

J R 東日本南武線連続立体交差事業

(矢向駅～武蔵小杉駅間)

に係る条例環境影響評価準備書等に関する公聴会

会 議 録

令和5年9月30日

川 崎 市

目 次

日 時	1
場 所	1
指定開発行行為者の名称	1
意見を聴こうとする事項	1
公述人名簿	2
指定開発行行為者名簿	2
開 会	3
公聴会の運営方法の説明	5
公述人の紹介	7
第 1 次公述	8
第 2 次公述	1 2
第 3 次公述	1 5
閉 会	1 8

J R 東日本南武線連続立体交差事業（矢向駅～武蔵小杉駅間）に係る
条例環境影響評価準備書等に関する公聴会

◎ 日 時

令和5年9月30日（土）午前10時00分～午前11時54分

◎ 場 所

川崎市役所 第4庁舎 第6・7会議室

川崎市川崎区宮本町3番地3

◎ 指定開発行為の名称

J R 東日本南武線連続立体交差事業（矢向駅～武蔵小杉駅間）

◎ 意見を聴こうとする事項

地域交通

◎ 公述人名簿（敬称略）

- ・公述人A

◎ 指定開発行為者（敬称略）

川崎市

- ・指定開発行為者B
- ・指定開発行為者C
- ・指定開発行為者D

開 会

○議長補佐 皆様、おはようございます。定刻となりましたので、ただいまから、「川崎市環境影響評価に関する条例」に基づき、「JR東日本南武線連続立体交差事業（矢向駅～武蔵小杉駅間）」に係る条例環境影響評価準備書等に関する公聴会を開催いたします。

私は、川崎市環境局環境対策部環境評価課長の深堀と申します。

本日の公聴会の議長は、環境局環境対策部長の小林が担当いたします。

また、議長補佐を、私が務めます。

それでは、議長、よろしくお願いいたします。

○議長 おはようございます。

本日の議長を務めます環境局環境対策部長の小林でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

本日、公述人及び指定開発行為者の方々におかれましては、ご多用中にもかかわらずご出席いただきまして、誠にありがとうございます。

公聴会の概要についてご説明いたします。

次第資料3ページ目の「6 【参考】条例環境影響評価準備書等に関する公聴会（条例公聴会）とは」をご覧ください。

公聴会は、「川崎市環境影響評価に関する条例」第23条に基づき、川崎市が関係住民及び指定開発行為者から、環境影響評価項目について、環境の保全の見地からの意見を聴くために開催するものでございます。公述人の方と指定開発行為者の質疑応答の場ではございませんので、ご注意ください。

「市長が意見を聴こうとする事項」に関する公述内容は、市が公聴会の記録として作成し、環境影響評価に係る手続等を適正かつ円滑に推進するために設置されております川崎市環境影響評価審議会に提出いたします。

記録の作成については、本日の終了時にも改めてご説明いたしますが、会議録の案を川崎市が作成し、公述人の方々に送付して、確認と修正を経て確定いたします。

審議会では、既に縦覧いたしました条例準備書、条例見解書や本日の公聴会の記録等を基に審議を行い、その結果を基に、市長の見解を示した「条例環境影響評価審査書」を作成し、これを公告いたします。

指定開発行為者は、この「審査書」の指摘事項を踏まえて、条例環境影響評価書を作成し、市は、これを公告・縦覧することとなっております。

本日の公聴会についてご説明いたします。

「市長が意見を聴こうとする事項」は、「地域交通」です。公述人及び指定開発行為者には、今申し上げた1項目について公述を行っていただきます。

公述人及び指定開発行為者におかれましては、配付している公聴会次第の1ページ目、3に記載している「公述人、指定開発行為者の遵守事項」を守っていただくようお願いいたします。公述が定められた時間を超えたり、「市長が意見を聴こうとする事項」の

範囲を超えた場合は、公聴会の記録としない場合がございます。

また、傍聴人の方々には、公聴会次第2ページ目、4に記載している「傍聴人の遵守事項」を守っていただくようお願いいたします。これらの事項を遵守していただけない場合、退場をお願いする場合がございます。円滑に公聴会が進められますよう、ご協力をお願いいたします。

