

令和 6 年 度 第 9 回

川崎市環境影響評価審議会

会 議 録

1 日 時 令和 6 年 11 月 5 日（火）午前 10 時 00 分から午前 11 時 45 分まで

2 場 所 オンライン会議（川崎市役所本庁舎 301、302 会議室）

3 議 題

（1）（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準備書について
（事業者説明）

（2）その他

4 出 席 者 16 名

山下委員、濱野委員、一ノ瀬委員、上野委員、鎌田委員、菊本委員、佐田委員、高橋委員、
田中委員、中澤委員、南委員、持田委員、森長委員、吉田委員、奥田委員、後藤委員

5 傍 聴 者 1 名

○部長 環境対策部長の藤田でございます。

定刻でございますので、ただいまから令和6年度第9回川崎市環境影響評価審議会を開始いたします。

委員の皆様方には、お忙しい中、御出席をいただきまして誠にありがとうございます。本日は、よろしくお願いいたします。

それでは、議事に入る前に事務的な確認を行います。

○課長 おはようございます。環境評価課長の鈴木でございます。本日はよろしくお願いいたします。

はじめに、委員の出席状況について御報告いたします。

本日は、委員20人中、現在16人の御出席をいただいております。委員の半数以上が出席されておりますことから、川崎市環境影響評価に関する条例施行規則の規定に基づきまして、本日の審議会が成立していることを御報告申し上げます。

なお、本審議会は、川崎市審議会等の会議の公開に関する条例により、原則公開としておりますので、途中入室を含めて傍聴人の入室を認めてよろしいでしょうか。

○山下会長 異議ありません。

○課長 ありがとうございます。

それでは、傍聴人の方に入室していただきます。

(傍聴人入室)

○課長 次に、本日の資料についての確認です。

○事務局 それでは、お手元の資料の御確認をお願いいたします。

本日の会議資料は、議事次第、それと資料1としまして「(仮称)南渡田北地区北側開発計画に係る手続経過」、資料2としまして、同計画に係る条例環境影響評価準備書、資料3に、同計画に係る条例準備書の説明会の開催結果報告。

本日の会議資料については、以上でございます。資料に不足などはございませんでしょうか。

○課長 それでは、本日の議題は「(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準備書について(事業者説明)」でございます。

ここからの議事については、会長をお願いいたします。よろしくお願いいたします。

○山下会長 山下でございます。よろしくお願いいたします。

それでは、本日の議事である（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準備書について（事業者説明）を始めます。

まず、事務局から手続経過について説明をお願いいたします。

○事務局 「（仮称）南渡田北地区北側開発計画に係る手続経過」について説明ー（略）

○山下会長 ありがとうございます。

それでは次に、事業者から、条例準備書について御説明いただきたいと思います。どうかよろしくをお願いいたします。

○事業者 「（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準備書」について説明ー（略）

○山下会長 御説明いただきましてありがとうございました。

本件事業ですが、10月1日に現地視察を実施いたしました。

事業者から御説明がありましたとおり、川崎市の南渡田地区拠点整備基本計画に基づく指定開発行為であって、現在の事業地を更地化した上で、研究棟、寄宿舍など、4棟の大型建築物、最高高さ地上10階57メートルの建設を主な内容とするものです。2027年の供用を予定されているということです。

ただいまの事業者の御説明によりますと、最初に緑化計画、交通動線計画を御説明いただいた上で、条例準備書に関わる予測評価としては、工事中に大気、土壤汚染、騒音・振動廃棄物、地域交通、また供用時においては、温室効果ガス、風害、緑の質・量、景観、構造物によるテレビ受信障害を選定されています。

また、環境配慮項目としては、研究所ということで、有害化学物質のほか、生物多様性、地球温暖化、気候変動への対応、資源の有効活用について御説明をいただきました。

特に本件については、土壤汚染について、形質変更時要届出区域に指定されていることから、土壤汚染については対策をした上で、建設発生土について、その運搬、処分について適切な管理を行う等の対策を取られる旨が説明されたところです。

それでは、これから質疑に移りたいと思います。

事業者からの説明について御質問いただきますが、条例準備書の記載内容に対する意見については、個別審査意見として事務局に提出していただきますので、そのために必要な点について事業者に質問をしてください。

