

(仮称) 東扇島物流施設計画に係る  
事後調査報告書  
(供用時)

令和8年4月

タント特定目的会社



# 目次

はじめに

第1章 指定開発行為の概要	1
1 指定開発行為者	1
2 指定開発行為の名称及び種類	1
3 指定開発行為を実施する区域	1
4 指定開発行為の目的、事業立案の経緯等及び内容	5
(1) 目的及び事業立案の経緯等	5
(2) 土地利用計画	5
(3) 建築計画	7
(4) 施設計画	14
(5) 緑化計画	15
(6) 交通計画	18
5 指定開発行為の実施状況	21
第2章 事後調査計画の概要	23
1 事後調査の目的	23
2 事後調査の項目	23
3 事後調査の内容	24
4 調査実施者（業務受託者）	24
第3章 事後調査結果	25
1 緑	25
1.1 緑の質	25
2 地域社会	41
2.1 地域交通	41
資料編	
1 緑	資料編1
1.1 緑の質	資料編1
2 地域社会	資料編19
2.1 地域交通	資料編19

本書に掲載した地図は、川崎市発行の地形図（1/5,000、1/10,000、1/25,000）を使用したものです。

## はじめに

「（仮称）東扇島物流施設計画」（以下「本事業」という。）は、平成30年6月11日に条例環境影響評価書（以下「条例評価書」という。）を提出した。

条例評価書提出から現在までの手続き経緯は、下表に示すとおりである。

表 条例評価書提出から現在までの手続き経緯

年月日		内 容	備 考
平成30年	6月11日	「条例評価書」提出	
	6月18日	「条例評価書」公告、縦覧開始	30日間縦覧
令和2年	10月16日	「指定開発行為者変更届」届出	指定開発行為者を2者に変更
		「指定開発行為・条例方法書等・事後調査実施計画変更届」（以下「変更届」という。）提出	指定開発行為の種類、土地利用計画、建築計画、施設計画、緑化計画、交通計画、エネルギー計画、供給施設計画、排水施設計画、防・消火計画、施工計画の変更。工事施行者の決定。
		「指定開発行為着手届」届出	
令和5年	4月28日	「変更届」提出	指定開発行為者（代表者）の変更
		「事後調査報告書（工事中その1）」提出	
	6月27日	「指定開発行為者変更届」提出	指定開発行為者を1者に変更
		「変更届」提出	指定開発行為の延べ面積、区域、施行期間、土地利用計画、建築計画、施設計画、緑化計画、交通計画、エネルギー計画、供給施設計画、排水施設計画、廃棄物処理計画、防・消火計画、施工計画の変更
		「指定開発行為完了届」届出	
8月28日	「（仮称）東扇島物流施設計画に係る条例環境影響評価審査書に対する報告書」提出		
令和8年	4月17日	「変更届」提出	事後調査実施計画の変更



## 第 1 章 指定開発行為の概要



## 第1章 指定開発行為の概要

### 1 指定開発行為者

名 称：タント特定目的会社  
代 表 者：取締役 増渕 俊介  
所 在 地：東京都中央区日本橋一丁目4番1号

### 2 指定開発行為の名称及び種類

名 称：（仮称）東扇島物流施設計画  
種 類：大規模建築物の新設（第2種行為）  
都市計画法第4条第12項に規定する開発行為（第2種行為）  
埋立て（第3種行為）

### 3 指定開発行為を実施する区域

計画地は図1-1及び写真1-1に示すとおり、川崎市川崎区東扇島の東側に位置する敷地で、区域面積が約77,720m<sup>2</sup>の区域である。

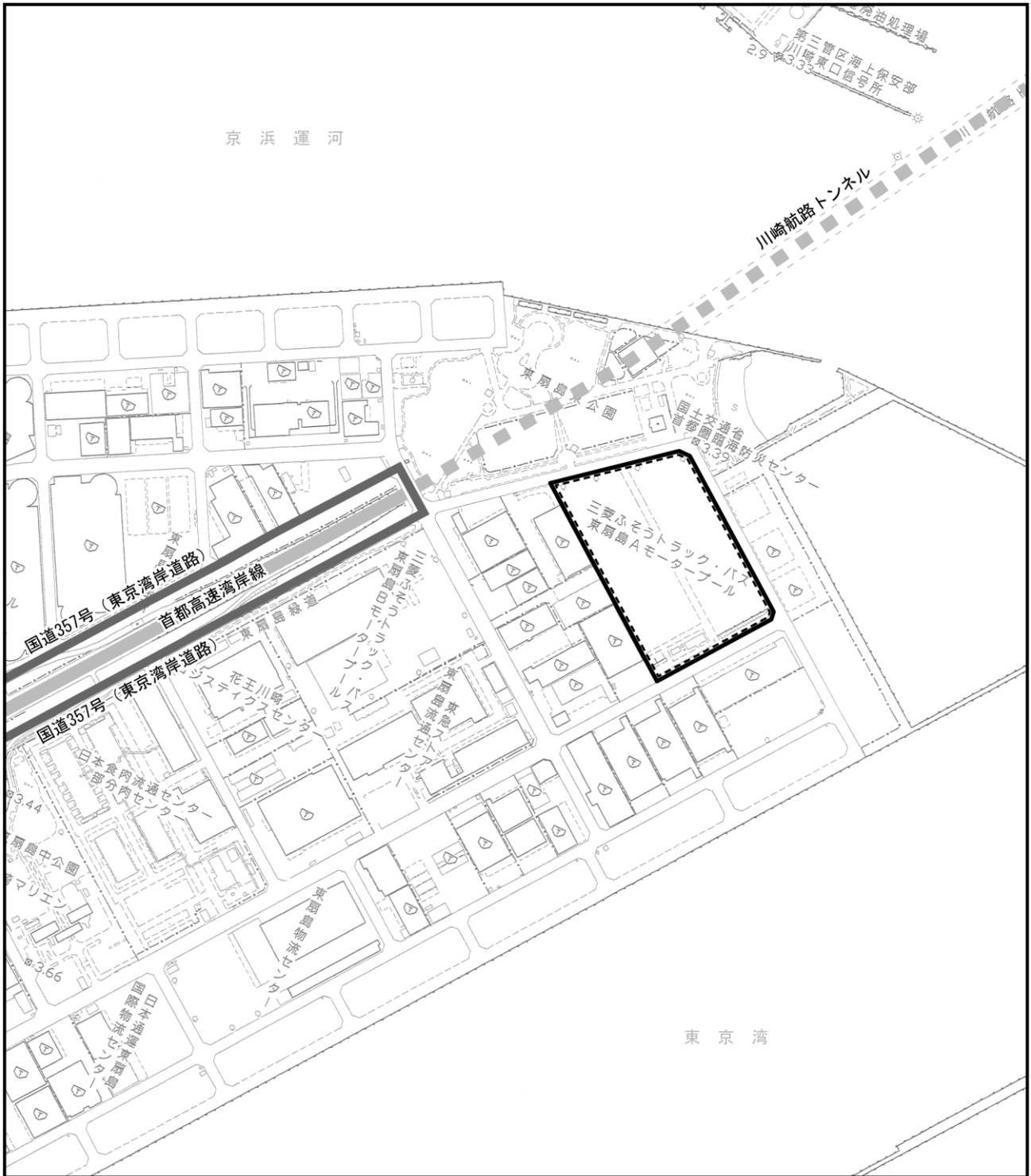
計画地の現況は、モータープール（完成車置場）及び事務所等として利用されている。また、計画地周辺は主に運輸施設として利用されており、計画地の北側には東扇島東公園がある。

主な道路網としては、計画地の北側に首都高速湾岸線及び国道357号（東京湾岸道路）が通っている。その他、計画地周辺には、首都高速神奈川1号横羽線、国道132号、主要地方道6号東京大師横浜線（以下「産業道路」という。）、市道川崎駅東扇島線、市道皐橋水江町線等が通っている。また、川崎港臨港道路東扇島水江町線が令和10年に完成予定となっている。