公聴会の運営方法の説明

○議長 それでは、本日の公聴会の運営方法につきまして、議長補佐から説明させていただきます。

○議長補佐 それでは、本日の公聴会の運営方法についてご説明いたします。

お手元の公聴会次第をご覧くださいと存じます。

まず、次第資料の1ページ目、2にあるとおり、本日の「JR東日本南武線連続立体交差事業（矢向駅～武蔵小杉駅間）」に係る公聴会で「市長が意見を聴こうとする事項」は、「地域交通」でございます。

本日、公述人の方には、既に縦覧しました条例準備書に対して、「地域交通」についてのご意見を公述していただきます。

指定開発行為者からは、同じく「地域交通」についての見解を公述していただきます。

公述いただいた内容は会議録に取りまとめて、川崎市環境影響評価審議会に提出します。市は、審議会での審議結果を基に、環境影響評価審査書を作成し公告することとなっております。

次に、公述の方法について、次第資料1ページ目の1をご覧ください。初めに、指定開発行為者の方、次に公述人の方の順で、公述の機会を3回設けております。

まず、第1次公述につきましては、初めに指定開発行為者のほうから、10分以内で、今回の「市長が意見を聴こうとする事項」の環境影響評価につきまして説明していただきます。

終わりましたら10分の意見取りまとめの時間を取ります。

次に、公述人の方から、10分以内で個別的、具体的に「市長が意見を聴こうとする事項」について、ご意見を述べていただきます。

第2次公述では、指定開発行為者の方から、公述人の方のご意見に対して、10分以内で適切かつ明瞭に見解を述べていただきます。

指定開発行為者の公述終了後に15分の意見取りまとめの時間を取ります。

続いて、公述人の方から、5分以内で指定開発行為者の公述に対してご意見を述べていただきます。

第3次公述では、指定開発行為者の方から、公述人の方のご意見に対して、5分以内で適切かつ明瞭に意見、見解を述べていただきます。

指定開発行為者の公述終了後に10分の意見取りまとめの時間を取ります。

続いて、公述人の方から、5分以内で指定開発行為者の公述に対してご意見を述べていただきます。

公述は、これで最後となり、この後に指定開発行為者からの見解はございませんので、それを踏まえて公述をしていただきますようお願いいたします。

なお、公述人からの第2次公述または第3次公述は、公述人から省略する旨の申出があった場合は実施しません。

公述は、次第資料1ページ目、3の「公述人、指定開発行為者の遵守事項」に記載しているとおり、定められた時間内で行ってください。

時間のカウントは公述が開始された時点から始まります。

所定の時間終了の2分前にはベルが1回、1分前には2回、終了時には3回鳴ります。それまでに公述を終了していただき、途中であっても時間になりましたら終了していただきます。

「市長が意見を聴こうとする事項」（地域交通）について公述を行ってください。公述人の公述は、「市長が意見を聴こうとする事項」の範囲を超えることはできません。

また、条例公聴会は質疑応答の場ではなく、意見を聴く場ですので、公述においては、質問ではなく、意見を述べていただくようお願いいたします。

公 述 人 の 紹 介

○議長補佐 次に、公述人の方をご紹介させていただきます。

公述人A様、以上、1名となります。

続きまして、指定開発行為者である川崎市からの出席者をご紹介いたします。

指定開発行為者B様。

指定開発行為者C様。

指定開発行為者D様。

以上の方々です。よろしく願いいたします。

第 1 次 公 述

○議長 それでは、ただいまから第1次公述を始めさせていただきます。

指定開発行為者の方、地域交通の環境影響評価に係る事項の概要を10分以内で説明をお願いします。

○指定開発行為者（B） 川崎市役所建設緑政局道路河川整備部道路整備課のBでございます。

指定開発行為者の公述といたしまして、JR東日本南武線連続立体交差事業（矢向駅～武蔵小杉駅間）に係る条例環境影響評価準備書の概要について、ご説明いたします。

初めに計画の概要でございます。

JR東日本南武線連続立体交差事業は、鉄道の高架化とともに道路整備を行う事業でございます。鉄道事業区間の位置はご覧のとおり、幸区及び中原区に位置する南武線の矢向駅から武蔵小杉駅までの区間となります。

