

凡 例







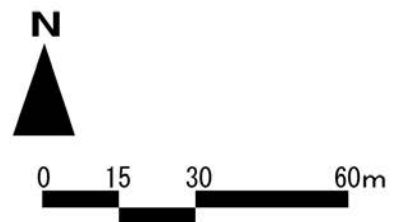
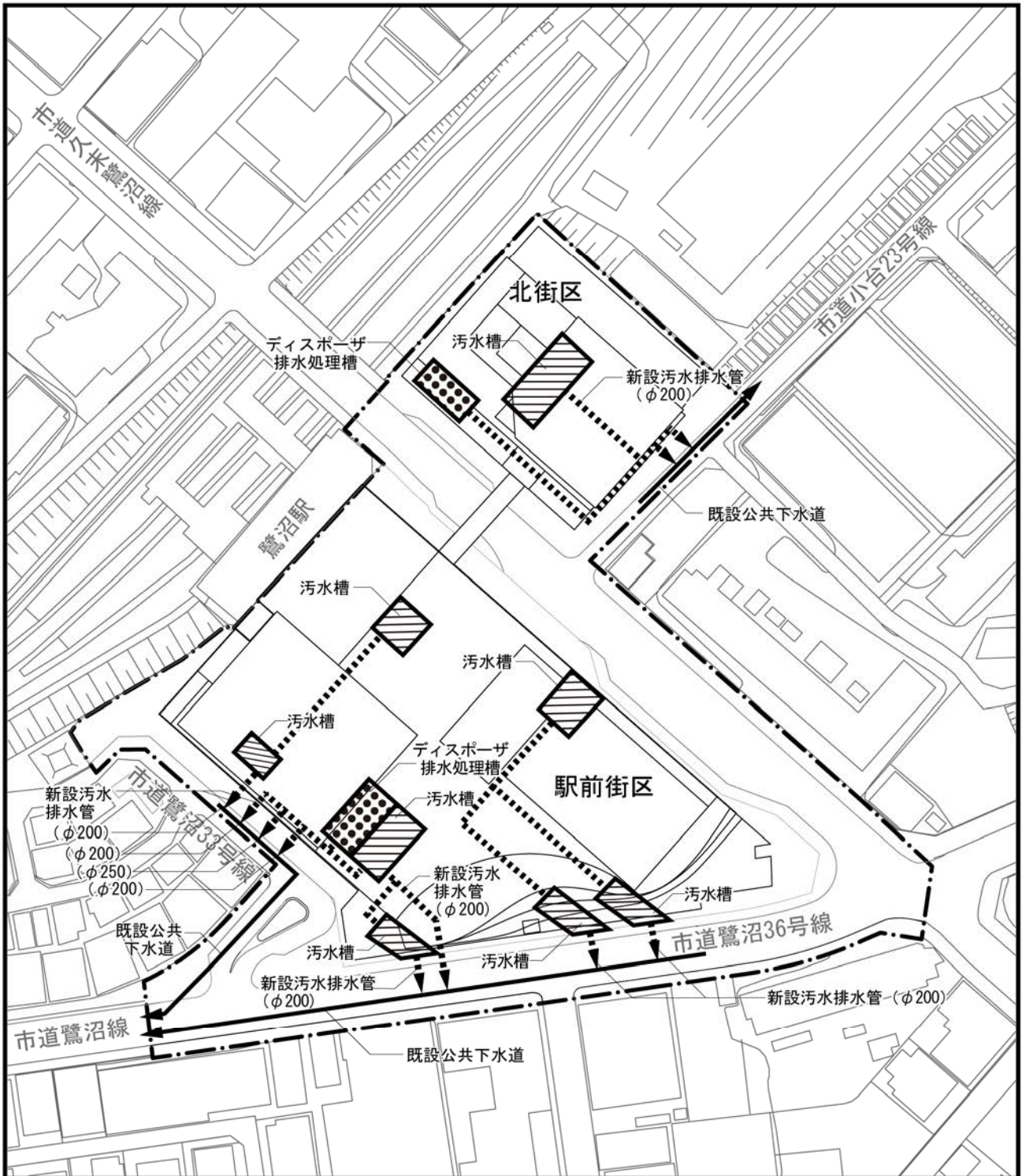
-  計画地
-  既設下水管 (雨水)
-  既設側溝
-  新設雨水排水管
-  新設下水管 (雨水)
-  雨水貯留槽

図1-24 雨水排水計画図





凡 例

-  計画地
-  既設公共下水道
-  新設污水排水管
-  汚水槽
-  ディスポーザ排水処理槽

図1-25 污水排水計画図



0 15 30 60m

(11) 熱源計画

熱源計画概要は表 1-12 に示すとおりである。

本事業で使用するエネルギーは、電気及び都市ガスとし、省エネルギー機器を採用する計画である。

また、空調、換気設備に関しては、商業施設、業務施設、公共施設等の用途ごとに設置し、住宅については各住戸に設置を計画している。

なお、今後、熱源施設・空調換気設備を検討するに当たっては、省エネルギーに配慮し計画する。

表 1-12 熱源計画概要

区分	用途	空調	給湯
駅前街区	住宅	電気式空冷ヒートポンプ式エアコン	ガス給湯器
	商業	電気式空冷ヒートポンプ式エアコン	ガス給湯器又は電気温水器
		ガス式空冷ヒートポンプ式エアコン	ガス給湯器又は電気温水器
	業務	電気式空冷ヒートポンプ式エアコン	ガス給湯器又は電気温水器
公共（市民館等）	ガス式空冷ヒートポンプ式エアコン	ガス給湯器又は電気温水器	
北街区	住宅	電気式空冷ヒートポンプ式エアコン	ガス給湯器
	公共（区役所・小ホール）	ガス式空冷ヒートポンプ式エアコン	ガス給湯器又は電気温水器

(12) 廃棄物処理計画

廃棄物処理計画図は、図 1-26 に示すとおりである。

住宅系廃棄物（一般廃棄物）及び事業系廃棄物（一般廃棄物及び産業廃棄物）は、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」、「川崎市廃棄物の処理及び再生利用等に関する条例」及び「廃棄物保管施設設置基準要綱」に基づき、住宅系廃棄物と事業系廃棄物を分けた廃棄物保管施設（普通ごみ、粗大ごみ及び資源ごみ等の保管施設）を、各街区の建物にそれぞれ設ける計画である。

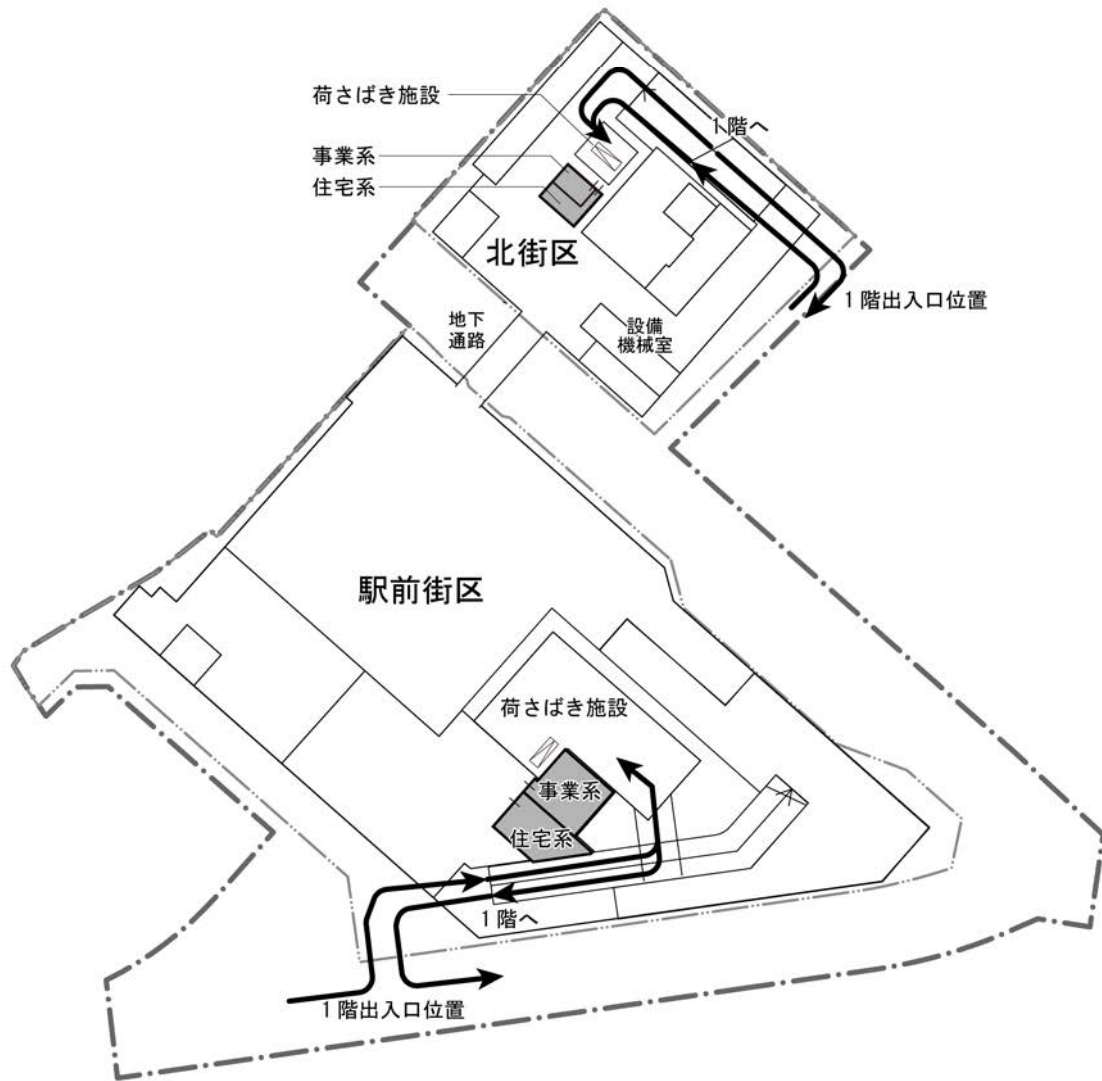
なお、廃棄物収集車の動線は、北街区は市道小台 23 号線に面して設ける駐車場出入口より、駅前街区は市道鷺沼 36 号線に面して設ける駐車場出入口より進入・退出する計画である。

ア 一般廃棄物

住宅系廃棄物は、川崎市等による分別収集により、適正に処理・処分する計画である。事業系廃棄物は、廃棄物の分別に努め、川崎市の許可を受けた廃棄物収集運搬業者等に委託し、適正に処理・処分する計画である。

イ 産業廃棄物

産業廃棄物は、廃棄物の分別に努め、許可を受けた産業廃棄物収集運搬業者及び産業廃棄物処分業者に委託し、適正に処理・処分する計画である。



凡 例





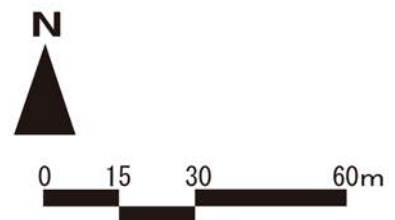
-  計画地
-  建築敷地
-  廃棄物保管施設
-  廃棄物収集車動線

図1-26 廃棄物処理計画図
(地下1階)



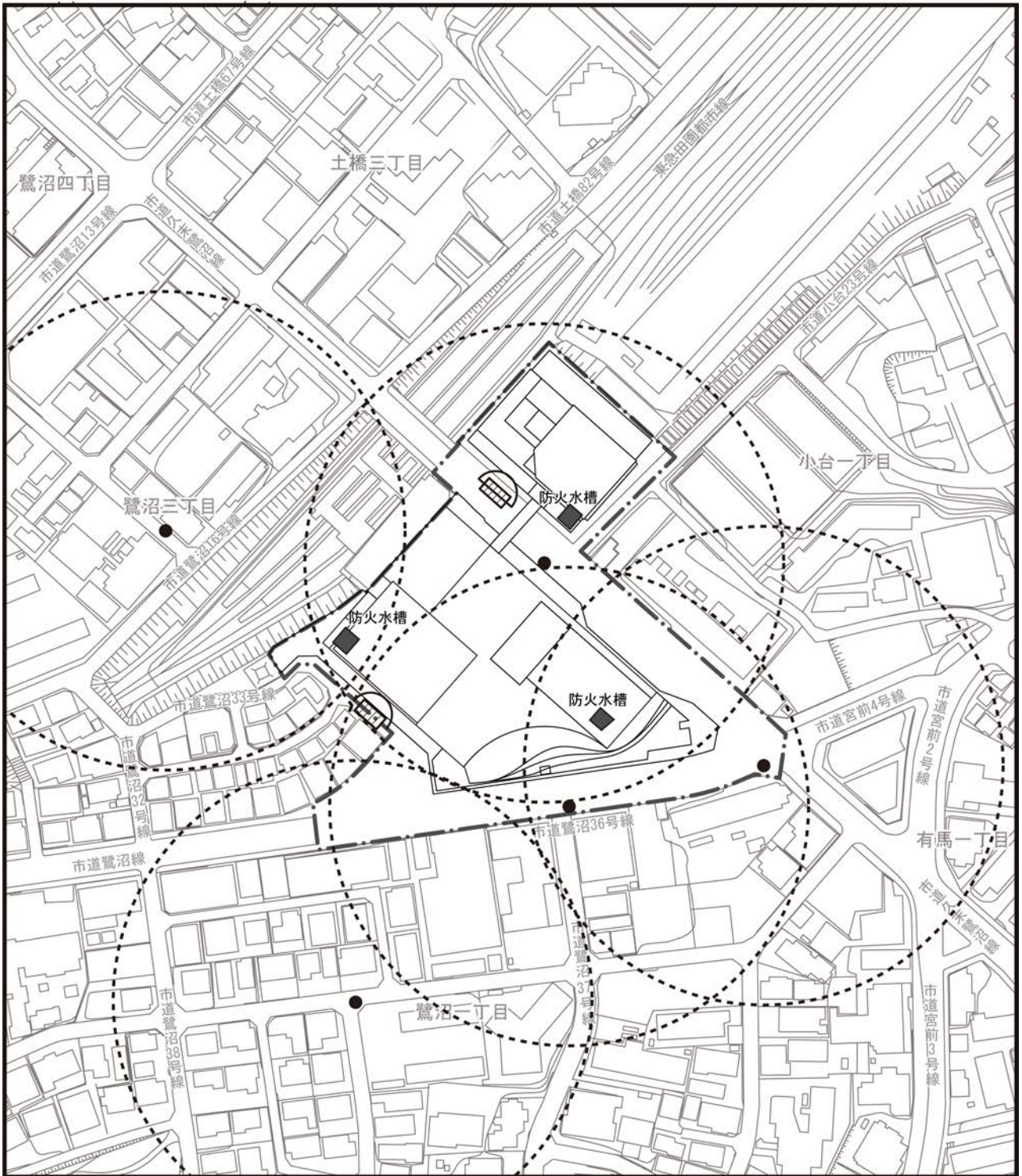
(13) 防・消火計画

防・消火計画は、図 1-27 に示すとおりである。

消防水利については、既設消火栓等により、有効消防水利を充足させる計画である。

消防活動空地は、駅前街区は市道鷺沼 33 号線に、北街区は市道久末鷺沼線に設ける計画である。

また、防火水槽は地下ピット階に設置し、各 40 m³の容量を駅前街区 2 箇所、北街区 1 箇所の合計 3 箇所に設ける計画である。



凡 例






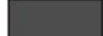
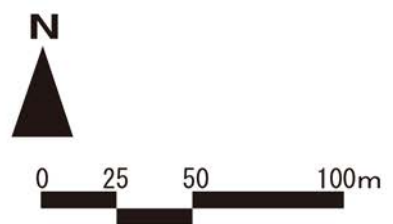
-  計画地
-  既設消火栓
-  消防水利充足範囲
-  消防活動空地
-  はしご車活動範囲 (R=9m)
-  防火水槽 (40m³)

図1-27 防・消火計画図



出典：「ガイドマップかわさき 防災消火栓」川崎市ホームページ

(14) 施工計画

ア 工事概要

工種別工事内容及び使用予定の主要建設機械は表1-13に、工事工程、主要建設機械の稼働工程及び工事用車両台数は表1-14(1)～(4)に示すとおりである。

工事期間は、98ヶ月を予定しており、街区ごとに段階的に工事を行い、駅前街区が53ヶ月、北街区が45ヶ月（街区間デッキ工事含む）を予定している。また、工事期間のうち、駅前街区道路整備等工事（1～5ヶ月及び51～53ヶ月）、地下通路工事（54～80ヶ月目）、北街区道路整備工事（98ヶ月目）については、昼間は道路を使用するため、交通量の少ない夜間に工事を予定している。

工事時間帯は昼間に行う解体、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時を予定している。また、原則として日曜日の工事は行わない計画である。なお、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、事前に周辺住民へ周知を行う。

表1-13(1) 工種別工事内容及び使用予定の主要建設機械（昼間工事）

工種	工事内容	主要建設機械
1. 仮設・解体工事	仮囲い、既存建物解体	バックホー（解体用）、バックホー（建設用）、発電機
2. 山留工事	山留工事	オーガー削孔機、ベントナイトミキサー、バックホー（建設用）、発電機
3. 杭工事	杭工事	オーガー削孔機、ベントナイトミキサー、バックホー（建設用）、ポンプ車、発電機
4. 土工事	掘削、残土搬出	オーガー削孔機、ベントナイトミキサー、バックホー（建設用）、クラムシエル、発電機
5. 基礎・地下躯体工事	基礎躯体工事、地下躯体工事	ポンプ車、発電機
6. 鉄骨工事	鉄骨建方	定置式クレーン、発電機
7. 地上躯体工事	地上躯体工事	ポンプ車、定置式クレーン、発電機
8. 仕上工事	設備機器設置、外装・内装工事	—
9. 外構工事	構内通路、植栽、外構工事	バックホー（建設用）、ブルドーザー、アスファルトフイニッシャー、モーターグレーダー、タイヤローラー

表1-13(2) 工種別工事内容及び使用予定の主要建設機械（夜間工事）

工種	工事内容	主要建設機械
1. 仮設・解体工事	仮囲い、道路工事	バックホー（建設用）、発電機
2. 土工事	掘削工事	バックホー（建設用）、発電機
3. 基礎・地下躯体工事	連絡通路躯体工事	ポンプ車、発電機
4. 外構工事	道路工事	バックホー（建設用）、ブルドーザー、タイヤローラー

表 1-14(1) 工事工程表 (駅前街区・1ヶ月～27ヶ月)

		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27		
工事箇所	解体工事																													
	仮設・解体工事																													
	山留工事																													
	掘工事																													
	土工事																													
	基礎・地下躯体工事																													
	鉄骨工事																													
	地上躯体工事																													
	仕上工事																													
	外構工事																													
検査																														
駅前街区道路整備等工事																														
工事箇所	解体工事																													
	仮設・解体工事																													
	土工事																													
	基礎・地下躯体工事																													
	外構工事																													
	バックホー(解体用1.6H)																													
	バックホー(解体用1.2H)																													
	バックホー(解体用0.7H)																													
	オーガー削孔機																													
	ベントナイトミキサー																													
主要建設機械 工程	バックホー(建設用)																													
	クラムシエール																													
	ポンプ車																													
	フルドーザー																													
	定置式クレーン																													
	アスファルトフィニッシャー																													
	モーターグレーダー																													
	タイヤローラー																													
	発電機																													
	資材搬出入車両 (台/日・片道)	昼間工事 ピーク日台数	42	42	55	55	55	82	71	71	71	71	71	71	162	162	243	243	243	293	298	298	298	9	62	140	122	111		
昼間工事 月間台数		405	415	452	452	452	695	464	464	464	464	464	464	2722	2722	4819	4819	4819	1854	1940	1940	1940	154	325	325	1109	1019	529		
夜間工事 ピーク日台数		5	5	5	5	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
夜間工事 月間台数		100	100	100	100	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
合計工事 ピーク日台数		47	47	60	60	60	82	71	71	71	71	71	71	162	162	243	243	243	293	298	298	298	9	62	140	122	111			
合計工事 月間台数		505	515	552	552	552	695	464	464	464	464	464	464	2722	2722	4819	4819	4819	1854	1940	1940	1940	154	325	325	1109	1019	529		
昼間工事 ピーク日台数		9	9	9	9	9	16	16	16	16	16	16	16	20	20	18	18	18	13	40	40	40	40	30	39	39	26	26	21	
昼間工事 月間台数		180	180	180	180	180	320	320	320	320	320	320	320	400	400	360	360	360	260	800	800	800	800	600	780	780	520	520	420	
夜間工事 ピーク日台数		5	5	5	5	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
夜間工事 月間台数		100	100	100	100	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
通勤車両 (台/日・片道)	合計工事 ピーク日台数	14	14	14	14	14	16	16	16	16	16	16	20	20	18	18	18	13	40	40	40	40	30	39	39	26	26	21		
	合計工事 月間台数	280	280	280	280	280	320	320	320	320	320	320	400	400	360	360	360	260	800	800	800	800	600	780	780	520	520	420		
	昼間工事 ピーク日台数	51	51	64	64	64	98	87	87	87	87	87	87	182	182	182	261	261	306	338	338	338	39	101	101	166	148	132		
	昼間工事 月間台数	585	595	632	632	632	1015	784	784	784	784	784	784	3122	3122	5179	5179	5179	2114	2740	2740	2740	754	1105	1105	1629	1539	949		
	夜間工事 ピーク日台数	10	10	10	10	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
	夜間工事 月間台数	200	200	200	200	200	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
	合計工事 ピーク日台数	61	61	74	74	74	98	87	87	87	87	87	87	182	182	182	261	261	306	338	338	338	39	101	101	166	148	132		
	合計工事 月間台数	785	795	832	832	832	1015	784	784	784	784	784	784	3122	3122	5179	5179	5179	2114	2740	2740	2740	754	1105	1105	1629	1539	949		

注1：19～21ヶ月目の太線は、昼間工事の資材搬出入及び通勤車両の合計台数(ピーク日台数)が最も多い月を意味する。
 注2：駅前街区道路整備等工事は、市道鷺沼線の道路整備工事及び廃道部の解体・撤去、仮設バスロータリー工事等を指す。

表 1-14(2) 工事工程表 (駅前街区・28ヶ月～53ヶ月)

		28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53		
工事箇所	解体工事																												
	山留工事																												
	杭工事																												
	土工事																												
	基礎・地下躯体工事																												
	鉄骨工事																												
	地上躯体工事																												
	仕上工事																												
	外構工事																												
	検査																												
工事箇所																													
解体工事																													
本体工事																													
主要建設機械 工程																													
発電機																													
屋間工事 ピーク日台数	70	70	70	70	79	113	75	118	118	211	164	153	153	153	153	153	153	153	147	116	116	126	62	62	37	37	0		
屋間工事 月間台数	442	442	442	442	530	1076	909	1922	1922	2676	1251	1212	1212	1212	1212	1212	1212	1212	1080	936	936	1136	842	842	728	728	0		
夜間工事 ピーク日台数	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
夜間工事 月間台数	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
合計工事 ピーク日台数	70	70	70	70	79	113	75	118	118	211	164	153	153	153	153	153	153	147	116	116	126	62	62	42	42	5			
合計工事 月間台数	442	442	442	442	530	1076	909	1922	1922	2676	1251	1212	1212	1212	1212	1212	1212	1080	936	936	1136	842	842	728	728	100			
屋間工事 ピーク日台数	41	41	41	41	38	47	47	45	45	45	41	41	41	41	41	41	41	41	41	41	58	58	74	47	47	39	39	4	
屋間工事 月間台数	820	820	820	820	760	940	940	900	900	900	820	820	820	820	820	820	820	820	820	1160	1160	1480	940	940	780	780	80		
夜間工事 ピーク日台数	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
夜間工事 月間台数	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
合計工事 ピーク日台数	41	41	41	41	38	47	47	45	45	45	41	41	41	41	41	41	41	41	41	41	58	58	74	47	47	49	49	14	
合計工事 月間台数	820	820	820	820	760	940	940	900	900	900	820	820	820	820	820	820	820	820	820	1160	1160	1480	940	940	980	980	280		
屋間工事 ピーク日台数	111	111	111	111	117	160	122	163	163	256	205	194	194	194	194	194	194	194	194	188	174	200	109	109	76	76	4		
屋間工事 月間台数	1262	1262	1262	1262	1290	1849	1849	2822	2822	3576	2071	2032	2032	2032	2032	2032	2032	2032	1900	2096	2096	2616	1782	1782	1508	1508	80		
夜間工事 ピーク日台数	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
夜間工事 月間台数	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
合計工事 ピーク日台数	111	111	111	111	117	160	122	163	163	256	205	194	194	194	194	194	194	194	194	188	174	200	109	109	91	91	19		
合計工事 月間台数	1262	1262	1262	1262	1290	1849	1849	2822	2822	3576	2071	2032	2032	2032	2032	2032	2032	2032	1900	2096	2096	2616	1782	1782	1808	1808	380		

注 1：計画地南側道路整備工事は、計画地内の市道久未鷺沼線の鷺沼駅前交差点以南及び市道鷺沼 36 号線、市道鷺沼 33 号線等の道路整備工事を指す。

注 2：48ヶ月目の太線は、昼間工事の通勤車両台数（ピーク日台数）が最も多い月を意味する。

表 1-14(3) 工事工程表 (北街区・54ヶ月～81ヶ月)

工事種別	工事内容	北街区																												
		54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	
解体工事	仮設・解体工事																													
	山留工事																													
	杭工事																													
建設工事	土工事																													
	基礎・地下躯体工事																													
	鉄骨工事																													
	地上躯体工事																													
	仕上工事																													
地下通路工事	外構工事																													
	検査																													
	仮設・解体工事																													
	土工事																													
	基礎・地下躯体工事																													
	外構工事																													
	バックホー(解体用1.6BH)																													
	バックホー(解体用1.2BH)																													
	バックホー(解体用0.7BH)																													
	オーガ―削孔機																													
	ペントナイトミキサー																													
	バックホー(建設用)																													
	クラムシエール																													
ボンプ車																														
フルドーザ―																														
定置式クレーン																														
アスカアルトフィニッシャー																														
モーターグレーダー																														
タイヤローラー																														
発電機																														
昼間工事	ピーク日台数	55	55	55	55	55	12	42	42	12	96	75	75	75	96	96	96	85	87	87	87	87	85	51	51	55	55	68		
昼間工事	月間台数	530	530	530	530	530	153	344	344	153	1892	1229	1229	1229	1892	1892	1892	542	562	562	562	542	210	210	254	254	294			
夜間工事	ピーク日台数	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	0		
夜間工事	月間台数	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	0		
合計工事	ピーク日台数	61	61	61	61	61	18	48	48	18	102	81	80	80	101	101	101	90	92	92	92	90	56	56	60	60	68			
合計工事	月間台数	650	650	650	650	273	464	464	273	2012	1349	1329	1329	1329	1992	1992	1992	642	662	662	662	642	310	310	354	354	294			
昼間工事	ピーク日台数	15	15	15	15	15	8	15	15	8	10	9	9	9	10	10	10	9	9	9	9	9	9	10	10	10	10	10		
昼間工事	月間台数	300	300	300	300	160	300	300	160	200	180	180	180	180	200	200	200	180	180	180	180	180	180	200	200	200	200	200		
夜間工事	ピーク日台数	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	0		
夜間工事	月間台数	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	0		
合計工事	ピーク日台数	25	25	25	25	25	18	25	25	18	20	19	19	19	20	20	20	19	19	19	19	19	19	20	20	20	20	10		
合計工事	月間台数	500	500	500	500	360	500	500	360	400	380	380	380	380	400	400	400	380	380	380	380	380	400	400	400	400	200			
昼間工事	ピーク日台数	70	70	70	70	70	20	57	57	20	106	84	84	84	106	106	106	94	96	96	96	94	61	61	65	65	78			
昼間工事	月間台数	830	830	830	830	313	644	644	313	2092	1409	1409	1409	1409	2092	2092	2092	722	742	742	742	722	410	410	454	454	494			
夜間工事	ピーク日台数	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	0		
夜間工事	月間台数	320	320	320	320	320	320	320	320	320	320	320	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	0		
合計工事	ピーク日台数	86	86	86	86	86	36	73	73	36	122	100	99	99	121	121	121	109	111	111	111	109	76	76	80	80	78			
合計工事	月間台数	1150	1150	1150	1150	1150	633	964	964	633	2412	1729	1709	1709	2392	2392	2392	1022	1042	1042	1042	1022	710	710	754	754	494			

注：63ヶ月目の太線は、夜間工事の資材搬出入及び通勤車両の合計台数（ピーク日台数）が最も多い月を意味する。なお、夜間工事の昼間工事の資材搬出入及び通勤車両の合計台数は54-64ヶ月目が同台数だが、その内、昼間工事の工事用車両台数も多い、63ヶ月目を最大とした。

表 1-14(4) 工事工程表 (北街区・82ヶ月～98ヶ月)

