

第 4 章 環境影響評估

4. 環境影響評価

4.1 地球環境

4.1.1 温室効果ガス

(1) 現況調査

1) 原単位の把握

供用時における踏切の除去に係る温室効果ガスの削減貢献は、自動車のアイドリング時間の短縮がある。これに係る自動車1台当たりのアイドリング時の二酸化炭素排出係数は、表 4.1.1-1 に示すとおりである。

表 4.1.1-1 アイドリング時の二酸化炭素排出係数

種類 (2000cc ガソリン車)	排出係数
二酸化炭素 (CO ₂)	5.4×10 ⁻⁴ t-C/台・時

出典：「連続立体交差事業の整備効果にかかる参考資料集」（平成 26 年 3 月 国土交通省）

2) 踏切における交通の阻害の状況

a) 踏切の遮断状況

除去される踏切における遮断回数及び遮断時間は、表 4.1.1-2 に示すとおりである。1日の遮断時間は鈴木町第1踏切で約5時間54分、川崎大師第1踏切で約4時間7分となっている。また、最大滞留自動車台数は、鈴木町第1踏切で26台、川崎大師第1踏切で44台となっている。

表 4.1.1-2 踏切の遮断状況

No.	踏切名称	断面交通量 (日)	遮断状況 (日)		最大滞留 自動車台数 (台/回)
		自動車 (台)	遮断回数 (回)	遮断時間 (時：分： 秒)	
①	鈴木町第1	7051	271	5：53：54	26
②	川崎大師第1	8620	170	4：07：08	44

b) 踏切による損失時間

除去される踏切による損失時間は、表 4.1.1-3 に示すとおりである。最も損失時間が大きい川崎大師第1踏切で8263台・分/日となっている。

表 4.1.1-3 踏切による損失時間

No.	踏切名称	損失時間 (台・分/日)
①	鈴木町第1	6694
②	川崎大師第1	8263

(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、「温室効果ガスの排出量の抑制を図ること。」と設定した。

(3) 予測及び評価

1) 予測

予測項目は、供用時における踏切の除去に係る温室効果ガスの削減貢献の程度とした。

予測地域は、事業区域とした。

予測時期は、供用時において踏切の除去が完了し、定常状態に達した時期とした。

1日の損失時間における自動車のアイドリング時の二酸化炭素排出量は、表4.1.1-4に示すとおり約180.2t-CO₂/年となった。

表 4.1.1-4 自動車アイドリング時の二酸化炭素排出量

No.	踏切名称	損失時間 (台・分/日)	アイドリング時 の排出係数 (t-CO ₂ /台・時)	二酸化炭素 変換係数*	二酸化炭素排出量 (t-CO ₂ /年)
		①	②	③	④=①×②÷60×③ ×365
①	鈴木町第1	6694	5.4×10 ⁻⁴	44/12	約80.6
②	川崎大師第1	8263			約99.5
合計					約180.2

2) 環境保全のための措置

本事業においては踏切の除去により温室効果ガスは削減されることとなる。そのため、踏切の除去自体が環境保全措置となるが、事業として、その他に以下の環境保全措置を実施する。

- ・ 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る。
- ・ 駅舎に設置する冷暖房施設等は極力使用冷媒の地球温暖化係数を考慮しつつ、エネルギー効率の優れた最新の設備を選定する。
- ・ 既存建物の解体工事時は、「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」等の関係法令に従って、フロン類が漏洩しないように充分注意して撤去するとともに、専門処理業者に委託した上で適切に回収・処理する計画である。
- ・ 新設する駅舎においては、「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」を遵守し、冷媒が漏洩しないよう適正に機器を維持管理する。
- ・ 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。

3) 評価

供用時における踏切の除去に係る自動車の踏切遮断待ちの解消により、二酸化炭素排出量が約 180.2t-CO₂/年削減するものと予測する。

さらに、新設する駅舎に太陽光パネルを設置するなどの環境保全のための措置を講じることから、温室効果ガスの排出量の抑制が図られるものと評価する。

4.2 大気

4.2.1 大気質

(1) 現況調査

1) 大気質の状況

大気質の状況に係る既存資料調査の調査地点は、事業区域周辺の一般局である大師測定局及び池上測定局とした。

a) 既存資料調査

ア 二酸化窒素

大師測定局（一般局）及び池上測定局（自排局）における令和6年度の二酸化窒素の測定結果は表 4.2.1-1に、令和2年度～令和6年度までの濃度状況は図 4.2.1-1に示すとおりである。

令和6年度の測定結果（日平均値の年間98%値）をみると、いずれの測定局も環境基準を達成している。また、過去5年間の濃度の状況をみると、いずれの測定局も環境基準を達成している。

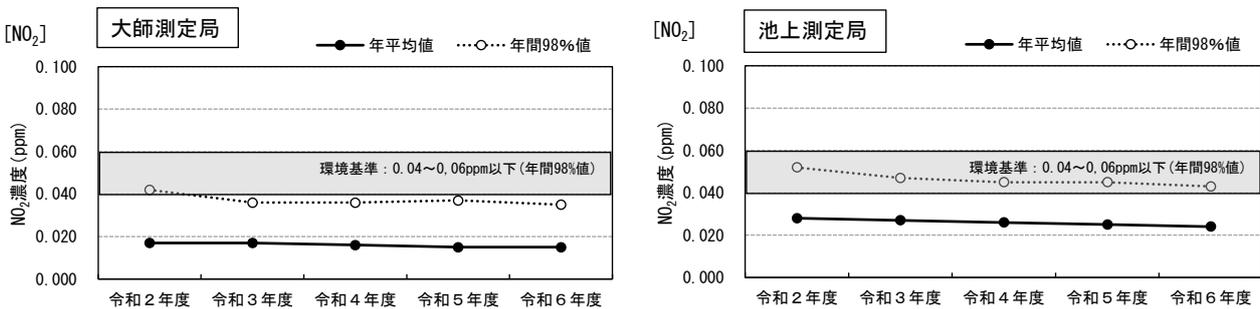
表 4.2.1-1 大気中の二酸化窒素（NO₂）測定結果（令和6年度）

測定局	環境基準の評価		有効測定日数	環境基準値に適合した日数とその割合		環境基準値に適合しなかった日数とその割合		年平均値 ppm
	日平均値の年間98%値	評価 ^{注1)}		日	%	日	%	
	ppm	○×	日	%	日	%	ppm	
大師 ^{注2)} (一般局)	0.035	○	355	355	100	0	0	0.015
池上 (自排局)	0.043	○	365	365	100	0	0	0.024

注1) 評価については、日平均値の年間98%値が環境基準（0.04～0.06ppm以下）を達成している場合を○、非達成の場合を×で示している。

注2) 大師測定局については、支所庁舎の建替えにより、令和7年2月に測定場所が川崎区東門前2-1-1から川崎区役所大師支所仮庁舎（川崎区台町26-7）に移転された。測定結果については、それらを合わせた年間値として整理している。

出典：「令和6（2024）年度の大気環境及び水環境の状況等について」（令和7年7月 川崎市）



NO ₂ (ppm)	年度	R2	R3	R4	R5	R6
	年平均値	0.017	0.017	0.016	0.015	0.015
	年間98%値	0.042	0.036	0.036	0.037	0.035
	評価 ^{注1)}	○	○	○	○	○

NO ₂ (ppm)	年度	R2	R3	R4	R5	R6
	年平均値	0.028	0.027	0.026	0.025	0.024
	年間98%値	0.052	0.047	0.045	0.045	0.043
	評価 ^{注1)}	○	○	○	○	○

注1) 評価については、日平均値の年間98%値が環境基準（0.04～0.06ppm以下）を達成している場合を○、非達成の場合を×で示している。

注2) 大師測定局については、支所庁舎の建替えにより、令和7年2月に測定場所が川崎区東門前2-1-1から川崎区役所大師支所仮庁舎（川崎区台町26-7）に移転された。測定結果については、それらを合わせた年間値として整理している。

出典：「令和6（2024）年度の大気環境及び水環境の状況等について」（令和7年7月 川崎市）

図 4.2.1-1 大気中の二酸化窒素（NO₂）濃度の状況（令和2年度～令和6年度）

イ 浮遊粒子状物質

大師測定局（一般局）及び池上測定局（自排局）における令和6年度の浮遊粒子状物質の測定結果は表 4.2.1-2に、令和2年度～令和6年度までの濃度状況は図 4.2.1-2に示すとおりである。

令和6年度の測定結果（日平均値の年間2%除外値）をみると、いずれの測定局も環境基準を達成している。また、過去5年間の濃度の状況を見ると、いずれの測定局も環境基準を達成している。

表 4.2.1-2 大気中の浮遊粒子状物質(SPM)測定結果（令和6年度）

測定局	環境基準の評価										有効測定日数	環境基準値に適合した日数とその割合 ^{注3)}	年平均値 mg/m ³
	長期的評価					短期的評価							
	日平均値の2%除外値 mg/m ³	日平均値が0.10mg/m ³ を超えた日が2日以上連続の有無とその回数	注1) 評価 ○×	1時間値が0.20mg/m ³ を超えた時間数とその割合	日平均値が0.10mg/m ³ を超えた日数とその割合	注2) 評価 ○×	日	%	日	%			
注4) 大師(一般局)	0.036	無 0	○	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	○	353	353	100	0.014
池上(自排局)	0.039	無 0	○	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	○	358	358	100	0.015

注1) 環境基準の長期的評価・・・次の①及び②に適合した場合「達成」と評価し○で表示、①または②のどちらかに適合しなかった場合「非達成」と評価し×で表示した。

①日平均値の2%除外値が0.10mg/m³以下、②日平均値が0.10mg/m³を超えた日が2日以上連続しないこと。

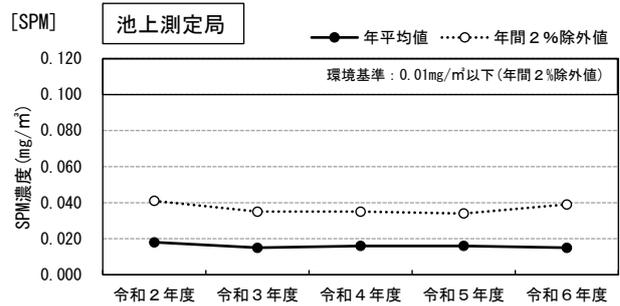
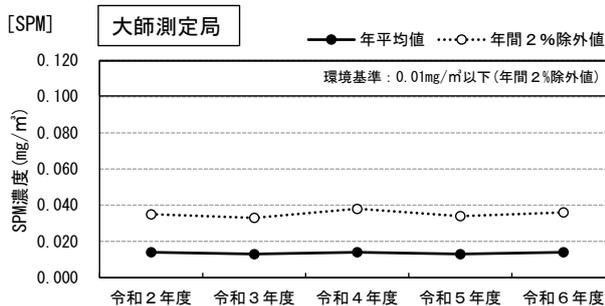
注2) 環境基準の短期的評価・・・次の①及び②に適合した場合「達成」と評価し○で表示、①または②のどちらかに適合しなかった場合「非達成」と評価し×で表示した。

①1時間値が0.20mg/m³以下、②日平均値が0.10mg/m³以下。

注3) 環境基準値に適合した日数・・・有効測定日数から、日平均値が0.10mg/m³を超えた日数と1時間値が0.20mg/m³を超えた日数（ただし、日平均値が0.10mg/m³を超えた日と同一日は除く）を除いた日数とした。

注4) 大師測定局については、支所庁舎の建替えにより、令和7年2月に測定場所が川崎市東門前2-1-1から川崎市役所大師支所仮庁舎（川崎区台町26-7）に移転された。測定結果については、それらを合わせた年間値として整理している。

出典：「令和6(2024)年度の大気環境及び水環境の状況等について」（令和7年7月 川崎市）



SPM (mg/m ³)	年度	R2	R3	R4	R5	R6
	年平均値	0.014	0.013	0.014	0.013	0.014
	2%除外値	0.035	0.033	0.038	0.034	0.036
	評価 ^{注1)}	○	○	○	○	○

SPM (mg/m ³)	年度	R2	R3	R4	R5	R6
	年平均値	0.018	0.015	0.016	0.016	0.015
	2%除外値	0.041	0.035	0.035	0.034	0.039
	評価 ^{注1)}	○	○	○	○	○

注1) SPMについては、日平均値の2%除外値が環境基準（長期的評価）を達成している場合を○、非達成の場合を×で示している。ただし、2%除外値が0.10mg/m³以下である場合においても、1日平均値が2日以上連続で0.10mg/m³を超過した場合は、環境基準（長期的評価）非達成となる。

注2) 大師測定局については、支所庁舎の建替えにより、令和7年2月に測定場所が川崎市東門前2-1-1から川崎区役所大師支所仮庁舎（川崎区台町26-7）に移転された。測定結果については、それらを合わせた年間値として整理している。

出典：「令和6(2024)年度の大気環境及び水環境の状況等について」（令和7年7月 川崎市）

図 4.2.1-2 大気中の浮遊粒子状物質(SPM)濃度の状況（令和2年度～令和6年度）

2) 気象の状況

気象の状況に係る既存資料調査の調査地点について、風向及び風速は大師測定局、日射量及び放射収支量は幸測定局とした。

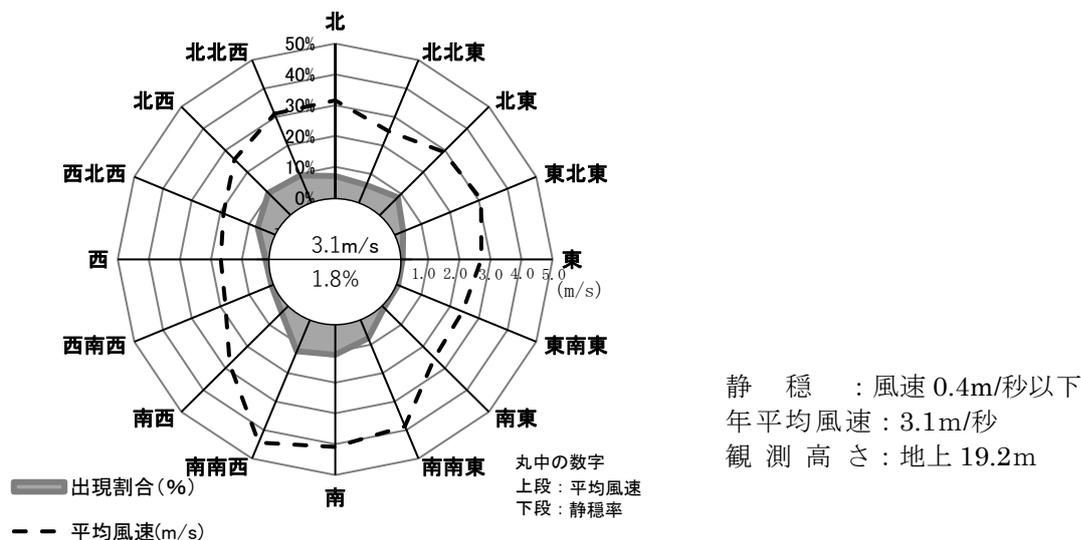
a) 既存資料調査

既存資料調査では、予測に用いる周辺気象のデータを整理した。なお、予測の風向風速条件として用いた大師測定局については、令和7年2月に観測箇所や高さに変更されており、令和6年度のデータを予測条件として用いることがふさわしくないため、令和5年度のデータを整理するものとした。

ア 風向・風速

大師測定局の令和5年度の風配図は、図4.2.1-3に示すとおりである。

年間の最多風向は南南西で、年平均風速は3.1m/秒である。



出典：「川崎市大気データ」（令和7年10月閲覧 川崎市ホームページ）より作成

図 4.2.1-3 風配図（令和5年度 大師測定局）

イ 大気安定度

令和5年度における大師測定局の風データ、幸測定局の日射量及び放射収支量を用いて、表4.2.1-3に示す大気安定度分類表により大気安定度を分類整理した結果は、図4.2.1-4に示すとおりであり、安定度階級Dの出現頻度が最も高くなっている。

表 4.2.1-3 パスکیل大気安定度階級分類表

風速(U) m/秒	日射量 (T) (kW/m ²)				放射収支量 (Q) (kW/m ²)		
	T ≥ 0.60	0.60 > T ≥ 0.30	0.30 > T ≥ 0.15	0.15 > T	Q ≥ -0.020	-0.020 > Q ≥ -0.040	-0.040 > Q
U < 2	A	A-B	B	D	D	G	G
2 ≤ U < 3	A-B	B	C	D	D	E	F
3 ≤ U < 4	B	B-C	C	D	D	D	E
4 ≤ U < 6	C	C-D	D	D	D	D	D
6 ≤ U	C	D	D	D	D	D	D

注) A：強不安定、B：並不安定、C：弱不安定、D：中立、E：弱安定、F：並安定、G：強安定
出典：「窒素酸化物総量規制マニュアル〔新版〕」（平成12年12月 公害研究対策センター）

