

令和5年度第7回川崎市環境影響評価審議会 次第

日 時 令和5年11月7日（火）9時30分～12時00分（予定）

場 所 オンライン会議（川崎市役所本庁舎 301、302会議室）

1 議事

- (1) （仮称）登戸駅前地区市街地再開発事業に係る条例環境影響評価準備書について（答申案審議）
- (2) JR 東日本南武線連続立体交差事業（矢向駅～武蔵小杉駅間）に係る条例環境影響評価準備書について（事業者説明）

2 その他

諮問文（JR 東日本南武線連続立体交差事業（矢向駅～武蔵小杉駅間）に係る条例環境影響評価準備書）

資料1－1 （仮称）登戸駅前地区市街地再開発事業に係る条例環境影響評価準備書についての個別審査意見

資料1－2 （仮称）登戸駅前地区市街地再開発事業に係る条例環境影響評価準備書の審査結果について（答申案）

資料2 （仮称）登戸駅前地区市街地再開発事業に係る条例環境影響評価準備書

資料3 条例準備書の説明会の開催結果報告書

資料4 （仮称）登戸駅前地区市街地再開発事業に係る条例見解書

資料5 （仮称）登戸駅前地区市街地再開発事業に係る条例公聴会会議録

資料6 JR 東日本南武線連続立体交差事業（矢向駅～武蔵小杉駅間）（第2種行為）に係る手続き経過

資料7 JR 東日本南武線連続立体交差事業（矢向駅～武蔵小杉駅間）に係る条例環境影響評価準備書

資料8 条例準備書の説明会の開催結果報告書

資料9 JR 東日本南武線連続立体交差事業（矢向駅～武蔵小杉駅間）に係る条例見解書

資料10 JR 東日本南武線連続立体交差事業（矢向駅～武蔵小杉駅間）に係る条例公聴会会議録

(仮称) 登戸駅前地区市街地再開発事業に係る条例環境影響評価準備書についての
個別審査意見書

項 目	個別審査意見
大気質 (佐田委員)	<p>予測評価における気象条件のうち、風向及び風速は最寄りの多摩測定局におけるデータを使用し、計画地における現地調査結果とは相関があるとしている。ただし、両者間には周辺の地物等の違いに起因すると推定される最多風向（風配図）や平均風速の差違もあることから、予測評価における適切な気象データであるのかなど、使用した気象データには不確かさがあるかも知れないことに留意して欲しい。</p>
緑（緑の質） (濱野委員)	<p>緑化計画では、4段落目で植栽場所の構造物による人工環境や自然植生等を考慮して、「駅前空間にふさわしい多様な緑の創出を図る計画である。」としている（P38）。しかし、表 1.4-9 の主な植栽予定樹種（P39）は各区分に 2～4 種の樹種が示されているのみで、緑化計画の多様な緑の創出とは乖離した説明である。</p> <p>屋上緑化は、事業者説明によれば、地被類は植栽しないとのことである。それならば屋上環境と多様性を配慮した配植となるように低木を選定すべきであり、提示されている 3 種類では対応しきれない。</p> <p>シラカシ群集ケヤキ亜群集の代償植生には、P329、表 5.5.1-5 樹木活力度調査結果の種名が該当するので、これをリストアップする必要がある。現存植生調査位置と潜在植生図の区分が一致しているので妥当性がある。</p> <p>緑化計画で示している多様な緑の創出を行う植栽予定樹種は、現存植生と潜在自然植生のデータを整理・分析して選定すべきである。植栽予定樹種の再考を求める。</p> <p>事業者は、緑化の説明に関して「川崎市緑化指針」に出ていることを繰り返しているが、この指針は川崎市全般を対象とするものである。対象地の自然環境（気象・大気・動植物・・・）、交通、文化等は、事業毎に異なるものであり、ここに事業地の特徴がある。これを反映した環境影響評価図書を作成することが肝要と考える。</p>

