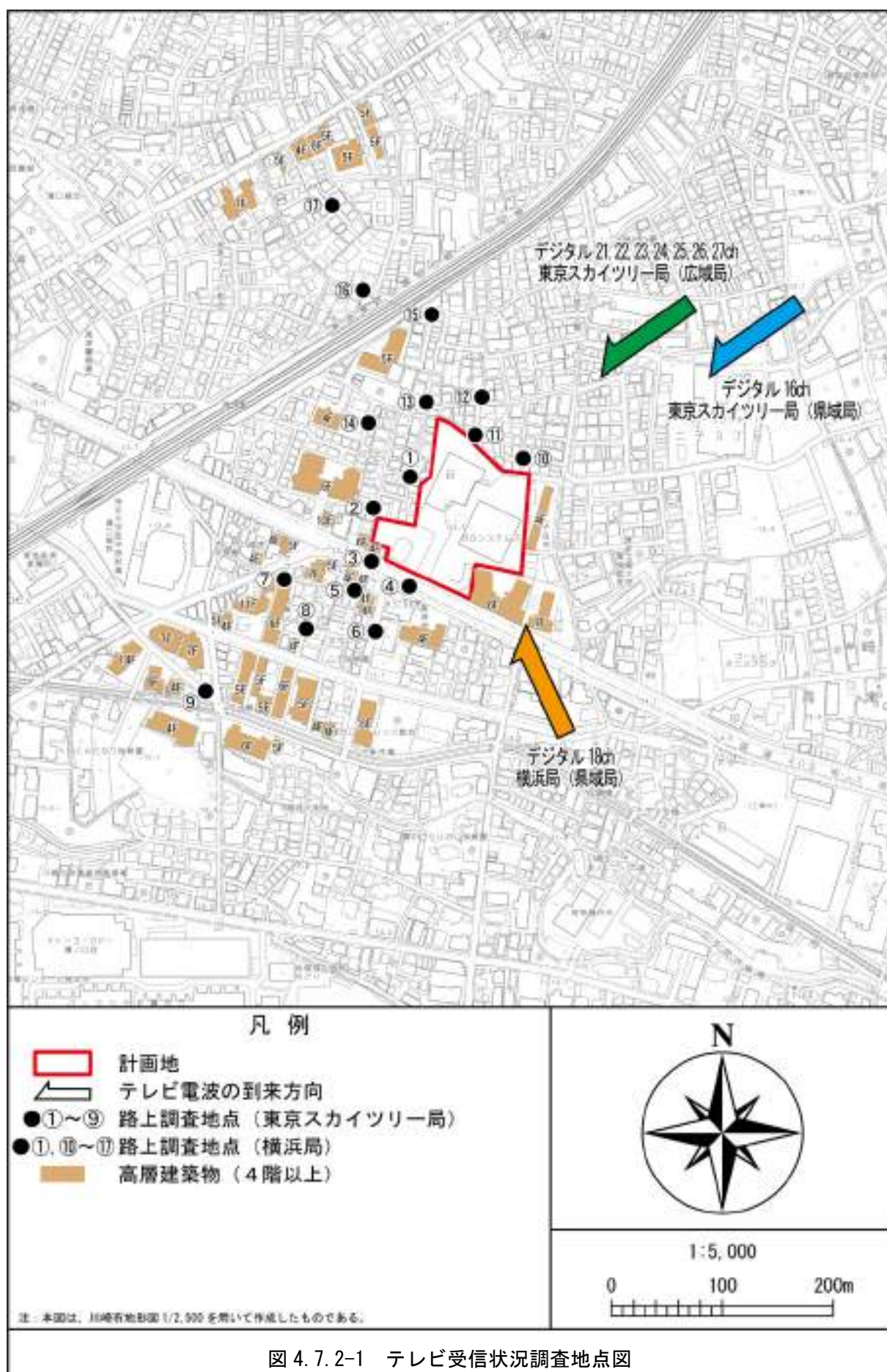


図 4.7.2-1 テレビ受信状況調査地点図

(2) 予測・評価

本事業の実施に伴い、計画建築物によりテレビ受信障害の影響が考えられるため、予測及び評価を行う。

① 予測

a. 予測結果

計画建築物によるテレビ電波（地上デジタル放送）の遮へい障害要確認範囲は表 4.7.2-4 及び図 4.7.2-2 に、遮へい障害要確認範囲内の建築物数は表 4.7.2-6 に示すとおりである。

東京スカイツリー局の広域局については、南西方向（最大距離約 150m、最大幅約 110m）が遮へい障害要確認範囲となり、範囲内の建築物は 81 棟であり、個別に受信を行っている 34 棟については、受信障害が生じる可能性があるとして予測する。

東京スカイツリー局の県域局については、南西方向（最大距離約 270m、最大幅約 110m）が遮へい障害要確認範囲となり、範囲内の建築物は 118 棟であり、個別に受信を行っている 44 棟については、受信障害が生じる可能性があるとして予測する。

横浜局については、北北西方向（最大距離約 220m、最大幅約 100m）が遮へい障害要確認範囲となり、範囲内の建築物は 145 棟であり、個別に受信を行っている 16 棟については、受信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する。

また、計画建築物によるテレビ電波（衛星放送）の遮へい障害要確認範囲は表 4.7.2-5 及び図 4.7.2-3 に、遮へい障害要確認範囲内の建築物数は表 4.7.2-7 に示すとおりである。

BS 放送及び CS 放送（JCSAT-110A）については北東方向（最大距離約 40m、最大幅約 80m）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 8 棟であるが、個別に受信を行っている棟は 0 棟であり、受信障害が生じる可能性は少ないとして予測する。

CS 放送（JCSAT-3A 及び JCSAT-4B）については北北東方向（最大距離約 20m、最大幅約 70m）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 3 棟であるが、個別に受信を行っている棟は 0 棟であり、受信障害が生じる可能性は少ないとして予測する。

表 4.7.2-4 テレビ電波の遮へい障害要確認範囲（地上デジタル放送）

送信局		遮へい障害要確認範囲※1		
		主な方向	最大距離※2	最大幅※3
東京スカイツリー局	広域局	南西	約 150m	約 110m
	県域局	南西	約 270m	約 110m
横浜局	県域局	北北西	約 220m	約 100m

注：※1：図 4.7.2-2 の遮へい障害要確認範囲

※2：電波到来方向からみて敷地境界から最大となる距離

※3：電波到来方向からみて最大となる幅（計画地外）

表 4.7.2-5 テレビ電波の遮へい障害要確認範囲（衛星放送）

送信局		遮へい障害要確認範囲※1		
		主な方向	最大距離※2	最大幅※3
BS 放送(BSAT)及び CS 放送 (JCSAT-110A)		北東	約 40m	約 80m
CS 放送(JCSAT-3A)		北北東	約 20m	約 70m
CS 放送(JCSAT-4B)		北北東	約 20m	約 70m

注：※1：図 4.7.2-3 の遮へい障害要確認範囲

※2：電波到来方向からみて敷地境界から最大となる距離

※3：電波到来方向からみて最大となる幅（計画地外）

表 4.7.2-6 遮へい障害要確認範囲内の建築物数（地上デジタル放送）

区 分		東京スカイツリー局		横浜局
		広域局	県域局	県域局
遮へい障害予測範囲内の建築物		81 棟	118 棟	145 棟
対策有	ケーブルテレビ等加入建築物	42 棟	63 棟	59 棟
	共同受信施設による受信建築物	0 棟	0 棟	0 棟
対策無	個別に受信を行っている建築物	34 棟	44 棟	16 棟
受信形態不明の建築物		8 棟	12 棟	70 棟
受信設備無しの建築物		6 棟	11 棟	1 棟

注：対策有建築物において、個別に受信を行っている建築物もあるため、合計数は一致しない場合がある。

表 4.7.2-7 遮へい障害予測範囲内の建築物数（衛星放送）

区 分		BS 放送 (BSAT)及び CS 放送 (JCSAT-110A)	CS 放送 (JCSAT-3A)	CS 放送 (JCSAT-4B)
遮へい障害予測範囲内の建築物		8 棟	3 棟	3 棟
対策有	ケーブルテレビ等加入建築物	2 棟	1 棟	1 棟
	共同受信施設による受信建築物	0 棟	0 棟	0 棟
対策無	個別に受信を行っている建築物	0 棟	0 棟	0 棟
受信形態不明の建築物		0 棟	0 棟	0 棟
受信設備無しの建築物		6 棟	2 棟	2 棟