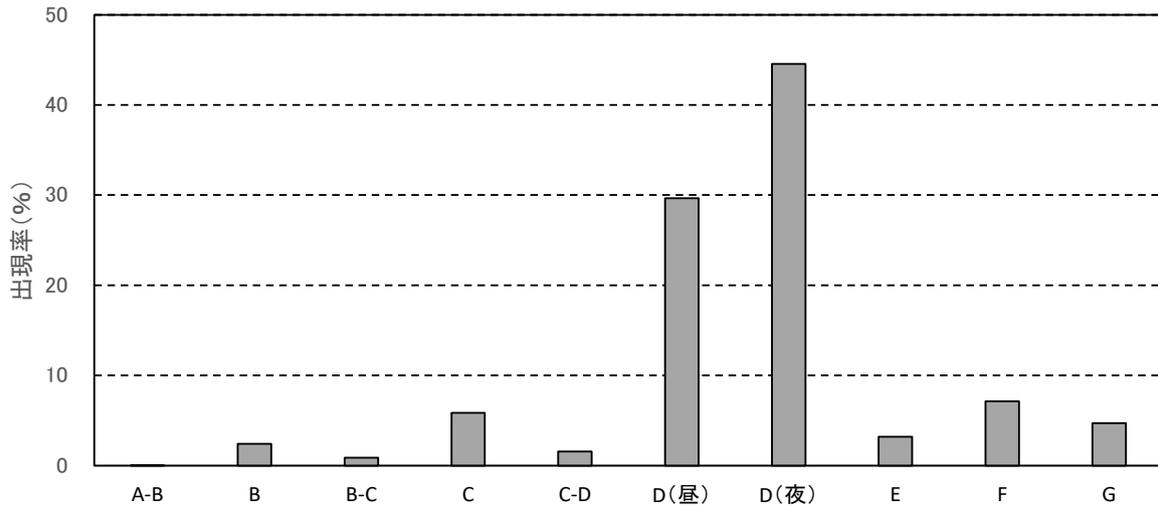


図 4.2.1-4 大気安定度出現状況

なお、令和 5 年度の異常年検定結果は、平年と比べて有意な差がなかった。

(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 4.2.1-4に示すとおり設定した。

表 4.2.1-4 大気質に係る環境保全目標

項目		環境保全目標	具体的な数値等
二酸化窒素	長期 将来濃度	環境基準を超えないこと。	日平均値が0.06ppm以下
	短期 将来濃度	中央公害対策審議会答申による短期暴露指針値（1時間値）を超えないこと。	1時間値が0.2ppm以下
浮遊粒子状物質	長期 将来濃度	環境基準を超えないこと。	日平均値が0.10mg/m ³ 以下
	短期 将来濃度	環境基準を超えないこと。	1時間値が0.20mg/m ³ 以下

(3) 予測及び評価

1) 建設機械の稼働に係る影響

a) 予測

ア 長期将来濃度予測

予測項目は、二酸化窒素（NO₂）及び浮遊粒子状物質（SPM）とし、以下の将来濃度を予測した。

- ・二酸化窒素：日平均値の年間98%値
- ・浮遊粒子状物質：日平均値の年間2%除外値

予測地域は、図 4.2.1-5に示すとおり、予測時期における工事内容を踏まえ、最大付加濃度出現地点が含まれると想定される範囲として、事業区域の敷地境界から約 100mの範囲とした。また、予測高さは、地上 1.5mとした。

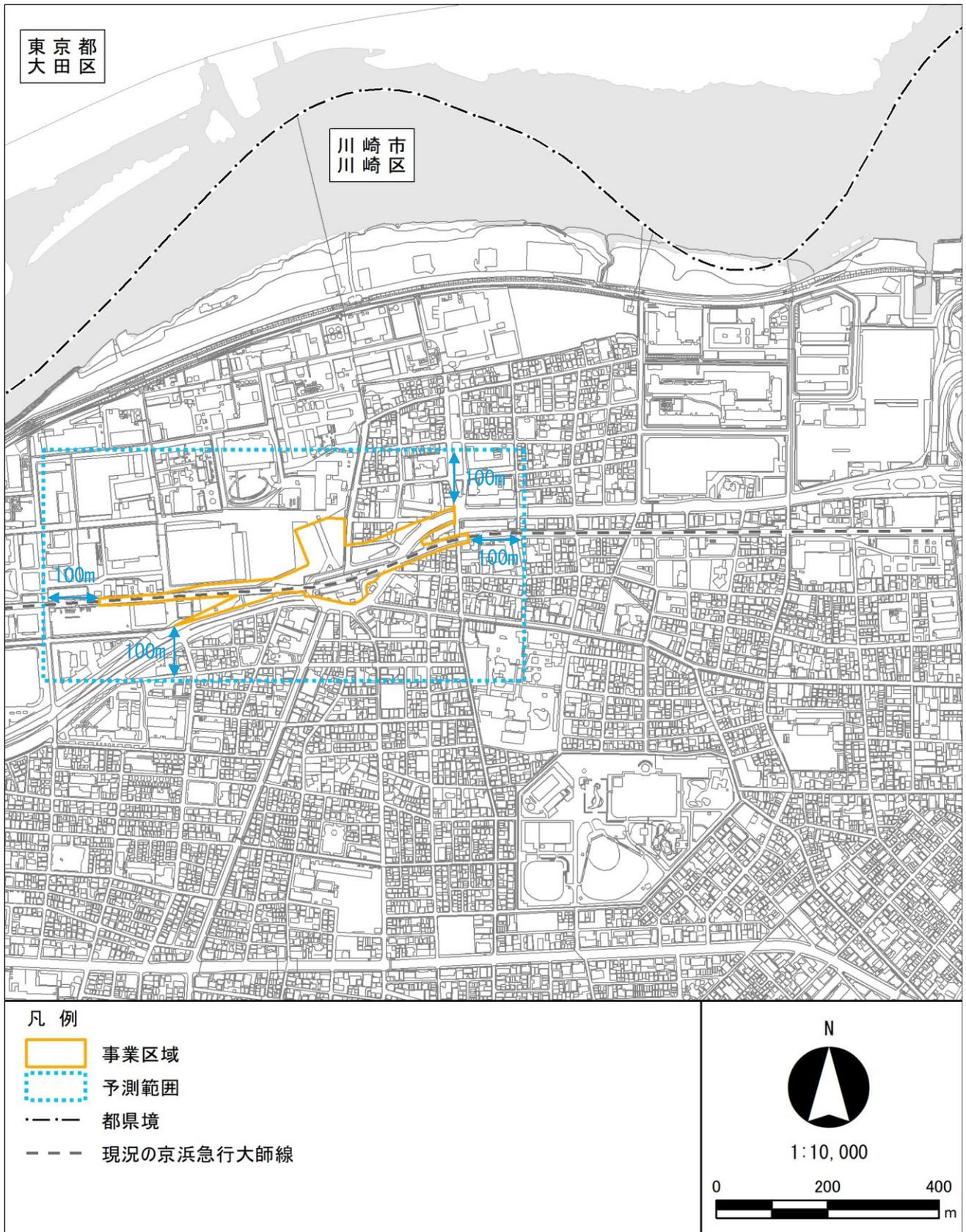
予測時期は、工事期間の中から、工事の種類や使用機械の機種、台数等を考慮して、建設機械の稼働による周辺環境への影響が大きくなると想定される工事開始後 85 ヶ月目～96 ヶ月目の1年間とした。

長期将来濃度の予測結果は、表 4.2.1-5に示すとおりである。

二酸化窒素については 0.058ppm（日平均値の年間 98%値）、浮遊粒子状物質については 0.039mg/m³（日平均値の年間 2%除外値）となり、いずれも環境保全目標（二酸化窒素：0.06ppm 以下、浮遊粒子状物質：0.10mg/m³以下）を満足するものと予測する。

表 4.2.1-5 建設機械の稼働に係る大気質への影響の予測結果（長期将来濃度）

項目	年平均値				日平均値の 年間98%値 または年間 2%除外値	環境保全目標
	建設機械による 最大付加濃度	バックグラウンド 濃度	将来濃度	付加率 (%)		
	①	②	③= ①+②	①/③ ×100		
二酸化窒素 (ppm)	0.0210	0.015	0.0320	65.6	0.058	0.06ppm 以下
浮遊粒子状物質 (mg/m ³)	0.0023	0.014	0.0158	14.5	0.039	0.10mg/m ³ 以下



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 4.2.1-5 建設機械の稼働に係る大気質予測範囲図

イ 短期将来濃度予測

予測項目は、二酸化窒素（NO₂）及び浮遊粒子状物質（SPM）とし、1時間値を予測した。

予測地域は、事業区域から概ね100mの範囲とした（図 4.2.1-5）。また、予測高さは、地上1.5mとした。

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、周辺環境への影響が大きくなると想定される工事開始後 86 ヶ月目の昼間とし、表 4.2.1-6に示すとおりとした。

表 4.2.1-6 予測時期における工事内容及び主な建設機械

予測時期	工事内容		主な建設機械
工事開始後 86 ヶ月目 (昼間)	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)
	川崎大師駅工事	仮土留め壁工	クローラクレーン (4.9 t～25 t)
		底盤改良工	オールテレーンクレーン (100～160 t)
		掘削工	油圧式圧入引抜機 (255kN)
		躯体構築工	空気圧縮機 (21.7m ³ /min)
		建築工事	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)

短期将来濃度の予測結果は、表 4.2.1-7に示すとおりである。

本事業による最大付加濃度にバックグラウンド濃度を加えた将来濃度（1時間値）は、二酸化窒素が 0.185ppm、浮遊粒子状物質が 0.034mg/m³となり、いずれも環境保全目標（二酸化窒素：0.2ppm 以下、浮遊粒子状物質：0.20mg/m³以下）を満足するものと予測する。

表 4.2.1-7 建設機械の稼働に係る大気質への影響の予測結果（短期将来濃度）

項目	風向	1時間値			環境保全目標
		建設機械による 最大付加濃度	バックグラウンド 濃度	将来濃度	
		①	②	③= ①+②	
二酸化窒素 (ppm)	西南西	0.164	0.021	0.185	0.2ppm以下
浮遊粒子状物質 (mg/m ³)	西南西	0.020	0.014	0.034	0.20mg/m ³ 以下

b) 環境保全のための措置

本事業では、大気質へ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、可能な限り最新の排出ガス対策型建設機械を使用する。
- ・建設機械は、可能な限り集中稼働を避け、効率的に稼働する。
- ・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。
- ・建設機械のオペレーターに対して、不要なアイドリングや空ふかしをしないよう、工事管理業者が指導を行う。
- ・工事の始業前には、建設機械の点検を行う。
- ・工事に伴う粉じんを防止するため、必要に応じて散水等を行う。

c) 評価

建設機械の稼働に係る長期将来濃度は、二酸化窒素については0.058ppm（日平均値の年間98%値）、浮遊粒子状物質については0.039mg/m³（日平均値の年間2%除外値）となり、いずれも環境保全目標（二酸化窒素：0.06ppm以下、浮遊粒子状物質：0.10mg/m³以下）を満足するものと予測する。

建設機械の稼働に係る短期将来濃度は、本事業による最大付加濃度にバックグラウンド濃度を加えた将来濃度（1時間値）で二酸化窒素が0.185ppm、浮遊粒子状物質が0.034mg/m³となり、環境保全目標（二酸化窒素：0.2ppm以下、浮遊粒子状物質：0.20mg/m³以下）を満足するものと予測する。

さらに、本事業では、可能な限り最新の排出ガス対策型建設機械を使用するなどの環境保全のための措置を講じることから、周辺地域の大気質に著しい影響を及ぼすことはないものと評価する。

2) 工事用車両の走行に係る影響

a) 予 測

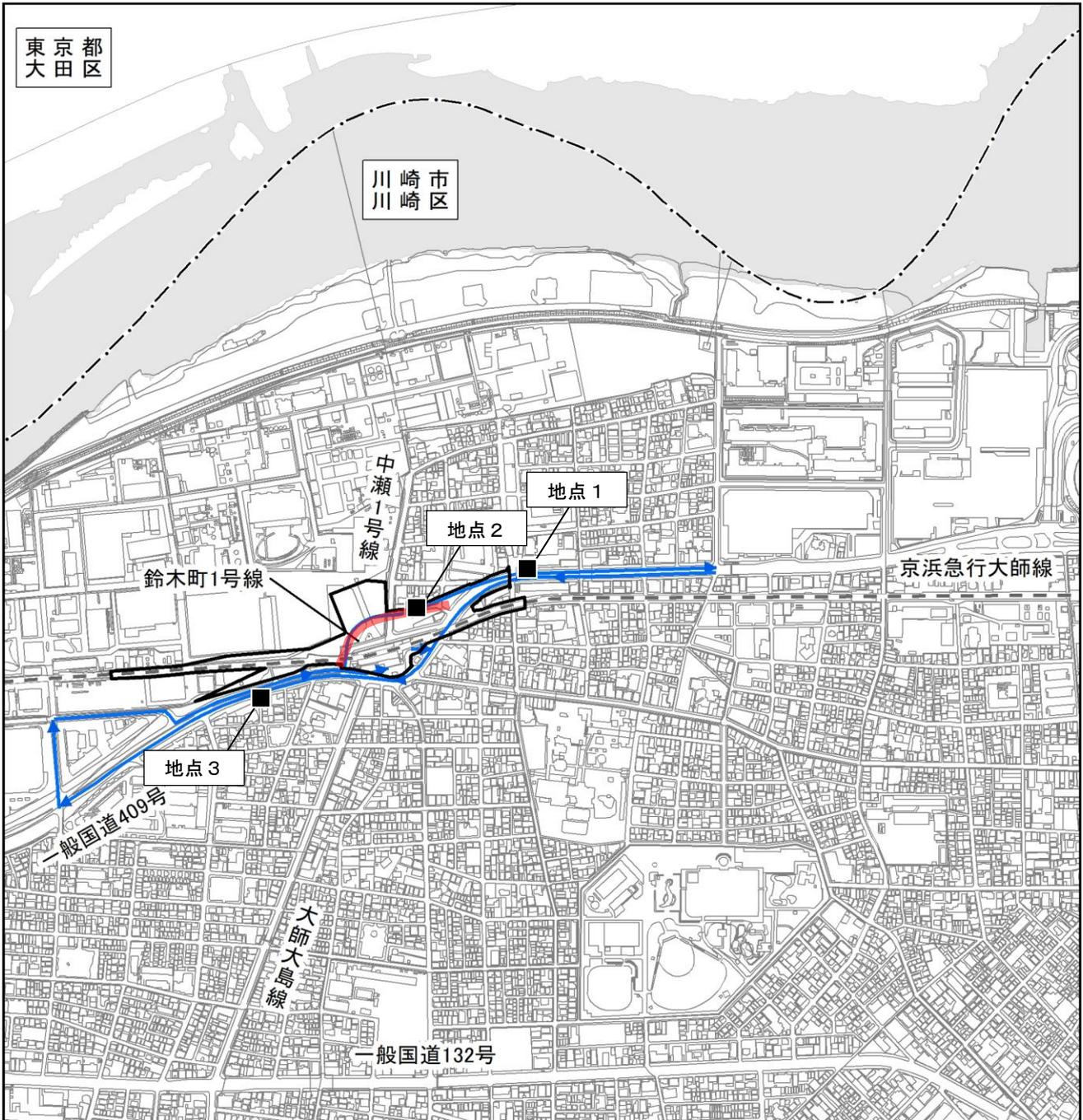
予測項目は、二酸化窒素（NO₂）及び浮遊粒子状物質（SPM）とし、以下の将来濃度を予測した。

- ・二酸化窒素：日平均値の年間98%値
- ・浮遊粒子状物質：日平均値の年間2%除外値

予測地点は、工事用車両の走行ルート（一般国道409号及び仮道）上の代表的な3地点とし、道路端における予測を行った。

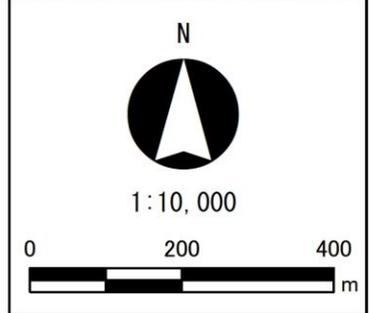
また、予測高さは、地上1.5mとした。

予測時期は、工事期間中で自動車の排出ガス量が多くなると想定される85ヵ月目から96ヵ月目とし、車両の台数については工事開始後85ヵ月目の台数を前提とした。



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 4.2.1-6 工事用車両の走行に係る大気質予測地点

工事用車両の走行に係る大気質への影響の予測結果は、表 4.2.1-8に示すとおりである。

二酸化窒素については、最大値が 0.031ppm（日平均値の年間 98%値）、浮遊粒子状物質については、最大値が 0.037mg/m³（日平均値の年間 2%除外値）となり、いずれも環境保全目標（二酸化窒素：0.06ppm 以下、浮遊粒子状物質：0.10mg/m³以下）を満足するものと予測する。

表 4.2.1-8 工事用車両の走行に係る大気質への影響の予測結果（道路沿道）

項目	地点		年平均値					日平均値の 年間98%値 または 年間2% 除外値	環境保全目標
			工事用車両 による 付加濃度	一般交通 による 付加濃度	バックグ ラウンド 濃度	将来濃度	付加率 (%)		
			①	②	③	④= ①+②+③	① / ④ × 100		
二酸化 窒素 (ppm)	地点1	北側	0.000004	0.000314	0.015	0.015318	0.03%	0.030	0.06ppm 以下
		南側	0.000005	0.000416	0.015	0.015421	0.03%	0.031	
	地点2	北側	0.000001	0.000248	0.015	0.015249	0.01%	0.030	
		南側	0.000002	0.000324	0.015	0.015326	0.01%	0.030	
	地点3	北側	0.000002	0.000412	0.015	0.015414	0.01%	0.031	
		南側	0.000002	0.000575	0.015	0.015577	0.01%	0.031	
浮遊粒子 状物質 (mg/m ³)	地点1	北側	0.000001	0.000038	0.014	0.014039	0.00%	0.037	0.10mg/m ³ 以下
		南側	0.000001	0.000047	0.014	0.014048	0.01%	0.037	
	地点2	北側	0.000000	0.000027	0.014	0.014027	0.00%	0.037	
		南側	0.000000	0.000033	0.014	0.014033	0.00%	0.037	
	地点3	北側	0.000001	0.000047	0.014	0.014048	0.01%	0.037	
		南側	0.000001	0.000063	0.014	0.014064	0.01%	0.037	

