

第4章 環境影響評価

4.1 地球環境

4.1.1 温室効果ガス

環境影響評価の対象は、供用時の施設の供用に伴う温室効果ガスの排出量及び削減の程度とする。

(1) 現況調査

① 調査結果

a. 原単位の把握

(a) 二酸化炭素排出係数

本事業において使用するエネルギーとして施設の稼働は電力及び都市ガス（都市ガスの利用は協議・検討中）を計画しているが、本予測ではすべて電気と想定した。

電力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 二酸化炭素排出係数

種 類	事業者名	二酸化炭素排出係数
電 力	東京電力エナジーパートナー	0.452 kg-CO ₂ /kWh ^注

※：基礎排出係数（残差）の数値を用いた。

出典：電気事業者別排出係数（特定排出者の温室効果ガス排出量算定用）－R6年度実績－R8.1.9環境省・経済産業省公表」（令和8年2月環境省）

(b) 基準となる商業施設の単位延床面積当たりのエネルギー消費原単位

基準となる商業施設（従来店舗、最新店舗）の単位延床面積当たりのエネルギー消費原単位は、表 4.1.1-2 に示すとおりである。既存類似店舗の実績値とした。

なお、最新店舗では、照明のLED化、代替フロンガス冷蔵庫の導入、空調の高効率化、太陽光発電を実施している。

表 4.1.1-2 基準となる商業施設の単位延床面積当たりのエネルギー消費原単位

区分	既存店舗	エネルギー使用量 (電気：千 kWh/年)	延床面積 (m ²)	単位延床面積当たりの エネルギー消費原単位 (電気：kWh/m ² ・年)
従来店舗 (2001年設置)	中青木店	約 1,598	約 2,941	約 543.4
最新店舗 (2024年設置)	船橋藤原店	約 1,225	約 2,992	約 409.4

b. 対策の実施状況

(a) 温室効果ガス排出削減の取り組み

政府が推進する「2050年目標（カーボンニュートラル：CO₂排出量実質ゼロ）」の実現に向け、当社グループでは、長期目標として「2050年度の温室効果ガス排出実質ゼロ」を目指し、その対応を進めている。

温室効果ガス排出量削減の取り組みでは、排出量の8割を占める電気の使用に伴う間接排出を重点に、省エネ・創エネのほか、再生可能エネルギーへの転換を推進し、削減目標の達成を目指している。

電力使用量を抑える「省エネ」は、設備面では、店舗照明を蛍光灯使用時と比較して消費電力が約半分となるLED照明への切り替え、効率よく保冷する開閉式扉のショーケースの導入等を行い、運用面では、使用電力が見える化し、コントロールするデマンドモニターを全店に設置し、電力使用量の削減に取り組んでいる。

電気を創る「創エネ」では、物流センターや店舗において「太陽光発電」の設備導入を順次進め、CO₂を排出しない再生可能エネルギーの採用を拡大していく。

2025年2月末現在では、44か所の事業所に「太陽光発電」設備を導入し、2024年度には、CO₂排出量4,319t-CO₂に相当する1,021万kWhを発電した。

「再生可能エネルギーへの転換」では、店舗や物流センターで使用する電力を非化石電源に順次切り替え、2024年度には、電力会社から供給される電力の約8割を発電時に化石燃料を使用せず大気中のCO₂を増加させない「非化石電源」への切り替えを行い、101,140t-CO₂相当のCO₂排出を削減した。

また、温室効果ガス排出量の約1割を占める代替フロンについては、従来の代替フロンガスから自然冷媒を使用する冷蔵ケースを導入することにより、温室効果ガス排出量の削減に取り組んでいる（2025年2月末現在、19店舗に導入）。新店舗及び冷凍機器の更新を伴う既存店舗の改装では、半数以上の店舗に自然冷媒機器を導入している。既設機器を含めた自然冷媒機器への転換目標として、主要冷凍冷蔵機器のうち自然冷媒機器の占める割合を、2030年度には14%（約2,800台）、2040年度には24%（約5,000台）にすることを目指している。

なお、本事業においては、太陽光発電設備の導入を検討している。

(b) 物流における温室効果ガスの削減

商品配送等の物流による温室効果ガス排出量を削減する取り組みとして、「運行管理システム」「バース管理システム」を活用しており、本事業においても、同システムを活用する計画である。

車両運行データの把握によるエコドライブの推進、積載効率や配車効率のコントロール、入荷待ち時間の大幅削減等、物流効率を最適化することで温室効果ガス排出量の削減を行っている。

自社物流という強みを最大限に活かし、物流の効率化、環境への配慮の取り組みを継続していく。

(2) 予測・評価

供用時において、以下に示す温室効果ガスへの影響が考えられるため、その影響の程度について予測及び評価を行う。

- ・施設の稼働に伴う温室効果ガス

ア 施設の稼働に伴う温室効果ガス

① 予測

a. 予測結果

供用時における年間エネルギー使用量及び二酸化炭素排出量は、表 4.1.1-3 に示すとおりである。

二酸化炭素排出量は約 1,300t-CO₂/年、二酸化炭素削減量は約 425t-CO₂/年と予測する。

表 4.1.1-3 供用時におけるエネルギー使用量及び二酸化炭素排出量及び削減量

項目	単位	区分	
		従来店舗 (対策前)	最新店舗 (対策後)
①本計画の延べ面積	m ²	約 7,025	約 7,025
②エネルギー消費原単位	kWh/m ² ・年	約 543.4	約 409.4
③年間のエネルギー使用量 (①×②)	千 kWh/年	約 3,817	約 2,876
④二酸化炭素排出係数	kg-CO ₂ /kWh	0.452	0.452
⑤二酸化炭素排出量 (③×④)	t-CO ₂ /年	約 1,725	約 1,300 (本事業の排出量)
⑥二酸化炭素削減量 (⑤の差)	t-CO ₂ /年	約 425	

注：四捨五入の関係により計算結果に違いが生じる場合がある。

② 評価

供用時における二酸化炭素排出量は約 1,300t-CO₂/年、二酸化炭素削減量は約 425t-CO₂/年と予測した。

本事業では、建築物の外壁や屋根には断熱性をもつ部材を使用し、建築物の断熱性を高めるなどの環境保全のための措置を講じる。

以上のことから、事業者として実行可能な範囲で環境保全のための措置を講じることにより、温室効果ガスの排出量を抑制できると評価する。

4.2 大 気

4.2.1 大気質

環境影響評価の対象は、工事中の建設機械の稼働、工事用車両の走行及び供用時の施設関連車両の走行に伴う大気質への影響とする。

(1) 現況調査

① 調査結果

a. 大気質の状況

(a) 既存資料調査

ア. 二酸化窒素

令和2年度から令和6年度の計画地周辺の一般局（田島測定局・川崎測定局・大師測定局）及び自排局（池上測定局・富士見公園測定局）における二酸化窒素の測定結果は、表4.2.1-1に示すとおりである。

環境基準との適合状況を見ると、令和2年度から令和6年度においていずれの測定局も環境基準を達成している。

二酸化窒素濃度の令和2年度～令和6年度における測定結果の推移は、表4.2.1-2及び図4.2.1-1に示すとおりである。

令和6年度の日平均値の年間98%値をみると0.035～0.043ppmの範囲内で推移しており、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濃度の測定結果（令和6年度）

測定項目	一般局			自排局		環境基準
	田島測定局	川崎測定局	大師測定局	池上測定局	富士見公園測定局	
年平均値 (ppm)	0.014	0.014	0.015	0.024	0.017	1時間値の1日平均値が0.04から0.06ppmまでのゾーン内、又は、それ以下であること
日平均値の年間98%値 (ppm)	0.035	0.035	0.035	0.043	0.035	
環境基準評価	○	○	○	○	○	

注：1. 日平均値の年間98%値とは、年間の1日平均値の低い方から98%に相当する値。

注：2. 日平均値の年間98%値が0.06ppm以下の場合を環境基準の「達成」と評価し、○で表示した。

出典：「令和6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月更新、川崎市HP）

表4.2.1-2 大気中の二酸化窒素濃度の推移（年平均値及び年間98%値）

（単位：ppm）

測定年度	田島測定局		川崎測定局		大師測定局		池上測定局		富士見公園測定局	
	年平均値	年間98%値	年平均値	年間98%値	年平均値	年間98%値	年平均値	年間98%値	年平均値	年間98%値
令和2年度	0.016	0.041	0.017	0.042	0.017	0.042	0.028	0.052	0.020	0.039
令和3年度	0.014	0.030	0.017	0.037	0.017	0.036	0.027	0.047	0.019	0.036
令和4年度	0.016	0.036	0.017	0.035	0.016	0.036	0.026	0.045	0.019	0.038
令和5年度	0.015	0.038	0.015	0.037	0.015	0.037	0.025	0.045	0.018	0.039
令和6年度	0.014	0.035	0.014	0.035	0.015	0.035	0.024	0.043	0.017	0.035

注：令和3年度の田島測定局及び令和2年度の富士見公園測定局は有効測定時間が年間6,000時間未満のため、環境基準の評価対象外であり参考値。

出典：「令和6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月更新、川崎市HP）

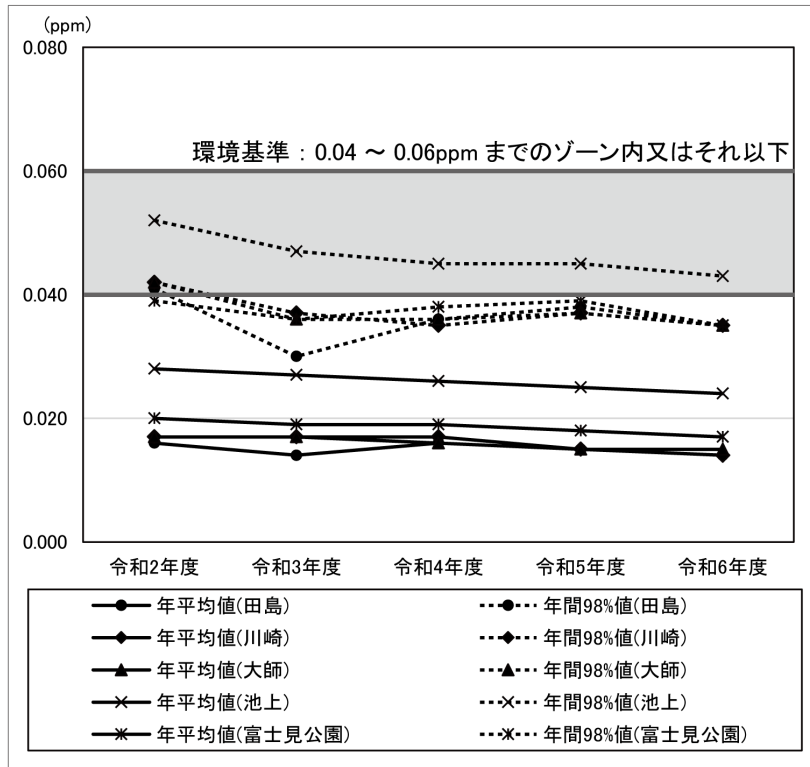


図 4.2.1-1 大気中の二酸化窒素濃度の推移（令和2年度～令和6年度）

イ. 浮遊粒子状物質

令和2年度から令和6年度の計画地周辺の一般局（田島測定局・川崎測定局・大師測定局）及び自排局（池上測定局・富士見公園測定局）における浮遊粒子状物質の測定結果は、表 4.2.1-3 に示すとおりである。

環境基準との適合状況を見ると、令和2年度から令和6年度においていずれの測定局も環境基準の長期的評価及び短期的評価を達成している。

浮遊粒子状物質濃度の令和2年度～令和6年度における測定結果の推移は、表 4.2.1-4 及び図 4.2.1-2 に示すとおりである。

令和6年度の日平均値の年間2%除外値をみると、0.036～0.044mg/m³の範囲内で推移しており、各測定局ともに長期的評価で環境基準を達成している。

表 4.2.1-3 大気中の浮遊粒子状物質の測定結果（令和6年度）

測定項目		一般局			自排局	
		田島測定局	川崎測定局	大師測定局	池上測定局	富士見公園測定局
年平均値 (mg/m ³)		0.014	0.014	0.014	0.015	0.016
長期的評価	日平均値の年間2%除外値 (mg/m ³)	0.037	0.038	0.036	0.039	0.044
	日平均値が0.10mg/m ³ を超えた日が2日以上連続の有無	無	無	無	無	無
	環境基準評価	○	○	○	○	○
短期的評価	1時間値が0.20mg/m ³ を超えた時間数	0	0	0	0	0
	日平均値が0.10mg/m ³ を超えた日数	0	0	0	0	0
	環境基準評価	○	○	○	○	○

注：1. 日平均値の年間2%除外値とは、年間の1日平均値の高い方から2%除外した値。

注：2. 環境基準の長期的評価は、日平均値の2%除外値が0.10mg/m³以下、かつ、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を達成した場合を「達成」と評価し、○で表示した。

注：3. 環境基準の短期的評価は、1時間値が0.20mg/m³以下、かつ、日平均値が0.10mg/m³以下を達成した場合を「達成」と評価し、○で表示した。

出典：「令和6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月更新、川崎市HP）

表 4.2.1-4 大気中の浮遊粒子状物質の推移（年平均値及び年間2%除外値）

(単位：mg/m³)

測定年度	田島測定局		川崎測定局		大師測定局		池上測定局		富士見公園測定局	
	年平均値	年間2%除外値	年平均値	年間2%除外値	年平均値	年間2%除外値	年平均値	年間2%除外値	年平均値	年間2%除外値
令和2年度	0.016	0.038	0.013	0.036	0.014	0.035	0.018	0.041	<u>0.016</u>	<u>0.053</u>
令和3年度	<u>0.014</u>	<u>0.032</u>	0.011	0.028	0.013	0.033	0.015	0.035	0.015	0.041
令和4年度	0.014	0.031	0.012	0.029	0.014	0.038	0.016	0.035	0.016	0.043
令和5年度	0.014	0.033	0.012	0.028	0.013	0.034	0.016	0.034	0.015	0.035
令和6年度	0.014	0.037	0.014	0.038	0.014	0.036	0.015	0.039	0.016	0.044

注：令和2年度の富士見公園測定局は有効測定時間が年間6,000時間未満のため、環境基準の評価対象外であり参考値。

出典：「令和6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月更新、川崎市HP）

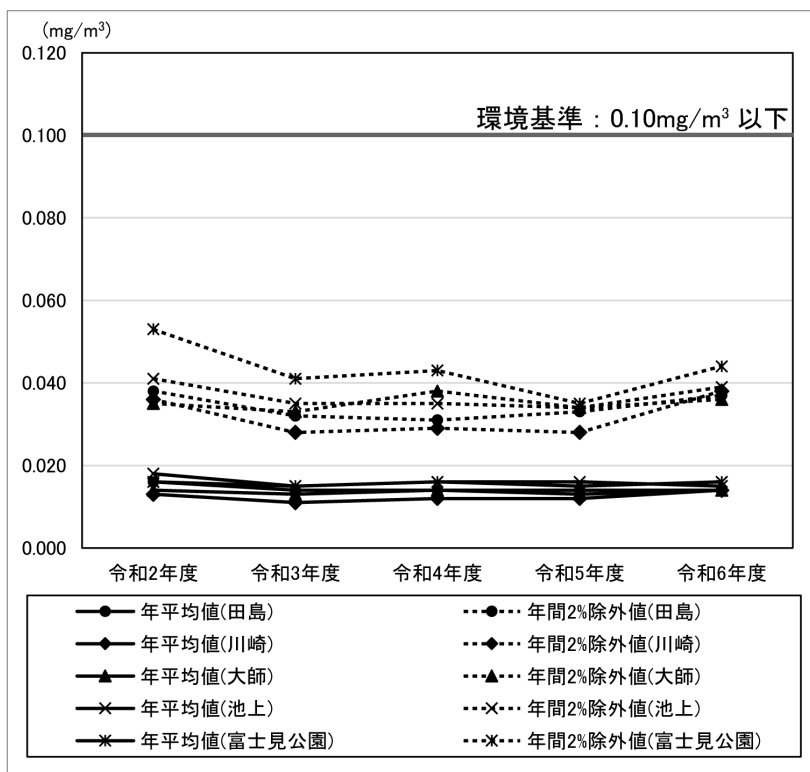


図 4.2.1-2 大気中の浮遊粒子状物質濃度の推移（令和2年度～令和6年度）

(b) 現地調査

計画地近傍（No. A）における調査結果は表 4.2.1-5～6 に示すとおりである。

二酸化窒素、浮遊粒子状物質ともに環境基準を下回っていた。

表 4.2.1-5 大気質（二酸化窒素）調査結果（現地調査）

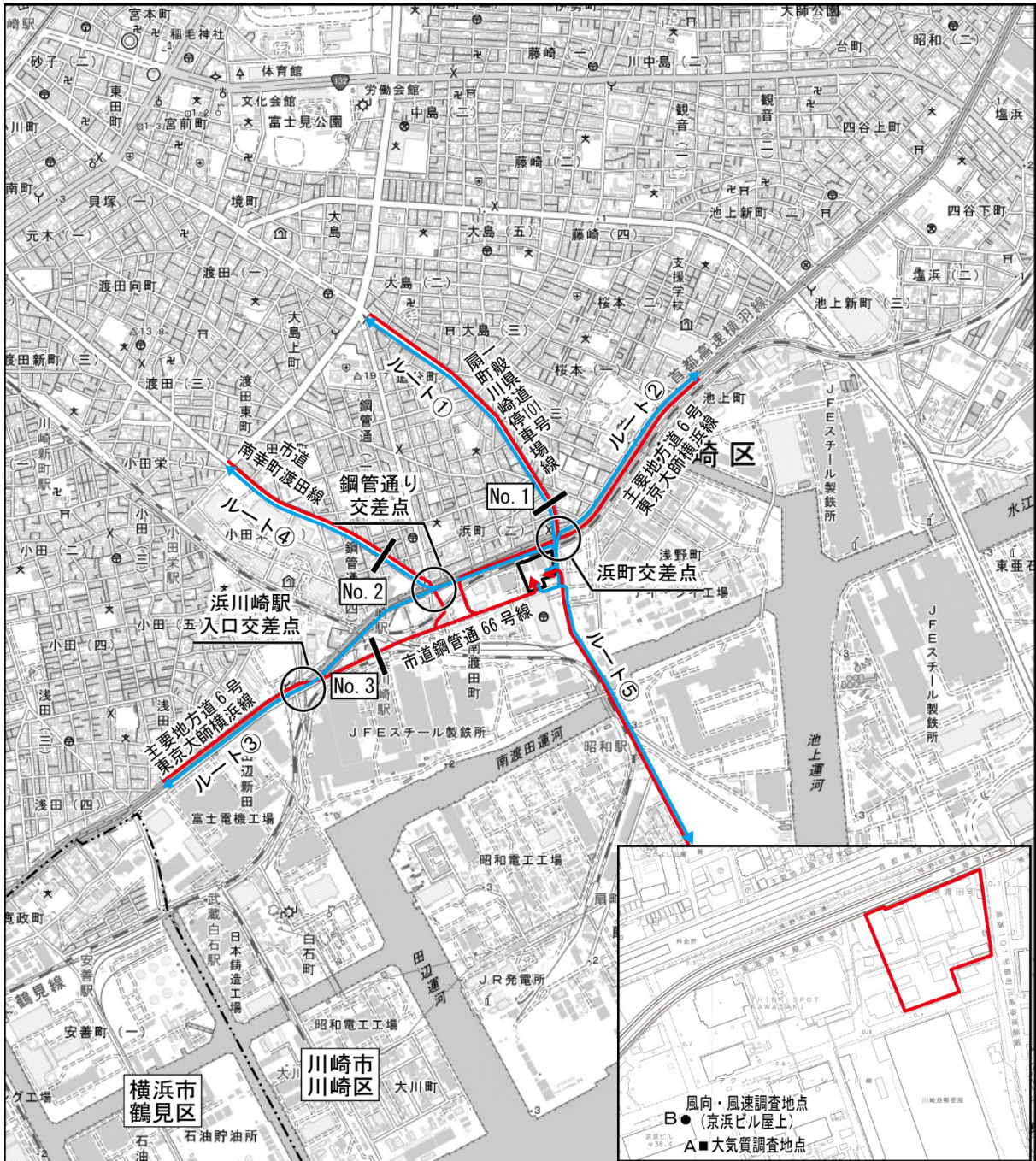
調査地点	調査時期	有効測定日数	測定時間	期間平均値	1時間値の最大値	日平均値の最大値
		日	時間	ppm	ppm	ppm
No. A	冬季	7	168	0.018	0.042	0.026
	夏季	7	168	0.007	0.016	0.010
	2季	14	336	0.013	0.042	0.026

※環境基準：1時間値の1日平均値が0.04ppmから0.06ppmのゾーン内又はそれ以下であること。

表 4.2.1-6 大気質（浮遊粒子状物質）調査結果（現地調査）

調査地点	調査時期	有効測定日数	測定時間	期間平均値	1時間値の最大値	日平均値の最大値
		日	時間	mg/m³	mg/m³	mg/m³
No. A	冬季	7	168	0.010	0.106	0.020
	夏季	7	168	0.018	0.045	0.025
	2季	14	336	0.014	0.106	0.025

※環境基準：1時間値の1日平均値が0.10mg/m³以下であり、かつ、1時間値が0.20mg/m³以下であること。

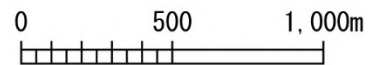


凡例

- 計画地
- 市界
- ← 入庫経路（供用時）
- ← 出庫経路（供用時）
- 自動車交通量・道路構造等調査地点
- 大気質調査地点
- 風向・風速調査地点



1:25,000



注：本図は、国土地理院電子地形図 25000 を用いて作成したものである。

図 4.2.1-3 大気質・気象・自動車交通量・道路構造等調査地点（現地調査）

b. 気象の状況

(a) 既存資料調査

ア. 風向・風速

計画地最寄りの一般局である田島測定局及び大師測定局における令和6年度の月別最多風向及び月別平均風速は表4.2.1-7(1)に、年間風配図及び風向別平均風速は図4.2.1-4(1)に示すとおりである。

なお、田島測定局はCalmの出現率が高いこと、大師測定局の令和6年度は2月1日から2月17日まで欠損があることから、予測には大師測定局の令和5年度の風向風速のデータを用いた。大師測定局の令和5年度の月別最多風向及び月別平均風速は表4.2.1-7(2)に、年間風配図及び風向別平均風速は図4.2.1-4(2)に示すとおりである。