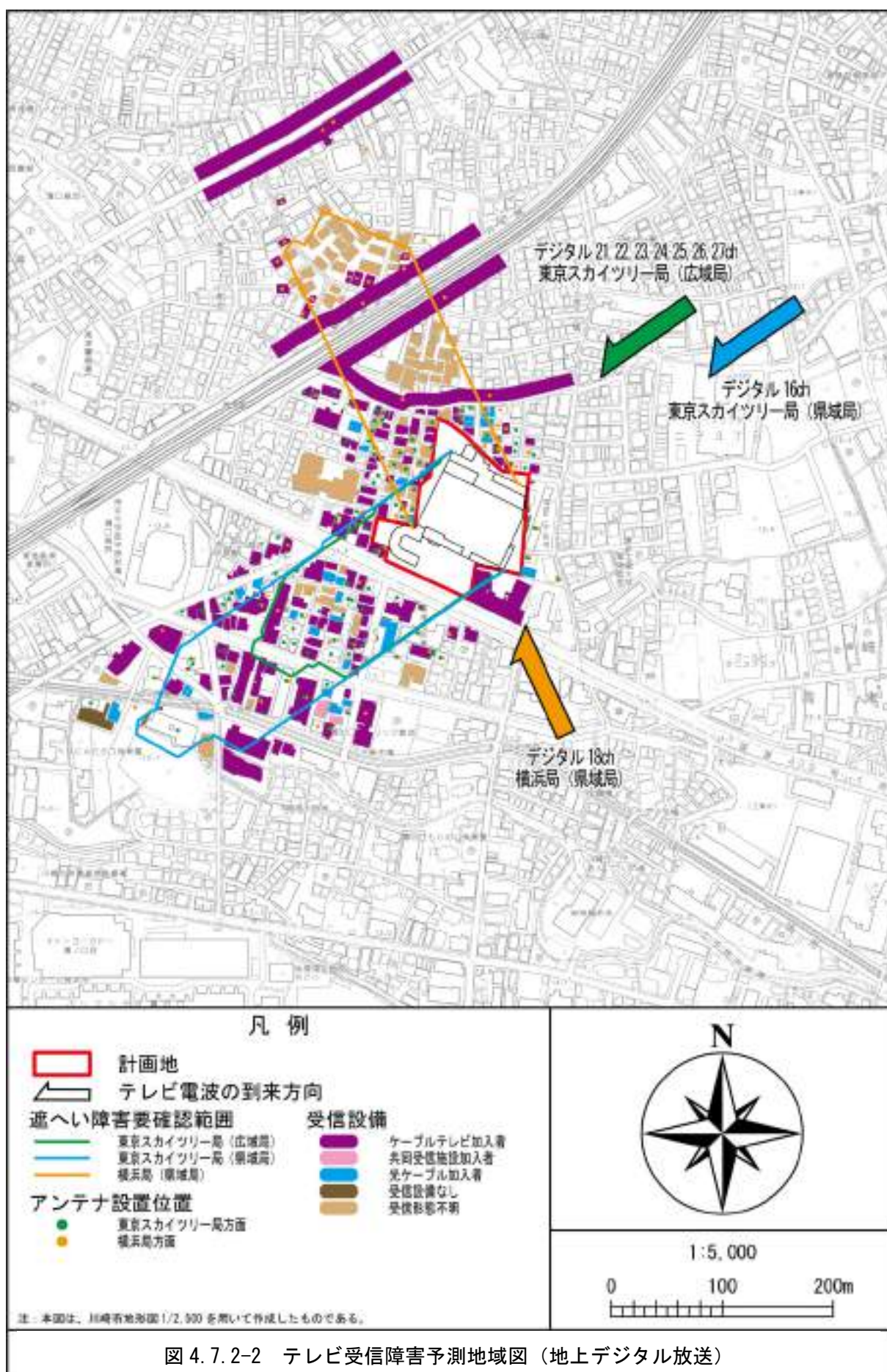


図 4.7.2-2 テレビ受信障害予測地域図（地上デジタル放送）

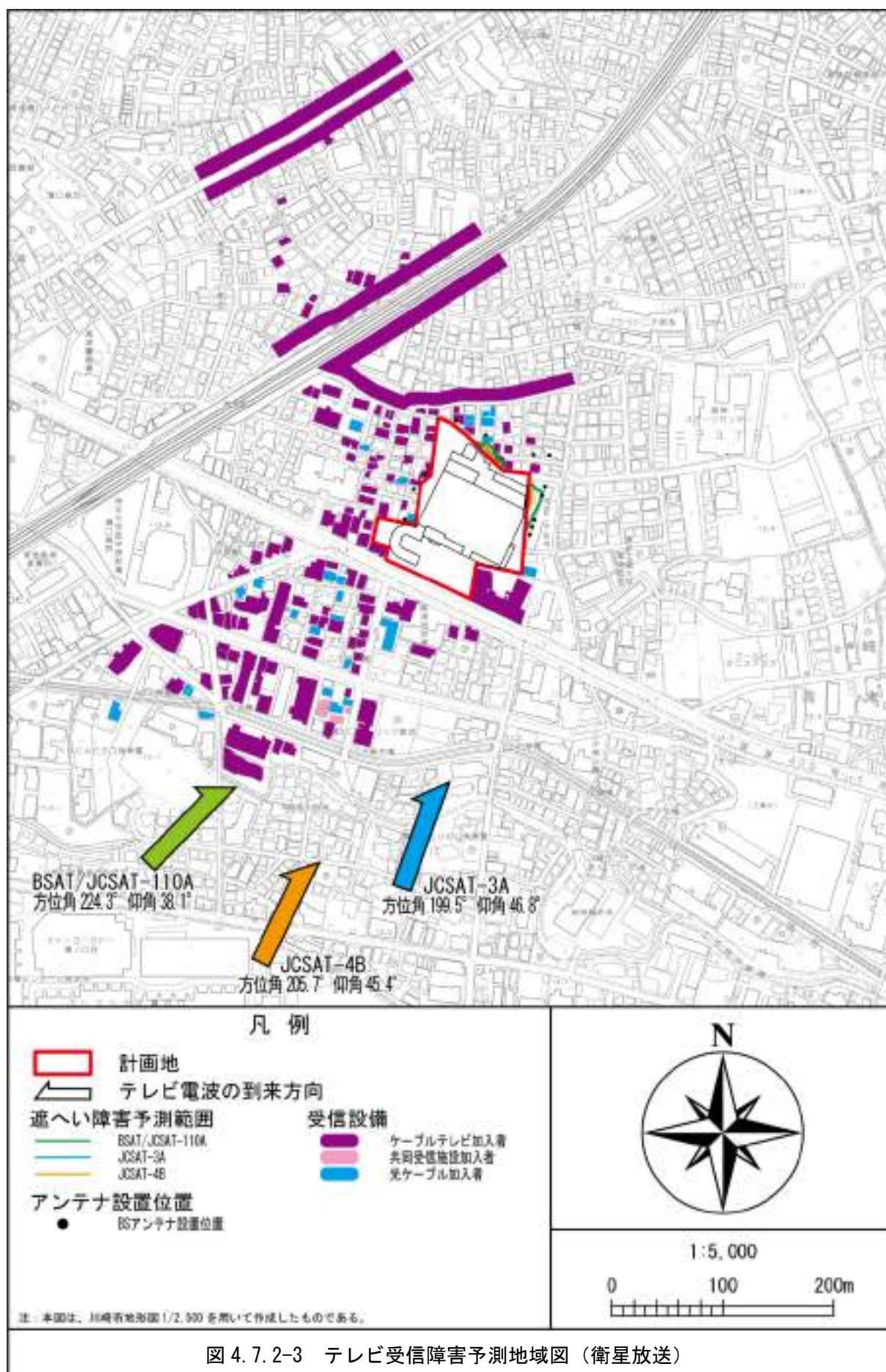


図 4.7.2-3 テレビ受信障害予測地域図（衛星放送）

② 評価

本事業の実施における地上デジタル放送の遮へい障害要確認範囲は、東京スカイツリー局の広域局については、南西方向（最大距離約 150m、最大幅約 110m）が遮へい障害要確認範囲となり、範囲内の建築物は 81 棟であり、個別に受信を行っている 34 棟については、受信障害が生じる可能性があるとして予測した。

東京スカイツリー局の県域局については、南西方向（最大距離約 270m、最大幅約 110m）が遮へい障害要確認範囲となり、範囲内の建築物は 118 棟であり、個別に受信を行っている 44 棟については、受信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、北北西方向（最大距離約 220m、最大幅約 100m）が遮へい障害要確認範囲となり、範囲内の建築物は 145 棟であり、個別に受信を行っている 16 棟については、受信障害が生じる可能性があるとして予測した。

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。

BS 放送及び CS 放送（JCSAT-110A）については北東方向（最大距離約 40m、最大幅約 80m）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 8 棟であるが、個別に受信を行っている棟は 0 棟であり、受信障害が生じる可能性は少ないとして予測した。

CS 放送（JCSAT-3A 及び JCSAT-4B）については北北東方向（最大距離約 20m、最大幅約 70m）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 3 棟であるが、個別に受信を行っている棟は 0 棟であり、受信障害が生じる可能性は少ないとして予測した。

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、良好な受像画質は維持され、かつ、現状を悪化しないものと評価する。

4.8 地域交通

4.8.1 地域交通（交通安全、交通混雑）

環境影響評価の対象は、工事用車両及び施設関連車両の走行による交通安全及び交通混雑への影響とする。

(1) 現況調査

① 調査結果

a. 地域交通の状況

(a) 日常生活圏等の状況（公共施設等の位置、通学区域、通学路の状況、公共交通機関の状況）

公共施設等の位置については、「第2章 2.1.8 主な公共施設等の状況（p.63～68）」に示すとおりである。

計画地の高津区二子は、高津小学校、東高津小学校、坂戸小学校の学校区に属している。また、高津小学校及び東高津小学校の通学路には、工事用車両及び施設関連車両走行ルートが一部重複または横断する箇所があった。

公共交通機関の状況については、「第2章 2.1.7 交通、運輸の状況（p.60～62）」に示すとおりである。

(b) 道路の状況（道路の分布状況、自動車交通量等の状況）

ア. 道路の分布状況

主な道路網として、計画地の南側に近接して一般国道409号、北東側約600mに川崎市主要地方道幸多摩線（多摩沿線道路）、南東側約1,000mに一般国道466号（第三京浜道路）が通っている。

イ. 自動車交通量等の状況

自動車交通量の調査地点における道路幅員及び交通規制の状況は、図4.8.1-2に示すとおりである。





図 4. 8. 1-2(1) 道路幅員及び交通規制の状況 (No.1 溝口交差点)

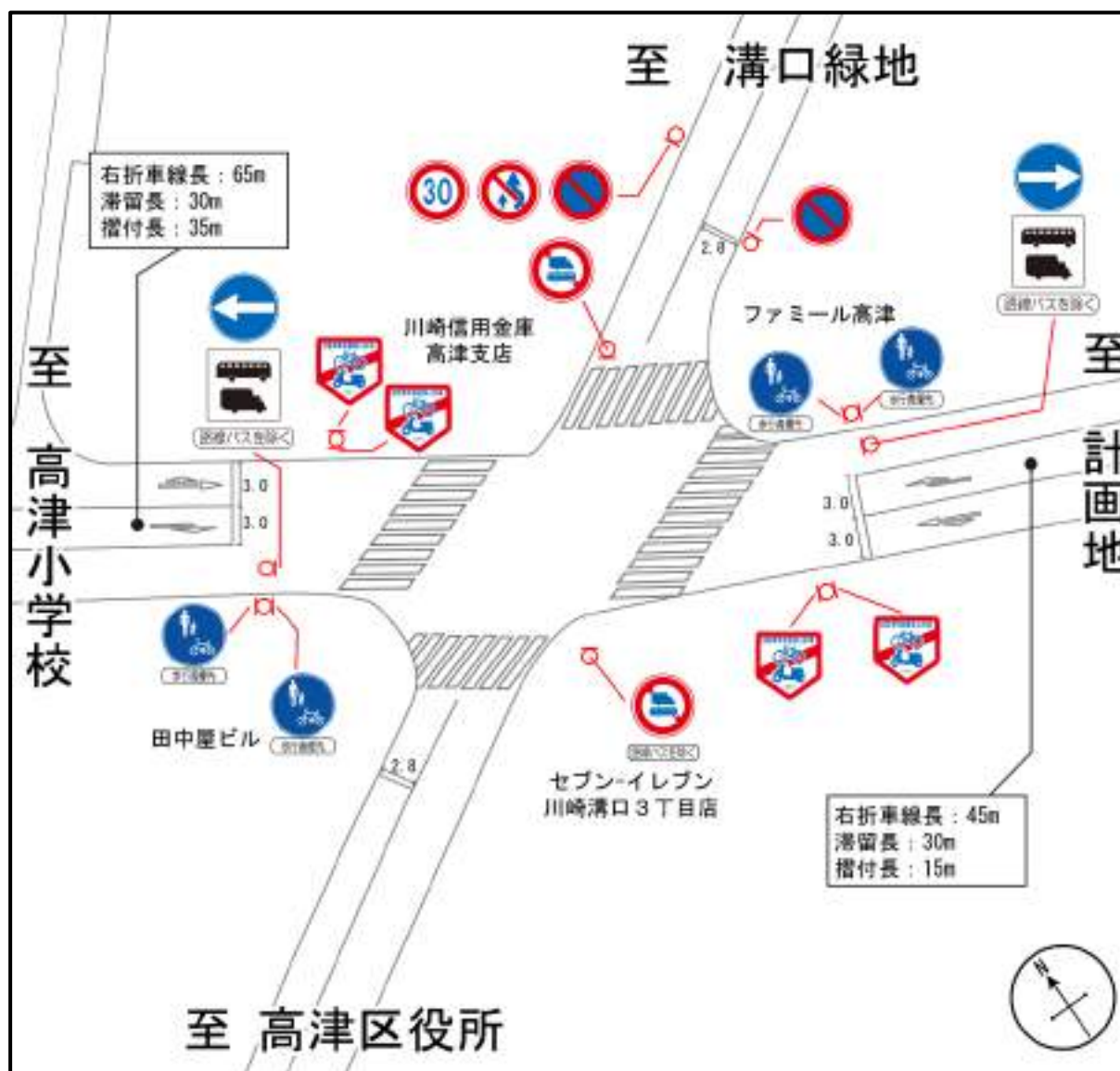


図 4. 8. 1-2 (2) 道路幅員及び交通規制の状況 (No.2 高津交差点)

