

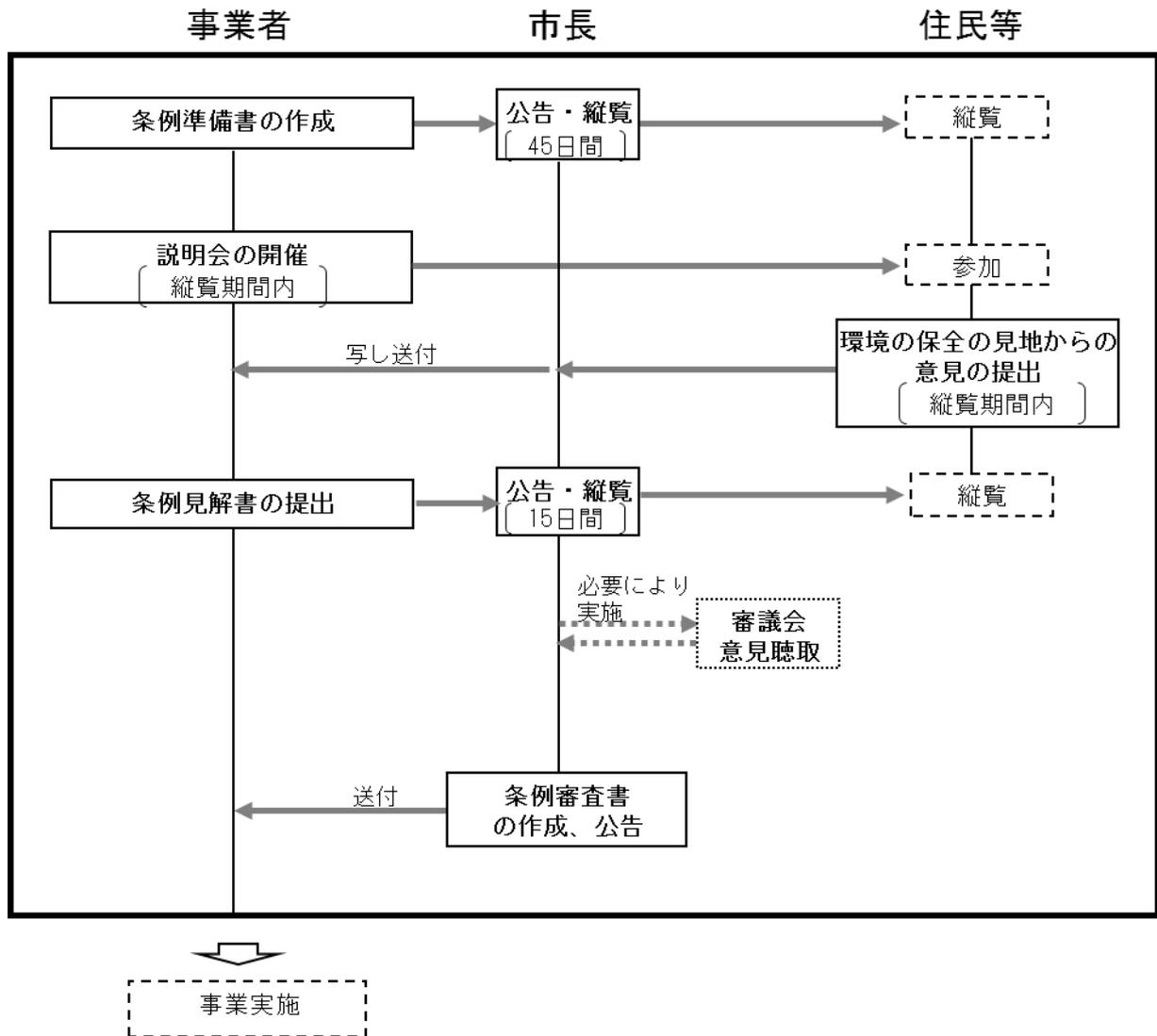
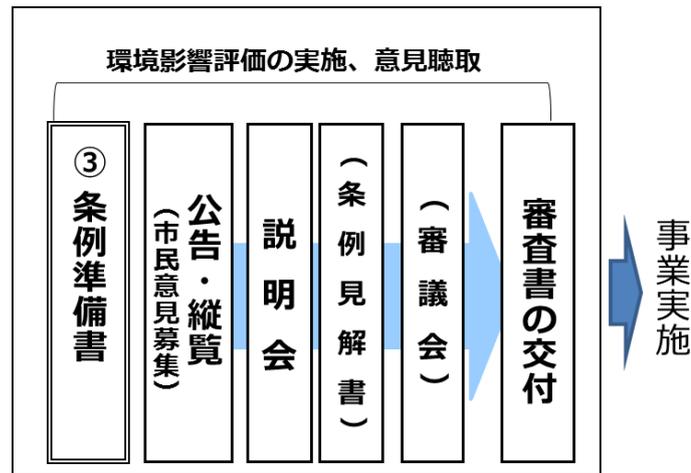
京浜急行大師線連続立体交差事業  
1期②区間鈴木町すり付け部に係る  
条例環境影響評価準備書

令和8年3月

川 崎 市



川崎市環境影響評価に関する条例に基づく手続（第3種行為）



条例準備書・・・意見を聴くための準備として、環境影響の調査、予測及び評価結果等を記載するもの  
 条例見解書・・・意見の概要及び事業者の見解を記載するもの

# 目 次

1	指定開発行為の概要	
1. 1	指定開発行為者等	1
1. 2	指定開発行為の名称及び種類	1
1. 3	指定開発行為を実施する区域	1
1. 4	指定開発行為の目的、事業立案の経緯等及び内容	4
1. 5	工事計画	16
2	周辺地域の概況及び環境の特性	
2. 1	周辺地域の概況	27
2. 1. 1	気象の状況	27
2. 1. 2	地象の状況	29
2. 1. 3	水象の状況	29
2. 1. 4	植物及び動物の状況	36
2. 1. 5	人口、産業の状況	36
2. 1. 6	土地利用の状況	39
2. 1. 7	交通、運輸の状況	43
2. 1. 8	公共施設等の状況	49
2. 1. 9	史跡及び文化財の状況	62
2. 1. 10	公害等の状況	64
2. 1. 11	法令等	76
2. 2	周辺地域の環境の特性	78
2. 2. 1	立地特性	78
2. 2. 2	環境の特性	78
3	環境影響評価項目の選定等	
3. 1	環境影響要因の抽出	81
3. 2	環境影響評価項目の選定	81
3. 3	環境配慮項目	89
3. 3. 1	環境配慮項目の選定	89
3. 3. 2	環境配慮方針	90
4	環境影響評価	
4. 1	地球環境	91
4. 1. 1	温室効果ガス	91
4. 2	大気	97
4. 2. 1	大気質	97
4. 3	地 盤	139

4. 3. 1	地下水、地盤沈下及び変状	139
4. 4	土壌汚染	156
4. 4. 1	土壌汚染	156
4. 5	騒音・振動・低周波音	169
4. 5. 1	騒音	169
4. 5. 2	振動	202
4. 6	廃棄物等	232
4. 6. 1	産業廃棄物	232
4. 6. 2	建設発生土	239
4. 7	景観	243
4. 7. 1	景観、圧迫感	243
4. 8	地域交通	260
4. 8. 1	交通安全、交通混雑	260
5	環境保全のための措置	301
6	環境配慮項目に関する措置	305
7	環境影響の総合的な評価	306
8	関係地域の範囲	312
9	その他	314
9. 1	指定開発行為の実施に必要な許認可等の種類	314
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 所在地	314
9. 3	事業内容等に関する問い合わせ窓口	314
9. 4	参考とした資料の目録	315

資料編

## 第 1 章 指定開発行為の概要



# 1. 指定開発行為の概要

## 1.1 指定開発行為者等

### 【指定開発行為者】

名 称：川崎市  
代表者：川崎市長 福田 紀彦  
住 所：神奈川県川崎市川崎区宮本町1番地

### 【鉄道事業者】

名 称：京浜急行電鉄株式会社  
代表者：代表取締役社長 川俣 幸宏  
住 所：神奈川県横浜市西区高島一丁目2番8号

※注) 連続立体交差事業は、道路と鉄道を立体交差する「都市計画法」に規定する都市計画事業であり、都市計画事業施行者の川崎市が、鉄道事業者である京浜急行電鉄の協力を得て行うものです。

## 1.2 指定開発行為の名称及び種類

名 称：京浜急行大師線連続立体交差事業 1期②区間鈴木町すり付け部  
種 類：鉄道若しくは軌道の新設又は線路の改良（第3種行為）

## 1.3 指定開発行為を実施する区域

川崎市川崎区の京急川崎駅から小島新田駅を結ぶ京浜急行大師線のうち、川崎市環境影響評価に関する条例（以下「環境影響評価条例」という。）の対象区間は、図 1.3-2 に示すとおり、鈴木町駅から川崎大師駅付近（鈴木町すり付け部）の約 0.5km である。

なお、環境影響評価条例の対象区間及び周辺の使用する用地（工所用ヤード、仮道、仮線、仮駅舎等）を含めた範囲を「事業区域」と位置付け（図 1.3-2 参照）、事業区域における指定開発行為を「本事業」と位置づける。

