

7 地域社会

7. 1 地域交通

(交通混雑、交通安全)

7 地域社会

7.1 地域交通(交通混雑、交通安全)

計画地周辺の道路の状況等を調査し、工事中の工事用車両の走行及び供用時の施設関連車両の走行により変化する交通混雑及び交通安全に及ぼす影響について予測及び評価した。

(1) 現況調査

ア 調査項目

工事中の工事用車両の走行及び供用時の施設関連車両の走行が地域交通に及ぼす影響について予測及び評価を行うための基礎資料を得ることを目的として、以下に示す項目について調査した。

- (ア) 日常生活圏等の状況
- (イ) 道路の状況（自動車交通量及び歩行者・自転車交通量の状況）
- (ウ) 道路の状況（道路及び交通規制の状況）
- (エ) 交通安全の状況
- (オ) 土地利用の状況
- (カ) 道路等に係る計画等
- (キ) 関係法令等による基準等

イ 調査地域及び調査地点

- (ア) 日常生活圏等の状況
計画地周辺とした。
- (イ) 道路の状況（自動車交通量及び歩行者・自転車交通量の状況）

a 自動車交通量の状況

【現地調査】

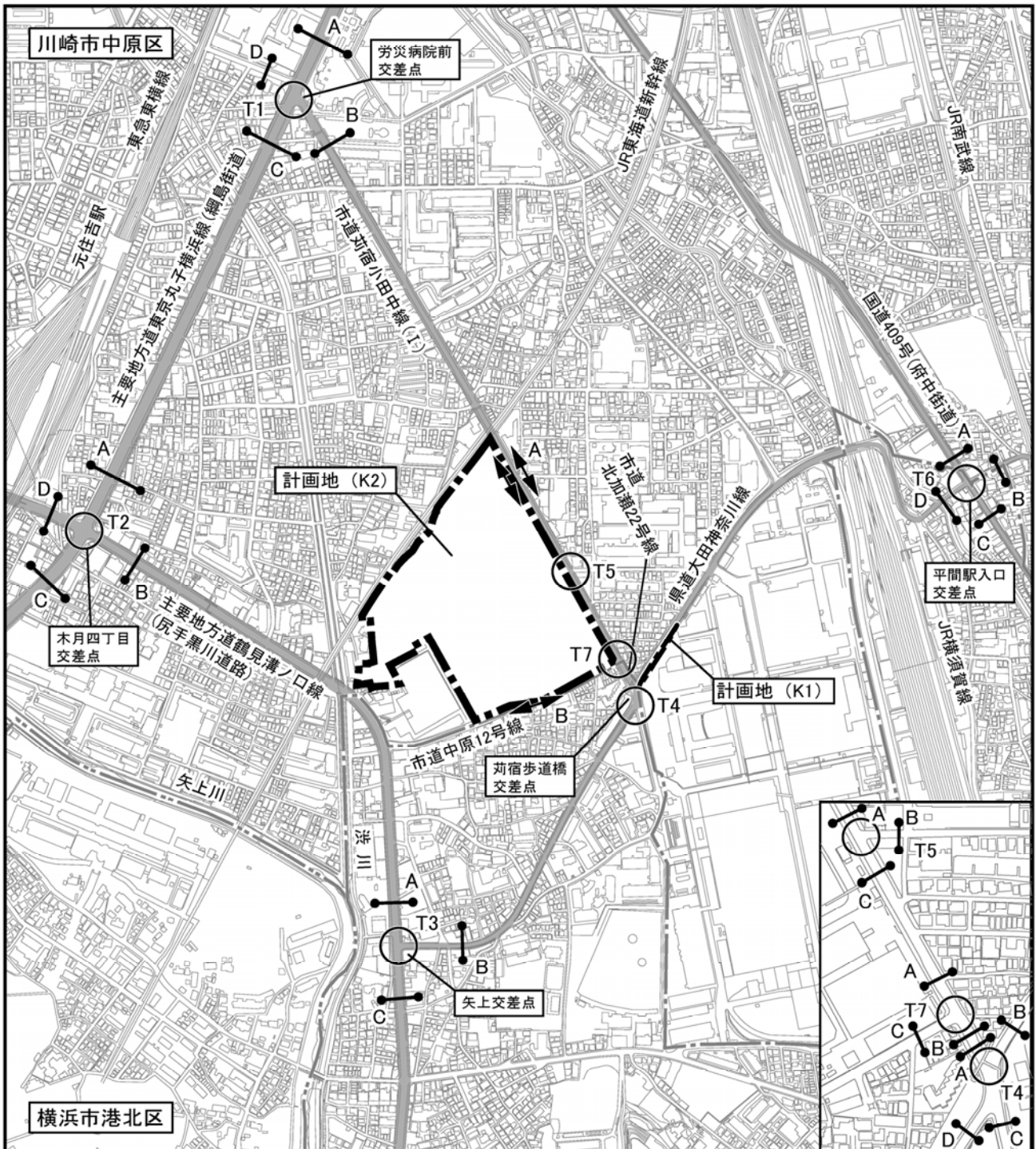
自動車交通量の調査地点は、図 5.7.1-1 及び図 5.7.1-2(1)~(4)に示す工事用車両及び施設関連車両の走行ルート上の 7 交差点とした。

b 歩行者・自転車交通量の状況

【現地調査】

歩行者・自転車交通量の調査地点は、図 5.7.1-1 に示す 3 断面とした。

- (ウ) 道路の状況（道路及び交通規制の状況）
計画地周辺の主要な 7 交差点付近とした。
- (エ) 交通安全の状況
計画地周辺の主な工事用車両及び施設関連車両の走行ルートとした。
- (オ) 土地利用の状況
計画地周辺とした。
- (カ) 道路等に係る計画等
計画地周辺とした。



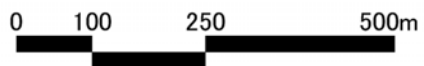
凡例

- 計画地
- 市界
- 区界
- 主要道路

- 自動車交通量調査・予測地点(T1~T7)
- 交通断面
- ↔ 歩行者・自転車調査断面

- T1 : 労災病院前交差点
- T2 : 木月四丁目交差点
- T3 : 矢上交差点
- T4 : 苜宿歩道橋交差点
- T5 : (仮)第2工場前交差点
- T6 : 平間駅入口交差点
- T7 : (仮)市道中原12号線起点交差点

図5.7.1-1 自動車交通量及び歩行者・自転車調査地点位置図



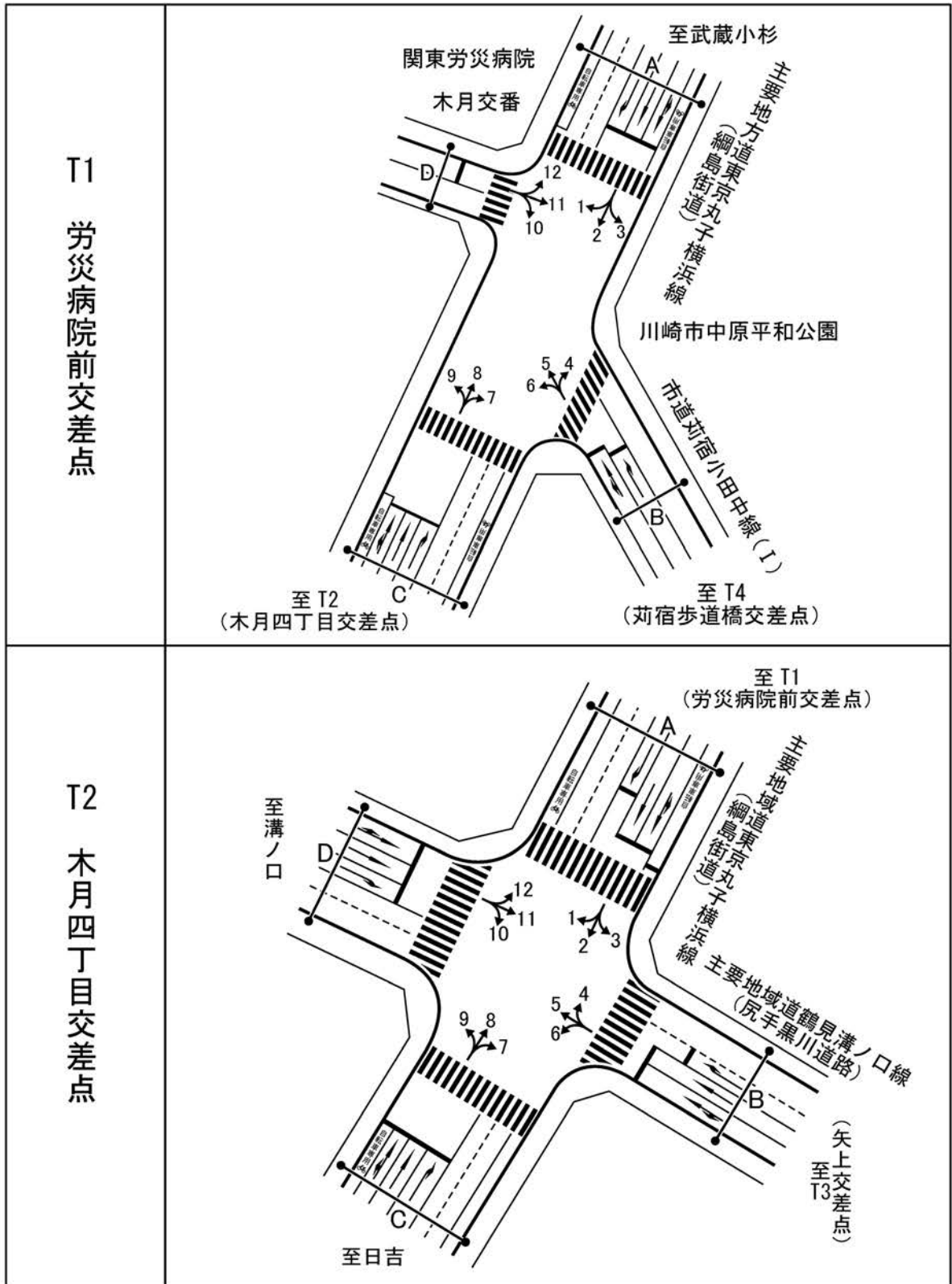


図 5.7.1-2(1) 自動車交通量調査地点状況図 (T1~T2)

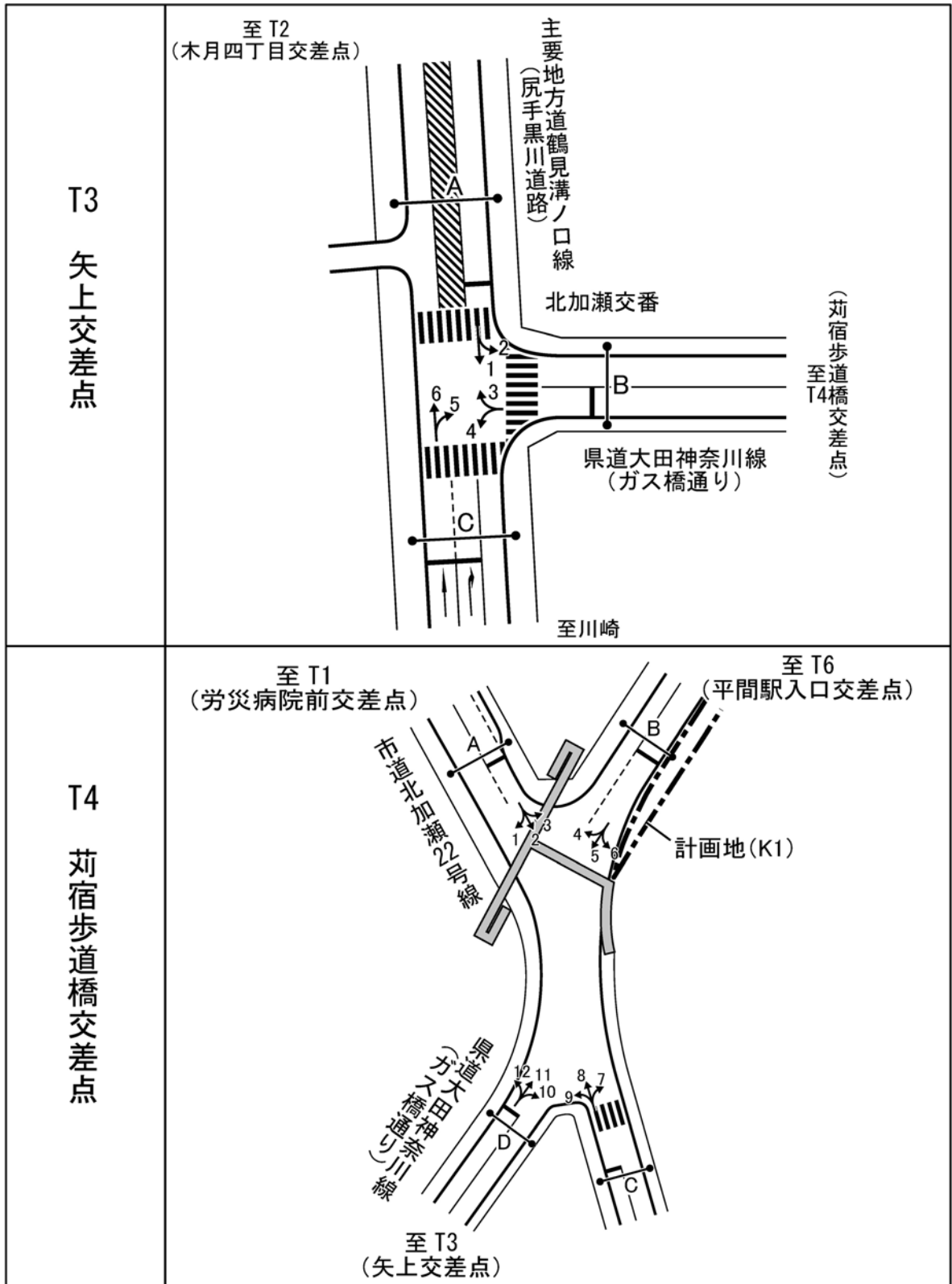


図 5.7.1-2(2) 自動車交通量調査地点状況図 (T3~T4)

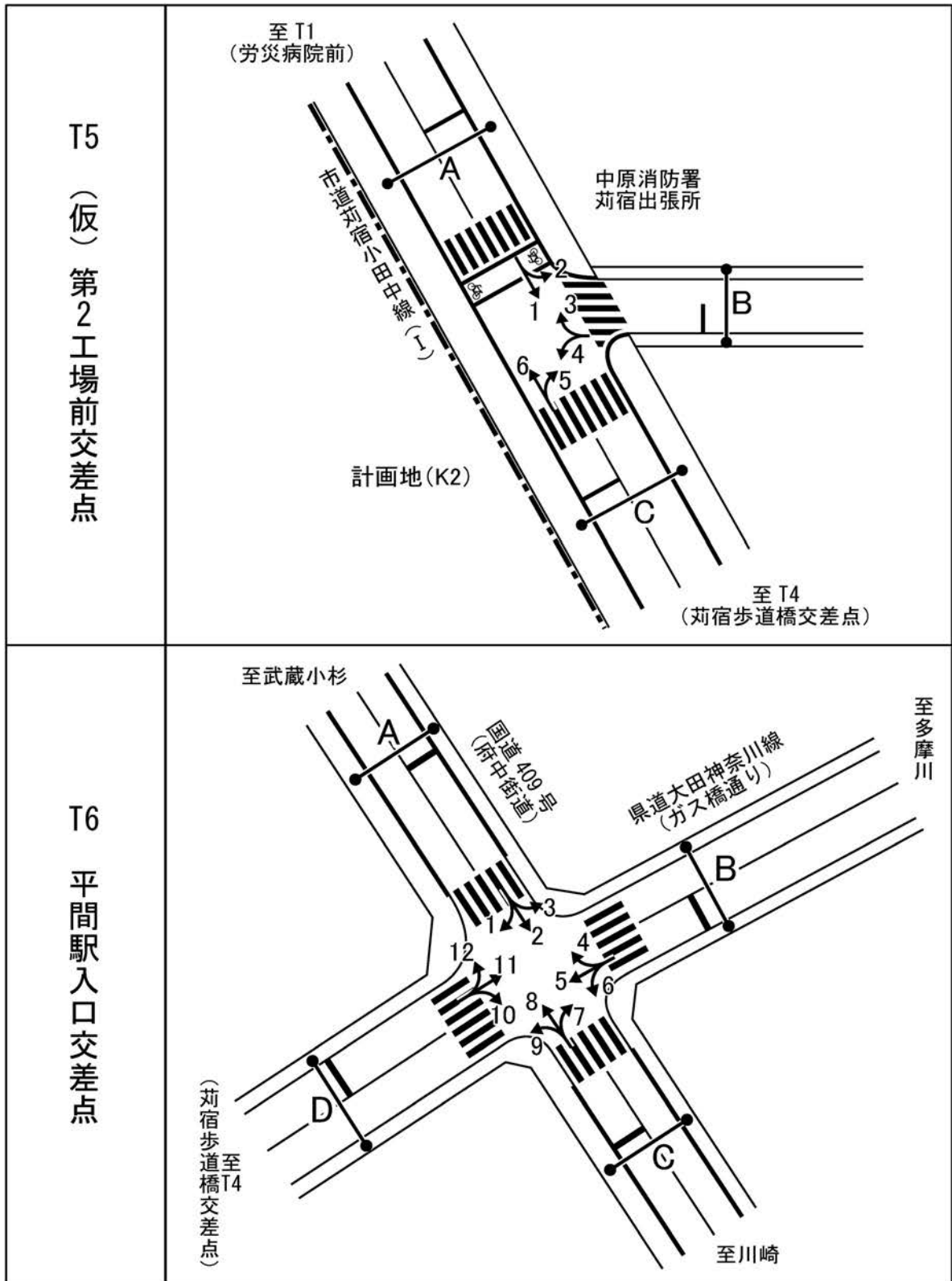


図 5.7.1-2(3) 自動車交通量調査地点状況図 (T5~T6)

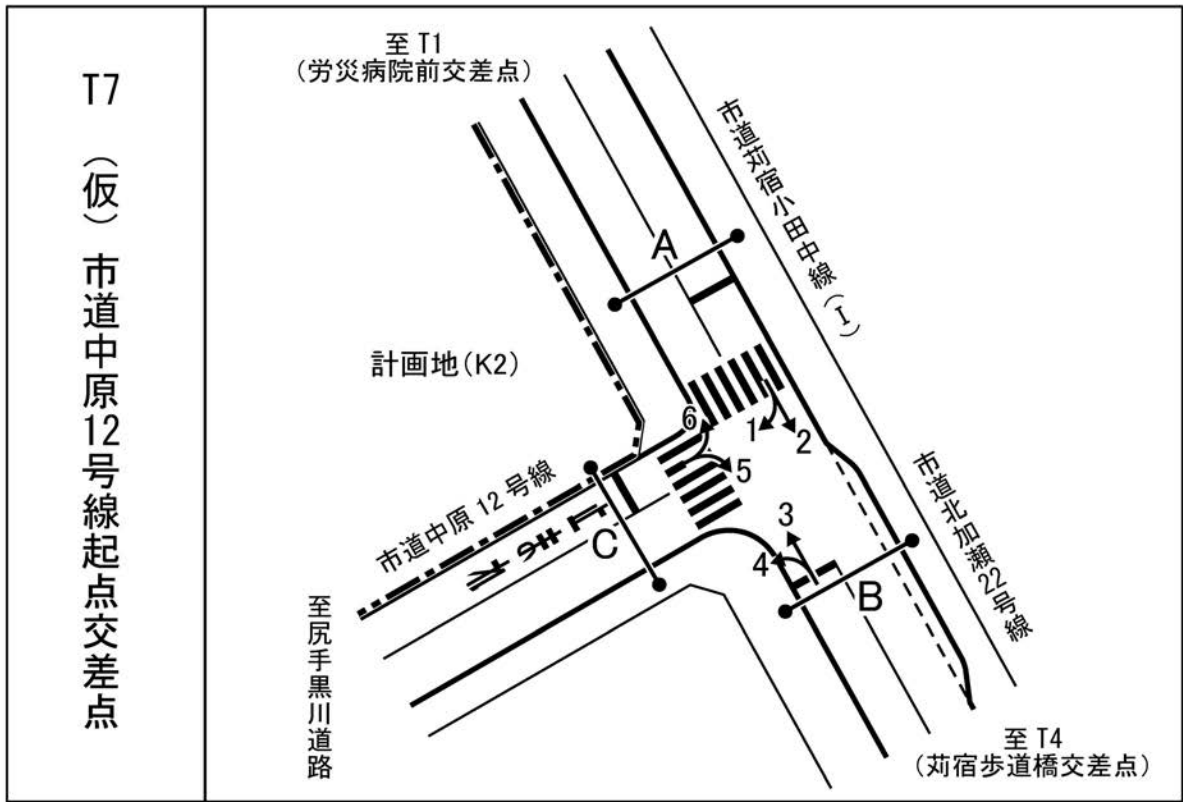


図 5.7.1-2(4) 自動車交通量調査地点状況図 (T7)

ウ 調査期間、時期

(ア) 日常生活圏等の状況

令和2年9月11日（金）

(イ) 道路の状況（自動車交通量、歩行者・自転車交通量の状況）

平日：平成30年6月26日（火）19時～6月27日（水）19時（24時間調査）

休日：平成30年6月23日（土）19時～6月24日（日）19時（24時間調査）

(ウ) 道路の状況（道路及び交通規制の状況）

平成30年6月27日（水）

(エ) 交通安全の状況

令和2年9月18日（金）

エ 調査方法

(ア) 日常生活圏等の状況

通学区域及び指定通学路は、「川崎市立小・中学校の通学区域」（川崎市ホームページ）等の既存資料及び川崎市教育委員会にヒアリングにより把握した。

鉄道及びバス路線の状況は、「ガイドマップかわさき」、「かわさき市バスマップ」（川崎市ホームページ）等の既存資料を収集・整理し、把握した。

(イ) 道路の状況（自動車交通量の状況）

【既存資料調査】

以下の既存資料を収集・整理し、計画地周辺の自動車交通量等の状況を把握した。

・「平成27年度 道路交通センサス 一般交通量調査」

【現地調査】

交差点を通過する車両の台数を方向別、時間別及び車種別にカウンター計測した。

車種分類は表5.7.1-1に示すとおり、大型車、小型車の2車種分類とし、ナンバープレートにより区分し、自動二輪車についても合わせて計測した。

また、歩行者・自転車交通量も方向別及び時間帯別にカウンター計測した。

表 5.7.1-1 車種分類

分類	車頭番号
大型車	0、1、2、9
小型車	3、4、5、6、7
自動二輪車 (原動機付自転車含む)	—

※車頭番号8の特種車両は、形状に応じて大型車・小型車に分類する。

(ウ) 道路の状況（道路及び交通規制の状況）

現地踏査により、道路構造、車線数等の道路状況及び交通規制等を把握した。

(エ) 交通安全の状況

交通安全施設の設置状況は、現地踏査により把握した。

また、交通事故の発生状況は、幸警察署及び中原警察署へのヒアリングにより把握した。

(オ) 土地利用の状況

「土地利用現況図」等の既存資料を収集・整理し、計画地周辺の土地利用の状況を把握した。

(カ) 道路等に係る計画等

「都市計画図」等の既存資料及び川崎市まちづくり局へのヒアリングにより計画地周辺の開発計画を把握した。

(キ) 関係法令等による基準等

以下の関係法令等の内容を整理した。

- ・「地域環境管理計画」に定められている地域別環境保全水準

オ 調査結果

(ア) 日常生活圏等の状況

a 通学区域の状況

調査地域の通学区域は、図5.7.1-3に示すとおりである。

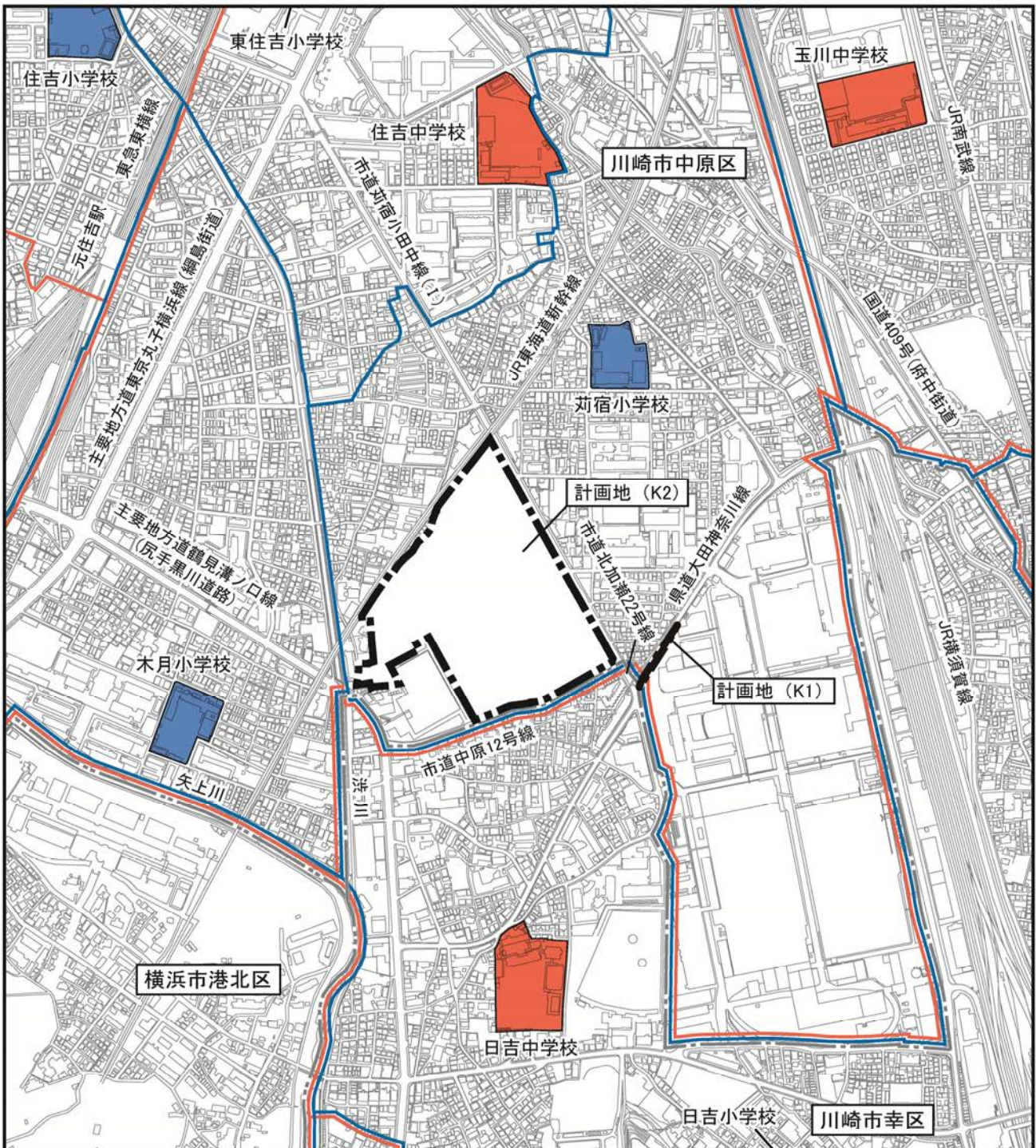
計画地は、荻宿小学校及び住吉中学校の通学区域に属しており、荻宿小学校は計画地北東側約200mに、住吉中学校は計画地北側約420mに位置している。また、工事用車両及び施設関連車両の走行ルート上には、東住吉小学校、日吉小学校、木月小学校、日吉中学校の通学区域がある。

b 通学路の状況

荻宿小学校、日吉小学校及び木月小学校の指定通学路は、工事用車両及び施設関連車両の走行ルートを並行及び横断する箇所がみられる。

c 鉄道及びバス路線の状況

計画地周辺の鉄道及びバス路線の状況については、「第3章 計画地及びその周辺地域の概況並びに環境の特性 1 計画地及びその周辺地域の概況 (7)交通、運輸の状況」(p.115~117 参照)に示したとおりである。



凡 例

- | | |
|---------|---------|
| --- 計画地 | □ 小学校区 |
| --- 市 界 | □ 中学校区 |
| --- 区 界 | ■ 公立小学校 |
| | ■ 公立中学校 |

図5.7.1-3 計画地周辺の小学校及び中学校位置図



(イ) 道路の状況（自動車交通量及び歩行者・自転車交通量の状況）

a 自動車交通量

【既存資料調査】

計画地周辺の自動車交通量の状況は、「第3章 計画地及びその周辺地域の概況並びに環境の特性 1 計画地及びその周辺地域の概況 (7)交通、運輸の状況」(p.115～117 参照) に示したとおりである。

【現地調査】

各交差点の断面流入自動車交通量調査結果は、表 5.7.1-2(1)～(2)に示すとおりである。

平日の各交差点の24時間交通量の流入計は、5,268～47,332 台/日、ピーク時間交通量は394～3,047 台/時であり、ともに T2（木月四丁目交差点）が最も多かった。

休日の各交差点の24時間交通量の流入計は、4,517～44,044 台/日、ピーク時間交通量は337～2,937 台/時であり、ともに T2（木月四丁目交差点）が最も多かった。

また、現地調査時に渋滞は確認されなかった。

なお、調査結果の詳細は、資料編（p.資 155～258 参照）に示すとおりである。

b 歩行者・自転車交通量

【現地調査】

歩行者・自転車交通量の調査結果は表 5.7.1-2(3)～(4)に示すとおりである。

平日の各断面の24時間交通量は、932～1,870 人/日、ピーク時間交通量は、39～78 人/15分であり、合計値ではともに A（西側）が最も多かった。

休日の各断面の24時間交通量は、527～915 人/日、ピーク時間交通量は、16～30 人/15分であり、合計値ではともに A（東側）が最も多かった。

調査結果の詳細は、資料編（p.資 259～270 参照）に示すとおりである。

表 5.7.1-2(1) 交差点断面流入自動車交通量調査結果（平日）

調査地点		24 時間交通量(台/日)			ピーク時間交通量(台/時)			
		小型車	大型車	合計	ピーク 時間	小型車	大型車	合計
T1 労災病院前交差点	A 断面	12,058	1,899	13,957	18-19	866	56	922
	B 断面	3,120	1,056	4,176	17-18	284	55	339
					18-19	285	54	339
	C 断面	10,977	1,885	12,862	16-17	735	113	848
	D 断面	2,348	541	2,889	10-11	180	50	230
流入計	28,503	5,381	33,884	17-18	1,922	205	2,127	
T2 木月四丁目交差点	A 断面	11,478	2,005	13,483	18-19	995	92	1,087
	B 断面	9,661	2,069	11,730	18-19	773	69	842
	C 断面	9,320	1,432	10,752	10-11	630	108	738
	D 断面	9,492	1,875	11,367	10-11	651	168	819
	流入計	39,951	7,381	47,332	7-8	2,554	493	3,047
T3 矢上交差点	A 断面	9,633	1,839	11,472	13-14	589	132	721
	B 断面	2,438	721	3,159	16-17	170	56	226
					17-18	192	34	226
	C 断面	10,332	2,347	12,679	8-9	680	187	867
流入計	22,403	4,907	27,310	10-11	1,370	353	1,723	
T4 菟宿歩道橋交差点	A 断面	1,195	705	1,900	9-10	100	59	159
	B 断面	2,204	848	3,052	18-19	179	30	209
	C 断面	512	197	709	17-18	90	36	126
	D 断面	2,398	996	3,394	7-8	214	70	284
	流入計	6,309	2,746	9,055	8-9	382	214	596
T5 (仮)第2工場前 交差点	A 断面	1,846	593	2,439	16-17	138	31	169
	B 断面	550	33	583	17-18	71	4	75
	C 断面	1,674	695	2,369	7-8	125	63	188
	流入計	4,070	1,321	5,391	17-18	340	68	408
T6 平間駅入口 交差点	A 断面	3,301	610	3,911	10-11	254	60	314
	B 断面	2,540	283	2,823	11-12	204	24	228
	C 断面	2,863	543	3,406	18-19	301	26	327
	D 断面	2,992	329	3,321	17-18	229	21	250
	流入計	11,696	1,765	13,461	14-15	858	143	1,001
T7 (仮)市道 中原12号線起点 交差点	A 断面	1,195	705	1,900	9-10	100	59	159
	B 断面	1,475	909	2,384	17-18	115	68	183
	C 断面	869	115	984	7-8	114	15	129
	流入計	3,539	1,729	5,268	9-10	255	139	394

表 5.7.1-2(2) 交差点断面流入自動車交通量調査結果 (休日)

調査地点		24 時間交通量(台/日)			ピーク時間交通量(台/時)			
		小型車	大型車	合計	ピーク 時間	小型車	大型車	合計
T1 労災病院前交差点	A 断面	12,386	815	13,201	17-18	864	52	916
	B 断面	2,756	550	3,306	17-18	230	38	268
	C 断面	11,732	752	12,484	16-17	830	38	868
	D 断面	2,617	55	2,672	10-11	228	3	231
	流入計	29,491	2,172	31,663	17-18	2,087	133	2,220
T2 木月四丁目交差点	A 断面	11,360	821	12,181	15-16	818	49	867
	B 断面	10,061	461	10,522	16-17	771	27	798
	C 断面	10,465	361	10,826	12-13	746	15	761
	D 断面	9,993	522	10,515	11-12	746	26	772
	流入計	41,879	2,165	44,044	16-17	2,821	116	2,937
T3 矢上交差点	A 断面	9,759	537	10,296	13-14	681	40	721
	B 断面	2,551	325	2,876	10-11	207	16	223
	C 断面	10,730	771	11,501	16-17	752	46	798
	流入計	23,040	1,633	24,673	15-16	1,576	108	1,684
T4 荻宿歩道橋交差点	A 断面	1,199	300	1,499	10-11	107	18	125
	B 断面	2,450	159	2,609	11-12	183	7	190
	C 断面	347	18	365	11-12	40	1	41
	D 断面	2,733	314	3,047	11-12	219	17	236
	流入計	6,729	791	7,520	11-12	526	42	568
T5 (仮)第2工場前 交差点	A 断面	1,798	323	2,121	10-11	154	15	169
	B 断面	472	15	487	16-17	57	1	58
	C 断面	1,564	345	1,909	11-12	133	20	153
	流入計	3,834	683	4,517	10-11	302	38	340
T6 平間駅入口 交差点	A 断面	3,512	215	3,727	14-15	305	18	323
	B 断面	2,720	131	2,851	14-15	216	11	227
	C 断面	2,812	177	2,989	17-18	281	11	292
	D 断面	3,205	160	3,365	12-13	244	14	258
	流入計	12,249	683	12,932	12-13	807	43	850
T7 (仮)市道 中原12号線起点 交差点	A 断面	1,662	322	1,984	10-11	151	19	170
	B 断面	1,573	378	1,951	17-18	124	26	150
	C 断面	632	25	657	17-18	57	2	59
	流入計	3,867	725	4,592	10-11	299	38	337

表 5.7.1-2(3) 歩行者・自転車交通量（平日）

調査地点	24時間交通量				ピーク時間交通量				
	児童 (人/日)	歩行者 (人/日)	自転車 (台/日)	合計 (人/日)	ピーク 時間帯	児童 (人/15分)	歩行者 (人/15分)	自転車 (台/15分)	合計 (人/15分)
A (西側)	5	901	964	1,870	17:30～ 17:45	0	28	50	78
A (東側)	2	835	894	1,731	7:15～ 7:30	0	33	30	63
B	11	352	569	932	7:30～ 7:45	2	13	24	39

表 5.7.1-2(4) 歩行者・自転車交通量（休日）

調査地点	24時間合計交通量				ピーク時間交通量				
	児童 (人/日)	歩行者 (人/日)	自転車 (台/日)	合計 (人/日)	ピーク 時間帯	児童 (人/15分)	歩行者 (人/15分)	自転車 (台/15分)	合計 (人/15分)
A (西側)	14	336	457	807	17:15～ 17:30	1	10	18	29
A (東側)	9	478	428	915	17:30～ 17:45	0	16	14	30
B	6	211	310	527	13:15～ 13:30	0	3	13	16
					17:45～ 18:00	0	9	7	16

(ウ) 道路の状況（道路及び交通規制の状況）

計画地周辺における主要交差点の道路及び交通規制状況は、図 5.7.1-4(1)～(4)に示すとおりである。

(エ) 交通安全の状況

a 交通安全施設の設置状況

交通安全施設の設置状況は、図 5.7.1-5 に示すとおりである。

計画地周辺の主な工事用車両及び施設関連車両の走行ルートでは、市道荊宿小田中線(I)や主要地方道鶴見溝ノ口線の一部では、マウントアップと植栽が設けられており、主要地方道東京丸子横浜線では、主にセミフラットとガードパイプと植栽が設置されている。また、県道大田神奈川線は、平間交差点付近を除く箇所ではマウントアップやマウントアップとガードレールが設置されている。

b 交通事故の発生状況

工事用車両及び施設関連車両の走行ルートにおける令和元年の交通事故（人身事故）の発生状況は、図 5.7.1-6 に示すとおりである。

調査地域における事故の発生件数は 21 件であり、交差点での発生が多い。

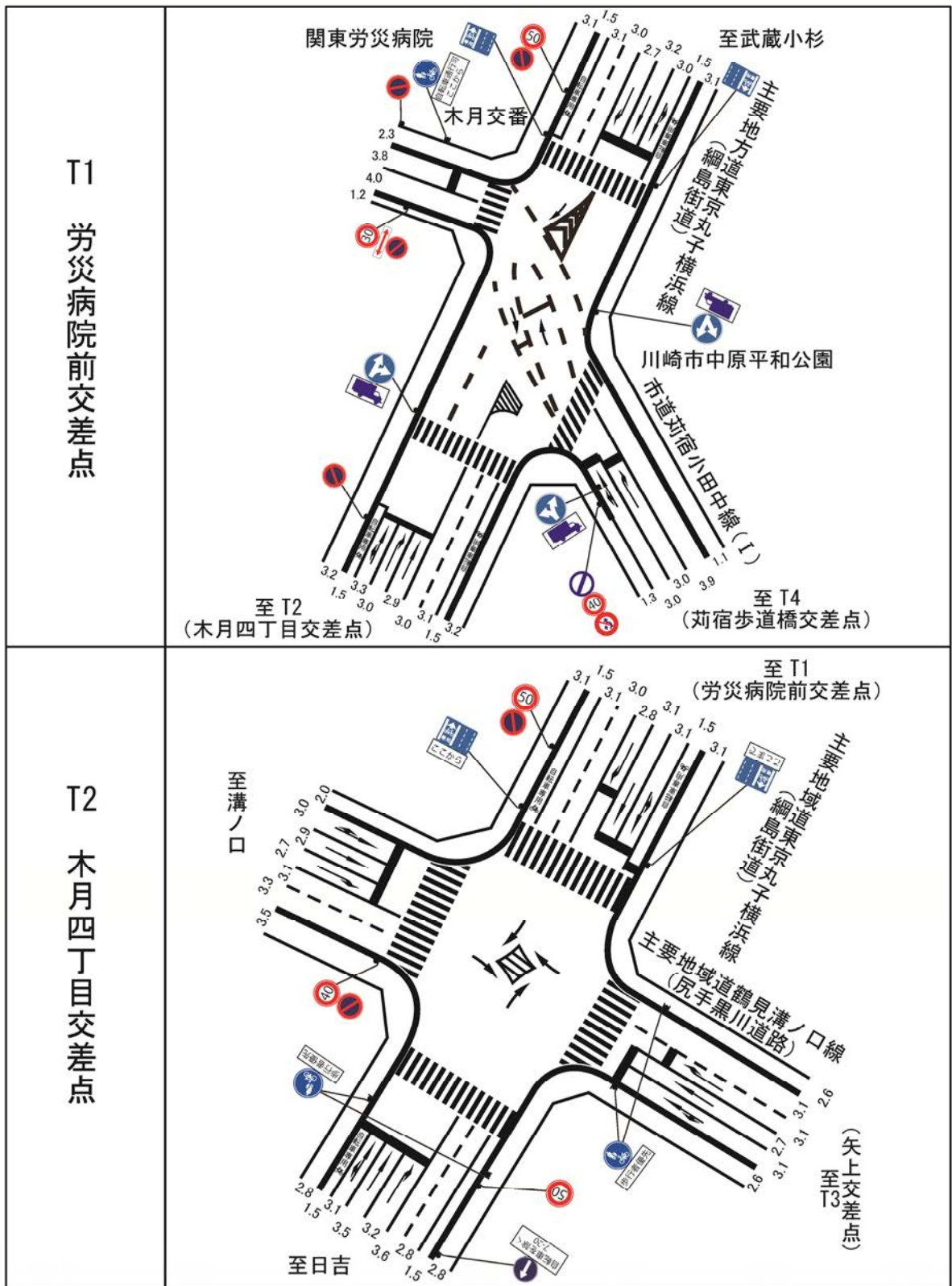


図 5.7.1-4(1) 道路及び交通規制状況図 (T1~T2)

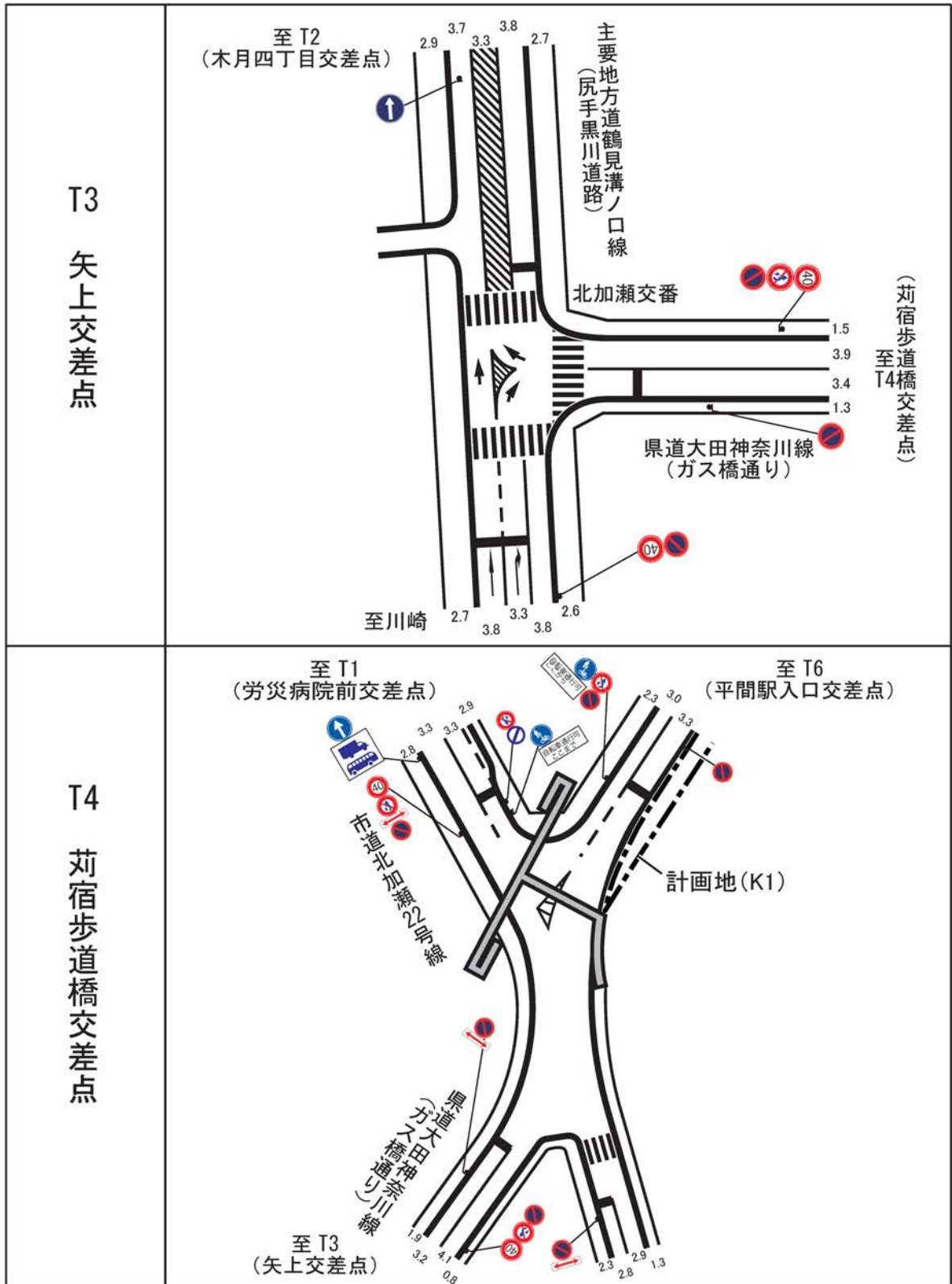


図 5.7.1-4(2) 道路及び交通規制状況図 (T3~T4)

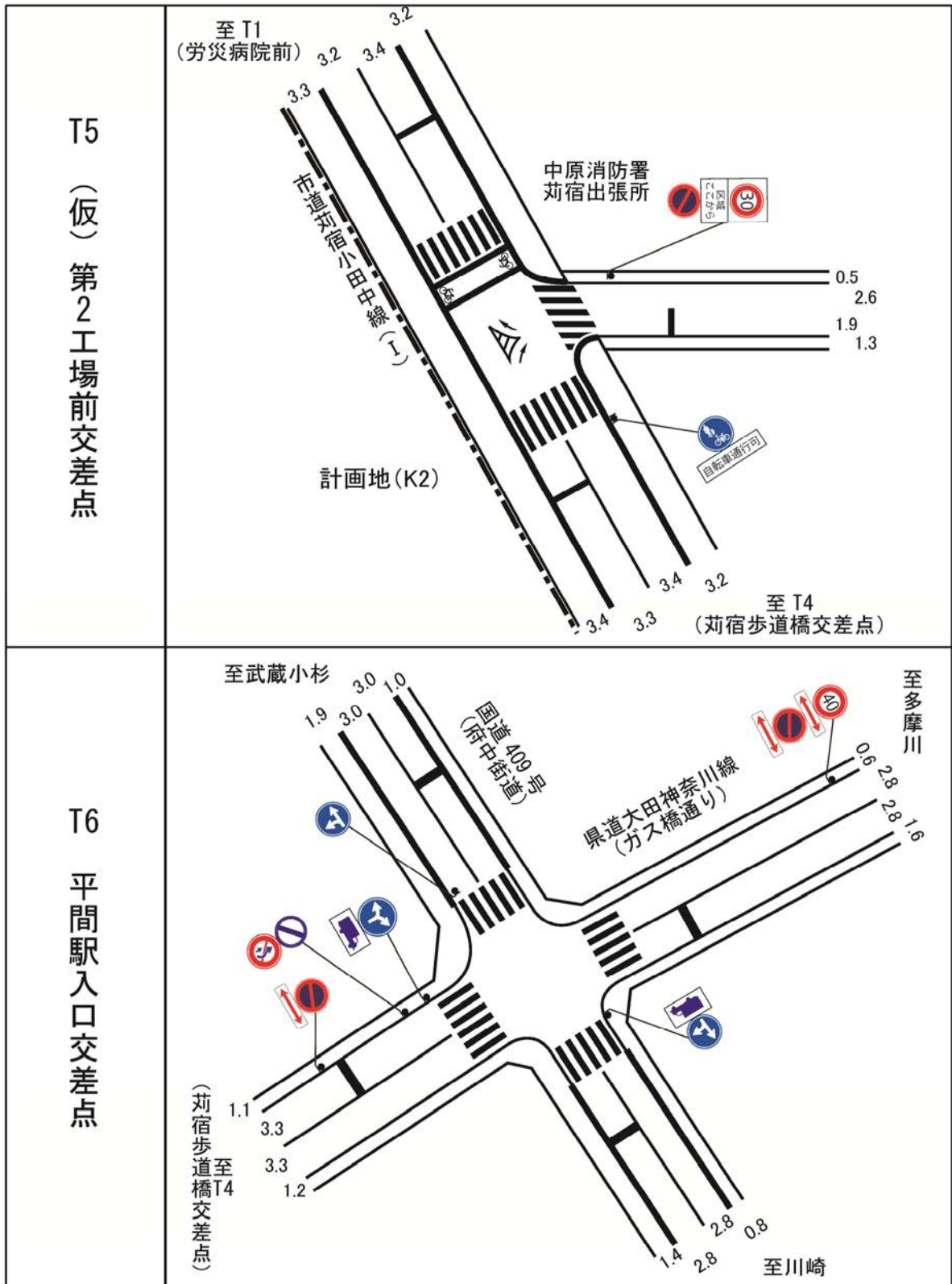


図 5.7.1-4(3) 道路及び交通規制状況図 (T5~T6)

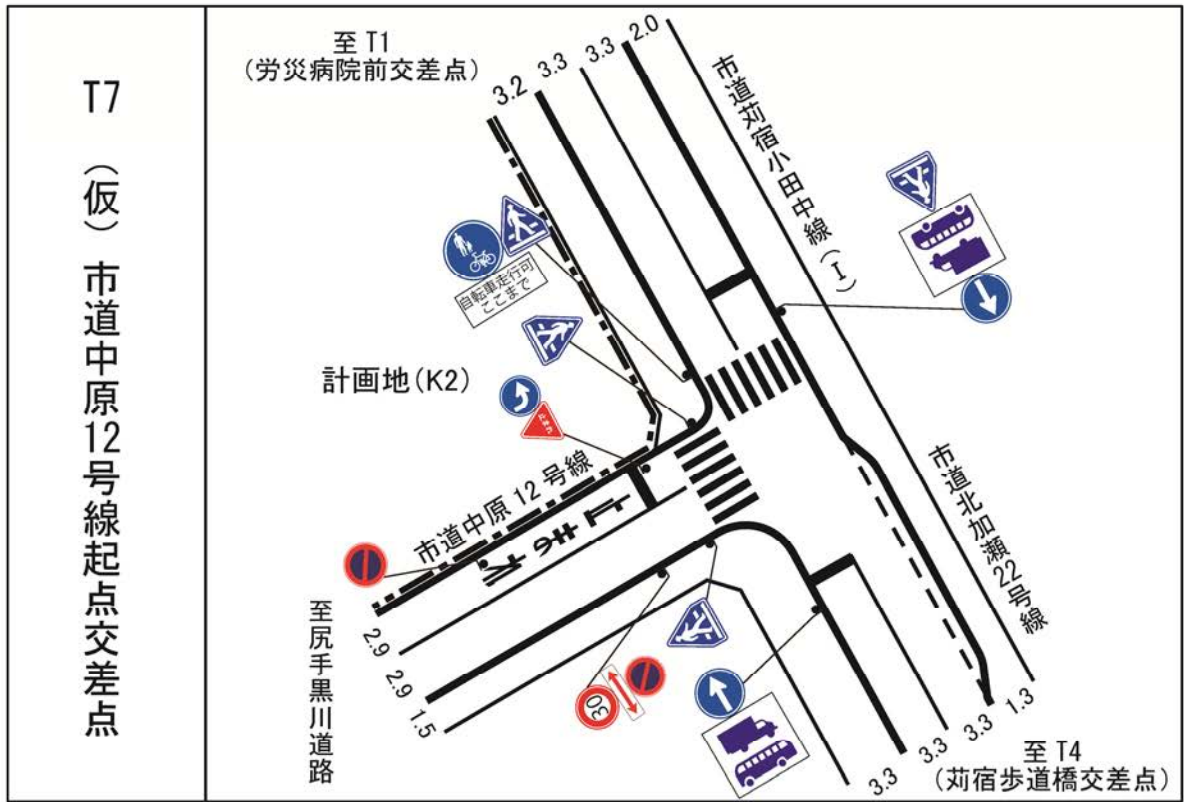
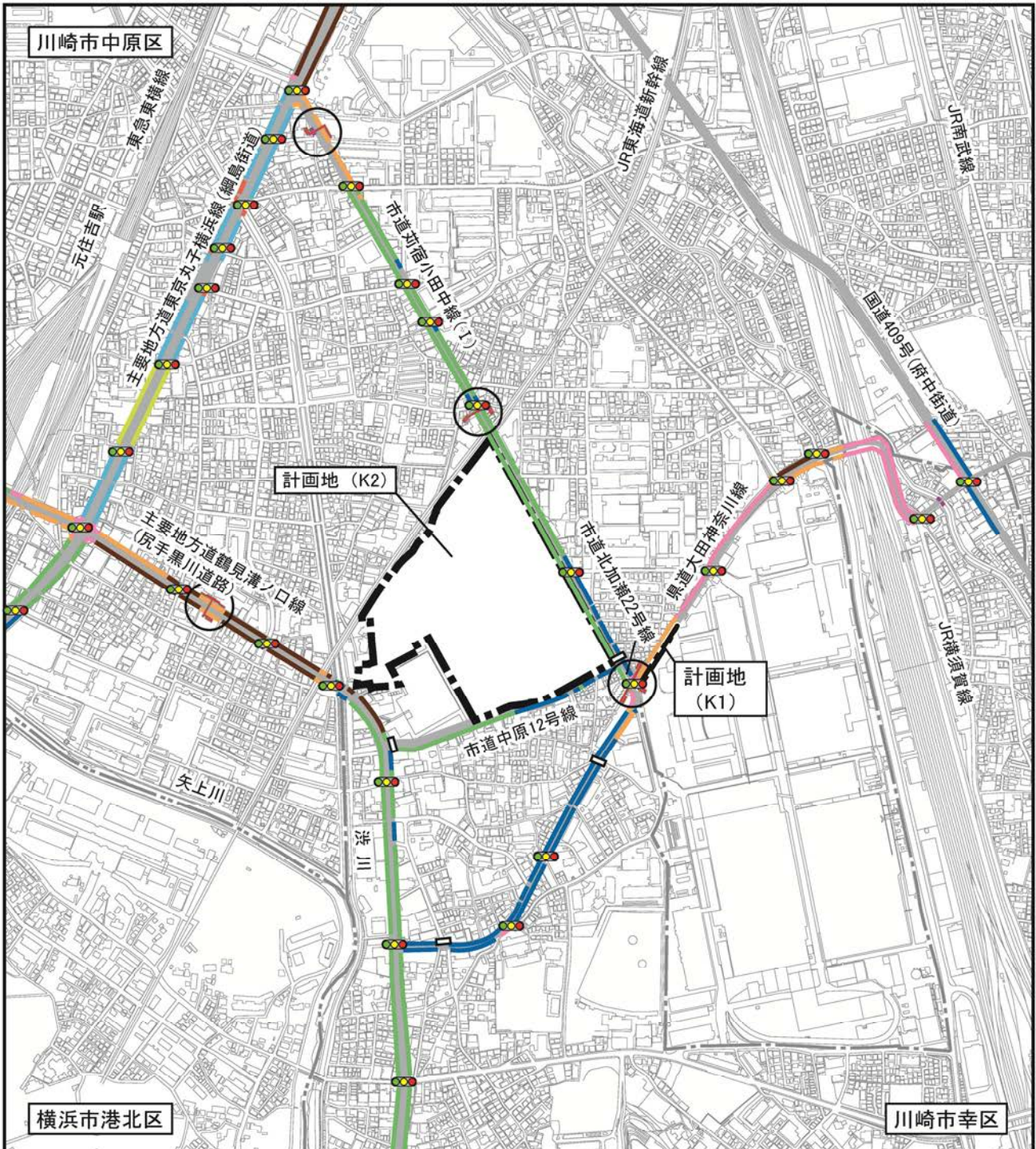


图 5.7.1-4(4) 道路及び交通規制状況图 (T7)



凡例

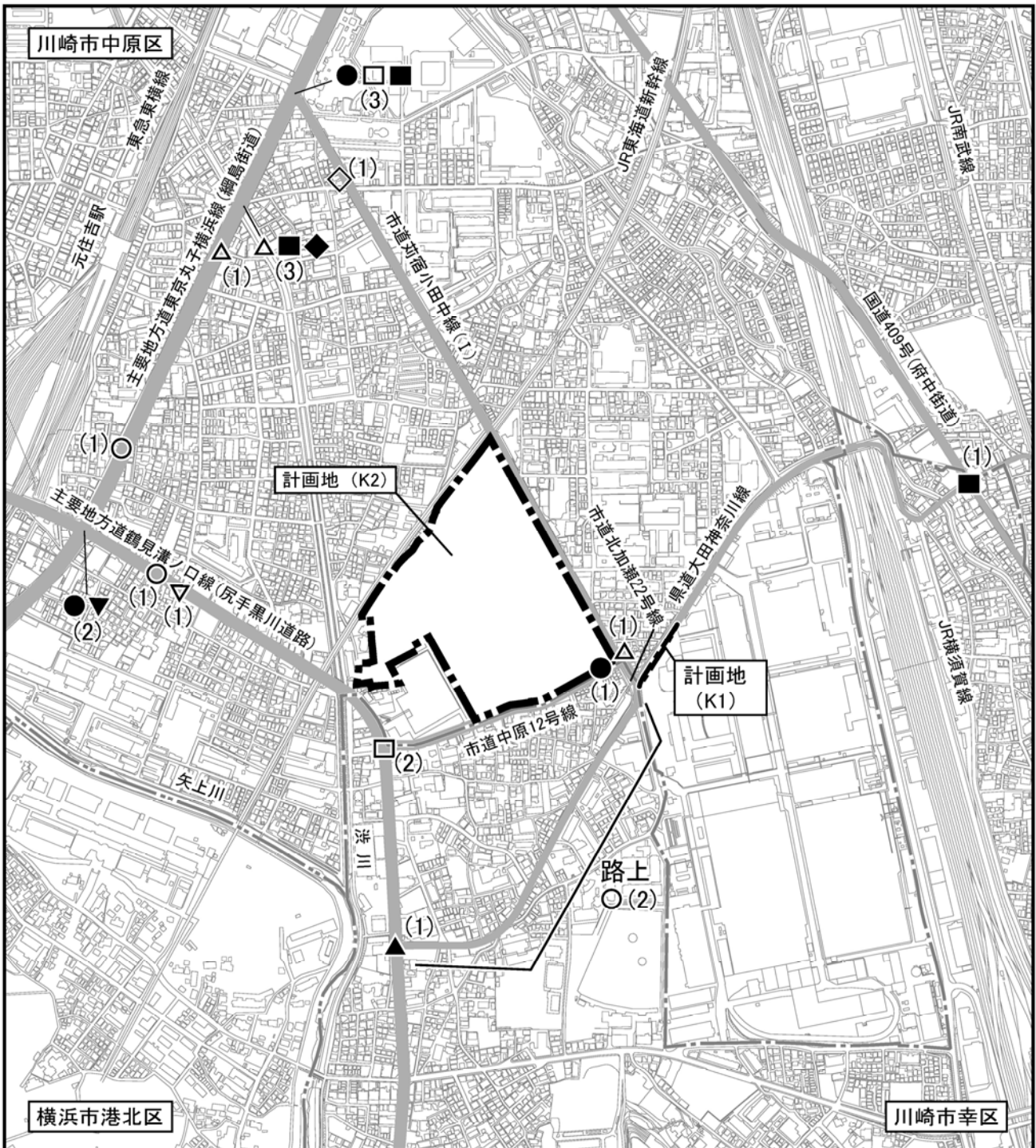
- 計画地
- 市界
- 区界
- 主要道路

- マウントアップ
- マウントアップ+ガードレール
- マウントアップ+ガードパイプ
- マウントアップ+植栽
- マウントアップ+ガードパイプ+植栽
- セミフラット+ガードパイプ
- セミフラット+植栽
- セミフラット+ガードパイプ+植栽

- ガードレール
- 信号
- 横断歩道
- 横断歩道橋

図5.7.1-5 交通安全施設設置状況





凡例

- | | | |
|------------------------|-------------|-------------|
| — — — 計画地 | ○ 乗用車 対 乗用車 | ■ 乗用車 対 歩行者 |
| — · — · 市界 | ● 乗用車 対 貨物車 | ▽ 貨物車 対 二輪車 |
| — · — · 区界 | △ 乗用車 対 二輪車 | ▼ 貨物車 対 原付 |
| — 主要道路 | ▲ 乗用車 対 バイク | ◇ 貨物車 対 歩行者 |
| ○(○) 交通事故発生地点 (○は発生件数) | □ 乗用車 対 自転車 | ◆ 二輪車 対 歩行者 |

図5.7.1-6 交通事故発生状況図 (令和元年)

0 100 250 500m



(オ) 土地利用の状況

土地利用の状況は、「第3章 計画地及びその周辺地域の概況並びに環境の特性 1 計画地及びその周辺地域の概況 (6)土地利用状況」(p.107～114 参照)に示したとおりである。

(カ) 道路等に係る計画等

本事業においては、計画地(K1)は、本事業の一体の開発区域として県道大田神奈川線の荏宿歩道橋交差点に右折車線を設ける計画である。

計画地(K2)の東側に接する市道荏宿小田中線(I)は、計画地に入場する車両のための左折レーンと既存バスベイ2か所の拡幅を行い、拡幅分の歩道を整備計画である。計画地南側に接する市道中原12号線は、計画地(K2)に接する範囲は車道、歩道を拡幅し、自転車ナビライン※を設置する計画であり、計画地(K2)から計画地(K2)西側の主要地方道鶴見溝ノ口線に至るまでの区間は、新たな道路幅員構成にあわせた白線などの路面表示とする計画である。

また、計画地周辺においては、中原区都市計画道路荏宿小田中線(Ⅲ期)整備事業に基づく工事が行われている。当該工事は、東急目黒線の踏切除却に向けた立体交差化(労災病院前交差点～らいらっく保育園前交差点間)を行うとともに、歩車道の整備、エレベーターの設置、アンダーパス部に流入する雨水の排水ポンプ場の築造等を行うものであり、令和5年度の供用開始が予定されている。

(キ) 関係法令等による基準等

a 「地域環境管理計画」に定められている地域別環境保全水準

「地域環境管理計画」(令和3年3月改定、川崎市)では、地域交通の地域別環境保全水準として「生活環境の保全に支障がないこと。」と定めている。

(2) 環境保全目標

環境保全目標は、「地域環境管理計画」の地域別環境保全水準に基づき、「生活環境の保全に支障のないこと。」と設定した。

※自転車ナビライン：自転車の安全な通行を促すための青い矢羽型路面標示

(3) 予測及び評価

予測・評価項目は、表 5.7.1-3 に示すとおりである。

表 5.7.1-3 予測・評価項目

区 分	予測・評価項目
工事中	工事用車両の走行により変化する交通流及び交通安全に及ぼす影響
供用時	施設関連車両の走行により変化する交通流及び交通安全に及ぼす影響

ア 工事用車両の走行により変化する交通流及び交通安全に及ぼす影響

(ア) 予測地域及び予測地点

予測地域は工事用車両の走行ルートとし、交通流の予測地点は、図 5.7.1-1 (p.452 参照) に示した自動車交通量調査地点のうち工事用車両の走行ルート上の T1~6 の 6 地点とした。

(イ) 予測時期

予測時期は、「第 1 章 指定開発行為の概要 4 指定開発行為の目的、事業立案の経緯等及び内容 (17) 施工計画 ア 工事概要 表 1-11 工事工程表」(p.54 参照) に示した工事用車両 (大型車) の日最大台数がピークとなる工事開始後 17 ヶ月目に示したピーク日における工事中交通量のピーク時とした。

(ウ) 予測条件及び予測方法

a 予測条件

(a) 工事中基礎交通量の設定

計画地周辺における交通量の推移は、「第 3 章 計画地及びその周辺地域の概況並びに環境の特性 1 計画地及びその周辺地域の概況 (7)交通、運輸の状況 ア 道路交通」(p.115~117 参照) 及び資料編 (p.資 277~278 参照) に示したとおり、近年の交通量の推移が一部は増加するが、横ばいまたは減少傾向であることから、本事業では、現況交通量を将来的な基礎交通量とみなした。

(b) 工事中交通量の設定

① 工事用車両の台数

工事用車両の台数は、「第1章 指定開発行為の概要 4 指定開発行為の目的、事業立案の経緯等及び内容 (17) 施工計画 ア 工事概要 表1-11 工事工程表」(p.54 参照) に示した工事用車両(大型車)の日最大台数がピークとなる工事開始後17ヶ月目の台数480台/日・片道(大型車両426台/日・片道、小型車両54台/日・片道)とした。

② 工事中交通量

工事中の将来交通量(以下、「工事中交通量」という。)は、工事中基礎交通量に工事用車両の台数を加えて設定した。予測地点におけるピーク時間帯の工事中交通量は、表5.7.1-4に示すとおりである。また、予測地点におけるピーク時間帯の工事用車両台数は、図5.7.1-7に示すとおりである。

表 5.7.1-4 工事中の交差点将来交通量(流入断面交通量)

予測地点 (ピーク時間帯)	流入断面	工事中基礎交通量 (台/時) ①			工事用車両台数 (台/時) ②			工事中交通量 (台/時) ③=①+②		
		大型車	小型車	計	大型車	小型車	計	大型車	小型車	計
T1 労災病院前 交差点 (16~17時)	A	113	669	782	0	0	0	113	669	782
	B	66	192	258	47	0	47	113	192	305
	C	113	735	848	0	0	0	113	735	848
	D	29	193	222	0	0	0	29	193	222
T2 木月四丁目 交差点 (10~11時)	A	140	566	706	24	0	24	164	566	730
	B	162	492	654	0	0	0	162	492	654
	C	108	630	738	9	0	9	117	630	747
	D	168	651	819	5	0	5	173	651	824
T3 矢上交差点 (10~11時)	A	139	581	720	24	0	24	163	581	744
	B	39	172	211	0	0	0	39	172	211
	C	175	617	792	10	0	10	185	617	802
T4 荏宿歩道橋 交差点 (8~9時)	A	57	79	136	0	0	0	57	79	136
	B	71	101	172	23	0	23	94	101	195
	C	8	19	27	0	0	0	8	19	27
	D	78	183	261	24	0	24	102	183	285
T5 (仮)第2工場前 交差点 (8~9時)	A	35	115	150	0	0	0	35	115	150
	B	3	42	45	0	0	0	3	42	45
	C	64	104	168	47	0	47	111	104	215
T6 平間駅入口 交差点 (14~15時)	A	53	233	286	23	0	23	76	233	309
	B	19	184	203	0	0	0	19	184	203
	C	45	230	275	11	0	11	56	230	286
	D	26	211	237	0	0	0	26	211	237

※1 各予測地点の断面の位置は、「図5.7.1-2(1)~(4) 自動車交通量調査地点状況図」(p.453~456)参照。

※2 入庫ピーク、出入庫ピーク、出庫ピークのうち、工事中交通量のpcu計(普通車換算台数)が最大の時間帯をピーク時間帯と設定した。なお、設定方法は資料編(p.資279~281参照)に示すとおりである。

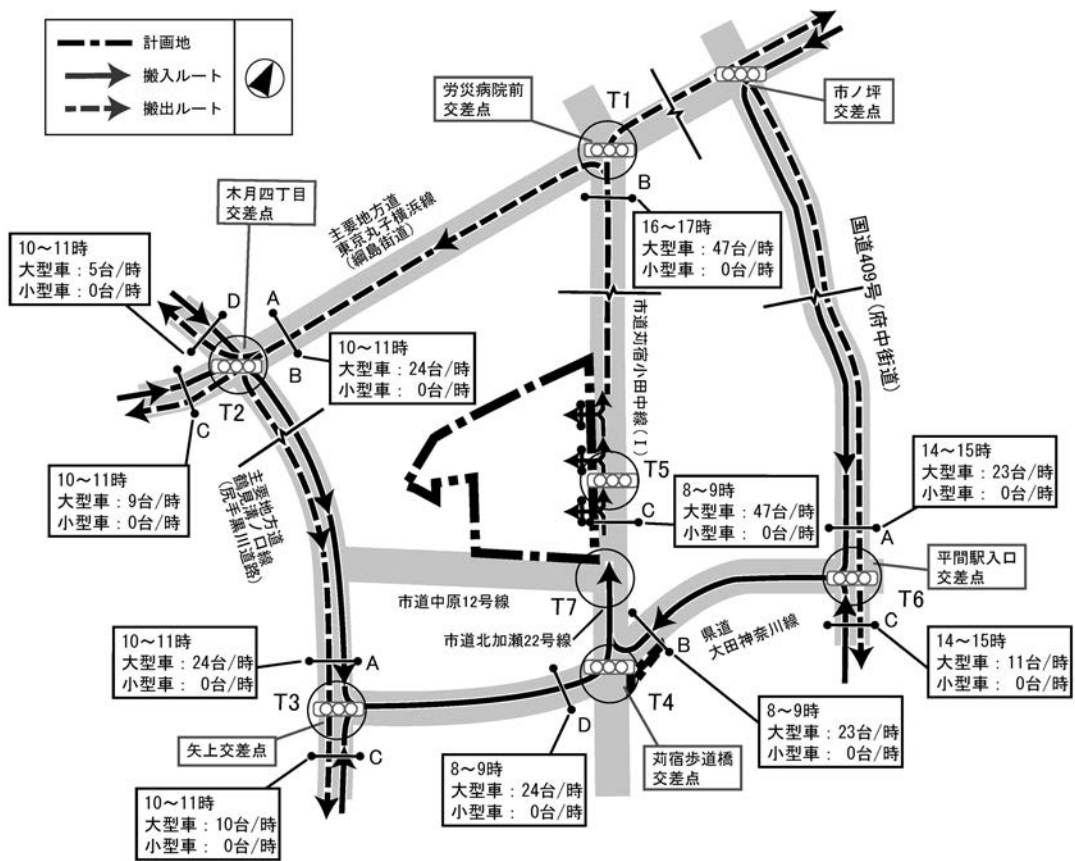


図 5.7.1-7 交差点ピーク時間帯の工事用車両台数

b 予測方法

(a) 予測手順

工事中交通量の予測手順は、図 5.7.1-8 に示すとおりである。

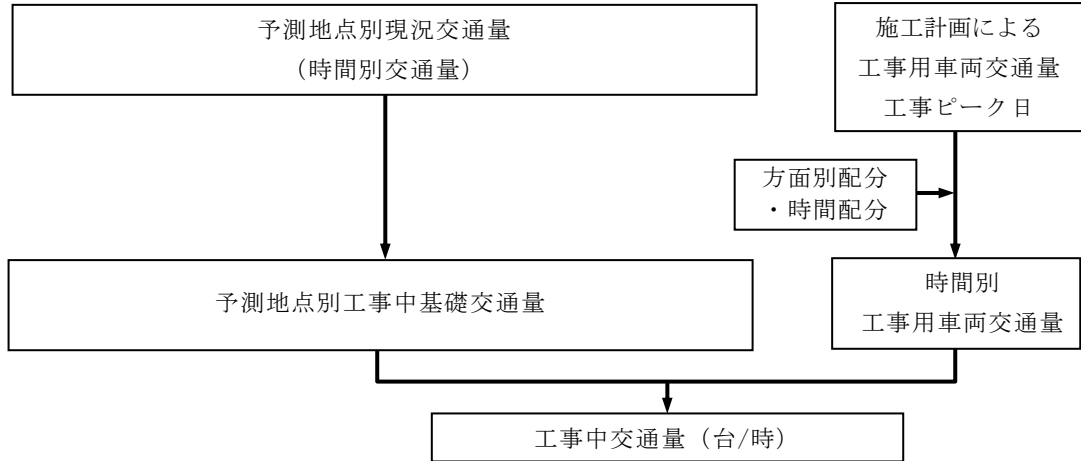


図 5.7.1-8 工事中交通量の算定フロー

(b) 工事用車両の走行に伴う交通流に及ぼす影響の予測方法

計画地周辺の現況の道路交通状況及び周辺開発事業の動向により把握した工事中の将来基礎交通量に、工事用車両の走行台数を付加させることで計画地周辺の交通状況を予測した。それをもとに、信号交差点における交差点需要率及び車線混雑度の算定を「平面交差の計画と設計 基礎編」(交通工学会、2018年11月)を用いて行った。

(c) 工事用車両の走行に伴う交通安全に及ぼす影響の予測方法

交通安全に及ぼす影響については、現況の歩行者・自転車交通量、指定通学路の状況及び交通安全施設の設置状況と工事用車両走行ルートとを照らし合わせ、工事用車両の走行により歩行者の交通安全に及ぼす影響を定性的に予測した。

(エ) 予測結果

a 交差点需要率

信号交差点における交差点需要率は、表 5.7.1-5 に示すとおりである。

工事中交通量のピーク日のピーク時間帯における交差点需要率は 0.181~0.689 であり、交通量の処理が可能とされる交差点需要率 0.9 を下回ると予測する。

なお、交差点需要率算定結果の詳細は、資料編 (p.資 284~295 参照) に示すとおりである。

表 5.7.1-5 信号交差点における交差点需要率 (工事中)

予測地点	ピーク時間帯	交差点需要率		
		工事中基礎交通量 (A)	工事中交通量 (B)	増加分 (B-A)
T1 労災病院前交差点	16~17 時	0.376	0.376	0.000
T2 木月四丁目交差点	10~11 時	0.676	0.689	0.013
T3 矢上交差点	10~11 時	0.579	0.602	0.023
T4 荻宿歩道橋交差点	8~9 時	0.290	0.318	0.028
T5 (仮) 第 2 工場前交差点	8~9 時	0.141	0.181	0.040
T6 平間駅入口交差点	14~15 時	0.341	0.368	0.027

b 車線混雑度

信号交差点における流入車線の混雑度は、表 5.7.1-6 に示すとおりである。

工事中交通量のピーク時間帯における信号交差点の流入車線のうち、工事用車両の走行により交通流が変化する車線の混雑度は、最大で 0.870 であり、円滑な交通処理が可能とされる道路の車線混雑度 1.0 を下回ると予測する。

表 5.7.1-6 信号交差点における流入車線の混雑度（工事中）

予測地点 ^{※1}	流入車線の混雑度 ^{※2}				
	流入断面	車線	工事中基礎交通量 (①)	工事中交通量 (②)	増加分 (②-①)
T1 労災病院前交差点 (16~17時)	A	左折直進・直進	0.496	0.496	0.000
		右折	0.172	0.172	0.000
	B	左折直進	0.299	0.374	0.075
		右折	0.204	0.268	0.064
	C	左折直進・直進	0.497	0.497	0.000
		右折	0.134	0.134	0.000
	D	左折・直進・右折	0.380	0.380	0.000
	T2 木月四丁目交差点 (10~11時)	A	左折直進・直進	0.638	0.674
右折			0.786	0.823	0.037
B		左折直進・直進	0.442	0.442	0.000
		右折	0.693	0.710	0.017
C		左折直進・直進	0.667	0.667	0.000
		右折	0.617	0.677	0.060
D		左折	0.426	0.426	0.000
		直進	0.858	0.870	0.012
右折	0.319	0.319	0.000		
T3 矢上交差点 (10~11時)	A	左折・直進	0.624	0.659	0.035
	B	左折・右折	0.949	0.949	0.000
	C	直進	0.532	0.532	0.000
		右折	0.397	0.440	0.043
T4 苅宿歩道橋交差点 (8~9時)	A	左折・直進・右折	0.253	0.253	0.000
	B	左折・直進・右折	0.426	0.565	0.139
	C	左折・直進・右折	0.050	0.050	0.000
	D	左折・直進・右折	0.495	0.568	0.073
T5 (仮)第2工場前 交差点 (8~9時)	A	左折・直進	0.185	0.185	0.000
	B	左折・右折	0.083	0.083	0.000
	C	直進・右折	0.224	0.304	0.080
T6 平間駅入口交差点 (14~15時)	A	左折・直進・右折	0.521	0.594	0.073
	B	左折・直進・右折	0.253	0.253	0.000
	C	左折・直進・右折	0.459	0.492	0.033
	D	左折・直進・右折	0.295	0.295	0.000

※1 各予測地点の断面の位置は、「図 5.7.1-2(1)~(4) 自動車交通量調査地点状況図」(p.453~456) 参照。

※2 工事用車両の走行により交通流が変化する車線の混雑度は太枠で示す。

c 工事用車両の走行により交通安全に及ぼす影響

工事用車両走行ルート of 交通安全施設の設置状況は、図 5.7.1-5 (p.468 参照) に示すとおりである。

工事用車両走行ルートは、市道荏宿小田中線(I)や主要地方道鶴見溝ノ口線の一部では、マウントアップと植栽が設けられており、主要地方道東京丸子横浜線では、主にセミフラットとガードパイプと植栽が設置されている。

県道大田神奈川線は、平間交差点付近を除く箇所ではマウントアップやマウントアップとガードレールが設置されており、歩車分離が図られていることから、交通安全は確保されるものと予測する。

また、県道大田神奈川線の一部区間の片側歩道区間については、歩車分離が確保されていることから、交通安全は確保されているものと予測する。

工事用車両走行ルート上には複数指定通学路が並行及び横断する箇所があるが、横断歩道や信号、歩道橋が整備されていることから、交通安全は確保されるものと予測する。

一方、労災病院前交差点付近はマウントアップとガードパイプの設置が片側のみ、平間交差点付近は安全施設の設置がないことから、工事用車両走行ルートの一部の区間では、歩行者に対する安全への注意及び配慮が必要であると予測する。

歩行者・自転車の交通安全については、平日のピーク時間交通量は、39～78 人/15 分と多くなく、また、周辺道路の歩車分離が図られていることなどから、交通安全は確保されるものと予測する。

(オ) 環境保全のための措置

生活環境の保全の観点から、次のような措置を講ずる。

- ・ 工事用車両が特定の日または時間帯に集中しないよう、計画的な運行管理を行う。
- ・ 周辺交通状況を勘案し、適宜、工事用車両の走行時間や走行台数を調整する。
- ・ 工事時間帯については、工事用車両の出入口付近に交通誘導員を配置し、一般車両及び歩行者の安全を確保するとともに、周辺道路の円滑な交通流の確保に努める。
- ・ 工事用車両の運転者への工事用車両走行ルート上の危険箇所の周知、運転時間の指示及び低速走行等の安全運転並びに周辺道路での駐停車禁止等の指導を徹底し、一般車両及び歩行者の安全の確保に努める。
- ・ 周辺住民等に対して、工事工程、工事用車両の出入口、走行ルート、走行時間帯についての周知を図る。

(カ) 評 価

工事中交通量のピーク日のピーク時間帯における交差点需要率は0.181～0.689であり、交通量の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。また、信号交差点の流入車線のうち、工事用車両の走行により交通流が変化する車線の混雑度は、最大で0.870であり、円滑な交通処理が可能とされる道路の車線混雑度1.0を下回ると予測した。

交通安全に及ぼす影響については、工事用車両走行ルートは、市道荊宿小田中線(I)や主要地方道鶴見溝ノ口線の一部では、マウントアップと植栽が設けられており、主要地方道東京丸子横浜線では、主にセミフラットとガードパイプと植栽が設置されている。

県道大田神奈川線は、平間交差点付近を除く箇所ではマウントアップやマウントアップとガードレールが設置されており、歩車分離が図られていることから、交通安全は確保されるものと予測した。

また、県道大田神奈川線の一部区間の片側歩道区間については、歩車分離が確保されていることから、交通安全は確保されているものと予測した。

工事用車両走行ルート上には複数指定通学路が並行及び横断する箇所があるが、横断歩道や信号、歩道橋が整備されていることから、交通安全は確保されるものと予測した。

一方、労災病院前交差点付近はマウントアップとガードパイプの設置が片側のみ、平間交差点付近は安全施設の設置がないことから、工事用車両走行ルートの一部の区間では、歩行者に対する安全への注意及び配慮が必要であると予測した。

歩行者・自転車の交通安全については、平日のピーク時間交通量は、39～78人/15分と多くなく、また、周辺道路の歩車分離が図られていることなどから、交通安全は確保されるものと予測した。

工事の実施にあたっては、工事用車両が特定の日または時間帯に集中しないよう、計画的な運行管理を行う。また、工事時間帯については、工事用車両の出入口付近に交通誘導員を配置し、一般車両及び歩行者の安全を確保するとともに、周辺道路の円滑な交通流の確保に努めるなどの環境保全のための措置を講ずる。

以上のことから、計画地周辺の生活環境の保全に支障はないものと評価する。

イ 施設関連車両の走行により変化する交通流及び交通安全に及ぼす影響

(ア) 予測地域及び予測地点

予測地域は施設関連車両ルートとし、交通流の予測地点は、図 5.7.1-1 (p.452 参照) に示した自動車交通量調査地点のうち施設関連車両の走行ルート上の T1~6 及び T7 の 7 地点とした。

(イ) 予測時期

計画建物完成後の定常状態となる時期の平日とした。

(ウ) 予測条件及び予測方法

a 予測条件

(a) 供用時の将来基礎交通量の設定

供用時の将来基礎交通量は、「ア 工事用車両の走行により変化する交通流及び交通安全に及ぼす影響」と同様に、近年の交通量の推移が横ばいまたは減少傾向であることから、本事業では、現況交通量を将来的な基礎交通量とみなした。

また、道路整備の内容は、一時停止車両が通行車両を妨げないように車両の通行をスムーズにするための道路の拡幅や歩車道を広げることにより安全な通行を促すための歩道等を整備し、周辺交通の転換や誘導は行わない計画であることから、既存道路の拡幅整備に伴う将来交通量の増加はないと考える。

(b) 供用時の将来交通量の設定

① 供用時の計画交通量

供用時の施設関連車両の計画交通量は、物流倉庫の大型車は既存施設の実績値をもとに設定した発生集中原単位に延べ面積を乗じて算出した。

また、店舗等及びスポーツ施設の小型車については、「大規模小売店舗を設置する者が配慮すべき事項に関する指針」(平成 19 年 2 月 1 日、経済産業省)、「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)(以降、「大規模開発マニュアル」と示す)を参考に建物使用用途別店舗面積及びスポーツ施設の用途をもとに算出した。

供用時の施設関連車両の計画交通量の詳細は、資料編 (p.資 34 参照) に示すとおりである。

② 供用時の将来交通量

供用時の将来交通量は、将来基礎交通量に施設関連車両の台数を加えて設定した。

交差点需要率の予測に用いる交差点ピーク時間帯の将来交通量(断面交通量)は、表 5.7.1-7 に示すとおりである。また、交差点ピーク時間帯の施設関連車両台数は、図 5.7.1-9(1)~(2)に示すとおりである。

表 5.7.1-7 供用時の交差点将来交通量（流入交通量）

予測地点 (ピーク時間帯)	流入 断面	将来基礎交通量 (台/時) ①			施設関連車両台数 (台/時) ②			将来交通量 (台/時) ③=①+②		
		大型車	小型車	計	大型車	小型車	計	大型車	小型車	計
T1 労災病院前 交差点 (16~17時)	A	113	669	782	21	10	31	134	679	813
	B	66	192	258	67	54	121	133	246	379
	C	113	735	848	0	0	0	113	735	848
	D	29	193	222	0	0	0	29	193	222
T2 木月四丁目 交差点 (9~10時)	A	126	469	595	76	17	93	202	486	688
	B	173	430	603	0	0	0	173	430	603
	C	112	589	701	8	12	20	120	601	721
	D	157	643	800	20	8	28	177	651	828
T3 矢上交差点 (9~10時)	A	151	561	712	32	1	33	183	562	745
	B	55	137	192	0	0	0	55	137	192
	C	182	596	778	12	7	19	194	603	797
T4 荏宿歩道橋 交差点 (9~10時)	A	59	100	159	0	0	0	59	100	159
	B	64	145	209	0	7	7	64	152	216
	C	8	20	28	0	0	0	8	20	28
	D	70	129	199	31	7	38	101	136	237
T5 (仮)第2工場前 交差点 (9~10時)	A	47	115	162	0	0	0	47	115	162
	B	2	24	26	0	0	0	2	24	26
	C	47	95	142	31	38	69	78	133	211
T6 平間駅入口 交差点 (16~17時)	A	35	242	277	0	0	0	35	242	277
	B	22	173	195	0	7	7	22	180	202
	C	28	176	204	0	0	0	28	176	204
	D	13	128	141	0	0	0	13	128	141
T7 中原12号線 起点交差点 (9~10時)	A	59	100	159	0	0	0	59	100	159
	B	70	106	176	31	14	45	101	120	121
	C	10	49	59	0	24	24	10	73	83

※1 各予測地点の断面の位置は、「図 5.7.1-2(1)~(4) 自動車交通量調査地点状況図」(p.453~456) 参照。

※2 入庫ピーク、出入庫ピーク、出庫ピークのうち、将来交通量の pcu 計(普通車換算台数)が最大の時間帯をピーク時間帯と設定した。なお、設定方法は資料編(p.資 279~281 参照)に示すとおりである。

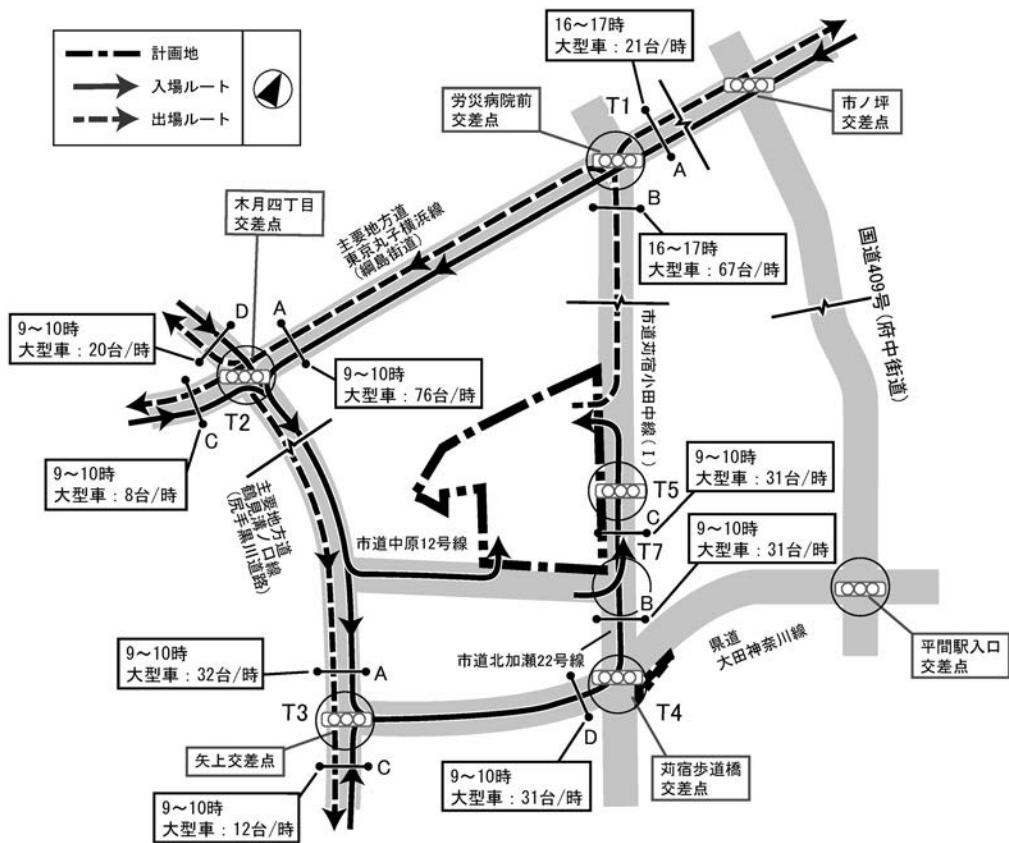


図 5.7.1-9(1) 交差点ピーク時間帯の施設関連車両台数 (大型車)

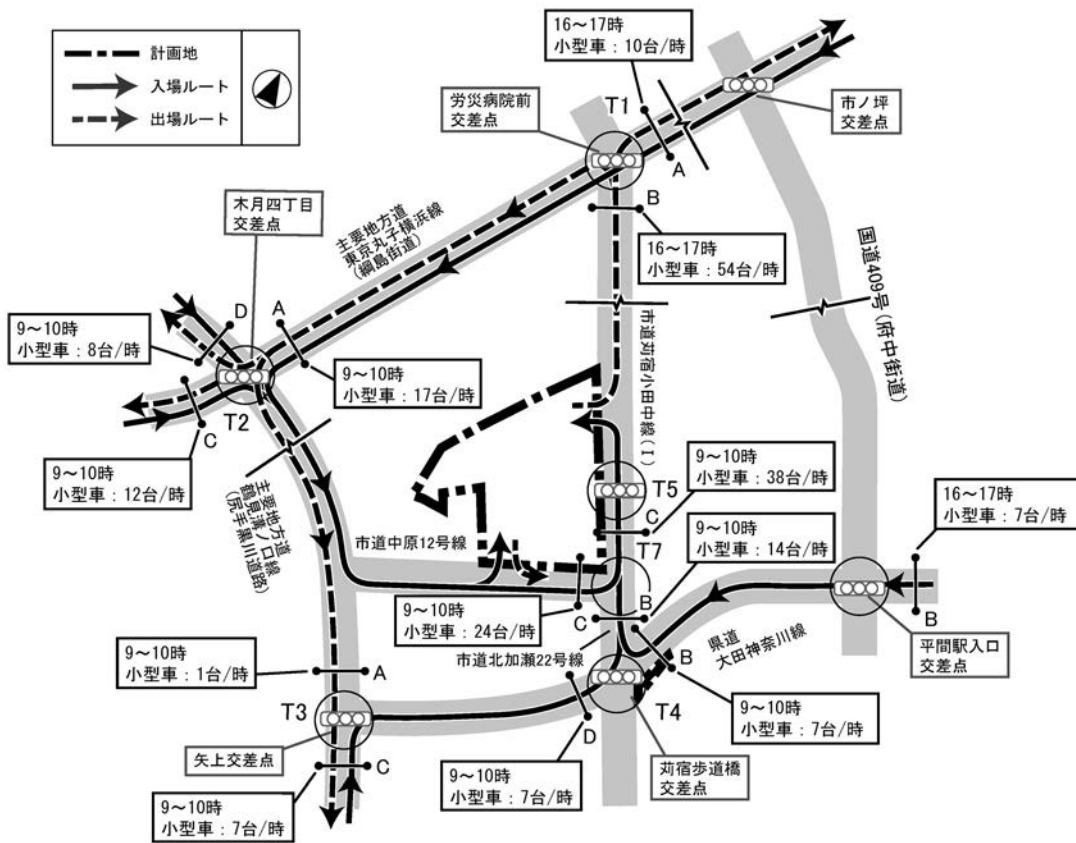


図 5.7.1-9(2) 交差点ピーク時間帯の施設関連車両台数 (小型車)

b 予測方法

(a) 予測手順

将来交通量の予測手順は、図 5.7.1-10 に示すとおりである。

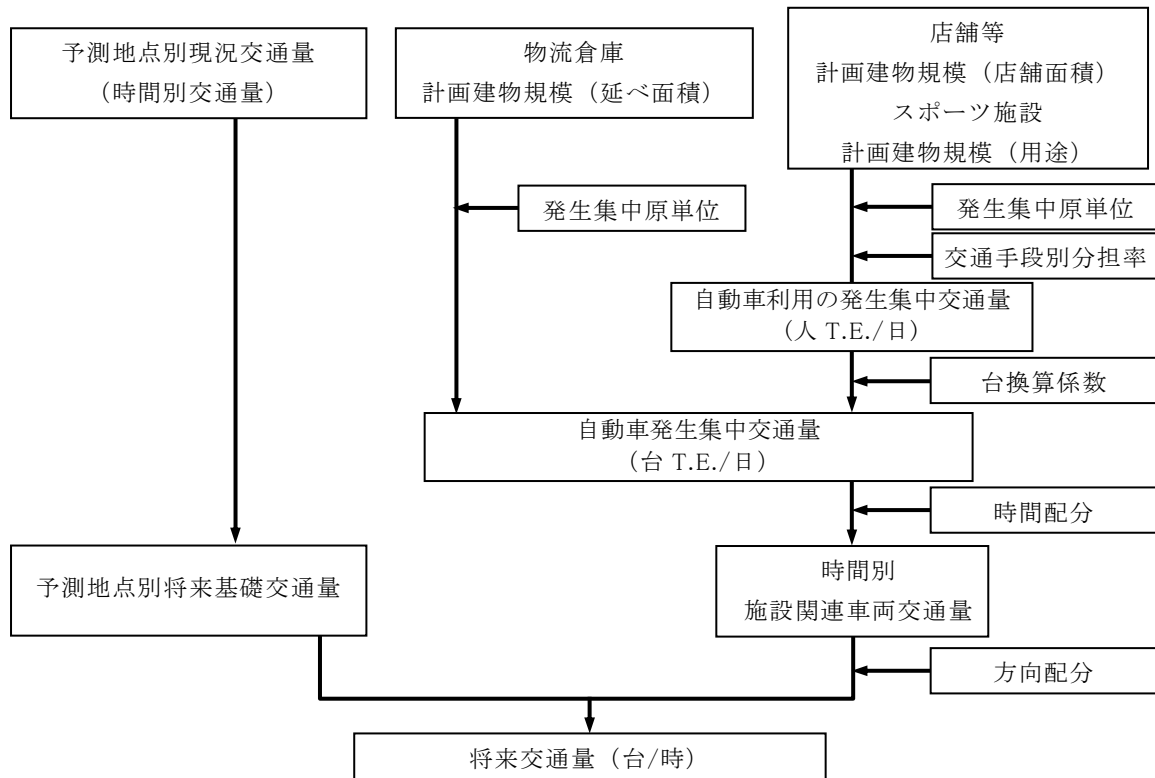


図 5.7.1-10 将来交通量の算定フロー

(b) 施設関連車両の発生集中に伴う交通流に及ぼす影響の予測方法

計画地周辺の現況の道路交通状況に、施設関連車両の走行台数を付加させることで計画地周辺の交通状況を予測した。それをもとに、信号交差点における交差点需要率及び車線混雑度の算定及び無信号交差点における一時停止制御交差点の交通容量検討を行った。これらの算定及び検討は、「改訂 平面交差の計画と設計 基礎編 第3版」(平成19年7月、(社)交通工学研究会)に準拠した。無信号交差点の交通容量検討の詳細は、資料編 (p.資 283 参照) に示すとおりである。

なお、交通量の補正については、「道路の交通容量」(昭和59年9月、日本道路協会)に示された普通車換算台数(大型車:1.7、二輪車:0.33)による補正値を適用し、補正をした交通量で交通容量検討を行った。

(c) 施設関連車両の走行により交通安全に及ぼす影響の予測方法

施設関連車両の走行により交通安全に及ぼす影響については、現況の歩行者・自転車交通量、指定通学路の状況及び交通安全施設の設置状況と本事業の交通動線計画を照らし合わせ、施設関連車両の走行により歩行者及び自転車の交通安全に及ぼす影響を定性的に予測した。

(エ) 予測結果

a 施設関連車両の走行により変化する交通流

各予測地点における将来交通量のピーク時間帯における交差点需要率は、表 5.7.1-8 に示すとおりである。

将来交通量のピーク時間帯における交差点需要率は、0.155～0.679 であり、交通量の処理が可能とされる交差点需要率 0.9 を下回るものと予測する。

なお、交差点需要率検討の詳細は、資料編 (p.資 296～307 参照) に示すとおりである。

b 車線混雑度

信号交差点における流入車線の混雑度は、表 5.7.1-9 に示すとおりである。

将来交通量のピーク時間帯における信号交差点の流入車線のうち、施設関連車両の走行により交通流が変化する車線の混雑度は、最大で 0.883 であり、円滑な交通処理が可能とされる道路の車線混雑度 1.0 を下回ると予測する。

表 5.7.1-8 信号交差点における交差点需要率 (供用時)

予測地点	ピーク時間帯	交差点需要率		
		将来基礎交通量 (A)	将来交通量 (B)	増加分 (B-A)
T1 労災病院前交差点	16～17 時	0.376	0.421	0.045
T2 木月四丁目交差点	9～10 時	0.626	0.679	0.053
T3 矢上交差点	9～10 時	0.574	0.606	0.032
T4 荏宿歩道橋交差点	9～10 時	0.323	0.368	0.045
T5 (仮)第 2 工場前交差点	9～10 時	0.118	0.155	0.037
T6 平間駅入口交差点	16～17 時	0.304	0.308	0.004

表 5.7.1-9 信号交差点における流入車線の混雑度（供用時）

予測地点 ^{※1}	流入車線の混雑度 ^{※2}				
	流入断面	車線	将来基礎交通量 (①)	将来交通量 (②)	増加分 (②-①)
T1 労災病院前交差点 (16~17時)	A	左折直進・直進	0.496	0.521	0.025
		右折	0.172	0.172	0.000
	B	左折直進	0.299	0.468	0.169
		右折	0.204	0.330	0.126
	C	左折直進・直進	0.497	0.497	0.000
		右折	0.134	0.141	0.007
	D	左折・直進・右折	0.380	0.380	0.000
	T2 木月四丁目交差点 (9~10時)	A	左折直進・直進	0.529	0.670
右折			0.718	0.859	0.141
B		左折直進・直進	0.439	0.439	0.000
		右折	0.498	0.560	0.062
C		左折直進・直進	0.662	0.662	0.000
		右折	0.516	0.621	0.105
D		左折	0.506	0.506	0.000
		直進	0.826	0.883	0.057
		右折	0.250	0.250	0.000
T3 矢上交差点 (9~10時)		A	左折・直進	0.603	0.648
	B	左折・右折	0.907	0.907	0.000
	C	直進	0.517	0.517	0.000
		右折	0.386	0.455	0.069
T4 荻宿歩道橋交差点 (9~10時)	A	左折・直進・右折	0.496	0.496	0.000
	B	左折・直進	0.391	0.391	0.000
		右折	0.245	0.262	0.017
	D	左折・直進・右折	0.587	0.747	0.160
T5 (仮)第2工場前 交差点 (9~10時)	A	左折・直進	0.188	0.188	0.000
	B	左折・右折	0.053	0.053	0.000
	C	直進・右折	0.172	0.258	0.086
T6 平間駅入口交差点 (16~17時)	A	左折・直進・右折	0.479	0.479	0.000
	B	左折・直進・右折	0.251	0.259	0.008
	C	左折・直進・右折	0.330	0.330	0.000
	D	左折・直進・右折	0.178	0.179	0.001

※1 各予測地点の断面の位置は、「図 5.7.1-2(1)~(4) 自動車交通量調査地点状況図」(p.453~456) 参照。

※2 施設関連車両の走行により交通流が変化する車線の混雑度は太枠で示す。

c 無信号交差点における交通処理

無信号交差点（T7）における交通処理の予測結果は、表 5.7.1-10 に示すとおりである。

ピーク時（9～10時）における市道中原 12 号線から市道荊宿小田中線（I）に流入（左折）する交通量（92 台/時）は、交通容量（730 台/時）を下回ることから、交通処理は可能と予測する。

表 5.7.1-10 無信号交差点の交通処理予測結果（T7 市道中原 12 号線起点交差点）

検討方向	ピーク 時間帯	A. 交通量 (台/時)	B. 交通容量 (台/時)	検討結果
市道中原 12 号線から 市道荊宿小田中線（I）へ流入（左折）	9～10 時	92 (下図の②)	730	A<B ⇒処理可能

※予測結果の詳細は、資料編（p.資 308）参照。

※交通量は、車種構成に関係なくすべて乗用車であった場合の台数に換算した値である pcu（普通車換算台数）によって算出した。

d 施設関連車両の走行により交通安全に及ぼす影響

施設関連車両走行ルートは、市道荏宿小田中線(I)や主要地方道鶴見溝ノ口線の一部では、マウントアップと植栽が設けられており、主要地方道東京丸子横浜線では、主にセミフラットとガードパイプと植栽が設置されている。また、県道大田神奈川線は、平間交差点付近を除く箇所ではマウントアップやマウントアップとガードレールが設置されており、歩車分離が図られていることから、交通安全は確保されるものと予測する。

また、県道大田神奈川線及び市道中原12号線の一部区間の片側歩道区間については、歩車分離が確保されていることから、交通安全は確保されているものと予測する。

なお、市道中原12号線は、計画地(K2)に接する範囲は車道、歩道を拡幅し、自転車ナビライン^{*}を設置する計画であり、計画地(K2)から計画地(K2)西側の主要地方道鶴見溝ノ口線に至るまでの区間は、新たな道路幅員構成にあわせた白線などの路面表示とする計画であることから、交通安全は確保されるものと予測する。

施設関連車両走行ルート上には複数指定通学路が並行及び横断する箇所があるが、横断歩道や信号、歩道橋が整備されていることから、交通安全は確保されるものと予測する。

一方、労災病院前交差点付近はマウントアップとガードパイプの設置が片側のみ、平間交差点付近は安全施設の設置がないことから、歩行者に対する安全への配慮が必要であると予測する。

歩行者・自転車の交通安全については、平日のピーク時間交通量は、39～78人/15分と多くなく、また、周辺道路の歩車分離が図られ、市道中原12号線が拡幅されることなどから、交通安全は確保されるものと予測する。

^{*}自転車ナビライン：自転車の安全な通行を促すための青い矢羽型路面標示

(オ) 環境保全のための措置

生活環境の保全の観点から、次のような措置を講ずる。

なお、入居するテナントへの要請を行う環境保全のための措置は、重要事項説明書及び賃貸借契約書に記載し、遵守の徹底に努める。

- ・周辺の混雑状況を把握した上で、極力、車両の出入りの時間帯を分散させるようテナントへの要請を行う。
- ・計画地東側の物流倉庫へ入出庫する大型車の出入口付近には、交通誘導員を歩車道の往来が多い時間帯などに配置し、一般車両及び歩行者の安全を確保するとともに、周辺道路の円滑な交通流の確保に努める。
- ・従業員に対し、路線バスや電車等の公共交通機関の利用を要請する。
- ・施設利用者に対し、施設内に路線バスや電車等の公共交通機関の利用を促す看板等を設置する。
- ・施設利用者に対し、スムーズな交通誘導が行える看板等の設置を検討する。
- ・施設利用者に対し、計画地への自動車出入りの際の左折 IN、左折 OUT の徹底を促し、自動車交通の円滑化を図る。
- ・歩道等を利用する歩行者・自転車に対し、自動車の出入りの注意喚起を行うために、出庫灯等の整備を検討する。
- ・入庫待ち車両の発生を抑制し、周辺道路の混雑を避けるために、バース予約システムを導入する。
- ・デジタルツールの活用により、ドライバーの運転への集中や労務負荷の低減を図るとともに路上駐車防止により交通事故発生抑制に努める。
- ・入居するテナントに対し、施設関連車両の運転者への安全教育の徹底を要請する。
- ・市道荻宿小田中線（I）の一部区間の交通安全施設の新たな設置については適宜検討を進める。
- ・教育機関と連携し、通学時間帯の安全パトロールの実施などの交通安全対策を検討する。

(カ) 評 価

将来交通量のピーク時間帯における交差点需要率は、0.155～0.679 であり、交通量の処理が可能とされる交差点需要率 0.9 を下回るものと予測した。また、信号交差点の流入車線のうち、施設関連車両の走行により交通流が変化する車線の混雑度は、最大で 0.883 であり、円滑な交通処理が可能とされる道路の車線混雑度 1.0 を下回ると予測した。

また、無信号交差点における交通処理については、ピーク時（9～10 時）における市道中原 12 号線から市道荻宿小田中線（I）に流入（左折）する交通量（92 台/時）は、交通容量（730 台/時）を下回ることから、交通処理は可能と予測した。

交通安全に及ぼす影響については、市道荻宿小田中線（I）や主要地方道鶴見溝ノ口線の一部では、マウントアップと植栽が設けられており、主要地方道東京丸子横浜線では、主にセミフラットとガードパイプと植栽が設置されている。また、県道大田神奈川線は、平間交差点付近を除く箇所ではマウントアップやマウントアップとガードレールが設置されており、歩車分離が図られていることから、交通安全は確保されるものと予測した。

また、県道大田神奈川線及び市道中原 12 号線の一部区間の片側歩道区間については、歩車分離が確保されていることから、交通安全は確保されているものと予測した。

なお、市道中原 12 号線は、計画地（K2）に接する範囲は車道、歩道を拡幅し、自転車ナビラインを設置する計画であり、計画地（K2）から計画地（K2）西側の主要地方道鶴見溝ノ口線に至るまでの区間は、新たな道路幅員構成にあわせた白線などの路面表示とする計画であることから、交通安全は確保されるものと予測した。

また、施設関連車両走行ルート上には複数指定通学路が並行及び横断する箇所があるが、横断歩道や信号、歩道橋が整備されていることから、交通安全は確保されるものと予測した。

一方、労災病院前交差点付近はマウントアップとガードパイプの設置が片側のみ、平間交差点付近は安全施設の設置がないことから、歩行者に対する安全への配慮が必要であると予測した。

歩行者・自転車の交通安全については、平日のピーク時間交通量は、39～78 人/15 分と多くなく、また、周辺道路の歩車分離が図られ、市道中原 12 号線が拡幅されることなどから、交通安全は確保されるものと予測した。

本事業の実施にあたっては、周辺の混雑状況を把握した上で、極力、車両の出入りの時間帯を分散させるようテナントへの要請を行う。また、計画地東側の物流倉庫へ入出庫する大型車の出入口付近には、交通誘導員を歩車道の往来が多い時間帯などに配置し、一般車両及び歩行者の安全を確保するとともに、周辺道路の円滑な交通流の確保に努めるなどの環境保全のための措置を講ずる。

以上のことから、計画地周辺の生活環境の保全に支障はないものと評価する。

8 温室効果ガス

8. 1 温室効果ガス

8 温室効果ガス

8.1 温室効果ガス

計画地及びその周辺のエネルギー資源の状況等を把握し、施設の供用に伴う温室効果ガスの排出量及びそれらの削減の程度について予測及び評価した。

(1) 現況調査

ア 調査項目

施設の供用に伴う温室効果ガスの排出量について予測及び評価を行うための基礎資料を得ることを目的として、以下に示す項目について調査した。

- (ア) 原単位の把握
- (イ) 地域内のエネルギー資源の状況
- (ウ) 関係法令等による基準等

イ 調査地域

- (ア) 地域内のエネルギー資源の状況
調査地域は、計画地及びその周辺とした。

ウ 調査方法

(ア) 原単位の把握

以下に示す既存資料を収集・整理することにより、原単位の把握した。

- ・「建築物エネルギー消費量調査報告書 [第 42 報]」(令和 2 年 4 月、一般社団法人 日本ビルエネルギー総合管理技術協会)
- ・「電気事業者別排出実績(特定排出者の温室効果ガス排出量算定用)ー令和元年度実績ー」(令和 3 年 1 月 7 日、環境省)

(イ) 地域内のエネルギー資源の状況

川崎市環境局へのヒアリング等により、地域冷暖房事業等の有無、新エネルギーの導入状況等について把握した。

(ウ) 関係法令等による基準等

以下の関係法令等の内容を整理した。

- ・「地球温暖化対策の推進に関する法律」
- ・「エネルギーの使用の合理化等に関する法律」
- ・「川崎市地球温暖化対策の推進に関する条例」
- ・「川崎市地球温暖化対策推進基本計画」
- ・「川崎市建築物環境配慮制度 (CASBEE 川崎)」
- ・「建築物のエネルギー消費性能の向上に関する法律」
- ・「地域環境管理計画」に定められている地域別環境保全水準