項 目	個別審査意見
緑（緑の質） （持田委員）	<p>p 38 の記述では緑化面積は 1,205 m²となっているが、p 23 表 1.4-6 土地利用計画表では緑化地は約 90 m²で土地利用の 1.5%となっている。樹木が配置される場所の土地利用区分は通路・アプローチ・空地等の区分であり、緑化地とは言えないのではないかと。そして図 1.4-10 (1) (2) では植栽位置が解らず、客土、植穴等が解るように図 1.4-13 と同様な断面図で図示され、地下の構造物との距離を数値で示されたい。</p> <p>また地被類は大景木・高木の根元部分 1 m²に植栽するとなっているが、大景木や高木は樹高 10m以上になり、根張りは 3m×3m×3m以上となるので、それに対応した土壌層の幅と厚さが確保されなければ 10 年後、20 年後には枯死することが考えられる。</p>
景観 （神山委員）	<p>準備書p. 366-367 を読むと、11 地点中 8 地点において「ランドマーク」という語が使用される。ランドマークとは日本国語辞典によると「土地や景観の目印となる山や高層建築など、際立った特徴を持つもの。」狭義の意味では、「歴史的、文化的に価値のある建造物、記念物、町並み、領域の境界を示す境界標」である。</p> <p>ランドマークという語を使用する限り、対象の建築物は、際立った特徴があると言え、「周囲に調和する」「周囲の建築物と一体となった」などの評価をすることは矛盾する。なお、ランドマークは、狭義の意味では、歴史的、文化的に価値のある建造物なので、これに当てはまらない。景観影響評価を再考する必要がある。</p> <p>準備書p. 368-378 の景観変化を見る限り、ほぼすべての地点で景観変化が顕著である。これほどに地域の景観に影響を与えるのであるなら、その代償として、市民が納得できるような公共性の高い空間を提示すべきである。</p> <p>以上の景観影響を鑑みると、その代償として、一般市民が公共空間として使用できる空間を提示すべきであるが、電車の使用時間（始発、終電）のみの開放性となり、公共空間としての提供が限定的である。川崎市と協議の上、公共性の高いアクセスと空間を市民に提供することが必要である。</p>

項 目	個別審査意見
<p style="text-align: center;">風害 (菊本委員)</p>	<p>風害の予測方法に関して、以下の点についてより明確に示す必要がある。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現地調査結果と一般環境大気測定局多摩測定局での風の相関性について、風向のみならず風速についての相関性や平均的な大きさの一致度を示す必要がある。 ・風洞実験における風速鉛直分布のモデリング方法について、計画地近辺の北から東側にかけて存在する多摩川の取り扱いにより予測結果が変化する可能性がある。地表面粗度区分Ⅲに対応する風速鉛直分布を採用した根拠や妥当性を明確に説明する必要がある。 ・風速比の基準風速に用いられている多摩測定局の測定位置と風洞実験における模型内基準風速の測定位置との関係を明確にする必要がある。 <p>風害の予測結果として、日常風の頻度に基づく評価尺度により、通年での風環境評価は、建設後（防風対策後）において計画建築物周囲ではいずれも領域AまたはBの範囲に収まると予測されている。しかし、風向毎の風速比を見ると、北よりの風向において登戸野川線沿い（測定点番号 27, 28, 29）および登戸 3 号街区公園付近（測定点番号 77, 78）などで 0.8 ～0.9 程度の比較的大きな値となっている。また、登戸野川線沿いの一地点（測定点番号 26）では西風向で風速比が 1 を超えている（約 1.1）。そして、これの地点の風速比は、建設後の状況においては、本計画で計画されている防風対策の有無で大きく変化していない。限られた風向ではあるが、これらの風向や位置において顕著な風環境の悪化が生じた場合、計画地内の防風植栽の追加などでは大きな効果が望めないものと思われる。よって計画段階からの十分な配慮が期待されるとともに、適切な事後調査も実施されたい。</p>