事業区域の位置：川崎市川崎区鈴木町二番地～川崎市川崎区大師駅前一丁目

事業区域の概況：用途地域は準住居地域、商業地域及び工業地域

川崎大師駅付近で交差する形で一般国道 409 号が線路に並走

### ※京浜急行大師線における連続立体交差事業について

川崎市では、京浜急行大師線の鈴木町駅から小島新田駅間の約 2.4km 区間を連続立体交差化（地下化）することにより、10 箇所踏切を除却する京浜急行大師線連続立体交差事業（以下「全体事業」という。）を進めている。

このうち、本事業は、事業区域において、地下構造となる川崎大師駅から地上部の鈴木町駅手前ですり付けるものである。



出典：川崎市道路整備課提供資料

図 1.3-1 現況写真



## 1.4 指定開発行為の目的、事業立案の経緯等及び内容

### 1.4.1 目的、事業立案の経緯等

#### (1) 目的

全体事業は、道路と鉄道の交差部が連続する鉄道の一定区間を地下化する連続立体交差事業であり、踏切道の除却及び道路の立体交差化を行うことを目的としている。これにより、踏切に起因する事故や渋滞を解消することで地域交通の安全性・円滑性等の向上を図るとともに、分断された地域の一体化による生活利便性の向上を図り、誰もが安心して暮らしやすく、災害に強いまちづくりを推進するものである。

また、令和4年3月に策定した『川崎市総合計画 第3期実施計画』及び平成29年3月に改定した『川崎市都市計画マスタープラン 全体構想』において、渋滞緩和、踏切事故の解消、分断された地域の一体化による利便性の向上に向けた事業として位置付けている。

なお、環境影響評価の対象となる本事業においては、事業のうち鈴木町駅から川崎大師駅付近までの区間の地下化が対象となる。

#### (2) 事業立案の経緯等

平成5年6月に大師線では、京急川崎駅から小島新田駅までの延長約5キロメートルにおいて、一部ルートを変更し、ほぼ全線を地下化することにより、15箇所ある踏切のうち14箇所を除却する計画として都市計画決定を行い、平成6年3月に都市計画事業認可を取得して連続立体交差事業に着手した（表 1.4-1 参照）。

その後、費用対効果や取り巻く社会経済状況の変化などを総合的に鑑みて、平成29年10月に「川崎市公共事業評価審査委員会」において、川崎大師駅から小島新田駅間の1期区間については「継続」、京急川崎駅から川崎大師駅間の2期区間については「中止」とする対応方針を審議し、妥当であるとの具申を得た。

これを踏まえ、平成29年11月に、1期区間の「継続」、2期区間の「中止」の方針を公表した（表 1.4-2 参照）。

令和7年3月に、1期①区間（東門前駅～小島新田駅間）の工事が完成した。都市計画の経緯は表 1.4-1 に、全体事業の経緯は表 1.4-2 に示すとおりである。



- ※1 ボトルネック踏切：交通が多く、渋滞や歩行者の滞留が多く発生している踏切
- ※2 川崎大師駅に隣接する⑤と⑥は共に一方通行路であり、踏切自動車交通遮断量の和が自動車ボトルネック踏切の基準に相当

図 1.4-1 全体事業の経緯

表 1.4-1 都市計画の名称等

項目	内容
都市計画の名称	川崎都市計画都市高速鉄道京浜急行大師線
事業区間	川崎区駅前本町地内～川崎区田町2丁目地内（京急川崎駅～小島新田駅）
都市計画決定	平成5年6月8日（神奈川県告示第595号）

表 1.4-2 全体事業の経緯

年月	内容	備考
平成4年9月	環境影響評価実施	京急川崎駅～小島新田駅
平成5年6月	都市計画決定	京急川崎駅～小島新田駅
平成6年3月	都市計画事業認可取得	京急川崎駅～小島新田駅
平成15年3月	都市計画事業認可の変更	事業期間の延伸 （平成6年3月29日～平成28年3月31日）
平成18年2月	1期①区間工事着手	1期①区間 （東門前駅～小島新田駅）
平成28年3月	都市計画事業認可の変更	事業期間延伸（平成6年3月29日～平成37年3月31日）、2期区間事業休止、区域変更（川崎区大師駅前2丁目地内～川崎区田町2丁目地内）
平成29年11月	川崎市公共事業評価審査委員会の審議を踏まえた対応方針を公表	1期区間「事業継続」 2期区間「中止」
平成31年3月	1期①区間の地下運行開始	東京大師横浜線立体化完成
令和5年2月	川崎市公共事業評価審査委員会の審議を踏まえた対応方針を公表	1期区間全体「事業継続」 1期②区間「工事着手は検討継続」
令和7年1月	1期②区間の検討結果及び今後の取組方針を公表	1期②区間の令和8年度の工事着手に向けて、必要な都市計画等の手続きを進める等
令和7年3月	1期①区間の工事完成	東門前駅～小島新田駅
令和7年3月	都市計画事業認可の変更	事業期間延伸 （平成6年3月29日～令和21年3月31日）

令和7年度現在における全体事業の進捗状況は、図 1.4-2 に示すとおりである。事業効果の早期発現に向けて、東京大師横浜線を優先的に立体化するため、平成18年から段階的整備区間として1期①区間（小島新田駅～東門前駅間）の工事を開始した。本区間は工事が完了し、平成31年3月から地下での運行を開始している。

地下化前後の東京大師横浜線付近の状況は図 1.4-3 に示すとおりである。



図 1.4-2 1期①区間（小島新田駅～東門前駅）の位置及び詳細図

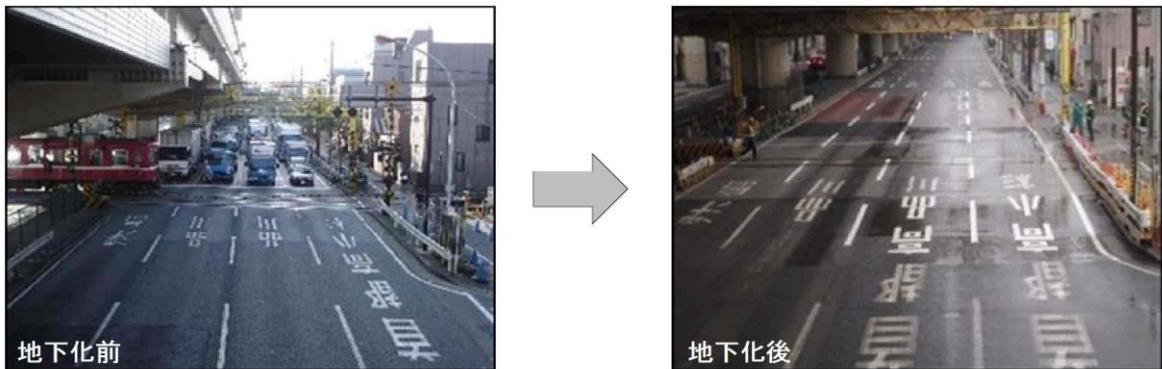


図 1.4-3 京浜急行大師線と東京大師横浜線の交差部の状況

一方、1期②区間（東門前駅～鈴木町駅間）は未着工となっており、今後は、1期②区間（東門前駅～川崎大師駅、川崎大師駅～鈴木町駅）について工区分けを行い、工事を進める計画である。なお、東門前駅～川崎大師駅間は平成4年に環境影響評価が実施済みの区間となり、今回の環境影響評価の対象区間は、川崎大師駅～鈴木町駅間となる。

### (3) 事業計画の策定段階における環境配慮の内容

事業計画の策定段階における環境配慮の内容は、以下に示すとおりである。

#### 1) 踏切の除却による環境配慮

- ・渋滞の解消を行うことで、道路交通の円滑化による利便性の向上、地球温暖化の防止及び省エネルギー化に配慮した。
- ・踏切事故の解消による安全性の向上に配慮した。
- ・発災時の円滑な避難や物資輸送など防災力の向上に配慮した。

#### 2) 連続立体交差化による環境配慮

- ・駅の地下化にあたっては、エスカレーター、エレベーターの設置等、バリアフリー化に配慮した。
- ・地域分断の解消による地域の一体化の促進に配慮した。
- ・坑口部に浸水防止壁を設置し、多摩川の水害時に駅舎部へ水が入り込まないようにする計画とした。

#### 3) その他の環境配慮

- ・新設する駅舎に断熱材を使用して断熱性能を向上することで、省エネルギー化を図り地球温暖化の抑制に努める。
- ・新設する駅舎には節水型水洗便所等を設置するなどし、節水に努める。
- ・新設する駅舎に太陽光パネルを設置することで、温室効果ガスの排出削減に努める。
- ・新設する駅舎は、「川崎市緑の保全及び緑化の推進に関する条例」において緑化協議の対象となる建築物であるため、関係者と協議のうえ、緑化を実施する。
- ・事業区域は軟弱地盤上に位置するため、地盤の緩い箇所では必要に応じて地盤改良等の軟弱地盤対策を行う。

