

4.9 地域交通

4.9.1 地域交通（交通安全、交通混雑）

環境影響評価の対象は、工事用車両及び施設関連車両の走行による交通安全及び交通混雑への影響とする。

(1) 現況調査

① 調査結果

a. 地域交通の状況

(a) 日常生活圏等の状況（公共交通機関の状況、公共施設等の位置、通学区域、通学路の状況、）

公共交通機関の状況については、「第2章 2.1.7 交通、運輸の状況（p.74～75）」に示すとおりである。

公共施設等の位置については、「第2章 2.1.8 主な公共施設等の状況（p.76～81）」に示すとおりである。

通学路の状況については、計画地の南渡田町において、渡田小学校及び臨港中学校の学校区に属しており、渡田小学校及び大島小学校の通学路には、工事用車両及び施設関連車両走行ルートが一部重複または横断する箇所があった。

(b) 道路の状況（道路の分布状況、自動車交通量等の状況）

ア. 道路の分布状況

主な道路網としては、計画地の北側には主要地方道6号東京大師横浜線、計画地の東側には一般県道101号扇町川崎停車場線、計画地の北西側には市道南幸町渡田線、計画地の西側には市道鋼管通66号線が通っている。

イ. 自動車交通量等の状況

自動車交通量の調査地点における道路幅員及び交通規制の状況は、図4.9.1-2に示すとおりである。

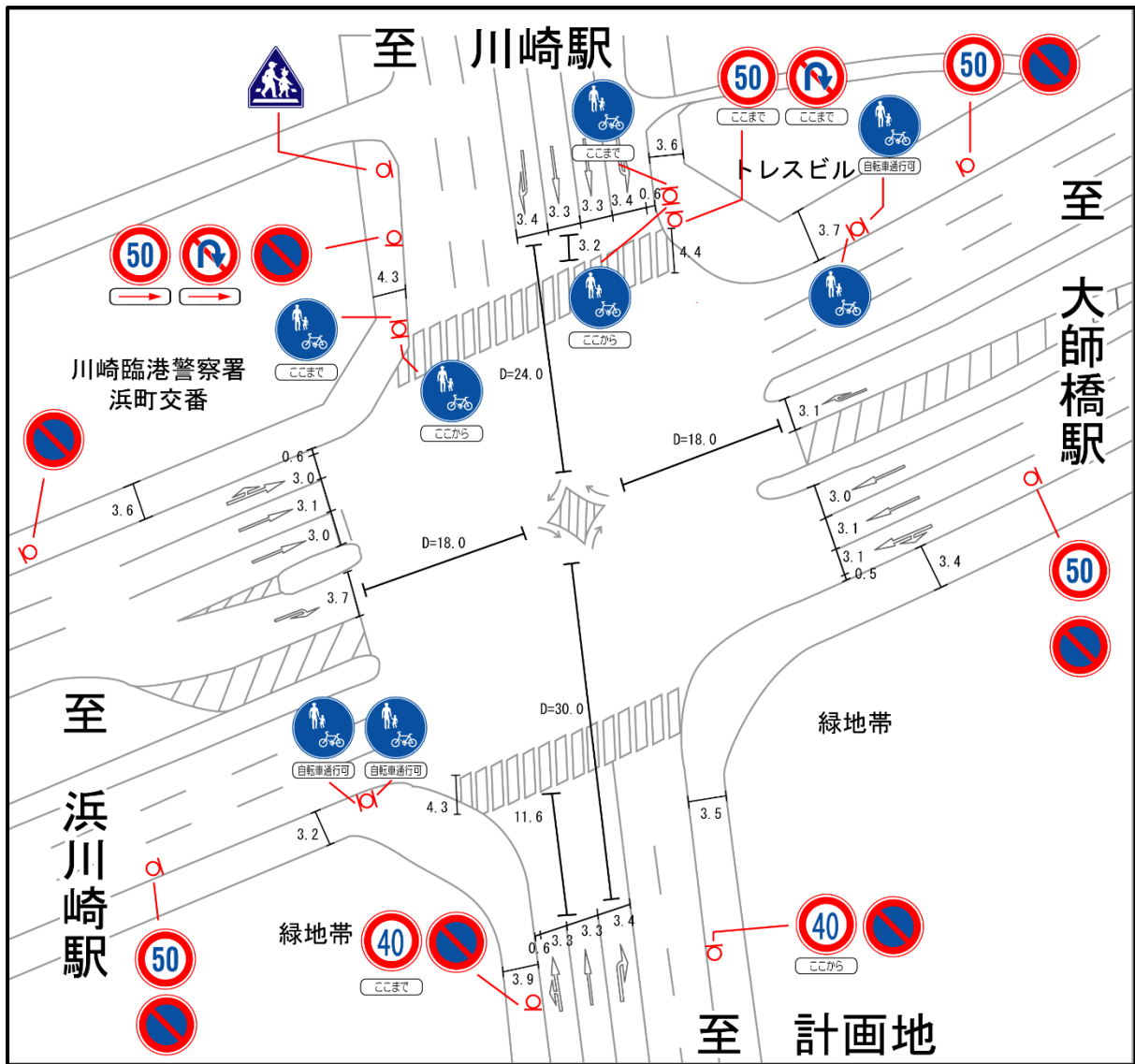


図 4.9.1-2(1) 道路幅員及び交通規制の状況 (No.1 浜町交差点)

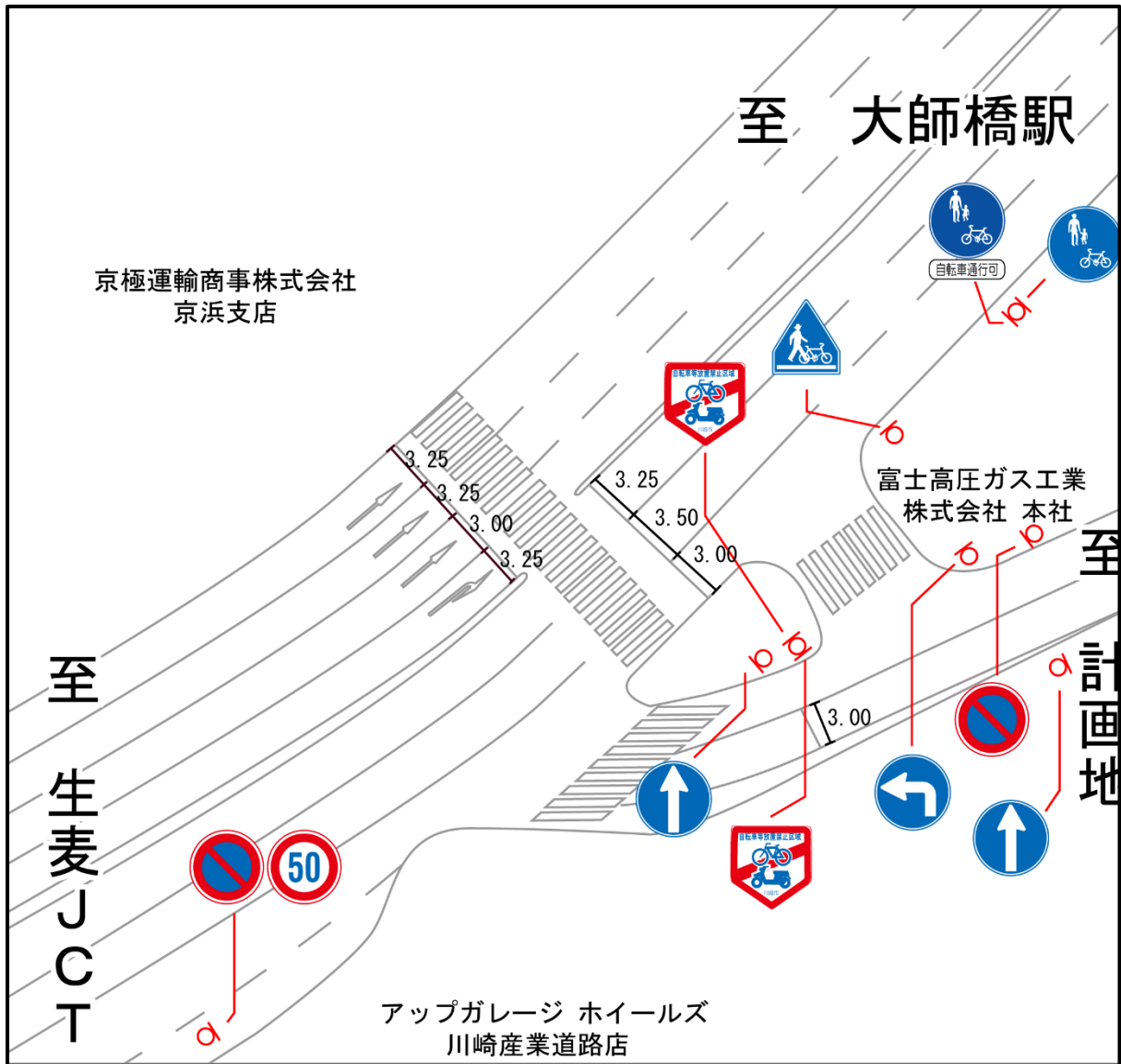


図 4.9.1-2(3) 道路幅員及び交通規制の状況 (No.3 浜川崎駅入口交差点)

ウ. 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、計画地北側を通っている主要地方道 6 号東京大師横浜線 (地点⑦) の令和 3 年度の交通量 (大型車混入率) は昼間 (12 時間:7~19 時) 30,374 台 (40.2%)、24 時間で 42,827 台 (35.4%) 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

i 自動車交通量

自動車交通量の現地調査結果は、表 4.9.1-1 に示すとおりである。

各交差点における昼間 12 時間流入交通量は、平日 27,963~32,618 台、休日 17,699~21,644 台であった。また、大型車混入率は、平日 21.4~30.6%、休日 4.7~12.1% であった。

各交差点における流入交通量のピーク時間は、平日 6 時台及び 17 時台、休日 15 時台及び 16 時台であり、流入交通量は平日 2,627~3,276 台、休日 1,726~2,174 台であった。また、平日 12.9~20.9%、休日 3.2~9.0%であった。

表 4.9.1-1(1) 自動車交通量調査結果 (平日)

調査地点	流入交通量 (12 時間 : 7~19 時)				ピーク時間流入交通量 (1 時間)				
	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)	大型車混入率	ピーク時間帯	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)	大型車混入率
No. 1 (浜町交差点)	8,831	20,639	29,470	30.0%	17 時台	339	2,288	2,627	12.9%
No. 2 (鋼管通り交差点)	9,969	22,649	32,618	30.6%	6 時台	684	2,592	3,276	20.9%
No. 3 (浜川崎駅入口交差点)	5,974	21,989	27,963	21.4%	6 時台	414	2,243	2,657	15.6%
合計	24,774	65,277	90,051	—	—	1,437	7,123	8,560	—

