

## 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

本事業における環境保全のための措置は、表6-1(1)~(7)に示すとおりである。

本事業では、工事中及び供用時の環境影響要因について、「地域環境管理計画」の地域別環境保全水準を達成するとともに、環境への影響を実行可能な範囲で低減するために、環境保全のための措置を講ずる計画である。

表6-1(1) 環境保全のための措置

環境影響評価項目		環境影響要因	環境保全のための措置
地球環境	温室効果ガス	施設の供用（供用時）	<p>本事業では、温室効果ガスの排出量の削減を図るために、次のような措置を講ずる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・計画建物については、断熱性能に優れた部材の採用や冷房効率に配慮した構造を検討し、エネルギー使用の低減に努める。</li> <li>・冷暖房施設及び給湯の設備機器等は極力最新の省エネルギー型の設備を選定する。</li> <li>・公共施設、商業及び業務エリアについては、それぞれに設定温度等を定めて、過度な冷房・暖房を控える。</li> <li>・従業員等に対し、通勤には極力公共交通機関を利用するよう促す。</li> <li>・施設利用者に対して、ホームページ等でアイドリングストップ等のエコドライブの遵守及び公共交通機関の利用を促す。</li> <li>・住宅（共用部分）、公共施設、商業及び業務エリアについては、LED照明など高効率照明機器を採用する。</li> <li>・建物の周囲を中心に積極的に緑化地を確保するとともに、屋上緑化、壁面緑化等を導入するなど、緑化の推進を図る。</li> <li>・積極的に環境配慮に取り組むことで、川崎市建築物環境配慮制度（CASBEE川崎）のAランク以上の取得を目指す。</li> <li>・太陽光等の再生可能エネルギーを一部導入することにより、温室効果ガス排出量の削減に努める。</li> <li>・太陽光パネルを設置する場合は、周辺建物の日射遮蔽の影響を受けない位置・高さに計画する。</li> <li>・調達電力の一部を再生可能エネルギー由来の電力とすることにより、温室効果ガス排出量の削減に努める。</li> <li>・計画建物は、二酸化炭素の排出の抑制に資する建築物として、都市の低炭素化の促進に関する法律に基づく低炭素建築物の認定を検討する。</li> <li>・電気自動車用充電設備を設置し、二酸化炭素を排出しない電気自動車の利用促進を図る。</li> </ul>
		建設機械の稼働・工事車両の走行（工事中）	<p>本事業の工事においては、大気質への影響の低減を図るために、施工会社への指示により、次のような措置を講ずる。</p> <p><b>建設機械の稼働</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・可能な限り、最新の排出ガス対策型建設機械を使用する。</li> <li>・施工計画を十分に検討し、集中稼働を回避する。</li> <li>・工事中は建設機械に無理な負荷をかけないようにする。</li> <li>・建設機械の整備・点検を徹底する。</li> <li>・計画地内の車両通路は鉄板敷きとし、粉じんの発生が予想される作業を行う場合や強風時には、適宜散水を行う。</li> </ul> <p><b>工事車両の走行</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・工事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徹底する。</li> <li>・工事車両は可能な限り、最新排出ガス規制適合車を使用するよう努める。</li> <li>・急発進、急加速を行わないなど、エコドライブを徹底する。</li> <li>・工事車両の整備・点検を徹底する。</li> </ul>
大気	大気質		

表 6-1 (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
大気	大気質	施設関連車両の走行・駐車場の利用・冷暖房施設等の稼働（供用時）	<p>本事業の供用時においては、大気質への影響の低減を図るために、次のような措置を講ずる。</p> <p><b>施設関連車両の走行</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>施設関連車両（搬出入車両）に対し、急発進、急加速を行わないなど、エコドライブの実施を促す。</li> <li>従業員等に対し、通勤には極力公共交通機関を利用するよう促す。</li> <li>施設利用者に対し、ホームページ等で路線バスや電車等の公共交通機関の利用を促す。</li> </ul> <p><b>駐車場の利用</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>換気設備が正常に稼働するよう、定期的な点検を行う。</li> <li>従業員等に対し、通勤には極力公共交通機関を利用するよう促す。</li> <li>駐車場利用者に対し、掲示板等により、アイドリングストップ等のエコドライブへの協力を促す。</li> <li>施設利用者に対し、ホームページ等で路線バスや電車等の公共交通機関の利用を促す。</li> </ul> <p><b>冷暖房施設等の稼働</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>「環境への負荷の低減に関する指針」（川崎市）に示されている、燃料として都市ガスを使用し、熱効率の高い機器（低NOx型）を選定する。</li> <li>冷暖房施設等の整備・点検を徹底する。</li> </ul>
		建設機械の稼働・工事用車両の走行（工事中）	<p>本事業の工事においては、騒音への影響の低減を図るために、施工会社への指示により、次のような措置を講ずる。</p> <p><b>建設機械の稼働</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>可能な限り、最新の低騒音型建設機械を使用する。</li> <li>施工計画を十分に検討し、集中稼働を回避する。</li> <li>敷地境界には鋼製万能板による仮囲いを設置し、騒音の低減に努める。</li> <li>可能な限り低騒音工法を検討し、採用する。</li> <li>工事中は建設機械に無理な負荷をかけないようにする。</li> <li>建設機械の整備・点検を徹底する。</li> <li>工事に伴う騒音の状況を把握及び近隣へ周知するため、騒音・振動計を設置する。</li> </ul> <p><b>工事用車両の走行</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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徹底する。</li> <li>急発進、急加速を行わないなど、エコドライブの実施を徹底する。</li> <li>工事用車両の整備・点検を徹底する。</li> </ul>
騒音・振動・低周波音	騒音	施設関連車両の走行・冷暖房施設等の稼働（供用時）	<p>本事業の供用時においては、騒音への影響の低減を図るために、次のような措置を講ずる。</p> <p><b>施設関連車両の走行</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>施設関連車両（搬出入車両）に対し、急発進、急加速を行わないなど、エコドライブの実施を促す。</li> <li>従業員等に対し、通勤には極力公共交通機関を利用するよう促す。</li> <li>施設利用者に対し、ホームページ等で路線バスや電車等の公共交通機関の利用を促す。</li> </ul> <p><b>冷暖房施設等の稼働</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>冷暖房施設等の整備・点検を徹底する。</li> <li>低騒音の機器の選定に努める。</li> </ul>

表 6-1 (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
騒音・振動・低周波音	振動 建設機械の稼働・工事用車両の走行 (工事中)	<p>本事業の工事においては、振動への影響の低減を図るために、施工会社への指示により、次のような措置を講ずる。</p> <p><b>建設機械の稼働</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・可能な限り低振動工法を検討し、採用する。</li> <li>・工事中は建設機械に無理な負荷をかけないようにする。</li> <li>・建設機械の整備・点検を徹底する。</li> <li>・建設機械の移動等で発生する瞬間的な強い振動を低減させるため、移動時は最徐行するとともに、段差箇所等は可能な限りなくすよう努める。</li> <li>・段差箇所等で発生する振動を低減させるため、作業員に対する技術教育・環境保全の周知を徹底する。</li> <li>・工事に伴う振動の状況を把握及び近隣へ周知するため、騒音・振動計を設置する。</li> </ul> <p><b>工事用車両の走行</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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徹底する。</li> <li>・急発進、急加速を行わないなど、エコドライブの実施を徹底する。</li> <li>・工事用車両の整備・点検を徹底する。</li> </ul>
	施設関連車両の走行 (供用時)	<p>本事業の供用時においては、振動への影響の低減を図るために、次のような措置を講ずる。</p> <p><b>施設関連車両の走行</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・施設関連車両（搬出入車両）に対し、急発進、急加速を行わないなど、エコドライブの実施を促す。</li> <li>・従業員等に対し、通勤には極力公共交通機関を利用するよう促す。</li> <li>・施設利用者に対し、ホームページ等で路線バスや電車等の公共交通機関の利用を促す。</li> </ul>
廃棄物等	一般廃棄物 施設の供用・人口の増加 (供用時)	<p>本事業の供用時においては、一般廃棄物の排出又は発生及び処理・処分において、資源の循環を図るとともに、生活環境の保全に支障を及ぼさないために、次のような措置を講ずる。</p> <p><b>住宅系</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・廃棄物保管施設については、廃棄物発生量に応じて、適切な規模で設置する。</li> <li>・居住者に対して、掲示板、貼り紙、回覧板等によりごみの発生抑制、分別・保管及び再資源化の推進を促すよう、管理組合に要請する。</li> <li>・ごみの悪臭対策及び飛散防止として、廃棄物保管施設は屋内に配置し、水洗い等清掃を管理組合に要請する。</li> </ul> <p><b>事業系</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業系一般廃棄物の減量化及び再資源化の推進について、関係者等に対して、掲示板、貼り紙等により、過剰包装を可能な限り抑えるなどのごみの減量化及び再資源化を周知する。</li> <li>・事業系一般廃棄物については、適切な規模の廃棄物保管施設を整備し、廃棄物の種類別に分別・保管する。</li> <li>・再生資材が可能な廃棄物は、再資源化業者に委託するように促し、再生利用に努める。</li> <li>・事業者として、商業施設事業者、業務施設事業者、公共施設等に対し、ごみの分別徹底及び再資源化が可能な廃棄物の再資源化業者への委託などの廃棄物の適正処理、再資源化等の基本方針を示すとともに、その促進について要請する。</li> </ul>

表 6-1 (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
産業廃棄物等	産業廃棄物	工事の影響 (工事中)	<p>本事業の工事においては、工事に伴う産業廃棄物の発生及び処理において、資源の循環を図るとともに、生活環境の保全に支障を及ぼさないために、施工会社への指示により、次のような措置を講ずる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・建設資材等の搬入にあたっては、過剰な梱包を控えるなど、発生抑制を図る。</li> <li>・資源化率の目標を設定し、敷地内での分別の徹底を図る。</li> <li>・「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」に基づき、許可を受けた産業廃棄物処理業者に委託し、産業廃棄物管理票を交付し、適正な処理を行う。</li> <li>・既存建築物の解体工事にあたり、石綿の使用の有無について事前調査を行い、石綿含有建材等の使用が確認された場合は、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」、「大気汚染防止法」、「石綿含有廃棄物等処理マニュアル」(環境省)、「川崎市公害防止等生活環境の保全に関する条例」等に基づき、飛散・流出等のないよう適正に処理を行うとともに、産業廃棄物の許可を受けた処理業者により適正に処理・処分を行う。</li> <li>・産業廃棄物の搬出時においては、荷崩れや飛散等が生じないようにシートカバー等を使用するなど適切な対策を講ずる。</li> </ul>
		施設の供用 (供用時)	<p>本事業の供用時においては、事業活動に伴う産業廃棄物の発生及び処理・処分において、資源の循環を図るとともに、生活環境の保全に支障を及ぼさない観点から、次のような措置を講ずる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・省資源の観点から、過剰な梱包等を控え、発生抑制を図る。</li> <li>・分別保管場所を設置し、分別排出・集積・保管を適切に行う。</li> <li>・「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」に基づき、許可を受けた産業廃棄物処理業者に委託し、産業廃棄物管理票を交付し処分先を明確にするなど、適正な処理を行う。</li> <li>・産業廃棄物の処理については、個々の商業施設事業者等の責任により業者に委託する。また、再資源化が可能な廃棄物は、再資源化業者に委託するように促し、再生利用に努める。</li> <li>・事業者として、適切な規模の分別集積所を整備し、商業施設事業者、業務施設事業者、公共施設者に対し、ごみ分別の徹底など廃棄物の適正処理、再資源化等の基本方針を示すとともに、その促進について要請する。</li> </ul>
	建設発生土	工事の影響 (工事中)	<p>本事業の工事においては、建設発生土の発生及び処理・処分において、資源の循環を図るとともに、生活環境の保全に支障を及ぼさないために、次のような措置を講ずる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・建設発生土については、計画地内での再利用が困難な場合には、他の建設工事現場等で可能な限り再利用に努める。</li> <li>・工事間での再利用ができない建設発生土の処分については、「神奈川県土砂の適正処理に関する条例」等に基づき、許可を得た処分地にて適正に処理する。</li> <li>・建設発生土の搬出時においては、飛散・流出等が生じないように、必要に応じて出入口でのタイヤ洗浄を行い、荷台にシートカバー等を使用する。</li> <li>・工事にあたっては、粉じんの飛散を防止するために、必要に応じて散水やシート掛け等を行う。</li> </ul>

表 6-1 (5) 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
緑	緑の質	緑の回復・育成 (供用時)	<p>本事業では、緑の適切な回復育成の観点から、次のような措置を講ずる。</p> <p><b>主要な植栽予定樹種の環境適合性</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・植栽地には適切な施肥を行うとともに、屋上緑化及び壁面緑化については、かん水設備等を設けるなどの措置を施し、植栽の良好な維持管理を行う。</li> <li>・植栽予定樹種については、耐陰性・耐風性などを考慮し適切に配置する。</li> <li>・屋上緑化、壁面緑化、接道部緑化及び生け垣植栽を適切に配置し、日常的に人々の目に触れる場所では、在来種の花木等で積極的な緑化を行う。</li> <li>・花や紅葉、実のなる樹木など季節が感じられる樹種等の比率を可能な限り高める。</li> <li>・良質な客土を用いて、樹木の生育に適した植栽基盤の確保に努める。</li> </ul> <p><b>植栽基盤の整備の適否及び必要土壌量</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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を確保する。</li> <li>・植付けにあたっては、かん水を十分にし、移植前の地際部を確認し、深植、浅植にならないように注意する。</li> <li>・植栽地には適切な施肥を行うとともに、屋上緑化及び壁面緑化については、かん水設備等を設けるなどの措置を施し、植栽の良好な維持管理を行う。</li> <li>・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行う。</li> </ul>
	緑の量	緑の回復・育成 (供用時)	<p>本事業では、緑の適切な回復育成の観点から、次のような措置を講ずる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「川崎市緑の基本計画」及び「川崎市緑化指針」を踏まえ、緑豊かな空間の創出、四季の楽しみの創出を図る。</li> <li>・緑の構成を考慮し、大景木・高木・中木・低木・地被類を適切に組み合わせるとともに、屋上緑化、壁面緑化、接道部緑化及び生け垣植栽を配置し、一部の既存樹木とともに多様な緑を創出する。</li> <li>・歩行機能の確保や人々が緑陰などを楽しめるよう、中高木の計画植栽本数を可能な限り増加し、良好な緑化空間の創出を図る。</li> </ul>
景観	景観、圧迫感	建築物の存在 (供用時)	<p>本事業では、周辺環境との調和等の観点から、次のような措置を講ずる。</p> <p><b>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</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・計画地外周部などについて、可能な限り緑化地を確保し、接道部緑化、生け垣緑化、大景木植栽等により、緑のある街並み景観の形成を図る。</li> <li>・計画建物の壁面の色は川崎市都市景観条例、川崎市景観計画等に示される色彩を採用して周辺と調和した景観の形成を図る。</li> </ul> <p><b>代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・計画地外周部などについて、可能な限り緑化地を確保し、接道部緑化、生け垣緑化、大景木植栽等により、緑のある街並み景観の形成を図る。</li> <li>・計画建物の壁面の色は川崎市都市景観条例、川崎市景観計画に示される色彩等を採用して周辺と調和した景観の形成を図る。</li> </ul> <p><b>圧迫感の変化の程度</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・計画地外周部については、道路沿いに歩道状空地を確保するとともに、計画建物の壁面位置と道路との離隔を可能な限り確保し、計画建物による圧迫感の低減に努める。</li> <li>・計画地外周部には、可能な限り緑化地を確保し、樹種、高さ等に配慮し、圧迫感の低減を図る。</li> <li>・建物形状は、巨大な壁面とならないよう意匠、デザイン等に配慮する。</li> </ul>
		建造物の影響	日照阻害

表 6-1 (6) 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
構造物の影響	テレビ電波障害	建築物の存在 (供用時)	<p>本事業では、良好な受信画質を維持し、かつ、現状を悪化させないために、次のような措置を講ずる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・計画建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ずる。</li> <li>・既設の共同受信施設に対して計画建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ずる。</li> <li>・工事中におけるテレビ受信障害に対しては、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ずる。</li> <li>・円滑な対策実施のため、問い合わせ窓口を設け、テレビ受信障害の改善方法、時期、範囲等について関係者と十分協議し、必要な対策を講ずる。</li> </ul>
	風害	建築物の存在 (供用時)	<p>本事業では、計画建物による風環境の変化が、生活環境の保全に支障を及ぼさないために、次のような措置を講ずる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・計画建物については、風の影響の低減に配慮した建物形状・配置とする。</li> <li>・計画建物による風の影響を低減するために防風対策図（618 ページ）に示した高さの防風植栽及び防風壁を設置する。</li> <li>・防風植栽については、必要に応じて支柱等を施すなどの対策を行う。</li> <li>・防風対策の効果が継続的に維持されるよう、適切に防風植栽の維持管理を行う。</li> </ul>
コミュニティ施設		人口の増加 (供用時)	<p>本事業では、人口の増加が周辺の義務教育施設や、集会施設、公園等に及ぼす影響を回避・低減及び生活環境の保全に支障を及ぼさないために、次のような措置を講ずる。</p> <p><b>義務教育施設</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業の実施にあたっては、計画戸数、供用時期等の事業計画が確定次第、速やかに川崎市に報告する。</li> <li>・入居世帯における児童・生徒の有無、学年等の属性など、児童・生徒数の増加に関連する状況について、入居開始前までに川崎市に報告するよう、住宅販売事業者に協力を求める。</li> </ul> <p><b>集会施設・公園等</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・計画建物内に設ける共用室について、入居者に対して各種集会等の積極的な利用を促す。</li> <li>・計画地内に誰でも利用できるデッキ広場を設置し、適切に維持管理を行い、利用を促進する。</li> </ul>



表 6-1 (7) 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
地域交通	交通安全、交通混雑	工事用車両の走行 (工事中)	<p>本事業では、計画地周辺道路の交通安全及び交通混雑に及ぼす影響の低減を低減するため、施工会社への指示により、次のような措置を講ずる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・工事用車両が特定の日または時間帯に集中しないよう、計画的な運行により影響の低減を図る。</li> <li>・工事用車両の運転者に対し、随時安全運転教育を実施し、交通法規を遵守することはもとより安全運転を徹底し、一般車両、歩行者及び自転車の安全を確保する。</li> <li>・工事用車両出入口は、段階的に位置が変更となるが、適宜交通整理員を配置し、歩行者等の安全確保と交通渋滞等の発生防止に努める。</li> <li>・工事用車両にはステッカー等により、他の車両との識別を図る。</li> <li>・工事中は歩行者通路を確保しながら段階的に工事を行うことにより、駅改札及び歩道等、歩行者への通行に支障がないように配慮する。</li> <li>・小学校等の登校時間帯は交差点での右折、左折時の巻き込み等に、特に注意し、安全運行に努める。</li> </ul>
		施設関連車両の走行・歩行者の往来 (供用時)	<p>本事業では、計画地周辺道路の交通安全及び交通混雑に及ぼす影響の低減及び歩行者等の安全な歩行を確保するため、次のような措置を講ずる。</p> <p><b>施設関連車両</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路上で施設関連車両（搬出入車両）が待機しないよう、十分な荷さばきスペースを確保する。</li> <li>・施設関連車両（搬出入車両）が特定の時間帯に集中することがないように、適切な運行管理を行う。</li> <li>・従業員等に対し、通勤には極力公共交通機関を利用するよう促す。</li> <li>・居住者に対し、入居時に来退場ルート等の周知を図り、自動車交通の円滑化を図る。</li> <li>・施設利用者に対し、ホームページ等で来退場ルート等の周知を図るとともに、路線バスや電車等の公共交通機関の利用を促す。</li> <li>・出庫灯及びカーブミラー等の整備により、歩道等を利用する歩行者等に自動車の出入りの注意喚起を行う。</li> <li>・駅前街区の地下駐車場は、送迎等の利用も可能であることを周知する。周知方法については、ホームページなど、今後検討する。</li> </ul> <p><b>歩行者</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・計画地の外周には歩道状空地、地下 1 階には駅前街区と北街区を結ぶ地下通路及び駅前街区 3 階と北街区 4 階をつなぐ街区間デッキを設け、安全で快適な歩行者空間を整備する。</li> <li>・出庫灯及びカーブミラー等の整備により、歩道等を利用する歩行者・自転車に自動車の出入りの注意喚起を行う。</li> </ul>



## 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、地域環境管理計画に定める環境配慮項目のうち、第4章3(1)「環境配慮項目の選定」(234ページ)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、環境配慮措置を講ずる計画である。

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	環境配慮措置の内容	
	工事中	供用時
地震時等の 災害	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>耐震性及び防火に配慮する。</li> <li>地震時等の災害時の避難経路及び避難場所を確保するよう配慮する。</li> <li>地震時等の災害時に備えて、防災物資の備蓄のため、防災倉庫を設置する。</li> <li>災害時の帰宅困難者に対し、一時受け入れ対応を行う。</li> <li>地震時等の災害時においても、最低限の施設機能が維持できるよう、非常用エレベーターや非常用発電機、非常用照明設備等の防災設備の設置を計画する。</li> <li>計画建物については、杭基礎構造とするなど、計画建物の安全性に関し、必要な措置を講じる。また、住宅棟を制振構造または免振構造とする。さらに、災害に強い施設計画に向けて、市や区とも連携体制の構築を図るとともに、公共施設としての機能も含め、災害時における業務継続性の確保に向けた自家発電装置、給水機能等の設備計画など、地域防災機能の更なる強化に努める。</li> <li>公共施設では、災害時に様々な目的に転用できるスペースや備蓄機能を確保する。</li> </ul>
生物多様性	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>植栽樹種については、計画地及び周辺に生育している潜在自然植生構成種や、野鳥や昆虫等が好む花や実をつける樹木(ヤマモモ、ネズミモチ等)などを活用し、生物多様性に配慮した緑化に努める。</li> <li>緑地の維持管理計画として、適切に剪定、施肥、病虫害防除等を行うことやかん水設備の設置などの措置を施し、樹木等の健全な育成に努める。</li> </ul>

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	環境配慮措置の内容	
	工事中	供用時
地球温暖化 対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>可能な限り最新の低燃費型建設機械及び工事用車両の選定や、使用中は無理な負荷をかけないなどの使用方法への配慮などにより、建設機械の稼働及び工事用車両の走行による温室効果ガス排出の抑制及びエネルギー使用の低減など、環境負荷の低減に努める。</li> <li>建設機械及び工事用車両は、アイドリングストップ等のエコドライブ・省エネ機械操作を徹底するため、看板等や朝礼時に周知するなど運転者への指導を実施する。</li> <li>関係法令等を遵守し、空調機などにあるフロンガスの廃棄については、「フロン類の使用の合理化及び管理の適正化に関する法律」に基づき、空气中に放出しないよう第一種フロン類回収業者へ委託するなど適正に回収・処理し、オゾン層破壊物質の排出の抑制など、環境負荷の低減に努める。</li> </ul>	—
気候変動の 影響への適応	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>暑熱対策として、多くの人が利用する場所や歩行者空間に大景木や高木を配置し、緑陰の形成による日射遮蔽及び蒸散作用による気温上昇の抑制に努める。</li> <li>緑化等の設置により可能な範囲で人工被覆率の改善に努め、気温上昇の抑制に努める。</li> <li>屋上緑化や壁面緑化を採用した、断熱効果や、断熱性能に優れた部材の採用等により、省エネルギーや冷暖房効率に配慮した構造とし、人工排熱を抑制する。</li> <li>共用部分の照明、給湯等の設備機器は、可能な限りエネルギー消費量の少ない機種を導入する。</li> <li>通路の舗装等人工被覆の改善により、地表面の温度上昇の抑制に努める。</li> <li>広域的な治水対策を勘案し、「雨水流出抑制施設技術指針（川崎市）」に基づく雨水貯留槽の設置や、可能な範囲で緑化地等を増やす計画とすることで、雨水を浸透させ、治水・水害対策に努める。</li> </ul>
資源	<ul style="list-style-type: none"> <li>循環型社会の形成に貢献するため、建設資材は、高炉セメント生コン、電炉鋼材（鉄筋）等、再生品や再利用が可能な材料の使用の推進に努める。</li> <li>建設資材は、プレキャストコンクリートの採用やシステム型枠の使用により、型枠の低減及び再利用に努める。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>循環型社会の形成に貢献するため、計画建物の長寿命化、リニューアルしやすい構造の採用や、ごみの分別排出の徹底によるリサイクルの推進などに努める。</li> <li>外壁塗装は、アクリルゴム系やアクリル樹脂系等、高耐久性性能を有するものを使用する。</li> <li>高耐久ステンレス共用給水配管システム等を採用する。</li> </ul>

## 第8章 環境影響の総合的な評価





## 第8章 環境影響の総合的な評価

計画地は川崎市宮前区の中央南部に位置し、東急田園都市線鷺沼駅の正面口に接している。計画地内は、商業施設、業務施設、交通広場、駐車場及び道路等が存在している。

計画地周辺地域には、計画地北東側は鉄道用地、集合住宅が分布しており、計画地南側から西側の道路（市道鷺沼 36 号線、市道鷺沼線）沿道は集合住宅、商業施設が分布し、その背後には集合住宅が分布している。計画地北西側は、鉄道用地を挟んで商業施設、併用集合住宅が集中し、その周囲には集合住宅が分布している。

計画地周辺地域の主な幹線道路は、計画地西側約 800m に東名高速道路、南側約 400m に国道 246 号（厚木街道）、北東側約 800m に市道尻手黒川線が通っている。また、計画地付近の主な道路は、東急田園都市線を横断する形で市道久末鷺沼線が、並行する形で市道鷺沼線、市道鷺沼 36 号線が通っている。また、計画地周辺地域の主要な鉄道は、計画地北西側に東急田園都市線が通っている。

本事業は、「川崎市総合計画」（平成 28 年 3 月）において、地域生活拠点として、「鷺沼駅周辺を中心に商業、都市型住宅、文化・交流など多様な都市機能の集積及び交通結節機能の強化に向けた取組を推進する」地区として、まちづくりを推進する地区に位置づけられている。また、「川崎都市計画都市再開発の方針」（平成 29 年 3 月）において、本地区は、都市拠点の整備が期待されるなか、特に一体的かつ総合的に市街地の再開発を促進すべき地区（2号再開発促進地区）として位置づけられている。

これらの方針等に基づき、市街地再開発事業により、交通広場の拡充による交通結節機能の強化や多様な都市機能が立体的に複合した市街地の整備を図り、商業施設、業務施設、公共施設、集合住宅及び交通広場を整備することを目的とする。

上記のような立地特性をもった計画地において、本事業を実施することにより、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、圧迫感、日照障害、テレビ受信障害、風害、コミュニティ施設、交通安全、交通混雑の環境影響評価項目については、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ずることにより、その影響を低減し、環境保全目標を概ね満足することができると考える。一方、緑の質及び緑の量については、本事業の実施により緑の回復・育成が図られ、現況よりも質・量ともに向上すると考える。予測結果のうち、騒音については、工事中における工事用車両の走行及び供用時の施設関連車両の走行により、一部の予測地点において環境保全目標を上回ると予測したが、これは工事中及び供用時交通量による騒音レベルが既に環境保全目標を上回る、もしくは環境保全目標と同値となっており、工事中においては、工事用車両が特定の日や時間帯に集中しないよう計画的な運行管理の徹底すること、供用時においては、施設関連車両（搬出入車両）に対し、急発進、急加速を行わないなど、エコドライブの実施を促すなどの対策を講ずる。

また、事業実施にあたっては、環境影響評価項目以外にも、地震時等の災害並びに生物多様性、地球温暖化対策、気候変動の影響への適応、資源の項目に対して、環境への影響を実行可能な範囲で低減するために、環境配慮措置を講ずる計画である。

以上のことから、本事業は、表 8-1 (1)~(9)に示す環境影響評価項目の評価結果及び環境配慮項目に関する措置の内容から判断して、環境への影響に対し、実行可能な範囲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	<p>本事業の実施にあたっては、温室効果ガスの排出量の削減対策を講じる計画であり、本事業の温室効果ガス排出量は、約 5,623.6t-CO<sub>2</sub>/年、標準的な温室効果ガスの排出量は、約 6,281.1t-CO<sub>2</sub>/年、温室効果ガスの排出削減量は、約 657.5t-CO<sub>2</sub>/年であり、標準的な温室効果ガスの排出量と比較すると、その削減の程度は約 10.5%と予測する。</p> <p>本事業では、計画建物については断熱性能に優れた部材の採用や冷房効率に配慮した構造を検討するとともに、冷暖房施設及び給湯の設備機器等は極力最新の省エネルギー型の設備を選定するなど、環境保全のための措置を講ずる。</p> <p>以上のことから、温室効果ガスの排出量抑制が図られるものと評価する。</p>
大気	大気質	<p><b>建設機械の稼働</b></p> <p>建設機械の稼働に伴う長期予測濃度の最大値は、二酸化窒素（日平均値の年間 98%値）が 0.043ppm で、環境保全目標（0.06ppm 以下）を満足し、浮遊粒子状物質（日平均値の年間 2%除外値）が 0.043mg/m<sup>3</sup> で、環境保全目標（0.10mg/m<sup>3</sup>以下）を満足すると予測する。</p> <p>また、短期予測濃度の最大値は、二酸化窒素（1 時間値）が 0.1996ppm で、環境保全目標（0.2ppm 以下）を満足し、浮遊粒子状物質（1 時間値）が 0.0771mg/m<sup>3</sup> で、環境保全目標（0.20mg/m<sup>3</sup>以下）を満足すると予測する。</p> <p>工事の実施にあたっては、施工計画を十分に検討し、集中稼働を回避するなどの環境保全のための措置を講ずる。</p> <p>以上のことから、計画地周辺環境に著しい影響を及ぼすことはないとは評価する。</p> <p><b>工事用車両の走行</b></p> <p>工事用車両の走行に伴う長期予測濃度の最大値は、二酸化窒素（日平均値の年間 98%値）が 0.039ppm で、環境保全目標（0.06ppm 以下）を満足し、浮遊粒子状物質（日平均値の年間 2%除外値）が 0.039mg/m<sup>3</sup> で、環境保全目標（0.10mg/m<sup>3</sup>以下）を満足すると予測する。</p> <p>工事の実施にあたっては、工事用車両が特定の日または時間帯に集中しないよう、計画的な運行管理を徹底するなどの環境保全のための措置を講ずる。</p> <p>以上のことから、道路沿道の大気質に著しい影響を及ぼすことはないとは評価する。</p> <p><b>施設関連車両の走行</b></p> <p>施設関連車両の走行に伴う長期予測濃度の最大値は、二酸化窒素（日平均値の年間 98%値）が 0.038ppm で、環境保全目標（0.06ppm 以下）を満足し、浮遊粒子状物質（日平均値の年間 2%除外値）が 0.039mg/m<sup>3</sup> で、環境保全目標（0.10mg/m<sup>3</sup>以下）を満足すると予測する。</p> <p>本事業の実施にあたっては、施設関連車両（搬出入車両）に対し、急発進、急加速を行わないなど、エコドライブの実施を促すなどの環境保全のための措置を講ずる。</p> <p>以上のことから、道路沿道の大気質に著しい影響を及ぼすことはないとは評価する。</p> <p><b>駐車場の利用</b></p> <p>駐車場の利用に伴う長期予測濃度の最大値は、二酸化窒素（日平均値の年間 98%値）が 0.037ppm で、環境保全目標（0.06ppm 以下）を満足し、浮遊粒子状物質（日平均値の年間 2%除外値）が 0.039mg/m<sup>3</sup> で、環境保全目標（0.10mg/m<sup>3</sup>以下）を満足すると予測する。</p> <p>本事業の実施にあたっては、換気設備が正常に稼働するよう、定期的な点検を行うなどの環境保全のための措置を講ずる。</p> <p>以上のことから、計画地周辺環境に著しい影響を及ぼすことはないとは評価する。</p> <p><b>冷暖房施設等の稼働</b></p> <p>冷暖房施設の稼働に伴う二酸化窒素（日平均値の年間 98%値）の長期予測濃度の最大値は、地上 1.5m において 0.038ppm、4F 高さ（地上 10.5m）において 0.045ppm で、環境保全目標（0.06ppm 以下）を満足すると予測する。短期予測濃度の最大値は、地上 1.5m において一般的な気象条件が 0.023ppm、ダウンウォッシュ時が 0.012ppm、ダウンドラフト時が 0.036ppm、各階高さにおいて一般的な気象条件（5F 高さ：地上 13.5m）が 0.137ppm、ダウンウォッシュ時（3F 高さ：地上 7.5m）が 0.080ppm、ダウンドラフト時（2F 高さ：地上 4.5m）が 0.036ppm で、環境保全目標（0.2ppm 以下）を満足すると予測する。</p> <p>本事業の実施にあたっては、「環境への負荷の低減に関する指針」（川崎市）に示されている、燃料として都市ガスを使用し、熱効率の高い機器（低 NO<sub>x</sub> 型）を選定するなどの環境保全のための措置を講ずる。</p> <p>以上のことから、計画地周辺環境に著しい影響を及ぼすことはないとは評価する。</p>