※なお、連続立体交差事業に伴う京浜急行大師線地上部については、京浜急行電鉄株式会社等と連携し、取組について調整を進めていく。

## 1.4.2 事業概要

### (1) 事業計画の概要

事業計画の概要は、表 1.4-3 に示すとおりであり、全体事業区間約 2.4km のうち本事業の環境影響評価条例の対象区間は約 0.5km となる。

表 1.4-3 事業計画等の概要

項目	内容
事業名	京浜急行大師線連続立体交差事業 1期②区間鈴木町すり付け部
事業区間	全体事業：鈴木町駅から小島新田駅 本事業：鈴木町駅から川崎大師駅付近
事業延長	全体事業：約 2.4km 本事業の環境影響評価条例の対象区間：約 0.5km
除却踏切数	全体事業：10箇所 本事業：2箇所
地下化する駅数	全体事業：3駅（川崎大師駅、東門前駅、大師橋駅） 本事業：1駅（川崎大師駅）

### (2) 鉄道構造の概要

鈴木町駅から小島新田駅の区間は、図 1.4-4 に示すとおりである。

鈴木町駅から川崎大師駅付近にかけては地下に移行し、地下及び掘割構造となる。

川崎大師駅から東は地下構造が続き、大師橋駅から小島新田駅にかけて地下及び掘割構造となる。

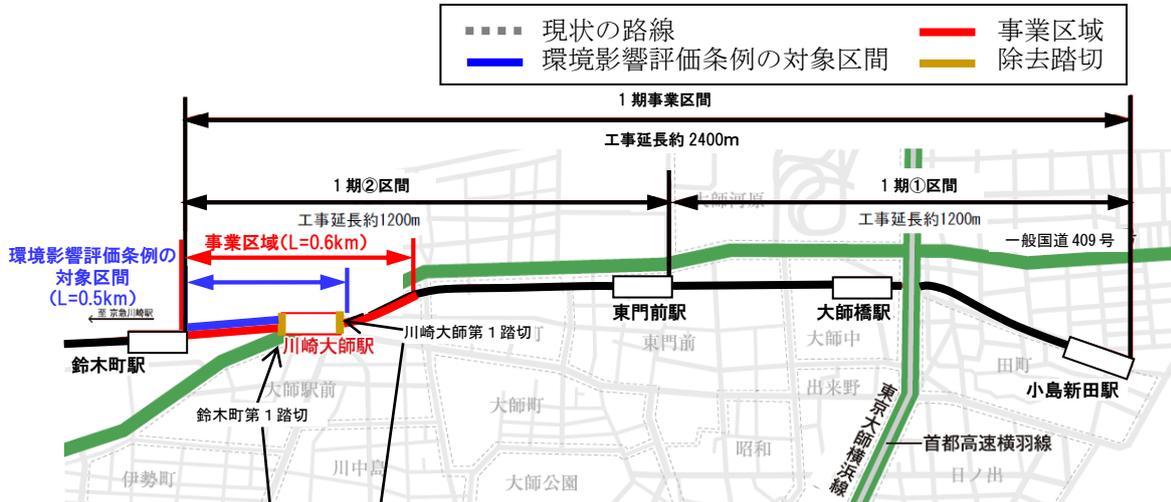


図 1.4-4 (1) 概略平面図



図 1.4-4 (2) 概略断面図

1) 一般部

事業区域の一般部の構造は、図 1.4-5(1)、(2)に示すとおりであり、地下に移行する区間は掘割構造及び地下構造である。平面上の各構造の区間は図 1.4-6 に示すとおりである。

なお、地下化後の地上部の土地利用計画については未定である。

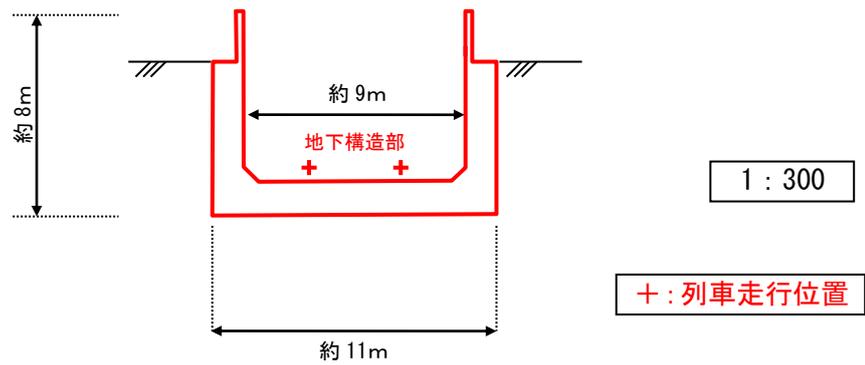


図 1.4-5 (1) 断面図 (掘割構造)

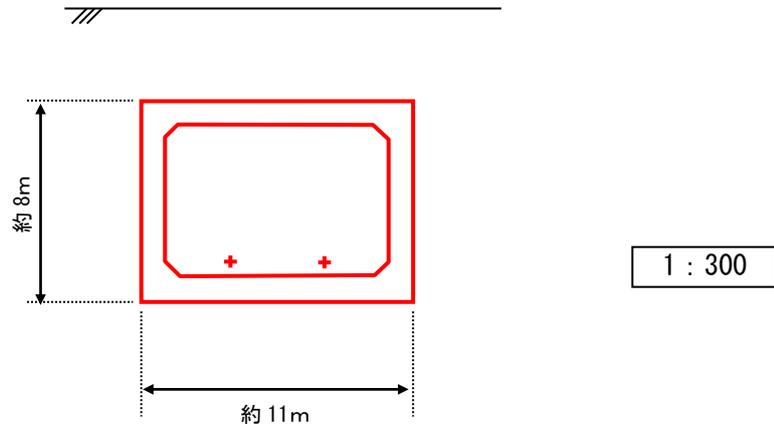


図 1.4-5(2) 断面図 (地下構造)

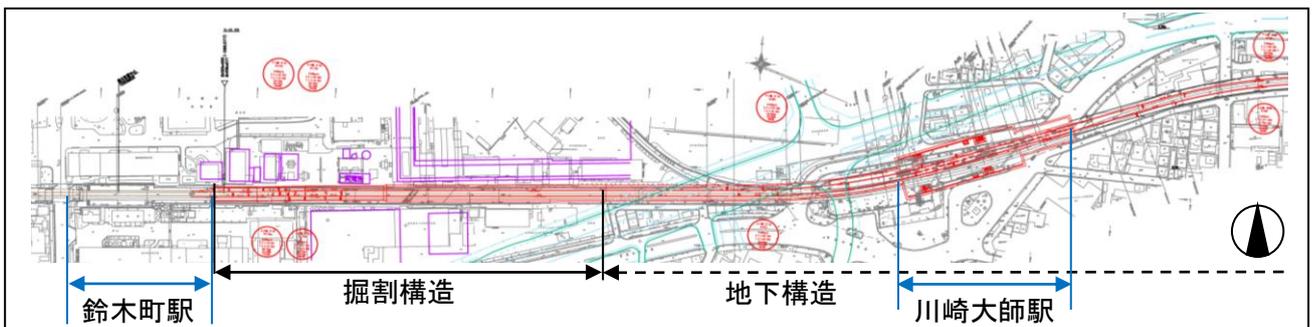


図 1.4-6 平面図 (掘割、地下構造)

## 2) 駅部

駅部の構造は、表 1.4-4、図 1.4-7(1)～(3)に示すとおりである。駅の構造については、地下式で相対式ホームを計画している。

昇降設備については、利用者の利便性、快適性の向上を図るとともに地下ホームから地上の改札口まで、エスカレーター、エレベーターを設置し、バリアフリーに対応する。その他、利用者が円滑に移動できる経路や標識、視覚障害者誘導用の点字ブロックを適切に配置し、混雑時の安全性の確保や利便性の向上に努める。

浸水防止対策については、「鉄道に関する技術上の基準を定める省令」（平成 13 年 12 月 25 日 国土交通省令第 151 号）に定められているとおり、施設の状況に応じた浸水防止設備及び必要な排水量に応じた排水設備を設ける計画とする。

表 1.4-4 駅の構造及びプラットホーム形式

駅名	駅構造形式	ホーム形式	ホーム長	ホーム幅員	駅舎の地上高
川崎大師駅	地下式	相対式	約 110m	約 8 m～10m	約 13m

※相対式ホーム：上下線の線路を挟むように設置された2つの片面ホームのこと。一方、一つのホームの両側を線路が挟むように配置された構造を島式ホームという。

表 1.4-5 建築計画概要（川崎大師駅）

区分	建築面積	延べ面積	構造	階数	建物高さ
計画建物	約 2,000m <sup>2</sup>	約 2,550m <sup>2</sup>	鉄骨造	地上 2 階	約 13m
敷地面積	約 3,100m <sup>2</sup>				
建蔽率	約 65%				
容積率	約 80%				

