

第5章 環境保全のための措置

5. 環境保全のための措置

本事業では、工事中の環境影響要因に対し、地域環境管理計画の地域別環境保全水準を達成するとともに、環境への影響を実行可能な範囲内でできる限り低減するために種々の環境保全のための措置を講じる計画である。

環境保全のための措置の内容は、表 5-1(1)～(3)に示すとおりである。

表 5-1(1) 環境保全のための措置

環境影響評価項目		環境影響要因	環境保全のための措置の内容
地球環境	温室効果ガス	踏切の除去 (供用時)	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。
		建設機械の稼働 (工事中)	・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。
大気	大気質	工事用車両の走行 (工事中)	・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。
		建設機械の稼働 (工事中)	・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。

表 5-1(2) 環境保全のための措置

環境影響評価項目		環境影響要因	環境保全のための措置の内容
地盤	地盤 (地下水位、 地盤沈下、 変状)	工事の影響 (工事中)	・ 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。
		掘割構造、 地下構造 (供用時)	・ 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。
土壌汚染	土壌汚染	工事の影響 (工事中)	・ 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。
騒音・振動・低周波音	騒音	建設機械の稼働 (工事中)	・ 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。
		工事用車両の走行 (工事中)	・ 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。
		列車（仮線）の走行 (工事中)	・ 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。

表 5-1(3) 環境保全のための措置

環境影響評価項目		環境影響要因	環境保全のための措置の内容
騒音・振動・低周波音	振 動	建設機械の稼働 (工事中)	・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。
		工事用車両の走行 (工事中)	・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。
		列車(仮線)の走行 (工事中)	・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。
廃棄物等	産業廃棄物	工事の影響 (工事中)	・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。
	建設発生土	工事の影響 (工事中)	・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。 ・搬出運搬に当たっては、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。

表 5-1(4) 環境保全のための措置

環境影響評価項目		環境影響要因	環境保全のための措置の内容
景観	景観	駅舎の存在 (供用時)	・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。
地域交通	地域交通 (交通安全、交通混雑)	工事用車両の走行 (工事中)	(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。
		踏切の除去 (供用時)	・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。

第6章 環境配慮項目に関する措置

6. 環境配慮項目に関する措置

第3章で選定した環境配慮項目に関する措置は、表 6-1に示すとおりである。

表 6-1 環境配慮項目に関する措置

環境配慮項目	措置の内容	
	工事中	供用時
地震時等の災害	—	○ 「鉄道営業法」や「建築基準法」等の法令に基づき、耐震性に十分配慮した構造設計とする。 ○ 防災マニュアルの作成や防災訓練などを通じて、災害に対する意識を高め、災害時対応が円滑に行えるよう準備・訓練する。 ○ 計画地のボーリングデータを踏まえた耐震設計とすることにより、耐震性の確保に努める。
地球温暖化対策	○ 建設機械や工事用車両は、可能な限り低燃費なものを使用し、温室効果ガスの排出を抑制する。 ○ 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を検討し、建設機械の集中稼働を避け、効率的な稼働に努め、温室効果ガスの排出を低減する。 ○ 工事用車両等が集中しないように工程管理や配車計画を行うとともに、アイドリングストップ等のエコドライブを徹底し、不要な温室効果ガスの排出を防止する。	○ 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	—	○ 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	○ 建設資材について、コンクリート型枠など、極力再生品を採用し、資源の有効利用の推進を図る。 ○ 再生利用可能な建設副産物については、積極的にリサイクルに努める。	○ トイレで節水型水洗便器等を設置するなどし、節水に努める。 ○ 耐久性に優れた建材を使用することなど、構造物の長寿命化について検討する。

第 7 章 環境影響の総合的な評価

7. 環境影響の総合的な評価

本事業は、段階的整備区間の小島新田駅付近から東門前駅付近の地下化に引き続いて行うものであり、鈴木町駅から川崎大師駅付近までの区間の地下化を対象としている。本事業は、事業実施により2箇所の踏切を除去し、交通渋滞の緩和及び踏切事故の解消、交通渋滞に起因する騒音や大気汚染等の環境改善、加えて、鉄道によって分断された地域の一体化を図るものである。

事業区域は多摩川の南部に位置し、土地利用現況は、道路用地や運搬施設用地、その他の空き地等となっており、大部分が現況の京浜急行大師線として利用されている。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存在し、東側、南側、西側には住宅用地や集合住宅用地等が存在している。

第3章「環境影響評価項目の選定等」に基づき、選定した環境影響の調査、予測及び評価を実施する項目について環境影響評価を行った結果は、表 7-1 (1)～(3)に示すとおりである。

