

4.5.2 振動

事業区域及びその周辺における振動の状況等を調査し、工事中における建設機械の稼働、工事用車両の走行及び列車（仮線）の走行に係る振動の影響について、予測及び評価を行った。

(1) 現況調査

1) 調査項目

本事業に伴う振動の影響について予測及び評価するための基礎資料を得ることを目的として、以下の項目について調査を行った。

- a) 振動の状況（環境振動、道路交通振動、地盤卓越振動数及び鉄道振動）
- b) 地盤、地形及び工作物の状況
- c) 土地利用の状況
- d) 発生源の状況
- e) 自動車交通量等の状況
- f) 関係法令等による基準等

2) 調査地域

調査地域は、事業区域及びその周辺とした。

3) 調査方法等

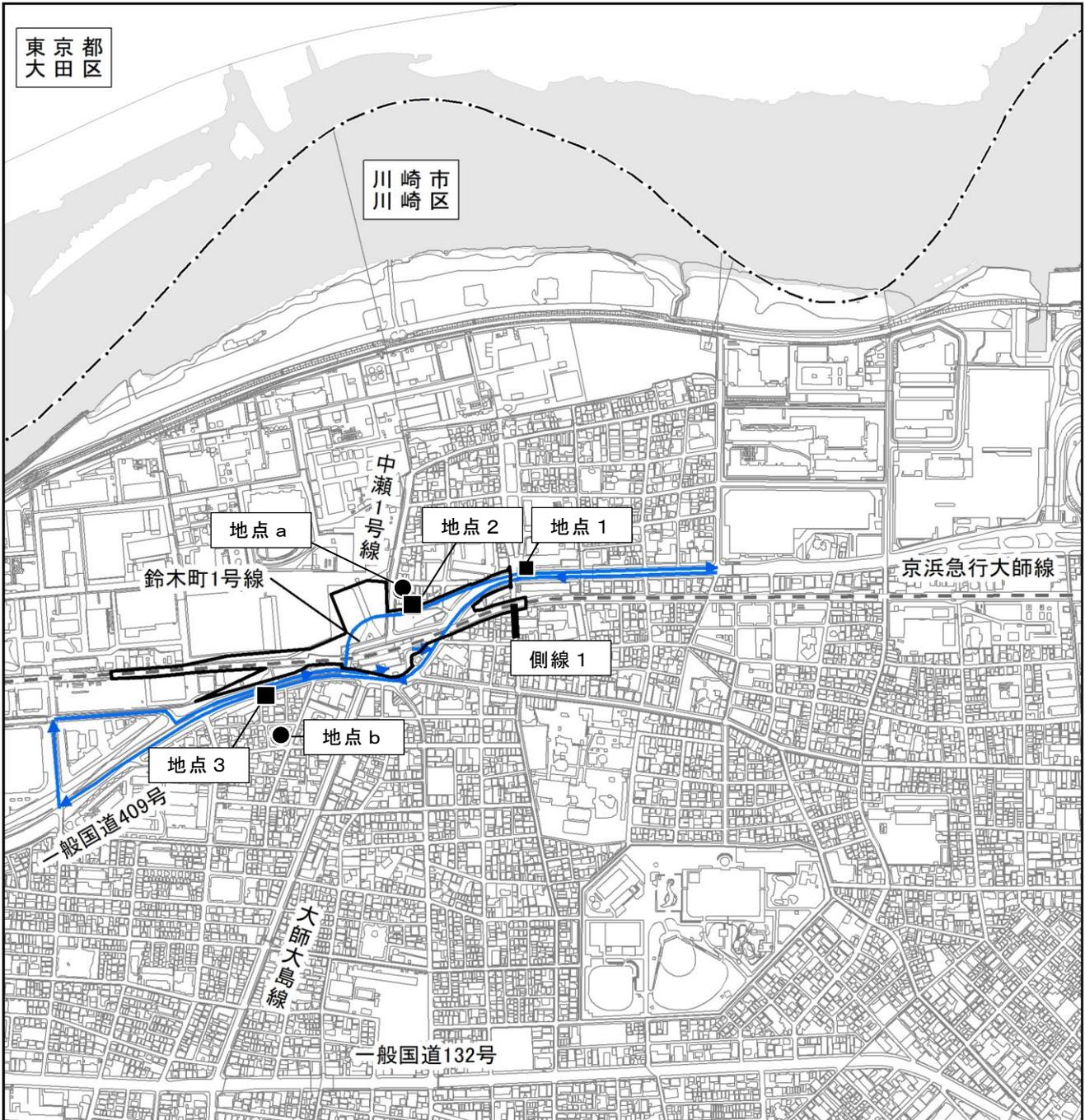
a) 調査地点

ア 振動の状況

調査地点は、図 4.5.2-1及び表 4.5.2-1に示すとおり、環境振動は事業区域北側及び南側の2地点、道路交通振動及び地盤卓越振動数は工事用車両の走行ルートである一般国道409号の沿道2地点及び中瀬28号線の沿道1地点の計3地点、鉄道振動は川崎大師駅－東門前駅間南側の1側線とした。

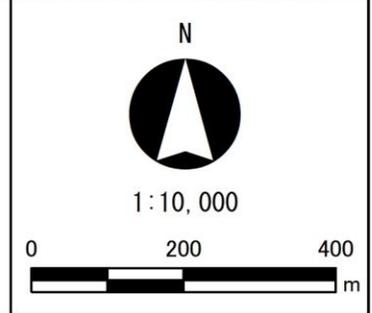
表 4.5.2-1 振動調査地点

区分	調査地点	備考
環境振動	地点 a	事業区域北側の地域
	地点 b	事業区域南側の地域
道路交通振動、 地盤卓越振動数	地点 1	一般国道 409 号北側
	地点 2	中瀬 28 号線北側
	地点 3	一般国道 409 号南側
鉄道振動	側線 1	川崎大師駅－東門前駅間南側



凡例

- | | |
|--|---|
|  事業区域 |  環境振動調査地点 |
|  都県境 |  道路交通振動調査地点及び地盤卓越振動数調査地点 |
|  現況の京浜急行大師線 |  鉄道振動（側線）調査地点 |
|  工事用車両走行ルート | |



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 4.5.2-1 調査地点図

イ 自動車交通量等の状況

調査地点は、工事用車両の走行ルートである一般国道 409 号の沿道 2 地点及び鈴木町 1 号線の沿道 1 地点の計 3 地点とした。

自動車交通量等の調査地点の位置は、「4.2 大気質」に示すとおりである。

表 4.5.2-2 騒音調査地点

区分	調査地点	備考
自動車交通量等	地点 1	一般国道 409 号
	地点 2	鈴木町 1 号線
	地点 3	一般国道 409 号

b) 調査期間・調査時期

ア 振動の状況

調査日及び調査時間帯は表 4.5.2-3に示すとおりとした。

表 4.5.2-3 調査日及び調査時間帯

区分	調査日及び調査時間帯
環境振動	令和 2 年 7 月 28 日（火） 6 時～ 7 月 29 日（水） 6 時（24 時間）
道路交通振動	令和 7 年 7 月 17 日（木） 12 時～ 7 月 18 日（金） 12 時（24 時間）
地盤卓越振動数	令和 2 年 7 月 28 日（火）～ 7 月 29 日（水）
鉄道振動	令和 7 年 7 月 8 日（火） 初電～終電

イ 地盤、地形及び工作物の状況

現地踏査時期は、令和 7 年 6 月 19 日（木）とした。

ウ 土地利用の状況

「イ 地盤、地形及び工作物の状況」と同様とした。

エ 発生源の状況

「イ 地盤、地形及び工作物の状況」と同様とした。

オ 自動車交通量等の状況

調査時期は、次のとおりとした。

- ・自動車交通量

調査時期は、令和 7 年 7 月 17 日（木） 12 時～ 7 月 18 日（金） 12 時（24 時間）とした。

- ・走行速度

調査時期は、令和 7 年 7 月 17 日（木） 12 時～ 7 月 18 日（金） 12 時（24 時間）とした。

- ・道路状況（道路構造、規制速度）

調査時期は、令和 7 年 7 月 17 日（木）、7 月 18 日（金）とした。

c) 調査方法

ア 振動の状況

① 環境振動及び道路交通振動

調査方法は、「振動レベル測定方法」(JIS Z 8735)に定められた調査方法によった。

② 地盤卓越振動数

調査方法は、計量法第 71 条に定められた振動レベル計により大型車(10台)の振動加速度レベルを記録のうえ周波数分析を行った。

③ 鉄道振動

調査方法は、計量法第 71 条に定められた振動レベル計及びレベルレコーダを用いて、「環境保全上緊急を要する新幹線鉄道振動対策について(勧告)」(昭和 51 年 3 月 12 日環大特 32 号)に定められた方法によった。

イ 地盤、地形及び工作物の状況

都市計画図等の既存資料による調査及び現地踏査により把握した。

ウ 土地利用の状況

都市計画図等の既存資料による調査及び現地踏査により把握した。

エ 発生源の状況

都市計画図等の既存資料による調査及び現地踏査により把握した。

オ 自動車交通量等の状況

自動車交通量は、自動車交通量を現地調査により把握した。調査は、ハンドカウンタを用いた連続計測により、方向別交通量を把握した。車種分類は、自動車類(2車種分類)及び二輪車とした。

また、走行速度については、測定位置前後 50m 程度の区間内の通過秒数(ストップウォッチで計測)により計測した。

カ 関係法令等による基準等

次の関係法令等の内容を整理した。

- ・「振動規制法」第 14 条に基づく特定建設作業に関する規制基準
- ・「振動規制法」第 16 条に基づく道路交通振動に係る要請限度
- ・「環境保全上緊急を要する新幹線鉄道振動対策について(勧告)」(昭和 51 年 3 月 12 日環大特 32 号)に基づく指針

4) 調査結果

a) 振動の状況

ア 環境振動

環境振動の調査結果は、表 4.5.2-4に示すとおりである。調査結果の詳細は、資料編（資料 5 - 1、資 - 73 ページ参照）に示す。

調査地点の振動レベル（L₁₀）は、昼間で地点 a が 39.4～43.6 デシベル、地点 b が 37.2～42.4 デシベル、夜間で地点 a が 30.7～42.4 デシベル、地点 b が 31.4～41.5 デシベルとなっており、振動感覚閾値（50%の人が感じる振動レベルでおよそ 60 デシベル、10%の人が感じる振動レベルでおよそ 55 デシベル）未満となっている。

表 4.5.2-4 環境振動の調査結果（L₁₀）

単位：デシベル

調査地点	振動レベル（L ₁₀ ）	
	昼間（8時～19時）	夜間（19時～8時）
地点 a	41.5（39.4～43.6）	36.9（30.7～42.4）
地点 b	40.5（37.2～42.4）	36.8（31.4～41.5）

注）表中の数字は、時間帯別の値を算術平均した値であり、（ ）内の値は時間帯別の値の範囲を示している。

イ 道路交通振動

道路交通振動の調査結果は、表 4.5.2-5に示すとおりである。調査結果の詳細は、資料編（資料 5 - 1、資 - 77 ページ参照）に示す。

調査地点の振動レベル（L₁₀）は、昼間で 40.4～46.3 デシベル、夜間で 36.5～42.0 デシベルとなっており、要請限度未満である。

表 4.5.2-5 道路交通振動の調査結果（L₁₀）

単位：デシベル

調査地点	路線	振動レベル（L ₁₀ ）			
		昼間（8時～19時）		夜間（19時～8時）	
			要請限度		要請限度
地点 1	一般国道 409 号	40.4	70 以下	36.5	65 以下
地点 2	中瀬 28 号線	42.0	70 以下	37.3	65 以下
地点 3	一般国道 409 号	46.3	70 以下	42.0	65 以下

ウ 地盤卓越振動数

地盤卓越振動数の調査結果は、表 4.5.2-6に示すとおりである。調査結果の詳細は、資料編（資料5-1、資-80 ページ参照）に示す。

調査地点の地盤卓越振動数は、13.2～14.6Hz となっている。

表 4.5.2-6 地盤卓越振動数の調査結果

単位：Hz

調査地点	路線	地盤卓越振動数 ^{注2)}
地点 1	一般国道 409 号	13.9
地点 2	中瀬 28 号線	13.2
地点 3	一般国道 409 号	14.6

注1) 「道路環境整備マニュアル」（平成元年4月 (社)日本道路協会)では軟弱地盤の場合 15Hz 以下になることが多いとしている。

注2) 地盤卓越振動数は、道路環境影響評価の技術手法に基づき、振動加速度レベルが最大を示す周波数帯域の中心周波数を平均した数値としている。

エ 鉄道振動

鉄道振動（ピーク振動レベル）の調査結果は、表 4.5.2-7に示すとおりである。調査結果の詳細は、資料編（資料5-1、資-83 ページ参照）に示す。

表 4.5.2-7 鉄道振動の調査結果

単位：デシベル

ピーク振動レベル			
最寄り軌道中心からの距離			
現況 ^{注2)}	7.50m	12.5m	26.5m
標準	6.25m	12.5m	25.0m
側線 1	63.2	61.9	58.3

注1) ピーク振動レベルは、上位半数列車の算術平均値である。

注2) 6.25m地点は、現地状況により計画線最寄り軌道中心から 7.50mで、25.0m地点は 26.5mで測定した。

b) 地盤、地形及び工作物の状況

事業区域及びその周辺の地形は、平坦な地形が続いている。

事業区域及びその周辺は、工場等の大型構造物がみられ、一部に住宅地や学校がみられる。

また、地盤については、地盤卓越振動数からもわかるように緩い地盤が多く未固結地盤となっている。

c) 土地利用の状況

事業区域は多摩川の南側に位置し、土地利用現況は、道路用地や運搬施設用地、その他の空き地等となっており、事業区域はそのほとんどが現状の京浜急行大師線の路線となっている。

事業区域の周辺について、北側には主に軽工業用地や運搬施設用地が存在し、東側、南側、西側には住宅用地や集合住宅用地等が存在している。

また、振動に配慮すべき保全対象施設として、事業区域の南側約 30m の位置に若宮幼稚園が存在する。

d) 発生源の状況

事業区域周辺の主な振動の発生源としては、京浜急行大師線のほか、一般国道 409 号の道路交通、既存の工場及び周辺の事業所等があげられる。

e) 自動車交通量等の状況

ア 自動車交通量

自動車交通量の調査結果は、「4.2 大気質」に示したとおりである。

イ 走行速度

走行速度の調査結果は、「4.2 大気質」に示したとおりである。

ウ 道路状況（道路構造、規制速度）

道路状況（道路構造、規制速度）は、表 4.5.2-8 に示すとおりである。

表 4.5.2-8 道路状況

調査地点 \ 項目	道路構造	規制速度	地盤の状態	舗装の種類	その他
地点 1 (一般国道 409 号)	平面道路 (5 車線)	50km/時	未固結地盤 (粘土地盤)	コンクリート	
地点 2 (鈴木町 1 号線)	平面道路 (2 車線)	40km/時	未固結地盤 (粘土地盤)	コンクリート	一方通行
地点 3 (一般国道 409 号)	平面道路 (4 車線)	50km/時	未固結地盤 (粘土地盤)	コンクリート	

備考) 地点 2 の規制速度は現況の鈴木町 1 号線の規制速度となる。

f) 関係法令等による基準等

ア 振動規制法の規制基準

振動規制法に基づく、特定建設作業に係る規制基準は表 4.5.2-9(1)に、道路交通振動に係る要請限度は、表 4.5.2-9(2)に示すとおりである。

事業区域は、準住居地域、商業地域及び工業地域に指定されており、特定建設作業に係る第1号区域及び第2号区域の規制基準（75 デシベル以下）が適用される。

また、道路交通振動測定地点の振動に係る要請限度は、道路交通振動に係る要請限度の第一種区域の基準値（昼間：65 デシベル、夜間 60 デシベル）が適用される。

表 4.5.2-9 (1) 特定建設作業に係る振動の規制基準

振動の 大きさ	作業時間		1日あたりの作業時間		作業日数	作業日
	第1号区域	第2号区域	第1号区域	第2号区域		
75 デシベルを超えないこと	午後7時から翌日午前7時までの時間内でないこと	午後10時から翌日午前6時までの時間内でないこと	10時間を超えないこと	14時間を超えないこと	連続6日を超えないこと	日曜日その他の休日ではないこと