事業の目的でございます。

本事業は、JR東日本南武線の矢向駅から武蔵小杉駅の約4.5キロメートルを高架化し、9か所の踏切を除却することで、道路交通の円滑化、地域分断の解消、安全性・利便性の向上、災害に強いまちづくりの推進を行うものでございます。

事業計画の概要でございます。

本事業は、鉄道もしくは軌道の新設、または線路の改良のうち「線路の改良」に該当するとともに、改良に係る部分の長さが1キロメートル以上5キロメートル未満であることから、環境影響評価の第2種行為となっております。高架化する駅は、鹿島田駅、平間駅、向河原駅の3駅となります。

また、連続立体交差事業と併せて、向河原変電所の移設を行います。

続きまして概略の平面図でございます。現在、地上を走っている現在線の西側に高架化する計画線が位置する計画でございます。

事業区間の両端は、図面下側の右が示しております盛土部構造、中間部は高架構造となります。

施工ステップでございます。

左上1が現況でございます。初めに、右上のステップに示しておりますとおり、下り線の高架橋を構築し、下り線を切り替えます。その後、左下3のとおり、上り線側の高架橋を構築し、切り換え、右下4、切り換え完了で完成となります。

構造の概要、駅部でございます。

鹿島田駅の断面でございます。

ホームは現在と同じ形状で、線路を挟んで、上下線のホームが向かい合う相対式になります。

平間駅でございます。

現在とは異なり、ホームの両側に上下線の線路が接している島式になります。

向河原駅でございます。

現在と同じ相対式になります。

本事業により除却される踏切は、矢向駅から武蔵小杉駅にあるお示ししてあります9

か所の踏切、全ての踏切が除却されるものでございます。

工事工程でございます。

工事は令和6年度に、変電所の移設から開始いたしまして、令和11年度から高架化の工事に着手し、令和21年度に上下線の高架化が完成する予定となっております。

作業につきましては、月曜日から土曜日までの8時から17時までを原則といたしますが、鉄道の安全性確保のために、夜間作業を行う場合がございます。

2、地域交通の概要でございます。

この項目では、工事中の交通安全及び交通混雑に及ぼす影響について予測いたしました。

予測対象といたしました黒点線の工事用車両ルートとオレンジ色の丸で、交差点をお示ししております。

予測の結果でございます。

交通安全への影響に関しましては、工事用車両ルートにおいて、ガードレールなどにより、歩車分離がなされていない区間や信号のない横断歩道などがございます。また、走行ルートの一部が指定通学路となっているなど、歩行者の安全への配慮が必要になるものと予測しております。

工事用車両の走行による交差点での車線別の混雑度は、ご覧のとおりでございます、円滑な交通処理が可能とされる目安の値1.0を下回っております。

なお、工事用車両の走行による交通流では、交差点全体の交通容量でございます、交差点需要率の値も予測しておりますが、最も車両が多くなる時期において、交通量の処理が可能となる予測結果となっております。

また、先ほどお示しいただきました、15交差点のうち、1交差点は無信号の交差点でございますが、こちらも交通処理が可能となる予測結果となっております。

指定開発行為者からの公述は以上でございます。

○議長 ありがとうございます。

この後、10分間の意見取りまとめの時間を取ります。

公述人の方は地域交通に係る環境影響評価に関する公述の準備をお願いいたします。

午前10時15分休憩

○議長 ただいまから再開いたします。

次に、公述人の方の公述に移りたいと思います。地域交通に係る環境影響評価に関する公述を10分以内でお願いいたします。

それでは、公述人A様、よろしくをお願いいたします。

○A公述人 皆さん、簡単な自己紹介をさせていただきます。私はAと申します。67歳です。現在は中原区上平間に住んでおりますが、幸区の鹿島田に生まれて、この地で一族三代にわたり、家業の八百屋と不動産賃貸業を営んでおります。かつては、阿部市長の時代にはご存じない方もいるかもしれないけど、川崎市のマスタープラン幸区構想の市民委員などを務めさせていただいてそのころから、現在に至る20年後、30年後の幸区の姿を描いておりました。一応、その知見をもって、本日は公述させていただきます。