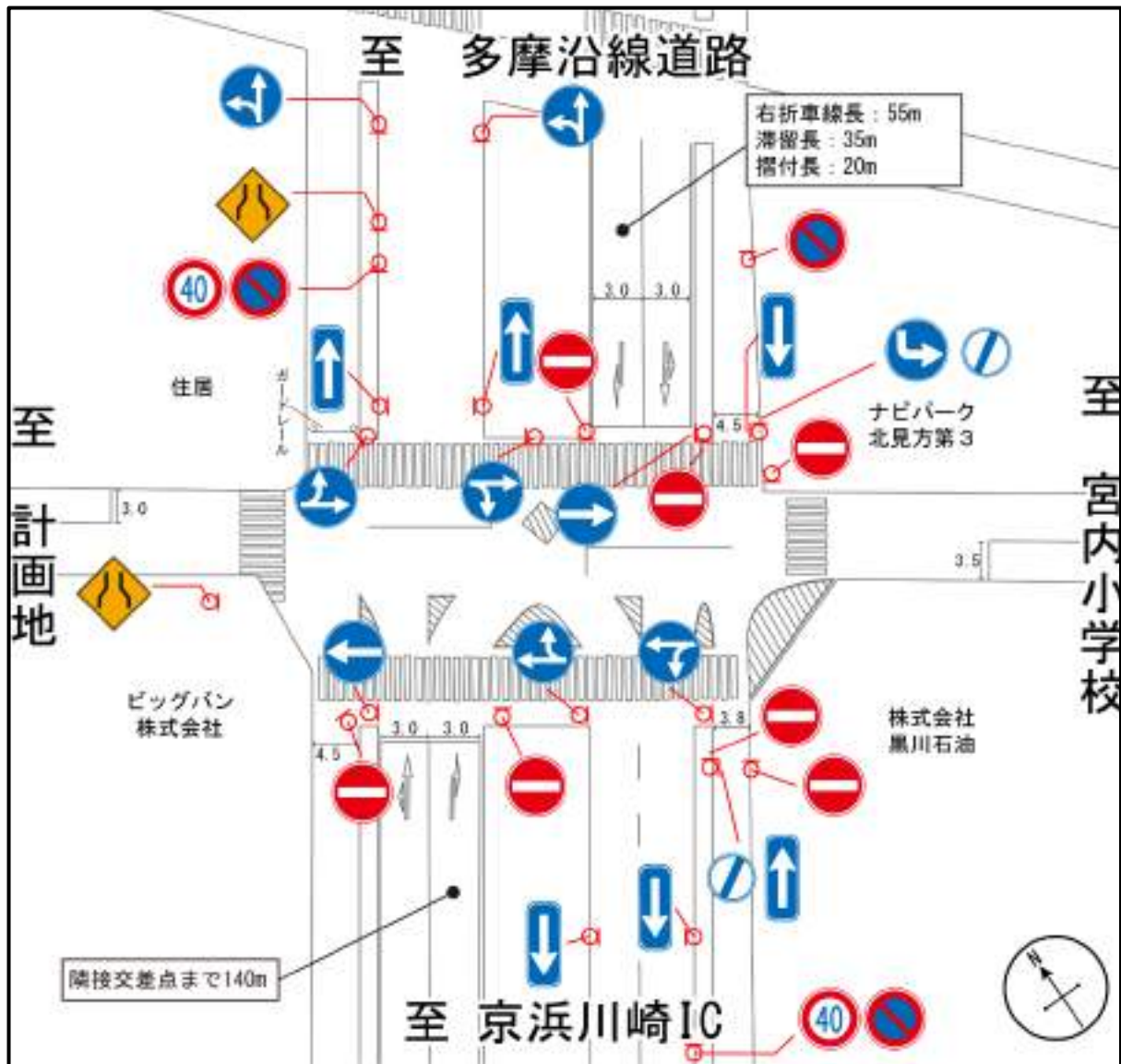


図 4. 8. 1-2(3) 道路幅員及び交通規制の状況 (No.3 北見方第三下交差点)

ウ. 自動車交通量等の状況

a) 既存資料調査

調査結果は、「第 2 章 2.1.7 交通、運輸の状況 (1) 道路の状況」(p. 57～60)に示すとおりであり、計画地南側を通る一般国道 409 号 (地点㊸: 川崎市高津区溝口 3-15-12) の令和 3 年度の交通量 (大型車混入率) は昼間 11,756 台 (14.7%)、24 時間で 16,789 台 (15.1%) であった。

平成 22 年度からの交通量の変化はやや減少傾向であった。

b) 現地調査

i 自動車交通量

自動車交通量の現地調査結果は、表 4.8.1-1 に示すとおりである。各交差点における昼間 12 時間流入交通量は、平日 16,400～18,622 台、休日 15,736～18,459 台であった。また、大型車混入率は、平日 3.9～8.4%、休日 1.6～3.1%あった。

各交差点における流入交通量のピーク時間は、平日 9 時台及び 17 時台、休日 10 時台及び 16 時台であり、流入交通量は平日 1,502～1,754 台、休日 1,482～1,736 台であった。また、大型車混入率は、平日 2.4～10.4%、休日 1.4～2.8%あった。

表 4.8.1-1 自動車交通量調査結果（交差点）

区分	調査地点	流入交通量（12 時間：7～19 時）				ピーク時間流入交通量（1 時間）				
		大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)	大型車 混入率	ピーク 時間帯	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)	大型車 混入率
平日	No. 1(溝口交差点)	1,070	17,552	18,622	5.7%	17 時台	42	1,712	1,754	2.4%
	No. 2(高津交差点)	639	15,761	16,400	3.9%	17 時台	49	1,453	1,502	3.3%
	No. 3(北見方 第三下交差点)	1,455	15,824	17,279	8.4%	9 時台	161	1,382	1,543	10.4%
休日	No. 1(溝口交差点)	297	18,162	18,459	1.6%	16 時台	25	1,711	1,736	1.4%
	No. 2(高津交差点)	331	15,405	15,736	2.1%	10 時台	26	1,456	1,482	1.8%
	No. 3(北見方 第三下交差点)	501	15,492	15,993	3.1%	16 時台	46	1,574	1,620	2.8%

ii 滞留長、渋滞長、車頭時間、信号現示の状況

自動車滞留長の現地調査結果は、表 4.8.1-2 に示すとおりである。

最長の自動車滞留長は、平日では溝口交差点において流入部 A（西）の左折・直進車線に滞留した 6 時台の 640m であり、休日では北見方第三下交差点において流入部 B（東）の左折・直進・右折車線へ滞留した 15 時台の 360m であった。

自動車渋滞長の現地調査結果は、表 4.8.1-5 に示すとおりである。

最長の自動車渋滞長は、平日では溝口交差点において流入部 A（西）の左折・直進車線に滞留した 6 時台の 600m であり、休日では同じく溝口交差点において流入部 C（北）の右折車線に滞留した 12 時台の 260m であった。

車頭時間は、現況のピーク時を含む 3 時間帯を対象に整理し、表 4.8.1-3 に示すとおりである。

各交差点の信号サイクル長は、表 4.8.1-4 に示すとおりである。

表 4. 8. 1-2(1) 自動車滞留長調査結果

調査地点	流入部	車線	方向	平日		休日	
				時間帯	最大滞留長	時間帯	最大滞留長
No. 1 溝口交差点	A (西)	①	左直	6時台	640	16時台	280
		②	右	7時台 ほか2時間帯	30	17時台	30
	B (東)	①	左直	18時台	240	12時台	140
		②	右	9時台	180	15時台	160
	C (北)	①	左直	16時台	160	16時台	220
		②	右	17時台 ほか2時間帯	240	12時台 ほか1時間帯	300
	D (南)	①	左直	16時台	70	15時台	70
		②	右	9時台	80	15時台	130

注：網掛け部は最大滞留長を示す。

表 4. 8. 1-2(2) 自動車滞留長調査結果

調査地点	流入部	車線	方向	平日		休日	
				時間帯	最大滞留長	時間帯	最大滞留長
No. 2 高津交差点	A (西)	①	左直	9時台	170	12時台	120
		②	右	17時台 ほか1時間帯	30	13時台	50
	B (東)	①	左直	17時台	180	10時台 ほか1時間帯	140
		②	右	6時台 ほか1時間帯	30	9時台 ほか2時間帯	20
	C (北)	①	左直右	10時台	100	11時台	110
	D (南)	①	左直右	14時台	110	12時台	220

注：網掛け部は最大滞留長を示す。

表 4. 8. 1-2(3) 自動車滞留長調査結果

調査地点	流入部	車線	方向	平日		休日	
				時間帯	最大滞留長	時間帯	最大滞留長
No. 3 北見方 第三下 交差点	A (西)	①	左直右	15時台	260	10時台 ほか2時間帯	170
	B (東)	①	左直右	16時台	360	15時台	360
	C (北)	①	左直	18時台	220	16時台	260
		②	右	7時台 ほか3時間帯	40	16時台	70
	D (南)	①	左直	8時台	280	16時台	150
		②	右	9時台	320	17時台	80

注：網掛け部は最大滞留長を示す。

表 4.8.1-3 交差点の車頭時間及び飽和交通流率

調査地点	平日	
	車頭時間	飽和交通流率
No. 1 (溝口交差点)	2.27～2.92 秒	1,234～1,588 台/時
No. 2 (高津交差点)	2.10～2.90 秒	1,241～1,714 台/時
No. 3 (北見方第三下交差点)	2.30～3.00 秒	1,200～1,565 台/時

表 4.8.1-4 交差点の信号サイクル長

調査地点	サイクル長	
	平日	休日
No. 1 (溝口交差点)	123～157 秒	130～140 秒
No. 2 (高津交差点)	120 秒	110～120 秒
No. 3 (北見方第三下交差点)	115～146 秒	120～130 秒

表 4.8.1-5(1) 自動車渋滞長調査結果

調査地点	流入部	車線	方向	平日		休日	
				時間帯	最大 渋滞長	時間帯	最大 渋滞長
No. 1 溝口交差点	A (西)	①	左直	6時台	600	16時台	60
		②	右	—	—	—	—
	B (東)	①	左直	18時台	120	—	—
		②	右	9時台	110	14時台 ほか2時間帯	60
	C (北)	①	左直	16時台 ほか1時間帯	110	12時台 ほか1時間帯	120
		②	右	17時台	170	12時台	260
	D (南)	①	左直	10時台 ほか2時間帯	30	12時台 ほか2時間帯	30
		②	右	9時台	30	15時台	80

注：1. 網掛け部は最大渋滞長を示す。

注：2. 「—」(ハイフン) は渋滞長が観測されなかったことを示す。

表 4.8.1-5(2) 自動車渋滞長調査結果

調査地点	流入部	車線	方向	平日		休日	
				時間帯	最大 渋滞長	時間帯	最大 渋滞長
No. 2 高津交差点	A (西)	①	左直	9時台	20	—	—
		②	右	17時台	10	10時台 ほか1時間帯	10
	B (東)	①	左直	16時台	20	—	—
		②	右	—	—	—	—
	C (北)	①	左直右	10時台	40	11時台	40
	D (南)	①	左直右	14時台	90	12時台	180