注1) 第1号区域：第一種・第二種低層住居専用地域、第一種・第二種中高層住居専用地域、田園住居地域、第一種・第二種住居地域、準住居地域、近隣商業地域、商業地域、準工業地域、用途が定められていない地域、工業地域のうち学校・保育所・病院・図書館・老人ホーム・幼保連携型認定こども園等の施設の敷地の境界線から80メートルまでの区域

注2) 第2号区域：工業地域のうち、前号の区域以外の区域

注3) 工業専用地域は除く。

表 4.5.2-9(2) 道路交通振動に係る要請限度

区域の区分	時間	昼間 (8時から19時)	夜間 (19時から8時)
	第一種区域		65 デシベル
第二種区域		70 デシベル	65 デシベル

注1) 第一種区域：第一種・第二種低層住居専用地域、第一種・第二種中高層住居専用地域、田園住居地域、第一種・第二種住居地域、準住居地域、その他の地域

注2) 第二種区域：近隣商業地域、商業地域、準工業地域、工業地域

注3) 工業専用地域は除く。

イ 地域環境管理計画の地域別環境保全水準

地域環境管理計画の地域別環境保全水準は、建設工事に係る振動については「生活環境の保全に支障のないこと。」、道路に係る振動については「生活環境の保全に支障のないこと。」、鉄道に係る振動については「生活環境の保全に支障のないこと。ただし、線路の改良については現状の改善を図ること。」と定められている。

これらの具体的な数値等は、川崎市環境影響評価等技術指針に示されており、建設工事に係る振動については特定建設作業に係る振動の規制基準(表 4.5.2-9(1)参照)、道路に係る振動については道路交通振動に係る要請限度(表 4.5.2-9(2)参照)と同様の値となっている。

(2) 環境保全目標

環境保全目標は、地域環境管理計画の地域別環境保全水準を参考に、表 4.5.2-10 に示すとおり設定した。

表 4.5.2-10 振動に係る環境保全目標

環境影響要因		環境保全目標	具体的な数値等								
工事中	建設機械の稼働	生活環境の保全に支障のないこと。	事業区域は準住居地域、商業地域及び工業地域に指定されていることから、特定建設作業に係る規制基準「敷地境界において75デシベル以下」とする。								
	工事用車両の走行	生活環境の保全に支障のないこと。	<p>道路交通振動に係る要請限度の第一種区域の値として次のとおりとする。</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th rowspan="2">区域の区分</th> <th colspan="2">時間</th> </tr> <tr> <th>昼間 (8時から19時)</th> <th>夜間 (19時から8時)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>第一種区域</td> <td>65デシベル</td> <td>60デシベル</td> </tr> </tbody> </table>	区域の区分	時間		昼間 (8時から19時)	夜間 (19時から8時)	第一種区域	65デシベル	60デシベル
	区域の区分	時間									
昼間 (8時から19時)		夜間 (19時から8時)									
第一種区域	65デシベル	60デシベル									
列車(仮線)の走行	現状の改善を図ること。	<p>振動レベルについて、現地調査結果を大きく上回らないこととする。</p> <p style="text-align: center;">単位：デシベル</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>予測地点</th> <th>現地調査結果 (最寄り軌道中心から7.5mの位置)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>側線1</td> <td>63.2</td> </tr> </tbody> </table>	予測地点	現地調査結果 (最寄り軌道中心から7.5mの位置)	側線1	63.2					
予測地点	現地調査結果 (最寄り軌道中心から7.5mの位置)										
側線1	63.2										

(3) 予測及び評価

1) 建設機械の稼働に係る影響

a) 予測

ア 予測項目

予測項目は、建設機械の稼働に係る振動レベルとした。

イ 予測地域・予測地点

予測地域は、「4.4 騒音 (3) 予測及び評価 1) 建設機械の稼働に係る影響」と同様に、事業区域から概ね 100m の範囲とした。予測高さは地盤面レベルとした。

ウ 予測時期

予測時期は、工事期間の中から、工事の種類や使用機械の機種、台数等を考慮して、振動レベルの合成値が大きくなると想定される工事開始後 86 ヶ月目（昼間）及び 85 ヶ月目（夜間）とし、表 4.5.2-11 に示すとおりとした。影響が大きくなる時期の設定根拠は資料編（資料 1 - 2、資 - 5 ページ参照）に示す。

表 4.5.2-11 (1) 予測時期（昼間）

予測時期	工事内容		主な建設機械
工事開始後 86 ヶ月目	鈴木町駅～ 川崎大師駅間 工事	躯体構築工	バックホウ (0.1～0.8m ³) ラフタークレーン (16～50 t) クローラクレーン(100～120 t)
		仮土留め壁工	クローラクレーン (4.9～25 t)
	川崎大師駅工事	底盤改良工	オールテレーンクレーン (100～160 t) 油圧式圧入引抜機 (255kN)
		掘削工	空気圧縮機 (21.7m ³ /min) ボーリングマシン (18.5kW)
		躯体構築工	コンクリートミキサー車 (7 m ³ /h)
		建築工事	コンクリートポンプ車 (45m ³ /h)

表 4.5.2-11 (2) 予測時期（夜間）

予測時期	工事内容		主な建設機械
工事開始後 85 ヶ月目	鈴木町駅～ 川崎大師駅間 工事	底盤改良工	バックホウ (0.1～0.8m ³) ラフタークレーン (16～50 t) クローラクレーン(100～120 t) クローラクレーン (4.9～25 t) オールテレーンクレーン (100～160 t) 油圧式圧入引抜機 (255kN) ボーリングマシン (18.5kW)
		掘削工	
	川崎大師駅工事	仮土留め壁工	
		底盤改良工	
		掘削工	
		躯体構築工	
		建築工事	

エ 予測方法

建設機械の稼働に係る振動の予測手順は、図 4.5.2-2に示すとおりとした。また、予測式は、振動の伝搬理論式により行った。予測式の内容は、資料編（資料 5-2、資-89 ページ参照）に示す。

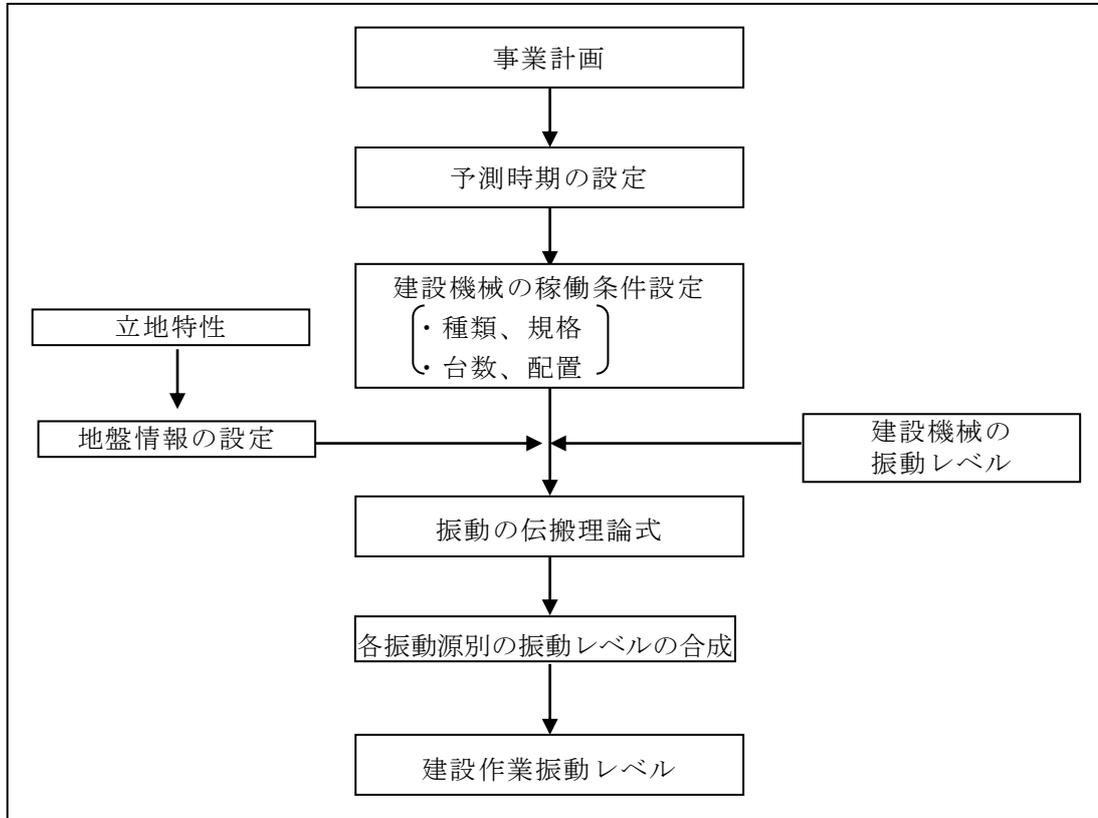


図 4.5.2-2 建設機械の稼働に係る振動の予測手順

オ 予測条件

建設機械の配置は、図 4.5.2-3に示すとおり事業区域内に配置した。また、建設機械の振動源条件は、既存資料等をもとに表 4.5.2-12に示すとおり設定した。

表 4.5.2-12 (1) 建設機械の稼働に係る振動予測の条件 (昼間)

機械	規格	稼働台数 (昼間) (台/日)	基準点 振動レベル ^{注)} (デシベル)	出典
バックホウ	0.1~0.8m ³	4	55	B
ラフタークレーン	16~50 t	4	67	A
クローラクレーン	100~120 t	1	67	A
クローラクレーン	4.9~25 t	3	67	A
オールテレーンクレーン	100~160 t	1	40	C
油圧式圧入引抜機	255kN	1	55	D
空気圧縮機	21.7m ³ /min	1	60	A
ボーリングマシン	18.5kW	4	61	D
コンクリートミキサー車	7 m ³ /h	4	57	A
コンクリートポンプ車	45m ³ /h	2	57	A
合 計		25	—	—

注) 振動レベルの値は、機側7mでの1台あたりの値である。

出典：A：「建設工事に伴う騒音振動対策ハンドブック（第3版）」（平成13年）

B：「低騒音型・低振動型建設機械の指定に関する規程」（平成13年4月 国土交通省告示第487号）

C：「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 建設省土木研究所）

D：「建設作業振動対策マニュアル」（平成6年 社団法人 日本建設機械化協会）

表 4.5.2-12 (2) 建設機械の稼働に係る振動予測の条件 (夜間)

機械	規格	稼働台数 (台/日)	基準点 振動レベル ^{注)} (デシベル)	出典
バックホウ	0.1~0.8m ³	2	55	B
ラフタークレーン	16~50 t	3	67	A
クローラクレーン	100~120 t	1	67	A
クローラクレーン	4.9~25 t	3	67	A
オールテレーンクレーン	100~160 t	1	40	C
油圧式圧入引抜機	255kN	1	55	D
ボーリングマシン	18.5kW	4	61	D
合 計		15	—	—

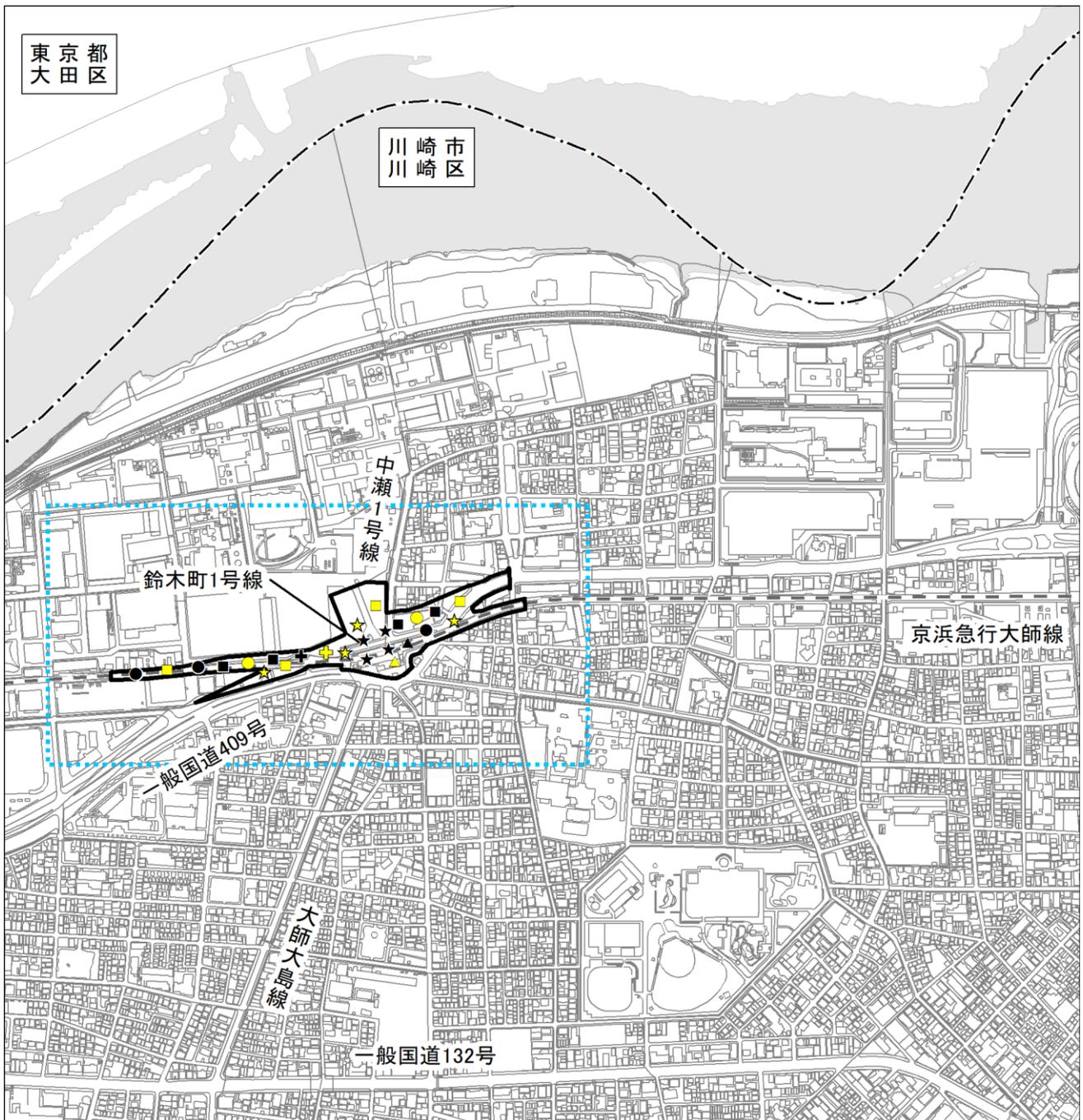
注) 振動レベルの値は、機側7mでの1台あたりの値である。

出典：A：「建設工事に伴う騒音振動対策ハンドブック（第3版）」（平成13年）

B：「低騒音型・低振動型建設機械の指定に関する規程」（平成13年4月 国土交通省告示第487号）

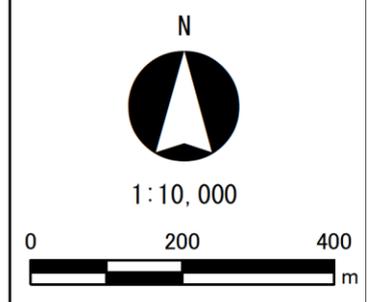
C：「建設機械騒音及び振動の防止並びに排除に関する調査試験報告書」（昭和54年 建設省土木研究所）

