

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
要 約 書

令和8年3月

川 崎 市

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	周辺地域の環境の特性	27
2. 1. 1	立地特性	27
2. 1. 2	環境の特性	27
3	環境影響評価項目の選定等	
3. 1	環境影響要因の抽出	30
3. 2	環境影響評価項目の選定	30
3. 3	環境配慮項目	38
3. 3. 1	環境配慮項目の選定	38
3. 3. 2	環境配慮方針	39
4	環境影響評価	
4. 1	地球環境	40
4. 1. 1	温室効果ガス	40
4. 2	大気	43
4. 2. 1	大気質	43
4. 3	地盤	55
4. 3. 1	地下水位、地盤沈下及び変状	55
4. 4	土壌汚染	60
4. 4. 1	土壌汚染	60
4. 5	騒音・振動・低周波音	62
4. 5. 1	騒音	62
4. 5. 2	振動	76
4. 6	廃棄物等	88
4. 6. 1	産業廃棄物	88
4. 6. 2	建設発生土	91
4. 7	景観	93
4. 7. 1	景観、圧迫感	93
4. 8	地域交通	105
4. 8. 1	交通安全、交通混雑	105

5	環境保全のための措置	123
6	環境配慮項目に関する措置	127
7	環境影響の総合的な評価	128
8	関係地域の範囲	134
9	その他	136
9. 1	指定開発行為の実施に必要な許認可等の種類	136
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	136
9. 3	事業内容等に関する問い合わせ窓口	136
9. 4	参考とした資料の目録	137

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

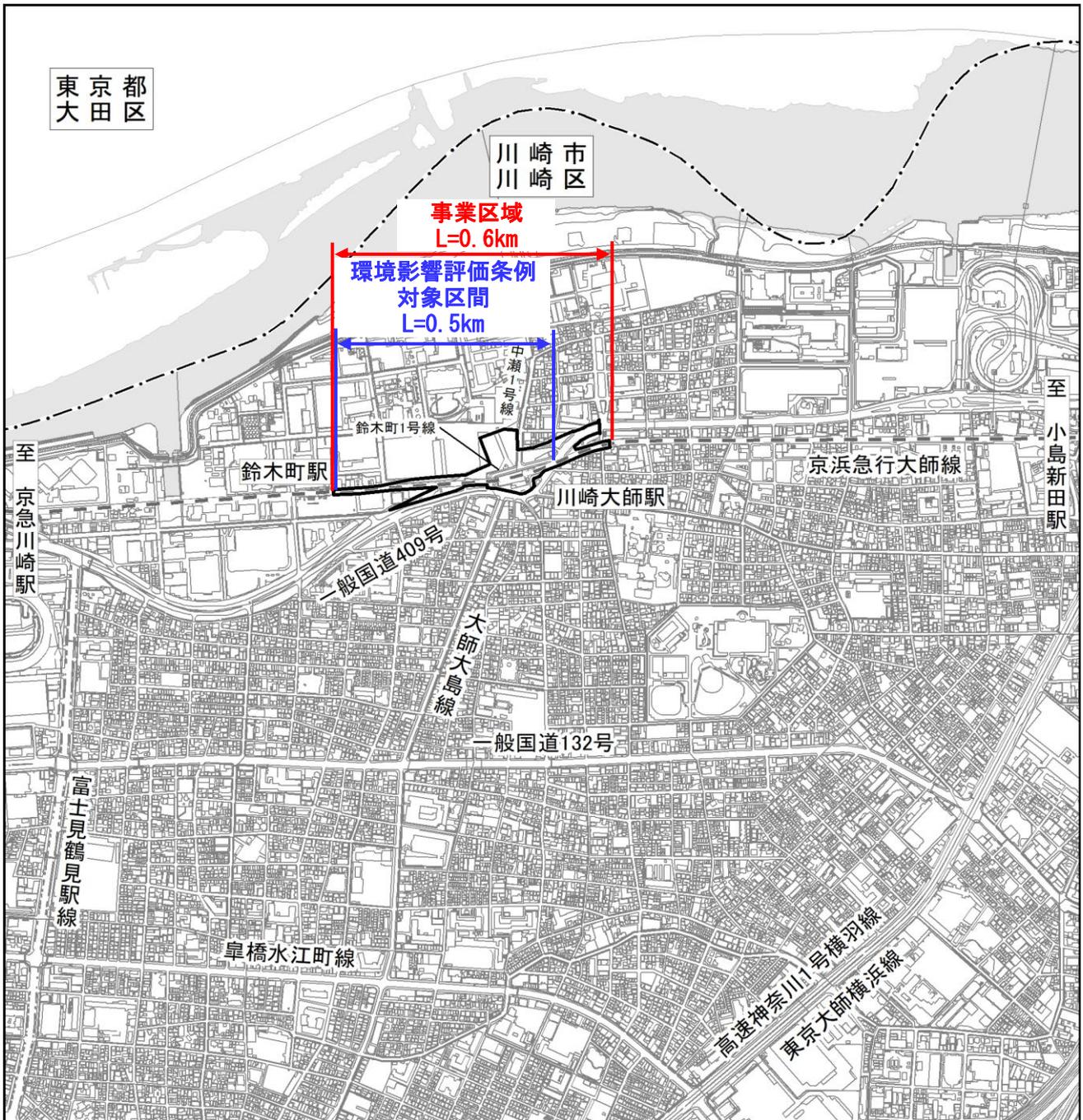
川崎市では、京浜急行大師線の鈴木町駅から小島新田駅間の約 2.4km 区間を連続立体交差化（地下化）することにより、10 箇所踏切を除却する京浜急行大師線連続立体交差事業（以下「全体事業」という。）を進めている。