注：1. 網掛け部は最大渋滞長を示す。

注：2. 「—」(ハイフン) は渋滞長が観測されなかったことを示す。

表 4. 8. 1-5 (3) 自動車渋滞長調査結果

調査地点	流入部	車線	方向	平日		休日	
				時間帯	最大 渋滞長	時間帯	最大 渋滞長
No. 3 北見方 第三下 交差点	A (西)	①	左直右	10時台	60	13時台	170
	B (東)	①	左直右	16時台	280	15時台	220
	C (北)	①	左直	17時台	80	16時台	220
		②	右	8時台	10	16時台	40
	D (南)	①	左直	8時台	210	16時台	40
		②	右	9時台	200	11時台 ほか4時間帯	20

注：網掛け部は最大渋滞長を示す。

(c) 交通安全の状況（交通安全対策の状況、交通事故の発生状況）

ア. 交通安全対策の状況

工事用車両及び施設関連車両の入庫・出庫ルートであり車両が分散されるまでのルートである計画地北西側の一般国道 246 号及び一般市道厚木東京線、計画地南側の一般国道 409 号、計画地南東側の一般国道 466 号における交通安全施設の設置状況は、図 4. 8. 1-3 に示すとおりである。

一般国道 246 号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。一般市道厚木東京線は全区間において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。一般国道 409 号の計画地より東側 600m 付近まで、マウントアップ等の歩車分離の安全対策が施されているが、当該付近より東側から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が施されていない。一般国道 466 号の北見方第三下交差点より南側、本線部分は歩行者が通行できる空間が無く、副道部分を歩行者が通行できる構造となっており、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。また、北見方第三下交差点より北側は、マウントアップ等の歩車分離の安全対策が施されている。

イ. 交通事故の発生状況

計画地が所在する高津区における令和元年～令和 5 年に発生した交通事故の発生状況は、表 4. 8. 1-6 に示すとおりである。

過去 5 年間で最も交通事故件数が多かったのは令和 2 年で 469 件であり、死者 2 名、負傷者 529 名であった。令和 5 年は、453 件であり、死者 2 名、負傷者 514 名となっており減少傾向にある。

また、調査地点付近における令和元年～令和 5 年に発生した交通事故の発生状況は、表 4. 8. 1-7 に示すとおりである。

溝口交差点では 3 件、高津交差点では 6 件、北見方第三下交差点では 19 件発生しており、北見方第三下交差点の件数が多く、また共通して貨物車との事故が多い状況である。

表 4.8.1-6 高津区内の交通事故件数等（令和元年～令和 5 年）

年別	高津区		
	交通事故件数	死者	負傷者
令和元年	375 件	6 名	425 名
令和 2 年	469 件	2 名	529 名
令和 3 年	451 件	1 名	501 名
令和 4 年	407 件	2 名	465 名
令和 5 年	453 件	2 名	514 名

出典：「神奈川県交通事故統計」

(神奈川県 HP, <https://www.pref.kanagawa.jp/docs/f5g/cnt/f7110/p25980.html>)

表 4.8.1-7 調査地点の交通事故発生状況（令和元年～令和 5 年）

調査地点	発生年	当事車両	件数
No. 1 溝口交差点	令和 3 年	乗用車×乗用車	1
		貨物車×自転車	1
	令和 4 年	原付単独	1
	合計	—	3
No. 2 高津交差点	令和 2 年	自動二輪単独	1
		乗用車×自転車	1
	令和 4 年	貨物車×自転車	1
		原付×自転車	1
		乗用車×自動二輪	1
		貨物車×原付	1
	合計	—	6
No. 3 北見方第三下 交差点	令和元年	貨物車×自転車	1
		貨物車×乗用車	1
		乗用車×自動二輪	1
		貨物車×歩行者	1
	令和 2 年	貨物車×原付	1
		乗用車×自動二輪	2
		貨物車×自動二輪	1
	令和 3 年	乗用車×自転車	3
		貨物車×自転車	2
		乗用車×自動二輪	1
	令和 4 年	貨物車×自転車	1
		貨物車×乗用車	1
		乗用車×自動二輪	1
	令和 5 年	貨物車×自転車	2
	合計	—	19

注：高津警察署へのヒアリング調査結果を記載。



(2) 予測・評価

工事用車両及び施設関連車両の走行に伴う周辺地域の道路への影響を把握するため、以下に示す項目について予測した。また、交通量の算出については、図 4.8.1-4 に示すとおりである。

<工事中>

- ・工事用車両の走行に伴う交通安全への影響
- ・工事用車両の走行に伴う交通混雑（交差点需要率、交通混雑度）への影響

<供用時>

- ・施設関連車両の走行に伴う交通安全への影響
- ・施設関連車両の走行に伴う交通混雑（交差点需要率、交通混雑度）への影響

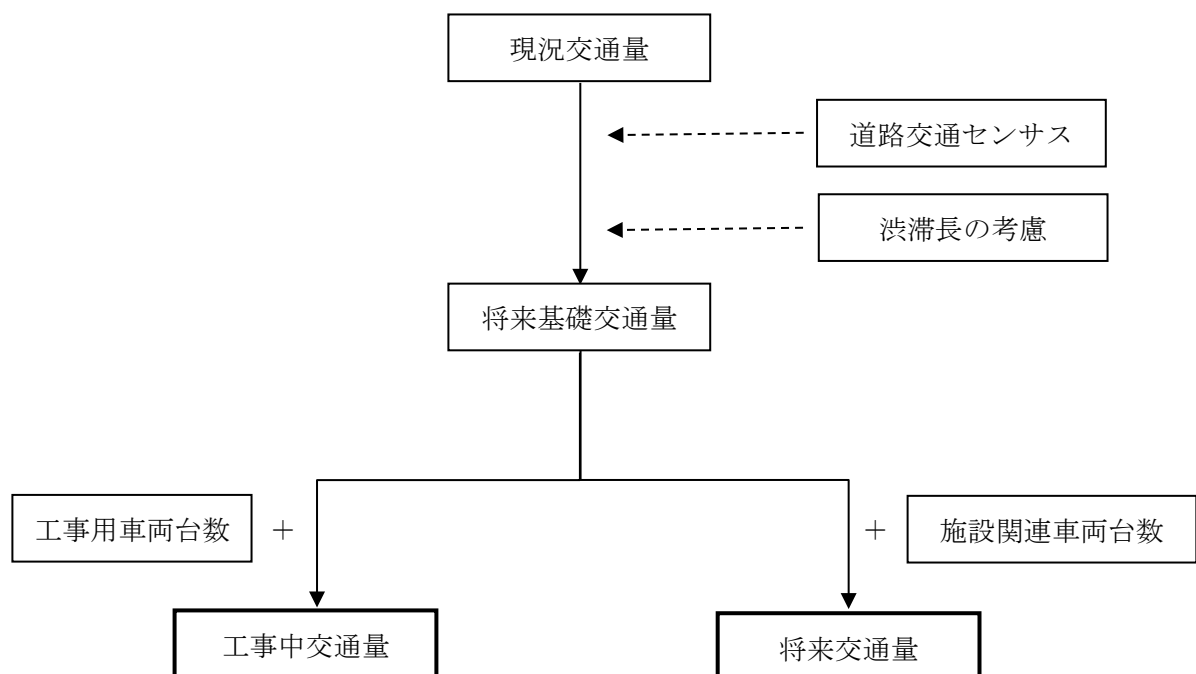


図 4.8.1-4 交通量算出フロー図

ア 工事用車両の走行に伴う交通安全・交通混雑（交差点需要率、交通混雑度）への影響

① 予 測

a. 予測結果

(a) 交通安全

工事用車両の主要な入庫・出庫ルートである一般国道 246 号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。一般国道 409 号は計画地より東側 600m 付近まで、マウントアップ等の歩車分離の安全対策が施されているが、当該付近より東側から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が施されていない。一般国道 466 号の北見方第三下交差点より南側、本線部分は歩行者が通行できる空間が無く、副道部分を歩行者が通行できる構造となっており、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。また、北見方第三下交差点より北側は、マウントアップ等の歩車分離の安全対策が施されている。

工事用車両の主要な入庫・出庫ルートは、高津小学校及び東高津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等による歩道や横断歩道が整備されている。一般国道 409 号及び一般国道 466 号の一部区間において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為、通行する車両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。また一般国道 409 号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。

(b) 工事用車両の走行に伴う交通混雑

(7) 交差点需要率

工事用車両の走行に伴う予測地点の交差点需要率は、表 4.8.1-8 に示すとおりである。

予測地点における工事中の交差点需要率は 0.521～0.646 であり、「需要率の上限値」（表 4.8.1-9 参照）を下回ると予測する。

表 4.8.1-8 予測地点の交差点需要率

区分	予測地点	ピーク 時間帯	将来基礎 交通量	工事中 交通量	将来基礎交通量と 工事中交通量の差	需要率の 上限値
			①	②	②－①	
平日	No. 1 溝口	17時台	0.641	0.646	0.005	0.837
	No. 2 高津	17時台	0.524	0.524	0.000	0.892
	No. 3 北見方第三下	8時台	0.519	0.521	0.002	0.919

【需要率の上限値について】

予測地点の交差点は多現示交差点であり需要率の上限値は下記の式より算出される。
算出した各予測地点の需要率の上限値を表 4.8.1-9 に示す。

需要率の上限値： $(C - L) / C$

ここに、C：サイクル長（秒）

L：1 サイクル当たりの損失時間（秒）

表 4.8.1-9 需要率の上限値

区分	予測地点	ピーク 時間帯	予測時期	需要率の 上限値	C、L 値
平日	No. 1 溝口	17時台	工事中	0.837	C = 123、L = 20
	No. 2 高津	17時台		0.892	C = 120、L = 13
	No. 3 北見方第三下	8時台		0.919	C = 135、L = 11

(イ) 交通混雑度（交通容量比）

工事中における予測地点の車線別交通混雑度は、表 4.8.1-10 に示すとおりである。
各交差点（本事業による車両が走行する車線）における工事中の混雑度は、0.002～1.000
であり、No.1（溝口交差点）A（西）の左折・直進車線以外は「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。

表 4.8.1-10(1) No.1（溝口交差点）予測地点の車線別交通混雑度（平日 17 時台）

区分	予測地点	車線（流入部）		将来基礎 交通量	工事中 交通量	将来基礎交通量と 工事中交通量の差
				①	②	②－①
平日	No.1 溝口	A（西）	左折・直進	0.996	1.000	0.004
			右折	0.165	0.165	0.000
		B（東）	左折・直進	0.964	0.964	0.000
			右折	0.227	0.227	0.000
		C（北）	左折・直進	0.361	0.391	0.030
			右折	0.587	0.594	0.007
		D（南）	左折・直進	0.353	0.353	0.000
			右折	0.422	0.430	0.008

注：1. 網掛けの車線は当該車両が走行しない車線を示す。

表 4.8.1-10(2) No.2（高津交差点）の車線別交通混雑度（平日 17 時台）

区分	予測地点	車線（流入部）		将来基礎 交通量	工事中 交通量	将来基礎交通量と 工事中交通量の差
				①	②	②－①
平日	No.2 高津	A（西）	左折・直進	0.644	0.656	0.012
			右折	0.117	0.117	0.000
		B（東）	左折・直進	0.658	0.658	0.000
			右折	0.085	0.086	0.001
		C（北）	全	0.403	0.403	0.000
		D（南）	全	0.324	0.324	0.000