先ほど、指定開発行為者から事業の概要についてご説明がありましたが、概要の一部が私の持っている資料と違うので、その点について先に言わせていただきます。

皆さん、指定開発行為者が一般市民向け説明会でよく配布しているJR南武線連続立体交差事業（矢向駅～武蔵小杉駅間）のパンフレットがあります。ここに書いてある計画区間約4, 5 kmの計画線高さを赤線で示す縦断図です。これ、2023年1月に新しく制作された最新のものです。

これですが（パンフレットを掲げ示す）、これを開くと計画線の縦断図の赤色計画線の高さが、鹿島田駅も含めて向河原駅まで平らになっております。駅の高さも均等という理解でありましたが、環境影響評価の8ページ図1-5縦断計画略図を見ると、平間駅だけ高くなっている。鹿島田駅が12メートルだとすると、それよりも3メートル高い15メートルの平間駅舎になっている。どうもこれはどうしたものかなというところが一つ疑問に思っているところであります。

先ほど指定開発行為者が概要について述べられたので、あえて、触れさせていただきました。

次に「地域交通」について、鹿島田駅付近の交通安全について、鹿島田駅のペデストリアンデッキは、指定開発行為者の計画では、ペデストリアンデッキ（高架化に支障になる部分）については撤去、なくなるというような形でご説明をされております。

ここに川崎市のまちづくり委員会の資料の中で触れられているのですが、「別線高架工法による影響」という項目がありまして、工法の変更に伴い、高架橋の高さを低くするため、①鹿島田駅で鉄道をまたぎ、東西を結んでいるペデストリアンデッキを撤去する必要が生じるとある。②「鹿島田駅の西部地区計画」の中で、歩行者用通路（ペデストリアンデッキ）の配置により、新川崎と鹿島田駅区間の歩行者ネットワークを形成することについて、まちづくりを進めてきた。この記述になっております。

それと同時に、この資料の中で別線高架工法については、検討の条件として、構造上のなどの制約から高架橋の制約高さが約8メートルということで、議会では説明されている様です。高架橋については、高さに制限があるというのは事前に聞いております。

そこで、先ほどの本事業概要についてちょっと不思議に思っているのは、これは先ほど皆さんが見ていただいた平間駅の図1-9(1)駅部概略断面（平間駅）です。これは屋根の高さまで約15メートルあります。15メートルあると、計画の鹿島田駅。図1-9(1)駅部

概略断面図（鹿島田駅）の鹿島田駅の高さは約12メートルでございます。両図から比較し、単純に言うと、両駅の高さから鉄道の建築限界の高さは6メートルあるのでそれを引きますと、おおむね鹿島田駅は高架橋が5、6メートルですね。それに対して、平間駅は8メートル、9メートル。しかるに、私が何度か指定開発行為者にご質問している中で、鹿島田駅は高さが足りないよ。だからペDESTリアンデッキを取っちゃうよというご説明を何度か伺っているのですが、ああ、代替案検討図を見ると確かにそうだよな。というふうに考えるのですが。これ実は、鹿島田駅付近は高架橋は5、6メートルしかないからで、平間駅は8メートル。鹿島田駅を平間駅と同等高さに上げれば跨ぐことができる。代替案検討図の意図により高架下のデッキ東西通路は高さ1.2メートル確保できないから跨げないとされているが、平間駅と同等高さと単純に考えると4.2メートルぐらいあるということを示しております。

ちょっと時間の関係で、あと5分しかないので、次の公述点を話させていただきます。

交通安全についてです。ページは41ページに関する指定開発行為者の見解に異議があります。現行ペDESTリアンデッキ東西通路は見解書に記載された鹿島田駅へのアクセス機能回復だけではなく、川崎市の都市計画に基づく東西再開発ゾーンを結ぶ重要な社会・インフラであり、各高層住宅棟、各ショッピングモールを結節する歩行者動線である。現行ペDESTリアンデッキが担う多機能性を次に示す。