表 8-1 (2) 環境影響評価の結果

環境影響 評価項目	環境影響評価の結果
騒音・振動・低周波音	<p><b>建設機械の稼働</b>            建設機械の稼働に伴う騒音レベルの最大値は、工事開始後 98 ヶ月目（北街区夜間工事）の計画地北側境界付近において 79dB となり、環境保全目標（85dB 以下）を満足すると予測する。            工事の実施にあたっては、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ずる。            以上のことから、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。</p> <p><b>工事用車両の走行</b>            昼間における工事中交通量による等価騒音レベル（工事開始後 19～21 ヶ月目）は 60～66dB の範囲となり、増加分は 0.1～1.7dB と予測する。なお、工事用車両による増加分の最大は、No.8 地点の東側で 1.7dB と予測する。            No.1、4 地点の両側及び No.7 地点の東側で環境保全目標（昼間：60dB または 65dB 以下）を上回るが、将来基礎交通量による騒音レベルが既に環境保全目標を上回っているか、同値であり、環境保全目標を上回る地点における工事用車両の走行による増加分は 0.1～0.7dB と予測する。            夜間における工事中交通量による等価騒音レベル（工事開始後 63 ヶ月目）は 55～61dB の範囲となり、増加分は 0.1～0.4dB と予測する。なお、工事用車両による増加分の最大は、No.8 地点の東側で 0.4dB と予測する。            No.4 地点の西側及び No.7 地点の両側で環境保全目標（夜間：60dB 以下）を上回るが、将来基礎交通量（駅前街区施設関連車両を含む）による騒音レベルが既に環境保全目標を上回っているか、同値であり、環境保全目標を上回る地点における工事用車両の走行による増加分は 0.1dB と予測する。            工事の実施にあたっては、工事用車両が特定の日や時間帯に集中し、路上に待機することがないように、計画的な運行管理を徹底するなどの環境保全のための措置を講ずる。            以上のことから、沿道の生活環境の保全に支障はないものと評価する。</p> <p><b>施設関連車両の走行</b>            平日の昼間における供用時交通量による等価騒音レベルは 60～67dB となり、増加分は 0.1～1.4dB と予測する。なお、施設関連車両による増加分の最大は、No.8 地点東側で 1.4dB と予測する。            また、昼間は No.1、2、3、4、6、9 地点の両側及び No.7 地点の東側で環境保全目標（昼間：60dB または 65dB 以下）を上回るが、将来基礎交通量による騒音レベルが既に環境保全目標を上回っているか、同値であり、環境保全目標を上回る地点における施設関連車両の走行による増加分は 0.1～0.5dB と予測する。            平日の夜間における供用時交通量による等価騒音レベルは 55～62dB となり、増加分は 0.0～1.2dB と予測する。なお、施設関連車両による増加分の最大は、No.8 地点東側で 1.2dB と予測する。            また、夜間は No.1、2、3、6、7、9 地点の両側及び No.4 地点の西側で環境保全目標（夜間：55dB または 60dB 以下）を上回るが、将来基礎交通量による騒音レベルが既に環境保全目標を上回っているか、同値であり、環境保全目標を上回る地点における施設関連車両の走行による増加分は 0.0～0.3dB と予測する。            休日の昼間における供用時交通量による等価騒音レベルは 59～66dB となり、増加分は 0.2～1.4dB と予測する。なお、施設関連車両による増加分の最大は、No.8 地点東側で 1.4dB と予測する。            また、昼間は No.1、2、3、6、9 地点の両側及び No.4 地点の西側で環境保全目標（昼間：60dB または 65dB 以下）を上回るが、将来基礎交通量による騒音レベルが既に環境保全目標を上回っているか、同値であり、環境保全目標を上回る地点における施設関連車両の走行による増加分は 0.2～0.8dB と予測する。            休日の夜間における供用時交通量による等価騒音レベルは 53～61dB となり、増加分は 0.0～0.9dB と予測する。なお、施設関連車両による増加分の最大は、No.8 地点東側で 0.9dB と予測する。            また、夜間は No.1、2、3、6、9 地点の両側で環境保全目標（夜間：55dB）を上回るが、将来基礎交通量による騒音レベルが既に環境保全目標を上回っているか、同値であり、環境保全目標を上回る地点における施設関連車両の走行による増加分は 0.0～0.4dB と予測する。            施設の供用にあたっては、施設関連車両（搬出入車両）に対し、急発進、急加速を行わないなど、エコドライブの実施を促すなどの環境保全のための措置を講ずる。            以上のことから、沿道の生活環境の保全に支障はないものと評価する。</p>

表 8-1 (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	騒音	<p><b>冷暖房施設の稼働</b></p> <p>冷暖房施設等の稼働に伴う計画地境界付近における最大値は昼間及び夜間ともに計画地東側境界付近に出現し、昼間は 44dB、夜間は 40dB となり、環境保全目標（昼間：60dB 以下、夜間：50dB 以下）を満足すると予測する。</p> <p>冷暖房施設等の稼働にあたっては、施設等の整備・点検を徹底するなどの環境保全のための措置を講ずる。</p> <p>以上のことから、計画地周辺地域の生活環境の保全に支障はないものと評価する。</p>
	振動	<p><b>建設機械の稼働</b></p> <p>建設機械の稼働に伴う振動レベルの最大値は、63、67～69 ヶ月（北街区建設工事）の計画地東側敷地境界付近において 65dB となり、環境保全目標（75dB 以下）を満足すると予測する。</p> <p>工事の実施にあたっては、可能な限り低振動工法を検討し、採用するなどの環境保全のための措置を講ずる。</p> <p>以上のことから、計画地周辺地域の生活環境の保全に支障はないものと評価する。</p> <p><b>工事中車両の走行</b></p> <p>昼間における工事中交通量による振動レベル（工事開始後 19～21 ヶ月目）は 40～51dB となり、環境保全目標（昼間：65dB または 70dB 以下）を満足すると予測する。</p> <p>夜間における工事中交通量による振動レベル（No.1、5' 地点：工事開始後 48 ヶ月目、No.4、7、8 地点：工事開始後 63 ヶ月目）は 39～50dB となり、環境保全目標（夜間：60dB または 65dB 以下）を満足すると予測する。</p> <p>工事の実施にあたっては、工事中車両が特定の日または時間帯に集中し、路上に待機することがないように、計画的な運行管理を徹底するなどの環境保全のための措置を講ずる。</p> <p>以上のことから、沿道の生活環境の保全に支障はないものと評価する。</p> <p><b>施設関連車両の走行</b></p> <p>平日の昼間における供用時交通量による振動レベルは、40～50dB となり、環境保全目標（昼間：65dB または 70dB 以下、夜間：60dB または 65dB 以下）を満足すると予測する。また、将来基礎交通量に対する施設関連交通量の振動レベルの増加量の最大は、No.8 地点東側で 3.2dB と予測する。</p> <p>平日の夜間における供用時交通量による振動レベルは、39～50dB となり、環境保全目標（昼間：65dB または 70dB 以下、夜間：60dB または 65dB 以下）を満足すると予測する。また、将来基礎交通量に対する施設関連交通量の振動レベルの増加量の最大は、No.8 地点東側で 1.3dB と予測する。</p> <p>休日の昼間における供用時交通量による振動レベルは、37～48dB となり、環境保全目標（昼間：65dB または 70dB 以下、夜間：60dB または 65dB 以下）を満足すると予測する。また、将来基礎交通量に対する施設関連交通量の振動レベルの増加量の最大は、No.8 地点東側で 2.7dB と予測する。</p> <p>休日の夜間における供用時交通量による振動レベルは、36～46dB となり、環境保全目標（昼間：65dB または 70dB 以下、夜間：60dB または 65dB 以下）を満足すると予測する。また、将来基礎交通量に対する施設関連交通量の振動レベルの増加量の最大は、No.8 地点東側で 2.3dB と予測する。</p> <p>施設の供用にあたっては、施設関連車両（搬出入車両）に対し、急発進、急加速を行わないなど、エコドライブの実施を促すなどの環境保全のための措置を講ずる。</p> <p>以上のことから、沿道の生活環境の保全に支障はないものと評価する。</p>
廃棄物等	一般廃棄物	<p><b>住宅から発生する一般廃棄物</b></p> <p>供用時に住宅から発生する一般廃棄物の種類と排出量は、駅前街区については、普通ごみが約 1,064kg/日、ミックスペーパーが約 24kg/日、プラスチック製容器包装が約 33kg/日、空き缶が約 27kg/日、ペットボトルが約 12kg/日、空きびんが約 32kg/日、古紙類が約 139kg/日であり、合計が約 1,331kg/日と予測する。北街区については、普通ごみが約 364kg/日、ミックスペーパーが約 8kg/日、プラスチック製容器包装が約 11kg/日、空き缶が約 9kg/日、ペットボトルが約 4kg/日、空きびんが約 11kg/日、古紙類が約 48kg/日であり、合計が約 455kg/日と予測する。</p> <p>計画地全体では、普通ごみが約 1,428kg/日、ミックスペーパーが約 32kg/日、プラスチック製容器包装が約 44kg/日、空き缶が約 36kg/日、ペットボトルが約 16kg/日、空きびんが約 43kg/日、古紙類が約 187kg/日であり、合計が約 1,786kg/日と予測する。</p>

表 8-1 (4) 環境影響評価の結果

環境影響評価項目	環境影響評価の結果
<p>一般廃棄物(つづき)</p> <p>廃棄物等</p>	<p>処理・処分については、法令に基づく適切な規模の普通ごみ、資源物及び粗大ごみの廃棄物保管施設を設け、ミックスペーパー、プラスチック製容器包装、空き缶、ペットボトル、空きびん等の分別に対応できるよう配慮する。これらの廃棄物保管施設に種類ごとに分別された一般廃棄物は、川崎市等により適正に収集、運搬、処分されると予測する。</p> <p>本事業の実施にあたっては、居住者に対して、掲示板、貼り紙、回覧板等によりごみの発生抑制、分別・保管及び再資源化の推進を促すよう、管理組合に要請するなどの環境保全のための措置を講ずる。</p> <p>以上のことから、資源の循環が図られるとともに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。</p> <p><b>事業活動に伴い発生する一般廃棄物</b></p> <p>事業活動に伴い発生する一般廃棄物の種類及び発生量は、商業施設（駅前街区）については、紙製廃棄物等が約 483t/年、生ごみ等が約 421t/年、その他可燃性廃棄物等が約 254t/年、合計約 1,158t/年と予測する。</p> <p>業務施設（駅前街区）については、紙くずが約 11t/年、厨芥が約 0.8t/年、繊維くずが約 0.1t/年、その他が約 0.1t/年、合計約 12t/年と予測する。</p> <p>また、公共施設については、駅前街区の一般廃棄物が約 2.4t/年、古紙が約 14.9t/年、合計約 17.3t/年、北街区の一般廃棄物が約 7.4t/年、古紙が約 17.2t/年、合計約 24.5t/年、計画地全体の一般廃棄物は約 9.8t/年、古紙が約 32.1t/年、合計約 41.8t/年と予測する。</p> <p>処理・処分については、駅前街区及び北街区に適切な規模の廃棄物保管施設を整備し、個々の事業者等の責任により分別の徹底を図るとともに、再資源化が可能な廃棄物は可能な限り再資源化業者に委託するように促す計画である。また、個々の事業者等の責任により川崎市の許可を受けた一般廃棄物処理業者等に委託する計画であることから、適正に収集、運搬、処理・処分、再資源化が実施されると予測する。</p> <p>本事業の実施にあたっては、事業者として、商業施設事業者、業務施設事業者、公共施設に対し、ごみ分別の徹底及び再資源化が可能な廃棄物の再資源化業者への委託などの廃棄物の適正処理、再資源化等の基本方針を示すとともに、その促進について要請するなどの環境保全のための措置を講ずる。</p> <p>以上のことから、資源の循環が図られるとともに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。</p>
<p>産業廃棄物</p>	<p><b>工事の影響</b></p> <p>解体工事（建築物）に伴い発生する産業廃棄物発生量は 60,080t 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、55,320t と予測する。また、資源化量は 59,175t と予測する。</p> <p>解体工事（道路）に伴い発生する産業廃棄物発生量は 4,006t であり、このうち最も発生量が多いものはアスファルト・コンクリートがらで 3,038t と予測する。また、資源化量は 3,927 t と予測する。</p> <p>建設工事（道路工事）に伴い発生する産業廃棄物発生量は 334t であり、混合廃棄物が発生すると予測する。また、資源化量は 291t と予測する。</p> <p>建設工事（建築工事）に伴い発生する産業廃棄物発生量は 4,419t であり、このうち最も発生量が多いものは、混合廃棄物で、2,439t と予測する。また、資源化量は 3,933t と予測する。</p> <p>建設汚泥の発生量は、32,771 m<sup>3</sup>であり、資源化量は 22,284 m<sup>3</sup>と予測する。</p> <p>工事中に発生する産業廃棄物は、敷地内での分別徹底を図り、可能な限り資源化を図るとともに、許可を受けた産業廃棄物処理業者に委託することから、適正に分別排出、処理・処分、資源化が実施されると予測する。</p> <p>工事の実施にあたっては、資源化率の目標を設定し、敷地内での分別の徹底を図る。また、既存建築物の解体工事にあたり、石綿の使用の有無について事前調査を行い、石綿含有建材等の使用が確認された場合は、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」、「大気汚染防止法」、「石綿含有廃棄物等処理マニュアル」（環境省）、「川崎市公害防止等生活環境の保全に関する条例」等に基づき、飛散・流出等のないよう適正に処理を行うとともに、産業廃棄物の許可を受けた処理業者により適正に処理・処分を行うなどの環境保全のための措置を講ずる。</p> <p>以上のことから、資源の循環が図られるとともに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。</p>

表 8-1 (5) 環境影響評価の結果

環境影響評価項目	環境影響評価の結果
廃棄物等	<p><b>施設の供用</b></p> <p>供用時に商業施設（駅前街区）から発生する産業廃棄物の発生量は、金属製廃棄物等は約 23t/年、ガラス製廃棄物等は約 18t/年、プラスチック製廃棄物等は約 51t/年、廃油は約 16 t/年、合計約 109t/年と予測する。</p> <p>供用時に業務施設（駅前街区）から発生する産業廃棄物の発生量は、廃プラスチックは約 1.3t/年、ゴムくずは約 0.07t/年、ガラスくず・陶磁器くずは約 0.6t/年、金属くずは約 1.4t/年、その他の不燃物は約 0.1t/年、合計約 3.4t/年と予測する。</p> <p>また、供用時に公共施設から発生する産業廃棄物の発生量は、駅前街区では廃プラスチック類が約 0.02t/年、粗大ごみが約 0.3t/年、合計約 0.3t/年、北街区では廃プラスチック類が約 0.9t/年、粗大ごみが約 0.3t/年、合計約 1.2t/年、公共施設全体では廃プラスチック類が約 0.9t/年、粗大ごみが約 0.6t/年、合計約 1.5t/年と予測する。</p> <p>処理・処分については、適切な規模の分別集積所を整備し、分別の徹底を図るとともに、再資源化が可能な廃棄物は可能な限り再資源化業者に委託するように促す計画である。また、許可を受けた産業廃棄物処理業者に委託することから、適正に収集、運搬、処分、再資源化が実施されると予測する。</p> <p>以上のことから、資源の循環が図られるとともに計画地周辺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>本事業の実施に伴う建設発生土の発生量は約 220,500 m<sup>3</sup>と予測する。</p> <p>建設発生土の処理・処分については、計画地内での再利用が困難な場合には、他の建設工事現場等で可能な限り再利用に努め、工事間での再利用ができないものについては「神奈川県土砂の適正処理に関する条例」等に基づき、許可を得た処分地にて適正に処理されると予測する。</p> <p>工事の実施にあたっては、工事に伴う建設発生土については、搬出時に飛散・流出等が生じないように、必要に応じて出入口でのタイヤ洗浄を行い、荷台にシートカバー等を使用する等の環境保全のための措置を講ずる。</p> <p>以上のことから、資源の循環が図られるとともに計画地周辺地域の生活環境の保全に支障はないものと評価する。</p>
緑	<p><b>主要な植栽予定樹種の環境適合性</b></p> <p>本事業における主要な植栽予定樹種は、樹木活力度調査結果が A（良好、正常なもの）及び B（普通、正常に近いもの）に該当する種や、潜在自然植生の構成種、「川崎市緑化指針」の緑化樹木に該当する種であること、壁面緑化に使用する樹種は、過去の壁面緑化植栽事例等を踏まえ、環境適合性に配慮して選定していることから、計画地の環境特性に適合するものと予測する。</p> <p>本事業の実施にあたっては、屋上緑化、壁面緑化、接道部緑化及び生け垣植栽を適切に配置し、日常的に人々の目に触れる場所では、在来種の花木等で積極的な緑化を行うなどの環境保全のための措置を講じる。</p> <p>以上のことから、緑の適切な回復育成が図られるものと評価する。</p> <p><b>植栽基盤の整備の適否及び必要な土壌量</b></p> <p>植栽土壌の調査結果によると、計画地の土壌は土壌硬度が高く、通気性・透水性が低いため、根の生育不良や排水不良を引き起こす可能性があり、また、土壌中の養分が不足している可能性があることから、新たに植栽を行う基盤としては不適である。しかしながら、地上部の植栽部分は、いずれも建設工事の土工事に伴う掘削後の埋め戻しは行わず、全量、客土による埋め戻しを計画している。よって、植栽基盤として適した土壌となるものと予測する。植栽基盤の必要土壌量は、地上部については合計約 974 m<sup>3</sup>と予測する。屋上部については合計約 518 m<sup>3</sup>と予測する。</p> <p>本事業の実施にあたっては、植栽地には適切な施肥を行うとともに、屋上緑化及び壁面緑化については、かん水設備等を設けるなどの措置を施し、植栽の良好な維持管理を行うなどの環境保全のための措置を講ずる。</p> <p>以上のことから、緑の適切な回復育成が図られるものと評価する。</p> <p><b>緑の量</b></p> <p>本事業における緑被率（計画地面積に占める緑被面積（緑化面積）の割合）は、計画地全体で約 15.23%（約 3,432 m<sup>2</sup>）であり、目標値である計画地全体の「15.0%以上」を満足すると予測する。また、街区ごとの緑化面積率（敷地面積に対する緑化面積の割合）は、駅前街区で約 23.26%（約 2,599 m<sup>2</sup>）、北街区で約 22.63%（約 833 m<sup>2</sup>）であり、参考とした敷地面積の「10%以上」を満足すると予測する。緑化計画における植栽本数は、高木及び中木を低木に換算することによって、緑の量的水準（標準植栽本数）を満足すると予測する。</p>

表 8-1 (6) 環境影響評価の結果

環境影響評価項目		環境影響評価の結果
緑	緑の量 (つづき)	<p>本事業においては、緑の構成を考慮し、大景木・高木・中木・低木・地被類を適切に組み合わせるとともに、屋上緑化、壁面緑化、接道部緑化及び生け垣植栽を配置し、一部の既存樹木とともに多様な緑を創出するなどの環境保全のための措置を講ずる。</p> <p>以上のことから、緑の現状を活かし、かつ、回復育成が図られるものと評価する。</p>
景観	景観、圧迫感	<p><b>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</b></p> <p>計画地及び計画地周辺地域は、低層～高層集合住宅、業務施設、商業施設、運輸施設、鷺沼橋、道路等が主要な景観構成要素となっている。また、地域景観の特性としては、計画地は北西側に東急田園都市線の線路や鷺沼駅が接しており、北側に業務施設、東側に商業施設が存在し、計画地周辺地域は、低層、中高層集合住宅や商業施設等が混在した市街地景観が形成されている。</p> <p>こうした地域景観の特性のもと、駅前街区 37 階、北街区 20 階建ての計画建物が新たに出現するが、計画地周辺に分布している中高層集合住宅等と同様な景観構成要素が加わり、低層～高層集合住宅、業務施設、商業施設、運輸施設、鷺沼橋、道路等といった主要な景観構成要素の改変はなく、地域景観と一体となった市街地景観が形成されることから、地域景観の特性の変化の程度は小さいと予測する。</p> <p>本事業の実施にあたっては、計画地外周部などについて、可能な限り緑化地を確保し、接道部緑化、生け垣緑化、大景木植栽等により、緑のある街並み景観の形成を図る。また、計画建物の壁面の色は川崎市都市景観条例、川崎市景観計画等に示される色彩を採用して周辺と調和した景観の形成を図るなど、環境保全のための措置を講ずる。</p> <p>以上のことから、周辺環境と調和が保たれるものと評価する。</p> <p><b>代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度</b></p> <p>本事業の実施により、近景域からの眺望については、緑化地を設けることにより、周辺建物と一体感を持った新たな市街地景観が形成されると予測する。</p> <p>中景域からの眺望については、計画建物が出現し、眺望の状況は変化するが、鷺沼駅前地区を象徴するランドマークとなり、周辺建物と一体感を持った新たな市街地景観が形成されると予測する。</p> <p>本事業の実施にあたっては、計画建物の壁面の色は川崎市都市景観条例、川崎市景観計画に示される色彩等を採用して周辺と調和した景観の形成を図るなど、環境保全のための措置を講ずる。</p> <p>以上のことから、周辺環境と調和が保たれるものと評価する。</p> <p><b>圧迫感の変化の程度</b></p> <p>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物が出現することにより、地点 A では変化量 8.9%、地点 B では変化量 20.1%、地点 C では変化量 2.8%、地点 D では変化量 20.2%と全ての地点で増加と予測した。いずれも供用時の形態率は増加し、圧迫感を感じやすくなると予測する。</p> <p>本事業の実施にあたっては、可能な限り緑化地を確保し、圧迫感の低減を図るなど、環境保全のための措置を講ずる。</p> <p>以上のことから、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。</p>
構造物の影響	日照障害	<p>冬至日の計画建物の日影による影響を受ける既存建物は 353 棟あり、その内訳は、1 時間未満 293 棟、1 時間以上～2 時間未満 40 棟、2 時間以上～3 時間未満 13 棟、3 時間以上～4 時間未満 3 棟、4 時間以上～5 時間未満 0 棟、5 時間以上～6 時間未満 3 棟、6 時間以上～7 時間未満 1 棟、7 時間以上～8 時間未満 0 棟、と予測する。</p> <p>冬至日の計画建物の日影による影響を受ける川崎市の日影規制日照障害を特に配慮すべき施設等の日影の程度は、まなびの森保育園鷺沼に 1 時間未満、フロントウんさぎぬま、さぎ沼なごみ保育園、ピュアリー鷺沼保育園に 1 時間以上～2 時間未満、地域子育て支援センターページブルに 2 時間以上～3 時間未満、鷺沼行政サービスコーナーに 3 時間以上～4 時間未満の影響があると予測する。</p> <p>なお、関係法令に基づく日影規制の測定水平面における日影（冬至日の平均地盤面+4m）は、北街区については、建築基準法第 56 条の 2 第 1 項ただし書きの規定に基づく許可を取得することを想定している。駅前街区については、「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する。</p> <p>本事業の実施にあたっては、日影の影響に配慮して、駅前街区の計画建物は、日影の影響に配慮して高層棟の東西幅をできるだけ抑えた形状とするなど環境保全のための措置を講ずる。</p> <p>以上のことから、計画地周辺地域の住環境に著しい影響を与えることはないものと評価する。</p>

表 8-1 (7) 環境影響評価の結果

環境影響評価項目	環境影響評価の結果
テレビ受信障害	<p>地上デジタル放送の遮へい障害は、東京スカイツリー局の遮へい障害は、計画地の南西方向に、広域局が最大距離約 210m、最大幅約 70m の範囲、県域局が最大距離約 710m、最大幅約 140m の範囲と予測する。横浜局の県域局の遮へい障害は、計画地の北西方向に最大距離約 310m、最大幅約 90m の範囲と予測する。計画建物による反射障害は、予測計算の結果から生じないと予測する。また、遮へい障害予測範囲内の建物棟数は、東京スカイツリー局の広域局が 45 棟、県域局が 170 棟、横浜局が 23 棟である。遮へい障害予測範囲内の建物棟数のうち、共同受信施設の設置建物及びケーブルテレビ加入者建物には遮へい障害は発生しない。よって、遮へい障害の影響を受ける可能性があるアンテナ受信建物は、東京スカイツリー局の広域局が 6 棟、県域局が 14 棟、横浜局の県域局が 2 棟と予測する。</p> <p>衛星放送の遮へい障害は、計画地から北東方向に、BS・CS 放送 (CS110) が最大距離約 95m、最大幅約 75m の範囲、スカパーフェク TV (JCSAT-3A) が最大距離約 60m、最大幅約 90m の範囲、スカパーフェク TV (JCSAT-4B) が最大距離約 70m、最大幅約 75m の範囲と予測する。</p> <p>また、遮へい障害の影響を受ける可能性がある建物棟数は BS・CS 放送 (CS110) が 5 棟、スカパーフェク TV (JCSAT-3A) が 4 棟、スカパーフェク TV (JCSAT-4B) が 5 棟と予測する。</p> <p>本事業の実施にあたっては、計画建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ずるなどの環境保全のための措置を講ずる。</p> <p>以上のことから、良好な受像画質が維持され、かつ、現状を悪化させることはないものと評価する。</p>
構造物の影響	<p>計画地周辺の主な風向である北の風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、市道久末鷺沼線、市道鷺沼 36 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する。</p> <p>建設前の風環境評価は、計画地周辺の No.30、62 の 2 地点はランク 2 であり、それ以外の地点ではランク 1 であった。</p> <p>建設後の風環境評価は、計画地周辺の No.15、30、31、42、62 の 5 地点はランク 2 (No.30、62 は建設前もランク 2) であり、それ以外の点ではランク 1 であった。計画地内は、No.65、74 の 2 地点はランク 3 (ランク 1→3) であり、No.48、50、51、57、59、60、66、68、75 の 9 地点はランク 2 (ランク 1→2) であった。また、建築敷地内は駅前街区 1 階の No.90、及び北街区 4 階の No.95 の 2 地点がランク 2 (ランク 1→2) であり、それ以外はランク 1 であった。</p> <p>対策後の風環境評価は、計画地周辺では対策により、No.15 はランク 2 からランク 1 へ改善された。また、No. 30、31、42、62 の 4 地点はランク 2 (No.30、62 は建設前もランク 2) のままであり、それ以外の地点はランク 1 であった。計画地内は対策により、ランク 3 の 2 地点全てがランク 2 へ改善された。ランク 2 の 9 地点のうち、No.66 がランク 1 へ改善され、それ以外の地点はランク 2 のままであった。それ以外の地点はランク 1 であった。また、建築敷地内は駅前街区 1 階の No.90 はランク 2 のままであり、北街区 4 階の No.95 はランク 2 からランク 1 へ改善された。それ以外の地点はランク 1 であった。防風対策により風環境の改善がみられる地点があると予測する。</p> <p>特に配慮すべき周辺の施設の風環境の影響については、No.b～i の周辺測定地点は建設前、建設後、対策後の全てにおいてランク 1 であり、No.a の周辺測定地点である No.30 はランク 2 のままであるため、概ね変化はないと予測する。また、No.31 は建設前ランク 1 が建設後、対策後はランク 2 となるが、住宅街の風環境評価尺度であるランク 2 であるため、影響は軽微であると予測する。</p> <p>本事業の実施にあたっては、防風対策の効果が継続的に維持されるよう、適切に防風植栽の維持管理を行うなどの環境保全の措置を講ずる。</p> <p>以上のことから、総合的には計画地周辺地域の生活環境の保全に著しい支障はないものと評価する。</p>



表 8-1 (8) 環境影響評価の結果

環境影響 評価項目	環境影響評価の結果
コミュニティ施設	<p><b>義務教育施設</b></p> <p>駅前街区の予測時期（令和 11 年度）には、鷺沼小学校においては、川崎市教育委員会「将来推計数データ」による将来予測値児童数 987 人から 78 人増加し、児童数は 1,065 人、学級数は 34 学級となり、この学級数は、現有の普通教室数 30 教室に対して 4 教室分の対応が必要であると予測する。</p> <p>なお、川崎市教育委員会「将来推計数データ」でも令和 11 年度の鷺沼小学校の学級数は 32 教室となり、本事業を行わない場合でも 2 教室分の対応が必要であると予測している。</p> <p>有馬中学校においては川崎市教育委員会「将来推計数データ」による将来予測値生徒数 923 人から 39 人増加し、生徒数は 962 人、学級数は 25 学級となり、現有の普通教室数は 27 教室であるので、対応が必要ないと予測する。</p> <p>北街区の予測時期（令和 14 年度）には、土橋小学校においては、川崎市教育委員会「将来推計数データ」による将来予測値児童数 923 人から 30 人増加し、児童数は 953 人、学級数は 29 学級となり、この学級数は、現有の普通教室数 29 教室であるので、対応が必要ないと予測する。</p> <p>宮前平中学校においては、川崎市教育委員会「将来推計数データ」による将来予測値生徒数 1,259 人から 15 人増加し、生徒数は 1,274 人、学級数は 34 学級となり、この学級数は、現有の普通教室数 33 教室となり、この学級数は、現有の普通教室数 33 教室に対して 1 教室分の対応が必要であると予測する。</p> <p>本事業の実施にあたっては、計画戸数、供用時期等の事業計画が確定次第、速やかに川崎市に報告するとともに、入居世帯における、児童及び生徒数の増加に関連する状況について、入居開始前までに川崎市に報告することにより、川崎市による事前の対応が図られると考える。</p> <p>以上のことから、本事業の実施に伴って発生する児童・生徒数の増加が、計画地周辺地域の生活環境の保全に支障を及ぼすことはないものと評価する。</p> <p><b>集会施設及び公園等</b></p> <p>集会施設については、本事業においては、共用室を整備し（駅前街区に約 150 ㎡、北街区に約 75 ㎡）、入居者による各種集会等に利用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既存の集会施設に及ぼす影響は少ないと予測する。さらに、計画建物内に設ける共用室について、入居者に対して各種集会等の積極的な利用を促す環境保全のための措置を講ずる。</p> <p>公園については、計画地周辺地域には、計画地境界線から 500m 以内に、川崎市の管理する近隣公園及び街区公園 16 ヶ所（面積合計 38,505 ㎡）が供用されており、供用時に入居者はこれらの公園を利用すると考えられる。また、本事業においては、駅前街区 3 階に誰でも利用できるデッキ広場を設置することから、本事業の実施に伴う人口の増加が、既存の公園に及ぼす影響は少ないと予測する。</p> <p>以上のことから、本事業の実施に伴う人口の増加が、計画地周辺地域の生活環境の保全に支障を及ぼすことはないものと評価する。</p>

表 8-1 (9) 環境影響評価の結果

環境影響評価項目	環境影響評価の結果
<p>地域交通</p> <p>交通安全、交通混雑</p>	<p><b>工事用車両の走行</b></p> <p>工事中の歩行者の交通安全については、市道鷺沼 33 号線を除く工事用車両の走行ルートには、マウントアップとポール、横断防止柵及びガードレール等が整備されていることから、歩行者等の安全は確保できると予測する。また、市道鷺沼 33 号線工事用車両出入口（駅前街区建設工事 25～53 ヶ月目）には適宜交通整理員を配置することにより、歩行者等の安全は確保できると予測する。</p> <p>工事用車両による交差点需要率は、0.174～0.668 となり、交通量の処理が可能な目安である需要率 0.9 を下回ると予測する。No.3 及び No.6 においては、損失時間の影響を考慮した需要率の限界値（No.3：0.734、No.6：0.591）についても下回ると予測する。また、工事用車両が走行する各交差点の車線における混雑度（交通容量比）は、0.090～0.754 となり、工事用車両が走行するすべての車線で交通量の処理が可能とされる目安である 1.0 を下回ると予測する。</p> <p>本事業の実施にあたっては、工事用車両が特定の日または時間帯に集中しないよう、計画的な運行により影響の低減を図るなどの環境保全のための措置を講ずる。</p> <p>以上のことから、沿道の生活環境の保全に支障はないものと評価する。</p> <p><b>施設関連車両の走行</b></p> <p>供用時の歩行者の交通安全については、計画地西側の市道鷺沼 33 号線を除き、施設関連車両の走行ルートにはマウントアップとポール、横断防止柵及びガードレール等が整備されている。市道鷺沼 33 号線は縁石のみとなっているが、歩道状空地を整備する予定であることから、歩行者の安全は確保できると予測する。</p> <p>施設関連車両の車両による交差点需要率は、平日が 0.195～0.674、休日が 0.191～0.753 となり、交通量の処理が可能な目安である需要率 0.9 を下回ると予測する。交差点 No.3 及び No.6 においては、損失時間の影響を考慮した需要率の限界値（平日及び休日ともに No.3：0.757、No.6：0.591）についても下回ると予測する。また、施設関連車両が走行する各交差点の車線における混雑度（交通容量比）は、平日が 0.077～0.886、休日が 0.057～0.943 となり、施設関連車両が走行するすべての車線で交通量の処理が可能とされる目安である 1.0 を下回ると予測する。</p> <p>本事業の実施にあたっては、道路上で施設関連車両（搬出入車両）が待機しないよう、十分な荷さばきスペースを確保する。また、出庫灯及びカーブミラー等の整備により、歩道等を利用する歩行者等に自動車の出入りの注意喚起を行うなどの環境保全のための措置を講ずる。</p> <p>以上のことから、沿道の生活環境の保全に支障はないものと評価する。</p> <p><b>歩行者の往来</b></p> <p>供用時の歩行者サービス水準については、すべての地点で平日、休日ともにサービス水準 A（自由歩行）と予測する。</p> <p>本事業の実施にあたっては、計画地の外周には歩道状空地、地下 1 階には駅前街区と北街区を結ぶ地下通路及び駅前街区 3 階と北街区 4 階をつなぐ街区間デッキを設け、安全で快適な歩行者空間を整備するなどの環境保全のための措置を講ずる。</p> <p>以上のことから、沿道の生活環境の保全に支障はないものと評価する。</p>

## 第 9 章 事後調査計画



## 第9章 事後調査計画

### 1 事後調査の目的

事後調査は、事業者自らが工事中及び供用後の環境の状況等について調査を実施し、予測・評価結果の検証を行うとともに、本事業の実施に伴い大きな影響が生じている場合には、新たな環境保全のための措置を適切に講ずることにより、環境への影響の低減を図り、適正な事業実施に資することを目的とする。

### 2 事後調査の項目

事後調査を実施する項目は、環境に及ぼす影響の程度が大きい項目、予測の不確実性が大きく、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
工事中	騒音
供用時	騒音、緑（緑の質）、風害