※上記の諸元は現在の計画に基づくものであり、今後変更する可能性がある。

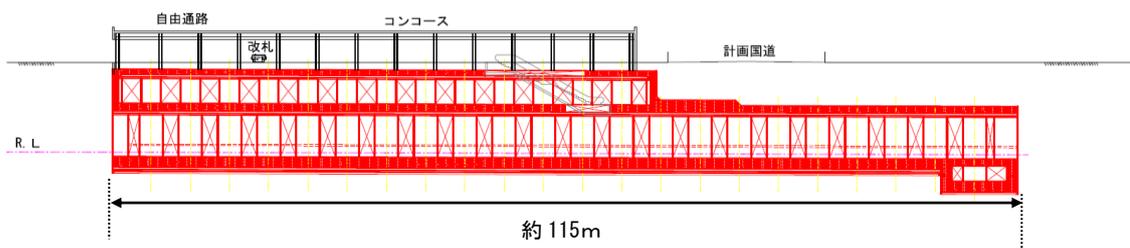


図 1.4-7 (1) 駅部縦断面図 (川崎大師駅部)

※上記の図は現在の計画に基づくものであり、地上部分は2階建への変更を想定しているが、詳細については未定である。

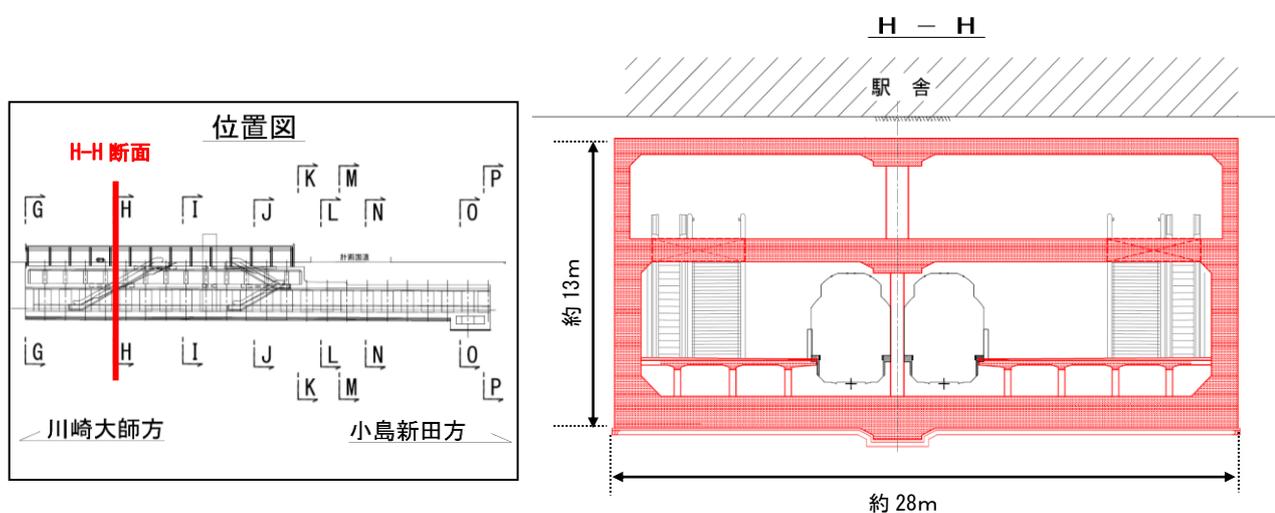


図 1.4-7 (2) 駅部横断面図 (川崎大師駅部)

※上記の図は現在の計画に基づくものであり、詳細については未定である。

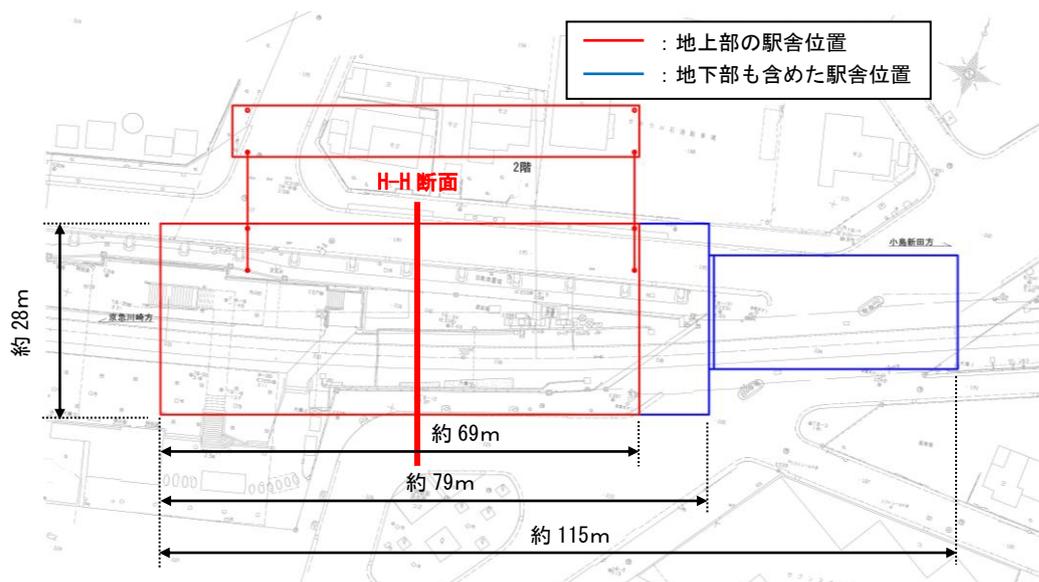


図 1.4-7 (3) 駅部平面図 (川崎大師駅部)

※上記の図は現在の計画に基づくものであり、詳細については未定である。

### (3) 運行計画

令和6年11月時点の京浜急行大師線の運行計画は表 1.4-6 に示すとおりである。平日は、朝夕ピーク時に5分間隔、オフピーク時に10分間隔で運行している。休日は、ピーク時、オフピーク時の区分けがなく、概ね10分間隔で運行している。

表 1.4-6 運行計画の概要

項目	内容	
編成車両数	4両編成(18m/両)	
運転方法	上り線1線、下り線1線	
運転本数	平日	終日133本(上り)、134本(下り) ピーク時:11本/時 オフピーク時:6本/時
	休日	終日104本(上り、下りで同数) 6本/時
列車速度	設計最高速度80km/h	

注) 令和6年11月改正

### (4) 除却される踏切

除却される踏切の諸元は表 1.4-7、除却される踏切位置は図 1.4-8 に示すとおりである。本事業により除却される踏切は2箇所である。

表 1.4-7 除却踏切の諸元概要

踏切道名称	道路名	幅員	踏切遮断時間		交通量				踏切交通遮断量		踏切種別		法指定
			ピーク時 分	1日当り 時間	自動車 台/日	二輪車 台/日	自転車 台/日	歩行者 人/日	自動車 台時/日	歩行者等 台人時/日	自動車 BN	歩行者 BN	
鈴木町第1	鈴木町1号線	14.0m	27	5.3	6,858	429	1,692	441	36,347	11,305	※		○
川崎大師第1	一般国道409号	25.0m	18	4.4	8,957	583	1,326	3,833	39,411	22,700	※	○	○

注1) 自動車ボトルネック(BN)踏切:一日の踏切自動車交通遮断量が5万台時/日以上

注2) 歩行者ボトルネック(BN)踏切:一日の踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和が5万台(人)時/日以上かつ一日の踏切歩行者等交通遮断量が2万台人時/日以上

注3) 踏切自動車交通遮断量:自動車交通量に踏切遮断時間を乗じた値

注4) 法指定:踏切道改良促進法に指定される踏切

※川崎大師駅に隣接する「鈴木町第1踏切」と「川崎大師第1踏切」は共に一方通行路であり、踏切自動車交通遮断量の和が自動車ボトルネック踏切の基準に相当

出典:「川崎市建設緑政局 まちづくり委員会資料」(令和7年1月調査)

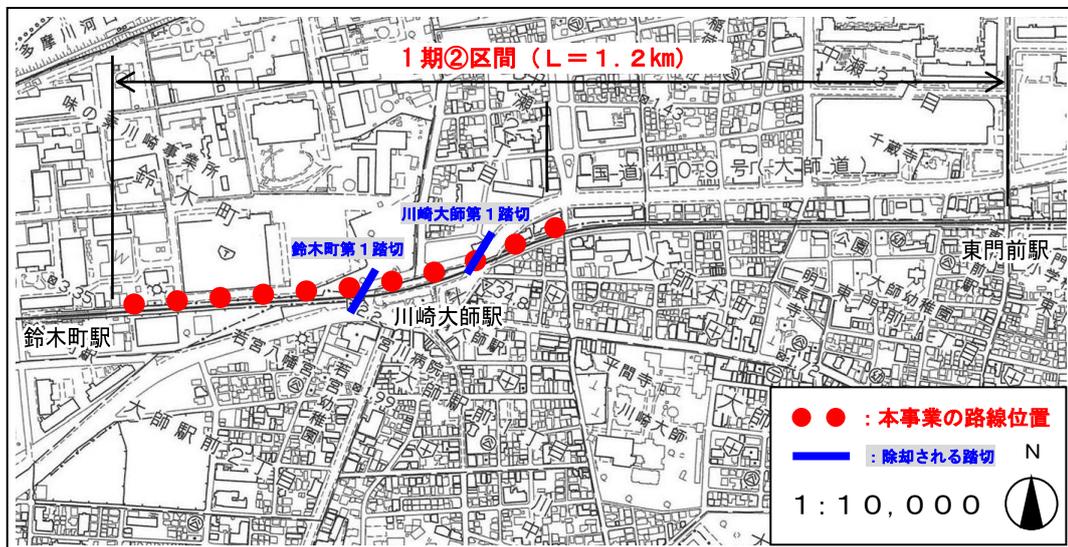


図 1.4-8 除却される踏切位置

### 1.4.3 公害防止計画

#### (1) 大気汚染

本事業では、大気質に関して、「大気汚染防止法」及び「川崎市公害防止等生活環境の保全に関する条例」に規定される大気汚染に係る施設の設置はない。

#### (2) 水質汚濁

本事業では、水質汚濁に関して、「水質汚濁防止法」及び「川崎市公害防止等生活環境の保全に関する条例」に規定される水質汚濁に係る施設の設置はない。

#### (3) 騒音、振動

本事業では、騒音に関して、駅舎において「騒音規制法」及び「川崎市公害防止等生活環境の保全に関する条例」に規定される施設を設置するため、周辺環境への影響を軽減するための騒音対策を講じる。また、振動に関して、「振動規制法」及び「川崎市公害防止等生活環境の保全に関する条例」に規定される振動に係る施設の設置はない。