1、東西商業、住居ゾーンの利用者及び近隣住民の交通安全性の確保の為に歩車分離をしている。バリアフリー性、利便性の高い回遊性を有するが指定開発行為者の案の中には回復策が具体的に示されていない。

2、古市場、上平間、古川、塚越方面より、早朝は元より、日中も多くの人々が東西通路を利用しており、ペDESTリアンデッキの東西通路撤去後に新設される幅員15メートルから18メートルの大規模交差点で、高齢者、子連れの親子の安心安全を守る横断機能が回復する手段が図示されていない。

3、川崎市の都市計画に基づく再開発事業による複数の高層建築等によるビル風、近年多発している猛烈な強さを持つ、台風から守るアクリル防風ボード、直射日光を遮り、猛暑の熱中症を防ぐホワイトルーフが直通東西通路撤去により、一部がなくなり、特にビル風、突風が予測される新設大規模交差点及び新設交通広場付近は、地表移動が主になるが、安心安全性の回復が図示されていない。

4、鉄道橋と駅舎と平間駅と同様の15メートルにすることによって、デッキをまたぐことは可能ではないかと思われる。同等の工事を実施した場合の必要とされる事業の検討の詳細、一部撤去による必要とされる事業の明細等の比較を、対比を求めます。

また、多機能性を持つペDESTリアンデッキは不可欠であり、上記現行の環境影響に大きく負の影響を与えます。以上です。

○議長 ありがとうございます。

以上をもちまして、第1次公述を終了いたします。

ここで30分間の意見の取りまとめの時間を取ります。指定開発行為者の方は、第1次公述における地域交通に係る事項の見解についての、公述の準備をお願いいたします。

午前10時36分休憩

第 2 次 公 述

○議長 それでは、これより第2次公述を始めます。

初めに、指定開発行為者の方から10分以内で公述人の第1次公述における地域交通に係る事項に対しての見解について、公述をお願いいたします。よろしくをお願いいたします。

○指定開発行為者（B） 指定開発行為者から公述させていただきます。

初めに、鹿島田駅と平間駅の高さの違いについてでございますが、駅のプラットフォーム形式、相対式、島式の違いによるものでございまして、地表面から鉄道高架橋の高さにつきましては、基本的に鹿島田駅、平間駅のいずれもほぼ変わらないもののご理解をいただきたいと考えております。

次に、鹿島田駅の鉄道を東西にまたぐペDESTリアンデッキについてでございますが、鉄道高架橋の上下を通す案や鉄道橋をさらに高くするなどの検討を行った結果、バリアフリーの確保や事業費の増加、駅へのアクセス性などの課題があり、復旧が困難であります。鉄道の高架化に伴い、鹿島田駅の改札口が一階レベルに変更となることを踏まえながら、現在、駅まで接続をしているペDESTリアンデッキの機能回復として、駅前に接続をさせる方針でございます。今後も地域の皆様のご意見をお伺いしながら、交通管理者との協議や交通安全対策の検討などを行ってまいります。

次に、鹿島田駅前の交差点の形状等につきましては、今後交通管理者と協議を行い、車止め、ボラードなどの安全施設の適切な配置や歩車分離式信号の設置の可否など、安全に配慮した検討を行ってまいります。

次に、鉄道の高架化と合わせて実施する交差点や交通広場の整備にあたりましては、ビル風などの地域特性を踏まえさせていただき、地域の皆様のご意見をお伺いしながら、交通管理者との協議や必要な対策の検討などを行ってまいります。

次に、鹿島田駅ペDESTリアンデッキにおいて、鉄道の高架橋の高さを歩行者の通行に必要な高さで確保できるまで高く上げるというのは、ペDESTリアンデッキと交差する前後、それぞれ約100メートルぐらいの区間の鉄道高架橋及び鹿島田駅の高さなどの見直しが必要となり、比較・検討においては、事業費の増加を確認したところでございます。

公述は以上でございます。

○議長 ありがとうございます。

指定開発行為者の方の第2次公述が終わったわけでございますが、取りまとめの時間として、15分間の時間を取ります。公述人の方は、指定開発行為者の地域交通に係る第2次公述に対するご意見の公述の準備をお願いいたします。