		82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	
		北街区																	
工事箇所																			
解体工事	仮設・解体工事																		
	山留工事																		
建設工事	植工事																		
	土工事																		
	基礎・地下躯体工事																		
	鉄骨工事																		
	地上躯体工事																		
屋間工事	仕上工事																		
	外構工事																		
検査																			
工事箇所		計画地北側道路整備工事																	
夜間工事	仮設・解体工事																		
	土工事																		
本体工事	基礎・地下躯体工事																		
	外構工事																		
主要建設機械 工程		バックホー(解体用1.6BH)																	
		バックホー(解体用1.2BH)																	
		バックホー(解体用0.7BH)																	
		オーガー・削孔機																	
		ベントナイトミキサー																	
		バックホー(建設用)																	
		クラムシエル																	
		ポンプ車																	
		フルドーザー																	
		定置式クレーン																	
資材搬入搬出 (台/日・片道)		アスファルトフィニッシャー																	
		モーターグレーダー																	
		タイヤローラー																	
		発電機																	
		昼間工事	ピーク日台数	75	86	69	69	69	69	69	11	11	11	11	11	16	16	0	0
		昼間工事	月間台数	401	603	519	519	519	519	519	202	202	202	202	202	302	302	0	0
		夜間工事	ピーク日台数	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
			月間台数	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
			合計工事	ピーク日台数	75	86	69	69	69	69	69	11	11	11	11	11	16	16	0
		合計工事	月間台数	401	603	519	519	519	519	519	202	202	202	202	202	302	302	0	0
昼間工事	ピーク日台数		10	21	21	21	21	21	12	12	12	12	12	24	24	2	2		
月間台数	200		420	420	420	420	420	240	240	240	240	240	480	480	40	40			
通勤車両 (台/日・片道)	夜間工事	ピーク日台数	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
	夜間工事	月間台数	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
	合計工事	ピーク日台数	10	21	21	21	21	21	12	12	12	12	12	24	24	2	2		
合計工事	月間台数	200	420	420	420	420	420	240	240	240	240	240	480	480	40	40			
	昼間工事	ピーク日台数	85	107	90	90	90	90	23	23	23	23	23	40	40	2	2		
	月間台数	601	1023	939	939	939	939	442	442	442	442	442	782	782	40	40			
合計	夜間工事	ピーク日台数	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
	夜間工事	月間台数	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
	合計工事	ピーク日台数	85	107	90	90	90	90	23	23	23	23	23	40	40	2	2		
合計工事	月間台数	601	1023	939	939	939	939	442	442	442	442	442	782	782	40	40			

注：計画地北側道路整備工事は、計画地内の市道久末鷺沼線の鷺沼駅前交差点以北等の整備工事を指す。

イ 工事中の安全対策及び環境保全対策

工事に係る安全対策及び環境保全対策等として次の事項を実施する計画である。

(ア) 安全対策

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。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。また、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。

工事用車両の運行については、道路交通法を遵守し、歩行者、一般車両等に十分に留意し、安全運行に努める。工事用車両には、ステッカー等により、他の工事用車両との識別を図る。また、車両出入口には交通誘導員を配置して、通行人の安全の確保と交通渋滞等の発生防止に努める。なお、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、登校時は特に、工事用車両の安全運行に努める。

作業員には工事開始前に新規入場者教育、工事開始後は、毎日の作業開始前に危険予知活動や作業前点検をそれぞれ行うことによって労働災害防止に努め、工事用車両の運転者には随時安全教育を実施し、安全運転を徹底する。

夜間に行う道路整備等工事については、原則、片側交互通行となるため、注意喚起のために工事箇所手前より高輝度反射材等を使用した規制看板の設置や交通誘導員の配置などを行う。また、通行車両に工事施工箇所を察知してもらうために、カラーコーン等に LED ライトを設置する等の配慮を行う。

(イ) 環境保全対策

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。建築敷地周囲には仮囲いを設置し、粉じんの飛散防止や騒音の低減に努める。また、周辺の道路の清掃を十分に行う。

使用する建設機械や工法の選定にあたっては、可能な限り最新の排出ガス対策型、低騒音型の建設機械や低振動工法を採用し、無理な作業方法及び走行の禁止を周知徹底するなど、排出ガスや騒音・振動の低減に努める。

工事用車両については、計画的な運行管理により集中的な発生を抑制するとともに、エコドライブの指導を実施するなど、窒素酸化物及び粒子状物質等の排出抑制、騒音・振動の低減に努める。

掘削工事の際は過剰な揚水は行わず、地下水位以深の掘削工事においては、遮水性の高い土留壁を構築するなどにより、側方及び下方からの地下水の流出を抑制し、周辺地域の地下水位の低下及びそれに伴う地盤沈下の防止に努める。また、山留支保工等にて土留壁を構築し、地盤変状の監視及び防止に努める。

工事に伴う雨水排水については、仮設沈砂槽等を設置し、砂利等を取り除いた上で既設の公共下水道（汚水）へ放流する計画である。

舗装工事や防水工事等においては、材料・施工方法等を検討し、可能な限り悪臭の発生防止に努める。また、塗装工事等においては、低 VOC（揮発性有機化合物）塗料等による塗装を指定し、悪臭の発生防止に努める。

解体作業時や廃棄物の集積の際には、散水を十分に行うとともに、解体する建物の周囲に防音パネルを設置し、粉じんの飛散防止や騒音の低減に努める。

既存建物の解体にあたっては、「石綿障害予防規則」に基づき石綿の使用の有無について事前調査を行い、廃石綿及び石綿含有建材の使用が確認された場合は、「大気汚染防止法」、「川崎市公害防止等生活環境の保全に関する条例」及び「石綿障害予防規則」等の関係法令等に基づき、飛散等のないよう、作業場所の隔離や湿潤化等適正な措置を講じる。

また、使用されていた空調機器の廃棄については、「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、空気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な措置を講じる。

汚染土壌の有無については、「土壌汚染対策法」、「川崎市公害防止等生活環境の保全に関する条例」等の関係法令等に基づき、工事着手までに必要な手続きを実施し、万が一、工事中に汚染土壌が確認された場合は、汚染の除去等適正な措置を講じる。

夜間工事については、同一路線上で複数箇所にて工事は実施しないよう工事工程の平準化を図るなど周辺環境に配慮する。

(ウ) 廃棄物等処理計画

工事中の建設廃棄物については、「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」に基づき、廃棄物の再資源化の促進を図るものとし、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」を遵守するとともに、積極的に分別し、廃棄物処理業の許可を受けた業者へ委託して、適正に処理する計画である。

解体に際し、廃石綿及び石綿含有建材の使用が確認された場合には、その収集・運搬及び処分にあたっては、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」及び「石綿含有廃棄物等処理マニュアル」に基づき、産業廃棄物の処理業の許可を受けた業者（必要に応じて特別管理産業廃棄物の処理業の許可を受けた業者）に委託して、適正に処理する計画である。

建設発生土については、その運搬及び処分にあたり、飛散・流出等のないよう適正な処理を行う。

ウ 工事用車両運行計画

工事用車両動線計画は、図1-28に示すとおりであり、北方面からは市道梶ヶ谷菅生線、市道久末鷺沼線、南方面からは市道宮前3号線、久末鷺沼線を使用する計画である。

駅前街区の工事用車両出入口は、市道久末鷺沼線沿いに2箇所、市道鷺沼36号線沿いに2箇所、市道鷺沼線沿いに1箇所、市道鷺沼33号線沿いに1箇所設け、北街区は、市道久末鷺沼線沿いに1箇所、市道小台23号線沿いに1箇所設ける計画である。出入りにあたっては左折イン・左折アウトを基本とする計画であるが、一部右折イン・右折アウトを計画している。

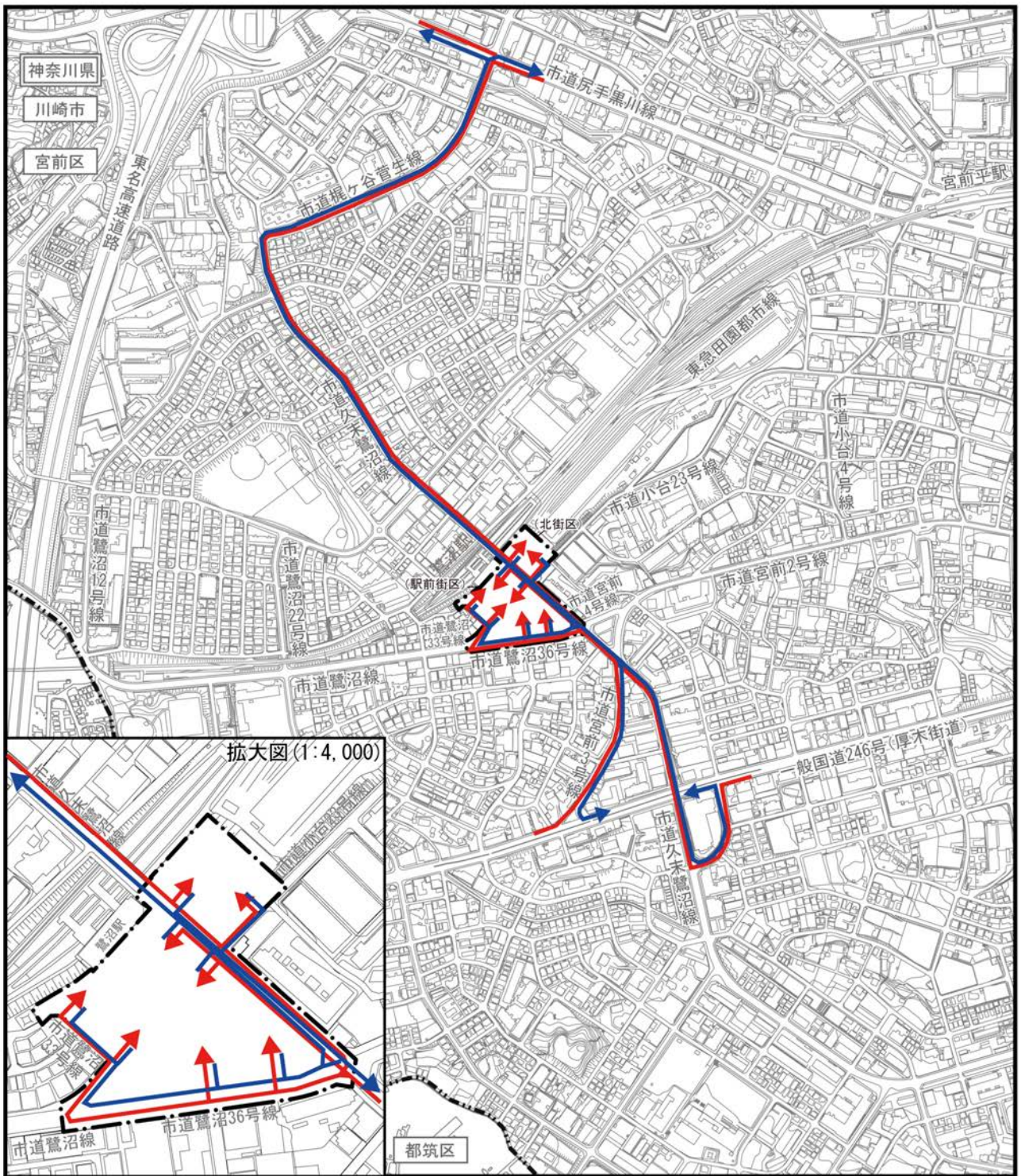
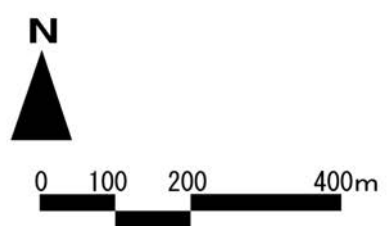


図1-28 工事用車両動線計画図

- 凡 例
- 計画地
 - 市界
 - ← 搬入動線
 - ← 搬出動線

注) 工事は街区ごとに段階的に行うため、全ての出入口を同時期に使用することはない。



エ 仮設防災計画

仮設防災計画は、図 1-29(1)~(7)に示すとおりである。

工事中は高さ 3m の鋼板による仮囲いを設置し、駅前街区の工事（1~14 ヶ月）においては、工事用車両出入口は、市道久末鷺沼線、市道鷺沼 36 号線、市道鷺沼線にそれぞれ 1 箇所、合計 3 箇所設ける計画である。

駅前街区の工事（15~21 ヶ月）においては、工事用車両出入口は、市道久末鷺沼線に 1 箇所、市道鷺沼 36 号線に 2 箇所、市道鷺沼線に 1 箇所の合計 4 箇所設ける計画である。22~24 ヶ月は、市道久末鷺沼線、市道鷺沼 36 号線、市道鷺沼線にそれぞれ 1 箇所の合計 3 箇所を設ける計画である。また、25~29 ヶ月及び 30~53 ヶ月は、市道久末鷺沼線、市道鷺沼 36 号線、市道鷺沼線、市道鷺沼 33 号線にそれぞれ 1 箇所の合計 4 箇所を設ける計画であるが、市道久末鷺沼線の出入口は位置が変更となる。

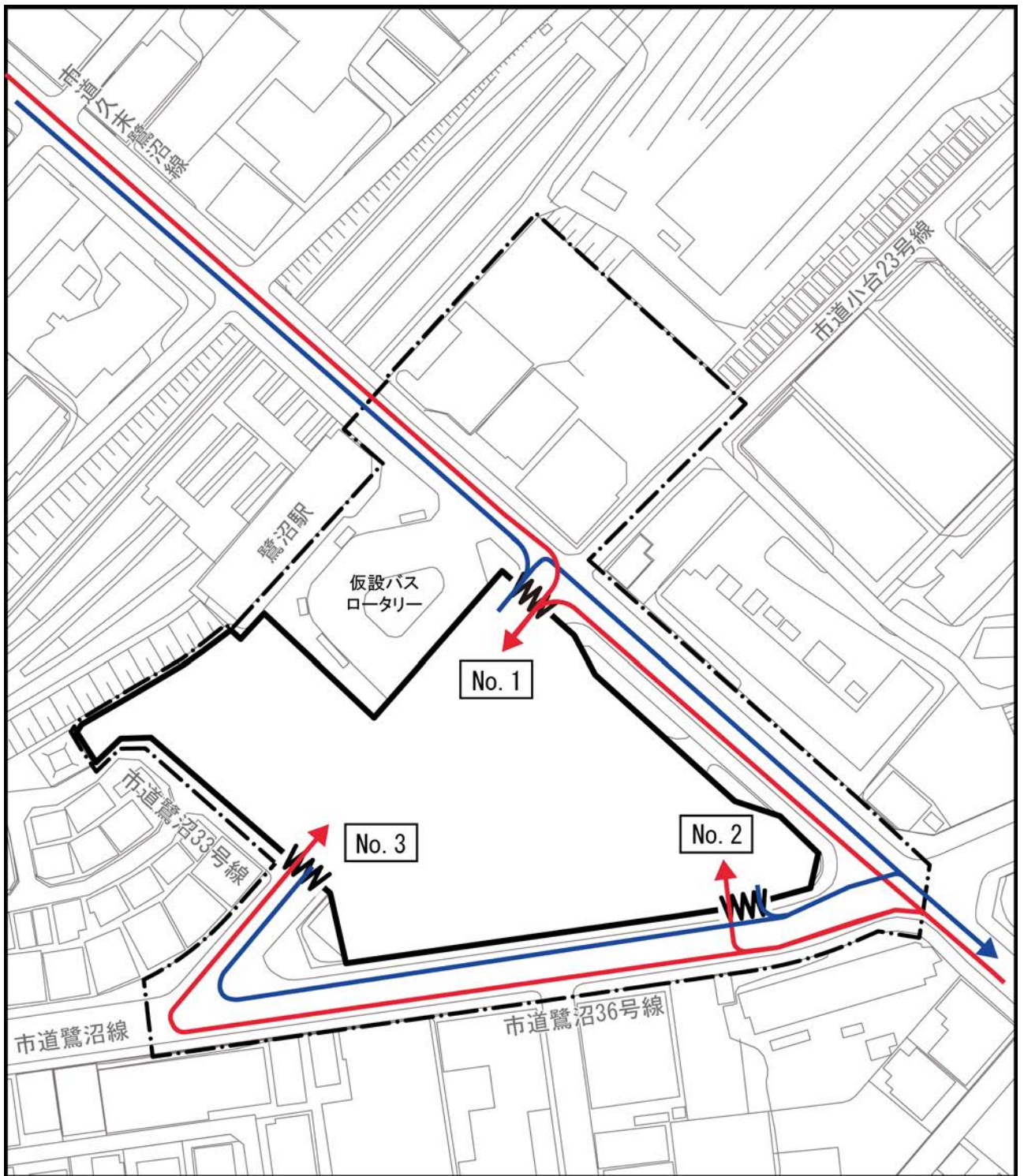
北街区の工事（54~58 ヶ月）においては、工事用車両出入口は、市道小台 23 号線に 1 箇所設ける計画である。

北街区の工事（59~98 ヶ月）においては、工事用車両出入口は、市道久末鷺沼線、市道小台 23 号線にそれぞれ 1 箇所、合計 2 箇所設ける計画である。

また、工事中は仮囲いの中及び周囲に仮設の歩行者通路を設けることとし、施工段階に合わせ切り回しながら、駅への歩行者動線を確保する計画である。

なお、駅前街区の交通広場は 30 ヶ月目から仮使用開始、駅前街区は 54 ヶ月目に供用開始される計画である。

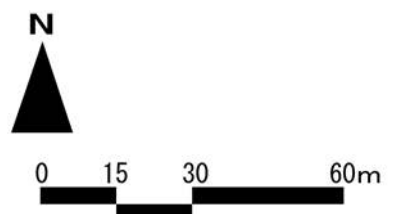
夜間工事については、仮囲いを設置しない計画であるが、同一路線上で複数箇所にて工事は実施しないよう工事工程の平準化を図るなど周辺環境に配慮する。

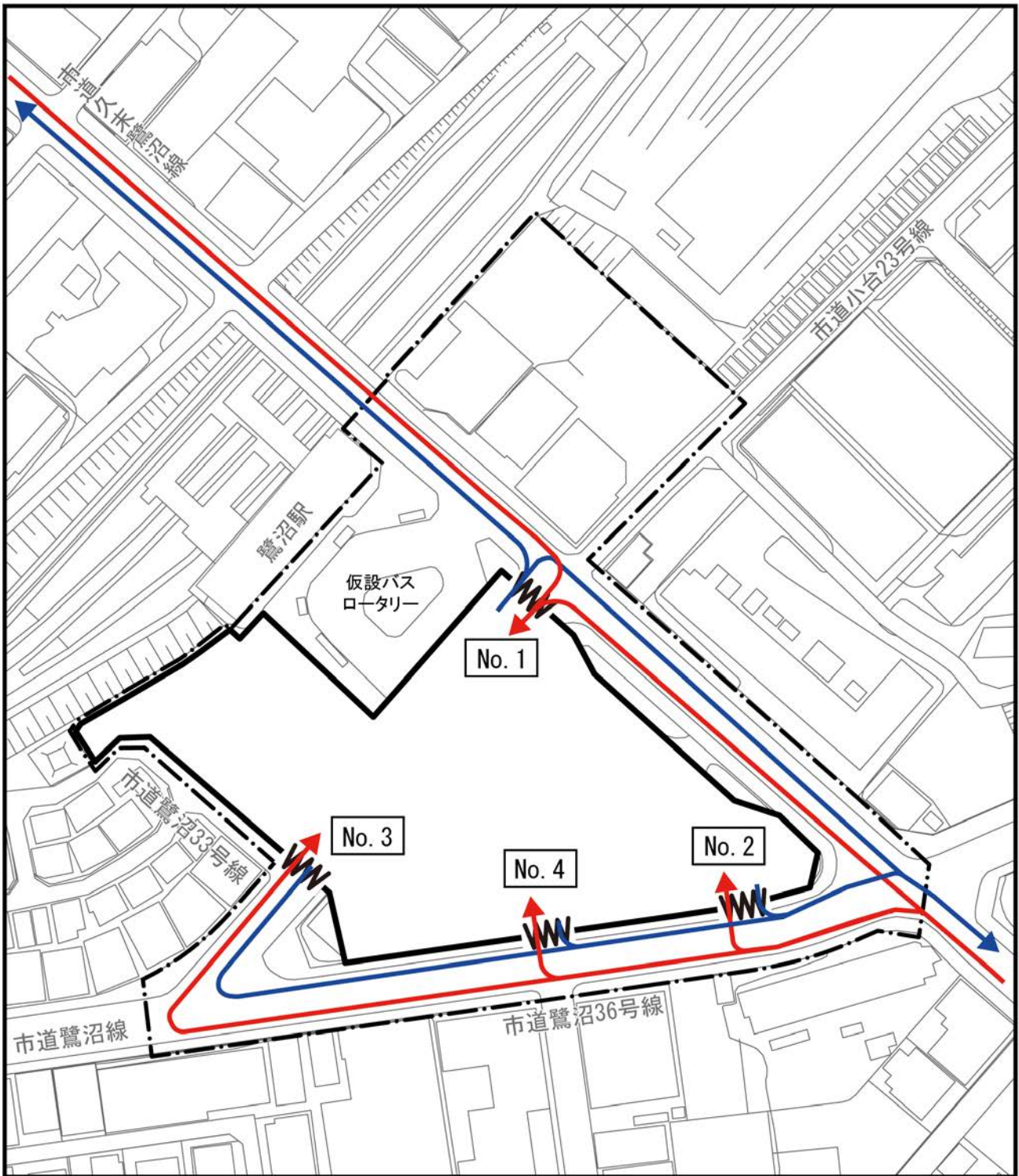


凡 例

-  計画地
-  仮囲い (鋼製万能板 h=3.0m)
-  工事用車両出入口
-  搬入動線
-  搬出動線

図1-29(1) 仮設防災計画図
(駅前街区 解体・建設工事
1~14ヶ月)





凡 例






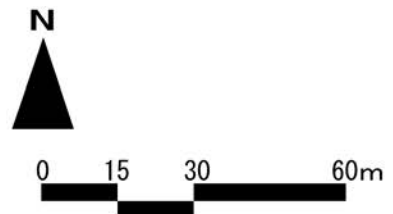
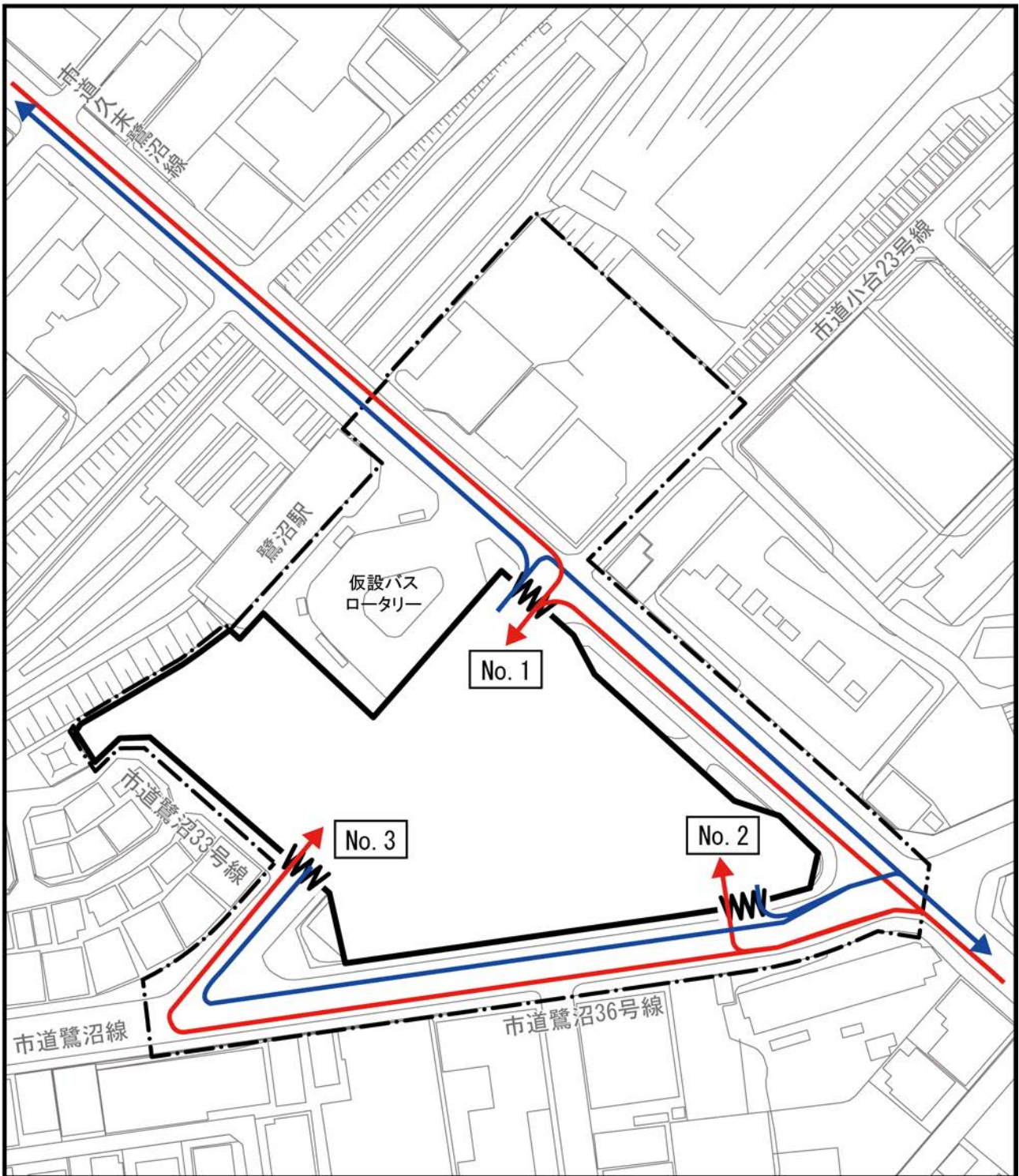
-  計画地
-  仮囲い（鋼製万能板 h=3.0m）
-  工事用車両出入口
-  搬入動線
-  搬出動線

図1-29(2) 仮設防災計画図
 (駅前街区 建設工事 15~21ヶ月)





凡 例






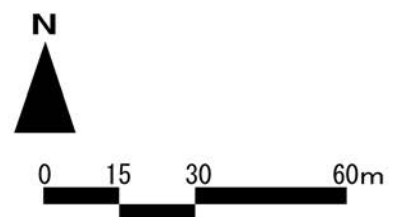
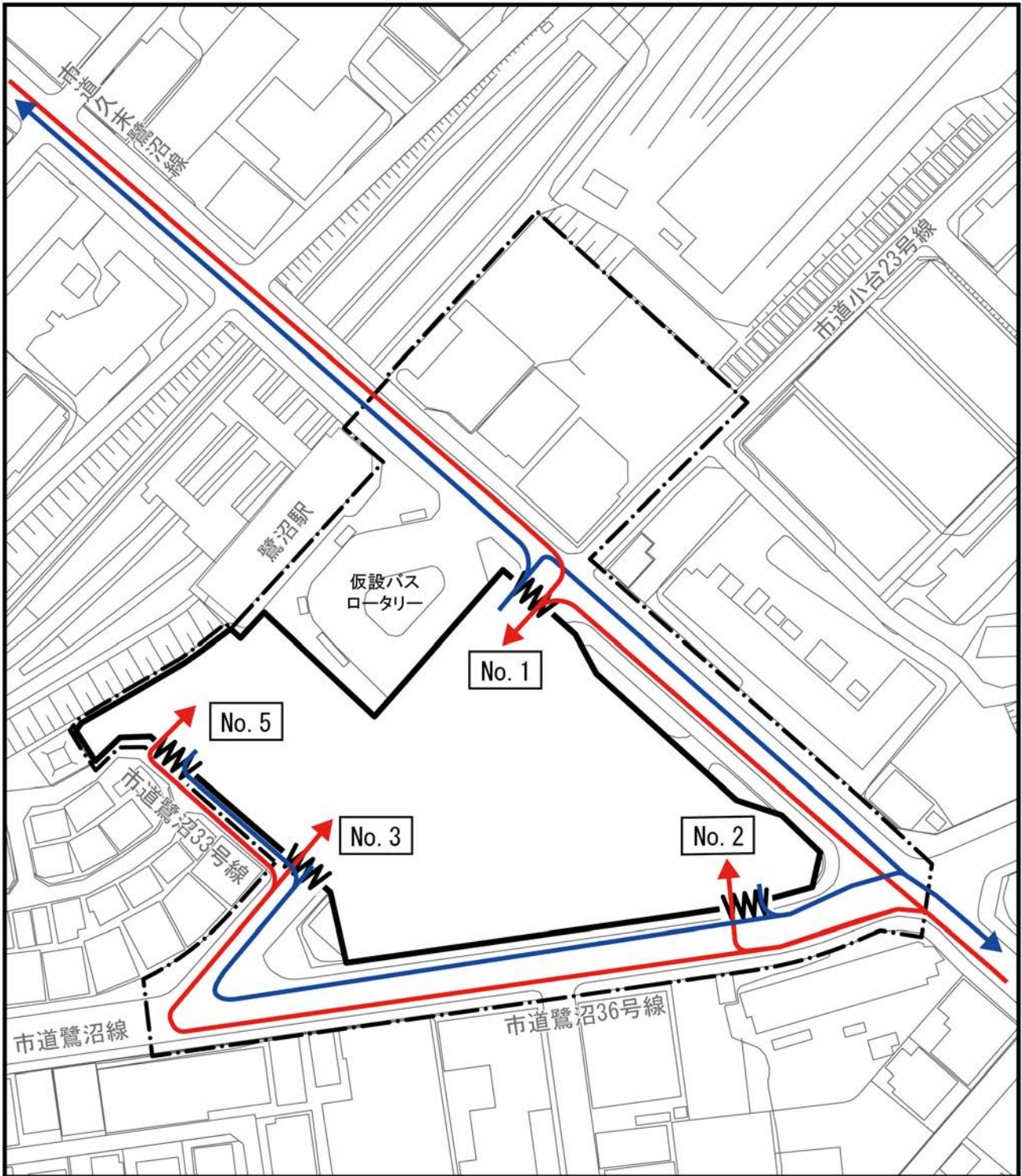
-  計画地
-  仮囲い（鋼製万能板 h=3.0m）
-  工事用車両出入口
-  搬入動線
-  搬出動線