表 4.9.1-1(2) 自動車交通量調査結果 (休日)

調査地点	流入交通量 (12 時間 : 7~19 時)				ピーク時間流入交通量 (1 時間)				
	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)	大型車混入率	ピーク時間帯	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)	大型車混入率
No. 1 (浜町交差点)	2,172	15,840	18,012	12.1%	15 時台	149	1,577	1,726	8.6%
No. 2 (鋼管通り交差点)	2,184	19,460	21,644	10.1%	16 時台	196	1,978	2,174	9.0%
No. 3 (浜川崎駅入口交差点)	827	16,872	17,699	4.7%	15 時台	57	1,732	1,789	3.2%
合計	5,183	52,172	57,355	—	—	402	5,287	5,689	—

ii 滞留長、渋滞長、車頭時間、信号現示の状況

自動車滞留長の現地調査結果は、表 4.9.1-2 及び図 4.9.1-5 に示すとおりである。

最長の自動車滞留長は、平日では浜町交差点において流入部 B（東）の左折・直進車線に滞留した 16 時台の 620m であり、休日では鋼管通り交差点において流入部 B（東）の直進車線へ滞留した 18 時台の 240m であった。

自動車渋滞長の現地調査結果は、表 4.9.1-5 及び図 4.9.1-6 に示すとおりである。

最長の自動車渋滞長は、平日では浜町交差点において流入部 B（東）の左折・直進車線に滞留した 16 時台の 500m であり、休日では鋼管通り交差点において流入部 B（東）の直進車線に滞留した 17 時台の 60m 及び流入部 B（東）の右折車線に滞留した 14 時台の 60m であった。

車頭時間は、現況の午前ピーク時を含む平日 4 時間帯を対象に整理し、表 4.9.1-3 に示すとおりである。

各交差点の信号サイクル長は、表 4.9.1-4 に示すとおりである。

表 4.9.1-2(1) 自動車滞留長調査結果

調査地点	流入部	車線	方向	平日		休日	
				時間帯	最大滞留長 (m)	時間帯	最大滞留長 (m)
No. 1 浜町交差点	A (西)	①	左直	7時台 他1時間帯	150	16時台	80
		②	直	8時台	480	16時台	130
		③	直	9時台	140	12時台 他1時間帯	70
		④	右	7時台	320	10時台	30
	B (東)	①	左直	16時台	620	14時台	40
		②	直	16時台	270	14時台	80
		③	直	14時台	210	14時台	100
		④	右	12時台 他1時間帯	40	9時台 他7時間帯	10
	C (北)	①	左	9時台 他1時間帯	50	8時台	40
		②	直	7時台	270	7時台	40
		③	直	7時台	330	9時台	50
		④	右	16時台	60	13時台	60
	D (南)	①	左直	14時台	160	12時台 他3時間帯	40
		②	直	14時台	110	17時台	40
		③	右	13時台	150	9時台	60

注：網掛け部は最大滞留長を示す。

表 4.9.1-2(2) 自動車滞留長調査結果

調査地点	流入部	車線	方向	平日		休日	
				時間帯	最大滞留長 (m)	時間帯	最大滞留長 (m)
No. 2 鋼管通り 交差点	A (西)	①	左直	8時台	250	12時台	140
		②	直	7時台	320	12時台	150
		③	直右	7時台	230	16時台	110
	B (東)	①	左直	11時台 他4時間帯	500	14時台	200
		②	直	11時台 他4時間帯	500	18時台	240
		③	右	14時台	300	14時台	180
		④	右	14時台	300	12時台	70
	C (北東)	①	左	7時台	100	12時台	90
		②	左直	7時台	180	6時台	90
		③	右	16時台 他1時間帯	100	7時台 他1時間帯	50
	D (南)	①	左直右	17時台	50	7時台 他8時間帯	20
	E (北)	①	左直	11時台	120	12時台 他2時間帯	30
		②	右	17時台	140	11時台 他3時間帯	50
	F (南)	①	左直右	7時台	40	11時台 他2時間帯	30

注：網掛け部は最大滞留長を示す。

表 4.9.1-2(3) 自動車滞留長調査結果

調査地点	流入部	車線	方向	平日		休日	
				時間帯	最大滞留長 (m)	時間帯	最大滞留長 (m)
No. 3 浜川崎駅 入口 交差点	A (西)	①	直	7時台	200	13時台	80
		②	直	7時台	220	7時台 他2時間帯	60
		③	直	21時台	220	7時台	50
		④	右	7時台	160	6時台	40
	B (東)	①	左直	15時台 他1時間帯	120	14時台 他1時間帯	120
		②	直	18時台	140	10時台	180
		③	右	16時台 他1時間帯	40	14時台	60
	D (南)	①	左直右	17時台	140	11時台 他3時間帯	30

注：網掛け部は最大滞留長を示す。

表 4.9.1-3 交差点の車頭時間及び飽和交通流率

調査地点	平日	
	車頭時間	飽和交通流率
No.1 (浜町交差点)	2.22~2.84 秒	1,266~1,624 台/時
No.2 (鋼管通り交差点)	2.17~2.58 秒	1,395~1,659 台/時
No.3 (浜川崎駅入口交差点)	1.92~3.20 秒	1,125~1,875 台/時

表 4.9.1-4 交差点の信号サイクル長

調査地点	サイクル長	
	平日	休日
No.1 (浜町交差点)	120~187 秒	115~154 秒
No.2 (鋼管通り交差点)	120~140 秒	120~140 秒
No.3 (浜川崎駅入口交差点)	110~161 秒	105~120 秒

表 4.9.1-5(1) 自動車渋滞長調査結果

調査地点	流入部	車線	方向	平日		休日	
				時間帯	最大渋滞長 (m)	時間帯	最大渋滞長 (m)
No.1 浜町交差点	A (西)	①	左直	-	-	-	-
		②	直	8時台	180	-	-
		③	直	-	-	-	-
		④	右	7時台	230	-	-
	B (東)	①	左直	16時台	500	-	-
		②	直	16時台	150	-	-
		③	直	14時台	10	-	-
		④	右	-	-	-	-
	C (北)	①	左	-	-	-	-
		②	直	7時台	190	-	-
		③	直	7時台	280	-	-
		④	右	-	-	-	-
	D (南)	①	左直	14時台	100	-	-
		②	直	-	-	-	-
		③	右	14時台	20	-	-

注：1. 網掛け部は最大渋滞長を示す。

注：2. 「-」(ハイフン) は渋滞長が観測されなかったことを示す。

表 4.9.1-5(2) 自動車渋滞長調査結果

調査地点	流入部	車線	方向	平日		休日	
				時間帯	最大渋滞長 (m)	時間帯	最大滞留長 (m)
No. 2 鋼管通り 交差点	A (西)	①	左直	7時台 他1時間帯	60	16時台	10
		②	直	7時台	50	—	—
		③	直右	—	—	—	—
	B (東)	①	左直	17時台	300	—	—
		②	直	17時台	300	17時台	60
		③	右	14時台	120	14時台	60
		④	右	14時台	120	12時台	10
	C (北東)	①	左	—	—	—	—
		②	左直	7時台	20	—	—
		③	右	17時台	80	—	—
	D (南)	①	左直右	—	—	—	—
	E (北)	①	左直	6時台 他2時間帯	20	—	—
		②	右	17時台	80	11時台	20
	F (南)	①	左直右	—	—	—	—

注：1. 網掛け部は最大渋滞長を示す。

注：2. 「-」(ハイフン) は渋滞長が観測されなかったことを示す。

表 4.9.1-5(3) 自動車渋滞長調査結果

調査地点	流入部	車線	方向	平日		休日	
				時間帯	最大渋滞長 (m)	時間帯	最大滞留長 (m)
No. 3 浜川崎駅 入口 交差点	A (西)	①	直	—	—	—	—
		②	直	—	—	—	—
		③	直	—	—	—	—
		④	右	7時台	40	—	—
	B (東)	①	左直	—	—	—	—
		②	直	—	—	—	—
		③	右	—	—	—	—
D (南)	①	左直右	—	—	—	—	

注：1. 網掛け部は最大渋滞長を示す。

注：2. 「-」(ハイフン) は渋滞長が観測されなかったことを示す。

(c) 交通安全の状況（交通安全対策の状況、交通事故の発生状況）

ア. 交通安全対策の状況

工事用車両及び施設関連車両の入庫・出庫ルートであり車両が分散されるまでのルートである計画地北側の主要地方道 6 号東京大師横浜線、計画地東側の一般県道 101 号扇町川崎停車場線、計画地北西側の市道南幸町渡田線及び計画地西側の市道鋼管通 66 号線における交通安全施設の設置状況は、図 4.9.1-3 に示すとおりである。

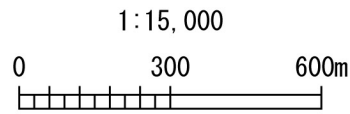
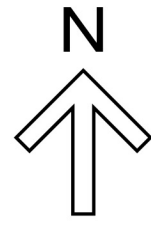
一般県道 101 号扇町川崎停車場線、主要地方道 6 号東京大師横浜線、市道南幸町渡田線は全区間でマウントアップが整備されており、主要地方道 6 号東京大師横浜線の大部分ではマウントアップに加えてガードレールが設置されている。

市道鋼管通 66 号線は一部ガードレールの設置があるもののマウントアップ等の歩車分離の安全対策は施されていない。なお、計画地南側を通過する東西道路については、現在整備中であるため、対象外とした。



凡例

- 計画地
- 調査対象道路
- マウントアップ
- マウントアップ+ガードレール
- ガードレール
- 安全施設無し
- 横断歩道
- カーブミラー
- 信号



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 4.9.1-3 交通安全施設設置状況

(2) 予測・評価

工事用車両及び施設関連車両の走行に伴う周辺地域の道路への影響を把握するため、以下に示す項目について予測した。本事業に伴う交通影響については、現況交通量が最大となる時間帯において、事業により新たに発生する交通量が重なる条件（ピーク・オン・ピーク）を想定し、交通状況の検証を行った。