注：1. 網掛けの車線は当該車両が走行しない車線を示す。

表 4.8.1-10(3) No.3（北見方第三下交差点）の車線別交通混雑度（平日 8 時台）

区分	予測地点	車線（流入部）		将来基礎 交通量	工事中 交通量	将来基礎交通量と 工事中交通量の差
				①	②	①－②
平日	No.3 北見方第三下	A（西）	全	0.427	0.439	0.012
		B（東）	全	0.518	0.518	0.000
		C（北）	左折・直進	0.642	0.642	0.000
			右折	0.328	0.330	0.002
		D（南）	左折・直進	0.654	0.659	0.005
			右折	0.125	0.125	0.000
		E（北東）	左折	0.002	0.002	0.000
		F（南西）	左折	0.063	0.063	0.000
		G（南東）	左折・右折	0.053	0.053	0.000

注：1. 網掛けの車線は当該車両が走行しない車線を示す。

② 評価

a. 交通安全

工事用車両の主要な入庫・出庫ルートである一般国道 246 号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。一般国道 409 号は計画地より東側 600m 付近まで、マウントアップ等の歩車分離の安全対策が施されているが、当該付近より東側から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が施されていない。一般国道 466 号の北見方第三下交差点より南側、本線部分は歩行者が通行できる空間が無く、副道部分を歩行者が通行できる構造となっており、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。また、北見方第三下交差点より北側は、マウントアップ等の歩車分離の安全対策が施されている。

工事用車両の主要な入庫・出庫ルートは、高津小学校及び東高津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等による歩道や横断歩道が整備されている。一般国道 409 号及び一般国道 466 号の一部区間において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為、通行する車両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。また一般国道 409 号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、一般国道 409 号及び一般国道 466 号の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。

b. 交通混雑

工事中の交差点需要率は 0.521～0.646 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 0.002～1.000 であり、No.1(溝口交差点)A(西)の左折・直進車線以外は「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。

混雑度が「円滑な交通処理が可能と判断される混雑度 1.0」と同値の車線においては、将来基礎交通量の結果が 0.996 と高い数値であり、現況においても渋滞が発生している状況である。当該車線は、調査時においてレジャー施設及び飲食店舗が営業中であったため、現況交通にはこれらの施設利用者が含まれており、工事中交通量は予測値よりも低くなる可能性が高い。また、工事用車両の走行による混雑度の増加分は、0.004 である。したがって、工事中の交通混雑への影響は軽微であると考えられる。

本事業において、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著しい支障はないものと評価する。

イ 施設関連車両の走行に伴う交通安全・交通混雑（交差点需要率、交通混雑度）への影響

① 予 測

a. 予測結果

(a) 交通安全

施設関連車両の主要な入庫・出庫ルートである一般国道 246 号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。一般市道厚木東京線は全区間において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。一般国道 409 号は計画地より東側 600 m 付近まで、マウントアップ等の歩車分離の安全対策が施されているが、当該付近より東側から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が施されていない。一般国道 466 号の北見方第三下交差点より南側、本線部分は歩行者が通行できる空間が無く、副道部分を歩行者が通行できる構造となっており、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。また、北見方第三下交差点より北側は、マウントアップ等の歩車分離の安全対策が施されている。

施設関連車両の主要な入庫・出庫ルートは、高津小学校及び東高津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等による歩道や横断歩道が整備されている。一般市道厚木東京線は全区間、一般国道 409 号及び一般国道 466 号の一部区間において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為、通行する車両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。

(b) 施設関連車両の走行に伴う交通混雑

(7) 交差点需要率

施設関連車両の走行に伴う予測地点の交差点需要率は、表 4.8.1-11 に示すとおりである。予測地点における供用時の交差点需要率は平日 0.641～0.708、休日 0.774～0.819 であり、「需要率の上限値」（表 4.8.1-12 参照）を下回ると予測する。

表 4. 8. 1-11 予測地点の交差点需要率

区分	予測地点	ピーク 時間帯	将来 基礎交通量	将来 交通量	将来基礎交通量と 将来交通量の差	需要率の 上限値
			①	②	②－①	
平日	No. 1 溝口	17時台	0. 641	0. 708	0. 067	0. 837
	No. 2 高津	17時台	0. 524	0. 667	0. 143	0. 892
	No. 3 北見方第三下	8時台	0. 519	0. 641	0. 122	0. 919
休日	No. 1 溝口	16時台	0. 634	0. 774	0. 140	0. 864
	No. 2 高津	10時台	0. 556	0. 792	0. 236	0. 892
	No. 3 北見方第三下	16時台	0. 546	0. 819	0. 273	0. 908

【需要率の上限値について】

予測地点の交差点は多現示交差点であり需要率の上限値は下記の式より算出される。
算出した各予測地点の需要率の上限値を表 4. 8. 1-12 に示す。

需要率の上限値： $(C - L) / C$

ここに、C：サイクル長（秒）

L：1 サイクル当たりの損失時間（秒）

表 4. 8. 1-12 需要率の上限値

区分	予測地点	ピーク 時間帯	予測時期	需要率の 上限値	C、L 値
平日	No. 1 溝口	17時台	供用時	0. 837	C = 123、L = 20
	No. 2 高津	17時台		0. 892	C = 120、L = 13
	No. 3 北見方第三下	8時台		0. 919	C = 135、L = 11
休日	No. 1 溝口	16時台		0. 864	C = 140、L = 19
	No. 2 高津	10時台		0. 892	C = 120、L = 13
	No. 3 北見方第三下	16時台		0. 908	C = 120、L = 11

(イ) 交通混雑度（交通容量比）

供用時における予測地点の車線別交通混雑度は、表 4.8.1-13 に示すとおりである。
各交差点（本事業による車両が走行する車線）における供用時の混雑度は、平日 0.002～1.073、休日 0.008～0.952 であり、平日 No.1（溝口交差点）A（西）の左折・直進車線以外の車線で「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。

表 4.8.1-13(1) No.1（溝口交差点）予測地点の車線別交通混雑度（平日 17 時台）

区分	予測地点	車線（流入部）		将来基礎 交通量	将来 交通量	将来基礎交通量と 将来交通量の差
				①	②	②－①
平日	No.1 溝口	A（西）	左折・直進	0.996	1.073	0.077
			右折	0.165	0.165	0.000
		B（東）	左折・直進	0.964	0.964	0.000
			右折	0.227	0.244	0.017
		C（北）	左折・直進	0.361	0.605	0.244
			右折	0.587	0.688	0.101
		D（南）	左折・直進	0.353	0.353	0.000
			右折	0.422	0.509	0.087

注：1. 網掛けの車線は当該車両が走行しない車線を示す。

表 4.8.1-13(2) No.2（高津交差点）の車線別交通混雑度（平日 17 時台）

区分	予測地点	車線（流入部）		将来基礎 交通量	将来 交通量	将来基礎交通量と 将来交通量の差
				①	②	②－①
平日	No.2 高津	A（西）	左折・直進	0.644	0.803	0.159
			右折	0.117	0.117	0.000
		B（東）	左折・直進	0.658	0.658	0.000
			右折	0.085	0.101	0.016
		C（北）	全	0.403	0.659	0.256
		D（南）	全	0.324	0.324	0.000

注：1. 網掛けの車線は当該車両が走行しない車線を示す。

表 4.8.1-13(3) No.3（北見方第三下交差点）の車線別交通混雑度（平日 8 時台）

区分	予測地点	車線（流入部）		将来基礎 交通量	将来 交通量	将来基礎交通量と 将来交通量の差
				①	②	②－①
平日	No.3 北見方第三下	A（西）	全	0.427	0.680	0.253
		B（東）	全	0.518	0.518	0.000
		C（北）	左折・直進	0.642	0.642	0.000
			右折	0.328	0.328	0.000
		D（南）	左折・直進	0.654	0.731	0.077
			右折	0.125	0.125	0.000
		E（北東）	左折	0.002	0.002	0.000
		F（南西）	左折	0.063	0.063	0.000
		G（南東）	左折・右折	0.053	0.053	0.000

注：1. 網掛けの車線は当該車両が走行しない車線を示す。

表 4. 8. 1-13(4) No. 1(溝口交差点)予測地点の車線別交通混雑度(休日 16 時台)

区分	予測地点	車線(流入部)		将来基礎 交通量	将来 交通量	将来基礎交通量と 将来交通量の差
				①	②	②-①
休日	No. 1 溝口	A(西)	左折・直進	0.818	0.916	0.098
			右折	0.105	0.105	0.000
		B(東)	左折・直進	0.675	0.675	0.000
			右折	0.226	0.250	0.024
		C(北)	左折・直進	0.471	0.894	0.423
			右折	0.535	0.708	0.173
		D(南)	左折・直進	0.420	0.420	0.000
			右折	0.470	0.624	0.154

注：1. 網掛けの車線は当該車両が走行しない車線を示す。

表 4. 8. 1-13(5) No. 2(高津交差点)の車線別交通混雑度(休日 10 時台)

区分	予測地点	車線(流入部)		将来基礎 交通量	将来 交通量	将来基礎交通量と 将来交通量の差
				①	②	②-①
休日	No. 2 高津	A(西)	左折・直進	0.696	0.952	0.256
			右折	0.139	0.139	0.000
		B(東)	左折・直進	0.552	0.552	0.000
			右折	0.100	0.131	0.031
		C(北)	全	0.415	0.797	0.382
		D(南)	全	0.335	0.335	0.000

注：1. 網掛けの車線は当該車両が走行しない車線を示す。

表 4. 8. 1-13(6) No. 3(北見方第三下交差点)の車線別交通混雑度(休日 16 時台)

区分	予測地点	車線(流入部)		将来基礎 交通量	将来 交通量	将来基礎交通量と 将来交通量の差
				①	②	②-①
休日	No. 3 北見方第三下	A(西)	全	0.530	0.930	0.400
		B(東)	全	0.506	0.506	0.000
		C(北)	左折・直進	0.709	0.709	0.000
			右折	0.303	0.303	0.000
		D(南)	左折・直進	0.734	0.851	0.117
			右折	0.148	0.148	0.000
		E(北東)	左折	0.008	0.008	0.000
		F(南西)	左折	0.050	0.050	0.000
		G(南東)	左折・右折	0.035	0.035	0.000

注：1. 網掛けの車線は当該車両が走行しない車線を示す。

② 評価

a. 交通安全

施設関連車両の主要な入庫・出庫ルートである一般国道 246 号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。一般市道厚木東京線は全区間において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。一般国道 409 号は計画地より東側 600 m 付近まで、マウントアップ等の歩車分離の安全対策が施されているが、当該付近より東側から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が施されていない。一般国道 466 号の北見方第三下交差点より南側、本線部分は歩行者が通行できる空間が無く、副道部分を歩行者が通行できる構造となっており、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。また、北見方第三下交差点より北側は、マウントアップ等の歩車分離の安全対策が施されている。

施設関連車両の主要な入庫・出庫ルートは、高津小学校及び東高津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等による歩道や横断歩道が整備されている。一般市道厚木東京線は全区間、一般国道 409 号及び一般国道 466 号の一部区間において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為、通行する車両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。

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、一般市道厚木東京線は全区間、一般国道 409 号及び一般国道 466 号の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、荷捌き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の徹底を呼びかけるほか、施設利用者に対し、計画地への自動車出入りの際の左折イン、左折アウトの徹底を促し、自動車交通の安全性と円滑化を図る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。

b. 交通混雑

供用時の交差点需要率は平日 0.641～0.708、休日 0.774～0.819 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、供用時の混雑度は、平日 0.002～1.073、休日 0.008～0.952 であり、平日 No.1(溝口交差点)A(西)の左折・直進車線以外の車線で「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。

