

環境委員会資料

2 所管事務の調査（報告）

(2) 川崎市臨海部における影響調査について

資料 川崎市臨海部における影響調査について

参考資料 東海旅客鉄道株式会社からの川崎市臨海部における調査依頼について

港 湾 局

(平成28年9月1日)

川崎市臨海部における影響調査について

1. 経緯

- 平成26年 10月 中央新幹線計画の認可・事業着手（JR東海）
- 11月 事業説明会（区単位で実施）（JR東海）
- 12月 川崎市臨海部における調査協力についてのお願い（JR東海⇒市）
- 川崎市臨海部における調査協力についての回答（市⇒JR東海）
- 川崎市臨海部における調査に関する協定締結（JR東海⇔市）
- 平成27年 1月 調査費用の予納（JR東海⇒市）
- <1月 JR東海からの調査依頼について市民委員会へ報告>
- 3月 調査内容について中間報告（市⇒JR東海）
- <5月 中間報告について市議会議員へ机上配布、報道への情報提供>
- 平成28年 3月 調査内容について最終報告（市⇒JR東海）

協定の概要

【目的】

中央新幹線品川・名古屋間建設工事により川崎市内で発生する建設発生土の臨海部における運搬が本市臨海部に与える影響等を調査し、適切な運搬方法を検討するため双方で協力する。

【調査実施主体】

川崎市港湾局

【調査費用】

JR東海が全額を負担 決算金額：約1,900万円

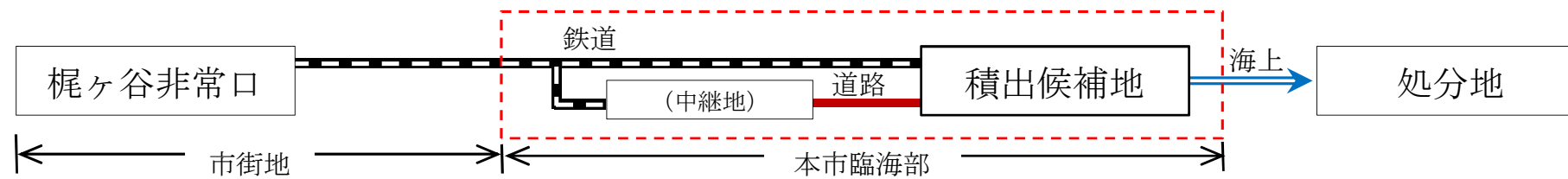
【調査期間】

平成28年3月31日まで
(中間報告 平成27年3月31日まで)