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



凡例

- 事業区域
- - - 現況の京浜急行大師線
- · · 都県境



1:15,000



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 1.3-2 事業区域位置図

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

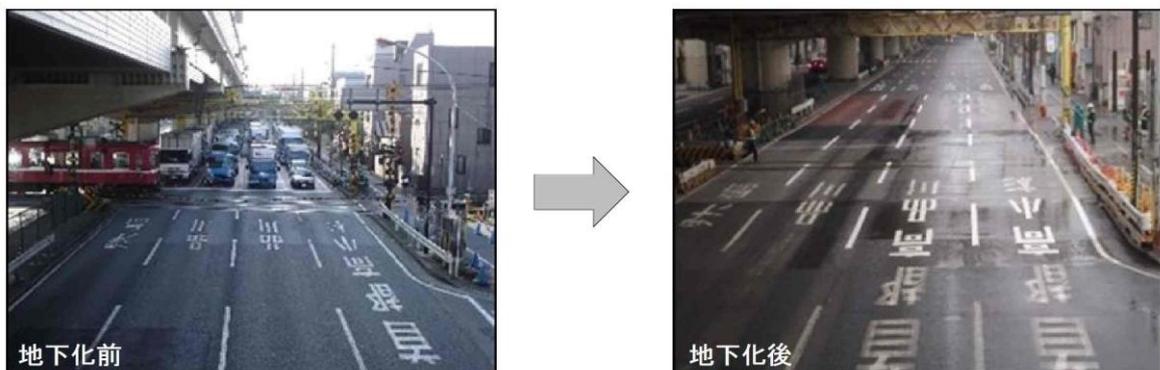


図 1.4-3 京浜急行大師線と東京大師横浜線の交差部の状況

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。

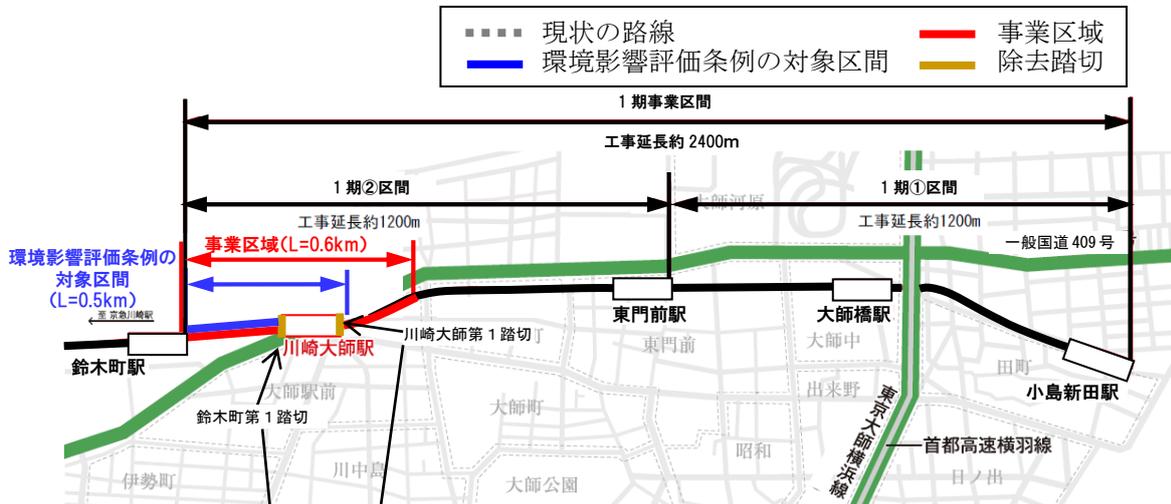


図 1.4-4 (1) 概略平面図

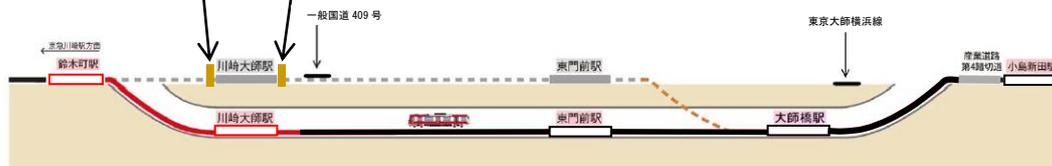


図 1.4-4 (2) 概略断面図

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。

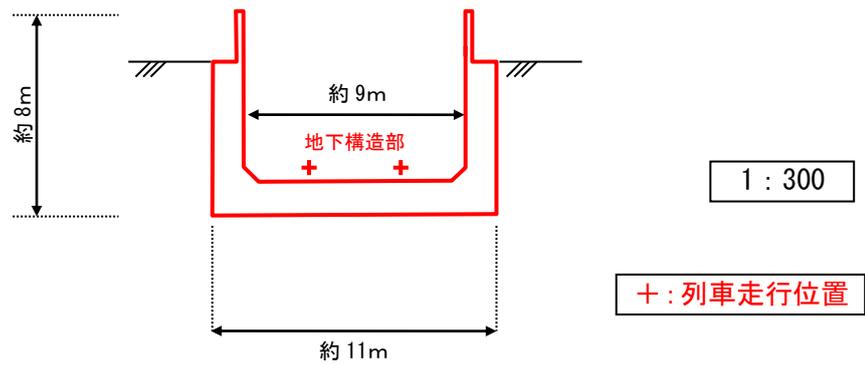


図 1.4-5 (1) 断面図 (掘割構造)

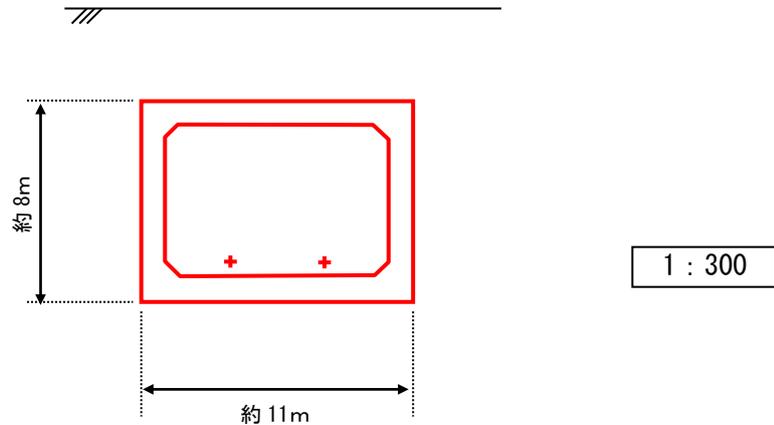


図 1.4-5(2) 断面図 (地下構造)

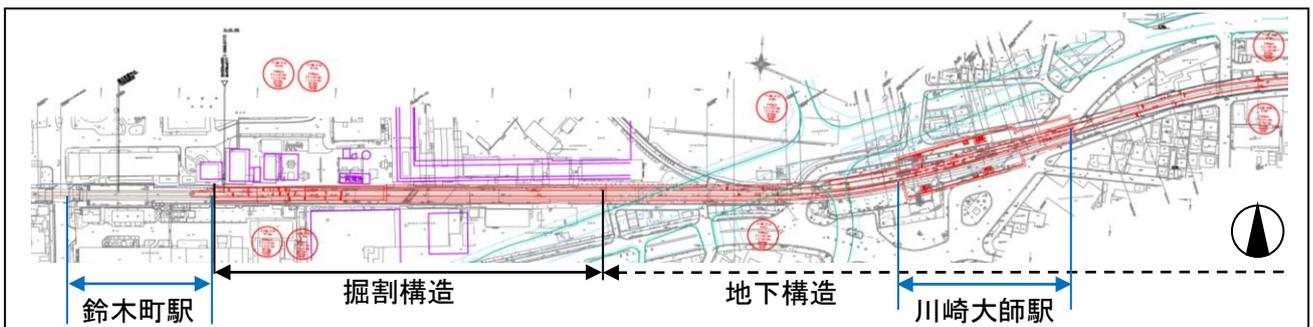


図 1.4-6 平面図 (掘割、地下構造)

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 ²	約 2,550m ²	鉄骨造	地上 2 階	約 13m
敷地面積	約 3,100m ²				
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。

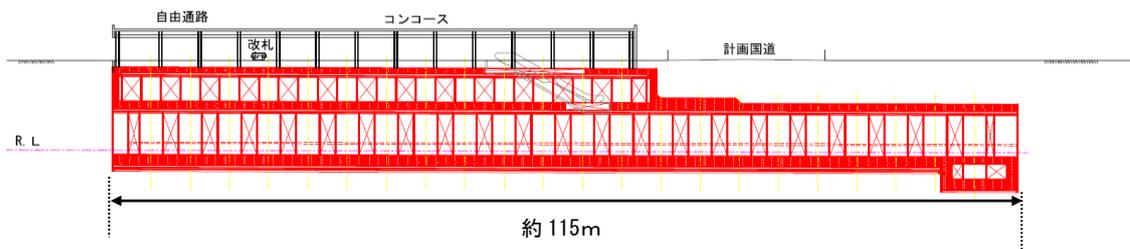


図 1.4-7 (1) 駅部縦断面図 (川崎大師駅部)

※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。

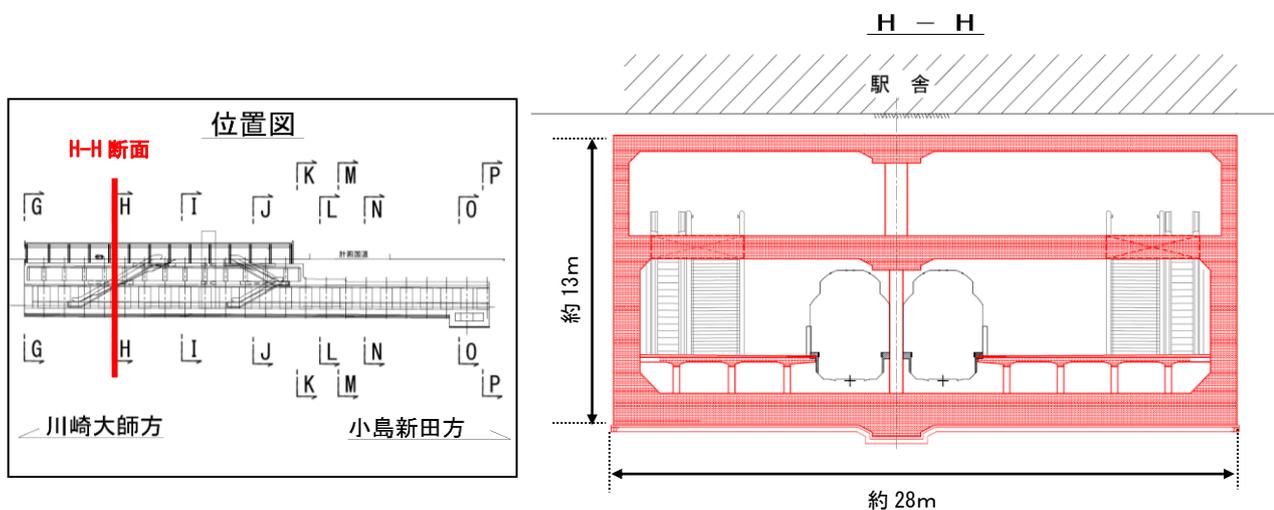


図 1.4-7 (2) 駅部横断面図 (川崎大師駅部)