混雑度が「円滑な交通処理が可能と判断される混雑度 1.0」を上回る車線においては、将来基礎交通量の結果が 0.996 と高い数値であり、現況においても渋滞も発生している状況である。当該車線は、調査時において、レジャー施設及び飲食店舗が営業中であったため、現況交通にはこれらの施設利用者が含まれており、将来交通量は予測値よりも低くなる可能性が高い。また、施設関連車両の走行による混雑度の増加分は、0.077 である。したがって、供用時の交通混雑への影響は軽微であると考えられる。

本事業においては、従業員等に対して、鉄道等の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	・建築物の外壁や屋根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。 ・事業で利用する車両は、低公害車の利用に努める。 ・照明器具は極力 LED 化する。 ・屋上に太陽光発電設備を設置する。
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し、必要に応じて防じんシートを利用する。 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、点検及び洗車等を実施し、車両の不具合等の防止により大気汚染物質及び粉じん等の排出を抑制する。 ・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 ・荷さばき車両に対して、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。 ・荷さばき車両の制限速度の遵守を徹底する。 ・来客者に対して、鉄道等の公共交通機関を利用するよう呼びかけを行う。 ・来客者に対して、アイドリングストップを行うよう掲示等により周知する。 ・通勤者は極力、鉄道等の公共交通機関を利用するものとする。 ・出入口付近の中央線にポールを設置し、左折イン、左折アウトを徹底させることで、周辺道路の渋滞を生じさせないよう配慮する。

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	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 2.0m 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。 ・工事期間中は計画地内に騒音計を設置し、常時騒音を監視する。 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。 ・3 階の室外機の周囲（北側、東側及び南側）に 2.0m の遮音壁を設置し、防音対策を行う。 エ 施設関連車両の走行に伴う措置 ・荷さばき車両の制限速度の遵守を徹底する。 ・荷さばき車両に対して、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。 ・来客者に対して、鉄道等の公共交通機関を利用するよう呼びかけを行う。 ・来客者に対して、アイドリングストップを行うよう掲示等により周知する。 ・通勤者は極力、鉄道等の公共交通機関を利用するものとする。 ・出入口付近の中央線にポールを設置し、左折イン、左折アウトを徹底させることで、周辺道路の渋滞を生じさせないように配慮する。
	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。 ・工事期間中は計画地内に振動レベル計を設置し、常時振動を監視する。 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 ・荷さばき車両に対して、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。 ・荷さばき車両の制限速度の遵守を徹底する。 ・来客者に対して、鉄道等の公共交通機関を利用するよう呼びかけを行う。 ・来客者に対して、アイドリングストップを行うよう掲示等により周知する。 ・通勤者は極力、鉄道等の公共交通機関を利用するものとする。 ・出入口付近の中央線にポールを設置し、左折イン、左折アウトを徹底させることで、周辺道路の渋滞を生じさせないように配慮する。

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	・ 廃棄物保管施設においては、揭示物等により資源化を促す。 ・ 古紙（段ボール等）は古紙業者に委託し再資源化する。 ・ 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、古紙業者等による収集・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	ア 工事中 ・ 工事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。 ・ 工事に発生する産業廃棄物は、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。 ・ 解体工事において、「大気汚染防止法」に準拠し、適切に石綿の調査を行い、石綿が存在した場合には適切な処理を実施する。 ・ 解体工事において、「フロン類の使用の合理化及び管理の適正化に関する法律」に準拠し、適切に第一種特定製品の有無の確認を行い、第一種特定製品が存在した場合には適切な処理を実施する。 イ 供用時 ・ 廃棄物保管施設においては、揭示物等により資源化を促す。 ・ 産業廃棄物については、廃棄物保管施設を設け、廃棄物の種類に応じ、都道府県知事等の許可を受けた収集運搬業者及び処分業者等に委託し適切に処理する。 ・ ニトリグループでは 2030 年度目標として、廃棄物排出量 50%以上の削減（2018 年度比：2023 年度実績 34.5%）、再利用率 95%以上（2023 年度実績 89.6%）を目指す。
	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。 ・ 建設発生土は工事間利用など適切に再利用に努める。 ・ 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、埋戻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。
緑	緑の質	・ 「川崎市緑の保全及び緑化の推進に関する条例」、「川崎市緑化指針」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。 ・ 植栽にあたっては、立地条件を考慮して必要に応じて耐陰性の樹種を選定する。 ・ 現存するカワヅザクラは保存する。 ・ 緑の構成を配慮し、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、機能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。 ・ 緑化地内の植栽土壌の飛散を防止するため、地被類を植栽する。 ・ 計画地内の土壌に土壌改良材の混入等を行い、植栽育成に適した土壌整備を行う。

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の内容
緑	緑の量	・「川崎市緑の保全及び緑化の推進に関する条例」、「川崎市緑化指針」、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する。 ・緑の構成を配慮し、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、機能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。
景観	景観	・建築物等の色彩は、川崎市景観計画に基づき選定することにより、周辺地域との調和を図る。 ・計画地の緑地は、「川崎市緑の基本計画」、「川崎市緑化指針」を踏まえ、可能な限り、計画建築物の外周の地上部に設ける。
構造物の影響	日照阻害	・日影への影響に配慮し、計画建築物の北側は建築物高さを抑えた建築物とする。
	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。
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、鉄道等の公共交通機関を利用するよう呼びかけを行う。 ・荷捌き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。 ・施設利用者に対し、施設内に路線バスや電車等の公共交通機関の利用を促す看板等の設置を検討する。 ・施設利用者に対し、計画地への自動車出入りの際の左折イン、左折アウトの徹底を促し、自動車交通の安全性と円滑化を図る。 ・オープン、繁忙時等には出入口に交通誘導員の配置を検討する。

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	環境配慮の措置	
	工事中	供用時
光害	—	- 看板は下向きの必要最小限の照明を用いて周囲に光害を及ぼさない照射とする。 - 屋内駐車場及びスロープの外周には高さ約 1.0m 程度の壁を設け、来客車両のライトによる光害を回避する。
地震時等の災害	—	- 地震時の建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。 - 地震等の災害時は計画地を避難場所、避難経路として利用できるよう検討し、防災設備を整備するよう努める。
地球温暖化	- 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。 - 建設機械及び工事用車両については、効率的な運用により、可能な限り台数を最適化し、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の活用を検討する。	—
気候変動の影響 への適応	—	- 遮熱性の高い窓等を採用すること、高効率の空調設備を導入することにより、人工排熱の低減に努める。 - 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。 - 水害対策として、電力供給設備は 2 階に設置する。

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	環境配慮の措置	
	工事中	供用時
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、過剰包装による段ボール等の低減に努めるとともに、廃棄物保管施設においては、掲示物等により再利用化・再資源化を促す。 ・節水タイプの蛇口やトイレを採用する。 ・資源化を前提とした商品開発 100%を目指す（図 6-1 参照）。



図 6-1 「NITORI Group Green Vision 2050」の概要図

第7章 環境影響の総合的な評価

本事業は、商業施設の建設を対象として行うものである。

本事業では、商業施設を主に住居が立地している市街地に建設することから、市街地の景観など周辺環境との調和に配慮した建物配置・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。

工事中においては、車両出入口への誘導員の適宜配置、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、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、環境保全目標を概ね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、計画地及びその周辺の環境特性に適合した植栽樹種を選定すること、また、本事業では約 15.1%の緑被率を確保し、「地域環境管理計画」の地域別環境保全水準の緑被率（15.0%）を満足することから、緑の適切な保全、回復育成が図られるものとする。

さらに、光害、地震時等の災害、地球温暖化、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

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 供用時における二酸化炭素排出量は約 418.8t-CO₂/年、二酸化炭素削減量は約 29.0t-CO₂/年と予測した。 本事業では、建築物の外壁や屋根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 0.0341ppm 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 0.0355mg/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 0.126～0.199ppm 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 0.043～0.092mg/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、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 0.02971～0.02977ppm 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 0.03117～0.03118mg/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評価する。 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 0.02970～0.02976ppm 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 0.03117mg/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等の注意喚起を実施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
騒音・振動 ・低周波音	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 72.1 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評価する。 イ 工事用車両の走行に伴う騒音 工事中交通量による等価騒音レベルは 64.6～66.2 デシベルであり、環境保全目標（昼間：70 デシベル以下）を満足すると予測した。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。 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・夕が北側で 48.7 デシベル、北西側で 45.1 デシベル、東側で 41.9 デシベル及び南東側で 41.3 デシベルであり、各時間帯において環境保全目標（50～65 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 将来交通量による平日の等価騒音レベルは昼間 65.1～66.5 デシベル、夜間 60.4～61.8 デシベル、休日の等価騒音レベルは昼間 64.4～68.1 デシベル、夜間 61.4～63.3 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。なお、施設関連車両による平日の増加レベルは昼間 0.3～0.5 デシベル、夜間 0.2 デシベル、休日の増加レベルは昼間 0.5～0.8 デシベル、夜間 0.2～0.4 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、施設関連車両の制限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。

表 7-1 (3) 環境影響評価の結果

環境影響評価項目	環境影響評価の結果
騒音・振動 ・低周波音	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、計画地北側敷地境界で最大 67.5 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 工事中交通量による振動レベルは昼間 41.9～43.5 デシベル、夜間 36.9～38.2 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）を満足すると予測する。なお、工事用車両による増加レベルは昼間 0.1～0.2 デシベル、夜間 0.0～0.1 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、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。 ウ 施設関連車両の走行に伴う振動 将来交通量による平日の振動レベルは昼間 42.3～43.9 デシベル、夜間 37.2～38.4 デシベル、休日の振動レベルは昼間 38.6～40.4 デシベル、夜間 35.4～37.1 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。なお、施設関連車両による平日の増加レベルは昼間 0.5～0.6 デシベル、夜間 0.3 デシベル、休日の増加レベルは昼間 0.9 デシベル、夜間 0.7 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。

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
廃棄物等	一般廃棄物	本事業の実施に伴い発生する事業系一般廃棄物の排出量は約 117.5t/年と予測した。 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、古紙業者等による収集・運搬及び川崎市等による適正なリサイクル及び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、掲示物等により資源化を促すことや雑誌類、段ボールは古紙業者に委託し再資源化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はないと評価する。
	産業廃棄物	ア 工事中 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 1,797,975 t であり、再資源化量の合計は約 1,794,925 t (約 99.8%)、処分量の合計は約 3,049 t (約 0.2%) 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。 イ 供用時 産業廃棄物の排出量の合計は約 31.1t/年と予測した。 処理・処分方法は、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」に基づき、廃棄物処理の許可を受けた収集運搬業者及び処分業者等に委託し、可能な限り再資源化を実施し、適切に処理すると予測した。 供用時に発生する産業廃棄物は、廃棄物保管施設においては、掲示物等により資源化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、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 388,336m³ 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、他の工事現場又は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。