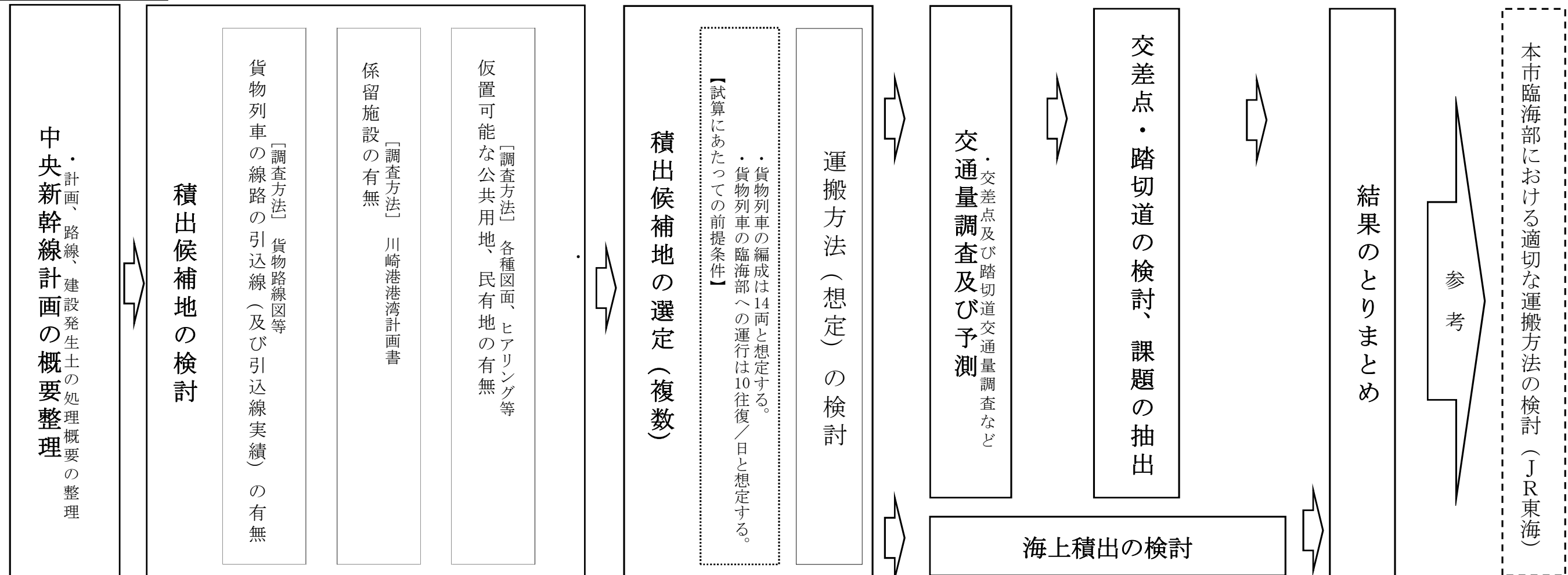
2. 調査目的

JR東海が実施する中央新幹線品川・名古屋間建設工事により川崎市内（梶ヶ谷非常口）で発生する建設発生土の運搬が、本市臨海部（産業道路以南の地区）に与える影響等を調査し、適切な運搬方法を検討することを目的とする。

3. 調査範囲



4. 調査の流れ



川崎市臨海部における影響調査について

5. 調査結果

※JR東海は、本調査結果を参考に具体的な運搬計画等の検討を進めていきます。また、本調査には、公にしないことを条件に提示された臨海部に立地する企業の情報も含まれており、現時点で公にした場合に両者が不利益となる恐れがあるため、積出候補地が特定できる記述については、非開示（■）とします。