エ 調査結果

(ア) 原単位の把握

a 二酸化炭素排出係数

電力と都市ガスの二酸化炭素排出係数は、表 5.8.1-1 に示すとおりである。
本事業において使用するエネルギーは電力と都市ガスを計画している。

表 5.8.1-1 二酸化炭素排出係数

種類	事業者名	二酸化炭素排出係数
電力	東京電力エナジーパートナー	0.0468kg-CO ₂ /MJ ^{※1}
都市ガス	東京ガス	0.0509kg-CO ₂ /MJ ^{※2}

資料：「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）

「電気事業者別排出実績（特定排出者の温室効果ガス排出量算定用）－令和元年度実績－」（令和 3 年 1 月 7 日、環境省）

※1 東京電力エナジーパートナーの排出係数 0.457kg-CO₂/kWh を一次エネルギー換算値（1kWh につき 9,760kJ）により換算

※2 標準状態（0℃、101.325kPa（1 気圧））換算時の CO₂排出係数 2.29 kg-CO₂/m³_N、発熱量 45MJ/m³_Nにより換算

b 標準エネルギー消費原単位

建物用途別の標準的な建物のエネルギー需要原単位は表 5.8.1-2 に、各用途におけるエネルギー消費比率は表 5.8.1-3 に示すとおりである。

表 5.8.1-2 標準的な建物のエネルギー需要原単位

	デパート・スーパー	スポーツ施設	その他
原単位 (MJ/m ² ・年)	2,154	1,007	1,702

資料：「建築物エネルギー消費量調査報告書 [第 42 報]」

（令和 2 年 4 月、一般社団法人 日本ビルエネルギー総合管理技術協会）

表 5.8.1-3 エネルギー消費比率

単位：％

区分	ホテル等	物販 店舗等	病院等	事務所等	飲食店等	集会所等	学校
空調	46	41	30	50	41	41	41
換気	5	10	10	5	15	10	10
照明	10	25	10	20	20	25	25
給湯	31	11	42	0	0	11	0
昇降機	3	0	0	3	0	0	0
その他	5	13	8	22	24	13	24
合計	100	100	100	100	100	100	100

※「その他」の項目は、「建築物に係るエネルギーの使用の合理化に関する建築主の判断の基準」（平成 21 年 経済産業省・国土交通省告示 第 3 号）におけるエネルギー消費係数（CEC）計算で求められていないコンセント、給排水等の用途に関する負荷のエネルギー消費量の和とする。

資料：「平成 23 年度 住宅・建築物高効率エネルギーシステム導入促進事業（建築物に係るもの）公募要領」（平成 23 年 5 月、（社）環境共生イニシアチブ）

(イ) 地域内のエネルギー資源の状況

計画地及びその周辺において、地域冷暖房事業等は実施されていない。

(ウ) 関係法令等による基準等

a 地球温暖化対策の推進に関する法律（平成 10 年 10 月 9 日、法律第 117 号）

本法律は、地球温暖化対策の推進を図り、もって現在及び将来の国民の健康で文化的な生活の確保に寄与するとともに、人類の福祉に貢献することを目的としている。

事業者の責務としては、事業者は、その事業活動に関し、温室効果ガスの排出の抑制等のために措置を講ずるように努めるとともに、国及び地方公共団体が実施する温室効果ガスの排出等のための施策に協力しなければならないとされている。また、温室効果ガスの排出の抑制等のための措置に関する計画を作成し、これを公表するように努めなければならないとされている。

b 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 22 日、法律第 49 号）

本法律は、エネルギーの使用の合理化に関する所要の措置等を講じることで、国民経済の健全な発展に寄与することを目的としている。

エネルギーを使用する者は、基本方針の定めるところに留意して、エネルギーの使用の合理化に努めるとともに、電気の需要の平準化に資する措置を講ずるよう努めなければならないとされている。

- c 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 24 日、条例第 52 号）
本条例では、事業者は地球温暖化対策の推進のため、必要な措置を講ずるよう努めるものとされ、開発事業等に係る地球温暖化対策として、エネルギー使用の合理化その他の温室効果ガスの排出の抑制等のための措置を講ずるよう努めるとともに、再生エネルギー源の利用を検討するよう努めるものとされている。一定規模以上の開発事業者に対しては、開発事業地球温暖化対策計画書と完了届出の提出を義務づけており、一定規模以上の事業者に対しては、事業活動地球温暖化対策計画書と結果報告書の提出を義務づけている。
- d 川崎市地球温暖化対策推進基本計画（令和 4 年 3 月改定、川崎市）
本計画は、地球温暖化対策を推進するため、2022 年度から 2030 年度までを計画期間とし、地球温暖化対策の目標、施策の基本方向に係る事項を定めている。
温室効果ガス排出量の削減目標として、2030 年度までに 2013 年度比 50%（1990 年度比では 57%以上）を設定している。
- e 川崎市建築物環境配慮制度（CASBEE 川崎）（平成 18 年 10 月、川崎市）
本制度は、サステナブル（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り組みを促し、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ている。
床面積合計が 2,000 m²以上の建築物の新築、増築又は改築を行おうとする建物が届出の対象となる。重点項目として、「緑の保全・回復」、「地球温暖化防止対策の推進」、「資源の有効活用による循環型地域社会の形成」、「ヒートアイランド現象の緩和」が設定されている。
- f 建築物のエネルギー消費性能の向上に関する法律（平成 27 年 7 月 8 日、法律第 53 号）
本法律は、建築物のエネルギー消費性能の向上に関する基本的な方針の策定について定めるとともに、建築物のエネルギー消費性能の向上を図り、もって国民経済の健全な発展と国民生活の安定向上に寄与することを目的としている。
建築主は、その建築をしようとする建築物について、建築物エネルギー消費性能基準に適合させるために必要な措置を講ずるよう努めなければならないとされている。また、建築主は、特定建築行為以外の建築物の部分の新築をしようとするときは、当該特定建築物を建築物エネルギー消費性能基準に適合させなければならないとされている。
- g 「地域環境管理計画」に定められている地域別環境保全水準（令和 3 年 3 月改定、川崎市）
「地域環境管理計画」では、温室効果ガスの地域別環境保全水準として「温室効果ガスの排出量の抑制を図ること。」と定めている。

（2）環境保全目標

環境保全目標は、「地域環境管理計画」の地域別環境保全水準に基づき、「温室効果ガスの排出量の抑制を図ること。」と設定した。

(3) 予測及び評価

ア 予測項目

予測及び評価項目は、温室効果ガスの排出量及びそれらの削減の程度とした。

イ 予測方法等

(ア) 予測地域

計画地内とした。

(イ) 予測時期

供用時の事業活動が定常状態となる時期とした。

(ウ) 予測条件・予測方法

a 予測条件

(a) 二酸化炭素排出係数

電力と都市ガスの二酸化炭素排出係数は、表 5.8.1-1 に示した係数を用いることとした。

(b) 対象面積

建物使用用途別の延べ面積は、表 5.8.1-4 に示すとおりである。

表 5.8.1-4 本事業における建物使用用途別延べ面積

主要用途	延べ面積 (m ²)
物流倉庫	約 223,780
店舗等	約 6,040
スポーツ施設	約 2,900
合計	約 232,720

(c) 標準的なエネルギー需要原単位

エネルギー需要原単位は、表 5.8.1-2 に示すとおりである。

なお、店舗等はデパート・スーパー、倉庫はその他の値を用いた。

(d) 計画設備

本事業において計画している省エネルギー設備は、表 5.8.1-5 に示すとおりである。

表 5.8.1-5 省エネルギー計画施設

主要用途	用途	機器	計画設備効率
物流倉庫	暖房	電気式空冷ヒートポンプ式エアコン	標準設備:APF4.85 計画設備:APF5.5
	冷房	電気式空冷ヒートポンプ式エアコン	標準設備:APF4.85 計画設備:APF5.5
店舗等	暖房	電気式空冷ヒートポンプ式エアコン	標準設備:APF4.85 計画設備:APF5.5
	冷房	電気式空冷ヒートポンプ式エアコン	標準設備:APF4.85 計画設備:APF5.5
スポーツ施設	暖房	電気式空冷ヒートポンプ式エアコン	標準設備:APF4.85 計画設備:APF5.5
	冷房	電気式空冷ヒートポンプ式エアコン	標準設備:APF4.85 計画設備:APF5.5

※APF は、JIS B 8616 (2006) に規定する方法により算出した通年エネルギー消費効率であり、数値が大きいほど効率が高いことを示す。

※標準設備の APF は「特定エネルギー消費機器における現状分析調査事業」(平成 31 年 2 月、三菱 UFJ リサーチ&コンサルティング)の 2017 年度実績値、計画設備は使用予定機器の APF とした。

b 予測方法

温室効果ガスの排出量及びその削減の程度の予測手順は、図 5.8.1-1 に示すとおりである。

温室効果ガスの排出量は、まず用途ごとの面積と標準エネルギー需要原単位を乗じて、標準的なエネルギー使用量を算出する。次にエネルギー使用量と二酸化炭素排出係数を乗じて温室効果ガス排出量を算出する。削減の程度は、標準設備と計画設備の効率比や APF 比により求めた削減効率から温室効果ガス排出の削減量を算出し、温室効果ガス排出量の削減の程度を予測した。

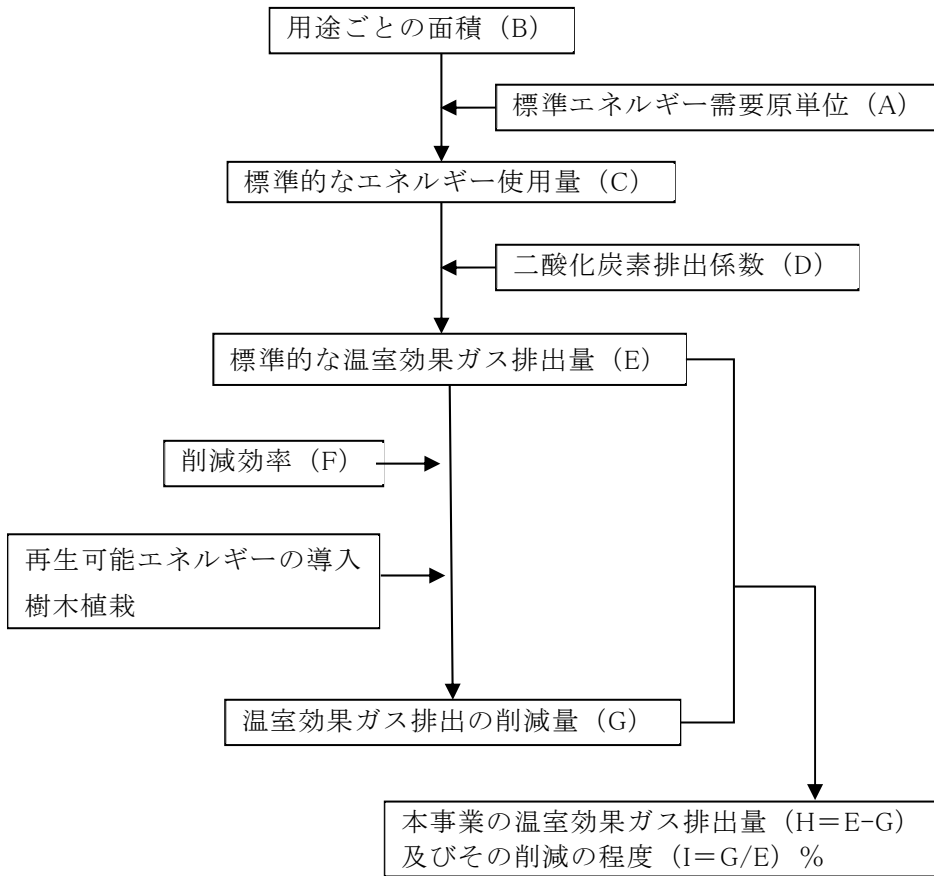


図 5.8.1-1 温室効果ガス排出量の削減の程度の予測手順

(エ) 予測結果

a 標準的なエネルギーの使用量

標準的なエネルギーの使用量は、表 5.8.1-6 に示すとおりである。なお、割合は表 5.8.1-3 に示したとおりであり、物流倉庫は事務所等、スポーツ施設及び店舗等は物販店舗等の値を用いた。

標準的なエネルギー使用量の合計は、約 396,583,140MJ/年と予測する。

表 5.8.1-6 標準的なエネルギーの使用量

主要用途	区分	標準エネルギー原単位			延べ面積	標準的なエネルギー使用量
		(A)			(B)	(C=A×B)
		延べ面積 あたり(全体) MJ/m ² ・年	割合 %	延べ面積 あたり MJ/m ² ・年	m ²	MJ/年
物流倉庫	空調	1,702	50	851	223,780	約 190,436,780
	換気		5	85		約 19,021,300
	照明		20	340		約 76,085,200
	昇降機		3	51		約 11,412,780
	その他		22	374		約 83,693,720
	小計	—	—	—	—	約 380,649,780
店舗等	空調	2,154	41	883	6,040	約 5,333,320
	換気		10	215		約 1,298,600
	照明		25	539		約 3,255,560
	給湯		11	237		約 1,431,480
	その他		13	280		約 1,691,200
	小計	—	—	—	—	約 13,010,160
スポーツ 施設	空調	1,007	41	413	2,900	約 1,197,700
	換気		10	101		約 292,900
	照明		25	252		約 730,800
	給湯		11	111		約 321,900
	その他		13	131		約 379,900
	小計	—	—	—	—	約 2,923,200
合計	—	—	—	—	約 396,583,140	

b 標準的な温室効果ガスの排出量

計画施設用途における標準的なエネルギーの使用量から求められる標準的な温室効果ガスの排出量は、表 5.8.1-7 に示すとおりである。

標準的な温室効果ガスの排出量の合計は、約 18,567t-CO₂/年と予測する。

表 5.8.1-7 標準的な温室効果ガス排出量一覧

主要用途	区分	標準的な エネルギー使用量	電気・ガス	二酸化炭素 排出係数	標準的な 温室効果ガス排出量
		(C)		(D)	(E=C×D)
		MJ/年		kg-CO ₂ /MJ	kg-CO ₂ /年
物流倉庫	空調	約 190,436,780	電気	0.0468	約 8,912,441
	換気	約 19,021,300	電気	0.0468	約 890,197
	照明	約 76,085,200	電気	0.0468	約 3,560,787
	昇降機	約 11,412,780	電気	0.0468	約 534,118
	その他	約 83,693,720	電気	0.0468	約 3,916,866
	小計	約 380,649,780	—	—	約 17,814,409
店舗等	空調	約 5,333,320	電気	0.0468	約 249,599
	換気	約 1,298,600	電気	0.0468	約 60,774
	照明	約 3,255,560	電気	0.0468	約 152,360
	給湯	約 1,431,480	ガス	0.0509	約 72,862
	その他	約 1,691,200	電気	0.0468	約 79,148
	小計	約 13,010,160	—	—	約 614,743
スポーツ施設	空調	約 1,197,700	電気	0.0468	約 56,052
	換気	約 292,900	電気	0.0468	約 13,708
	照明	約 730,800	電気	0.0468	約 34,201
	給湯	約 321,900	ガス	0.0509	約 16,385
	その他	約 379,900	電気	0.0468	約 17,779
	小計	約 2,923,200	—	—	約 138,125
合計	約 396,583,140	—	—	約 18,567,277	

c 温室効果ガス排出量の削減量

標準設備に対する省エネルギー計画設備の効率等から求めた温室効果ガス排出の削減量は、5.8.1-8に示すとおりである。

温室効果ガスの排出の削減量の合計は、約1,089t-CO₂/年と予測する。

表 5.8.1-8 温室効果ガス排出量の削減量

主要用途	区分	標準的な 温室効果ガス排出量	削減効率	温室効果ガス排出 の削減量
		(E)	(F)	(G=E×F)
		kg-CO ₂ /年	—	kg-CO ₂ /年
物流倉庫	空調	約 8,912,441	1-4.85/5.5	約 1,053,288
	換気	約 890,197	—	—
	照明	約 3,560,787	—	—
	昇降機	約 534,118	—	—
	その他	約 3,916,866	—	—
	小計	約 17,814,409	—	約 1,053,288
店舗等	空調	約 249,599	1-4.85/5.5	約 29,498
	換気	約 60,774	—	—
	照明	約 152,360	—	—
	給湯	約 72,862	—	—
	その他	約 79,148	—	—
	小計	約 614,743	—	約 29,498
スポーツ 施設	空調	約 56,052	1-4.85/5.5	約 6,624
	換気	約 13,708	—	—
	照明	約 34,201	—	—
	給湯	約 16,385	—	—
	その他	約 17,779	—	—
	小計	約 138,125	—	約 6,624
合計		約 18,567,277	—	約 1,089,410

d 太陽光発電による温室効果ガス削減量

本事業の太陽光発電による年間発電量は以下の式に示すとおりであり、CO₂削減量は、表 5.8.1-9 に示すとおりである。太陽光発電による発電量は、100,412kWh/年であることから、太陽光発電に伴う温室効果ガス (CO₂) の削減量は約 46t-CO₂/年と予測する。

【太陽光発電による年間発電量】

$$E_p = (P_{AS} \cdot H_A \cdot K) / G_S \times 365 \text{ 日}$$

$$= (100 \times 3.93 \times 0.7) / 1 \times 365$$

$$= 100,412$$

E_p : 年間発電量 (kWh/年)
P_{AS} : 標準状態における太陽電池アレイ出力 (100kW)
H_A : 日平均アレイ面日射量 (3.93kWh/m²・日)
K : 総合設計係数 (0.7)
G_S : 標準状態における日射強度 (1kW/m²)

※東京の年間最適傾斜角の日射量で計算している。
資料：「太陽光発電導入ガイドブック」(2000年、NEDO 新エネルギー・産業技術総合開発機構)

表 5.8.1-9 太陽光発電による CO₂削減量

発電量	二酸化炭素排出係数	CO ₂ 削減量
kWh/年	t-CO ₂ /kWh	t-CO ₂ /年
①	②	③=①×②
100,412	0.000457	45.9

※②は「電気事業者別排出実績 (特定排出者の温室効果ガス排出量算定用) - 令和元年度実績 -」(令和3年1月7日、環境省)の東京電力の排出係数 (0.000457t-CO₂/kWh)

e 樹木植栽による温室効果ガス削減量

本事業における樹木植栽による温室効果ガス削減量の予測手順は図 5.8.1-2 に、植栽樹木の生長に伴う温室効果ガス吸収量は、表 5.8.1-10 に示すとおりである。

植栽樹木の生長に伴う温室効果ガスの吸収量については、緑化計画に基づき、計画地内に植栽する高木の本数に、「日本国温室効果ガスインベントリ報告書」（令和 3 年 4 月、温室効果ガスインベントリオフィス）に示されている高木 1 本あたりの年間バイオマス生長量を乗じて算出した。植栽樹木の生長に伴う温室効果ガス吸収量は、約 29t-CO₂/年と予測する。

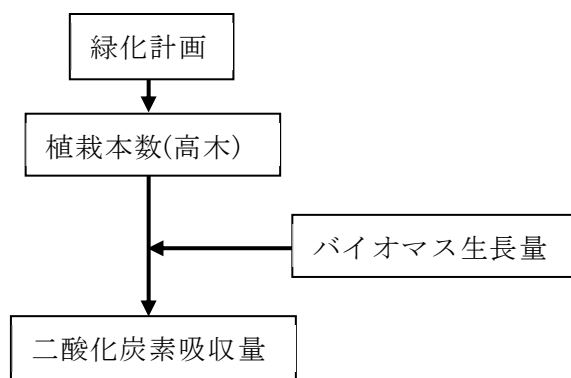


図 5.8.1-2 植栽樹木の生長に伴う温室効果ガス等の影響の予測手順

表 5.8.1-10 植栽樹木による温室効果ガス削減量

植栽樹木	樹木本数	高木 1 本当たりの 年間生体バイオマス生長量	年間バイオマス 生長量	二酸化炭素吸収量
	本	t-C/本/年	t-C/年	t-CO ₂ /年
	①	②	③ =①×②	④=③×44/12
高木	755	0.0105	7.9	29.1

※高木：樹高3m以上、目通周0.18m以上、葉張り0.8m以上

資料：「日本国温室効果ガスインベントリ報告書」（令和3年4月、温室効果ガスインベントリオフィス）

f 標準的な温室効果ガス排出量とその削減の程度

本事業の温室効果ガス排出量及びその削減の程度は、表 5.8.1-11 に示すとおりである。

本事業の温室効果ガス排出量は約 17,403t-CO₂/年、標準的な温室効果ガスの排出量は約 18,567t-CO₂/年、温室効果ガスの排出削減量は約 1,164t-CO₂/年であり、標準的な温室効果ガスの排出量と比較すると、その削減の程度は約 6.3%と予測する。

表 5.8.1-11 温室効果ガス排出量及び削減の程度

主要用途	標準的なエネルギー使用量	標準的な温室効果ガス排出量	温室効果ガス排出削減量	本事業の温室効果ガス排出量	削減の程度
	(C)	(E)	(G)	(H=E-G)	(I=G/E×100)
	MJ/年	t-CO ₂ /年	t-CO ₂ /年	t-CO ₂ /年	%
物流倉庫	約 380,649,780	約 17,814	約 1,053	約 16,761	約 5.9
店舗等	約 13,010,160	約 615	約 29	約 585	約 4.7
スポーツ施設	約 2,923,200	約 138	約 7	約 132	約 5.0
太陽光発電			約 46	約-46	
樹木植栽			約 29	約-29	
合計	約 396,583,140	約 18,567	約 1,164	約 17,403	約 6.3

(オ) 環境保全のための措置

温室効果ガスの排出量の削減の観点から、次のような措置を講ずる。

- ・冷暖房施設等は、極力最新の省エネルギー型の設備を選定するとともに、導入可能な範囲で複層ガラスを採用することにより計画建物の断熱性の向上等に努め、省エネルギー対策を検討する。
- ・計画建物内は、可能な限り設定温度等を定めて、過度な冷房・暖房を控える。
- ・冷蔵庫及び冷凍庫は、日照の影響を受けにくい低層階に設置する。
- ・施設利用者に対し、路線バスや電車等の公共交通機関の利用を促す。
- ・施設駐車場内に看板を設置し、運転者に対しアイドリングストップ等、エコドライブの実施を促す。
- ・太陽光発電の追加導入を検討する。
- ・計画建物の外周部に緑化地を設け、温室効果ガスの削減に努める。
- ・蓄電池等（蓄エネルギー）を導入することで、電力需要の平準化など、再生可能エネルギーを効率的に利用する。
- ・計画建物は、ZEB（ネット・ゼロ・エネルギー・ビル）とすることを検討する。
- ・BELS の認証や CASBBE 評価を利用し、環境負荷の少ない計画とする。
- ・テナントなどへの低公害車利用を要請する。
- ・小型電気自動車用充電設備設置による電気自動車の利用促進を図る。
- ・大型車についても、充電方法の規格統一などの動向を見ながら、電気自動車の利用促進を図る。

(カ) 評価

本事業では、温室効果ガス排出量の削減対策を講じる計画であり、本事業全体の温室効果ガス排出量は、約 17,403t-CO₂/年、標準的な温室効果ガスの排出量は約 18,567t-CO₂/年、温室効果ガスの排出削減量は約 1,164t-CO₂/年であり、標準的な温室効果ガスの排出量と比較すると、その削減の程度は約 6.3%と予測した。

本事業では、冷暖房施設等は、極力最新の省エネルギー型の設備を選定するとともに、導入可能な範囲で複層ガラスを採用することにより計画建物の断熱性の向上等に努め、省エネルギー対策を検討するなどの環境保全のための措置を講ずる。

以上のことから、温室効果ガスの排出量の抑制が図られるものと評価する。

第6章 環境保全のための措置

第6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でできる限り低減するために、種々の環境保全のための措置を講ずる計画である。

環境保全のための措置の内容は、表 6-1(1)~(7)に示すとおりである。

表 6-1(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
大気 大気質	<p>ア 工事中</p> <p>(ア) 建設機械の稼働に係る措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 施工計画を十分に検討し、建設機械の集中稼働を回避する。 ・ 建設機械のオペレーターに対し、アイドリングストップの徹底や建設機械に無理な負荷をかけないように指導する。 ・ 正常な運転ができるよう、建設機械の使用前の整備・点検及び定期点検を徹底する。 ・ 可能な限り最新の排出ガス対策型の建設機械を採用する。 ・ 粉じん等の発生・飛散を抑制するために、工事区域内や周辺道路への散水・清掃等を十分に行う。 ・ 建設機械は、可能な限り長時間にわたる連続運転を行わない。 <p>(イ) 工事用車両の走行に係る措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 工事用車両が特定の日または時間帯に集中しないよう、計画的な運行管理を行う。 ・ 周辺交通状況を勘案し、適宜、工事用車両の走行時間や走行台数を調整する。 ・ 工事用車両は、可能な限り最新の排出ガス規制適合車を使用する。 ・ アイドリングストップ等、エコドライブの看板を工事区域内に設置するとともに、資材運搬業者等に対し、実施を指導する。 ・ 正常な運転ができるよう、工事用車両の使用前の整備・点検及び定期点検を徹底する。 ・ 周辺道路における粉じんの発生防止対策としてタイヤ洗浄機にてタイヤを洗浄してから退出する。特に土工事における土砂搬出ダンプカーの洗浄は徹底する。 <p>イ 供用時</p> <p>(ア) 駐車場の利用に伴う措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 施設駐車場内にアイドリングストップ等、エコドライブの看板を設置し、運転者に対し実施を促す。 ・ 入居するテナントに対し、計画地内を走行する車両のエコドライブを要請する。 ・ 周辺の混雑状況を把握した上で、極力、車両の出入りの時間帯を分散させるようテナントへの要請を行う。 ・ 従業員に対し、路線バスや電車等の公共交通機関の利用を要請する。 ・ 施設利用者に対し、施設内に路線バスや電車等の公共交通機関の利用を促す看板等を設置する。 ・ テナントなどへの低公害車利用を要請する。 ・ 小型電気自動車用充電設備設置による電気自動車の利用促進を図る。 ・ 大型車についても、充電方法の規格統一などの動向を見ながら、電気自動車の利用促進を図る。

表 6-1(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
大気	大気質	<p>(イ) 施設関連車両の走行に伴う措置</p> <ul style="list-style-type: none"> 施設駐車場内に、エコドライブの看板を設置し、運転者に対し実施を促す。 入居するテナントに対し、走行する車両のエコドライブを要請する。 周辺の混雑状況を把握した上で、極力、車両の出入りの時間帯を分散させるようテナントへの要請を行う。 従業員に対し、路線バスや電車等の公共交通機関の利用を要請する。 施設利用者に対し、施設内に路線バスや電車等の公共交通機関の利用を促す看板等を設置する。 テナントなどへの低公害車利用を要請する。 小型電気自動車用充電設備設置による電気自動車の利用促進を図る。 大型車についても、充電方法の規格統一などの動向を見ながら、電気自動車の利用促進を図る。
土	土壌汚染	<ul style="list-style-type: none"> 周辺環境に影響が生じないよう汚染土壌の適切な保管・管理を行う。 計画地内や周辺道路への散水・清掃等を十分に行い、埃や粉じんの飛散を防止する。 既存建物の基礎部分に付着した土壌は、計画地内で基礎部分などから除去し、廃棄物搬出時における土壌汚染の拡散を防ぐ。 汚染土壌の搬出に際し、荷崩れや汚染土壌の飛散が生じないように荷台カバー等を使用する。
緑	緑の質	<ul style="list-style-type: none"> 計画建物の外周部には積極的に緑化地を確保する。 日照条件及び風環境に応じた樹種や配置を選定し、樹木の健全な育成に努める。 花や紅葉の美しい樹木など季節が感じられる樹種を選定する。 植栽の維持管理計画を作成し、適切な剪定、刈込み、施肥、病虫害防除、除草、灌水等を実施することにより、樹木等の健全な育成を図る。 植栽基盤は、地下水位を踏まえて高木植栽箇所は水捌けに配慮し、マウンドアップするなど十分な土壌厚を確保する。 必要土壌量を上回る良質な客土を用いて基盤の充実を図る。 石礫が緑化地に残らないよう十分に配慮し、樹木の生育に適した植栽基盤の確保に努める。
	緑の量	<ul style="list-style-type: none"> 計画建物外周には地上部にまとまった緑地を設け、可能な限り大景木の植栽に努める。 緑の構成を考慮し、高木、中木、低木、地被植物を適切に組み合わせ、多様な緑の創出を図る。
騒音・振動・低周波音	騒音	<p>ア 工事中</p> <p>(ア) 建設機械の稼働に係る措置</p> <ul style="list-style-type: none"> 施工計画を十分に検討し、建設機械の集中稼働を回避する。 建設機械のオペレーターに対し、アイドリングストップの徹底や建設機械に無理な負荷をかけないよう指導する。 正常な運転ができるよう、建設機械の使用前の整備・点検及び定期点検を徹底する。 可能な限り最新の低騒音型建設機械を使用する。 建設機械を移動する際には、低速走行を徹底する。 解体工事時には、近隣住居に対する騒音の影響を低減するため、住居方向に対し、必要に応じて防音シートを設置する。 工事に伴う騒音の状況が外部から把握できるよう、場内に騒音計を設置する。

表 6-1(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
騒音・振動・低周波音	<p>騒音</p> <p>(イ) 工事用車両の走行に係る措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・工事用車両が特定の日または時間帯に集中しないよう、計画的な運行管理を行う。 ・周辺交通状況を勘案し、適宜、工事用車両の走行時間や走行台数を調整する。 ・アイドリングストップ等、エコドライブの看板を工事区域内に設置するとともに、資材運搬業者等に対し、実施を指導する。 ・正常な運転ができるよう、工事用車両の使用前の整備・点検及び定期点検を徹底する。 <p>イ 供用時</p> <p>(ア) 冷暖房施設等の稼働に係る措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・設備機器は、可能な限り低騒音型の機器を採用する。 ・異音等の発生がないよう、設備機器の整備・点検を定期的実施する。 ・防音パネルや遮音機能があるルーバーを設置するなど、必要に応じて防音対策を講ずる。 <p>(イ) 駐車場の利用に伴う措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・施設駐車場内にアイドリングストップ等、エコドライブの看板を設置し、運転者に対し実施を促す。 ・入居するテナントに対し、計画地内を走行する車両の低速走行及びエコドライブを要請する。 ・周辺の混雑状況を把握した上で、極力、車両の出入りの時間帯を分散させるようテナントへの要請を行う。 ・従業員に対し、路線バスや電車等の公共交通機関の利用を要請する。 ・施設利用者に対し、施設内に路線バスや電車等の公共交通機関の利用を促す看板等を設置する。 ・車両出入口の分散化を検討する。 ・物流以外のテナント誘致を検討する。 ・小型電気自動車用充電設備設置による電気自動車の利用促進を図る。 ・大型車についても、充電方法の規格統一などの動向を見ながら、電気自動車の利用促進を図る。 <p>(ウ) 施設関連車両の走行に伴う措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・施設駐車場内にエコドライブの看板を設置し、運転者に対し実施を促す。 ・入居するテナントに対し、走行する車両のエコドライブを要請する。 ・周辺の混雑状況を把握した上で、極力、車両の出入りの時間帯を分散させるようテナントへの要請を行う。 ・従業員に対し、路線バスや電車等の公共交通機関の利用を要請する。 ・施設利用者に対し、施設内に路線バスや電車等の公共交通機関の利用を促す看板等を設置する。 ・物流以外のテナント誘致を検討する。 ・小型電気自動車用充電設備設置による電気自動車の利用促進を図る。 ・大型車についても、充電方法の規格統一などの動向を見ながら、電気自動車の利用促進を図る。

表 6-1(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
騒音・振動・低周波音	振動	<p>ア 工事中</p> <p>(ア) 建設機械の稼働に係る措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 施工計画を十分に検討し、建設機械の集中稼働を回避する。 ・ 建設機械のオペレーターに対し、アイドリングストップの徹底や建設機械に無理な負荷をかけないように指導する。 ・ 正常な運転ができるよう、建設機械の使用前の整備・点検及び定期点検を徹底する。 ・ 可能な限り低振動型工法を採用し、振動の低減に努める。 ・ 建設機械を移動する際には、低速走行を徹底する。 ・ 工事に伴う振動の状況が把握できるよう、場内に振動計を設置する。 <p>(イ) 工事用車両の走行に係る措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 工事用車両が特定の日または時間帯に集中しないよう、計画的な運行管理を行う。 ・ 周辺交通状況を勘案し、適宜、工事用車両の走行時間や走行台数を調整する。 ・ アイドリングストップ等、エコドライブの看板を工事区域内に設置するとともに、資材運搬業者等に対し、実施を指導する。 ・ 正常な運転ができるよう、工事用車両の使用前の整備・点検及び定期点検を徹底する。 <p>イ 供用時</p> <p>(ア) 施設関連車両の走行に係る措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 施設駐車場内にエコドライブの看板を設置し、運転者に対し実施を促す。 ・ 入居するテナントに対し、走行する車両のエコドライブを要請する。 ・ 周辺の混雑状況を把握した上で、極力、車両の出入りの時間帯を分散させるようテナントへの要請を行う。 ・ 従業員に対し、路線バスや電車等の公共交通機関の利用を要請する。 ・ 施設利用者に対し、施設内に路線バスや電車等の公共交通機関の利用を促す看板等を設置する。
	一般廃棄物	<p>ア 供用時に発生する事業系一般廃棄物に係る措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 事業系一般廃棄物の発生抑制のため、入居テナントに対して、掲示等により廃棄物を削減するよう依頼する。 ・ 事業系一般廃棄物の資源化促進のため、入居テナントに対して、極力資源化を行うよう依頼する。 ・ 入居テナントが用意する事業系一般廃棄物の廃棄物保管施設は、飛散防止等の環境保持と分別保管に配慮した適切な規模の一時保管施設を設けるよう要請する。
廃棄物等	産業廃棄物	<p>ア 工事中に発生する産業廃棄物に係る措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 特定建設資材廃棄物については「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」に基づき、計画地内で分別を行い、極力資源化するとともに、その他の廃棄物についても可能な限り資源化に努める。 ・ 「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」に基づき、産業廃棄物処理業の許可を有する業者に委託し、産業廃棄物管理票を交付して運搬・処分先を明確にし、適正に処理する。 ・ 建設資材等の搬入において、過剰な梱包を控え、産業廃棄物の発生抑制を図る。

表 6-1(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
廃棄物等	産業廃棄物	<p>イ 供用時に発生する産業廃棄物に係る措置</p> <ul style="list-style-type: none"> 産業廃棄物の発生抑制のため、入居テナントに対して、廃棄物を削減するよう依頼する。 産業廃棄物の資源化促進のため、入居テナントに対して、極力資源化を行うよう依頼する。 入居テナントが用意する産業廃棄物の廃棄物保管施設は、飛散防止等の環境保持及び分別保管に配慮した適切な規模の一時保管施設を設けるよう要請する。
廃棄物等	建設発生土	<ul style="list-style-type: none"> 建設工事に伴い発生する土は、計画地内で盛土として再利用する。 建設発生土の搬出に際し、荷崩れや土砂の飛散が生じないように荷台カバー等を使用する。
建造物の影響	景観（景観・圧迫感）	<p>ア 主要な景観構成要素の改変の程度及び地域景観の特性の変化の程度、代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度</p> <ul style="list-style-type: none"> 計画建物の形態デザインや外壁の色彩等については、川崎市都市景観条例、川崎市景観計画、西加瀬地区地区計画（予定）を踏まえ、良好な市街地景観の形成を図る。 計画地東側の市道荏宿小田中線（I）沿道の店舗等については、3階までの低層建物とし、敷地境界に向け、階段状にセットバックすることで、計画建物の圧迫感の低減に努める。 圧迫感を感じにくいデザインや外壁の色彩を用いる。 計画建物の外周部に緑化地を設け、緑による景観形成を図る。 植栽にあたっては、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。また、緑の構成を考慮し、高木、中木、低木、地被類を適切に組み合わせるなど、多様な緑の創出を図る。 <p>イ 圧迫感の変化の程度</p> <ul style="list-style-type: none"> 計画建物を、敷地境界からセットバックし、計画建物による圧迫感の低減に努める。 計画地東側の市道荏宿小田中線（I）沿道の店舗等については、3階までの低層建物とし、敷地境界に向け、階段状にセットバックすることで、計画建物の圧迫感の低減に努める。 計画建物の外周部に緑化地を設け、計画建物による圧迫感の低減に努める。 植栽にあたっては、緑の構成を考慮し、高木、中木、低木、地被類を適切に組み合わせるなど、多様な緑を創出し、計画建物による圧迫感の低減に努める。
	日照障害	<ul style="list-style-type: none"> 計画建物を、敷地境界からセットバックし、さらにできるだけ南に配置することで、日影の影響に配慮した建物配置とする。 計画地東側の市道荏宿小田中線（I）沿道は、店舗等の低層建物にすることで、日影の影響に配慮する。
	テレビ受信障害	<ul style="list-style-type: none"> 工事中におけるクレーンの未使用時には、ブームを電波到来方向に向けるなど、適切な障害防止対策を講ずる。 受信障害に関する問い合わせがあった場合には、受信障害の改善方法、時期等について関係者と十分協議し、必要な対策を実施する。 連絡窓口を明確にし、迅速な対応を図る。

表 6-1(6) 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
構造物の影響	風害	<ul style="list-style-type: none"> ・ 植栽にあたっては、防風植栽以外にも計画地及び周辺の土地利用並びに季節ごとの卓越風向も踏まえ、高木、中木、低木を適切に組み合わせて植栽することにより、歩行者などへのさらなる風環境の緩和を図る。 ・ 防風植栽は、防風効果が維持するよう、剪定、施肥、病虫害防除等適切な管理を行う。
地域社会	地域交通（交通混雑・交通安全）	<p>ア 工事用車両の走行により変化する交通流及び交通安全に及ぼす影響</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 工事用車両が特定の日または時間帯に集中しないよう、計画的な運行管理を行う。 ・ 周辺交通状況を勘案し、適宜、工事用車両の走行時間や走行台数を調整する。 ・ 工事時間帯については、工事用車両の出入口付近に交通誘導員を配置し、一般車両及び歩行者の安全を確保するとともに、周辺道路の円滑な交通流の確保に努める。 ・ 工事用車両の運転者への工事用車両走行ルート上の危険箇所の周知、運転時間の指示及び低速走行等の安全運転並びに周辺道路での駐停車禁止等の指導を徹底し、一般車両及び歩行者の安全の確保に努める。 ・ 周辺住民等に対して、工事工程、工事用車両の出入口、走行ルート、走行時間帯についての周知を図る。 <p>イ 施設関連車両の走行により変化する交通流及び交通安全に及ぼす影響</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 周辺の混雑状況を把握した上で、極力、車両の出入りの時間帯を分散させるようテナントへの要請を行う。 ・ 計画地東側の物流倉庫へ入出庫する大型車の出入口付近には、交通誘導員を歩車道の往来が多い時間帯などに配置し、必要に応じて交通誘導員を配置し、一般車両及び歩行者の安全を確保するとともに、周辺道路の円滑な交通流の確保に努める。 ・ 従業員に対し、路線バスや電車等の公共交通機関の利用を要請する。 ・ 施設利用者に対し、施設内に路線バスや電車等の公共交通機関の利用を促す看板等を設置する。 ・ 施設利用者に対し、スムーズな交通誘導が行える看板等の設置を検討する。 ・ 施設利用者に対し、計画地への自動車出入りの際の左折 IN、左折 OUT の徹底を促し、自動車交通の円滑化を図る。 ・ 歩道等を利用する歩行者・自転車に対し、自動車の出入りの注意喚起を行うために、出庫灯等の整備を検討する。 ・ 入庫待ち車両の発生を抑制し、周辺道路の混雑を避けるために、バース予約システムを導入する。 ・ デジタルツールの活用により、ドライバーの運転への集中や労務負荷の低減を図るとともに路上駐車防止により交通事故発生抑制に努める。 ・ 入居するテナントに対し、施設関連車両の運転者への安全教育の徹底を要請する。 ・ 市道荏宿小田中線（I）の一部区間の交通安全施設の新たな設置については適宜検討を進める。 ・ 教育機関と連携し、通学時間帯の安全パトロールの実施などの交通安全対策を検討する。

表 6-1(7) 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
温室 効果 ガス	<ul style="list-style-type: none"> ・冷暖房施設等は、極力最新の省エネルギー型の設備を選定するとともに、導入可能な範囲で複層ガラスを採用することにより計画建物の断熱性の向上等に努め、省エネルギー対策を検討する。 ・計画建物内は、可能な限り設定温度等を定めて、過度な冷房・暖房を控える。 ・冷蔵庫及び冷凍庫は、日照の影響を受けにくい低層階に設置する。 ・施設利用者に対し、路線バスや電車等の公共交通機関の利用を促す。 ・施設駐車場内に看板を設置し、運転者に対しアイドリングストップ等、エコドライブの実施を促す。 ・太陽光発電の追加導入を検討する。 ・計画建物の外周部に緑化地を設け、温室効果ガスの削減に努める。 ・蓄電池等（蓄エネルギー）を導入することで、電力需要の平準化など、再生可能エネルギーを効率的に利用する。 ・計画建物は、ZEB（ネット・ゼロ・エネルギー・ビル）とすることを検討する。 ・BELS の認証や CASBBE 評価を利用し、環境負荷の少ない計画とする。 ・テナントなどへの低公害車利用を要請する。 ・小型電気自動車用充電設備設置による電気自動車の利用促進を図る。 ・大型車についても、充電方法の規格統一などの動向を見ながら、電気自動車の利用促進を図る。

第7章 環境配慮項目に関する措置

第7章 環境配慮項目に関する措置

本事業では、「第6章 環境保全のための措置」(p.503～509 参照)に示した環境影響評価項目に関する措置とともに、「第4章 環境影響評価項目の選定等 3 環境配慮項目 (1) 環境配慮項目の選定」(p.148～149 参照)で選定した環境配慮項目に関する措置を講ずる計画である。環境配慮項目に関する措置は、表7-1(1)～(3)に示すとおりである。

表7-1(1) 環境配慮項目に関する措置

環境配慮項目		環境配慮項目に関する措置	
		工事中	供用時
地域環境の保全の見地から 配慮を行う項目	ヒートアイランド現象	—	<ul style="list-style-type: none"> ・地上部に緑化を行うことで、人工被覆の改善に努める。 ・設備機器は、可能な限りエネルギー効率の高い、新しい設備機器を導入し、人工排熱の抑制を図る。
	光害	—	<ul style="list-style-type: none"> ・屋上スポーツ施設など周辺の住環境への配慮が必要な夜間照明は、「光害対策ガイドライン」(環境省、令和3年3月)に準拠して計画地周辺の住宅に配慮して適切に配置する。 ・屋上スポーツ施設の夜間照明は、営業時間外は消灯する。
	地震時等の災害	—	<ul style="list-style-type: none"> ・一時的な避難場所として利用可能なスペースを設ける。 ・非常用エレベータの設置等により、火災時などの消火活動及び避難のための経路を確保する。 ・地震時の安全性や建物倒壊等の被害を及ぼさないよう、免震装置を備えた免震構造とする。 ・地域住民が利用できる防災倉庫及び会議スペースを設ける。 ・防災マニュアル作成や防災訓練等を通じ災害に対する意識を高め、災害時対応が円滑に行えるよう準備・訓練する。 ・災害時には、緊急支援物資の受入・保管・搬出等への協力に対応できるよう関係機関と調整を図る。

表 7-1(2) 環境配慮項目に関する措置

環境配慮項目		環境配慮項目に関する措置	
		工事中	供用時
地球環境の保全の見地から 配慮を行う項目	地球温暖化	<ul style="list-style-type: none"> 建設機械は、可能な限り最新の低燃費型建設機械を使用し、温室効果ガス排出量の削減を図る。 工事用車両は、可能な限り最新の低燃費車を使用し、温室効果ガス排出量の削減やエネルギー使用量の低減を図る。 エコドライブの実施に努め、温室効果ガス排出量の削減やエネルギー使用量の低減を図る。 	<ul style="list-style-type: none"> 小型電気自動車用充電設備を設置して電気自動車の利用促進を図り、温室効果ガス排出量の削減を図る。 大型車についても、充電設備の規格統一などの動向を見ながら、電気自動車の利用促進に向けた取り組みを行う。
	オゾン層	<ul style="list-style-type: none"> 解体工事にあたっては、フロン類を使用している業務用冷凍空調機器がある場合は、解体工事前に専門業者が機器またはフロンを撤去・回収したことを確認の上、解体工事を行う。 	—
	資源	<ul style="list-style-type: none"> 型枠材は、繰り返し使用できる型枠を使用するなど、材料や工法に配慮する。 建設資材の搬入にあたっては、過剰な梱包を控える。 	<ul style="list-style-type: none"> 計画建物の長寿命化を図るため、コンクリートの高品質化やリニューアブルしやすい構造の採用に努める。 節水型器具の採用などにより水資源の有効利用を図る。
	エネルギー	<ul style="list-style-type: none"> 建設機械は、可能な限り最新の低燃費型建設機械を使用する。 工事用車両は、可能な限り最新の低燃費車を使用する。 エコドライブの実施に努め、エネルギー使用量の削減を図る。 	<ul style="list-style-type: none"> 太陽光発電システムを導入し、蓄電池により、計画地内での利用することで、再生可能エネルギーの効率的な利用を図る。 設備機器については、導入可能な範囲で効率的な省エネルギー機器を選択し、エネルギーの使用の合理化を図る。 外壁の断熱性を高めるとともに、導入可能な範囲で複層ガラスを採用することにより、負荷低減を図る。 施設駐車場内にアイドリングストップ等、エコドライブの看板を設置し、運転者に対し実施及び公共交通機関の利用を促す。

表 7-1(3) 環境配慮項目に関する措置

環境配慮項目	環境配慮項目に関する措置	
	工事中	供用時
生物多様性	—	<ul style="list-style-type: none"> ・緑の構成を考慮し、高木、中木、低木、地被植物を適切に組み合わせ、まとまりのある多様な緑の創出を図るように努める。 ・可能な限り植栽予定樹種には川崎市緑化指針に示される樹種もしくは地域の潜在自然植生構成種等を用い、地域の生態系保全に努める。 ・可能な限り緑化を図り計画地周辺の公園や緑地との緑のネットワーク構築に努める。
気候変動の影響への適応	—	<ul style="list-style-type: none"> ・設備機器は、可能な限りエネルギー効率の高い、新しい設備機器を導入し、人工排熱の抑制を図る。 ・外壁の断熱性を高めるとともに、導入可能な範囲で複層ガラスを採用することにより、冷暖房設備の利用による人工排熱の抑制に努める。 ・入居するテナント及び施設利用者に対しては、自動車やバイク使用時におけるアイドリングストップ等のエコドライブの遵守、公共交通機関の利用等について周知し、人工排熱の抑制に努める。 ・受水槽を高い位置に設置するなど、水害に対する強靱化に努める。 ・雨水貯留槽の整備により、地域の浸水被害の抑制に努める。 ・事業区域内を可能な限り緑化することにより、人工被覆の改善によるヒートアイランドの緩和に努める。 ・緑化にあたっては、広場や通路等に大景木や高木を植栽することで、緑陰を確保し、暑熱対策に努める。 ・水害時には、ランプを利用した車での垂直避難を行えるようにすることなどについて、対応できるよう関係機関と調整を図る。

第8章 環境影響の総合的な評価

第8章 環境影響の総合的な評価

計画地は中原区の南端に位置し、幸区との境に接している。計画地の地形はほぼ平坦である。計画地（K2）は元自動車生産工場・研究施設及び駐車場であり、既存建物の一部は、令和元年に関東地方を直撃した2つの台風により損壊が生じたため、計画地周辺の安全確保等の観点から本事業に先立ち上屋の解体を行っているほか、計画地（K2）の敷地の一部は、駐車場としてレンタルしている。計画地（K1）は、本事業実施前に三菱ふそうトラック・バス（株）により更地化されている。

本事業では、変化を続ける都市活動を支える新たな活動拠点の整備のための土地利用転換により、物流などの新たな産業創出の促進を図るとともに、周辺地域に寄与できる利便性の高い店舗や生活サービス機能、公園や広場などのオープンスペースを確保して、緑豊かな憩いと潤いを有した地域の生活環境の形成と地域の防災機能の強化に貢献していくことを目的とする。

計画地周辺は、南西側及び南東側に軽工業用地が近接し、文教・厚生用地や公共空地のほかは主に住宅用地や集合住宅用地などにより形成される既成市街地となっている。

計画地周辺の主要な道路は、市道荊宿小田中線（I）及び市道中原12号線が計画地（K2）東側及び南側に接している。また、計画地北西側約460mに主要地方道東京丸子横浜線（綱島街道）が通るほか、計画地北東側約500mに国道409号（府中街道）、計画地南東側約50mに県道大田神奈川線、計画地南西側約10mに主要地方道鶴見溝ノ口線（尻手黒川道路）が通っている。

このような立地特性をもった計画地において本事業を実施することにより、大気質、土壌汚染、騒音、振動、一般廃棄物、産業廃棄物、建設発生土、景観（景観、圧迫感）、日照障害、テレビ受信障害、風害、地域交通（交通混雑、交通安全）及び温室効果ガスの環境影響評価項目に対して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ずることにより、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ものとする。また、緑の質及び緑の量についても、環境保全のための措置を講ずることにより、緑の適切な回復育成が図られるものとする。特に予測結果のうち、建設機械の稼働に伴う短期予測濃度、工事用車両の走行に伴う等価騒音レベル、駐車場の利用に伴う等価騒音レベル及び施設関連車両の走行に伴う等価騒音レベルについては、一部の予測地点で環境保全目標を上回ると予測した。工事の実施にあたっては、施工計画を十分に検討し、建設機械の集中稼働を回避するとともに、工事用車両が特定の日または時間帯に集中しないような計画的な運行管理を実施する。また、設備機器の設置は、可能な限り低騒音型の機器を採用し、供用時には運転者に対しアイドリングストップ等、エコドライブの実施を促すほか、計画地内を走行する車両の低速走行及びエコドライブを要請するなどの環境保全のための措置を講ずる。

さらに、事業実施にあたっては、環境影響評価項目以外にも、地域環境及び地球環境の保全の見地から配慮を行う項目として、ヒートアイランド現象、光害、地震時等の災害、地球温暖化、オゾン層、資源、エネルギー、生物多様性及び気候変動の影響への適応に対して、環境への影響を実行可能な範囲で低減するために、環境配慮措置を講ずる計画である。

以上のことから、本事業は、表8-1(1)~(11)に示す環境影響評価項目の評価結果及び環境配慮項目に関する措置の内容から判断して、環境への影響に対し実行可能な範囲内で適切に配慮した計画であると評価する。

表 8-1(1) 環境影響評価の結果

環境影響 評価項目	環境影響評価の結果
<p style="text-align: center;">大 気 質</p>	<p>ア 工事中</p> <p>(ア) 建設機械の稼働に伴う大気質への影響（二酸化窒素、浮遊粒子状物質） 建設機械の稼働に伴う長期予測濃度の最大値は、工事開始後1～12ヶ月目において、二酸化窒素（日平均値の年間98%値）は0.045ppmとなり環境保全目標（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0.041mg/m³となり環境保全目標（0.10mg/m³以下）を満足すると予測した。 また、短期予測濃度の最大値は、二酸化窒素（1時間値の最大）については、工事開始後7ヶ月目で0.201ppmとなり、環境保全目標（0.2ppm以下）を0.001ppm超過すると予測した。浮遊粒子状物質（1時間値の最大）については、工事開始後7ヶ月目で0.029mg/m³となり、環境保全目標（0.20mg/m³以下）を満足すると予測した。 工事の実施にあたっては、施工計画を十分に検討し、建設機械の集中稼働を回避するとともに、建設機械のオペレーターに対し、アイドリングストップの徹底や建設機械に無理な負荷をかけないよう指導するなどの環境保全のための措置を講ずる。 以上のことから、計画地周辺の大気質に著しい影響を及ぼすことはないと評価する。</p> <p>(イ) 工사용車両の走行に伴う大気質への影響（二酸化窒素、浮遊粒子状物質） 工사용車両の走行に伴う長期予測濃度の最大値は、二酸化窒素（日平均値の年間98%値）は0.038ppmとなり環境保全目標（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0.039mg/m³となり環境保全目標（0.10mg/m³以下）を満足すると予測した。 工事の実施にあたっては、工사용車両が特定の日または時間帯に集中しないよう、計画的な運行管理を行うなどの環境保全のための措置を講ずる。 以上のことから、道路沿道の大気質に著しい影響を及ぼすことはないと評価する。</p> <p>イ 供用時</p> <p>(ア) 駐車場の利用に伴う大気質への影響（二酸化窒素、浮遊粒子状物質） 駐車場の利用に伴う長期予測濃度の最大値は、二酸化窒素（日平均値の年間98%値）が0.037ppmとなり環境保全目標（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）が0.039mg/m³となり環境保全目標（0.10mg/m³以下）を満足すると予測した。 本事業の実施にあたっては、施設駐車場内にアイドリングストップ等、エコドライブの看板を設置し、運転者に対し実施を促すなどの環境保全のための措置を講ずる。 以上のことから、計画地周辺の大気質に著しい影響を及ぼすことはないと評価する。</p> <p>(イ) 施設関連車両の走行に伴う大気質への影響（二酸化窒素、浮遊粒子状物質） 施設関連車両の走行に伴う長期予測濃度の最大値は、二酸化窒素（日平均値の年間98%値）は0.038ppmとなり環境保全目標（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0.039mg/m³となり環境保全目標（0.10mg/m³以下）を満足すると予測した。 本事業の実施にあたっては、施設駐車場内に、エコドライブの看板を設置し、運転者に対し実施を促すなどの環境保全のための措置を講ずる。 以上のことから、道路沿道の大気質に著しい影響を及ぼすことはないと評価する。</p>

表 8-1(2) 環境影響評価の結果

環境影響評価項目	環境影響評価の結果
土 土 壤 汚 染	<p>計画地（K1）は、表層に土壤汚染が確認されたが、前土地所有者により、適正に処理・処分されている。</p> <p>計画地（K2）は、土壤汚染状況の概略を把握することを目的とした、前土地所有者による計画地（K2）の調査結果（自主調査、平成 28 年 6 月）によると、第一種特定有害物質（VOC）、第二種特定有害物質（重金属）及び油分などが計画地の一部で確認されていることが記載されている。また、追加調査の結果、前土地所有者による自主調査結果と同様に、第一種特定有害物質（VOC）、第二種特定有害物質（重金属）及び油分が確認され、第二帯水層への地下水汚染については、前土地所有者による自主調査と同様に確認されなかった。</p> <p>本事業では、新築工事に先立ち、「土壤汚染対策法」及び「川崎市公害防止等生活環境の保全に関する条例」に基づく調査及び手続きを実施の上、自主的に計画地の敷地境界付近の土中に遮水壁を設置し、地表面は計画構造物と遮水シートで被うことにより計画地とその周辺地を遮断する計画であり、遮水壁外周部の土壤・地下水汚染は別途浄化するため、適正に処理・処分されると予測した。</p> <p>また、汚染土壤を敷地外に搬出する場合は、「汚染土壤の運搬に関するガイドライン」（令和 3 年 5 月、環境省）を遵守し、汚染土壤の適正な運搬を行うとともに、搬出した汚染土壤は都道府県知事から汚染土壤処理業の許可を受けた業者等に委託することから、適正に処理・処分されると予測した。</p> <p>工事の実施にあたっては、周辺環境に影響が生じないよう汚染土壤の適切な保管・管理を行う。また、計画地内や周辺道路への散水・清掃等を十分に行い、埃や粉じんの飛散を防止するなどの環境保全のための措置を講ずることから、人の健康の保護の観点からみて必要な水準を超えないものと評価する。</p>
緑 の 質	<p>本事業における主要植栽予定樹種は、「川崎市緑化指針」に緑化樹木として記載されている樹種が多く含まれる。また、「神奈川県潜在自然植生」において潜在自然植生構成種として記載されている樹種であるタブノキ等や、計画地及び計画地周辺で実施した樹木活力度調査において A（良好、正常なもの）または B（普通、正常に近いもの）と判定された樹種が含まれている。その他、一般的な園芸種を使用する。そのため、主要植栽予定樹種は、地域の環境特性と適合するものと予測した。</p> <p>また、本事業における主要植栽予定樹種には、「川崎市緑化指針」等において耐風性、耐陰性及び耐乾性を持つ樹種として記載されているものが多く含まれる。本事業では、日照条件や風環境に応じた樹種を選定し、適切に配植することから、主要植栽予定樹種は、新たに創出される生育環境の特性に適合するものと予測した。</p> <p>計画地内の土壤は、現地調査結果より、計画地内の土壤は植栽土壤としては良好ではなく、土壤の入れ替えが必要と予測した。また、本事業の植栽にあたって必要な土壤量は、約 8,323.5 m³ と予測した。</p> <p>本事業の実施にあたっては、花や紅葉の美しい樹木など季節が感じられる樹種を選定するほか、植栽の維持管理計画を作成し、適切な剪定、刈込み、施肥、病虫害防除、除草、灌水等を実施することにより、樹木等の健全な育成を図る。また、植栽基盤は、地下水位を踏まえて高木植栽箇所は水捌けに配慮し、マウンドアップするなど十分な土壤厚を確保するなどの環境保全のための措置を講ずる。</p> <p>以上のことから、緑の適切な回復育成が図られるものと評価する。</p>
緑 の 量	<p>本事業における緑被率は約 30.0%であり、「川崎市環境影響評価等技術指針」に基づく緑被率（29.8%）を確保できると予測した。また、本事業における植栽樹木本数は、高木 755 本（うち、大景木 177 本）、中木 1,567 本及び低木 24,352 本であり、高木と中木は植栽本数の標準に対して不足するが、低木に代替することにより、「川崎市緑化指針」に基づく緑の量的水準を確保できると予測した。</p> <p>本事業の実施にあたっては、全体の緑の構成を考慮し、計画建物外周には地上部にまとまった緑地を設け、可能な限り大景木の植栽に努めるほか、高木、中木、低木、地被植物を適切に組み合わせ、多様な緑の創出を図るなどの環境保全のための措置を講ずる。</p> <p>以上のことから、緑の適切な回復育成が図られるものと評価する。</p>

表 8-1(3) 環境影響評価の結果

環境影響評価項目	環境影響評価の結果
騒音・振動・低周波音	<p>ア 工事中</p> <p>(ア) 建設機械の稼働に伴う建設作業騒音（騒音レベル） 建設機械の稼働に伴う建設作業騒音（L_5）の最大値は、準備・仮設工事・解体工事及び土壌汚染対策工事期間中では、工事開始後 7 ヶ月目において、計画地北西側敷地境界で 81.7 デシベル、建設工事期間中では、工事開始後 17 ヶ月目において、計画地南西側敷地境界で 64.9 デシベルとなり、いずれも環境保全目標（85 デシベル以下）を満足すると予測した。 工事の実施にあたっては、施工計画を十分に検討し、建設機械の集中稼働を回避するなどの環境保全のための措置を講ずる。 以上のことから、計画地周辺の生活環境の保全に支障はないものと評価する。</p> <p>(イ) 工事用車両の走行に伴う道路交通騒音（等価騒音レベル） 工事用車両の走行のピーク日における道路交通騒音（等価騒音レベル）は、道路端において 64.3～69.0 デシベルとなり、予測地点 No.1～3 では環境保全目標（70 デシベル以下）を満足すると予測した。予測地点 No.4 については、環境保全目標（65 デシベル以下）を上回るが、工事中基礎交通量（現況）でも環境保全目標の値と同程度、あるいは満足していない地点であり、工事用車両の走行による増加分は 0.7～1.0 デシベルと予測した。 工事の実施にあたっては、工事用車両が特定の日または時間帯に集中しないよう、計画的な運行管理を行うなどの環境保全のための措置を講ずる。 以上のことから、道路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とは評価する。</p> <p>イ 供用時</p> <p>(ア) 冷暖房施設等の稼働に伴う騒音（騒音レベル） 冷暖房施設等の稼働に伴う騒音（騒音レベル（L_5））の最大値は、計画地周辺の地上 1.2m の高さで、昼間及び朝・夕が 49.2～55.0 デシベル、夜間が 48.6～55.0 デシベルであり、いずれも環境保全目標（昼間 70 デシベル以下／朝・夕 65 デシベル以下／夜間 55 デシベル以下）を満足すると予測した。 一方、計画地に近接する中層住宅に面する敷地境界における階数別の騒音（騒音レベル（L_5））は、昼間及び朝・夕が 48.1～53.8 デシベル、夜間が 48.1～53.3 デシベルであり、いずれも環境保全目標（昼間 70 デシベル以下／朝・夕 65 デシベル以下／夜間 55 デシベル以下）を満足すると予測した。 本事業の実施にあたっては、設備機器の設置は、可能な限り低騒音型の機器を採用するほか、異音等の発生がないよう、設備機器の整備・点検を定期的実施するなどの環境保全のための措置を講ずる。 以上のことから、計画地周辺の生活環境の保全に支障はないとは評価する。</p>

表 8-1(4) 環境影響評価の結果

環境影響評価項目	環境影響評価の結果
騒音・振動・低周波音	<p>騒音</p> <p>(イ) 駐車場の利用に伴う道路交通騒音（騒音レベル） 駐車場の利用に伴う騒音（等価騒音レベル）は、昼間については 48.9～55.9 デシベルとなり、東側の駐車場出入口の正面の道路沿道付近の範囲において環境保全目標（A 及び B 地域：55 デシベル以下）を上回ると予測した。また、計画地の北側、南側及び西側では環境保全目標（A 及び B 地域：55 デシベル以下／C 地域：60 デシベル以下）を満足すると予測した。</p> <p>一方、夜間については 42.3～48.3 デシベルとなり、東側、南側それぞれの駐車場出入口の正面の道路沿道付近の範囲において環境保全目標（A 及び B 地域：45 デシベル以下）を上回ると予測した。また、計画地の北側及び西側では環境保全目標（A 及び B 地域：45 デシベル以下／C 地域：50 デシベル以下）を満足すると予測した。</p> <p>本事業の実施にあたっては、施設駐車場内にアイドリングストップ等、エコドライブの看板を設置し、運転者に対し実施を促すほか、入居するテナントに対し、計画地内を走行する車両の低速走行及びエコドライブを要請するなどの環境保全のための措置を講ずる。</p> <p>以上のことから、計画地周辺の生活環境の保全に支障はないと評価する。</p> <p>(ウ) 施設関連車両の走行に伴う道路交通騒音（等価騒音レベル） 施設関連車両の走行に伴う道路交通騒音（等価騒音レベル）は、道路端において昼間が 63.0～69.4 デシベルとなり、予測地点 No.1～3 及び No.5 南側では、環境保全目標（予測地点 No.1～3：70 デシベル以下／No.5 南側：65 デシベル以下）を満足すると予測した。予測地点 No.4 については、環境保全目標（65 デシベル以下）を上回るが、将来基礎交通量（現況）でも環境保全目標の値と同程度、あるいは満足していない地点であり、施設関連車両の走行による増加分は、最大で 1.8 デシベルと予測した。</p> <p>一方、夜間は 57.2～66.6 デシベルとなり、予測地点 No.1～2 及び No.5 南側では、環境保全目標（予測地点 No.1～2：65 デシベル以下／No.5 南側：60 デシベル以下）を満足すると予測した。No.3 及び No.4 については、環境保全目標（予測地点 No.3：65 デシベル以下／No.4：60 デシベル以下）を上回るが、将来基礎交通量でも環境保全目標を満足していない地点であり、施設関連車両の走行による増加分は 0.2～1.4 デシベルと予測した。</p> <p>No.5 北側は、昼間、夜間とも環境保全目標（昼間：65 デシベル以下／夜間：60 デシベル以下）を上回っており、施設関連車両の走行による増加分は、1.9～3.2 デシベルと予測した。なお、歩道が設置されていないために騒音レベルが高くなるが、工業地域内の事業場に面する側で住宅は存在しない。</p> <p>本事業の実施にあたっては、施設駐車場内にエコドライブの看板を設置し、運転者に対し実施を促すなど環境保全のための措置を講ずる。</p> <p>以上のことから、道路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として評価する。</p>

表 8-1(5) 環境影響評価の結果

環境影響評価項目	環境影響評価の結果
騒音・振動・低周波音	<p>振動</p> <p>ア 工事中</p> <p>(ア) 建設機械の稼働に伴う建設作業振動（振動レベル） 建設機械の稼働に伴う建設作業振動（振動レベル(L₁₀))の最大値は、準備・仮設工事・解体工事及び土壌汚染対策工事期間中では、工事開始後 2 ヶ月目において計画地北側敷地境界で 61.7 デシベル、建設工事期間中では、工事開始後 17 ヶ月目において、計画地北西側敷地境界で 58.8 デシベルとなり、いずれも環境保全目標（75 デシベル以下）を満足すると予測した。 工事の実施にあたっては、施工計画を十分に検討し、建設機械の集中稼働を回避するなどの環境保全のための措置を講ずる。 以上のことから、計画地周辺の生活環境の保全に支障はないものと評価する。</p> <p>(イ) 工事用車両の走行に伴う道路交通振動（振動レベル） 工事用車両の走行に伴うピーク日における道路交通振動（振動レベル(L₁₀))の最大値は、昼間が 38.4～47.1 デシベルとなり、全ての予測地点において環境保全目標（予測地点 No.1：70 デシベル以下／No.2～No.4：65 デシベル以下）を満足すると予測した。また、夜間が 34.6～43.6 デシベルとなり、全ての予測地点において環境保全目標（予測地点 No.1：65 デシベル以下／No.2～No.4：60 デシベル以下）を満足すると予測した。 工事の実施にあたっては、工事用車両が特定の日または時間帯に集中しないよう、計画的な運行管理を行うなどの環境保全のための措置を講ずる。 以上のことから、道路沿道の生活環境の保全に支障はないと評価する。</p> <p>イ 供用時</p> <p>(ア) 施設関連車両の走行に伴う道路交通振動（振動レベル） 施設関連車両の走行に伴う道路交通振動（振動レベル(L₁₀))の最大値は、昼間が 37.7～47.8 デシベル、夜間が 34.4～47.0 デシベルとなり、全ての予測地点において環境保全目標（60～70 デシベル以下）を満足すると予測した。 本事業の実施にあたっては、周辺の混雑状況を把握した上で、極力、車両の出入りの時間帯を分散させるようテナントへの要請を行うなどの環境保全のための措置を講ずる。 以上のことから、道路沿道の生活環境の保全に支障はないと評価する。</p>

表 8-1(6) 環境影響評価の結果

環境影響評価項目		環境影響評価の結果
廃棄物等	一般廃棄物	<p>ア 供用時に発生する事業系一般廃棄物の種類、発生量及び処理・処分方法 本事業の供用時に発生する事業系一般廃棄物は、紙くず、厨芥など合計約416.5kg/日と予測した。これら事業系一般廃棄物は、計画建物内に整備する廃棄物保管施設で分別保管、分別排出を図るほか、処理にあたっては、川崎市の許可を受けた一般廃棄物収集運搬業者等に委託し、適正に処理されると予測した。 本事業の実施にあたっては、事業系一般廃棄物の発生抑制のため、入居テナントに対して、掲示等により廃棄物を削減するよう依頼するなどの環境保全のための措置を講ずる。 以上のことから、資源の循環が図られるとともに、計画地周辺的生活環境の保全に支障はないものと評価する。</p>
	産業廃棄物	<p>ア 工事中に発生する産業廃棄物の種類、発生量及び処理方法 工事中に発生する産業廃棄物は、撤去工事では、がれき類及び金属くず等が約98,205.5 t、新築工事では、がれき類、ガラス・陶磁器くず、廃プラスチック類、金属くず、木くず、紙くず等が約5,265.3 t、汚泥が約28,407m³発生すると予測した。 工事中に発生する産業廃棄物は、計画地内で分別した後、産業廃棄物処理業の許可を有する業者に委託すること等により、収集・運搬・処分の適正な処理が確保されると予測した。処分については、がれき類は特定建設資材廃棄物として骨材等に、金属くず及び汚泥は原材料に、木くずは特定建設資材廃棄物としてチップ化するなど原材料や燃料等に資源化が図られると予測した。 産業廃棄物の資源化量は、撤去工事に伴う発生量のうち約97,235.5 t、新築工事に伴う発生量のうち汚泥以外は約4,633.1 t、汚泥は約28,407m³と予測した。 工事の実施にあたっては、特定建設資材廃棄物については「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」に基づき、計画地内で分別を行い、極力資源化するとともに、その他の廃棄物についても可能な限り資源化に努めるなどの環境保全のための措置を講ずる。 以上のことから、資源の循環が図られるとともに、計画地周辺的生活環境の保全に支障はないものと評価する。</p> <p>イ 供用時に発生する産業廃棄物の種類、発生量及び処理方法 供用時に発生する産業廃棄物は、約 2,250.6kg/日と予測した。これらの産業廃棄物は、計画建物内に整備する産業廃棄物の廃棄物保管施設で一時的に分別保管した後、産業廃棄物処理業の許可を有する業者に委託することで、収集・運搬・処分が適正に行われると予測した。 本事業の実施にあたっては、産業廃棄物の発生抑制のため、入居テナントに対して、廃棄物を削減するよう依頼するなどの環境保全のための措置を講ずる。 以上のことから、資源の循環が図られるとともに、計画地周辺的生活環境の保全に支障はないものと評価する。</p>
	建設発生土	<p>建設工事に伴い発生する土量は、約 28,900 m³、盛土として再利用する量は、約 18,500 m³、建設発生土の量は、約 12,500 m³と予測した。 建設発生土の処理・処分については、「神奈川県土砂の適正処理に関する条例」等に基づき、許可を得た処分地に搬出し、適正に処理すると予測した。 工事の実施にあたっては、建設工事に伴い発生する土は、計画地内で盛土として再利用するとともに、建設発生土の搬出に際し、荷崩れや土砂の飛散が生じないように荷台カバー等を使用するなどの環境保全のための措置を講ずる。 以上のことから、資源の循環が図られるとともに、計画地周辺的生活環境の保全に支障はないものと評価する。</p>

表 8-1(7) 環境影響評価の結果

環境影響評価項目	環境影響評価の結果
<p style="text-align: center;">構造物の影響</p> <p style="text-align: center;">景観（景観・圧迫感）</p>	<p>ア 主要な景観構成要素の改変の程度及び地域景観の特性の変化の程度、代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度</p> <p>主要な景観構成要素の改変の程度については、計画地は、自動車生産工場、研究施設が主要な景観構成要素となっているが、事業の実施により、大規模建築物が新たに加わることから、主要な景観構成要素は変化するものと予測した。</p> <p>地域景観の特性の変化は、計画地周辺は、南西側及び南東側に軽工業用地が近接し、文教・厚生用地や公共空地のほかは主に住宅用地や集合住宅用地などにより形成される既成市街地であり、事業実施後は、計画建物及び新たに計画される緑化地などにより、新たな市街地景観が形成されるものと予測した。</p> <p>代表的な眺望地点からの眺望は、近景域（L1～2、L4、L10）では、計画建物の出現により眺望は変化するが、計画建物を敷地境界からセットバックし、緑化地や広場、公園を配置することにより、新たな都市空間が形成されるものと予測した。また、L3では、県道大田神奈川線が拡幅され、右折レーンが設けられたことが確認できるが、地点での眺望の変化はほとんどないと予測した。また、近景域のL5及び中景域（L6～9）ではスカイラインがわずかに変化するが、既存建築物と調和した眺望景観が形成されるものと予測した。</p> <p>本事業の実施にあたっては、計画建物の形態デザインや外壁の色彩等については、川崎市都市景観条例、川崎市景観計画、西加瀬地区地区計画（予定）を踏まえ、良好な市街地景観の形成を図るなどの環境保全のための措置を講ずる。</p> <p>以上のことから、魅力ある都市景観が形成されると評価する。</p> <p>イ 圧迫感の変化の程度</p> <p>形態率の現況から供用時の変化は、本事業の計画建物が出現することにより、P1では10.9%から14.5%、P3では18.9%から25.8%と増加し、P2では25.8%から7.9%と減少すると予測した。また、本事業の計画建物の形態率は、地点P1では約8.8%、地点P2では約3.3%、地点P3では約7.3%と予測した。いずれも天空写真の周辺部であることから、本事業の実施による著しい圧迫感はないものと予測した。</p> <p>本事業の実施にあたっては、計画建物を、敷地境界からセットバックし、計画建物による圧迫感の低減に努めるなどの環境保全のための措置を講ずる。</p> <p>以上のことから、計画地周辺の生活環境の保全に支障はないと評価する。</p>
<p style="text-align: center;">日照障害</p>	<p>冬至日（平均地盤面±0m）において日影の範囲に含まれる既存建物は539棟であり、その内訳は、日影時間1時間未満が463棟、1時間以上2時間未満が57棟、2時間以上3時間未満が17棟、3時間以上4時間未満が2棟、4時間以上は0棟と予測した。</p> <p>また、関係法令に基づく日影規制の測定水平面における日影（冬至日の平均地盤面+4m）は、日影規制が定められている区域に及ぶことはないと予測した。</p> <p>冬至日（平均地盤面±0m）において日影の範囲に含まれる既存建物539棟のうち、特に配慮すべき施設は含まれないと予測した。</p> <p>本事業の実施にあたっては、計画建物を、敷地境界からセットバックし、さらにできるだけ南に配置することで、日影の影響に配慮した建物配置とするなどの環境保全のための措置を講ずる。</p> <p>以上のことから、計画地周辺の住環境に著しい影響を与えないと評価する。</p>

表 8-1(8) 環境影響評価の結果

環境影響評価項目		環境影響評価の結果
構造物の影響	テレビ受信障害	<p>計画建物により地上デジタル放送の遮へい障害を及ぼす可能性のある範囲は、東京スカイツリー局（広域局）が計画地敷地境界から南西方向に約 40m まで及ぶと予測した。受信障害範囲に位置する既存建物の棟数は 1 棟と予測した。なお、その 1 棟は CATV に加入していない。横浜局のテレビ受信障害を及ぼす可能性の範囲は計画地外に及ばないと予測した。また、地上デジタル放送の反射障害については、地上デジタル放送波が電気的な雑音の影響を受けにくく、反射障害に強い伝送方式を採用しているため、影響はないものと予測した。</p> <p>計画建物により衛星放送の遮へい障害を及ぼす可能性のある範囲は、計画地敷地境界から約 5m まで及ぶと予測した。受信障害範囲に位置する既存建物はないため、計画地外に受信障害は発生しないと予測した。</p> <p>本事業の実施にあたっては、工事中におけるクレーンの未使用時には、ブームを電波到来方向に向けるなど、適切な障害防止対策を講ずる。また、受信障害に関する問い合わせがあった場合には、受信障害の改善方法、時期等について関係者と十分協議し、必要な対策を実施するなどの環境保全のための措置を講ずる。</p> <p>以上のことから、良好な受像画質が維持され、かつ、現状を悪化させないものと評価する。</p>

表 8-1(9) 環境影響評価の結果

環境影響評価項目	環境影響評価の結果
<p>構造物の影響</p> <p>風害</p>	<p>北北西の風向における現況から計画建物完成後の主な風向の変化は、計画地内は計画建物により計画地北西側において風向が変化し、既存建物が無くなることにより計画地南東側において風向が変化すると予測した。計画地周辺では、計画地に隣接する既存建物の北側と西側で風向が変化すると予測した。また、同風向における風速の変化は、計画地内は計画地北西側において基準風速(2.5492m/sec)に対する風速比が最大0.8程度から最大1.2程度まで変化するほかは最大0.8程度と変わらないと予測した。計画地周辺では、計画地に隣接する既存建物の北側の風速比は最大0.3程度から0.9程度に変化し、同建物の西側の風速比は最大0.7程度から最大0.4程度に変化すると予測した。なお、それ以外の計画地周辺においては、風向、風速に著しい変化は生じないと予測した。</p> <p>防風植栽による対策後は、風向に大きな変化はなく、風速比は計画建物完成後と比較すると特に計画地北西側の一部については、風速比1.0程度以上の範囲は大幅に縮小すると予測した。</p> <p>南の風向における現況から計画建物完成後の主な風向の変化は、計画地内は計画建物により計画地北側、南側及び北西側において風向が変化し、既存建物が無くなることにより計画地南東側において風向が変化すると予測した。計画地周辺では、計画地東側の市道荊宿小田中線(I)の沿道及び計画地南側では風向が変化すると予測した。また、同風向における風速の変化は、計画地内は計画地北側において風速比は最大0.8程度と変わらないほか、計画地南東側、南側及び北西側において風速比は最大0.5程度から最大0.8程度に変化すると予測した。計画地周辺では、計画地東側約100m付近で計画地内の既存建物が無くなることにより、風速比が最大0.9程度から最大1.0程度に変化するほか、計画地東側の市道荊宿小田中線(I)の沿道で風速比は最大0.9程度から最大0.6程度に変化し、計画地南側では風速比は最大0.8程度から最大0.6程度に変化すると予測した。</p> <p>なお、それ以外の計画地周辺においては風向、風速に著しい変化は生じないと予測した。</p> <p>防風植栽による対策後は、風向に大きな変化はなく、風速比は計画地周辺の東側の中規模以上の建物付近では、風速比1.0程度の範囲は大きく変化することは無いものの、計画地北側に設ける公園や計画地東側から南側の歩行者空間への風環境の改善が図られると予測した。</p> <p>計画建物完成後の風環境は、計画地内及び計画地周辺において、領域Aは38.0%、領域Bは7.2%、領域Cは0.3%、領域Dは該当なしであると予測した。計画地内では領域Bの範囲が増え、北西側の一部では領域Cの範囲がみられると予測した。また、計画地周辺では概ね風環境の変化はないものの、計画地東側において、領域Bから領域Cの風環境に変化する範囲があると予測した。</p> <p>対策後の風環境は、計画地内及び計画地周辺において、領域Aは40.3%、領域Bは5.1%、領域Cは0.1%、領域Dは該当なしであり、防風植栽による対策を行うことで領域B及び領域Cの範囲が縮小すると予測した。計画地内にはわずかに領域Cが残るものの、人の立ち入りが少ない緑化地であり、風環境の変化による影響は小さいものと予測した。また、計画地内の現況の中規模以上の建物が無くなることにより計画地周辺でも領域Cが残ると予測した。</p> <p>本事業の実施にあたっては、植栽にあたっては、防風植栽以外にも計画地及び周辺の土地利用並びに季節ごとの卓越風向も踏まえ、高木を植栽することにより、歩行者などへのさらなる風環境の緩和を図るとともに、防風植栽は、防風効果が維持するよう、剪定、施肥、病虫害防除等適切な管理を行うなどの環境保全のための措置を講ずる。</p> <p>以上のことから、計画地周辺の生活環境の保全に支障を及ぼさないと評価する。</p>

表 8-1(10) 環境影響評価の結果

環境影響 評価項目	環境影響評価の結果
地域 社会	<p>ア 工事用車両の走行により変化する交通流及び交通安全に及ぼす影響</p> <p>工事中交通量のピーク日のピーク時間帯における交差点需要率は0.181～0.689であり、交通量の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。また、信号交差点の流入車線のうち、工事用車両の走行により交通流が変化する車線の混雑度は、最大で 0.870 であり、円滑な交通処理が可能とされる道路の車線混雑度 1.0 を下回ると予測した。</p> <p>交通安全に及ぼす影響については、工事用車両走行ルートは、市道荊宿小田中線（I）や主要地方道鶴見溝ノ口線の一部では、マウントアップと植栽が設けられており、主要地方道東京丸子横浜線では、主にセミフラットとガードパイプと植栽が設置されている。</p> <p>県道大田神奈川線は、平間交差点付近を除く箇所ではマウントアップやマウントアップとガードレールが設置されており、歩車分離が図られていることから、交通安全は確保されるものと予測した。</p> <p>また、県道大田神奈川線の一部区間の片側歩道区間については、歩車分離が確保されていることから、交通安全は確保されているものと予測した。</p> <p>工事用車両走行ルート上には複数指定通学路が並行及び横断する箇所があるが、横断歩道や信号、歩道橋が整備されていることから、交通安全は確保されるものと予測した。</p> <p>一方、労災病院前交差点付近はマウントアップとガードパイプの設置が片側のみ、平間交差点付近は安全施設の設置がないことから、工事用車両走行ルートの一部の区間では、歩行者に対する安全への注意及び配慮が必要であると予測した。</p> <p>歩行者・自転車の交通安全については、平日のピーク時間交通量は、39～78 人/15 分と多くなく、また、周辺道路の歩車分離が図られていることなどから、交通安全は確保されるものと予測した。</p> <p>工事の実施にあたっては、工事用車両が特定の日または時間帯に集中しないよう、計画的な運行管理を行う。また、工事時間帯については、工事用車両の出入口付近に交通誘導員を配置し、一般車両及び歩行者の安全を確保するとともに、周辺道路の円滑な交通流の確保に努めるなどの環境保全のための措置を講ずる。</p> <p>以上のことから、計画地周辺の生活環境の保全に支障はないものと評価する。</p>

表 8-1(11) 環境影響評価の結果

環境影響評価項目	環境影響評価の結果
<p style="text-align: center;">地域交通 (交通混雑・交通安全)</p>	<p>イ 施設関連車両の走行により変化する交通流及び交通安全に及ぼす影響</p> <p>将来交通量のピーク時間帯における交差点需要率は、0.155～0.679 であり、交通量の処理が可能とされる交差点需要率 0.9 を下回るものと予測した。また、信号交差点の流入車線のうち、施設関連車両の走行により交通流が変化する車線の混雑度は、最大で 0.883 であり、円滑な交通処理が可能とされる道路の車線混雑度 1.0 を下回ると予測した。</p> <p>また、無信号交差点における交通処理については、ピーク時 (9～10 時) における市道中原 12 号線から市道荻宿小田中線 (I) に流入 (左折) する交通量 (92 台/時) は、交通容量 (730 台/時) を下回ることから、交通処理は可能と予測した。</p> <p>交通安全に及ぼす影響については、市道荻宿小田中線 (I) や主要地方道鶴見溝ノ口線の一部では、マウントアップと植栽が設けられており、主要地方道東京丸子横浜線では、主にセミフラットとガードパイプと植栽が設置されている。また、県道大田神奈川線は、平間交差点付近を除く箇所ではマウントアップやマウントアップとガードレールが設置されており、歩車分離が図られていることから、交通安全は確保されるものと予測した。</p> <p>また、県道大田神奈川線及び市道中原 12 号線の一部区間の片側歩道区間については、歩車分離が確保されていることから、交通安全は確保されているものと予測した。</p> <p>一方、労災病院前交差点付近はマウントアップとガードパイプの設置が片側のみ、平間交差点付近は安全施設の設置がないことから、歩行者に対する安全への配慮が必要であると予測した。</p> <p>なお、市道中原 12 号線は、計画地 (K2) に接する範囲は車道、歩道を拡幅し、自転車ナビラインを設置する計画であり、計画地 (K2) から計画地 (K2) 西側の主要地方道鶴見溝ノ口線に至るまでの区間は、新たな道路幅員構成にあわせた白線などの路面表示とする計画であることから、交通安全は確保されるものと予測した。</p> <p>また、施設関連車両走行ルート上には複数指定通学路が並行及び横断する箇所があるが、横断歩道や信号、歩道橋が整備されていることから、交通安全は確保されるものと予測した。</p> <p>一方、労災病院前交差点付近はマウントアップとガードパイプの設置が片側のみ、平間交差点付近は安全施設の設置がないことから、歩行者に対する安全への配慮が必要であると予測した。</p> <p>歩行者・自転車の交通安全については、平日のピーク時間交通量は、39～78 人/15 分と多くなく、また、周辺道路の歩車分離が図られ、市道中原 12 号線が拡幅されることなどから、交通安全は確保されるものと予測した。</p> <p>本事業の実施にあたっては、周辺の混雑状況を把握した上で、極力、車両の出入りの時間帯を分散させるようテナントへの要請を行う。また、計画地東側の物流倉庫へ入出庫する大型車の出入口付近には、交通誘導員を歩車道の往来が多い時間帯などに配置し、一般車両及び歩行者の安全を確保するとともに、周辺道路の円滑な交通流の確保に努めるなどの環境保全のための措置を講ずる。</p> <p>以上のことから、計画地周辺の生活環境の保全に支障はないものと評価する。</p>
<p style="text-align: center;">温室効果ガス</p>	<p>本事業では、温室効果ガス排出量の削減対策を講じる計画であり、本事業全体の温室効果ガス排出量は、約 17,403t-CO₂/年、標準的な温室効果ガスの排出量は約 18,567t-CO₂/年、温室効果ガスの排出削減量は約 1,164t-CO₂/年であり、標準的な温室効果ガスの排出量と比較すると、その削減の程度は約 6.3%と予測した。</p> <p>本事業では、冷暖房施設等は、極力最新の省エネルギー型の設備を選定するとともに、導入可能な範囲で複層ガラスを採用することにより計画建物の断熱性の向上等に努め、省エネルギー対策を検討するなどの環境保全のための措置を講ずる。</p> <p>以上のことから、温室効果ガスの排出量の抑制が図られるものと評価する。</p>

第9章 事後調査計画

第9章 事後調査計画

1 事後調査の目的

事後調査は、事業者自らが工事中及び供用後の環境の状況等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、環境への影響の低減を図り、適正な事業実施に資することを目的とする。

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5章 環境影響評価」の結果を踏まえ、表9-1に示すとおりとする。

表9-1 事後調査の項目

区分	項目
工事中	騒音
供用時	緑の質、騒音

3 事後調査の内容

(1) 工事中

ア 騒音

騒音に係る調査項目等は、表9-2に示すとおりである。

工事用車両の走行に伴う騒音への影響については、「第5章 環境影響評価 4 騒音・振動・低周波音 4.1 騒音」の項に示したとおり、予測地点 No.4 では工事中基礎交通量による等価騒音レベルが環境保全目標（65 デシベル以下）の上限とほぼ同値であり、環境保全目標を超えると予測している（p.283 参照）。そのため、工事の実施にあたっては、工事用車両が特定の日または時間帯に集中しないよう、計画的な運行管理を行うなどの生活環境に及ぼす騒音低減のための措置を講ずる計画である。

しかしながら、No.4 地点（市道荊宿小田中線（I））については、工事中交通量による等価騒音レベルが環境保全目標を超えることから、工事用車両による影響について確認するため、事後調査を実施する。

表9-2 騒音に係る調査内容（工事中）

調査項目	・道路交通騒音レベル（自動車交通量を含む）
調査時期	工事用車両（大型車）の日最大台数がピークとなる工事開始後17ヶ月目
調査期間	平日1日（昼間：6～22時）
調査地点	工事用車両走行ルート上の1地点（No.4）
調査方法	「騒音に係る環境基準について」（最終改正平成24年、環境庁告示第54号）及び「JIS Z 8731:2019」に定める方法に準拠して現地測定を行う。

(2) 供用時

ア 緑の質

緑の質に係る調査項目等は、表 9-3 に示すとおりである。

緑の質については、「第 5 章 環境影響評価 3 緑 3.1 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.249 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、植栽樹木の生育状況を確認するため、事後調査を実施する。

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 9-3 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 ・植栽樹木の維持管理状況
調査時期	工事完了後3年経過した後の夏から秋の適切な時期
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、「造園施工管理 技術編」(昭和50年10月、社団法人日本公園緑地協会)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場から把握する。 また、植栽樹木の維持管理状況を整理する。

イ 騒音

(ア) 駐車場の利用

駐車場の利用に伴う騒音に係る調査項目等は、表 9-4 に示すとおりである。

駐車場の利用に伴う騒音への影響については、「第 5 章 環境影響評価 4 騒音・振動・低周波音 4.1 騒音」の項に示したとおり、昼間については東側の駐車場出入口の正面の道路沿道付近の範囲において、夜間については東側、南側それぞれの駐車場出入口の正面の道路沿道付近の範囲において環境保全目標 (A 及び B 地域: 昼間 45 デシベル以下) を超えると予測している (p.307~309 参照)。

そのため、本事業の実施にあたっては、施設駐車場内にアイドリングストップ等、エコドライブの看板を設置し、運転者に対し実施を促すほか、入居するテナントに対し、計画地内を走行する車両の低速走行及びエコドライブを要請するなどの環境保全のための措置を講ずる計画である。

しかしながら、計画地東側及び南側については、駐車場の利用に伴う騒音が環境基準を上回っていることから、駐車場出入口付近での施設関連車両による影響について確認するため、事後調査を実施する。

表 9-4 騒音に係る調査内容（供用時、駐車場の利用）

調査項目	・騒音レベル
調査時期	計画建物完成後の定常状態となった時期（平日）
調査期間	平日（昼間：6～22時、夜間：22～6時）
調査地点	昼間：計画地東側（駐車場出入口付近）1地点 夜間：計画地東側（駐車場出入口付近）、計画地南側（駐車場入口付近）2地点
調査方法	「騒音に係る環境基準について」（最終改正平成24年、環境庁告示第54号）及び「JIS Z 8731:2019」に定める方法に準拠して現地測定を行う。

（イ）施設関連車両の走行

施設関連車両の走行に伴う騒音に係る調査項目等は、表 9-5 に示すとおりである。

施設関連車両の走行に伴う騒音への影響については、「第 5 章 環境影響評価 4 騒音・振動・低周波音 4.1 騒音」の項に示したとおり、予測地点 No.4 では昼間の将来基礎交通量による等価騒音レベルが環境保全目標（65 デシベル以下）の上限とほぼ同値であり、環境保全目標を超えると予測している。また、予測地点 No.3～No.4 では夜間の将来基礎交通量による騒音レベルがすでに環境保全目標（60 デシベル以下、65 デシベル以下）を上回っており、環境保全目標を超えると予測している。なお、No.5 北側は、昼間、夜間とも環境保全目標を上回ると予測し、歩道が設置されていないために騒音レベルが高くなるが、工業地域内の事業場に面する側で住宅は存在しないと予測している（p.315～316 参照）。

そのため、本事業の実施にあたっては、周辺の混雑状況を把握した上で、極力、車両の出入りの時間帯を分散させるようテナントへの要請を行うなどの環境保全のための措置を講ずる計画である。

しかしながら、No.3 地点（主要地方道鶴見溝ノ口線）及び No.4 地点（市道荻宿小田中線（I））については、将来交通量による等価騒音レベルが環境基準を上回っていることから、施設関連車両による影響について確認するため、事後調査を実施する。なお、No.5 地点（市道中原 12 号線）北側については、将来交通量による等価騒音レベルが環境基準を上回るが、工業地域内の事業場に面する側で住宅は存在しないため、事後調査は実施しないこととする。

表 9-5 騒音に係る調査内容（供用時、施設関連車両の走行）

調査項目	・道路交通騒音レベル（自動車交通量を含む）
調査時期	計画建物完成後の定常状態となった時期（平日）
調査期間	平日 1 日（昼間：6～22時、夜間：22～6時）
調査地点	施設関連車両走行ルート上の 2 地点（No.3、No.4）
調査方法	「騒音に係る環境基準について」（最終改正平成24年、環境庁告示第54号）及び「JIS Z 8731:2019」に定める方法に準拠して現地測定を行う。

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 10 章 関係地域の範囲

第 10 章 関係地域の範囲

関係地域は、環境に影響が及ぶと予想される範囲とし、以下に示す範囲を包含する地域とする。

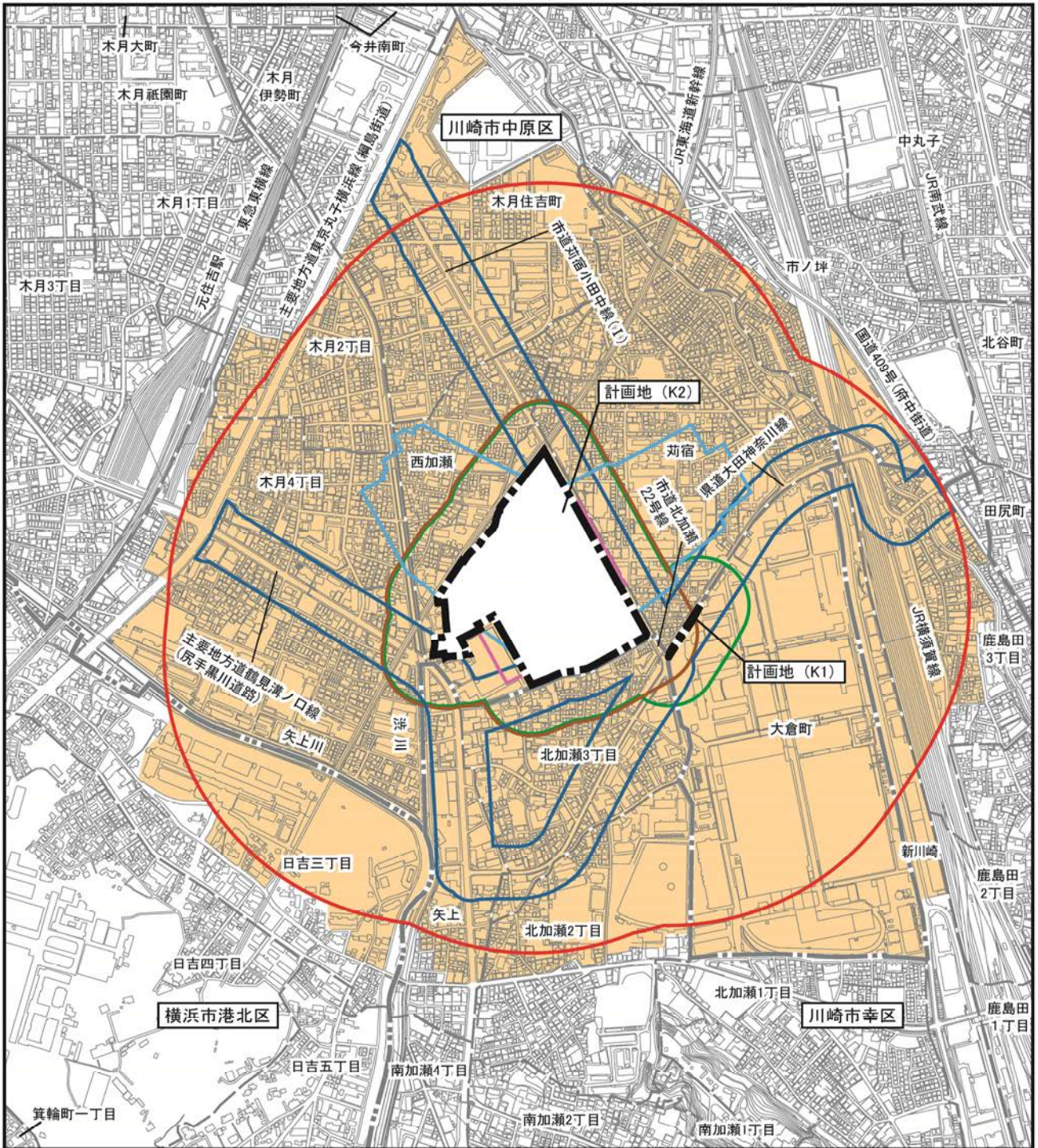
- ・ 建設機械の稼働に伴う騒音、振動等の影響が及ぶおそれのある計画地敷地境界から 100m 程度の範囲
- ・ 風害を及ぼすおそれのある計画地敷地境界から建物高さの 2 倍程度（約 100m）の範囲
- ・ 工用車両の走行及び施設関連車両の走行に伴う騒音、振動等の影響が及ぶおそれのある、原則、最寄りの幹線道路に至るまでの車両ルート沿道から 50m 程度の範囲
- ・ 日照障害が及ぶ範囲
- ・ テレビ受信障害が及ぶ範囲
- ・ 計画地敷地境界から大気汚染物質の最大着地濃度地点の 2 倍程度の範囲

関係地域の範囲は図 10-1 に、当該地域を管轄する市及び区の名称並びにその町丁名は表 10-1 に示すとおりである。

表 10-1 関係地域の範囲

市名	区名	関係町丁名
川崎市	中原区	木月住吉町、市ノ坪、荻宿、西加瀬、木月 2 丁目、木月 4 丁目、大倉町 上記町丁の全部または一部
	幸区	鹿島田 3 丁目、新川崎、矢上、北加瀬 2 丁目、北加瀬 3 丁目 上記町丁の全部または一部
横浜市	港北区	日吉三丁目 上記町丁の一部

※関係町丁名は、図 10-1 に対応する。



凡 例

- 関係地域
- 計画地
- 市 界
- 区 界
- 町丁界
- 計画地敷地境界から100m程度の範囲
- 計画地敷地境界から建物高さの2倍程度の範囲
- 工事用車両及び施設関連車両の走行ルート沿道から50m程度の範囲
- 日照障害が及ぶ範囲
- テレビ受信障害が及ぶ範囲
- 計画地敷地境界から大気汚染物質の最大着地濃度地点の2倍程度の範囲

図10-1 関係地域範囲図

0 100 250 500m



第 11 章 条例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

第 11 章 条例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

1 条例環境影響評価準備書の縦覧期間及び縦覧場所

本事業に係る条例準備書の縦覧期間及び縦覧場所は、表 11-1 に示すとおりであり、令和 4 年 5 月 23 日から令和 4 年 7 月 6 日まで縦覧された。

表 11-1 条例準備書の縦覧期間及び縦覧場所

縦覧期間	令和 4 年 5 月 23 日（月）～令和 4 年 7 月 6 日（水）（45 日間）	
縦覧場所	川崎市	中原区役所、幸区役所、幸区役所日吉出張所、環境局環境対策部環境評価課
	横浜市	環境創造局政策調整部環境影響評価課、港北区役所

2 説明会開催日時、場所、参加人数及び周知方法

条例第 20 条第 1 項の規定に基づき、条例準備書の縦覧期間中に開催した説明会の日時等及び周知方法は、表 11-2 に示すとおりである。

表 11-2 説明会開催日時等及び周知方法

	第 1 回	第 2 回
日 時	令和 4 年 6 月 17 日（金） 19：00～21：00	令和 4 年 6 月 18 日（土） 19：00～21：00
場 所	川崎市生涯学習プラザ 4 階 401 大会議室 所在地：川崎市中原区今井南町 28-41	
参加人数	132 名	90 名
説明会開催の周知方法	・「(仮称)西加瀬プロジェクトに係る条例環境影響評価準備書 説明会のご案内」を令和 4 年 5 月 23 日（月）及び令和 4 年 6 月 9 日（木）に各戸配布をした。	
条例準備書の内容の周知方法	・「(仮称)西加瀬プロジェクトに係る条例環境影響評価準備書のあらまし」(第 1 回、第 2 回共通)、説明用パワーポイント(第 2 回のみ)を説明会来場者に配布した。 ・条例環境影響評価準備書から抜粋した図表等により説明した。	

3 意見書の提出数

条例第 21 条第 1 項に基づく期間内において、条例準備書に対し、151 名から 223 通の意見書が提出された。この意見書に対する指定開発行為者の見解を整理し、条例第 22 条第 1 項に基づき、令和 4 年 10 月 17 日に「(仮称)西加瀬プロジェクトに係る条例見解書」(以下「条例見解書」という。)を提出した。

条例見解書の内容は、次のとおりである。

4 市民意見等の概要と指定開発行為者の見解

本章では、意見の概要とそれらの意見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。

意見の概要と指定開発行為者の見解は表 11-1(1)~(14)、表 11-2(1)~(9)及び表 11-3(1)~(4)に、意見書の全文は p.239~296 に示すとおりである。なお、意見書の全文は、項目別に分類し、番号を記載している。また、該当する指定開発行為者の見解の記載箇所のページを記載している。

【記載例】

1 「〇〇〇〇」について

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

【項目】	この欄には、意見書の分類を記載しています。	
意見の概要	指定開発行為者の見解	
①	この欄には、意見書の分類を記載しています。	
(1)	この欄には、意見書の分類を記載しています。	
<p>〇〇〇〇を要望する。</p> <div style="border: 1px dashed black; padding: 5px;"> <p>この欄には、上記の分類に該当する意見書の内容を記載しています。 意見の下線は、その意見の主旨と判断しています。 意見書の全文で項目別に分類した番号を、文末に記載しています。</p> </div>	<p>本事業においては、〇〇〇〇について検討し、〇〇〇〇と考えています。</p> <div style="border: 1px dashed black; padding: 5px;"> <p>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）を記載しています。</p> </div>	

(1)「環境影響評価」について

表 11-1(1) 条例準備書に対する市民意見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】 (1) 大気質	
意見の概要	指定開発行為者の見解
① 大気質への影響について	
(1) 工事用車両の走行	
<p>P. 3 駐車が 719 台もの巨大な物流倉庫が住宅密集地に建設されこと工事期間も含め 24 時間稼働の騒音、振動、粉塵の住民への影響は計りしれず計画の中止を求めます。(意見 192-1)</p>	<p>工事用車両の走行に伴う大気質の予測結果は、二酸化窒素は環境保全目標 (0.06ppm 以下) を満足し、浮遊粒子状物質は環境保全目標 (0.10mg/m³ 以下) を満足すると予測しました。(条例準備書 p. 214~215 参照)</p> <p>本事業の供用時は、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・工事用車両が特定の日または時間帯に集中しないよう、計画的な運行管理を行う。 ・周辺交通状況を勘察し、適宜、工事用車両の走行時間や走行台数を調整する。 ・工事用車両は、可能な限り最新の排出ガス規制適合車を使用する。 ・アイドリングストップ等、エコドライブの看板を工事区域内に設置するとともに、資材運搬業者等に対し、実施を指導する。 ・正常な運転ができるよう、工事用車両の使用前の整備・点検及び定期点検を徹底する。 ・周辺道路における粉じんの発生防止対策としてタイヤ洗浄機にてタイヤを洗浄してから退出する。特に土工事における土砂搬出ダンプカーの洗浄は徹底する。 <p>といった環境保全のための措置を徹底し、計画地周辺の大気質に及ぼす影響の低減に努めてまいります。</p>
(2) 駐車場の利用 (計画地内の車両の走行)	
<p>倉庫計画場所の目の前に戸建てを購入して 5 年になります。</p> <p>購入理由としては武蔵小杉に近く夜は静かこれからは子供も増え人気となっていく場所となる!という事でした。</p> <p>暮らしてみて、全くもって静かどころか、車通りが多く排気、揺れ、ホコリがとにかくひどいです…</p> <p>おさげで外に洗濯物や布団も干せず…理想的な戸建てにはほど遠い…</p> <p>4 歳になる息子は喘息になりなかなか治らずにいます。</p> <p>三菱ふそう建物の取り壊しの際には揺れはいつも以上にすごく怖い日々が続き、自宅内の壁には 3ヶ所もひび割れも生じました。大きい物で 30 センチを越えるひび割れです。</p> <p>火災保険会社にも相談しましたが、保障外と言われ不安な毎日を過ごしています。</p> <p>そんな不安な毎年過ごしてるなか、巨大物流倉庫建設計画…</p>	<p>駐車場の利用に伴う大気質の予測結果は、二酸化窒素濃度は環境保全目標 (0.06ppm 以下) を満足し、浮遊粒子状物質は環境保全目標 (0.10mg/m³ 以下) を満足すると予測しました。(条例準備書 p. 205~207 参照)</p> <p>本事業の供用時は、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・施設駐車場内にアイドリングストップ等、エコドライブの看板を設置し、運転者に対し実施を促す。 ・入居するテナントに対し、計画地内を走行する車両のエコドライブを要請する。 ・周辺の混雑状況を把握した上で、極力、車両の出入りの時間帯を分散させるようテナントへの要請を行う。 ・従業員に対し、路線バスや電車等の公共交通機関の利用を要請する。 ・施設利用者に対し、施設内に路線バスや電車等の公共交通機関の利用を促す看板等を設置する。 <p>(次頁へつづく)</p>

【項目】 (1) 大気質	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>24時間稼働の1日1700台の車両が入り出すと聞いています。</p> <p>そちらの目の前に住む身としては賛成出来るはずもなく、今以上に毎日毎日揺れ、騒音、ホコリに苦しめられるかと思うと恐怖でしかありません。</p> <p>子供の喘息もさらに入退院を繰り返し悪化することになります。</p> <p>どうか、家族、街の幸せを壊さないで頂きたいです。(意見29)</p>	<p>(前頁より)</p> <p>といった環境保全のための措置を徹底し、計画地周辺の大気質に及ぼす影響の低減に努めてまいります。</p> <p>本事業の物流倉庫は24時間稼働を想定しています。なお、物流倉庫に入庫する大型車の台数は、休日は平日の約33%と想定し、夜間は昼間の4~24%程度と想定しています。(条例準備書資料編p.資1~4参照)</p> <p>実際の稼働時間は入居テナントの運営時間により決まります。施設の稼働については、周辺環境への配慮を行うよう入居するテナントに要請いたします。</p> <p>なお、施設関連車両につきましては、方法書段階では合計約1,700台/日としていましたが、準備書段階では地域のご意見をお聞きして精査を行い、約1,347台/日(大型車約761台/日、通勤車両などの小型車約586台/日)と規模の縮小を図りました。</p>
<p>現状でも真夏には光化学スモッグ注意報が度々発令されており、環境基準はクリア予定とはいえ、排気ガスによる更なる大気汚染、健康被害が懸念されます。商業施設やオフィス利用の割合を増やし、一日に出入りするトラック台数を減らして欲しいです。緑地も増やしていただきたいです。(意見57-3)</p>	<p>駐車場の利用に伴う大気質の予測結果は、二酸化窒素濃度は、日平均値の年間98%値は0.037ppmで環境保全目標(0.06ppm以下)を満足し、浮遊粒子状物質は、日平均値の年間2%除外値は0.039mg/m³で環境保全目標(0.10mg/m³以下)を満足すると予測しました。(条例準備書p.205~207参照)</p> <p>本事業の供用時は、</p> <ul style="list-style-type: none"> 施設駐車場内にアイドリングストップ等、エコドライブの看板を設置し、運転者に対し実施を促す。 入居するテナントに対し、計画地内を走行する車両のエコドライブを要請する。 周辺の混雑状況を把握した上で、極力、車両の出入りの時間帯を分散させるようテナントへの要請を行う。 従業員に対し、路線バスや電車等の公共交通機関の利用を要請する。 施設利用者に対し、施設内に路線バスや電車等の公共交通機関の利用を促す看板等を設置する。 <p>といった環境保全のための措置を徹底し、計画地周辺の大気質に及ぼす影響の低減に努めます。</p>