<工事中>

- ・工事用車両の走行に伴う交通安全への影響
- ・工事用車両の走行に伴う交通混雑（交差点需要率、交通混雑度）への影響

<供用時>

- ・施設関連車両の走行に伴う交通安全への影響
- ・施設関連車両の走行に伴う交通混雑（交差点需要率、交通混雑度）への影響

ア 工事用車両の走行に伴う交通安全・交通混雑（交差点需要率、交通混雑度）への影響

① 予測

a. 予測結果

(a) 交通安全

工事用車両（大型車）の主要な入庫・出庫ルートである一般県道 101 号扇町川崎停車場線、主要地方道 6 号東京大師横浜線は全区間でマウントアップが整備されており、主要地方道 6 号東京大師横浜線の大部分ではマウントアップに加えてガードレールが設置されている。

工事用車両（大型車）の主要な入庫・出庫ルートは、大島小学校の通学路と一部重複する箇所があるが、通学路はマウントアップによる歩道や横断歩道が整備されている。

工事用車両（小型車）の主要な入庫・出庫ルートは、市道鋼管通 66 号線及び浜川崎駅前是一部ガードレールの設置があるもののマウントアップ等の歩車分離の安全対策は施されていないが、通行する車両は小型車のみであり、通行の際には歩行者の安全に十分留意するよう注意喚起を行う。

東西道路及び南北道路は現在整備中であるが、マウントアップの歩道等の安全施設は設置される予定である。

また、東西道路に設置される工事用車両出入口には、適宜交通整理員を配置し、工事用車両の出入りの際には歩行者等の安全を確保する。

したがって、工事用車両の主要な入庫・出庫ルートの大部分はマウントアップ等の歩車分離による交通安全対策がなされており、歩行者等の交通安全は概ね確保できると予測するが、市道鋼管通 66 号線のように一部区間において十分な交通安全施設が整備されていない区間があることから歩行者等への交通安全の配慮が必要であると予測する。

(b) 工事用車両の走行に伴う交通混雑

(7) 交差点需要率

工事用車両の走行に伴う予測地点の交差点需要率は、表 4.9.1-6 に示すとおりである。予測地点における工事中の交差点需要率は 0.513～0.584 であり、「需要率の上限値」(表 4.9.1-7 参照) を下回ると予測する。

表 4.9.1-6 予測地点の交差点需要率

区分	予測地点	ピーク 時間帯	工事中 一般交通量	工事中 交通量	工事中一般交通量と 工事中交通量の差	需要率の 上限値
			①	②	②-①	
平日	No.1 浜町	14時台	0.530	0.584	0.054	0.905
	No.2 鋼管通り	17時台	0.553	0.557	0.004	0.850
	No.3 浜川崎駅入口	17時台	0.491	0.513	0.022	0.880

【需要率の上限値について】

予測地点の交差点は多現示交差点であり需要率の上限値は下記の式より算出される。算出した各予測地点の需要率の上限値を表 4.9.1-7 に示す。

$$\text{需要率の上限値} : (C - L) / C$$

ここに、C : サイクル長 (秒)

L : 1 サイクル当たりの損失時間 (秒)

表 4.9.1-7 需要率の上限値

区分	予測地点	ピーク 時間帯	予測時期	需要率の 上限値	C、L 値
平日	No.1 浜町	14時台	工事中	0.905	C=148、L=14
	No.2 鋼管通り	17時台		0.850	C=140、L=21
	No.3 浜川崎駅入口	17時台		0.880	C=125、L=15

(4) 交通混雑度 (交通容量比)

工事における予測地点の車線別交通混雑度は、表 4.9.1-8 に示すとおりである。各交差点 (本事業による車両が走行する車線) における工事中の混雑度は 0.235～0.998 であり、全ての車線で「円滑な交通処理が可能と判断される混雑度 1.0」を下回ると予測する。

表 4.9.1-8(1) No.1(浜町交差点) 予測地点の車線別交通混雑度 (平日 14 時台)

区分	予測地点	車線 (流入部)		工事中 一般交通量	工事中 交通量	工事中一般交通量と 工事中交通量の差
				①	②	②-①
平日	No.1 浜町	A(西)	左折・直進	0.491	0.491	0.000
			直進			
			右折	0.289	0.309	0.020
		B(東)	左折・直進	0.506	0.525	0.019
			直進			
			右折	0.100	0.100	0.000
		C(北)	左折	0.107	0.107	0.000
			直進	0.188	0.235	0.047
			右折	0.110	0.115	0.005
		D(南)	左折・直進	0.541	0.618	0.077
			直進			
			右折	0.420	0.532	0.112

注：1. 網掛けの車線は当該車両が走行しない車線を示す。

表 4.9.1-8(2) No.2(鋼管通り交差点)の車線別交通混雑度 (平日 17 時台)

区分	予測地点	車線 (流入部)		工事中 一般交通量	工事中 交通量	工事中一般交通量と 工事中交通量の差
				①	②	②-①
平日	No.2 鋼管通り	A(西)	左折・直進	0.550	0.557	0.007
			直進			
			直進・右折			
		B(東)	左折・直進	0.986	0.998	0.012
			直進			
			右折	0.271	0.274	0.003
		C(北西)	左折	0.309	0.309	0.000
			左折・直進			
			右折	0.351	0.351	0.000
		D(南東)	全	0.294	0.294	0.000
		E(北東)	左折・直進	0.237	0.237	0.000
			右折	0.413	0.413	0.000
F(南西)	全	0.117	0.117	0.000		

注：1. 網掛けの車線は当該車両が走行しない車線を示す。

表 4.9.1-8(3) No.3(浜川崎駅入口交差点)の車線別交通混雑度 (平日 17 時台)

区分	予測地点	車線 (流入部)		工事中 一般交通量	工事中 交通量	工事中一般交通量と 工事中交通量の差
				①	②	②-①
平日	No.3 浜川崎駅入口	A(西)	直進	0.452	0.457	0.005
			直進			
			直進			
			右折	0.188	0.272	0.084
		B(東)	左折・直進	0.595	0.601	0.006
			直進			
			直進			
D(南)	全	0.644	0.680	0.036		

注：1. 網掛けの車線は当該車両が走行しない車線を示す。

② 評価

a. 交通安全

工事用車両（大型車）の主要な入庫・出庫ルートである一般県道 101 号扇町川崎停車場線、主要地方道 6 号東京大師横浜線は全区間でマウントアップが整備されており、主要地方道 6 号東京大師横浜線の大部分ではマウントアップに加えてガードレールが設置されている。

工事用車両（大型車）の主要な入庫・出庫ルートは、大島小学校の通学路と一部重複する箇所があるが、通学路はマウントアップによる歩道や横断歩道が整備されている。

工事用車両（小型車）の主要な入庫・出庫ルートは、市道鋼管通 66 号線及び浜川崎駅前是一部ガードレールの設置があるもののマウントアップ等の歩車分離の安全対策は施されていないが、通行する車両は小型車のみであり、通行の際には歩行者の安全に十分留意するよう注意喚起を行う。

東西道路及び南北道路は現在整備中であるが、マウントアップの歩道等の安全施設は設置される予定である。

また、東西道路に設置される工事用車両出入口には、適宜交通整理員を配置し、工事用車両の出入りの際には歩行者等の安全を確保する。

したがって工事用車両の主要な入庫・出庫ルートは、マウントアップ等による歩車分離の安全対策がなされており、歩行者等の交通安全は概ね確保できると予測するが、市道鋼管通 66 号線のように一部区間において十分な交通安全施設が整備されていない区間があることから歩行者等への交通安全の配慮が必要であると予測する。以上のことから、計画地周辺の生活環境の保全に支障はないものと評価する。

b. 交通混雑

工事中の交差点需要率は 0.513～0.584 であり、いずれの地点も「需要率の上限値」を下回ると予測した。また、本事業による工事用車両が走行する車線における工事中の混雑度は 0.235～0.998 であり、全ての車線で「円滑な交通処理が可能と判断される混雑度 1.0」を下回ると予測する。

本事業においては、工事中は周辺の混雑状況を確認し、工事に支障のない範囲で適宜、運搬時間帯を調整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、計画地周辺の生活環境の保全に支障はないものと評価する。

イ 施設関連車両の走行に伴う交通安全・交通混雑（交差点需要率、交通混雑度）への影響

① 予測

a. 予測結果

(a) 交通安全

施設関連車両の主要な入庫・出庫ルートである一般県道 101 号扇町川崎停車場線、主要地方道 6 号東京大師横浜線、市道南幸町渡田線は全区間でマウントアップが整備されており、主要地方道 6 号東京大師横浜線の大部分ではマウントアップに加えてガードレールが設置されている。市道鋼管通 66 号線は一部ガードレールの設置があるもののマウントアップ等の歩車分離の安全対策は施されていないが、通行する施設関連車両は小型車のみであり、従業員に対しては通行の際には歩行者の安全に十分留意するよう注意喚起を行う。

施設関連車両の主要な入庫・出庫ルートは、大島小学校及び渡田小学校の通学路と一部重複または横断する箇所があるが、通学路はマウントアップによる歩道や横断歩道が整備されている。

東西道路及び南北道路は現在整備中であるが、マウントアップの歩道等の安全施設は設置される予定である。

したがって、施設関連車両の主要な入庫・出庫ルートの大部分はマウントアップ等の歩車分離による交通安全対策がなされており、歩行者等の交通安全は概ね確保できると予測するが、市道鋼管通 66 号線のように一部区間において十分な交通安全施設が整備されていない区間があることから歩行者等への交通安全の配慮が必要であると予測する。

(b) 施設関連車両の走行に伴う交通混雑

(7) 交差点需要率

施設関連車両の走行に伴う予測地点の交差点需要率は、表 4.9.1-9 に示すとおりである。予測地点における供用時の交差点需要率は平日 0.540～0.650、休日 0.301～0.482 であり、「需要率の上限値」（表 4.9.1-10 参照）を下回ると予測する。

表 4.9.1-9 予測地点の交差点需要率

区分	予測地点	ピーク時間帯	将来 一般交通量	将来 交通量	将来一般交通量と 将来交通量の差	需要率の 上限値
			①	②	②-①	
平日	No.1 浜町	14時台	0.579	0.650	0.071	0.887
	No.2 鋼管通り	17時台	0.580	0.607	0.027	0.850
	No.3 浜川崎駅入口	17時台	0.520	0.540	0.020	0.880
休日	No.1 浜町	16時台	0.357	0.482	0.125	0.887
	No.2 鋼管通り	15時台	0.454	0.482	0.028	0.850
	No.3 浜川崎駅入口	15時台	0.274	0.301	0.027	0.875

