

第5章 環境保全のための措置

第5章 環境保全のための措置

本事業では、工事中及び供用時の環境影響要因に対し、「地域環境管理計画」の地域別環境保全水準を達成するとともに、環境への影響を実行可能な範囲内でできる限り低減するために、種々の環境保全のための措置を講じる計画である。

環境保全のための措置の内容は、表5-1(1)～(4)に示すとおりである。

表 5-1(1) 環境保全のための措置

環境影響評価項目		環境影響要因	環境保全のための措置の内容
地球環境	温室効果ガス	踏切の除去 (供用時)	<ul style="list-style-type: none"> ・変電設備は、最新の高効率な設備を導入する。 ・鉄道車両は、可能な限り省電力型のものを使用し、温室効果ガスの排出を抑制する。 ・駅部の照明には消費電力が少なく、長寿命のLED照明などを使用し、温室効果ガスの排出を抑制する。
大気	大気質	建設機械の稼働 (工事中)	<ul style="list-style-type: none"> ・建設機械は、可能な限り最新の排出ガス対策型建設機械を使用する。 ・建設機械は、集中稼働を避け、効率的な稼働に努める。 ・建設機械による負荷を極力少なくするための施工方法や手順等に十分に配慮する。 ・建設機械のオペレーターに対して、不要なアイドリングや空ふかしをしないよう、工事業者が指導を行う。 ・工事の始業前には、建設機械の点検を行い、整備不良、劣化等による排出ガス性能の低下を防止する。 ・工事に伴う粉じんを防止するため、必要に応じて散水等を行う。
		工事用車両の走行 (工事中)	<ul style="list-style-type: none"> ・工事用車両は、可能な限り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。 ・工事用車両の不要な空ふかし、急加速等の高負荷運転の防止、アイドリングストップ等のエコドライブの指導を工事業者が行う。 ・工事の始業前には、工事用車両の点検を行い、整備不良、劣化等による排出ガス除去性能の低下を防止する。 ・工事用車両は、最新の排出ガス規制適合車の使用に努める。 ・工事用車両が工事現場周辺で駐停車しないよう指導等を行う。 ・工事用車両(通勤車両)については、利用台数の抑制を図るため工事業者へ相乗りを促す。

表 5-1(2) 環境保全のための措置

環境影響評価項目		環境影響要因	環境保全のための措置の内容
騒音・振動・低周波音	騒音	建設機械の稼働 (工事中)	<ul style="list-style-type: none"> 建設機械は、可能な限り最新の低騒音型建設機械を使用する。 建設機械は、集中稼働を避け、効率的な稼働に努める。 建設機械による負荷を極力少なくするための施工方法や手順等に十分に配慮する。 建設機械のオペレーターに対して、不要なアイドリングや空ふかしをしないよう、工事業者が指導を行う。 工事の際には、仮囲い（鋼板製：高さ約2m）を設置し、遮蔽効果により周辺地域への騒音の防止に努める。 工事の始業前に建設機械の点検を行い、整備不良・劣化等による騒音レベルの上昇を防止する。
		工事用車両の走行 (工事中)	<ul style="list-style-type: none"> 工事用車両は、可能な限り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。 工事用車両の不要な空ふかし、急加速等の高負荷運転の防止、アイドリングストップ等のエコドライブの指導を工事業者が行う。 工事の始業前に工事用車両の点検を行い、整備不良・劣化等による騒音の上昇を防止する。 工事用車両(通勤車両)については、利用台数の抑制を図るため工事業者へ相乗りを促す。
		変電所の稼働 (供用時)	<ul style="list-style-type: none"> 変電所内に設置する騒音の大きな機器については、必要に応じて吸音処理を施した室内への配置等を実施する。 屋上階に設置する室外送風機については、消音装置の設置等を実施する。 設備機器については、低騒音型機器の導入に努める。 定期的に設備機器等の整備、点検を行い、整備不良・劣化等による騒音の上昇を防止する。
		列車の走行 (供用時)	<ul style="list-style-type: none"> 高架化区間の軌道には、ロングレールを採用し、鉄道騒音の低減に努める。 レールの重軌条化（より重いレールに交換）を実施し、鉄道騒音の低減に努める。 コンクリート道床区間では、原則として、弾性バラスト軌道を採用し、鉄道騒音の低減に努める。 防音壁を設置し、鉄道騒音の低減に努める。 車両及び軌道の定期的な検査、保守作業を実施し、車輪及びレールの摩耗等に起因する鉄道騒音が増大しないよう維持管理に努める。

表 5-1(3) 環境保全のための措置

環境影響評価項目		環境影響要因	環境保全のための措置の内容
騒音・振動・低周波音	振 動	建設機械の稼働(工事中)	<ul style="list-style-type: none"> 建設機械は、集中稼働を避け、効率的な稼働に努める。 建設機械による負荷を極力少なくするための施工方法や手順等に十分に配慮する。 工事の始業前に建設機械の点検を行い、整備不良・劣化等による振動を防止する。
		工事用車両の走行(工事中)	<ul style="list-style-type: none"> 工事用車両は、可能な限り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。 工事用車両の不要な空ふかし、急加速等の高負荷運転の防止等のエコドライブの指導を工事業者が行う。 工事の始業前に工事用車両の点検を行い、整備不良・劣化等による振動の上昇を防止する。 工事用車両(通勤車両)については、利用台数の抑制を図るため工事業者へ相乗りを促す。
		列車の走行(供用時)	<ul style="list-style-type: none"> 高架化区間の軌道には、ロングレールを採用し、鉄道振動の低減に努める。 レールの重軌条化(より重いレールに交換)を実施し、鉄道振動の低減に努める。 車両及び軌道の定期的な検査、保守作業を実施し、車輪及びレールの摩耗等に起因する鉄道振動が増大しないよう維持管理に努める。
廃棄物等	産業廃棄物	工事の影響(工事中)	<ul style="list-style-type: none"> 建設廃棄物の分別を徹底し、再資源化等に努める。 金属くずは可能な限り有価物として売却する。
	建設発生土	工事の影響(工事中)	<ul style="list-style-type: none"> 建設発生土は、施工業者の残土受入れリストやネットワークを利用して可能な限り工事間利用等の再利用に努め、再利用が困難なものに関しては処分先を指定して適正に処理する。
景観	景観、圧迫感	高架又は盛土構造、駅舎等の存在(供用時)	<p><景観></p> <ul style="list-style-type: none"> 周辺の建物を大きく超える高さ、周辺からの視界を著しく遮る構造物とせず、既設の建物と一体となった景観を形成する計画とする。 計画する施設は、デザインに統一性を持たせ、水平方向の連続性を保つ計画とする。 駅部の材質、色彩、デザイン等の詳細は今後決定するが、景観に配慮した計画とする。
構造物の影響	日照阻害	高架又は盛土構造、駅舎等の存在(供用時)	<ul style="list-style-type: none"> 計画施設は、可能な限り高さを抑えた設計とするなど、鉄道施設の構造及び高さに配慮する。
	テレビ受信障害	高架又は盛土構造、駅舎等の存在、列車の走行(供用時)	<ul style="list-style-type: none"> 計画施設は、可能な限り高さを抑えた設計とするなど、鉄道施設の構造及び高さに配慮する。 工事中及び供用時ともに本事業の実施に伴い発生するテレビ受信障害については、障害の発生状況について実態調査を行い、事前調査の結果と照合、確認のうえ、その内容に応じて適切な改善対策を講じる。 テレビ電波受信障害に関する住民からの問合せに対応するため、工事中及び供用時に問合せ窓口等を設置する。

表 5-1(4) 環境保全のための措置

環境影響評価項目		環境影響要因	環境保全のための措置の内容
地域交通	交通安全、交通混雑	工事用車両の走行(工事中)	<p><工事用車両の走行に係る交通安全への影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・工事用車両(大型車)の運転者とともに、工事関係者の通勤車両等(小型車)の運転者に対しても、路上駐車及び路上待機の禁止や交通ルールの順守、通学する児童・生徒を含む歩行者及び自転車の横断及び通行に十分配慮するなどの交通安全教育を行う。 ・工事用車両の出入に際しては、ガードマンを配置し、交通誘導を行う。 ・指定通学路となっている工事用車両走行ルートでは、関係機関と十分に協議し、通学時間帯を可能な限り避けた運行計画とする等、児童の安全の確保に配慮する。 <p><工事用車両の走行に係る交通流への影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・工事用車両が特定の時間に集中しないように工程等の管理や配車の計画を行う。 ・通勤等の車両については、工事業者に相乗りを促進し、周辺への交通負荷を軽減する。
安全	火災、爆発、化学物質の漏洩等	変電所の稼働(供用時)	<ul style="list-style-type: none"> ・計画施設の変電所設備には、法令に基づき、火災報知器、消火器及び不活性ガス消火設備等の消防用設備等を設置する。 ・取り扱う危険物は、気密性容器に入れ、施錠できる保管庫にて管理を行うなど、法規制・基準を順守して適正に取り扱い、保管を行う。 ・「消防法」に準拠して業務上取扱者を選任し、適正な取扱いや保管を行う。 ・高圧ガスは、「高圧ガス保安法」の規定及び川崎市の指導に沿った高圧ガス保管庫に保管するとともに、地震災害でのボンベの転倒や機器の損傷を防止する安全対策を施す。 ・火災・爆発が生じないように、法規制・基準に基づく適切な設備側の対策を行う。 ・各物質の取り扱いにおける有害性・危険性、緊急時の対応などについて安全確保のための組織体制の確立等を行うとともに、従業者に対して定期的な教育、訓練を継続して行う。

第6章 環境配慮項目に関する措置

第6章 環境配慮項目に関する措置

第3章で選定した環境配慮項目に関する措置は、表6-1に示すとおりである。

表6-1 環境配慮項目に関する措置

環境配慮項目	措置の内容	
	工事中	供用時
電磁波・電磁界	—	○ 変電所は、電磁波・電磁界が用地境界で「鉄道営業法」や「電気事業法」に基づく規制値以下となるよう機器配置等を行う。
光害	—	○ 一般部では、防音壁を設置することにより、鉄道車両のライトが外部に大きく漏れ出さないようにする。 ○ 駅部では、照明が外部に大きく漏れ出さないようにする。
地震時等の災害	—	○ 「鉄道営業法」や「建築基準法」等の法令に基づき、耐震性に十分配慮した構造設計とする。 ○ 防災マニュアルの作成や防災訓練などを通じて、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。
地球温暖化対策	○ 建設機械や工事用車両は、可能な限り低燃費なものを使用し、温室効果ガスの排出を抑制する。 ○ 建設機械による負荷を極力少なくするための施工方法や手順等を検討し、建設機械の効率的な稼働に努め、温室効果ガスの排出を低減する。 ○ 工事用車両のアイドリングストップ等のエコドライブを徹底し、不要な温室効果ガスの排出を防止する。 ○ 建設資材の調達にあたっては、可能な限り温室効果ガスの抑制に配慮した資材を採用する。	—
資源	○ 建設資材について、コンクリート型枠など、極力再生品を採用し、資源の有効利用の推進を図る。	—

第7章 環境影響の総合的な評価

第7章 環境影響の総合的な評価

本事業は、道路と鉄道を立体交差する「都市計画法」に規定する都市計画事業であり、都市計画事業施行者である川崎市が、鉄道事業者である東日本旅客鉄道の協力を得て、JR南武線の矢向駅から武蔵小杉駅間の約4.5kmを連続立体交差化し、9箇所の踏切を除去することで、道路交通の円滑化、地域分断を解消し、安全で利便性が高く災害に強いまちづくりを推進するものである。

計画区間は、平坦な地形となっているが、計画区間周辺は主に人工地形である盛土地となっており、低地の微高地である自然堤防及び砂堆・砂州や低地の一般面である旧河道も分布している。また、計画区間は、現在、そのほとんどが現状のJR南武線の路線となっており、計画区間周辺は、主に住宅用地、集合住宅用地となっているほか、学校をはじめとした文教・厚生用地や軽工業用地等がみられる。

第3章「環境影響評価項目の選定等」に基づき選定した環境影響の調査、予測及び評価を実施する項目について、環境影響評価を行った結果は表7-1(1)～(5)に示すとおりである。

対象事業を実施することにより、温室効果ガス、大気質（建設機械の稼働、工事用車両の走行）、騒音（建設機械の稼働、工事用車両の走行、変電所の稼働、列車の走行）、振動（建設機械の稼働、工事用車両の走行、列車の走行）、産業廃棄物、建設発生土、景観、日照障害、テレビ受信障害、地域交通（交通安全、交通混雑）及び安全の項目に対しては、環境負荷を生じさせる可能性があるものの、各種の環境保全のための措置を講じることにより、その影響を低減し、環境保全目標を概ね満足することができると思われる。

さらに、予測評価項目以外にも、電磁波・電磁界、光害、地震時等の災害、地球温暖化対策及び資源に関して、事業内容と立地環境特性を勘案して各種の措置を講じる計画である。

以上のことから、本事業は、周辺環境との調和が保たれ、環境保全に十分に配慮した連続立体交差化の事業であると評価する。

表7-1(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
地球環境	温室効果ガス	<p><供用時> 供用時における踏切の除去に係る自動車の踏切遮断待ちの解消により、二酸化炭素排出量が約390.0t/年削減するものと予測する。 さらに、本事業では、鉄道車両は、可能な限り省電力型のものを使用し、温室効果ガスの排出を抑制するなどの環境保全のための措置を講じることから、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>
大気	大気質	<p><工事中> 建設機械の稼働に係る長期将来濃度（最大値）は、二酸化窒素が0.038ppm（日平均値の年間98%値）、浮遊粒子状物質が0.037mg/m³（日平均値の年間2%除外値）となり、いずれも環境保全目標（二酸化窒素：0.06ppm以下、浮遊粒子状物質：0.10mg/m³以下）を満足するものと予測する。 また、建設機械の稼働に係る短期将来濃度（最大値）は、二酸化窒素が0.189ppm、浮遊粒子状物質が0.066mg/m³となり、環境保全目標（二酸化窒素：0.2ppm以下、浮遊粒子状物質：0.20mg/m³以下）を満足するものと予測する。 さらに、本事業では、可能な限り最新の排出ガス対策型建設機械を使用するなどの環境保全のための措置を講じることから、周辺地域の大気質に著しい影響を及ぼすことはないものと評価する。</p> <p>工事用車両の走行に係る大気質は、二酸化窒素については、最大値が0.035ppm（日平均値の年間98%値）、浮遊粒子状物質については、最大値が0.035mg/m³（日平均値の年間2%除外値）となり、いずれも環境保全目標（二酸化窒素：0.06ppm以下、浮遊粒子状物質：0.10mg/m³以下）を満足するものと予測する。 さらに、本事業では、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じることから、沿道の大気質に著しい影響を及ぼすことはないものと評価する。</p>
騒音・振動・低周波音	騒音	<p><工事中> 建設機械の稼働に係る騒音レベルの最大値は、計画区間東側の敷地境界で75.0デシベルとなり、環境保全目標（85デシベル以下）を満足するものと予測する。 さらに、本事業では、可能な限り最新の低騒音型建設機械を使用するなどの環境保全のための措置を講じることから、周辺地域の生活環境の保全に支障のないものと評価する。</p> <p>工事用車両の走行に係る騒音レベルは、53.9～67.7デシベルとなり、地点⑫、⑬及び地点⑮、⑯の南側を除き環境保全目標を満足するものと予測する。 また、地点⑫、⑬及び地点⑮、⑯の南側については、環境保全目標を超過するものの、当該地点は現況騒音レベルがすでに環境保全目標を超過しており、工事用車両の走行に係る騒音レベルの増加量は0.1～0.2デシベル程度であるものと予測する。 さらに、本事業では、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じることから、沿道の生活環境の保全に支障のないものと評価する。</p>