表4.2.1-7(1) 田島測定局及び大師測定局における最多風向及び平均風速（令和6年度）

年月	田島測定局			大師測定局			
	最多風向	出現率 (%)	平均風速 (m/s)	最多風向	出現率 (%)	平均風速 (m/s)	
令和6年	4月	北北東	15.4	1.1	北東	10.8	2.9
	5月	南	23.3	1.4	南	26.6	3.7
	6月	南	21.5	1.1	南	24.8	2.9
	7月	南南東	19.1	1.1	南	15.4	2.8
	8月	南南東	20.1	1.3	南	19.3	3.4
	9月	北北東	18.8	1.3	南	11.9	3.5
	10月	北北東	23.1	1.0	北西	10.6	2.9
	11月	北北東	24.3	0.9	北西	7.6	2.7
令和7年	12月	西南西	13.0	0.8	北西	3.0	2.4
	1月	西南西	22.7	0.9	北西	5.0	2.7
	2月	西南西	19.7	1.1	北北西	3.8	2.5
3月	北北東	13.5	1.2	北北西	5.3	2.4	
年間	北北東	13.7	1.1	南	7.2	2.9	

注：1. 最多風向がCalm (0.4m/s以下) の際は、次点を掲載した。

注：2. 出現率は、Calmの出現率は無視し、16方向の出現率の合計=100%で計算した。

注：3. 平均風速は、各月・年間通じての値で、Calmの時の風速も計算に入れている。

出典：「川崎市大気データ」(令和7年9月閲覧、川崎市HP)

表4.2.1-7(2) 大師測定局における最多風向及び平均風速（令和5年度）

年月	大師測定局			
	最多風向	出現率 (%)	平均風速 (m/s)	
令和5年	4月	南南西	26.9	3.8
	5月	南	16.3	3.4
	6月	南	19.8	2.8
	7月	南南西	26.1	3.5
	8月	南	23.2	3.6
	9月	南南西	18.2	3.2
	10月	北西	17.9	2.5
	11月	北北西	13.5	2.7
令和6年	12月	西北西	17.3	2.3
	1月	北西	22.9	2.7
	2月	北北西	17.6	3.3
3月	北西	19.5	3.4	
年間	南南西	12.4	3.1	

注：1. 最多風向がCalm (0.4m/s以下) の際は、次点を掲載した。

注：2. 出現率は、Calmの出現率は無視し、16方向の出現率の合計=100%で計算した。

注：3. 平均風速は、各月・年間通じての値で、Calmの時の風速も計算に入れている。

出典：「川崎市大気データ」(令和7年9月閲覧、川崎市HP)

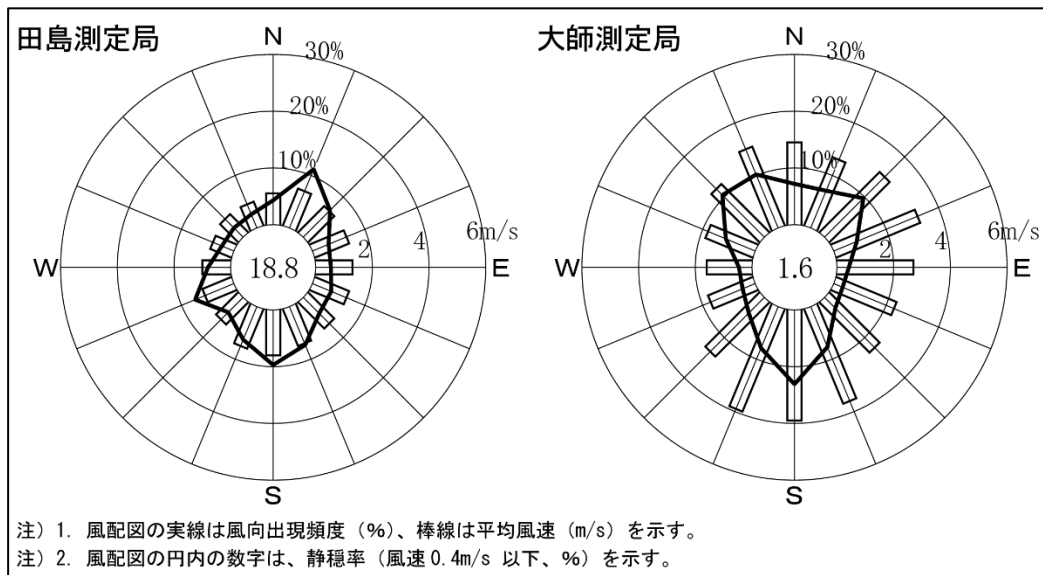


図 4.2.1-4(1) 田島測定局及び大師測定局における年間風配図 (令和 6 年度)

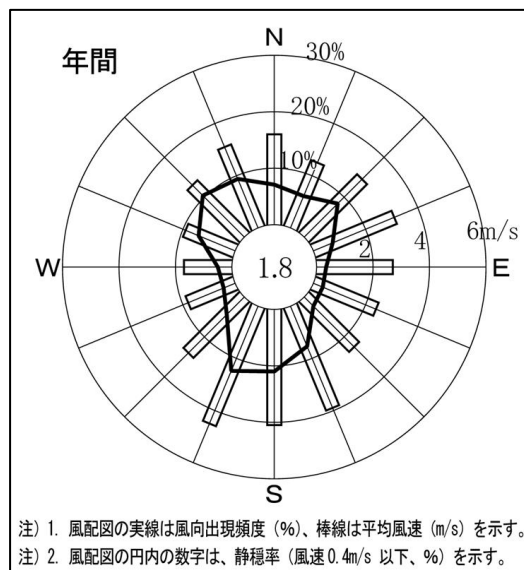


図 4.2.1-4(2) 大師測定局における年間風配図 (令和 5 年度)

(b) 現地調査

ア. 風向・風速

風向・風速の測定結果は、表 4.2.1-8 に示すとおりである。

秋季の風向は北寄りの風が多く、風速の期間平均は 2.5m/s、最大は 7.5m/s であった。

冬季の風向は北寄りの風が多く、風速の期間平均は 2.4m/s、最大は 6.6m/s であった。

夏季の風向は南西寄りの風が多く、風速の期間平均は 3.0m/s、最大は 5.5m/s であった。

周辺測定局等とのベクトル相関係数は、表 4.2.1-9 に示すとおり 0.82~0.97 であり、各地点ともに相関性が高かった。

表 4.2.1-8(1) 風向・風速の測定結果 (No. B : 計画地、令和 5 年度秋季)

項目		10/27 (金)	10/28 (土)	10/29 (日)	10/30 (月)	10/31 (火)	11/1 (水)	11/2 (木)	期間
風向	最多風向 (出現頻度)	N, NNW (25.0%)	N (41.7%)	N (75.0%)	SSE (25.0%)	N, NNE (16.7%)	NNW (25.0%)	N (20.8%)	N (30.4%)
風速 (m/s)	平均	1.6	2.8	4.9	2.6	1.5	2.1	1.8	2.5
	最大	3.8	4.0	7.5	4.8	3.5	3.8	3.1	7.5
	最小	0.2	0.6	1.8	0.6	0.1	1.0	0.7	0.1
静穏率		12.5%	0%	0%	0%	12.5%	0%	0%	3.6%

表 4.2.1-8(2) 風向・風速の測定結果 (No. B : 計画地、令和 5 年度冬季)

項目		12/18 (月)	12/19 (火)	12/20 (水)	12/21 (木)	12/22 (金)	12/23 (土)	12/24 (日)	期間
風向	最多風向 (出現頻度)	N (75.0%)	N (58.3%)	NNW (33.3%)	W (50.0%)	N (25.0%)	N (45.8%)	NNW (41.7%)	N (38.7%)
風速 (m/s)	平均	3.2	1.9	1.7	3.5	2.7	1.6	1.9	2.4
	最大	5.6	3.4	3.7	6.6	6.2	3.4	3.0	6.6
	最小	0.7	0.2	0.3	1.1	1.3	0.5	0.5	0.2
静穏率		0%	8.3%	8.3%	0%	0%	0%	0%	2.4%

表 4.2.1-8(3) 風向・風速の測定結果 (No. B : 計画地、令和 6 年度夏季)

項目		8/22 (木)	8/23 (金)	8/24 (土)	8/25 (日)	8/26 (月)	8/27 (火)	8/28 (水)	期間
風向	最多風向 (出現頻度)	SSE (33.3%)	SW (54.2%)	WSW (45.8%)	SW (41.7%)	SW (41.7%)	SW (62.5%)	SE (37.5%)	SW (41.1%)
風速 (m/s)	平均	2.6	3.3	2.9	2.9	3.3	3.1	2.9	3.0
	最大	4.2	4.7	5.0	5.5	5.1	5.2	4.9	5.5
	最小	1.7	2.0	0.9	0.1	1.3	0.5	1.1	0.1
静穏率		0%	0%	0%	8.3%	0%	0%	0%	1.2%

表 4.2.1-9 相関係数

項目	季区分	測定局等の気象観測所				
		田島測定局	大師測定局	アメダス 羽田 ^{注1}	東京管区 気象台 ^{注2}	横浜地方 気象台 ^{注3}
ベクトル相関係数	秋季	0.91	0.92	0.95	0.92	0.97
	冬季	0.82	0.84	0.89	0.86	0.90
	夏季	0.88	0.87	0.90	0.86	0.89
	3季	0.87	0.87	0.91	0.87	0.92

注：1. 大田区羽田空港東京航空地方気象台

注：2. 千代田区北の丸公園

注：3. 横浜市中区山手町横浜地方気象台

c. 自動車交通量等の状況

(a) 既存資料調査

調査結果は、「第2章 2.1.7 交通、運輸の状況 (1) 道路の状況」(p. 71~73)に示すとおりであり、主要地方道6号東京大師横浜線の令和3年度の交通量(大型車混入率)は昼間19,444~30,374台(40.2~41.8%)、24時間で26,444~42,827台(35.4~35.9%)であった。

県道101号扇町川崎停車場線の令和3年度の交通量(大型車混入率)は昼間10,225台(61.9%)、24時間で13,497台(51.4%)であった。

平成22年度からの交通量の変化はほぼ横ばい傾向であった。

(b) 現地調査

ア. 自動車交通量等

自動車交通量の現地調査結果は、表4.2.1-10に示すとおりである。

平日の24時間交通量は、No.1が7,114台、No.2が9,907台、No.3が3,055台大型車混入率は0.5~18.8%であった。

休日の24時間交通量は、No.1が3,471台、No.2が8,189台、No.3が1,334台、大型車混入率は0.4~13.1%であった。

走行速度は、No.1が43.5km/h、No.2が42.3km/h、No.3が27.2km/hであった。

表 4.2.1-10 自動車交通量の現地調査結果

調査地点	区分	時間帯	断面交通量(台)			大型車混入率
			大型車	小型車	合計	
No.1 (県道101号扇町川崎停車場線)	平日	24時間	1,337	5,777	7,114	18.8%
No.2 (市道南幸町渡田線)	平日	24時間	1,454	8,453	9,907	14.7%
No.3 (市道鋼管通66号線)	平日	24時間	15	3,040	3,055	0.5%
No.1 (県道101号扇町川崎停車場線)	休日	24時間	454	3,017	3,471	13.1%
No.2 (市道南幸町渡田線)	休日	24時間	573	7,616	8,189	7.0%
No.3 (市道鋼管通66号線)	休日	24時間	6	1,328	1,334	0.4%

(2) 予測・評価

工事中及び供用時において、以下に示す大気質への影響が考えられるため、その影響の程度について予測及び評価を行う。

- ・建設機械の稼働に伴う大気質濃度
- ・工事用車両の走行に伴う大気質濃度
- ・施設関連車両の走行に伴う大気質濃度

ア 建設機械の稼働に伴う大気質濃度

① 予 測

a. 予測結果

(a) 長期将来濃度予測

ア. 二酸化窒素

建設機械の稼働に伴う二酸化窒素の長期将来濃度予測結果は、表 4.2.1-11 及び図 4.2.1-5 に示すとおりである。

建設機械からの最大付加濃度出現地点は、計画地南側敷地境界付近であり、その値は 0.0019ppm である。

日平均値の年間 98%値をみると、将来予測濃度は 0.0338ppm であり、環境保全目標 (0.06ppm 以下) を満足すると予測する。

表 4.2.1-11 建設機械の稼働に伴う二酸化窒素の長期将来濃度予測結果
(工事着手後 1~12 ヶ月目)

項 目	バック グラウンド濃度	建設機械からの 最大付加濃度	将来予測濃度 (年平均値)	付加率	将来予測濃度 (日平均値の年間 98%値)	環境保全 目標
	A	b	a+b	b/(a+b)		
二酸化窒素 (ppm)	0.014	0.0019	0.0159	11.9%	0.0338	0.06 以下

注：日平均値の年間98%値=1.2173×年平均値+0.0144

イ. 浮遊粒子状物質

建設機械の稼働に伴う浮遊粒子状物質の長期将来濃度予測結果は、表 4.2.1-12 及び図 4.2.1-6 に示すとおりである。

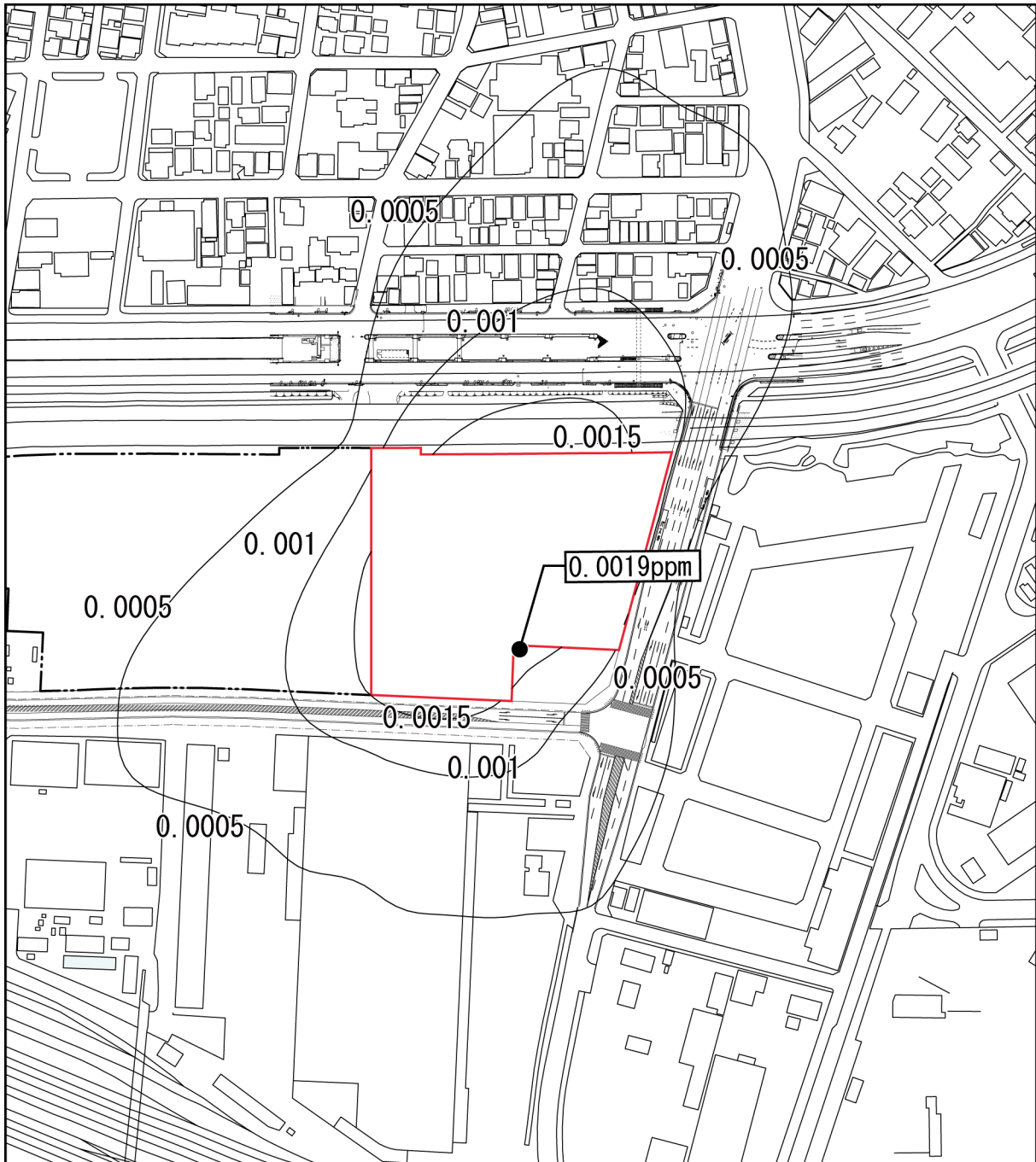
建設機械からの最大付加濃度出現地点は、計画地南側敷地境界付近であり、その値は 0.0007mg/m³ である。

日平均値の年間 2%除外値をみると、将来予測濃度は 0.0358mg/m³ であり、環境保全目標 (0.10mg/m³以下) を満足すると予測する。

表 4.2.1-12 建設機械の稼働に伴う浮遊粒子状物質の長期将来濃度予測結果
(工事着手後 1~12 ヶ月目)

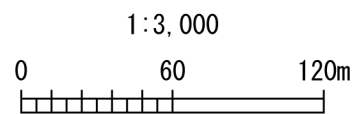
項 目	バック グラウンド濃度	建設機械からの 最大付加濃度	将来予測濃度 (年平均値)	付加率	将来予測濃度 (日平均値の年間 2%除外値)	環境保全 目標
	A	b	a+b	b/(a+b)		
浮遊粒子状 物質 (mg/m ³)	0.014	0.0007	0.0147	4.8%	0.0358	0.10以下

注：日平均値の年間2%除外値=2.8045×年平均値-0.0054 (詳細は、p. 資1-24~25参照)



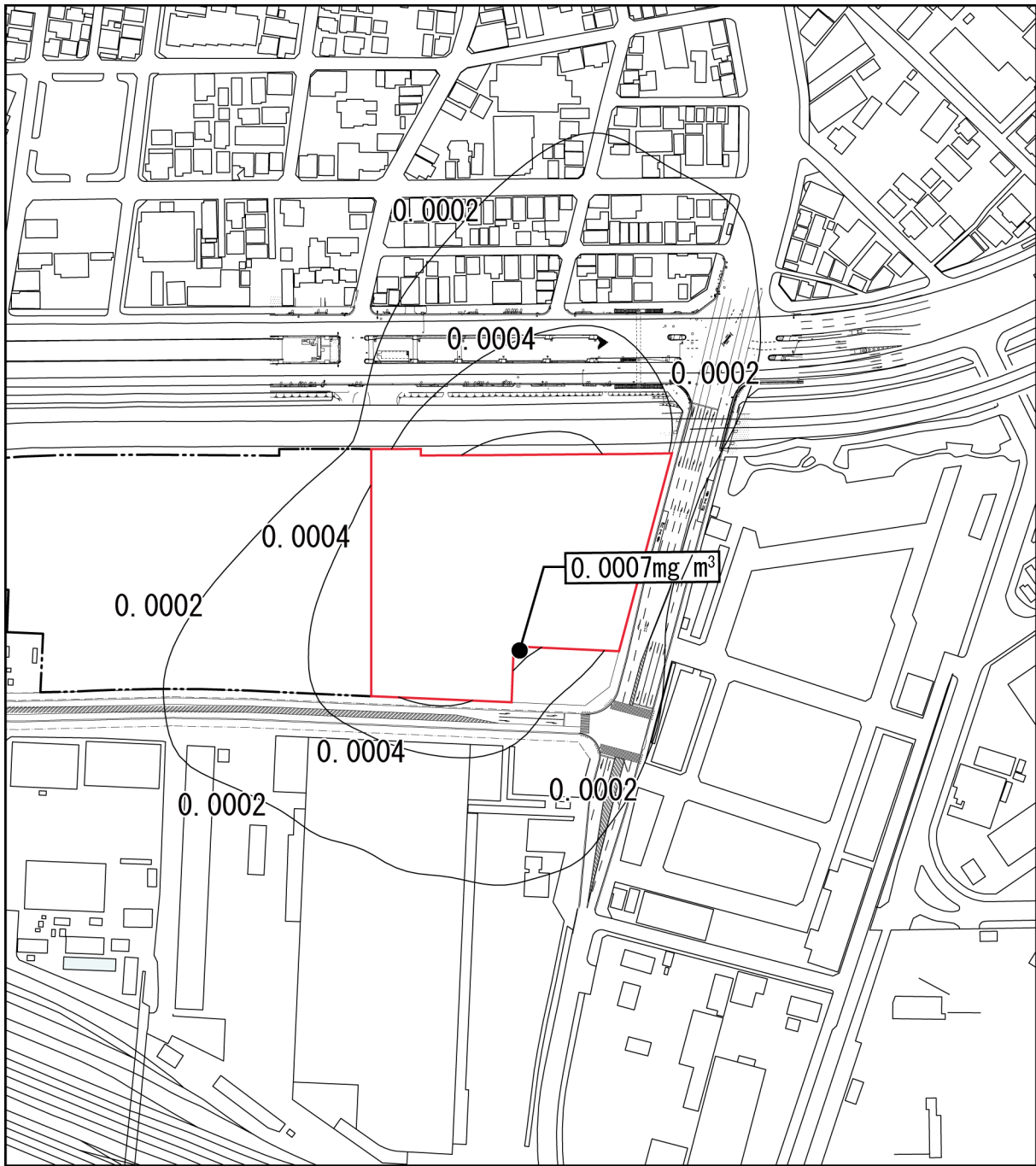
凡 例

- 計画地
- 二酸化窒素の付加濃度 (ppm)
- 最大付加濃度地点



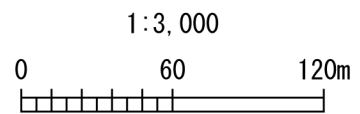
注：本図は、VectorMapMaker を用いて作成したものである。

図 4. 2. 1-5 建設機械の稼働に伴う二酸化窒素の予測結果（長期将来濃度予測）



凡 例

- 計画地
- 浮遊粒子状物質の付加濃度 (mg/m³)
- 最大付加濃度地点



注：本図は、VectorMapMaker を用いて作成したものである。

図 4. 2. 1-6 建設機械の稼働に伴う浮遊粒子状物質の予測結果（長期将来濃度予測）

(b) 短期将来濃度予測

ア. 二酸化窒素

建設機械の稼働に伴う二酸化窒素の短期将来濃度予測結果は、表 4. 2. 1-13 に示すとおりである。

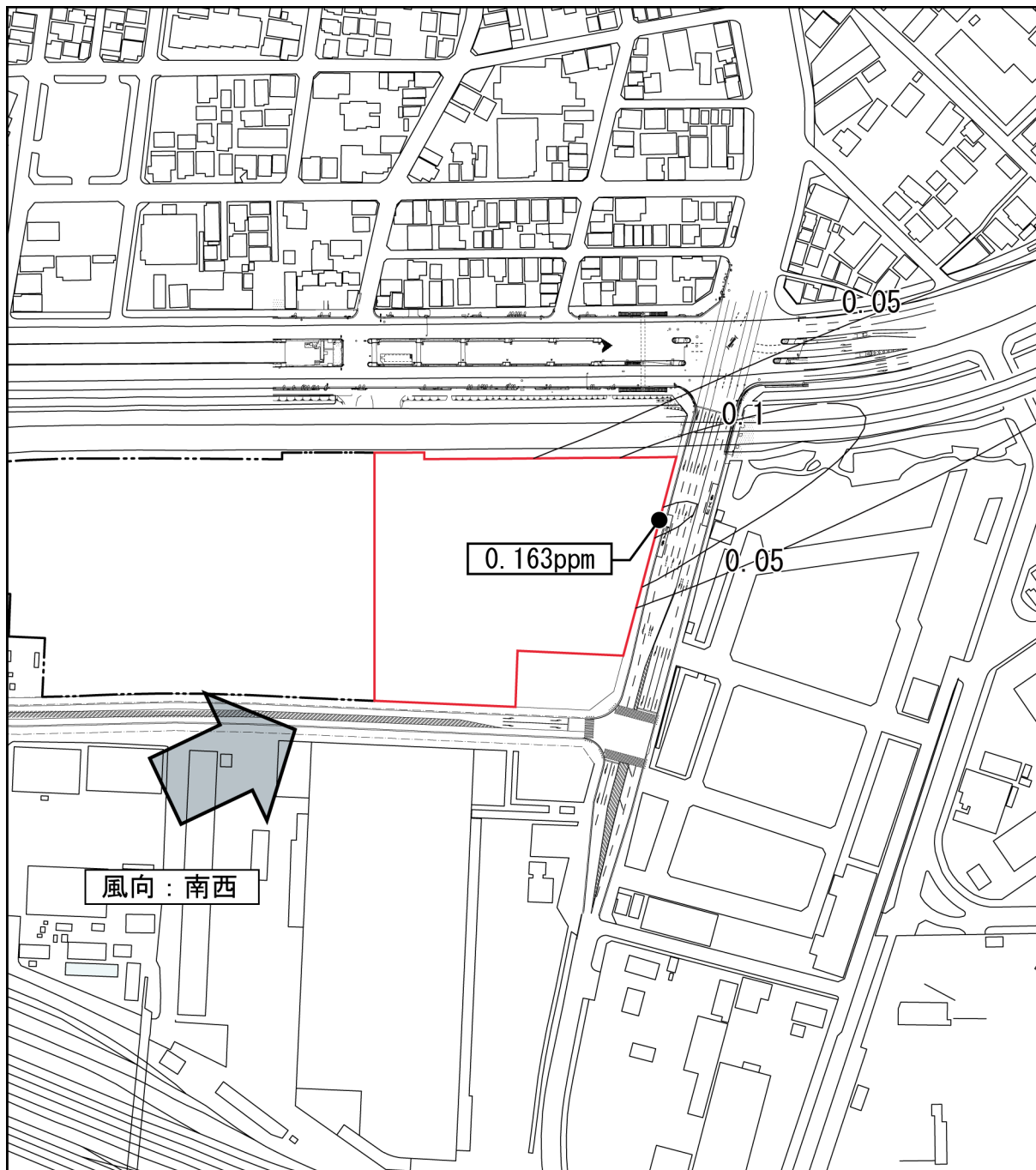
建設機械の稼働に伴う二酸化窒素の将来予測濃度は 0. 135～0. 189ppm であり、環境保全目標（0. 2ppm 以下）を満足すると予測する。