環境に対して負荷を生じる可能性のある地球環境、大気、地盤、土壌汚染、騒音・振動・低周波音、廃棄物等、景観、地域交通の項目に対しては、公害防止等に関する法令の基準を順守することはもとより、環境負荷低減のための措置を講じる計画であり、これにより影響が低減され、環境保全目標を満足するものとする。地球環境においては、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削減されるものと予測する。

以上のことから、本事業は、周辺環境との調和が保たれ、環境保全に十分に配慮した連続立体交差事業であると評価する。

表 7-1(1) 環境影響評価の結果

環境影響評価項目		環境影響評価の結果
地球環境	温室効果ガス	<供用時> 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。
大気	大気質	<工事中> 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。 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ものと評価する。

表 7-1(2) 環境影響評価の結果

環境影響評価項目	環境影響評価の結果
地盤 地下水位、地盤沈下、変状	<工事中> 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。 <供用時> 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、既工事区域の工事実績を参考に、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。
土壌汚染 土壌汚染	<工事中> 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的生活環境の保全に支障はないものと評価する。

表 7-1(3) 環境影響評価の結果

環境影響評価項目	環境影響評価の結果
騒音・振動・低周波音	＜工事中＞ 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。 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。 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。
	＜工事中＞ 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。 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。 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パワー平均した値）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。

表 7-1(4) 環境影響評価の結果

環境影響評価項目		環境影響評価の結果
廃棄物等	産業廃棄物	<工事中> 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。
	建設発生土	<工事中> 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。
景観	景観	<供用時> 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。

表 7-1(5) 環境影響評価の結果

環境影響評価項目	環境影響評価の結果
地域交通 交通安全、 交通混雑	<工事中> 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。 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。 <供用時> 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。

第 8 章 関係地域の範囲

8. 関係地域の範囲

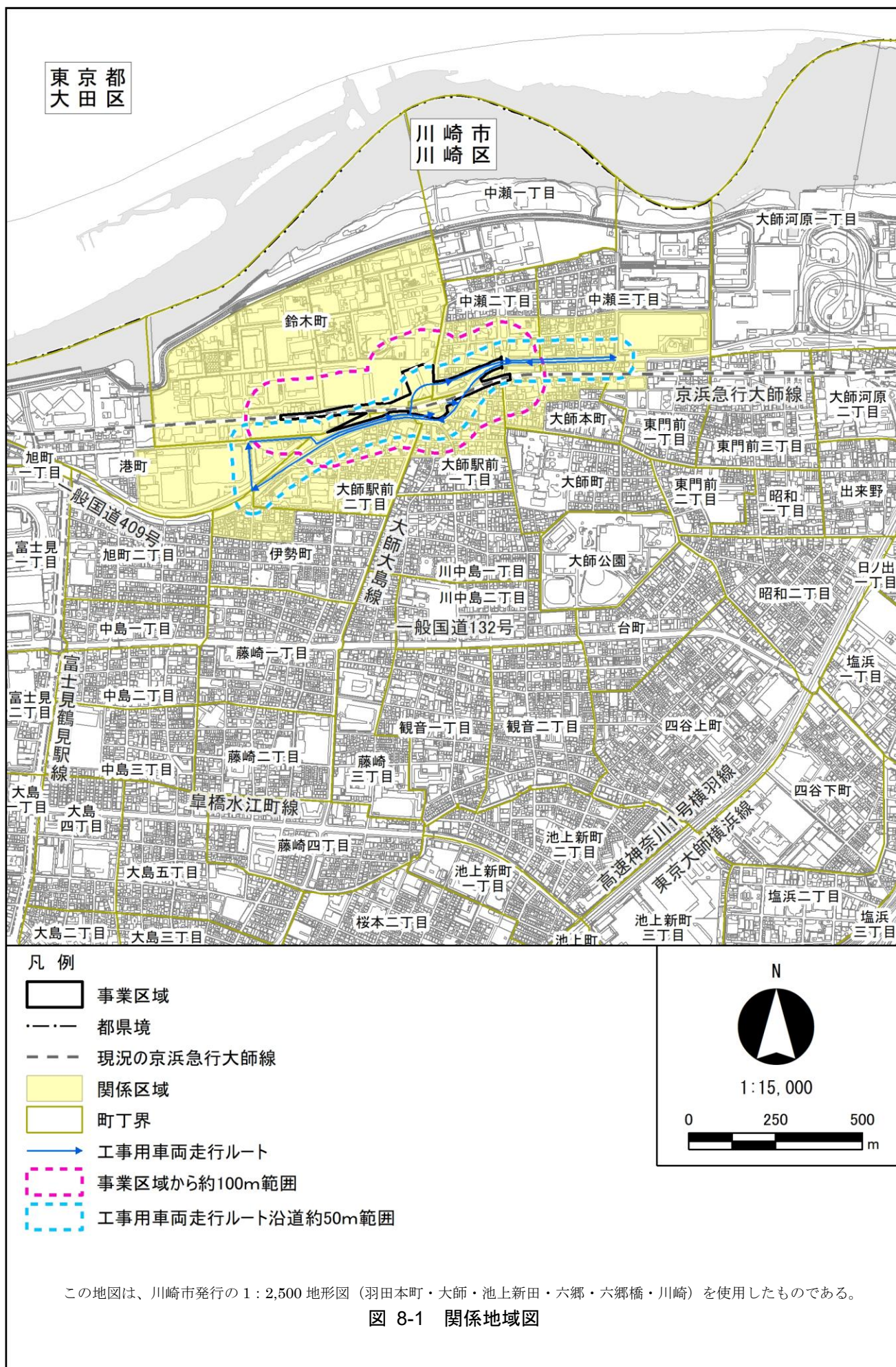
環境影響評価の結果に基づき、本事業の実施に伴い周辺環境への影響が想定される項目とその範囲は、以下のとおりである。