表7-1(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
騒音・振動・低周波音	騒音	<p><供用時> 変電所の稼働に係る騒音レベルの最大値は、変電所西側敷地境界で44.4デシベルとなり、いずれの時間区分においても環境保全目標（昼間：55デシベル以下、朝・夕：50デシベル以下、夜間：45デシベル以下）を満足するものと予測する。</p> <p>さらに、本事業では、定期的に設備機器の整備、点検を行い、整備不良・劣化等による騒音の上昇を防止するなどの環境保全のための措置を講じることから、周辺地域の生活環境の保全に支障のないものと評価する。</p> <p>列車の走行に係る騒音の影響は、測線1～測線7で昼間49.1～52.6デシベル、夜間45.9～48.9デシベルであり、いずれも環境保全目標を満足するものと予測する。</p> <p>さらに、本事業では、車両及び軌道の定期的な検査、保守作業を実施し、車輪及びレールの摩耗等に起因する鉄道騒音が増大しないよう維持管理に努めるなどの環境保全のための措置を講じることから、周辺地域の現状の改善が図られるものと評価する。</p>
	振動	<p><工事中> 建設機械の稼働に係る振動レベルの最大値は、計画区間西側の敷地境界で70.0デシベルとなり、環境保全目標（75デシベル以下）を満足するものと予測する。</p> <p>さらに、本事業では、建設機械の集中稼働を避け、効率的な稼働に努めるなどの環境保全のための措置を講じることから、周辺地域の生活環境の保全に支障のないものと評価する。</p> <p>工事用車両の走行に係る振動レベルは、38.5～47.8デシベルとなり、いずれも環境保全目標を満足するものと予測する。</p> <p>さらに、本事業では、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じることから、沿道の生活環境の保全に支障のないものと評価する。</p> <p><供用時> 供用時の列車の走行に係る振動（ピーク振動レベル）は、測線1～測線7で46.7～50.2デシベルとなり、いずれも環境保全目標を満足するものと予測する。</p> <p>さらに、本事業では、車両及び軌道の定期的な検査、保守作業を実施し、車輪及びレールの摩耗等に起因する鉄道振動が増大しないよう維持管理に努めるなどの環境保全のための措置を講じることから、周辺地域の現状の改善が図られるものと評価する。</p>

表7-1(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
廃棄物等	産業廃棄物	<p><工事中></p> <p>工事中に発生する産業廃棄物（建設汚泥を除く）は47,599t、再資源化量は47,597t、工事中に発生する建設汚泥は40,913t、再資源化量は40,504tと予測する。これらの工事中に発生する産業廃棄物については、産業廃棄物処理業の許可を受けた業者に委託して再資源化施設に持ち込む等、可能な限り再資源化等を図る計画であることから、適正に処理・処分されるものと予測する。</p> <p>さらに、本事業では、建設廃棄物の分別を徹底し、再資源化等に努めるなどの環境保全のための措置を講じることから、資源の循環が図られるとともに周辺地域の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><工事中></p> <p>本事業の工事による建設発生土は、25,560m³と予測する。計画区間での埋戻し及び保管等が困難であるため、すべて場外搬出する計画であるが、搬出する建設発生土は、「建設副産物適正処理推進要綱」等に基づき処分先を指定して適正に処理されるものと予測する。</p> <p>さらに、本事業では、建設発生土は、施工業者の残土受入れリストやネットワークを利用して可能な限り工事間利用等の再利用に努め、再利用が困難なものに関しては処分先を指定して適正に処理するなどの環境保全のための措置を講じることから、資源の循環が図られるとともに周辺地域の生活環境の保全に支障はないものと評価する。</p>
景観	景観、圧迫感	<p><供用時></p> <p>計画区間及びその周辺の主要な景観構成要素としては、市街地を構成する大規模なマンションや事業所の他は住宅や工場の建物、JR南武線や道路などの人工構造物となっている。供用時は、これら主要な景観構成要素の中に主にコンクリート構造物である鉄道の高架橋や駅部が概ね現状のJR南武線の位置に出現する。これにより、主要な景観構成要素の1つである現状のJR南武線は改変されるが、構造物の最高高さは、駅部が約15m、高架構造区間が約10m、変電所の建物高さが約17mであることから周辺の高層建物と同等若しくは低い高さになり際立たず、周辺の人工構造物と一体となった景観を形成するため、地域景観の特性の変化は少ないものと予測する。</p> <p>また、代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度は、既設の建物等にさえぎられ計画施設が視認されない若しくはほぼ視認されない眺望地点では変化は少なく、計画する施設が視認される眺望地点においても、一般部は連続した構造形式のため水平性と一体性が確保され、一般部及び駅部ともに周辺の建物を大きく超える高さでないため、周辺施設と一体となった景観を形成するものと予測する。</p> <p>さらに、本事業では、計画する施設は、デザインに統一性を持たせ、水平方向の連続性を保つ計画とするなどの環境保全のための措置を講じることから、周辺環境との調和が保たれるものと評価する。</p>

表7-1(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
構造物の影響	日照阻害	<p><供用時> 計画施設による計画区間周辺への日影について、冬至日において計画区間周辺の地盤面レベルで日影の影響を受ける棟数は、1時間未満が827棟、1時間以上2時間未満が136棟、2時間以上3時間未満が31棟と予測し、3時間以上の日影の影響を受ける建物はないものと予測する。 また、計画区間付近における特に配慮すべき施設等については、1時間未満が3棟、1時間以上2時間未満が1棟と予測し、2時間以上の日影の影響を受ける建物はないものと予測する。 なお、法令に基づく日影規制の対象となる建築物に係る日影規制面（高さ4m）の等時間日影は、いずれも日影規制の規制時間を満足するものと予測する。 本事業では、計画施設は、可能な限り高さを抑えた設計とするなど、鉄道施設の構造及び高さに配慮するといった環境保全のための措置を講じることから、住環境に著しい影響を与えないものと評価する。</p>
構造物の影響	テレビ受信障害	<p><供用時> 東京スカイツリー局（広域局）からの遮へい障害予測範囲については、計画施設の南西方向に最大距離約12mで発生するものと予測する。東京スカイツリー局（県域局）からの遮へい障害予測範囲については、計画施設の南西方向に最大距離約140mで発生するものと予測する。横浜局からの遮へい障害予測範囲については、計画施設の北東方向に最大距離約2mで発生するものと予測する。なお、地上デジタル放送に係る反射障害は、現状の受信状況が不良の場合に発生する可能性があるものの、当該地域では、いずれの放送局も受信状況が概ね良好であるため、反射障害は発生しないものと予測する。遮へい障害予測範囲に含まれる棟数は、東京スカイツリー局（広域局）で3棟、東京スカイツリー局（県域局）で384棟、横浜局で0棟であり、合計384棟と予測する。なお、当該範囲内の建物については、CATV（ケーブルテレビ）、光ケーブル（NTTフレッツテレビ）及び共聴施設（親アンテナが障害地域内ではない施設）への加入によるテレビ受信障害の改善対策が、一部の範囲に実施されていることから、実際に影響を受ける可能性がある建物は177棟と予測する。 衛星放送のテレビ受信障害予測範囲は、計画施設の北東方向に最大距離約20mで発生するものと予測する。遮へい障害予測範囲に含まれる棟数は、BS・CS放送（東経110°）で17棟、CS放送（東経124°）で0棟、CS放送（東経128°）で0棟であり、合計17棟と予測する。 また、列車の走行によるテレビ受信障害（パルスノイズ障害）については、「新幹線列車による電波雑音妨害とその評価実験」（昭和51年11月 テレビジョン学会資料）によると、アナログ放送においては、列車が150km/h程度の高速走行の場合にパルス雑音（パルスノイズ）が増加する場合があると報告されている。本事業に係る列車の設計最高速度は110km/hであり、現在受信されている地上デジタル放送は、アナログ放送に比べて雑音等の妨害に強い特性を持つとされていることから、テレビ画質に影響を及ぼすほどの著しいパルスノイズ障害は発生しないものと予測する。 列車の走行によるテレビ受信障害（フラッター障害）については、現状の受信レベル（端子電圧）が低い地域において、移動体（列車の走行等）によって電波が遮られる場合に起こり得る現象であり、計画区間周辺においても発生する可能性はあるものの、計画施設による遮へい障害の予測では、高架橋上を走行する列車高さも含んだ高さを遮へい高さとして設定していることから、万一、フラッター障害が発生した場合でも遮へい障害予測範囲内に収まるものと予測する。 本事業の実施に伴い発生するテレビ受信障害については、障害の発生状況について実態調査を行い、事前調査の結果と照合、確認のうえ、その内容に応じて適切な改善対策を講じるなどの環境保全のための措置を講じることから、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7-1(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
地域交通	交通安全、交通混雑	<p><工事中></p> <p>工事用車両の走行に係る交通安全への影響に関しては、予測対象道路とした16ルートのうち、6ルート（ルート①②③⑥⑨⑭）で縁石等、植栽帯、ガードレール等により歩車分離がなされていない区間がある。また、14ルート（ルート①②④⑤⑥⑧⑨⑩⑪⑫⑬⑭⑮⑯）において信号機が整備されていない横断歩道がみられる。さらに、7ルート（ルート①②④⑩⑬⑭⑯）で工事用車両走行ルートの一部が、小学校の指定通学路となっている。以上のことから、工事用車両の全走行ルートにおいて歩行者に対する安全への配慮が必要になるものと予測する。</p> <p>これに対し、本事業では、工事用車両（大型車）の運転者とともに、工事関係者の通勤車両等（小型車）の運転者に対しても、路上駐車及び路上待機の禁止や交通ルールの順守、通学する児童・生徒を含む歩行者及び自転車の横断及び通行に十分配慮するなどの交通安全教育を行うなどの環境保全のための措置を講じる計画である。</p> <p>工事用車両の走行に係る交通流への影響に関しては、工事中の将来予測交通量による交差点需要率は、0.212～0.741であり、交差点における交通処理が可能とされる交差点需要率を下回るものと予測する。また、工事中の将来予測交通量による車線別の混雑度は、0.002～0.861であり、円滑な交通処理が可能とされる目安1.0を下回ると予測する。また、無信号交差点では、工事中の将来予測交通量における非優先側からの流入する交通量は交通容量を下回り、交通処理が可能と予測する。</p> <p>さらに、本事業では、工事用車両が特定の時間に集中しないように工程等の管理や配車の計画を行うなどの環境保全のための措置を講じる計画である。</p> <p>これらのことから、周辺地域の生活環境の保全に支障のないものと評価する。</p>
安全	火災、爆発、化学物質の漏洩等	<p><供用時></p> <p>本事業では、危険物等を取り扱うため、関係法令等に基づき使用・管理について安全対策を講じるとともに、適切な防災体制を確立する計画としていることから、事故防止及び安全が確保されるものと予測する。</p> <p>さらに、本事業では、各物質の取り扱いにおける有害性・危険性、緊急時の対応などについて安全確保のための組織体制の確立等を行うとともに、従業員に対して定期的な教育、訓練を継続して行うなどの環境保全のための措置を講じることから、人の健康の保護の観点から見て必要な事故防止、安全管理が図られるものと評価する。</p>

第 8 章 事後調査計画

第8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行い、予測・評価結果の検証を行うとともに、事業の実施に伴い大きな影響が生じている場合、新たな環境保全対策を検討・実施すること等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している。

2 事後調査の項目

本事業は第2種行為に該当し、「川崎市環境影響評価等技術指針」により事後調査を行うこととされている。また、事後調査を行う項目は、影響の程度が大きい項目、予測等の不確実性の高い項目等を選定することとされている。

「第4章 環境影響評価」の結果を踏まえ、事後調査を行う評価項目は、表8-1に示すとおりとする。

表 8-1 事後調査を行う評価項目

評価項目	環境影響要因	対象時	事後調査を行う理由
騒音・振動	列車の走行	供用時	沿道の生活環境に著しい影響を及ぼすことはないものと評価したが、住宅地が多い等、計画区間周辺の状況を考慮し、事後調査を行う。

3 事後調査の内容

事後調査の内容は、表8-2に示すとおりとする。

表 8-2 事後調査の内容

評価項目	環境影響要因	調査項目	調査時期	調査頻度	調査位置	調査方法
騒音・振動	列車の走行	鉄道騒音・鉄道振動	供用時 ^{注1)}	1回	現地調査地点 ^{注2)}	現地調査と同等の方法

注1) 供用開始後において、概ね定常状態となる時期とする。

注2) 現地の状況により調査が困難な場合は、計画区間周辺の状況を適切に把握できる地点とする。

4 事後調査報告書の提出時期

事後調査（騒音・振動）の結果を記載した報告書については、調査が終了したのち速やかに報告書を提出する。

第 9 章 関係地域の範囲

第9章 関係地域の範囲

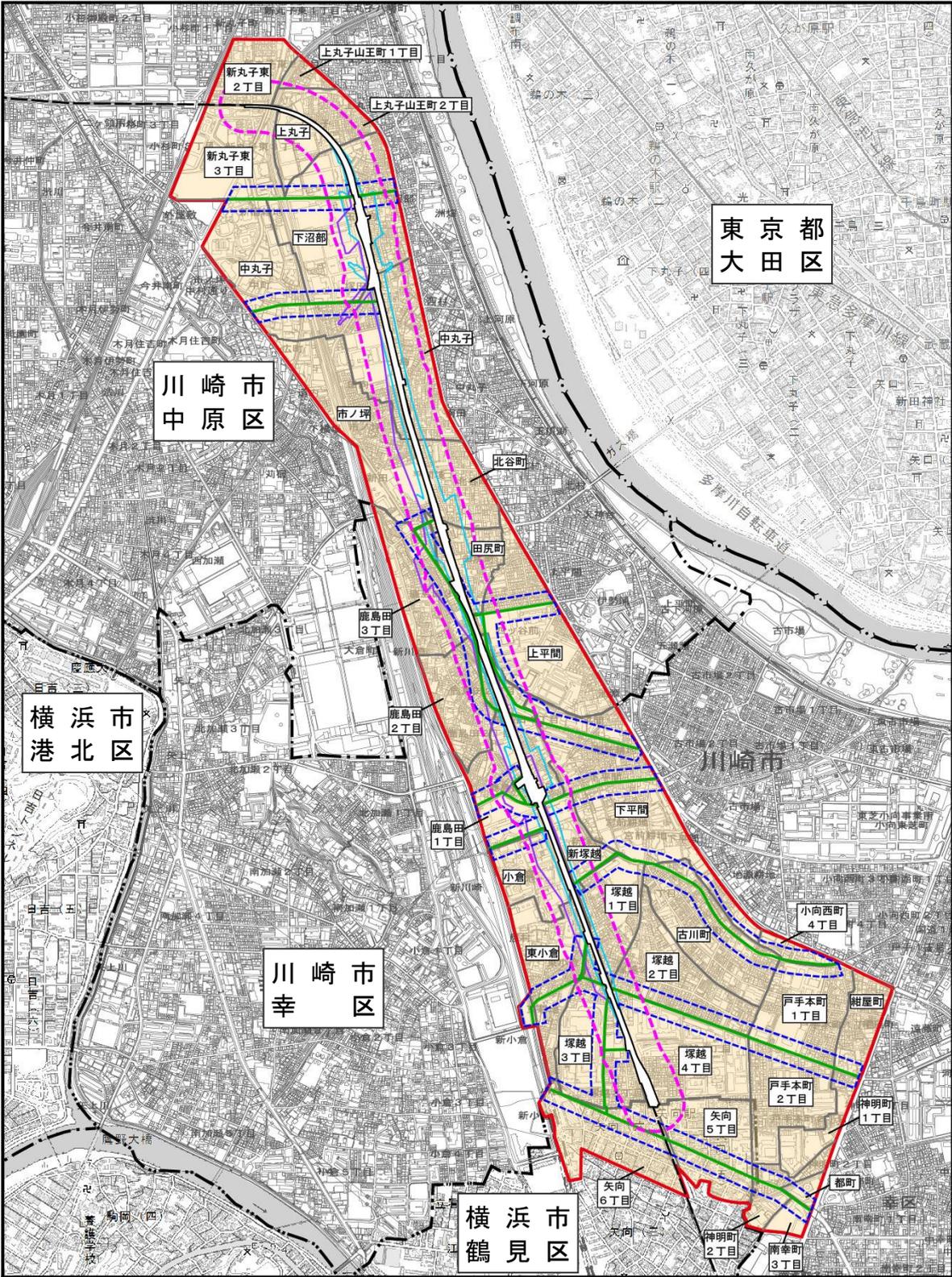
環境影響評価の結果に基づき、本事業の実施に伴い周辺環境への影響が想定される項目とその範囲は、以下のとおりである。

- ①大気質、騒音、振動等の影響が考えられる、計画区間の敷地境界から約100mの範囲
- ②工事用車両の走行による影響が考えられる、工事用車両の走行ルート沿道約50mの範囲
- ③日照阻害範囲（冬至日の8～16時において日影となる範囲）
- ④テレビ受信障害範囲

以上の観点から、関係地域はこれらの地域を包括するように、表9-1及び図9-1に示すとおりとする。

表9-1 関係地域の範囲

市	区域	関係町丁名
川崎市	中原区	新丸子東2丁目、新丸子東3丁目、上丸子、田尻町、上丸子山王町1丁目の一部、上丸子山王町2丁目の一部、下沼部の一部、中丸子の一部、市ノ坪の一部、北谷町の一部、上平間の一部
	幸区	新塚越、塚越1丁目、塚越2丁目、塚越3丁目、塚越4丁目、戸手本町1丁目、戸手本町2丁目、東小倉、古川町、鹿島田1丁目の一部、鹿島田2丁目の一部、鹿島田3丁目の一部、下平間の一部、小向西町4丁目の一部、紺屋町の一部、神明町1丁目の一部、神明町2丁目の一部、都町の一部、小倉の一部、南幸町3丁目の一部
横浜市	鶴見区	矢向5丁目、矢向6丁目の一部