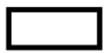
計画地の位置及び区域面積等は、以下に示すとおりである。

位 置：川崎市川崎区東扇島21番地  
（図1-1(1)～(2)及び写真1-1参照）  
区域面積：約77,720m<sup>2</sup>（商業地域、川崎港臨港地区）（開発区域の面積）  
現 況：モータープール（完成車置場）及び事務所等

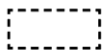




凡 例



計画地 (約77,720m<sup>2</sup>)



開発区域 (約77,720m<sup>2</sup>)

高速道路

高速道路 (トンネル)

国 道

図1-1(2) 計画地位置図 (詳細)

1 : 10,000

0 100 200 300m





凡 例

 計画地

資料：「川崎市空中写真（垂直写真）2016年1月2日撮影」（川崎市）

写真1-1 空中写真

1 : 10,000  
0 100 200 300m



#### 4 指定開発行為の目的、事業立案の経緯等及び内容

##### (1) 目的及び事業立案の経緯等

当社は、物流不動産に特化した投資会社としてお客様のために物流、運輸に関する不動産のソリューションを見つけ出し成功に導くことを第一とし、アジア圏のみならず世界で活躍する大手エンドユーザーと物流サービスプロバイダーのために高い機能を備えた物流スペースを提供することを目指している。

本事業は、首都圏配送に優位性の高い物流スペースの提供を目的とし、国際戦略港湾<sup>注1)</sup>である川崎港や、川崎・横浜及び東京都心へのアクセスに優れた道路網を利用できる計画地の立地特性を活かし、港湾を利用する貨物（海運貨物）を取り扱うマルチテナント型物流施設を建設するものである。

また、24時間稼働可能な施設として、BCP<sup>注2)</sup>対策（停電時にも業務可能な容量の自家発電設備の設置や津波対策に配慮した設計）、環境配慮対策、セキュリティ対策を取り入れ、アメニティラウンジや託児所などを設置しアメニティスペースの充実を図るなど、きめ細やかな配慮を行い屋外や共用部のデザイン性を高め、先進的な物流施設とする計画である。

##### (2) 土地利用計画

土地利用計画の概要は表1-1に、土地利用計画図は図1-2に示すとおりである。

土地利用計画は、計画建築物、緑化地、駐車場・車路等として利用する。敷地の中央部に計画建築物を配置し、敷地外周部に緑化地を設ける計画である。なお、敷地の北側には、自主管理の公共施設（広場）を設置する。

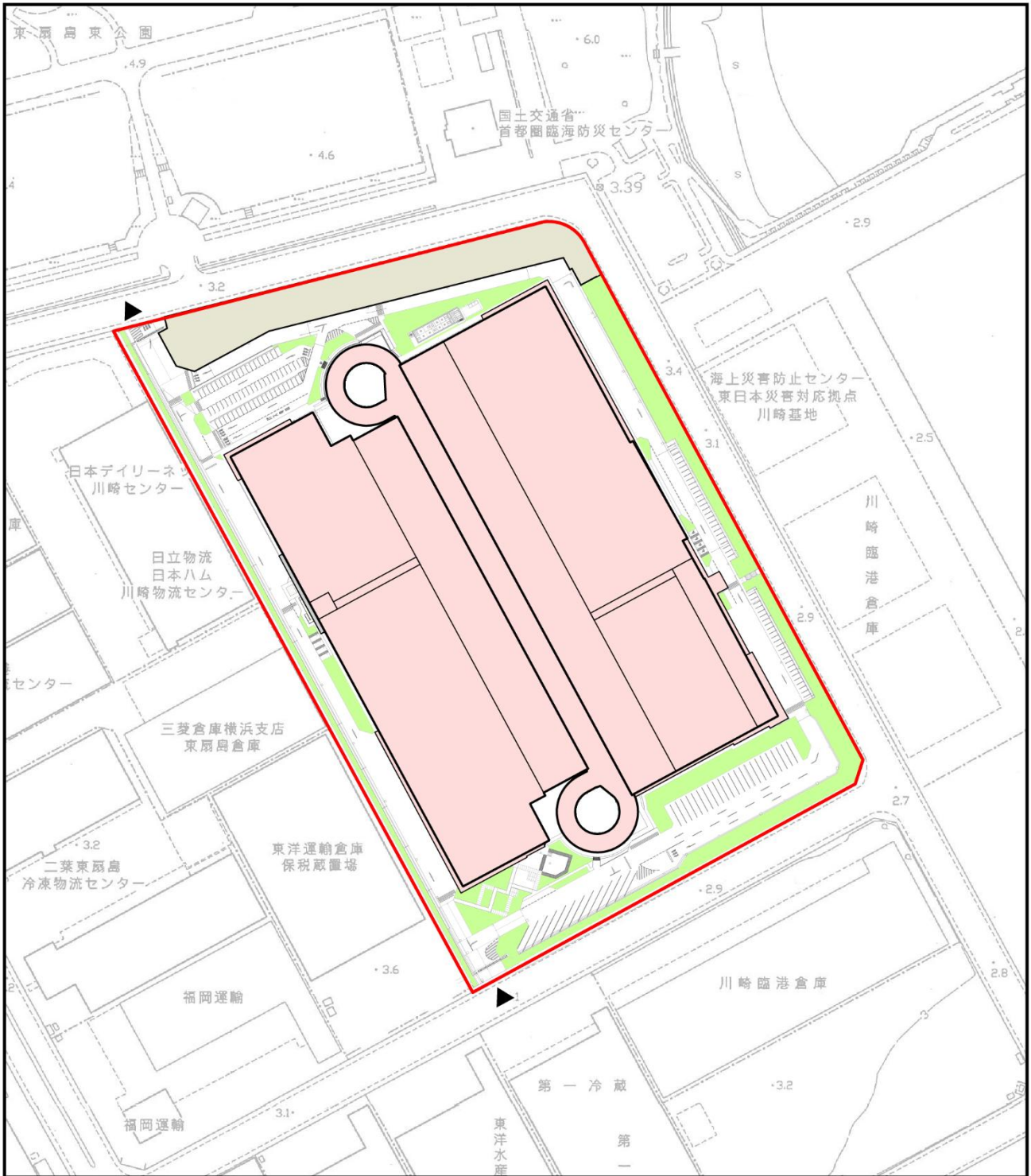
表1-1 土地利用計画の概要

区 分	面 積	割 合
計画建築物	44,244.97m <sup>2</sup>	56.9%
緑化地	12,349.24m <sup>2</sup>	15.9%
駐車場・車路等	21,131.28m <sup>2</sup>	27.2%
合 計	77,725.49m <sup>2</sup>	100.0%

注) 緑化地面積には、公共施設（広場）の面積（4,666.29m<sup>2</sup>）が含まれている。

注 1) 長距離の国際海上コンテナ運送に係る国際海上貨物輸送網の拠点となり、かつ、当該国際海上貨物輸送網と国内海上貨物輸送網とを結節する機能が高い港湾であって、その国際競争力の強化を重点的に図ることが必要な港湾として政令で定めるもの。

注 2) BCP (Business continuity plan) : 事業継続計画



凡 例

- 計画地
- 計画建築物
- 緑化地
- 公共施設（広場）
- 駐車場・車路等
- ▲▼ 施設関連車両の出入口

図1-2 土地利用計画図



### (3) 建築計画

建築計画の概要は表1-2に示すとおり、計画建築物の主な用途は倉庫、事務所等である。計画建築物の延べ面積は348,845.67m<sup>2</sup>、最高高さは地上62.425m（地上9階）である。計画建築物の竣工写真は写真1-2に、平面図は図1-3(1)～(5)に、立面図・断面図は図1-4に示すとおりである。1～8階には倉庫、事務所、車路、荷物の積み下ろしのためのトラックバース等を設置し、屋上階には駐車場等を設置する計画である。なお、9階には、アメニティ及びテラス等を設置する計画である。