D：「建設作業振動対策マニュアル」（平成6年 社団法人 日本建設機械化協会）



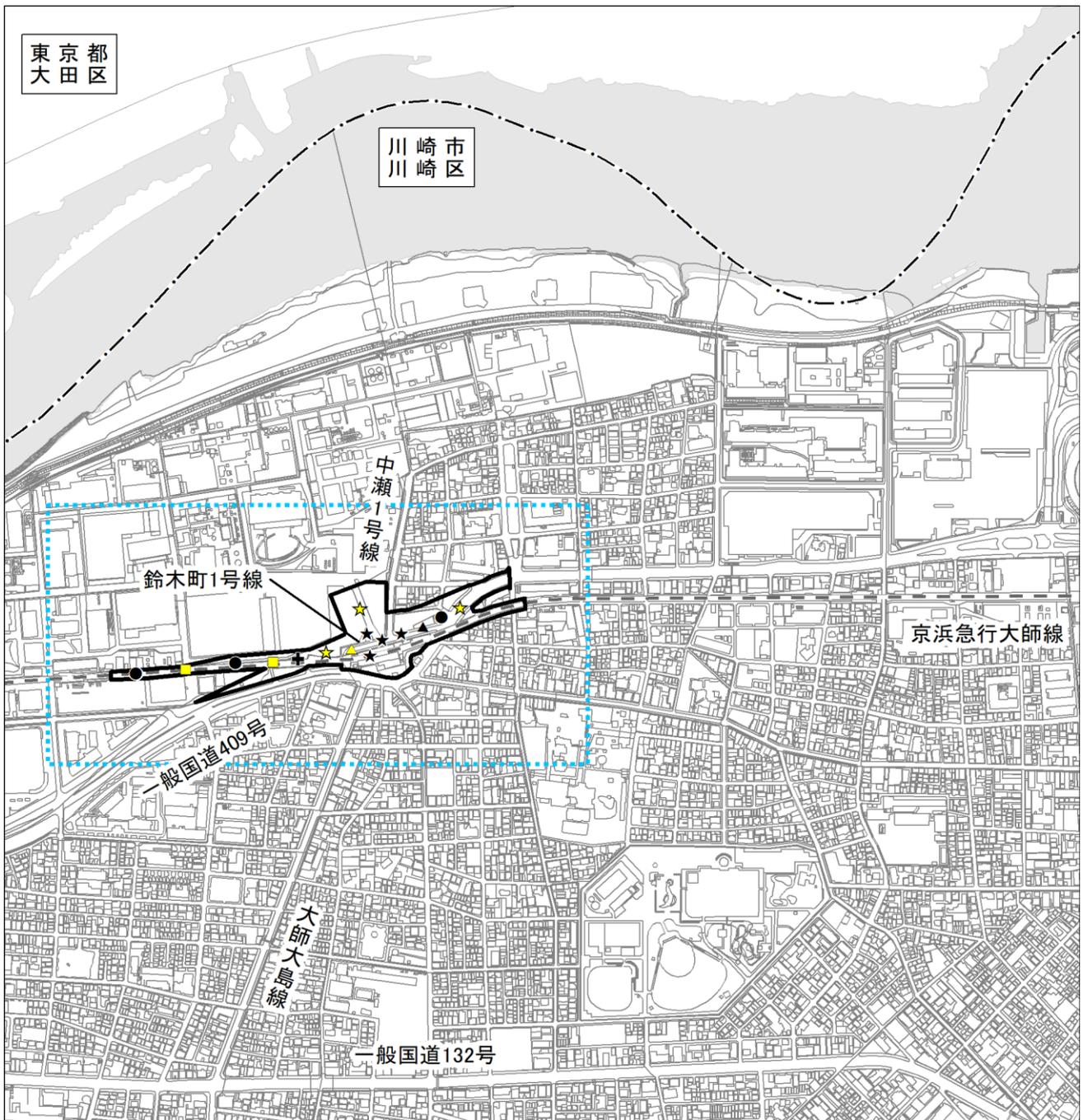
凡例

- | | | | |
|---|------------|---|----------------------|
|  | 事業区域 |  | オールテレーンクレーン |
|  | 都県境 |  | クローラクレーン (100~120 t) |
|  | 現況の京浜急行大師線 |  | クローラクレーン (4.9~25 t) |
|  | 予測範囲 |  | コンクリートポンプ車 |
| | |  | コンクリートミキサー車 |
| | |  | バックホウ |
| | |  | ボーリングマシン |
| | |  | ラフタークレーン |
| | |  | 油圧式圧入引抜機 |
| | |  | 空気圧縮機 |



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。

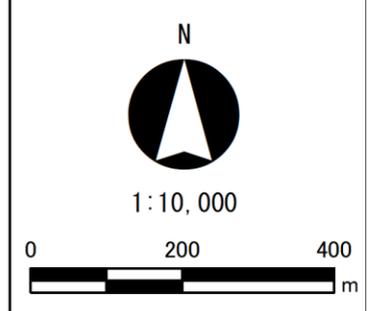
図 4.5.2-3(1) 振動の予測に係る建設機械の配置 (昼)



凡例

- 事業区域
- 都県境
- 現況の京浜急行大師線
- 予測範囲

- ▲ オールテレーンクレーン
- ▲ クローラクレーン (100~120 t)
- クローラクレーン (4.9~25 t)
- バックホウ
- ★ ボーリングマシン
- ☆ ラフタークレーン
- ✦ 油圧式圧入引抜機



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 4.5.2-3(2) 振動の予測に係る建設機械の配置 (夜)

カ 予測結果

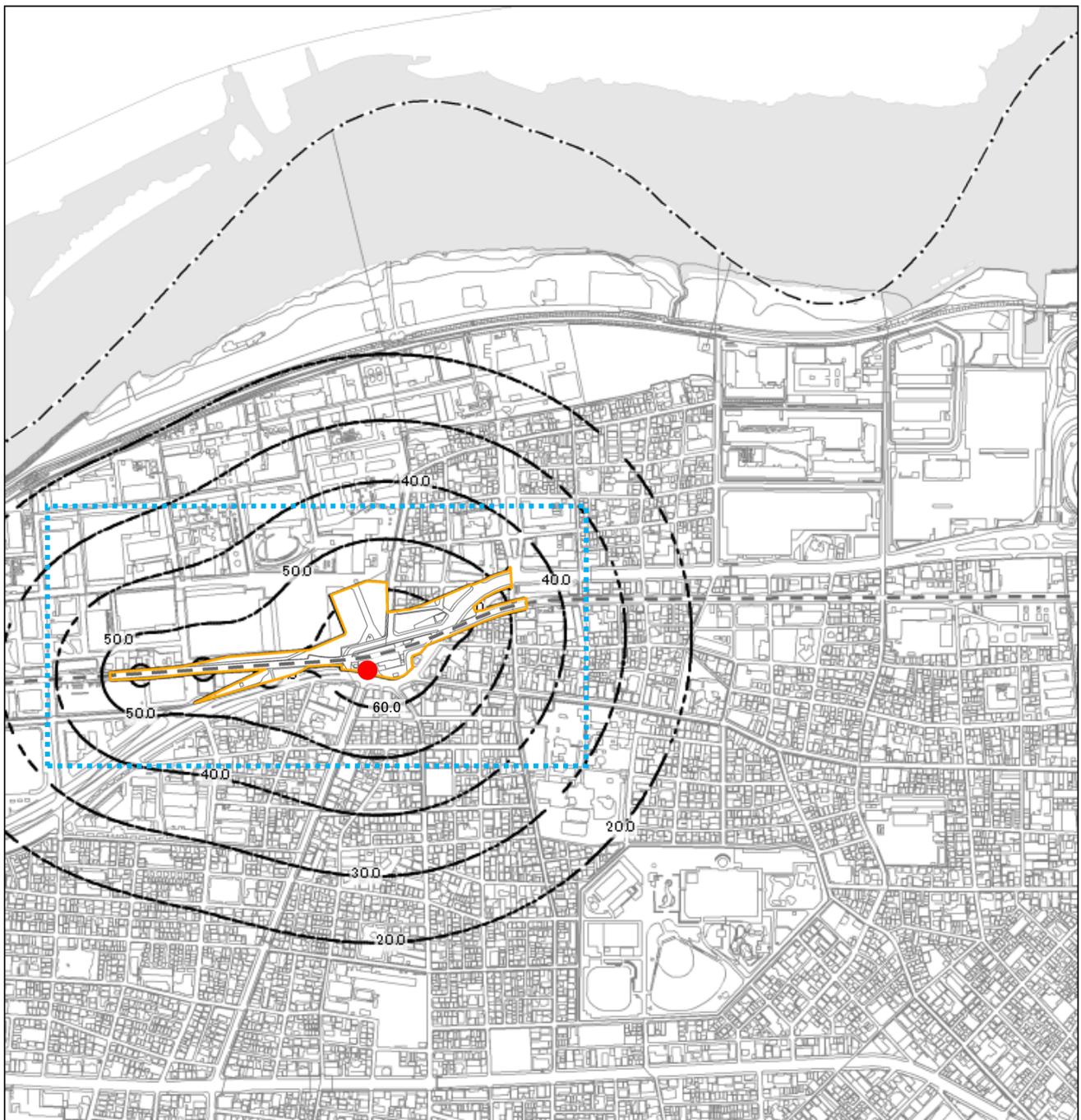
建設機械の稼働に係る振動の予測結果は、表 4.5.2-13、図 4.5.2-4及び図 4.5.2-5に示すとおりである。

建設機械の稼働に係る振動レベルの最大値は、事業区域南側の敷地境界で昼間 69 デシベル、夜間 67 デシベルとなり、環境保全目標（75 デシベル以下）を満足するものと予測する。

表 4.5.2-13 建設機械の稼働に係る振動の予測結果

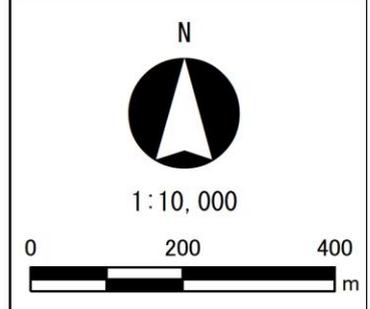
単位：デシベル

予測地点	時間区分	予測結果 (L ₁₀)	環境保全目標
振動の最大 レベル地点	昼間	69 (68.5)	75 以下
	夜間	67 (66.6)	



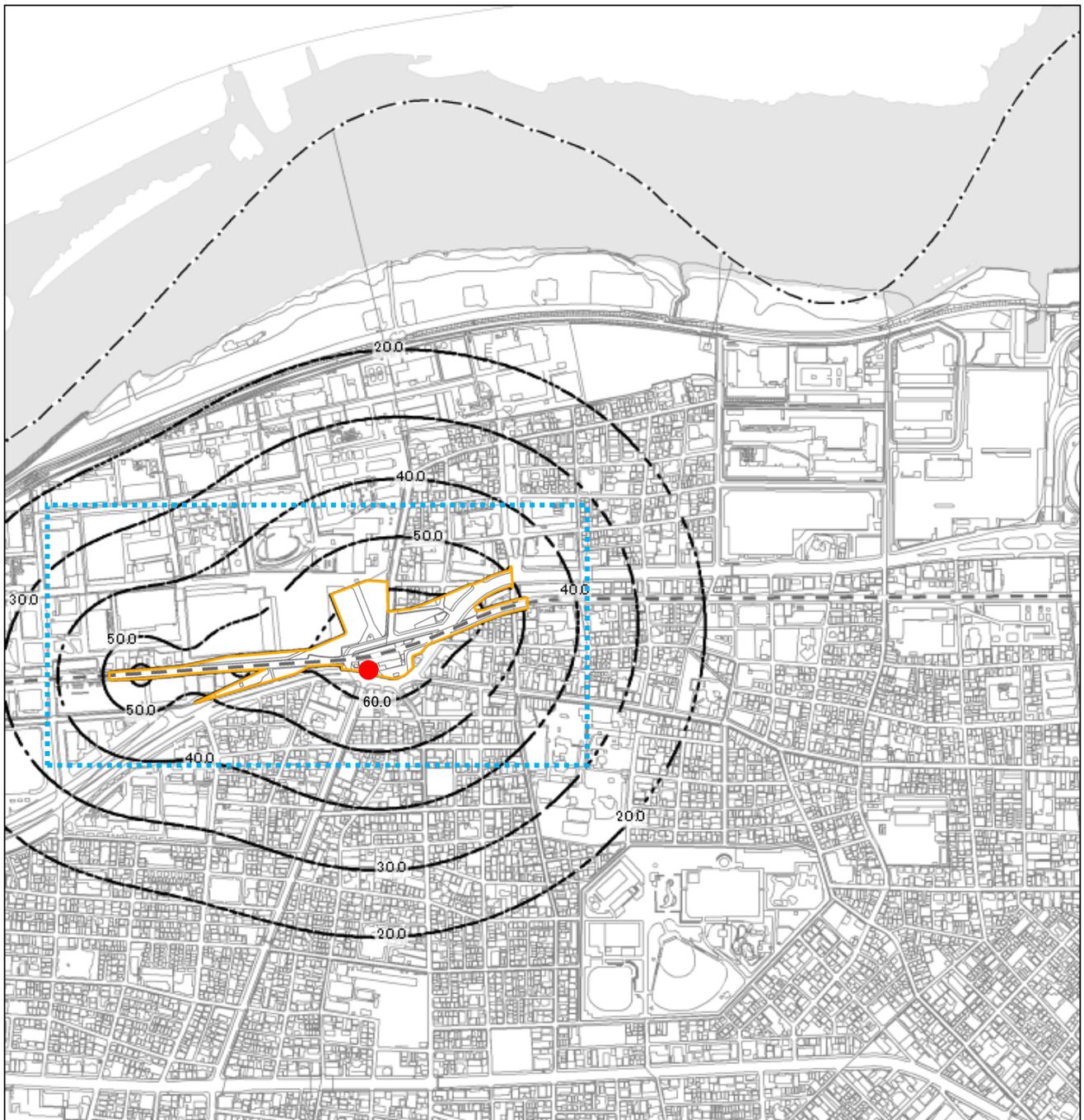
凡例

- 事業区域
- 事業区域から100m範囲
- 都県境
- 現況の京浜急行大師線
- 最大レベル地点 (69dB)



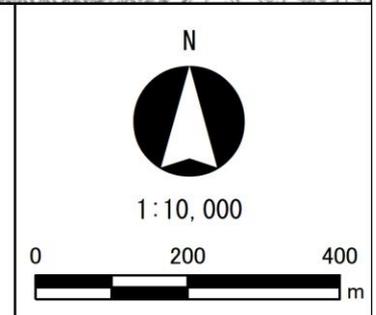
この地図は、川崎市発行の1:2,500地形図(羽田本町・大師・池上新田・六郷・六郷橋・川崎)を使用したものである。

図 4.5.2-4 建設機械の稼働に係る振動予測結果図(昼間)
(工事開始後 86 ヲ月目)



凡例

- 事業区域
- 事業区域から100m範囲
- 都県境
- 現況の京浜急行大師線
- 最大レベル地点 (67dB)



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 4.5.2-5 建設機械の稼働に係る振動予測結果図(夜間)
(工事開始後85ヵ月目)

b) 環境保全のための措置

本事業では、振動の影響を低減するために、次のような措置を講じる計画である。

- ・建設機械は、可能な限り集中稼働を避け、効率的な稼働に努める。
- ・建設機械による負荷を極力少なくするための施工方法や手順等に十分に配慮する。
- ・工事の始業前に建設機械の点検を行い、整備不良・劣化等による振動を防止する。
- ・工事は原則として昼間作業としているが、工種の一部が現在線に近接する工事となるため、終列車後の夜間作業で行うことがある。夜間工事の実施に際しては、事前に近隣の方々へ作業内容や時間帯についてお知らせするほか、就寝時間帯に大きな振動の発生する作業を極力避ける等の対策を講じる。

c) 評価

建設機械の稼働に係る振動レベルの最大値は、事業区域南側の敷地境界で昼間 69 デシベル、夜間 67 デシベルとなり、環境保全目標（75 デシベル以下）を満足するものと予測する。

さらに、本事業では、建設機械の集中稼働を避け、効率的な稼働に努めるなどの環境保全のための措置を講じることから、周辺地域の生活環境の保全に支障のないものと評価する。

2) 工車用車両の走行に係る影響

a) 予 測

ア 予測項目

予測項目は、工車用車両の走行に係る振動レベルとした。

イ 予測地域・予測地点

予測地点は、工車用車両（大型車）の走行ルート（一般国道 409 号）沿道において現地調査を行った地点及び仮道沿道の地点とし、図 4.5.2-7に示す 3 地点とした。

予測高さは地盤面レベルとした。

ウ 予測時期

予測時期は、工事期間中で振動レベルが最大となると想定される時期（ピーク日）とし、車両の台数については工事開始後 85 ヶ月目の台数を前提とした。影響が大きくなる時期の設定根拠は、資料編（資料 1-2、資-5 ページ参照）に示す。