図1-29(3) 仮設防災計画図
 (駅前街区 建設工事 22~24ヶ月)

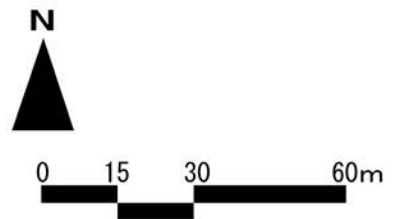


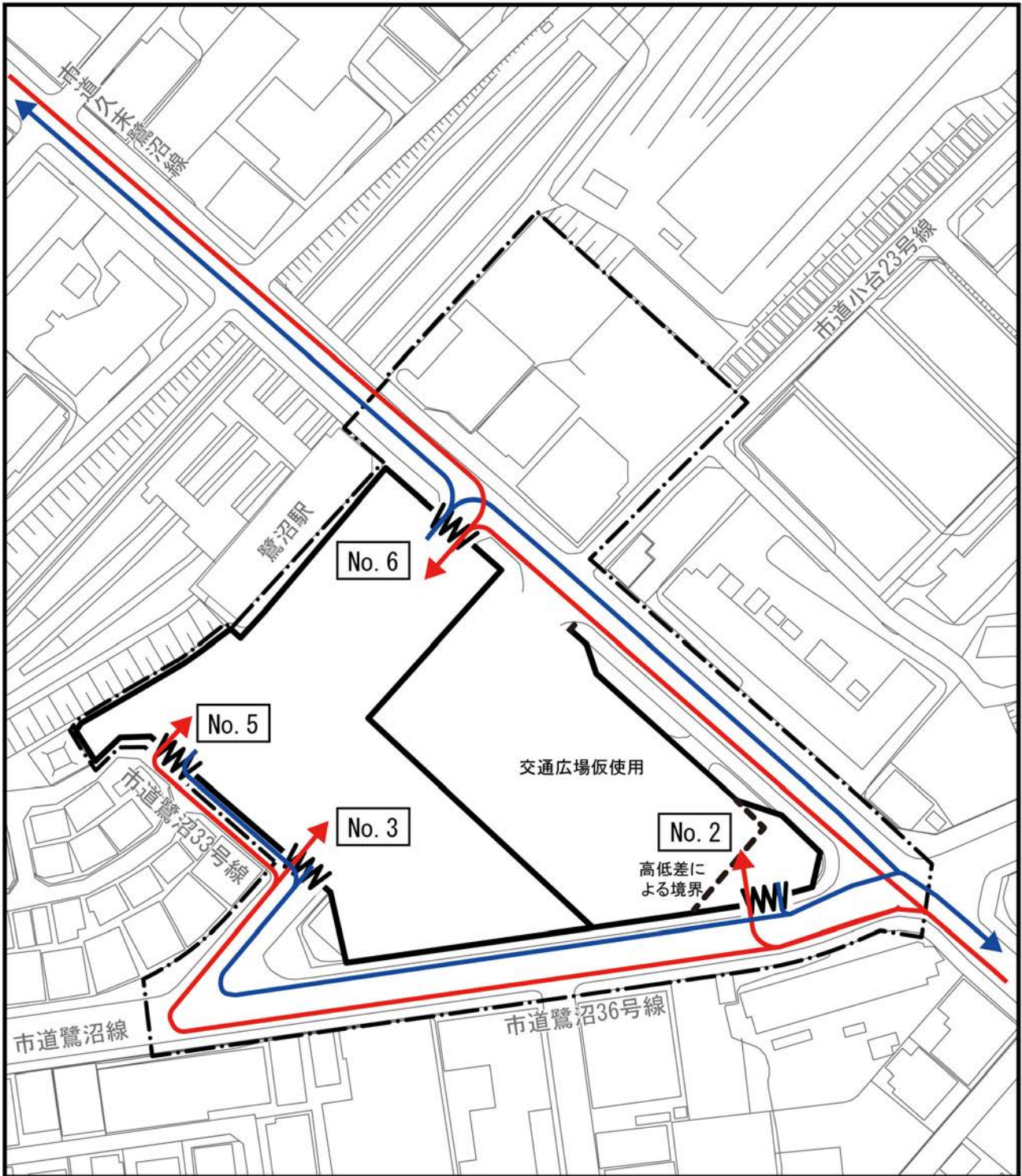


凡 例

-  計画地
-  仮囲い（鋼製万能板 h=3.0m）
-  工事用車両出入口
-  搬入動線
-  搬出動線

図1-29(4) 仮設防災計画図
(駅前街区 建設工事 25~29ヶ月)

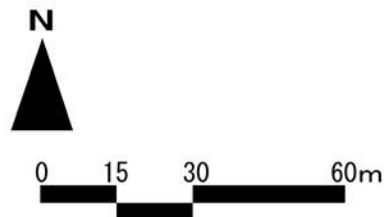


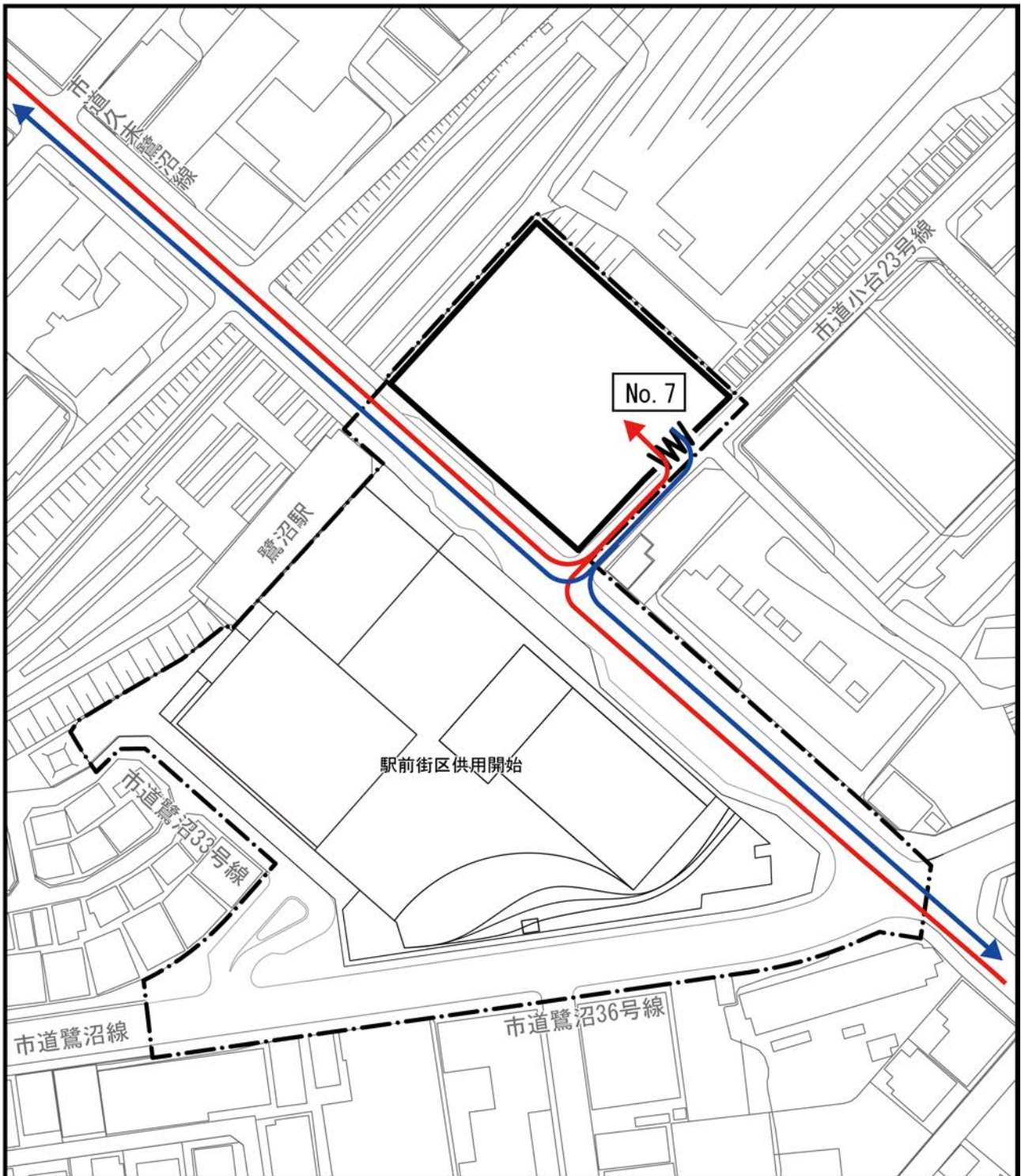


凡 例

-  計画地
-  仮囲い（鋼製万能板 h=3.0m）
-  工事用車両出入口
-  搬入動線
-  搬出動線

図1-29(5) 仮設防災計画図
 (駅前街区 建設・解体工事
 30~53ヶ月)

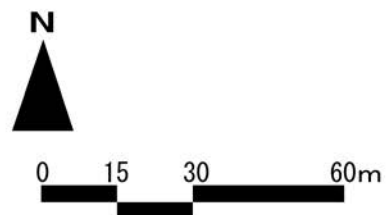


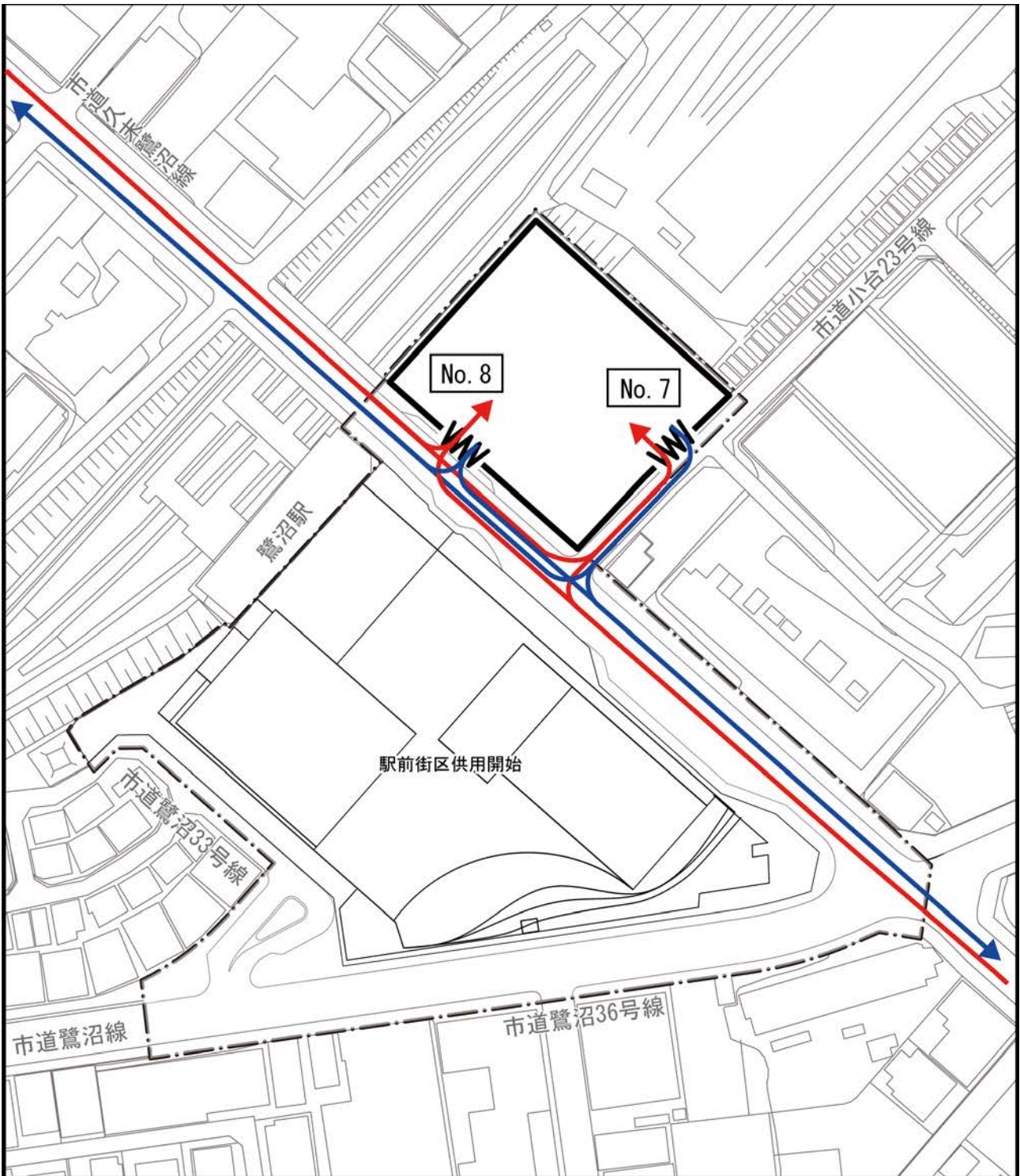


凡 例

-  計画地
-  仮囲い（鋼製万能板 h=3.0m）
-  工事用車両出入口
-  搬入動線
-  搬出動線

図1-29(6) 仮設防災計画図
(北街区 解体工事 54~58ヶ月)

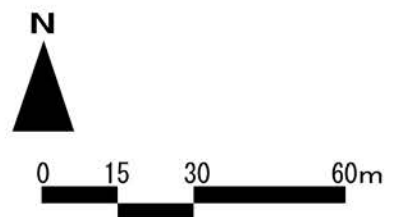




凡 例

-  計画地
-  仮囲い（鋼製万能板 h=3.0m）
-  工事用車両出入口
-  搬入動線
-  搬出動線

図1-29(7) 仮設防災計画図
 (北街区 解体・建設工事
 59~98ヶ月)



第2章 条例方法書に係る市民意見、審査 結果及び指定開発行為者の見解

第2章 条例方法書に係る市民意見、審査結果及び指定開発行為者の見解

1 手続き経緯

本事業の手続きの経緯は、表 2.1-1 に示すとおりである。

本事業は令和元年 8 月 5 日に指定開発行為実施届、(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方法書(以下「条例方法書」という)を提出し、条例方法書が令和元年 8 月 13 日から令和元年 9 月 26 日までの 45 日間、川崎市役所、宮前区役所にて縦覧され、市民等 1,056 名から 12,668 通の意見書の提出があった。

川崎市環境影響評価審議会の審議を経て、条例方法審査書が令和元年 12 月 11 日に公告された。

条例環境影響評価準備書(以下「条例準備書」という)及び条例準備書の説明会の開催届を令和 2 年 6 月 22 日に提出し、条例準備書が令和 2 年 6 月 29 日から令和 2 年 8 月 12 日までの 45 日間、川崎市役所、宮前区役所、横浜市役所、青葉区役所にて縦覧された。令和 2 年 7 月 17 日、19 日に条例説明会を開催し、市民等 330 名から 2,419 通の意見書の提出があった。令和 2 年 10 月 2 日に条例見解書を提出し、条例見解書が令和 2 年 10 月 9 日から令和 2 年 10 月 23 日までの 15 日間、川崎市役所、宮前区役所、横浜市役所、青葉区役所にて縦覧され、市民等 5 名より条例公聴会公述申出があった。令和 2 年 11 月 14 日に条例公聴会が開催され、公述人は 5 名であった。

その後、事業計画の検証を行うため手続きを休止した。検証結果を踏まえた事業計画の見直しに伴い、環境影響評価の再検証を行ったことから、条例第 28 条第 1 項の規定に基づき、指定開発行為・条例方法書等・事後調査実施計画変更届を令和 4 年 11 月 2 日に提出した。

表 2.1-1 手続き経緯

年月日	内容	備考	
令和元年	8月5日	「指定開発行為実施届」提出 「条例方法書」提出	条例第9条第1項、 条例第10条
	8月5日	「条例方法書周知届」提出	条例第12条
	8月13日	「条例方法書」公告及び縦覧開始	条例第11条
	9月26日	「条例方法書」縦覧終了、意見書締切り	意見書提出1,056名 12,668通
	10月23日	川崎市長から川崎市環境影響評価審議会に「条例方法書」諮問	条例第14条第2項
	10月23日	川崎市環境影響評価審議会（現地視察、条例方法書事業者説明及び審議）	
	12月3日	川崎市環境影響評価審議会（条例方法書答申案審議）	
	12月3日	川崎市環境影響評価審議会から川崎市長に「条例方法書」答申	
	12月11日	「条例審査書」公告	条例第15条
令和2年	6月22日	「指定開発行為・条例方法書等・事後調査実施計画変更届」届出	条例第28条第1項
	6月22日	「条例準備書」提出 「条例準備書の説明会の開催届」届出	条例第18条第1項、 条例第20条第1項
	6月29日	「条例準備書」公告及び縦覧開始	条例第19条
	7月17日	「条例説明会」開催	条例第20条第1項
	7月19日		
	8月12日	「条例準備書」縦覧終了、意見書締切り	意見書提出330名 2,419通
	8月13日	「条例準備書の説明会の開催結果報告書」提出	条例第20条第2項
	10月2日	「条例見解書」提出	条例第22条第1項
	10月9日	「条例見解書」公告及び縦覧開始	条例第22条第2項
	10月23日	「条例見解書」縦覧終了、「条例公聴会」公述申出締切り	公述申出者5名
10月30日	「条例公聴会」開催公告	条例施行規則第21条	
11月14日	「条例公聴会」開催	条例第23条第2項 公述人5名	
令和4年	11月2日	「指定開発行為・条例方法書等・事後調査実施計画変更届」届出	条例第9条第2項、 条例第28条第1項

2 条例方法書に対する市民意見等の概要と指定開発行為者の見解

条例方法書に対して、市民等から 12,668 通の意見書の提出があった。

市民意見等の概要と指定開発行為者の見解は、以下に示すとおりである。

なお、意見の概要の文頭に意見書番号を【 】内に示しており、この番号は、資料編（資-761 ページ）の意見書全文の番号に対応する。

1 「環境影響評価」について

(1) 大気質について	
①測定局との距離について ②調査期間について ③調査地点について ④関係地域について ⑤大気汚染について ⑥大気質の予測について	
意見の概要	指定開発行為者の見解
①測定局との距離について	
【86-2】 大気汚染、方法書では計画地で測定するところがあるが、この間市民が周辺の大気測定をしているので参考にしてください。 工事期間中における臨時測定点の設置が必要ではないか（市の現在の測定は宮前平の駅前（自排局と宮前平小（一般局）で鷺沼からは遠い）	大気質の状況に係る現地調査は、「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、改正平成 8 年環境庁告示第 74 号）及び「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、改正平成 8 年環境庁告示第 73 号）に定める測定方法に基づいて行います。 また、工事中の大気質については、条例準備書にて調査・予測及び評価を行い、その結果を明らかにしてまいります。 対策が必要な場合は、環境保全のための措置等にて検討させていただきます。
【36-1】 大気質常時監視測定局は、宮前平駅前と宮前区役所の先にあり、鷺沼駅前から遠く離れている。また、車両の交通量と地形が著しく異なり、この測定値をもとに、環境基準を達成しているとは到底考えられない。	「計画地及びその周辺地域の概況並びに環境の特性」を示すにあたり、大気については、計画地最寄りの一般環境大気測定局は宮前測定局であり、自動車排出ガス測定局は宮前平駅前測定局となり、その測定結果を記載しております。 大気測定局等の調査結果については、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、川崎市関係部署へお問い合わせをお願いいたします。
②調査期間について	
【36-2】 調査期間を建設機械の稼働に伴う汚染物質排出量が最大になる期間（1 年）としているが、工事は重機稼働中だけでなく、様々な建設搬入物による大型車両が排出する汚染物質の方がむしろ大きく、大型車量数は膨大で、汚染がより大きくなることは明白であり、工事終了時まで調査するのが妥当である。	建設機械の稼働に伴う大気汚染濃度については、建設機械の稼働に伴う汚染物質排出量が最大となる 1 年間を予測します。また、工事用車両については、大型車の走行が最大となる期間にて予測を行います。よって、建設機械の稼働及び工事用車両の走行による大気質への影響が最大となる期間を予測することとしております。

意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>【36-4】 計画地付近の工事前、工事中及び供用後の大気質を各四季はもちろん冬季中には1週間では不十分で、2週間以上調査する必要がある。</p>	<p>大気質の調査期間・時期は、川崎市環境影響評価等技術指針に基づき、「年間の大気質の状況を適切に把握し得る期間・時期」とし、四季の各1週間としました。</p> <p>なお、条例準備書においては、既存資料調査地点（一般環境大気測定局及び自動車排ガス測定局）の大気質の状況との相関を検証し、予測を実施する予定です。</p>
③調査地点について	
<p>【36-3】 調査地点は計画地内と数か所ではなく、少なくとも周辺300メートル付近を数か所調査する必要がある。</p>	<p>計画地内における調査は、川崎市環境影響評価等技術指針に基づき、「対象事業に係る発生源以外に特定の煙源による影響を受けることがなく、かつ、調査地域の大気質の状況を的確に把握できると予想される地点」として、計画地内の1地点を選定しました。</p> <p>なお、予測地点については、工事用車両の主な走行ルートを対象に10地点を想定しており、計画地からの距離としましては、約25m～約350mとなります。</p>
④関係地域について	
<p>【102-1】 工事の車輛の通行の影響や大気汚染などが広範囲に及ぶので、関係地域が狭すぎます。もっと広げるべきです</p>	<p>関係地域範囲につきましては、条例方法書の段階で想定される環境に影響を及ぼす川崎市内の地域として、以下に示す範囲を包含する地域としています。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・建設機械の稼働に伴う騒音、振動等の影響が及ぶおそれのある地域（計画地敷地境界から100m程度の範囲） ・対象事業の実施により風の状況に影響が及ぶおそれのある地域（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う騒音、振動等の影響が及ぶおそれのある地域（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程度の範囲）
⑤大気汚染について	
<p>【213】 狭い土地で都心並みの工事ですから大気汚染発生は当然、事業完成後も狭い中でバスを中心として汚染粒子の発生は続きます。</p> <p>【214】 川崎を再び公害の街にするな</p>	<p>大気質については、条例準備書にて調査・予測及び評価を行い、その結果を明らかにしてまいります。</p> <p>対策が必要な場合は、環境保全のための措置等にて検討させていただきます。</p>

意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>【303】 川崎北部の大気汚染はひどく、公害患者を再び出さないためにも調査し、その結果の対策が必要と思う</p>	<p>前ページ参照</p>
<p>⑥大気質の予測について</p>	
<p>【19】、【53】 リニア新幹線の地下トンネル工事は10年間以上、鷺沼再開発工事の時期とダブルことが予想される、交通渋滞、大気汚染、騒音、振動、残土搬出など、複合的な影響をもたらす可能性がある。特に交通渋滞、大気汚染などの複合影響を評価に入れる必要がある。</p>	<p>本計画は、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を環境影響評価対象要件として手続きを進めております。交通渋滞、大気汚染、騒音、振動等の予測にあたっては、本事業における工事中及び供用時の影響を考慮し、適切な地域、地点、時期に実施いたします。また、リニア工事によるそれらの時期等における影響は明らかになっていないため、リニア工事の影響を見込むことは技術的に難しいと考えます。</p>
<p>【30】 鷺沼再開発と重なる時期に、土橋の近くの犬蔵でリニア新館線の立て坑・トンネル工事が行われます。複合汚染もあり、大気汚染には喘息の主原因であるPM2.5を追加し、調査をしてください。</p>	<p>本計画は、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を環境影響評価対象要件として手続きを進めております。交通渋滞、大気汚染、騒音、振動等の予測にあたっては、本事業における工事中及び供用時の影響を考慮し、適切な地域、地点、時期に実施いたします。また、リニア工事によるそれらの時期等における影響は明らかになっていないため、リニア工事の影響を見込むことは技術的に難しいと考えます。また、PM2.5（微小粒子状物質）については、川崎市環境影響評価等技術指針に基づき、発生源からの寄与を定量化する手法が確立されていないことから予測できかねます。</p>

(2) 土について	
①地形・地質について	
②土壌汚染について	
意見の概要	指定開発行為者の見解
①地形・地質について	
<p>【37】 地形、地質及び地盤について、評価項目として選定していないが、川崎市主催のフォーラムで、参加者から何回も指摘されているように、計画地はハザードマップ掲載地であり、大雨、大地震では崖が崩壊する危険性があることは川崎市が認識している。計画地は、開発前は深い谷戸で、大量の土を埋め立てて盛り土で平らにしており、埋め立てに使用された地質を慎重に調べる必要がある。地形、地質を評価項目として設定すべきである。</p>	<p>本件におきましては、計画地の状況、事業計画等を鑑み、以下の理由により地形・地質の項目は選定しておりません。</p> <p>地形・地質（土砂流出）は、本事業において、土砂流出を伴うような造成工事はおこなわない。</p> <p>地形・地質（崩壊・斜面安定）は、本事業において、造成等による斜面の形成はない。</p> <p>以上の理由により、地形・地質への影響はないと考えております。</p> <p>なお、準備組合としましては、計画地の地盤調査を行い、施設建築物について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てまいります。</p>
<p>【261-2】 鷺沼は、沼だったので地盤が弱いと思われる。</p>	<p>本件におきましては、計画地の状況、事業計画等を鑑み、以下の理由により地形・地質の項目は選定しておりません。</p> <p>地形・地質（土砂流出）は、本事業において、土砂流出を伴うような造成工事はおこなわない。</p> <p>地形・地質（崩壊・斜面安定）は、本事業において、造成等による斜面の形成はない。</p> <p>以上の理由により、地形・地質への影響はないと考えております。</p>
②土壌汚染について	
<p>【38】 計画地は砂礫層を含み、砂礫層は水を含みやすく、埋め立てに使用された盛り土に多量の土壌汚染物質があれば、長期間にわたって砂礫層が汚染されている危険がある。盛り土にどのような土が使用されたか、明らかではなく、土壌汚染は慎重に調査する必要があり、評価項目として選定すべきである。</p>	<p>駅前街区及び北街区において、土壌汚染については、土地利用履歴調査を行った結果、計画地内において現在に至るまで有害物質の取扱い事業場は存在しないこと、有害物質を取り扱った経緯はなく、また、有害物質または有害物質に汚染された土壌を埋め立てた経緯もないことから土壌汚染の項目を選定しておりません。</p> <p>なお、工事着工前には関連法令に基づく届け出を行う予定であり、万が一工事の施工中に土壌汚染が認められた場合は、関係法令等を遵守し、適正に汚染土壌の拡散防止の措置を講じます。</p>

<p>(3) 緑について</p> <p>①緑の質等について</p> <p>②緑化計画について</p>	
意見の概要	指定開発行為者の見解
①緑の質等について	
<p>【77-7】</p> <p>現在の区画内で植物も人のとどまるスペースも特に設けられているわけではないので評価の対象にしていないとのことですが、出来る空間の環境全体が住民に心地よいものでなければ再開発する意味がないのではないですか？日照の足りない空間に配された植物は成長できずあればよいというものではありませんしもっと別のデザインが必要となるでしょう。</p>	<p>植物に関するご懸念については、緑の質、緑の量ともに、条例準備書にて植栽予定樹種が計画地内の環境特性に適合しているか等を調査、予測及び評価を行い、その結果を明らかにしてまいります。</p> <p>なお、対策が必要な場合は、環境保全のための措置等にて検討させていただきます。</p>
②緑化計画について	
<p>【24-4】</p> <p>5、緑化計画は可能な限りとあるが、どの位の面積か？ 基準があるのではないか？</p>	<p>緑化の基準については、「川崎市環境影響評価等技術指針」及び「川崎市緑化指針」に基づく基準があり、可能な限り緑化地を設置いたします。面積など詳細については、条例準備書にて明らかにしてまいります。</p>

