

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内でできる限り低減するために、環境保全のための措置を講じる計画である。

本事業における環境保全のための措置の内容は、表 6-1(1)～(9)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の内容
地球環境	温室効果ガス	・脱炭素化に向けた取り組みとして、ZEH-M Oriented や BELS(住宅: ☆☆☆☆☆、非住宅: ☆☆☆)、CASBEE 川崎の A ランクの取得を目指す。 ・住宅については、住宅性能表示制度における一次エネルギー消費量等級「等級 6(最高等級)」及び断熱等性能等級「等級 5(共同住宅における最高等級)」の取得を目指す。 ・住宅の専用部は高効率ガス給湯器、節湯シャワーヘッド等、共用部は省エネルギー型昇降機、人感センサー対応照明、LED 照明等を導入し、住宅の年間一次エネルギー消費量の削減を図る。 ・商業施設の共用部は、省エネルギー型昇降機、人感センサー対応照明、LED 照明、高効率のビル用マルチエアコン等を導入し、商業施設の年間一次エネルギー消費量の削減を図る。 ・計画地の敷地外周や屋上に、「川崎市環境影響評価等技術指針」に定められる緑被率の基準を上回る緑化を施す。 ・広場にソーラー照明灯を設置し、計画建築物の南東側低層部 3 階屋上(4 階床レベル)に太陽光発電システムを設置する等、再生可能エネルギーを導入する。 ・近年の電気自動車の普及に対応するため、EV 充電設備を設置する。

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の内容
大 気	大気質	<u>ア 建設機械の稼働に伴う措置</u> ・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。 ・施工計画を十分に検討し、建設機械の集中的な稼働を抑制する。 ・建設機械の運転手に対して、待機中のアイドリングストップや負荷の少ない運転の徹底を指導する。 ・定期的に建設機械の整備及び点検を実施する。 ・粉じん等の発生及び拡散が生じないようにするため、計画地内や周辺道路の散水及び清掃を定期的実施する。
		<u>イ 工事用車両の走行に伴う措置</u> ・工事用車両は、可能な限り最新の排出ガス規制適合車を採用する。 ・工事用車両は、入庫と出庫の走行ルートに分ける等、車両の分散化を図る。 ・施工計画を十分に検討し、工事用車両の集中的な運行を抑制する。 ・工事用車両の運転者に対して、待機中のアイドリングストップや加減速の少ない運転等の徹底を指導する。 ・定期的に工事用車両の整備及び点検を実施する。
		<u>ウ 施設関連車両の走行に伴う措置</u> ・従業員等に対して、公共交通機関の利用を原則とする。 ・商業施設の来客者に対して、掲示板、張り紙等で極力公共交通機関の利用を促す。 ・商業施設の来客者や居住者等に対して、待機中のアイドリングストップや加減速の少ない運転等の実施を促す。

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の内容
騒音・振動・ 低周波音	<u>ア 建設機械の稼働に伴う措置</u> ・可能な限り低騒音型の建設機械や工法を採用する。 ・計画地敷地境界付近に高さ3.0mの鋼製仮囲いを設置する。 ・施工計画を十分に検討し、建設機械の集中的な稼働を抑制する。 ・建設機械の運転手に対して、待機中のアイドリングストップや負荷の少ない運転の徹底を指導する。 ・定期的に建設機械の整備及び点検を実施する。 <u>イ 工事用車両の走行に伴う措置</u> ・工事用車両は、入庫と出庫の走行ルートに分ける等、車両の分散化を図る。 ・施工計画を十分に検討し、工事用車両の集中的な運行を抑制する。 ・工事用車両の運転者に対して、待機中のアイドリングストップや加減速の少ない運転等の徹底を指導する。 ・定期的に工事用車両の整備及び点検を実施する。 <u>ウ 冷暖房施設等の設置に伴う措置</u> ・「環境への負荷の低減に関する指針」(川崎市)に準拠し、低騒音型の設備機器の採用に努め、周辺住居に配慮した配置や必要に応じて防音壁等の設置を行う。 ・定期的に設備機器の整備・点検を実施する。 <u>エ 施設関連車両の走行に伴う措置</u> ・従業員等に対して、公共交通機関の利用を原則とする。 ・商業施設の来客者に対して、掲示板、張り紙等で極力公共交通機関の利用を促す。 ・商業施設の来客者や居住者等に対して、待機中のアイドリングストップや加減速の少ない運転等の実施を促す。
振 動	<u>ア 建設機械の稼働に伴う措置</u> ・可能な限り低振動型の建設機械や工法を採用する。 ・施工計画を十分に検討し、建設機械の集中的な稼働を抑制する。 ・建設機械の運転手に対して、待機中のアイドリングストップや負荷の少ない運転の徹底を指導する。 ・定期的に建設機械の整備及び点検を実施する。 <u>イ 工事用車両の走行に伴う措置</u> ・工事用車両は、入庫と出庫の走行ルートに分ける等、車両の分散化を図る。 ・施工計画を十分に検討し、工事用車両の集中的な運行を抑制する。 ・工事用車両の運転者に対して、待機中のアイドリングストップや加減速の少ない運転等の徹底を指導する。 ・定期的に工事用車両の整備及び点検を実施する。 <u>ウ 施設関連車両の走行に伴う措置</u> ・従業員等に対して、公共交通機関の利用を原則とする。 ・商業施設の来客者に対して、掲示板、張り紙等で極力公共交通機関の利用を促す。 ・商業施設の来客者や居住者等に対して、待機中のアイドリングストップや加減速の少ない運転等の実施を促す。

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の内容
廃棄物等	一般廃棄物	・ 廃棄物保管施設(家庭系一般廃棄物、事業系一般廃棄物)においては、掲示物等による啓発により、減量化・資源化を促す。 ・ 家庭系一般廃棄物については「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」、「川崎市廃棄物の処理及び再利用等に関する条例」及び「廃棄物保管施設設置基準要綱」(川崎市)に基づき、計画建築物の5～38階に住宅用の廃棄物保管施設を設け、分別排出の徹底を促し、管理会社により収集され計画建築物の地下 1 階の廃棄物保管施設(ゴミ置場(住宅))に適正に保管する。 ・ 事業系一般廃棄物については、各テナントが取り扱う廃棄物の種類に応じ、川崎市の許可を受けた収集運搬業者及び処分業者等に委託し、可能な限り資源化を図り、資源化が困難な廃棄物については、適正に処理・処分する。
	産業廃棄物	<u>ア 工事の影響に伴う措置</u> ・ 工事中に発生する産業廃棄物は、「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」、「建設副産物適正処理推進要綱」等に基づき、積極的な発生抑制に努めるとともに、分別を徹底し、可能な限り資源化を図る。 ・ 工事中に発生する産業廃棄物は、収集・運搬や処分の業の許可を受けた産業廃棄物処理業者へ委託し、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」を遵守して適正に収集・運搬及び処分する。 <u>イ 施設の供用に伴う措置</u> ・ 各テナントに対し、廃棄物保管施設における掲示物等による啓発により廃棄物の分別・減量化・資源化を促す。 ・ 供用時の産業廃棄物については、計画建築物の地下 1 階に廃棄物保管施設を設け、取り扱う廃棄物の種類に応じ、各テナント毎に、許可を受けた収集運搬業者及び処分業者等に委託し、可能な限り資源化を図り、資源化が困難な廃棄物については、適正に処理・処分する。
	建設発生土	・ 造成工事等に伴う建設発生土は、「建設副産物適正処理推進要綱」(国土交通省)等に基づき、処分地を指定して適正に処理・処分する。 ・ 工事の進捗に応じ、計画地内での再利用が可能と判断した場合には、可能な限り場内利用する。 ・ 他の工事現場で再利用が可能と判断した場合には、可能な限り工事間利用する。 ・ 建設発生土による粉じん等の発生及び拡散が生じないようにするため、必要に応じて散水及び清掃を適切に実施する。 ・ 建設発生土の搬出時においては、必要に応じて車両の荷台にシート掛け等の飛散防止を行う。

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の内容
緑	緑の質	・「川崎市緑の保全及び緑化の推進に関する条例」、「川崎市緑の基本計画」、「川崎市緑化指針」、「登戸・向ヶ丘遊園駅周辺地区緑化推進重点地区計画」を踏まえ、計画地の敷地外周や屋上に緑化を施し、魅力ある緑の創出を図る。 ・植栽予定樹種は、植栽場所の環境に応じて耐風性や耐陰性、耐乾性、地域の自然植生等を考慮し、一年を通じて緑が感じられ、花や実のなる樹種を選定する。 ・植栽予定樹種は、大景木、高木、中木、低木、地被類を組み合わせ、駅前空間にふさわしい多様な緑の創出を図る。 ・植栽基盤の整備にあたっては、樹木の生育に適した良質な客土及び人工土壌を用いる。 ・樹木の健全な育成を図るため、年間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、除草等を実施する。 ・屋上緑化については、灌水設備等を設置するなどの措置を施し、植栽の良好な維持管理を行う。 ・必要に応じて支柱等を施すなど、「川崎市緑化指針」に示される施工方法に準ずる植栽を施す。
	緑の量	・「川崎市緑の保全及び緑化の推進に関する条例」、「川崎市緑の基本計画」、「川崎市緑化指針」、「登戸・向ヶ丘遊園駅周辺地区緑化推進重点地区計画」を踏まえ、計画地の敷地外周や屋上に緑化を施し、魅力ある緑の創出を図る。 ・植栽予定樹種は、緑の構成を考慮し、大景木、高木、中木、低木、地被類を組み合わせ、駅前空間にふさわしい多様な緑の創出を図る。

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の内容
景 観	景観、圧迫感	・「川崎市景観計画」の景観形成方針や景観形成基準に準じて、計画建築物の配置や形態・意匠、オープンスペース、緑化等の空間設計を行う。 ・計画建築物は、駅前拠点の創出を図る低層部（商業施設）と敷地中央の高層部（住宅）で、変化のある建築物形状とする。 ・計画建築物の高層部のコーナーは丸みを帯びたスリムな形状とし、建築物の出現範囲の低減を図る。 ・地上部に広場や歩道と一体的な歩道状空地といったオープンスペースを整備する。 ・「川崎市緑の保全及び緑化の推進に関する条例」、「川崎市緑の基本計画」、「川崎市緑化指針」、「登戸・向ヶ丘遊園駅周辺地区緑化推進重点地区計画」を踏まえ、計画地の敷地外周や屋上に緑化を施し、魅力ある緑の創出を図る。 ・植栽予定樹種は、緑の構成を考慮し、大景木、高木、中木、低木、地被類を組み合わせ、駅前空間にふさわしい多様な緑の創出を図る。 ・計画建築物の壁面を計画地敷地境界から極力セットバックさせる。 ・敷地の外周に常緑広葉樹（高さ 8m）を植栽し、圧迫感の低減に努める。

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の内容
構造物の影響	日照障害	・計画建築物の高層部は計画地敷地境界から極力セットバックさせて配置する。 ・計画地北～東側の敷地境界付近に歩道状空地等を整備し、計画建築物と周辺地域の住宅との離隔を図る。
	テレビ受信障害	・計画建築物による遮へい障害に対しては、地上躯体工事の進捗にあわせて、ケーブルテレビへの接続などの適切な障害対策を講じる。 ・既設の共同受信施設に対して計画建築物によるテレビ受信障害が生じた場合には、受信アンテナの移設、調整などの適切な障害対策を講じる。 ・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の適切な障害防止対策を講じる。 ・テレビ受信障害に関する問い合わせ窓口を設け、テレビ受信障害の改善方法や時期等について関係者と十分協議し、必要な対策を講じる。
	風 害	・計画建築物については、風の影響の低減に配慮した建築物形状・配置とする(計画建築物に基壇を設ける、高層部のコーナーをフィン形状とする、低層部の 1～4 階の南東コーナーを直角にカットする、低層部 4 階南側を 1 スパンセットバックする等)。 ・計画建築物による風の影響を低減するために、計画建築物外周部に常緑広葉樹(高さ 8m)を植栽する。 ・計画建築物外周部の常緑広葉樹については、必要に応じて支柱等を施すなどの対策を行う。 ・計画建築物外周部の常緑広葉樹については、良好に生育するよう適切に維持管理を行う。

表 6-1 (8) 環境保全のための措置

環境影響評価項目		環境保全のための措置の内容
コミュニティ施設	コミュニティ施設	・川崎市教育委員会に対して、予想される児童・生徒数について、事前の協議を行うとともに、住宅施設の入居状況(入居する世帯の児童・生徒数等)の報告を速やかに行う。 ・計画建築物(低層部 5 階)に居住者が利用できる集会室を設置する。 ・計画地内に居住者及び地域住民が利用できる広場を設置し、利用を促進する。

表 6-1 (9) 環境保全のための措置

環境影響評価項目	環境保全のための措置の内容
地域交通	交通安全、交通混雑 <u>ア 工事用車両の走行に伴う措置</u> ・ 工事用車両は、マウントアップ等の歩車分離等が整備された道路を主要な走行ルートとする。 ・ 登戸野川線の工事用車両の出入口には、適宜交通整理員を配置し、歩行者等を安全に誘導する。 ・ 工事用車両の運転者に対して、歩行者等の安全に十分配慮した運転等の徹底を指導する。 ・ 工事用車両の入庫待ちが生じないよう、計画地内に待機スペースを設ける。 ・ 工事用車両は、入庫と出庫の走行ルートを分ける等、車両の分散化を図る。 ・ 工事用車両は、周辺交差点で交通混雑の少ない走行ルートを設定する。 ・ 施工計画を十分に検討し、工事用車両の集中的な運行を抑制する。 <u>イ 施設関連の走行に伴う措置</u> ・ 計画建築物の 2 階部分に登戸駅と直結する歩行者デッキを設置し、登戸野川線を横断する歩行者等の安全性を高める。 ・ 計画建築物内にエレベーターやエスカレーターを設置し、登戸駅とまち(周辺市街地)を安全につなぐルートを整備する。 ・ 本事業の敷地外周部に歩道と一体的な歩道状空地を設け、安全な歩行者空間を確保する。 ・ 駐車場の出入口は、左折イン、左折アウトとする。また、地下 1 階に駐車場を設置することでスロープに十分な待機スペースを確保し、入庫に伴う周辺道路の渋滞発生を抑制する。 ・ 駐車場の出入口に出庫灯やカーブミラー等を設置し、歩道を利用する歩行者等の安全性を高める。 ・ 商業施設に対し、交通混雑の少ない施設関連車両(搬出入車両)の走行ルートの周知を図り、歩行者等の安全に十分配慮した運転を心掛けるよう啓発する。また、特定の時間帯に搬出入車両が集中することがないように、適切な運行管理を行う。 ・ 従業員等に対して、公共交通機関の利用を原則とする。 ・ 居住者に対して、入居時に交通混雑の少ない走行ルートの周知を図り、歩行者等の安全に十分配慮した運転を心掛けるよう啓発する。 ・ 商業施設の来客者に対して、掲示板、張り紙等で極力公共交通機関の利用を促す。 <u>ウ 歩行者の往来に伴う措置</u> ・ 計画建築物の 2 階部分に登戸駅と直結する歩行者デッキを設置し、登戸野川線を横断する歩行者等の安全性を高める。 ・ 計画建築物内にエレベーターやエスカレーターを設置し、登戸駅とまち(周辺市街地)を安全につなぐルートを整備する。 ・ 本事業の敷地外周部に歩道と一体的な歩道状空地を設け、安全な歩行者空間を確保する。 ・ 駐車場の出入口に出庫灯やカーブミラー等を設置し、歩道を利用する歩行者等の安全性を高める。

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

環境配慮項目に関する措置は、表 7-1(1)～(2)に示すとおりである。

本事業では、工事中及び供用時に、環境影響評価項目以外で、地域環境及び地球環境に配慮すべき項目として、「4.3 環境配慮項目」(p.133～134) で選定した項目について、環境への影響を実行可能な範囲で低減するために、下記に示す措置を講じる計画である。

表 7-1(1) 環境配慮項目に関する措置

選定した 環境配慮項目	環境配慮項目に関する措置	
	工事中	供用時
地震時等の災害	—	・登戸駅から歩行者デッキで接続する立体広場(2階)は、災害時における一時滞在施設として整備する。 ・広場(地上部)は、災害時(浸水時を除く)において、マンホールトイレやかまどベンチ等の防災設備を利用できる一時滞在スペース(防災広場)として開放する。 ・屋上テラス及びエレベーターホール(3・4階)は、災害時に一時滞在施設の定員を超える場合において、一時滞在スペースとして地域住民等に開放する。 ・防災拠点として施設の自立性を確保するため、非常用発電機等の防災設備に加え、施設利用者や居住者用の防災備蓄倉庫を設置する。 ・防災備蓄は、帰宅困難者や地域住民の受け入れ可能人数に応じた規模及び感染症対策にも配慮した物品等を確保する。 ・計画建築物は、耐震安全性や居住性の向上が図れる制振構造を採用する。
生物多様性	—	・地上部の歩道状空地や広場に大景木や高木を主体とした緑化を、屋上テラスに高木、中木、低木を組み合わせた屋上緑化を施し、生物の生息・生育環境となる多様な緑を創出する。 ・植栽樹種は、地域特性や植栽場所の環境特性に適し、周辺の生物に配慮した花や実のなる樹種を選定し、維持管理計画に基づき樹木の健全な育成を図ることにより、生物の良好な生息・生育環境を創出・保全する。
地球温暖化対策	・建設機械は燃費基準達成建設機械や低炭素型建設機械の使用に努める。 ・工事用車両は低燃費車の使用に努める。 ・建設機械や工事用車両の運転手に対して、待機中のアイドリングストップや負荷の少ない運転等の指導を徹底する。 ・資材調達の際は、製品の原材料調達から廃棄、リサイクルに至るまでのライフサイクル全体を通して排出される温室効果ガスの排出量が少ない建築資材の活用を努める。	—

表 7-1 (2) 環境配慮項目に関する措置

選定した 環境配慮項目	環境配慮項目に関する措置	
	工事中	供用時
気候変動の影響 への適応	—	・計画地内の地上部と屋上テラスに、緑被率約20.2%の緑化を施し、緑による暑熱対策に努める。 ・地上部の歩道状空地や広場に大景木や高木を植栽し、緑陰による暑熱の緩和に努める。 ・雨水流出抑制対策として、「雨水流出抑制施設技術指針」(川崎市)に基づき、計画建築物の地下に雨水貯留槽(360t)を設け、放流量を調整した後に放流する。 ・登戸駅周辺の浸水想定レベル(最大5.0m)よりも高い立体広場(2階)に、帰宅困難者や地域住民等のための駅直結の一時滞在施設を整備する。 ・浸水想定レベルよりも高い立体広場(2階)、屋上テラス、エレベーターホール(3・4階)、商業施設、住宅各階に防災備蓄倉庫を設置する。 ・施設全体の浸水対策として、建築物入口部への止水板設置や換気口の高所への設置を行う。 ・災害時に防災拠点となる防災センターは2階以上に設置し、非常用発電設備・キュービクルは浸水想定レベルより高い位置に設置する。 ・今後の検討の深度化に伴い、地下にやむをえず電気設備を設置する場合は、防水扉を設けるなどの対策を講じる。
資 源	・グリーン調達品目の採用に努める(合板、床材など)。 ・エコマークを取得した建築製品の採用に努める(ボード、デッキ材など)。	・共用部のトイレにトイレ用擬音装置を設置するとともに、節水型便器を採用する。 ・住宅及び商業施設の共用部について、廃棄物の分別回収を行うストックスペースや回収容器を設置し、資源の有効利用、再利用の促進を図る。

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

計画地を含む登戸・向ヶ丘遊園周辺地区は、「川崎市総合計画」において「地域生活拠点」に位置付けられており、商業、業務、住宅等の様々な都市機能の集積を図り、地域資源を活かした魅力的な拠点の形成が目指されている。また、計画地及びその周辺地域では、昭和63年から「川崎都市計画事業登戸土地区画整理事業」が施行されており、登戸駅前に位置する本事業の計画地は、上位計画において、交通結節機能の強化や周辺地域資源を活用したまちづくりを推進し、商業・業務・都市型住宅が調和した拠点形成が目指されている。

これらの経緯を踏まえて、本事業では計画地と「駅（登戸駅）」、「まち（地域住民）」、「外（来街者、観光資源）」をつなぐことで、駅前の拠点形成を強化するとともに、まちの魅力を高めていくことを目標とし、建築物の低層部には賑わいを創出する商業施設、高層部には都市型住宅を整備するほか、駅とまちをつなぐ歩行者デッキやオープンスペースの整備を行うものである。

本事業においては、計画建築物は、日影や風環境、景観など周辺環境への影響の低減と調和に配慮した配置や形状とするほか、広場や歩道と一体となった歩道状空地等のオープンスペースを整備し、計画地の敷地外周や屋上に魅力ある緑化を施すこと等により、登戸駅前に相応しい緑豊かな賑わいとゆとりのある駅前空間を創出する計画である。計画建築物は、省エネルギーや脱炭素化に向けた取り組みを行い、太陽光発電による再生可能エネルギーを導入する計画である。工事中においては、可能な限り排出ガス対策型、低騒音・低振動型の建設機械を採用し、集中的な稼働を抑制する、工事用車両の走行ルート分散化を図る、負荷の少ない運転の指導を徹底する、工事用車両の出入口には適宜交通整理員を配置する等の措置を講じることにより、計画地周辺の大気質、騒音、振動、地域交通（交通安全、交通混雑）への影響の低減に努める。

上記及び「第6章 環境保全のための措置」を踏まえた本事業に係る環境影響評価の結果は、表8-1(1)～(12)に示すとおりである。温室効果ガス、大気質、騒音、振動、一般廃棄物、産業廃棄物、建設発生土、景観、日照障害、テレビ受信障害、風害、コミュニティ施設及び地域交通（交通安全、交通混雑）については、環境負荷を生じさせる可能性があるものの、各種の環境保全のための措置を講じることにより、その影響を低減し、環境保全目標を概ね満足することができる。緑の質及び緑の量については、計画地及びその周辺地域の環境特性に適合した植栽樹種を選定し、緑被率の目標値及び標準植栽本数を上回る植栽を施すことにより、緑の適切な回復育成が図られるものとする。