※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。

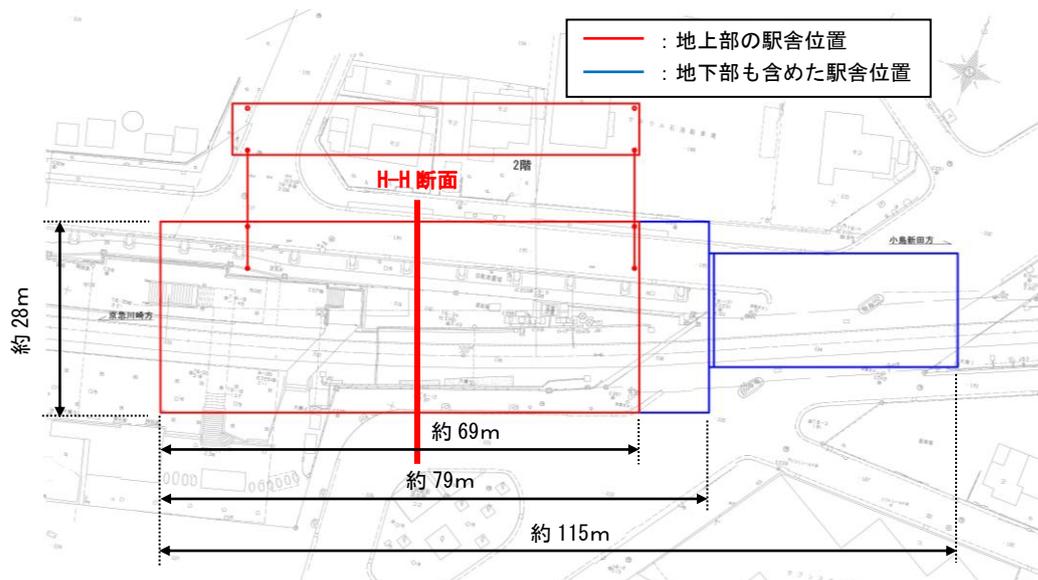


図 1.4-7 (3) 駅部平面図 (川崎大師駅部)

※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)

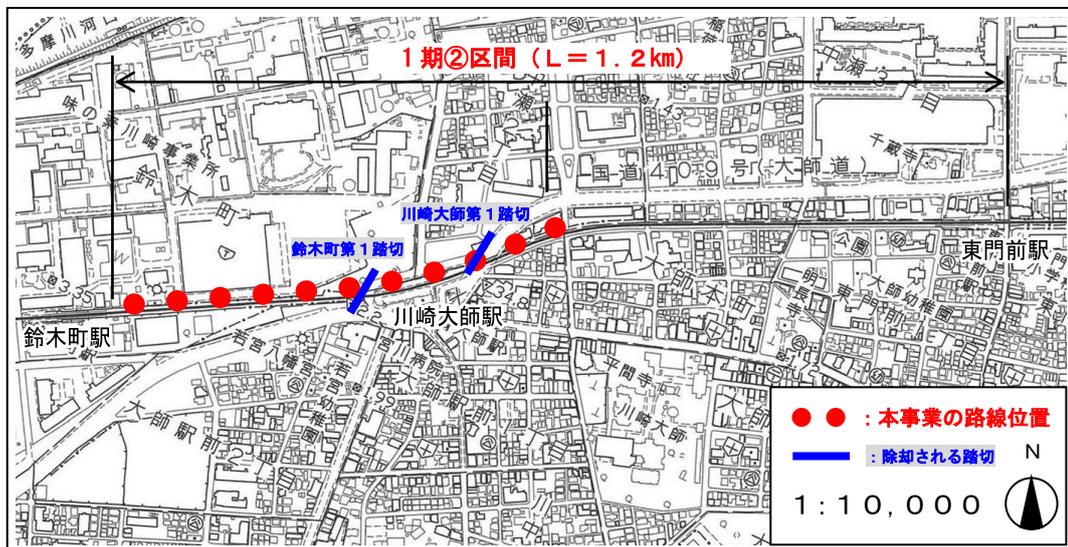


図 1.4-8 除却される踏切位置

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））

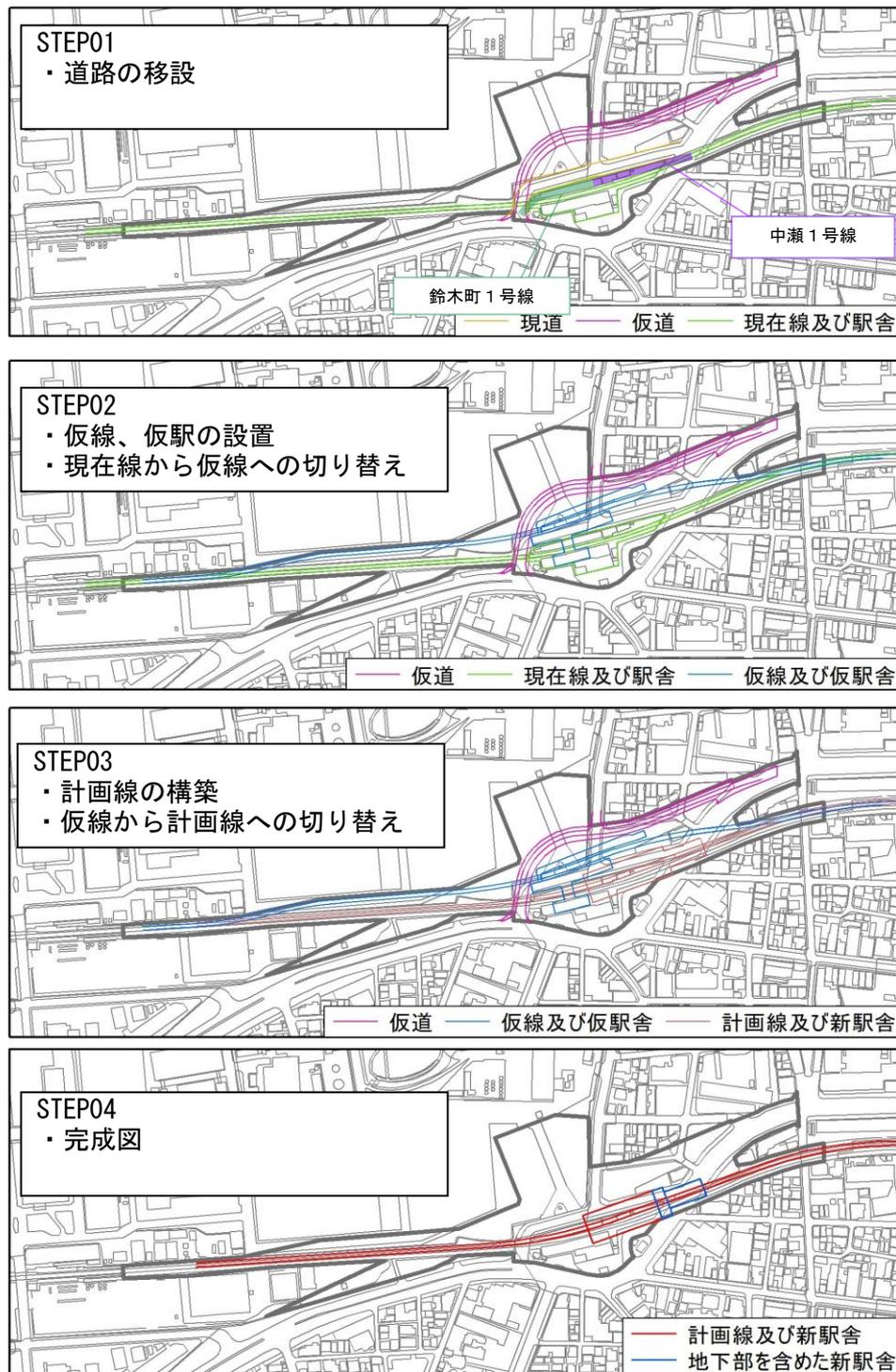
工種		主要建設機械（規格）
鈴木町駅 川崎大師駅間 工事	準備工	バックホウ（0.1～0.8m ³ ）、ラフタークレーン（16～50 t）、クローラクレーン（4.9～25 t、100～120 t）
	仮土留め壁工および工事桁架設工	バックホウ（0.1～0.8m ³ ）、ラフタークレーン（16～50 t）、クローラクレーン（4.9～25 t）、油圧式圧入引抜機（255kN）、杭打ち機（131kN）、空気圧縮機（3.45～21.7m ³ /min）、ボーリングマシン（18.5kW）、コンクリートミキサー車（7 m ³ /h）、コンクリートポンプ車（45m ³ /h）
	仮線切替工	バックホウ（0.1～0.8m ³ ）、ラフタークレーン（16～50 t）、クローラクレーン（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 ³ ）、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 ³ /min）、ボーリングマシン（18.5kW）、コンクリートミキサー車（7 m ³ /h）、コンクリートポンプ車（45m ³ /h）
	仮土留め壁工	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（4.9～25 t、100～120 t）、コンクリートミキサー車（7 m ³ /h）、コンクリートポンプ車（45m ³ /h）
	底盤改良工、掘削工	バックホウ（0.1～0.8m ³ ）、ボーリングマシン
	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（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 ³ ）、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 ³ ）、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 ³ ）、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 ³ ）、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 ³ ）、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 ³ ）、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 ³ /min）、ボーリングマシン（18.5kW）、コンクリートミキサー車（7 m ³ /h）、コンクリートポンプ車（45m ³ /h）
	仮土留め壁工	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（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 ³ /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 ³ ）、ラフタークレーン（16～50 t）、空気圧縮機（3.45～21.7m ³ /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 ³ ）、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 ³ /h）、コンクリートポンプ車（45m ³ /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 ³ ）、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 ³ ）、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 ³ ）、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 ³ ）、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 ³ ）、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 ³ ）、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 ³ /min）、ボーリングマシン（18.5kW）、コンクリートミキサー車（7 m ³ /h）、コンクリートポンプ車（45m ³ /h）
	土留支保工	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 ³ /min）、ボーリングマシン（18.5kW）、コンクリートミキサー車（7 m ³ /h）、コンクリートポンプ車（45m ³ /h）
	底盤改良工、掘削工	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 ³ /min）、ボーリングマシン（18.5kW）、コンクリートミキサー車（7 m ³ /h）、コンクリートポンプ車（45m ³ /h）
	躯体構築工、線路切替工	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 ³ /min）、ボーリングマシン（18.5kW）、コンクリートミキサー車（7 m ³ /h）、コンクリートポンプ車（45m ³ /h）
	撤去工、用地整備工	バックホウ（0.1～0.8m ³ ）、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 ³ /min）、ボーリングマシン（18.5kW）
	建築工事	バックホウ（0.1～0.8m ³ ）、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 ³ /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。