表1-2 建築計画の概要

区 分	内 容
敷 地 面 積	77,725.49m <sup>2</sup> ( 建築敷地 : 73,059.20m <sup>2</sup> 公共施設 : 4,666.29m <sup>2</sup> )
建 築 面 積	44,244.97m <sup>2</sup>
延 べ 面 積	348,845.67m <sup>2</sup>
容積対象延べ面積	291,932.72m <sup>2</sup>
建 蔽 率	60.57% (建蔽率制限 80.00%)
容 積 率	399.58% (容積率制限400.00%)
最 高 高 さ	地上 62.425m
階 数	地上9階 塔屋1階
構 造	鉄筋コンクリート造、一部鉄骨造
主 な 用 途	倉庫、事務所等
駐 車 場 台 数	普通自動車591台、トラック待機場 : 37台、合計628台



写真1-2 竣工写真（計画地北東側）

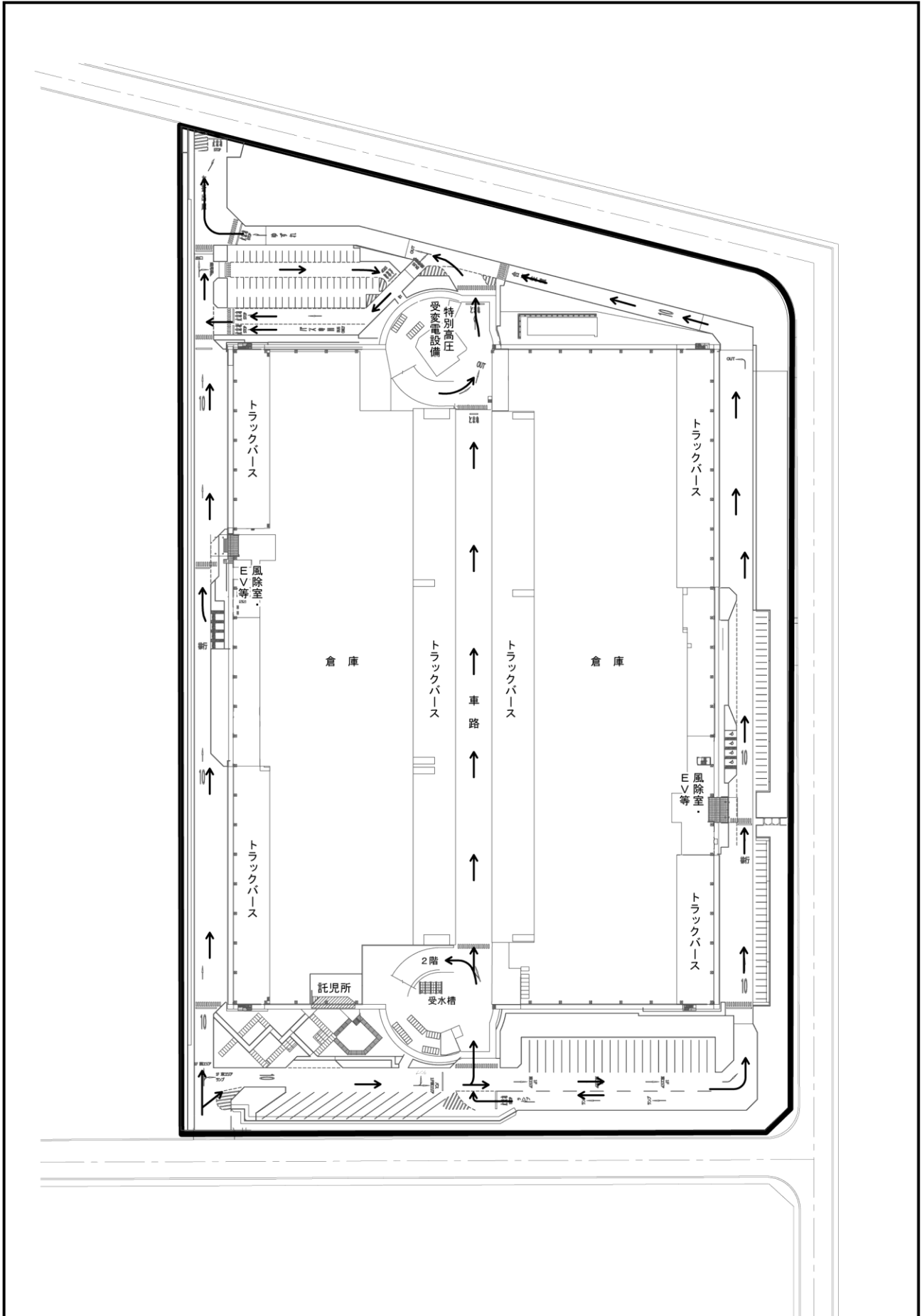


図1-3(1) 平面図 (1階)



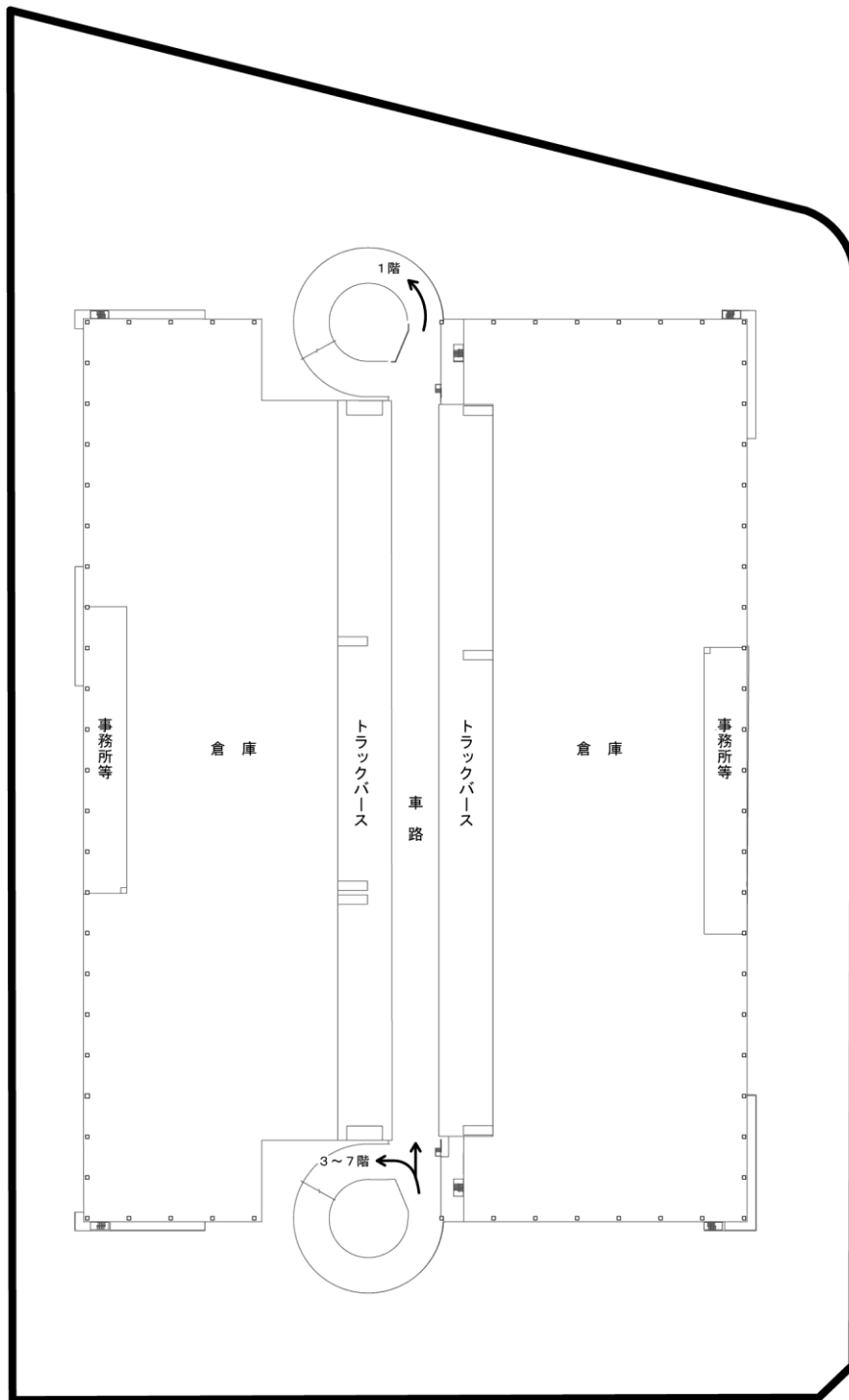


図1-3(2) 平面図 (2階)