また、「第7章 環境配慮項目に関する措置」に示すとおり、本事業では、災害時の駅前防災拠点として整備するとともに、生物多様性に配慮した緑の創出、工事中の建設機械や工事用車両の地球温暖化対策、気候変動の影響への適応として暑熱対策や雨水流出抑制対策、浸水対策、工事中や供用時における資源の有効利用や再利用といった措置を講じることにより、環境配慮に努める計画である。

以上に示した環境影響評価の結果及び環境配慮項目に関する措置の内容から、本事業は環境への影響に対し、実行可能な範囲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
地球環境	温室効果ガス	本事業の実施に伴う温室効果ガスの排出量は約 2,855t-CO₂/年、温室効果ガスの削減量は約 104t-CO₂/年と予測した。 また、標準的な温室効果ガス排出量と比較して、削減の程度は約 3.5%と予測した。 本事業の供用時においては、計画建築物の断熱性能を高めるほか、高効率な設備の導入による一次エネルギー消費量の削減、計画地の敷地外周や屋上の緑化、ソーラー照明灯や太陽光発電システムによる再生可能エネルギーの導入、EV 充電設備の設置などの環境保全のための措置を講ずる。 以上のことから、本事業の実施にあたっては、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。

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
大 気	大気質	<u>ア 建設機械の稼働に伴う大気質</u> 建設機械の稼働に伴う大気質の長期将来濃度の最大値は、二酸化窒素(日平均値の年間 98%値)が 0.039ppm、浮遊粒子状物質(日平均値の年間 2%除外値)が 0.042mg/m³ であり、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)を満足すると予測した。 また、建設機械のピーク稼働時における短期将来濃度(1 時間値)の最大値は、二酸化窒素が 0.187ppm、浮遊粒子状物質が 0.064mg/m³ であり、いずれも環境保全目標(二酸化窒素;0.2ppm 以下、浮遊粒子状物質;0.20mg/m³ 以下)を満足すると予測した。 本事業の工事においては、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などの環境保全のための措置を講じる。 以上のことから、本事業の建設機械の稼働に伴い、計画地周辺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。 <u>イ 工事用車両の走行に伴う大気質</u> 工事用車両の走行に伴う道路端における長期将来濃度は、二酸化窒素(日平均値の年間 98%値)は 0.035~0.036ppm で、環境保全目標(0.06ppm 以下)を満足すると予測した。浮遊粒子状物質(日平均値の年間 2%除外値)は 0.039mg/m³ で、環境保全目標(0.10mg/m³ 以下)を満足すると予測した。 本事業の工事においては、工事用車両について、可能な限り最新の排出ガス規制適合車を採用するなどの環境保全のための措置を講じる。 以上のことから、本事業の工事用車両の走行に伴い、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。 <u>ウ 施設関連車両の走行に伴う大気質</u> 施設関連車両の走行に伴う道路端における長期将来濃度は、二酸化窒素(日平均値の年間 98%値)は 0.035~0.036ppm で、環境保全目標(0.06ppm 以下)を満足すると予測した。浮遊粒子状物質(日平均値の年間 2%除外値)は 0.039mg/m³ で、環境保全目標(0.10mg/m³ 以下)を満足すると予測した。 本事業の実施にあたっては、従業員等に対して、公共交通機関の利用を原則とし、商業施設の来客者や居住者等に対して、待機中のアイドリングストップや加減速の少ない運転等の実施を促すなどの環境保全のための措置を講じる。 以上のことから、本事業の施設関連車両の走行に伴い、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。

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	<u>ア 建設機械の稼働に伴う騒音</u> 建設機械の稼働に伴う騒音レベルは、計画地東側敷地境界付近で最大 71.9 デシベルであり、環境保全目標 (85 デシベル以下) を満足すると予測した。 本事業の工事においては、可能な限り低騒音型の建設機械や工法を採用するなどの環境保全のための措置を講じる。 以上のことから、本事業の建設機械の稼働に伴い、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。 <u>イ 工事用車両の走行に伴う騒音</u> 工事中交通量による騒音レベルは 61.7～63.6 デシベル、工事用車両による増加レベルは 0.2～0.7 デシベルであり、No.1～3 では環境保全目標 (65 デシベル以下) を満足すると予測した。環境保全目標を上回ったNo.4～5 では、将来基礎交通量による騒音レベルが環境保全目標を上回っており、工事用車両による増加レベルは 0.3～0.7 デシベルであることから、工事用車両による影響は小さいものと予測した。 本事業の工事においては、工事用車両の運転者に対し、待機中のアイドリングストップや加減速の少ない運転等の徹底を指導するなどの環境保全のための措置を講じる。 以上のことから、本事業の工事用車両の走行に伴い、沿道の生活環境の保全に支障はないものと評価する。 <u>ウ 冷暖房施設等の設置に伴う騒音</u> 冷暖房施設等の稼働に伴う騒音レベル (G.L.+1.2m) は、朝・昼間・夕が最大 51.7 デシベル、夜間が最大 38.0 デシベル、階数別の騒音レベルの最大値は、朝・昼間・夕が最大 57.9 デシベル、夜間が最大 49.9 デシベルであり、各時間帯において環境保全目標 (朝・夕:60 デシベル以下、昼間:65 デシベル以下、夜間:50 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、低騒音型の設備機器の採用に努め、定期的な整備・点検を行うなどの環境保全のための措置を講じる。 以上のことから、本事業の冷暖房施設等の稼働に伴い、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。 <u>エ 施設関連車両の走行に伴う騒音</u> 将来交通量による騒音レベルは昼間 61.0～63.4 デシベル、夜間 53.1～60.7 デシベル、施設関連車両による増加レベルは昼間 0.0～0.3 デシベル、夜間 0.0～0.2 デシベルであり、No.1～3 の昼間、No.1～2、No.5 の夜間は環境保全目標 (昼間:65 デシベル以下、夜間:60 デシベルまたは 55 デシベル以下) を満足すると予測した。環境保全目標を上回ったNo.4～6 の昼間、No.3～4、No.6 の夜間では、将来基礎交通量による騒音レベルが環境保全目標を上回っており、施設関連車両による増加レベルは、昼間が 0.0～0.3 デシベル、夜間が 0.0～0.2 デシベルであることから、施設関連車両による影響は小さいものと予測した。 本事業の実施にあたっては、従業員等に対して、公共交通機関の利用を原則とし、商業施設の来客者や居住者等に対して、待機中のアイドリングストップや加減速の少ない運転等の実施を促すなどの環境保全のための措置を講じる。 以上のことから、本事業の施設関連車両の走行に伴い、沿道の生活環境の保全に支障はないものと評価する。

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	<u>ア 建設機械の稼働に伴う振動</u> 建設機械の稼働に伴う振動レベルは、計画地南側敷地境界で最大 71.7 デシベルであり、環境保全目標 (75 デシベル以下) を満足すると予測した。 本事業の工事においては、可能な限り低振動型の建設機械や工法を採用するなどの環境保全のための措置を講じる。 以上のことから、本事業の建設機械の稼働に伴い、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。 <u>イ 工事用車両の走行に伴う振動</u> 工事中交通量による振動レベルは昼間 40.0～48.1 デシベル、夜間 33.8～36.9 デシベル、工事用車両による増加レベルは昼間 0.6～1.9 デシベル、夜間 0.0～0.2 デシベルであり、いずれの地点も昼間、夜間ともに環境保全目標 (昼間; 65 デシベルまたは 70 デシベル以下、夜間; 60 デシベルまたは 65 デシベル以下) を満足すると予測した。 本事業の工事においては、工事用車両の運転者に対し、待機中のアイドリングストップや加減速の少ない運転等の徹底を指導するなどの環境保全のための措置を講じる。 以上のことから、本事業の工事用車両の走行に伴い、沿道の生活環境の保全に支障はないものと評価する。 <u>ウ 施設関連車両の走行に伴う振動</u> 将来交通量による振動レベルは昼間 38.7～47.2 デシベル、夜間 36.9～47.8 デシベル、施設関連車両による増加レベルは昼間 0.0～0.6 デシベル、夜間 0.0～0.5 デシベルであり、いずれの地点も昼間、夜間ともに環境保全目標 (昼間; 65 デシベルまたは 70 デシベル以下、夜間; 60 デシベルまたは 65 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、従業員等に対して、公共交通機関の利用を原則とし、商業施設の来客者や居住者等に対して、待機中のアイドリングストップや加減速の少ない運転等の実施を促すなどの環境保全のための措置を講じる。 以上のことから、本事業の施設関連車両の走行に伴い、沿道の生活環境の保全に支障はないものと評価する。

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
廃棄物等	一 般 廃棄物	供用時に住宅から排出される 1 日あたりの排出量の合計は約 965kg/日で、その内、焼却ごみは約 712kg/日、資源化物は約 253kg/日と予測した。 これらの家庭系一般廃棄物については、普通ごみは川崎市により収集・焼却処分、資源化物は川崎市または資源集団回収業者により収集・資源化されることから、適正に処理・処分されると予測した。 供用時に商業施設から排出される 1 日あたりの排出量の合計は約 447kg/日で、その内、最も多いものは厨芥で約 317kg/日と予測した。 これらの事業系一般廃棄物については、各テナントが取り扱う廃棄物の種類に応じ、川崎市の許可を受けた収集運搬業者及び処分業者等に委託する計画であることから、適正に処理・処分されると予測した。 また、本事業の供用時においては、家庭系一般廃棄物及び事業系一般廃棄物の廃棄物保管施設において、掲示物等による啓発により減量化・資源化を促すなどの環境保全のための措置を講じる。 以上のことから、本事業の実施にあたっては、資源の循環が図られるとともに、生活環境の保全に支障がないものと評価する。
	産 業 廃棄物	建設工事の実施に伴い発生する産業廃棄物発生量の合計は、汚泥以外で約 3,041tであり、このうち最も発生量が多いものはコンクリートがらで約 914tと予測した。また、汚泥の発生量は約 15,263m³と予測した。また、産業廃棄物の資源化量の合計は、汚泥以外で約 2,804t、汚泥は約 15,263m³と予測した。 これらの産業廃棄物については、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」に基づき、廃棄物処理業の許可を受けた収集運搬業者及び処分業者等に委託する計画であることから、適正に処理・処分されると予測した。 本事業の工事中においては、「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」、「建設副産物適正処理推進要綱」等に基づき、積極的な発生抑制に努めるとともに、分別を徹底し、可能な限り資源化を図るなどの環境保全のための措置を講じる。 供用時に商業施設から排出される 1 日あたりの排出量の合計は約 121kg/日で、その内、最も多いものは廃プラスチック類で約 62kg/日と予測した。 これらの産業廃棄物については、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」に基づき、廃棄物処理業の許可を受けた収集運搬業者及び処分業者等に委託する計画であることから、適正に処理・処分されると予測した。 本事業の供用時においては、各テナントに対し廃棄物保管施設における掲示物等による啓発により廃棄物の分別・減量化・資源化を促すなどの環境保全のための措置を講じる。 以上のことから、本事業の実施にあたっては、資源の循環が図られるとともに、生活環境の保全に支障がないものと評価する。
	建 設 発生土	造成工事等に伴う建設発生土の発生量は約 64,811m³、場内利用量は 0m³、場外搬出量は約 64,811m³と予測した。これらの建設発生土は、「建設副産物適正処理推進要綱」(国土交通省)等に基づき、処分地を指定して処理・処分することから、適正に処理・処分されると予測した。 本事業の工事中においては、工事の進捗に応じ、計画地内や他の工事現場で再利用が可能と判断した場合には、可能な限り再利用するなどの環境の保全のための措置を講じる。 以上のことから、本事業の実施にあたっては、資源の循環が図られるとともに、生活環境の保全に支障はないものと評価する。

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
緑	緑の質	計画地における主な植栽予定樹種は、「川崎市緑化指針」の緑化樹木に挙げられており、計画地周辺の樹木活力度調査においても「A(良好、正常なもの)」、「B(普通、正常に近いもの)」に判定されている種や潜在自然植生構成種とされている種も含まれる。また、計画建築物により風が強くなると考えられる場所には耐風性の種(シラカシ、タブノキ等)を、日陰の影響を受けやすい場所には耐陰性の種を、屋上テラスには乾燥に強い耐乾性の種を、可能な限り植栽する計画であり、主な植生予定樹種は、計画地の環境特性に適合するものと予測した。 植栽基盤の必要土壌量は約 511m³と予測し、植栽土壌はすべて良質な客土及び人工土壌を用いて、樹木の生育に適した植栽基盤を整備する計画であるため、植栽基盤として適当であると予測した。 本事業の実施においては、「川崎市緑の基本計画」、「川崎市緑化指針」等を踏まえ、計画地の敷地外周や屋上に緑化を施し、魅力ある緑の創出を図るなどの環境保全のための措置を講じる。 以上のことから、本事業の実施にあたっては、緑の適切な回復育成が図られるものと評価する。
	緑の量	本事業における供用時の緑被率は約 20.2%であり、「川崎市環境影響評価等技術指針」に基づき算定される緑被率の目標値(15.0%)を満足し、本計画の植栽本数は、「川崎市緑化指針」に基づく植栽本数の基準を満足すると予測した。 本事業の実施においては、「川崎市緑の基本計画」、「川崎市緑化指針」等を踏まえ、計画地の敷地外周や屋上に緑化を施し、魅力ある緑の創出を図るなどの環境保全のための措置を講じる。 以上のことから、本事業の実施にあたっては、緑の適切な回復育成が図られるものと評価する。

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
景 観 景観、 圧迫感	<u>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及び代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度</u> 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については、本事業の実施に伴い、登戸駅前に地上 38 階建ての高層建築物が新たな景観構成要素として出現する。しかしながら、計画地及びその周辺地域においては、住宅や店舗等の低層建築物、事業所や集合住宅等の中高層建築物、鉄道施設、道路等の人工的景観構成要素を主体とした市街地景観が広がっており、本事業の実施により主要な景観構成要素が大きく変化することはない。また、計画地から少し離れた多摩川周辺の水辺、生田緑地等の丘陵地等にみられる自然的景観構成要素は変化しない。したがって、これらの要素によって構成される地域景観の特性の変化は小さいものと予測した。 代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度については、近景域のうち計画地に近い地点では、計画建築物が近距離で出現するが、低層部（商業施設）と高層部（住宅）で変化のある建築物形状とするほか、計画地の敷地外周や屋上テラス、オープンスペースに緑化を施すことにより、「登戸・向ヶ丘遊園駅周辺地区」の都市系拠点に相応しい駅前空間や市街地景観を形成するものと予測した。 その他の近景域の地点では、眺望の状況が変化する地点は多いが、住宅や店舗等の低層建築物、事業所や集合住宅等の中高層建築物が主体の市街地において、計画建築物の低層部が可視される地点は少ない。高層部は形状等の細部が眺望され、「登戸・向ヶ丘遊園駅周辺地区」を象徴する高層建築物となり、新たな市街地景観を形成するものと予測した。 中景域の地点では、計画建築物の高層部が「登戸・向ヶ丘遊園駅周辺地区」を象徴する高層建築物として遠方に出現する地点が多く、周辺の低層～中高層建築物等とともに計画地周辺地域の市街地景観を形成するものと予測した。 本事業の実施にあたっては、「川崎市景観計画」の景観形成方針や景観形成基準に準じて計画建築物の配置や形態・意匠、オープンスペース、緑化等の空間設計を行うなどの環境保全のための措置を講じる。 以上のことから、本事業の実施にあたっては、魅力ある都市景観の形成が図られているものと評価する。 <u>イ 圧迫感の変化の程度</u> 圧迫感の変化の程度については、供用時の形態率は、本事業の計画建築物の出現及び「登戸土地区画整理事業」による既存建築物の解体工事等により、全体で、現況よりNo.1 では 13.5%、No.2 では 8.7%、No.3 では 11.7%、No.4 では 3.6%増加し、圧迫感を感じやすくなると予測した。 本事業の実施にあたっては、計画建築物の壁面を計画地敷地境界から極力セットバックさせ、敷地の外周に常緑広葉樹（高さ8m）を植栽し、圧迫感の低減を図るなどの環境保全のための措置を講じる。 以上のことから、本事業の実施にあたっては、計画地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。

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	日照障害	冬至日の平均地盤面±0m において日影の影響を受ける既存建築物は 446 棟であり、その内訳は、日影時間 1 時間未満が 389 棟、1 時間以上 2 時間未満が 45 棟、2 時間以上 3 時間未満が 6 棟、3 時間以上 4 時間未満が 3 棟、4 時間以上 5 時間未満が 2 棟、6 時間以上 7 時間未満が 1 棟、7 時間以上は 0 棟と予測した。それらの既存建築物のうち、特に日影に配慮すべき施設は 3 棟と予測した。 また、「建築基準法」及び「川崎市建築基準条例」に基づく日影規制の内容を満足すると予測した。 本事業の実施においては、計画建築物による日影が近隣住宅の住環境に及ぼす影響の低減を図るために、計画建築物の高層部は計画地敷地境界から極力セトバックさせて配置するなどの環境保全のための措置を講じる。 以上のことから、本事業の実施にあたっては、計画地周辺地域の住環境に著しい影響を与えないものと評価する。
	テレビ受信障害	本事業の実施における地上デジタル放送の遮へい障害範囲は、東京スカイツリーの広域局については、西南西方向の遮へい障害予測範囲内の建築物は 16 棟のうち未対策の 6 棟について遮へい障害が生じる可能性があると予測した。東京スカイツリーの県域局については、西南西方向の遮へい障害予測範囲内の建築物は 241 棟のうち未対策の 115 棟について遮へい障害が生じる可能性があると予測した。横浜局については、北西方向の遮へい障害予測範囲内の建築物は 392 棟のうち未対策の 195 棟について遮へい障害が生じる可能性があると予測した。なお、地上デジタル放送の反射障害については、地上デジタル放送の伝送方式が持つ特性等から、地域的な反射障害としてはほとんど生じないものと予測した。 衛星放送では、BS 放送及び CS 放送(東経 110 度)については、北東方向の遮へい障害予測範囲内の建築物は 18 棟のうち未対策の 11 棟について遮へい障害が生じる可能性があると予測した。CS 放送(東経 124 度)については、北北東方向の遮へい障害予測範囲内の建築物は 6 棟のうち未対策の 2 棟について遮へい障害が生じる可能性があると予測した。CS 放送(東経 128 度)については、全ての建築物がケーブルテレビに加入等の対策を講じており、遮へい障害は生じないと予測した。 本事業の実施においては、地上躯体工事の進捗にあわせて、ケーブルテレビへの接続などの適切な障害対策を講じるなどの環境保全のための措置を講じる。 以上のことから、本事業の実施にあたっては、計画地周辺地域においては遮へい障害が生じる可能性はあるものの環境保全のための措置を講じることにより、良好な受像画質は維持され、かつ、現状を悪化しないものと評価する。
	風 害	計画地周辺の主な風向である北及び南南西における風向及び風速の状況は、本事業の建設後及び対策後には、登戸野川線、登戸駅線及び 6-64 号線に沿って風が流れ、風向及び風速が変化しているが、その他の地域では概ね変化はないと予測した。 建設前の風環境評価は、計画地周辺の No.26 の 1 地点で領域 C であった。 建設後の風環境評価は、計画地周辺の No.65 の 1 地点が領域 C(領域 A→C)であり、計画建築物周囲では、領域 B となる地点が多くみられた。なお、建設前に領域 C であった No.26 は建設後に領域 B へ改善された。 対策後の風環境評価は、計画地周辺では対策により No.65 は領域 C から領域 B へ改善された。また、計画建築物周囲では対策により、No.109 が領域 B から領域 A に改善された。 本事業の実施にあたっては、計画建築物外周部に常緑広葉樹(高さ 8m)が良好に生育するよう適切に維持管理を行うなどの環境保全のための措置を講じる。 以上のことから、本事業の実施にあたっては、計画地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。

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
コミュニティ施設	コミュニティ施設	本事業の実施に伴って発生する児童数・生徒数は、ともに 12 人/学年と予測した。 宿河原小学校の将来児童数は 812 人、将来学級数は 25 クラスとなり、現有の普通教室数 26 教室は不足しないと予測した。また、稲田中学校の将来生徒数は 937 人、将来学級数は 26 クラスとなり、現有の普通教室数 25 教室に対して 1 教室分の不足が生じると予測した。 集会施設については、本事業の実施に伴い、居住者による利用需要が発生し、計画地周辺地域の集会施設の利用者が増加する可能性があるが、居住者が利用できる集会室(低層部 5 階に約 30m²)を設置する計画であることから、本事業の実施に伴う人口の増加が、計画地周辺地域の集会施設の利用に著しい影響を及ぼすことはないと予測した。 公園等については、本事業の実施に伴い、居住者による公園等の利用需要が発生し、計画地周辺地域の公園等において利用者が増加すると考えられるが、地域住民が利用できる広場(計画地内 1 階屋外に約 400m²)及び立体広場(低層部 1 階に約 300m²、2 階に約 850m²)を設置し、地域の憩い・交流の場を創出する計画であることから、本事業の実施に伴う人口の増加が、計画地周辺地域の公園等の利用に著しい影響を及ぼすことはないと予測した。 本事業の実施にあたっては、川崎市教育委員会に対して、予想される児童・生徒数について、事前の協議を行うとともに、住宅施設の入居状況(入居する世帯の児童・生徒数等)の報告を速やかに行うなどの環境保全のための措置を講じる。 以上のことから、本事業の実施に伴う人口の増加は、計画地周辺地域の生活環境の保全に支障は及ぼさないものと評価する。