エ 予測方法

工車用車両の走行に係る振動の予測手順は、図 4.5.2-6(1)に示すとおりとした。また、地点 2 は仮道上であることから、予測手順は図 4.5.2-6(2)に示すとおりとした。なお、予測式は、建設省土木研究所の提案式を用いた。

予測式の内容及び将来一般交通量による振動レベルの補正值は、資料編（資料 5-3、資-90 ページ参照）に示す。

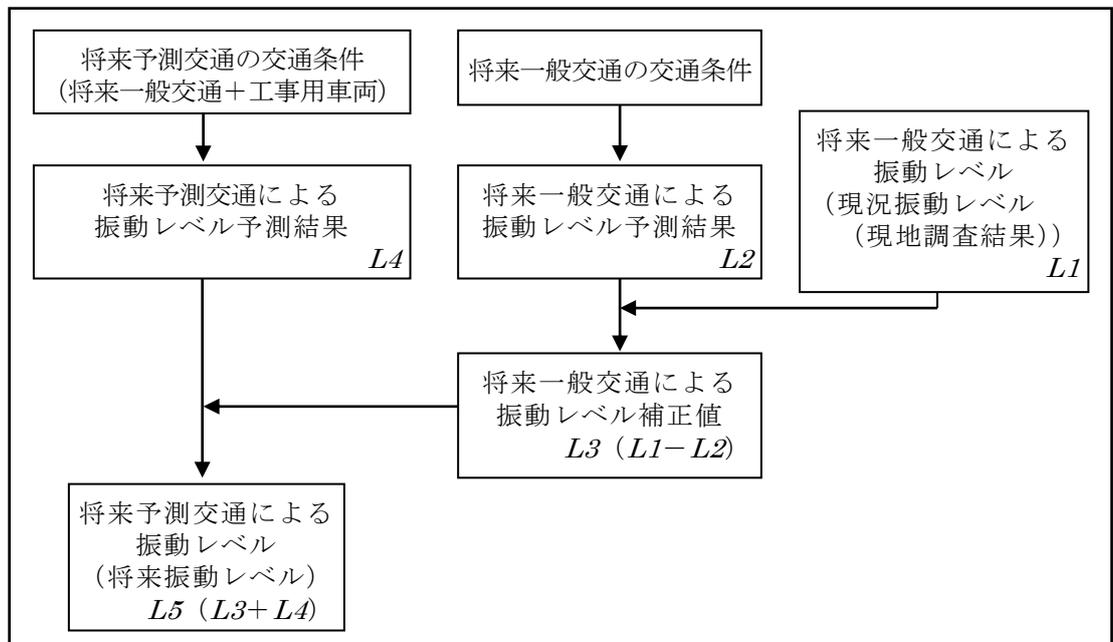


図 4.5.2-6(1) 工車用車両の走行に係る振動の予測手順（地点 1、3）

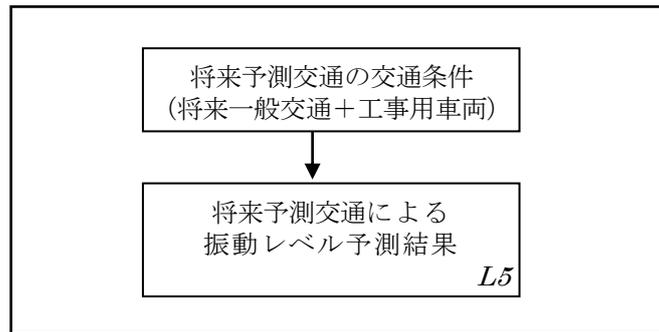
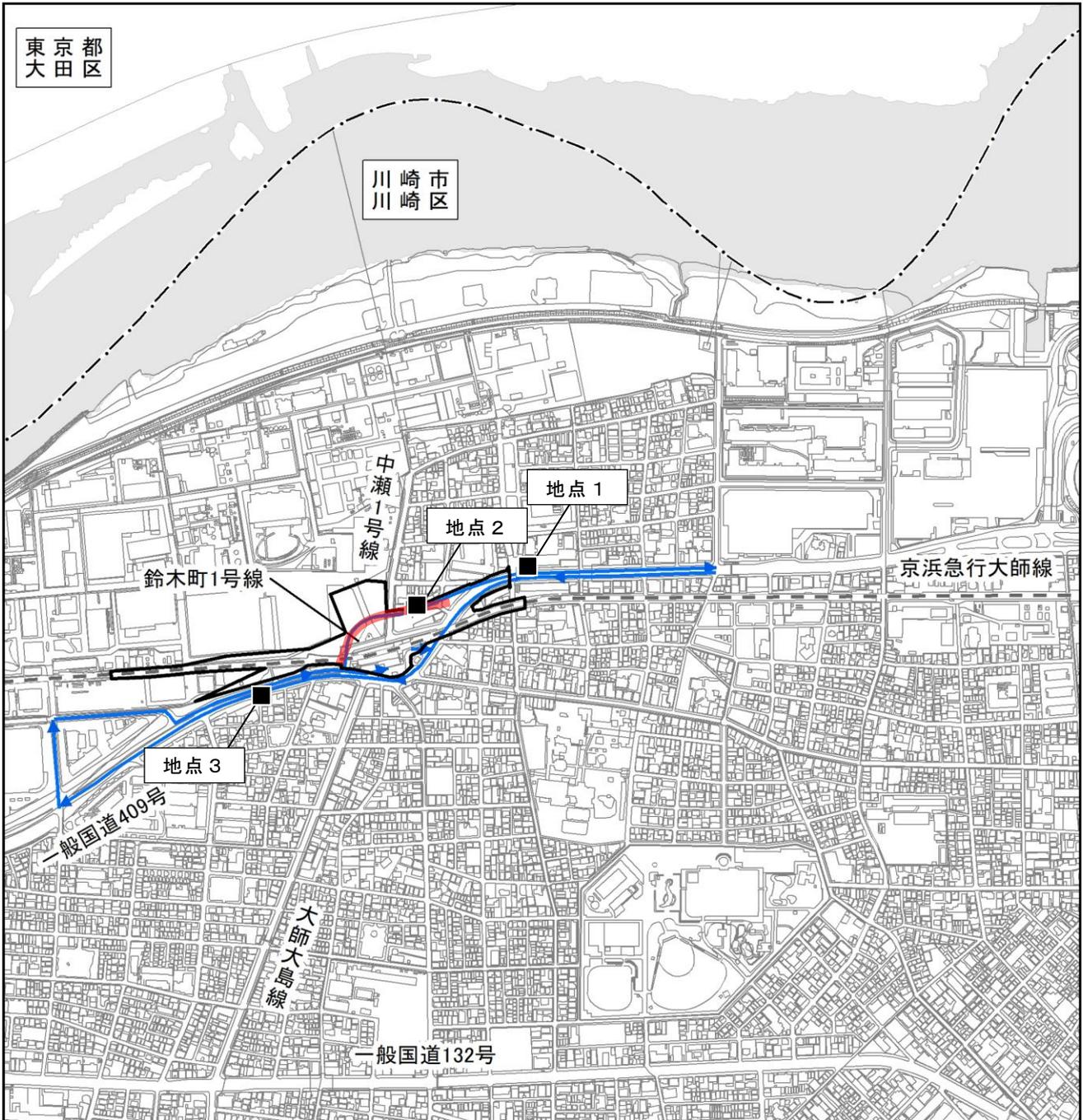
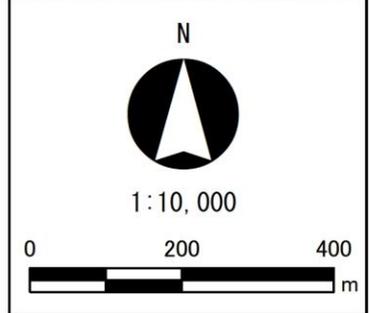


図 4.5.2-6(2) 工事用車両の走行に係る振動の予測手順（地点2）



凡例

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



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 4.5.2-7 工事用車両の走行に係る振動予測地点

オ 予測条件

① 予測時間帯

予測時間帯は、道路交通振動に係る要請限度の時間区分をもとに、昼間は8時～18時、夜間は18時～翌8時とした。

② 交通条件

予測に用いる交通条件を以下に示す。

A. 将来一般交通量

工事実施時に走行する一般交通量は、現況交通量と同様とし、「4.2 大気質」に示すとおりとした。

B. 工所用車両台数

工所用車両台数は、片道当たり、昼間に大型車 17 台、小型車 5 台、夜間に大型車 12 台、小型車 5 台が走行するものとした。

なお、地点 1 及び地点 3 については、車両が往復で移動するものとした。

C. 将来予測交通量（将来一般交通量＋工所用車両台数）

予測交通量は、表 4.5.2-14に示すとおり、将来一般交通量に、工所用車両台数を足し合わせたものとした。

表 4.5.2-14 (1) 地点 1（一般国道 409 号）の将来予測交通量

測定時間	大型車（台）		小型車（台）		合計（台）	振動予測時の換算台数（台）
	一般車	工所用車両	一般車	工所用車両		
12:00	152	0	703	0	855	2,679
13:00	155	2	625	0	782	2,666
14:00	174	4	795	0	973	3,109
15:00	132	4	851	0	987	2,619
16:00	81	4	798	2	885	1,905
17:00	55	4	740	2	801	1,509
18:00	57	0	835	0	892	1,576
19:00	47	0	662	0	709	1,273
20:00	50	2	525	2	579	1,203
21:00	30	2	362	2	396	780
22:00	36	2	323	0	361	817
23:00	25	2	270	0	297	621
0:00	38	2	195	0	235	715
1:00	33	2	170	0	205	625
2:00	48	2	189	0	239	839
3:00	55	2	176	0	233	917
4:00	101	2	274	0	377	1,613
5:00	150	2	421	2	575	2,399
6:00	167	2	661	2	832	2,860
7:00	166	2	571	2	741	2,757
8:00	195	4	510	2	711	3,099
9:00	236	4	584	2	826	3,706
10:00	217	4	708	2	931	3,583
11:00	208	4	599	0	811	3,355
合計	2,608	58	12,547	20	15,233	—

※換算台数について、振動の計算上、大型車は小型車 13 台分と換算する。

表 4.5.2-14 (2) 地点 2 (仮道) の将来予測交通量

測定時間	大型車 (台)		小型車 (台)		合計 (台)	振動予測時の換算台数(台)
	一般車	工事用車両	一般車	工事用車両		
12:00	89	0	304	0	393	1,461
13:00	76	1	286	0	363	1,287
14:00	86	2	318	0	406	1,462
15:00	71	2	315	0	388	1,264
16:00	38	2	272	1	313	793
17:00	34	2	291	1	328	760
18:00	30	0	293	0	323	683
19:00	16	0	219	0	235	427
20:00	22	1	193	1	217	493
21:00	12	1	141	1	155	311
22:00	13	1	121	0	135	303
23:00	9	1	126	0	136	256
0:00	13	1	91	0	105	273
1:00	18	1	74	0	93	321
2:00	24	1	98	0	123	423
3:00	31	1	108	0	140	524
4:00	53	1	188	0	242	890
5:00	56	1	346	1	404	1,088
6:00	78	1	417	1	497	1,445
7:00	90	1	285	1	377	1,469
8:00	88	2	256	1	347	1,427
9:00	94	2	298	1	395	1,547
10:00	120	2	331	1	454	1,918
11:00	101	2	356	0	459	1,695
合計	1,262	29	5,727	10	7,028	—

※換算台数について、振動の計算上、大型車は小型車 13 台分と換算する。

表 4.5.2-14 (3) 地点 3 (一般国道 409 号) の将来予測交通量

測定時間	大型車 (台)		小型車 (台)		合計 (台)	振動予測時の換算台数(台)
	一般車	工事用車両	一般車	工事用車両		
12:00	135	0	917	0	1,052	2,672
13:00	249	2	892	0	1,143	4,155
14:00	230	4	904	0	1,138	3,946
15:00	205	4	672	0	881	3,389
16:00	116	4	1124	2	1,246	2,686
17:00	67	4	1177	2	1,250	2,102
18:00	46	0	946	0	992	1,544
19:00	42	0	850	0	892	1,396
20:00	50	2	738	2	792	1,416
21:00	35	2	504	2	543	987
22:00	39	2	357	0	398	890
23:00	27	2	311	0	340	688
0:00	46	2	234	0	282	858
1:00	41	2	215	0	258	774
2:00	49	2	204	0	255	867
3:00	66	2	218	0	286	1,102
4:00	104	2	326	0	432	1,704
5:00	167	2	647	2	818	2,846
6:00	186	2	972	2	1,162	3,418
7:00	200	2	924	2	1,128	3,552
8:00	262	4	955	2	1,223	4,415
9:00	302	4	915	2	1,223	4,895
10:00	308	4	950	2	1,264	5,008
11:00	299	4	872	0	1,175	4,811
合計	3,271	58	16,824	20	20,173	—

※換算台数について、振動の計算上、大型車は小型車 13 台分と換算する。

③ 走行速度

予測地点における現況の走行速度は、対象道路の規制速度に 10 km/時を上乗せした速度を用いるものとし、表 4.5.2-15に示すとおりとした。

表 4.5.2-15 走行速度

予測地点	道路名	規制速度	予測に用いる速度
地点 1	一般国道 409 号	50km/時	60km/時
地点 2	仮道	40km/時	50km/時
地点 3	一般国道 409 号	50km/時	60km/時