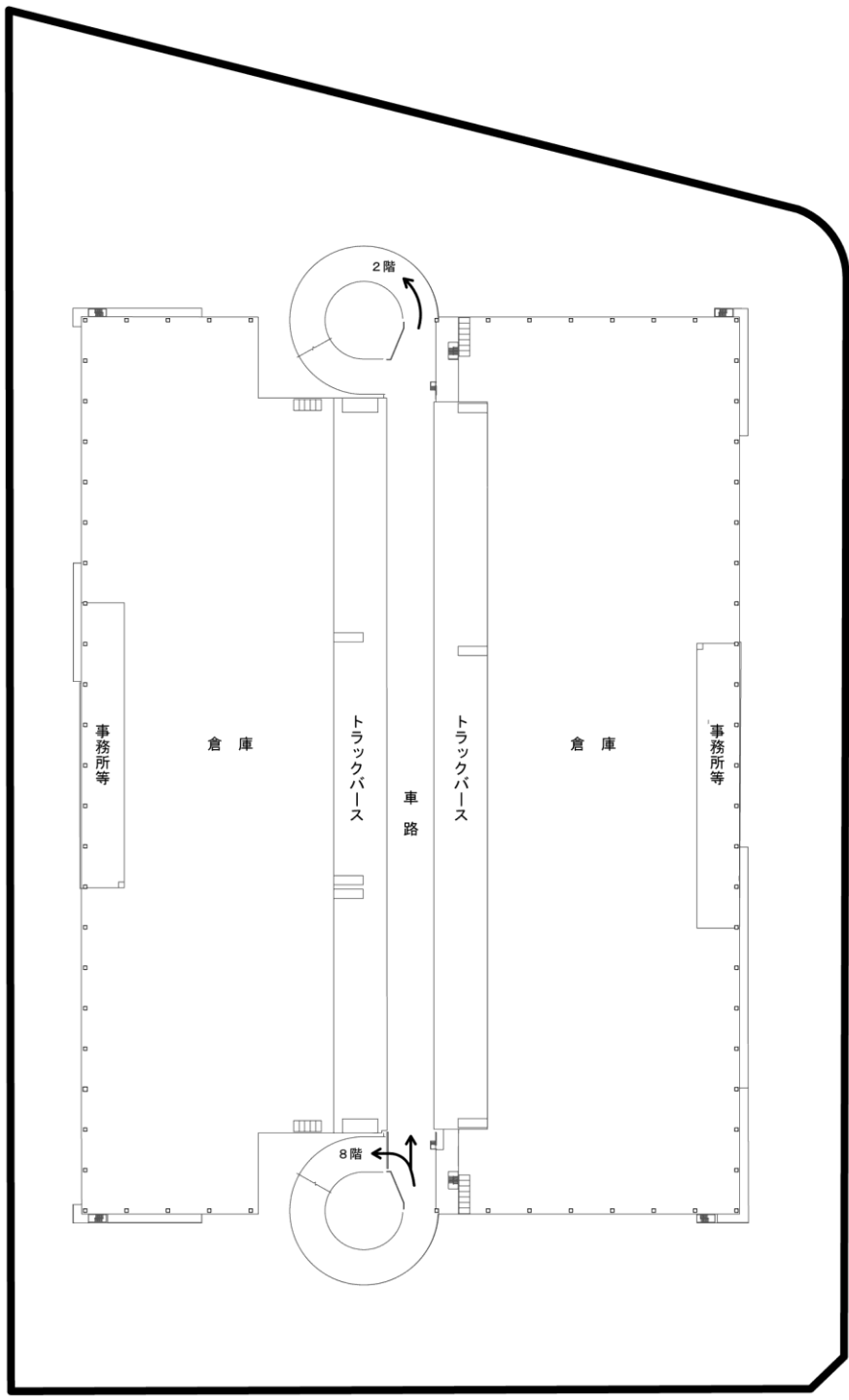
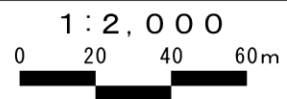


図1-3(3) 平面図 (3階~7階)



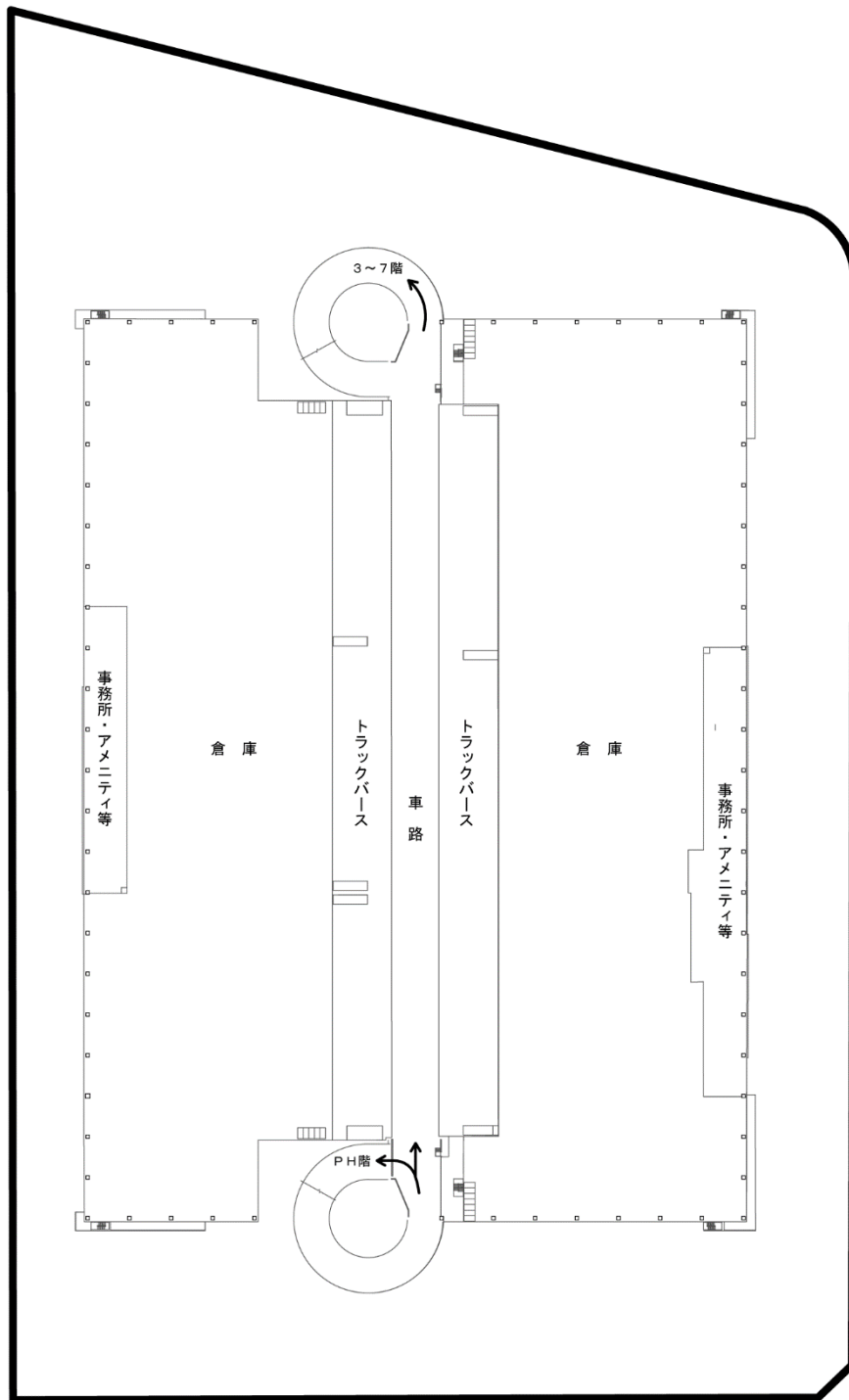


図1-3(4) 平面図 (8階)