【需要率の上限値について】

予測地点の交差点は多現示交差点であり需要率の上限値は下記の式より算出される。算出した各予測地点の需要率の上限値を表 4.9.1-10 に示す。

需要率の上限値： $(C - L) / C$

ここに、C：サイクル長（秒）

L：1 サイクル当たりの損失時間（秒）

表 4.9.1-10 需要率の上限値

区分	予測地点	ピーク時間帯	予測時期	需要率の 上限値	C、L 値
平日	No.1 浜町	14時台	供用時	0.887	C=150、L=17
	No.2 鋼管通り	17時台		0.850	C=140、L=21
	No.3 浜川崎駅入口	17時台		0.880	C=125、L=15
休日	No.1 浜町	16時台	供用時	0.887	C=150、L=17
	No.2 鋼管通り	15時台		0.850	C=140、L=21
	No.3 浜川崎駅入口	15時台		0.875	C=120、L=15

(イ) 交通混雑度（交通容量比）

供用時における予測地点の車線別交通混雑度は、表 4.9.1-11 に示すとおりである。各交差点（本事業による車両が走行する車線）における供用時の混雑度は、平日 0.307～1.068、休日 0.211～0.979 であり、平日 No.2(鋼管通り交差点) B(東)の左折・直進車線以外の車線で「円滑な交通処理が可能と判断される混雑度 1.0」を下回ると予測する。

表 4.9.1-11(1) No.1(浜町交差点)の車線別交通混雑度(平日14時台)

区分	予測地点	車線(流入部)		将来 一般交通量	将来 交通量	将来一般交通量と 将来交通量の差
				①	②	②-①
平日	No.1 浜町	A(西)	左折・直進	0.517	0.517	0.000
			直進			
			右折			
		B(東)	左折・直進	0.602	0.622	0.020
			直進			
			右折			
		C(北)	左折	0.225	0.225	0.000
			直進			
			右折			
		D(南)	左折・直進	0.459	0.562	0.103
直進						
右折						
				0.295	0.321	0.026

注：1. 網掛けの車線は当該車両が走行しない車線を示す。

表 4.9.1-11(2) No.2(鋼管通り交差点)の車線別交通混雑度(平日17時台)

区分	予測地点	車線(流入部)		将来 一般交通量	将来 交通量	将来一般交通量と 将来交通量の差
				①	②	②-①
平日	No.2 鋼管通り	A(西)	左折・直進	0.581	0.581	0.000
			直進			
			直進・右折			
		B(東)	左折・直進	1.043	1.068	0.025
			直進			
			右折			
		C(北西)	左折	0.326	0.368	0.042
			左折・直進			
			右折			
		D(南東)	全	0.322	0.322	0.000
		E(北東)	左折・直進	0.237	0.237	0.000
			右折			
		F(南西)	全	0.117	0.117	0.000

注：1. 網掛けの車線は当該車両が走行しない車線を示す。

表 4.9.1-11(3) No.3(浜川崎駅入口交差点)の車線別交通混雑度(平日17時台)

区分	予測地点	車線(流入部)		将来 一般交通量	将来 交通量	将来一般交通量と 将来交通量の差
				①	②	②-①
平日	No.3 浜川崎駅入口	A(西)	直進	0.475	0.475	0.000
			直進			
			直進			
			右折			
		B(東)	左折・直進	0.625	0.635	0.010
			直進			
		D(南)	全	0.672	0.672	0.000

注：1. 網掛けの車線は当該車両が走行しない車線を示す。

表 4.9.1-11(4) No.1(浜町交差点)の車線別交通混雑度(休日16時台)

区分	予測地点	車線(流入部)		将来 一般交通量	将来 交通量	将来一般交通量と 将来交通量の差
				①	②	②-①
休日	No.1 浜町	A(西)	左折・直進	0.392	0.392	0.000
			直進			
			右折			
		B(東)	左折・直進	0.522	0.549	0.027
			直進			
			右折			
		C(北)	左折	0.123	0.123	0.000
			直進			
			右折			
		D(南)	左折・直進	0.196	0.354	0.158
直進						
右折						
			0.175	0.211	0.036	

注：1. 網掛けの車線は当該車両が走行しない車線を示す。

表 4.9.1-11(5) No.2(鋼管通り交差点)の車線別交通混雑度(休日15時台)

区分	予測地点	車線(流入部)		将来 一般交通量	将来 交通量	将来一般交通量と 将来交通量の差
				①	②	②-①
休日	No.2 鋼管通り	A(西)	左折・直進	0.461	0.461	0.000
			直進			
			直進・右折			
		B(東)	左折・直進	0.723	0.751	0.028
			直進			
			右折			
		C(北西)	左折	0.314	0.350	0.036
			左折・直進			
			右折			
		D(南東)	全	0.046	0.046	0.000
		E(北東)	左折・直進	0.130	0.130	0.000
			右折			
		F(南西)	全	0.057	0.057	0.000

注：1. 網掛けの車線は当該車両が走行しない車線を示す。

表 4.9.1-11(6) No.3(浜川崎駅入口交差点)の車線別交通混雑度(休日15時台)

区分	予測地点	車線(流入部)		将来 一般交通量	将来 交通量	将来一般交通量と 将来交通量の差
				①	②	②-①
休日	No.3 浜川崎駅入口	A(西)	直進	0.387	0.387	0.000
			直進			
			直進			
			右折			
		B(東)	左折・直進	0.415	0.430	0.015
			直進			
		D(南)	全	0.207	0.207	0.000

注：1. 網掛けの車線は当該車両が走行しない車線を示す。

② 評価

a. 交通安全

施設関連車両の主要な入庫・出庫ルートである一般県道 101 号扇町川崎停車場線、主要地方道 6 号東京大師横浜線、市道南幸町渡田線は全区間でマウントアップが整備されており、主要地方道 6 号東京大師横浜線の大部分ではマウントアップに加えてガードレールが設置されている。市道鋼管通 66 号線は一部ガードレールの設置があるもののマウントアップ等の歩車分離の安全対策は施されていないが、通行する施設関連車両は小型車のみであり、従業員に対しては通行の際には歩行者の安全に十分留意するよう注意喚起を行う。

施設関連車両の主要な入庫・出庫ルートは、大島小学校及び渡田小学校の通学路と一部重複または横断する箇所があるが、通学路はマウントアップによる歩道や横断歩道が整備されている。

東西道路及び南北道路は現在整備中であるが、マウントアップの歩道等の安全施設は設置される予定である。

したがって、施設関連車両の主要な入庫・出庫ルートの大部分はマウントアップ等の歩車分離による交通安全対策がなされており、歩行者等の交通安全は概ね確保できると予測するが、市道鋼管通 66 号線のように一部区間において十分な交通安全施設が整備されていない区間があることから歩行者等への交通安全の配慮が必要であると予測した。

本事業の実施にあたっては、施設の従業員に対し、公共交通機関での通勤を呼びかけるほか、歩行者等の安全に十分留意するよう注意喚起を行う等の環境保全のための措置を講じる。

以上のことから、本事業の施設関連車両の走行に伴い、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。

b. 交通混雑

供用時の各交差点の需要率は平日 0.540～0.650、休日 0.301～0.482 であり、「需要率の上限値」を下回ると予測した。また、供用時の混雑度は平日 0.307～1.068、休日 0.211～0.979 であり、平日 No.2(鋼管通り交差点)B(東)の左折・直進車線以外の車線で「円滑な交通処理が可能と判断される混雑度 1.0」を下回ると予測した。

混雑度が「円滑な交通処理が可能と判断される混雑度 1.0」を上回る車線においては、将来一般交通量の結果が 1.043 と 1.0 を超える数値であり、現況においても渋滞が発生している状況である。また、施設関連車両の走行による混雑度の増加分は、0.020 である。したがって、供用時の交通混雑への影響は軽微であると考えられる。

本事業においては、従業員等に対して、公共交通機関の利用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、計画地周辺の生活環境の保全に支障はないものと評価する。

第5章 環境保全のための措置

本事業では、工事中及び供用時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、環境保全のための措置を講じる計画である。

本事業における環境保全のための措置の内容は、表 5-1 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		環境保全のための措置の内容
地球環境	温室効果ガス	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・施設で使用するエネルギー機器（空調機器、給湯機器等）は、エネルギー効率の良いものを採用するように努める。 ・照明器具は極力LED化する。 ・太陽光発電設備の導入を検討する。 ・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」を活用する。 ・従来の代替フロンから自然冷媒を使用する冷蔵ケースを導入する。 ・空調機器は代替フロンを冷媒としている機器を採用し、定期的な維持管理を行う。
大気	大気質	<p>ア 建設機械の稼働に伴う措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・建設機械については、可能な限り最新の排出ガス対策型を使用する。 ・建設機械の運転者に対し、適宜運転教育を実施し、待機中のアイドリングストップ、負荷の少ない運転を徹底する。 ・適切な施工計画により、建設機械の集中的な稼働を抑制し、ピークを分散する。 ・定期的に建設機械の整備及び点検を実施し、装置の不具合や高負荷等を防止することにより、大気汚染物質排出量の増加を抑制する。 ・新築工事の土工事等では粉じん等の発生及び拡散を抑制するため、計画地内及び周辺道路の散水及び清掃を適切に実施する。 <p>イ 工事用車両の走行に伴う措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・工事用車両については、可能な限り最新の排出ガス規制適合車を使用する。 ・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。 ・定期的に工事用車両の整備、点検及び洗車等を実施し、車両の不具合等の防止により大気汚染物質及び粉じん等の排出を抑制する。 ・適切な施工計画により、工事用車両の集中的な運行を抑制する。 ・工事車両については、路上待機が発生しないよう、敷地内に十分な待機スペースを確保する。 <p>ウ 施設関連車両の走行に伴う措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・荷さばき車両に対して、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の実施を指導する。 ・荷さばき車両の制限速度の遵守を徹底する。 ・来客者に対して、鉄道等の公共交通機関を利用するよう呼びかけを行う。 ・来客者に対して、アイドリングストップを行うよう掲示等により周知する。 ・通勤者は極力、鉄道等の公共交通機関を利用するものとする。
土壌汚染	土壌汚染	<ul style="list-style-type: none"> ・計画地の場外に搬出する土壌は汚染の有無を確認のうえ、汚染があれば、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。 ・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。 ・場外処理を行う場合は、許可を得た汚染土壌処理業者に委託し、適正に処理する。 ・汚染土壌の搬出を行う場合はシートで覆う等の運搬に関する基準を遵守する。