備考) 地点 2 の規制速度は仮道における規制速度となる。

④ 道路条件

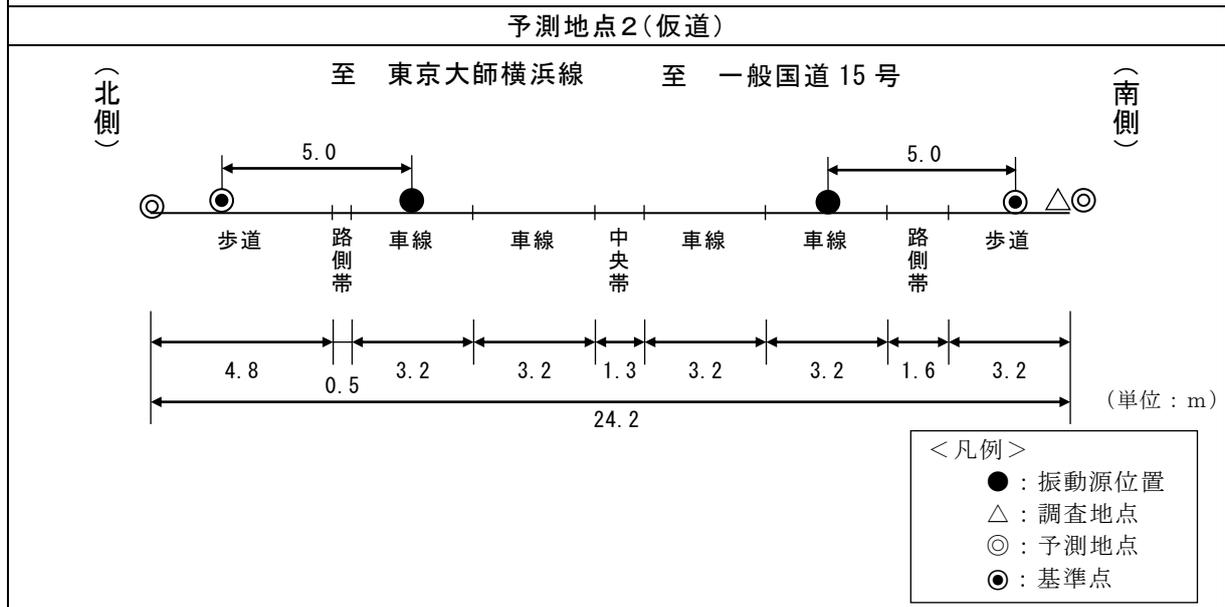
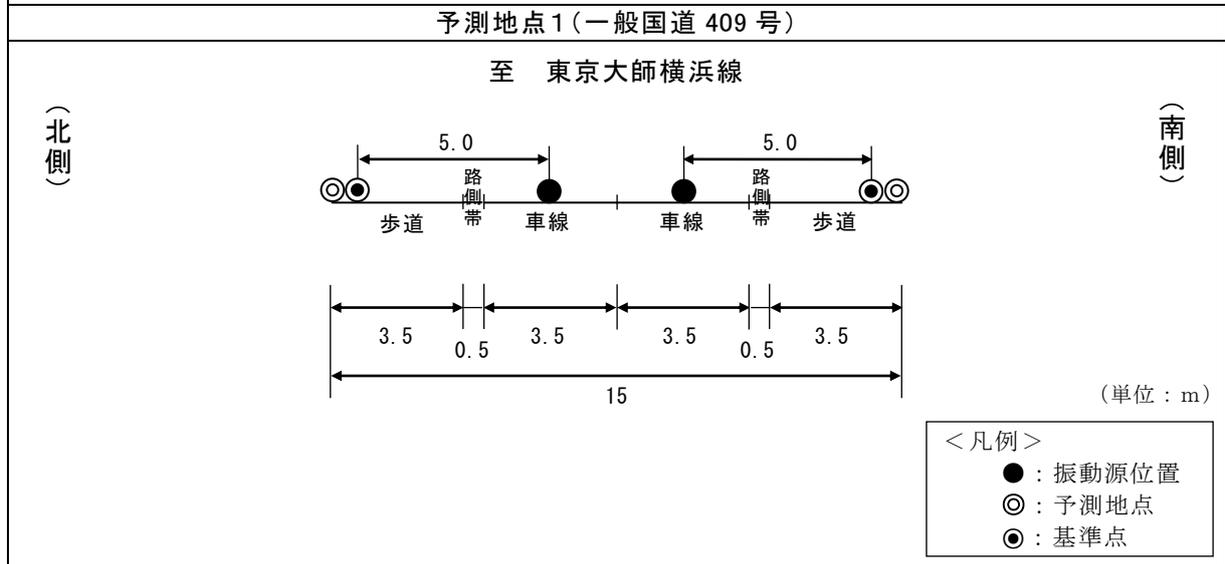
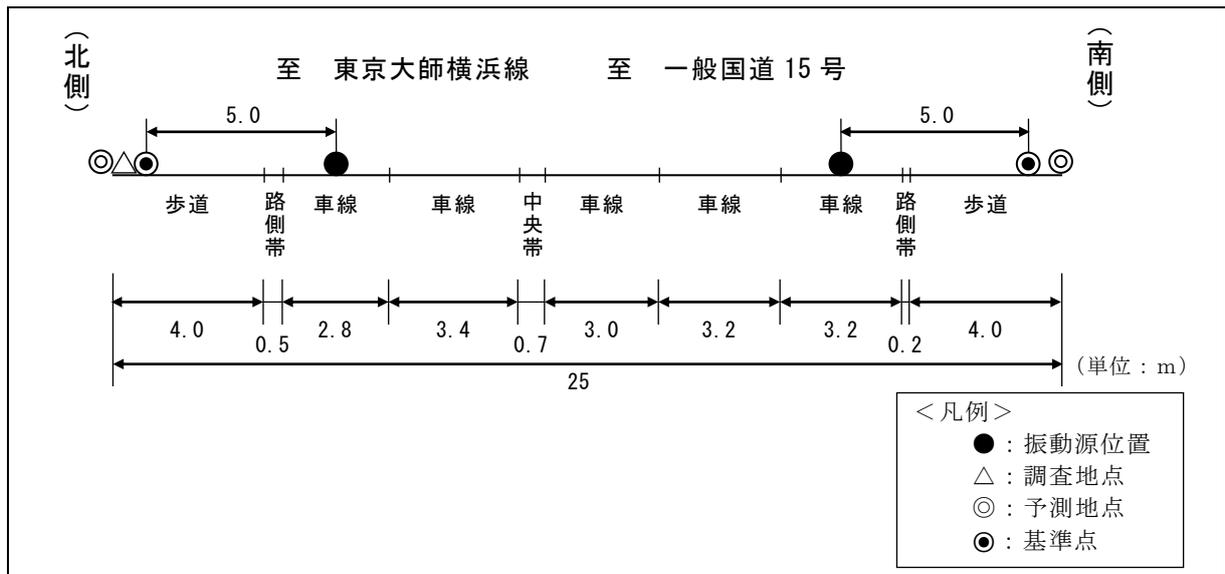
予測地点の道路横断面構成は、図 4.5.2-8に示すとおりである。

⑤ 基準点の位置

振動予測の基準点の位置は、図 4.5.2-8に示すとおりであり、最外側車線の中心から 5.0mの位置とした。

⑥ 地盤卓越振動数

予測地点の地盤卓越振動数は、表 4.5.2-6に示したとおりである。



予測地点 3 (一般国道 409 号)

注) 予測地点 2 について南側部分については、駐輪場もしくは事業実施区域内となり、官民境界への距離は実際には非常に長距離となる。ここでは、安全側をみて北側部分と同じ歩道の間隔である 3.5m として計算を行った。

図 4.5.2-8 道路横断面構成及び基準点の位置

カ 予測結果

工事用車両の走行に係る振動レベル予測結果の最大値（ピーク時間帯）は、表 4.5.2-16に示すとおりである。

工事用車両の走行に係る振動レベルの最大値は、昼間で 40～58 デシベル、夜間で 37～57 デシベルとなり、環境保全目標を満足するものと予測する。

表 4.5.2-16 工事用車両の走行に係る振動レベルの予測結果（昼間）（L₁₀）

単位：デシベル

予測地点		時間区分	振動レベルのピーク時間帯	現況振動レベル L ₁ ^{注1)}	将来振動レベル L ₅ ^{注1)}	増加量 (L ₅ -L ₁)	環境保全 目標
地点1 (一般国道409号)	北側	昼間	9時～10時	40.4	40(40.4)	0.1	65以下
	南側	昼間	9時～10時	40.4	40(40.4)	0.1	65以下
地点2 (仮道)	北側	昼間	10時～11時	—	58(58.0)	—	65以下
	南側	昼間	10時～11時	—	58(58.0)	—	65以下
地点3 (一般国道409号)	北側	昼間	10時～11時	46.6	47(46.6)	0.1 未満	65以下
	南側	昼間	10時～11時	46.6	47(46.6)	0.1 未満	65以下

注1) L₁、L₅は、図 4.5.2-6(1) (2)の番号にそれぞれ対応している。

注2) 「—」は、現況道路と将来道路の位置が異なり補正が難しいことから、将来一般交通による振動レベル補正値を設定していないことを示す。

表 4.5.2-17 工事用車両の走行に係る振動レベルの予測結果（夜間）（L₁₀）

単位：デシベル

予測地点		時間区分	振動レベルのピーク時間帯	現況振動レベル L ₁ ^{注1)}	将来振動レベル L ₅ ^{注1)}	増加量 (L ₅ -L ₁)	環境保全 目標
地点1 (一般国道409号)	北側	夜間	6時～7時	36.7	37(36.7)	0.1 未満	60以下
	南側	夜間	6時～7時	36.7	37(36.7)	0.1 未満	60以下
地点2 (仮道)	北側	夜間	7時～8時	—	57(57.0)	—	60以下
	南側	夜間	7時～8時	—	57(57.0)	—	60以下
地点3 (一般国道409号)	北側	夜間	7時～8時	42.1	42(42.1)	0.1 未満	60以下
	南側	夜間	7時～8時	42.1	42(42.1)	0.1 未満	60以下

注1) L₁、L₅は、図 4.5.2-6(1) (2)の番号にそれぞれ対応している。

注2) 「—」は、現況道路と将来道路の位置が異なり補正が難しいことから、将来一般交通による振動レベル補正値を設定していないことを示す。

b) 環境保全のための措置

本事業では、振動の影響を低減するために、次のような措置を講じる計画である。

- ・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。
- ・工事用車両の不要な空ふかし、急加速等の高負荷運転の防止等のエコドライブの指導を工事管理業者が行う。
- ・工事の始業前に工事用車両の点検を行い、整備不良・劣化等による振動の発生を防止する。
- ・工事用車両(通勤車両)については、利用台数の抑制を図るため工事業者への相乗りを促す。

c) 評 価

工事用車両の走行に係る振動レベルの最大値は、昼間 40～58 デシベル、夜間 37～57 デシベルとなり、環境保全目標を満足するものと予測する。

さらに、本事業では、工事用車両が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などの環境保全のための措置を講じることから、沿道の生活環境の保全に支障のないものと評価する。

3) 列車（仮線）の走行に係る影響

a) 予 測

ア 予測項目

予測項目は、列車（仮線）の走行に係る振動とした。

イ 予測地域・予測地点

予測地点は、図 4.5.2-10に示すとおり、列車（仮線）の設置箇所の最寄り保全対象との敷地境界とした（最寄軌道中心から 26.4mの距離）。

また、予測高さは地盤面レベルとした。

ウ 予測時期

予測時期は、仮線時において列車の運行状況が定常状態の状態に達した時期とした。

エ 予測方法

仮線時の列車の走行に係る振動の予測については、現地調査結果を当てはめることにより推定した。予測地点の位置は最寄軌道中心から 26.4mの距離となることから、現地調査地点で距離が類似する 26.5m地点の測定結果を用いるものとした。なお、参照する振動レベルについては、「環境保全上緊急を要する新幹線鉄道振動対策について(勧告) 環大特 32 号 昭和 51 年 3 月 12 日」で記載されている振動の評価をもとに、「1 日の走行列車の各ピークレベルのうちレベルの大きさが上位半数のものを平均した値」とした。参照した値は、資料編（資料 5-1、資-88 ページ参照）に示す。

オ 予測条件

① 予測時間帯

鉄道振動の発生する時間帯におけるピーク振動レベルの発生する時間とした。

② 列車条件

列車条件は、「4.4 騒音（3）予測及び評価 3）列車（仮線）の走行に係る影響」と同様とした。

③ 予測断面

予測断面は現況の路線と同様（上下軌道中心間 3.6m）とし、予測地点は計画線最寄軌道中心から 26.4m地点に配置した。予測高さは、地盤面レベルとした。

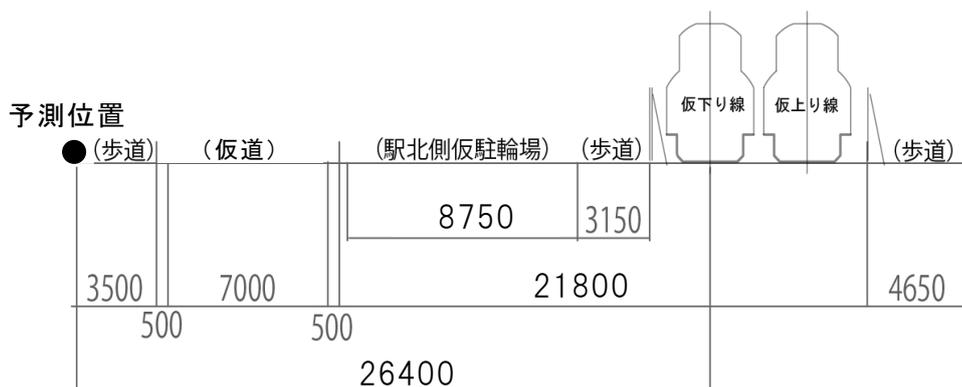
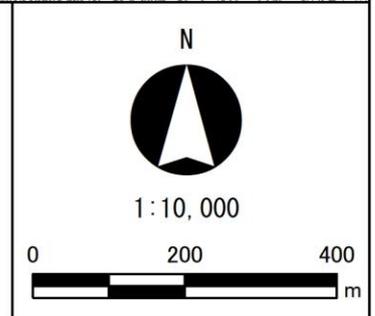


図 4.5.2-9 予測地点の断面



凡例

- 事業区域
- 都県境
- 現況の京浜急行大師線
- 鉄道の仮線
- 予測位置
- 鉄道振動の現地調査側線



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 4.5.2-10 仮線の位置及び予測位置

カ 予測結果

仮線時の列車の走行に係る振動の予測結果は、表 4.5.2-18に示すとおりである。

仮線時の列車の走行に係る振動（1日の走行列車の各ピークレベルのうちレベルの大きさが上位半数のものを平均した値）の環境保全目標は、現況の改善を図ることであり、現況で測定された最寄りの住居位置（最寄軌道中心から7.5mの距離）における振動レベルより低いこととした。

結果、仮設の最寄り住居位置における1日の走行列車の各ピークレベルのうちレベルの大きさが上位半数のものを平均した値は58.3デシベルとなり、現況で測定された最寄りの住居位置における騒音レベルよりも下回り、環境保全目標を満足するものと予測する。

表 4.5.2-18 仮線時の列車の走行に係る振動の予測結果

単位：デシベル

予測地点	予測結果 (仮設の最寄り住居位置 26.4m地点) (Leq)	環境保全目標 (現地調査結果での最寄り 住居位置7.5m地点の結果)
側線1	58.3	63.2

注) 26.4m地点の予測地点の振動レベルについては、距離が類似することから現地調査地点の26.5m地点の測定結果を用いた。そのため、実際には58.3dBと同値もしくはやや高い値になると想定される。

b) 環境保全のための措置

本事業では、振動の影響を低減するために、次のような措置を講じる計画である。

- ・仮線時の軌道には、可能な限りロングレールを採用し、鉄道振動の低減に努める。
- ・可能な限りレールの重軌条化（より重いレールに交換）を実施し、鉄道振動の低減に努める。
- ・仮線を敷設する箇所においては、地盤の耐力を確認し、必要に応じて地盤改良や締固め等の対策を実施するなど、確実な路盤構築を行い、レールのきしみから生じる振動の低減に努める。
- ・車両及び軌道の定期的な検査、保守作業を実施し、車輪及びレールの摩耗等に起因する鉄道振動が増大しないよう維持管理に努める。

c) 評価

仮線時の列車の走行に係る振動（1日の走行列車の各ピークレベルのうちレベルの大きさが上位半数のものを平均した値）は、最寄り住居位置で58.3デシベルとなり、環境保全目標（現況における最寄り住居位置での振動レベル）を満足するものと予測する。

さらに、本事業では、車両及び軌道の定期的な検査、保守作業を実施し、車輪及びレールの摩耗等に起因する鉄道振動が増大しないよう維持管理に努めるなどの環境保全のための措置を講じることから、周辺地域の生活環境の保全に支障のないものと評価する。

4.6 廃棄物等

4.6.1 産業廃棄物

事業区域における産業廃棄物の状況等を調査し、本事業の工事中に発生する産業廃棄物の種類、発生量及びその処理・処分方法による周辺環境への影響について、予測及び評価を行った。

(1) 現況調査

1) 調査項目

本事業に伴う産業廃棄物による影響を予測するための基礎資料を得ることを目的として、次の項目について調査を行った。

- a) 産業廃棄物の状況
- b) 撤去建築物等の状況
- c) 関係法令等による基準等

2) 調査地域

調査地域は、事業区域及びその周辺とした。

3) 調査方法等

a) 産業廃棄物の状況

既存資料調査により把握した。

b) 撤去建築物等の状況

撤去建築物等に係る既存資料を収集・整理し、撤去建築物等の概要を把握した。

c) 関係法令等による基準等

次の関係法令等の内容を整理した。

- ・「循環型社会形成推進基本法」
- ・「廃棄物の処理及び清掃に関する法律（廃棄物処理法）」
- ・「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律（建設リサイクル法）」
- ・「資源の有効な利用の促進に関する法律」
- ・「大気汚染防止法」
- ・「建設リサイクル推進計画 2020～「質」を重視するリサイクルへ～」
- ・「建設副産物適正処理推進要綱」
- ・「建設廃棄物処理指針（平成 22 年度版）（環境省）」
- ・「産業廃棄物適正処理の手引き（排出事業者用）（川崎市）」
- ・「川崎市廃棄物の処理及び再生利用等に関する条例」
- ・「川崎市公害防止等生活環境の保全に関する条例」
- ・「石綿含有廃棄物処理マニュアル」
- ・「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」
- ・「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」
- ・「地域環境管理計画の地域別環境保全水準」