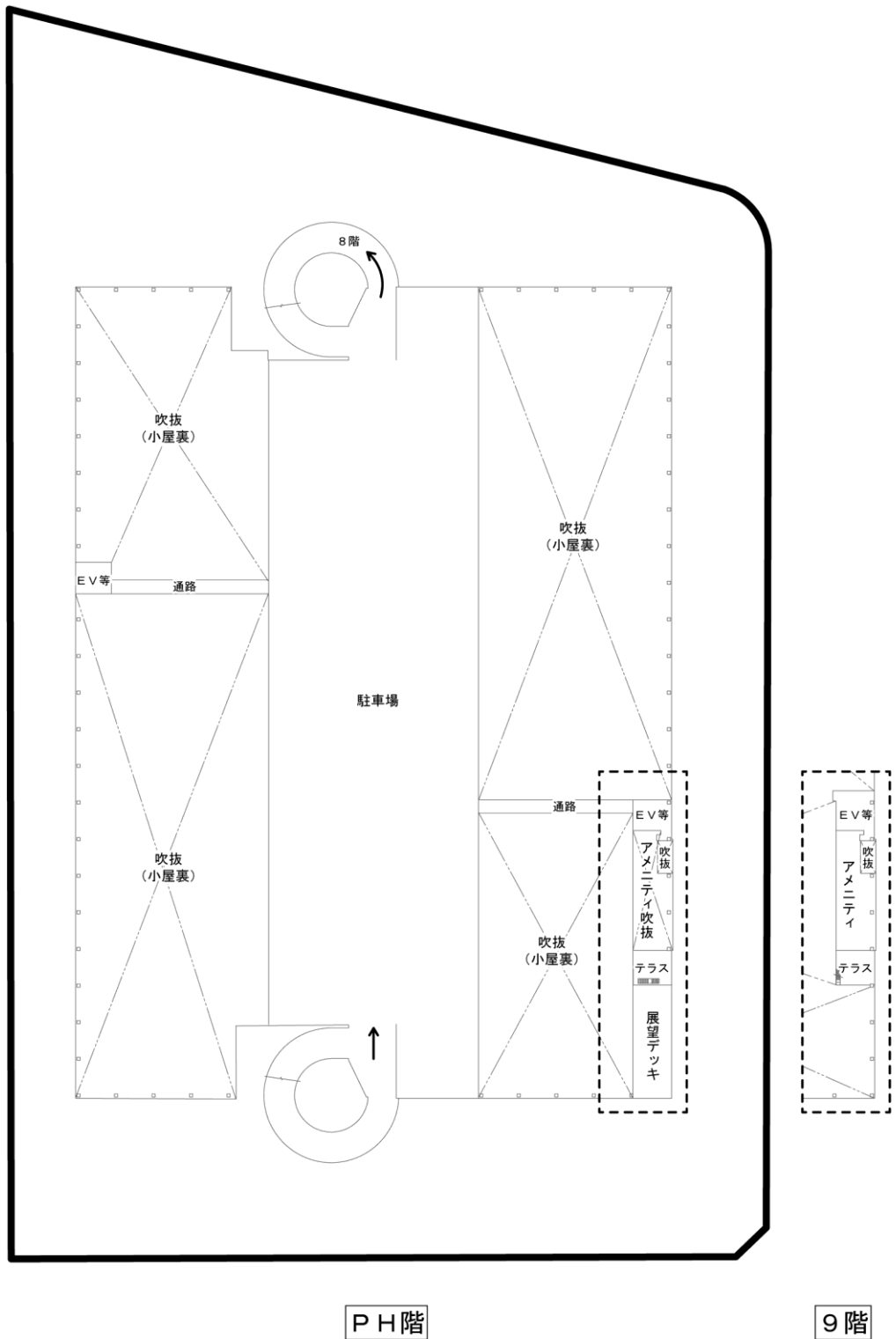
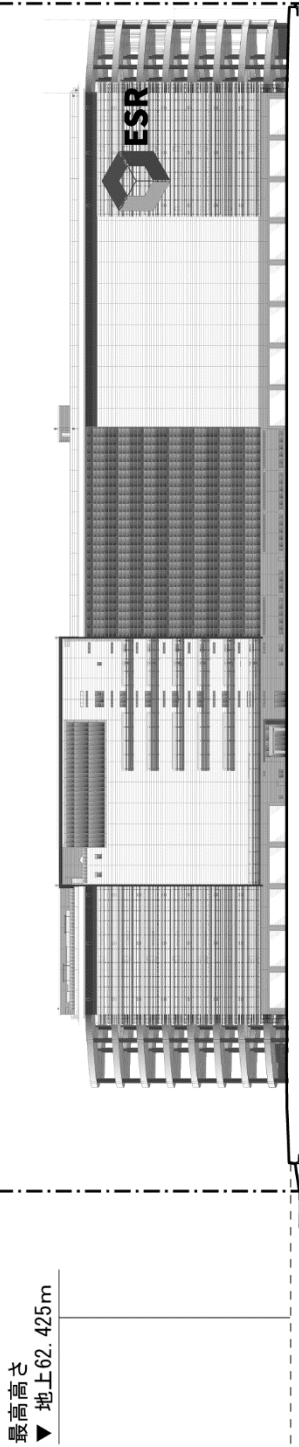


図1-3(5) 平面図 (9階・PH階)

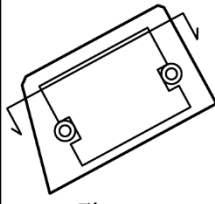


道路境界線



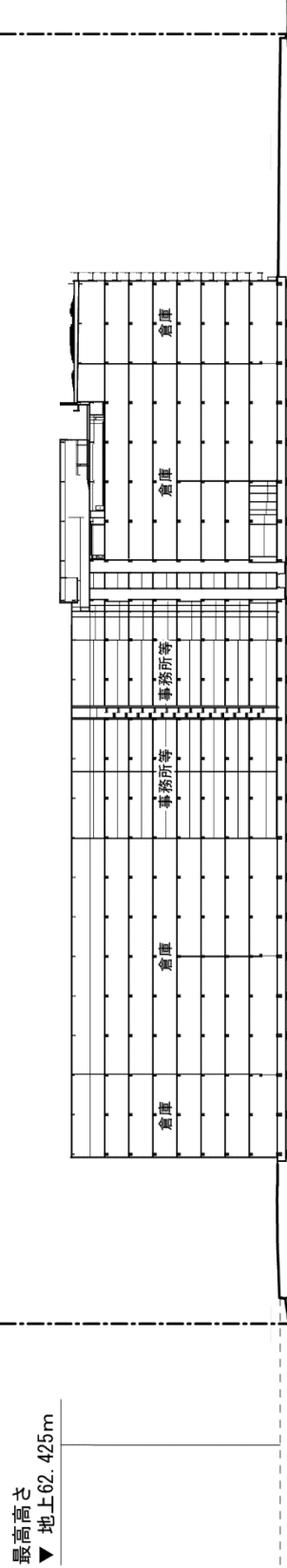
最高高さ  
▼ 地上62.425m

立面図（東側）



道路境界線

道路境界線



最高高さ  
▼ 地上62.425m

断面図（南北）

1:2,000  
0 20 40 60m

図1-4 立面図・断面図

#### (4) 施設計画

施設計画の概要は、表1-3に示すとおりである。

表1-3 施設計画の概要

区 分	内 容
倉 庫	倉庫、トラックバース 等
事 務 所	事務室、休憩室、トイレ、更衣室 等
駐 車 場 (従業員・来客用)	普通自動車591台、トラック待機場：37台、合計628台
そ の 他	託児所、特別高圧受変電設備、非常用発電機、受水槽 等
在館人数	約590人
営業日数	365日/年
稼働時間	24時間（交代制）