凡例

- 計画区間
- 都県境
- 市境
- 区境
- 関係地域
- 町丁界
- 工事用車両の主要走行ルート
- 日照障害範囲
- テレビ受信障害範囲
- 計画区間から約 100m 範囲
- 工事用車両走行ルート沿道約 50m 範囲

この地図は、「川崎市デジタル地形図 2500」（川崎市）及び「電子地形図 25000」（国土地理院）を使用したものである。

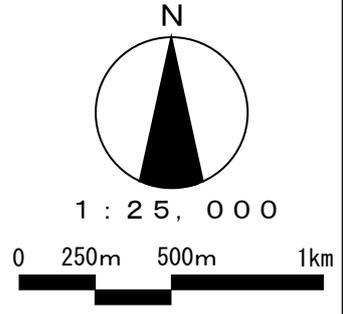


図9-1 関係地域図

第 10 章 条例準備書に対する市民意見等の概要及び
指定開発行為者の見解

第10章 条例準備書に対する市民意見等の概要及び指定開発行為者の見解

1 条例準備書の縦覧等

条例準備書の縦覧期間及び縦覧場所は、表10-1に示すとおりであり、令和5年1月20日（金）から令和5年3月6日（月）までの46日間縦覧された。

なお、条例第20条の規定に基づき、条例準備書の縦覧期間中に開催した説明会の開催日時及び周知方法は、表10-2に示すとおりであり、本事業と併せて整備する関連道路整備事業に係る自主的環境影響評価準備書の説明会も併せて開催した。

表10-1 条例準備書の縦覧期間及び縦覧場所

縦覧期間	令和5年1月20日（金）～3月6日（月）（縦覧期間46日間）
縦覧場所	【川崎市】 ・環境局環境対策部環境評価課（市役所第3庁舎15階） ・幸区役所 ・中原区役所 【横浜市】 ・横浜市役所環境創造局環境影響評価課 ・幸区役所日吉出張所 ・川崎市ホームページ ・鶴見区役所

表10-2 説明会開催日時等及び周知方法

	開催日	時間	参加人数
	第1回 令和5年2月4日（土）	9:30～11:00	第1回 182名
	第2回 令和5年2月7日（火）	19:00～20:30	第2回 106名
	第3回 令和5年2月8日（水）	19:00～20:30	第3回 102名
	第4回 令和5年2月11日（土）	14:30～16:00	第4回 184名
場 所	第1回 幸市民館 大ホール （川崎市幸区戸手本町1丁目11番地2） 第2回 中原市民館 2階 多目的ホール （川崎市中原区新丸子東3丁目1100番地12 パークシティ武蔵小杉ミッドスカイタワー1・2階） 第3回 幸市民館 大ホール （川崎市幸区戸手本町1丁目11番地2） 第4回 川崎市立玉川中学校 体育館 （川崎市中原区中丸子562）		
説明会開催の周知方法	説明会開催の案内は、以下の方法により周知した。 ・計画区間から概ね100mの範囲において、表10-3に示す住宅等を対象とした各戸配布 計14,407枚 （令和5年1月12日（木）～14日（土）及び令和5年1月27日（金）） ・主要な町会への回覧又は掲示 計2,992枚 ・地域情報誌「タウンニュース（中原区版及び川崎区・幸区版）」の紙面及びWebへの掲載 （令和5年1月20日（金）及び令和5年1月27日（金））		
条例準備書の内容の周知方法	・説明会出席者に対し、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及び関連道路整備事業に係る自主的環境影響評価準備書のパワーポイント資料を用いて説明を行った。 ・「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及び関連道路整備事業に係る自主的環境影響評価準備書のあらまし」を配布した。		

表10-3 個別配布実施箇所一覧

市	区域	町丁名
川崎市	中原区	新丸子東2丁目の一部、新丸子東3丁目の一部、上丸子の一部、田尻町の一部、上丸子山王町1丁目の一部、上丸子山王町2丁目の一部、下沼部の一部、中丸子の一部、市ノ坪の一部、北谷町の一部、上平間の一部
	幸区	新塚越の一部、塚越1丁目の一部、塚越2丁目の一部、塚越3丁目の一部、塚越4丁目の一部、東小倉の一部、鹿島田1丁目の一部、鹿島田2丁目の一部、鹿島田3丁目の一部、下平間の一部、小倉の一部
横浜市	鶴見区	矢向5丁目の一部、矢向6丁目の一部

2 条例準備書に対する意見書の提出数等

条例第21条第1項の規定に基づき、条例準備書について環境保全の見地からの意見を有する者からの意見が5通（5名）提出された。

この意見に対する指定開発行為者としての見解を整理し、条例第22条第1項の規定に基づき、令和5年8月16日に「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」を提出した。

市民意見等の概要と指定開発行為者の見解の内容は、「3 市民意見等の概要と指定開発行為者の見解」に示すとおりである。

1. 環境影響評価について

(1) 環境影響評価全般について ①計画区間及び周辺地域の概況並びに環境の特性について ②評価項目選定（水、生物、人と自然とのふれあい活動の場）について ③環境影響の総合的な評価について	
意見の概要	指定開発行為者の見解
①計画区間及び周辺地域の概況並びに環境の特性について	
33ページ 第二章 計画区間及び周辺地域の概況並びに環境の特性 1) 立地特性 立地特性に記述漏れがある。次の通り挿入されたい。『既存の駅前商業店舗をはじめとした地域の賑わいの拠点として商業用地がみられる。』を追加挿入する。 表2-1 (1) 周辺地区の環境の特性 項目 地球環境に記述漏れがある。次の通り挿入されたい。『既存駅前を中心とした商業用地がみられる。』を挿入する。 <p style="text-align: right;">【1】</p>	立地特性については、条例準備書本編48、49ページの図2-12(1)、(2)に示した土地利用現況図に基づき、計画区間（約4.5km）周辺の主な土地利用の状況を記載しておりますが、商業用地については、計画区間周辺において占める割合がわずかであるため記載しておりません。 また、周辺地域の環境特性のうち、地球環境の項目については、著しい温室効果ガス発生の要因となる施設の有無を確認するため、主な土地利用の状況を記載しております。
綱目 水に記述漏れがある。次の通り挿入されたい。『二ヶ領用水路は公共用水域等とみなされるので水質の変動測定を計画区間と交差する地点で実施し、工事の前後、期間中で評価する。』 <p style="text-align: right;">【1】</p>	本事業では、高架化工事により二ヶ領用水の改変を行う計画はなく、工事中及び供用時のいずれにおいても二ヶ領用水に放流する計画はないことから、二ヶ領用水の水質に著しい影響を及ぼす要因はないため、予測、評価項目として選定しておりません。
34ページ 項目 歴史文化的遺産に記述漏れがある。次の通り挿入されたい。計画区間より5mの地点『川崎市歴史ガイドに示されている我が国初の工業用水の案内碑がある。』 項目 同上記述漏れがある。次の通り挿入されたい。計画区間より5mの地点に『川崎市歴史遺産 稲毛・川崎二ヶ領用水余剰水取水口跡がある。』 <p style="text-align: right;">【1】</p>	条例環境影響評価書の作成にあたっては、周辺地域の環境特性のうち、歴史的文化的遺産の項目について、「我が国初の工業用水の案内碑」及び「川崎市歴史遺産 稲毛・川崎二ヶ領用水余剰水取水口跡」も記載するようにいたします。
項目 構造物の影響に記述漏れがある。次の通り挿入されたい。『既存駅前に商業施設・店舗をはじめとする商業用地がみられる。』 <p style="text-align: right;">【1】</p>	構造物の影響には、条例準備書本編48、49ページの図2-12(1)、(2)に示した土地利用現況図に基づき、計画区間（約4.5km）周辺の主な土地利用の状況を記載しておりますが、商業用地については、計画区間周辺において占める割合がわずかであるため記載しておりません。

※表中の意見の概要に記載のページ番号は、条例準備書（要約書）の該当箇所である。

意見の概要	指定開発行為者の見解
① 計画区間及び周辺地域の概況並びに環境の特性について	
<p>35ページ</p> <p>項目 コミュニティ施設に記述漏れがある。次の通り挿入されたい。『計画区内に優祥会かしまだえきまえ保育園が存在する。』『計画区間に近接(10m)する緑地公園としてはFUSOグリーンパークがある。』</p> <p style="text-align: center;">【1】</p>	<p>①優祥会かしまだえきまえ保育園 「優祥会かしまだえきまえ保育園」については、条例準備書本編62、67ページの表2-5(3)及び図2-16(2)に示した主要公共施設等位置図(保育園)でNo.126として、その位置等を記載しておりますが、当該施設は計画区間内に位置していません。</p> <p>なお、当該施設は、別途、自主的環境影響評価を行っている関連道路整備事業の都市計画区域内に位置しておりますが、原則、地権者の方々に建物等を移転していただき、更地の状態で土地の引渡しをお願いしてまいります。</p> <p>また、事業用地の取得等については、神奈川県から事業認可を受けた後、関係地権者の方々のご理解とご協力が得られるよう対応してまいります。</p> <p>②FUSOグリーンパーク(正式名称:FUSOグリーンガーデン) FUSOグリーンガーデンは、川崎市の公園ではないため、条例準備書には記載していませんが、現状で一般の方の利用がみられるため、条例環境影響評価書の作成にあたっては、周辺地域の環境特性のうち、コミュニティ施設の項目にFUSOグリーンガーデンを記載するようにいたします。</p>
②評価項目選定(水、生物、人と自然とのふれあい活動の場)について	
<p>40ページ</p> <p>環境影響評価項目選定等の理由</p> <p>項目 水 記述漏れがある。次の通り挿入されたい。『計画区間幸区鹿島田2丁目3付近にて二ヶ領用水路とJR南武線は直接交差しており本計画工法の橋梁土木工事の影響は必然であり、評価項目に選定する。』</p> <p>42ページ</p> <p>環境影響評価項目選定の理由</p> <p>項目 生物 記述漏れがある。次の通り挿入されたい。『計画区間を流域とする二ヶ領用水路にはマガモ、サギ、ハクセキレイ、等鳥類並びにコイ、モツゴ等魚類が確認されており、本工事の影響は必然であり、評価項目に選定する。現況の評価、工事期間中の中間評価、完了後の評価をする。』</p> <p>項目 人と自然とのふれあい活動の場 記述漏れがある。次の通り挿入されたい。『計画区間幸区鹿島田2丁目1付近にて二ヶ領用水路が住民との親水の場として整備されている。』</p> <p style="text-align: center;">【1】</p>	<p>本事業では、高架化工事により二ヶ領用水の改変を行う計画はなく、工事中及び供用時のいずれにおいても二ヶ領用水に放流する計画はないことから、二ヶ領用水の水、生物、人と自然とのふれあい活動の場に著しい影響を及ぼす要因はないため、予測、評価項目として選定していません。</p> <p>なお、条例環境影響評価書の作成にあたっては、二ヶ領用水に係る主な生物及び人と自然とのふれあい活動の場について、現況の概要欄に記載するようにいたします。</p>

※表中の意見の概要に記載のページ番号は、条例準備書(要約書)の該当箇所である。

意見の概要	指定開発行為者の見解
③環境影響の総合的な評価について	
<p>171ページ 第七章環境影響の総合的な評価 記述漏れがある、次の通り挿入されたい。 10行目 本事業は～『計画区間周辺は主に住宅用地、集合住宅用地となっているほか、『既存駅前を中心とした商業用地がみられる』さらに学校をはじめとする～厚生用地や軽工業用地がみられる。</p> <p style="text-align: right;">【1】</p>	<p>環境影響の総合的な評価には、条例準備書本編48、49ページの図2-12(1)、(2)に示した土地利用現況図に基づき、計画区間（約4.5km）周辺の主な土地利用の状況を記載しておりますが、商業用地については、計画区間周辺において占める割合がわずかであるため記載しておりません。</p>

※表中の意見の概要に記載のページ番号は条例準備書〈要約書〉の該当箇所である。

(2) 大気について	
①大気質について	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>第4章 環境影響評価 大気質への影響について予測及び評価するための「調査地点」で大気質の状況 (P.115) (a) 既存資料調査と (b) 現地調査の比較を同一地点で比較評価しないのか？ 観測点の妥当性は、何をもって判断されたのか？測定地点を増やすべきなのでは？</p> <p style="text-align: right;">【2】</p>	<p>大気質の既存資料調査地点は、条例準備書作成時点で最新の既存資料である「令和3年度環境局事業概要－公害編－」（川崎市）において整理されている調査地点の中から、調査地域の中にある地点を選定しております。</p> <p>一方、大気質の現地調査地点は、「川崎市環境影響評価等技術指針」における既存資料調査地点の大気質の状況と異なると予想された場合に実施するとの考えに基づき、調査地域の大気質の状況を的確に把握できると予想される地点を設定しております。</p> <p>また、観測点及び測定地点については、「同指針」の考え方に基いて設定しており、現地調査地点は、既存資料調査地点と同一地点とはなりません。</p>

※表中の意見の概要に記載のページ番号は、条例準備書の該当箇所である。

(3) 騒音・振動について

①振動について

意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>4章 2. 2 P243</p> <p>振動影響調査の予測は影響なしとのこと確認しました。</p> <p>しかし、施工後の健全性確認と補償実施を明確にして関係する全住民と同意願います。</p> <p>工事影響範囲（工事範囲から100m以内）の全家屋（地盤を含む）に対して施工前、施工後および高架線へ列車走行開始後に確認調査を実施願います。</p> <p>「高架線へ列車走行開始後」とは運転開始直後だけでなく長期的に追跡調査をお願いします。</p> <p>家屋に対しひび割れ傾き等生活への影響の発生有無と影響の確認、また、地盤に対してもひび割れ沈下隆起等の生活への影響調査をお願いします。</p> <p>また、上記事象が発生した場合の修理(引っ越し?仮住居?倉庫借用費および慰謝料など)補償を明確にし、住民と同意願います。</p> <p style="text-align: right;">【4】</p>	<p>本環境影響評価については、JR東日本南武線の連続立体交差事業を対象事業として、「川崎市環境影響評価に関する条例」に基づき、手続きを行っております。</p> <p>事業による地盤や住居等への補償については、「川崎市環境影響評価に関する条例」では規定されていないため、本条例準備書では対象としておりません。</p> <p>なお、振動による損害等と本事業との因果関係が認められる場合には、指定開発行為者として、「川崎市建設緑政局の事業の施行に伴う事業損失補償事務処理要綱」に基づき、対応してまいります。</p>

※表中の意見の概要に記載のページ番号は、条例準備書の該当箇所である。

(4) 景観について	
①景観について	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>第4章 環境影響評価 100ページ (1) 現況調査 ア 地域景観の特性 記述漏れがある。次の通り挿入されたい。『計画区間南部には～市街地を構成する駅前を中心とした既存の商店街が賑わいの拠点を形成しており、市街地を構成する大規模なマンションや事業所のほかは～都市景観の特性を有している。』</p> <p style="text-align: right;">【1】</p>	<p>本条例準備書における地域景観の特性については、土地利用現況図等の既存資料や現地踏査等により、計画区間(約4.5km)周辺における代表的な景観特性として、とりまとめたものとなります。</p>
<p>イ 代表的な眺望地点からの景観 での従来仮線高架方式から別線高架方式への工法変更により撤去予定の鹿島田・新川崎ペデストリアンデッキの景観が工法変更により、今後激変する景観の代表的眺望地点として選定し、地域住民(大規模マンション住人を含む)に広く周知する。特に鹿島田西部地区再開発(交通広場を除き完了)エリア方面からは複数の調査地点設定が不可欠です。</p> <p style="text-align: right;">【1】</p>	<p>代表的な眺望地点からの景観については、条例準備書本編273、274ページの表4.4.1-1及び図4.4.1-2に示したとおり、「川崎市環境影響評価等技術指針」に基づき、計画区間周辺において不特定多数の人の利用が想定される地点のうち、計画区間の四方を網羅するよう設定した9地点を代表的な眺望地点として、予測及び評価を行っております。</p>
<p>眺望の変化(地点E:平間駅商店街) P.292 違和感・圧迫感が強いが、周辺住民は景観利益が認められないのでしょうか?</p> <p style="text-align: right;">【2】</p>	<p>地点E(平間駅商店街)の将来景観については、駅部の最高高さは約15mであり、周辺の中高層建物と同程度であるため際立たず、周辺の人工構造物と一体となった景観を形成するため、地域景観の特性の変化は少ないものと予測しております。</p> <p>また、計画施設は、デザインに統一性を持たせ、水平方向の連続性を保つ計画とするなどの環境保全のための措置を講ずることから、周辺環境との調和は保たれるものと評価しております。</p>