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
地域交通	ア 工事用車両の走行により変化する交通安全・交通混雑に係る影響 【交通安全】 工事用車両の主要な走行ルート(入庫)である宿河原 204 号線、登戸 29 号線及び登戸野川線は全区間でマウントアップが整備されており、登戸野川線では部分的に横断防止柵も設置されている。主要な走行ルート(出庫)のうち、登戸野川線、登戸 3 号線、登戸 1 号線及び向ヶ丘遊園駅菅生線についても、同様に全区間でマウントアップが整備されているほか、向ヶ丘遊園駅菅生線では部分的に横断防止柵も整備されている。登戸駅線は、小田急小田原線沿いで白線のみ区間もあるが、工事用車両が走行する側の歩道はマウントアップに加え、一部でポールも整備されている。 工事用車両の主要な走行ルートは、宿河原小学校及び登戸小学校の指定通学路が一部重複または横断する箇所があるが、指定通学路はマウントアップによる歩道や横断歩道が整備されている。 また、登戸野川線の工事用車両の出入口には、適宜交通整理員を配置し、歩行者等を安全に誘導する計画である。 したがって、工事用車両の主要な走行ルートは、概ね歩車分離による交通安全対策がなされており、工事用車両の出入口では、適宜交通整理員により歩行者等を安全に誘導することから、工事中において歩行者等の交通安全は確保できると予測した。 本事業の工事中においては、工事用車両の運転手に対し、歩行者等の安全に十分配慮した運転等の徹底を指導するなどの環境保全のための措置を講じる。 以上のことから、本事業の工事用車両の走行に伴い、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。 【交通混雑】 工事中交通量による交差点需要率は 0.192～0.689 であり、いずれの地点も需要率の限界値(0.663～0.923)を下回るものと予測した。 また、各交差点の工事用車両が走行する車線における混雑度は 0.031～0.962 であり、いずれの車線も円滑な交通処理が可能と判断される目安である 1.0 を下回るものと予測した。 本事業の工事中においては、工事用車両の入庫と出庫の走行ルートを分け、周辺交差点で交通混雑の少ない走行ルートを設定するなどの環境保全のための措置を講じる。 以上のことから、本事業の工事用車両の走行に伴い、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。

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
地域交通 交通安全、 交通混雑	<u>イ 施設関連車両の走行により変化する交通安全・交通混雑に係る影響</u> 【交通安全】 施設関連車両の主要な走行ルート(入庫のみ)である宿河原 204 号線及び登戸 29 号線は、全区間でマウントアップが整備されている。主要な走行ルート(出庫のみ)のうち向ヶ丘遊園駅菅生線は、全区間でマウントアップが整備されているほか、部分的に横断防止柵も整備されている。登戸駅線は、小田急小田原線沿いで白線のみ区間もあるが、施設関連車両が走行する側の歩道はマウントアップに加え、一部でポールも整備されている。主要な走行ルート(入庫・出庫)のうち、登戸 3 号線及び登戸 1 号線は、全区間でマウントアップが整備されている。登戸野川線については、登戸 29 号線より西側の区間はマウントアップのほか一部で横断防止柵が整備されており、登戸 29 号線より東側の区間では、北側の歩道はマウントアップと横断防止柵が整備されているが、南側の歩道は白線のみとなっている。なお、宿河原交差点周辺の登戸野川線では、十分な交通安全施設が整備されていない区間がある。 施設関連車両の主要な走行ルートは、宿河原小学校及び登戸小学校の指定通学路が一部重複または横断する箇所があるが、指定通学路はマウントアップによる歩道や横断歩道が整備されている。 また、本事業では計画建築物の 2 階部分で登戸駅と直結する歩行者デッキ等を設置するとともに、敷地外周部に歩道と一体的な歩道状空地を設け、安全な歩行者空間を確保する計画である。 したがって、施設関連車両の主要な走行ルートは、大部分で歩車分離による交通安全対策がなされており、歩行者等の交通安全は概ね確保できると予測するが、一部区間において十分な交通安全施設が整備されていない区間があること、本事業は歩行者等の多い登戸駅前に立地することから、施設関連車両の走行にあたっては、歩行者等への交通安全の配慮が必要であると予測した。 本事業の実施にあたっては、駐車場の出入口に出庫灯やカーブミラー等を設置し、歩道を利用する歩行者等の安全性を高め、商業施設や居住者に対し、歩行者等の安全に十分配慮した運転を啓発するなどの環境保全のための措置を講じる。 以上のことから、本事業の施設関連車両の走行に伴い、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。 【交通混雑】 将来交通量による交差点需要率は平日が 0.181～0.687、休日が 0.141～0.678 であり、いずれの地点も需要率の限界値(平日が 0.663～0.923、休日が 0.624～0.923)を下回るものと予測した。 また、各交差点の施設関連車両が走行する車線における混雑度は平日が 0.258～0.924、休日が 0.174～0.898 であり、いずれの車線も円滑な交通処理が可能と判断される目安である 1.0 を下回るものと予測した。 本事業の実施にあたっては、従業員等に対して、公共交通機関の利用を原則とし、商業施設の来客者に対して、掲示板、張り紙等で極力公共交通機関の利用を促すなどの環境保全のための措置を講じる。 以上のことから、本事業の施設関連車両の走行に伴い、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。

表 8-1 (12) 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	<u>ウ 歩行者の往来による交通安全に係る影響</u> 供用時の歩行者の往来による交通安全への影響については、すべての予測地点で、平日、休日ともに歩行者サービス水準 A(自由歩行)が確保されると予測した。 本事業の実施にあたっては、計画建築物に登戸駅と直結する歩行者デッキ等を設置し、敷地外周部に歩道と一体的な歩道状空地を設け、安全な歩行者空間を確保するなどの環境保全のための措置を講じる。 以上のことから、本事業の歩行者の往来に伴い、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。

第 9 章 事後調査計画

第9章 事後調査計画

9.1 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。

9.2 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9.2-1に示すとおりとする。

表 9.2-1 事後調査の項目

区 分	項 目
供用時	緑の質
	風 害

9.3 事後調査の内容

(1) 供用時

ア 緑の質

緑の質に係る調査項目等は、表9.3-1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 5.5 緑 5.5.1 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.342 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、事後調査において植栽樹木の生育状況及び維持管理状況を確認する。

表 9.3-1 緑の質に係る調査内容（供用時）

調査項目	・植栽樹木の樹木活力度 ・植栽樹木の維持管理状況
調査時期	供用開始3年目の夏季～秋季
調査期間	1回
調査地点	計画地
調査方法	「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)に準拠し、植栽樹木の生育状況を把握するとともに、植栽樹木の維持管理状況を把握する。

イ 風 害

風害に係る調査項目等は、表 9.3-2 に示すとおりである。

風害については、「第 5 章 環境影響評価 5.7.3 風害」の項に示したとおり、供用時には計画地周辺の生活環境の保全に支障を及ぼさないと評価している（p.445 参照）。

しかしながら、計画地近傍では風向及び風速の変化が考えられることから、計画建築物建設後（防風対策後）の風の状況を確認するため、事後調査において計画地近傍の風の状況を確認する。

表 9.3-2 風害に係る調査内容（供用時）

調査項目	・風向、風速の状況 ・年間における風速の出現頻度
調査時期	計画建築物の建設が完了し、かつ、防風対策として植栽が完了した時期
調査期間	1 年間
調査地点	計画地内の 1 地点 (計画地敷地境界付近で累積頻度 95%の風速が最も大きい No.107 付近)
調査方法	「地上気象観測指針」(平成 14 年、気象庁)に準じて行う。

9.4 事後調査報告書の提出時期

供用時における緑の質及び風害の事後調査がそれぞれ終了した後、その結果を速やかにまとめ、川崎市に提出する。

第 1 0 章 関係地域の範囲

第 10 章 関係地域の範囲

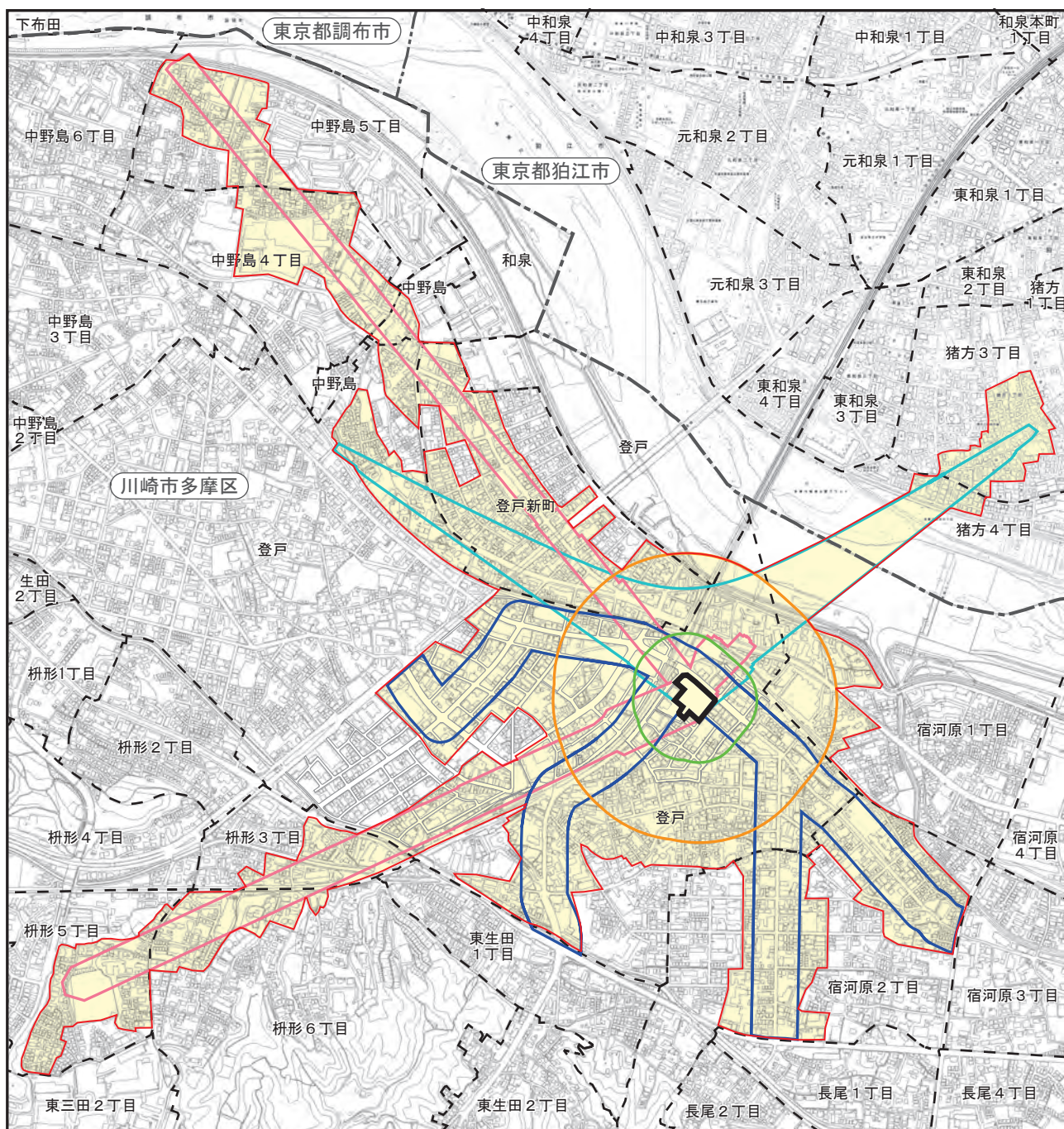
関係地域は、環境影響評価の結果を踏まえ、本事業により影響が及ぶおそれがある範囲とし、以下の地域を包含する範囲を設定した。

- ・建設機械の稼働による大気汚染物質、騒音、振動、冷暖房施設等の設置による騒音の影響が及ぶおそれがある範囲（計画地の敷地境界から 100m 程度の範囲）
- ・計画建築物により、風害を及ぼすおそれがある範囲（計画地の敷地境界から計画建築物の最高高さの 2 倍程度（約 292m）の範囲）
- ・工事用車両及び施設関連車両の走行による大気汚染物質、騒音、振動の影響が及ぶおそれがある範囲（最寄りの幹線道路に至るまでの工事用車両等の主要な走行ルート沿道の 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

関係地域は、表 10-1 及び図 10-1 に示すとおりである。

表 10-1 関係地域の範囲

市区名	関係町丁名
川崎市 多摩区	登戸 登戸新町 宿河原 1、2 丁目 中野島、中野島 4、5 丁目 枳形 3、5、6 丁目 上記町丁の一部
東京都 狛江市	猪方 3、4 丁目 上記町丁の一部



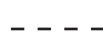
凡 例



:計画地



:都県界



:町丁界



:関係地域



:計画地敷地境界から100m程度の範囲



:計画地敷地境界から計画建築物の
最高高さの2倍の範囲



:工事用車両及び施設関連車両の
主要な走行ルート沿道から50mの範囲



:日照障害が及ぶ範囲



:テレビ受信障害が及ぶ範囲



0 300 600m

1:15,000

注) 東生田1丁目については、工事用車両及び施設関連車両の主要な走行ルート沿道から50mの範囲内に一部該当するが、住居等が存在しないことから、関係地域に含めないこととした。

図10-1 関係地域範囲図

第 1 1 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 1 1 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

11.1 条例準備書の縦覧期間及び縦覧場所

縦覧期間	令和 5 年 3 月 7 日（火）～令和 5 年 4 月 20 日（木）の 45 日間
縦覧場所	・川崎市役所（環境局環境対策部環境評価課） ・多摩区役所 ・狛江市役所（環境部環境政策課）

11.2 説明会の開催日時、場所、周知方法及び参加人数等

		第 1 回	第 2 回
開催日時		令和 5 年 3 月 16 日（木） 18 時 30 分～20 時 00 分	令和 5 年 3 月 18 日（土） 11 時 00 分～12 時 30 分
開催場所		多摩市民館 2 階 大ホール (川崎市多摩区登戸 1775-1)	日本料理 柏屋 3 階 雪月花 (川崎市多摩区登戸 3506)
説明会 開催の 周知	周知 方法	・各戸配布：関係地域の範囲内について「説明会開催等のご案内」を各戸配布した。（配布数：16,379 枚） ・新聞折込：関係地域の範囲内について「説明会開催等のご案内」を朝日新聞、読売新聞、毎日新聞、神奈川新聞の朝刊に折込を行った。（配布数：7,400 枚）	
	配布 期間	・各戸配布：令和 5 年 3 月 7 日（火）～ 3 月 8 日（水） ・新聞折込：令和 5 年 3 月 11 日（土）	
	周知 範囲	関係地域全域を含む範囲	
条例準備書の 内容の周知方法		・「「(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あらまし」を説明会来場者に対し配布した。 ・条例準備書から図表等を抜粋して作成した説明用スライドを基に、説明会来場者に対して計画概要及び環境影響評価のあらましを説明した。	
参加人数		69 名	54 名

11.3 意見書の提出数

27 名 51 通

11.4 市民意見等の概要と指定開発行為者の見解

条例準備書に対して、市民等から 27 名 51 通の意見書の提出があった。市民意見等の概要と指定開発行為者の見解は、以下に示すとおりである。

市民意見等の概要については、意見の内容に応じて分類・整理、並べ替えを行い、記載している。

また、市民意見等の概要の文頭に意見書番号を【 】内に示しており、この番号は、参考資料（p.参考資料-1～16）の意見書全文の番号に対応する。1つの意見書に複数項目の意見が記載されている場合は、意見書番号に○付数字で枝番を記載している。

なお、意見書原文の中で明らかな誤字・脱字等と想定される箇所については適宜修正を行い、想定ができない場合は原文のままとし、原文で解読できない文字は□で表記した。

【記載例】

1 「○○○○○」について

(1) ○○○○○について ① ○○○○○ ② ○○○○○	この欄には、意見書を項目ごとに分類した項目名及び概要ごとに分類した分類名を記載しました。
① ○○○○○	この欄には、意見書を概要ごとに分類した分類名を記載しました。
市民意見等の概要	指定開発行為者の見解
【○】 ○○○○○を希望する。 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。意見の主旨と考えられる部分のみを原文から抜粋しています（意見の全文は記載しておりません）。 なお、文頭の【○】は、意見書番号であり、本見解書の参考資料に示す意見書全文の番号と対応しています。1つの意見書に複数項目の意見が記載されている場合は、【○-①】のように、意見書番号に枝番をつけて記載しています。	【○】 本事業においては、○○○○○○○○○○○○○○○○と考えております。 この欄には、各項目のご意見に対する指定開発行為者の見解（考え方）を記載しています。

1 「環境影響評価」について

(1) 温室効果ガスについて ① 予測・評価	
① 予測・評価	
市民意見等の概要	指定開発行為者の見解
【9】 この再開発事業には、“低炭素都市～”の手法が適用され、容積率緩和が行われています。 400→450戸へと、世帯数が増えれば各世帯からのCO₂排出量も増大するのは必然です。 建設時のCO₂削減効果と、建設後のCO₂排出量をきちんと精査して、市民に開示してほしいです。	【9】 条例準備書における温室効果ガス(二酸化炭素)の排出量は、世帯数ではなく、各用途(住宅、商業、駐車場、駐輪場)ごとの延べ面積に、現況調査で把握したエネルギー使用量の原単位及び二酸化炭素排出係数を乗じることにより予測しております。 本事業では、「川崎市建築物環境配慮制度(CASBEE川崎)」に基づき、地球温暖化防止対策の推進への取組として、建築確認申請前に「特定建築物環境計画書」を川崎市に提出し、工事完了時に「特定建築物工事完了届出書」の届出を行います。これらの届出等の概要は、川崎市により公表されます。

(2) 大気質について

① 供用時の自動車排出ガス

① 供用時の自動車排出ガス

市民意見等の概要	指定開発行為者の見解
【16】 登戸駅前タワーマンションの250台の車が収容できる駐車場があると聞いています。住む住民とショッピングセンターに来る客の分だと聞いています。車が出入りする道路だと言います。 考えられるのは通勤時間帯などの渋滞による窒素酸化物等の大気汚染の問題です。 それでも川崎喘息といわれる大気汚染による喘息患者の増加があります。さらに、このタワマンによって周辺の大気汚染が増大し、周辺住人の喘息患者の増大が予想されます。(準備書153,154頁) 【17】 自動車による交通量の増加により、通勤時間帯などにおいて、登戸野川線、登戸1,3号線、登戸29号線、登戸駅線などに渋滞による窒素酸化物等の増加が考えられます。それによって周辺住人の喘息患者の増大が予測されます。(準備書p.473,474)	【16、17】 条例準備書においては、計画地周辺の施設関連車両の主要な走行ルート(登戸野川線、登戸3号線、宿河原204号線(登戸29号線)、登戸駅線)を対象に大気質の予測・評価を行っており、施設関連車両による付加率は二酸化窒素が0.01%未満～0.05%、浮遊粒子状物質が0.01%未満～0.01%と予測しております。施設関連車両を含めた将来予測濃度(二酸化窒素 0.035 ～ 0.036ppm、浮遊粒子状物質 0.039mg/m³)は、ともに環境保全目標である環境基準(人の健康の保護及び生活環境の保全のうえで維持されることが望ましい基準;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し、本事業の施設関連車両の走行に伴い、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しております。 また、本事業で発生する施設関連車両の1時間あたり最大台数は、登戸野川線が61台、登戸3号線が34台(登戸3号線の延長上の登戸1号線で31台)、宿河原204号線(登戸29号線)が25台、登戸駅線が7台と見込まれ、1分あたり換算で0.1～1.0台程度の増加と想定されます。なお、これらの最大台数の発生は休日午後と見込まれ、平日の通勤時間帯の施設関連車両台数はさらに減少いたします。 駐車場の利用に伴う大気質への影響につきましては、「川崎市環境影響評価等技術指針」において「商業施設、物流倉庫施設等、大規模な駐車場(駐車場台数が概ね1,000台以上)を設置する場合」に環境影響評価の対象とする目安が示されております。本事業の駐車場台数は約250台であり、同技術指針の目安を大きく下回っていることから、川崎市と協議の上、駐車場の利用に伴う大気質は環境影響評価の対象として選定しておりません。 本事業では、計画建築物内(駐車場出入口～地下1階の駐車場)に待機スペースとなる長いスロープを設け、速やかに入出庫できる構造とすることにより、出入口周辺の道路において待機車両による渋滞の発生を抑え、大気質への影響は低減できるものと考えております。また、従業員等に対して、公共交通機関の利用を原則とし、商業施設の来客者や居住者等に対して、待機中のアイドリングストップや加減速の少ない運転等の実施を促すなど、大気質への影響の低減を図る措置を講じます。

(3) 騒音について

① 供用時の道路交通騒音

① 供用時の道路交通騒音

市民意見等の概要	指定開発行為者の見解
【15】 自動車による交通量の増加により、登戸野川線、登戸1,3号線、登戸29号線、登戸駅線などに騒音の増加が考えられます。それによって周辺住人の休息妨害、安眠妨害の増大が予測されます。(準備書 p.209～216)	【15】 本事業の施設関連車両による騒音の増加レベルは、昼間0.0～0.3デシベル、夜間0.0～0.2デシベル程度と予測しており、本事業の実施による沿道の生活環境への影響は小さいものと考えます。 本事業の実施にあたっては、従業員等に対して、公共交通機関の利用を原則とし、商業施設の来客者や居住者等に対して、待機中のアイドリングストップや加減速の少ない運転等の実施を促すなど、騒音による影響の低減を図る措置を講じます。

(4) 廃棄物等について

① 家庭系一般廃棄物

① 家庭系一般廃棄物

市民意見等の概要	指定開発行為者の見解
【19】 私は28戸の賃貸マンションのオーナーですが、24hオーケーのごみ収納庫を使っています。登戸の場合(水)、(土)が普通ごみですが、毎回通常30袋以上出ています。もちろんタワマンも同様の24h対応だと思いますが、プラごみ、ミックスペーパー、ペットボトル、缶などをしっかり分別して出せるでしょうか？私のマンションでも、まだしっかり分別されておられません。 25階の遊園タワマン、こちらのタワマンが完成し、入居後少ししたら、ごみ回収車も大変な作業になってしまうと思います。平面図を見たところ、ごみ収納庫が見あたりません。ごみ出し分別を含め、大丈夫なのでしょうか？	【19】 居住者により排出される家庭系一般廃棄物については「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」、「川崎市廃棄物の処理及び再利用等に関する条例」及び「廃棄物保管施設設置基準要綱」(川崎市)に基づき、計画建築物の5～38階に住宅用の廃棄物保管施設(ごみ置場)を設け、分別排出の徹底を促し、管理会社により収集され計画建築物の地下1階の廃棄物保管施設に適正に保管するよう計画しております。