表 5-1 (2) 環境保全のための措置

環境影響評価項目	環境保全のための措置の内容
騒音・振動 ・低周波音	<p>ア 建設機械の稼働に伴う措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・建設機械については、可能な限り低騒音型を使用し、工法についても極力騒音の影響が小さい工法を採用する。 ・建設機械の運転者に対し、適宜運転教育を実施し、待機中のアイドリングストップ、負荷の少ない運転を徹底する。 ・適切な施工計画により、建設機械の集中的な稼働を抑制する。 ・定期的な建設機械の整備及び点検を実施し、装置の不具合や高負荷等を防止することにより、騒音の増加を抑制する。 <p>イ 工事用車両の走行に伴う措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・定期的な工事用車両の整備及び点検を実施し、車両の不具合等の防止による騒音の増加を抑制する。 ・適切な施工計画により、工事用車両の集中的な運行を抑制する。 <p>ウ 冷暖房施設等の設置に伴う措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>エ 施設関連車両の走行に伴う措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・通勤者は極力、川崎市営バス等の公共交通機関を利用するよう呼びかけを行う。 ・施設関連車両の規制速度の遵守を徹底する。 ・施設関連車両に対して、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の実施を指導する。
	<p>ア 建設機械の稼働に伴う措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・工法について、極力振動の影響が小さい工法を採用する。 ・建設機械の運転者に対し、適宜運転教育を実施し、待機中のアイドリングストップ、負荷の少ない運転を徹底する。 ・適切な施工計画により、建設機械の集中的な稼働を抑制する。 ・定期的な建設機械の整備及び点検を実施し、装置の不具合や高負荷等を防止することにより、振動の増加を抑制する。 <p>イ 工事用車両の走行に伴う措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・定期的な工事用車両の整備及び点検を実施し、車両の不具合等の防止による振動の増加を抑制する。 ・適切な施工計画により、工事用車両の集中的な運行を抑制する。 <p>ウ 施設関連車両の走行に伴う措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・通勤者は極力、川崎市営バス等の公共交通機関を利用するよう呼びかけを行う。 ・施設関連車両の規制速度の遵守を徹底する。 ・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。

表 5-1 (3) 環境保全のための措置

環境影響評価項目		環境保全のための措置の内容
廃棄物等	一般廃棄物	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 ・ 紙類（段ボール等）は古紙業者に委託し再資源化する。 ・ 事業系一般廃棄物については、廃棄物保管施設を設け、許可業者、古紙業者等による収集・運搬及び川崎市等により適切に処理されるよう廃棄物の種類に分別する。
	産業廃棄物	<p>ア 工事中</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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、積極的に発生を抑制するとともに、分別を徹底し、可能な限り資源化を図る。 ・ 工事中に発生する産業廃棄物は、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委託し、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」を遵守して適正な収集・運搬及び処分を行う。 ・ 産業廃棄物管理票により、廃棄物の適正な運搬・処分を確認する。 <p>イ 供用時</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 ・ 産業廃棄物については、廃棄物保管施設を設け、廃棄物の種類に応じ、都道府県知事等の許可を受けた収集運搬業者及び処分業者等に委託し適切に処理する。
	建設発生土	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 ・ 建設発生土による粉じん等の発生及び拡散が生じないようにするため、計画地内や周辺道路の散水及び清掃を適切に実施するとともに、建設発生土の仮置き場のシート掛けを行う。 ・ 建設発生土の運搬時においては、車両の荷台にシート掛け等の飛散防止を行う。 ・ 汚染土壌とそれ以外の建設発生土の置場を区分し、適切に管理する。
緑	緑の質	<ul style="list-style-type: none"> ・ 植栽にあたっては、立地条件を考慮して必要に応じて耐寒性、耐陰性、耐暑性の樹種を選定する。 ・ 緑の構成を配慮し、高木、中木、低木、地被類を適切に組み合わせるなど、多様な緑の創出を図る。 ・ 地被類を植栽し、緑化地内の植栽土壌の飛散を防止する。 ・ 植栽基盤の整備計画は、良質な客土を用いる。 ・ 樹木などの成長を支援するために適切な土壌厚を確保する。 ・ 植栽された樹木の目的（景観に寄与する等）を十分に発揮させるため、樹木の特質に応じた維持管理を行う。 ・ 健全育成を図るため、樹木の生育状況に応じた維持管理を行う。 ・ 生物多様性に配慮し、花や実のなる樹種を選定する。
	緑の量	<ul style="list-style-type: none"> ・ 「川崎市緑の基本計画」、「川崎市緑化指針」、「かわさき臨海のもりづくり」緑化推進計画」を踏まえ、計画建築物外周の地上部に可能な限り緑地を設け、魅力的な緑化空間の創出に努める。 ・ 緑の構成を配慮し高木、中木、低木、地被類を適切に組み合わせるなど、多様な緑の創出を図る。 ・ 植栽された樹木の目的（景観に寄与する等）を十分に発揮させるため、樹木の特質に応じた維持管理を行う。 ・ 植栽に生育不良や枯損等を確認した場合には、代替措置等を講じ、良好な植栽環境を維持する。

表 5-1(4) 環境保全のための措置

環境影響評価項目		環境保全のための措置の内容
景観	景観	<ul style="list-style-type: none"> ・「川崎市景観計画」及び「臨海部色彩ガイドライン」に基づく色彩を建築物等へ選定することにより、周辺地域との調和を図る。 ・「川崎市緑の基本計画」、「川崎市緑化指針」、「かわさき臨海のもりづくり」緑化推進計画」を踏まえ、計画建築物外周の地上部に可能な限り緑地を設ける。 ・植栽にあたっては、高木、中木、低木、地被類を適切に組み合わせる等、多様な緑の創出を図るとともに、計画的な維持管理を実施し、樹木等の良好な育成を図ることにより、圧迫感の低減を図る。 ・道路境界部を中心に積極的な緑化に努め、緑豊かなゆとりのある景観形成を図る。 ・計画建築物の高さを抑えることにより、圧迫感の低減を図る。
構造物の影響	日照障害	<ul style="list-style-type: none"> ・日影への影響に配慮し、可能な限り建築物の高さを抑える。
	テレビ受信障害	<ul style="list-style-type: none"> ・テレビ電波受信障害について、問い合わせ窓口の設置を周知し、受信障害が発生した時には、その原因を確認する。 ・本事業に起因する障害が発生したことが明らかになった場合には、受信障害の改善方法、時期等について関係者と十分に協議し、必要な対策を実施する。 ・工事中におけるテレビ電波の受信障害に対しては、クレーンの未使用時（作業時間中及び台風等強風時は除く）には、ブームを電波到来方向に向ける等の適切な障害防止対策を講じる。
地域交通	交通安全、交通混雑	<p>ア 工事中</p> <ul style="list-style-type: none"> ・計画地周辺の小中学校の登校時間帯を考慮し工事用車両の出入りの時間調整に努める。 ・工事用車両出入口に適宜誘導員を配置し、歩行者の安全確保と交通渋滞等の発生防止に努める。 ・適切な施工計画により、工事用車両の集中的な運行を抑制する。 ・工事用車両の運転者に対し、随時安全運転教育を実施し、交通法規を遵守することはもとより安全運転を徹底し、一般車両、歩行者及び自転車の安全を確保する。 ・工事用車両の運転者に対し、ガードレールが整備されていないなど交通安全施設が十分でない箇所などでは特に徐行運転に心がけることや横断歩道前では歩行者等の確認を十分に行うなどの安全運転を徹底する。 ・周辺の混雑状況を確認し、工事に支障のない範囲で適宜、運搬時間帯を調整する。 ・工事用車両の待機場所を計画地内に確保し、周辺に待機車両が発生しないよう努める。 <p>イ 供用時</p> <ul style="list-style-type: none"> ・通勤者は極力、川崎市営バス等の公共交通機関を利用するよう呼びかけを行う。 ・施設関連車両の運転者に対し、随時安全運転教育を実施し、交通法規を遵守することはもとより安全運転を徹底し、一般車両、歩行者及び自転車の安全を確保する。 ・施設関連車両の運転者に対し、ガードレールが整備されていないなど交通安全施設が十分でない箇所などでは特に徐行運転に心がけることや横断歩道前では歩行者等の確認を十分に行うなどの安全運転を徹底する。

第6章 環境配慮項目に関する措置

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。

本事業では、工事中及び供用時に、環境影響評価項目以外で、地域環境及び地球環境に配慮すべき項目として、下記に示す措置を講じる計画である。

表 6-1(1) 環境配慮項目に関する措置

選定した環境 配慮項目	環境配慮の措置	
	工事中	供用時
光害	—	<ul style="list-style-type: none"> 看板は下向きが必要最小限の照明を用いて周囲に光害を及ぼさない照射とする。 屋内駐車場及びスロープの外周には高さ約1.0m程度の壁を設け、来客車両のライトによる光害を回避する。
地震時等の災害	—	<ul style="list-style-type: none"> 地震時の建物倒壊等の被害を及ぼさないよう耐震性に配慮した構造とする。 建物の不燃化（耐火建築物）により、防災性を向上させる。 定期的に防災訓練を実施し、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。 地震等の災害時は計画地を避難場所、避難経路として利用できるよう検討し、防災設備を整備するよう努める。
生物多様性	—	<ul style="list-style-type: none"> 緑の構成を配慮し、高木、中木、低木、地被類を適切に組み合わせるなど、多様な緑の創出を図ることで、多様な生物の生息・生育環境を創出する。 生物多様性に配慮し花や実をつける植栽を採用する。
地球温暖化	<ul style="list-style-type: none"> 建設機械の稼働や工事用車両の運転においては、運転手への教育により待機中のアイドリングストップやエコドライブ等を徹底するための周知を行い、温室効果ガス排出の削減を図る。 建設機械及び工事用車両については、効率的な運用により、可能な限り台数を最適化し、温室効果ガス排出の削減を図る。 工事用車両については、可能な限り低燃費車を使用し、温室効果ガス排出量の削減やエネルギー使用量の低減を図る。 低炭素型の建築資材の活用を検討する。 	—

表 6-1(2) 環境配慮項目に関する措置

選定した環境 配慮項目	環境配慮の措置	
	工事中	供用時
気候変動の影響 への適応	—	<ul style="list-style-type: none"> ・遮熱性の高い窓等を採用すること、高効率の空調設備を導入することにより、人工排熱の低減に努める。 ・緑地は、「川崎市緑化指針」、「地域環境管理計画」に基づき、敷地面積に対して約 15% 以上の緑被面積を確保し、可能な限り人工被覆を削減することで、ヒートアイランド現象の緩和に努める。 ・雨水貯留槽を設置し、大雨時等において周囲への水の流出量の抑制及び下水道への排水量の低減を図る
資源	<ul style="list-style-type: none"> ・資源循環に取り組むため、建設現場での廃棄物の分別を徹底し、建設資材の有効利用、再利用を図り、資源の循環型社会に貢献する。 ・省梱包等により段ボール梱包材の削減を図る。 	<ul style="list-style-type: none"> ・施設の供用に伴う廃棄物については、過剰包装による段ボール等の低減に努めるとともに、廃棄物保管施設においては、掲示物等により再利用化・再資源化を促す。 ・節水タイプの蛇口やトイレを採用する。 ・資源使用量の低減を目的として、建物の耐久性向上及び長寿命化に配慮した設計とするとともに、定期的なメンテナンス等を実施する。