【項目】 (1) 大気質	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>「住宅街のまん中に巨大物流倉庫」をたてる等ということは一体どんな必要性があるのでしょうか？24 時間稼働で巨大なトラックが何台も出入するときけば誰だって驚きます。</p> <p>日中は子供や高齢者が行きかう街中です。また、真夜中には昼の疲れをいやそうとベットにもぐりこむ人達が安らかな眠りを求めています。それなのに街の平安をかきみだす、物流倉庫などもってのほかです。</p> <p>安く手に入ったのかどうか知りませんが、せっかくあいた工場跡地は使い勝手の良い、住民の福祉優先の施設をつくって欲しいものです。</p> <p><u>絶対にはこりと排気ガス、騒音のまちははしない様、環境整備をお願いします。</u>（意見 70）</p>	<p>駐車場の利用に伴う大気質の予測結果は、二酸化窒素濃度は環境保全目標（0.06ppm 以下）を満足し、浮遊粒子状物質は環境保全目標（0.10mg/m³以下）を満足すると予測しました。（条例準備書 p.205～207 参照）</p> <p>本事業の供用時は、</p> <ul style="list-style-type: none"> 施設駐車場内にアイドリングストップ等、エコドライブの看板を設置し、運転者に対し実施を促す。 入居するテナントに対し、計画地内を走行する車両のエコドライブを要請する。 周辺の混雑状況を把握した上で、極力、車両の出入りの時間帯を分散させるようテナントへの要請を行う。 従業員に対し、路線バスや電車等の公共交通機関の利用を要請する。 施設利用者に対し、施設内に路線バスや電車等の公共交通機関の利用を促す看板等を設置する。 <p>といった環境保全のための措置を徹底し、計画地周辺の大気質に及ぼす影響の低減に努めてまいります。</p> <p>本事業の物流倉庫は 24 時間稼働を想定しています。なお、実際の稼働時間は入居テナントの運営時間により決まります。施設の稼働については、周辺環境への配慮を行うよう入居するテナントに要請いたします。</p>
<p>西加瀬プロジェクトの計画を再考して下さい。市は住民の健康を守り、住環境を守るという責任を果たして下さい。</p> <p><u>現在でも住民は騒音や振動、粉塵に悩んでいるのにそれ以上の被害を受けることが充分予想されます。</u></p> <p>環境悪化で健康が損なわれるような計画については反対です。（意見 73）</p>	
<p>4. <u>24 時間稼働の大型施設により日中や深夜を問わず大型車両が周辺道路や敷地内を走り回ることにより周辺道路以外の住宅地においても今までになかった振動や騒音、大気汚染が発生し健康や生活環境に多大な悪影響を及ぼすこととなるため、このような施設の建設には反対です。</u>（意見 99-5）</p>	
<p><u>土地利用計画図を拝見すると、車両出口の位置が市道荊宿小田中線 1 カ所で、出口の横に公園がありますが排気ガスや交通事故のリスクが高いのではありませんか？</u></p> <p>又車両出口予定地の横は新幹線を挟んで直ぐに老人いこいの家・こども文化センター・福祉施設があり、特に子供の行動は予測不能で、交通事故の確率が高くなると思います。</p>	<p>駐車場の利用に伴う大気質の予測結果は、二酸化窒素濃度は、日平均値の年間 98% 値は 0.037ppm で環境保全目標（0.06ppm 以下）を満足し、浮遊粒子状物質は、日平均値の年間 2% 除外値は 0.039mg/m³ で環境保全目標（0.10mg/m³以下）を満足すると予測しました。</p> <p style="text-align: right;">（次頁へつづく）</p>

【項目】 (1) 大気質	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>車両出口予定地は道路を挟み第二種住居地域です。住宅街への配慮を考えるべきで車両出口を工場地域側に変更をお願い致します。</p> <p>子ども文化センター横の横断歩道では、町会の方々ボランティアで児童の交通安全活動をずっと行っています。今の交通量でも児童の安全が危険な状態なので、終日全ての車両出入口に警備員の配置をお願い致します。(意見 221)</p>	<p>(前頁より)</p> <p>なお、二酸化窒素の最大付加濃度は、0.00072ppm、浮遊粒子状物質の最大付加濃度は、0.000060mg/m³であるのに対し、市道荊宿小田中線（I）の車両出入口付近では、二酸化窒素の最大付加濃度は、0.0002ppm、浮遊粒子状物質の最大付加濃度は、0.00001～0.00002mg/m³と予測しました。(条例準備書 p.205～207 参照)</p> <p>本事業の供用時は、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・施設駐車場内にアイドリングストップ等、エコドライブの看板を設置し、運転者に対し実施を促す。 ・入居するテナントに対し、計画地内を走行する車両のエコドライブを要請する。 ・周辺の混雑状況を把握した上で、極力、車両の出入りの時間帯を分散させるようテナントへの要請を行う。 ・従業員に対し、路線バスや電車等の公共交通機関の利用を要請する。 ・施設利用者に対し、施設内に路線バスや電車等の公共交通機関の利用を促す看板等を設置する。 <p>といった環境保全のための措置を徹底し、計画地周辺の大気質に及ぼす影響の低減に努めます。</p>
(3) 施設関連車両の走行	
<p><u>24時間稼働の車の往来は、騒音、排気ガスなどの観点からも、日常の生活が守れない。</u>(意見 13-1)</p>	<p>施設関連車両の走行に伴う大気質の予測結果は、二酸化窒素は環境保全目標（0.06ppm 以下）を満足し、浮遊粒子状物質は環境保全目標（0.10mg/m³以下）を満足すると予測しました。(条例準備書 p.214～215 参照)</p> <p>本事業の供用時は、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・施設駐車場内に、エコドライブの看板を設置し、運転者に対し実施を促す。 ・入居するテナントに対し、走行する車両のエコドライブを要請する。 ・周辺の混雑状況を把握した上で、極力、車両の出入りの時間帯を分散させるようテナントへの要請を行う。 ・従業員に対し、路線バスや電車等の公共交通機関の利用を要請する。 ・施設利用者に対し、施設内に路線バスや電車等の公共交通機関の利用を促す看板等を設置する。 <p>といった環境保全のための措置を徹底し、計画地周辺の大気質に及ぼす影響の低減に努めてまいります。</p> <p>本事業の物流倉庫は24時間稼働を想定しています。なお、実際の稼働時間は入居テナントの運営時間により決まります。施設の稼働については、周辺環境への配慮を行うよう入居するテナントに要請いたします。</p>

【項目】 (1) 大気質	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>先日、ダイワハウス(株)の説明会に参加しました。</p> <p>住宅地に大型の倉庫を建てる事は、これ以上川崎の環境を悪くすることは許されません。</p> <p>現在でも、車等の排気ガスにて喘息等のアレルギーで苦しんでいる人たちがいます。</p> <p>環境基準値に照らし合わせても基準内という説明をしていましたが、<u>現時点より悪くしないしてほしい。</u>(意見 14-1)</p>	<p>施設関連車両の走行に伴う大気質の予測結果は、二酸化窒素の日平均値の年間 98%値に換算した最大値は、0.038ppm となり環境保全目標 (0.06ppm 以下)を満足し、浮遊粒子状物質の日平均値の年間 2%除外値に換算した最大値は、0.039mg/m³となり環境保全目標 (0.10mg/m³以下)を満足すると予測しました。</p> <p>また、将来予測濃度に対する施設関連車両の付加率は、二酸化窒素は最大で 0.9%で、浮遊粒子状物質、将来予測濃度に対する施設関連車両の付加率は最大で 0.1%と予測しました。(条例準備書 p. 214～215 参照)</p>
<p>また騒音や排気ガスや風害、トラックのライト等での光害、生活への影響の懸念が多数あります。(意見 51-4)</p>	<p>予測につきましては、施設関連車両の走行状況、年間の気象条件を基に、二酸化窒素(日平均値の年間 98%値)及び浮遊粒子状物質(日平均値の年間 2%除外値)を予測しました。また、自動車の走行速度が一定速度となる区間での予測が条件であるため調査・予測地点は、交差点間の中間付近としています。なお、その予測値を環境保全目標と比較し、評価を行っています。</p>
<p>「住宅街のまん中に巨大物流倉庫」をたてる等ということは一体どんな必要性があるのでしょうか?24 時間稼働で巨大なトラックが何台も出入するときには誰だって驚きます。</p> <p>日中は子供や高齢者が行きかう街中です。また、真夜中には昼の疲れをいやそうとベットにもぐりこむ人達が安らかな眠りを求めています。それなのに街の平安をかきみだす、物流倉庫などもってのほかです。</p> <p>安く手に入ったのかどうか知りませんが、せつかくあいた工場跡地は使い勝手の良い、住民の福祉優先の施設をつくって欲しいものです。</p> <p><u>絶対にほこりと排気ガス、騒音のまちはほしくない様、環境整備をお願いします。</u>(意見 70)</p>	<p>本事業の供用時は、</p> <ul style="list-style-type: none"> 施設駐車場内に、エコドライブの看板を設置し、運転者に対し実施を促す。 入居するテナントに対し、走行する車両のエコドライブを要請する。 周辺の混雑状況を把握した上で、極力、車両の出入りの時間帯を分散させるようテナントへの要請を行う。 従業員に対し、路線バスや電車等の公共交通機関の利用を要請する。 施設利用者に対し、施設内に路線バスや電車等の公共交通機関の利用を促す看板等を設置する。
<p>これ以上地域環境悪化を招く計画は(アイドリングによる排気ガス、ホイ捨て、CO₂増大などが発生しますので)中止して下さい。(意見 74-1、163-3、180)</p>	<p>といった環境保全のための措置を徹底し、計画地周辺の大気質に及ぼす影響の低減に努めてまいります。</p>
<p>・交通量が増えることによる渋滞や交通事故、排気ガスなどが心配です。(意見 76-2)</p>	<p>なお、大気質においては、現況を把握するために、既存資料調査及び現地調査を行い、条例準備書に記載しております。(条例準備書 p. 159～165 参照)</p>
<p>3. 渋滞も予想され、排気ガス、バス通りが大変。(意見 91-3)</p>	<p>予測については、現況調査結果の値をもとに本事業により増加する値を付加するなどして、予測を行っています。なお、その予測値を環境保全目標と比較し、評価を行っています。</p>
<p>私は、呼吸器、気管支が弱いので排気ガスが増大することに反対します。(意見 93)</p>	<p>各項目の予測・評価につきましては、条例準備書に現況調査結果や予測方法等も記載しています。(条例準備書 p. 209、212～213 参照)なお、より詳細な調査結果や予測方法につきましては、条例準備書巻末の資料編に記載しています。(条例準備書資料編 p. 資 4、17～26、29～32、34 参照)</p>
<p>上記の様にダイワさんは言っていますが実態と違います。下記意見です。</p> <p>大和ハウス工業の企業理念に反する「西加瀬プロジェクト」の計画の中止を強く要望します。</p> <p>住民の健康被害が発生することは明らかです。</p> <p>騒音・振動・排気ガス・に加えて、通学路を通る子供達や道路脇を通行する自転車にとって大型トラックは脅威です。</p> <p>毎日の安全が脅かされることは明白です。</p> <p>計画は中止して下さい。(意見 124)</p>	

【項目】 (1) 大気質	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p><u>車両が著しく増えて、排気ガスの影響で子供が暮らす環境が破壊されます。もちろん大人もです。喘息にはなりたくないです。人生を狂わせる計画です。ても周囲の住民の住環境を損ないます。</u></p> <p><u>計画の中止をお願いします。市道荻宿小田中線に大量の大型トラックが毎日通ることによる影響は甚大、渋滞している道路では子供単独での外出や高齢者の外出は危険、洗濯物の外干しもできなくなります。外や家の中での住環境が大きく変わるの承服できません。計画は中止、反対です。(意見 153)</u></p> <p><u>毎日 1300 台の大型トラックを含む車両が走り、排気ガスや騒音、渋滞など住環境が非常に悪くなるのは明らかです。良いことは何もない、とんでもない迷惑建物であり建設絶対反対です。</u></p> <p>本計画の規模は非常に大きくどう考えても、環境になじみませんし調和など論外です。無謀な計画は止めて下さい。(意見 155)</p> <p>住宅密集地にこの様な巨大物流倉庫が出来ることに反対です。地域には子どもたちやお年寄の施設もあり不安です。</p> <p><u>交通量、排気ガスなど心配はつきません。</u></p> <p>大型トラックが昼夜走ることによる騒音や振動には精神的にもおかしくなりそうです。</p> <p>我家も時折、夜に車が走り、ドドドッという音や振動に悩まされています。</p> <p><u>環境保全の立場からみてもありえない。計画の中止を求めます。(意見 172)</u></p> <p><u>我家は西加瀬歩道橋の交差点の道路側に面しており、終日信号機が作動しています。車両が止まり、出発する時にはエンジン音、アクセル音、騒音が発生し、その度に排気ガスが発生し、二酸化濃度及び浮遊粒子状物質が充満します。花粉症の発症もあり、大変迷惑し困っています。どうか工事を中止して下さい。</u></p> <p><u>大和ハウス側の資料の予測結果は現状とは違った数値もあると思います。</u></p> <p>又、騒音は車が特にトラックが通る度にうるさく感じられ特に夜は窓を開けて寝ていても響きます。安眠できません。</p> <p>特に振動が一番困ります。昨年 11 月に道路の舗装工事が行なわれ、それ以前に比べれば大分良くなりましたが、一部交差点の外側(西加瀬側)で道路に亀裂が入り又、時々「ドスン」と振動します。大和ハウスの振動予測結果では、昼間 37.7～48.7 デシベル、夜間 34.4～47.0 デシベル、環境保全目標の値よりは下回っていますが、どの地点での測定でしょうか。教えて頂きたいです。又何ヶ所か？振動 65～70 デシベルはすごく振動するという事です。絶対困ります。工事計画中止を求めます。(意見 197)</p>	<p>(指定開発行為者の見解は p. 539 参照)</p>

【項目】 (1) 大気質	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>5章1における計画地周辺の排ガス等による大気汚染についての評価は、<u>川崎市の環境基準内に収まるから問題ないとしているが、そもそも、昨今のようないわゆる排ガス規制に則った車両であれば当たり前の結果であり、だから計画に問題がないという根拠にはならない。</u> (意見 35-1)</p>	<p>施設関連車両の走行に伴う大気質の予測にあたっては、自動車排出係数は年々減少傾向であることから、過小な予測とならないよう条件を設定して予測を行いました。</p> <p>施設関連車両の走行に伴う大気質の予測結果は、二酸化窒素は環境保全目標 (0.06ppm 以下) を満足し、浮遊粒子状物質は環境保全目標 (0.10mg/m³以下) を満足すると予測しました。(条例準備書 p. 214～215 参照)</p>
<p>2. <u>二酸化炭素、PM、NOx 排出抑制の観点から、ハイブリットカー等、環境に配慮したトラックは必須です。大切な事なので、それ以外の車両は出入りしてほしくないです。</u> (意見 206-2)</p>	<p>本事業の供用時は、</p> <ul style="list-style-type: none"> 施設駐車場内に、エコドライブの看板を設置し、運転者に対し実施を促す。 入居するテナントに対し、走行する車両のエコドライブを要請する。 周辺の混雑状況を把握した上で、極力、車両の出入りの時間帯を分散させるようテナントへの要請を行う。 従業員に対し、路線バスや電車等の公共交通機関の利用を要請する。 施設利用者に対し、施設内に路線バスや電車等の公共交通機関の利用を促す看板等を設置する。
<p>・<u>トラックの排出ガスについてどのような対策がありますか？</u> 大気汚染が悪化し、住環境の安全が保たれなくなります (意見 209-4)</p>	<p>といった環境保全のための措置を徹底し、計画地周辺の大気質に及ぼす影響の低減に努めてまいります。</p> <p>また、環境配慮のため、テナントなどへの低公害車利用要請、小型電気自動車用充電設備設置による電気自動車の利用促進などの取り組みを行ってまいります。なお、大型車についても、充電方法の規格統一などの動向を見ながら、電気自動車の利用促進などの取り組みを行ってまいります。</p>
<p>1. <u>現状でも騒音・振動・粉塵に悩まされています。これ以上車両の増大はごめんです。</u> ⇒西加瀬プロジェクトは、365日・24時間、大型車を含む交通があり、深夜による騒音・振動による健康被害(睡眠障害など)が懸念されます。 ⇒夜間の予測結果(南側、北側): 条例環境影響評価準備説明会(資料)において、66.6デシベルで、川崎の工場地域の規制基準(川崎市公害防止等生活環境の保全で規制されている)は65デシベルである。現在でも65デシベルを超えているとの報告で、今回のプロジェクトで増えたのは数デシベルである。との報告があった。 川崎市は、本プロジェクトによる夜間での業務で更に悪化することが予想されるため、夜間の営業を規制する義務がある。このことから、本プロジェクトは業務時間の見直し等が必要と思います。 また、川崎市のHPでは、騒音の許容限度の基準と記載されているが、資料では保</p>	<p>施設関連車両の走行に伴う大気質の調査地点は、計画地及びその周辺の大気質の状況等を把握することを目的とし、道路沿道の大気質の状況を的確に把握できる施設関連車両走行ルート上の代表的な位置を設定しました。</p> <p>これらの位置での予測結果は、二酸化窒素は環境保全目標 (0.06ppm 以下) を満足し、浮遊粒子状物質は環境保全目標 (0.10mg/m³以下) を満足すると予測しました。(条例準備書 p. 214～215 参照)。</p> <p>なお、供用時の施設関連車両(大型車)は大多数が密閉された箱型トラックなどで運搬されるため、粉じん等の飛散の可能性は低いと考えております。</p>

(次頁へつづく)

【項目】 (1) 大気質	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>全環境目標と記載されており、HP で記載されている内容と異なる。</p> <p>⇒観測ポイントに苧宿歩道橋(搬入ルートが合流する部分であり、また、信号機があることから、施設までに加速すると予想され、走行音、排気が一番の問題となるポイントと予想される。)が、ないことから、報告のあった、観測ポイントだけでは不十分と判断する。</p> <p>⇒<u>条例環境影響評価準備説明会での報告は、配送業務に関する交通量からの推測のみで、労働者や営業施設利用車を含めた試算となっており、予測結果は現在の予測を超える</u>と判断できる。(意見 20-1)</p>	<p>(前頁より)</p> <p>予測につきましては、施設関連車両の走行状況、年間の気象条件を基に、二酸化窒素(日平均値の年間 98%値)及び浮遊粒子状物質(日平均値の年間 2%除外値)を予測しました。また、自動車の走行速度が一定速度となる区間での予測が条件であるため調査・予測地点は、交差点間の中間付近としています。なお、その予測値を環境保全目標と比較し、評価を行っています。</p> <p>本事業の供用時は、</p> <ul style="list-style-type: none"> 施設駐車場内に、エコドライブの看板を設置し、運転者に対し実施を促す。 入居するテナントに対し、走行する車両のエコドライブを要請する。 周辺の混雑状況を把握した上で、極力、車両の出入りの時間帯を分散させるようテナントへの要請を行う。 従業員に対し、路線バスや電車等の公共交通機関の利用を要請する。 施設利用者に対し、施設内に路線バスや電車等の公共交通機関の利用を促す看板等を設置する。 <p>といった環境保全のための措置を徹底し、計画地周辺の大気質に及ぼす影響の低減に努めてまいります。</p> <p>また、施設関連車両の走行に伴う環境影響の予測にあたっては、物流倉庫の関連車両だけでなく、店舗等及びスポーツ施設の大型車や、店舗等の従業員及び来場者の交通手段も鑑みて行いました。(条例準備書資料編 p.資 1~4 参照)</p>
<p>綱島街道、尻手黒川街道、ガス橋通りだけでなく、現在片側 1 車線の市道中原 12 号線と北加瀬 22 号線、小田中苧宿線に駐車場を使用することにより日常的に交通渋滞が起きます。たとえ幅員拡張の工事が行われても大型、中型トラックの路上駐車、待機車両の増加だけでなく、商業施設が出来ることでの来場者、従業員の通勤により交通環境の激変、住宅環境が悪化します。今後入場ルートと出場ルート数は推測で増減はどの程度見込まれているのでしょうか？自動車の急増で近隣の苧宿小学校や住宅街を走ることにより危険が増します。個人契約ドライバーや運送会社により交通ルールや仕様ルート守られるとは到底思えません。<u>また 24 時間稼働による騒音や大気汚染の懸念があり不安を感じており開発の中止を求めます。</u>(意見 22)</p> <p>・24 時間稼働のトラックについて 騒音被害 迷惑です。</p> <p>・24 時間稼働のトラックについて 排気ガス 病気もちの人、子どもたち、全ての人にとって、排気ガスは、有害。体調悪化したら、責</p>	<p>施設関連車両の走行に伴う大気質の予測結果は、二酸化窒素は環境保全目標(0.06ppm 以下)を満足し、浮遊粒子状物質は環境保全目標(0.10mg/m³以下)を満足すると予測しました。(条例準備書 p. 214~215 参照)</p> <p>なお、供用時の施設関連車両(大型車)は大多数が密閉された箱型トラックなどで運搬されるため、粉じん等の飛散の可能性は低いと考えております。</p> <p>本事業の供用時は、</p> <ul style="list-style-type: none"> 施設駐車場内に、エコドライブの看板を設置し、運転者に対し実施を促す。 入居するテナントに対し、走行する車両のエコドライブを要請する。 周辺の混雑状況を把握した上で、極力、車両の出入りの時間帯を分散させるようテナントへの要請を行う。 従業員に対し、路線バスや電車等の公共交通機関の利用を要請する。
	(次頁へつづく)

【項目】 (1) 大気質	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p><u>任とってくれますか。</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 24 時間稼働トラックについて 通学路の安全が言われている中、日本中で、クルマの事故が多発している。毎分 1 台トラックが通ること、事故が起こることが心配。こんなにと、トラックが通る中で、安心して過ごせる保証がダイワハウスにできるのか。 24 時間稼働トラックについて <u>排気ガスが常に出続ける中、洗濯物が汚れる、家の換気も排気ガスまみれの空気の入替え、身体に支障が出た場合、ダイワハウスのトラックによる被害だと認めるのか。</u> 24 時間トラックについて 運転しながら、喫煙（タバコ、電子タバコ、加熱式タバコなど）している運転手が多くいる。窓を開けながら、喫煙し、周囲に副流煙を撒き散らしている。そのような、トラック運転手の指導を責任もって、できるのか。 物流倉庫内に、喫煙所を作って、従業員が何百人も、そこで、タバコを吸い、外に副流煙を出されるのが苦痛。喘息持ちの私は、物流倉庫のすぐ近くの家。体調、精神が狂いそう。健康に害がでたら、無条件で、認めて、損害賠償金出せるのか。（意見 38） <p>苧宿：小田中線の近くに 50 年以上住んでいます。この住宅地に「24 時間・運営する物流センターの建設」計画を知りました。今までの暮らしが出来なくされてしまいます！</p> <p><u>大型車が 24 時間この道路を走行することになると、安全に道路を渡ることも出来ません。（歩道橋の階段の登り降りは出来ません）又、排気ガスで呼吸が苦しくなると咳こみます。近くに保育園、小学校、中学校、高等学校、病院・子ども文化センター・いこいの家・白揚園が設置しています。日常生活をする場所です。「住民の命」を守るためにこの計画を中止して下さい。（意見 92）</u></p> <p>4. <u>24 時間稼働の大型施設により日中や深夜を問わず大型車両が周辺道路や敷地内を走り回ることにより周辺道路以外の住宅地においても今までになかった振動や騒音、大気汚染が発生し健康や生活環境に多大な悪影響を及ぼすこととなるため、このような施設の建設には反対です。（意見 99-5）</u></p> <p><u>「西加瀬プロジェクト」苧宿小田中線は片側 1 車線、2 車線しかない狭い道路です。そこに大型トラックが通るというだけでも騒音・振動・排気ガスが増加することは間違いないです。まして 24 時間稼働?! 何処からそのような無謀な発想が生まれたのでしょうか? 近隣住民が現在と同じ様に安心して生活出</u></p>	<p>(前頁より)</p> <ul style="list-style-type: none"> 施設利用者に対し、施設内に路線バスや電車等の公共交通機関の利用を促す看板等を設置する。 といった環境保全のための措置を徹底し、計画地周辺の大気質に及ぼす影響の低減に努めてまいります。 本事業の物流倉庫は 24 時間稼働を想定しています。なお、物流倉庫に入出庫する大型車の台数は、夜間は昼間の 4~24%程度と想定しています。（条例準備書資料編 p. 資 1~4 参照） 実際の稼働時間は入居テナントの運営時間により決まります。施設の稼働については、周辺環境への配慮を行うよう入居するテナントに要請いたします。 なお、計画建物の管理運営は大和ハウスグループの管理会社である大和ハウスプロパティマネジメント株式会社が行う予定です。 供用後は、施設内に 24 時間常駐の防災センターを設置し、そちらに窓口を設ける予定です。詳細については未定ですが、連絡先の掲示などを検討いたしますので、先ずはそちらにご連絡ください。 本事業における主な工事の作業日及び作業時間は、原則として日曜日を除く午前 8 時から午後 6 時までと計画しております。ただし、騒音及び振動を伴わない作業、コンクリート打設等工事の性質上、作業の中断が困難である場合、あるいは天候等の事情により作業時間及び日程に変更が生ずる場合には、事前に看板等で周知を行い、周辺環境に配慮したうえで工事を行う予定です。 また、工事中の環境保全対策として、次の事項を実施する計画です。 (ア) 排出ガス及び騒音、振動対策 <ul style="list-style-type: none"> 可能な限り最新の排出ガス対策型、低騒音型の建設機械を使用し、排出ガスや騒音の低減に努める。 可能な限り低振動型工法を採用し、振動の低減に努める。 工事用車両については、可能な限り最新の低公害・低燃費車を使用する。 工事用車両の集中稼働を回避するとともに、アイドリングストップ等のエコドライブの実施を指導し、窒素酸化物及び粒子状物質等の大気汚染物質の発生抑制や騒音、振動の発生低減に努める。 工事スケジュール及び作業内容を周辺住民に周知する。なお、作業上やむを得ない一時的な騒音 振動等の発生についても周知していく。 解体工事時には、必要に応じて住居方向に対して防音シートを設置する。 <p>(次頁へつづく)</p>

【項目】 (1) 大気質	
意見の概要	指定開発行為者の見解
来ると思いますか？ 街の環境破壊をする計画は絶対に反対です。 (意見 122)	(前頁より) (イ) 粉じん等への対策 ・計画地内や周辺道路への散水・清掃等を十分に行い、埃や粉じんの飛散を防止する。 ・工事用車両の退出の際にはタイヤの洗浄を行い、周辺道路の汚損を防止するとともに、適宜、道路清掃を行う。
<u>この計画の規模は非常に大きく、車両の出入りも多く、大気汚染、騒音や、流通巨大規模建物により景観が大きく損なわれます。西加瀬地域は閑静な住宅地域であり終の棲家として戸建てを購入して 30 年近く住んでいます。このような野心的なプロジェクトは聞いたことがありません。24 時間稼働の巨大な物流倉庫を計画すること自体無謀過ぎます。市民生活への威圧感がぬぐえません。計画は中止してください。(意見 151)</u>	
<u>この計画の規模は非常に大きく、色調を工夫しても、1,2,3 階を低層にしても高さ 50m を超し幅が 230m 余りの建物は圧迫感があり景観が損なわれます。巨大規模建物により景観が大きく損なわれます。1300 台以上の車両の出入りで、大気汚染、騒音や振動、交通事故も不安。西加瀬地域は閑静な住宅地域であり終の棲家として戸建てを購入して 30 年近く住んでいます。敷地一杯に巨大物流倉庫を計画していますがこのような野心的なプロジェクトは聞いたことがありません。24 時間稼働の巨大な物流倉庫を計画すること自体無謀過ぎます。市民生活への威圧感がぬぐえません。計画は中止してください。(意見 154)</u>	
P. 3 <u>駐車場が 719 台もの巨大な物流倉庫が住宅密集地に建設されこと工事期間も含め 24 時間稼働の騒音、振動、粉塵の住民への影響は計りしれず計画の中止を求めます。(意見 192-1)</u>	
住宅地に 24 時間稼働の物流倉庫建設は反対です ・自分の住んでいる周辺の道路で一日 1,700 台ものトラックが増加するのは大気汚染・騒音・振動のみではなく、事故等の安全・安心の面でも心配です。(意見 63-1)	施設関連車両の走行に伴う大気質の予測結果は、二酸化窒素は環境保全目標 (0.06ppm 以下) を満足し、浮遊粒子状物質は環境保全目標 (0.10mg/m ³ 以下) を満足すると予測しました。(条例準備書 p. 214～215 参照) なお、供用時の施設関連車両 (大型車) は大多数が密閉された箱型トラックなどで運搬されるため、粉じん等の飛散の可能性は低いと考えております。
<u>計画では大型トラック 800 台、中小型車両 900 台の車両が出入りします。</u> <u>今でも騒音、振動粉塵に悩まされているのにこれ以上の環境悪化は許されません。(意見 64-1)</u>	本事業の供用時は、 ・施設駐車場内に、エコドライブの看板を設置し、運転者に対し実施を促す。 ・入居するテナントに対し、走行する車両のエコドライブを要請する。 ・周辺の混雑状況を把握した上で、極力、車両の出入りの時間帯を分散させるようテナントへの要請を行う。
<u>計画では大型トラック 800 台、中小型車両 900 台、計 1700 台が 24 時間出入りするようです。このような施設を住宅密集地に作り、地域環境を悪化させる計画には反対です。</u> 三菱ふそう跡地に、住宅を作れない理由でもあるのでしょうか。 学校も近くにあると聞きました。子ども達の通学路を、大きなトラックが常に走っていると	(次頁へつづく)

【項目】 (1) 大気質	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>いう状況は安全面でも不安ですし、<u>空気汚染も心配です。</u></p> <p>川崎市として、このような計画は、すぐに中止するようダイワハウスへ言っていただきたいです。</p> <p>一度つくってしまったものは、簡単にはこわせません。</p> <p>未来をみすえた施策をお願い致します。(意見 102)</p>	<p>(前頁より)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・従業員に対し、路線バスや電車等の公共交通機関の利用を要請する。 ・施設利用者に対し、施設内に路線バスや電車等の公共交通機関の利用を促す看板等を設置する。 <p>といった環境保全のための措置を徹底し、計画地周辺の大気質に及ぼす影響の低減に努めてまいります。</p> <p>なお、施設関連車両につきましては、方法書段階では合計約 1,700 台/日としていましたが、準備書段階では地域のご意見をお聞きして精査を行い、約 1,347 台/日 (大型車約 761 台/日、通勤車両などの小型車約 586 台/日) と規模の縮小を図りました。</p> <p>本事業の物流倉庫は 24 時間稼働を想定しています。なお、実際の稼働時間は入居テナントの運営時間により決まります。施設の稼働については、周辺環境への配慮を行うよう入居するテナントに要請いたします。</p>
<p><u>1700 台もの車両が 24 時間出入りすることで、地域環境は、騒音・振動・粉塵で著しく悪化します。川崎市は、地域住民の生活・健康を守って下さい。産業高度化エリアに位置づけられている地域といっても現在は住宅密集地であり、お年寄りから子育て世代まで心豊かに安心できる地域づくりを川崎市は第一に考えて下さい。(意見 103)</u></p> <p>・一番、懸念していることは、<u>物流倉庫が 24 時間 365 日稼働すること、一日 1700 台もの車両が 24 時間 365 日出入することによる騒音、振動、粉じん、排気ガス、交通渋滞、交通事故などどう考えても、生活環境が今より悪くなるのは、だれにでも創造できることだと思えます。地域環境を悪化させる計画は反対です！跡地には、これからくるだろう大地振に備え、防災公園や文教施設、スポーツ施設などを望みます。(意見 112-1)</u></p>	
<p>西加瀬プロジェクトの計画を再考して下さい。</p> <p>市は住民の健康を守り、住環境を守るという責任を果たして下さい。</p> <p><u>現在でも住民は騒音や振動、粉塵に悩んでいるのにそれ以上の被害を受けることが充分予想されます。</u></p> <p>環境悪化で健康が損なわれるような計画については反対です。(意見 73)</p>	<p>施設関連車両の走行に伴う大気質の予測結果は、二酸化窒素は環境保全目標 (0.06ppm 以下) を満足し、浮遊粒子状物質は環境保全目標 (0.10mg/m³以下) を満足すると予測しました。(条例準備書 p. 214~215 参照)</p> <p>なお、供用時の施設関連車両 (大型車) は大多数が密閉された箱型トラックなどで運搬されるため、粉じん等の飛散の可能性は低いと考えております。</p> <p>本事業の供用時は、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・施設駐車場内に、エコドライブの看板を設置し、運転者に対し実施を促す。 ・入居するテナントに対し、走行する車両のエコドライブを要請する。 ・周辺の混雑状況を把握した上で、極力、車両の出入りの時間帯を分散させるようテナントへの要請を行う。 ・従業員に対し、路線バスや電車等の公共交通機関の利用を要請する。 ・施設利用者に対し、施設内に路線バスや電車等の公共交通機関の利用を促す看板等を設置する。
<p><u>その上、巨大物流倉庫ができることによって、交通渋滞、アイドリング、騒音、振動、粉塵など様々なことに悩まされる可能性があります。</u></p> <p>これらのことから、計画の見直しをお願いします。特に建設されてからでは遅いので、子供達の住環境を守るためにも！ (意見 78-2)</p>	
<p><u>住宅地に巨大物流倉庫が出来れば、アイドリング、排気ガス、ゴミのポイ捨て、タバコのポイ捨て等発生、子ども達の交通事故、騒音・振動・粉塵本当に困ります。もっと物流倉庫でなく、住んでいる近くの人達に喜んでもらえる施設にしてほしいです。！ (意見 79)</u></p>	
<p>・現状でも道路に面した住宅が騒音・振動・粉塵に悩まされています。これ以上車両の増大</p>	<p>(次頁へつづく)</p>

【項目】 (1) 大気質	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>はごめんです。(意見 81-1、87-1、113、141、163-1、171-1、178、196-1)</p>	<p>(前頁より)</p> <p>といった環境保全のための措置を徹底し、計画地周辺の大気質に及ぼす影響の低減に努めてまいります。</p> <p>本事業は、約 100,263 m²の敷地面積のうち、約 6,594 m²を公共用地(提供公園及び道路)として川崎市に移管する予定です。残り約 93,700 m²の建築敷地面積のうち、約 18,470 m²を緑化地とし、約 46,360 m²を建築面積とした、敷地の土地活用を抑えた事業計画としております。</p>
<p>現状でも道路に面した住宅が、騒音・振動・粉塵渋滞、路上駐車に悩まされています。物流による交通車輛の増加は、大問題となるでしょう。工事の中止、又は規模の半減を望みます。(意見 82)</p>	<p>事業規模を抑えた計画としていることから、更なる規模の縮小などの見直しは困難ですが、本事業においては、周辺地域に寄与できる利便性の高い店舗や生活サービス機能、公園や広場などのオープンスペースを確保して、緑豊かな憩いと潤いを有した地域の生活環境の形成と地域の防災機能の強化に貢献してまいります。</p>
<p>とても広い地域が騒音、振動、粉じんに悩まされたいと思います。住宅密集地には、巨大物流倉庫は、無理があると思います。(意見 84-2)</p>	<p>トラックの往来時には粉じんや音、振動などがあり、生活をしている方々にはとても苦痛です。人体への影響もあります。(意見 175-2)</p>
<p>今でさえ騒音・振動・粉塵に悩まされている住宅があります。</p> <p>その上 1700 台もの車両が 24 時間出入りするという施設を住宅密集地に作ることは認められません。誰が考えても、騒音・振動・交通事故などが今よりさらに増え、安心して生活することができなくなります。近くに住んでいる友人も困惑しています。跡地には公園や文教施設などを作ることを望みます。</p> <p>これは単に西加瀬だけの問題ではありません!! (意見 88)</p>	<p>施設関連車両の走行に伴う大気質の予測結果は、二酸化窒素は環境保全目標(0.06ppm以下)を満足し、浮遊粒子状物質は環境保全目標(0.10mg/m³以下)を満足すると予測しました。(条例準備書 p.214~215 参照)</p> <p>なお、供用時の施設関連車両(大型車)は大多数が密閉された箱型トラックなどで運搬されるため、粉じん等の飛散の可能性は低いと考えております。</p> <p>本事業の供用時は、</p> <ul style="list-style-type: none"> 施設駐車場内に、エコドライブの看板を設置し、運転者に対し実施を促す。 入居するテナントに対し、走行する車両のエコドライブを要請する。 周辺の混雑状況を把握した上で、極力、車両の出入りの時間帯を分散させるようテナントへの要請を行う。 従業員に対し、路線バスや電車等の公共交通機関の利用を要請する。 施設利用者に対し、施設内に路線バスや電車等の公共交通機関の利用を促す看板を設置する。 <p>といった環境保全のための措置を徹底し、計画地周辺の大気質に及ぼす影響の低減に努めてまいります。</p> <p>なお、施設関連車両につきましては、方法書段階では合計約 1,700 台/日としていましたが、準備書段階では地域のご意見をお聞きして精査を行い、約 1,347 台/日(大型車約 761 台/日、通勤車両などの小型車約 586 台/日)と規模の縮小を図りました。</p>
	<p>(次頁へつづく)</p>

【項目】 (1) 大気質	
意見の概要	指定開発行為者の見解
	<p>(前頁より)</p> <p>本事業の物流倉庫は24時間稼働を想定しています。なお、実際の稼働時間は入居テナントの運営時間により決まります。施設の稼働については、周辺環境への配慮を行うよう入居するテナントに要請いたします。</p> <p>また、本事業は、約100,263㎡の敷地面積のうち、約6,594㎡を公共用地(提供公園及び道路)として川崎市に移管する予定です。残り約93,700㎡の建築敷地面積のうち、約18,470㎡を緑化地とし、約46,360㎡を建築面積とした、敷地の土地活用を抑えた事業計画としております。</p> <p>事業規模を抑えた計画としていることから、更なる規模の縮小などの見直しは困難ですが、本事業においては、周辺地域に寄与できる利便性の高い店舗や生活サービス機能、公園や広場などのオープンスペースを確保して、緑豊かな憩いと潤いを有した地域の生活環境の形成と地域の防災機能の強化に貢献してまいります。</p>
<p><u>1700台車両を増やすのは渋滞や排気ガス、Co2増大など更なる環境に悪化する要因になるので困ります。</u></p> <p>断固反対します。</p> <p>これ以上の交通負荷の増大は認められません。(意見105-2)</p>	<p>施設関連車両の走行に伴う大気質の予測結果は、二酸化窒素は環境保全目標(0.06ppm以下)を満足し、浮遊粒子状物質は環境保全目標(0.10mg/㎡以下)を満足すると予測しました。(条例準備書p.214~215参照)</p> <p>本事業の供用時は、</p> <ul style="list-style-type: none"> 施設駐車場内に、エコドライブの看板を設置し、運転者に対し実施を促す。 入居するテナントに対し、走行する車両のエコドライブを要請する。 周辺の混雑状況を把握した上で、極力、車両の出入りの時間帯を分散させるようテナントへの要請を行う。 従業員に対し、路線バスや電車等の公共交通機関の利用を要請する。 施設利用者に対し、施設内に路線バスや電車等の公共交通機関の利用を促す看板等を設置する。 <p>といった環境保全のための措置を徹底し、計画地周辺の大気質に及ぼす影響の低減に努めてまいります。</p> <p>なお、施設関連車両につきましては、方法書段階では合計約1,700台/日としていましたが、準備書段階では地域のご意見をお聞きして精査を行い、約1,347台/日(大型車約761台/日、通勤車両などの小型車約586台/日)と規模の縮小を図りました。</p>
<p>物流倉庫は、その性質上、道路を使用しなければ成り立たないものです。</p> <p><u>この事業では、1日当たり千数百台のトラックが昼夜走行し、出入りするとしています。</u></p> <p><u>特に片側1車線のバス道路は、渋滞・騒音・振動・排ガス汚染・事故等が、10年いや50年以上先まで、付きまとうこととなります。</u></p> <p>その結果として、物流倉庫およびそのトラックが走行する道路に隣接する住宅や土地の資産価値が下落するのは避けられません。</p> <p>この周辺地域の資産価値の下落を、どう補償するのでしょうか？</p> <p>周辺住民の犠牲の上に事業者の利益を置くことは到底許されることではありません。</p> <p>の無謀な計画は中止するべきです。(意見169)</p>	<p>施設関連車両の走行に伴う大気質の予測結果は、二酸化窒素は環境保全目標(0.06ppm以下)を満足し、浮遊粒子状物質は環境保全目標(0.10mg/㎡以下)を満足すると予測しました。(条例準備書p.214~215参照)</p>
<p>上記の様にダイワさんは言っていますが実態と違います。下記意見です。</p> <p>24時間稼働する物流倉庫、大型トラックが1日1300台通行する環境で脱炭素という御社が掲げる目標を達成することが出来ますか？</p> <p><u>大型トラックから排出される排気熱・排気ガス・騒音は環境悪化、環境破壊を招くことは</u></p>	<p>施設関連車両の走行に伴う大気質の予測結果は、二酸化窒素は環境保全目標(0.06ppm以下)を満足し、浮遊粒子状物質は環境保全目標(0.10mg/㎡以下)を満足すると予測しました。(条例準備書p.214~215参照)</p> <p>(次頁へつづく)</p>

【項目】 (1) 大気質	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>容易に想像出来ます。 この前代未聞の計画は企業イメージダウンに繋がります。 計画の中止を強く要望します。(意見 125)</p> <p>現状でも騒音オーバー、振動、粉塵等で悩まされています。1日1500台以上の大型トラックを含む車両が増大しても事業者は、支障が無いと結論付をしています、誰のための結論なのでしょう。株主、銀行、事業者・・・地域住民の生活、環境、安全安心が破壊されます。住民無視の無謀な計画です、中止を。(意見 146)</p>	<p>(前頁より)</p> <p>なお、供用時の施設関連車両(大型車)は大多数が密閉された箱型トラックなどで運搬されるため、粉じん等の飛散の可能性は低いと考えております。</p> <p>本事業の供用時は、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・施設駐車場内に、エコドライブの看板を設置し、運転者に対し実施を促す。 ・入居するテナントに対し、走行する車両のエコドライブを要請する。 ・周辺の混雑状況を把握した上で、極力、車両の出入りの時間帯を分散させるようテナントへの要請を行う。 ・従業員に対し、路線バスや電車等の公共交通機関の利用を要請する。 ・施設利用者に対し、施設内に路線バスや電車等の公共交通機関の利用を促す看板等を設置する。 <p>といった環境保全のための措置を徹底し、計画地周辺の大気質に及ぼす影響の低減に努めてまいります。</p> <p>供用時の施設関連車両の平日の計画交通量については、合計約1,347台/日(大型車約761台/日、通勤車両などの小型車約586台/日)としています。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・施設関連車両の走行に伴う二酸化窒素濃度、浮遊粒子状物質や濃度予測結果が環境保全目標以内に収まるとの予測ですが、これはあくまでも、法定時速で走行した想定での数値であり、実際の大規模物流センターの近隣には、「待機トラック」が多く停車しています。こうした事態も想定した上では、環境保全目標には収まらないものと考えます。自分はアレルギー持ちで、これは死活問題です。そのような時に、どう責任を取るのか、また、他の住宅地近隣の大規模物流センターで、具体的に有効性が確認できた騒音、環境汚染対策はどのような施策が具体的にあるのか、根拠をもって説明して頂けなければ、到底了承できる計画ではありません。 ・また、地域共存と言っていますが、地域が望まないものを勝手に考え、計画し、曖昧な計画と見通しで推し進めるのは横暴だと考えます。 ・現在、夜は虫の声が聞こえる静かな住宅街です。ささやかながら築いてきた、この生活を破壊することは許せません。計画の変更を強く望みます。(意見 195) 	<p>施設関連車両の走行に伴う大気質の予測につきましては、予測結果が有利とならないよう、現地調査結果と比較して自動車排出ガスの排出係数が大きくなる低速度側の法定速度に設定しました。</p> <p>本事業では待機車両の発生抑止のため、計画建物の主な用途となる物流倉庫には、各階にトラックバース(荷捌きスペース)を確保する計画としております。トラックバースは、2~6階の合計で430台分あり、入庫する大型車のピーク時間帯の5倍以上確保していることとなります。また、計画地南北には大型トラックの待機場を20台以上確保するほか、トラックバース予約システムを導入します。</p> <p>導入するトラックバース予約システムは、トラックバースの空き状況を管理し、事前に場所と時間を自動予約して各テナントとドライバーが情報共有するシステムです。このシステムを導入することで入庫待ち車両がなるべく発生しないよう運用してまいります。</p> <p>計画建物の管理運営は大和ハウスグループの管理会社である大和ハウスプロパティマネジメント株式会社が行う予定です。</p> <p>路上駐車などの交通違反やマナー違反が無いよう従業員や運転手のマナー向上を大和ハウスグループの管理会社である大和ハウスプロパティマネジメント株式会社からテナントに要請します。</p>

【項目】 (1) 大気質	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>24 時間稼働の物流倉庫が出来れば、終日トラックが往来することになると思います。1 時間に何台通ることになるのか、計算して下さい。その震動や排気ガスの影響は、どの程度のものか調べ直して下さい。道路の痛み具合も調査して下さい。その修理は川崎市がすることになるのでしょうか。(意見 207-2)</p>	<p>施設関連車両の走行に伴う環境影響の予測にあたっては、将来基礎交通量及び将来交通量を 1 時間ごとに集計しました。(条例準備書資料編 p. 資 29～31 参照)</p> <p>なお、近年の交通量の推移が一部は増加しますが、横ばいまたは減少傾向であることから、現況交通量を将来的な基礎交通量とみなして予測条件としております。(条例準備書資料編 p. 資 271 参照)</p> <p>大気質の予測につきましては、上記のように算出した将来交通量を鑑みて行っております。(条例準備書 p. 209～210 参照)</p>

表 11-1(2) 条例準備書に対する市民意見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】 (2) 土壌汚染	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>例えば、三菱の前の荏原製作所時代に有害物質等が排出されていて、<u>いまだに土地が汚染されている</u>とか？</p> <p>是非その辺も調査していただきたいと思えます。(意見 14-3)</p> <p>・今、現在、時間がし駐車場の側の小高い山の下に埋まっているものは、どうするのでしょうか。聞くところによると、<u>有害物質が埋まっているということですが、心配です!</u>(意見 112-2)</p>	<p>前土地所有者による土壌汚染状況の概略を把握することを目的とした、計画地(K2)の調査が行われ、第一種特定有害物質(VOC)、第二種特定有害物質(重金属)及び油分などが計画地の一部で確認されています。ただし、現行の土壌汚染対策法の調査内容に不足していることから、現在、調査結果の検証を行い、追加の調査を実施中です。</p> <p>本事業では、新築工事に先立ち、「土壌汚染対策法」及び「川崎市公害防止等生活環境の保全に関する条例」に基づく調査及び手続きを実施の上、VOC、重金属については関係部署との協議及び指導などに基づいた土壌汚染物質の浄化や封じ込めなど各土壌汚染物質に対して適切な対策を行う計画です。また、油分については、封じ込めを行う計画であるため、適正に処理・処分されると予測しました。</p> <p>工事の実施にあたっては、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・周辺環境に影響が生じないよう汚染土壌の適切な保管・管理を行う。 ・計画地内や周辺道路への散水・清掃等を十分にを行い、埃や粉じんの飛散を防止する。 ・既存建物の基礎部分に付着した土壌は、計画地内で基礎部分などから除去し、廃棄物搬出時における土壌汚染の拡散を防ぐ。 ・汚染土壌の搬出に際し、荷崩れや汚染土壌の飛散が生じないように荷台カバー等を使用する。 <p>といった環境保全のための措置を講じて土壌汚染物質の拡散防止に努めてまいります。</p>

表 11-1(3) 条例準備書に対する市民意見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】 (3) 騒音	
意見の概要	指定開発行為者の見解
① 調査・予測方法等について	
<p>なぜ住宅街に 24 時間大型トラック等通行させるのか？</p> <p><u>予測の結果は、ざっくりしすぎているので、環境保全目標を超えている道路に関しては、もっと細かい情報を</u></p> <p><u>特に夜間、22 時～6 時の 8 時間は平均でまとめるのではなく、10 分毎の予測を教えてください。実際記載されているのは、8 時間の平均なので深夜に記載されている数値より酷い騒音も考えるので明確にお願い致します。</u></p> <p>信号整備等を行い、住宅街ではなく大田神奈川線にトラックを通すべきでは？(府中街道や横須賀線沿い) (意見 223)</p>	<p>「川崎市都市計画マスタープラン中原区構想」では計画地の土地利用方針は、「産業高度化エリア」に位置付けられております。</p> <p>また、計画地の用途地域が工業地域であることを踏まえ、本事業においては、近年、ニーズのある物流倉庫を計画しました。</p> <p>物流倉庫に入出庫する大型車は、大和ハウス工業株式会社における類似の既存施設の実績より平日は 1 日当たり合計約 736 台/日と想定したほか、店舗等(商業施設)及びスポーツ施設を見込み、合計 761 台/日としました。物流倉庫に入出庫する大型車の台数は、休日は平日の約 33%と想定し、夜間は昼間の 4～24%程度と想定しています。(条例準備書資料編 p.資 1～4 参照)</p> <p>本事業の物流倉庫は 24 時間稼働を想定しています。なお、実際の稼働時間は入居テナントの運営時間により決まります。</p> <p>また、予測時間帯については、環境基準と比較し評価を行うため、環境基準で指定されている昼間、夜間の時間帯で予測評価を行いましたので、条例方法書審査書の内容を踏まえた適切な予測と考えます。</p> <p>なお、信号機の新設については、ご要望として関係機関にお伝えいたします。</p>
② 騒音への影響について	
(1) 建設機械の稼働	
<p>西加瀬の戸建住宅に居住を予定している者です。</p> <p><u>工事中の騒音については、供用後冷暖房の騒音の数値が最も高い西側の境界をあえて調査地点から省いていると見受けられます。西側境界は住宅が密集しておりますので、西側境界地点での予測値を明確に示したうえで、住宅密集地帯であるということを考慮いただいたうえでの基準値(目標値)よりもより十分な騒音対策をお願いします。</u>(意見 5-1)</p> <p><u>騒音、振動対策をお願いします。</u>(意見 65)</p>	<p>環境騒音の調査地点は、計画地及びその周辺の騒音の状況等を把握することを目的とし、適切な位置を設定しました。</p> <p>建設機械の稼働に伴う騒音の予測結果(最大値)は、環境保全目標(85 デシベル以下)を満足すると予測しました。そのため、計画地西側敷地境界付近の予測結果につきましても、環境保全目標(85 デシベル以下)を満足します。(条例準備書 p. 276～P. 277 参照)</p> <p>なお、騒音は予測結果の図に示しましたように敷地境界から離れた分だけ距離減衰により小さくなります。</p> <p>工事の実施にあたっては、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・施工計画を十分に検討し、建設機械の集中稼働を回避する。 ・建設機械のオペレーターに対し、アイドリングストップの徹底や建設機械に無理な負荷をかけないよう指導する。 ・正常な運転ができるよう、建設機械の使用前の整備・点検及び定期点検を徹底する。 <p>(次頁へつづく)</p>

【項目】 (3) 騒音	
意見の概要	指定開発行為者の見解
	<p>(前頁より)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・可能な限り最新の低騒音型建設機械を使用する。 ・建設機械を移動する際には、低速走行を徹底する。 ・解体工事時には、近隣住居に対する騒音の影響を低減するため、住居方向に対し、必要に応じて防音シートを設置する。 ・工事に伴う騒音の状況が外部から把握できるよう、場内に騒音計を設置する。 <p>といった環境保全のための措置を講じて工事中の騒音の影響低減に努めてまいります。</p>
(2) 工事用車両の走行	
<p><u>騒音、振動対策をお願いします。(意見 65)</u></p> <p>住宅街の中にあり、通学路としても使われる道路であり、片側1車線の道路、通学時間帯は小・中学生はもちろん、高校生の自転車の通行量の多い道で大型車を何台も通すのは危険。<u>現状でもガス橋から尻手黒川街道に出る道として交通量が多く、振動や騒音で困っている人がいる。</u></p> <p><u>大型車両の交通量が増えれば、更に酷くなることは明らか。</u></p> <p><u>以上の理由から、巨大物流倉庫の建設に反対します。(意見 136)</u></p> <p>・<u>現在も、騒音や振動がある為、車両増大によってこれ以上騒音、振動が増えるのは困る。</u> (意見 114-1)</p> <p>近くには幼稚園、保育園、小中高学校があり通学路になっています。<u>子供たちの往来が多い中トラック等の車が今の何倍にもなる事は非常に危険です。このような住宅地に巨大物流倉庫が出来る事に反対です。</u></p> <p><u>騒音、振動、路上駐車、交通渋滞等の多発も心配です。</u></p> <p>計画の変更をぜひお願い致します。(意見 115)</p> <p><u>トラックの往来時には粉じんや音、振動などがあり、生活をしている方々にはとても苦痛です。人体への影響もあります。</u>(意見 175-2)</p> <p>P. 3</p> <p><u>駐車場が 719 台もの巨大な物流倉庫が住宅密集地に建設されこと工事期間も含め 24 時間稼働の騒音、振動、粉塵の住民への影響は計りしれず計画の中止を求めます。(意見 192-1)</u></p> <p>・騒音・振動 4.1 4.2</p> <p><u>市道荏宿小田中線(I)に面した住人ですが、特に工事中、交通量による騒音レベルが環境保全目標を超える範囲になる事がある、又工事後も疑問です。</u>もとより、この地域は沼地が広がっていたとのこと、三菱の工場があった頃よ</p>	<p>工事用車両の走行に伴う道路交通騒音の予測結果は、No.1~3 では環境保全目標(70 デシベル以下)を満足すると予測しました。No.4 市道荏宿小田中線(I)については、環境保全目標(65 デシベル以下)を上回っており、工事中基礎交通量(現況)でも環境保全目標の値と同程度、あるいは満足していない地点であり、工事用車両の走行による増加分は0.7~1.0 デシベルと予測しました。(条例準備書 p.283 参照)</p> <p>工事の実施にあたっては、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・工事用車両が特定の日または時間帯に集中しないよう、計画的な運行管理を行う。 ・周辺交通状況を勘案し、適宜、工事用車両の走行時間や走行台数を調整する。 ・アイドリングストップ等、エコドライブの看板を工事区域内に設置するとともに、資材運搬業者等に対し、実施を指導する。 ・正常な運転ができるよう、工事用車両の使用前の整備・点検及び定期点検を徹底する。 <p>といった環境保全のための措置を講じて工事用車両の走行に伴う騒音の影響の低減に努めてまいります。</p> <p>なお、事後調査により著しい影響があると考えられる場合は、環境保全のための措置を検討し、必要に応じて対策を実施いたします。</p>

【項目】 (3) 騒音	
意見の概要	指定開発行為者の見解
り、大型車の往来による道路の傷みが激しく、車の往来時、振度 2～3 程の揺れを感じ、寝ていても目が覚めてしまうこともあるので、大型車など交通量が多くなる事に不安であり、反対である。(意見 200-1)	(指定開発行為者の見解は p. 551 参照)
(3) 冷暖房施設等の稼働	
また、西側境界地点では、供用後の冷暖房施設による騒音予測値が 55 デシベルと目標値ギリギリの設定となっております。こちらにつきましても、通常の工業地帯ではなく、住宅近接のエリアであることを鑑み、西側境界地点で 45 デシベル以下となるべく設置位置移動や機器変更、植栽のより高木化、生垣の厚み増加を依頼します。 今後数十年近隣との付き合いがあるということを理解されたうえで、住宅近接であるということにより理解したうえで十二分な騒音対策をお願いします。(意見 5-2)	一般的な倉庫は冷蔵倉庫以外には冷暖房施設を設置しない場合が多いですが、本事業では、最大の影響を考慮して冷暖房施設を設置した場合を想定しました。 冷暖房施設等の稼働に伴う計画地周辺の地上 1.2m の高さにおける騒音の予測結果は、昼間、朝・夕及び夜間いずれも環境保全目標（昼間 70 デシベル以下／朝・夕 65 デシベル以下／夜間 55 デシベル以下）を満足すると予測しました。 計画地に近接する中高層建築物への影響を考慮して実施した階数別の予測結果(地上 1.2m～16.2m)についても、昼間、朝・夕及び夜間いずれも環境保全目標（昼間 70 デシベル以下／朝・夕 65 デシベル以下／夜間 55 デシベル以下）を満足すると予測しました。(条例準備書 p. 297～300 参照) 本事業では、 ・設備機器は、可能な限り低騒音型の機器を採用する。 ・異音等の発生がないよう、設備機器の整備・点検を定期的実施する。 ・防音パネルや遮音機能があるルーバーを設置するなど、必要に応じて防音対策を講ずる。 といった環境保全のための措置を講じて計画地周辺への騒音の影響の低減に努めてまいります。 なお、本事業の基本計画段階における環境配慮として、計画建物は敷地境界からの離隔を確保した施設配置としているほか、住宅に近接する敷地境界付近には植栽等を設けるなど、近隣住宅の居住環境に配慮してまいります。
騒音、振動対策をお願いします。(意見 65)	
「住宅街のまん中に巨大物流倉庫」をたてる等ということは一歩どんな必要性があるのでしょうか？24 時間稼働で巨大なトラックが何台も出入するときには誰だって驚きます。 日中は子供や高齢者が行きかう街中です。また、真夜中には昼の疲れをいやそうとベットにもぐりこむ人達が安らかな眠りを求めています。それなのに街の平安をかきみだす、物流倉庫などもってのほかです。 安く手に入ったのかどうか知りませんが、せっかくあいた工場跡地は使い勝手の良い、住民の福祉優先の施設をつくって欲しいものです。 絶対にほこりと排気ガス、騒音のまちはしない様、環境整備をお願いします。(意見 70)	
・温室効果ガス 8.1 図面を見るに、1 階から 7 階まで冷暖房の空調、室外機が南面に一成に連なっている計画図、近年、温暖化が進み、夏の猛暑日、空調設備からの熱風及び騒音が大問題である。 空調は全部屋上へ移してほしい。(意見 200-3)	
《騒音について》 1. 冷暖房施設等の稼働に伴う騒音 (P. 285～) について、高さ別の予測を行っているが、高さが上がるにつれ騒音は大きくなるという結果が示されている (P. 298)。敷地境界から 100m 以内の地域に 7 階建、14 階建の住宅があるが、本計画の物流施設から遮る建物がない分、上層階が大きな影響を受けることが想像される。隣接の 5、6 階建の建物だけでなく、周辺の高層建物への影響予測も示してほしい。 2. 風害においては 4 階建て以上の建物について	一般的な倉庫は冷蔵倉庫以外には冷暖房施設を設置しない場合が多いですが、本事業では、最大の影響を考慮して冷暖房施設を設置した場合を想定しました。 騒音の予測条件の中には計画地周辺の建物等は含めていないので、計画地周辺が遮るものがない更地と同じの状態での予測結果となります。 敷地境界での冷暖房施設稼働に伴う騒音の予測結果は、いずれも環境保全目標（昼間 70 デシベル以下／朝・夕 65 デシベル以下／夜間 55 デシベル以下）を満足します。 (次頁へつづく)

【項目】 (3) 騒音	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>て「特に考慮すべき周辺の建築物」として いるが、騒音においても、<u>高層住宅では遮 るものがない分、地上付近と比べ、冷暖房 施設や交通の騒音の影響を受けやすいと 考えられる。</u> なお、日常が変わってしまう住民の立場 からすると、騒音が基準をクリアしてい るかどうかではなく、騒音に対する効果 的な対策を示してほしい。環境保全のた めの措置 (P.301) では十分な対策と言 えず、住居に対する二重サッシ化などの 対策を示してほしい。(意見 43-3)</p>	<p>(前頁より) また、施設関連車両の走行に伴う道路交通騒音の 予測結果は、昼間は No. 4 市道荊宿小田中線 (I) の道路端で環境保全目標 (65 デシベル以下) を上回 っており、将来基礎交通量 (現況) でも環境保全目 標の値と同程度、あるいは満足していない地点であ り、施設関連車両の走行による増加分は、最大で 1.8 デシベルと予測しました。 夜間は No. 3 尻手黒川道路及び No. 4 市道荊宿小田 中線 (I) の道路端で環境保全目標 (No. 3 : 65 デシ ベル以下 / No. 4 : 60 デシベル以下) を上回っており、 将来基礎交通量でも環境保全目標を満足してい ない地点であり、施設関連車両の走行による増加分 は 0.2~1.4 デシベルと予測しました。 No. 5 市道中原 12 号線北側は、昼間、夜間とも環 境保全目標 (昼間 : 65 デシベル以下 / 夜間 : 60 デ シベル以下) を上回っており、施設関連車両の走行 による増加分は、1.9~3.2 デシベルと予測しまし た。なお、No. 5 北側は、歩道が設置されてい ないために道路端での騒音レベルが高くなりますが、工業 地域内の事業場に面する側で住宅は存在しません。 (条例準備書 p. 315~316 参照) 上層階につきましては、騒音の発生源から距離が あり、敷地境界の予測結果よりも騒音は減衰するた め、二重サッシ化などの対策は必要がないと考えま す。</p>
<p>西加瀬プロジェクトの計画を再考して下さ い。 市は住民の健康を守り、住環境を守るとい う責任を果たして下さい。 <u>現在でも住民は騒音や振動、粉塵に悩んで いるのにそれ以上の被害を受けることが充分予 想されます。</u> 環境悪化で健康が損なわれるような計画に ついては反対です。(意見 73)</p>	<p>冷暖房施設等の稼働に伴う計画地周辺の地上 1.2m の高さにおける騒音の予測結果は、昼間、朝・夕及び 夜間いずれも環境保全目標 (昼間 70 デシベル以下 / 朝・夕 65 デシベル以下 / 夜間 55 デシベル以下) を 満足すると予測しました。 計画地に近接する中高層建築物への影響を考慮し て実施した階数別の予測結果 (地上 1.2m~16.2m) に ついては、昼間、朝・夕及び夜間いずれも環境保全目 標 (昼間 70 デシベル以下 / 朝・夕 65 デシベル以下 / 夜間 55 デシベル以下) を満足すると予測しまし た。(条例準備書 p. 297~300 参照) 本事業では、 ・設備機器は、可能な限り低騒音型の機器を採用 する。 ・異音等の発生がないよう、設備機器の整備・点 検を定期的実施する。 ・防音パネルや遮音機能があるルーバーを設置す るなど、必要に応じて防音対策を講ずる。 といった環境保全のための措置を講じて計画地周 辺への騒音の影響の低減に努めてまいります。 また、本事業の物流倉庫は 24 時間稼働を想定して います。(条例準備書資料編 p. 資 1~4 参照) 実際の稼働時間は入居テナントの運営時間により 決まります。施設の稼働については、周辺環境への配 慮を行うよう入居するテナントに要請いたします。 (次頁へつづく)</p>
<p>その上、<u>巨大物流倉庫ができることによっ て、交通渋滞、アイドリング、騒音、振動、粉 塵等など様々なことに悩まされる可能性があ ります。</u> これらのことから、計画の見直しをお願い します。特に建設されてからでは遅いので、子 供達の住環境を守るためにも！(意見 78-2)</p>	
<p><u>住宅地に巨大物流倉庫が出来れば、アイドリ ング、排気ガス、ゴミのポイ捨て、タバコのポ イ捨て等発生、子ども達の交通事故、騒音・振 動・粉塵本当に困ります。もっと物流倉庫でな く、住んでいる近くの人達に喜んでもらえる施 設にしてほしいです。!</u>(意見 79)</p>	
<p><u>住宅街の為、騒音や振動が 24 時間続くと老 人や子供達の健康にも影響が出ると思います。 (意見 173)</u></p>	

【項目】 (3) 騒音	
意見の概要	指定開発行為者の見解
	<p>(前頁より)</p> <p>なお、本事業は、約 100,263 m²の敷地面積のうち、約 6,594 m²を公共用地（提供公園及び道路）として川崎市に移管する予定です。残り約 93,700 m²の建築敷地面積のうち、約 18,470 m²を緑化地とし、約 46,360 m²を建築面積とした、敷地の土地活用を抑えた事業計画としております。</p> <p>事業規模を抑えた計画としていることから、更なる規模の縮小などの見直しは困難ですが、本事業においては、周辺地域に寄与できる利便性の高い店舗や生活サービス機能、公園や広場などのオープンスペースを確保して、緑豊かな憩いと潤いを有した地域の生活環境の形成と地域の防災機能の強化に貢献してまいります。</p>
(4) 駐車場の利用（計画地内の車両の走行）	
<p>私の住居である川崎市中原区西加瀬 16 番 6 号に所在するジェイ・パーク元住吉というマンション北東方に当該施設が建設されます。</p> <p>施設の建設には概ね賛成の意見ですが</p> <p><u>1 当方マンション北東方に隣接する駐車場に防音フェンスの計画が無いこと。</u></p> <p>2 建設物により日照の影響があること。</p> <p>3 当該施設の利用にあたり、隣接世帯等の利便的な出入口、通路、道路等が設置されるか不明なこと。</p> <p><u>を環境問題としてご意見させていただきます。騒音問題、日照条件、道路環境は隣接世帯にとっては重要な問題であります。</u></p> <p>また、今後の不動産価値にも大きく影響致しますので、ご配慮いただき、またご一考いただければと思います。</p> <p>どうぞよろしく願いいたします。(意見 1)</p>	<p>計画地内の周辺への防音対策として、高さ約 1.5m の遮音パネルを北側から西側及び南側から西側にかけての敷地境界に比較的近い車路沿いに設けます。</p> <p>ご意見をいただいた西側駐車場には遮音パネルの設置を行わない計画です。これは、ジェイ・パーク元住吉付近の予測結果は、昼間約 50 デシベル、夜間約 42.5 デシベルと環境保全目標（昼間 60 デシベル、夜間 50 デシベル）を下回ります。車路が敷地境界から十分離れており、距離減衰により敷地から発生させる音が十分小さくなると考えられるためです。本事業の供用時は、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・施設駐車場内にアイドリングストップ等、エコドライブの看板を設置し、運転者に対し実施を促す。 ・入居するテナントに対し、計画地内を走行する車両の低速走行及びエコドライブを要請する。 ・周辺の混雑状況を把握した上で、極力、車両の出入りの時間帯を分散させるようテナントへの要請を行う。 ・従業員に対し、路線バスや電車等の公共交通機関の利用を要請する。 ・施設利用者に対し、施設内に路線バスや電車等の公共交通機関の利用を促す看板等を設置する。 <p>といった環境保全のための措置を徹底し、計画地周辺への騒音の影響の低減に努めてまいります。</p>

【項目】 (3) 騒音	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>倉庫計画場所の目の前に戸建てを購入して5年になります。</p> <p>購入理由としては武蔵小杉に近く夜は静かこれからは子供も増え人気となっていく場所となる！ということでした。</p> <p>暮らしてみても、全くもって静かどころか、車通りが多く排気、揺れ、ホコリがとにかくひどいです…</p> <p>おさげで外に洗濯物や布団も干せず…理想的な戸建てにはほど遠い…</p> <p>4歳になる息子は喘息になりなかなか治らずにいます。</p> <p>三菱ふそう建物の取り壊しの際には揺れはいつも以上にすごく怖い日々が続き、自宅内の壁には3ヶ所もひび割れも生じました。大きい物で30センチを超えるひび割れです。</p> <p>火災保険会社にも相談しましたが、保障外と言われ不安な毎日を過ごしています。</p> <p>そんな不安な毎年過ごしてるなか、巨大物流倉庫建設計画…</p> <p><u>24時間稼働の1日1700台の車両が出入りすると聞いています。</u></p> <p><u>そちらの目の前に住む身としては賛成出来るはずもなく、今以上に毎日毎日揺れ、騒音、ホコリに苦しめられるかと思うと恐怖でしかありません。</u></p> <p>子供の喘息もさらに入退院を繰り返し悪化することになります。</p> <p>どうか、家族、街の幸せを壊さないで頂きたいです。(意見29)</p>	<p>駐車場の利用に伴う騒音(等価騒音レベル)は、昼間については、東側の駐車場出入口の正面の道路沿道付近の範囲において環境保全目標(A及びB地域:55デシベル以下)を上回ると予測しました。また、計画地の北側、南側及び西側では環境保全目標(A及びB地域:55デシベル以下/C地域:60デシベル以下)を満足すると予測しました。</p> <p>夜間については、東側、南側それぞれの駐車場出入口の正面の道路沿道付近の範囲において環境保全目標(A及びB地域:45デシベル以下)を上回ると予測しました。また、計画地の北側及び西側では環境保全目標(A及びB地域:45デシベル以下/C地域:50デシベル以下)を満足すると予測しました。(条例準備書p.307~309参照)</p> <p>本事業の供用時は、</p> <ul style="list-style-type: none"> 施設駐車場内にアイドリングストップ等、エコドライブの看板を設置し、運転者に対し実施を促す。 入居するテナントに対し、計画地内を走行する車両の低速走行及びエコドライブを要請する。 周辺の混雑状況を把握した上で、極力、車両の出入りの時間帯を分散させるようテナントへの要請を行う。 従業員に対し、路線バスや電車等の公共交通機関の利用を要請する。 施設利用者に対し、施設内に路線バスや電車等の公共交通機関の利用を促す看板等を設置する。 <p>といった環境保全のための措置を徹底し、計画地周辺への騒音の影響の低減に努めてまいります。</p> <p>なお、施設関連車両につきましては、方法書段階では合計約1,700台/日としていましたが、準備書段階では地域のご意見をお聞きして精査を行い、約1,347台/日(大型車約761台/日、通勤車両などの小型車約586台/日)と規模の縮小を図りました。</p> <p>本事業の物流倉庫は24時間稼働を想定しています。なお、物流倉庫に入庫する大型車の台数は、休日は平日の約33%と想定し、夜間は昼間の4~24%程度と想定しています。(条例準備書資料編p.資1~4参照)</p> <p>実際の稼働時間は入居テナントの運営時間により決まります。施設の稼働については、周辺環境への配慮を行うよう入居するテナントに要請いたします。</p>

【項目】 (3) 騒音	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p><u>騒音、振動対策をお願いします。</u>(意見 65)</p> <p>「住宅街のまん中に巨大物流倉庫」をたてる等ということは一体どんな必要性があるのでしょうか？24 時間稼働で巨大なトラックが何台も出入するときけば誰だって驚きます。</p> <p>日中は子供や高齢者が行きかう街中です。また、真夜中には昼の疲れをいやそうとベットにもぐりこむ人達が安らかな眠りを求めています。それなのに街の平安をかきみだす、物流倉庫などもってのほかです。</p> <p>安く手に入ったのかどうか知りませんが、せっかくあいた工場跡地は使い勝手の良い、住民の福祉優先の施設をつくって欲しいものです。</p> <p><u>絶対にほこりと排気ガス、騒音のまちはしない様、環境整備をお願いします。</u>(意見 70)</p>	<p>駐車場の利用に伴う騒音（等価騒音レベル）は、昼間については、東側の駐車場出入口の正面の道路沿道付近の範囲において環境保全目標（A及びB地域：55 デシベル以下）を上回ると予測しました。また、計画地の北側、南側及び西側では環境保全目標（A及びB地域：55 デシベル以下／C地域：60 デシベル以下）を満足すると予測しました。</p> <p>夜間については、東側、南側それぞれの駐車場出入口の正面の道路沿道付近の範囲において環境保全目標（A及びB地域：45 デシベル以下）を上回ると予測しました。また、計画地の北側及び西側では環境保全目標（A及びB地域：45 デシベル以下／C地域：50 デシベル以下）を満足すると予測しました。（条例準備書 p. 307～309 参照）</p> <p>本事業の供用時は、</p> <ul style="list-style-type: none"> 施設駐車場内にアイドリングストップ等、エコドライブの看板を設置し、運転者に対し実施を促す。 入居するテナントに対し、計画地内を走行する車両の低速走行及びエコドライブを要請する。 周辺の混雑状況を把握した上で、極力、車両の出入りの時間帯を分散させるようテナントへの要請を行う。 従業員に対し、路線バスや電車等の公共交通機関の利用を要請する。 施設利用者に対し、施設内に路線バスや電車等の公共交通機関の利用を促す看板等を設置する。 <p>といった環境保全のための措置を徹底し、計画地周辺への騒音の影響の低減に努めてまいります。</p> <p>本事業の物流倉庫は 24 時間稼働を想定しています。なお、物流倉庫に入出庫する大型車の台数は、休日は平日の約 33%と想定し、夜間は昼間の 4～24%程度と想定しています。（条例準備書資料編 p. 資 1～4 参照）</p> <p>実際の稼働時間は入居テナントの運営時間により決まります。施設の稼働については、周辺環境への配慮を行うよう入居するテナントに要請いたします。</p> <p>本事業は、約 100,263 m²の敷地面積のうち、約 6,594 m²を公共用地（提供公園及び道路）として川崎市に移管する予定です。残り約 93,700 m²の建築敷地面積のうち、約 18,470 m²を緑化地とし、約 46,360 m²を建築面積とした、敷地の土地活用を抑えた事業計画としております。</p>
<p>西加瀬プロジェクトの計画を再考して下さい。</p> <p>市は住民の健康を守り、住環境を守るという責任を果たして下さい。</p> <p><u>現在でも住民は騒音や振動、粉塵に悩んでいるのにそれ以上の被害を受けることが充分予想されます。</u></p> <p>環境悪化で健康が損なわれるような計画については反対です。(意見 73)</p>	
<p><u>その上、巨大物流倉庫ができることによって、交通渋滞、アイドリング、騒音、振動、粉塵など様々なことに悩まされる可能性があります。</u></p> <p>これらのことから、計画の見直しをお願いします。特に建設されてからでは遅いので、子供達の住環境を守るためにも！（意見 78-2）</p>	
<p><u>住宅地に巨大物流倉庫が出来れば、アイドリング、排気ガス、ゴミのポイ捨て、タバコのポイ捨て等発生、こども達の交通事故、騒音・振動・粉塵本当に困ります。もっと物流倉庫でなく、住んでいる近くの人達に喜んでもらえる施設にしてほしいです。！</u>（意見 79）</p>	
<p>4. 24 時間稼働の大型施設により日中や深夜を問わず大型車両が周辺道路や敷地内を走り回ることにより周辺道路以外の住宅地においても今までになかった振動や騒音、大気汚染が発生し健康や生活環境に多大な悪影響を及ぼすこととなるため、このような施設の建設には反対です。(意見 99-5)</p>	
<p>住宅街の為、騒音や振動が 24 時間続くと老人や子供達の健康にも影響が出ると思います。(意見 173)</p>	

(次頁へつづく)

【項目】 (3) 騒音	
意見の概要	指定開発行為者の見解
	<p>(前頁より)</p> <p>事業規模を抑えた計画としていることから、更なる規模の縮小などの見直しは困難ですが、本事業においては、周辺地域に寄与できる利便性の高い店舗や生活サービス機能、公園や広場などのオープンスペースを確保して、緑豊かな憩いと潤いを有した地域の生活環境の形成と地域の防災機能の強化に貢献してまいります。</p>
<p>ランプを含めた建築物全体を防音構造にしてください。(意見 42-3)</p>	<p>計画建物のランプについては、密閉型とはしていませんが、ランプ部外周の立ち上がりを設けることで、騒音や光害に対して配慮していますが、今後、検討を行います。</p>
<p>また、住宅街に建設するには昇降ランプが開放されていたり、場内の待機所や走行における騒音が周辺住民に現段階での設計では配慮がなされていないと思います。昇降ランプを密閉型にしたり、場内走行の騒音を出さないように通路をトンネルにしたい待機所も周囲を覆うような構造にするなど、建設が止められないのであれば、現存する最新の設備や最高の設備の選択で住宅街と共存できるようなモデルになるような建設を求めたいと思います。(意見 51-2)</p>	<p>計画地内の周辺への防音対策として、高さ約1.5mの遮音パネルを北側から西側及び南側から西側にかけての敷地境界に比較的近い車路沿いに設けます。</p> <p>また、駐車場の利用に伴う騒音の予測にあたっては、ランプ部外周の立ち上がりを予測条件として考慮しております。</p>
<p>2. 供用開始時の騒音等の予測については、特に大型車両の通行や待機が予想されるループ昇降口近辺や待機場所、さらに車両の出入り口近辺などギアダウンによるエンジン音の増加、エアブレーキ、左折や後退による警告音などの通常走行とは異なる騒音が酷くなる場所を重点的に調査の上、上記1の追加調査地点も加えて計画地内のそれぞれの場所を明記して予測すべきと考える。(意見 67-2)</p>	<p>駐車場の利用に伴う騒音の予測は、ランプ部には勾配があるため、大型車の上りランプについては、走行音のパワーレベルの補正を行いました。(条例準備資料編 p. 資 87 参照)</p> <p>本事業の供用時は、</p> <ul style="list-style-type: none"> 施設駐車場内にアイドリングストップ等、エコドライブの看板を設置し、運転者に対し実施を促す。 入居するテナントに対し、計画地内を走行する車両の低速走行及びエコドライブを要請する。 周辺の混雑状況を把握した上で、極力、車両の出入りの時間帯を分散させるようテナントへの要請を行う。 従業員に対し、路線バスや電車等の公共交通機関の利用を要請する。 施設利用者に対し、施設内に路線バスや電車等の公共交通機関の利用を促す看板等を設置する。 <p>といった環境保全のための措置を徹底し、計画地周辺への騒音の影響の低減に努めてまいります。</p>

【項目】 (3) 騒音	
意見の概要	指定開発行為者の見解
(5) 施設関連車両の走行	
<p>・騒音、振動の対策。大型トラックはやめて、<u>全部小型トラックにするとか。多少はましになりそう。</u> 近隣交通に影響を与えない様に、いっそ、専用の地下道でも掘ったらどうですか？(意見 4-5)</p>	<p>施設関連車両の走行に伴う道路交通騒音の予測結果は、昼間は No. 4 市道苧宿小田中線 (I) の道路端で環境保全目標 (65 デシベル以下) を上回っており、将来基礎交通量 (現況) でも環境保全目標の値と同程度、あるいは満足していない地点であり、施設関連車両の走行による増加分は、最大で 1.8 デシベルと予測しました。</p> <p>夜間は No. 3 尻手黒川道路及び No. 4 市道苧宿小田中線 (I) の道路端で環境保全目標 (No. 3 : 65 デシベル以下 / No. 4 : 60 デシベル以下) を上回っており、将来基礎交通量でも環境保全目標を満足していない地点であり、施設関連車両の走行による増加分は 0.2~1.4 デシベルと予測しました。</p> <p>No. 5 市道中原 12 号線北側は、昼間、夜間とも環境保全目標 (昼間 : 65 デシベル以下 / 夜間 : 60 デシベル以下) を上回っており、施設関連車両の走行による増加分は、1.9~3.2 デシベルと予測しました。なお、No. 5 北側は、歩道が設置されていないために道路端での騒音レベルが高くなりますが、工業地域内の事業場に面する側で住宅は存在しません。(条例準備書 p. 315~316 参照)</p> <p>本事業の供用時は、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・施設駐車場内にエコドライブの看板を設置し、運転者に対し実施を促す。 ・入居するテナントに対し、走行する車両のエコドライブを要請する。 ・周辺の混雑状況を把握した上で、極力、車両の出入りの時間帯を分散させるようテナントへの要請を行う。 ・従業員に対し、路線バスや電車等の公共交通機関の利用を要請する。 ・施設利用者に対し、施設内に路線バスや電車等の公共交通機関の利用を促す看板等を設置する。 <p>といった環境保全のための措置を徹底するなど、計画地周辺への騒音の影響の低減に努めてまいります。</p> <p>本事業では環境配慮のため、テナントなどへの低公害車利用要請、小型電気自動車用充電設備設置による電気自動車の利用促進などの取り組みを行ってまいります。なお、大型車についても、充電方法の規格統一などの動向を見ながら、電気自動車の利用促進などの取り組みを行ってまいります。</p> <p>また、事後調査により著しい影響があると考えられる場合は、環境保全のための措置を検討し、必要に応じて対策を実施いたします。</p>
<p>24 時間トラックが通るなんて、危ないです。また、騒音も問題です。 子どもがまだ 1 歳で、そんな 24 時間トラックが通る町で安心して子育てできないです。計画を考え直してください。(意見 12)</p>	
<p><u>24 時間稼働の車の往来は、騒音、排気ガスなどの観点からも、日常の生活が守れない。</u>(意見 13-1)</p>	
<p><住環境・睡眠の阻害> ・<u>施設が 24 時間稼働し、大型トラックが出入りするということは、当然、深夜にも騒音と振動が発生します。</u> 道路に面する住宅で、睡眠の阻害、健康被害が発生します。(意見 15-3)</p>	
<p><u>市道苧宿小田中線は、直線距離が長いので、現在でも深夜に速度をだした中型～大型車両が多くあり、騒音がかなりある。(騒音が大きいため、窓が開けられない日がある。)</u> <u>交通量が多くなり、この騒音の頻度が上がることは必須であり、深夜帯での騒音により、睡眠障害等の健康被害がでることが懸念される。</u>(意見 19-2)</p>	
<p>綱島街道、尻手黒川街道、ガス橋通りだけでなく、現在片側 1 車線の市道中原 12 号線と北加瀬 22 号線、小田中苧宿線に駐車場を使用することにより日常的に交通渋滞が起きます。たとえ幅員拡張の工事が行われても大型、中型トラックの路上駐車、待機車両の増加だけでなく、商業施設が出来ることでの来場者、従業員の通勤により交通環境の激変、住宅環境が悪化します。今後入場ルートと出場ルート数は推測で増減はどの程度見込まれているのでしょうか？自動車の急増で近隣の苧宿小学校や住宅街を走るにより危険が増します。個人契約ドライバーや運送会社により交通ルールや仕様ルート守られるとは到底思えません。<u>また 24 時間稼働による騒音や大気汚染の懸念があり不安を感じており開発の中止を求めます。</u>(意見 22)</p>	
<p>2 そのうえで、業者が提案によっても、<u>大型車の増加は、あまりにすさまじい台数です。準備書 P480 には、「供用時の交差点将来交通量」</u>があります。苧宿方面から労災病院前交差点に向かう大型車は、現況と将</p>	(次頁へつづく)

【項目】 (3) 騒音	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>来予測で、66 台/時。これに施設利用台数が、67 台/時となっています。つまり、市道荊宿小田中線を通る大型車は、2 倍になり、1 時間に 16 時から 17 時のピーク時には、133 台（1 分間に 2.2 台）が通過するのです。大型車 1 台が通過するときの、騒音、振動、交通渋滞、交通事故の危険が、2 倍になるということです。さらに、24 時間 365 日営業の物流センターを出庫する大型車・小型車は、深夜も早朝も切れることはありません。たいへんな環境負荷は明らかです。</p> <p>西加瀬プロジェクトをこのまま、実施することはできない、中止か大幅な計画変更が、環境アセスの市民からの結論です。（意見 26-3）</p>	<p>（前頁より）</p> <p>本事業の物流倉庫は 24 時間稼働を想定しています。なお、物流倉庫に入出庫する大型車の台数は、休日は平日の約 33%と想定し、夜間は昼間の 4～24%程度と想定しています。（条例準備書資料編 p. 資 1～4 参照）</p> <p>実際の稼働時間は入居テナントの運営時間により決まります。施設の稼働については、周辺環境への配慮を行うよう入居するテナントに要請いたします。各テナントとの契約時には環境影響評価の内容を説明し、環境保全のための措置を遵守することなどを重要事項説明書に明記することを検討いたします。</p> <p>本事業は、約 100,263 m²の敷地面積のうち、約 6,594 m²を公共用地（提供公園及び道路）として川崎市に移管する予定です。残り約 93,700 m²の建築敷地面積のうち、約 18,470 m²を緑化地とし、約 46,360 m²を建築面積とした、敷地の土地活用を抑えた事業計画としております。</p> <p>事業規模を抑えた計画としていることから、更なる事業規模の見直しや、本事業と周辺土地建物の価値変動についてお答えすることは困難ですが、本事業においては、周辺地域に寄与できる利便性の高い店舗や生活サービス機能、公園や広場などのオープンスペースを確保して、緑豊かな憩いと潤いを有した地域の生活環境の形成と地域の防災機能の強化に貢献してまいります。</p>
<p>・<u>主要用途（物流倉庫）の業態上、365 日 24 時間、四六時中の騒音や人の動きが継続発生し、夜間・休日等、近隣居住者が休息を取る時間を脅かすと考えます。</u>（意見 27-1）</p>	
<p><u>施設関連車両の急増と 24 時間走行はやめるべきです。</u></p> <p>物流センター供用開始後の施設関連車両（大型車、小型車の入出庫台数）についての予測根拠のあいまいさは大きな疑問だが、準備書で示された車両数（大型車 761 台、小型車 586 台、そのうち、物流倉庫関係は、平日大型車 736 台、小型車 500 台）として考えても、車両の増加による環境への深刻な負荷は明らかであり、それへの対策をきわめて不十分です。</p> <p>大型車の増加は、あまりにすさまじい台数です。</p> <p><u>準備書 P480 には、「供用時の交差点将来交通量」があります。荊宿方面から労災病院前交差点に向かう大型車は、16 時から 17 時のピーク時には、現況と将来予測で、66 台/時。これに施設利用台数が、67 台/時となっています。つまり、市道荊宿小田中線を通る大型車は、2 倍の 133 台（1 分間に 2.2 台）が通過するのです。</u></p> <p><u>大型車 1 台が通過するときの、騒音、振動、交通渋滞、交通事故の危険が、2 倍になるということです。さらに、24 時間 365 日営業の物流センターを出庫する大型車・小型車は、深夜も早朝も切れることはありません。たいへんな環境負荷は明らかです。</u></p> <p><u>そして、環境保全のための措置として述べられているのは、テナントへの要請、交通誘導員の配置、従業員への要請などなど、すべて直接的な規制をとまなう措置ではなく、保証もありません。</u></p> <p>深刻な環境負荷が予測される西加瀬プロジ</p>	

【項目】 (3) 騒音	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>エクトをこのまま、実施することはできない、中止か大幅な計画変更が必要です。(意見 28)</p>	(指定開発行為者の見解は p. 558～559 参照)
<p>市道荻宿小田中線 (I) 騒音公害 <u>これだけ巨大な建物ができると 走行音が反響し 生活環境が著しく悪化する。</u></p> <p>7 月の月曜日の夕方 16 時の騒音が (35 デシベル 45 デシベル) トラックの騒音 60 デシベル トラックが 10 分間に 3 台確認 これ 著しく悪化する。現状確認した。(意見 37-3)</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ・ <u>24 時間稼働のトラックについて 騒音被害 迷惑です。</u> ・ 24 時間稼働のトラックについて 排気ガス 病気もちの人、子どもたち、全ての人にとって、排気ガスは、有害。体調悪化したら、責任とってくださいか。 ・ 24 時間稼働トラックについて 通学路の安全が言われている中、日本中で、クルマの事故が多発している。毎分 1 台トラックが通ること、事故が起こることが心配。こんなにと、トラックが通る中で、安心して過ごせる保証がダイワハウスにできるのか。 ・ 24 時間稼働トラックについて 排気ガスが常に出続ける中、洗濯物が汚れる、家の換気も排気ガスまみれの空気の入れ替え、身体に支障が出た場合、ダイワハウスのトラックによる被害だと認めるのか。 ・ 24 時間トラックについて 運転しながら、喫煙 (タバコ、電子タバコ、加熱式タバコなど) している運転手が多くいる。窓を開けながら、喫煙し、周囲に副流煙を撒き散らしている。そのような、トラック運転手の指導を責任もって、できるのか。 ・ 物流倉庫内に、喫煙所を作って、従業員が何百人も、そこで、タバコを吸い、外に副流煙を出されるのが苦痛。喘息持ちの私は、物流倉庫のすぐ近くの家。体調、精神が狂いそう。健康に害がでたら、無条件で、認めて、損害賠償金出せるのか。(意見 38) 	
<p>以上になりますが、当該地域は工業地域ではあるものの、現在ではほとんど工場はなく、夜も営業をしているのは三菱ふそうだけです。その三菱ふそうも近隣を考慮してか夜は音が鳴るような業務は行っていません。業務用電動化も進んでいるようです。そのような地域のため、工業地域であろうと周辺に住む住民の立場に立った対応を強く求めます。</p> <p><u>実際に運営が始まった後に環境基準を上回る結果となった場合は住民の反発は当然起こるでしょうし、そうなってからではお互いに不利益となりますため、計画の見直しをよくご検討ください。</u>(意見 40-3)</p>	
<p>音の害 (意見 41-2)</p>	

【項目】 (3) 騒音	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>夜間を含めた24時間のトラック等の騒音に耐えることができません。窓を開けて寝ることができません。少なくとも18時以降の車両を大幅に規制してください。(意見 42-2)</p>	<p>(指定開発行為者の見解は p. 558～559 参照)</p>
<p>また騒音や排気ガスや風害、トラックのライト等での光害、生活への影響の懸念が多数あります。(意見 51-4)</p>	
<p>4 夜間に環境保全目標を上回る騒音が予測されており、付近住民の住環境の悪影響が大きい 夜間の運用の停止、台数の制限や、エンジン車は禁止し電動化車両のみに制限するなど、付近住民の住環境保全を第一に対策を検討してほしい(意見 53-2)</p>	
<p>・以前交通量の多い道路沿いに住んでいたことがあります。窓を開けるとテレビの音や会話が聞きとりづらく、ストレスでした。ご自分が住んだ場合も想像して計画を立てるべきです。(意見 63-2)</p>	
<p>騒音、振動対策をお願いします。(意見 65)</p>	
<p>今でも道路近くの住宅は騒音、振動に悩まされている。 倉庫ができれば相当な車両の出入りが予想されるので反対します。(意見 68)</p>	
<p>「住宅街のまん中に巨大物流倉庫」をたてる等ということは一体どんな必要性があるのでしょうか？24 時間稼働で巨大なトラックが何台も出入するときには誰だって驚きます。 日中は子供や高齢者が行きかう街中です。また、真夜中には昼の疲れをいやそうとベットにもぐりこむ人達が安らかな眠りを求めています。それなのに街の平安をかきみだす、物流倉庫などもってのほかです。 安く手に入ったのかどうか知りませんが、せっかくあいた工場跡地は使い勝手の良い、住民の福祉優先の施設をつくって欲しいものです。 絶対にほこりと排気ガス、騒音のまちはしない様、環境整備をお願いします。(意見 70)</p>	
<p>西加瀬プロジェクトの計画を再考して下さい。 市は住民の健康を守り、住環境を守るという責任を果たして下さい。 現在でも住民は騒音や振動、粉塵に悩んでいるのにそれ以上の被害を受けることが充分予想されます。 環境悪化で健康が損なわれるような計画については反対です。(意見 73)</p>	
<p>その上、巨大物流倉庫ができることによって、交通渋滞、アイドリング、騒音、振動、粉塵など様々なことに悩まされる可能性があります。</p>	

【項目】 (3) 騒音	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>これらのことから、計画の見直しをお願いします。特に建設されてからでは遅いので、子供達の住環境を守るためにも！（意見 78-2）</p>	<p>(指定開発行為者の見解は p. 558～559 参照)</p>
<p><u>住宅地に巨大物流倉庫が出来れば、アイドリング、排気ガス、ゴミのポイ捨て、タバコのポイ捨て等発生、子ども達の交通事故、騒音・振動・粉塵本当に困ります。もっと物流倉庫でなく、住んでいる近くの人達に喜んでもらえる施設にしてほしいです。！</u>（意見 79）</p>	
<p>・現状でも道路に面した住宅が騒音・振動・粉塵に悩まされています。これ以上車両の増大はごめんです。（意見 81-1、87-1、113、141、163-1、171-1、178、196-1）</p>	
<p><u>現状でも道路に面した住宅が、騒音・振動・粉塵渋滞、路上駐車に悩まされています。物流による交通車両の増加は、大問題となるでしょう。工事の中止、又は規模の半減を望みます。</u>（意見 82）</p>	
<p><u>とても広い地域が騒音、振動、粉じん悩まされると思います。住宅密集地には、巨大物流倉庫は、無理があると思います。</u>（意見 84-2）</p>	
<p>4. 24 時間稼働の大型施設により日中や深夜を問わず大型車両が周辺道路や敷地内を走り回ることにより周辺道路以外の住宅地においても今までになかった振動や騒音、大気汚染が発生し健康や生活環境に多大な悪影響を及ぼすこととなるため、このような施設の建設には反対です。（意見 99-5）</p>	
<p>○関連走行車の振動騒音について <u>すべての出庫車が走行する市道荻宿小田中線は、いまでも沿道住民が大型トラックの振動騒音に悩まされています。「道路の基盤が弱いので」（市道路管理者）ということですが、関連走行車の振動騒音は起きないないのか。どのように対策をとるのか。</u>（意見 101-1）</p>	
<p>・現在も、騒音や振動がある為、車両増大によってこれ以上騒音、振動が増えるのは困る。（意見 114-1）</p>	
<p>近くには幼稚園、保育園、小中高学校があり通学路になっています。 子供たちの往来が多い中トラック等の車が今の何倍にもなる事は非常に危険です。このような住宅地に巨大物流倉庫が出来事に反対です。 <u>騒音、振動、路上駐車、交通渋滞等の多発も心配です。</u> 計画の変更をぜひお願い致します。（意見 115）</p>	
<p><u>「西加瀬プロジェクト」荻宿小田中線は片側1車線、2車線しかない狭い道路です。</u></p>	

【項目】 (3) 騒音	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p><u>そこに大型トラックが通るというだけでも騒音・振動・排気ガスが増加することは間違いないです。まして 24 時間稼働?! 何処からそのような無謀な発想が生まれたのでしょうか?</u></p> <p>近隣住民が現在と同じ様に安心して生活出来ると思いますか?</p> <p>街の環境破壊をする計画は絶対に反対です。 (意見 122)</p>	(指定開発行為者の見解は p. 558~559 参照)
<p>上記の様にダイワさんは言っていますが実態と違います。下記意見です。</p> <p><u>大和ハウス工業の企業理念に反する「西加瀬プロジェクト」の計画の中止を強く要望します。</u></p> <p><u>住民の健康被害が発生することは明らかです。</u></p> <p>騒音・振動・排気ガス・に加えて、通学路を通る子供達や道路脇を通行する自転車にとって大型トラックは脅威です。</p> <p>毎日の安全が脅かされることは明白です。計画は中止して下さい。(意見 124)</p>	
<p><u>道路交通騒音で環境基準を上回っている道路に車両走行を増やす愚行はやめよ</u></p> <p><u>準備書 P-311 設関連車両の走行に伴う道路交通騒音の予測結果は、P-316 の表に示すように、昼間・夜間とも多くの地点で環境目標を上回っていることが明らかになった。</u></p> <p><u>昼間の刈宿小田中線西側と市道中原 12 号線の 3 か所で。夜間は鶴見溝の口線と刈宿小田中線、市道 12 号線の 5 か所で環境基準を上回っている。</u></p> <p><u>準備書はこの結果をどう評価したのか「環境保全目標を上回るが、将来基礎交通量(現況)でも環境保全目標の値と同程度、あるいは満足していない地点であり、施設関連車両の走行による増加分は、最大で 1.8 デシベルと予測した。」「本事業の実施にあたっては、施設駐車場内にエコドライブの看板を設置し、運転者に対し実施を促すなど環境保全のための措置を講ずる。以上のことから、道路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」と評価する。</u></p> <p><u>目を疑いたくなる評価である</u></p> <p><u>「赤信号みんなで渡れば怖くない」式の無責任極まりないアセスメントである。</u></p> <p><u>すでに現況が環境基準を上回っているから、物流関係車両が 1 千数百台増えてもわずかの増加であり、問題がない。と言う論法は、アセスメント条例を無視した暴論と言わざるを得ない。市民感覚からすれば、環境基準がオーバーしているから、車両の増車は無理だからやめよう。となるのが常識的判断である</u></p> <p>大和企業は常識が通用しない組織なのでし</p>	

【項目】 (3) 騒音	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>ようか。</p> <p>環境基準が守られていない現況には国・県・市の行政の責任が問われる問題であることも指摘しておきたい。だからと言って違法を重ねる根拠にならないことは言うまでもない。</p> <p>環境影響審議会において厳しい裁定を下されるよう要望します。(意見 133)</p>	<p>(指定開発行為者の見解は p. 558～559 参照)</p>
<p>住宅街の中にあり、通学路としても使われる道路であり、片側 1 車線の道路、通学時間帯は小・中学生はもちろん、高校生の自転車の通行量の多い道で大型車を何台も通すのは危険。</p> <p><u>現状でもガス橋から尻手黒川街道に出る道として交通量が多く、振動や騒音で困っている人がいる。</u></p> <p><u>大型車両の交通量が増えれば、更に酷くなることは明らか。</u></p> <p>以上の理由から、巨大物流倉庫の建設に反対します。(意見 136)</p>	
<p><u>住居やマンションのど真ん中、近くに小中学校、障害者施設、高齢者施設がある地域に、騒音・交通量増加するような物流倉庫を作ること</u>は適切ではないし片側 1 車線の生活道路として活用されています。</p> <p>5 月 25 日(水)昼時 苧宿で、消火活動がほんの 1 時間程度のボヤがありました。消防車が出動して苧宿小田中線は大渋滞を起こしました。</p> <p>お昼の渋滞していない時間帯でも片側しか通行出来ません！</p> <p>渋滞時、緊急車両が通行不可となったら人命に関わります！</p> <p>大型トラックは通行させられません！少しのトラブルでも大渋滞を起こすのが苧宿小田中線です。物流倉庫計画は反対です。中止してください。無謀です。(意見 147)</p>	
<p><u>この計画の規模は非常に大きく、車両の出入りも多く、大気汚染、騒音や、流通巨大規模建物により景観が大きく損なわれます。</u>西加瀬地域は閑静な住宅地域であり終の棲家として戸建てを購入して 30 年近く住んでいます。このような野心的なプロジェクトは聞いたことがありません。<u>24 時間稼働の巨大な物流倉庫を計画すること自体無謀過ぎます。</u>市民生活への威圧感がぬぐえません。計画は中止してください。(意見 151)</p>	
<p><u>この計画の規模は非常に大きく、色調を工夫しても、1, 2, 3 階を低層にしても高さ 50m を超し幅が 230m 余りの建物は圧迫感があり景観が損なわれます。</u>巨大規模建物により景観が大きく損なわれます。<u>1300 台以上の車両の出入りで、大気汚染、騒音や振動、交通事故も不安。</u>西加瀬地域は閑静な住宅地域であり終の棲家</p>	

【項目】 (3) 騒音	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>として戸建てを購入して 30 年近く住んでいます。敷地一杯に巨大物流倉庫を計画していますがこのような野心的なプロジェクトは聞いたことがありません。24 時間稼働の巨大な物流倉庫を計画すること自体無謀過ぎます。市民生活への威圧感がぬぐえません。計画は中止してください。(意見 154)</p>	(指定開発行為者の見解は p. 558～559 参照)
<p><u>毎日 1300 台の大型トラックを含む車両が走り、排気ガスや騒音、渋滞など住環境が非常に悪くなるのは明らかです。良いことは何も無い、とんでもない迷惑建物であり建設絶対反対です。</u></p> <p>本計画の規模は非常に大きくどう考えても、環境になじみませんし調和など論外です。無謀な計画は止めて下さい。(意見 155)</p>	
<p><u>人間は夜は寝るのです。24 時間稼働、夜間交通による騒音から、睡眠不足となり健康が損なわれるのは火を見るよりも明らかです。人権侵害の巨大な物流倉庫を建てるのは住宅メーカーとしての感覚を疑います。どうしても合点がいかないし何故そんなものを提案できるのか理解できません。</u></p> <p>罪の無い人々の生活を破壊する計画は中止してください。私たちは以前から住んでいるのです。</p> <p>困りごとが解消されることは無いと思います。<u>反対です。</u>(意見 156)</p>	
<p>住宅密集地にこの様な巨大物流倉庫が出来ることに反対です。地域には子どもたちやお年寄りの施設もあり不安です。</p> <p>交通量、排気ガスなど心配はつきません。<u>大型トラックが昼夜走ることによる騒音や振動には精神的にもおかしくなりそうです。</u></p> <p>我家も時折、夜に車が走り、ドドドッという音や振動に悩まされています。</p> <p>環境保全の立場からみてもありえない。計画の中止を求めます。(意見 172)</p>	
<p><u>住宅街の為、騒音や振動が 24 時間続くと老人や子供達の健康にも影響が出ると思います。</u>(意見 173)</p>	
<p><u>トラックの往来時には粉じんや音、振動などがあり、生活をしている方々にはとても苦痛です。人体への影響もあります。</u>(意見 175-2)</p>	
<p>P. 3</p> <p><u>駐車場が 719 台もの巨大な物流倉庫が住宅密集地に建設されこと工事期間も含め 24 時間稼働の騒音、振動、粉塵の住民への影響は計りしれず計画の中止を求めます。</u>(意見 192-1)</p>	
<p>私は刈宿交差点からすぐ近くの、眺望も日照も良好な 5 階建てマンションの住民です。</p>	

【項目】 (3) 騒音	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>当マンションからみて南東側約 20 メートル先に東海道新幹線の高架線路があり、その背後に計画地一面が広く見通せます。</p> <p>工場取り壊し前でも確かに工場の屋根は見えましたが、それとは全く比較にならない 50 メートル (マンションの高さに換算すると 17 階建にもなる) の高さにも及ぶ巨大な建物が視界一面を遮ることになります。</p> <p>計画地の東側の市道刈宿小田中線側は階段状にセットバックすることで圧迫感を軽減するとはいうものの、建物の北側(③北側立面図。マンションからみて南東側)はそのような配慮がありません。</p> <p>この計画は事業者の主張するようなこれまでの地域景観と調和するものではなく、景観を著しく害する無味乾燥なコンクリートの巨大な建物が聳え立つことは耐えられません。</p> <p><u>また、個人の住宅・マンションなどが中心の第 1 種住居地域に隣接する計画地で新たに巨大な物流倉庫を 24 時間稼働させ大型トラックなどが 1,300 台も行き来することは、住民の安穏な生活を著しく侵害するもので耐え難く、事業計画の騒音対策も不十分である。</u></p> <p>このため、建物の高さを低くするなど、規模の大幅な縮小と深夜営業の禁止を事業者に強く求めるものです。(意見 193)</p>	(指定開発行為者の見解は p. 558～559 参照)
<p><u>我家は西加瀬歩道橋の交差点の道路側に面しており、終日信号機が作動しています。車両が止まり、出発する時にはエンジン音、アクセル音、騒音が発生し、その度に排気ガスが発生し、二酸化濃度及び浮遊粒子状物質が充満します。花粉症の発症もあり、大変迷惑し困っています。どうか工事を中止して下さい。</u></p> <p>大和ハウス側の資料の予測結果は現状とは違った数値もあると思います。</p> <p><u>又、騒音は車が特にトラックが通る度にうるさく感じられ特に夜は窓を開けて寝ていても響きます。安眠できません。</u></p> <p>特に振動が一番困ります。昨年 11 月に道路の舗装工事が行なわれ、それ以前に比べれば大分良くなりましたが、一部交差点の外側(西加瀬側)で道路に亀裂が入り又、時々「ドスン」と振動します。大和ハウスの振動予測結果では、昼間 37.7～48.7 デシベル、夜間 34.4～47.0 デシベル、環境保全目標の値よりは下回っていますが、どの地点での測定でしょうか。教えて頂きたいです。又何ヶ所か? 振動 65～70 デシベルはすごく振動するという事です。絶対困ります。工事計画中止を求めます。(意見 197)</p>	
<p>・騒音・振動 4.1 4.2</p> <p>市道刈宿小田中線(I)に面した住人ですが、特に工事中、交通量による騒音レベルが環境保</p>	

【項目】 (3) 騒音	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p><u>全目標を超える範囲になる事がある、又工事後も疑問です。</u>もとより、この地域は沼地が広がっていたとのこと、三菱の工場があった頃より、大型車の往来による道路の傷みが激しく、車の往来時、振度 2~3 程の揺れを感じ、寝ていても目が覚めてしまうこともあるので、大型車など交通量が多くなる事に不安であり、反対である。(意見 200-1)</p>	<p>(指定開発行為者の見解は p. 558~559 参照)</p>
<p><u>夜の交通量が増えて、ゆくりねることもできなくなる。</u>(意見 205)</p>	
<p>・騒音被害についてはどのような対策がありますか？(意見 209-5)</p>	
<p><u>騒音予測を見る限り、平日に関しては 24 時間環境保全目標を超えています。</u></p> <p><u>レストラン街・スポーツ施設の目線ではなく、24 時間環境保全目標値を超えている騒音レベル地に既に建てられている住宅の土地価格等に変動はありますか？又振動によって住宅劣化速度はやはり早まりますか？</u></p> <p>住宅に詳しくないならグループ会社大和ハウスに鑑定をお願い致します。</p> <p>三代目としては、家族の財産を無駄には出来ないので情報をお願い致します。(意見 210)</p>	
<p>私は、プロジェクト予定地近隣中学校に通っています。</p> <p><u>騒音に関して 24 時間大型トラックが通るようになったら、私達はいつ睡眠を取ればいいのでしょうか？</u></p> <p><u>騒音予測がオーバーしている全ての道路に関しては、具体的な対策方法を考え環境保全目標以下になってから通行をお願いします。</u>(川崎市は自宅付近 50 デシベル ホームページ参照)</p> <p><u>特に夜間は、予測ではなく今現在深夜になると、大型トラックが通行すると(信号出発時)騒音で起きる時があります。</u></p> <p>保健体育「休養 睡眠と健康」(新しい保健体育参照)では、きちんと睡眠を取らないと睡眠障害になる場合があると記載されています。</p> <p>学校のタブレットで調べた結果、厚生省は 10 代前半 8 時間以上睡眠目安、騒音に係る環境基準について 50 デシベル以下。</p> <p><u>家は工場地域ではないのに 24 時間騒音の街になるのか？中学生がわかるように説明をお願い致します。</u>(意見 211-1)</p>	
<p><u>プロジェクト企画前より住んでいるので、騒音は環境保全目標を超えている限り実行はしないでください。</u></p> <p><u>特に深夜は生活音がなくなり記載されているレベルでは、数字以上の体感を感じ就寝は不可能です。</u>大型トラックが通る度に起きてしま</p>	