(5) 緑について ① 緑化面積 ② 植栽土壌 ③ 緑の創出	
① 緑化面積	
市民意見等の概要	指定開発行為者の見解
【28-①】 高層建築物の建築面積約4,000m ² に対して延べ床面積が約64,000m ² で、平面で考えれば約64,000m ² の土地が出来るのと同じで、約800m ² 程度の緑地では緑が圧倒的に不足している。 約64,000m ² の土地にふさわしい緑地を設置すべきである。	【28-①】 本事業の緑化面積は約1,205m ² 、緑被率(計画地面積約5,950m ² に対する緑化面積の割合)は約20.2%を計画しており、「川崎市環境影響評価等技術指針」に基づき算定される緑被率(15.0%)を上回る緑化面積を確保する計画としております。
② 植栽土壌	
市民意見等の概要	指定開発行為者の見解
【8-①】 342pの植栽基盤の整備について。長年建物があったためか、現在の空き地の土壌は固く、水はけが悪いようで、雨のときには大きな水たまりができています。土壌の整備はされるかと思いますが、豊かな植栽を育てるためには土中環境の改善方法をよく検討すべきと考えます。現地は多摩川に近く、このあたりで地中に浸透した水が多摩川につながり、河川環境を改善しますが、現在の土壌環境では浸透しにくいことが予想されます。近年、土中環境の重要性が注目されており、単に樹木を植栽するだけでなく、土中への空気や水の流れをよくする土木施工を行うことで、緑や水を含めた周辺環境の改善、向上につながります。完成後の土中環境の維持・改善を見据えた計画検討を望みます。	【8-①】 本事業においては、条例準備書に記載のとおり、植栽土壌に現況の土壌は用いず、地上部はすべて良質な客土を用いて、樹木の生育に適した植栽基盤を整備する計画です。 また、本事業における地上部の舗装は透水性のインターロッキングブロックとし、雨水の地下浸透を促す予定です。
③ 緑の創出	
市民意見等の概要	指定開発行為者の見解
【35】 そもそも35階建てが建つ、の「結果報告」的な物を伺ったのは、タウンニュースの2022年2月18日号です。それが現在「いつの間にか」38階建て、に変更になっております。 川崎市の環境保全の為の措置の中には、「魅力ある緑の創出」なる抽象的な表現しかありません。38階が建つと仮定して、その屋上の緑化を下から見上げて魅力を感じろ、と言うのでしょうか。 区画整理範囲内に3カ所しか公園は設置されないようです。緑の創出とまで言うのならば、高層建築建設の前に、やるべき事が沢山あるのではないのでしょうか。駅前をそのまま公園等にすれば良いのではないかと。	【35】 本事業は、川崎市の上位計画等に基づき、機能集積が図られた高層建築物を含めて駅前の拠点形成を強化するものであり、事業の検討過程で建築物の階数及び高さは条例方法書段階から変更しておりますが、建築物の最高高さは変更しておりません。 条例準備書に記載している「5.5 緑」の「環境保全のための措置」は、事業者(登戸駅前地区市街地再開発準備組合)が講じる措置を示しております。本事業においては、「川崎市緑の保全及び緑化の推進に関する条例」、「川崎市緑の基本計画」、「川崎市緑化指針」及び「登戸・向ヶ丘遊園駅周辺地区緑化推進重点地区計画」を踏まえ、計画地の敷地外周や屋上テラス(4階床レベル)に緑化を施すことにより、地上部や登戸駅方面からの景観にも配慮した計画とします。具体的には、一年を通じて緑が感じられ、花や実のなる樹種を選定するほか、大景木、高木、中木、低木、地被類を組み合わせ、登戸駅前にふさわしい緑豊かな駅前空間の創出を図ります。 区画整理事業区域内の公園等につきましては、指定開発行為者として見解をお示しできないため、ご要望の内容を川崎市にお伝えいたします。

(6) 景観について

① 地域景観、眺望の変化

② 計画建築物の形態、色彩等

① 地域景観、眺望の変化

市民意見等の概要

【6-①】

登戸駅生田緑地口のデッキからの生田緑地の展望は市民の財産です。登戸の駅を大事にする場所です。

小田急電鉄の向ヶ丘遊園跡地の開発においても、登戸駅からの稜線が壊されないデザインとすることが謳われていました。

そのように大切にしてきた生田緑地の山並みを市民が眺望できる権利を、維持してください。

またどうしてもこの計画を遂行する場合は、2階の登戸駅からのデッキの延長上の南側から西側にかけでもデッキで通れるようにして、周辺の建物の隙間からでも生田緑地が見えるようにしてください。

【7-①】

登戸駅のデッキスペースから小田急向ヶ丘遊園跡地や生田緑地の風景を眺めることができますが、高層マンションが建つことにより、景観が失われることを危惧しています。緑は人々の心にうるおいを与え心身の健康に効果があり、登戸駅を通過する人にとって無意識のうちに良い影響をもたらしていると考えられます。また、緑と水は多摩区の象徴でもあり、多摩区の玄関として、登戸駅前の高層マンションは適切かどうか、疑問に思う市民は少なくありません。

【13】

38階建ての、タワーマンションが建てば、明らかにこれまで見えていた生田緑地を、臨むことはできません。

タワマン内には観光案内所も設けられるようですが、“生田緑地への玄関口”と言えるにふさわしいランドマークとは到底思えません。

階数を下げて、生田緑地は見えるようにすべきです。

【18】

首都圏最大級の緑地である生田緑地の玄関口登戸駅前に、枳形山(84m)をはるかに超えるタワマンは、景観上そして自然環境上ふさわしい建物でしょうか。地球温暖化が世界各地で叫ばれる中、もっと景観や自然環境に配慮した建物が必要だと思います。しかも、生田緑地の玄関口である登戸駅前です。登戸駅を下りると、この駅が緑豊かな生田緑地につながる駅なんだろうと思わせるものがふさわしい建物ではないでしょうか。そびえ立つタワーマンションでは、豊かな自然を感じられるでしょうか。感じられるのは圧迫感とコンクリートジャングルだけではないでしょうか。(準備書368頁)

指定開発行為者の見解

【6-①、7-①、13、18、28-②、30-①、34、41】

本事業の計画地は、川崎市の上位計画等において、交通結節機能の強化や周辺地域資源を活用したまちづくりを推進し、商業・業務・都市型住宅が調和した拠点形成が目指されております。

本事業は、川崎市の上位計画等に基づき、機能集積が図られた高層建築物を含めて駅前の拠点形成を強化するものであり、計画建築物の低層部には賑わいを創出する商業施設を、高層部には都市型住宅を整備するほか、登戸駅とまち(周辺住宅地)をつなぐ歩行者デッキやオープンスペースの整備を計画しております。

登戸駅前デッキからの現況の眺望では、計画地周辺の中高層建築物等の隙間から遠方の生田緑地の稜線付近が断続的に眺望されますが、本事業では登戸駅前という立地特性を踏まえ、高層建築物を含めて新たな駅前空間を形成する計画です。計画建築物の設計にあたっては、高層部のコーナーは丸みを帯びたスリムな形状とすることで、水平方向の建築物の出現範囲を低減するよう配慮し、計画地の敷地外周や屋上テラスに大景木、高木、中木、低木、地被類を組み合わせた変化のある緑化を施すことにより、「登戸・向ヶ丘遊園駅周辺地区」の都市系景観拠点に相応しい、緑豊かな賑わいとゆとりのある新たな駅前空間を形成する計画です。

歩行者デッキについては、登戸駅～計画建築物～まち(周辺住宅地)を安心安全につなぐ歩行者ネットワークを構築するために、条例準備書に記載のとおり、登戸駅と計画建築物の2階の立体広場(観光支援機能の導入も予定)を直接接続するルートとして整備を計画しております。

① 地域景観、眺望の変化(つづき)	
市民意見等の概要	指定開発行為者の見解
【28-②】 生田緑地の景観をさえぎって、駅前の南側の景観の障害となるだけではなく、町並みの美しさを壊してしまうことになる。 【30-①】 準備書には「地域景観の特性の変化は小さいものと予測する」「ランドマークとして相応しい景観を形成するものと予測する」との記載があります。現況では登戸駅前デッキから枳形山などの素晴らしい自然豊かな景観が広がっていますが、140mものタワマンの建設はこのような景観を破壊してしまいます。自然豊かな景観の破壊により、私達の受ける精神的豊かさの喪失は極めて大きいものがあります。 【34】 「低層階の建物があるので、(中略)高層階が建っても景観に大きく変化する事はない」 当該地区に関係ない人の意見としか思えません。 元々生田緑地を中心とした自然の見え方を全く無視して、どのように38階を建てようとしているのでしょうか。 突出した高層建築を建てる事自体、景観の変化以外何物でもないと思いますが。 【41】 準備書(365頁)に、「地域景観の特性の変化は小さいものと予測する」「ランドマークとして相応しい景観を形成するものと予測する」と記載があります。 しかし、準備書(368頁)にあるとおり、現況では、登戸駅前デッキから、枳形山などの景観が広がっています。そして、このような、登戸駅を訪れた方がまず目にする素晴らしい自然豊かな景観こそ、登戸のランドマークです。 他方、同頁をみますと、枳形山の標高(84m)をも大きく上回るタワマン(約140m)が完成した場合に、そのような景観が破壊されてしまうことは、一目瞭然です。 以上から、自然豊かな景観という登戸のかけがえのないランドマークを破壊する本タワマン計画は、中止すべきです。	前ページ参照

② 計画建築物の形態、色彩等	
市民意見等の概要	指定開発行為者の見解
【27】 これだけの高さと大きさを持つ巨大な建造物が出現したら、登戸駅前の新たなランドマークになることはまちがないだろう。問題は、どんな印象を与えるランドマークかである。 20年、30年後はいざ知らず、工事完了が予定されている5年後の姿を想像するときに、登戸駅のペデストリアンデッキから見はらす者のほぼ100%の目にまず映るのは、不釣り合いに巨大な本建造物になるのではなかろうか。それを圧迫感と呼ぶか迫力と呼ぶかはともかくとして、圧倒的な存在となることは必至であろう。それはまた、登戸を玄関口とする多摩区の第一印象ともなりうる。 こう考えたとき、この建造物の形態とともに壁色がきわめて重大である。どうか芸術感覚も持って、多摩区に相応しく落ちついた、自然景観と調和した色彩を厳選してほしいと望む。 また、そうした努力にもかかわらず、不幸にして区民の多くから不評を被った場合には、誰の責任でどのような対策がとられうるのか、前もって伺っておきたい。	【27】 計画建築物については、計画地に適用される「川崎都市計画地区計画」の建築物等の形態又は色彩その他の意匠の制限や「川崎市景観計画」の景観形成方針や景観形成基準に準拠した形態・意匠といたします。具体的には、今後、川崎市関係部署と協議の上、形態や色彩、意匠等を決定してまいります。

(7) 日照阻害について

- ① 高層建築物による影響
- ② 配慮施設への影響
- ③ 近隣への影響
- ④ 登戸駅への影響
- ⑤ 東京都狛江市への影響
- ⑥ 日影による路面凍結

① 高層建築物による影響

市民意見等の概要	指定開発行為者の見解
【40】 日照について、準備書(400頁)には、「計画地域周辺の住環境に著しい影響を与えない」とされています。 しかし、準備書(396頁)によると、1時間未満の日照影響を受ける建物は389棟にのぼり、1時間以上2時間未満は45棟、3時間以上4時間未満は3棟、4時間以上5時間未満は2棟、6時間以上7時間未満は1棟とされています。 この点、日照は生活において必要不可欠なものですので、「著しい」悪影響でないから許容される、という性質のものでは到底ありません。 そうすると、400棟以上の建物が日照の影響を受ける本タワマンについて、少しでも影響を低減すべく、高さを再検討すべきです。	【40】 日照阻害につきましては、一年中で最も太陽が低く、最も影が長くなる冬至日を対象に予測を行っております。その結果、等時間日影図(平均地盤面±0m)では、ご意見のとおり一部の建物で日影の影響を受けるものと予測しておりますが、計画建築物は、「建築基準法」及び「川崎市建築基準条例」に基づく日影規制を満足する高さ、配置、形状で設計しており、同法令に基づく測定水平面(平均地盤面+4m)における等時間日影は、日影規制が適用される区域に及ばない計画としております。 本事業は、川崎市の上位計画等に基づき、機能集積が図られた高層建築物を含めて駅前の拠点形成を強化するものであり、計画建築物の高層部は計画地敷地境界から極力セットバックさせて配置するなど、周辺の住環境に及ぼす影響の低減を図る措置を講じております。

② 配慮施設への影響

市民意見等の概要	指定開発行為者の見解
【45】 日照阻害の「日影の影響に特に配慮すべき施設」について 「登戸いこいの家」他2棟を記載しながら、「評価」として、建築基準法・川崎市建築基準条例に基づく「日影規制を満足する」し、「著しい影響を与えない」とだけしか記されていない(400頁)。 「登戸いこいの家」は日影の影響に特に配慮すべき施設でありながら、何ら対策が講じられていないのはどういうことなのか、万全の対策が必要です。 「登戸いこいの家」は、地域の老人会や社会福祉協議会・町会等の諸団体が日常的に利用してなくてはならない大切な場所の保全措置を求めます。	【45】 本事業は、川崎市の上位計画等に基づき、機能集積が図られた高層建築物を含めて駅前の拠点形成を強化するものであり、計画建築物は、「建築基準法」及び「川崎市建築基準条例」に基づく日影規制を満足する高さ、配置、形状で設計しております。 配慮施設(登戸いこいの家、ちびっこハウス多摩川園、ちびっこハウス登戸園)における計画建築物による日影は、一年中で最も太陽が低く、最も影が長くなる冬至日(平均地盤面±0m)で1時間未満(最大10～51分)と予測しております(参考に、冬至日、春秋分日、夏至日の時刻別日影図を資料編(p.資11-20～22)に示します)。 これらを踏まえて、配慮施設も含めて「計画地周辺地域の住環境に著しい影響を与えないもの」と考えております。

③ 近隣への影響	
市民意見等の概要	指定開発行為者の見解
【28-③】 大樹生命登戸ビルは東側と南側を高層建築物に全面的にふさがれてしまうため一番必要な朝と昼の日照が奪われ夕方方の日照しか受けられなくなってしまう。	【28-③】 計画建築物は、「建築基準法」及び「川崎市建築基準条例」に基づく日影規制を満足する高さ、配置、形状で設計しております。また、大樹生命登戸ビルは商業地域に立地しているため、同法令に基づく日影規制は適用されません。 本事業では、計画建築物の高層部は計画地敷地境界から極力セットバックさせて配置するなど、日影による影響の低減を図る措置を講じております。
④ 登戸駅への影響	
市民意見等の概要	指定開発行為者の見解
【7-③】 日照で影響を受けるのはJR及び小田急電鉄の登戸駅ですが、長時間人々が留まることはないにしても、南側がふさがれるので、登戸駅が圧迫感や薄暗い印象になると想像します。低い建物なら影響は少ないと思います。	【7-③】 JR及び小田急電鉄の登戸駅のごく一部に、「建築基準法」及び「川崎市建築基準条例」に基づく等時間日影がかかりますが、登戸駅は商業地域に立地しているため日影規制の適用は受けません。 また、登戸駅には既設の屋根が設置されていることから、本事業の計画建築物による日照や圧迫感、薄暗さといった影響は小さいものと考えますが、計画建築物の高層部は計画地敷地境界から極力セットバックさせて配置するなど、日影による影響の低減を図る措置を講じております。

⑤ 東京都狛江市への影響	
市民意見等の概要	指定開発行為者の見解
【1】 高層マンションが近くに建たないとわかって和泉多摩川に家を建てたのに100m先の高層マンションのせいでうちが日陰になることが納得できません。同じ川崎市多摩区の住民なら仕方ないと思いますが、私は東京都民で一部の日陰になる地域に入ることが腹立たしいです。南側に日が当たらなくなり太陽光発電にも影響が出ます。 特別な権利を得て建設をするんでしょうが、私達一部の東京都民の権利はないんでしょうか？アトラスタワーに対抗するために10階高く建設するんだと思いますが、東京都民の迷惑にならない高さ(多摩川ギリギリ)にすべきでは？一部の日陰になる東京都民に我慢させる権利がそちらにあるのか説明をお願いします。 【2-③】 そもそも川崎市の取り組みなのに日照障害が起きる狛江市猪方に住んでいる私は、とんだとぼっちを受け迷惑しています。商業地域のため高さ制限はないとのことですが、狛江市猪方にまで影響を及ぼすことをどう考えていますか？太陽光の発電量に影響が出た場合、補償あるかもという曖昧な答えを貰いましたが、日照問題も川崎市だけにしてほしいです。東京都狛江市猪方の一部の地域を巻き込まないでほしいです。補償とは一体いくらくらいを何年補償してくれるのか教えてください。 【50】 登戸駅前地区市街地再開発事業計画で日照障害影響地区(関係地域の範囲)に含まれていると説明会開催(3月)の案内が3月にポストに入っていました。 急な案内で説明会に出席できなかった為、お問い合わせ先に詳細確認の連絡を入れましたが「建物が立ってみたいとはっきりしたことはわからない」とのあいまいな回答しかもらえませんでした。ですがそのところははっきりしていただかないと困ります。影響があるのでしたら大反対です。なぜ狛江市住民が被害を受けないといけないのでしょうか。とにかくこの地域がどのような影響を受けるのか割り出せるはずですのできちんと詳しく提示してください。	【1、2-③、50】 本事業は、川崎市の上位計画等に基づき、機能集積が図られた高層建築物を含めて駅前の拠点形成を強化するものであり、計画建築物は、「建築基準法」及び「川崎市建築基準条例」に基づく日影規制を満足する高さ、配置、形状で設計しております。 狛江市内における計画建築物による日影は、一年中で最も太陽が低く、最も影が長くなる冬至日(平均地盤面±0m)で1時間未満(最大19分)と予測しております(参考に、冬至日、春秋分日、夏至日の時刻別日影図を資料編(p.資11-20～22)に示します)。また、計画建築物から最も近い狛江市内の既存建築物までは600m以上離れており、予測上の日影図では一様に影の範囲が示されますが、実際には影の先の方ほど周辺から太陽光が回り込むため、日影は薄くなります。 これらを踏まえ、日照障害に関する補償については考えておりません。
⑥ 日影による路面凍結	
市民意見等の概要	指定開発行為者の見解
【20-①】 問題点(日照権侵害) 高層建物の影響により近隣及び狛江市側にまで日影の影響を及ぼす建築物である。高層化により年に数回の路面凍結の氷解時間も長時間化する事が確実である。(＝転倒・スリップ事故増加する可能性大)建物管理会社が除雪することは不可能である。	【20-①】 本事業では、「建築基準法」及び「川崎市建築基準条例」に基づく日影規制を満足する高さ、配置、形状で計画建築物を設計することにより、長時間にわたって日影が生じる範囲は計画地北側近傍に限られます。路面凍結が懸念される降雪時には、供用時の建物管理者により計画地内の歩道状空地や出入口付近を適宜除雪し、路面凍結防止剤を散布する等により、歩行者の安全に努めてまいります。

(8)テレビ受信障害について

① 障害対策

① 障害対策

市民意見等の概要

指定開発行為者の見解

【4-①】

柏屋で開催の資料、p11にあります「テレビ受信障害」について。

「ケーブルテレビへの接続などの適切な障害対策を講じるなど・・・計画です。」と記載されています。本件の対策については、費用の負担、計画内容の事前開示が必要です。説明会での質問に対しては、ゼロ回答でした。本件については、事業者任せではなく、川崎市として、指導していただきたい、と思います。

【26】

テレビ視聴障害について、その結論として(p.413)「遮へい障害が生じる可能性はあるものの環境保全措置を講じることにより・・・現状悪化しない」とあるが、技術的な自信があるのならば、万が一現状悪化した場合には「事業体の責任において善処する」趣旨の約束がほしい。

【4-①、26】

条例準備書におけるテレビ受信障害につきましては、テレビ電波の送信局の諸元と計画建築物の高さや形状を基に、受信障害が発生するおそれのある区域として、机上で予測を行っております。計画建築物の建設後にテレビ受信障害が発生した場合には、本事業の問合せ窓口にご連絡いただき、本事業に起因する障害であるか確認させていただいた後、その状況に応じて適切な対策を検討いたします。したがって、具体的な対策の内容や費用負担等につきましては、今後個別にご相談させていただきながら、進めていくこととなります。

なお、川崎市へのご要望につきましては、指定開発行為者として見解をお示しできないため、ご要望の内容を川崎市にお伝えいたします。

(9) 風害について

① 予測・評価

① 予測・評価

市民意見等の概要

指定開発行為者の見解

【6-②】

「登戸の側線、登戸線及び6-64号線に沿って風が流れ、風向及び風速が変化しているが、その他の地域ではおおむね変化はないと予測した」とあり、「生活環境の保全に支障はない」と評価しているが、これらの道は登戸駅から周辺住宅地に向けて非常に多くの人が歩く道であり、風が強くなるために、通行時に傘が壊れたり、物が飛んできて当たったり、台風等の際には転倒のリスクが高まり、影響がないとは言えない。

計画規模を縮小する等して、敷地周辺利用者への危害を軽減すべきである。

【12】

準備書には、登戸野川線、登戸駅線では、風向・風速風力に変化があり、と記されています。

この道路は、周辺住民の生活道路ですから、ここに変化があれば、住民にも当然影響が生じます。

もっと、そのような視点も含めての、環境評価をすべきと考えます。

【14】

登戸駅前のタワーマンションによって風の通り道が細くなり、風速の増大が考えられます。

登戸駅を通勤や通学に活用している人々にとって、突風が吹き(ビル風)、荷物がとばされたり、足をすくわれ転倒したりし、ケガをすることもあるのではないかと懸念されます。特に体重の軽い小学生や子どもたち、体のバランスが良くない高齢者などは、風害による影響が大きいと考えられます。(準備書p.414～445)