### 3 事後調査の内容

#### (1) 工事中

##### ア 騒音

騒音に係る調査項目等は、表9.3-1に示すとおりである。

工事用車両の走行に伴う騒音の影響については、第5章3.1「騒音」に示すとおり、沿道の生活環境の保全に著しい支障はないものと評価している。

しかしながら、工事用車両の影響により、道路交通騒音レベルが環境基準を超えている地点があり、本事業により負荷を与えることから、予測評価結果について検証することを目的に、事後調査を実施する。

表 9.3-1 騒音に係る調査内容（工事中）

調査項目	工事用車両の走行に伴う騒音 ・道路交通騒音レベル（自動車交通量を含む）
調査時期	資材搬出入車両台数が最大となる時期（昼間 19～21ヶ月目）
調査期間	平日1日（昼間 6:00～22:00）
調査地点	工事用車両の影響により、環境基準を上回る地点 ・昼間：2地点（No.4、7）
調査方法	「騒音に係る環境基準について」（平成10年環境庁告示第64号）及びJIS Z 8731「環境騒音の表示・測定方法」に定める測定方法に準拠して行う。

(2) 供用時

ア 騒音

騒音に係る調査項目等は、表 9.3-2 に示すとおりである。

施設関連車両の走行に伴う騒音の影響については、第 5 章 3.1「騒音」に示すとおり、沿道の生活環境の保全に著しい支障はないものと評価している。

しかしながら、施設関連車両の影響により、道路交通騒音レベルが環境基準を超えている地点があり、本事業により負荷を与えることから、予測評価結果について検証することを目的に、事後調査を実施する。

表 9.3-2 騒音に係る調査内容（供用時）

調査項目	施設関連車両の走行に伴う騒音 ・道路交通騒音レベル（自動車交通量を含む）
調査時期	計画人口及び事業活動等が定常状態となる時期
調査期間	平日 1 日（6：00～翌 6：00） 休日 1 日（6：00～翌 6：00）
調査地点	施設関連車両の影響により、環境基準を上回る地点 ・平日：2 地点（No.4、7） ・休日：2 地点（No.4、7）
調査方法	「騒音に係る環境基準について」（平成 10 年環境庁告示第 64 号）及び JIS Z 8731「環境騒音の表示・測定方法」に定める測定方法に準拠して行う。

## イ 緑（緑の質）

緑（緑の質）に係る調査項目等は、表 9.3-3 に示すとおりである。

供用時における緑（緑の質）については、第 5 章 5.1「緑の質」に示すとおり、緑の適切な回復育成が図られるものと評価している。

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る予測の不確実性が大きく、種々の環境保全のための措置が効果的に機能しているかを把握することを目的に、事後調査を実施する。

表 9.3-3 緑に係る調査内容（供用時）

調査項目	植栽樹木の環境適合性 ・ 樹木活力度 ・ 植栽樹木の管理状況
調査時期	供用開始 3 年目の夏季～秋季
調査期間	1 回（北街区竣工後）
調査地点	計画地
調査方法	「造園施工管理—技術編 25 版」（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、植栽樹木の管理状況を把握する。

## ウ 風 害

風害に係る調査項目等は、表 9.3-4 に示すとおりである。

供用時における計画地及びその周辺地域の風環境は、第 5 章 7.3「風害」に示すとおり、計画地周辺地域の生活環境の保全に著しい影響を及ぼすことはないものと評価している。

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、天候や気象条件の違いにより不確実性を伴うことから、供用時における風向・風速を把握するとともに、その結果、風環境に著しい影響が生じた場合には影響の低減を図り、適正な事業実施に資することを目的に、事後調査を実施する。

表 9.3-4 風害に係る調査内容（供用時）

調査項目	風環境の変化 ・ 風向及び風速
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 回（1 年間連続）
調査地点	防風対策により風環境が改善されると予測された（建設前ランク 1→建設後ランク 3→対策後ランク 2）代表 2 地点 （駅前街区：No.65、74 付近、）
調査方法	「地上気象観測指針」（2002 年 7 月、気象庁編集 気象業務支援センター）に定める方法に準拠して行う。

#### 4 事後調査報告書の提出時期

##### (1) 工事中

工事中に実施する事後調査（騒音）については、調査が終了したのち速やかにまとめ、川崎市長に提出する。

##### (2) 供用時

供用時に実施する事後調査のうち騒音については、調査が終了する概ね北街区供用開始半年後に速やかにまとめ、川崎市長に提出する。

風害については、調査が終了する概ね北街区供用開始1年後に速やかにまとめ、川崎市長に提出する。

緑については、北街区供用開始3年目に実施する調査が終了したのち、速やかにまとめ、川崎市長に提出する。



## 第 10 章 関係地域の範囲



## 第 10 章 関係地域の範囲

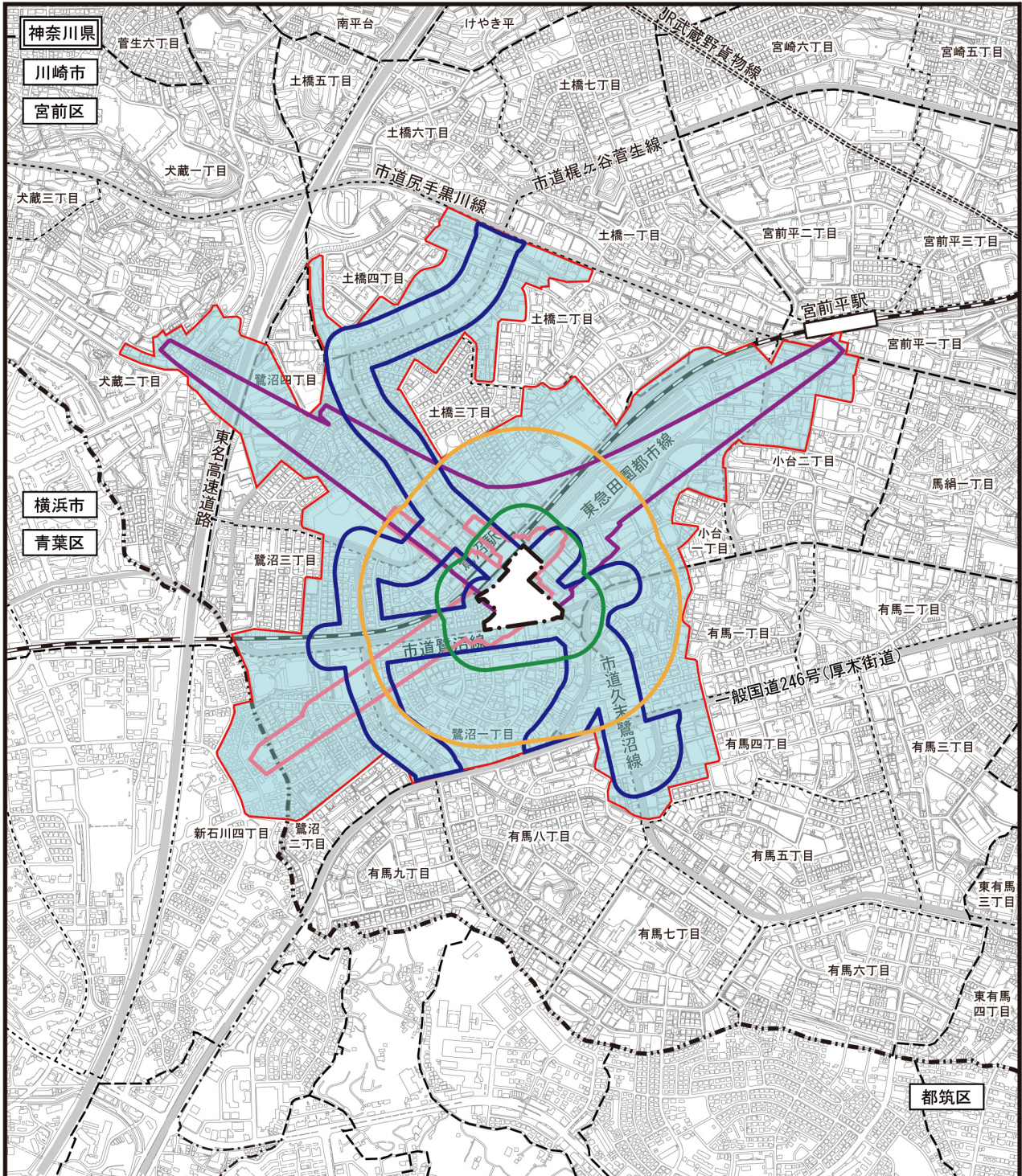
関係地域の範囲については、環境影響評価の結果を踏まえて、対象事業の実施によって環境への影響が及ぶ可能性のある、以下に示す範囲を包含する地域とした。

- ・ 建設機械の稼働に伴い大気質、騒音及び振動の影響を受ける可能性がある、計画地敷地境界から 100m の範囲
- ・ 計画建物に係る風の状況の影響を受ける可能性がある、計画地敷地境界から建物高さの約 2 倍（約 292m）の範囲
- ・ 工事用車両及び施設関連車両の走行に伴い大気質、騒音及び振動の影響を受ける可能性がある、最寄りの幹線道路に至るまでの工事用車両及び施設関連車両ルート（調査地点を含む）沿道 50m の範囲
- ・ 計画建物に係る日影の影響を受ける、日照障害影響範囲
- ・ 計画建物に係るテレビ受信障害の影響を受ける可能性がある、テレビ受信障害影響範囲

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

表 10-1 関係地域の範囲

市区名	町 丁 名
川崎市宮前区	鷺沼一丁目 上記町丁の全部
	鷺沼二丁目～四丁目、土橋二丁目～四丁目、小台一丁目、小台二丁目、有馬一丁目、有馬四丁目、有馬八丁目、犬蔵二丁目、宮前平一丁目 上記町丁の一部
横浜市青葉区	新石川四丁目の一部



凡 例

- |  |       |  |                               |
|--|-------|--|-------------------------------|
|  | 計画地   |  | 関係地域                          |
|  | 市界    |  | 計画地敷地境界から100mの範囲              |
|  | 区界    |  | 計画地敷地境界から建物高さの2倍の範囲           |
|  | 町界    |  | 工事用車両及び施設関連車両の走行ルート沿道から50mの範囲 |
|  | 丁目界   |  | 日照阻害影響範囲                      |
|  | 主要な道路 |  | テレビ受信障害影響範囲                   |

図10-1 関係地域範囲図



0 150 300 600m

## 第 11 章 条例準備書に対する市民意見等の概要と指定開発行為者の見解



## 第 11 章 条例準備書に対する市民意見等の概要と指定開発行為者の見解

### 1 条例準備書の縦覧等

本事業に係る条例準備書の縦覧期間及び縦覧場所は、表 11-1 に示すとおりであり、令和 4 年 12 月 12 日から令和 5 年 1 月 25 日まで縦覧された。

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

表 11-1 条例準備書の縦覧期間及び縦覧場所

縦覧期間	令和 4 年 12 月 12 日（月）～令和 5 年 1 月 25 日（水）
縦覧場所	川崎市：宮前区役所及び環境局環境評価課（市役所第 3 庁舎 15 階） 横浜市：横浜市環境創造局環境影響評価課・青葉区役所

表 11-2 説明会開催日時、場所、周知方法及び参加人数

区 分	開催日	開催時間	出席者数
第 1 回	令和 5 年 1 月 6 日（金）	18：30～20：00	99 人
第 2 回	令和 5 年 1 月 7 日（土）	15：00～16：45	122 人
場所	川崎市立土橋小学校 2 階 体育館（定員 200 名） 川崎市宮前区土橋 3-1-11		
説明会の 開催の 周知方法	配布方法・範囲	ポスティング配布・関係地域全域	
	配布数	約 10,600 枚	
	配布期間	1 回目	令和 4 年 12 月 14 日(水) ～令和 4 年 12 月 15 日(木)
		2 回目	令和 4 年 12 月 22 日(木) ～令和 4 年 12 月 23 日(金)
配布物	「説明会開催等のご案内」、「条例環境影響評価準備書のあらまし」、「説明会投影資料」		
条例準備書 の内容の 周知方法	説明会に おける周知	<ul style="list-style-type: none"> <li>・説明会出席者に対し、「条例環境影響評価準備書のあらまし」を配布した。</li> <li>・説明会出席者に対し、投影スライドを用いて、条例準備書より抜粋した図表等について説明した。</li> </ul>	

### 2 意見書による意見と見解

条例第 21 条第 1 項に基づく期間内において、条例準備書に対し、293 名から 1,789 通の意見が提出された。この意見に対する指定開発行為者の見解を整理し、条例第 22 条第 1 項に基づき、令和 5 年 3 月 24 日に「（仮称）鷺沼駅前地区第一種市街地再開発事業に係る条例環境影響評価見解書」（以下「条例見解書」という。）を提出した。

条例見解書の内容は、次のとおりである。

### 3 市民意見等の内容と指定開発行為者の見解

本章は、市民意見等の概要とその意見に対する指定開発行為者の見解をまとめており、その記載例は、以下に示すとおりである。

#### 【記載例】

#### 1 「〇〇〇〇」について

<p>(1) 〇〇〇〇について ① 〇〇〇〇</p>	<p>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。</p>
<p>意見の概要</p> <p>① 〇〇〇〇</p>	<p>指定開発行為者の見解</p> <p>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。</p>
<p>【*】 〇〇〇〇であるので、〇〇〇〇を要望します。</p> <p>【**】 本計画については、〇〇〇〇であり、従って〇〇〇〇及び□□□□を要望する。</p> <p>この欄には、上記の分類に該当する意見の概要を記載しており、意見の全文は記載しておりません。 意見の概要の文頭に意見書番号を【 】内に示し、意見書番号の後ろに付く枝番については、意見書内にて異なる意見が複数ある場合に示しています。 【 】内に示す意見書番号は、資料編の意見書全文の番号に対応します。</p>	<p>本事業につきましては、〇〇〇〇について検討し、〇〇〇〇と考えております。</p> <p>この欄には、各項目のご意見に対する指定開発行為者の見解（考え方）を記載しました。</p>



# 1 「環境影響評価」について

## (1) 大気質について

### ① 予測・評価

意見の概要	指定開発行為者の見解
① 予測・評価	
<p><b>【4】</b>            駅前街区の駐車場排気口 ①1F 地上 自然換気（住宅入庫）②1F 地上 自然換気（住宅出庫）③1F 地上 自然換気（商業・公共入庫）④5F 屋上 機械換気（交通広場）、駅前街区の冷暖房施設 ①5F 屋上 ガス空冷ヒートポンプ式エアコン 稼働時間 24時間            上記5設備が市道鷺沼 36 号線の同じエリア（施設関連車両出入口付近）に集中しており大気汚染が深刻に感じられます。汚染濃度図★横にはマンションがあり汚染度の強い場所で毎日暮らすこととなります。排気設備の分散設置をお願いしたいと思います。</p>	<p>供用時の駐車場の利用及び冷暖房施設の稼働に伴う大気質への影響については、条例準備書の「大気質」にて、調査・予測及び評価を行いました。</p> <p>駅前街区の駐車場排気口（機械排気）及び冷暖房施設は、条例準備書に示すとおり 5 階屋上の北側（市道久末鷺沼線側）と南側（市道鷺沼 36 号線側）に配置しております。この条件に基づき予測を行った結果、駐車場の利用に伴う二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の最大付加濃度出現地点は市道鷺沼 36 号線沿いに出現しますが、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質ともに以下の通り環境保全目標を下回っております。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 二酸化窒素の予測結果              日平均の年間 98%値：0.037ppm              環境保全目標：0.06ppm 以下</li> <li>・ 浮遊粒子状物質の予測結果              日平均の年間 98%値：0.039ppm              環境保全目標：0.10ppm 以下</li> </ul> <p>本事業の実施にあたっては、換気設備が正常に稼働するよう定期的な点検を行うなどの環境保全のための措置を講じて、周辺環境に配慮してまいります。</p> <p>また、冷暖房施設等の稼働に伴う二酸化窒素の長期予測結果（地上 1.5m）の最大付加濃度出現地点は市道久末鷺沼線沿いに出現し、地上 10.5m（4 階高さ）の最大付加濃度出現地点は北街区北側に出現いたします。いずれも環境保全目標を下回っております。</p> <p>また、冷暖房施設等の稼働に伴う二酸化窒素の短期予測結果については、地上 1.5m、地上 13.5m（5 階高さ）ともに、最大付加濃度出現地点は北街区北側に出現いたします。いずれも環境保全目標を下回っております。</p> <p>本事業の実施にあたっては、「環境への負荷の低減に関する指針」（川崎市）に示されている、燃料として都市ガスを使用し、熱効率の高い機器（低 NOx 型）を選定するなどの環境保全のための措置を講じて、周辺環境に配慮してまいります。</p>

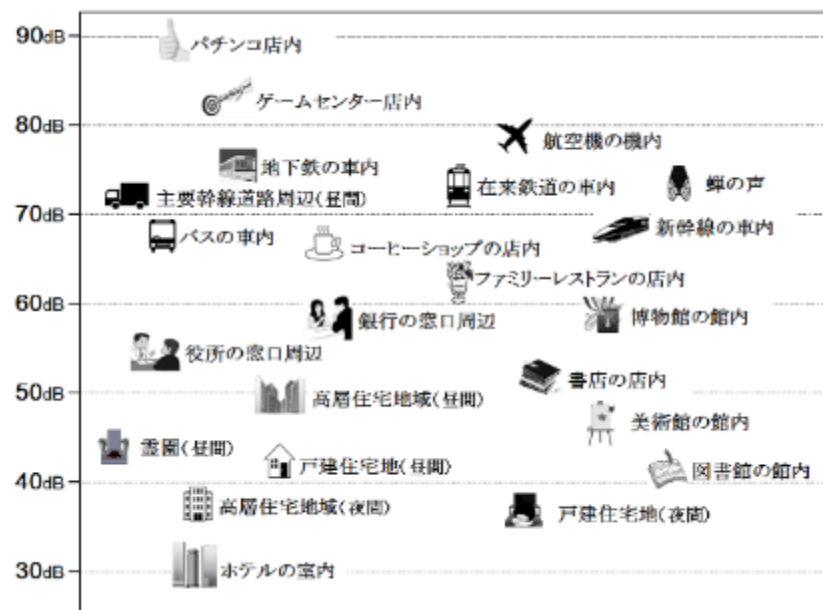
(2) 騒音・振動について

① 工事中の騒音・振動

意見の概要	指定開発行為者の見解
① 工事中の騒音・振動	
<p><b>【7-3】</b></p> <p>川崎市では「一日の作業時間は、昼間は 10 時間以内、また、午後 7 時から午前 7 時までの工事はしない」ことを定めていますが、勝手な延長をすれば、この規則すらも曲げることができるという意味になりましょう。</p> <p>旧行程表では同じ日の同じ敷地内で、昼と夜に、同様の「解体と建設工事」を行うことも明示されており、両工事を加えれば、「1 日 1 6 時間以上行われる」との解釈が可能で、川崎市の上記の規則の違反にはなりません。</p> <p>当該事項（騒音等）の解釈は、川崎市が定める「特定建設作業に伴って発生する騒音の規制に関する基準」に明記されている事項であるにもかかわらず、組合は、当該事項の遵守如何は「現段階では未決定」となっています。</p>	<p>「騒音規制法」に基づく「特定建設作業に伴って発生する騒音の規制に関する基準」において、計画地（第 1 号区域）については、作業時間は「19 時～7 時の時間内でないこと」、1 日あたりの作業時間は「10 時間/日を超えないこと」と定められております。</p> <p>また、「振動規制法」に基づく「特定建設作業に伴って発生する騒音の規制に関する基準」において、計画地（第 1 号区域）については、作業時間は「午前 7 時～午後 7 時」、1 日における延べ作業時間は「10 時間以内」と定められております。</p> <p>ただし、騒音・振動ともに夜間工事については、以下のとおり適用除外作業が定められております。</p> <p><b>【道路法により占有許可条件に夜間作業が指定された場合及び道路交通法により使用許可条件に夜間作業が指定された場合は、この限りでない。】</b></p> <p>本事業における夜間工事については、「道路法により占有許可条件に夜間作業が指定された場合」及び「道路交通法により使用許可条件に夜間作業が指定された場合」の両方に該当することから、適用除外作業となります。</p> <p>工事時間の詳細については、施工会社決定後明確にさせていただき、今後予定している工事説明会等にて、適宜、ご説明いたします。</p> <p>なお、工事期間中には相談窓口を設けますので、お困りの点がありましたらお問い合わせください。</p>
<p><b>【7-5】</b></p> <p>住民として、最も知りたいことは、どのような騒音・振動が、「何時から始まって、何時に最も厳しい状態になって、それが何時間、何月、何年間続くのか」ということです。本件につき、組合はその一部を数表化し掲載おられますが、生活上のまた体感上の影響の記述は全くありません。単なる「工事の基準デシベルを満たしている、数字 0 0 デシベル以下」ではわかりません。</p> <p>この種の説明は無理なのですか。</p>	<p>条例準備書における、騒音・振動等の工事中の予測においては、昼間の工事時間として午前 8 時～午後 6 時（コンクリート打設時のポンプ車は午後 7 時）を基本とし、夜間に行う工事は午後 8 時～午前 5 時を設定しております。作業時間を延長する必要がある工事（騒音・振動を伴わない工事等）がある場合には、事前に周辺住民に周知いたします。周知方法については施工会社決定後明確にさせていただき、今後予定している工事説明会等にて、適宜、ご説明いたします。</p> <p>建設機械の稼働に伴う建設作業騒音及び振動のピークとなる時期については、予測を行った以下の時期となります。</p> <p>●騒音予測時期</p> <p>駅前街区夜間工事ピーク時期：1～5 ヶ月目 駅前街区解体工事ピーク時期：7～11 ヶ月目 駅前街区建設工事ピーク時期 ：15～17 ヶ月目 北街区解体工事ピーク時期：60～61 ヶ月目</p>

意見の概要	指定開発行為者の見解
前ページ参照	<p>北街区建設工事ピーク時期：94～95ヶ月目  北街区夜間工事ピーク時期：98ヶ月目</p> <p>●振動予測時期</p> <p>駅前街区夜間工事ピーク時期：1～5ヶ月目  駅前街区解体工事ピーク時期：7～11ヶ月目  駅前街区建設工事ピーク時期：15～17ヶ月目  北街区解体工事ピーク時期：60～61ヶ月目  北街区建設工事ピーク時期：63、67～69ヶ月目  北街区夜間工事ピーク時期：98ヶ月目</p> <p>条例準備書の予測評価においては、「川崎市環境影響評価等技術指針」に則り、項目ごとに環境保全目標を設定し、評価を行っております。騒音・振動については関係法令を踏まえ具体的な数値(デシベル)を環境保全目標として設定いたしました。このため、具体的な数値(デシベル)にて環境保全目標と比較する形で予測を行っております。</p> <p>また、生活上の音の大きさと影響の目安についてお示しするために、条例準備書に以下の表を記載しております。(条例準備書377ページ)</p> <p>騒音・振動のピークとなる時間帯や継続時間については、工事内容や工事区域、対象となる地域によって異なりますが、工事の概要については、施工会社決定後明確にさせていただき、今後予定している工事説明会等にて、適宜、ご説明いたします。</p> <p>なお、工事期間中には相談窓口を設けますので、お困りの点がありましたらお問い合わせください。</p>

表 5.3.1-1 音の大きさと影響の目安 (条例準備書 377 ページ)



出典：全国環境研協議会 騒音調査小委員会 「騒音の目安（都心・近郊用）」

意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>【7-8】</p> <p>「万一、住民が建設工事上の苦情、身体的等の問題が起きた場合、住民が報告、連絡、相談できる非常連絡先を必ず設置しておいてほしい」という要請に、「担当施工業者が決定次第対処する」との言質を公聴会にていただいております。組合の協力に感謝しています。</p> <p>「受忍限度」について、以下は組合に令和2年の見解書にて、対処をお願いした件ですが、「組合の所管外」ということで川崎市環境局に環境公聴会において口頭にて検討の要請をした事項ですが、川崎市から見解を聞いておりません。</p> <p>組合におかれても、下記の高齢者の受忍限度を「頭のかたすみ」に入れていただければ幸いです。</p> <p>「騒音を発生させている工事の具体的な内容、騒音の性質、発生の頻度や発生時間帯、継続時間、継続期間等によっては、住民被害者が難聴を発症する等、被害者にとり、「とてもがまんできない」身体的変調が発生する場合、それは「我漫の限度（受忍限度）超えたこと」と認められやすくなる傾向にあります。工期8年以上は、受忍限度の限界を超えるという証拠の一つになることが十分に想定されるでしょう。」</p>	<p>工事中の騒音については、周辺環境に極力影響を及ぼさないよう、以下に示す環境保全のための措置を講じて、周辺環境に配慮してまいります。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・可能な限り、最新の低騒音型建設機械を使用する。</li> <li>・施工計画を十分に検討し、集中稼働を回避する。</li> <li>・敷地境界には鋼製万能板による仮囲いを設置し、騒音の低減に努める。</li> <li>・可能な限り低騒音工法を検討し、採用する。</li> <li>・工事中は建設機械に無理な負荷をかけないようにする。</li> <li>・建設機械の整備・点検を徹底する。</li> <li>・工事に伴う騒音の状況を把握及び近隣へ周知するため、騒音・振動計を設置する。</li> </ul> <p>条例準備書においては生活環境に著しい影響を及ぼすことはないと評価しておりますが、工事期間中には相談窓口を設けますので、お困りの点がありましたらお問い合わせください。</p> <p>工事期間中の窓口の連絡先等については、施工会社決定後明確にさせていただき、今後予定している工事説明会等にて、適宜、ご説明いたします。</p> <p>川崎市環境局への検討の要請への見解につきましては、指定開発行為者として見解を示すことはできませんので、川崎市関係部署へご意見をお伝えいたします。</p>

(3) 緑について

- ① 緑の量
- ② 桜の木

意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>① 緑の量</p> <p>【14、他 180 名-1】【53-1】【222-1】【367-1】 【477-1】【591-1】【1083-1】【1095-1】【1580-1】</p> <p>国からの指摘により、2 年近く検証期間を置いたが、緑とゆとりという大きなテーマは残念ながらできていない。</p> <p>建造物内緑化や壁面緑化では、市道鷺沼線の廃止に伴う桜並木の伐採に代わるべき緑の確保が難しい。</p> <p>【222-3】 樹木のない町は全く魅力的ではない。</p> <p>【367-3】 年々、緑が減少していることは、由々しき事象だと思っています。開発にともなう、緑の大きな確保は絶対必要条件だと思います。</p> <p>【1083-3】 緑の量の減るのは困ります。木々の緑は人々を癒すからです。</p> <p>【1580-3】 ゆとりの緑地空間をつくりだす計画にすること。</p>	<p>本事業における緑化計画については、大景木・高木・中木・低木・地被類を適切に組み合わせるとともに、地上部の緑化と屋上緑化や壁面緑化などを組み合わせることで、駅前という立地特性を踏まえた上でできる限り多くの緑化地を設置できるよう検討してまいりました。</p> <p>緑の量については、「川崎市環境影響評価等技術指針」に基づく「緑被率（計画地面積に占める緑被面積（緑化面積）の割合）」は、計画地全体で約 15.23%であり、目標値である計画地全体の 15.0%以上を満足するとともに「川崎市緑化指針」に基づく、街区ごとの「緑化面積率（敷地面積に対する緑化面積の割合）」は、駅前街区で約 23.26%、北街区で約 22.63%であり、目標値である敷地面積の 10%以上を大きく上回る計画としております。</p> <p>樹木の植栽予定本数は、大景木 45 本、高木 45 本、中木 151 本、低木 1,900 本を計画しております。本緑化計画は、「川崎市緑化指針」に基づき算定される緑の量的水準（標準植栽本数）を満足しております。</p> <p>また、コロナ禍による社会状況の変化等をふまえて行った今回の見直しにおいては、駅前街区の東側にステップテラス（まちに開いた段丘状のテラス）の設置を計画しており、このテラスには、計画建物周辺からも見える位置に大景木等を植栽し、利用される皆さまの身近なスペースに緑を増やす計画としております。</p>
<p>【14、他 180 名-2】【53-2】【222-2】【367-2】 【477-2】【591-2】【1083-2】【1095-2】【1580-2】</p> <p>緑の確保というなら、最近の駅前再開発の手法として使われている。マンション、商業施設、大規模公園の 3 点セットではないか。計画地「北街区」をみどりの公園とし、現在の区役所、市民館、図書館を活用し、鷺沼には第 2 の図書館、市民館を新設するべきだ。</p>	<p>「公園」については、設置の予定はありません。しかし、地区施設に位置付けられる「広場」を駅前街区に設置するとともに、駅前街区及び北街区の敷地の外周に歩道状空地を設ける計画であり、利用者の動線・利便性にも配慮してまいります。また、駅前街区 3 階に誰でも利用できるデッキ広場を設置する計画です。駅前街区 3 階を中心に設けられるステップテラス（まちに開いた段丘状のテラス）は、より開放的でまちに開かれた空間を創出するとともに、広場を中心として公共施設と民間施設の連携、機能・空間の融合を図ってまいります。詳細については、今後深度化してまいります。</p> <p>緑の量については、「川崎市環境影響評価等技術指針」に基づく「緑被率（計画地面積に占める緑被面積（緑化面積）の割合）」は、計画地全体で約 15.23%であり、目標値である計画地全体の 15.0%以上を満足するとともに、「川</p>

意見の概要	指定開発行為者の見解
前ページ参照	<p>崎市緑化指針」に基づく、街区ごとの「緑化面積率(敷地面積に対する緑化面積の割合)」は、駅前街区で約 23.26%、北街区で約 22.63%であり、目標値である敷地面積の 10%以上を大きく上回る計画としております。</p> <p>公共機能に関するご指摘の点につきましては、指定開発行為者として見解を示すことはできませんので、川崎市へのご要望として、川崎市関係部署へお伝えいたします。</p>
②桜の木	
<p><b>【222-4】</b> 現在の桜並木を伐採するなら同量の桜をデッキに植えるべきだ。</p>	<p>本事業計画地内の桜の木については、可能な限り現存させる計画ですが、一部廃道となる市道鷺沼線沿い及び市道鷺沼 36 号線沿いで施設関連車両出入口付近の樹木については、樹形不良、枯損等があることや道路下へ根が入り込んでおり移植が難しいことなどから伐採撤去が見込まれるものがございます。</p> <p>敷地内においては、風や日影の影響をふまえた検証が必要となりますが、頂いたご意見を参考に今後検討してまいります。</p>
<p><b>【1095-3】</b> 宮崎台、宮前平、鷺沼、3 駅周辺の桜の木は大切。鷺沼駅近くの緑も減らさないでほしい。</p>	<p>本事業計画地内の桜の木については、可能な限り現存させる計画ですが、一部廃道となる市道鷺沼線沿い及び市道鷺沼 36 号線沿いで施設関連車両出入口付近の樹木については、樹形不良、枯損等があることや道路下へ根が入り込んでおり移植が難しいことなどから伐採撤去が見込まれるものがございます。</p> <p>敷地内においては、風や日影の影響をふまえた検証が必要となりますが、頂いたご意見を参考に今後検討してまいります。</p> <p>本事業における緑化計画については、大景木・高木・中木・低木・地被類を適切に組み合わせるとともに、屋上緑化や壁面緑化など配置することで、駅前という立地特性を踏まえた上でできる限り多くの緑化地を設置できるよう検討してまいりました。</p> <p>緑の量については、「川崎市環境影響評価等技術指針」に基づく「緑被率(計画地面積に占める緑被面積(緑化面積)の割合)」は、計画地全体で約 15.23%であり、目標値である計画地全体の 15.0%以上を満足するとともに、「川崎市緑化指針」に基づく、街区ごとの「緑化面積率(敷地面積に対する緑化面積の割合)」は、駅前街区で約 23.26%、北街区で約 22.63%であり、目標値である敷地面積の 10%以上を大きく上回る計画としております。</p>

(4) 景観について

- ① 景観
- ② 圧迫感

意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>① 景観</p> <p><b>【2-2】</b> 景観に至っては、影響を及ぼす範囲が大きすぎて鷺沼の良さを半減している。</p> <p><b>【366-2】</b> 快適な空間を保つ都市づくりは、これからの未来に絶対残していくべきだと思います。</p> <p><b>【1296-2】</b> 今迄、美しい風景があった所が消える。</p>	<p>本事業の計画建物による「主要な景観構成要素の改変の程度及び地域景観の特性の変化の程度」、「代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度」、並びに「圧迫感の程度」については、条例準備書の「景観」にて、予測及び評価を行いました。</p> <p>景観の「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、計画地及びその周辺地域は、低層～高層集合住宅、業務施設、商業施設、運輸施設、鷺沼橋、道路等が主要な景観構成要素となっています。地域景観の特性としては、計画地は北西側に東急田園都市線の線路や鷺沼駅が接しており、北側に業務施設、東側に商業施設が存在し、計画地周辺地域は、低層、中高層集合住宅や商業施設等が混在した市街地景観が形成されています。</p> <p>こうした地域景観の特性のもと、駅前街区37階、北街区20階建ての計画建物が新たに出現しますが、計画地周辺に分布している中高層集合住宅等と同様な景観構成要素が加わり、低層～高層集合住宅、業務施設、商業施設、運輸施設、鷺沼橋、道路等といった主要な景観構成要素の改変はなく、地域景観と一体となった市街地景観が形成されることから、地域景観の特性の変化の程度は小さいと予測しております。</p> <p>また、景観の「代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度」については、本事業の実施により、近景域からの眺望については、既存駐輪場や店舗等の背後に計画建物が出現し、眺望の状況は変化しますが、計画地接道部に大景木や高木等を組み合わせた緑化地を設けることにより、鷺沼駅周辺の街路樹や店舗等と一体感を持った緑あふれる新たな市街地景観が形成されると予測しています。</p> <p>中景域からの眺望については、計画建物が出現し、眺望の状況は変化しますが、鷺沼駅前地区を象徴するランドマークとなり、新たな市街地景観が形成されていると予測しています。</p> <p>本事業の実施にあたっては、計画地外周部などについては、接道部緑化、生け垣緑化、大景木植栽等により可能な限り緑化地を確保するとともに、駅前街区の3階を中心に設けられるステップテラス（まちに開いた段丘状のテラス）には、計画建物周辺からも見える位置に、大景木等を植栽し、緑のある街並み景観の形成を図るなど、環境保全のための措置を講</p>

