第5章 環境保全のための措置

## 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(1)~(5)に示すとおりである。

表 5-1(1) 環境保全のための措置

		- 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
大 気	大気質	<ul> <li>ア建設機械の稼働に伴う措置</li> <li>・建設機械については、可能な限り最新の排出ガス対策型の使用に努める。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・建設機械の運転者が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。</li> <li>・解体工事及び建設時には粉じん等の発生及び拡散を抑制するため、計画地内及び関連事業区域や周辺道路の散水及び清掃を適切に実施する。</li> <li>イ工事用車両の走行に伴う措置</li> <li>・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の使用に努める。</li> <li>・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。</li> <li>・工事用車両の運転者が定期的に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大気汚染物質排出量の増加を抑制する。</li> <li>・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。</li> </ul>
禄	緑の質	<ul> <li>「川崎市緑の基本計画」、「川崎市緑化指針」等を踏まえ、計画建物外周の地上部に可能な限り緑化地を設け、魅力的な緑化空間の創出を図る。</li> <li>植栽にあたっては、日照条件、風環境に応じた樹種を選定するほか、常緑樹に加え花や紅葉等が美しい樹木など季節が感じられる樹種を選定する。</li> <li>高木、中木、低木、地被類を適切に組み合わせ、多様性に配慮した植栽の創出を図る。</li> <li>緑化空間については、植栽後の計画的な維持管理として、除草・清掃、灌水等の日常的管理に加えて、毎年適切な時期に剪定、刈込み、施肥等を行い樹木等の良好な育成を図る。</li> <li>「川崎市緑化指針」の施工方法に基づき、根の活着及び倒伏防止のため、樹木の形状・寸法や植栽する場所(特に風の影響を受けやすい場所の高木)に応じ、適切な支柱の設置を行う。</li> <li>単独ますの植栽については「川崎市緑化指針」の施工方法に準じ、根を張りやすくするために、良好な植栽基盤を整備する。</li> <li>植栽土壌として良質な客土を使用し、必要土壌量を上回る量の土壌を確保する。</li> <li>麻生区の木であるゼンジマルガキを植栽することにより、地域住民への親しみと愛着が感じられるような創出を図る。</li> <li>緑化地内の植栽土壌の飛散を防止するため、地被類を植栽する。</li> </ul>
	緑の量	<ul> <li>「川崎市緑の基本計画」、「川崎市緑化指針」等を踏まえ、計画建物外 周の地上部に可能な限り緑化地を設け、魅力的な緑化空間の創出を 図る。</li> <li>高木、中木、低木、地被類を適切に組み合わせ、多様性に配慮した植 栽の創出を図る。</li> <li>緑化空間については、植栽後の計画的な維持管理として、除草・清 掃、灌水等の日常的管理に加えて、毎年適切な時期に剪定、刈込 み、施肥等を行い樹木等の良好な育成を図る。</li> </ul>

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	騒 音	ア 建設機械の稼働に伴う措置 ・建設機械については、可能な限り低騒音型の使用に努める。 ・敷地外周には高さ3.0mの鋼製仮囲いを設置する。 ・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。 ・建設機械の運転者が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。 イ 工事用車両の連転者に対し、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。 ・工事用車両の運転者が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。 ・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。 ・ 遊場 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。 エ 施設関連車両の走行に伴う措置 ・ 施設利用者に対し、ホームページ等により路線バスや電車等の公共交通機関の利用を促す。 ・ 運転者に対し、看板掲示等によりアイドリングストップなどのエコドライブの実施を促す。
	振動	<ul> <li>ア建設機械の稼働に伴う措置</li> <li>・建設機械については、可能な限り低振動型の使用に努める。</li> <li>・建設機械の運転者に対し、適宜運転教育を実施し、負荷の少ない運転を徹底する。</li> <li>・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。</li> <li>・建設機械の運転者が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。</li> <li>イ工事用車両の走行に伴う措置</li> <li>・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。</li> <li>・工事用車両の運転者が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。</li> <li>・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。</li> <li>ウ施設関連車両の走行に伴う措置</li> <li>・施設利用者に対し、ホームページ等により路線バスや電車等の公共交通機関の利用を促す。</li> <li>・運転者に対し、看板掲示等によりアイドリングストップなどのエコドライブの実施を促す。</li> </ul>

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
	一般廃棄物	<ul> <li>・廃棄物保管施設(家庭系一般廃棄物、事業系一般廃棄物)においては、掲示物等により減量化・資源化を促す。</li> <li>・家庭系一般廃棄物については「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」、「川崎市廃棄物の処理及び再利用等に関する条例」及び「廃棄物保管施設設置基準要綱」(川崎市要綱)に基づき、本事業の計画建物である共同住宅の1階に住居用の廃棄物保管施設(住宅ゴミ置き場)を設け、分別収集の徹底を促す。</li> <li>・事業系一般廃棄物については、商業施設を含む計画建物の地下1階に廃棄物保管施設(店舗ゴミ置き場)を設け、各テナントが取り扱う廃棄物の種類に応じ、川崎市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。</li> <li>・資源化が困難な廃棄物は、許可を受けた廃棄物収集運搬業者に委託し、適正な処理を行う。</li> </ul>
廃棄物等	産業廃棄物	ア 工事の影響に伴う措置 ・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(国土交通省)」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・運般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・運般及び処分を行う。 ・産業廃棄物管理票により、廃棄物の適正な運般・処分を確認する。・既存建築物の解体工事にあたり、石綿の使用の有無について事前調査を行い、石綿含有建材等の使用が確認された場合は、「廃棄物の等処理マニュアル」(環境省)、「川崎市公害防止等生活環境の保全に関する条例」等に基づき、飛散・流出等のないよう適正に処理を行うとともに、産業廃棄物の許可を受けた処理業者により適正に処理・処分を行う。 ・PCB、フロンについて、電気機器等に含まれる PCB や空調機等にあるフロンガスは解体工事前に機器所有者により適切に回収、処理を行う。 ・PCB、フロンについて、電気機器等に含まれる PCB や空調機等にあるフロンガスは解体工事前に機器所有者により適切に回収、処理を行う。 ・使用時の産業廃棄物保管施設における掲示物等により廃棄物の分別・減量化・資源化を促す。 ・供用時の産業廃棄物については、商業施設を含む計画建物の地下1階に廃棄物保管施設(店舗ゴミ置き場)を設け、廃油を含め取り扱う廃棄物の種類に応じ、各テナント毎に、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・処分する。 ・資源化が困難な廃棄物は、許可を受けた廃棄物収集運搬業者に委託し、適正な処理を行う。
	建設発生土	<ul> <li>・計画建物等の掘削工事に伴う建設発生土は、「建設副産物適正処理推進要綱」(国土交通省)等に基づき、可能な限り埋戻し土等として再使用すると共に、場外に搬出する建設発生土は、同要綱等に基づき、適正に処理・処分を行う。</li> <li>・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、埋戻し土の仮置き場のシート掛けを行う。</li> <li>・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。</li> </ul>

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
構造物の影響	景観	・建築物の形態・意匠は、(仮称)柿生駅前地区地区計画(予定)の地区整備計画を踏まえ、地域拠点に相応しい魅力ある街並みの形成に寄与するデザインとする。 ・川崎市都市景観条例に基づく色彩を建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」等を踏まえ、計画建物外周の地上部に可能な限り緑化地を設ける。植栽にあたっては、常緑樹に加え花や紅葉等が美しい樹木など季節が感じられる樹種を選定し、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。 ・計画地南側の敷地後退や歩道状空地の整備等により、ゆとりある建物配置とする。 イ 圧迫感 ・緑化地における植栽にあたっては、常緑樹を多く選定することにより、四季を通じ豊かな緑を創出するとともに、高木、中木、低木、地被類を適切に組み合わせ、多様な植栽による立体的な空間を創出し、計画建物による圧迫感の低減を図る。また、計画的な維持管理を実施し、樹木等の良好な育成を図る。 ・駅前広場側に低層棟を配置することにより、高層棟による圧迫感を軽減する。 ・計画地南側の敷地後退や歩道状空地の整備等により、ゆとりある建物配置とする。 ・現在緑の少ない駅前に、柿生らしい自然を感じられる緑豊かな広場を整備し、植栽帯と一体となったベンチを適切に設置するなど、人々が気軽に利用できる憩いの空間を創出することで、周辺環境と調和を保つとともに魅力ある市街地景観の形成を図る。
	日照阻害	・日影への影響に配慮し、高層棟を計画地の南側へ、低層棟・歩道状空 地を北側に配置する。
	テレビ受信 障害	<ul> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>
	風 害	<ul> <li>・防風植栽の効果が継続的に維持されるよう、適切に維持管理を行うとともに、維持管理を恒久的に行える体制を整える。</li> <li>・計画建物東側及び西側に計画建物による風の影響を低減するために防風対策に示したサイズの防風植栽(高木常緑樹)を施す。</li> <li>・計画建物について主風向の影響を低減するよう見付面積を極力抑え、コーナーをカットするなど風環境の周辺環境への影響の低減に配慮した建物形状・配置とする。</li> </ul>

表 5-1(5) 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
	コミュニティ 施設	<ul> <li>・川崎市関係部署と、予想される児童・生徒数について、事前の協議を行う。</li> <li>・川崎市所管部署に対して、住宅施設の入居状況(入居する世帯の児童・生徒数等)の報告を速やかに行う。</li> <li>・計画地内にベンチ等を配置した広場を、計画建物内に居住者が利用できる住居用共用室を設置し、適切に維持管理を行い居住者の利用を促進する。</li> </ul>
地域社会	地域交通 (交通混雑、 交通安全)	ア 工事中 ・計画地南東側の交差点では登校時(7 時半~8 時半)に、車両出入口では必要に応じて交通誘導員を配置し、歩行者の安全確保と交通安全を図る。 ・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。 ・工事用大型車両は本事業の関係車両であることが識別できるような表示を行い、運転者の意識を向上させ、交通安全の徹底を図る。 ・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、歩行者及び転車の安全を確保する。 ・工事用車両の運転者に対し、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。 ・ 柿生駅南口から都市計画道路への歩行者通路は、仮囲いにより工事作業区画から隔離するとともに、必要な通路幅員を確保する。また、工事中の各工事段階で変更が見込まれることから、明瞭な案内表示を設ける等により交通安全への配慮を行う。 ・ 踏切の交通集中に配慮し、工事用車両の走行の時間制限等に努める。 イ 供用時 ・ 供用時は、施設利用者に対し、ホームページ等により、踏切の交通集中に伴う渋滞についても言及のうえ、路線バスや電車等の公共交通機関の利用を促す。 ・ 供用時は、車両の出入口を敷地の南側に集約し、入口と出口を別々に設ける。 ・ 供用時は、歩道状空地の整備により、歩行者の安全を確保する。

第6章 環境配慮項目に関する措置

## 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(1)、(2)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	に関する措置
環境配慮		工事中	供用時
	ヒート アイランド 現象	_	・計画地内において、緑化地をできる限り確保し、地表面等の温度上昇の抑制を図る。 ・緑化地の効果が継続的に確保できるよう、適切に維持管理を行う。
地域環境の保全の見地から配慮を行う項目	地震時等の災害		・柿とまと を を を を を を を を を を を を を を を を を を

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	
環境配慮項目		工事中	供用時
	地球温暖化	・建設機械の稼働や工事用車両の の教育により待機・エップをでは、の教育によりでである。 リングを徹室効果が、図る。 ・工を図る。 ・工を図る。 ・工を図り、正本ののでは、、可能はののでは、、可能はののでは、のでのでは、、可能はのではのではのできません。	・積水では、では、では、では、では、では、では、では、では、では、では、では、では、で
地球環境の保全の見地から配慮を行う項目	資源	<ul><li>建設資材の有効利用、再利用 を図る。</li></ul>	・共同住宅・商業施設において、 資源の有効利用、再利用が図 られるよう掲示等により廃棄 物の分別収集の啓発を行う。
	エネルギー	・建設機械の稼働や工事用車両の運転におり待機中の教育により待機エカップをでは、では、では、では、では、では、では、では、では、では、では、では、では、で	・積極 CASBEE 指す。 ・積極 CASBEE 指す。 ・大田 EE

<sup>※1</sup> CASBEE 川崎(川崎市建築物環境配慮制度)は、持続可能な建築物を普及促進するため、建築物の建築に際し、建築主に対して環境への配慮に関する自主的な取組を促し、地球温暖化その他環境への負荷の低減を図ることを目的としたもので、環境配慮の取組の評価を5段階(高い方からS、A、B+、B-、C)で評価している。

<sup>※2</sup> BELS(建築物省エネルギー性能表示制度)は、第三者評価機関が省エネルギー性能を評価・表示する制度であり、 平成 26 年より非住宅を対象とし、平成 28 年より対象範囲が住宅に拡充され、建築物省エネ法第 7 条に基づく建築物 の省エネ性能表示のガイドラインにおける第三者認証の1つとして運用される。☆☆☆相当とは、BEI 値の水準により 5 段階に分類されるランクのうち、☆☆(省エネ基準)よりランクが高く、誘導基準に相当する。

# 第7章 環境影響の総合的な評価

#### 第7章 環境影響の総合的な評価

柿生駅は小田急線開通時に開設された麻生区内で最も古い駅であり、区内では新百合ヶ丘駅に次ぐ乗降客数の駅として、周辺への取り組みを進めてきたが、これまで効果的なまちづくりは 実現していなかった。こうした中、小田急小田原線の複々線化事業の実施等により周辺を取り巻 く環境の変化が見込まれることから、駅南口地区を対象として整備を行う柿生駅前南地区第一 種市街地再開発事業が推進される。

本事業は、(仮称) 柿生駅前南地区第一種市街地再開発事業の内、商業施設を含む共同住宅の 建設を対象として行うものである。

本事業では、日影、風環境など周辺環境への影響の低減と調和に配慮した建物配置とし、「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、魅力的な緑化空間の創出を図る。また、車両、自転車の動線を敷地の南側とし、柿生駅南口までの歩車分離を図り、歩行者の安全を確保する。太陽光発電による一部再生可能エネルギーの導入、緑化空間の創出を図るなど、低炭素社会に対応する地区形成に取り組む。なお、工事中においては、車両出入口への交通誘導員の適宜配置、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(1)~(9)に示すとおりであり、大気質、騒音、振動、一般廃棄物、産業廃棄物、建設発生土、景観、日照阻害、テレビ受信障害、風害、コミュニティ施設及び地域交通(交通混雑・交通安全)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考える。

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し、地域水準に適合する比率により、緑の適切な保全、回復育成が図られるものと考える。

ヒートアイランド現象や地震時等の災害といった地域環境に配慮すべき項目や、地球温暖化、 資源、エネルギーといった地球環境に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(概要)

環境影響	環境影響評価項目 環境影響評価の結果	
大気	大気質	ア 建設機械の稼働に伴う大気質 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 0.041ppm 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 0.045mg/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、二酸化窒素が 0.185ppm で、環境保全目標(0.2ppm 以下)を満足し、浮遊粒子状物質は 0.092mg/m³で、環境保全目標(0.2ppm 以下)を満足し、浮遊粒子状物質は 0.092mg/m³で、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、建設機械については、可能な限り最新の排出ガス対策型の使用に努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、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。  イ 工事用車両の走行に伴う大気質 工事用車両の走行に伴う大気質 工事用車両の走行に伴う対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 0.036~0.037ppm 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 0.038mg/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の使用に努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、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評価する。

表 7-1(2) 環境影響評価の結果(概要)

環境影響評価項目		環境影響評価の結果	
緑	緑の質	計画地における主な植栽予定樹種は、「川崎市緑化指針」にあげられているものが多く、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、「神奈川県の潜在自然植生」等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。計画建物により日陰の影響を受けやすい場所には耐陰性の種を、風が強くなると考えられる場所には耐風性の種を可能な限り植栽する計画である。したがって、計画地の環境特性に適合するものと予測した。植栽基盤の遊否については、地下部分を掘削し、埋戻しをする場合は礫等異物の除去を行い、緑化地となる部分は、透水層を確保しつつ良質な客土により土壌を入れ替え、樹木の生育に適した植栽基盤を整備する計画であるため、植栽基盤として適当であると予測した。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」等を踏まえ、計画建物外周の地上部に可能な限り緑化地を設け、魅力的な緑化空間の創出を図る等の環境保全のための措置を講じる。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。	
	緑の量	本事業における供用時の緑被率は約 15.7%であり、「地域環境管理計画」の地域別環境保全水準の緑被率(15%)を満足し、本計画の植栽本数は、「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。 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」等を踏まえ、計画建物外周の地上部に可能な限り緑化地を設け、魅力的な緑化空間の創出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、緑の回復育成が図られると評価する。	

## 表 7-1(3) 環境影響評価の結果(概要)

環境影響評価項目		環境影響評価の結果
騒音·振動	騒事時・	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、計画地西側敷地境界付近で最大 69.5 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の使用に努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、本事業の工事に伴う建設機械の稼働は、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騒音  工事中交通量による等価騒音レベルは、61.0~62.9 デシベル、工事用車両による増加レベルは 0.7~0.8 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  冷暖房施設等の設置に伴う騒音  冷暖房施設等の設置に伴う騒音  心臓房施設等の設置に伴う騒音  心臓房施設等の設置に伴う騒音  心臓房施設等の設置に伴う騒音  心臓房を入ばすことはないものと評価する。 ウ 治暖房施設等の設置に伴う騒音  水野の実施においては、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装置の設置は、計画地周辺の生活環境の保全に支障はないと評価する。 エ 施設関連車両の走行に伴う騒音  地点 No.1 の供用時交通量による昼間の等価騒音レベルは 63.4~65.5 デシベルスを間の等価騒音レベルは 57.3~59.4 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。 本事業の供用時交通量による昼間の等価騒音レベルは 58.0~58.1 デシベルで間の等価騒音レベルは 55.7 ジャベルであり、環境保全目標(昼間:66 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。 本事業の供用時交通量による昼間の等価騒音レベルは 58.0~58.1 デシベル及間の等価騒音レベルは 53.5~53.7 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 夜間:60 デシベル以下)を満足すると予測した。 本事業の供用時で近量による昼間の等価騒音レベルは 58.0~58.1 デシベルを間の等価騒音レベルは 53.5~53.7 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)を満足な増加・イルに表しで、発力により発験がストで、表しいに表しいに表しいに表しいに表しいに表しいに表しいに表しいに表しいに表しいに

表 7-1(4) 環境影響評価の結果(概要)

環境影響評価項目		環境影響評価の結果		
騒音•振動	振動	ア 建設機械の稼働に伴う振動 建設機械の稼働に伴う振動レベルは、計画地西側敷地境界で最大 70.3 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、可能な限り低振動型の使用に努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、本事業の工事に伴う建設機械の稼働は、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 工事用車両の走行に伴う振動レベルは 34.3~34.7 デシベル、工事用車両による増加分は最大で 4.5 デシベルであり、環境保全目標(55 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 施設関連車両の走行に伴う振動レベルは 30.6~40.3 デシベル、施設関連車両による増加分は 0.1~1.5 デシベルであり、環境保全目標(55 デシベル以下)を満足すると予測した。 本事業の供用時においては、施設利用者に対し、ホームページ等により路線バスや電車等の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、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。		

表 7-1(5) 環境影響評価の結果(概要)

環境影響評価項目		環境影響評価の結果
	— 般 廃棄物	本事業の実施に伴い発生する家庭系一般廃棄物の排出量は約 656kg/日と予測した。処理・処分方法は、焼却ごみについては川崎市により収集・焼却処分、資源化物については川崎市または資源集団回収業者により収集・資源化すると予測した。家庭系一般廃棄物の廃棄物保管施設においては、掲示物等により減量化・資源化を促す等の環境保全のための措置を講じる。また、事業系一般廃棄物の排出量は約 182kg/日と予測した。処理・処分方法は、許可業者に委託し、適切に処分されると予測した。事業系一般廃棄物の廃棄物保管施設においては、掲示物等により減量化・資源化を促す等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がないと評価する。
廃棄物等	産 業 廃棄物	本事業の工事の実施に伴い発生する産業廃棄物の発生量(汚泥以外)の合計は約 4,771tで、このうち最も発生量が多いものはがれき類で、約 3,465tと予測した。また、再利用量の合計は約 4,692t(約 98.3%)、最終処分量の合計は約 79t(約 1.7%)と予測した。汚泥の発生量は、約 5,520m³と予測した。処理・処分方法は、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(国土交通省)」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等の環境保全のための措置を講じる。 本事業の供用時において発生する産業廃棄物の発生量は約 51kg/日と予測した。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、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、各テナントに対し廃棄物保管施設における掲示物等により廃棄物の分別・減量化・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、計画地周辺の生活環境の保全に支障はないと評価する。
	建 設 発生土	計画建物等の掘削工事に伴う建設発生土の発生量は約 42,600m³、搬出量は約 41,800m³と予測した。処理・処分方法は、埋戻し土以外は場外搬出とし、搬出に際しては処分地を指定して適正に処理・処分を行うと予測した。本事業の工事においては、計画地内での保管が困難であるために埋戻し土を除き場外搬出となるが、計画建物等の掘削工事に伴う建設発生土は、「建設副産物適正処理推進要綱」(国土交通省要綱)等に基づき、可能な限り埋戻し土などとして再使用する等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と評価する。

表 7-1(6) 環境影響評価の結果(概要)

環境影響評価項目		環境影響評価の結果
構造物の影響	景観	下景観 主要な景観構成要素の改変の程度は、小田急小田原線の線路や柿生駅が 隣接するほか、住宅や店舗等の建物が立ち並び、それらの建物を中心とした市 街地を形成している地域に、高層の計画建物が新たに出現することにより、主要 な景観構成要素に変化が生じるものと考えられるが、柿生駅を象徴するランド マークとなり、住居や店舗等の低層建物及び集合住宅等の中高層建物と一体と なった、魅力ある市街地景観が形成されるものと予測した。また、地域景観の特 性の変化の程度は、周辺が鉄道や住宅等の構造物と多摩丘陵の自然的要素を 含んだ市街地景観を呈していることから、計画地の敷地境界の接道部に高木、 低木を適切に組み合わせた緑化地や広場を設けることにより、構造物と緑が調 和した景観が新たに創出されるものと予測した。 代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度について、近景域の地点は、計画建物等が出現することにより、緑豊かな街並み景観や魅力ある新たな市街地 景観が創出されるものと予測した。中景域や一部の遠景域の地点では、計画建物が出現することにより、柿生駅を象徴するランドマークとなる魅力ある市街地景観が創出されるもの等と予測した。 本事業の実施において、建築物の形態・意匠は、(仮称)柿生駅前地区地区 計画(予定)の地区整備計画を踏まえ、地域拠点に相応しい魅力ある街並みの 形成に寄与するデザインと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、計画建物等は周辺環境と調和が保たれるものと評価する。 イ 圧迫感 圧迫感の変化の程度については、供用時の形態率は本事業の計画建物が出 現することにより、NoA では変化量 20.9%の増加、NoB では変化量 28.8%の増加、NoC では変化量 5.4%の減少になるものと予測した。これらのことから、NoA については、現況と比較して形態率は増加し、圧迫感を感じやすくなると予測した。 NoB 及びNoC については、現況と供用時において大きな差異はみられず、著 しい圧迫感の変化は感じられないものと予測した。 本事業の実施においては、緑化地における植栽にあたって、常緑樹を多く選定することにより四季を通じ豊かな緑を創出するとともに、高木、中木、低木、地 被頼を適切に組み合わせ多様な植教による立体的な空間を創出し、計画建物 による圧迫感の低減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、計画建物等は生活環境の保全に支障のないことものと評価 する。
	日照阻害	冬至日の平均地盤面±0m において日影の影響を受ける既存建物は 286 棟であり、その内訳は、日影時間 1 時間未満が 259 棟、1 時間以上 2 時間未満が 24 棟、2 時間以上 3 時間未満が 3 棟、3 時間以上が 0 棟と予測した。それらの既存建物のうち、特に配慮すべき施設は 7 棟と予測した。また、「建築基準法」及び「川崎市建築基準条例」に基づく日影規制の内容を満足すると予測した。本事業の実施においては、計画建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、高層棟を計画地の南側へ配置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計画建物の日影は、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。

表 7-1(7) 環境影響評価の結果(概要)