※表中の意見の概要に記載のページ番号は、【1】は条例準備書〈要約書〉、【2】は条例準備書の該当箇所である。

(5) 地域社会について

①交通安全について

意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>地域交通 交通安全、交通混雑</p> <p>まず、この環境影響評価で、この事業に伴って行われる事になる鹿島田駅前のペDESTリアンデッキの一部廃止による交通環境の変化を評価していない事に強く抗議します。</p> <p>そもそもはこの地域の再開発で、もっと大きなペDESTリアンデッキができる計画でした。それを縮小し、この地域の道路を改修するに行われた説明会で、その頃既に問題が顕在化していた歩行者と自転車、自転車と自動車の分離の必要性を訴えた際、用地の制約で自転車に関しては現状の色分けによる区分で対応するしかないとし、歩行者と自転車はペDESTリアンデッキで自転車の無い歩行ルートを確認しているという説明でした。今回はこの前提を消滅させ、代替え策もありません。</p> <p>今では「自転車の交通マナー」も人身事故が頻発しており、取締を強化せざるを得なくなっています。「歩行者マナー」も「歩きスマホ」問題が顕在化し、私もそうですが、障害者にとって安全とは言い難くなっています。さらに、近年スケートボードの問題も電動を含めて問題化しつつあります。</p> <p>にもかかわらず、せっかく高額な費用で作ったペDESTリアンデッキを一部廃止し、鹿島田駅前に例え踏切がなくなったとしても、車椅子も含めた障害者、一般歩行者、乳母車、自転車（特に前後に子供を乗せるような）、自動車を集中させる交差点を出現させるなど時代錯誤ではありませんか。</p> <p>ペDESTリアンデッキの一部廃止の原因は、早期踏切廃止の声に応えるための工事の短期化、費用の圧縮のための高架工事の見直しですが、そもそも踏切問題は長年の課題であり、数年短縮するために軽々にやって良い事とは思えません。確かに踏切廃止は長年の大きな課題です。しかし、その一点のために新たな多くの問題を引き起こしては本末転倒では無いでしょうか。既存施設の高額な設置費用とその撤去費用を無駄にしてまでやって良いこととは思えません。市民の一つの要望を実現する施策を策定するにあたり、その損失や課題も検討し、最適解を市民と協働で考えるのが、行政の責任ではありませんか。一つの要望を容れて、新たな多数の要望を生み出すことに意味はありません。</p> <p style="text-align: right;">【3】</p>	<p>鹿島田駅の鉄道を東西に跨ぐペDESTリアンデッキについては、鉄道高架橋の上下を通す案や鉄道橋を更に高くするなどの検討を行った結果、バリアフリーの確保や事業費の増加、駅へのアクセス性などの課題があり、復旧が困難ですが、鉄道の高架化に伴い、改札口が1階レベルに変更となることを踏まえながら、現在、駅まで接続しているペDESTリアンデッキの機能回復として、駅前に接続させる方針としております。今後も地域の皆様のご意見をお伺いしながら、交通管理者との協議や交通安全対策の検討などを行ってまいります。</p> <p>本環境影響評価は、南武線矢向駅から武蔵小杉駅間の約4.5kmを高架化し、9箇所の踏切を除却するJR東日本南武線の連続立体交差事業を対象事業としており、併せて整備する関連道路整備事業についても別途、同時に自主的環境影響評価の手続きを行っております。</p> <p>なお、関連道路整備事業に係る自主的環境影響評価準備書においては、交差点に信号機や横断歩道、車止め（ボラード）等の安全施設を適切に整備し、交通事故発生の防止を図る等の措置を講じることから、計画区間周辺的生活環境の保全に支障は生じないものと評価しておりますが、関連道路事業の整備にあたっては、今後も地域の皆様のご意見をお伺いしながら、交通安全対策などに取り組んでまいります。</p>

(5) 地域社会について

①交通安全について（続き）

意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>現状ではベストで、それをやった上で新たな問題を解決すればいいとはなりません。既に問題は発生しています。事故は起きているのです。何より、先に申し上げた様々な計画変更の際も、課題解決のためと事業を行いながら、取りこぼした既存や新たな問題に有効な対策が取れていません。現マルエツ前の駐輪場、元々は立派な広場でした。大規模な駐輪場の整備と放置自転車の対策を訴えましたが、既存の駐輪場で対策できると強行された結果が無様な駐輪場です。約束していた対策は、結局私たちの広場を奪うだけのものでした。</p> <p>確かに踏切は無くなります。しかし、その引き換えに私のような車椅子利用者をはじめとする障害者、一般歩行者にとって「恐怖の」交差点が出現するのです。「恐怖の」は大袈裟ではありません。障害者には車道と歩道の境目の段差だけでも怖いのに、川崎市内でもバス停や歩道にいた人を犠牲にした自動車の飛び込み事故が頻発しているではありませんか。近くではケンタッキーフライドチキンの店舗に自動車の飛び込みがありましたし、鹿島田でも店舗への飛び込みが発生しています。それ以外にも、車道上に設けられた自転車レーンがあっても自転車対自動車の人身事故、特に幼い子供が犠牲になる交通事故も幸区内では起きています。特に交差点ではガードレールなど人を守る盾は作れませんしね。警察の交通安全対策に頼る所も有ると、川崎市だけでは完結できません。駅前には交番があり、警察官がおられても踏切を無謀に渡る人々は取り締まりきれってはいません。</p> <p>南武線に沿って開通する道路、鹿島田周辺ではほぼ直線です。信号があっても安心できないのは今お示しした通りです。見通しが効く直線道路、正しい運転からすれば安全確認のしやすい道となりますが、高齢者や乱暴者が危険な運転をする現代、スピードの出しやすい道でしかありません。</p> <p style="text-align: center;">【 3 】</p>	<p>(前ページ参照)</p>

(5) 地域社会について

①交通安全について(続き)

意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>また、改札を地上に戻して、改札前、その交差点近くに空地があるようですが、本当に十分な広さでしょうか。最近はやの乱れで駅に入りきれなくなることも少なくありません。武蔵小杉は他人事ではありません。また、東日本大震災以降さらに強く意識することを求められている災害対策ですが、新川崎、鹿島田駅で発生する帰宅困難者対策もあります。ペDESTリアンデッキには屋根もあり、歩車分離された場所ですからまだマシです。改札前から溢れ出し、周辺まで広がったら危険です。幸区役所からは距離があり、適時適切な人員配置や対応は東日本の時も遅れたと記憶しています。バスが動いていればそこに殺到することも考えられます。</p> <p>踏切の問題は重要であることは間違いありません。であればこそ、時間がかかっても地域全体が協働して知恵を出し合ってより良い答えを出すべきです。ここはまさに、「急がば回れ」の教訓が生きる場面だと確信します。今回の計画見直しは間違っています。</p> <p style="text-align: right;">【 3 】</p>	<p>(前ページ参照)</p>

2. その他

(1) その他 ①その他 ②災害について	
意見の概要	指定開発行為者の見解
①その他	
<p>以上のことについて意見書を提出しますので本意見書について説明会場にて回答ください。合わせて、意見提出者宛に別途書面にて返信いただきたい</p> <p>意見提出者 ●● (住所) ●● (氏名) 携帯●● メールアドレス●●</p> <p>本意見書の内容をもとに十分に本計画区間及び周辺部について、現況を網羅、把握した上で、詳細な検討、調査して、本事業が計画区間及び周辺部に与える環境影響に十分配慮した準備書を望む。尚、本意見書の回答については各現地説明会場にて来場者に周知していただくと共に、書面をもってわたくし宛に返信をお願いいたします。</p> <p>意見提出者 ●● (氏名)</p> <p style="text-align: right;">【 1 】</p>	<p>本環境影響評価については、JR東日本南武線の連続立体交差事業を対象事業として、「川崎市環境影響評価に関する条例」に基づき、条例準備書を取りまとめております。</p> <p>なお、いただいたご意見に対しては、本見解書をもって回答とし、本見解書の縦覧をもって周知とさせていただきます。</p>
②災害について	
<p>P35～P39 表層地質図2-6、他及び説明文</p> <p>計画区間及び周辺は、多摩川下流部、三角州性低地に位置し、地盤は多摩川に沿って分布する泥層よりなる低湿地堆積物及び旧河道堆積物、砂層による自然堤防及び砂洲堆積物となっている(文)</p> <p>計画区間及び周辺は多摩川に沿って分布する泥層及び旧河道堆積物、砂層及び堆積物とあり、いわゆる軟弱地質。幸区・中原区の洪水ハザードマップではJR鹿島田～平間間、平間～向河原、向河原～武蔵小杉間で家屋倒壊等氾濫想定区域に隣接している。水害による地層の流出及び建物等の衝突による橋脚の安全度の低下が気になる。また直下型地震による軟弱層の液状化も懸念される。以上のことへの十分な対策が出来るのであれば環境の保全は無理と考える。</p> <p style="text-align: right;">【 5 】</p>	<p>現地においては、ボーリング調査等を行い、地質の状況を確認いたします。</p> <p>設計においては、「鉄道営業法」や「建築基準法」等の法令をはじめ、地質特性を考慮しつつ、平成24年7月に国土交通省鉄道局より通達された「鉄道構造物等設計標準(耐震設計)」に基づき、耐震性に配慮した構造設計といたします。</p> <p>工事においては、品質を確保した施工管理を徹底いたします。</p> <p>これらにより、構造物については十分な強度や耐震性を確保していく計画としております。</p> <p>また、今後に基準の見直しがあった場合には、整合を図るなどの適切な対応を図ります。</p>

※表中の意見の概要に記載のページ番号は、条例準備書の該当箇所である。

参考資料 1. 意見書全文

【1】(1/2)

33ページ

第二章 計画区間及び周辺地域の概況並びに環境の特性

1) 立地特性

立地特性に記述漏れがある。次の通り挿入されたい。

『既存の駅前商業店舗をはじめとした地域の賑わいの拠点として商業用地がみられる。』を追加挿入する。

表2-1 (1) 周辺地区の環境の特性

項目 地球環境に記述漏れがある。次の通り挿入されたい。

『既存駅前を中心とした商業用地がみられる。』を挿入する。

【指定開発行為者の見解は、p.442参照】

綱目 水に記述漏れがある。次の通り挿入されたい。

『二ヶ領用水路は公共用水域等とみなされるので水質の変動測定を計画区間と交差する地点で実施し、工事の前後、期間中で評価する。』

【指定開発行為者の見解は、p.442参照】

34ページ

項目 歴史文化的遺産に記述漏れがある。次の通り挿入されたい。

計画区間より5mの地点『川崎市歴史ガイドに示されている我が国初の工業用水の案内碑がある。』

項目 同上記述漏れがある。次の通り挿入されたい。

計画区間より5mの地点に『川崎市歴史遺産 稲毛・川崎二ヶ領用水余剰水取水口跡がある。』

【指定開発行為者の見解は、p.442参照】

項目 建造物の影響に記述漏れがある。次の通り挿入されたい。

『既存駅前に商業施設・店舗をはじめとする商業用地がみられる。』

【指定開発行為者の見解は、p.442参照】

35ページ

項目 コミュニティ施設に記述漏れがある。次の通り挿入されたい。

『計画区内に優祥会かしまだえきまえ保育園が存在する。』『計画区間に近接(10m)する緑地公園としてはFUSOグリーンパークがある。』

【指定開発行為者の見解は、p.443参照】

40ページ

環境影響評価項目選定等の理由

項目 水 記述漏れがある。次の通り挿入されたい。

『計画区間幸区鹿島田2丁目3付近にて二ヶ領用水路とJR南武線は直接交差しており本計画工法の橋梁土木工事の影響は必然であり、評価項目に選定する。』

42ページ

環境影響評価項目選定の理由

項目 生物 記述漏れがある。次の通り挿入されたい。

『計画区間を流域とする二ヶ領用水路にはマガモ、サギ、ハクセキレイ、等鳥類並びにコイ、モツゴ等魚類が確認されており、本工事の影響は必然であり、評価項目に選定する。現況の評価、工事期間中の中間評価、完了後の評価をする。』

項目 人と自然とのふれあい活動の場 記述漏れがある。次の通り挿入されたい。

『計画区間幸区鹿島田2丁目1付近にて二ヶ領用水路が住民との親水の場として整備されている。』

【指定開発行為者の見解は、p.443参照】

【1】(2/2)

第4章 環境影響評価

100ページ

(1) 現況調査

ア 地域景観の特性 記述漏れがある。次の通り挿入されたい。

『計画区間南部には～市街地を構成する駅前を中心とした既存の商店街が賑わいの拠点を形成しており、市街地を構成する大規模なマンションや事業所のほかは～都市景観の特性を有している。』

【指定開発行為者の見解は、p. 446参照】

イ 代表的な眺望地点からの景観

での従来仮線高架方式から別線高架方式への工法変更により撤去予定の鹿島田・新川崎ペDESTリアンデッキの景観が工法変更により、今後激変する景観の代表的眺望地点として選定し、地域住民(大規模マンション住人を含む)に広く周知する。特に鹿島田西部地区再開発(交通広場を除き完了)エリア方面からは複数の調査地点設定が不可欠です。

【指定開発行為者の見解は、p. 446参照】

171ページ

第七章環境影響の総合的な評価

記述漏れがある、次の通り挿入されたい。

10行目 本事業は～『計画区間周辺は主に住宅用地、集合住宅用地となっているほか、『既存駅前を中心とした商業用地がみられる』さらに学校をはじめとする～厚生用地や軽工業用地がみられる。

【指定開発行為者の見解は、p. 444参照】

以上のことについて意見書を提出しますので本意見書について説明会場にて回答ください。合わせて、意見提出者宛に別途書面にて返信いただきたい

意見提出者

●●(住所) ●●(氏名)

携帯●●

メールアドレス●●

本意見書の内容をもとに十分に本計画区間及び周辺部について、現況を網羅、把握した上で、詳細な検討、調査して、本事業が計画区間及び周辺部に与える環境影響に十分配慮した準備書を望む。尚、本意見書の回答については各現地説明会場にて来場者に周知していただくと共に、書面をもってわたくし宛に返信をお願いいたします。

意見提出者 ●●(氏名)

【指定開発行為者の見解は、p. 450参照】

【2】

第4章 環境影響評価 大気質への影響について予測及び評価するための「調査地点」で大気質の状況(P. 115)

(a) 既存資料調査と(b) 現地調査の比較を同一地点で比較評価しないのか? 観測点の妥当性は、何をもって判断されたのか? 測定地点を増やすべきなのか?

【指定開発行為者の見解は、p. 444参照】

眺望の変化(地点E: 平間駅商店街) P. 292

違和感・圧迫感が強いが、周辺住民は景観利益が認められないのでしょうか?