項 目	個別審査意見
<p>地域交通 (交通安全、 交通混雑) (田中委員)</p>	<p>交通混雑の予測について、No.2 稲生橋交差点は、予測結果上は交通処理可能とされる数値となっておりますが、限界値にかなり近い値となっており、また流入路Aの右折車線は混雑度 1.0 を超えているのでそこからはみ出した滞留車両により工事車両・関係車両が利用する左折・直進車線にも影響が及ぶ可能性があります。工事中・供用後の状況をモニタリングしていただき、渋滞などの問題が生じた場合には交通管理者と適切な対応を協議していただく必要があると思います。</p> <p>計画地北側（登戸駅側）の新設交差点の予測評価は行っていないとのこと説明でした。信号制御秒数などが未定なので予測は難しいと思いますが、駅前で通行する車両・人とも多くなると予想されるので、供用後の状況をモニタリングしていただき、安全性・円滑性の問題が生じた場合には交通管理者と適切な対応を協議していただく必要があると思います。</p>
<p>気候変動の 影響への適応 (吉田委員)</p>	<p>本事業の計画地は、すでに最大 5 m の浸水が想定されており、今後の気候変動により、さらなる浸水に侵される可能性が指摘される。防災拠点として、災害時の生活者や利用者の安全確保のため、十分な対策が必要である。</p> <p>駅近郊、また、公園替わりの広場も備えた施設であるため、歩行ルートや広場の暑熱対策を慎重に検討する必要がある。十分な緑陰や、照り返しの抑えられる、浸透性のある地表を活用していただきたい。</p>

**（仮称）登戸駅前地区市街地再開発事業に係る
条例環境影響評価準備書の
審査結果について（答申案）**

令和 5 年 11 月

川崎市環境影響評価審議会

まえがき

(仮称) 登戸駅前地区市街地再開発事業は、登戸駅前地区市街地再開発準備組合が、川崎都市計画事業登戸土地区画整理事業区域内の多摩区登戸 90 街区の一部の約 0.6ha の区域において、用途地域等の変更を前提に、地上 38 階、地下 2 階建ての共同住宅、商業施設、歩行者デッキ及びオープンスペースを整備するものである。

計画地は、J R 南武線登戸駅、小田急小田原線登戸駅前に位置し、用途地域は商業地域に指定されている。現況は、店舗、事業所、住宅、駐車場等として利用されている。

計画地の周辺は、北側には、登戸駅及び駅前広場、J R 南武線、主要地方道幸多摩線並びに多摩川、西側には小田急小田原線（高架）が存在している。

本審議会では、当該地域の状況等を踏まえ、指定開発行為に係る条例環境影響評価準備書（以下「条例準備書」という。）等について総合的に審査し、次の結果を得たものである。

目 次

1	指定開発行為の概要.....	1
2	審査意見.....	3
	(1) 全般的事項.....	3
	(2) 環境影響評価項目に関する事項.....	3
	ア 温室効果ガス.....	3
	イ 大気質.....	3
	ウ 騒音.....	3
	エ 振動.....	4
	オ 廃棄物等（建設発生土）.....	4
	カ 緑（緑の質、緑の量）.....	4
	キ 景観.....	5
	ク 日照阻害.....	5
	ケ テレビ受信障害.....	5
	コ 風害.....	5
	サ コミュニティ施設.....	5
	シ 地域交通（交通安全、交通混雑）.....	6
	(3) 環境配慮項目に関する事項.....	6
	ア 気候変動の影響への適応.....	6
3	審議経過.....	7

1 指定開発行為の概要

(1) 指定開発行為者

名 称：登戸駅前地区市街地再開発準備組合

代表者：理事長 井出 正文

住 所：東京都渋谷区道玄坂一丁目 21 番 1 号

(2) 指定開発行為の名称及び種類

名 称：(仮称) 登戸駅前地区市街地再開発事業

種 類：高層建築物の新設（第 1 種行為）

住宅団地の新設（第 3 種行為）

大規模建築物の新設（第 2 種行為）

(川崎市環境影響評価に関する条例施行規則別表第 1 の 3 の項、
4 の項及び 15 の項に該当)

(3) 指定開発行為を実施する区域

位 置：多摩区登戸 90 街区の一部

(川崎都市計画事業登戸土地区画整理事業区域内)

区域面積：約 5,950 m²

用途地域：商業地域

(4) 計画の概要

ア 目的

共同住宅及び商業施設の新設

イ 土地利用計画

土地利用区分	面積 (m ²)	構成比 (%)	備 考
計画建築物	約 4,160	約 69.9	建築面積を示す
車路	約 65	約 1.1	
通路・アプローチ・空地等	約 1,635	約 27.5	広場を含む
緑化地	約 90	約 1.5	
合 計	約 5,950	100.0	