第7章 環境影響の総合的な評価

本事業は、商業施設の建設を対象として行うものである。

本事業では、商業施設を工業地域に建設することから、工業地域に調和した建物配置、また、工業地域の景観に賑わいを創出する色彩を採用すること、並びに「川崎市緑の基本計画」、「川崎市緑化指針」等を踏まえ、建物外周の地上部に可能な限り多様な緑による緑化地を設けることにより、魅力的な緑化空間の創出を図る。

工事中においては、車両出入口への誘導員の適宜配置、作業員への安全教育等の安全対策、工事区域及び周辺道路の散水・清掃、アイドリングストップ等のエコドライブ、建設機械及び工事用車両の整備・点検等の環境保全対策等を行う計画である。

本事業に係る環境影響評価の結果は、表 7-1 に示すとおりであり、温室効果ガス、大気質、土壌汚染、騒音、振動、一般廃棄物、産業廃棄物、建設発生土、景観、日照障害、テレビ受信障害及び地域交通（交通安全・交通混雑）については、環境負荷を生じさせる可能性があるものの、各種の環境保全のための措置を講じることにより、その影響を低減し、環境保全目標を概ね満足することができると思われる。

また、緑の質及び緑の量については、計画地及びその周辺の環境特性に適合した植栽樹種を選定すること、また、本事業では約 15.8%の緑被率を確保し、「地域環境管理計画」の地域別環境保全水準の緑被率（15.0%）を満足することから、緑の適切な保全、回復育成が図られるものとする。

さらに、光害、地震時等の災害、生物多様性、地球温暖化対策、気候変動の影響への適応、資源といった環境配慮すべき項目に対しても、事業内容と立地環境特性を勘案し、各種の措置を講じる計画である。

以上のことから、本事業は、周辺地域の環境の保全に適切に配慮した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	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>
大気	大気質	<p>ア 建設機械の稼働に伴う大気質</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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評価する。</p> <p>イ 工事中車両の走行に伴う大気質</p> <p>工事中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。</p> <p>本事業の工事においては、工事中車両について、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。</p> <p>以上のことから、本事業の工事に伴う工事中車両の走行は、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。</p> <p>ウ 施設関連車両の走行に伴う大気質</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>

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
土壌汚染	土壌汚染	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>
騒音・振動 ・低周波音	騒音	<p>ア 建設機械の稼働に伴う騒音 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。</p> <p>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。</p> <p>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、計画地周辺的生活環境の保全に支障はないと評価する。</p> <p>イ 工事用車両の走行に伴う騒音 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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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、沿道的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。</p> <p>ウ 冷暖房施設等の設置に伴う騒音 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。</p> <p>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。</p> <p>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、計画地周辺的生活環境の保全に支障はないと評価する。</p>

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	騒音	<p>エ 施設関連車両の走行に伴う騒音</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>

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
騒音・振動 ・低周波音	<p data-bbox="517 284 890 315">ア 建設機械の稼働に伴う振動</p> <p data-bbox="544 322 1417 427">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。</p> <p data-bbox="544 434 1417 501">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。</p> <p data-bbox="544 508 1417 575">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。</p> <p data-bbox="517 620 919 651">イ 工事中車両の走行に伴う振動</p> <p data-bbox="544 658 1417 799">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、工事中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。</p> <p data-bbox="544 806 1417 947">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、工事中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。</p> <p data-bbox="544 954 1417 1059">本事業の工事においては、工事中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。</p> <p data-bbox="544 1066 1417 1133">以上のことから、本事業の工事に伴う工事中車両の走行は、沿道の生活環境の保全に支障はないと評価する。</p> <p data-bbox="517 1178 946 1209">ウ 施設関連車両の走行に伴う振動</p> <p data-bbox="544 1216 1417 1395">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。</p> <p data-bbox="544 1402 1417 1655">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。</p> <p data-bbox="544 1662 1417 1841">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。</p> <p data-bbox="544 1848 1417 1953">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。</p> <p data-bbox="544 1960 1417 2027">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。</p>

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
廃棄物等	一般廃棄物	<p>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。</p> <p>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りサイクル及び処分が実施されると予測した。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>
	産業廃棄物	<p>ア 工事中</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>イ 供用時</p> <p>産業廃棄物の排出量の合計は約 129.5t/年と予測した。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>
	建設発生土	<p>建設発生土の発生量は約 1,933m³と予測した。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>

表 7-1 (6) 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
緑	緑の質	<p>本計画の主な植栽予定樹種は、計画地周辺の緑化地において良好な生育が確認されている種や、「川崎市および周辺の植生-環境保全と環境保全林創造に対する植生学的研究-」、「神奈川県潜在自然植生」において潜在自然植生構成種とされている樹種も含まれる。</p> <p>また、本計画の緑地は計画建築物近傍に位置していることから、「川崎市緑化指針」及び「みんなの趣味の園芸 HP」（NHK 出版）を参考に全体的に耐寒性、耐陰性及び昨今の酷暑の影響から耐暑性を考慮し樹種を選定した。また、選定した樹種は関東地方では一般的に植栽用として用いられている樹種である。</p> <p>したがって、主な植栽予定の樹種は、計画地の環境特性に適合するものと予測した。</p> <p>植栽基盤の必要土壌量については緑化地面積約 1,712 m²に対して約 1,027 m³と予測した。</p> <p>本事業の実施においては、植栽基盤の整備計画は、良質な客土を用いることや健全育成を図るため、樹木の生育状況に応じた維持管理を行うなどの環境保全のための措置を講じる。</p> <p>以上のことから、緑の適切な回復育成が図られると評価する。</p>
	緑の量	<p>本事業における供用時の緑被率は約 15.8%となり、本計画は、「地域環境管理計画」の地域別環境保全水準の緑被率（15.0%）を満足すると予測した。</p> <p>また、高木 69 本、中木 137 本及び低木 1,641 本を植栽する計画であり、「川崎市緑化指針」に基づく緑の量的水準を満足すると予測した。</p> <p>本事業の実施においては、「川崎市緑の基本計画」、「川崎市緑化指針」、「かわさき臨海のもりづくり」緑化推進計画」を踏まえ、計画建築物外周の地上部に可能な限り緑地を設け、魅力的な緑化空間の創出に努めるなどの環境保全のための措置を講じる。</p> <p>以上のことから、緑の適切な創出、回復育成が図られると評価する。</p>
景観	景観	<p>計画地周辺の主要な景観構成要素は、首都高速神奈川 1 号横羽線及び JR 東海道線（貨物支線）等の道路・鉄道及び工場等の工作物が景観構成要素となっており、地域景観の特性としては工業地域の人工的な景観の特性となっている。</p> <p>このような地域に、計画建築物が新たに出現することにより、景観構成要素の首都高速神奈川 1 号横羽線及び JR 東海道線（貨物支線）等の道路・鉄道及び工場等の工作物の人工的な景観の中に新たに人工的な計画建築物が追加されるため、現況からの景観構成要素に変化はないと予測した。</p> <p>地域景観の特性の変化は、現況の地域景観の特性は工業地域の人工的な景観の特性となっており、現況からの景観構成要素に変化はないが、人が集う施設となるため、賑わいのある景観が出現すると予測した。</p> <p>計画建築物等が出現することにより眺望は変化するが、計画地方向を望むと工業地域と調和した景観及び人が集う賑わいのある景観になると予測した。</p> <p>本事業の実施において、「川崎市景観計画」及び「臨海部色彩ガイドライン」に基づく色彩を建築物等へ選定することにより、周辺地域との調和を図るなどの環境保全のための措置を講じる。</p> <p>以上のことから、計画建築物等は周辺環境と調和が保たれるもの、また、生活環境の保全に支障のないものと評価する。</p>

表 7-1 (7) 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
構造物の影響	日照阻害	<p>冬至日（平均地盤面±0m）において日影の範囲に含まれる既存建築物及び今後建設される建築物は2棟であり、その内訳は、日影時間1時間未満が1棟、1時間以上2時間未満が1棟と予測した。</p> <p>関係法令に基づく日影規制の測定水平面における日影（冬至日の平均地盤面+4m）は、日影規制が定められている区域に及ぶことはないと予測した。</p> <p>なお、北側の浅野町緑道は冬至日の朝方に1時間程度日影がかかることが予測されるが、日影時間が短く、また、現状においてJR東海道線（貨物支線）の影響もあることから、本事業による影響はほとんどないと予測した。</p> <p>本事業の実施においては、計画建築物による日影が近隣住宅の住環境に及ぼす影響の低減を図るために、日影への影響に配慮し、可能な限り建築物の高さを抑える環境保全のための措置を講じる。</p> <p>以上のことから、本事業の実施に伴う計画建築物の日影は、計画地周辺の住環境に著しい影響を与えないと評価する。</p>
構造物の影響	テレビ受信障害	<p>本事業の実施における地上デジタル放送の遮へい障害範囲は、東京スカイツリーの広域局については、南南西方向（最大距離約5m、最大幅約30m）に遮へい障害が発生し、遮へい障害予測範囲内の建築物は1棟（計画地西側の「(仮称)南渡田北地区北側開発計画に係る条例環境影響評価書（令和7年3月、ヒューリック株式会社）」に示される建築物）である。</p> <p>東京スカイツリーの県域局については、南南西方向（最大距離約35m、最大幅約70m）に遮へい障害が発生し、遮へい障害予測範囲内の建築物は2棟（計画地西側の「(仮称)南渡田北地区北側開発計画に係る条例環境影響評価書（令和7年3月、ヒューリック株式会社）」に示される建築物）である。</p> <p>横浜局については、東南東方向に遮へい障害が発生するが、計画地内に収まると予測した。</p> <p>衛星放送では、BS放送及びCS放送（JCSAT-110A）については東北東方向に、CS放送（JCSAT-3A及びJCSAT-4B）については北東方向に遮へい障害が発生するが、計画地内に収まると予測した。</p> <p>本事業の実施においては、テレビ電波受信障害について、問い合わせ窓口の設置を周知し、受信障害が発生した時にはその原因を確認するなどの環境保全のための措置を講じる。</p> <p>以上のことから、計画地周辺においては遮へい障害が生じる可能性はあるものの環境保全のための措置を講じることにより、良好な受信画質は維持され、かつ、現状を悪化しないものと評価する。</p>