環境影響評価項目		環境影響評価の結果
構造物の影響	テレビ受信 障害	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、西南西方向の遮へい障害予測範囲内の建物は 114棟のうちケーブルテレビ等に未加入で個別に受信を行っている 55 棟については、遮へい障害が生じる可能性があると予測した。東京スカイツリーの県域局については、遮へい障害が生じる可能性があると予測した。東京スカイツリーの県域局については、遮へい障害が生じる可能性があると予測を開かの建物は 175 棟のうちケーブルテレビ等に未加入で個別に受信を行っている 91 棟については、遮へい障害が生じる可能性があると予測した。鶴川中継局の広域局及び県域局については、北方向の遮へい障害が判した。鶴川中継局の広域に関係と言いていた。北方のの遮へい障害が側内の建物は 91 棟のうちケーブルテレビ等に未加入で個別に受信を行っている 39 棟については、地へい障害が生じる可能性があると予測した。横浜局については、西北西方向の遮へい障害予測範囲内の建物は 47 棟のうちケーブルテレビ等に未加入で個別に受信を行っている 27 棟については、遮へい障害が生じる可能性があると予測した。 地上デジタル放送の反射障害としてはほとんど生じないものと予測した。 衛星放送では、BS 放送及び CS 放送(N-SAT-110)については北東方向の遮へい障害が特性等から、地域的な反射障害としてはほとんど生じないものと予測した。 CS 放送(JCSAT-3A 及び JCSAT-4B)については北北東方向の遮へい障害予測範囲内の建物は 3 棟のうちケーブルテレビ等に未加入で個別に受信を行っている 1 棟については、遮へい障害が生じる可能性があると予測した。 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。 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、良好な受像画質は維持され、かつ、現状を悪化しないものと評価する。
	風害	計画地周辺の主風向である北及び南南西の風における風向及び風速の状況は、本事業の実施により、計画地近傍で風向及び風速が変化しているものの、その他の地域では概ね変化はないものと予測した。計画建物供用後の風環境は、計画建物東側の道路沿いで、領域 C 及び領域 D が、計画建物西側と柿生駅の間に領域 C が出現すると予測したが、防風対策により全般的に領域A及び領域Bへ風環境が改善されると予測した。なお、計画地北側の地点(測定点 53)で領域 C の風環境があるが、都市計画道路暫定整備後(ケース2)の状況と変わらないと予測した。本事業の実施にあたっては、防風植栽の効果が継続的に維持されるよう、適切に維持管理を行うとともに、維持管理を恒久的に行える体制を整えるなどの環境保全の措置を講ずる。 以上のことから、計画地周辺の生活環境の保全に支障を及ぼさないと評価する。

表 7-1(8) 環境影響評価の結果(概要)

環境影響評価項目		環境影響評価の結果	
地域社会	コミュニティ 施設	本事業の実施に伴って発生する児童数は 10 人/学年、生徒数は 7 人/学年と予測した。 柿生小学校の将来児童数は 964 人、将来学級数は 27 クラスとなり、柿生小学校が保有する普通教室数 21 教室に対して 6 教室の不足が生じると予測した。なお、川崎市教育委員会の将来予測(平成 31~36 年度)から平成 36 年度における柿生小学校の学級数は 27 クラスとなり、本事業を行わない場合でも 6 教室の不足が生じると予測されており、現在、教室の増築の計画がある。また、柿生中学校の将来生徒数は 474 人、将来学級数は 13 クラスとなり、柿生中学校が保有する普通教室数 18 教室以内となることから、教室数に不足は生じないと予測した。集会施設については、本事業の実施に伴い、居住者による集会需要が発生し、柿生駅前町内会会館の利用者が増加する可能性があるが、居住者が利用できる住居用共用室を設置する計画であることから、本事業の実施に伴う人口の増加が、計画地周辺の集会施設の利用に著しい影響を及ぼすことはないと予測した。 公園については、本事業の実施に伴い、居住者による公園等の利用需要が発生し、計画地周辺の公園等において利用者が増加すると考えられるが、計画地内に広場を整備する計画であることから、本事業の実施に伴う人口の増加が、計画地周辺の公園等の利用に著しい影響を及ぼすことはないと予測した。 本事業の実施にあたっては、川崎市関係部署と、予想される児童・生徒数について事前協議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、本事業の実施に伴う人口の増加は、計画地周辺のコミュニティ施設への著しい影響を与えないと評価する。	

## 表 7-1(9) 環境影響評価の結果(概要)

環境影響評価項目		環境影響評価の結果		
地域社会	地域交通交通维全)	ア 交通混雑  工事中における予測地点の交差点需要率は 0.395~0.412 であり、「円滑な交通処理が可能とされる交差点需要率 0.9]を下回ると予測した。工事中における予測地点の交通混雑度の最大値は 0.447 であり、「円滑な交通処理が可能とされる交差点需要率 0.9]を下回ると予測した。 代籍度1.0]を下回ると予測した。 代籍度1.0]を下回ると予測した。 代籍度1.0]を下回ると予測した。 代籍度1.0]を下回ると予測した。 代籍度1.0]を下回ると予測した。 供用時における各予測地点の交差点需要率は、平日は 0.319~0.490 であり、いずれも「円滑な交通処理が可能とされる交差点需要率 0.9]を下回ると予測した。 供用時における各予測地点の混雑度の最大値は、平日は 0.415~0.754、休日は 0.339~0.646 であり、いずれも「円滑な交通処理が可能とされる混雑度 1.0]を下回ると予測した。 本事業においては、工事中は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など、また供用時は車両の出入口を敷地の南側に集約し入口と出口を別々に設け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 交通安全  工事用車両及び施設関連車両の走行ルートである計画地南側からの市道麻生第 10 号線は、歩行者レーンには部分的にグリーンベルトやガードレールが設置され、他に歩行者のための横断歩道や車道におけるカーブミラーが設置されている。施設関連車両の走行ルートである計画地北側からの市道麻生第 10 号線は、他に歩行者のための横断歩道や車道におけるカーブミラーが設置されている。同様に、施設関連車両の走行ルートである計画地北側からの市道麻生第 10 号線及び市道上麻生第 209 号線は、踏切付近にガードレールが設置され一部ではマウントアップされており、交差点付近にはスクールブーンの路面標示があり、歩行者のための横断歩道が設置される計画である。また、計画地に隣接する予定の都市計画、道路 3・4・20 柿生町田線は、計画地付近ではは適時でやウンドアップされており、交差点及の電流が3を発点では強を対し、ホールには自由歩行が可能な歩行者を通過を3・4・20 柿生町田線は、計画地付近ではは自由歩行が可能な歩行者・ビス水準は、サービス水準 A を確保できるものと予測した。 以上のことから、周辺の道路においては部分的に交通安全対策がなされており、供用時には自由歩行が可能な歩行者交通量が多いことから、工事用車両及び施設関連車両の走行に伴う周辺地域の交通安全には一般車両や歩行者等への配慮が必要と予測した。 本事業においては、工事中は、・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・		

## 第8章 事後調査計画

#### 第8章 事後調査計画

## 8.1 事後調査の目的

事後調査は、事業者自らが供用後の環境の状況について調査を実施し、予測・評価結果の 検証を行うとともに、本事業の実施に伴い大きな影響が生じている場合には、新たな環境保 全のための措置を適切に講ずることにより、環境への影響の提言を図り、適正な事業実施に 資することを目的とする。

#### 8.2 事後調査の項目

事後調査を実施する項目は、環境に及ぼす影響の程度が大きい項目、予測の不確実性が大きく、予測結果の検証を要する項目などとされており、本事業においては、「第4章 環境影響評価」の結果を踏まえ、表 8.2-1 に示すとおりとする。

区 分 項 目 緑の質 供用時 風 害

表 8.2-1 事後調査の項目

## 8.3 事後調査の内容

#### (1) 供用時

#### ア 緑の質

緑の質に係る調査項目等は、表 8.3-1 に示すとおりである。

緑の質については、「第4章 環境影響評価 4.2 緑 4.2.1緑の質」の項に示したとおり、 供用時には緑の適切な回復育成が図られるものと評価している(p.177 参照)。

しかしながら、緑の回復育成の予測結果は、植栽後の天候や気象条件、事業に伴い創出される新たな生育環境の状況により不確実性を伴うことから、調査時期時点での植栽樹木の生育状況を把握していく。

調査項目は、植栽樹木の樹木活力度及び維持管理状況とする。

表 8.3-1 緑の質に係る調査内容(供用時)

調査項目	・植栽樹木の樹木活力度
阴且, 只口	・植栽樹木の維持管理状況
調査時期	工事完了後3年経過した後の夏の適切な時期
調査期間	1回
調査地点	計画地内
調査方法	樹木の樹形、樹勢等を観察し(基本的には全木調査)、「造園施工管理(改訂 25 版)技術編」(平成 17 年 5 月、(社)日本公園緑地協会)の樹木活力度調査の判定基準を基に総合的に判定するとともに、樹木の生育状況の変化の程度を主要な視点から把握する。 また、植栽樹木の維持管理状況(緑化の施工方法、維持管理が適切に行われているかなど)を整理する。

#### イ風害

風害に係る調査項目等は、表 8.3-2 に示すとおりである。

風害については、「第4章 環境影響評価 4.5 構造物の影響 4.5.4 風害」の項に示したとおり、供用時には計画地周辺の生活環境の保全に支障を及ぼさないと評価している(p.376 参照)。

しかしながら、計画地近傍では風向及び風速の変化が考えられ、天候や気象条件の違いにより不確実性を伴うことから、調査時期時点での計画地近傍の風の状況を把握していく。

調査項目は、風向、風速の状況及びそれらの変化する地域の範囲及び変化の程度、及び年間における風速の出現頻度とする。

表 8.3-2 風害に係る調査内容(供用時)

調査項目	・風向、風速の状況 ・年間における風速の出現頻度
調査時期	防風対策完了後から1年間
調査期間	1年間
調査地点	防風対策により風環境が改善されると予測された代表 2 地点 (通路及び広場から風環境が改善されると予測された計画地東側の道路沿いの地点 (予測地点 205 付近)及び計画地西側の地点(予測地点 201 又は 210 付近))
調査方法	地上気象観測指針(気象庁)に定める測定方法(風向・風速計を使用した連続自動観測)

## 8.4 事後調査報告書の提出時期

各調査時期における調査終了後、速やかにまとめ、川崎市に提出する。

## 第9章 関係地域の範囲

#### 第9章 関係地域の範囲

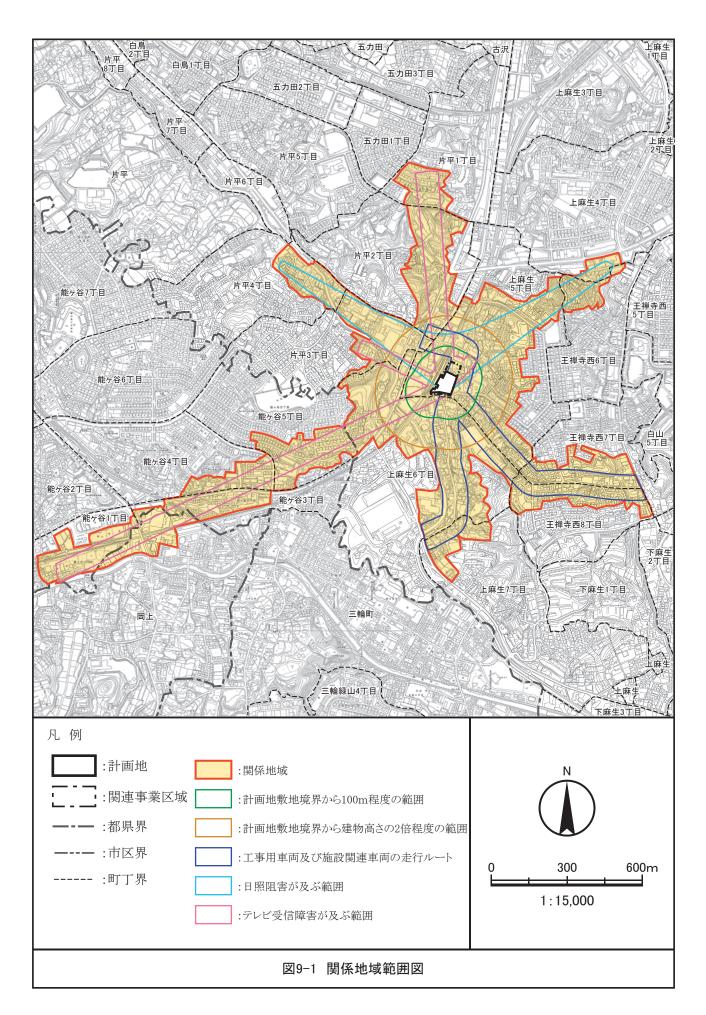
関係地域は、環境影響評価の結果を踏まえ、本事業の実施に伴い、環境への影響が及ぶ可能性 のある地域とし、以下の地域を包含する範囲を設定した。

- ・工事中の建設機械の稼働による大気質、騒音、振動の影響範囲(計画地敷地境界から約 100 m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騒音、振動の影響範囲(走行ルートの沿道約50mの範囲)
- ・日照阻害の影響範囲(冬至日8時~16時において日影となる範囲)
- ・地上デジタル放送及び衛星放送のテレビ受信障害の影響範囲
- ・高層建築物の存在により風環境の状況変化が生じると予想される範囲(計画地敷地境界から 計画建物の最高高さの2倍の範囲)

関係地域は、表 9-1 及び図 9-1 に示すとおりである。

表 9-1 関係地域の範囲

市区名	関係町丁名	
川崎市 麻生区	上麻生 4、5、6、7 丁目 片平 1、2、3、4 丁目 王禅寺西 6、7、8 丁目 岡上 上記町丁の一部	
東京都	能ヶ谷 1、3、4、5 丁目	
町田市	上記町丁の一部	



第10章 条例準備書に対する市民意見等 の概要及び関連自治体からの 意見と指定開発行為者見解

## 第 10 章 条例準備書に対する市民意見等の概要及び関連自治体からの意見 と指定開発行為者の見解

## 10.1 条例環境影響評価の経過

## 10.1.1 条例環境影響評価準備書の縦覧期間及び縦覧場所

縦覧期間	平成 31 年 2 月 8 日(金)~平成 31 年 3 月 25 日(月)(縦覧期間 45 日間)		
縦覧場所	川崎市	・川崎市役所(環境局環境評価室) ・麻生区役所	
	町田市	・町田市役所(総務部市政情報課、環境資源部環境保全課) ・鶴川市民センター ・三輪コミュニティセンター	

## 10.1.2 説明会開催等日時、場所、参加人数及び周知方法

	第1回	第2回		
日時	平成 31 年 2 月 22 日(金) 19:00~20:30	平成 31 年 2 月 23 日(土) 14:00~16:00		
場所	柿生小学校 体育館 所在地:川崎市麻生区片平 3-3-1			
参加人数	125 名	158 名		
説明会開催の 周知方法	関係地域の範囲に含まれる住民等に対し、チラシ「説明会開催のご案内」を、平成31年2月8日(金)~9日(土)及び2月15日(金)~16日(土)の2回にそれぞれ約5,500枚前後、各戸へ配布した。			
条例環境影響評 価準備書の内容 の周知方法	「柿生駅前南地区施設建築物建設計画に係る条例環境影響評価準備書のあらまし」を説明会来場者に対し、配布した。 条例環境影響評価準備書より抜粋した図表等により、計画概要及び環境影響評価のあらましを説明した。			

## 10.1.3 意見書の提出数

・市民の意見書:17通(20名)

・関係する自治体の意見書:1通(町田市)

### 10.2 市民意見等の概要と指定開発行為者の見解

本章では、市民意見等の概要とそれらの意見等に対する指定開発行為者の見解をまとめている。

提出された意見書に複数の項目に関する意見等が記載されていた場合は、項目別に分類して 整理することを基本としている。

市民意見等の概要と指定開発行為者の見解は、表  $10.2-1(1)\sim(14)$ 、表  $10.2-2(1)\sim(20)$ に示すとおりである。

なお、意見書全文は、資料編 (p.資 10-1~10-13) に示すとおりである。

意見書並びに条例環境影響評価準備書は、新年号(平成31年4月1日「令和」閣議決定)が公表される前のもので、平成31年5月1日以降の記述もあるが、新年号に置き換えず、意見書並びに条例環境影響評価準備書の記述のままとした。

#### 【記載例】

#### 1 000について

表〇一〇(〇) 準備書に対する市民意見等の概要と指定開発行為者の見解 (〇〇〇〇について)

項	目	市民意見等の概要	指定開発行為者の見解
	0000	○○○○○を希望する。【○】  この欄には、左記の分類に該当する意見書の内容を記載しております。意見書旨と考えられる部分のみを原文から抜粋しています。 文末の【○】は、意見書番号であり、本書の資料編に示す意見書全文の番号と対応しています。1つの意見書の中に複数の事項に関する意見がある場合は、【○-①】のように、意見書号に枝番を付けて分類しています。	本事業においては、〇〇〇〇〇について 検討し、〇〇〇〇〇〇と考えています。 この欄には、各項目のご意見に対す る指定開発行為者の見解(考え方)を 記載しました。
		この欄には意見書の分類を記載しています。	

## 1 環境影響評価について

表 10.2-1 (1) 準備書に対する市民意見等の概要と指定開発行為者の見解 (環境影響評価について)

項	目	市民意見等の概要	指定開発行為者の見解
大気、騒音・振動、地域社会	5   大気質、騒音、振動、地域交通	・世田谷通りの工事、リニアの空気孔の 工事で柿生周辺に大型車が今、たくさん 通っていることを前提での環境影響評 価ではないので、まったく信用できない 数値ばかりだった。【3-①】  ・ 説明会でも質問が出ていたが、当該地 区以外にも多数の工事が進行しており、 陸橋や世田谷通りなどの混雑予測にそ れが入っていない。それらを総合しての 再予測をお願いしたい。【13-②】	

表 10.2-1 (2) 準備書に対する市民意見等の概要と指定開発行為者の見解 (環境影響評価について)

項	目	市民意見等の概要	指定開発行為者の見解
騒	騒	・ 柿生小学校、柿生中学校ともに通学路	建設機械の稼働に伴う騒音レベルは、計
音	音	としている道路に面したタワーマン	画地西側敷地境界付近で、建設機械が集中
振		ションという建造物を建てるゆえに 4	し騒音レベルが最も高くなる工事開始4ヶ
動		年、地盤改良、天候等の条件によりそれ	月目の解体工事時に 69.5 デシベル、計画
		<u>以上の工期を要することで騒音</u> 、工事車	地敷地境界から約 150m 離れた柿生中学校
		両の往来による危険性 <u>など多くの学び、</u>	の柿生駅側グランド端の下あたりで 55 デ
		安全性を奪うことになる。中学校前では	シベル程度です。一方、柿生中学校前で測
		マンション計画者を含む地元の共同墓	定した現況の道路交通騒音(等価騒音レベ
		地跡の住宅地建設のため 1 年以上にわ	ル) は、平日の昼間 (6 時~22 時) で 65
		たって大きな騒音を伴う工事を行って	デシベルであり、建設機械の稼働中におい
		おり、そこにさらなる騒音を与えること	ても現況の騒音レベルと同程度であるも
		<u>は学習権利の侵害に他ならない。</u> また工	のと思われます。
		事車両が通行する十字路は信号機もな	建設機械については、可能な限り低騒音
		く、横断する通行人、直進、右折、左折	型の使用や、適切な施工計画による建設機
		車両が入り乱れている。工事中、商店に	械の集中的な稼働を抑制するなどにより、
		面する道路を封鎖すれば南口改札への	騒音の更なる低減に努めてまいります。
		道が大回りになり、道路一カ所に人が集	
		中、通学路も変更を余技なくされる。ま	
		た工事車両が出入りする搬入出口先に	
		ある踏切は狭く、柿生駅北口からの電	
		車、バスの乗降客の通行、スーパーへ向	
		かう人が行き交う隣で自転車、クルマが	
		行き交う。児童の安全確保のため、現在	
		でも小学生の登下校時間にはスクール	
		ガードの方々が毎日立たれ子供たちへ	
		の見守り活動を行っている状況である。	
		【6-④】(下線の部分に対しての見解を	
		右記に記載しております。下線の部分以	
		外の見解は、p. 465 に示しております。)	

表 10.2-1 (3) 準備書に対する市民意見等の概要と指定開発行為者の見解 (環境影響評価について)

項	目	市民意見等の概要	指定開発行為者の見解
構	景	<ul><li>ただ、気になるのが高さの問題です。</li></ul>	本事業における関連事業区域は「柿生の
造物	観	説明会でも意見が多く出ていましたが、	里散歩道」(p.457) の起点となる位置にあ
$\mathcal{O}$		柿生駅に 110m の高さというのはどうし	るため、現在緑の少ない駅前ですが、本事
影響		てもなじまないかなと思います。	業の実施により柿生らしい自然を感じら
		『都市計画マスタープラン』では、高度	れる緑豊かな広場を整備するとともに、散
		利用することが位置付けられている「広	歩道の案内看板を設置するなど、散歩道の
		域拠点」でも「地域生活拠点」でもなく、	スタートに相応しい空間を創出します。ま
		身近な駅周辺として、「地域特性を活か	た、広場には、植栽帯と一体となったベン
		した魅力あるまちづくりを推進しま	チを適切に設置するなど、人々が気軽に利
		す。」とされています。『柿生駅周辺地区	用できる憩いの空間を創出することで、周
		まちづくりビジョン』の環境・景観に関	辺環境と調和を保つとともに魅力ある市
		する方針では、「地域資源を活かした柿	街地景観の形成を図ってまいります。
		生らしい街並みの形成」が定められてい	緑化地における植栽にあたっては、常緑
		ます。	樹を多く選定することにより、四季を通じ
		今回の環境影響評価で「景観」の項目	豊かな緑を創出するとともに、高木、中木、
		では、「柿生駅を象徴するランドマーク	低木、地被類を適切に組み合わせ、多様な
		となる魅力ある市街地景観が創出され	植栽による立体的な空間を創出し、計画建
		る」とありますが、上記の計画にあると	物による圧迫感の低減を図り、駅前広場側
		おり、柿生駅の景観に求められているの	に低層棟を配置することにより、高層棟に
		は「地域特性を活かした」景観であり、	よる圧迫感を軽減させるほか、計画地南側
		決してランドマークを求めているもの	の敷地後退や歩道状空地の整備等により、
		ではありません。つまり、110mの高さ	ゆとりある建物配置としてまいります。
		は、上記の計画に整合しておらず、周辺	なお、今後、具体的な建築計画において
		の環境に著しい影響を及ぼすものと考	は周囲と調和した意匠や色彩を検討して
		えます。【4-①】	まいります。
		・ 説明会で「低い建物だと圧迫感がある	
		ため、タワーマンションにする」という	
		話があった。低層階をガラス張りにす	
		る、駅直結にする等、圧迫感を感じない	
		建物にするという考えもあるのではな	
		いか。再考いただきたい。【7-④】	

表 10.2-1(4) 準備書に対する市民意見等の概要と指定開発行為者の見解 (環境影響評価について)

項目		市民意見等の概要	指定開発行為者の見解
構	景	・ 『「地域環境管理計画」では、地域別	p. 454 参照
造	観	環境保全水準として、景観については	1
物の		「周辺環境と調和を保つこと。又は、魅	
影響		力ある都市景観の形成を図ること。」と、	
響		圧迫感については「生活環境の保全に支	
		障のないこと。」と定めている。』にも関	
		わらず、「高層の計画建物が新たに出現	
		することにより主要な景観構成要素に	
		変化が生じるが、柿生駅を象徴するラン	
		ドマークとなり、既存の住居や店舗等の	
		低層建物及び集合住宅等の中高層建物	
		と一体となった、魅力ある市街地景観が	
		形成されるものと予測する」という推測	
		には賛成できない。【9-③】	
		・ 開発隣接地域には、30階の高層タワー	
		マンションにより日影の影響を受ける	
		既存建物が多数あり、それらの多くの中	
		には住民の健康を守る医療機関であっ	
		たり、子どもたちを育てる重要な施設	
		(計2棟)であったり、高齢者施設の中	
		には自然豊な環境及び眺望を提供する	
		施設(計5棟)も含まれている。30階の	
		<u>高層タワーマンションが地域景観に与</u>	
		<u>える好ましくない影響は想像以上に大</u>	
		きなものがあり、「柿生駅を象徴するラ	
		<u>ンドマーク」が負の象徴になるものと予</u>	
		想する。周辺環境との不一致、近隣住民	
		<u>に与える圧迫感</u> 、風害等 <u>については提供</u>	
		された説明資料だけでは不十分である。	
		日影、風環境など周辺環境への影響の低	
		減と調和に配慮した建物(30階ではなく	
		10 階程度) の検討を是非していただきた	
		い。【9-④】(下線の部分に対しての見解	
		を右記に記載しております。下線の部分	
		以外の見解は、p. 459、p. 461 に示してお	
		ります。)	

表 10.2-1(5) 準備書に対する市民意見等の概要と指定開発行為者の見解 (環境影響評価について)