注) 将来濃度及び日平均値の年間 98%値については、端数処理後の数値である。

表 4.2.1-9 工事用車両の走行に係る大気質への影響の予測結果（道路沿道から 50m地点）

項目	地点		年平均値					日平均値の 年間98%値 または 年間2% 除外値	環境保全目標
			工事用車両 による 付加濃度	一般交通 による 付加濃度	バックグ ラウンド 濃度	将来濃度	付加率 (%)		
			①	②	③	④= ①+②+③	① / ④ × 100		
二酸化 窒素 (ppm)	地点1	北側	0.000001	0.000052	0.015	0.015053	0.01%	0.030	0.06ppm 以下
		南側	0.000001	0.000076	0.015	0.015077	0.01%	0.030	
	地点2	北側	0.000000	0.000029	0.015	0.015029	0.00%	0.030	
		南側	0.000000	0.000045	0.015	0.015045	0.00%	0.030	
	地点3	北側	0.000000	0.000068	0.015	0.015068	0.00%	0.030	
		南側	0.000000	0.000103	0.015	0.015103	0.00%	0.030	
浮遊粒子 状物質 (mg/m ³)	地点1	北側	0.000000	0.000009	0.014	0.014009	0.00%	0.037	0.10mg/m ³ 以下
		南側	0.000000	0.000012	0.014	0.014012	0.00%	0.037	
	地点2	北側	0.000000	0.000005	0.014	0.014005	0.00%	0.037	
		南側	0.000000	0.000007	0.014	0.014007	0.00%	0.037	
	地点3	北側	0.000000	0.000011	0.014	0.014011	0.00%	0.037	
		南側	0.000000	0.000015	0.014	0.014015	0.00%	0.037	

注) 将来濃度及び日平均値の年間 98%値については、端数処理後の数値である。

b) 環境保全のための措置

本事業では、大気質へ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。

- ・工事用車両が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。
- ・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、アイドリングストップ等のエコドライブの指導を工事管理業者が行う。
- ・工事用車両は、可能な限り、排出ガス規制適合車の使用に努めます。
- ・工事の始業前には、工事用車両の点検を行い、整備不良、劣化等による排出ガス除去性能の低下を防止します。
- ・工事用車両については、東京大師横浜線を走行する際には、中央寄りの車線を走行するよう指導する。
- ・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。
- ・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大気質への影響は、二酸化窒素については最大値が 0.031ppm (日平均値の年間 98%値)、浮遊粒子状物質については最大値が 0.037mg/m³ (日平均値の年間 2%除外値) となり、いずれも環境保全目標 (二酸化窒素 : 0.06ppm 以下、浮遊粒子状物質 : 0.10mg/m³以下) 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、沿道の大気質に著しい影響を及ぼすことはないと評価する。

4.3 地盤

4.3.1 地下水位、地盤沈下及び変状

(1) 現況調査

1) 地下水の状況

a) 地下水の分布

事業区域の地下水位は、概ね G.L.-1.34m～-3.53m付近に位置すると考えられる。また、隣接区域の地下水位は概ね G.L.-1.05m～-1.60m付近に、東門前駅から小島新田駅間（以降、既工事区域と呼ぶ）の地下水位は概ね G.L.-1.10m～-1.65m付近に位置すると考えられる。

事業区域の北側には多摩川が流れているが、事業区域及びその周辺では湧水、揚水は確認されていない。

2) 地盤の状況

a) 地形の状況

事業区域は、神奈川県川崎市川崎区内に位置しており、多摩川の南側（右岸側）約400mにある。地形的には、「多摩川低地」と称される低地に位置している。

多摩川低地は、北側の武蔵野台地と、南側の多摩丘陵・下末吉台地の間を流れる多摩川が運搬した土砂が堆積した低地で、流路に沿って上流から、扇状地性低地、自然堤防地帯、三角州地帯などの自然地形と、河口付近に干拓地、埋立地などの人工地形が分布している。

事業区域は、多摩川下流部の三角州地帯に位置する。

b) 地質の状況

事業区域が位置している多摩川低地の三角州地帯は、沖積層と称される軟弱な砂質土及び粘性土を主体とする地盤が厚く堆積することが知られている。

事業区域付近では、貝化石を含むシルト、砂からなる地層が主体となっており、その下位には相模層群、上総層群と称される地層が分布している。

相模層群や上総層群は、前述の沖積層より古い洪積層にあたる。相模層群は沖積層よりN値が大きいものの、未固結の粘性土や砂質土、砂礫層からなることが知られており、一方、上総層群は、当該地域の基盤となる半固結～固結状のシルトや砂（泥岩、砂岩）からなることが知られている。

事業区域内は、そのほとんどが京浜急行大師線の敷地となっており、地表面は多くが現在の線路やアスファルト、コンクリートにより覆われている。

c) 事業区域及び周辺のボーリング調査結果

事業区域から既工事区域は連続した地質構造となっており、事業区域と既工事区域は地質構造が類似していると考えられる。

(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 4.3.1-1に示すとおり設定した。

表 4.3.1-1 地盤（地下水位、地盤沈下、変状）に係る環境保全目標

項目	環境保全目標
地下水位	生活環境の保全に支障のないこと。
地盤沈下	地盤沈下を生じさせないこと。
変状	生活環境の保全に支障のないこと。

(3) 予測及び評価

1) 工事等の影響

a) 予測

予測項目は、工事中の掘削工事に伴う地下水位の変化、地盤沈下及び変状とした。

予測地域は、事業区域とした。

予測時期は、工事期間中で地下水位の変化、地盤沈下及び変状の生じる可能性が考えられる時期とし、掘削工事を行う時期とした。

ア 地下水位の変化

工事中における地下水位の低下する要因としては、掘削面からの地下水の流出が挙げられる。これに対して、本工事では、掘削工にあたっては既工事区域（東門前駅～小島新田駅）において施工実績がある止水性の高い土留壁工を採用して施工することから、地下水位の低下による周辺的生活環境への影響が生じる可能性は低いものと予測する。

イ 地盤沈下

工事中における地盤沈下の要因としては、地下水位の低下に伴う地盤の沈下が挙げられる。これに対して、本工事では、「ア 地下水位の変化」に記載のとおり、既工事区域（東門前駅～小島新田駅）において施工実績がある止水性の高い土留壁工を採用して施工することから、地下水位の低下に伴う地盤沈下が生じる可能性は低いものと予測する。

ウ 変状

工事中における地盤の変状の要因としては、掘削工に伴う掘削側面の崩壊が挙げられる。これに対して、本工事では、掘削工にあたっては、土留壁を支持するための支保工を架設しながら掘削を行うことにより、掘削中の土留壁の垂直性を確保するとともに、近接家屋の安全確認における管理基準値として、土留め壁のたわみの水平変位の許容変位を 50mm（設計値）とする。また、設計値の 80%である水平変位 40mm を一次管理値として設定し、工事にあたっては土留壁の垂直性の点検を定期的に行い、必要に応じて追加の対策を行う計画であることから、掘削側面の崩壊による地盤の変状が生じる可能性は低いものと予測する。

b) 環境保全のための措置

本事業では、地盤へ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。

- ・ 工事期間中は、地下掘削部における地下水の漏水及び地盤の変状について、定期的な点検を行い、必要に応じて追加の対策を行う。

c) 評価

本工事では、既工事区域（東門前駅～小島新田駅）において施工実績がある止水性の高い土留壁工を採用して施工することから、工事中における掘削区域内への地下水の流出は少なく、周辺地下水の著しい水位低下を誘引しないため、地下水位の低下及び地盤沈下が生じる可能性は低いものと予測する。

また、土留壁を支持するための支保工を架設しながら掘削を行うことにより、掘削中の土留壁の垂直性を確保するとともに、近接家屋の安全確認における管理基準値として、土留め壁のたわみの水平変位の許容変位を 50mm（設計値）として施工する。設計値の 80%である水平変位 40mm を一次管理値として設定し、工事にあたっては土留壁の垂直性の点検を定期的に行う計画であることから、掘削側面の崩壊による地盤の変状が生じる可能性は低いものと予測する。

さらに、工事期間中は、地下掘削部における地下水の漏水及び地盤の変状について、定期的な点検を行い、必要に応じて追加の対策を行うといった環境保全のための措置を講じる。

以上のことから、工事中の地下掘削工事に伴う地下水位の変化及び地盤の変状による周辺的生活環境の保全に支障はなく、地盤沈下も生じさせないことから、環境保全目標を満足すると評価する。

2) 施設の存在（掘割構造・地下構造）

a) 予 測

予測項目は、供用時の施設の存在に伴う地下水位の変化、地盤沈下及び変状とした。

予測地域は、事業区域とした。

予測時期は、工事完了後に一定期間をおいた供用時とした。

ア 地下水位の変化

本事業では、本事業の実施により地下水位の低下や地盤沈下が生じる可能性があることを考慮した上で、地質調査等の結果を踏まえ、地下水位や地盤に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。構造物が存在することで流動遮断による地下水位の変化が起こらないよう、既工事区域（東門前駅～小島新田駅）の工事实績を参考に適切な対策を行う。供用後は、構造物の定期的な点検・補修などの適切な維持管理を行うことから、地下水位の低下による周辺的生活環境への影響が生じる可能性は低いものと予測する。

イ 地盤沈下

本事業の事業区域及びその周辺に湧水や揚水は確認されていないが、本事業の実施により地下水位の低下や地盤沈下が生じる可能性があることを考慮した上で、地質調査等の結果を踏まえ、地下水位や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。構造物が存在することで流動遮断による地下水位の変化が起こらないよう、また、線路跡地を舗装することで降雨時等に不透透被覆による周辺地盤への影響が生じないよう、既工事区域（東門前駅～小島新田駅）の工事实績を参考に適切な対策を行う。供用後は、構造物の定期的な点検・補修などの適切な維持管理を行うことから、地下水位の低下に伴う地盤沈下が生じる可能性は低いものと予測する。

ウ 変状

本事業では、本事業の実施により地下水位の低下や地盤沈下が生じる可能性があることを考慮したうえで、地質調査等の結果を踏まえ、地下水位や地盤を考慮して適切な構造・工法を検討し、採用する。また、地盤の緩い箇所では必要に応じて地盤改良などの対策工法を行う。供用後は、構造物の定期的な点検・補修などの適切な維持管理を行うことから、掘削側面の崩壊による地盤の変状が生じる可能性は低いものと予測する。

b) 環境保全のための措置

本事業では、地盤へ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。

- ・事業区域における地下水の水位や地盤の変位の定期的な確認を行うとともに、地下水位や地盤への影響が想定以上になることが想定された場合には、追加の対策措置を講じる。

c) 評 価

本事業では、本事業の実施により地下水位の低下や地盤沈下が生じる可能性があることを考慮した上で、地質調査等の結果を踏まえ、既工事区域の工事实績を参考に、地下水位や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。供用後は、構造物の定期的な点検・補修などの適切な維持管理を行う。以上のことから、供用後において、地下水位の低下及び地盤沈下が生じる可能性は低いものと予測する。

さらに、供用後は、事業区域における地下水の水位や地盤の変位の定期的な確認を行うとともに、地下水位や地盤への影響が想定以上になることが想定された場合には、追加の対策措置を講じる。

以上のことから、供用後の施設の存在に伴う地下水位の変化及び地盤の変状による周辺的生活環境の保全に支障はなく、地盤沈下も生じさせないことから、環境保全目標を満足すると評価する。

4.4 土壌汚染

4.4.1 土壌汚染

(1) 現況調査

1) 地歴の状況

京浜急行大師線は、1899年（明治32年）に六郷橋駅（現在の六郷橋南側に位置）～大師駅（現在の川崎大師駅）間で開業し、主に川崎大師への参拝や沿線住民の通勤・通学に利用されている。大師駅は、大正14年11月に川崎大師駅と駅名を改称した。1925年（大正14年）の旧地形図をみると、事業区域には明治32年に設置された大師駅が存在しており、周辺は主に田畑となっている。なお、事業区域の北西側には、事業所が既に存在している。

1928年（昭和3年）に六郷橋駅～川崎大師駅間の新設複線専用軌道が開通し、これが現在の大師線の路線となっている。また、1944年（昭和19年）には川崎大師駅～産業道路駅間が開通した。

1947年（昭和22年）の旧地形図をみると、事業区域周辺には多くの事業所等が存在するようになり、1967年（昭和42年）以降は、川崎大師駅周辺の道路が整備され、現在と同様の土地利用の状況となっている。

2) 土壌汚染の状況

事業区域及びその周辺における「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の指定状況について、事業区域内に要措置区域及び形質変更時要届出区域に指定される箇所はない。なお、事業区域周辺においては、要措置区域に指定される箇所はないが、形質変更時要届出区域に指定される箇所は6ヵ所ある。

また、事業区域にはないが、事業区域周辺においては、「川崎市公害防止等生活環境の保全に関する条例」に基づく土壌調査結果について、7ヵ所の汚染区域が確認されている。

3) 地形・地質等の状況

事業区域及びその周辺の地形は、人工地形である盛土地となっており、事業区域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。

事業区域は人工改変低地土である市街地となっており、事業区域北側には農業土壌である砂丘未熟土が、事業区域南側には人工改変低地土の市街地や公園等、その他の人工改変低地土が分布している。

また、事業区域及びその周辺地域の地質は、多摩川下流部の三角州性低地に位置し、地質は多摩川に沿って分布する泥を主とする低湿地堆積物となっている。事業区域南側には、砂を主とする自然堤防及び砂州堆積物が分布している。

(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、「生活環境の保全に支障のないこと。」と設定した。

(3) 予測及び評価

1) 建設工事に伴う土壌汚染

a) 予測

予測項目は、建設工事に伴う土壌汚染の影響の有無とした。

予測地域は、事業区域内とした。

予測時期は、工事期間全体とした。

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し、必要に応じて既存の鉄道施設の解体・撤去及び事業区域の建設に先立ち、土壌調査を行い、汚染の有無について確認を行うこととしている。なお、土壌汚染が確認された場合は、土壌汚染対策法等に基づき施工するとともに、運搬にあたっては「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）を遵守する。これらから、適切な汚染土壌の処理・処分を行うものと予測する。

b) 環境保全のための措置

施設の建設に際しては、土壌汚染が確認された場合には、その影響を回避するために、以下のような措置を講じる計画である。

- ・汚染範囲での工事において発生する濁水の処理は、適宜性状を確認のうえ、適正に処理する。
- ・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にシートで覆う、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。

c) 評価

本事業では、既存の鉄道施設の解体・撤去及び計画建物の建設に先立ち、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し、必要に応じて土壌調査を行う。土壌汚染が確認され、場外処理を行う場合は、許可を得た会社に委託し、土壌汚染対策法等に基づき、運搬にあたっては「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）を遵守する。これらから、適切な汚染土壌の処理・処分を行うものと予測する。

さらに、汚染範囲での工事において発生する濁水の処理は、適宜性状を確認のうえ、適正に処理するなどの環境保全のための措置を講じることから、事業区域及び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。

4.5 騒音・振動・低周波音

4.5.1 騒音

(1) 現況調査

1) 騒音の状況

騒音の状況に係る調査地点は、図 4.5.1-1 に示すとおりである。

a) 環境騒音

環境騒音（等価騒音レベル）の調査結果は、表 4.5.1-1 に示すとおりである。

等価騒音レベル（ L_{Aeq} ）は、昼間で地点 a が 54.2 デシベル、地点 b が 49.6 デシベル、夜間で地点 a が 49.5 デシベル、地点 b が 45.1 デシベルとなっており、地点 a 及び地点 b の夜間を除き環境基準を満足している。

表 4.5.1-1 環境騒音の調査結果

単位：デシベル

調査地点	等価騒音レベル（ L_{Aeq} ）			
	昼間（6時～22時）		夜間（22時～6時）	
		環境基準 ^{注1)}		環境基準 ^{注1)}
地点 a	54.2	55	49.5	45
地点 b	49.6	55	45.1	45

注1) 環境基準は一般地域の基準を用いた。なお、環境騒音の値は、環境基準と比較するために、道路交通騒音及び鉄道騒音を除外した。

注2) ■ は、環境基準超過を示す。

b) 道路交通騒音

道路交通騒音（等価騒音レベル）の調査結果は、表 4.5.1-2 に示すとおりである。

等価騒音レベル（ L_{Aeq} ）は、昼間で 61.0～66.6 デシベル、夜間で 56.6～64.6 デシベルとなっている。

表 4.5.1-2 道路交通騒音の調査結果（ L_{Aeq} ）

単位：デシベル

調査地点	路線	等価騒音レベル（ L_{Aeq} ）			
		昼間（6時～22時）		夜間（22時～6時）	
			環境基準 ^{注)}		環境基準 ^{注)}
地点 1	一般国道 409 号	66.6	70 以下	64.6	65 以下
地点 2	中瀬 28 号線	61.0	65 以下	56.6	60 以下
地点 3	一般国道 409 号	66.3	70 以下	62.7	65 以下