(4) 騒音・振動について	
①騒音・振動について	
意見の概要	指定開発行為者の見解
①騒音・振動について	
<p>【86-1】 騒音振動（現在も東急コーチは最徐行区間を設定している）</p> <p>【103-1】 工事中の騒音、振動は、環境基準以内とすること。</p>	<p>騒音・振動については、条例準備書にて調査・予測及び評価を行い、その結果を明らかにしてまいります。</p> <p>対策が必要な場合は、環境保全のための措置等にて検討させていただきます。</p>
<p>【103-2】 近隣住民が見えるように騒音、振動計を工事中は、工事現場の囲い塀において見せること。</p>	<p>工事現場仮囲いなどへの騒音、振動計の設置をさせていただきます。</p>

(5) 景観について ①景観の影響について ②景観の調査時期・地点について	
意見の概要	指定開発行為者の見解
①景観の影響について	
<p>【70-4】 現在ベランダから空がたくさん見えることが気に入っていますが、半分くらいなくなってしまうのではないかと残念です。なぜ、低層の建物の建設ではダメなのでしょう？</p>	<p>本事業では、都市計画等の手法による容積率の緩和や建物の高さの緩和は行わず、現行の規制の範囲内で施設を計画しておりますが、建築物の形状については、高さを抑えると建築面積を広げざるを得ず、歩行者空間や広場空間などの空地が減少し、近景の圧迫感が増すというデメリットがあります。建物を高層化することで、道路や交通広場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たいと考えています。</p>
<p>【91-3】 景観が大きく損なわれ、鷺沼の良さである穏やかな雰囲気も損なわれます。どのような町になってしまうか不安です。</p>	<p>景観については、条例準備書にて調査・予測及び評価を行い、その結果を明らかにしてまいります。</p> <p>対策が必要な場合は、環境保全のための措置等にて検討させていただきます。</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>【92-2】 現鷺沼駅前には、直近に高い建築物がないせいか広々としたのんびりとした趣があり、とても好感がもてる。再開発でこの光景が一変するのは寂しい限りである。心理的圧迫感がないよう視覚的工夫や緑の確保を切に希望する。</p>	<p>本事業では、都市計画等の手法による容積率の緩和や建物の高さの緩和は行わず、現行の規制の範囲内で施設を計画しておりますが、建築物の形状については、高さを抑えると建築面積を広げざるを得ず、歩行者空間や広場空間などの空地が減少し、近景の圧迫感が増すというデメリットがあります。建物を高層化することで、道路や交通広場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たいと考えています。</p> <p>景観・圧迫感については、現況調査写真に完成予想図を合成するフォトモンタージュを作成し、現況調査写真等と比較することで予測を行い、その結果を条例準備書にて明らかにしてまいります。</p> <p>また、植物に関するご懸念については、緑の質、緑の量とともに、条例準備書にて調査、予測及び評価を行い、その結果を明らかにしてまいります。</p>

意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>【153-1】 鷺沼、土橋は、高級住宅街という、思いが有る。そこに、37階、20階という場違いの、ビルが建つ。 景観が良くない。</p> <p>【105】 景観が計画建物によって、著しくそこなわれるので、周囲1km四方の模型をつくって、アセスの説明会で展示するべきです。</p>	<p>景観については、条例準備書にて調査・予測及び評価を行い、その結果を明らかにしてまいります。</p> <p>対策が必要な場合は、環境保全のための措置等にて検討させていただきます。</p>
②景観の調査時期・地点について	
<p>【83-1】 景観の調査がしかるべきタイミングで1回となっていました。 朝、昼、夜や季節といった時間要素も必要だと思うので、回数は1回に限定しない方が良いのでは？</p>	<p>景観の調査時期については、景観の状況が適切に把握できる時期とし、植栽樹木の生育の過程等を考慮して、予測を行います。そのため、樹木が生育している時期である春から夏の時期を想定し、1回としております。また、計画地は市街地であり、主要な景観の構成要素は、建築物、道路、橋りょうであるため、四季の変化は少なく、樹木が生育している時期の1回としております。</p> <p>景観については、条例準備書にて調査・予測及び評価を行い、その結果を明らかにしてまいります。</p>
<p>【34-1】 方法書に示している10か所では、その景観眺望への影響の予測は不十分で、少なくとも鷺沼4丁目、鷺沼3丁目、鷺沼2丁目、鷺沼1丁目、土橋4丁目、土橋3丁目、小台1丁目、有馬4丁目、有馬8丁目及び有馬9丁目の全地域の末端までの地点を選び、調査地点に加えるべきである。</p>	<p>ご指摘の10地点につきましては、「代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度」として、事業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、極力、東西南北に配置、遠景、中景、近景などを加味した選定となっております。よって、必ずしも各町丁が入らないことをご理解ください。</p>
<p>【34-2】 関係地域を事業者は意図的に極端に狭い範囲としていることは、計画建物の景観侵害と圧迫感を故意に過少に評価しているからに他ならない。</p>	<p>関係地域範囲につきましては、条例方法書の段階で想定される環境に影響を及ぼす川崎市内の地域として、建設機械の稼働に伴う騒音、振動や、工事用車両及び施設関連車両の走行に伴う騒音、振動、または風の状況に影響が及ぶおそれのある地域としております。条例準備書における関係地域は、川崎市環境影響評価技術指針に基づき、予測結果に基づいた影響範囲を設定してまいります。</p>

意見の概要		指定開発行為者の見解	
<p>(6) 日照障害について</p> <p>①日影の影響について</p> <p>②日影の影響地域への説明について</p> <p>③複合日影について</p> <p>④日照及び景観の影響について</p> <p>⑤日照障害、風害、景観について</p> <p>⑥日照障害の調査協力について</p> <p>⑦周辺の土地の考慮について</p>			
①日影の影響について			
<p>【65】 日照が大丈夫なのか気になります。今までどおり問題なく日が当たるようにしてください。</p> <p>【68-1】 陽当たりが悪くなることが非常に心配です。</p> <p>【79-1】 現在でも降雪後すぐに雪かきしないと雪がアスファルトに凍り付いてしまい危険な状態です。建築中、建築後はもっと悪化することが予想されますので、評価と対応策を追加してください。</p>	<p>日照障害については、条例準備書にて、調査・予測及び評価を行い、その結果を明らかにしてまいります。</p> <p>建物を高層化することで、道路や交通広場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たいと考えています。</p>		
<p>【33-1】 特に日影が大きく及ぼす場所に、保育園、老人施設等があり、建物の最高高さが147mという超高層建物の計画は、深刻な日照被害をもたらす。</p>	<p>日照障害については、条例準備書にて、調査・予測及び評価を行い、その結果を明らかにしてまいります。その中で、日照障害の影響に特に配慮すべき施設等（学校、病院、幼稚園、保育園、福祉施設等）において日影となる時刻及び時間数等の日影の状況の変化の程度を調査・予測してまいります。</p>		
<p>【33-2】 方法書によると、日影図で日照被害を示すのみ書いてあるが、日照被害を回避、低減する方法はなく、曖昧な言葉でごまかしているだけである。</p>	<p>条例方法書においては、川崎市環境影響評価技術指針に基づき、対象事業の内容、地域の概況及び地域特性を勘案し、調査・予測及び評価を実施する環境影響評価項目及び環境配慮項目を選定し、調査・予測及び評価の手法を示しております。よって、環境保全のための措置等につきましては、条例準備書にて、その結果を明らかにしてまいります。</p>		
<p>【33-3】 日照被害を回避するのは、建物を低層化するよりほかに有効な手段がない。</p>	<p>本事業では、都市計画等の手法による容積率の緩和や建物の高さの緩和は行わず、現行の規制の範囲内で施設を計画しておりますが、建築物の形状については、高さを抑えると建築面積を広げざるを得ず、歩行者空間や広場空間などの空地が減少し、近景の圧迫感が増すというデメリットがあります。建物を高層化することで、道路や交通広場の整備や広場等のスペースを創出するとともに、通風</p>		

意見の概要	指定開発行為者の見解
前ページ参照	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たいと考えています。
<p>【151】 タワービルによる日照問題は、近くでなくても遠く離れた場所でも影響を及ぼします。ビルの陰による影響（四季により異なる）を地域住民にきちんと説明すべきです。</p>	日照障害については、一年の中で最も日影が長く発生する冬至日について、条例準備書にて調査・予測及び評価を行い、その結果を明らかにしてまいります。
②日影の影響地域への説明について	
<p>【7-1】 二棟のタワービルによる日照の問題を、地域住民に説明すべきです。とくに影響を受ける再開発地域の北側、鷺沼三丁目、土橋三丁目の住宅地住民に説明する必要があります。</p> <p>【153-2】 日照の問題も、地域住民に説明すべきです。</p>	<p>日照障害については、条例準備書にて調査・予測及び評価を行い、その結果を明らかにしてまいります。</p> <p>また、条例準備書の縦覧中に説明会を開催し、関係地域の皆様にはご説明させていただきます。</p>
③複合日影について	
<p>【7-2】 ビル1棟、1棟について検討するのではなく、再開発地域全体が与える一定地域への連続的な日照を検討すべきです。</p> <p>【63】 近隣に対して広範囲の日影被害が生じることが想定される。建築確認申請上別の敷地であっても、同一の事業者であり単一の市街地再開発事業によって引き起こされる被害であるから、複合日影による被害を前提にした住民説明と法的適合を求めるものである。</p>	<p>再開発事業全体の日照障害に係る検討については、条例準備書にてその結果を明らかにしてまいります。</p> <p>複合日影につきましては、平均地盤±0mにおいて確認をしてまいります。</p>
④日照及び景観の影響について	
<p>【72-2】 大事な南側の日照権、眺望権に関わること</p>	日照障害、景観については、条例準備書にて調査・予測及び評価を行い、その結果を明らかにしてまいります。
<p>【73】 再開発で高層ビルが建つことで、日照、景観が損なわれることを大変懸念しています。日照、景観が保たれる様、十分な配慮と、事前の前広な情報開示を強く望みます。</p>	<p>日照障害、景観については、条例準備書にて調査・予測及び評価を行い、その結果を明らかにしてまいります。</p> <p>また、条例準備書の縦覧中に説明会を開催し、関係地域の皆様にはご説明させていただきます。</p>
⑤日照障害、風害、景観について	
<p>【75-2】 日照やビル風の問題等、解決しなければならない問題が多すぎるばかりではなく、景観の面でも、このような勾配が急な坂道が多い地域に霞が関ビル級のマンションがポツンと</p>	日照障害、風害、景観については、条例準備書にて調査・予測及び評価を行い、その結果を明らかにしてまいります。

意見の概要	指定開発行為者の見解
建つのはへんだと思います。	前ページ参照
<p>【77-2】 4章 5 構造物の影響 1 景観 圧迫感 2 日照阻害 4 風害 は建設完了時に問題が顕在化するのでは対処の仕様がでない項目ではないか。模型作成の時期を早め 配慮策 防風対策も含め シミュレーションしてほしい。 評価する地点の現在の写真もひとつようであるが ここに予想図も必要である。 日照は冬至だけではなく 四季のものもあつた方が良い。</p>	<p>風害については、模型を使用した風洞実験により、計画建物および計画地周辺建物による風環境の変化について予測し、必要に応じて防風対策後の予測も行い、その結果を条例準備書にて明らかにしてまいります。 景観・圧迫感については、現況調査写真に完成予想図を合成するフォトモンタージュを作成し、現況調査写真等と比較することで予測を行い、その結果を条例準備書にて明らかにしてまいります。 日照については、一年の中で最も日影が長く発生する冬至日を、調査、予測の基準として用います。</p>
<p>【77-6】 日照に関するシミュレーションはどこかで閲覧できますか？ 1F の交通広場は建造物に組み込まれた開口部のあるスペースとの理解でよろしいでしょうか？こちらは日照のない空間になるのですね？ 3F のイメージ図にみられる広場は日の当たらないスペースとならないでしょうか？風の影響はどうでしょうか？</p>	<p>日照阻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、その結果を明らかにしてまいります。 1階の交通広場については開口部のあるスペースとなる計画で、3階の広場については屋上広場となる計画ですが、詳細については今後計画を深度化してまいります。 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、その結果を明らかにしてまいります</p>
⑥日照阻害の調査協力について	
<p>【83-2】 既存建築物への影響調査として、資料を集めると記載されています。 資料だけでは、解らない事もあると思うので、当マンションが現地調査に協力して、より正確な調査を行うことはできませんか？</p>	<p>日照阻害については、現地調査は実施せず、方法書に記載のとおり、コンピュータにて日影図を作図し、条例準備書にて調査・予測及び評価を行い、その結果を明らかにしてまいります。</p>
⑦周辺の土地の考慮について	
<p>【101】 日影図には、周辺の土地の高低を考慮して、その阻害状況を把握できるようにするべきだ。</p>	<p>日照阻害については、条例準備書にて、調査・予測及び評価を行い、その結果を明らかにしてまいります。 建物を高層化することで、道路や交通広場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たいと考えています。</p>

(7) 風害について	
①風害の影響について ②風害の予測地点について ③風害の予測方法について ④異常気象時の評価について	
意見の概要	指定開発行為者の見解
①風害の影響について	
<p>【6】 南西からの風がどう変化し、タワービルにあたった風が垂直に道路にあたり、南西の住居、飲食街を直撃することが想定されます。このビル風の慎重な検証と対策が必要です。</p> <p>【46】 南西からの風がどう変化するか慎重な検証と対策が必要です。</p> <p>【35-1】 計画地付近は、海拔約 70mの高台にあたり、計画地の南側では風を遮る高台もなく、超高層建物では、風害が顕著である</p> <p>【147】 最近の台風では風速 50m 以上になったと報告されています。 平地でも大変、ましてビル風ともなればもっとひどい現象が起こるでしょう。</p>	<p>本計画では、周辺環境への影響低減と調和に配慮した建物配置としており、風害については、条例準備書にて調査・予測及び評価を行い、その結果を明らかにしてまいります。 対策が必要な場合は、環境保全のための措置等にて検討させていただきます。</p>
<p>【77-5】 強風の日は 風害と言えるほど風が強まることもあります。計画によるとその狭い区域にさらに高さのあるマンションを2棟建てることになっており 鷺沼駅周辺はほぼマンションに囲まれた位置取りになります。この時の風の影響のシミュレーションはなされているのでしょうか？小学生の通学路の安全処置はどのように？</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、その結果を明らかにしてまいります。また、風の影響に特に配慮すべき施設等の状況について把握するため、基礎資料を用いて調査を行います。 なお、対策が必要な場合は、環境保全のための措置等にて検討させていただきます。</p>
<p>【86-4】 風害 小台方面にかけて現状でも風害があり、より複雑になる可能性がある</p> <p>【145-1】 小杉のビル風は強烈で不快です。同様の現象が起きる恐れがあります。</p> <p>【112-2】 ビル風災害による事故や怪我なども考えられます。</p>	<p>風害については、条例準備書にて調査・予測及び評価を行い、その結果を明らかにしてまいります。 対策が必要な場合は、環境保全のための措置等にて検討させていただきます。</p>

意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>【148】 バス待ちの行列や電車待ちのホームに吹き降りるビル風</p> <p>【142】 冬は北西風、台風・低気圧では南東風が強く吹く。これがバス待ち、駅ホームにも吹き降りる。ケガ人に保障を（開発業者と組合の責任と費用で）。</p>	<p>前ページ参照</p>
<p>②風害の予測地点について</p>	
<p>【74-1】 ビル風の問題は、当開発事業においても発生する。特に、ビル風発生メカニズムから、37階ビルと20階ビルの間は深刻と考える。鷺沼では、狭い歩道や橋の上に影響が生じる。ここは、土橋小学校や保育園の通学路、通園路になっている他、乳児、幼児を乗せた自転車が散見される。</p> <p>【61】 市道鷺沼33号線に対しては、基壇となる建物部分がなく146mの高さからの強風を直接地上まで導くことが想定される。 風洞実験の際は33号線に沿い多数の調査点を設けるべきである。</p> <p>【62】 駅前街区の2階商業部分の屋根部分を広場として活用したいとの市の説明があったが、この部分は146mの高さの風を導き、強風が吹く場所となる可能性が高い。 風洞実験の際この場所での風速の測定が必要である。</p>	<p>風害については、条例準備書にて調査・予測及び評価を行って、その結果を明らかにしてまいります。</p> <p>ご指摘のエリアにおける風害影響については、風洞実験時の予測地点選定の際、ご意見を参考にさせていただきます。</p> <p>対策が必要な場合は、環境保全のための措置等にて検討させていただきます。</p>
<p>【35-2】 事業者が行うとしている風洞実験では、模型の狭い範囲しか予測できず、近隣の丘陵地帯の複雑な地形に対しては到底対応できず、風害を過少予測するための方法である。</p>	<p>川崎市環境影響評価技術指針によると、風害の調査地域は、対象事業の種類及び計画建築物等の事業計画及び事業計画地周辺の土地利用状況等を勘案し、対象事業の実施により風の状況に変化を及ぼすと想定される地域としており、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設定するとされております。</p> <p>本件では、風洞実験で約400mと、建物高さの約2.7倍を調査範囲としており、風洞実験で使用する模型は、約1/550となりますが、計画地周辺建物や近隣の地形も再現したものととなります。</p>

意見の概要	指定開発行為者の見解
③風害の予測方法について	
<p>【111】 風どう実験では正確な風害の値はできません。 シミュレーションを広範囲にやった方がまだましだ。少なくとも計画建物の周囲 2km ぐらいのシミュレーションをやるべきだ。</p>	<p>川崎市環境影響評価技術指針によると、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きていることから、風洞実験による予測及び評価を行ってまいります。</p> <p>また、調査範囲については、川崎市環境影響評価技術指針によると、風害の調査地域は、対象事業の種類及び計画建築物等の事業計画及び事業計画地周辺の土地利用状況等を勘案し、対象事業の実施により風の状況に変化を及ぼすと想定される地域としており、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設定するとされております。</p> <p>本件では、風洞実験で約 400m と、建物高さの約 2.7 倍を調査範囲としており、風洞実験で使用するモデルは、約 1/550 となりますが、計画地周辺建物や土地利用状況等も再現したものといたします。</p>
④異常気象時の評価について	
<p>【79-3】 台風等異常気象時の評価が書かれていませんので、台風等異常気象時の評価と建造物や看板等付属物の破損時の補償についてご検討をお願いします。</p>	<p>風害については、年間を通じた風の状況を適切に把握できる期間として、過去 10 年間程度の宮前測定局の風向、風速に基づき、風洞実験により予測を行います。そのため、台風等異常気象時のデータも含まれておりますので、条例準備書にて調査・予測及び評価を行い、その結果を明らかにしてまいります。</p> <p>対策が必要な場合は、環境保全のための措置等にて検討させていただきます。</p>

(8) コミュニティ施設について ①義務教育施設等の不足について ②コミュニティ施設への影響について	
意見の概要	指定開発行為者の見解
①義務教育施設等の不足について	
【66-2】 タワマン計画で学童が増えることによる、小学校や保育園の不足の影響を、川崎市がどのように試算しているのか、併せて開発計画とともに、考えるべきだ。保育園は最も入園困難区域、鷺沼小学校の体育館は、全校の保護者の入場が困難。そして耐震性にも疑問がある。	ご指摘の川崎市による試算や、現施設へのご意見につきましては、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。 指定開発行為者としては、人口増加による義務教育施設の教室数の不足について、コミュニティ施設の項目として、条例準備書にて調査・予測及び評価を行い、その結果を明らかにし、川崎市関係部署へお伝えしてまいります。
【70-2】 土橋小学校では生徒数が多く、人口増加で、保育園幼稚園がさらに入りづらくなるのではないか、小学校中学校でも校舎や生徒数に見合った校庭の広さを確保して頂けるのか、心配しております。	人口増加による義務教育施設の教室数の不足について、コミュニティ施設の項目として、条例準備書にて調査・予測及び評価を行い、その結果を明らかにし、川崎市関係部署へお伝えしてまいります。 校庭の広さについては、コミュニティ施設の予測・評価の対象ではありませんので、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。
【9-2】 人口増はどのくらいになるのか、鷺沼でも保育園、幼稚園、小学校、中学校の質・量不足を想定して、対策が必要です。	人口増加による義務教育施設の教室数の不足について、コミュニティ施設の項目として、条例準備書にて調査・予測及び評価を行い、その結果を明らかにし、川崎市関係部署へお伝えしてまいります。
【48-2】 人口増はどのくらいになるのか。保育園、幼稚園、小学校、中学校の不足を想定して、対策が必要です。	
【20】 人口増に必要な小中学校、保育園、幼稚園、高齢者施設、障害者施設、医療機関などの公共的施設の整備を遅れることなく整備計画を立てるべきだ。	
【74-3】 近隣小学校、中学校は極めて評価が高く、多くの子どもたちが移住してくるものと考えても不自然ではない。果たして幼稚園、保育所を含めた施設のキャパや教員数の確保の実現性などを考えると、現状の良好な教育水準を保てるか甚だ疑問である。	
【96-3】 現在も空きのない小学校はプレハブを建て	

意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>なくては授業ができない状況も考えられる。土橋小学校、鷺沼小学校ともに現在も行事や運動会など人があふれかえっているのに、プレハブが建ったら子どもたちののびのびした生活に影響がでる。</p> <p>【120-4】 今でも満杯な小、中の生徒数、もっと増えたらどうなりますか</p> <p>【166】 想定される人口増をどの程度見込んでいて、それに伴う教育施設の増設・対策を具体的に開示してください。</p>	<p>前ページ参照</p>
<p>【88-3】 現状でも保育園、幼稚園が不足しているが小学校を含め川崎市、川崎市議会は対応策を考えているのか。</p>	<p>川崎市へのご意見については、川崎市関係部署へお伝えいたします。</p> <p>準備組合としましては、人口増加による義務教育施設の教室数の不足について、コミュニティ施設の項目として、条例準備書にて調査・予測及び評価を行い、その結果を明らかにし、川崎市関係部署へお伝えしてまいります。なお、保育園、幼稚園の不足については、義務教育施設ではないため、園児数の予測が困難であることから、技術的に難しいと考えます。</p> <p>また、子育て支援機能の導入等について検討しており、関係法令に則り、関係部署と協議をしてまいります。</p>
<p>【91-2】 保育園や幼稚園の受け入れ態勢も考慮して下さい。</p> <p>【168】 マンションを建てる場合そのマンションに保育所設置の規程はあるのですか。駅近のマンションは子育て世代の入居が多いので、設立条件として保育所設置を市として定めるべきです。子育て支援を市、企業で実現してほしい。</p>	<p>人口増加による義務教育施設の教室数の不足について、コミュニティ施設の項目として、条例準備書にて調査・予測及び評価を行い、その結果を明らかにし、川崎市関係部署へお伝えしてまいります。なお、保育園、幼稚園の不足については、義務教育施設ではないため、園児数の予測が困難であることから、技術的に難しいと考えます。</p> <p>また、子育て支援機能の導入等について検討しており、関係法令に則り、関係部署と協議をしてまいります。</p>
<p>【165-1】 宮前平中学校は各学年 10 クラスで満杯状態、校舎は区役所より 10 年以上古い。移転より若い次世代に税金を先に使うべきではないか。</p>	<p>人口増加による義務教育施設の教室数の不足について、コミュニティ施設の項目として、条例準備書にて調査・予測及び評価を行い、その結果を明らかにし、川崎市関係部署へお伝えしてまいります。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>【167】 子どもが増えるのは想定済なのでしょう</p>	<p>子どもの増加による義務教育施設の教室数の不足について、コミュニティ施設の項目</p>

意見の概要	指定開発行為者の見解
か。その対策を万全に!!	として、条例準備書にて調査・予測及び評価を行い、その結果を明らかにし、川崎市関係部署へお伝えしてまいります。
<p>【229】 現在も宮前区は、マンションが、次々と増えてるが、遊ぶ公園が少い。「子供支援センター」等、親子で行って過ごせる施設がもっと必要と思う。</p>	<p>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コミュニティ施設への影響について	
<p>【76-1】 「環境影響評価を行う項目」に示される「地域社会」、「計画地周辺コミュニティ施設への影響」について、当該「地域コミュニティ施設」の施設名を具体的にお示し下さい。その際、当該施設の選定・特定基準をお示し下さい。特に、当該地区の共同住宅ビル名を明瞭に示して下さい。次に当該施設との意見交換等、具体的な説明・意見調整等を誰が、何時どのように行うのか、更に、当該意見交換の結果をどのように公示するか等、詳細な計画をお示し下さい。また、当該施設として選定・特定されなかった場合の苦情申し立ての方法を具体的にお示し下さい。</p>	<p>コミュニティ施設の状況については、対象事業の実施に伴う人口の増加が、計画地周辺地域のコミュニティ施設に及ぼす影響について予測及び評価することを目的として、義務教育施設、集会施設、公園等について調査、予測、評価を行います。具体的な施設名やその選定基準は条例準備書にて明らかにしてまいります。それ以外の住宅、商業地などについては、その分布状況や土地利用の状況について把握するための調査を行います。</p> <p>対象事業が計画地周辺地域のコミュニティ施設に及ぼす影響の程度については、条例準備書にて調査、予測及び評価を行い、その結果を明らかにし、川崎市関係部署へお伝えしてまいります。また、条例準備書の縦覧中に説明会を開催し、関係地域の皆様にはご説明させていただきます。</p>

(9) 地域交通（交通安全、交通混雑）について	
①通学時間帯の安全について ②駅周辺の駐停車車両の増加について ③歩車分離、交通ルールへの遵守について ④車両動線について ⑤交通渋滞について ⑥北街区の交通渋滞について ⑦公共施設による渋滞について ⑧駅前街区の交通渋滞について ⑨住宅の機械式駐車場能力及び荷捌き車両の出入りについて ⑩交通量調査について ⑪駐車場台数について ⑫交通規制について ⑬工事中のバス乗降場所について ⑭工事中のバリアフリーについて ⑮歩行者動線について ⑯交通量の増加について ⑰自転車対策について	
意見の概要	指定開発行為者の見解
①通学時間帯の安全について	
【66-1】 鷺沼小学校、土橋小学校の学童、および近隣の保育園、幼稚園の児童らが多数、登校する動線であり、朝と午後、児童らの安全に関する影響の項目がない。工事期間、そして完成後も、地域の特に児童青少年の通学時間帯の安全を詳細に調査してほしい。	自動車及び歩行者の交通量、交通安全については、工事中並びに供用時において、地域交通（交通安全、交通混雑）の項目として、計画地周辺地域における教育施設の状況（指定通学路等）も踏まえ、条例準備書にて調査・予測及び評価を行い、その結果を明らかにしてまいります。対策が必要な場合は、環境保全のための措置等にて検討させていただきます。
②駅周辺の駐停車車両の増加について	
【68-2】 現在も鷺沼駅北口利用者が当マンションの玄関前に送迎のために車を駐停車します。今回の計画が実現した場合、当マンション前での駐停車する車が増えることは確実だと思いますので、対策をお願いしたいです。	本計画による周辺の交通安全および交通混雑に及ぼす影響については、条例準備書にて、調査・予測及び評価を行い、その結果を明らかにしてまいります。 現状における道路交通法等に係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、交通管理者等へご意見をお伝えいたします。
【90-1】 新しい交通広場には、一般車両は入れるのか。現在は入れないので、お迎えの車が近くの道路に多く停まっており、通行の妨げになっている。道路が1つ減ると更に増えるのではないか。	交通広場の運用については、一般的には交通広場を利用するバス事業者等が将来の運用を検討し、交通管理者と協議をすることとなります。一方で指定開発行為者は施設の整備をする立場になりますので、頂いたご意見は今後、交通管理者やバス事業者等との協議の際に共有をしてまいります。 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を現況幅員の16.0mから最大22.0mに拡幅し

意見の概要	指定開発行為者の見解
⑤交通渋滞について	
<p>【4-2】、【42-2】 左折イン・左折アウトにしたがえば、その道路に接続する住宅街の生活道路に進入する車が増えることも想定されます。人と車の接触事故の危険性も増します。</p>	<p>車両の入出庫動線は、安全性などを考慮しながら、今後交通管理者と協議してまいります。交通安全、交通混雑については、条例準備書にて調査・予測及び評価を行い、その結果を明らかにしてまいります。 対策が必要な場合は、環境保全のための措置等にて検討させていただきます。</p>
<p>【14-2】 車輛数の増加見込み、混雑度の予想、混雑防止対策をどのように取られるのか？ また、住宅地に細い道路が何本も再開発周辺道路と接続しているが、渋滞回避のためか？ 歩行者の安全確保は大丈夫か？</p> <p>【14-3】 左折イン左折アウトの計画は、市道久末鷺沼線の渋滞に加えて、市道小台23号線、市道鷺沼線36号線の渋滞を引き起こすのではないか？</p> <p>【86-3】 交通量 現状でも公共交通と一般車両で混雑している工事中、供用開始後悪化しないか。</p> <p>【89-2】 周辺道路の更なる渋滞、混雑を招く可能性が高いと予想される中、十分なケーススタディとシミュレーションがされたと思えない計画となっていて周辺住民へのヒアリング、アンケートすら無い状態では官民共同開発と言うより利益最優先の良くある私企業が儲うける開発である。</p> <p>【199】 市道 23 号での駐車場出入り待機時間が累積していくと最後は鷺沼ー久末道路にはみ出し大渋滞が発生する。市道 23 号は大型車すれ違いに楽ではなく、その先は宮前平駅前へ通じおり、非常時には詰まってしまう。</p> <p>【179】 小杉は旧工場敷地（工業都市）の開発と中原の旧市街が分かれているが鷺沼は旧市街にタワマンを建てるという無理な計画である。事業者には交通渋滞が起こることを想定していない。</p>	<p>交通安全、交通混雑については、条例準備書にて調査・予測及び評価を行い、その結果を明らかにしてまいります。 対策が必要な場合は、環境保全のための措置等にて検討させていただきます。</p>