【項目】 (3) 騒音	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>います。厚生労働省のホームページにも睡眠の大切さ等が示されています。先に住んでいる人々から睡眠を奪う事はなさないでください。</p> <p>プロジェクト近隣は新幹線が通っていますが、約 AM12 から AM6 新幹線はとまっており、睡眠には問題ありません、又新幹線開通は約 58 年前今の住宅地が出来前より新幹線が先、もしくは新幹線の後に建て替えており新幹線対策等はそれなりに行ってきて、生活音の一部になっています。</p> <p>住宅地に物流センターを計画するのなら、住宅地に被害がないものを検討して下さい。</p> <p><u>工場地域の住宅は、防音対策等を取り入れて建築されてると思いますが、一般的に住宅街に 24 時間大型トラック対策の家を建築していません。数字だけで騒音を考えないでください。</u></p> <p><u>予測の時点で基準オーバーしている道路は関係車両通行禁止を求めます。(意見 222)</u></p>	<p>(指定開発行為者の見解は p. 558～559 参照)</p>
<p>〃4 騒音・振動・低周波音</p> <p>4. 1 騒音</p> <p>(3) 予測及び評価</p> <p><u>オ 施設関連車両の走行に伴う道路交通騒音(等価騒音レベル) (カ)において、平日昼間は、「予測地点 No.4 については、環境保全目標 (65 デシベル以下) を上回るが、将来基礎交通量 (現況) でも環境保全目標の値と同程度、あるいは満足していない地点」</u></p> <p><u>平日夜間は「No.3 及び No.4 については、環境保全目標 (予測地点 No.3 : 65 デシベル以下 / No.4 : 60 デシベル以下) を上回るが、将来基礎交通量でも環境保全目標を満足していない地点」としてはいますが、評価の「道路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」としている根拠とならない。と考えます。これではすでに逸脱しているので問題ないという論になります。</u></p> <p>すでに環境保全目標を逸脱しているならば、市は、この目標を達成すべく対策を講じている中であり、逆の (より悪くなる) 新たな事業は認められないというのが、市の正しい姿ではないでしょうか？</p> <p>また、この評価において、No5 の箇所における交通量が算出されており、交通規制上、大型車は No5 の箇所を通らないとしたルート変更を踏まえた上での評価なのかわかりませんでした。</p> <p>No4 においては、苅宿小学校区、住吉中学校区の学区内 (通学路) であり、交通量の増大 (1.3 倍 (6365÷5018) 大型車は 1.6 倍 (2059÷1298)) は住民生活の上で懸念と言わざるを得ません。</p>	<p>施設関連車両の走行に伴う道路交通騒音の予測結果は、昼間は No.4 市道苅宿小田中線 (I) の道路端で環境保全目標 (65 デシベル以下) を上回っており、将来基礎交通量 (現況) でも環境保全目標の値と同程度、あるいは満足していない地点であり、施設関連車両の走行による増加分は、最大で 1.8 デシベルと予測しました。</p> <p>夜間は No.3 尻手黒川道路及び No.4 市道苅宿小田中線 (I) の道路端で環境保全目標 (No.3 : 65 デシベル以下 / No.4 : 60 デシベル以下) を上回っており、将来基礎交通量でも環境保全目標を満足していない地点であり、施設関連車両の走行による増加分は 0.2～1.4 デシベルと予測しました。</p> <p>No.5 市道中原 12 号線北側は、昼間、夜間とも環境保全目標 (昼間 : 65 デシベル以下 / 夜間 : 60 デシベル以下) を上回っており、施設関連車両の走行による増加分は、1.9～3.2 デシベルと予測しました。なお、No.5 北側は、歩道が設置されていないために道路端での騒音レベルが高くなりますが、工業地域内の事業場に面する側で住宅は存在しません。(条例準備書 p. 315～316 参照)</p> <p>本事業の供用時は、</p> <ul style="list-style-type: none"> 施設駐車場内にエコドライブの看板を設置し、運転者に対し実施を促す。 入居するテナントに対し、走行する車両のエコドライブを要請する。 周辺の混雑状況を把握した上で、極力、車両の出入りの時間帯を分散させるようテナントへの要請を行う。 従業員に対し、路線バスや電車等の公共交通機関の利用を要請する。 <p>(次頁へつづく)</p>

【項目】 (3) 騒音	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>(No4 については、施設関連車両交通量のほとんどが通ることになり、第一種住宅地域の中を突っ切る市道を事業道路とするのはどう考えてもあり得ないのではないのでしょうか)</p> <p>市は本事業の即刻中止か、縮小を要請するか、住民生活道路への施設関連車両の利用禁止を要請することをお願いします。</p> <p>また、本事業が進むならば、事業者が幹線道路へのアクセスを容易にする道路の整備をお願いします。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 県道鶴見溝ノ口線（尻手黒川道）の整備：現状も混雑。 ・ 国道 409 号への大型車の接続 ・ 川崎駅丸子線への接続 <p>”（意見 8）</p>	<p>（前頁より）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 施設利用者に対し、施設内に路線バスや電車等の公共交通機関の利用を促す看板等を設置する。 <p>といった環境保全のための措置を徹底するなど、計画地周辺への騒音の影響の低減に努めてまいります。</p> <p>しかしながら、No.3 尻手黒川道路及び No.4 市道荏宿小田中線（I）については、将来交通量による等価騒音レベルが環境基準を上回っていることから、施設関連車両による影響について確認するため、事後調査を実施します。</p> <p>本事業の物流倉庫は 24 時間稼働を想定しています。なお、物流倉庫に入出庫する大型車の台数は、休日は平日の約 33%と想定し、夜間は昼間の 4～24%程度と想定しています。（条例準備書資料編 p. 資 1～4 参照）</p> <p>実際の稼働時間は入居テナントの運営時間により決まります。施設の稼働については、周辺環境への配慮を行うよう入居するテナントに要請いたします。</p> <p>なお、本事業は、約 100,263 ㎡の敷地面積のうち、約 6,594 ㎡を公共用地（提供公園及び道路）として川崎市に移管する予定です。残り約 93,700 ㎡の建築敷地面積のうち、約 18,470 ㎡を緑化地とし、約 46,360 ㎡を建築面積とした、敷地の土地活用を抑えた事業計画としております。</p> <p>事業規模を抑えた計画としていることから、更なる規模の縮小などの見直しは困難ですが、本事業においては、周辺地域に寄与できる利便性の高い店舗や生活サービス機能、公園や広場などのオープンスペースを確保して、緑豊かな憩いと潤いを有した地域の生活環境の形成と地域の防災機能の強化に貢献してまいります。</p>
<p><u>施設関連車両の走行に伴う等価騒音レベルが環境保全目標をみたしていない。</u></p> <p>説明会で、もともと騒音が大きい地域だからということがかたづけられているが、3 dB 以上あがるところもある。3 dB あがると音は約 1.4 倍大きくなるのだが、そのような説明もなく、「アイドリングストップ」を心がける標識をたてるだけという対策しかないことが疑問である。</p> <p><u>本来、基準をみたしていないのであれば事業の縮小等するのが対策であるが、計画の変更について何一つ不利益になることは説明がないため、不信感しかない。（意見 18-1）</u></p>	<p>施設関連車両の走行に伴う道路交通騒音の予測結果は、昼間は No.4 市道荏宿小田中線（I）の道路端で環境保全目標（65 デシベル以下）を上回っており、将来基礎交通量（現況）でも環境保全目標の値と同程度、あるいは満足していない地点であり、施設関連車両の走行による増加分は、最大で 1.8 デシベルと予測しました。</p> <p>夜間は No.3 尻手黒川道路及び No.4 市道荏宿小田中線（I）の道路端で環境保全目標（No.3：65 デシベル以下／No.4：60 デシベル以下）を上回っており、将来基礎交通量でも環境保全目標を満足していない地点であり、施設関連車両の走行による増加分は 0.2～1.4 デシベルと予測しました。</p>
<p>西加瀬プロジェクトには断固反対です。</p> <p>私は、中原区の住民です。</p> <p>西加瀬の巨大物流倉庫計画が持ち上がっている三菱ふそう工場跡地の近所に 30 年近く住んでいます。</p> <p>川崎が工業の街であることは百も承知で、近所に工場があることも受け入れ、今日まで共存して生活してきました。</p> <p>しかし、この物流倉庫は、そういった工場とは性質がまるで異なります。</p> <p><u>24 時間稼働し、1 日に大型・中小型合わせて 1,700 台ものトラックが倉庫を出入りするようになります。</u></p> <p><u>騒音、夜間の施設の眩しさはもとより、何より危惧しているのは交通量増加に伴う、周辺道路への悪影響です。</u></p> <p>1,700 台が 1 日に行き交うということは、1 時間に 70 台、1 分間に 1 台以上のトラックが周辺道路</p>	<p>（次頁へつづく）</p>

【項目】 (3) 騒音	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>を走り回ります。</p> <p>そうなれば、当然綱島街道や、府中街道は渋滞を起し、渋滞を避けようと、周辺の市道を抜け道に使うようになります。</p> <p>しかし、この地域は倉庫街ではありません。</p> <p>市道に面して多くの戸建があり、アパート、マンションがあり、たくさんの人々が徒歩や自転車で往来している住宅地です。</p> <p>特に、中原区は全国的にも珍しい人口増加地域であり、子どもの数も非常に多いです。</p> <p>子どもたちを含めた地域住民と、市道を走るトラックが交通事故を起こす可能性は、何倍にも、何十倍にも跳ね上がります。</p> <p>そんな危険が伴う計画を、川崎市が企業からの税金が入るからと受け入れているのが許せません。</p> <p>川崎市民である地域住民の安全を第一に優先し、事業者の計画再考を求め、中止にすべきです。(意見9-1)</p>	<p>(前頁より)</p> <p>No.5 市道中原 12 号線北側は、昼間、夜間とも環境保全目標 (昼間：65 デシベル以下/夜間：60 デシベル以下) を上回っており、施設関連車両の走行による増加分は、1.9～3.2 デシベルと予測しました。なお、No.5 北側は、歩道が設置されていないために道路端での騒音レベルが高くなりますが、工業地域内の事業場に面する側で住宅は存在しません。(条例準備書 p.315～316 参照)</p> <p>本事業の供用時は、</p> <ul style="list-style-type: none"> 施設駐車場内にエコドライブの看板を設置し、運転者に対し実施を促す。 入居するテナントに対し、走行する車両のエコドライブを要請する。 周辺の混雑状況を把握した上で、極力、車両の出入りの時間帯を分散させるようテナントへの要請を行う。 従業員に対し、路線バスや電車等の公共交通機関の利用を要請する。 施設利用者に対し、施設内に路線バスや電車等の公共交通機関の利用を促す看板等を設置する。 <p>といった環境保全のための措置を徹底するなど、計画地周辺への騒音の影響の低減に努めてまいります。</p> <p>なお、施設関連車両につきましては、方法書段階では合計約 1,700 台/日としていましたが、準備書段階では地域のご意見をお聞きして精査を行い、約 1,347 台/日 (大型車約 761 台/日、通勤車両などの小型車約 586 台/日) と規模の縮小を図りました。</p> <p>本事業の物流倉庫は 24 時間稼働を想定しています。なお、物流倉庫に入庫する大型車の台数は、休日は平日の約 33% と想定し、夜間は昼間の 4～24% 程度と想定しています。(条例準備書資料編 p.資 1～4 参照)</p> <p>実際の稼働時間は入居テナントの運営時間により決まります。施設の稼働については、周辺環境への配慮を行うよう入居するテナントに要請いたします。</p>
<p><u>増加するであろう交通量と道路等のインフラ設備が釣り合っていない。(現状でも大型車が通り、道路のアスファルトの劣化が激しく、騒音の原因となっている。)</u> (意見 19-4)</p>	<p>施設関連車両の走行に伴う道路交通騒音の予測結果は、昼間は No.4 市道荏荷小田中線 (I) の道路端で環境保全目標 (65 デシベル以下) を上回っており、将来基礎交通量 (現況) でも環境保全目標の値と同程度、あるいは満足していない地点であり、施設関連車両の走行による増加分は、最大で 1.8 デシベルと予測しました。</p> <p>(次頁へつづく)</p>

【項目】 (3) 騒音	
意見の概要	指定開発行為者の見解
	<p>(前頁より)</p> <p>夜間はNo. 3 尻手黒川道路及びNo. 4 市道菟宿小田中線 (I) の道路端で環境保全目標 (No. 3 : 65 デシベル以下 / No. 4 : 60 デシベル以下) を上回っており、将来基礎交通量でも環境保全目標を満足していない地点であり、施設関連車両の走行による増加分は0.2~1.4 デシベルと予測しました。</p> <p>No. 5 市道中原 12 号線北側は、昼間、夜間とも環境保全目標 (昼間 : 65 デシベル以下 / 夜間 : 60 デシベル以下) を上回っており、施設関連車両の走行による増加分は、1.9~3.2 デシベルと予測しました。なお、No. 5 北側は、歩道が設置されていないために道路端での騒音レベルが高くなりますが、工業地域内の事業場に面する側で住宅は存在しません。(条例準備書 p. 315~316 参照)</p> <p>本事業の供用時は、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・施設駐車場内にエコドライブの看板を設置し、運転者に対し実施を促す。 ・入居するテナントに対し、走行する車両のエコドライブを要請する。 ・周辺の混雑状況を把握した上で、極力、車両の出入りの時間帯を分散させるようテナントへの要請を行う。 ・従業員に対し、路線バスや電車等の公共交通機関の利用を要請する。 ・施設利用者に対し、施設内に路線バスや電車等の公共交通機関の利用を促す看板等を設置する。 <p>といった環境保全のための措置を徹底するなど、計画地周辺への騒音の影響の低減に努めてまいります。</p> <p>なお、供用時の舗装劣化への対応については、川崎市の担当部署と協議いたします。</p>
<p>1. <u>現状でも騒音・振動・粉塵に悩まされています。これ以上車両の増大はごめんです。</u> <u>⇒西加瀬プロジェクトは、365日・24時間、大型車を含む交通があり、深夜による騒音・振動による健康被害(睡眠障害など)が懸念されます。</u> <u>⇒夜間の予測結果(南側、北側)：条例環境影響評価準備説明会(資料)において、66.6デシベルで、川崎の工場地域の規制基準(川崎市公害防止等生活環境の保全で規制されている)は65デシベルである。現在でも65デシベルを超えているとの報告で、今回のプロジェクトで増えたのは数デシベルである。との報告があった。</u> <u>川崎市は、本プロジェクトによる夜間での業務で更に悪化することが予想されるため、夜間の営業を規制する義務がある。このことから、本プロジェクトは業務時間の見直し等が必要と思います。</u></p>	<p>環境基準は、政府が定める環境保全行政上の目標であり、準備書では環境保全目標の具体的な数値として採用しています。</p> <p>また、川崎市ホームページに記載されている騒音の規制基準一覧は、「川崎市公害防止等生活環境の保全に関する条例」で規制している工場及び事業場において発生する騒音の許容限度の基準一覧となりますので、環境保全目標の具体的な数値とはなっておりません。</p> <p>工所用車両や施設関連車両の走行に伴う騒音の予測は、車両の加速・減速が加味された平均的なパワーレベルを使用しています。</p> <p>また、施設関連車両の走行に伴う環境影響の予測にあたっては、物流倉庫の関連車両だけでなく、店舗等及びスポーツ施設の大型車や、店舗等の従業員及び来場者の交通手段も鑑みて行いました。</p> <p>(次頁へつづく)</p>

【項目】 (3) 騒音	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>また、川崎市の HP では、騒音の許容限度の基準と記載されているが、資料では保全環境目標と記載されており、HP で記載されている内容と異なる。</p> <p>⇒観測ポイントに苧宿歩道橋(搬入ルートが合流する部分であり、また、信号機があることから、施設までに加速すると予想され、走行音、排気が一番の問題となるポイントと予想される。)が、ないことから、報告のあった、観測ポイントだけでは不十分と判断する。</p> <p>⇒条例環境影響評価準備説明会での報告は、配送業務に関する交通量からの推測のみで、労働者や営業施設利用車を含めた試算となっておらず、予測結果は現在の予測を超える判断できる。(意見 20-1)</p>	<p>(前頁より)</p> <p>No.3 尻手黒川道路における施設関連車両の走行に伴う道路交通騒音(平日夜間)の予測結果は、北側の道路端で66.6デシベル、南側の道路端で65.9デシベルとなり、環境保全目標(65デシベル以下)を上回っており、将来基礎交通量による等価騒音レベルが65デシベルを上回り、増加分は北側で0.4デシベル、南側で0.2デシベルとなります。</p> <p>本事業の供用時は、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・施設駐車場内にエコドライブの看板を設置し、運転者に対し実施を促す。 ・入居するテナントに対し、走行する車両のエコドライブを要請する。 ・周辺の混雑状況を把握した上で、極力、車両の出入りの時間帯を分散させるようテナントへの要請を行う。 ・従業員に対し、路線バスや電車等の公共交通機関の利用を要請する。 ・施設利用者に対し、施設内に路線バスや電車等の公共交通機関の利用を促す看板等を設置する。 <p>といった環境保全のための措置を徹底するなど、計画地周辺への騒音の影響の低減に努めてまいります。</p> <p>本事業の物流倉庫は24時間稼働を想定しています。なお、物流倉庫に入出庫する大型車の台数は、休日は平日の約33%と想定し、夜間は昼間の4~24%程度と想定しています。(条例準備書資料編 p. 資 1~4 参照)</p> <p>実際の稼働時間は入居テナントの運営時間により決まります。施設の稼働については、周辺環境への配慮を行うよう入居するテナントに要請いたします。</p>
<p>近隣マンションに住むものですが、騒音測定器にて現状を確認したところ、日没後は常時40デシベル以下であり、居住にはまったく問題のない状態でした。なお、日中に関しては55デシベル前後となっています。</p> <p>一方で環境アセスでは一部基準値に収まらないものの、ほとんどの測定箇所では65デシベル前後という評価になっています。これは確かにほとんど基準に収まりますし、数字的に見れば問題ないように捉えることができます。</p> <p>しかし一方で、現状から25デシベル以上に騒音が変わることは居住者としては環境が激変するのは間違いがなく、到底受け入れられません。そのため、以下の対処の検討をお願いします。</p> <p>また、基準値に収まらない評価に対して、運用ルールでの低減を目指すとの説明が先日の説明会でありましたが、その程度では不十分です、市としては規制を作ってください。企業と</p>	<p>計画地の現況の環境騒音(環境騒音は、道路交通騒音の影響が少ない地点で測定し、鉄道騒音を除外しています。)は、平日の昼間が53デシベル、夜間が47デシベル、休日の昼間が47デシベル、夜間が44デシベルであり、環境基準を満足していました。また、現況の道路交通騒音は、平日の昼間が61~68デシベル、夜間が55~66デシベル、休日の昼間が58~67デシベル、夜間が53~64デシベルであり、平日の調査地点No.3(夜間)及び調査地点No.4(夜間)では、環境基準を満足していませんでした(条例準備書 p. 261 参照)</p> <p>供用時の駐車場の利用に伴う騒音(等価騒音レベル)は、昼間については、東側の駐車場出入口の正面の道路沿道付近の範囲において環境保全目標(A及びB地域:55デシベル以下)を上回ると予測しました。また、計画地の北側、南側及び西側では環境保全目標(A及びB地域:55デシベル以下/C地域:60デシベル以下)を満足すると予測しました。</p> <p>(次頁へつづく)</p>

【項目】 (3) 騒音	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>しては入居条件を厳しくしてください。</p> <p>1. <u>住民の余暇時間帯（例えば18時から翌朝6時まで）の車両往來の数量規制、ならびに4トン以上の車両の入出庫禁止。</u></p> <p>2. <u>当該物件へ入出庫する車両のEV化率数値目標の設定（例えば2030年までに50%を目標とするなど）、ならびに入居者への入居条件として設定、合わせて目標達成の事業計画提出を義務づける。</u></p> <p>3. <u>建築物の規模縮小、延べ床面積や階数の削減による総量の削減。</u></p> <p>4. <u>周辺一般道の低騒音低粉塵アスファルトへの改修。</u></p> <p>5. <u>周辺一般道への防音壁の設置。</u></p> <p>6. <u>ランプへの防音壁設置。</u></p> <p><u>1と2については条例での規制ならびに、テナント運営を行う企業により、入居条件として定めてください。</u></p> <p><u>3についてはアクセスに収まらないことへの具体的対処として求めます。</u></p> <p><u>4と5については、一般道への対処は行政側での対応をご検討ください。敷地内については建築計画に盛り込んでください。</u></p> <p><u>6については、近隣に住居があることから必須の対応と考えております。大型車が坂を登る音はかなり響くのではないのでしょうか。（意見40-1）</u></p>	<p>（前頁より）</p> <p>夜間については、東側、南側それぞれの駐車場出入口の正面の道路沿道付近の範囲において環境保全目標（A及びB地域：45デシベル以下）を上回ると予測しました。また、計画地の北側及び西側では環境保全目標（A及びB地域：45デシベル以下／C地域：50デシベル以下）を満足すると予測しました。（条例準備書 p.307～309 参照）</p> <p>本事業の供用時は、</p> <ul style="list-style-type: none"> 施設駐車場内にアイドリングストップ等、エコドライブの看板を設置し、運転者に対し実施を促す。 入居するテナントに対し、計画地内を走行する車両の低速走行及びエコドライブを要請する。 周辺の混雑状況を把握した上で、極力、車両の出入りの時間帯を分散させるようテナントへの要請を行う。 従業員に対し、路線バスや電車等の公共交通機関の利用を要請する。 施設利用者に対し、施設内に路線バスや電車等の公共交通機関の利用を促す看板等を設置する。 <p>といった環境保全のための措置を徹底し、計画地周辺への騒音の影響の低減に努めてまいります。</p> <p>施設関連車両の走行に伴う道路交通騒音の予測結果は、昼間はNo.4市道荊宿小田中線（I）の道路端で環境保全目標（65デシベル以下）を上回っており、将来基礎交通量（現況）でも環境保全目標の値と同程度、あるいは満足していない地点であり、施設関連車両の走行による増加分は、最大で1.8デシベルと予測しました。</p> <p>夜間はNo.3尻手黒川道路及びNo.4市道荊宿小田中線（I）の道路端で環境保全目標（No.3：65デシベル以下／No.4：60デシベル以下）を上回っており、将来基礎交通量でも環境保全目標を満足していない地点であり、施設関連車両の走行による増加分は0.2～1.4デシベルと予測しました。</p> <p>No.5市道中原12号線北側は、昼間、夜間とも環境保全目標（昼間：65デシベル以下／夜間：60デシベル以下）を上回っており、施設関連車両の走行による増加分は、1.9～3.2デシベルと予測しました。なお、No.5北側は、歩道が設置されていないために道路端での騒音レベルが高くなりますが、工業地域内の事業場に面する側で住宅は存在しません。（条例準備書 p.315～316 参照）</p> <p style="text-align: right;">（次頁へつづく）</p>

【項目】 (3) 騒音	
意見の概要	指定開発行為者の見解
	<p>(前頁より)</p> <p>本事業の供用時は、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・施設駐車場内にエコドライブの看板を設置し、運転者に対し実施を促す。 ・入居するテナントに対し、走行する車両のエコドライブを要請する。 ・周辺の混雑状況を把握した上で、極力、車両の出入りの時間帯を分散させるようテナントへの要請を行う。 ・従業員に対し、路線バスや電車等の公共交通機関の利用を要請する。 ・施設利用者に対し、施設内に路線バスや電車等の公共交通機関の利用を促す看板等を設置する。 <p>といった環境保全のための措置を徹底するなど、計画地周辺への騒音の影響の低減に努めてまいります。</p> <p>そのほか、環境配慮のため、テナントなどへの低公害車利用要請、小型電気自動車用充電設備設置による電気自動車の利用促進などの取り組みを行ってまいります。なお、大型車についても、充電方法の規格統一などの動向を見ながら、電気自動車の利用促進などの取り組みを行ってまいります。</p> <p>本事業の物流倉庫は24時間稼働を想定しています。なお、物流倉庫に入出庫する大型車の台数は、休日は平日の約33%と想定し、夜間は昼間の4~24%程度と想定しています。(条例準備書資料編 p. 資 1~4 参照)</p> <p>物流倉庫に入出庫する大型車は既存施設の実績より4トン車と10トン車以上を想定しており、物流倉庫に出入りする実際の車両については、入居するテナントによるものとなりますが、4トン車以上の制限を設けるなどの予定はありません。</p> <p>計画地内の周辺への防音対策として、高さ約1.5mの遮音パネルを北側から西側及び南側から西側にかけての敷地境界に比較的近い車路沿いに設けます。</p> <p>また、計画地周辺の市道への防音壁の設置や低騒音アスファルト舗装につきましては、市の担当部署にご要望としてお伝えいたします。</p> <p>そのほかの環境保全のための措置としては、駐車場の利用に伴う騒音の予測にあたっては、ランプ部外周の立ち上がりを予測条件として考慮しております。</p> <p>また、計画建物のランプについては、密閉型とはしていませんが、ランプ部外周の立ち上がり設けることで、騒音や光害に対して配慮していますが、今後、検討を行います。</p> <p style="text-align: right;">(次頁へつづく)</p>

【項目】 (3) 騒音	
意見の概要	指定開発行為者の見解
	<p>(前頁より)</p> <p>当施設では、複数の荷主企業や運送会社等にテナントとして入居していただき、各テナントが業務を行うことを想定しています。電気自動車導入を義務づけることは困難ですが、各テナントとの契約時には環境影響評価の内容を説明し、環境保全のための措置を遵守することなどを重要事項説明書に明記することを検討いたします。</p> <p>本事業は、約 100,263 m²の敷地面積のうち、約 6,594 m²を公共用地（提供公園及び道路）として川崎市に移管する予定です。残り約 93,700 m²の建築敷地面積のうち、約 18,470 m²を緑化地とし、約 46,360 m²を建築面積とした、敷地の土地活用を抑えた事業計画としております。</p> <p>事業規模を抑えた計画としていることから、更なる規模の縮小などの見直しは困難ですが、本事業においては、周辺地域に寄与できる利便性の高い店舗や生活サービス機能、公園や広場などのオープンスペースを確保して、緑豊かな憩いと潤いを有した地域の生活環境の形成と地域の防災機能の強化に貢献してまいります。</p> <p>また、当施設では、複数の荷主企業や運送会社等にテナントとして入居していただき、各テナントが業務を行うことを想定しています。各テナントとの契約時には環境影響評価の内容を説明し、環境保全のための措置を遵守することなどを重要事項説明書に明記することを検討いたします。</p>
<p>住宅地に 24 時間稼働の物流倉庫建設は反対です</p> <p><u>・自分の住んでいる周辺の道路で一日 1,700 台ものトラックが増加するのは大気汚染・騒音・振動のみではなく、事故等の安全・安心の面でも心配です。</u> (意見 63-1)</p>	
<p>計画では大型トラック 800 台、中小型車両 900 台の車両が出入りします。</p> <p><u>今でも騒音、振動粉塵に悩まされているのにこれ以上の環境悪化は許されません。</u> (意見 64-1)</p>	<p>施設関連車両の走行に伴う道路交通騒音の予測結果は、昼間は No.4 市道荏宿小田中線 (I) の道路端で環境保全目標 (65 デシベル以下) を上回っており、将来基礎交通量 (現況) でも環境保全目標の値と同程度、あるいは満足していない地点であり、施設関連車両の走行による増加分は、最大で 1.8 デシベルと予測しました。</p> <p>夜間は No.3 尻手黒川道路及び No.4 市道荏宿小田中線 (I) の道路端で環境保全目標 (No.3 : 65 デシベル以下 / No.4 : 60 デシベル以下) を上回っており、将来基礎交通量でも環境保全目標を満足していない地点であり、施設関連車両の走行による増加分は 0.2~1.4 デシベルと予測しました。</p>
<p><u>今でさえ騒音・振動・粉塵に悩まされている住宅があります。</u></p> <p><u>その上 1700 台もの車両が 24 時間出入りするという施設を住宅密集地に作ることは認められません。誰が考えても、騒音・振動・交通事故などが今よりさらに増え、安心して生活することができなくなります。近くに住んでいる友人も困惑しています。跡地には公園や文教施設などを作ることを望みます。</u></p> <p>これは単に西加瀬だけの問題ではありません!! (意見 88)</p>	<p>No.5 市道中原 12 号線北側は、昼間、夜間とも環境保全目標 (昼間 : 65 デシベル以下 / 夜間 : 60 デシベル以下) を上回っており、施設関連車両の走行による増加分は、1.9~3.2 デシベルと予測しました。なお、No.5 北側は、歩道が設置されていないために道路端での騒音レベルが高くなりますが、工業地域内の事業場に面する側で住宅は存在しません。(条例準備書 p.315~316 参照)</p>
<p><u>1700 台もの車両が 24 時間出入りすることで、地域環境は、騒音・振動・粉塵で著しく悪化します。川崎市は、地域住民の生活・健康を</u></p>	<p>(次頁へつづく)</p>

【項目】 (3) 騒音	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>守って下さい。産業高度化エリアに位置づけられている地域といっても現在は住宅密集地であり、お年寄りから子育て世代まで心豊かに安心できる地域づくりを川崎市は第一に考えて下さい。(意見 103)</p>	<p>(前頁より)</p> <p>本事業の供用時は、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・施設駐車場内にエコドライブの看板を設置し、運転者に対し実施を促す。 ・入居するテナントに対し、走行する車両のエコドライブを要請する。 ・周辺の混雑状況を把握した上で、極力、車両の出入りの時間帯を分散させるようテナントへの要請を行う。 ・従業員に対し、路線バスや電車等の公共交通機関の利用を要請する。 ・施設利用者に対し、施設内に路線バスや電車等の公共交通機関の利用を促す看板等を設置する。 <p>といった環境保全のための措置を徹底するなど、計画地周辺への騒音の影響の低減に努めてまいります。</p> <p>そのほか、環境配慮のため、テナントなどへの低公害車利用要請、小型電気自動車用充電設備設置による電気自動車の利用促進などの取り組みを行ってまいります。なお、大型車についても、充電方法の規格統一などの動向を見ながら、電気自動車の利用促進などの取り組みを行ってまいります。</p> <p>また、事後調査により著しい影響があると考えられる場合は、環境保全のための措置を検討し、必要に応じて対策を実施いたします。</p> <p>なお、施設関連車両につきましては、方法書段階では合計約 1,700 台/日としていましたが、準備書段階では地域のご意見をお聞きして精査を行い、約 1,347 台/日 (大型車約 761 台/日、通勤車両などの小型車約 586 台/日) と規模の縮小を図りました。</p> <p>本事業は、約 100,263 ㎡の敷地面積のうち、約 6,594 ㎡を公共用地 (提供公園及び道路) として川崎市に移管する予定です。残り約 93,700 ㎡の建築敷地面積のうち、約 18,470 ㎡を緑化地とし、約 46,360 ㎡を建築面積とした、敷地の土地活用を抑えた事業計画としております。</p> <p>事業規模を抑えた計画としていたことから、更なる規模の縮小などの見直しは困難ですが、本事業においては、周辺地域に寄与できる利便性の高い店舗や生活サービス機能、公園や広場などのオープンスペースを確保して、緑豊かな憩いと潤いを有した地域の生活環境の形成と地域の防災機能の強化に貢献してまいります。</p> <p>本事業の物流倉庫は 24 時間稼働を想定しています。なお、実際の稼働時間は入居テナントの運営時間により決まります。施設の稼働については、周辺環境への配慮を行うよう入居するテナントに要請いたします。</p>
<p>・一番、懸念していることは、<u>物流倉庫が 24 時間 365 日稼働すること、一日 1700 台もの車両が 24 時間 365 日出入することによる騒音、振動、粉じん、排気ガス、交通渋滞、交通事故などどう考えても、生活環境が今より悪くなるのは、だれにでも創造できることだと思います。地域環境を悪化させる計画は反対です！跡地には、これからくるだろう大地振に備え、防災公園や文教施設、スポーツ施設などを望みます。(意見 112-1)</u></p>	
<p>上記の様にダイワさんは言っていますが実態と違います。下記意見です。</p> <p>24 時間稼働する物流倉庫、大型トラックが 1 日 1300 台通行する環境で脱炭素という御社が掲げる目標を達成することが出来ますか？</p> <p><u>大型トラックから排出される 排気熱・排気ガス・騒音は 環境悪化、環境破壊を招くことは容易に想像出来ます。</u></p> <p>この前代未聞の計画は企業イメージダウンに繋がります。</p> <p>計画の中止を強く要望します。(意見 125)</p>	
<p><u>現状でも騒音オーバー、振動、粉塵等で悩まされています。1 日 1500 台以上の大型トラックを含む車両が増大しても事業者は、支障が無いと結論付をしていますが、誰のための結論なのでしょう。株主、銀行、事業者・・・地域住民の生活、環境、安全安心が破壊されます。住民無視の無謀な計画です、中止を。(意見 146)</u></p>	
<p>物流倉庫は、その性質上、道路を使用しなければ成り立たないものです。</p> <p><u>この事業では、1 日当たり千数百台のトラックが昼夜走行し、出入りするとしています。</u></p> <p><u>特に片側 1 車線のバス道路は、渋滞・騒音・振動・排ガス汚染・事故等が、10 年いや 50 年以上先まで、付きまとうこととなります。</u></p> <p>その結果として、物流倉庫およびそのトラックが走行する道路に隣接する住宅や土地の資産価値が下落するのは避けられません。</p> <p>この周辺地域の資産価値の下落を、どう補償するのでしょうか？</p> <p>周辺住民の犠牲の上に事業者の利益を置くことは到底許されることではありません。</p> <p>この無謀な計画は中止するべきです。(意見 169)</p>	

表 11-1(4) 条例準備書に対する市民意見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】 (4) 振動	
意見の概要	指定開発行為者の見解
① 振動への影響について	
(1) 建設機械の稼働	
<p>騒音、<u>振動対策をお願いします。</u>(意見 65)</p> <p>P.3 <u>駐車場が 719 台もの巨大な物流倉庫が住宅密集地に建設されこと工事期間も含め 24 時間稼働の騒音、振動、粉塵の住民への影響は計りしれず計画の中止を求めます。</u>(意見 192-1)</p>	<p>建設作業振動の予測結果の最大値は、環境保全目標 (75 デシベル以下) を満足すると予測しました。(条例準備書 p.333~335 参照)</p> <p>工事の実施にあたっては、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・施工計画を十分に検討し、建設機械の集中稼働を回避する。 ・建設機械のオペレーターに対し、アイドリングストップの徹底や建設機械に無理な負荷をかけないよう指導する。 ・正常な運転ができるよう、建設機械の使用前の整備・点検及び定期点検を徹底する。 ・可能な限り低振動型工法を採用し、振動の低減に努める。 ・建設機械を移動する際には、低速走行を徹底する。 ・工事に伴う振動の状況が把握できるよう、場内に振動計を設置する。 <p>といった環境保全のための措置を講じて建設機械の稼働に伴う振動の影響の低減に努めてまいります。</p>
(2) 工事用車両の走行	
<p>騒音、<u>振動対策をお願いします。</u>(意見 65)</p> <p>・<u>現在も、騒音や振動がある為、車両増大によってこれ以上騒音、振動が増えるのは困る。</u>(意見 114-1)</p> <p><u>近くには幼稚園、保育園、小中高学校があり通学路になっています。</u> <u>子供たちの往来が多い中トラック等の車が今の何倍にもなる事は非常に危険です。このような住宅地に巨大物流倉庫が出来る事に反対です。</u> <u>騒音、振動、路上駐車、交通渋滞等の多発も心配です。</u> <u>計画の変更をぜひお願い致します。</u>(意見 115)</p> <p><u>住宅街の中にあり、通学路としても使われる道路であり、片側 1 車線の道路、通学時間帯は小・中学生はもちろん、高校生の自転車の通行量の多い道で大型車を何台も通すのは危険。現状でもガス橋から尻手黒川街道に出る道として交通量が多く、振動や騒音で困っている人がいる。</u> <u>大型車両の交通量が増えれば、更に酷くなることは明らか。</u> <u>以上の理由から、巨大物流倉庫の建設に反対します。</u>(意見 136)</p>	<p>工事用車両の走行に伴うピーク日における道路交通振動の最大値は、昼間は全ての予測地点において環境保全目標 (No.1 : 70 デシベル以下/No.2~No.4:65 デシベル以下) を満足すると予測しました。また、夜間も全ての予測地点において環境保全目標 (No.1 : 65 デシベル以下/No.2~No.4 : 60 デシベル以下) を満足すると予測しました。(条例準備書 p.342 参照)</p> <p>工事の実施にあたっては、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・工事用車両が特定の日または時間帯に集中しないよう、計画的な運行管理を行う。 ・周辺交通状況を勘案し、適宜、工事用車両の走行時間や走行台数を調整する。 ・アイドリングストップ等、エコドライブの看板を工事区域内に設置するとともに、資材運搬業者等に対し、実施を指導する。 ・正常な運転ができるよう、工事用車両の使用前の整備・点検及び定期点検を徹底する。 <p>といった環境保全のための措置を講じて工事用車両の走行に伴う振動の影響の低減に努めてまいります。</p>
	(次頁へつづく)

【項目】 (4) 振動																									
意見の概要	指定開発行為者の見解																								
<p>トラックの往来時には粉じんや音、振動などがあり、生活をしている方々にはとても苦痛です。人体への影響もあります。(意見 175-2)</p> <p>我家は西加瀬歩道橋の交差点の道路側に面しており、終日信号機が作動しています。車両が止まり、出発する時にはエンジン音、アクセル音、騒音が発生し、その度に排気ガスが発生し、二酸化濃度及び浮遊粒子状物質が充満します。花粉症の発症もあり、大変迷惑し困っています。どうか工事を中止して下さい。</p> <p>大和ハウス側の資料の予測結果は現状とは違った数値もあると思います。</p> <p>又、騒音は車が特にトラックが通る度にうるさく感じられ特に夜は窓を開けて寝ても響きます。安眠できません。特に振動が一番困ります。昨年 11 月に道路の舗装工事が行なわれ、それ以前に比べれば大分良くなりましたが、一部交差点の外側(西加瀬側)で道路に亀裂が入り又、時々「ドスン」と振動します。大和ハウスの振動予測結果では、昼間 37.7～48.7 デシベル、夜間 34.4～47.0 デシベル、環境保全目標の値よりは下回っていますが、どの地点での測定でしょうか。教えて頂きたいです。又何ヶ所か? 振動 65～70 デシベルはすごく振動するという事です。絶対困ります。工事計画中止を求めます。(意見 197)</p> <p>・騒音・振動 4.1 4.2 市道荊宿小田中線(I)に面した住人ですが、特に工事中、交通量による騒音レベルが環境保全目標を超える範囲になる事がある、又工事後も疑問です。もとより、この地域は沼地が広がっていたとのこと、三菱の工場があった頃より、大型車の往来による道路の傷みが激しく、車の往来時、振度 2～3 程の揺れを感じ、寝ていても目が覚めてしまうこともあるので、大型車など交通量が多くなる事に不安であり、反対である。(意見 200-1)</p>	<p>(前頁より) なお、振動の大きさのめやすは次に示すとおりです。</p> <p>振動の大きさのめやす (単位: デシベル)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>震度階級</th> <th>振動レベル</th> <th>人の体感・行動</th> <th>屋内の状況</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0</td> <td>55 以下</td> <td>人は揺れを感じない。</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>1</td> <td>55～65</td> <td>屋内で静かにしている人の中には、揺れをわずかに感じる人がいる。</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>65～75</td> <td>屋内で静かにしている人の大半が、揺れを感じる。</td> <td>電灯などつり下げ物が、わずかに揺れる。</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>75～85</td> <td>屋内にいる人のほとんどが、揺れを感じる。歩いている人の中には、揺れを感じる人もいる。</td> <td>棚にある食器類が音を立てることがある。</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>85～95</td> <td>ほとんどの人が驚く。歩いている人のほとんどが、揺れを感じる。</td> <td>電灯などのつり下げ物は大きく揺れ、棚にある食器類は音を立てる。座りの悪い置物が、倒れることがある。</td> </tr> </tbody> </table> <p>資料: 「振動の大きさの目安」(令和 4 年 8 月閲覧、川崎市ホームページ)</p>	震度階級	振動レベル	人の体感・行動	屋内の状況	0	55 以下	人は揺れを感じない。	—	1	55～65	屋内で静かにしている人の中には、揺れをわずかに感じる人がいる。	—	2	65～75	屋内で静かにしている人の大半が、揺れを感じる。	電灯などつり下げ物が、わずかに揺れる。	3	75～85	屋内にいる人のほとんどが、揺れを感じる。歩いている人の中には、揺れを感じる人もいる。	棚にある食器類が音を立てることがある。	4	85～95	ほとんどの人が驚く。歩いている人のほとんどが、揺れを感じる。	電灯などのつり下げ物は大きく揺れ、棚にある食器類は音を立てる。座りの悪い置物が、倒れることがある。
震度階級	振動レベル	人の体感・行動	屋内の状況																						
0	55 以下	人は揺れを感じない。	—																						
1	55～65	屋内で静かにしている人の中には、揺れをわずかに感じる人がいる。	—																						
2	65～75	屋内で静かにしている人の大半が、揺れを感じる。	電灯などつり下げ物が、わずかに揺れる。																						
3	75～85	屋内にいる人のほとんどが、揺れを感じる。歩いている人の中には、揺れを感じる人もいる。	棚にある食器類が音を立てることがある。																						
4	85～95	ほとんどの人が驚く。歩いている人のほとんどが、揺れを感じる。	電灯などのつり下げ物は大きく揺れ、棚にある食器類は音を立てる。座りの悪い置物が、倒れることがある。																						
(3) 施設関連車両の走行																									
<p>・騒音、振動の対策。大型トラックはやめて、全部小型トラックにするとか。多少はましになりそう。</p> <p>近隣交通に影響を与えない様に、いっそ、専用の地下道でも掘ったらどうですか?(意見 4-5)</p> <p>西加瀬プロジェクトの計画を再考して下さい。</p> <p>市は住民の健康を守り、住環境を守るという責任を果たして下さい。</p> <p>現在でも住民は騒音や振動、粉塵に悩んでい</p>	<p>施設関連車両の走行に伴う道路交通振動の予測結果の最大値は、昼間及び夜間とも全ての予測地点において環境保全目標(60～70 デシベル以下)を満足すると予測しました。(条例準備書 p. 348 参照)</p> <p>本事業の供用時は、</p> <ul style="list-style-type: none"> 施設駐車場内にエコドライブの看板を設置し、運転者に対し実施を促す。 入居するテナントに対し、走行する車両のエコドライブを要請する。 <p style="text-align: right;">(次頁へつづく)</p>																								

【項目】 (4) 振動	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>るのにそれ以上の被害を受けることが充分予想されます。</p> <p>環境悪化で健康が損なわれるような計画については反対です。(意見 73)</p> <p>現状でも道路に面した住宅が、騒音・振動・粉塵渋滞、路上駐車に悩まされています。物流による交通車両の増加は、大問題となるでしょう。工事の中止、又は規模の半減を望みます。(意見 82)</p> <p>その上、巨大物流倉庫ができることによって、交通渋滞、アイドリング、騒音、振動、粉塵等など様々なことに悩まされる可能性があります。</p> <p>これらのことから、計画の見直しをお願いします。特に建設されてからでは遅いので、子供達の住環境を守るためにも！(意見 78-2)</p> <p>住宅地に巨大物流倉庫が出来れば、アイドリング、排気ガス、ゴミのポイ捨て、タバコのポイ捨て等発生、子ども達の交通事故、騒音・振動・粉塵本当に困ります。もっと物流倉庫でなく、住んでいる近くの人達に喜んでもらえる施設にしてほしいです。！(意見 79)</p> <p>近くには幼稚園、保育園、小中高学校があり通学路になっています。</p> <p>子供たちの往来が多い中トラック等の車が今の何倍にもなる事は非常に危険です。このような住宅地に巨大物流倉庫が出来る事に反対です。</p> <p>騒音、振動、路上駐車、交通渋滞等の多発も心配です。</p> <p>計画の変更をぜひお願い致します。(意見 115)</p>	<p>(前頁より)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・周辺の混雑状況を把握した上で、極力、車両の出入りの時間帯を分散させるようテナントへの要請を行う。 ・従業員に対し、路線バスや電車等の公共交通機関の利用を要請する。 ・施設利用者に対し、施設内に路線バスや電車等の公共交通機関の利用を促す看板等を設置する。 <p>といった環境保全のための措置を講じて施設関連車両の走行に伴う振動の影響の低減に努めてまいります。</p> <p>本事業は、約 100,263 ㎡の敷地面積のうち、約 6,594 ㎡を公共用地(提供公園及び道路)として川崎市に移管する予定です。残り約 93,700 ㎡の建築敷地面積のうち、約 18,470 ㎡を緑化地とし、約 46,360 ㎡を建築面積とした、敷地の土地活用を抑えた事業計画としております。</p> <p>事業規模を抑えた計画としていることから、更なる規模の縮小などの見直しは困難ですが、本事業においては、周辺地域に寄与できる利便性の高い店舗や生活サービス機能、公園や広場などのオープンスペースを確保して、緑豊かな憩いと潤いを有した地域の生活環境の形成と地域の防災機能の強化に貢献してまいります。</p>
<p><住環境・睡眠の阻害></p> <p>・施設が24時間稼働し、大型トラックが出入りするという事は、当然、深夜にも騒音と振動が発生します。</p> <p>道路に面する住宅で、睡眠の阻害、健康被害が発生します。(意見 15-3)</p> <p>1. 現状でも騒音・振動・粉塵に悩まされています。これ以上車両の増大はごめんです。</p> <p>⇒西加瀬プロジェクトは、365日・24時間、大型車を含む交通があり、深夜による騒音・振動による健康被害(睡眠障害など)が懸念されます。</p> <p>⇒夜間の予測結果(南側、北側): 条例環境影響評価準備説明会(資料)において、66.6デシベルで、川崎の工場地域の規制基準(川崎市公害防止等生活環境の保全で規制されている)は65デシベルである。現在でも65デシベルを超えているとの報告で、今回のプロジェクトで増えたのは</p>	<p>施設関連車両の走行に伴う道路交通振動の予測結果の最大値は、昼間及び夜間とも全ての予測地点において環境保全目標(60~70デシベル以下)を満足すると予測しました。(条例準備書 p.348 参照)</p> <p>なお、施設関連車両の走行に伴う環境影響の予測にあたっては、物流倉庫の関連車両だけでなく、店舗等及びスポーツ施設の大型車や、店舗等の従業員及び来場者の交通手段も鑑みて行いました。</p> <p>本事業の供用時は、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・施設駐車場内にエコドライブの看板を設置し、運転者に対し実施を促す。 ・入居するテナントに対し、走行する車両のエコドライブを要請する。 ・周辺の混雑状況を把握した上で、極力、車両の出入りの時間帯を分散させるようテナントへの要請を行う。
	(次頁へつづく)

【項目】 (4) 振動	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>数デシベルである。との報告があった。 川崎市は、本プロジェクトによる夜間での業務で更に悪化することが予想されるため、夜間の営業を規制する義務がある。このことから、本プロジェクトは業務時間の見直し等が必要と思います。 また、川崎市のHPでは、騒音の許容限度の基準と記載されているが、資料では保全環境目標と記載されており、HPで記載されている内容と異なる。 ⇒観測ポイントに苜宿歩道橋(搬入ルートが合流する部分であり、また、信号機があることから、施設までに加速すると予想され、走行音、排気が一番の問題となるポイントと予想される。)が、ないことから、報告のあった、観測ポイントだけでは不十分と判断する。 ⇒<u>条例環境影響評価準備説明会での報告は、配送業務に関する交通量からの推測のみで、労働者や営業施設利用車を含めた試算となっており、予測結果は現在の予測を超える</u>と判断できる。(意見 20-1)</p>	<p>(前頁より)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・従業員に対し、路線バスや電車等の公共交通機関の利用を要請する。 ・施設利用者に対し、施設内に路線バスや電車等の公共交通機関の利用を促す看板等を設置する。 <p>といった環境保全のための措置を講じて施設関連車両の走行に伴う振動の影響の低減に努めてまいります。</p> <p>本事業の物流倉庫は24時間稼働を想定しています。なお、物流倉庫に入出庫する大型車の台数は、休日は平日の約33%と想定し、夜間は昼間の4~24%程度と想定しています。(条例準備書資料編 p. 資 1~4 参照)</p> <p>実際の稼働時間は入居テナントの運営時間により決まります。施設の稼働については、周辺環境への配慮を行うよう入居するテナントに要請いたします。</p>
<p>4. <u>24時間稼働の大型施設により日中や深夜を問わず大型車両が周辺道路や敷地内を走り回ることにより周辺道路以外の住宅地においても今までになかった振動や騒音、大気汚染が発生し健康や生活環境に多大な悪影響を及ぼすこととなるため、このような施設の建設には反対です。</u>(意見 99-5)</p>	
<p><u>「西加瀬プロジェクト」苜宿小田中線は片側1車線、2車線しかない狭い道路です。</u> そこに大型トラックが通るというだけでも騒音・振動・排気ガスが増加することは間違いないです。まして24時間稼働?! 何処からそのような無謀な発想が生まれたのでしょうか? 近隣住民が現在と同じ様に安心して生活出来ると思いますか? 街の環境破壊をする計画は絶対に反対です。(意見 122)</p>	
<p>この計画の規模は非常に大きく、色調を工夫しても、1,2,3階を低層にしても高さ50mを超し幅が230m余りの建物は圧迫感があり景観が損なわれます。巨大規模建物により景観が大きく損なわれます。<u>1300台以上の車両の出入りで、大気汚染、騒音や振動、交通事故も不安。</u> 西加瀬地域は閑静な住宅地域であり終の棲家として戸建てを購入して30年近く住んでいます。敷地一杯に巨大物流倉庫を計画していますがこのような野心的なプロジェクトは聞いたことがありません。<u>24時間稼働の巨大な物流倉庫を計画すること自体無謀過ぎます。</u>市民生活への威圧感がぬぐえません。計画は中止して</p>	

【項目】 (4) 振動	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>ください。(意見 154)</p> <p>住宅街の為、騒音や振動が 24 時間続くと老人や子供達の健康にも影響が出ると思います。(意見 173)</p> <p>夜の交通量が増えて、ゆくりねることもできなくなる。(意見 205)</p>	<p>(指定開発行為者の見解は p. 579～580 参照)</p>
<p>2 そのうえで、業者が提案によっても、大型車の増加は、あまりにすさまじい台数です。準備書 P480 には、「供用時の交差点将来交通量」があります。苜宿方面から労災病院前交差点に向かう大型車は、現況と将来予測で、66 台/時。これに施設利用台数が、67 台/時となっています。つまり、市道苜宿小田中線を通る大型車は、2 倍になり、1 時間に 16 時から 17 時のピーク時には、133 台 (1 分間に 2.2 台) が通過するのです。大型車 1 台が通過するときの、騒音、振動、交通渋滞、交通事故の危険が、2 倍になるということです。さらに、24 時間 365 日営業の物流センターを出庫する大型車・小型車は、深夜も早朝も切れることはありません。たいへんな環境負荷は明らかです。</p> <p>西加瀬プロジェクトをこのまま、実施することはできない、中止か大幅な計画変更が、環境アセスの市民からの結論です。(意見 26-3)</p>	
<p>施設関連車両の急増と 24 時間走行はやめるべきです。</p> <p>物流センター供用開始後の施設関連車両 (大型車、小型車の入出庫台数) についての予測根拠のあいまいさは大きな疑問だが、準備書で示された車両数 (大型車 761 台、小型車 586 台、そのうち、物流倉庫関係は、平日大型車 736 台、小型車 500 台) として考えても、車両の増加による環境への深刻な負荷は明らかであり、それへの対策をきわめて不十分です。</p> <p>大型車の増加は、あまりにすさまじい台数です。</p> <p>準備書 P480 には、「供用時の交差点将来交通量」があります。苜宿方面から労災病院前交差点に向かう大型車は、16 時から 17 時のピーク時には、現況と将来予測で、66 台/時。これに施設利用台数が、67 台/時となっています。つまり、市道苜宿小田中線を通る大型車は、2 倍の 133 台 (1 分間に 2.2 台) が通過するのです。</p> <p>大型車 1 台が通過するときの、騒音、振動、交通渋滞、交通事故の危険が、2 倍になるということです。さらに、24 時間 365 日営業の物流センターを出庫する大型車・小型車は、深夜も早朝も切れることはありません。たいへんな</p>	<p>施設関連車両の走行に伴う道路交通振動の予測結果の最大値は、昼間及び夜間とも全ての予測地点において環境保全目標 (60～70 デシベル以下) を満足すると予測しました。(条例準備書 p. 348 参照)</p> <p>本事業の供用時は、</p> <ul style="list-style-type: none"> 施設駐車場内にエコドライブの看板を設置し、運転者に対し実施を促す。 入居するテナントに対し、走行する車両のエコドライブを要請する。 周辺の混雑状況を把握した上で、極力、車両の出入りの時間帯を分散させるようテナントへの要請を行う。 従業員に対し、路線バスや電車等の公共交通機関の利用を要請する。 施設利用者に対し、施設内に路線バスや電車等の公共交通機関の利用を促す看板等を設置する。 <p>といった環境保全のための措置を講じて施設関連車両の走行に伴う振動の影響の低減に努めてまいります。</p> <p>物流倉庫に入出庫する大型車は、大和ハウス工業株式会社における類似の既存施設の実績より平日は 1 日当たり合計約 736 台/日と想定したほか、店舗等 (商業施設) 及びスポーツ施設を見込み、合計 761 台/日としました。物流倉庫に入出庫する大型車の台数は、休日は平日の約 33% と想定し、夜間は昼間の 4～24% 程度と想定しています。(条例準備書資料編 p. 資 1～4 参照)</p> <p>店舗等及びスポーツ施設の施設関連車両の台数については、施設の規模、営業時間を鑑みて想定しました。(条例準備書資料編 p. 資 1～4 参照)</p> <p>本事業の物流倉庫は 24 時間稼働を想定しています。なお、実際の稼働時間は入居テナントの運営時間により決まります。施設の稼働については、周辺環境への配慮を行うよう入居するテナントに要請いたします。</p> <p>なお、当施設では、複数の荷主企業や運送会社等にテナントとして入居していただき、各テナントが業務を行うことを想定しています。各テナントとの契約時には環境影響評価の内容を説明し、環境保全のための措置を遵守することなどを重要事項説明書に明記することを検討いたします。</p>
	(次頁へつづく)

【項目】 (4) 振動	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>環境負荷は明らかです。 <u>そして、環境保全のための措置として述べられているのは、テナントへの要請、交通誘導員の配置、従業員への要請などなど、すべて直接的な規制をとまなう措置ではなく、保証もありません。</u> 深刻な環境負荷が予測される西加瀬プロジェクトをこのまま、実施することはできない、中止か大幅な計画変更が必要です。(意見 28)</p>	<p>(前頁より) 本事業は、約 100,263 m²の敷地面積のうち、約 6,594 m²を公共用地(提供公園及び道路)として川崎市に移管する予定です。残り約 93,700 m²の建築敷地面積のうち、約 18,470 m²を緑化地とし、約 46,360 m²を建築面積とした、敷地の土地活用を抑えた事業計画としております。 事業規模を抑えた計画としていることから、更なる規模の縮小などの見直しは困難ですが、本事業においては、周辺地域に寄与できる利便性の高い店舗や生活サービス機能、公園や広場などのオープンスペースを確保して、緑豊かな憩いと潤いを有した地域の生活環境の形成と地域の防災機能の強化に貢献してまいります。</p>
<p>倉庫計画場所の目の前に戸建てを購入して5年になります。 購入理由としては武蔵小杉に近く夜は静かこれからは子供も増え人気となっていく場所となる!ということでした。 暮らしてみても、全くもって静かどころか、車通りが多く排気、揺れ、ホコリがとにかくひどいです… おさげで外に洗濯物や布団も干せず…理想的な戸建てにはほど遠い… 4歳になる息子は喘息になりなかなか治らずにいます。 <u>三菱ふそう建物の取り壊しの際には揺れはいつも以上にすごく怖い日々が続き、自宅内の壁には3ヶ所もひび割れも生じました。大きい物で30センチを超えるひび割れです。</u> 火災保険会社にも相談しましたが、保障外と言われ不安な毎日を過ごしています。 そんな不安な毎年過ごしてるなか、巨大物流倉庫建設計画… <u>24時間稼働の1日1700台の車両が出入りすると聞いています。</u> そちらの目の前に住む身としては賛成出来るはずもなく、<u>今以上に毎日毎日揺れ、騒音、ホコリに苦しめられるかと思うと恐怖でしかありません。</u> 子供の喘息もさらに入退院を繰り返し悪化することになります。 どうか、家族、街の幸せを壊さないで頂きたいです。(意見 29)</p>	<p>施設関連車両の走行に伴う道路交通振動の予測結果の最大値は、昼間及び夜間とも全ての予測地点において環境保全目標(60~70 デシベル以下)を満足すると予測しました。(条例準備書 p.348 参照) 本事業の供用時は、 ・施設駐車場内にエコドライブの看板を設置し、運転者に対し実施を促す。 ・入居するテナントに対し、走行する車両のエコドライブを要請する。 ・周辺の混雑状況を把握した上で、極力、車両の出入りの時間帯を分散させるようテナントへの要請を行う。 ・従業員に対し、路線バスや電車等の公共交通機関の利用を要請する。 ・施設利用者に対し、施設内に路線バスや電車等の公共交通機関の利用を促す看板等を設置する。 といった環境保全のための措置を講じて施設関連車両の走行に伴う振動の影響の低減に努めてまいります。 本事業の物流倉庫は24時間稼働を想定しています。なお、物流倉庫に入出庫する大型車の台数は、休日は平日の約33%と想定し、夜間は昼間の4~24%程度と想定しています。(条例準備書資料編 p.資1~4 参照) 実際の稼働時間は入居テナントの運営時間により決まります。施設の稼働については、周辺環境への配慮を行うよう入居するテナントに要請いたします。 なお、施設関連車両につきましては、方法書段階では合計約1,700台/日としていましたが、準備書段階では地域のご意見をお聞きして精査を行い、約1,347台/日(大型車約761台/日、通勤車両などの小型車約586台/日)と規模の縮小を図りました。</p>

(次頁へつづく)

【項目】 (4) 振動																									
意見の概要	指定開発行為者の見解																								
	(前頁より) 上屋解体工事において、揺れで怖い思いをされたとの事、お詫び申し上げます。今後は工事前にお申し出いただければ家屋調査などの対応も可能と考えます。																								
<p>夜間 <u>トラックの交通量増加とスピード出しすぎで 夜間家が揺れ</u> (意見 37-6)</p> <p>・<u>苅宿バス停のあるバス通りが、2年～3年前から大型車両通行することで原因不明の今まで感じなかった振動を自宅で家族全員が毎日感じています。</u></p> <p>・<u>この振動自体の調査をまずお願いしたい。</u></p> <p>・<u>又、現時点でこの状況からトラックヤード建設した場合の大型車の通過量の割合(増加率)は分かりませんが、大幅な体感される振動による夜間の安眠が確保出来るか、危惧しております。</u> (意見 83)</p>	<p>施設関連車両の走行に伴う道路交通振動の予測結果の最大値は、昼間及び夜間とも全ての予測地点において環境保全目標(60～70 デシベル以下)を満足すると予測しました。(条例準備書 p. 348 参照)</p> <p>本事業の供用時は、</p> <ul style="list-style-type: none"> 施設駐車場内にエコドライブの看板を設置し、運転者に対し実施を促す。 入居するテナントに対し、走行する車両のエコドライブを要請する。 周辺の混雑状況を把握した上で、極力、車両の出入りの時間帯を分散させるようテナントへの要請を行う。 従業員に対し、路線バスや電車等の公共交通機関の利用を要請する。 施設利用者に対し、施設内に路線バスや電車等の公共交通機関の利用を促す看板等を設置する。 <p>といった環境保全のための措置を講じて施設関連車両の走行に伴う振動の影響の低減に努めてまいります。</p> <p>なお、振動の大きさのめやすは次に示すとおりです。</p> <p style="text-align: center;">振動の大きさのめやす (単位: デシベル)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>震度階級</th> <th>振動レベル</th> <th>人の体感・行動</th> <th>屋内の状況</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0</td> <td>55以下</td> <td>人は揺れを感じない。</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>1</td> <td>55～65</td> <td>屋内で静かにしている人の中には、揺れをわずかに感じる人がいる。</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>65～75</td> <td>屋内で静かにしている人の大半が、揺れを感じる。</td> <td>電灯などつり下げ物が、わずかに揺れる。</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>75～85</td> <td>屋内にいる人のほとんどが、揺れを感じる。歩いている人の中には、揺れを感じる人もいる。</td> <td>棚にある食器類が音を立てることがある。</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>85～95</td> <td>ほとんどの人が驚く。歩いている人のほとんどが、揺れを感じる。</td> <td>電灯などのつり下げ物は大きく揺れ、棚にある食器類は音を立てる。座りの悪い置物が、倒れることがある。</td> </tr> </tbody> </table> <p>資料: 「振動の大きさの目安」 (令和4年8月閲覧、川崎市ホームページ)</p> <p style="text-align: right;">(次頁へつづく)</p>	震度階級	振動レベル	人の体感・行動	屋内の状況	0	55以下	人は揺れを感じない。	—	1	55～65	屋内で静かにしている人の中には、揺れをわずかに感じる人がいる。	—	2	65～75	屋内で静かにしている人の大半が、揺れを感じる。	電灯などつり下げ物が、わずかに揺れる。	3	75～85	屋内にいる人のほとんどが、揺れを感じる。歩いている人の中には、揺れを感じる人もいる。	棚にある食器類が音を立てることがある。	4	85～95	ほとんどの人が驚く。歩いている人のほとんどが、揺れを感じる。	電灯などのつり下げ物は大きく揺れ、棚にある食器類は音を立てる。座りの悪い置物が、倒れることがある。
震度階級	振動レベル	人の体感・行動	屋内の状況																						
0	55以下	人は揺れを感じない。	—																						
1	55～65	屋内で静かにしている人の中には、揺れをわずかに感じる人がいる。	—																						
2	65～75	屋内で静かにしている人の大半が、揺れを感じる。	電灯などつり下げ物が、わずかに揺れる。																						
3	75～85	屋内にいる人のほとんどが、揺れを感じる。歩いている人の中には、揺れを感じる人もいる。	棚にある食器類が音を立てることがある。																						
4	85～95	ほとんどの人が驚く。歩いている人のほとんどが、揺れを感じる。	電灯などのつり下げ物は大きく揺れ、棚にある食器類は音を立てる。座りの悪い置物が、倒れることがある。																						

【項目】 (4) 振動	
意見の概要	指定開発行為者の見解
	<p>(前頁より)</p> <p>本事業の物流倉庫は24時間稼働を想定しています。なお、実際の稼働時間は入居テナントの運営時間により決まります。施設の稼働については、周辺環境への配慮を行うよう入居するテナントに要請いたします。</p>
<p>地盤が心配 (意見 41-3)</p> <p>○関連走行車の振動騒音について <u>すべての出庫車が走行する市道荻宿小田中線は、いまでも沿道住民が大型トラックの振動騒音に悩まされています。「道路の基盤が弱いので」(市道路管理者)ということですが、関連走行車の振動騒音は起きないのか。どのように対策をとるのか。</u> (意見 101-1)</p>	<p>施設関連車両の走行に伴う道路交通振動の予測結果の最大値は、昼間及び夜間とも全ての予測地点において環境保全目標 (60~70 デシベル以下) を満足すると予測しました。(条例準備書 p. 348 参照)</p> <p>本事業の供用時は、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・施設駐車場内にエコドライブの看板を設置し、運転者に対し実施を促す。 ・入居するテナントに対し、走行する車両のエコドライブを要請する。 ・周辺の混雑状況を把握した上で、極力、車両の出入りの時間帯を分散させるようテナントへの要請を行う。 ・従業員に対し、路線バスや電車等の公共交通機関の利用を要請する。 ・施設利用者に対し、施設内に路線バスや電車等の公共交通機関の利用を促す看板等を設置する。 <p>といった環境保全のための措置を講じて施設関連車両の走行に伴う振動の影響の低減に努めてまいります。</p> <p>なお、振動の予測にあたっては、調査した地盤卓越振動数による補正を行っております。また、地盤卓越振動数 (最大値を示す中心周波数の平均値) は、13.6~18.8Hz (各地点とも10サンプルの平均値) でした。</p> <p>「道路環境整備マニュアル」(平成元年1月、(社)日本道路協会)によると、道路交通振動の伝わりやすさの指標としては「地盤卓越振動数が15Hz以下であるものを軟弱地盤と呼ぶこととする」とされています。計画地周辺は、下末吉台地に接する沖積低地に属しているため、やや軟弱な地盤が含まれると考えられ、最大値を示す中心周波数の平均値の結果も一部15Hzを下回る結果となっています。(条例準備書資料編 p. 資 103~104 参照)</p>
<p>資 71 騒音、振動</p> <p><u>こちら数値からは問題ないという説明だが、大型車の通行が増えれば、道路のアスファルト舗装はいたみ、凹凸が生じる。これにより、振動が生じ、合わせて振動がひどくなってくる。このような状況など加味されていない。</u></p> <p><u>道路のアスファルト舗装に凹凸が生じた場合、直ちに補修してもらえるのか。夜間に大型車が通行する事になれば安眠する事も出来なくなる。</u> (意見 50-2)</p>	<p>施設関連車両の走行に伴う振動の予測結果には、ご意見のとおり舗装の経年劣化などは加味しておりません。</p> <p>舗装の即時補修は困難と考えますが、本事業に伴う影響の程度については市の担当部署と協議を行います。</p>

【項目】 (4) 振動	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>住宅地に24時間稼働の物流倉庫建設は反対です。 <u>自分の住んでいる周辺の道路で一日1,700台ものトラックが増加するのは大気汚染・騒音・振動のみではなく、事故等の安全・安心の面でも心配です。(意見63-1)</u></p>	<p>施設関連車両の走行に伴う道路交通振動の予測結果の最大値は、昼間及び夜間とも全ての予測地点において環境保全目標(60~70デシベル以下)を満足すると予測しました。(条例準備書p.348参照)</p> <p>本事業の供用時は、</p> <ul style="list-style-type: none"> 施設駐車場内にエコドライブの看板を設置し、運転者に対し実施を促す。 入居するテナントに対し、走行する車両のエコドライブを要請する。 周辺の混雑状況を把握した上で、極力、車両の出入りの時間帯を分散させるようテナントへの要請を行う。 従業員に対し、路線バスや電車等の公共交通機関の利用を要請する。 施設利用者に対し、施設内に路線バスや電車等の公共交通機関の利用を促す看板等を設置する。 <p>といった環境保全のための措置を講じて施設関連車両の走行に伴う振動の影響の低減に努めてまいります。</p> <p>本事業の物流倉庫は24時間稼働を想定しています。なお、物流倉庫に入庫する大型車の台数は、休日は平日の約33%と想定し、夜間は昼間の4~24%程度と想定しています。(条例準備書資料編p.資1~4参照)</p> <p>実際の稼働時間は入居テナントの運営時間により決まります。施設の稼働については、周辺環境への配慮を行うよう入居するテナントに要請いたします。</p> <p>なお、施設関連車両につきましては、方法書段階では合計約1,700台/日としていましたが、準備書段階では地域のご意見をお聞きして精査を行い、約1,347台/日(大型車約761台/日、通勤車両などの小型車約586台/日)と規模の縮小を図りました。</p>
<p><u>今さえ騒音・振動・粉塵に悩まされている住宅があります。</u></p> <p>その上1700台もの車両が24時間出入りするという施設を住宅密集地に作ることは認められません。誰が考えても、騒音・振動・交通事故などが今よりさらに増え、安心して生活することができなくなります。近くに住んでいる友人も困惑しています。跡地には公園や文教施設などを作ることを望みます。</p> <p>これは単に西加瀬だけの問題ではありません!! (意見88)</p>	
<p><u>1700台もの車両が24時間出入りすることで、地域環境は、騒音・振動・粉塵で著しく悪化します。川崎市は、地域住民の生活・健康を守って下さい。産業高度化エリアに位置づけられている地域といっても現在は住宅密集地であり、お年寄りから子育て世代まで心豊かに安心できる地域づくりを川崎市は第一に考えて下さい。(意見103)</u></p>	
<p>一番、懸念していることは、<u>物流倉庫が24時間365日稼働すること、一日1700台もの車両が24時間365日出入ることによる騒音、振動、粉じん、排気ガス、交通渋滞、交通事故などどう考えても、生活環境が今より悪くなるのは、だれにでも創造できることだと思います。地域環境を悪化させる計画は反対です!跡地には、これからくるだろう大地振に備え、防災公園や文教施設、スポーツ施設などを望みます。(意見112-1)</u></p>	
<p>P.3</p> <p><u>駐車場が719台もの巨大な物流倉庫が住宅密集地に建設されこと工事期間も含め24時間稼働の騒音、振動、粉塵の住民への影響は計りしれず計画の中止を求めます。(意見192-1)</u></p>	
<p>24時間稼働の物流倉庫が出来れば、終日トラックが往来することになると思います。1時間に何台通ることになるのか、計算して下さい。その<u>震動や排気ガスの影響は、どの程度のものか調べ直して下さい。道路の痛み具合も調査して下さい。その修理は川崎市がすることになるのでしょうか。(意見207-2)</u></p>	
<p>計画では大型トラック800台、中小型車両900台の車両が出入りします。</p> <p><u>今でも騒音、振動粉塵に悩まされているのにこれ以上の環境悪化は許されません。(意見64-1)</u></p>	<p>施設関連車両の走行に伴う道路交通振動の予測結果の最大値は、昼間及び夜間とも全ての予測地点において環境保全目標(60~70デシベル以下)を満足すると予測しました。(条例準備書p.348参照)</p> <p>(次頁へつづく)</p>

【項目】 (4) 振動	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>現状でも騒音オーバー、振動、粉塵等で悩まされています。1日1500台以上の大型トラックを含む車両が増大しても事業者は、支障が無いと結論付をしていますが、誰のための結論なのでしょうか。株主、銀行、事業者・・・地域住民の生活、環境、安全安心が破壊されます。住民無視の無謀な計画です、中止を。(意見146)</p> <p>物流倉庫は、その性質上、道路を使用しなければ成り立たないものです。 この事業では、1日当たり千数百台のトラックが昼夜走行し、出入りするとしています。 特に片側1車線のバス道路は、渋滞・騒音・振動・排ガス汚染・事故等が、10年いや50年以上先まで、付きまとうことになります。 その結果として、物流倉庫およびそのトラックが走行する道路に隣接する住宅や土地の資産価値が下落するのは避けられません。 この周辺地域の資産価値の下落を、どう補償するのでしょうか？ 周辺住民の犠牲の上に事業者の利益を置くことは到底許されることではありません。 この無謀な計画は中止するべきです。(意見169)</p>	<p>(前頁より) 本事業の供用時は、</p> <ul style="list-style-type: none"> 施設駐車場内にエコドライブの看板を設置し、運転者に対し実施を促す。 入居するテナントに対し、走行する車両のエコドライブを要請する。 周辺の混雑状況を把握した上で、極力、車両の出入りの時間帯を分散させるようテナントへの要請を行う。 従業員に対し、路線バスや電車等の公共交通機関の利用を要請する。 施設利用者に対し、施設内に路線バスや電車等の公共交通機関の利用を促す看板等を設置する。 <p>といった環境保全のための措置を講じて施設関連車両の走行に伴う振動の影響の低減に努めてまいります。</p> <p>なお、施設関連車両につきましては、方法書段階では合計約1,700台/日としていましたが、準備書段階では地域のご意見をお聞きして精査を行い、約1,347台/日(大型車約761台/日、通勤車両などの小型車約586台/日)と規模の縮小を図りました。</p>
<p>今でも道路近くの住宅は騒音、振動に悩まされている。 倉庫ができれば相当な車両の出入りが予想されるので反対します。(意見68)</p>	<p>施設関連車両の走行に伴う道路交通振動の予測結果の最大値は、昼間及び夜間とも全ての予測地点において環境保全目標(60~70デシベル以下)を満足すると予測しました。(条例準備書p.348参照)</p> <p>本事業の供用時は、</p> <ul style="list-style-type: none"> 施設駐車場内にエコドライブの看板を設置し、運転者に対し実施を促す。 入居するテナントに対し、走行する車両のエコドライブを要請する。 周辺の混雑状況を把握した上で、極力、車両の出入りの時間帯を分散させるようテナントへの要請を行う。 従業員に対し、路線バスや電車等の公共交通機関の利用を要請する。 施設利用者に対し、施設内に路線バスや電車等の公共交通機関の利用を促す看板等を設置する。 <p>といった環境保全のための措置を講じて施設関連車両の走行に伴う振動の影響の低減に努めてまいります。</p>
<p>・現状でも道路に面した住宅が騒音・振動・粉塵に悩まされています。これ以上車両の増大はごめんです。(意見81-1、87-1、113、141、163-1、171-1、178、196-1)</p>	<p>本事業の供用時は、</p> <ul style="list-style-type: none"> 施設駐車場内にエコドライブの看板を設置し、運転者に対し実施を促す。 入居するテナントに対し、走行する車両のエコドライブを要請する。 周辺の混雑状況を把握した上で、極力、車両の出入りの時間帯を分散させるようテナントへの要請を行う。 従業員に対し、路線バスや電車等の公共交通機関の利用を要請する。 施設利用者に対し、施設内に路線バスや電車等の公共交通機関の利用を促す看板等を設置する。
<p>騒音、振動対策をお願いします。(意見65)</p>	<p>といった環境保全のための措置を講じて施設関連車両の走行に伴う振動の影響の低減に努めてまいります。</p>
<p>・家が道路に面している訳ではありませんが、現在も大型車が通ると振動を感じます。これが増えるのは歓迎できません。(意見76-1)</p>	<p>本事業の物流倉庫は24時間稼働を想定しています。なお、実際の稼働時間は入居テナントの運営時間により決まります。施設の稼働については、周辺環境への配慮を行うよう入居するテナントに要請いたします。</p>
<p>とても広い地域が騒音、振動、粉じんに悩まされると思います。住宅密集地には、巨大物流倉庫は、無理があると思います。(意見84-2)</p>	
<p>・現在も、騒音や振動がある為、車両増大によってこれ以上騒音、振動が増えるのは困る。(意見114-1)</p>	
<p>住宅街の中にあり、通学路としても使われる道路であり、片側1車線の道路、通学時間帯は小・中学生はもちろん、高校生の自転車の通行量の多い道で大型車を何台も通すのは危険。現状でもガス橋から尻手黒川街道に出る道として交通量が多く、振動や騒音で困っている人がいる。 大型車両の交通量が増えれば、更に酷くなることは明らか。</p>	

【項目】 (4) 振動	
意見の概要	指定開発行為者の見解
以上の理由から、巨大物流倉庫の建設に反対します。(意見 136)	(指定開発行為者の見解は p. 586 参照)
住宅密集地にこの様な巨大物流倉庫が出来ることに反対です。地域には子どもたちやお年寄の施設もあり不安です。 交通量、排気ガスなど心配はつきません。 大型トラックが昼夜走ることによる騒音や振動には精神的にもおかしくなりそうです。 我家も時折、夜に車が走り、ドドドッという音や振動に悩まされています。 環境保全の立場からみてもありえない。計画の中止を求めます。(意見 172)	
トラックの往来時には粉じんや音、振動などがあり、生活をしている方々にはとても苦痛です。人体への影響もあります。(意見 175-2)	
・騒音・振動 4.1 4.2 市道荊宿小田中線(I)に面した住人ですが、特に工事中、交通量による騒音レベルが環境保全目標を超える範囲になる事がある、又工事後も疑問です。もとより、この地域は沼地が広がっていたとのこと、三菱の工場があった頃より、大型車の往来による道路の傷みが激しく、車の往来時、振度 2~3 程の揺れを感じ、寝ていても目が覚めてしまうこともあるので、大型車など交通量が多くなる事に不安であり、反対である。(意見 200-1)	
・荊宿歩道橋のあたりを大きなトラックが通ると、今でも自宅が揺れます これ以上の交通量となると常に揺れを感じることになり、身体的影響や、また家屋への影響も懸念されます(意見 209-6)	
我家は西加瀬歩道橋の交差点の道路側に面しており、終日信号機が作動しています。車両が止まり、出発する時にはエンジン音、アクセル音、騒音が発生し、その度に排気ガスが発生し、二酸化濃度及び浮遊粒子状物質が充満します。花粉症の発症もあり、大変迷惑し困っています。どうか工事を中止して下さい。 大和ハウス側の資料の予測結果は現状とは違った数値もあると思います。 又、騒音は車が特にトラックが通る度にうるさく感じられ特に夜は窓を開けて寝ていても響きます。安眠できません。 特に振動が一番困ります。昨年 11 月に道路の舗装工事が行なわれ、それ以前に比べれば大分良くなりましたが、一部交差点の外側(西加瀬側)で道路に亀裂が入り又、時々「ドスン」と振動します。大和ハウスの振動予測結果では、昼間 37.7~48.7 デシベル、夜間 34.4~47.0 デシベル、環境保全目標の値よりは下回っていますが、どの地点での測定でしょうか。教えて	
	施設関連車両の走行に伴う道路交通振動の調査は、道路交通騒音の調査地点と同じ地点で調査を行いました。(条例準備書 p. 258 参照) 施設関連車両の走行に伴う道路交通振動の予測結果の最大値は、昼間及び夜間とも全ての予測地点において環境保全目標(60~70 デシベル以下)を満足すると予測しました。(条例準備書 p. 348 参照) 本事業の供用時は、 ・施設駐車場内にエコドライブの看板を設置し、運転者に対し実施を促す。 ・入居するテナントに対し、走行する車両のエコドライブを要請する。 ・周辺の混雑状況を把握した上で、極力、車両の出入りの時間帯を分散させるようテナントへの要請を行う。 ・従業員に対し、路線バスや電車等の公共交通機関の利用を要請する。 (次頁へつづく)

【項目】 (4) 振動																									
意見の概要	指定開発行為者の見解																								
<p>頂きたいです。又何ヶ所か？振動 65～70 デシベルはすごく振動するという事です。絶対困ります。工事計画中止を求めます。(意見 197)</p>	<p>(前頁より)</p> <ul style="list-style-type: none"> 施設利用者に対し、施設内に路線バスや電車等の公共交通機関の利用を促す看板等を設置する。 <p>といった環境保全のための措置を講じて施設関連車両の走行に伴う振動の影響の低減に努めてまいります。</p> <p>なお、振動の大きさのめやすは次に示すとおりです。</p> <p style="text-align: center;">振動の大きさのめやす (単位：デシベル)</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>震度階級</th> <th>振動レベル</th> <th>人の体感・行動</th> <th>屋内の状況</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0</td> <td>55以下</td> <td>人は揺れを感じない。</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>1</td> <td>55～65</td> <td>屋内で静かにしている人の中には、揺れをわずかに感じる人がいる。</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>65～75</td> <td>屋内で静かにしている人の大半が、揺れを感じる。</td> <td>電灯などつり下げ物が、わずかに揺れる。</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>75～85</td> <td>屋内にいる人のほとんどが、揺れを感じる。歩いている人の中には、揺れを感じる人もいる。</td> <td>棚にある食器類が音を立てることがある。</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>85～95</td> <td>ほとんどの人が驚く。歩いている人のほとんどが、揺れを感じる。</td> <td>電灯などのつり下げ物は大きく揺れ、棚にある食器類は音を立てる。座りの悪い置物が、倒れることがある。</td> </tr> </tbody> </table> <p>資料：「振動の大きさの目安」(令和4年8月閲覧、川崎市ホームページ)</p>	震度階級	振動レベル	人の体感・行動	屋内の状況	0	55以下	人は揺れを感じない。	—	1	55～65	屋内で静かにしている人の中には、揺れをわずかに感じる人がいる。	—	2	65～75	屋内で静かにしている人の大半が、揺れを感じる。	電灯などつり下げ物が、わずかに揺れる。	3	75～85	屋内にいる人のほとんどが、揺れを感じる。歩いている人の中には、揺れを感じる人もいる。	棚にある食器類が音を立てることがある。	4	85～95	ほとんどの人が驚く。歩いている人のほとんどが、揺れを感じる。	電灯などのつり下げ物は大きく揺れ、棚にある食器類は音を立てる。座りの悪い置物が、倒れることがある。
震度階級	振動レベル	人の体感・行動	屋内の状況																						
0	55以下	人は揺れを感じない。	—																						
1	55～65	屋内で静かにしている人の中には、揺れをわずかに感じる人がいる。	—																						
2	65～75	屋内で静かにしている人の大半が、揺れを感じる。	電灯などつり下げ物が、わずかに揺れる。																						
3	75～85	屋内にいる人のほとんどが、揺れを感じる。歩いている人の中には、揺れを感じる人もいる。	棚にある食器類が音を立てることがある。																						
4	85～95	ほとんどの人が驚く。歩いている人のほとんどが、揺れを感じる。	電灯などのつり下げ物は大きく揺れ、棚にある食器類は音を立てる。座りの悪い置物が、倒れることがある。																						
<p>騒音予測を見る限り、平日に関しては24時間環境保全目標を超えています。</p> <p>レストラン街・スポーツ施設の目線ではなく、24時間環境保全目標値を超えている騒音レベル地に既に建てられている住宅の土地価格等に変動はありますか？<u>又振動によって住宅劣化速度はやはり早まりますか？</u></p> <p>住宅に詳しくないならグループ会社大和ハウスに鑑定をお願い致します。</p> <p>三代目としては、家族の財産を無駄には出来ないで情報をお願い致します。(意見 210)</p>	<p>建設機械の稼働に伴う振動、工事用車両や施設関連車両の走行に伴う振動は、それぞれの稼働や走行が要因で一時的に生じるものです。振動の発生源とお住まいの位置関係にもよりますが、本事業で実施した予測結果と振動の大きさの目安を比較すると、「屋内の状況」において特筆される事象が示されていないため、住宅への影響は考えにくいと思われます。</p>																								

表 11-1(5) 条例準備書に対する市民意見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】 (5) 景観、圧迫感	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>・<u>周辺環境（低層住宅が多い）に対して余りにもスケールアウト（特に高さおよび壁面量）したボリュームの建物だと思います。建設後、周囲に圧迫感を与え続けるであろうことは容易に推察でき、日照環境の悪化はもとより、地域景観が著しく損なわれると考えます。</u></p> <p>この規模この用途の施設の立地として、本計画地は適切ではないと考えます。配置計画やデザイン、空地整備等、建築計画上で工夫をしたとしても、近隣環境に対しての配慮としては焼け石に水だと思います。（意見 27-3）</p>	<p>計画地（K2）の既存建物の一部は、令和元年に関東地方を直撃した2つの台風により損壊が生じたため、計画地周辺の安全確保等の観点から本事業に先立ち上屋の解体を行っていますが、条例方法書提出時である解体前を現況として予測を行いました。</p> <p><主要な景観構成要素の改変の程度及び地域景観の特性の変化の程度、代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度></p> <p>景観の予測にあたっては、主要な眺望地点での現況調査写真に完成予想図を合成（フォトモンタージュ）して、現況からの変化の程度を具体的に示しました。（条例準備書 p. 384～393 参照）</p> <p>本事業では、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・計画建物の形態デザインや外壁の色彩等については、川崎市都市景観条例、川崎市景観計画を踏まえ、良好な市街地景観の形成を図る。 ・計画地東側の市道荏宿小田中線（I）沿道の店舗等については、3階までの低層建物とし、敷地境界に向け、階段状にセットバックすることで、計画建物の圧迫感の低減に努める。 ・圧迫感を感じにくいデザインや外壁の色彩を用いる。 ・計画建物の外周部に緑化地を設け、緑による景観形成を図る。 ・植栽にあたっては、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。また、緑の構成を考慮し、高木、中木、低木、地被類を適切に組み合わせるなど、多様な緑の創出を図る。 <p>といった環境保全のための措置を講じて、魅力ある都市景観の形成に努めてまいります。</p> <p><圧迫感の変化の程度></p> <p>圧迫感の予測にあたっては、現況天空写真に計画建物を射影させ、現況の形態率及び計画建物完成後の形態率を算定し、現況からの変化の程度を予測しました。（条例準備書 p. 395～398 参照）</p> <p>本事業では、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・計画建物を、敷地境界からセットバックし、計画建物による圧迫感の低減に努める。 ・計画地東側の市道荏宿小田中線（I）沿道の店舗等については、3階までの低層建物とし、敷地境界に向け、階段状にセットバックすることで、計画建物の圧迫感の低減に努める。 ・計画建物の外周部に緑化地を設け、計画建物による圧迫感の低減に努める。
<p>全体を通じて感じるのは、「どうしてこの立地に巨大流通倉庫なのか??」という1点に尽きる。</p> <p>大小の流通業態がひしめいている世相にあって、目下にその需要があるだろうことはわからなくはない。ただ、どう考えても近隣道路の状況はこれに対応できない。</p> <p>評価書の「問題ない」という文言が、それがお体裁であること住民であれば容易に読み取れる。</p> <p><u>説明不足という点では、完成した建物の大きさをイメージできるものがほとんどない。</u></p> <p><u>今時 CG を使えば、隣接道路、住宅から眺めた完成イメージ画像など簡単はず。</u></p> <p><u>どれだけ大きい建物なのか、どれだけ眺望が変わってしまうのか。</u></p> <p><u>あらゆる地点からの画像を作り、住民に示すべきである。</u></p> <p>-----</p> <p>そもそも論として、もっと将来に資する事業計画は、ダイワハウスにはできないのか？</p> <p>例えば、地政学の大変化の中、エネルギー、食糧自給率の低さが大問題になっている。</p> <p>どうせ巨大施設なら屋内農業を大々的に行うとかどうだろう。</p> <p>広大な工場跡地が、日本の将来を担う施設になるのである。</p> <p>ダイワハウスの株も上がろうというものだ。倉庫はあちこちで作って慣れているし、ちょっと商業施設なんかを併設してイメージチェンジし、ここを手始めにもっと住宅地にも倉庫を建てたい・・・なんて陳腐な惰性と発想である。</p> <p>ダイワハウスには、大企業としての気概を見せてほしいと切に願う。（意見 36）</p>	
<p>計画地に近隣のコスモシティ元住吉ガーデンフォートの●階●側寄りに住んでいます。比較的視野が開けていて明るく、富士山が望めることも気に入って購入しました。</p>	<p>(次頁へつづく)</p>

【項目】 (5) 景観、圧迫感	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>目と鼻の先に高さ 50m×幅 200m もの建造物ができる<u>と西側の視界は遮られ、富士山も見えなくなり、精神的に苦痛です。せいぜい高さ 20m 以下でなければ到底受け入れられません。</u> <u>端を低層建物として高層部を内側にして圧迫感低減を図るとのことですが、それは地上の歩行者の圧迫感低減にはつながるかもしれませんが、隣接マンション中層の目からは巨大な壁ができることには変わり無く、甚大な圧迫感(ストレス)になります。</u> また、目と鼻の先に巨大な壁ができることによるマンションの資産価値減少は計り知れません。(意見 45)</p>	<p>(前頁より)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・植栽にあたっては、緑の構成を考慮し、高木、中木、低木、地被類を適切に組み合わせるなど、多様な緑を創出し、計画建物による圧迫感の低減に努める。 <p>といった環境保全のための措置を講じ、圧迫感の影響の低減に努めてまいります。</p> <p>本事業は、約 100,263 m²の敷地面積のうち、約 6,594 m²を公共用地(提供公園及び道路)として川崎市に移管する予定です。残り約 93,700 m²の建築敷地面積のうち、約 18,470 m²を緑化地とし、約 46,360 m²を建築面積とした、敷地の土地活用を抑えた事業計画としております。</p>
<p>5 <u>横浜、川崎 港湾部の物流倉庫をも超える、50m 超の巨大な物流倉庫が、住宅に囲まれたエリアに建つため、圧迫感が著しい。</u> <u>幼稚園、小学校も点在する住宅に囲まれたエリア内に、24 時間稼働の物流倉庫が建造されるにもかかわらず、魅力ある都市環境が構築されると言う評価結果には、納得感が無い。</u> <u>高さを 50%以下に抑え、周辺環境と調和した構造物にするべきと考える (意見 53-3)</u></p>	<p>また、計画建物は、計画地東側の市道荏宿小田中線 (I) に面する店舗等の部分は、3 階建てとし、物流倉庫は敷地境界から約 50m 壁面を後退した配置としています。</p> <p>計画建物の高さは、方法書段階では約 52m としていましたが、地域のご意見なども参考にし、精査を行い、準備書段階では約 50.15m と低くいたしました。</p> <p>事業規模を抑えた計画としていることから、更なる規模の縮小などの見直しは困難ですが、本事業においては、周辺地域に寄与できる利便性の高い店舗や生活サービス機能、公園や広場などのオープンスペースを確保して、緑豊かな憩いと潤いを有した地域の生活環境の形成と地域の防災機能の強化に貢献してまいります。</p>
<p>・<u>景観は確実に損ねる。恐ろしいほどの圧迫感しかない。生活環境の保全に対して支障しかない。セットバックで改善できるものではない。論点のすり替えでしかない。(意見 54-3)</u></p>	<p>また、個人宅からの眺望など不特定多数の視点がない場所での景観シミュレーションを作成する考えはありませんが、下記のお問い合わせ窓口にご連絡を頂ければ、個別にご対応いたします。</p>
<p><u>日照障害、景観の悪化などの点から、7 階建てプラス屋上のスポーツ施設は、住宅地に隣接して建設するには圧迫感が大きい。計画よりも階数を減らし、低い建物に変更していただきたいです。(意見 57-2)</u></p>	<p>事業内容等に関する問い合わせ窓口</p> <p>名称：株式会社 GS コーポレーション※ 住所：神奈川県川崎市中原区小杉町一丁目 529 番 1 号 電話：090-4915-8250 (担当：垂水)</p>
<p><u>この計画の規模は非常に大きく、車両の出入りも多く、大気汚染、騒音や、流通巨大規模建物により景観が大きく損なわれます。西加瀬地域は閑静な住宅地域であり終の棲家として戸建てを購入して 30 年近く住んでいます。このような野心的なプロジェクトは聞いたことがありません。24 時間稼働の巨大な物流倉庫を計画すること自体無謀過ぎます。市民生活への威圧感がぬぐえません。計画は中止してください。(意見 151)</u></p>	<p>※武蔵小杉特定目的会社より、窓口業務全般を受託。</p>
<p><u>この計画の規模は非常に大きく、色調を工夫しても、1,2,3 階を低層にしても高さ 50m を超し幅が 230m 余りの建物は圧迫感があり景観が損なわれます。巨大規模建物により景観が大きく損なわれます。1300 台以上の車両の出入りで、大気汚染、騒音や振動、交通事故も不安。西加瀬地域は閑静な住宅地域であり終の棲家として戸建てを購入して 30 年近く住んでいます。敷地一杯に巨大物流倉庫を計画しています</u></p>	

【項目】 (5) 景観、圧迫感	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>がこのような野心的なプロジェクトは聞いたことがありません。24 時間稼働の巨大な物流倉庫を計画すること自体無謀過ぎます。市民生活への威圧感がぬぐえません。計画は中止してください。(意見 154)</p> <p>私は刈宿交差点からすぐ近くの、眺望も日照も良好な 5 階建てマンションの住民です。当マンションからみて南東側約 20 メートル先に東海道新幹線の高架線路があり、その背後に計画地一面が広く見通せます。</p> <p>工場取り壊し前でも確かに工場の屋根は見えましたが、それとは全く比較にならない 50 メートル (マンションの高さに換算すると 17 階建にもなる) の高さにも及ぶ巨大な建物が視界一面を遮ることになります。</p> <p>計画地の東側の市道刈宿小田中線側は階段状にセットバックすることで圧迫感を軽減するとはいうものの、建物の北側(③北側立面図。マンションからみて南東側)はそのような配慮がありません。</p> <p>この計画は事業者の主張するようなこれまでの地域景観と調和するものではなく、景観を著しく害する無味乾燥なコンクリートの巨大な建物が聳え立つことは耐えられません。</p> <p>また、個人の住宅・マンションなどが中心の第 1 種住居地域に隣接する計画地で新たに巨大な物流倉庫を 24 時間稼働させ大型トラックなどが 1,300 台も行き来することは、住民の安穏な生活を著しく侵害するもので耐え難く、事業計画の騒音対策も不十分である。</p> <p>このため、建物の高さを低くするなど、規模の大幅な縮小と深夜営業の禁止を事業者に強く求めるものです。(意見 193)</p>	<p>(指定開発行為者の見解は p. 589～590 参照)</p>
<p>●景観： 眺望の変化の写真が比較的影響の少ない方向からのみの提示しかされておらず、影響が大きいと予測される西方向からの眺望の変化の写真の提示を望む。現在、JR 東海道新幹線の高架橋で少なからず圧迫感を感じている人家は、さらにかなり高い壁のような計画建物の出現により許容範囲を超える圧迫感を感じるようになると思われる。(意見 100-5)</p>	<p>眺望の変化の程度の調査地点は、条例方法書審査書の内容を踏まえ、不特定多数の視点がある適切な位置を設定しました。</p> <p>計画地西側からの完成イメージ図は次に示すとおりです。新幹線の高架越しに計画建物の上部が眺望されると考えられますが、敷地境界から離隔をとっているため、圧迫感はないと考えられます。</p>

(次頁へつづく)

【項目】 (5) 景観、圧迫感

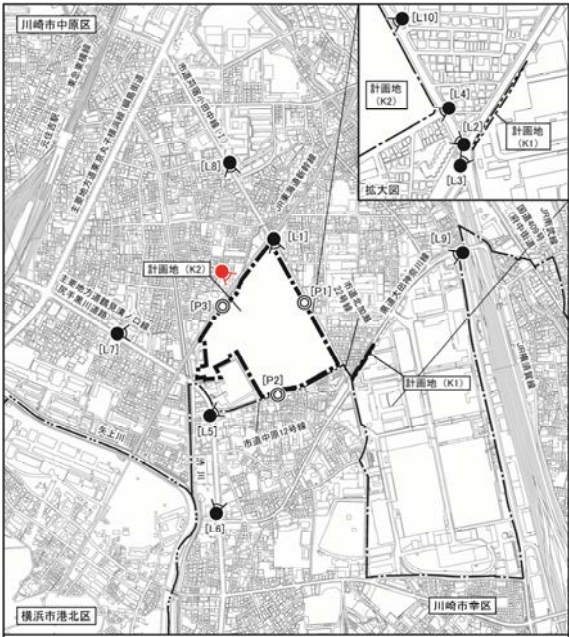

意見の概要	指定開発行為者の見解
	<p>(前頁より)</p>  <p>景観・圧迫感調査・予測地点位置図 (下記の計画地西側からの完成イメージ図の位置は赤色)</p>  <p>計画地西側からの完成イメージ図</p>

表 11-1(6) 条例準備書に対する市民意見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】 (6) 日照障害	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>私の住居である川崎市中原区西加瀬 16 番 6 号に所在するジェイ・パーク元住吉というマンション北東方に当該施設が建設されます。 施設の建設には概ね賛成の意見ですが</p> <p>1 当方マンション北東方に隣接する駐車場に防音フェンスの計画が無いこと。 2 建設物により日照の影響があること。 3 当該施設の利用にあたり、隣接世帯等の利便的な出入口、通路、道路等が設置されるか不明なこと。 を環境問題としてご意見させていただきます。</p> <p>騒音問題、日照条件、道路環境は隣接世帯にとっては重要な問題であります。 また、今後の不動産価値にも大きく影響致しますので、ご配慮いただき、またご一考いただければと思います。 どうぞよろしくお願いいたします。(意見 1)</p>	<p>日照障害の予測にあたっては、冬至日、真太陽時の 8 時から 16 時における平均地盤面±0mにおける等時間日影図及び時刻別日影図を地図の精度などを勘案して川崎市発行の地形図及びデジタル地形図に示しました。(条例準備書 p. 407～410 参照) ご意見の計画地西側のジェイ・パーク元住吉に対して計画建物による日影の影響はありません。 なお、本事業の基本計画段階における環境配慮として、日照障害の影響の低減のため敷地境界からの離隔を確保した建築計画としております。</p>
<p>日影について:施設東側の苅宿の一部は工業地域に属しているものの、住宅化が進んでおり実質住居系の地域となっている。物流施設に地区計画をかけるのであれば、高さ制限は設定し、日影は住居系と同程度遵守いただきたい。 (意見 2-2)</p>	<p>本事業の基本計画段階における環境配慮として、日照障害の影響の低減のため敷地境界からの離隔を確保した建築計画としております。 関係法令に基づく日影規制の測定水平面における日影(冬至日の平均地盤面+4m)については、日影規制が定められている住居系の区域に及ぶことはないだけでなく、計画地の東側及び北西側の一部については、工業地域にも日影が及ばないように計画しております。</p>
<p>本準備書によると、私が居住する予定の場所は、日照に関して、冬至時点で午前中 1 時間以上 2 時間未満の影響を受ける予測をされております。また、法令の範囲とはいえ、住宅近接にもかかわらず 50m級の建物を建築されるのは近隣への配慮不足であると考えます。 7 階のスポーツ施設は日照に影響しうるくらいなら必要ないと考えますので、計画の見直しを求めます。 西側方面への日照の権利を保全するため、設置位置変更の再検討、高さの低層化の再検討をお願いします。(意見 7)</p>	<p>日照障害の予測にあたっては、冬至日、真太陽時の 8 時から 16 時における平均地盤面±0mにおける等時間日影図及び時刻別日影図を地図の精度などを勘案して川崎市発行の地形図及びデジタル地形図に示しました。(条例準備書 p. 407～410 参照) 本事業では、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・計画建物を、敷地境界からセットバックし、さらにできるだけ南に配置することで、日影の影響に配慮した建物配置とする。 ・計画地東側の市道苅宿小田中線 (I) 沿道は、店舗等の低層建物にすることで、日影の影響に配慮する。 <p>といった環境保全のための措置を講じ、日影の影響に対する配慮に努めてまいります。 計画建物は、計画地東側の市道苅宿小田中線 (I) に面する店舗等の部分は、3 階建てとし、物流倉庫は敷地境界から約 50m 壁面を後退した配置としています。</p>
<p>日照障害も 2～3 時間日照障害がでる住宅がでる。特に市道苅宿小田中線沿いの住宅は、西側に窓等があるため、このエリアの 2～3 時間日照障害は大変大きい。(意見 18-2)</p>	
<p>・周辺環境(低層住宅が多い)に対して余りにもスケールアウト(特に高さおよび壁面量)したボリュームの建物だと思います。建設後、周囲に圧迫感を与え続けるであろうことは容易に推察でき、日照環境の悪化はもとより、地域景観が著しく損なわれると考えま</p>	

(次頁へつづく)

【項目】 (6) 日照阻害	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>す。 この規模この用途の施設の立地として、本計画地は適切ではないと考えます。配置計画やデザイン、空地整備等、建築計画上で工夫をしたとしても、近隣環境に対しての配慮としては焼け石に水だと思います。(意見 27-3)</p>	<p>(前頁より) また、計画建物の高さは、方法書段階では約 52m としていましたが、地域のご意見なども参考にし、精査を行い、準備書段階では約 50.15m と低くいたしました。 事業規模を抑えた計画としていることから、更なる規模の縮小などの見直しは困難ですが、本事業においては、周辺地域に寄与できる利便性の高い店舗や生活サービス機能、公園や広場などのオープンスペースを確保して、緑豊かな憩いと潤いを有した地域の生活環境の形成と地域の防災機能の強化に貢献してまいります。 また、予測結果からは住宅への日照阻害の著しい影響はないと考えております。気になる点がございましたら、下記のお問い合わせ窓口にご連絡を頂ければ、個別にご対応いたします。 事業内容等に関する問い合わせ窓口 名称：株式会社 GS コーポレーション※ 住所：神奈川県川崎市中原区小杉町一丁目 529 番 1 号 電話：090-4915-8250 (担当：垂水)</p> <p>※武蔵小杉特定目的会社より、窓口業務全般を受託。</p>
<p>日照権 午後 14 時に日陰になる 著しい環境の悪化 改善して下し・表 5.6.2-2 (意見 37-2)</p>	
<p>私は建設予定地の目の前に住んでいます。日照については個人レベルで調べると全く日が当たらなくなる試算がでます。 <u>スポーツ施設の場所を影響の少なくなるところに移動したり、建物自体の階数を減らし日照の確保ができるような建設を希望します。</u> (意見 51-3)</p>	
<p><u>日照阻害、景観の悪化などの点から、7 階建てプラス屋上のスポーツ施設は、住宅地に隣接して建設するには圧迫感が大きい。計画よりも階数を減らし、低い建物に変更していただきたいです。</u>(意見 57-2)</p>	
<p>そもそも現在のように住宅がたちならぶ地域に巨大な物流センターが建設されるなど企業の自分勝手な横暴としか言いようがありません。 港も近くにはありません。高速道路も近くはありません。 三菱ふそうトラックとは建物の高さも許容の範囲で地域住民と共存してきました。 <u>住宅地に高さ 50m 一辺が 230m の建物自体環境破壊そのものです。風害日影権問題交通負担増大など到底容認できるものではありません。</u> 計画の変更を求めます。 息子夫婦子どもがすぐ近くに住んでいます。そのことを考えてもこのままの計画地域環境を一変させる計画には反対です。(意見 60)</p>	
<p><u>一辺が 230M 高さ 50M、防虫ネットを含む 54m、17 階建てビルの高さの巨大な建造物です。風害・日照権の侵害などが発生するので反対です。</u>(意見 81-5、163-7、177-1)</p>	
<p><u>前面に巨大な建造物が出来る為の風害・日照権の侵害等に一生つきまとう不安が所有者に理解する事が出来るのでしょうか!!</u> 近隣住民の立場になって考えて下さい!! (意見 87-3)</p>	
<p>2. <u>日照権の問題</u>など (意見 91-2)</p>	
<p>また、<u>日照権の侵害の問題</u>も無視できない。 (意見 99-3)</p>	

【項目】 (6) 日照阻害	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>●日照阻害・テレビ受信障害・風害： この大きな3害に対する配慮が不足、害を及ぼすことを前提に建設すべきではなく建物の地下化等を視野に入れ検討すべきと考える。 (意見 100-6)</p>	<p>(指定開発行為者の見解は p. 593～594 参照)</p>
<p>○日照阻害 について 「あらし」版で、阻害地域の広さに驚きました。 ア、関係住民がわかりやすいよう、ゼンリンの住宅地図か、市販の市街地図に示してください。 イ、阻害時間が色別に記されていますが、冬至日の何時から何時までなのかも示してください。 ウ、通常の近隣関係では、建替え等の場合、隣家に日照阻害などが生ずれば、なにがしかの「ごあいさつ」があるもの。「西加瀬プロジェクト」は当該「被害」住民にどんな手立てをかんがえているのか。(意見 101-3)</p>	
<p>巨大物流倉庫の建設することにより、<u>広範囲に、日影被害が発生する。(1H～2H)</u> <u>被害にどう向きあうのか、</u> 答えて下さい 〃 〃 <u>保障するのか、資産価値の低下に</u> 対して。 いろいろな環境悪化計画は、中止を。(意見 142)</p>	
<p><u>日照時間のシミュレーションをみると 3 から 4 時間の日影になる家も生じている。</u> <u>きちんと説明して住民の生活に影響が無い事を証明できるならして下さい。</u>住民がプロジェクト施行後の生活をイメージでき安心、安全が確保できること、全ての近隣住民が納得した上で進めるなら進めて頂きたいです。住民が納得できない計画には反対です。(意見 149)</p>	
<p>また<u>近隣の住民は日照を奪われること</u>になります。(意見 171-3)</p>	
<p>又、<u>高い建物ということ</u>で風害や日当りの問題もあります。(意見 175-3)</p>	
<p>・<u>巨大建造物による風害、日照権の問題が発生するので反対です。</u>(意見 176-2)</p>	
<p>消防署の近くに住んでいる友人が<u>日が当たらなくなると困る</u>と言っています。<u>どうか規模を減少してください。</u>計画の 2/3 位を希望します。返答をお願いします。(意見 196-3)</p>	

表 11-1(7) 条例準備書に対する市民意見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】 (7) テレビ受信障害	
意見の概要	指定開発行為者の見解
電波障に対する 問題の起きた時の対処 資 121 (意見 37-7)	テレビ受信障害の予測にあたっては、地上デジタル放送及び衛星放送におけるテレビ受信障害予測範囲図を作成しました。
1. 住宅地域に物流センターを建設する絶対的な要件に欠けるうえ住民にとっては、車輛の増大による地域環境の悪化を招き、 <u>巨大な建造物は電波障害を拡大(現在でも新幹線による電波障害はある)</u> など住民にとって全くメリットはないので物流センター建設は賛成出来ません。(意見 75-1)	また、テレビ受信障害の予測結果は、計画建物によるテレビ受信障害の影響を受ける住居はないと予測しました。(条例準備書 p. 419~422 参照)
●日照障害・ <u>テレビ受信障害</u> ・風害： この大きな3害に対する <u>配慮が足らず、害を及ぼすことを前提に建設すべきではなく建物の地下化等を視野に入れ検討すべきと考える。</u> (意見 100-6)	本事業では、 ・工事中におけるクレーンの未使用時には、ブームを電波到来方向に向けるなど、適切な障害防止対策を講ずる。 ・受信障害に関する問い合わせがあった場合には、受信障害の改善方法、時期等について関係者と十分協議し、必要な対策を実施する。 ・連絡窓口を明確にし、迅速な対応を図る。 といった環境保全のための措置を講じ、計画建物によるテレビ受信障害の影響を低減するように努めてまいります。 計画建物は、計画地東側の市道荊宿小田中線 (I) に面する店舗等の部分は、3階建てとし、物流倉庫は敷地境界から約 50m 壁面を後退した配置としています。 また、計画建物の高さは、方法書段階では約 52m としていましたが、地域のご意見なども参考にし、精査を行い、準備書段階では約 50.15m と低くいたしました。 事業規模を抑えた計画としていることから、更なる規模の縮小などの見直しは困難ですが、本事業においては、周辺地域に寄与できる利便性の高い店舗や生活サービス機能、公園や広場などのオープンスペースを確保して、緑豊かな憩いと潤いを有した地域の生活環境の形成と地域の防災機能の強化に貢献してまいります。 また、予測結果からは著しいテレビ受信障害の影響はないと考えております。気になる点がございましたら、下記のお問い合わせ窓口にご連絡を頂ければ、個別にご対応いたします。 事業内容等に関する問い合わせ窓口 名 称 : 株式会社 GS コーポレーション※ 住 所 : 神奈川県川崎市中原区小杉町一丁目 529 番 1 号 電 話 : 090-4915-8250 (担当: 垂水)
	※武蔵小杉特定目的会社より、窓口業務全般を受託。