4) 調査結果

a) 産業廃棄物の状況

令和5年度における川崎市の建設業における産業廃棄物の発生量等は表 4.6.1-1 に示すとおりである。

表 4.6.1-1 川崎市の建設業における産業廃棄物の排出量、再生利用量、最終処分量（令和5年度）

単位：千t/年

種類	合計	燃え殻	有機性汚泥	無機性汚泥	廃油	廃酸	廃アルカリ	廃プラスチック類	紙くず	木くず	繊維くず	動植物性残さ	動物系固形不要物	ゴムくず	金属くず	ガラス・陶磁器くず	鋳さい	がれき類	ばいじん	動物のふん尿	動物の死体	その他産業廃棄物
排出量	562	0	1	124	0	0	0	12	3	33	0	—	—	—	5	17	—	346	—	—	—	19
再生利用量	474	0	0	50	0	—	0	11	3	32	0	—	—	—	5	14	—	345	—	—	—	13
最終処分量	13	0	1	1	—	—	—	1	0	0	0	—	—	—	0	3	—	1	—	—	—	6

出典：「令和6年度 川崎市産業廃棄物実態調査報告書（令和5年度実績）」（川崎市 令和7年3月）

b) 撤去建築物の状況

計画区間には、現況の京浜急行大師線が存在しており、既存の駅舎等の解体作業にあたって産業廃棄物が発生する。

撤去建築物等の概要は、表 4.6.1-2 に示すとおりである。

表 4.6.1-2 撤去建築物等の概要

名称	用途	構造	延床 (m ²)	延長 (m)
川崎大師駅	駅舎	1階：鉄骨造 2階：鉄筋コンクリート造	1階：約40 2階：約330	—
京浜急行大師線 (川崎大師駅～鈴木町駅間)	鉄道	道床軌道	—	約600

c) 関係法令等による基準等

ア 循環型社会形成推進基本法

循環型社会形成推進基本法は、平成12年に施行された法律であり、循環型社会形成を推進することを目的としている。この法律では、廃棄物の削減やリサイクルの促進、環境負荷の削減などが重要視されており、循環型社会形成推進計画の策定や実施、環境教育の推進、研究開発の支援などが定められており、企業や地方自治体、一般市民など、さまざまな主体が連携し、循環型社会を実現するための枠組みが提供されている。

イ 廃棄物の処理及び清掃に関する法律（廃棄物処理法）

本法律では、産業廃棄物処理について、「事業主自らの責任において適正に処理すること」が定められており、これには委託処理も含まれている。

産業廃棄物の運搬または処理を他人に委託する場合には、運搬については廃棄物処理法に基づく産業廃棄物収集運搬の許可を受けた者等に、また、処分については同法に基づく産業廃棄物処分業の許可を受けた者等に委託しなければならないと定められている。

ウ 建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律（建設リサイクル法）

本法律は、特定の建設資材（木材、コンクリート、アスファルト・コンクリート等）について、その分別解体等及び資源化等を促進するための措置を講ずるとともに、解体工事業者について登録制度を実施すること等により、再生資源の十分な利用及び廃棄物の減量等を通じて、資源の有効な利用の確保及び廃棄物の適正な処理を図り、もって国民経済の健全な発展に寄与することを目的としている。

事業者等の責務については、分別解体等及び再資源化等に要する費用の適正な負担、再資源化により得られた建設資材の使用等により、分別解体等及び再資源化等の促進に努めることが規定されている。

エ 資源の有効な利用の促進に関する法律

資源有効利用促進法では、循環型社会を形成していくために必要な3R（減容、再利用、再資源化）の取組が必要となる業種や製品を政令で指定し、自主的に取組むべき具体的な内容が定められている。

事業者等の責務については、事業または建設工事の発注を行うに際して、原材料等の使用の合理化を行うとともに、再生資源及び再生部品を利用するように努めなければならない。事業または建設工事の発注は、その事業に係る製品が長期間使用されることを促進するよう努めるとともに、その事業に係る製品が一度使用され、若しくは使用されずに収集され、若しくは廃棄された後その全部若しくは一部を再生資源若しくは再生部品として利用することを促進し、またはその事業若しくはその建設事業に係る副産物の全部若しくは一部を再生資源として利用することを促進しなければならないとされている。

オ 大気汚染防止法

本法律は、工場及び事業場における事業活動並びに建築物等の解体等に伴うばい煙、揮発性有機化合物及び粉じんの排出等を規制し、水銀に関する水俣条約の的確かつ円滑な実施を確保するため工場及び事業場における事業活動に伴う水銀等の排出を規制し、有害大気汚染物質対策の実施を推進し、並びに自動車排出ガスに係る許容限度を定めること等により、大気の汚染に関し、国民の健康を保護するとともに生活環境を保全し、並びに大気の汚染に関して人の健康に係る被害が生じた場合における事業者の損害賠償の責任について定めることにより、被害者の保護を図ることを目的としている。なお、石綿は特定粉じんとして定義され、特定粉じん排出等作業に係る規制基準が定められている。

カ 建設リサイクル推進計画 2020～「質」を重視するリサイクルへ～

本計画は、中長期的に取り組むべき建設副産物のリサイクルや適正処理等を推進するため、国土交通省における建設リサイクルの推進に向けた基本的な考え方、目標、具体的施策を示すものである。

本計画の目標値は、表 4.6.1-3 に示すとおりである。

表 4.6.1-3 「建設リサイクル推進計画 2020」における達成基準等

品目	指標	2018 目標値	2018 実績値	2024 達成基準
アスファルト・ コンクリート塊	再資源化率	99%以上	99.5%	99%以上
コンクリート塊	再資源化率	99%以上	99.3%	99%以上
建設発生木材	再資源化・縮減率	95%以上	96.2%	97%以上
建設汚泥	再資源化・縮減率	90%以上	94.6%	95%以上
建設混合廃棄物	排出率	3.5%以下	3.1%	3.0%以下
建設廃棄物全体	再資源化・縮減率	96%以上	97.2%	98%以上
建設発生土	有効利用率	80%以上	79.8%	80%以上
(参考) 建設混合廃棄物	再資源化・縮減率	60%以上	63.2%	—

注) 建設混合廃棄物に係る目標指標については、排出率のみとし、再資源化・縮減率は参考指標とする。
出典：「建設リサイクル推進計画 2020～「質」を重視するリサイクルへ～」（令和 2 年 9 月 国土交通省）

キ 建設副産物適正処理推進要綱

本要綱は、建設工事の副産物である建設発生土と建設廃棄物の適正な処理等に係る総合的な対策を発注者及び施工者が適切に実施するために必要な基準を示し、もって建設工事の円滑な施工の確保、資源の有効な利用の促進及び生活環境の保全を図ることを目的としている。

ク 建設廃棄物処理指針

本指針は、土木建築に関する工事（建築物その他の工作物の全部又は一部を解体する工事を含む）に伴い生じる廃棄物について、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」に沿って適正に処理するために必要な具体的な処理手順等を示すことにより、生活環境の保全及び公衆衛生の向上を図ることを目的としている。

ケ 産業廃棄物適正処理の手引き（排出事業者用）（川崎市）

本手引きは、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」と「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」で定められた廃棄物の処理に関する法の仕組みと、個別具体的問題に対し国から出された通知について解説しており、本手引きを活用することで、産業廃棄物のより一層の資源化や適正処理等を図ることを目指している。

コ 川崎市廃棄物の処理及び再生利用等に関する条例

本条例は、市、市民及び事業者が一体となって、廃棄物の発生を抑制し、再利用及び再生利用を促進するとともに、廃棄物を適正に処理することにより、資源循環型の社会の構築、生活環境の保全及び公衆衛生の向上を図り、もって良好な都市環境の形成に資することを目的としている。

事業者の責務として、事業活動に伴って生じた廃棄物を適正に処理すること、廃棄物の発生を抑制し再利用及び再生利用を促進することにより廃棄物の減量等に努めること、再生資源の利用及び再生品の使用に努めること、廃棄物の発生の抑制、再利用及び再生利用並びに廃棄物の適正な処理に関する市の施策に協力することが示されている。

サ 川崎市公害防止等生活環境の保全に関する条例

本条例は、工場及び事業場において遵守すべき基準、事業活動及び日常生活における環境の保全のための措置その他環境の保全上の支障を防止するために必要な事項を定めることにより、事業活動等による公害の防止及び環境への負荷の低減を図り、もって現

在及び将来の市民の健康を保護するとともに、安全な生活環境を確保することを目的としている。本条例の中で、建築物等の解体等作業に係る石綿の飛散防止に関して、事前調査、周辺住民への周知、作業実施基準等について定められている。

シ 石綿含有廃棄物処理マニュアル

本マニュアルは、廃棄物の処理及び清掃に関する法律（以下「廃棄物処理法」という。）の規定により特別管理産業廃棄物に指定された廃石綿等及び石綿含有廃棄物について、その適正な処理を確保するために行わなければならない事項等を、廃棄物処理法及びその政省令等に基づいて具体的に解説することにより、廃石綿及び石綿含有廃棄物の適正な処理の確保を図り、もって生活環境の保全及び公衆衛生の向上に資することを目的としている。

ス 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2年6月に「大気汚染防止法」が大幅に改正され、全ての石綿含有建材が大気汚染防止法の規制対象となり、石綿含有建材が使用された建築物等の解体等作業を実施する場合に、発注者への書面による説明、解体前の作業計画の作成、解体等作業の記録、解体後の発注者への書面による説明等の事項が必要となった。

本ガイドラインは、建築物等の解体等作業を伴う建設工事の元請業者及び自主施工者が石綿に関する大気汚染防止法及び条例の規制の内容と手続きの流れを理解するとともに、解体等作業を伴う建設工事の発注者が建設工事の現場において適切な契約のもとに石綿対策が行われているかを確認するために作成された。

セ 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

本法律は、人類共通の課題であるオゾン層の保護及び地球温暖化の防止に積極的に取り組むことが重要であることを鑑み、オゾン層を破壊し又は地球温暖化に深刻な影響をもたらすフロン類の大気中への排出を抑制するため、フロン類の使用の合理化及び特定製品に使用されるフロン類の管理の適正化に関する指針並びにフロン類及びフロン類使用製品の製造業者等並びに特定製品の管理者の責務等を定めるとともに、フロン類の使用の合理化及び特定製品の管理者の責務等を定めるとともに、フロン類の使用の合理化及び特定製品に使用されるフロン類の管理の適正化のための措置を講じ、もって現在及び将来の国民の健康で文化的な生活の確保に寄与するとともに人類の福祉に貢献することを目的としている。

建築物の解体工事を発注しようとする者から解体工事を請け負う者は、当該建築物における第一種特定製品の設置の有無について確認を行うとともに、解体工事発注者に対し、確認の結果について、主務省令で定める事項を記載した書面を交付して説明するよう義務付けられている。

ソ 地域環境管理計画の地域別環境保全水準

地域環境管理計画の地域別環境保全水準は、産業廃棄物については、「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こと。」と定められている。

(2) 環境保全目標

環境保全目標は、地域環境管理計画の地域別環境保全水準に基づき、「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こと。」と設定した。

(3) 予測及び評価

1) 予測

a) 予測項目

工事中に発生する産業廃棄物の種類、発生量及び処理・処分方法とした。

b) 予測方法等

ア 予測地域・予測地点

事業区域とした。

イ 予測時期

工事期間全体とした。

ウ 予測条件・予測方法

予測方法は、既往事例を参考に廃棄物量を原単位換算し、予測した。

c) 予測結果

建設工事中に発生する産業廃棄物の種類、発生量及び処理・処理方法は、表 4.6.1-4 に示すとおりである。なお、発生量の算定根拠は資料編（資料 6 - 1、資-93 ページ参照）に示す。

工事中に発生する産業廃棄物（建設汚泥を除く）は 11,334t、再資源化量は 11,091t、工事中に発生する建設汚泥は 31,398t、再資源化量は 29,828t と予測する。これらの工事中に発生する産業廃棄物については、産業廃棄物処理業の許可を受けた業者に委託して再資源化施設に持ち込む等、可能な限り再資源化を図る計画である。

表 4.6.1-4 工事中に発生する産業廃棄物

廃棄物の種類		発生量	再資源化量	処分量	再資源化率	主な処理・処分方法
がれき類	コンクリート塊	5,886t	5,827t	59t	99%	再資源化 (建設資材等)
	アスファルト・ コンクリート塊	2,124t	2,102 t	22t	99%	
	その他	1,440t	1,411 t	29t	98%	
廃プラスチック類		144t	141 t	3t	98%	再資源化（原材料等）
金属くず		210t	205 t	5t	98%	有価物として売却、レールの一部は他線で再利用
木くず		570t	552 t	18t	97%	再資源化（原材料等）
紙くず		48t	47 t	1t	98%	
その他		684t	670 t	14t	98%	
建設混合廃棄物		228t	136 t	92t	60%	
合計		11,334t	11,091t	243t	98%	—
建設汚泥		31,398t	29,828 t	1,570t	95%	再資源化 (建設資材等)

注) 再資源化率は、「建設リサイクル推進計画 2020」における 2024 達成基準を基に設定した。「コンクリート塊」及び「アスファルト・コンクリート塊」は 99%、「がれき類（その他）」、「廃プラスチック類」、「金属くず」、「紙くず」及び「その他」は建設廃棄物全体に係る目標である 98%、「木くず」は 97%、「建設汚泥」は 95%とした。なお、「建設混合廃棄物」のみ 2018 年目標値である 60%とした（表 4.6.1-3 参照）。

2) 環境保全のための措置

本事業では、産業廃棄物による影響を低減するために、次のような措置を講じる計画である。

- ・建設資材等の搬入に際しては、過剰な梱包は控え、廃棄物の発生抑制を図る。
- ・関係法令等に基づき再生利用可能な廃棄物については積極的にリサイクルに努め、産業廃棄物処理業の許可を受けた処理業者に委託し、適正に処理・処分を行う。
- ・金属くずは可能な限り有価物として売却する。
- ・既存建物の解体等にあたっては、石綿の使用有無について事前調査を行い、石綿含有建材等の使用が確認された場合は、関係法令等に基づき飛散・流出のないよう適正に処理を行うとともに、産業廃棄物の許可を受けた処理業者（必要に応じて特別管理産業廃棄物の許可を受けた処理業者）へ委託し、適正に処理・処分を行う。
- ・事前調査を行い、撤去建築物内にフロン類使用製品の存在が確認された場合は、解体工事に際して詳細な調査を行い、関係法令に基づき、適正に回収して、処理・処分を行う。
- ・搬出運搬にあたっては、荷崩れや飛散等が生じないように、荷台カバーの使用等を行う。
- ・建設廃棄物の分別を徹底し、再資源化等に努める。

3) 評価

工事中に発生する産業廃棄物（建設汚泥を除く）は 11,334t、再資源化量は 11,091t、工事中に発生する建設汚泥は 31,398t、再資源化量は 29,828t と予測する。これらの工事中に発生する産業廃棄物については、産業廃棄物処理業の許可を受けた業者に委託して再資源化施設に持ち込む等、可能な限り再資源化を図る計画である。

さらに、本事業では、建設資材等の搬入に際しては、過剰な梱包は控え、廃棄物の発生抑制を図るなどの環境保全のための措置を講じることから、資源の循環が図られるとともに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。

4.6.2 建設発生土

事業区域周辺における建設発生土の状況等を調査し、工事中に発生する建設発生土の種類、発生量及びその処理・処分方法による周辺環境への影響について、予測及び評価を行った。

(1) 現況調査

1) 調査項目

建設工事に係る建設発生土について予測及び評価を行うための資料を得ることを目的として、以下に示す項目について調査を行った。

- a) 建設発生土の状況
- b) 関係法令等による基準等

2) 調査地域

a) 建設発生土の状況

調査地域は、事業区域及びその周辺とした。

3) 調査方法

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」等の既存資料を収集・整理し、事業区域周辺における建設発生土の再利用の状況を把握した。

b) 関係法令等による基準等

以下の関係法令等の内容を整理した。

- ・「資源の有効な利用の促進に関する法律（資源有効利用促進法）」
- ・「建設副産物適正処理推進要綱（国土交通省）」
- ・「宅地造成及び特定盛土等規制法（国土交通省・農林水産省）」
- ・「神奈川県土砂の適正処理に関する条例」
- ・「川崎市建設副産物取扱要綱」
- ・「地域環境管理計画の地域別環境保全水準」