#### (4) 悪臭

本事業では、悪臭に関して、「悪臭防止法」に規定される悪臭物質を取り扱う計画はない。また、「川崎市公害防止等生活環境の保全に関する条例」に規定される悪臭に係る施設の設置はない。

#### (5) 土壌汚染

本事業では、土壌汚染に関して、「土壌汚染対策法」及び「川崎市公害防止等生活環境の保全に関する条例」を遵守し、供用する施設においては土壌汚染の原因となる物質は使用しない。

#### (6) 地盤沈下

本事業では、既工事区域（東門前駅～小島新田駅）を参考に地盤沈下対策を講じるため、地盤沈下の影響は生じる恐れはない。

#### 1.4.4 供給施設計画

##### (1) 給水施設計画

駅部への上水は、既設配水管から新規に設置する引き込み管により、供給を受ける計画である。

##### (2) 電気供給計画

駅部は既設の電気ケーブルへ新規に接続し、供給を受ける計画である。

#### 1.4.5 排水施設計画

駅部の雨水及び汚水の排水及び線路部の雨水排水については、新規に公共下水道（合流式）に接続し放流する計画である。

#### 1.4.6 付属施設計画

安全設備として、鉄道信号機、保安装置（自動的に減速・停止するシステム）等を設置する。

駅部では、利用者の利便性、快適性の向上及び移動円滑化や安全に係る設備として、転落防止用のホームドアを設置するとともに、昇降設備のエレベーターの設置や、視覚障害者誘導用の点字ブロック等を設置する計画である。

#### 1.4.7 廃棄物処理計画

発生した廃棄物は「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」の許可を受けた業者等に委託して、適正に処理する計画である。

#### 1.4.8 防・消火計画

防火安全対策は、「消防法」、「建築基準法」、「鉄道営業法」に基づき計画する。計画線の周辺にある既設の消火栓により消防水利を確保する計画である。

## 1.5 工事計画

### 1.5.1 工事工程

工事工程は、表 1.5-1 に示すとおりである。

工事着手から完了までの期間は概ね 13 年を計画している。なお、各区間の工事着手時期は同時期である。

表 1.5-1 工事工程（本事業区域（アセス対象区域））

項目		着工からの年数												
		1年目	2年目	3年目	4年目	5年目	6年目	7年目	8年目	9年目	10年目	11年目	12年目	13年目
鈴木町駅 川崎大師駅間 工事	準備工	■	■											
	仮土留め壁工および工事桁架設工		■	■	■									
	仮線切替工				■									
	作業ヤード整備工、工事桁架設工				■									
	仮土留め壁工					■	■							
	底盤改良工、掘削工						■	■	■					
	躯体構築工								■	■	■			
	線路切替工、工事桁撤去工、仮設設備撤去工												■	
	撤去工、用地整備工、片付け工													■
川崎大師駅 工事	準備工、仮設道路工	■	■											
	仮土留め壁工および工事桁架設工		■	■	■									
	仮線駅舎・ホーム工、仮線切替工			■	■									
	作業ヤード整備工、工事桁架設工				■									
	用地整備工				■									
	仮土留め壁工					■	■	■	■	■	■			
	底盤改良工、掘削工						■	■	■	■	■			
	躯体構築工、建築工事							■	■	■	■	■	■	
	線路切替工、工事桁撤去工、仮設設備撤去工												■	
撤去工、用地整備工、片付け工													■	■

表 1.5-2 工事工程（隣接区域（アセス実施済み区域））

項目		着工からの月数													
		1年目	2年目	3年目	4年目	5年目	6年目	7年目	8年目	9年目	10年目	11年目	12年目	13年目	
川崎大師駅 東門前駅間 工事	準備工	■	■												
	構内踏切部工事桁架設工	■													
	仮駅舎、改札および便所新設工		■												
	ホーム仮架設化		■	■											
	仮土留めおよび工事桁架設工		■	■	■	■									
	土留支保工					■	■	■	■	■					
	底盤改良工、掘削工					■	■	■	■	■					
	躯体構築工、線路切替工								■	■	■	■	■		
	撤去工、用地整備工、片付け工													■	■
	建築工事													■	■