表 11-1(8) 条例準備書に対する市民意見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】 (8) 風害	
意見の概要	指定開発行為者の見解
① 予測方法等について	
<p>《風害について》 風害について (P. 424~)、高さ 1.5m で風速の評価を行っているが、<u>4 階以上の建物では周囲に遮るものがない分、風の影響を受けやすいと考えられる。高さ 10m や 20m について、図 5.6.4-11 のような分析を実施してほしい。</u> また、その結果に対する評価、対策を示してほしい。(意見 43-4)</p>	<p>予測については、歩行者を対象として、高さ 1.5m で行いました。高さ 10m や 20m については、地上への吹きおろしによる影響が少ないことから、著しい影響はないと考えますので、風環境解析を行う予定はありません。</p>
<p>2. 巨大な建物による風害など新たな問題が予想されるが、この地域では過去に経験したことのない問題が<u>専門家ではない評価者の単なる仮定で正しく評価できるのか。近年の異常気象など、過去の経験からの想定を超える災害が多発する現在、これらのリスクが正しく評価に反映されているとは考えられない。</u> (意見 99-2)</p>	<p>風害の予測評価の方法は、CFD (数値流体力学) によるコンピューターシミュレーションによる解析とし、条例方法書審査書の審査結果を踏まえ、適切に行いました。(条例準備書 p. 430~440 参照) また、風害の予測における気象データは、幸測定局における過去 5 年間 (平成 27 年 4 月~令和 2 年 3 月) のデータを使用しています。(条例準備書資料編 p. 資 127~128 参照) なお、予測結果の評価は、川崎市環境影響評価技術指針で示されている、評価指標として一般的に用いられる「平均風速の累積頻度に基づく風環境協評価尺度」にて評価しています。これは過去の気象データから平均風速や日最大平均風速を対象にしたものです。近年の異常気象や想定を超える災害などは評価の対象とはしていません。</p>
② 風環境への影響について	
<p><u>台風が巨大化の傾向に対する対策が無い風害が危険度ます</u> 資 127 (意見 37-4)</p>	<p>計画地 (K 2) の既存建物の一部は、令和元年に関東地方を直撃した 2 つの台風により損壊が生じたため、計画地周辺の安全確保等の観点から本事業に先立ち上屋の解体を行っていますが、条例方法書提出時である解体前を現況として予測を行いました。 <風向、風速の状況及びそれらの変化する地域の範囲並びに変化の程度> 計画地周辺の主風向である北北西及び南の風における風向及び風速の状況については、現況から計画建物完成後は風向及び風速が変化すると予測しました。また、防風植栽を行うことで風向に大きな変化はないものの風速は改善が図られると予測しました。 <年間における風速の出現頻度> 風環境評価にあたっては、平均風速の累積頻度に基づく風環境評価尺度 (風工学研究所による風環境評価指標) を用いて、領域 A~D の 4 つの領域区分に当てはめて評価しました。(条例準備書 p. 440 参照)</p>
(次頁へつづく)	

【項目】 (8) 風害	
意見の概要	指定開発行為者の見解
	<p>(前頁より)</p> <p>計画地内及びその周辺における風環境の変化による影響の程度については、計画建物完成後は計画地内では領域Aから領域Bの範囲が増え、北西側の一部では領域Cの範囲がみられると予測しました。計画地周辺では概ね風環境の変化はないものの、計画地東側において、領域Bから領域Cの風環境に変化する範囲があると予測しました。</p> <p>また、防風植栽による対策を行うことで領域B及び領域Cの範囲が縮小したため、計画地内は風環境の変化による影響は小さいものと予測しました。なお、計画地周辺は現況敷地内の南東端にあった中規模以上の建物が無くなることにより、風況が変化し、計画地周辺でも領域Cが残ると予測しました。(条例準備書 p. 441～447 参照)</p> <p>本事業では、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・植栽にあたっては、防風植栽以外にも計画地及び周辺の土地利用並びに季節ごとの卓越風向も踏まえ、高木、中木、低木を適切に組み合わせ植栽することにより、歩行者などへのさらなる風環境の緩和を図る。 ・防風植栽は、防風効果が維持するよう、剪定、施肥、病虫害防除等適切な管理を行う。 <p>といった環境保全のための措置を講じ、風環境改善に努めてまいります。</p> <p>また、台風などの強風時に計画地から物が飛んでいかないようにするなどの事前の対策を行い、風害に備えます。</p> <p>なお、本施設においては、災害時に施設の一部を一時避難場所として開放します。また、地域の皆様に利用いただける防災倉庫を整備いたします。</p> <p>なお、災害時には、当施設を活用し、物資の受入・保管・搬出等を行うことや、水害時には、ランプを利用した車での垂直避難を行えるようにすることなどについて、対応できるよう調整する予定です。</p> <p>地震時等の災害については、環境配慮項目として選定しています。具体的な措置として、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一時避難場所として利用可能なスペースを設ける。 ・非常用エレベータの設置等により、火災時などの消火活動及び避難のための経路を確保する。 ・地震時の安全性や建物倒壊等の被害を及ぼさないよう、免震装置を備えた免震構造とする。 ・地域住民が利用できる防災備蓄倉庫及び会議スペースを設ける。 ・防災マニュアル作成や防災訓練等を通じ災害に対する意識を高め、災害時対応が円滑に行えるよう準備・訓練する。 <p>といった措置を講じることにより、本事業に伴う環境影響の低減に取り組んでまいります。</p>

【項目】 (8) 風害	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>また騒音や排気ガスや風害、トラックのライト等での光害、生活への影響の懸念が多数あります。(意見 51-4)</p>	<p>計画地(K2)の既存建物の一部は、令和元年に関東地方を直撃した2つの台風により損壊が生じたため、計画地周辺の安全確保等の観点から本事業に先立ち上屋の解体を行っていますが、条例方法書提出時である解体前を現況として予測を行いました。</p> <p><風向、風速の状況及びそれらの変化する地域の範囲並びに変化の程度></p> <p>計画地周辺の主風向である北北西及び南の風における風向及び風速の状況については、現況から計画建物完成後は風向及び風速が変化すると予測しました。また、防風植栽を行うことで風向に大きな変化はないものの風速は改善が図られると予測しました。</p> <p><年間における風速の出現頻度></p> <p>風環境評価にあたっては、平均風速の累積頻度に基づく風環境評価尺度(風工学研究所による風環境評価指標)を用いて、領域A～Dの4つの領域区分に当てはめて評価しました。(条例準備書 p. 440 参照)</p> <p>計画地内及びその周辺における風環境の変化による影響の程度については、計画建物完成後は計画地内では領域Aから領域Bの範囲が増え、北西側の一部では領域Cの範囲がみられると予測しました。計画地周辺では概ね風環境の変化はないものの、計画地東側において、領域Bから領域Cの風環境に変化する範囲があると予測しました。</p> <p>また、防風植栽による対策を行うことで領域B及び領域Cの範囲が縮小したため、計画地内は風環境の変化による影響は小さいものと予測しました。なお、計画地周辺は現況敷地内の南東端にあった中規模以上の建物が無くなることにより、風況が変化し、計画地周辺でも領域Cが残ると予測しました。(条例準備書 p. 441～447 参照)</p> <p>本事業では、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・植栽にあたっては、防風植栽以外にも計画地及び周辺の土地利用並びに季節ごとの卓越風向も踏まえ、高木、中木、低木を適切に組み合わせることで植栽することにより、歩行者などへのさらなる風環境の緩和を図る。 ・防風植栽は、防風効果が維持するよう、剪定、施肥、病虫害防除等適切な管理を行う。 <p>といった環境保全のための措置を講じ、風環境改善に努めてまいります。</p>
<p>そもそも現在のように住宅がたちならぶ地域に巨大な物流センターが建設されるなど企業の自分勝手な横暴としか言いようがありません。</p> <p>港も近くにはありません。高速道路も近くありません。</p> <p>三菱ふそうトラックとは建物の高さも許容の範囲で地域住民と共存してきました。</p>	<p>計画地(K2)の既存建物の一部は、令和元年に関東地方を直撃した2つの台風により損壊が生じたため、計画地周辺の安全確保等の観点から本事業に先立ち上屋の解体を行っていますが、条例方法書提出時である解体前を現況として予測を行いました。</p> <p>(次頁へつづく)</p>

【項目】 (8) 風害	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>住宅地に高さ 50m一辺が 230mの建物自体環境破壊そのものです。<u>風害</u>日影権問題交通負担増大など到底容認できるものではありません。</p> <p>計画の変更を求めます。</p> <p>息子夫婦子どもがすぐ近くに住んでいます。そのことを考えてもこのままの計画地域環境を一変させる計画には反対です。(意見 60)</p>	<p>(前頁より)</p> <p><風向、風速の状況及びそれらの変化する地域の範囲並びに変化の程度></p> <p>計画地周辺の主風向である北北西及び南の風における風向及び風速の状況については、現況から計画建物完成後は風向及び風速が変化すると予測しました。また、防風植栽を行うことで風向に大きな変化はないものの風速は改善が図られると予測しました。</p> <p><年間における風速の出現頻度></p> <p>風環境評価にあたっては、平均風速の累積頻度に基づく風環境評価尺度(風工学研究所による風環境評価指標)を用いて、領域A～Dの4つの領域区分に当てはめて評価しました。(条例準備書 p. 440 参照)</p> <p>計画地内及びその周辺における風環境の変化による影響の程度については、計画建物完成後は計画地内では領域Aから領域Bの範囲が増え、北西側の一部では領域Cの範囲がみられると予測しました。計画地周辺では概ね風環境の変化はないものの、計画地東側において、領域Bから領域Cの風環境に変化する範囲があると予測しました。</p> <p>また、防風植栽による対策を行うことで領域B及び領域Cの範囲が縮小したため、計画地内は風環境の変化による影響は小さいものと予測しました。なお、計画地周辺は現況敷地内の南東端にあった中規模以上の建物が無くなることにより、風況が変化し、計画地周辺でも領域Cが残ると予測しました。(条例準備書 p. 441～447 参照)</p>
<p>・一辺が230M高さ50M、防虫ネットを含む54m、17階建てビルの高さの巨大な建造物です。<u>風害・日照権の侵害などが発生するので反対です。</u>(意見 81-5、163-7、177-1)</p>	<p><年間における風速の出現頻度></p> <p>風環境評価にあたっては、平均風速の累積頻度に基づく風環境評価尺度(風工学研究所による風環境評価指標)を用いて、領域A～Dの4つの領域区分に当てはめて評価しました。(条例準備書 p. 440 参照)</p> <p>計画地内及びその周辺における風環境の変化による影響の程度については、計画建物完成後は計画地内では領域Aから領域Bの範囲が増え、北西側の一部では領域Cの範囲がみられると予測しました。計画地周辺では概ね風環境の変化はないものの、計画地東側において、領域Bから領域Cの風環境に変化する範囲があると予測しました。</p> <p>また、防風植栽による対策を行うことで領域B及び領域Cの範囲が縮小したため、計画地内は風環境の変化による影響は小さいものと予測しました。なお、計画地周辺は現況敷地内の南東端にあった中規模以上の建物が無くなることにより、風況が変化し、計画地周辺でも領域Cが残ると予測しました。(条例準備書 p. 441～447 参照)</p>
<p>前面に巨大な建造物が出来る為の風害・日照権の侵害等に一生つきまとう不安が所有者に理解する事が出来るのでしょうか!!</p> <p>近隣住民の立場になって考えて下さい!!</p> <p>(意見 87-3)</p>	<p>また、防風植栽による対策を行うことで領域B及び領域Cの範囲が縮小したため、計画地内は風環境の変化による影響は小さいものと予測しました。なお、計画地周辺は現況敷地内の南東端にあった中規模以上の建物が無くなることにより、風況が変化し、計画地周辺でも領域Cが残ると予測しました。(条例準備書 p. 441～447 参照)</p>
<p>●日照阻害・テレビ受信障害・風害： この大きな3害に対する配慮が足らず、害を及ぼすことを前提に建設すべきではなく建物の地下化等を視野に入れ検討すべきと考える。 (意見 100-6)</p>	<p>本事業では、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・植栽にあたっては、防風植栽以外にも計画地及び周辺の土地利用並びに季節ごとの卓越風向も踏まえ、高木、中木、低木を適切に組み合わせ植栽することにより、歩行者などへのさらなる風環境の緩和を図る。 ・防風植栽は、防風効果が維持するよう、剪定、施肥、病虫害防除等適切な管理を行う。 <p>といった環境保全のための措置を講じ、風環境改善に努めてまいります。</p>
<p>屋上のスポーツ施設は風が強く運用は危険ではないですか?近くのマンションの16階の方が30キログラムのものが一瞬にして飛ばされたと聞いた(説明会2日目にて)。付近の強風の影響も出てしまう。</p> <p>巨大な物流倉庫の屋上に住民向けとして建設することのだが、巨大倉庫の規模に比較してほんの付けたしです。</p> <p>住民の要求は住環境を破壊されない施設の建設を望んでいます。もっと広く緑地を残し、自然環境を生かした住宅地や文教施設、研究所です。</p> <p>24時間稼働、24時間公害、危険をまき散らす計画は変更してください。百害あって一利なしの物流倉庫計画は中止してください。反対です。(意見 148)</p>	<p>また、屋上スポーツ施設の防球ネットにつきましては、入居テナントに対して台風などの強風時の適切な対応をとるよう要請いたします。</p> <p>計画建物は、計画地東側の市道荏宿小田中線(I)に面する店舗等の部分は、3階建てとし、物流倉庫は敷地境界から約50m壁面を後退した配置としています。</p> <p>また、計画建物の高さは、方法書段階では約52mとしていましたが、地域のご意見なども参考にし、精査を行い、準備書段階では約50.15mと低くいたしました。</p>
<p>高さ50M、1辺230Mもの巨大な建造物が建てられると、強風が心配です。武蔵小杉でもビル風により、家の瓦が飛ばされ、屋根をブルーシートで覆う事態になっています。巨大物流倉庫の予定地のすぐ近くには新幹線も走っています。事故があると大変な事態になりかねません。(意見 171-2)</p>	<p>また、計画建物の高さは、方法書段階では約52mとしていましたが、地域のご意見なども参考にし、精査を行い、準備書段階では約50.15mと低くいたしました。</p>
<p>又、高い建物ということで風害や日当りの問題もあります。(意見 175-3)</p>	<p>また、計画建物の高さは、方法書段階では約52mとしていましたが、地域のご意見なども参考にし、精査を行い、準備書段階では約50.15mと低くいたしました。</p>
<p>・巨大建造物による風害、日照権の問題が発生するので反対です。(意見 176-2)</p>	<p>また、計画建物の高さは、方法書段階では約52mとしていましたが、地域のご意見なども参考にし、精査を行い、準備書段階では約50.15mと低くいたしました。</p>

(次頁へつづく)

【項目】 (8) 風害	
意見の概要	指定開発行為者の見解
	<p>(前頁より)</p> <p>事業規模を抑えた計画としていることから、更なる規模の縮小などの見直しは困難ですが、本事業においては、周辺地域に寄与できる利便性の高い店舗や生活サービス機能、公園や広場などのオープンスペースを確保して、緑豊かな憩いと潤いを有した地域の生活環境の形成と地域の防災機能の強化に貢献してまいります。</p> <p>また、予測結果からは風害の著しい影響はないと考えております。気になる点がございましたら、下記のお問い合わせ窓口にご連絡を頂ければ、個別にご対応いたします。</p> <p>事業内容等に関する問い合わせ窓口 名 称 : 株式会社GS コーポレーション※ 住 所 : 神奈川県川崎市中原区小杉町一丁目 529 番 1 号 電 話 : 090-4915-8250 (担当: 垂水)</p> <p>※武蔵小杉特定目的会社より、窓口業務全般を受託。</p>
(4) 建設物が大きいため <u>ビル風シミュレーション データを明示されたい。</u> (意見 201-4)	<p>CFD (数値流体力学) によるコンピューターシミュレーションによる解析結果並びにデータは条例準備書及び資料編に掲載しているとおりです。(条例準備書 p. 428~440、条例準備書資料編 p. 資 127~147 参照)</p>

表 11-1(9) 条例準備書に対する市民意見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】 (9) 地域交通	
意見の概要	指定開発行為者の見解
① 交通混雑への影響について	
(1) 工事用車両の走行	
<p>工事用車両の半数が平間駅入口交差点から県道大田神奈川線経由で苅宿歩道橋交差点を右折して計画地(K2)に向かう計画とのこと、あきればかり。実走していないのか？平間駅入口交差点は小さく、交差点の横断歩道を渡る歩行者も多数いて、大型車両では府中街道から右左折でガス橋通りに入りづらい。<u>ガス橋通りは道幅狭く、小さいカーブもあり、信号多く、対向車両通過待ちの右折車で詰まりがちな交差点もあり、工事用大型車両の動線には向かない。また、道路拡幅は工期の最終段階で計画されているので、苅宿歩道橋交差点で対向車両通過待ちの右折工事用車両起因でのガス橋通りの慢性渋滞が懸念される。</u></p> <p>つまるところ、この地に大規模物流拠点を作ること、大規模な工事を行うことは論外ということ。(意見 58-2)</p>	<p>工事中交通量のピーク日のピーク時間帯における交差点需要率は、T3 矢上交差点(10～11 時)は 0.602、T4 苅宿歩道橋交差点(8～9 時)は 0.318、T6 平間駅入口交差点(14～15 時)は 0.368 であり、交通量の処理が可能とされる交差点需要率 0.9 を下回ると予測しました。また、工事用車両の走行により交通流が変化する車線の混雑度は、最大で 0.870 であり、円滑な交通処理が可能とされる道路の車線混雑度 1.0 を下回ると予測しました。(条例準備書 p. 475～476 参照)</p> <p>工事の実施にあたっては、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・工事用車両が特定の日または時間帯に集中しないよう、計画的な運行管理を行う。 ・周辺交通状況を勘案し、適宜、工事用車両の走行時間や走行台数を調整する。 ・工事用車両の出入口付近には、必要に応じて交通誘導員を配置し、一般車両及び歩行者の安全を確保するとともに、周辺道路の円滑な交通流の確保に努める。 ・工事用車両の運転者への工事用車両走行ルート上の危険箇所の周知、運転時間の指示及び低速走行等の安全運転並びに周辺道路での駐停車禁止等の指導を徹底し、一般車両及び歩行者の安全の確保に努める。 ・周辺住民等に対して、工事工程、工事用車両の出入口、走行ルート、走行時間帯についての周知を図る。 <p>といった環境保全のための措置を徹底し、計画地周辺の交通混雑の低減に努めてまいります。</p> <p>また、計画地 (K1) の道路拡幅工事においては、適切な交通誘導により渋滞発生の無いように努めます。</p>
<p>__近くには幼稚園、保育園、小中高学校があり通学路になっています。</p> <p>子供たちの往来が多い中トラック等の車が今の何倍にもなる事は非常に危険です。このような住宅地に巨大物流倉庫が出来る事に反対です。</p> <p>騒音、振動、路上駐車、交通渋滞等の多発も心配です。</p> <p>計画の変更をぜひお願い致します。(意見 115)</p>	<p>工事用車両の走行に伴う交通混雑の予測結果は、交通量の処理が可能とされる交差点需要率 0.9 を下回ると予測しました。また、工事用車両の走行により交通流が変化する車線の混雑度は、円滑な交通処理が可能とされる道路の車線混雑度 1.0 を下回ると予測しました。(条例準備書 p. 475～476 参照)</p> <p>工事の実施にあたっては、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・工事用車両が特定の日または時間帯に集中しないよう、計画的な運行管理を行う。 ・周辺交通状況を勘案し、適宜、工事用車両の走行時間や走行台数を調整する。 ・工事用車両の出入口付近には、必要に応じて交通誘導員を配置し、一般車両及び歩行者の安全を確保するとともに、周辺道路の円滑な交通流の確保に努める。 <p>(次頁へつづく)</p>

【項目】 (9) 地域交通	
意見の概要	指定開発行為者の見解
	<p>(前頁より)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 工事用車両の運転者への工事用車両走行ルート上の危険箇所の周知、運転時間の指示及び低速走行等の安全運転並びに周辺道路での駐停車禁止等の指導を徹底し、一般車両及び歩行者の安全の確保に努める。 ・ 周辺住民等に対して、工事工程、工事用車両の出入口、走行ルート、走行時間帯についての周知を図る。 <p>といった環境保全のための措置を徹底し、計画地周辺の交通混雑の低減に努めてまいります。</p>
(2) 施設関連車両の走行	
<p>西加瀬プロジェクトには断固反対です。私は、中原区の住民です。</p> <p>西加瀬の巨大物流倉庫計画が持ち上がっている三菱ふそう工場跡地の近所に 30 年近く住んでいます。</p> <p>川崎が工業の街であることは百も承知で、近所に工場があることも受け入れ、今日まで共存して生活してきました。</p> <p>しかし、この物流倉庫は、そういった工場とは性質がまるで異なります。</p> <p>24 時間稼働し、1 日に大型・中小型合わせて 1,700 台ものトラックが倉庫を出入りするようになります。</p> <p>騒音、夜間の施設の眩しさはもとより、<u>何より危惧しているのは交通量増加に伴う、周辺道路への悪影響です。</u></p> <p><u>1,700 台が 1 日に行き交うということは、1 時間に 70 台、1 分間に 1 台以上のトラックが周辺道路を走り回ります。</u></p> <p><u>そうなれば、当然綱島街道や、府中街道は渋滞を起こし、渋滞を避けようと、周辺の市道を抜け道に使うようになります。</u></p> <p>しかし、この地域は倉庫街ではありません。市道に面して多くの戸建があり、アパート、マンションがあり、たくさんの人々が徒歩や自転車で往来している住宅地です。</p> <p>特に、中原区は全国的にも珍しい人口増加地域であり、子どもの数も非常に多いです。</p> <p>子どもたちを含めた地域住民と、市道を走るトラックが交通事故を起こす可能性は、何倍にも、何十倍にも跳ね上がります。</p> <p>そんな危険が伴う計画を、川崎市が企業からの税金が入るからと受け入れているのが許せません。</p> <p>川崎市民である地域住民の安全を第一に優先し、事業者の計画再考を求め、中止にすべきです。(意見 9-1)</p>	<p>施設関連車両の走行に伴う交通混雑の予測結果は、施設関連車両の走行ルートでは円滑な交通処理が可能とされると予測しました。よって、本事業の実施に伴い一般車両が周辺道路を抜け道として使用することは考えにくいと判断しておりますが、計画地内の小型車駐車場などに、周辺道路の通行ルートを示した案内標識の設置を検討いたします。また、個別住宅などへの配送を除き細街路を抜け道として使用しないよう各テナントへ周知徹底します。</p> <p>本事業の物流倉庫は 24 時間稼働を想定しています。なお、物流倉庫に入庫する大型車の台数は、休日は平日の約 33%と想定し、夜間は昼間の 4~24%程度と想定しています。(条例準備書資料編 p. 資 1~4 参照)</p> <p>実際の稼働時間は入居テナントの運営時間により決まります。施設の稼働については、周辺環境への配慮を行うよう入居するテナントに要請いたします。なお、施設関連車両につきましては、方法書段階では合計約 1,700 台/日としていましたが、準備書段階では地域のご意見をお聞きして精査を行い、約 1,347 台/日 (大型車約 761 台/日、通勤車両などの小型車約 586 台/日) と規模の縮小を図りました。</p>

【項目】 (9) 地域交通	
意見の概要	指定開発行為者の見解
北加瀬方面への道路が常に渋滞にならないか、心配。(意見 13-2)	<p>施設関連車両の走行に伴う交通混雑の予測結果は、交通量の処理が可能とされる交差点需要率 0.9 を下回ると予測しました。また、施設関連車両の走行により交通流が変化する車線の混雑度は、円滑な交通処理が可能とされる道路の車線混雑度 1.0 を下回ると予測しました。</p> <p>また、無信号交差点における交通処理の予測結果は、市道中原 12 号線から市道荻宿小田中線 (I) に流入 (左折) する交通量は、交通処理は可能と予測しました。(条例準備書 p. 483~485 参照)</p> <p>本事業の供用時は、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・周辺の混雑状況を把握した上で、極力、車両の出入りの時間帯を分散させるようテナントへの要請を行う。 ・物流倉庫へ入庫する大型車の出入口付近には、必要に応じて交通誘導員を配置し、一般車両及び歩行者の安全を確保するとともに、周辺道路の円滑な交通流の確保に努める。 ・従業員に対し、路線バスや電車等の公共交通機関の利用を要請する。 ・施設利用者に対し、施設内に路線バスや電車等の公共交通機関の利用を促す看板等を設置する。 ・施設利用者に対し、スムーズな交通誘導が行える看板等の設置を検討する。 ・施設利用者に対し、計画地への自動車出入りの際の左折 I N、左折 O U T の徹底を促し、自動車交通の円滑化を図る。 ・周辺道路の混雑を避けるために、トラックバース予約システムを導入する。 <p>といった環境保全のための措置を講じ、計画地周辺の交通混雑の低減に努めてまいります。</p> <p>計画建物の主な用途となる物流倉庫には、各階にトラックバース (荷捌きスペース) を確保する計画としております。トラックバースは、2~6 階の合計で 430 台分あり、入庫する大型車のピーク時間帯の 5 倍以上確保していることとなります。また、計画地南北には大型トラックの待機場を 20 台以上確保するほか、トラックバース予約システムを導入します。</p> <p>導入するトラックバース予約システムは、トラックバースの空き状況を管理し、事前に場所と時間を自動予約して各テナントとドライバーが情報共有するシステムです。このシステムを導入することで入庫待ち車両がなるべく発生しないよう運用してまいります。</p> <p>計画建物の管理運営は、大和ハウスグループの大和ハウスプロパティマネジメント株式会社が行う予定です。</p> <p style="text-align: right;">(次頁へつづく)</p>
2. 尻手黒川線、綱島街道は生活でよく利用している道ですが、現在でも慢性的な渋滞が発生しており、本プロジェクトにより、大型車両を含めた車両が 1 日 1000 台を超える量が増えることになることから、生活道路としての利用に影響がでる。(意見 20-3)	
交通量についても、平日の平均 (あくまで見込みかつ平均と理解) で 1347 台 (大型、小型の合計) とのこと。1 分に 1 台平均とは驚きである。それが既に渋滞が起きている道路に追加され、そこを子供が毎日通学すると思うとぞっとする。検討をみると、対策はとられており安全と思われる、などの言葉が並ぶが、実際に事故が起こってからでは遅い。 出場ルートが一車線であるような計画は皆さんの想定と言わざるを得ない、せめて二車線への道路整備と合わせないと実現不可能と意見する。(意見 34-2)	
・バス通りが「生活道路」「通学路」として利用されています。歩行者、自転車、ゴミ収集車、各種業務用車車輛が通行し労災前交差点は朝夕、矢上交差点は常に渋滞しています。これ以上の車両の増大は困ります。(意見 59-1、61、80、81-2、163-2、164、203-1)	
・交通量が増えることよっての渋滞や交通事故、排気ガスなどが心配です。(意見 76-2)	
3. 渋滞も予想され、排気ガス、バス通りが大変。(意見 91-3)	
3. 計画地の周辺道路は片側 1 車線の狭い通りで大型車両の増加による危険性の増加が見込まれる。また、尻手黒川線は現在でも時間帯によって渋滞がひどく、さらなる交通量の増加により渋滞の悪化や交通事故の増加、生活環境悪化も懸念されるため計画には賛成できない。(意見 99-4)	
住居やマンションのど真ん中、近くに小中学校、障害者施設、高齢者施設がある地域に、騒音・交通量増加するような物流倉庫を作るとは適切ではないし片側 1 車線の生活道路として活用されています。 5 月 25 日 (水) 昼時 荻宿で、消火活動がほんの 1 時間程度のボヤがありました。消防車が出動して荻宿小田中線は大渋滞を起きました。	
お昼の渋滞していない時間帯でも片側しか通行出来ません! 渋滞時、緊急車両が通行不可となったら人命	

【項目】 (9) 地域交通	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p><u>に関わります！</u> 大型トラックは通行させられません！少しのトラブルでも大渋滞を起こすのが荏宿小田中線です。物流会倉庫計画は反対です。中止してください。無謀です。(意見 147)</p> <p>毎日 1300 台の大型トラックを含む車両が走り、排気ガスや騒音、渋滞など住環境が非常に悪くなるのは明らかです。良いことは何もない、とんでもない迷惑建物であり建設絶対反対です。</p> <p>本計画の規模は非常に大きくどう考えても、環境になじみませんし調和など論外です。無謀な計画は止めて下さい。(意見 155)</p> <p>住宅密集地にこの様な巨大物流倉庫が出来ることに反対です。地域には子どもたちやお年寄の施設もあり不安です。</p> <p><u>交通量、排気ガスなど心配はつきません。</u> 大型トラックが昼夜走ることによる騒音や振動には精神的にもおかしくなりそうです。 我家も時折、夜に車が走り、ドドドという音や振動に悩まされています。 環境保全の立場からみてもありえない。計画の中止を求めます。(意見 172)</p>	<p>(前頁より) 路上駐車などの交通違反やマナー違反が無いよう従業員や運転手のマナー向上をテナントに要請します。 なお、緊急時については、警察等の指示に従い適切に対応いたします。</p>
<ul style="list-style-type: none"> 平日は 1 日当たり 1,347 台 (大型車 761 台、4 トン以下 586 台)、24 時間稼働、平均 1 分 1 台にわたる交通量の増加は、近隣住民として環境保全の立場から到底受け入れられません。 住宅が多い地域(住民が寝る地域)において、24 時間稼働施設(寝ない施設)の建設も認められません。 計画の中止、もしくは倉庫の規模を半分以下に抑える計画変更を要望します。 具体的な理由は以下の通りです <p><交通の障害></p> <ul style="list-style-type: none"> 周辺は、片側一車線のバス通りとなっています。日吉中学校前のバス停周辺は、路上駐車も多く、バス停には、バス専用の停車スペースはありません。 大型トラックが路上駐車している車を避けるために、反対車線にはみ出すことは危険です。 乗用車であれば、停車中のバスの横をすり抜けることができますが、大型バスが停車中のバスを抜かすために、反対車線にでることは、著しく交通の障害になる、かつ危険であるため、認められません。このため、必ずバス停車中は、バスの発進を待つこととなります。 <u>つまり、バスが停車するたびに、この路線の道路交通は停止することになります。</u> <u>バスの後ろに、複数台の大型トラックが</u> 	<p>T1 労災病院前交差点 (16~17 時) の交差点需要率は、0.421 (増加分 0.045) であり、交通量の処理が可能とされる交差点需要率 0.9 を下回り、施設関連車両の走行により交通流が変化する車線の混雑度は、0.468 (増加分 0.169) 円滑な交通処理が可能とされる道路の車線混雑度 1.0 を下回ると予測しました。(条例準備書 p.483~485 参照)</p> <p>本事業の供用時は、</p> <ul style="list-style-type: none"> 周辺の混雑状況を把握した上で、極力、車両の出入りの時間帯を分散させるようテナントへの要請を行う。 物流倉庫へ入庫する大型車の出入口付近には、必要に応じて交通誘導員を配置し、一般車両及び歩行者の安全を確保するとともに、周辺道路の円滑な交通流の確保に努める。 従業員に対し、路線バスや電車等の公共交通機関の利用を要請する。 施設利用者に対し、施設内に路線バスや電車等の公共交通機関の利用を促す看板等を設置する。 施設利用者に対し、スムーズな交通誘導が行える看板等の設置を検討する。 施設利用者に対し、計画地への自動車出入りの際の左折 I N、左折 O U T の徹底を促し、自動車交通の円滑化を図る。 周辺道路の混雑を避けるために、トラックバス予約システムを導入する。

(次頁へつづく)

【項目】 (9) 地域交通	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>なり、渋滞が必ず発生します。 <u>また、現在でも、雨天時に路線バスは10分から20分遅延が発生しています。現在以上のバスの遅延を誘発することになります。</u> <u>雨天時の交通のシミュレーションが不足していると考えます。</u> <u>計画地から、労災病院前の交差点を武蔵小杉方面に右折するために渋滞の発生が予測されます。</u> <u>労災病院前の交差点はいびつな形状をしており、東横線方面から直進する車と交番と公園を結ぶ横断歩道の歩行者を気にしつつ、右折する必要があります。非常に危険で慎重さを要する交差点になっています。このため、<u>複数台の大型車が交通を滞留させずに、スムーズに右折することは困難です。</u>事故の発生も予測されます。(意見 15-1)</u></p>	<p>(前頁より) といった環境保全のための措置を講じ、計画地周辺の交通混雑の低減に努めてまいります。 本事業の物流倉庫は24時間稼働を想定しています。なお、物流倉庫に入庫する大型車の台数は、休日は平日の約33%と想定し、夜間は昼間の4~24%程度と想定しています。(条例準備書資料編 p. 資 1~4 参照) 実際の稼働時間は入居テナントの運営時間により決まります。施設の稼働については、周辺環境への配慮を行うよう入居するテナントに要請いたします。 本事業は、約100,263㎡の敷地面積のうち、約6,594㎡を公共用地(提供公園及び道路)として川崎市に移管する予定です。残り約93,700㎡の建築敷地面積のうち、約18,470㎡を緑化地とし、約46,360㎡を建築面積とした、敷地の土地活用を抑えた事業計画としております。 事業規模を抑えた計画とすることから、更なる規模の縮小などの見直しは困難ですが、本事業においては、周辺地域に寄与できる利便性の高い店舗や生活サービス機能、公園や広場などのオープンスペースを確保して、緑豊かな憩いと潤いを有した地域の生活環境の形成と地域の防災機能の強化に貢献してまいります。 また、施設関連車両の走行に伴う交通混雑の予測結果は、施設関連車両の走行ルートでは円滑な交通処理が可能とされると予測しました。よって、本事業の実施に伴い一般車両が周辺道路を抜け道として使用することは考えにくいと判断しておりますが、待機車両の発生抑止のため、計画建物の主な用途となる物流倉庫には、各階にトラックバース(荷捌きスペース)を確保する計画としております。トラックバースは、2~6階の合計で430台分あり、入庫する大型車のピーク時間帯の5倍以上確保していることとなります。また、計画地南北には大型トラックの待機場を20台以上確保するほか、トラックバース予約システムを導入します。 導入するトラックバース予約システムは、トラックバースの空き状況を管理し、事前に場所と時間を自動予約して各テナントとドライバーが情報共有するシステムです。このシステムを導入することで入庫待ち車両がなるべく発生しないよう運用してまいります。</p>
<p>西加瀬プロジェクトの資料が配布され、目を通しました。 幸区南加瀬に20年近く、西加瀬に住んで8年になりますが、このプロジェクトについての意見を送らせていただきます。 <u>市道荏宿小田中線の道路事情について</u> 武蔵小杉と川崎をつなぐバスが運行しており、南加瀬や西加瀬在住の住民がバスを利用することが多いので、<u>あの通りの渋滞は本当に困ります。</u>(意見 17-1)</p>	<p>また、施設関連車両の走行に伴う交通混雑の予測結果は、施設関連車両の走行ルートでは円滑な交通処理が可能とされると予測しました。よって、本事業の実施に伴い一般車両が周辺道路を抜け道として使用することは考えにくいと判断しておりますが、待機車両の発生抑止のため、計画建物の主な用途となる物流倉庫には、各階にトラックバース(荷捌きスペース)を確保する計画としております。トラックバースは、2~6階の合計で430台分あり、入庫する大型車のピーク時間帯の5倍以上確保していることとなります。また、計画地南北には大型トラックの待機場を20台以上確保するほか、トラックバース予約システムを導入します。 導入するトラックバース予約システムは、トラックバースの空き状況を管理し、事前に場所と時間を自動予約して各テナントとドライバーが情報共有するシステムです。このシステムを導入することで入庫待ち車両がなるべく発生しないよう運用してまいります。</p>
<p>2 そのうえで、業者が提案によっても、大型車の増加は、あまりにすさまじい台数です。準備書P480には、「供用時の交差点将来交通量」があります。荏宿方面から労災病院前交差点に向かう大型車は、現況と将来予測で、66台/時。これに施設利用台数が、67台/時となっています。つまり、市道荏宿小田中線を通る大型車は、2倍になり、1時間に16時から17時のピーク時には、133台(1分間に2.2台)が通過するのです。<u>大型車1台が通過するときの、騒音、振動、交通渋滞、交通事故の危険が、2倍になるということ</u>です。さらに、24時間365日営業の物流センターを出庫する大型車・小型車は、深夜も早朝も切れることはありません。たいへんな環境負荷は明らかです。 西加瀬プロジェクトをこのまま、実施することはできない、中止か大幅な計画変更が、環境アセスの市民からの結論です。(意見 26-3)</p>	<p>(次頁へつづく)</p>

【項目】 (9) 地域交通	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>施設関連車両の急増と 24 時間走行はやめるべきです。</p> <p><u>物流センター供用開始後の施設関連車両(大型車、小型車の入出庫台数)についての予測根拠のあいまいさは大きな疑問だが、準備書で示された車両数(大型車 761 台、小型車 586 台、そのうち、物流倉庫関係は、平日大型車 736 台、小型車 500 台)として考えても、車両の増加による環境への深刻な負荷は明らかであり、それへの対策をきわめて不十分です。</u></p> <p><u>大型車の増加は、あまりにすさまじい台数です。</u></p> <p>準備書 P480 には、「供用時の交差点将来交通量」があります。苅宿方面から労災病院前交差点に向かう大型車は、16 時から 17 時のピーク時には、現況と将来予測で、66 台/時。これに施設利用台数が、67 台/時となっています。つまり、市道苅宿小田中線を通る大型車は、2 倍の 133 台(1 分間に 2.2 台)が通過するので</p> <p><u>大型車 1 台が通過するときの、騒音、振動、交通渋滞、交通事故の危険が、2 倍になるということ</u>です。さらに、24 時間 365 日営業の物流センターを出庫する大型車・小型車は、深夜も早朝も切れることはありません。たいへんな環境負荷は明らかです。</p> <p><u>そして、環境保全のための措置として述べられているのは、テナントへの要請、交通誘導員の配置、従業員への要請などなど、すべて直接的な規制をとまなう措置ではなく、保証もありません。</u></p> <p>深刻な環境負荷が予測される西加瀬プロジェクトをこのまま、実施することはできない、中止か大幅な計画変更が必要です。(意見 28)</p>	<p>(前頁より)</p> <p>市道苅宿小田中線(I)や県道大田神奈川線などバス路線でのバス運行への影響については、予測結果から著しい影響はないと考えますが、施設関連車両の走行にあたってはバス優先とするようテナントに要請します。</p> <p>計画建物の管理運営は大和ハウスグループの管理会社である大和ハウスプロパティマネジメント株式会社が行う予定です。</p> <p>周辺住民の方々にはできるだけご迷惑がかかることが無いよう管理運営を行います。</p> <p>当施設では、複数の荷主企業や運送会社等にテナントとして入居していただき、各テナントが業務を行うことを想定しています。各テナントとの契約時には環境影響評価の内容を説明し、環境保全のための措置を遵守することなどを重要事項説明書に明記することを検討いたします。</p> <p>なお、天気、曜日などでの多少の交通量の変動はありますが、適切に交通量調査、交通解析のシミュレーションを実施しています。</p>
<p><u>24 時間稼働トラックについて</u></p> <p>・およそ毎分 1 台通るトラックによる周辺道路に与える影響について、調べ結果を広く公表する必要がある。</p> <p><u>西加瀬の地域は、もちろん、影響を受ける木月住吉町、市ノ坪、苅宿、木月 2.4 丁目、大倉町、鹿島田 3 丁目、新川崎、矢上、北加瀬 2 丁目、北加瀬 3 丁目、日吉 3 丁目の現在の道路の車通りの数、そして、物流倉庫ができ、毎分 1 台トラックが通ると、どれくらい渋滞してしまうのか。</u></p> <p><u>現在の車通りの数と物流倉庫ができることで車通りの数はどのくらい増え、どのように渋滞が起こってしまうのか、現在の車通りの数、物流倉庫ができることで増える数、渋滞予想を実際に数をカウントし、地域住民 1 人ひとりのお宅に、ビラや訪問で公表する必要があると考える。</u></p>	

【項目】 (9) 地域交通	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>道路環境が、変化し、住民に悪影響があるこの計画は、反対です。(意見 44)</p>	<p>(指定開発行為者の見解は p. 606～607 参照)</p>
<p>ガス橋から苧宿小田中線に入る入口付近にある横断歩道(信号なし)では、歩行者が横断待ちをしていても、止まらない車両が多い。</p> <p>現状でも交通マナーが悪いのに、これ以上交通量が増えれば横断が困難になる。<u>(例え、横断歩道前で止まる車が増えても、渋滞の原因となる。また付近に苧宿消防署があり、緊急出動の妨げになる。)</u>(意見 19-3)</p>	<p>市道苧宿小田中線(Ⅰ)における将来交通量のピーク日のピーク時間帯における交差点需要率は T4 苧宿歩道橋交差点(9～10 時)が 0.368(増加分 0.045)であり、交通量の処理が可能とされる交差点需要率 0.9 を下回ると予測しました。</p> <p>将来交通量のピーク時間帯における信号交差点の流入車線のうち、T4 苧宿歩道橋交差点(9～10 時)の施設関連車両の走行により交通流が変化する車線の混雑度は、0.747(増加分 0.160)であり、円滑な交通処理が可能とされる道路の車線混雑度 1.0 を下回ると予測しました。</p> <p>また、無信号交差点における交通処理の予測結果は、市道中原 12 号線から市道苧宿小田中線(Ⅰ)に流入(左折)する交通量は、交通処理は可能と予測しました。(条例準備書 p. 483～485 参照)</p> <p>本事業の供用時は、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・周辺の混雑状況を把握した上で、極力、車両の出入りの時間帯を分散させるようテナントへの要請を行う。 ・物流倉庫へ入庫する大型車の出入口付近には、必要に応じて交通誘導員を配置し、一般車両及び歩行者の安全を確保するとともに、周辺道路の円滑な交通流の確保に努める。 ・従業員に対し、路線バスや電車等の公共交通機関の利用を要請する。 ・施設利用者に対し、施設内に路線バスや電車等の公共交通機関の利用を促す看板等を設置する。 ・施設利用者に対し、スムーズな交通誘導が行える看板等の設置を検討する。 ・施設利用者に対し、計画地への自動車出入りの際の左折 I N、左折 O U T の徹底を促し、自動車交通の円滑化を図る。 ・周辺道路の混雑を避けるために、トラックバス予約システムを導入する。 <p>といった環境保全のための措置を講じ、計画地周辺の交通混雑の低減に努めてまいります。</p> <p>なお、緊急時については、警察等の指示に従い適切に対応いたします。</p>
<p><u>綱島街道、尻手黒川街道、ガス橋通りだけでなく、現在片側 1 車線の市道中原 12 号線と北加瀬 22 号線、小田中苧宿線に駐車場を使用することにより日常的に交通渋滞が起きます。たとえ幅員拡張の工事が行われても大型、中型トラックの路上駐車、待機車両の増加だけでなく、商業施設が出来ることでの来場者、従業員の通勤により交通環境の激変、住宅環境が悪化</u></p>	<p>施設関連車両の走行に伴う交通混雑の予測結果は、交通量の処理が可能とされる交差点需要率 0.9 を下回ると予測しました。また、施設関連車両の走行により交通流が変化する車線の混雑度は、円滑な交通処理が可能とされる道路の車線混雑度 1.0 を下回ると予測しました。</p> <p>(次頁へつづく)</p>

【項目】 (9) 地域交通	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>します。今後入場ルートと出場ルート数は推測で増減はどの程度見込まれているのでしょうか？自動車の急増で近隣の苧宿小学校や住宅街を走ることにより危険が増します。個人契約ドライバーや運送会社により交通ルールや仕様ルート守られるとは到底思えません。また24時間稼働による騒音や大気汚染の懸念があり不安を感じており開発の中止を求めます。(意見22)</p>	<p>(前頁より)</p> <p>また、無信号交差点における交通処理の予測結果は、市道中原12号線から市道苧宿小田中線(I)に流入(左折)する交通量は、交通処理は可能と予測しました。(条例準備書p.483~485参照)</p> <p>供用後の施設関連車両の交通量については、入居テナントの状況などによりますが、これまでの既存施設の実績から想定を著しく上回ることはないと考えます。</p> <p>また、待機車両の発生抑止のため、計画建物の主な用途となる物流倉庫には、各階にトラックバース(荷捌きスペース)を確保する計画としております。トラックバースは、2~6階の合計で430台分あり、入庫する大型車のピーク時間帯の5倍以上確保していることとなります。また、計画地南北には大型トラックの待機場を20台以上確保するほか、トラックバース予約システムを導入します。</p> <p>導入するトラックバース予約システムは、トラックバースの空き状況を管理し、事前に場所と時間を自動予約して各テナントとドライバーが情報共有するシステムです。このシステムを導入することで入庫待ち車両がなるべく発生しないよう運用してまいります。</p> <p>計画建物の管理運営は大和ハウスグループの管理会社である大和ハウスプロパティマネジメント株式会社が行う予定です。</p> <p>路上駐車などの交通違反やマナー違反が無いよう従業員や運転手のマナー向上をテナントに要請します。</p> <p>また、施設関連車両の走行ルートを遵守するようテナントに要請します。</p>
<p>《交通混雑について》</p> <p>「供用時の交差点将来交通量(流入交通量)」として、表5.7.1-7(P.480)にピーク時間帯の予測が記載されているが、<u>1時間単位で24時間の将来交通量を示してほしい。夜間などの交通量の影響を知りたい。</u>(意見43-5)</p>	<p>施設関連車両の走行に伴う交通混雑の予測にあたっては影響が最大となるピーク時での予測を行っており、1時間単位で24時間の将来交通量については本書ではお示しいたしません。夜間交通量につきましては、現況交通量、施設関連車両の台数ともに少ないことから著しい影響はないと考えます。</p>
<p>資149~交通混雑、交通安全</p> <p>資料にある数値ではどれも問題がないように結論付けされているが、<u>尻手黒川道路は昼間、特に土日は渋滞している事実があるが、検証が不十分ではないのか。また、問題が生じないような検証を行っているのではないか。</u></p> <p>また、労災病院前の交差点においても、苧宿方面から綱島街道を右折する場合、右折の矢印の信号もなく、現在でも路線バス、大型車の通行もあり、ここにさらに大型車が1700台も増える事は容認出来ない。納得の行く説明を望む。(意見50-1)</p>	<p>断面流入自動車交通量調査結果は、平日の各交差点の24時間交通量の流入計は、5,268~47,332台/日、ピーク時間交通量は394~3,047台/時であり、ともにT2木月四丁目交差点が最も多い結果でした。また、休日の各交差点の24時間交通量の流入計は、4,517~44,044台/日、ピーク時間交通量は337~2,937台/時であり、ともにT2木月四丁目交差点が最も多い結果でした。(条例準備書p.460~462)</p> <p>(次頁へつづく)</p>

【項目】 (9) 地域交通	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>物流倉庫は、その性質上、道路を使用しなければ成り立たないものです。</p> <p><u>この事業では、1日当り千数百台のトラックが昼夜走行し、出入りするとしています。</u></p> <p><u>特に片側1車線のバス道路は、渋滞・騒音・振動・排ガス汚染・事故等が、10年いや50年以上先まで、付きまとうこととなります。</u></p> <p>その結果として、物流倉庫およびそのトラックが走行する道路に隣接する住宅や土地の資産価値が下落するのは避けられません。</p> <p>この周辺地域の資産価値の下落を、どう補償するのでしょうか？</p> <p>周辺住民の犠牲の上に事業者の利益を置くことは到底許されることではありません。</p> <p>この無謀な計画は中止するべきです。(意見169)</p>	<p>(前頁より)</p> <p>物流倉庫に入出庫する大型車は、1日当たり合計約736台/日と想定したほか、店舗等(商業施設)及びスポーツ施設を見込み、合計761台/日としました。なお、物流倉庫に入出庫する大型車の台数は、休日は平日の約33%と想定しています。(条例準備書資料編p.資1~4参照)</p> <p>施設関連車両の走行に伴う交通混雑の予測結果は、交通量の処理が可能とされる交差点需要率0.9を下回ると予測しました。また、施設関連車両の走行により交通流が変化する車線の混雑度は、円滑な交通処理が可能とされる道路の車線混雑度1.0を下回ると予測しました。</p> <p>また、無信号交差点における交通処理の予測結果は、市道中原12号線から市道荏宿小田中線(I)に流入(左折)する交通量は、交通処理は可能と予測しました。(条例準備書p.483~485参照)</p> <p>なお、T1 労災病院前交差点(16~17時)の交差点需要率は、0.421(増加分0.045)、T2 木月四丁目交差点(9~10時)が0.679(増加分0.053)、T3 矢上交差点(9~10時)が0.606(増加分0.032)といずれも交通量の処理が可能とされる交差点需要率0.9を下回ると予測しました。また、T1 労災病院前交差点(16~17時)の施設関連車両の走行により交通流が変化する車線の混雑度は、0.468(増加分0.169)、T2 木月四丁目交差点(9~10時)が0.883(増加分0.057)、T3 矢上交差点(9~10時)が0.648(増加分0.045)といずれも円滑な交通処理が可能とされる道路の車線混雑度1.0を下回ると予測しました。</p> <p>本事業の供用時は、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・周辺の混雑状況を把握した上で、極力、車両の出入りの時間帯を分散させるようテナントへの要請を行う。 ・物流倉庫へ入出庫する大型車の出入口付近には、必要に応じて交通誘導員を配置し、一般車両及び歩行者の安全を確保するとともに、周辺道路の円滑な交通流の確保に努める。 ・従業員に対し、路線バスや電車等の公共交通機関の利用を要請する。 ・施設利用者に対し、施設内に路線バスや電車等の公共交通機関の利用を促す看板等を設置する。 ・施設利用者に対し、スムーズな交通誘導が行える看板等の設置を検討する。 ・施設利用者に対し、計画地への自動車出入りの際の左折IN、左折OUTの徹底を促し、自動車交通の円滑化を図る。 ・周辺道路の混雑を避けるために、トラックバス予約システムを導入する。 <p>(次頁へつづく)</p>

【項目】 (9) 地域交通	
意見の概要	指定開発行為者の見解
	<p>(前頁より)</p> <p>といった環境保全のための措置を講じ、計画地周辺の交通混雑の低減に努めてまいります。</p> <p>また、本事業の供用時は、交通混雑の予測結果やトラックバース予約システムによる待機車両の発生抑止対策からバスの運行について著しい影響はないと考えます。本事業においては、市道荻宿小田中線（I）における出入口の左折レーンの設置、バスベイの拡幅や、十分なトラックバースの設置のほか、出庫時にバスの運行を優先するなど、円滑なバスの運行について配慮いたします。</p> <p>なお、施設関連車両につきましては、方法書段階では合計約 1,700 台/日としていましたが、準備書段階では地域のご意見をお聞きして精査を行い、約 1,347 台/日（大型車約 761 台/日、通勤車両などの小型車約 586 台/日）と規模の縮小を図りました。</p>
<p>市道刈宿小田中線は現在交通量は多くはないが、物流拠点ができると多数の車両が通行するようになり、渋滞するようになるのは想像に難くない。わずかばかり道路拡幅したところで解決するとは思えない。市道中原 12 号線含めて計画地敷地で計画地側車線を全線 2 車線化し、かつ、大型車両に限らず全ての出入りする車両を左折 in、左折 out にしてようやく渋滞発生を回避できるのではないか。（意見 58-1）</p>	<p>施設関連車両の走行ルートのうち、市道荻宿小田中線（I）の将来交通量のピーク時間帯における交差点需要率は、T1 労災病院前交差点は 0.421、T4 荻宿歩道橋交差点は 0.368 であり、交通量の処理が可能とされる交差点需要率 0.9 を下回るものと予測しました。また、施設関連車両の走行により交通流が変化する車線の混雑度は、T1 労災病院前交差点は 0.468（16～17 時）、T4 荻宿歩道橋交差点は 0.747（9 時～10 時）であり、円滑な交通処理が可能とされる道路の車線混雑度 1.0 を下回ると予測しました。</p> <p>また、無信号交差点における交通処理の予測結果は、市道中原 12 号線から市道荻宿小田中線（I）に流入（左折）する交通量は、交通処理は可能と予測しました。（条例準備書 p. 483～485 参照）</p> <p>このことから、市道荻宿小田中線（I）及び市道中原 12 号線の計画地側を 2 車線化する必要はないと考えられます。</p> <p>なお、市道荻宿小田中線（I）をはじめとする施設関連車両の出入口は、大型車、小型車とも左折 I N（入場）、左折 O U T（出場）とする計画です。</p>
<p>そもそも現在のように住宅がたちならぶ地域に巨大な物流センターが建設されるなど企業の自分勝手な横暴としか言いようがありません。</p> <p>港も近くにはありません。高速道路も近くありません。</p> <p>三菱ふそうトラックとは建物の高さも許容の範囲で地域住民と共存してきました。</p> <p>住宅地に高さ 50m 一辺が 230m の建物自体環境破壊そのものです。風害日影権問題交通負担増大など到底容認できるものではありません。</p> <p>計画の変更を求めます。</p> <p>息子夫婦子どもがすぐ近くに住んでいます。</p>	<p>施設関連車両の走行に伴う交通混雑の予測結果は、交通量の処理が可能とされる交差点需要率 0.9 を下回ると予測しました。また、施設関連車両の走行により交通流が変化する車線の混雑度は、円滑な交通処理が可能とされる道路の車線混雑度 1.0 を下回ると予測しました。</p> <p>なお、交通容量につきましては、交差点需要率の予測に際し、飽和交通流率の基本値に補正率と信号現示率を勘案して算定しております。</p> <p>また、無信号交差点における交通処理の予測結果は、市道中原 12 号線から市道荻宿小田中線（I）に流入（左折）する交通量は、交通処理は可能と予測しました。（条例準備書 p. 483～485 参照）</p> <p style="text-align: right;">（次頁へつづく）</p>

【項目】 (9) 地域交通	
意見の概要	指定開発行為者の見解
そのことを考えてもこのままの計画地域環境を一変させる計画には反対です。(意見 60)	(前頁より) 本事業の供用時は、
<u>現状でも道路に面した住宅が、騒音・振動・粉塵渋滞、路上駐車に悩まされています。物流による交通車輛の増加は、大問題となるでしょう。工事の中止、又は規模の半減を望みます。(意見 82)</u>	<ul style="list-style-type: none"> ・周辺の混雑状況を把握した上で、極力、車両の出入りの時間帯を分散させるようテナントへの要請を行う。 ・物流倉庫へ入出庫する大型車の出入口付近には、必要に応じて交通誘導員を配置し、一般車両及び歩行者の安全を確保するとともに、周辺道路の円滑な交通流の確保に努める。 ・従業員に対し、路線バスや電車等の公共交通機関の利用を要請する。 ・施設利用者に対し、施設内に路線バスや電車等の公共交通機関の利用を促す看板等を設置する。 ・施設利用者に対し、スムーズな交通誘導が行える看板等の設置を検討する。 ・施設利用者に対し、計画地への自動車出入りの際の左折 I N、左折 O U T の徹底を促し、自動車交通の円滑化を図る。 ・周辺道路の混雑を避けるために、トラックバス予約システムを導入する。
<u>その上、巨大物流倉庫ができることによって、交通渋滞、アイドリング、騒音、振動、粉塵等など様々なことに悩まされる可能性があります。</u>	といった環境保全のための措置を講じ、計画地周辺の交通混雑の低減に努めてまいります。
これらのことから、計画の見直しをお願いします。特に建設されてからでは遅いので、子供達の住環境を守るためにも！(意見 78-2)	ま本事業の物流倉庫は 24 時間稼働を想定しています。なお、物流倉庫に入出庫する大型車の台数は、休日は平日の約 33%と想定し、夜間は昼間の 4~24%程度と想定しています。(条例準備書資料編 p. 資 1~4 参照)
●地域交通： <u>“交差点需要率・道路の車線混雑度・交通容量等すべて下回る予測”とあるが、現状でさえ度々渋滞に遭遇しており、渋滞の悪化に寄与する交通量の増加には納得できない。(意見 100-7)</u>	実際の稼働時間は入居テナントの運営時間により決まります。施設の稼働については、周辺環境への配慮を行うよう入居するテナントに要請いたします。
近くには幼稚園、保育園、小中高等学校があり通学路になっています。 子供たちの往来が多い中トラック等の車が今の何倍にもなる事は非常に危険です。このような住宅地に巨大物流倉庫が出来る事に反対です。 <u>騒音、振動、路上駐車、交通渋滞等の多発も心配です。</u>	なお、施設関連車両につきましては、方法書段階では合計約 1,700 台/日としていましたが、準備書段階では地域のご意見をお聞きして精査を行い、約 1,347 台/日 (大型車約 761 台/日、通勤車両などの小型車約 586 台/日)と規模の縮小を図りました。
計画の変更をぜひお願い致します。(意見 115)	本事業は、約 100,263 m ² の敷地面積のうち、約 6,594 m ² を公共用地 (提供公園及び道路) として川崎市に移管する予定です。残り約 93,700 m ² の建築敷地面積のうち、約 18,470 m ² を緑化地とし、約 46,360 m ² を建築面積とした、敷地の土地活用を抑えた事業計画としております。
<u>中原街道の交通量が増え渋滞が心配です。(意見 137)</u>	事業規模を抑えた計画としていることから、更なる規模の縮小などの見直しは困難ですが、本事業においては、周辺地域に寄与できる利便性の高い店舗や生活サービス機能、公園や広場などのオープンスペースを確保して、緑豊かな憩いと潤いを有した地域の生活環境の形成と地域の防災機能の強化に貢献してまいります。
1. <u>バス道路、生活道路、通学路でありこれ以上の交通量増大は困る</u>	
2. <u>片側一車線の道路に大型車輛が現在以上に走ることは事故の危険大と思われる。渋滞は必至。(意見 161)</u>	
近隣の友人が大変困っています。 バス通りが「生活道路」「通学路」として利用されています。歩行者、自転車、ゴミ収集車、各種業務用車両が通行し、 <u>労災前交差点は朝夕、矢上交差点は常に渋滞しています。これ以上の車両の増大は困ります。</u>	
この計画は反対です。中止してください。(意見 179)	
・交通混雑 7.1 <u>路線バスが通っている為、ピーク時の道路の渋滞が懸念される。(意見 200-2)</u>	
・片側 1 車線しかない周辺道路に多くのトラックが通行することを受け入れることができ	(次頁へつづく)

【項目】 (9) 地域交通	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>ません <u>市民の足であるバスへの悪影響、また救急患者を受け入れている関東労災病院へのアクセスの悪化など利点が一つもありません(意見 209-2)</u></p> <p>市道荊宿小田中線の出口から綱島街道に向かって、全ての車両が向かっていく予定になっていますが、市道荊宿小田中線沿いには中原消防署荊宿出張所があります、荊宿出張所の管轄は市ノ坪・荊宿・大倉町・木月住吉町・2丁目・4丁目・西加瀬・北谷町・田尻町・上平間です。もちろん場所に寄って使う道は違いますが、<u>渋滞時緊急車両今まで通り同じタイムで任務を行うこと出来ますか？それでもプロジェクトの為に消防署の移転計画がありますか？</u></p> <p>例えば、老人いこいの家に緊急要請が入った場合、関係車両の渋滞によってルートを変更したり緊急車両が立ち往生する可能性はどの程度でしょうか？緊急車両こそ24時間市民の為に動けないと命にかかわります。</p> <p>今の時点で、大型トラックに対向車がバスだとお互い歩道に寄ったとしても、緊急車両の通行スペースありません(歩道橋の上より確認、又植木がある為全車両が歩道に上がるのは無理)。</p> <p>緊急車両に関しては交通平均値ではなく、自然渋滞の一番車が多い状況で、どのような対策を考えがあるか教えてください。住宅街に大量の大型トラック通行は反対です。(意見 219)</p>	<p>(前頁より)</p> <p>また、待機車両の発生抑止のため、計画建物の主な用途となる物流倉庫には、各階にトラックバース(荷捌きスペース)を確保する計画としております。トラックバースは、2～6階の合計で430台分あり、入庫する大型車のピーク時間帯の5倍以上確保していることとなります。また、計画地南北には大型トラックの待機場を20台以上確保するほか、トラックバース予約システムを導入します。</p> <p>導入するトラックバース予約システムは、トラックバースの空き状況を管理し、事前に場所と時間を自動予約して各テナントとドライバーが情報共有するシステムです。このシステムを導入することで入庫待ち車両がなるべく発生しないよう運用してまいります。</p> <p>なお、緊急時については、警察等の指示に従い適切に対応いたします。</p>
<p>市道荊宿小田中線に限らず、倉庫周辺の住民はバスで通勤通学する人も多い現状です。 <u>大型トラックを含む一日1300台もの車が増えれば、その時間帯にも渋滞する。仕事・勉学の妨げになる。現在仕事で周辺道路を使用している営業車から見れば渋滞の加速は営業妨害です。歩行での通勤者や、とりわけ通学の子どもの達が一番危険で困ります。子どもは判断が未熟です。事故が起きてからでは遅いのです。命の問題です。</u></p> <p>なんで24時間稼働なのか、渋滞やアイドリング対策はそもそも徹底が困難。無謀な・；8計画は中止して下さい。(意見 152)</p> <p><u>1700台車両を増やすのは渋滞や排気ガス、Co2増大など更なる環境に悪化する要因になるので困ります。</u> 断固反対します。 これ以上の交通負荷の増大は認められません。 (意見 105-2)</p> <p>・一番、懸念していることは、物流倉庫が24時間365日稼働すること、一日1700台もの車両が24時間365日出入することによる騒音、振動、粉じん、排気ガス、<u>交通渋滞、交通事</u></p>	<p>施設関連車両の走行に伴う交通混雑の予測結果は、交通量の処理が可能とされる交差点需要率0.9を下回ると予測しました。また、施設関連車両の走行により交通流が変化する車線の混雑度は、円滑な交通処理が可能とされる道路の車線混雑度1.0を下回ると予測しました。</p> <p>また、無信号交差点における交通処理の予測結果は、市道中原12号線から市道荊宿小田中線(I)に流入(左折)する交通量は、交通処理は可能と予測しました。(条例準備書 p.483～485 参照)</p> <p>本事業の供用時は、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・周辺の混雑状況を把握した上で、極力、車両の出入りの時間帯を分散させるようテナントへの要請を行う。 ・物流倉庫へ入庫する大型車の出入口付近には、必要に応じて交通誘導員を配置し、一般車両及び歩行者の安全を確保するとともに、周辺道路の円滑な交通流の確保に努める。 ・従業員に対し、路線バスや電車等の公共交通機関の利用を要請する。
	(次頁へつづく)

【項目】 (9) 地域交通	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>故などどう考えても、生活環境が今より悪くなるのは、だれにでも創造できることだと思います。地域環境を悪化させる計画は反対です！跡地には、これからくるだろう大地振に備え、防災公園や文教施設、スポーツ施設などを望みます。(意見 112-1)</p>	<p>(前頁より)</p> <ul style="list-style-type: none"> 施設利用者に対し、施設内に路線バスや電車等の公共交通機関の利用を促す看板等を設置する。 施設利用者に対し、スムーズな交通誘導が行える看板等の設置を検討する。 施設利用者に対し、計画地への自動車出入りの際の左折 I N、左折 O U T の徹底を促し、自動車交通の円滑化を図る。 周辺道路の混雑を避けるために、トラックバス予約システムを導入する。 <p>といった環境保全のための措置を講じ、計画地周辺の交通混雑の低減に努めてまいります。</p>
<p>三菱自動車工業跡地に計画している巨大物流倉庫建設に反対します。</p> <p>静かな住宅地の真ん中に建設する事は許されません。市民生活に大きな悪影響を呼び起こします。</p> <p>反対理由は数えきりがありません。</p> <p>この地域には保育園・小学校・中学校への通学路はじめ老人憩の家や障がい者施設などがあります。計画によると倉庫は 24 時間稼働し 1 日大型トラックを含む車両が 1500 台昼夜連続で出入りするとの事です。</p> <p>交通事故の心配が絶えません。また、<u>通勤・通学のバス利用者は渋滞に巻き込まれてしまいます。</u></p> <p>地球環境の悪化させる計画の即時撤回を要求します。(意見 187)</p>	<p>本事業の物流倉庫は 24 時間稼働を想定しています。なお、物流倉庫に入庫する大型車の台数は、休日は平日の約 33% と想定し、夜間は昼間の 4~24% 程度と想定しています。(条例準備書資料編 p. 資 1~4 参照)</p> <p>実際の稼働時間は入居テナントの運営時間により決まります。施設の稼働については、周辺環境への配慮を行うよう入居するテナントに要請いたします。</p> <p>なお、施設関連車両につきましては、方法書段階では合計約 1,700 台/日としていましたが、準備書段階では地域のご意見をお聞きして精査を行い、約 1,347 台/日 (大型車約 761 台/日、通勤車両などの小型車約 586 台/日) と規模の縮小を図りました。</p> <p>本事業は、約 100,263 m² の敷地面積のうち、約 6,594 m² を公共用地 (提供公園及び道路) として川崎市に移管する予定です。残り約 93,700 m² の建築敷地面積のうち、約 18,470 m² を緑化地とし、約 46,360 m² を建築面積とした、敷地の土地活用を抑えた事業計画としております。</p> <p>事業規模を抑えた計画としていることから、更なる規模の縮小などの見直しは困難ですが、本事業においては、周辺地域に寄与できる利便性の高い店舗や生活サービス機能、公園や広場などのオープンスペースを確保して、緑豊かな憩いと潤いを有した地域の生活環境の形成と地域の防災機能の強化に貢献してまいります。</p> <p>また、待機車両の発生抑止のため、計画建物の主な用途となる物流倉庫には、各階にトラックバース (荷捌きスペース) を確保する計画としております。トラックバースは、2~6 階の合計で 430 台分あり、入庫する大型車のピーク時間帯の 5 倍以上確保していることとなります。また、計画地南北には大型トラックの待機場を 20 台以上確保するほか、トラックバース予約システムを導入します。</p>
<p>東京ドーム 2 つ分、マンション 17 階建てに相当する巨大物流倉庫など建てられては住民にとって迷惑でしかありません。</p> <p>24 時間ひっきりなしに 1 日 1700 台の大一小トラックが町の道路をうめつくす光景は考えただけでもぞっとします。</p> <p>私は重度の難病の子と暮らしており、送迎車の来ない遠方の通所先まで吸引器を携えて自分の車で送り迎えをしています。</p> <p><u>尻手黒川道路はただでさえ渋滞し易く、これ以上車があふれたら指定時間通りに送迎できず、通所先やヘルパーと連携がうまくとれなくなる危険性があります。又、万が一体調が悪くなった時、道路が 24 時間詰まっていますは生死に関ります。</u></p> <p><u>関東労災病院など、救急病院への通りが渋滞状態に陥ることも恐しいです。</u></p> <p>他にも常識的に考えて、様々な環境悪化は計り知れません。</p> <p>日本で前例を見ないこのような計画は中止し、別の人家のない所に計画し直して下さい。市には人命尊重、市民優先の立場で監督して頂きたいです。(意見 208)</p>	<p>(次頁へつづく)</p>

【項目】 (9) 地域交通	
意見の概要	指定開発行為者の見解
	<p>(前頁より)</p> <p>導入するトラックバース予約システムは、トラックバースの空き状況を管理し、事前に場所と時間を自動予約して各テナントとドライバーが情報共有するシステムです。このシステムを導入することで入庫待ち車両がなるべく発生しないよう運用してまいります。</p> <p>なお、本事業の供用時は、交通混雑の予測結果やトラックバース予約システムによる待機車両の発生抑止対策からバスの運行について著しい影響はないと考えます。本事業においては、市道荻宿小田中線（I）における出入口の左折レーンの設置、バスベイの拡幅や、十分なトラックバースの設置のほか、出庫時にバスの運行を優先するなど、円滑なバスの運行について配慮いたします。</p>
<p>2. 具体例</p> <p>(1) 大型車の交通ルートで矢上交差点から荻宿陸橋交差点間は、道路幅員は約10～11m※（別紙、p. 288～289 参照）しかなく、またこの道路には日吉地区のバス路線が集中しており、バスが地域唯一の公共交通手段です。この道路は日吉小・日吉中の通学路であり 自転車、歩行者、ゴミ収集車、各種業務用車両が、駐停車し、渋滞が発生しやすく、バスの定時運行は現状でもギリギリの状況です。</p> <p>従って、この道路への大型車の入庫ルートとすることは容認できない。</p> <p>また、<u>本プロジェクトが稼働した場合、各バス路線の北加瀬及び日吉中学校前のバス停での時刻表はどの程度変わるのか明示されたい。</u>（意見 201-2）</p>	<p>計画地に近接してバス停があることから、川崎市の関係部署と協議を行っており、「周辺道路はバスの運行経路のため、バス沿線上への工事関係車両の一時的な駐停車や交通規制等、バス運行に影響を与える場合は、工事関係車両の駐停車禁止や保安要員の配置等、円滑なバスの運行について配慮すること」と要望がありました。川崎市からの要望の通り、周辺道路に配慮を行ってまいります。</p> <p>本事業の供用時は、交通混雑の予測結果やトラックバース予約システムによる待機車両の発生抑止対策からバスの運行について著しい影響はないと考えます。本事業においては、市道荻宿小田中線（I）における出入口の左折レーンの設置、バスベイの拡幅や、十分なトラックバースの設置のほか、出庫時にバスの運行を優先するなど、円滑なバスの運行について配慮いたします。</p> <p>なお、時刻表は指定開発行為者で変えることは出来ません。交通混雑の予測結果から、本事業によるバス運行への著しい影響はないと考えております。</p>
<p>(2) 事業者から示された 車線別混雑度を見ると<u>矢上交差点で0.907、荻宿歩道陸橋交差点で0.747 と極めて高く許容することは問題です。※※（別紙、p. 290 参照）</u></p> <p>また、<u>混雑度1とはどうゆうことなのか、明示されたい。</u></p> <p>特に、<u>混雑時間での大型車の実車テストを要求する。</u></p> <p>(3) 本プロジェクトはテナント方式であり、入庫待ち車両が発生しやすいが、対策として予約システムを導入することで対応できると示されています。しかし、<u>どの時点で予約し、だれが24時間コントロールするのが問題で、明示されたい。</u>（意見 201-3）</p>	<p>混雑度は1.0 よりも大きい場合には、計画時に設定された交通量の水準を実交通量が超えたことを意味し、何らかの道路整備が必要であるという判断を下す材料となります。</p> <p>交通混雑の予測方法については、条例方法書の審査結果の内容を踏まえ、適切な方法を設定し、計画地周辺の現況の道路交通状況に、施設関連車両の走行台数を付加させることで計画地周辺の交通状況を予測しました。</p> <p>なお、大型車の実車テストの実施については現実的に困難と考えております。</p>

(次頁へつづく)

【項目】 (9) 地域交通	
意見の概要	指定開発行為者の見解
	<p>(前頁より)</p> <p>また、待機車両の発生抑止のため、計画建物の主な用途となる物流倉庫には、各階にトラックバース(荷捌きスペース)を確保する計画としております。トラックバースは、2～6階の合計で430台分あり、入庫する大型車のピーク時間帯の5倍以上確保していることとなります。また、計画地南北には大型トラックの待機場を20台以上確保するほか、トラックバース予約システムを導入します。</p> <p>導入するトラックバース予約システムは、トラックバースの空き状況を管理し、事前に場所と時間を自動予約して各テナントとドライバーが情報共有するシステムです。このシステムを導入することで入庫待ち車両がなるべく発生しないよう運用してまいります。</p>
<p>・朝日新聞とレッドバロンの交差点は信号がないため、尻手黒川線に合流する際、右折車がいると渋滞が発生します。</p> <p>そしてスピードを出して走ってくる自転車も非常に多く、歩行者も多いです。</p> <p>そのため左折する際も右折時も慎重に安全確認が必要です。</p> <p>尻手黒川道路が渋滞している、歩行者、自転車の通過を待つことも多く、現在でも不便と思っている交差点であり、また事故発生要因が多い場所にこれ以上の交通量が増えることは断固反対です(意見 209-3)</p>	<p>当該無信号交差点は、施設関連車両の走行ルートにおいては右折OUT(出場)となるため、利用する計画とはなっておりません。また、尻手黒川道路から市道中原12号線への入庫ルートは、木月四丁目交差点方向からの左折となります。</p> <p>将来交通量のピーク日のピーク時間帯における交差点需要率はT2木月四丁目交差点で0.679、T3矢上交差点で0.606であり、交通量の処理が可能とされる交差点需要率0.9を下回ると予測しました。</p> <p>将来交通量のピーク時間帯における信号交差点の流入車線のうち、施設関連車両の走行により交通流が変化する車線の混雑度は、最大で0.883であり、円滑な交通処理が可能とされる道路の車線混雑度1.0を下回ると予測しました。(条例準備書 p.483～484 参照)</p> <p>本事業の供用時は、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・周辺の混雑状況を把握した上で、極力、車両の出入りの時間帯を分散させるようテナントへの要請を行う。 ・物流倉庫へ入庫する大型車の出入口付近には、必要に応じて交通誘導員を配置し、一般車両及び歩行者の安全を確保するとともに、周辺道路の円滑な交通流の確保に努める。 ・従業員に対し、路線バスや電車等の公共交通機関の利用を要請する。 ・施設利用者に対し、施設内に路線バスや電車等の公共交通機関の利用を促す看板等を設置する。 ・施設利用者に対し、スムーズな交通誘導が行える看板等の設置を検討する。 ・施設利用者に対し、計画地への自動車出入りの際の左折IN、左折OUTの徹底を促し、自動車交通の円滑化を図る。 <p>(次頁へつづく)</p>

【項目】 (9) 地域交通	
意見の概要	指定開発行為者の見解
	<p>(前頁より)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・周辺道路の混雑を避けるために、トラックバス予約システムを導入する。 <p>といった環境保全のための措置を講じ、交通混雑の低減に努めてまいります。</p>
<p>予定建築物には車両出口は1カ所のみ、市道荊宿小田中線は片側1車線に対して大型トラック・トラック・物流センター従業員・テナント関係車両・スポーツ施設車両・来客車両等最終的に平日・休日別に何台車両が通るのですか？車両のタイプとかではなく、全車両合計予測を教えてください。</p> <p>一般的に考えて、一定の時間帯は連日渋滞が予測出来ます。具体的に渋滞予測を教えてください。</p> <p>大型トラックは基本綱島街道に向かうと思いますが、その他の車は綱島街道前に渋滞横道に入ると思います、又遊びに来る方達も横道を使うと思いますのでP530 関係地域の車渋滞・騒音・自転車交通量予測も教えてください。</p> <p>出口はなぜ1カ所なのですか？物流センター関連の大型トラック等は、住宅街ではなく工場地域の走行を望みます。例えば敷地内出口付近で故障者や事故が起きた場合どのような対策を考えておりますか？別の出口あるのなら日常的に出口を増やし交通量を分散してください。(意見220)</p>	<p>将来交通量のピーク日のピーク時間帯における交差点需要率は0.155～0.679であり、交通量の処理が可能とされる交差点需要率0.9を下回ると予測しました。</p> <p>将来交通量のピーク時間帯における信号交差点の流入車線のうち、施設関連車両の走行により交通流が変化する車線の混雑度は、最大で0.883であり、円滑な交通処理が可能とされる道路の車線混雑度1.0を下回ると予測しました。(条例準備書p.483～484参照)</p> <p>なお、自転車につきましては、予測評価の対象になっていないことから、予測は行っておりません。</p> <p>平日の計画交通量については、合計約1,347台/日(大型車約761台/日、通勤車両などの小型車約586台/日)としています。また、休日の計画交通量については、合計約902台/日(大型車約586台/日、通勤車両などの小型車約316台/日)としています。</p> <p>この台数は、物流倉庫の関連車両だけでなく、店舗等の従業員や来場者の車両台数も含まれております。</p> <p>また、車両の入出庫については、施設関連車両は全て、左折IN(入場)、左折OUT(退場)とする必要があります。</p> <p>仮に市道中原12号線に大型車の車両出口を設けたとしても、左折で出庫した後、計画地東側の角をさらに左折して労災病院前交差点方向に向かうことになり、同じ地点を通過することから、計画地周辺への影響を少しでも減らすため、1カ所としました。</p> <p>なお、計画建物の管理運営は、大和ハウスグループの大和ハウスプロパティマネジメント株式会社が行う予定です。敷地内で起きた問題には、大和ハウスプロパティマネジメント株式会社が対応いたします。</p>

【項目】 (9) 地域交通	
意見の概要	指定開発行為者の見解
② 交通安全への影響について	
(1) 工事用車両の走行	
<p>・通学路として利用している為、危険性が増える可能性があり心配。(意見 114-2)</p> <p>近くには幼稚園、保育園、小中高等学校があり通学路になっています。 子供たちの往来が多い中トラック等の車が今の何倍にもなる事は非常に危険です。このような住宅地に巨大物流倉庫が出来る事に反対です。 騒音、振動、路上駐車、交通渋滞等の多発も心配です。 計画の変更をぜひお願い致します。(意見 115)</p> <p>住宅街の中にあり、通学路としても使われる道路であり、片側1車線の道路、通学時間帯は小・中学生はもちろん、高校生の自転車の通行量の多い道で大型車を何台も通すのは危険。 現状でもガス橋から尻手黒川街道に出る道として交通量が多く、振動や騒音で困っている人がいる。 大型車両の交通量が増えれば、更に酷くなることは明らか。 以上の理由から、巨大物流倉庫の建設に反対します。(意見 136)</p> <p>私は、苜宿小学校、住吉中学校に通い、この地域で育ってきました。地域にある公園にも沢山お世話になりました。今も、地域の公園には、遊んでいる小中学生をよく見かけます。幼い子どもを連れている若いお母さんたちの姿も沢山みます。トラックが多く通るようになるということは、単純に考えて交通事故にあってしまう確率も増えてしまうということです。地域に住む人々の安全と安心のためにも、巨大物流倉庫建設の計画を考えなおしてほしいと思います。(意見 157)</p> <p>工事車両・物流センター関係車両通行予定道路には、数カ所信号のない横断歩道があります。 予定では、ほぼ毎日大量なトラックの交通量です、きちんと信号整備を望みます。 市道苜宿小田中は、歩道は自転車と徒歩の通行が同じ道になっています。元々の歩道が狭く今でも時間帯によっては通行が困難です。何か綱島街道迄に歩道の整備予定はありますか？ 今は大型トラックの交通量が少ない為、自転車通行時、歩道に歩行者が多い時は車道を通行したりしていましたが、大型トラック横を通るのは怖すぎます。資料には基本施設内や近隣の情報ですが市道苜宿小田中線は全ての大型トラックが通るなら、自転車や歩行者の安全対策を綱島街道迄行ってください。</p>	<p>工事用車両走行ルートは、一部区間を除き歩車分離が図られており、交通安全施設が整備されていることなどから、交通安全は確保されているものと予測しました。</p> <p>一方、市道苜宿小田中線（I）の労災病院前交差点付近はマウントアップとガードパイプの設置が片側のみ、平間交差点付近は安全施設の設置がないことから、工事用車両走行ルートの一部の区間では、歩行者に対する安全への注意及び配慮が必要であると予測しました。</p> <p>また、工事用車両走行ルート上には複数指定通学路が並行及び横断する箇所がありますが、横断歩道や信号、歩道橋が整備されていることから、交通安全は確保されるものと予測しました。</p> <p>歩行者・自転車の交通安全については、周辺道路の歩車分離が図られていることなどから、交通安全は確保されるものと予測しました。(条例準備書 p. 477 参照)</p> <p>工事の実施にあたっては、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・工事用車両が特定の日または時間帯に集中しないよう、計画的な運行管理を行う。 ・周辺交通状況を勘案し、適宜、工事用車両の走行時間や走行台数を調整する。 ・工事用車両の出入口付近には、必要に応じて交通誘導員を配置し、一般車両及び歩行者の安全を確保するとともに、周辺道路の円滑な交通流の確保に努める。 ・工事用車両の運転者への工事用車両走行ルート上の危険箇所の周知、運転時間の指示及び低速走行等の安全運転並びに周辺道路での駐停車禁止等の指導を徹底し、一般車両及び歩行者の安全の確保に努める。 ・周辺住民等に対して、工事工程、工事用車両の出入口、走行ルート、走行時間帯についての周知を図る。 <p>といった環境保全のための措置を徹底し、計画地周辺の交通安全の確保に努めてまいります。</p> <p>特に、お年寄りや自転車などに対しては、より一層の注意を払うようにいたします。</p> <p>また、本事業において、計画地に接することのない周辺の既存道路の拡幅、横断歩道橋の設置は困難ですが、信号機の新設については、ご要望として関係機関にお伝えし、市道苜宿小田中線（I）の一部区間の交通安全施設の新たな設置については適宜検討を進めてまいります。</p>

【項目】 (9) 地域交通	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>特に通勤通学・こぶん利用者は自転車が多く、白楊園の方々は障害は違いますが、徒歩で通っている方もいます。今現在市道荊宿小田中線を使っている方の安全を確保して下さい。(意見 218)</p>	<p>(指定開発行為者の見解は p. 618 参照)</p>
(2) 施設関連車両の走行	
<p>交通について: 荊宿小田中線は小学生が通学に使用しており、また子どもの通行も多いので、施設出入りについては<u>左折入場、左折退場を徹底していただきたい</u>。また出入り口には<u>誘導員の設置を必ずお願いします</u>。また信号の設置については<u>警察、地元と協議のうえ追加設置をお願いします</u>。(意見 2-1)</p>	<p>本事業の供用時は、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・物流倉庫へ入出庫する大型車の出入口付近には、必要に応じて交通誘導員を配置し、一般車両及び歩行者の安全を確保するとともに、周辺道路の円滑な交通流の確保に努める。 ・施設利用者に対し、スムーズな交通誘導が行える看板等の設置を検討する。 ・歩道等を利用する歩行者・自転車に対し、自動車の出入りの注意喚起を行うために、出庫灯等の整備を検討する。 ・入居するテナントに対し、危険箇所を周知し、施設関連車両の運転者への安全教育の徹底をテナントに要請する。 <p>といった環境保全のための措置を徹底し、計画地周辺の交通安全に努めてまいります。</p> <p>そのほか、西加瀬こども文化センター、西加瀬老人いこいの家、荊宿小学校及び保育施設などにつきましては、事前に事業の説明を行ってまいります。</p> <p>また、市道荊宿小田中線（I）をはじめとする施設関連車両の出入口は、大型車、小型車とも左折 I N（入場）、左折 O U T（出場）とする計画です。</p> <p>交通誘導員は、24 時間の配置を基本とし、朝夕の通学時間帯など歩行者・自転車の安全確保と通行優先の交通誘導に努めてまいります。</p> <p>なお、当施設では、複数の荷主企業や運送会社等にテナントとして入居していただき、各テナントが業務を行うことを想定していますので、入居テナントの入出庫が発生しない場合は、交通誘導員の配置については別途検討をいたします。</p> <p>信号機の新設については、ご要望として関係機関にお伝えし、市道荊宿小田中線（I）の一部区間の交通安全施設の新たな設置については適宜検討を進めてまいります。</p>
<p>西加瀬の戸建て住宅に居住を予定している者です。</p> <p>2023年4月より荊宿小学校に通う予定の子供がおり、<u>荊宿歩道橋交差点での交通事故を懸念しております</u>。</p> <p>ただでさえ危険な交差点に本プロジェクトにより相当の交通量が予測され、より交通危険性が増すことが予測されますので、本施設を利用した、より幅員の取れた傾斜が緩やかな子供が使いやすい歩道橋の整備を依頼します。(意見 6)</p>	<p>本事業は、基本計画段階において、計画地周辺を通行する歩行者及び自転車を含めた交通安全対策を検討するといった周辺交通への環境配慮を検討しております。</p> <p>そのほか、本事業の供用時は、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・物流倉庫へ入出庫する大型車の出入口付近には、必要に応じて交通誘導員を配置し、一般車両及び歩行者の安全を確保するとともに、周辺道路の円滑な交通流の確保に努める。 <p style="text-align: right;">(次頁へつづく)</p>

【項目】 (9) 地域交通	
意見の概要	指定開発行為者の見解
	<p>(前頁より)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・施設利用者に対し、スムーズな交通誘導が行える看板等の設置を検討する。 ・歩道等を利用する歩行者・自転車に対し、自動車の出入りの注意喚起を行うために、出庫灯等の整備を検討する。 ・入居するテナントに対し、危険箇所を周知し、施設関連車両の運転者への安全教育の徹底をテナントに要請する。 <p>といった環境保全のための措置を徹底し、計画地周辺の交通安全に努めてまいります。</p> <p>交通誘導員は、24時間の配置を基本とし、朝夕の通学時間帯など歩行者・自転車の安全確保と通行優先の交通誘導に努めてまいります。</p> <p>なお、当施設では、複数の荷主企業や運送会社等にテナントとして入居していただき、各テナントが業務を行うことを想定していますので、入居テナントの入出庫が発生しない場合は、交通誘導員の配置については別途検討をいたします。</p> <p>なお、ご要望の本施設を利用した子供が使いやすい歩道橋の整備につきましては、道路反対側の歩道橋設置に必要な用地の確保ができないなど、その設置は困難と考えます。</p>
<p>”4 騒音・振動・低周波音</p> <p>4. 1 騒音</p> <p>(3) 予測及び評価</p> <p>オ 施設関連車両の走行に伴う道路交通騒音(等価騒音レベル) (カ)において、平日昼間は、「予測地点 No.4 については、環境保全目標(65 デシベル以下)を上回るが、将来基礎交通量(現況)でも環境保全目標の値と同程度、あるいは満足していない地点」</p> <p>平日夜間は「No.3 及び No.4 については、環境保全目標(予測地点 No.3:65 デシベル以下/No.4:60 デシベル以下)を上回るが、将来基礎交通量でも環境保全目標を満足していない地点」としていますが、評価の「道路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」としている根拠とならない。と考えます。これではすでに逸脱しているので問題ないという論になります。</p> <p>すでに環境保全目標を逸脱しているならば、市は、この目標を達成すべく対策を講じている中であり、逆の(より悪くなる)新たな事業は認められないというのが、市の正しい姿ではないのでしょうか?</p> <p>また、この評価において、No5 の箇所における交通量が算出されており、交通規制上、大型車は No5 の箇所を通らないとした</p> <p><u>ルート変更を踏まえた上での評価なのかわかりませんでした。</u></p> <p>No4 においては、荻宿小学校区、住吉中学校</p>	<p>施設関連車両走行ルートは、一部区間を除き歩車分離が図られており、交通安全施設が整備されていることなどから、交通安全は確保されているものと予測しました。</p> <p>一方、市道荻宿小田中線(I)の労災病院前交差点付近はマウントアップとガードパイプの設置が片側のみ、平間交差点付近は安全施設の設置がないことから、歩行者に対する安全への配慮が必要であると予測しました。</p> <p>なお、市道中原12号線は、計画地に接する範囲は車道、歩道を拡幅し、自転車ナビライン(自転車の安全な通行を促すための青い矢羽型路面標示)を設置する計画であり、全区間新たな道路幅員構成にあわせた白線などの路面表示とする計画であることから、交通安全は確保されるものと予測しました。</p> <p>また、施設関連車両走行ルート上には複数指定通路が並行及び横断する箇所がありますが、横断歩道や信号、歩道橋が整備されていることから、交通安全は確保されるものと予測しました。</p> <p>歩行者・自転車の交通安全については、周辺道路の歩車分離が図られ、市道中原12号線は、計画地に接する範囲は車道、歩道を拡幅し、自転車ナビラインを設置する計画であり、全区間新たな道路幅員構成にあわせた白線などの路面表示とする計画であることから、交通安全は確保されるものと予測しました。(条例準備書 p.486 参照)</p> <p>(次頁へつづく)</p>

【項目】 (9) 地域交通	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>区の学区内(通学路)であり、交通量の増大(1.3倍(6365÷5018)大型車は1.6倍(2059÷1298))は住民生活の上で懸念と言わざるを得ません。</p> <p>(No4については、施設関連車両交通量のほとんどが通ることになり、第一種住宅地域の中を突っ切る市道を事業道路とするのはどう考えてもあり得ないのではないのでしょうか)</p> <p>市は本事業の即刻中止か、縮小を要請するか、住民生活道路への施設関連車両の利用禁止を要請することをお願いします。</p> <p>また、本事業が進むならば、事業者が幹線道路へのアクセスを容易にする道路の整備をお願いします。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・県道鶴見溝ノ口線(尻手黒川道)の整備：現状も混雑。 ・国道409号への大型車の接続 ・川崎駅丸子線への接続 <p>”(意見8)</p>	<p>(前頁より)</p> <p>本事業の供用時は、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・物流倉庫へ入出庫する大型車の出入口付近には、必要に応じて交通誘導員を配置し、一般車両及び歩行者の安全を確保するとともに、周辺道路の円滑な交通流の確保に努める。 ・施設利用者に対し、スムーズな交通誘導が行える看板等の設置を検討する。 ・歩道等を利用する歩行者・自転車に対し、自動車の出入りの注意喚起を行うために、出庫灯等の整備を検討する。 ・入居するテナントに対し、危険箇所を周知し、施設関連車両の運転者への安全教育の徹底をテナントに要請する。 <p>といった環境保全のための措置を徹底し、計画地周辺の交通安全に努めてまいります。</p> <p>そのほか、西加瀬こども文化センター、西加瀬老人いこいの家、荇宿小学校及び保育施設などにつきましては、事前に事業の説明を行ってまいります。</p> <p>また、施設関連車両の走行ルートは、関係機関と協議を行いながら周辺交通への影響に配慮した左折IN左折OUTとなるルートを設定しており、市道中原12号線を通る大型車は、物流倉庫に入庫する4トン車を想定しています。</p> <p>なお、市道中原12号線は最大積載量5トン以上の大型貨物自動車等進入禁止の交通規制が設定されているため、交通規制の対象となる車両は通行いたしません。</p> <p>交通誘導員は、24時間の配置を基本とし、朝夕の通学時間帯など歩行者・自転車の安全確保と通行優先の交通誘導に努めてまいります。</p> <p>なお、当施設では、複数の荷主企業や運送会社等にテナントとして入居していただき、各テナントが業務を行うことを想定していますので、入居テナントの入出庫が発生しない場合は、交通誘導員の配置については別途検討をいたします。</p>
<p>西加瀬プロジェクトには断固反対です。</p> <p>私は、中原区の住民です。</p> <p>西加瀬の巨大物流倉庫計画が持ち上がっている三菱ふそう工場跡地の近所に30年近く住んでいます。</p> <p>川崎が工業の街であることは百も承知で、近所に工場があることも受け入れ、今日まで共存して生活してきました。</p> <p>しかし、この物流倉庫は、そういった工場とは性質がまるで異なります。</p> <p>24時間稼働し、1日に大型・中小型合わせて1,700台ものトラックが倉庫を出入りするようになります。</p> <p>騒音、夜間の施設の眩しさはもとより、何より危惧しているのは交通量増加に伴う、周辺道</p>	<p>施設関連車両走行ルートは、一部区間を除き歩車分離が図られており、交通安全施設が整備されていることなどから、交通安全は確保されているものと予測しました。</p> <p>一方、市道荇宿小田中線(Ⅰ)の労災病院前交差点付近はマウントアップとガードパイプの設置が片側のみ、平間交差点付近は安全施設の設置がないことから、歩行者に対する安全への配慮が必要であると予測しました。</p>

(次頁へつづく)

【項目】 (9) 地域交通	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>路への悪影響です。</p> <p>1,700 台が 1 日に行き交うということは、1 時間に 70 台、1 分間に 1 台以上のトラックが周辺道路を走り回ります。</p> <p>そうなれば、当然綱島街道や、府中街道は渋滞を起し、渋滞を避けようと、周辺の市道を抜け道に使うようになります。</p> <p>しかし、この地域は倉庫街ではありません。</p> <p>市道に面して多くの戸建があり、アパート、マンションがあり、たくさんの人々が徒歩や自転車ですべて往來している住宅地です。</p> <p>特に、中原区は全国的にも珍しい人口増加地域であり、子どもの数も非常に多いです。</p> <p>子どもたちを含めた地域住民と、市道を走るトラックが交通事故を起こす可能性は、何倍にも、何十倍にも跳ね上がります。</p> <p>そんな危険が伴う計画を、川崎市が企業からの税金が入るからと受け入れているのが許せません。</p> <p>川崎市民である地域住民の安全を第一に優先し、事業者の計画再考を求め、中止にすべきです。(意見 9-1)</p>	<p>(前頁より)</p> <p>なお、市道中原 12 号線は、計画地に接する範囲は車道、歩道を拡幅し、自転車ナビライン(自転車の安全な通行を促すための青い矢羽型路面標示)を設置する計画であり、全区間新たな道路幅員構成にあわせた白線などの路面表示とする計画であることから、交通安全は確保されるものと予測しました。</p> <p>また、施設関連車両走行ルート上には複数指定通学路が並行及び横断する箇所がありますが、横断歩道や信号、歩道橋が整備されていることから、交通安全は確保されるものと予測しました。</p> <p>歩行者・自転車の交通安全については、周辺道路の歩車分離が図られ、市道中原 12 号線は、計画地に接する範囲は車道、歩道を拡幅し、自転車ナビラインを設置する計画であり、全区間新たな道路幅員構成にあわせた白線などの路面表示とする計画であることから、交通安全は確保されるものと予測しました。(条例準備書 p. 486 参照)</p> <p>本事業の供用時は、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・物流倉庫へ入庫する大型車の出入口付近には、必要に応じて交通誘導員を配置し、一般車両及び歩行者の安全を確保するとともに、周辺道路の円滑な交通流の確保に努める。 ・施設利用者に対し、スムーズな交通誘導が行える看板等の設置を検討する。 ・歩道等を利用する歩行者・自転車に対し、自動車の出入りの注意喚起を行うために、出庫灯等の整備を検討する。 ・入居するテナントに対し、危険箇所を周知し、施設関連車両の運転者への安全教育の徹底をテナントに要請する。 <p>といった環境保全のための措置を徹底し、計画地周辺の交通安全に努めてまいります。</p> <p>本事業の物流倉庫は 24 時間稼働を想定しています。なお、物流倉庫に入庫する大型車の台数は、休日は平日の約 33%と想定し、夜間は昼間の 4~24%程度と想定しています。(条例準備書資料編 p. 資 1~4 参照)</p> <p>実際の稼働時間は入居テナントの運営時間により決まります。施設の稼働については、周辺環境への配慮を行うよう入居するテナントに要請いたします。</p> <p>なお、施設関連車両につきましては、方法書段階では合計約 1,700 台/日としていましたが、準備書段階では地域のご意見をお聞きして精査を行い、約 1,347 台/日(大型車約 761 台/日、通勤車両などの小型車約 586 台/日)と規模の縮小を図りました。</p>
<p>住宅地に 24 時間稼働の物流倉庫建設は反対です</p> <p>・自分の住んでいる周辺の道路で一日 1,700 台ものトラックが増加するのは大気汚染・騒音・振動のみではなく、事故等の安全・安心の面でも心配です。(意見 63-1)</p>	
<p>計画では 1 日に大型トラック・中型・小型トラック等合わせて 1700 台の車両が出入りするとなっています。</p> <p>住宅地に密接している地域にこのような施設を作るのは反対です。</p> <p>高齢者や子供の施設のすぐ近くにこんなに車が増えては市民の安心、安全は守られないと思います。</p> <p>365 日 24 時間出入りすると書かれていますが、近隣の住民への配慮があまりにないと思います。</p> <p>計画の変更を求めます。(意見 86)</p>	
<p>今でさえ騒音・振動・粉塵に悩まされている住宅があります。</p> <p>その上 1700 台もの車両が 24 時間出入りするという施設を住宅密集地に作ることは認められません。誰が考えても、騒音・振動・交通事故などが今よりさらに増え、安心して生活することができなくなります。近くに住んでいる友人も困惑しています。跡地には公園や文教施設などを作ることを望みます。</p> <p>これは単に西加瀬だけの問題ではありません!! (意見 88)</p>	
<p>1. 環境が悪くなる。通学路、文化センター(老</p>	<p>(次頁へつづく)</p>

【項目】 (9) 地域交通	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>人の家) CO₂が多くなる。(大型 800 台+中小 900 台+その他の車も含め 2000 台近くの車) (意見 91-1)</p>	<p>(前頁より) また、施設関連車両の走行に伴う交通混雑の予測結果は、施設関連車両の走行ルートでは円滑な交通処理が可能とされると予測しました。よって、本事業の実施に伴い一般車両が周辺道路を抜け道として使用することは考えにくいと判断しておりますが、待機車両の発生抑止のため、計画建物の主な用途となる物流倉庫には、各階にトラックバース(荷捌きスペース)を確保する計画としております。トラックバースは、2~6 階の合計で 430 台分あり、入庫する大型車のピーク時間帯の 5 倍以上確保していることとなります。また、計画地南北には大型トラックの待機場を 20 台以上確保するほか、トラックバース予約システムを導入します。 導入するトラックバース予約システムは、トラックバースの空き状況を管理し、事前に場所と時間を自動予約して各テナントとドライバーが情報共有するシステムです。このシステムを導入することで入庫待ち車両がなるべく発生しないよう運用してまいります。 交通誘導員は、24 時間の配置を基本とし、朝夕の通学時間帯など歩行者・自転車の安全確保と通行優先の交通誘導に努めてまいります。 なお、当施設では、複数の荷主企業や運送会社等にテナントとして入居していただき、各テナントが業務を行うことを想定していますので、入居テナントの入出庫が発生しない場合は、交通誘導員の配置については別途検討をいたします。</p>
<p>計画では大型トラック 800 台、中小型車両 900 台、計 1700 台が 24 時間出入りするようです。このような施設を住宅密集地に作り、地域環境を悪化させる計画には反対です。 三菱ふそう跡地に、住宅を作れない理由でもあるのでしょうか。 学校も近くにあると聞きました。子ども達の通学路を、大きなトラックが常に走っているという状況は安全面でも不安ですし、空気汚染も心配です。 川崎市として、このような計画は、すぐに中止するようダイワハウスへ言っていただきたいです。 一度つくってしまったものは、簡単にはこわせません。 未来をみすえた施策をお願い致します。(意見 102)</p>	
<p>・一番、懸念していることは、物流倉庫が 24 時間 365 日稼働すること、一日 1700 台もの車両が 24 時間 365 日出入することによる騒音、振動、粉じん、排気ガス、交通渋滞、交通事故などどう考えても、生活環境が今より悪くなるのは、だれにでも創造できることだと思います。地域環境を悪化させる計画は反対です！跡地には、これからくるだろう大地振に備え、防災公園や文教施設、スポーツ施設などを望みます。(意見 112-1)</p>	
<p>計画で、1700 台の車両が出入りするようで近くには小、中学校、子供文化センター老人憩の家、障害者の通所施設などもあり、住民の大切な、生活道路、通学路です。片側一車線ということもありこれまでも交通事故、死亡事故もありました。なのにこれ以上の車両の増大はごめんです。絶対反対です。(意見 138-1)</p>	
<p>物流倉庫は、その性質上、道路を使用しなければ成り立たないものです。 この事業では、1 日当り千数百台のトラックが昼夜走行し、出入りするとしています。 特に片側 1 車線のバス道路は、渋滞・騒音・振動・排ガス汚染・事故等が、10 年いや 50 年以上先まで、付きまとうこととなります。 その結果として、物流倉庫およびそのトラックが走行する道路に隣接する住宅や土地の資産価値が下落するのは避けられません。 この周辺地域の資産価値の下落を、どう補償するのでしょうか？ 周辺住民の犠牲の上に事業者の利益を置くことは到底許されることではありません。 この無謀な計画は中止するべきです。(意見</p>	

【項目】 (9) 地域交通	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>169)</p> <p>三菱自動車工業跡地に計画している巨大物流倉庫建設に反対します。</p> <p>静かな住宅地の真ん中に建設する事は許されません。市民生活に大きな悪影響を呼び起こします。</p> <p>反対理由は数えきりがありません。</p> <p><u>この地域には保育園・小学校・中学校への通学路はじめ老人憩の家や障がい者施設などがあります。計画によると倉庫は24時間稼働し1日大型トラックを含む車両が1500台昼夜連続で出入りするとの事です。</u></p> <p><u>交通事故の心配が絶えません。</u>また、通勤・通学のバス利用者は渋滞に巻き込まれてしまいます。</p> <p>地球環境の悪化させる計画の即時撤回を要求します。(意見187)</p>	<p>(指定開発行為者の見解は p. 622～623 参照)</p>
<p><u>24時間トラックが通るなんて、危ないです。</u>また、騒音も問題です。</p> <p><u>子どもがまだ1歳で、そんな24時間トラックが通る町で安心して子育てできないです。</u>計画を考え直してください。(意見12)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平日は1日当たり 1,347台(大型車761台、4トン以下586台)、24時間稼働、<u>平均1分1台にわたる交通量の増加は、近隣住民として環境保全の立場から到底受け入れられません。</u> ・住宅が多い地域(住民が寝る地域)において、24時間稼働施設(寝ない施設)の建設も認められません。 ・計画の中止、もしくは倉庫の規模を半分以下に抑える計画変更を要望します。 具体的な理由は以下の通りです <p><交通の障害></p> <ul style="list-style-type: none"> ・周辺は、片側一車線のバス通りとなっています。<u>且吉中学校前のバス停周辺は、路上駐車も多く、バス停には、バス専用の停車スペースはありません。</u> <p>大型トラックが路上駐車している車を避けるために、<u>反対車線にはみ出すことは危険です。</u></p> <p>乗用車であれば、停車中のバスの横をすり抜けることができますが、<u>大型バスが停車中のバスを抜かすために、反対車線にでることは、著しく交通の障害になる、かつ危険であるため、認められません。</u>このため、必ずバス停車中は、バスの発進を待つこととなります。</p> <p>つまり、バスが停車するたびに、この路線の</p>	
	<p>施設関連車両走行ルートは、一部区間を除き歩車分離が図られており、交通安全施設が整備されていることなどから、交通安全は確保されているものと予測しました。</p> <p>一方、市道荏宿小田中線(I)の労災病院前交差点付近はマウントアップとガードパイプの設置が片側のみ、平間交差点付近は安全施設の設置がないことから、歩行者に対する安全への配慮が必要であると予測しました。</p> <p>なお、市道中原12号線は、計画地に接する範囲は車道、歩道を拡幅し、自転車ナビライン(自転車の安全な通行を促すための青い矢羽型路面標示)を設置する計画であり、全区間新たな道路幅員構成にあわせた白線などの路面表示とする計画であることから、交通安全は確保されるものと予測しました。</p> <p>また、施設関連車両走行ルート上には複数指定通学路が並行及び横断する箇所がありますが、横断歩道や信号、歩道橋が整備されていることから、交通安全は確保されるものと予測しました。</p> <p>歩行者・自転車の交通安全については、周辺道路の歩車分離が図られ、市道中原12号線は、計画地に接する範囲は車道、歩道を拡幅し、自転車ナビラインを設置する計画であり、全区間新たな道路幅員構成にあわせた白線などの路面表示とする計画であることから、交通安全は確保されるものと予測しました。(条例準備書 p. 486 参照)</p> <p style="text-align: right;">(次頁へつづく)</p>

【項目】 (9) 地域交通	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>道路交通は停止することになります。 バスの後ろに、複数台の大型トラックがつかなり、渋滞が必ず発生します。 また、現在でも、雨天時に路線バスは10分から20分遅延が発生しています。現在以上のバスの遅延を誘発することになります。 雨天時の交通のシミュレーションが不足していると考えます。 計画地から、労災病院前の交差点を武蔵小杉方面に右折するために渋滞の発生が予測されます。 労災病院前の交差点はいびつな形状をしており、東横線方面から直進する車と交番と公園を結ぶ横断歩道の歩行者を気にしつつ、右折する必要があります。非常に危険で慎重さを要する交差点になっています。このため、複数台の大型車が交通を滞留させずに、スムーズに右折することは困難です。<u>事故の発生も予測されます。</u>(意見 15-1)</p>	<p>(前頁より) 本事業の供用時は、 ・物流倉庫へ入出庫する大型車の出入口付近には、必要に応じて交通誘導員を配置し、一般車両及び歩行者の安全を確保するとともに、周辺道路の円滑な交通流の確保に努める。 ・施設利用者に対し、スムーズな交通誘導が行える看板等の設置を検討する。 ・歩道等を利用する歩行者・自転車に対し、自動車の出入りの注意喚起を行うために、出庫灯等の整備を検討する。 ・入居するテナントに対し、危険箇所を周知し、施設関連車両の運転者への安全教育の徹底をテナントに要請する。 といった環境保全のための措置を徹底し、計画地周辺の交通安全に努めてまいります。 そのほか、西加瀬こども文化センター、西加瀬老人いこの家、荻宿小学校及び保育施設などにつきましては、事前に事業の説明を行ってまいります。 施設関連車両の走行ルートは関係機関などと協議を行いながら周辺交通への影響に配慮した左折IN(入場)、左折OUT(出場)となるルートを計画しました。(条例準備書 p. 38～42 参照) 本事業の物流倉庫は24時間稼働を想定しています。なお、物流倉庫に入出庫する大型車の台数は、休日は平日の約33%と想定し、夜間は昼間の4～24%程度と想定しています。(条例準備書資料編 p. 資 1～4 参照) 実際の稼働時間は入居テナントの運営時間により決まります。施設の稼働については、周辺環境への配慮を行うよう入居するテナントに要請いたします。 供用時の施設関連車両の平日の計画交通量については、合計約1,347台/日(大型車約761台/日、通勤車両などの小型車約586台/日)としています。 また、本事業において、計画地に接することのない周辺の既存道路の拡幅、横断歩道橋の設置は困難ですが、信号機の新設については、ご要望として関係機関にお伝えし、市道荻宿小田中線(I)の一部区間の交通安全施設の新たな設置については適宜検討を進めてまいります。 交通誘導員は、24時間の配置を基本とし、朝夕の通学時間帯など歩行者・自転車の安全確保と通行優先の交通誘導に努めてまいります。</p>
<p><安全・安心の阻害> ・<u>周辺は、大楽幼稚園、木月保育園、荻宿小学校、木月小学校の通園、通学経路となる道路です。</u> 子供を自転車に乗せたお母さんが通行するエリアです。 また、歩道は自転車で通行しやすく、車道を通るべきエリアです。 どのように住民・子供たちの安全・安心が守られるのか不透明です。 大和工業が、率先して住民・子供たちの安全を守る取り組みを行うとは思えません。 <u>住民との接触事故は必ず発生する</u>と考える方が当然です。 大和工業は事故責任を取らず、トラック運転手の責任とする可能性が高いと考えます。 つまり、施設を作ったもの勝ちの無責任な計画です。 住民の安全・安心が阻害されます。(意見 15-2)</p>	<p>児童の通学路、高齢者を含む地域住民の重要なインフラであるバスの運行道路に多数の大型トラックを走らせて、何も問題が起きないと本気で考えているのでしょうか。そもそも住宅街のど真ん中に大型の物流倉庫を設置することに、どのような社会的意義があるのでしょうか。営利を追求する必要性は十分に理解できませんが、「人・街・暮らしの価値共創グループ」を唱うのであれば、その破壊につながる活動はいかなるものかと思えます。 本当に何も問題がおきず、地域住民の生活を壊さずにできるプロジェクトだと考えているのであれば「～していく予定です」のような形</p>
	(次頁へつづく)