4) 調査結果

a) 建設発生土の状況

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 4.6.2-1 に示すとおりである。

表 4.6.2-1 建設発生土の排出状況（平成 30 年度：神奈川県）

単位：千m³

工事区分		場外搬出量			現場内利用量
			有効利用量	その他	
土木 工事	公共	1,759.0	1,646.7	112.3	1,119.2
	民間	363.1	315.4	47.7	246.4
新築・増築工事	非木造	847.7	517.6	330.1	254.7
	木造	124.1	120.7	3.4	265.6
解体工事	非木造	1.6	1.6	0.0	96.1
	木造	0.4	0.4	0.0	7.9
修繕工事		2.0	1.1	0.9	0.2
建設工事合計 ^{注)}		3,098.0	2,603.5	494.5	1,990.1

注) 建設工事合計は資料に基づく数値である。

出典：「平成 30 年度建設副産物実態調査結果」（国土交通省 令和 2 年 1 月）

b) 関係法令等による基準等

ア 資源有効利用促進法

資源有効利用促進法では、循環型社会を形成していくために必要な 3R（減容、再利用、再資源化）の取組が必要となる業種や製品を政令で指定し、自主的に取組むべき具体的な内容が定められている。

事業者等の責務については、事業または建設工事の発注を行うに際して、原材料等の使用の合理化を行うとともに、再生資源及び再生部品を利用するように努めなければならない。事業または建設工事の発注は、その事業に係る製品が長期間使用されることを促進するよう努めるとともに、その事業に係る製品が一度使用され、若しくは使用されずに収集され、若しくは廃棄された後その全部若しくは一部を再生資源若しくは再生部品として利用することを促進し、またはその事業若しくはその建設事業に係る副産物の全部若しくは一部を再生資源として利用することを促進しなければならないとされている。

イ 建設副産物適正処理推進要綱

本要綱は、建設工事の副産物である建設発生土と建設廃棄物の適正な処理等に係る総合的な対策を発注者及び施工者が適切に実行するために必要な基準を示し、もって建設工事の円滑な施工の確保、資材の有効な利用の促進及び生活環境の保全を図ることを目的としている。

ウ 宅地造成及び特定盛土等規制法

宅地造成及び特定盛土等規制法では、宅地の造成や盛土工事に関する規制を定めている。この法律は、土地利用の適正化や災害リスクの低減、環境保全などを目的としており、これにより、安全で持続可能な土地利用が促進され、災害リスクの低減や地域の環境保全が図られている。

エ 神奈川県土砂の適正処理に関する条例

本条例は、土砂の搬出について必要事項を定めることにより、土砂の適正な処理を推進し、県土の秩序ある利用を図るとともに、県民の生活の安全を確保することを目的としている。

事業者は、施工担当者に対し、工事に伴って生ずる土砂の適正な処理を指示するよう努めなければならないとされている。

オ 川崎市建設副産物取扱要綱

本要綱は、川崎市が施工する建設工事からの副産物である建設発生土と建設廃棄物の適正な処理等に関し、取り扱いを定め、これを工事発注者、工事受注者が適切に実施することにより、循環型社会の形成及び公共事業の円滑な推進に寄与することを目的としている。

カ 地域環境管理計画の地域別環境保全水準

地域環境管理計画の地域別環境保全水準は、建設発生土については、「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こと。」と定められている。

(2) 環境保全目標

環境保全目標は、地域環境管理計画の地域別環境保全水準に基づき、「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こと。」と設定した。

(3) 予測及び評価

1) 予測

a) 予測項目

工事中における建設発生土の量及び処理・処分方法とした。

b) 予測方法等

ア 予測地域・予測地点

事業区域内とした。

イ 予測時期

工事期間全体とした。

ウ 予測条件・予測方法

予測方法は、既往事例を参考に地山土量を原単位換算し、予測した。

c) 予測結果

工事中における建設発生土量は、表 4.6.2-2 に示すとおり、65,146 m³と予測する。なお、発生量の算定根拠は資料編（資料6-1、資-93 ページ参照）に示す。

建設発生土については、関係法令等を遵守して適正に処理し、事業区域内、工事間利用等の再利用が困難な場合は、「建設副産物適正処理推進要綱」等に基づき処分先を指定して適正に処理・処分する計画である。

表 4.6.2-2 工事中に発生する建設発生土量

地山土量 (m ³)	ほぐし率 ^{注)}	建設発生土 (ほぐし率考慮) (m ³)	処理・処分方法
54,228	1.2	65,146	再利用が困難な場合は、 処分地を指定して適正 に処理・処分を行う。

注) ほぐし率とは、地山から掘削した際の土量の変化率であり、1.2 とした。

2) 環境保全のための措置

本事業では、建設発生土による影響を低減するために、次のような措置を講じる計画である。

- ・建設発生土は、施工業者の残土受入れリストやネットワークを利用して可能な限り工事間利用等の再利用に努め、再利用が困難なものに関しては処分先を指定して適正に処理する。
- ・搬出運搬にあたっては、事業区域から道路への搬出前にタイヤ洗浄を十分に行い、飛散等が生じないように、荷台カバーの使用等を行う。
- ・粉じんの発生が想定される場合には、散水を十分に行うとともに、粉じん飛散防止シートの設置等を行う。

3) 評価

本事業の工事による建設発生土量は、65,146 m³と予測する。建設発生土については、関係法令等を遵守して適正に処理し、事業区域内、工事間利用等の再利用が困難な場合は、「建設副産物適正処理推進要綱」等に基づき処分先を指定して適正に処理・処分する計画である。

さらに、本事業では、搬出運搬にあたっては、事業区域から道路への搬出前にタイヤ洗浄を十分に行い、飛散等が生じないように、荷台カバーの使用等を行うといった環境保全のための措置を講じることから、資源の循環が図られるとともに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。

4.7 景観

4.7.1 景観

事業区域及びその周辺における景観の特性等について調査し、供用時における施設の存在に係る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、代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度について、予測及び評価を行った。

(1) 現況調査

1) 調査項目

本事業に伴う景観への影響について予測評価するための基礎資料を得ることを目的として、次の項目について調査を行った。

- a) 地域景観の特性
- b) 代表的な眺望地点からの景観
- c) 土地利用の状況
- d) 関係法令等による基準等

2) 調査地域

調査地域は、計画施設の存在による景観への影響が及ぶと想定される範囲を含む事業区域周辺の地域とした。

3) 調査方法等

a) 調査地点

ア 地域景観の特性

地域景観の特性は、事業区域及びその周辺とした。

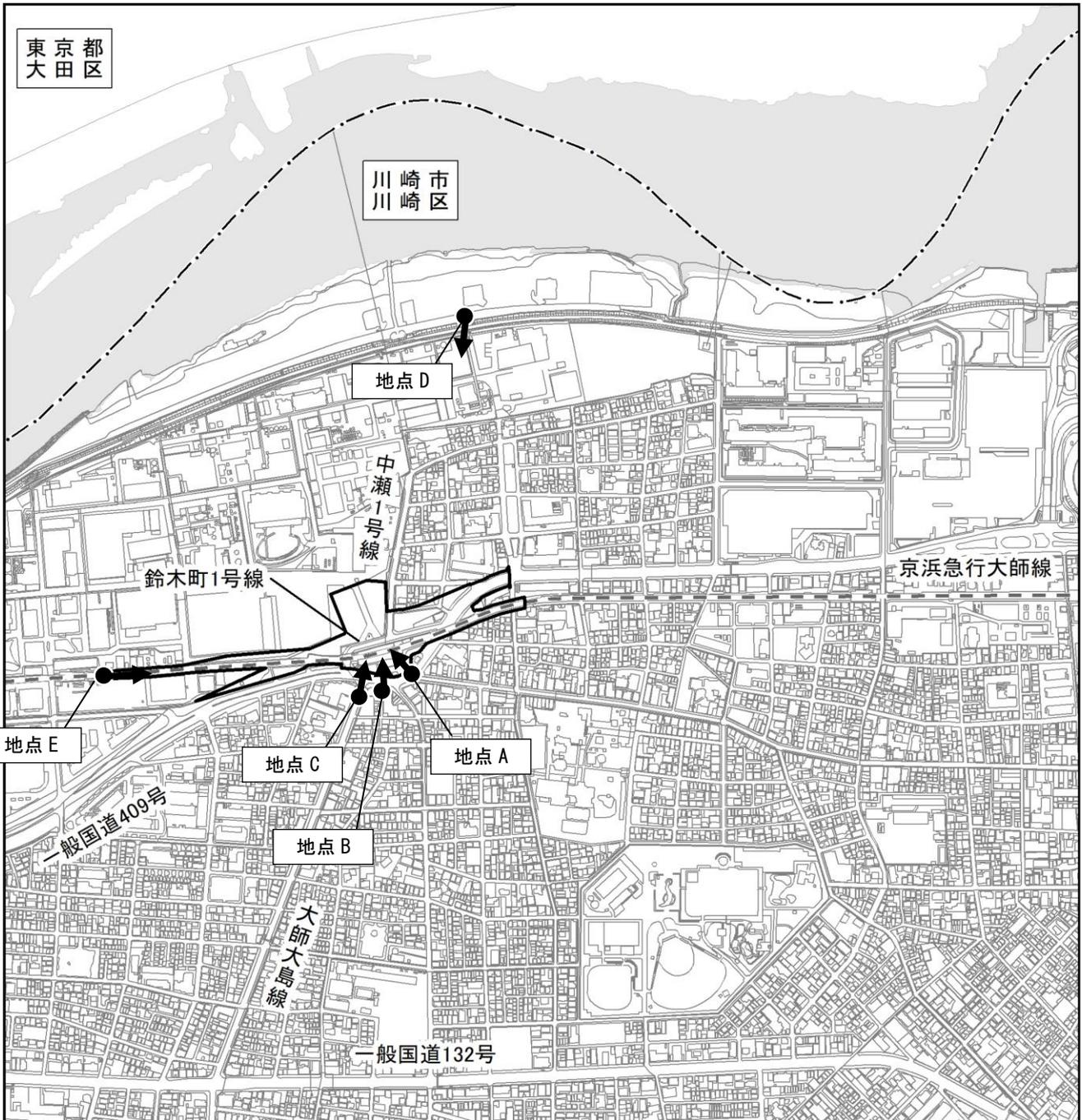
イ 代表的な眺望地点からの景観

代表的な眺望地点は、人が集まる公園や往来する商店街など公共性のある場所ならびに景観資源にも配慮し、表 4.7.1-1 及び図 4.7.1-1 に示す5地点とした。

表 4.7.1-1 代表的な眺望地点の概要

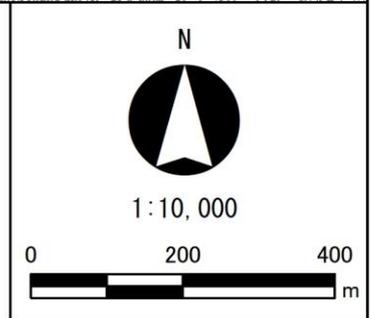
地点	区分	地点名	事業区域からの方位	事業区域からの離隔	標高
A	近景域	表参道	南	事業区域南端	約 3 m
B	近景域	ごりやく通り	南	事業区域南端	約 3 m
C	近景域	大師大島線	南	事業区域南端	約 3 m
D	中景域	多摩川の散歩道	北	約 500m	約 6 m
E	近景域	鈴木町駅ホーム	西	事業区域西端	約 4 m

注) 遠景域については、周囲には特定の眺望地点等は存在しないことから選定していない。



凡例

- 事業区域
- · · · 都県境
- - - 現況の京浜急行大師線
- ➔ 代表的な眺望地点



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 4.7.1-1 調査地点図

b) 調査期間・調査時期

ア 地域景観の特性

現地踏査時期は、令和7年8月20日（水）とした。

イ 代表的な眺望地点からの景観

現地踏査時期は、令和7年8月20日（水）、9月12日（金）とした。

ウ 土地利用の状況

現地踏査時期は、令和7年9月12日（金）とした。

c) 調査方法

ア 地域景観の特性

土地利用現況図等の既存資料及び現地踏査により把握した。

イ 代表的な眺望地点からの景観

事業区域周辺の現地踏査及び代表的な眺望地点からの写真撮影（高さ約1.5m）により把握した。撮影条件等は表4.7.1-2に示すとおりである。

表 4.7.1-2 撮影条件諸元（代表的な眺望点からの景観）

地点	区分	地点名	撮影時天候	使用カメラ	使用レンズ ^{注)}
A	近景域	表参道	晴れ	Nikon D5100	35mm 換算 28mm
B	近景域	ごりやく通り	晴れ		35mm 換算 28mm
C	近景域	大師大島線	晴れ		35mm 換算 28mm
D	中景域	多摩川の散歩道	曇り		35mm 換算 50mm
E	近景域	鈴木町駅ホーム	曇り		35mm 換算 28mm

注) 人間の視野を考慮して設定

ウ 土地利用の状況

土地利用現況図、都市計画図等の既存資料及び現地踏査により把握した。

エ 関係法令等による基準等

次の関係法令等の内容を整理した。

- ・「景観法」
- ・「川崎市都市景観条例」
- ・「川崎市景観計画」
- ・「景観計画届出マニュアル」
- ・「多摩川景観形成ガイドライン」
- ・「地域環境管理計画の地域別環境保全水準」

d) 調査結果

ア 地域景観の特性

事業区域は、そのほとんどが現状の京浜急行大師線の路線となっており、一般国道 409 号が並行している。

事業区域周辺は、北側には主に軽工業用地や運搬施設用地が、東側、南側、西側には主に住宅用地等が存在しており、市街地を構成する事業所の他は、中低層の住宅や工場の建物、道路、京浜急行大師線などが主要な景観構成要素となり、これらの人工構造物が一体となった都市景観を有している。

イ 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の状況は、表 4.7.1-3 及び写真 4.7.1-1 に示すとおりである。

表 4.7.1-3 代表的な眺望地点からの景観の状況

地点	地点名	景観の状況
A	表参道	事業区域南側の川崎大師の表参道から北西側を眺めた景観である。道路を挟んで現状の京浜急行大師線の川崎大師駅及び工場が視認される。なお、本地点は都市景観形成地区に位置付けられている。
B	ごりやく通り	事業区域南側のごりやく通りから北側を眺めた景観である。道路を挟んで現状の京浜急行大師線の川崎大師駅及び工場、住宅等が視認される。
C	大師大島線	事業区域南側の大師大島線から北北東側を眺めた景観である。道路を挟んで現状の京浜急行大師線の川崎大師駅及び工場、住宅等が視認される。
D	多摩川の散歩道	事業区域北側にある多摩川の散歩道から南南西側を眺めた景観である。高層の集合住宅、植栽等の遮蔽物があり、現状の京浜急行大師線の軌道及び駅舎は視認されない。
E	鈴木町駅ホーム	事業区域西側にある鈴木町駅ホーム上から東側を眺めた景観である。現状の京浜急行大師線の軌道及び工場、住宅等が視認される。

	
<p>地点 A : 表参道</p>	<p>地点 B : ごりやく通り</p>
	
<p>地点 C : 大師大島線</p>	<p>地点 D : 多摩川の散歩道</p>
	
<p>地点 E : 鈴木町駅ホーム</p>	

写真 4.7.1-1 代表的な眺望地点の状況

ウ 土地利用の状況

事業区域は、そのほとんどが現状の京浜急行大師線の路線となっている。事業区域周辺は、北側には主に軽工業用地や運搬施設用地が存在している。また、東側、南側、西側には主に住宅用地等が存在しており、10階建ての集合住宅等が分布している。

都市計画区域の指定状況については、事業区域は準住居地域、商業地域及び工業地域となっており、事業区域の北側は第二種住居地域や工業地域、東側は第二種住居地域や準住居地域、南側は第二種住居地域や商業地域、西側は工業地域となっている。

エ 関係法令による基準等

① 景観法

「景観法」は、我が国の都市、農山漁村等における良好な景観の形成を促進するため、景観計画の策定その他の施策を総合的に講じることにより、美しく風格のある国土の形成、潤いのある豊かな生活環境の創造及び個性的で活力ある地域社会の実現を図り、もって国民生活の向上並びに国民経済及び地域社会の健全な発展を寄与することを目的としており、景観計画区域内において以下の行為をしようとする者は、あらかじめ、行為の種類、場所、設計又は施行方法、着手予定日その他国土交通省令で定める事項を景観行政団体の長に届け出る必要がある。