【指定開発行為者の見解は、p. 446参照】

【3】(1/2)

地域交通 交通安全、交通混雑

まず、この環境影響評価で、この事業に伴って行われる事になる鹿島田駅前のペDESTリアンデッキの一部廃止による交通環境の変化を評価していない事に強く抗議します。

そもそもはこの地域の再開発で、もっと大きなペDESTリアンデッキができる計画でした。それを縮小し、この地域の道路を改修するに行われた説明会で、その頃既に問題が顕在化していた歩行者と自転車、自転車と自動車の分離の必要性を訴えた際、用地の制約で自転車に関しては現状の色分けによる区分で対応するしかないとし、歩行者と自転車はペDESTリアンデッキで自転車の無い歩行ルートを確保しているという説明でした。今回はこの前提を消滅させ、代替え策もありません。

今では「自転車の交通マナー」も人身事故が頻発しており、取締を強化せざるを得なくなっています。「歩行者マナー」も「歩きスマホ」問題が顕在化し、私もそうですが、障害者にとって安全とは言い難くなっています。さらに、近年スケートボードの問題も電動を含めて問題化しつつあります。

にもかかわらず、せつかく高額な費用で作ったペDESTリアンデッキを一部廃止し、鹿島田駅前に例え踏切がなくなったとしても、車椅子も含めた障害者、一般歩行者、乳母車、自転車（特に前後に子供を乗せるような）、自動車を集中させる交差点を出現させるなど時代錯誤ではありませんか。

ペDESTリアンデッキの一部廃止の原因は、早期踏切廃止の声に応えるための工事の短期化、費用の圧縮のための高架工事の見直しですが、そもそも踏切問題は長年の課題であり、数年短縮するために軽々にやって良い事とは思えません。確かに踏切廃止は長年の大きな課題です。しかし、その一点のために新たな多くの問題を引き起こしては本末転倒では無いでしょうか。既存施設の高額な設置費用とその撤去費用を無駄にしてまでやって良いこととは思えません。市民の一つの要望を実現する施策を策定するにあたり、その損失や課題も検討し、最適解を市民と協働で考えるのが、行政の責任ではありませんか。一つの要望を容れて、新たな多数の要望を生み出すことに意味はありません。

現状ではベストで、それをやった上で新たな問題を解決すればいいとはなりません。既に問題は発生しています。事故は起きているのです。何より、先に申し上げた様々な計画変更の際も、課題解決のためと事業を行いながら、取りこぼした既存や新たな問題に有効な対策が取れていません。現マルエツ前の駐輪場、元々は立派な広場でした。大規模な駐輪場の整備と放置自転車の対策を訴えましたが、既存の駐輪場で対策できると強行された結果が無様な駐輪場です。約束していた対策は、結局私たちの広場を奪うだけのものでした。

確かに踏切は無くなります。しかし、その引き換えに私のような車椅子利用者をはじめとする障害者、一般歩行者にとって「恐怖の」交差点が出現するのです。「恐怖の」は大袈裟ではありません。障害者には車道と歩道の境目の段差だけでも怖いのに、川崎市内でもバス停や歩道にいた人を犠牲にした自動車の飛び込み事故が頻発しているではありませんか。近くではケンタッキーフライドチキンの店舗に自動車の飛び込みがありましたし、鹿島田でも店舗への飛び込みが発生しています。それ以外にも、車道上に設けられた自転車レーンがあっても自転車対自動車の人身事故、特に幼い子供が犠牲になる交通事故も幸区内では起きています。特に交差点ではガードレールなど人を守る盾は作れませんしね。警察の交通安全対策に頼る所も有ると、川崎市だけでは完結できません。駅前には交番があり、警察官がおられても踏切を無謀に渡る人々は取り締まりきれずにはいません。

南武線に沿って開通する道路、鹿島田周辺ではほぼ直線です。信号があっても安心できないのは今お示しした通りです。見通しが効く直線道路、正しい運転からすれば安全確認のしやすい道となりますが、高齢者や乱暴者が危険な運転をする現代、スピードの出しやすい道でしかありません。

【3】(2/2)

また、改札を地上に戻して、改札前、その交差点近くに空地があるようですが、本当に十分な広さでしょうか。最近はやの乱れで駅に入りきれなくなることも少なくありません。武蔵小杉は他人事ではありません。また、東日本大震災以降さらに強く意識することを求められている災害対策ですが、新川崎、鹿島田駅で発生する帰宅困難者対策もあります。ペDESTリアンデッキには屋根もあり、歩車分離された場所ですからまだマシです。改札前から溢れ出し、周辺まで広がったら危険です。幸区役所からは距離があり、適時適切な人員配置や対応は東日本の時も遅れたと記憶しています。バスが動いていればそこに殺到することも考えられます。

踏切の問題は重要であることは間違いありません。であればこそ、時間がかかっても地域全体が協働して知恵を出し合ってより良い答えを出すべきです。ここはまさに、「急がば回れ」の教訓が生きる場面だと確信します。今回の計画見直しは間違っています。

【指定開発行為者の見解は、p. 444～446参照】

【4】

4章 2.2 P243

振動影響調査の予測は影響なしとのこと確認しました。

しかし、施工後の健全性確認と補償実施を明確にして関係する全住民と同意願います。

工事影響範囲(工事範囲から100m以内)の全家屋(地盤を含む)に対して施工前、施工後および高架線へ列車走行開始後に確認調査を実施願います。

「高架線へ列車走行開始後」とは運転開始直後だけでなく長期的に追跡調査をお願いします。

家屋に対しひび割れ傾き等生活への影響の発生有無と影響の確認、また、地盤に対してもひび割れ沈下隆起等の生活への影響調査をお願いします。

また、上記事象が発生した場合の修理(引っ越し?仮住居?倉庫借用費および慰謝料など)補償を明確にし、住民と同意願います。

【指定開発行為者の見解は、p. 442参照】

【5】

P35～P39

表層地質図2-6、他及び説明文

計画区間及び周辺は、多摩川下流部、三角州性低地に位置し、地盤は多摩川に沿って分布する泥層よりなる低湿地堆積物及び旧河道堆積物、砂層による自然堤防及び砂洲堆積物となっている(文)

計画区間及び周辺は多摩川に沿って分布する泥層及び旧河道堆積物、砂層及び堆積物とあり、いわゆる軟弱地質。幸区・中原区の洪水ハザードマップではJR鹿島田～平間間、平間～向河原、向河原～武蔵小杉間で家屋倒壊等氾濫想定区域に隣接している。水害による地層の流出及び建物等の衝突による橋脚の安全度の低下が気になる。また直下型地震による軟弱層の液状化も懸念される。以上のことへの十分な対策が出来るのでなければ環境の保全は無理と考える。

【指定開発行為者の見解は、p. 447参照】

2.1 環境影響評価について

(1) 環境影響評価全般について	
①計画区間及びその周辺地域の概況並びに環境の特性について	
②評価項目選定（生物、コミュニティ施設）について	
意見の概要	事業者の見解
①計画区間及びその周辺地域の概況並びに環境の特性について	
<p>29 ページ</p> <p>第 2 章. 計画区間及びその周辺地域の概況並びに環境の特性</p> <p>(4) 植物、動物の状況</p> <p>記述漏れがある。次の通り挿入されたい。</p> <p>『計画区間を流域とする二ヶ領用水路にはマガモ、サギ、ハクセキレイ、等鳥類並びにコイ、モツゴ等魚類が確認できる。』</p> <p style="text-align: right;">【1】</p>	<p>本項目では、既存文献に記載のある種について整理をしております。また、本自主的環境影響評価は川崎市環境影響評価に関する条例第 74 条に基づき、同条例に基づく第 3 種行為に準じて、手続きを行っており、条例環境影響評価書の作成（準備書の修正）はありませんが、本自主的環境影響評価の手続きと合わせて、手続き中である 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書の作成にあたっては、二ヶ領用水に係る主な生物について、現況の概要欄に追記するよういたします。</p>
<p>32 ページ</p> <p>(6) 土地利用の状況</p> <p>ア. 用途地域</p> <p>記述漏れがある。次の通り挿入されたい。</p> <p>『計画区間南部には既存の駅前商業店舗をはじめとした地域の賑わいの拠点として商業地域がみられる。』</p> <p>イ. 土地利用の状況</p> <p>記述漏れがある。次の通り挿入されたい。</p> <p>『計画区間には現行の駅前を中心とした既存商店街等の商業用地がみられる。』</p> <p style="text-align: right;">【1】</p>	<p>ア. 用途地域</p> <p>計画区間及びその周辺における都市計画区域の指定状況は、33 及び 34 ページの図 2-2 に示した「都市計画図」に基づき、計画区間周辺の主な用途地域の状況を記載しておりますが、商業地域については計画区間周辺において占める割合がわずかであるため記載しておりません。</p> <p>イ. 土地利用状況</p> <p>計画区間及びその周辺における土地利用状況は、35 から 36 ページの図 2-3 に示した「土地利用現況図」に基づき、計画区間周辺の主な土地利用の状況を記載しておりますが、商業用地については、計画区間周辺において占める割合がわずかであるため記載しておりません。</p>

※表中のページ番号は自主的環境影響評価準備書（要約書）の該当箇所である。

意見の概要	事業者の見解
①計画区間及びその周辺地域の概況並びに環境の特性について	
<p>56 ページ</p> <p>イ. 公園緑地等</p> <p>記述漏れがある。次の通り挿入されたい。</p> <p>『計画区間に近接（10m）する緑地公園としては FUSO グリーンパークがある。』</p> <p style="text-align: right;">【1】</p>	<p>FUSO グリーンパーク（正式名称：FUSO グリーンガーデン）は川崎市の公園ではないため、自主的環境影響評価準備書には記載しておりません。</p> <p>本自主的環境影響評価は川崎市環境影響評価に関する条例第 74 条に基づき、同条例に基づく第 3 種行為に準じて、手続きを行っており、条例環境影響評価書の作成（準備書の修正）手続きはありませんが、現状で一般の方の利用がみられるため、あわせて手続き中である 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の条例環境影響評価書の作成にあたっては、周辺地域の環境特性のうち、コミュニティ施設の項目に「FUSO グリーンガーデン」を記載するようにいたします。</p>
<p>65 ページ</p> <p>(10) 景観資源の状況</p> <p>記述漏れがある。次の通り挿入されたい。</p> <p>計画区間より 5m の地点『川崎市歴史ガイドに示されている我が国初の工業用水の案内碑がある。』</p> <p>計画区間より 5m の地点に『川崎市歴史遺産 稲毛・川崎二ヶ領用水余剰水取水口跡がある。』</p> <p style="text-align: right;">【1】</p>	<p>本項目では、「川崎市景観計画」（平成 30 年 12 月改定）に記載のある景観資源について整理しております。</p> <p>本自主的環境影響評価は、川崎市環境影響評価に関する条例第 74 条に基づき、同条例に基づく第 3 種行為に準じて、手続きを行っており、条例環境影響評価書の作成（準備書の修正）手続きはありませんが、本自主的環境影響評価の手続きと合わせて、手続き中である 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書の作成にあたっては、周辺地域の環境特性のうち、歴史的文化的遺産の項目について、「我が国初の工業用水の案内碑」及び「川崎市歴史遺産 稲毛・川崎二ヶ領用水余剰水取水口跡」も記載するようにいたします。</p>
<p>83 ページ</p> <p>ソ. コミュニティ施設</p> <p>記述漏れがある、次の通り挿入されたい。</p> <p>『鹿島田西部地区再開発を経て開設した市民タウンマネジメントコミュニティ施設として計画区間西側に隣接して「かしまだ DAYS」周辺部に『新川崎タウンカフェ』が存在している。』</p> <p style="text-align: right;">【1】</p>	<p>コミュニティ施設については、「川崎市環境影響評価技術指針」に基づく、教育施設、集会所、公園のほか、公共施設等として保育施設、福祉施設、病院、その他市民利用施設を対象に整理しております。</p>

※表中のページ番号は自主的環境影響評価準備書（要約書）の該当箇所である。

意見の概要	事業者の見解
②評価項目選定（生物、コミュニティ施設）について	
<p>89 ページ</p> <p>環境影響評価項目の生物について、29 ページ『計画区間を流域とする二ヶ領用水路にはマガモ、サギ、ハクセキレイ、等鳥類並びにコイ、モツゴ等魚類が確認できる。』の現況の概要により選定が必要です。</p> <p style="text-align: right;">【1】</p>	<p>本事業では、道路工事により二ヶ領用水の改変を行う計画はなく、工事中及び供用時のいずれにおいても二ヶ領用水に放流する計画はないことから、二ヶ領用水の水質に著しい影響を及ぼす要因はないため、予測、評価項目として選定しておりません。</p>
<p>90 ページ</p> <p>環境影響評価項目のコミュニティ施設について</p> <p>記述漏れがある、次の通り挿入されたい。『隣接する優祥会かしまだえきまえ保育園については本工事により入居建物取り壊しにより著しい影響があり事業継続が困難となる。』</p> <p>隣接する「かしまだ DAYS」については工事により入居建物取り壊しにより著しい影響があり事業継続が困難となる。』</p> <p>以上の著しい環境影響が発生する理由により項目の選定が必要です。</p> <p style="text-align: right;">【1】</p>	<p>コミュニティ施設については、「川崎市環境影響評価技術指針」に基づく教育施設、集会所、公園のほか、公共施設等として保育施設、福祉施設、病院、その他市民利用施設を対象に整理しております。</p> <p>計画区間に隣接する保育施設等のコミュニティ施設の一部につきましては、本事業の都市計画区域となった場合、地権者の方々に建物等に移転していただき、原則、更地の状態で土地の引渡しをお願いしていることから、本自主的環境影響評価準備書において、評価項目として選定しておりません。</p> <p>なお、事業用地の取得等については、神奈川県から事業認可を受けた後、関係地権者の方々のご理解とご協力が得られるよう対応してまいります。</p>

※表中のページ番号は自主的環境影響評価準備書（要約書）の該当箇所である。

(2) 景観について	
①景観について	
意見の概要	事業者の見解
①景観について	
<p>132 ページ</p> <p>4.5 景観</p> <p>(1) 現況調査</p> <p>1) 調査結果</p> <p>① 地域景観の特性</p> <p>記述漏れがある、次の通り挿入されたい。</p> <p>計画区間及び～住宅集合住宅が多くなっているほか、駅前を中心とした商店街並び、事業所や工場、道路などで構成され、再開発事業により整備されたペDESTリアンデッキ並びに、道路や鉄道、建築物等～形成している。</p> <p>代表的な眺望点からの景観</p> <p>眺望地点漏れがある、次の通り追加されたい。</p> <p>従来仮線高架方式から別線高架方式への工法変更により撤去予定の鹿島田・新川崎ペDESTリアンデッキの景観が、今後激変する景観であり、代表的眺望地点として選定し、地域住民(大規模マンション住人を含む)に広く周知する。特に鹿島田西部地区再開発(交通広場を除き完了)エリア方面からは複数の眺望調査地点設定が不可欠です。</p> <p style="text-align: right;">【1】</p>	<p>本自主的環境影響評価準備書における地域景観の特性については、土地利用現況図等の既存資料や現地踏査等により、地域全体からみた代表的な景観特性として、とりまとめたものであります。</p> <p>また、代表的な眺望点からの景観については、計画区間における道路の新設及び改良による眺望景観の変化の程度を踏まえて、不特定多数の人が通行する各区間上の地点について、四方を網羅するように調査・予測地点を設定しており、表 4.5-3 及び図 4.5-1 に示す 8 地点を選定し、予測及び評価を行っております。</p>
<p>144 ページ</p> <p>② 評価に追加記載されたい。</p> <p>計画区間及び～駅前を中心とした商店街並びに、事業所や工場など～一部商業用地並びに住宅用地～近景域の眺望地点については道路の新設及び再開発事業により整備されたペDESTリアンデッキの改良により眺望が大きく変化する地点もあるが、～評価する。</p> <p style="text-align: right;">【1】</p>	<p>本自主的環境影響評価準備書の景観における環境影響評価につきましては、計画区間及びその周辺における景観の特性等について調査し、供用時における主要な景観構成要素の改変及び地域景観の特性の変化の程度や代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度について、予測し、評価を行ったものであります。</p> <p>近景域の予測結果については、道路の新設及び改良により眺望が変化しますが、歩道の整備や道路の拡幅により、整然とした開放的な市街地景観が形成されると予測しております。これらの予測結果を踏まえ、本事業において、道路構造物の形態及び色彩は、「公共空間景観形成ガイドライン」に基づいて道路空間の良好な景観形成に配慮する等の環境保全のため措置を講じることから、周辺環境との調和は保たれるもの評価しております。</p>

※表中のページ番号は自主的環境影響評価準備書〈要約書〉の該当箇所である。

(3) 地域交通について	
①交通安全について	
意見の概要	事業者の見解
①交通安全について	
<p>145 ページ</p> <p>c. バリアフリー経路</p> <p>記述漏れがある。次の通り挿入されたい。</p> <p>誘導ブロックが～幸区役所入り口バス停間 JR 鹿島田駅～JR 新川崎駅間である</p> <p style="text-align: right;">【1】</p>	<p>視覚障害者誘導用ブロックは計画区間及びその周辺において、JR 向河原駅～JR 武蔵小杉駅間及び JR 鹿島田駅～一般国道 409 号間、鹿島田駅～鹿島田バス停間及び幸区役所～幸区役所入口バス停間と、ご意見の通り JR 鹿島田駅～JR 新川崎駅間に整備されております。</p> <p>本自主的環境影響評価は、川崎市環境影響評価に関する条例第 74 条に基づき、同条例に基づく第 3 種行為に準じて、手続きを行っており、条例環境影響評価書の作成（準備書の修正）手続きはありませんが、事業の実施にあたっては、当区間に存在する視覚障害者誘導用ブロックがあることを踏まえ、交通安全に十分配慮してまいります。</p>