【項目】 (9) 地域交通	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>式的なコメントより、「～を約束します」と言い切れる案をだして頂きたいと存じます。<u>最低でも通学路（小、中学校の周辺）やバスの運行道路に多数の大型トラックが走行する事態だけは避けて頂きたい、行政にも地域住民の健全な暮らしを守って頂きたいと存じます。</u>（意見16）</p>	<p>（前頁より）</p> <p>なお、当施設では、複数の荷主企業や運送会社等にテナントとして入居していただき、各テナントが業務を行うことを想定していますので、入居テナントの入出庫が発生しない場合は、交通誘導員の配置については別途検討をいたします。</p> <p>本事業の供用時は、交通混雑の予測結果やトラックバース予約システムによる待機車両の発生抑止対策からバスの運行について著しい影響はないと考えますが、施設関連車両の走行ルートとなる県道大田神奈川線の走行についても交通安全優先を入居テナントに要請いたします。</p> <p>また、路線バスや介護施設送迎車などの一時停止車両に対して十分な安全確認を行ったうえで周辺交通の円滑な交通に配慮した運行を行うよう、各テナントに要請いたします。</p> <p>各テナントとの契約時には環境影響評価の内容を説明し、環境保全のための措置を遵守することなどを重要事項説明書に明記することを検討いたします。</p> <p>また、計画建物の管理運営は、大和ハウスグループの大和ハウスプロパティマネジメント株式会社が行う予定です。</p> <p>周辺住民の方々にはできるだけご迷惑がかかることが無いよう管理運営を行います。</p> <p>供用後は、施設内に24時間常駐の防災センターを設置し、そちらに窓口を設ける予定です。詳細については未定ですが、連絡先の掲示などを検討いたします。</p> <p>緊急時については、警察等の指示に従い適切に対応いたします。</p> <p>なお、交通事故については、一般的に事故当事者間での解決になると考えます。</p>
<p>こどもの通学路</p> <p>我が家には小学生の子供がいますが、子供の通学路や放課後に遊びに行く道路にもトラックが行き来することになります。そういった事情などを無視して大型のトラックを通行させて事故が起こったら、後々補償してもらえらるのでしょうか。</p>	
<p>西加瀬地区の子供は、放課後に一人で遊びに行くな、という地域にしたいのかなと思ってしまいます。</p> <p>せめて、<u>7：00から18：00の大型トラックの通行をなしにしてください。</u>（意見17-3）</p>	
<p>ガス橋から荻宿小田中線に入る入口付近にある横断歩道（信号なし）では、歩行者が横断待ちをしても、止まらない車両が多い。</p> <p>現状でも交通マナーが悪いのに、<u>これ以上交通量が増えれば横断が困難になる。</u>（例え、横断歩道前で止まる車が増えても、渋滞の原因となる。また付近に荻宿消防署があり、緊急出動の妨げになる。）（意見19-3）</p>	
<p>3. 荻宿小田中線は、病院や学校、買い物で利用している人が多く、また、子供からお年寄りまで利用していることから安全面に問題があり反対です。</p> <p>⇒<u>報告書には、車の混雑度のみの報告で、自転車や徒歩で生活している人の安全が説明されていない。</u>（175ページの場所は、荻宿小田中線を渡る自転車、歩行者が多いのに、対策が無い。）</p> <p>⇒<u>措置が本当に実施されるか不明瞭の対策で、安全を確保できていると判断できない。</u></p> <p>⇒本プロジェクトのような交通量が多くなるプロジェクトを住宅地を通らず、最低でも尻手黒川から直接、搬入・搬出できるように対策すべきである。（意見20-4）</p>	
<p>2 そのうえで、業者が提案によっても、<u>大型車の増加は、あまりにすさまじい台数です。</u>準備書P480には、「供用時の交差点将来交通量」があります。荻宿方面から労災病院前交差点に向かう大型車は、現況と将来予測で、66台/時。これに施設利用台数が、67台/時となっています。つまり、市道荻宿小田中線を通る大型車は、2倍になり、1時間に16時から17時のピーク時に</p>	

【項目】 (9) 地域交通	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>は、133 台（1 分間に 2. 2 台）が通過するのです。<u>大型車 1 台が通過するときの、騒音、振動、交通渋滞、交通事故の危険が、2 倍になるということです。さらに、24 時間 365 日営業の物流センターを出庫する大型車・小型車は、深夜も早朝も切れることはありません。たいへんな環境負荷は明らかです。</u></p> <p>西加瀬プロジェクトをこのまま、実施することはできない、中止か大幅な計画変更が、環境アセスの市民からの結論です。（意見 26-3）</p>	<p>(指定開発行為者の見解は p. 624～626 参照)</p>
<p>・計画地四周は、さほど広い道路に囲まれているわけではありません。終始、業務用大型トラックの往来が密になり、お年寄りや子供の多い境界の交通環境が著しく悪化すると考えます。（意見 27-2）</p>	
<p><u>施設関連車両の急増と 24 時間走行はやめるべきです。</u></p> <p><u>物流センター供用開始後の施設関連車両（大型車、小型車の入出庫台数）についての予測根拠のあいまいさは大きな疑問だが、準備書で示された車両数（大型車 761 台、小型車 586 台、そのうち、物流倉庫関係は、平日大型車 736 台、小型車 500 台）として考えても、車両の増加による環境への深刻な負荷は明らかであり、それへの対策をきわめて不十分です。</u></p> <p><u>大型車の増加は、あまりにすさまじい台数です。</u></p> <p>準備書 P480 には、「供用時の交差点将来交通量」があります。荻宿方面から労災病院前交差点に向かう大型車は、16 時から 17 時のピーク時には、現況と将来予測で、66 台/時。これに施設利用台数が、67 台/時となっています。つまり、市道荻宿小田中線を通る大型車は、2 倍の 133 台（1 分間に 2. 2 台）が通過するのです。</p> <p>大型車 1 台が通過するときの、騒音、振動、交通渋滞、交通事故の危険が、2 倍になるということです。さらに、<u>24 時間 365 日営業の物流センターを出庫する大型車・小型車は、深夜も早朝も切れることはありません。たいへんな環境負荷は明らかです。</u></p> <p><u>そして、環境保全のための措置として述べられているのは、テナントへの要請、交通誘導員の配置、従業員への要請などなど、すべて直接的な規制をとまなう措置ではなく、保証もありません。</u></p> <p>深刻な環境負荷が予測される西加瀬プロジェクトをこのまま、実施することはできない、中止か大幅な計画変更が必要です。（意見 28）</p>	

【項目】 (9) 地域交通	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>交通量についても、<u>平日の平均</u>（あくまで見込みかつ平均と理解）で <u>1347 台（大型、小型の合計）</u> とのこと。1 分に 1 台平均とは驚きである。それが既に渋滞が起こっている道路に追加され、<u>そこを子供が毎日通学すると思うとぞっとする。検討をみると、対策はとられており安全と思われる、などの言葉が並ぶが、実際に事故が起こってからでは遅い。</u></p> <p>出場ルートが一車線であるような計画はさすがな想定と言わざるを得ない、せめて二車線への道路整備と合わせないと実現不可能と意見する。（意見 34-2）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 24 時間稼働のトラックについて 騒音被害迷惑です。 ・ 24 時間稼働のトラックについて 排気ガス病気もちの人、子どもたち、全ての人にとって、排気ガスは、有害。体調悪化したら、責任とってくださいか。 ・ <u>24 時間稼働トラックについて 通学路の安全が言われている中、日本中で、クルマの事故が多発している。毎分 1 台トラックが通ること、事故が起こることが心配。</u> こんなにと、トラックが通る中で、安心して過ごせる保証がダイワハウスにできるのか。 ・ 24 時間稼働トラックについて 排気ガスが常に出続ける中、洗濯物が汚れる、家の換気も排気ガスまみれの空気の入れ替え、身体に支障が出た場合、ダイワハウスのトラックによる被害だと認めるのか。 ・ 24 時間トラックについて 運転しながら、喫煙（タバコ、電子タバコ、加熱式タバコなど）している運転手が多くいる。窓を開けながら、喫煙し、周囲に副流煙を撒き散らしている。そのような、トラック運転手の指導を責任もって、できるのか。 ・ 物流倉庫内に、喫煙所を作って、従業員が何百人も、そこで、タバコを吸い、外に副流煙を出されるのが苦痛。喘息持ちの私は、物流倉庫のすぐ近くの家。体調、精神が狂いそう。健康に害がでたら、無条件で、認めて、損害賠償金出せるのか。（意見 38） <p>また、ガス橋通りは近隣の小中学生の通学路にもなっています。わざわざそこを物流倉庫への使用道路にするのは危険だと思います。我が家を含め近隣には小さな子供のいる家庭がたくさんあります。子供への健康面の影響も考え、<u>ガス橋通りを倉庫への使用道路にすることには断固反対です。</u>（意見 39-2）</p> <p>交通量多く危険（意見 41-1）</p>	<p>(指定開発行為者の見解は p. 624～626 参照)</p>

【項目】 (9) 地域交通	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>・以前平和公園の近くに住んで勤務も近い所だった。 平和公園にも自転車をよく遊びに行ったが、あの住宅地に巨大物流倉庫は生活環境を一変させてしまいます。絶対やめて下さい。 又、市道 12 号線も自転車で通行しますがこれ以上の車両の増大は絶対事故が起きます。やめて下さい。(意見 62-1)</p>	(指定開発行為者の見解は p. 624~626 参照)
<p>・交通量が増えることによる渋滞や交通事故、排気ガスなどが心配です。(意見 76-2)</p>	
<p>住宅地に巨大物流倉庫が出来れば、アイドリング、排気ガス、ゴミのポイ捨て、タバコのポイ捨て等発生、子ども達の交通事故、騒音・振動・粉塵本当に困ります。もっと物流倉庫でなく、住んでいる近くの人達に喜んでもらえる施設にしてほしいです。！(意見 79)</p>	
<p>求められるべき、安全で安心な「通学路」がこれ以上おびやかされるのはがまんできません。(意見 85)</p>	
<p>菟宿：小田中線の近くに 50 年以上住んでいます。この住宅地に「24 時間・運営する物流センターの建設」計画を知りました。 今までの暮しが出来なくされてしまいます！ 大型車が 24 時間この道路を走行することになると、安全に道路を渡ることも出来ません。(歩道橋の階段の登り降りは出来ません) 又、排気ガスで呼吸が苦しくなると咳こみます。近くに保育園、小学校、中学校、高等学校、病院・子ども文化センター・いこいの家・白揚園が設置しています。日常生活をする場所です。 「住民の命」を守るためにこの計画を中止にして下さい。(意見 92)</p>	
<p>娘家族が北加瀬 3 丁目に住んでいて、孫たちの交通事故を心配しています。(意見 95-1)</p>	
<p>3. 計画地の周辺道路は片側 1 車線の狭い通りで大型車両の増加による危険性の増加が見込まれる。また、尻手黒川線は現在でも時間帯によって渋滞がひどく、さらなる交通量の増加により渋滞の悪化や交通事故の増加、生活環境悪化も懸念されるため計画には賛成できない。(意見 99-4)</p>	
<p>住民が利用している老人憩いの家、障害施設があり、交通事故や路上駐車的事も懸念しています。(意見 105-1)</p>	
<p>生活環境、通学路を妨害する様な事になるのであるなら建設する意味はないと感じます。(意見 106)</p>	
<p>・通学路として利用している為、危険性が増える可能性があり心配。(意見 114-2)</p>	

【項目】 (9) 地域交通	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>近くには幼稚園、保育園、小中高学校があり通学路になっています。</p> <p>子供たちの往来が多い中トラック等の車が今の何倍にもなる事は非常に危険です。このような住宅地に巨大物流倉庫が出来る事に反対です。</p> <p>騒音、振動、路上駐車、交通渋滞等の多発も心配です。</p> <p>計画の変更をぜひお願い致します。(意見 115)</p>	(指定開発行為者の見解は p. 624～626 参照)
<p>上記の様にダイワさんは言っていますが実態と違います。下記意見です。</p> <p>大和ハウス工業の企業理念に反する「西加瀬プロジェクト」の計画の中止を強く要望します。</p> <p>住民の健康被害が発生することは明らかです。</p> <p>騒音・振動・排気ガス・に加えて、<u>通学路を通る子供達や道路脇を通行する自転車にとって大型トラックは脅威</u>です。</p> <p>毎日の安全が脅かされることは明白です。</p> <p>計画は中止して下さい。(意見 124)</p>	
<p>2. <u>昼夜の交通量は耐えがたく、また事故等が心配</u>。(意見 127-2)</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ・私の住んでいる所は、多摩区で近くに小沢城跡があり大変静かな環境でくらしています。 ・ところで、元荏原製作所あと地に、物流センターを設置するとの計画を友達から聞きましたが、<u>大変なトラックの量になるそうで、近くに中学校や小学校があり、危険な環境になる</u>で、やめてもらいたいと思います。(意見 130) 	
<p>計画地のそばには<u>こども文化センター、老人憩の家、障害者の通路施設</u>などあり交通事故が心配です。計画では、大型～中小車両が出入りします</p> <p>この様な施設を住宅密集地に造るのは絶対反対です。</p> <p>計画の変更を求めます。(意見 131)</p>	
<p><u>住宅街の中にあり、通学路としても使われる道路であり、片側1車線の道路、通学時間帯は小・中学生はもちろん、高校生の自転車の通行量の多い道で大型車を何台も通すのは危険</u>。</p> <p>現状でも<u>ガス橋から尻手黒川街道に出る道として交通量が多く、振動や騒音で困っている人がいる</u>。</p> <p>大型車両の交通量が増えれば、更に酷くなることは明らか。</p> <p>以上の理由から、巨大物流倉庫の建設に反対します。(意見 136)</p>	
<p>①商店街や学校、保育園などがあり人々の生活を守る為には安全第一であります。<u>大型車両</u></p>	

【項目】 (9) 地域交通	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p><u>の走行が増えれば事故などの危険が増えるのは想定内です。安全が担保されなければ工事着工物流センターの建設は反対です。</u></p> <p>② <u>高級者が多く介護施設の送迎車も走っています。利用者の乗り降りは危険もあります。企業は社会への貢献が大前提です。住人の安全確保が必須です。(意見 144)</u></p>	(指定開発行為者の見解は p. 624～626 参照)
<p>市道荊宿小田中線に限らず、倉庫周辺の住民はバスで通勤通学する人も多い現状です。</p> <p><u>大型トラックを含む一日 1300 台もの車が増えれば、その時間帯にも渋滞する。仕事・勉学の妨げになる。現在仕事で周辺道路を使用している営業車から見れば渋滞の加速は営業妨害です。歩行での通勤者や、とりわけ通学の子ども達が一番危険で困ります。子どもは判断が未熟です。事故が起きてからでは遅いのです。命の問題です。</u></p> <p>なんで 24 時間稼働なのか、渋滞やアイドリング対策はそもそも徹底が困難。無謀な・；8 計画は中止して下さい。(意見 152)</p>	
<p>車両が著しく増えて、排気ガスの影響で子供が暮らす環境が破壊されます。もちろん大人もです。喘息にはなりたくないです。人生を狂わせる計画です。ても周囲の住民の住環境を損ないます。</p> <p>計画の中止をお願いします。<u>市道荊宿小田中線に大量の大型トラックが毎日通ることによる影響は甚大、渋滞している道路では子供単独での外出や高齢者の外出は危険、洗濯物の外干しもできなくなります。外や家の中での住環境が大きく変わるの承服できません。計画は中止、反対です。(意見 153)</u></p>	
<p>この計画の規模は非常に大きく、色調を工夫しても、1, 2, 3 階を低層にしても高さ 50m を超し幅が 230m 余りの建物は圧迫感があり景観が損なわれます。巨大規模建物により景観が大きく損なわれます。<u>1300 台以上の車両の出入り</u>で、大気汚染、騒音や振動、<u>交通事故も不安</u>。西加瀬地域は閑静な住宅地域であり終の棲家として戸建てを購入して 30 年近く住んでいます。敷地一杯に巨大物流倉庫を計画していますがこのような野心的なプロジェクトは聞いたことがありません。24 時間稼働の巨大な物流倉庫を計画すること自体無謀過ぎます。市民生活への威圧感がぬぐえません。計画は中止してください。(意見 154)</p>	
<p>私は、荊宿小学校、住吉中学校に通い、この地域で育ってきました。地域にある公園にも沢山お世話になりました。今も、地域の公園には、遊んでいる小中学生をよく見かけます。幼い子どもを連れている若いお母さんたちの姿も沢山みます。<u>トラックが多く通るようになる</u>とい</p>	

【項目】 (9) 地域交通	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>うことは、単純に考えて交通事故にあつてしま<u>う確率も増えてしまう</u>ということです。地域に住む人々の安全と安心のためにも、巨大物流倉庫建設の計画を考えなおしてほしいと思います。(意見 157)</p>	(指定開発行為者の見解は p. 624～626 参照)
<p>私は、元荏宿小の教員でした。学区なので周辺の様子は、わかります。退職後、荏宿商店街は、閉店する店が多く、さびしくはなっています。でも、マンションが建ち、児童数は、増えているのでは、ないでしょうか。<u>子どもたちの通学路附近を大型車が、年中走るといのは、とっても心配です。住宅地に巨大な物流センターを建設することじたいがおかしいです。</u></p> <p>広い土地は、災害時に集まれる場所・安心して遊べる公園図書館など、公共の施設にこそ使ってください。</p> <p>住民のくらしをこわす巨大物流センター建設に反対します。川崎市が、なぜ許可したのか、住民のことを考えないのか信じられません(意見 160)</p>	
<p>1. <u>バス道路、生活道路、通学路でありこれ以上の交通量増大は困る</u></p> <p>2. <u>片側一車線の道路に大型車輛が現在以上に走るとは事故の危険大と思われる。渋滞は必至。</u>(意見 161)</p>	
<p>住宅が密集し、すぐ近くに子ども文化センターや老人いこいの家、しょうがい者施設がある町のだ真ん中に、巨大な物流倉庫を造り、<u>運送トラックが 1 日当たり千数百台も片側 1 車線の生活道路を昼夜走るとは、住民生活に計り知れない被害をもたらすことは火を見るより明らかです。</u></p> <p>このような住環境破壊の計画は絶対許されるべきではありません。</p> <p>きっぱり中止するべきです。(意見 167)</p>	
<p>住宅密集地にこの様な巨大物流倉庫が出来ることに反対です。<u>地域には子どもたちやお年寄の施設もあり不安です。</u></p> <p>交通量、排気ガスなど心配はつきません。</p> <p>大型トラックが昼夜走ることによる騒音や振動には精神的にもおかしくなりそうです。</p> <p>我家も時折、夜に車が走り、ドドドッという音や振動に悩まされています。</p> <p>環境保全の立場からみてもありえない。計画の中止を求めます。(意見 172)</p>	
<p>1. <u>ここは住宅地で老人や子供の沢山住んでいる地域です。通学時間帯にはボランティアさんが子供を見守るなど地域で安全をするような場所</u>です。</p> <p>大型トラックが 24 時間出入りするなど危険な事は困ります。(意見 189-1)</p>	

【項目】 (9) 地域交通	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>物流倉庫建設に反対します。</p> <p>荏宿小田中線は、<u>今でも交通量が多く、大型トラックが一台通るだけでも、強い圧を感じます。</u></p> <p><u>この地区は、児童が多く、事故がとても心配です。</u></p> <p>事故が起きてからでは、とりかえしがつきません。</p> <p>子供の命と未来を守るため、今回の計画に反対します。(意見 204)</p> <p>荏宿を通るバス道路は、片側一車線の生活道路です。道路の脇には民家も多く、保育園や病院、老人いこいの家、児童館、障害者施設などがあり、<u>大型トラックが通るとなると事故の心配が多いです。</u>(意見 207-1)</p> <p>市道荏宿小田中線の綱島街道近く(ドミノピザ向かい)は、歩道がありません、このエリア同度沿いには飲食店やサービス業や住宅があり、子供も住んでおり、大量な大型トラックを通す前に、きちんと歩道の整備をするべきです。</p> <p>木月住吉町はプロジェクト予定地からは離れていますが、<u>木月住吉町にも 100%大型トラックとトラックが通行しますので、100%交通安全管理を求めます。</u>この辺は駅にも近い為通勤通学以外にも、買い物や習い事等で利用者が多く、住民以外にも関東労災病院に向かう方など多様な使い方があり、歩道橋があるから反対方向の歩道にと思うかもしれませんが、主にお年寄りやけが人には難しくも、トラック中心の町ではなくもっと皆に優しいバリアフリー化を考えてください。</p> <p>歩道橋に関しては、荏宿と西加瀬も同じです。歩道橋があるから安全は間違えで、あくまでも安全対策の一部です、病気やけが人は利用が難しく、登校時等子供達の利用時間にトラックの交通量が多いから皆が歩道橋を使うのは、歩道橋内で事故のリスクがあります。</p> <p>人の安全を第一にお願いします(意見 217)</p> <p><u>工事車両・物流センター関係車両通行予定道路には、数カ所信号のない横断歩道があります。</u></p> <p><u>予定では、ほぼ毎日大量なトラックの交通量です、きちんと信号整備を望みます。</u></p> <p>市道荏宿小田中は、歩道は自転車と徒歩の通行が同じ道になっています。元々の歩道が狭く今でも時間帯によっては通行が困難です。何か綱島街道迄に歩道の整備予定はありますか？</p> <p><u>今は大型トラックの交通量が少ない為、自転車通行時、歩道に歩行者が多い時は車道を通行したりしていましたが、大型トラック横を通るのは怖すぎます。資料には基本施設内や近隣の</u></p>	<p>(指定開発行為者の見解は p. 624～626 参照)</p>

【項目】 (9) 地域交通	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>情報ですが市道荊宿小田中線は全ての大型トラックが通るなら、自転車や歩行者の安全対策を網島街道迄行ってください。</p> <p>特に通勤通学・こぶん利用者は自転車が多く、白楊園の方々は障害は違いますが、徒歩で通っている方もいます。今現在市道荊宿小田中線を使っている方の安全を確保して下さい。(意見 218)</p>	<p>(指定開発行為者の見解は p. 624～626 参照)</p>
<p>網島街道、尻手黒川街道、ガス橋通りだけでなく、<u>現在片側 1 車線の市道中原 12 号線と北加瀬 22 号線、小田中荊宿線に駐車場を使用することにより日常的に交通渋滞が起きます。たとえ幅員拡張の工事が行われても大型、中型トラックの路上駐車、待機車両の増加だけでなく、商業施設が出来ることでの来場者、従業員の通勤により交通環境の激変、住宅環境が悪化します。今後入場ルートと出場ルート数は推測で増減はどの程度見込まれているのでしょうか？自動車の急増で近隣の荊宿小学校や住宅街を走ることにより危険が増します。個人契約ドライバーや運送会社により交通ルールや仕様ルート守られるとは到底思えません。また 24 時間稼働による騒音や大気汚染の懸念があり不安を感じており開発の中止を求めます。(意見 22)</u></p>	<p>供用時の自動車動線計画図は、p. 38～42 に示したとおり、施設関連車両の走行ルートは関係機関などと協議を行いながら周辺交通への影響に配慮した左折 I N (入場)、左折 O U T (出場) となるルートを計画しました。</p> <p>施設関連車両の走行に伴う交通混雑の予測結果は、施設関連車両の走行ルートでは円滑な交通処理が可能とされると予測しました。よって、本事業の実施に伴い一般車両が周辺道路を抜け道として使用することは考えにくいと判断しております。</p> <p>また、待機車両の発生抑止のため、計画建物の主な用途となる物流倉庫には、各階にトラックバース(荷捌きスペース)を確保する計画としております。トラックバースは、2～6 階の合計で 430 台分あり、入庫する大型車のピーク時間帯の 5 倍以上確保していることとなります。また、計画地南北には大型トラックの待機場を 20 台以上確保するほか、トラックバース予約システムを導入します。</p> <p>導入するトラックバース予約システムは、トラックバースの空き状況を管理し、事前に場所と時間を自動予約して各テナントとドライバーが情報共有するシステムです。このシステムを導入することで入庫待ち車両がなるべく発生しないよう運用してまいります。</p> <p>なお、供用後の施設関連車両の交通量については、入居テナントの状況などによりますが、これまでの既存施設の実績から想定を著しく上回ることはないと考えます。</p> <p>当施設では、複数の荷主企業や運送会社等にテナントとして入居していただき、各テナントが業務を行うことを想定しています。各テナントとの契約時には環境影響評価の内容を説明し、環境保全のための措置を遵守することなどを重要事項説明書に明記することを検討いたします。</p> <p>計画建物の管理運営は大和ハウスグループの管理会社である大和ハウスプロパティマネジメント株式会社が行う予定です。</p> <p>また、供用後は、施設内に 24 時間常駐の防災センターを設置し、そちらに窓口を設ける予定です。詳細については未定ですが、連絡先の掲示などを検討いたします。</p>

【項目】 (9) 地域交通	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>また、最も重要な点が抜けている。 大型トラックが目前を走り抜ける時、一番感じることは何だろうか？ それは、騒音の大きさが何デシベルだとか、排気ガスに含まれる物質が何 PPM 以下だとかということではないだろう。 それは<u>大きな車体がうなりをあげて迫ってくる威圧感と恐怖である。</u> <u>この体験が、近隣生活道路で今後 365 日休みなく 1000 回も増えるということが大問題なのだ。(意見 35-4)</u></p>	<p>本事業の供用時は、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・物流倉庫へ入出庫する大型車の出入口付近には、必要に応じて交通誘導員を配置し、一般車両及び歩行者の安全を確保するとともに、周辺道路の円滑な交通流の確保に努める。 ・施設利用者に対し、スムーズな交通誘導が行える看板等の設置を検討する。 ・歩道等を利用する歩行者・自転車に対し、自動車の出入りの注意喚起を行うために、出庫灯等の整備を検討する。 ・入居するテナントに対し、危険箇所を周知し、施設関連車両の運転者への安全教育の徹底をテナントに要請する。 <p>といった環境保全のための措置を徹底し、計画地周辺の交通安全に努めてまいります。</p> <p>また、入居するテナントが利用するドライバーや施設利用者に対して法定速度の遵守やエコドライブの徹底を要請いたします。</p>
<p>1 具体的に入口付近には、警備員等を配置し住民の安全を確保し交通事故が起きないようにしてほしい。</p> <p>2 住民、特に子ども、年配者の安全を第一に考えてほしい。(意見 49-1)</p>	<p>本事業の供用時は、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・物流倉庫へ入出庫する大型車の出入口付近には、必要に応じて交通誘導員を配置し、一般車両及び歩行者の安全を確保するとともに、周辺道路の円滑な交通流の確保に努める。 ・施設利用者に対し、スムーズな交通誘導が行える看板等の設置を検討する。 ・歩道等を利用する歩行者・自転車に対し、自動車の出入りの注意喚起を行うために、出庫灯等の整備を検討する。 ・入居するテナントに対し、危険箇所を周知し、施設関連車両の運転者への安全教育の徹底をテナントに要請する。 <p>といった環境保全のための措置を徹底し、計画地周辺の交通安全に努めてまいります。</p>
<p>・計画地のそばに息子家族が住んでいて子ども文化センターを利用しています また老人憩の家、障害者の通所施設などもあり交通事故が心配です。(意見 59-2、71-1、74-2、77、78-1、81-4、94-1、162-1、163-5、176-1、182、203-2)</p> <p><u>土地利用計画図を拝見すると、車両出口の位置が市道荏宿小田中線 1 カ所で、出口の横に公園がありますが排気ガスや交通事故のリスクが高いのではありませんか？</u> <u>又車両出口予定地の横は新幹線を挟んで直ぐに老人いこいの家・子ども文化センター・福祉施設があり、特に子供の行動は予測不能で、交通事故の確率が高くなると思います。</u> <u>車両出口予定地は道路を挟み第二種住居地域です。住宅街への配慮を考えるべきで車両出口を工場地域側に変更をお願い致します。</u> <u>子ども文化センター横の横断歩道では、町会の方々ボランティアで児童の交通安全活動をずっと行っています。今の交通量でも児童の安全が危険な状態なので、終日全ての車両出入口に警備員の配置をお願い致します。(意見 221)</u></p>	<p>そのほか、西加瀬子ども文化センター、西加瀬老人いこいの家、荏宿小学校及び保育施設などにつきましては、事前に事業の説明を行ってまいります。</p> <p>交通誘導員は、24 時間の配置を基本とし、朝夕の通学時間帯など歩行者・自転車の安全確保と通行優先の交通誘導に努めてまいります。</p> <p>なお、当施設では、複数の荷主企業や運送会社等にテナントとして入居していただき、各テナントが業務を行うことを想定していますので、入居テナントの入出庫が発生しない場合は、交通誘導員の配置については別途検討をいたします。</p> <p>また、計画建物の管理運営は大和ハウスグループの大和ハウスプロパティマネジメント株式会社が行う予定です。</p>

(次頁へつづく)

【項目】 (9) 地域交通	
意見の概要	指定開発行為者の見解
	<p>(前頁より)</p> <p>施設内に 24 時間常駐の防災センターを設置し、そちらに窓口を設ける予定です。詳細については未定ですが、連絡先の掲示などを検討いたします。</p> <p>各テナントとの契約時には環境影響評価の内容を説明し、環境保全のための措置を遵守することなどを重要事項説明書に明記することを検討いたします。</p> <p>また、車両出入口の位置は、市道荻宿小田中線（Ⅰ）の交差点配置などの制約があり、関係部署と協議の上現在の計画となりました。車両出入口の位置を変更することは困難ですが、入居するテナントが利用するドライバーや施設利用者に対してエコドライブの徹底を要請いたします。</p>
<p><u>バス道路(北加瀬 22 号線)をトラックが大量に走行することで、周辺道路の交通量増加が懸念される。バス道路周辺の道路は、歩道と車道が分離されておらず、小学校通学路（(北加瀬 22 号線へ通じる脇道)の交通量が増えるのは危険です。スクールゾーンを設け、登下校時間帯は車両通行止めにする、歩道と車道を分けるなどの対策をしていただきたいです。</u></p> <p>バス道路(北加瀬 22 号線)の横断は、通学時は歩道橋を利用することになっていますが、それ以外では歩道橋下の道路を横断する子供達も見受けられます。道路沿いには、西加瀬こども文化センターや老人施設もあり、事故を避けるために、歩道橋のふもとへ横断歩道を移動する、見やすい信号を設置するなど、適切な対策を講じていただきたいです。<u>具体的な対策内容について、住民の目に見える形で示してください。</u></p> <p>バス道路は 2 車線しかなく、拡幅するとはいえ、周辺に小学校や総合病院がある地域の生活道路を、一日に 1000 台を超えるトラックが走行するのは、計画に無理があると思います。<u>災害時、緊急時に緊急車両の走行にも影響が出ないよう対策を講じていただきたいです。(意見 56)</u></p>	<p>施設関連車両の走行ルートとなる市道北加瀬 22 号線付近となる T4 荻宿歩道橋交差点は、交通量の処理が可能とされる交差点需要率 0.9 を下回るものと予測し、施設関連車両の走行により交通流が変化する車線の混雑度は交通処理が可能とされる道路の車線混雑度 1.0 を下回ると予測しました。</p> <p>また、無信号交差点における交通処理の予測結果は、交通処理は可能と予測しました。(条例準備書 p. 483～485 参照)</p> <p>このことからご指摘のように施設関連車両の走行に伴い周辺の脇道の交通量が増加するとは考え難いと思われまます。</p> <p>施設関連車両走行ルートは、一部区間を除き歩車分離が図られており、交通安全施設が整備されていることなどから、交通安全は確保されているものと予測しました。</p> <p>一方、市道荻宿小田中線（Ⅰ）の労災病院前交差点付近はマウントアップとガードパイプの設置が片側のみ、平間交差点付近は安全施設の設置がないことから、歩行者に対する安全への配慮が必要であると予測しました。</p> <p>なお、市道中原 12 号線は、計画地に接する範囲は車道、歩道を拡幅し、自転車ナビライン（自転車の安全な通行を促すための青い矢羽型路面標示）を設置する計画であり、全区間新たな道路幅員構成にあわせた白線などの路面表示とする計画であることから、交通安全は確保されるものと予測しました。</p> <p>また、施設関連車両走行ルート上には複数指定通学路が並行及び横断する箇所がありますが、横断歩道や信号、歩道橋が整備されていることから、交通安全は確保されるものと予測しました。</p> <p style="text-align: right;">(次頁へつづく)</p>

【項目】 (9) 地域交通	
意見の概要	指定開発行為者の見解
	<p>(前頁より)</p> <p>歩行者・自転車の交通安全については、周辺道路の歩車分離が図られ、市道中原 12 号線は、計画地に接する範囲は車道、歩道を拡幅し、自転車ナビラインを設置する計画であり、全区間新たな道路幅員構成にあわせた白線などの路面表示とする計画であることから、交通安全は確保されるものと予測しました。</p> <p>なお、交通規制はご要望として関係機関にお伝えしますが、指定開発行為者がスクールゾーンを設けることはできませんのでご理解をお願いいたします。(条例準備書 p. 486 参照)</p> <p>本事業の供用時は、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・物流倉庫へ入出庫する大型車の出入口付近には、必要に応じて交通誘導員を配置し、一般車両及び歩行者の安全を確保するとともに、周辺道路の円滑な交通流の確保に努める。 ・施設利用者に対し、スムーズな交通誘導が行える看板等の設置を検討する。 ・歩道等を利用する歩行者・自転車に対し、自動車の出入りの注意喚起を行うために、出庫灯等の整備を検討する。 ・入居するテナントに対し、危険箇所を周知し、施設関連車両の運転者への安全教育の徹底をテナントに要請する。 <p>といった環境保全のための措置を徹底し、計画地周辺の交通安全に努めてまいります。</p> <p>また、ご意見は承り関係機関に伝えます。周辺道路の交通安全については、引き続き関係機関と協議を行ってまいります。</p> <p>なお、緊急時については、警察等の指示に従い適切に対応いたします。</p>
<p>(仮称) 西加瀬プロジェクトに関する意見書 2022 年 6 月 17 日 本事業者大和ハウス工業による計画の説明会に出席しました。</p> <p>以下の現状を考慮して頂きたい。</p> <p><u>計画では市道中原 12 号線中央付近に中型車専用の出入り口を作り市道荊宿小田中線まで道路を拡幅するとの事、尻手黒川道路より左折し、左折入庫、左折出庫するとの事</u> 道路の対面は第一種住宅地です。出入車両台数の削減をお願いします。</p> <p><u>市道 12 号線は生活道路です。尻手黒川線と交差する所は、歩行者及び特に元住吉又は、南加瀬方面に行く自転車が多数横断します。</u></p> <p>交差道路は勾配が有り、車両の右左折で最大の注意が必要です。</p> <p>現に車両との接触事故が多発しています。</p> <p><u>又、荊宿小田中線と 12 号線がぶつかる所が広がった場合、車両の左折が容易になり規制道路にもかかわらず、大型車両の迂回路になる事も予想されます。</u></p>	<p>本事業の基本計画段階においては、周辺交通への配慮として市道中原 12 号線沿いの車両出入り口は、計画地西寄りとする事で周辺の住宅に配慮しました。</p> <p>また、市道中原 12 号線は、計画地 (K 2) に接する範囲は車道、歩道を拡幅し、自転車ナビライン(自転車の安全な通行を促すための青い矢羽型路面標示)を設置する計画であり、計画地 (K 2) から計画地 (K 2) 西側の主要地方道鶴見溝ノ口線に至るまでの区間は、新たな道路幅員構成にあわせた白線などの路面表示とする計画であることから、交通安全は確保されるものと予測しました。(条例準備書 p. 486 参照)</p> <p>車線の白線については、道路管理者と協議を行い見通しの良い安全な車線となるように検討いたします。</p> <p style="text-align: right;">(次頁へつづく)</p>

【項目】 (9) 地域交通	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>隣接する朝日プリンテックでは道路より約10m奥まで桜を始め豊かに植栽し、その奥を4～5mのコンクリート壁を作り中を車両が通行しています。</p> <p>以上の事を考慮し市道12号線に対する計画を変更して頂きたい。(意見66)</p>	<p>(前頁より)</p> <p>市道中原12号線は最大積載量5トン以上の大型貨物自動車等進入禁止の交通規制が設定されているため、交通規制の対象となる車両は通行いたしません。</p> <p>なお、尻手黒川道路につきましては、歩車分離と横断防止柵の整備などが行われていることから、交通安全は確保されていると予測いたします。</p>
<p>市道中原12号線は、朝・夕特に通勤や通学の自転車、等が多く、車が苅宿方面に左折する際、横断歩道を渡るのは、今でもヒヤヒヤします。それに加えて、日吉中の方から来る車は、カーブしているため、見えづらいです。今でも不安な状態なのに車両が、異常な位増えるのは、おかしいと思います。(意見84-1)</p>	<p>物流倉庫に入出庫する大型車は既存施設の実績より4トン車と10トン車以上を想定しています。本事業の物流倉庫は24時間稼働を想定しています。なお、実際の稼働時間は入居テナントの運営時間により決まります。施設の稼働については、周辺環境への配慮を行うよう入居するテナントに要請いたします。</p>
<p>・朝日新聞とレッドバロンの交差点は信号がないため、尻手黒川線に合流する際、右折車があると渋滞が発生します。そしてスピードを出して走ってくる自転車も非常に多く、歩行者も多いです。そのため左折する際も右折時も慎重に安全確認が必要です。</p> <p>尻手黒川道路が渋滞している、歩行者、自転車の通過を待つことも多く、現在でも不便と思っている交差点であり、また事故発生要因が多い場所にこれ以上の交通量が増えることは断固反対です(意見209-3)</p>	<p>朝日プリンテック川崎工場がある市道中原12号線と尻手黒川道路が交わる無信号交差点付近は、交通事故が発生していることを入居テナントに伝えて交通安全の徹底を要請いたします。</p>
<p>住宅地の中に巨大物流倉庫を作るという事は、住民のことを考えていないのでないでしょうか。そもそも、このような倉庫は民家の無い場所に作られてきたと聞いています。</p> <p>“反対する10の理由”にも書かれているような理由があるわけで、そのことを無視して広い場所があるからという短絡的な考えにしか思えません。</p> <p>世の中で少子化が問題になっている中で、何故未来を担う子供たちを危険にさらすのでしょうか。</p> <p>それに、<u>主要道路の渋滞を避けて細い裏道を通る車も増えるのは必然です。住民の危険性も高まります。いくら交通規制をしたからと言って守られるとは限らない事は目に見えています。いろいろな場所で守られていないことが、ニュースなどで報道されています。</u></p> <p>このことは“反対する10の理由”に加えての意見です。</p> <p>どうかこれ以上、子供・障害者・老人他の住民を守っていける環境を壊さないでください。よろしく願います。(意見110)</p> <p>※「反対する10の理由」は意見書163となります。(P.281参照)</p>	<p>施設関連車両の走行に伴う交通混雑の予測結果は、交通量の処理が可能とされる交差点需要率0.9を下回ると予測しました。また、施設関連車両の走行により交通流が変化する車線の混雑度は、円滑な交通処理が可能とされる道路の車線混雑度1.0を下回ると予測しました。</p> <p>また、無信号交差点における交通処理の予測結果は、市道中原12号線から市道苅宿小田中線(I)に流入(左折)する交通量は、交通処理は可能と予測しました。(条例準備書p.483～485参照)</p> <p>このことから施設関連車両の走行ルートの交通混雑から計画地周辺の裏道を通る車が増え、危険性の増大につながるのでは考えにくいと思われます。</p> <p>本事業の供用時は、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・物流倉庫へ入出庫する大型車の出入口付近には、必要に応じて交通誘導員を配置し、一般車両及び歩行者の安全を確保するとともに、周辺道路の円滑な交通流の確保に努める。 ・施設利用者に対し、スムーズな交通誘導が行える看板等の設置を検討する。 ・歩道等を利用する歩行者・自転車に対し、自動車の出入りの注意喚起を行うために、出庫灯等の整備を検討する。

(次頁へつづく)

【項目】 (9) 地域交通	
意見の概要	指定開発行為者の見解
	<p>(前頁より)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・入居するテナントに対し、危険箇所を周知し、施設関連車両の運転者への安全教育の徹底をテナントに要請する。 <p>といった環境保全のための措置を徹底し、計画地周辺の交通安全に努めてまいります。</p> <p>そのほか、裏道の通行防止のため、計画地内の小型車駐車場などに、周辺道路の通行ルートを示した案内標識の設置を検討いたします。また、個別住宅などへの配送を除き細街路を抜け道として使用しないよう各テナントへ周知徹底します。</p>

表 11-1(10) 条例準備書に対する市民意見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】 (10) 温室効果ガス	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p><u>これ以上地域の環境悪化を招く計画は(アイドリングによる排気ガス、ホイ捨て、CO₂増大などが発生しますので) 中止して下さい。(意見 74-1、163-3、180)</u></p>	<p>本事業の供用時は、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・冷暖房施設等は、極力最新の省エネルギー型の設備を選定するとともに、導入可能な範囲で複層ガラスを採用することにより計画建物の断熱性の向上等に努め、省エネルギー対策を検討する。 ・計画建物内は、可能な限り設定温度等を定めて、過度な冷房・暖房を控える。 ・冷蔵庫及び冷凍庫は、日照の影響を受けにくい低層階に設置する。 ・施設利用者に対し、路線バスや電車等の公共交通機関の利用を促す。 ・施設駐車場内に看板を設置し、運転者に対しアイドリングストップ等、エコドライブの実施を促す。 ・太陽光発電の追加導入を検討する。 ・計画建物の外周部に緑化地を設け、温室効果ガスの削減に努める。 ・蓄電池等(蓄エネルギー)を導入することで、再生可能エネルギーの有効的な利用を図る。 <p>といった環境保全のための措置講じて、実行可能な範囲で温室効果ガスの削減に努めてまいります。また、各テナントへの低公害車利用促進を要請いたします。</p> <p>施設関連車両につきましては、方法書段階では合計約 1,700 台/日としていましたが、準備書段階では地域のご意見をお聞きして精査を行い、約 1,347 台/日(大型車約 761 台/日、通勤車両などの小型車約 586 台/日)と規模の縮小を図りました。</p> <p>本事業の物流倉庫は 24 時間稼働を想定しています。なお、物流倉庫に入出庫する大型車の台数は、休日は平日の約 33%と想定し、夜間は昼間の 4~24%程度と想定しています。(条例準備書資料編 p. 資 1~4 参照)</p> <p>(次頁へつづく)</p>
<p>1. <u>環境が悪くなる。通学路、文化センター(老人の家) CO₂が多くなる。(大型 800 台+中小 900 台+その他の車も含め 2000 台近くの車)(意見 91-1)</u></p>	
<p><u>1700 台車両を増やすのは渋滞や排気ガス、Co2 増大など更なる環境に悪化する要因になるので困ります。</u> <u>断固反対します。</u> <u>これ以上の交通負荷の増大は認められません。(意見 105-2)</u></p>	
<p>上記の様にダイワさんは言っていますが実態と違います。下記意見です。 <u>24 時間稼働する物流倉庫、大型トラックが 1 日 1300 台通行する環境で脱炭素という御社が掲げる目標を達成することが出来ますか?</u> 大型トラックから排出される 排気熱・排気ガス・騒音は 環境悪化、環境破壊を招くことは容易に想像出来ます。 <u>この前代未聞の計画は企業イメージダウンに繋がります。</u> 計画の中止を強く要望します。(意見 125)</p>	
<p>2. <u>二酸化炭素、PM、NOx 排出抑制の観点から、ハイブリットカー等、環境に配慮したトラックは必須です。大切な事なので、それ以外の車両は出入りしてほしくないです。(意見 206-2)</u></p>	

【項目】 (10) 温室効果ガス	
意見の概要	指定開発行為者の見解
	<p>(前頁より)</p> <p>実際の稼働時間は入居テナントの運営時間により決まります。施設の稼働については、周辺環境への配慮を行うよう入居するテナントに要請いたします。</p> <p>また、供用時の施設関連車両の種類などにつきましては、テナントが決めることですが、国策や社会情勢を鑑みて、大和ハウス工業株式会社としてできることを検討していきます。</p> <p>CASBEE及びBELSの認証を目指し、温室効果ガス排出の削減に取り組みます。また、LED照明の導入や、自動車から排出される温室効果ガス削減のため、小型車の電気自動車の充電設備を設けるほか、大型車についても規格統一などの動向を見ながら設置を検討し、電気自動車の利用を促進します。</p>

表 11-1(11) 条例準備書に対する市民意見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】 (11) 環境配慮項目	
意見の概要	指定開発行為者の見解
① ヒートアイランド現象について	
<p>上記の様にダイワさんは言っていますが実態と違います。下記意見です。</p> <p>24時間稼働する物流倉庫、大型トラックが1日1300台通行する環境で脱炭素という御社が掲げる目標を達成することが出来ますか？</p> <p><u>大型トラックから排出される排気熱・排気ガス・騒音は環境悪化、環境破壊を招くことは容易に想像出来ます。</u></p> <p><u>この前代未聞の計画は企業イメージダウンに繋がります。</u></p> <p>計画の中止を強く要望します。(意見 125)</p>	<p>ヒートアイランド現象については、環境配慮項目として選定しています。具体的な措置として、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地上部に緑化を行うことで、人工被覆の改善に努める。 ・設備機器は、可能な限りエネルギー効率の高い、新しい設備機器を導入し、人工排熱の抑制を図る。 <p>といった措置を講じることにより、本事業に伴う環境影響の低減に取り組んでまいります。</p> <p>また、テナントなどへの低公害車利用要請、小型電気自動車用充電設備設置による電気自動車の利用促進などの取り組みを行ってまいります。なお、大型車についても、規格統一などの動向を見ながら、電気自動車の利用促進などの取り組みを行ってまいります。</p> <p>本事業の物流倉庫は24時間稼働を想定しています。なお、物流倉庫に入庫する大型車の台数は、休日は平日の約33%と想定し、夜間は昼間の4~24%程度と想定しています。(条例準備書資料編 p. 資 1~4 参照)</p> <p>実際の稼働時間は入居テナントの運営時間により決まります。施設の稼働については、周辺環境への配慮を行うよう入居するテナントに要請いたします。</p> <p>なお、供用時の施設関連車両の平日の計画交通量については、合計約1,347台/日(大型車約761台/日、通勤車両などの小型車約586台/日)としています。</p>

【項目】 (11) 環境配慮項目	
意見の概要	指定開発行為者の見解
② 光害について	
<p>西加瀬プロジェクトには断固反対です。私は、中原区の住民です。</p> <p>西加瀬の巨大物流倉庫計画が持ち上がっている三菱ふそう工場跡地の近所に30年近く住んでいます。</p> <p>川崎が工業の街であることは百も承知で、近所に工場があることも受け入れ、今日まで共存して生活してきました。</p> <p>しかし、この物流倉庫は、そういった工場とは性質がまるで異なります。</p> <p>24時間稼働し、1日に大型・中小型合わせて1,700台ものトラックが倉庫を出入りするようになります。</p> <p>騒音、<u>夜間の施設の眩しさ</u>はもとより、何より危惧しているのは交通量増加に伴う、周辺道路への悪影響です。</p> <p>1,700台が1日に行き交うということは、1時間に70台、1分間に1台以上のトラックが周辺道路を走り回ります。</p> <p>そうなれば、当然綱島街道や、府中街道は渋滞を起し、渋滞を避けようと、周辺の市道を抜け道に使うようになります。</p> <p>しかし、この地域は倉庫街ではありません。市道に面して多くの戸建があり、アパート、マンションがあり、たくさんの人々が徒歩や自転車で行来している住宅地です。</p> <p>特に、中原区は全国的にも珍しい人口増加地域であり、子どもの数も非常に多いです。</p> <p>子どもたちを含めた地域住民と、市道を走るトラックが交通事故を起こす可能性は、何倍にも、何十倍にも跳ね上がります。</p> <p>そんな危険が伴う計画を、川崎市が企業からの税金が入るからと受け入れているのが許せません。</p> <p>川崎市民である地域住民の安全を第一に優先し、事業者の計画再考を求め、中止にすべきです。(意見9-1)</p> <p>また騒音や排気ガスや風害、<u>トラックのライト等での光害、生活への影響の懸念が多数あります。</u>(意見51-4)</p>	<p>光害については、環境配慮項目として選定しています。具体的な措置として、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・屋上スポーツ施設の夜間照明は、計画地周辺の住宅に配慮して適切に配置する。 ・屋上スポーツ施設の夜間照明は、営業時間外は消灯する。 <p>といった措置を講じることにより、本事業に伴う環境影響の低減に取り組んでまいります。</p> <p>また、トラックのライトについては、ランプ部の外周には立ち上がりがあるため、水平方向では光は遮られ、直接光源が見えることはありません。</p> <p>なお、施設関連車両につきましては、方法書段階では合計約1,700台/日としていましたが、準備書段階では地域のご意見をお聞きして精査を行い、約1,347台/日(大型車約761台/日、通勤車両などの小型車約586台/日)と規模の縮小を図りました。</p> <p>本事業の物流倉庫は24時間稼働を想定しています。なお、実際の稼働時間は入居テナントの運営時間により決まります。施設の稼働については、周辺環境への配慮を行うよう入居するテナントに要請いたします。</p> <p>また、各施設の運営はテナントとなりますが、計画建物の管理運営は大和ハウスグループの管理会社である大和ハウスプロパティマネジメント株式会社が行う予定です。</p> <p>供用後は、施設内に24時間常駐の防災センターを設置し、そちらに窓口を設ける予定です。詳細については未定ですが、連絡先の掲示などを検討いたします。</p>
③ 地震時等の災害	
<p>●今の世の中、どんな災害が起こるか分かりません。大地震、大型台風の襲来等で避難する人が増えた時、現状の公共施設では足りない事は明らかです。</p> <p><u>この様な時、この建物が避難所等の役割を機能できる様にしてもらいたい。</u></p> <p>防災倉庫等の設置を望みます。(意見129-4)</p>	<p>地震時等の災害については、環境配慮項目として選定しています。具体的な措置として、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一時避難場所として利用可能なスペースを設ける。 ・非常用エレベータの設置等により、火災時などの消火活動及び避難のための経路を確保する。 <p>(次頁へつづく)</p>

【項目】 (11) 環境配慮項目	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>川崎は南部の方は緑地が少ないように思います。 ぜひとも、子どもの遊び場、ボール投げが出来るような広場を作って下さい。 雨の日でも遊べるようなログハウスも欲しいと思います。 <u>災害に備えての避難場所も必要です。(意見188)</u></p> <p>・異常気象等を見込み住民が避難できる大規模な場所を確保して下さい。 ・片側2車線は非常識ではありませんか？ ・将来を見据えた有効な土地活用を望みます。 ・子ども達に良い環境をお願いします。(意見190)</p>	<p>(前頁より)</p> <ul style="list-style-type: none"> 地震時の安全性や建物倒壊等の被害を及ぼさないよう、免震装置を備えた免震構造とする。 地域住民が利用できる防災備蓄倉庫及び会議スペースを設ける。 防災マニュアル作成や防災訓練等を通じ災害に対する意識を高め、災害時対応が円滑に行えるよう準備・訓練する。 <p>といった措置を講じることにより、本事業に伴う環境影響の低減に取り組んでまいります。</p> <p>なお、本施設においては、災害時に施設の一部を一時避難場所として開放します。また、地域の皆様に利用いただける防災倉庫を整備いたします。</p> <p>なお、災害時には、当施設を活用し、物資の受入・保管・搬出等を行うことや、水害時には、ランプを利用した車での垂直避難を行えるようにすることなどについて、対応できるよう調整する予定です。</p>
④ 地球温暖化	
<p><u>これ以上地域の環境悪化を招く計画は(アイドリングによる排気ガス、ホイ捨て、CO₂増大などが発生しますので)中止して下さい。(意見74-1、163-3、180)</u></p>	<p>地球温暖化については、具体的な措置として、</p> <ul style="list-style-type: none"> 施設駐車場内に看板を設置し、運転者に対しアイドリングストップ等、エコドライブの実施を促す。 エコドライブの実施に努め、温室効果ガス排出量の削減やエネルギー使用量の低減を図る。 <p>といった措置を講じることにより、本事業に伴う環境影響の低減に取り組んでまいります。</p>

表 11-1(12) 条例準備書に対する市民意見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】 (12) 環境保全のための措置	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>指定開発行為者の見解で随所に「〇〇に努める」「〇〇を要請する、調整する」が見られる。それらは当たり前のことで、<u>諸々の懸念に対して具体的で実効性のある、強制力を持つ策を施さねば納得できない。</u>「要請はしたが業者・利用者が従わなかった。やることはやったが従わなかった業者・利用者が悪い」と開き直られると泣きを見るのは先住の近隣住民。(意見47)</p> <p>1 <u>看板により、運転手に注意を促すなど具体的な効果、拘束力を持つ予防措置にはなっておらず、対策として不十分</u></p> <p>2 <u>適切な、十分な、等の・・・などの抽象的な表現にとどまり、具体的な対策、実施頻度が考慮されておらず、計画通りに実施されているのかの評価基準がない。</u></p> <p>3 <u>可能な限り努めるなど、抽象的な表現で、具体的な対策が示されておらず、実施結果の評価ができない</u> (意見53-1)</p>	<p>環境保全のための措置は、対象事業の実施により、選定した環境影響評価項目に係る環境要素に及ぶおそれのある影響について、事業者が実行可能な範囲内で、できる限り当該影響を回避又は低減すること及び当該影響に係る環境保全目標の達成に努めることを目的として検討しております。</p> <p>また、当施設では、複数の荷主企業や運送会社等にテナントとして入居していただき、各テナントが業務を行うことを想定しています。各テナントとの契約時には環境影響評価の内容を説明し、環境保全のための措置を遵守することなどを重要事項説明書に明記することを検討いたします。</p> <p>なお、計画建物の管理運営は大和ハウスグループの管理会社である大和ハウスプロパティマネジメント株式会社が常駐する予定であり、評価結果を逸脱するような事態となった場合には市の担当部署と協議を行い、対策を検討いたします。</p>

【項目】 (12) 環境保全のための措置	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>・「努める」、「促す」、「要請する」、「検討する」ではなく、全て「徹底する・させる」、「実行する」として下さい。努力目標は逃げ道の宣言でしかない。(意見 54-4)</p>	<p>(指定開発行為者の見解は p. 642 参照)</p>
<p>・従業員に対し、路線バスや電車等の公共交通機関の利用を要請する。 上記に対して、従業員の方々に路線バスを利用されますと、計画地近隣住民の方が利用できません。 計画地域の一部エリアは鉄道アクセスが悪くバスは生活に必要な交通手段です、現在でも雨天時の朝はバス利用者が増えバスに乗車する事が出来ません。計画地横に努めている白楊園の方々バスを利用されています。白楊園は障害をお持ちの方々にバスに乗れなくなる事は大問題です。また市道荊宿小田中線に大量なトラックが通る事で整備されていない道路を子供一人で自転車難しいので習い事等はバス利用が増えます。 <u>電車に関してはとにかく、従業員のバス利用は反対です。</u> 三菱ふそうさんは従業員用シャトルバスがあり、今まで三菱ふそうがあるから交通不便利だったことはありませんでした。ダイワグループも近隣の事を考え、今後作業員や従業員の方々には元住吉・平間を利用して頂ければ徒歩圏内です。勤務条件等がテナントや業者によって違うと思うので、<u>ダイワグループが施設関係者線用シャトルバス AM7～PM7 頃 30分に一便(川崎方面・武蔵小杉等)を用意して住民からバスを奪わないで下さい。また何しても要請ではなくルールーとしすすめてください。もちろんバス代交通費が出ていないのに対してご自身が自腹でバスに乗車するのは問題ないと思います。(意見 213)</u></p>	<p>本事業は計画段階であり、具体的な入居テナントは未定のため、現時点では従業員用のシャトルバス運行も未定です。</p>

表 11-1(13) 条例準備書に対する市民意見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】 (13) 事後調査	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>工事中にも事後調査を行うということだが、<u>事後調査によって環境影響評価準備書の予測値よりも悪い数字が出た場合、準備書の予測は誤りであったという意味になるため、工事は即刻中止されるという理解で良いか。</u> <u>そうでないなら、調査結果が準備書の予測より悪かった場合、環境影響評価による予測結果をどのように評価するのかご教示していただきたい。</u> 次に、調査を行う日をあらかじめ工事関係者</p>	<p>事後調査は、事業者が条例評価書に記載した事後調査の実施計画に基づき、本事業の工事中や供用時に事後調査を行い、調査結果、検証結果、対策を講じた場合はその内容等を記載した事後調査報告書を作成し、市長に提出します。</p> <p>(次頁へつづく)</p>

【項目】 (13) 事後調査	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>が把握しているのであれば、工事による交通量を少なくし問題のない数値に抑えることは可能であり、不正は容易である。</p> <p><u>不正が行われていないことを示せない、事後調査の妥当性が担保できないが、不正が行われていないことをどう担保するのか、具体的にご教示いただきたい。</u></p> <p><u>また、一般住民への公開時期が工事終了後では全く意味がない。数字を取りまとめるだけであれば1か月程度で十分であると考え、いかがか。</u> (意見 11-1)</p>	<p>(前頁より)</p> <p>環境影響評価制度は、事業者が環境の保全について適正な配慮を促すための制度となっています。川崎市環境影響評価条例では、市長は事後調査実施者に対し、一定の条件のもと、環境の保全上必要な措置の勧告等を行うことができることとされています。</p> <p>また、工事中の事後調査結果報告書については、調査後速やかに提出し、公告・縦覧され、市民の皆様からの意見書も改めて受け付けることとなります。</p> <p>なお、事後調査により著しい影響があると考えられる場合は、環境保全のための措置を検討し、必要に応じて対策を実施いたします。</p>
<p>4における工事中及び共用後の騒音等については、あくまで指標計測に基づく予測値の評価である。では、<u>実際に工事中および共用後の測定で基準値を超えた場合はどうするのか？</u></p> <p><u>その時点で工事を中断し、評価を見直す？</u></p> <p><u>関係車両、業者を出入り禁止にできるのか？</u></p> <p>(意見 35-2)</p>	<p>事後調査は、事業者自らが工事中及び供用後の環境の状況等について事後調査を実施します。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、環境への影響の低減を図り、適正な事業を実施します。</p>
<p>②具体的な環境について(大気質や振動、騒音などについて)環境保全目標と予測結果を数値で表示してあるのですが予測結果は目標より低く、満足していますとの表記がありますが、<u>目標より高い予想結果の騒音については事後検査を実施するとありますが、検査する主体は誰ですか。その結果の報告どのような形になるのですか。検査のやり方、検査する個所の数など具体的に教えてください。</u> (意見 108-1)</p>	<p>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、本事業では、工事中は騒音、供用時は緑の質及び騒音を行う予定です。</p> <p>騒音については、等価騒音レベルが環境保全目標を超えると予測された、工事用車両の走行に伴う騒音(昼間:No.4地点)、駐車場の利用に伴う騒音(昼間:計画地東側、昼間及び夜間:計画地東側及び南側)及び施設関連車両の走行に伴う騒音(No.3及びNo.4)についての事後調査を行います。</p>
<p>⑤予測結果は予測数値ですから、実際に運用になった場合、違ってくると思うのです。<u>騒音だけでなく大気、振動についても事後調査定期的な調査をして、報告があつてしかるべきと考えるのですが実施するかしないとすればその理由を教えてください。</u> (意見 109-1)</p>	<p>その他の項目については、著しい影響を及ぼすことはないと考えられるため、事後調査を行う予定はありません。</p> <p>事後調査の方法は、条例準備書の事後調査計画(p.525~527)に示すとおりです。その結果や検証結果、対策などは、事後調査報告書に取りまとめ、川崎市ホームページなどで30日間公告・縦覧されるとともに、意見書の受付が行われます。</p>
<p>3.まとめ</p> <p>事業者側から示された各種データを認め(市及び公安委員会)事業が認可され <u>本プロジェクトが稼働した結果、各種データと齟齬が生じた場合どの組織又はだれがどのように責任をとり どう対応するのか 明示されたい。</u> (意見 201-6)</p>	<p>なお、事後調査により著しい影響があると考えられる場合は、大和ハウス工業株式会社が環境保全のための措置を検討し、必要に応じて対策を実施いたします。</p>
<p>●騒音・振動： <u>現地調査地点の設定が公平さを欠いている。事業者にとって都合のよい地点・日時を設定して行ったと思わざるを得ない。周辺に生活する住民にとって人家周辺地点(計画建物北西側)の現在時と供用時との比較・評価こそが必要で</u></p>	<p>騒音・振動の調査地点は、条例方法書審査書の内容を踏まえ、適切な位置を設定しました。</p> <p>事後調査により著しい影響があると考えられる場合は、環境保全のための措置を検討し、必要に応じて対策を実施いたします。</p>

【項目】 (13) 事後調査	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>あると考える。“<u>供用時に事後調査を行う計画</u>”とあるが、<u>調査して騒音・振動に関して問題が発生した場合、ひとたび建設完了し供用後住民の要請が適正に処理され改善する事は非現実的ではほぼ不可能で無意味な計画であると思われる。巨大物流倉庫の建設後は、現況の生活環境を維持することは全くできないと考えられる。</u>(意見 100-4)</p>	<p>(指定開発行為者の見解は p. 644 参照)</p>

表 11-1(14) 条例準備書に対する市民意見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】 (14) その他	
意見の概要	指定開発行為者の見解
① 準備書等について	
<p>・資料全般的に何かの評価データを羅列していますが、各項目、結論を最初に書いて下さい。<u>情報量が多過ぎて説明になっていません。もっと噛み砕いて箇条書きレベルで整理し直して下さい。</u>(意見 4-1)</p>	<p>条例準備書では、事業計画の内容をより具体的に示して一般の方々にご理解いただきやすい表現や説明に努めました。</p> <p>また、条例準備書の縦覧中には条例準備書の説明会を開催し、条例準備書の概要をまとめた「(仮称)西加瀬プロジェクトに係る条例環境影響評価準備書のあらまし」と、スライド上映による条例準備書の説明を行いました。</p> <p>準備書は「川崎市環境影響評価等技術指針」に基づいた構成としており、第8章 環境影響の総合的な評価に環境影響評価の結果を記載しております。また、各項目について概要を示した要約書を作成し、川崎市のホームページでも公開しております。</p>
<p>正直、資料が難しすぎてほとんど意味不明ですし、市民・住民から意見が本当にほしいなら、<u>小中学生でもわかる子供バージョンの説明書の作成をお願い致します。</u>(意見 211-2)</p>	<p>準備書は「川崎市環境影響評価等技術指針」に基づいた構成としており、第8章 環境影響の総合的な評価に環境影響評価の結果を記載しております。また、各項目について概要を示した要約書を作成し、川崎市のホームページでも公開しております。</p>
<p><u>現在の土地は、戦時中はエバラ製作所所有であり、三菱自動車取得したのは1980年中頃です。開所式には伊藤三郎市長も出席しています。</u></p> <p>大和ハウスが川崎市に提出した準備書の前書きが間違いのものは、全ページ不備だと思います。</p> <p>意見書自体が間違っているものと思います。したが、本計画はてっかいして下さい。(意見 198)</p>	<p>計画地(K1及びK2)は、昭和16年より以前は主に水田などの耕作地であり、昭和16年から昭和61年間は機械製造業の工場が操業していましたが、その後、三菱ふそうトラック・バス(株)の前身の三菱自動車工業(株)が工場を取得し、工場及び研究施設の新築などを行いながら自動車生産工場として操業してました。</p> <p>計画地(K2)は、平成29年1月に大和ハウス工業株式会社が土地を取得後も、平成31年3月末まで自動車生産工場として操業をしていました。また、計画地(K1)は、前土地所有者が更地化し、令和2年7月に大和ハウス工業株式会社が土地を取得しました。</p>
② 予測評価について	
<p>アセスの状況から事業の縮小(建築物の低層化及び夜間の使用制限等)を検討しなければならない結果がでていのに、対策の説明もなく、大したことがないような資料を作成して住民説明をしているのに不信感があり、とても賛同はできない。</p> <p><u>提出された環境アセスの評価が本当に影響を与えていないものなのか、また具体的な対策がとれるように指導をしてもらいたい。</u>(意見</p>	<p>各項目において、現況を把握するために、既存資料調査及び現地調査を行い、条例準備書に記載しております。</p> <p>調査地点については、条例方法書の審査結果の内容を踏まえ、適切な地点・方法を設定しました。</p> <p>予測方法については、「川崎市環境影響評価等技術指針」に則り、科学的な知見に基づく予測を行いました。</p> <p>(次頁へつづく)</p>

【項目】 (14) その他	
意見の概要	指定開発行為者の見解
18-3) 西加瀬プロジェクト 環境影響の総合的な評価 p513 は、結論がまちがいです。 総合的な評価は、「評価項目に対して、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ずることにより、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ものとする」としています。 はたしてそうでしょうか。この地域で生活する住民のことを考えた「評価」とはとても言えません。(意見 26-1)	(前頁より) 予測については、現況調査結果の値をもとに本事業により増加する値を付加するなどして、予測を行っています。なお、その予測値を環境保全目標と比較し、評価を行っています。 また、予測結果から環境への影響の低減を図るため、環境保全のための措置を講ずることを踏まえて評価としております。 各項目の予測・評価につきましては、条例準備書に現況調査結果や予測方法等も記載しています。なお、より詳細な調査結果や予測方法につきましては、条例準備書巻末の資料編に記載しています。
③また、表示されている予想結果の数値はどのようなやり方でだされたもの具体的に説明してください。 ④また環境保全目標と比較するのではなく、地域周辺の現在（物流倉庫が運用される前の）調査数値がないのはなぜでしょうか 環境悪化のない今の数値がないと、予測結果、保全目標だけでは環境の変化を語れないと思うのですが、どうでしょうか。(意見 108-2)	
そんな利益最優先だから、「環境保全のための措置」も、事業者の事業の見直しや中止ではなく、利用者や従業員への「要請」や「よびかけ」や「看板の設置」などという口約束で済まそうとしているのです。 <u>このままの措置では、将来に向けて、環境を向上させる施策は皆無であり、住環境、都市環境の悪化は避けられません。</u> 以上、「準備書の第8章：総合的な評価」に記載された「環境への影響に対し実行可能な範囲内で適切に配慮した計画であると評価する」は、間違っています。 西加瀬プロジェクトは「実行不可能な計画であり、事業の大幅な縮小」ないしは「計画の撤回」が結論になるべきです。(意見 30-2)	環境保全のための措置は、対象事業の実施により、選定した環境影響評価項目に係る環境要素に及ぶおそれのある影響について、事業者が実行可能な範囲内で、できる限り当該影響を回避又は低減すること及び当該影響に係る環境保全目標の達成に努めることを目的として検討するものであり、評価はその結果を踏まえて行っております。
1. 調査地域及び調査地点については環境騒音の調査地点として計画地内1地点、道路交通騒音の調査地点として道路沿道5地点を選んでいますが、調査地点の選定に問題があると感じる。生活環境に大きな変化と影響を生じるのは、特に現状では交通による騒音や振動がほとんどなかった計画地から比較的近い距離にある住宅地内において最も深刻になると考える。環境影響調査については、計画地の境界線から例えば50m以内、100m以内の住宅地を計画地の東西南北各3-4地点位ずつ追加して評価しなければ影響全体像が見えず正しい評価が出ないと考える。住宅地においては、現状とても静かであり、その状況と正しく比較した影響調査の結果が公表	騒音の調査地点は、計画地及びその周辺の騒音の状況等を把握することを目的とし、環境騒音の地点として計画地内に1地点、道路交通騒音の調査地点として道路沿道5地点を設定しました。 建設機械の稼働、冷暖房施設の稼働及び駐車場の利用に伴う騒音のような、計画地内から発生する騒音については、予測地域を計画地周辺とし、計画地の敷地境界から100m程度とし、比較的近い距離についても予測の対象としています。 また、予測については、現況調査結果の値をもとに本事業により増加する値を付加するなどして、予測を行っています。なお、その予測値を環境保全目標と比較し、評価を行っています。

【項目】 (14) その他	
意見の概要	指定開発行為者の見解
されることを望む。(意見 67-1)	(指定開発行為者の見解は p. 644 参照)
3. 調査結果の公表については、6 時から 22 時の昼間及び 22 時から 6 時夜間の 2 つの時間帯行われているが、それぞれの数字は各時間帯の平均値だとすると時間帯の幅が広いいため、どの時間に問題が起きているのかが分からない。従って、 <u>調査はもう少し時間帯細かく区切り 3 時間とか 4 時間毎での公表をすべきと考える。</u> (意見 67-3)	騒音調査については、環境騒音、道路交通騒音ともに 24 時間行っております。(条例準備書資料編 p. 資 71～82 参照) また、予測については、環境基準と比較し評価を行うため、環境基準で指定されている時間帯で予測評価を行いました。
4. 工事期間中の振動については、計画地内及び周辺住宅地の地盤や地質によっても振動の伝わり方が大きく異なると考えられ、 <u>地盤や地質による影響をも加味して評価、公表していただきたい。</u> (意見 67-4)	予測評価は、計画地周辺の地盤や地質を考慮して項目選定を行いました。(条例準備書 p. 139～140、p. 143 参照) また、振動の予測にあたっては、調査した地盤卓越振動数による補正を行っております。また、地盤卓越振動数(最大値を示す中心周波数の平均値)は、13.6～18.8Hz(各地点とも 10 サンプルの平均値)でした。 「道路環境整備マニュアル」(平成元年 1 月、(社)日本道路協会)によると、道路交通振動の伝わりやすさの指標としては「地盤卓越振動数が 15Hz 以下であるものを軟弱地盤と呼ぶこととする」とされています。計画地周辺は、下末吉台地に接する沖積低地に属しているため、やや軟弱な地盤が含まれると考えられ、最大値を示す中心周波数の平均値の結果も一部 15Hz を下回る結果となっています。(条例準備書資料編 p. 資 103～104 参照)
仮称・西加瀬プロジェクト 意見書 ・市道中原 12 号線に対する意見 現在私の住居は尻手黒川線、と市道刈宿小田中線の中に位置の角地です 特に朝晩の交通量が多く尻手黒川線、市道刈宿小田中線、両線の抜け道になっています、早朝には一般車両、大型トレーラー、大型トラック、ミキサー車等の車両が通行します、道路幅も狭く法定速度を(30k)守って走行する車両は少ないと思います、それに伴い騒音、粉塵、振動等が発生し近年自宅窓の開放もできません、 <u>K1 の建屋新設に伴い貨物車両が 24 時間昼夜問わず頻繁に通行すれば騒音、渋滞等が発生し日常生活が著しく乱されます、私たちは後期高齢者です最後の安住の地です、車両の通行を再検討願います。</u> ・ <u>K2 構内での車両の出入りが出来ないか(市道中原 12 号線を使用しない)</u> ・K2 構内建屋下りランプ、対面に住宅があります距離にして数十メートルの距離にありますがランプが開放型になっています <u>防音壁等の騒音対策の検討</u> お願いします。 ・K2 建屋屋上にスポーツ用防球ネットが設置されていますが、 <u>球技スポーツ等によっては騒音が発生します</u> 検討願います。	施設関連車両の走行ルートは、関係機関と協議を行いながら周辺交通への影響に配慮した左折 I N (入場) 左折 O U T (出場) となるルートを設定しており、市道中原 12 号線を通る大型車は、物流倉庫に入庫する 4 トン車を想定しています。 本事業の基本計画段階においては、周辺交通への配慮として市道中原 12 号線沿いの車両出入口は、計画地西寄りとする事で周辺の住宅に配慮した位置に設置することを検討しておりますが、ご意見にあります K 2 構内での車両の出入りについては、尻手黒川道路に面していないことから不可能です。 また、計画建物のランプについては、密閉型とはしていませんが、ランプ部外周の立ち上がりをつけることで、騒音や光害に対して配慮していますが、今後、検討を行います。 当施設では複数の荷主企業や運送会社等にテナントとして入居していただき、各テナントが業務を行うことを想定しています。 計画建物の管理運営は大和ハウスグループの管理会社である大和ハウスプロパティマネジメント株式会社が行う予定です。

(次頁へつづく)

【項目】 (14) その他	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>・市道中原 12 号線の騒音測定は？（<u>現在騒音置が私どもの最低置</u>）（意見 69）</p>	<p>（前頁より）</p> <p>周辺住民の方々にはできるだけご迷惑がかかることが無いよう、物流車両のエコドライブの実施や周辺の混雑状況を把握した上で、極力、車両の出入りの時間帯を分散させるなどテナントへの要請を行い、周辺交通への影響に配慮し、物流倉庫を管理運営していく予定です。</p> <p>屋上スポーツ施設につきましても入居テナントは未定ですが、周辺住宅への騒音の影響がないような運営を要請いたします。</p> <p>市道中原 12 号線における道路交通騒音調査地点は、計画地及びその周辺の騒音の状況等を把握することを目的とし、No.5 の地点で調査を実施しました。（条例準備書 p.258 参照）</p> <p>本事業の物流倉庫は 24 時間稼働を想定しています。なお、実際の稼働時間は入居テナントの運営時間により決まります。施設の稼働については、周辺環境への配慮を行うよう入居するテナントに要請いたします。</p>
<p>1. 公表されている環境影響評価については周辺住民が生活している現時点の状態と比較しておらず正当な評価であると認められない。<u>評価地点の選定についても道路沿線に偏り住宅地などが含まれていない。周辺住民との意見交換などを行い合意の上で調査地点を選定すべきである。</u>（意見 99-1）</p>	<p>各項目において、現況を把握するために、既存資料調査及び現地調査を行い、条例準備書に記載しております。</p> <p>調査・予測地点は、計画地及びその周辺の騒音の状況等を把握することを目的とし、適切な位置を設定しました。</p>
<p>●環境影響評価項目の選定と環境影響評価：<u>計測地点の選定が、道路側のみで住宅地側が測定されておらず、従って現在の状況と比較して考察する事ができないので適当ではない。また、予測の条件が客観的でないので“環境保全目標を満足する”とあるも確認することができない。</u>さらに、“環境保全目標を満足”したとしても、現況と比較した場合、大気質、振動、騒音環境が向上する事はなく、悪化するのみであるのは確実である。（意見 100-3）</p>	<p>調査・予測地点は、計画地及びその周辺の騒音の状況等を把握することを目的とし、適切な位置を設定しました。</p> <p>予測条件につきましても、調査結果の反映や川崎市環境評価等技術指針に基づき客観的に行っております。予測結果や事後調査計画などにつきましては、今後、条例審査書の内容を踏まえ、評価書に反映いたします。</p>
<p>○関連走行車の大気汚染について 「準備書あらまし」版ではよく判りませんでしたが、<u>開業後の 1 日最大の施設関連車両は何台くらいになるのか。排ガスや振動のアセス予測値はそれらを含むのか。</u>（意見 101-2）</p>	<p>施設関連車両の合計は、1 日当たり、約 1,347 台/日と想定しました。そのうち、物流倉庫に入出庫する大型車は、大和ハウス工業株式会社における類似の既存施設の実績より平日は 1 日当たり合計約 736 台/日と想定したほか、店舗等（商業施設）及びスポーツ施設を見込み、合計 761 台/日としました。</p> <p>また、小型車は、維持管理用車両、物流倉庫を利用するテナント企業への来客・従業員用車両、店舗利用者・従業員用車両及びスポーツ施設利用者・従業員用車両を想定し、平日は 1 日当たり 586 台/日と想定しました。（条例準備書資料編 p.資 1～4 参照）</p> <p>施設関連車両の走行に伴う環境影響の予測条件には、これらすべての車両台数が含まれています。</p>

【項目】 (14) その他	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>①準備書の中で「事業の目的として周辺地域に寄与する利便性と地域の生活環境の形成と防災機能の強化に貢献していくことを目的として計画を進めていきます」と書かれていますが、<u>住宅地域の真中に巨大物流倉庫を建てることにより、周辺地域の環境の悪化に対する配慮するという記述がないのはなぜでしょうか。</u></p> <p>高さ 50m 横 200m の巨大な物流倉庫（日本で 1,2 位の）そこに入出入りする車が 1 日 1700 台で 24 時間の営業をするというシステムの中で住宅地域の環境の悪化は誰もが考えることです。地域住民にとってはふって湧いたような話で困惑するばかりです。その趣旨の文面が記述されていないのはなぜでしょうか。<u>事業の目的の中に環境悪化について責任をもって対処するという文面があつてしかるべきだと思うのですがその文面がないのはなぜでしょうか。目的にないということは環境に責任がないということでしょうか。</u>（意見 107）</p>	<p>本事業では事業の立地計画等の計画段階において地域の環境特性を把握し、環境影響評価を行うに当たり、環境影響を回避又は低減するなどの配慮が必要な対象を明らかにし、良好な地域環境・地球環境の保全に資することを目的とし、次に示す各項目の基本計画段階における環境配慮を定めました。</p> <p>ア 計画建物等に関する配慮 イ 緑化に関する配慮 ウ 防災に関する配慮 エ エネルギーに関する配慮 オ 周辺交通への配慮 （条例準備書 p. 12 参照）</p> <p>また、本事業の実施にあたっては、選定した環境影響評価項目について、環境への影響を実行可能な範囲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てまいります。（条例準備書 p. 503～508 参照）</p> <p>そのほか、環境配慮項目についても措置を講じます。（条例準備書 p. 509～511 参照）</p> <p>本事業の物流倉庫は 24 時間稼働を想定しています。なお、実際の稼働時間は入居テナントの運営時間により決まります。</p> <p>各テナントとの契約時には環境影響評価の内容を説明し、環境保全のための措置を遵守することなどを重要事項説明書に明記することを検討いたします。</p> <p>なお、施設関連車両につきましては、方法書段階では合計約 1,700 台/日としていましたが、準備書段階では地域のご意見をお聞きして精査を行い、約 1,347 台/日（大型車約 761 台/日、通勤車両などの小型車約 586 台/日）と規模の縮小を図りました。</p>
<p>大気質について、準備書では計画地周辺の大気測定の実況を述べているが、大気測定局は計画地からはるかに離れた中原区役所や幸区役所の測定結果であり、自動車排ガスの測定でも 1 キロほど離れた平和公園での測定結果である。</p> <p>これらを基準にして大気質を述べるのがいかに現実離れしているか思い知らされる。</p> <p>①大気質の実況測定を計画地周辺の主要道路すべてで 1 か月以上実施し、それを基礎にアセスを実施してください。</p> <p>②周辺道路と物流センター、商業施設、スポーツセンター利用の車両の長時間の利用を考えると、排気ガスや粉じんは計画地周辺に滞留することが考えられます。</p> <p><u>一般的な道路での通過車両の大気測定だけでは不十分と考えます。これらの条件を満たすようなアセスを行ってください。</u>（意見 134）</p>	<p>大気質におけるバックグラウンド濃度の設定に当たっては、バックグラウンド濃度の設定根拠に係る現地調査結果と幸測定局及び中原測定局の測定値との相関分析を行いました。調査期間における大気質濃度の平均値及び相関係数を比較すると、幸測定局、中原測定局のいずれも、現地と同様の濃度状況であることが示されておりますが、両者の比較においてやや相関係数が優位な幸測定局の濃度をバックグラウンドとして採用することとしました。（条例準備書資料編 p. 資 20～23 参照）</p> <p>また、計画地内で発生する大気質の影響についても考慮して、駐車場の利用に伴う大気質の項目で予測評価を行っています。（条例準備書 p. 205～207）</p> <p>なお、大気質の予測に必要な調査は、計画地及びその周辺の状況等を把握することを目的として適切に実施しておりますので、1 か月以上の現況調査とそれに基づく再予測を行う予定はございません。</p>

【項目】 (14) その他	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>条例方法審査書では、大気質・騒音・振動について計画地周辺が住宅地であることを重視し、車両台数や経路、時間配分などの設定根拠を明らかにすることをもめている。</p> <p>これに対し、準備書では施設を利用する車両台数を、大型 761 台/日、小型 586 台と設定して大気質・騒音・振動について評価を行っているが、<u>走行車両の台数設定がどんな根拠で算出されているかはなはだ不明である。</u></p> <p><u>物流施設はテナント方式であり、リース会社→管理運営会社→下請け管理会社等へ運営管理が移行し、荷受企業や運送会社を指揮・統制することは不可能である。</u></p> <p><u>ネット通販が一層広がれば、各荷受会社の利用台数も増大することが予想される。これを運営会社が規制することが出来るのか疑問である。</u></p> <p>準備書では、駐車場などでアイドリングストップやエコドライブを指導するとあるが、これは単なる要請の範囲を出ないものである。</p> <p>これらのことを考えると、準備書での車両台数の予測に基づくアセスメントは、現実を踏まえないアセスメントとなり、評価に値しないものになることは明らかである。</p> <p>よって、物流センターの建設による周辺住宅地への環境保全は守られないことになる。</p> <p>アセスメント準備書の不備が明らかになったので、実施を中止することを求めます。(意見 135)</p>	<p>物流倉庫に入庫する大型車は、大和ハウス工業株式会社における類似の既存施設の実績より平日は 1 日当たり合計約 736 台/日と想定したほか、店舗等（商業施設）及びスポーツ施設を見込み、合計 761 台/日としました。</p> <p>また、小型車は、維持管理用車両、物流倉庫を利用するテナント企業への来客・従業員用車両、店舗利用者・従業員用車両及びスポーツ施設利用者・従業員用車両を想定し、平日は 1 日当たり 586 台/日と想定しました。（条例準備書資料編 p.資 1～4 参照）</p> <p>店舗等及びスポーツ施設の施設関連車両の台数については、施設の規模、営業時間を鑑みて想定しました。（条例準備書資料編 p.資 1～4 参照）</p> <p>本事業の物流倉庫は 24 時間稼働を想定しています。なお、実際の稼働時間は入居テナントの運営時間により決まります。施設の稼働については、周辺環境への配慮を行うよう入居するテナントに要請いたします。</p> <p>また、計画建物の管理運営は、大和ハウスグループの大和ハウスプロパティマネジメント株式会社が常駐する予定であり、評価結果を逸脱するような事態となった場合には市の担当部署と協議を行い、対策を検討いたします。</p>
<p>P. 5～P. 7</p> <p><u>環境保全目標と予測結果が記入されていますが、その数値が日常的に又長期間後に人々に及ぼす影響が安全かどうかは不明です。小さな子どもたちへの影響はさらに不安を増します。現状数値と予想値との説明がありません。</u></p> <p>健康への被害は目に見えず、長期間住み続けた場合の人々への影響は計り知れず計画は中止を求めます。(意見 192-2)</p>	<p>各項目において、計画地及びその周辺の状況等を把握することを目的として、既存資料調査及び現地調査を行い、その結果を条例準備書に記載しております。</p> <p>予測については、調査結果の値をもとに本事業により増加する値を付加するなどして、予測を行っています。なお、その予測値を環境保全目標と比較し、評価を行っています。</p>
<p>・施設関連車両の走行に伴う二酸化窒素濃度、浮遊粒子状物質や濃度予測結果が環境保全目標以内に収まるとの予測ですが、これはあくまでも、法定時速で走行した想定での数値であり、実際の大規模物流センターの近隣には、「待機トラック」が多く停車しています。こうした事態も想定した上では、環境保全目標には収まらないものと考えます。自分はアレルギー持ちで、これは死活問題です。そのような時に、どう責任を取るのか、<u>また、他の住宅地近隣の大規模物流センターで、具体的に有効性が確認できた騒音、環境汚染対策はどのような施策が具体的に有的なのか、根拠をもって説明して頂けなければ、到底了承で</u></p>	<p>本事業では、計画地周辺の住宅への一般的かつ効果的な防音対策として、高さ約 1.5m の遮音パネルを北側から西側及び南側から西側にかけての敷地境界に比較的近い車路沿いに設けます。</p> <p>また、本事業の供用時は、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・施設駐車場内にアイドリングストップ等、エコドライブの看板を設置し、運転者に対し実施を促す。 ・入居するテナントに対し、計画地内を走行する車両の低速走行及びエコドライブを要請する。

(次頁へつづく)

【項目】 (14) その他	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p><u>きる計画ではありません。</u></p> <p>・<u>また、地域共存と言っていますが、地域が望まないものを勝手に考え、計画し、曖昧な計画と見通しで推し進めるのは横暴だと考えます。</u></p> <p>・<u>現在、夜は虫の声が聞こえる静かな住宅街です。ささやかながら築いてきた、この生活を破壊することは許せません。計画の変更を強く望みます。</u> (意見 195)</p>	<p>(前頁より)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・周辺の混雑状況を把握した上で、極力、車両の出入りの時間帯を分散させるようテナントへの要請を行う。 ・従業員に対し、路線バスや電車等の公共交通機関の利用を要請する。 ・施設利用者に対し、施設内に路線バスや電車等の公共交通機関の利用を促す看板等を設置する。 <p>といった環境保全のための措置を徹底し、騒音の影響の低減に努めてまいります。</p> <p>また、事業の内容と地域貢献施設などにつきましては、引き続き説明を続けてまいります。</p>
③ その他	
<p><u>アセス以前の問題として、公害の発生源となる24時間稼働の物流センターを中原区5町丁、幸区3町丁の住宅のど真ん中に建設することの異常さを指摘したい。</u></p> <p>川崎市は60年代の高度成長時期に大企業による公害垂れ流しにより、全国一の公害の街になりました。川崎市民は多くの公害患者を出し、公害をなくせの市民運動が広がりました。公害をなくす運動はやがて川崎市長も選びなおして、全国で一番の厳しい公害規制条例を制定しました。やがて公害企業は川崎市から撤退し公害のない街を取り戻してきたのです。</p> <p>こういう経験を持つ川崎市民は企業による公害を再び再現することを許すことはできません。<u>これまで物流倉庫は周辺への環境を配慮し、郊外や港湾など人家のない場所に建設されてきました。西加瀬の住宅地の真ん中に、公害が避けられない物流センターを建設するなどは、こうした市民感情を逆なでする行為です。</u></p> <p>アセスの手続きをただちにやめ、物流センターの建設計画を撤回することを求めます。(意見 132)</p>	<p>本事業の基本計画段階における計画建物等に関する環境配慮の内容は、次に示すとおりです。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日照障害、風環境、景観等、周辺環境への影響の低減と調和に配慮し、敷地境界からの離隔を確保する。 ・計画地東側の店舗等については、3階までの低層建物とし、敷地境界に向け、階段状にセットバックすることで、計画建物の圧迫感を低減する。 ・住宅に近接する敷地境界付近には植栽等を設けるなど、近隣住宅の居住環境に配慮する。 <p>また、本事業の基本計画段階における周辺交通への環境配慮の内容は、次に示すとおりです。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・施設関連車両の駐車場は、周辺道路での入庫待ちが生じないよう必要十分な台数を確保する。 ・関係機関と協議の上、交通混雑を緩和するための措置を検討する。 ・テナント従業員などへの公共交通機関の利用促進を図る。 ・計画地周辺を通行する歩行者及び自転車を含めた交通安全対策を検討する。 ・市道中原12号線沿いの車両出入口は、周辺の住宅に配慮して計画地西寄りに設置する。 <p>本事業においては、周辺地域に寄与できる利便性の高い店舗や生活サービス機能、公園や広場などのオープンスペースを確保して、緑豊かな憩いと潤いを有した地域の生活環境の形成と地域の防災機能の強化に貢献してまいります。</p> <p>選定した各環境影響評価項目の予測結果を踏まえ、環境保全のための措置を講じることで環境影響の低減に努めます。</p> <p>なお、町内会毎に、個別に説明会を開催することで、より一層理解していただけるように、誠心誠意説明させていただいております。</p>

【項目】 (14) その他	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>・西加瀬プロジェクトのホームページから(P529) 「第10章 関係地域の範囲」 工事用車両の走行及び施設関連車両の走行に伴う、騒音、振動の影響が及ぶ、車両ルート沿道から50m程度の範囲、大気汚染物質の最大着地濃度地点の2倍の範囲に入っているとありました。近隣住民のことを考慮してほしい。 (意見 200-4)</p>	<p>関係地域は、環境に影響が及ぶと予想される範囲とし、以下に示す範囲を包含する地域としています(条例準備書 p. 298 参照)。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・建設機械の稼働に伴う騒音、振動等の影響が及ぶおそれのある計画地敷地境界から100m程度の範囲 ・風害を及ぼすおそれのある計画地敷地境界から建物高さの2倍程度(約100m)の範囲 ・工事用車両の走行及び施設関連車両の走行に伴う騒音、振動等の影響が及ぶおそれのある、原則、最寄りの幹線道路に至るまでの車両ルート沿道から50m程度の範囲 ・日照阻害が及ぶ範囲 ・テレビ受信障害が及ぶ範囲 ・計画地敷地境界から大気汚染物質の最大着地濃度地点の2倍程度の範囲 <p>本事業では、本事業の実施に伴う環境の影響を踏まえ、環境保全のための措置を講じることで、環境影響の低減に取り組んでまいります。</p>

(2) 「指定開発行為」について

表 11-2(1) 条例準備書に対する市民意見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】 (1) 事業計画	
意見の概要	指定開発行為者の見解
① 指定開発行為の目的、事業立案の経緯等及び内容	
<p>・物流倉庫をここに建てるメリットを教えてください。物流観点で良いです。(意見 4-3)</p> <p>児童の通学路、高齢者を含む地域住民の重要なインフラであるバスの運行道路に多数の大型トラックを走らせて、何も問題が起きないと本気で考えているのでしょうか。そもそも住宅街のど真ん中に大型の物流倉庫を設置することに、どのような社会的意義があるのでしょうか。営利を追求する必要性は十分に理解できませんが、「人・街・暮らしの価値共創グループ」を唱うのであれば、その破壊につながる活動はいかがなものかと思えます。</p> <p>本当に何も問題がおきず、地域住民の生活を壊さずにできるプロジェクトだと考えているのであれば「～していく予定です」のような形式的なコメントより、「～を約束します」と言い切れる案をだして頂きたいと存じます。最低でも通学路(小、中学校の周辺)やバスの運行道路に多数の大型トラックが走行する事態だけは避けて頂きたい、行政にも地域住民の健やかな暮らしを守って頂きたいと存じます。(意見 16)</p> <p>4. 物流倉庫も場所は住宅地であり、交通量が増加することで、生活環境の保全が困難なプロジェクトである。各地でも住宅地に近い物流倉庫の建設は問題になっているにもかかわらず、何故、西加瀬に作る必要があるのか理由がわからない。(意見 20-5)</p> <p>事業に当たっては、既存の大規模工場の機能の集約・廃止にあわせ、変化を続ける都市活動を支える新たな活動拠点の整備のための土地利用転換により、物流などの新たな産業創出の促進を図るとともに、周辺地域に寄与できる利便性の高い店舗や生活サービス機能、公園や広場などのオープンスペースを確保して、緑豊かな憩いと潤いを有した地域の生活環境の形成と地域の防災機能の強化に貢献していくことを目的とする。</p> <p>とあるが、物流という事業者に利点のある部分しか今のところ見通せない。地域住民にとっての利点が明確でかつそれを具体的に約束された形でない限りは容認できない。</p> <p>公園も非常に限られたスペースで、物流センターで車が頻繁に出入りするような危険なところに子供を遊ばせに行こうとは思えない。商業施設も同様に限られたスペースであること</p>	<p>「川崎市都市計画マスタープラン中原区構想」では計画地の土地利用方針は、「産業高度化エリア」に位置付けられております。</p> <p>また、計画地の用途地域が工業地域であることを踏まえ、本事業においては、近年、ニーズのある物流倉庫を計画しました。</p> <p>物流倉庫は、研究所や事業所として使用することもできるため、施設の主目的は物流倉庫としたうえで、様々な用途の誘致を現在検討しているところです。</p> <p>計画地は、消費地となる都心部であり、かつ、居住人口があることから雇用確保がしやすく、また、広域ネットワークも活用できるといった物流倉庫とすることへのメリットがあげられます。</p> <p>また、従業員は、地元から多くの雇用が期待できるものと想定しております。</p> <p>本事業においては、周辺地域に寄与できる利便性の高い店舗や生活サービス機能、公園や広場などのオープンスペースを確保して、緑豊かな憩いと潤いを有した地域の生活環境の形成と地域の防災機能の強化に貢献してまいります。計画地周辺の道路については、関係機関と協議の上、道路整備を行い、計画地の道路となる部分は川崎市に移管する計画です。</p> <p>本事業の地域貢献施設の概要は、以下のとおりとなります。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・提供公園 公園 1：約 4,389 m² 多目的に利用できる開かれた空間を確保する計画です。 公園 2：約 1,628 m² 周辺住民が利用しやすく、憩いと親しみを感じられる空間とする計画です。 ・店舗等 店舗等：約 6,040 m² (うち、物販は約 900 m²) 店舗等の具体的なテナントは未定ですが、地域密着型のスーパーマーケットなどを検討しています。 ・スポーツ施設 屋内：約 2,900 m²、屋外：約 10,000 m² スポーツ施設の具体的なテナントは未定です。
	(次頁へつづく)

【項目】 (1) 事業計画	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>からわざわざ行くところになると思えない(近隣のグランツリー相当は最低でも必要)。これから計画していく、という説明ならば、もう少し具体的なカテゴリーごとの割合をコミットすることが必要。</p> <p><u>土地利用の基本的な考えにあったように、地域の魅力向上となるようなシンボルと考える施設、安心して集まれる憩いのスペースとなることを希望する。(意見 34-1)</u></p>	<p>(前頁より)</p> <p>なお、施設関連車両につきましては、方法書段階では合計約 1,700 台/日としていましたが、準備書段階では地域のご意見をお聞きして精査を行い、約 1,347 台/日 (大型車約 761 台/日、通勤車両などの小型車約 586 台/日)と規模の縮小を図りました。</p> <p>また、計画建物の高さは、方法書段階では約 52 mとしていましたが、地域のご意見なども参考にし、精査を行い、準備書段階では約 50.15mと低くいたしました。</p> <p>なお、大規模な商業施設は、周辺交通への負荷がより大きいことから困難と考えます。</p>
<p><u>住宅地に物流倉庫をつくることで地域住民にメリットがあるのか？交通量の増加により排気ガスによる空気汚染、騒音などデメリットしかないように思います。(意見 39-1)</u></p>	
<p><u>住宅密集地の中に、24 時間稼働の日本国内有数の巨大な物流倉庫を建造するという、住民を軽視した野心的なプロジェクトと考えます。</u></p> <p>住民向け説明会においても、質疑応答の時間は十分に設けておられず、プロセスとして一方的に通知をしたような会で、住民とコミュニケーションを重ね、両者が受け入れ可能な、施設を作っていくという姿勢が薄く、営利第 1 が目立っている印象を持ちます。</p> <p>計画の見直しをお願いしたいと考えます。(意見 53-4)</p>	
<p><u>・複合施設と言っても企業の利益を第一に考えた計画では、住民にメリットはありません。自宅の資産価値も下がります。(意見 63-3)</u></p>	
<p>5. <u>巨大な物流施設を建設することにより、周辺地域の生活環境が悪化することでこの地域に住みたいと考える人が減り、中長期的な住民の流入減少による地域の衰退を招く恐れがありこのような計画は容認できない。(意見 99-6)</u></p>	
<p>●土地利用の目的： <u>企業にのみメリットがあり、周辺住民にはデメリットしかない</u>と考える。住民へのメリットとして挙げられている“利便性の高い店舗”と言われるものは既に近隣に十分存在し必要としていない。計画建物と共に作られる道路・駐車場の使用、施設関連車両の走行に付随して新たに発生する騒音・振動・大気汚染により、計画の通り周辺の緑地化・公園広場が作られたとしても、その悪環境の中では憩いと潤いを有した地域生活環境は形成されないと考える。</p> <p>今現在、JR 東海道新幹線の騒音と振動を日々悩ましく感じながらも、比較的穏やかに生活している近隣住民にとってこれ以上の振動・騒音、加えて大気汚染に悩まされる物流倉庫建設は望まない。</p> <p>軽工業地域であったかも知れないこの西加瀬地域は、今やほとんどの建物が人家であり、</p>	

【項目】 (1) 事業計画		
意見の概要	指定開発行為者の見解	
<p>その地に昼夜を問わず稼働する巨大な物流倉庫の建設計画をする事は多くの人々の生活の質の低下を招き、事業目的が企業のみ利益を図り周辺住民にとっては不利益しかないと考える。(意見 100-1)</p>	<p>(指定開発行為者の見解は p. 653～654 参照)</p>	
<p>●<u>地域住民にとってメリットを感じる部分をもっと加えていただきたい</u>と思います。(意見 129-5)</p>		
<p>住民あってこそその開発 <u>環境悪化は許せません</u> (意見 159)</p>		
<p>③<u>地域住民の願いは、この地域に文化的な施設を作る</u>ことです。<u>市民ミュージアムの移設や、住宅、図書館、特養老人ホーム、園庭のある保育園、緑豊かな公園をのぞみます。</u>(意見 203-3)</p>		
<p>6月17日(金)の説明会に参加しましたが、時間計で回答が貰えなかった事と質問出来なかった事を教えて下さい。 ①<u>物流センター24時間の必要性</u> 他が質問されていた方がいましたが、回答がなく気になってます。 ②上記に伴い、<u>実際物流センターに運ばれ運びだされる荷物の地域割合を</u>教えて下さい。高速も港も近くにない住宅街にわざわざ騒音排気ガスを出しながら川崎市のイメージを更に悪くするデメリットしか浮かびません。<u>物流センターにするメリットを</u>教えて下さい。 説明会では工場・研究所・物流しか建てられない説明していましたが、市に相談して変更はできませんか?例えばロイヤルホームセンターや住宅や映画館等その中に、物流センターを住宅街バージョン物流センター 規模を小さくし大型トラックを使わない・深夜に交通騒音等を出さない環境重視「日本初エコ物流センター」(意見 212-1)</p>		
<p><u>なぜ、川崎の中央の住宅地に物流倉庫を作るのか、道路の整備(車線などを増やすなど)をせずに行うのか</u>理解ができません。日常の道路の状況を見ていたら、そういった計画は立てないはず。(意見 17-2)</p>	<p>「川崎市都市計画マスタープラン中原区構想」では計画地の土地利用方針は、「産業高度化エリア」に位置付けられております。 また、計画地の用途地域が工業地域であることを踏まえ、本事業においては、近年、ニーズのある物流倉庫を計画しました。 物流倉庫は、研究所や事業所として使用することもできるため、施設の主目的は物流倉庫としたうえで、様々な用途の誘致を現在検討しているところであります。</p>	
<p>⇒将来、オンラインショップでの営業が増える と予想されており、それに伴って本プロジェクトの稼働も多くなった場合、交通量も増えてしまうと予想できる。 ⇒<u>川崎市は人口も増えている都市なのに、無理に住宅地に物流倉庫を立てることが、将来の都市づくりに貢献できているとは思えない。</u> (意見 20-2)</p>		<p>(次頁へつづく)</p>

【項目】 (1) 事業計画	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>何よりも計画建物の規模が大きすぎる。 <u>こんな住宅隣接地に、高さはビル17階に匹敵。その中はトラックがひしめくなど全く環境にマッチしない。</u> (意見 24-1)</p>	<p>(前頁より)</p> <p>本事業においては、周辺地域に寄与できる利便性の高い店舗や生活サービス機能、公園や広場などのオープンスペースを確保して、緑豊かな憩いと潤を有した地域の生活環境の形成と地域の防災機能の強化に貢献してまいります。計画地周辺の道路については、関係機関と協議の上、道路整備を行い、計画地の道路となる部分は川崎市に移管する計画です。</p> <p>本事業の地域貢献施設の概要は、以下のとおりとなります。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・提供公園 公園1：約4,389㎡ 多目的に利用できる開かれた空間を確保する計画です。 公園2：約1,628㎡ 周辺住民が利用しやすく、憩いと親しみを感じられる空間とする計画です。 ・店舗等 店舗等：約6,040㎡ (うち、物販は約900㎡) 店舗等の具体的なテナントは未定ですが、地域密着型のスーパーマーケットなどを検討しています。 ・スポーツ施設 屋内：約2,900㎡、屋外：約10,000㎡ スポーツ施設の具体的なテナントは未定です。 <p>なお、施設関連車両につきましては、方法書段階では合計約1,700台/日としていましたが、準備書段階では地域のご意見をお聞きして精査を行い、約1,347台/日 (大型車約761台/日、通勤車両などの小型車約586台/日) と規模の縮小を図りました。</p> <p>また、計画建物の高さは、方法書段階では約52mとしていましたが、地域のご意見なども参考にし、精査を行い、準備書段階では約50.15mと低くいたしました。</p> <p>供用時の自動車動線計画図は、p.38～42に示したとおり、施設関連車両の走行ルートは関係機関などと協議を行いながら周辺交通への影響に配慮した左折IN (入場)、左折OUT (出場) となるルートを計画しました。</p>
<p><u>これだけの交通量が、周辺道路、交差点に押し寄せること自体受け入れられない。</u></p> <p>これまで長い間、近隣住民は三菱をはじめとする工場により、住宅環境の悪さを我慢させられてきた。この上、今更のようにトラックがひしめく計画を容認などできるわけがない。 やりたければ、計画者(ダイワハウス経営者)の自宅の隣でやればいい。(意見 32)</p>	
<p><u>なぜここに流通倉庫なのか??</u> 全く理解できない。(意見 35-5)</p>	
<p><u>全体を通じて感じるのは、「どうしてこの立地に巨大流通倉庫なのか??」という1点に尽きる。</u></p> <p><u>大小の流通業態がひしめいている世相にあつて、目下にその需要があるだろうことはわからなくはない。ただ、どう考えても近隣道路の状況はこれに対応できない。</u></p> <p>評価書の「問題ない」という文言が、それがお体裁であること住民であれば容易に読み取れる。</p> <p>説明不足という点では、完成した建物の大きさをイメージできるものがほとんどない。</p> <p>今時CGを使えば、隣接道路、住宅から眺めた完成イメージ画像など簡単なはず。</p> <p>どれだけ大きい建物なのか、どれだけ眺望が変わってしまうのか。</p> <p>あらゆる地点からの画像を作り、住民に示すべきである。</p> <p>-----</p> <p>そもそも論として、もっと将来に資する事業計画は、ダイワハウスにはできないのか? 例えば、地政学の大変化の中、エネルギー、食糧自給率の低さが大問題になっている。</p> <p>どうせ巨大施設なら屋内農業を大々的に行うとかどうだろう。</p> <p>広大な工場跡地が、日本の将来を担う施設になるのである。</p> <p><u>ダイワハウスの株も上がるというものだ。</u> <u>倉庫はあちこちで作って慣れているし、ちょっと商業施設なんかを併設してイメージチェンジし、ここを手始めにもっと住宅地にも倉庫を建てたい・・なんて陳腐な惰性と発想である。</u></p> <p>ダイワハウスには、大企業としての気概を見せてほしいと切に願う。(意見 36)</p>	
<p><u>周囲を住宅・マンションに囲まれ、幹線道路からは奥まった地なので、大規模物流拠点に適した地とは思えない。</u></p> <p>計画地は産業高度化エリアの位置付けかも</p>	

【項目】 (1) 事業計画	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>しれないが、大規模物流拠点(巨大建造物)は「<u>周辺市街地と調和した工業地</u>」「<u>周辺市街地との調和に配慮</u>」といった土地利用の基本的な方向に合致しない。</p> <p>大規模物流拠点(巨大建造物)は周辺の住環境や地域の交通に及ぼす悪影響が甚大であり、事業立案の抜本的な見直しを求める。(意見46)</p>	<p>(指定開発行為者の見解は p. 655～656 参照)</p>
<p>いずれにせよ、<u>ダイワハウスは、住宅地に物流施設を作る計画をたてる事が間違っている。</u>利益のためなら住民はどうなってもかまわないのか。(意見 50-3)</p>	
<p>・<u>川崎市の方針は、新川崎創造のもり、のような先端研究施設を作る事では？物流倉庫ではない。それは高速や港の近くに作れば良い。</u>川崎市がこの計画を許容しているとしたら、市の対応にも疑問が残る。(意見 54-6)</p>	
<p>(5) 周辺町内会等からの主な意見</p> <p>○ <u>殿町や新川崎地区と連携できる研究開発施設等が集積するとよい。</u></p> <p>→地域の意に反し、殿町や新川崎地区とは大きく異なる、地域社会破壊型の超巨大物流施設を建築しようとしています。殿町も新川崎地区も、基本的には先端の研究開発施設の集合体です。それなのに、なぜ住宅街のど真ん中の方に、研究開発施設とかけ離れた、超巨大物流施設を建てるのでしょうか。なお、殿町にはヨドバシカメラの物流施設があるようですが、港湾に近い場所の巨大物流施設ですら、高さは31.5mということですから、住宅街のど真ん中に50mを超える超巨大建造物を作る事の異常さは、誰であれ理解は容易いと思います。(意見 55)</p>	
<p>・小杉、元住周辺は、人口が増え大変暮らしにくい環境になっています</p> <p>これ以上の環境悪化の計画は反対です。<u>跡地を利用し園庭のある保育園や特養ホームなどの建設、緑豊かな公園を、お願いします。</u>(意見 62-2)</p>	
<p><u>「住宅街のまん中に巨大物流倉庫」をたてる等</u>ということは一体どんな必要性があるのでしょうか？24 時間稼働で巨大なトラックが何台も出入するときけば誰だって驚きます。</p> <p><u>日中は子供や高齢者が行きかう街中です。また、真夜中には昼の疲れをいやそうとベッドにもぐりこむ人達が安らかな眠りを求めています。それなのに街の平安をかきみだす、物流倉庫などもってのほかです。</u></p> <p><u>安く手に入ったのかどうか知りませんが、せ</u></p>	

【項目】 (1) 事業計画	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>つかくあいた工場跡地は使い勝手の良い、住民の福祉優先の施設をつくって欲しいものです。絶対にほこりと排気ガス、騒音のまちはしない様、環境整備をお願いします。(意見 70)</p>	(指定開発行為者の見解は p. 655～656 参照)
<p>2. なお跡地において、小杉地域のような高層マンションの計画があれば、これも環境の悪化を招き絶対に反対です(現状以上の環境悪化を招かないで下さい。(意見 75-2)</p>	
<p>こんな町中になぜこのような物流棟を建設しなければならないのか納得いきません。(意見 90)</p>	
<p>近隣の住宅や施設、周辺道路事情に多大な影響を与える計画の見直しを求めます。(意見 97)</p>	
<p>周囲もとい広範囲への生活に大きな影響がありえるので、物流倉庫建設計画撤廃を求めます。(意見 111)</p>	
<p>3. 物流センターは住宅地より他に予定されるべきで東海道、海岸地帯にされるべき。住宅地への予定は拒否。(意見 127-3)</p>	
<p>●住宅地に囲まれたど真ん中に巨大物流センター建設に反対です。(意見 129-1)</p>	
<p>・反対する 10 の理由のとおり住宅地であること、工業団地の用な所に作るべきです。広い土地が必要なのはわかりますが、ここでは、ないです。(意見 139)</p> <p>※「反対する 10 の理由」は意見書 163 となります。(P. 280 参照)</p>	
<p>私は、元荻宿小の教員でした。学区なので周辺の様子は、わかります。退職後、荻宿商店街は、閉店する店が多く、さびしくはなっています。でも、マンションが建ち、児童数は、増えているのでは、ないでしょうか。子どもたちの通学路附近を大型車が、年中走るといのは、とっても心配です。住宅地に巨大な物流センターを建設することじたいがおかしいです。</p> <p>広い土地は、災害時に集まれる場所・安心して遊べる公園図書館など、公共の施設にこそ使ってください。</p> <p>住民の暮らしをこわす巨大物流センター建設に反対します。川崎市が、なぜ許可したのか、住民のことを考えないのか信じられません(意見 160)</p>	
<p>そのような地域にこの物流センターを建てるのはなぜでしょうか？</p> <p>住民や環境悪化を招くと思います。(意見 162-2)</p>	