- 一 建築物の新築、増築、改築若しくは移転、外観を変更することとなる修繕若しくは模様替又は色彩の変更
- 二 工作物の新築、増築、改築若しくは移転、外観を変更することとなる修繕若しくは模様替又は色彩の変更
- 三 都市計画法第四条第十二項に規定する開発行為その他省令で定める行為
- 四 前三号に掲げるもののほか、良好な景観の形成に支障を及ぼすおそれのある行為として景観計画に従い景観行政団体の条例で定める行為

② 川崎市都市景観条例

「川崎市都市景観条例」は、「景観法」及び本条例に基づく届出等について必要な事項を定めている。

大規模建築物の新築、増築、改築、移転、外観にかかる修繕若しくは模様替え又は外観の色彩の変更を行おうとする者は、「景観法」第16条第1項に基づく届出が必要であり、「川崎市景観計画」の良好な景観の形成に関する方針に配慮し、良好な景観の形成に関する行為の制限に適合することが義務付けられている。さらに、一定規模以上の建築物等については、景観法第16条第1項の届出に先立ち、事前協議申出書の提出、景観アドバイザー会議の手続きが義務付けられている。

なお、本対象事業は、事前協議申請書の提出、景観アドバイザー会議の手続きの対象事業に該当しない。

③ 川崎市景観計画

この計画は、「景観法」に基づく景観形成に係る基本計画で、平成19年12月に策定、令和7年11月に変更された。本計画では、川崎市全域を景観計画区域に定めており、良好な景観の形成に関する方針として、市域の骨格をつくる景観形成方針及び建築物等の用途別の景観形成方針を定めている。

市域の骨格をつくる景観形成方針では、市域を3つのゾーンに区分しており、ゾーンごとに景観形成方針等を策定している。

事業区域は、“平野部ゾーン”に位置し、当該ゾーンについては、平野部の市街地に多摩川、二ヶ領用水、中小河川などの身近な水辺を有する平野部の市街地の特徴を活かす景観、大規模な土地利用転換に伴う緑の創出と水辺空間と調和した緑化などによる効果的な緑の景観、工場と住宅が混在する場所では、働く場と生活の場の調和のとれた景観、商店街では、親しみやすく賑わいがある中にも、秩序ある景観をめざすとされている。

④ 景観計画届出マニュアル

景観計画届出マニュアルは平成20年7月に策定、令和元年7月に改定されており、良好な景観形成のために、建築物や工作物、広告物等の建築等をする際に周辺地域の景観へ配慮すべき事項などについて具体的な事例を示した上で、景観デザインの留意点を記載している。

⑤ 多摩川景観形成ガイドライン

多摩川景観形成ガイドラインは、多摩川沿いの景観整備と保全を目指す指針であり、河川環境や周辺地域の特性を考慮した建築物や緑地、水辺の整備に関する基準や方針が示されている。多摩川流域の景観を美しく保ち、地域資源を活用して魅力ある環境を創出することを目指しており、市民や事業者が参考にして多摩川周辺の景観を大切に育む取り組みを推進している。

また、対象区域は、多摩川上流部から下流部にかけて4つのゾーンに大別されており、事業区域は河口域ゾーン（殿町～六郷橋）に位置している。

⑥ 地域環境管理計画の地域別環境保全水準

地域環境管理計画の地域別環境保全水準は、景観については、「周辺環境と調和を保つこと。又は、魅力ある都市景観の形成を図ること。」と定められている。

(2) 環境保全目標

環境保全目標は、地域環境管理計画の地域別環境保全水準を参考に、「周辺環境と調和を保つこと。」と設定した。

(3) 予測及び評価

1) 予測

a) 予測項目

予測項目は、次のとおりとした。

- ・主要な景観構成要素の改変の程度及び地域特性の変化の程度
- ・代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度

b) 予測地域・予測地点

予測地域は、計画施設による景観への影響が及ぶと想定される範囲を含む事業区域周辺の地域とし、予測地点は、現地調査地点と同様とし、表 4.7.1-4 及び図 4.7.1-2 に示す地点とした。

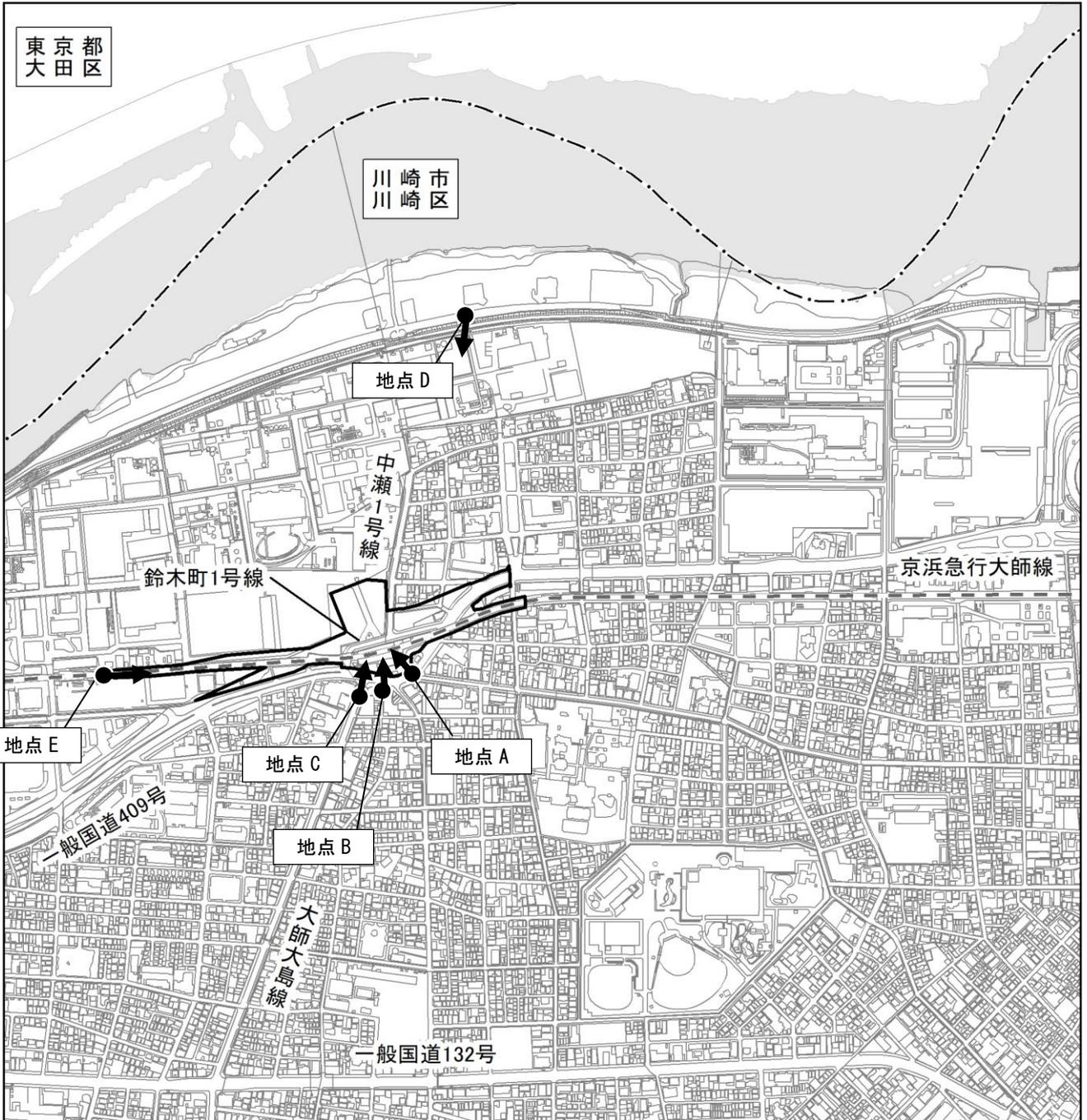
表 4.7.1-4 代表的な眺望地点の概要

地点	区分	地点名	事業区域からの方位	事業区域からの離隔	標高
A	近景域	表参道	南	事業区域南端	約 3 m
B	近景域	ごりやく通り	南	事業区域南端	約 3 m
C	近景域	大師大島線	南	事業区域南端	約 3 m
D	中景域	多摩川の散歩道	北	約 500m	約 6 m
E	近景域	鈴木町駅 ホーム	西	事業区域西端	約 4 m

注) 遠景域については、周囲には特定の眺望地点等は存在しないことから選定していない。

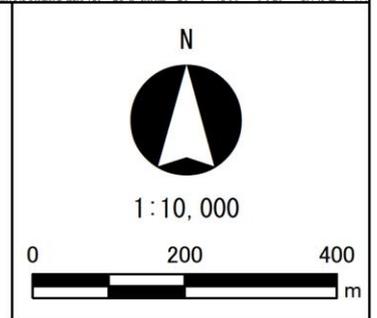
c) 予測時期

予測時期は、計画施設が完成した時期とした。



凡例

- 事業区域
- 都県境
- 現況の京浜急行大師線
- 主要な眺望地点



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 4.7.1-2 予測地点図

d) 予測方法・予測条件

ア 主要な景観構成要素の改変の程度及び地域特性の変化の程度

完成予想図に基づき、周辺の土地利用の状況や事業計画等を整理して定性的に予測した。

イ 代表的な眺望地点からの景観

現地写真に完成予想図を合成するフォトモンタージュを作成し、定性的に予測した。なお、計画施設の表現の詳細については、現時点で想定される意匠、色彩等に基づいて作成を行った。

e) 予測結果

ア 主要な景観構成要素の改変の程度及び地域特性の変化の程度

事業区域及びその周辺の景観構成要素として、市街地を構成する事業所の他は、中低層の住宅や工場の建物、道路、京浜急行大師線などの要素がある。事業区域及びその周辺の地域景観の特性は、これらの人工構造物が一体となった都市景観を形成している。

計画施設の完成予想図は、図 4.7.1-3 に示すとおりである。

本事業の実施により、これら主要な景観構成要素の中に主にコンクリート構造物である駅舎が概ね現状の川崎大師駅がある位置に出現する。これにより、景観構成要素の1つである現状の京浜急行大師線は改変されるが、地下化により架線柱等の鉄道構造物が撤去されるため、現在線路が敷設されている箇所は、現況よりも開放感のある景観を形成するものと考えられる。また、駅舎の最高高さは約13mであり、現在の川崎大師駅よりも高くなる予定だが、地上部は現在と同じく2階建であり、2階建部分は建屋の一部の設置となり限定的である。加えて、駅舎は周辺の建物と同等もしくは低い高さになり際立たず、周辺の人工構造物と一体となった景観を形成するため、地域景観の特性の変化は少ないものと予測する。



図 4.7.1-3 完成予想図

イ 代表的な眺望地点からの景観

代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度は、写真 4.7.1-2 (1) ～ (5) に示すとおりであり、計画する施設が視認される眺望地点においても、駅舎は周辺の建物を大きく超える高さではないため、スカイラインの著しい変化も生じず、周辺施設と一体となった景観を形成するものと予測する。

また、植栽等にさえぎられ計画施設が視認されない若しくはほぼ視認されない眺望地点では、眺望の変化の程度は少ないものと予測する。

各地点における概要は以下のとおりである。

① 地点 A (表参道)

現況の川崎大師駅がある場所に川崎大師駅の新駅舎が視認される。駅舎は周辺の建物を大きく超える高さではないため、スカイラインの著しい変化も生じず、周辺施設と一体となった景観を形成するものと予測する。

② 地点 B (ごりやく通り)

現況の川崎大師駅がある場所に川崎大師駅の新駅舎が視認される。駅舎は周辺の建物を大きく超える高さではないため、スカイラインの著しい変化も生じず、周辺施設と一体となった景観を形成するものと予測する。

③ 地点 C (大師大島線)

現況の川崎大師駅がある場所に川崎大師駅の新駅舎が視認される。駅舎は周辺の建物を大きく超える高さではないため、スカイラインの著しい変化も生じず、周辺施設と一体となった景観を形成するものと予測する。

④ 地点 D (多摩川の散歩道)

事業区域は、多摩川の散歩道に隣接する工場内敷地内の植栽等に遮られ、ほぼ視認されない。この地点からの眺望の変化は見られないものと予測する。

⑤ 地点 E (鈴木町駅ホーム)

現況の京浜急行大師線の軌道がある場所に、すり付け部の坑口が視認される。新設される軌道の延長線上に地下部へ向かう坑口が見えるようになり、架線柱等の鉄道構造物は地下部に接続する形で設置されるが、現状の景観を大きく変化させる要素はないため、周辺施設と一体となった景観を形成するものと予測する。

【現 況】



【将 来】



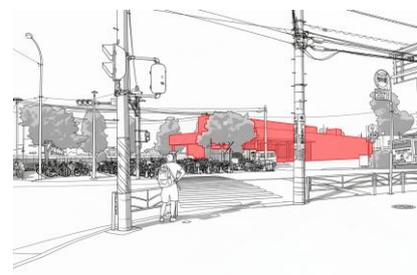
※赤着色：計画施設の位置

写真 4.7.1-2(1) 眺望の変化（地点 A：表参道）



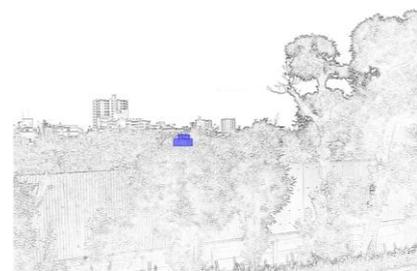
※赤着色：計画施設の位置

写真 4.7.1-2(2) 眺望の変化（地点B：ごりやく通り）



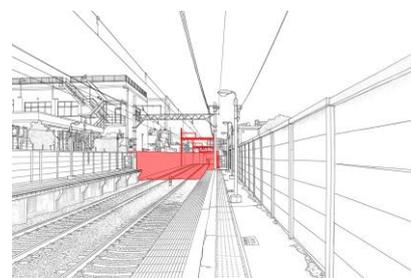
※赤着色：計画施設の位置

写真 4.7.1-2 (3) 眺望の変化（地点 C：大師大島線）



※青色着色：計画施設の位置（直接視認不可）

写真 4.7.1-2 (4) 眺望の変化（地点 D：多摩川の散歩道）



※赤着色：計画施設の位置

写真 4.7.1-2 (5) 眺望の変化（地点 E：鈴木町駅ホーム）

2) 環境保全のための措置

本事業では、良好な景観形成に寄与するため、次のような措置を講じる計画である。

- ・周辺の建物を大きく超える高さ、周辺からの視界を著しく遮る構造物とせず、既設の建物と一体となった景観を形成する計画とする。
- ・駅舎の材質、色彩、デザイン等の詳細は今後決定するが、川崎市景観計画に基づいた景観に配慮した計画とする。

3) 評価

事業区域及びその周辺の景観構成要素として、市街地を構成する事業所の他は、中低層の住宅や工場の建物、道路、京浜急行大師線などの要素がある。事業区域及びその周辺は、これらの人工構造物が一体となった都市景観を形成している。

本事業の実施により、これら主要な景観構成要素の中に主にコンクリート構造物である駅舎が概ね現状の川崎大師駅がある位置に出現する。これにより、景観構成要素の1つである現状の京浜急行大師線は改変されるが、地下化により架線柱等の鉄道構造物が撤去されるため、現在線路が敷設されている箇所は、現況よりも開放感のある景観を形成するものと考えられる。また、駅舎の最高高さは約13mであり、現在の川崎大師駅よりも高くなる予定だが、地上部は現在と同じく2階建であり、2階建部分は建屋の一部分の設置となり限定的である。加えて、駅舎は周辺の建物と同等もしくは低い高さになり際立たず、周辺の人工構造物と一体となった景観を形成するため、地域景観の特性の変化は少ないものと予測する。

代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度は、計画する施設が視認される眺望地点においても、駅部は周辺の建物を大きく超える高さではないため、スカイラインの著しい変化も生じず、周辺施設と一体となった景観を形成するものと予測する。

また、植栽等にさえぎられ計画施設が視認されない若しくはほぼ視認されない眺望地点では、眺望の変化の程度は少ないものと予測する。

さらに、本事業では、計画する施設は、周辺の建物を大きく超える高さ、周辺からの視界を著しく遮る構造物とせず、既設の建物と一体となった景観を形成する計画とするなどの環境保全のための措置を講じることから、周辺環境との調和が保たれるものと評価する。