【30-②】

準備書は風害に関し、「周辺地域の生活環境の保全に支障はない」としていますが、周辺の風環境評価をみると建築により強風となる箇所が多くなっているため、風害による住環境の悪化は必至です。

気象状況によっては、時に側を歩く歩行者が歩行困難な状況に陥ることもあるようでは生活に支障を来す事口ともなります。

【6-②、12、14、30-②、39、47、48】

計画地近傍では、建設前において、計画地北側の駅前広場と計画地(更地)の間で風が流れる傾向がみられますが、計画建築物の建設後及び対策後には、計画地に隣接する道路(登戸野川線、登戸駅線及び6-64号線)に沿って風が流れる傾向となります。それに伴い、風向や風速にも変化がみられますが、すべての地点で建設前より風が強くなるとは限らず弱くなる地点もみられます。

計画建築物の形状につきましては、事前に流体シミュレーションや簡易的な風洞実験を行い、風の流れや対策の効果等の確認、検討を行っております。その結果を踏まえて、高層部のコーナーは丸みを帯びたフィン形状とする、低層部1～4階の南東コーナーを直角にカットする、低層部4階南側を1スパンセットバックする等の形状を採用しております。また、防風対策として、計画建築物外周部に高さ8mの常緑広葉樹を植栽する措置を講じます。

条例準備書では、これらを踏まえて風環境評価を行っており、一部の地点で建設前の風環境から変化がみられるものの、建設後(対策後)ではすべての地点で「領域A(住宅地相当)」または「領域B(低中層市街地相当)」と評価しており、計画地周辺地域の市街地に相応する風環境であると考えております。

また、本事業においては、登戸駅と直結する歩行者デッキを設置し、計画建築物内にエレベーターやエスカレーターを設置する等、登戸駅とまち(周辺市街地)を安全につなぐ歩行者動線も整備する計画です。

① 予測・評価(つづき)	
市民意見等の概要	指定開発行為者の見解
【39】 準備書(445頁)において、風害に関し「本事業の実施にあたっては、計画地周辺地域の生活環境の保全に支障はない」とされています。 しかし、強風の評価(A→Dの順に強風、432頁)について、①登戸駅線(小田急線沿いの道)と、②登戸野川線(宿河原方向の道)の、本タワマンに接する箇所をみると、建設前後で次の通りの結果となっています(同442頁、444頁)。 ①(建設前)3箇所全てA→(後)2箇所B、1箇所A ②(建設前)2箇所B、1箇所A→(後)3箇所全てB このように、建築により強風(B)となる箇所が多くなる結果となっていますので、住環境の悪化は必至です。このようなタワマン計画は、直ちに中止すべきです。 【47】 風害被害は既存タワマンの実情を参考に対策を講ずる必要がある(414～445頁) 445頁「評価」最後に「本事業の実施にあたっては、計画建築物外周部に常緑広葉樹(高さ8m)が良好に生育するよう適切に維持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、<u>計画地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</u>」と記されている。 しかし、武蔵小杉のタワマン周辺の風害の実情、向ヶ丘遊園地区のアトラスタワー(23階建)周辺では雨の日に傘がさせないとか、最近登戸駅前の吉澤石材店跡地に建設された15階建マンション周辺を歩くと同じような風害被害が生じています。 風害実験等いろいろデータが記されているが、タワマン建設後の近隣被害の状況とかなりの乖離がみられる。このことを直視し結論を見直し改善するよう検討されたい。 【48】 準備書(445頁)において、風害に関し、「本事業の実施にあたっては、計画地周辺地域の生活環境の保全に支障はない」とされているが、周辺の風環境評価を見ると、風の弱い「A」の地点が10ヶ所減り、より風の強い「B」の地点が15ヶ所も増えている(441～444頁)。 このように、建築により強風(B)となる箇所が多くなる結果となっているので、実際のところ、風害による住環境の悪化は必至である。	前ページ参照

① 予測・評価(つづき)	
市民意見等の概要	指定開発行為者の見解
【21】 問題点(風害) 駅前シンボル案件としての計画であるが、高さ146mもの高層物となり近隣地域への風害想定が出ているのに建築条件クリアしているからと短期間で認可すべき規模事案ではない。 駅前には幼稚園・学生・身障者・高齢者等色々な方が側面を歩行する。140mのビル風を想定していない道路幅等の整備設置を当初から計画していたのか開示願いたい。 昨今の気候は想定外という突発的気候変動現象が多く、突風・竜巻等が生じた場合甚大な被害が近隣に及ぼす可能性があり再考願いたい。 同一市内の武蔵小杉や向ヶ丘遊園アトラスタワー近隣では突発的に突風が吹くことがあり危険であることは周知されている。 何の為に区画整理なのか、駅利用者の観点から行政として再検証をお願いします。	【21】 本事業においては、事前に流体シミュレーションや簡易的な風洞実験を行い、風の影響を低減する建築物の形状を検討しております。また、防風対策として計画建築物外周部に高さ8mの常緑広葉樹を植栽する防風対策を講じ、建設後(対策後)の風環境評価では、すべての地点で「領域A(住宅地相当)」または「領域B(低中層市街地相当)」と評価しており、計画地周辺地域の市街地に相応する風環境であると考えております。 なお、風洞実験においては、多摩測定局の過去10年間分(平成23年1月～令和2年12月)の観測データの統計処理から得られる確率モデルを用いて風速の累積頻度を算出しております。風環境の評価尺度(風工学会の方法)では、年間の平均風速に相当する風(累積頻度55%)のほか、日最大平均風速の年間の平均値に相当する風(累積頻度95%)についても評価の尺度としており、その結果、上記のとおりすべての地点で「領域A(住宅地相当)」または「領域B(低中層市街地相当)」と評価しております。 行政へのご意見に係る事項につきましては、指定開発行為者として見解をお示しできないため、ご要望の内容を川崎市にお伝えいたします。
【28-④】 多摩川を渡ってくる北風が高層建築物を直撃し、高層建築物の壁面で上下左右の渦巻きを作り風の強さを何倍にも増幅し、物を吹き飛ばし、自転車の走行、人の歩行をさまたげる。	【28-④】 風害の予測で用いた風洞実験においては、「建築物荷重指針・同解説」に準拠し、多摩川を含む計画地から約3kmの範囲を対象として入力風を作成し、計画建築物を中心として半径400mの範囲にある建築物、駅舎、高架道線路、多摩川の土手等の構造物や地形をモデル化することで、風洞内に計画地の風を適切に再現しております。 風洞実験に基づく風環境評価では、一部の地点で建設前の風環境から変化がみられるものの、建設後(対策後)ではすべての地点で「領域A(住宅地相当)」または「領域B(低中層市街地相当)」と評価しており、計画地周辺地域の市街地に相応する風環境であると考えております。

(10)日照障害・風害について

① 高層建築物による影響

① 高層建築物による影響

市民意見等の概要

【32】

日照障害が無い筈が有りません。
当該高層建築の北側西側に住む方々は、明らかに影が出来ると思いますが。太陽は東から登り、西へ沈みますので。
日照障害、風害等に関して、何らかの瑕疵が発生した場合、開発業者様（東急様と聞いておりますが）は責任持てるのでしょうか。38階建て建ててみなければ分からない、では困ります。
お隣の向ヶ丘遊園ダイエー跡地は、そこまでの高層建築ではなく、それで十分な建物が建築されているように見えますが（こちらは野村様と伺っております）その程度では何か問題が有るのでしょうか。

指定開発行為者の見解

【32】

本事業は、川崎市の上位計画等に基づき、機能集積が図られた高層建築物を含めて駅前の拠点形成を強化するものであり、計画建築物は、「建築基準法」及び「川崎市建築基準条例」に基づく日影規制を満足する高さ、配置、形状で設計しております。
風害につきましても、計画地周辺の市街地の状況を踏まえ、すべての地点で風環境評価の「領域A（住宅地相当）」または「領域B（低中層市街地相当）」となるよう、計画建築物の形状や防風対策の検討を行っております。また、計画建築物建設後（防風対策後）の風の状況を確認するために、事後調査において計画地近傍の風の状況を確認する計画です。

(11)コミュニティ施設について

- ① 義務教育施設
- ② 集会施設等
- ③ 公園等
- ④ 保育施設

① 義務教育施設

市民意見等の概要	指定開発行為者の見解
【2-②】 ・子供の増加予想数値について 東急不動産の予想では、450世帯入居できるのに子供は50人くらいしか増えない予想でした。桁が間違っているし、入居ターゲットは老人ですか？子育て世帯がターゲットではなさそうです。組合理事が「小杉や溝ノ口のような街にしたい」と鼻息荒く申しましたが、そういう時代の流れではないし、登戸遊園の情緒を活かした街づくりをしてほしいです。	【2-②】 本事業の計画地は、川崎市の上位計画等において、交通結節機能の強化や周辺地域資源を活用したまちづくりを推進し、商業・業務・都市型住宅が調和した拠点形成が目指されております。本事業は、川崎市の上位計画等に基づき、商業施設と都市型住宅、歩行者デッキ、オープンスペースを整備し、様々な機能集積が図られた駅前の拠点形成を強化する計画としております。 本事業の実施に伴い発生する児童・生徒数は、「川崎市環境影響評価等技術指針」に示される方法に準じて算出しております。具体的には、川崎市統計データによる多摩区の児童・生徒数と多摩区の単身者を除く世帯数から児童・生徒別人口発生率(児童発生率0.16人/世帯、生徒発生率0.08人/世帯)を求め、本事業の計画戸数(450戸)を乗じることにより、児童数(72人)及び生徒数(36人)を算出しております。
【6-③】 小中学校の児童・生徒数が増加し、中学校の教室が1教室不足するが、影響がないという結論はいかなものか。特に小学校については、他の地域の小学校では当然のように用意されているICT、音楽・美術、或いは多目的の学習教室等が十分になく、他の小学校に比して十分な教育設備が用意されていない小学校の空き教室を、更に減らす計画である。	【6-③】 条例準備書における義務教育施設への影響については、川崎市教育委員会から受領した現時点での将来予測の最新データ(令和4～10年度)を用いて推測しておりますが、今後の人口動態等により実際には変動することも考えられます。本事業の実施にあたっては、川崎市教育委員会に対して、予想される児童・生徒数について、事前の協議を行うとともに、住宅施設の入居状況(入居する世帯の児童・生徒数等)の報告を速やかに行い、教室数に不足が生じることがないよう、適宜情報提供を行ってまいります。 なお、教育設備に関するご意見につきましては、指定開発行為者として見解をお示しできないため、ご意見の内容を川崎市にお伝えいたします。

① 義務教育施設(つづき)	
市民意見等の概要	指定開発行為者の見解
【22】 環境影響評価準備書(以下、「準備書」とします。)462頁には、稲田中学校につき「1教室分の不足が生じると予測」されています。教育の場所のみならず、教員数や管理体制にも影響することから、まったく軽視することのできない問題であるといえます。文部科学省は公立学校の通常学級の少人数化を実現する姿勢をみせているところ、この同省の動きにも逆行することとなり、稲田中学校の学生達の教育環境への悪影響も考えられます。	【22】 1教室当たりの児童・生徒数は、令和3年4月1日に改正された「公立義務教育諸学校の学級編制及び教職員定数の標準に関する法律」に基づき設定しており、文部科学省が掲げる少人数化を考慮した上で、本事業に伴う義務教育施設への影響を予測、評価しております。 また、本事業の実施に伴う義務教育施設への影響については、川崎市教育委員会から受領した現時点での将来予測の最新データ(令和4～10年度)を用いて推測しておりますが、今後の人口動態等により実際には変動することも考えられます。本事業の実施にあたっては、川崎市教育委員会に対して、予想される生徒数について、事前の協議を行うとともに、住宅施設の入居状況(入居する世帯の生徒数等)の報告を速やかに行い、教室数に不足が生じることがないように、適宜情報提供を行ってまいります。
【28-⑤】 大きな団地が出来た時、若い世代が急増することによって小中学校の建設が必要とされるが、小中学生世代が成長してしまうと新設した小中学校が廃校となる急激な過不足が生じる。高層建築物には500戸程度の住宅が作られるので、一気に若い世代が増えることの現実的な計画を立てなければならない。	【28-⑤】 本事業の実施に伴う義務教育施設への影響については、川崎市教育委員会から受領した現時点での将来予測の最新データ(令和4～10年度)を用いて推測しておりますが、今後の人口動態等により実際には変動することも考えられます。本事業の実施にあたっては、川崎市教育委員会に対して、予想される児童・生徒数について、事前の協議を行うとともに、住宅施設の入居状況(入居する世帯の児童・生徒数等)の報告を速やかに行い、教室数に急速な過不足が生じることがないように、適宜情報提供を行ってまいります。
【29】 準備書(462ページ)において、「本事業の実施に伴って発生する児童数・生徒数は、ともに12人/学年と予測した」とあります。 しかし、地上38階建てという大きなタワーマンションからすると、12人/学年よりも増加するのではないかと考えられます。 また、準備書(462ページ)は国勢調査の結果に依拠しているようであり、本件のタワーマンションのような新規かつ高層集合住宅に入居する属性の世帯は必ずしも合致しない統計と考えられ、甘い想定といえます。このような甘い想定をもってしても「稲田中学校」につき、「1教室分の不足が生じる」とされています。 このような甘い想定で、本件のタワーマンションの計画を立て進めていることに対し、疑問をいただきます。	【29、37】 計画建築物に入居する世帯の属性は、現時点では推測が難しいことから、最新の国勢調査や川崎市統計データを基に多摩区の児童・生徒別人口発生率(人/世帯)を求め、本事業の計画戸数を乗じる事により、本事業の実施に伴う児童・生徒数を算出しております。 また、本事業の実施に伴う義務教育施設への影響については、川崎市教育委員会から受領した現時点での将来予測の最新データ(令和4～10年度)を用いて推測しておりますが、今後の人口動態等により実際には変動することも考えられます。本事業の実施にあたっては、川崎市教育委員会に対して、予想される児童・生徒数について、事前の協議を行うとともに、住宅施設の入居状況(入居する世帯の児童・生徒数等)の報告を速やかに行い、教室数に不足が生じることがないように、適宜情報提供を行ってまいります。

① 義務教育施設(つづき)	
市民意見等の概要	指定開発行為者の見解
【37】 準備書(462頁)において、「本事業の実施に伴って発生する児童数・生徒数は、ともに12人/学年と予測した。」とあります。しかし、これは国勢調査の結果に依拠しているところ(同459頁)、本タワマンのような新規かつ高層集合住宅に入居する属性の世帯には必ずしも合致しない統計といえ、結果として甘い想定になっているといえます。また、そうした甘い想定を前提としても、準備書(462頁)では「稲田中学校」につき「1教室分の不足が生じる」とされています。 以上から、小中学校の教室不足等に対する想定が極めて甘いところ、このような無責任な計画によって最も被害を受けるのは、ほかでもない、地域の子どもたちです。直ちに、計画の見直しをすべきであることは、明らかなです。	前ページ参照
【31】 宿河原小は大変人気があり、現時点でも学校に収容できるぎりぎりかそれ以上の生徒が通学しています。校庭、教室が大変狭く、学校環境が悪いです。空き教室もないため常に備品が廊下に出っぱなしになっています。 現在旧ダイエー跡に大型マンション(学区内)が建設中です。そのマンションから通学する生徒すら学校に入りきること、既に通わせている保護者からすると大変不安に感じています。運動会は今の時点でも立見ですが、保護者の人数制限やお弁当を一緒に食べられなくなるなど、生徒が増えることで当たり前の学校生活を送れなくなるのではと思っています。 登戸は歩行者用道路が狭く、全てにおいて広さが足りません。これ以上人口密度を上げようとししないで下さい。 マンションは不要です。商業施設のみにしてください。	【31】 本事業の計画地は、川崎市の上位計画等において、交通結節機能の強化や周辺地域資源を活用したまちづくりを推進し、商業・業務・都市型住宅が調和した拠点形成が目指されております。本事業は、川崎市の上位計画等に基づき、商業施設と都市型住宅、歩行者デッキ、オープンスペースを整備し、様々な機能集積が図られた駅前拠点形成を強化する計画としております。 本事業の実施に伴う宿河原小学校への影響については、川崎市教育委員会から受領した現時点での将来予測の最新データ(令和4～10年度)を用いて推測しておりますが、今後の人口動態等により実際には変動することも考えられます。本事業の実施にあたっては、川崎市教育委員会に対して、予想される宿河原小学校の児童数について、事前の協議を行うとともに、住宅施設の入居状況(入居する世帯の児童数等)の報告を速やかに行い、教室数に不足が生じたり学校環境が悪化することがないように、適宜情報提供を行ってまいります。 計画地周辺の市道については、川崎市が整備・管理を行うものでありますが、本事業の計画地に隣接する登戸野川線及び登戸駅線は、登戸土地区画整理事業により一部拡幅される計画とお伺いしております。本事業においては、敷地内外周に歩道と一体的な歩道状空地を設け、安全な歩行者空間を確保する計画としております。

② 集会施設等	
市民意見等の概要	指定開発行為者の見解
【6-⑤】 集会室があれば、入居者のコミュニティ施設が満足されるかのような記述であるが、実際にはスポーツ施設や多摩市民館の集会室等は不足しており、特に週末は厳しい競争を経てしか利用できない状況にある。このように多くの居住者が増える住宅を設置することは、この状況を悪化させることは自明のことであり、周辺コミュニティに大きな問題を与える。 【10】 川崎市にも多摩区にも人々が集える、200～300人規模のホール、会議室が不足しています。タワマンは、ペDESTリアンデッキから直結させる計画であり、このアクセスの良さを生かして、ぜひ、タワマン内にそうしたスペースを公設で確保すべきです。 市街地再開発事業として、市税も投入されるのですから、市民に還元される、公共施設を望みます。 また、そうしたスペースを創ることが、“にぎわいの創出”にも寄与できると思います。 【28-⑥】 かつて、開発業者には、公園や集会場などのコミュニティ施設の設置が義務づけられたことがあったことは、開発にはコミュニティ施設の設置が不可欠だということである。本件高層建築物は登戸駅前の多くの人が行きかう一等地に出来るのであるし、のべ床面積約64000m²もの広大な床面積があるのだから図書館・市民館などのコミュニティ施設が設置されて然るべきである。 現に鷺沼駅前に計画されている高層建築物には、区役所、市民館、図書館などが計画されている。また小杉駅前の高層建築物には、図書館、総合自治会館などのコミュニティ施設が設置されていることと比べても、登戸駅前の高層建築物の計画にはこれらのコミュニティ施設が一切計画されていないということは極めて異常である。 【36】 駅前の市街地再開発事業としてコミュニティ施設としての役割を重視してほしい。中でも文化創造・交流の場として、中規模の多目的ホール(300～350名定員)が必要。そして防音もしっかり、和太鼓・地元お囃子などでもできる、発表交流施設を望みます。	【6-⑤、10、28-⑥、36】 本事業の計画地は、川崎市の上位計画等において、交通結節機能の強化や周辺地域資源を活用したまちづくりを推進し、商業・業務・都市型住宅が調和した拠点形成が目指されております。本事業は、川崎市の上位計画等に基づき、商業施設と都市型住宅、歩行者デッキ、オープンスペースを整備し、様々な機能集積が図られた駅前の拠点形成を強化する計画としております。 また、本事業の計画地は多摩川に近く、多くの乗降客がみられる登戸駅前に立地しており、災害時に帰宅困難者等が利用できる避難場所の需要が想定されております。計画地付近には多摩市民館等の公共施設が整備されていることも踏まえ、本事業ではご意見として挙げられている施設よりも駅前防災拠点としての整備を重視して計画しております。 なお、条例準備書における「集会施設」は、「川崎市環境影響評価等技術指針」に基づき、自治会や町内会の集会施設を対象としておりますが、本事業では、地域住民も利用できる広場(計画地内1階屋外に約400m²)や立体広場(低層部1階に約300m²、2階に約850m²)、屋上テラス(4階屋外に約400m²)を整備し、地域の憩い・交流の場となるような公共空間を創出する計画としております。 ご意見として挙げられている図書館や市民館等の公共施設の整備に関するご要望につきましては、指定開発行為者として見解をお示しできないため、ご要望の内容を川崎市にお伝えいたします。