(5) 緑化計画

① 緑化計画

緑化計画の概要は表1-4に、緑化計画図は図1-5に示すとおりである。

緑化面積は、15,904.49m<sup>2</sup>を確保する計画となっている。

計画地及びその周辺は、「『かわさき臨海のもりづくり』緑化推進計画」（平成24年6月、川崎市）において緑のゾーン（緑と海にふれあう産業・流通・港ゾーン）に設定されており、“拠点公園に至る沿道に、海と一体となった景観をつくる彩りある緑の保全・育成を図る”等の方向性が示されている。計画地の北側には東扇島東公園が位置していることから、東扇島東公園からの景観に配慮して北側に自主管理の公共施設（広場）を設置するとともに、敷地外周部に可能な限り植栽帯（高木の列植）を形成する計画とした。

表1-4 緑化計画の概要

区 分		内 容
緑化面積	緑化地	7,682.95m <sup>2</sup>
	接道部緑化（割増分）	1,589.13m <sup>2</sup>
	生垣緑化	928.24m <sup>2</sup>
	公共施設（広場）	4,666.29m <sup>2</sup>
	大景木	1,037.88m <sup>2</sup>
	合 計	15,904.49m <sup>2</sup>
敷地面積		77,725.49m <sup>2</sup>
敷地面積に対する緑化面積の割合		20.46%

注 1) 接道部緑化は、道路空間と一体となった緑化で、「川崎市緑化指針」に定められる条件を満たす場合に緑化地面積の1.5倍を緑化面積として計上することができる。本事業では、条件を満たす緑化地（合計3,178.26m<sup>2</sup>）を対象とし、その緑化地の0.5倍（端数切捨合計1,589.13m<sup>2</sup>）を計上した。

注 2) 生垣緑化は、接道部の生垣について、「川崎市緑化指針」に定められる条件を満たす場合に、生垣の高さ×延長の面積を緑化面積として計上することができる。本事業では、条件を満たす生垣（高さ2.0m、総延長464.12m）を対象とし、2.0m×464.12m=928.24m<sup>2</sup>を計上した。

注 3) 大景木（高さ6.0m以上、目通周0.4m以上、葉張り2.5m以上の高木）については、「川崎市緑化指針」より高さを直径とした円の面積を緑化面積として計上することができる。本事業では、既存10本（樹高6.0～6.6m）及び植栽26本（樹高6.0m）の大景木を対象とし1,037.88m<sup>2</sup>を計上した。

$$31 \text{ 本} \times (6.0 \text{ m} \div 2)^2 \times 3.14 = 876.06 \text{ m}^2 \text{ (既存 5 本、植栽 26 本)}$$

$$1 \text{ 本} \times (6.2 \text{ m} \div 2)^2 \times 3.14 = 30.17 \text{ m}^2 \text{ (既存 1 本)}$$

$$2 \text{ 本} \times (6.4 \text{ m} \div 2)^2 \times 3.14 = 64.30 \text{ m}^2 \text{ (既存 2 本)}$$

$$1 \text{ 本} \times (6.5 \text{ m} \div 2)^2 \times 3.14 = 33.16 \text{ m}^2 \text{ (既存 1 本)}$$

$$1 \text{ 本} \times (6.6 \text{ m} \div 2)^2 \times 3.14 = 34.19 \text{ m}^2 \text{ (既存 1 本)}$$



凡 例









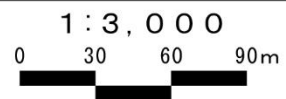
- |   |          |   |          |
|---|----------|---|----------|
|  | 計画地      |  | 大景木      |
|  | 緑化地      |  | 既存大景木    |
|  | 接道部緑化    |  | 主な高木植栽範囲 |
|  | 生垣緑化     |   |          |
|  | 公共施設（広場） |   |          |

図1-5 緑化計画図



## ② 植栽樹種

主な植栽樹種は、表1-5に示すとおりである。

敷地外周部は耐潮性、耐風性、耐陰性に優れるマテバシイ、モチノキ、タブノキ、シラカシ、ウバメガシ等を中心とした高木（常緑樹）による厚みのある植栽帯を設け、視線の制御、歩道への風害の低減等に配慮するとともに、オリーブ、オオシマザクラ、コブシ、トキワマンサク、レッドロビンといった花や葉の美しい高木や中木を植栽し、周囲の目を楽しませる植栽計画とした。また、計画建築物の周囲はシャリンバイ、トベラ、アベリア、ヤマブキ、ユキヤナギ、アジサイ等の花の咲く低木を植栽し、季節感のある植栽計画とした。

表1-5 主な植栽樹種

区 分		主な植栽樹種	植栽本数	樹 高
大景木	常緑樹	マテバシイ、タブノキ、シラカシ	計 26本	6.0m以上
高 木	常緑樹	マテバシイ、モチノキ、タブノキ、シラカシ、アラカシ、ウバメガシ、オリーブ、レッドロビン	計 350本	3.0～6.0m
	落葉樹	オオシマザクラ、コブシ	計 67本	
中 木	常緑樹	トキワマンサク、レッドロビン、ウバメガシ	計 2,621本	1.5～3.0m
低 木	常緑樹	シャリンバイ、ハマヒサカキ、サツキツツジ、トベラ、アベリア、ウバメガシ、トキワマンサク、レッドロビン	計 7,900本	0.3～1.5m
	落葉樹	ヤマブキ、ユキヤナギ、アジサイ、ドウダンツツジ	計12,161本	

注1) 植栽樹種は事後調査結果を集計したものである。

注2) 大景木：樹高6.0m以上、目通周0.4m以上、葉張2.5m以上  
 高 木：樹高3.0m以上6.0m未満、目通周0.18m以上、葉張0.8m以上  
 中 木：樹高1.5m以上3.0m未満、葉張0.3m以上  
 低 木：樹高0.3m以上1.5m未満、葉張0.3m以上

## (6) 交通計画

計画地は川崎港臨港地区（商港区）に指定されており、本施設には港湾を利用する貨物（海運貨物）を取り扱うテナントの入居を計画しているが、陸上輸送も取り扱っている。

施設関連車両台数は表1-6に示すとおりである。事後調査により把握した台数は入場1,210台/日（大型車：887台/日、小型車：323台/日）、退場1,218台/日（大型車：891台/日、小型車：327台/日）であった。

自動車動線計画図は図1-6に示すとおりである。事後調査の結果、施設関連車両のうち、貨物車両の70%以上が首都高速湾岸線（東京方面、横浜方面の合計）を利用していた（表3.2-3(1)（p.46）参照）。その他の主な走行経路としては、国道357号（東京湾岸道路）、国道132号がある。なお、川崎港臨港道路東扇島水江町線の完成後は川崎港臨港道路東扇島水江町線についても利用する計画である。