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
緑	緑の質	本計画において選定した主な植栽予定樹種は、「川崎市緑化指針」にあげられている、事業所等の緑化に適した種や耐陰性のものが多く、また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。 さらに、計画地内の緑化地のうち、陰になりやすい場所には耐陰性の種（ジンチョウゲ）を可能な限り植栽する計画である。 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。 また、計画地内には、現在緑地として利用されている土壌が存在し、植栽土壌調査では、pH 値が植栽基盤としての適性を保っており、また現場透水試験の結果から排水性も良好である一方、電気伝導度が低いことから、貧栄養な土壌であると考えられる。以上のことから、計画地内の土壌に土壌改良材の混入を実施する等の植栽基盤整備が必要であり、土壌が不足した場合には、良質な客土を用いる必要があると予測した。 本計画においては、緑化地は土壌厚約 60cm（植栽基盤整備技術マニュアル（一般財団法人日本緑化センター）を参考に、高木（生育後）の樹高約 3m で約 70cm の土壌厚、中木の樹高約 2.5m で約 60cm の土壌厚、低木の樹高約 0.6m で約 50cm の土壌厚とし、平均として約 60cm と想定した）とする計画であり、緑化地面積が約 1,716m²であることから、必要な土壌量は約 1,030m³になると予測した。 本事業の実施においては、「川崎市緑の保全及び緑化の推進に関する条例」、「川崎市緑化指針」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、緑の適切な植栽基盤の整備及び回復育成が図られると評価する。
	緑の量	本事業における供用時の緑被率は約 15.1% 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 74 本、中木 142 本及び低木 1,634 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、「川崎市緑の保全及び緑化の推進に関する条例」、「川崎市緑化指針」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、緑の現状を活かし、かつ、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
景観	景観 現況の計画地の主要な景観構成要素は、飲食店、駐車場、レジャー施設とその屋上の工作物（ボウリングピン）及び緑地で構成されている。 計画地周辺の主要な景観構成要素は計画地の南側は一般国道 409 号などの道路及び一般国道 409 号沿いの高層の集合住宅（4 階以上）、高津消防署、事務所ビル等で構成され、計画地の北側は路地及び低層の住宅で構成されている。 将来の景観構成要素は、現況の飲食店、レジャー施設から商業施設に変更となるが、いずれも人工的な構造物であり、主要な景観構成要素に変化はないと予測した。 また、計画地及び計画地周辺の地域景観の特性は、計画地南側は一般国道 409 号の道路沿いは道路を中心に、高層建築物等の人工的な景観となっており、計画地の東側、北側及び西側（一般国道 409 号沿道を除く）は低層の住宅街等の人工的な景観となっている。 地域景観の特性は、高層建築物等及び住宅街等の人工的な景観特性となっているが、将来においても人工的な景観特性に変化はないため、地域景観の特性に変化はないと予測した。 代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度は、地点 No. 1 の高津消防署前においては、視野前面に計画建築物が出現し、眺望の状況は大きく変化するが、商業施設を主とした地域の人工的な新たな景観を形成するものと予測した。 地点 No. 2 の高津駅構内、地点 No. 3 の高津駅前、地点 No. 4 の高津スポーツセンター駐車場、地点 No. 5 の大陸天公園、地点 No. 6 の大陸天公園近傍の各地点においては、計画建築物は視認できない。 したがって、計画建築物が視認できる範囲は一般国道 409 号の計画地前面に限られ、局所的であると予測した。 本事業の実施において、建築物等の色彩は、川崎市景観計画に基づき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と評価する。
構造物の影響	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、178 棟であり、その内訳は、日影時間 1 時間未満が 106 棟、1 時間以上 2 時間未満が 32 棟、2 時間以上 3 時間未満が 18 棟、3 時間以上 4 時間未満が 8 棟、4 時間以上 5 時間未満が 5 棟、5 時間以上 6 時間未満が 5 棟、6 時間以上 7 時間未満が 2 棟、7 時間以上 8 時間未満が 1 棟、8 時間以上が 1 棟と予測した。 春秋分日（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、44 棟であり、その内訳は、日影時間 1 時間未満が 19 棟、1 時間以上 2 時間未満が 11 棟、2 時間以上 3 時間未満が 9 棟、3 時間以上 4 時間未満が 3 棟、5 時間以上 6 時間未満が 1 棟、8 時間以上が 1 棟と予測した。 夏至日（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、17 棟であり、その内訳は、日影時間 1 時間未満が 7 棟、1 時間以上 2 時間未満が 6 棟、2 時間以上 3 時間未満が 3 棟、3 時間以上 4 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、日影規制範囲内であると予測した。 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、計画建築物の北側は建築物高さを抑えた建築物と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。

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
構造物の 影響	テレビ受信 障害 本事業の実施における地上デジタル放送の遮へい障害要確認範囲は、東京スカイツリー局の広域局については、南西方向（最大距離約 150m、最大幅約 110m）が遮へい障害要確認範囲となり、範囲内の建築物は 81 棟であり、個別に受信を行っている 34 棟については、受信障害が生じる可能性があるとして予測した。 東京スカイツリー局の県域局については、南西方向（最大距離約 270m、最大幅約 110m）が遮へい障害要確認範囲となり、範囲内の建築物は 118 棟であり、個別に受信を行っている 44 棟については、受信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、北北西方向（最大距離約 220m、最大幅約 100m）が遮へい障害要確認範囲となり、範囲内の建築物は 145 棟であり、個別に受信を行っている 16 棟については、受信障害が生じる可能性があるとして予測した。 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。 BS 放送及び CS 放送（JCSAT-110A）については北東方向（最大距離約 40 m、最大幅約 80m）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 8 棟であるが、個別に受信を行っている棟は 0 棟であり、受信障害が生じる可能性は少ないと予測した。 CS 放送（JCSAT-3A 及び JCSAT-4B）については北北東方向（最大距離約 20 m、最大幅約 70m）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 3 棟であるが、個別に受信を行っている棟は 0 棟であり、受信障害が生じる可能性は少ないと予測した。 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、良好な受像画質は維持され、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
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 工事用車両の主要な入庫・出庫ルートである一般国道 246 号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。一般国道 409 号は計画地より東側 600m 付近まで、マウントアップ等の歩車分離の安全対策が施されているが、当該付近より東側から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が施されていない。一般国道 466 号の北見方第三下交差点より南側、本線部分は歩行者が通行できる空間が無く、副道部分を歩行者が通行できる構造となっており、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。また、北見方第三下交差点より北側は、マウントアップ等の歩車分離の安全対策が施されている。 工事用車両の主要な入庫・出庫ルートは、高津小学校及び東高津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等による歩道や横断歩道が整備されている。一般国道 409 号及び一般国道 466 号の一部区間において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為、通行する車両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。また一般国道 409 号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、一般国道 409 号及び一般国道 466 号の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 0.521～0.646 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 0.002～1.000 であり、No.1(溝口交差点) A(西)の左折・直進車線以外は「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。 混雑度が「円滑な交通処理が可能と判断される混雑度 1.0」と同値の車線においては、将来基礎交通量の結果が 0.996 と高い数値であり、現況においても渋滞が発生している状況である。当該車線は、調査時においてレジャー施設及び飲食店舗が営業中であったため、現況交通にはこれらの施設利用者が含まれており、工事中交通量は予測値よりも低くなる可能性が高い。また、工事用車両の走行による混雑度の増加分は、0.004 である。したがって、工事中の交通混雑への影響は軽微であると考えられる。 本事業において、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著しい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国道 246 号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。一般市道厚木東京線は全区間において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。一般国道 409 号は計画地より東側 600m 付近まで、マウントアップ等の歩車分離の安全対策が施されているが、当該付近より東側から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が施されていない。一般国道 466 号の北見方第三下交差点より南側、本線部分は歩行者が通行できる空間が無く、副道部分を歩行者が通行できる構造となっており、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。また、北見方第三下交差点より北側は、マウントアップ等の歩車分離の安全対策が施されている。 施設関連車両の主要な入庫・出庫ルートは、高津小学校及び東高津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等による歩道や横断歩道が整備されている。一般市道厚木東京線は全区間、一般国道 409 号及び一般国道 466 号の一部区間において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為、通行する車両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。 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、一般市道厚木東京線は全区間、一般国道 409 号及び一般国道 466 号の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、荷捌き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の徹底を呼びかけるほか、施設利用者に対し、計画地への自動車出入りの際の左折イン、左折アウトの徹底を促し、自動車交通の安全性と円滑化を図る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 供用時の交差点需要率は平日 0.641～0.708、休日 0.774～0.819 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、供用時の混雑度は、平日 0.002～1.073、休日 0.008～0.952 であり、平日 No.1(溝口交差点) A(西)の左折・直進車線以外の車線で「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。 混雑度が「円滑な交通処理が可能と判断される混雑度 1.0」を上回る車線においては、将来基礎交通量の結果が 0.996 と高い数値であり、現況においても渋滞も発生している状況である。当該車線は、調査時において、レジャー施設及び飲食店舗が営業中であったため、現況交通にはこれらの施設利用者が含まれており、将来交通量は予測値よりも低くなる可能性が高い。また、施設関連車両の走行による混雑度の増加分は、0.077 である。したがって、供用時の交通混雑への影響は軽微であると考えられる。本事業においては、従業員等に対して、鉄道等の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、計画地周辺的生活環境の保全に支障はないものと評価する。

第 8 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、地域交通の影響範囲（走行経路沿道約 50m の範囲）
- ・日照障害の影響範囲
- ・地上デジタル放送のテレビ受信障害の影響範囲

関係地域は、表 8-1 及び図 8-1 に示すとおりである。

表 8-1 関係地域の範囲

市区名	関係町丁名
川崎市高津区	二子四丁目 二子二丁目の一部 二子三丁目の一部 二子五丁目 二子六丁目の一部 溝口一丁目の一部 溝口三丁目の一部 溝口四丁目の一部 諏訪三丁目の一部 北見方一丁目の一部 北見方二丁目の一部

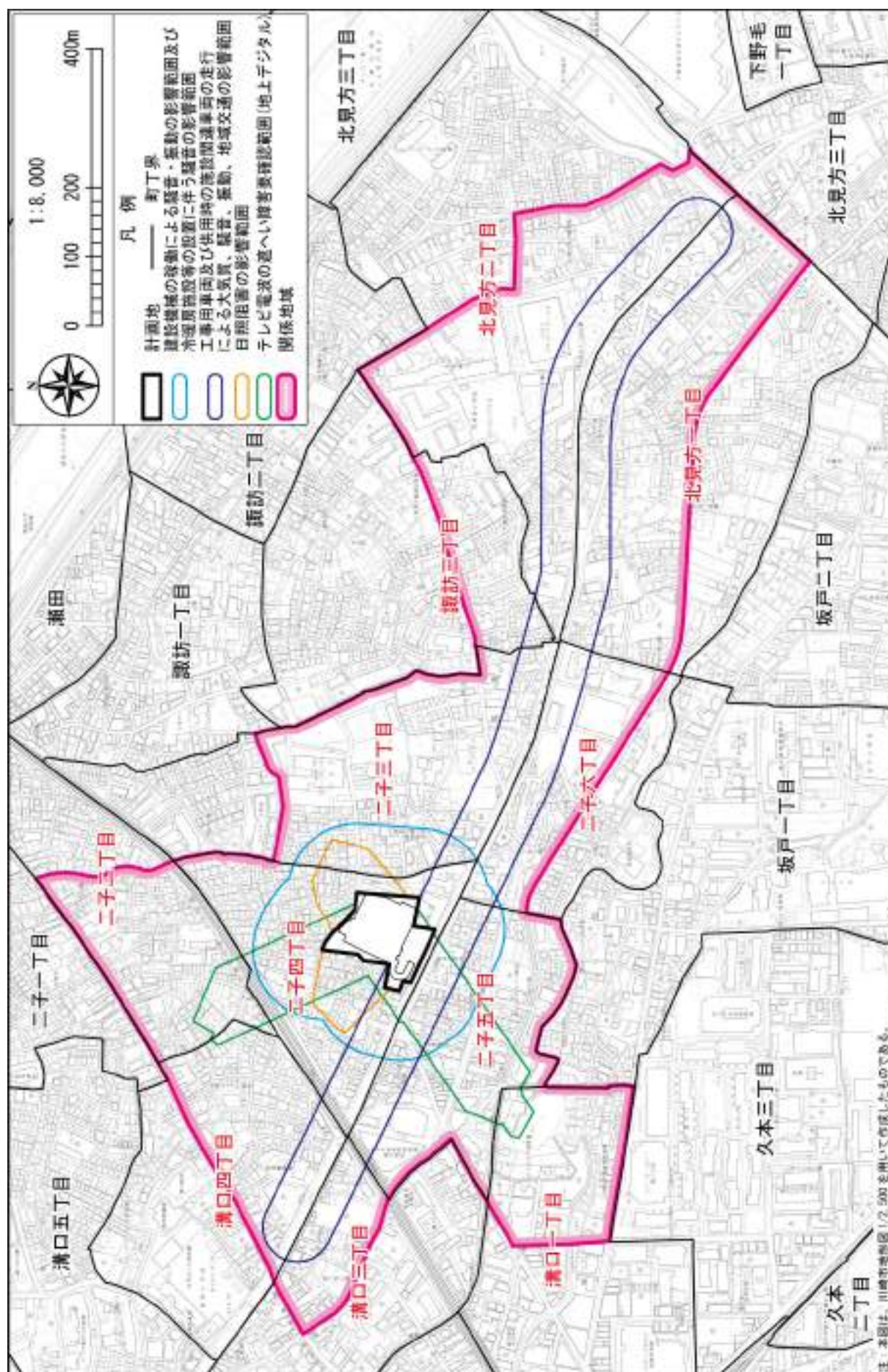


図 8-1 関係地域範囲図

第9章 その他

9.1 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
大規模小売店舗立地法第 5 条	大規模小売店舗の新設に関する届出