最大付加濃度が出現する南西の風向における建設機械からの濃度分布は、図 4. 2. 1-7 に示すとおりであり、最大付加濃度出現地点は計画地の北東側で、その値は 0. 163ppm である。

表 4. 2. 1-13 建設機械の稼働に伴う二酸化窒素の短期将来濃度予測結果
(工事着手後 5 ヶ月目)

項目	予測ケース (風向)	バック グラウンド 濃度	建設機械からの 最大付加濃度	将来予測濃度	環境保全 目標
		a	b	a+b	
二酸化窒素 (ppm)	北北東	0. 026	0. 160	0. 186	0. 2 以下
	北東		0. 149	0. 175	
	東北東		0. 139	0. 165	
	東		0. 128	0. 154	
	東南東		0. 119	0. 145	
	南東		0. 111	0. 137	
	南南東		0. 126	0. 152	
	南		0. 139	0. 165	
	南南西		0. 144	0. 170	
	南西		0. 163	0. 189	
	西南西		0. 146	0. 172	
	西		0. 130	0. 156	
	西北西		0. 109	0. 135	
	北西		0. 115	0. 141	
	北北西		0. 141	0. 167	
北	0. 135	0. 161			

注：網掛けは、計画地からの付加濃度が最大となった風向における結果を示す。

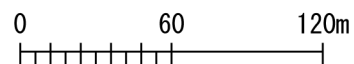


凡 例

- 計画地
- 二酸化窒素の付加濃度 (ppm)
- 最大付加濃度地点



1:3,000



注：本図は、VectorMapMaker を用いて作成したものである。

図 4. 2. 1-7 建設機械の稼働に伴う二酸化窒素の予測結果（短期将来濃度予測）

イ. 浮遊粒子状物質

建設機械の稼働に伴う浮遊粒子状物質の短期将来濃度予測結果は、表 4.2.1-14 に示すとおりである。

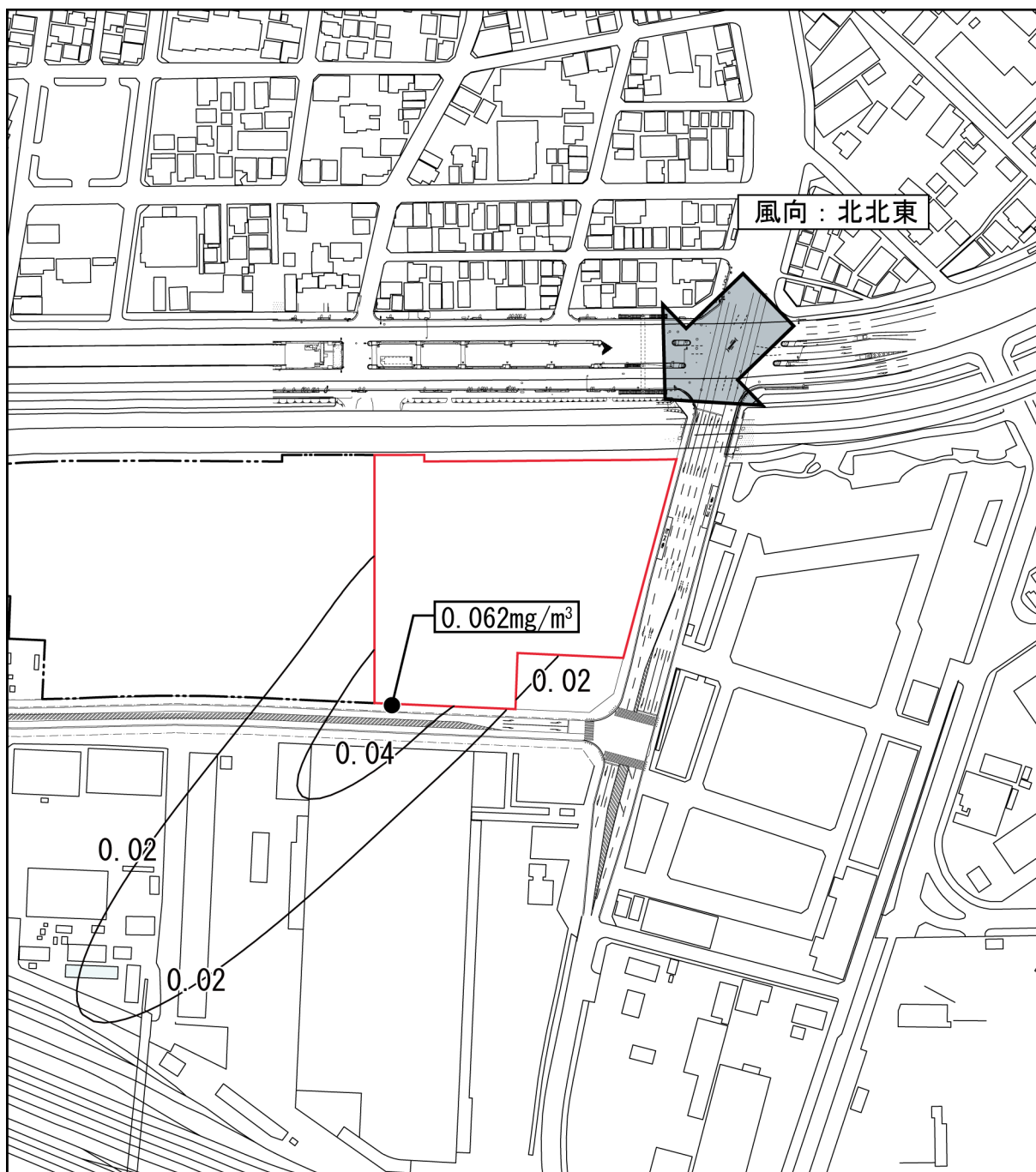
建設機械の稼働に伴う浮遊粒子状物質の将来予測濃度は 0.056~0.078mg/m³ であり、環境保全目標 (0.20mg/m³ 以下) を満足すると予測する。

最大付加濃度が出現する北北東の風向における建設機械からの濃度分布は、図 4.2.1-8 に示すとおりであり、最大付加濃度出現地点は計画地の南西側で、その値は 0.062mg/m³ である。

表 4.2.1-14 建設機械の稼働に伴う浮遊粒子状物質の短期将来濃度予測結果
(工事着手後 5 ヶ月目)

項目	予測ケース (風向)	バック グラウンド 濃度	建設機械からの 最大付加濃度	将来予測濃度	環境保全 目標
		a	b	a+b	
浮遊粒子 状物質 (mg/m ³)	北北東	0.016	0.062	0.078	0.20 以下
	北東		0.057	0.073	
	東北東		0.054	0.070	
	東		0.049	0.065	
	東南東		0.045	0.061	
	南東		0.040	0.056	
	南南東		0.045	0.061	
	南		0.052	0.068	
	南南西		0.054	0.070	
	南西		0.060	0.076	
	西南西		0.055	0.071	
	西		0.050	0.066	
	西北西		0.042	0.058	
	北西		0.044	0.060	
	北北西		0.056	0.072	
北	0.050	0.066			

注：網掛けは、計画地からの付加濃度が最大となった風向における結果を示す。

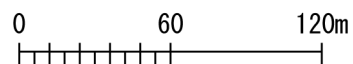


凡 例

- 計画地
- 浮遊粒子状物質の付加濃度 (mg/m³)
- 最大付加濃度地点



1:3,000



注：本図は、VectorMapMaker を用いて作成したものである。

図 4.2.1-8 建設機械の稼働に伴う浮遊粒子状物質の予測結果（短期将来濃度予測）

② 評価

建設機械の稼働に伴う大気質の長期将来濃度の最大値は、二酸化窒素（日平均値の年間98%値）が0.0338ppmであり、環境保全目標（0.06ppm以下）を満足し、浮遊粒子状物質（日平均値の年間2%除外値）は0.0358mg/m³であり、環境保全目標（0.10mg/m³以下）を満足すると予測した。

また、建設機械のピーク稼働時における短期将来濃度（1時間値）の最大値は、二酸化窒素は0.135～0.189ppmであり、環境保全目標（0.2ppm以下）を満足すると予測した。浮遊粒子状物質は0.056～0.078mg/m³であり、環境保全目標（0.20mg/m³以下）を満足すると予測した。

本事業の工事においては、建設機械について、可能な限り最新の排出ガス対策型を使用するなどの環境保全のための措置を講じる。

以上のことから、本事業の工事に伴う建設機械の稼働は、計画地周辺の大気質に著しい影響を及ぼすことはないとは評価する。

イ 工事用車両の走行に伴う大気質濃度

① 予測

a. 予測結果

(a) 二酸化窒素

工事用車両の走行に伴う二酸化窒素の予測地点（道路端）における長期将来濃度予測結果は、表4.2.1-15～16に示すとおりである。

日平均値の年間98%値をみると、将来予測濃度は0.03158～0.03172ppmであり、環境保全目標（0.06ppm以下）を満足すると予測する。

表 4.2.1-15 工事用車両の走行に伴う二酸化窒素の長期将来濃度予測結果（年平均値）

項目	予測地点		バックグラウンド濃度	工事中一般交通量による付加濃度	工事用車両による付加濃度	将来予測濃度	付加率 (%)
			a	b	c	a+b+c	c/(a+b+c)
二酸化窒素 (ppm)	No. 1	西側	0.014	0.000222	0.000005	0.01423	0.04
		東側		0.000191	0.000005	0.01420	0.04
	No. 3	北側	0.014	0.000106	0.000002	0.01411	0.01
		南側		0.000105	0.000002	0.01411	0.01

表 4.2.1-16 工事用車両の走行に伴う二酸化窒素の長期将来濃度予測結果（日平均値）

項目	予測地点		将来予測濃度（日平均値の年間98%値）	環境保全目標
二酸化窒素 (ppm)	No. 1	西側	0.03172	0.06 以下
		東側	0.03169	
	No. 3	北側	0.03158	
		南側	0.03158	

注：日平均値の年間98%値=1.2173×年平均値+0.0144

(b) 浮遊粒子状物質

工事用車両の走行に伴う浮遊粒子状物質の予測地点（道路端）における長期将来濃度予測結果は、表 4.2.1-17～18 に示すとおりである。

日平均値の年間 2%除外値をみると、将来予測濃度は 0.03388～0.03390mg/m³ であり、環境保全目標（0.10mg/m³ 以下）を満足すると予測する。

表 4.2.1-17 工事用車両の走行に伴う浮遊粒子状物質の長期将来濃度予測結果（年平均値）

項目	予測地点		バックグラウンド濃度	工事中一般交通量による付加濃度	工事用車両による付加濃度	将来予測濃度	付加率 (%)
			a	b	c	a+b+c	c/(a+b+c)
浮遊粒子状物質 (mg/m ³)	No. 1	西側	0.014	0.000014	0.0000003	0.014014	0.00
		東側		0.000012	0.0000003	0.014012	0.00
	No. 3	北側	0.014	0.000006	0.0000001	0.014006	0.00
		南側		0.000006	0.0000001	0.014006	0.00

表 4.2.1-18 工事用車両の走行に伴う浮遊粒子状物質の長期将来濃度予測結果（日平均値）

項目	予測地点		将来予測濃度（日平均値の年間2%除外値）	環境保全目標
浮遊粒子状物質 (mg/m ³)	No. 1	西側	0.03390	0.10 以下
		東側	0.03389	
	No. 3	北側	0.03388	
		南側	0.03388	

注：日平均値の年間2%除外値=2.8045×年平均値-0.0054（詳細は、p. 資1-24～25参照）

② 評価

工事用車両の走行に伴う道路端における長期将来濃度は、二酸化窒素（日平均値の年間 98%値）は 0.03158～0.03172ppm で、環境保全目標（0.06ppm 以下）を満足すると予測した。浮遊粒子状物質（日平均値の年間 2%除外値）は 0.03388～0.03390mg/m³ で、環境保全目標（0.10mg/m³ 以下）を満足すると予測した。

本事業の工事においては、工事用車両について、可能な限り最新の排出ガス規制適合車を使用するなどの環境保全のための措置を講じる。

以上のことから、本事業の工事に伴う工事用車両の走行は、沿道の大気質に著しい影響を及ぼすことはないとは評価する。

ウ 施設関連車両の走行に伴う大気質濃度

① 予 測

a. 予測結果

(a) 二酸化窒素

施設関連車両の走行に伴う二酸化窒素の予測地点（道路端）における長期将来濃度予測結果は、表 4.2.1-19～20 に示すとおりである。

日平均値の年間 98% 値をみると、将来予測濃度は 0.03152～0.03165ppm であり、環境保全目標（0.06ppm 以下）を満足すると予測する。

表 4.2.1-19 施設関連車両の走行に伴う二酸化窒素の長期将来濃度予測結果（年平均値：休日）

項目	予測地点		バックグラウンド濃度	将来一般交通 量による 付加濃度	施設関連車両 による 付加濃度	将来予測濃度	付加率 (%)
			a	B	C	a+b+c	c/(a+b+c)
二酸化窒素 (ppm)	No. 1	西側	0.014	0.00015	0.000021	0.01417	0.14
		東側		0.00013	0.000020	0.01415	0.14
	No. 2	南西側	0.014	0.00010	0.000003	0.01410	0.02
		北東側		0.00008	0.000002	0.01408	0.01
	No. 3	北側	0.014	0.00005	0.000009	0.01406	0.06
		南側		0.00005	0.000009	0.01406	0.06

注：四捨五入の関係により合計が合わない場合がある。

表 4.2.1-20 施設関連車両の走行に伴う二酸化窒素の長期将来濃度予測結果（日平均値：休日）

項目	予測地点		将来予測濃度（日平均値の年間98%値）	環境保全目標
二酸化窒素 (ppm)	No. 1	西側	0.03165	0.06 以下
		東側	0.03162	
	No. 2	南西側	0.03156	
		北東側	0.03154	
	No. 3	北側	0.03152	
		南側	0.03152	

注：日平均値の年間98%値=1.2173×年平均値+0.0144

(b) 浮遊粒子状物質

施設関連車両の走行に伴う浮遊粒子状物質の予測地点（道路端）における長期将来濃度予測結果は、表 4.2.1-21～22 に示すとおりである。

日平均値の年間 2%除外値をみると、将来予測濃度は 0.03387～0.03390mg/m³ であり、環境保全目標（0.10mg/m³ 以下）を満足すると予測する。

表 4.2.1-21 施設関連車両の走行に伴う浮遊粒子状物質の長期将来濃度予測結果（年平均値：休日）

項目	予測地点		バックグラウンド濃度	将来一般交通量による付加濃度	施設関連車両による付加濃度	将来予測濃度	付加率 (%)
			a	B	c	a+b+c	c/(a+b+c)
浮遊粒子状物質 (mg/m ³)	No. 1	西側	0.014	0.000012	0.000002	0.014014	0.01
		東側		0.000011	0.000002	0.014013	0.01
	No. 2	南西側	0.014	0.000008	0.000001	0.014009	0.01
		北東側		0.000006	0.000001	0.014007	0.01
	No. 3	北側	0.014	0.000003	0.000001	0.014004	0.01
		南側		0.000003	0.000001	0.014004	0.01

表 4.2.1-22 施設関連車両の走行に伴う浮遊粒子状物質の長期将来濃度予測結果（日平均値：休日）

項目	予測地点		将来予測濃度（日平均値の年間2%除外値）	環境保全目標
浮遊粒子状物質 (mg/m ³)	No. 1	西側	0.03390	0.10 以下
		東側	0.03390	
	No. 2	南西側	0.03389	
		北東側	0.03388	
	No. 3	北側	0.03387	
		南側	0.03387	

注：日平均値の年間2%除外値=2.8045×年平均値-0.0054

② 評価

施設関連車両の走行に伴う道路端における長期将来濃度は、二酸化窒素（日平均値の年間 98%値）は 0.03152～0.03165ppm であり、環境保全目標（0.06ppm 以下）を満足すると予測した。浮遊粒子状物質（日平均値の年間 2%除外値）は 0.03387～0.03390mg/m³ であり、環境保全目標（0.10mg/m³ 以下）を満足すると予測した。

本事業においては、施設関連車両に対して、アイドリングストップ等の注意喚起を実施するなどの環境保全のための措置を講じる。

以上のことから、本事業の供用に伴う施設関連車両の走行は、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 土壌汚染

4.3.1 土壌汚染

環境影響評価の対象は、工事の実施に伴い発生する土壌汚染による影響とする。

(1) 現況調査

① 調査結果

a. 地歴の状況

計画地及びその周辺地域の土地利用の変遷を表4.3.1-1及び図4.3.1-1に示す。なお、以下の説明は、川崎市による南渡田地区拠点整備基本計画に係る開発区域の範囲内（図4.3.1-1の赤枠）についての説明である。

住宅地図・地形図において、大正11年では田・荒地・空地が確認できた。

昭和19年では荒地が無くなり、複数の建築物が存在することが確認できた。

昭和34年頃より、大部分が日本鋼管（株）関連となり、他に事業所が複数立地していることが確認できた。

昭和41年頃より平成10年頃では日本鋼管（株）関連のみとなり、平成20年頃では「未来工房」「（株）昇和自動車」「（株）イスマンジェイ」「THINKスマート鋼構造材料ソリューションセンター」「アビリティーズテクノハブ川崎」「スチール研究所実験棟エリア」が確認できた。

平成29年頃では「THINK未来工房」「THINKスマート鋼構造材料ソリューションセンター」「アビリティーズテクノハブ川崎」「アビリティーズ・ケアネット㈱」「スチール研究所実験棟エリア」確認でき、現在に至る。

航空写真において、昭和19年頃より工場らしき建築物が確認できたが、昭和31年までは、計画地内は空地が目立っていたことが確認できた。昭和54年頃から現在に至るまで、大幅な変化は見られず、現在に至る。

なお、計画地は現在更地となっている。

表 4.3.1-1(1) 土地利用の変遷

年次	資料	土地利用	周辺の土地利用	参考図
1922年 (大正11年)	地形図	田、荒地	北：田 東：空地、トラスコン工社 南：鉄道、日本鋼管会社、空地 西：鉄道、空地	図 4.3.1-1(1) 上
1932年 (昭和7年)	地形図	田、荒地	北：鉄道、荒地 東：道路、空地、日本鋼材会社 南：鉄道、日本鋼管会社、 濱川崎貨物駅、空地 西：鉄道、荒地	図 4.3.1-1(1) 中
1944年 (昭和19年)	航空 写真	工場、事務所、 空地	北：鉄道、道路、空地、建築物 東：道路、工場、建築物 南：鉄道 西：鉄道、建築物	図 4.3.1-1(1) 下
1945年 (昭和20年)	地形図	工場	北：鉄道、道路、空地、建築物 東：道路、工場、建築物、日本鋼材会社 南：鉄道、日本鋼管会社、濱川崎貨物駅 西：鉄道、建築物	図 4.3.1-1(2) 上
1947年 (昭和22年)	航空 写真	工場、事務所、 空地	北：鉄道、道路、空地、建築物 東：道路、工場、建築物 南：鉄道 西：鉄道、建築物	図 4.3.1-1(2) 中
1956年 (昭和31年)	航空 写真	工場、事務所、 空地	北：鉄道、道路 東：道路、居宅 南：鉄道 西：鉄道、道路、店舗、居宅	図 4.3.1-1(2) 下
1959年 (昭和34年)	住宅 地図	事務所、倉庫 共同住宅、工場、 空地、グラウンド	北：鉄道、道路 東：道路、三機工業(株)、日本鋼管(株)、 居宅 南：鉄道 西：鉄道、道路、三共鋼業(株)、店舗、 居宅	図 4.3.1-1(3) 上
1966年 (昭和41年)	住宅 地図	事務所、倉庫、 工場、体育館 グラウンド	北：事業所、鉄道、道路 東：道路、富士三機鋼管(株)、 日本鋼管(株)、居宅 南：鉄道 西：鉄道、道路、朝日機械(株)、店舗、 居宅	図 4.3.1-1(3) 中
1976年 (昭和51年)	住宅 地図	事務所、工場、 体育館	北：鉄道、空地、道路 東：道路、日本鋼管(株)、空地 南：鉄道 西：鉄道、道路、飛島建設(株)、店舗、 居宅	図 4.3.1-1(3) 下
1979年 (昭和54年)	航空 写真	工場、事務所、 緑地	北：鉄道、空地、道路 東：道路、空地 南：鉄道 西：鉄道、道路、店舗、居宅	図 4.3.1-1(4) 上