意見の概要	指定開発行為者の見解
前ページ参照	<p>じて、周辺環境に配慮してまいります。</p> <p>なお、計画建物の壁面の色等の詳細については、今後川崎市関係部署とも協議し、計画を深度化する中でさらに検討してまいります。</p> <p>住む人も訪れる人も楽しく魅力ある街となるよう計画を進めてまいりますので、ご理解賜われればと思います。</p>
<p><b>【1789-1】</b></p> <p>2022.12.22 説明会で鷺沼駅前再開発準備組合作成資料の断面図によると街区間デッキは駅前街区 3 階と北街区 4 階に繋がっている。階高の違いから段差が北街区建物側に生じており景観上好ましくない。完了時の写真では段差箇所が樹木で隠されているが、水平同一レベルで表記されており整合性がとれていない。樹木を除いた完了写真を再度表示した上で評価が必要。</p>	<p>条例準備書におけるフォトモンタージュは、「代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度」として、計画地あるいは計画建築物が容易に見渡せると予想される場所、不特定多数の人の利用や滞留度が高い場所等を考慮して地点を選定し、地盤面からの歩行者目線での写真を基に、計画建物、計画植栽等を合成したものとなっております。供用時の植栽や街路樹（樹木）なども含めて計画内容を反映したものとなっておりますことをご理解願います。条例準備書に掲載したフォトモンタージュの No.6（計画地北西側道路上）の地点は、鷺沼駅への通勤・通学等、駅周辺の商業施設への買い物等に利用されており、計画建物が容易に見渡されると予想されるため、代表的な眺望地点として選定しました。</p> <p>街区間デッキは、大ホールを駅前街区に、小ホールを北街区に計画することから、両ホールの連携や使い勝手、街区間の回遊性を考慮し、駅前街区の 3 階と北街区の 4 階を接続するものとして計画しております。</p> <p>当該デッキに関しては「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（バリアフリー法）をはじめ各種法条例に適合する形で詳細な検討を進めるとともに、バリアフリーなど利用者の利便性に配慮する形で計画してまいります。</p> <p>デッキ形状等の詳細については、今後検討を進めてまいります。</p>
② 圧迫感	
<p><b>【2-1】</b></p> <p>緑化をして圧迫感を軽減させると書いてありましたが、物理的に圧迫感は変わらないのでなんの軽減にもなっておらず、到底納得できない。</p>	<p>本事業の計画建物による「圧迫感の程度」については、条例準備書にて、形態率を算出することにより予測及び評価を行いました。「圧迫感の程度」については、本事業の計画建物が出現することにより、圧迫感を感じやすくなると予測していますが、本事業の実施にあたっては、計画建物の出現が生活環境の保全に支障がないようにするために、計画地外周部に可能な限り緑化地を確保し圧迫感の低減を図るほかに、以下の措置を講ずる計画です。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・計画地外周部の道路沿いに歩道状空地を確保するとともに、計画建物の壁面位置と道路との離隔を可能な限り確保し、計画建物の圧迫感の低減に努めます。</li> <li>・建物形状は、巨大な壁面とならないよう意匠、デザイン等に配慮します。</li> </ul>



意見の概要	指定開発行為者の見解
前ページ参照	<p>住む人も訪れる人も楽しく魅力ある街となるよう計画を進めてまいりますので、ご理解賜われればと思います。</p>
<p><b>【65、他 51 名】【366-1】【1208】【1296-1】</b>          形態率の変化は地点 A で 8.9%、地点 B で 20.1%、地点 C で 2.8%地点 D で 20.2%と表記されているが例えば地点 D では現況の形態率は 62.8%であり天空率は 37.2%である。工事完了時にはその天空率が 17%となり、現在でも貴重な青空が <math>100 - (17 \div 37.2) = 55\%</math>も奪われる計画になっている。このような圧迫感の増大は環境破壊の極みであり、細かい対策では対応不可能である。          景観を損ない圧迫感を増大するこのような計画は見直すべきである。</p>	<p>本事業の計画建物による「圧迫感の程度」については、条例準備書にて、形態率を算出することにより予測及び評価を行いました。          予測地点 A、B、C、D のいずれにおいても工事完了時の形態率は増加し、圧迫感を感じやすくなると予測していますが、本事業の実施にあたっては、圧迫感の低減を図るために以下に示す環境保全のための措置を講じて、周辺環境に配慮してまいります。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・計画地外周部の道路沿いに歩道上空地を確保するとともに、計画建物の壁面位置と道路との離隔を可能な限り確保する。</li> <li>・計画地外周部等に可能な限り緑化地を確保する。</li> <li>・建物形状は、巨大な壁面とならないよう意匠、デザイン等に配慮する。</li> </ul> <p>住む人も訪れる人も楽しく魅力ある街となるよう計画を進めてまいりますので、ご理解賜われればと思います。</p>
<p><b>【67、他 55 名-1】【1207-1】【1295-1】</b>          調査対象の A、B、C は意図的に形態率の変化の少ない地点を選んでおり例えば形態率の変化と圧迫感の増大が大きいと思われる市道久末鷺沼線の再開発エリア内の大ホール前面での調査を追加するべきである。</p>	<p>条例準備書における「圧迫感の程度」の調査・予測地点は、計画地周辺への影響を予測・評価する観点から、計画地境界付近において、計画建築物の壁面による圧迫感が大きくなると予想される 4 地点を選定いたしました。計画地内の市道久末鷺沼線は、全幅が計画地に含まれることから調査・予測地点を設定しておりません。          なお、調査・予測地点は条例方法書作成時に選定し、条例方法書の公告・縦覧及び川崎市環境影響評価審議会の審議を経て決定しております。          住む人も訪れる人も楽しく魅力ある街となるよう計画を進めてまいりますので、ご理解賜われればと思います。</p>
<p><b>【67、他 55 名-2】【1207-2】【1295-2】</b>          道路からのセットバックを増やし 147m、92m のタワマンの高さを低くして、形態率の悪化と圧迫感の増大に歯止めをかけるべきである。</p>	<p>本事業では、都市計画の手法による容積率の割増を行わずに基準容積率の範囲内で計画しておりますが、建物を高層化することで、交通広場等の整備や広場等のスペースを創出するとともに、通風の確保、圧迫感の低減、日影の集中を防ぐなど、周辺環境に極力影響を及ぼさないよう適切な空地を確保し駅前再開発として望ましい空間を目指します。高さを抑えると建築面積を広げることとなり、歩行者空間や広場空間などの空地が減少し、結果的に圧迫感が増すという懸念があります。          本事業の計画建物による「圧迫感の程度」については、条例準備書にて、形態率を算出することにより予測及び評価を行いました。「圧迫感の程度」については、本事業の計画建物が出現することにより、圧迫感を感じやすくなる</p>

意見の概要	指定開発行為者の見解
前ページ参照	<p>と予測していますが、本事業の実施にあたっては、圧迫感の低減を図るために以下に示す環境保全のための措置を講じて、周辺環境に配慮してまいります。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・計画地外周部の道路沿いに歩道上空地を確保するとともに、計画建物の壁面位置と道路との離隔を可能な限り確保する。</li> <li>・計画地外周部等に可能な限り緑化地を確保する。</li> <li>・建物形状は、巨大な壁面とならないよう意匠、デザイン等に配慮する。</li> </ul> <p>住む人も訪れる人も楽しく魅力ある街となるよう計画を進めてまいりますので、ご理解賜われればと思います。</p>

(5) 日照障害について

- ① 予測・評価
- ② 対策

意見の概要	指定開発行為者の見解
① 予測・評価	
<p><b>【63、他 41 名】【1196-1】【1297-1】</b></p> <p>図 5.7.1-3 の時刻別日影図は駅前街区と北街区の複合日影図になっている。図 5.7.1-4 では等時間日影図も複合日影図となっているが、日影の詳細を示す図 5.7.1-5 (1) と図 5.7.1-5 (2) になると突然駅前街区と北街区の別々の等時間日影図になっている。</p> <p>複合日影にすると敷地北側の第二種住居地域で関係法令を満足しない恐れがあるため複合日影を避けているのではと思われる。</p> <p>道路で隔てられているとは言え、駅前街区と北街区は同一の発注者による同一の市街地再開発エリアであり、日影規制は複合日影でクリアすべきである。</p>	<p>条例準備書における日照障害の予測及び評価については、「川崎市環境影響評価等技術指針」に則り、複合日影図（条例準備書 587 ページ、図 5.7.1-4）にて行っております。この複合日影図は、駅前街区と北街区を合わせた計画地全体の平均地盤面（±0m）を測定面とした、冬至日の日影図となっております。</p> <p>また、関係法令に基づく等時間日影図（条例準備書 588～589 ページ、図 5.7.1-5 (1) (2)）については、建物ごとの日影に対する規制となっていることから、建物別の日影図としてお示しております。この建物別の日影図は、関係法令に基づく日影規制の測定水平面（駅前街区、北街区それぞれの平均地盤面+4m）を測定面とした、冬至日の日影図となっております。</p> <p>駅前街区については、関係法令に基づく日影規制の内容を満足しており、北街区については、建築基準法第 56 条の 2 第 1 項ただし書きの規定に基づく許可を取得することを想定しています。</p>
<p><b>【1789-3】</b></p> <p>北街区敷地に隣接している鷺沼駅ホーム（上屋）及び東京メトロの車庫（建築物）は準工業地域に指定されており、川崎市における日影規制の内容（P.579）では準工業地域は 5 時間と 3 時間の規制があるものの、何れの当時間日影ライン共 5m と 10m ラインを超えており、建築基準法第 56 条及び川崎市建築基準法に違反している。</p> <p>「昭和 46 年住街発 1164 号線路敷に係る敷地の斜線制限の取扱いについて」（建設省住宅局市街地建築課長）技術的助言の考え方、線路敷の定義から判断すると、鷺沼駅ホーム（上屋）及び東京メトロの車庫（建築物）は線路敷としては見なされず、隣地扱いとなる。この点、国土交通省に確認されているのか。また、第 56 条 2 第 1 項にて、建築審査会の同意を得て許可した場合は、適用除外とすることができる」とされているが、都市計画審議会の審議前に建築審査会での審議がされることは手続き上あり得ないと思われる。万一、建築審査会での許可がされている場合は、その日付、許可書・内容等を公開して頂きたい。（P.579）</p> <p>現状、建築審査会の許可を得ていないのであれば、建築基準法及び川崎市建築基準条例に適合した計画に変更すべきではないか。</p>	<p>北街区の建築物については、建築基準法第 56 条の 2 第 1 項ただし書きの規定に基づく許可を取得することを想定しております。</p> <p>建築基準法の日影規制にはただし書の特例規定があり、周囲の居住環境を害するおそれがない場合に、特定行政庁である川崎市が建築審査会の同意を得て許可をすることで、適法な計画として取扱うことができる規定です。</p> <p>本計画においては、一部、基準を超える日影が生じていますが、鉄道関連施設等の用地のみに収まっており、居住環境を害するものとはならないよう、配慮してまいります。</p>
<p><b>【3-1】</b></p> <p>日影はこの計画によるものだけが示されてい</p>	<p>条例準備書における日影の予測評価については、「川崎市環境影響評価等技術指針」に則</p>

意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>ますが 実際の住環境としては現存の建築物の自己日影や近隣の建物の日影の影響を重ねて受けることとなります。</p>	<p>り、対象事業の実施に伴う建築物により生じる日影を対象としております。 本事業では、日影の影響に配慮して、駅前街区の計画建物は高層棟の東西幅をできるだけ抑えた形状とするなど環境保全のための措置を講じております。</p>
<p><b>【474-6】</b> 37F のタワマンができれば西側の店舗街は1日中陽が当たらなくなるのではないですか。</p>	<p>日照障害については、条例準備書にて一年の中で最も日影が長くなる冬至日について、予測及び評価を行いました。 冬至日における等時間日影図（条例準備書587ページ）においては、計画地西側の商店街への日影の影響は、商店街東端の一部に1時間未満と予測しております。 本事業では、日影の影響に配慮して、駅前街区の計画建物は高層棟の東西幅をできるだけ抑えた形状とするなど環境保全のための措置を講じております。</p>
<p><b>【473-4】</b> 谷間を通っている田園都市線、タワマンの陽かげに入り冬は寒くて、今より暗くなるのでは？</p>	<p>日照障害については、条例準備書にて一年の中で最も日影が長くなる冬至日について、予測及び評価を行いました。 冬至日における等時間日影図（条例準備書587ページ）においては、田園都市線の鷺沼駅線路への日影の影響は、最大で7時間以上8時間未満と予測しております。田園都市線を走行する車両については予測の対象としておりません。 計画規模の建物が建設されますので、日影は発生致しますが、駅前街区については、関係法令に基づく日影規制の内容を満足しており、北街区については、建築基準法第56条の2第1項ただし書きの規定に基づく許可を取得することを想定しています。 本事業では、日影の影響に配慮して、駅前街区の計画建物は高層棟の東西幅をできるだけ抑えた形状とするなど環境保全のための措置を講じております。</p>
<p><b>【1196-2】</b> 日影はいらない。</p>	<p>計画建物による日影が周辺の住環境に及ぼす影響については、条例準備書の「日照障害」にて、一年の中で最も日影が長くなる冬至日について予測及び評価を行いました。 冬至日の計画建物の日影による影響を受ける既存建物は353棟あり、その内訳は、1時間未満293棟、1時間以上～2時間未満40棟、2時間以上～3時間未満13棟、3時間以上～4時間未満3棟、4時間以上～5時間未満0棟、5時間以上～6時間未満3棟、6時間以上～7時間未満1棟と予測しています。 冬至日の計画建物の日影による影響を受ける川崎市の日影規制日照障害を特に配慮すべき施設等の日影の程度は、まなびの森保育園鷺沼に1時間未満、フロントウんさぎぬま、さぎ沼なごみ保育園、ピュアリー鷺沼保育園に1時間以上～2時間未満、地域子育て支援センターページブルに2時間以上～3時間未</p>

意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>前ページ参照</p>	<p>満、鷺沼行政サービスコーナーに 3 時間以上～4 時間未満の影響があると予測しています。</p> <p>計画規模の建物が建設されますので、日影は発生致しますが、駅前街区については、関係法令に基づく日影規制の内容を満足しており、北街区については、建築基準法第 56 条の 2 第 1 項ただし書きの規定に基づく許可を取得することを想定しています。</p> <p>本事業では、日影の影響に配慮して、駅前街区の計画建物は高層棟の東西幅をできるだけ抑えた形状とするなど環境保全のための措置を講じております。</p>
<p>②対策</p>	
<p><b>【3-2】</b> 「駅北口からロータリー方面に抜ける道路」や久末鷺沼線は冬場の日照時間がかなり少なく降雪時や凍結時の安全が気になります。ほかにもこのように複合的に日照阻害される道路がありそうであり、調査・対策をお願いしたいです。</p> <p><b>【1297-2】</b> 日照について生活するにこまる。</p>	<p>計画規模の建物が建設されますので、日影は発生致しますが、駅前街区については、関係法令に基づく日影規制の内容を満足しており、北街区については、建築基準法第 56 条の 2 第 1 項ただし書きの規定に基づく許可を取得することを想定しています。</p> <p>日照阻害による障害への対応は、内容やその原因により様々と考えます。お困りの点があれば、お問い合わせください。</p>

(6) 風害について

- ① 予測条件
- ② 予測・評価
- ③ 防風対策
- ④ その他

意見の概要	指定開発行為者の見解
① 予測条件	
<p>【11、他 176 名-1】【50-1】【473-1】【1073-1】【1081-1】【1581-1】</p> <p>風洞実験がタワマンの高さ 140m に対して 140m～200m の範囲では対応できないのではないか。</p> <p>【1469-1】</p> <p>風害を測定するにタワマンの高さ 140m の範囲 140m では正確ではない。羽田飛行場の建造物測定の場合は、建造物の 2 倍の範囲を測定し、建造物を低くした経緯がある。</p>	<p>条例準備書における風害の予測地域の設定範囲は、「川崎市環境影響評価等技術指針」において、「計画建築物等の高さの少なくとも 2 倍程度の水平距離となる範囲を含むように設定する。」とされております。今回の予測においては、より広範囲の状況を把握するため、計画地を中心とした半径 440m(計画建築物等の高さの約 3 倍)の地域を対象としています。</p> <p>予測地点については、歩行者への影響を考慮して、鷺沼駅のホームや鷺沼橋、計画地内の通路及び広場等も含めて歩行者が通行する地点・滞留する地点 95 地点を選定しております。</p>
② 予測・評価	
<p>【11、他 176 名-2】【50-2】【473-2】【1073-2】【1081-2】【1581-2】</p> <p>標高地形図にあるように田園都市線は谷間を走っている。タワマン 2 棟に当たる風は、この谷間・田園都市線を通して土橋小学校方面へ向けて吹き降ろされる。児童の校庭での運動が著しく阻害される危険がある。</p>	<p>条例準備書における風害の予測において、計画地から土橋小学校へ向かう田園都市線沿いの道路(市道土橋 82 号線)上には、3 地点(No.18、19、20)の予測地点を設定いたしました。これらの地点は、現況・建設後・対策後のいずれについても、ランク 1(住宅地の商店街、野外レストラン等の風環境)と予測しております。</p> <p>本事業の実施にあたっては、防風植栽等の効果が継続的に維持されるよう、適切に維持管理を行う体制を整えるなどの環境保全のための措置を講じて、周辺環境に配慮してまいります。</p>
<p>【1469-2】</p> <p>タワマン 2 棟からの風は、谷になっている鷺沼駅ホーム上から土橋小学校へ向けて吹き降ろされる。鷺沼駅は風除けドームが必要になる場合がでてくる。しっかりした、測定地を広げて測定する必要がある。</p>	<p>条例準備書における風害の予測において、鷺沼駅ホーム上については、4 地点(No91、92、93、94)の予測地点を設定いたしました。4 地点すべてが、建設前、建設後、対策後いずれにおいてもランク 1(住宅地の商店街、野外レストラン等の風環境)と予測しております。</p> <p>また、風害の予測地域の設定範囲は、「川崎市環境影響評価等技術指針」において、「計画建築物等の高さの少なくとも 2 倍程度の水平距離となる範囲を含むように設定する。」とされております。今回の予測においては、より広範囲の状況を把握するため、計画地を中心とした半径 440m(計画建築物等の高さの約 3 倍)の地域を対象としています。予測地点については、歩行者への影響を考慮して、鷺沼駅のホームや鷺沼橋、計画地内の通路及び広場等も含めて歩行者が通行する地点・滞留する地点 95 地点を選定しております。</p> <p>本事業の実施にあたっては、防風植栽等の効果が継続的に維持されるよう、適切に維持</p>

意見の概要	指定開発行為者の見解
前ページ参照	管理を行う体制を整えるなどの環境保全のための措置を講じて、周辺環境に配慮してまいります。
<p>【11、他 176 名-3】【50-3】【473-3】【1073-3】【1081-3】【1581-3】</p> <p>風洞実験が風向北からが中心になっているが、田園都市線への風が心配になる。南風、南東の風の計測が必要ではないか。</p>	<p>条例準備書の本編には、計画地周辺の主な風向である北の風における風向及び風速の状況（ベクトル図）をお示ししていますが、風洞実験においては、過去 10 年分（平成 24 年 4 月～令和 4 年 3 月）の宮前測定局の気象データを用いて、16 風向すべてについて地点ごとに風向及び風速の計測を行っており、風向別の実験結果は条例準備書の資料編（風速比：資-389～394 ページ、風配図：資-395～402 ページ、ベクトル図：資-403～450 ページ）にお示ししております。</p> <p>また、各地点のランク評価は、予測地点ごとの 16 風向すべての実験結果を踏まえた評価となっております。</p> <p>田園都市線への影響については、鷺沼駅ホーム上に 4 地点（No91、92、93、94）の予測地点を設定いたしました。4 地点すべてが、建設前、建設後、対策後いずれにおいてもランク 1（住宅地の商店街、野外レストラン等の風環境）と予測しております。</p> <p>本事業の実施にあたっては、防風植栽等の効果が継続的に維持されるよう、適切に維持管理を行う体制を整えるなどの環境保全のための措置を講じて、周辺環境に配慮してまいります。</p>
<p>【15、他 163 名】【219-1】【369-1】【1036、他 2 名】【1074-1】【1582-1】</p> <p>140m と 86m の 2 棟のタワマンに挟まれた市道久末鷺沼線は、たえず風が吹き抜ける谷になる。</p> <p>準備書の測定でも風の通り道になることを想定しているが、測定は不十分である。2 棟のタワマンの間で、田園都市線上の橋を基点に V 字状に市道久末鷺沼線があり、風速を強める構造になっているという特殊な環境にあり、幼児は歩行困難になることが予想される。この人災事故が起こらない対策が必要になる。</p> <p>【1470-2】</p> <p>2 棟のタワマンの間で、田園都市線上の橋を基点に V 字状に指導久末鷺沼線があり、風の強さを強める構造になっているという特殊な環境にあり、幼児は歩行困難になることが予想される。この人災事故が起こらない対策が必要になる。</p>	<p>風害の予測地域の設定範囲は、「川崎市環境影響評価等技術指針」において、「計画建築物等の高さの少なくとも 2 倍程度の水平距離となる範囲を含むように設定する。」とされております。今回の予測においては、より広範囲の状況を把握するため、計画地を中心とした半径 440m（計画建築物等の高さの約 3 倍）の地域を風洞実験モデル化範囲といたしました。</p> <p>風洞実験に使用するモデルでは、モデル化範囲内の地形についても再現しております。ご指摘の、市道久末鷺沼線の田園都市線を挟んだ V 字の谷地形についてもモデルに再現した上で、実験・予測を行っております。</p> <p>予測地点については、歩行者への影響を考慮して、鷺沼駅のホームや鷺沼橋、計画地内の通路及び広場等も含めて歩行者が通行する地点・滞留する地点 95 地点を選定しております。市道久末鷺沼線については 20 地点（鷺沼橋（田園都市線の橋）の北側に 4 地点、鷺沼橋上に 1 地点、鷺沼橋南側に 15 地点）を設定いたしました。市道久末鷺沼線の 20 地点は、建設前はランク 1（住宅地の商店街、野外レストラン等の風環境）またはランク 2（住宅街、公園等の風環境）となり、建設後にランク 3（事務所街等の風環境）となる地点が 1 地点ありますが、防風対策を行った対策後について</p>

意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>前ページ参照</p>	<p>てはランク 3 は解消し、20 地点すべてがランク 1 またはランク 2 となると予測しています。</p> <p>本事業の実施にあたっては、防風対策の効果が継続的に維持されるよう、適切に防風植栽の維持管理を行うなどの環境保全の措置を講じて、周辺環境に配慮してまいります。</p> <p>なお、風害については、建設後に、予測結果の検証等のために事後調査を行います。仮に、事後調査結果が予測・評価結果と著しく乖離し、大きな影響が生じている場合には、新たに環境保全のための措置を講じます。</p>
<p><b>【1470-1】</b></p> <p>140m と 86m の 2 棟のタワマンに挟まれた市道久末鷺沼線は風の谷になる。市の測定でも風の通り道になることを想定しているが、測定は不十分である。</p>	<p>条例準備書における風害の予測のための風洞実験では、過去 10 年分（平成 24 年 4 月～令和 4 年 3 月）の宮前測定局の気象データを用いており、計画地周辺の風環境を踏まえて予測を行っております。</p> <p>市道久末鷺沼線については、20 地点（鷺沼橋（田園都市線の橋）の北側に 4 地点、鷺沼橋上に 1 地点、鷺沼橋南側に 15 地点）の予測地点を設定いたしました。市道久末鷺沼線の 20 地点は、建設前はランク 1（住宅地の商店街、野外レストラン等の風環境）またはランク 2（住宅街、公園等の風環境）となり、建設後にランク 3（事務所街等の風環境）となる地点が 1 地点ありますが、防風対策を行った対策後についてはランク 3 は解消し、20 地点すべてがランク 1 またはランク 2 となると予測しています。</p> <p>本事業の実施にあたっては、防風対策の効果が継続的に維持されるよう、適切に防風植栽の維持管理を行うなどの環境保全の措置を講じて、周辺環境に配慮してまいります。</p> <p>なお、風害については、建設後に、予測結果の検証等のために事後調査を行います。仮に、事後調査結果が予測・評価結果と著しく乖離し、大きな影響が生じている場合には、新たに環境保全のための措置を講じます。</p> <p>ご指摘の「市の測定」については、指定開発行為者として見解を示すことはできませんので、見解を控えさせていただきます。</p>
<p><b>【1-1】</b></p> <p>現時点で北口の、線路を通じて下から吹き上げてくる風が強く、高層建築が建つと、さらに悪化するのではないかと心配です。この地点も現状を測っていただければと感じます。</p>	<p>条例準備書における風害の予測のための風洞実験では、過去 10 年分（平成 24 年 4 月～令和 4 年 3 月）の宮前測定局の気象データを用いており、計画地周辺の風環境を踏まえて予測を行っております。</p> <p>鷺沼駅北口周辺の風害の予測地点は、北口出口付近に 1 地点（No31）、北口出口の通り（市道鷺沼 16 号線）に 5 地点（No.30、32、33、34、35）を設定いたしました。これらの地点は、現況・建設後・対策後のいずれについても、ランク 1（住宅地の商店街、野外レストラン等の風環境）またはランク 2（住宅街、公園等の風環境）と予測しています。</p> <p>本事業の実施にあたっては、防風植栽等の</p>



意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>前ページ参照</p>	<p>効果が継続的に維持されるよう、適切に維持管理を行う体制を整えるなどの環境保全のための措置を講じて、周辺環境に配慮してまいります。</p> <p>なお、風害については、建設後に、予測結果の検証等のために事後調査を行います。仮に、事後調査結果が予測・評価結果と著しく乖離し、大きな影響が生じている場合には、新たに環境保全のための措置を講じます。</p>
<p><b>【1466】</b></p> <p>数年前、鷺沼駅交番交差点付近で、突風の発生により小学生と女性が転倒しケガしました。羽田空港 A 滑走路東側ハンガーの高さを風洞（定速型）実験で 7m ほど低くしましたが、実際の風は再現できず、接地帯マーキングを 100m 北側に移しました。又米国で横風による滑走路逸脱事故が 2 件発生したので国は横風対応の D 滑走路を造りました。近年地球温暖化により、日本で最大降水量、最大風速がほぼ毎日更新されています。鷺沼駅徒歩 10 分圏には保育園（17）、幼稚園（2）、小学校（2）があり関係する人員は約 3500 名、鷺沼駅 1 日平均利用者 63,000 名、バス利用者 31,000 名で約 10 万人の人々が毎日利用しています。タワーマンションが出来れば、対となる 70m のビルと相まって、風向きによっては、鷺沼駅前陸橋付近で大きな空気の渦（突風）が発生し、なごみ保育園、カップーク、土橋小学校を直撃します。これを防ぐ為 50～60m のビルを造れば工事費、工期共に大巾に削減できます。</p>	<p>本事業では、「川崎市環境影響評価に関する条例」に基づき、高層建築物の新設、住宅団地の新設、商業施設の新設、大規模建築物の新設の種別に該当する事業として「環境影響評価等技術指針」に則り、環境影響評価を実施いたしました。</p> <p>風害の影響については、条例準備書にて調査、予測及び評価を行いました。</p> <p>予測のための風洞実験では、過去 10 年分（平成 24 年 4 月～令和 4 年 3 月の宮前測定局）の気象データを用いており、近年の計画地周辺の風環境や最大風速についても考慮して実験・解析を行っております。</p> <p>計画建物建設前の状態における計画地周辺は、ランク 1（住宅地の商店街、野外レストラン等の風環境）またはランク 2（住宅街、公園等の風環境）の風環境となりました。計画建物建設後の状態における計画地周辺は、ランク 2 からランク 3（事務所街等の風環境）になる地点がみられたものの、防風植栽等の防風対策により、ランク 3 がすべてランク 2 となり、対策後は、建設前と同等のランク 1 またはランク 2 の風環境となると予測しています。</p> <p>本事業の実施にあたっては、防風植栽等の効果が継続的に維持されるよう、適切に維持管理を行う体制を整えるなどの環境保全のための措置を講じて、周辺環境に配慮してまいります。</p> <p>なお、風害については、建設後に、予測結果の検証等のために事後調査を行います。仮に、事後調査結果が予測・評価結果と著しく乖離し、大きな影響が生じている場合には、新たに環境保全のための措置を講じます。</p>
<p><b>【1074-2】</b></p> <p>市道久末鷺沼線への風害：子ども、ママチャリのお母さん、年寄りには危険な街になります。キチンとした対策をとって下さい。</p> <p><b>【1081-4】</b></p> <p>風害が強いのは反対です。子どもたちは、歩きにくくなります。お年寄も大変です。</p>	<p>計画建物の出現が計画地周辺地域の風環境に及ぼす影響については、条例準備書の「風害」にて調査、予測及び評価を行いました。</p> <p>予測地点については、歩行者への影響を考慮して、鷺沼駅のホームや鷺沼橋、計画地内の通路及び広場等も含めて歩行者が通行する地点・滞留する地点 95 地点を選定しております。</p> <p>計画建物建設前の状態における計画地周辺は、ランク 1（住宅地の商店街、野外レストラン等の風環境）またはランク 2（住宅街、公園等の風環境）の風環境となりました。計画建物</p>

意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>【1207-3】 ビルかぜ</p> <p>【1209-2】 風による歩行害</p> <p>【1295-3】 高い建物については風害等のオソレがあり生活が出来なくなる</p>	<p>建設後の状態における計画地周辺は、ランク2からランク3（事務所街等の風環境）になる地点がみられたものの、防風植栽等の防風対策により、ランク3がすべてランク2となり、対策後は、建設前と同等のランク1またはランク2の風環境となると予測しています。</p> <p>本事業の実施にあたっては、防風植栽等の効果が継続的に維持されるよう、適切に維持管理を行う体制を整えるなどの環境保全のための措置を講じて、周辺環境に配慮してまいります。</p> <p>なお、風害については、建設後に、予測結果の検証等のために事後調査を行います。仮に、事後調査結果が予測・評価結果と著しく乖離し、大きな影響が生じている場合には、新たに環境保全のための措置を講じます。</p>
<p>【50-4】 『ビル風』は激しいものです。この静かな住宅地域に強いビル風が吹きつけるのには反対。タワマン建設反対。せめて1/3の高さに。</p> <p>【1073-4】 タワマンは、風害をひどくし、街の環境をこわす。低層化を求めます。</p>	<p>計画建物の出現が計画地周辺地域の風環境に及ぼす影響については、条例準備書の「風害」にて調査、予測及び評価を行いました。</p> <p>予測地点については、歩行者への影響を考慮して、鷺沼駅のホームや鷺沼橋、計画地内の通路及び広場等も含めて歩行者が通行する地点・滞留する地点 95 地点を選定しております。</p> <p>計画建物建設前の状態における計画地周辺は、ランク1（住宅地の商店街、野外レストラン等の風環境）またはランク2（住宅街、公園等の風環境）の風環境となりました。計画建物建設後の状態における計画地周辺は、ランク2からランク3（事務所街等の風環境）になる地点がみられたものの、防風植栽等の防風対策により、ランク3がすべてランク2となり、対策後は、建設前と同等のランク1またはランク2の風環境となると予測しています。</p> <p>本事業の実施にあたっては、防風植栽等の効果が継続的に維持されるよう、適切に維持管理を行う体制を整えるなどの環境保全のための措置を講じて、周辺環境に配慮してまいります。</p> <p>なお、風害については、建設後に、予測結果の検証等のために事後調査を行います。仮に、事後調査結果が予測・評価結果と著しく乖離し、大きな影響が生じている場合には、新たに環境保全のための措置を講じます。</p> <p>また、現在の鷺沼駅周辺は、「川崎都市計画都市再開発方針」において駅を中心に多様なライフスタイルに対応した都市機能集積や優良な都市型住宅の誘導を図ると共に交通結節機能の強化を目指すとされていることから、その実現に向けて、容積率の割増を行わずに基準容積率の範囲内で計画しております。</p> <p>上記方針や川崎市が公表した「鷺沼駅周辺再編整備に伴う公共機能に関する基本方針（H31.3 策定）」、さらには現況の商業施設の</p>