意見の概要	事業者の見解
<p>①交通安全について</p> <p>147 ページ</p> <p>c. 自動車交通量・歩行者交通量等</p> <p>従来仮線高架方式から別線高架方式への工法変更により計画区間を横断して東側の下平間・サウザンドシティより鹿島田・新川崎パークタワーを経て新川崎駅に至る鹿島田・新川崎ペDESTリアンデッキは撤去の予定となります。二つの大規模再開発エリアをつなぐ重要な歩行者導線であることは当該地区再開発計画に照らしても明らかです。しかしながら 4.6 地域交通、4.6.1 交通安全、交通混雑、4.6.2 地域分断の記述の中でわずかに『周辺施設と連続してペDESTリアンデッキが整備されており、』だけであります。数十年の地元住民との調整を通じて再開発事業の都市計画を作り上げ、分断された二つの大規模再開発地区と新川崎駅・鹿島田駅を結節し、歩車分離を通じて歩行者の安心安全な移動と二つの大規模商業施設の回遊性を担う地域の大動脈として当該地区の象徴的景観でもあります。しかしながら本準備書ではペDESTリアンデッキ利用者の現況の把握（歩行者等交通量現地調査等記載）すらされず、調査実施地点、項目、方法、結果、将来予測、等一切の記載すらできていない。又、ペDESTリアンデッキ構造変更による影響が与える新設古市場矢上線交差点への将来予測等についても必要です。行政計画の川崎市総合計画並びに市民参加型幸区マスタープランを道しるべに地元住民は、我が身を削り地域のにぎわいの拠点作りに邁進してまいりました。ですがあまりにその過程を軽んじている準備書について憤慨を通り越してあきれしております。ペDESTリアンデッキについて章を設定して再記述を求めます。</p> <p style="text-align: center;">【1】</p>	<p>本自主的環境影響評価準備書の地域交通における交通安全については、南武線の高架化に伴い、合わせて整備する都市計画道路等（矢向鹿島田線、大田神奈川線、塚越南加瀬線、区画街路、特殊街路）の整備に係る工事中と供用時について環境影響評価を行っております。</p> <p>その結果、関連道路事業の整備にあたっては、交差点に信号機や横断歩道、車止め（ボラード）等の安全施設を適切に整備し、交通事故発生の防止を図る等の措置を講じることから、計画区間周辺的生活環境の保全に支障は生じないものと評価しております。</p> <p>鹿島田駅の鉄道を東西に跨ぐペDESTリアンデッキについては、鉄道高架橋の上下を通す案や鉄道橋を更に高くするなどの検討を行った結果、バリアフリーの確保や事業費の増加、駅へのアクセス性などの課題があり、復旧が困難ですが、鉄道の高架化に伴い、改札口が1階レベルに変更となることを踏まえながら、現在、駅まで接続しているペDESTリアンデッキの機能回復として、駅前に接続させる方針でおります。今後も地域の皆様のご意見をお伺いしながら、交通管理者との協議や交通安全対策の検討などを行ってまいります。</p>

※表中のページ番号は自主的環境影響評価準備書（要約書）の該当箇所である。

意見の概要	事業者の見解
①交通安全について	
<p>地域交通</p> <p>鹿島田駅では現在のところ歩道橋が新川崎駅方向まで線路を跨ぐように架かっているが高架化工事計画では、これを撤去し改札を一階にするとのことですが、途中まで改札口までは歩道橋ですがサウザンドモールから新川崎方向までは一旦鹿島田駅から行くか地上から横断歩道で行くことしか出来なくなるのですが、大変移動が遠回りです危険になります。</p> <p>横断歩道では信号待ちしている時に車が突っ込んで来るといった事故が相次ぎその上スマホ歩き、自転車スマホといった危険行為がありその際現在の歩道橋があれば危険も回避できます。</p> <p>それに一階に改札口があると人が集まってしまうもしも地震があった場合、津波の浸水がある地域の為、二階があれば退避場所とかになるかと、狭いなら現在サウザンドモール側の歩道橋にあるエレベーター付近を広場にして新川崎方向とサウザンドモール方向で三角形のようになれば避難場所にもなるし待ち合わせ場所にもなる為、将来的にたくさんの人々に使って貰えることになります。</p> <p>そして現在の駅をそのまま二階にすれば一階を自転車置き場又はバス停留所に出来るのではと思っています。</p> <p>自分自身の個人的に言いたいことは、今ある状態の歩道橋の方が慣れていますし変えられるのは嫌ですと言う意見ですが予算に時間や他の方々からの高架化工事を急かされているのはわかっています。</p> <p>なのですが、未来のためにそして何より今も使い続けている人のことも考えてください。</p> <p>そして、工事をしてもしまた工事が必要の際に余裕が無ければまた工事費が増えるかもしれません。</p> <p>なら今、工事期間が長くなっても、工事費が増えても拡張性があれば、工事費は低くなるかと。</p> <p>後、駅舎の両脇にベンチとガラスがあれば子供達も電車を見れて楽しめるのではと思います。</p> <p style="text-align: center;">【2】</p>	<p>本自主的環境影響評価準備書の地域交通における交通安全については、南武線の高架化に伴い、合わせて整備する都市計画道路等（矢向鹿島田線、大田神奈川線、塚越南加瀬線、区画街路、特殊街路）の整備に係る工事中と供用時について環境影響評価を行っております。</p> <p>その結果、関連道路事業の整備にあたっては、交差点に信号機や横断歩道、車止め（ボラード）等の安全施設を適切に整備し、交通事故発生の防止を図る等の措置を講じることから、計画区間周辺の生活環境の保全に支障は生じないものと評価しております。</p> <p>鹿島田駅の鉄道を東西に跨ぐペDESTリアンデッキについては、鉄道高架橋の上下を通す案や鉄道橋を更に高くするなどの検討を行った結果、バリアフリーの確保や事業費の増加、駅へのアクセス性などの課題があり、復旧が困難ですが、鉄道の高架化に伴い、改札口が1階レベルに変更となることを踏まえながら、現在、駅まで接続しているペDESTリアンデッキの機能回復として、駅前に接続させる方針でおります。今後も地域の皆様のご意見をお伺いしながら、交通管理者との協議や交通安全対策の検討などを行ってまいります。</p> <p>駅等の鉄道の構造物については、今後、鉄道事業者と連携し、設計等に取り組んでまいります。</p>

2.2 その他の内容について

(1) その他の内容について	
①その他	
②JR 東日本南武線連続立体交差事業（矢向駅～武蔵小杉駅間）について	
意見の概要	事業者の見解
①その他	
<p>以上のことについて意見書を提出しますので本意見書について説明会場にて回答ください。合わせて、意見提出者宛に別途書面にて返信いただきたい</p> <p>意見提出者 ●●●●-●●●● ●●●● ●●●●●●●●●● ●●●● 携帯●●●● (●●●●●) ●●●●● メールアドレス ●●●●●●●●●●●●●●@●●●● ●●●●●●●●●●</p> <p style="text-align: right;">【1】</p>	<p>本自主的環境影響評価については、JR 東日本南武線連続立体交差事業（矢向駅～武蔵小杉駅間）に伴う関連道路整備事業を対象事業として、川崎市環境影響評価に関する条例第74条に基づき、同条例に基づく第3種行為に準じて、手続きを行っております。</p> <p>なお、いただいたご意見に対しては、本自主的環境影響評価見解書をもって回答とし、本自主的環境影響評価見解書の縦覧をもって周知とさせていただきます。</p>
②JR 東日本南武線連続立体交差事業（矢向駅～武蔵小杉駅間）について	
<p>地域交通</p> <p>現在鹿島田駅は二面二線の橋上駅舎ですが現在のままの橋上駅舎なら二面四線の快速列車との待ち合わせ駅にできないもののでしょうか？</p> <p>現在は鹿島田駅から川崎駅まで待避線が無いので、快速列車が三本に一本ですが各駅停車より遅く方が一、事故や遅れが出た場合退避する駅がありません。</p> <p>なら鹿島田駅を接続追越駅にしていれば臨機応変に対応出来るのでは無いかと考えました。</p> <p>JR 東日本の方にとっても本数も増えて乗客が増えて行くし緊急事態にも使えるし駅舎が二階ならコンビニ系統の店や自販機が置けるのでは？</p> <p>一階だと場所が車道や歩道によって限られてしまいます。</p> <p>素人が考えついたことですが、その方が好きになれそうです。</p> <p style="text-align: right;">【3】</p>	<p>JR 東日本南武線の連続立体交差事業は、南武線矢向駅から武蔵小杉駅間の約 4.5km を高架化し、9 箇所の踏切を除却することにより、道路交通の円滑化や地域分断を解消し、安全で利便性が高く、災害に強いまちづくりを推進するものであります。</p> <p>なお、南武線の輸送力増強につきましては、基本的に鉄道事業者が取り組むべきものであり、本自主的環境影響評価の手続きと合わせて、手続き中である 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の準備書において、鹿島田駅については、上下線 2 線、高架式の構造及び相対式プラットホームをお示ししております。</p> <p>駅等の鉄道の構造物については、今後、鉄道事業者と連携し、設計等に取り組んでまいります。</p>

意見の概要	事業者の見解
②JR 東日本南武線連続立体交差事業（矢向駅～武蔵小杉駅間）について	
<p>P7. 事業計画の内容</p> <ul style="list-style-type: none"> 横浜市と協力して矢向駅の踏切も立体化にしていきたい。特に通勤ラッシュの時間はいつ事故が起きてもおかしくないような混雑具合であり、近々神明町や塚越に大規模なマンションができることでさらに混雑が見込まれる為、せめて既存の改札の反対側に改札を設けていただきたい。 <p style="text-align: right;">【4】</p>	<p>本市は、現在、JR 東日本南武線の矢向駅から武蔵小杉間の約 4.5km を連続立体交差化する「JR 東日本南武線連続立体交差事業」の事業化に向けた取組を進めているところであります。</p> <p>なお、横浜市においては、尻手駅から矢向駅間を連続立体交差候補区間と位置付けていることから、本市としては、横浜市に対して立体交差化が図られるよう協力を求めています。</p>
<p>令 5, 3, 6 意見書</p> <ul style="list-style-type: none"> JR 東日本南武線高架は 60 年来の懸案でいつまでも堂々巡りのままである。 前回の説明会では鹿島田駅のペDESTリアンデッキはそのままその上を線路を高架することでしたが、また変更でペDESTリアンデッキは解体となり、考えが一定してない。 昨今の近隣都市の鉄道ニュースにおいて 相鉄線 二俣川駅 周辺 小田急線 下北沢駅 周辺 京王線 調布駅 周辺 以上 3 駅周辺は全て地下鉄下です。 JR 南武線高架ではなく、沿線の補償と環境の影響を考慮すれば地下化考えたことがあるのか一考していただきたい。 <p style="text-align: right;">以上 【5】</p>	<p>JR 東日本南武線の連続立体交差事業は、南武線矢向駅から武蔵小杉駅間の約 4.5km を高架化し、9 箇所の踏切を除却することにより、道路交通の円滑化や地域分断を解消し、安全で利便性が高く、災害に強いまちづくりを推進するものであります。</p> <p>鹿島田駅の鉄道を東西に跨ぐペDESTリアンデッキについては、鉄道高架橋の上下を通す案や鉄道橋を更に高くするなどの検討を行った結果、バリアフリーの確保や事業費の増加、駅ホームへのアクセス性などの課題があり、復旧が困難ですが、鉄道の高架化に伴い、改札口が 1 階レベルに変更となることを踏まえながら、現在、駅まで接続しているペDESTリアンデッキの機能回復方針として、駅前に接続させる方針であります。今後も地域の皆様のご意見をお伺いしながら、交通管理者との協議や交通安全対策の検討などを行ってまいります。</p> <p>本事業の構造工法の検討にあたり、地下化案は高架化と比較し、事業費が 2 倍程度必要なことや、構造物の維持管理性、自然災害へのリスクなども踏まえ、不採用としております。</p>

第 11 章 条例準備書に対する審査結果と指定開発行為者の見解

第11章 条例準備書に対する審査結果と指定開発行為者の見解

「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審査書」（令和6年1月18日公告、川崎市長）の送付を受け、この条例審査書の市長の意見に対する指定開発行為者の見解及びこれらを踏まえて条例準備書の内容に検討を加えた結果は、表11-1(1)～(3)に示すとおりである。

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

表11-1(1) 条例準備書に対する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	条例準備書に対する審査結果及び内容	
(1) 全般的事項	<p>本指定開発行為は、鉄道を高架化するものであり、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、①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、<u>本審査書の内容を確実に遵守すること。</u></p> <p>また、②工事着手前に周辺住民等に対する工事説明等を行い、<u>環境影響に係る低減策、問合せ窓口等について周知すること。</u></p>	
(2) 環境影響評価項目に関する事項	ア 大気質	<p>計画区間及び工事用車両ルートが学校、保育所、住宅等に近接していること、工事が概ね16年と長期間に及ぶことから、<u>条例準備書に記載した環境保全のための措置を徹底すること。</u></p>
	イ 騒音	<p>計画地及び工事用車両ルートが学校、保育所、住宅等に近接していること、工事が概ね16年と長期間に及ぶこと、沿道における等価騒音レベルが現況において既に環境保全目標を超過している地点があることから、<u>①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すること。</u></p> <p>線路の高架化による影響は地上付近よりも高所で大きくなることから、<u>②条例環境影響評価書（以下「条例評価書」という。）において、高架化に伴う影響が大きくなると考えられる地点における評価結果を示すこと。その際、調査、予測地点の設定の根拠を明らかにするとともに、必要に応じて調査、予測地点を追加すること。</u></p>
	ウ 振動	<p>計画地及び工事用車両ルートが学校、保育所、住宅等に近接していること、工事が概ね16年と長期間に及ぶことから、<u>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すること。</u></p>

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 本事業の実施に当たっては、条例準備書に記載した環境保全のための措置に加え、条例審査書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対する工事説明等を行い、環境影響に係る低減策、住民の問合せ窓口等について周知を図ります。	—	—
① 条例準備書に記載した環境保全のための措置を徹底します。	—	—
① 条例準備書に記載した環境保全のための措置を徹底します。また、工事工程、作業時間、工事用車両の運行時間等について、工事着手前に周辺住民等への周知を図ります。	—	—
② 「在来鉄道の新設又は大規模改良に際しての騒音対策の指針について（平成7年12月20日環大-174号）」に定められた調査の補足として、高架化に伴う影響が大きくなると考えられる地点において実施した高所の調査、予測について、その調査、予測地点の設定の根拠を明らかにし、条例評価書に参考値として調査・予測結果を示しました。調査地点は、計画区間沿線の中高層マンションの立地状況を勘案し、計画区間東側の市有地と民地の境界付近となる計画線最寄軌道中心から水平距離15mの位置とし、調査高さは、計画線が高架橋になることを踏まえ、計画線最寄軌道中心から水平距離15mの位置において、高架橋防音壁による低減効果が期待できないと考えられる13mの高さに設定しました。	資料編 3 騒音関連 資料3-6 鉄道騒音の予測方法 【条例準備書：資-177】	条例評価書において、高所における鉄道騒音の調査について、参考値として資料編に整理しました。 【条例評価書：資-177、資-178】
① 条例準備書に記載した環境保全のための措置を徹底します。	—	—

表 11-1(2) 条例準備書に対する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	条例準備書に対する審査結果及び内容	
(2) 環境影響評価項目に関する事項	エ 廃棄物等 (建設発生土)	(ア)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こと。
	オ 景観	工作物の外観の色彩等については、川崎市景観計画を踏まえるとともに、市関係部署と十分協議の上、決定すること。
	カ 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こと。
	キ 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こと。
	ク 地域交通 (交通安全、交通混雑)	<p>工事用車両ルートが学校、保育所、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になっていること、歩車分離がされていない区間があること、信号機のない横断歩道があることから、①事業の実施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問合せ窓口等について周知を徹底すること。</p> <p>計画区間周辺の交差点において、複数の交差点が短い距離で近接しているものや、右折専用車線が整備されていない交差点が多く、滞留列が上流側の隣接交差点に達すること等により、計算上の交通処理が行えなくなる可能性があることから、②工事用車両の運行管理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、交通管理者と適切な対応を協議すること。</p>
	ケ その他	<p>著しい温室効果ガス発生の変因となる施設はないため予測・評価項目として選定しないこととしているが、本事業の実施に伴う交通混雑の緩和は、大きく温室効果ガスの排出削減に寄与するものと考えられることから、条例評価書において温室効果ガスを選定し、その影響の程度について言及すること。その際、周辺地域の概況において、踏切部における交通の障害の状況を整理すること。</p>