② 集会施設等(つづき)	
市民意見等の概要	指定開発行為者の見解
【24】 準備書(p.461)には集会施設の利用について、本事業の人口増加によって居住者による需要増加があっても、居住者が利用できる集会室(5階に30m²)を設置するから「周辺地域の集会施設に著しい影響を及ぼすことはない」と予測しているが、これは二つの面で実情とかけ離れている。 一つは、450世帯(=約1000人前後)もの居住者の人間性を軽んじていると言わざるを得ない。住まいとは単に食べて寝る空間であるだけでなく、外(職場なり学校なり)でのストレスを癒し、丸ごとの人間性を取り戻す場でもある。そのためには家族の役割が大きいことはもちろんだが、それに劣らず近隣住民との趣味や遊び(子どもたち)の繋がりが現代人にとっては非常に重要であり、現実にも重層的に広がっている。また、住民間のトラブルも避けたいから、これを減らすための自治的なコミュニケーションの機会も不可欠であろう。こうした住民としての人間活動に使える集会室が、これほどの規模を有するタワマンに30m²の部屋ただ一つとは・・・、不十分は明白ではないか？不十分は周辺地域の集会施設の需要増となるばかりではない。 もう一つは、周辺地域集会施設の需要逼迫の実情を見ていない。私の知る限り川崎の7つの区はどこでも、比較的安価に利用できる公共の集会施設はいつも倍率が高い。とくに年度の変り目の時期は、町内会や自治会、数十世帯マンションの住民会などの年総会のために数カ月前から埋まっている。もちろん、多摩区市民館も例外ではない。3月16日の説明会で、説明者は多摩市民館があるから大丈夫という趣旨の発言があったが、あまりに実情に疎すぎる。あるいは、すでに需要は逼迫しているのだから、これに本事業住民からの需要が加わっても「著しい影響を及ぼすことはない」とでも言いたいのだろうか？ ぜひ望みたいことは、居住者需要の実情を精査しなおして、それに十二分に対応できるスペースの集会室を増設することである。そして可能ならば、空いている時には近隣住民にも安価に貸し出せれば、地域貢献の一つになって歓迎されるだろう。	【24】 本事業の計画地は、川崎市の上位計画等において、交通結節機能の強化や周辺地域資源を活用したまちづくりを推進し、商業・業務・都市型住宅が調和した拠点形成が目指されております。本事業は、川崎市の上位計画等に基づき、商業施設と都市型住宅、歩行者デッキ、オープンスペースを整備し、様々な機能集積が図られた駅前拠点形成を強化する計画としております。 また、本事業の計画地は多摩川に近く、多くの乗降客がみられる登戸駅前に立地しており、災害時に帰宅困難者等が利用できる避難場所の需要が想定されております。計画地付近には多摩市民館等の公共施設が整備されていることも踏まえ、本事業ではご意見として挙げられている施設よりも駅前防災拠点としての整備を重視して計画しております。 条例準備書における「集会施設」は、「川崎市環境影響評価等技術指針」に基づき、自治会や町内会の集会施設を対象としております。本事業で設置する集会室(約30m²)につきましては、居住者の集会室や交流の場としての利用を想定して計画しておりますが、具体的な運用については今後検討してまいります。 また、本事業の実施にあたっては、地域住民も利用できる広場(計画地内1階屋外に約400m²)や立体広場(低層部1階に約300m²、2階に約850m²)、屋上テラス(4階屋外に約400m²)を整備し、地域の憩い・交流の場となるような公共空間を創出する計画としております。 ご意見として挙げられている公共の集会施設の整備に関するご要望につきましては、指定開発行為者として見解をお示しできないため、ご要望の内容を川崎市にお伝えいたします。

③ 公園等	
市民意見等の概要	指定開発行為者の見解
【23】 環境影響評価準備書462頁では、公園等につき、居住者による公園等の利用需要が発生し利用者が増加するとしつつ、広場や立体広場の設置により周辺地域の公園等の利用に著しい影響を及ぼすことはない、としています。しかし、本事業により建設される建物には商業施設も多数入り、登戸駅のデッキ直上の通路もつくられる予定であることから、外部からの多数の来訪者が予想されます。そして、そうした来訪者が広場や立体広場を利用するであろうことは容易に予想できます。そうすると、広場や立体広場は人口過密になり、子ども達が安全に走り回ったり、ボール遊びをすることが困難となるおそれがあります。広場や立体広場を安全に利用できなければ住民は周辺の公園を利用することとなるため、周辺の公園の利用者が増加し、そちらの安全な利用にも影響が出かねません。	【23】 本事業の実施にあたっては、地域住民も利用できる広場（計画地内1階屋外に約400m²）や立体広場（低層部1階に約300m²、2階に約850m²）、屋上テラス（4階屋外に約400m²）を整備し、地域の憩い・交流の場を創出する計画としており、本事業の実施に伴う人口の増加が、計画地周辺地域の公園等の利用に著しい影響を及ぼすことはないものと考えております。 なお、計画地周辺においては、川崎市が登戸土地区画整理事業により公園の整備を進めており、計画地南東側約10mの登戸3号街区公園、計画地南西側約730mの登戸1号街区公園が拡張整備され、計画地約西側350mの位置に登戸2号街区公園が新設される計画となっております。
④ 保育施設	
市民意見等の概要	指定開発行為者の見解
【6-④】 保育園についても充足しているとはいえ、園庭がきちんとあり、豊かな生活環境のある認可保育園は少なく、規制緩和以降に設けられた園庭が無い、ビルの一室で十分な採光や、クラスを小さく分けて家庭的に保育できる乳児室（2歳以下のクラス）が無いような保育園ばかりである。 子どもたちの健全育成が可能となる保育環境が整っていない地域に、駅前集合住宅ということで共働き世帯が多く入居することが予想される住戸を増やすことは適切ではない。保育施設も設けるような計画にすべきである。	【6-④】 本事業では、ワークバランスや多様なライフスタイルに対応するため、登戸駅に近接する立地を生かした交通利便性の高い都市型住宅を整備し、多様な世代に対応する計画としており、竣工時期の子育て需要等に応じて、計画建築物内に子育て支援機能を導入する計画です。

(12) 地域交通について ① 工事中の交通安全 ② 住宅の発生集中交通量 ③ 供用時の交通安全・交通混雑 ④ 歩行者の往来による交通安全	
① 工事中の交通安全	
市民意見等の概要	指定開発行為者の見解
【5】 工事に伴う車両の増加によって、子どもが事故に巻き込まれることを心配しています。車両通行時間が、子どもの活動する時間にあたります。先日も、トラックにはねられた小学生が死亡するという痛ましい事故が発生しました。子どもが関わる工事車両の事故が発生しないよう事業者が対策をとることを求めます。	【5】 工事に伴う車両(工事用車両)の主要な走行ルートは、入庫と出庫でルートを分け、歩車分離等が整備されている一部の道路に限定いたします。また、工事用車両の出入口付近には、適宜交通誘導員を配置し、子どもを含む歩行者等を安全に誘導するほか、特に子ども達の活動が集中する時間帯には、工事用車両の運転手に対して、より一層安全に留意した運転等を実施するよう指導いたします。 事業者としましては、今後決定する施工業者に対してこれらの交通安全に係る指導を徹底してまいります。
② 住宅の発生集中交通量	
市民意見等の概要	指定開発行為者の見解
【25】 ここには工事中車両と開設後の営業用車両に関しては詳しく論じられているが、250駐車両の大部分を占めるとされる居住者車両についてはまったく述べられていない。 登戸駅前にあり、おそらく歩行者が最も多く行きかう時間帯に出入りするであろう自家用車について何らの言及もないのは理解できない。もちろん工事車両や業務車両と同様な規制は不可能だろうが、まったく放置しておいてよい筈はなかろう。 警察などとよく相談して、どういう呼びかけで何を守ってもらうのか、事業体の責任ある姿勢を示してほしい。	【25】 条例準備書では、本事業の住宅(居住者)分につきましても発生集中交通量を設定し、商業施設の発生集中交通量と併せて「施設関連車両の走行により変化する交通安全・交通混雑に係る影響」として予測・評価を行っております。 住宅のピーク時の発生集中交通量は、「大規模開発地区関連交通計画マニュアル改訂版」を基に、平日6台/時、休日16台/時と設定しており、駐車場の出入りは左折イン、左折アウトとすること、入居時に交通混雑の少ない走行ルートの周知を図り、歩行者等の安全に十分配慮した運転を心掛けるよう啓発する等の措置を講じます。
③ 供用時の交通安全・交通混雑	
市民意見等の概要	指定開発行為者の見解
【2-①】 3/18の説明会に参加しました。周りからは道路の整備に関する質問が多く、タワマンを建てる前に道路をなんとかすべきだと思います。宿河原から登戸駅に行くバス通り、宿河原の自転車屋やコンビニがある狭い交差点、あの道が広くなると渋滞は避けられません。 ペンシルハウスが何棟も建って、あの家が立ち退くのは無理な話だと思います。どうやって渋滞を避けるつもりですか？あの道が広がる予定はありますか？別に新しい道ができる予定はありますか？ 道路の整備がされていないのにタワマンを建てて人を集めても不便になるだけです。 駅前だけ整備する意味はありますか？建ててから後は何とかなると考えていますか？	【2-①】 計画地周辺の市道は川崎市が整備・管理を行うものであり、本事業の計画地に隣接する登戸野川線及び登戸駅線は、登戸土地地区画整理事業により一部拡幅される計画とお伺いしております。 ご意見として挙げられている宿河原交差点について、交通渋滞の指標となる将来の交差点需要率は0.378～0.379であり、当該交差点が飽和になる需要率の限界値(0.908)を下回っておりますが、本事業においては、商業施設の従業員等に対して公共交通機関の利用を原則とし、来客者に対しても極力公共交通機関の利用を促す、居住者に対して入居時に交通混雑の少ない走行ルートの周知を図るなどの措置を講じることにより、交通混雑の低減に努めてまいります。

③ 供用時の交通安全・交通混雑(つづき)	
市民意見等の概要	指定開発行為者の見解
【38】 本タワマンの駐車場台数は250台にものぼり、450戸の住民の車両のみならず商業施設の車両も出入りします。一方で、近隣には保育園等が複数存在(準備書97頁)し、本タワマンが隣接するのは片側1車線の6m道路のみのため、安全対策は必須です。 しかし、そもそも準備書(499頁)で交通量の検討がなされているのは、世田谷道路や府中街道における交差点であり、本タワマン付近(登戸駅前付近)については検討がなされていません。他方、準備書(502頁)では、「十分な交通安全施設が整備されていない区間があること」、「本事業は歩行者等の多い登戸駅前に立地すること」から、「歩行者等への交通安全の配慮が必要である」と記載されています。 にもかかわらず、準備書で安全対策としてあげられているのは、本タワマンのみに設置のエレベーターや、カーブミラー、ひいては安全運転の「啓発」などで、交通の安全を保持する抜本的な手段は掲げられていません(506頁)。 このため、安全対策が全くもって不十分です。	【38】 条例準備書(499頁)の地点は、交通混雑を対象とした周辺交差点の予測地点であり、交通安全につきましては、施設関連車両の主要な走行ルート全体を対象に予測を行っております。 交通安全の予測においては、施設関連車両の主要な走行ルートの大部分でマウントアップ等の歩車分離による交通安全対策がなされており、歩行者等の交通安全は概ね確保できると予測しております。ただし、一部区間において十分な交通安全施設が整備されていない区間があること、本事業は歩行者等の多い登戸駅前に立地することから、施設関連車両の走行にあたっては、歩行者等への交通安全の配慮が必要である、との流れで予測を行っております。 施設関連車両の主要な走行ルートである周辺道路は、川崎市の管理となるため、本事業においては、駐車場の出入口に出庫灯やカーブミラー等を設置する、商業施設や居住者に対し、歩行者等の安全に十分配慮した運転を啓発するといった措置のほかに、登戸駅と直結する歩行者デッキを設置し、登戸野川線を横断する歩行者等の安全性を高める、計画建築物内にエレベーターやエスカレーターを設置し、登戸駅とまち(周辺市街地)を安全につなぐルートを整備する、敷地内外周に歩道と一体的な歩道状空地を設け、安全な歩行者空間を整備する等、地域の交通安全に配慮した計画としております。
【42】 本事業で建設が予定されているタワーマンションの駐車台数は250台と予定されておりますが、上記のタワーマンションが隣接するのは片側1車線の6m道路のみであり、タワーマンション建設予定地近辺は、現状でも朝夕の通勤退勤時の歩行に危険が伴う状況です。従いまして、本事業を実施するにしても、地域交通の安全を確保する為の具体的な方策が示されることが必要と思料いたします。 【44】 施設関連車両が住宅地に出入口に通ずる6m道路とは「交通環境への配慮」が足りない 準備書22～24頁 施設関連車両(住宅・商業)の入口と出口部分は、6m道路で奥は住宅地となっている。ここに住宅用190台・商業用60台が利用することになっている。ここは登戸駅前であり、登戸野川線と登戸駅線とも決して広い道路ではなく、地域住民の通勤や幼児や児童の通園・通学路でもあり極めて問題がある。かつて向ヶ丘遊園にダイエー・ショッピングセンターがあった時の交通混雑を思い起こしてほしい。「準備書」にはその対策が何ら記されていない。警察の指導云々の口頭説明だけでは決して納得できるものではない。 この点に関する地域住民に納得できる解決策を示していただきたい。	【42、44】 駐車場出入口については、交通管理者である警察と事前相談を行い、幹線道路である登戸野川線及び登戸駅線からの出入りは難しいとの判断により、入口は登戸駅線から6-52号線に入ってすぐの敷地北西側、出口は登戸野川線にすぐ接続する6-64号線の敷地南東側に設置し、いずれも左折イン、左折アウトの計画としました。これらの入出庫ルートを徹底することで、奥の住宅地や公園、保育園付近に本事業の施設関連車両が流れ込まないように配慮しております。道路整備につきましては、川崎市が行う事業となりますが、本事業では敷地内外周に歩道と一体的な歩道状空地を設け、安全な歩行者空間を確保する計画としております。 本事業の商業施設は日用品店、飲食店、物販店等を予定しており、大型スーパーのように多くの施設関連車両台数は見込まれませんが(平日13台/時、休日60台/時)、計画建築物内(駐車場出入口～地下1階の駐車場)に待機スペースとなる長いスロープを設け、速やかに入出庫できる構造とすること、駐車場の出入口に出庫灯やカーブミラー等を設置すること等により、地域の交通混雑や交通安全に配慮いたします。

③ 供用時の交通安全・交通混雑(つづき)	
市民意見等の概要	指定開発行為者の見解
【49-②】 自動車に関しては、登戸野川線の小田急線ガード下あたりと駅前広場の前あたりに送り迎えの車の停車が増え、大混雑し、歩行者も通りにくくなるだろう。区画整理事務所は、この計画で、危険な場所でなければ信号は付けない方向で行くのさそう。地元の人などはタワマン周辺の走行を避けるだろうから裏道(細い道、住宅街)の走行による事故も増える。 「登戸駅線？」から入口(タワマン)に入る時、すぐ近くのガードからの車との混雑、事故も心配だ。	【49-②】 登戸駅周辺の道路につきましては、川崎市の登戸土地区画整理事業により整備されます。 本事業としましては、駐車場入口は登戸駅線から6-52号線に入ってすぐの敷地北西側、出口は登戸野川線にすぐ接続する6-64号線の敷地南東側に設置し、いずれも左折イン、左折アウトとする計画としました。これらの入出庫ルートを徹底することで、奥の区画道路沿いの住宅地や公園、保育園付近に本事業の施設関連車両が流れ込まないように配慮しております。また、本事業では、登戸駅と直結する歩行者デッキを設置し、登戸野川線を横断する歩行者等の安全性を高める、計画建築物内にエレベーターやエスカレーターを設置し、登戸駅とまち(周辺市街地)を安全につなぐルートを整備する、敷地内外周に歩道と一体的な歩道状空地を設け、安全な歩行者空間を整備する等、地域の交通混雑や交通安全に配慮した計画としております。 登戸駅線からの入庫につきましても、6-52号線に左折で速やかに入庫するよう、商業施設の利用者や居住者に周知を図り、混雑の緩和や交通安全に努めてまいります。
【51-③】 南武線と小田急線が交差する登戸駅周辺は、踏切、線路下道路がいくつかあり、人及び車両等の交通の渋滞が多く、特に歩行者は車及び脇を擦り走る自転車に神経をすり減らすのが現状です。 また、道路自体、再開発後も歩道が設置される道路は数少なく、ほとんどは車同士のすれ違いがやっとの道路に電信柱の膨らみが加わり、朝の通勤時などは歩行者としても自転車使用者としても幾度もヒヤットすることを経験しています。 この現状に、さらにタワーマンション建設による住民の車両、店舗の搬入・搬出の車両、買い物客の車両が引き起こす交通渋滞、事故寸前のヒヤット事故は想像に難くありません。 このような道路及び交通事情の中、周辺保育園の遊び場への行き帰り並びにお散歩に保母さんたちがどれほど神経を使っているかをご覧になったことがありますか。少子化対策も大事ですが、住民及び市当局は生まれた子供たちを大切に生育する義務があります。 タワーマンションの幼児、子供、大人の自転車、車に加わった時、事故が多発する可能性大です。 通勤時駅ホームの危険；現時点でも、特に小田急線ホームは各駅から快速電車への乗り換え客が走る状況の中、タワーマンションの住民の通勤アクセスでの混雑は避け難い。武蔵小杉駅のような状況になるのは避けるべきでしょう。 従来の住民だけでなく、建設予定の新規住民も安全に暮らせるような規模に縮小すべきです。	【51-③】 登戸駅周辺の道路につきましては、川崎市の登戸土地区画整理事業により整備されます。 本事業としましては、駐車場入口は登戸駅線から6-52号線に入ってすぐの敷地北西側、出口は登戸野川線にすぐ接続する6-64号線の敷地南東側に設置し、いずれも左折イン、左折アウトとする計画としました。これらの入出庫ルートを徹底することで、奥の区画道路沿いの住宅地や公園、保育園付近に本事業の施設関連車両が流れ込まないように配慮しております。また、本事業では、登戸駅と直結する歩行者デッキを設置し、登戸野川線を横断する歩行者等の安全性を高める、計画建築物内にエレベーターやエスカレーターを設置し、登戸駅とまち(周辺市街地)を安全につなぐルートを整備する、敷地内外周に歩道と一体的な歩道状空地を設け、安全な歩行者空間を整備する等、地域の交通混雑や交通安全に配慮した計画としております。 通勤時の駅ホームの危険につきましては、ご要望の内容を鉄道事業者に共有いたします。

④ 歩行者の往来による交通安全	
市民意見等の概要	指定開発行為者の見解
【3】 私は小田急線をほとんど毎日利用しています。今は小田急線の改札には登戸野川線の道路をまっすぐ歩いて階段を上がって行っていますが、タワーマンション及び登戸3号線と登戸野川線が接続されてしまうことで、車の交通量が増大して駅前の道路を渡るのが困難になると思われます。(たとえ信号があっても待機時間が長くなります)そのため、マンション側から2階の歩行者デッキに向かい登戸駅前デッキに出て小田急線の改札に向かう必要が出てくると思います。今の計画では登戸駅前デッキに合流した途端、JR登戸駅から小田急線に乗り換えるものすごい人の波にぶつかることが予想されます。(特に朝のラッシュ時)これによりさらに登戸駅前デッキの混雑が増大し特に年配(私も67才です)や幼児の方の安全を確保するのは難しくなると想定します。2階のデッキを使うことは仕方がないと思いますが、マンションから出ている歩行者デッキをもっと大きくして乗り換え客の波にぶつからないよう、溝の口駅前のように大きく広げて欲しいと思います。できれば駅前の三叉路を覆うような駅前デッキ作って頂きたいと思います。改札に向かう時にはストレスがなくゆとりをもって歩きたいと思います。	【3】 本事業で計画している歩行者デッキ(計画建築物～登戸野川線上)については、歩行者交通量調査等を実施し、将来の歩行者交通量を予測して通行等に支障がないよう幅員6mで計画し、交通管理者である警察と協議を行っております。条例準備書において、歩行者交通量が最大となる平日のピーク時においても歩行者流量は24.8人/m・分と、「自由歩行」が可能とされるサービス水準A(27人/m・分)が確保されるものと予測しております。 歩行者デッキと接続する既設の登戸駅前デッキについては、歩行者の交錯について対応等を検討し、管理者である川崎市と協議を行ってまいります。
【49-①】 朝の登戸駅からの通勤で、小田急線側と南武線側とどの様に分けるのか？大人のみならず、小人もかなり多い、両線の改札口の大混雑は必至で、ホーム立入禁止(制限)も出るであろう南武線の狭いホームに、サイズのホームドアが付くとは思えない。事故、電車遅延が多発する。	【49-①】 歩行者デッキと接続する既設の登戸駅前デッキは、歩行者の交錯について対応等を検討し、管理者である川崎市と協議を行ってまいります。 また、JR及び小田急小田原線の登戸駅に関するご意見につきましては、ご要望の内容を鉄道事業者と共有いたします。

(13)環境配慮項目について ① 地震時等の災害 ② 地球温暖化対策、生物多様性他 ③ 気候変動の影響への適応	
① 地震時等の災害	
市民意見等の概要	指定開発行為者の見解
【28-⑦】 地震のみならず多摩川の決壊による水害被害等も予測されるし、ひとたび発生すれば多数の市民が被害者になる可能性がある場所に高層建築物が出来るのであるから、多くの市民の避難場所となれるようにしなければならないから、市民館などの広いコミュニティ施設が計画されなければならないものである。	【28-⑦】 本事業で計画している一時滞在施設や一時滞在スペースは、川崎市が設置する避難所と異なり、長期間滞在する施設ではなく、登戸駅周辺の帰宅困難者や地域住民等のために一時的に受け入れを行う施設として計画しております。
【33】 2019年の台風で、武蔵小杉の所謂タワマンは停電で酷い目に遭ったと記憶しております。 「多摩川が氾濫した時の、逃げ場所としても必要」と言われているようですが、より危ないのは多摩川に近い場所、登戸新町等では無いでしょうか。 また逃げ場所と言うならば、この高層建築には「外部からの避難者を受け入れる場所」が存在する事になります。 実際に存在するのでしょうか。また、それは数百人単位で受入可能なのでしょうか。 そもそも、大地震の際に建物が倒壊したら周辺に甚大な被害が及ぶと思いますが。 約30年前の計画が踏襲され(市役所の方からそう聞いております)そもそも道も拓げず、増やさずでは、その建築物が災害対応になど成るはずが無いと思いますが。	【33】 停電が発生した場合、一時滞在施設や住宅の共用部等で非常用発電機が一定期間稼働できるよう計画しております。 災害時には、登戸駅から歩行者デッキで接続する立体広場(2階)に、帰宅困難者や地域住民等のための一時滞在施設を整備するほか、屋上テラスやエレベーターホール(3階・4階)は、一時滞在施設の定員を超える場合において、一時滞在スペースとして開放いたします。また、地上部の広場は、浸水時を除いてマンホールトイレやかまどベンチ等の防災設備を利用できる一時滞在スペース(防災広場)として開放する計画です。 これらの一時滞在施設等の受け入れ人数は400人程度を想定しており、川崎市が設置する避難所とは異なり、長期間滞在する施設ではありませんが、駅前の防災拠点として整備を行う計画です。具体的な運用等につきましては、今後川崎市と協議、調整を行い、防災協定にて定めていきたいと考えております。
【51-①】 高い確率で予測される南海トラフ巨大地震等の災害、さらにこの辺りでは富士山の火山噴火。これら大規模災害発生時は、公共機関も被災するために最低二週間程度の自己備蓄が必要と言われている。狭いマンションで家族全員に必要な備蓄ができるか、また実際にするかは疑問。水、電気も止まったタワーマンション住民は更なる備えが必要。更にトイレの問題は深刻。使用済み災害用トイレの(一時的)収納または廃棄はどこへ、と計画されていますか？ あまりにも多くの未知数が多く、市当局はこれらの危険値を承知で許可を出すのですか？	【51-①】 住宅の防災備蓄は各戸でご準備いただくほか、住宅の各階に居住者が利用できる防災備蓄倉庫を設置いたします。また、住宅部においては、災害時における施設の自立性を確保するため、防災センター、共用ポンプ、非常用エレベーター、非常用照明等の一部機能に使用できる非常用発電機を導入する計画です。また、広場(地上)には、災害時に利用可能なマンホールトイレやかまどベンチ等の設置を計画しております。