ウ 建築計画等

項目	概要	
主要用途	共同住宅、商業施設	
敷地面積	約 5,950m ²	
建築面積	約 4,160m ²	
建ぺい率	約 70%	
延べ面積	約 63,500m ²	
	住宅 ^{※1※2}	約 44,000m ²
	商業 ^{※1}	約 11,000m ²
	駐車場	約 6,500m ²
	駐輪場	約 2,000m ²
容積対象床面積	約 44,000m ²	
容積率	約 740% ^{※3}	
建築物の階数	地上 38 階、地下 2 階	
建築物の高さ	約 140m 塔屋等含む最高高さ 約 146m	
建築物の構造	鉄筋コンクリート造	
計画戸数	約 450 戸	
駐車場台数	約 250 台	
バイク駐輪場台数	約 8 台	
自転車駐輪場台数	約 1,100 台	
緑被率	約 20.2%	

注) ※1 住宅及び商業の延べ面積には、共用部分の面積も含む。

※2 住宅の附帯施設（駐車場 3,200m²、駐輪場 1,400m²）を含めた延べ面積は 50,000m²未満（48,600m²）の計画である。

※3 用途地域等の変更により、容積率の最高限度は 740%となる予定である。

2 審査意見

(1) 全般的事項

本指定開発行為は、共同住宅、商業施設、歩行者デッキ及びオープンスペースを整備するものであり、工事中や供用時における環境上の配慮が求められることから、条例準備書に記載した環境保全のための措置を実施するとともに、本審査意見の内容を確実に遵守する必要がある。

また、工事着手前に周辺住民等に対する工事説明等を行い、環境影響に係る低減策、問合せ窓口等について周知する必要がある。

(2) 環境影響評価項目に関する事項

ア 温室効果ガス

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、計画建物の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必要がある。

イ 大気質

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、短期曝露の指針値の上限値に比較的近いと予測していること、計画地と多摩測定局の最多風向や平均風速に差異があることから、窒素酸化物の排出量を低減するため、条例準備書に記載した環境保全のための措置を徹底する必要がある。

計画地及び車両ルートが住宅等に近接していることから、条例準備書に記載した環境保全のための措置を徹底する必要がある。

ウ 騒音

計画地及び車両ルートが住宅等に近接していること、沿道における等価騒音レベルが既に環境基準を超えている地点があることから、条例準備書に記載した環境保全のための措置を徹底するとともに、工事工程、作業時間、工事用車両の運行時間等について、工事着手前に周辺住民等への周知を図る必要がある。

エ 振動

計画地及び車両ルートが住宅等に近接していることから、条例準備書に記載した環境保全のための措置を徹底するとともに、工事工程、作業時間、工事用車両の運行時間等について、工事着手前に周辺住民等へ周知を図る必要がある。

オ 廃棄物等（建設発生土）

処理する建設発生土については、再利用等を含めた処理方法について、その実施内容を市に報告する必要がある。

カ 緑（緑の質、緑の量）

(ア) 緑の質

駅前空間にふさわしい多様な緑の創出を図る計画としていることから、緑化指針のゾーン別の緑化方針等を踏まえるとともに、現存植生状況及び生育状況、周辺地域の生育木並びに潜在自然植生の調査結果に基づき植栽予定樹種を選定する必要がある。

広場等では、その用途を踏まえ、地被植物等による更なる植栽を検討する必要がある。

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層の幅と厚さの確保について、市関係部署と協議するとともに、地下構造物があることから、地下構造物との離隔状況等を条例評価書で示す必要がある。

(イ) 緑の量

新たに植栽する樹木等の適正な管理及び育成に努める必要がある。

キ 景観

事業による環境影響及び環境保全のための措置を改めて検討し、その結果を踏まえ、環境保全目標との整合性について再度検討する必要がある。

計画地は景観まちづくり先導地区に位置づけられていることから、建物の形状、外壁の色彩等については、市関係部署と協議する必要がある。

ク 日照障害

日影の影響を比較的大きく受ける建物については、その影響の程度について住民等に説明する必要がある。

ケ テレビ受信障害

障害が発生したときの問合せ窓口を関係住民に明らかにし、その対策については確実に実施する必要がある。

コ 風害

現地調査結果と多摩測定局測定データの風速についての相関性や平均的な大きさの一致度、地表面粗度区分Ⅲに対応する風速鉛直分布を採用した根拠や妥当性、及び風速比の基準風速に用いられている多摩測定局の測定位置と風洞実験における模型内基準風速の測定位置との関係を条例評価書で示す必要がある。