なお、公述人の方は、第2次公述以降を行わない場合であれば、この間にお申出いただければと思います。

午前11時24分再開

○議長 それでは、ただいまから再開いたします。

先ほどの指定開発行為者の地域交通に係る第2次公述に対するご意見の公述を、公述人から5分以内でお願いいたします。

○A公述人 先ほど公述しております、Aでございます。

さっそく、5分しか時間がないので本題に入りたいと思います。

2019年9月9日、鹿島田駅、関東地方に大きな台風が来ました。ちょっとこんな感じで、台風が直撃したような形になります。そのときに、鹿島田駅前のロータリー、要するに広場のところをちょっと映しました動画がありますので、動画をお願いします。

(動画投影開始)

私のほうの店舗から見たものなのですけれども、ちょうど新川崎パークタワーができたときに植えた防風林が大きく倒れたということです。見ていただくと分かるのですが、手前側は自転車が通ったり、ビル風の影響は比較的出ていないのですが、ペDESTリアンデッキ側はかなり荒れていたようです。しかしデッキのほうは安全性が保たれているかなというふうに感じております。

(動画投影終了)

動画の続きを公述させていただきます。

当日の当該地域のアメダス観測風向、風力は、西の風風速20メートルから25メートルです。

都市計画による高層建物側の防風樹林は、ビル風で根こそぎ倒れ、現在も回復はされておられません。手前側に車・自転車が通行していることを考えると、高層建物側のビル風の猛威が恐ろしいように見えたのではないかと思います。

しかし、道路側に映るペDESTリアンデッキには、アクリル防風板とホワイトの屋根によって、安全な歩行空間が保たれている様子が見て取れたというところがございます。

近年、台風の勢力が温暖化の影響で激甚化しております。風速60メートル、65メートルなどという数値がよくテレビで流されております。風水害から市民の安心安全を担保するためには、鹿島田駅・新川崎地区の骨格となるペDESTリアンデッキ及び東西通路は不可欠だというふうに推測されます。

また、幸区ハザードマップの洪水・内水害の浸水想定において、多摩川水系では現状で1メートルから2メートル。内水害には、50センチから1メートルと。浸水予測が当該地区で着色されており、その際にはペDESTリアンデッキ、東西通路に新川崎、シンカシティ側からサウザンドシティ側までの広大な地域の避難誘導、人流の確保、支援物資の物流に大きな防災性が担保されていることは明白であります。

鹿島田駅と高架部前後100メートルにわたり、高さ変更が必要で費用がかさむと示されましたが、新川崎、鹿島田地区の再開発及び、鹿島田周辺及び、鹿島田駅北部地区、空地域再開発において、歩車分離策、橋上フロアの活用は、将来性及び発展のキーワードであります。

ペDESTリアンデッキと東西通路の多機能性は地域に不可欠な交通の条件ですと。環境条件ですということ、意見を終わります。以上。

○議長 ありがとうございます。

以上をもちまして、第2次公述を終了いたします。

ここで15分間の意見取りまとめの時間を取ります。指定開発行為者の方は、公述人の第2次公述における地域交通に係る事項の見解について公述の準備をお願いいたします。

午前11時30分休憩

第 3 次 公 述

○議長 それでは、これより第3次公述を始めます。

初めに、指定開発行為者の方から5分以内で公述人の第2次公述における地域交通に係る事項に対しての見解について、公述をお願いいたします。

よろしくお願いいたします。

○指定開発行為者（B） 指定開発行為者が公述させていただきます。

初めに、鹿島田駅の鉄道を東西にまたぐペDESTリアンデッキについてでございますが、ペDESTリアンデッキを撤去する区間につきましては、鉄道をまたぐ部分だけでございます。それ以外の区間については現状のまま存地しているところでございます。

また、鉄道の高架化に伴い撤去する区間につきましては、改札口が鹿島田駅の1階レベルに変更となりますことを踏まえ、現在、駅まで接続しているペDESTリアンデッキの機能回復として、いずれも風に対する機能、パネルなどを現状の機能を踏まえ、いずれも同じく駅前には接続させる方針でございます。