注) 環境基準は、幹線道路を担う道路に近接する空間の値を用いた。

c) 鉄道騒音

鉄道騒音（等価騒音レベル）の調査結果は、表 4.5.1-3に示すとおりである。

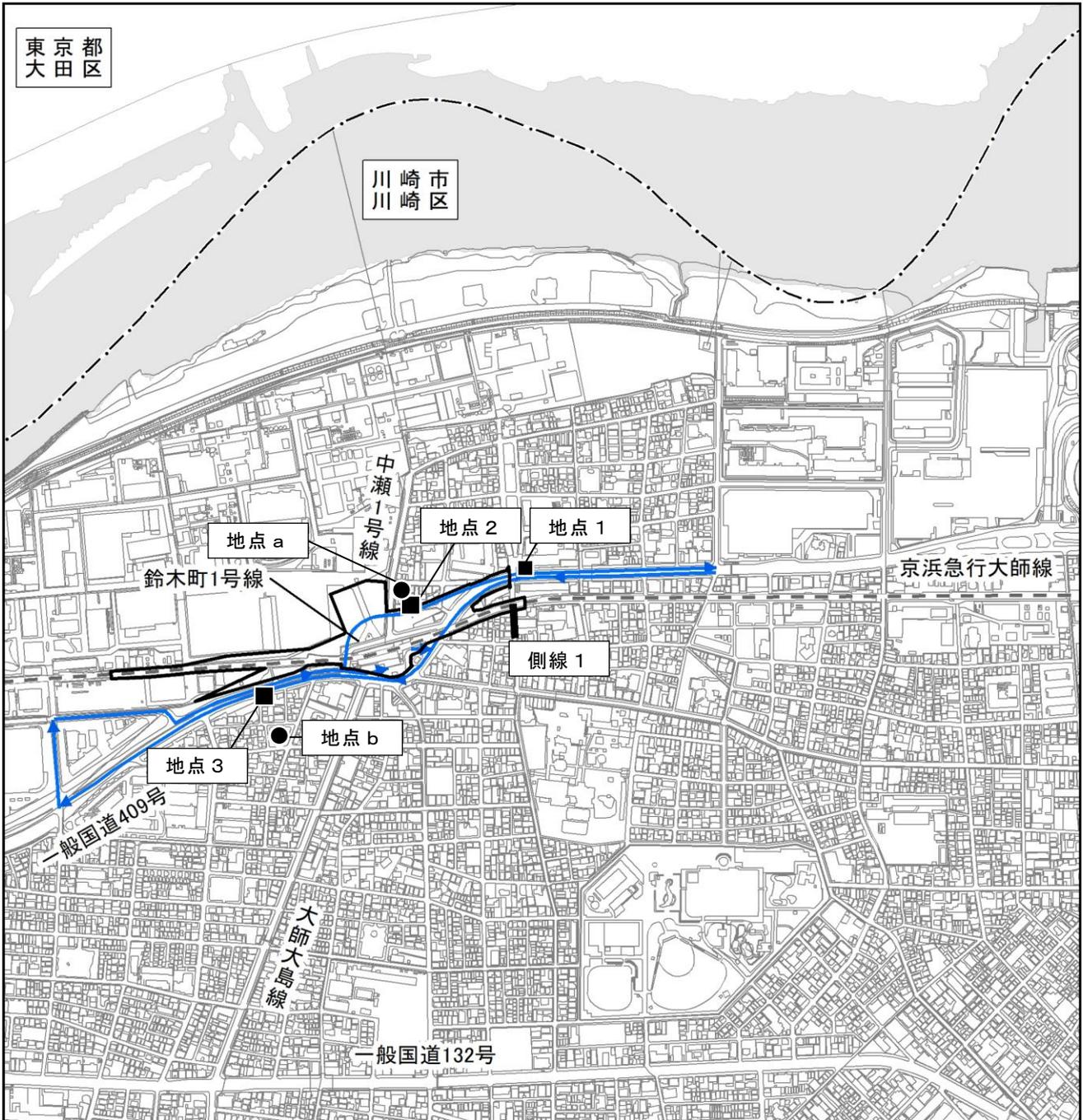
表 4.5.1-3 鉄道騒音の調査結果

単位：デシベル

側線 1	等価騒音レベル (L _{Aeq})						
	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	
	時間区分 ^{注1)}	昼間	夜間	昼間	夜間	昼間	夜間
地上高さ	1.2m	65.3	59.8	63.5	58.1	57.1	51.6
	3.5m	66.7	61.2	65.2	59.7	57.7	52.3

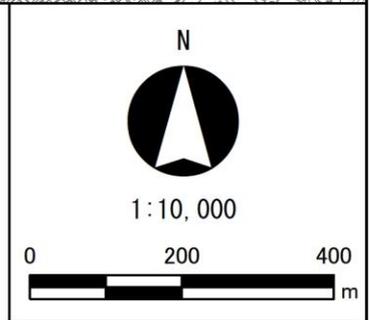
注1) 時間区分は、昼間7時～22時、夜間22時～7時とした。

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



凡例

- | | |
|--|--|
|  事業区域 |  環境騒音調査地点 |
|  都県境 |  道路交通騒音調査地点 |
|  現況の京浜急行大師線 |  鉄道騒音(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 4.5.1-1 調査地点図

(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 4.5.1-4に示すとおり設定した。

表 4.5.1-4 騒音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85デシベル以下」とする。									
	工事用車両の走行	環境基準を超えないこと。	工事用車両ルートは、幹線交通を担う道路に近接する空間の環境基準「昼間：70デシベル以下 夜間：65デシベル」とする。									
	列車（仮線）の走行	現状の改善を図ること。	<p>等価騒音レベル（L_{Aeq}）として、昼間（7時～22時）及び夜間（22時～7時）については、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: right;">単位：デシベル</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th rowspan="3">予測地点</th> <th colspan="2">現地調査結果 (最寄り軌道中心から7.5mの位置)</th> </tr> <tr> <th colspan="2">地上1.2m</th> </tr> <tr> <th>昼間</th> <th>夜間</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>側線1</td> <td>65.3</td> <td>59.8</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)		地上1.2m		昼間	夜間	側線1	65.3
予測地点	現地調査結果 (最寄り軌道中心から7.5mの位置)											
	地上1.2m											
	昼間	夜間										
側線1	65.3	59.8										

(3) 予測及び評価

1) 建設機械の稼働に係る影響

a) 予測

予測項目は、建設機械の稼働に係る騒音レベルとした。

予測地域は、図 4.5.1-2に示すとおり、予測時期における工事内容を踏まえ、最大レベル地点が含まれると想定される事業区域から概ね 100mの範囲とした。また、予測高さは地上 1.2mとした。

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、騒音の音響パワー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 カ月目（昼間）及び 85 カ月目（夜間）の条件を用い、表 4.5.1-5に示すとおりとした。

表 4.5.1-5 (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 カ月目	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) 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) 空気圧縮機 (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	
	川崎大師駅工事	底盤改良工	
		掘削工	
		躯体構築工	
		建築工事	

表 4.5.1-5 (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 カ月目	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			

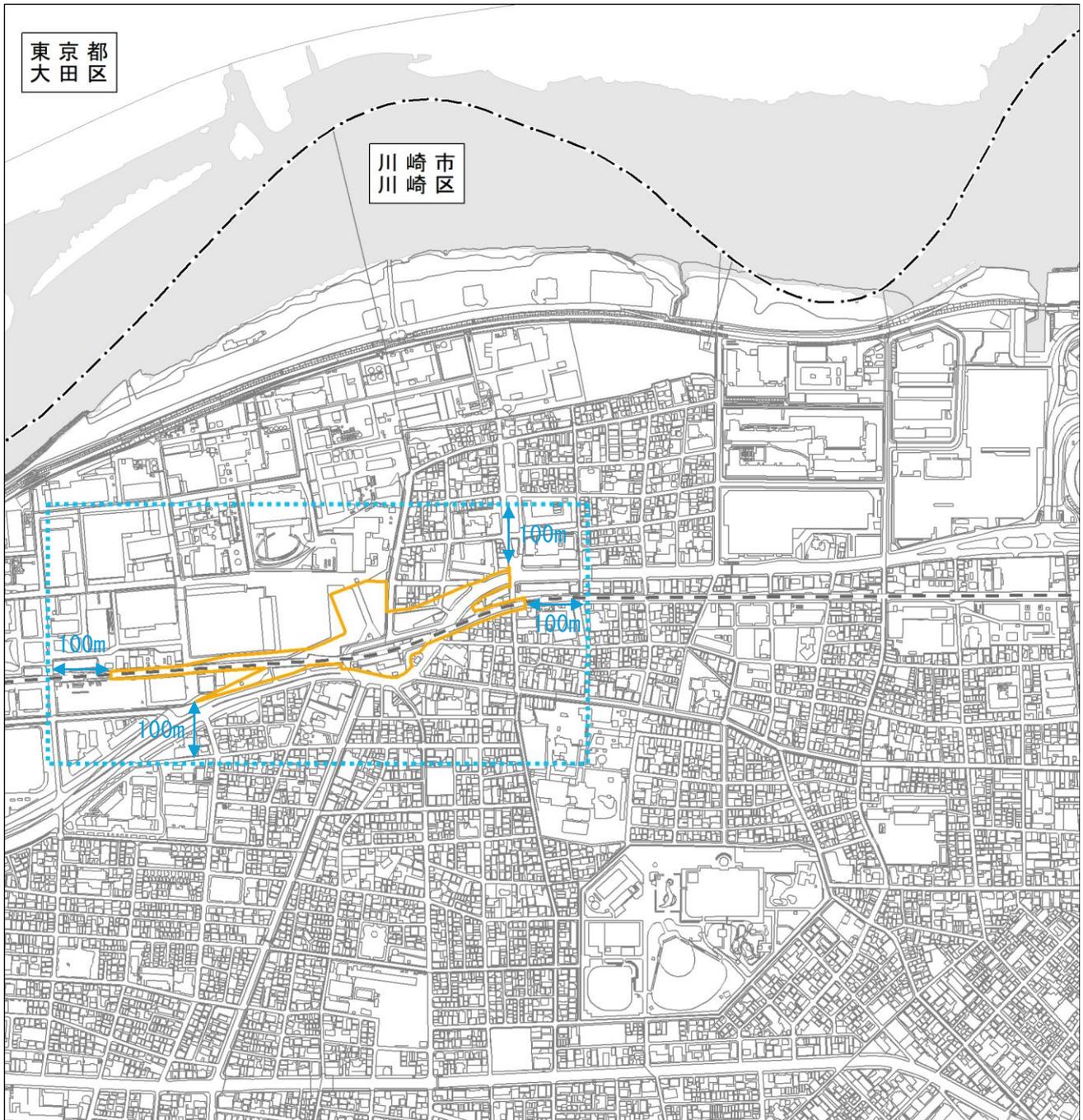
建設機械の稼働に係る騒音の予測結果は、表 4.5.1-6に示すとおりである。

建設機械の稼働に係る騒音レベルの最大値は、事業区域南側の敷地境界で昼間 83.3 デシベル、夜間 80.6 デシベルとなり、環境保全目標（85 デシベル以下）を満足するものと予測する。

表 4.5.1-6 建設機械の稼働に係る騒音の予測結果

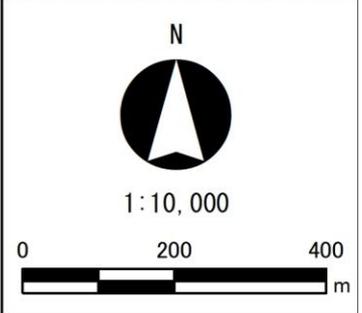
単位：デシベル

予測地点	時間区分	予測結果	環境保全目標
騒音の最大レベル地点	昼間	83 (83.3)	85 以下
	夜間	81 (80.6)	



凡例

- 事業区域
- 予測範囲
- 都県境
- 現況の京浜急行大師線



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 4.5.1-2 建設機械の稼働に係る騒音予測範囲図

b) 環境保全のための措置

本事業では、騒音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、可能な限り最新の低騒音型建設機械を使用する。
- ・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。
- ・建設機械のオペレーターに対して、不要なアイドリングや空ふかしをしないよう、工事管理業者が指導を行う。
- ・工事の始業前に建設機械の点検を行い、整備不良・劣化等による騒音レベルの上昇を防止する。
- ・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、やむを得ず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騒音の発生する作業を極力避ける等の対策を講じ、必要に応じ防音シート等の対策を行う。

c) 評価

建設機械の稼働に係る騒音レベルの最大値は、事業区域南側の敷地境界で昼間 83.3 デシベル、夜間 80.6 デシベルとなり、環境保全目標（85 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、可能な限り最新の低騒音型建設機械を使用するとともに、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) 工事用車両の走行に係る影響

a) 予測

予測項目は、工事用車両の走行に係る騒音レベルとした。

予測地点は、工事用車両の走行ルート（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 4.5.1-3に示す 3 地点とした。

予測高さは、地上 1.2mとした。

予測時期は、工事期間中で騒音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。

工事用車両の走行に係る騒音レベルの予測結果は、表 4.5.1-7に示すとおりである。

工事用車両の走行に係る騒音レベルは、昼間で 66～67 デシベル、夜間で 63～65 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 4.5.1-7 (1) 工事用車両の走行に係る騒音レベルの予測結果（昼間）(LAeq)

単位：デシベル

予測地点		時間区分	現況騒音レベル <i>L1</i>	将来騒音レベル <i>L5</i>	増加量 (<i>L5-L1</i>)	環境保全 目標
地点 1 (一般国道 409 号)	北側	昼間	66.6	67 (66.6)	0.1 未満	70 以下
	南側	昼間	66.6	67 (66.7)	0.1 未満	70 以下
地点 2 (仮道)	北側	昼間	—	66 (65.9)	—	70 以下
	南側	昼間	—	66 (65.9)	—	70 以下
地点 3 (一般国道 409 号)	北側	昼間	66.3	66 (66.3)	0.1 未満	70 以下
	南側	昼間	66.3	66 (66.3)	0.1 未満	70 以下

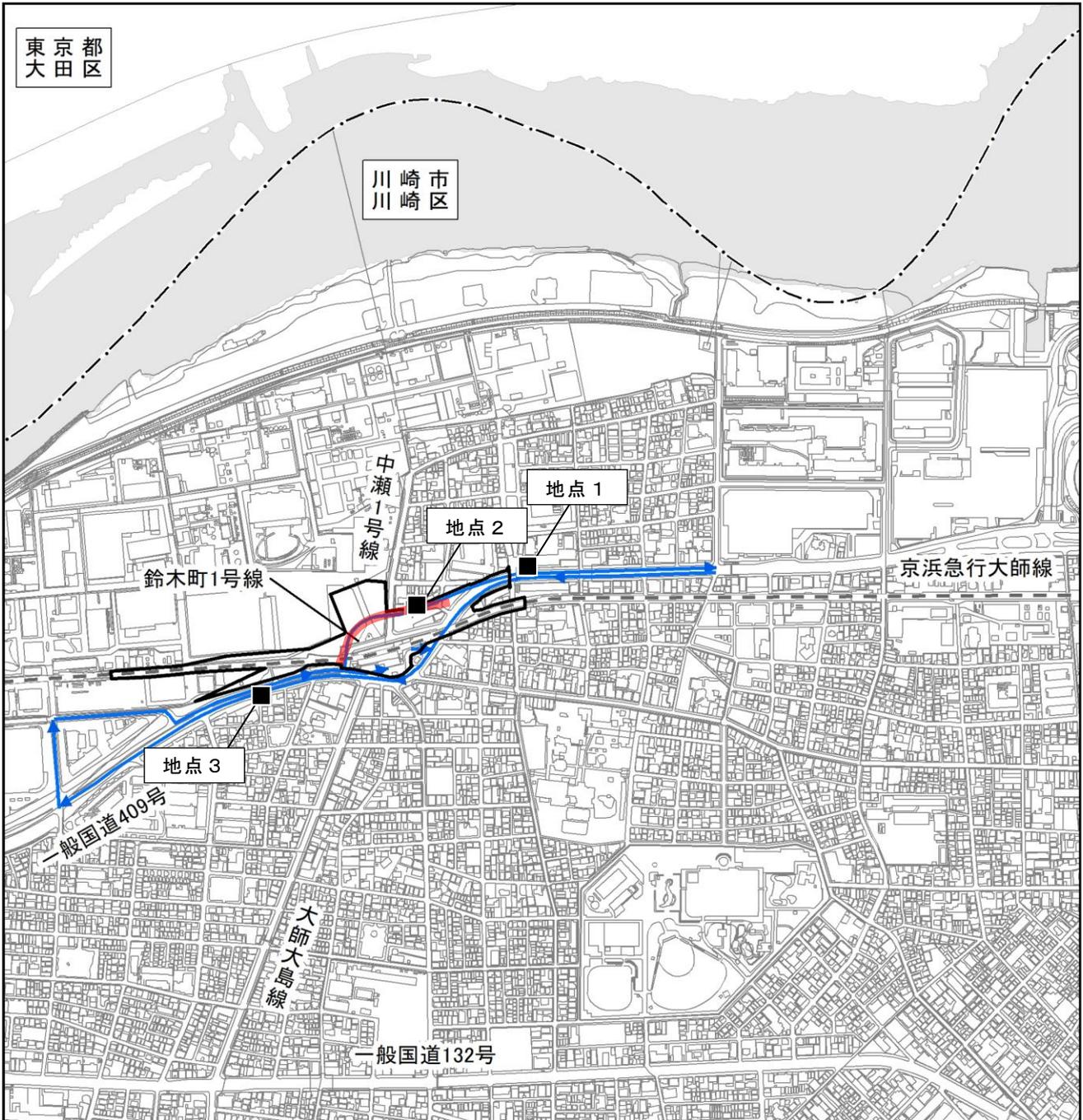
注)「—」は、現況道路と将来道路の位置が異なり補正が難しいことから、将来一般交通による騒音レベル補正値を設定していないことを示す。

表 4.5.1-7 (2) 工事用車両の走行に係る騒音レベルの予測結果（夜間）(LAeq)

単位：デシベル

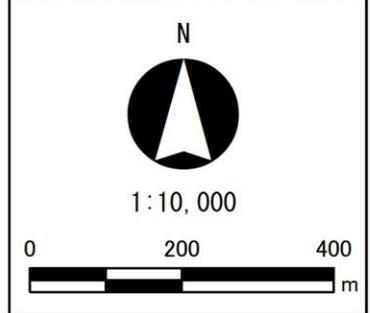
予測地点		時間区分	現況騒音レベル <i>L1</i>	将来騒音レベル <i>L5</i>	増加量 (<i>L5-L1</i>)	環境保全 目標
地点 1 (一般国道 409 号)	北側	夜間	64.6	65 (64.8)	0.1 未満	65 以下
	南側	夜間	64.6	65 (64.7)	0.1 未満	65 以下
地点 2 (仮道)	北側	夜間	—	63 (62.5)	—	65 以下
	南側	夜間	—	63 (62.5)	—	65 以下
地点 3 (一般国道 409 号)	北側	夜間	64.4	63 (62.7)	0.1 未満	65 以下
	南側	夜間	64.6	63 (62.7)	0.1 未満	65 以下