## 1.5.2 施工計画

本事業における工種別の主要建設機械は、表 1.5-3 に示すとおりである。

本事業では、開削工法による地下化を計画している。また、工事にあたっては、仮線工法を採用する。

なお、仮線工法とは、別に建設する仮の線路（以下、「仮線」という。）に線路を切り替え、空けた現在線敷地の地下に線路を建設する工法である。

表 1.5-3 工種別主要建設機械（本事業区域（アセス対象区域））

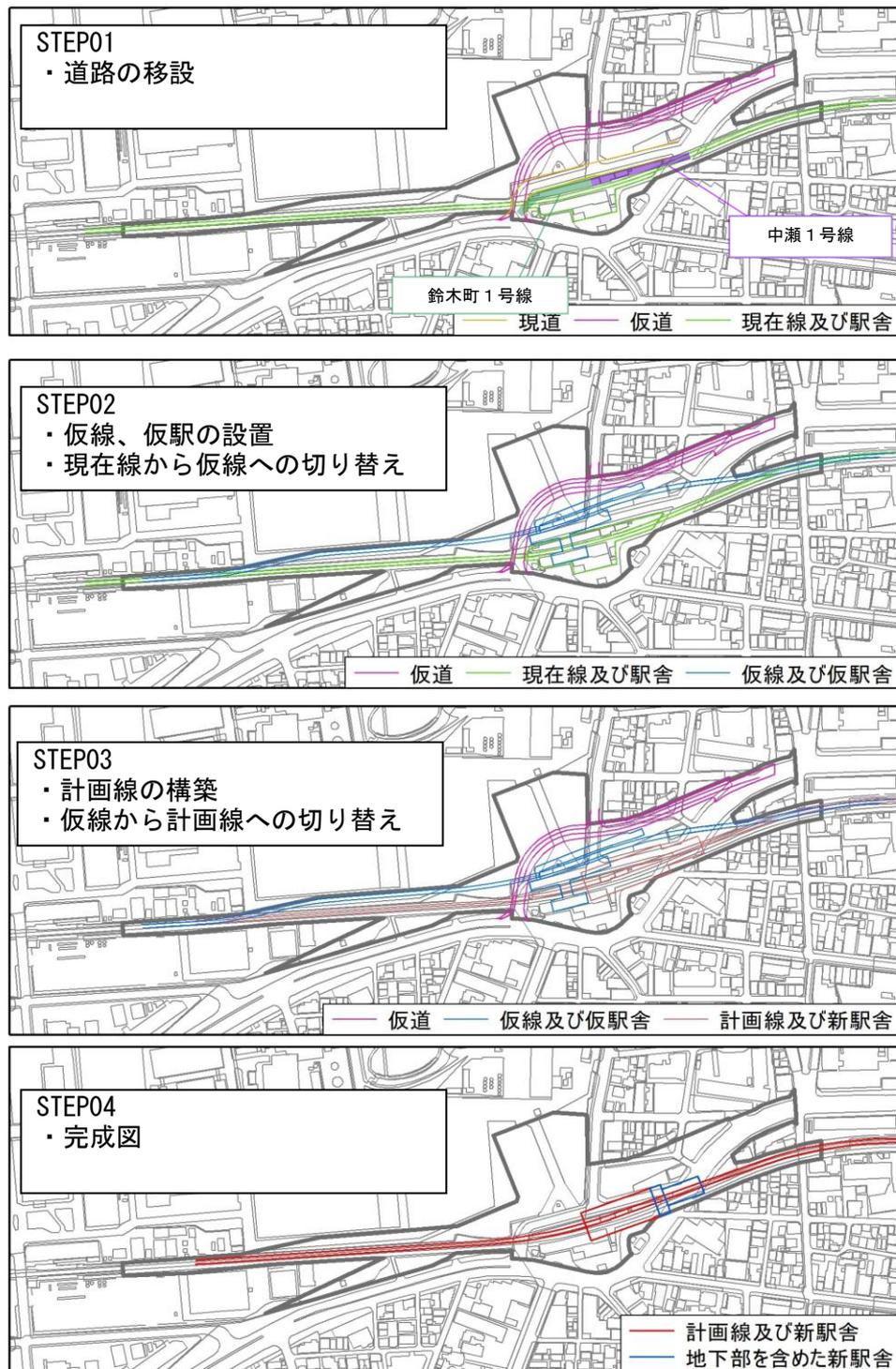
工種		主要建設機械（規格）
鈴木町駅 川崎大師駅間 工事	準備工	バックホウ（0.1～0.8m <sup>3</sup> ）、ラフタークレーン（16～50 t）、クローラクレーン（4.9～25 t、100～120 t）
	仮土留め壁工および工事桁架設工	バックホウ（0.1～0.8m <sup>3</sup> ）、ラフタークレーン（16～50 t）、クローラクレーン（4.9～25 t）、油圧式圧入引抜機（255kN）、杭打ち機（131kN）、空気圧縮機（3.45～21.7m <sup>3</sup> /min）、ボーリングマシン（18.5kW）、コンクリートミキサー車（7 m <sup>3</sup> /h）、コンクリートポンプ車（45m <sup>3</sup> /h）
	仮線切替工	バックホウ（0.1～0.8m <sup>3</sup> ）、ラフタークレーン（16～50 t）、クローラクレーン（4.9～25 t）
	作業ヤード整備工、工事桁架設工	バックホウ（0.1～0.8m <sup>3</sup> ）、ラフタークレーン（16～50 t）、クローラクレーン（4.9～25 t）、空気圧縮機（3.45～21.7m <sup>3</sup> /min）、ボーリングマシン（18.5kW）、コンクリートミキサー車（7 m <sup>3</sup> /h）、コンクリートポンプ車（45m <sup>3</sup> /h）
	仮土留め壁工	バックホウ（0.1～0.8m <sup>3</sup> ）、ラフタークレーン（16～50 t）、クローラクレーン（4.9～25 t、100～120 t）、コンクリートミキサー車（7 m <sup>3</sup> /h）、コンクリートポンプ車（45m <sup>3</sup> /h）
	底盤改良工、掘削工	バックホウ（0.1～0.8m <sup>3</sup> ）、ボーリングマシン
	躯体構築工	バックホウ（0.1～0.8m <sup>3</sup> ）、ラフタークレーン（16～50 t）、クローラクレーン（4.9～25 t）
	線路切替工、工事桁撤去工、仮設備撤去工	クローラクレーン（4.9～25 t）
	撤去工、用地整備工	バックホウ（0.1～0.8m <sup>3</sup> ）、ラフタークレーン（16～50 t）、クローラクレーン（4.9～25 t）
川崎大師駅 工事	準備工、仮設道路工	バックホウ（0.1～0.8m <sup>3</sup> ）、ラフタークレーン（16～50 t）、クローラクレーン（4.9～25 t、100～125 t）、ロードローラー（10 t）、タイヤローラー（8～20 t）、モーターグレーダー（3.1m）、アスファルトフィニッシャー（2.3～6 m）
	仮土留め壁工および工事桁架設工	バックホウ（0.1～0.8m <sup>3</sup> ）、ラフタークレーン（16～50 t）、クローラクレーン（4.9～25 t、100～120 t）、油圧式圧入引抜機（255kN）、杭打ち機（131kN）、ボーリングマシン（18.5kW）
	仮線駅舎・ホーム工、仮線切替工	バックホウ（0.1～0.8m <sup>3</sup> ）、ラフタークレーン（16～50 t）、クローラクレーン（4.9～25 t）、ボーリングマシン（18.5kW）
	作業ヤード整備工、工事桁架設工	バックホウ（0.1～0.8m <sup>3</sup> ）、ラフタークレーン（16～50 t）、オールテレーンクレーン（100～160t）
	用地整備工	バックホウ（0.1～0.8m <sup>3</sup> ）、ラフタークレーン（16～50 t）、クローラクレーン（4.9～25 t、100～120 t）、油圧式圧入引抜機（255kN）、杭打ち機（131kN）、空気圧縮機（3.45～21.7m <sup>3</sup> /min）、ボーリングマシン（18.5kW）、コンクリートミキサー車（7 m <sup>3</sup> /h）、コンクリートポンプ車（45m <sup>3</sup> /h）
	仮土留め壁工	バックホウ（0.1～0.8m <sup>3</sup> ）、ラフタークレーン（16～50 t）、クローラクレーン（4.9～25 t、100～125 t）、オールテレーンクレーン（100～160t）、油圧式圧入引抜機（255kN）、空気圧縮機（3.45～21.7m <sup>3</sup> /min）、ボーリングマシン（18.5kW）
	底盤改良工、掘削工	バックホウ（0.1～0.8m <sup>3</sup> ）、ラフタークレーン（16～50 t）、空気圧縮機（3.45～21.7m <sup>3</sup> /min）、ボーリングマシン（18.5kW）
	躯体構築工、建築工事	バックホウ（0.1～0.8m <sup>3</sup> ）、ラフタークレーン（16～50 t）、クローラクレーン（4.9～25 t）、ボーリングマシン（18.5kW）、コンクリートミキサー車（7 m <sup>3</sup> /h）、コンクリートポンプ車（45m <sup>3</sup> /h）
	線路切替工、工事桁撤去工、仮設備撤去工	クローラクレーン（4.9～25 t）
撤去工、用地整備工	バックホウ（0.1～0.8m <sup>3</sup> ）、ラフタークレーン（16～50 t）、クローラクレーン（4.9～25 t）	

表 1.5-4 工種別主要建設機械（隣接区域（アセス実施済み区域））

工種		主要建設機械（規格）
川崎大師駅 東門前 駅間工事	準備工	バックホウ（0.1～0.8m <sup>3</sup> ）、ラフタークレーン（16～50 t）、クローラークレーン（4.9～25 t、100～125 t）
	構内踏切部工事桁架設工	バックホウ（0.1～0.8m <sup>3</sup> ）、ラフタークレーン（16～50 t）、クローラークレーン（4.9～25 t、100～125 t）
	仮駅舎、改札および便所新設工	バックホウ（0.1～0.8m <sup>3</sup> ）、ラフタークレーン（16～50 t）、クローラークレーン（4.9～25 t、100～125 t）
	ホーム仮架設化	バックホウ（0.1～0.8m <sup>3</sup> ）、ラフタークレーン（16～50 t）、クローラークレーン（4.9～25 t、100～125 t）
	仮土留めおよび工事桁仮設工	バックホウ（0.1～0.8m <sup>3</sup> ）、ラフタークレーン（16～50 t）、クローラークレーン（4.9～25 t、100～125 t）、オールテレーンクレーン（100～160t）、油圧式圧入引抜機（255kN）、杭打ち機（131kN）、空気圧縮機（3.45～21.7m <sup>3</sup> /min）、ボーリングマシン（18.5kW）、コンクリートミキサー車（7 m <sup>3</sup> /h）、コンクリートポンプ車（45m <sup>3</sup> /h）
	土留支保工	バックホウ（0.1～0.8m <sup>3</sup> ）、ラフタークレーン（16～50 t）、クローラークレーン（4.9～25 t、100～125 t）、オールテレーンクレーン（100～160t）、油圧式圧入引抜機（255kN）、空気圧縮機（3.45～21.7m <sup>3</sup> /min）、ボーリングマシン（18.5kW）、コンクリートミキサー車（7 m <sup>3</sup> /h）、コンクリートポンプ車（45m <sup>3</sup> /h）
	底盤改良工、掘削工	バックホウ（0.1～0.8m <sup>3</sup> ）、ラフタークレーン（16～50 t）、クローラークレーン（4.9～25 t、100～125 t）、オールテレーンクレーン（100～160t）、油圧式圧入引抜機（255kN）、空気圧縮機（3.45～21.7m <sup>3</sup> /min）、ボーリングマシン（18.5kW）、コンクリートミキサー車（7 m <sup>3</sup> /h）、コンクリートポンプ車（45m <sup>3</sup> /h）
	躯体構築工、線路切替工	バックホウ（0.1～0.8m <sup>3</sup> ）、ラフタークレーン（16～50 t）、クローラークレーン（4.9～25 t、100～125 t）、オールテレーンクレーン（100～160t）、油圧式圧入引抜機（255kN）、空気圧縮機（3.45～21.7m <sup>3</sup> /min）、ボーリングマシン（18.5kW）、コンクリートミキサー車（7 m <sup>3</sup> /h）、コンクリートポンプ車（45m <sup>3</sup> /h）
	撤去工、用地整備工	バックホウ（0.1～0.8m <sup>3</sup> ）、ラフタークレーン（16～50 t）、油圧式圧入引抜機（255kN）、空気圧縮機（3.45～21.7m <sup>3</sup> /min）、ボーリングマシン（18.5kW）
	建築工事	バックホウ（0.1～0.8m <sup>3</sup> ）、ラフタークレーン（16～50 t）、油圧式圧入引抜機（255kN）、空気圧縮機（3.45～21.7m <sup>3</sup> /min）、ボーリングマシン（18.5kW）