積出候補地	運搬方法(想定)	中継地	交通量調査及び予測	交差点・踏切道の検討	課題の抽出		海上積出の検討
候補地①	鉄道		<p>■線（鉄道） 踏切 ■箇所 現状； ■往復/日 将来； + 貨物10往復/日</p>	<p>【交通混雑】 ・ ■踏切の遮断回数は、現状より1回/hの増加となり、ピーク時間帯においては踏切待ちによる車両の滞留長が ■交差点まで伸びるが、幹線道路の交通には支障をきたさないため、周辺交通への影響が小さいものと考えられる。 ・ ■踏切の遮断回数は、現状より2回/hの増加となり、ピーク時間帯においては踏切待ちによる車両の滞留長が ■交差点まで伸びるが、幹線道路の交通には支障をきたさないため、周辺交通への影響が小さいものと考えられる。 【交通安全】 ・ 貨物列車にて積出地まで運搬できるため、積替後のコンテナダンプ車による周辺交通への影響は生じないものと考えられる。</p>		<p>【交通混雑】 ・ ピーク時間帯を回避してダイヤ設定するなど、運搬計画を調整し、貨物列車運搬による踏切遮断の影響低減を図る必要がある。</p>	<p>不必要に発生土が滞留することなく円滑な積出が可能であるものとする。</p>
	鉄道⇒中継地⇒道路	<p>■線（道路） 現状； ■台/日 将来； +840台/日</p>	<p>■線（道路） 現状； ■台/日 将来； +840台/日</p>	<p>【交通混雑】 ・ 中継地における積替後のコンテナダンプ車による影響が発生するものと考えられる。 ・ ■交差点の ■側の流入線の交通容量比が、円滑な交通処理が可能とされる目安の1.0を上回り、また同流入線は、現況でも1.0に近く混雑しているため、物流活動等への影響があるものと考えられる。 ・ 車両ルートにおける、道路幅員は狭く急曲線区間ではすれ違いが困難であるため、コンテナダンプ車による滞留が発生し、物流活動等への影響があるものと考えられる。 【交通安全】 ・ 車両ルートにおける一部の道路幅員が狭く、急曲線の区間があることから、歩行者に対する安全の確保、車両どうしのすれ違いに配慮する措置が必要になるものと考えられる。 ・ ■線への車両の出入に際して、安全への配慮が必要になるものと考えられる。</p>	<p>【交通混雑】 ・ 走行車両による影響の低減を図るとともにピーク時の混雑時間帯を避けた時間帯に車両を走行させるなど、交通混雑への影響を極力抑制するよう、適切な走行計画の検討や調整を行う必要がある。 【交通安全】 ・ 出入口に交通誘導員を配置するなど安全確保のための措置を講ずる必要がある。 ・ 交通管理者と協議の上、信号機の設置など安全確保のための措置を講ずる必要がある。</p>	<p>不必要に発生土が滞留することなく円滑な積出が可能であるものとする。</p>	
候補地②	鉄道		<p>■線（鉄道） 踏切 ■箇所 現状； ■往復/日 将来； + 貨物10往復/日</p>	<p>【交通混雑】 ・ ■踏切の遮断回数は、現状より1回/hの増加となり、ピーク時間帯を含む多くの時間において踏切待ちによる車両の滞留長が ■交差点まで伸び、幹線道路の交通に支障をきたすため、周辺交通への影響が大きいものと考えられる。 ・ ■踏切の遮断によって、一定の箇所から幹線道路への進入が困難になるため、踏切遮断による影響が大きいものと考えられる。 【交通安全】 ・ 貨物列車にて積出地まで運搬できるため、積替後のコンテナダンプ車による周辺交通への影響は生じないものと考えられる。</p>		<p>【交通混雑】 ・ 貨物列車運搬による踏切遮断により、幹線道路への影響が大きくなるため、交通管理者や道路管理者、周辺企業と協議し、適切な運搬計画等を策定する必要がある。</p>	<p>不必要に発生土が滞留することなく円滑な積出が可能であるものとする。</p>
	鉄道⇒中継地⇒道路	<p>■線（道路） 現状； ■台/日 将来； +840台/日</p>	<p>■線（道路） 現状； ■台/日 将来； +840台/日</p>	<p>【交通混雑】 ・ 中継地における積替後のコンテナダンプ車による影響が発生するものと考えられる。 ・ 車両ルートにおける、道路幅員は狭く急曲線区間ではすれ違いが困難であるため、コンテナダンプ車による滞留が発生し、物流活動等への影響があるものと考えられる。 【交通安全】 ・ 車両ルートにおける一部の道路幅員が狭く、急曲線の区間があることから、歩行者に対する安全の確保、車両どうしのすれ違いに配慮する措置が必要になるものと考えられる。 ・ 幹線道路から積出地に進入する ■交差点には信号機がないため、右左折進入に対する安全への配慮が必要になるものと考えられる。</p>	<p>【交通混雑】 ・ 走行車両による影響の低減を図るとともにピーク時の混雑時間帯を避けた時間帯に車両を走行させるなど、交通混雑への影響を極力抑制するよう、適切な走行計画の検討や調整を行う必要がある。 【交通安全】 ・ 出入口に交通誘導員を配置するなど安全確保のための措置を講ずる必要がある。 ・ 交通管理者と協議の上、信号機の設置など安全確保のための措置を講ずる必要がある。 ・ 積出地に進入する交差点は、形状が複雑なため、交通管理者や道路管理者等と協議し、安全確保のため適切な運搬計画を策定する必要がある。</p>	<p>不必要に発生土が滞留することなく円滑な積出が可能であるものとする。</p>	
候補地③	鉄道⇒中継地⇒道路	<p>■線（道路） 現状； ■台/日 将来； +840台/日</p>	<p>■線（道路） 現状； ■台/日 将来； +840台/日</p>	<p>【交通混雑】 ・ 中継地における積替後のコンテナダンプ車による影響が発生するものと考えられる。 ・ ■交差点の需要率は交通処理が可能とされる0.9を若干上回ると考えられる。また、幹線道路への流入線の交通容量比は、円滑な交通処理が可能とされる目安の1.0に近く、物流活動等への影響があるものと考えられる。 【交通安全】 ・ 交通量の多い ■交差点等を避けた車両ルートを検討した場合、 ■線までの車両ルートは道路幅員が狭く、歩行者に対する安全への配慮が必要になるものと考えられる。</p>	<p>【交通混雑】 ・ 交通量の多い ■交差点等を避けた車両ルートを検討する必要がある。 ・ ピーク時間を回避するなど、車両集中が生じないよう、中継地からの走行計画を調整する必要がある。 【交通安全】 ・ 幅員の狭い道路については、交通誘導員を配置するなど、安全確保のための措置を講ずる必要がある。</p>	<p>十分な仮置場が確保できないため、全ての発生土の積出は不可能であるが、他積出地の補完的な役割は可能であるものとする。</p>	

川崎市臨海部における影響調査について

6. 今後の進め方

本調査の結果を参考に、JR東海は、建設発生土の本市臨海部における適切な運搬方法を検討する。
なお、本調査の範囲は、川崎市臨海部（産業道路以南の地区）であるため、今後、JR東海は、運搬方法の検討を進めるにあたって、市街地における鉄道運搬の影響等についても、調査・検討を行う必要がある。