注)「—」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騒音レベル補正値を設定していないことを示す。



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 4.5.1-3 工事用車両の走行に係る騒音予測地点

b) 環境保全のための措置

本事業では、騒音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、アイドリングストップ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・劣化等による騒音の上昇を防止する。
- ・ 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騒音レベルは、昼間で 66～67 デシベル、夜間で 63～65 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、沿道の生活環境に著しい影響を及ぼすことは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

予測項目は、列車（仮線）の走行に係る騒音とした。

予測地点は、図 4.5.1-4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（最寄軌道中心から約 26.4mの距離）。

なお、予測地点及び予測高さは、「在来鉄道の新設又は大規模改良に際しての騒音対策の指針について」（平成7年12月20日環大-174号）に準じて設定した。

予測時期は、仮線時において列車の運行状況が定常状態に達した時期とした。

仮線時の列車の走行に係る騒音の予測結果は、表 4.5.1-8に示すとおりである。

仮線時の列車の走行に係る騒音レベルの環境保全目標は、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における騒音レベルより低いこととした。

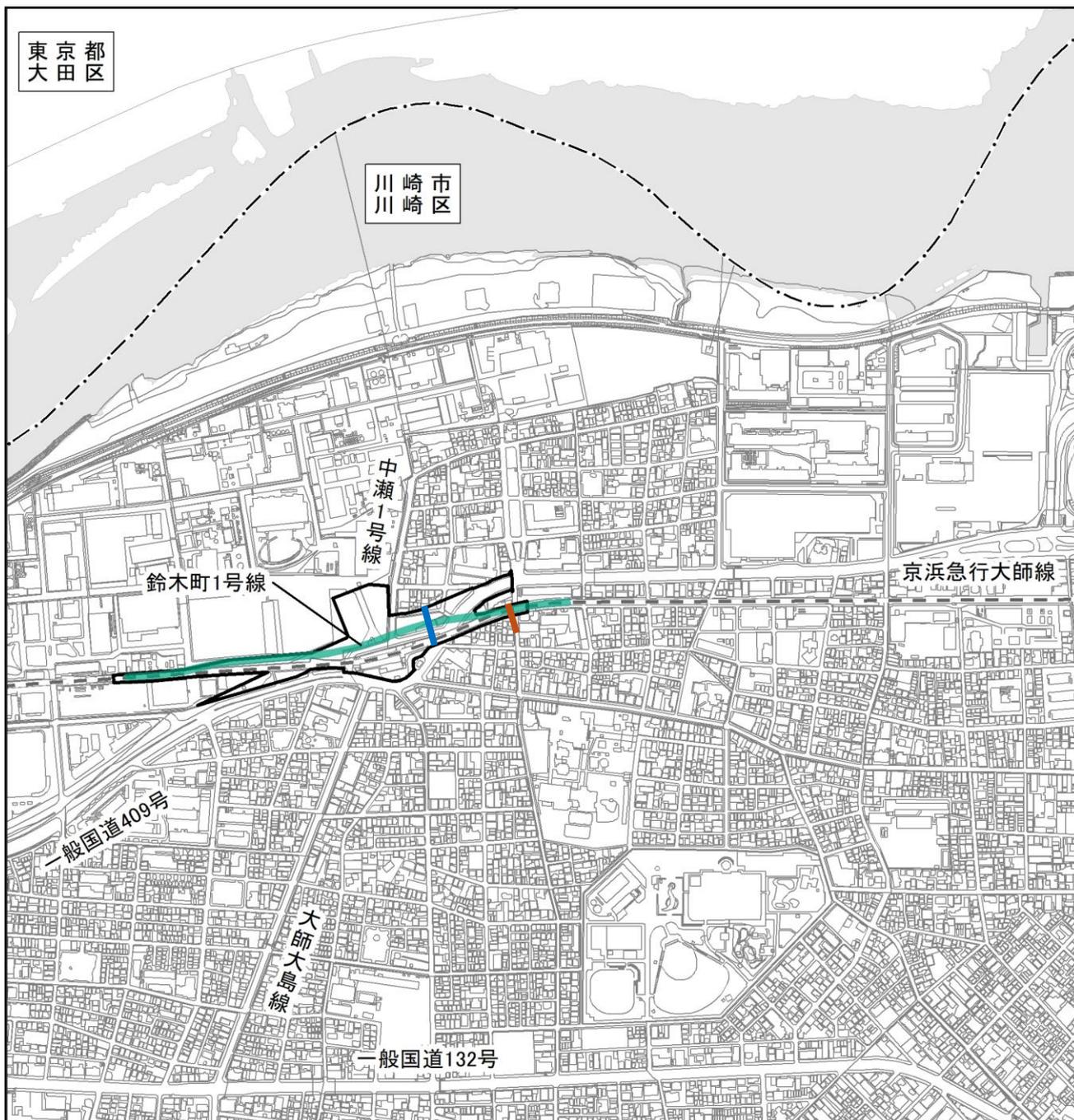
結果として、予測結果は目標値を下回り、いずれも環境保全目標を満足するものと予測する。

表 4.5.1-8 仮線時の列車の走行に係る騒音の予測結果

単位：デシベル

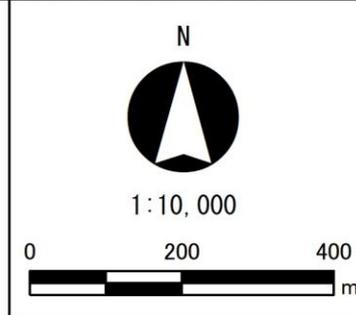
予測地点	予測結果 (仮設の最寄り住居位置 26.4m地点) (L_{Aeq})		環境保全目標 (現地調査結果での最寄住居位置 7.5m地点の結果)	
	地上1.2m		地上1.2m	
	昼間	夜間	昼間	夜間
側線 1	57.3	51.8	65.3	59.8

注) 時間区分は、昼間 7時～22時、夜間 22時～7時とした。



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
- 鉄道騒音の現地調査側線



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 4.5.1-4 仮線の位置及び予測位置

b) 環境保全のための措置

本事業では、騒音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。

- ・事業区域周囲に仮囲いを設ける。
- ・仮線時の軌道には、可能な限りロングレールを採用し、鉄道騒音の低減を図る。
- ・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、鉄道騒音の低減を図る。
- ・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、レールと車輪とのきしみ音の低減を図る。
- ・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騒音が増大しないよう維持管理を図る。

c) 評価

仮線時の列車の走行に係る騒音レベルの影響は、昼間 57.3 デシベル、夜間 51.8 デシベルであり、いずれも環境保全目標（現況における最寄り住居位置での騒音レベル）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騒音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。

4.5.2 振動

(1) 現況調査

1) 振動の状況

振動の状況に係る調査地点は、図 4.5.2-1に示すとおりである。

a) 環境振動

環境振動の調査結果は、表 4.5.2-1に示すとおりである。

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およそ 60 デシベル、10%の人が感じる振動レベルでおおよそ 55 デシベル）未満となっている。

表 4.5.2-1 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。

b) 道路交通振動

道路交通振動の調査結果は、表 4.5.2-2に示すとおりである。

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 4.5.2-2 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

c) 地盤卓越振動数

地盤卓越振動数の調査結果は、表 4.5.2-3に示すとおりである。

調査地点の地盤卓越振動数は、13.2～14.6Hz となっている。

表 4.5.2-3 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。

d) 鉄道振動

鉄道振動(ピーク振動レベル)の調査結果は、表 4.5.2-4に示すとおりである。

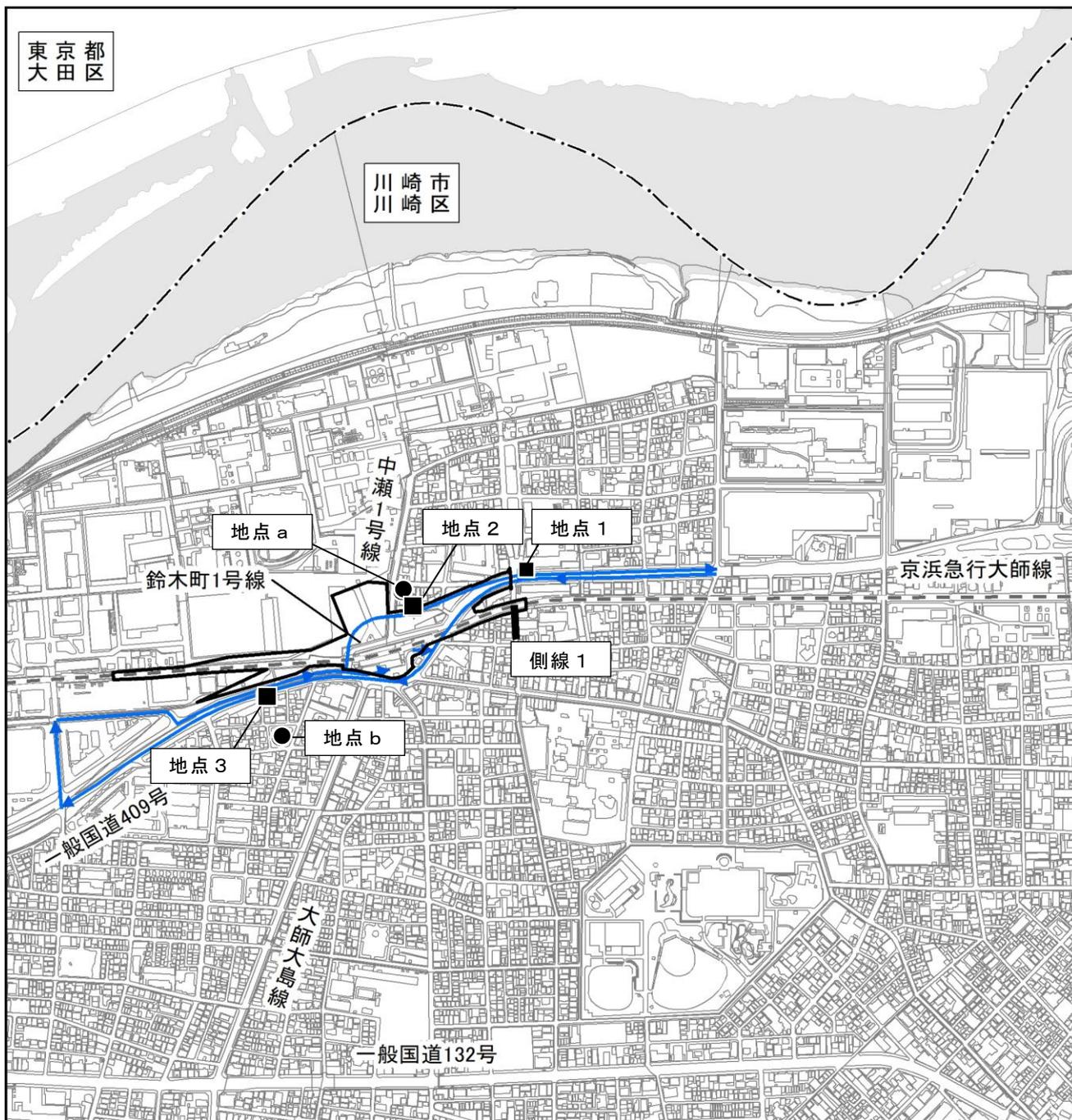
表 4.5.2-4 鉄道振動の調査結果

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

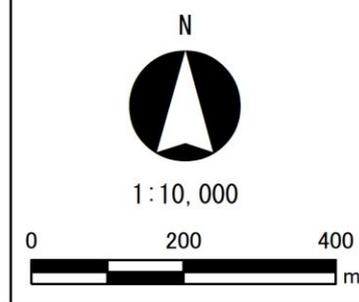
注1) ピーク振動レベルは、上位半数列車の算術平均値である。

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。



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

(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 4.5.2-5に示すとおり設定した。

表 4.5.2-5 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"> <thead> <tr> <th rowspan="2">区域の区分</th> <th>時間</th> <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></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"> <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

予測項目は、建設機械の稼働に係る振動レベルとした。

予測地域は、「4.4 騒音」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。

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 4.5.2-6 に示すとおりとした。

表 4.5.2-6 (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 4.5.2-6 (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			

建設機械の稼働に係る振動の予測結果は、表 4.5.2-7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 4.5.2-7 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)	

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) 工事用車両の走行に係る影響

a) 予測

予測項目は、工事用車両の走行に係る振動レベルとした。

予測地点は、工事用車両（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 4.5.2-2 に示す 3 地点とした。

予測高さは地盤面レベルとした。

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。

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 4.5.2-8 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 4.5.2-8 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	将来振動レベル L ₅	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

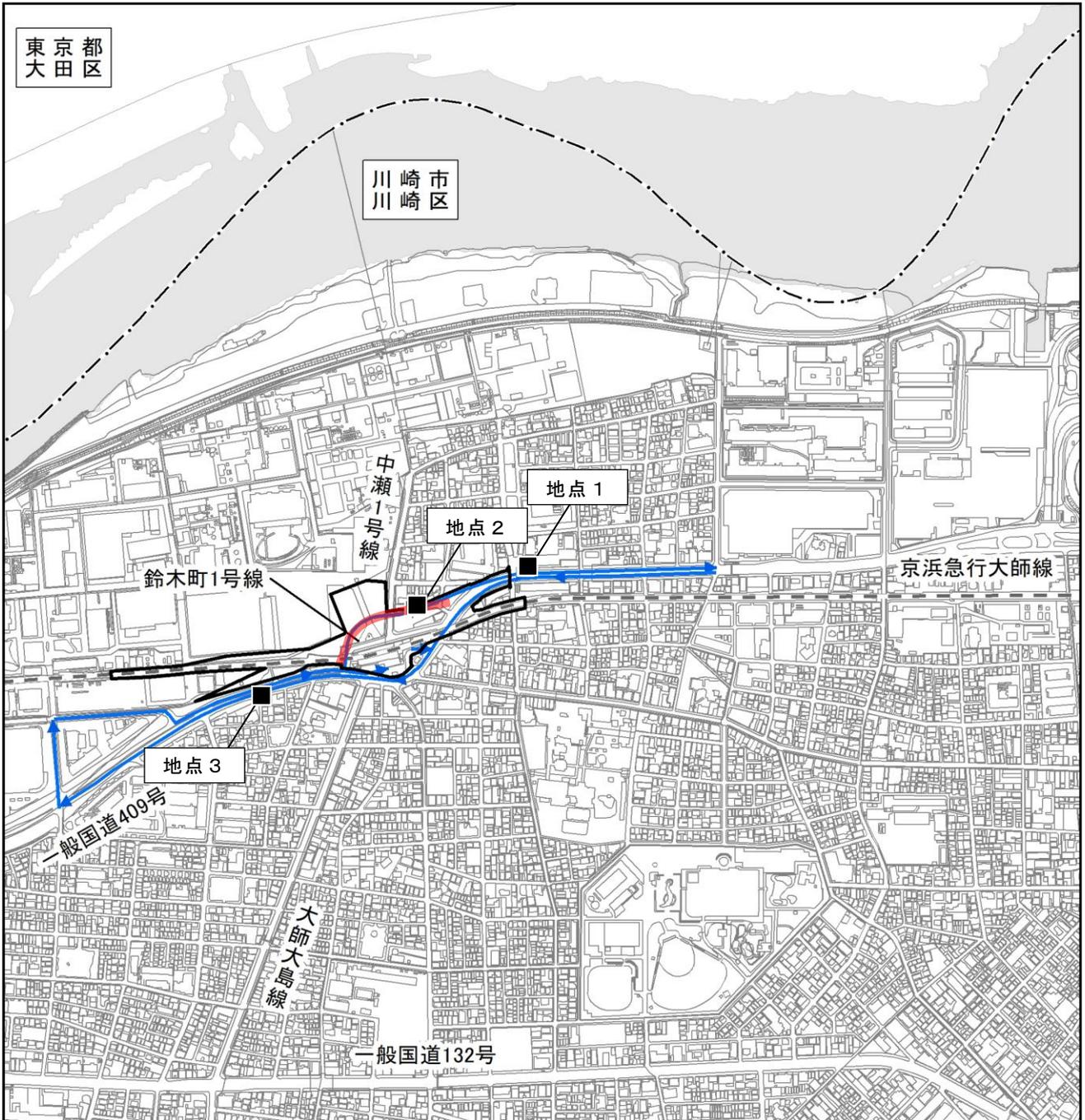
注) 「—」は、現況道路と将来道路の位置が異なり補正が難しいことから、将来一般交通による振動レベル補正値を設定していないことを示す。

表 4.5.2-9 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

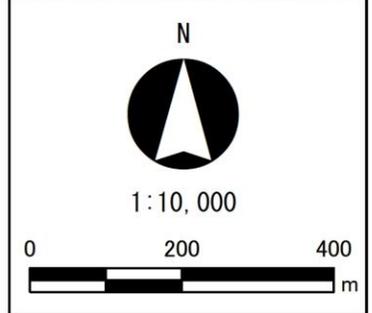
予測地点		時間区分	振動レベルのピーク時間帯	現況振動レベル L ₁	将来振動レベル L ₅	増加量 (L ₅ -L ₁)	環境保全 目標
地点 1 (一般国道 409 号)	北側	夜間	6 時～7 時	36.7	37(36.7)	0.1 未満	60 以下
	南側	夜間	6 時～7 時	36.7	37(36.7)	0.1 未満	60 以下
地点 2 (仮道)	北側	夜間	7 時～8 時	—	57(57.0)	—	60 以下
	南側	夜間	7 時～8 時	—	57(57.0)	—	60 以下
地点 3 (一般国道 409 号)	北側	夜間	7 時～8 時	42.1	42(42.1)	0.1 未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