それでは御質問のある委員の方、御挙手をお願いいたします。

高橋委員、お願いいたします。

○高橋委員 建設時の産業廃棄物の発生量、約3,000トンの内訳をもう一度、お教えいただいてもよろしいでしょうか。

○事業者 汚泥以外の合計が3,458トンで、その内訳としては、一番大きいのは金属で766トン、続いてがれき類が597トン、建設混合廃棄物が564トンとなります。

○高橋委員 分かりました。おおむねコンクリート塊や金属くずなどですね。

これは神奈川県の実績の平均値を原単位として予測されたということですね。

○事業者 そうです。

○高橋委員 分かりました。

現地視察のときには、ほぼ更地にされていたので、解体に伴う廃棄物は、もう基本的には含まれないということですね。

○事業者 そうですね。含まれません。

○高橋委員 あと、もう1点よろしいでしょうか。今回、建設発生土は、埋め戻しはせずに搬出されるということですね。

○事業者 そうですね。今の計画では、まだそこまで検討が出来ていないので、現状としては、全て搬出する予測結果になっております。

○高橋委員 なるほど。ということは、工事が始まって初期の段階で建設発生土が多く出て、集中的に運んでいくという感じになるのでしょうか。

○事業者 そうなります。

○高橋委員 そうですね。交通予測のところで、初期に一番、建設車両の交通が激しくなると考えてよろしいのでしょうか。

○事業者 工事用車両の走行につきましては、初期も多いですけども、やはりコンクリートを打設するようなときのほうが一番多くなります。

○高橋委員 道路に出る交差点に信号を立てるのが工事の開始に間に合うかを懸念していたので、そのような質問をさせていただきました。

○事業者 先生が言われる時期は、まだ信号等はついていない見込みです。

○高橋委員 そうなんですね。ぜひそこは、交通にはお気をつけください。

以上です。ありがとうございます。

○山下会長 ありがとうございました。

一ノ瀬委員、お願いいたします。

○一ノ瀬委員 交通の話が出ましたので、少し関連して、先般、現地調査をさせていただ

いたときに少し気になった点があります。今回のお話の中で、交通量の予測に基づいて施工中の搬出搬入等々の計画や、数値も作っていらっしゃいますけれども、対象地域の北側に隣接して、地上と高架で交通が流れているのは現地で確認しているのですけれども、上を通っていくものは問題ないとして、問題になりそうなのが、下を通っている交通です。ほぼ地域交通であれば致し方ない部分はあるのですが、通過交通が、いろんな理由で通っている可能性がどのくらいあるのかということをごのぐらい押さえていらっしゃいますか。その予測といったものが、計画にも本質的に関わってくる部分かと思ったものですから、お伺いします。

○事業者 通過交通というのは、交差点を通過する交通でしょうか。

○一ノ瀬委員 今回、赤と青で経路を示されていて、本来であればここを通らずに上を抜けていってもらえれば一番いいですけれども、そうでないものがどのくらい混じっているかというところが気になっています。基本的に関係ない交通は高速の高架を通っているというのが現状であれば、そういうものとして考えていくことになるかと思ったんですが。

○事業者 そうですね。今回、高速にどれくらい通過交通があるかというところは取っていません。

○一ノ瀬委員 高速は基本、通過ですよ。

○事業者 それは通過だと思います。

ただ、ここの鋼管通交差点の手前に、高速の降りがあるのですが、そこから降りてくる車は結構いらっしゃいます。地上部に降りて、鋼管通交差点を通過して浜川崎入口交差点へ抜ける車というのは、結構いらっしゃいました。

○一ノ瀬委員 それは、今回の搬入搬出の車両と交通量に関係するということですね。

○事業者 はい。関係する交通量としては、押さえた上での予測にしております。

○一ノ瀬委員 そうであれば問題ございません。

○山下会長 ありがとうございます。

ほかに御質問される委員、いらっしゃいませんか。

菊本委員、お願いいたします。

○菊本委員 私から、風害の評価について、予測表の詳細のところと結果の解釈について幾つかお聞きしたいことがございます。

まず、今回、流体数値シミュレーションを用いて評価されているのですが、結果の表記、

最終的なランク評価が限られた点でしか示されておりません。流体シミュレーションなら面的なデータも出せると思いますし、技術指針にもそのような表記があると思うので、面的にもう少し多くの点で結果を示していただくのがいいのではないかと思います。これはまずコメントです。