工事方法は、現在線の北側に仮線を敷設するため、川崎大師駅北側の鈴木町1号線、中瀬1号線の代替となる仮道を整備し、仮線及び仮駅を設置のうえ現在線から切り替え、現在線跡地に計画線の掘割及び地下構造物を構築し、仮線から計画線に切り替える。

事業区域の施工ステップ図は図 1.5-1 に示すとおりである。



※川崎大師駅周辺の道路の整備については、別事業で計画している。

図 1.5-1 施工ステップ図（事業区域）

事業区域（掘割構造部）の施工ステップ図は図 1.5-2 に、駅部の施工ステップ図は図 1.5-3 に示すとおりである。

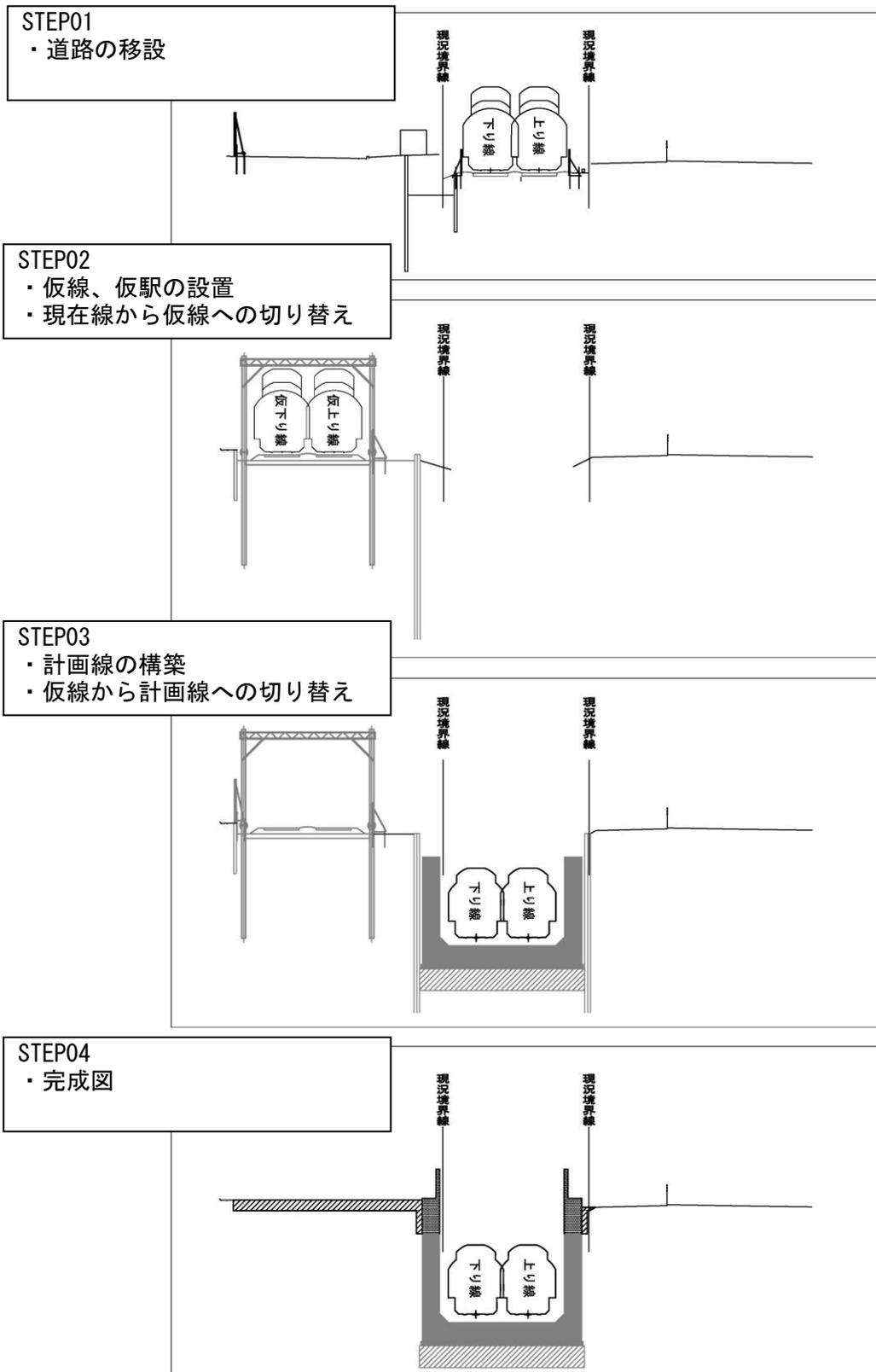


図 1.5-2 施工ステップ図（掘割構造部）

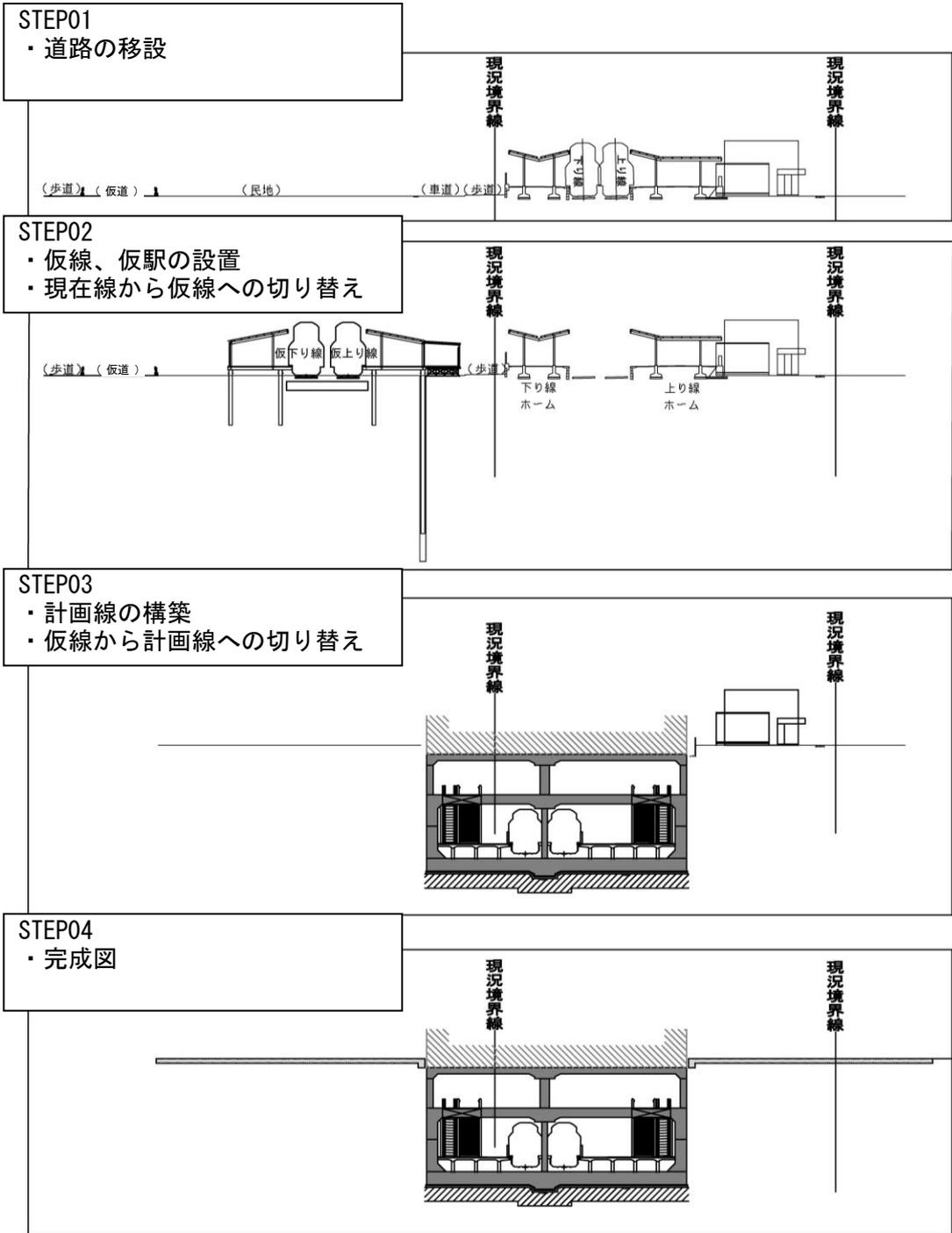


図 1.5-3 施工ステップ図 (駅部：川崎大師駅)

### 1.5.3 工事管理計画

#### (1) 工事時間帯

工事時間帯は、月曜日から土曜日までの8時から18時までを基本とし、作業の性質から線路に近接する作業や周辺交通への配慮から夜間工事や日曜・祝日に工事を行う場合には、近隣民家への影響（騒音・振動）を低減するため、極力夜間作業を少なくなるような工事計画や極力騒音・振動の発生の少ない作業を行う。

工事計画に変更が生じた場合には事前に周知を行い、周辺環境に配慮しつつ工事を行う。

#### (2) 管理体制

事業者及び工事施工者を中心とした管理体制を整えるとともに、近隣住民へはチラシ、説明会、ホームページ等により周知、工事に関する周辺との調整事項については、現場事務所を設置し対応する。