- ①大気質、騒音、振動等の影響が考えられる、事業区域の敷地境界から約100mの範囲
- ②工事用車両の走行による影響が考えられる、走行ルートである事業区域沿道約50mの範囲

関係地域はこれらの地域を包括し、道路で区切った範囲とした。関係地域の範囲は表 8-1 及び図 8-1 に示すとおりとする。

表 8-1 関係地域の範囲

区 域	関係町丁名
川崎区	・中瀬二丁目、中瀬三丁目の一部、大師本町、大師駅前一丁目、大師駅前二丁目、鈴木町、港町の一部、伊勢町の一部



第 9 章 その他

9. その他

9.1 指定開発行為の実施に必要な許認可等の種類

表 9-1 必要な主な許認可等

根拠法令	許認可等の種類
都市計画法 第59条	都市計画事業の認可
鉄道事業法 第12条	道路の縦断占有の許可

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

(1) 条例環境影響評価準備書の作成者

名 称：川崎市

住 所：神奈川県川崎市川崎区宮本町1番地

代表者：川崎市長 福田 紀彦

(2) 業務受託者

名 称：株式会社 建設技術研究所 横浜事務所

住 所：神奈川県横浜市中区本町2-14

代表者：所長 原田 次郎

9.3 事業内容等に関する問い合わせ窓口

窓 口：川崎市建設緑政局道路河川整備部道路整備課

住 所：神奈川県川崎市川崎区宮本町1番地

電 話：044-200-2747

FAX : 044-200-7703

9.4 参考とした資料の目録

- (1) 「川崎市大気データ」(川崎市ホームページ 令和7年6月閲覧)
- (2) 「1:10,000 地形図(川崎市全域)」(川崎市)
- (3) 「土地分類基本調査図(地形分類図・土壌図・表層地質図)
(横浜・東京西南部・東京東南部・木更津)」(神奈川県 昭和63年6月24日指定)
- (4) 「1:2,500 地形図(羽田本町・大師・池上新田・六郷・六郷橋・川崎)」(川崎市)
- (5) 「神奈川県レッドデータブック 2022 植物編」
(神奈川県環境農政局緑政部自然環境保全課 令和4年3月)
- (6) 「神奈川県レッドデータ生物調査報告書 2006」
(神奈川県立生命の星・地球博物館編 平成18年7月)
- (7) 「令和7年町丁別世帯数・人口 6月末日現在」
(川崎市ホームページ 令和7年9月閲覧)
- (8) 「令和3年経済センサス-活動調査 事業所に関する集計-産業横断的集計-事業所数、
従業者数」(総務省統計局ホームページ 令和7年6月閲覧)
- (9) 「都市計画情報用途地域等」
(川崎市ホームページ ガイドマップかわさき 令和7年6月閲覧)
- (10) 「土地利用現況図(川崎区)(令和2年度都市計画基礎調査)」
(川崎市まちづくり局)
- (11) 「全国最新写真(シームレス)」(国土地理院 地理院タイル)
- (12) 「平成22年度全国道路交通情勢調査(道路交通センサス)一般交通量調査」
(国土交通省)
- (13) 「平成27年度全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査結果」
(国土交通省)
- (14) 「令和3年度全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査結果」
(国土交通省)
- (15) 「統計でみる神奈川のすがた 県勢要覧 令和6年度版」
(神奈川県統計センター 令和7年3月)
- (16) 「路線図 エリア1川崎区・一部幸区 2025年4月1日」
(川崎市交通局ホームページ 令和7年6月閲覧)
- (17) 「東版 鶴見南部・川崎区エリア」
(川崎鶴見臨港バス株式会社ホームページ 令和7年6月閲覧)
- (18) 「川崎区の幼稚園・認定こども園一覧」(川崎市ホームページ 令和7年6月閲覧)
- (19) 「学校教育・学校施設」(川崎市教育委員会ホームページ 令和7年6月閲覧)
- (20) 「神奈川県立高等学校」(神奈川県ホームページ 令和7年6月閲覧)
- (21) 「特別支援学校一覧」(川崎市総合教育センターホームページ 令和7年6月閲覧)
- (22) 「川崎区の認可保育所一覧」(川崎市ホームページ 令和7年6月閲覧)
- (23) 「川崎区ガイドマップ」(川崎市 令和7年4月)