もう一つは、今回、流体数値シミュレーションの中でも、ラージエディシミュレーション、LESと呼ばれる手法を用いられていまして、これは多くの事例で用いられているRANSよりも、計算コストは高いけれども精度が高いというモデルなので、LESを使われること自体はとても素晴らしいことだと思うのですが、それもやはり適切に使っているかどうかというところはかなり重要かと思います。

今回、一つ大きなところで、境界条件、解析の条件として、上空の風を解析領域の端で入れるのですけれども、そのときに上空の風は乱れていない、変動していない風を与えているというように書いてあります。LESを用いるときは、基本的には変動するような気流を境界条件として与えるということが推奨されていますが、そうしなかった理由はなんでしょうか。また、その対策として報告書の中には、周囲の地形だとか建物を十分に表現しているので大丈夫といった表記があるのですが、今回、計画地の周囲500メートル程度を表現されているようですが、これが「十分に表現している」と言うのに本当に十分なのでしょうか。やはり、その対象建物の近辺の流れが適切に評価されているのか懸念が残るところですけれども、まず、その境界条件で乱れを与えていないということと、解析領域の広さというところが本当に十分なのでしょうか。

○事業者 まず、地点が限られた地点であるのではないかとといったところですが、今回の準備書の中で、風向ごとにどういう風の流れになるかという解析結果図を風向ごとに出していますけれども、この中で基本的に大きくなるようなところは反映されているのかなと思っていましたので、どこまで示せるかというのは持ち帰らせてください。

それと、境界条件での乱れが適切に設定されているのかといったところと、今回500メートル程度の全ての地形条件だとか、建築物の条件を全て入れていますけれども、それが十分なのかといった菊本先生からの御意見がありましたので、専門的な部分になりますのでその部分につきましても、この場ではなくて、持ち帰らせていただいて、回答させていただきたいと思います。

○菊本委員 分かりました。

もう少し御質問したいところがあります。ガストファクターを固定値2.5という値を用

いられていて、これは比較的大きめで、安全側で評価されているということはいいかもしれないのですが、結果を見るとかなり大きめのランクになっていて、あまりにも現地の状況から乖離すると、解析としてあまり意味がないのではないかとこのところがあります。

ガストファクターを固定値ではなくて、その場所の風速レベルに応じて変化させるような方法も、指針でも論文で示されていますし、過去の似たような事例でもあったかと思えますので、もう少し現実に近い状況にさせていただくのもいいかと思いました。

あと、暴風対策として樹木の影響を入れられていると思うのですが、どのようなモデリングを採用されたかが書いていないと思いましたので、その辺りも改善をお願いしたいです。

さらに、もう少し細かいことを言うと、LESを用いるときには計算時間、どれぐらいの時間の範囲で、変動する風速を平均化して平均風速を出したかというところも結構重要なので、その辺りも資料として改善できるのであれば、情報としていただきたいなと思いました。

あと、最後の結果ですけれども、やはり今回ランク4と呼ばれるランク3に収まっていない地点が複数ありまして、暴風対策をしても、多少ランク3に変わるところもあるんですが、まだランク4に残っているところもあります。今回、準備書の結論を見ると、結局このランク4のところは、住居地域ではないので大丈夫といった結論になっていますが、あまり住民の方はいらっしゃらないかもしれませんが、今回の計画建物、あるいは近隣の建物で働かれている方々が歩かれることが想定される場所で、ランク4が出ているというところに対して、もう少し何か配慮があるべきではないかというふうに思ったんですけれども、いかがでしょうか。

○事業者 まず、ガストファクターの点は、安全側を見ているがそれでいいのかという御質問だと思うんですけれども、アセスとしては、風害に限らず基本的に安全側を見てどうかといったところを多く予測していますけれども、どこまでが過大評価なのかを一回整理していきたいと思っています。

それと、樹木のモデリングと、LESの計算時間につきましては、これは専門的な部分ですので、また後日、回答したいと思います。

ランク4が残っているものにつきましては、確かに、今回ランク4が残っているのは、12番とか、13番とか、南側のところにランク4があるんですけれども、ここにつきましては、準備書では住人がいないので、保全対象がないのではないかとこのところはありま

したけれども、ここにつきましても、可能な限り樹木は配置させていただきまして、計算はしていますが恐らくB棟が大きいのと、寄宿舍棟もありますので、風の流れが一部どうなっていくかということがありますので、今後、風向ごとに、そこに対する影響は、どこかの風向が効いているのか等を解析しまして、建物側で対策を打てるのか、ここが風の通り道だから、ここに樹木を立てたらどうかといったものも考えられると思いますので、詳細に詰めて、対策として可能であればやっていきたいと思います。そこも、また後日お示ししたいと思います。