意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>【187】 たまプラ駅前、青葉台駅前にタワマン 2 棟造り区役所、市民館、図書館を持ち込む絵を作って交通混雑を想像してみよう。</p> <p>【132】 北街区の進入路小台 23 号線は、ただでさえ狭い道路の拡幅計画もなく、車の進入路として使うのは危険ではないか。宮前平方面から来る車にとっても渋滞必至です。</p> <p>【133】 混雑、渋滞は間違いないと予想されます。</p> <p>【224】 交通渋滞が予想される中、駅前に集中するのは危険だ。</p> <p>【185】 機械式駐車場は、出入りに時間がかかる事が予想される。そのため道路に車があふれる。交通渋滞、交通事故も考えられる。</p> <p>【108】 鷺沼の道路全てが渋滞する為建設反対</p>	<p>前ページ参照</p>
<p>【39-1】 計画地付近では現状でも、鷺沼駅に向かう幹線道路は常に渋滞状態である。そのうえ更に商業施設や区役所等の公共施設への大幅な来訪者車両やマンション住人らなどの大幅な車両の増加で、鷺沼駅周辺は極限に近い車両や通行人などで大混雑、大混乱になる。</p> <p>【74-2】 当事業案では、駅前街区 390 戸、北街区に 140 戸、合計 530 戸の住宅建設が見込まれている。これにより、ごく短期間のうちに、1000 人を超える人口増加が予想される。2 つの高層ビルの住人、店舗、その他施設に関わる車輛は既存の道路を利用することとなる。短期間での車輛増は深刻な交通渋滞を引き起こし、更にバスの増便計画も拍車をかけるものとする。これにより緊急車輛の通行が妨げられた場合、住民の安全確保に支障をきたしかねない。</p> <p>【94-2】 交通渋滞や事故を防ぐ為にも周辺道路の整</p>	<p>交通安全、交通混雑については、条例準備書にて調査・予測及び評価を行い、その結果を明らかにしてまいります。</p> <p>対策が必要な場合は、環境保全のための措置等にて検討させていただきます。</p> <p>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を現況幅員の 16.0m から最大 22.0m に拡幅し必要な付加車線を整備することで、交通混雑の改善を目指しています。</p>

意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>備をお願いしたい。</p> <p>【109】 今でも鷺沼に向う道路は渋滞しているのに、これ以上、大きな建物をたてて、どう解決するのか。 計画建物以外の道路幅を広げる計画を加えるべきだ。 道路が渋滞して、近隣住民の生活に悪影響があった場合、その責任は、鷺沼駅前地区再開発準備組合及び、川崎市長、川崎市アセス審議委員、都市計画審議委員及び関係した川崎市職員はその責任をとるべきだ。又この予算を承認した川崎市議員もその責任をとるべきことを覚悟せよ。</p>	<p>前ページ参照</p>
<p>【78-2】 鷺沼駅周辺は交通量に比べ道路幅が狭く宅急便等の配送車等の一時停車があり多くの道路は一車線での使用になっている、又、東急バスの一時待機場所に使われているところもあり、高齢者も多く安全の確保に傾注して欲しい。 住民が一举に2千人も増加すればそれに伴い商店、店も一挙に増加した人口、交通量も大幅に増加するため現在の道路幅では想像のつかない渋滞の発生が懸念される。</p>	<p>交通安全、交通混雑については、条例準備書にて調査・予測及び評価を行い、その結果を明らかにしてまいります。 対策が必要な場合は、環境保全のための措置等にて検討させていただきます。 現状道路に係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、交通管理者やバス事業者等へご意見をお伝えいたします。</p>
<p>【87-3】 車で15～20分程のところ商業施設はありますが、500世帯分の車利用者が増えるとせまい道も多い鷺沼のまちはどうなるのでしょうか。</p>	<p>本計画による周辺の交通安全および交通混雑に及ぼす影響については、条例準備書にて、調査・予測及び評価を行い、その結果を明らかにしてまいります。 対策が必要な場合は、環境保全のための措置等にて検討させていただきます。 なお、駅前に商業機能等を導入し、住む人も訪れる人も楽しく魅力あるまちを目指してまいります。</p>
<p>【91-1】 鉄道、バスインフラ拡充と周辺の交通整備（特に安全面）を考慮して下さい。</p>	<p>鉄道・バスともに、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、鉄道インフラの拡充については、鉄道事業者にご意見をお伝えいたします。また、バスインフラの拡充については、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、お示しされていると認識しており、川崎市関係部署やバス事業者等へご意見をお伝えいたします。</p>

意見の概要	指定開発行為者の見解
前ページ参照	<p>また、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を現況幅員の 16.0m から最大 22.0m に拡幅し必要な付加車線を整備することで、交通混雑の改善を目指しています。</p> <p>交通安全、交通混雑については、条例準備書にて調査・予測及び評価を明らかにしてまいります。</p> <p>対策が必要な場合は、環境保全のための措置等にて検討させていただきます。</p>
<p>【96-4】 区役所など、便利ではありますが、利用者だけでも増加する駅周辺の人々にさらに 500 世帯以上のマンションというのは町のキャパオーバーになるのではないのでしょうか。交通量の増加による騒音、事故の増加なども心配です。</p>	<p>交通安全、交通混雑並びに施設関連車両の走行に伴う道路交通騒音については、条例準備書にて調査・予測及び評価を行い、その結果を明らかにしてまいります。</p> <p>対策が必要な場合は、環境保全のための措置等にて検討させていただきます。</p>
<p>【39-3】 鷺沼駅付近には既存の建物群があり、接続道路の拡張は不可能である。例え計画地内の道路幅を広げても、接続道路を拡張しなければ渋滞への解決は不可能である。</p>	<p>道路整備計画として、市道鷺沼線の駅前部を廃道するとともに、交通広場へのアクセス路となる市道久末鷺沼線を現況幅員の 16.0m から最大 22.0m に拡幅し必要な付加車線を整備することで、交通混雑の改善を目指しています。</p> <p>その他の道路拡幅につきましては、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>【293】 市道 23 号は現区役所と警察の間の道路と同じ幅と考えた場合、非常時には機能するとは考えられない。</p> <p>【182】 狭い市道 23 号線から待機であふれた車が橋上から郵便局まで続いてしまうなんて市の担当者は想像できないのでは。非常時なんて考えてないんでしょう。</p>	<p>交通安全、交通混雑については、条例準備書にて調査・予測及び評価を行い、その結果を明らかにしてまいります。</p> <p>対策が必要な場合は、環境保全のための措置等にて検討させていただきます。</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>【207】 駐車待ち自家用・商用車で渋滞必至の所へ Taxi、バスが加わっての大渋滞が見込まれる。身障者には役所、施設へのアプローチは今よりも何倍も大変。</p> <p>【154】 先ず車椅子、老幼歩行者の安全を保障できる歩道の設置から再開発の設計図を始めよ。</p>	<p>交通安全、交通混雑については、条例準備書にて調査・予測及び評価を行い、その結果を明らかにしてまいります。</p> <p>対策が必要な場合は、環境保全のための措置等にて検討させていただきます。</p> <p>また、敷地の外周に歩道状空地を設けるなど、利用者の動線・利便性・バリアフリー等にも配慮してまいります。</p>

意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>【115-3】 交通道路対策（渋滞対策）、電車・鷺沼駅対策（ラッシュ対策）、防災・震災対策（土砂災害警戒区域）は特に重要と考える。</p>	<p>交通道路対策（渋滞対策）については、交通安全、交通混雑の項目について、条例準備書にて調査・予測及び評価を行い、その結果を明らかにしてまいります。</p> <p>対策が必要な場合は、環境保全のための措置等にて検討させていただきます。</p> <p>電車・鷺沼駅対策（ラッシュ対策）については、鉄道事業者にご懸念をお伝えいたします。</p> <p>また、再開発に伴い必要な駅施設の整備については、鉄道事業者へご意見をお伝えします。</p> <p>準備組合としては、直接ご指摘の内容へ見解をお示しすることはできかねますが、今後も鉄道事業者と協議連携しながら計画を検討してまいります。</p> <p>防災・震災対策（土砂災害警戒区域）については、施設建築物について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とともに、建物に係る防災性について、今後計画を深度化する中で検討してまいります。</p> <p>また、条例方法書の環境配慮項目で「地震時等の災害」を選定しておりますので、条例準備書にて当該項目に関する配慮内容を示させていただきます。</p>
<p>【85-3】 工事期間中、横断歩道を無理にわたることによる事故の発生確率上昇予測を、安全性の観点から、環境影響評価項目に追加すべきであると考えます。</p>	<p>工事期間中の交通安全、交通混雑については、条例準備書にて調査・予測及び評価を行い、その結果を明らかにしてまいります。</p>
<p>【184-1】 住居の戸数と渋滞状態の関係がわかるような方法にしてください。渋滞状況によっては住居戸数を制限できるようにしてください。</p>	<p>交通混雑については、条例準備書にて調査・予測及び評価を行い、その結果を明らかにしてまいります。</p> <p>予測にあたっては、住戸数等と計画地からの発生集中交通量の関係を明らかにしてまいります。</p> <p>対策が必要な場合は、環境保全のための措置等にて検討させていただきます。</p>
<p>⑥北街区の交通渋滞について</p>	
<p>【3-2】 一般車両は北街区への入り口に近い住宅街の生活道路から左折インの道に入る選択が予想されます。そのことによって生活道路上の混雑、渋滞、また、人と車の接触事故の危険が増します。</p>	<p>北街区の車両の入庫動線は、市道久末鷺沼線を通る計画です。</p> <p>交通安全、交通混雑については、条例準備書にて調査・予測及び評価を行い、その結果を明らかにしてまいります。</p> <p>対策が必要な場合は、環境保全のための措置等にて検討させていただきます。</p>

意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>【3-3】、【41-3】 北街区への進入も、市道久末鷺沼線の陸橋を渡って、北街区の角を左折して入口に向かうことになっています。順路は比較的簡単ですが、北街区の前はゆるい坂道を左折することになり渋滞が発生します。この角の交差点は今でも最大の渋滞発生地点です。広場に入るバスとの交差等、渋滞等も予想されます。交通対策が絵に描いた餅でなく、現実に入った対策ができなければ大きな問題になります。</p>	<p>交通安全、交通混雑については、条例準備書にて調査・予測及び評価を行い、その結果を明らかにしてまいります。</p> <p>対策が必要な場合は、環境保全のための措置等にて検討させていただきます。</p> <p>また、ご指摘頂いている交差点における交通混雑については、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を現況幅員の 16.0m から最大 22.0m に拡幅し必要な付加車線を整備することで、交通混雑の改善を目指しています。</p>
<p>【17-1】 北街区の駐車場出入り口は市道小台 2 3 号線から左折で入庫、左折で出庫となっているが、小台 2 3 号線は二車線の大変狭い道路であり、この道路に業務と住宅の駐車場の出入り口を集中させていいのか疑問である。</p> <p>【57-2】 北街区では「原則として左折イン左折アウト」というのが、例外となる場合はどんな場合か、明らかにして欲しいものである。あの場所で例外として右折インや右折アウトを認めるとなると交通の混乱を来すことは明かである。</p>	<p>北街区の車両の入出庫動線は、安全性などを考慮しながら、今後交通管理者と協議してまいります。交通安全、交通混雑については、条例準備書にて調査・予測及び評価を行い、その結果を明らかにしてまいります。</p> <p>対策が必要な場合は、環境保全のための措置等にて検討させていただきます。</p>
<p>【57-1】 市民館大ホール又は大会議室で催し物が行われる時や区役所で大きな会議が行われる時に、北街区においては交通渋滞が起こることは必至である。北街区の建物の脇に駐車場へ入るための待ち行列でき、建物内に出るときの待ち行列できるのである。</p>	<p>交通安全、交通混雑については、条例準備書にて調査・予測及び評価を行い、その結果を明らかにしてまいります。</p> <p>対策が必要な場合は、環境保全のための措置等にて検討させていただきます。</p>
<p>【64】 北街区自動車出入り口は、南側市道小台 23 号線沿いに一箇所設け、原則として左折イン左折アウトとする計画であるとなっている。</p> <p>市道小台 23 号線は片側一車線の極めて狭い道路であり、現在でも歩行者が危険を感じる状況である。</p> <p>北街区の地下駐車場約 110 台の出入り口を市道小台 23 号線の一箇所に設けた場合、道路上に入庫待ちの車両が一台でも並んだ場合、渋滞の原因となることは火を見るよりも明らかである。</p> <p>敷地内に入庫待ち車両専用の待機レーンを設置すべきと考える。</p>	<p>北街区の出入口における交通安全、交通混雑については、条例準備書にて調査・予測及び評価を行い、その結果を明らかにしてまいります。</p> <p>対策が必要な場合は、環境保全のための措置等にて検討させていただきます。</p>

意見の概要	指定開発行為者の見解
⑦公共施設による渋滞について	
<p>【4-1】 駅前街区と北街区の間の道路幅は広がり、バス路線のバス停が想定されています。従って、道路幅は実際には広がりません。その道路に取りつく周辺道路は現状のままです。 現在でも渋滞が日常化している鷺沼駅周辺が区役所への来訪者、市民館利用者、図書館利用者が全員、交通機関（電車やバス）を利用してくるとは考えられません。 区の南西部に位置している鷺沼へバスと電車を乗り継いでくる人より車で来る人が増加することは想像できます。現在の駅周辺の渋滞が周辺道路へ拡大することになります。</p> <p>【42-1】 駅前街区と北街区の間の道路幅は広がりますが、その道路に取りつく周辺道路は現状のままです。 現在でも渋滞が日常化している鷺沼駅周辺が区役所への来訪者、市民館利用者、図書館利用者が全員、交通機関（電車やバス）を利用してくるとは考えられません。 区の南西部に位置している鷺沼へバスと電車を乗り継いでくる人より車で来る人が増加することは想像できます。現在の駅周辺の渋滞が周辺道路へ拡大することになります。</p> <p>【113】 公共施設が入ることは、現在、宮前区役所、図書館の交通量も組み入れて交通量を調査すべきだ。</p> <p>【244】 交通問題のアセスは、区役所、市民館、図書館が入ることを明示し、その前提で行なって下さい。</p>	<p>交通安全、交通混雑については、現在想定されている公共機能の移転を条件に入れたうえで、条例準備書にて調査・予測及び評価を行い、その結果を明らかにしてまいります。</p> <p>対策が必要な場合は、環境保全のための措置等にて検討させていただきます。</p> <p>また、現在の交通混雑については、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を現況幅員の16.0mから最大22.0mに拡幅し必要な付加車線を整備することで、交通混雑の改善を目指しています。</p>
<p>【184-2】 区施設の利用車数の推定値を明らかにする方法書にして下さい。</p>	<p>条例方法書においては、川崎市環境影響評価技術指針に基づき、対象事業の内容、地域の概況及び地域特性を勘案し、調査・予測及び評価を実施する環境影響評価項目及び環境配慮項目を選定します。環境影響評価項目については、調査・予測及び評価の手法を選定する図書となります。</p> <p>条例準備書において、調査・予測及び評価をおこない、用途毎の推定値を明らかにしてまいります。</p>

意見の概要	指定開発行為者の見解
⑧駅前街区の交通渋滞について	
<p>【13-1】 駅前街区は商業、業務、住宅のそれぞれの駐車場の出入り口がすべて市道鷺沼線に面し、駐輪場の出入り口も兼ねている。出入り口はわずかしか離れておらず利用が集中する時間帯には大変な渋滞が予想される。</p>	<p>駅前街区の駐車場出入口は、商業・業務駐車場の出入口を市道鷺沼 36 号線に面して、住宅駐車場の出入口を市道鷺沼 33 号線に面して、それぞれ計画しております。また、駐輪場の出入口は別に設ける計画です。交通安全、交通混雑については、条例準備書にて調査・予測及び評価を行い、その結果を明らかにしてまいります。</p> <p>対策が必要な場合は、環境保全のための措置等にて検討させていただきます。</p>
<p>【41-1】 駅前街区への車の進入路は、向丘地区や宮崎方面からくる車両は市道尻手黒川線から市道梶ヶ谷菅生線から進行して、アスリエ鷺沼を右折し市道鷺沼 22 号線、市道鷺沼 52 号線から市道鷺沼 36 号線から入る想定になっています。その路線を通して駅前街区への進行することは、住民には複雑すぎて理解できません。</p>	<p>駅前街区への車の進入路について、向丘地区や宮崎方面から来る車両は、市道尻手黒川線、市道梶ヶ谷菅生線から進行して、アスリエ鷺沼を右折し市道鷺沼 22 号線、その後市道鷺沼 36 号線から左折インとする計画です。</p>
<p>【41-2】 一般車両は駅前街区への入り口に近い住宅街の生活道路から左折インの道に入る選択が予想されます。そのことによって生活道路上の混雑、渋滞、また、人と車の接触事故の危険が増します。</p>	<p>交通安全、交通混雑については、条例準備書にて調査・予測及び評価を行い、その結果を明らかにしてまいります。</p> <p>対策が必要な場合は、環境保全のための措置等にて検討させていただきます。</p>
⑨住宅の機械式駐車場能力及び荷捌き車両の出入りについて	
<p>【13-2】 住宅の大規模機械式駐車場がどのような構造で出入にどれくらい時間がかかるかの説明もなく、商業の商品搬入のためのトラックの搬入口も明示されていない。</p>	<p>荷捌き車両の出入口については、施設関連車両として、駅前街区では市道鷺沼 36 号線に面して、北街区では市道小台 23 号線に面して、それぞれ計画をしております。</p> <p>また、住宅用機械式駐車場については、周辺道路への渋滞等の影響が発生しないよう配慮し計画してまいります。</p>
<p>【17-2】 住宅の機械式駐車はどこから入庫して、その待ち時間はいかほどかも明記されていない。最低限小台 2 3 号線は待機車用に拡張すべきと考える。</p>	<p>北街区の住宅用車両出入口については、施設関連車両として、市道小台 23 号線に面して計画しており、また、住宅用機械式駐車場については、周辺道路への渋滞等の影響が発生しないよう配慮し計画してまいります。</p> <p>交通安全、交通混雑については、条例準備書にて調査・予測及び評価を行い、その結果を明らかにしてまいります。</p> <p>対策が必要な場合は、環境保全のための措置等にて検討させていただきます。</p>

意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>【24-3】 4、機械式駐車場とはどのようなものか？ 上階の車を出口で受け取るのにどの位の時間がかかるか？安全・騒音などは？</p>	<p>機械式駐車場は、タワー型とすることで自走をしない計画のため、計画地周辺地域に著しい騒音の影響を及ぼす要因とはならないと認識しております。また、周辺道路への渋滞等の影響や安全性についても十分配慮してまいります。</p>
<p>【58】 駅前街区と北街区とも設置される駐車場に関しては商業・業務用はすべて平置きで、住宅用はすべて機械式となるのか、商業・業務用も一部機械式になるのかははっきりしない。このことは周辺環境に影響を与える重要な事項である。公務が負担すべきものと民業が負担すべきものの境界が曖昧であり、公的施設と民間施設の併設はなるべく避けるべきと考える。北街区に公的な施設をすべて集め、住宅は置かないのであれば、話はすっきりするが。</p>	<p>駐車場に関連する詳細につきましては、条例準備書にて明らかにしてまいります。 また、駐車場の利用による影響として、大気質、交通安全、交通混雑の項目について、条例準備書にて調査・予測及び評価を行い、その結果を明らかにしてまいります。対策が必要な場合は、環境保全のための措置等にて検討させていただきます。</p>
<p>⑩交通量調査について</p>	
<p>【14-1】 申請書 15.P150 交通混雑・交通安全の調査評価にあたり、参考とする既存調査資料は平成27年のものとしているが、平成29年に実施した詳細な委託調査報告の活用はするの？ それとも新たに調査をするの？ 新たな調査をしたら29年調査と調査地点の違いがあるの？ 新たな調査では、尻手黒川線の土橋と246号線周辺が含まれるの？</p>	<p>参考とした既存調査資料は平成27年度の交通センサスで、地域の概況（方法書P47、P48）で使用しております。ご指摘の平成29年度委託調査報告書は使用いたしません。 準備書にて、自動車交通量等については新たに現地調査を行い、予測・評価を行います。調査地点は方法書（P154）に記載しておりますとおり、計画車両ルートを基に調査・予測地点を選定しました。市道尻手黒川線と市道梶ヶ谷菅生線の交差点、国道246号の一部交差点を含みます。</p>
<p>【107-1】 既存の道路のみではどうてい、この規模の建物は無理で、渋滞になる。 交通量の調査は、明確に示していない。</p>	<p>自動車交通量等の調査地点は図4.6-1（方法書p.154参照）に記載しておりますとおり、計画車両ルートを基に調査・予測地点を選定しました。 交通安全、交通混雑については、条例準備書にて調査・予測及び評価を明らかにしてまいります。 対策が必要な場合は、環境保全のための措置等にて検討させていただきます。</p>
<p>【107-2】 鷺沼4丁目のはし、鷺小からの道、宮前郵便局からの道を、1ヶ月間わたって調査すべきである。</p>	<p>自動車交通量等の調査地点周辺に、曜日、季節等により、交通量が変動する施設等は存在していないと考え、平日及び休日の各1日に調査を行う計画としています。</p>

意見の概要	指定開発行為者の見解
⑪駐車場台数・位置について	
<p>【18】 駐車場は商業・住宅・業務等の合計で 510 台であり、住宅戸数 530 戸よりも少ないのは重大問題だ。これでは住宅利用者だけで満杯となってしまう。 山坂多くバスの少ない宮前区は、マイカー・自転車・バイク利用者が多く、さらに商業等で多数の人の利用を想定するならば、鷺沼駅前には公共施設利用者の台数は別枠としてその分増やすべきだ。</p> <p>【212】 駐車場はある程度余裕を持って欲しい。</p>	<p>駐車場・駐輪場ともに、住宅用と非住宅用はそれぞれ整備いたします。駐車場・駐輪場の各台数は、関係法令等に基づき、必要台数以上を確保する計画です。また、公共施設についても必要台数分を確保できるよう計画します。</p> <p>また、交通安全、交通混雑については、条例準備書にて調査・予測及び評価を行い、その結果を明らかにしてまいります。</p> <p>対策が必要な場合は、環境保全のための措置等にて検討させていただきます。</p>
<p>【209】 駅前の開発であることが前提条件に入っているのでしょうか。</p>	<p>駐車場・駐輪場ともに、住宅用と非住宅用はそれぞれ整備いたします。駐車場・駐輪場の各台数は、関係法令等に基づき、必要台数以上を確保する計画です。また、公共施設についても必要台数分を確保できるよう計画します。いずれも、駅前の開発であることを前提として計画しております。</p>
<p>【59】 駐車場の位置、内容、種別、台数は建物への自動車の出入り口の位置、形状、箇所の適性判断と周辺交通の状態に影響すると考えたので、駐車場の商業、業務関係と住宅関係の内訳が知りたいと再開発準備組合に問い合わせたが、回答してもらえなかった。 方法書の 11 頁から 24 頁にある図面には、駐車場の位置が記載されているのであるから、駐車場の種類別の台数は当然計算しているはずである。したがって、その駐車場の商業、業務関係と住宅関係の内訳を明らかにした上で、環境評価を実施すべきものと思料する。</p>	<p>駐車場に関連する詳細につきましては、条例準備書にて明らかにしてまいります。</p> <p>また、駐車場の利用による影響として、大気質、交通安全、交通混雑の項目について、条例準備書にて調査・予測及び評価を行い、その結果を明らかにしてまいります。対策が必要な場合は、環境保全のための措置等にて検討させていただきます。</p>
⑫交通規制について	
<p>【79-4】 鷺沼 3 丁目 1 番地エリアは道幅が狭いのに一方通行など交通規制が無いため、すれ違いできずに渋滞することがあります。大型トラックが通行するためには交通規制が必要と思われれます。</p>	<p>現状における道路交通法等に係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、交通管理者等へご意見をお伝えいたします。</p>
⑬工事中のバス乗降場所について	
<p>【85-1】 方法書によれば、北街区の開発に先立ち、駅前街区の開発を 60 か月、つまり 5 年間行うことになっています。この期間、バス乗降場所をどこにするかについての具体的な記載</p>	<p>工事中は歩行者の安全性とバス利用者の利便性に配慮するとともに、施工計画の検討時、頂いたご意見を参考にさせていただきます。</p> <p>また、工事中のバス乗降場所等の具体的な</p>

意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>は見当たりません。</p> <p>駅前街区の基礎工事の一斉工事を前提に考えると、駅前街区の工事期間中は臨時バス乗降場所としては、北街区の用地を利用する以外、ほかに適当な場所は見当たりません。</p> <p>その場合、北街区用地の臨時バス乗降場所と鷺沼駅改札口との往来には、市道久末鷺沼線を横断する必要があります。そのため、上記工事中は、駅に急ぐあまり、あるいはバス乗り場に急ぐあまり、この横断歩道を無理にわたることによる交通事故の発生が増えることが心配されます。</p> <p>【239】</p> <p>工事開始から完成までの7～8年間、バス停の位置、乗降の安全はどうなるのか、利用者は不安に思っています。20階以内の高さで工期を短縮して欲しい。</p>	<p>仮設計画については、工事着工前の工事説明会にて説明をさせていただきます。</p>
<p>【85-2】</p> <p>工事方法として、バス乗り場の位置を何回か移動し、それ以外の箇所を掘り下げて工事し、完成後はそれぞれの地下部分をつながるという方法も考えられなくはありません。しかし、その工事方法を採用した場合は出来上がった建築物の耐震性やその他の強度の面で、要求される水準を満たすのが難しいと考えます。特にこの個所に高層建築を建てることを考えると、駅前街区の基礎部分や地下部分は同時にまとめて一斉に掘り下げて工事を行う方が、耐震性・強度などの面で、はるかに良いと考えます。</p>	<p>建築物の耐震性及び強度については法令に基づいて要求される基準を満たすようにいたします。</p> <p>バス乗り場の仮設対応を考慮した施工方法については、施工計画の検討時、頂いたご意見を参考にさせていただきます。</p>
<p>⑭ 工事中のバリアフリーについて</p>	
<p>【86-5】</p> <p>工事中のバリアフリーの確保</p>	<p>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、歩行者への通行に支障がないように配慮するとともに、施工計画の検討時、バリアフリーに関して頂いたご意見を参考にさせていただきます。</p>
<p>⑮ 歩行者動線について</p>	
<p>【87-4】</p> <p>朝～23:00の時間帯にみずほ銀行～フレル鷺沼を通して鷺沼駅前へ出れる動線となっていますがこの動線を引き続き確保することを希望します。この動線を利用している住民は非常に多く、みずほ銀行側に住んでいる住民だけでなくみずほ銀行を利用するお年寄りも坂を登らず銀行まで行くことができている。この動線がなくなると坂を経由して駅まで行くことになり、高齢者に優しくないまち</p>	<p>本事業の供用時における歩行者動線計画は、方法書にお示ししているとおり、周辺地域からの歩行者アクセスに配慮した動線を確保するため、1階部分は建物外壁に面して複数個所の出入口を設ける計画で、駅前街区は敷地の高低差を活かして、2階部分にも出入口を計画しています。</p> <p>今後歩行者動線計画を深度化させる中で、頂いたご意見を参考とさせていただきます。</p>

意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>となってしまうように感じます。</p>	<p>前ページ参照</p>
<p>⑩周辺道路への影響について</p>	
<p>【90-3】 自宅前の道路が裏道として使われていて路上駐車も多い。駅前が混雑するようになると、ここが交通量が増えるのではないか。スピードを出している車も多く、事故の増加が予想される。</p>	<p>交通安全、交通混雑については、条例準備書にて調査・予測及び評価を行い、その結果を明らかにしてまいります。 対策が必要な場合は、環境保全のための措置等にて検討させていただきます。</p>
<p>⑪自転車対策について</p>	
<p>【134】 自転車対策どうする。今から事故発生 of 責任を考えておくべき。</p>	<p>自転車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、その結果を明らかにしてまいります。 対策が必要な場合は、環境保全のための措置等にて検討させていただきます。</p>