項	目	市民意見等の概要	指定開発行為者の見解
構	景	・ 柿生は、駅周辺の限られた範囲を除い	p. 454 参照
造物	観	て住居系地域が四方を取り囲み、閑静な	
$\mathcal{O}$		住宅が多い、静かな街です。	
影響		今回の超高層建物計画は、どこにでも	
		ある中規模駅前再開発をコピーしたよ	
		うな、静かで穏やかなこの街の魅力を破	
		壊する圧迫感そのものです。緑化の工夫	
		では圧迫感の低減効果を期待すること	
		はできません。	
		川崎市内で小田急沿線の、向ヶ丘遊	
		園、新百合ヶ丘にも 14~20 階程度の高	
		層住宅がありますが、2駅とも「急行停	
		車駅」です。それらよりはるかに高い超	
		高層建物を、各駅停車しか停まらない柿	
		生の「近隣商業地域」に、無理やり建設	
		することは、他の街には無いこの街独特	
		の魅力を破壊することです。従来通りの	
		容積率(近隣商業地域 200%)内での建	
		設計画としていただくよう、強く要望し	
		ます。【15-①】	



表 10.2-1(6) 準備書に対する市民意見等の概要と指定開発行為者の見解 (環境影響評価について)

項	目	市民意見等の概要	指定開発行為者の見解
構	日	・ 説明では柿生小学校が近年の入学者増	計画建物の測定水平面における等時間
造物	照阻	加に伴い、増築を計画しているためタ	日影図(冬至日の平均地盤面+4m)は、日
$\mathcal{O}$	害	ワーマンション建設に伴う児童数は学	影規制が適用される区域には及ぶことな
影響		年ごとに 10 人程度と予測されるので対	く、「建築基準法」及び「川崎市建築基準
		応できるとのことであったが、60人程度	条例」に基づく日影規制の内容を満足する
		生徒数が増えてもまかなえる、的な発想	と予測しております。
		は良質な教育環境を無視した発想と言	冬至日の予測結果では、一年中で太陽が
		わざるを得ない。そもそも従来の敷地に	最も低く、影が最も長くなる冬至日の平均
		校舎等建造物を増築することで校庭は	地盤面±0mにおいて、日影の影響を受け
		狭くなり、子供の運動する場を奪うこと	る既存建物は、日影時間 1 時間未満が 259
		になる。教室だけ確保しても人数が増加	棟、1 時間以上 2 時間未満が 24 棟、2 時間
		すれば一教室での密集度にも影響し、専	以上3時間未満が3棟、3時間以上が0棟
		門の特別教室までの確保などが出来な	の計 286 棟で、この内、保育園、小学校、
		い可能性も伴い、それは子供の権利を大	福祉施設は、日影時間1時間未満が5棟、
		きく侵害することになる。またタワーマ	1時間以上2時間未満が2棟の計7棟です。
		ンションで出来る影は小学校校庭にも	なお、春秋分日では、日影時間が1時間
		及ぶという。川崎市は 2001 年から施行	以上2時間未満の保育園が1棟で、その他
		されている「川崎市子どもの権利に関す	教育施設、福祉施設、医療施設等はござい
		る条例」を掲げている。少子化の中、生	ません。夏至日においては、日影となる保
		徒数が増えること自体は喜ばしいこと	育施設、教育施設、福祉施設、医療施設等
		である。その為に地域として出来ること	はございません。
		は単に生徒を詰め込む場を作ることで	日影への影響に配慮し、高層棟を計画地
		はない。【6-⑤】(下線の部分に対しての	の南側へ、低層棟・歩道状空地を北側へ配
		見解を右記に記載しております。下線の	置し、影響の低減を図ってまいります。
		部分以外の見解は、p. 462 に示しており	春秋分日、夏至日、冬至日の時刻別日影
		ます。)	図を資料編(p.資 6-2~6-4)に掲載しまし
		・ 高層マンションが建つことにより、冬	た。
		場に日照障害となり朝の寒い時間帯に	
		部屋が暗くなってしまいます。我が家は	
		元々日差しがあまり入らないのでとて	
		も困ります。それと、駅前に建つことに	
		より子供が通う柿生小学校の校庭や校	
		舎にも朝の日差しが入らなくなり 日差	
		しのないまま授業を受けるのは 反対で	
		す。他にも 柿生周辺の保育園は園庭も	
		(次ページに続く)	

表 10.2-1 (7) 準備書に対する市民意見等の概要と指定開発行為者の見解 (環境影響評価について)

項	目	市民意見等の概要	指定開発行為者の見解
構	日	ない所が多く部屋で過ごす事も多いの	p. 458 参照
造物	照阻	に 日差しが入らないのは子供にとって	
0	害	もあまり良くないと思う。街を良くする	
影響		為にとなっていますが、私は冬場寒い中	
音		朝から暗い教室で授業を受けさせたく	
		ありません。子供の環境を優先にして欲	
		しい。高層マンション反対です。【8-①】	
		・ 開発隣接地域には、30階の高層タワー	
		マンションにより日影の影響を受ける	
		既存建物が多数あり、それらの多くの中	
		には住民の健康を守る医療機関であっ	
		<u>たり、子どもたちを育てる重要な施設</u>	
		(計2棟) であったり、高齢者施設の中	
		には自然豊な環境及び眺望を提供する	
		<u>施設(計5棟)も含まれている。</u> 30階の	
		高層タワーマンションが地域景観に与	
		える好ましくない影響は想像以上に大	
		きなものがあり、「柿生駅を象徴するラ	
		ンドマーク」が負の象徴になるものと予	
		想する。周辺環境との不一致、近隣住民	
		に与える圧迫感、風害等については提供	
		された説明資料だけでは不十分である。	
		<u>日影、</u> 風環境など周辺環境への影響の低	
		減と調和に配慮した建物 (30 階ではなく	
		10 階程度) の検討を是非していただきた	
		<u>い。</u> 【9-④】(下線の部分に対しての見解	
		を右記に記載しております。下線の部分	
		以外の見解は、p. 455、p. 461 に示してお	
		ります。)	

表 10.2-1 (8) 準備書に対する市民意見等の概要と指定開発行為者の見解 (環境影響評価について)

項	目	市民意見等の概要	指定開発行為者の見解
構	日	・ 中高層建築物の建設により、ある程度	p. 458 参照
造物	照阻	日影の影響が生じることはやむを得な	
$\mathcal{O}$	害	いと考えますが、今回の計画建物の高さ	
影響		の影響で、柿生地区の主要な保育園・小	
		学校(柿生保育園、アスク柿生保育園、	
		柿生ルミナス保育園、柿生小学校)では、	
		子供が外で遊ぶ大切な時間帯に、園庭や	
		校庭が影になってしまい、非常に大きな	
		悪影響があると考えます。元々の高さ制	
		限に準じた計画であれば、このような影	
		響は最小限に抑えることが可能です。	
		是非、計画建物の高さについては、現	
		在の法規制の範囲内に修正していただ	
		くようお願いいたします。【15-②】	

表 10.2-1(9) 準備書に対する市民意見等の概要と指定開発行為者の見解 (環境影響評価について)

(計2棟)であったり、高齢者施設の中には自然豊な環境及び眺望を提供する施設(計5棟)も含まれている。30階の高層タワーマンションが地域景観に与える好ましくない影響は想像以上に大きなものがあり、「柿生駅を象徴するランドマーク」が負の象徴になるものと予想する。周辺環境との不一致、近隣住民に与える圧迫感、風害等については提供された説明資料だけでは不十分である。日影、風環境など周辺環境への影響の低減と調和に配慮した建物(30階ではなく10階程度)の検討を是非していただきたい。「9-④」(下線の部分に対しての見解を右記に記載しております。下線の部分に対しての見解を右記に記載しております。下線の部分に対しての見解を右記に記載しております。下線の部分以外の見解は、p. 455、p. 459 に示しております。)  ・ 周辺の建築物の状況から、風向や風速の出現頻度を予測して評価している。柿生駅周辺は、平地ではなく丘陵に囲まれている。そこに高層ビルが建設されるので、丘陵のことを想定して風害について影響評価を行う必要があるのではないか。昨年の強風で、300m範囲内で、屋根が剥がれ、大木が倒れたことが生じている。平均的な風速ではなく、強風への場理を行うとともに、維持管理を恒久的に管理を行うとともに、維持管理を恒久的に	項	目	市民意見等の概要	指定開発行為者の見解
要				
既存建物が多数あり、それらの多くの中には住民の健康を守る医療機関であったり、子どもたちを育てる重要な施設 (計2棟)であったり、高齢者施設の中には自然豊な環境及び眺望を提供する 施設 (計5棟) も含まれている。30 階の高層タワーマンションが地域景観に左える好ましくない影響は想像以上に大きなものがあり、「柿生駅を象徴するランドマーク」が負の象徴になるものと予想する。周辺環境との不一致、近隣住民に生きれた説明資料だけでは不十分である。日影、風環境など周辺環境への影響の低波と調和に配慮した建物(30 階ではなく10 階程度)の検討を是非していただきたい。[9-④] (下線の部分に対しての見解を右記に記載しております。) 「周辺の建築物の状況から、風向や風速の出現頻度を予測して評価している。柿生駅周辺は、平地ではなく丘防に囲まれている。そこに高層ビルが建設されるので、丘陵のことを想定して風害について、影響評価を行う必要があるのではないか。昨年の強風で、300 m範囲内で、屋根が剥がれ、大木が倒れたことが生じている。平均的な風速ではなく、強風への影響がどのようになるのか、評とではおります。) 「関連などのような影響がでるのか、評を理を行うとともに、維持管理を恒久的に推対管理を行るとともに、維持管理を恒久的に発売がある。平均的な風速ではなく、強風への影響がどのようになるのか、評を理を行うとともに、維持管理を恒久的に発売が変している。のか、事後調査を実施してよいります。) 「成域の (年宅地としての風環境)、領域 B (市街地としての風環境)、領域 B (市街地として、風景が能は行きれるよう、適切に維持管理を恒久的に維持されるよう、適切に維持管理を恒久的に発売がより、非確認してまいます。) 「成域に維持されるよう、適切に維持管理を恒久的に発売がより、第24年間を整えるほか、事後調査を実施してまいります。) 「でえる体制を整えるほか、事後調査を実施してまいります。) 「でえる体制を整えるほか、事後調査を実施してまいります。) 「でえる体制を整えるほか、事後調査を実施してまいります。) 「でえる体制を整えるほか、事後調査を実施してまいります。) 「でえる体制を整えるほか、事後調査を実施してまいります。) 「でえる体制を整えるほか、事後調査を実施してまいります。)	造		マンションにより日影の影響を受ける	, ,, ,, ,, ,, ,, , , , , , , , , , , , ,
だ響 には住民の健康を守る医療機関であったり、子どもたちを育てる重要な施設 (計2棟)であったり、高齢者施設の中には自然豊な環境及び眺望を提供する施設(計5棟)も含まれている。30階の高層タワーマンションが地域景観に与える好ましくない影響は想像以上に大きなものがあり、「柿生駅を象徴するランドマーク」が負の象徴になるものと予想する。周辺環境との不一致、近隣住民に与える圧迫感、風害等については提供された説明資料だけでは不十分である。日影、風震策など周辺環境への影響の低減と調和に配慮した建物(30階ではなく10階程度)の検討を是非していただきたい。19・④) (下練の部分に対しての見解を右記に載しております。下線の部分以外の見解は、い、455、p. 459に示しております。)  一周辺の建築物の状況から、風向や風速の出現頻度を予測して評価している。柿生駅周辺は、平地ではなく丘陵に囲まれている。そこに高層ビルが建設されるので、丘陵のことを想定して風害について、影響評価を行う必要があるのではないか。昨年の強風で、300m範囲内で、屋根が剥がれ、大木が倒れたことが生じて、本事業の実施にあたっては、防風が強し、同様の場では概ねの、影響がどのようになるのか、高台にある住居に、どのような影響がでるのか、評管理を行うとともに、維持管理を恒久的に発するといます。			既存建物が多数あり、それらの多くの中	
また、計画地付近を吹く風の状況と相似した気流を風洞内に再現するために、風洞を設している。30 階の高層タワーマンションが地域景観に与える好ましくない影響は想像以上に大きなものがあり、「柿生駅を象徴するランドマーク」が負の象徴になるものと予想する。周辺環境との不一致、近隣住民に与える圧迫感、風害等については提供を連れた説明資料だけでは不十分である。日影、風震境など周辺環境への影響の低減と調和に配慮した建物(30 階ではなく10 階程度)の検討を是非していただきたい。【9・④】(下線の部分に対しての見解を右記に記載しております。)・周辺の建築物の状況から、風向や風速の出現頻度を予測して評価している。柿生駅周辺は、平地ではなく丘陵に囲まれている。そこに高層ビルが建設されるので、丘陸のことを想定して風害について影響評価を行う必要があるのではないか。昨年の強風で、300m範囲内で、屋根が剥がれ、大木が倒れたことが生じている。平均的な風速ではなく、強風への影響がどのようになるのか、高台にある住居に、どのような影響がでるのか、評を検討しました。			には住民の健康を守る医療機関であっ	
には自然豊な環境及び眺望を提供する施設(計5棟)も含まれている。30階の高層タワーマンションが地域景観に与える好ましくない影響は想像以上に大きなものがあり、「柿生駅を象徴するランドマーク」が負の象徴になるものと予想する。周辺環境との不一致、近隣住民に与える圧迫感、風害等については提供された説明資料だけでは不十分である。日影、風環境など周辺環境への影響の低減と調和に配慮した建物(30階ではなく10階程度)の検討を是非していただきたい。【9-④】(下線の部分に対しての見解を右記に記載しております。下線の部分以外の見解は、p. 455、p. 459に示しております。)  ・ 周辺の建築物の状況から、風向や風速の出頻度を予測して評価している。析生駅周辺は、平地ではなく丘陵に囲まれている。そこに高層ビルが建設されるので、丘陵のことを想定して風害について影響評価を行う必要があるのではないか。昨年の強風で、300m範囲内で、屋根が剥がれ、大木が倒れたことが生じている。平均的な風速ではなく、強風への影響がどのようになるのか、高台にある住居に、どのような影響がでるのか、評	奢		たり、子どもたちを育てる重要な施設	また、計画地付近を吹く風の状況と相似
施設(計5棟)も含まれている。30階の高層タワーマンションが地域景観に与える好ましくない影響は想像以上に大きなものがあり、「柿生駅を象徴するランドマーク」が負の象徴になるものと予想する。周辺環境との不一致、近隣住民に与える圧迫感、風書等については提供された説明資料だけでは不十分である。日影、風環境など周辺環境への影響の低液と調和に配慮した建物(30階ではなく10階程度)の検討を是非していただきたい。【9-④】(下線の部分に対しての見解を右記に記載しております。下線の部分以外の見解は、p. 455、p. 459に示しております。)  ・ 周辺の建築物の状況から、風向や風速の出現頻度を予測して評価している。柿生駅間辺は、平地ではなく丘陵に囲まれている。そこに高層ビルが建設されるので、丘陵のことを想定して風害について影響評価を行う必要があるのではないか。昨年の強風で、300m範囲内で、屋根が剥がれ、大木が倒れたことが生じている。平均的な風速ではなく、強風への影響がどのようになるのか、高台にある住居に、どのような影響がでるのか、評			(計 2 棟) であったり、高齢者施設の中	した気流を風洞内に再現するために、風洞
			には自然豊な環境及び眺望を提供する	内にスパイヤーやラフネスブロックとい
える好ましくない影響は想像以上に大きなものがあり、「柿生駅を象徴するランドマーク」が負の象徴になるものと予想する。周辺環境との不一致、近隣住民に与える圧迫感、風害等については提供された説明資料だけでは不十分である。日影、風環境など周辺環境への影響の低減と調和に配慮した建物(30階ではなく10階程度)の検討を是非していただきたい。【9-④】(下線の部分に対しての見解を右記に記載しております。下線の部分以外の見解は、p. 455、p. 459に示しております。)  ・ 周辺の建築物の状況から、風向や風速のより、計画地近傍で風向及び風速が変化しているものの、その他の地域では概ね変化はないものと予測しており、計画建物により、計画地近傍で風向及び風速が変化しているものの、その他の地域では概ね変化はないものと予測しており、計画建物により、計画地近傍で風向及び風速が変化しているものの、その他の地域では概ね変化はないものと予測しており、計画建物により、計画地近傍で風向及び風速が変化しているものの、その他の地域では概ね変化にないものと予測しており、計画建物により、計画地近傍で風向及び風速が変化しているものの、その他の地域では概ね変化している。そこに高層ビルが建設されるので、丘陵のことを想定して風害について影響評価を行う必要があるのではないか。昨年の強風で、300m範囲内で、屋根が剥がれ、大木が倒れたことが生じている。平均的な風速ではなく、強風への影響がどのようになるのか、高台にある住居に、どのような影響がでるのか、評			施設(計5棟)も含まれている。30階の	た気流調整の装置を配置しました。
きなものがあり、「柿生駅を象徴するランドマーク」が負の象徴になるものと子想する。周辺環境との不一致、近隣住民環境が最も改善できる建物形状・風害対策に与える圧迫感、風書等については提供された説明資料だけでは不十分である。 日影、風環境など周辺環境への影響の低速と調和に配慮した建物(30階ではなく10階程度)の検討を是非していただきたい。【9-④】(下線の部分に対しての見解を右記に記載しております。下線の部分以外の見解は、p. 455、p. 459に示しております。) ・周辺の建築物の状況から、風向や風速の出現頻度を予測して評価している。柿生駅周辺は、平地ではなく丘陵に囲まれている。そこに高層ビルが建設されるので、丘陵のことを想定して風害について影響評価を行う必要があるのではないか。昨年の強風で、300m範囲内で、屋根が剥がれ、大木が倒れたことが生じている。平均的な風速ではなく、強風への影響がどのようになるのか、高台にある住居に、どのような影響がでるのか、評			高層タワーマンションが地域景観に与	建築計画の立案にあたっては、事前にシ
フドマーク」が負の象徴になるものと予想する。周辺環境との不一致、近隣住民に与える圧迫感、風害等については提供された説明資料だけでは不十分である。日影、風環境など周辺環境への影響の低減と調和に配慮した建物(30階ではなく10階程度)の検討を是非していただきたい。[9-④](下線の部分に対しての見解を右記に記載しております。下線の部分以外の見解は、p. 455、p. 459に示しております。) 周辺の建築物の状況から、風向や風速の出現頻度を予測して評価している。 たといるものの、その他の地域では概ねの出現頻度を予測して評価している。 たといるものの、その他の地域では概ねで、丘陵のことを想定して風害について影響評価を行う必要があるのではないか。昨年の強風で、300m範囲内で、屋板が剥がれ、大木が倒れたことが生じている。平均的な風速ではなく、強風への影響がどのようになるのか、高台にある住居に、どのような影響がでるのか、評			える好ましくない影響は想像以上に大	ミュレーションにより建物配置、建物形状
想する。 <u>周辺環境との不一致、近隣住民</u> <u>に与える</u> 圧迫感、 <u>風害等については提供</u> された説明資料だけでは不十分である。 日影、 <u>風環境など周辺環境への影響の低</u> 滅と調和に配慮した建物(30 階ではなく) 10 階程度)の検討を是非していただきた い。【9-④】(下線の部分に対しての見解を右記に記載しております。下線の部分以外の見解は、p. 455、p. 459 に示しております。)  ・ 周辺の建築物の状況から、風向や風速の出現頻度を予測して評価している。柿生駅周辺は、平地ではなく丘陵に囲まれている。そこに高層ビルが建設されるので、丘陵のことを想定して風害について影響評価を行う必要があるのではないか。昨年の強風で、300m範囲内で、屋根が剥がれ、大木が倒れたことが生じている。平均的な風速ではなく、強風への影響がどのようになるのか、高台にある住居に、どのような影響がでるのか、評			きなものがあり、「柿生駅を象徴するラ	(見付け面積、隅切り、方位に対する形状
に与える  圧迫感、風書等については提供   された説明資料だけでは不十分である。 日影、風環境など周辺環境への影響の低   減と調和に配慮した建物(30 階ではなく 10 階程度)の検討を是非していただきた   にない。 [9-④] (下線の部分に対しての見解   を右記に記載しております。下線の部分 以外の見解は、p. 455、p. 459に示しております。)			ンドマーク」が負の象徴になるものと予	等:資料編 p.資3~8*) の検討を行い、風
された説明資料だけでは不十分である。 日影、風環境など周辺環境への影響の低			想する。周辺環境との不一致、近隣住民	環境が最も改善できる建物形状・風害対策
日影、風環境など周辺環境への影響の低 減と調和に配慮した建物(30 階ではなく 10 階程度)の検討を是非していただきた い。【9-④】(下線の部分に対しての見解 を右記に記載しております。下線の部分 以外の見解は、p. 455、p. 459 に示しております。)  ・ 周辺の建築物の状況から、風向や風速 の出現頻度を予測して評価している。柿 生駅周辺は、平地ではなく丘陵に囲まれている。そこに高層ビルが建設されるので、丘陵のことを想定して風害について影響評価を行う必要があるのではないか。昨年の強風で、300m範囲内で、屋根が剥がれ、大木が倒れたことが生じている。平均的な風速ではなく、強風への影響がどのようになるのか、高台にある住居に、どのような影響がでるのか、評			<u>に与える</u> 圧迫感、 <u>風害</u> 等 <u>については提供</u>	等を検討しました。
減と調和に配慮した建物(30 階ではなく 10 階程度)の検討を是非していただきた い。【9-④】(下線の部分に対しての見解を右記に記載しております。下線の部分以外の見解は、p. 455、p. 459 に示しております。)  ・ 周辺の建築物の状況から、風向や風速の出現頻度を予測して評価している。			された説明資料だけでは不十分である。	風環境の評価は、風工学研究所の方法に
10階程度)の検討を是非していただきたい。【9-④】(下線の部分に対しての見解を右記に記載しております。下線の部分以外の見解は、p. 455、p. 459に示しております。)  ・ 周辺の建築物の状況から、風向や風速の出現頻度を予測して評価している。特生駅周辺は、平地ではなく丘陵に囲まれている。そこに高層ビルが建設されるので、丘陵のことを想定して風害について影響評価を行う必要があるのではないか。昨年の強風で、300m範囲内で、屋根が剥がれ、大木が倒れたことが生じている。平均的な風速ではなく、強風への影響がどのようになるのか、高台にある住居に、どのような影響がでるのか、評			日影、 <u>風環境など周辺環境への影響の低</u>	より、平均的な風(年間の平均風速に相当
<ul> <li>い。【9-④】(下線の部分に対しての見解を右記に記載しております。下線の部分以外の見解は、p. 455、p. 459に示しております。)</li> <li>・ 周辺の建築物の状況から、風向や風速の出現頻度を予測して評価している。柿生駅周辺は、平地ではなく丘陵に囲まれている。そこに高層ビルが建設されるので、丘陵のことを想定して風害について影響評価を行う必要があるのではないか。昨年の強風で、300m範囲内で、屋根が剥がれ、大木が倒れたことが生じている。平均的な風速ではなく、強風への影響がどのようになるのか、高台にある住居に、どのような影響がでるのか、評し、確認してまいます。</li> </ul>			減と調和に配慮した建物(30階ではなく	する風速)と、強い風(日最大平均風速の
を右記に記載しております。下線の部分以外の見解は、p. 455、p. 459に示しております。)  ・ 周辺の建築物の状況から、風向や風速の出現頻度を予測して評価している。特生駅周辺は、平地ではなく丘陵に囲まれている。そこに高層ビルが建設されるので、丘陵のことを想定して風害について影響評価を行う必要があるのではないか。昨年の強風で、300m範囲内で、屋根が剥がれ、大木が倒れたことが生じている。平均的な風速ではなく、強風への影響がどのようになるのか、高台にある住居に、どのような影響がでるのか、評			10 階程度) の検討を是非していただきた	年間の平均値に相当する風速)の 2 つの指
以外の見解は、p. 455、p. 459に示しております。)  ・ 周辺の建築物の状況から、風向や風速の出現頻度を予測して評価している。柿生駅周辺は、平地ではなく丘陵に囲まれている。そこに高層ビルが建設されるので、丘陵のことを想定して風害について影響評価を行う必要があるのではないか。昨年の強風で、300m範囲内で、屋根が剥がれ、大木が倒れたことが生じている。平均的な風速ではなく、強風への影響がどのようになるのか、高台にある住居に、どのような影響がでるのか、評している。中島の見解がであり、評してまります。			<u>い。</u> 【9-④】(下線の部分に対しての見解	標を用いて行いました。
・ 周辺の建築物の状況から、風向や風速 の出現頻度を予測して評価している。柿 生駅周辺は、平地ではなく丘陵に囲まれ ている。そこに高層ビルが建設されるので、丘陵のことを想定して風害について 影響評価を行う必要があるのではないか。昨年の強風で、300m範囲内で、屋根が剥がれ、大木が倒れたことが生じている。平均的な風速ではなく、強風への影響がどのようになるのか、高台にある住居に、どのような影響がでるのか、評 化しているものの、その他の地域では概ね 変化はないものと予測しており、計画建物による影響は遠くまで及んでいないと考えられます。 防風対策により全般的に領域A(住宅地としての風環境)となると予測しておりますが、本事業の実施にあたっては、防風植栽の効果が継続的に維持されるよう、適切に維持でいる。平均的な風速ではなく、強風への影響がどのようになるのか、高台にある住居に、どのような影響がでるのか、評 にし、確認してまいります。			を右記に記載しております。下線の部分	風洞実験による予測の結果、本事業の実
・ 周辺の建築物の状況から、風向や風速 の出現頻度を予測して評価している。柿 による影響は遠くまで及んでいないと考 生駅周辺は、平地ではなく丘陵に囲まれ えられます。			以外の見解は、p.455、p.459 に示してお	施により、計画地近傍で風向及び風速が変
の出現頻度を予測して評価している。柿 生駅周辺は、平地ではなく丘陵に囲まれ ている。そこに高層ビルが建設されるの で、丘陵のことを想定して風害について 影響評価を行う必要があるのではない か。昨年の強風で、300m範囲内で、屋 根が剥がれ、大木が倒れたことが生じて いる。平均的な風速ではなく、強風への 影響がどのようになるのか、高台にある 住居に、どのような影響がでるのか、評			ります。)	化しているものの、その他の地域では概ね
生駅周辺は、平地ではなく丘陵に囲まれている。そこに高層ビルが建設されるので、丘陵のことを想定して風害について影響評価を行う必要があるのではないか。昨年の強風で、300m範囲内で、屋根が剥がれ、大木が倒れたことが生じている。平均的な風速ではなく、強風への影響がどのようになるのか、高台にある住居に、どのような影響がでるのか、評にあれるような影響がでるのか、評においては、防風植栽の効で、は、平均的な風速ではなく、強風への影響がどのようになるのか、高台にあるたる体制を整えるほか、事後調査を実施を開きませる。			・ 周辺の建築物の状況から、風向や風速	変化はないものと予測しており、計画建物
ている。そこに高層ビルが建設されるので、丘陵のことを想定して風害について影響評価を行う必要があるのではないか。昨年の強風で、300m範囲内で、屋根が剥がれ、大木が倒れたことが生じている。平均的な風速ではなく、強風への影響がどのようになるのか、高台にある住居に、どのような影響がでるのか、評し、確認してまいります。			の出現頻度を予測して評価している。柿	による影響は遠くまで及んでいないと考
で、丘陵のことを想定して風害について としての風環境)、領域 B (市街地として 影響評価を行う必要があるのではない か。昨年の強風で、300m範囲内で、屋 根が剥がれ、大木が倒れたことが生じて いる。平均的な風速ではなく、強風への 影響がどのようになるのか、高台にある 住居に、どのような影響がでるのか、評 し、確認してまいります。			生駅周辺は、平地ではなく丘陵に囲まれ	えられます。
影響評価を行う必要があるのではない か。昨年の強風で、300m範囲内で、屋 根が剥がれ、大木が倒れたことが生じて いる。平均的な風速ではなく、強風への 影響がどのようになるのか、高台にある 住居に、どのような影響がでるのか、評 し、確認してまいります。			ている。そこに高層ビルが建設されるの	防風対策により全般的に領域A(住宅地
か。昨年の強風で、300m範囲内で、屋本事業の実施にあたっては、防風植栽の効根が剥がれ、大木が倒れたことが生じている。平均的な風速ではなく、強風への影響がどのようになるのか、高台にある行える体制を整えるほか、事後調査を実施住居に、どのような影響がでるのか、評し、確認してまいります。			で、丘陵のことを想定して風害について	としての風環境)、領域B(市街地として
根が剥がれ、大木が倒れたことが生じて 果が継続的に維持されるよう、適切に維持 いる。平均的な風速ではなく、強風への 管理を行うとともに、維持管理を恒久的に 影響がどのようになるのか、高台にある 行える体制を整えるほか、事後調査を実施 住居に、どのような影響がでるのか、評 し、確認してまいります。			影響評価を行う必要があるのではない	の風環境)となると予測しておりますが、
いる。平均的な風速ではなく、強風への 管理を行うとともに、維持管理を恒久的に 影響がどのようになるのか、高台にある 行える体制を整えるほか、事後調査を実施 住居に、どのような影響がでるのか、評 し、確認してまいります。			か。昨年の強風で、300m範囲内で、屋	本事業の実施にあたっては、防風植栽の効
影響がどのようになるのか、高台にある 行える体制を整えるほか、事後調査を実施 住居に、どのような影響がでるのか、評 し、確認してまいります。			根が剥がれ、大木が倒れたことが生じて	果が継続的に維持されるよう、適切に維持
住居に、どのような影響がでるのか、評し、確認してまいります。			いる。平均的な風速ではなく、強風への	管理を行うとともに、維持管理を恒久的に
			影響がどのようになるのか、高台にある	行える体制を整えるほか、事後調査を実施
価する必要がある。【12-②】			住居に、どのような影響がでるのか、評	し、確認してまいります。
			価する必要がある。【12-②】	