9.2 条例環境影響評価準備書の作成者及び業務受託者の名称及び住所

(1) 条例環境影響評価準備書の作成者

名 称：株式会社ニトリホールディングス

代表者：代表取締役 似鳥 昭雄

所在地：北海道札幌市北区新琴似七条一丁目 2 番 39 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：東京都中央区新川一丁目 6 番 1 号 アステール茅場町 8 階

9.3 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：株式会社ニトリホールディングス 建築設備部

電 話：03-6741-1220

F A X：03-6741-1270

9.4 参考とした資料の目録

1. 「電子地形図 25000」(国土地理院)
2. 「川崎市地形図 高津 1/2,500」(川崎市)
3. 「国土地理院」(電子国土 Web)
4. 「川崎都市計画都市再開発の方針」(平成 29 年 3 月、川崎市)
5. 「川崎市大気データ」(川崎市 HP)
6. 「過去の気象データ検索」(気象庁 HP)
7. 「川崎市大気環境情報」(川崎市 HP)
8. 「地域気象観測所一覧」(令和 6 年 12 月 18 日現在、気象庁 HP)
9. 「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 月発行、神奈川県)
10. 「横浜・東京西南部・東京東南部・木更津土壌図」(平成 3 年 3 月発行、神奈川県)
11. 「市内文化財案内」(令和 7 年 1 月閲覧、川崎市教育委員会 HP)
12. 「代表的な湧水」(令和 7 年 1 月閲覧、環境省 HP)
13. 「令和 4 年度水環境データ集」(令和 6 年 6 月更新、川崎市 HP)
14. 「洪水ハザードマップ高津区版」(令和 4 年 10 月作成、川崎市 HP)
15. 「令和 5 年度川崎市の災害概要」(令和 6 年 7 月発行、川崎市 HP)
16. 「国土数値情報河川データ (平成 20 年度版)」(国土交通省 HP)
17. 「川崎市河川図」(令和 2 年 3 月発行、川崎市 HP)
18. 「河川環境データベース河川水辺の国勢調査」(令和 6 年 10 月更新、国土交通省 HP)
19. 「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)
20. 「自然環境調査 Web-GIS」(令和 7 年 1 月閲覧、環境省自然環境局 HP)
21. 「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)
22. 「令和 6 年度版かわさき環境白書」(令和 6 年 11 月発行、川崎市 HP)
23. 「町丁別世帯数・人口」(令和 7 年 1 月更新、川崎市 HP)
24. 「令和 3 年川崎市の経済」(令和 6 年 2 月発行、川崎市 HP)
25. 「ガイドマップかわさき」(令和 7 年 1 月閲覧、川崎市 HP)
26. 「国土数値情報都市計画決定情報 (令和 4 年度版)」(国土交通省 HP)
27. 「神奈川県土地利用現況図」(令和 6 年、神奈川県県土整備局都市部都市計画課)
28. 「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」(国土交通省 HP)
29. 「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」(国土交通省 HP)
30. 「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」(国土交通省 HP)
31. 「令和 3 年度一般交通量調査調査結果」(令和 5 年 9 月更新、川崎市 HP)
32. 「川崎市統計書令和 5 年版」(令和 6 年 3 月発行、川崎市 HP)
33. 「路線図」(2024 年 4 月 1 日現在、東急バス HP)
34. 「路線図」(2024 年 3 月 26 日現在、川崎市交通局 HP)
35. 「こどもの施設案内」(令和 7 年 1 月更新、川崎市 HP)

36. 「神奈川県公立学校名簿」(令和6年6月更新、神奈川県 HP)
37. 「神奈川県私立学校名簿」(令和6年5月更新、神奈川県 HP)
38. 「川崎市立図書館一覧」(令和7年1月閲覧、川崎市立図書館 HP)
39. 「大学・短期大学・高等専門学校・法人一覧」(令和5年度、文部科学省 HP)
40. 「高齢者施設のご案内」(令和7年1月閲覧、川崎市 HP)
41. 「主な市の施設」(令和7年1月更新、川崎市 HP)
42. 「国土数値情報医療機関データ (令和2年度版)」(国土交通省 HP)
43. 「川崎の公園」(令和6年3月31日現在、川崎市 HP)
44. 「川崎市景観計画 2018 年 12 月改定 (令和元年7月発行)」(川崎市 HP)
45. 「指定文化財について」(令和7年1月閲覧、川崎市教育委員会 HP)
46. 「令和5(2023)年度大気・水環境対策の取組」(令和6年3月発行、川崎市 HP)
47. 「令和5(2023)年度の大気環境及び水環境の状況等について」(令和6年7月発行、川崎市 HP)
48. 「水質地点一覧」(令和4年3月更新、川崎市 HP)
49. 「令和5年度神奈川県公共用水域及び地下水の水質測定結果」(令和6年12月発行、神奈川県環境科学センターHP)
50. 「令和5年度公共用水域測定結果」(令和6年10月更新、東京都環境局 HP)
51. 「神奈川県水質調査年報(令和5年度)」(令和6年12月更新、神奈川県環境科学センターHP)
52. 「月間水質測定結果(速報)」(令和7年1月閲覧、川崎市 HP)
53. 「水環境情報」(令和7年1月閲覧、川崎市 HP)
54. 「公共用水域及び地下水の水質測定結果」(令和7年1月閲覧、神奈川県環境科学センターHP)
55. 「公共用水域水質測定結果について」(令和7年1月閲覧、東京都環境局 HP)
56. 「地盤情報市内の標高」(令和6年4月26日更新、川崎市 HP)
57. 「区域の指定」(令和7年1月15日現在、川崎市 HP)
58. 「令和4(2022)年度環境局事業概要 (公害編)」(令和5年3月発行、川崎市 HP)
59. 「令和2(2020)年度環境局事業概要 (公害編)」(令和3年3月発行、川崎市 HP)
60. 「令和元年度環境局事業概要 (公害編)」(令和2年2月発行、川崎市 HP)
61. 「令和3(2021)年度環境局事業概要 (公害編)」(令和4年2月発行、川崎市 HP)
62. 「第六次環境基本計画」(令和6年5月21日閣議決定)
63. 「川崎市環境基本計画」(令和3年2月改定)
64. 「地域環境管理計画」(令和3年3月改定)
65. 「川崎市環境影響評価等技術指針」(令和3年3月改訂)
66. 「川崎市地球温暖化対策推進基本計画」(令和4年3月改定)
67. 「川崎市大気・水環境計画」(令和4年3月策定)
68. 「川崎市緑化指針」(令和4年2月28日一部改正)
69. 「川崎市緑の基本計画」(平成30年3月改定)
70. 「建設廃棄物処理指針」(平成23年3月30日環廃産第110329004号)
71. 「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)
72. 「川崎市一般廃棄物処理基本計画」(平成28年3月策定)
73. 「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)
74. 「産業廃棄物適正処理の手引き(排出事業者用)(川崎市)」(令和5年3月改定)

75. 「川崎市総合計画」(令和4年3月改定)
76. 「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)
77. 「川崎市都市計画マスタープラン高津区構想」(令和2年12月改定)
78. 「温室効果ガス排出量算定・報告マニュアル」(令和6年2月、環境省・経済産業省)
79. 「熱供給事業便覧 令和5年版」(一般社団法人 日本熱供給事業協会)
80. 「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R5.12.22 環境省・経済産業省公表、R6.7.19 一部追加・更新」(令和6年11月、環境省)
81. 「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)」(令和6年3月公開、総務省統計局)
82. 「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)
83. 「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)
84. 「地上気象観測指針」(平成14年、気象庁)
85. 「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)
86. 「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)
87. 「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)
88. 「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)
89. 「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)
90. 「騒音に係る環境基準について」(平成10年環境庁告示第64号)
91. 「環境騒音の表示・測定方法」(JIS Z 8731:2019)
92. 「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)
93. 「建設工事騒音の予測モデル“ASJCN-Model2007”(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)
94. 「低騒音型・低振動型建設機械の指定に関する規定」(平成13年4月、国土交通省告示第487号)
95. 「建築工事に伴う騒音振動対策ハンドブック第3版」(平成13年2月、社団法人日本建設機械化協会)
96. 「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)
97. 「道路交通騒音の予測モデル“ASJ RTN-Model 2023”(一般社団法人日本音響学会)
98. 「実務的騒音対策指針(第二版)」(1994年、技報堂出版(株))
99. 「前川チャートの数式表示について」(1991年、騒音制御 Vol.15No.4)
100. 「振動レベル測定方法」(JIS Z 8735)
101. 「振動レベル計」(JIS C 1510)
102. 「建設騒音振動の予測評価手法に関する研究 第1報」(昭和56年11月、建設省土木研究所)
「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)

103. 「令和 6 年度環境局事業概要－廃棄物編－」(令和 6 年 8 月、川崎市)
104. 「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)
105. 「平成 30 年度建設副産物実態調査結果」(国土交通省 HP)
106. 「造園施工管理技術編改訂 25 版」(平成 17 年 5 月、社団法人日本公園緑地協会)
107. 「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)
108. 「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)
109. 「川崎市建築基準条例」(昭和 35 年 9 月、条例第 20 号)
110. 「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)
111. 「ゼンリン住宅地図」
112. 「放送エリアのめやす」(令和 7 年 4 月閲覧、一般社団法人放送サービス高度化推進協会 HP)
113. 「デジタル中継局開局情報」(総務省ホームページ)
114. 「テレビ放送用電波の周波数一覧」(令和 7 年 2 月閲覧、一般社団法人映像情報メディア学会 HP)
115. 「衛星放送の現状(令和 6 年度版)」(令和 6 年 4 月、総務省情報流通行政局衛星・地域放送課)
116. 「神奈川県交通事故統計」(神奈川県 HP)
117. 「令和 6 年度 建設機械等損料表」(令和 6 年 4 月、一般社団法人 日本建設機械施工協会)