<p>(10) 環境評価項目の選定について</p> <p>①ラジオ電波について</p> <p>②落雷について</p> <p>③低周波音について</p> <p>④反射光について</p>	
意見の概要	指定開発行為者の見解
①ラジオ電波について	
<p>【79-2】</p> <p>ラジオ電波に関する評価が書かれていませんので、ラジオ電波（AM、FM）の評価を追加してください。</p>	<p>本計画では、「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ます。</p>
②落雷について	
<p>【80】</p> <p>地球温暖化の影響か、30年前などと比べて、最近では気象現象が激しくなっており、雷の発生および落雷についても、その頻度・強度が増しているように感じます。</p> <p>雷雲の下端は、一番低い場合で、平地地表からおおよそ300mとのことなので、この辺りの平地の標高おおよそ20mから考えると、ビル上端からおおよそ106m上に雷雲の下端が来ることもあることになり、落雷の頻度が非常に高くなり、その強度も強くなることが予想されます。</p> <p>次の項目を環境影響評価項目に追加すべきであると考えます。</p> <p>(1)計画中の高層建物への落雷の発生頻度予想とその影響予測</p> <p>(2)計画中の高層建物への落雷により生じる雷サージの強さ、発生頻度、ならびに周辺の電子機器への影響、それぞれの予測</p>	<p>本計画では、「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、落雷の影響については項目がございません。災害時における建物の安全性に関しては、避雷針の設置をはじめ、十分配慮し計画してまいります。</p> <p>なお、本事業外の建物などへの電気供給に係る障害については、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、電力会社等へご意見をお伝えいたします。また、区役所の防災機能に関するご懸念は、川崎市関係部署へお伝えいたします。</p>
③低周波音について	
<p>【81】</p> <p>計画されている高層ビルに風が当たった場合にも、その方角や、強さ、ビルの形状、などによっては、この互い違いの渦が風の後方に発生し、それが低周波音や超低周波音を誘起し、その（超）低周波音によって、当該ビルの住民はもとより、周囲の住民も、不眠、頭痛、その他の健康被害を受ける心配があります。このような問題は上記方法書で予定された評価からは明らかになりません。</p> <p>以上の観点より、各種の方角と強さの風の中に、計画している高層ビルがあることにより発生する可能性がある（超）低周波音と、それによる健康被害の予測を、環境影響評価項目に追加すべきであると考えます。</p>	<p>環境影響評価を行うにあたっては、「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、本計画の計画内容と、計画地及びその周辺の環境特性、地域特性を考慮して、環境影響評価項目の選定を行いました。</p> <p>風害については、条例準備書にて調査・予測及び評価を行って、その結果を明らかにしてまいります。</p> <p>対策が必要な場合は、環境保全のための措置等にて検討させていただきます。</p> <p>低周波音については、工事中、供用時ともに著しい低周波音を生じさせる要因は計画していないことから、評価項目として、選定していません。</p>

意見の概要	指定開発行為者の見解
④反射光について	
<p>【152】 ガラス窓による反射光（焦）熱についても 情報が必要かと思われま</p>	<p>本計画では、「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ます。</p>

2 「指定開発行為の概要」について

(1) 事業計画立案の経緯について	
①事業計画について ②生鮮食料品店等の誘致について ③広場縮小による利便性の阻害について ④建物用途について ⑤業務等の意味について ⑥商業施設について	
意見の概要	指定開発行為者の見解
①事業計画について	
<p>【75-1】 駅前 37 階建てのタワーマンション計画の再考をお願いいたします。 駅前に 37 階建てのタワーマンションが建築されるという計画は、鷺沼という街には全く合わないものだと思います。 経済性ばかりを追い求めるのではなく、古さと新しさがマッチした鷺沼の街の良さを活かした住民本意の再開発計画を考えて頂きたいと思います。</p> <p>【90-7】 低層のマンションでよいのではないか。</p> <p>【93】 再開発によって商業区画が増えることは利便性が上がって嬉しいですが、37 階のタワーマンションになることは現在の街並みからもそぐわないと考えます。せめて北街区と同等の高さであれば許容できると思ってます。</p> <p>【98】 狭い敷地に 37 階のビルは無理が有る。 必要な設備のみの 10F 程度のビルを望む。</p> <p>【232】 神戸市は規制を始めたと聞いています。今一度、高層マンションの検証をしてください。</p> <p>【201】 高いノッポビルはいらない！</p> <p>【211】 巨大なビル群は大きな環境はかいをもたらす。生活に密着した市民によりそった計画を求めます。</p>	<p>本事業では、都市計画等の手法による容積率の緩和や建物の高さの緩和は行わず、現行の規制の範囲内で施設を計画しておりますが、建築物の形状については、高さを抑える と建築面積を広げざるを得ず、歩行者空間や広場空間などの空地が減少し、近景の圧迫感が増すというデメリットがあります。建物を高層化することで、道路や交通広場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たいと考えています。</p>
<p>【77-10】 超高層の問題点がクローズアップされるようになりましたが、今ここにあって超高層を</p>	<p>本事業では“高齢者等の多様なライフスタイルに対応した都市機能の集積や優良な都市型住宅の誘導を図る”ことを目指してお</p>

意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>導入するメリットはありますか？売れるのでしょうか？投資対象でなく、所有者が地域住民として定着できるのでしょうか？将来的に自治体の不良債権化したり、安全面の不安となったりすることはないのでしょうか？逆にこのような大規模な住宅を販売しなければ採算の取れない計画なののでしょうか？日照・風害・経済上の効率など、現在のような10から13階建てのマンションが建つ場合との比較はどうでしょうか？さらに低層ではどうなのか？</p>	<p>り、様々な世代の方にご入居いただくことを想定しながら、ご懸念の点に十分配慮し計画してまいります。</p> <p>また、建物を高層化することで、道路や交通広場の整備や、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たいと考えています。</p>
<p>【78-1】 住民の期待と掛け離れた営利目的の巨大企業による金儲けに主眼を置いた開発、ましてや我々の税金をつぎ込むような開発には断固反対です。但し現在の駅前をはじめ周辺に起きている問題もあり、官と民間企業が知恵を絞り住み易く、将来にも夢を持てる町になるようにして欲しい。</p> <p>【89-1】 駅前再開発をする事のメリットが不明である。また現状でも多少の不便、陳腐は否めないが、計画している大規模な再開発の必要性も費用対効果も疑わしい。</p> <p>【90-2】 人口が減少していく一方なのに、タワーマンションの必要性を感じない。不動産業者の利得だけではないか。</p> <p>【90-8】 たまプラーザのように、タワーマンションが無くても、商業施設だけで、成り立っているところもある。タワーマンションの必要性が分からない。</p> <p>【96-1】 タワーマンションは武蔵小杉のように街の景観を悪化させ、地元住民との壁を生む原因にもなりかねる。都内はともかく、田園都市線の多摩川を渡ってからは、アクセスはいいものの都内ではできない広々とした郊外らしい家や生活を求める人が多く、タワーマンションはそういったニーズには合わないと思います。役所移転は賛成ですが、マンションは規模を小さくするなど再考を願います。</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、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>

意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>【159】 高齢者は自宅を売り移転をするなら川崎でなく東京に住む。病院の室と数が全く違うので、商業開発よりインフラ整備を考えるべき。</p> <p>【135】 浮かぶのは開発業者の利益のための計画。悪夢。</p> <p>【155-1】 高齢社会に人にやさしい街づくりをはかって下さい。</p> <p>【217】 先日、小杉に降り立ってみましたら、あまりの変化に驚きました。駅まわりの大きな影を作るタワーマンション群、そのまわりの「カオス」とも言うべきごちゃごちゃの建物と細い路地が人々と車と混在して、大きなギャップ、美しくない町と思い悲しくなりました。</p> <p>【250】 不便でも良い。安心・安全な町づくりを！</p> <p>【165-2】 なぜ530軒も急に増やさなければならないのか？その後の問題に解決策を用意しているのか？</p> <p>【227】 区民の合意のないタワーマンション建設は中止して下さい。</p> <p>【102-2】 アセスを真面目にやる気がなく、何とかごまかそうとしているのが、みえみえです。またともに、アセスの評価をしたら、こんな計画が建つわけではない。既存の町を破壊するだけで一つも、いいことはない。鷺沼及び全宮前区の住民の憎悪を招くことを、東急は覚悟しろ！鷺沼町会及びJAもその点は同罪にあたる。</p> <p>【104】 既にサギヌマ駅ができてから、何十年もたつてから、このような大きな建物を作ることは無理だ。新ゆり駅も大混雑だ。アセスは最初からやりなおすべきだ。</p>	<p>前ページ参照</p>

意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>【110】 これ以上、鷺沼の環境悪化は許されない。 健康被害も増す、計画を見直すべきだ。 東急は鷺沼破壊をするな。</p>	<p>前ページ参照</p>
<p>【88-1】 このような鷺沼の生活環境を極端に悪化させる事業を川崎市、東急が内密に進め8月14日突然 37 階立と発表するとは川崎市、川崎市議会は住民より民間会社東急の利益を優先しているとしか思えない。</p>	<p>川崎市へのご意見につきましては、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、川崎市へのご意見として、川崎市関係部署へお伝えいたします。 準備組合としましては、事業の概要が定まり、環境影響評価手続きの条例方法書をお示しすることが可能な段となりましたので、この度当該手続きに着手させていただきました。また、条例準備書の縦覧中に説明会を開催し、関係地域の皆様にはご説明させていただきます。</p>
<p>【99-2】 本事業の責任者や担当者は同地域に住むことを義務とし、当事者として真剣に課題に取り組まれることがよろしいかと思えます。</p>	<p>事業者が当事者として、本事業の課題に取り組んでいく所存でございます。</p>
<p>【97】 まさかのタワーマンション建設。寝耳に水です。ただでさえ混雑する電車で、遅れることは毎日。これ以上、人口が増えたらどうなるのか。 鷺沼の街にこれ以上の新たな住人はいません。 駅前の開発はしてほしいと思いますが、タワーマンションは反対です。</p>	<p>田園都市線の混雑については、鉄道事業者にご懸念をお伝えいたします。 また、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、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>【215】 全く小杉よりもはるかに条件の悪い中で強引に開発事業を行う役人は 2-3 年で position 替わるから常に無責任、癒着の結果だけ納税者に押し付けられる。</p> <p>【258】 区役所職員は豊島区役所、渋谷区役所の例を挙げるが、池袋・渋谷と鷺沼を同一視しているのは何故？</p> <p>【169】 取り立てる税額は変わらず、分散化は効率悪いと切り捨てる。不便にして再開発費用不</p>	<p>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>

意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>足充当として増税がちらつく。何故市は業者の計画につじつま合わせをしようとするのか？動機は？</p> <p>【238】 宮前区のまちづくり全体をトータル的に検証、鷺沼駅前だけに区の機能を集約させることが最善かどうか。</p> <p>【251】 鷺沼駅前開発は民間事業（東急グループ）の渋谷、二子玉川、たまプラーザと続く一連の開発計画であり、川崎市が主体性を持たずに計画された開発事業である点に諸問題の原点があると思います。</p> <p>【128-1】 維持管理費が莫大であり想定外のこともあり得、建替え費用との比較の試算は正確でないと思われまます。</p>	<p>前ページ参照</p>
<p>【308】 タワマンの分譲価格／共益費／積立費は現区役所建物 30 年後建替と細目比較すべき。</p> <p>【246】 タワーマンションに市税が使かわれるのは反対です。市税は使ってほしくない。</p> <p>【287】 住民不在の大企業本位のタワーマンション計画に、税金を使うのは反対!!</p> <p>【299】 タワーマンション計画は、東急の計画ではないですか。 税金の投入には反対です。</p>	<p>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想定しておりません。いただきましたご意見は、川崎市関係部署へお伝えいたします。</p>
<p>【160-1】 タワーマンションに高齢者は住まないと思います。</p>	<p>本事業では“高齢者等の多様なライフスタイルに対応した都市機能の集積や優良な都市型住宅の誘導を図る”ことを目指しております。そのため、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>

意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>【160-2】 若い通勤者が増加するとなると田園都市線の朝のラッシュはますますひどくなります。この地域になぜタワーマンションが必要なのですか？</p>	<p>田園都市線の混雑については、鉄道事業者にご懸念をお伝えいたします。</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、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>【289】 超高層タワーマンションが及ぼす影響を考慮すべき。</p>	<p>本事業では、都市計画等の手法による容積率の緩和や建物の高さの緩和は行わず、現行の規制の範囲内で施設を計画しておりますが、建築物の形状については、高さを抑えると建築面積を広げざるを得ず、歩行者空間や広場空間などの空地が減少し、近景の圧迫感が増すというデメリットがあります。建物を高層化することで、道路や交通広場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たいと考えています。</p> <p>なお、構造物の影響については、条例準備書にて調査・予測及び評価を行い、その結果を明らかにしてまいります。</p> <p>対策が必要な場合は、環境保全のための措置等にて検討させていただきます。</p>
<p>【115-1】 「宮前区役所移転に反対する会」が指摘する問題点に対する的確な回答を行ってから進めるべき。</p>	<p>指定開発行為者としては、環境の見地に係るご意見について、この度の環境アセスメント手続きの中で頂きました意見書におけるご指摘等を鑑み、今後計画の深度化を図ってまいります。</p>
<p>【292】 再開発でなく、東急のタワーマンション計画でないのか</p>	<p>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。</p> <p>また、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、これらの状況や、今後想定さ</p>

意見の概要	指定開発行為者の見解
前ページ参照	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。
②生鮮食料品店等の誘致について	
<p>【71-1】 生鮮食料品販売店の、不在、絶対面積欠乏、行政視点からの誘致活動を御検討頂けないでしょうか？</p>	<p>現在の駅前スーパーに係るご指摘・ご意見については、当該事業者へお伝えいたします。また、本計画内に導入する生活利便施設の計画時、頂いたご意見を参考にさせていただきます。</p> <p>行政視点からの商業テナントの誘致活動については、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、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>【90-5】 建て替え後の商業施設にOKかロピア、成城石井を入れてほしい。</p>	<p>ご要望として、商業・生活利便施設の導入にあたり、ご意見を参考にさせていただきます。</p>
③広場縮小による利便性の阻害について	
<p>【4-4】 狭い再開発区域の大部分をタワーマンションによる住宅が占めることにより、広場が縮小され利用者の動線が狭められ、利便性を阻害しています。</p>	<p>本計画においては、現状 2,200 m²の交通広場を約 4,500 m²に拡充し、交通結節機能の強化、拡充を図るとともに、敷地の外周に歩道状空地を設ける予定であり、利用者の動線・利便性にも配慮してまいります。</p>
④建物用途について	
<p>【15】 市は、駅前をベッタウンから「住む、働く、1 日を過ごす多世代が交流できる地域生活拠点にする」「駅前には商業、住宅、文化、交流、憩いの広場、保育子育て支援、ワークシヨップ、交通結節機能、交通広場」などを整備するとしていたが、早くも期待はずれだ。憩いの広場も、保育子育て支援もワークシヨップもみられない。 区民の税金で、区民に奉仕する公共機能を業務」という名称にするのは公共施設を愚弄している。 公共施設であることを明確にし、区民意見を取り入れて設計すべきだ。</p> <p>【191】 アセスの方法書の中に区の施設名を明記して下さい。</p>	<p>方法書では、公共機能や子育て支援機能について、“業務等”と記載された範囲に整備をすることを想定しておりましたが、今回の準備書より、公共機能は“公共”とし、子育て支援機能は商業に含めることにいたしました。</p> <p>詳細につきましては、川崎市の担当部局と協議させていただき、今後深度化を図ってまいります。</p> <p>今後もできる限りご期待にお応えできるよう検討してまいります。</p>
<p>【219-1】 高齢者施設、医療機関の現状を踏まえ整備計画を確立してほしい。</p>	<p>ご指摘の用途については、頂いたご意見を参考に、今後深度化を図ってまいります。</p>

意見の概要	指定開発行為者の見解
⑤業務等の意味について	
<p>【24-2】 3、用途に「業務」とあるが、どういう意味か？今まで聞いたことがない文言です。</p> <p>【32-1】 業務等とはどういう意味か？</p> <p>【254】 「業務等」などごまかさないうで全体を明かにしてアセスができるように方法書を書きかえて下さい。</p>	<p>方法書では、公共機能や子育て支援機能について、“業務等”と記載された範囲に整備をすることを想定しておりましたが、今回の準備書より、公共機能は“公共”とし、子育て支援機能は商業に含めることにいたしました。</p> <p>詳細につきましては、川崎市の担当部局と協議させていただき、今後深度化を図ってまいります。</p> <p>今後もできる限りご期待にお応えできるよう検討してまいります。</p>
⑥商業施設について	
<p>【74-5】 近隣住民は、人気店フレルさぎぬまを中心に毎日の買い物を行っているが、今でも時間帯によっては相応に込みあっている。繰返しになるが、短期間の急激な客の増加により、店内は大混乱をきたすことは間違いないだろう</p>	<p>本事業の中で商業・生活利便施設の導入を計画しており、既存の周辺商店会などと連携し、地域生活拠点としての機能を担えるよう計画してまいります。</p>
<p>【87-2】 住民の人数に対して、買い物できる場所・食事できる場所などの商業施設の少なさをとても感じます。再開発によって商業施設が増えることを期待していましたが正直とても残念です。</p>	<p>本事業の中で商業・生活利便施設の導入を計画しており、既存の周辺商店会などと連携し、地域生活拠点としての機能を担えるよう計画してまいります。</p>

(2) 都市計画について	
①床面積の制限について ②都市計画手続きについて ③川崎市都市計画マスタープランについて	
意見の概要	指定開発行為者の見解
①床面積の制限について	
<p>【69-1】 駅前商業区域は、容積率を居住区床面積だけに限定して下さい、居住区床面積が増えると学校や鉄道交通インフラの環境維持の整備に巨額の整備公共投資が必要になりますが、商業地域ならば、旧式マンションの居住区床面積は容積率そのまま、地下2階、地上1階から8階、10階までをテナント商業用途限定にして容積率対象から外せば、そのテナント区画販売価格で楽々と旧式マンションが住民無負担で反対なく建て替えられ、川崎市の希望する駅前商業地域の街並み整備が一気に加速するのではないのでしょうか。</p>	<p>ご指摘の点につきましては、都市計画の内容であり、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、ご要望として、川崎市関係部署へお伝えいたします。なお、本事業では、周辺交通環境等への影響に配慮し、都市計画等の手法による容積率の緩和は行わず、現行の基準の範囲内で施設の計画を行っております。</p>
②都市計画手続きについて	
<p>【16】 都市計画は一度決定すると10年～20年変更ができない。環境アセスメント後に都市計画手続きをし、環境アセス手続きを先にやりながら、途中から都市計画手続き並行させさせることは絶対認められない。環境アセスと都市計画決定の同時決着は認められない。</p> <p>【52】 都市計画は一度決定すると10年～20年変更ができない。アセスを終了してから都市計画手続きを進めるべきだ。</p> <p>【192】 環境アセスと再開発計画に矛盾が起こる可能性があるために都市計画に合わせる形で環境アセスを作り上げる魂胆か。美しが丘と青葉台で同様な手法がとれるのか？</p> <p>【196】 都市計画決定は、街づくりの方向を将来にわたって決めてしまいます。環境アセスをキチンと済ませ、区民みんなが、納得したものになるようお願いします。</p>	<p>準備組合としましては、事業の概要が定まり、環境影響評価手続きの条例方法書をお示しすることが可能な段となりましたので、この度当該手続きに着手させていただきました。今後も条例準備書をはじめ、関連法令に則り、住民の皆様へ事業についてお示し・ご説明させていただく機会を想定しております。</p> <p>なお、都市計画手続きに関するご意見については、川崎市関係部署へお伝えいたします。</p>

意見の概要	指定開発行為者の見解
③川崎市都市計画マスタープランについて	
<p>【23-2】 また、申請書では、市の説明資料になかった文言が「開発行為の目的」P6の上から9行目にでてきました。「隣接都市（たまプラーズ等）との連携・調和のもと、商業・業務・文化・良質な都市型住宅等の集積及び交通機能結節の強化をはかり、地域生活ゾーンの核となる拠点の形成をめざす」と下線部分が追加されています。「たまプラザ等との連携・調和」は鷺沼開発にどう影響されたのですか？ この文書通りとするなら、買い物はたまプラザへ、再開発地区はタワーマンションを中心とした住宅地にしますよ、となります。利用する人たちの安心・安全はないがしろです。</p>	<p>ご指摘の文章は、「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）の中の一文であり、指定開発行為者として当該文章の主旨に関して見解をお示しすることはできませんが、本計画においても、生活利便施設の導入を計画しています。</p>

(3) 道路整備計画について	
①道路拡幅について	
意見の概要	指定開発行為者の見解
①道路拡幅について	
【24-5】 6、久末鷺沼線の交通広場に面した道路を 巾 16m から 22m に拡幅するとあるが、どの ように活用するのか？	交通広場へのアクセス性向上と、駅前の交 通混雑の改善を目的として、必要な付加車線 等を整備する予定です。

3 「その他」について

(1) 条例方法書の手続きについて	
意見の概要	指定開発行為者の見解
①周知方法について ②閲覧方法について ③手続きのやり直しについて ④環境配慮計画書の作成について ⑤方法書への記載内容について	
①周知方法について	
【11-1】、【124-1】 条例環境影響評価方法書の広告縦覧・借用について市民に知らせようとする姿勢がない。	準備組合としましては、法令に則り、条例方法書の周知について、関係地域の皆様に「方法書縦覧に関するご案内」を各戸配布にて、計画概要、位置図、関係地域、環境影響評価項目、方法書の縦覧期間、場所、意見書の提出等をお知らせさせていただきました。
②閲覧方法について	
【11-2】、【50】 今回の環境影響評価方法書は宮前区に3冊、本庁に3冊、各政党1冊しか用意されず、住民の抗議によって後日、市は宮前区役所に5部増やし8冊としたがとても区民の関心の高さに対応できるものではない。貸出は一人1週間のみだ。インターネットで閲覧できるが、コピーができないようになっている。市はこの事態を反省すると同時に、必要な部数を用意してから新たに条例の手続きを開始すべきである。	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。
【124-2】 市はこの事態を反省すると同時に、必要な部数を用意してから新たに条例の手続きを開始すべきです。	
③手続きのやり直しについて	
【13-3】 このレベルの図面と資料では意見書を提出するのには全く不十分である。評価方法書を再提出し最初からやり直すべきである。	条例方法書においては、川崎市環境影響評価等技術指針に基づき、対象事業の内容、地域の概況及び地域特性を勘案し、調査・予測及び評価を実施する環境影響評価項目及び環境配慮項目を選定します。環境影響評価項目については、調査・予測及び評価の手法を選定する図書となります。
【17-3】 意見書を求めるレベルに達していないので評価方法書を再度提出し、最初からやり直すべきである。	条例準備書において、調査・予測及び評価をおこなってまいります。
【55-2】 市はまず鷺沼駅周辺に建設される区役所、市民館、図書館の具体的位置、形状、面積、階数等についての住民向け説明会を早急に開催すべきである。それを明らかにした上で環境評価の手続に入るべきものとする。	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。

意見の概要	指定開発行為者の見解
④環境配慮計画書の作成について	
<p>【55-1】 鷺沼駅周辺における高層ビル建設が実質的には市による区役所、市民館及び図書館の建設であるにもかかわらず、事業を行う者が鷺沼駅地区再開発準備組合であるために環境配慮計画書の作成を免れるのは、条例の本旨からすればおかしなことである。 このことが市によって区役所等建設に関するあらゆる情報を隠蔽し、又は小出しにし若しくは後出しにすることにより、重大な情報を市民から遠ざけている原因であり、当初から重大な問題だと指摘されているのである。</p>	<p>環境配慮計画書の対象となる事業は、指定開発行為者が市、国等の行政が実施する第1種行為となります。本事業は、鷺沼駅前地区再開発準備組合が指定開発行為者であり、民間事業となりますので、環境配慮計画書対象事業には該当いたしません。 区役所等建設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>
⑤方法書への記載内容について	
<p>【24-1】 1、各フローの用途別面積を表示してください。 2、平面図と側面図だけでは、イメージがつかめない。立体図も表示してください。</p>	<p>各フローの用途別面積については、今後、計画の深度化を図ってまいります。 条例準備書において、平面図、立面図、断面図、パース（完成予想図）を示させていただきます。</p>
<p>【24-6】 7、駅前街区の一般車と荷物者、住宅者利用者の車の走行と歩行者の動線、安全確保はどうなるか？</p>	<p>駅前街区を利用する一般車両及び荷捌き車両は、市道鷺沼36号線に面した施設関連車両の出入口を使用し、住宅利用者は市道鷺沼33号線に面した南西側の出入口を使用いたします。交通安全、交通混雑については、条例準備書にて調査・予測及び評価を行い、その結果を明らかにしてまいります。</p>
<p>【77-4】 建設時期をずらしながら幾つかの工区に分けて工事が進むと思われませんが 工事車両の通行 待機場所はどのように考えられているのか、その計画全体を示していただきたいと思えます。</p>	<p>工事用車両の走行により変化する交通安全および交通混雑に及ぼす影響については、条例準備書にて調査、予測及び評価を行い、その結果を明らかにしてまいります。 対策が必要な場合は、環境保全のための措置等にて検討させていただきます。</p>
<p>【237】 バス便増便には周辺の道路拡幅など道路整備がかかせません。事業では一部道路だけ拡幅になっていると読めますが、多方面に運行するバスに追いつかないのでは。もっと具体的に示してほしい。</p>	<p>本計画では、現状2,200㎡の交通広場を約4,500㎡に拡充し、交通結節機能の強化、拡充を図ることとしています。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、お示しされていると認識しております。</p>

意見の概要	指定開発行為者の見解
前ページ参照	<p>また、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を現況幅員の16.0mから最大22.0mに拡幅し必要な付加車線を整備することで、交通混雑の改善を目指しています。</p>
<p>【291】 駅前はその広くないのに、このような高層ビルを立てたときの周囲への影響について十分調査してほしい。</p>	<p>条例方法書においては、川崎市環境影響評価等技術指針に基づき、対象事業の内容、地域の概況及び地域特性を勘案し、調査・予測及び評価を実施する環境影響評価項目及び環境配慮項目を選定します。環境影響評価項目については、調査・予測及び評価の手法を選定する図書となります。</p> <p>条例準備書において調査・予測及び評価を行い、その結果を明らかにしてまいります。</p>
<p>【130-2】 公共施設と住居の混合ビル（超高層）の対策（地震、火災、…時）がありません。</p>	<p>条例方法書においては、川崎市環境影響評価技術指針に基づき、対象事業の内容、地域の概況及び地域特性を勘案し、調査・予測及び評価を実施する環境影響評価項目及び環境配慮項目を選定します。環境影響評価項目については、調査・予測及び評価の手法を選定する図書となります。</p> <p>条例準備書において、調査・予測及び評価を行い、その結果を明らかにしてまいります。</p>
<p>【173】 鷺沼駅前再開発を「宮前区全体の活性化の『核』」とするのであれば、上記視点をアセス方法書に盛りこむべきです。</p>	<p>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) 説明会の実施について	
①地元説明会の開催有無について	
②事業者説明について	
意見の概要	指定開発行為者の見解
①地元説明会の開催有無について	
<p>【72-1】 今まで、鷺沼駅の北側の住民に対して、事前説明会などは開催されたのでしょうか？</p>	<p>環境影響評価手続きにおける説明会等は、計画地の南側の住宅街にお住いの方々に対しても含め、現在まで開催しておりません。 今後、条例準備書の縦覧中に説明会を開催し、関係地域の皆様にはご説明させていただきます。</p>
②事業者説明について	
<p>【12-1】 区民に対しこれまで鷺沼駅前地区第一種市街地再開発事業に関する事業者からの説明は一度も行われておらず、どのような建物が建つのかに関しても全く知らされていませんでした。 市税を投入する事業として、準備組合に対して区民に対して説明責任を果たすよう市は指導すべきです。 開発計画を具体的に示さないまま、いきなりアセスに入るのは手順が間違っている。今からでも、事業者による説明会を開催すべきである。</p> <p>【51】、【124-3】 区民に対しこれまで鷺沼駅前地区第一種市街地再開発事業に関する事業者からの説明は一度も行われておらず、どのような建物が建つのかに関しても全く知らされていませんでした。 市税を投入する事業として、準備組合に対して区民に対して説明責任を果たすよう市は指導すべきです。</p>	<p>川崎市による指導に関するご要望につきましては、指定開発行為者として見解を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。 準備組合としましては、方法書の段階で、事業の概要をお示し、それをもとに環境影響評価項目の選定などをさせていただきました。今後、計画を深度化させるとともに、条例準備書の縦覧中に説明会を開催し、関係地域の皆様にはご説明させていただきます。</p>
<p>【77-3】 これだけの建造物を伴う計画であれば あらためて 住民説明会を行うこと、あるいは計画の全貌書を配布することなど必要であると思います。(パースの図面があると良いです)</p>	<p>条例準備書の縦覧中に説明会を開催し、関係地域の皆様にはご説明をさせていただきます。また、条例準備書には、パース（完成予想図）も掲載いたします。</p>
<p>【83-3】 当マンションは本開発エリアと線路を挟んで北側に位置するマンションであり、日照・眺望・粉塵・交通など様々な影響を受ける可能性があると考えています。管理組合や居住者に後から不利益が発生しないよう、各段階の期限などに十分余裕を持った説明会の開催など丁寧な対応をお願いします。</p>	<p>本事業による環境影響の評価については、条例方法書において、川崎市環境影響評価技術指針に基づき、対象事業の内容、地域の概況及び地域特性を勘案し、調査・予測及び評価を実施する環境影響評価項目及び環境配慮項目を選定し、条例準備書において、調査・予測及び評価をおこない、その結果を明らかにしてまいります。条例準備書の縦覧中に説</p>