- (24)「子ども・子育て支援情報公表システム (<https://www.wam.go.jp/kokodesearch/ANN010100E00.do>)」
(独立行政法人 福祉医療機構ホームページ 令和 7 年 6 月閲覧)
- (25)「病院・診療所名簿」(川崎市ホームページ 令和 7 年 6 月閲覧)
- (26)「市民館」(川崎市ホームページ 令和 7 年 6 月閲覧)
- (27)「川崎区のこども文化センター一覧」(川崎市ホームページ 令和 7 年 6 月閲覧)
- (28)「高齢者施設のご案内」(川崎市ホームページ 令和 7 年 6 月閲覧)
- (29)「施設を探す」(川崎市老人福祉施設事業協会ホームページ 令和 7 年 6 月閲覧)
- (30)「障害福祉サービス事業所」(川崎市ホームページ 令和 7 年 6 月閲覧)
- (31)「地域活動支援センター」(川崎市ホームページ 令和 7 年 6 月閲覧)
- (32)「川崎市公園・緑地等位置図」(川崎市 令和 7 年 1 月)
- (33)「川崎区内の公園緑地 (令和 6 年 3 月現在)」(川崎市ホームページ 令和 7 年 6 月閲覧)
- (34)「川崎市景観計画 (2018 年 12 月改定)」(川崎市 平成 30 年 12 月)
- (35)「市内文化財案内」(川崎市教育委員会ホームページ 令和 7 年 6 月閲覧)
- (36)「令和 4 (2022) 年度 環境局事業概要－公害編－ 令和 3 (2021) 年度の取組
よりよい環境をめざして」(川崎市 令和 5 年 3 月)
- (37)「令和 5 (2023) 年度大気・水環境対策の取組 (令和 4 年度の実績)」
(川崎市 令和 6 年 3 月)
- (38)「令和 6 (2024) 年度大気・水環境対策の取組 (令和 5 年度の実績)」
(川崎市 令和 7 年 3 月)
- (39)「令和元年度 神奈川県水質調査年表」(神奈川県環境科学センター 令和 3 年 5 月)
- (40)「令和 2 年度 神奈川県水質調査年表」(神奈川県環境科学センター 令和 4 年 4 月)
- (41)「令和 3 年度 神奈川県水質調査年表」(神奈川県環境科学センター 令和 5 年 4 月)
- (42)「令和 4 年度 神奈川県水質調査年表」(神奈川県環境科学センター 令和 6 年 2 月)
- (43)「令和 5 年度 神奈川県水質調査年表」(神奈川県環境科学センター 令和 6 年 12 月)
- (44)「令和元年度神奈川県 公共用水域及び地下水の水質測定結果」
(神奈川県環境科学センター 令和 3 年 3 月)
- (45)「令和 2 年度神奈川県 公共用水域及び地下水の水質測定結果」
(神奈川県環境科学センター 令和 4 年 7 月)
- (46)「令和 3 年度神奈川県 公共用水域及び地下水の水質測定結果」
(神奈川県環境科学センター 令和 5 年 5 月)
- (47)「令和 4 年度神奈川県 公共用水域及び地下水の水質測定結果」
(神奈川県環境科学センター 令和 6 年 4 月)
- (48)「令和 5 年度神奈川県 公共用水域及び地下水の水質測定結果」
(神奈川県環境科学センター 令和 6 年 12 月)
- (49)「川崎市における土壌汚染対策法に基づく「形質変更時要届出区域」(令和 7 年 6 月 3 日現在)」(川崎市ホームページ 令和 7 年 6 月閲覧)
- (50)「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等の結果 (令和 7 年 6 月 3 日現在)」(川崎市ホームページ 令和 7 年 6 月閲覧)