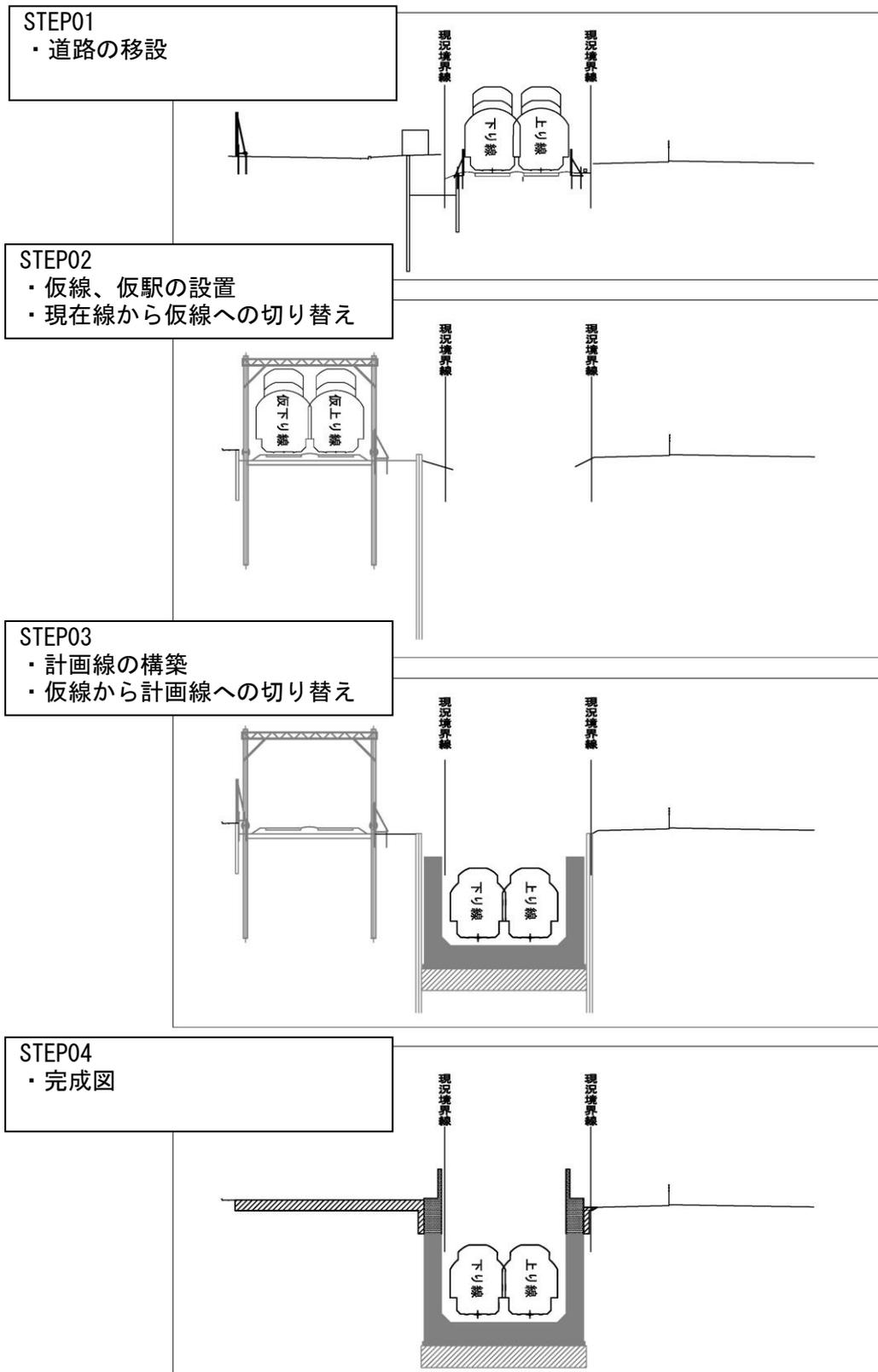


図 1.5-2 施工ステップ図（掘割構造部）

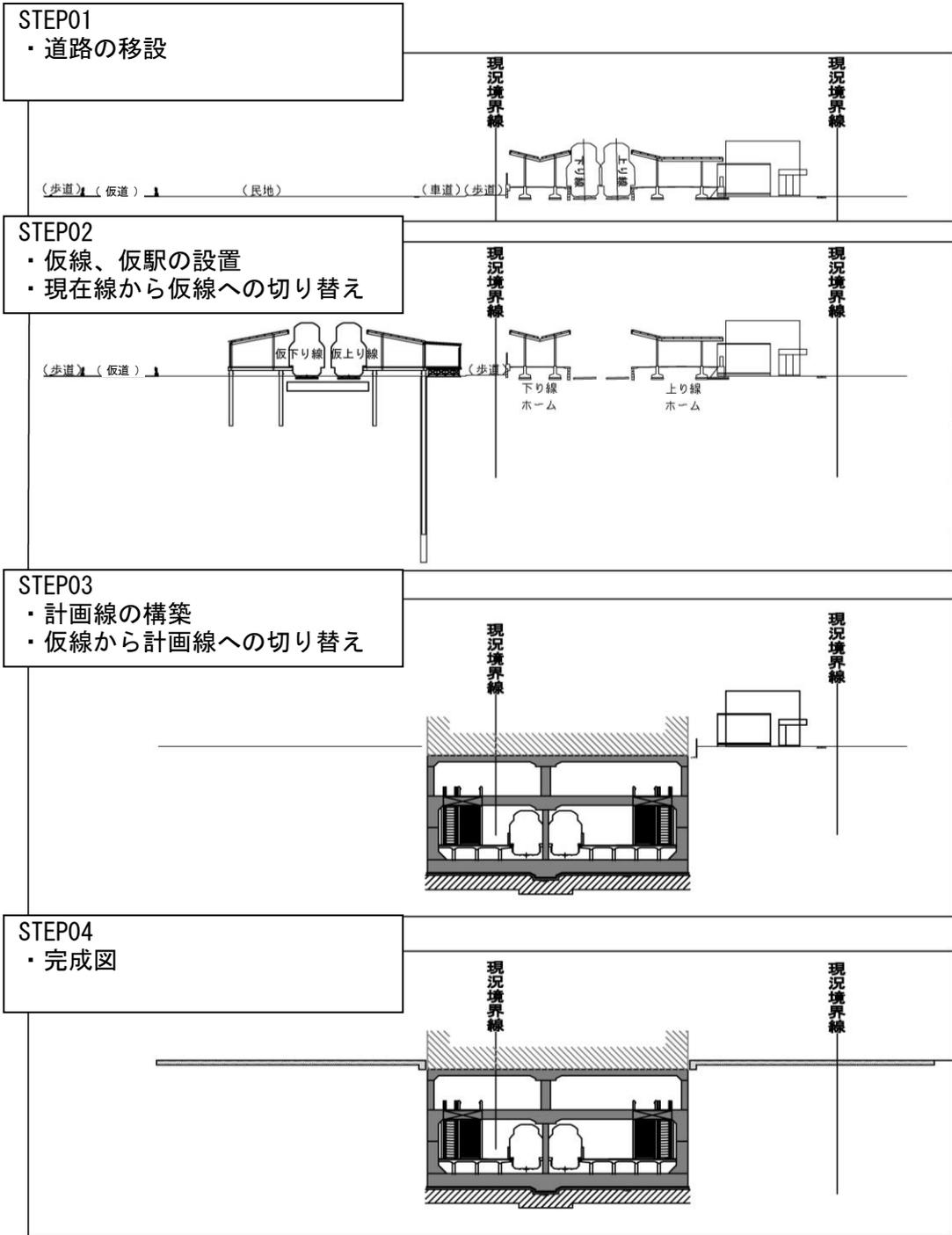


図 1.5-3 施工ステップ図 (駅部：川崎大師駅)