○菊本委員 分かりました。そのような丁寧な御検討を期待したいと思います。

あと、ランク4のところも、現実にランク4なのか、かなり安全側で見ているからランク4になっているのか、その辺りの見極めも必要かと。もちろん、安全側に評価していただくのはとてもいいことだとは思いますが、安全側で評価した結果、あまり適切でない結果が出ているのに、そこに十分な対策が見えていないというのは、そもそも評価している目的からして何のためにやっているのかなというところもありますので、そこは、ある程度安全側に見つつも、現実的なところで見極めていただければと思いますので、よろしく願いいたします。

○事業者 ありがとうございます。

○山下会長 ありがとうございます。

続きまして、濱野委員、お願いいたします。

○濱野委員 御説明ありがとうございました。

緑の質・量に関わって、土地利用のところから、お話をさせていただきたいと思います。

パワーポイントでいきますと、土地利用計画の概要という最初のほうの資料ですが、ここで、全敷地2万5,400平米の中で緑化地が2,380平米となっています。この割合でいきますと緑化地比率が9.3%。このまま緑被率に換算すると15%に達しないということが、実際の概要なのだろうと思います。

その結果、準備書の39ページ、緑化計画の中で、大景木利用、あるいは接道面の割増計算をされて、この必要面積15%をクリアするために、接道面積のほうで231平米、そして大景木の一本当たりの割増換算で1,215平米。この緑量を確保して、そして15%にすり合わせるために3,830平米という数値になっています。

不足分を計算すると約37%分位だと思いますけれども、実緑化面積に対して、37%のある意味の架空緑被率なんですね。制度がありますから、これを利用されるのは妥当かとは

思いますけれども、あえて申し上げたいのは、361ページに緑被率の予測結果という表があります。この表を見ますと、確かに接道部割増はそのとおり表示されていますけれども、次の大景木は平米になっていまして、これだけでは、大景木でこの面積というふうに取りかねませんので、ここの部分では大景木利用の割増面積が、この1,215平米のはずですので、この表の表現を適切にさせていただきたいということがあります。

実は、先ほど架空と申し上げましたのは、その下に本数の換算がありますけれども、大景木の割増計算、これは恐らく、この計画の本数162本から割り出しているんだろうとは思いますが、もう既に、ここで市の緑化の標準本数を29本下回っているわけです。また、中木にいたっても100本以上下回っているということです。それを全て低木で換算したということで、ここでも数字が合わさっているわけですが、もともと緑地として使える面積が2,380平米ということですので、制度上は15%をクリアしますけれども、もう少しこの計画の中で、実際の緑地を確保する努力を出来ないかということです。

駐車场面積が約4,970平米あり、これは全体敷地面積の19.5%、20%近くです。この駐車場に関しては、そのまま駐車スペースとして図示されておりますけれども、全て灰色です。貨物支線との接点ということで、周辺への影響はないのかもしれませんが、緑被を確保する視点からいくと、例えばこの駐車場の接道面に生け垣を設けていくとか、もう少し実緑地面積を確保できる方策を何かしらお考えかどうか、お尋ねをしたいと思います。よろしくお願いします。

○事業者 緑化率、緑化面積の御指摘はそのとおりでありまして、川崎の基準には、のっとなっていることでもありますけれども、実緑地面積という意味では、少ないところはあると思います。

まず背景としましては、先ほど駐車場の話が出ましたが、駐車場の附置義務の台数が非常に多くて、今も、この駐車場の配置においても機械式の3段を使ったり、機械式の2段を使ったりして、なるべく駐車場の実面積を減らそうという工夫はしているところ です。

それから、屋上についても、研究所という特性から屋上にいろいろな設備機械がほぼ全部使うような形で乗ってきてしまうということで、屋上緑化も難しいということがありますので、今回、地上で取れる緑化の部分というのは、かなり限られているということが実態です。

なるべく歩行者から見えるところに緑化しようということが今回の趣旨としてあります

ので、東西道路沿い、それから南北道路沿い、それから研究棟Bとコミュニティ棟や寄宿舍の間の散策路のスペース、そういった人が歩くところに沿って出来るだけ緑化をして、人から、なるべく緑が見えるような配置上の工夫はさせていただいております。