注)※資料編の内容は、本評価書において追記した。

表 10.2-1 (10) 準備書に対する市民意見等の概要と指定開発行為者の見解 (環境影響評価について)

項	目	市民意見等の概要	指定開発行為者の見解
地	コ	・ 説明では柿生小学校が近年の入学者増	児童・生徒数の将来予測につきまして
域社	// J	加に伴い、増築を計画しているためタ	は、川崎市教育委員会において毎年実施さ
会	1	ワーマンション建設に伴う児童数は学	れている児童・生徒数及び学級数の将来予
	ティ	年ごとに 10 人程度と予測されるので対	測の最新データ(平成 31~36 年度)に本
	施	応できるとのことであったが、60人程度	施設の実施に伴い発生する児童・生徒数の
	設	生徒数が増えてもまかなえる、的な発想	推計値を加え予測を行いました。
		は良質な教育環境を無視した発想と言	本施設の実施に伴い発生する児童・生徒
		<u>わざるを得ない。そもそも従来の敷地に</u>	数の推計は、「平成 27 年国勢調査結果」及
		校舎等建造物を増築することで校庭は	び川崎市教育委員会等の資料から1世帯あ
		狭くなり、子供の運動する場を奪うこと	たり(単独世帯を除く)の児童・生徒数発
		になる。教室だけ確保しても人数が増加	生率を求め、本事業の計画戸数 (300 戸)
		すれば一教室での密集度にも影響し、専	を乗じて行いました。その結果、児童数 57
		門の特別教室までの確保などが出来な	人、生徒数 21 人と算出され、本事業の実
		い可能性も伴い、それは子供の権利を大	施に伴って発生する児童数は10人/学年、
		<u>きく侵害することになる。</u> またタワーマ	生徒数は7人/学年と予測しました。
		ンションで出来る影は小学校校庭にも	一方、川崎市教育委員会の将来予測(平
		及ぶという。川崎市は 2001 年から施行	成 31~36 年度) から本施設供用開始予定
		されている「川崎市子どもの権利に関す	の平成 36 年度における柿生小学校の学級
		<u>る条例」を掲げている。少子化の中、生</u>	数は 27 クラスとなり、本事業を行わない
		徒数が増えること自体は喜ばしいこと	場合でも6教室数の不足が生じると予測さ
		である。その為に地域として出来ること	れており、現在、教室の増築の計画がある
		は単に生徒を詰め込む場を作ることで	と聞いております。
		<u>はない。</u> 【6-⑤】(下線の部分に対しての	柿生小学校の平成 36 年度における教室
		見解を右記に記載しております。下線の	の不足分が増築されれば、本事業の供用時
		部分以外の見解は、p.458 に示しており	において、教室数に不足は生じないと考え
		ます。)	ております。
		■児童数の増加	なお、柿生中学校の将来生徒数は 474 人、
		・ 麻生区の子供のいる世帯の割合を元に	将来学級数は 13 クラスとなり、柿生中学
		算出しているが、子育て世代やこれから	校が保有する普通教室数 18 教室以内とな
		子供を考えている世帯が多い可能性が	ることから、教室数に不足は生じないと予
		高いのでは。入居者の予測がまったく	測しました。
		立っていない中で、見積もり値の信頼性	本事業の実施にあたっては、川崎市関係
		はあるのか。追調査と報告をお願いした	部署と、予想される児童・生徒数について
		い。【13-③】	事前協議を行うなどの環境保全のための
			措置を講じてまいります。
			(次ページに続く)

表 10.2-1 (11) 準備書に対する市民意見等の概要と指定開発行為者の見解 (環境影響評価について)

項	目	市民意見等の概要	指定開発行為者の見解
地	コ	・ 小中学校の児童、生徒の受入れ検討だ	次に保育施設についてですが、「柿生駅
域 社	3 7	けでなく、小学校未満の児童についての	周辺地区まちづくりビジョン」(平成30年
会		保育施設受入れについても検討が必要	3月、川崎市)において、土地利用に関す
	ティ	と思われます。	る方針として、"多様なニーズに応じた生
	施設	今回の計画による新たな小学生未満	活・活動を支える機能の誘導"の中で、子
	砇	の児童数の増加は、保育施設の受け入れ	育て支援施設などの生活利便施設の集積
		に大きく影響があると考えられます。	を掲げております。また、「平成30年度川
		元々柿生地区は、保育園不足の問題が慢	崎市民間事業者活用型保育所等整備法人
		性化していた地域であるため、その状況	(第3次募集)募集要項」(平成30年5月、
		を踏まえた対策案の提示をお願いしま	川崎市)により、柿生駅から概ね1km圏内
		す。	に保育所の整備が求められています。
		(本計画の 60 名定員は、元々入所でき	本事業は、これら川崎市の計画等に基づ
		なかった児童の入所補填で埋まり、本計	き、園庭を完備した保育所を整備する計画
		画による増加児童数は新たな待機児童	です。
		問題を引き起こすことが明らかです。)	
		【参考】平成31年4月柿生地区保育所	
		利用申請・調整結果	
		園名(定員数) 入所者数/希望者数	
		柿生保育園(150) 42/192	
		アスク柿生保育園 (60) 19/106	
		柿生ルミナス保育園 (60) 16/103	
		[15-3]	

表 10.2-1 (12) 準備書に対する市民意見等の概要と指定開発行為者の見解 (環境影響評価について)

(現現家審評価にづいて)			· 
項目		市民意見等の概要	指定開発行為者の見解
域社会	地域交通(交通混雑、交通安全)	・ 交通量増加について:今でもマルエツ側の踏切待ちの車が多いが、交通量増加に伴い、更に渋滞すると思料。渋滞を回避する具体的な対策をご教示いただきたい。【7-③】	本事業における車両動線計画 (p. 33、p. 35)では、計画地南側の市道上麻生第 216 号線 (一方通行)からの右折入庫、市道上麻生第 155 号線からの左折出庫で、マルエツ側の踏切には、本施設利用の車両の通行はない計画としております。 加えて、施設利用者に対し、ホームページ等により路線バスや電車等の公共交通機関の利用を促すなど交通渋滞の緩和に努めてまいります。
		■マルエツそばの踏切~商店街~の交差点について ・ 多数の動線が重なる混雑箇所だが、ここについてのアセスがない。混雑予測のレポートと工事車両の出入りについての再考をお願いしたい。【13-①】	マルエツそばの野型によりによりになります。 本事 ではありますの はありますの はない はない ない はない ない はい ない ない がい

表 10.2-1 (13) 準備書に対する市民意見等の概要と指定開発行為者の見解 (環境影響評価について)

項	目	市民意見等の概要	指定開発行為者の見解
地	地	・ 柿生小学校、柿生中学校ともに通学路	では歩行者等の確認を十分に行うなどの
域社	域交	としている道路に面したタワーマン	安全運転を徹底してまいります。
会	通	ションという建造物を建てるゆえに 4	供用時は、車両の出入口を敷地の南側に
	<b>交</b>	年、地盤改良、天候等の条件によりそれ	集約し、入口と出口を別々に設けるととも
	通	以上の工期を要することで騒音、 <u>工事車</u>	に、歩道状空地の整備により、歩行者の安
	混雑	両の往来による危険性など多くの学び、	全を確保することに努めてまいります。
	`	安全性を奪うことになる。中学校前では	
	交通	マンション計画者を含む地元の共同墓	
	安全	地跡の住宅地建設のため 1 年以上にわ	
	(王)	たって大きな騒音を伴う工事を行って	
		おり、そこにさらなる騒音を与えること	
		は学習権利の侵害に他ならない。 <u>また工</u>	
		事車両が通行する十字路は信号機もな	
		く、横断する通行人、直進、右折、左折	
		<u>車両が入り乱れている。工事中、商店に</u>	
		面する道路を封鎖すれば南口改札への	
		道が大回りになり、道路一カ所に人が集	
		中、通学路も変更を余技なくされる。ま	
		た工事車両が出入りする搬入出口先に	
		ある踏切は狭く、柿生駅北口からの電	
		車、バスの乗降客の通行、スーパーへ向	
		かう人が行き交う隣で自転車、クルマが	
		行き交う。児童の安全確保のため、現在	
		でも小学生の登下校時間にはスクール	
		ガードの方々が毎日立たれ子供たちへ	
		の見守り活動を行っている状況である。	
		【6-④】(下線の部分に対しての見解を	
		右記に記載しております。下線の部分以	
		外の見解は、p. 453 に示しております。)	
		・ 工事用車両は、搬入・搬出ルートとも	
		仲村橋交差点からの麻生第 10 号線を使	
		用するとしている。この道路の危険個所	
		は、麻生病院への接続道路との丁字路の	
		箇所である。カーブミラーが設置されて	
		いるが、この場所で車両同士や自転車と	
		の接触事故、急ブレーキ音が聞こえてお	
		り、安全対策を求める。【12-①】	

表 10.2-1 (14) 準備書に対する市民意見等の概要と指定開発行為者の見解 (環境影響評価について)

項	目	市民意見等の概要	指定開発行為者の見解
地	地	・ 工事中、供用時共、車の出入口が柿生	p. 464~465 参照
域社	域交	小学校、柿生中学校の通学路になるた	
会	通	め、業務車両の出入時間制限設置や、	
	( 交	ガードマンによる登下校時の警備が必	
	通	要と考えます。	
	混雑	特に計画敷地南側道路(現時点では一	
	`	方通行につき工事車両出車の動線は不	
	交通安全)	可能)の踏切付近については、過去に小	
	安全	学生の交通トラブルがあったこともあ	
	ぎ	り、現在も地元ボランティアの方による	
		登下校時の見守りを実施している状況	
		であり、本計画実施時には、供用時を含	
		めた警備体制計画が必要と考えます。	
		[15-4]	

# 2 指定開発行為について

表 10.2-2(1) 準備書に対する市民意見等の概要と指定開発行為者の見解 (指定開発行為について)

_	1	(指定開発行為について)	)
項	目	市民意見等の概要	指定開発行為者の見解
指	事	・ 現在、上麻生線の鶴川方向からは右折	現在、主要地方道世田谷町田線からの右
定開	業立	れでこの道路に入れませんが、上麻生線	折入庫については、市道上麻生第 216 号線
発	案	が整備されても、右折れ禁止でしょう	における既存店舗入庫による車両が滞留
行為	の経	か。柿生南北一体交流を進める基本構想	し踏切へ及ぶ危険性があるため、一方通行
$\mathcal{O}$	緯	の上での南側先行開発の説明が準備書	にした経緯があると聞いております。
概要		にまず記されていますが、現在の一通が	「柿生駅周辺地区まちづくりビジョン」
		そのままでは、北側からの南側への進入	(平成30年3月、川崎市)においては、「地
		が非常に制限されて、基本構想と異なっ	区連携軸」として、車両動線の最適化、歩
		た開発になることを懸念します。現在の	行者の地区内回遊性の向上を記載してお
		準備書に記載されている道路整備に加	ります。
		え、一通の解消、鶴川方面からの上麻生	本事業では、市道上麻生第 216 号線・市
		線からの右折れ進入も含めた構想の明	道上麻生第 155 号線の拡幅整備を行い、歩
		示もぜひお願いしたいものです。【2-②】	行者通路の確保や車両動線の円滑化を図
			る計画です。
			本事業の計画地及び関連事業区域にお
			いて、可能な限りの柿生駅周辺の課題に取
			り組む所存です。
		・ 再開発というのは誰にでも住み易い町	本事業は、「柿生駅周辺地区まちづくり
		にする為に行なわれなければいけない	ビジョン」(平成30年3月、川崎市)に基
		のではないか?今回の説明を聞いてい	づく柿生駅周辺のまちづくりの一翼を担
		ると、踏切の事は駅のことはただ小田急	う事業であり、踏切などの課題は認識して
		に言っておきます。道路は市に言ってお	おりますので、駅南北の連携を図るべく将
		きますという答えしか返って来ません	来的な通路等と接続可能な構造の受け口
		でした。【11-①】	を整備する計画がございます。
			駅北口と南口をつなぐ自由通路は、柿生
			に生活する住民にとって最重要課題であ
			ることは、組合でも認識しております。昨
			年度、川崎市で「柿生駅周辺地区まちづく
			りビジョン」が策定され、その中で南北連
			携軸として位置づけられたことが、一歩前
			進と捉えています。自由通路の実現に向け
			積極的に要望していきます。
			段階的なまちづくりによる、よりよいま
			ちの実現に向けて、また、今回の開発によ
			る周辺への支障を招かないよう、今後とも
			継続して川崎市や小田急電鉄と協議して
			まいります。

表 10.2-2(2) 準備書に対する市民意見等の概要と指定開発行為者の見解 (指定開発行為について)

項	目	市民意見等の概要	指定開発行為者の見解
指	事	・ 柿生の駅周辺にとって最も優先される	p. 467 参照
定開	業立	課題は危険な踏切を高架か地下化する	
発	案	ことだと思われる。何件も2つの踏切で	
行為	の経	死亡事故が起きている。また南側から北	
$\mathcal{O}$	緯	口改札に行くために踏切を使用しなけ	
概要		ればならず、電車に乗るために踏切の遮	
		断機のくぐりなど危険な状況も見て取	
		れる。そこに 300 戸の住宅を作ることで、	
		さらに多くの人が危険な踏切を利用す	
		ることになり、危険は増幅される。まち	
		づくり条例でも北、南の分断の問題点を	
		指摘しているが住民にとっても大きな	
		問題である。南、将来的に踏切を工事す	
		る計画が上がってもタワーマンション	
		があれば大規模工事もできない。開発の	
		足かせとなる建造物計画を許可すべき	
		ではない。北口改札前も鶴川高校や小学	
		部から高校まである大規模校である桐	
		蔭学園、桐光学園の生徒がバス利用のた	
		め往来するにもかかわらず、人がぎりぎ	
		りすれ違えるほどの狭い通路で危険な	
		状態が続いている。踏切からは駅改札ま	
		で階段を降りなくてはならず、年配者、	
		ベビーカーなどの往来も不便である。こ	
		の道を拡充することも必要だが他の小	
		田急線の各駅と同様に改札を一つに統	
		一することで課題を解決できる。今回の	
		駅前再開発の計画にはこれらの問題点	
		が何一つ解決できず、計画案も立案され	
		ていない。駅前再開発という名目で事業	
		を行うにしては、地域住民にとって何の	
		利点も見いだせない。市が提案されたま	
		ちづくり案を変更せず、真の再開発を実	
		施して欲しい。【6-⑥】	

表 10.2-2(3) 準備書に対する市民意見等の概要と指定開発行為者の見解 (指定開発行為について)