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。

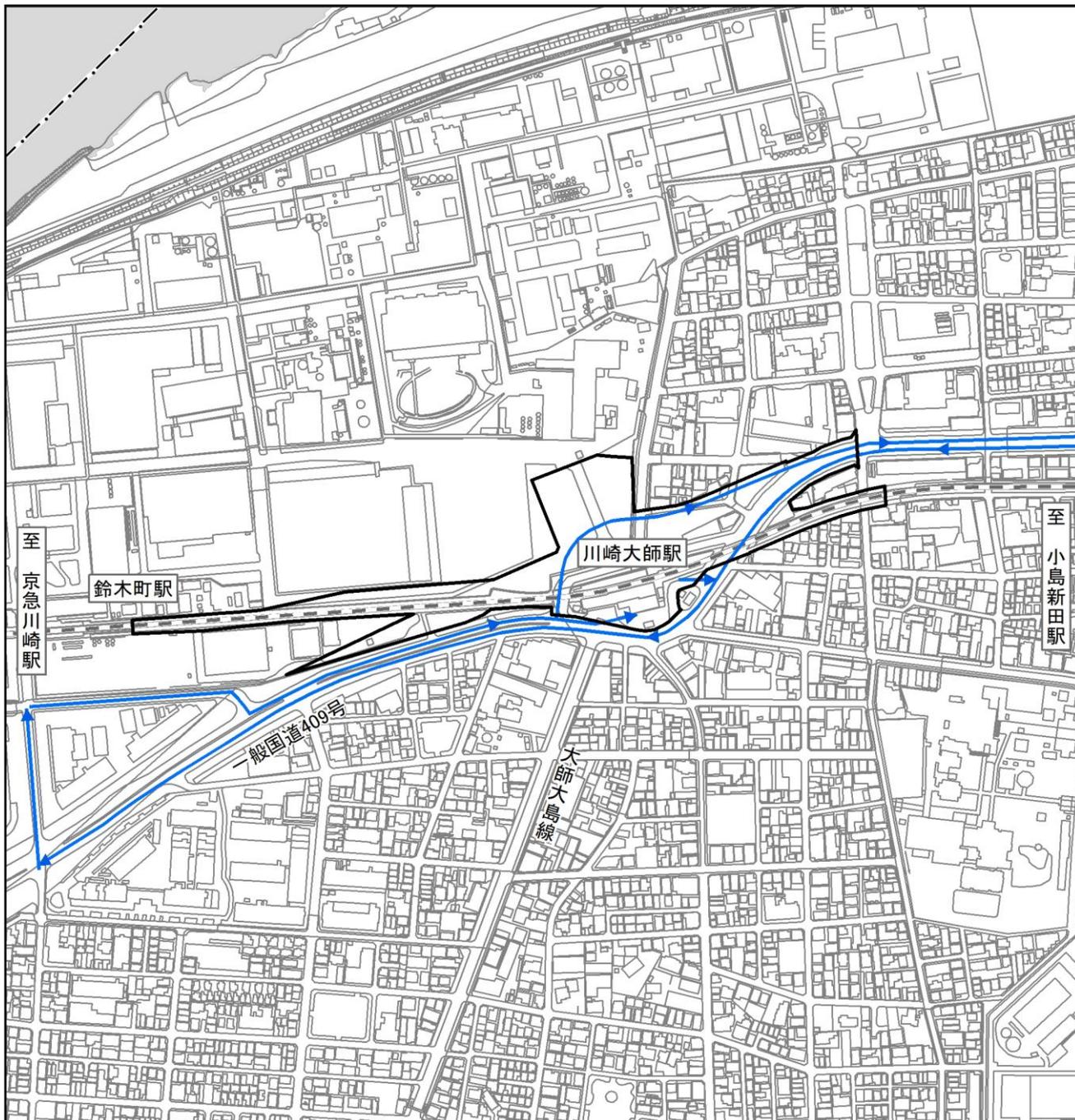
(3) 工事用車両台数と走行ルート

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。

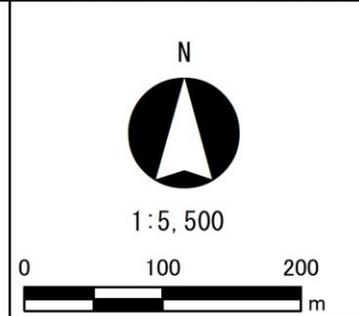
(4) 施工ヤード

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。

第2章 周辺地域の概況及び環境の特性

2. 周辺地域の概況及び環境の特性

2.1 周辺地域の環境の特性

2.1.1 立地特性

事業区域及びその周辺は、人工地形である盛土地となっており、事業区域の北側には河原が、事業区域の南側及び東側には低地の微高地である自然堤防が分布している。

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、事業区域の北側は主に軽工業用地や運搬施設用地が、東側、南側、西側には住宅等が存在する状況となっている。

2.1.2 環境の特性

事業区域及びその周辺の概況を踏まえ、「地域環境管理計画」の大項目に沿って環境の特性を表 2.1.2-1(1)、(2)に示すとおり整理した。

表 2.1.2-1(1) 周辺地域の環境の特性

項目	周辺地域の環境の特性
地球環境	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、主に軽工業用地や住宅用地等がみられ、著しい温室効果ガス発生の原因となる施設はない。
大気	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、大気質に著しい影響を及ぼす施設は存在しない。また、事業区域に最も近い一般局の大師測定局における令和6年度の二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の測定結果は、いずれも環境基準を達成している。 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、著しい悪臭を発生させる施設等は存在しない。また、事業区域の北側は主に軽工業用地、運搬施設用地等、南側は住宅用地等が存在しているが、著しい悪臭は感知されない。
水	事業区域及びその周辺の水象の状況は、主要な河川として事業区域の北側に一級河川である多摩川が位置している。 事業区域周辺の公共用水域水質測定地点である多摩川（大師橋）の pH、BOD、SS 及び DO の測定結果をみると、いずれの項目も過去5年間（令和元～令和5年度）にわたって河川B類型の環境基準に適合している。 事業区域及びその周辺に湧水及び海域は存在しない。
地盤	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。また、事業区域周辺の土地利用現況は、住宅用地、軽工業用地等となっており、事業区域の北側には主に工場や事業所等が存在し、南側には住宅等が存在しているが、地下水の汲み上げを行う施設は存在しない。 事業区域周辺における令和2～令和6年度の水準基標の変動は、環境省が地盤沈下の監視目安としている年間沈下量 20mm 以上に対し、-5.1～+6.4mm となっており、いずれの地点においてもこれを下回っている。 川崎大師駅付近は、地面から地下約 38m まで砂やシルトを主体とする地盤となっており、約 38m から約 42m までは軟岩や礫が主体の固い地盤が存在している。孔内水位は 2.5m である。
土壌汚染	要措置区域は事業区域及びその周辺には存在しない。形質変更時要届出区域は、事業区域内には存在しないが、事業区域周辺には計6ヵ所存在する。また、事業区域及びその周辺における「川崎市公害防止等生活環境の保全に関する条例」に基づく土壌調査の結果、汚染区域は事業区域内には存在しないが、事業区域周辺には7ヵ所の汚染区域が確認された。
騒音・振動・低周波音	事業区域及びその周辺の主な騒音及び振動の発生源としては、現状の京浜急行大師線の路線及び一般国道 409 号の道路交通等があげられる。