注：土地利用は川崎市による南渡田地区拠点整備基本計画に係る開発区域の範囲内（図 4.3.1-1 の赤枠）の内容を示した。

表 4.3.1-1(2) 土地利用の変遷

年次	資料	土地利用	周辺の土地利用	参考図
1988年 (昭和63年)	住宅 地図	事務所、工場、 体育館	北：鉄道、道路 東：道路、空地、日本鋼管(株)、事業所、 駐車場 南：鉄道 西：鉄道、道路、事業所、工場、 店舗、居宅	図 4.3.1-1(4) 中
1998年 (平成10年)	住宅 地図	事務所、工場、 体育館	北：鉄道、道路 東：道路、工場、郵便局建設用地、 事業所、駐車場 南：鉄道 西：鉄道、道路、事業所、店舗、居宅	図 4.3.1-1(4) 下
2007年 (平成19年)	航空 写真	工場、事務所、 緑地	北：鉄道、道路 東：道路、郵便局、事業所、駐車場 南：鉄道 西：鉄道、道路、事業所、店舗、居宅	図 4.3.1-1(5) 上
2008年 (平成20年)	住宅 地図	事務所、工場、 体育館	北：鉄道、道路 東：道路、郵便局、事業所、駐車場 南：鉄道 西：鉄道、道路、事業所、店舗、居宅	図 4.3.1-1(5) 中
2017年 (平成29年)	住宅 地図	工場、ビル	北：鉄道、道路 東：道路、事業所、駐車場、川崎港郵便 局 南：鉄道、須藤開発興業(株) 西：鉄道、事業所、居宅、空地	図 4.3.1-1(5) 下
2019年 (令和元年)	航空 写真	工場、事務所、 緑地	北：鉄道、道路 東：道路、郵便局、事業所、駐車場 南：鉄道 西：鉄道、道路、事業所、店舗、居宅	図 4.3.1-1(6) 上
2021年 (令和3年)	住宅 地図	工場、ビル	北：鉄道、道路 東：道路、事業所、駐車場、 川崎港郵便局 南：鉄道、須藤開発興業(株) 西：鉄道、事業所、居宅、空地	図 4.3.1-1(6) 下

注：土地利用は川崎市による南渡田地区拠点整備基本計画に係る開発区域の範囲内（図 4.3.1-1 の赤枠）の内容を示した。



図 4.3.1-1(1) 計画地及びその周辺の地形図・住宅地図・航空写真

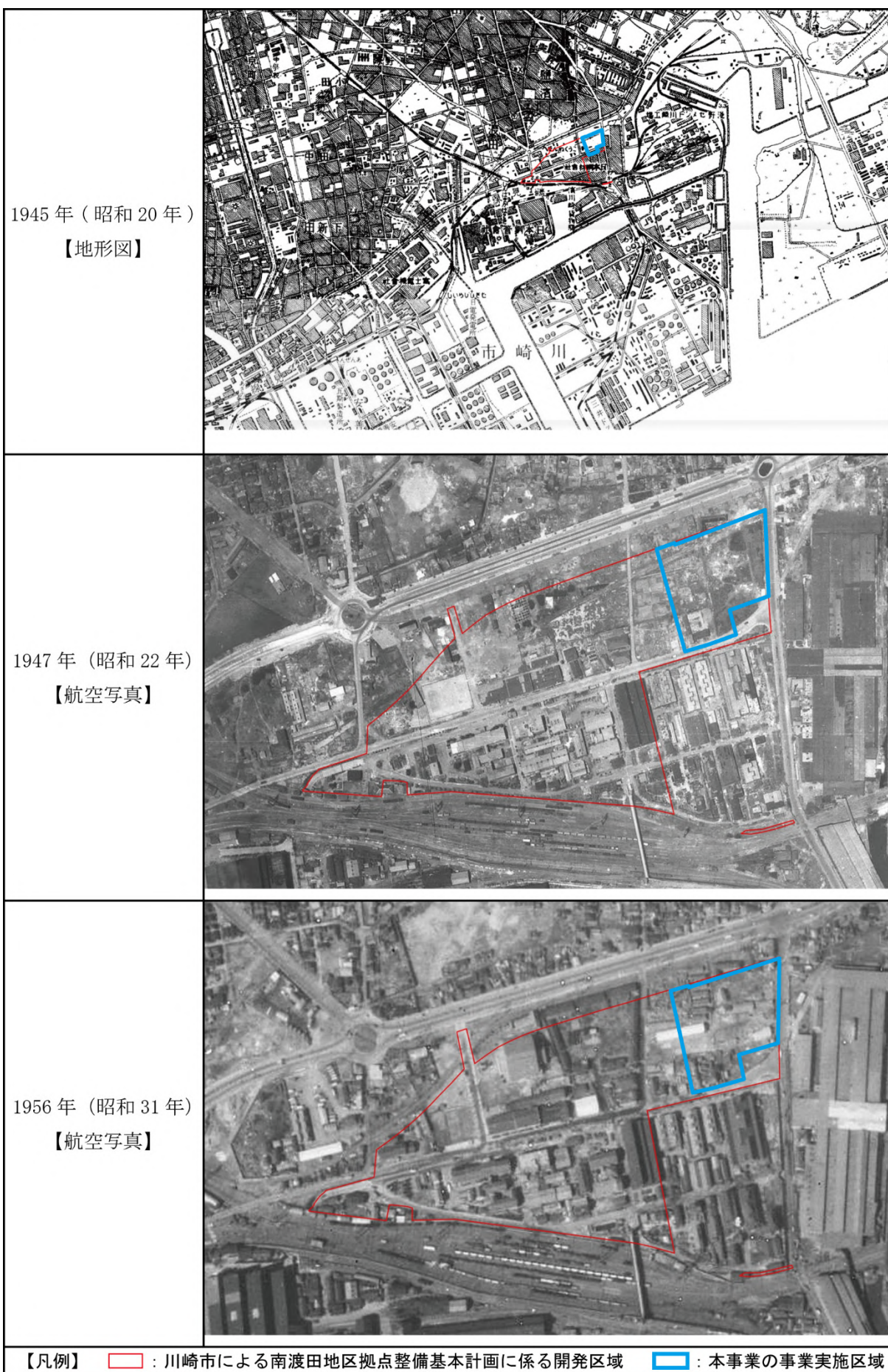


図 4.3.1-1(2) 計画地及びその周辺の地形図・住宅地図・航空写真

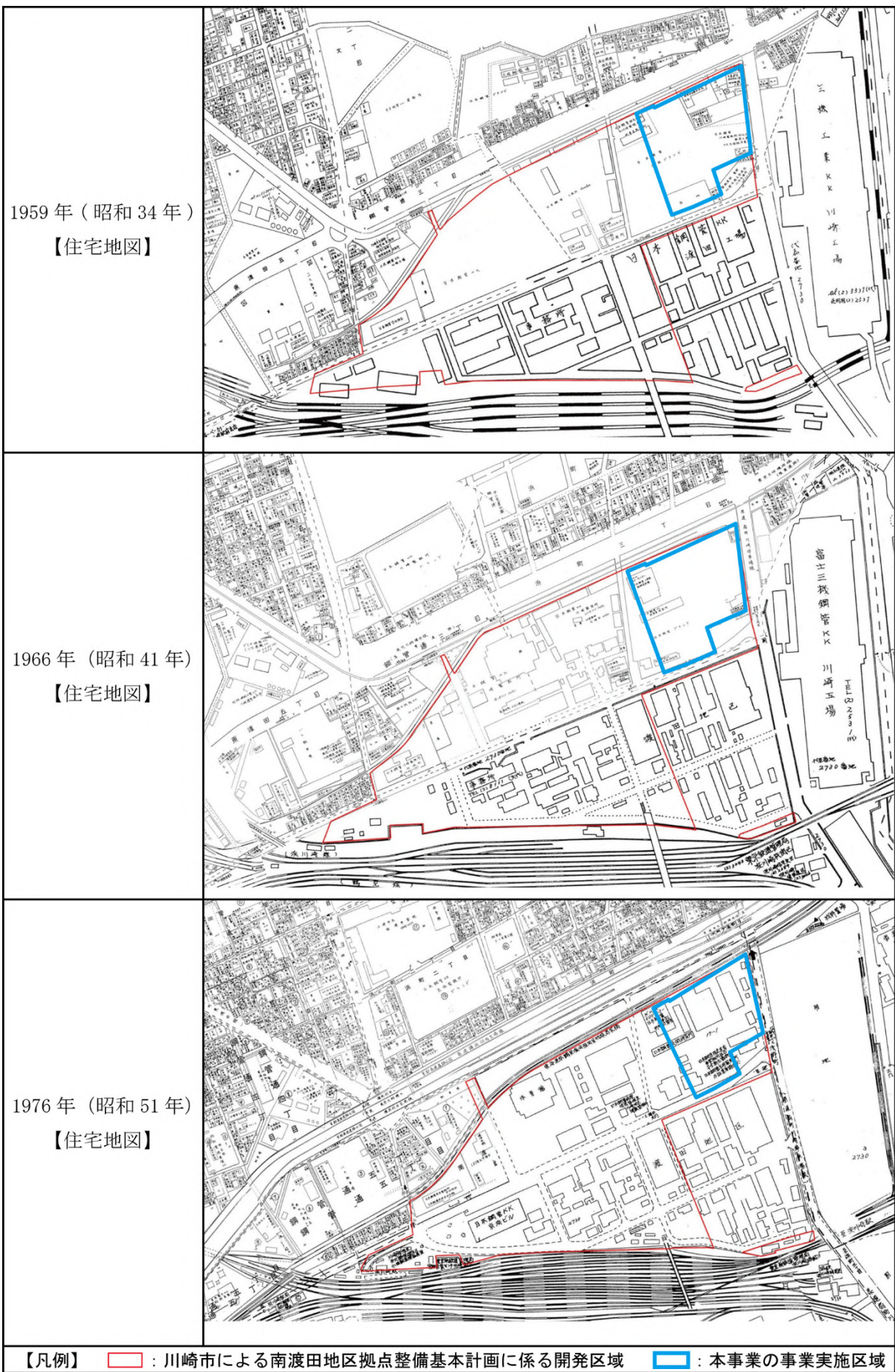
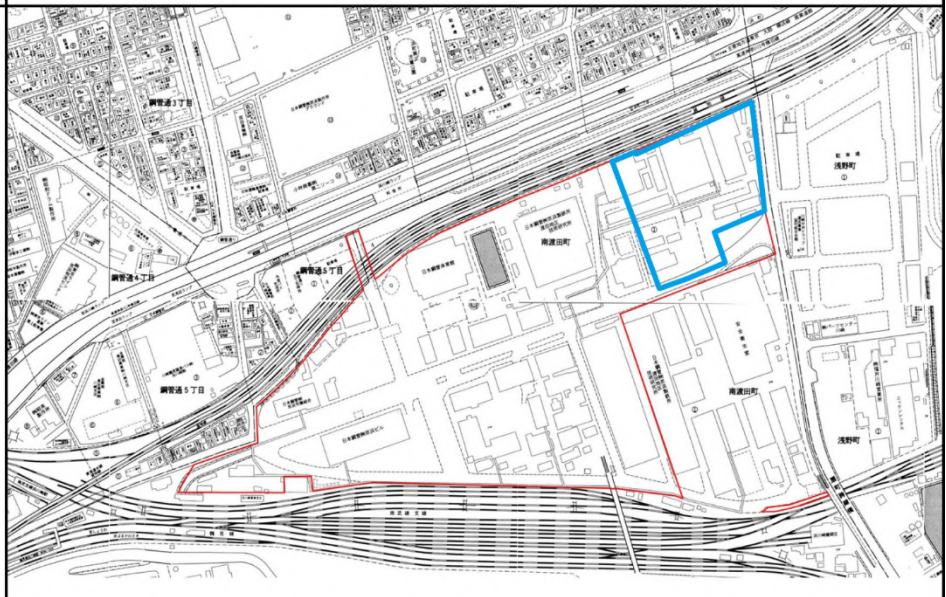


図 4.3.1-1(3) 計画地及びその周辺の地形図・住宅地図・航空写真

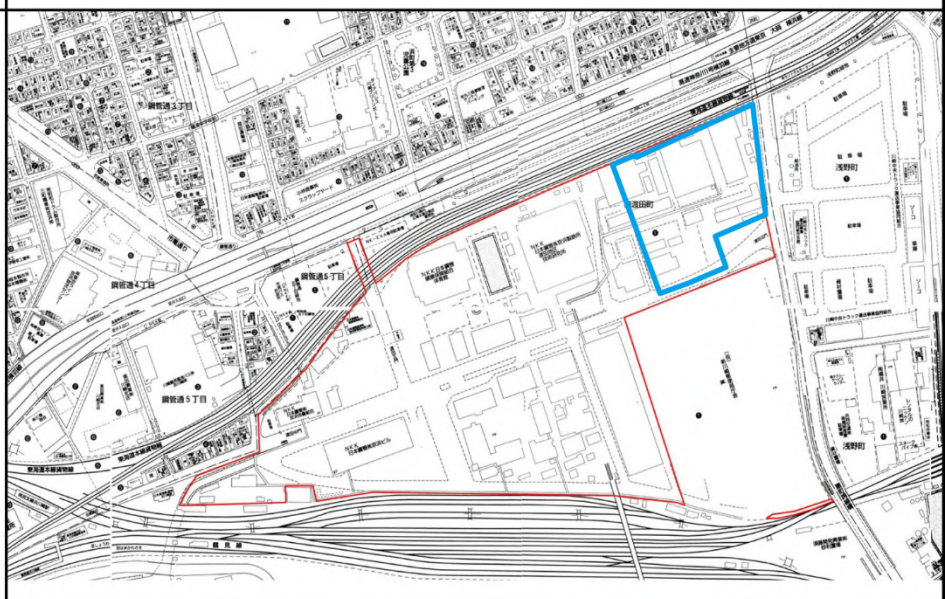
1979年（昭和54年）
【航空写真】



1988年（昭和63年）
【住宅地図】



1998年（平成10年）
【住宅地図】



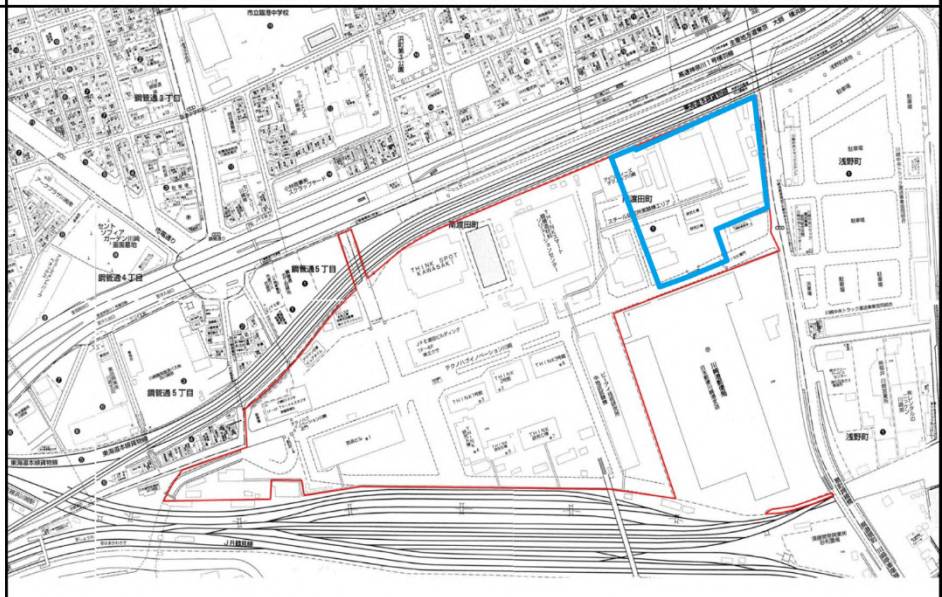
【凡例】 : 川崎市による南渡田地区拠点整備基本計画に係る開発区域 : 本事業の事業実施区域

図 4.3.1-1(4) 計画地及びその周辺の地形図・住宅地図・航空写真

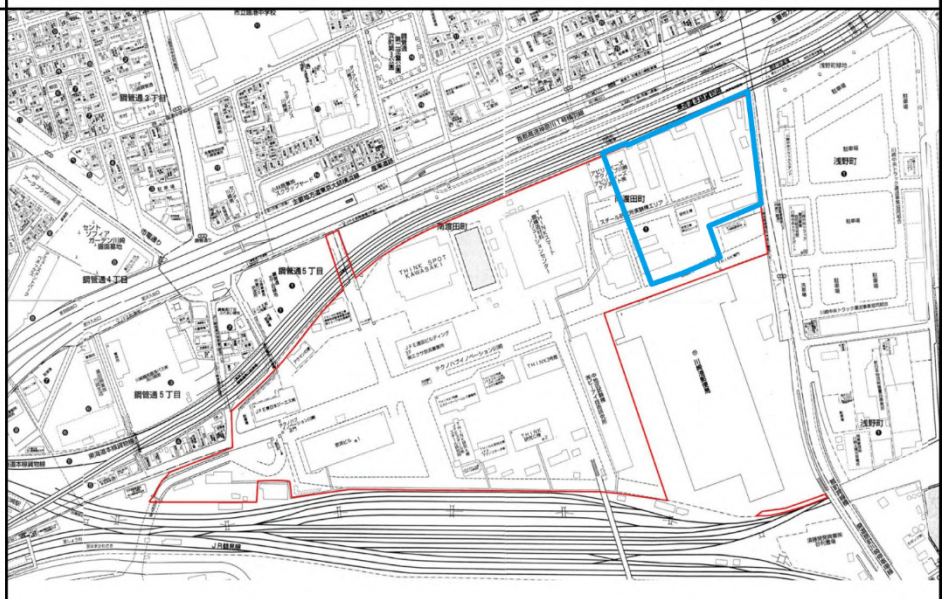
2007年（平成19年）
【航空写真】



2008年（平成20年）
【住宅地図】



2017年（平成29年）
【住宅地図】



【凡例】 : 川崎市による南渡田地区拠点整備基本計画に係る開発区域 : 本事業の事業実施区域

図 4.3.1-1(5) 計画地及びその周辺の地形図・住宅地図・航空写真

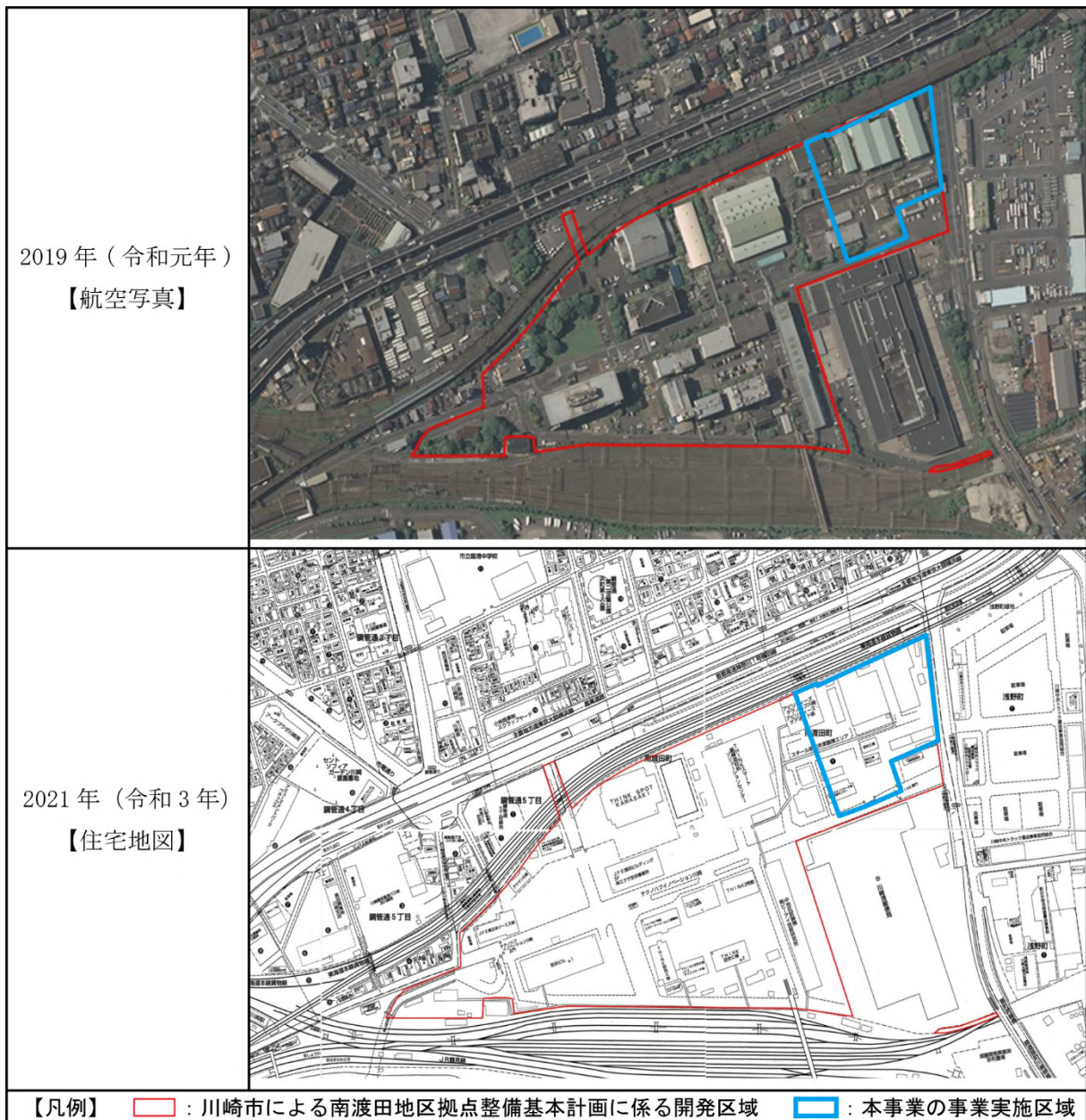


図 4.3.1-1(6) 計画地及びその周辺の地形図・住宅地図・航空写真

(2) 予測・評価

工事の実施に伴い発生する土壌汚染の影響について予測及び評価を行った。

① 予測

a. 予測項目

b. 予測結果

本事業では計画地が形質変更時要届出区域に指定されていることから、汚染土壌が確認されている範囲において工事を実施する場合は、汚染土壌を土壌汚染対策法等、関係法令に基づき適切に処理すること、また、汚染土壌の運搬に際しては「汚染土壌の運搬に関するガイドライン（改訂第4.2版）」を遵守するとともに、汚染土壌の処理に際しては、許可を得た汚染土壌処理業者に委託し、適正に処理する。これらから、汚染土壌の適切な処理・処分が行われるものと予測する。