風速比が建設後に大きく変化し、防風対策後でも低減しない地点があることを踏まえ、計画段階から十分な配慮を行うとともに、適切に事後調査を実施する必要がある。

サ コミュニティ施設

児童・生徒数の増加については、義務教育施設の対応が必要なことから、市関係部署へ工期、入居予定状況等について早期に情報を提供する必要がある。

シ 地域交通（交通安全、交通混雑）

稲生橋交差点の交差点需要率が将来基礎交通量において限界値に近いこと、流入路Aの第2走行車線の車線別混雑度が将来基礎交通量において1.0を超えており、工事用車両及び施設関連車両が走行する第1走行車線に影響を及ぼす可能性があること、流入路Aの第1走行車線の車線別混雑度が将来基礎交通量において0.9を超過していることから、条例準備書に記載した環境保全のための措置を徹底するとともに、発生集中台数が想定を超える場合には、交通管理者と対策について協議をする必要がある。

計画地北側の新設交差点は、駅前であること、道路構造等が現地調査時点から変化することから発生集中台数が想定を超える場合には、交通管理者と対策について協議をする必要がある。

計画地及び車両ルートが住宅等に近接していること、工事用車両ルートの一部が指定通学路と一部重複または横断することから、工事に当たっては、交通安全対策を最優先するとともに、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間合せ窓口等について周知を徹底する必要がある。

(3) 環境配慮項目に関する事項

条例準備書に記載した「地震時等の災害」、「生物多様性」、「地球温暖化対策」、「気候変動の影響への適応」及び「資源」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必要がある。

ア 気候変動の影響への適応

計画地の浸水深を踏まえ、防災拠点として、生活者や利用者の安全確保のために十分な対策を検討する必要がある。

計画地の立地特性や広場等の用途を踏まえ、十分な緑陰の確保、照り返し抑制効果や浸透性のある地表素材の採用等、暑熱対策を検討する必要がある。

3 審議経過

令和4年2月16日	市長から審議会に条例方法書について諮問
2月16日	現地視察
4月20日	審議会（事業者説明及び審議）
5月27日	審議会（答申案審議）
5月30日	審議会から市長に条例方法書について答申
令和5年9月19日	市長から審議会に条例準備書について諮問
9月20日	審議会（事業者説明及び審議）
11月7日	審議会（答申案審議）

JR 東日本南武線連続立体交差事業（矢向駅～武蔵小杉駅間）
（第2種行為）に係る環境影響評価の手續経過

手續経過

- 令和5年1月12日 指定開発行為実施届の受理及び条例環境影響評価準備書の受領
- 1月20日 条例環境影響評価準備書の公告及び縦覧開始
- 2月 4日 条例環境影響評価準備書の説明会（第1回）の開催
参加者数：182名
- 2月 7日 条例環境影響評価準備書の説明会（第2回）の開催
参加者数：106名
- 2月 8日 条例環境影響評価準備書の説明会（第3回）の開催
参加者数：102名
- 2月11日 条例環境影響評価準備書の説明会（第4回）の開催
参加者数：184名
- 3月 6日 条例環境影響評価準備書の縦覧終了、意見書の提出締切
意見書の提出 5名 5通
- 8月 4日 条例見解書の受領
- 8月16日 条例見解書の公告及び縦覧開始
- 8月30日 条例見解書の縦覧終了
条例環境影響評価準備書等に関する公聴会において意見を述べたい旨の申出締切
意見を述べたい旨の申出人数 1名
- 9月14日 条例環境影響評価準備書等に関する公聴会開催の公告
- 9月30日 条例環境影響評価準備書等に関する公聴会開催
公述人数 1名
- 11月 6日 市長から審議会宛て諮問
- 11月 7日 審議会（事業者説明）