注) 「—」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。



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 4.5.2-2 工事用車両の走行に係る振動予測地点

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

予測項目は、列車（仮線）の走行に係る振動とした。

予測地点は、図 4.5.2-3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。

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。

仮線時の列車の走行に係る振動の予測結果は、表 4.5.2-10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。

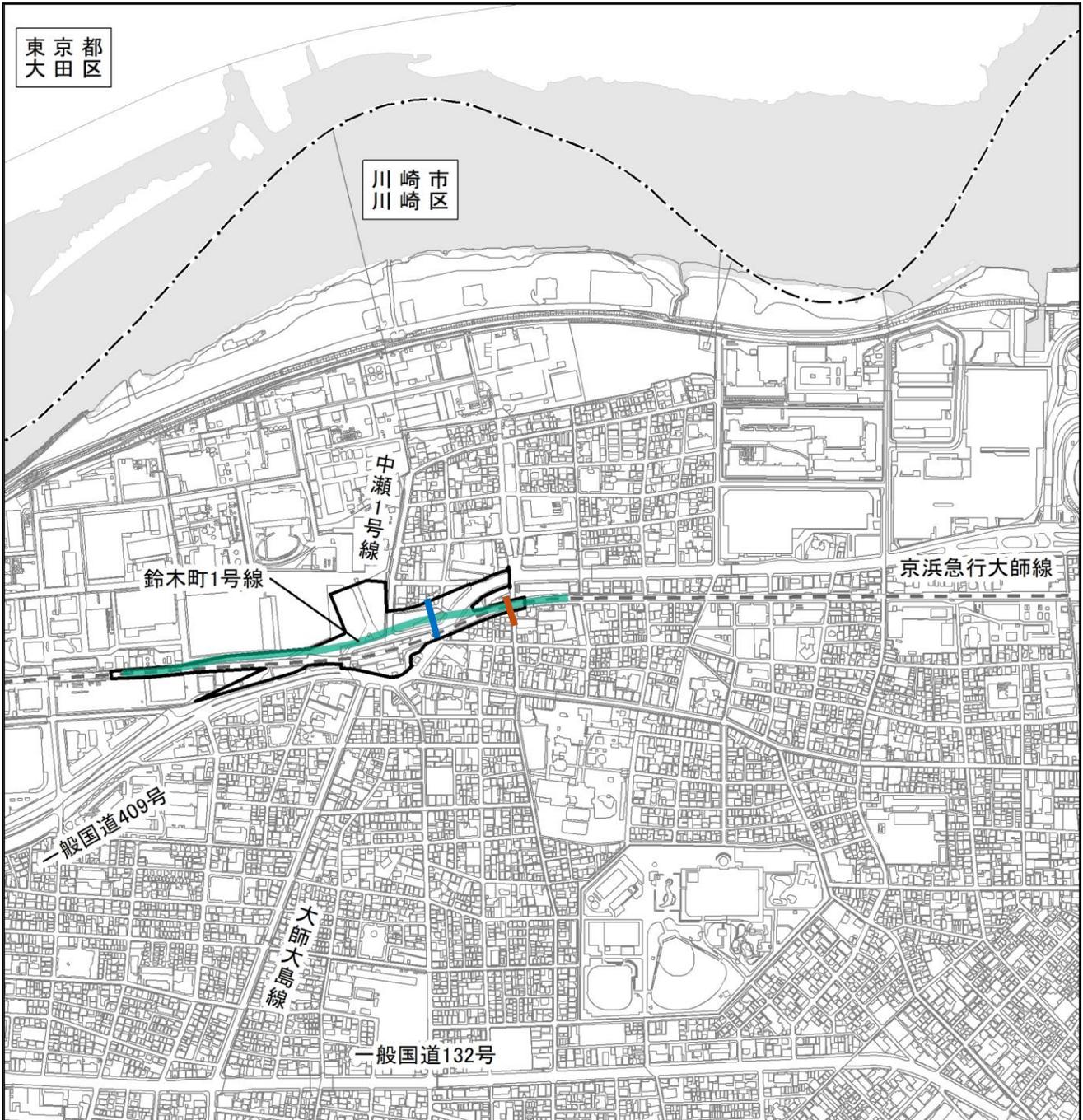
結果、仮設の最寄り住居位置における1日の走行列車の各ピークレベルのうちレベルの大きさが上位半数のものを平均した値は 58.3 デシベルとなり、現況で測定された最寄りの住居位置における騒音レベルよりも下回り、環境保全目標を満足するものと予測する。

表 4.5.2-10 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

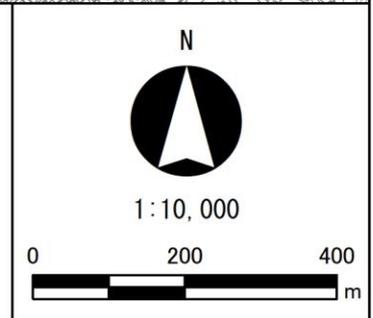
予測地点	予測結果 (仮設の最寄り住居位置 26.4m地点) (L_{eq})	環境保全目標 (現地調査結果での最寄住 居位置7.5m地点の結果)
側線 1	58.3	63.2

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。



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 4.5.2-3 仮線の位置及び予測位置

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

(1) 現況調査

1) 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）

2) 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

(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

予測項目は、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。
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・処分方法は、表 4.6.1-3 に示すとおりである。

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 4.6.1-3 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。

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当たっては、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。
- ・搬出運搬に当たっては、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

(1) 現況調査

1) 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）

(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

予測項目は、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。

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。

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

(1) 現況調査

1) 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。

2) 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に係る調査地点は、図 4.7.1-1 に示すとおりである。

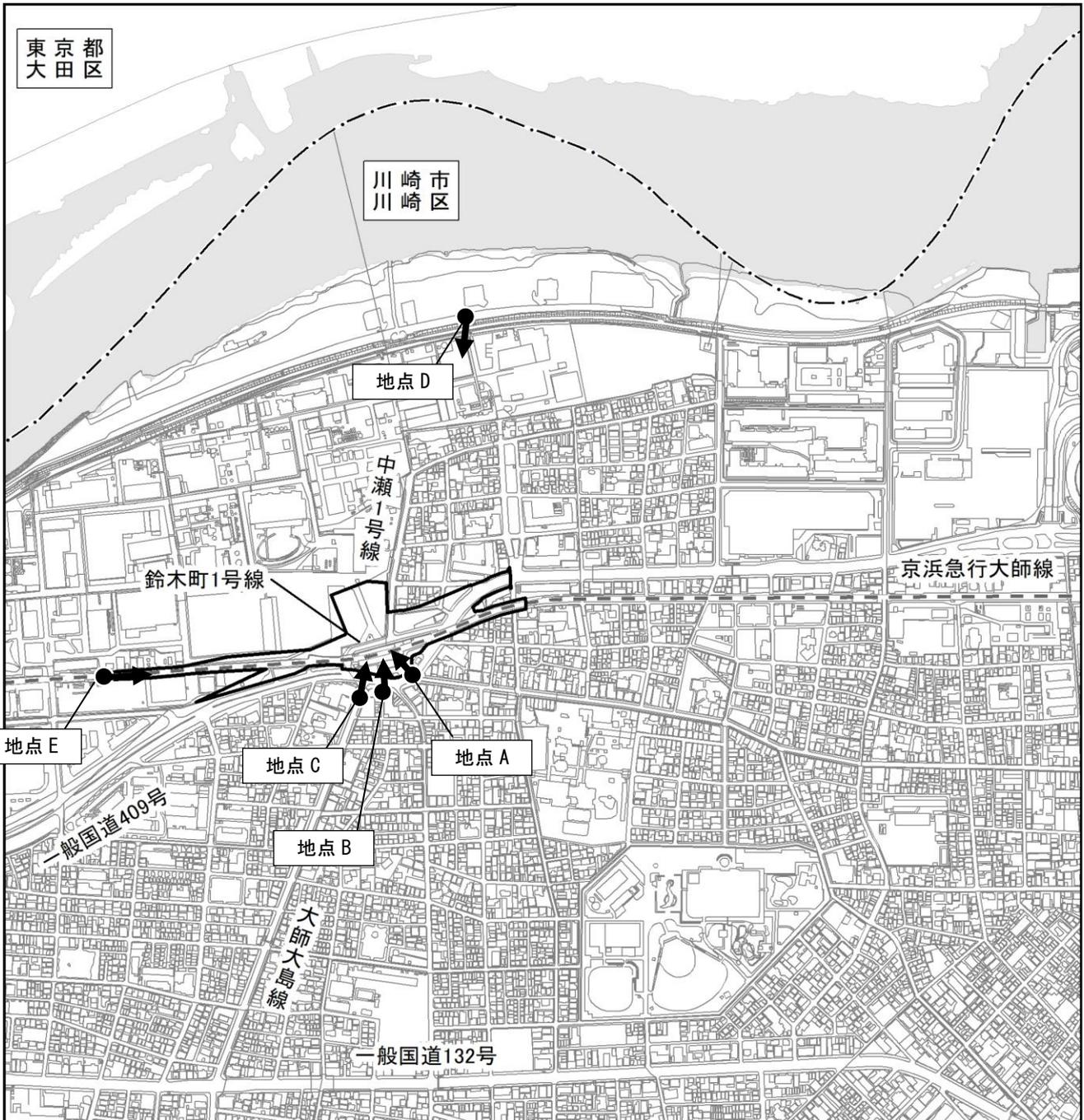
代表的な眺望地点からの景観の状況は、表 4.7.1-1 及び写真 4.7.1-1 に示すとおりである。

表 4.7.1-1 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。



写真 4.7.1-1 代表的な眺望地点の状況



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



1:10,000



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 4.7.1-1 調査地点図

(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

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

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た。

予測時期は、計画施設が完成した時期とした。

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の予測結果について、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 4.7.1-2 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。



图 4.7.1-2 完成予想図

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。

a) 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。

b) 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。

c) 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。

d) 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。

e) 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】



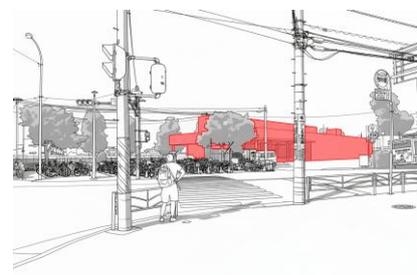
※赤着色：計画施設の位置

写真 4.7.1-2(1) 眺望の変化（地点 A：表参道）



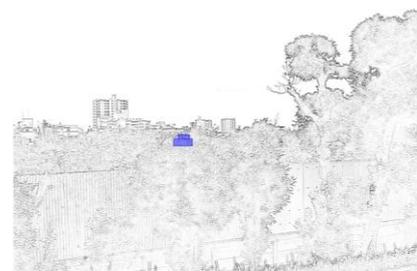
※赤着色：計画施設の位置

写真 4.7.1-2(2) 眺望の変化（地点B：ごりやく通り）



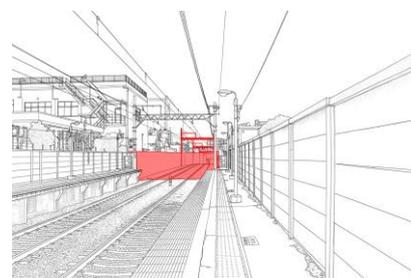
※赤着色：計画施設の位置

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。

4.8 地域交通

4.8.1 交通安全、交通混雑

(1) 現況調査

地域交通の状況に係る調査対象道路は、図 4.8.1-1に示すとおりである。

1) 地域交通の状況

a) 日常生活圏等の状況

ア 通学区域、通学路の状況

調査対象道路は、旭町小学校区、川中島小学校区、東門前小学校区、大師小学校区、富士見中学校区、川中島中学校区及び大師中学校区に含まれており、一部が通学路となっている。

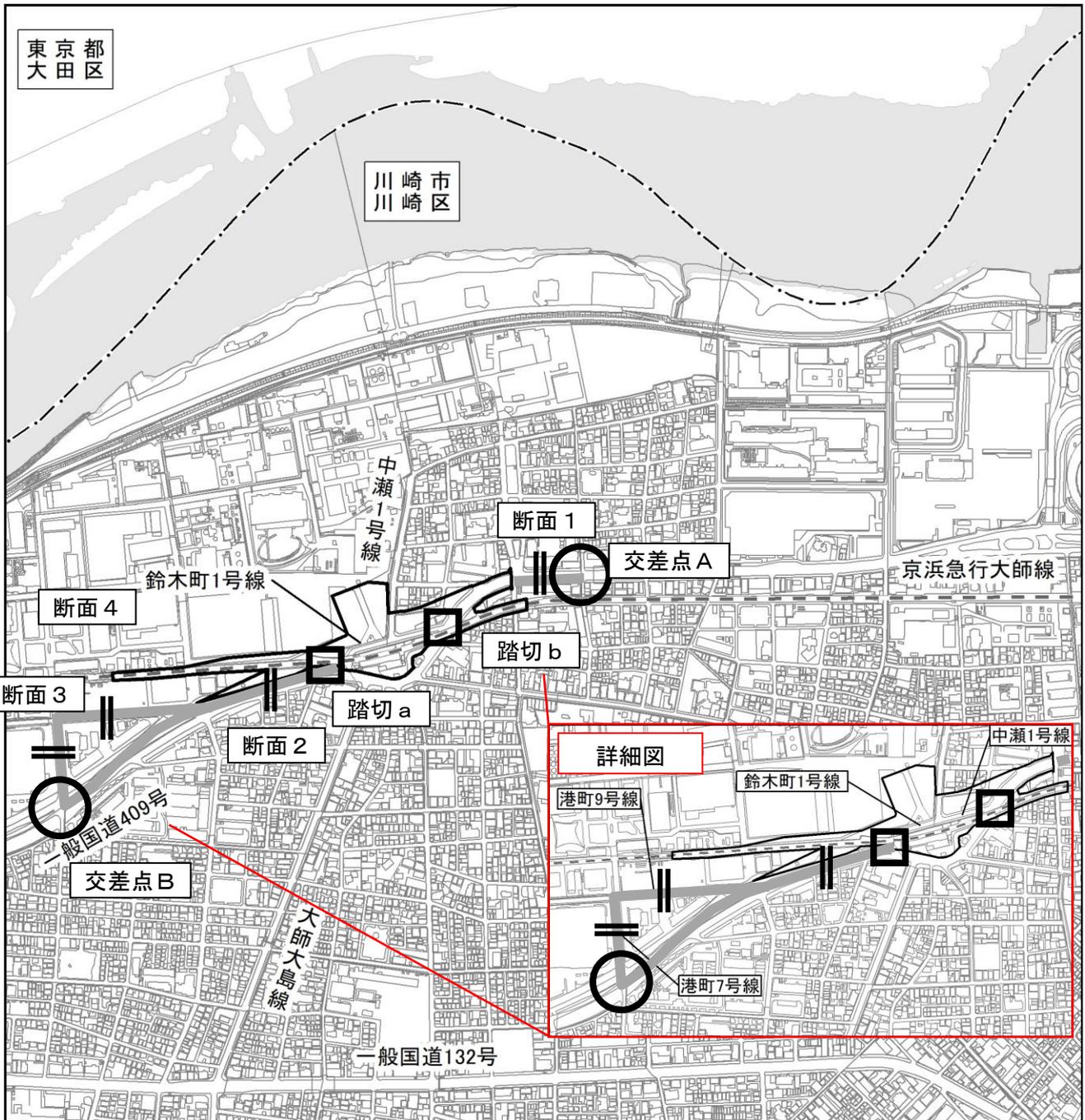
イ 公共交通機関の状況

調査対象道路最寄りのバス停留所は「大師」「花見橋」「若宮八幡前」等となっており、系統番号「臨港バス 快速浮島橋」や「臨港バス・川 23 大師線」が運行している。

また、調査対象道路最寄りの鉄道は、京浜急行大師線の鈴木町駅及び川崎大師駅が存在する。

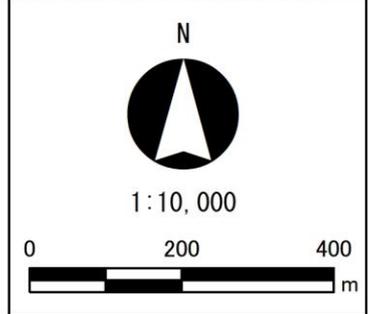
ウ 公共施設等の状況

事業区域及びその周辺の公共施設として、事業区域の南側約 30mに若宮幼稚園、事業区域の南側約 40mに川崎大師わんぱく保育園、事業区域の南側約 20mに宮川病院、事業区域の南側約 140mにプラザ大師（その他市民利用施設）、事業区域の南側約 30mに庵の郷大師（高齢者施設）、事業区域の南側約 170mに療養通所介護まこと（福祉施設）が存在する。



凡例

- | | | | |
|---|------------|---|---------------------------------------|
|  | 事業区域 |  | 調査対象道路 |
|  | 都県境 |  | 道路状況調査位置 |
|  | 現況の京浜急行大師線 |  | 交通量調査地点及び
主要交差部等における
交通処理状況調査地点 |
| | |  | 道路状況、交通量調査
及び踏切における
交通処理状況調査地点 |