② 評価

本事業では計画地が形質変更時要届出区域に指定されていることから、汚染土壌が確認されている範囲において工事を実施する場合は、汚染土壌を土壌汚染対策法等、関係法令に基づき適切に処理すること、また、汚染土壌の運搬に際しては「汚染土壌の運搬に関するガイドライン（改訂第4.2版）」を遵守するとともに、汚染土壌の処理に際しては、許可を得た汚染土壌処理業者に委託し、適正に処理する。これらから、汚染土壌の適切な処理・処分が行われるものと予測した。

また、場内で仮置き等を行う場合には、特定有害物質等の飛散等を防止するため、シートで覆う等の必要な措置を講じるなどの環境保全のための措置を講じる。

以上のことから、人の健康の保護の観点からみて必要な水準を超えないものと評価する。

4.4 騒音・振動・低周波音

4.4.1 騒音

環境影響評価の対象は、工事中の建設機械の稼働及び工事用車両の走行、供用時の冷暖房施設等の設置及び施設関連車両の走行に伴う騒音の影響とする。

(1) 現況調査

① 調査結果

a. 騒音の状況（環境騒音及び道路交通騒音）

(a) 現地調査

ア. 環境騒音

環境騒音の現地調査結果は、表 4.4.1-1 に示すとおりである。

環境騒音の等価騒音レベル (L_{Aeq}) は、昼間が 56.2 デシベル、夜間が 56.0 デシベルであった。

計画地周辺の主要地方道 6 号東京大師横浜線及び首都高速神奈川 1 号横羽線を通行する車両走行音が主な騒音発生源であった。

調査結果を騒音に係る環境基準（昼間 60 デシベル以下、夜間 50 デシベル以下）と比較すると、夜間は環境基準を 6.0 デシベル程度超過していた。

表4.4.1-1 環境騒音の現地調査結果

調査地点	区分	時間区分	環境騒音レベル (デシベル)				環境基準 (デシベル)
			L_{A5}	L_{A50}	L_{A95}	L_{Aeq}	一般地域 (C類型) (L_{Aeq})
No. A (計画地近傍)	平日	昼間	61.1	53.8	52.0	56.2	60以下
		夜間	60.5	52.7	50.9	56.0	50以下

注：1. 時間区分 昼間：6～22 時、夜間 22～6 時

注：2. L_{Aeq} は等価騒音レベル、 L_{A50} は中央値、 L_{A5} 及び L_{A95} は 90% レンジの上端値及び下端値を示す。

注：3. L_{Aeq} はエネルギー平均値、 L_{A50} 、 L_{A5} 及び L_{A95} は算出平均値を示す。

注：4. No. A では、C 類型における騒音の環境基準が適用される。

注：5. 網掛けは環境基準を上回っていることを示す。

イ. 道路交通騒音

道路交通騒音の現地調査結果は、表 4.4.1-2 に示すとおりである。

道路交通騒音の等価騒音レベル (L_{Aeq}) は、No. 1 では平日の昼間が 63.7 デシベル、夜間が 57.8 デシベル、休日の昼間が 59.6 デシベル、夜間が 54.4 デシベル、No. 2 では平日の昼間が 67.5 デシベル、夜間が 66.1 デシベル、休日の昼間が 66.8 デシベル、夜間が 62.7 デシベル、No. 3 では平日の昼間が 63.1 デシベル、夜間が 58.2 デシベル、休日の昼間が 59.1 デシベル、夜間が 57.0 デシベルであった。

道路交通騒音の等価騒音レベル (L_{Aeq}) を騒音に係る環境基準（No. 1、No. 2 が昼間 70 デシベル以下、夜間 65 デシベル以下、No. 3 が昼間 65 デシベル以下、夜間 60 デシベル以下）と比較すると、No. 1 の全時間帯、No. 2 の平日の昼間、休日及び No. 3 の全時間帯は環境基準を満足していたが、No. 2 の平日の夜間は 1.1 デシベル程度環境基準を超過していた。

表4.4.1-2 道路交通騒音の現地調査結果

調査地点	区分	時間区分	道路交通騒音レベル (デシベル)				環境基準 (デシベル) (L _{Aeq})
			L _{A5}	L _{A50}	L _{A95}	L _{Aeq}	
No. 1 (一般県道 101 号 扇町川崎停車場 線)	平日	昼間	68.9	59.4	54.5	63.7	70 以下
		夜間	61.8	51.9	47.8	57.8	65 以下
	休日	昼間	64.5	54.0	49.2	59.6	70 以下
		夜間	58.0	48.1	44.3	54.4	65 以下
No. 2 (市道南幸町 渡田線)	平日	昼間	73.4	60.9	51.5	67.5	70 以下
		夜間	72.1	54.9	47.3	66.1	65 以下
	休日	昼間	73.1	58.2	47.1	66.8	70 以下
		夜間	69.7	47.8	40.8	62.7	65 以下
No. 3 (市道鋼管通 66 号線)	平日	昼間	68.0	58.9	55.7	63.1	65 以下(参考)
		夜間	61.9	54.8	50.5	58.2	60 以下(参考)
	休日	昼間	63.3	55.8	52.7	59.1	65 以下(参考)
		夜間	59.7	53.1	48.7	57.0	60 以下(参考)

注：1. 時間区分 昼間：6～22 時、夜間 22～6 時

注：2. L_{Aeq} は等価騒音レベル、L_{A50} は中央値、L_{A5} 及び L_{A95} は 90%レンジの上端値及び下端値を示す。

注：3. L_{Aeq} はエネルギー平均値、L_{A50}、L_{A5} 及び L_{A95} は算出平均値を示す。

注：4. No. 1 及び No. 2 では、幹線交通を担う道路に近接する空間における騒音の環境基準が適用される。

No. 3 では、工業専用地域に指定されていることから、道路に面する地域の環境基準は適用されない。
参考として、道路に面する地域(地域区分：B 地域のうち、2 車線以上の車線を有する地域及び C 地域のうち、車線を有する道路に面する地域)における騒音の環境基準を示す。

注：5. 網掛けは環境基準を上回っていることを示す。

b. 自動車交通量等の状況

(a) 既存資料調査

調査結果は、「第 2 章 2.1.7 交通、運輸の状況 (1) 道路の状況」(p. 71～73)に示すとおりであり、計画地東側を通る一般県道 101 号扇町川崎停車場線(地点⑩：川崎市川崎区大島 2-6-11)の令和 3 年度の交通量(大型車混入率)は昼間 8,599 台(20.5%)、24 時間で 11,265 台(19.9%)、計画地北西側を通る市道南幸町渡田線(地点⑪：川崎市川崎区渡田 3-4-10)の令和 3 年度の交通量(大型車混入率)は昼間 15,577 台(15.0%)、24 時間で 20,873 台(16.1%)であった。

平成 22 年度からの交通量の変化はほぼ横ばい傾向であった。

(b) 現地調査

ア. 自動車交通量

自動車交通量の現地調査結果は、表 4.4.1-3 に示すとおりである。

平日の昼間（6～22 時）の交通量は、No. 1 が 6,637 台、No. 2 が 8,835 台、No. 3 が 2,831 台、大型車混入率は 0.5～18.6%であった。

平日の夜間（22～6 時）の交通量は、No. 1 が 477 台、No. 2 が 1,072 台、No. 3 が 224 台、大型車混入率は 0.0～21.8%であった。

平日の 24 時間交通量は、No. 1 が 7,114 台、No. 2 が 9,907 台、No. 3 が 3,055 台、大型車混入率は 0.5～18.8%であった。

休日の昼間（6～22 時）の交通量は、No. 1 が 3,165 台、No. 2 が 7,386 台、No. 3 が 1,219 台、大型車混入率は 0.2～12.5%であった。

休日の夜間（22～6 時）の交通量は、No. 1 が 306 台、No. 2 が 803 台、No. 3 が 115 台、大型車混入率は 2.6～18.6%であった。

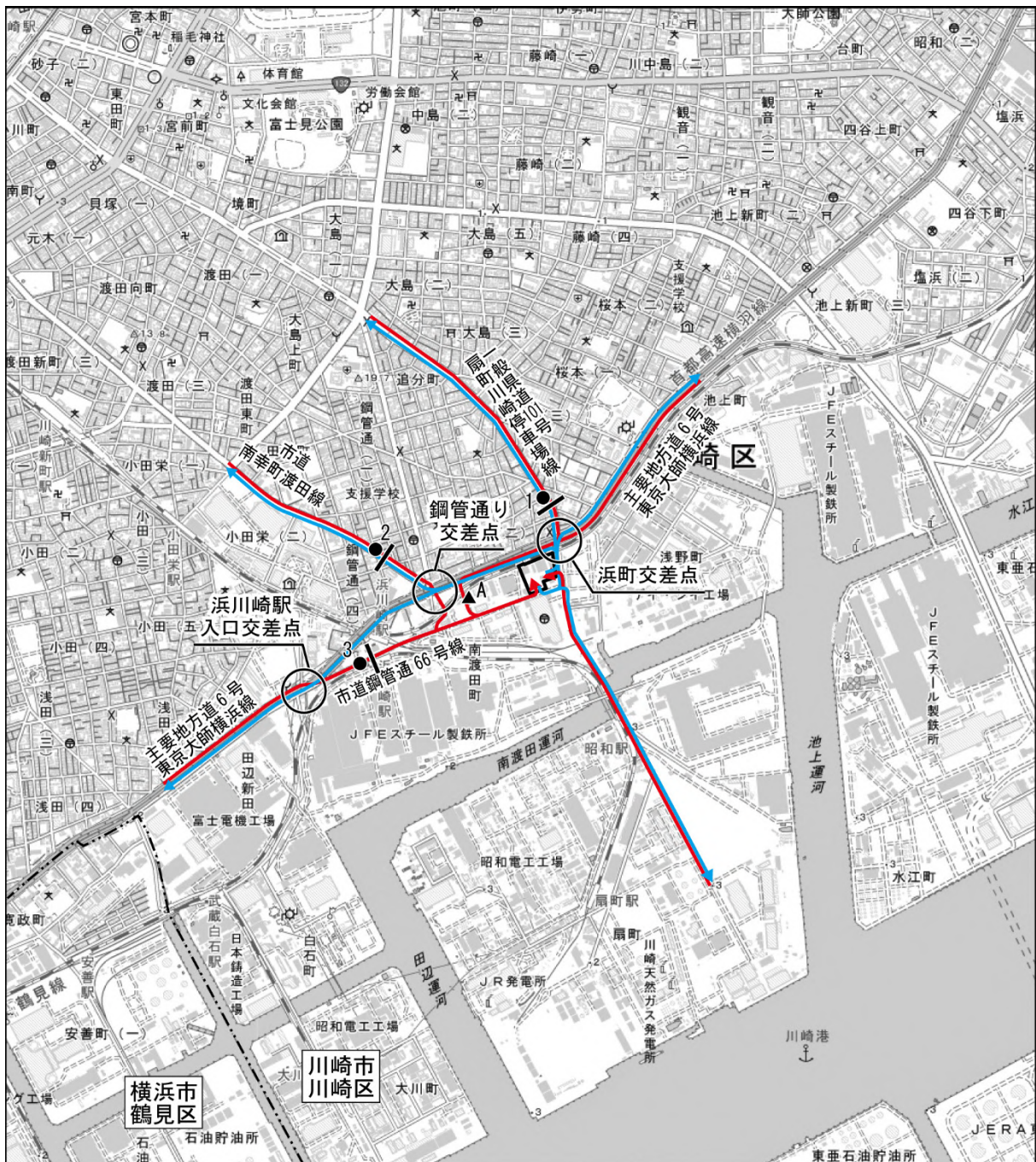
休日の 24 時間交通量は、No. 1 が 3,471 台、No. 2 が 8,189 台、No. 3 が 1,334 台、大型車混入率は 0.4～13.1%であった。

走行速度は、No. 1 が 43.5km/h、No. 2 が 42.3km/h、No. 3 が 27.2km/h であった。








表 4.4.1-3 自動車交通量の現地調査結果

調査地点	区分	時間帯	断面交通量（台）			大型車混入率
			大型車	小型車	合計	
No. 1 (一般県道 101 号扇町 川崎停車場線)	平日	昼間	1,233	5,404	6,637	18.6%
		夜間	104	373	477	21.8%
		24 時間	1,337	5,777	7,114	18.8%
	休日	昼間	397	2,768	3,165	12.5%
		夜間	57	249	306	18.6%
		24 時間	454	3,017	3,471	13.1%
No. 2 (市道南幸町渡田線)	平日	昼間	1,246	7,589	8,835	14.1%
		夜間	208	864	1,072	19.4%
		24 時間	1,454	8,453	9,907	14.7%
	休日	昼間	463	6,923	7,386	6.3%
		夜間	110	693	803	13.7%
		24 時間	573	7,616	8,189	7.0%
No. 3 (市道鋼管通 66 号線)	平日	昼間	15	2,816	2,831	0.5%
		夜間	0	224	224	0.0%
		24 時間	15	3,040	3,055	0.5%
	休日	昼間	3	1,216	1,219	0.2%
		夜間	3	112	115	2.6%
		24 時間	6	1,328	1,334	0.4%

注：時間帯は環境基準の時間帯であり、昼間が 6～22 時、夜間が 22～6 時である。

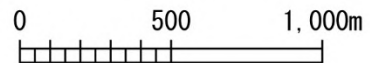


凡例

-  計画地
-  市界
-  入庫経路 (供用時)
-  出庫経路 (供用時)
-  環境騒音・振動調査地点
-  道路交通騒音・振動・地盤卓越振動数調査地点
-  自動車交通量・道路構造等調査地点



1:25,000



注：本図は、国土地理院電子地形図 25000 を用いて作成したものである。

図 4.4.1-1 騒音・振動道路構造等現地調査地点図

(2) 予測・評価

工事中及び供用時において、以下に示す騒音による影響が考えられるため、その影響の程度について予測及び評価を行う。

- ・建設機械の稼働に伴う騒音
- ・工事用車両の走行に伴う騒音
- ・冷暖房施設等の設置に伴う騒音
- ・施設関連車両の走行に伴う騒音

ア 建設機械の稼働に伴う騒音

① 予測

a. 予測結果

建設機械の稼働に伴う騒音の予測結果は、表 4.4.1-4 及び図 4.4.1-2 に示すとおり、最大値は計画地南側敷地境界付近の 70.4 デシベルであり、環境保全目標（85 デシベル以下）を満足すると予測する。

表4.4.1-4 建設機械の稼働に伴う騒音の予測結果

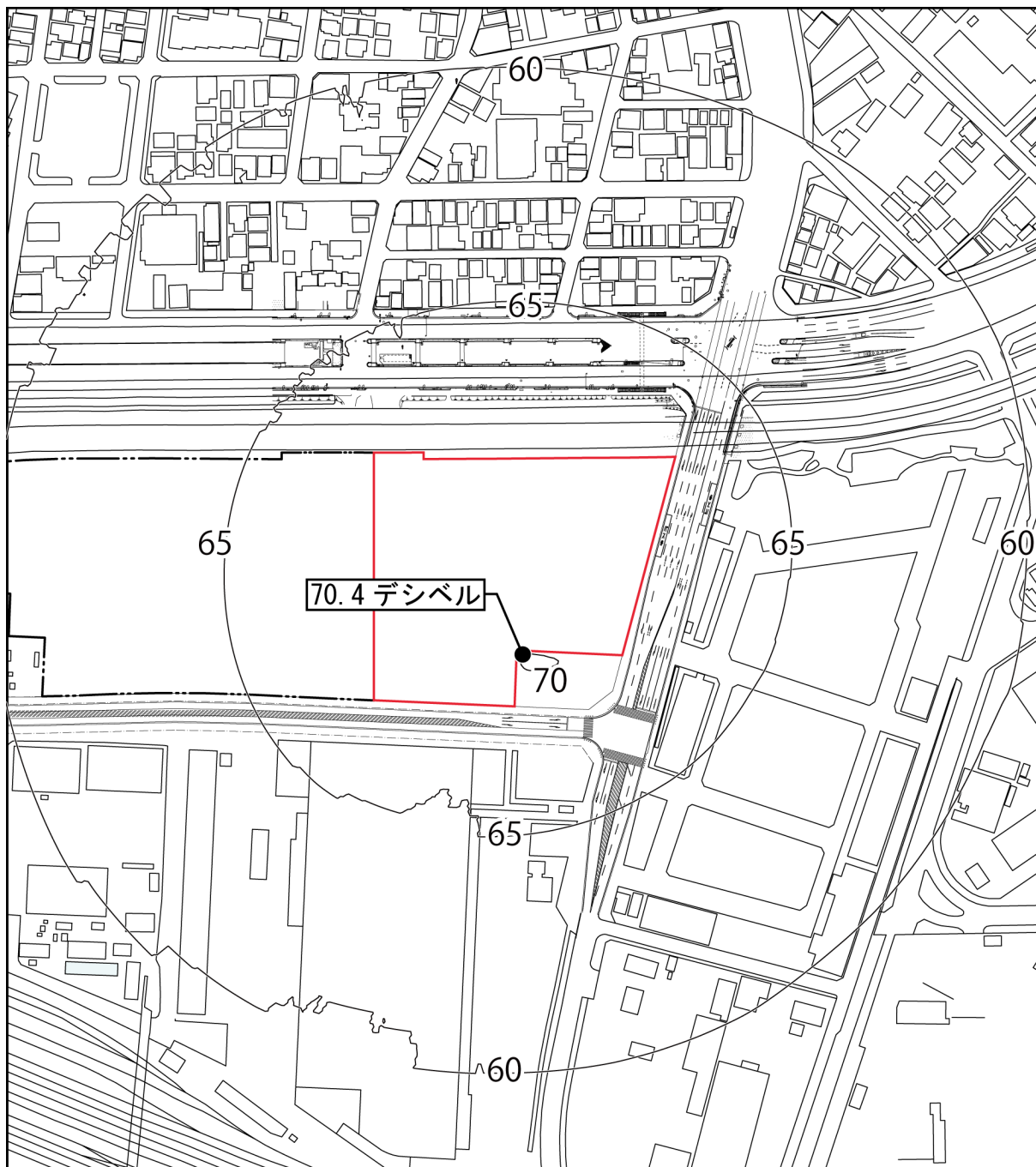
項目	予測時期	予測結果 (L _{A5}) の最大値	環境保全目標
建設作業騒音	工事着手後 5ヶ月目	70.4 デシベル	85 デシベル以下

② 評価

建設機械の稼働に伴う騒音レベルは、計画地南側敷地境界付近で最大 70.4 デシベルであり、環境保全目標（85 デシベル以下）を満足すると予測した。

本事業の工事においては、建設機械について可能な限り低騒音型を使用するなどの環境保全のための措置を講じる。

以上のことから、本事業の工事に伴う建設機械の稼働に伴う騒音は、計画地周辺の生活環境の保全に支障はないと評価する。

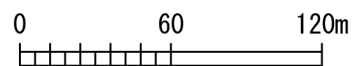


凡 例

- 計画地
- 隣地境界線
- 等レベル線(デシベル)
- 最大値出現地点(70.4デシベル)



1:3,000



注：本図は、VectorMapMaker を用いて作成したものである。

図 4.4.1-2 建設機械の稼働に伴う騒音予測結果（工事着手後5ヶ月目）

イ 工事用車両の走行に伴う騒音

① 予測

a. 予測結果

工事用車両の走行に伴う騒音の予測結果は、表 4.4.1-5 に示すとおりである。

地点 No.1 の工事中交通量による等価騒音レベルは 63.2～63.8 デシベルであり、環境保全目標（70 デシベル以下）を満足すると予測する。なお、工事用車両による増加レベルは 0.1 デシベルであることから影響は小さいと予測する。

地点 No.3 の工事中交通量による等価騒音レベルは 63.2 デシベルであり、環境保全目標（65 デシベル以下）を満足すると予測する。なお、工事用車両による増加レベルは 0.1 デシベルであることから影響は小さいと予測する。

表4.4.1-5 工事用車両の走行に伴う騒音の予測結果（工事着手後11ヶ月目）

単位：デシベル

予測地点		調査結果 (L_{Aeq})	予測計算値 (L_{Aeq})	補正值 (L_{Aeq})	予測計算値 (L_{Aeq})		予測結果 (L_{Aeq})			環境 保全 目標
		現況交通量 による 等価騒音 レベル	現況交通量 による 等価騒音 レベル	予測地点に おける現地 調査結果と 予測計算値 の差	工事中一般 交通量 による 等価騒音 レベル	工事中 交通量 による 等価騒音 レベル	工事中一般 交通量 による 等価騒音 レベル	工事中 交通量 による 等価騒音 レベル	工事用車 両の走行 に伴う増 加レベル	
		①	②	③(①-②)	④	⑤	⑥(④+③)	⑦(⑤+③)	⑦-⑥	
No.1	西側	63.7	61.2	2.5	61.2	61.3	63.7	63.8	0.1	70
	東側	—	60.6	2.5*	60.6	60.7	63.1	63.2	0.1	
No.3	北側	63.1	65.3	-2.2	65.3	65.4	63.1	63.2	0.1	65
	南側	—	65.3	-2.2*	65.3	65.4	63.1	63.2	0.1	

注：1. 等価騒音レベルは、昼間（6～22時）の等価騒音レベルである。

注：2. ※補正值は道路両側の沿道状況がほぼ同様であったため、現地調査を行っていない側（反対車線側）の補正值としても適用した。

② 評価

地点 No.1 の工事中交通量による等価騒音レベルは 63.2～63.8 デシベルであり、環境保全目標（70 デシベル以下）を満足すると予測する。なお、工事用車両による増加レベルは 0.1 デシベルであることから影響は小さいと予測した。

地点 No.3 の工事中交通量による等価騒音レベルは 63.2 デシベルであり、環境保全目標（65 デシベル以下）を満足すると予測する。なお、工事用車両による増加レベルは 0.1 デシベルであることから影響は小さいと予測した。

本事業の工事においては、工事用車両の運転者に対し、適宜運転教育を実施し、待機中のアイドリングストップ、加減速の少ない運転を行うこと等のエコドライブを徹底するなどの環境保全のための措置を講じる。