【項目】 (1) 事業計画	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>住宅地に工業系物流センターは環境に良くありません。</p> <p>この地域は年寄や子供が多く、近くには公園や沢山の施設や学校、病院などがあり、自転車や救急車も多く通っている道路ですので、これ以上の大型車両などの増大はさけて頂きたいです。物流センターは工業地帯に作ってほしいです。(意見 174)</p>	<p>(指定開発行為者の見解は p. 655～656 参照)</p>
<p>工業地帯で仕事をしている側から やはり住宅地にはそぐわないかと思えます。(意見 175-1)</p> <p>2. 大型トラックが通るような場所、道路ではない、ここは工場地ではないので、物流系はそれなりに設備が整っている場所を作るべきだと思う。</p> <p>3. 地域環境を考え、使用許可を出さぬ様にお願いしたい。(意見 189-2)</p>	
<p>《建設目的、意義について》</p> <p>1. P.5に「計画地(K2)周辺地域では、主に住宅地が広がっているが、生活利便施設や地域住民の憩いの場となる広場、災害時に避難できるオープンスペースなどが不足している状況にある。」と記載されている。<u>地域の緑化、防災、生活利便性に貢献することを本計画の重要な目的の一部に位置付けているが、本計画地から数十mほどの所の住民の感覚として、それらの機能が物流拠点と引き換えにするほど必要なのか疑わしい。「不足」と断定する根拠(役所の見解、住民アンケートなどのファクト)を示してほしい。(意見 43-6)</u></p>	
<p>このプロジェクトの建設地は工業用地ですが周辺は住宅街でほとんどが構成されています。</p> <p>しかし事業者側からは 24 時間稼働の物流倉庫ときいております。</p> <p>湾岸地域や高速道路のインターチェンジ付近に建設して稼働するのは訳が違います。</p> <p>色々評価して生活に支障がないとなっておりますが、近隣住民は 24 時間騒音や排気ガス等の影響を受け続けなければならないのは生活に支障がでるとしか思えません。</p> <p>近隣には小中学校もあり子供も多く住んでいます。</p>	<p>「連続立体交差事業を見据えた南武線沿線まちづくり」によると、災害に強いまちづくりとして、民間の大規模土地利用転換に合わせたオープンスペースの整備などによる防災機能の充実が求められています。</p> <p>なお、本施設においては、災害時に施設のの一部を一時避難場所として開放します。また、地域の皆様に利用いただける防災倉庫を整備いたします。</p> <p>なお、災害時には、当施設を活用し、物資の受入・保管・搬出等を行うことや、水害時には、ランプを利用した車での垂直避難を行えるようにすることなどについて、対応できるよう調整する予定です。</p> <p>本事業の緑化計画における公園は、以下のとおりとなります。詳細は今後市の担当部署と協議を行い、検討を進めてまいります。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・提供公園 公園 1：約 4,389 m² 多目的に利用できる開かれた空間を確保する計画です。 公園 2：約 1,628 m² 周辺住民が利用しやすく、憩いと親しみを感じられる空間とする計画です。
	<p>「川崎市都市計画マスタープラン中原区構想」では計画地の土地利用方針は、「産業高度化エリア」に位置付けられております。</p> <p>また、計画地の用途地域が工業地域であることを踏まえ、本事業においては、近年、ニーズのある物流倉庫を計画しました。</p> <p>本事業の物流倉庫は 24 時間稼働を想定しています。なお、物流倉庫に入出庫する大型車の台数は、休日は平日の約 33%と想定し、夜間は昼間の 4～24%程度と想定しています。(条例準備書資料編 p. 資 1～4 参照)</p> <p style="text-align: right;">(次頁へつづく)</p>

【項目】 (1) 事業計画	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>夜間の稼働を認めてしまえば睡眠をさまたげる可能性がおおいに考えられます。</p> <p>先日の事業者の説明会で倉庫にした理由はわかりましたが、2019年3月に川崎市から出された西加瀬地区の大規模工場跡地の土地利用誘導の基本的な考え方の、土地利用の考え方に周辺の住環境への配慮が求められますと記載されております。</p> <p><u>配慮というものがあれば倉庫を建設するとしても24時間稼働は近隣住民への配慮に欠けていると思いますので稼働時間について考え直していただきたいと思います。</u></p> <p>※例えば21時～7時は入出庫禁止などの対応など周辺住民への配慮（意見48）</p> <p><u>夜間はゆっくり寝たいのでトラックの走行はやめてほしい。（意見49-2）</u></p>	<p>（前頁より）</p> <p>実際の稼働時間は入居テナントの運営時間により決まります。施設の稼働については、周辺環境への配慮を行うよう入居するテナントに要請いたします。</p>
<p>川崎市都市計画マスタープランの説明“大規模な工場等が土地利用転換する場合は、道路・公園等の基盤の整備による周辺市街地の環境改善や、周辺市街地との調和に配慮するよう、地区計画等を活用して、計画的な土地利用を誘導”とあるが、当該計画がこれに合致しているとは到底考えられない。</p> <p>・周辺市街地の環境改善・・・</p> <p><u>24時間稼働で1000台を超えるトラックがひしめく施設が、どうして環境改善にあたるのか？至極迷惑である</u></p> <p>・周辺市街地との調和に配慮・・・</p> <p><u>わずかな緑地と商業施設を付帯することで、調和できるとは思えない。</u></p> <p>単なるごまかしである。</p> <p>2020年のメディア取材に市担当者が当該計画について答えているが、その当時の座談をなぞったものであることは明白。住民無視の計画であり、住民の意向を踏まえた調和づくりとは到底言えない。（意見23）</p>	<p>「川崎市都市計画マスタープラン中原区構想」では計画地の土地利用方針は、「産業高度化エリア」に位置付けられております。</p> <p>また、計画地の用途地域が工業地域であることを踏まえ、本事業においては、近年、ニーズのある物流倉庫を計画しました。</p> <p>本事業の地域貢献施設の概要は、以下のとおりとなります。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・提供公園 <ul style="list-style-type: none"> 公園1：約4,389㎡ 多目的に利用できる開かれた空間を確保する計画です。 公園2：約1,628㎡ 周辺住民が利用しやすく、憩いと親しみを感じられる空間とする計画です。 ・店舗等 <ul style="list-style-type: none"> 店舗等：約6,040㎡（うち、物販は約900㎡） 店舗等の具体的なテナントは未定ですが、地域密着型のスーパーマーケットなどを検討しています。 ・スポーツ施設 <ul style="list-style-type: none"> 屋内：約2,900㎡、屋外：約10,000㎡ スポーツ施設の具体的なテナントは未定です。 <p>本事業の物流倉庫は24時間稼働を想定しています。なお、実際の稼働時間は入居テナントの運営時間により決まります。施設の稼働については、周辺環境への配慮を行うよう入居するテナントに要請いたします。</p> <p>なお、供用時の施設関連車両の平日の計画交通量については、合計約1,347台/日（大型車約761台/日、通勤車両などの小型車約586台/日）としています。</p>

【項目】 (1) 事業計画	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>西加瀬プロジェクトは、地域への環境悪化が明らかであり、計画の大幅な変更ないしは中止すべきです。</p> <p>周囲は、土地利用のゾーニング図で明らかのように、半分以上が「住環境向上エリア」であり、入出庫の集中する東側は「住工調和エリア」です。市民が平常な日常生活を送る地域です。当然、夜は勤労者家族が眠る時間です。休日は、勤労者や市民の余暇を楽しみ、英気を養う時間です。そこに、年間無休、24時間営業の巨大物流センターを建てることは、どんなに「対策」を講じようと、環境悪化になるのです。</p> <p><u>なぜ、住宅地のど真ん中に、巨大物流センターを計画するのかとの説明会での質問に、ダイワ側は、ネット通販の拡大への対応、周辺地域では雇用の確保が難しい、今後は都市の中に物流のインフラを作っていく、などの説明をしました。まさに、そのけそのけ車が通る、の利益優先の論理です。そこに住む住民のことや都市の住環境の向上のことなど、二の次、三の次です。(意見 30-1)</u></p>	<p>「川崎市都市計画マスタープラン全体構想」、「川崎市都市計画マスタープラン中原区構想」では、「土地利用の方針」として“生産機能の高度化、新産業の創出と産業集積構造の維持”や“大規模な工場跡地等の土地利用転換の計画的な誘導”を掲げています。</p> <p>計画地は「産業高度化エリア」に位置付けられており、“生産機能の高度化や新技術を活かした研究開発・インキュベート（新事業創出）拠点としての土地利用を促進し周辺市街地と調和した工業地を維持”と、“大規模な工場等が土地利用転換する場合は、道路・公園等の基盤の整備による周辺市街地の環境改善や、周辺市街地との調和に配慮するよう、地区計画等を活用して、計画的な土地利用を誘導”が土地利用の基本的な方向として示されています。</p> <p>また、ご意見でございますように、計画地の周辺は、半分以上が「産業高度化」と「住環境向上エリア」であり、入出庫の集中する東側は「住工調和エリア」であることから、これらを成立させることを目指して今回の計画としております。</p>
<p>2. P.6において、「川崎市総合計画 第3期実施計画」との整合性が示されているが、引用部分が本計画と整合しているようには読みとれない。(意見 43-7)</p>	<p>本事業は、「川崎市総合計画 第3期実施計画」の「南武線沿線まちづくり推進事業 西加瀬地区の民間事業の推進」に沿って進めております。</p>
<p><u>商業施設や公園の提供など、地域住民への還元として期待したい部分はあります。その一方で大気質・騒音・景観・日照・風害・交通渋滞や交通安全など、様々な面で悪影響ばかりが目立ち、メリットに比べて、デメリットがあまりにも大き過ぎます。また、「24時間稼働の超巨大物流施設」というのが、川崎市が示す土地誘導の方針や都市計画に、沿っているようにも思えません。</u></p> <p><u>大和ハウス工業のホームページを開くと、真っ先に「共に創る。共に生きる。」という言葉が目に入ります。地域住民を含むステークホルダーとの共創共生が、社の方針・理念として掲げられているようです。それに対して、近隣に住宅が密集するエリアにこのような施設を建設することが、はたして地域との「共創共生」と言えるでしょうか？</u></p> <p>更に言うと、この施設によって悪影響を受けるエリアにも、大和ハウスの戸建てやマンションに住んでいる方がいらっしゃるのではと思います。そこは、当然把握されていますよね？大和ハウスを信頼して家を買ったのに、同じ大和ハウスによって台無しにされてしまう。ご自身の顧客に顔向けできますか？会社として、公然とダブルスタンダードのスタンスを打ち出しているように思います。会社の姿勢が疑われます。</p>	<p>「西加瀬地区における大規模工場跡地の土地利用誘導の基本的な考え方」では、「土地利用誘導の方向性」として、“新たな産業創出の促進”“地域の活性化・魅力の向上”“憩い・潤いの創出、地域交流の促進”“地域の防災力の向上”“周辺環境との調和”の5つの視点による取組の方向性が示されています。</p> <p>大和ハウス工業株式会社のホームページをご覧くださいありがとうございます。当社グループは、「共に創る、共に生きる」という言葉を行動の指針としております。</p> <p>産業高度化エリアである計画地における本事業は、会社としてご指摘のダブルスタンダードとはならないと考えております。</p> <p>また、本事業は、約 100,263 m²の敷地面積のうち、約 6,594 m²を公共用地（提供公園及び道路）として川崎市に移管する予定です。残り約 93,700 m²の建築敷地面積のうち、約 18,470 m²を緑化地とし、約 46,360 m²を建築面積とした、敷地の土地活用を抑えた事業計画としております。</p> <p style="text-align: right;">(次頁へつづく)</p>

【項目】 (1) 事業計画	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>以上のことから、<u>現状のままの計画には反対</u>です。ゼロリセットとは言いませんが、<u>規模の縮小(7階建てから2~3階建てへの変更、24時間稼働から日中のみ稼働への変更)や、建設施設の変更(物流施設ではなく、周辺住民や環境に配慮した研究開発施設等への変更)など、計画の見直しを要望します。(意見 52-2)</u></p> <p>近隣の友人が大変困っています。 地域環境を悪化させる計画は反対です。跡地には住宅や防災公園または文教施設などを望みます。 <u>なんで24時間稼働の巨大な物流倉庫を造るのでしょ。住宅メーカー大和ハウス工業の感覚を疑います。HPで語られている内容と全く違っています。ハウスメーカーの責任を果たすべきです。</u> この計画は反対です。断固中止してください。(意見 186)</p>	<p>(前頁より)</p> <p>事業規模を抑えた計画としていることから、更なる規模の縮小などの見直しは困難ですが、本事業においては、周辺地域に寄与できる利便性の高い店舗や生活サービス機能、公園や広場などのオープンスペースを確保して、緑豊かな憩いと潤いを有した地域の生活環境の形成と地域の防災機能の強化に貢献してまいります。</p>
<p>・<u>地域環境を悪化させる計画は反対です。跡地には防災公園または文教施設などを望みます(意見 59-3、94-2、95-2、105-3、138-2、163-10、165、176-3、207-3)</u></p> <p>物流倉庫は普通、高速道路のインターチェンジの近くに造るものはずです。 「東名川崎」から20キロも離れたこの住宅地のど真ん中に造るのは、非常識です。 <u>この地域の住民にとっては、何のメリットもなく、迷惑以外の何ものでもありません。</u> <u>スポーツ施設やショッピングセンターなら、文化施設などとともに、それらを主体として造ればいいではないですか？それなら、私も歓迎です。</u> <u>しかし、この「西加瀬プロジェクト」のスポーツ施設やショッピングセンターは、物流倉庫のほんの付け足しで、住民の反感を避けようとしているものと思えません。</u> 住民にとっては、百害あって一利なしです。 この計画はきっぱりやめてください。(意見 168)</p>	<p>「川崎市都市計画マスタープラン中原区構想」では計画地の土地利用方針は、「産業高度化エリア」に位置付けられております。</p> <p>また、計画地の用途地域が工業地域であることを踏まえ、本事業においては、近年、ニーズのある物流倉庫を計画しました。</p> <p>物流倉庫は、研究所や事業所として使用することもできるため、施設の主目的は物流倉庫としたうえで、様々な用途の誘致を現在検討しているところで、</p> <p>本事業においては、周辺地域に寄与できる利便性の高い店舗や生活サービス機能、公園や広場などのオープンスペースを確保して、緑豊かな憩いと潤いを有した地域の生活環境の形成と地域の防災機能の強化に貢献してまいります。計画地周辺の道路については、関係機関と協議の上、道路整備を行い、計画地の道路となる部分は川崎市に移管する計画です。</p>
<p>1. <u>広大な敷地の半分を公共施設、楽しい場、安らぎの場、防災の場等の施設にし、地域住民に安心、安全、快適性をもたらす空間、命を守る空間にすべきです。</u> たんなる推進ではなくて。(意見 206-1)</p>	

【項目】 (1) 事業計画	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>そもそも現在のように住宅がたちならぶ地域に巨大な物流センターが建設されるなど企業の自分勝手な横暴としか言いようがありません。</p> <p>港も近くにはありません。高速道路も近くにはありません。</p> <p>三菱ふそうトラックとは建物の高さも許容の範囲で地域住民と共存してきました。</p> <p>住宅地に高さ 50m一辺が 230mの建物自体環境破壊そのものです。風害日影権問題交通負担増大など到底容認できるものではありません。</p> <p>計画の変更を求めます。</p> <p>息子夫婦子どもがすぐ近くに住んでいます。そのことを考えてもこのままの計画地域環境を一変させる計画には反対です。(意見 60)</p>	<p>「川崎市都市計画マスタープラン中原区構想」では計画地の土地利用方針は、「産業高度化エリア」に位置付けられております。</p> <p>また、計画地の用途地域が工業地域であることを踏まえ、本事業においては、近年、ニーズのある物流倉庫を計画しました。</p> <p>物流倉庫は、研究所や事業所として使用することもできるため、施設の主目的は物流倉庫としたうえで、様々な用途の誘致を現在検討しているところです。</p> <p>また、本事業は、約 100,263 ㎡の敷地面積のうち、約 6,594 ㎡を公共用地（提供公園及び道路）として川崎市に移管する予定です。残り約 93,700 ㎡の建築敷地面積のうち、約 18,470 ㎡を緑化地とし、約 46,360 ㎡を建築面積とした、敷地の土地活用を抑えた事業計画としております。</p> <p>事業規模を抑えた計画としていることから、更なる規模の縮小などの見直しは困難ですが、本事業においては、周辺地域に寄与できる利便性の高い店舗や生活サービス機能、公園や広場などのオープンスペースを確保して、緑豊かな憩いと潤いを有した地域の生活環境の形成と地域の防災機能の強化に貢献してまいります。</p>
<p>地域住民の半数以上の合意が得られる建設計画を求めます。<u>西加瀬プロジェクトは誰一人納得しない計画です。変更を求めます。</u></p> <p>これ以上の環境破壊計画は中止を、(意見 145)</p>	
<p>近隣の友人が大変困っています。</p> <p><u>中原・幸区周辺の道路全体に大きな影響があり、計画の変更を求めます。</u>周辺で仕事をしている人間には営業妨害です。</p> <p>この計画は反対です。断固中止してください。(意見 184)</p>	
<p><u>大型トラックなど 1700 台の車両が出入りすると聞き、住宅密集地にこのような計画をたてることは反対です。計画の変更を求めます。</u>(意見 71-2、74-3、81-3、98、143、163-6、177-2、183、209-1)</p>	<p>「川崎市都市計画マスタープラン中原区構想」では計画地の土地利用方針は、「産業高度化エリア」に位置付けられております。</p> <p>また、計画地の用途地域が工業地域であることを踏まえ、本事業においては、近年、ニーズのある物流倉庫を計画しました。</p> <p>物流倉庫は、研究所や事業所として使用することもできるため、施設の主目的は物流倉庫としたうえで、様々な用途の誘致を現在検討しているところです。</p> <p>なお、施設関連車両につきましては、方法書段階では合計約 1,700 台/日としていましたが、準備書段階では地域のご意見をお聞きして精査を行い、約 1,347 台/日（大型車約 761 台/日、通勤車両などの小型車約 586 台/日）と規模の縮小を図りました。</p> <p>本事業は、約 100,263 ㎡の敷地面積のうち、約 6,594 ㎡を公共用地（提供公園及び道路）として川崎市に移管する予定です。残り約 93,700 ㎡の建築敷地面積のうち、約 18,470 ㎡を緑化地とし、約 46,360 ㎡を建築面積とした、敷地の土地活用を抑えた事業計画としております。</p>

(次頁へつづく)

【項目】 (1) 事業計画	
意見の概要	指定開発行為者の見解
	(前頁より) 事業規模を抑えた計画としていることから、更なる規模の縮小などの見直しは困難ですが、本事業においては、周辺地域に寄与できる利便性の高い店舗や生活サービス機能、公園や広場などのオープンスペースを確保して、緑豊かな憩いと潤いを有した地域の生活環境の形成と地域の防災機能の強化に貢献してまいります。
<p>●西加瀬にあった大規模工場跡地の利用として「巨大物流倉庫建設」が既に前提としてあり、その経緯の説明もなく建設ありきで納得できない。</p> <p>今回建設計画をしている物流倉庫とほぼ同規模で既に稼働している物流倉庫を調査し、西加瀬地域との環境の比較を行い住民に提示すべきと考える。</p> <p><u>健康に悪影響を及ぼす様な生活環境の低下・悪化を招くことは確実であり、その環境の変化が周辺住宅地の地価に及ぼす影響についても調査し提示するよう求めます。</u></p> <p>どんな対策を講じたとしてもこの地に巨大な物流倉庫を建設・稼働すれば、現況を維持向上することはできないと考えます。(意見 100-8)</p>	<p>本事業は、「川崎市環境影響評価に関する条例」に基づき環境の影響を評価する手続きを行っております。</p> <p>物流倉庫に入出庫する大型車は、大和ハウス工業株式会社における類似の既存施設の実績より平日は1日当たり合計約736台/日と想定したほか、店舗等(商業施設)及びスポーツ施設を見込み、合計761台/日としました。物流倉庫に入出庫する大型車の台数は、休日は平日の約33%と想定し、夜間は昼間の4~24%程度と想定しています。(条例準備書資料編 p.資 1~4 参照)</p> <p>また、既存施設の調査と環境の比較や地価への影響の調査については行う予定はありませんが、事業の内容と地域貢献施設などにつきましては、引き続き説明を続けてまいります。</p>
<p><u>住宅地の中に巨大物流倉庫を作るという事は、住民のことを考えていないのでないでしょうか。そもそも、このような倉庫は民家の無い場所に作られてきたと聞いています。</u></p> <p><u>“反対する10の理由”にも書かれているような理由があるわけで、そのことを無視して広い場所があるからという短絡的な考えにしか思えません。</u></p> <p>世の中で少子化が問題になっている中で、何故未来を担う子供たちを危険にさらすのでしょうか。</p> <p>それに、主要道路の渋滞を避けて細い裏道を通る車も増えるのは必然です。住民の危険性も高まります。いくら交通規制をしたからと言って守られるとは限らない事は目に見えています。いろいろな場所で守られていないことが、ニュースなどで報道されています。</p> <p>このことは“反対する10の理由”に加えての意見です。</p> <p>どうかこれ以上、子供・障害者・老人他の住民を守っていける環境を壊さないでください。よろしくお願いします。(意見 110)</p> <p>※「反対する10の理由」は意見書163となります。(p.281参照)</p>	<p>「川崎市都市計画マスタープラン中原区構想」では計画地の土地利用方針は、「産業高度化エリア」に位置付けられております。</p> <p>また、計画地の用途地域が工業地域であることを踏まえ、本事業においては、近年、ニーズのある物流倉庫を計画しました。</p> <p>物流倉庫は、研究所や事業所として使用することもできるため、施設の主目的は物流倉庫としたうえで、様々な用途の誘致を現在検討しているところです。</p> <p>また、“反対する10の理由”のご意見については、当該箇所に見解を述べさせていただいております。</p>

【項目】 (1) 事業計画	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>地球温暖化の現在で、どんなに緑化しても十分とは言えません。</p> <p>夏の暑さは、人間のみならず 共生する動植物にとっても過酷な環境です。</p> <p>日本は世界から非難されています。、</p> <p>C02 削減の為、地球温暖化防止の為 緑化推進事業を強化して川崎市から 緑の街Kawasaki を世界に発信して欲しいです。</p> <p><u>三菱ふそう跡地は 物流倉庫ではなく、自然豊かな緑地となることを願っています。</u></p> <p>100 年後 神宮の森のような後世に名を残す素晴らしい計画となりますように。(意見 118)</p>	<p>計画地内に設ける 2 箇所の公園のうち、計画地北側に位置する面積約 4,389 m²の公園 1 は、市道菟宿小田中線 (I) 沿いであることから、多目的に利用できる開かれた空間を確保する計画です。</p> <p>また、計画地西側に位置する面積約 1,628 m²の公園 2 は、周辺住民の皆様が利用しやすく、憩いと親しみを感じられる空間とする計画です。</p> <p>なお、公園は、関係機関と協議の上、ベンチや遊具等の整備を行い川崎市に移管する計画です。</p> <p>また、公園とは別に計画地内に約 18,470 m²の緑化地を設ける計画です。</p> <p>植栽にあたっては、地域の活性化、魅力の向上、憩い・潤いの創出及び周辺環境との調和に適した樹種を選定するほか、日照条件及び風環境に応じた樹種を選定し、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計画です。また、緑の構成を考慮し、大景木、高木、中木、低木、地被植物を適切に組み合わせるなど、多様な緑の創出を図る計画です。</p> <p>計画地南東角から東側の店舗付近にかけては広場を設けて、地域の賑わいの創出、憩い・潤い空間とする計画です。</p> <p>また、本事業では、再生可能エネルギーの利用促進に向けて太陽光発電システムを導入する計画ですが、併せて蓄電池等 (蓄エネルギー) を導入し、計画地内での利用を図る計画です。</p> <p>そのほか、環境配慮のため、テナントなどへの低公害車利用要請、小型電気自動車用充電設備設置による電気自動車の利用促進などの取り組みを行ってまいります。なお、大型車についても、充電方法の規格統一などの動向を見ながら、電気自動車の利用促進などの取り組みを行ってまいります。</p>
<p><u>そもそも何故物流倉庫ですか？</u></p> <p>日本初？</p> <p><u>住民の生活環境の悪化を招くことは確実にす。</u></p> <p>それも少し我慢すれば、程度の環境悪化ではありません。</p> <p>どんなに何回説明されても、住民の理解が得られるはずはありません。</p> <p>強引に推し進める姿勢も住民の反感をかいます。</p> <p>利益至上主義の事業が、後世に残る良い企業となり得るのでしょうか？</p> <p><u>住民の反対する開発は、大和ハウス工業の社名を隠し、「武蔵小杉特定目的会社」とすれば何の問題も無いと思われているのでしょうか？</u></p> <p>「西加瀬プロジェクト」の計画は全く理解出来ません。</p> <p>絶対に中止してください。(意見 120)</p>	<p>「川崎市都市計画マスタープラン中原区構想」では計画地の土地利用方針は、「産業高度化エリア」に位置付けられております。</p> <p>また、計画地の用途地域が工業地域であることを踏まえ、本事業においては、近年、ニーズのある物流倉庫を計画しました。</p> <p>物流倉庫は、研究所や事業所として使用することもできるため、施設の主目的は物流倉庫としたうえで、様々な用途の誘致を現在検討しているところです。</p> <p>本事業においては、周辺地域に寄与できる利便性の高い店舗や生活サービス機能、公園や広場などのオープンスペースを確保して、緑豊かな憩いと潤を有した地域の生活環境の形成と地域の防災機能の強化に貢献してまいります。計画地周辺の道路については、関係機関と協議の上、道路整備を行い、計画地の道路となる部分は川崎市に移管する計画です。</p> <p style="text-align: right;">(次頁へつづく)</p>

【項目】 (1) 事業計画	
意見の概要	指定開発行為者の見解
	<p>(前頁より)</p> <p>本事業の地域貢献施設の概要は、以下のとおりとなります。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・提供公園 公園1：約4,389㎡ 多目的に利用できる開かれた空間を確保する計画です。 公園2：約1,628㎡ 周辺住民が利用しやすく、憩いと親しみを感じられる空間とする計画です。 ・店舗等 店舗等：約6,040㎡(うち、物販は約900㎡) 店舗等の具体的なテナントは未定ですが、地域密着型のスーパーマーケットなどを検討しています。 ・スポーツ施設 屋内：約2,900㎡、屋外：約10,000㎡ スポーツ施設の具体的なテナントは未定です。 <p>計画建物の管理運営は大和ハウスグループの管理会社である大和ハウスプロパティマネジメント株式会社が行う予定です。</p> <p>また、武蔵小杉特定目的会社は、資産の流動化に関する法律に基づき大和ハウス工業株式会社が出資し、この事業を完結するためにつくる会社です。大和ハウス工業株式会社は、社名を一切隠しておらず、計画建物にも大和ハウス工業のサインなどを配置する予定です。</p>
<p>上記の様にダイワさんは言っていますが実態と違います。下記意見です。</p> <p>他の地域ではこのような環境に配慮した街づくりをしているのに、「西加瀬プロジェクト」は何故 <u>物流倉庫</u>なののでしょうか？<u>企業理念に反する計画</u>です。</p> <p>物流倉庫の計画の中止を強く要望します。(意見123)</p>	<p>「川崎市都市計画マスタープラン中原区構想」では計画地の土地利用方針は、「産業高度化エリア」に位置付けられております。</p> <p>また、計画地の用途地域が工業地域であることを踏まえ、本事業においては、近年、ニーズのある物流倉庫を計画しました。</p> <p>物流倉庫は、研究所や事業所として使用することもできるため、施設の主目的は物流倉庫としたうえで、様々な用途の誘致を現在検討しているところです。</p> <p>大和ハウス工業株式会社のホームページをご覧くださいありがとうございます。事例の越谷レイクタウン内の戸建住宅街区「レイクタウン美環の杜」とは事業内容が異なりますが、本事業につきましても大和ハウス工業株式会社の理念に基づいた事業としております。</p>
<p>屋上のスポーツ施設は風が強く運用は危険ではないですか？近くのマンションの16階の方が30キログラムのものが一瞬にして飛ばされたと聞いた(説明会2日目にて)。付近の強風の影響も出てしまう。</p> <p><u>巨大な物流倉庫の屋上に住民向けとして建設するとのことだが、巨大倉庫の規模に比較してほんの付けたしです。</u></p>	<p>「川崎市都市計画マスタープラン中原区構想」では計画地の土地利用方針は、「産業高度化エリア」に位置付けられております。</p> <p>また、計画地の用途地域が工業地域であることを踏まえ、本事業においては、近年、ニーズのある物流倉庫を計画しました。</p> <p>(次頁へつづく)</p>

【項目】 (1) 事業計画	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p><u>住民の要求は住環境を破壊されない施設の建設を望んでいます。もっと広く緑地を残し、自然環境を生かした住宅地や文教施設、研究所です。</u></p> <p><u>24時間稼働、24時間公害、危険をまき散らす計画は変更してください。百害あって一利なしの物流倉庫計画は中止してください。反対です。(意見148)</u></p>	<p>(前頁より)</p> <p>物流倉庫は、研究所や事業所として使用することもできるため、施設の主目的は物流倉庫としたうえで、様々な用途の誘致を現在検討しているところです。</p> <p>本事業においては、周辺地域に寄与できる利便性の高い店舗や生活サービス機能、公園や広場などのオープンスペースを確保して、緑豊かな憩いと潤いを有した地域の生活環境の形成と地域の防災機能の強化に貢献してまいります。</p> <p>屋上スポーツ施設は、屋内が約2,900㎡、屋外が約10,000㎡を計画しています。また、緑化計画において面積が約4,389㎡の計画地北側の公園1、面積が約1,628㎡の計画地西側の公園2を整備して川崎市に移管するほか、計画地内に約18,470㎡の緑化地を設け、その一部は広場として地域の方々にご利用いただける施設とする計画です。</p> <p>計画地周辺の道路については、関係機関と協議の上、道路整備を行い、計画地の道路となる部分は川崎市に移管する計画です。</p> <p>本事業の物流倉庫は24時間稼働を想定しています。なお、物流倉庫に入出庫する大型車の台数は、休日は平日の約33%と想定し、夜間は昼間の4～24%程度と想定しています。(条例準備書資料編p.資1～4参照)</p> <p>実際の稼働時間は入居テナントの運営時間により決まります。施設の稼働については、周辺環境への配慮を行うよう入居するテナントに要請いたします。</p> <p>本事業は、約100,263㎡の敷地面積のうち、約6,594㎡を公共用地(提供公園及び道路)として川崎市に移管する予定です。残り約93,700㎡の建築敷地面積のうち、約18,470㎡を緑化地とし、約46,360㎡を建築面積とした、敷地の土地活用を抑えた事業計画としております。</p> <p>事業規模を抑えた計画としていることから、更なる規模の縮小などの見直しは困難ですが、本事業においては、周辺地域に寄与できる利便性の高い店舗や生活サービス機能、公園や広場などのオープンスペースを確保して、緑豊かな憩いと潤いを有した地域の生活環境の形成と地域の防災機能の強化に貢献してまいります。</p>
<p>8. <u>中原・幸区周辺の道路全体に大きな影響があり、計画の変更を求めます。(意見163-8)</u></p>	<p>本事業の基本計画段階における周辺交通への環境配慮の内容は、次に示すとおりです。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・施設関連車両の駐車場は、周辺道路での入庫待ちが生じないように必要十分な台数を確保する。 ・関係機関と協議の上、交通混雑を緩和するための措置を検討する。 <p>(次頁へつづく)</p>

【項目】 (1) 事業計画	
意見の概要	指定開発行為者の見解
	<p>(前頁より)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・テナント従業員などへの公共交通機関の利用促進を図る。 ・計画地周辺を通行する歩行者及び自転車を含めた交通安全対策を検討する。 ・市道中原 12 号線沿いの車両出入口は、周辺の住宅に配慮して計画地西寄りに設置する。 <p>施設関連車両につきましては、方法書段階では合計約 1,700 台/日としていましたが、準備書段階では地域のご意見をお聞きして精査を行い、約 1,347 台/日（大型車約 761 台/日、通勤車両などの小型車約 586 台/日）と規模の縮小を図りました。</p> <p>なお、施設関連車両の走行に伴う交通混雑の予測結果は、交通量の処理が可能とされる交差点需要率 0.9 を下回ると予測しました。また、施設関連車両の走行により交通流が変化する車線の混雑度は、円滑な交通処理が可能とされる道路の車線混雑度 1.0 を下回ると予測しましたが、本事業では、中原・幸区周辺の道路全体への交通混雑の影響を少しでも少なくするために、以下の計画としております。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業では、市道荊宿小田中線（Ⅰ）の一般車両の通行をスムーズにするため、計画地に入場する車両のための左折レーンを設ける計画であり、三菱ふそう前バス停及び西加瀬バス停は、既存バスベイの切り込み幅を拡幅する計画です。また、向かい側にある荊宿バス停については、既存の歩道幅員を確保できるよう、既存植樹帯の幅分に切り込みを入れ新たにバスベイを設ける計画です。 ・計画建物の主な用途となる物流倉庫には、各階に荷捌きスペース（トラックバース）を確保する計画としております。トラックバースは、2～6 階の合計で 430 台分あり、入庫する大型車のピーク時間帯の 5 倍以上確保していることとなります。また、計画地南北には大型トラックの待機場を 20 台以上確保します。また、接車場所と時間の自動予約を行い、各テナントとドライバーが共有するトラックバース予約システムの導入により周辺道路での待機車両を無くすなど、入庫待ち車両がなるべく発生しないよう運用してまいります。 <p>また、本事業の実施にあたっては、選定した環境影響評価項目について、環境への影響を実行可能な範囲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てまいります。（条例準備書 p. 503～508 参照）</p> <p>そのほか、環境配慮項目についても措置を講じます。（条例準備書 p. 509～511 参照）</p>

【項目】 (1) 事業計画	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>地域環境を悪化させる計画は反対です。 <u>跡地には、防災公園、または文教施設などを望みます。</u>サッカー場も南部にはないのでほしいです。緑の公園、地球温暖化で猛暑の時もそこへ行くと汗がひいてホッと出来る大きな緑の公園も作って下さい。川崎をコンクリートの街から木々おいしげる緑の町への変換をはかって下さい。(意見 166)</p>	<p>本事業においては、周辺地域に寄与できる利便性の高い店舗や生活サービス機能、公園や広場などのオープンスペースを確保して、緑豊かな憩いと潤を有した地域の生活環境の形成と地域の防災機能の強化に貢献してまいります。計画地周辺の道路については、関係機関と協議の上、道路整備を行い、計画地の道路となる部分は川崎市に移管する計画です。</p> <p>計画地内に設ける 2 箇所の公園のうち、計画地北側に位置する面積約 4,389 m²の公園 1 は、市道荻宿小田中線 (I) 沿いであることから、多目的に利用できる開かれた空間を確保する計画です。</p> <p>また、計画地西側に位置する面積約 1,628 m²の公園 2 は、周辺住民の皆様が利用しやすく、憩いと親しみを感じられる空間とする計画です。</p> <p>なお、公園は、関係機関と協議の上、ベンチや遊具等の整備を行い川崎市に移管する計画です。</p> <p>また、公園とは別に計画地内に約 18,470 m²の緑化地を設ける計画です。</p> <p>植栽にあたっては、地域の活性化、魅力の向上、憩い・潤いの創出及び周辺環境との調和に適した樹種を選定するほか、日照条件及び風環境に応じた樹種を選定し、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計画です。また、緑の構成を考慮し、大景木、高木、中木、低木、地被植物を適切に組み合わせるなど、多様な緑の創出を図る計画です。</p> <p>計画地南東角から東側の店舗付近にかけては広場を設けて、地域の賑わいの創出、憩い・潤い空間とする計画です。</p> <p>なお、屋上スポーツ施設のテナントは未定ですが、サッカー場のご要望につきましては、貴重なご意見として賜り、今後検討を進めてまいります。</p>
<p><u>市道中原 12 号線大型車規制道路であり交通負荷増大は認められません。</u></p> <p><u>計画では大型トラック 800 台、中小型車両 900 台計 1700 台の車両がします。このような施設を住宅密集地に造るのは絶対反対です。</u></p> <p>少しでも子供達がいこいの場になるような図書館、公園、プール等を施地したら喜ばれると思います。(意見 170)</p>	<p>「川崎市都市計画マスタープラン中原区構想」では計画地の土地利用方針は、「産業高度化エリア」に位置付けられております。</p> <p>また、計画地の用途地域が工業地域であることを踏まえ、本事業においては、近年、ニーズのある物流倉庫を計画しました。</p> <p>物流倉庫は、研究所や事業所として使用することもできるため、施設の主目的は物流倉庫としたうえで、様々な用途の誘致を現在検討しているところです。</p> <p>なお、施設関連車両につきましては、方法書段階では合計約 1,700 台/日としていましたが、準備書段階では地域のご意見をお聞きして精査を行い、約 1,347 台/日 (大型車約 761 台/日、通勤車両などの小型車約 586 台/日) と規模の縮小を図りました。</p> <p>物流倉庫に入出庫する大型車は既存施設の実績より 4 トン車と 10 トン車以上を想定しています。</p> <p style="text-align: right;">(次頁へつづく)</p>

【項目】 (1) 事業計画	
意見の概要	指定開発行為者の見解
	<p>(前頁より)</p> <p>また、市道中原 12 号線は最大積載量 5 トン以上の大型貨物自動車等進入禁止の交通規制が設定されているため、交通規制の対象となる車両は通行いたしません。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・ 異常気象等を見込み住民が避難できる大規模な場所を確保して下さい。 ・ <u>片側 2 車線は非常識ではありませんか？</u> ・ <u>将来を見据えた有効な土地活用を望みます。</u> ・ <u>こども達に良い環境をお願いします。</u> (意見 190) 	<p>「川崎市都市計画マスタープラン中原区構想」では計画地の土地利用方針は、「産業高度化エリア」に位置付けられております。</p> <p>また、計画地の用途地域が工業地域であることを踏まえ、本事業においては、近年、ニーズのある物流倉庫を計画しました。</p> <p>物流倉庫は、研究所や事業所として使用することもできるため、施設の主目的は物流倉庫としたうえで、様々な用途の誘致を現在検討しているところです。</p> <p>本事業においては、周辺地域に寄与できる利便性の高い店舗や生活サービス機能、公園や広場などのオープンスペースを確保して、緑豊かな憩いと潤を有した地域の生活環境の形成と地域の防災機能の強化に貢献してまいります。計画地周辺の道路については、関係機関と協議の上、道路整備を行い、計画地の道路となる部分は川崎市に移管する計画です。</p> <p>また、周辺道路については、次のような既存道路の拡幅等を計画しております。</p> <p>ア 県道大田神奈川線 県道大田神奈川線は、平間駅入口交差点方面からの右折に対して右折レーンを設けることにより苜蓿歩道橋交差点を改良する計画です。</p> <p>イ 市道苜蓿小田中線 (I) 市道苜蓿小田中線 (I) は、計画地に入場する車両のための左折レーンを設ける計画であり、計画地側の三菱ふそう前バス停及び西加瀬バス停は、既存バスベイの切り込み幅を拡幅する計画です。</p> <p>そのほか、道路整備にあたっては、既存の歩道幅員を確保するとともに、敷地内に歩道状空地を設けることで新たな歩行者空間を創出する計画です。</p>
<p>この度は、このような意見書の場合を設けて頂きありがとうございます。</p> <p>24 時間トラックの 1 日 1700 台車両が入出するとなると、地域環境、地球に計り知れない影響がでると思います。今、人間の意識は、地球に優しい環境作りに意識が向いています。しかし、<u>大和ハウスさんの計画は全てがという訳ではないと思いますが、一部、人間のエゴと、利益の為の計画作りへと意識が向いているように感じます。</u>インディアンの言葉には、こんな言葉があります。</p> <p>「どんなことも、7 世代先まで考えて、決めなければならない。」この言葉には、人間の 7 世代先までだけではなく、地球の 7 世代先まで</p>	<p>本事業においては、周辺地域に寄与できる利便性の高い店舗や生活サービス機能、公園や広場などのオープンスペースを確保して、緑豊かな憩いと潤を有した地域の生活環境の形成と地域の防災機能の強化に貢献してまいります。</p> <p style="text-align: right;">(次頁へつづく)</p>

【項目】 (1) 事業計画	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>という意味が含まれていると私は思います。</p> <p>西加瀬には、そこに住む人々、木々や草、花、カワセミや白さぎ、アオサギなどの姿も見られます。</p> <p>どうか、地球や動物、鉱物、地球に存在する全てと、調和のとれた計画へと意識を向けて頂けるよう、お祈り申し上げます。私の意見書に目を通して頂き、ありがとうございます。(意見 202)</p>	<p>(前頁より)</p> <p>また、計画建物外周の地上部にまとまった緑地を設け、可能な限り大景木の植栽に努める計画です。緑化計画において面積が約 4,389 m²の計画地北側の公園 1、面積が約 1,628 m²の計画地西側の公園 2 を整備して川崎市に移管するほか、計画地内に約 18,470 m²の緑化地を設け、その一部は広場として地域の方々にご利用いただける施設とする計画です。今後、市の担当部署と協議を行い植栽する樹木の詳細を検討してまいります。</p> <p>計画地周辺の道路については、関係機関と協議の上、道路整備を行い、計画地の道路となる部分は川崎市に移管する計画です。</p> <p>なお、施設関連車両につきましては、方法書段階では合計約 1,700 台/日としていましたが、準備書段階では地域のご意見をお聞きして精査を行い、約 1,347 台/日（大型車約 761 台/日、通勤車両などの小型車約 586 台/日）と規模の縮小を図りました。</p> <p>本事業の物流倉庫は 24 時間稼働を想定しています。なお、実際の稼働時間は入居テナントの運営時間により決まります。</p>
② 環境配慮等について	
<p><u>生活環境を脅かさないでください</u> 静かにくらせる場所を壊さないで！ 子供が安全に暮らせるようにしてください (意見 21)</p> <p><u>地域環境を悪化させる計画は、反対です。</u>(意見 104)</p>	<p>本事業では事業の立地計画等の計画段階において地域の環境特性を把握し、環境影響評価を行うに当たり、環境影響を回避又は低減するなどの配慮が必要な対象を明らかにし、良好な地域環境・地球環境の保全に資することを目的とし、次に示す各項目の基本計画段階における環境配慮を定めました。</p> <p>ア 計画建物等に関する配慮 イ 緑化に関する配慮 ウ 防災に関する配慮 エ エネルギーに関する配慮 オ 周辺交通への配慮 (条例準備書 p. 12 参照)</p> <p>本事業の実施にあたっては、選定した環境影響評価項目について、環境への影響を実行可能な範囲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てまいります。(条例準備書 p. 503～508 参照)</p> <p>そのほか、環境配慮項目についても措置を講じます。(条例準備書 p. 509～511 参照)</p> <p>本事業においては、周辺地域に寄与できる利便性の高い店舗や生活サービス機能、公園や広場などのオープンスペースを確保して、緑豊かな憩いと潤いを有した地域の生活環境の形成と地域の防災機能の強化に貢献してまいります。</p>

【項目】 (1) 事業計画	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>2019年3月に川崎市から出された西加瀬地区の大規模工場跡地の土地利用誘導の基本的な考え方の、土地利用の考え方に周辺の住環境への配慮が求められますと記載されております。</p> <p>最周辺の住民として最大限の配慮のある建設を求めたいと思います。(意見 51-6)</p>	<p>「西加瀬地区における大規模工場跡地の土地利用誘導の基本的な考え方」では、「土地利用誘導の方向性」として、“新たな産業創出の促進”“地域の活性化・魅力の向上”“憩い・潤いの創出、地域交流の促進”“地域の防災力の向上”“周辺環境との調和”の5つの視点による取組の方向性が示されています。</p>
<p>毎日1300台の大型トラックを含む車両が走り、排気ガスや騒音、渋滞など住環境が非常に悪くなるのは明らかです。良いことは何もない、とんでもない迷惑建物であり建設絶対反対です。</p> <p>本計画の規模は非常に大きくどう考えても、環境になじみませんし調和など論外です。無謀な計画は止めて下さい。(意見 155)</p>	<p>本事業に係る地区計画(予定)の整備概要は、以下のとおりとなります。</p> <p><地区施設の整備の方針></p> <p>地域と共存する良好な市街地環境の形成を図るため、以下の方針のもと地区施設の整備を行い、その機能が損なわれないよう適切に維持保全を図る。</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 地域のにぎわいの創出、憩い・潤い空間の形成、地域交流の促進、また、災害時の避難空間となるよう、公園や広場等のオープンスペースを適切な位置に配置する。 ② 歩行者の回遊性を高め、安心で・安全な歩行者動線等を確保するため、バリアフリーに配慮した歩道状空地や通路を整備する。 <p><建築物等の整備の方針></p> <p>周辺環境と調和した良好な市街地環境を形成するため、建築物等の用途の制限、建築物の敷地面積の最低限度、壁面の位置の制限、建築物等の形態又は色彩その他の意匠の制限及び垣又はさくの構造の制限について必要な基準を定める。</p> <p>本事業においては、周辺地域に寄与できる利便性の高い店舗や生活サービス機能、公園や広場などのオープンスペースを確保して、緑豊かな憩いと潤いを有した地域の生活環境の形成と地域の防災機能の強化に貢献してまいります。</p> <p>また、本事業の基本計画段階における計画建物等に関する環境配慮の内容は、次に示すとおりです。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日照障害、風環境、景観等、周辺環境への影響の低減と調和に配慮し、敷地境界からの離隔を確保する。 ・計画地東側の店舗等については、3階までの低層建物とし、敷地境界に向け、階段状にセットバックすることで、計画建物の圧迫感を低減する。 ・住宅に近接する敷地境界付近には植栽等を設けるなど、近隣住宅の居住環境に配慮する。 <p>なお、本事業の実施にあたっては、選定した環境影響評価項目について、環境への影響を実行可能な範囲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てまいります。(条例準備書 p. 503～508 参照)</p> <p>そのほか、環境配慮項目についても措置を講じます。(条例準備書 p. 509～511 参照)</p>

【項目】 (1) 事業計画	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>● <u>計画書の中から一日 1000 数百台の車輛が出入りする事は従来の生活環境を著しく阻害するものに外他ありません。</u> <u>24 時間稼働体制も周辺住民の生活に影響を与える事間違いありません。</u> (意見 129-2)</p>	<p>本事業においては、周辺地域に寄与できる利便性の高い店舗や生活サービス機能、公園や広場などのオープンスペースを確保して、緑豊かな憩いと潤いを有した地域の生活環境の形成と地域の防災機能の強化に貢献してまいります。</p> <p>本事業の基本計画段階における周辺交通への環境配慮の内容は、次に示すとおりです。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・施設関連車両の駐車場は、周辺道路での入庫待ちが生じないよう必要十分な台数を確保する。 ・関係機関と協議の上、交通混雑を緩和するための措置を検討する。 ・テナント従業員などへの公共交通機関の利用促進を図る。 ・計画地周辺を通行する歩行者及び自転車を含めた交通安全対策を検討する。 ・市道中原 12 号線沿いの車両出入口は、周辺の住宅に配慮して計画地西寄りに設置する。 <p>なお、本事業の実施にあたっては、選定した環境影響評価項目について、環境への影響を実行可能な範囲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てまいります。(条例準備書 p. 503～508 参照)</p> <p>そのほか、環境配慮項目についても措置を講じます。(条例準備書 p. 509～511 参照)</p> <p>本事業の物流倉庫は 24 時間稼働を想定しています。なお、物流倉庫に入出庫する大型車の台数は、休日は平日の約 33%と想定し、夜間は昼間の 4～24%程度と想定しています。(条例準備書資料編 p. 資 1～4 参照)</p> <p>実際の稼働時間は入居テナントの運営時間により決まります。施設の稼働については、周辺環境への配慮を行うよう入居するテナントに要請いたします。</p>
<p><u>このような地域の環境を悪化させる計画には断固反対です。</u> 計画を中止させて下さい。(意見 171-4)</p>	<p>「川崎市都市計画マスタープラン中原区構想」では計画地の土地利用方針は、「産業高度化エリア」に位置付けられております。</p> <p>また、計画地の用途地域が工業地域であることを踏まえ、本事業においては、近年、ニーズのある物流倉庫を計画しました。</p> <p>物流倉庫は、研究所や事業所として使用することもできるため、施設の主目的は物流倉庫としたうえで、様々な用途の誘致を現在検討しているところです。</p> <p>本事業においては、周辺地域に寄与できる利便性の高い店舗や生活サービス機能、公園や広場などのオープンスペースを確保して、緑豊かな憩いと潤いを有した地域の生活環境の形成と地域の防災機能の強化に貢献してまいります。</p> <p style="text-align: right;">(次頁へつづく)</p>

【項目】 (1) 事業計画	
意見の概要	指定開発行為者の見解
	<p>(前頁より)</p> <p>本事業では事業の立地計画等の計画段階において地域の環境特性を把握し、環境影響評価を行うに当たり、環境影響を回避又は低減するなどの配慮が必要な対象を明らかにし、良好な地域環境・地球環境の保全に資することを目的とし、次に示す各項目の基本計画段階における環境配慮を定めました。</p> <p>ア 計画建物等に関する配慮 イ 緑化に関する配慮 ウ 防災に関する配慮 エ エネルギーに関する配慮 オ 周辺交通への配慮</p> <p>(条例準備書 p. 12 参照)</p> <p>本事業の実施にあたっては、選定した環境影響評価項目について、環境への影響を実行可能な範囲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てまいります。(条例準備書 p. 503～508 参照)</p> <p>そのほか、環境配慮項目についても措置を講じます。(条例準備書 p. 509～511 参照)</p>
<p>・ <u>最幸のまちにすると</u>言っている川崎市長が <u>この計画を本当に良いものだ</u>と思っ<u>ていますか？</u> <u>安心、安全な生活が守られなくなる</u>とわかって<u>いますか？</u> <u>多くの住人が不安を抱えて生活すること</u>にな<u>って良いのですか？</u></p> <p>・ <u>大和ハウス工業さんの企業理念を確認</u>させ<u>て頂きました。</u> <u>【心を、つなごう。「人・街・暮らしの価値共創グループ」として、お客様と共に新たな価値を創り、活かし、高め、人が心豊かに生きる社会の実現を目指します】</u> <u>今回の計画は地域住人と共に進めていますか？</u> <u>そして地域住人の心豊かな生活を害すること</u>になると理解されていますか？ 住人の声を全く無視して計画を変更しないという強固な姿勢は納得できません (意見 209-8)</p>	<p>大和ハウス工業グループの経営ビジョンをご確認いただきまして誠にありがとうございます。</p> <p>本事業は、方法書段階から準備書段階において地域のご意見をお聞きして事業内容の精査を行いました。</p> <p>「川崎市都市計画マスタープラン中原区構想」では計画地の土地利用方針は、「産業高度化エリア」に位置付けられております。</p> <p>また、計画地の用途地域が工業地域であることを踏まえ、本事業においては、近年、ニーズのある物流倉庫を計画しました。</p> <p>物流倉庫は、研究所や事業所として使用することもできるため、施設の主目的は物流倉庫としたうえで、様々な用途の誘致を現在検討しているところであります。</p> <p>また、本事業においては、周辺地域に寄与できる利便性の高い店舗や生活サービス機能、公園や広場などのオープンスペースを確保して、緑豊かな憩いと潤を有した地域の生活環境の形成と地域の防災機能の強化に貢献してまいります。計画地周辺の道路については、関係機関と協議の上、道路整備を行い、計画地の道路となる部分は川崎市に移管する計画です。</p> <p>計画建物の高さは、方法書段階では約 52m としていましたが、地域のご意見なども参考にし、精査を行い、準備書段階では約 50.15m と低くいたしました。</p>

(次頁へつづく)

【項目】 (1) 事業計画	
意見の概要	指定開発行為者の見解
	<p>(前頁より)</p> <p>なお、施設関連車両につきましては、方法書段階では合計約 1,700 台/日としていましたが、準備書段階では地域のご意見をお聞きして精査を行い、約 1,347 台/日 (大型車約 761 台/日、通勤車両などの小型車約 586 台/日) と規模の縮小を図りました。</p> <p>本事業は、約 100,263 m² の敷地面積のうち、約 6,594 m² を公共用地 (提供公園及び道路) として川崎市に移管する予定です。残り約 93,700 m² の建築敷地面積のうち、約 18,470 m² を緑化地とし、約 46,360 m² を建築面積とした、敷地の土地活用を抑えた事業計画としております。</p> <p>本事業では事業の立地計画等の計画段階において地域の環境特性を把握し、環境影響評価を行うに当たり、環境影響を回避又は低減するなどの配慮が必要な対象を明らかにし、良好な地域環境・地球環境の保全に資することを目的とし、次に示す各項目の基本計画段階における環境配慮を定めました。</p> <p>ア 計画建物等に関する配慮 イ 緑化に関する配慮 ウ 防災に関する配慮 エ エネルギーに関する配慮 オ 周辺交通への配慮 (条例準備書 p. 12 参照)</p> <p>なお、本事業の実施にあたっては、選定した環境影響評価項目について、環境への影響を実行可能な範囲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てまいります。(条例準備書 p. 503～508 参照)</p> <p>そのほか、環境配慮項目についても措置を講じます。(条例準備書 p. 509～511 参照)</p>
③ 資産価値等について	
<p>計画地に近隣のコスモシティ元住吉ガーデンフォートの●階●側寄りに住んでいます。比較的視野が開けていて明るく、富士山が望めることも気に入って購入しました。</p> <p>目と鼻の先に高さ 50m×幅 200m もの建造物ができるると西側の視界は遮られ、富士山も見えなくなり、精神的に苦痛です。せいぜい高さ 20m 以下でなければ到底受け入れられません。</p> <p>端を低層建物として高層部を内側にして圧迫感低減を図るとのことですが、それは地上の歩行者の圧迫感低減にはつながるかもしれませんが、隣接マンション中層の目からは巨大な壁ができることには変わりなく、甚大な圧迫感 (ストレス) になります。</p> <p>また、目と鼻の先に巨大な壁ができることによるマンションの資産価値減少は計り知れません。(意見 45)</p> <p>あまりに住環境が悪化するようならば、住民としては他地域への引っ越しも検討せざるを得ないが、現状の計画では、日照障害、景観の</p>	<p>計画建物は、計画地東側の市道荏宿小田中線 (I) に面する店舗等の部分は、3 階建てとし、物流倉庫は敷地境界から約 50m 壁面を後退した配置としています。</p> <p>本事業では、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・計画建物を、敷地境界からセットバックし、計画建物による圧迫感の低減に努める。 ・計画地東側の市道荏宿小田中線 (I) 沿道の店舗等については、3 階までの低層建物とし、敷地境界に向け、階段状にセットバックすることで、計画建物の圧迫感の低減に努める。 ・計画建物の外周部に緑化地を設け、計画建物による圧迫感の低減に努める。 ・植栽にあたっては、緑の構成を考慮し、高木、中木、低木、地被類を適切に組み合わせるなど、多様な緑を創出し、計画建物による圧迫感の低減に努める。 <p>といった環境保全のための措置を講じ、圧迫感の影響の低減に努めてまいります。</p> <p>(次頁へつづく)</p>

【項目】 (1) 事業計画	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p><u>悪化、著しい交通量増加、騒音、大気汚染などのデメリットが多い一方で、施設が建設されることによる周辺住民へのメリットが少なく、周辺住宅の資産価値の低下が予想されます。</u>これでは、地域住民には犠牲や負担を強いているとしか思えません。現在の計画では、産業的利益を最大にするために、地域への貢献や配慮は、事業規模からすれば申し訳程度、最低ラインさえクリアすればいいというレベルを目指しているように見受けられます。「儲かるからではなく、世の中の役に立つからやる」との大和ハウスの理念を実践し、直接影響を受ける周辺地域に対し、共生以上に、貢献する施設を建設して欲しい。計画図では大半が倉庫となっているが、倉庫の割合を減らし、商業施設や研究施設、オフィス部分を増やし、地域に対してより魅力のある施設に変更していただきたいです。</p> <p>SDGsの観点からも、より良い街づくりに繋がり、実質的に地域の価値が上がる開発をしていただきたいです。(意見 57-4)</p>	<p>(前頁より)</p> <p>なお、本事業と周辺土地建物の資産価値についてお答えすることは困難ですが、本事業においては、周辺地域に寄与できる利便性の高い店舗や生活サービス機能、公園や広場などのオープンスペースを確保して、緑豊かな憩いと潤いを有した地域の生活環境の形成と地域の防災機能の強化に貢献してまいります。</p> <p>また、家屋鑑定などのお問い合わせについては、下記お問い合わせ窓口にご連絡を頂ければ、個別にご対応いたします。</p> <p>事業内容等に関する問い合わせ窓口</p> <p>名称：株式会社GS コーポレーション※ 住所：神奈川県川崎市中原区小杉町一丁目529番1号 電話：090-4915-8250 (担当：垂水)</p> <p>※武蔵小杉特定目的会社より、窓口業務全般を受託。</p>
<p>・複合施設と言っても企業の利益を第一に考えた計画では、住民にメリットはありません。<u>自宅の資産価値も下ります。</u>(意見 63-3)</p>	
<p>3. <u>周辺の土地の価値下落も十分考えられます</u> 上記の様なことから、計画は白紙に戻すべきと主張します。(意見 96-3)</p>	
<p>物流倉庫は、その性質上、道路を使用しなければ成り立たないものです。</p> <p>この事業では、1日当たり千数百台のトラックが昼夜走行し、出入りするとしています。</p> <p>特に片側1車線のバス道路は、渋滞・騒音・振動・排ガス汚染・事故等が、10年いや50年以上先まで、付きまとうこととなります。</p> <p><u>その結果として、物流倉庫およびそのトラックが走行する道路に隣接する住宅や土地の資産価値が下落するのは避けられません。</u></p> <p><u>この周辺地域の資産価値の下落を、どう補償するのでしょうか？</u></p> <p><u>周辺住民の犠牲の上に事業者の利益を置くことは到底許されることではありません。</u></p> <p>この無謀な計画は中止するべきです。(意見 169)</p>	

表 11-2(2) 条例準備書に対する市民意見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】 (2) 土地利用計画	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>私の住居である川崎市中原区西加瀬 16 番 6 号に所在するジェイ・パーク元住吉というマンション北東方に当該施設が建設されます。施設の建設には概ね賛成の意見ですが</p> <p>1 当方マンション北東方に隣接する駐車場に防音フェンスの計画が無いこと。 2 建設物により日照の影響があること。 3 当該施設の利用にあたり、隣接世帯等の利便的な出入口、通路、道路等が設置されるか不明なこと。</p> <p><u>を環境問題としてご意見させていただきます。</u> 騒音問題、日照条件、道路環境は隣接世帯にとっては重要な問題であります。 <u>また、今後の不動産価値にも大きく影響致しますので、ご配慮いただき、またご一考いただければと思います。</u> どうぞよろしくお願いいいたします。(意見 1)</p>	<p>本事業では、土地利用計画図 (P. 14 参照) に示すとおり、計画地北側の敷地境界沿いに公園 1 と公園 2 を結ぶ地域の方々が通行可能な通路及び出入口を設ける計画です。</p> <p>なお、通路の詳細につきましては、今後、市の担当部署と協議を行い、検討を進めてまいります。</p> <p>また、本事業と周辺土地建物の不動産価値との因果関係といったことに対してお答えすることは困難であることをご理解ください。</p>
<p>・敷地面積がほぼ物流倉庫が占めてすがなぜですか？ <u>この面積が必要な理由を説明して下さい。</u> <u>住民との共存をうたうなら、共有施設、公園等が狭すぎると思いますが。</u> (意見 4-2)</p>	<p>本事業は、約 100,263 m²の敷地面積のうち、約 6,594 m²を公共用地 (提供公園及び道路) として川崎市に移管する予定です。残り約 93,700 m²の建築敷地面積のうち、約 18,470 m²を緑化地とし、約 46,360 m²を建築面積とした、敷地の土地活用を抑えた事業計画としております。</p> <p>緑化計画において面積が約 4,389 m²の計画地北側の公園 1、面積が約 1,628 m²の計画地西側の公園 2 を整備して川崎市に移管するほか、計画地内に約 18,470 m²の緑化地を設け、その一部は広場として地域の方々にご利用いただける施設とする計画です。</p>

表 11-2(3) 条例準備書に対する市民意見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】 (3) 道路整備計画	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>計画地 K1 はどうということなのか？ 大型トラックを右折させるための道幅確保のようだが、それだけ三菱も計画に噛んでいるのか？ 既に変形かつ狭い道路のため不便な交差点である。 高々この程度の道路拡幅をしたところで、利便性は上がらない。(意見 24-3)</p>	<p>計画地 (K1) は、県道大田神奈川線の拡幅整備部分であり、平間駅入口交差点方面からの右折に対して右折レーンを設けることにより苅宿歩道橋交差点を改良する計画です。当該右折レーンを使用するのは、通勤などの小型車で、物流倉庫に入庫する大型車は、このルートを使用いたしません。 土地を所有する武蔵小杉特定目的会社が右折レーンを整備後に川崎市に移管する予定です。</p>
<p>敷地全幅でレーンを増やして、全体的に渋滞がないようにしてください。(意見 42-5)</p>	<p>本事業の道路整備の内容は、一時停止車両が通行車両を妨げず、車両の通行をスムーズにすることを目的として、道路の拡幅を行うことや、安全な通行を促すため、歩車道の拡幅整備を行うことです。 また、計画地 (K1) は、交差点の一部改良 (右折レーン設置)、計画地 (K2) は、計画地沿いの市道の歩車道幅員を拡幅する計画です。 計画地周辺の道路については、関係機関と協議の上、道路整備を行い、計画地の道路となる部分は川崎市に移管する計画です。</p>
<p>・市道苅宿小田中線は、左折レーン設置や道路拡幅を行うようだが、車道の端は実質狭くなるし、大型車の通行が増えるなら危険すぎる。自転車は歩道を走れという事だとしても、逆に歩行者との事故のリスクが高まる。危険な計画である。(意見 54-5)</p>	<p>本事業の道路整備の内容は、一時停止車両が通行車両を妨げず、車両の通行をスムーズにすることを目的として、道路の拡幅を行うことや、安全な通行を促すため、歩車道の拡幅整備を行うことです。 市道苅宿小田中線 (I) においては、出入口の左折レーンの設置、バスベ이의拡幅を行う計画です。 また、本事業の供用時は、 ・物流倉庫へ入庫する大型車の出入口付近には、必要に応じて交通誘導員を配置し、一般車両及び歩行者の安全を確保するとともに、周辺道路の円滑な交通流の確保に努める。 ・施設利用者に対し、スムーズな交通誘導が行える看板等の設置を検討する。 ・歩道等を利用する歩行者・自転車に対し、自動車の出入りの注意喚起を行うために、出庫灯等の整備を検討する。 ・入居するテナントに対し、危険箇所を周知し、施設関連車両の運転者への安全教育の徹底をテナントに要請する。 といった環境保全のための措置を徹底し、計画地周辺の交通安全に努めてまいります。 さらに、計画地東側の市道苅宿小田中線 (I) 沿いは、歩行者が歩ける空間を設ける計画です。</p>
<p>1. 計画地から車道へ出るには歩道を横切らなくてはなりません。 仮に 1 日 1,700 台の車両が出入りすると、8~20 時の 12 時間に 8 割の 1360 台が出入りすると仮定して、1 分間に 1.8 台の車両が歩道を横切ることとなります。歩道は三菱関係者の方々や周辺住民も数多く通行するので、多くの車両が道路上で停止することとなり、</p>	<p>市道苅宿小田中線 (I) の計画地側の歩道を通行する歩行者・自転車のピーク時の往来は 78 人/15 分 (17:30~17:45) となります。本事業では、入庫車両が一時停止をした際に一般車両やバスの通行をスムーズにするための左折レーンを設ける計画であり、ご指摘の渋滞が発生しないよう配慮した道路整備計画としています。 (次頁へつづく)</p>

【項目】 (3) 道路整備計画	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>渋滞は確実に発生します。その影響でバスの定時運行も出来なくなります。(意見 96-1)</p>	<p>(前頁より) なお、施設関連車両につきましては、方法書段階では合計約 1,700 台/日としていましたが、準備書段階では地域のご意見をお聞きして精査を行い、約 1,347 台/日 (大型車約 761 台/日、通勤車両などの小型車約 586 台/日) と規模の縮小を図りました。</p>
<p>西加瀬交差点 (西加瀬歩道橋) の中に住んでおり家は道路 (市道荏宿小田中線) の真前です。昨年 11 月に川崎市で道路舗装工事を実施してくれたので振動はかなり緩和しました。しかし又この西加瀬プロジェクトで三菱自動車の跡地に大型 (巨大) 物流倉庫ができてしまえば、その工事中也含めて昼夜問わず 1700 台もの大型、中型車が道ります。道路は又亀裂が入り陥没し又振動が発生します。その時には武蔵小杉特定目的会社や大和ハウスは道路の舗装をしてくれますか？誰がその責任をとってくれるのですか？どうかお答え下さい。市道だからとおっしゃられる場合、川崎市にも解答を求めます。振動は一方通行だからの理由で大丈夫ではありません。どうかきちんと誠意を持って解答をお願いします。(意見 199)</p>	<p>工事中及び供用時の舗装劣化への対応については、川崎市の担当部署と協議いたします。 なお、施設関連車両につきましては、方法書段階では合計約 1,700 台/日としていましたが、準備書段階では地域のご意見をお聞きして精査を行い、約 1,347 台/日 (大型車約 761 台/日、通勤車両などの小型車約 586 台/日) と規模の縮小を図りました。</p>
<p>24 時間稼働の物流倉庫が出来れば、終日トラックが往来することになると思います。1 時間に何台通ることになるのか、計算して下さい。その震動や排気ガスの影響は、どの程度のものか調べ直して下さい。道路の痛み具合も調査して下さい。その修理は川崎市がすることになるのでしょうか。(意見 207-2)</p>	<p>供用時の舗装劣化への対応については、川崎市の担当部署と協議いたします。 また、道路整備に伴う立ち退きの発生はありません。</p>
<p>・周辺の道路は大型トラックを含めた多くの交通量を想定した強度がありますか？ 想定を上回る交通量になると道路がデコボコしたりと安全性が損なわれます <u>周辺道路をすべて工事が必要です (意見 209-7)</u></p>	
<p>②道路整備による立ち退き案はありますか？ ③道路等関しては、ダイワグループと川崎市が管理の事ですが、具体的にダイワグループはどこまで対応するのですか？ (意見 216-2)</p>	
<p>工事車両・物流センター関係車両通行予定道路には、数カ所信号のない横断歩道があります。 予定では、ほぼ毎日大量なトラックの交通量です、きちんと信号整備を望みます。 <u>市道荏宿小田中は、歩道は自転車と徒歩の通行が同じ道になっています。元々の歩道が狭く今でも時間帯によっては通行が困難です。何か綱島街道迄に歩道の整備予定はありますか？</u> 今は大型トラックの交通量が少ない為、自転車通行時、歩道に歩行者が多い時は車道を通行したりしていましたが、大型トラック横を通る</p>	<p>本事業の道路整備の内容は、一時停止車両が通行車両を妨げず、車両の通行をスムーズにすることを目的として、道路の拡幅を行うことや、安全な通行を促すため、歩車道の拡幅整備を行うことです。 また、計画地 (K1) は、交差点の一部改良 (右折レーン設置)、計画地 (K2) は、計画地沿いの市道の歩車道幅員を拡幅する計画です。 計画地東側の市道荏宿小田中線 (I) 沿いは、歩行者が歩ける空間を設ける計画です。</p> <p style="text-align: right;">(次頁へつづく)</p>

【項目】 (3) 道路整備計画	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>のは怖すぎます。資料には基本施設内や近隣の情報ですが市道荊宿小田中線は全ての大型トラックが通るなら、自転車や歩行者の安全対策を網島街道迂行ってください。</p> <p>特に通勤通学・こぶん利用者は自転車が多く、白楊園の方々は障害は違いますが、徒歩で通っている方もいます。今現在市道荊宿小田中線を使っている方の安全を確保して下さい。(意見 218)</p>	<p>(前頁より)</p> <p>また、本事業において、計画地に接することのない周辺の既存道路の拡幅、横断歩道橋の設置は困難ですが、信号機の新設については、ご要望として関係機関にお伝えし、市道荊宿小田中線（I）の一部区間の交通安全施設の新たな設置については適宜検討を進めてまいります。</p>

表 11-2(4) 条例準備書に対する市民意見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】 (4) 建築計画	
意見の概要	指定開発行為者の見解
① 建築計画について	
<p>地域貢献について：『地域のにぎわいの創出、憩い・潤い空間の形成、地域交流の促進』と地区計画の方針に掲げられているが、北側公園は大型車両の出入りに近く、地域の方が利用することが見込まれない。また、商業店舗も工場従業員のための施設となることが多く地域交流が促進されない場合が多々あるので、工夫をして本当に交流が促進される施設を検討いただきたい。(意見 2-3)</p>	<p>計画建物の店舗等につきましては、計画地の東側に配置し、出入口を複数設ける計画です。</p> <p>また、店舗付近の広場や空地は、計画地東側の市道荊宿小田中線（I）からアクセスしやすいようフェンスなどの無い開かれた空間とし、より多くの地域の方々にご利用いただき、交流が促進される施設となるよう検討を進めてまいります。</p> <p>なお、屋上スポーツ施設へのアクセスにつきましては、店舗等からの専用エレベータを設置する計画です。</p>
<p>>計画建物内の大型車の移動・・・らせん状のランプ（傾斜路）を利用する計画である。</p> <p>>建築敷地面積は約 93,700 m²、延べ面積は約 232,720 m²、建物高さは約 50.15mとする</p> <p>巨大すぎる倉庫に加え、非常に懸念されるのがらせん状のランプ利用である。</p> <p>これを上り下りするトラックはエンジン回転を上げざるを得ず、もっとも排ガスや騒音を発生させる要因である。</p> <p>この構造を採用することは全く受け入れられない。</p> <p><u>上層階へはリフトにするか、らせん状ランプを内側に内包し、騒音・排ガスを外に排出しない構造にすべきである。</u>(意見 25-1)</p>	<p>計画建物のランプについては、密閉型とはしていませんが、ランプ部外周の立ち上がりを設けることで、今後、検討を行います。</p> <p>なお、駐車場の利用に伴う騒音の予測は、ランプ部には勾配があるため、大型車の上りランプについては、走行音のパワーレベルの補正をおこないました。(条例準備資料編 p. 資 87 参照)</p>
<p>総合的な評価を見ると各項目に支障ありませんと記載されていますが、この倉庫の建設地は住宅や小中学校等が近隣に沢山ある地域です。</p> <p>建設される倉庫の規模はとて大きく湾岸地域や高速道路のインターチェンジ付近等に建設するようまだしも建設地の環境を考えると規模が合っていないと思います。</p> <p><u>物流倉庫にする理由は先日開催された説明会でわかりましたが、倉庫の規模を縮小して近隣の地域に合うような規模の縮小を考えてみ</u></p>	<p>計画建物の主な用途となる物流倉庫部分は 2～6階とし、南北方向軸の車路を挟み東西方向のそれぞれに荷捌きスペースと倉庫を配置し、1 階には主に従業員などが利用する駐車場を設けます。計画地東側の店舗等については、3 階までの低層建物とし、敷地境界に向け、階段状にセットバックすることで、計画建物の圧迫感を低減します。また、1 階ランプ（下り）横には、地域住民の皆様にご利用いただける防災備蓄倉庫及び会議スペースを設ける計画です。</p> <p>(次頁へつづく)</p>

【項目】 (4) 建築計画	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>てはいかがと思います。(意見 51-1)</p>	<p>(前頁より)</p> <p>計画地東側の市道荏宿小田中線 (I) に面する店舗等の部分は、3 階建てとし、地域住民の皆様にご利用いただける施設とする計画です。なお、具体的なテナントについては、未定ですが、今後検討を進めてまいります。</p> <p>また、6 階屋上には、屋上スポーツ広場を設けるとともに、インドアスポーツに利用するスポーツ施設を7階に設けて市民の皆様にご利用いただける施設とする計画です。</p> <p>なお、本事業は、約 100,263 m²の敷地面積のうち、約 6,594 m²を公共用地 (提供公園及び道路) として川崎市に移管する予定です。残り約 93,700 m²の建築敷地面積のうち、約 18,470 m²を緑化地とし、約 46,360 m²を建築面積とした、敷地の土地活用を抑えた事業計画としております。</p> <p>事業規模を抑えた計画としていることから、更なる規模の縮小などの見直しは困難ですが、本事業においては、周辺地域に寄与できる利便性の高い店舗や生活サービス機能、公園や広場などのオープンスペースを確保して、緑豊かな憩いと潤いを有した地域の生活環境の形成と地域の防災機能の強化に貢献してまいります。</p>
<p>・屋上スポーツ施設は全くもって不要。強風時の防球ネットは、飛ばされるリスクがあり、かなり危険。太陽光パネルの方がまだまし。(意見 54-1)</p>	<p>屋上には風速計を設置し、台風時や強風時はネットを下す等、防球ネットが風で飛ばされることが無いよう適切なメンテナンスを行います。</p>
<p>● (要望として) 物流センターの規模を小さくしてもらいたい! 例えば 7 層建を 6 層にする。公園、緑地スペースをもっと増やす事を希望します。(意見 129-3)</p>	<p>本事業の基本計画段階における計画建物等に関する環境配慮の内容は、次に示すとおりです。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日照障害、風環境、景観等、周辺環境への影響の低減と調和に配慮し、敷地境界からの離隔を確保する。 ・計画地東側の店舗等については、3 階までの低層建物とし、敷地境界に向け、階段状にセットバックすることで、計画建物の圧迫感を低減する。 ・住宅に近接する敷地境界付近には植栽等を設けるなど、近隣住宅の居住環境に配慮する。 <p>本事業は、約 100,263 m²の敷地面積のうち、約 6,594 m²を公共用地 (提供公園及び道路) として川崎市に移管する予定です。残り約 93,700 m²の建築敷地面積のうち、約 18,470 m²を緑化地とし、約 46,360 m²を建築面積とした、敷地の土地活用を抑えた事業計画としております。</p>

(次頁へつづく)

【項目】 (4) 建築計画	
意見の概要	指定開発行為者の見解
	<p>(前頁より)</p> <p>なお、事業上の理由により、建築計画の規模縮小は困難と考えますが、計画地内に設ける2箇所の公園は、計画地北側に位置する公園1は面積約4,389㎡、計画地西側に位置する公園2は面積約1,628㎡とする計画であり、緑化面積は、計画地面積に対して約30.0%の約6,017㎡を確保する計画です。</p> <p>また、計画地南東角から東側の店舗付近にかけては広場を設けて、地域の賑わいの創出、憩い・潤い空間とする計画です。</p>
<p><u>巨大物流倉庫の規模を縮小して、地域の方々のいこいの場所としてスポーツ施設や医療施設等を作って下さい。</u></p> <p><u>一辺が230m、高さ54m、17階建てビルを縮小する変更する予定、計画はありますか？</u> 解答して下さい。(意見196-2)</p>	<p>計画建物の高さは、方法書段階では約52mとしていましたが、地域のご意見なども参考にし、精査を行い、準備書段階では約50.15mと低くいたしました。計画建物は建築基準法に定める容積率、建ぺい率以下としており、事業性より計画建物の高さをより低くすることは困難ですが、計画建物については、関係部署と協議を行いながら計画建物外壁のデザインなど計画地周辺の景観に配慮した計画としてまいります。</p> <p>なお、計画建物の7階には屋内スポーツ施設と6階屋上にスポーツ施設を設ける計画ですが、医療施設等につきましては、貴重なご意見として賜り、今後検討を進めてまいります。</p>
② テナントについて	
<p>本意見書を以って申請すべき主旨が相違しているようであればご容赦ください。</p> <p>スポーツ施設併設予定とのことですが、近隣に市営のプールがなく、不便しております。<u>地域住民の健康維持の為、プール併設をご検討頂きますと幸いです。</u>(意見3)</p>	<p>本事業は計画段階のため、具体的な入居テナントは未定です。</p> <p>スポーツ施設のプールにつきましては、貴重なご意見として賜り、今後検討を進めてまいります。</p>
<p>近隣住民にとってこの建物が建ってよかったと思えるものにしてほしい。</p> <p><u>テナントは100円ショップを入れてほしい。</u></p> <p>よろしく願いいたします。(意見49-3)</p>	<p>本事業は計画段階のため、具体的な入居テナントは未定です。</p> <p>100円ショップなどの店舗につきましては、貴重なご意見として賜り地域のニーズを踏まえて、今後、検討を進めてまいります。</p>
<p>市道中原12号線大型車規制道路であり交通負荷増大は認められません。</p> <p>計画では大型トラック800台、中小型車両900台計1700台の車両がします。このような施設を住宅密集地に造るのは絶対反対です。</p> <p><u>少しでも子供達がいこいの場になるような図書館、公園、プール等を施地したら喜ばれると思います。</u>(意見170)</p>	<p>本事業は計画段階のため、具体的な入居テナントは未定です。</p> <p>図書館やプール等につきましては、貴重なご意見として賜り、公園計画と合わせて地域のニーズを踏まえて、今後、検討を進めてまいります。</p> <p>なお、施設関連車両につきましては、方法書段階では合計約1,700台/日としていましたが、準備書段階では地域のご意見をお聞きして精査を行い、約1,347台/日(大型車約761台/日、通勤車両などの小型車約586台/日)と規模の縮小を図りました。</p> <p>また、市道中原12号線は最大積載量5トン以上の大型貨物自動車等進入禁止の交通規制が設定されているため、交通規制の対象となる車両は通行いたしません。</p> <p>物流倉庫に入出庫する大型車は既存施設の実績より4トン車と10トン車以上を想定しています。</p>

表 11-2(5) 条例準備書に対する市民意見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】 (5) 施設計画	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>屋上の運動設備 廃止してください 騒音被害と夏熱くなる 緑の環境で 地球にやさしい樹木の設置。住民にやさしいものにしてください。(意見 37-5)</p>	<p>屋上スポーツ施設については、計画地周辺の需要を鑑み地域住民などが利用できる施設とする計画です。</p> <p>入居テナントは未定ですが、周辺住宅への騒音の影響がないような運営を要請いたします。</p> <p>なお、本事業では、再生可能エネルギーの利用促進に向けて太陽光発電システムを導入する計画ですが、併せて蓄電池等（蓄エネルギー）を導入し、計画地内での利用を図る計画です。</p> <p>そのほか、環境配慮のため、テナントなどへの低公害車利用要請、小型電気自動車用充電設備設置による電気自動車の利用促進などの取り組みを行ってまいります。なお、大型車についても、充電方法の規格統一などの動向を見ながら、電気自動車の利用促進などの取り組みを行ってまいります。</p> <p>また、本事業では、計画建物外周等を緑化することで、計画地及びその周辺の快適性の向上に努めるよう、緑化に関する環境配慮を行うこととしております。</p>
<p>施設の屋上のスポーツ施設について、フットサル場などが設置されるとのことだが、ナイターなど、スポーツ施設からの騒音被害が出ないよう、夜間の利用などを制限していただきたいです。(意見 57-1)</p>	<p>屋上スポーツ施設については、計画地周辺の需要を鑑み地域住民などが利用できる施設とする計画です。</p> <p>スポーツ施設の入居テナントは未定ですが、周辺住宅への騒音の影響がないような運営を要請いたします。</p> <p>本事業の物流倉庫は 24 時間稼働を想定しています。なお、実際の稼働時間は入居テナントの運営時間により決まります。施設の稼働については、周辺環境への配慮を行うよう入居するテナントに要請いたします。</p>
<p>地元から多くの雇用が期待できるものと想定する。とのことですが テナントは未定、スポーツ施設は川崎市、物流センターのダイワグループで具体的な雇用計画があるのですか？地元はプロジェクト予定地周辺の中原区と幸区の認識でいいですか？(意見 214)</p>	<p>物流倉庫の従業員数は、約 1,200 人、店舗等及びスポーツ施設の従業員は、約 300 人を想定しています。また、従業員は、地元から多くの雇用が期待できるものと想定しています。</p> <p>なお、入居テナントは未定であり、現時点で具体的な雇用計画はありませんが、住居と勤務地が近いことから、柔軟性のある雇用が可能となるなど、地元から多くの雇用が期待できるものと想定しています。</p>

表 11-2(6) 条例準備書に対する市民意見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】 (6) 緑化計画	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>地域貢献について:『地域のにぎわいの創出、憩い・潤い空間の形成、地域交流の促進』と地区計画の方針に掲げられているが、<u>北側公園は大型車両の出入りに近く、地域の方が利用することが見込まれない。</u>また、商業店舗も工場従業員のための施設となることが多く地域交流が促進されない場合が多々あるので、工夫をして本当に交流が促進される施設を検討いただきたい。(意見 2-3)</p>	<p>計画地内に配置する公園は、計画地周辺の状況に配慮した配置計画としています。</p> <p>緑化計画において面積が約 4,389 m²の計画地北側の公園 1、面積が約 1,628 m²の計画地西側の公園 2を整備して川崎市に移管するほか、計画地内に約 18,470 m²の緑化地を設け、市道荏宿小田中線 (I) 沿いは広場として地域の方々にご利用いただける施設とする計画です。</p> <p>計画地北側の公園 1 は、面積約 4,389 m²の規模で、多目的に利用できる開かれた空間を確保する計画です。また、公園 2 は、面積約 1,628 m²の規模で、公園内の緑化や施設など公園計画の詳細につきましては、今後、市の担当部署と協議の上検討を進めてまいります。</p> <p>なお、計画地内の公園や広場は、災害時の一時避難場所としての使用も可能です。</p> <p>公園 1 の出入り口は、公園東側と公園西側に 2 か所設けるとともに、公園 2 と通路でつなぎ、地域の多くの方に利用いただけるよう、多方向からのアクセスが可能となる計画としています。</p> <p>なお、小型車の駐車場は、可能な限り計画建物 1 階に設置する計画としています。</p>
<p>提供公園は、敷地の無用地を充当しただけではないのか？</p> <p>一つは計画地の変形飛び地。計画には元々使えなかった部分と想像する。</p> <p>一つは新幹線の高架線路沿いで、もともと巨大建物を近接できなかったか。</p> <p>17 階建ての計画建物の北側にあたり、日当たりも悪かろうと想像する。</p> <p>他緑化地の配置を見ても、とても周囲との調和を主眼としたものでないことが透けて見える。</p> <p>緑化地が 18% に対し、提供公園は 6%。<u>こんな巨大な倉庫なのだから、周辺駐車場もすべて建物の中に内包し、その周辺すべてを公園にしたとしてもおかしくないと思う。</u>(意見 24-2)</p>	
<p>緑化、公園ともに、お粗末な内容と言わざるを得ない。</p> <p>これが、潤い・憩いの場とは住民を馬鹿にしているのか？</p> <p>今まで工場だったんだからこの程度の緑地が増えるだけありがたく思えとでもいうのか？</p> <p>平地の駐車場だが、どこの商業施設の例を見ても、夏は灼熱、風は吹きさらし、冬は荒涼を招き、周囲環境を悪化させる。その周囲緑地帯は荒れる一方となり、みすばらしい姿となっている。</p> <p><u>おそらくは、計画の緑地帯のほとんどはそんな末路であろう。</u></p> <p><u>これら駐車場は全て施設内に内包すべきである。</u></p> <p><u>広い倉庫スペースを少し割り当てれば済むこと。</u></p> <p><u>その分の面積をすべて緑地化、または公園に転用しても足りないくらいである。</u>(意見 31)</p>	
<p>現状でも真夏には光化学スモッグ注意報が度々発令されており、環境基準はクリア予定とはいえ、排気ガスによる更なる大気汚染、健康被害が懸念されます。商業施設やオフィス利用の割合を増やし、一日に出入りするト</p>	

【項目】 (6) 緑化計画	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>ラック台数を減らして欲しいです。緑地も増やしていただきたいです。(意見 57-3)</p> <p>幸区中原区に特に不足している緑の多い公園を望みます。(意見 64-2)</p> <p>川崎は南部の方は緑地が少ないように思います。</p> <p>ぜひとも、子どもの遊び場、ボール投げが出来るような広場を作って下さい。</p> <p>雨の日でも遊べるようなログハウスも欲しいと思います。</p> <p>災害に備えての避難場所も必要です。(意見 188)</p>	<p>(指定開発行為者の見解は p. 684 参照)</p>
<p>P22 の図面によると、往来するトラックは緑地帯、公園の脇をする抜けていく。</p> <p>おそらくは高いフェンスで区切られることだろうが、大型トラックの往来を見上げながら遊ぶ子供の姿は何とも悲しい。</p> <p>これでは周辺地域との調和を図ったと言われても納得などできない。</p> <p>このルート設定も、いかにこれら緑化エリアが周辺へのごまかしであるかを示している。</p> <p>(意見 25-2)</p>	<p>計画地北側の公園 1 は、面積約 4,389 m²の規模で、多目的に利用できる開かれた空間を確保する計画です。公園内の緑化や施設など公園計画の詳細につきましては、今後、市の担当部署と協議の上検討を進めてまいります。</p>
<p>●緑化計画：</p> <p>公園と植栽の計画自体はとても良いと思う。しかし、巨大物流倉庫へ出入りする多くの車輛が行き交い騒音と振動、排気ガスの充満する悪環境の中にあっては憩い潤いの創出を生み出すどころか近づく人は無く、地域の活性化魅力の向上には繋がらないと考える。緑地を設けるメリットを享受できない。(意見 100-2)</p>	<p>本事業の基本計画段階における環境配慮では、計画建物外周等を緑化することで、計画地及びその周辺の快適性の向上に努める緑化に関する配慮する計画としています。</p> <p>本事業の緑化計画は、「川崎市緑の基本計画」及び「川崎市緑化指針」等を踏まえ、計画建物外周には地上部にまとまった緑地を設け、可能な限り大景木の植栽に努める計画です。</p>

表 11-2(7) 条例準備書に対する市民意見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】 (7) 熱源計画等	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>これだけの計画規模なのに、再生可能エネルギー調達が100kw程度の太陽光のみというのはいかがなものか？</p> <p>屋上面積における太陽光パネルの面積のなんと小さいことよ。</p> <p><u>屋上全面、および壁面も太陽光パネルを設置し、地域の補助電源を担うくらいの貢献を提案できないか</u> (意見 33)</p>	<p>本事業では、大気汚染防止法等のばい煙発生施設に該当する設備を導入しないため、窒素酸化物が計画地周辺の大気質に著しい影響を及ぼすことはないことから、評価項目として選定していません。</p> <p>なお、室外機等の設置場所につきましては、変更は困難ですが、設置する機器につきましては、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・設備機器は、可能な限り低騒音型の機器を採用する。 ・異音等の発生がないよう、設備機器の整備・点検を定期的実施する。 ・防音パネルや遮音機能があるルーバーを設置するなど、必要に応じて防音対策を講ずる。といった配慮を行う計画です。
<p>・温室効果ガス 8.1</p> <p><u>図面を見るに、1階から7階まで冷暖房の空調、室外機が南面に一成に連なっている計画図、近年、温暖化が進み、夏の猛暑日、空調設備からの熱風及び騒音が大問題である。</u></p> <p><u>空調は全部屋上へ移してほしい。</u> (意見 200-3)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・可能な限り高効率な省エネルギー機器を導入する。 ・自然光の有効利用、計画建物の断熱性能向上などを検討する。 ・太陽光発電システムなどの再生可能エネルギーを導入する。 ・蓄電池等(蓄エネルギー)を導入し、計画地内での利用を図る。 <p>といった配慮を行う計画です。</p>
<p>住んで居る所は 工業地帯でない70年生活していますが 何時から工業地帯になったのですか？ 図3-6</p> <p><u>エアコン屋外機の 設置場所が 空気汚染 低周波音汚染 と温度上昇が置きますね 他 の 場所 に 移動 下 くだ さい。</u> 図 4-7</p> <p>(1.2.3.4.5.6) 図 5..41-7 (6) 表 1-9</p> <p>現在より 建屋内の排ガスほこり 微粒子による公害になる 環境が著しく悪化する。環境が著しく悪化する。図4-7 (1.2.3.4.5.6) 図 5..41-7 (6) 表 1-9</p> <p><u>夏 冷房なしの生活ができなくなる 送風機 屋上に移動と 浄化装置の設置、</u> 図 4-7</p> <p>(1.2.3.4.5.6) 図 5..41-7 (6) 表 1-9 (意見 37-1)</p>	<p>また、本事業では、再生可能エネルギーとして100kWの太陽光発電施設を計画建物屋上に設置する計画です。今後の社会情勢を鑑みながら再生可能エネルギーの導入を検討してまいります。</p> <p>なお、冷暖房及び冷凍庫は、電気による個別の熱源方式とし、物流倉庫事務所や店舗等の給湯や厨房等は都市ガスによる小規模な個別方式とする計画です。</p> <p>室外機等については、主に計画建物の屋上部及びテラス等に設置する計画です。</p> <p>そのほか、環境配慮のため、テナントなどへの低公害車利用要請、小型電気自動車用充電設備設置による電気自動車の利用促進などの取り組みを行ってまいります。なお、大型車についても、充電方法の規格統一などの動向を見ながら、電気自動車の利用促進などの取り組みを行ってまいります。</p>

表 11-2(8) 条例準備書に対する市民意見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】 (8) 交通計画	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>・<u>想定される車両台数が多過ぎるので、周辺環境に影響を与えない。といのは無理だろうと容易に想像がつきます。</u> <u>なので、ある程度の制限は必要だと思いますし、住民の意見を飲むべきだと思います。</u> <u>流石に 24 時間営業はやり過ぎ。日中帯だけにするとか。台数を減らすとか。策はありますかよね？</u> <u>環境に配慮するなら全部、電気自動車か水素車にしましょう。そもそも排気ガスは出しません。と言ってください。(意見 4-4)</u></p>	<p>本事業の基本計画段階における周辺交通への環境配慮の内容は、次に示すとおりです。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・施設関連車両の駐車場は、周辺道路での入庫待ちが生じないよう必要十分な台数を確保する。 ・関係機関と協議の上、交通混雑を緩和するための措置を検討する。 ・テナント従業員などへの公共交通機関の利用促進を図る。 ・計画地周辺を通行する歩行者及び自転車を含めた交通安全対策を検討する。 ・市道中原 12 号線沿いの車両出入口は、周辺の住宅に配慮して計画地西寄りに設置する。 <p>また、本事業では、道路整備計画において、下記に示す一般車両の通行をスムーズにするための道路の拡幅や歩道を広げることにより安全な通行を促すための歩道等を整備します。</p> <p>ア 県道大田神奈川線：苜宿歩道橋交差点の右折レーン設置</p> <p>イ 市道苜宿小田中線（I）：入場する車両のための左折レーンを設置、既存バスベいの切り込み幅の拡幅（既存歩道の有効幅員は確保）</p> <p>ウ 市道中原 12 号線：計画地に接する範囲は車道、歩道を拡幅し、自転車ナビライン（青い矢羽型路面標示）を設置（計画地外は路面表示の引き直し）</p> <p>本事業の供用時は、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・周辺の混雑状況を把握した上で、極力、車両の出入りの時間帯を分散させるようテナントへの要請を行う。 ・周辺道路の混雑を避けるために、トラックバス予約システムを導入する。 <p>といった環境保全のための措置を講じて、施設関連車両の走行に伴う環境への影響低減を図ります。</p> <p>そのほか、環境配慮のため、テナントなどへの低公害車利用要請、小型電気自動車用充電設備設置による電気自動車の利用促進などの取り組みを行ってまいります。なお、大型車についても、充電方法の規格統一などの動向を見ながら電気自動車の利用促進などの取り組みを行ってまいります。</p> <p>本事業の物流倉庫は 24 時間稼働を想定しています。なお、物流倉庫に入庫する大型車の台数は、休日は平日の約 33%と想定し、夜間は昼間の 4～24%程度と想定しています。（条例準備書資料編 p. 資 1～4 参照）</p> <p>実際の稼働時間は入居テナントの運営時間により決まります。施設の稼働については、周辺環境への配慮を行うよう入居するテナントに要請いたします。</p>

【項目】 (8) 交通計画	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>” 4 騒音・振動・低周波音</p> <p>4. 1 騒音</p> <p>(3) 予測及び評価</p> <p>オ 施設関連車両の走行に伴う道路交通騒音(等価騒音レベル) (カ)において、平日昼間は、「予測地点 No.4 については、環境保全目標(65 デシベル以下)を上回るが、将来基礎交通量(現況)でも環境保全目標の値と同程度、あるいは満足していない地点」</p> <p>平日夜間は「No.3 及び No.4 については、環境保全目標(予測地点 No.3:65 デシベル以下/No.4:60 デシベル以下)を上回るが、将来基礎交通量でも環境保全目標を満足していない地点」</p> <p>としていますが、評価の「道路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」としている根拠とならない。と考えます。これではすでに逸脱しているので問題ないという論になります。</p> <p>すでに環境保全目標を逸脱しているならば、市は、この目標を達成すべく対策を講じている中であり、逆の(より悪くなる)新たな事業は認められないというのが、市の正しい姿ではないでしょうか？</p> <p><u>また、この評価において、No5 の箇所における交通量が算出されており、交通規制上、大型車は No5 の箇所を通らないとしたルート変更を踏まえた上での評価なのかわかりませんでした。</u></p> <p>No4 においては、荻宿宿小学校区、住吉中学校区の学区内(通学路)であり、交通量の増大(1.3 倍(6365÷5018)大型車は 1.6 倍(2059÷1298))は住民生活の上で懸念と言わざるを得ません。</p> <p>(No4 については、施設関連車両交通量のほとんどが通ることになり、第一種住宅地域の中を突っ切る市道を事業道路とするのはどう考えてもあり得ないのではないのでしょうか)</p> <p>市は本事業の即刻中止か、縮小を要請するか、住民生活道路への施設関連車両の利用禁止を要請することをお願いします。</p> <p>また、本事業が進むならば、事業者が幹線道路へのアクセスを容易にする道路の整備をお願いします。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 県道鶴見溝ノ口線(尻手黒川道)の整備：現状も混雑。 ・ 国道 409 号への大型車の接続 ・ 川崎駅丸子線への接続 <p>”(意見 8)</p>	<p>本事業の物流倉庫に入出庫する大型車は既存施設の実績より 4 トン車と 10 トン車以上を想定しています。</p> <p>なお、市道中原 12 号線は最大積載量 5 トン以上の大型貨物自動車等進入禁止の交通規制が設定されているため、交通規制の対象となる車両は通行いたしません。</p>

【項目】 (8) 交通計画	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>1, <u>一番の疑問は、大型車、小型車の出入庫台数についての予測根拠です。</u> <u>台数の交通量について、p479で「物流倉庫の大型車は既存施設の実績値を基に設定した発生集中原単位に延べ面積を乗じて算出」とあります。その既存施設のデータや計算式は、今回の準備書のどこに書いてあるのでしょうか。見つかりません。なぜでしょうか。これの厳密な検討が出発点ではないですか。これでは、台数を「環境保全目標を概ね満足する」ように調整も可能になると勘ぐりたくなります。(意見26-2)</u></p>	<p>本事業の物流倉庫は24時間稼働を想定しています。なお、物流倉庫に入庫する大型車の台数は、休日は平日の約33%と想定し、夜間は昼間の4~24%程度と想定しています。(条例準備書資料編p.資1~4参照)</p> <p>実際の稼働時間は入居テナントの運営時間により決まります。施設の稼働については、周辺環境への配慮を行うよう入居するテナントに要請いたします。</p> <p>施設関連車両の方面比率は、平成25年物流センサス(地域間流動量)より設定しました。</p> <p>なお、計画建物の管理運営は大和ハウスグループの管理会社である大和ハウスプロパティマネジメント株式会社が行う予定です。</p>
<p><u>24時間車両が出入する事に反対します。(意見87-2)</u></p>	<p>路上駐車などの交通違反やマナー違反が無いよう従業員や運転手のマナー向上を大和ハウスグループの管理会社である大和ハウスプロパティマネジメント株式会社からテナントに要請します。</p>
<p><u>車の24時間365日の通行は環境破壊です。犯罪も増加します。(意見128)</u></p>	<p>本事業の施設関連車両の走行ルートは、関係機関などと協議を行いながら周辺交通への影響に配慮した左折IN(入場)、左折OUT(出場)となるルートを計画しました。</p> <p>市道中原12号線は最大積載量5トン以上の大型貨物自動車等進入禁止の交通規制が設定されているため、交通規制の対象となる車両は通行いたしません。</p> <p>なお、施設関連車両の走行ルートを遵守するようテナントに要請します。</p>
<p><u>上記から話はそれますが、市道中原12号線からの流入車両を市道荻宿小田中線に集約すると、後者周辺住民への影響だけが強まるため、公平かつ平等な出入庫計画を綿密に練ってください。(意見40-2)</u></p>	<p>施設関連車両の走行ルートは、関係機関と協議を行いながら周辺交通への影響に配慮した左折IN(入場)左折OUT(出場)となるルートを設定しました。</p> <p>本事業では、市道荻宿小田中線(I)の一般車両の通行をスムーズにするため、計画地に入場する車両のための左折レーンを設ける計画であり、三菱ふそう前バス停及び西加瀬バス停は、既存バスベイの切り込み幅を拡幅する計画です。また、向かい側にある荻宿バス停については、既存の歩道幅員を確保できるよう、既存植樹帯の幅分に切り込みを入れ新たにバスベイを設ける計画です。</p> <p>なお、敷地内に貫通道路を設けた場合でも、左折IN左折OUTをすることで市道荻宿小田中線(I)の計画交通量に変化はありません。</p> <p>なお、本事業は、約100,263㎡の敷地面積のうち、約6,594㎡を公共用地(提供公園及び道路)として川崎市に移管する予定です。残り約93,700㎡の建築敷地面積のうち、約18,470㎡を緑化地とし、約46,360㎡を建築面積とした、敷地の土地活用を抑えた事業計画としております。</p>
<p><u>街中に建築するしてはあまりにも規模が大きすぎ、生活環境が著しく悪化します。まず、計画の規模縮小化を求めます。</u> <u>敷地を2分割し、敷地内に貫通道路を設け、その貫通道路に面してゲートやランプを設け、バス通りに面してゲートを設けないでください。(意見42-1)</u></p>	<p>(次頁へつづく)</p>

【項目】 (8) 交通計画	
意見の概要	指定開発行為者の見解
	(前頁より) 事業規模を抑えた計画としていることから、更なる規模の縮小などの見直しは困難ですが、本事業においては、周辺地域に寄与できる利便性の高い店舗や生活サービス機能、公園や広場などのオープンスペースを確保して、緑豊かな憩いと潤いを有した地域の生活環境の形成と地域の防災機能の強化に貢献してまいります。
<u>綱島街道側から店舗に入ろうとする一般車が、苧宿町内を迂回路としないように、店舗駐車場に入庫するための専用右折レーンを設置してください。</u> (意見 42-4)	市道苧宿小田中線(I)の東側車線に右折レーンを設置した場合、西側車線の安全な道路線形の確保と適切な計画建物の配置が確保できなくなるため、店舗駐車場に入庫するための専用右折レーンの設置は困難と考えます。
2. <u>図 1-13(3)、(4)によると、小型車については、県道大田神奈川線を平間駅方面から来て、苧宿歩道橋交差点を右折するように計画されているが、苧宿 43 道(苧宿消防署の角から市道苧宿小田中線と県道大田神奈川線をつなぐ道路)に車が入ってこないような実現策を示してほしい。</u> こちら「テナントへのお願い」は対策とは言えない。 計画では、労災病院前交差点から市道苧宿小田中線に車が入ってくることは想定されていないが、苧宿消防署から苧宿 43 道に入り、県道大田神奈川線を回り込むことによって、計画地への入場が可能となってしまうこともあり、苧宿 43 道について、道路沿いの住民に関係のない車に対する通行規制を伴わなければ実効性のある計画とは言えない。(意見 43-2)	計画地内の小型車駐車場などに、周辺道路の通行ルートを示した案内標識の設置を検討いたします。また、個別住宅などへの配送を除き細街路を抜け道として使用しないよう各テナントへ周知徹底します。
《交通動線計画について》 1. <u>交通動線計画(P. 36～)の実効性がないと、環境影響評価の前提が崩れてしまう。</u> 図 1-13(1)、(2)において、 <u>大型車は県道大田神奈川線を平間駅方面から来ることがない計画となっているが、どうやって実現させるのか示さなければ実効性のある計画とは言えない</u> (例えば、苧宿歩道橋交差点を大型車右折禁止にする等)。 6月の説明会では「 <u>テナントにお願いする</u> 」といった説明が散見されたが、有効な対策とは言えない。(意見 43-1)	本事業の施設関連車両の走行ルートは、関係機関などと協議を行いながら周辺交通への影響に配慮した左折 I N (入場)、左折 O U T (出場)となるルートを計画しました。 当施設では、複数の荷主企業や運送会社等にテナントとして入居していただき、各テナントが業務を行うことを想定しています。各テナントとの契約時には環境影響評価の内容を説明し、環境保全のための措置を遵守することなどを重要事項説明書に明記することを検討いたします。 なお、施設関連車両の走行ルートを遵守するようテナントに要請します。
・ <u>コスモシティ元住吉ガーデンフォート前の東西の道路は、工事用車両だけでなく、施設利用車両(商業施設や公園含む)の通行も規制してほしい。</u> 路上駐車も取り締まってほしい。(意見 54-2)	計画建物の管理運営は大和ハウスグループの管理会社である大和ハウスプロパティマネジメント株式会社が行う予定です。 路上駐車などの交通違反やマナー違反が無いよう従業員や運転手のマナー向上を大和ハウスグループの管理会社である大和ハウスプロパティマネジメント株式会社からテナントに要請します。 なお、指定開発行為者が交通規制を要請することや路上駐車を取り締まりはできませんのでご理解をお願いいたします。

【項目】 (8) 交通計画	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>1. <u>市道 12 号線大型車（通行、駐車）の可能性あり認めません。</u>（意見 127-1）</p> <p>4. <u>市道中原 12 号線大型車規制道路であり、交通負荷増大は認められません。</u>（意見 163-4）</p> <p>近隣の友人が大変困っています。 <u>市道中原 12 号線大型車規制道路であり、交通負荷増大は認められません。</u> この計画は断固反対です。中止してください。（意見 181）</p>	<p>物流倉庫に入出庫する大型車は既存施設の実績より 4 トン車と 10 トン車以上を想定しています。</p> <p>市道中原 12 号線は最大積載量 5 トン以上の大型貨物自動車等進入禁止の交通規制が設定されているため、交通規制の対象となる車両は通行いたしません。</p> <p>また、計画建物の管理運営は、大和ハウスグループの大和ハウスプロパティマネジメント株式会社が行う予定です。</p> <p>路上駐車などの交通違反やマナー違反が無いよう従業員や運転手のマナー向上を大和ハウスグループの管理会社である大和ハウスプロパティマネジメント株式会社からテナントに要請します。</p>
<p>1. 概要</p> <p>西加瀬プロジェクト（以下「本プロジェクト」と言う）は隣接する道路はすべて一車線の生活道路であり、人間の体に例えると毛細血管しかない部分（地域）に大型心臓を埋め込むことと同様で、稼働をさせると血管（道路）は詰まり、血液（交通）の流れは細くなり、その部分はやがて壊死する恐れがあります。</p> <p><u>従って、その地域が対応できる環境負荷になるよう規模及び入出庫ルートの全面見直しを求めます。</u>（意見 201-1）</p>	<p>本事業の基本計画段階における周辺交通への環境配慮の内容は、次に示すとおりです。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・施設関連車両の駐車場は、周辺道路での入庫待ちが生じないように必要十分な台数を確保する。 ・関係機関と協議の上、交通混雑を緩和するための措置を検討する。 ・テナント従業員などへの公共交通機関の利用促進を図る。 ・計画地周辺を通行する歩行者及び自転車を含めた交通安全対策を検討する。 ・市道中原 12 号線沿いの車両出入り口は、周辺の住宅に配慮して計画地西寄りに設置する。 <p>供用時の自動車動線計画図は、p. 38～42 に示したとおり、施設関連車両の走行ルートは関係機関などと協議を行いながら周辺交通への影響に配慮した左折 I N（入場）、左折 O U T（出場）となるルートを計画しました。</p> <p>なお、施設関連車両につきましては、方法書段階では合計約 1,700 台/日としていましたが、準備書段階では地域のご意見をお聞きして精査を行い、約 1,347 台/日（大型車約 761 台/日、通勤車両などの小型車約 586 台/日）と規模の縮小を図りました。</p> <p>事業規模を抑えた計画としていることから、更なる規模の縮小などの見直しは困難ですが、本事業においては、周辺地域に寄与できる利便性の高い店舗や生活サービス機能、公園や広場などのオープンスペースを確保して、緑豊かな憩いと潤いを有した地域の生活環境の形成と地域の防災機能の強化に貢献してまいります。</p>
<p>(5) <u>乗用車の入・出庫が多数示されておりますが、誰が使用するのか明示されたい。</u> 従業員用であれば全く認められません。（意見 201-5）</p>	<p>本事業の施設関連車両のうち小型車は、施設の維持管理用車両、物流倉庫を利用するテナント企業への来客・従業員用車両、店舗利用者・従業員用車両及びスポーツ施設利用者・従業員用車両を想定しています。</p>

表 11-2(9) 条例準備書に対する市民意見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】 (9) 施工計画	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>2019 年に封書で提出しましたが、再度提出させていただきます。</p> <p>三菱ふそうトラック・バス(株)が使用している時に、我が家前面部の敷地をフォークリフト及び重量車両等が通行すると、我が家にて震度 2～3 くらいの揺れを感じました。</p> <p>三菱に申し入れたところ総務・労政部が対応してくれて振動の原因は、地面の悪さが影響しているという事でした。</p> <p>ただ、その時点で地面を改良することは期間的にも金銭的にも難しいということで、対応策として我が家前面部の敷地をフォークリフト及び重量車両等が通行しないように通行ルートを変更すると回答があり、その通り実施してくれました。</p> <p>その結果、我が家が揺れることはなくなりました。</p> <p>この様な経緯がありますので、<u>西加瀬プロジェクトの工事にて、我が家前面部の敷地を改良しフォークリフト及び重量車両等が通行する時、我が家が振動することがないように地面改良等の対策をお願いします。</u></p> <p><u>もし、地面改良が難しいのであれば、三菱の対応と同様、我が家前面部の敷地は、工事中及び完成後もフォークリフト及び重量車両等が通行しないようにして下さるようお願いいたします。</u>(意見 10)</p>	<p>敷地内の物流車両走行通路は、舗装路面の平坦性の確保や、舗装強化、地盤改良などによる振動対策を検討してまいります。</p> <p>工事中は、可能な限り低振動型工法を採用し、振動の低減に努める、工事用車両の集中稼働の回避に努めるとともに、急発進や急停止を行わないなどのエコドライブの実施を指導し、振動の発生低減に努めるなどの環境保全対策を実施する計画です。</p> <p>当施設では複数の荷主企業や運送会社等にテナントとして入居していただき、各テナントが業務を行うことを想定しています。</p> <p>計画建物の管理運営は大和ハウスグループの管理会社である大和ハウスプロパティマネジメント株式会社が行う予定です。</p> <p>周辺住民の方々にはできるだけご迷惑がかかることが無いよう管理運営を行います。</p> <p>なお、供用後は、施設内に 24 時間常駐の防災センターを設置し、そちらに窓口を設ける予定です。詳細については未定ですが、連絡先の掲示などを検討いたします。</p> <p>また、下記お問い合わせ窓口にご連絡を頂ければ、個別にご対応いたします。</p> <p>事業内容等に関する問い合わせ窓口</p> <p>名 称 : 株式会社 GS コーポレーション※</p> <p>住 所 : 神奈川県川崎市中原区小杉町一丁目 529 番 1 号</p> <p>電 話 : 090-4915-8250 (担当: 垂水)</p>
	<p>※武蔵小杉特定目的会社より、窓口業務全般を受託。</p>