次に水害についてでございますが、台風などの水害につきましては、予測可能な災害という特性がございます。本市におきましては、こちらのハザードマップなどの啓発活動を行っているところでございまして、鹿島田駅においては多摩川の洪水が発生した場合における洪水の浸水想定区域といたしまして、0.5メートルから3メートルの浸水が想定されているところでございます。

先ほど申し上げましたが、台風につきましては進行性の災害ということでございまして、多摩川の氾濫に対しましては、多摩川において避難情報としての水位を設定しております。

皆様もテレビのほうで警戒レベル5や4などの情報をご覧になられたことがあろうかとございますが、多摩川の水位が避難氾濫水位などに達した場合につきましては、高齢者の方などが避難を開始していただくよう、川崎市のほうが発令しているところでございまして、また、氾濫危険水位になりましたら、全ての方に避難指示を川崎市のほうが発令し、皆様の避難の時間を確保した上で、緊急安全確保というものを発生するというふうに行っているところでございます。

引き続き、災害に強い、しなやかなまちづくりを推進してまいりたいと考えているところでございます。

また、連続立体交差事業を行うことにより、これまでボトルネックとなっていた鹿島田踏切が除却されることで、地表面における回遊性が向上するものと考えております。鹿島田駅周辺の都市計画道路、矢向鹿島田線と古市場矢上線の交差点は、踏切除却に伴い交通環境を改善するほか、関連道路の整備に伴いまして、歩道や信号機の設置を計画しておりますことから、同交差点における歩行者動線も踏まえ、ペDESTリアンデッキの機能回復について、地域の皆様のご意見をお伺いしながら、交通管理者との協議や交通安全対策の検討などを行い、これまで有しておりましたペDESTリアンデッキの機能の回復をしてまいりたいと考えております。

公述は以上でございます。

○議長 ありがとうございます。

指定開発行為者の方の第3次公述が終わったわけでございますけれども、この後公述人の取りまとめの時間として、10分間の時間を取ることになっておりますが、公述人の方から取りまとめに際して、そこまでの時間がかからないであろうという申出がございましたので、最大で10分ということになりますと、再開は11時59分となりますが、それよりも若干早めに再開のほうは可能かと思っております。

公述につきましては、これが最後となります。これ以降の公述はございませんので、それを踏まえて、公述人の方はご意見の取りまとめをお願いしたいと思います。

午前11時49分休憩

○議長 それでは、ただいまから再開いたします。

先ほど指定開発行為者の地域交通に係る第3次公述に関するご意見の公述を、公述人から5分以内でお願いします。

それでは、A様、よろしくお願いいたします。

○A公述人 最後の公述とさせていただきます。

今回、JR東日本南武線連続立体交差化事業に係る条例環境影響評価準備書につきましては、評価項目の地域交通の中に、新たに新川崎鹿島田ペDESTリアンデッキの変更及び撤去に伴う多機能性デッキの機能の現状の把握、変更中の状態の予想、撤去後の状況の予想等、利用者の流出入、利用状況、歩行者量を具体的に目に見えるような形で、数値化、図示して、別途に項目立てて、本書にて記述されることを望みます。

以上です。

閉 会

○議長 ありがとうございます。

以上で、第3次公述が終了いたしましたので、これをもちまして本日の公述は全て終了いたしました。

本日は、長時間にわたり貴重なご意見をいただきまして、誠にありがとうございました。

本日の会議録は、市が案を作成いたしまして、後日、公述人と指定開発行為者に送付いたしまして、内容確認と修正をお願いいたします。

確定した会議録は、冒頭で申し上げましたとおり、川崎市環境影響評価審議会に審議資料として提出いたします。

また、市が、条例環境影響評価準備書について環境の保全の見地から審査いたしまして、条例環境影響評価審査書を作成するときの資料といたします。

なお、会議録は、個人名を伏せた上で、市のホームページで公表する予定です。今後の審議会での審議、審査の経過もホームページで公表してまいります。

これをもちまして、「JR東日本南武線連続立体交差事業（矢向駅～武蔵小杉駅間）」に係る条例環境影響評価準備書等に関する公聴会を終了といたします。

本日はどうもありがとうございました。

午前11時54分閉会