以上のことから、本事業の工事に伴う工事用車両の走行は、沿道の生活環境の保全に著しい影響を及ぼすことはないものと評価する。

ウ 冷暖房施設等の設置に伴う騒音

① 予 測

a. 予測結果

冷暖房施設等の設置に伴う騒音の予測結果は、表 4. 4. 1-6 及び図 4. 4. 1-3 に示すとおりである。

計画敷地境界における冷暖房設備等からの騒音レベルは、西側で最大 54.9 デシベル、北側で最大 55.8 デシベルであり、各時間帯において環境保全目標 (55～72.5 デシベル) を満足すると予測する。

表4. 4. 1-6 冷暖房施設等の設置に伴う騒音の予測結果

項目	予測地点	予測結果 (L _{A5}) の 最大値 (デシベル)	環境保全目標 (デシベル)
施設騒音 (デシベル)	計画地西側 敷地境界最大地点	54.9	6～8時 : 65
			8～18時 : 70
			18～23時 : 65
			23～6時 : 55
	計画地北側 敷地境界最大地点	55.8	6～8時 : 70
			8～18時 : 72.5
			18～23時 : 70
			23～6時 : 60

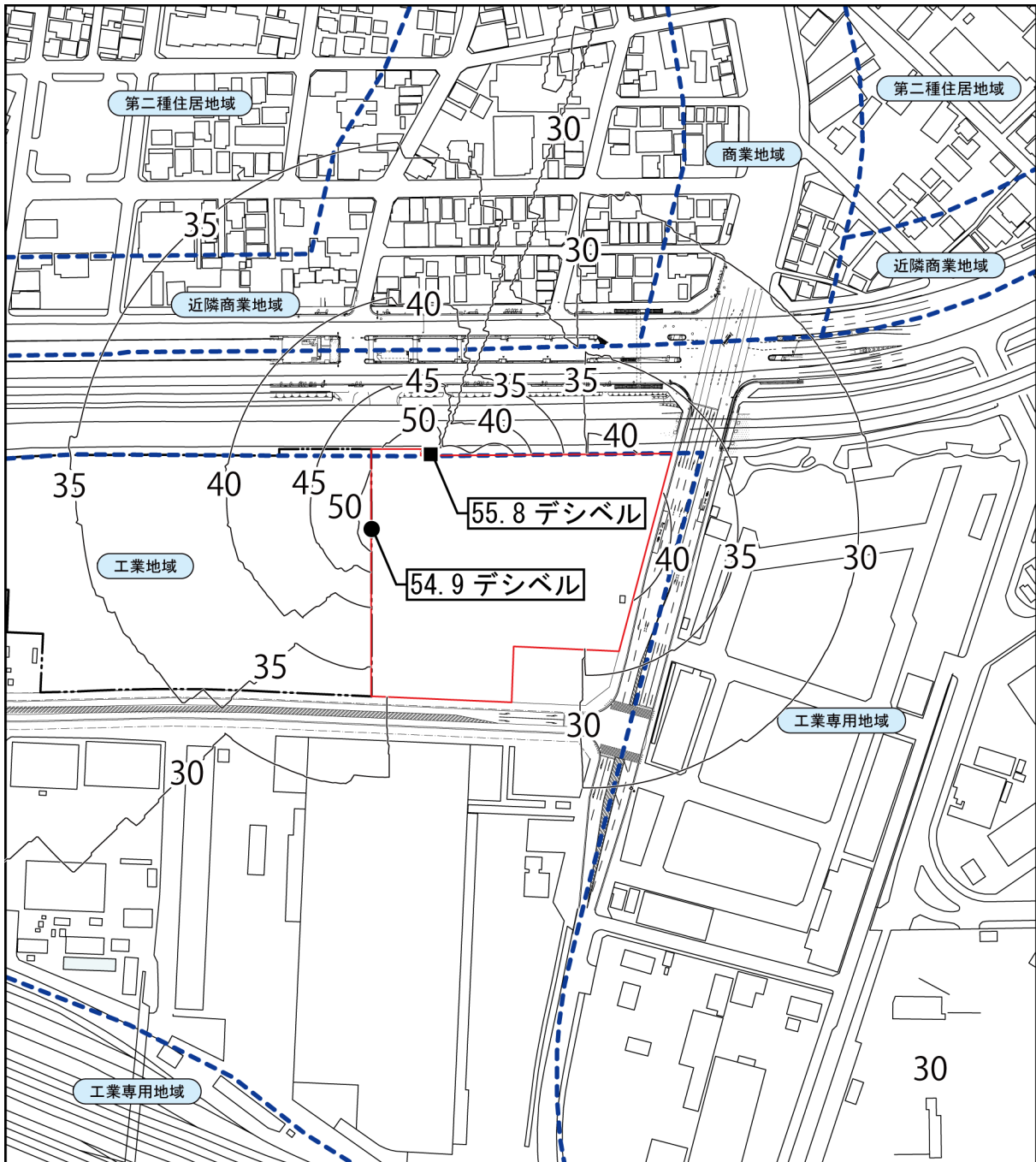
注：冷暖房施設の稼働時間は24時間とした。

② 評 価

計画敷地境界における冷暖房設備等からの騒音レベルは、西側で最大 54.9 デシベル、北側で最大 55.8 デシベルであり、各時間帯において環境保全目標 (55～72.5 デシベル) を満足すると予測した。

本事業の実施においては、設備機器については、定期的な整備点検を行い、整備不良等による騒音の増加を防止する環境保全のための措置を講じる。

以上のことから、本事業の実施に伴う冷暖房施設等の設置に伴う騒音は、計画地周辺の生活環境の保全に支障はないと評価する。



凡 例

- 計画地
- 用途地域線
- 用途地域名
- 隣地境界線
- 等レベル線(デシベル)
- 西側最大値出現地点(54.9デシベル)
- 北側最大値出現地点(55.8デシベル)

注：本図は、VectorMapMaker を用いて作成したものである。



1:3,000

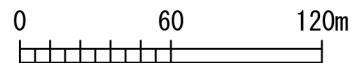


図 4. 4. 1-3 冷暖房施設等の設置に伴う騒音の予測結果

エ 施設関連車両の走行に伴う騒音

① 予測

a. 予測結果

施設関連車両の走行に伴う騒音の予測結果は、表 4.4.1-7(1)～(4)に示すとおりである。

地点 No.1 の将来交通量による平日の等価騒音レベルは昼間 64.3～64.7 デシベル、夜間 59.1～59.6 デシベル、休日の等価騒音レベルは昼間 62.0～62.2 デシベル、夜間 57.1～57.8 デシベルであり、環境保全目標（昼間：70 デシベル以下、夜間：65 デシベル以下）を満足すると予測する。なお、施設関連車両による増加レベルは 0.3～1.0 デシベルであることから影響は小さいと予測する。

地点 No.2 の将来交通量による平日の等価騒音レベルは昼間 66.9～67.7 デシベル、夜間 65.1～66.1 デシベル、休日の等価騒音レベルは昼間 66.8～67.0 デシベル、夜間 62.2～62.9 デシベルであり、環境保全目標（昼間：70 デシベル以下、夜間：65 デシベル以下）を平日の夜間のみ上回ると予測するが、現況においても既に環境保全目標を上回っており、施設関連車両による増加レベルは 0.0～0.2 デシベルであることから影響は小さいと予測する。

地点 No.3 の将来交通量による平日の等価騒音レベルは昼間 63.7 デシベル、夜間 58.4 デシベル、休日の等価騒音レベルは昼間 59.8 デシベル、夜間 57.6 デシベルであり、環境保全目標（昼間：65 デシベル以下、夜間：60 デシベル以下）を満足すると予測する。なお、施設関連車両による増加レベルは 0.2～0.7 デシベルであることから影響は小さいと予測する。

表4.4.1-7(1) 施設関連車両の走行に伴う騒音の予測結果（平日）〔昼間〕

単位：デシベル

予測地点	調査結果 (L _{Aeq})	予測計算値 (L _{Aeq})	補正值 (L _{Aeq})	予測計算値 (L _{Aeq})		予測結果 (L _{Aeq})			環境保全目標	
	現況交通量による等価騒音レベル	現況交通量による等価騒音レベル	予測地点における現地調査結果と予測計算値の差	将来一般交通量による等価騒音レベル	将来交通量による等価騒音レベル	将来一般交通量による等価騒音レベル	将来交通量による等価騒音レベル	施設関連車両の走行に伴う増加レベル		
	①	②	③(①-②)	④	⑤	⑥(④+③)	⑦(⑤+③)	⑦-⑥		
No. 1	西側	63.7	61.2	2.5	61.9	62.2	64.4	64.7	0.3	70
	東側	—	60.6	2.5*	61.4	61.8	63.9	64.3	0.4	
No. 2	南西側	—	63.7	3.0*	63.8	63.9	66.8	66.9	0.1	70
	北東側	67.5	64.5	3.0	64.6	64.7	67.6	67.7	0.1	
No. 3	北側	63.1	65.3	-2.2	65.7	65.9	63.5	63.7	0.2	65
	南側	—	65.3	-2.2*	65.7	65.9	63.5	63.7	0.2	

注：1. 等価騒音レベルは、昼間（6～22時）の等価騒音レベルである。

注：2. ※補正值は道路両側の沿道状況がほぼ同様であったため、現地調査を行っていない側（反対車線側）の補正值としても適用した。

表4.4.1-7(2) 施設関連車両の走行に伴う騒音の予測結果（平日）〔夜間〕

単位：デシベル

予測地点	調査結果 (L _{Aeq})	予測計算値 (L _{Aeq})	補正值 (L _{Aeq})	予測計算値 (L _{Aeq})		予測結果 (L _{Aeq})			環境保全目標	
	現況交通量による等価騒音レベル	現況交通量による等価騒音レベル	予測地点における現地調査結果と予測計算値の差	将来一般交通量による等価騒音レベル	将来交通量による等価騒音レベル	将来一般交通量による等価騒音レベル	将来交通量による等価騒音レベル	施設関連車両の走行に伴う増加レベル		
	①	②	③(①-②)	④	⑤	⑥(④+③)	⑦(⑤+③)	⑦-⑥		
No. 1	西側	57.8	52.9	4.9	54.2	54.7	59.1	59.6	0.5	65
	東側	—	52.6	4.9*	53.7	54.2	58.6	59.1	0.5	
No. 2	南西側	—	57.9	7.1*	57.9	58.0	65.0	65.1	0.1	65
	北東側	66.1	59.0	7.1	59.0	59.0	66.1	66.1	0.0	
No. 3	北側	58.2	57.2	1.0	57.2	57.4	58.2	58.4	0.2	60
	南側	—	57.2	1.0*	57.2	57.4	58.2	58.4	0.2	

注：1. 網掛けは、環境保全目標を上回っている値を示す。

注：2. 等価騒音レベルは、夜間（22～6時）の等価騒音レベルである。

注：3. ※補正值は道路両側の沿道状況がほぼ同様であったため、現地調査を行っていない側（反対車線側）の補正值としても適用した。

表4.4.1-7(3) 施設関連車両の走行に伴う騒音の予測結果(休日)[昼間]

単位:デシベル

予測地点	調査結果 (L _{Aeq})	予測計算値 (L _{Aeq})	補正值 (L _{Aeq})	予測計算値 (L _{Aeq})		予測結果 (L _{Aeq})			環境保全目標	
	現況交通量による等価騒音レベル	現況交通量による等価騒音レベル	予測地点における現地調査結果と予測計算値の差	将来一般交通量による等価騒音レベル	将来交通量による等価騒音レベル	将来一般交通量による等価騒音レベル	将来交通量による等価騒音レベル	施設関連車両の走行に伴う増加レベル		
	①	②	③(①-②)	④	⑤	⑥(④+③)	⑦(⑤+③)	⑦-⑥		
No.1	西側	59.6	57.2	2.4	58.8	59.8	61.2	62.2	1.0	70
	東側	-	56.9	2.4*	58.7	59.6	61.1	62.0	0.9	
No.2	南西側	-	62.4	4.2*	62.4	62.6	66.6	66.8	0.2	70
	北東側	66.8	62.6	4.2	62.6	62.8	66.8	67.0	0.2	
No.3	北側	59.1	61.6	-2.5	61.6	62.3	59.1	59.8	0.7	65
	南側	-	61.6	-2.5*	61.6	62.3	59.1	59.8	0.7	

注:1.等価騒音レベルは、昼間(6~22時)の等価騒音レベルである。

注:2.※補正值は道路両側の沿道状況がほぼ同様であったため、現地調査を行っていない側(反対車線側)の補正值としても適用した。

表4.4.1-7(4) 施設関連車両の走行に伴う騒音の予測結果(休日)[夜間]

単位:デシベル

予測地点	調査結果 (L _{Aeq})	予測計算値 (L _{Aeq})	補正值 (L _{Aeq})	予測計算値 (L _{Aeq})		予測結果 (L _{Aeq})			環境保全目標	
	現況交通量による等価騒音レベル	現況交通量による等価騒音レベル	予測地点における現地調査結果と予測計算値の差	将来一般交通量による等価騒音レベル	将来交通量による等価騒音レベル	将来一般交通量による等価騒音レベル	将来交通量による等価騒音レベル	施設関連車両の走行に伴う増加レベル		
	①	②	③(①-②)	④	⑤	⑥(④+③)	⑦(⑤+③)	⑦-⑥		
No.1	西側	54.4	50.4	4.0	52.9	53.8	56.9	57.8	0.9	65
	東側	-	50.6	4.0*	52.1	53.1	56.1	57.1	1.0	
No.2	南西側	-	56.3	5.7*	56.3	56.5	62.0	62.2	0.2	65
	北東側	62.7	57.0	5.7	57.0	57.2	62.7	62.9	0.2	
No.3	北側	57.0	54.7	2.3	54.7	55.3	57.0	57.6	0.6	60
	南側	-	54.7	2.3*	54.7	55.3	57.0	57.6	0.6	

注:1.等価騒音レベルは、夜間(22~6時)の等価騒音レベルである。

注:2.※補正值は道路両側の沿道状況がほぼ同様であったため、現地調査を行っていない側(反対車線側)の補正值としても適用した。

② 評価

地点 No. 1 の将来交通量による平日の等価騒音レベルは昼間 64.3～64.7 デシベル、夜間 59.1～59.6 デシベル、休日の等価騒音レベルは昼間 62.0～62.2 デシベル、夜間 57.1～57.8 デシベルであり、環境保全目標（昼間：70 デシベル以下、夜間：65 デシベル以下）を満足すると予測した。なお、施設関連車両による増加レベルは 0.3～1.0 デシベルであることから影響は小さいと予測した。

地点 No. 2 の将来交通量による平日の等価騒音レベルは昼間 66.9～67.7 デシベル、夜間 65.1～66.1 デシベル、休日の等価騒音レベルは昼間 66.8～67.0 デシベル、夜間 62.2～62.9 デシベルであり、環境保全目標（昼間：70 デシベル以下、夜間：65 デシベル以下）を平日の夜間のみ上回ると予測したが、現況においても既に環境保全目標を上回っており、施設関連車両による増加レベルは 0.0～0.2 デシベルであることから影響は小さいと予測した。

地点 No. 3 の将来交通量による平日の等価騒音レベルは昼間 63.7 デシベル、夜間 58.4 デシベル、休日の等価騒音レベルは昼間 59.8 デシベル、夜間 57.6 デシベルであり、環境保全目標（昼間：65 デシベル以下、夜間：60 デシベル以下）を満足すると予測した。なお、施設関連車両による増加レベルは 0.2～0.7 デシベルであることから影響は小さいと予測した。

本事業においては、施設関連車両の規制速度の遵守を徹底するなどの環境保全のための措置を講じる。

以上のことから、本事業の供用に伴う施設関連車両の走行は、沿道の生活環境の保全に著しい影響を及ぼすことはないものと評価する。

4.4.2 振動

環境影響評価の対象は、工事中の建設機械の稼働及び工事用車両の走行、供用時の施設関連車両の走行に伴う振動の影響とする。

(1) 現況調査

① 調査結果

a. 振動の状況（環境振動、道路交通振動及び地盤卓越振動数）

(a) 現地調査

ア. 環境振動

環境振動の現地調査結果は、表 4.4.2-1 に示すとおりである。

環境振動の振動レベル（L₁₀）は、平日の昼間が 42.2 デシベル、夜間が 40.1 デシベルであり、振動感覚閾値を下回っていた。

表4.4.2-1 環境振動の現地調査結果

調査地点	区分	時間 区分	環境振動レベル（デシベル）			振動感覚閾値 （デシベル）
			L ₁₀	L ₅₀	L ₉₀	
地点A （計画地近傍）	平日	昼間	42.2	38.5	35.2	55
		夜間	40.1	35.5	30.9	

注：1. 時間区分 昼間：8～19時、夜間19～8時

注：2. L₅₀は中央値、L₁₀及びL₉₀は80%レンジの上端値及び下端値を示す。

注：3. L₅₀、L₁₀及びL₉₀は算出平均値を示す。

注：4. 振動感覚閾値は、通常、人が感じ始める振動レベルである。

イ. 道路交通振動

道路交通振動の現地調査結果は、表 4. 4. 2-2 に示すとおりである。

道路交通振動の振動レベル（L₁₀）は、No. 1 では平日の昼間が 42. 6 デシベル、夜間が 39. 5 デシベル、休日の昼間が 35. 8 デシベル、夜間が 36. 1 デシベル、No. 2 では平日の昼間が 41. 6 デシベル、夜間が 39. 1 デシベル、休日の昼間が 37. 5 デシベル、夜間が 34. 1 デシベル、No. 3 では平日の昼間が 44. 6 デシベル、夜間が 42. 3 デシベル、休日の昼間が 39. 9 デシベル、夜間が 39. 0 デシベルであった。

要請限度と比較すると、すべての時間帯で要請限度を満足していた。

表4. 4. 2-2 道路交通振動の現地調査結果

調査地点	区分	時間区分	道路交通振動レベル（デシベル）			要請限度 （デシベル） （L ₁₀ ）
			L ₁₀	L ₅₀	L ₉₀	
No. 1 （一般県道101号扇町 川崎停車場線）	平日	昼間	42. 6	39. 0	35. 4	70以下
		夜間	39. 5	34. 9	30. 4	65以下
	休日	昼間	35. 8	31. 2	27. 1	70以下
		夜間	36. 1	30. 6	25. 3	65以下
No. 2 （市道南幸町 渡田線）	平日	昼間	41. 6	34. 6	31. 0	65以下
		夜間	39. 1	32. 5	27. 6	60以下
	休日	昼間	37. 5	29. 8	25. 8	65以下
		夜間	34. 1	26. 5	22. 7	60以下
No. 3 （市道鋼管通 66号線）	平日	昼間	44. 6	40. 9	37. 4	70以下
		夜間	42. 3	36. 5	31. 0	65以下
	休日	昼間	39. 9	33. 8	29. 8	70以下
		夜間	39. 0	31. 4	25. 4	65以下

注：1. 時間区分 昼間：8～19時、夜間19～8時

注：2. L₅₀は中央値、L₁₀及びL₉₀は80%レンジの上端値及び下端値を示す。

注：3. L₅₀、L₁₀及びL₉₀は算出平均値を示す。

注：4. No. 1及びNo. 3では、第二種区域の要請限度が適用され、No. 2では、第一種区域の要請限度が適用される。

ウ. 地盤卓越振動数

地盤卓越振動数は、表 4. 4. 2-3 に示すとおりである。

表4. 4. 2-3 地盤卓越振動数の調査結果

地点No.	調査地点	地盤卓越振動数 (Hz)
1	一般県道101号扇町川崎停車場線	17.1
2	市道南幸町渡田線	19.9
3	市道鋼管通66号線	25.3

注：地盤卓越振動数は、最大値を示す中心周波数の平均値を示した。

b. 自動車交通量等の状況

(a) 既存資料調査

調査結果は、「第2章 2. 1. 7 交通、運輸の状況 (1) 道路の状況」(p. 71~73)に示すとおりであり、計画地東側を通る一般県道 101 号扇町川崎停車場線（地点⑩：川崎市川崎区大島 2-6-11）の令和3年度の交通量（大型車混入率）は昼間 8,599 台（20.5%）、24 時間で 11,265 台（19.9%）、計画地北西側を通る市道南幸町渡田線（地点⑪：川崎市川崎区渡田 3-4-10）の令和3年度の交通量（大型車混入率）は昼間 15,577 台（15.0%）、24 時間で 20,873 台（16.1%）であった。

平成 22 年度からの交通量の変化はほぼ横ばい傾向であった。

(b) 現地調査

ア. 自動車交通量

自動車交通量の現地調査結果は、表 4. 4. 2-4 に示すとおりである。

平日の昼間（8~19 時）の交通量は、No. 1 が 5,369 台、No. 2 が 6,134 台、No. 3 が 1,982 台、大型車混入率は 0.8~19.1%であった。

平日の夜間（19~8 時）の交通量は、No. 1 が 1,745 台、No. 2 が 3,773 台、No. 3 が 1,073 台、大型車混入率は 0.0~17.9%であった。

平日の 24 時間交通量は、No. 1 が 7,114 台、No. 2 が 9,907 台、No. 3 が 3,055 台、大型車混入率は 0.5~18.8%であった。

休日の昼間（8~19 時）の交通量は、No. 1 が 2,531 台、No. 2 が 5,701 台、No. 3 が 922 台、大型車混入率は 0.2~11.8%であった。

休日の夜間（19~8 時）の交通量は、No. 1 が 940 台、No. 2 が 2,488 台、No. 3 が 412 台、大型車混入率は 1.0~16.5%であった。

休日の 24 時間交通量は、No. 1 が 3,471 台、No. 2 が 8,189 台、No. 3 が 1,334 台、大型車混入率は 0.4~13.1%であった。

走行速度は、No. 1 が 43.5km/h、No. 2 が 42.3km/h、No. 3 が 27.2km/h であった。

表4.4.2-4 自動車交通量の現地調査結果

調査地点	区分	時間帯	断面交通量(台)			大型車混入率
			大型車	小型車	合計	
No.1 (一般県道101号扇町川崎停車場線)	平日	昼間	1,025	4,344	5,369	19.1%
		夜間	312	1,433	1,745	17.9%
		24時間	1,337	5,777	7,114	18.8%
	休日	昼間	299	2,232	2,531	11.8%
		夜間	155	785	940	16.5%
		24時間	454	3,017	3,471	13.1%
No.2 (市道南幸町渡田線)	平日	昼間	977	5,157	6,134	15.9%
		夜間	477	3,296	3,773	12.6%
		24時間	1,454	8,453	9,907	14.7%
	休日	昼間	334	5,367	5,701	5.9%
		夜間	239	2,249	2,488	9.6%
		24時間	573	7,616	8,189	7.0%
No.3 (市道鋼管通66号線)	平日	昼間	15	1,967	1,982	0.8%
		夜間	0	1,073	1,073	0.0%
		24時間	15	3,040	3,055	0.5%
	休日	昼間	2	920	922	0.2%
		夜間	4	408	412	1.0%
		24時間	6	1,328	1,334	0.4%