出来るだけ私自身も緑化をしたいとは思ってはいるんですけども、なかなか、そういう機能上難しいというところは御理解をいただきたいというところです。

○濱野委員 今、この計画は平面だけをイメージされていますね。

これは例えば、搬送の立体駐車にしたら、その壁面の緑化というのも可能ではないですか、あるいはコミュニティ棟、寄宿舍がありますけれども、方位から見れば南側ですから、ここに壁面緑化を施すというのも一手かなという気がしますけれども、そういうお考えはいかがでしょうか。

○事業者 その点につきましては、今後の設計段階で検討していければというふうに思っております。

○濱野委員 そうですか。分かりました。

この事後調査として、緑の質・量、これを検討するということで、植栽後、3年位を目途と先ほど言われていますけれども、実際に、この想定された割増分について、その効果を評価することというのはお考えでしょうか。

○事業者 今、事後調査としましては、三つの観点から実施しようと思っています。植栽基盤の整備状況と、植栽系樹木の活力度と、維持管理状況といったところですけども、先生がおっしゃられている整備の状況で、実際の接続緑化、大景木の割増分が適切に生育、維持管理されているかといったところも併せて事後調査で実施したいと思っています。

○濱野委員 分かりました。ぜひ、よろしくお願いいたします。

あと二つあるんですけども、先ほど景観調査のときに、調査ポイントのほうで市役所の展望ロビーからの御説明のときに、景観的な柔らかさを担保するのに緑化手法ということをお聞きしたんですけども、建物の方位からいくと、市役所側からは緑地のほうは見られないはずなんですけれども、そのことはいかがですか。

○事業者 景観的な話でいうと、今回大きな建物ですので、近くから見たときに圧迫感といういった影響もあるかと考えており、低減するために樹木が有効ではないかといったところで、環境保全のための措置に付け加えさせていただきました。あくまでも市役所から見た景観で樹木というわけではなく、今回の事業で近景域が多くありますので、景観への影響を低減させるためには緑が有効ではないかといった意味で述べさせていただきました。

○濱野委員 先ほどの御説明を聞いていて、市役所側からの連続した説明のところで言われたので、私はそう思いました。

○事業者 すみません。市役所の写真が最後だったので、その後、保全措置の話をしてしまいました。

○濱野委員 はい。最後に、今回の建物配置の中に、B棟のところに店舗がありますけども、先ほどここでの研究活動に伴う有害物質、あるいは危険物の処理をテナントさんというお言葉があったんですが、この店舗はどういう店舗なのでしょう。例えば、最近、コンビニがこういうところによく入りますけれども、ここで活動される方が日常使うような、そういうものとはまた違った店舗でしょうか。門外漢ですが、お聞きしたいと思います。

○事業者 店舗につきましては、危険物と関係がなく、テナントとして御入居いただく企業の方がお買物いただけるようにと思って計画しておりますので、具体的な店舗はまだ決まっていないんですけれども、例えばおっしゃったとおりコンビニでしたり、そういったテナントを誘致する予定になっております。

○濱野委員 分かりました。

先ほど説明のあった危険物と有害物の処理をテナントとが行うというのは、研究に関わる業者のことですか。

○事業者 危険物の処理に関しましては、御入居いただく企業でお取扱いいただくことになるので、店舗のテナントとは別の入居企業になります。

○濱野委員 そうですか。そうすると、これがもしコンビニになった場合には、地域の事業所の方が利用するとか、そういう公共性というのはこの配置だと担保しにくいと思うんですが、地域への利用拡大というのは、お考えではないということでしょうか。

○事業者 いえ、外部の方にも御利用いただきたいと思いますので、今、東西に走っている道路の正面に面しているコミュニティ棟に店舗を予定しておりますけれども、エントランスからはどなたでも入っていただけるようになっておりますので、御利用いただけるように計画していきたいと思っております。

○濱野委員 そうですか。そうすると、風除室から入ったところの共用というのは、先ほどの御説明では、ここで仕事に従事される方たちが休息とか、コミュニケーションのというお話があったと思いますけれども、何か地域の方たちがここでは利用できないというようなふうに取りましたけれども、これは動線計画をもう一度見直す必要があるのかなと思