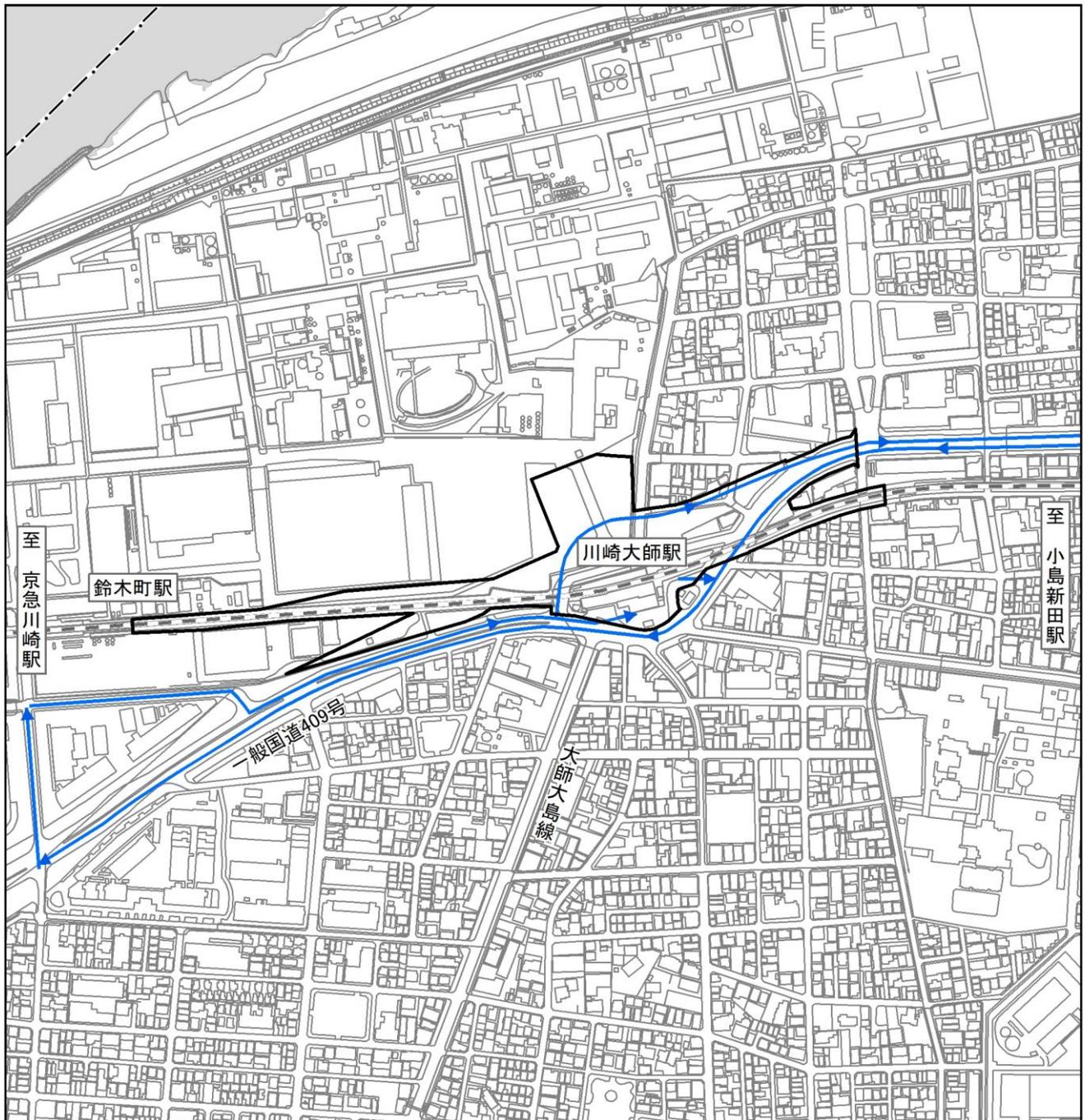
#### (3) 工事用車両台数と走行ルート

本事業の工事实施にあたり、工事期間中の搬出入車両ピーク時の1日あたりの工事用車両台数は、工事開始後85ヵ月目の昼間に大型車が17台/日（片道）、小型車が5台/日（片道）が、夜間に大型車が12台/日（片道）、小型車が5台/日（片道）がそれぞれ走行する計画である。

仮線用地を含めた本事業の事業区域及び工事用車両の走行ルートは、図 1.5-4 に示すとおりである。なお、工事用車両が周辺道路の路肩で待機することのないよう、待機場所を確保する。

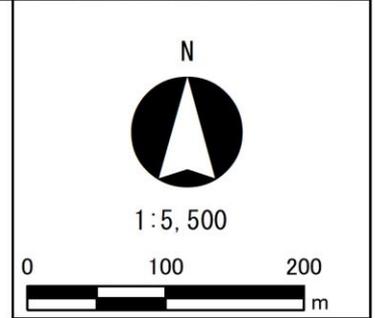
#### (4) 施工ヤード

施工ヤードは、図 1.5-4 に示す事業区域内に確保する予定であるが、詳細な位置は、今後、関係者と協議のうえ決定する。



凡例

- 事業区域
- 工事用車両走行ルート
- - - 現況の京浜急行大師線
- · - 都県境



この地図は、川崎市発行の 1 : 2,500 地形図（羽田本町・大師・池上新田・六郷・六郷橋・川崎）を使用したものである。

図 1.5-4 工事用車両走行ルート

## (5) 工事中の環境保全対策

工事の週間日程ならびに作業内容を周辺住民へ掲示により周知し、環境に配慮した工事を行うこととし、周辺住民や来訪者等への影響に配慮した取組について、施工実施前に工事計画を作成する。

工事中の環境保全対策としては、次の事項を実施する。

### 1) 保安対策

危険防止対策として、工事を行う区域に対して、仮囲いを設置する。

### 2) 交通安全対策

工事用車両の出入口及び待機場所は、事業区域内に設けた施工ヤードを利用する。

工事用車両の運行に際しては、工事用車両の運転者に対して、法定速度の遵守の徹底、安全運転、路上駐車禁止等について、交通規制に関する指導を行い、緊急車両及び近隣住民の日常生活に著しい影響を及ぼすことのないよう安全確保を図る。

工事中の交通流が現在の交通流と大きく変わらないよう、概ね現在の踏切と同位置に仮設の踏切を設置し、現在と同様の車両動線を確認する計画とした。

### 3) 排出ガス及び騒音・振動対策

工事中に使用する建設機械には、可能な限り最新の排出ガス対策型の建設機械等を使用するとともに、効率的な配備や運転操作を実施して排出ガス及び騒音・振動を低減する。

資材運搬車両については、「川崎市公害防止等生活環境の保全に関する条例」に定められている環境に配慮した運搬制度“エコ運搬制度”に基づき、エコドライブの実施及び低公害・低燃費車両の使用に努める。

工事用車両は、可能な限り特定の日または時間帯に集中しないよう、計画的な運行管理を行う。

### 4) 粉じん対策

工事中は、粉じん対策として、散水やシートの展張により粉じんの飛散を防止する。

また、工事用車両の退出の際には必要に応じてタイヤ洗浄を行い、周辺道路の汚損を防止するとともに、道路清掃を適宜行う。

## 5) 廃棄物等処理

発生する廃棄物については、「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」に基づいて適正にリサイクルを行うとともに、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」及び「神奈川県土砂の適正処理に関する条例」等に基づいて適正に処理及び処分を行う。

建設発生土については、極力、周辺の公共事業等への有効利用を図るとともに、汚泥が発生した場合は適切に処理する。

## 6) 水質汚濁対策

掘削工事の施工にあたっては、必要に応じて止水性の高い土留壁や地盤改良など適切な工法を用いる。

排水については、地下水はポンプでくみあげ、ノッチタンクで不純物を取り除き、水質（pH、SS）を確認後、「川崎市下水道条例」で定められた排除基準に適合する場合には、公共下水道（合流式）に接続のうえ放流し、適合しない場合には、適正に濁水処理を行ったのち放流する計画である。

## 7) 土壌汚染対策

工事の実施前に「土壌汚染対策法」及び「川崎市公害防止等生活環境の保全に関する条例」に則り、所要の手続きを適正に実施する。

汚染土壌を場外に搬出する場合は、「汚染土壌の運搬に関するガイドライン（改訂第 4.2 版）」（令和 6 年 4 月 環境省）を遵守し、汚染土壌の場外拡散を生じないようシートで覆う、搬出車両のタイヤ・車体を搬出前に洗浄する等の、適正な運搬を確保する。

## 8) 石綿対策等

解体建物の石綿については、使用の有無を調査し、石綿を含有する建材が明らかになった建物の解体工事にあたっては、「大気汚染防止法」（昭和 43 年 12 月 環境省）、「石綿障害予防規則」（平成 17 年 7 月 厚生労働省）及び「川崎市建築物等の解体等作業におけるアスベストの飛散防止ガイドライン」（令和 7 年 3 月 川崎市）に基づき、所要の手続きを適正に実施し、飛散防止対策を実施する。

## 9) 地盤沈下

事業の実施により地盤沈下が生じる可能性があることを考慮した上で、地盤を考慮した適切な構造・工法を検討し、採用する。また、必要に応じて地盤改良などの対策工法を行う。