注：時間帯は道路交通振動に係る要請限度の時間帯であり、昼間が8～19時、夜間が19～8時である。

(2) 予測・評価

工事中及び供用時において、以下に示す振動による影響が考えられるため、その影響の程度について予測及び評価を行う。

- ・建設機械の稼働に伴う振動
- ・工事用車両の走行に伴う振動
- ・施設関連車両の走行に伴う振動

ア 建設機械の稼働に伴う振動

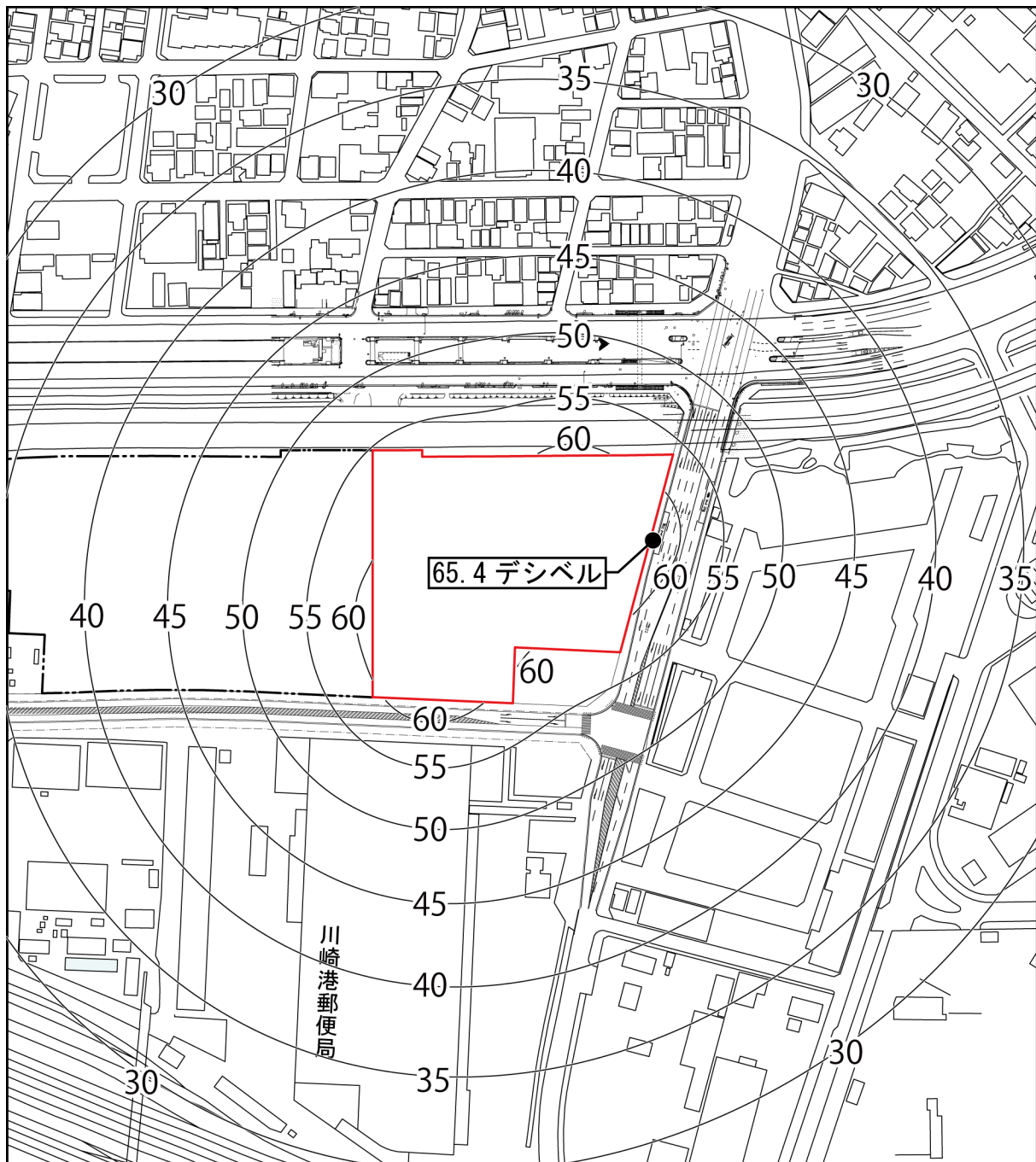
① 予測

a. 予測結果

建設機械の稼働に伴う振動の予測結果は、表4.4.2-5及び図4.4.2-1に示すとおり、最大値は計画地東側敷地境界付近の65.4デシベルであり、環境保全目標(75デシベル以下)を満足すると予測する。

表4.4.2-5 建設機械の稼働に伴う振動の予測結果

項目	予測時期	予測結果(L ₁₀)の最大値	環境保全目標
建設作業振動	工事着手後 5ヶ月目	65.4デシベル	75デシベル以下

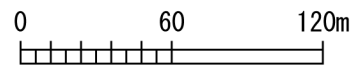


凡 例

- 計画地
- 隣地境界線
- 等レベル線(デシベル)
- 最大値出現地点(65.4デシベル)



1:3,000



注：本図は、VectorMapMaker を用いて作成したものである。

図 4.4.2-1 建設機械の稼働に伴う振動予測結果（工事着手後5ヶ月目）

② 評価

建設機械の稼働に伴う振動レベルは、計画地東側敷地境界で最大 65.4 デシベルであり、環境保全目標（75 デシベル以下）を満足すると予測した。

本事業の工事においては、工法について、極力振動の影響が小さい工法を採用するなどの環境保全のための措置を講じる。

以上のことから、本事業の工事に伴う建設機械の稼働に伴う振動は、計画地周辺の生活環境の保全に支障はないと評価する。

イ 工事用車両の走行に伴う振動

① 予測

a. 予測結果

工事用車両の走行に伴う振動の予測結果は、表 4.4.2-6(1)～(2)に示すとおりである。

地点 No.1 の工事中交通量による振動レベルは昼間 42.6 デシベル、夜間 39.9 デシベルであり、環境保全目標（昼間 70 デシベル以下、夜間 65 デシベル以下）を満足すると予測する。なお、工事用車両による増加レベルは 0.0～0.4 デシベルであることから影響は小さいと予測する。

地点 No.3 の工事中交通量による振動レベルは昼間 44.9 デシベル、夜間 42.6 デシベルであり、環境保全目標（昼間 70 デシベル以下、夜間 65 デシベル以下）を満足すると予測する。なお、工事用車両による増加レベルは 0.3 デシベルであることから影響は小さいと予測する。

表4.4.2-6(1) 工事用車両の走行に伴う振動の予測結果（工事着手後11ヶ月目）[昼間]

単位：デシベル

予測地点		調査結果 (L ₁₀)	予測計算値 (L ₁₀)	補正值 (L ₁₀)	予測計算値 (L ₁₀)		予測結果 (L ₁₀)			環境保全目標
		現況交通量による振動レベル	現況交通量による振動レベル	予測地点における現地調査結果と予測計算値の差	工事中一般交通量による振動レベル	工事中交通量による振動レベル	工事中一般交通量による振動レベル	工事中交通量による振動レベル	工事用車両の走行に伴う増加レベル	
		①	②	③(①-②)	④	⑤	⑥(④+③)	⑦(⑤+③)	⑦-⑥	
No.1	西側	42.6	44.7	-2.1	44.7	44.7	42.6	42.6	0.0	70
	東側	—	44.7	-2.1*	44.7	44.7	42.6	42.6	0.0	
No.3	北側	44.6	37.3	7.3	37.3	37.6	44.6	44.9	0.3	70
	南側	—	37.3	7.3*	37.3	37.6	44.6	44.9	0.3	

注：1. 振動レベルは、昼間（8～19時）及び夜間（19時～8時）で予測結果が最大となる振動レベルである。

注：2. ※補正值は道路両側の沿道状況がほぼ同様であったため、現地調査を行っていない側（反対車線側）の補正值としても適用した。

表4.4.2-6(2) 工事用車両の走行に伴う振動の予測結果（工事着手後11ヶ月目）〔夜間〕

単位：デシベル

予測地点	調査結果 (L ₁₀)	予測計算値 (L ₁₀)	補正值 (L ₁₀)	予測計算値 (L ₁₀)		予測結果 (L ₁₀)			環境保全目標	
	現況交通量による振動レベル	現況交通量による振動レベル	予測地点における現地調査結果と予測計算値の差	工事中一般交通量による振動レベル	工事中交通量による振動レベル	工事中一般交通量による振動レベル	工事中交通量による振動レベル	工事用車両の走行に伴う増加レベル		
	①	②	③(①-②)	④	⑤	⑥(④+③)	⑦(⑤+③)	⑦-⑥		
No. 1	西側	39.5	42.2	-2.7	42.2	42.6	39.5	39.9	0.4	65
	東側	—	42.2	-2.7*	42.2	42.6	39.5	39.9	0.4	
No. 3	北側	42.3	36.3	6.0	36.3	36.6	42.3	42.6	0.3	65
	南側	—	36.3	6.0*	36.3	36.6	42.3	42.6	0.3	

注：1. 振動レベルは、昼間（8～19時）及び夜間（19時～8時）で予測結果が最大となる振動レベルである。

注：2. ※補正值は道路両側の沿道状況がほぼ同様であったため、現地調査を行っていない側（反対車線側）の補正值としても適用した。

② 評価

地点 No. 1 の工事中交通量による振動レベルは昼間 42.6 デシベル、夜間 39.9 デシベルであり、環境保全目標（昼間 70 デシベル以下、夜間 65 デシベル以下）を満足すると予測した。なお、工事用車両による増加レベルは 0.0～0.4 デシベルであることから影響は小さいと予測した。

地点 No. 3 の工事中交通量による振動レベルは昼間 44.9 デシベル、夜間 42.6 デシベルであり、環境保全目標（昼間 70 デシベル以下、夜間 65 デシベル以下）を満足すると予測した。なお、工事用車両による増加レベルは 0.3 デシベルであることから影響は小さいと予測した。

本事業の工事においては、工事用車両の運転者に対し、適宜運転教育を実施し、加減速の少ない運転を行うこと等のエコドライブを徹底するなどの環境保全のための措置を講じる。

以上のことから、本事業の工事に伴う工事用車両の走行は、沿道の生活環境の保全に支障はないと評価する。

ウ 施設関連車両の走行に伴う振動

① 予測

a. 予測項目

b. 予測結果

施設関連車両の走行に伴う振動の予測結果は、表 4.4.2-7(1)～(4)に示すとおりである。

地点 No.1 の将来交通量による平日の振動レベルは昼間 43.4 デシベル、夜間 40.8 デシベル、休日の振動レベルは昼間 40.1 デシベル、夜間 39.7 デシベルであり、環境保全目標（昼間：70 デシベル以下、夜間：65 デシベル以下）を満足すると予測する。なお、施設関連車両による増加レベルは 0.0～0.6 デシベルであることから影響は小さいと予測する。

地点 No.2 の将来交通量による平日の振動レベルは昼間 41.7～42.3 デシベル、夜間 39.1～39.8 デシベル、休日の振動レベルは昼間 37.6～38.2 デシベル、夜間 34.1～34.7 デシベルであり、環境保全目標（北側は昼間：65 デシベル以下、夜間：60 デシベル以下、南側は昼間：70 デシベル以下、夜間：65 デシベル以下）を満足すると予測する。なお、施設関連車両による増加レベルは 0.0～0.1 デシベルであることから影響は小さいと予測する。

地点 No.3 の将来交通量による平日の振動レベルは昼間 45.9 デシベル、夜間 42.6 デシベル、休日の振動レベルは昼間 44.0 デシベル、夜間 39.0 デシベルであり、環境保全目標（昼間：70 デシベル以下、夜間：65 デシベル以下）を満足すると予測する。なお、施設関連車両による増加レベルは 0.0～4.1 デシベルであることから影響は小さいと予測する。

表4.4.2-7(1) 施設関連車両の走行に伴う振動の予測結果（平日）[昼間]

単位：デシベル

予測地点	調査結果 (L ₁₀)	予測計算値 (L ₁₀)	補正值 (L ₁₀)	予測計算値 (L ₁₀)		予測結果 (L ₁₀)			環境保全目標	
	現況交通量による振動レベル	現況交通量による振動レベル	予測地点における現地調査結果と予測計算値の差	将来一般交通量による振動レベル	将来交通量による振動レベル	将来一般交通量による振動レベル	将来交通量による振動レベル	施設関連車両の走行に伴う増加レベル		
	①	②	③(①-②)	④	⑤	⑥(④+③)	⑦(⑤+③)	⑦-⑥		
No. 1	西側	42.6	44.7	-2.1	45.3	45.5	43.2	43.4	0.2	70
	東側	-	44.7	-2.1*	45.3	45.5	43.2	43.4	0.2	
No. 2	南西側	-	46.4	-4.1*	46.4	46.4	42.3	42.3	0.0	70
	北東側	41.6	45.7	-4.1	45.7	45.8	41.6	41.7	0.1	65
No. 3	北側	44.6	37.3	7.3	37.7	38.6	45.0	45.9	0.9	70
	南側	-	37.3	7.3*	37.7	38.6	45.0	45.9	0.9	

注：1. 振動レベルは、昼間（8～19時）及び夜間（19～8時）で予測結果が最大となる振動レベルである。

注：2. ※補正值は道路両側の沿道状況がほぼ同様であったため、現地調査を行っていない側（反対車線側）の補正值としても適用した。

表4.4.2-7(2) 施設関連車両の走行に伴う振動の予測結果（平日）[夜間]

単位：デシベル

予測地点	調査結果 (L ₁₀)	予測計算値 (L ₁₀)	補正值 (L ₁₀)	予測計算値 (L ₁₀)		予測結果 (L ₁₀)			環境保全目標	
	現況交通量による振動レベル	現況交通量による振動レベル	予測地点における現地調査結果と予測計算値の差	将来一般交通量による振動レベル	将来交通量による振動レベル	将来一般交通量による振動レベル	将来交通量による振動レベル	施設関連車両の走行に伴う増加レベル		
	①	②	③(①-②)	④	⑤	⑥(④+③)	⑦(⑤+③)	⑦-⑥		
No. 1	西側	39.5	42.2	-2.7	43.5	43.5	40.8	40.8	0.0	65
	東側	-	42.2	-2.7*	43.5	43.5	40.8	40.8	0.0	
No. 2	南西側	-	46.4	-6.7*	46.5	46.5	39.8	39.8	0.0	65
	北東側	39.1	45.8	-6.7	45.8	45.8	39.1	39.1	0.0	60
No. 3	北側	42.3	36.3	6.0	36.6	36.6	42.6	42.6	0.0	65
	南側	-	36.3	6.0*	36.6	36.6	42.6	42.6	0.0	

注：1. 振動レベルは、昼間（8～19時）及び夜間（19～8時）で予測結果が最大となる振動レベルである。

注：2. ※補正值は道路両側の沿道状況がほぼ同様であったため、現地調査を行っていない側（反対車線側）の補正值としても適用した。

表4.4.2-7(3) 施設関連車両の走行に伴う振動の予測結果(休日)[昼間]

単位: デンベル

予測地点	調査結果 (L ₁₀)	予測計算値 (L ₁₀)	補正值 (L ₁₀)	予測計算値 (L ₁₀)		予測結果 (L ₁₀)			環境保全目標	
	現況交通量による振動レベル	現況交通量による振動レベル	予測地点における現地調査結果と予測計算値の差	将来一般交通量による振動レベル	将来交通量による振動レベル	将来一般交通量による振動レベル	将来交通量による振動レベル	施設関連車両の走行に伴う増加レベル		
	①	②	③(①-②)	④	⑤	⑥(④+③)	⑦(⑤+③)	⑦-⑥		
No. 1	西側	35.8	38.5	-2.7	42.2	42.8	39.5	40.1	0.6	70
	東側	-	38.5	-2.7*	42.2	42.8	39.5	40.1	0.6	
No. 2	南西側	-	43.8	-5.7*	43.8	43.9	38.1	38.2	0.1	70
	北東側	37.5	43.2	-5.7	43.2	43.3	37.5	37.6	0.1	65
No. 3	北側	39.9	29.8	10.1	29.8	33.9	39.9	44.0	4.1	70
	南側	-	29.8	10.1*	29.8	33.9	39.9	44.0	4.1	

注: 1. 振動レベルは、昼間(8~19時)及び夜間(19~8時)で予測結果が最大となる振動レベルである。

注: 2. ※補正值は道路両側の沿道状況がほぼ同様であったため、現地調査を行っていない側(反対車線側)の補正值としても適用した。

表4.4.2-7(4) 施設関連車両の走行に伴う振動の予測結果(休日)[夜間]

単位: デンベル

予測地点	調査結果 (L ₁₀)	予測計算値 (L ₁₀)	補正值 (L ₁₀)	予測計算値 (L ₁₀)		予測結果 (L ₁₀)			環境保全目標	
	現況交通量による振動レベル	現況交通量による振動レベル	予測地点における現地調査結果と予測計算値の差	将来一般交通量による振動レベル	将来交通量による振動レベル	将来一般交通量による振動レベル	将来交通量による振動レベル	施設関連車両の走行に伴う増加レベル		
	①	②	③(①-②)	④	⑤	⑥(④+③)	⑦(⑤+③)	⑦-⑥		
No. 1	西側	36.1	37	-0.9	40.6	40.6	39.7	39.7	0.0	65
	東側	-	37	-0.9*	40.6	40.6	39.7	39.7	0.0	
No. 2	南西側	-	42.6	-8.0*	42.6	42.7	34.6	34.7	0.1	65
	北東側	34.1	42.1	-8.0	42.1	42.1	34.1	34.1	0.0	60
No. 3	北側	39	29.3	9.7	29.3	29.3	39.0	39.0	0.0	65
	南側	-	29.3	9.7*	29.3	29.3	39.0	39.0	0.0	

注: 1. 振動レベルは、昼間(8~19時)及び夜間(19~8時)で予測結果が最大となる振動レベルである。

注: 2. ※補正值は道路両側の沿道状況がほぼ同様であったため、現地調査を行っていない側(反対車線側)の補正值としても適用した。

② 評価

地点 No. 1 の将来交通量による平日の振動レベルは昼間 43.4 デシベル、夜間 40.8 デシベル、休日の振動レベルは昼間 40.1 デシベル、夜間 39.7 デシベルであり、環境保全目標（昼間：70 デシベル以下、夜間：65 デシベル以下）を満足すると予測した。なお、施設関連車両による増加レベルは 0.0～0.6 デシベルであることから影響は小さいと予測した。

地点 No. 2 の将来交通量による平日の振動レベルは昼間 41.7～42.3 デシベル、夜間 39.1～39.8 デシベル、休日の振動レベルは昼間 37.6～38.2 デシベル、夜間 34.1～34.7 デシベルであり、環境保全目標（北側は昼間：65 デシベル以下、夜間：60 デシベル以下、南側は昼間：70 デシベル以下、夜間：65 デシベル以下）を満足すると予測した。なお、施設関連車両による増加レベルは 0.0～0.1 デシベルであることから影響は小さいと予測した。

地点 No. 3 の将来交通量による平日の振動レベルは昼間 45.9 デシベル、夜間 42.6 デシベル、休日の振動レベルは昼間 44.0 デシベル、夜間 39.0 デシベルであり、環境保全目標（昼間：70 デシベル以下、夜間：65 デシベル以下）を満足すると予測した。なお、施設関連車両による増加レベルは 0.0～4.1 デシベルであることから影響は小さいと予測した。

本事業においては、施設関連車両に対して、加減速の少ない運転を行うこと等のエコドライブの実施を指導するなどの環境保全のための措置を講じる。

以上のことから、本事業の供用に伴う施設関連車両の走行は、沿道の生活環境の保全に著しい影響を及ぼすことはないものと評価する。

4.5 廃棄物等

4.5.1 一般廃棄物

環境影響評価の対象は、本事業の実施に伴い発生する一般廃棄物による影響とする。

(1) 現況調査

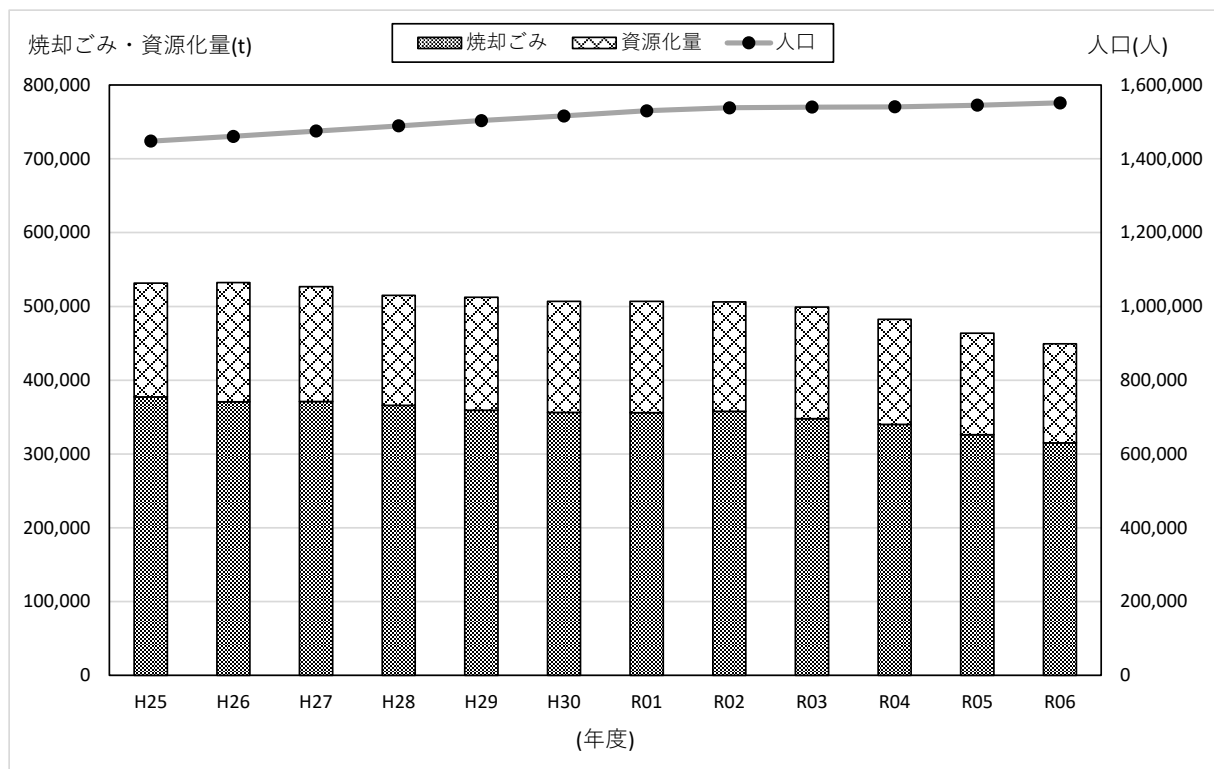
① 調査結果

a. 一般廃棄物の状況

川崎市における2013(平成25)～2024(令和6)年度の一般廃棄物の推移は図4.5.1-1に、処理状況は表4.5.1-1に示すとおりである。

令和6年度における一般廃棄物の総排出量は449,192t、その内、焼却ごみが315,155t、資源化量は134,037tで資源化率は29.8%である。それぞれの内訳を見ると、焼却ごみでは家庭系が226,081t、事業系が89,074t、資源化物では家庭系が80,019t、事業系が54,018tである。