# 定開発で「今回の開発区域外なので末対応」と言う話が多かった。小田急、市、今回の開発事業が、単体で動くのではなく、三位一体となり開発するべき。【7-20】  ・ 再開発にお願いしたいこと(タワーマンションはいらない)まず、踏切をどうにかして欲しい。(子供達の安全の為、老人達の安全の為、すべての人に安全であってほしい。】【11-3】  ・ 再開発にお願いしたいこと(タワーマンションはいらない)駅前広場の整備【11-3】  ・ 野のキャパシティ・電車の混雑・踏切の混雑などの懸念点についてはずなので、開発地域外・担当外だと助り捨てるのではなく、小田急や下修護はしている説が存在する場を複数回設けてほしい。【13-60】  ・ 行政には小田急電鉄や道路事情などのインフラを整えた上で、地域の特性を生かした開発を期待します。【14-20】  ・ 小田急線階類による歩行者の滞留、不便性の解消策として、本計画建物の2階レベルに南北自由通路(途中に駅自動改札を新設)を設けることで、居住者、別利用者、地域住民の利使性特別の解消でとして、居住者、別利用者、地域住民の利使時間もの解消に貢献できると考えます。さらに、マンション低層部の商業施設へ自由通路からの乗降者が流れることで、活気やにぎむいが生まれることが期待できます。鉄道施設との調整、検討を是非お願いしま	項	目	市民意見等の概要	指定開発行為者の見解
定問発布の経緯  対応」と言う話が多かった。小田急、市、今回の開発事業が、単体で動くのではなく、三位一体となり開発するべき。【7-①】  ・ 門開発にお願いしたいこと(タワーマンションはいらない)まず、踏切をどうにかして欲しい。(子供選の安全の為、オペスでの人に安全であってほしい。)【11-③】  ・ 再開発にお願いしたいこと(タワーマンションはいらない)駅前広場の整備【11-①】  ・ 駅のキャパシティ・電車の混雑・踏切の混雑などの懸念点について、当然市や小田急と下脇鑑はしているはずなので、開発地域外・担当外だと切り捨てるのではなく、小田急や市と連携しての説明会開催など、総合的な意見を言える・回答者が存在する場を複数回設けてほしい。【13-⑥】  ・ 行政には小田急電鉄や道路事情などのインフラを整えた上で、地域の特性を生かした開発を期待します。【14-②】  ・ 小田急線踏切による歩行者の滞留、不便性の解消策として、路中に駅自動改れを新設)を設けることで、居住者、駅利用者、地域住民の利便性は格段に良くなり、南北の分解解海や踏切待ちの解消に貢献できると考えます。またに、第12、601 に貢献できると考えます。またに、第12、611 に関献できると考えます。またに、第12、611 に関献できると考えます。またに、第12 に関係の事業施設へ自由通路からの乗降者が流れることで、活気やにざわいが生まれることが期待できます。またに、第12 に対している。 第12 に対しないる。 第12 に対しないる。 第12 に対しないる。 第12 に対しないる。 第12 に対しないる。 第12 に対し	指	事	・ 説明会で「今回の開発区域外なので未	p. 467 参照
変 今回の開発事業が、単体で動くのではなく、三位一体となり開発するべき。【7-①】  ・ 再開発にお願いしたいこと(タワーマンションはいらない)まず、踏切をどうにかして欲しい。(子供達の安全の為、老人達の安全の為、すべての人に安全であってほしい。)【11-③】  ・ 再開発にお願いしたいこと(タワーマンションはいらない)駅前広場の整備【11-④】  ・ 駅のキャバシティ・電車の混雑・踏切の混雑などの懸念点について、当然市や小田急と下協議はしているはずなので、開発地域外・担当外だと切り捨てるのではなく、小田急や市と連携しての説明会開催など、総合的な意見を言える・回答者が存在する場を複数回設けてほしい。【13-⑥】  ・ 行政には小田急電鉄や道路事情などのインフラを整えた上で、地域の特性を生かした開発を期待します。【14-②】  ・ 小田急線略切による歩行者の滞留、不便性の解消策として、本計画建物の2階レベルに南北自由通路(途中に駅自動改札を新設)を設けることで、居住者、駅利用者、地域住民の利便性は格段に良くなり、南北の分断解消や踏切待ちの解消に貢献できると考えます。さらに、マンション低層部の商業施設へ自由通路からの乗降者が流れることで、活気やにぎわいが生まれることが期待できます。鉄	定	業	対応」と言う話が多かった。小田急、市、	
経緯 ・ 再開発にお願いしたいこと(タワーマンションはいらない)まず、踏切をどうにかして欲しい。東西自由通路、橋上駅舎にして欲しい。(子供達の安全の為、考入達の安全の為、すべての人に安全であってほしい。)【11-③】 ・ 再開発にお願いしたいこと(タワーマンションはいらない)駅前広場の整備【11-④】 ・ 駅のキャパシティ・電車の混雑・踏切の混雑などの懸念点について、当然市や小田急と下協議はしているはずなので、開発地域外・担当外だと切り捨てるのではなく、小田急や市と連携しての説明会開催など、総合的な意見を言える・回答者が存在する場を複数回設けてほしい。【13-⑥】 ・ 行政には小田急電鉄や道路事情などのインフラを整えた上で、地域の特性を生かした開発を期待します。【14-②】 ・ 小田急線踏切による歩行者の滞留、不便性の解消策として、本計画建物の2階レベルに南北自由通路(途中に駅自動改札を新設)を設けることで、居住者、駅利用者、地域住氏の利便性は格段に良くなり、南北の分断解消や路切待ちの解消に貢献できると考えます。ことで、マンション低層部の商業施設へ自由通路からの乗降者が流れることで、活気やにぎわいが生まれることが期待できます。鉄	発	案	今回の開発事業が、単体で動くのではな	
の概要  ・ 再開発にお願いしたいこと(タワーマンションはいらない)まず、踏切をどうにかして欲しい。(子供達の安全の為、者人達の安全の為、すべての人に安全であってほしい。)【11-③】 ・ 再開発にお願いしたいこと(タワーマンションはいらない)駅前広場の整備【11-④】 ・ 駅のキャパシティ・電車の混雑・踏切の混雑などの懸念点について、当然市や小田急と下協議はしているはずなので、開発地域外・担当外だと切り捨てるのではなく、小田急や市と連携してる説明会開催など、総合的な意見を言える・回答者が存在する場を複数回設けてほしい。【13-⑤】 ・ 行政には小田急電鉄や道路事情などのインフラを整えた上で、地域の特性を生かした開発を期待します。【14-②】 ・ 小田急解踏切による歩行者の滯留、不便性の解消策として、本計画建物の2階レベルに南北自由通路(途中に駅自動改札を新設)を設けることで、居住者、駅利用者、地域住民の利便性は格段に良くなり、南北の分断解消や踏切待ちの解消に貢献できると考えます。さらに、マンション低層部の商業施設へ自由通路からの乗降者が流れることで、活気やにぎわいが生まれることで、活気やにぎわいが生まれることで、活気やにぎわいが生まれることで、活気やにぎわいが生まれることで、活気やにぎわいが生まれることで、活気やにぎわいが生まれることで、活気やにぎわいが生まれることで、活気やにぎわいが生まれることで、活気やにぎわいが生まれることで、活気やにぎわいが生まれることで、活気やにぎわいが生まれることで、活気やにぎわいが生まれることで、活気やにぎわいが生まれることで、活気やにぎわいがしまります。	行	0	く、三位一体となり開発するべき。【7-	
<ul> <li>・ 再開発にお願いしたいこと (タワーマンションはいらない)まず、踏切をどうにかして欲しい。(子供達の安全の為、老人達の安全の為、オペての人に安全であってほしい。)【11-③】</li> <li>・ 再開発にお願いしたいこと (タワーマンションはいらない)駅前広場の整備【11-④】</li> <li>・ 駅のキャパシティ・電車の混雑・踏切の混雑などの懸念点について、当然市や小田急と下協議はしているはずなので、開発地域外・担当外だと切り捨てるのではなく、小田急や市と連携しての説明会開催など、総合的な意見を言える・回答者が存在する場を複数回設けてほしい。【13-⑥】</li> <li>・ 行政には小田急電鉄や道路事情などのインフラを整えた上で、地域の特性を生かした開発を期待します。【14-②】</li> <li>・ 小田急線踏切による歩行者の滞留、不便性の解消策として、本計画建物の2階レベルに南発を期待します。【14-②】</li> <li>・ 小田急線路切による歩行者の滞留、不便性の解消策として、本計画建物の2階レベルに南発も期とことで、居住者、駅利用者、地域住民の利便性は格段に良くなり、南北の分階解消や踏切待ちの解消に貢献できると考えます。さらに、マンション低層部の商業施設へ自由通路からの乗降者が流れることで、活気やにぎわいが生まれることで、期待できます。鉄</li> </ul>		経緯	①]	
まず、踏切をどうにかして欲しい。東 西自由通路、橋上駅舎にして欲しい。(子 供達の安全の為、老人達の安全の為、す べての人に安全であってほしい。)【11- ③】  ・ 再開発にお願いしたいこと(タワーマン ションはいらない) 駅前広場の整備【11-④】  ・ 駅のキャパシティ・電車の混雑・踏切 の混雑などの懸念点について、当然市や 小田急と下協議はしているはずなので、 開発地域外・担当外だと切り捨てるので はなく、小田急や市と連携しての説明会 開催など、総合的な意見を言える・回答 者が存在する場を複数回設けてほしい。 【13-⑥】  ・ 行政には小田急電鉄や道路事情などの インフラを整えた上で、地域の特性を生 かした開発を期待します。【14-②】  ・ 小田急線踏切による歩行者の滞留、不 便性の解消策として、本計画建物の2階 レベルに南北自由通路(途中に駅自動改 札を新設)を設けることで、居住者、駅 利用者、地域住民の利便性は格段に良く なり、南北の分断解消や踏切待ちの解消 に貢献できると考えます。さらに、マン ション低層部の商業施設へ自由通路からの乗降者が流れることで、据気やにぎ わいが生まれることで、期待できます。鉄	概	/1-4-	<ul><li>再開発にお願いしたいこと(タワーマ</li></ul>	
西自由通路、橋上駅舎にして欲しい。(子供達の安全の為、老人達の安全の為、すべての人に安全であってほしい。)【11-③】  ・ 再開発にお願いしたいこと(タワーマンションはいらない) 駅前広場の整備【11-④】  ・ 駅のキャパシティ・電車の混雑・踏切の混雑などの懸念点について、当然市や小田急と下協議はしているはずなので、開発地域外・担当外だと切り捨てるのではなく、小田急や市と連携しての説明会開催など、総合的な意見を言える・回答者が存在する場を複数回設けてほしい。【13-⑥】  ・ 行政には小田急電鉄や道路事情などのインフラを整えた上で、地域の特性を生かした開発を期待します。【14-②】  ・ 小田急線路切による歩行者の滯留、不便性の解消策として、本計画建物の2階レベルに南北自由通路(途中に駅自動改札を新設)を設けることで、居住者、駅利用者、地域住民の利便性は格段に良くなり、南北の分断解消や勢切待ちの解消に貢献できると考えます。さらに、マンション低層部の商業施設へ自由通路からの乗降者が流れることで、活気やにぎわいが生まれることが期待できます。鉄	要		ンションはいらない)	
供達の安全の為、老人達の安全の為、すべての人に安全であってほしい。)【11-③】  ・再開発にお願いしたいこと(タワーマンションはいらない) 駅前広場の整備【11-④】  ・ 駅のキャパシティ・電車の混雑・踏切の混雑などの懸念点について、当然市や小田急と下協議はしているはずなので、開発地域外・担当外だと切り捨てるのではなく、小田急や市と連携しての説明会開催など、総合的な意見を言える・回答者が存在する場を複数回設けてほしい。【13-⑥】  ・ 行政には小田急電鉄や道路事情などのインフラを整えた上で、地域の特性を生かした開発を期待します。【14-②】  ・ 小田急線踏切による歩行者の滞留、不便性の解消策として、本計画建物の2階レベルに南北自由通路(途中に駅自動改札を新設)を設けることで、居住者、駅利用者、地域住民の利便性は格段に良くなり、南北の分断解消や踏切待ちの解消に貢献できると考えます。さらに、マンション低層部の商業施設へ自由通路からの乗降者が流れることで、活気やにぎわいが生まれることが期待できます。鉄			まず、踏切をどうにかして欲しい。東	
<ul> <li>べての人に安全であってほしい。)【11-③】</li> <li>・再開発にお願いしたいこと (タワーマンションはいらない) 駅前広場の整備【11-④】</li> <li>・ 駅のキャパシティ・電車の混雑・踏切の混雑などの懸念点について、当然市や小田急と下協議はしているはずなので、開発地域外・担当外だと切り捨てるのではなく、小田急や市と連携しての説明会開催など、総合的な意見を言える・回答者が存在する場を複数回設けてほしい。【13-⑥】</li> <li>・ 行政には小田急電鉄や道路事情などのインフラを整えた上で、地域の特性を生かした開発を期待します。【14-②】</li> <li>・ 小田急線踏切による歩行者の強いの 2 階レベルに南北自由通路 (途中に駅自動改札を新設)を設けることで、居住者、駅利用者、地域住民の利便性は格段に良くなり、南北の分断解消や踏切待ちの解消に貢献できると考えます。さらに、マンション低層部の商業施設へ自由通路からの乗降者が流れることが期待できます。鉄</li> </ul>			西自由通路、橋上駅舎にして欲しい。(子	
③】 ・再開発にお願いしたいこと(タワーマンションはいらない) 駅前広場の整備【11-④】 ・ 駅のキャパシティ・電車の混雑・踏切の混雑などの懸念点について、当然市や小田急と下協議はしているはずなので、開発地域外・担当外だと切り捨てるのではなく、小田急や市と連携しての説明会開催など、総合的な意見を言える・回答者が存在する場を複数回設けてほしい。 【13-⑥】 ・ 行政には小田急電鉄や道路事情などのインフラを整えた上で、地域の特性を生かした開発を期待します。【14-②】 ・ 小田急線踏切による歩行者の滯留、不便性の解消策として、本計画建物の2階レベルに南北自由通路(途中に駅自動改札を新設)を設けることで、居住者、駅利用者、地域住民の利便性は格段に良くなり、南北の分断解消や踏切待ちの解消に貢献できると考えます。さらに、マンション低層部の商業施設へ自由通路からの乗降者が流れることで、活気やにぎわいが生まれることが期待できます。鉄			供達の安全の為、老人達の安全の為、す	
・再開発にお願いしたいこと(タワーマンションはいらない)駅前広場の整備【11-④】 ・駅のキャパシティ・電車の混雑・踏切の混雑などの懸念点について、当然市や小田急と下協議はしているはずなので、開発地域外・担当外だと切り捨てるのではなく、小田急や市と連携しての説明会開催など、総合的な意見を言える・回答者が存在する場を複数回設けてほしい。【13-⑥】 ・ 行政には小田急電鉄や道路事情などのインフラを整えた上で、地域の特性を生かした開発を期待します。【14-②】 ・ 小田急線踏切による歩行者の滯留、不便性の解消策として、本計画建物の2階レベルに南北自由通路(途中に駅自動改札を新設)を設けることで、居住者、駅利用者、地域住民の利便性は格段に良くなり、南北の分断解消や踏切待ちの解消に貢献できると考えます。さらに、マンション低層部の商業施設へ自由通路からの乗降者が流れることで、活気やにぎわいが生まれることが期待できます。鉄			べての人に安全であってほしい。)【11-	
ションはいらない) 駅前広場の整備【11-④】  ・駅のキャバシティ・電車の混雑・踏切の混雑などの懸念点について、当然市や小田急と下協議はしているはずなので、開発地域外・担当外だと切り捨てるのではなく、小田急や市と連携しての説明会開催など、総合的な意見を言える・回答者が存在する場を複数回設けてほしい。 【13-⑥】  ・ 行政には小田急電鉄や道路事情などのインフラを整えた上で、地域の特性を生かした開発を期待します。【14-②】  ・ 小田急線踏切による歩行者の滯留、不便性の解消策として、本計画建物の2階レベルに南北自由通路(途中に駅自動改札を新設)を設けることで、居住者、駅利用者、地域住民の利便性は格段に良くなり、南北の分断解消や踏切待ちの解消に貢献できると考えます。さらに、マンション低層部の商業施設へ自由通路からの乗降者が流れることで、活気やにぎわいが生まれることが期待できます。鉄			3]	
駅前広場の整備【11-④】  ・駅のキャパシティ・電車の混雑・踏切の混雑などの懸念点について、当然市や小田急と下協議はしているはずなので、開発地域外・担当外だと切り捨てるのではなく、小田急や市と連携しての説明会開催など、総合的な意見を言える・回答者が存在する場を複数回設けてほしい。【13-⑥】  ・ 行政には小田急電鉄や道路事情などのインフラを整えた上で、地域の特性を生かした開発を期待します。【14-②】  ・ 小田急線踏切による歩行者の滞留、不便性の解消策として、本計画建物の2階レベルに南北自由通路(途中に駅自動改札を新設)を設けることで、居住者、駅利用者、地域住民の利便性は格段に良くなり、南北の分断解消や踏切待ちの解消に貢献できると考えます。さらに、マンション低層部の商業施設へ自由通路からの乗降者が流れることで、活気やにぎわいが生まれることが期待できます。鉄			・再開発にお願いしたいこと(タワーマン	
・ 駅のキャパシティ・電車の混雑・踏切の混雑などの懸念点について、当然市や小田急と下協議はしているはずなので、開発地域外・担当外だと切り捨てるのではなく、小田急や市と連携しての説明会開催など、総合的な意見を言える・回答者が存在する場を複数回設けてほしい。【13-⑥】 ・ 行政には小田急電鉄や道路事情などのインフラを整えた上で、地域の特性を生かした開発を期待します。【14-②】 ・ 小田急線踏切による歩行者の滞留、不便性の解消策として、本計画建物の2階レベルに南北自由通路(途中に駅自動改れを新設)を設けることで、居住者、駅利用者、地域住民の利便性は格段に良くなり、南北の分断解消や踏切待ちの解消に貢献できると考えます。さらに、マンション低層部の商業施設へ自由通路からの乗降者が流れることで、活気やにぎわいが生まれることが期待できます。鉄			ションはいらない)	
の混雑などの懸念点について、当然市や 小田急と下協議はしているはずなので、 開発地域外・担当外だと切り捨てるので はなく、小田急や市と連携しての説明会 開催など、総合的な意見を言える・回答 者が存在する場を複数回設けてほしい。 【13-⑥】  ・ 行政には小田急電鉄や道路事情などの インフラを整えた上で、地域の特性を生 かした開発を期待します。【14-②】  ・ 小田急線踏切による歩行者の滞留、不 便性の解消策として、本計画建物の2階 レベルに南北自由通路(途中に駅自動改 札を新設)を設けることで、居住者、駅 利用者、地域住民の利便性は格段に良く なり、南北の分断解消や踏切待ちの解消 に貢献できると考えます。さらに、マン ション低層部の商業施設へ自由通路からの乗降者が流れることで、活気やにぎ わいが生まれることが期待できます。鉄			駅前広場の整備【11-④】	
小田急と下協議はしているはずなので、開発地域外・担当外だと切り捨てるのではなく、小田急や市と連携しての説明会開催など、総合的な意見を言える・回答者が存在する場を複数回設けてほしい。 【13-⑥】  ・ 行政には小田急電鉄や道路事情などのインフラを整えた上で、地域の特性を生かした開発を期待します。【14-②】  ・ 小田急線踏切による歩行者の滯留、不便性の解消策として、本計画建物の2階レベルに南北自由通路(途中に駅自動改札を新設)を設けることで、居住者、駅利用者、地域住民の利便性は格段に良くなり、南北の分断解消や踏切待ちの解消に貢献できると考えます。さらに、マンション低層部の商業施設へ自由通路からの乗降者が流れることで、活気やにぎわいが生まれることが期待できます。鉄			<ul><li>駅のキャパシティ・電車の混雑・踏切</li></ul>	
開発地域外・担当外だと切り捨てるのではなく、小田急や市と連携しての説明会開催など、総合的な意見を言える・回答者が存在する場を複数回設けてほしい。【13-⑥】  ・ 行政には小田急電鉄や道路事情などのインフラを整えた上で、地域の特性を生かした開発を期待します。【14-②】  ・ 小田急線踏切による歩行者の滯留、不便性の解消策として、本計画建物の2階レベルに南北自由通路(途中に駅自動改札を新設)を設けることで、居住者、駅利用者、地域住民の利便性は格段に良くなり、南北の分断解消や踏切待ちの解消に貢献できると考えます。さらに、マンション低層部の商業施設へ自由通路からの乗降者が流れることで、活気やにぎわいが生まれることが期待できます。鉄			の混雑などの懸念点について、当然市や	
はなく、小田急や市と連携しての説明会開催など、総合的な意見を言える・回答者が存在する場を複数回設けてほしい。【13-⑥】  ・ 行政には小田急電鉄や道路事情などのインフラを整えた上で、地域の特性を生かした開発を期待します。【14-②】  ・ 小田急線踏切による歩行者の滞留、不便性の解消策として、本計画建物の2階レベルに南北自由通路(途中に駅自動改札を新設)を設けることで、居住者、駅利用者、地域住民の利便性は格段に良くなり、南北の分断解消や踏切待ちの解消に貢献できると考えます。さらに、マンション低層部の商業施設へ自由通路からの乗降者が流れることで、活気やにぎわいが生まれることが期待できます。鉄			小田急と下協議はしているはずなので、	
開催など、総合的な意見を言える・回答者が存在する場を複数回設けてほしい。 【13-⑥】  ・ 行政には小田急電鉄や道路事情などのインフラを整えた上で、地域の特性を生かした開発を期待します。【14-②】  ・ 小田急線踏切による歩行者の滞留、不便性の解消策として、本計画建物の2階レベルに南北自由通路(途中に駅自動改札を新設)を設けることで、居住者、駅利用者、地域住民の利便性は格段に良くなり、南北の分断解消や踏切待ちの解消に貢献できると考えます。さらに、マンション低層部の商業施設へ自由通路からの乗降者が流れることで、活気やにぎわいが生まれることが期待できます。鉄			開発地域外・担当外だと切り捨てるので	
者が存在する場を複数回設けてほしい。 【13-⑥】  ・ 行政には小田急電鉄や道路事情などの インフラを整えた上で、地域の特性を生 かした開発を期待します。【14-②】  ・ 小田急線踏切による歩行者の滞留、不 便性の解消策として、本計画建物の2階 レベルに南北自由通路(途中に駅自動改 札を新設)を設けることで、居住者、駅 利用者、地域住民の利便性は格段に良く なり、南北の分断解消や踏切待ちの解消 に貢献できると考えます。さらに、マン ション低層部の商業施設へ自由通路か らの乗降者が流れることで、活気やにぎ わいが生まれることが期待できます。鉄			はなく、小田急や市と連携しての説明会	
【13-⑥】  ・ 行政には小田急電鉄や道路事情などのインフラを整えた上で、地域の特性を生かした開発を期待します。【14-②】  ・ 小田急線踏切による歩行者の滯留、不便性の解消策として、本計画建物の2階レベルに南北自由通路(途中に駅自動改札を新設)を設けることで、居住者、駅利用者、地域住民の利便性は格段に良くなり、南北の分断解消や踏切待ちの解消に貢献できると考えます。さらに、マンション低層部の商業施設へ自由通路からの乗降者が流れることで、活気やにぎわいが生まれることが期待できます。鉄			開催など、総合的な意見を言える・回答	
・ 行政には小田急電鉄や道路事情などの インフラを整えた上で、地域の特性を生 かした開発を期待します。【14-②】 ・ 小田急線踏切による歩行者の滞留、不 便性の解消策として、本計画建物の2階 レベルに南北自由通路(途中に駅自動改 札を新設)を設けることで、居住者、駅 利用者、地域住民の利便性は格段に良く なり、南北の分断解消や踏切待ちの解消 に貢献できると考えます。さらに、マン ション低層部の商業施設へ自由通路か らの乗降者が流れることで、活気やにぎ わいが生まれることが期待できます。鉄			者が存在する場を複数回設けてほしい。	
インフラを整えた上で、地域の特性を生かした開発を期待します。【14-②】  ・ 小田急線踏切による歩行者の滞留、不便性の解消策として、本計画建物の2階レベルに南北自由通路(途中に駅自動改札を新設)を設けることで、居住者、駅利用者、地域住民の利便性は格段に良くなり、南北の分断解消や踏切待ちの解消に貢献できると考えます。さらに、マンション低層部の商業施設へ自由通路からの乗降者が流れることで、活気やにぎわいが生まれることが期待できます。鉄			[13-6]	
かした開発を期待します。【14-②】  ・ 小田急線踏切による歩行者の滞留、不便性の解消策として、本計画建物の 2 階レベルに南北自由通路(途中に駅自動改札を新設)を設けることで、居住者、駅利用者、地域住民の利便性は格段に良くなり、南北の分断解消や踏切待ちの解消に貢献できると考えます。さらに、マンション低層部の商業施設へ自由通路からの乗降者が流れることで、活気やにぎわいが生まれることが期待できます。鉄			・ 行政には小田急電鉄や道路事情などの	
・ 小田急線踏切による歩行者の滞留、不 便性の解消策として、本計画建物の2階 レベルに南北自由通路(途中に駅自動改 札を新設)を設けることで、居住者、駅 利用者、地域住民の利便性は格段に良く なり、南北の分断解消や踏切待ちの解消 に貢献できると考えます。さらに、マン ション低層部の商業施設へ自由通路か らの乗降者が流れることで、活気やにぎ わいが生まれることが期待できます。鉄			インフラを整えた上で、地域の特性を生	
便性の解消策として、本計画建物の2階 レベルに南北自由通路(途中に駅自動改 札を新設)を設けることで、居住者、駅 利用者、地域住民の利便性は格段に良く なり、南北の分断解消や踏切待ちの解消 に貢献できると考えます。さらに、マン ション低層部の商業施設へ自由通路か らの乗降者が流れることで、活気やにぎ わいが生まれることが期待できます。鉄			かした開発を期待します。【14-②】	
レベルに南北自由通路(途中に駅自動改 札を新設)を設けることで、居住者、駅 利用者、地域住民の利便性は格段に良く なり、南北の分断解消や踏切待ちの解消 に貢献できると考えます。さらに、マン ション低層部の商業施設へ自由通路か らの乗降者が流れることで、活気やにぎ わいが生まれることが期待できます。鉄			・ 小田急線踏切による歩行者の滞留、不	
札を新設)を設けることで、居住者、駅 利用者、地域住民の利便性は格段に良く なり、南北の分断解消や踏切待ちの解消 に貢献できると考えます。さらに、マン ション低層部の商業施設へ自由通路か らの乗降者が流れることで、活気やにぎ わいが生まれることが期待できます。鉄			便性の解消策として、本計画建物の2階	
利用者、地域住民の利便性は格段に良くなり、南北の分断解消や踏切待ちの解消 に貢献できると考えます。さらに、マンション低層部の商業施設へ自由通路からの乗降者が流れることで、活気やにぎ わいが生まれることが期待できます。鉄			レベルに南北自由通路(途中に駅自動改	
なり、南北の分断解消や踏切待ちの解消 に貢献できると考えます。さらに、マン ション低層部の商業施設へ自由通路か らの乗降者が流れることで、活気やにぎ わいが生まれることが期待できます。鉄			札を新設)を設けることで、居住者、駅	
に貢献できると考えます。さらに、マン ション低層部の商業施設へ自由通路か らの乗降者が流れることで、活気やにぎ わいが生まれることが期待できます。鉄			利用者、地域住民の利便性は格段に良く	
ション低層部の商業施設へ自由通路からの乗降者が流れることで、活気やにぎ わいが生まれることが期待できます。鉄			なり、南北の分断解消や踏切待ちの解消	
らの乗降者が流れることで、活気やにぎ わいが生まれることが期待できます。鉄			に貢献できると考えます。さらに、マン	
わいが生まれることが期待できます。鉄			ション低層部の商業施設へ自由通路か	
			らの乗降者が流れることで、活気やにぎ	
道施設との調整、検討を是非お願いしま			わいが生まれることが期待できます。鉄	
			道施設との調整、検討を是非お願いしま	
す。【15-⑤】			す。【15-⑤】	

表 10.2-2(4) 準備書に対する市民意見等の概要と指定開発行為者の見解 (指定開発行為について)

項	目	市民意見等の概要	指定開発行為者の見解
指	事	・ 今回の準備書の範疇からは外れるかも	p. 467 参照
定開	業立	しれませんが、本来柿生地区の再開発計	
発行	案	画は、駅前南地区(駅前広場、サープラ	
行為	の経	ス柿生ゾーンを除く)のみではなく、駅	
$\mathcal{O}$	緯	南北一帯での再開発計画として進める	
概要		べきです。	
		例えば、今回の計画では、まちづくり	
		ビジョンで掲げられている駅南北連携	
		軸についての具体的な方策は全く示さ	
		れておらず、柿生地区の住みやすさや将	
		来性、地域住民の利便性について全く考	
		慮されずに、南地区の一部の収益性のみ	
		を考えて立案された計画としか思えま	
		せん。	
		再開発をそれぞれの地域で部分的に	
		進めれば、相互の動線や関連性がちぐは	
		ぐでパッチワークのような陳腐な街が	
		できてしまうことは明らかです。そして	
		それにより一番悲しい想いをするのは、	
		古くからこの地に住む住民たちです。再	
		開発にあたっては、この土地の持つ魅力	
		をもっと輝かせるような計画にして欲	
		しいです。【15-⑧】	
		・ 今回の計画敷地の北側に位置するサー	
		プラス柿生は、築 45 年の建物であり全	
		体の再開発計画の中にサープラス柿生	
		の将来的な建替計画を組み込んで検討	
		を進めるべきと考えます。【15-⑨】	
		・ 旧駅前バスターミナル (駅前広場) を	
		そのまま生かす必要はなく、駅南北の全	
		体の計画の中で、新たに設置を決めれば	
		良いと思います。	
		例えば、バス乗り場を北口側に集約す	
		れば、南口側は車両の侵入をさせずに歩	
		行者のみがゆったりとくつろぐ公園広	
		場とすることも可能です。【15-⑩】	

表 10.2-2(5) 準備書に対する市民意見等の概要と指定開発行為者の見解 (指定開発行為について)