(3) その他

表 11-3(1) 条例準備書に対する市民意見の概要と指定開発行為者の見解
(その他)

【項目】 (1) マナーについて	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<ul style="list-style-type: none"> ・ 24 時間稼働のトラックについて 騒音被害 迷惑です。 ・ 24 時間稼働のトラックについて 排気ガス 病気もちの人、子どもたち、全ての人にとって、排気ガスは、有害。体調悪化したら、責任とってくださいか。 ・ 24 時間稼働トラックについて 通学路の安全が言われている中、日本中で、クルマの事故が多発している。毎分 1 台トラックが通ること、事故が起こることが心配。こんなにと、トラックが通る中で、安心して過ごせる保証がダイワハウスにできるのか。 ・ 24 時間稼働トラックについて 排気ガスが常に出続ける中、洗濯物が汚れる、家の換気も排気ガスまみれの空気の入れ替え、身体に支障が出た場合、ダイワハウスのトラックによる被害だと認めるのか。 ・ 24 時間トラックについて <u>運転しながら、喫煙（タバコ、電子タバコ、加熱式タバコなど）している運転手が多くいる。窓を開けながら、喫煙し、周囲に副流煙を撒き散らしている。そのような、トラック運転手の指導を責任もって、できるのか。</u> ・ <u>物流倉庫内に、喫煙所を作って、従業員が何百人も、そこで、タバコを吸い、外に副流煙を出されるのが苦痛。喘息持ちの私は、物流倉庫のすぐ近くの家。体調、精神が狂いそう。健康に害がでたら、無条件で、認めて、損害賠償金出せるのか。（意見 38）</u> 	<p>本事業では、工事中、供用時とも計画地周辺の皆様にご迷惑がかかることの無いようにマナー向上の徹底に努めます。</p> <p><工事中> 工事現場においては、分別ごみ置き場を設置し、出入りする業者を含めてポイ捨て等のマナー違反が無いよう教育を徹底します。</p> <p><供用時> トラック運転手の休憩所は、敷地境界から十分な離隔をとった計画としています。 また、ポイ捨て等のマナー違反が無いよう従業員や運転手のマナー向上を大和ハウスグループの管理会社である大和ハウスプロパティマネジメント株式会社からテナントに要請します。</p>
<p><u>これ以上地域の環境悪化を招く計画は（アイドリングによる排気ガス、ホイ捨て、CO₂増大などが発生しますので）中止して下さい。（意見 74-1、163-3、180）</u></p>	
<p><u>住宅地に巨大物流倉庫が出来れば、アイドリング、排気ガス、ゴミのポイ捨て、タバコのポイ捨て等発生、こども達の交通事故、騒音・振動・粉塵本当に困ります。もっと物流倉庫でなく、住んでいる近くの人達に喜んでもらえる施設にしてほしいです。！（意見 79）</u></p>	

【項目】 (1) マナーについて	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>現状でも道路に面した住宅が、騒音・振動・粉塵渋滞、路上駐車に悩まされています。物流による交通車輦の増加は、大問題となるでしょう。工事の中止、又は規模の半減を望みます。(意見 82)</p> <p>住民が利用している老人憩いの家、障害施設があり、交通事故や路上駐車のこと懸念しています。(意見 105-1)</p> <p>近くには幼稚園、保育園、小中高等学校があり通学路になっています。 子供たちの往来が多い中トラック等の車が今の何倍にもなる事は非常に危険です。このような住宅地に巨大物流倉庫が出来る事に反対です。 騒音、振動、路上駐車、交通渋滞等の多発も心配です。 計画の変更をぜひお願い致します。(意見 115)</p> <p>9. 周辺道路に路上駐車が多発し、交通渋滞が発生します。(意見 163-9)</p> <p>近隣の友人が大変困っています。 周辺道路に路上駐車が多発し、交通渋滞が発生します。迷惑千万です。 この計画は反対です。断固中止してください。(意見 185)</p> <p>交通量が大きく増える計画だが周辺環境が悪くなるのが予想される。現在の生活環境を守ることが必要。また時間帯によっては、交通量が集中してしまうこともあるのではないかと。物流施設ではトラック搬入搬出の時間がトラックごとに決められており、周辺でトラックが待機しないよう取り決められることがある。しかし、トラックは少しはなれた場所で何台も待機して道路わきに止めている事例をよく聞く。そう考えると影響する範囲はもっと広いところまでおよぶのではないかと考えます。 もう一度環境への影響を考える必要があると思います。(意見 194)</p>	<p>計画建物の管理運営は大和ハウスグループの管理会社である大和ハウスプロパティマネジメント株式会社が行う予定です。 路上駐車などの交通違反やマナー違反が無いよう従業員や運転手のマナー向上を大和ハウスグループの管理会社である大和ハウスプロパティマネジメント株式会社からテナントに要請します。</p>
<p>2. 搬入・搬出車両の周辺道路への駐車問題も出てくると思われます。とんなに徹底しても、1,700 台もの車両があれば必ず駐車する車両も出てきます。(意見 96-2)</p>	<p>本事業では、待機車両の発生抑止のため、計画建物の主な用途となる物流倉庫には、各階にトラックバース(荷捌きスペース)を確保する計画としております。トラックバースのは、2~6 階の合計で430 台分あり、入庫する大型車のピーク時間帯の5倍以上確保していることとなります。また、計画地南北には大型トラックの待機場を20台以上確保するほか、トラックバース予約システムを導入します。</p>

(次頁へつづく)

【項目】 (1) マナーについて	
意見の概要	指定開発行為者の見解
	<p>(前頁より)</p> <p>導入するトラックバース予約システムは、トラックバースの空き状況を管理し、事前に場所と時間を自動予約して各テナントとドライバーが情報共有するシステムです。このシステムを導入することで入庫待ち車両がなるべく発生しないよう運用してまいります。</p> <p>路上駐車などの交通違反やマナー違反が無いよう従業員や運転手のマナー向上を大和ハウスグループの管理会社である大和ハウスプロパティマネジメント株式会社からテナントに要請します。</p> <p>なお、施設関連車両につきましては、方法書段階では合計約 1,700 台/日としていましたが、準備書段階では地域のご意見をお聞きして精査を行い、約 1,347 台/日 (大型車約 761 台/日、通勤車両などの小型車約 586 台/日)と規模の縮小を図りました。</p>
<p><u>深夜時間帯 (22 時～6 時) の出入の規制及び不法路上待機自動車の取り締まりの強化をして環境規準を順守させてください。(意見 72)</u></p>	<p>本事業の物流倉庫は 24 時間稼働を想定しています。なお、実際の稼働時間は入居テナントの運営時間により決まります。施設の稼働については、周辺環境への配慮を行うよう入居するテナントに要請いたします。</p> <p>計画建物の管理運営は大和ハウスグループの管理会社である大和ハウスプロパティマネジメント株式会社が行う予定です。</p> <p>路上駐車などの交通違反やマナー違反が無いよう従業員や運転手のマナー向上を大和ハウスグループの管理会社である大和ハウスプロパティマネジメント株式会社からテナントに要請します。</p>

表 11-3(2) 条例準備書に対する市民意見の概要と指定開発行為者の見解
(その他)

【項目】 (2) 説明会等について	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>今後の環境影響評価手続きにおける説明会は、少なくとも土日の開催では4時間以上の時間を確保して開催していただきたい。</p> <p>準備書の説明会では会場の関係で強制打ち切りとなった。</p> <p>住民のことを考えるのであれば、その失敗を踏まえ、時間を長く取り議論することは当然と考えるが、いかがか。(意見 11-2)</p>	<p>(仮称) 西加瀬プロジェクトに係る条例環境影響評価準備書説明会は、令和4年6月17日及び18日の開催をもって終了となりました。説明会では時間の都合上要点を絞った説明となり分かりにくい点もあったかと存じます。そのため、町内会毎に、個別に説明会を開催することで、より一層理解していただけるように、誠心誠意説明させていただいております。</p>
<p>説明会に参加したが、司会者の態度及び言動がとても不快であり、仕方なく説明をしているという感じがし、大変遺憾であった。(意見 19-1)</p>	<p>今後も解体工事や新築工事のタイミングで説明の場を予定しております。</p> <p>また、今後も引き続き、下記お問い合わせ窓口にご連絡を頂ければ、個別にご対応いたします。</p>
<p>《地域住民とのコミュニケーションについて》</p> <p>地域住民への説明や意見聴取はメリハリをつけて開催していただきたい。計画地に隣接する地域と、その周辺地域ではプロジェクトによって受ける影響の質が異なる。隣接する地域(苅宿、西加瀬、北加瀬3丁目)に絞ったコミュニケーションを実施してほしい。(意見 43-8)</p>	<p>事業内容等に関する問い合わせ窓口</p> <p>名称：株式会社GS コーポレーション※</p> <p>住所：神奈川県川崎市中原区小杉町一丁目529番1号</p> <p>電話：090-4915-8250 (担当：垂水)</p>
<p>最後に、説明会は、苅宿、西加瀬の近隣で開催する事を希望する。(意見 50-4)</p>	<p>※武蔵小杉特定目的会社より、窓口業務全般を受託。</p>
<p>先日の説明会にも参加しましたが、会場からも声が挙がっていましたが、環境影響は現状の数字を示さず、根拠不明確な目標値と共に、一部目標値を超える数字を出しながらも問題ないと主張し、また、質疑応答に十分な時間も確保しないなど(会場予約の関係で質疑を早々に打ち切り)、非常に不親切・不誠実な印象しかありません。(意見 52-1)</p>	
<p>また、地域住民が納得するまで丁寧に説明を続けるなど、「共創共生」の実現を切に望みます。(意見 52-3)</p>	
<p>住宅密集地の中に、24時間稼働の日本国内有数の巨大な物流倉庫を建造するという、住民を軽視した野心的なプロジェクトと考えます。</p> <p>住民向け説明会においても、質疑応答の時間は十分に設けておられず、プロセスとして一方的に通知をしたような会で、住民とコミュニケーションを重ね、両者が受け入れ可能な、施設を作っていくという姿勢が薄く、営利第1が目立っている印象を持ちます。</p> <p>計画の見直しをお願いしたいと考えます。(意見 53-4)</p>	
<p>地域住民の意見をよくきき、納得するまで話し合を重ね、それまでは強行すべきではありません。(意見 89)</p>	

【項目】 (2) 説明会等について	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>町を愛しゆったりとすごしている多くの住民の方々にどんなメリットがあるのですか説明の場もすくなくすぎます。</p> <p>じっくり話し合いたいものです・・・</p> <p>子供達が成長する頃に、森の公園になっていたら素晴らしいでしょう、あわただしい乾いた町よりうるおいのある町になってもらいたい</p> <p>これから育てゆく子供達のために、幾十年後の人達が、令和の人達が、みどりを残してくれてよかったと思ってくれるように・・・(意見 140)</p>	(指定開発行為者の見解は p. 696 参照)
<p>地域の皆さんの意見をきちんと受け入れて頂きたくお願いします。(意見 175-4)</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ・施設関連車両の走行に伴う二酸化窒素濃度、浮遊粒子状物質や濃度予測結果が環境保全目標以内に収まるとの予測ですが、これはあくまでも、法定時速で走行した想定での数値であり、実際の大規模物流センターの近隣には、「待機トラック」が多く停車しています。こうした事態も想定した上では、環境保全目標には収まらないものと考えます。自分はアレルギー持ちで、これは死活問題です。そのような時に、どう責任を取るのか、また、他の住宅地近隣の大規模物流センターで、具体的に有効性が確認できた騒音、環境汚染対策はどのような施策が具体的にあるのか、根拠をもって説明して頂ければ、到底了承できる計画ではありません。 ・また、<u>地域共存と言っていますが、地域が望まないものを勝手に考え、計画し、曖昧な計画と見通しで推し進めるのは横暴だと考えます。</u> ・現在、夜は虫の声が聞こえる静かな住宅街です。ささやかながら築いてきた、この生活を破壊することは許せません。計画の変更を強く望みます。(意見 195) 	
<ul style="list-style-type: none"> ・最幸のまちにするとやっている川崎市長がこの計画を本当に良いものだと思っ ていますか？ 安心、安全な生活が守られなくなるとわかって いますか？ 多くの住人が不安を抱えて生活することにな って良いのですか？ ・大和ハウス工業さんの企業理念を確認さ せて頂きました。 <p>【心を、つなごう。「人・街・暮らしの価値共創グループ」として、お客様と共に新たな価値を創り、活かし、高め、人が心豊かに生きる社会の実現を目指します】</p> <p>今回の計画は地域住人と共に進めていますか？</p> <p>そして地域住人の心豊かな生活を害するこ</p>	

【項目】 (2) 説明会等について	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>とになると理解されていますか？ <u>住人の声を全く無視して計画を変更しない</u> <u>と言う強固な姿勢は納得できません</u> (意見 209-8)</p>	<p>(指定開発行為者の見解は p. 696 参照)</p>
<p>令和 4 年 6 月 17 日 (金) の説明会に参加させていただきました。挙手をしましたが、時間の関係上あたる事が出来なかったため、こちらで確認させていただきます。 周辺道路に関して、 ① <u>現在警察と話し合い中で警察と合意が出来たら住民には説明なく工事を開始でしたが？なぜですか？</u> (意見 216-1)</p>	
<p>先日の説明会は、一回目のせいなのか？人は来ない設定で椅子の用意もされてない為に時間になってもロビーに蜜状態、窓は開けてもカーテンで喚起はなくなって後方のパイプ椅子エリアは蜜状態でした。また説明会の場所も西加瀬プロジェクト予定地からは遠く、アクセスも悪く参加がしにくい場所でした。時間の関係上中途半端で終了したので、<u>再度説明会を求めます。</u> (意見 216-3)</p>	
<p>24 時間稼働トラックについて <u>・およそ毎分 1 台通るトラックによる周辺道路に与える影響について、調べ結果を広く公表する必要がある。</u> 西加瀬の地域は、もちろん、影響を受ける木月住吉町、市ノ坪、苅宿、木月 2.4 丁目、大倉町、鹿島田 3 丁目、新川崎、矢上、北加瀬 2 丁目、北加瀬 3 丁目、日吉 3 丁目の現在の道路の車通りの数、そして、物流倉庫ができ、毎分 1 台トラックが通ると、どれくらい渋滞してしまうのか。 現在の車通りの数と物流倉庫ができることで車通りの数はどのくらい増え、どのように渋滞が起こってしまうのか、<u>現在の車通りの数、物流倉庫ができることで増える数、渋滞予想を実際に数をカウントし、地域住民 1 人ひとりのお宅に、ビラや訪問で公表する必要があると考える。</u> 道路環境が、変化し、住民に悪影響があるこの計画は、反対です。(意見 44)</p>	<p>施設関連車両の走行に伴う交通混雑の予測結果は、施設関連車両の走行ルートでは円滑な交通処理が可能とされると予測しました。よって、本事業の実施に伴い一般車両が周辺道路を抜け道として使用することは考えにくいと判断しております。 また、(仮称) 西加瀬プロジェクトに係る条例環境影響評価準備書説明会は、令和 4 年 6 月 17 日及び 18 日の開催をもって終了となりました。説明会では時間の都合上要点を絞った説明となり分かりにくい点もあったかと存じます。そのため、町内会毎に、個別に説明会を開催することで、より一層理解していただけるように、誠心誠意説明させていただきます。 今後も解体工事や新築工事のタイミングで説明の場を予定しております。 また、今後も引き続き、下記お問い合わせ窓口にご連絡を頂ければ、個別にご対応いたします。 事業内容等に関する問い合わせ窓口 名 称 : 株式会社 GS コーポレーション※ 住 所 : 神奈川県川崎市中原区小杉町一丁目 529 番 1 号 電 話 : 090-4915-8250 (担当: 垂水)</p> <p>※武蔵小杉特定目的会社より、窓口業務全般を受託。</p> <p>なお、予測結果について地域住民 1 人ひとりのお宅に、ビラや訪問で公表することはかえってご迷惑をかけることになると考えます。</p>

【項目】 (2) 説明会等について	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>「巨大物流倉庫の計画」をと聞くだけでも賛成する住民はこの地域には誰ひとりいません。 <u>もし話し合いと中で決めるなら</u> <u>大型トラック、中小車両等が出入りするなら</u> <u>1700 台の車両を 50%減らす</u> <u>トラック等の中身の製品等が軽量であること</u> <u>中身の製品を具体化して重量制限する 等</u> <u>これ以上この地域の環境を悪化させたくありません。(意見 126)</u></p>	<p>本事業の基本計画段階における周辺交通への環境配慮の内容は、次に示すとおりです。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・施設関連車両の駐車場は、周辺道路での入庫待ちが生じないように必要十分な台数を確保する。 ・関係機関と協議の上、交通混雑を緩和するための措置を検討する。 ・テナント従業員などへの公共交通機関の利用促進を図る。 ・計画地周辺を通行する歩行者及び自転車を含めた交通安全対策を検討する。 ・市道中原 12 号線沿いの車両出入り口は、周辺の住宅に配慮して計画地西寄りに設置する。 <p>また、(仮称)西加瀬プロジェクトに係る条例環境影響評価準備書説明会は、令和 4 年 6 月 17 日及び 18 日の開催をもって終了となりました。説明会では時間の都合上要点を絞った説明となり分かりにくい点もあったかと存じます。そのため、町内会毎に、個別に説明会を開催することで、より一層理解していただけるように、誠心誠意説明させていただいております。</p> <p>今後も解体工事や新築工事のタイミングで説明の場を予定しております。</p> <p>また、今後も引き続き、下記お問い合わせ窓口にご連絡を頂ければ、個別にご対応いたします。</p> <p>事業内容等に関する問い合わせ窓口 名 称 : 株式会社 GS コーポレーション※ 住 所 : 神奈川県川崎市中原区小杉町一丁目 529 番 1 号 電 話 : 090-4915-8250 (担当: 垂水)</p> <p>※武蔵小杉特定目的会社より、窓口業務全般を受託。</p> <p>なお、施設関連車両につきましては、方法書段階では合計約 1,700 台/日としていましたが、準備書段階では地域のご意見をお聞きして精査を行い、約 1,347 台/日 (大型車約 761 台/日、通勤車両などの小型車約 586 台/日)と規模の縮小を図りました。</p>

表 11-3(3) 条例準備書に対する市民意見の概要と指定開発行為者の見解
(その他)

【項目】 (3) 供用後の責任について	
<p>とはいえ、計画が進んでいる以上、全面撤回は困難な道のりであることも理解しています。であれば、せめて交通量増加への一定の規制を設ける必要があります。</p> <p>例えば、下記の 3 つの規制を設けてください。</p> <p>1、昼間、夜間の倉庫への搬出入のトラックの台数制限 2、綱島街道・府中街道及び市道荏宿小田中線以外の市道を抜け道として使うことを厳禁 3、近隣道路での休憩や路肩駐車厳禁 4、搬出入に関わるトラックの台数や騒音、大気汚染の数値の毎日の開示（特に台数）</p> <p>4つ目の情報開示は、ダイワハウス株式会社 の管理会社としての責任を追求するために欠かさない判断材料となります。<u>トラックを運転する物流会社など各テナント企業に責任転嫁し、管理責任を放棄させないために要求いたします。</u></p> <p>よろしくをお願いします。(意見 9-2)</p>	<p>いただきました各ご意見については、下記のとおり考えております。</p> <p>1、昼間、夜間の倉庫への搬出入のトラックの台数制限につきましては、入居するテナントに施設関連車両の走行に伴う環境への影響を十分に説明して、協力の要請を行います。</p> <p>2、綱島街道・府中街道及び市道荏宿小田中線（I）以外の市道を抜け道として使うことを厳禁につきましては、施設関連車両の走行ルートを厳守するよう要請します。</p> <p>3、近隣道路での休憩や路肩駐車厳禁につきましては、入庫待ちが発生することがないようにピーク時間帯の 5 倍以上となる 430 台分のトラックバースと 20 台分の大型車駐車場を設ける計画です。</p> <p>4、搬出入に関わるトラックの台数や騒音、大気汚染の数値の毎日の開示（特に台数）につきましては、開示する予定はありません。</p> <p>計画建物の管理運営は大和ハウスグループの管理会社である大和ハウスプロパティマネジメント株式会社が行う予定です。</p> <p>周辺住民の方々にはできるだけご迷惑がかかることが無いよう管理運営を行います。</p>
<p>評価書のいたるところで「努力する」「エコを促す」と書かれているが、いざ評価・環境基準を逸脱する事例が発生した場合の措置、罰則、周辺住民や川崎市に対しての責任の取り方についての記載は一切ない。</p> <p>これらの厳格な取り決めをするべきである。 (意見 35-3)</p>	<p>当施設では、複数の荷主企業や運送会社等にテナントとして入居していただき、各テナントが業務を行うことを想定しています。各テナントとの契約時には環境影響評価の内容を説明し、環境保全のための措置を遵守することなどを重要事項説明書に明記することを検討いたします。</p> <p>また、計画建物の管理運営は、大和ハウスグループの大和ハウスプロパティマネジメント株式会社が常駐する予定であり、評価結果を逸脱するような事態となった場合には市の担当部署と協議を行い、対策を検討いたします。</p>
<p>そういった懸念を無くしてもらえる対応をしてもらわなければ、私や家族は安心して生活できません。建設後に出てくる問題も多数あるのではないかと考えております。そういったすべての対応をしっかりとってもらわなければ生活に大きな支障が生じます。</p> <p><u>住環境を考えた設計、しっかりとしたアフターケアを希望します。</u></p> <p>多数の要望や意見を書かせていただきましたが私は賃貸ではなく物件を購入してでいていくこともできません。</p> <p>私は三菱ふそうの工場がある事には納得して物件を購入しましたが倉庫建設がされることに納得して購入していません。このままでは大きな法人の力でねじ伏せられるようなものです。(意見 51-5)</p>	

【項目】 (3) 供用後の責任について	
<p>⑥物流倉庫ができた後、テナントに貸し出すということですが問題が起きたとき、それに対処する主体は大和ハウスですか、またはテナント会社ですか。明らかにしてください。(意見 109-2)</p>	<p>当施設では複数の荷主企業や運送会社等にテナントとして入居していただき、各テナントが業務を行うことを想定しています。</p> <p>計画建物の管理運営は大和ハウスグループの管理会社である大和ハウスプロパティマネジメント株式会社が行う予定です。</p> <p>周辺住民の方々にはできるだけご迷惑がかかることが無いよう管理運営を行います。</p> <p>なお、敷地内で起きた問題に対処する主体は、大和ハウス工業株式会社です。</p> <p>また、供用後は、施設内に 24 時間常駐の防災センターを設置し、そちらに窓口を設ける予定です。詳細については未定ですが、連絡先の掲示などを検討いたします。</p>
<p>現在の自然環境は、地球温暖化の影響により自然災害が甚大化しています。</p> <p><u>片側 1 車線の道路で大型トラックに阻まれて緊急車両が通行出来ないことも想定されま</u> <u>す。</u></p> <p><u>人命救助にも支障きたします。</u></p> <p><u>尊い命が守れなかった時、川崎市は、大和ハウス工業は 何と弁明するのでしょうか？</u></p> <p>無謀な計画に反対します。(意見 121)</p>	<p>緊急時については、警察等の指示に従い適切に対応いたします。</p>
<p>住居やマンションのど真ん中、近くに小中学校、障害者施設、高齢者施設がある地域に、騒音・交通量増加するような物流倉庫を作ること は適切ではないし片側 1 車線の生活道路として活用されています。</p> <p><u>5 月 25 日(水)昼時 荻宿で、消火活動がほんの 1 時間程度のボヤがありました。消防車が出動して荻宿小田中線は大渋滞を起きました。</u></p> <p><u>お昼の渋滞していない時間帯でも片側しか通行出来ません！</u></p> <p><u>渋滞時、緊急車両が通行不可となったら人命に関わります！</u></p> <p><u>大型トラックは通行させられません！少しのトラブルでも大渋滞を起こすのが荻宿小田中線です。物流倉庫計画は反対です。中止してください。無謀です。(意見 147)</u></p>	
<p>③説明会の中で、市道荻宿小田中線で起きた火災での渋滞等を訴えた方がいました火災は知らなかった・火災渋滞を私達に言われても・・・でしたが、時間がたち今は<u>近隣道路での事故や火災の対応を教えてください。消防署があるので具体的に教えてください。火災時のプリンを拝見しました道路だけでは施設内から車は出ることはできない感じでした。</u> (意見 212-2)</p>	

【項目】 (3) 供用後の責任について	
<p>公害をまきちらす巨大物流倉庫の建設、稼動には絶対反対です。</p> <p><u>交通事故や排ガス被害の責任は誰がどのようにとるのですか</u></p> <p>明確にして下さい。</p> <p>騒音被害の保障を明確にして下さい。</p> <p>住民の声をきちんと聞いて下さい。(意見158)</p>	<p>施設関連車両の走行に伴う大気質の予測結果は、二酸化窒素は環境保全目標(0.06ppm以下)を満足し、浮遊粒子状物質は環境保全目標(0.10mg/m³以下)を満足すると予測しました。(条例準備書p.214~215参照)</p> <p>本事業の供用時は、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・施設駐車場内に、エコドライブの看板を設置し、運転者に対し実施を促す。 ・入居するテナントに対し、走行する車両のエコドライブを要請する。 ・周辺の混雑状況を把握した上で、極力、車両の出入りの時間帯を分散させるようテナントへの要請を行う。 ・従業員に対し、路線バスや電車等の公共交通機関の利用を要請する。 ・施設利用者に対し、施設内に路線バスや電車等の公共交通機関の利用を促す看板等を設置する。 <p>といった環境保全のための措置を徹底し、計画地周辺の大気質に及ぼす影響の低減に努めてまいります。</p>
<p>公害苦情の件数(令和2年度)が掲載されており、中原区は騒音苦情が多いとの事ですが、今の時点で騒音苦情が多いのに更に騒音を悪化するのはなぜですか?既に騒音苦情の町だから更に騒音苦情が多くなっても問題ないという判断ですか?</p> <p><u>24時間大型トラックを住宅街に通す事は苦情が出るのは予測出来ると思いますので、今後(約5年)の騒音苦情件数の予測を教えてください。</u></p> <p>物流センター関連に対する苦情は川崎市や警察が対応ですか?もちろん悪質の場合は警察だとは思いますが、税金の無駄になるので、ダイワハウスグループで24時間きちんと窓口等の対応をお願い致します。(意見215)</p>	<p>公害苦情件数については、川崎市の統計データを使用していますので、将来の予測は困難です。そのほか、供用後の取り決め等はできませんが、大和ハウスグループの管理会社である大和ハウスプロパティマネジメント株式会社が責任を持って管理します。</p> <p>なお、供用後は、施設内に24時間常駐の防災センターを設置し、そちらに窓口を設ける予定です。詳細については未定ですが、連絡先の掲示などを検討いたします。</p>

表 11-3(4) 条例準備書に対する市民意見の概要と指定開発行為者の見解
(その他)

【項目】 (4) 市への要望等	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>地域貢献について、『<u>地域のにぎわいの創出、憩い・潤い空間の形成、地域交流の促進</u>』と地区計画の方針に掲げられているが、北側公園は大型車両の出入りに近く、地域の方が利用することが見込まれない。また、商業店舗も工場従業員のための施設となることが多く地域交流が促進されない場合が多々あるので、工夫をして本当に交流が促進される施設を検討いただきたい。(意見 2-3)</p>	<p>ご意見につきましては、市の担当部署にご要望としてお伝えいたします。</p> <p>なお、本事業においては、周辺地域に寄与できる利便性の高い店舗や生活サービス機能、公園や広場などのオープンスペースを確保して、緑豊かな憩いと潤を有した地域の生活環境の形成と地域の防災機能の強化に貢献してまいります。計画地周辺の道路については、関係機関と協議の上、道路整備を行い、計画地の道路となる部分は川崎市に移管する計画です。</p>
<p>〃4 騒音・振動・低周波音 4. 1 騒音 (3) 予測及び評価 オ 施設関連車両の走行に伴う道路交通騒音(等価騒音レベル) (カ)において、平日昼間は、「予測地点 No.4 については、環境保全目標(65 デシベル以下)を上回るが、将来基礎交通量(現況)でも環境保全目標の値と同程度、あるいは満足していない地点」平日夜間は「No.3 及び No.4 については、環境保全目標(予測地点 No.3:65 デシベル以下/No.4:60 デシベル以下)を上回るが、将来基礎交通量でも環境保全目標を満足していない地点」としていますが、評価の「道路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」としている根拠とならない。と考えます。これではすでに逸脱しているので問題ないという論になります。</p> <p><u>すでに環境保全目標を逸脱しているならば、市は、この目標を達成すべく対策を講じている中であり、逆の(より悪くなる)新たな事業は認められないというのが、市の正しい姿ではないのでしょうか?</u></p> <p>また、この評価において、No5 の箇所における交通量が算出されており、交通規制上、大型車は No5 の箇所を通らないとしたルート変更を踏まえた上での評価なのかがわかりませんでした。</p> <p>No4 においては、荏宿宿小学校区、住吉中学校区の学区内(通学路)であり、交通量の増大(1.3 倍(6365÷5018)大型車は 1.6 倍(2059÷1298))は住民生活の上で懸念と言わざるを得ません。</p> <p>(No4 については、施設関連車両交通量のほとんどが通ることになり、第一種住宅地域の中を突っ切る市道を事業道路とするのはどう考えてもあり得ないのではないのでしょうか)</p> <p><u>市は本事業の即刻中止か、縮小を要請するか、住民生活道路への施設関連車両の利用禁止を要請することをお願いします。</u></p>	<p>ご意見につきましては、市の担当部署にご要望としてお伝えいたします。</p> <p>なお、選定した環境影響評価項目につきましては、方法書審査書を踏まえて適切に予測を行いました。騒音の一部が環境基準を上回りましたので、工事中及び供用時の適切な時期に事後調査を行います。</p>

【項目】 (4) 市への要望等	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>また、本事業が進むならば、事業者が幹線道路へのアクセスを容易にする道路の整備をお願いします。</p> <p>・<u>県道鶴見溝ノ口線（尻手黒川道）の整備：現状も混雑。</u></p> <p>・<u>国道409号への大型車の接続</u></p> <p>・<u>川崎駅丸子線への接続</u></p> <p>”（意見8）</p>	<p>(指定開発行為者の見解は p. 703 参照)</p>
<p>結論 この建設 {{{公害です}}}</p> <p>巨大な建物により 熱波 騒音 排ガス 微粒に汚染 日照権侵害 風害(風が強くなる)</p> <p><u>川崎市 公害増やすのですか？</u>（意見 37-8）</p>	
<p>近隣マンションに住むものですが、騒音測定器にて現状を確認したところ、日没後は常時40 デシベル以下であり、居住にはまったく問題のない状態でした。なお、日中に関しては55 デシベル前後となっています。</p> <p>一方で環境アセスでは一部基準値に収まらないものの、ほとんどの測定箇所では65 デシベル前後という評価になっています。これは確かにほとんど基準に収まりますし、数字的に見れば問題ないように捉えることができます。</p> <p>しかし一方で、現状から25 デシベル以上に騒音が変わることは居住者としては環境が激変するのは間違いがなく、到底受け入れられません。そのため、以下の対処の検討をお願いします。</p> <p><u>また、基準値に収まらない評価に対して、運用ルールでの低減を目指すとの説明が先日の説明会でありましたが、その程度では不十分です、市としては規制を作ってください。企業としては入居条件を厳しくしてください。</u></p>	
<p>1. 住民の余暇時間帯（例えば18時から翌朝6時まで）の車両往來の数量規制、ならびに4トン以上の車両の入出庫禁止。</p> <p>2. 当該物件へ入出庫する車両のEV化率数値目標の設定（例えば2030年までに50%を目標とするなど）、ならびに入居者への入居条件として設定、合わせて目標達成の事業計画提出を義務づける。</p> <p>3. 建築物の規模縮小、延べ床面積や階数の削減による総量の削減。</p> <p>4. <u>周辺一般道の低騒音低粉塵アスファルトへの改修。</u></p> <p>5. <u>周辺一般道への防音壁の設置。</u></p> <p>6. ランプへの防音壁設置。</p> <p>1と2については条例での規制ならびに、テナント運営を行う企業により、入居条件として定めてください。</p> <p>3についてはアセスに収まらないことへの</p>	

【項目】 (4) 市への要望等	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>具体的対処として求めます。</p> <p><u>4と5については、一般道への対処は行政側での対応をご検討ください。敷地内については建築計画に盛り込んでください。</u></p> <p>6については、近隣に住居があることから必須の対応と考えております。大型車が坂を登る音はかなり響くのではないのでしょうか。(意見 40-1)</p>	<p>(指定開発行為者の見解は p. 703 参照)</p>
<p><u>西加瀬プロジェクト施行前後で大気汚染への影響の程度を川崎市が計測し、悪化したという結果が出た場合は廃棄量制限やクリーンエネルギー使用の義務付けについての条例を、川崎市によって早急に制定して欲しいです。それがこのような住民不在の施設を誘導した川崎市の責任でもあります。</u></p> <p>その前に住民の命と暮らしを破壊する計画に中止の判断をして下さい。(意見 150)</p>	
<p><u>この計画にOKを出した、川崎市の認識を疑います。住宅地に出来ない外ならぬ訳でもありますか？(意見 14-2)</u></p>	<p>ご意見につきましては、市の担当部署にご要望としてお伝えいたします。</p> <p>「川崎市都市計画マスタープラン中原区構想」では計画地の土地利用方針は、「産業高度化エリア」に位置付けられております。</p> <p>また、計画地の用途地域が工業地域であることを踏まえ、本事業においては、近年、ニーズのある物流倉庫を計画しました。</p>
<p><u>行政側としても、頻繁な道路修理を求められるのは必須であり、貴重な財源を投資しなければならぬため、費用対効果をよく検討されるべきである。(意見 19-5)</u></p>	
<p><u>・川崎市の方針は、新川崎創造のもり、のような先端研究施設を作る事では？物流倉庫ではない。それは高速や港の近くに作れば良い。川崎市がこの計画を許容しているとしたら、市の対応にも疑問が残る。(意見 54-6)</u></p>	
<p>川崎市民として、固定資産税・都市計画税を納付しています。</p> <p>都市計画税はどの様に使われているのでしょうか？</p> <p>今回の「西加瀬プロジェクト」に関して都市計画税は的確に使われているのでしょうか？</p> <p>税金の納付義務だけ負わされて納税者の住環境を破壊する計画を放置するのですか？</p> <p><u>行政として計画を監督、指導する義務があると思います。</u></p>	
<p><u>この危険で環境悪化の無謀な計画を中止させてください。(意見 116)</u></p>	
<p>「西加瀬プロジェクト」の説明会(6月17日)では大和ハウス工業株式会社が川崎市と協議したとの発言がありました。</p> <p>川崎市まちづくり局の説明と食い違います。</p> <p>川崎市まちづくり局は「企業にはお願いしか出来ない。計画には介入出来ない」</p> <p>都市開発とは企業任せで良いのでしょうか？</p> <p>私達の住民税(市県民税)は何の為に徴収されているのですか？</p>	

【項目】（４）市への要望等	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>住民に支払い義務を負わせておきながら、徴収した税金を適切に使用しないことは問題です。</p> <p>企業に全て敷地を購入させて、建築物を企業任せにして良いのでしょうか？</p> <p><u>敷地の三分の一でも川崎市が購入して第三セクターの開発を希望します。</u></p> <p>現在の計画には反対します。(意見 119)</p>	<p>(指定開発行為者の見解は p. 705 参照)</p>
<p>私は、元荻宿小の教員でした。学区なので周辺の様子は、わかります。退職後、荻宿商店街は、閉店する店が多く、さびしくはなっています。でも、マンションが建ち、児童数は、増えているのでは、ないでしょうか。子どもたちの通学路附近を大型車が、年中走るといのは、とっても心配です。住宅地に巨大な物流センターを建設することじたいがおかしいです。</p> <p><u>広い土地は、災害時に集まれる場所・安心して遊べる公園図書館など、公共の施設にこそ使ってください。</u></p> <p>住民の暮らしをこわす巨大物流センター建設に反対します。川崎市が、なぜ許可したのか、住民のことを考えないのか信じられません(意見 160)</p>	
<p>・地域環境を悪化させる計画に断固反対します。</p> <p>川崎市は市民の公共福祉に力を注ぐべきです。</p> <p>福田市長はポスターで「最幸の町」を謳っていますよね。</p> <p><u>市民の心を豊かにする文化・芸術・福祉の充実こそが川崎市の「最幸の町」になるのではないですか。</u>(意見 191)</p>	
<p>西加瀬プロジェクトの計画を再考して下さい。</p> <p><u>市は住民の健康を守り、住環境を守るという責任を果たして下さい。</u></p> <p>現在でも住民は騒音や振動、粉塵に悩んでいるのにそれ以上の被害を受けることが充分予想されます。</p> <p>環境悪化で健康が損なわれるような計画については反対です。(意見 73)</p>	<p>ご意見につきましては、市の担当部署にご要望としてお伝えいたします。</p> <p>本事業の物流倉庫は 24 時間稼働を想定しています。なお、実際の稼働時間は入居テナントの運営時間により決まります。施設の稼働については、周辺環境への配慮を行うよう入居するテナントに要請いたします。</p> <p>選定した環境影響評価項目につきましては、方法書審査書を踏まえて適切に予測を行いました。騒音の一部が環境基準を上回りましたので、工事中及び供用時の適切な時期に事後調査を行います。</p>
<p>計画では大型トラック 800 台、中小型車両 900 台、計 1700 台が 24 時間出入りするようです。このような施設を住宅密集地に作り、地域環境を悪化させる計画には反対です。</p> <p>三菱ふそう跡地に、住宅を作れない理由でもあるのでしょうか。</p> <p>学校も近くにあると聞きました。子ども達の通学路を、大きなトラックが常に走っているという状況は安全面でも不安ですし、空気汚染も</p>	<p>ご意見につきましては、市の担当部署にご要望としてお伝えいたします。</p> <p>本事業の物流倉庫は 24 時間稼働を想定しています。なお、実際の稼働時間は入居テナントの運営時間により決まります。施設の稼働については、周辺環境への配慮を行うよう入居するテナントに要請いたします。</p>

(次頁へつづく)

【項目】 (4) 市への要望等	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>心配です。 <u>川崎市として、このような計画は、すぐに中止するようダイワハウスへ言っていたきたいです。</u> <u>一度つくってしまったものは、簡単にはこわせません。</u> <u>未来をみすえた施策をお願い致します。(意見 102)</u></p>	<p>(前頁より) なお、施設関連車両につきましては、方法書段階では合計約 1,700 台/日としていましたが、準備書段階では地域のご意見をお聞きして精査を行い、約 1,347 台/日 (大型車約 761 台/日、通勤車両などの小型車約 586 台/日) と規模の縮小を図りました。</p>
<p>1700 台もの車両が 24 時間出入りすることで、地域環境は、騒音・振動・粉塵で著しく悪化します。川崎市は、地域住民の生活・健康を守って下さい。<u>産業高度化エリアに位置づけられている地域</u>といっても現在は住宅密集地であり、お年寄りから子育て世代まで心豊かに安心できる地域づくりを川崎市は第一に考えて下さい。(意見 103)</p>	<p>ご意見につきましては、市の担当部署にご要望としてお伝えいたします。 「川崎市都市計画マスタープラン中原区構想」では計画地の土地利用方針は、「産業高度化エリア」に位置付けられております。 また、計画地の用途地域が工業地域であることを踏まえ、本事業においては、近年、ニーズのある物流倉庫を計画しました。</p>
<p>東京ドーム 2 つ分、マンション 17 階建てに相当する巨大物流倉庫など建てられては住民にとって迷惑でしかありません。 24 時間ひっきりなしに 1 日 1700 台の大一小トラックが町の道路をうめつくす光景は考えただけでもぞっとします。 私は重度の難病の子と暮らしており、送迎車の来ない遠方の通所先まで吸引器を携えて自分の車で送り迎えをしています。 尻手黒川道路はただでさえ渋滞し易く、これ以上車があふれたら指定時間通りに送迎できず、通所先やヘルパーと連携がうまくとれなくなる危険性があります。又、万が一体調が悪くなった時、道路が 24 時間詰まっていたは生死に関ります。 関東労災病院など、救急病院への通りが渋滞状態に陥ることも恐しいです。 他にも常識的に考えて、様々な環境悪化は計り知れません。 日本で前例を見ないこのような計画は中止し、別の人家のない所に計画し直して下さい。<u>市には人命尊重、市民優先の立場で監督して頂きたいです。(意見 208)</u></p>	<p>本事業の物流倉庫は 24 時間稼働を想定しています。なお、実際の稼働時間は入居テナントの運営時間により決まります。施設の稼働については、周辺環境への配慮を行うよう入居するテナントに要請いたします。 施設関連車両につきましては、方法書段階では合計約 1,700 台/日としていましたが、準備書段階では地域のご意見をお聞きして精査を行い、約 1,347 台/日 (大型車約 761 台/日、通勤車両などの小型車約 586 台/日) と規模の縮小を図りました。</p>
<p>川崎市は「市民ミュージアム」を再建させないのですか？ 貴重な文化財の保全について、どの様に取り組むのでしょうか？ 三菱ふそう跡地は防災面において、水害被害の影響は少ないと予測されています。 利益至上主義の企業に開発を任せて、川崎市を再び公害の街にするのですか？ 環境悪化を招く物流倉庫の計画は全く住民の理解も賛同も得られません。 <u>市民ミュージアムのような公共性の高い建築物の計画に変更されることを切望します。</u> (意見 117)</p>	<p>ご意見につきましては、市の担当部署にご要望としてお伝えいたします。 本事業においては、周辺地域に寄与できる利便性の高い店舗や生活サービス機能、公園や広場などのオープンスペースを確保して、緑豊かな憩いと潤を有した地域の生活環境の形成と地域の防災機能の強化に貢献してまいります。計画地周辺の道路については、関係機関と協議の上、道路整備を行い、計画地の道路となる部分は川崎市に移管する計画です。</p>

【項目】 (4) 市への要望等	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>道路交通騒音で環境基準を上回っている道路に車両走行を増やす愚行はやめよ</p> <p>準備書 P-311 設関連車両の走行に伴う道路交通騒音の予測結果は、P-316 の表に示すように、昼間・夜間とも多くの地点で環境基準を上回っていることが明らかになった。</p> <p>昼間の刈宿小田中線西側と市道中原 12 号線の 3 か所で。夜間は鶴見溝の口線と刈宿小田中線、市道 12 号線の 5 か所で環境基準を上回っている。</p> <p>準備書はこの結果をどう評価したのか「環境保全目標を上回るが、将来基礎交通量（現況）でも環境保全目標の値と同程度、あるいは満足していない地点であり、施設関連車両の走行による増加分は、最大で 1.8 デシベルと予測した。」「本事業の実施にあたっては、施設駐車場内にエコドライブの看板を設置し、運転者に対し実施を促すなど環境保全のための措置を講ずる。以上のことから、道路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」と評価する。</p> <p>目を疑いたくなる評価である</p> <p>「赤信号みんなで渡れば怖くない」式の無責任極まりないアセスメントである。</p> <p>すでに現況が環境基準を上回っているから、物流関係車両が 1 千数百台増えてもわずかの増加であり、問題がない。と言う論法は、アセスメント条例を無視した暴論と言わざるを得ない。市民感覚からすれば、環境基準がオーバーしているから、車両の増車は無理だからやめよう。となるのが常識的判断である</p> <p>大和企業は常識が通用しない組織なのでしようか。</p> <p><u>環境基準が守られていない現況には国・県・市の行政の責任が問われる問題であることも指摘しておきたい。だからと言って違法を重ねる根拠にならないことは言うまでもない。</u></p> <p><u>環境影響審議会において厳しい裁定を下されるよう要望します。(意見 133)</u></p>	<p>ご意見につきましては、市の担当部署にご要望としてお伝えいたします。</p> <p>条例準備書は、市の担当部署と協議を行いながら作成いたしました。</p> <p>事業の実施にあたっては予測結果を踏まえ環境保全のための措置を講ずるなど騒音の影響低減に努めます。</p> <p>また、選定した環境影響評価項目につきましては、方法書審査書を踏まえて適切に予測を行いました。騒音の一部が環境基準を上回りましたので、工事中及び供用時の適切な時期に事後調査を行います。</p>
<p>児童の通学路、高齢者を含む地域住民の重要なインフラであるバスの運行道路に多数の大型トラックを走らせて、何も問題が起きないと本気で考えているのでしょうか。そもそも住宅街のど真ん中に大型の物流倉庫を設置することに、どのような社会的意義があるのでしょうか。営利を追求する必要性は十分に理解できませんが、「人・街・暮らしの価値共創グループ」を唱うのであれば、その破壊につながる活動はいかなるものかと思えます。</p> <p>本当に何も問題がおきず、地域住民の生活を壊さずにできるプロジェクトだと考えているのであれば「～していく予定です」のような形</p>	<p>ご意見につきましては、市の担当部署にご要望としてお伝えいたします。</p> <p>本事業では事業の立地計画等の計画段階において地域の環境特性を把握し、環境影響評価を行うに当たり、環境影響を回避又は低減するなどの配慮が必要な対象を明らかにし、良好な地域環境・地球環境の保全に資することを目的とし、次に示す各項目の基本計画段階における環境配慮を定めました。</p> <p>ア 計画建物等に関する配慮 イ 緑化に関する配慮 ウ 防災に関する配慮 エ エネルギーに関する配慮</p> <p>(次頁へつづく)</p>

【項目】（４）市への要望等	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>式的なコメントより、「～を約束します」と言い切れる案をだして頂きたく存じます。最低でも通学路（小、中学校の周辺）やバスの運行道路に多数の大型トラックが走行する事態だけは避けて頂きたい、<u>行政にも地域住民の健やかな暮らしを守って頂きたく存じます。</u>（意見16）</p> <p>2. 大型トラックが通るような場所、道路ではない、ここは工場地ではないので、物流系はそれなりに設備が整っている場所を作るべきだと思う。</p> <p>3. <u>地域環境を考え、使用許可を出さぬ様</u>をお願いしたい。（意見 189-2）</p>	<p>（前頁より）</p> <p>オ 周辺交通への配慮 （条例準備書 p. 12 参照）</p> <p>また、本事業の実施にあたっては、選定した環境影響評価項目について、環境への影響を実行可能な範囲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てまいります。（条例準備書 p. 503～508 参照）</p> <p>そのほか、環境配慮項目についても措置を講じます。（条例準備書 p. 509～511 参照）</p> <p>本事業においては、周辺地域に寄与できる利便性の高い店舗や生活サービス機能、公園や広場などのオープンスペースを確保して、緑豊かな憩いと潤いを有した地域の生活環境の形成と地域の防災機能の強化に貢献してまいります。</p>

第 12 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

第 12 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

1 条例準備書に対する審査結果と指定開発行為者の見解

「(仮称)西加瀬プロジェクトに係る条例環境影響評価審査書」(令和 5 年 4 月 11 日川崎市公告第 670 号)(以下「条例審査書」という。)の送付を受け、条例審査書に対する指定開発行為者の見解等は、表 12-1(1)~(12)に示すとおりである。

本事業の実施にあたっては、これらの事項を遵守し、周辺環境に十分配慮して事業を進めていく計画である。

表 12-1(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) 全体的事項	<p>本指定開発行為は、物流施設、店舗等を建設するものであり、①<u>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等を実施するとともに、本審査書の内容を確実に遵守すること。</u></p> <p>また、②<u>工事着手前に周辺住民等に工事説明等を行い、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。</u></p>
(2) 個別事項	<p>ア 大気質</p> <p>①<u>計画地及び車両ルートが福祉施設、住宅等に近接していること、建設機械のピーク稼働時における二酸化窒素の短期将来濃度が短期暴露の指針値を上回ると予測していることから、窒素酸化物の排出量をさらに低減するため、考えられる種々の方策を組み合わせるなど、一層の低減対策を徹底すること。</u></p>

表 12-1(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	
	修正箇所	修正内容
①事業の実施に際しては、条例準備書に記載した環境保全のための措置等に加え、審査結果の内容を確実に遵守します。	_____	_____
②工事着手前に周辺住民等に十分な配慮をして工事説明会を開催し、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。	_____	_____
①窒素酸化物の排出量をさらに低減するため、環境保全のための措置を検討し、条例評価書に追記しました。	<p>第 5 章 環境影響評価</p> <p>1 大気</p> <p>1.1 大気質</p> <p>(3)予測及び評価</p> <p>ア 建設機械の稼働に伴う大気質濃度（二酸化窒素、浮遊粒子状物質）</p> <p>(オ)環境保全のための措置 【条例準備書：p.187】</p> <p>ウ 駐車場の利用に伴う大気質濃度（二酸化窒素、浮遊粒子状物質）</p> <p>(オ)環境保全のための措置 【条例準備書：p.208】</p> <p>エ 施設関連車両の走行に伴う大気質濃度（二酸化窒素、浮遊粒子状物質）</p> <p>(オ)環境保全のための措置 【条例準備書：p.216】</p> <p>第 6 章 環境保全のための措置 【条例準備書：p.503】</p>	<p>窒素酸化物の排出量をさらに低減するため、環境保全のための措置を下記のとおり追記しました。</p> <p>「建設機械は、可能な限り長時間にわたる連続運転を行わない。」 【条例評価書：p.187、503】</p> <p>「テナントなどへの低公害車利用を要請する。」「小型電気自動車用充電設備設置による電気自動車の利用促進を図る。」「大型車についても、充電方法の規格統一などの動向を見ながら、電気自動車の利用促進を図る。」 【条例評価書：p.208、216、503、504】</p>

表 12-1(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 イ 緑（緑の質、 緑の量）	<p>現況地盤の土壌状態は樹木の生育には適さないとし、緑化地の土壌を入れ替える必要があると予測しているが、地下水位が高い地点があることから、<u>①植栽基盤の整備にあたり排水不良に配慮が必要な場所については、マウンドを造成するなど、水捌け等に配慮した工法を検討すること。</u>さらに、<u>②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。</u></p>

表 12-1(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	
	修正箇所	修正内容
①植栽基盤は、土壌汚染対策工事を踏まえて、本事業の植栽にあたって必要な土壌量を上回る客土とする計画です。審査結果を踏まえ植栽基盤の具体的な内容については条例評価書に記載しました。	<p>第1章 指定開発行為の概要</p> <p>4 指定開発行為の目的、事業立案の経緯等及び内容</p> <p>(9) 緑化計画 【条例準備書：p.30】</p> <p>資料編第1章 指定開発行為の概要</p> <p>1 事業計画</p> <p>(1) 緑化計画 【条例準備書：p.資1】</p> <p>第5章 環境影響評価</p> <p>3 緑</p> <p>3.1 緑の質</p> <p>(3) 予測及び評価</p> <p>ア 緑の回復育成に伴う植栽予定樹種の環境適合性、植栽基盤の適否及び植栽基盤の整備に必要な土壌量</p> <p>(オ) 環境保全のための措置 【条例準備書：p.249】</p> <p>(カ) 評価 【条例準備書：p.249】</p> <p>第6章 環境保全のための措置 【条例準備書：p.504】</p> <p>第8章 環境影響の総合的な評価 【条例準備書：p.515】</p>	<p>緑化地における植栽基盤の配慮の内容と模式断面図として、「図 1-1 緑化地断面模式図（土壌汚染対策工事箇所）」を記載しました。</p> <p>【条例評価書：p.30、資1】</p> <p>緑の適切な回復育成及び植栽基盤としての土壌整備の観点から、環境保全のための措置を下記のとおり追記しました。</p> <p>「植栽基盤は、地下水位を踏まえて高木植栽箇所は水捌けに配慮し、マウンドアップするなど十分な土壌厚を確保する。」</p> <p>【条例評価書：p.249、504】</p> <p>緑の適切な回復育成及び植栽基盤としての土壌整備の観点から、評価を下記のとおり記載しました。</p> <p>「また、植栽基盤は、地下水位を踏まえて高木植栽箇所は水捌けに配慮し、マウンドアップするなど十分な土壌厚を確保するなどの環境保全のための措置を講ずる。」</p> <p>【条例評価書：p.249、517】</p>
②樹木の植栽にあたっては、植付けの適期を考慮するとともに、養生の実施を検討するなど、十分配慮します。また、植栽基盤の土壌厚については、市関係部署と十分協議し、計画を進めます。	_____	_____

表 12-1(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 ウ 騒音	<p>①計画地及び車両ルートが福祉施設、住宅等に近接していること、24時間稼働の物流施設を建設する計画であり駐車場の利用に伴う等価騒音レベルが昼間及び夜間において住居位置で環境基準値を上回る地点があると予測していることから、騒音の影響をさらに低減するための方策について検討すること。また、②車両の走行に伴う等価騒音レベルが環境基準値を上回る地点があると予測していることから、条例準備書に記載した環境保全のための措置等を徹底するとともに、<u>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周知すること。</u></p>
エ 振動	<p>①計画地及び車両ルートが福祉施設、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等を徹底するとともに、<u>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周知すること。</u></p>
オ 建設発生土	<p>①処理する建設発生土については、<u>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。</u></p>
カ 景観 (景観、圧迫感)	<p>①建物の形状、外壁の色彩等については、<u>景観形成方針を踏まえるとともに、市関係部署と協議すること。</u></p>
キ 日照障害	<p>①日影の影響を大きく受ける建物については、<u>その影響の程度について住民等に説明すること。</u></p>

表 12-1(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	
	修正箇所	修正内容
①本事業の実施にあたっては、駐車場の利用に伴う等価騒音レベルが環境保全目標を超過すると予測した地点があることを踏まえ、条例準備書に記載した環境保全のための措置を徹底し、騒音の影響の低減に努めます。また、騒音の影響をさらに低減するための方策として、環境保全のための措置を条例評価書に示しました。	<p>第 5 章 環境影響評価</p> <p>4 騒音・振動・低周波音</p> <p>4.1 騒音</p> <p>(3)予測及び評価</p> <p>エ 駐車場の利用に伴う騒音（等価騒音レベル）</p> <p>(オ)環境保全のための措置</p> <p>【条例準備書：p.310】</p> <p>第 6 章 環境保全のための措置</p> <p>【条例準備書：p.505】</p>	<p>騒音の影響をさらに低減するための取り組みとして、下記のとおり環境保全のための措置を追記しました。</p> <p>「車両出入口の分散化を検討する。」「物流以外のテナント誘致を検討する。」「小型電気自動車用充電設備設置による電気自動車の利用促進を図る。」「大型車についても、充電方法の規格統一などの動向を見ながら、電気自動車の利用促進を図る。」</p> <p>【条例評価書：p.310、505】</p>
②本事業の実施にあたっては、車両の走行に伴う等価騒音レベルが環境保全目標を超過すると予測した地点があることを踏まえ、条例準備書に記載した環境保全のための措置を徹底し、騒音の影響の低減に努めます。 また、工事着手前に周辺住民等に対して工事説明会を開催し、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。	_____	_____
①工事の実施にあたっては、条例準備書に記載した環境保全のための措置を徹底し、振動の影響の低減に努めます。 また、工事着手前に周辺住民等に対して工事説明会を開催し、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。	_____	_____
①工事完了時に再利用等を含めた処理・処分の実施内容を川崎市に報告します。	_____	_____
①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、市関係部署と十分協議し、計画を進めます。	_____	_____
①本計画建物による日影の影響を比較的大きく受ける住民等に対し、その影響の程度についてご理解いただけるよう説明しました。	_____	_____

表 12-1(7) 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 ク 風害	<p>①流体数値シミュレーションを用いた風環境の予測における予測条件として、具体的な計算条件及び風環境評価指標の適用等について、妥当性も含め、条例環境影響評価（以下「条例評価書」という。）において明らかにすること。</p> <p>また、②防風植栽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。</p>

表 12-1(8) 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	
	修正箇所	修正内容
①流体数値シミュレーションを用いた風環境の予測における予測条件及び風環境評価指標の適用等について、説明の追加などを行いました。	第 5 章 環境影響評価 6 構造物の影響 6.4 風害 (3)予測及び評価 ア 風向、風速の状況及びそれらの変化する地域の範囲並びに変化の程度、年間における風速の出現頻度 (エ)予測条件 【条例準備書：p.430、434、435、440、446】	乱流モデル・基礎方程式について、より詳細に記載しました。 【条例評価書：p.430】 メッシュ分割について、分割の設定方法についての説明を記載しました。 【条例評価書：p.434】 境界条件について、説明を記載した。また、移流項スキームについて、説明を記載しました。 【条例評価書：p.435】
	資料編第 2 章 環境影響評価 6.3 風害 (2)予測 ア 予測方法等 (エ)評価する風速の高さ設定 【条例準備書：p.資 131】	風環境評価について、高さ設定の説明を記載しました。 【条例評価書：p.440、446、資 135】
	資料編第 2 章 環境影響評価 6.3 風害 (2)予測 ア 予測方法等 (ア)解析手法 【条例準備書：p.資 129】	移流項スキームについて、ハイブリッド法(2次精度中心差分+1次精度風上差分)の検証結果を記載しました。 【条例評価書：p.資 129～133】
	資料編第 2 章 環境影響評価 6.3 風害 (2)予測 イ 予測結果 (イ)年間における風速の出現頻度	地上 5m での予測結果を追記しました。 【条例評価書：p.資 152～153】
②予測条件に用いた防風植栽を植栽するとともに、条例準備書に記載した環境保全のための措置を確実に実施することにより、防風対策への配慮を行います。	—————	—————

表 12-1(9) 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 ケ 地域交通 (交通混雑、交通安全)	<p>①交通混雑の予測の根拠とした現況道路の渋滞の状況について、条例評価書で明らかにするとともに、渋滞が発生している場合には、渋滞を考慮した流入交通需要を用いて、交通混雑の予測を行うこと。</p> <p>また、②計画地及び車両ルートが福祉施設、住宅等に近接していること、車両ルートが指定通学路を横断又は並行する箇所があること、歩車分離がなされていない区間があることから、交通安全対策について一層の検討を行い、その結果を条例評価書で明らかにするとともに、③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。</p>

表12-1(10) 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	
	修正箇所	修正内容
①現況道路の渋滞の状況については、現地調査を行った際の現況道路の状況を条例評価書に示しました。	第5章 環境影響評価 7 地域社会 7.1 地域交通（交通混雑、交通安全） (1)現況調査 オ 調査結果 (イ)道路の状況（自動車交通量及び歩行者・自転車交通量の状況） a 自動車交通量 【条例準備書：p.460】	現況道路の渋滞の状況について、現地調査を行った際の現況道路の状況を記載しました。 【条例評価書：p.460】
②交通安全対策については、工事中は工事用車両走行ルート上の危険箇所の周知と運転者への安全教育を徹底するとともに、供用時は交通安全への新たな取り組みを条例評価書に示しました。	第5章 環境影響評価 7 地域社会 7.1 地域交通（交通混雑、交通安全） (3)予測及び評価 イ 施設関連車両の走行により変化する交通流及び交通安全に及ぼす影響 (オ)環境保全のための措置 【条例準備書：p.487】 第6章 環境保全のための措置 【条例準備書：p.508】	交通安全への取り組みとして、下記のとおり環境保全のための措置を追記しました。 「市道荏宿小田中線（I）の一部区間の交通安全施設の新たな設置については適宜検討を進める。」 【条例評価書：p.487、508】
③工事着手前に周辺住民等に対して工事説明会を開催し、交通安全対策や、問合せ窓口等について周知を図ります。	—————	—————

表12-1(11) 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
<p>コ 温室効果ガス</p>	<p><u>①脱炭素社会の実現に向けて、温室効果ガスの削減に向けた一層の取組が求められていることから、エネルギー使用量の削減等につながる対策を講ずるよう努めること。</u></p>
<p>(2) 個別事項</p> <p>サ その他</p>	<p><u>①工事用車両の走行及び施設関連車両の走行に伴う予測の条件について、条例評価書で丁寧に記載すること。</u></p>
<p>(3) 環境配慮項目に関する事項</p>	<p><u>①条例準備書に記載した「ヒートアイランド現象」、「光害」、「地震時等の災害」、「地球温暖化」、「オゾン層」、「資源」、「エネルギー」、「生物多様性」及び「気候変動の影響への適応」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。</u></p>
<p>ア 光害</p>	<p><u>②計画地が福祉施設、住宅等に近接していることから、スポーツ施設以外の夜間照明についても配慮を要する照明を設置する場合には、環境配慮の措置について、条例評価書において明らかにすること。</u></p>
<p>(4) 事後調査に関する事項</p>	<p>事後調査については、工事中の「騒音」並びに供用時の「緑の質」及び「騒音」を行うとしているが、<u>①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。</u></p>

表12-1(12) 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	
	修正箇所	修正内容
①事業の実施にあたっては、条例準備書に記載した環境保全のための措置を実施するとともに、更なる温室効果ガスの削減に向けた取り組みを条例評価書に示しました。	<p>第5章 環境影響評価</p> <p>8 温室効果ガス</p> <p>8.1 温室効果ガス</p> <p>(3)予測及び評価</p> <p>(オ)環境保全のための措置</p> <p>【条例準備書：p.501】</p> <p>第6章 環境保全のための措置</p> <p>【条例準備書：p.508】</p>	<p>温室効果ガスの排出量の削減への取り組みとして、下記のとおり環境保全のための措置を追記しました。</p> <p>「計画建物は、ZEB（ネット・ゼロ・エネルギー・ビル）とすることを検討する。」「BELS の認証やCASBBE 評価を利用し、環境負荷の少ない計画とする。」「テナントなどへの低公害車利用を要請する。」「小型電気自動車用充電設備設置による電気自動車の利用促進を図る。」「大型車についても、充電方法の規格統一などの動向を見ながら、電気自動車の利用促進を図る。」</p> <p>【条例評価書：p.501、509】</p>
①工事用車両の走行及び施設関連車両の走行に伴う予測の条件について、条例評価書に示しました。	<p>第1章 指定開発行為の概要</p> <p>4 指定開発行為の目的、事業立案の経緯等及び内容</p> <p>(11)交通動線計画</p> <p>【条例準備書：p.36】</p> <p>(17)施工計画</p> <p>ウ 工事用車両運行計画</p> <p>【条例準備書：p.58】</p>	<p>大型車の入場及び出場ルートについて、各方面から計画地に向かう大型車の具体的な走行ルートを記載しました。</p> <p>【条例評価書：p.36】</p> <p>工事用車両の入場及び出場ルートについて、各方面から計画地に向かう工事用車両の具体的な走行ルートを記載しました。</p> <p>【条例評価書：p.58】</p>
①条例準備書に記載した「ヒートアイランド現象」、「光害」、「地震時等の災害」、「地球温暖化」、「オゾン層」、「資源」、「エネルギー」、「生物多様性」及び「気候変動の影響への適応」の各項目における環境配慮の措置について積極的に取り組み、その実施内容を川崎市に報告します。	_____	_____
①周辺の住環境への配慮として、光害における環境配慮項目に関する措置を加筆修正しました。	<p>第7章 環境配慮項目に関する措置</p> <p>【条例準備書 p.509】</p>	<p>光害における環境配慮項目に関する措置をより具体的に加筆修正しました。</p> <p>【条例評価書 p.511】</p>
①事後調査の実施にあたっては、「(2) 個別事項」の内容を踏まえ、計画的に実施します。	_____	_____

第 13 章 その他

第 13 章 その他

1 指定開発行為の実施に必要な許認可等の種類

指定開発行為の実施に必要な主な許認可等の種類は、表 11-1 に示すとおりである。

表 13-1 必要な主な許認可等

根拠法令	許認可等の種類
都市計画法第 29 条	開発行為の許可
都市計画法第 58 条の 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
景観法第 16 条	建築物等の建築等の届出
川崎市建築行為及び開発行為に関する総合調整条例第 20 条	対象事業の承認

2 条例評価書の作成者及び業務受託者の名称及び所在地

(1) 条例評価書の作成者

名 称 : 武蔵小杉特定目的会社
代表者 : 取締役 田淵 安春
住 所 : 東京都中央区日本橋一丁目 4 番 1 号

(2) 業務受託者

名 称 : 株式会社オオバ東京支店
代表者 : 支店長 皆木 信介
住 所 : 東京都千代田区神田錦町三丁目 7 番 1 号

3 事業内容等に関する問い合わせ窓口

名 称 : 株式会社 GS コーポレーション※
住 所 : 神奈川県川崎市中原区小杉町一丁目 529 番 1 号
電 話 : 090-4915-8250 (担当 : 垂水)

※武蔵小杉特定目的会社より、窓口業務全般を受託。

4 参考とした資料の目録

- (1) 「川崎市総合計画」(令和4年3月、川崎市)
- (2) 「川崎市都市計画マスタープラン全体構想」(平成29年3月改定、川崎市)
- (3) 「川崎市都市計画マスタープラン中原区構想」(令和3年8月、川崎市)
- (4) 「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」(平成29年3月、川崎市決定)
- (5) 「大気環境測定データ」(令和4年2月閲覧、川崎市環境局環境総合研究所ホームページ)
- (6) 「大気環境情報」(令和4年2月閲覧、川崎市環境局環境総合研究所ホームページ)
- (7) 「各種データ・資料 各地の気温、降水量、風など」(令和4年2月閲覧、気象庁ホームページ)
- (8) 「令和元年度 水質年報」(令和3年2月、川崎市)
- (9) 「令和2年度 川崎市の災害概要」(令和3年5月、川崎市)
- (10) 「川崎市町丁別世帯数・人口」(川崎市ホームページ)
- (11) 「川崎市統計書 令和3年(2021年)版」(令和4年3月、川崎市)
- (12) 「ガイドマップかわさき」(令和4年2月閲覧、川崎市ホームページ)
- (13) 「平成22年度 道路交通センサス 一般交通量調査」(令和4年2月閲覧、国土交通省)
- (14) 「平成27年度 道路交通センサス 一般交通量調査」(令和4年2月閲覧、国土交通省)
- (15) 「中原区ガイドマップ」(2022年4月、中原区)
- (16) 「さいわいガイドマップ」(2021年3月、幸区)
- (17) 「港北区ガイドマップ」(2021年3月、港北区)
- (18) 「港北区の公園・緑道」(令和4年2月閲覧、横浜市ホームページ)
- (19) 「横浜市文化財地図」(横浜市教育委員会ヒアリング)
- (20) 「令和3年度 環境局事業概要－公害編－」(令和4年2月、川崎市)
- (21) 「令和2年度 大気環境及び水環境の状況等について」(令和4年2月閲覧、川崎市ホームページ)
- (22) 「令和元年度 環境局事業概要－公害編－」(令和2年2月、川崎市)
- (23) 「令和2年度 環境局事業概要－公害編－」(令和3年3月、川崎市)
- (24) 「市内の標高(各年1月1日現在)」(川崎市ホームページ)
- (25) 「川崎都市計画図(中原区)」(平成28年3月、川崎市)
- (26) 「川崎都市計画図(幸区)」(平成29年3月、川崎市)
- (27) 「港北区都市計画図」(平成30年2月、横浜市)
- (28) 「土地利用現況図 平成27年度川崎市都市計画基礎調査(中原区)」(平成28年3月、川崎市)
- (29) 「土地利用現況図 平成27年度川崎市都市計画基礎調査(幸区)」(平成28年3月、川崎市)
- (30) 「神奈川県土地利用現況図(平成27年度都市計画基礎調査)(横浜東)」(平成26年、神奈川県)
- (31) 川崎市交通局、川崎鶴見臨港バス、東急バス(令和4年2月閲覧、各ホームページ)
- (32) 「令和元年度 大気環境及び水環境の状況等について」(令和3年7月、川崎市)
- (33) 「令和2年度 大気環境及び水環境の状況等について」(令和3年7月、川崎市)
- (34) 「地域環境管理計画」(令和3年3月改定、川崎市)
- (35) 「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)(国総研資料第671号)」(平成24年2月、国土交通省国土技術政策総合研究所)
- (36) 「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)
- (37) 「土壌環境基準 別表」(令和3年4月、環境省ホームページ)
- (38) 「造園施工管理 技術編 改訂25版」(平成17年5月、社団法人日本公園緑地協会)
- (39) 「造園施工管理 技術編」(昭和50年10月、社団法人日本公園緑地協会)
- (40) 「川崎市および周辺の植生－環境保全と環境保全林創造に対する植物学的研究－」(昭和56年、横浜植生学会)
- (41) 「神奈川県潜在自然植生」(昭和51年、神奈川県教育委員会)
- (42) 「植栽基盤整備技術マニュアル」(平成25年12月改定、財団法人日本緑化センター)
- (43) 「川崎市環境影響評価等技術指針」(令和3年3月改訂、川崎市)
- (44) 「騒音の大きさの目安」(令和4年2月閲覧、川崎市ホームページ)
- (45) 「川崎市告示第135号」(平成24年3月13日)
- (46) 「川崎市告示第92号」(昭和61年3月25日)
- (47) 「低騒音型・低振動型建設機械の指定に関する規定」(平成13年4月9日 国土交通省告示第487号)
- (48) 「建設工事に伴う騒音振動対策ハンドブック」(平成13年2月社団法人 日本建設機械化協会)

- (49) 「振動の大きさの目安」(令和4年2月閲覧、川崎市ホームページ)
- (50) 「川崎市告示第95号」(昭和61年3月25日)
- (51) 「土木研究所資料第1523号」(昭和54年 建設省土木研究所)
- (52) 「建設工事に伴う騒音振動対策ハンドブック 第3版」(社団法人日本建設機械施工協会)
- (53) 「土木研究所資料第4010号」(平成18年 独立行政法人土木研究所)
- (54) 「土木研究所資料第1739号」(昭和56年 建設省土木研究所)
- (55) 「令和3年度環境局事業概要－廃棄物編－」(令和3年9月、川崎市)
- (56) 「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、杉山ら)
- (57) 「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)平成12年、及川ら)
- (58) 「令和2年度川崎市産業廃棄物実態調査報告書(令和元年度実績)」(令和3年1月、川崎市)
- (59) 「令和3年度環境局事業概要－廃棄物編－」(令和3年9月、川崎市)
- (60) 「平成30年度建設副産物実態調査結果」(令和2年1月、国土交通省)
- (61) 「日影による中高層建築物の高さの制限(建築基準法第56条の2)のページ」(令和4年2月閲覧、川崎市ホームページ)
- (62) 「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)(改訂版)」(平成22年3月、社団法人日本C)
- (63) 「デジタル中継局開局情報」(令和3年9月閲覧、総務省ホームページ)
- (64) 「テレビ放送用電波の周波数一覧」(令和3年9月閲覧、一般社団法人映像情報メディア学会ホームページ)
- (65) 「2017年全国テレビジョン・FM・ラジオ放送局一覧」(令和3年9月閲覧、株式会社NHKアイテック)
- (66) 「衛星放送の現状[令和3年度第2四半期版]」(総務省情報流通行政局 衛星・地域放送課)(令和3年9月閲覧、スカパーJSAT株式会社ホームページ)
- (67) 「建築物荷重指針・同解説」(2015年2月、日本建築学会)
- (68) 「ビル風の基礎知識」(平成17年12月、風工学研究所)
- (69) 「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)
- (70) 「電気事業者別排出実績(特定排出者の温室効果ガス排出量算定用)－令和元年度実績－」(令和3年1月7日、環境省)
- (71) 「建築物エネルギー消費量調査報告書[第42報]」(令和2年4月、一般社団法人 日本ビルエネルギー総合管理技術協会)
- (72) 「平成23年度住宅・建築物高効率エネルギーシステム導入促進事業(建築物に係るもの)公募要領」(平成23年5月、(社)環境共生イニシアチブ)
- (73) 「太陽光発電導入ガイドブック」(2000年、NEDO 新エネルギー・産業技術総合開発機構)
- (74) 「日本国温室効果ガスインベントリ報告書」(令和3年4月、温室効果ガスインベントリオフィス)

本書では以下の地形図を使用している。

川崎市発行の地形図及びデジタル地形図

横浜市地形図 複製承認番号 平30建都計第9124号

修正箇所一覧

修正箇所一覧（条例審査書の審査結果を踏まえた条例準備書の修正箇所を除く）

(1/9)

	評価書修正箇所	修正内容等	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 【評価書記載ページ】
第1章	1 指定開発行為者	代表者を修正しました。	名 称：武蔵小杉特定目的会社 代表者：取締役 西川 康洋 【p. 1】	名 称：武蔵小杉特定目的会社 代表者：取締役 <u>田淵 安春</u> 【p. 1】
	4 指定開発行為の目的、事業立案の経緯等及び内容 (4) 環境配慮の内容等	語句を修正しました。	ウ 防災に関する配慮 防災設備 【p. 12】	ウ 防災に関する配慮 防災倉庫 【p. 12】
	4 指定開発行為の目的、事業立案の経緯等及び内容 (4) 環境配慮の内容等	文章表現を変更しました。	オ 周辺交通への配慮 ・市道中原 12 号線沿いの車両出入り口は、計画地西寄りとする ことで周辺の住宅に配慮した位置に設置する。 【p. 12】	オ 周辺交通への配慮 ・市道中原 12 号線沿いの車両出入り口は、 <u>施設関連車両が市道中原 12 号線を走行する距離が短くなるよう周辺の住宅に配慮して計画地西寄りに設置する。</u> 【p. 12】
	4 指定開発行為の目的、事業立案の経緯等及び内容 (6) 道路整備計画	文章の追記及び文章表現を変更しました。	計画地周辺の道路については、関係機関と協議の上、以下に示す道路整備を行い、計画地の道路となる部分は、川崎市に移管する計画である。 道路整備の内容は、一時停止車両が通行車両を妨げないように車両の通行をスムーズにするための道路の拡幅や歩車道を広げることにより安全な通行を促すための歩道等を整備し、周辺交通の転換や誘導は行わない計画である。 イ 市道荻宿小田中線（I） …計画地（K2）側の三菱ふそう前バス停及び西加瀬バス停は、既存バスベイの切り込み幅を拡幅する計画である。 【p. 15】	計画地周辺の道路については、関係機関と協議の上、以下に示す道路整備を行い、計画地内の道路となる部分は整備後、川崎市に移管する計画である。 道路整備の内容は、一時停止車両が通行車両を妨げないように車両の通行をスムーズにすることを目的として道路の拡幅を行うことや安全な通行を促すため歩車道の整備を行う計画であり、周辺交通の転換や誘導は行わない計画である。 イ 市道荻宿小田中線（I） …計画地（K2）側の三菱ふそう前バス停及び西加瀬バス停は、 <u>交通事故の抑制の観点から、バス停に停車中のバスの横を走行する際、車両が車線内で走行できるようにするために、既存バスベイの切り込み幅を拡幅する計画である。</u> 【p. 15】
	4 指定開発行為の目的、事業立案の経緯等及び内容 (7) 建築計画等	文章を追記しました。	計画地東側の市道荻宿小田中線（I）に面する店舗等の部分は、3階建てとし、地域住民などが利用できる施設とする計画である。 【p. 20】	計画地東側の市道荻宿小田中線（I）に面する店舗等の部分は、3階建てとし、 <u>地域密着型のスーパーマーケット</u> といった地域住民などが利用できる施設とする計画である。 【p. 20】
	4 指定開発行為の目的、事業立案の経緯等及び内容 (8) 施設計画	文章を追記しました。	【p. 29】	計画建物の管理運営は、大和ハウスグループの管理会社である大和ハウスプロパティマネジメント株式会社が行う予定である。 また、施設内には、警備員が常駐する防災センターを設ける計画であり、 <u>防災センターは周辺住民の問い合わせ窓口としても利用できるようにする予定である。</u> 【p. 29】

修正箇所一覧（条例審査書の審査結果を踏まえた条例準備書の修正箇所を除く）

(2/9)

	評価書修正箇所	修正内容等	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 【評価書記載ページ】
第1章	4 指定開発行為の目的、事業立案の経緯等及び内容 (11) 交通動線計画	文章を追記しました。	【p. 36】	<p>なお、車両の走行ルートについては、これらのルートを走行するものとし、個別住宅などへの配送を除き細街路を走行しない計画である。</p> <p>計画地に入出庫する大型車の合計は、平日は1日当たり約761台/日で、休日は約268台/日で平日の約35%と想定する。また、入出庫する大型車は、21時以降の深夜に集中させる計画としていない。</p> <p>【p. 36】</p>
	4 指定開発行為の目的、事業立案の経緯等及び内容 (16) 防・消火計画	文章を追記しました。	<p>消防水利は、既設消火栓に加えて新たに防火水槽を設置する計画である。</p> <p>また、計画建物には、屋内消火栓などの法令に準拠した消防設備を設置する計画である。</p> <p>【p50】</p>	<p>本事業では、火災時に備え、建築基準法及び消防法に基づいた消防設備を設置する計画である。</p> <p>消防水利は、計画地外の既設消火栓に加えて新たに計画地内に防火水槽を設置する計画であり、計画建物には、自動火災報知設備や防火シャッター、屋内消火栓など、法令に準拠した消防設備を設置する計画である。</p> <p>また、今後、防火・防災計画を策定し、定期的な防災訓練の実施や運用をする計画である。</p> <p>なお、本施設の防火センターは警備員が常駐しており、火災発生時は速やかに消防に連絡する体制とする計画である。</p> <p>消防設備の詳細については、今後、関係機関と協議の上、決定する。</p> <p>【p. 50】</p>
第5章	1 大気 1.1 大気質 (3)予測及び評価 ウ 駐車場の利用に伴う大気質濃度（二酸化窒素、浮遊粒子状物質） (オ)環境保全のための措置	文章を追記しました。	【p. 208】	<p>なお、入居するテナントへの要請を行う環境保全のための措置は、重要事項説明書及び賃貸借契約書に記載し、遵守の徹底に努める。</p> <p>【p. 208】</p>
	1 大気 1.1 大気質 (3)予測及び評価 エ 施設関連車両の走行に伴う大気質濃度（二酸化窒素、浮遊粒子状物質） (オ)環境保全のための措置	文章を追記しました。	【p. 216】	<p>なお、入居するテナントへの要請を行う環境保全のための措置は、重要事項説明書及び賃貸借契約書に記載し、遵守の徹底に努める。</p> <p>【p. 216】</p>

修正箇所一覧（条例審査書の審査結果を踏まえた条例準備書の修正箇所を除く）

(3/9)

評価書修正箇所	修正内容等	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 【評価書記載ページ】
第5章 2 土 2.1 土壌汚染 (3)予測及び評価 ア 土壌汚染の内容及び処理・処分方法 (エ) 予測結果	文章を修正しました。	…確認されていることが記載されているが、現行の土壌汚染対策法の調査内容に不足していることから、調査結果の検証を行い、追加の調査を実施中である。 …調査及び手続きを実施の上、VOC、重金属、油分については、封じ込めを行う計画であるため、適正に処理・処分されると予測する。 【p. 222】	…確認されていることが記載されている。また、追加調査の結果、前土地所有者による自主調査結果と同様に、第一種特定有害物質（VOC）、第二種特定有害物質（重金属）及び油分が確認され、第二帯水層への地下水汚染については、前土地所有者による自主調査と同様に確認されなかった。 令和5年3月7日付で形質変更時要届出区域に指定（指-126号）された計画地（K2）の土壌汚染状況図は、資料編（p.資52参照）に示すとおりである。 …調査及び手続きを実施の上、自主的に計画地の敷地境界付近の土中に遮水壁を設置し、地表面は計画構造物と遮水シートで被うことにより計画地とその周辺地を遮断する計画であり、遮水壁外周部の土壌・地下水汚染は別途浄化するため、適正に処理・処分されると予測する。 【p. 222】
2 土 2.1 土壌汚染 (3)予測及び評価 ア 土壌汚染の内容及び処理・処分方法 (カ) 評価	文章を修正しました。	…確認されていることが記載されている。 …調査及び手続きを実施の上、VOC、重金属については関係部署との協議及び指導などに基づいた適切な対策を行う計画であり、油分については、封じ込めを行う計画であるため、適正に処理・処分されると予測した。 【p. 223】	…確認されていることが記載されている。また、追加調査の結果、前土地所有者による自主調査結果と同様に、第一種特定有害物質（VOC）、第二種特定有害物質（重金属）及び油分が確認され、第二帯水層への地下水汚染については、前土地所有者による自主調査と同様に確認されなかった。 …調査及び手続きを実施の上、自主的に計画地の敷地境界付近の土中に遮水壁を設置し、地表面は計画構造物と遮水シートで被うことにより計画地とその周辺地を遮断する計画であり、遮水壁外周部の土壌・地下水汚染は別途浄化するため、適正に処理・処分されると予測した。 【p. 223】
4 騒音・振動・低周波音 4.1 騒音 (2)環境保全目標	語句を修正しました。	表 5. 4. 1-12 環境保全目標 供用時 駐車場の利用に伴う騒音（等価騒音レベル） 【一般地域（B地域）】 【p. 269】	表 5. 4. 1-12 環境保全目標 供用時 駐車場の利用に伴う騒音（等価騒音レベル） 【一般地域（A及びB地域）】 【p. 269】
4 騒音・振動・低周波音 4.1 騒音 (2)環境保全目標	文章を追記しました。	また、遮音パネルは図 5. 4. 1-10(1)に示すとおり、約 1.5m の遮音パネルを北側から西側にかけての車路沿い及び南側から西側にかけての車路沿いに設けるものと想定した。 【p. 302】	また、約 1.5m のランプ外周部の立ち上がりについても考慮するとともに、遮音パネルは図 5. 4. 1-10(1)に示すとおり、約 1.5m の遮音パネルを北側から西側にかけての車路沿い及び南側から西側にかけての車路沿いに設けるものと想定した。 【p. 302】
4 騒音・振動・低周波音 4.1 騒音 (3)予測及び評価 エ 駐車場の利用に伴う騒音（等価騒音レベル） (オ)環境保全のための措置	文章を追記しました。	【p. 310】	なお、入居するテナントへの要請を行う環境保全のための措置は、重要事項説明書及び賃貸借契約書に記載し、遵守の徹底に努める。 【p. 310】

	評価書修正箇所	修正内容等	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 【評価書記載ページ】
第5章	4 騒音・振動・低周波音 4.1 騒音 (3)予測及び評価 オ 施設関連車両の走行に伴う道路交通騒音（等価騒音レベル） (オ)環境保全のための措置	文章を追記しました。	【p. 317】	<p>なお、入居するテナントへの要請を行う環境保全のための措置は、重要事項説明書及び賃貸借契約書に記載し、遵守の徹底に努める。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・物流以外のテナント誘致を検討する。 ・小型電気自動車用充電設備設置による電気自動車の利用促進を図る。 ・大型車についても、充電方法の規格統一などの動向を見ながら、電気自動車の利用促進を図る。 <p>【p. 317】</p>
	4 騒音・振動・低周波音 4.2 振動 (3)予測及び評価 ウ 施設関連車両の走行に伴う道路交通振動（振動レベル(L ₁₀ ）） (オ)環境保全のための措置	文章を追記しました。	【p. 349】	<p>なお、入居するテナントへの要請を行う環境保全のための措置は、重要事項説明書及び賃貸借契約書に記載し、遵守の徹底に努める。</p> <p>【p. 349】</p>
	7 地域社会 7.1 地域交通(交通混雑、交通安全) (3)予測及び評価 ア 工事用車両の走行により変化する交通流及び交通安全に及ぼす影響 (ウ)予測条件及び予測方法	文章を追記しました。	<p>それをもとに、信号交差点における交差点需要率及び車線混雑度の算定を行った。</p> <p>【p. 474】</p>	<p>それをもとに、信号交差点における交差点需要率及び車線混雑度の算定を「<u>平面交差の計画と設計基礎編</u>」(交通工学研究会、2018年11月)を用いて行った。</p> <p>【p. 474】</p>
	7 地域社会 7.1 地域交通(交通混雑、交通安全) (3)予測及び評価 ア 工事用車両の走行により変化する交通流及び交通安全に及ぼす影響 (エ)予測結果 c 工事用車両の走行により交通安全に及ぼす影響	表現を変更しました。	<p>一方、労災病院前交差点付近はマウントアップとガードパイプの設置が片側のみ、平間交差点付近は安全施設の設置がないことから、工事用車両走行ルートの一部の区間では、歩行者に対する安全への注意及び配慮が必要であると予測する。</p> <p>また、工事用車両走行ルート上には複数指定通学路が並行及び横断する箇所があるが、横断歩道や信号、歩道橋が整備されていることから、交通安全は確保されるものと予測する。</p> <p>【p. 477】</p>	<p>工事用車両走行ルート上には複数指定通学路が並行及び横断する箇所があるが、横断歩道や信号、歩道橋が整備されていることから、交通安全は確保されるものと予測する。</p> <p>一方、労災病院前交差点付近はマウントアップとガードパイプの設置が片側のみ、平間交差点付近は安全施設の設置がないことから、工事用車両走行ルートの一部の区間では、歩行者に対する安全への注意及び配慮が必要であると予測する。</p> <p>【p. 477】</p>
	7 地域社会 7.1 地域交通(交通混雑、交通安全) (3)予測及び評価 ア 工事用車両の走行により変化する交通流及び交通安全に及ぼす影響 (オ)環境保全のための措置	表現を変更しました。	<p>・工事用車両の出入口付近には、必要に応じて交通誘導員を配置し、一般車両及び歩行者の安全を確保するとともに、周辺道路の円滑な交通流の確保に努める。</p> <p>【p. 478】</p>	<p>・工事時間帯については、工事用車両の出入口付近に交通誘導員を配置し、一般車両及び歩行者の安全を確保するとともに、周辺道路の円滑な交通流の確保に努める。</p> <p>【p. 478】</p>

	評価書修正箇所	修正内容等	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 【評価書記載ページ】
第5章	7 地域社会 7.1 地域交通(交通混雑、交通安全) (3)予測及び評価 ア 工事用車両の走行により変化する交通流及び交通安全に及ぼす影響 (カ)評価	表現を変更しました。	一方、労災病院前交差点付近はマウントアップとガードパイプの設置が片側のみ、平間交差点付近は安全施設の設置がないことから、工事用車両走行ルートの一部の区間では、歩行者に対する安全への注意及び配慮が必要であると予測した。 また、工事用車両走行ルート上には複数指定通学路が並行及び横断する箇所があるが、横断歩道や信号、歩道橋が整備されていることから、交通安全は確保されるものと予測した。 【p. 478】	工事用車両走行ルート上には複数指定通学路が並行及び横断する箇所があるが、横断歩道や信号、歩道橋が整備されていることから、交通安全は確保されるものと予測した。 一方、労災病院前交差点付近はマウントアップとガードパイプの設置が片側のみ、平間交差点付近は安全施設の設置がないことから、工事用車両走行ルートの一部の区間では、歩行者に対する安全への注意及び配慮が必要であると予測した。 【p. 478】
	7 地域社会 7.1 地域交通(交通混雑、交通安全) (3)予測及び評価 ア 工事用車両の走行により変化する交通流及び交通安全に及ぼす影響 (カ)評価	表現を変更しました。	工事の実施にあたっては、工事用車両が特定の日または時間帯に集中しないよう、計画的な運行管理を行う。また、工事用車両の出入口付近には、必要に応じて交通誘導員を配置し、一般車両及び歩行者の安全を確保するとともに、周辺道路の円滑な交通流の確保に努めるなどの環境保全のための措置を講ずる。 【p. 478】	工事の実施にあたっては、工事用車両が特定の日または時間帯に集中しないよう、計画的な運行管理を行う。また、 <u>工事時間帯については、工事用車両の出入口付近に交通誘導員を配置し、一般車両及び歩行者の安全を確保するとともに、周辺道路の円滑な交通流の確保に努めるなどの環境保全のための措置を講ずる。</u> 【p. 478】
	7 地域社会 7.1 地域交通(交通混雑、交通安全) (3)予測及び評価 イ 施設関連車両の走行により変化する交通流及び交通安全に及ぼす影響 (ウ)予測条件及び予測方法	文章を追記しました。	【p. 482】	<u>なお、交通量の補正については、「道路の交通容量」(昭和59年9月、日本道路協会)に示された普通車換算台数(大型車:1.7、二輪車:0.33)による補正値を適用し、補正をした交通量で交通容量検討を行った。</u> 【p. 482】
	7 地域社会 7.1 地域交通(交通混雑、交通安全) (3)予測及び評価 イ 施設関連車両の走行により変化する交通流及び交通安全に及ぼす影響 (エ)予測結果 d 施設関連車両の走行により交通安全に及ぼす影響	表現を変更しました。	一方、労災病院前交差点付近はマウントアップとガードパイプの設置が片側のみ、平間交差点付近は安全施設の設置がないことから、歩行者に対する安全への配慮が必要であると予測する。 なお、市道中原12号線は、計画地(K2)に接する範囲は車道、歩道を拡幅し、自転車ナビライン※を設置する計画であり、計画地(K2)から計画地(K2)西側の主要地方道鶴見溝ノ口線に至るまでの区間は、新たな道路幅員構成にあわせた白線などの路面表示とする計画であることから、交通安全は確保されるものと予測する。 また、施設関連車両走行ルート上には複数指定通学路が並行及び横断する箇所があるが、横断歩道や信号、歩道橋が整備されていることから、交通安全は確保されるものと予測する。 【p. 486】	<u>なお、市道中原12号線は、計画地(K2)に接する範囲は車道、歩道を拡幅し、自転車ナビライン※を設置する計画であり、計画地(K2)から計画地(K2)西側の主要地方道鶴見溝ノ口線に至るまでの区間は、新たな道路幅員構成にあわせた白線などの路面表示とする計画であることから、交通安全は確保されるものと予測する。</u> <u>施設関連車両走行ルート上には複数指定通学路が並行及び横断する箇所があるが、横断歩道や信号、歩道橋が整備されていることから、交通安全は確保されるものと予測する。</u> 一方、労災病院前交差点付近はマウントアップとガードパイプの設置が片側のみ、平間交差点付近は安全施設の設置がないことから、歩行者に対する安全への配慮が必要であると予測する。 【p. 486】

修正箇所一覧（条例審査書の審査結果を踏まえた条例準備書の修正箇所を除く）

(6/9)

	評価書修正箇所	修正内容等	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 【評価書記載ページ】
第5章	7 地域社会 7.1 地域交通(交通混雑、交通安全) (3)予測及び評価 イ 施設関連車両の走行により変化する交通流及び交通安全に及ぼす影響 (オ)環境保全のための措置	文章を追記しました。	【p. 487】	なお、入居するテナントへの要請を行う環境保全のための措置は、重要事項説明書及び賃貸借契約書に記載し、遵守の徹底に努める。 【p. 487】
	7 地域社会 7.1 地域交通(交通混雑、交通安全) (3)予測及び評価 イ 施設関連車両の走行により変化する交通流及び交通安全に及ぼす影響 (オ)環境保全のための措置	表現を変更しました。	・物流倉庫へ入庫する大型車の出入口付近には、必要に応じて交通誘導員を配置し、一般車両及び歩行者の安全を確保するとともに、周辺道路の円滑な交通流の確保に努める。 【p. 487】	・計画地東側の物流倉庫へ入庫する大型車の出入口付近には、交通誘導員を歩車道の往來が多い時間帯などに配置し、一般車両及び歩行者の安全を確保するとともに、周辺道路の円滑な交通流の確保に努める。 【p. 487】
	7 地域社会 7.1 地域交通(交通混雑、交通安全) (3)予測及び評価 イ 施設関連車両の走行により変化する交通流及び交通安全に及ぼす影響 (オ)環境保全のための措置	表現を変更しました。	・周辺道路の混雑を避けるために、パス予約システムの導入を検討する。 【p. 487】	・入庫待ち車両の発生を抑制し、周辺道路の混雑を避けるために、パス予約システムを導入する。 【p. 487】
	7 地域社会 7.1 地域交通(交通混雑、交通安全) (3)予測及び評価 イ 施設関連車両の走行により変化する交通流及び交通安全に及ぼす影響 (オ)環境保全のための措置	文章を追記しました。	【p. 487】	・デジタルツールの活用により、ドライバーの運転への集中や労務負荷の低減を図るとともに路上駐車防止により交通事故発生抑制に努める。 【p. 487】
	7 地域社会 7.1 地域交通(交通混雑、交通安全) (3)予測及び評価 イ 施設関連車両の走行により変化する交通流及び交通安全に及ぼす影響 (オ)環境保全のための措置	文章を追記しました。	【p. 487】	・教育機関と連携し、通学時間帯の安全パトロールの実施などの交通安全対策を検討する。 【p. 487】
	7 地域社会 7.1 地域交通(交通混雑、交通安全) (3)予測及び評価 イ 施設関連車両の走行により変化する交通流及び交通安全に及ぼす影響 (カ)評価	表現を変更しました。	一方、労災病院前交差点付近はマウントアップとガードパイプの設置が片側のみ、平間交差点付近は安全施設の設置がないことから、歩行者に対する安全への配慮が必要であると予測した。 なお、市道中原12号線は、計画地(K2)に接する範囲は車道、歩道を拡幅し、自転車ナビラインを設置する計画であり、計画地(K2)から計画地(K2)西側の主要地方道鶴見溝ノ口線に至るまでの区間は、新たな道路幅員構成にあわせた白線などの路面表示とする計画であることから、交通安全は確保されるものと予測した。 また、施設関連車両走行ルート上には複数指定通学路が並行及び横断する箇所があるが、横断歩道や信号、歩道橋が整備されていることから、交通安全は確保されるものと予測した。 【p. 488】	なお、市道中原12号線は、計画地(K2)に接する範囲は車道、歩道を拡幅し、自転車ナビラインを設置する計画であり、計画地(K2)から計画地(K2)西側の主要地方道鶴見溝ノ口線に至るまでの区間は、新たな道路幅員構成にあわせた白線などの路面表示とする計画であることから、交通安全は確保されるものと予測した。 また、施設関連車両走行ルート上には複数指定通学路が並行及び横断する箇所があるが、横断歩道や信号、歩道橋が整備されていることから、交通安全は確保されるものと予測した。 一方、労災病院前交差点付近はマウントアップとガードパイプの設置が片側のみ、平間交差点付近は安全施設の設置がないことから、歩行者に対する安全への配慮が必要であると予測した。 【p. 488】

修正箇所一覧（条例審査書の審査結果を踏まえた条例準備書の修正箇所を除く）

(7/9)

	評価書修正箇所	修正内容等	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 【評価書記載ページ】
第5章	7 地域社会 7.1 地域交通(交通混雑、交通安全) (3)予測及び評価 イ 施設関連車両の走行により変化する交通流及び交通安全に及ぼす影響 (カ)評価	表現を変更しました。	本事業の実施にあたっては、周辺の混雑状況を把握した上で、極力、車両の出入りの時間帯を分散させるようテナントへの要請を行う。また、物流倉庫へ入出庫する大型車の出入口付近には、必要に応じて交通誘導員を配置し、一般車両及び歩行者の安全を確保するとともに、周辺道路の円滑な交通流の確保に努めるなどの環境保全のための措置を講ずる。 【p. 488】	本事業の実施にあたっては、周辺の混雑状況を把握した上で、極力、車両の出入りの時間帯を分散させるようテナントへの要請を行う。また、計画地東側の物流倉庫へ入出庫する大型車の出入口付近には、 <u>交通誘導員を歩車道の往來が多い時間帯などに配置し、一般車両及び歩行者の安全を確保するとともに、周辺道路の円滑な交通流の確保に努めるなどの環境保全のための措置を講ずる。</u> 【p. 488】
第6章	表6-1(6)環境保全のための措置	表現を変更しました。	・工事用車両の出入口付近には、必要に応じて交通誘導員を配置し、一般車両及び歩行者の安全を確保するとともに、周辺道路の円滑な交通流の確保に努める。 【p. 508】	・工事時間帯については、 <u>工事用車両の出入口付近に交通誘導員を配置し、一般車両及び歩行者の安全を確保するとともに、周辺道路の円滑な交通流の確保に努める。</u> 【p. 508】
	表6-1(6)環境保全のための措置	表現を変更しました。	・物流倉庫へ入出庫する大型車の出入口付近には、必要に応じて交通誘導員を配置し、一般車両及び歩行者の安全を確保するとともに、周辺道路の円滑な交通流の確保に努める。 【p. 508】	・計画地東側の物流倉庫へ入出庫する大型車の出入口付近には、 <u>交通誘導員を歩車道の往來が多い時間帯などに配置し、一般車両及び歩行者の安全を確保するとともに、周辺道路の円滑な交通流の確保に努める。</u> 【p. 508】
	表6-1(6)環境保全のための措置	表現を変更しました。	・周辺道路の混雑を避けるために、バース予約システムの導入を検討する。 【p. 508】	・ <u>入庫待ち車両の発生を抑制し、周辺道路の混雑を避けるために、バース予約システムを導入する。</u> 【p. 508】
	表6-1(6)環境保全のための措置	文章を追記しました。	【p. 508】	・ <u>デジタルツールの活用により、ドライバーの運転への集中や労務負荷の低減を図るとともに路上駐車防止により交通事故発生抑制に努める。</u> 【p. 508】
	表6-1(6)環境保全のための措置	文章を追記しました。	【p. 487】	・ <u>教育機関と連携し、通学時間帯の安全パトロールの実施などの交通安全対策を検討する。</u> 【p. 487】
第7章	表7-1(1)環境配慮項目に関する措置	語句を修正しました。	地震時等の災害 供用時 防災備蓄倉庫 【p. 509】	地震時等の災害 供用時 防災倉庫 【p. 511】
	表7-1(1)環境配慮項目に関する措置	文章を追記しました。	地震時等の災害 供用時 【p. 509】	地震時等の災害 供用時 ・災害時には、 <u>緊急支援物資の受入・保管・搬出等への協力に対応できるよう関係機関と調整を図る。</u> 【p. 511】
	表7-1(2)環境配慮項目に関する措置	文章を追記しました。	地球温暖化 供用時 【p. 510】	地震時等の災害 供用時 ・ <u>小型電気自動車用充電設備を設置して電気自動車の利用促進を図り、温室効果ガス排出量の削減を図る。</u> ・ <u>大型車についても、充電設備の規格統一などの動向を見ながら、電気自動車の利用促進に向けた取り組みを行う。</u> 【p. 512】

修正箇所一覧（条例審査書の審査結果を踏まえた条例準備書の修正箇所を除く）

(8/9)

	評価書修正箇所	修正内容等	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 【評価書記載ページ】
第7章	表7-1(3)環境配慮項目に関する措置	文章を追記しました。	気候変動の影響への適応 供用時 【p. 511】	気候変動の影響への適応 供用時 ・水害時には、ランプを利用した車での垂直避難を行えるようにすることなどについて、対応できる関係機関と調整を図る。 【p. 513】
第8章	表8-1(2) 環境影響評価の結果	文章を追記しました。	計画地（K2）は、土壌汚染状況の概略を把握することを目的とした、前土地所有者による計画地（K2）の調査結果（自主調査、平成28年6月）によると、第一種特定有害物質（VOC）、第二種特定有害物質（重金属）及び油分などが計画地の一部で確認されていることが記載されている。 本事業では、新築工事に先立ち、「土壌汚染対策法」及び「川崎市公害防止等生活環境の保全に関する条例」に基づく調査及び手続きを実施の上、VOC、重金属については関係部署との協議及び指導などに基づいた適切な対策を行う計画であり、油分については、封じ込めを行う計画であるため、適正に処理・処分されると予測した。 【p. 515】	計画地（K2）は、土壌汚染状況の概略を把握することを目的とした、前土地所有者による計画地（K2）の調査結果（自主調査、平成28年6月）によると、第一種特定有害物質（VOC）、第二種特定有害物質（重金属）及び油分などが計画地の一部で確認されていることが記載されている。また、追加調査の結果、前土地所有者による自主調査結果と同様に、第一種特定有害物質（VOC）、第二種特定有害物質（重金属）及び油分が確認され、第二帯水層への地下水汚染については、前土地所有者による自主調査と同様に確認されなかった。 本事業では、新築工事に先立ち、「土壌汚染対策法」及び「川崎市公害防止等生活環境の保全に関する条例」に基づく調査及び手続きを実施の上、自主的に計画地の敷地境界付近の土中に遮水壁を設置し、地表面は計画構造物と遮水シートで被うことにより計画地とその周辺地を遮断する計画であり、遮水壁外周部の土壌・地下水汚染は別途浄化するため、適正に処理・処分されると予測した。 【p. 517】
	表8-1(10) 環境影響評価の結果	表現を変更しました。	一方、労災病院前交差点付近はマウントアップとガードパイプの設置が片側のみ、平間交差点付近は安全施設の設置がないことから、工事用車両走行ルートの一部の区間では、歩行者に対する安全への注意及び配慮が必要であると予測した。 また、工事用車両走行ルート上には複数指定通学路が並行及び横断する箇所があるが、横断歩道や信号、歩道橋が整備されていることから、交通安全は確保されるものと予測した。 【p. 523】	工事用車両走行ルート上には複数指定通学路が並行及び横断する箇所があるが、横断歩道や信号、歩道橋が整備されていることから、交通安全は確保されるものと予測した。 一方、労災病院前交差点付近はマウントアップとガードパイプの設置が片側のみ、平間交差点付近は安全施設の設置がないことから、工事用車両走行ルートの一部の区間では、歩行者に対する安全への注意及び配慮が必要であると予測した。 【p. 525】
	表8-1(10) 環境影響評価の結果	表現を変更しました。	工事の実施にあたっては、工事用車両が特定の日または時間帯に集中しないよう、計画的な運行管理を行う。また、工事用車両の出入口付近には、必要に応じて交通誘導員を配置し、一般車両及び歩行者の安全を確保するとともに、周辺道路の円滑な交通流の確保に努めるなどの環境保全のための措置を講ずる。 【p. 523】	工事の実施にあたっては、工事用車両が特定の日または時間帯に集中しないよう、計画的な運行管理を行う。また、工事時間帯については、工事用車両の出入口付近に交通誘導員を配置し、一般車両及び歩行者の安全を確保するとともに、周辺道路の円滑な交通流の確保に努めるなどの環境保全のための措置を講ずる。 【p. 525】

修正箇所一覧（条例審査書の審査結果を踏まえた条例準備書の修正箇所を除く）

(9/9)

	評価書修正箇所	修正内容等	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 【評価書記載ページ】
第8章	表8-1(11) 環境影響評価の結果	表現を変更しました。	<p>一方、労災病院前交差点付近はマウントアップとガードパイプの設置が片側のみ、平間交差点付近は安全施設の設置がないことから、歩行者に対する安全への配慮が必要であると予測した。</p> <p>なお、市道中原12号線は、計画地（K2）に接する範囲は車道、歩道を拡幅し、自転車ナビラインを設置する計画であり、計画地（K2）から計画地（K2）西側の主要地方道鶴見溝ノ口線に至るまでの区間は、新たな道路幅員構成にあわせた白線などの路面表示とする計画であることから、交通安全は確保されるものと予測した。</p> <p>また、施設関連車両走行ルート上には複数指定通学路が並行及び横断する箇所があるが、横断歩道や信号、歩道橋が整備されていることから、交通安全は確保されるものと予測した。</p> <p>【p. 524】</p>	<p>なお、市道中原12号線は、<u>計画地（K2）に接する範囲は車道、歩道を拡幅し、自転車ナビラインを設置する計画であり、計画地（K2）から計画地（K2）西側の主要地方道鶴見溝ノ口線に至るまでの区間は、新たな道路幅員構成にあわせた白線などの路面表示とする計画であることから、交通安全は確保されるものと予測した。</u></p> <p>また、<u>施設関連車両走行ルート上には複数指定通学路が並行及び横断する箇所があるが、横断歩道や信号、歩道橋が整備されていることから、交通安全は確保されるものと予測した。</u></p> <p><u>一方、労災病院前交差点付近はマウントアップとガードパイプの設置が片側のみ、平間交差点付近は安全施設の設置がないことから、歩行者に対する安全への配慮が必要であると予測した。</u></p> <p>【p. 526】</p>
	表8-1(11) 環境影響評価の結果	表現を変更しました。	<p>本事業の実施にあたっては、周辺の混雑状況を把握した上で、極力、車両の出入りの時間帯を分散させるようテナントへの要請を行う。また、物流倉庫へ入庫する大型車の出入口付近には、必要に応じて交通誘導員を配置し、一般車両及び歩行者の安全を確保するとともに、周辺道路の円滑な交通流の確保に努めるなどの環境保全のための措置を講ずる。</p> <p>【p. 524】</p>	<p>本事業の実施にあたっては、周辺の混雑状況を把握した上で、極力、車両の出入りの時間帯を分散させるようテナントへの要請を行う。また、<u>計画地東側の物流倉庫へ入庫する大型車の出入口付近には、交通誘導員を歩車道の往来が多い時間帯などに配置し、一般車両及び歩行者の安全を確保するとともに、周辺道路の円滑な交通流の確保に努めるなどの環境保全のための措置を講ずる。</u></p> <p>【p. 526】</p>
第13章	2 条例評価書の作成者及び業務受託者の名称及び所在地	代表者を修正しました。	<p>名称：武蔵小杉特定目的会社 代表者：取締役 西川 康洋 【p. 723】</p>	<p>名称：武蔵小杉特定目的会社 代表者：取締役 田淵 安春 【p. 725】</p>
資料編第1章	1 事業計画 (2) 施設関連車両	説明の補足及び表現を変更しました。	<p>本事業における施設関連車両の設定は、次のとおりとした。 【p. 資1】</p>	<p><u>供用時の計画交通量を算定するための計画建物の床面積は、表1-1、物流倉庫の大型車の発集量の設定は、表1-2、店舗等、スポーツ施設の小型車の発集量の設定は、表1-3～4、各施設の用途別交通量は、表1-5、本事業の時間帯別入出庫台数は、表1-6に示すとおりである。</u> 【p. 資1】</p>
資料編第2章	1 大気 1.1 大気質 (2) 予測 イ 予測結果 (イ) 施設関連車両の走行に伴う大気質濃度予測結果（二酸化窒素、浮遊粒子状物質）	誤記を修正しました。	<p>工事用車両の走行に伴う 【p. 資47】</p>	<p>施設関連車両の走行に伴う 【p. 資47】</p>
	2 土 2.1 土壌汚染 (1) 調査 ア 地歴の状況及び土壌汚染の発生源の状況	資料を追加しました。	<p>【-】</p>	<p>図2.2.1-2 計画地（K2）の土壌汚染状況図 【p. 資52】</p>