いますが、いかがですか。

○事業者 地域の方も入っていただけるスペースにはなっておりますので、基本的には、御入居いただいている企業がコミュニケーションを取って、オープンイノベーションを図っていくという場所にしていきたいと思っているんですけども、何か地域の方にも開いた交流のイベントだったりも打てるように計画していきたいと思っておりますので、これからの計画にはなりますけれども、そういったことも検討していきたいと思っております。

○濱野委員 そうですね。店舗が一番奥まったところで、これはもう内部の方の利用中心のような配置のような気がしますので、そこもよろしく御検討ください。

以上です。

○山下会長 ありがとうございます。

続きまして、持田委員。お待たせいたしました。お願いいたします。

○持田委員 私も、緑の質と量でお伺いしようと思ったのですが、濱野委員が全てお聞きくださったので、改めて私からお伺いすることはありません。どうもありがとうございました。

○山下会長 ありがとうございます。緑の質・量について、同趣旨の御質問があったということでございました。

ほかにどのような点でも、委員の方から御質問なされたい点はございませんか。

田中委員、お願いいたします。

○田中委員 田中です。御説明ありがとうございます。

私からは、地域交通の関係で御質問したいと思います。

準備書の資料編のほうに、調査結果などを示していただいていますけれども、その中で、三つの交差点の滞留長や渋滞長の調査結果というのがありまして、渋滞原因としては、交差点ごとにそれぞれあるんですが、浜町の交差点だったと思いますが先詰まりというところがありました。

先詰まりの場合、その下流側に実際の渋滞原因があると思うんですけども、それは何でしょうかというのが質問の一つです。あとは、通過交通量を基に設計交通量、交通需要を設定して、予測評価を行っていると思うんですけども、そのときに先詰まりの通過交通量は使っていないという確認をさせてください。

○事業者 確かに、浜町交差点から、主に東側に渋滞長と滞留長が伸びて、先詰まりを起こして、こちらのほうに滞留長、渋滞長が伸びているような状況があるんですけども、

その原因としては、鋼管通り交差点が6枝の交差点になっておりますので、さばける交通量が信号原理的に、青時間が3回分かかるのに対して、浜町交差点は東西と南北だけになりますので、さばける交通量が多いというところで、鋼管通り交差点を起点として、このような形で滞留長が伸び、ここで先詰まりを起こして、浜町交差点の渋滞長、滞留長が発生しているというような現地の状況だと認識しております。

その要因として、先ほど申しましたとおり、高速の下りで降りてきて、ここで合流して、鋼管通り交差点に入っていく車もございますので、浜町交差点から入ってきた車と、高速から入ってきた車が両方合わさって鋼管通り交差点に集中しているので、渋滞が起きて、浜町交差点まで伸びて先詰まりしているという状況でございます。

対策としては退店のときには、あまり鋼管通り交差点に乗せないような経路を設定しておりまして、その上で浜町交差点を通過して、それぞれの方面に帰るというような形を取っております。

○田中委員 ありがとうございます。分かりました。

浜町交差点での設計交通量の設定の仕方について教えてください。

○事業者 浜町交差点の各時間帯においては、渋滞長を考慮した上で、台数を上乗せした上で予測評価を行っております。

○田中委員 上乗せする元の通過交通量については、どのように求めていますか。

○事業者 上乗せする交通量については、渋滞長計測しておりましたので、時間帯ごとに現況交通量を測っておりますけれども、それに対して、渋滞長が観測された分、係数を掛けて上乗せして、それを時間帯の交通量にして、それを現況の交通量として予測を行っております。

○田中委員 上乗せするほうは、渋滞長から換算することは分かったんですけども、通過交通量に上乗せしますよね。その通過交通量として何を使っていますか。実測値ですか。

○事業者 実測値です。

○田中委員 先詰まりしていると、実測値も下がってしまいますよね。でも、それを使っているということですか。

○事業者 浜町交差点で実測した交通量に対して、渋滞長の台数を上乗せしています。

○田中委員 先詰まりしているときは、そのままそれを使うということですか。

○事業者 はい。そのまま使っています。

○田中委員 そうですか。はい、分かりました。

○事業者　そうですね。計算として難しかったので、そのようなやり方でやらせていただいております。

○田中委員　分かりました。

それから、予測を行うときに、まず一般交通量で、工事中でしたら現状、あるいは将来の供用地でしたら将来一般交通量ということで、交差点ごとに需要率ですとか、交通容量比などを求めていると思いますけれども、今のような渋滞発生している交差点においても、需要率ですとか、交通容量比では、基準となる値よりは十分余裕があるような計算結果になっているんですけれども、これはどうしてでしょうか。