項	目	市民意見等の概要	指定開発行為者の見解
指	交	・ 自動車の動線計画についての確認で	本事業における車両動線計画 (p.33、
定開	通計	す。入庫は右折れのようです。右折れ専	p. 35) では、計画地南側の市道上麻生第 216
発	画	用車線を計画されているとは思われま	号線(一方通行)からの右折入庫、市道上
行為		すが、図面からは分かりませんでした。	麻生第 155 号線からの左折出庫の計画で
$\mathcal{O}$		もし、右折れ専用車線を計画されていな	す。
概要		いなら、設置しなくても交通渋滞が発生	
		しない根拠等をお示しいただきたいと	
		考えます。都市計画を変更するような再	
		開発によって建設されたビルへの入庫	
		が、右折れ入庫を主としている計画は非	
		常に稀のように思われます。素晴らしい	
		再開発が進み、利用される方々がより快	
		適に利用できる環境が創造されること	
		を期待して、確認させていただく次第で	
		す。【1-①】	
		・ 先般、自動車の動線計画の確認の意見	
		をお送りしました。入庫での右折れにつ	
		いてです。平面図には一通のようなマー	
		クがありましたが、②一②´断面図に一	
		通が明記されているのを確認しました。	
		一方通行であれば右折れ入庫に問題は	
		無いですし、この地点は今でも一通に	
		なっている個所のように思います。	
		[2-1]	

表 10.2-2(6) 準備書に対する市民意見等の概要と指定開発行為者の見解 (指定開発行為について)

度月 市民意見等の概要 指定開発行為者の見解	(指定開発行為にづいて) お皮眼を伝染者の日知				
町の再開発を譲うならば、まず地域連携を円滑に推進できる再開発の計画が優先である。当計画において考慮されていない災害は本害及び火災である。建設予定地は補生の中でも市のハザードマップに浸水をメートルを予測される地域となっている低地である。 http://www.city.kawasaki.jp/530/cmsfiles/contents/000018/18174/07athm.pdf 建物が浸水した状況下では、建物内内選響する計画での対したロントルでカラが出まった状態で和立ことになる。【6-①】 ・ また高層ビルにおける災害でまず気をつけなければならなおいのは火災である。2017 年に 70 人の死者数を出したロンドンの高層ビル人災、「グレンフェル・タワー事件」は記憶に新しい。高層ビルで表方・適に、実施と同様としては、定期的に防災、災害に対するる計画で、次災が発生した場合、上層階の住民は透げ場を失う。消火のためには対助車が大変な提供といて、高層ビルで表方・適に、大変な混雑であること、間辺道路の後さを考えると現実的ではない。【6-②】 ・ 工事中や住民が使用するエネルギーの削減に関する配慮だけでなく、柿牛地区の防災拠点として、非常時にも情報であるにあたり、今後も地が出たなり、コーマ・大変な混雑であること、間辺道路の後さを考えると現実的ではない。【6-②】 ・ 工事中や住民が使用するエネルギーの削減に関する配慮だけでなく、柿牛地区の防災拠点として、非常時にも開いては、環境としていて所存を設する計画です。事業を進めるにあたり、今後も地が出た表別と変な混雑であること、間辺道路の後さを考えると現実的ではない。【6-②】 ・ 工事中や住民が使用するエネルギーの簡は関する計画地南面側へ防災火発電し、大海でも防災センターが機能する計画地情報であるよりを建立が表別です。事業を進めるにあたり、今後も地がら、より使い事業としていて所存です。「特性、野周辺地区まちづくりビジョン」(平準では、アルマリーンエネルギーの機失シストで、11・14・12・12・12・12・13・13・13・13・14・14・14・14・14・14・14・14・14・14・14・14・14・	項	目	市民意見等の概要	., = , . , , , , ,	
	指定開発行為の概	防・消火計	町の再開発を謳うなら、まず地域が優先である。と、大学ではは、というのでは、まずのでは、まず地域を内滑に推進できる。といり、ない災害はをでいてある。というでは、は、ないである。というでは、は、ないでである。というでは、は、ないでである。というでは、は、は、ないででは、は、は、は、は、は、は、は、は、は、は、は、は、は、は、は、は、は、は	築基準付いています。 無準は 40m³)、消水化 2 をよめり、 のにですます。 のにですます。 のにですまます。 のにですまない。 のにですまとして、ででが消し、 のは、ののでは、 のにです。 のにです。 のにです。 のにでする。 のにです。 のにです。 のにです。 のにです。 のにです。 のにです。 のにです。 のにです。 のにです。 のにです。 のにです。 のにです。 のにです。 のにです。 のにです。 のにです。 のにです。 のにででが、のにです。 のにででが、のにです。 のにででが、のにです。 のにででが、のにででが、のにでででが、のにででが、のにででが、のにででが、のにでででででででででで	

表 10.2-2(7) 準備書に対する市民意見等の概要と指定開発行為者の見解 (指定開発行為について)

項	目	市民意見等の概要	指定開発行為者の見解
指	防	・ 防災についての意識が高まる中、市、	「柿生駅周辺地区まちづくりビジョン」
定開	消	区の自治体頼みではなく、地域包括での	(平成 30 年 3 月、川崎市)において柿生
発	火	防災対策が必然となっているが、柿生駅	駅周辺の現状と課題が挙げられたことに
行為	計画	周辺の地域連携は非常に脆弱である。位	対するビジョンとして、本事業では"安全
$\mathcal{O}$		置的に同じ旧大ケ谷戸地区だが昭和 58	で快適な歩行者通行環境の整備"、"災害に
概要		年に開発された大規模住宅街、美山台を	強いまちづくりの推進"、"地域による防災
		新興地域として扱い地域町内会に入れ	体制の構築"を掲げております。
		ず分断。現在の町内会も細かく細分化さ	本事業では、「柿生駅周辺地区まちづく
		れ地域のまとまりはみられない。今回計	りビジョン」に基づき、以下の防災への取
		画されている300戸のタワーマンション	り組みを行ってまいります。
		も前回同様既存の駅前町内会には入ら	
		ないと思われる。地域の連携が薄い地域	①震災対策機能
		にさらに多くの戸数を有する大規模住	■建物の耐震化
		宅を別組織の自治会として作れば有事	災害対応の強化として、住宅棟を制震構
		に混乱を来すことは明白である。説明会	造または免震構造とします。
		では下部階に一時避難者向けの防災備	■防災備蓄倉庫
		蓄倉庫を設置すると言っていたがどの	居住者用の防災備蓄倉庫を各階に整備
		地域、人々を対象としたものなのか具体	します。
		的な説明もなく適当に発言している感	■防災広場
		が否めない。説明会でも質疑応答の時間	災害時に地域住民や帰宅困難者等に開
		に多くの人がタワーマンション建設に	放する「マンホールトイレ」や「かまどべ
		対し批判的な意見を表明していた。地元	ンチ」を備えた防災広場を整備し、歩道状
		住民の多くの反対意見を無視しテレビ	空地と合わせた空間を、一時退避が可能な
		電波受信障害、日照権、風害予測がアセ	場所とします。
		ス結果にも表れている建物建設を遂行	■災害時にも利用可能なトイレの整備
		すれば地域連携に大きなマイナスであ	自立電源を備えることで災害時にも受
		る。【6-③】	水槽から給水が可能となり、災害時に帰宅
		・ 近い将来 70%の確率で起こると言われ	困難者が利用可能なトイレを共用部に整
		ている大規模地震に備え、柿生地区の防	備します。
		災拠点としての役割を果たすため、区役	■緊急救助用スペース
		所分室は本建物に移設し、非常時には柿	災害活動に際し、緊急用へリコプターが
		生地区の対策本部としての機能を果た	ホバリングし、救助活動を行うことができ
		せるよう備えることが必要と考えます。	る緊急救助用スペースを建物の屋上に整
		【15-⑦】	備します。
			(次ページに続く)

表 10.2-2(8) 準備書に対する市民意見等の概要と指定開発行為者の見解 (指定開発行為について)

項	目	市民意見等の概要	指定開発行為者の見解
項指定開発行為の概要	目防・消火計画	市民意見等の概要	■災害時における滞留者や帰宅困難者への対策 広場や庇により雨に濡れずに退避できる空間を整備し、停電時にも使用できるコンセントを整備することで、災害時に一時避難が可能な空間を確保します。 帰宅困難者向けの防災備蓄倉庫を、建物外部からもアクセスしやすい場所に設置するとともに、非常用発電機やハイブリッド電源街路灯(太陽光発電+小型風力発電)を整備し、共用部やトイレ、携帯電話
			の充電用の電気を供給します。 ②風水害対策機能 浸水時でも防災センターが機能するよう建物の2階に整備し、地下への浸水を防ぐために建物入口部に止水板等を設置します。 ③防災力向上に向けた機能 再開発によりできた広場空間や施設などを活用して、災害発生時における顧客、従業員等の安全確保に重点を置いた防災訓練を実施します。その他、近隣の町会や自治会に働きかけ、合同での防災訓練を実施することで、周辺地域住民の防災意識の向上を図ります。

表 10.2-2(9) 準備書に対する市民意見等の概要と指定開発行為者の見解 (指定開発行為について)

項	目	市民意見等の概要	指定開発行為者の見解
指定開	建築計	・ 30 階建てのビルを 1 本ニョキっとそび え立たせた合成写真はとても異様で	「柿生駅周辺地区まちづくりビジョン」 (平成 30 年 3 月、川崎市) において、柿
定		え立たでは、現在、身体に悪影響を及ぼすとった。現在、身体に悪影響を保にされている高層ビルを時代に立たが、ただい。なず低層には出来ないのかりには出来ないのがは、ではながの大きでであるのは、環境へのもいができまりがあるのがは、などと言われているのは、環境へのものがありない。【3-②】  ・ 市民が一番困っているのは、環境へのあかずの踏み切りはあと回し、仮居はしているのがありないを表しいるのがありない。と言いるのがありない。なが、生活がかかっているので、毎利で、メリットのある開発にしていい。ただたがい。もれているのが、できまらない。下水道工事、バスターミナルの整備と30階ビルは別々に考えるべき。【3-③】  ・ 柿生駅周辺は自然が多く残る、環境豊かな場所なので、30階のタワーマンションは周りの環境からみて違和感しかな	
		く、取りやめて頂きたいと思うのです が。【5-①】	場にハイブリッド電源街路灯(太陽光発電 +小型風力発電)を設置し、再生可能エネ ルギーを利用すると共に、駅前広場を整備 し、公共交通の利用促進を図ります。 (次ページに続く)

表 10.2-2 (10) 準備書に対する市民意見等の概要と指定開発行為者の見解 (指定開発行為について)

定開発行為の	<ul><li>人口増に伴う駅利用者の増加について:説明会で「武蔵小杉のようにならないようにする」とおっしゃっていたが、具体的な対策をご教示いただきたい。</li><li>【7-②】</li></ul>	また、本事業における関連事業区域は 「柿生の里散歩道」の起点となる位置にあ るため、現在緑の少ない駅前ですが、本事 業の実施により柿生らしい自然を感じら
開 発 行 為 の	いようにする」とおっしゃっていたが、 具体的な対策をご教示いただきたい。	るため、現在緑の少ない駅前ですが、本事 業の実施により柿生らしい自然を感じら
発   画   行   為   の	具体的な対策をご教示いただきたい。	業の実施により柿生らしい自然を感じら
為   の	-	
0	[7-2]	ねって 組まれた 世 4 カット トュンマー サム
		れる緑豊かな広場を整備するとともに、散
概	ジョンマ「ボナン」にも呼用のように	歩道の案内看板を設置するなど、散歩道の
	・説明会で「新百合ヶ丘や町田のように	スタートに相応しい空間を創出します。広
	広域から客を呼び込む土地柄ではない」	場には、植栽帯と一体となったベンチを適
	との説明があった。そのような土地に、	切に設置するなど、人々が気軽に利用でき
	300 戸のタワーマンションを建設して売	る憩いの空間を創出することで、周辺環境
	れるのか。売れずにゴーストタウンにな	と調和を保つとともに魅力ある市街地景
	るのは治安悪化に繋がるので、戸数を再	観の形成を図ってまいります。
	考いただきたい。【7-⑤】	今後、具体的な建築計画において、周囲
	地下 1 階地上 2 階の商業施設と地下 1	と調和した意匠や色彩を検討してまいり
	階地上 30 階の共同住宅がどうして市街	ます。
	地再開発事業の目的に適うのかが資料	また、建物の耐震化、居住者向け防災備
	を縦覧しても理解できない。都市計画案	蓄倉庫を各階に設置、災害時に地域住民や
	の概要にあるように「多様なライフスタ	帰宅困難者等に向けた、「マンホールトイ
	イルを支えるまちづくり、誰もが安全・	レ」や「かまどベンチ」を備えた防災広場
	安心に暮らせるまちづくり、地域の魅力	を整備し、帰宅困難者向けの防災備蓄倉庫
	を感じられるまちづくりを掲げ、エリア	を建物外部からもアクセスしやすい場所
	の特性に応じて駅前に相応しい適切な	に設置する計画です。
	土地利用を誘導するとともに、駅を中心	建物の主な用途は、住戸(共同住宅)及
	とした南北地区が連携した一体的なま	び店舗の計画です。住戸については、複数
	ちづくりを目指し、本地区が持つ交通特	の業者にヒアリングし戸数を検討してお
	性やポテンシャルを十分活かし、駅前広	り、十分需要は見込めると考えておりま
	場や道路などの都市基盤整備の推進と、	す。
	駅前に相応しい賑わいの創出、多様な人	なお、地域との交流が図れるよう、計画
	が集い交流を生み出す機能や居住機能	地東側などに、人々が安全・快適に集える
	等の集積や防災性の向上を図ることで、	空間として、高木やベンチ等を適切に配置
	魅力あるまちの実現を目指す」のなら、	した広場を配置し、地域のイベント時(ま
	高齢者にも充分に配慮した街づくりが	つりなど)に活用できる空間を確保する計
	肝要であることは論を待たない。麻生区	画です。
	(次ページに続く)	(次ページに続く)

表 10.2-2 (11) 準備書に対する市民意見等の概要と指定開発行為者の見解 (指定開発行為について)

項		市民意見等の概要	指定開発行為者の見解
指	建	の高齢化率はすでに 23%を超えており今	店舗については、スーパー、飲食・物販
定	築	後も上昇する見込みである。少子高齢の	店、金融機関のほか、保育所、郵便局、ク
開発	計画	時代に 2025 年には 700 万人(全国)を	リニック等の生活サービス施設を誘致す
行為		上回ると予測されている高齢者を、厚生	るなど、都市機能を整備し、生活の利便性
0		労働省及び市が掲げる地域包括システ	を向上させ、賑わいの創出を図る計画で
概要		ムにより「住み慣れた地域(在宅介護)	す。
Ø.		で最後まで」いかに支えていくかは居住	スーパー等の商業施設については、いわ
		地の環境に大いに関係があり街づくり	ゆる郊外型の車でお客様を迎えるような
		ビジョンに不可欠な要素である。換言す	施設ではなく、駅利用者の方を中心に利用
		るならば、在宅を中心に高齢者を支える	していただく施設と考えています。来場に
		必要がある時代に、30階もの高層タワー	あたっては、周辺の道路状況を踏まえ、極
		マンションは避けるべきである。市が第	力、公共交通機関の利用を促す考えです。
		7 期かわさきいきいき長寿プランで高齢	店舗用駐車場の台数については、商業施
		者の多様な居住空間の実現でマンショ	設の開発において必要駐車場台数の算定
		ン階段の段差解消工事の必要性を謳う	で用いられる「大規模小売店舗立地法」の
		どころの話ではなくなる。災害時だけで	指針に基づき算定しております。
		なく日常的に高齢になって援助を受け	人口増に伴う駅利用者の増加について
		るには30階は無理といわざるを得ない。	は、今後計画を進める中で小田急電鉄とも
		このような点を考慮されたうえでの地	話し合いを進めてまいります。
		下 1 階地上 30 階の共同住宅計画なのか、	駅北口と南口をつなぐ自由通路は、柿生
		はなはだ疑問である。さらに、30 階もの	に生活する住民にとって最重要課題であ
		高層タワーマンションが住人、特に子ど	ることは、組合でも認識しております。昨
		もたちに与える影響についてどこにも	年度、川崎市で「柿生駅周辺地区まちづく
		触れられていないのは、住民不在の発想	りビジョン」が策定され、その中で南北連
		であり人があっての環境整備・街づくり	携軸として位置づけられたことが、一歩前
		になっていないと申し上げたい。フラン	進と捉えています。自由通路の実現に向け
		スでは、1973年に高層住宅の建設そのも	積極的に要望していきます。
		のが禁止、イギリスでは育児をしている	
		世代は4階以上に住まないように法規制	「柿生駅周辺地区まちづくりビジョン」
		されている。日本においても厚生労働省	(平成 30 年 3 月、川崎市)における柿生
		心身障害研究報告書 (H5) の「居住環境	駅周辺の現状と課題
		の妊婦に及ぼす健康影響について」で居	本事業の計画地及び関連事業区域の課
		住階の上昇に伴い流産死産の顕著な増	題としては、"商店街が存在するが駅前と
		加が見られると報告をしており看過で	しての賑わいや活気が低下している"、"老
		(次ページに続く)	(次ページに続く)

表 10.2-2 (12) 準備書に対する市民意見等の概要と指定開発行為者の見解 (指定開発行為について)

項	目	市民意見等の概要	指定開発行為者の見解
指	建	きない。所謂、「超高層ビル症候群」は、	朽化した住宅等が多く立地し家屋倒壊や火
定開	築計	肉体に苦痛を与えるだけではなく、精神	災時の延焼等の危険性がある"、"災害時に
発	画	にも悪影響を及ぼすという。ストレスを	おける避難路や一時退避スペースの確保
行為		生じさせ欝病を発症したり、子どもが他	が困難である"、"幅員が狭く歩道も未整備
$\mathcal{O}$		人との関係性をうまく構築できず不登	のため歩行者や自転車利用者の安全性が
概要		校や引きこもりになったり、自殺願望や	確保されない (市道麻生 10 号線)"、"周辺
		対人恐怖症まで芽生えるという。また、	の小学校や中学校の通学路でもあり、安全
		犯罪の発生率が増え、近所同士の助け合	な通行環境の確保が求められている(市道
		い活動が減るといった人間のコミュニ	上麻生 216 号線)"、"狭小なためバスの乗
		ティそのものにも良からぬ影響を与え	り入れができない"、"時間帯によって一般
		ているとの指摘もある。ぜひとも、高齢	車とタクシーが混在しており機能や安全
		者、及び未来の大人たちにとって優しい	性に問題がある"とあり、これらに対する
		選択をした上で 30 階の高層タワーマン	ビジョンとして、"駅前にふさわしい賑わ
		ションに代わる建造物(10 階程度)によ	い機能の誘導"、"多様なニーズに応じた生
		り駅前に相応しい賑わいの創出、多様な	活・活動を支える機能の誘導"、"安全で快
		人が集い交流を生み出す魅力あるまち	適な歩行者通行環境の整備"、"災害に強い
		の実現を目指していただきたい。【9-①】	まちづくりの推進"、"地域による防災体制
		・ さらに付け加えるならば、開発組合の	の構築"を掲げております。
		本願である地元の商業経済の活発化を	
		実現するには、車での移動ショッピング	
		が普通となっている昨今、店舗用駐車場	
		は地下1階に34台のみ準備する計画は	
		どう見ても不自然である。交通渋滞によ	
		る混雑も予想され駅前を通過してほと	
		んどの住人は新百合ヶ丘や町田方面に	
		出向くことが予想される。ぜひとも、タ	
		ワーマンションと抱き合わせの発想を	
		脱却して新たに地元商業の活性化のた	
		めの魅力的な方策を、店舗施設規模と駐	
		車場の規模を含めて再検討していただ	
		きたい。【9-②】	
		・ 柿生駅前のタワーマンション建設に反	
		対です。事業計画の検討不足、建設後の	
		周辺影響への対応不足、とても建設を許	
		容出来る水準ではない。【10-①】	

表 10.2-2 (13) 準備書に対する市民意見等の概要と指定開発行為者の見解 (指定開発行為について)

項	目	市民意見等の概要	指定開発行為者の見解
指立	建	<ul><li>そして、三十一階のビルを建てるとい</li></ul>	p. 475~478 参照
定開	築計	う事一点張りでした。110m も高い物がど	
発	画	うして必要なのでしょうか?	
行為		柿生の町にそんな高いビルを建てな	
$\mathcal{O}$		ければならないなんて日影になってし	
概要		まう家々、そして、工事中の騒音、ビル	
		風等、ビルによって皆に迷惑をかけると	
		いうことが一つも分かっていない様に	
		感じました。	
		それで再開発といえるでしょうか?	
		どう考えても、回りのことはどうでも	
		いい。地权者が損をしなければ、得をす	
		れば、それでいいということがみえみえ	
		でした。	
		柿生の町は今、皆疑心暗鬼になってい	
		ます。今迄平和にやっていたものが、お	
		互いに気まずくなったり、それが再開発	
		なのでしょうか?悲しくなってしまい	
		ます。	
		今、世の中は低層ビルが主流になって	
		来ています。何故なら地震の時避難し易	
		い、子供を育てるのに安心、階段を歩い	
		ても上の階に行ける、その他。老人	
		でも安心して住める、老若男女誰にでも	
		優しい町、そういう町になって欲しいの	
		です。そういう再開発をしてほしいと思	
		います。	
		今の柿生の雰囲気をこわさない再開	
		発をやって欲しいのです。それには 31	
		階のタワーマンションはいりません。	
		ゴーストマンションになったらどう	
		するのですか?景色も良くないし、海も	
		見えないし、もちろん夜景もないし、ポ	
		ツンとたった急行も止まらない駅のタ	
		ワーマンションに誰が住むというので	
		しょうか?【11-②】	

表 10.2-2 (14) 準備書に対する市民意見等の概要と指定開発行為者の見解 (指定開発行為について)

項	. 目	市民意見等の概要	指定開発行為者の見解
指	建	・ 道路の件等再開発ビルを建てるより先	p. 475~478 参照
定	築	にやらなければいけないことが山積で	
開発行為	計画	す。	
行		駅は地权者だけの物ではありません。	
$\mathcal{O}$		街は住んでいる人達皆の物です。もちろ	
概要		んお店をやっている人々等皆の物です。	
女		もっと、皆の意見をとり入れて、この	
		話を進めるべきです。突然に 31 階のビ	
		ルを建てるなど、誰が認めますか。もっ	
		ともっと皆で考えて良い街が出来る事	
		を望みます。	
		例えば、多摩センター、多摩プラザ、	
		相模大野等皆低いビルで整備されてい	
		ます。そういう再開発を手本にして欲し	
		いと思います。【11-⑤】	
		・ 拠出したい施設に取られる面積と地主	
		の収益の両立の問題もあってタワーマン	
		ションという結論に至ったとのことだ	
		が、タワマン計画自体の再考が無理なら	
		せめてできるかぎり昔ながらの街並みや	
		歴史など、柿生という街の個性、小さな	
		駅舎や周囲の狭い道路事情や日照などの	
		周辺との調和・連携を考慮した開発を。	
		[13-5]	
		<ul><li>タワーマンション建設には反対です。</li></ul>	
		色々と問題点があげられているタワーマ	
		ンションを、何故、今建設するのでしょ	
		うか?時代に逆行した計画のように思え	
		ます。【14-①】	
		・ 柿生にタワーマンションが必要な意味	
		が理解できません。インフラも整備され	
		る事なく人だけが増えれば、交通麻痺、	
		駅の入場困難になる事が容易に想像でき	
		る。	
		利便性を考慮して新たに駅前を開発す	
		るのは理解できるが、低層マンションで	
		十分事足りると考える。【16-①】	

表 10.2-2 (15) 準備書に対する市民意見等の概要と指定開発行為者の見解 (指定開発行為について)

項	目	市民意見等の概要	指定開発行為者の見解
指	建	・ 私が幼い頃から住んでいるところにあ	p. 475~478 参照
定	築	る柿生駅は新宿まで 30 分ちょっとで行	
開発	計画	けるのにも関わらず、駅前にはこじんま	
行為		りとした商店街があり、周りには(駅近	
$\mathcal{O}$		でも)山や木が多く、とても住みやすい	
概要		町です。	
		柿生駅周辺は、低層の建物が多いた	
		め、30 階建てが建つというのは私は	
		ちょっと違うのではないかと思ってい	
		ます。以前、川崎市のホームページを見	
		たときに、柿生駅周辺地区まちづくりビ	
		ジョン(案)というものがあり、そこに	
		は柿生駅は北側と南側が「鉄道により地	
		区が分断されており、まちの一体感が感	
		じられません」と課題点が書かれていま	
		した。しかし、30 階建てが建つとなると、	
		圧迫感がものすごく、外部からの大勢の	
		人が一気に入ることで、地域のコミュニ	
		ティなどが失われ、さらに地域が分断さ	
		れるのではと私は思います。これでは	
		言っていることとやっていることが違	
		うじゃないかと思ってしまいました。	
		武蔵小杉が高層ビルで成功したから	
		といって、柿生まで同じにして欲しくな	
		いです。武蔵小杉駅は乗り継ぎのある大	
		きな駅ですが、柿生は違いますし、商業	
		施設も成り立ちにくいはずです。このま	
		まどんどん色々なところを開発して	
		いったら、大げさにいうと、どこへ行っ	
		ても同じ景色になってしまうのではな	
		いかと思ってしまいます。	
		そんなの悲しいです。寂しいです。	
		きちんと、柿生の土地を読んだ上でそ	
		の土地の歴史を受け継ぎ、その土地に	
		とって、最善の方法で素敵な地域おこし	
		をしてほしいです。そのことを柿生駅周	
		(次ページに続く)	