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 4.8.1-1 調査対象道路及び道路横断面構成の調査位置

b) 道路の状況

ア 道路の分布、道路状況

① 道路の分布

調査対象道路の東側には、東京大師横浜線がある。また、調査対象道路は大師大島線と交差している。

② 道路状況

調査対象道路の道路横断面構成位置、車線数及び規制速度は図 4.8.1-2に示すとおりである。

■一般国道 409 号（断面 1 及び断面 2）

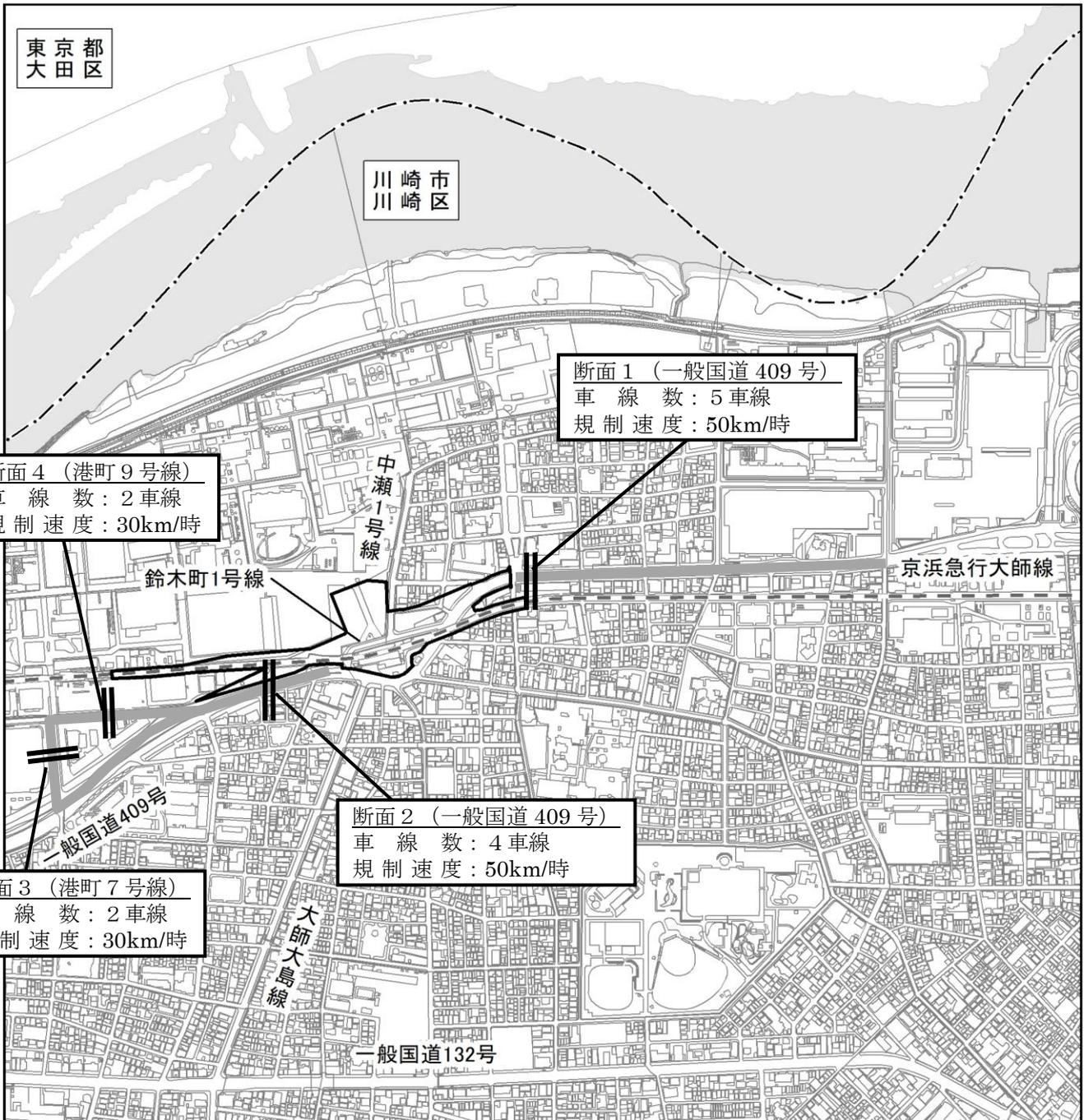
一般国道 409 号は事業区域の南北にある道路で、道路幅員約 24～25m、4～5 車線、規制速度は 50km/時である。

■港町 7 号線（断面 3）

港町 7 号線は事業区域の南側にある道路で、道路幅員約 12m、2 車線、規制速度は 30km/時である。

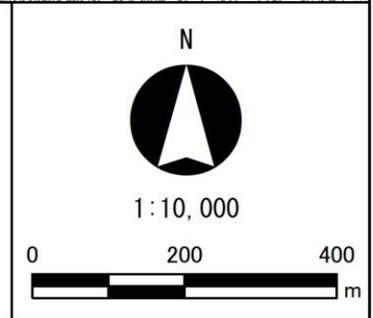
■港町 9 号線（断面 4）

港町 9 号線は事業区域南側にある道路で、道路幅員約 12m、2 車線、規制速度は 30km/時である。



凡例

- 事業区域
- 都県境
- 現況の京浜急行大師線
- 調査対象道路
- 道路状況位置



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 4.8.1-2 道路状況図（車線数及び規制速度）

イ 交通量の実態

自動車交通量の調査結果は、表 4.8.1-1に示すとおりである。

日交通量では、一般国道 409 号の断面交通量は、15,155 台/日（交差点 A：断面 d）～19,951 台/日（交差点 B：断面 b）、一般国道 409 号と交差する道路の断面交通量は、419 台/日（交差点 A：断面 a）～1,097 台/日（交差点 B：断面 a）となっている。

表 4.8.1-1 自動車交通量調査結果

調査地点		項目	12 時間交通量：台/12 時間（24 時間交通量：台/日）				ピーク時間帯交通量	
			大型車	小型車	合計	大型車 混入率 (%)	二輪車	時間帯 (時)
交差点 A [中瀬二丁目 交差点]	断面 a	19 (28)	295 (391)	314 (419)	6.1 (6.7)	32 (41)	18～19	36
	断面 b	1,850 (2,630)	8,725 (13,047)	10,575 (15,677)	17.5 (16.8)	630 (1,008)	14～15	1,007
	断面 c	43 (44)	673 (825)	716 (869)	6.0 (5.1)	62 (77)	8～9	85
	断面 d	1,828 (2,608)	8,319 (12,547)	10,147 (15,155)	18.0 (17.2)	608 (984)	15～16	983
交差点 B [鈴木町駅 入口交差点]	断面 a	196 (226)	738 (871)	934 (1,097)	21.0 (20.6)	66 (97)	14～15	94
	断面 b	2,311 (3,181)	11,525 (16,770)	13,836 (19,951)	16.7 (15.9)	828 (1,338)	17～18	1,277
	断面 c	40 (46)	480 (667)	520 (713)	7.7 (6.5)	97 (149)	17～18	60
	断面 d	2,155 (2,995)	11,451 (16,708)	13,606 (19,703)	15.8 (15.2)	863 (1,386)	17～18	1,268
踏切 a [鈴木町第 1 踏切]		986 (1,311)	3,695 (5,740)	4,681 (7,051)	21.1 (18.6)	159 (324)	11～12	487
踏切 b [川崎大師第 1 踏切]		984 (1,423)	5,015 (7,197)	5,999 (8,620)	16.4 (16.5)	374 (544)	16～17	684

注) 12 時間交通量（7 時～19 時）

ウ 主要交差点等の交通処理の状況

主要交差点等における交通処理の状況は、交差点 A では最大で 180m の滞留長がみられ、交差点 B では最大で 160m の滞留長が見られた。

また、踏切 a（鈴木町第 1 踏切）では、踏切閉鎖時に最大で 260m の滞留長がみられ、踏切 b（川崎大師第 1 踏切）では最大で 270m の滞留長が見られた。

エ 交通安全施設の状況

マウンドアップ、植樹帯、ガードレール等による歩車分離状況は、図 4.8.1-3 に、信号機、横断歩道等の交通安全施設設置状況は、図 4.8.1-4 に示すとおりである。

調査対象道路は、マウンドアップ、植樹帯、ガードレール等により歩車分離がなされている。また、信号機のない横断歩道が 2 カ所みられる。

オ 交通事故の発生状況

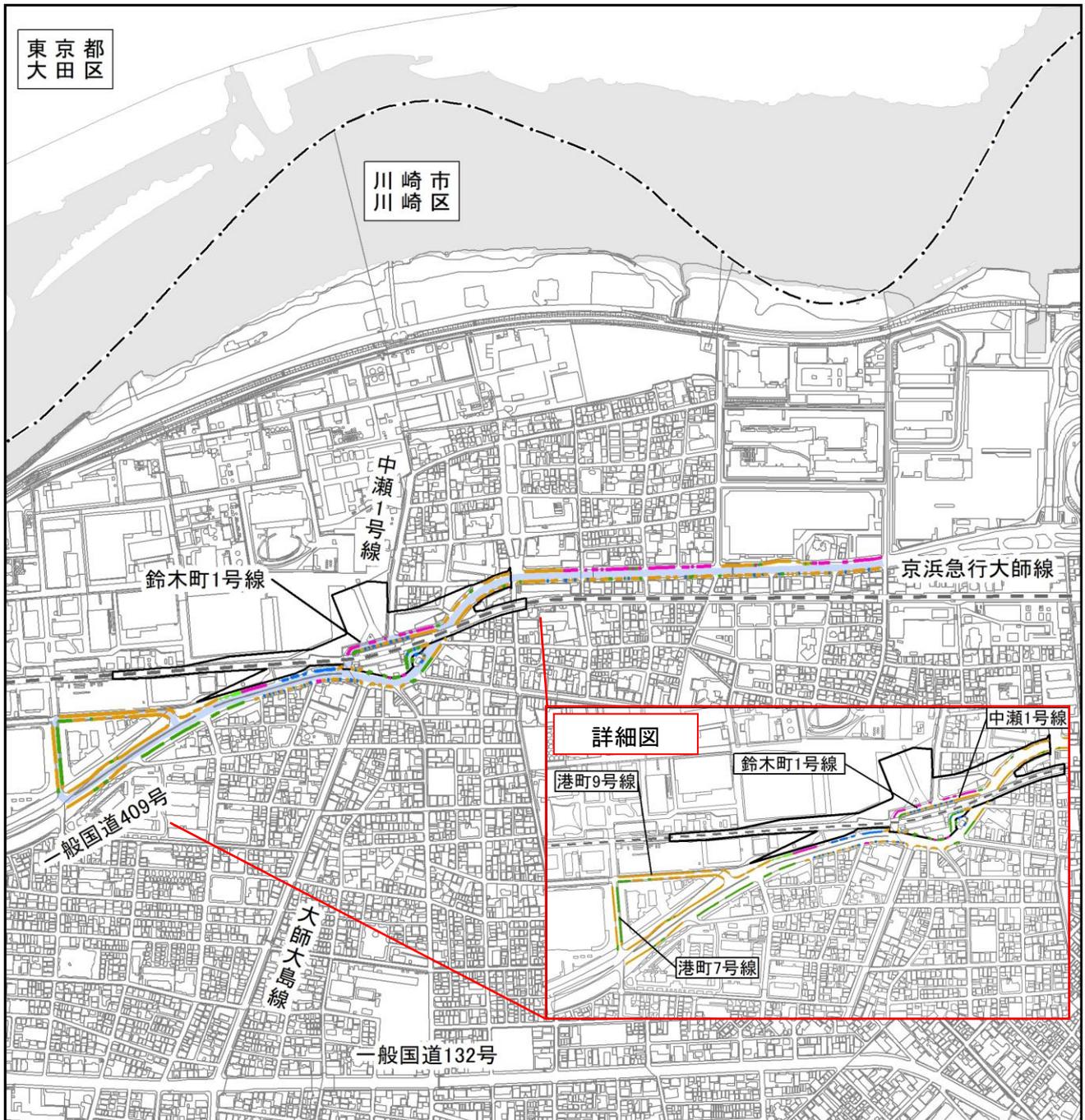
調査対象道路の令和6年における交通事故の発生状況は、表 4.8.1-2に示すとおりである。

交通事故の発生形態をみると、自動車対自動車が4件、自動車対自転車が5件、自動車対自動二輪車が1件、自動車対歩行者が1件であり、合計が11件となっている。

表 4.8.1-2 交通事故発生状況

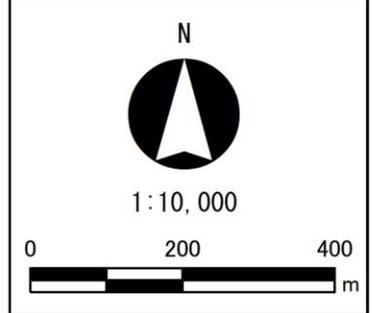
—令和6年—	
事故形態	件数
自動車対自動車	4
自動車対自転車	5
自動車対原動機付自転車	0
自動車対自動二輪車	1
自動車対歩行者	1
合 計	11

出典：川崎警察署ヒアリング



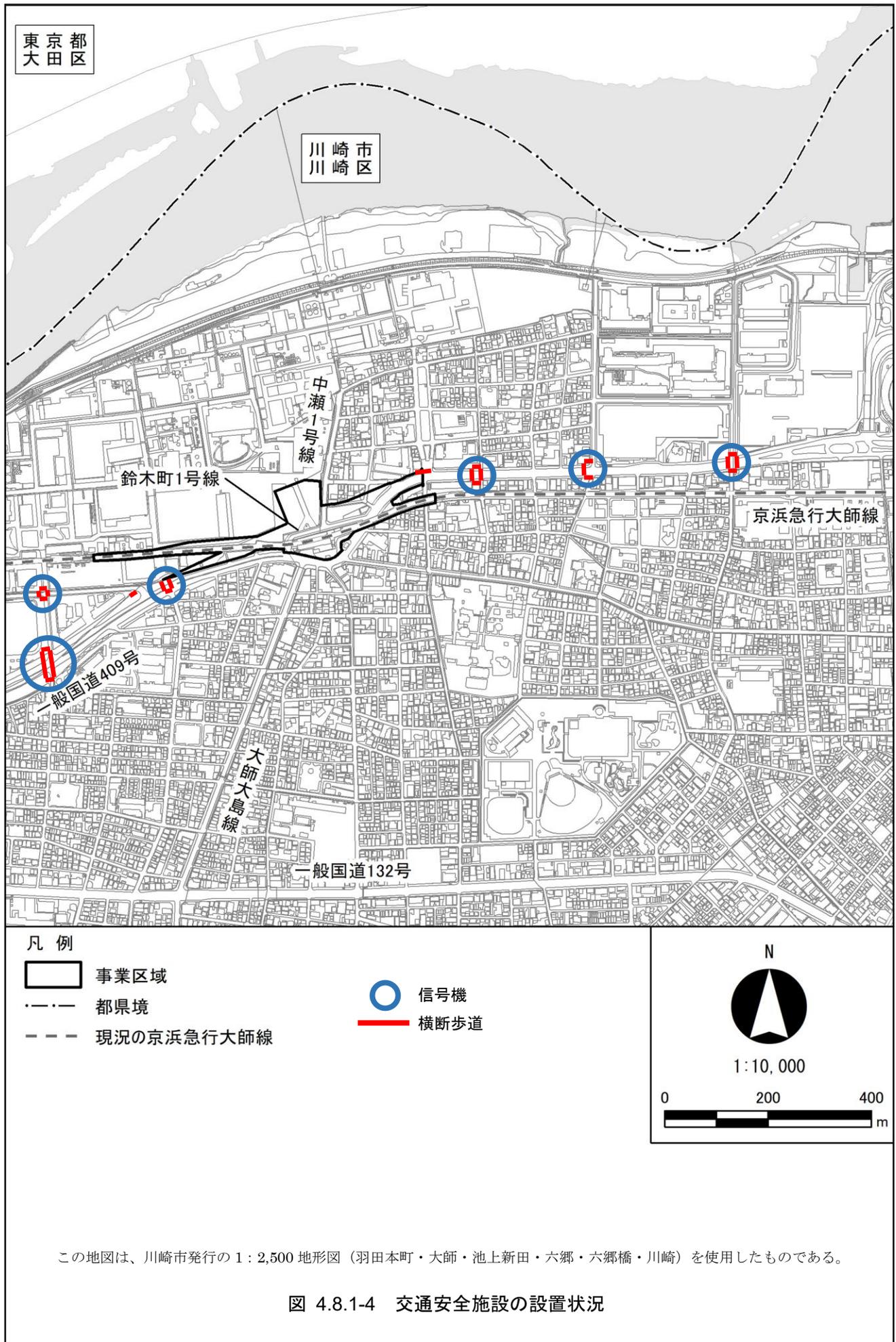
凡例

- | | |
|--|--|
|  事業区域 |  調査対象道路 |
|  都県境 |  マウンドアップ |
|  現況の京浜急行大師線 |  マウンドアップ+ガードレール |
| |  マウンドアップ+植樹帯 |
| |  マウンドアップ+植樹帯+ガードレール |
| |  植樹帯 |



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 4.8.1-3 歩車分離の状況



(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、交通安全、交通混雑については、「生活環境の保全に支障のないこと。」と設定した。

(3) 予測及び評価

1) 工事用車両の走行に係る影響

a) 予測

予測項目は、工事用車両の走行に係る交通安全及び交通流への影響とした。

工事用車両の走行に係る交通安全への影響に係る予測地点は、予測対象道路である一般国道 409 号、港町 7 号線及び港町 9 号線とした。

なお、仮道は計画が未定のため、予測の対象外とした。

交通流への影響に係る予測地点は、図 4.8.1-5 に示すとおりである。

予測時期は、工事期間中の工事用車両台数を考慮して、影響が大きくなる工事開始後 85～96 ヶ月目とした。

ア 工事用車両の走行に係る交通安全への影響

図 4.8.1-3 に示したとおり、工事用車両の交通経路となる一般国道 409 号、港町 7 号線及び港町 9 号線は、マウンドアップ、植樹帯、ガードレール等により歩車分離がなされており、工事用車両が走行した場合でも歩行者が安全に通行することが可能であると考えられるが、工事用車両の走行ルートの一部が通学路となっているほか、信号機が整備されていない横断歩道が 2 ヶ所みられることから、歩行者に対する安全への配慮が必要になるものと予測する。