② 地球温暖化対策、生物多様性他	
市民意見等の概要	指定開発行為者の見解
【51-②】 太陽光発電、脱炭素化対策等を講じること。しかし、エレベーター、上階への揚水、防犯対策等、タワーマンションでの電気、その他のエネルギー使用量は多大。具体的数値での説明もなされていず、環境への多大な負荷は免れないものと考ええる。 緑地、植栽に関しては、住民及び利用者の目を多少楽しませる程度の計画で、しっかりと根を張る土地本来の深根性の樹木の生育による防火効果、並びに昆虫、鳥などの生物多様性を育成、保持するコンセプトは全くない、まさに従来型経済優先の都市型巨大マンション。計画されている屋上庭園型のこれらの植栽は、根が浅く、台風時の強風、ビル風等により倒壊し、先日相模原市のキャンプ場の事故のように凶器となる危険性すら考えられる。 駅前再開発事業開始後、蝶の姿、鳥のさえずりを見聞きすることがなくなり、野良猫に至っては全く姿を消してしまった。見えないところでドブネズミが大繁殖していることを危惧。これらの生き物は、たとえ野良猫でも子供達の情操教育に役立ちますし、生物多様性をなくした人間社会は、いずれは衰退するのではないかと危惧します。森林を伐採してしまった古代文明は全て衰退しています。 計画を変更し、マンション購入住民と従来の住民が共に心豊かに暮らせるような、緑の絨毯を持つ、タワーマンションではない、通常のマンションを切望します。それこそ登戸のシンボルマークになり、登戸も交通の便が良いだけでなく、文化都市登戸となることでしょ。	【51-②】 条例準備書では、「5.1.1 温室効果ガス」において、本事業の住宅、商業、駐車場、駐輪場、太陽光発電システムの諸元や設備効率を基に、温室効果ガスの排出量は約2,855t-CO₂/年、削減量は約104t-CO₂/年(削減率約3.5%)と予測しております。 また、地球温暖化防止への取組として、 ・脱炭素化に向けた取り組みとして、ZEH-M OrientedやBELS(住宅:☆☆☆☆☆、非住宅:☆☆☆)、CASBEE川崎のAランクの取得を目指す。 ・住宅については、住宅性能表示制度における一次エネルギー消費量等級「等級6(最高等級)」及び断熱等性能等級「等級5(共同住宅における最高等級)」の取得を目指す。 ・住宅の専用部は高効率ガス給湯器、節湯シャワーヘッド等、共用部は省エネルギー型昇降機、人感センサー対応照明、LED照明等を導入し、住宅の年間一次エネルギー消費量の削減を図る。 ・商業施設の共用部は、省エネルギー型昇降機、人感センサー対応照明、LED照明、高効率のビル用マルチエアコン等を導入し、商業施設の年間一次エネルギー消費量の削減を図る。 ・計画地の敷地外周や屋上に、「川崎市環境影響評価等技術指針」に定められる緑被率の基準を上回る緑化を施す。 ・広場にソーラー照明灯を設置し、計画建築物の南東側低層部3階屋上(4階床レベル)に太陽光発電システムを設置する等、再生可能エネルギーを導入する。 ・近年の電気自動車の普及に対応するため、EV充電設備を設置する。 といった措置を講じる計画です。 登戸駅周辺の土地区画整理事業の工事に伴い、一時的に動物の生息環境の変化も考えられますが、本事業においては、地域の自然植生等を考慮し、一年を通じて緑が感じられ、花や実のなる樹種を選定して植栽を行うことにより、地域の動物の生息環境としても望ましい環境を創出する計画です。植栽にあたっては、植栽場所の環境特性(耐風性や耐陰性、耐乾性)を考慮した樹種を選定し、適切な施工方法により植栽するとともに、年間の維持管理計画に基づき樹木の健全な育成を図ります。 本事業は、川崎市の上位計画等に基づき、低層部に商業施設、高層部に都市型住宅、駅とまち(周辺市街地)をつなぐ歩行者デッキやオープンスペースの整備を行うものであり、緑豊かな賑わいとゆとりのある駅前空間の形成を図ってまいります。

③ 気候変動の影響への適応	
市民意見等の概要	指定開発行為者の見解
【7-②】 建設予定の場所は、多摩区の洪水ハザードマップで近隣が家屋倒壊等氾濫想定区域に指定されています。被災した等々力の市民ミュージアムはまさに同じ家屋倒壊等氾濫想定区域内にありました。また、多摩川は大昔から川の位置が移動していて、建設予定地も元は川だったところで地盤は良くないと思われ、どんな影響が出るかよく調査する必要があります。このような危険性が認識される場所にマンションを建設し住宅として販売するのは事業者、川崎市行政らは無責任ではないかとさえ考えます。	【7-②】 登戸駅周辺は、最大5.0mの浸水想定区域であることを踏まえ、本事業ではこの浸水想定レベルよりも高い立体広場(2階)に一時滞在施設を整備し、2階以上に防災センター、防災備蓄倉庫、非常用発電施設・キュービクルを設置する等、国が定める「建築物における電気設備の浸水対策ガイドライン」に基づき、浸水時を想定した計画としております。 また、本事業の計画建築物については、計画地の地盤も考慮し、「建築基準法」に規定された構造計算を行い、構造安全性を確認した上で、国土交通大臣の認定を受けることとなります。

2 「指定開発行為の概要」について

(1) 市街地再開発事業について ① 高層建築物・タワーマンション ② 土地利用計画、建築計画 ③ 公共施設	
① 高層建築物・タワーマンション	
市民意見等の概要	指定開発行為者の見解
【7-④】 少子高齢化が急速に進んでいますが、販売する側は売ってしまえばそれで仕事は完了しますが、住む側にとってマンションの50年後100年後を考えた時、マンション内の住民同士が苦勞している話、建物も住民も高齢化が進み維持管理ができない話をよく耳にします。とくに高層マンションは維持が大変で、マンションの住民だけでなく地域住民にとっても将来大きなゴミとなって始末に困るようなものを今からつくるのはどうなのか疑問に思います。	【7-④】 少子高齢化等は社会全体の問題でもあります、本事業では、ワークバランスや多様なライフスタイルに対応するため、登戸駅に近接する立地を生かした交通利便性の高い都市型住宅を整備し、多様な世代に対応する計画としております。 本事業の将来的なマンションの管理については、区分所有者で構成される管理組合が民間企業に委託することにより適切な運営を行う計画です。
【43】 駅前に緑と地域住民の為のいいこの場となる環境は大事。 地震大国日本なので高層ビルは必要ないと思う。 もっと災害を想うと緑が多い安全を考えて町づくりをすべしで、高層マンションはいりません。	【43】 本事業の計画地は、川崎市の上位計画等において、交通結節機能の強化や周辺地域資源を活用したまちづくりを推進し、商業・業務・都市型住宅が調和した拠点形成が目指されております。本事業は、川崎市の上位計画等に基づき、機能集積が図られた高層建築物を含めて駅前の拠点形成を強化するものであり、計画建築物の低層部には賑わいを創出する商業施設を、高層部には都市型住宅を整備するほか、登戸駅とまち(周辺住宅地)をつなぐ歩行者デッキやオープンスペースを整備し、緑豊かな賑わいとゆとりのある新たな駅前空間を形成する計画です。 また、災害時には、登戸駅から歩行者デッキで接続する立体広場(2階)に、帰宅困難者や地域住民等のための一時滞在施設を整備するほか、屋上テラスやエレベーターホール(3階・4階)、地上部の広場は、一時滞在スペースとして開放する計画であり、駅前防災拠点としても整備を行います。

② 土地利用計画、建築計画	
市民意見等の概要	指定開発行為者の見解
【6-⑥】 歩行者の環境を改善すべきである。周辺の歩道を拡幅する形で歩道上空地を設ける等して、植栽が外周の歩道に迫るような状況で設けられている圧迫感を緩和すべきである。また敷地内に自由通路を設け、周辺住宅地の住民が斜めに通り抜けられる等、周辺環境に対する多いなる負荷をかける計画なのだから、周辺住民の利便性向上に寄与すべきである。 また4階に屋上テラスが設けられており公開するようで、これによる容積緩和を受けているとすれば、それは撤回すべきである。実質このような場所に多く一般の市民が行き利用するとは思われない。事実上、居住者のみの利便性向上空間となる。	【6-⑥】 本事業では、敷地内外周に大景木や高木による植栽を行うほか、歩道と一体的な歩道状空地を設け、安全な歩行者空間を整備いたします。また、計画建築物2階に登戸駅と直結する歩行者デッキを設置し、計画建築物内にエレベーターやエスカレーターを設置し、登戸駅とまち(周辺市街地)を安全につながるルートを整備する等、歩行者の安全や地域の利便性に配慮した計画としております。 屋上テラスについては、多摩川の眺望を楽しめる立体広場の屋上部分(4階)に配置し、来街者や地域住民等も利用可能な緑豊かな空間として整備する計画です。また、高木、中木、低木を組み合わせ、駅から視認できるような緑化を施し、自然豊かな登戸の玄関口として来街者を惹きつけるような駅前空間を創出する計画です。
③ 公共施設	
市民意見等の概要	指定開発行為者の見解
【46】 建築物が38階建になっても公共施設の拡充がされていない 準備書25ページの「建築計画概要」は、昨年の「評価方法書」から「土地の高度利用」の目的は「公共設備の整備」のために35階から38階・容積率も740%となり、戸数450戸、駐車場250台、駐輪場1100台と増えたはず。「公共設備の整備」に充当された状況は見られない。登戸駅から遠い区役所や市民館の施設も町会・自治会・市民団体が利用したくともいつでも満杯で予約すらできない状況にある。地域住民が利用できる広場等の計画はあるものの満足できるものには程遠い。せめて高津区や中原区のような施設が駅近くにあることを求めたい。	【46】 本事業の計画地は、川崎市の上位計画等において、交通結節機能の強化や周辺地域資源を活用したまちづくりを推進し、商業・業務・都市型住宅が調和した拠点形成が目指されております。本事業は、川崎市の上位計画等に基づき、機能集積が図られた高層建築物を含めて駅前の拠点形成を強化するものであり、事業の検討過程で条例方法書段階から一部計画内容の見直しを行っておりますが、商業施設や都市型住宅を主体として駅前空間を形成する事業自体に変更はありません。 本事業の計画地は多摩川に近く、多くの乗降客がみられる登戸駅前に立地しており、災害時に帰宅困難者等が利用できる避難場所の需要が想定されております。計画地付近には多摩市民館等の公共施設が整備されていることも踏まえ、本事業では公共施設よりも駅前防災拠点としての整備を重視して計画しております。 また、本事業では、登戸駅と直結する歩行者デッキ、歩道と一体的な歩道状空地、賑わいの創出の場であり、駅とまち(周辺市街地)をつなぐ歩行者ネットワークでもある立体広場、地域住民の交流の場となる広場等、地域の安全や利便性の高い歩行者空間を整備するほか、来街者や地域住民等も利用可能な緑豊かな屋上テラスも含めて、駅前の賑わいの核となるような公共空間の創出を図ります。

3 その他

(1) 川崎市への要望 ① 地域の交通問題 ② 地域公共交通の拡充 ③ 農作物への影響	
① 地域の交通問題	
市民意見等の概要	指定開発行為者の見解
【4-②】 地域交通の問題は、本件以外のビル建設も関連します。トータルで検討するには、川崎市のサポートが必要です。 例えば、小田急の新宿寄り降車口を乗車も可能とするなど、人流の分散化を検討していただきたいと思っています。	【4-②】 地域全体の交通の問題や人流の分散化等につきましては、指定開発行為者として見解をお示しできないため、ご要望の内容を川崎市にお伝えいたします。 小田急線の人流の分散化につきましては、ご要望の内容を小田急電鉄に共有いたします。
② 地域公共交通の拡充	
市民意見等の概要	指定開発行為者の見解
【11】 「登戸のにぎわい創出のために」タワーマンションの建設は、どうしても必要と、準備組合から、あいさつがありました。にぎわい創出に大きく寄与するのが地域公共交通の拡充と考えます。 タワーマンションに入る商業施設へのアクセスをアップさせるために、そこへの足は、川崎市の責任で拡充させるべきです。かねてより、堰宿河原、登戸台和地域などから、登戸駅(タワマン含め)へのアクセスを望む声は大きいものがあります。ましてや生田緑地他、観光資源も豊富なエリアへの回遊も含めて、地域公共交通の拡充を求めます。	【11】 本事業においては、歩行者デッキを設置し、登戸駅との接続による交通結節機能の強化を図るとともに、賑わいを生み出すための商業機能や広場機能を配置することで、周辺地域の玄関口にふさわしい駅前拠点の形成に寄与していきたいと考えております。また、歩行者デッキと直結する2階の立体広場に面して、地域資源の発信拠点となる観光支援機能の導入も計画しております。 なお、地域全体の公共交通の拡充に関するご意見につきましては、指定開発行為者として見解をお示しできないため、ご要望の内容を川崎市にお伝えいたします。
③ 農作物への影響	
市民意見等の概要	指定開発行為者の見解
【20-②】 中野島などでは農家も残っており日照時間が短縮されることにより農作物の発育状況に影響を及ぼす可能性があり、行政として影響が出るかどうか検証してほしい。(残された生産緑地・農地を大事にしてほしい)建設した場合50年～60年は変わらない状況になってしまうことを行政は熟考してほしい。	【20-②】 時刻別日影図及び等時間日影図(いずれも平均地盤面±0m)によると、計画建築物による日影は中野島には及ばないものと予測しております。また、計画地から300m以上離れた農地の一部が同日影図の日影範囲内に存在しておりますが、一年中で最も太陽が低く、最も影が長くなる冬至日において1時間未満程度と予測しております。 なお、行政へのご意見に係る事項につきましては、指定開発行為者として見解をお示しできないため、ご要望の内容を川崎市にお伝えいたします。

(2) 駅・鉄道
① 登戸駅の混雑

① 登戸駅の混雑

市民意見等の概要	指定開発行為者の見解
【8-②】 この建物ができること、登戸駅の利用者数が大幅に増えると思います。現在でも登戸駅の朝、夕の利用者数はかなり多く、乗り換え客で混雑しています。JRの改札口はそこそこ幅が広いですが、小田急の改札口は狭く、かなり混雑しています。完成後はさらなる混雑が予想されるので、組合が直接建設できるものではありませんが、登戸駅改札口の拡張や増設を組合から小田急電鉄に働きかけることを求めます。	【8-②】 登戸駅の混雑状況につきましては、本事業による大きな影響はないものと考えておりますが、改札口の拡張や増設などのご要望を小田急電鉄に共有いたします。

第 1 2 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

「(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審査書」(令和 5 年 11 月 29 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 12-1(1)～(8)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 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) 全般的事項	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、本審査書の内容を確実に遵守すること。 また、工事着手前に周辺住民等に対する工事説明等を行い、環境影響に係る低減策、問合せ窓口等について周知すること。
(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こと。
	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こと。 計画地及び車両ルートが住宅等に近接していることから、条例準備書に記載した環境保全のための措置を徹底すること。
	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こと。
	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こと。
	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こと。

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
本事業は、川崎市の上位計画等に基づき、低層部に商業施設、高層部に都市型住宅、駅とまち(周辺市街地)をつなぐ歩行者デッキやオープンスペースの整備を行うものであり、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します。 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いたします。	—	—
計画建築物のエネルギー使用量の削減等につながる対策を確実に講じるため、条例準備書に記載した環境保全のための措置を徹底いたします。	—	—
建設機械のバックグラウンド濃度を含めた二酸化窒素の短期将来濃度が短期暴露の指針値の上限に近い値であること、計画地と多摩測定局の気象データにはベクトル相関が高いことが確認されているものの両者には風速の値に相違がみられること、計画地及び車両ルートが住宅等に近接している環境であることを踏まえ、条例準備書に記載した建設機械の稼働及び工事用車両の走行に係る環境保全のための措置を徹底いたします。	—	—
計画地及び車両ルートが住宅等に近接しており、現況における道路交通騒音が既に環境基準を上回っている地点もみられることから、条例準備書に記載した環境保全のための措置を徹底いたします。 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、工事工程や作業時間、工事用車両の運行時間等の工事の概要について周知いたします。	—	—
計画地及び車両ルートが住宅等に近接していることから、条例準備書に記載した環境保全のための措置を徹底いたします。 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、工事工程や作業時間、工事用車両の運行時間等の工事の概要について周知いたします。	—	—
工事に伴う建設発生土は、再利用等を含めた実際の処理内容について川崎市に報告します。	—	—

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) 環境影響評価項目に関する事項	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こと。 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こと。 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こと。
	(イ) 緑の量	新たに植栽する樹木等の適正な管理及び育成に努めること。
	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こと。 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こと。
	ク 日照阻害	日影の影響を比較的大きく受ける建物については、その影響の程度について住民等に説明すること。
	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こと。

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
条例準備書の植栽予定樹種は、潜在自然植生や周辺における樹木活力度の現地調査結果、「川崎市緑化指針」等に表示される緑化方針等を踏まえて選定しており、今後の緑化協議においてさらなる樹種の採用も検討いたします。 大景木及び高木の根元部分に加え、防災としての機能も有する広場の一部に地被類の植栽を見直しました。 植栽基盤については、健全な樹木育成のために十分な土壌層の幅と厚さを川崎市関係部署と協議を行うとともに、地下構造物との離隔状況等がわかる資料を条例評価書に記載いたしました。	第1章 指定開発行為の概要 1.4.4 土地利用計画 【条例準備書:p.24】 1.4.6 緑化計画 (1) 緑化計画 【条例準備書:p.38～41】 第5章 環境影響評価 5.5.1 緑の質 (3) 予測・評価 【条例準備書;p.339】	緑化地部分を見直した土地利用計画図を条例評価書に記載しました。 【条例評価書:p.23】 大景木及び高木の根元部分に加え、広場の一部に地被類を植栽する計画としました。 【条例評価書:p.37～39, p.339】 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、地下構造物との離隔状況が分かるイメージ図を条例評価書に追加しました。 【条例評価書:p.37～40】
新たに植栽する樹木等においては、樹木の健全な育成を図るため、維持管理計画による適正な管理及び育成に努めてまいります。	—	—
景観については、環境保全目標である「魅力ある都市景観の形成を図ること。」との整合を再度検討し、予測結果の見直し及び環境保全のための措置を追加いたしました。 また、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、建物の形状や外壁の色彩等について川崎市関係部署と協議を行い、「登戸・向ヶ丘遊園駅周辺地区」に相応しい景観形成をめざします。	第5章 環境影響評価 5.6.1 景観、圧迫感 (2) 環境保全目標 【条例準備書:p.364】 (3) 予測・評価 ② 環境保全のための措置 【条例準備書:p.384】 ③ 評価 【条例準備書:p.384～385】	環境保全目標の設定根拠として本事業の目的について条例評価書に追記しました。 【条例評価書:p.364】 計画建築物の形状に係る環境保全のための措置を条例評価書に追記しました。 【条例評価書:p.384】 予測結果及び環境保全のための措置を見直し、評価を改めて検討した結果を条例評価書に追記しました。 【条例評価書:p.384～385】
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を行ってまいります。	—	—
工事中及び供用時における電波障害の問合せ窓口を関係住民に明らかにし、本事業に起因する障害である場合には、その状況に応じて適切に対応いたします。	—	—

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) 環境影響評価項目に関する事項	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こと。 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こと。
	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こと。

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
条例評価書においては、現地調査結果と多摩測定局との風向・風速データの相関性や平均的な大きさの一致度、地表面粗度区分Ⅲの設定根拠、風洞実験模型内における多摩測定局と基準風速の測定位置との関係について記載いたしました。 また、風害の事後調査は、測定上の制約により計画地内で実施する計画ですが、風洞実験において建設後に風速比が大きく変化し、防風対策効果も小さい地点があることを踏まえ、建設後の風の状況にも留意してまいります。	第5章 環境影響評価 5.2.1 大気質 (1) 現況調査 【条例準備書:p.161】 5.7.3 風害 (1) 現況調査 【条例準備書:p.419】 資料編3 大気質関連 資料 3-6 建設機械の稼働に伴う大気質濃度の予測 【資料編:p.3-45】 5.7.3 風害 (3) 予測・評価 ① 予測 【条例準備書:p.426】 資料編9 構造物の影響(風害)関連 資料 9-1 風洞実験の概要 【資料編:p.9-2】 5.7.3 風害 (3) 予測・評価 ① 予測 【条例準備書:p.428～429】	現地調査結果及び調査期間全体における多摩測定局との風向・風速データの相関性や平均的な大きさの一致度について条例評価書に記載しました。 【条例評価書:p.161, p.419～420】 【資料編:p.3-45】 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条例評価書に記載しました。 【条例評価書:p.426】 【資料編:p.9-2】 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に記載しました。 【条例評価書:p.428～429】
本事業の実施にあたっては、川崎市教育委員会に対し、予想される児童・生徒数について事前の協議を行うとともに、住宅施設への入居状況(入居する世帯の児童・生徒数等)の報告を速やかに行うことで、教室数に急速な過不足が生じることがないよう、適宜情報提供を行ってまいります。	—	—