意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>【181】 大規模な再開発事業には大きな環境変化が生じます。事前に予想される変化と対応策が具体的に提示されなければ納得出来ません。</p>	<p>明会を開催し、関係地域の皆様にはご説明させていただきます予定です。</p>
<p>【114-1】、【121-1】、【146】、【195】、【203】、【205】、【222】、 開発業者からの説明がないままの環境アセスはおかしい。早急に説明会を開催してほしい。</p> <p>【180】 住民の納得する説明は最も必要です。</p> <p>【193】 環境アセスが済まない内に計画を進めるなどあり得ない！計画は中止すべき！</p> <p>【119】 8月23日の行政の鷺沼駅前再開発環境アセスメント手続きについての話し合いで開発事業者からの説明がないままの環境アセスはおかしいとの意見が出ました。武蔵小杉のタワマンの時も説明会が必ずあったそうです。早急に説明会を開いて下さい。</p> <p>【204】 計画の全体を区民に示したうえでアセスおよび方法書を示して下さい。</p> <p>【206】 住民説明会してからアセスを</p> <p>【257】 どうして、事前説明会を開催しないのか？住民の意見は無用なのか。</p> <p>【125】 再開発現場に近接する住民に対しては、マンション管理組合等を通じ、再開発による環境変化や工事期間中の影響等について説明会をお願い致したい。</p>	<p>準備組合としましては、方法書の段階で、事業の概要をお示し、それをもとに環境影響評価項目の選定などをさせていただきました。今後、計画を深度化させるとともに、条例準備書の縦覧中に説明会を開催し、関係地域の皆様にはご説明させていただきます。</p>

意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>【300】 福島原発事故で川崎の放射能値が周辺より高く出ていたが、そのうちに川崎の数値は発表されなくなった。都合の悪い数値は出さない、太平洋戦争の経験は生かされない。</p> <p>【178】 業者に著作権があるから増やせない報告書で市民の税金を使った再開発をする矛盾を矛盾と考えない市の職員は公僕なのだろうか。</p>	<p>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>【122】 発表された超高層大マンション計画を、すべて隠したまま、区役所や公共施設の移転を決めてしまったのは、市民をあざむく行為です。こんなことを行政がやるとは信じられません。アセスの前に、市と●者による説明会からやり直すべきです。</p>	<p>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>準備組合としましては、方法書の段階で、事業の概要をお示し、それをもとに環境影響評価項目の選定などをさせていただきました。今後、計画を深度化させるとともに、条例準備書の縦覧中に説明会を開催し、関係地域の皆様にはご説明させていただきます。</p>

(3) 現地調査について	
① 現地調査の住民参加について	
意見の概要	指定開発行為者の見解
① 現地調査の住民参加について	
<p>【24-7】 P81の構造物の影響では、日照、風害、眺望、景観、テレビ受信障害、などが想定されており、現状調査については、住民と事業者、川崎市の間で共通認識をもてるようにするため、住民参加で実施して欲しい。(被害予測調査は、経験者の力もお借りし、住民サイドの調査が重要となる)</p> <p>【28】、【124-5】 圧迫感・景観・日照障害・風害・テレビ受信障害等の調査は、住民立ち合いのもと合同調査をしてください。開発事業者は、環境基準値であれば問題ないと判断されます。実際の生活は数値だけでは判断できません。住民の生活目線で公平性・客観性を持たせるため、ガラス張りの評価と対策が必要です。</p>	<p>日照障害については、現地調査は実施せず、方法書に記載のとおり、コンピュータにて日影図を作図いたします。</p> <p>風害については、現地調査は実施せず、方法書に記載のとおり、風洞実験により予測を行います。なお、気象の状況に係る現地調査は、「地上気象観測指針」(2018年4月改定、気象庁編集 気象業務支援センター)に基づき行いますが、予測に使用する風向、風速は宮前測定局の過去10年間とし、現地調査は宮前測定局の測定データとの相関性を検証する目的で実施いたします。</p> <p>景観については、「代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度」として、事業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、極力、東西南北に配置、遠景、中景、近景などを加味した10地点において写真撮影を行い、完成予想図を合成するフォトモンタージュを作成し、定性的に予測します。また、圧迫感についても事業計画地周囲の4地点において写真撮影を行い、天空写真に投射した計画建物の形態率を算出し、圧迫感の変化の程度を予測します。</p> <p>テレビ受信障害については、電波測定車により、テレビ受信画質及びテレビ電波強度の現地調査を行い、予測を行います。</p> <p>以上のとおり、現地調査及び予測については、高度な技術が必要となるため、条例準備書において、調査・予測及び評価を行い、その結果を明らかにしてまいります。関係地域の皆様には、条例準備書の縦覧中に実施する説明会にて、ご説明させていただきます。</p>

(4) 土砂災害警戒区域について	
①土砂災害警戒区域の指定について ②土砂災害警戒区域の環境影響評価について ③土砂災害警戒区域の対策について	
意見の概要	指定開発行為者の見解
①土砂災害警戒区域の指定について	
<p>【1-1】、【40】、【124-6】 申請書には防・消化計画として、「消防水利については、既設消火栓等により、有効消防水利を充足させる計画である」と一行のべられているが、鷺沼駅周辺、特に市道久末鷺沼線の陸橋から駅前広場にかけての土砂災害警戒区域の指定部分の対策がなんら考慮されていない。</p>	<p>条例方法書においては、川崎市環境影響評価等技術指針に基づき、対象事業の内容、地域の概況及び地域特性を勘案し、調査・予測及び評価を実施する環境影響評価項目及び環境配慮項目を選定します</p> <p>土砂災害警戒区域に対する影響評価項目はございませんが、条例方法書の環境配慮項目で「地震時等の災害」を選定しておりますので、条例準備書にて当該項目に関する配慮内容を示させていただきます。</p>
<p>【2】 土砂災害警戒区域に指定されている、土砂埋め立て地域である鷺沼駅・ホーム北側の法面が、地震に耐えられず、崩壊して線路に崩れ落ちる危険が生じます。その崩壊に伴い、陸橋の崩落も想定されます。この対策なしに再開発事業の進行はできませんし、許されません。</p>	<p>現状の陸橋に対するご懸念は、川崎市関係部署へ、並びにホーム法面の崩壊と線路上への土砂崩落に関するご懸念は、鉄道事業者へ、それぞれご意見をお伝えいたします。</p> <p>準備組合としましては、施設建築物について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とともに、条例方法書で「地震時等の災害」を環境配慮項目で選定しておりますので、条例準備書にて当該項目に関する配慮内容を示させていただきます。</p>
<p>【77-1】 3章 表 3-2 で示されている 土の地形・地質 地盤は 79 ページ表 3-3(3)で対象外とされており 理由は理解できる。しかし隣接する鷺沼駅の線路 ホームの周辺の斜面は、川崎市ハザードマップでは 土砂崩れ危険区域に指定されていると思う。工事の振動などの影響は発生しないものなのか、また影響の出ないように工事を進めてほしいと思う。あわせて 線路をまたぐ市道久末鷺沼線の橋の安全・安定にも配慮が必要と考える。</p> <p>【77-8】 鷺沼駅のホームを挟む斜面はハザードマップによれば土砂崩れ危険区域です。昨今の集中豪雨多発の折 近辺にたまたま豪雨が発生しないため難を逃れていると思うのですが大規模工事の影響は出ないのでしょうか？線路をまたぐ形の橋<現在の三菱 UFG 銀行の前の道路にある橋です。市道久末鷺沼線>から鷺沼駅舎への階段の接続部には しばしばヒビが入り、その橋に対してのメンテナン</p>	<p>工事に際しては、掘削工事での過剰な揚水は行わず、遮水性の高い土留壁を構築し、地盤変状の監視及び防止に努めてまいります。</p> <p>工事期間中の振動の影響については、条例準備書にて調査、予測及び評価を行い、その結果を明らかにしてまいります。</p> <p>対策が必要な場合は、環境保全のための措置等にて検討させていただきます。</p> <p>現状の陸橋に対するご懸念は、川崎市関係部署へ、並びにホーム周辺の斜面に対するご懸念は、鉄道事業者へ、それぞれご意見をお伝えいたします。</p>

意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>スも重要だと思われます。この道路の通行量は多いのに 降雨量が多い時には橋上に水も溜まり 時には通行人が水を浴びます。</p>	<p>前ページ参照</p>
<p>【294】 土砂災害警戒区域に指定されているような場所に区役所を持って行くのは良くない。現区役所をそのまま残し鷺沼分所ということで作れば良い</p>	<p>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、川崎市関係部署へご意見をお伝えいたします。</p>
<p>②土砂災害警戒区域の環境影響評価について</p>	
<p>【1-3】、【124-8】 大震災による鷺沼駅上の陸橋の崩落、ホーム法面の崩壊と線路上への土砂崩落等多くの人が危険を訴えてきましたが、なんの対策も環境評価もないのはなぜでしょうか？評価項目に入れて、対策を講じることを求めます。</p>	<p>現状の陸橋に対するご懸念は、川崎市関係部署へ、並びにホーム法面の崩壊と線路上への土砂崩落に関するご懸念は、鉄道事業者へ、それぞれご意見をお伝えいたします。</p> <p>なお、準備組合としては、施設建築物について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。</p> <p>また、本件におきましては、計画地の状況、事業計画等を鑑み以下の理由により、地形・地質の項目は選定しておりません。</p> <p>地形・地質（土砂流出）は、本事業において、土砂流出を伴うような造成工事はおこなわない。</p> <p>地形・地質（崩壊・斜面安定）は、本事業において、造成等による斜面の形成はない。</p> <p>以上の理由により、地形・地質への影響はないと考えております。</p> <p>なお、条例方法書においては、川崎市環境影響評価等技術指針に基づき、対象事業の内容、地域の概況及び地域特性を勘案し、調査・予測及び評価を実施する環境影響評価項目及び環境配慮項目を選定します。</p> <p>条例方法書の環境配慮項目で「地震時等の災害」を選定しておりますので、条例準備書にて当該項目に関する配慮内容を示させていただきます。</p>
<p>③土砂災害警戒区域の対策について</p>	
<p>【1-4】、【124-9】 今後、この土砂災害警戒区域をどう対策するつもりか。</p>	<p>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>【29-1】 鷺沼駅周辺はハザードマップで土砂災害警戒区域に指定されており、特に駅北側の鉄道路線に面した法面の崩壊とそれに伴う橋の崩壊が危惧されています。 災害時には、この道路はバスや一般車はもちろん、災害対策本部の連絡道路としても重要です。この土砂災害警戒区域の危険性を多</p>	<p>現状の陸橋に対するご懸念は、川崎市関係部署へ、並びにホーム法面の崩壊と線路上への土砂崩落に関するご懸念は、鉄道事業者へ、それぞれご意見をお伝えいたします。</p>

意見の概要	指定開発行為者の見解
くの市民が指摘していたにも関わらず、なんら対策が示されていません。土壌調査と対応策を示してください。	前ページ参照

(5) 防災・災害について	
①災害に関する環境影響評価について ②災害に対する対策について ③防災に関する配慮について ④防災拠点の鷺沼地区での環境影響評価について ⑤災害時の交通等対策について ⑥災害時の対応 ⑦軟弱地盤について	
意見の概要	指定開発行為者の見解
①災害に関する環境影響評価について	
【66-3】 地震など、災害対策を工事中も含め、どのように担保するのか、アセスメントの項目に、将来の震災を見据えた調査項目は必須ではないだろうか。	将来の震災についての項目はアセス上ございませんが、条例方法書の環境配慮項目で「地震時等の災害」を選定しておりますので、条例準備書にて配慮内容を示させていただきます。 なお、準備組合としては、施設建築物について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てまいります。
【130-1】 そもそも評価項目に、地震対策がありません。論外です。	
【106-1】 地震時、台風等の災害は、千葉で起きたように、住民生活に多大な影響をもたらす。配慮項目ではなく、火災などの発生時の避難計画など、具体的な方法を示すべきだ。	条例方法書においては、川崎市環境影響評価技術指針に基づき、対象事業の内容、地域の概況及び地域特性を勘案し、調査・予測及び評価を実施する環境影響評価項目及び環境配慮項目を選定します。 条例方法書の環境配慮項目で「地震時等の災害」を選定しておりますので、条例準備書にて当該項目に関する配慮内容を示させていただきます。
②災害に対する対策について	
【24-8】 南海地震は30年内に必ず来ることを想定し、駅ビルの住宅も多く、駅利用者も多い中で、駅前の防災対策が大変になることが予想される。 区役所出口は、左折ルールで宮前平駅に向かう道路1本しかない。しかもこの道路周辺は埋め立てによる軟弱地盤で大災害の時の通行が心配される。これで通行路問題も含めて全区民23万人の災害対策をどのようにするのか対策を明示するべきです。	北街区の車両の入出庫動線は、安全性などを考慮しながら、今後交通管理者と協議してまいります。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。
【89-3】 災害時の安全面の問題も解決どころか再提起となる様な計画であり、現計画には断固反対するものである。	建物に係る防災性については、今後計画を深度化する中で検討してまいります。 なお、条例方法書の環境配慮項目で「地震時等の災害」を選定しておりますので、条例準備書にて当該項目に係る配慮内容についても示させていただきます。

意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>【39-2】 大地震、台風などの災害時には、道路混雑のため救援が遅れる危険性が大きいにある。</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>【188】 災害にそなえて税金を使いましょう。</p>	<p>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、川崎市関係部署へご意見をお伝えいたします。</p>
<p>【106-2】 接続道路はせまく、非常時には、人も車も逃げることはできない。人命が多く失われた時、その責任の所在を明確にするべきだ。鷺沼駅前地区再開発準備組合はもちろん、川崎市市長及び都市計画審議会、アセス審議委員、関係した川崎市職員、川崎市議会議員は、その責任をとる必要がある。</p>	<p>建物に係る防災性については、今後計画を深度化する中で検討してまいります。 また、条例方法書の環境配慮項目で「地震時等の災害」を選定しておりますので、条例準備書にて当該項目に関する配慮内容をさせていただきます。 なお、その他、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防災に関する配慮について</p>	
<p>【26-1】 防災に関する配慮とあるが、建物に敷設する建築基準法、消防法上設置しなければならない当たり前の設備の項目だけで特別防災に配慮した設備ではない。</p> <p>【112-1】 自然災害が多発する昨今、タワーマンションを作ることに防災上も反対します。</p> <p>【280】 あらゆる状況を想定して住民の安心できる防災対策が不可欠である。</p>	<p>建物に係る防災性については、今後計画を深度化する中で検討してまいります。 なお、条例方法書の環境配慮項目で「地震時等の災害」を選定しておりますので、条例準備書にて当該項目に係る配慮内容についても示させていただきます。</p>
<p>④防災拠点の鷺沼地区での環境影響評価について</p>	
<p>【26-2】 宮前平地区の、区役所、消防署、警察署が近接し災害時に直ちに防災拠点として稼働できる環境に比べ、鷺沼地区ではそれがどのように悪化するかの環境影響評価が必要である。</p> <p>【278-1】 道路事情は宮前平の方が良いことは明らかである。区役所、消防、警察が近接しているのは理想的である。災害発生時の鷺沼駅前の混雑ぶりを想像して下さい。高層ビル区役所にアクセスすることも容易ではないでしょ</p>	<p>防災性の観点における、宮前平周辺と鷺沼駅周辺の比較については、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」の中でお示しされていると認識しております。いただきましたご意見は、川崎市関係部署へご意見をお伝えいたします。</p>

意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>う。</p> <p>【279】 近くに消防署、警察があるのに移転することはない。</p> <p>【298】 災害の防災拠点が揃っている現区役所、警察、消防署が何故に分けられるのか理解に苦しむ。まだ遅くない。50年後の事も考えて欲しい。</p> <p>【296】 災害が起きて困るのは区民です。 災害対策本部がこの中に入ることを明示してアセスの方法を決めて下さい。</p> <p>【177】 鷺沼は駅周辺全体的に狭く、建物が密集している感があります。道路も狭く、混んでいて、渋滞気味です。地震が起きた時、火災や建物の崩壊、がれきの散乱、地面の悪化、交通の分断等の可能性が高いと思われます。今の場所の方が、道路も空も空間全体が広く感じられます。周辺が混み入ってなく、高い建物もなく、渋滞も特になく、火を使う店もそれほどないので、災害だけを考えても移転はしなくていいと思います。</p>	<p>前ページ参照</p>
<p>⑤災害時の交通等対策について</p>	
<p>【29-2】 環境評価書の案では、北街区は左折イン、左折アウトですから、災害直後は、災害対策車は宮前平駅に向かう道路しかないこととなります。災害時直後は、一般車も同時に走行しているので、混乱が生じます。緊急事態を指定する前の混乱は、今の交通、道路計画では対応できないこととなります。災害を想定した対策を示してください。</p>	<p>北街区の車両の入出庫動線は、安全性などを考慮しながら、今後交通管理者と協議してまいります。</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>⑥災害時の対応</p>	
<p>【74-6】 各種の災害が起こり、ライフラインが途絶えた場合、例えば給水の問題が浮上すると思われる。給水キャパが現在どの程度あるのか不明だが、これが悪化、深刻化する可能性がある。また、高層階に高齢者が居住することもあると思われるが、停電でエレベーターが止まった場合、食料の供給や場合によっては必要が出てくる。対応策は検討されているの</p>	<p>条例方法書の環境配慮項目で「地震時等の災害」を選定しておりますので、条例準備書にて配慮内容を示させていただきます。</p>

意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>だろうか。</p> <p>【56-1】 千葉地方等を襲った台風 15 号の被災経験を考慮に入れて再検討すべきものとする。</p>	<p>前ページ参照</p>
<p>【302】 鷺沼駅前には混雑して車の渋滞も激しいのに、大災害が起きたら高層ビルの住民や区役所、市民館の中に居る人達はどうか。その時は今の市長や議員達がいなくなっているら、誰が責任を取るのでしょうか。</p>	<p>建物に係る防災性については、今後計画を深度化する中で検討してまいります。</p> <p>条例方法書の環境配慮項目で「地震時等の災害」を選定しておりますので、条例準備書にて当該項目に係る配慮内容についても示させていただきます。</p> <p>なお、区役所移転に係る責任の所在に関するご指摘につきましては、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、川崎市関係部署へご意見をお伝えいたします。</p>
<p>【256】 避難勧告さえ出せば事足れりの姿勢が台風 15 号通過で見て取れた。</p> <p>【272】 今回台風 15 号が千葉・横浜にもたらした電力障害など、連絡が取れなくなることは、区役所、消防、警察が歩いて連絡して動ける現在の体制は絶対崩さない事が肝要。箱物に税金使うより、近々に起こるかも知れない災害に備える準備対策に力を入れるべきではないか。</p> <p>【295】 宮前区の災害担当職員は現状 3 名であると聞きました。千葉台風による行政の初動の遅れ、対応の悪さが指摘されている。綿密な現場、事前調査による災害対応計画が必要である。</p> <p>【171】 現区役所建設時に区役所、消防、保健所、区民館、図書館、警察、水道、学校を纏めバランスよく災害に強い総合庁舎作りで宮前区民第一とした理念は消滅したのか。</p> <p>【219-2】 災害時の高齢者の避難地を再検討してほしい。</p> <p>【127】 本再開発事業地域・地区を含めて「地域防災計画（案）」を提示願いたい。</p>	<p>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、川崎市関係部署へご意見をお伝えいたします。</p>

意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>【275】 防災体制の2元化は良くない</p>	<p>前ページ参照</p>
<p>⑦軟弱地盤について</p>	
<p>【271】 軟弱地盤に高層ビルを建設するリスクを考慮して下さい。</p> <p>【120-3】 鷺沼の地盤は「沼」の名がついているけど、タワーマンションを作っても大丈夫か。</p> <p>【297】 軟弱地盤と言われているこの地区、災害時の対応は必要！！</p> <p>【131】 軟弱地盤に高層ビルは安全対策にとって不安いっぱい</p>	<p>計画地及びその周辺地域では、下末吉台地に該当し、「有機質土混じり粘土質ローム」、それ以下では「有機質土混じり砂」となっていること、また、川崎市直下の地震の液状化危険度は、「液状化対象外」の範囲に含まれています。</p> <p>準備組合としましては、施設建築物について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とともに、条例方法書で「地震時等の災害」を環境配慮項目で選定しておりますので、条例準備書にて当該項目に関する配慮内容を示させていただきます。</p>

意見の概要		指定開発行為者の見解	
(6) 防犯について ①風俗営業の取り締まりについて ②空き部屋による治安の悪化について ③外国人入居者による治安の悪化について ④防犯カメラの設置について			
①風俗営業の取り締まりについて			
【69-2】 鷺沼パレスの地下テナント権利所有者は悪い所有者で、風俗営業業者の新規更新が禁止されているのを十分に承知しながら届け出を出さず、書類上では同じ業者が経営を続けている形を取りながら、居抜きでキャバレー業者を入れ替えて経営を続けさせているのは、区役所でもご存知だと存じます。駅前再開発の完成までに、環境整備も解決して頂けないでしょうか？	現状における風営法に係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。		
②空き部屋による治安の悪化について			
【74-7】 マンションに多数の空き部屋が発生し、周辺の治安が悪化することはないだろうか。	本事業では“高齢者等の多様なライフスタイルに対応した都市機能の集積や優良な都市型住宅の誘導を図る”ことを目指しており、様々な世代の方にご入居いただくことを想定しながら、ご懸念の点に十分配慮し計画してまいります。		
③外国人入居者による治安の悪化について			
【90-6】 外国人の入居者が増え、治安の悪化が懸念される。	本事業では“高齢者等の多様なライフスタイルに対応した都市機能の集積や優良な都市型住宅の誘導を図る”ことを目指しております。そのため、住宅の入居対象者も、様々な方を想定しています。		
④防犯カメラの設置について			
【267-2】 防犯カメラ等の設置等、隅々造してほしい。	頂いたご意見につきましては、本計画の安全・管理を検討する際に参考とさせていただきます。		
【226-1】 外燈や防犯カメラ等の設置を細かくしてほしい。			

意見の概要		指定開発行為者の見解	
<p>(7) 住宅について</p> <p>①入居対象者の想定について</p> <p>②住宅の販売方法について</p> <p>③公共施設と住宅の合築について</p> <p>④住宅の売れ残りについて</p>			
①入居対象者の想定について			
<p>【9-1】 高齢者が宮前区の住居を売却して駅前のタワーマンションに多く入居するとの想定は難しいのではないかと。むしろ東京からの距離、駅前の条件から通勤者の増加、お子さんがいる若い人たちの移住が想定されます。</p> <p>【48-1】 高齢者が多く入居するとの想定は難しいのではないかと。東京からの距離、駅前の条件から通勤者の増加、お子さんがいる若い人たちの移住が想定されます。</p> <p>【21-2】、【54-2】、【124-13】 市は小杉駅周辺の超高層ビルの対象者は区内の高齢者だとしていたが、実際に入居したのは中原区民より他都市から来た子育て中の世帯や外国人投資家の投資対象などになっています。鷺沼駅前再開発では、対象者はどのような人を想定しているのですか？</p>	<p>本事業では“高齢者等の多様なライフスタイルに対応した都市機能の集積や優良な都市型住宅の誘導を図る”ことを目指しております。そのため、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>【230】 区内の高齢者は田舎のマンションではなくインフラの整った東京都内のマンションに入ります。</p>	<p>本事業では“高齢者等の多様なライフスタイルに対応した都市機能の集積や優良な都市型住宅の誘導を図る”ことを目指しており、様々な世代の方にご入居いただくことを想定しながら、ご懸念の点は貴重なご感想として承らせていただきます。</p>		
②住宅の販売方法について			
<p>【21-1】、【54-1】、【124-12】 住宅が530戸と多いが、販売か賃貸か？</p>	<p>住宅事業が分譲か賃貸かについては、現時点では未定です。</p>		
③公共施設と住宅の合築について			
<p>【21-3】、【54-3】、【124-14】 公共施設と民間マンションの合築は、30年後の長期修繕の際に負担と複雑な問題がからみ、どうにもしょうがない事態になると言われているのに、どうして複合なのか？</p>	<p>本事業では“駅を中心に商業、文化・交流など多様な都市機能の集積を推進する地区”としての位置づけに即し、多用途を複合的に整備する計画としています。</p>		
④住宅の売れ残りについて			
<p>【21-4】、【54-4】、【124-15】 2020年代には、オリンピック選手村の住宅化、2022年の宅地並み課税の解除など全国的にマンション需要がだぶつき、空き家が劇的に増加すると言われていています。小杉でもその</p>	<p>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想定しておりません。いただきましたご意見は、川崎市関係部署へお伝えいたします。</p>		

意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>現象がすでに現れており、鷺沼の 530 戸が売れ残る可能性もあります。</p> <p>そのツケを川崎市が負い、そのために税金が使われないことを川崎市は市民・区民に対して表明し保証すべきです。</p> <p>【233-2】</p> <p>市というより決断をくださった現福田市長がたとえ市長をしりぞえた後でも責任を負うべきです。</p>	<p>前ページ参照</p>
<p>【145-2】</p> <p>住宅余り現象（空き家増）が起きているのに高層マンションなど必要ない。オフィス余りも同様。</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、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等多機能を一体的に整備することで、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>

(8) 人口増加による駅混雑について	
① 鷺沼駅の駅及び鉄道の混雑について	
② 電車利用者とアセスとの関係について	
意見の概要	指定開発行為者の見解
① 鷺沼駅の駅及び鉄道の混雑について	
<p>【67】 武蔵小杉駅のように入場に大変混雑するのか、小売・飲食店のキャパシティが住民数に合致したものになるか心配しております。</p>	<p>駅への入場混雑については、鉄道事業者にご懸念をお伝えいたします。 周辺の小売・飲食店のキャパシティを個別に把握することは困難であるため、当該予測評価を行うことはできませんが、本事業の中でも商業・生活利便施設の導入を計画しており、既存の周辺商店会などと連携し、地域生活拠点としての機能を担えるよう計画してまいります。</p>
<p>【70-1】 人口増加で、電車に乗ってお出かけすることが安易に出来ないのではと心配です。</p> <p>【74-4】 増加人口の多くは東京方面へ通勤するサラリーマンになることは想像に難くない。今でもピーク時はかなりの混雑となっているが、これが大幅に状況が悪化することが予想される。</p> <p>【75-3】 住民増による朝晩ラッシュ時の電車や駅構内の対策等解決しなければならない</p> <p>【77-9】 武蔵小杉ほどではないにせよ、人口増に伴うさらなる駅の混雑に対する対応は考えられているのでしょうか。</p> <p>【194-2】 朝の通勤・通学のラッシュ、混雑は必至。</p> <p>【138】 通勤・通学の混雑を考えてほしい。</p> <p>【139】 ホーム混雑での事故は絶対禁物</p> <p>【140】 鷺沼駅と鉄道の混雑について、どのような対策をとるのか具体的に開示してください。</p> <p>【233-1】 鷺沼は鉄道乗りかえがあるわけでは無く、混雑するだけでは、働く世帯には住みたく無</p>	<p>再開発に伴い必要な駅施設の整備については、鉄道事業者へご意見をお伝えします。 準備組合としては、直接ご指摘の内容へ見解をお示しすることはできかねますが、今後も鉄道事業者と協議連携しながら計画を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
<p>い町になるのでは</p> <p>【141】 これ以上、人口増加になれば、電車に乗れないばかりか、事故やトラブルが発生し易くなります。いったい何を考えているのか、社会的責任をもって計画を立て対応策を報告してください!!</p>	<p>前ページ参照</p>
<p>【72-3】 田園都市線の混雑を増やさなくてもいい</p> <p>【90-4】 田園都市線の通勤時間帯の混雑が普通ではない。人口の増加により、混雑が悪化して住民の生活スタイルの悪化が懸念される。都心への交通アクセスの整備をした上でタワマンの計画をしてほしい。</p> <p>【94-1】 田園都市線の混雑はすでに満杯状態な為、鷺沼駅始発の電車を増やすことや複々線化など鉄道インフラ拡大をお願いしたい。</p>	<p>田園都市線の混雑については、鉄道事業者にご懸念をお伝えいたします。</p>
<p>【5-1】、【43-1】、【124-10】 駅利用者はどの位増加を見込んでいるのか？</p>	<p>鷺沼駅乗車人員の将来予測については、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、鉄道事業者へお問い合わせをお願いいたします。</p>
<p>【78-3】 住民が一举に2,000人近く増えると、現在問題になっている武蔵小杉駅周辺と同じ事が起きる事が懸念される。</p>	<p>本計画と武蔵小杉駅周辺の再開発の規模が異なるものの、再開発に伴い必要な駅施設の整備については、鉄道事業者へご意見をお伝えします。</p> <p>準備組合としては、直接ご指摘の内容へ見解をお示しすることはできかねますが、今後も鉄道事業者と協議連携しながら計画を検討してまいります。</p>
<p>【84】 計画概要によれば、新たに計530戸の住居が、誕生する。1戸あたりの通勤通学者数の平均値を2人/戸とすれば、ラッシュ時の鷺沼駅使用者が約1000人増加する。ラッシュ時における鷺沼駅上り線ホームの混雑度に与える影響を評価する項目が見当たらない。地域社会にて、道路混雑に関わる項目があるが、現状のラッシュ時での混雑度を見る限り、ホーム混雑度の悪化問題も無視できない。評価項目として考慮すべきである。</p>	<p>再開発に伴い必要な駅施設の整備については、鉄道事業者へご意見をお伝えします。</p> <p>準備組合としては、直接ご指摘の内容へ見解をお示しすることはできかねますが、今後も鉄道事業者と協議連携しながら計画を検討してまいります。なお、本計画では、「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ます。</p>
<p>【87-1】 鷺沼駅に新たに約500世帯の住居が増えることは500世帯分の田園都市線利用者が増加</p>	<p>田園都市線の混雑については、鉄道事業者にご懸念をお伝えいたします。</p> <p>また、再開発に伴い必要な駅施設の整備に</p>