イ 工事用車両の走行に係る交通流への影響

① 交差点需要率及び車線別の混雑度

A. 交差点需要率

工事中の将来予測交通量による交差点需要率の予測結果は、表 4.8.1-3 に示すとおりである。

将来予測交通量による交差点需要率は、工事中の将来予測交通量において交差点 A で 0.181、交差点 B で 0.231 であり、交差点における交通処理が可能とされる交差点需要率を下回るものと予測する。

表 4.8.1-3 工事中の将来予測交通量による交差点需要率の予測結果

予測地点 (交差点名)	予測時間帯	交差点需要率			
		将来一般 交通量	将来予測 交通量	増加量	交通処理が可能 とされる交差点 需要率
		①	②	③=②-①	
交差点A (中瀬 2 丁目交差点)	14 時～15 時	0.180	0.181	0.001	0.941
交差点B (鈴木町駅入口交差点)	10 時～11 時	0.229	0.231	0.002	0.883

B. 車線別の混雑度

工事中の将来予測交通量による車線別の混雑度の予測結果は、表 4.8.1-4に示すとおりである。

将来予測交通量による車線別の混雑度は、最大で交差点Aで 0.195、交差点Bで 0.458 であり、いずれも円滑な交通処理が可能とされる目安 1.0 を下回るものと予測する。

表 4.8.1-4 工事中の将来予測交通量による車線別の混雑度の予測結果

予測地点 (交差点名)	断面・方向		車線	交通混雑度		
				将来一般 交通量	将来予測 交通量	増加量
				①	②	③=②-①
交差点A (中瀬2丁目交差点)	a	中瀬1	左折・右折	0.028	0.028	0.000
	b	東京大師横浜線	直進	0.194	0.195	0.001
			右折・直進			
	c	京浜急行大師線	左折・直進・右折	0.183	0.183	0.000
d	一般国道15号	左折・直進 直進	0.189	0.190	0.001	
交差点B (鈴木町駅入口交差点)	a	京浜急行大師線	左折・直進・右折	0.037	0.037	0.000
	b	東京大師横浜線	左折・直進	0.411	0.411	0.000
			直進			
			右折	0.292	0.314	0.022
	c	一般国道132号	左折・直進・右折	0.037	0.037	0.000
	d	一般国道15号	左折・直進	0.458	0.458	0.000
直進						
			右折	0.046	0.046	0.000

注) : 工事用車両流入車線

② 踏切の交通流への影響

工事用車両の走行に係る踏切の交通流への影響の予測結果は、表 4.8.1-5に示すとおりである。

踏切 a（鈴木町第 1 踏切）では、踏切閉鎖時に最大で 260mの滞留長、踏切 b（川崎大師第 1 踏切）では、踏切閉鎖時に最大で 270mの滞留長がみられるものの、踏切閉鎖 1 回あたりに到着する工事用車両台数は 1 台程度であることから、踏切の交通流へ与える影響は小さいものと予測する。

表 4.8.1-5 (1) 工事用車両の走行に係る踏切の交通流への影響の予測結果（鈴木町第 1 踏切）

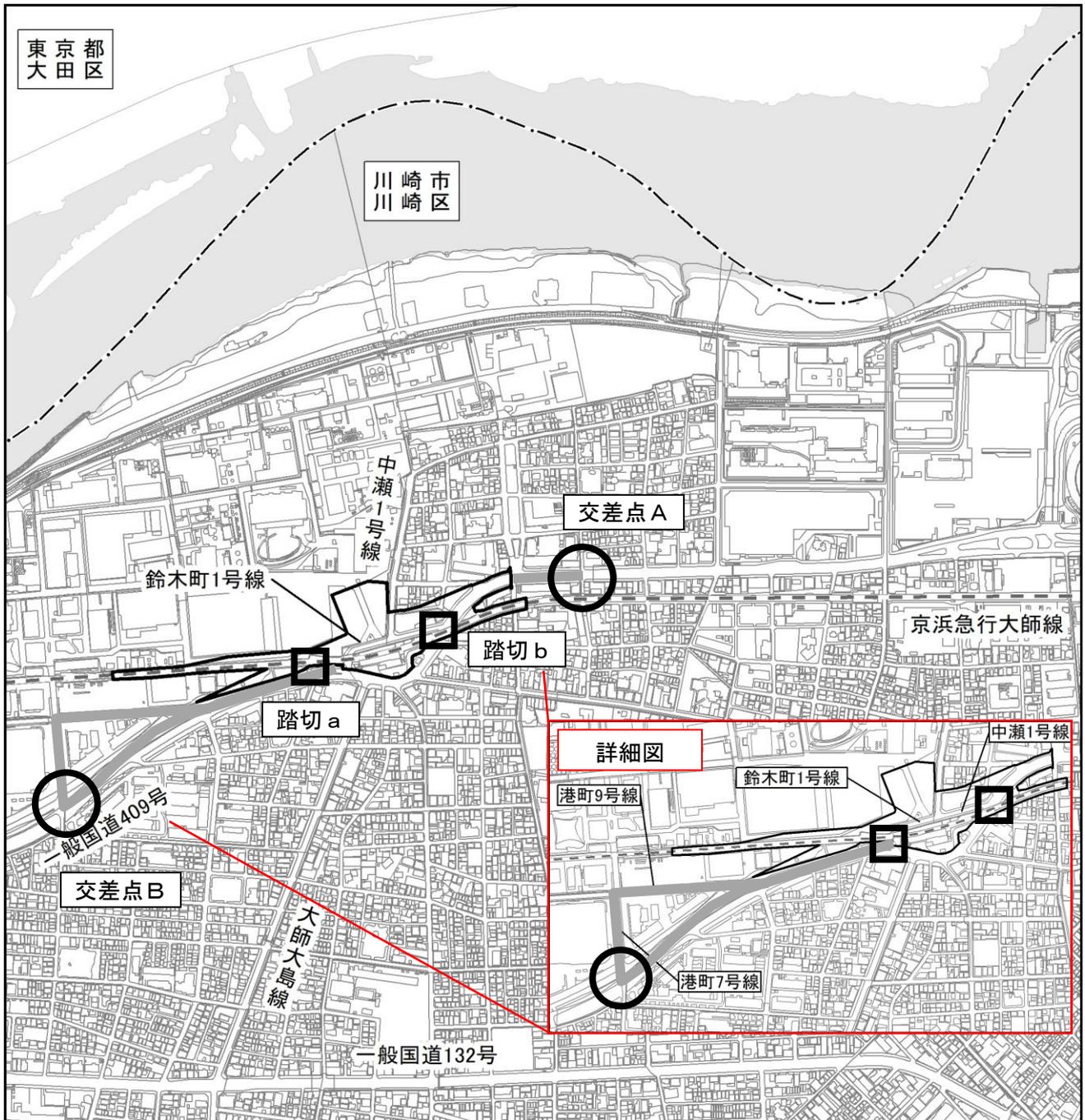
予測時間帯	踏切閉鎖回数 (回/時) ①	工事用車両台数 (台/時) ②		踏切閉鎖 1 回あたりの 工事用車両台数 (台/回) 注) ②/①	
		大型車類	小型車類	大型車類	小型車類
8 時台	17	2	1	1	1
9 時台	14	2	1	1	1
10 時台	11	2	1	1	1
11 時台	13	2	0	1	0
13 時台	12	1	0	1	0
14 時台	12	2	0	1	0
15 時台	12	2	0	1	0
16 時台	16	2	1	1	1
17 時台	22	2	1	1	1
20 時台	12	1	1	1	1
21 時台	12	1	1	1	1
22 時台	11	1	0	1	0
23 時台	7	1	0	1	0
24 時台	4	1	0	1	0
1 時台	0	1	0	—	—
2 時台	0	1	0	—	—
3 時台	0	1	0	—	—
4 時台	1	1	0	1	0
5 時台	7	1	1	1	1
6 時台	14	1	1	1	1
7 時台	24	1	1	1	1

注) 小数点以下は切り上げて整数とした。

表 4.8.1-5 (2) 工事用車両の走行に係る踏切の交通流への影響の予測結果 (川崎大師第1踏切)

予測時間帯	踏切閉鎖回数 (回/時) ①	工事用車両台数 (台/時) ②		踏切閉鎖1回あたりの 工事用車両台数 (台/回) 注) ②/①	
		大型車類	小型車類	大型車類	小型車類
8時台	10	2	1	1	1
9時台	7	2	1	1	1
10時台	7	2	1	1	1
11時台	7	2	0	1	0
13時台	9	1	0	1	0
14時台	8	2	0	1	0
15時台	7	2	0	1	0
16時台	12	2	1	1	1
17時台	11	2	1	1	1
20時台	6	1	1	1	1
21時台	6	1	1	1	1
22時台	7	1	0	1	0
23時台	6	1	0	1	0
24時台	5	1	0	1	0
1時台	0	1	0	—	—
2時台	0	1	0	—	—
3時台	0	1	0	—	—
4時台	1	1	0	1	0
5時台	7	1	1	1	1
6時台	10	1	1	1	1
7時台	11	1	1	1	1

注) 小数点以下は切り上げて整数とした。



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 4.8.1-5 交通流及び交通安全への影響の予測地点図

b) 環境保全のための措置

本事業では、地域交通へ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。

ア 工事用車両の走行に係る交通安全への影響

- 工事用車両（大型車）の運転者とともに、工事関係者の通勤車両等（小型車）の運転者に対しても、路上駐車禁止や交通ルールへの順守、歩行者及び自転車の横断及び通行に十分配慮するなどの交通安全教育を行う。
- 工事用車両等（大型車）の交通経路は、十分な道路幅員が確保され、歩道等が整備されている一般国道 409 号、港町 7 号線、港町 9 号線を使用する。
- 工事用車両（大型車）の出入り口付近には、必要に応じて交通誘導員を配置し、歩行者及び自転車に対する安全面にも配慮するよう指導する。
- 周辺路上で工事用車両の駐車待ち列が生じないように、事業区域内の施工ヤードに適切な台数の待機場所を確保する。
- 仮道の安全対策については現段階では未定であるが、交通安全施設の適切な配置を計画し、歩行者の安全を確保する。
- 指定通学路となっている工事用車両走行ルートでは、関係機関と十分に協議し、児童の安全の確保に配慮する。
- 工事用車両の出入りに際しては、ガードマンを配置し、交通誘導を行う。

イ 工事用車両の走行に係る交通流への影響

- 工事用車両が特定の時間に集中しないように工程等の管理や配車の計画を行う。
- 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。
- 工事用車両については、川崎市域の東京大師横浜線の沿道環境保全のため、迂回できる場合は他の道路を利用する。

c) 評 価

工事用車両の交通経路となる一般国道 409 号、港町 7 号線及び港町 9 号線は、図 4.8.1-3 に示すとおり、マウンドアップ、植樹帯、ガードレール等により歩車分離がなされており、工事用車両が走行した場合でも歩行者が安全に通行することが可能であると考えられるが、工事用車両の走行ルートの一部が通学路となっているほか、信号機が整備されていない横断歩道が 2 ヶ所みられることから、歩行者に対する安全への配慮が必要になるものと予測する。

これに対し、本事業では、工事用車両（大型車）の運転者とともに、工事関係者の通勤車両等（小型車）の運転者に対しても、路上駐車禁止や交通ルールの順守、歩行者及び自転車の横断及び通行に十分配慮するなどの交通安全教育を行い、環境保全のための措置を講じる計画である。

工事用車両の走行に係る交通流への影響に関しては、将来予測交通量による交差点需要率は、工事中の将来予測交通量において交差点 A で 0.181、交差点 B で 0.231 であり、交差点における交通処理が可能とされる交差点需要率を下回るものと予測する。将来予測交通量による車線別の混雑度は、最大で交差点 A で 0.195、交差点 B で 0.458 であり、いずれも円滑な交通処理が可能とされる目安 1.0 を下回るものと予測する。

また、踏切 a（鈴木町第 1 踏切）では、踏切閉鎖時に最大で 260m の滞留長、踏切 b（川崎大師第 1 踏切）では、踏切閉鎖時に最大で 270m の滞留長がみられるものの、踏切閉鎖 1 回あたりに到着する工事用車両台数は 1 台程度であることから、踏切の交通流へ与える影響は小さいものと予測する。

さらに、本事業では、工事用車両が特定の時間に集中しないように工程等の管理や配車の計画を行う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はないものと評価する。

2) 施設の供用（踏切の除去）

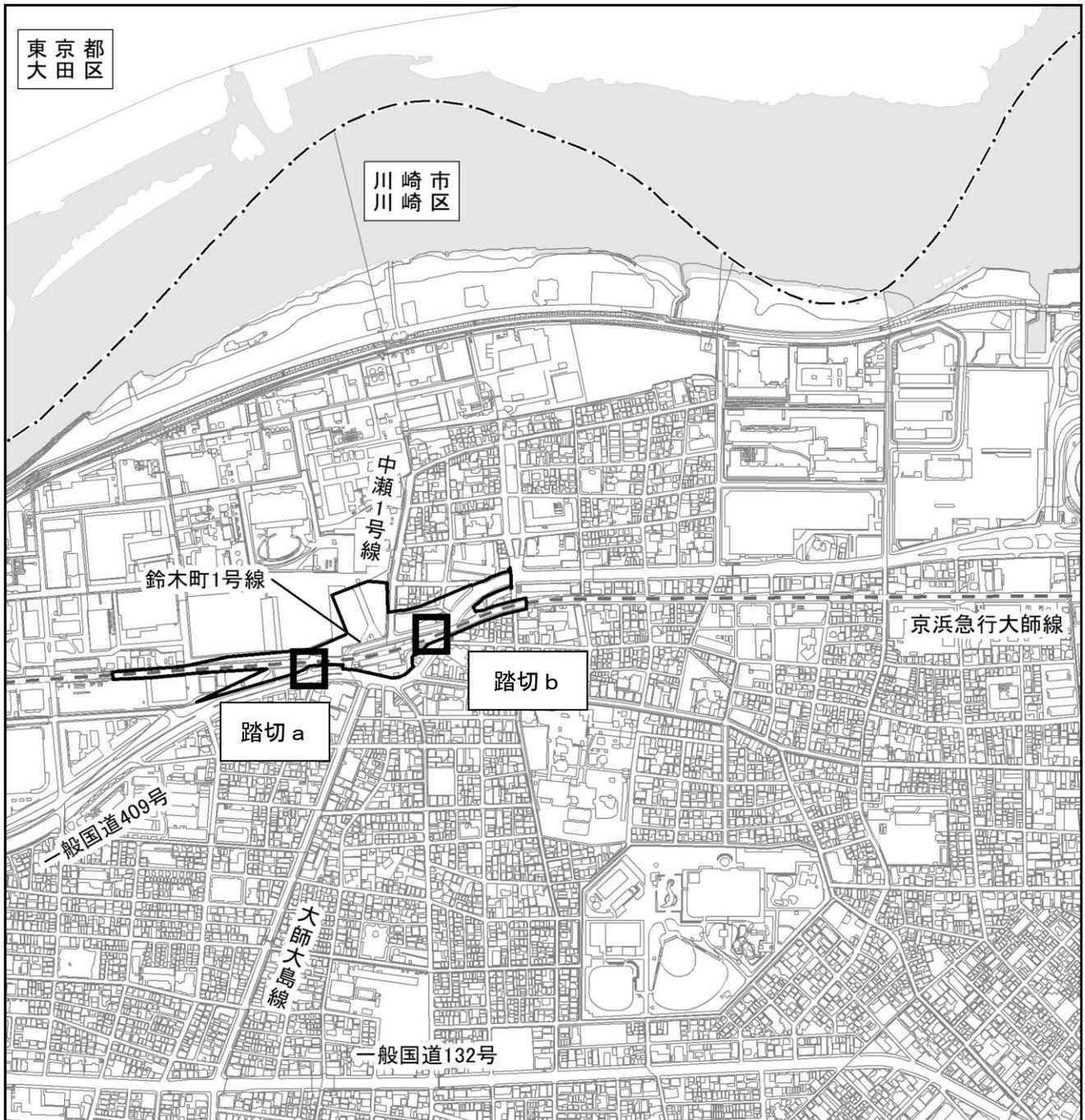
a) 予測

予測項目は、供用後の踏切の除去に伴う地域交通の混雑度の変化とした。

予測地点は、図 4.8.1-6に示すとおりである。

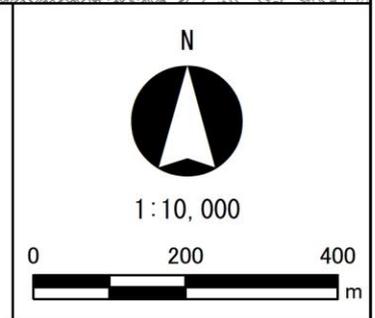
予測時期は、工事完了後に一定期間をおいた供用時とした。

現況調査では、踏切 a（鈴木町第 1 踏切）は、踏切閉鎖時に最大で 260m の滞留長、踏切 b（川崎大師第 1 踏切）は、踏切閉鎖時に最大で 270m の滞留長がみられたものの、踏切 a（鈴木町第 1 踏切）及び踏切 b（川崎大師第 1 踏切）を除去することにより、踏切閉鎖時に発生する滞留が解消すると予測される。



凡例

- 事業区域
- 都県境
- 現況の京浜急行大師線
- 踏切



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 4.8.1-6 踏切の除去に伴う影響の予測地点図

b) 環境保全のための措置

本事業では、地域交通へ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。

- ・歩行者及び自転車の安全を確保するための対策として、必要に応じて踏切跡地を対象に歩道、ガードレール等の設置を検討する。

c) 評価

本事業では、踏切 a（鈴木町第 1 踏切）及び踏切 b（川崎大師第 1 踏切）を除去することにより、踏切閉鎖時に発生する混雑が解消すると予測される。

さらに、本事業では、歩行者及び自転車の安全を確保するための対策として、必要に応じて踏切跡地を対象に歩道、ガードレール等の設置を検討することから、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。