表 10.2-2 (16) 準備書に対する市民意見等の概要と指定開発行為者の見解 (指定開発行為について)

項	目	市民意見等の概要	指定開発行為者の見解
指	建	辺地区まちづくりビジョン(案)にも書	p. 475~478 参照
定即	築計	かれていたはずです。	
開発	画	商店街は、正直、もう寂れていて、賑	
行為		わっているとは言い難いです。しかし、	
$\mathcal{O}$		だからといって安易に壊してしまうの	
概要		はどうなのでしょうか?高度経済成長	
		期の夢を、いつまでも見続けるのはやめ	
		てほしいです。	
		今は、リフォーム、リノベーションの	
		時代だとよく聞きます。	
		古いものをどんどん壊してしまうの	
		ではなく、今ある商店街を活用して欲し	
		いです。	
		学生の分際で何もわかっていないく	
		せにと言われてしまうかもしれません	
		が、商店街の建物の耐震性が・・・とい	
		うのであれば、耐震補強をすればいいと	
		思います。	
		跡継ぎが・・・というなら素敵な内装	
		になるようリノベーションして、貸店舗	
		にしたり、地域のための保育所や、コ	
		ミュニティスペースをつくったりなど、	
		色々あると思います。	
		あの、すこし寂れた雰囲気のどこか懐	
		かしい商店街は残して欲しいのです。	
		商店街を残しつつ開発することが難	
		しいとしても、どう考えても 30 階建て	
		はおかしいと思います。	
		私は、柿生駅のあの、のんびりとした	
		空気感が好きです。どこかあたたかい雰	
		囲気の柿生駅が大好きなんです。	
		お散歩しながらみえる山並み、広い	
		空、高い建物がほとんどなくて、夕焼け	
		だってとても綺麗に見えます。	
		そんな景色を奪って良いのでしょう	
		か?柿生の良さを、わかっていないと	
		(次ページに続く)	

表 10.2-2 (17) 準備書に対する市民意見等の概要と指定開発行為者の見解 (指定開発行為について)

指定開発	項目	市民意見等の概要	指定開発行為者の見解
たくさんいるから。それはわかります。 しかし、新宿方面に仕事で出て、自然豊かな土地で、家に帰ってきたな、とホッとしたい人もたくさんいます。実際、開発説明会ではそのような意見に拍手がわき起こっていました。 その、とても住みやすい環境を奪わないでください。 土地の個性を奪わないでください。 寂れた地域の活性化のために大きく開発するのではなく、リノベーションも取り入れて成功した事例は沢山あると思います。高度経済成長期的な発想ではなく、もっと時代にあった考え方で開発して頂くことはできないのでしょうか。まちづくりの専門家や、建築やまちづくりの勉強をしている大学の研究室と (次ページに続く)	建築計画	理集計画  思います。それでもプァインのかというでは、保です。それでもプァインののでは、メンテー高のでは、メンテー高でしているのでは、メンテー高でしているのでは、メンテー高でしているのでは、メンテーののでは、メンテーののでは、メンテーののでは、メンテーののでは、メンテーののでは、メンテーののでは、メンテーのでも変に、カワワーをでではないのがでは、といった。といった。といった。といった。といった。といった。といった。といった。	

表 10.2-2 (18) 準備書に対する市民意見等の概要と指定開発行為者の見解 (指定開発行為について)

項	目	市民意見等の概要	指定開発行為者の見解
指	建	連携して開発を考えて、話題性をあげて	p. 475~478 参照
定	築計	いる地域はたくさんありますし、その方	
開発行	画	が価値があがると思います。	
行為		タワーとして注目を浴びるのではな	
$\mathcal{O}$		く、そのような話題性の取り方をした方	
概要		が、好感度も高いです。	
		説明会の際に、柿生の新しいランド	
		マークとなり・・・などとやたらと"ラ	
		ンドマーク"という言葉をおっしゃられ	
		ていましたが、ランドマークと言われる	
		のであれば、有名な建築家に設計を依頼	
		し、周りとの調和をしっかりと考えた上	
		で、デザイン面でもとても魅力的にしな	
		いとランドマークとは言わないと思い	
		ます。しかし、完成予想図を見る限り、	
		とても魅力的には見えません。	
		ただ単に、30 階のタワーマンションを	
		建てました、はい、ランドマークです。	
		と、まったくの後付けであって、ランド	
		マークというのはそんな安易に名乗っ	
		ていいものではないと思います。	
		横浜のランドマークがどんなに良く	
		計算されて創られているかご存じで	
		しょうか。あのランドマークは、海辺の	
		横浜だからこそ、映えるのであって、こ	
		んな山に囲まれて自然豊かなのどかな	
		柿生駅にランドマークが建ったところ	
		で、魅力的に見えるとはまったく思えま	
		せん。	
		ランドマークを名乗って正当化する	
		のはやめてほしいです。	
		説明会のスライドで景観予想図をい	
		くつか拝見しましたが、魅力的に見える	
		と思ったものは、一枚もありませんでし	
		た。	
		説明の方は、魅力的という言葉を何度	
		(次ページに続く)	

表 10.2-2 (19) 準備書に対する市民意見等の概要と指定開発行為者の見解 (指定開発行為について)

項目	市民意見等の概要	指定開発行為者の見解
定開調	建築計画 か使っていらっしゃいましたが、本当に そう思っているのでしょうか。 土地所有者の資金を守るために、土地 を最大限利用するために 30 階建てにし たとおっしゃられていましたが、本当に 正当なシミュレーションを、したのでしょうか。 他の選択肢も本当に検討されたのでしょうか。 余白も必要だと思います。余白こそが、人生をより豊かに、楽しくすると思います。 詰め込む時代はもう、終わりだと思います。【17-①】	p. 475~478 参照

表 10.2-2 (20) 準備書に対する市民意見等の概要と指定開発行為者の見解 (その他)

項	目	市民意見等の概要	指定開発行為者の見解
そ	説	<ul><li>説明会の説明は、ぼんやりしたスライ</li></ul>	ご指摘については、今後の参考とさせて
の他	明会	ドを次々に切り替えつつ早口で読み上	いただきます。
100	A	げるのみで、分かりづらかった。次回の	なお、説明会で使用しました春秋分日、
		説明会開催時には、下記をお願いしま	夏至日の時刻別日影図を加えて資料編 (p.
		す。【13-⑦】	資 6-2~6-4)に掲載いたしました。
		。説明時に、「資料の×ページをご覧くだ	
		さい」等のナビゲートを。	
		。より鮮明な日照図の掲載を。	
		。配布資料に同じものが閲覧できる URL	
		を記載	
		。説明会用の抜粋資料を配った場合は、	
		すでに似た資料があっても、まったく	
		同じ資料も UP しておく	
		。スライドが見えやすいよう場内をもう	
		少し暗く	
		。質問者の指名は挙手順も踏まえて公平	
		K	
		・ 後継者のいない小規模店も多く多数の	計画建物内の店舗については、現在未定
		店が撤退する事も予想できる。大型店舗	です。今後、現在計画地及び関連事業区域
		やチェーン店を誘致するのか、地元の体	内で営業されている店舗の方々の意向を
		力が続くのか、などもう少し詳しく説明	確認するなど、需要を検討してまいる所存
		&意見交換を。【13-④】	です。
			より良い事業とすべく、今後ともご意
			見・ご要望を踏まえ、検討させていただき
			ます。

# 10.3 関連する自治体からの意見と指定開発行為者の見解

# 1 環境影響評価について

表 10.3-1 準備書に対する関連する自治体からの意見と指定開発行為者の見解 (テレビ受信障害について)

項	目	意見の概要	指定開発行為者の見解
構	テ	・ 第9章 関係地域の範囲について、事	本事業の実施により、町田市能ヶ谷1、3、
造物	レビ	業の実施にあたり、地上デジタル放送及	4、5 丁目の一部に地上デジタル放送の遮へ
0	受信	び衛星放送のテレビ受信障害が及ぶ可能	い障害が、川崎市麻生区内の一部に地上デ
影響	信障	性のある町田市内の関係地域住民に対し	ジタル放送及び計画地直近で衛星放送の
	害	て、事業者は十分な説明を行ってくださ	遮へい障害が生じる可能性があると予測
		٧٠ <sub>°</sub>	しました。
		また、万が一、テレビ受信障害が生じ	本事業においては、周辺のテレビ受像に
		た場合には、事業者は責任を持って対応	及ぼす影響の低減を図るため、以下に示す
		してください。	環境保全のための措置を講じます。
			・問い合わせ窓口の設置を周知し、テレビ
			受信障害が発生した時には、その原因を確
			認いたします。
			・その上で、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、必要な対策を講じてまいり
			ます。
			また、本事業に起因して、工事中及び供
			用後に予測し得なかった著しいテレビ受
			信障害が見られた場合には、川崎市関係部
			局と協議の上、速やかに適切な措置を講じ
			てまいります。
			なお、問合せ窓口の設置など、テレビ受
			信障害の関係地域の皆様に対して、今後も
			周知、説明を行ってまいります。

注) 意見書の全文は資料編(p.資 10-14 参照)

第11章 条例準備書に対する審査結果 と指定開発行為者見解

# 第 11 章 条例準備書に対する審査結果と指定開発行為者の見解

「柿生駅前南地区施設建築物建設計画に係る条例環境影響評価審査書」(令和元年 8 月 28 日公告、川崎市長)の送付を受け、この条例審査書の市長の意見に対する指定開発行為者の見解及びこれらを踏まえて条例準備書の内容に検討を加えた結果は、表 11-1(1)~(6)に示すとおりである。

本事業の実施にあたっては、条例審査書で指摘された事項を遵守し、周辺環境の保全により一層の配慮のうえ、事業を進める計画である。

表 11-1(1) 条例審査書の審査結果と指定開発行為者の見解及び審査結果を踏まえた条例準備書の修正箇所及び内容

	項目	条例審査書の審査結果及び内容
(1) 全般的事項	全般的事項	本指定開発行為は、商業施設及び共同住宅施設の新設であり、工事中や供用時における環境上の配慮が求められることから、条例準備書に記載した環境保全のための措置を実施するとともに、本審査結果の内容を確実に遵守すること。 また、工事着手前に周辺住民等に対する工事説明等を行い、環境影響に係る低減策、問合せ窓口等について周知を図ること。
(2) 個 別	ア大気質	計画地及び車両ルートが住宅等に近接していることから、条例準備書に記載した環境保全のための措置を徹底すること。
事項	イ 緑(緑の質、 緑の量) (ア)緑の質	樹木の植栽に当たっては、その時期、養生等について十分配慮するとともに、植栽基盤の整備に当たっては、樹木の育成を支える十分な土壌厚の確保について、市関係部署と協議すること。
	(イ)緑の量	新たに植栽する樹木等の適正な管理及び育成に努めること。
	ウ 騒音・振動 (ア)騒音	計画地及び車両ルートが住宅等に近接していること、沿道における等価騒音レベルが現況で既に環境保全目標(昼間:60 デシベル、夜間:55 デシベル)を超えている地点(予測結果の最大値(昼間):65.5 デシベル(現況に対する増加分の最大値 0.9 デシベル)、予測結果の最大値(夜間):59.4 デシベル(現況に対する増加分の最大値:0.2 デシベル))があることから、条例準備書に記載した環境保全のための措置を徹底するとともに、工事工程、作業時間、工事用車両の運行時間等について、工事着手前に周辺住民等への周知を図ること。
	(イ)振動	計画地及び車両ルートが住宅等に近接していることから、条例準備書に記載した環境保全のための措置を徹底するとともに、工事工程、作業時間、工事用車両の運行時間等について、工事着手前に周辺住民等への周知を図ること。
	工 廃棄物等(産業廃棄物、建設発生土) (ア)産業廃棄物	石綿含有建材等の使用が確認された場合には、条例準備書に記載した環境保全のための措置を徹底すること。
	(イ)建設発生 土	処理する建設発生士については、再利用等を含めた処理方法について、その 実施内容を市に報告すること。

表 11-1(2) 条例審査書の審査結果と指定開発行為者の見解及び審査結果を踏まえた条例準備書の修正箇所及び内容

指定開発行為者の見解	審査結果を踏まえた条例準備書の修正箇所及び内容		
相足開先11 為有の允胜	修正箇所	修正内容	
本事業に実施に当たっては、条例準備書に 記載した環境保全のための措置等に加え、 条例審査書の内容を確実に遵守します。 工事着手前に周辺住民等に対する工事説 明等を行い、環境影響に係る低減策、問合せ 窓口等について周知を図ります。	_	—	
計画地及び車両ルートが住宅等に近接していることから、条例準備書に記載した環境保全のための措置を徹底します。	_		
樹木の植栽に当たっては、植栽の時期、養生等について十分配慮するとともに、植栽基盤の整備に当たっては、樹木の育成を支える十分な土壌厚の確保について、市関係部署と協議しながら、計画を進めてまいります。	_	_	
新たに植栽する樹木等においては、維持 管理計画による適正な管理及び育成に努め てまいります。	_	_	
工事の実施に当たっては、条例準備書に 記載した環境保全のための措置を徹底すると ともに、工事工程、作業時間、工事用車両の 運行時間等について、工事着手前に周辺住 民等への周知を図ります。	_	_	
同上	_	_	
石綿含有建材等の使用が確認された場合には、条例準備書に記載した環境保全のための措置を徹底します。また、PCB 及びフロンについても環境保全のための措置を徹底します。	第1章 指定開発行為の概要 1.4 指定開発行為の目的、事業立案の経緯及び内容 1.4.12 施工計画 (8) 工事中の安全対策及び環境保全対策 ウ 廃棄物等処理計画 【条例準備書:p.60】 第4章 環境影響評価 4.4 廃棄物等 4.4.2 産業廃棄物 (3) 予測・評価 ② 環境保全のための措置 【条例準備書:p.279】	石綿含有建材等に加え、PCB 及びフロンについても環境保全のための措置(環境保全対策)を行うことを追記しました。 【条例評価書:p.60】 【条例評価書:p.279】	
処理する建設発生土については、再利用 等を含めた処理方法について、その実施内 容を川崎市に報告します。	_	_	

表 11-1(3) 条例審査書の審査結果と指定開発行為者の見解及び審査結果を踏まえた条例準備書の修正箇所及び内容

	項	目	条例審査書の審査結果及び内容
(2) 個別事項	才	景観	建物の形状、外壁の色彩等については、景観形成方針を踏まえ、市関係部署と協議すること。
	カー	日照阻害	日影の影響を比較的大きく受ける建物については、その影響の程度について住民等に説明すること。
		テレビ受信障 害	工事中を含め障害が発生したときの問合せ窓口を関係住民に明らかにし、その対策については確実に実施すること。
	夕 原	虱害	防風植栽等の計画に当たっては、防風効果が速やかに発揮できるよう所定の 形状、寸法を有した常緑高木を適切に配置するなど、防風対策を確実に実施すること。
		コミュニティ 施設	児童・生徒数の増加については、義務教育施設の対応が必要なことから、市 関係部署へ工期、入居予定状況等について早期に情報を提供すること。
	ì	地域交通(交通混雑、交通 受全) ア)交通混雑	計画地の南北にある踏切を含む道路区間について、ピーク時間帯の混雑状況を確認し、自動車の滞留長が、計画地北東部及び南東部の交差点にまで影響を及ぼす時間帯がある場合には、工事中及び供用時における関連道路への影響に対する配慮を条例環境影響評価書(以下「条例評価書」という。)に示すこと。
	(-	イ) 交通安全	歩行者交通量が多いことから、計画地及びその周辺での主要道路の歩行者交通量や、主な歩行者経路を確認し、各工事段階及び供用時における安全対策を検討し、条例評価書に示すこと。 計画地及び車両ルートが住宅地に近接していること、車両ルートが通学路になっており、歩車分離がされていない部分があることから、交通安全を最優先するとともに、条例準備書に記載した環境保全のための措置を徹底すること。また、工事の実施に当たっては、事前に周辺住民等に対し、工事説明等を行い、交通安全対策や工事中の問合せ窓口等について周知を徹底すること。

表 11-1(4) 条例審査書の審査結果と指定開発行為者の見解及び審査結果を踏まえた条例準備書の修正箇所及び内容

指定開発行為者の見解	審査結果を踏まえた条例準備書の修正箇所及び内容		
指足開先11 為有の允胜	修正箇所	修正内容	
建物の形状、外壁の色彩等については、 川崎市都市景観条例や川崎市景観計画を踏まえ、市関係部署と協議します。	_	人々が気軽に利用できる憩いの空間を創出することで、周辺環境と調和を保つとともに魅力ある市街地景観の形成を図ることを環境保全のための措置に追記しました。 【条例評価書:p.317】	
日影の影響を比較的大きく受ける建物については、その影響の程度について周辺住民等に周知を図ります。	_	_	
工事中を含め障害が発生したときの関係住 民への問合せ窓口を周知し、その対策を確 実に実施します。	_	_	
防風植栽等の計画に当たっては、防風効果が速やかに発揮できるよう所定の形状、寸法を有した常緑高木を適切に配置する等の防風対策を確実に実施します。	_	_	
児童・生徒数の増加については、義務教育施設の対応が必要なことから、市関係部署へ工期、入居予定状況等についてわかり次第情報を提供します。	_	_	
計画地の南北にある踏切を含む道路区間について、ピーク時間帯の混雑状況を確認し、自動車の滞留長が、計画地北東部及び南東部の交差点にまで影響を及ぼす時間帯があったことから、工事中及び供用時における関連道路への影響に対する配慮を条例評価書に記載しました。	第4章 環境影響評価 4.6 地域社会 4.6.2 地域交通(交通混 雜、交通安全) (1) 現況調査 (3) 予測·評価 【条例準備書:p.395~417】	計画地南北の踏切からの 道路区間で実施した自動 車滞留長が計画地北東部 及び南東部の交差点ま で影響を及ぼす時間帯が あったことを記載するととも に、工事中及び供用時にお ける関連道路への影響に 対する配慮を追記しまし た。 【条例評価書:p.395~426】	
計画地及びその周辺での主要道路の歩行者交通量や、主な歩行者経路を確認し、各工事段階及び供用時における安全対策を条例評価書に記載しました。 計画地及び車両ルートが住宅地に近接していること、車両ルートが通学路になっており、歩車分離がされていない部分があることから、交通安全を最優先するとともに、条例準備書に記載した環境保全のための措置を徹底します。  工事の実施に当たっては、事前に周辺住民等に対し、工事説明等を行い、交通安全対策や工事中の問合せ窓口等について周知を図ります。	第4章 環境影響評価 4.6 地域社会 4.6.2 地域交通(交通混 雜、交通安全) (1) 現況調査 (3) 予測·評価 【条例準備書:p.395~417】	計画地及びその周辺での主要道路の歩行者交通量や主な歩行者経路の確認を行い、環境保全のための措置に各工事段階及び供用時における安全対策を追記しました。 【条例評価書:p.395~426】	

表 11-1(5) 条例審査書の審査結果と指定開発行為者の見解及び審査結果を踏まえた条例準備書の修正箇所及び内容

	項目	条例審査書の審査結果及び内容
(2) 個別事項	サ その他	風害、日照阻害、景観等の観点から、周辺環境への影響の低減と調和に配慮 した建物配置や建物形状等とするための検討経過について、できる限り条例評 価書に示すこと。
(3)環境配慮項目に関する事項	環境配慮項目に関する事項	条例準備書に記載した「ヒートアイランド現象」、「地震時等の災害」、「地球温暖化」、「資源」及び「エネルギー」の各項目における環境配慮の措置については、その積極的な取組を図るとともに、具体的な実施の内容について市に報告すること。
(4)事後調査に関する事項	事後調査に関する事項	事後調査については、供用時の「緑の質」及び「風害」を行うとしているが、条例準備書に記載した事後調査の内容に加え、個別事項で指摘した内容を踏まえて計画的な事後調査を行うこと。また、事後調査の結果、条例準備書で予測した数値を超えることなどにより、生活環境の保全に支障が生じる場合は、直ちに市に連絡するとともに、生活環境を保全するための適切な措置を講ずること。

表 11-1(6) 条例審査書の審査結果と指定開発行為者の見解及び審査結果を踏まえた条例準備書の修正箇所及び内容

指定開発行為者の見解	審査結果を踏まえた条例準備書の修正箇所及び内容			
14 亿 册 光 1	修正箇所	修正内容		
風害、日照阻害、景観等の観点から、周辺環境への影響の低減と調和に配慮した建物配置や建物形状等とするための検討経過について条例評価書に記載しました。	第1章 指定開発行為の概要 1.4 指定開発行為の目的、事業立案の経緯及び内容 1.4.2 環境配慮の内容等 (1) 計画建物等に関する配慮 【条例準備書:p.18】	・日影、風環境、景観など 周辺環境への影響の低減 と調和に配慮した建物配置 とすることとし、各項目に配 慮した計画建物等の形状な どの検討過程については資 料編に追記しました。 【条例評価書:p.18】 【資料編 p.資 1~8】		
条例準備書に記載した「ヒートアイランド現象」、「地震時等の災害」、「地球温暖化」、「資源」及び「エネルギー」の各項目における環境配慮の措置について積極的な取組を図るとともに、その具体的な実施の内容について川崎市に報告します。	第6章 環境配慮項目に関する措置 【条例準備書:p.425~426】	地震時等の災害の環境配慮の措置は、浸水対策として建物入口部に止水板等の設置を追記しました。 地球温暖化及びエネルギーの環境配慮の措置は、ハイブリッド電源街路灯設置、断熱等性能等級取得、BELS(建築物省エネルギー性能表示制度)等を追記しました。 【条例評価書:p.433~434】		
事後調査の実施に当たっては、条例準備書に記載した事後調査計画の内容に加え、個別事項の指摘事項を踏まえ、計画的に実施します。 事後調査の結果、条例準備書で予測した数値を超えることなどにより、生活環境の保全に支障が生じる場合は、速やかに川崎市に連絡するとともに、生活環境を保全するための適切な措置を検討し講じてまいります。	_			

# 第12章 その他

# 第12章 その他

# 12.1 指定開発行為の実施に必要な許認可等の種類

表 10.1-1 主な許認可等

根拠法令	主な許認可等の種類
都市計画法第5条2	建築等の届出等
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