○事業者　まず、こちらの鋼管通り交差点で渋滞が発生しておりますけれども、予測した時間帯というのが交通量の全体のピークになっておりまして、渋滞発生が、大体14時から17時位に、こういうような形で伸びるような形になっているんですけれども、実際、大抵の時間帯というのはこちらのほうに乗らないので、あと交通量が一番多かったのが、鋼管通り交差点の朝6時から7時になっておりましたので、そちらの時間帯で予測を行っております。

ただ、鋼管通り交差点の6時から7時台というのは、交通の流れが東から西、つまり東京に上っていくような流れの交差点になっております。

それに対して、鋼管通り交差点に入ってきた車が、そのまま浜町交差点に抜けるかというところではなくて、一部の車は、高速に上って高速を通過していくというところで分散されております。そのために流れがよく、逆に14時から17時台、こちらのほうで先詰まりを起こしているんですけれども、6時から7時台というのは、こちらのほうで高速に上がる車と浜町交差点に抜ける車の2種類ございますので、先詰まりはここで起こさないというような現況になっております。

そのため、朝の時間帯で交通量が一番多かったのも、その時間帯で予測を行っているんですけれども、そのため、交差点の需要率ですとか、あと混雑度については1.0を超えないというような結果になっております。

退店の時間帯については、予測を行った場合は渋滞長を加味すると、恐らく鋼管通り交差点の東側においては、混雑度1.0を超過するのではないかと思います。

ただ、退店の時間帯については、そちらのほうに、店舗として車を乗せないような動線計画にしておりましたので、予測の時間帯としては、朝の通勤時のほうが的確だろうというところで、その時間帯で予測を行っております。

○田中委員 分かりました。

実際には、その時間帯での予測計算は行っていないということですか。

○事業者 そうです。なので、14時から17時という渋滞長を加味した上での混雑度というところは、準備書には載せていません。あくまでも6時から7時の交通量が一番多い時間帯での予測としております。

○田中委員 分かりました。

この予測の結果のシートの中には、滞留長なども計算結果が記載されています。例えば右折車線などは、滞留長よりも短いところもあるのではないかと思います。そうしますと、右折車が右折車線からはみ出してしまっ、直進車も流れなくなります。その結果、当該地域への向かう交通も影響されてしまうということが起こり得るかと思いますが、その辺りのチェックというのはされていますか。

○事業者 はい、滞留長を調査した結果、右折滞留長が伸びて、直進車線を阻害するという話かと思うんですけれども、確かに、現況そのようなことは起きておりますが、計算としては、現状反映していない状況でございます。

○田中委員 そうですか。分かりました。

○事業者 あくまでも、普通に車線でやっているというような状況です。

○田中委員 了解しました。

以上です。ありがとうございました。

○山下会長 御質問ありがとうございました。

ほかにいかがでしょうか。各委員から御確認されたい点はございませんか。よろしいでしょうか。

それでは、ほかに御質問がないようでございますので、「（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準備書について」の本日の審議は、これで終了といたします。

事業者の方、大変ありがとうございました。

続きまして、本日のその他の議題ですが、事務局から何かございますか。

○事務局 その他といたしまして、事務局から事務連絡がございます。

まず、「（仮称）南渡田北地区北側開発計画」につきまして、審議会答申に反映させるための個別審査意見の提出をお願いいたします。

いただいた御意見を基に、事務局にて答申原案を作成し、審議会に提出させていただきます。

ます。

個別審査意見につきましては、オンラインフォームを御用意しておりますので、11月12日、火曜日までに御回答いただきたいと存じます。

回答URLにつきましては、審議会終了後、本日中にメールで依頼文の送付と併せてお送りいたします。

続いて、今後の予定でございますが、次回は11月20日の水曜日、午後2時から、「川崎新！アリーナシティ・プロジェクト」の答申案審議及び「（仮称）東扇島物流施設」の条例準備書の事業者説明について、オンラインで開催予定としております。

また、12月以降の予定につきましては、次期委員の皆様には別途相談しておりますところですので、詳細は改めてお知らせいたします。

以上でございます。

○山下会長 ありがとうございます。

それでは、これをもちまして本日の審議を終了いたします。朝から長時間ありがとうございました。

－閉 会－