また、施設関連車両の出入口は、入口・出口をそれぞれ1ヶ所設置（図1-2（p.6）参照）する計画であり、左折による出入りを原則としている。また、敷地内の自動車動線は、車路を經由し、スロープを使用して各階のトラックバースに至る計画としている（図1-3～図1-4（p.8～13）参照）。

表1-6 施設関連車両台数

単位：台/日

区 分	施設関連車両台数	
	入場	出場
大型車	887	891
小型車	323	327
合 計	1,210	1,218

注1) 施設関連車両台数は事後調査結果を集計したものである。

注2) 車種区分は全国道路交通情勢調査（道路交通センサス）に準拠した。

大型車：プレート頭番号1, 2, 9, 0 小型車：プレート頭番号3, 4, 5, 6, 7

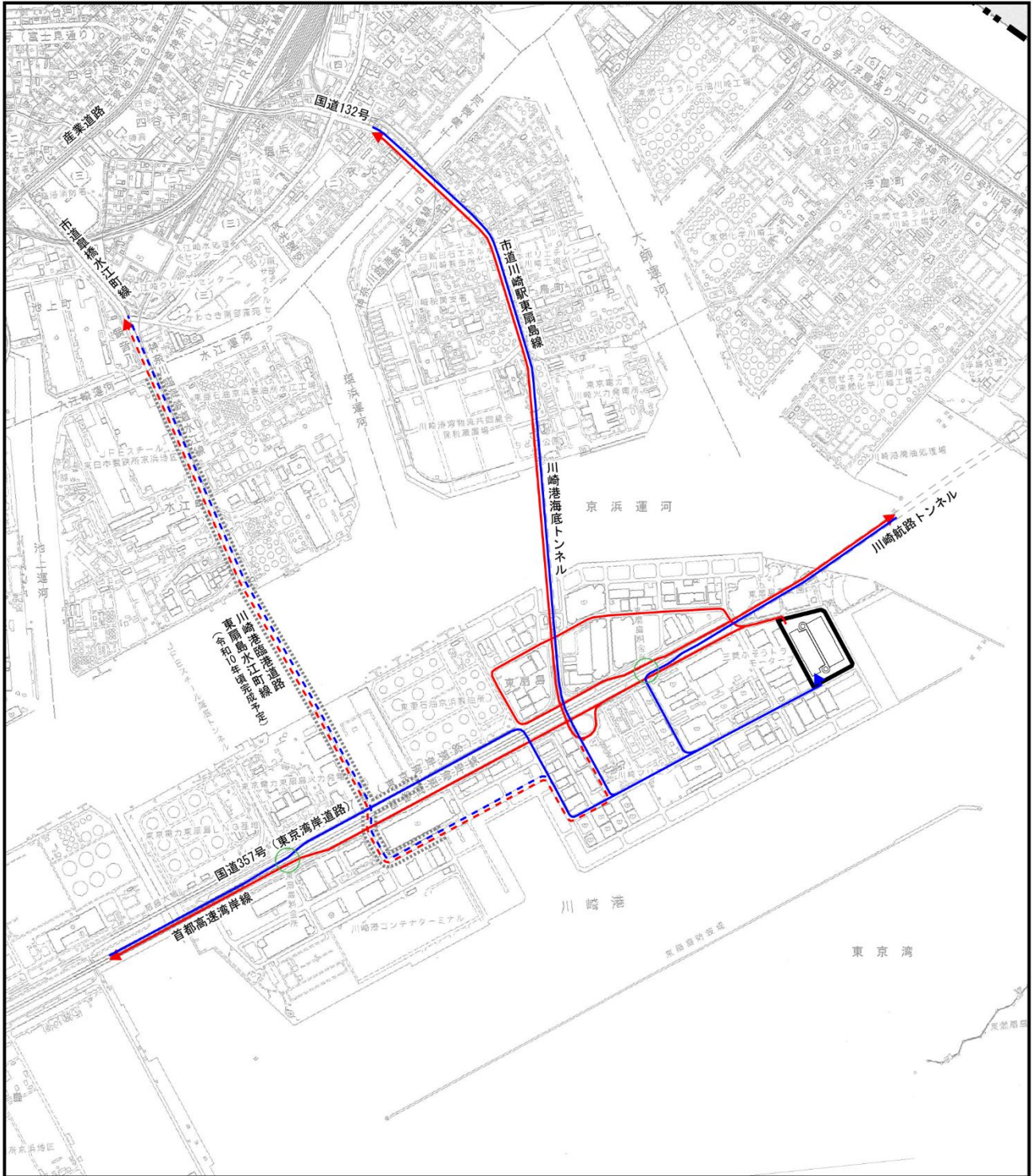
8ナンバー車両は車両の形状に従い大型車、小型車、いずれかの車種に分類した。

注3) 小型車には従業員の通勤車両台数を含む。

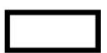
注4) 調査日：令和7年11月11日10時～11月12日10時

歩行者動線計画図は、図1-7に示すとおりである。

従業員は、原則として公共交通機関である川崎市営バス等を利用し、最寄りのバス停から徒歩で通勤するようテナントに推奨している。なお、公共交通機関の混雑緩和のため、通勤時間帯に川崎駅とのシャトルバスを運行している。また、一部のテナントについては、従業員用の通勤用バス等を運行している。



凡例



計画地



都県界



川崎港臨港道路東扇島水江町線の  
計画区間（令和10年頃完成予定）



首都高速湾岸線の出入口



施設関連車両の主な走行経路（集中）



施設関連車両の主な走行経路（発生）

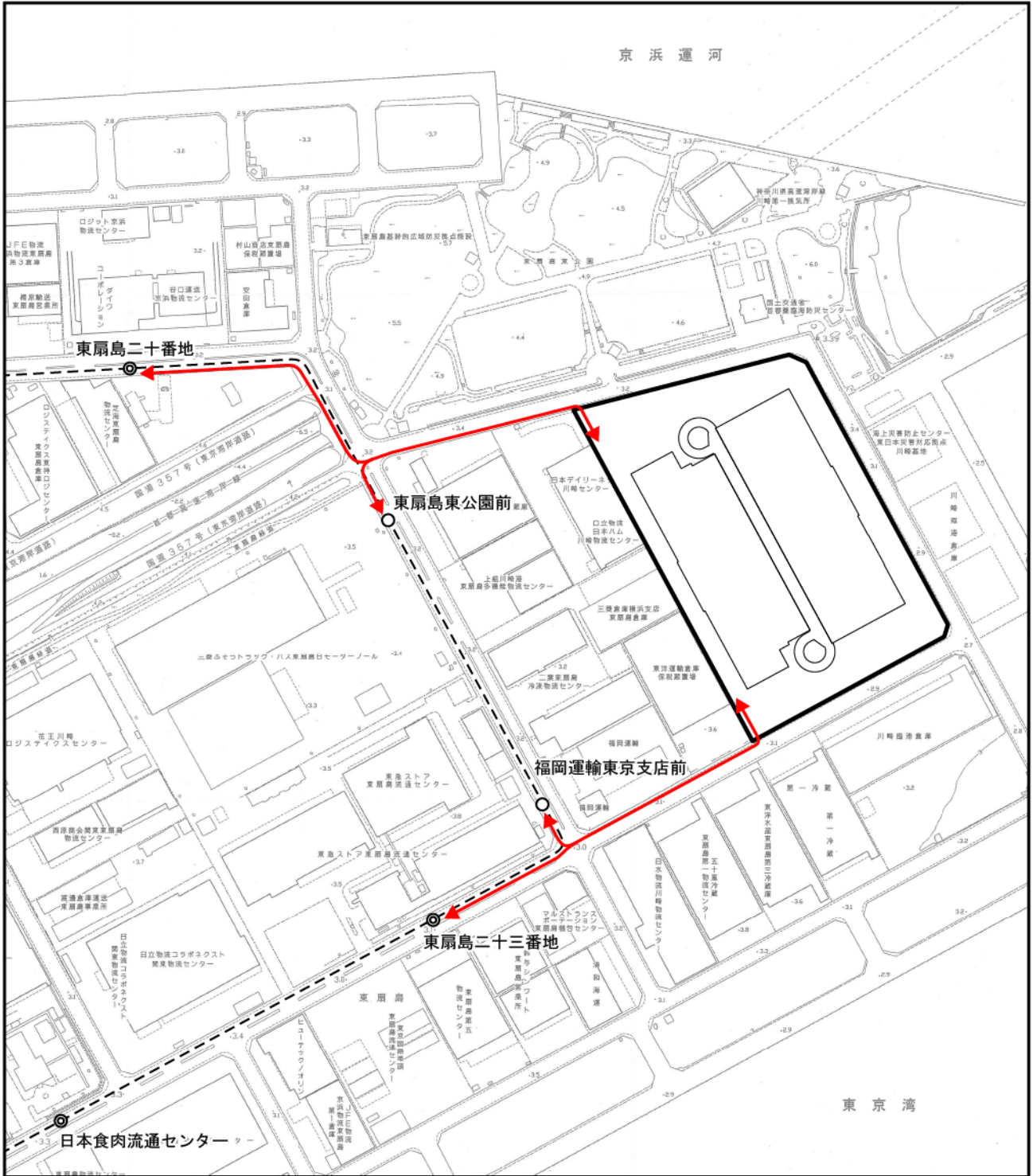
注1) 川崎港臨港道路東扇島水江町線の完成予定は令和10年頃（令和8年3月時点）となっている。  
注2) 破線は川崎港臨港道路東扇島水江町線の完成後の施設関連車両の走行経路を示している。