表 7-1 (8) 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
<p>地域交通</p>	<p>交通安全、 交通混雑</p> <p>ア 工事用車両の走行に伴う交通安全への影響</p> <p>工事用車両（大型車）の主要な入庫・出庫ルートである一般県道 101 号扇町川崎停車場線、主要地方道 6 号東京大師横浜線は全区間でマウントアップが整備されており、主要地方道 6 号東京大師横浜線の大部分ではマウントアップに加えてガードレールが設置されている。</p> <p>工事用車両（大型車）の主要な入庫・出庫ルートは、大島小学校の通学路と一部重複する箇所があるが、通学路はマウントアップによる歩道や横断歩道が整備されている。</p> <p>工事用車両（小型車）の主要な入庫・出庫ルートは、市道鋼管通 66 号線及び浜川崎駅前是一部ガードレールの設置があるもののマウントアップ等の歩車分離の安全対策は施されていないが、通行する車両は小型車のみであり、通行の際には歩行者の安全に十分留意するよう注意喚起を行う。</p> <p>東西道路及び南北道路は現在整備中であるが、マウントアップの歩道等の安全施設は設置される予定である。</p> <p>また、東西道路に設置される工事用車両出入口には、適宜交通整理員を配置し、工事用車両の出入りの際には歩行者等の安全を確保する。</p> <p>したがって工事用車両の主要な入庫・出庫ルートは、マウントアップ等による歩車分離の安全対策がなされており、歩行者等の交通安全は概ね確保できると予測するが、市道鋼管通 66 号線のように一部区間において十分な交通安全施設が整備されていない区間があることから歩行者等への交通安全の配慮が必要であると予測する。以上のことから、計画地周辺の生活環境の保全に支障はないものと評価する。</p> <p>イ 工事用車両の走行に伴う交通混雑への影響</p> <p>工事中の交差点需要率は 0.513～0.584 であり、いずれの地点も「需要率の上限値」を下回ると予測した。また、本事業による工事用車両が走行する車線における工事中の混雑度は 0.235～0.998 であり、全ての車線で「円滑な交通処理が可能と判断される混雑度 1.0」を下回ると予測する。</p> <p>本事業においては、工事中は周辺の混雑状況を確認し、工事に支障のない範囲で適宜、運搬時間帯を調整するなどの環境保全のための措置を講じる。</p> <p>以上のことから、計画地周辺の生活環境の保全に支障はないものと評価する。</p>

表 7-1 (9) 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
<p>地域交通</p> <p>交通安全、 交通混雑</p>	<p>ウ 施設関連車両の走行に伴う交通安全への影響</p> <p>施設関連車両の主要な入庫・出庫ルートである一般県道 101 号扇町川崎停車場線、主要地方道 6 号東京大師横浜線、市道南幸町渡田線は全区間でマウントアップが整備されており、主要地方道 6 号東京大師横浜線の大部分ではマウントアップに加えてガードレールが設置されている。市道鋼管通 66 号線は一部ガードレールの設置があるもののマウントアップ等の歩車分離の安全対策は施されていないが、通行する施設関連車両は小型車のみであり、従業員に対しては通行の際には歩行者の安全に十分留意するよう注意喚起を行う。</p> <p>施設関連車両の主要な入庫・出庫ルートは、大島小学校及び渡田小学校の通学路と一部重複または横断する箇所があるが、通学路はマウントアップによる歩道や横断歩道が整備されている。</p> <p>東西道路及び南北道路は現在整備中であるが、マウントアップの歩道等の安全施設は設置される予定である。</p> <p>したがって、施設関連車両の主要な入庫・出庫ルートの大部分はマウントアップ等の歩車分離による交通安全対策がなされており、歩行者等の交通安全は概ね確保できると予測するが、市道鋼管通 66 号線のように一部区間において十分な交通安全施設が整備されていない区間があることから歩行者等への交通安全の配慮が必要であると予測した。</p> <p>本事業の実施にあたっては、施設の従業員に対し、公共交通機関での通勤を呼びかけるほか、歩行者等の安全に十分留意するよう注意喚起を行う等の環境保全のための措置を講じる。</p> <p>以上のことから、本事業の施設関連車両の走行に伴い、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。</p> <p>エ 施設関連車両の走行に伴う交通混雑への影響</p> <p>供用時の各交差点の需要率は平日 0.540～0.650、休日 0.301～0.482 であり、「需要率の上限値」を下回ると予測した。また、供用時の混雑度は平日 0.307～1.068、休日 0.211～0.979 であり、平日 No.2(鋼管通り交差点) B(東)の左折・直進車線以外の車線で「円滑な交通処理が可能と判断される混雑度 1.0」を下回ると予測した。</p> <p>混雑度が「円滑な交通処理が可能と判断される混雑度 1.0」を上回る車線においては、将来一般交通量の結果が 1.043 と 1.0 を超える数値であり、現況においても渋滞が発生している状況である。また、施設関連車両の走行による混雑度の増加分は、0.020 である。したがって、供用時の交通混雑への影響は軽微であると考えられる。</p> <p>本事業においては、従業員等に対して、公共交通機関の利用を促すなどの環境保全のための措置を講じる。</p> <p>以上のことから、計画地周辺の生活環境の保全に支障はないものと評価する。</p>

第8章 関係地域の範囲

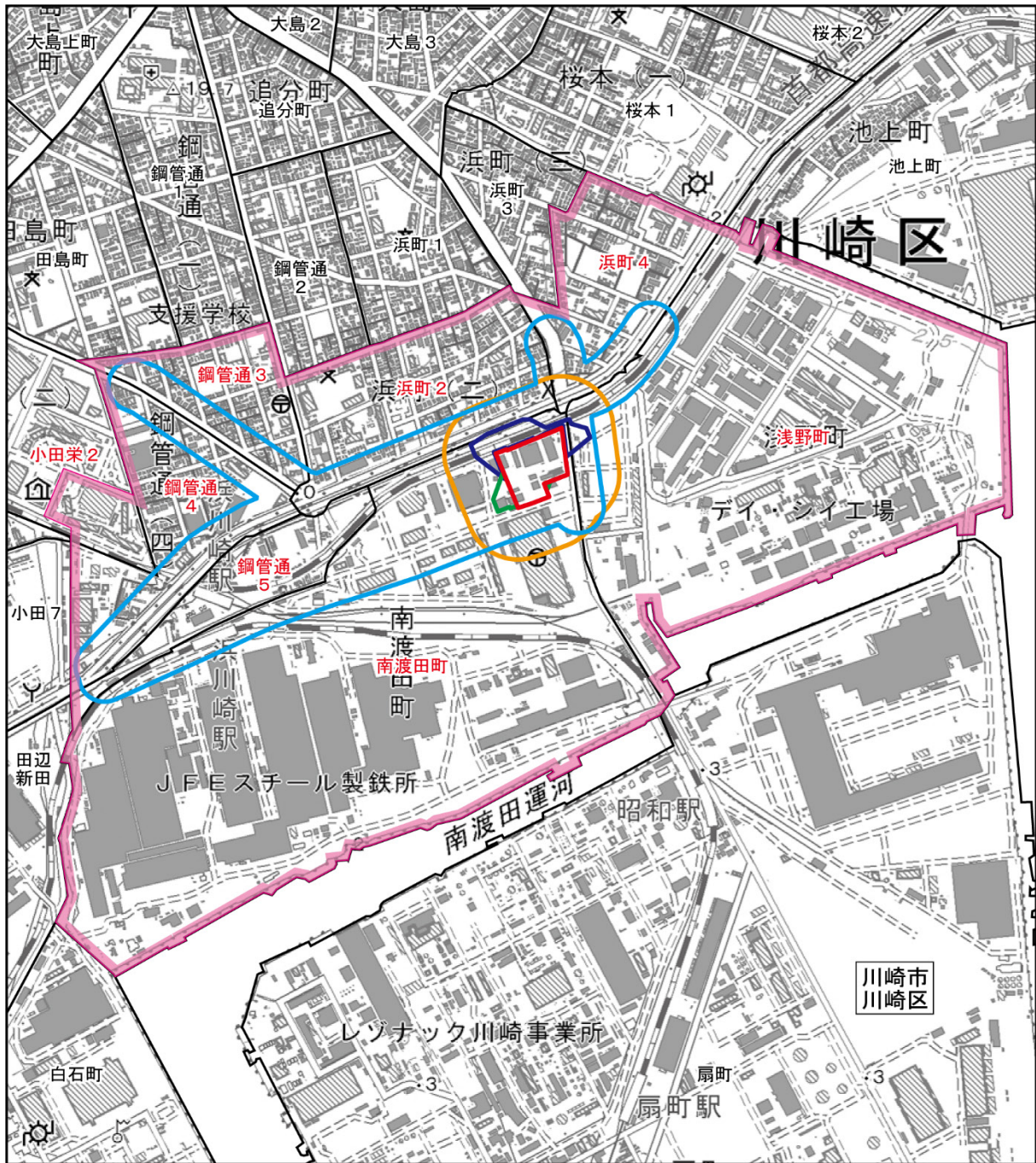
関係地域は、環境影響評価の結果を踏まえ、本事業の実施に伴い、環境への影響が及ぶ可能性のある地域とし、以下の地域を包含する範囲を設定した。

- ・建設機械の稼働による大気質、騒音、振動及び冷暖房施設等の設置による騒音の影響範囲（計画地敷地境界から約100mの範囲）
- ・工事用車両及び供用時の施設関連車両の走行による大気質、騒音、振動、地域交通の影響範囲（走行経路沿道約50mの範囲）
- ・日照障害の影響範囲
- ・地上デジタル放送のテレビ受信障害の影響範囲

関係地域は、表8-1及び図8-1に示すとおりである。

表8-1 関係地域の範囲

市区名	関係町丁名
川崎市川崎区	南渡田町 鋼管通5丁目 鋼管通3丁目 鋼管通4丁目 小田栄2丁目の一部 浜町2丁目 浜町4丁目 浅野町

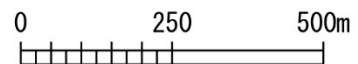


凡例

- 計画地
- 計画地から100mの範囲
- 工事用車両・施設関係車両の走行経路沿道50mの範囲
- 時刻別日影図の日影範囲
- 電波障害の発生が予測される地域
- 関係地域



1:12,500



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 8-1 関係地域範囲図

第9章 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	主な許認可等の種類
建築基準法第6条	建築物の建築等に関する申請及び確認
景観法第16条	建築物の新築の届出
大規模小売店舗立地法第5条	大規模小売店舗の新設に関する届出