表 2.1.2-1(2) 周辺地域の環境の特性

項目	周辺地域の環境の特性
廃棄物等	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、発生する廃棄物や土砂については、「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されている。
水象	事業区域及びその周辺の水象の状況は、主要な河川として事業区域の北側に一級河川である多摩川が位置している。 事業区域及びその周辺に湧水は確認されておらず、海域も存在しない。
生物	事業区域及びその周辺では、北側に流れる多摩川の河川敷に緑地がみられ、多摩川における河川水辺の国勢調査では、2014年にスギナやミゾソバ等の植物種が確認されており、重要種としては『神奈川県レッドデータブック 2022 植物編』において準絶滅危惧に指定されているシオクグ等が確認されている。動物種では、2013年にヒドリガモ、アオサギ等の鳥類が、2021年にボラ等の魚類が確認されている。重要種としては、『神奈川県レッドデータ生物調査報告書 2006』によると、鳥類では絶滅危惧Ⅱ類に指定されているオオジュリン等が、魚類では絶滅危惧Ⅱ類のマルタ、情報不足のメナダ等が確認されている。 なお、事業区域内においては絶滅危惧種等の重要種は確認されていない。
緑	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、公園緑地等は存在しない。 事業区域の最寄りの公園としては、事業区域の北側に中瀬第2公園が、事業区域の南側に大師西町公園が存在する。これらの公園内は緑化地が整備されているものの、植物相は乏しい状況である。
人と自然とのふれあい活動の場	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、人と自然とのふれあい活動の場は存在しない。 事業区域の北側に多摩川が存在している。
歴史的文化的遺産	事業区域の南側にある明長寺及び平間寺には、国指定重要文化財及び市指定文化財が存在する。 なお、事業区域には周知の埋蔵文化財包蔵地及びその他の文化財は存在しない。
景観	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。また、事業区域周辺の土地利用現況は、住宅用地、軽工業用地等となっており、事業区域の北側には主に工場や事業所等が存在し、南側には住宅等が存在している。 なお、多摩川緑地鈴木町地区、多摩川緑地中瀬地区、大師公園の3地点は川崎市景観計画において景観資源に指定されている。
構造物の影響	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。また、事業区域周辺の土地利用現況は、住宅用地軽工業用地等となっており、事業区域の北側には工場や事業所等が存在している。 川崎大師駅の駅舎は事業実施に伴い更新されるが、規模は現状の駅舎と大きく変わらない。
コミュニティ施設	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、教育施設や集会施設等のコミュニティ施設は存在しない。 事業区域周辺のコミュニティ施設としては、川崎市立川中島小学校及びプラザ大師等が存在している。
地域交通	事業区域へ至る主要道路としては一般国道409号がある。なお、一般国道409号は、西側約1.1kmの地点で一般国道15号と交差している。 事業区域及びその周辺の主要道路である一般国道409号における令和3年度の道路交通センサス調査結果は、昼間12時間交通量が12,130台、昼間12時間大型車混入率が28.5%となっている。 事業区域にかかる踏切としては、鈴木町第1踏切と川崎大師第1踏切の2つが存在している。

環境の特性

表 2.1.2-1(3) 周辺地域の環境の特性

項目		周辺地域の環境の特性
環境の特性	地形・地質	<p>事業区域は人工地形である盛土地となっており、事業区域の北側を流れる多摩川沿いには河原が、事業区域の南側には低地の微高地である自然堤防や人工地形である盛土地が分布している。</p> <p>事業区域の地質は、泥を主とする低湿地堆積物となっている。事業区域の北側には泥を主とする低湿地堆積物が、事業区域の南側には泥を主とする低湿地堆積物のほか、砂を主とする自然堤防及び砂州堆積物が分布している。</p> <p>川崎大師駅付近の地盤柱状図をみると、地面から地下約 38m まで砂やシルトを主体とする地盤となっており、約 38m から約 42m までは軟岩や礫が主体の固い地盤が存在している。孔内水位は 2.5m である。</p>
	安全	<p>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、高圧ガス、有害化学物質等を取扱う施設等は存在しない。</p>

第3章 環境影響評価項目の選定等

3. 環境影響評価項目の選定等

3.1 環境影響要因の抽出

環境影響評価の予測及び評価にあたっては、対象事業の計画内容、事業区域及びその周辺の環境特性、地域特性を考慮し、事業実施に伴う環境影響要因（環境影響が想定される行為）を抽出のうえ、環境影響の予測及び評価を実施する項目を選定した。

環境影響要因の抽出結果は、表 3.1-1に示すとおりである。

表 3.1-1 環境影響要因の抽出

対象時期	環境影響要因の抽出結果	
工事中	建設機械の稼働	
	工事用車両の走行	
	工事の影響	
	列車（仮線）の走行	
供用時	施設の存在	掘割構造
		地下構造
		駅舎の存在
	施設の供用	列車の走行
		踏切の除去

3.2 環境影響評価項目の選定

本事業の環境影響要因と環境影響評価項目の関連表は表 3.2-1に、選定等の理由は表 3.2-2(1)～(6)に示すとおりである。

表 3.2-1 環境影響要因と環境影響評価項目の関連表

環境影響要因		工事中				供用時					
		建設機械の稼働	工事用車両の走行	工事の影響	列車（仮線）の走行	施設の存在			施設の供用		
						掘削構造	地下構造	駅舎の存在	列車の走行	踏切の除去	
環境影響評価項目											
地球環境	温室効果ガス								×	●	
大気	大気質	●	●								
	悪臭										
	上記以外の大気環境要素										
水	水質			×		×	×				
	水温										
	底質										
地盤	地下水位			●		●	●				
	地盤沈下			●		●	●				
	変状			●		●	●				
土壌汚染	土壌汚染			●							
騒音・振動・低周波音	騒音	●	●		●				×		
	振動	●	●		●				×		
	低周波音								×		
廃棄物等	一般廃棄物										
	産業廃棄物			●							
	建設発生土			●							
水象	水量・流量・流出量										
	湧水										
	潮流										
	上記以外の水環境要素										
生物	植物										
	動物										
	生態系										
緑	緑の質										
	緑の量										
人と自然とのふれあい活動の場	人と自然とのふれあい活動の場			×		×					
歴史的文化的遺産	歴史的文化的遺産										
景観	景観、圧迫感								●		
構造物の影響	日照阻害								×		
	テレビ受信障害								×	×	
	風害								×		
コミュニティ施設	コミュニティ施設			×		×					
地域交通	交通安全、交通混雑		●								●
	地域分断			×		×					
地形・地質	土砂流出										
	崩壊										
	斜面安定										
安全	火災、爆発、化学物質の漏洩等										

注：■は「川崎市環境影響評価等技術指針」（別表－7－10）に記載の参考項目。

● は選定した項目。

× は非選定の項目。

表 3.2-2 (1) 環境影響評価項目選定等の理由

環境影響評価項目		項目の選定 (有○、無-)	現況の概要	選定理由、または、 選定しない理由
地球環境	温室効果ガス	○	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、東側、南側、西側には主に住宅用地等がみられ、著しい温室効果ガス発生の原因となる施設はない。	【供用時】 平面構造から地下構造及び掘割構造への変更であり、列車の走行自体の温室効果ガスの変化は少ない。一方で、自動車交通については、踏切の除去に係る交通の緩和が、温室効果ガスの排出削減に貢献することが考えられる。したがって、予測評価項目として選定する。
	大気質	○	事業区域は、現状の京浜急行大師線の路線となっており、大気質に著しい影響を及ぼす施設は存在しない。 事業区域周辺の大気質の測定地点として、一般局である大師測定局と自排局である池上測定局における令和6年度の測定結果は下表に示すとおりであり、いずれの項目についても環境基準を達成している。	【工事中】 建設機械の稼働及び工事用車両の走行による大気質への影響(NO ₂ 、SPMの発生)が考えられる。したがって、評価項目として選定する。 【供用時】 本事業では、「大気汚染防止法」に規定される「ばい煙発生施設」、「一般粉じん発生施設」や「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「排煙発生施設」等の指定施設は設置しない。したがって、評価項目として選定しない。
大気	悪臭	-	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、著しい悪臭を発生させる施設等は存在しない。また、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みられ、著しい悪臭は感知されない。	【工事中】 工事中は、塗装工事等において、材料及び施工方法を検討し、できる限り悪臭の発生抑制に努める計画である。したがって、評価項目として選定しない。 【供用時】 供用時に、著しい悪臭を生じさせる要因はない。したがって、評価項目として選定しない。
	上記以外の大気環境要素	-	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、東側、南側、西側には主に住宅用地等がみられ、上記以外の大気環境要素に係る物質を発生させる施設等はない。	工事中及び供用時には、上記以外の大気環境要素に影響を及ぼす要因はないことから、評価項目として選定しない。
	水質	-	事業区域及びその周辺の水象の状況は、主要な河川として事業区域の北側に一級河川である多摩川が位置している。 事業区域周辺の公共用水域水質測定地点である多摩川(大師橋)のpH、BOD、SS及びDOの測定結果をみると、いずれの項目も過去5年間(令和元~令和5年度)にわたって河川B類型の環境基準に適合している。 事業区域及びその周辺に湧水及び海域は存在しない。	【工事中】 工事中の排水は、公共下水道(合流式)に放流することから、公共用水域や地下水への水質に著しい影響を及ぼす要因はない。したがって、評価項目として選定しない。 【供用時】 供用時における事業区域からの排水は、公共下水道(合流式)に放流する。したがって、評価項目として選定しない。
水	水温	-		【工事中】 工事中は、公共用水域の水温に影響を及ぼす要因はない。したがって、評価項目として選定しない。 【供用時】 供用時は、冷排水及び温排水を排出する施設はない。したがって、評価項目として選定しない。