図1-6 自動車動線計画図

1 : 30,000

0 300 600 900m





凡例



計画地



歩行者動線



バス路線 (川崎市営バス (川105)  
YCAT (東扇島))

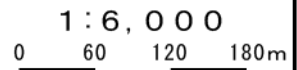


バス停 (川崎市営バス及びYCAT)



バス停 (川崎市営バス)

図1-7 歩行者動線計画図



## 5 指定開発行為の実施状況

条例評価書提出から現在までの指定開発行為の実施状況は、表1-7に示すとおりである。

平成30年6月11日に「条例評価書」を提出し、平成30年6月18日に公告された。

令和2年10月16日に「指定開発行為者変更届」及び「変更届」を提出し、指定開発行為者の変更、指定開発行為の種類の変更、A敷地の土地利用計画等の変更を行い、その後「指定開発行為着手届」を提出した。

令和5年4月28日に「変更届」を提出し、指定開発行為者の変更を行い、その後「事後調査報告書（工事中その1）」を提出した。

令和5年6月27日に「指定開発行為者変更届」及び「変更届」を提出し、指定開発行為者の変更、指定開発行為の延べ面積、区域等の変更（B敷地を別事業として分離）を行い、その後「指定開発行為完了届」を提出した。

令和5年8月28日に、「（仮称）東扇島物流施設計画に係る条例環境影響評価審査書に対する報告書」を提出した。

今回、本報告書において、供用時の事後調査報告を行う。

表1-7 条例評価書提出から現在までの手続き経緯

年月日		内容	備考
平成30年	6月11日	「条例評価書」提出	
	6月18日	「条例評価書」公告、縦覧開始	30日間縦覧
令和2年	10月16日	「指定開発行為者変更届」届出	指定開発行為者を2者に変更
		「変更届」提出	指定開発行為の種類、土地利用計画、建築計画、施設計画、緑化計画、交通計画、エネルギー計画、供給施設計画、排水施設計画、防・消火計画、施工計画の変更。工事施行者の決定。
		「指定開発行為着手届」届出	
令和5年	4月28日	「変更届」提出	指定開発行為者（代表者）の変更
		「事後調査報告書（工事中その1）」提出	
	6月27日	「指定開発行為者変更届」提出	指定開発行為者を1者に変更
		「変更届」提出	指定開発行為の延べ面積、区域、施行期間、土地利用計画、建築計画、施設計画、緑化計画、交通計画、エネルギー計画、供給施設計画、排水施設計画、廃棄物処理計画、防・消火計画、施工計画の変更
		「指定開発行為完了届」届出	
8月28日	「（仮称）東扇島物流施設計画に係る条例環境影響評価審査書に対する報告書」提出		
令和8年	4月17日	「変更届」提出	事後調査実施計画の変更



## 第2章 事後調査計画の概要



## 第2章 事後調査計画の概要

### 1 事後調査の目的

事後調査は、事業者自らが工事中及び供用時の環境の状況等について調査を実施し、予測・評価結果の検証を行うとともに、本事業の実施に伴い大きな影響が生じている場合には、新たな環境保全のための措置を適切に講じることにより、環境への影響の低減を図り、適正な事業実施に資することを目的とする。

### 2 事後調査の項目

事後調査の項目は表2-1に示すとおり、「川崎市環境影響評価等技術指針」に示される事後調査の項目を選定する視点を勘案し、影響の程度が大きい項目、予測の不確実性の高い項目として、工事中の土壤汚染、供用時の緑の質及び地域交通を選定した。

工事中の項目（土壤汚染）については、「事後調査報告書（工事中その1）」（令和5年4月28日提出）において報告済みである。今回、本報告書において、供用時の項目（緑の質、地域交通）について報告を行う。

表2-1 事後調査の項目

区分	項目	選定する理由	実施状況
工事中	土壤汚染	土壤汚染については、現況を悪化させないものと評価しているが、土壤汚染対策を選定して施すことになるため、適切な措置を講じていることを事後調査で確認する。	実施済
供用時	緑の質	緑の質については、緑の適切な回復育成が図られるものと評価しているが、予期し得ぬ要因により、予測結果と異なる状況が生じることを考慮するとともに、環境保全のための措置が効果的に機能しているかを事後調査で確認する。	今回報告分
	地域交通	地域交通については、生活環境の保全に著しい支障はないものと評価しているが、供用時の施設関連車両による交通流の予測結果が交通量の処理が可能とされる目安（0.9 または 1.0）に近いまたは超過すること、予測では川崎港を利用する施設関連車両の台数、川崎港臨港道路東扇島水江町線（令和10年完成予定）の整備による交通流の変化を考慮しておらず、予測の不確実性が高いことから、事後調査を実施する。また、施設関連車両に対して、「高速湾岸線を積極的に利用する」ことを環境保全のための措置として記載していることから、テナントに聞き取り調査等を実施し、高速湾岸線の利用状況を事後調査で確認する。	今回報告分

### 3 事後調査の内容

条例評価書に記載した事後調査の項目及び本報告書の調査対象項目は表2-2に示すとおり、供用時の緑の質、地域交通について調査した。

なお、地域交通に関しては、川崎港臨港道路東扇島水江町線の完成を前提に予測していたが、当該路線の完成時期が令和10年頃（令和8年3月時点）に延期となったことから、整備前を前提とする予測条件及び予測結果と比較することとした。

表2-2 事後調査の項目及びの調査対象項目

区 分	項 目	調査項目	調査時期
供用時	緑の質	・植栽した樹木の活力度と緑の構成、 樹木の維持管理状況	供用開始後3年目の夏～秋 の適切な時期
	地域交通	・施設関連車両台数、高速湾岸線の利 用状況 ・自動車交通量、信号現示、道路構造 ・滞留長、渋滞長及び車頭時間の状況	供用開始後（施設の稼働が 定常状態となった時期）

### 4 調査実施者（業務受託者）

名 称：株式会社ポリテック・エイディディ

代 表 者：代表取締役社長 望月 宣典

所 在 地：東京都中央区新富一丁目18番8号