# 12.2 条例環境影響評価書の作成者及び業務受託者の名称及び住所

#### (1) 条例環境影響評価書の作成者

名 称:柿生駅前南地区市街地再開発準備組合

代表者:理事長 鈴木 澄夫

所在地:川崎市麻生区上麻生5丁目43番18号

#### (2) 業務受託者

名 称:株式会社 環境管理センター

代表者:代表取締役社長 水落 憲吾

所在地:東京都八王子市散田町3丁目7番23号

### 12.3 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:株式会社環境管理センター プロジェクト推進部 コンサルティンググループ

電 話:042-673-0509

# (2) 事業計画等について

窓 口:柿生駅前南地区市街地再開発準備組合

電 話:044-819-6271

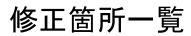
#### 12.4 参考とした資料の目録

- (1) 「川崎市環境影響評価に関する条例」(平成24年12月改正、川崎市)
- (2) 「川崎市空中写真」(平成29年11月及び平成30年1月撮影、川崎市)
- (3) 「柿生駅周辺地区まちづくりビジョン」(平成30年3月、川崎市)
- (4) 「川崎都市計画都市再開発の方針」(平成29年3月、川崎市)
- (5) 「川崎都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」 (平成 29 年 3 月、川崎市)
- (6) 「川崎市緑の基本計画」(平成30年3月改定、川崎市)
- (7) 「川崎市緑化指針」(平成27年10月一部改正、川崎市)
- (8) 「川崎市緑の保全及び緑化の推進に関する条例」(平成16年10月、川崎市)
- (9) 「大気汚染防止法」(昭和43年6月、法律第97号)
- (10) 「環境基本法」(平成5年11月、法律第91号)
- (11) 「川崎市環境基本条例」(平成23年7月改正、川崎市)
- (12) 「川崎市公害防止等生活環境の保全に関する条例」(平成30年3月改正、川崎市)
- (13) 「建設副産物適正処理推進要綱」(平成14年5月改正、国土交通省)
- (14) 「神奈川県土砂の適正処理に関する条例」(平成24年10月改正、神奈川県)
- (15) 「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」(昭和45年12月、法律第137号)
- (16) 「建築物の解体等に係る石綿飛散防止対策マニュアル」(平成 26 年 6 月、環境省)
- (17) 「石綿含有廃棄物等処理マニュアル (第2版)」(平成23年3月、環境省)
- (18) 「川崎市大気環境情報」(川崎市ホームページ)
- (19) 「大気汚染測定結果」(東京都環境局ホームページ)
- (20) 「川崎市緑地保全カルテ」(平成26年、川崎市)
- (21) 「平成29年度 川崎市の災害概要」(平成30年6月、川崎市総務企画局)
- (22) 「かわさき生き物マップ」(川崎市ホームページ)
- (23) 「平成30年町丁別世帯数・人口」(平成30年4月、川崎市ホームページ)
- (24) 「平成28年経済センサス-活動調査結果(速報)」(川崎市ホームページ)
- (25) 「川崎市地図情報システム ガイドマップかわさき」(川崎市ホームページ)
- (26) 「地図情報まちだ(都市計画図)」(町田市ホームページ)
- (27) 「東京都土地利用現況図〔建物用途別〕(多摩都市部)」 (平成 24 年、東京都都市整備局)
- (28) 「土地利用現況図(麻生区)平成 22 年川崎市都市計画基礎調査」 (平成 26 年 3 月、川崎市まちづくり局)
- (29) 「平成 27 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」(国土交通省ホームページ)
- (30) 「関東交通広告協議会資料」
- (31) 「麻生区ガイドマップ 2017」 (平成 29 年 3 月、川崎市麻生区役所まちづくり推進部地域振興課)
- (32) 「麻生区ガイドマップ 2018」 (平成 30 年 3 月、川崎市麻生区役所まちづくり推進部地域振興課)
- (33) 「地図情報まちだ」(町田市ホームページ)

- (34) 「川崎市公園・緑地等位置図」 (平成 30 年 1 月、川崎市建設緑政局緑政部みどりの企画管理課)
- (35) 「平成 28 (2016) 年度社会教育要覧」(平成 28 年 10 月、川崎市教育委員会)
- (36) 「東京都遺跡地図情報インターネット提供サービス」 (東京都教育委員会ホームページ)
- (37) 「平成29年度環境局事業概要-公害編-」(平成30年2月、川崎市環境局)
- (38) 「平成 29 年度 大気環境及び水環境の状況等について」 (平成 30 年 8 月、川崎市環境局)
- (39) 「平成 29 年度 大気汚染状況の測定結果について」 (平成 30 年 8 月、東京都環境局ホームページ)
- (40) 「平成 24~28 年度水質年報」(各年、川崎市)
- (41) 「麻生区経年成果(平成23年度以降)」(川崎市ホームページ)
- (42) 「ガイドマップかわさき 公共水準点情報」(川崎市ホームページ)
- (43) 「川崎市総合計画 第2期実施計画」(平成30年3月、川崎市)
- (44) 「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)
- (45) 「川崎市都市計画マスタープラン麻生区構想」(平成19年3月、川崎市)
- (46) 「川崎市水環境保全計画」(平成24年10月、川崎市)
- (47) 「川崎市環境基本計画」(平成23年3月改定、川崎市)
- (48) 「産業廃棄物適正処理の手引き(事業者用)」(平成24年4月、川崎市)
- (49) 「エネルギーの使用の合理化等に関する法律」(昭和54年6月、法律第49号)
- (50) 「川崎市地球温暖化対策の推進に関する条例」(平成 21 年 12 月、川崎市)
- (51) 「開発事業地球温暖化対策計画書作成マニュアル」(平成22年3月、川崎市)
- (52) 「建築物エネルギー消費量調査報告【第 40 報】」(平成 28 年 4 月~平成 29 年 3 月調査) (一般社団法人日本ビルエネルギー総合管理技術協会)
- (53) 「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)
- (54) 「地域環境管理計画」(平成28年1月改定、川崎市)
- (55) 「気象統計情報」(気象庁ホームページ)
- (56) 「地上気象観測指針」(平成14年、気象庁)
- (57) 「二酸化窒素に係る環境基準について」(昭和53年環境庁告示第38号)
- (58) 「大気の汚染に係る環境基準について」(昭和48年環境庁告示第25号)
- (59) 「川崎市環境影響評価等技術指針」(平成25年4月改定、川崎市)
- (60) 「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)
- (61) 「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)
- (62) 「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)
- (63) 「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)
- (64) 「造園施工管理(改訂 25 版)技術編」(平成 17 年 5 月、(社)日本公園緑地協会)
- (65) 「自然環境アセスメント指針」(平成2年、(社)環境情報科学センター)

- (66) 「神奈川県の潜在自然植生」(1976年 宮脇昭編著、神奈川県教育委員会)
- (67) 「川崎市および周辺の植生」(1981年 宮脇昭ほか、横浜植生学会)
- (68) 「大気浄化植樹マニュアル 2014 年度改訂版」 (平成 27 年 1 月、独立行政法人環境埼栄保全機構予防事業部)
- (69) 「緑化樹木ガイドブック」 (平成 21 年 11 月、(公財)日本緑化センター、(一社)日本植木協会)
- (70) 「植栽基盤整備技術マニュアル」(平成25年、(公財)日本緑化センター)
- (71) 「騒音規制法」(昭和 43 年 6 月、法律第 98 号)
- (72) 「建設工事騒音の予測モデル "ASJ CN-Model 2007" (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)
- (73) 「低騒音型・低振動型建設機械の指定に関する規程」 (平成13年4月、国土交通省告示第487号)
- (74) 「振動規制法施行規則」(平成19年4月20日改正、環境省令第11号)
- (75) 「振動規制法」(昭和51年6月、法律第64号)
- (76) 「道路環境整備マニュアル」(平成元年1月、日本道路協会)
- (77) 「建設作業振動対策マニュアル」 (平成 24 年 11 月、一般社団法人日本建設機械施工協会)
- (78) 「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)
- (79) 「平成29年環境局事業概要-廃棄物編-」(平成30年8月、川崎市環境局)
- (80) 「循環型社会形成基本法」(平成12年6月、法律第137号)
- (81) 「資源の有効な利用の促進に関する法律」(平成3年4月、法律第48号)
- (82) 「川崎市廃棄物の処理及び再生利用等に関する条例」(平成4年12月、川崎市)
- (83) 「廃棄物保管施設設置基準要綱」(平成6年4月改正、川崎市)
- (84) 「川崎市一般廃棄物処理基本計画」(平成28年3月、川崎市)
- (85) 「事業系一般廃棄物性状調査(その 8)」(平成 5 年度東京都清掃研究所研究報告) (平成 6 年 12 月、東京都)
- (86) 「平成 11 年度排出源等ごみ性状調査」(東京都環境科学研究所年報(廃棄物研究室編) (平成 12 年 11 月、東京都)
- (87) 「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」(平成12年5月、法律第104号)
- (88) 「建設廃棄物処理指針(平成22年度版)」(平成23年3月、環境省)
- (89) 「建設廃棄物の適正管理の手引き」(平成24年4月、川崎市)
- (90) 「川崎市産業廃棄物実態調査報告書(平成26年度実績)」(平成28年3月、川崎市)
- (91) 「建築物の解体に伴う廃棄物の原単位調査報告書」 (平成 16 年 3 月、社団法人建築業協会環境委員会副産物部会)
- (92) 「平成24年度 建設副産物実態調査結果」(平成26年3月、国土交通省)
- (93) 「景観法」(平成 16 年 6 月、法律第 110 号)
- (94) 「川崎市都市景観条例」(平成21年3月改正、川崎市)
- (95) 「川崎市景観計画」(平成30年12月改定、川崎市)
- (96) 「ゼンリン住宅地図」(株式会社ゼンリン)
- (97) 「都市計画法」(昭和 43 年 6 月、法律第 100 号)

- (98) 「建築基準法」(昭和 25 年 5 月、法律第 201 号)
- (99) 「川崎市建築基準条例」(平成30年3月改正、川崎市)
- (100)「建造物によるテレビ受信障害調査要領(地上デジタル放送)」 (平成30年6月改訂、一般社団法人日本CATV技術協会)
- (101)「デジタル中継局開局情報」(総務省ホームページ)
- (102) 「株式会社 NHK アイテック資料」
- (103)「衛星放送の現状[平成 30 年度第 2 四半期版]」 (平成 30 年 7 月、総務省 情報流通行政局 衛星・地域放送課)
- (104)「ビル風の基礎知識」(平成17年12月、風工学研究所)
- (105)「風環境の風洞実験」(中村修、日本風工学会誌第34巻第1号)
- (106)「建築物荷重指針・同解説」(平成27年、日本建築学会)
- (107)「平成30年度 市立学校統計調査速報」(平成30年5月、川崎市教育委員会)
- (108)「年刊 教育調査統計資料 No. 45 平成 29 (2017) 年度」 (平成 30 年 3 月、川崎市教育委員会)
- (109)「町会・自治会ガイドブック」(平成27年3月、麻生区町会連合会・麻生区役所)
- (110) 「川崎の公園 (平成29年3月31日現在)」(平成29年8月、川崎市)
- (111)「平成27年国勢調査結果(確定値)概要第3表区別にみた家族類型別一般世帯数」 (平成28年11月、川崎市ホームページ)
- (112)「川崎市教育委員会資料」
- (113)「平成 25~29 年度 交通事故発生件数」(神奈川県警察本部ホームページ)
- (114)「改訂 平面交差の計画と設計 基礎編 第3版」 (2007年6月、社団法人交通工学研究会)
- (115)「大規模開発地区関連交通計画マニュアル改訂版」(平成26年6月、国土交通省)



# 修正箇所一覧

	評価書修正箇所 【記載ページ】	修正理由等	準備書での記載内容 【準備書記載ページ】	評価書での記載内容
はじめに	はじめに【巻頭】	追記しました。	_	条例評価書について、条 例評価書作成までの手続 き経緯及び条例評価書の 構成を記載しました。
第 1 章	1.4 指定開発行為の目的、事業 の立案の経緯及び内容 1.4.2 環境配慮の内容等 (1)計画建物等に関する配慮 【p.18】	審査書の審査、書の審え、建物配置等のお状についている。	「・日影、風環境など周辺 環境への影響の低減と調 和に配慮した建物配置と する。」 【準備書:p.18】	「・日影、風環境、景観など周辺環境への影響の低減と調和に配慮した建物配置とする。 (日影、風環境、景観などに配慮した計画建物等の形状などの検討過程については、資料編p.資1~8参照)。」と修正しました。
	1.4 指定開発行為の目的、事業 の立案の経緯及び内容 1.4.4 建築計画 (2) 施設計画 エ 発生交通量 【p.28】	発生交通量の 算定根拠につい て示すため、修 正しました。	「本事業における1日あたりの計画地の施設関連車両台数は、以下のとおりである。」 【準備書:p.28】	「本事業における1日あたりの計画地の施設関連車両台数は、以下のとおりである(発生交通量の算定は、資料編 p.資 9 参照)。」と修正しました。
	1.4 指定開発行為の目的、事業 の立案の経緯及び内容 1.4.12 施工計画 (8) 工事中の安全対策及び環境 保全対策 イ 環境保全対策 【p.59~60】	土 壌 汚 染 に 関する記述を追記しました。		「・計画地及びその周辺は、昭和2年の柿生駅開設ともに旧道が駅前商店街となった経緯から、土壌汚染を発生するような工場等の存在はでは、1000年の建物が多前に出版では、1000年のでは、1000年のでは、1000年のでは、1000年のでは、1000年のでは、1000年のでは、1000年のでは、1000年のでは、1000年のでは、1000年のでは、1000年のでは、1000年のでは、1000年のでは、1000年のでは、1000年のでは、1000年のでは、1000年の周辺に対応が、1000年の同辺に対応が、1000年のの同辺に対応が、1000年の同辺に対応が、1000年の同辺に対応が、1000年のの同辺に対応が、1000年のの同辺に対応が、1000年のの同辺に対応が、1000年のののののののののののののののののののののののののののののののののの

	評価書修正箇所 【記載ページ】	修正理由等	準備書での記載内容 【準備書記載ページ】	評価書での記載内容
第1章	1.4 指定開発行為の目的、事業 の立案の経緯及び内容 1.4.12 施工計画 (8) 工事中の安全対策及び環境 保全対策 ウ 廃棄物等処理計画 【p.60】	石線 常以外に、PCB 及びフロシ りに りに した。	「・既ない」では、 ・既ない、 をするでは、 をするでは、 をでいて、 が、「神子」では、 をできるでは、 をできるでは、 では、 では、 では、 では、 では、 では、 では、	「・事にいた物では、は、これでは、 「・事にいたが、 「・事にいたが、 「・事にいたが、 「・事にいたが、 「神ののには、 のののは、 のののでは、 ののでいた。 でのでは、 でのでいた。 でのでは、 でのでいた。 でのでいた。 でのでいた。 でのでいた。 でのでいた。 でのでいた。 でのでは、 でのでいた。 でのでのでのでいた。 でのでいた。 でのでいた。 でのでのでのでのでのでのでのでのでのでのでのでのでのでのでのでのでのでのでいた。 でのでのでのでのでのでのでのでのでのでのでのでのでのでのでのでのでのでのでの
第3章	3.2 環境影響評価項目の選定 【p.103】	地盤の項目につない理由を追記した。	表3-3(5)環境医療の 環境 の の の の の の の の の の の の の の の の の の	表3-3(5) 環の位置を表すのでは、3-3(5) 環境理 地理

	評価書修正箇所 【記載ページ】	修正理由等	準備書での記載内容 【準備書記載ページ】	評価書での記載内容
第3章	3.2 環境影響評価項目の選定 【p.107】	温室効果ガスの項目につい理はではいました。	表 3-3(9) 環境影響評価温室等の選定等の選定理由の国主理主題を記載。「【供用時】本業の記載、「【供用時】本業の原油は、共同住宅、1(約・24kL/年)は、安で算目であり、1(924kL/年)は、安で第項目とある。してる1,500kLをして選定として選定により、」 【準備書:p. 107】	表 3-3(9) 環境影響評価 項目選定等の理定理由の またはこれて、「【供用時】 本算値(約 924kL/年) は、1 年間の原油 換算値(約 924kL/年) は、変ある 1,500kL を である 1,500kL を では 川崎度 (CASBEE 川崎)の A ラン クを目指すなど、「川崎市 低炭素都市づくり・都市の 成長への誘評価を取得し ン」に基づく評価を取得している。」と追記しました。
	3.3 環境配慮項目 3.3.2 環境配慮方針 【p.109】	審査書の審査結果を踏まえ、地球温暖化、エネルギー等について追記しました。	表 3-6 環境配慮方針の地球温暖化、エネルギーの供用時の欄の記載。「・施設関連車両の低減に努め、温室効果ガス排出の増加を抑制する。」 【準備書:p. 109】	表3-6環境配慮方針の地球温暖化、エネルギーの供用時の欄の記載について、「・エネルギー効率の高い設備の設置や施設関連車両の低減に努め、温室効果ガス排出の増加を抑制する。」と追記しました。

	評価書修正箇所 【記載ページ】	修正理由等	準備書での記載内容 【準備書記載ページ】	評価書での記載内容
第4章	4.4 廃棄物等 4.4.2 産業廃棄物 (3) 予測・評価 ② 環境保全のための措置 【p.279】	石線 す ま は な で い で も し た。	「・既存から、 ・既存かの名は、 ・の綿って、 ・の名は、 ・の名は、 ・の名は、 ・の名は、 ・の名は、 ・の名は、 ・の名は、 ・の名は、 ・の名は、 ・の名は、 ・の名は、 ・ののは、 ・の名は、 ・ののは、 ・ののは、 ・ののは、 ・ののにない。 ・のに、 ・のに、	「事にい用は清気の防境防にきうに受正と を表といる。 ない、事有れの法式、石工崎境等がのになるでの。 ののののでは、一点では、一点では、一点では、一点では、一点では、一点では、一点では、一点
	4.5 構造物の影響 4.5.1 景 観(景観、圧迫感) (3) 予測・評価 ② 環境保全のための措置 【p.317】	環境保全のため の措置について 追記しました。	l	「・現在緑の少ない駅前に、柿生らしい自然を感じられる緑豊かな広場を整備し、植栽帯と一体となったベンチを適切に設置に設置が気軽に利用できる憩いの空間を創出することで、周辺環境と調和を保つとともして魅力ある市街地景観の形成を図る。」と追記しました。
	4.5 構造物の影響 4.5.2 日照阻害 (3) 予測・評価 ① 予 測 (オ) 予測結果 【p.327】	冬至日の他に、 春秋分日、夏 日を含む時刻別 日影を資料編に 掲載したこと 追記しました。	「計画建物による冬至日における平均地盤面±0mでの時刻別日影は図4.5.2-3に、等時間日影は図4.5.2-4(1)~(2)に、日影の影響を受ける建物棟数は表4.5.2-3に示すとおりである。」 【準備書:p. 327】	「計画建物による冬至日における平均地盤面±0mでの時刻別日影は図4.5.2-3に(春秋分日、夏至日を含む時刻別日影は資料編 p.資 6-2~4参照)、等時間日影は図4.5.2-4(1)~(2)に、日影の影響を受ける建物棟数は表4.5.2-3に示すとおりである。」と修正しました。

	評価書修正箇所 【記載ページ】	修正理由等	準備書での記載内容 【準備書記載ページ】	評価書での記載内容
第4章	4.5 構造物の影響 4.5.4 風 害 (3) 予測・評価 ① 予 測 (オ) 予測結果 b 年間における風速の出現頻度 【p.374~375】	ケース2(都では、)ののでは、 (本)のでは、)ののでは、 (本)ののでは、)ののでは、 (本)ののでは、)ののでは、 (本)ののでは、)ののでは、 (本)のでは、)ののでは、 (本)のでは、)ののでは、 (本)のでは、)ののでは、 (本)のでは、	「計画地北側の地点(測定点53)で領域 C の風環境があるが、都市計画道路暫定整備後(ケース2)の状況と変わらない。全体的に計画地内は領域Bから領域 D の風環境が領域Aから領域 B の風環境に改善される。」 【準備書:p.374】	「また、計策後)の市計では、 は、計策後)の市は、 は、大変のの市は、 は、大変のので、 を、対策で、 を、対策で、 をで、 をで、 をで、 をで、 をで、 をで、 をで、 を
	4.6 地域社会 4.6.2 地域交通(交通混雑、交通 安全) (1) 現況調査 【p.395~413】	審査書の審査 結果を踏まえ、 歩行者動車で 留長について 調査を追記した。	_	歩行者交通量及び自動 車滞留長について、調査 地点、調査期間、調査方 法、調査結果を示すととも に、歩行者に関連する周 辺の通学路の状況も示し ました。
	4.6 地域社会 4.6.2 地域交通(交通混雑、交通 安全) (3) 予測・評価 【p.418~426】	審査書の審査結果を踏まえ、歩行者の交出ででである。		(ウ)交通安全の項には供用には供用でははの事情にははの事情にはできまれた。のでは、では、では、では、では、では、では、では、では、では、では、では、では、で

	評価書修正箇所 【記載ページ】	修正理由等	準備書での記載内容 【準備書記載ページ】	評価書での記載内容
第4章	4.6 地域社会 4.6.2 地域交通(交通混雑、交通 安全) (3) 予測・評価 ② 環境保全のための措置 【p.425】	審査書の審え、自動はでは、自動では、自動では、自動では、自動では、対する配ができません。	イ 供用時「・供用時は、施設利用者に対し、ホームページ等により路線バスや電車等の公共交通機関の利用を促す。」 【準備書:p.416】	ア 工事中の項では、「・
	4.6 地域社会 4.6.2 地域交通(交通混雑、交通安全) (3) 予測·評価 ③ 評 価 【p.426】	歩行対策を全部響についた。 を全部である。 を主要を表現である。 を主要にいいて、 を主要にはいいて、 を主要にはいいている。 を主要にはいいて、 を主要にはいいて、 を主要にはいいて、 を主要にはいいてはいいている。 を主要にはいいて、 を主要にはいいて、 を主要にはいいて、 を主要にはいいて	イ以路では、 ででは、 ででは、 ででは、 ででででででででででででででででで	イ目正言行力を以路通りが水さ駅が両走通歩要本中差~で導安る設ペ交いス関境じのおおは保 のにて歩ビ確地通用両の両が 工の時入通者を、一切に線通のをとれて、で、道交お付ってでいびに全者測に計は半要配保ま者等中及を計るととに、サストがはがは有安・では自己ででは、が、行、関連したのではがはがはがはがいるとでは、で、で、で、で、で、で、で、で、で、で、で、で、で、で、で、で、で、で、

	評価書修正箇所【記載ページ】	修正理由等	準備書での記載内容 【準備書記載ページ】	評価書での記載内容
第6章	第6章 環境配慮項目に関する措置 【p.433】	浸水対策について追記しました。		表 6-1(1)の地震時等の災害の供用時の欄に、「浸水対策として、地下への浸水を一定程度防ぐために建物入口部に止水板等を設置する。」と追記しました。
	第6章 環境配慮項目に関する措置 【p.434】	審結地ネいて。説載しました。の記載した。の記載した。の記載した。の記載した。の記載した。	表 6-1(2)の地球温暖化、エネルギーの供用時の欄「・大きでは、大きでは、大きでは、大きでは、大きでは、大きでは、大きでは、大きでは、	表工にび「取のす力約源小生導ル」別削ネの宅性る工度画創社にまのた「ネは工表成と範建基能けて当りク準基地の制度、に崎指出積電半再部ネ図の工備住等す省制計の素成 下し エ)省・平象象、に性おし相よン基導を 1、10 (1) (1) (1) (1) (2) (2) (2) (3) (4) (4) (4) (4) (4) (4) (4) (4) (4) (4

	評価書修正箇所 【記載ページ】	修正理由等	準備書での記載内容 【準備書記載ページ】	評価書での記載内容
第 10 章	第 10 章 条例準備書に対する市 民意見等の概要及び 関連自治体からの意見 と指定開発行為者の見 解 【p.449~487】	追記しました。		条例準備書に対する市民 意見の概要及び関連自 治体からの意見、指定開 発行為者の見解を記載し ました。
第 11 章	第 11 章 条例準備書に対する審 査結果と指定開発行為 者の見解 【p.489~495】	追記しました。	_	条例準備書に対する審査 結果と指定開発行為者の 見解を記載しました。
資料編	第1章 指定開発行為の概要 1 指定開発行為の目的、事業の 立案の経緯及び内容 (1) 計画建物形状の検討 【p.資 1~8】	建物配置や建物形状等の検討過程について示すため、追記しました。		タワー型または板状型の 違いによる形状、配置等 の検討、さらに風対策の 検討の過程を記載しまし た。
	第1章 指定開発行為の概要 1 指定開発行為の目的、事業の 立案の経緯及び内容 (2) 発生交通量の算定 【p.資 9】	自動車の発生集中交通量の算出根拠を追記しました。		自動車の発生集中交通 量の算出根拠を、商業店 舗と共同住宅に分けて追 記しました。
	第2章 環境影響評価 3 騒音関連 資料 3-2 騒音の現地調査結果 【p.資 3-3~3-7】	調査結果表の 下段に騒音レベル時間変動のグラフを追加しました。		調査結果表(表 3-1、表 3-2(1)~(4))の下段にそれぞれ騒音レベル時間変動のグラフを追加しました。
	第2章 環境影響評価 4 振動関連 資料 4-1 振動の現地調査結果 (1) 環境振動 (2) 道路交通振動 【p.資 4-1~4-5】	調査結果表の下段に振動レベル時間変動のグラフを追加しました。		調査結果表(表 4-1、表 4-2(1)~(4))の下段にそれぞれ振動レベル時間変動のグラフを追加しました(ただし、調査結果が全て測定下限値未満の場合はグラフ省略)。
	第2章 環境影響評価 6 構造物の影響(日照阻害)関連 資料 6-1 時刻別日影図 【p.資 6-1~6-4】	時刻別日影図 について春秋分 日、夏至日、冬 至日を示しまし た。	_	春秋分日、夏至日、冬至日の時刻別日影図を記載しました。
	第2章 環境影響評価 9 地域社会(地域交通)関連 資料 9-1 交通量現地調査結果 (3) 歩行者交通量調査結果 (4) 自動車滞留長調査結果 【p.資 9-76~9-109】 資料 9-4 歩行者サービス水準 【p.資 9-131~9-135】	歩行者動車者 をび自動車者 留長の行者する 果、歩行者の算さ ビス水準の算記し 根拠等を追記し ました。	_	歩行者交通量、自動車滞留長のそれぞれの調査結果を記載するとともに、歩行者サービス水準の算定根拠等についても記載しました。