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 建設発生土は、再利用等を含めた処理方法について、その実施内容を川崎市に報告します。	—	—
① 工作物の外観の色彩等については、川崎市景観計画を踏まえるとともに、川崎市関係部署と十分協議の上、決定します。	—	—
① 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します。	—	—
① 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、その対策を確実に実施します。	—	—
① 本事業の実施に当たっては、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て工事説明等を行い、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します。 ② 工事用車両の運行管理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、交通管理者と適切な対応を協議します。	—	—
① 温室効果ガスを環境影響評価項目として選定し、その影響について記載するとともに、踏切部における交通の阻害の状況を条例評価書に記載しました。	第3章 環境影響評価項目の選定等 【条例準備書:p.105～107】 第4章 環境影響評価 4. 1 地球環境 4. 1. 1 温室効果ガス 【条例準備書：記載なし】 第5章 環境保全のための措置 【条例準備書：記載なし】 第7章 環境影響の総合的な評価 【条例準備書：記載なし】	環境影響評価項目として、地気球環境 温室効果ガスを選定し、記載しました。 【条例評価書：p.106、p.107、p.115～120、p.423、p.429、p.430】

表 11-1(3) 条例準備書に対する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	条例準備書に対する審査結果及び内容
(3) 環境配慮項目に関する事項	<p>—</p> <p>条例準備書に記載した「電磁波・電磁界」、「光害」、「地震時等の災害」、「地球温暖化対策」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こと。</p>
ア 地球温暖化対策	<p>—</p> <p>工事中の措置の内容について、建設資材の調達に関する配慮の内容についても検討すること。</p>
(4) 事後調査に関する事項	<p>—</p> <p><u>①条例準備書に記載した事後調査計画の内容に加え、環境影響評価項目に関する事項で指摘した内容を踏まえ、計画的な事後調査を行うこと。</u> <u>また、②事後調査の結果、条例準備書で予測した数値を超えること等により、生活環境の保全に支障が生じる場合は、直ちに市に連絡するとともに、生活環境を保全するための適切な措置を講ずること。</u></p>

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 条例準備書に記載した「電磁波・電磁界」、「光害」、「地震時等の災害」、「地球温暖化対策」及び「資源」の各項目における環境配慮の措置について積極的に取組み、その具体的な実施の内容について川崎市に報告します。	—	—
① 温室効果ガスをさらに削減するため、建設資材の調達に関する環境配慮について、条例評価書に記載しました。	第6章 環境配慮事項 【条例準備書：p. 421】	建設資材の調達に関する環境配慮事項について記載しました。 【条例評価書：p. 427】
① 事後調査の実施に当たっては、条例準備書に記載した事後調査計画の内容に加え、個別事項の指摘内容を踏まえ、計画的に実施します。		
② 事後調査の結果、条例準備書で予測した数値を超えること等により、生活環境の保全に支障が生じる場合は、直ちに川崎市関係部署に連絡するとともに、生活環境を保全するための適切な措置を講じます。	—	—

第 12 章 その他

第12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

表10-1 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59条	都市計画事業の認可
鉄道事業法 第12条	道路の縦断占有の許可
道路法 第32条	道路の占有の許可
道路交通法 第77条	道路の使用の許可

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：川崎市

住 所：神奈川県川崎市川崎区宮本町1番地

代表者：川崎市長 福田 紀彦

(2) 鉄道事業者

名 称：東日本旅客鉄道株式会社

住 所：東京都渋谷区代々木二丁目2番2号

代表者：代表取締役社長 深澤 祐二

(3) 業務受託者

名 称：八千代エンジニアリング株式会社 横浜センター

住 所：神奈川県横浜市保土ヶ谷区岩井町1番7号

代表者：センター長 北見 宗輝

3 事業内容等に関する問い合わせ窓口

窓 口：川崎市建設緑政局道路河川整備部道路整備課

住 所：神奈川県川崎市川崎区宮本町1番地

電 話：044-200-3499

4 参考とした資料の目録

- (1) 「川崎市大気データ」(令和4年6月閲覧 川崎市ホームページ)
- (2) 「令和2年度 川崎市の災害概要」(令和4年6月閲覧 川崎市ホームページ)
- (3) 「土地分類基本調査図(地形分類図)(横浜・東京西南部・東京東南部・木更津)」
(昭和63年6月24日指定 神奈川県)
- (4) 「土地分類基本調査図(土壌図)(横浜・東京西南部・東京東南部・木更津)」
(昭和63年6月24日指定 神奈川県)
- (5) 「土地分類基本調査図(表層地質図)(横浜・東京西南部・東京東南部・木更津)」
(昭和63年6月24日指定 神奈川県)
- (6) 「河川水辺の国勢調査(多摩川の調査結果)」
(令和4年6月閲覧 国土交通省関東地方整備局ホームページ)
- (7) 「かわさき水辺の生きもの一川と海に出かけてみようー」
(令和4年6月閲覧 川崎市ホームページ)
- (8) 「平成30年～令和4年町丁別世帯数・人口 3月末日現在」
(令和4年6月閲覧 川崎市ホームページ)
- (9) 「平成30年(2018)～令和4年(2022) 町丁別人口」
(令和4年6月閲覧 横浜市ホームページ)
- (10) 「平成28年経済センサス 活動調査結果」(令和4年6月閲覧 川崎市ホームページ)
- (11) 「横浜市統計書[Web版]」(令和4年6月閲覧 横浜市ホームページ)
- (12) 「川崎都市計画図(中原区)」(令和3年3月 川崎市)
- (13) 「川崎都市計画図(幸区)」(令和4年3月 川崎市)
- (14) 「横浜都市計画図(港北区)」(平成31年3月 横浜市)
- (15) 「横浜都市計画図(鶴見区)」(平成31年3月 横浜市)
- (16) 「神奈川県土地利用現況図[川崎東](平成27年度都市計画基礎調査)」
(平成31年 神奈川県県土整備局都市部都市計画課)
- (17) 「GEOSPACE CDS プラス」((C) NTT インフラネット, DigitalGlobe Inc.)
- (18) 「平成17年度全国道路交通情勢調査(道路交通センサス)一般交通量調査」(国土交通省)
- (19) 「平成22年度全国道路交通情勢調査(道路交通センサス)一般交通量調査」(国土交通省)
- (20) 「平成27年度全国道路交通情勢調査(道路交通センサス)一般交通量調査」(国土交通省)
- (21) 「各駅の乗車人員 2020年度」(令和4年6月閲覧 JR 東日本ホームページ)
- (22) 「2020年度乗降人員」(令和4年6月閲覧 東急電鉄株式会社ホームページ)
- (23) 「さいわいガイドマップ2022」(令和4年6月閲覧 川崎市ホームページ)
- (24) 「中原区ガイドマップ」(令和4年6月閲覧 川崎市ホームページ)
- (25) 「市営バスマップ」(令和4年6月閲覧 横浜市ホームページ)

- (26) 「つるみ生活・防災マップ」(令和4年6月閲覧 横浜市ホームページ)
- (27) 「港北区ガイドマップ」(令和4年6月閲覧 横浜市ホームページ)
- (28) 「子ども・教育に関する施設」(令和4年6月閲覧 川崎市ホームページ)
- (29) 「幼稚園・認定こども園一覧」(令和4年6月閲覧 横浜市ホームページ)
- (30) 「横浜市立学校名簿」(令和4年6月閲覧 横浜市ホームページ)
- (31) 「神奈川県立特別支援学校」(令和4年6月閲覧 神奈川県ホームページ)
- (32) 「県内大学一覧」(令和4年6月閲覧 神奈川県ホームページ)
- (33) 「ここ de サーチ」(令和4年6月閲覧 子ども・子育て支援情報公表システムホームページ)
- (34) 「病院・診療所名簿」(令和4年6月閲覧 川崎市ホームページ)
- (35) 「高齢者施設のご案内」(令和4年6月閲覧 川崎市ホームページ)
- (36) 「高齢者福祉保健施設一覧」(令和4年6月閲覧 横浜市ホームページ)
- (37) 「ふれあいー障害福祉の案内ー」(令和4年6月閲覧 川崎市ホームページ)
- (38) 「地区センター一覧」(令和4年6月閲覧 横浜市ホームページ)
- (39) 「川崎市公園・緑地等位置図」(令和3年3月31日現在 川崎市)
- (40) 「横浜市公園緑地配置図」(平成29年7月1日現在 横浜市)
- (41) 「指定文化財紹介」(令和4年6月閲覧 川崎市教育委員会ホームページ)
- (42) 「市域文化財一覧」(令和4年6月閲覧 横浜市ホームページ)
- (43) 「ガイドマップかわさき」(令和4年6月閲覧 川崎市ホームページ)
- (44) 「行政地図情報提供システム」(令和4年6月閲覧 横浜市ホームページ)
- (45) 「平成28～令和3年度 環境局事業概要ー公害編ー」
(令和4年6月閲覧 川崎市ホームページ)
- (46) 「横浜市統計書」(令和4年6月閲覧 横浜市ホームページ)
- (47) 「平成27～令和元年度 公共用水域及び地下水の水質測定結果」
(令和4年6月閲覧 神奈川県ホームページ)
- (48) 「平成27～令和元年度 水質年報」(令和4年6月閲覧 川崎市ホームページ)
- (49) 「川崎市の土壌汚染対策 形質変更時要届出区域」
(令和4年6月閲覧 川崎市ホームページ)
- (50) 「土壌汚染対策法に基づく汚染された土地の区域の指定」
(令和4年6月閲覧 横浜市ホームページ)
- (51) 「川崎市の土壌汚染対策 要措置区域」(令和4年6月閲覧 川崎市ホームページ)
- (52) 「市の条例に基づく土壌調査等の結果」(令和4年6月閲覧 川崎市ホームページ)
- (53) 「水準測量成果一覧表」(令和4年6月閲覧 川崎市ホームページ)
- (54) 「横浜市水準測量成果表」(令和4年6月閲覧 横浜市ホームページ)
- (55) 「川崎市景観計画」(令和4年6月閲覧 川崎市ホームページ)

修正箇所一覽

修正箇所一覧

条例評価書修正箇所 【記載ページ】		修正理由等	条例準備書での記載内容 【条例準備書記載ページ】	条例評価書での 記載内容
第1章	5 工事計画 (3) 工事管理計画 エ 工事中の環境保全措置 (イ) 交通対策 【p. 31】	交通対策を追記しました。	工事用車両の運転者に対して、法定速度の遵守の徹底、安全運転、路上駐車等の禁止等について、交通規制に関する指導を行う。 【条例準備書 p. 31】	工事用車両の運転者に対して、法定速度の遵守の徹底、安全運転、路上駐車及び路上待機の禁止等について、交通規制に関する指導を行う。
第2章	1 周辺地域の概況 (4) 植物、動物の状況 【p. 41】	意見書の市民意見を踏まえ、二ヶ領用水に生息する重要種を追記しました。	—	計画区間及びその北西側に位置する二ヶ領用水では、「かわさき水辺の生きもの一川と海に出かけてみよう」（令和4年6月閲覧 川崎市ホームページ）によると、コイ、オイカワ等の魚類が確認されており、絶滅危惧種としては、ミナミメダカ等の魚類が確認されている。また、現地踏査により、マガモ、サギ類、ハクセキレイ等の鳥類が確認されている。
	1 周辺地域の概況 (8) 公共施設等 イ 公園緑地等 【p. 70】	意見書の市民意見を踏まえ、計画区間に隣接する公園緑地等として「FUSO グリーンガーデン」を追記しました。	なお、計画区間に隣接する公園としては、下沼部公園、向河原駅前広場公園、町田堀ふれあい公園がある。 【条例準備書 p. 70】	なお、計画区間に隣接する公園緑地等としては、下沼部公園、向河原駅前広場公園、町田堀ふれあい公園、FUSO グリーンガーデンがある。
			表 2-6(2) 公園緑地等一覧 【条例準備書 p. 71】	表 2-6(2) 公園緑地等一覧 「FUSO グリーンガーデン」を追記しました。
	1 周辺地域の概況 (9) 人と自然とのふれあい活動の場 【p. 76】	意見書の市民意見を踏まえ、計画区間最寄りの人と自然とのふれあい活動の場を追記しました。	—	計画区間は、現在、そのほとんどが現状の JR 南武線の路線となっている。計画区間周辺は、主に住宅用地、集合住宅用地となっているほか、学校をはじめとした文教・厚生用地や軽工業用地等がみられる。 なお、計画区間最寄りの人と自然とのふれあい活動の場は、親水空間として二ヶ領用水があげられる。

条例評価書修正箇所 【記載ページ】		修正理由等	条例準備書での記載内容 【条例準備書記載ページ】	条例評価書での 記載内容
第2章	1 周辺地域の概況 (10) 史跡及び文化財 【p. 76】	意見書の市民意見を踏まえ、川崎の歴史に深い関わりのある文化財として、「我が国初の工業用水の案内碑」及び「稲毛・川崎二ヶ領用水余剰水取水口跡」を追記しました。	—	そのほか、川崎の歴史に深い関わりのある「我が国初の工業用水の案内碑」及び「稲毛・川崎二ヶ領用水余剰水取水口跡」等が存在する。
			表 2-7 計画区間周辺の指定文化財等 【条例準備書 p. 76】	表 2-7 計画区間周辺の指定文化財等 「我が国初の工業用水の案内碑」及び「稲毛・川崎二ヶ領用水余剰水取水口跡」を追記しました。
	2 計画区間及びその周辺地域の環境の特性 (2) 環境の特性 【p. 102】	意見書の市民意見を踏まえ、二ヶ領用水に生息する重要種を追記しました。	表 2-21(2) 周辺地域の環境の特性の「生物」の欄 【条例準備書 p. 102】	表 2-21(2) 周辺地域の環境の特性の「生物」の欄 「計画区間及びその北西側に位置する二ヶ領用水では、「かわさき水辺の生きもの一川と海に出かけてみよう」（令和4年6月閲覧 川崎市ホームページ）によると、コイ、オイカワ等の魚類が確認されており、絶滅危惧種としては、ミナミメダカ等の魚類が確認されている。また、現地踏査により、マガモ、サギ類、ハクセキレイ等の鳥類が確認されている。」
2 計画区間及びその周辺地域の環境の特性 (2) 環境の特性 【p. 102】	意見書の市民意見を踏まえ、計画区間に隣接する公園緑地等として「FUSO グリーンガーデン」を追記しました。	表 2-21(2) 周辺地域の環境の特性の「緑」の欄 「なお、計画区間に隣接する公園としては、下沼部公園、向河原駅前広場公園、町田堀ふれあい公園がある。」 【条例準備書 p. 102】	表 2-21(2) 周辺地域の環境の特性の「緑」の欄 「なお、計画区間に隣接する公園緑地等としては、下沼部公園、向河原駅前広場公園、町田堀ふれあい公園、FUSO グリーンガーデンがある。」	

	条例評価書修正箇所 【記載ページ】	修正理由等	条例準備書での記載内容 【条例準備書記載ページ】	条例評価書での 記載内容
第 2 章	2 計画区間及びその周辺 地域の環境の特性 (2) 環境の特性 【p. 102】	意見書の市民意見を踏まえ、計画区間最寄りの人と自然とのふれあい活動の場を追記しました。	表 2-21(2) 周辺地域の環境の特性の「人と自然とのふれあい活動の場」の欄 「計画区間及びその周辺は主に市街化地域となっており、人と自然とのふれあい活動の場はない。なお、計画区間の東側に流れる多摩川の河川敷に緑地がみられる。」 【条例準備書 p. 102】	表 2-21(2) 周辺地域の環境の特性の「人と自然とのふれあい活動の場」の欄 「 <u>計画区間は、現在、そのほとんどが現状の JR 南武線の路線となっている。計画区間周辺は、主に住宅用地、集合住宅用地となっているほか、学校をはじめとした文教・厚生用地や軽工業用地等がみられる。</u> なお、 <u>計画区間最寄りの人と自然とのふれあい活動の場は、親水空間として二ヶ領用水があげられる。</u> 」
	2 計画区間及びその周辺 地域の環境の特性 (2) 環境の特性 【p. 102】	意見書の市民意見を踏まえ、川崎の歴史に深い関わりのある文化財として、「我が国初の工業用水の案内碑」及び「稲毛・川崎二ヶ領用水余剰水取水口跡」を追記しました。	表 2-21(2) 周辺地域の環境の特性の「歴史的文化的遺産」の欄 【条例準備書 p. 102】	表 2-21(2) 周辺地域の環境の特性の「歴史的文化的遺産」の欄 「 <u>そのほか、川崎の歴史に深い関わりのある「我が国初の工業用水の案内碑」及び「稲毛・川崎二ヶ領用水余剰水取水口跡」等が存在する。</u> 」