川崎市では、家庭系ごみ及び資源化物については、地域により収集日を決めて分別収集を実施している。一方、事業系ごみについては、事業者自らが市の処理施設へ持ち込むか、許可業者に収集を委託することで処理している。



出典：「令和7年度環境局事業概要－廃棄物編－」（令和7年8月、川崎市）

図 4.5.1-1 川崎市における焼却ごみ量・資源化量、人口の推移（平成25～令和6年度）

表 4.5.1-1 川崎市のごみ焼却量等の実績

西暦(年度)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	
和暦(年度)	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	
日数	365	365	366	365	365	365	366	365	365	365	366	365	
人口(人)※1	1,448,196	1,461,043	1,475,300	1,489,477	1,503,690	1,516,483	1,530,457	1,538,262	1,540,340	1,540,890	1,545,604	1,551,788	
焼却ごみ(t)	377,363	370,849	371,270	366,016	359,169	356,233	356,044	357,662	348,017	340,093	326,121	315,155	
内訳	家庭系焼却ごみ	258,810	249,626	251,273	249,303	249,632	248,295	250,239	262,744	254,060	245,933	235,117	226,081
	普通ごみ	250,435	241,632	242,954	241,086	241,060	239,387	240,520	250,897	242,283	234,357	223,754	214,970
	粗大・小物金属・一時多量 可燃分※11	8,375	7,994	8,319	8,217	8,572	8,908	9,719	11,847	11,777	11,576	11,363	11,111
	事業系焼却ごみ	118,129	120,819	119,547	116,333	109,208	107,616	105,486	94,918	93,957	94,160	91,004	89,074
	道路清掃ごみ	424	404	450	380	329	322	319	※12	※12	※12	※12	※12
資源化量(t)※2	154,299	161,541	155,552	148,983	153,125	150,678	150,991	148,595	150,927	142,604	137,705	134,037	
資源化率(%)	29.0	30.3	29.5	28.9	29.9	29.7	29.8	29.4	30.2	29.5	29.7	29.8	
内訳	家庭系資源化物	99,472	102,298	100,021	95,524	93,129	90,142	88,758	91,388	89,627	86,326	82,239	80,019
	粗大・小物金属・一時多量 資源化分※11	3,814	3,860	3,769	3,805	3,795	4,119	4,342	4,665	4,426	3,988	3,535	3,292
	空き缶	7,859	7,722	7,046	6,270	6,845	6,750	7,181	7,842	7,723	7,399	7,197	7,102
	空きびん	11,921	11,960	12,225	11,293	11,125	10,580	10,379	11,395	11,056	10,381	9,894	9,460
	ペットボトル	5,168	5,076	5,042	4,991	4,751	4,846	4,842	5,279	5,373	5,426	5,527	5,705
	ミックスペーパー	13,306	14,063	13,618	13,010	12,530	11,897	11,409	10,356	9,990	9,896	9,268	8,770
	プラ製容器包装	9,008	12,395	12,587	12,753	12,686	12,723	13,170	14,288	14,527	14,465	14,136	14,359
	資源集団回収	47,999	46,654	45,048	42,773	40,811	38,642	36,863	36,995	35,974	34,253	32,138	30,781
	小型家電	2	79	199	57	24	27	28	38	30	26	28	27
	使用済み乾電池		268	255	287	275	293	284	319	308	292	309	294
	蛍光灯※7				59	53	36	23	22	25	21	21	18
	その他※3	395	221	232	226	234	229	237	189	195	179	186	211
	事業系資源化物(t)	54,827	59,243	55,531	53,459	59,996	60,536	62,233	57,207	61,300	56,278	55,466	54,018
乾電池(t)	287	※6	※6	※6	※6	※6	※6	※6	※6	※6	※6	※6	
総排出量(t)※4	531,949	532,390	526,822	514,999	512,294	506,911	507,035	506,257	498,944	482,697	463,826	449,192	
1人1日当たりごみ排出量(g)※5	1,006	998	976	947	933	916	905	902	887	858	820	793	

※1 人口は、各年度10月1日現在の人口に基づきます。
 ※2 資源化量とは、家庭系資源物、事業系資源物を含めて算出したものです。
 ※3 その他とは、自主回収古紙、古布及び蛍光灯の合計値です。(蛍光灯は、平成28年から除きます)
 ※4 総排出量=焼却ごみ+資源化量
 ※5 1人1日当たりごみ排出量とは、一般家庭(家庭系焼却ごみ・家庭系資源物)、事業者(事業系焼却ごみ・事業系資源物(事業活動に伴い出される資源物))、その他(道路清掃ごみ)の合計を人口及び年間日数(うるう年の場合は366日)で除したものです。
 ※6 使用済み乾電池を安定的にリサイクルすることができるようになったため、平成26年度から資源化量の内訳へ記載することとしました。
 ※7 蛍光灯は、平成28年から割らない収集を開始しました。なお、平成27年までの蛍光灯は、その他※3に含まれています。
 ※8 令和元年東日本台風で発生した災害廃棄物5,086tは含まれていません。
 ※9 令和元年東日本台風で発生した災害廃棄物1,210tは含まれていません。
 ※10 令和元年東日本台風で発生した災害廃棄物213tは含まれていません。
 ※11 令和2年度から、一時多量ごみが含まれています。
 ※12 令和2年度から、道路清掃ごみは、事業系ごみに含まれています。
 ※13 令和5年度までは全市「プラスチック製容器包装」として、令和6年度からは川崎市のみプラスチック製品を含む「プラスチック資源」として回収しています。

出典：「令和7年度環境局事業概要－廃棄物編－」（令和7年8月、川崎市）

(2) 予測・評価

本事業の実施に伴い商業施設から発生する一般廃棄物を対象とし、廃棄物の種類、排出量及び処理・処分方法について予測及び評価を行った。

① 予測

a. 予測結果

本事業の実施に伴い発生する事業系一般廃棄物の種類及び排出量は、表 4.5.1-2 に示すとおりである。また、主な処理・処分方法は、表 4.5.1-3 に示すとおりである。供用後の事業系一般廃棄物排出量の合計は約 518.5t/年と予測する。

供用時に発生する事業系一般廃棄物は、「川崎市廃棄物の処理及び再生利用等に関する条例」及び「廃棄物保管施設設置基準要綱」に基づく廃棄物保管施設を設け、分別排出を徹底することにより、許可業者、古紙業者等による収集・運搬及び川崎市等による適正な処分が実施されると予測する。

表 4.5.1-2 供用時に発生する一般廃棄物の種類及び排出量

種類		店舗面積 (m ²)	排出原単位 (kg/m ² ・年)	排出量 (t/年)
紙類	新聞紙	約 5,000	2.6	約 13.0
	段ボール		75.3	約 376.5
	その他紙類		5.0	約 25.0
食品廃棄物			20.8	約 104.0
合計		—	—	約 518.5

注：四捨五入の関係により合計が合わない場合がある。

表 4.5.1-3 事業系一般廃棄物の主な処理・処分方法

種類	主な処理・処分方法
紙類	古紙業者等に委託し、適切にリサイクル・処分
食品廃棄物	一般廃棄物処理業者（許可業者）に委託し、適切に処分

② 評価

本事業の実施に伴い発生する事業系一般廃棄物の排出量は約 518.5t/年と予測した。

供用時に発生する事業系一般廃棄物は、「川崎市廃棄物の処理及び再生利用等に関する条例」及び「廃棄物保管施設設置基準要綱」に基づく廃棄物保管施設を設け、分別排出を徹底することにより、許可業者、古紙業者等による収集・運搬及び川崎市等による適正なリサイクル及び処分が実施されると予測した。

廃棄物保管施設においては、掲示物等により資源化を促すことや紙類（段ボール等）は古紙業者に委託し再資源化するなどの環境保全のための措置を講じる。

以上のことから、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と評価する。

4.5.2 産業廃棄物

環境影響評価の対象は、工事の実施に伴う産業廃棄物の発生による影響とする。

(1) 現況調査

① 調査結果

a. 産業廃棄物の状況

川崎市における令和5年度の産業廃棄物の排出、処理状況は図4.5.2-1に、建設業の処理状況は図4.5.2-2に示すとおりである。

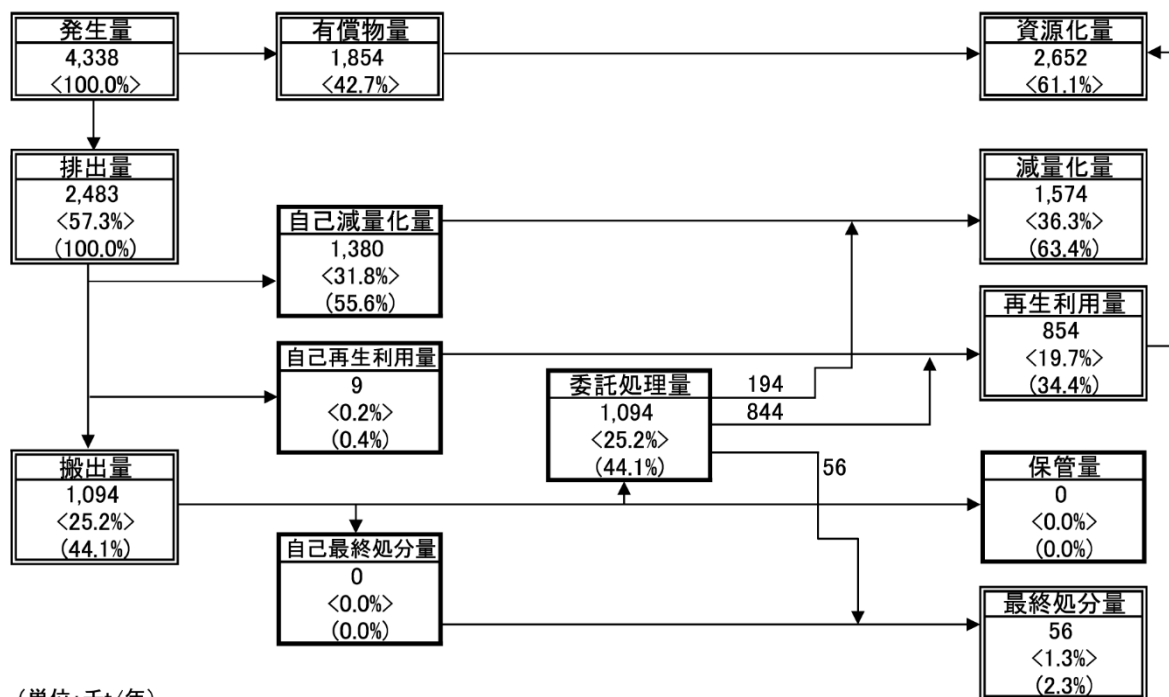
川崎市全体の産業廃棄物の発生量は4,338千t/年であり、有償物量は1,854千t/年（発生量の42.7%）、排出量は2,483千t/年（同57.3%）である。

また、排出量のうち減量化量は1,574千t/年、再生利用量は854千t/年、最終処分量は56千t/年である。

有償物量と再生利用量を合わせた資源化量は2,652千t/年であり、発生量に対する割合は61.1%である。

建設業の産業廃棄物の排出量は563千t/年（全排出量の13.4%）である。

排出量のうち減量化量は75千t/年、再生利用量は474千t/年、最終処分量は13千t/年であり、排出量に対する再生利用率の割合は84.3%である。

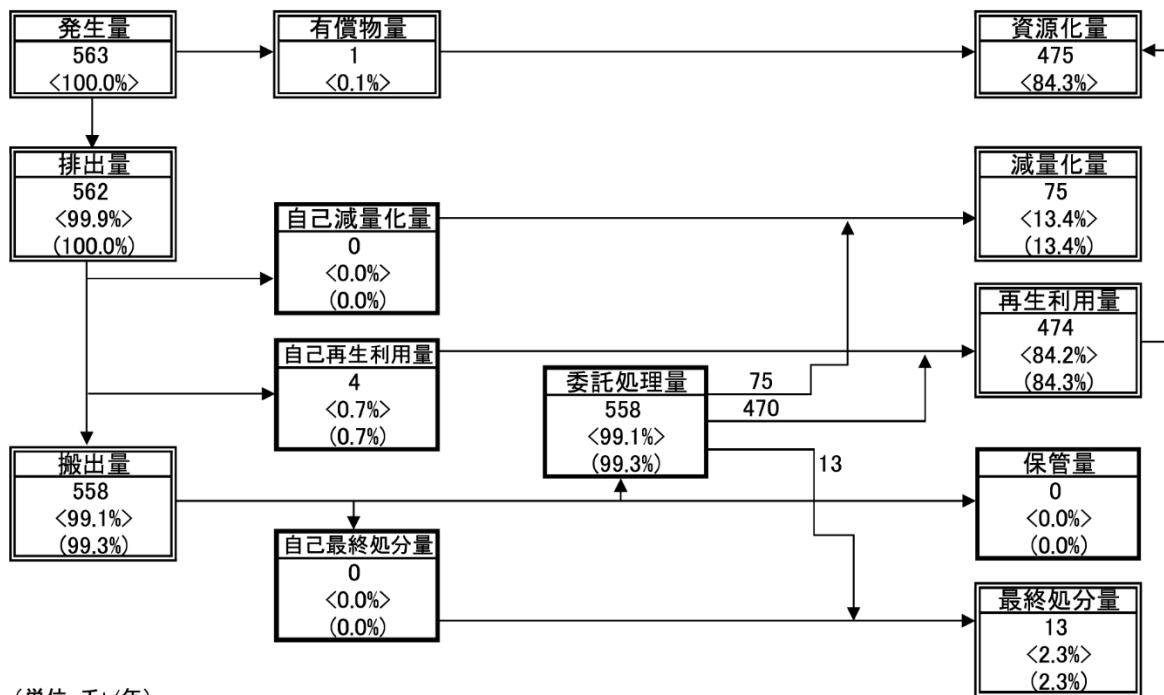


注1) <>は発生量に対する割合。()は排出量に対する割合。

注2) 図中の数値は、四捨五入の関係で収支が合わない場合がある。

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）」（令和7年3月、川崎市）

図 4.5.2-1 川崎市における産業廃棄物の処理状況（全体）



(単位:千t/年)

注1) <>は発生量に対する割合。()は排出量に対する割合。

注2) 図中の数値は、四捨五入の関係で収支が合わない場合がある。

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）」（令和7年3月、川崎市）

図 4.5.2-2 川崎市における産業廃棄物の処理状況（建設業）

(2) 予測・評価

工事の実施及び供用時の事業活動においては、以下に示す産業廃棄物の発生による影響が考えられるため、その影響の程度について予測及び評価を行う。

- ・ 工事の影響（新築工事）に伴い発生する産業廃棄物
- ・ 施設の供用に伴い発生する産業廃棄物

ア 工事の影響（新築工事）に伴い発生する産業廃棄物

① 予測

a. 予測結果

工事の実施に伴い発生する産業廃棄物の種類、発生量等及び主な処理・処分方法は、表 4.5.2-1 に示すとおりである。

工事の実施に伴い発生する産業廃棄物発生量の合計は約 719 t であり、再資源化量の合計は約 710 t（約 98.8%）、最終処分量の合計は約 9 t（約 1.2%）と予測する。建設汚泥の発生量は、約 7 t であり、再資源化量は 7 t（約 97.0%）、最終処分量は約 0 t（約 3.0%）と予測する。

処理・処分方法は、発生した産業廃棄物について、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」、「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」等に基づき積極的に発生抑制するとともに、分別の徹底や可能な限り資源化を図る等を行い、収集・運搬や処分の業の許可を受けた産業廃棄物処理業者への委託により適正に収集・運搬及び処分を行うと予測する。

表 4.5.2-1 工事に伴い発生する産業廃棄物の種類、発生量等及び主な処理・処分方法

廃棄物の種類		廃棄物 発生量(t) ①	再資源化率 (%) ②	再資源化量 (t) ③=①×②	処分量 (t) ①-③	主な処理・ 処分方法
がれき類	コンクリート塊	約558	約100	約558	約0	再資源化
	アスファルト・コンクリート塊	約58	約100	約58	約0	再資源化
	廃プラスチック類	約9	約85	約8	約1	再資源化・埋立
	廃塩化ビニル管・継ぎ手	約1	約65	約1	約0	再資源化・埋立
	金属くず	約13	約100	約13	約0	再資源化
	木くず	約18	約100	約18	約0	再資源化
	紙くず	約2	約99	約2	約0	再資源化・焼却
	廃石膏ボード	約15	約80	約12	約3	再資源化・埋立
	建設混合廃棄物	約39	約90	約35	約4	再資源化・焼却
	建設汚泥	約7	約97	約7	約0	再資源化・埋立
	合計	約719	—	約710	約9	—

注：四捨五入の関係により合計が合わない場合がある。

② 評価

工事の実施に伴い発生する産業廃棄物発生量の合計は約 719 t であり、再資源化量の合計は約 710 t (約 98.8%)、最終処分量の合計は約 9 t (約 1.2%) と予測する。建設汚泥の発生量は、約 7 t であり、再資源化量は 7 t (約 97.0%)、最終処分量は約 0 t (約 3.0%) と予測した。

処理・処分方法は、発生した産業廃棄物について、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」、「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」等に基づき積極的に発生抑制するとともに、分別の徹底や可能な限り資源化を図る等を行い、収集・運搬や処分の業の許可を受けた産業廃棄物処理業者への委託により適正に収集・運搬及び処分を行うと予測した。

工事中に発生する産業廃棄物は、「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」、「建設副産物適正処理推進要綱」等に基づき、積極的な発生抑制に努めるとともに、分別を徹底し、可能な限り再資源化を図るなどの環境保全のための措置を講じる。

以上のことから、資源の循環を図るとともに、生活環境の保全に支障はないと評価する。

イ 施設の供用に伴い発生する産業廃棄物

① 予測

a. 予測結果

本事業の実施に伴い発生する供用時の産業廃棄物の種類、排出量及び処理・処分方法は、表 4.5.2-2 に示すとおりである。

産業廃棄物の排出量の合計は約 129.5t/年と予測する。

処理・処分方法は、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」に基づき、廃棄物処理の許可を受けた収集運搬業者及び処分業者等に委託し、可能な限り再資源化を実施し、適切に処理すると予測する。

表 4.5.2-2 供用時に発生する産業廃棄物の種類、排出量及び主な処理・処分方法

種類	店舗面積 (m ²)	排出原単位 (kg/m ² ・年)	排出量 (t/年)	処理・処分方法
ビン類	約 5,000	8.6	約 43.0	再資源化・埋立
缶類		5.1	約 25.5	再資源化
ペットボトル		10.3	約 51.5	再資源化
廃プラスチック		0.4	約 2.0	再資源化
廃油		0.3	約 1.5	再資源化
発泡スチロール		1.2	約 6.0	再資源化
合計	—	—	約 129.5	—

注：四捨五入の関係により合計が合わない場合がある。

② 評価

産業廃棄物の排出量の合計は約 129.5t/年と予測した。

処理・処分方法は、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」に基づき、廃棄物処理の許可を受けた収集運搬業者及び処分業者等に委託し、可能な限り再資源化を実施し、適切に処理すると予測した。

供用時に発生する産業廃棄物は、廃棄物保管施設においては、掲示物等により資源化を促すなどの環境保全のための措置を講じる。

以上のことから、資源の循環を図るとともに、生活環境の保全に支障はないと評価する。

4.5.3 建設発生土

環境影響評価の対象は、工事の実施に伴う建設発生土の発生による影響とする。

(1) 現況調査

① 調査結果

a. 建設発生土の状況

「平成 30 年度建設副産物実態調査結果」の既存資料を収集・整理により、計画地及びその周辺の建設発生土の状況を把握した。

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 4.5.3-1 に示すとおりである。

建設発生土の場外排出量の合計は 3,098.0 千 m³ である。

表 4.5.3-1 神奈川県における建設発生土の排出状況（平成 30 年度）

工事区分		場外搬出量 (千 m ³)	有効利用量 (千 m ³)		その他 (千 m ³)
				公共工事等での 利用	
土木工事	公 共	1,759.0	1,646.7	105.0	112.3
	民 間	363.1	315.4	192.1	47.7
建築工事	新築・増改築	971.8	638.3	0.4	333.5
	解 体	2.1	2.0	0.1	0.1
	修 繕	2.0	1.1	0.0	0.9
建設工事合計		3,098.0	2,603.5	297.6	494.5

出典：「平成 30 年度建設副産物実態調査結果」（国土交通省 HP）

(2) 予測・評価

工事の実施においては、建設発生土の発生による影響が考えられるため、その影響の程度について予測及び評価を行う。

① 予測

a. 予測結果

建設工事に伴う建設発生土の発生量及び処理・処分方法は、表 4.5.3-2 に示すとおりである。

建設発生土の発生量は約 1,933m³ と予測する。

建設発生土は計画地での埋戻し及び保管等が困難であるため、全量を場外搬出する計画であり、許可を受けた処分場に搬出することから、建設発生土は適正に処理・処分されると予測する。

表 4.5.3-2 建設発生土の発生量及び処理・処分方法

項目	計画建築物の延べ面積 (m ²)	発生原単位 (m ³ /m ²)	建設発生土の発生量 (m ³)	処理・処分方法
建設発生土	約7,025	0.2293	約1,933	許可を得た処分場へ搬出

注：1. 建設発生土はほぐした土量の変化率（1.20：砂質土（普通土））を見込んでいる。

注：2. 四捨五入の関係により値が合わない場合がある。

② 評価

建設発生土の発生量は約 1,933m³ と予測した。

建設発生土は計画地での埋戻し及び保管等が困難であるため、全量を場外搬出する計画であり、許可を受けた処分場に搬出することから、建設発生土は適正に処理・処分されると予測した。

本事業の工事においては、場外に搬出する建設発生土は、「建設副産物適正処理推進要綱」等に基づき、適正に処理・処分を行うなどの環境保全のための措置を講じる。

以上のことから、資源の循環を図るとともに、生活環境の保全に支障はないと評価する。