- (51) 「水準測量成果一覧表」(川崎市ホームページ 令和7年6月閲覧)
- (52) 「川崎市総合計画 第3期実施計画」(川崎市 令和4年3月策定)
- (53) 「1:10,000 地形図「川崎区」(川崎市 平成28年3月)
- (54) 「令和6(2024)年度の大気環境及び水環境の状況等について」(川崎市 令和7年7月)
- (55) 「窒素酸化物総量規制マニュアル〔新版〕」(公害研究対策センター 平成12年12月)
- (56) 「二酸化窒素に係る環境基準について」(環境庁告示第38号 昭和53年7月11日)
- (57) 「大気の汚染に係る環境基準について」(環境庁告示第25号 昭和48年5月8日)
- (58) 「二酸化窒素の人の健康影響に係る判定条件等について」
(中央公害対策審議会答申 昭和53年3月)
- (59) 「川崎市環境基本条例」(平成3年12月25日条例第28号)
- (60) 「環境目標値の設定について」(平成12年12月1日川崎市告示第599号)
- (61) 「国土技術政策総合研究所資料第714号 土木研究所資料第4254号 道路環境影響評価の
技術手法(平成24年度版)」(国土交通省国土技術政策総合研究所・独立行政法人土木研
究所 平成25年3月)
- (62) 「国土技術政策総合研究所資料第671号 道路環境影響評価等に用いる自動車排出係数の算
定根拠(平成22年度版)」(国土交通省国土技術政策総合研究所 平成24年2月)
- (63) 「関東地方(日本の地質3)」(共立出版 昭和61年10月)
- (64) 「大いなる神奈川の地盤～その生い立ちと街づくり～」(技報堂出版 平成22年10月)
- (65) 「川崎都市計画図(川崎区)」(川崎市 令和4年3月)
- (66) 「川崎市土地利用現況図(川崎区)」(川崎市 令和6年4月)
- (67) 「京浜急行大師線連続立体交差事業(I期②区間鈴木町～東門前駅間鈴木町すり付け設計等
工事(その1))地盤調査報告書」(京浜急行株式会社 株式会社 東急設計コンサルタン
ト 2020年3月)
- (68) 「大師線連続立体交差事業・第1期 ボーリング柱状図」
- (69) 「KEIKYU HANDBOOK 京急グループ会社要覧2021-2022」
- (70) 「1:25,000 地形図「川崎」」(国土地理院 大正14年2月)
- (71) 「1:25,000 地形図「川崎」」(国土地理院 昭和22年7月)
- (72) 「1:25,000 地形図「川崎」」(国土地理院 昭和42年10月)
- (73) 「汚染土壌の運搬に関するガイドライン 改訂第4.2版」(環境省 令和6年4月)
- (74) 「在来鉄道騒音測定マニュアル」(環境省 平成27年10月)
- (75) 「建設工事騒音の予測モデル“ASJ CN-Model 2007”」
(日本音響学会誌 64巻4号 平成20年4月)
- (76) 「建設工事に伴う騒音振動対策ハンドブック〔第3版〕」
(社)日本建設機械化協会 平成13年2月)
- (77) 「建設騒音及び振動の防止並びに排除に関する調査試験報告書」
(建設省土木研究所機械研究室 昭和54年10月)
- (78) 「低騒音型・低振動型建設機械の指定に関する規程」
(建設省告示第1536号 平成9年7月)

- (79)「道路環境整備マニュアル」((社) 日本道路協会 平成元年4月)
- (80)「12.建設工事に伴う騒音・振動の分析結果」
(高橋、橋原、都土木技術支援・人材育成センター年報 平成22年)
- (81)「震度に関する検討会報告書」(国土交通省気象庁総務省消防庁 平成21年3月)
- (82)「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)
- (83)「神奈川県における特定建設資材に係る分別解体等及び特定建設資材廃棄物の再資源化等の
促進等の実施に関する指針」(神奈川県告示第366号 平成14年5月)
- (84)「川崎市建設リサイクル推進計画」(川崎市 令和4年4月)
- (85)「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)
- (86)「景観計画届出マニュアル」(川崎市 令和元年7月改定)
- (87)「多摩川景観形成ガイドライン」(川崎市 平成20年3月)
- (88)「平面交差の計画と設計 基礎編・計画・設計・交通信号制御の手引」
(一般社団法人交通工学研究会 平成30年11月)
- (89)「令和7年度版 建設機械等損料表」(一般社団法人日本建設機械施工協会 令和7年4月)