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住所

(1) 条例環境影響評価準備書の作成者

名 称：株式会社ベルク
代表者：代表取締役 原島 一誠
所在地：埼玉県鶴ヶ島市脚折 1646 番

(2) 業務受託者

名 称：株式会社エスパシオコンサルタント
代表者：代表取締役 西村 亘
所在地：東京都中央区新川一丁目 6 番 1 号 アステール茅場町 8 階

9.3 事業内容等に関する問い合わせ窓口

(1) 環境影響評価について

窓 口：株式会社エスパシオコンサルタント 環境企画部
電 話：03-6734-9640
F A X：03-6222-2207

(2) 事業計画等について

窓 口：株式会社ベルク 店舗企画部
電 話：049-287-1136

9.4 参考とした資料の目録

1. 「川崎市総合計画第3期実施計画」(令和8年3月改定川崎市)
2. 「臨海部ビジョン」(令和5年6月リーディングプロジェクト改定川崎市)
3. 「川崎市都市計画都市再開発の方針」(令和7年3月改定川崎市)
4. 「川崎市都市計画マスタープラン全体構想」(平成29年3月、川崎市)
5. 「川崎市都市計画マスタープラン川崎区構想」(令和3年8月、川崎市)
6. 「南渡田地区拠点整備基本計画」(令和4年8月川崎市)
7. 「地区計画の変更(南渡田北地区)」(令和6年10月川崎市)
8. 「川崎市都市計画地区計画の変更(南渡田北地区)」(令和6年10月川崎市)
9. 「川崎市緑の基本計画」(平成30年3月、川崎市)
10. 「川崎市緑化指針」(令和4年2月一部改正、川崎市)
11. 「川崎市景観計画」(2018年12月改定、川崎市)
12. 「臨海部色彩ガイドライン」(川崎市)
13. 「国土地理院電子地形図25000」(国土地理院)
14. 「川崎市大気データ」(令和7年9月閲覧、川崎市HP)
15. 「川崎市環境局環境総合研究所資料」(令和7年7月受領、川崎市)
16. 「横浜・東京西南部・東京東南部・木更津表層地質図」(平成3年3月、神奈川県)
17. 「川崎市大気環境情報」(令和7年9月閲覧、川崎市HP)
18. 「ガイドマップかわさき」(令和8年3月閲覧、川崎市HP)
19. 「下水道公共下水道台帳」(令和7年9月閲覧、川崎市HP)
20. 「令和5年度水環境データ集」(令和7年4月更新、川崎市HP)
21. 「洪水ハザードマップ(川崎区)」(令和7年1月更新、川崎市HP)
22. 「川崎市の災害概要」(令和7年6月更新、川崎市HP)
23. 「川崎港港湾計画資料(その1)ー改訂ー」(令和6年11月、川崎市)
24. 「第8次川崎市自然環境調査報告書」(2016年3月、川崎市教育委員会・特定非営利活動法人かわさき自然調査団)
25. 「川崎港の生きもの」(平成31年3月発行、川崎市HP)
26. 「神奈川県レッドデータ生物調査報告書2006」(2006年7月、神奈川県立生命の星・地球博物館)
27. 「国土情報ウェブマッピングシステム」(令和7年9月閲覧、国土交通省HP)
28. 「神奈川県土地利用現況図」(令和6年、神奈川県県土整備局都市部都市計画課)
29. 「町丁別世帯数・人口」(令和7年9月閲覧、川崎市HP)
30. 「川崎市の経済ー令和3年経済センサス活動調査結果(確報)ー」(令和6年2月発行、川崎市HP)
31. 「GLP川崎Ⅱプロジェクトに係る条例環境影響評価書」(令和6年7月、川崎2ロジスティック特定目的会社)
32. 「(仮称)ニトリ川崎DC新築工事に係る条例環境影響評価書」(令和7年1月、株式会社ニトリ)

33. 「(仮称)南渡田北地区北側開発計画に係る条例環境影響評価書」(令和7年3月、ヒューリック株式会社)
34. 「国土数値情報ダウンロード都市計画決定情報データ」(令和7年8月閲覧、国土交通省HP)
35. 「川崎市地形図2500(川崎・田島)」(川崎市)
36. 「令和3年度全国道路・街路交通情勢調査一般交通量調査集計表」(令和7年9月閲覧、国土交通省HP)
37. 「平成27年度全国道路・街路交通情勢調査一般交通量調査集計表」(令和7年9月閲覧、国土交通省HP)
38. 「平成22年度全国道路・街路交通情勢調査(道路交通センサス)一般交通量調査集計表」(令和7年8月閲覧、国土交通省HP)
39. 「川崎市統計書令和6年(2024年)版」(令和7年3月、川崎市HP)
40. 「エリアごとの路線図」(令和7年4月現在、川崎市交通局HP)
41. 「路線図」(令和6年12月発行、川崎鶴見臨港バスHP)
42. 「川崎区周辺子育て施設マップ」(令和7年1月現在、川崎市HP)
43. 「神奈川県公立学校名簿」(令和7年4月1日現在、神奈川県HP)
44. 「神奈川県私立学校名簿」(令和7年5月更新、神奈川県HP)
45. 「川崎市立図書館一覧」(令和7年9月閲覧、川崎市立図書館HP)
46. 「高齢者施設のご案内」(令和7年9月閲覧、川崎市HP)
47. 「国土数値情報ダウンロード医療機関データ(令和2年度版)」(令和7年9月閲覧、国土交通省HP)
48. 「川崎の公園」(令和6年3月現在、川崎市HP)
49. 「文化遺産オンライン」(令和7年9月閲覧、文化庁HP)
50. 「かわさき産業ミュージアム」(令和7年9月閲覧、川崎市HP)
51. 「令和6(2024)年度大気・水環境対策の取組(令和5(2023)年度の実績)」(令和7年3月発行、川崎市HP)
52. 「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HP)
53. 「令和4年度水環境データ集」(令和6年12月更新、川崎市HP)
54. 「令和3年度水質年報」(令和5年3月発行、川崎市HP)
55. 「令和2年度水質年報」(令和4年3月発行、川崎市HP)
56. 「令和元年度水質年報」(令和3年2月発行、川崎市HP)
57. 「地盤情報市内の標高」(令和7年5月更新、川崎市HP)
58. 「区域の指定」(令和7年7月更新、川崎市HP)
59. 「令和5(2023)年度大気・水環境対策の取組(令和4(2022)年度の実績)」(令和6年3月発行、川崎市HP)
60. 「令和4(2022)年度環境局事業概要(公害編)」(令和5年3月発行、川崎市HP)
61. 「令和3(2021)年度環境局事業概要(公害編)」(令和4年2月発行、川崎市HP)
62. 「令和2(2020)年度環境局事業概要(公害編)」(令和3年3月発行、川崎市HP)
63. 「温室効果ガス排出量算定・報告マニュアル」(令和7年3月、環境省・経済産業省)
64. 「熱供給事業便覧令和6年版」(令和7年3月、一般社団法人日本熱供給事業協会)
65. 「川崎市地球温暖化対策推進基本計画」(令和4年3月改定)

66. 「地域環境管理計画」(令和3年3月改定、川崎市)
67. 「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)ーR5年度実績ーR7.3.18 環境省・経済産業省公表」(令和7年3月環境省)
68. 「大気環境及び水環境の状況等について」(令和7年7月発行、川崎市HP)
69. 「土地利用現況図(川崎区)」(川崎市まちづくり局)
70. 「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)
71. 「二酸化窒素の人の健康影響に係る判定条件等について(答申)」(昭和53年3月、中央公害対策審議会)
72. 「国土技術政策総合研究所資料No.671 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)」(平成24年2月、国土交通省国土技術政策総合研究所)
73. 「道路環境影響評価の技術手法(平成24年度版)」(平成25年3月、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)
74. 「土木技術資料(第42巻第1号)」(平成12年1月、財団法人土木研究センター)
75. 「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、環境省)
76. 「建設工事騒音の予測モデル“ASJCN-Model2007”(日本音響学会誌64巻4号)」(平成20年4月、社団法人日本音響学会)
77. 「建築工事に伴う騒音振動対策ハンドブック第3版」(平成13年2月、社団法人日本建設機械化協会)
78. 「道路交通騒音の予測モデル“ASJRTN-Model2023”(2024年4月、一般社団法人日本音響学会)
79. 「実務的騒音対策指針(第二版)」(1994年、技報堂出版(株))
80. 「前川チャートの数式表示について」(1991年、騒音制御Vol.15No.4)
81. 「道路環境影響評価の技術手法(令和2年度版)」(令和2年9月、国土交通省国土技術政策総合研究所)
82. 「建設騒音振動の予測評価手法に関する研究第1報」(昭和56年11月、建設省土木研究所)
83. 「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」(昭和54年10月、建設省土木研究所機械研究室)
84. 「川崎市一般廃棄物処理基本計画第3期行動計画」(令和4年3月、川崎市)
85. 「令和7年度環境局事業概要ー廃棄物編ー」(令和7年8月、川崎市)
86. 「産業廃棄物適正処理の手引き(排出事業者用)」(令和5年3月、川崎市)
87. 「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)
88. 「平成30年度建設副産物実態調査結果」(国土交通省HP)
89. 「造園施工管理技術編改訂28版」(2021年5月、一般社団法人日本公園緑地協会)
90. 「自然環境アセスメント指針」(平成2年1月、社団法人環境情報科学センター)
91. 「神奈川県における潜在自然植生」(昭和51年3月、宮脇昭編著、神奈川県教育委員会)
92. 「川崎市および周辺の植生-環境保全と環境保全林創造に対する植生学的研究-」(昭和56年3月、宮脇昭ほか、横浜植生学会)
93. 「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)
94. 「みんなの趣味の園芸HP」(NHK出版)
95. 「植栽基盤整備技術マニュアル」(2013年12月、一般社団法人日本緑化センター)

96. 「建造物によるテレビ受信障害調査要領・テレビ受信状況調査要領（平成 30 年 6 月改訂）」
（一般社団法人日本 CATV 技術協会）
97. 「全国デジタルテレビジョン・FM・ラジオ放送局一覧」（2010 年、（株）NHK アイテック）
98. 「衛星放送の現状（令和 7 年度版）」（令和 7 年 10 月、総務省情報流通行政局放送業務課）
99. 「ゼンリン住宅地図」（株式会社ゼンリン）
100. 「デジタル中継局開局情報」（総務省ホームページ）
101. 「テレビ放送用電波の周波数一覧」（令和 6 年 4 月閲覧、一般社団法人映像情報メディア学会 HP）
102. 「神奈川県交通事故統計」（神奈川県 HP）
103. 「平面交差の計画と設計基礎編一計画・設計・交通信号制御の手引一」（平成 30 年 11 月、一般社団法人交通工学研究会）