表 3.2-2(2) 環境影響評価項目選定等の理由

環境影響評価項目		項目の選定 (有○、無-)	現況の概要	選定理由、または、 選定しない理由
水	底質	-	<p>事業区域及びその周辺の水象の状況は、主要な河川として事業区域の北側に一級河川である多摩川が位置している。</p> <p>事業区域周辺の公共用水域水質測定地点である多摩川（大師橋）の pH、BOD、SS 及び DO の測定結果をみると、いずれの項目も過去 5 年間（令和元～令和 5 年度）にわたって河川 B 類型の環境基準に適合している。</p> <p>事業区域及びその周辺に湧水及び海域は存在しない。</p>	<p>【工事中】</p> <p>本事業では、公共用水域の底質に影響を及ぼす要因はない。したがって、評価項目として選定しない。</p> <p>【供用時】</p> <p>供用時は、雨水による軌道跡地からの排水や駅部から排水が発生するものの、公共下水道（合流式）へ放流する計画であり、底質に影響を及ぼす要因はない。したがって、評価項目として選定しない。</p>
地盤	地盤沈下	○	<p>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、地下水の汲み上げを行う施設は存在しない。</p> <p>事業区域周辺における令和 2～令和 6 年度の水準基準の変動は、環境省が地盤沈下の監視目安としている年間沈下量 20mm 以上に対し、-5.1～+6.4mm となっており、いずれの地点においてもこれを下回っている。</p> <p>川崎大師駅付近は、地面から地下約 38m まで砂やシルトを主体とする地盤となっており、約 38m から約 42m までは軟岩や礫が主体の固い地盤が存在している。孔内水位は 2.5m である。</p>	<p>【工事中】</p> <p>本事業では、大規模な地下掘削を伴う工事を行うことから、地盤への影響が考えられる。したがって、評価項目として選定する。</p> <p>【供用時】</p> <p>供用時は、地下構造物が存在することから、地盤への影響が考えられる。したがって、評価項目として選定する。</p>
	地下水位	○		
	変状	○		
土壌汚染	土壌汚染	○	<p>事業区域において、「土壌汚染対策法」に基づく要措置区域及び形質変更時要届出区域に指定されている区域、「川崎市公害防止等生活環境の保全に関する条例」に基づく汚染区域は確認されていない。</p>	<p>【工事中】</p> <p>土地の改変を行う場所については、必要に応じて土壌調査を行い、汚染の有無について確認する。したがって、評価項目として選定する。</p> <p>【供用時】</p> <p>本事業では、「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」に規定される特定有害物質は使用しない。したがって、評価項目として選定しない。</p>

表 3.2-2(3) 環境影響評価項目選定等の理由

環境影響評価項目		項目の選定 (有○、無-)	現況の概要	選定理由、または、 選定しない理由
騒音・振動・低周波音	騒音	○	<p>事業区域及びその周辺の主な騒音及び振動の発生源としては、現状の京浜急行大師線の路線及び一般国道 409 号の道路交通等があげられる。</p> <p>また、地下での鉄道の供用を開始している小島新田駅～東門前駅間では、工事中・供用時において低周波音に関する苦情等は寄せられていない。かつ、事業区域及びその周辺に著しい低周波音を発生させる恐れのある施設等は存在しない。</p>	<p>【工事中】</p> <p>建設機械の稼働及び工事用車両の走行及び仮線の列車の走行による騒音への影響が考えられる。したがって、予測・評価項目として選定する。</p> <p>【供用時】</p> <p>平面構造から地下構造及び掘割構造への変更となり、地下から地上部に繋がる坑口が出現するが、既存の坑口の騒音測定により、著しい音の発生は確認されていない。また、坑口以外の区間に伴う騒音も地下化に伴い低減する。したがって、評価項目として選定しない。</p>
	振動	○		<p>【工事中】</p> <p>建設機械の稼働及び工事用車両の走行及び仮線の列車の走行による振動への影響が考えられる。したがって、予測・評価項目として選定する。</p> <p>【供用時】</p> <p>平面構造から地下構造及び掘割構造への変更であり、列車の走行による振動に著しい影響を与える要因はない。したがって、評価項目として選定しない。</p>
	低周波音	-		<p>【工事中及び供用時】</p> <p>工事中及び供用時に、著しい低周波音を生じさせる要因はないことから、評価項目として選定しない。</p>
廃棄物等	一般廃棄物	-	<p>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、発生する廃棄物については、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」に基づいて適正に処理及び処分されている。</p>	<p>【供用時】</p> <p>本事業で発生する一般廃棄物は、現状と同じように集積場へ移動し、分別のうえ保管する。これらは、川崎市の許可を受けた業者に収集・運搬を委託し、事業系一般廃棄物として適正に処理する計画である。したがって、評価項目として選定しない。</p>
	産業廃棄物	○		<p>【工事中】</p> <p>建設工事により産業廃棄物が発生するため、その影響が考えられる。したがって、予測・評価項目として選定する。</p> <p>【供用時】</p> <p>駅舎の存在により瓶や缶、切符等の産業廃棄物は発生するが、現状と同じように川崎市の許可を受けた業者に収集・運搬を委託し、産業廃棄物として適正に処理する計画である。したがって、予測・評価項目として選定しない。</p>
	建設発生土	○		<p>【工事中】</p> <p>建設工事により建設発生土が発生するため、その影響が考えられる。したがって、予測・評価項目として選定する。</p>

表 3.2-2 (4) 環境影響評価項目選定等の理由

環境影響評価項目		項目の選定 (有○、無-)	現況の概要	選定理由、または、 選定しない理由
水象	水量・流量 ・流出量	-	事業区域及びその周辺の水象の状況は、主要な河川として事業区域の北側に一級河川である多摩川が位置している。	【工事中及び供用時】 工事中の排水及び、供用中の雨水による路面からの排水や駅部から排水については、公共下水道（合流式）へ放流する計画であり、水量、流量、流出量及び海域の潮流に影響を及ぼす要因はない。したがって、評価項目として選定しない。
	湧水	-	事業区域及びその周辺に湧水は確認されていない。また、事業区域に生活用水供給井戸は存在しない。	【工事中及び供用時】 事業区域に湧水は存在せず、本事業では工事中及び供用時ともに地下水の揚水はない。したがって、評価項目として選定しない。
	潮流	-	事業区域及びその周辺に海域は存在しない。	【工事中及び供用時】 事業区域及びその周辺には海域は存在しない。したがって、評価項目として選定しない。
	上記以外の水環境要素	-	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、上記以外の水環境要素に影響を及ぼす要因はない。	【工事中及び供用時】 本事業では、上記以外の水環境要素に影響を及ぼす要因はない。したがって、評価項目として選定しない。
生物	植 物	-	事業区域及びその周辺では、北側に流れる多摩川の河川敷に緑地がみられ、「多摩川 河川水辺の国勢調査」によると、スギナやミゾソバ等の植物種が確認されており、重要種としてはシオクグ等が確認されている。一方、動物種では、ヒドリガモ、アオサギ等の鳥類やボラ等の魚類が確認されており、重要種としては、鳥類のオオジュリン等、魚類のマルタ、メナダ等が確認されている。 なお、事業区域内においては絶滅危惧種等の重要種は確認されていない。	【工事中及び供用時】 工事中及び供用時ともに植物・動物の生育環境に著しい影響を与える要因はない。したがって、評価項目として選定しない。
	動 物	-		
	生態系	-		
緑	緑の質	-	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、公園緑地等は存在しない。 事業区域の最寄りの公園としては、事業区域の北側に中瀬第2公園が、事業区域南側に大師西町公園が存在する。これらの公園内は緑化地が整備されているものの、植物相は乏しい状況である。	【工事中及び供用時】 本事業は鉄道を地下化するものであり、緑の質や量を大きく損なうものではない。したがって、評価項目として選定しない。
	緑の量	-		
人と自然とのふれあい活動の場	人と自然とのふれあい活動の場	-	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、人と自然とのふれあい活動の場は存在しない。 事業区域の北側に多摩川が存在している。	【工事中及び供用時】 工事中及び供用時において、人と自然とのふれあい活動の場に著しい影響を及ぼす要因はない。したがって、評価項目として選定しない。