意見の概要	指定開発行為者の見解
前ページ参照	<p>利用状況や将来動向を勘案して、交通広場、公共施設、商業施設、業務施設において必要となる面積を確保した上で、少子高齢化への対応として若年層流入や高齢者等の多様なライフスタイルの実現に資する一定規模の都市型住宅を導入する計画としております。</p> <p>この場合、建物を高層化することにより、交通広場等の整備、広場等のスペースを創出、通風の確保、近い場所からの圧迫感の低減・日影の集中を防ぐなど、周辺環境に極力影響を及ぼさないことがメリットとなります。一方で高さを抑えると建築面積を広げることとなり、歩行者空間や広場空間などの空地が減少し、結果的に圧迫感が増すという懸念があります。</p>
<p><b>【369-2】</b> 強風時などに測定値以上の風害が起きる可能性も否定できないのではないのでしょうか。そうなってから、ビルを低くするなど出来るはずはないので、再考をお願い致します。</p>	<p>条例準備書における予測のための風洞実験では、過去10年分（平成24年4月～令和4年3月）の宮前測定局の気象データを用いており、近年の計画地周辺の風環境、最大風速についても考慮した実験・予測を行っています。</p> <p>また、風害については、建設後に、予測結果の検証等のために事後調査を行います。仮に、事後調査結果が予測・評価結果と著しく乖離し、大きな影響が生じている場合には、新たに環境保全のための措置を講じます。</p>
<p><b>【3-4】</b> 風害については実験と実際は違う部分もあると思われるので、工事中も竣工後も計測し、ぜひ対策をしていただけるようお願い致します。</p>	<p>風害については、建設後に、予測結果の検証等のために事後調査を行います。仮に、事後調査結果が予測・評価結果と著しく乖離し、大きな影響が生じている場合には、新たに環境保全のための措置を講じます。</p>
<p><b>【1581-4】</b> 風洞実験は実態と合わないことが多いので、より実態に合う予測をすること。</p>	<p>これまでに実施された風害に係る環境影響評価においては、風洞実験による方法が多く、の事例で用いられ、風洞実験に関する実績と知見が蓄積されていることから、本事業における条例準備書においては、風洞実験にて予測を行いました。</p> <p>なお、風洞実験の実施にあたっては、事前にコンピュータを使った流体シミュレーション（CFD）にて建物形状及び配置について検討を行っております。</p> <p>建設後には、予測結果の検証等のために事後調査を行います。仮に、事後調査結果が予測・評価結果と著しく乖離し、大きな影響が生じている場合には、新たに環境保全のための措置を講じます。</p>
<p><b>【1582-2】</b> 風害の予測を万全にすること。被害予測を科学的に実施すること。</p>	<p>計画建物の出現が、計画地周辺地域の風環境に及ぼす影響については、条例準備書の「風害」にて調査、予測及び評価を行いました。</p> <p>これまでに実施された風害に係る環境影響評価においては、風洞実験による方法が多く、の事例で用いられ、風洞実験に関する実績と知見が蓄積されていることから、本事業における条例準備書においては、風洞実験にて予</p>

意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>前ページ参照</p>	<p>測を行いました。</p> <p>なお、風洞実験の実施にあたっては、事前にコンピュータを使った流体シミュレーション（CFD）にて建物形状及び配置について検討を行っております。</p> <p>計画建物建設前の状態における計画地周辺は、ランク 1（住宅地の商店街、野外レストラン等の風環境）またはランク 2（住宅街、公園等の風環境）の風環境となりました。計画建物建設後の状態における計画地周辺は、ランク 2 から 3（事務所街等の風環境）になる測定地点がみられたものの、防風植栽等の防風対策により、ランク 3 がすべてランク 2 となり、対策後は、建設前と同等のランク 1 またはランク 2 の風環境となると予測しています。</p> <p>本事業の実施にあたっては、防風対策の効果が継続的に維持されるよう、適切に維持管理を行う体制を整えるなどの環境保全のための措置を講じて、周辺環境に配慮してまいります。</p>
<p>③防風対策</p>	
<p>【1-2】</p> <p>防風植栽対策とありますが、常緑高木とあり、何の樹木を植栽されるのかわかりません。風が強いために葉付が悪くなる樹種も多く、生育面でも心配です。時期に寄っては常緑であっても葉を多く落とすので、風により激しく周囲に舞い散る可能性もあります。樹木だけに頼らず、他でも対策をすべきだと思います。</p>	<p>防風植栽として植栽する樹木は、常緑広葉樹のうち耐風性の高い樹種を選定してまいります。</p> <p>防風植栽については、防風効果が継続的に維持されるよう、適切に維持管理を行う体制を整えるなどの環境保全のための措置を講ずる計画です。</p> <p>また、植栽樹木の環境適合性については事後調査を実施する計画です。事後調査において、生育状況が悪化していることが確認された場合は、新たな環境保全のための措置を検討いたします。</p> <p>なお、防風対策としては、防風植栽のほかに、計画建物による吹き下ろしの風を低減するために計画建物の低層部やフェンスの形状変更などの対策を施したり、建物の角部より発生するビル風（剥離流）を低減するために北街区の高層部分（7階以上）に西側に隅切りを施したりする等の対策を講じて予測評価を行っております。</p>
<p>【219-2】</p> <p>風により幼児が吹き飛ばされた場合、責任の所在はどこにあるのか？責任を求めて裁判が起こされた場合マンション建設者は敗訴すると思う。</p>	<p>事故には様々な状況や原因があることが想定されるため、本事業に起因する事故であることが判明した場合は、誠意をもって対応をさせていただきます。</p>
<p>④その他</p>	
<p>【64、他 33 名】【534-1】【667-1】【834-1】【1209-1】</p> <p>風洞実験を東急建設株式会社技術研究所にて実施したとある。再開発準備組合を東急本社室内に置くなど東急グループの意向が進められているが、100 億円を超える補助金が</p>	<p>東急建設(株)技術研究所は第三者専門機関となります。本事業の予測・評価に必要なスケール、精度を満たす風洞実験が可能な試験所のうち、日程的に実施が可能であった東急建設(株)技術研究所にて実施いたしました。</p>

意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>想定される事業である。公平性、客観性が求められる環境影響評価においてグループ内の建設会社の技術研究所に風洞実験を委託するなどもっての外である。</p> <p>第三者による風洞実験のやり直しを要求する。</p> <p><b>【834-2】</b></p> <p>評価の客観性が問われるのではないかという質問に、理事会で協議して決めたから良いという回答は、質問の意図を理解していないか曲解しているものと感じます。</p> <p>環境評価についてこのような公平性客観性が保証されないのはおかしい。きちんとした規定が必要ではないでしょうか。明らかに第三者とはいえないと思います。</p>	<p>前ページ参照</p>

(7) 地域交通について

- ① 工事中の交通安全
- ② 供用時の交通混雑
- ③ 歩行者サービス水準

意見の概要	指定開発行為者の見解
① 工事中の交通安全	
<p><b>【471-2】</b> 工事中にひんぱんに通るであろう工事関連の大型車。人口密度の高い駅周辺、歩行者、通勤者、通学者は大丈夫でしょうか。</p> <p><b>【1467】</b> 鷺沼駅徒歩10分圏には、小学校の外、保育園(17)幼稚園が有り、保育士を含めると1500名です。1日の鷺沼駅利用者63,000名、バス利用者31,000名で毎日10万人が利用しており1年で3650万人、工期を8年とすると2億9000万人が影響を受けるのに具体的な安全対策の説明が有りません。これでは説明会を開いても、住民には不安が広がるだけです。具体的な安全対策(図面、数値等)についての説明を要求します。</p>	<p>工事中の歩行者の交通安全については、条例準備書にて調査・予測及び評価を行いました。</p> <p>工事用車両の走行ルートとなる市道梶ヶ谷菅生線、市道久末鷺沼線、市道小台23号線、市道鷺沼線、市道鷺沼36号線、市道宮前3号線及び一般国道246号の交通安全施設の設置状況は、マウントアップとポール、横断防止柵、植栽及びガードレール等が整備されていることから歩行者等の安全は確保できると予測しています。</p> <p>また、市道鷺沼33号線工事用車両出入口には適宜交通整理員を配置することにより、歩行者等の安全は確保できると予測しています。工事用車両ルートには、土橋小学校、鷺沼小学校の指定通学路が並行または横断する箇所がありますが、マウントアップされた歩道や横断歩道が整備されていることから児童の安全は確保できると予測しています。</p> <p>本事業では、計画地周辺道路の交通混雑及び交通安全に及ぼす影響を低減するため、施工会社への指示により、次のような対策を講じて、周辺環境に配慮してまいります。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・工事用車両が特定の日または時間帯に集中しないよう、計画的な運行により影響の低減を図る。</li><li>・工事用車両の運転者に対し、随時安全運転教育を実施し、交通法規を遵守することはもとより安全運転を徹底し、一般車両、歩行者及び自転車の安全を確保する。</li><li>・工事用車両出入口は、段階的に位置が変更となるが、適宜交通整理員を配置し、歩行者等の安全確保と交通渋滞等の発生防止に努める。</li><li>・工事用車両はステッカー等により、他の車両との識別を図る。</li><li>・工事中は歩行者通路を確保しながら段階的に工事を行うことにより、駅改札及び歩道等、歩行者への通行に支障がないように配慮する。</li><li>・工事用車両の走行ルート上には、土橋小学校、鷺沼小学校の指定通学路が並行または横断する箇所があるため、小学校等の登校時間帯は交差点での右折、左折時の巻き込み等に、特に注意し、安全運行に努める。</li><li>・工事実施に先立ち、工事組織表等の作成により、管理体制を明確にし、外部からの問い合わせにも、適切かつ迅速に対応できるようにする。</li></ul>

意見の概要	指定開発行為者の見解
前ページ参照	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 工事期間中は、建築敷地周囲に工事の予定表を掲示し周知を図る。</li> <li>・ 工事期間中は、建築敷地周囲に仮囲いを設置し、周辺の歩行者等の安全確保に努める。対策の詳細については、施工会社決定後明確にさせていただき、今後予定している工事説明会等にて、適宜、ご説明いたします。</li> </ul> <p>また、工事期間中には相談窓口を設けますので、お困りの点がありましたらお問い合わせください。</p>
② 供用時の交通混雑	
<p><b>【5-1】</b> 鷺沼駅から主要幹線道路である国道 246 号線に出る「鷺沼二丁目交差点」は、現時点でも特に休日において、鷺沼小学校辺りまで渋滞しており、タワーマンションの建設により、駐車場：505 台（非住宅：245 台、住宅：260 台）の一部が出庫することを想定すると「鷺沼小学校前交差点」を越えて鷺沼駅側に自動車があふれることになり、ピーク時は駅付近まで渋滞する可能性は極めて高い。この準備書では 1 つの評価手法のみに頼って問題なしとしているが、実態に則した評価となっていない。</p> <p>「鷺沼二丁目交差点」は右折車両による渋滞が原因と考えられるが、この交差点に右折車専用レーンを増設することはスペース的に難しいため、渋滞が発生した後で対策することは困難であり、鷺沼駅周辺の他道路も同じような状況であることから事前にいくつかの評価手法を用いた評価が必要と考える。</p>	<p>条例準備書における交通混雑の予測においては、現地調査にて現況の交通状況を把握し、現地調査結果に廃道などによる転換交通量等の影響をふまえて設定した将来基礎交通量に、施設関連車両の台数を上乘せして予測しております。また、施設関連車両は設定したルートを走行することを前提としております。</p> <p>計画地から一般国道 246 号へ至るルートとしては、計画地周辺の交通安全・交通混雑の観点から市道久末鷺沼線を南下するルートを設定しており、ご指摘の市道鷺沼 52 号線を経て鷺沼二丁目交差点から一般国道 246 号へ至るルートは、施設関連車両の走行ルートとして設定しておりません。</p> <p>このため、鷺沼二丁目交差点から一般国道 246 号へ進入する右左直進車線については、本計画による影響はないものと予測しております。</p> <p>本事業では、計画地周辺道路の交通混雑及び交通安全に及ぼす影響を低減するため、居住者に対しては入居時に入出庫ルート等の周知を図り、自動車交通の円滑化を図る計画です。また、施設利用者に対しては、ホームページ等で来退場ルートの周知を図るとともに、路線バスや電車等の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ずる計画です。</p> <p>また、条例準備書の予測・評価の方法については、「川崎市環境影響評価等技術指針」に則り条例方法書作成時に選定し、条例方法書の公告・縦覧及び川崎市環境影響評価審議会の審議を経て決定しております。</p>
<p><b>【589-3】</b> 現在でも、ものすごい渋滞なので、少々整備しても、交通渋滞は解消しないと思います。</p> <p><b>【1068-3】</b> これ以上交通混雑を招く計画には反対です。</p>	<p>本事業では、道路整備計画として、交通広場等へのアクセス道路となる市道久末鷺沼線の一部拡幅、右折レーン等の整備などにより、現況の問題点を改善し、交通混雑の緩和を目指します。また、駅前の市道鷺沼線廃道に伴う交差点の集約により、現況よりも、信号機が減ることによって交通流の改善を図る計画としております。</p> <p>これらの計画を基に、交通混雑について、条例準備書にて調査・予測及び評価を行います。</p>

意見の概要	指定開発行為者の見解
<p><b>【1071-2】</b> いまでもひどい駅前の交通渋滞をさらにひどくする計画には反対です。</p> <p><b>【1072-2】</b> 今でも駅前の渋滞はひどい。今の計画ではさらに悪化する。このような計画には反対です。</p> <p><b>【1076-3】</b> 今でも大渋滞。途中でバスを降りて歩く人もいます。</p> <p><b>【1080-2】</b> 今でも朝は渋滞し、途中でバスを降りて歩く人がいます。</p> <p><b>【1577-3】</b> 交通混雑は解消されない。適切な対応がとれないなら計画は中止して下さい。</p> <p><b>【1584-2】</b> 交通集中する地域の開発は、中止すべきです。</p> <p><b>【1775-1】</b> 予定の道路幅では交通混雑はさげられません。</p>	<p>た。</p> <p>調査・予測地点とした計画地周辺交差点においては、施設関連車両による交差点の需要率は、平日及び休日ともに、すべての交差点で交通量の処理が可能とされる目安である交差点需要率 0.9 を下回ると予測しています。また、施設関連車両が走行する各交差点の断面における車線の混雑度（車線の交通容量比）は、平日及び休日ともに、すべての車線で交通量の処理が可能とされる目安である 1.0 を下回ると予測しています。</p> <p>本事業の実施にあたっては、道路上で施設関連車両（搬出入車両）が待機しないよう、十分な荷さばきスペースを確保する、施設関連車両（搬出入車両）が特定の時間帯に集中することがないように、適切な運行管理を行う、施設利用者に対し、ホームページ等で来退場ルートの等の周知を図るとともに、路線バスや電車等の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て、周辺環境に配慮してまいります。</p>
<p><b>【8、他 178 名】【49-1】【837-1】【1071-1】【1468】【1584-1】</b> 市道久末鷺沼線の信号 3 つを交通広場（バスターミナル）の入り口 1 つにするので、交通渋滞は解消されるとしているが、そもそも渋滞の原因は、3 つの信号にもあるが、市道久末鷺沼線が田園都市鷺沼駅ホーム上の橋を基点に、道路が V 字になっていることから起きている。 さらに市道鷺沼線の廃止によって横への逃げ場がなくなる一本道になる。 この V 字道路の解消と市道鷺沼線の代替え道を設置しないと渋滞はますますひどくなる。</p>	<p>本事業では、道路整備計画として、交通広場等へのアクセス道路となる市道久末鷺沼線の一部拡幅、右折レーン等の整備などにより、現況の問題点を改善し、交通混雑の緩和を目指します。また、駅前の市道鷺沼線廃道に伴う交差点の集約により、現況よりも、信号機が減ることによって交通流の改善を図る計画としております。</p> <p>これらの計画を基に、交通混雑について、条例準備書にて調査・予測及び評価を行いました。</p> <p>調査・予測地点とした計画地周辺交差点においては、施設関連車両による交差点の需要率は、平日及び休日ともに、すべての交差点で交通量の処理が可能とされる目安である交差点需要率 0.9 を下回ると予測しています。また、施設関連車両が走行する各交差点の断面における車線の混雑度（車線の交通容量比）は、平日及び休日ともに、すべての車線で交通量の処理が可能とされる目安である 1.0 を下回ると予測しています。</p>



意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>前ページ参照</p>	<p>本事業の実施にあたっては、道路上で施設関連車両（搬出入車両）が待機しないよう、十分な荷さばきスペースを確保する、施設関連車両（搬出入車両）が特定の時間帯に集中することがないように、適切な運行管理を行う、施設利用者に対し、ホームページ等で来退場ルートの等の周知を図るとともに、路線バスや電車等の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て、周辺環境に配慮してまいります。</p> <p>V字部の解消には本事業計画地のみならず、沿道敷地への影響が甚大であることから、指定開発行為者として見解を示すことはできませんので、指定開発行為者としての見解は控えさせていただきます。</p>
<p><b>【51-5】</b> あの狭い土地に区役所、市民館、図書館なんて大反対。交通渋滞間違いナシ。</p> <p><b>【837-2】</b> 物理的に無理なところに大規模な建物をたて容量以上に交通量を増やすと、とり返しがつかなくなると思います。</p>	<p>本事業では、都市計画の手法による容積率の割増を行わずに基準容積率の範囲内で計画しておりますが、建物を高層化することで、交通広場等の整備や広場等のスペースを創出するとともに、通風の確保、圧迫感の低減、日影の集中を防ぐなど、周辺環境に極力影響を及ぼさないよう適切な空地を確保し駅前再開発として望ましい空間を目指します。</p> <p>交通混雑の予測においては、現地調査にて現況の交通状況を把握し、現地調査結果に廃道などによる転換交通量等の影響をふまえた将来基礎交通量を設定し、そこに施設関連車両の台数を上乗せして予測及び評価を行いました。</p> <p>調査・予測地点とした計画地周辺交差点においては、施設関連車両による交差点の需要率は、平日及び休日ともにすべての交差点で交通量の処理が可能とされる目安である交差点需要率0.9を下回ると予測しています。</p> <p>また、施設関連車両が走行する各交差点の断面における車線の混雑度（車線の交通容量比）は、平日及び休日ともに、すべての車線で交通量の処理が可能とされる目安である1.0を下回ると予測しています。</p> <p>本事業の実施にあたっては、道路上で施設関連車両（搬出入車両）が待機しないよう、十分な荷さばきスペースを確保する、施設関連車両（搬出入車両）が特定の時間帯に集中することがないように、適切な運行管理を行う、施設利用者に対し、ホームページ等で来退場ルートの等の周知を図るとともに、路線バスや電車等の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て、周辺環境に配慮してまいります。</p>
<p>③歩行者サービス水準</p>	
<p><b>【472-4】</b> タワマンの住人がいっきに増え、人の波が恐いです。特に子供や高齢者にとって。</p>	<p>供用時の歩行者の増加が交通安全に及ぼす影響については、条例準備書の「地域交通」にて調査・予測及び評価を行いました。</p> <p>供用時の歩行者サービス水準については、</p>

意見の概要	指定開発行為者の見解
前ページ参照	<p>すべての予測地点で平日、休日ともにサービス水準 A (自由歩行) と予測しています。本事業の実施にあたっては、計画地の外周には歩道状空地、地下 1 階には駅前街区と北街区を結ぶ地下通路、道路上空には街区間デッキを設け、安全で快適な歩行者空間を整備するなどの環境保全のための措置を講じて、周辺環境に配慮してまいります。</p>

(8) 環境配慮項目に関する措置について

①地震時等の災害

意見の概要	指定開発行為者の見解
①地震時等の災害	
<p><b>【49-2】</b> 地震等の災害が危惧されているのに道路の形状、道路幅等で混雑し避難路を得られなくなる様な街作りには大反対です。</p>	<p>災害時の対応については、川崎市が地域防災計画に基づき、災害時の交通混雑の応急対策等に取り組むものと認識しており、指定開発行為者として見解を示すことはできませんので、川崎市へのご要望として、川崎市関係部署へお伝えいたします。</p> <p>本事業では、道路整備計画として、市道鷺沼線の駅前部を廃道し交差点を集約するとともに、交通広場へのアクセス路となる市道久末鷺沼線の交差点に右折付加車線及び左折付加車線を整備し、滞留車両による直進車両への影響を排除することで、交通混雑の改善を目指しています。</p> <p>防災については、条例方法書の環境配慮項目で「地震時等の災害」を選定しており、条例準備書にて、以下の措置を示しております。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・耐震性及び防火に配慮します。</li><li>・地震時等の災害時の避難経路及び避難場所を確保するよう配慮します。</li><li>・地震時等の災害時に備えて、防災物資の備蓄のため、防災倉庫を設置します。</li><li>・災害時の帰宅困難者に対して、一時受け入れ対応を行います。</li><li>・地震時等の災害時においても、最低限の施設機能が維持できるよう、非常用エレベーターや非常用発電機、非常用照明設備等の防災設備の設置を計画します。</li><li>・計画建物については、杭基礎構造とするなど、計画建物の安全性に関し必要な措置を講じます。また、住宅棟を制振構造または免振構造等とします。さらに、災害に強い施設計画に向けて、市や区と連携体制の構築を図るとともに、公共施設としての機能も含め、災害時における業務継続性の確保に向けた自家発電装置、給水機能等の設備計画など、地域防災機能の更なる強化に努めます。</li><li>・公共施設では、災害時に様々な目的に転用できるスペースや備蓄機能を確保します。</li></ul> <p>建物に係る防災性の詳細については、今後計画を深度化する中でさらに検討してまいります。</p>
<p><b>【1606-5】</b> 地震の多い日本でタワーマンションはまだ実験過程の建物ではありませんか。</p>	<p>本事業の計画建物においては、建築基準法で定められた基準に従った構造計算を行い、国土交通大臣認定を受けることとなります。</p> <p>また、防災については、条例方法書の環境配慮項目で「地震時等の災害」を選定しており、条例準備書にて、以下の措置を示しております。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・耐震性及び防火に配慮します。</li><li>・地震時等の災害時の避難経路及び避難場</li></ul>

意見の概要	指定開発行為者の見解
前ページ参照	<p>所を確保するよう配慮します。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地震時等の災害時に備えて、防災物資の備蓄のため、防災倉庫を設置します。</li> <li>・災害時の帰宅困難者に対して、一時受け入れ対応を行います。</li> <li>・地震時等の災害時においても、最低限の施設機能が維持できるよう、非常用エレベーターや非常用発電機、非常用照明設備等の防災設備の設置を計画します。</li> <li>・計画建物については、杭基礎構造とするなど、計画建物の安全性に関し必要な措置を講じます。また、住宅棟を制振構造または免振構造等とします。さらに、災害に強い施設計画に向けて、市や区と連携体制の構築を図るとともに、公共施設としての機能も含め、災害時における業務継続性の確保に向けた自家発電装置、給水機能等の設備計画など、地域防災機能の更なる強化に努めます。</li> <li>・公共施設では、災害時に様々な目的に転用できるスペースや備蓄機能を確保します。建物に係る防災性の詳細については、今後計画を深度化する中でさらに検討してまいります。</li> </ul>

- (9) その他について  
 ①業務受託者の選定  
 ②住民意見への回答  
 ③説明会への市長の出席

意見の概要	指定開発行為者の見解
①業務受託者の選定	
<p><b>【5-2】</b>          評価会社も利害関係が疑わしい東急系列であり、このような評価は第三者的な会社や機関で評価すべきと考える。          また、他の評価も含め、利害関係が疑われる系列会社の評価を用いるべきではなく、第三者の評価会社や機関による再評価が必要と考える。</p>	<p>条例準備書の業務受託者「㈱東急設計コンサルタント」は、鷺沼駅前地区再開発準備組合から業務委託を受け、条例準備書作成等を行っております。          「川崎市環境影響評価に関する条例」第4条第2項には、事業者の責務として、「この条例の定めるところにより、その責任と負担において、事業の実施に係る環境影響評価、事後調査その他の手続きを円滑に行わなければならない」と定められており、事業者として環境影響評価を行うにあたり、環境影響評価業務の経験が豊富な「㈱東急設計コンサルタント」に委託しました。          条例準備書の予測・評価の方法については、「川崎市環境影響評価等技術指針」に則り、条例方法書作成時に選定し、条例方法書の公告・縦覧及び川崎市環境影響評価審議会の審議を経て決定しております。          また、風洞実験を実施した東急建設㈱技術研究所は第三者専門機関となります。本事業の予測・評価に必要なスケール、精度を満たす風洞実験が可能な試験所のうち、日程的に実施が可能であった東急建設㈱技術研究所にて実施いたしました。</p>
②住民意見への回答	
<p><b>【7-6】</b>          組合が住民から寄せられた今日までの全質問にご回答を要請します。</p>	<p>これまでに住民の皆様より意見書としていただきましたご意見については、方法書に対するご意見については条例準備書（令和2年6月）及び条例準備書（令和4年12月）にて、変更前の条例準備書（令和2年6月）に対するご意見については条例見解書（令和2年10月）にて、今回の条例準備書（令和4年12月）に対するご意見については本条例見解書（令和5年3月）にて回答いたしました。          また、条例準備書に関する説明会等にていただきましたご意見については、説明会等にて回答いたしました。</p>
③説明会への市長の出席	
<p><b>【588-6】</b>          市長が、一度も集会に出席しないのは、何故ですか？</p>	<p>条例準備書の説明会は、事業者の責務として、指定開発行為者が「川崎市環境影響評価に関する条例」に基づき、関係住民の皆さまに、条例準備書の内容をご理解して頂くために開催する説明会です。このため、市長は出席しておりません。</p>

## 2 「指定開発行為の概要」について

(1) 再開発について	
①事業計画 ②街区間デッキ ③交通広場	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>①事業計画</p> <p>【12、他 168 名-1】【51-1】【146、他 3 名-1】 【221-1】【340-1】【474-1】【588-1】【825-1】 【1082-1】【1092-1】【1579-1】【1606-1】</p> <p>鷺沼再開発事業を中心に、東急田園都市線の宮前区の各駅周辺に都市機能を集中する、いわゆるコンパクトシティー化は、コロナ過時代にはそぐわない都市計画になっています。</p> <p>そのために検証の再検証を望みます。</p> <p>【1082-5】 コンパクトシティーにはメリットとデメリットがあると思います。</p>	<p>現在の鷺沼駅周辺は、「川崎都市計画都市再開発の方針」においても、多様なライフスタイルに対応した都市機能集積や優良な都市型住宅の誘導を図る」地区とされておりますが、昭和 40 年代に東急田園都市線の延伸を契機として市街化が進んで以来、大きな施設・機能更新等がないまま 40～50 年が経過しております。これらの状況や、今後想定される少子高齢化、建物の老朽化を見据え、住宅機能や生活利便機能など多機能を一体的に整備する施設計画に加え、交通広場を拡充しインフラ機能を強化することで、住む人も訪れる人も楽しく魅力ある街となるよう計画を進めてまいりますので、ご理解賜われればと思います。</p> <p>また、今回コロナ禍による社会状況の変化等を踏まえ、開放的でまちに開いたステップテラス（駅前街区 3 階を中心に設ける段丘状のテラス）の設置や、駅前広場の拡充、働く機能の導入等、ニューノーマルに対応した施設整備に向けて、施設計画や機能の見直しを行いました。引き続き、今後の社会状況の変化も見据えながら、事業計画を深度化していきたいと考えております。</p>
<p>【472-5】 狭いところに何もかもつつこむのはやめて下さい。</p> <p>【1096-3】 鷺沼駅前の土地自体がせますぎる。</p>	<p>現在の鷺沼駅周辺は、「川崎都市計画都市再開発の方針」においても、多様なライフスタイルに対応した都市機能集積や優良な都市型住宅の誘導を図る」地区とされておりますが、昭和 40 年代に東急田園都市線の延伸を契機として市街化が進んで以来、大きな施設・機能更新等がないまま 40～50 年が経過しております。これらの状況や、今後想定される少子高齢化、建物の老朽化を見据え、住宅機能や生活利便機能など多機能を一体的に整備する施設計画に加え、交通広場を拡充しインフラ機能を強化することで、住む人も訪れる人も楽しく魅力ある街となるよう計画を進めてまいりますので、ご理解賜われればと思います。</p> <p>また本事業では、都市計画の手法による容積率の割増を行わずに基準容積率の範囲内で計画しておりますが、建物を高層化することで、交通広場等の整備や広場等のスペースを創出するとともに、通風の確保、圧迫感の低減、日影の集中を防ぐなど、周辺環境に極力影響を及ぼさないよう適切な空地を確保し駅前再開発として望ましい空間を目指します。</p>

意見の概要	指定開発行為者の見解
<p><b>【7-9】</b> 川崎市民の血税 100 億円以上が拠出され、周辺住民の 8 年以上の犠牲を強いられることは、住民にとっては「命がけの工事」、できれば中止、または、縮小を望みますが、私たち周辺住民は、自分の身は自分で守るしか、何の具体的対抗策はないのでしょうか。ご助力お願いします。</p>	<p>現在の鷺沼駅周辺は、「川崎都市計画都市再開発の方針」においても、多様なライフスタイルに対応した都市機能集積や優良な都市型住宅の誘導を図る」地区とされておりますが、昭和 40 年代に東急田園都市線の延伸を契機として市街化が進んで以来、大きな施設・機能更新等がないまま 40～50 年が経過しております。これらの状況や、今後想定される少子高齢化、建物の老朽化を見据え、住宅機能や生活利便機能など多機能を一体的に整備する施設計画に加え、交通広場を拡充しインフラ機能を強化することで、住む人も訪れる人も楽しく魅力ある街となるよう計画を進めてまいりますので、ご理解賜われればと思います。</p> <p>また、建設機械の稼働に伴う環境影響評価項目（大気質、騒音、振動）についてはいずれも環境保全目標を満足すると予測しております。さらに環境保全のための措置を講じて、周辺環境に配慮してまいります。</p> <p>なお、工事期間中には相談窓口を設けますので、お困りの点がありましたらお問い合わせください。</p> <p>本事業に関する税金の総額については、指定開発行為者として見解をお示しすることができませんので、ご意見として川崎市関係部局へお伝えいたします。</p>
<p><b>【474-7】</b> 「人」のことを考えてほしいです。</p>	<p>現在の鷺沼駅周辺は、「川崎都市計画都市再開発の方針」においても、多様なライフスタイルに対応した都市機能集積や優良な都市型住宅の誘導を図る」地区とされておりますが、昭和 40 年代に東急田園都市線の延伸を契機として市街化が進んで以来、大きな施設・機能更新等がないまま 40～50 年が経過しております。</p> <p>これらの状況や、今後想定される少子高齢化、建物の老朽化を見据え、住宅機能や生活利便機能など多機能を一体的に整備する施設計画に加え、交通広場を拡充しインフラ機能を強化することを検討しております。</p> <p>住む人も訪れる人も楽しく魅力ある街となるよう計画を進めてまいりますので、ご理解賜われればと思います。</p>
<p>②街区間デッキ</p>	
<p><b>【1789-2】</b> （街区間デッキについて）川崎都市計画鷺沼地区地区計画の地区目標「バリアフリーに配慮した都市基盤の再整備」に謳われている障がい者動線が配慮されておらず、地区計画の趣旨から逸脱している。このため、段差をなくす階高レベルの改善かデッキの撤去が必要ではないか。また、この街区間デッキはそもそもバリアフリー法に適合しているのか。</p>	<p>街区間デッキに関しては「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（バリアフリー法）をはじめ各種法条例に適合する形で詳細な検討を進めるとともに、バリアフリーなど利用者の利便性に配慮する形で計画してまいります。</p> <p>なお、鷺沼駅前交差点における市道久末鷺沼線の横断歩道は供用後も設置されますので、地上レベルの歩行者動線も維持される計画です。</p>

意見の概要	指定開発行為者の見解
③交通広場	
<p><b>【3-3】</b>            バスターミナルがまったく日の当たらない空間となるので、明るさの保持や安全に配慮が必要と思われます。</p>	<p>バスターミナル（交通広場）は、計画建物の1階部分に入る予定となっており、鉄道とバスの乗換時に雨に濡れずにスムーズに移動できるよう計画しております。</p> <p>交通広場の詳細については、適切な照明計画や歩車分離など安全面や防犯面、バリアフリーに配慮した施設とするよう、今後計画の深度化を図ってまいります。</p>
<p><b>【12、他 168名-3】【51-3】【146、他 3名-3】【221-3】【340-3】【474-3】【588-3】【825-3】【1082-3】【1092-3】【1579-3】【1606-3】</b>            バスターミナルに屋根を架けない開放的空間。</p>	<p>バスターミナル（交通広場）は、計画建物の1階部分に入る予定となっており、鉄道とバスの乗換時に雨に濡れずにスムーズに移動できるよう計画しております。</p> <p>また、建物と複合化することにより現在の約2倍の面積に拡充し、交通結節点機能の強化を図ってまいります。</p>



(2) 高層建築物・集合住宅・タワーマンションについて

① 高層建築物・タワーマンション

② 集合住宅

③ 修繕

意見の概要	指定開発行為者の見解
① 高層建築物・タワーマンション	
<p><b>【2-3】</b></p> <p>今現在ある高層マンションより高いタワマンを作る事になんの意味があるのか問いたい。再開発に期待するものは、タワマン人口増加ではなく、いかに既存の住民や周辺駅の住民が住みやすさを更新して、鷺沼のブランドを維持向上させるかである。利益重視のタワマン建設には断固反対である。</p>	<p>現在の鷺沼駅周辺は、「川崎都市計画都市再開発方針」において駅を中心に多様なライフスタイルに対応した都市機能集積や優良な都市型住宅の誘導を図ると共に交通結節機能の強化を目指すとされていることから、その実現に向けて、容積率の割増を行わずに基準容積率の範囲内で計画しております。</p> <p>上記方針や川崎市が公表した「鷺沼駅周辺再編整備に伴う公共機能に関する基本方針（H31.3 策定）」、さらには現況の商業施設の利用状況や将来動向を勘案して、交通広場、公共施設、商業施設、業務施設において必要となる面積を確保した上で、少子高齢化への対応として若年層流入や高齢者等の多様なライフスタイルの実現に資する一定規模の都市型住宅を導入する計画としております。</p> <p>この場合、建物を高層化することにより、交通広場等の整備、広場等のスペースを創出、通風の確保、近い場所からの圧迫感の低減・日影の集中を防ぐなど、周辺環境に極力影響を及ぼさないことがメリットとなります。一方で高さを抑えると建築面積を広げることとなり、歩行者空間や広場空間などの空地が減少し、結果的に圧迫感が増すという懸念があります。</p> <p>住む人も訪れる人も楽しく魅力ある街となるよう計画を進めてまいりますので、ご理解賜われればと思います。</p>
<p><b>【3-8】</b></p> <p>一番問題であるのは超高層マンションの建設計画がそのまま残されていることだと思えます。</p> <p>電力使用量が多く、高層では窓があかず空調に頼らなければならない、大規模修繕にかかる費用も大きい等、問題点が数多く指摘される超高層マンションの建設は採算が取れるかどうか。</p>	<p>現在の鷺沼駅周辺は、「川崎都市計画都市再開発の方針」においても、多様なライフスタイルに対応した都市機能集積や優良な都市型住宅の誘導を図る」地区とされておりますが、昭和 40 年代に東急田園都市線の延伸を契機として市街化が進んで以来、大きな施設・機能更新等がないまま 40～50 年が経過しております。これらの状況や、今後想定される少子高齢化、建物の老朽化を見据え、住宅機能や生活利便機能など多機能を一体的に整備する施設計画に加え、交通広場を拡充しインフラ機能を強化することで、住む人も訪れる人も楽しく魅力ある街となるよう計画を進めてまいりますので、ご理解賜われればと思います。</p> <p>また本事業では、都市計画の手法による容積率の割増を行わずに基準容積率の範囲内で計画しておりますが、建物を高層化することで、交通広場等の整備や広場等のスペースを創出するとともに、通風の確保、圧迫感の低減、日影の集中を防ぐなど、周辺環境に極力影</p>