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) 環境影響評価項目に関する事項	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こと。 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こと。 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問合せ窓口等について周知を徹底すること。
(3) 環境配慮項目に関する事項	環境配慮項目に関する事項	条例準備書に記載した「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こと。
	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こと。 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こと。

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
稲生橋交差点は、現況においても負荷の大きい交差点であることを踏まえ、工事用車両は交通混雑の少ないルートを走行する、供用時の従業員は公共交通機関の利用を原則する、搬出入車両や居住者にも交通混雑の少ないルートの周知を図るといった環境保全のための措置を徹底し、稲生橋交差点の負荷の低減を図ります。 計画地北側の新設交差点も含め、本事業の発生集中台数が想定を超える場合には、交通管理者と協議を行い、適切な対策を検討いたします。 また、計画地及び工事用車両ルートが住宅等に近接し、指定通学路も一部重複または横断することから、交通安全対策を最優先に工事を進めるとともに、工事着手前に周辺住民等に対する工事説明等を行い、交通安全対策や工事中の問合せ窓口等について周知いたします。	—	—
条例準備書に記載した環境配慮項目の措置について積極的な取組を図り、その実施内容を川崎市に報告いたします。	—	—
登戸駅周辺は、最大 5.0m の浸水想定区域であることを踏まえ、この浸水想定レベルよりも高い立体広場(2 階)に一時滞在施設を整備し、2 階以上に防災センター、防災備蓄倉庫、非常用発電機・キュービクルを設置する等、国が定める「建築物における電気設備の浸水対策ガイドライン」に基づき、防災拠点として十分な対策を計画しております。 また、十分な緑陰の確保、照り返しの抑制や浸透性に配慮した地表素材の採用等、暑熱対策にも配慮した計画といたします。	—	—

第 1 3 章 その他

第 13 章 その他

13.1 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 13.1-1 に示すとおりである。

表 13.1-1 主な許認可等

根拠法令	許認可等の種類
都市計画法第 58 条の 2	建築等の届出
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	建築物の建築等の届出
大規模小売店舗立地法第 5 条第 1 項	大規模小売店舗の新設の届出
都市再開発法第 11 条第 1 項	市街地再開発事業

13.2 条例評価書の作成者及び業務受託者の名称及び住所

(1) 条例評価書の作成者

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) 業務受託者

名 称：株式会社東急設計コンサルタント
代表者：取締役社長 大野 浩司
住 所：東京都目黒区中目黒三丁目 1 番 33 号

13.3 事業内容等に関する問い合わせ窓口

名 称：登戸駅前地区市街地再開発準備組合
住 所：東京都渋谷区道玄坂一丁目 21 番 1 号
電 話：080-8725-6462（担当：準備組合事務局・村井）

13.4 参考とした資料の目録

- (1) 「川崎市空中写真 斜め写真」(令和 3 年 12 月、川崎市)
- (2) 「川崎市空中写真 垂直写真」(令和 4 年 1 月、川崎市)
- (3) 「登戸土地区画整理事業設計図」(令和 5 年 2 月閲覧、川崎市)
- (4) 「登戸土地区画整理事業 土地利用計画図(地区別方針図)」(令和元年 10 月、川崎市)
- (5) 「川崎市総合計画」(平成 21 年 11 月、川崎市)
- (6) 「川崎市総合計画 第 3 期実施計画」(令和 4 年 3 月、川崎市)
- (7) 「川崎都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」(平成 29 年 3 月、川崎市)
- (8) 「川崎都市計画 都市再開発の方針」(平成 29 年 3 月、川崎市)
- (9) 「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)
- (10) 「川崎市都市計画マスタープラン 多摩区構想」(平成 31 年 3 月改定、川崎市)
- (11) 「川崎都市計画地区計画の変更(登戸・向ヶ丘遊園駅周辺地区地区計画)」(令和 5 年 11 月、川崎市)
- (12) 「登戸・向ヶ丘遊園駅周辺地区まちづくりビジョン」(令和 3 年 7 月、川崎市)
- (13) 「川崎都市計画用途地域の変更(登戸駅前地区)」(令和 5 年 11 月、川崎市)
- (14) 「川崎都市計画高度利用地区の変更(登戸駅前地区)」(令和 5 年 11 月、川崎市)
- (15) 「川崎都市計画第一種市街地再開発事業の決定(登戸駅前地区第一種市街地再開発事業)」(令和 5 年 11 月、川崎市)
- (16) 「ディスプレイの取扱いに関する要領」(平成 27 年 4 月、川崎市)
- (17) 「川崎市大気環境情報」(令和 4 年 9 月閲覧、川崎市ホームページ)
- (18) 「過去の気象データ検索」(令和 4 年 9 月閲覧、気象庁ホームページ)
- (19) 「大気測定地点」(令和 4 年 9 月閲覧、川崎市ホームページ)
- (20) 「地域気象観測所一覧」(令和 4 年 7 月、気象庁)
- (21) 「5 万分の 1 都道府県土地分類基本調査 表層地質図(横浜・東京西南部・東京東南部・木更津)」(平成 3 年 3 月、神奈川県)
- (22) 「令和 2 年度水質年報」(令和 4 年 3 月、川崎市)
- (23) 「川崎市洪水ハザードマップ<多摩区版>」(平成 30 年 3 月、川崎市)
- (24) 「令和 3 年度川崎市の災害概要【インターネット版】」(令和 4 年 8 月、川崎市ホームページ)
- (25) 「デジタル標高地形図(川崎市)」(平成 30 年 5 月、国土地理院)
- (26) 「ガイドマップかわさき -川崎市地図情報システム- 水環境情報(水辺地マップ)」(令和 4 年 9 月閲覧、川崎市ホームページ)
- (27) 「市内河川図・市内河川一覧」(令和 4 年 9 月閲覧、川崎市ホームページ)
- (28) 「ガイドマップかわさき(生き物マップ、多摩川植生調査)」(令和 4 年 9 月閲覧、川崎市ホームページ)
- (29) 「令和 4 年町丁別世帯数・人口 6 月末日現在」(令和 4 年 9 月閲覧、川崎市ホームページ)
- (30) 「平成 30～令和 4 年町丁別世帯数・人口 6 月末日現在」(令和 4 年 9 月閲覧、川崎市ホームページ)
- (31) 「令和 2 年国勢調査町丁・字等別境界データ」(令和 4 年 9 月閲覧、e-Stat 政府統計の総合窓口ホームページ)
- (32) 「令和 3 年経済センサス-活動調査結果(速報)」(令和 4 年 8 月、川崎市ホームページ)
- (33) 「ガイドマップかわさき -川崎市地図情報システム- 都市計画情報(用途地域等)」(令和 4 年 9 月閲覧、川崎市ホームページ)

- (34) 「土地利用現況図(多摩区)平成 27 年度川崎市都市計画基礎調査」(平成 31 年 3 月、川崎市まちづくり局)
- (35) 「登戸土地区画整理事業 進捗状況」(令和 5 年 2 月閲覧、川崎市ホームページ)
- (36) 「平成 17、22、27 年度 全国道路・街路交通情勢調査(道路交通センサス)一般交通量調査 集計表」(令和 4 年 9 月閲覧、国土交通省ホームページ)
- (37) 「平成 17、22、27 年度一般交通量調査 交通量図」(令和 4 年 9 月閲覧、川崎市ホームページ)
- (38) 「川崎市統計書 令和 3 年(2021 年)版」(令和 4 年 3 月、川崎市)
- (39) 「多摩区ガイドマップ」(令和 4 年 2 月、多摩区役所地域振興課)
- (40) 「コミュニティ交通」(令和 4 年 9 月閲覧、川崎市ホームページ)
- (41) 「公共施設のオープンデータ」「病院名簿」(令和 5 年 1 月閲覧、川崎市ホームページ)
- (42) 「川崎市公園・緑地等位置図(令和 3 年度版)」(令和 4 年 1 月、川崎市建設緑政局緑政部みどりの企画管理課)
- (43) 「川崎の公園」(令和 4 年 9 月閲覧、川崎市ホームページ)
- (44) 「社会教育要覧 No.69」(令和 4 年 9 月、川崎市教育委員会)
- (45) 「神奈川県文化財目録(市町村別)」(令和 4 年 5 月、神奈川県教育委員会教育局生涯学習部文化遺産課)
- (46) 「ガイドマップかわさき -川崎市地図情報システム- 都市計画情報(その他の土地規制)」(令和 5 年 1 月閲覧、川崎市ホームページ)
- (47) 「川崎市景観計画」(平成 30 年 12 月改定、川崎市)
- (48) 「令和 3(2021)年度 環境局事業概要－公害編－」(令和 4(2022)年 2 月、川崎市)
- (49) 「令和 3(2021)年度 大気環境及び水環境の状況等について」(令和 4(2022)年 7 月、川崎市)
- (50) 「平成 29～令和 3 年度 大気環境及び水環境の状況等について」(各年、川崎市)
- (51) 「平成 28～令和 2 年度 水質年報」(各年、川崎市)
- (52) 「市内の標高 多摩区経年成果・その他経年成果(平成 23 年度以降)」(令和 4 年 9 月閲覧、川崎市ホームページ)
- (53) 「ガイドマップかわさき -川崎市地図情報システム- 公共水準点情報」(令和 4 年 9 月閲覧、川崎市ホームページ)
- (54) 「川崎都市計画事業登戸土地区画整理事業 整備プログラム」(平成 25 年 8 月、川崎市まちづくり局登戸区画整理事務所)
- (55) 「平成 29～令和 3 年度 環境局事業概要－公害編－」(各年、川崎市)
- (56) 「自動車騒音の常時監視結果」(令和 4 年 9 月閲覧、国立研究開発法人国立環境研究所ホームページ)
- (57) 「川崎市大気・水環境計画」(令和 4 年 3 月、川崎市)
- (58) 「電気事業者別排出係数(特定排出者の温室効果ガス排出量算定用)－令和 2 年度実績－」(令和 4 年 7 月、環境省)
- (59) 「算定・報告・公表制度における算定方法・排出係数一覧」(令和 4 年 9 月閲覧、環境省ホームページ)
- (60) 「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)
- (61) 「熱供給事業の導入事例」(令和 4 年 9 月閲覧、一般社団法人日本熱供給事業協会ホームページ)
- (62) 「川崎市地球温暖化対策推進基本計画」(令和 4(2022)年 3 月、川崎市)
- (63) 「地上気象観測指針」(平成 14 年、気象庁)
- (64) 「ゼンリン住宅地図 神奈川県川崎市多摩区」(令和 4 年 1 月、株式会社ゼンリン)

- (65) 「窒素酸化物総量規制マニュアル〔新版〕」(平成 12 年 12 月、公害研究対策センター)
- (66) 「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)
- (67) 「(仮称)向ヶ丘遊園集合住宅・商業施設計画に係る条例環境影響評価準備書」(令和 3 年 3 月、野村不動産株式会社)
- (68) 「国土技術政策総合研究所資料No.671 道路環境影響評価等に用いる自動車排出係数の算定根拠(平成 22 年度版)」(平成 24 年 2 月、国土交通省国土技術政策総合研究所)
- (69) 「騒音の大きさの目安」(令和 4 年 9 月閲覧、川崎市ホームページ)
- (70) 「建設工事騒音の予測モデル“ASJ CN-Model 2007”(日本音響学会誌 64 巻 4 号)」(平成 20 年 4 月、社団法人日本音響学会)
- (71) 「振動の大きさの目安」(令和 4 年 9 月閲覧、川崎市ホームページ)
- (72) 「建設騒音及び振動の防止並びに排除に関する調査試験報告書」(昭和 54 年 10 月、建設省土木研究所機械研究室)
- (73) 「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、国土交通省告示第 487 号)
- (74) 「騒音制御工学ハンドブック〔資料編〕」(平成 13 年 4 月、社団法人日本騒音制御工学会)
- (75) 「令和 4 年度環境局事業概要―廃棄物編―」(令和 4 年 8 月、川崎市)
- (76) 「地域別収集日一覧」(令和 4 年 4 月、川崎市環境局生活環境部減量推進課)
- (77) 「資源物とごみの分け方・出し方」(令和 4 年 4 月、川崎市環境局生活環境部減量推進課)
- (78) 「廃棄物保管施設設置事前評価・協議書記入要領」(川崎市環境局)
- (79) 「事業系一般廃棄物性状調査(その 8)」(平成 5 年度東京都清掃研究所研究報告 平成 6 年 12 月、杉山、田口、立藺、明松)
- (80) 「平成 11 年度排出源等ごみ性状調査」(東京都環境科学研究所年報(廃棄物研究室編)平成 12 年 11 月、及川、三森、谷川)
- (81) 「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 2 月改訂、川崎市)
- (82) 「建築系混合廃棄物の原単位調査報告書(2020 年度データ)」(令和 4 年 2 月、(社)日本建設業連合会)
- (83) 「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)
- (84) 「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)
- (85) 「自然環境アセスメント指針」(平成 2 年 1 月、社団法人環境情報科学センター)
- (86) 「神奈川県における潜在自然植生」(1976 年、宮脇昭編著、神奈川県教育委員会)、
- (87) 「川崎市および周辺の植生」(1981 年、宮脇昭ほか、横浜植生学会)
- (88) 「河川水辺の国勢調査のための生物リスト」(令和 2 年、国土交通省)
- (89) 「日本の樹木」(1985 年、林弥栄、山と溪谷社)
- (90) 「川崎市緑化指針」(2022 年(令和 4 年)2 月一部改正)
- (91) 「登戸・向ヶ丘遊園駅周辺地区 緑化推進重点地区計画」(平成 23 年 3 月、川崎市)
- (92) 「狛江市国土強靱化地域計画」(令和 4 年 3 月、狛江市)
- (93) 「ガイドマップかわさき -川崎市地図情報システム- 都市計画情報(日影規制)」(令和 4 年 9 月閲覧、川崎市ホームページ)
- (94) 「令和 4 年度 公立学校統計調査報告書【東京都公立学校一覧】」(令和 5 年 1 月閲覧、東京都教育委員会ホームページ)
- (95) 「施設をお探しの方へ」(令和 5 年 1 月閲覧、東京都福祉保健局ホームページ)

- (96) 「東京都遺跡地図情報インターネット提供サービス」(令和 5 年 1 月閲覧、東京都教育委員会ホームページ)
- (97) 「狛江市の文化財」(令和 5 年 1 月閲覧、狛江市教育委員会ホームページ)
- (98) 「建造物によるテレビ受信障害調査要領(地上デジタル放送)」(平成 30 年 6 月改訂、一般社団法人日本 CATV 技術協会)
- (99) 「デジタル中継局開局情報」(令和 4 年 9 月閲覧、総務省ホームページ)
- (100) 「衛星放送の現状[令和 4 年度第 2 四半期版]」(令和 4 年 7 月、総務省 情報流通行政局 衛星・地域放送課)
- (101) 「テレビ放送用電波の周波数一覧」(令和 4 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)
- (102) 「建造物障害予測の手引き(地上デジタル放送)」(平成 17 年 3 月、(一般社団法人)日本 CATV 技術協会)
- (103) 「建造物障害予測の手引き」(平成 7 年 9 月、(一般社団法人)日本 CATV 技術協会)
- (104) 「建築物荷重指針・同解説」(2015 年 2 月、一般社団法人日本建築学会)
- (105) 「ビル風の基礎知識」(平成 17 年 12 月、風工学研究所)
- (106) 「風環境の風洞実験(日本風工学会誌第 34 号第 1 号)」(平成 21 年 1 月、中村修)
- (107) 「令和 4 年度 市立学校統計調査速報値」(令和 4 年 5 月、川崎市教育委員会)
- (108) 「ガイドマップかわさき-川崎市地図情報システム-教育(市立小中学校通学区図)」(令和 4 年 9 月閲覧、川崎市ホームページ)
- (109) 「年刊 教育調査統計資料 No.49 令和 3(2021)年度」(令和 4 年 3 月、川崎市教育委員会)
- (110) 「川崎市教育委員会資料」
- (111) 「令和 4 年町丁別年齢別人口 6 月末日現在」(令和 4 年 9 月閲覧、川崎市ホームページ)
- (112) 「令和 4 年町丁別世帯数・人口 6 月末日現在」(令和 4 年 9 月閲覧、川崎市ホームページ)
- (113) 「令和 2 年国勢調査結果(確定値)概要」(令和 4 年 9 月閲覧、川崎市ホームページ)
- (114) 「交通工学ハンドブック 2008」(平成 20 年 7 月、一般社団法人交通工学研究会)
- (115) 「交通事故統計 交通事故月報 12 月」(各年、神奈川県)
- (116) 「平面交差の計画と設計 基礎編－計画・設計・交通信号制御の手引－」(平成 30 年 11 月、一般社団法人 交通工学研究会)
- (117) 「(仮称)神奈川県川崎市多摩区登戸 51 街区計画に係る条例環境影響評価準備書」(令和 3 年 12 月、三井不動産レジデンシャル株式会社、小田急不動産株式会社)
- (118) 「向ヶ丘遊園跡地利用計画に係る条例環境影響評価書」(令和 3 年 3 月、小田急電鉄株式会社)
- (119) 「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、国土交通省都市局都市計画課)

本書で使用している地形図は、国土地理院発行の 2 万 5 千分の 1 電子地形図及び一般財団法人日本地図センター発行の 1 万分の 1 白地図並びに川崎市発行のデジタル地形図 2500 を使用しています。

修正箇所一覧

修正箇所一覧

「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」に示した、条例審査書を踏まえた条例準備書の修正箇所を除く、その他の修正箇所一覧は表1～2に示すとおりである。

表-1 修正箇所一覧（1）

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
はじめに	はじめに 【巻頭】	追記しました。	—	条例評価書作成までの手続き経緯及び条例評価書の構成を記載しました。
第1章	1.4 指定開発行為の目的、事業立案の経緯及び内容 1.4.2 計画地及びその周辺地域における整備方針等 (2) 計画地に係る整備計画の概要 【p.11】 (3) 本事業に関する都市計画の概要 【p.13～20】	都市計画の変更と決定を踏まえて、記載内容を更新しました。	「登戸・向ヶ丘遊園駅周辺地区地区計画」(令和3年4月変更)、川崎市 【p.12】 「ア 川崎都市計画用途地域の変更(予定)の概要」、「イ 川崎都市計画高度利用地区の変更(予定)の概要」、「ウ 川崎都市計画地区計画の変更(予定)の概要」、「エ 川崎都市計画登戸駅前地区第一種市街地再開発事業の決定(予定)」 【p.15～21】	「登戸・向ヶ丘遊園駅周辺地区地区計画」(令和5年11月変更、川崎市)と変更し、記載内容を更新しました。 「ア 川崎都市計画用途地域の概要」、「イ 川崎都市計画高度利用地区の概要」、「ウ 川崎都市計画地区計画の概要」、「エ 川崎都市計画登戸駅前地区第一種市街地再開発事業の概要」と変更し、記載内容を更新しました。
	1.4 指定開発行為の目的、事業立案の経緯及び内容 1.4.6 緑化計画 (1) 緑化計画 【p.40】	緑化計画と整合する屋上緑化断面イメージ図に修正しました。	「図1.4-13 屋上緑化断面イメージ図」 【p.41】	屋上テラスに地被類を植栽しない計画であるため、左記図から地被類を削除しました。
	1.4 指定開発行為の目的、事業立案の経緯及び内容 1.4.13 施工計画 (2) 工事中の安全対策及び環境保全対策 ア 安全対策 【p.66】	工事中の安全対策を追加しました。	—	「ア 安全対策」に以下の内容を追記しました。 「工事用車両の入庫待ちが生じないように、計画地内に待機スペースを設ける。」
第4章	4.3 環境配慮項目 4.3.2 環境配慮方針 【p.134】	地球温暖化対策の環境配慮方針を追加しました。	—	「表4-5 環境配慮項目方針」に以下の内容を追記しました。 「資材調達の際は、低炭素の建築資材の活用に努める。」

表-2 修正箇所一覧 (2)

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	5.5 緑 5.5.1 緑の質 (1) 現況調査 【p.331】	適切な表の順 番と表題に修 正しました。 追記しました。	「表 5.5.1-8 群落域の適 性植栽種(シラカシ群集ケ ヤキ亜群集)」 「表 5.5.1-9 シラカシ群集 ケヤキ亜群集の標徴種及 び区分種」 — 【p.331】	「表 5.5.1-8 シラカシ 群集ケヤキ亜群集の 標徴種及び区分種」 及び 「表 5.5.1-9 シラカシ 群集ケヤキ亜群集の 潜在自然植生構成種 及び代償植生構成 種」と修正しました。 「なお、計画地及びそ の周辺地域は、出典 資料当時と概ね同様 な土地利用がされて いるため、潜在的な自 然植生に変化はない ものと考えられる。」と 追記しました。
	5.6 景観 5.6.1 景観、圧迫感 (3) 予測・評価 【p.365～384】	「川崎市景観 計画」に合わせ て景観拠点の 名称を修正し ました。	「都市系景観拠点」 【p.365～384】	「都市系拠点」と修正 しました。
	5.9 地域交通 5.9.1 交通安全、交通混雑 ア 工事用車両の走行により変化 する交通安全・交通混雑に 係る影響 (3) 予測・評価 ② 環境保全のための措置 【p.497】	環境保全のた めの措置を追 加しました。	—	「②環境保全のための 措置」に以下の内容を 追記しました。 「・工事用車両の入庫 待ちが生じないよう、 計画地内に待機ス ペースを設ける。」
第 7 章	第7章 環境配慮項目に関する 措置 【p.521】	地球温暖化対 策に関する措 置を追加しまし た。	—	「表 7-1(1)環境配慮 項目に関する措置」に 以下の内容を追記し ました。 「資材調達の際は、製 品の原材料調達から 廃棄、リサイクルに至 るまでのライフサイクル 全体を通して排出され る温室効果ガスの排 出量が少ない建築資 材の活用に努める。」