表 3.2-2 (5) 環境影響評価項目選定等の理由

環境影響評価項目		項目の選定 (有○、無-)	現況の概要	選定理由、または、選定しない理由	
歴史的文化的遺産	歴史的文化的遺産	-	<p>事業区域の南側にある明長寺及び平間寺には、国指定重要文化財及び市指定文化財が存在する。</p> <p>また、国登録有形文化財である川崎河港水門や、市重要歴史記念物である弘法大師道標は、川崎市景観計画において景観資源に指定されている。</p> <p>なお、事業区域及びその周辺には、周知の埋蔵文化財包蔵地及びその他の文化財は存在しない。</p>	<p>【工事中及び供用時】</p> <p>事業区域周辺には、周知の埋蔵文化財包蔵地、史跡・指定文化財及びその他の文化財は存在しない。したがって、評価項目として選定しない。</p>	
	景観	○	<p>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。また、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、近隣の川崎大師表参道・仲見世地区は都市景観形成地区に指定されている。</p>	<p>【供用時】</p> <p>駅舎が地下及び地上構造のため、景観への影響が考えられる。したがって、予測・評価項目として選定する。ただし、駅舎の最高高さは、周辺建物高さと同程度であることから、圧迫感は予測・評価項目として選定しない。</p>	
	圧迫感	-			
構造物の影響	日照阻害	-	<p>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。また、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いる。</p>	<p>【供用時】</p> <p>駅舎については、最高高さは約13m(3階建の住居高さ相当)となり、現状と同様に地上部は2階建となる。</p> <p>加えて、2階建部分は建屋の一部の設置となり限定的であること、周辺建物の高さと同程度以下であること、日影が生じる東、北、南側方向の最寄り住居までの距離が50m以上離れていることから、周辺への日照阻害の影響は大きくないと考える。したがって、評価項目として選定しない。</p>	
	テレビ受信障害	-			<p>【供用時】</p> <p>駅舎については、最高高さは約13m(3階建の住居高さ相当)となり、現状と同様に地上部は2階建となる。</p> <p>加えて、2階建部分は建屋の一部の設置となり限定的であること、周辺建物の高さと同程度以下であることから、周辺へのテレビ受信障害の影響はないと考える。したがって、評価項目として選定しない。</p>
	風害	-			
コミュニティ施設	コミュニティ施設	-	<p>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、コミュニティ施設は存在しない。</p> <p>事業区域周辺のコミュニティ施設としては、川崎市立川中島小学校及びプラザ大師等が存在している。</p>	<p>【供用時】</p> <p>本事業は、周辺の教育施設や集会施設等のコミュニティ施設の利用に影響を及ぼす要因はない。したがって、評価項目として選定しない。</p>	

表 3.2-2 (6) 環境影響評価項目選定等の理由

環境影響評価項目		項目の選定 (有○、無-)	現況の概要	選定理由、または、 選定しない理由
地域交通	交通安全、 交通混雑	○	事業区域へ至る主要道路としては一般国道409号がある。なお、一般国道409号は、西側約1.1kmの地点で一般国道15号と交差している。 事業区域及びその周辺の主要道路である一般国道409号における令和3年度の道路交通センサス調査結果は、事業区域最寄りの川崎区中瀬3-20において、昼間12時間交通量が12,130台、昼間12時間大型車混入率が28.5%となっている。	【工事中】 工事用車両の走行による地域交通への影響が考えられる。したがって、評価項目として選定する。 【供用時】 本事業では、踏切の除去により地域交通の混雑度の改善に貢献することが考えられる。したがって、予測評価項目として選定する。
	地域分断	-		【工事中及び供用時】 工事期間中は、仮道を通すことで、現在の道路の通行形態に大きな変化を生じさせない計画であるため、工事中及び供用時に地域分断を生じさせる要因はない。したがって、評価項目として選定しない。
地形・地質	土砂流出	-	事業区域は人工地形である盛土地となっており、事業区域の北側を流れる多摩川沿いには河原が、事業区域南側には低地の微高地である自然堤防が分布している。 事業区域の地質は、泥を主とする低湿地堆積物となっている。事業区域の北側には泥を主とする低湿地堆積物が、事業区域南側には泥を主とする低湿地堆積物のほか、砂を主とする自然堤防及び砂州堆積物が分布している。	【工事中及び供用時】 本事業は、平坦な地形に鉄道を地下化するものであり、地形・地質に著しい影響を及ぼす要因はない。したがって、評価項目として選定しない。
	崩壊			
	斜面安定			
安全	火災、爆発、 化学物質の漏洩等	-	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、高圧ガス、有害化学物質等を取扱う施設等は存在しない。	【工事中】 危険物等の貯蔵及び取扱いはないことから、安全に影響を及ぼす要因はない。したがって、評価項目として選定しない。 【供用時】 本事業では、火災、爆発、化学物質の漏洩の要因となる行為及び施設はないことから、評価項目として選定しない。

3.3 環境配慮項目

3.3.1 環境配慮項目の選定

事業計画の内容と周辺地域の環境特性及び地域特性を考慮し、表 3.3-1に示すとおり環境配慮項目を選定した。

表 3.3-1 環境配慮項目の選定

環境配慮項目	項目の選定	選定理由、または、選定しない理由
有害化学物質	—	本事業は現在の鉄道を地下化するものであり、有害化学物質を使用しないことから、環境配慮項目として選定しない。
放射性物質	—	本事業は現在の鉄道を地下化するものであり、放射性物質を使用しないことから、環境配慮項目として選定しない。
電磁波・電磁界	—	本事業は現在の鉄道を地下化するものであり、人への影響が懸念される強い電磁波・電磁界を発生させる施設設置の計画はないことから、環境配慮項目として選定しない。
光害	—	本事業は現在の鉄道を地下化するものであり、周辺の生活環境に影響を及ぼす照明を行う計画はないことから、環境配慮項目として選定しない。
地震時等の災害	○	事業区域は軟弱地盤上に位置しており、ボーリングデータを踏まえた耐震設計を行うものの、地震時等の災害の発生時における配慮が求められることから、環境配慮項目として選定する。
生物多様性	—	本事業は現在の鉄道を地下化にするものであり、生物多様性の保全に影響を及ぼす計画はないことから、環境配慮項目として選定しない。
地球温暖化対策	○	工事中及び供用時において、エネルギー使用による二酸化炭素等が排出されるため、環境配慮項目として選定する。
気候変動の影響への適応	○	事業区域の付近には多摩川が流れており、近年の気候変動の影響を受けた水害の発生が懸念されることから、環境配慮項目として選定する。
酸性雨	—	本事業は現在の地下化するものであり、工事中及び供用時における酸性雨の起因物質（硫黄酸化物、窒素酸化物等）の著しい発生はないため、環境配慮項目として選定しない。
資源	○	工事中において、資源の有効利用への配慮が求められるため、環境配慮項目として選定する。

注) ○：選定した項目、—：選定しない項目

3.3.2 環境配慮方針

選定した環境配慮項目の環境配慮方針は、表 3.3-2に示すとおりである。

表 3.3-2 環境配慮方針

選定した環境配慮項目	環境配慮方針	
	工事中	供用時
地震時等の災害	—	<ul style="list-style-type: none"> 耐震性の確保に努める。 災害発生時の利用者の安全の確保を図る。
地球温暖化対策	<ul style="list-style-type: none"> 建設機械及び工事用車両について、アイドリングストップ等のエコドライブの実施をはじめとする効率的な使用等により、温室効果ガスの低減を図る。 	<ul style="list-style-type: none"> 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。 川崎市地球温暖化対策等の推進に関する条例に基づき、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。
気候変動の影響への適応	—	<ul style="list-style-type: none"> 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。
資源	<ul style="list-style-type: none"> 建設資材の有効利用、再利用を図る。 	<ul style="list-style-type: none"> 水資源の有効利用を図る。 構造物の長寿命化について検討する。