意見の概要	指定開発行為者の見解
前ページ参照	<p>響を及ぼさないよう適切な空地を確保し駅前再開発として望ましい空間を目指します。高さを抑えると建築面積を広げることとなり、歩行者空間や広場空間などの空地が減少し、結果的に圧迫感が増すという懸念があります。</p> <p>修繕及び将来の建替え等の管理計画については、今後、住宅管理会社と、適切に協議・検討をまいります。</p> <p>住宅の採算性については、最終的な事業者は未定ですが、今後事業計画の中で深度化してまいります。</p>
<p><b>【3-11】</b>  少しでも階数を減らすことで工期短縮・日照疎外減少や風害の軽減を目指すという選択肢はないのでしょうか。</p>	<p>本事業では、都市計画の手法による容積率の割増を行わずに基準容積率の範囲内で計画しておりますが、建物を高層化することで、交通広場等の整備や広場等のスペースを創出するとともに、通風の確保、圧迫感の低減、日影の集中を防ぐなど、周辺環境に極力影響を及ぼさないよう適切な空地を確保し駅前再開発として望ましい空間を目指します。高さを抑えると建築面積を広げることとなり、歩行者空間や広場空間などの空地が減少し、結果的に圧迫感が増すという懸念があります。</p> <p>日照阻害、風害等の環境影響評価項目においては、条例準備書における調査・予測結果等から、生活環境に著しい影響を及ぼすことはないと評価しております。</p> <p>施工計画の詳細については、施工会社決定後明確にさせていただき、今後予定している工事説明会等にて、適宜、ご説明いたします。</p> <p>住む人も訪れる人も楽しく魅力ある街となるよう計画を進めてまいりますので、ご理解賜われればと思います。</p>
②集合住宅	
<p><b>【3-9】</b>  380戸や130戸ある住戸の住民の良好なコミュニティが作れるか。</p>	<p>現在の鷺沼駅周辺は、「川崎都市計画都市再開発の方針」においても、多様なライフスタイルに対応した都市機能集積や優良な都市型住宅の誘導を図る」地区とされておりますが、昭和40年代に東急田園都市線の延伸を契機として市街化が進んで以来、大きな施設・機能更新等がないまま40～50年が経過しております。これらの状況や、今後想定される少子高齢化、建物の老朽化を見据え、住宅機能や生活利便機能など多機能を一体的に整備する施設計画に加え、交通広場を拡充しインフラ機能を強化することで、住む人も訪れる人も楽しく魅力ある街となるよう計画を進めてまいりますので、ご理解賜われればと思います。</p> <p>上記方針や川崎市が公表した「鷺沼駅周辺再編整備に伴う公共機能に関する基本方針（H31.3策定）」、さらには現況の商業施設の利用状況や将来動向を勘案して、交通広場、公共施設、商業施設、業務施設において必要とな</p>

意見の概要	指定開発行為者の見解
前ページ参照	<p>る面積を確保した上で、少子高齢化への対応として若年層流入や高齢者等の多様なライフスタイルの実現に資する一定規模の都市型住宅を導入する計画としており、住宅の入居対象者も、高齢者に限らず、様々な世代の方を想定しています。</p> <p>また、本事業では、『鷺沼の新しい顔として駅・生活機能・地域をつなぐ広場・交流機能を目指すこと』や『「駅前に住む」「駅前で働く」「一日過ごす」など、住む人も訪れる人も楽しく、快適な魅力あるライフスタイルを目指すこと』などを開発コンセプトとして掲げ、商業、業務、子育て機能等の都市機能の導入や多世代が交流し、多様なコミュニティ形成に寄与する広場・交流機能の整備を計画しています。ご意見をいただいた住宅を含め、事業全体でのコミュニティ形成のあり方について引き続き検討してまいります。</p> <p>なお、本事業においては、入居者が各種集会等に利用できる共用室（駅前街区に約 150 m<sup>2</sup>、北街区に 75 m<sup>2</sup>）を整備する計画です。</p>
③修繕	
<p>【1606-6】 50～60 年後の修繕建替えを考えるべきです。</p>	<p>修繕等の管理については、今後、住宅管理会社と、適切に協議・検討をしてまいります。</p>

(3) 計画建物との離隔について

① 建物からの離隔

意見の概要	指定開発行為者の見解
① 建物からの離隔	
<p>【825-5】 道路から 1m で高い建物が立つのはとても余裕がない。</p>	<p>本事業の実施にあたっては、計画敷地外周には歩道に付加する形で歩道状空地（幅員 1.0m）及び広場を設け、安全で快適な歩行者空間を整備する計画です。</p>
<p>【12、他 168 名-2】【51-2】【146、他 3 名-2】 【221-2】【340-2】【474-2】【588-2】【825-2】 【1082-2】【1092-2】【1579-2】【1606-2】 駅前街区の建物のセットバックによる歩道の確保、広い外周道路、北街区を豊かな緑と公園に。</p>	<p>駅前街区の敷地外周には歩道に付加する形で歩道状空地（幅員 1.0m）及び広場を設け、安全で快適な歩行者空間を整備するなどの環境保全のための措置を講ずる計画です。また、市道鷺沼 33 号線接道部、市道鷺沼 36 号線接道部に高木を中心に列植し、歩行者動線を妨げずに道路空間と一体となった緑化を行うことで、安全で快適な歩行者空間を整備する計画です。また、道路整備計画として、交通広場等へのアクセス道路となる市道久末鷺沼線の一部拡幅、右折レーン等の整備などにより、現況の問題点を改善し、交通混雑の緩和を目指します。</p> <p>本事業における緑化計画は、大景木・高木・中木・低木・地被類を適切に組み合わせるとともに、地上部の緑化と屋上緑化や壁面緑化などを組み合わせることで、駅前という立地特性を踏まえた上でできる限り多くの緑化面積を確保できるよう検討してまいりました。</p> <p>緑の量については、「川崎市環境影響評価等技術指針」に基づく「緑被率（計画地面積に占める緑被面積（緑化面積）の割合）」は、計画地全体で約 15.23%であり、目標値である計画地全体の 15.0%以上を満足するとともに「川崎市緑化指針」に基づく、街区ごとの「緑化面積率（敷地面積に対する緑化面積の割合）」は、駅前街区で約 23.26%、北街区で約 22.63%であり、目標値である敷地面積の 10%以上を大きく上回る計画としております。</p> <p>「公園」については、設置の予定はありません。しかし、地区施設に位置付けられる「広場」を駅前街区に設置するとともに、駅前街区及び北街区の敷地の外周に歩道状空地を設ける計画であり、利用者の動線・利便性にも配慮してまいります。また、駅前街区 3 階に誰でも利用できるデッキ広場を設置する計画です。駅前街区 3 階を中心に設けられるステップテラス（まちに開いた段丘状のテラス）は、より開放的でまちに開いた空間を創出するとともに、広場を中心として公共施設と民間施設の連携、機能・空間の融合を図ってまいります。詳細については、今後深度化を図ってまいります。</p>

(4) 道路整備計画について

①道路整備計画

意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>①道路整備計画</p> <p>【9、他 186 名-2】【218-2】【472-2】【589-2】 【1068-2】【1076-2】【1096-2】【1577-2】</p> <p>幅 8.75m の久末鷺沼線道路を拡幅せずに、交通広場出入口周辺のみを 3 車線にする計画だが、3 車線 2.75m 幅道路を作っても危険が増すだけである。</p>	<p>本事業では、道路整備計画として、交通広場等へのアクセス道路となる市道久末鷺沼線の一部拡幅、右折レーン等の整備などにより、現況の問題点を改善し、交通混雑の緩和を目指します。また、駅前の市道鷺沼線廃道に伴う交差点の集約により、現況よりも、信号機が減ることによって交通流の改善を図る計画としております。</p> <p>市道久末鷺沼線については、現況の 16.0m から 16.5～22.0m に拡幅し、この道路幅員の内、最低 9.75m の車道幅員を確保する計画としております。</p> <p>付加車線を含めた 3 車線以上の区間については、直進車線を 3.0m、付加車線を 2.75m として計画しております。</p> <p>ご意見にある「幅員 2.75m」については、前述の付加車線の幅員となっております。付加車線の幅員については、道路設計の基準として国が定める道路構造令（道路法第 30 条第 1 項及び第 2 項の規定に基づく政令）第 27 条の解説において、幅員 2.75m が認められております。</p>
<p>【10、他 173 名】【147、他 3 名】【220-1】 【368-1】【471-1】【590-1】【1072-1】【1080-1】 【1093-1】【1578-1】</p> <p>準備書によれば、2.75m と 3m の車道幅が予定されています。乗用車の車幅は 1.7 m～2.0m。バスは約 2.5m。三菱ふそうエアロエースは 3.5m。日野自動車セレガ 3.8m です。</p> <p>1. 乗用車でも 2.75m の車道幅では左右 0.37m づつ。バスは左右 0.12m。片側 12 センチです。怖くて時速 40 キロはだせません。低速運行で大渋滞のもとになります。</p> <p>2. 3m でも交通広場へのバスの左折には、大きく旋回すれば、必ず車同士の接触事故を起こします。慎重な旋回が要求され、大渋滞のもとになります。</p> <p>【220-2】</p> <p>道路は拡張できない。大渋滞の責任は誰がとるのですか。</p> <p>【1093-2】</p> <p>鷺沼周辺の道は乗用車でもせまい道が多い。バスならもっと道幅が必要ではないか。</p>	<p>本事業により整備を計画している周辺道路の形状については、現在の車両進入規制を変更しないことを前提として、川崎市及び警察等と協議・調整を行っております。</p> <p>道路車線幅については、道路設計の基準として国が定める道路構造令（道路法第 30 条第 1 項及び第 2 項の規定に基づく政令）に基づいて幅を決めており、この構造令上で一番大きい車体の幅（普通自動車 12m×2.5m）で走行が可能であり、また交差点の流入側で膨らまずに曲がれることを確認した上で、道路設計を行っております。</p> <p>なお、道路を通行できる車両の幅・高さ・長さは、国が定める車両制限令により最高限度が設けられており、幅：2.5m、高さ：3.8m、長さ：12m となっております。これを超える特殊車両等を通行させようとするときは、道路管理者への申請が必要となります。一般的な空港リムジンバス（エアロエース、セレガ等）のサイズは最高限度を超えないよう設計されております。</p> <p>現在計画している上記の道路車線幅等をふまえ、交通混雑について、条例準備書にて調査・予測及び評価を行いました。</p> <p>調査・予測地点とした計画地周辺交差点においては、施設関連車両による交差点の需要率は、平日及び休日ともに、すべての交差点で交通量の処理が可能とされる目安である交差</p>

意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>前ページ参照</p>	<p>点需要率 0.9 を下回ると予測しています。</p> <p>また、施設関連車両が走行する各交差点の断面における車線の混雑度（車線の交通容量比）は、平日及び休日ともに、すべての車線で交通量の処理が可能とされる目安である 1.0 を下回ると予測しています。</p> <p>これらの予測では、車線幅員を踏まえて計算を行っております。</p> <p>本事業の実施にあたっては、道路上で施設関連車両（搬出入車両）が待機しないよう、十分な荷さばきスペースを確保する、施設関連車両（搬出入車両）が特定の時間帯に集中することがないように、適切な運行管理を行う、施設利用者に対し、ホームページ等で来退場ルート等の周知を図るとともに、路線バスや電車等の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て、周辺環境に配慮してまいります。</p>
<p><b>【218-3】</b> 3m に満たない道路に 3 車線は無理である。</p>	<p>本計画地周辺の道路整備計画については、市道久末鷲沼線では 16.5～22.0m の道路幅員の内、最低 9.75m の車道幅員を確保し、市道鷲沼 36 号線では 16.0m の道路幅員の内、最低 11.0m の車道幅員を確保する計画としております。</p> <p>付加車線を含めた 3 車線以上の区間については、直進車線の幅員は 3.0m、付加車線の幅員は 2.75m として計画しております。</p> <p>幅員については、道路構造令（道路法第 30 条第 1 項及び第 2 項の規定に基づく政令）に基づいて設定しております。</p>
<p><b>【368-2】</b> このような無理な道路幅では、いつもこの付近を通行している私には、いつ接触事故が起きるか、とても心配です。</p> <p><b>【1578-2】</b> 交通事故につながる道路計画を見直すこと。</p> <p><b>【1775-2】</b> バスも通る道なのにあまりにも狭すぎます。予定の幅では接触事故はさげられません。</p>	<p>本計画地周辺の道路整備計画については、市道久末鷲沼線では 16.5～22.0m の道路幅員の内、最低 9.75m の車道幅員を確保し、市道鷲沼 36 号線では 16.0m の道路幅員の内、最低 11.0m の車道幅員を確保する計画としております。</p> <p>付加車線を含めた 3 車線以上の区間については、直進車線の幅員は 3.0m、付加車線の幅員は 2.75m として計画しております。</p> <p>幅員については、道路設計の基準として国が定める道路構造令（道路法第 30 条第 1 項及び第 2 項の規定に基づく政令）に基づいて設定しております。</p>
<p><b>【6-3】</b> 北街区車両出入口については、前提とする計画では市道小台 23 号線に設けるとしているにもかかわらず、この道路に関する標準断面計画図が示されていない。</p>	<p>市道小台 23 号線については、本事業で道路の拡幅・改変を伴う道路工事を行わず、現在の道路断面から変更しないことから、条例準備書に道路標準断面計画図をお示ししていません。</p> <p>道路の拡幅・改変を伴う道路工事を行う市道鷲沼 36 号線及び市道久末鷲沼線については、変更後の道路標準断面計画図をお示しております。</p>

意見の概要	指定開発行為者の見解
<p><b>【1789-4】</b>  信号等の詳細に音響式信号機の表記がされていない。川崎都市計画鷺沼地区地区計画の地区目標に謳われている「バリアフリーに配慮した都市基盤の再整備」を実現するためには視覚障がい者の安全に配慮した音響式信号機を採用することが必須条件と思われる。現在の設置個所と再開発後の新設箇所を表記した図面を添付して頂きたい。計画作成にあたっては地元の障がい者団体や警察との協議が必要。</p>	<p>道路整備に関するバリアフリーについては、まちづくりの一環として川崎市とともに取り組むべき課題であると認識しております。指定開発行為者のみで見解を示すことはできませんので、川崎市及び警察へのご要望として、関係部署へお伝えするとともに、音響式信号等については、今後関係各所との協議のうえ、決定してまいります。</p> <p>なお、条例準備書においては、「地域交通」「交通安全の状況」について、「川崎市環境影響評価等技術指針」に基づき、歩車分離状況、信号機、横断歩道、横断歩道橋等の交通安全施設の状況を調査しております。</p>
<p><b>【590-2】</b>  自転車専用車道は、どうなっているのでしょうか？乗用車と自転車の車道を別にしないと、増々、交通事故が増えると思います。</p>	<p>自転車専用通行帯については、指定開発行為者のみで見解をお示しすることは出来ませんので、川崎市及び警察へのご要望として、関係部署へお伝えいたします。</p>

(5) 駐車・駐輪場について

① 駐車・駐輪場台数

② 駐車場出入口

意見の概要	指定開発行為者の見解
① 駐車・駐輪場台数	
<p>【1789-5】 現在鷺沼駅周辺の車道の一部を駐車場に、歩道の一部を駐輪場として使用している。このため、道路幅員が減少しており、交通渋滞や歩行者と自転車の動線が交錯しているため、交通事故発生危険性がある。また、駅前景観が著しく低下している。2022.12.22 鷺沼駅前地区再開発事業概要説明会においてこの点、質疑した所、まちづくり局市街地整備部地域整備推進課より全て一掃するとの回答があった。現状、車道・歩道に設置している駐車場・駐輪場の位置・範囲と再開発完成後を比較できる図面を作成して頂きたい。</p>	<p>本事業における駐車場・駐輪場台数については、各種法条例に則り、駐車場約 505 台、約 1,430 台を計画しており、駐車場・駐輪場の位置については、条例準備書（駐車場：52～54 ページ、駐輪場：60～61 ページ）にお示ししております。 駐車場・駐輪場は、すべて建物の中に整備する予定であり、現在計画地内にある歩道上の駐輪場は無くなる予定です。詳細な設置台数、設置場所等の具体の詳細計画は、今後川崎市関係各所と協議を行い計画してまいります。 なお、車道に設置しているパーキングメーターについては、警察の管理になっておりますが、市道鷺沼 36 号線の計画地内のパーキングメーター需要台数については、新築建物駐車場に含める計画としており、計画地内の道路上のパーキングメーターは撤去される予定となっております。</p>
<p>【1789-6】 工事中現状の駐車場・駐輪場の台数を確保する必要があると考えられるが、その対応を具体的に図面にて表示して頂きたい。</p>	<p>工事期間中における駐車・駐輪台数等の詳細については、今後、施工会社や関係行政庁との協議のうえ、決定してまいります。</p>
② 駐車場出入口	
<p>【9、他 186 名-1】【218-1】【472-1】【589-1】【1068-1】【1076-1】【1096-1】【1577-1】 準備書では相変わらず、信号減らせば交通渋滞が解消する「交通広場整備とバス路線増で鷺沼を区交通結節点にする」としているが、 駅前街区と北街区の駐車場に出入するには、「左折イン左折アウト」等一方通行となる。出入口渋滞、近道をめざす車が住宅街に進入し歩行者を危険にさらす。</p>	<p>駅前街区の商業・業務・公共用の施設関連車両出入口は、対向車との交錯がなく安全であることから「左折イン・左折アウト」とする計画です。住宅用は歩行者の安全性等に配慮し、市道鷺沼線側からのインとするため、「右折イン・左折アウト」とする計画です。 北街区の施設関連車両出入口は、入庫は左折インとし、出庫については、市道小台 23 号線の北側方向の住宅地への車両流入を避けるとともに、歩行者の安全性確保を目的に右折アウトとする計画です。 また、本事業では、建物内部に駐車場利用数に基づく駐車場入庫のための滞留部を設けることとしており、道路に施設入庫車両が滞留しないよう計画しております。 条例準備書においては、施設関連車両は設定したルートを行走することを前提としております。 本事業では、計画地周辺道路の交通混雑及び交通安全に及ぼす影響を低減するため、居住者に対しては入居時に入出庫ルート等の周知を図り、自動車交通の円滑化を図る計画です。また、施設利用者に対しては、ホームページ等で来退場ルートの周知を図るとともに、路線バスや電車等の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ずる計</p>



意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>前ページ参照</p>	<p>画です。</p> <p>なお、具体的なバス路線については、本計画外の事業ですので、指定開発行為者として見解をお示しすることはできませんが、川崎市が「鷺沼駅周辺再編整備に伴う公共機能に関する基本方針」の中で、「路線バスの利用実態、需要動向、事業採算性等踏まえながら、宮前区全体の発展に資する路線バスネットワークの充実に向け、バス事業者との協議・調整を行う」旨が、示されていると認識しております。</p> <p>本事業においては、現状 2,200 m<sup>2</sup>の交通広場を約 4,500 m<sup>2</sup>に拡充し、交通結節機能の強化、拡充を図ってまいります。</p>
<p><b>【6-1】</b></p> <p>条例準備書において、交通安全にかかる評価は「支障はないもの」としている。その前提として、北街区の施設関連車両出入口については、これを「市道小台 23 号線の車両を左折イン・右折アウトさせる」計画となっている。</p> <p>条例準備書が主張するこの評価の妥当性を検証するために、北街区車両出入口に関して市道久末鷺沼線の車両をイン・アウトさせる「別の計画」と比較衡量した評価を行うことを求める。条例準備書が前提とする「計画」とこの意見で求めている「別の計画」とは、北街区に係る工事用車両運行計画（条例準備書 図 1-29 仮設防災計画図）において、それぞれ、「市道小台 23 号線の車両を左折イン・右折アウトさせる」場合の No.7（p.91（6）54～58 ヶ月）と「市道久末鷺沼線の車両をイン・アウトさせる」場合の No.8（p.92（7）59～98 ヶ月）に、対応するものである。</p> <p>条例準備書では、これら 2 つの計画について比較衡量が行われたように見受けられない。</p> <p>交通安全の評価は、工事で使われるこれら 2 つの出入口のどちらが供用時の北街区車両にとってもより適切なものとなるか、それぞれのメリット・デメリットを比較衡量すべきと考える。その上で、交通安全をより確実に見定めるものの方を採用するよう求める。</p> <p>条例準備書の評価が前提としている北街区車両出入口を「市道小台 23 号線の車両を左折イン・右折アウトさせる」とする計画は、次に記す 2 点の理由から、リスクを無視しているとともに実行可能性を欠いており、「支障はない」とする評価に対して重大な疑義があると考える。</p>	<p>北街区は市道久末鷺沼線と市道小台 23 号線に面していますが、市道久末鷺沼線には、交差点機能として右折レーンを整備する計画となっております。また、市道久末鷺沼線は市道小台 23 号線より交通量の多い道路であり、道路中心に中央線がある道路となっております。</p> <p>仮に市道久末鷺沼線に駐車場出入口を設けた場合、土橋方面からの左折イン、有馬方面への左折アウトとすることが、必須となってまいります。北街区には公共機能として区役所、小ホールを設けることを考慮し、各方面からの利用者の利便性を総合的に考慮し、市道小台 23 号線に駐車場出入口を設ける計画としております。</p> <p>なお、条例準備書 91、92 ページに示した仮設防災計画図は、工事期間における工事用車両出入口であり、工事用車両出入口には交通整理員を配置し、歩行者等の安全確保と交通渋滞等の発生防止に努める計画です。</p> <p>また、条例準備書における、施設関連車両の走行が交通混雑に及ぼす影響（混雑度）の予測については、鷺沼駅前交差点の市道小台 23 号線（No.3 の B 断面）は平日 0.256、休日 0.173 であり、交通量の処理が可能とされる 1.0 を下回ると予測しています。また、鷺沼駅前交差点（No.3）の交差点需要率は平日 0.195、休日 0.191 であり、交差点での交通処理が可能とされる 0.9 を下回ると予測します。</p> <p>本事業では、計画地周辺道路の交通混雑及び交通安全に及ぼす影響を低減するため、道路上で施設関連車両（搬出入車両）が待機しないよう、十分な荷さばきスペースを確保する、出庫灯及びカーブミラー等の整備により、歩道等を利用する歩行者等に自動車の出入りの注意喚起を行う、施設利用者に対し、ホームページ等で来退場ルート等の周知を図るとともに、路線バスや電車等の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ずる計画です。</p>

意見の概要	指定開発行為者の見解
<p><b>【6-2】</b></p> <p>1. 北街区車両出入口を「市道小台 23 号線の車両を左折イン・右折アウトさせる」計画を前提とする条例準備書は、市道小台 35 号線を含めた「交差点」を構成するリスクを考慮していないのではないか。</p> <p>市道小台 35 号線は、これまでも鷺沼駅にアプローチするための抜け道的に利用されている実態がある。加えて、交通事故を誘発している過去もある。北街区を出入りする車両が直進関係となる市道小台 35 号線を抜け道としてなし崩しに多用することは容易に想像できるが、条例準備書では、これらリスクの認識が欠落しているように思える。</p>	<p>条例準備書においては、北街区車両出入口は、市道小台 23 号線沿いに設け、左折イン・右折アウトとする計画として施設関連車両の走行ルートを設定しており、施設関連車両は設定したルートを走行することを前提としております。</p> <p>施設関連車両の走行ルートについては、居住者に対しては入居時に入出庫ルート等の周知を図り、施設利用者に対しては、ホームページ等で来退場ルートの周知を図る計画です。</p>
<p><b>【6-4】</b></p> <p>幅員が狭い市道小台 23 号線において「左折イン・右折アウトさせる」ことをどう担保するのか。条例準備書には「交差点」での信号設置の意向などの説明がまったくなく、この計画は机上の空論とさえ思えてしまう。</p>	<p>施設関連車両の走行ルートについては、居住者に対しては入居時に入出庫ルート等の周知を図り、施設利用者に対しては、ホームページ等で来退場ルートの周知を図る計画です。</p> <p>駐車場の出入口の詳細については、今後、警察との協議等をふまえ、適切な対策が取れるよう検討してまいります。</p>
<p><b>【6-5】</b></p> <p>2. 北街区から市道小台 23 号線に出た車両が市道久末鷺沼線にぶつかる「鷺沼駅前」交差点までの距離は、せいぜい 50m。強制的に「右折アウト」となる車両の信号待ちをプールのすることはできるのであろうか。</p>	<p>北街区右折出庫車両を含めた市道小台 23 号線から鷺沼駅前交差点への流入交通量は、平日 15 時～16 時が 89 台でピークとなっており、信号サイクル 140 秒での滞留台数は、4 台未満と計算しております。車頭間隔を道路構造令に基づき 7m とすると、車両の滞留長は最大 28m 程度と計算しており、北街区車両出入口から鷺沼駅前交差点までの間に収まるものと考えております。</p> <p>なお、本事業では、出庫のための滞留部を計画敷地内に設ける計画としております。</p>
<p><b>【6-6】</b></p> <p>北街区が想定される現地は、現在、「フレルさぎ沼第 2 駐車場」として収容台数 116 台で運用されている。この駐車場と市道小台 23 号線の出入に関する規制は設けられておらず、市道小台 23 号線に出るすべての車両が市道久末鷺沼線に誘導されているわけではない。それでも、現状は、市道小台 23 号線上の車両にとって「鷺沼駅前」交差点の信号待ちは一度では済まないボトルネックになる時間帯が存在している。</p> <p>条例準備書が前提とする北街区車両出入口は「市道小台 23 号線の車両を左折イン・右折アウトさせる」としているが、本当に（強制的に）「右折アウト」で実施せたとところで、運用は可能であろうか。この運用が破綻の場合は、市道鷺沼 35 号線とで構成されるなし崩し的な「交差点」になってしまい、交通安全が保たれるようには思えない。</p> <p>以上のことから、北街区車両出入口を市道久末鷺沼線に向ける「別の計画」は、比較衡量される価値は十分あると考える。</p>	<p>鷺沼駅周辺の現在の自動車交通量の状況については、条例準備書において交通量調査を行っており、この調査結果は、「フレルさぎ沼第 2 駐車場」の利用車両台数も含まれたものとなっております。現況の交通量調査より算出した、鷺沼駅交差点における、市道小台 23 号線（宮前平方向）からの車線の現況の混雑度は、平日 0.126 であり、交通量の処理が可能とされる目安である 1.0 を下回っております。</p> <p>供用時における、北街区右折出庫車両を含めた市道小台 23 号線から鷺沼駅前交差点への流入交通量は、平日 15 時～16 時が 89 台でピークとなっており、信号サイクル 140 秒での滞留台数は、4 台未満と計算しております。車頭間隔を道路構造令に基づき 7m とすると、車両の滞留長は最大 28m 程度と計算しており、北街区車両出入口から鷺沼駅前交差点までの間に収まるものと考えております。</p> <p>また、供用時における、施設関連車両の走行が交通混雑に及ぼす影響（混雑度）については、鷺沼駅交差点における、市道小台 23 号線（宮前平方向）からの車線の混雑度は平日</p>

意見の概要	指定開発行為者の見解
前ページ参照	<p>0.256、休日 0.173 であり、交通量の処理が可能とされる 1.0 を下回ると予測しています。また、鷺沼駅前交差点の交差点需要率は平日 0.195、休日 0.191 であり、交差点での交通処理が可能とされる 0.9 を下回ると予測します。</p> <p>本事業では、計画地周辺道路の交通混雑及び交通安全に及ぼす影響を低減するため、居住者に対しては入居時に入出庫ルート等の周知を図り、自動車交通の円滑化を図る計画です。また、施設利用者に対しては、ホームページ等で来退場ルートの周知を図るとともに、路線バスや電車等の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ずる計画です。また、道路上で施設関連車両（搬出入車両）が待機しないよう、十分な荷捌きスペースを確保するなどの環境保全のための措置を講じて、周辺環境に配慮してまいります。</p>
<p><b>【1775-3】</b></p> <p>駐車場の出入の対策も楽観的で渋滞が発生します。近くの住宅街にそれらの車が進入した場合、現在でも危険なのに、その対策が全く出ていません。</p>	<p>本事業では、建物内部に駐車場利用数に基づく駐車場入庫のための滞留部を設けることとしており、道路上に施設入庫車両が滞留しないよう計画しております。</p> <p>また、道路上で施設関連車両（搬出入車両）が待機しないよう十分な荷捌きスペースを確保する、出庫灯及びカーブミラー等の整備により、歩道等を利用する歩行者等に自動車の出入りの注意喚起を行うなどの環境保全のための措置を講じます。</p> <p>また、施設関連車両の走行ルートについては、居住者に対しては入居時に入出庫ルート等の周知を図り、施設利用者に対しては、ホームページ等で来退場ルートの周知を図るとともに、路線バスや電車等の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て、周辺環境に配慮してまいります。</p> <p>駐車場の出入口の詳細については、今後、警察との協議等をふまえ、適切な対策が取れるよう検討してまいります。</p>

(6) 施工計画について

① 工事期間及び施工時間

② 工事中の歩行者動線

意見の概要	指定開発行為者の見解
① 工事期間及び施工時間	
<p>【7-1】 「条例環境影響評価準備書のあらまし令和2年6月版」に記載のあった夜間：仮設バスロータリー工事は午後11時一翌日午前6時は行わないという認識でよろしいか確認します。</p>	<p>条例準備書（令和4年12月）及び本条例見解書（令和5年3月）においては、夜間の仮設バスロータリー工事は「駅前街区道路整備等工事」に含める形で記載しており（条例準備書・条例見解書78ページ）、夜間（午後8時～午前5時）に工事を行うことを想定しております。</p> <p>夜間工事における対象区域ごとの、上記時間の範囲内での工事時間の詳細については、施工会社決定後明確にさせていただき、今後予定している工事説明会等にて、適宜、ご説明いたします。</p>
<p>【7-2】 令和5年1月7日に開発組合（以下「組合」）が開催した条例環境影響評価準備書（以下「準備書」）の説明会において、組合が「上記工事の開始時間及び終了時間、及び昼夜工事が行われた場合の合計工事時間」について質問を受け、組合は「実際、工事は何時始まるか、何時終わるかはわからない。よって、工事時間などわからない」と聞こえる説明をされました。この言質は重要で、「あらまし」中の「工事時間・工事日程」の内容を全否定するような表現です。</p> <p>また、施工者の都合で一方向的に工事の延長が可能で、住民の了解もなしに「延長を周知」すれば、無制限の延長すら可能になります。そのような状況で、どのような方法で、「突然の工事延長」を住民に納得して受け入れてもらうのかご回答ください。</p>	<p>条例準備書における、大気質・騒音・振動等の工事中の予測においては、昼間の工事時間として午前8時～午後6時（コンクリート打設時のポンプ車は午後7時）を基本とし、夜間に行う工事は午後8時～午前5時を想定しております。</p> <p>工事時間は原則として上記内容を計画しておりますが、特に夜間工事の、上記の時間の範囲内での実際の開始時間、終了時間の詳細については、工事区域や工事内容によって異なる場合がありますので、施工会社決定後明確にさせていただき、今後予定している工事説明会等にて、適宜、ご説明いたします。作業時間を延長する必要がある工事（騒音・振動を伴わない工事等）がある場合には、事前に周辺住民に周知いたします。周知方法については施工会社決定後明確にさせていただき、今後予定している工事説明会等にて、適宜、ご説明いたします。</p> <p>なお、工事期間中には相談窓口を設けますので、お困りの点がありましたらお問い合わせください。</p>
<p>【7-4】 同日に昼夜両工事があるのは、工事後何年目からで、継続期間は何年であるか、最新の行程表をご提出ください。</p>	<p>工事工程表については、条例準備書（令和4年12月）及び本条例見解書（令和5年3月）に掲載したものが最新の内容となります。</p> <p>夜間工事は、以下の期間のうち断続的に実施する計画です。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>1～5ヶ月目（駅前街区道路等整備工事）</li><li>51～53ヶ月目（計画地南側道路整備工事）</li><li>54～80ヶ月目（地下通路工事）</li><li>98ヶ月目（計画地北側道路整備工事）</li></ul> <p>上記期間における実際の夜間工事实施日等の詳細については、施工会社決定後明確にさせていただき、今後予定している工事説明会等にて、適宜、ご説明いたします。</p>