	条例評価書修正箇所 【記載ページ】	修正理由等	条例準備書での記載内容 【条例準備書記載ページ】	条例評価書での 記載内容
第3章	1 環境要因の抽出 【p. 105】	審査書の審査結果を踏まえ、踏切の除去による環境要因を追記しました。	表 3-1 環境影響要因の抽出の供用時の「施設の供用」の欄 【条例準備書 p. 105】	表 3-1 環境影響要因の抽出の供用時の「施設の供用」の欄 <u>踏切の除去</u>
	2 環境影響評価項目の選定 【p. 106～p. 107】	審査書の審査結果を踏まえ、踏切の除去による温室効果ガスへの影響を選定しました。	表 3-2 環境影響要因と環境影響評価項目の関連表の供用時の「施設の供用」の欄 【条例準備書 p. 106】 表 3-3(1) 環境影響評価項目選定等の理由の「温室効果ガス」の欄 現況の概要 「計画区間は、現在、そのほとんどが現状の JR 南武線の路線となっている。計画区間周辺は、主に住宅用地、集合住宅用地となっているほか、学校をはじめとした文教・厚生用地や軽工業用地等がみられ、著しい温室効果ガス発生 ^の 要因となる施設はない。」 選定理由、または、選定しない理由 【供用時】 本事業では、著しい温室効果ガス発生 ^の 要因となる施設はないことから、予測・評価項目として選定しない。 【条例準備書 p. 107】	表 3-2 環境影響要因と環境影響評価項目の関連表の供用時の「施設の供用」の欄 <u>踏切の除去</u> ● 表 3-3(1) 環境影響評価項目選定等の理由の「温室効果ガス」の欄 現況の概要 「計画区間は、現在、そのほとんどが現状の JR 南武線の路線となっており、 <u>踏切は遮断時間や交通量等を考慮し、国土交通大臣により改良する必要がある踏切に指定されている。</u> 計画区間周辺は、主に住宅用地、集合住宅用地となっているほか、学校をはじめとした文教・厚生用地や軽工業用地等がみられ、著しい温室効果ガス発生 ^の 要因となる施設はない。」 選定理由、または、選定しない理由 【供用時】 本事業では、 <u>踏切の除去に伴う交通混雑の緩和が、大きく温室効果ガスの排出削減に貢献することが考えられる。したがって、予測・評価項目として選定する。</u>

条例評価書修正箇所 【記載ページ】		修正理由等	条例準備書での記載内容 【条例準備書記載ページ】	条例評価書での 記載内容
第3章	2 環境影響評価項目の選定 【p. 110～p. 111】	意見書の市民意見を踏まえ、二ヶ領用水に生息する重要種を追記しました。	表 3-3(4) 環境影響評価項目選定等の理由の「生物」の欄 現況の概要 選定理由、または、選定しない理由 【工事中及び供用時】 計画区間及び周辺は、主に市街化区域となっており、重要な動植物は確認されておらず、工事中及び供用時ともに植物・動物の生息環境に著しい影響を与える要因はないことから、予測・評価項目として選定しない。 【条例準備書 p. 110】	表 3-3(4) 環境影響評価項目選定等の理由の「生物」の欄 現況の概要 「 <u>計画区間及びその北西側に位置する二ヶ領用水では、「かわさき水辺の生きもの一川と海に出かけてみよう」(令和4年6月閲覧 川崎市ホームページ)によると、コイ、オイカワ等の魚類が確認されており、絶滅危惧種としては、ミナミメダカ等の魚類が確認されている。また、現地踏査により、マガモ、サギ類、ハクセキレイ等の鳥類が確認されている。</u> 」 選定理由、または、選定しない理由 【工事中及び供用時】 計画区間は、 <u>現在、そのほとんどが現状のJR 南武線の路線となっており、計画区間周辺は、主に市街化区域となっている。また、本事業では、高架化工事により、多摩川及び二ヶ領用水の改変を行う計画はなく、工事中及び供用時ともに排水は公共用下水道に放流する予定である。したがって、植物・動物の生息環境に著しい影響を与える要因はないことから、予測・評価項目として選定しない。</u>
		意見書の市民意見を踏まえ、計画区間に隣接する公園緑地等として「FUSO グリーンガーデン」を追記しました。	表 3-3(4) 環境影響評価項目選定等の理由の「緑」の欄 現況の概要 「 <u>なお、計画区間に隣接する公園としては、下沼部公園、向河原駅前広場公園、町田堀ふれあい公園がある。</u> 」 【条例準備書 p. 110】	表 3-3(5) 環境影響評価項目選定等の理由の「緑」の欄 現況の概要 「 <u>なお、計画区間に隣接する公園緑地等としては、下沼部公園、向河原駅前広場公園、町田堀ふれあい公園、FUSO グリーンガーデンがある。</u> 」

条例評価書修正箇所 【記載ページ】		修正理由等	条例準備書での記載内容 【条例準備書記載ページ】	条例評価書での 記載内容
第3章	2 環境影響評価項目の選定 【p. 111】	意見書の市民意見を踏まえ、計画区間最寄りの人と自然とのふれあい活動の場を追記しました。	表 3-3(5) 環境影響評価項目選定等の理由の「人と自然とのふれあい活動の場」の欄 現況の概要 「計画区間及びその周辺は主に市街化地域となっており、人と自然とのふれあい活動の場はない。なお、計画区間の東側に流れる多摩川の河川敷に緑地がみられる。」 【条例準備書 p. 111】	表 3-3(5) 環境影響評価項目選定等の理由の「人と自然とのふれあい活動の場」の欄 現況の概要 「 <u>計画区間は、現在、そのほとんどが現状の JR 南武線の路線となっている。計画区間周辺は、主に住宅用地、集合住宅用地となっているほか、学校をはじめとした文教・厚生用地や軽工業用地等がみられる。</u> なお、計画区間最寄りの人と自然とのふれあい活動の場は、親水空間として二ヶ領用水があげられる。」
		意見書の市民意見を踏まえ、川崎の歴史に深い関わりのある文化財として、「我が国初の工業用水の案内碑」及び「稲毛・川崎二ヶ領用水余剰水取水口跡」を追記しました。	表 3-3(4) 環境影響評価項目選定等の理由の「歴史的文化的遺産」の欄 【条例準備書 p. 111】	表 3-3(4) 環境影響評価項目選定等の理由の「歴史的文化的遺産」の欄 現況の概要 「 <u>そのほか、川崎の歴史に深い関わりのある「我が国初の工業用水の案内碑」及び「稲毛・川崎二ヶ領用水余剰水取水口跡」等が存在する。</u> 」
	3 環境配慮項目 【p. 114】	審査書の審査結果を踏まえ、地球温暖化対策として、温室効果ガスの抑制に配慮した資材の採用について追記しました。	表 3-5 環境配慮方針の地球温暖化対策の工事中の欄 【条例準備書：p. 114】	表 3-5 環境配慮方針の地球温暖化対策の工事中の欄 ・ <u>温室効果ガスの抑制に配慮した資材を採用する。</u>
		審査書の審査結果を踏まえ、供用時の踏切の除去による温室効果ガスへの影響を選定し、地球温暖化対策は工事中のみとしました。	表 3-5 環境配慮方針の地球温暖化対策の供用時の欄 【条例準備書：p. 114】	表 3-5 環境配慮方針の地球温暖化対策の供用時の欄 「 <u>—</u> 」

	条例評価書修正箇所 【記載ページ】	修正理由等	条例準備書での記載内容 【条例準備書記載ページ】	条例評価書での 記載内容
第 4 章	1 地球環境 1. 1 温室効果ガス 【p. 115～p. 120】	審査書の審査結果を踏まえ、踏切の除去に係る温室効果ガスへの影響について追記しました。	—	踏切の除去に係る温室効果ガスへの影響について選定し、調査、予測及び評価結果を追記しました。
	7 地域交通 7. 1 交通安全、 交通混雑 【p. 409、p. 414】	審議会での意見を踏まえ、「交通処理が可能とされる交差点需要率」の値を修正しました。	表 4.7.1-8 工事用車両の走行に係る交差点需要率の予測結果の交通処理が可能とされる交差点需要率の欄 【条例準備書：p. 403】	表 4.7.1-8 工事用車両の走行に係る交差点需要率の予測結果 「交通処理が可能とされる交差点需要率」の値を修正しました。
		交通対策を追記しました。	イ 環境保全のための措置 (ア) 工事用車両の走行に係る交通安全への影響 ・工事用車両(大型車)の運転者とともに、工事関係者の通勤車両等(小型車)の運転者に対しても、路上駐車 ^の 禁止や交通ルールの順守、通学する児童・生徒を含む歩行者及び自転車の横断及び通行に十分配慮するなどの交通安全教育を行う。 【条例準備書：p. 408】	イ 環境保全のための措置 (ア) 工事用車両の走行に係る交通安全への影響 ・工事用車両(大型車)の運転者とともに、工事関係者の通勤車両等(小型車)の運転者に対しても、路上駐車 ^{及び路上待機} の禁止や交通ルールの順守、通学する児童・生徒を含む歩行者及び自転車の横断及び通行に十分配慮するなどの交通安全教育を行う。
	審議会での意見を踏まえ、環境保全のための措置を修正しました。	イ 環境保全のための措置 (ア) 工事用車両の走行に係る交通安全への影響 ・指定通学路となっている工事用車両走行ルートでは、関係機関と十分に協議し、児童の安全の確保に配慮する。 【条例準備書：p. 408】	イ 環境保全のための措置 (ア) 工事用車両の走行に係る交通安全への影響 ・指定通学路となっている工事用車両走行ルートでは、関係機関と十分に協議し、 <u>通学時間帯を可能な限り避けた運行計画</u> とする等、児童の安全の確保に配慮する。	

条例評価書修正箇所 【記載ページ】		修正理由等	条例準備書での記載内容 【条例準備書記載ページ】	条例評価書での 記載内容
第4章	7 地域交通 7. 1 交通安全、 交通混雑 【p. 414】	交通対策を追記しました。	ウ 評価 これに対し、本事業では、工事用車両（大型車）の運転者とともに、工事関係者の通勤車両等（小型車）の運転者に対しても、路上駐車禁止や交通ルールの順守、通学する児童・生徒を含む歩行者及び自転車の横断及び通行に十分配慮するなどの交通安全教育を行うなどの環境保全のための措置を講じる計画である。 【条例準備書：p. 408】	ウ 評価 これに対し、本事業では、工事用車両（大型車）の運転者とともに、工事関係者の通勤車両等（小型車）の運転者に対しても、路上駐車及び路上待機の禁止や交通ルールの順守、通学する児童・生徒を含む歩行者及び自転車の横断及び通行に十分配慮するなどの交通安全教育を行うなどの環境保全のための措置を講じる計画である。
第5章	第5章 環境保全のための措置 【p. 423、p. 426】	審査書の審査結果を踏まえ、踏切の除去に係る温室効果ガスへの影響について追記しました。	—	踏切の除去に係る温室効果ガスへの影響について選定し、環境保全のための措置を追記しました。
		交通対策を追記しました。	イ 環境保全のための措置（ア）工事用車両の走行に係る交通安全への影響 ・工事用車両（大型車）の運転者とともに、工事関係者の通勤車両等（小型車）の運転者に対しても、路上駐車禁止や交通ルールの順守、通学する児童・生徒を含む歩行者及び自転車の横断及び通行に十分配慮するなどの交通安全教育を行う。 【条例準備書：p. 408】	イ 環境保全のための措置（ア）工事用車両の走行に係る交通安全への影響 ・工事用車両（大型車）の運転者とともに、工事関係者の通勤車両等（小型車）の運転者に対しても、路上駐車及び路上待機の禁止や交通ルールの順守、通学する児童・生徒を含む歩行者及び自転車の横断及び通行に十分配慮するなどの交通安全教育を行う。

条例評価書修正箇所 【記載ページ】		修正理由等	条例準備書での記載内容 【条例準備書記載ページ】	条例評価書での 記載内容
第5章	第5章 環境保全のための措置 【p. 426】	審議会での意見を踏まえ、環境保全のための措置を修正しました。	表5-1(4) 環境保全のための措置の地域交通 環境保全のための措置の内容の欄 ・指定通学路となっている工事用車両走行ルートでは、関係機関と十分に協議し、児童の安全の確保に配慮する。 【条例準備書：p. 420】	表5-1(4) 環境保全のための措置の地域交通 環境保全のための措置の内容の欄 ・指定通学路となっている工事用車両走行ルートでは、関係機関と十分に協議し、 <u>通学時間帯を可能な限り避けた運行計画とする等</u> 、児童の安全の確保に配慮する。
第6章	第6章 環境配慮事項 【p. 427】	審査書の審査結果を踏まえ、温室効果ガスの抑制に配慮した資材の採用について追記しました。	表6-1 環境配慮項目に関する措置の地球温暖化対策の工事中の欄 【条例準備書：p. 421】	表6-1 環境配慮項目に関する措置の地球温暖化対策の工事 中の欄 <u>○建設資材の調達にあたっては、可能な限り温室効果ガスの抑制に配慮した資材を採用する。</u>
		審査書の審査結果を踏まえ、供用時の踏切の除去による温室効果ガスへの影響を選定し、地球温暖化対策は工事中のみとしました。	表6-1 環境配慮方針の地球温暖化対策の供用時の欄 【条例準備書：p. 421】	表6-1 環境配慮方針の地球温暖化対策供用時の欄 「―」
第7章	第7章 総合的な評価 【p. 429】	審査書の審査結果を踏まえ、踏切の除去に係る温室効果ガスへの影響について追記しました。	対象事業を実施することにより、温室効果ガス、大気質（建設機械の稼働、工事用車両の走行）、騒音（建設機械の稼働、工事用車両の走行、変電所の稼働、列車の走行）、振動（建設機械の稼働、工事用車両の走行、列車の走行）、産業廃棄物、建設発生土、景観、日照障害、テレビ受信障害、地域交通（交通安全、交通混雑）及び安全の項目に対しては、環境負荷を生じさせる可能性があるものの、各種の環境保全のための措置を講じることにより、その影響を低減し、環境保全目標を概ね満足できると考える。 【条例準備書：p. 423】	対象事業を実施することにより、 <u>温室効果ガス</u> 、大気質（建設機械の稼働、工事用車両の走行）、騒音（建設機械の稼働、工事用車両の走行、変電所の稼働、列車の走行）、振動（建設機械の稼働、工事用車両の走行、列車の走行）、産業廃棄物、建設発生土、景観、日照障害、テレビ受信障害、地域交通（交通安全、交通混雑）及び安全の項目に対しては、環境負荷を生じさせる可能性があるものの、各種の環境保全のための措置を講じることにより、その影響を低減し、環境保全目標を概ね満足できると考える。

条例評価書修正箇所 【記載ページ】		修正理由等	条例準備書での記載内容 【条例準備書記載ページ】	条例評価書での 記載内容
第7章	第7章 総合的な評価 【p. 429、p. 434】	審査書の審査結果を踏まえ、踏切の除去に係る温室効果ガスへの影響について追記しました。	表7-1(1) 環境影響評価の結果 【条例準備書：p. 424】	表7-1(1) 環境影響評価の結果 踏切の除去に係る温室効果ガスへの影響について選定し、環境影響評価の結果を追記しました。
		交通対策を追記しました。	表7-1(5) 環境影響評価の結果 <工事中> これに対し、本事業では、工事用車両（大型車）の運転者とともに、工事関係者の通勤車両等（小型車）の運転者に対しても、路上駐車禁止や交通ルールの順守、通学する児童・生徒を含む歩行者及び自転車の横断及び通行に十分配慮するなどの交通安全教育を行うなどの環境保全のための措置を講じる計画である。 【条例準備書：p. 428】	表7-1(5) 環境影響評価の結果 <工事中> これに対し、本事業では、工事用車両（大型車）の運転者とともに、工事関係者の通勤車両等（小型車）の運転者に対しても、路上駐車及び路上待機の禁止や交通ルールの順守、通学する児童・生徒を含む歩行者及び自転車の横断及び通行に十分配慮するなどの交通安全教育を行うなどの環境保全のための措置を講じる計画である。
第12章	第12章 その他 【p. 473】	事業内容等に関する問い合わせ窓口の住所を修正しました。	住 所：神奈川県川崎市川崎区駅前本町12番地1 【条例準備書：p. 433】	住 所：神奈川県川崎市川崎区宮本町1番地
資料編	3 騒音関連 資料3-7 【参考】高所空間（鉛直地点）における鉄道騒音 【p. 資-177】	審査書の審査結果を踏まえ、参考として、高所空間（鉛直地点）における鉄道騒音の調査及び予測地点の設定理由を示したうえで、予測及び評価結果について、記載を追記しました。	表3-13 供用時の列車の走行に係る騒音の予測結果（高さ13m） 【p. 資-177】	参考として、高所空間（鉛直地点）における鉄道騒音の調査及び予測地点の設定理由を示したうえで、予測及び評価結果を追記しました。