東海旅客鉄道株式会社からの川崎市臨海部における調査依頼について

参考資料

<平成27年1月21日 市民委員会資料（一部追記）>

1. 中央新幹線事業について

東海旅客鉄道株式会社（以下JR東海という）では、超電導リニアによる中央新幹線計画を全国新幹線鉄道整備法に基づき進めています。

中央新幹線事業については、全国新幹線鉄道整備法に基づき、平成23年5月に国土交通大臣より営業主体及び建設主体としてJR東海が指名され、整備計画の決定及び建設指示がなされました。これを受けて、平成23年6月より環境影響評価を実施されており、平成26年8月に国土交通大臣意見を勘案した最終的な環境影響評価書を国土交通大臣及び関係自治体の長に送付するとともに公告し、工事実施計画の認可申請に必要な準備を進め、環境影響評価書の送付と同日に、国土交通大臣に対し、品川・名古屋間の工事実施計画の認可申請を行い、平成26年10月に認可され、事業着手しました。

平成27年10月には、東百合丘非常口に関する建設工事の契約手続きを開始しています。平成28年4月には、梶ヶ谷非常口に関する建設工事の契約手続きを開始しています。

2. 調査依頼が本市に来た経緯

環境影響評価書には、工事により発生する建設発生土等については、本事業内での再利用、他の公共事業などへの有効利用と記載されています。また、川崎市宮前区梶ヶ谷に計画している非常口から搬出する発生土は、鉄道貨物を活用し臨海部等へ運搬することで、大気質、地域交通等の影響を低減すると記載されています。

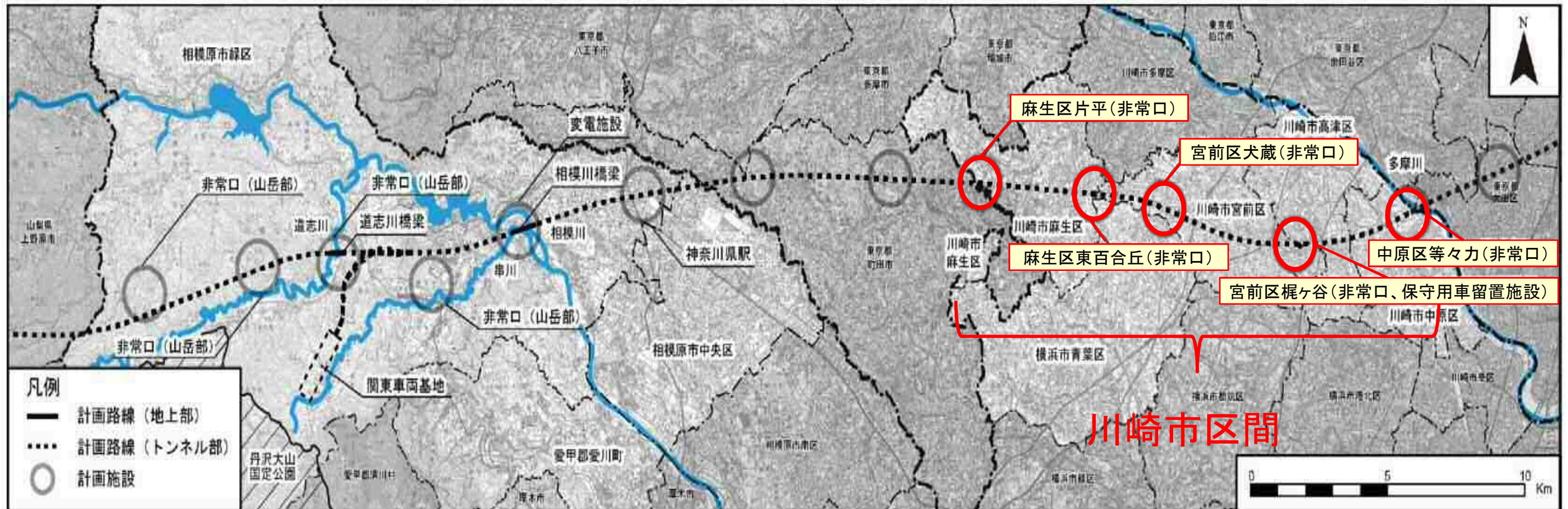
鉄道を利用して本市臨海部へ運搬する場合、臨海部に不必要に発生土が滞留することがないように、海上輸送への円滑な積み替え方法を検討することや臨海部における企業活動や物流等への影響を把握することが必要であることから、川崎港を管理している川崎市へ協力依頼が送付されたものであります。

● 鉄道貨物の活用

川崎市宮前区梶ヶ谷に計画している非常口から搬出する発生土は、鉄道貨物を活用し臨海部等へ運搬することで、大気質、地域交通等の影響を低減する計画としています。

図-1 中央新幹線事業(神奈川區間)

JR東海「中央新幹線環境影響評価書のあらまし」より抜粋



○ 川崎市區間の非常口位置

JR東海「中央新幹線環境影響評価書のあらまし」より抜粋し加工