意見の概要	指定開発行為者の見解
<p><b>【7-7】</b></p> <p>休日について、令和5年1月7日の組合説明会において、初めて、組合の見解が下記のように明らかになりましたが、それは「施工業者と協議して決める」という先延ばし回答です。業者の了解が、住民の要望に優先するのですか。</p> <p>令和5年1月現在の、住民・組合間の協議の進捗は下記のように理解しております。</p> <p>「98ヵ月に渡り、午前8時から翌日午前5時まで、なんらかの工事が行われるが、休日は日曜及びその他の休日とするが、その他の休日、祝祭日、年末年始、ゴールデンウィーク等は追って施工会社決定後、施工業者と検討する。ただし、土曜日の扱いは川崎市環境局主催の「住民と組合間の公聴会」での結論が曖昧のままの状態にある。</p> <p>かかる状況において、令和5年1月7日、組合主催「あらまし説明会」において次のように決定した。「組合は施工会社を本年2月頃に決定予定であり、その際、当該施工会社と住民間の説明会を実施し本件の合意を図り、かつ当該施工会社と住民の意見交換の場も設ける」旨言明しました。ご理解に感謝します。</p>	<p>現時点での施工計画として、工事期間は駅前街区53ヶ月、北街区45ヶ月、全体で98ヶ月を予定しております。昼間の工事時間として、建設工事は午前8時～午後6時（コンクリート打設時のポンプ車は午後7時）を基本とし、夜間に行う道路整備等工事は午後8時～午前5時を設定しております。作業時間を延長する必要がある工事（騒音・振動をと伴わない工事等）がある場合には、事前に周辺住民に周知いたします。また、原則として日曜日の工事は行わない計画です。</p> <p>施工計画の詳細については、施工会社決定後明確にさせていただき、今後予定している工事説明会等にて、適宜、ご説明いたします。</p> <p>なお、令和5年1月7日に開催した条例準備書説明会においても回答いたしました。現時点では、施工会社は令和6年度の決定予定であり、同時期に説明会も実施させていただくことを予定しています。</p>
<p>②工事中の歩行者動線</p>	
<p><b>【3-5】</b></p> <p>長期にわたる工事期間では人の移動のための通行制限が工事の進行に伴い変更していくと思います。駅へ向かう白杖を持つ人や車いすの人を見かけることがありますので、そのような配慮を必要とする方への事前案内や、手助けが確実に行われるようご検討ご準備いただけたらと思います。</p>	<p>工事中は歩行者通路を確保しながら工事を行うことにより、歩行者の通行に支障がないように配慮するとともに、施工会社決定後、詳細な施工計画を検討する際に、バリアフリーに関して頂いたご意見を参考にしながら、周知の方法や運用等についても検討させていただきます。</p>

(7) その他について

①土砂災害警戒区域

意見の概要	指定開発行為者の見解
①土砂災害警戒区域	
<p><b>【3-6】</b> 市道 22 号線脇の造成地脇(特に線路の近接地)は土砂災害警戒区域にはならないのでしょうか。再開発完成後(もしくは途中からも)に物流の搬入路とされています。小学生の通学路でもあるようなので事前によく点検していただきたく思います。</p>	<p>市道鷺沼 22 号線は、供用後の施設関連車両の入庫時の走行ルートとして設定しております。「神奈川県土砂災害警戒情報システム」によると、市道鷺沼 22 号線沿いに、土砂災害警戒区域等に指定されている範囲はありません。(2023 年 2 月 28 日現在)</p> <p>また、条例準備書の「交通安全」の項目にて、計画地周辺の交通安全施設の設置状況について現地調査を行っております。市道鷺沼 22 号線は道路両側がマウントアップされ、ポールや植栽などが整備されていることから、歩行者の安全は確保できると予測しています。</p> <p>本事業の実施にあたっては、計画地の外周には歩道状空地、地下 1 階には駅前街区と北街区を結ぶ地下通路及び駅前街区 3 階と北街区 4 階をつなぐ街区间デッキを設け、安全で快適な歩行者空間を整備するなどの環境保全のための措置を講じて、周辺環境に配慮してまいります。</p>
<p><b>【3-7】</b> 駅周辺の土砂災害警戒区域も再開発に合わせ、より強固な安全対策を行っていただきたくお願いします。</p>	<p>本事業では土砂流出を伴うような造成工事や造成等による斜面の形成はないことから地形・地質への影響はないと考えております。</p> <p>なお、鷺沼駅の線路両側の法面については、所有者である鉄道事業者より適切に管理していると聞いております。</p>

### 3 「その他」について

#### (1) 公共施設について

- ①公共施設移転
- ②公共施設の見直し
- ③公共施設の検討方法

意見の概要	指定開発行為者の見解
①公共施設移転	
<p><b>【13、他 181 名】【52】【475-1】【587-1】【829-1】【1094-1】【1583-1】【1607-1】</b>            大災害に対応した防災体制は鷺沼の区役所ではなく、現在の区役所、警察署、消防署、道路公園センターが近接している現在地の方が優れています。区役所の移転はすべきではありません。</p> <p><b>【340-5】</b>            何故？区役所、警察署消防署を分離するのか。緊急時に逆行している。</p> <p><b>【587-2】</b>            災害が発生したら、全部整っている現在の宮前平の方が、絶対、好条件です。万一大災害が発生したら、本当にどうするのでしょうか？            市長に聴きたいです！！</p> <p><b>【829-2】</b>            大規模災害の時、鷺沼の場所では区民の安全は守れないと思う。</p> <p><b>【1094-2】</b>            現在の区役所の場所が防災面から見ても良い。            現状の建物の屋上に、ソーラーパネルを設置して、停電に備えることも、防災上必要です。</p> <p><b>【1579-5】</b>            人口集中は防災対策上マイナスだ!!</p> <p><b>【1583-2】</b>            分散して対応できるよう、計画にすること。</p> <p><b>【1607-2】</b>            区役所、警察、消防署の三点が揃っている理想的場所からなぜ移すのか。</p>	<p>公共機能に関するご指摘の点につきましては、指定開発行為者として見解を示すことはできませんので、川崎市へのご要望として、川崎市関係部署へお伝えいたします。</p> <p>なお、本事業における防災対策については、条例方法書の環境配慮項目で「地震時等の災害」を選定しており、条例準備書にて、以下の措置を示しております。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・耐震性及び防火に配慮します。</li> <li>・地震時等の災害時の避難経路及び避難場所を確保するよう配慮します。</li> <li>・地震時等の災害時に備えて、防災物資の備蓄のため、防災倉庫を設置します。</li> <li>・災害時の帰宅困難者に対して、一時受け入れ対応を行います。</li> <li>・地震時等の災害時においても、最低限の施設機能が維持できるよう、非常用エレベーターや非常用発電機、非常用照明設備等の防災設備の設置を計画します。</li> <li>・計画建物については、杭基礎構造とするなど、計画建物の安全性に関し必要な措置を講じます。また、住宅棟を制振構造または免振構造等とします。さらに、災害に強い施設計画に向けて、市や区と連携体制の構築を図るとともに、公共施設としての機能も含め、災害時における業務継続性の確保に向けた自家発電装置、給水機能等の設備計画など、地域防災機能の更なる強化に努めます。</li> <li>・公共施設では、災害時に様々な目的に転用できるスペースや備蓄機能を確保します。また、太陽光等の再生可能エネルギーを一部導入することにより、温室効果ガス排出量の削減に努めてまいります。</li> </ul> <p>建物に係る防災性の詳細については、今後計画を深度化する中でさらに検討してまいります。</p>
<p><b>【475-2】</b>            現在の区役所前の通りは道巾広く、ほゞ直</p>	<p>公共機能に関するご指摘の点につきましては、指定開発行為者として見解を示すことは</p>

意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>線で、いざという時役立ちそう、それに比べ、さぎ沼は、大混乱がおきそうです。</p>	<p>できませんので、川崎市へのご要望として、川崎市関係部署へお伝えいたします。</p> <p>また、災害時の対応については、川崎市が地域防災計画に基づき、災害時の交通混雑の応急対策等に取り組むものと認識しており、指定開発行為者として見解を示すことはできませんので、川崎市へのご要望として、川崎市関係部署へお伝えいたします。</p> <p>本事業では、道路整備計画として、市道鷺沼線の駅前部を廃道し交差点を集約するとともに、交通広場へのアクセス路となる市道久末鷺沼線の交差点に右折付加車線及び左折付加車線を整備し、滞留車両による直進車両への影響を排除することで、交通混雑の改善を目指しています。</p>
<p><b>【588-5】</b></p> <p>なぜ、鷺沼に、市役所や市民館を移すのですか？鷺沼は横浜市と接しています。現在の市役所の方が、宮前区の中心にあります。それに地盤が固いです。鷺沼は、その名の通り沼地です。東急に引き込まれたとしか思われません。後で、後悔しないように、再度、市民の意見を聴いたら如何ですか？</p>	<p>公共施設の計画については、川崎市が公表した「鷺沼駅周辺再編整備に伴う公共機能に関する基本方針」や「新しい宮前市民館・図書館基本計画」等に基づき、川崎市にて方針等を定めております。指定開発行為者として見解を示すことはできませんので、いただいたご意見は川崎市関係部署へお伝えいたします。</p> <p>地盤については、施設建築物を杭基礎構造とするなど、計画建物の安全性に関し必要な措置を講じる計画です。</p> <p>また、本事業における防災対策については、条例方法書の環境配慮項目で「地震時等の災害」を選定しており、条例準備書にて、以下の措置を示しております。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・耐震性及び防火に配慮します。</li> <li>・地震時等の災害時の避難経路及び避難場所を確保するよう配慮します。</li> <li>・地震時等の災害時に備えて、防災物資の備蓄のため、防災倉庫を設置します。</li> <li>・災害時の帰宅困難者に対して、一時受け入れ対応を行います。</li> <li>・地震時等の災害時においても、最低限の施設機能が維持できるよう、非常用エレベーターや非常用発電機、非常用照明設備等の防災設備の設置を計画します。</li> <li>・計画建物については、杭基礎構造とするなど、計画建物の安全性に関し必要な措置を講じます。また、住宅棟を制振構造または免振構造等とします。さらに、災害に強い施設計画に向けて、市や区と連携体制の構築を図るとともに、公共施設としての機能も含め、災害時における業務継続性の確保に向けた自家発電装置、給水機能等の設備計画など、地域防災機能の更なる強化に努めます。</li> <li>・公共施設では、災害時に様々な目的に転用できるスペースや備蓄機能を確保します。</li> </ul> <p>建物に係る防災性の詳細については、今後計画を深度化する中でさらに検討してまいります。</p>



意見の概要	指定開発行為者の見解
前ページ参照	す。
<p><b>【534-2】</b> 私は向丘地区に住んでいます。高齢です。もう少し便利さを考えてほしかったです。バスにしても、乗り換えがありとっても不便でこまります。</p> <p><b>【667-2】</b> 神木本町に住んでおりサギ沼直通のバスもなく遠くてとても大変です。今の区役所を対震対策をして今迄通り利用できるようにしてもらいたい。宮前区は山坂が多くとても住みづらいのでせめて区役所は町の中心にして下さい。 向ヶ丘出張所の機能もなくし更に遠い不便な場所に区役所とは区民の事を全く考えない事業と怒り大です。</p>	<p>公共機能に関するご指摘の点につきましては、指定開発行為者として見解を示すことはできませんので、川崎市へのご要望として、川崎市関係部署へお伝えいたします。</p> <p>また、具体的なバス路線については、本計画外の事業ですので、指定開発行為者として見解をお示しすることはできませんが、川崎市が「鷺沼駅周辺再編整備に伴う公共機能に関する基本方針」の中で、「路線バスの利用実態、需要動向、事業採算性等踏まえながら、宮前区全体の発展に資する路線バスネットワークの充実に向け、バス事業者との協議・調整を行う」旨が、示されていると認識しております。</p> <p>本事業においては、現状 2,200 m<sup>2</sup>の交通広場を約 4,500 m<sup>2</sup>に拡充し、交通結節機能の強化、拡充を図ってまいります。</p>
<p><b>【12、他 168 名-4】【51-4】【146、他 3 名-4】【221-4】【340-4】【474-4】【588-4】【825-4】【1082-4】【1092-4】【1579-4】【1606-4】</b> 現在の市区役所、市民館、図書館を存続・活かし、鷺沼にも市民館、図書館を。</p> <p><b>【221-5】</b> 何の為に現在の市役所等に移転するのか今だに理解できません。</p> <p><b>【474-5】</b> 市民館、図書館を形を替えても残してください。子供、高齢者のさゝやかな居場所です。</p> <p><b>【591-3】</b> 現在の区役所、市民館、図書館を活用し、鷺沼には第 2 図書館、市民館を新設する。</p> <p><b>【825-6】</b> もっと住みやすい街にするため図書館・市民館を残してほしい。</p> <p><b>【1092-5】</b> 60 年使える区役所の建物をこわして、移転するのは、もったいない。 図書館はこどもたちのためにも数を増やした方がよい。鷺沼は増設でお願いしたい。</p>	<p>公共機能に関するご指摘の点につきましては、指定開発行為者として見解を示すことはできませんので、川崎市へのご要望として、川崎市関係部署へお伝えいたします。</p>
②公共施設の見直し	
<p><b>【62、他 45 名】【1197-1】</b> 準備組合から計画の見直しの申し入れの期間、約 2 年半の間市民には準備組合からも川</p>	<p>検証期間中は関係法令に基づく行政手続きを中断しており、指定開発行為者による説明会は行っておりませんが、「検証開始時」「中間</p>

意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>崎市からも変更内容に関する途中経過報告は全くなく、説明会開催の要望に対してお話しする内容は無いので開催できないとの回答だった。</p> <p>計画見直し案を見ると、市民から指摘の問題点に関する変更はほとんど取り上げられていない反面、公共部分に関しては準備組合と川崎市との綿密な打ち合わせに基づき大きく変更が加えられている。</p> <p>このような大きな変更を準備組合と川崎市でしっかり協議しながら市民には一切説明・報告しないで結果を押し付ける姿勢では市民の要望を取り入れた計画にすることは不可能である。公共部分は一旦白紙にして市民と話し合いを始めるべきである。</p> <p><b>【1024、1046】</b></p> <p>準備組合から計画の見直しの申し入れの期間、約2年の間市民には準備組合からも川崎市からも変更内容に関する途中経過報告は全くなく、説明会開催の要望に対してお話しする内容は無いので開催できないとの回答だった。</p> <p>計画見直し案を見ると、市民から指摘の問題点に関する変更はほとんど取り上げられていない反面、公共部分に関しては準備組合と川崎市との綿密な打ち合わせに基づき大きく変更が加えられている。</p> <p>このような大きな変更を準備組合と川崎市でしっかり協議しながら市民には一切説明・報告しないで結果を押し付ける姿勢では市民の要望を取り入れた計画にすることは不可能である。公共部分は一旦白紙にして市民と話し合いを始めるべきである。</p>	<p>報告」「検証結果」を川崎市に報告しております。これらの内容については、川崎市からオープンハウス説明会やニュースレター等により、市民周知が適宜図られていたものと認識しております。</p> <p>公共施設については、川崎市が公表した「鷺沼駅周辺再編整備に伴う公共機能に関する基本方針」や「新しい宮前市民館・図書館基本計画」等に基づき、川崎市にて方針等を定めております。指定開発行為者として見解を示すことはできませんので、いただいたご意見は川崎市関係部署へお伝えいたします。</p> <p>今回の見直しについては、コロナ禍の社会環境の変化やこれまでいただいた意見等を反映し、大きく下記の5つの点を変更いたしました。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 大ホール(駅前街区)と小ホール(北街区)の2ホール構成への変更 2ホール構成とすることで、立地性から見込まれる利用件数増加への対応を可能とし、より多くの市民による多様な発表、鑑賞等の機会を提供することが出来ると考えています。また、市民活動だけでなく、多様な主体と連携したイベントの開催が可能になると考えています。</li> <li>2. 街区間デッキの設置 大ホールと小ホールが別街区に分かれたため、両ホールを連携させる目的と、2街区間の回遊性をさらに高めようという考えから、街区間のデッキを設置しております。</li> <li>3. 働く機能の導入 今回コロナ禍を受けてリモートワーク等の浸透が進んだことから、働く機能を鷺沼駅前にも導入することを視野に入れて計画しています。</li> <li>4. まちに開かれたホワイエ 駅前街区に設置する大ホールのホワイエ(ホール等に入る前の空間)を交差点側に向けることにより、まちからアクティブティなどが視認できる開かれた施設づくりを行う予定です。</li> <li>5. 駅前空間からまちへの動線づくり 駅から施設内を通り抜け、まちへつながる貫通通路(歩行者動線)を計画しています。駅前空間からまちにかけて、賑わいをつくりながら連続的に結んでいくような動線とすることで、再開発地区だけではなく、まちに対しても連続的な賑わい形成を図ります。</li> </ol> <p>なお、本事業においては、民間・公共施設の連携、機能・空間の融合や多機能化を図ることによる相乗効果により、新たな賑わいや交流の促進につながるよう、適宜、川崎市関係部署</p>

意見の概要	指定開発行為者の見解
前ページ参照	とも協議・調整を図りながら計画を深度化させております。
③公共施設の検討方法	
<p><b>【66、他 52 名】【1206-1】</b></p> <p>条例準備書の作成者は鷺沼駅前地区再開発準備組合で業務受託者は株式会社東急設計コンサルタントと表記されている。</p> <p>しかし公共施設が入居する前提である以上、公共部分は市民の声を反映して計画されなければならない。そのためには準備組合が発注する設計コンサルとは別に、市民が加わった検討委員会の下で川崎市が発注した設計コンサルが市民の意向を確認しながら計画を進めるべきである。</p> <p>準備組合の意のままになる設計コンサルが公共部分の計画も既成事実化して進めてしまうやり方は改めるべきである。</p>	<p>公共施設の計画については、川崎市が公表した「鷺沼駅周辺再編整備に伴う公共機能に関する基本方針」や「新しい宮前市民館・図書館基本計画」等に基づき川崎市にて方針等を定めております。指定開発行為者として見解を示すことはできませんので、いただいたご意見は川崎市関係部署へお伝えいたします。</p> <p>なお、(株)東急設計コンサルタントは、事業者である鷺沼駅前地区再開発準備組合から業務委託を受け、条例準備書の作成を行っております。</p>
<p><b>【3-12】</b></p> <p>今回の再開発は川崎市と再開発準備組合と双方が調査・準備を進めていると思います。公共と私有部分が混在する計画ですのでそれぞれの担当者がより確実に地元から寄せられた意見を共有するとともに、協力と分けるべきは分ける姿勢を保持して進めていただきたくお願いします。</p>	<p>本事業においては、民間・公共施設の連携、機能・空間の融合や多機能化を図ることによる相乗効果により、新たな賑わいや交流の促進につながるよう、適宜、川崎市関係部署とも協議・調整を図りながら計画を深度化させてまいります。</p>

(2) 川崎市への要望について

①川崎市財政負担

意見の概要	指定開発行為者の見解
①川崎市財政負担	
<p>【1197-2】 引越しに税金つかうな。</p>	<p>市民館・図書館等の移転に関するご意見かと存じますが、公共機能に関するご指摘の点につきましては、指定開発行為者として見解を示すことはできませんので、川崎市へのご要望として、川崎市関係部署へお伝えいたします。</p>
<p>【3-10】 空き家化による住民や市の負担増という心配はないのでしょうか。</p>	<p>現在の鷺沼駅周辺は、「川崎都市計画都市再開発の方針」においても、多様なライフスタイルに対応した都市機能集積や優良な都市型住宅の誘導を図る」地区とされておりますが、昭和40年代に東急田園都市線の延伸を契機として市街化が進んで以来、大きな施設・機能更新等がないまま40～50年が経過しております。</p> <p>これらの状況や、今後想定される少子高齢化、建物の老朽化を見据え、住宅機能や生活利便機能など多機能を一体的に整備する施設計画に加え、交通広場を拡充しインフラ機能を強化することで、住む人も訪れる人も楽しく魅力ある街となるよう計画を進めてまいりますので、ご理解賜われればと思います。</p> <p>なお、最終的な住宅事業の担い手は現時点では決定しておりませんが、住宅の販売について、川崎市の税金を投入することはありません。</p>

(3) 駅・鉄道について

① 駅・鉄道の混雑

② 駅利用者数

意見の概要	指定開発行為者の見解										
① 駅・鉄道の混雑											
<p><b>【5-3】</b> 武蔵小杉駅でも問題となった駅改札の混雑度の評価が実施されていない。説明会において、駅については東急電鉄の所管であり、鷺沼駅前地区再開発準備組合ではわからないとの発言があり、説明会でも評価が不十分との意見があったが、駅直結の施設を建てるのであれば駅や電車運行を含めた評価・検討を実施すべきである。また、身近な事例として武蔵小杉駅での問題点も踏まえた評価があるべきと考える。</p>	<p>本事業では、「川崎市環境影響評価等技術指針」に則り、環境影響評価項目の中から事業特性等を勘案して、環境影響評価項目を選定しており、駅の混雑状況はその対象ではございませんので条例準備書での記載はありません。</p> <p>また、本事業は武蔵小杉とは街としての開発規模や立地条件が異なることから、高層建築物の建設により生じる問題点を武蔵小杉と同じように捉えることは適切ではないと考えております。</p> <p>駅の混雑状況については再開発により大きな影響はないものと考えておりますが、昨今の新型コロナの影響や働き方改革の推進などを鑑みながら、必要に応じて鉄道事業者と協議連携をしております。</p>										
<p><b>【1082-6】</b> 人口密度が増すと、通勤ラッシュはさらにひどくなると思います。</p>	<p>本事業では、「川崎市環境影響評価に関する条例」及び「川崎市環境影響評価等技術指針」に基づき、定められている環境影響評価項目の中から事業特性等を勘案して、環境影響評価項目を選定しており、駅の混雑状況はその対象ではございませんので条例準備書での記載はありません。</p> <p>駅の混雑状況については再開発により大きな影響はないものと考えておりますが、昨今の新型コロナの影響や働き方改革の推進などを鑑みながら、必要に応じて鉄道事業者と協議連携をしております。</p>										
② 駅利用者数											
<p><b>【472-3】</b> さぎ沼駅利用者 1 日 10 万人？本当でしょうか。</p>	<p>ご指摘の「さぎ沼駅利用者 1 日 10 万人」については、出典等が分かりかねるため、指定開発行為者としての見解は控えさせていただきますが、鷺沼駅における過去 5 年間の 1 日の平均乗車人員は以下に示す値となっております。(条例準備書 199 ページ：出典「川崎市統計書 令和 3 年 (2021 年) 版 交通・運輸及び通信」)</p> <table border="0"><tr><td>平成 28 年</td><td>30,898 人/日</td></tr><tr><td>平成 29 年</td><td>31,092 人/日</td></tr><tr><td>平成 30 年</td><td>31,242 人/日</td></tr><tr><td>令和 元年</td><td>31,707 人/日</td></tr><tr><td>令和 2 年</td><td>24,130 人/日</td></tr></table>	平成 28 年	30,898 人/日	平成 29 年	31,092 人/日	平成 30 年	31,242 人/日	令和 元年	31,707 人/日	令和 2 年	24,130 人/日
平成 28 年	30,898 人/日										
平成 29 年	31,092 人/日										
平成 30 年	31,242 人/日										
令和 元年	31,707 人/日										
令和 2 年	24,130 人/日										

(4) その他について

① 事業予算

意見の概要	指定開発行為者の見解
① 事業予算	
【1206-2】 予算をへらせ。	ご指摘の「予算」については、事業費に対するご意見として回答させていただきます。 具体的な事業費については未確定であり、今後の事業計画の深度化に併せて整理を行ってまいります。

## 第 12 章 条例準備書に対する審査結果と 指定開発行為者の見解





## 第 12 章 条例準備書に対する審査結果と指定開発行為者の見解

### 1 条例準備書に対する審査結果と指定開発行為者の見解

「仮称）鷺沼駅前地区第一種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 8 月 4 日、川崎市長）の審査結果に対する指定開発行為者の見解等は、表 12-1(1)～(20)に示すとおりである。

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

表 12-1 (1) 条例審査書の審査結果と指定開発行為者の見解及び  
審査結果を踏まえた条例準備書の修正箇所及び内容

項目	条例審査書の審査結果及び内容
(1) 全体的事項	<p>本指定開発行為は、商業施設、業務施設、公共施設、集合住宅及び交通広場を整備するものであり、<u>①工事中や供用時における環境上の配慮が求められることから、条例準備書に記載した環境保全のための措置等を実施するとともに、条例審査書の内容を確実に遵守すること。</u></p> <p>また、<u>②工事着手前に周辺住民等に工事説明等を行い、環境影響に係る低減策、問合せ窓口等について周知を図ること。</u></p>

表 12-1 (2) 条例審査書の審査結果と指定開発行為者の見解及び  
審査結果を踏まえた条例準備書の修正箇所及び内容

指定開発行為者の見解	審査結果を踏まえた 条例準備書の修正箇所及び内容	
	修正箇所	修正内容
① 本事業の実施にあたっては、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を踏まえ、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、審査意見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、問合せ窓口等について周知を図ります。	—	—

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	<p><u>ア 温室効果ガス</u></p> <p><u>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。</u></p>
イ 大気質	<p><u>①計画地及び車両ルートが住宅等に近接していること、建設機械のピーク稼働時における二酸化窒素の短期将来濃度が短期暴露の指針値の上限に近いと予測していることから、窒素酸化物の排出量をさらに低減するため、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> <p>(806 ページに続く)</p>

表 12-1 (4) 条例審査書の審査結果と指定開発行為者の見解及び  
審査結果を踏まえた条例準備書の修正箇所及び内容

指定開発行為者の見解	審査結果を踏まえた 条例準備書の修正箇所及び内容	
	修正箇所	修正内容
<p>本事業の実施にあたっては、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を踏まえ、条例準備書に記載した環境保全のための措置を実施するとともに、更なる温室効果ガスの削減に向けた取組みについて、環境保全のための措置を追加し条例評価書に記載しました。</p>	<p>第5章 環境影響評価 1 地球環境 1.1 温室効果ガス (3) 環境保全のための措置 【条例準備書：262 ページ】</p> <p>第6章 環境保全のための措置 【条例準備書：719 ページ】</p>	<p>温室効果ガス削減への取組みとして下記のとおり環境保全のための措置を追記しました。</p> <p>「計画建物は、二酸化炭素の排出の抑制に資する建築物として、都市の低炭素化の促進に関する法律に基づく低炭素建築物の認定を検討する。」「電気自動車用充電設備を設置し、二酸化炭素を排出しない電気自動車の利用促進を図る。」 【条例評価書：262、719 ページ】</p>
<p>① 本事業の実施にあたっては、計画地及び車両ルートが住宅等に近接していること、建設機械のピーク稼働時における二酸化窒素の短期将来濃度が短期暴露の指針値の上限に近いと予測していることを踏まえ、窒素酸化物の排出量をさらに低減するため、条例準備書に記載した環境保全のための措置を徹底します。</p>	—	—

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	<p style="text-align: right;">(804 ページの続き)</p> <p>イ 大気質</p> <p><u>②予測条件の妥当性を判断できるよう、分かりやすく条例環境影響評価書に記載すること。</u></p>
	<p>ウ 騒音</p> <p><u>計画地及び車両ルートが住宅等に近接していること、将来基礎交通量による等価騒音レベルが環境基準を超過すると予測し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周知を図ること。</u></p>
	<p>エ 振動</p> <p><u>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。</u></p>

表 12-1 (6) 条例審査書の審査結果と指定開発行為者の見解及び  
審査結果を踏まえた条例準備書の修正箇所及び内容

指定開発行為者の見解	審査結果を踏まえた 条例準備書の修正箇所及び内容	
	修正箇所	修正内容
② 大気質の評価項目のうち、冷暖房施設等の稼働に伴う大気質濃度の予測条件の妥当性を判断するための内容について、条例評価書に記載しました。	<p>第5章 環境影響評価 2 大気 2.1 大気質 (3)予測、環境保全のための措置 オ 冷暖房施設等の稼働に伴う大気質濃度 iv 気象条件 【条例準備書：362 ページ】</p> <p>資料編 2 大気質 【条例準備書資料編：資-204 ページ】</p>	<p>冷暖房施設等の稼働に伴う大気質濃度の予測条件について、下記のとおり条例評価書に追記しました。</p> <p>「なお、大気安定度は、冷暖房施設等の稼働時間帯において出現頻度が多く、地上高さへの影響が安定時より不安定時及び中立時に大きくなることから、不安定時及び中立時とした。詳細は、資料編（資-204 ページ）に示すとおりである。」</p> <p>また、表 5.2.1-55 に不安定時及び中立時の予測条件を追記しました。</p> <p>【条例評価書：362 ページ】</p> <p>主な冷暖房施設等の稼働時間帯における大気安定度の出現頻度表を追記しました。</p> <p>【条例評価書資料編：資-204 ページ】</p>
<p>本事業の実施にあたっては、計画地及び車両ルートが住宅等に近接していること、将来基礎交通量による等価騒音レベルが環境基準を超過すると予測している地点があることを踏まえ、条例準備書に記載した環境保全のための措置を徹底し、騒音の影響の低減に努めます。</p> <p>また、工事工程、作業時間、工事用車両の運行時間及び問合せ窓口等について、工事着手前に周辺住民等へ周知を図ります。</p>	—	—
<p>本事業の実施にあたっては、計画地及び車両ルートが住宅等に近接していることを踏まえ、条例準備書に記載した環境保全のための措置を徹底し、振動の影響の低減に努めます。</p> <p>また、工事工程、作業時間、工事用車両の運行時間及び問合せ窓口等について、工事着手前に周辺住民等へ周知を図ります。</p>	—	—

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 オ 廃棄物等 (産業廃棄物、建設発生土)	(ア) 産業廃棄物 <u>①解体する既存の建築物等に石綿含有建材の使用が確認された場合には、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>  (イ) 建設発生土 <u>②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。</u>
カ 緑 (緑の質、緑の量)	(ア) 緑の質 <u>①屋上緑化を含め樹木等の選定においては、環境特性を踏まえて適切に行うとともに、②良質な花と緑の緑化空間の創出を図る計画としていることから、良質な花と緑の緑化空間の創出につながる樹種の比率を高めるように努めること。</u> <u>また、③樹木の植栽に当たっては、その時期、養生等について十分配慮するとともに、植栽基盤の整備に当たっては、樹木の育成を支える十分な土壌厚の確保や屋上緑化の構造等について、市関係部署と協議すること。</u>



表 12-1 (8) 条例審査書の審査結果と指定開発行為者の見解及び  
審査結果を踏まえた条例準備書の修正箇所及び内容

指定開発行為者の見解	審査結果を踏まえた 条例準備書の修正箇所及び内容	
	修正箇所	修正内容
① 本事業の実施にあたっては、解体する既存の建築物等に石綿含有建材の使用が確認された場合には、条例準備書に記載した環境保全のための措置を徹底し、関係法令等に基づき、適正な措置を講じます。	—	—
② 本事業の実施にあたっては、処理する建設発生土については、再利用等を含めた処理・処分方法について、その実施内容を工事完了時に市に報告します。	—	—
① 植栽樹種の選定にあたっては、屋上緑化を含め、環境特性を踏まえた計画としていることから、屋上緑化の植栽樹種の選定計画について、条例評価書に記載しました。	第1章 指定開発行為の概要 4 指定開発行為の目的、事業立案の経緯及び内容 (6)緑化計画 【条例準備書：44 ページ】  第5章 環境影響評価 5 緑 5.1 緑の質 (3)予測、環境保全のための措置及び評価 【条例準備書：524 ページ】	屋上緑化に使用する樹種の選定方法について、下記のとおり、条例評価書に追記しました。 「屋上緑化に使用する樹種については、耐乾性・耐陰性・耐風性等を考慮し、環境適合性に配慮して選定する。」 【条例評価書：44、524 ページ】
② 本事業の実施にあたっては、良質な花と緑の緑化空間の創出を図る計画としていることから、花や紅葉、実のなる樹種等の比率の増加について、条例評価書に記載しました。	第5章 環境影響評価 5 緑 5.1 緑の質 (3)予測、環境保全のための措置及び評価 【条例準備書：529 ページ】  第6章 環境保全のための措置 【条例準備書：723 ページ】	良質な花と緑の緑化空間の創出を図るため、下記のとおり環境保全のための措置を加筆修正しました。 「花や紅葉、実のなる樹木など季節が感じられる樹種等の比率を可能な限り高める。」 【条例評価書：529、723 ページ】
③ 樹木の植栽にあたっては、その時期、養生等について十分配慮するとともに、植栽基盤の整備にあたっては、樹木の育成を支える十分な土壌厚の確保や屋上緑化の構造等について、市関係部署と十分協議し計画を進めます。	—	—

表 12-1 (9) 条例審査書の審査結果と指定開発行為者の見解及び  
審査結果を踏まえた条例準備書の修正箇所及び内容

項目	条例審査書の審査結果及び内容
(2) 環境影響評価項目に関する事項	<p>カ 緑 (緑の質、緑の量)</p> <p>(イ) 緑の量</p> <p><u>④良好な緑化空間の創出を図る計画としていることから、歩行機能の確保や人々が緑陰などを楽しめるよう、極力(中)高木の植栽本数を増やすこと。</u></p> <p><u>⑤緑被率は屋上緑化等を含めたものであり、その将来にわたる担保を図るとともに、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。</u></p>

表 12-1 (10) 条例審査書の審査結果と指定開発行為者の見解及び  
審査結果を踏まえた条例準備書の修正箇所及び内容

指定開発行為者の見解	審査結果を踏まえた 条例準備書の修正箇所及び内容	
	修正箇所	修正内容
④ 良好な緑化空間の創出を図る計画としていることから、歩行機能の確保等に配慮して計画を進めるとともに、中高木の植栽本数の増加について、環境保全のための措置を追加し条例評価書に記載しました。	<p>第5章 環境影響評価 5 緑 5.2 緑の量 (3)予測、環境保全のための措置及び評価 【条例準備書：539 ページ】</p> <p>第6章 環境保全のための措置 【条例準備書：723 ページ】</p>	<p>歩行機能の確保や人々が緑陰などを楽しめるよう、下記のとおり環境保全のための措置を追記しました。</p> <p>「歩行機能の確保や人々が緑陰などを楽しめるよう、中高木の計画植栽本数を可能な限り増加し良好な緑化空間の創出を図る。」 【条例評価書：539、723 ページ】</p>
⑤ 屋上緑化を含めた緑化地等については、その将来にわたる担保を図るとともに、新たに植栽する樹木等の適正な管理及び育成のため、年間維持管理計画に基づき適切に剪定、刈込及び施肥を行います。また、屋上及び壁面の人工地盤等の緑化については、散水・かん水に配慮する計画とします。	—	—

表 12-1 (11) 条例審査書の審査結果と指定開発行為者の見解及び  
審査結果を踏まえた条例準備書の修正箇所及び内容

項目	条例審査書の審査結果及び内容	
(2) 環境影響評価項目に関する事項	キ 景観	<u>建物の形状、外壁の色彩等については、景観形成方針を踏まえるとともに、市関係部署と協議すること。</u>
	ク 日照障害	<u>日照の影響を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すること。</u>
	ケ テレビ受信障害	<u>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。</u>
	コ 風害	<p><u>①歩行者等への影響が懸念されることから、防風植栽の計画に当たっては、防風効果が速やかに発揮できるよう所定の形状、寸法を有した常緑高木を適切に配置するなど、防風対策を確実に実施するとともに適切な維持管理をすること。</u></p> <p><u>また、②適切な事後調査を実施するとともに、風の強い季節や風向に対して、短期的にも著しく風環境が悪化する状況が生じないように、必要に応じて対策を講ずること。</u></p>
	サ コミュニティ施設	<u>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。</u>

表 12-1 (12) 条例審査書の審査結果と指定開発行為者の見解及び  
審査結果を踏まえた条例準備書の修正箇所及び内容

指定開発行為者の見解	審査結果を踏まえた 条例準備書の修正箇所及び内容	
	修正箇所	修正内容
本事業の実施にあたっては、建物の形状、外壁の色彩等については、川崎市景観計画を踏まえ、市関係部署と十分協議し、計画を進めます。	—	—
本事業の実施にあたっては、冬至日の平均地盤面における日影の影響が比較的大きくなる建物については、その影響の程度について住民等に説明します。	—	—
本事業の実施にあたっては、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、必要な対策を講じます。	—	—
① 本事業の実施にあたっては、歩行者等への影響が懸念されることを踏まえ、予測条件に則り、防風対策を確実に実施するとともに、適切な維持管理を行います。	—	—
② 事後調査の実施にあたっては、一年間の連続観測調査の実施など、適切な事後調査を実施するとともに、風環境に著しい影響が生じた場合は、必要に応じて対策を講じます。	—	—
本事業の実施にあたっては、児童・生徒数の増加について、義務教育施設の対応が必要なことを踏まえ、工期、入居予定状況等について、市関係部署へ早期に情報を提供します。	—	—

表 12-1 (13) 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)	<p>①計画地及び車両ルートが住宅等に近接していること、車両ルートの一部で歩車分離がされていないこと、工事用車両ルートの一部が指定通学路となっていることから、交通安全を最優先するとともに、条例準備書に記載した環境保全のための措置を徹底すること。</p> <p>②工事の実施に当たっては、事前に周辺住民等に対し、工事説明等を行い、交通安全対策や工事中の問合せ窓口等について周知を図ること。</p> <p>③交差点需要率及び混雑度の予測にあたっては、渋滞長及び滞留長の調査を実施するとともに、渋滞長が確認された場合は、渋滞を考慮した流入交通需要を用いること。</p> <p style="text-align: right;">(816 ページに続く)</p>

表 12-1 (14) 条例審査書の審査結果と指定開発行為者の見解及び  
審査結果を踏まえた条例準備書の修正箇所及び内容

指定開発行為者の見解	審査結果を踏まえた 条例準備書の修正箇所及び内容	
	修正箇所	修正内容
① 本事業の実施にあたっては、計画地及び車両ルートが住宅等に近接していること、車両ルートの一部で歩車分離がされていないこと、工事用車両ルートの一部が指定通学路となっていることを踏まえ、交通安全を最優先するとともに、条例準備書に記載した環境保全のための措置を徹底します。	—	—
② 工事の実施にあたっては、工事着手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、工事中の問い合わせ窓口について周知します。	—	—
③ 条例準備書における交差点需要率及び混雑度の予測にあたっては、現地調査の期間を通して、各調査地点において信号でのさばき残しはなく渋滞は確認されなかったことから、渋滞を考慮した流入交通需要を用いずに予測を行いました。 また、補足の現地調査（令和 5 年 10 月 11 日（水））を実施しましたが、渋滞長は確認されませんでした。このため、条例準備書の予測内容に変更はありません。	第 5 章 環境影響評価 9 地域交通 9.1 交通安全、交通混雑 (1) 現況調査 (イ) 道路の状況 【条例準備書：680 ページ】	渋滞長に関する補足調査について、下記のとおり条例評価書に追記しました。 「なお、渋滞長及び滞留長の補足現地調査（No.3～No.6）を令和 5 年 10 月 11 日（水）のピーク時間（16 時～18 時）に行ったが、渋滞は確認されなかった。」 【条例評価書：680 ページ】

表 12-1 (15) 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	<div style="text-align: right;">(814 ページの続き)</div> <p>シ 地域交通 (交通安全、交通混雑)</p> <p><u>④また、飽和交通流率は、現地調査の結果に基づく設定を検討したうえで、適切に設定すること。</u></p> <div style="text-align: right;">(818 ページに続く)</div>



表 12-1 (16) 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
<p>④ 飽和交通流率については、現地調査結果等を踏まえ設定について検討しました。</p> <p>駅周辺の交差点（No.3～No.6）については、補足現地調査の結果、No.3 交差点 C 断面及び No.5 交差点 C 断面を除くすべての断面で、ピーク時間帯の滞留長が、飽和交通流率の計測が可能な待ち台数 10 台程度と推定される約 75m<sup>*</sup>を下回りました。No.3 交差点 C 断面は最大滞留長 80m が確認されましたが、滞留長 80m 時の待ち台数は最大でも 9 台であり、滞留長飽和交通流率が計測できないことから、飽和交通流率の調査は行わず、理論値を用いた予測算定といたしました。また、No.5 交差点 C 断面は 75m 以上の滞留長が確認されましたが、発生頻度が少なく、飽和交通流率を計測するための十分な観測サイクル数が確保されない状況であったことから、飽和交通流率の調査は行わず、理論値を用いた予測算定といたしました。駅周辺以外の交差点（No.1～2、No.7～11）については、現地調査・踏査等の状況を踏まえると、本事業の関連車両が走行する主な車線に飽和交通流率の調査に必要な交通需要はないと考えられることから、飽和交通流率の調査は行わず、理論値を用いた予測算定といたしました。</p> <p>このため、条例準備書の予測内容に変更はありません。</p> <p>※「平面交差の計画と設計 基礎編 ー計画・設計・交通信号制御の手引きー」（平成 30 年 11 月、一般社団法人 交通工学研究会）</p>	<p>第 5 章 9.1 「地域交通」 (1) 現況調査 (イ) 道路の状況 【条例準備書：680 ページ】</p>	<p>渋滞長及び滞留長に関する補足の現地調査について、下記のとおり条例評価書に追記しました。</p> <p>「なお、渋滞長及び滞留長の補足現地調査（No.3～No.6）を令和 5 年 10 月 11 日（水）のピーク時間（16 時～18 時）に行ったが、渋滞は確認されなかった。滞留長は、駅周辺の交差点（No.3～No.6）については、No.3 交差点 C 断面及び No.5 交差点 C 断面を除くすべての断面で、飽和交通流率の計測が可能な待ち台数 10 台程度と推定される約 75m を下回っていた。No.3 交差点 C 断面は最大滞留長 80m が確認されたが、滞留長 80m 時の待ち台数は最大でも 9 台であり、飽和交通流率の計測が可能な待ち台数 10 台を下回っていた。また、No.5 交差点 C 断面は 75m 以上の滞留長が確認されたが、発生頻度が少なく、飽和交通流率を計測するための十分な観測サイクル数が確保されない状況であった。」</p> <p>【条例評価書：680 ページ】</p>

表 12-1 (17) 条例審査書の審査結果と指定開発行為者の見解及び  
審査結果を踏まえた条例準備書の修正箇所及び内容

項目	条例審査書の審査結果及び内容
<p>(2) 環境影響評価項目に関する事項</p> <p>シ 地域交通 (交通安全、 交通混雑)</p>	<p>(816 ページの続き)</p> <p><u>⑤ 駅前周辺の道路状況は既存道路の廃止、交通広場の廃止及び駅前交通広場の整備等により現況から大きく異なることから、送迎等の交通広場の利用状況を踏まえた予測及び評価を行う必要があるとともに、周辺交通混雑が悪化する状況が生じないよう、必要に応じて対策を講ずること。</u></p>

表 12-1 (18) 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
<p>⑤ 本事業では、市道鷺沼線駅前部を廃道すると共に、計画交通広場へのアクセス路となる市道久末鷺沼線を拡幅します。また、交通広場を市道久末鷺沼線及び市道小台 23 号線の交差点を出入口とする形で移設することで、現況交通広場の入口交差点および出口交差点を 1 つの信号交差点に集約します。加えて、現状は約 2,200 m<sup>2</sup>の交通広場を約 4,500 m<sup>2</sup>に拡充します。これらの計画により交通広場へのアクセス性、駅前交通混雑の改善、交通結節機能の強化等を図る計画です。</p> <p>現況の交通広場はバス・タクシーだけでなく一般車にも利用されていますが、一般車送迎用スペースがなく、交通広場内には常時バスやタクシーが滞留していることから、一般車の送迎等の利用台数は多くありません。送迎等のための駐車に利用されていると想定される市道鷺沼線駅前部の路上パーキングメーターは、廃道に伴い撤去されますが、駅前街区の地下駐車場台数は、送迎等のために一時駐車する車両の利用台数を含めた計画としています。また、駅前街区南側には停車スペース 3 台程度の一般車用ロータリーを設置し、送迎車により計画地周辺の交通混雑が悪化する状況が生じないように配慮した計画です。</p> <p>条例準備書における地域交通の予測及び評価においては、これらの道路整備計画を踏まえ、計画地周辺の交差点間の交通量を転換し、将来基礎交通量を設定しました。【条例評価書：696 ページ】</p> <p>現在の交通広場における送迎等の利用状況については、資料編【条例評価書資料編：27 ページ】に示す方法にて算出し、将来基礎交通量を設定していることから、送迎等の交通広場の利用状況を踏まえた予測及び評価を行っております。このため、条例準備書の予測内容に変更はありません。</p> <p>また、送迎等による交通混雑が悪化する状況が生じないように講じた内容を第 1 章の交通計画へ記載しました。その周知方法を検討することについて、環境保全のための措置に記載しました。</p>	<p>第 1 章 指定開発行為の概要</p> <p>4 指定開発行為の目的、事業立案の経緯及び内容</p> <p>(8)交通計画 【条例準備書：51 ページ】</p> <p>第 5 章 環境影響評価</p> <p>9 地域交通</p> <p>9.1 交通安全、交通混雑</p> <p>(3)予測、環境保全のための措置及び評価</p> <p>(オ)環境保全のための措置 【条例準備書：708 ページ】</p> <p>第 6 章 環境保全のための措置 【条例準備書：725 ページ】</p> <p>資料編</p> <p>1 将来基礎交通量</p> <p>(2)転換交通量の考え方</p> <p>(イ)転換交通量の配分方法</p> <p>b 交通広場利用車両</p> <p>(b)利用台数（一般車） 【資-29 ページ】</p>	<p>送迎等により交通混雑が悪化する状況が生じないように配慮した計画について、下記のとおり条例評価書に加筆しました。</p> <p>「駐車台数は、駅前街区では商業・業務・公共施設用及び送迎等のために一時駐車する車両用として、地下 2 階に約 200 台（中略）を計画している。」 【条例評価書：51 ページ】</p> <p>また、その周知方法として、下記のとおり環境保全のための措置を追記しました。</p> <p>「駅前街区の地下駐車場は、送迎等の利用も可能であることを周知する。周知方法については、ホームページなど、今後検討する。」 【条例評価書：708、725 ページ】</p> <p>現況交通広場の一般車利用状況について、下記の通り条例評価書に追記修正しました。</p> <p>「現況の交通広場はバス・タクシーだけでなく一般車にも利用されているが、一般車送迎用スペースがなく、交通広場内には常時バスやタクシーが滞留していることから、一般車の送迎等の利用台数は多くない。</p> <p>本事業により整備予定の交通広場は、一般車の利用はされない計画である。」 【条例評価書資料編：資-29 ページ】</p>

表 12-1 (19) 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
(3) 環境配慮項目に関する事項	<p><u>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。</u></p>
(4) 事後調査に関する事項	<p>事後調査については、工事中の「騒音」及び供用時の「騒音」、「緑の質」、「風害」を行うこととしているが、<sup>①</sup>条例準備書に記載した事後調査の内容に加え、個別事項で指摘した内容を踏まえて計画的な調査を行うこと。</p> <p>また、<sup>②</sup>調査結果が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、事後調査報告書の作成を待たず、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。</p>

表 12-1 (20) 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
本事業の実施にあたっては、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」の各環境配慮の措置について積極的な取組を図るとともに、具体的な実施内容について、市に報告します。	—	—
① 事後調査の実施にあたっては、条例準備書に記載した事後調査計画の内容に加え、条例審査書で指摘のあった内容を踏まえ、計画的な調査を行います。	—	—
② 事後調査の結果が条例準備書で予測した数値を超えることなどにより、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じます。	—	—



## 第 13 章 その他





## 第 13 章 その他

### 1 指定開発行為の実施に必要な主な許認可等の種類

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 に示すとおりである。

表 13-1 必要な主な許認可等

根拠法令	許認可等の種類
都市計画法第 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

### 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：鷺沼駅前地区再開発準備組合  
代表者：理事長 梶 稔  
住 所：東京都渋谷区桜丘町 31 番 2 号 東急桜丘町ビル

#### (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

### 3 事業内容等に関する問合せ窓口

名 称：鷺沼駅前地区再開発準備組合  
住 所：東京都渋谷区桜丘町 31 番 2 号 東急桜丘町ビル  
電 話：03-6222-8570（担当：辻本・鈴木・北條・小野）

#### 4 参考とした資料の目録

- (1) 「川崎市総合計画」平成 28 年 3 月、川崎市
- (2) 「川崎都市計画都市再開発の方針」平成 29 年 3 月、川崎市
- (3) 「川崎市都市計画マスタープラン全体構想」平成 29 年 3 月、川崎市
- (4) 「川崎市総合計画 第 3 期実施計画」令和 4 年 3 月、川崎市
- (5) 「川崎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
- (6) 「川崎市都市計画マスタープラン宮前区構想」令和 2 年 12 月、川崎市
- (7) 「鷺沼駅周辺再編整備に伴う公共機能に関する基本方針」平成 31 年 3 月、川崎市
- (8) 「川崎市緑の基本計画」平成 30 年 3 月改正、川崎市
- (9) 「川崎市緑化指針」令和 4 年 2 月改正、川崎市
- (10) 「宮前平・鷺沼駅周辺地区緑化推進重点地区計画」平成 23 年 3 月策定
- (11) 「川崎市緑の保全及び緑化の推進に関する条例」平成 11 年 12 月、川崎市
- (12) 「雨水流出抑制施設技術指針」平成 29 年 10 月、川崎市
- (13) 「川崎市公害防止等生活環境の保全に関する条例」令和 3 年 3 月改正、川崎市
- (14) 「石綿含有廃棄物等処理マニュアル」令和 3 年 3 月、環境省環境再生・資源循環局
- (15) 「地域環境管理計画」令和 3 年 3 月改定、川崎市
- (16) 「大気環境情報 大気環境測定データダウンロード」令和 3 年 4 月～令和 4 年 3 月、川崎市
- (17) 「川崎市環境地質図」昭和 56 年 3 月、川崎市
- (18) 「ガイドマップかわさき 地質図集」令和 4 年 4 月、川崎市
- (19) 「川崎市地震被害想定調査報告書」平成 25 年 3 月、川崎市
- (20) 「ガイドマップかわさき 浸水実績図」平成 23 年度～令和 2 年度、川崎市
- (21) 「湧水地について」令和 3 年 7 月、川崎市ホームページ
- (22) 「川崎市水環境保全計画」平成 24 年 10 月、川崎市
- (23) 「デジタル標高地形図【川崎市】」平成 31 年度、国土地理院
- (24) 「町丁別世帯数・人口」令和 4 年 3 月、川崎市
- (25) 「川崎市の経済 ―平成 28 年経済センサス―活動調査結果（確報）―」平成 31 年 2 月、川崎市
- (26) 「ガイドマップかわさき 用途地域等」令和 4 年 7 月、川崎市
- (27) 「川崎市都市計画図（宮前区）」平成 29 年 3 月、川崎市
- (28) 「土地利用現況図（宮前区）平成 27 年度 川崎市都市計画基礎調査」平成 28 年 3 月、川崎市
- (29) 「平成 11 年度、17 年度 全国道路交通情勢調査（道路交通センサス）一般交通量調査報告書」川崎市建設局
- (30) 「平成 22 年度、27 年度一般交通量調査 調査結果」川崎市ホームページ
- (31) 「川崎市統計書令和 3 年（2021 年）版 交通・運輸及び通信」令和 4 年 3 月、川崎市ホームページ
- (32) 「みやまえガイドマップ」令和 4 年 2 月、宮前区役所
- (33) 「市バス 路線図」令和 4 年 7 月、川崎市交通局ホームページ
- (34) 「バス路線図」令和 4 年 7 月、東急バスホームページ
- (35) 「ガイドマップかわさき 市立小中学校通学区域図」令和 4 年 4 月、川崎市ホームページ

- (36) 「宮前区 町内会・自治会エリアマップ」令和3年2月、宮前区ホームページ
- (37) 「病院・診療所名簿」令和4年6月1日、川崎市
- (38) 「川崎の公園」令和3年3月、川崎市ホームページ
- (39) 「川崎市公園・緑地等位置図 令和4年度版」令和4年3月現在、川崎市
- (40) 「かわさきの文化財 市内文化財案内（指定文化財紹介）」令和4年7月、川崎市教育委員会ホームページ
- (41) 「ガイドマップかわさき その他の土地規制（埋蔵文化財）」令和4年4月7日川崎市ホームページ
- (42) 「令和3年度 環境局事業概要－公害編－令和2年度の取組 よりよい環境をめざして」令和4年2月、川崎市
- (43) 「令和3年度大気環境及び水環境の状況等について」令和4年7月、川崎市
- (44) 「ガイドマップかわさき 公共水準点情報」令和4年3月、川崎市ホームページ
- (45) 「水質年報 令和元年度」令和3年2月、川崎市
- (46) 「自動車騒音に係る環境基準適合状況調査結果 令和2年度環境基準適合状況調査結果」令和4年7月、川崎市ホームページ
- (47) 「自動車交通騒音・道路交通振動に係る要請限度の適合状況調査結果 令和2年度要請限度の適合状況」令和4年7月、川崎市ホームページ
- (48) 「地盤情報 市内の標高 宮前区経年成果（平成23年度以降）」令和4年7月、川崎市ホームページ
- (49) 「川崎市環境影響評価等技術指針」令和3年3月改訂、川崎市
- (50) 「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
- (51) 「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4年5月24日改正、環境省
- (52) 「熱供給事業便覧（令和3年度版）」令和3年2月
- (53) 「二酸化窒素に係る環境基準について」昭和53年、環境庁告示第38号
- (54) 「地上気象観測指針」平成14年7月、気象庁
- (55) 「川崎市環境基本条例」令和3年3月改正、川崎市
- (56) 「川崎市大気データ」令和4年3月、川崎市
- (57) 「大気の汚染に係る環境基準について」（昭和48年、環境庁告示第25号）
- (58) 「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
- (59) 「土木技術資料第42巻第1号」平成12年1月、建設省土木研究所
- (60) 「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
- (61) 「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
- (62) パーソントリップ調査、平成30年3月、国土交通省
- (63) 「令和2年度版区政概要」令和2年6月、川崎市
- (64) 「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
- (65) 「ごみ焼却施設環境アセスメントマニュアル」昭和61年6月、社団法人 全国都市清掃会議

- (66) 「騒音に係る環境基準について」平成10年、環境庁告示第64号
- (67) 「騒音の目安(都心・近郊用)」平成21年、全国環境研協議会騒音調査小委員会
- (68) 「川崎市告示第92号」昭和61年3月、川崎市
- (69) 「建設工事に伴う騒音振動対策ハンドブック 第3版」平成13年2月、一般社団法人 日本建設機械施工協会
- (70) 「建設工事騒音の予測モデル “ASJ CN-Model 2007”」平成20年、日本音響学会誌64巻4号
- (71) 「振動規制法施行規則」昭和51年、総理府令第58号
- (72) 「振動の大きさの目安」令和4年7月、川崎市ホームページ
- (73) 「道路環境整備マニュアル」平成元年1月、日本道路協会
- (74) 「建設作業振動対策マニュアル」平成6年4月、一般社団法人 日本建設機械施工協会
- (75) 「建設工事に伴う騒音・振動の分析結果」平成22年度 東京都土木技術支援・人材育成センター年報
- (76) 「資源物とごみの分け方・出し方(地域別収集日一覧以外)」令和4年7月閲覧、川崎市
- (77) 「事業系ごみ(一般廃棄物)適正処理のために」平成29年4月
- (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 令和4年7月閲覧
- (79) 「令和元年度 環境局事業概要―廃棄物編―」令和3年9月、川崎市「令和元年度 環境局事業概要―廃棄物編―」令和3年9月、川崎市
- (80) 「大規模小売店舗を設置する者が配慮すべき事項に関する指針」平成19年2月、経済産業省告示16号
- (81) 「事業系一般廃棄物性状調査(その8) 平成5年度」平成6年12月、東京都清掃研究所研究報告、杉山ほか
- (82) 「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(平成12年、及川ほか)
- (83) 「令和3年度 環境局事業概要 ―廃棄物辺― (令和3年9月、川崎市)
- (84) 「川崎市産業廃棄物処理指導計画(令和4(2022)年度～令和7(2025)年度)」、令和4年3月、川崎市
- (85) 「建築系混合廃棄物の原単位調査報告書」平成24年11月、(社)日本建設業連合会環境委員会副産物専門部会
- (86) 「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
- (87) 「造園施工管理―技術編改訂25版」平成17年5月、(社)日本公園緑地協会
- (89) 「造園施工管理―技術編 初版」昭和50年10月20日、(社)日本公園緑地協会
- (90) 「神奈川県における潜在自然植生」1976年、神奈川県教育委員会
- (91) 「川崎市および周辺の植生―環境保全と環境保全林創造に対する植生学的研究―」1981年、横浜植生学会
- (92) 「土地条件図」平成22～23年度調査、国土地理院ホームページ
- (93) 「緑化事業における植栽基盤マニュアル」2000年、(社)日本造園学会 緑化環境工学研究委員会(日本造園学会誌 ランドスケープ研究 63(3))
- (94) 「公園・歩行者専用道路等設計要領(案)」昭和59年、住宅・都市整備公団
- (95) 「新体系土木工学 59 土木景観計画」1982年、技法堂出版

- (96) 「建造物によるテレビ受信障害調査要領（地上デジタル放送）（改訂版）」平成30年6月、（社）日本CATV技術協会
- (97) 「建造物障害予測の手引き」平成17年3月、（社）日本CATV技術協会
- (98) 「建築物荷重指針・同解説 2004版」平成16年9月、日本建築学会
- (99) 「風環境の風洞実験、日本風工学会誌 第34巻第1号」平成21年1月、中村修
- (100) 「義江龍一郎ほかによる式（義江龍一郎ほか：日最大瞬間風速の超過確率に基づく風環境評価に用いるガストファクターの提案）」平成26年4月、日本風工学会論文集, 139, pp.29-39
- (101) 「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
- (102) 「令和4年度市立学校統計調査 速報」令和4年5月、川崎市教育委員会
- (103) 「宮前区 町内会・自治会ガイドブック」令和4年7月閲覧
- (104) 「令和4年度市立学校統計調査 速報」（令和4年5月、川崎市教育委員会）
- (105) 「鷺沼町会数」令和4年7月閲覧、鷺沼町会ホームページ
- (106) 「小台町内会」令和4年7月閲覧、小台町会ホームページ
- (107) 「川崎市の統計情報」令和4年7月、川崎市ホームページ
- (108) 「土木技術資料（第42巻第1号）」平成12年1月、財団法人土木研究センター
- (109) 「土壌調査ハンドブック改訂版」2000年9月、日本ペドロロジー学会編

・空中写真は、川崎市の承認を得て同市発行の空中写真を使用したものである。

## 5 修正箇所一覧

### 修正箇所一覧 (1)

	評価書修正箇所 【評価書記載ページ】	修正理由	準備書での記載内容 【準備書記載ページ】	評価書での 記載内容
第1章	4 指定開発行為の目的、事業立案の経緯及び内容 (6)緑化計画 【44 ページ】	審査書に基づき、屋上緑化に使用する樹種の選定方法について、追記しました。	準備書に記載なし。	屋上緑化に使用する樹種については、耐乾性・耐陰性・耐風性等を考慮し、環境適合性に配慮して選定する。
	4 指定開発行為の目的、事業立案の経緯及び内容 (8)交通計画 【51 ページ】	審査書に基づき、鶯沼駅の送迎等のための一般車により交通混雑が悪化する状況が生じないよう配慮した計画について、加筆修正しました。	駐車台数は、駅前街区では商業・業務・公共施設用として、地下2階に約200台、(中略)を計画している。 【51 ページ】	駐車台数は、駅前街区では商業・業務・公共施設用及び送迎等のために一時駐車する車両用として、地下2階に約200台、(中略)を計画している。
第5章	1 地球環境 1.1 温室効果ガス (3) 環境保全のための措置 【262 ページ】	審査書に基づき、温室効果ガス削減への取組みとして環境保全のための措置を追記しました。	準備書に記載なし。	<ul style="list-style-type: none"> <li>計画建物は、二酸化炭素の排出の抑制に資する建築物として、都市の低炭素化の促進に関する法律に基づく低炭素建築物の認定を検討する。</li> <li>電気自動車用充電設備を設置し、二酸化炭素を排出しない電気自動車の利用促進を図る。</li> </ul>
	2 大気 2.1 大気質 (3)予測、環境保全のための措置 オ 冷暖房施設等の稼働に伴う大気質濃度 iv 気象条件 【362 ページ】	審査書に基づき、冷暖房施設等の稼働に伴う大気質濃度の予測条件の妥当性を判断するための内容について追記しました。	準備書に記載なし。	なお、大気安定度は、冷暖房施設等の稼働時間帯において出現頻度が多く、地上高さへの影響が安定時より不安定時及び中立時に大きくなることから、不安定時及び中立時とした。詳細は、資料編(資-204 ページ)に示すとおりである。
		冷暖房施設等の稼働に伴う大気質濃度の予測条件を示すため、表5.2.1-55の表の内容を修正しました。	表の内容 「大気安定度」に以下の記載がなかった。 A-B (強～並不安定) B-C (並～弱不安定) 【362 ページ】	表の内容 「大気安定度」に、以下の条件を追加した。 <u>A-B (強～並不安定)</u> <u>B-C (並～弱不安定)</u>
	5 緑 5.1 緑の質 (3)予測、環境保全のための措置及び評価 【524 ページ】	審査書に基づき、屋上緑化に使用する樹種の選定方法について、加筆修正しました。	…日照が阻害されると予測される範囲には耐陰性、屋上緑化には、耐乾性に配慮する。 【524 ページ】	…日照が阻害されると予測される範囲は耐陰性に配慮する。屋上緑化に使用する樹種については、耐乾性・耐陰性・耐風性等を考慮し、環境適合性に配慮して選定する。
5 緑 5.1 緑の質 (3)予測、環境保全のための措置及び評価 【529 ページ】	審査書に基づき、屋上緑化に使用する樹種の選定方法について、追記しました。	・花や紅葉、実のなる樹木など季節が感じられる樹木を選定する。 【529 ページ】	・花や紅葉、実のなる樹木など季節が感じられる樹種等の比率を可能な限り高める。	

修正箇所一覧 (2)

	評価書修正箇所 【評価書記載ページ】	修正理由	準備書での記載内容 【準備書記載ページ】	評価書での 記載内容
第 5 章	5 緑 5.2 緑の量 (3)予測、環境保全のための措置及び評価 【539 ページ】	審査書に基づき、良質な花と緑の緑化空間の創出を図るため、環境保全のための措置を加筆修正しました。	準備書に記載なし。	・歩行機能の確保や人々が緑陰などを楽しめるよう、中高木の計画植栽本数を可能な限り増加し、良好な緑化空間の創出を図る。
	9 地域交通 9.1 交通安全、交通混雑 (1)現況調査 (イ)道路の状況 【680 ページ】	審査書に基づき、渋滞長及び滞留長に関する補足の現地調査を実施しました。補足調査について追記しました。	ピーク時間は、平日は16～17 時及び 17～18 時となる地点が多く、流入交通量は 475～3,128 台である。休日は 11～12 時となる地点が多く、流入交通量は 533～3,165 台である。 なお、調査期間を通して、各調査地点において信号でのさばき残しはなかったことから、渋滞は確認されていない。交通量調査結果の詳細は、資料編（資－451 ページ）に示すとおりである。 【680 ページ】	ピーク時間は、平日は16～17 時及び 17～18 時となる地点が多く、流入交通量は 475～3,128 台である。休日は 11～12 時となる地点が多く、流入交通量は 533～3,165 台であり、調査期間を通して、各調査地点において信号でのさばき残しはなかったことから、渋滞は確認されていない。交通量調査結果の詳細は、資料編（資－451 ページ）に示すとおりである。 なお、渋滞長及び滞留長の補足現地調査（No.3～No.6）を令和5年10月11日（水）のピーク時間（16 時～18 時）に行ったが、渋滞は確認されなかった。滞留長は、駅周辺の交差点（No.3～No.6）については、No.3 交差点 C 断面及び No.5 交差点 C 断面を除くすべての断面で、飽和交通流率の計測が可能な待ち台数10 台程度と推定される約75m を下回っていた。No.3 交差点 C 断面は最大滞留長 80m が確認されたが、滞留長 80m 時の待ち台数は最大でも9 台であり、飽和交通流率の計測が可能な待ち台数10 台を下回っていた。また、No.5 交差点 C 断面は 75m 以上の滞留長が確認されたが、発生頻度が少なく、飽和交通流率を計測するための十分な観測サイクル数が確保されない状況であった。

修正箇所一覧 (3)

	評価書修正箇所 【評価書記載ページ】	修正理由	準備書での記載内容 【準備書記載ページ】	評価書での 記載内容
第5章	9 地域交通 9.1 交通安全、交通混雑 (3)予測、環境保全のための措置及び評価 (オ)環境保全のための措置 【708 ページ】	審査書の指摘事項を踏まえ、鷺沼駅の送迎等のための一般車により交通混雑が悪化する状況が生じないように配慮した計画の周知方法について追記しました。	準備書に記載なし。	・駅前街区の地下駐車場は、送迎等の利用も可能であることを周知する。周知方法については、ホームページなど、今後検討する。
第6章	環境保全のための措置 【719 ページ】	審査書に基づき、温室効果ガス削減への取り組みとして環境保全のための措置を追記しました。	準備書に記載なし。	・計画建物は、二酸化炭素の排出の抑制に資する建築物として、都市の低炭素化の促進に関する法律に基づく低炭素建築物の認定を検討する。 ・電気自動車用充電設備を設置し、二酸化炭素を排出しない電気自動車の利用促進を図る。
	環境保全のための措置 【723 ページ】	審査書に基づき、屋上緑化に使用する樹種の選定方法について、追記しました。	・花や紅葉、実のなる樹木など季節が感じられる樹木を選定する。 【723 ページ】	・花や紅葉、実のなる樹木など季節が感じられる樹種等の比率を可能な限り高める。
	環境保全のための措置 【723 ページ】	審査書に基づき、良質な花と緑の緑化空間の創出を図るため、環境保全のための措置を加筆修正しました。	準備書に記載なし。 【723 ページ】	・歩行機能の確保や人々が緑陰などを楽しめるよう、中高木の計画植栽本数を可能な限り増加し、良好な緑化空間の創出を図る。
	環境保全のための措置 【725 ページ】	審査書の指摘事項を踏まえ、鷺沼駅の送迎等のための一般車により交通混雑が悪化する状況が生じないように配慮した計画の周知方法について、追記しました。	準備書に記載なし。	・駅前街区の地下駐車場は、送迎等の利用も可能であることを周知する。周知方法については、ホームページなど、今後検討する。



修正箇所一覧 (4)

	評価書修正箇所 【評価書記載ページ】	修正理由	準備書での記載内容 【準備書記載ページ】	評価書での 記載内容
資料 編	1 将来基礎交通量 (2) 転換交通量の考え方 (イ) 転換交通量の配分方法 b 交通広場利用車両 (b)利用台数 (一般車) 【資-29 ページ】	審査書の指摘事項を踏まえ、現況交通広場の一般車利用状況について、加筆修正しました。	現況の交通広場はバス・タクシーだけでなく一般車にも利用されているが、 <u>拡充・整備される交通広場は一般車の利用はされない計画である。</u> そこで、「平成 26 年度 鷺沼駅周辺交通流動調査委託 報告書」(平成 27 年 3 月、川崎市)より <u>交通広場を利用する一般車の比率を算出し、交通広場の利用台数に乗じることで、一般車の利用台数を想定した。</u> 【資-29 ページ】	現況の交通広場はバス・タクシーだけでなく一般車にも利用されているが、 <u>一般車送迎用スペースがなく、交通広場内には常時バスやタクシーが滞留していることから、一般車の送迎等の利用台数は多くない。</u> <u>本事業により整備予定の交通広場は、一般車の利用はされない計画である。</u> 現況の交通広場を利用する一般車の利用台数は、「平成 26 年度 鷺沼駅周辺交通流動調査委託 報告書」(平成 27 年 3 月、川崎市)の <u>交通広場を利用する一般車の比率から算出し、交通広場の利用台数に乗じることで想定した。</u>
	2 大気質 【資-204 ページ】	審査書に基づき、冷暖房施設等の稼働に伴う大気質濃度の予測条件の妥当性を判断するための資料として、主な冷暖房施設等の稼働時間帯における大気安定度の出現頻度表を追記しました。	準備書に記載なし。	(25) 冷暖房施設等の短期予測における大気安定度の出現頻度  表 2-26 大気安定度の出現頻度(主要な冷暖房等の稼働時間帯：6～23 時)