意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>することに直結すると考えます。鷺沼駅は朝の通勤時はホームに人がいっぱいになったり、帰宅時は改札へ上がるエスカレーターが長蛇の列になっている状況であり、田園都市線は特に朝の通勤ラッシュピーク時は鷺沼から乗車できないこともある程の混雑です。バスを増やしたとしても渋谷方面、都内への出勤・通学者が多数のはずで電車混雑緩和の対策とはなりません。鷺沼始発の電車を増やすなど対策を東急電鉄には是非ご検討をお願いしたいです。</p> <p>【96-2】 人口増により今でも混雑する駅、列車への影響</p> <p>【200】 都心への交通手段は田園都市線だけで、若者がここを離れる理由はその通勤地獄が大きいためである。やみくもに人口を増やす前に交通環境整備をしなければ、いずれ宮前区は老人だけのゴーストタウンになる。</p>	<p>については、鉄道事業者へご意見をお伝えします。</p> <p>準備組合としては、直接ご指摘の内容へ見解をお示しすることはできかねますが、今後も鉄道事業者と協議連携しながら計画を検討してまいります。</p>
<p>【88-2】 田園都市線 1 本のみで既に満杯状態、鷺沼駅周辺の道路は貧弱で既に渋滞がひどい状態、鉄道、交通インフラの整備を先に進めるべきである。</p>	<p>田園都市線の混雑については、鉄道事業者にご懸念をお伝えいたします。</p> <p>なお、本計画による周辺の交通安全および交通混雑に及ぼす影響については、条例準備書にて、調査・予測及び評価を行い、その結果を明らかにしてまいります。</p> <p>対策が必要な場合は、環境保全のための措置等にて検討させていただきます。</p> <p>また、現在の交通混雑については、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を現況幅員の 16.0m から最大 22.0m に拡幅し必要な付加車線を整備することで、交通混雑の改善を目指しています。</p>
<p>【95-2】 タワーマンションについては、反対です。住民にとって鉄道インフラ拡充がないかぎり通勤時の混雑は尋常ではなく、毎日遅延はあたりまえ。理由も混雑による遅延はありえないです。小田急線を参考にする、大井町線を全て長津田や中央林間へ延長する等、解決法を提案して下さい。</p> <p>また、駅構内のエスカレーター渋滞は現在もあるため、武蔵小杉問題が深刻な中、同じ事を繰り返さないでほしいです。</p>	<p>本計画と武蔵小杉駅周辺の再開発の規模が異なるものの、再開発に伴い必要な駅施設の整備については、鉄道事業者へご意見をお伝えします。</p> <p>準備組合としては、直接ご指摘の内容へ見解をお示しすることはできかねますが、今後も鉄道事業者と協議連携しながら計画を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
<p>【99-1】 道路や鉄道といったインフラに関しての考慮が無い、もしくは、具体的な施策が示されていないのはいかがなものかと思えます。</p>	<p>再開発に伴い必要な駅施設の整備については、鉄道事業者へご意見をお伝えします。 準備組合としては、直接ご指摘の内容へ見解をお示しすることはできかねますが、今後も鉄道事業者と協議連携しながら計画を検討してまいります。</p> <p>また、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を現況幅員の16.0mから最大22.0mに拡幅し必要な付加車線を整備することで、交通混雑の改善を目指しています。</p>
<p>【301】 都内に出る交通網を考えると問題があります。</p>	<p>都内に出る交通網とは、田園都市線のことかと思われそうですが、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、鉄道事業者にご懸念をお伝えいたします。</p>
<p>②電車利用者とアセスとの関係について</p>	
<p>【5-2】、【124-11】 鷺沼駅の乗降客増加に見合う改善策が述べられていません。利用者増加に見合う対策をとるべきです。 電車利用者と再開発アセスとは関係がないと言うのなら、再開発準備組合の主体である東急電鉄による市民・区民への軽視です。</p> <p>【43-2】 鷺沼駅の乗降客増加に見合う改善策が述べられていない。利用者増加に見合う対策をとるべきだ。 電車利用者と再開発アセスとは関係がないと言うのなら、再開発準備組合の主体である東急電鉄による市民・区民への冒涇である。</p> <p>【44】、【45】 東急は朝晩の混雑時対策を立てる義務があります。</p>	<p>本計画と武蔵小杉駅周辺の再開発の規模が異なるものの、再開発に伴い必要な駅施設の整備については、鉄道事業者へご意見をお伝えします。 準備組合としては、直接ご指摘の内容へ見解をお示しすることはできかねますが、今後も鉄道事業者と協議連携しながら計画を検討してまいります。</p>

<p>(9) 地元への配慮について</p> <p>① 駅周辺居住者のメリットについて</p> <p>② 高層ビルの建設について</p> <p>③ 居住者への配慮について</p> <p>④ 高齢者への配慮について</p>	
意見の概要	指定開発行為者の見解
① 駅周辺居住者のメリットについて	
<p>【70-3】</p> <p>タワーマンションが出来て駅周辺に人が密集することに対して、現在鷺沼駅周辺に暮らしている人にとっての利点がわかりません。</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、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等多機能を一体的に整備することで、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>
② 高層ビルの建設について	
<p>【74-8】</p> <p>鷺沼周辺は日本でも有数の高平均寿命地域であり、元気な高齢者も多い。この街に突然駅前に 37 階建ての高層ビルが出現するのは違和感がある。それよりも、駅前ビルは 5 階くらい（フレルさぎぬまの高さとあまり変わらないくらい）に留め、屋上にビオトープなど自然をささやかでも感じられる憩いの空間を用意いただければ、余程、生活環境は向上すると考える。</p>	<p>本事業では“高齢者等の多様なライフスタイルに対応した都市機能の集積や優良な都市型住宅の誘導を図る”ことを目指しており、お元気な高齢者の方々にも活用しやすい機能の導入や空間形成を計画してまいります。駅周辺の歩行者空間や広場空間を確保し、近景の圧迫感を軽減させるため、建物を一部高層化させる計画です。ご指摘の自然を感じられる環境については、緑の項目として、条例準備書にて調査・予測及び評価を行って、その結果を明らかにしてまいります。</p> <p>対策が必要な場合は、環境保全のための措置等にて検討させていただきます。</p>
③ 居住者への配慮について	
<p>【100】</p> <p>供用時の構造物の影響（景観、圧迫感、日照障害、テレビ受信障害、風害など）に項目は、近隣に住居を購入し、居住する住民の環境に大きな影響を与えるものではないかと考えます。</p> <p>その上で、構造物の影響の調査手法、とりわけ現地調査の地点を見て素人なりに感じたことは、この近隣住民の視点、とりわけ近隣に住居を購入して居住する近隣住民の視点を、もっと重視するべきではないか、ということです。</p> <p>調査目的にもあるように、「不特定多数の</p>	<p>調査地点の選定については、一般に立ち入ることの困難な私有地や建築物内等での調査や予測はできませんが、不特定多数の人の滞留度が高い場所等において、景観、圧迫感、日照障害、テレビ受信障害、風害について、条例準備書にて調査・予測及び評価を行い、その結果を明らかにしてまいります。</p> <p>対策が必要な場合は、環境保全のための措置等にて検討させていただきます。</p> <p>また、条例準備書の縦覧中に説明会を開催し、関係地域の皆様にはご説明させていただきます。</p>

意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>人の利用度や滞留度が高い地点の状況」との記述がありますが、この「滞留度が高い地点」の記述に沿っていえば、地域住民、とりわけ住居を購入して居住する住民の視点を、もっと取り入れていただきたいと考えます。ご検討をお願いいたします。</p>	<p>前ページ参照</p>
<p>④高齢者への配慮について</p>	
<p>【76-2】 当該地区住民に占める高齢者割合は高く、長期にわたる工事等に起因する肉体的、精神的障害、風害による転倒等の発生が容易に予測されるにもかかわらず、この問題の配慮を全く感じません。対策として、当該周辺地区の「共同住宅を含む住民福祉に係る居住者及び利用者の年齢・健康・障害度調査」を、面接方式にて行う旨、本環境調査の最重要項目として明記されるよう要望します。加えて、当該地域住民に対して、本プロジェクト実施上の直接・間接的影響により、万一肉体的、精神的問題等が発生した場合の申し立て方法を具体的にお示し下さい。</p>	<p>大気質、騒音・振動、風害等については、条例準備書にて調査・予測及び評価を行い、その結果を明らかにしてまいります。 対策が必要な場合は、環境保全のための措置等にて検討させていただきます。</p>

(10) ペDESTロリアンデッキについて	
①ペDESTロリアンデッキの設置と歩行者の安全について	
意見の概要	指定開発行為者の見解
①ペDESTロリアンデッキの設置と歩行者の安全について	
<p>【8】 駅舎と北街区と駅前街区を結ぶデッキが想定されていません。電車で区役所に来訪する人だけでなく、駅前街区を歩いてくる人、特に高齢者が横断歩道を渡る時の危険があります。横断歩道は、交通広場の入り口横でもあり、車との接触事故の危険が高まります。歩行者の安全対策が必要です。</p> <p>【47】 駅舎と北街区と駅前街区を結ぶデッキが想定されていません。電車で区役所に来訪する人、特に高齢者は電車利用が考えられます。そのつど横断歩道を渡ることが予想され、危険が高まります。</p> <p>【27】 駅前街区には図書館・市民館・ホール・子育て機能が、また北街区には区役所が予定されており、両街区を行き来する区民は多いと思われる。このような大規模再開発では車歩分離の原則で2階にデッキを設けるべきである。デッキを設けた場合と設けない場合の交通環境への影響評価をするべきである。</p> <p>【155-2】 歩行者デッキもつukらない大規模開発ってなんですか！！</p> <p>【284】 車と歩行者との動線をお互い妨げないようにするためにはデッキが必要と思います。</p>	<p>本事業では、駅前街区と北街区をつなぐ街区間デッキを設ける計画としております。</p> <p>また、地下1階には駅前街区と北街区をつなぐ地下通路を設ける計画としております。</p> <p>交通安全、交通混雑については、条例準備書にて調査・予測及び評価を行い、その結果を明らかにしてまいります。</p> <p>対策が必要な場合は、環境保全のための措置等にて検討させていただきます。</p>
<p>【23-1】 広場と横断歩道の機能をもつペDESTロリアンデッキの設置を川崎市の説明では想定していたと思われるが、申請書では、なぜ断念したのでしょうか？ どうしてですか？ 再開発地区を利用する人達の駅前街区と北街区への横断歩道と車の増加による危険、歩行者の安全、快適な移動空間が減少することを想定した環境など考えられません。</p> <p>【285】 交通安全、利便性を考えデッキは必要。</p>	<p>本事業では、駅前街区と北街区をつなぐ街区間デッキを設ける計画としております。</p> <p>また、地下1階には駅前街区と北街区をつなぐ地下通路を設ける計画としております。</p> <p>交通広場の拡充や、敷地外周への歩道空地の確保など、歩行者の安全や快適な移動空間の実現にむけて、計画を検討してまいります。</p> <p>また、交通安全、交通混雑については、条例準備書にて調査・予測及び評価を行い、その結果を明らかにしてまいります。</p> <p>対策が必要な場合は、環境保全のための措置等にて検討させていただきます。</p>

意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>【157】 歩行者の利便性、安全対策にデッキの設置を！！</p>	<p>前ページ参照</p>
<p>【95-3】 交通量も多くなると思いますので、バスターミナル or 自家用車の駐車場は地下にして、更に駅前街区と北街区を行き来するための2階通路をもちろん近くには、エレベーターかエスカレーターを設置し、お年寄りにやさしくしてほしいと思います。</p>	<p>本事業では、駅前街区と北街区をつなぐ街区間デッキ及び地下通路を設けるとともに、現状2,200㎡の交通広場を約4,500㎡に拡充し交通結節機能の強化、拡充を図り、敷地の外周には歩道状空地を設けるなど、利用者の動線・利便性・バリアフリー等にも配慮してまいります。</p> <p>なお、交通安全、交通混雑については、条例準備書にて調査・予測及び評価を行い、その結果を明らかにしてまいります。</p> <p>対策が必要な場合は、環境保全のための措置等にて検討させていただきます。</p>
<p>【282】 2階にデッキを設けた場合、車いすや視覚障がい者の為の利用手段を確保しなければならない。</p>	<p>本事業では、駅前街区と北街区をつなぐ街区間デッキ及び地下通路を設け、敷地の外周には歩道状空地を設けるなど、利用者の動線・利便性・バリアフリー等にも配慮してまいります。</p>

(11) 補助金について	
①補助金等について	
意見の概要	指定開発行為者の見解
①補助金等について	
<p>【12-2】、【124-4】 環境アセスは事業の具体化があつて初めてできること。当然、事業の具体化と補助金の獲得保障ができてはいるはずだ。6月には国に対する「予算要望書」を提出しているのではないのでしょうか。 補助金等の金額も具体的に明示していただきたい。</p> <p>【190】 我々が納入している市民税が開発業者の利益に使われるか？</p>	<p>再開発事業に対する補助金申請手続きについては、国の補助要領等に基づき川崎市が行うものと認識しております。補助金の額の前提となる具体的な事業費については、今後の事業計画深度化に併せて整理を行ってまいります。国に対する手続きに関しては、川崎市の担当部局へお問い合わせをお願いいたします。</p>

(12) バス路線について	
①バス路線数について	
②バス路線計画及び交通広場の動線について	
③病院へのバス路線	
意見の概要	指定開発行為者の見解
①バス路線数について	
<p>【22-1】 宮前区役所へのバス路線は1日280本と少ないが鷺沼駅へのバス路線は倍の560本あるし、さらに拡充するから鷺沼の方が便利だという説明でしたが、鷺沼駅からのバス路線は11系統あり、半分の6系統は横浜市内を走るバスです。その上に宮前区全路線の鷺沼への乗り入れは、予定している交通広場ではさばききれません。限られた地域からのバス路線となり、現状の現区役所へのバス路線より劣る可能性がでてきます。鷺沼駅へのバス路線計画を早く市民・区民へ知らせるべきです。</p>	<p>本計画では、現状2,200㎡の交通広場を約4,500㎡に拡充し、交通結節機能の強化、拡充を図ることとしています。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、お示しされていると認識しております。</p>
<p>【253-1】 横浜行きのバスばかり</p> <p>【255】 横浜市民が一番よろこぶだろう。宮前区のはじめでバス便も横浜に向かっている。</p> <p>【226-2】 今の市役所をもっと市(区)民が使い安く、老人が大変ならバスをもっと本数を増やす等の工夫をしてほしい。</p> <p>【123】 再開発の「関係地域の範囲」に宮前平地区現区役所周辺が含まれないのは大変疑問に感じます。 現在宮前平駅の北口4番バス停からは区役所を経由するバス便がいくつかありますが、区役所、市民館、図書館がすべて移転してしまうとこれらが廃止または大幅に減便されてしまう危惧があります。このバス便はシニア世代に限らず、多くの人が随時利用しており、廃止又は減便となれば日常生活に大きな影響を与えます。 その点について“関係地域の範囲外”として無視するのではなく十分に考慮し、しかるべき対策を考えて頂きたいと思います。</p>	<p>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、お示しされていると認識しております。</p>
②バス路線計画及び交通広場の動線について	
<p>【22-2】 環境影響評価をするための鷺沼駅前バス路</p>	<p>交通広場の配置については、方法書においてその概要をお示しております。交通広場中</p>

意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>線やタクシーを含めて交通広場の配置、動線をもっと具体的に表示してください。そうしなければ十分な環境評価はできません。</p> <p>【245】 宮前区全体の地区からバスで行くのは困難。広場の公開を求めます</p>	<p>の動線については、今後交通管理者やバス事業者等と協議してまいります。</p>
<p>【240】 鷺沼の出勤時、帰宅時のバスの発着を見ているとよく事故が起きないかと心配になります。交通広場と人々の流れで小杉のようなカオスが生じる。</p>	<p>本計画においては、現状 2,200 m²の交通広場を約 4,500 m²に拡充し、交通結節機能の強化、拡充を図るとともに、敷地の外周に歩道状空地を設ける予定であり、利用者の動線・利便性にも配慮してまいります。</p>
<p>【241】 宮崎 6 丁目、神木、土橋 7 の地域住民にとって、宮前平駅、鷺沼駅へのバス運行計画の説明は必要です。</p>	<p>バスの運行計画については、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、お示しされていると認識しております。</p>
<p>【242】 バス路線を充実させるとともに、それに見合った交通広場の整備をすべき。今のままでは評価ができない。</p>	<p>本計画では、現状 2,200 m²の交通広場を約 4,500 m²に拡充し、交通結節機能の強化、拡充を図ることとしています。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、お示しされていると認識しております。</p>
<p>【226-3】 地域的に山、坂が多い中、老人の買い物が大変なのにバスを出す等に市税を大切に使うてほしい。</p>	<p>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病院へのバス路線</p>	
<p>【235】 聖マリ病院、井田病院と鷺沼駅をつなぐバス路線は再開発されるとできるようになるのか。また、虎ノ門病院行きバスは鷺沼発となり宮前平駅には寄らないのか。</p>	<p>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、川崎市関係部署やバス事業者等へご意見をお伝えいたします。</p>

<p>(13) 公共施設について</p> <p>①公共施設の移転について</p> <p>②公共施設の分館について</p> <p>③区役所移転による環境影響評価について</p> <p>④区役所移転による保障について</p> <p>⑤公共施設の建設コンセプトについて</p> <p>⑥図書館について</p> <p>⑦区役所機能について</p> <p>⑧移転反対</p>	
意見の概要	指定開発行為者の見解
①区役所の移転について	
<p>【1-2】、【124-7】 南海トラフ大地震が今後30年間に7割の確立で予想される中、災害時に対策本部となる区役所移転はすべきではない。</p> <p>【4-3】 現在の区役所は山坂が多い、バス便が少ないとの理由をあげていましたが、逆にどこが、現区役所より利点があるのですか。</p> <p>【10-1】、【49-1】 区役所、市民館、図書館へ、自転車や歩いてくる人の坂道の不便さは同じ、向丘地域、特に平、五所塚、神木本町から来る人はバス、電車を乗り継いでくる人も増えます。便利どころか不便性が増加することが想定されます。</p> <p>【10-2】 まだ30年使える現区役所、市民館、図書館を使う方が、税金の無駄使いになりません。なによりも、鷺沼地域以外の住環境を著しく悪化させます。</p> <p>【49-2】 まだ30年使える現区役所、市民館、図書館を使う方が、税金の無駄使いになりません。</p> <p>【82】 富士見台小学校、宮前平中学校等は現区役所より、10年も以前に開校しています。まだまだ使用出来るものを大変勿体ないと思います。市民館の椅子等、破損したものは、修復すればいいと思います。</p> <p>【114-2】 多額の税金を投入、今だに移転理由が分からない。</p>	<p>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>

意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>【270】 高津区役所と警察、消防署は離れているから何故宮前区だけ離れてはいけないかとの区民の感覚は区役所職員には理解できないでしょう。</p> <p>【236】 現区役所、市民館、図書館を移転させなければならない理由が分かりません。</p> <p>【249】 30～40年つかえる区役所、市民館、図書館を大金をかけて移転しなければならない理由がない。膨大な管理費のかかるマンションの一部に入居するのでなく、駅からのシャトルバス等の運行で区民への便をはかるべき。</p> <p>【161-1】 宮前平の子供達は、沢山、3施設を使っています。放課後の行き場もない。</p> <p>【273】 移転しなければいけない理由を示さない市と区のやり方が許せない。改めて移転の必要な理由を示してほしい。</p> <p>【261-1】 市民館、図書館は後30年使える建物なので修理して使ってほしい。</p> <p>【220】 現在地の施設と同程度のものをつくるなら移転の意味がない。現状ではどうにもならない理由もわからないし、鷺沼につくるとしたら、施設の拡充あるいは現在地と鷺沼両方利用できるようにすべき。どちらにしても各地域から鷺沼に出る交通の利便性を考えるのは必須条件。</p> <p>【172】 現在の区役所、市民館の建物はまだ十分使えるはず。市税を無駄使いする不用不急の移転は止めるべきです。</p> <p>【120-1】 何故、鷺沼に区役所・市民館・図書館を移さなければならないのか。出来てからまだ40数年しかたっていない。</p> <p>【194-1】 公共機能の移転は中止。現状の区役所を維</p>	<p>前ページ参照</p>

意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>持して、鷺沼は分院が良い。</p> <p>【208】 宮前平の子供たちのため図書館、市民館は残して！</p> <p>【186-1】 まだまだ使える区役所、市民館、図書館の移転に反対!! なんの為に宮前区のはしっこに移転しなければならない。</p> <p>【225】 市民館、図書館は、沢山の子供たちが放課後の居場所。何の理由もなしの移転に反対</p> <p>【210】 遠くなる。 老人が多いのに、何も考えが分からない。 建物で仕事をするわけではない。</p> <p>【247】 宮前区の片すみに、どうして、役所を移転するのか。まだ 30 年余使用できるのに？</p> <p>【307】 市民館が鷺沼に移転してしまうと学校行事（合唱コンクール）や部活動で使用する場合（スプリングコンサートなど）に生徒の移動・楽器の搬入などが不便になってしまいます。特に人数の多い団体では近隣住民の方のご迷惑となる場合も予想されます。</p> <p>【228】 現在の区役所・市民館等の跡地をどうするのか明確な計画を示してほしい。 移転計画と跡地計画は一体のものとして示すことが必要不可欠。</p> <p>【56-2】 区役所の移転の可否も含め再検討すべきものとする。</p> <p>【42-3】 無理な公共機能の移転（区役所・市民館・図書館）は、中止すべきです。</p>	<p>前々ページ参照</p>
<p>【198】 区役所等公共施設の移転は、交通・防災・教育、子育て等の住環境、各種コミュニティ活動等々あらゆる面で大きな影響をおよぼすものである。事前の徹底した調査と住民に対するていねいな説明が不可欠である。スケジュー</p>	<p>区役所等公共施設の移転についての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>

意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>ールありきの進め方は絶対に許されない。</p>	<p>前ページ参照</p>
<p>【77-11】 地域住民の要望として、区役所が遠い、図書館やホールなどが無いなどの不便さは語られてきましたが、この再開発により環境面で後退が見られるなら、必要最小限の施設整備のほうが、住民にやさしい街づくりと言えるのではないかと考えます。</p>	<p>本事業による環境影響の評価については、条例方法書において、川崎市環境影響評価技術指針に基づき、対象事業の内容、地域の概況及び地域特性を勘案し、調査・予測及び評価を実施する環境影響評価項目及び環境配慮項目を選定し、条例準備書において、調査・予測及び評価をおこない、その結果を明らかにしてまいります。</p> <p>また、公共機能の移転・整備に関しては、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します。</p>
<p>【158】 小中学校が老朽化しているのに税金を多額に使って、まだ十分に使える区役所移転が納得いきません。まず、子供達の環境を整える事が先だと考えます。鷺沼に市民館、図書館、区役所が移ってしまったら区民が憩うスペースがどこにもありません。</p>	<p>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、川崎市関係部署へご意見をお伝えいたします。</p> <p>なお、準備組合としましては、交通広場の整備や広場等のスペースを創出し、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。</p>
<p>【116】 現宮前区役所は移転すべき理由は特になく、このプロジェクトはもっと時間をかけ、区民の妙案を取り入れ、後世の人々に「なぜあのとき反対しなかったのか？納得できるまで一緒に市・区の行政の人、業者と時間をかけ話し合う労力をかけていいものにできなかったのか？」と言われたくないものです。本当に素晴らしいと手をたたきたくなるものに仕上げたい。</p>	<p>区役所移転に係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、川崎市関係部署へご意見をお伝えいたします。</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、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>【117】 移転はどう考えても理不尽、不条理な決定で撤回を求める。苦しまぎれの理由はアクセスだが、宮前区はいたる所に坂があり、鷺沼駅のまわりもぐるりと大きな長い坂がとり囲んでいる。</p> <p>市は区民の為ではなく事業者のタワーマンション建設とその運営の為に自ら保証人とな</p>	<p>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、川崎市関係部署へご意見をお伝えいたします。</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想定しておりません。</p>

意見の概要	指定開発行為者の見解
ったのだ。	前ページ参照
②公共施設の分館について	
<p>【4-5】 無理な公共機能の移転（区役所・市民館・図書館）は、まったく理由がない事になります。公共機能の移転は中止すべきです。小規模の支所、市民館・図書館の分館をつくるべきです。</p> <p>【10-3】 鷺沼には支所、市民館・図書館の分館をつくり、バランスよい宮前区の住環境整備をするべきです。</p> <p>【49-3】 鷺沼には支所、市民館・図書館の分館をつくるべきです。</p> <p>【31-2】 宮前区全体のコミュニティ施設の保障を考えるならば、現市民館・図書館・区役所を存続させ、鷺沼にも図書館・市民館の分館と区役所支所を作ることが必要です。</p> <p>【118】 地球温暖化でますますどこに何が起こるか分からない状況の中、地盤的にもより良く、警察・消防との連係をすぐにとれる現区役所（等）を移転することは、将来に禍根を残すことになる。鷺沼には移転せず、支所、分館、分室を作ってください。</p> <p>【143】 この小さな宮前区で区の機能を鷺沼に集中させることが良いとは思わない。分散させることで交通網も充実する。長期的展望で本当に区民のための計画を立ててください。</p> <p>【120-2】 宮前区の人口は爆発的に増えているのに、公共施設、文化施設は足りず貧弱である。今の施設はそのまま残して鷺沼は分館として作ればいい。</p> <p>【137】 他区と比較して公共施設が少ない。宮前区ではもっと文化施設を作りたい</p>	<p>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>

意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>【265】 既存施設は残すべき。宮前区は公共施設が少ない。</p> <p>【305】 鷺沼に区民館、図書館分館を建設に 市民本位の市政を望みます。</p> <p>【129】 区役所等は現在の場所でいいのではないですか。鷺沼に支所・市民館・図書館の分館を作ればどうですか。</p>	<p>前ページ参照</p>
<p>③区役所移転による環境影響評価について</p>	
<p>【25】 宮前平地区を中心としたエリアには現施設利用者によるコミュニティが存在しており、また現施設があるためこの地域に引っ越してきた住民も多数存在する。その住民の意見も聞かず一方的に移転を決定するのは環境破壊である。既存区庁舎、市民館、区役所を移転した場合の宮前平地区に与える環境影響の項目を加えるべきである。</p>	<p>本計画の環境影響評価は、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を環境影響評価対象要件とし、その環境影響を評価することを目的としております。</p> <p>なお、公共機能の移転に関しては、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、諸条件等を総合的に整理・検討し、本再開発を、より良い宮前区のミライに繋がる契機と捉え、公共機能を移転・整備する方向性を取りまとめたものと認識しております。また、現区役所等施設・用地に関する考え方については、今後、川崎市にて検討を進められると聞いておりますので、いただきましたご意見は、川崎市関係部署へご意見をお伝えいたします。</p>
<p>④区役所移転による保障について</p>	
<p>【31-1】 現在の図書館・市民館・区役所を利用している人のことも検討すべきです。 宮前区全体の街づくりを考えるならば、鷺沼に公共施設が移転することにより、市民館・図書館・区役所が利用できなくなる人達にどうコミュニティ施設を保障するかが大事です。</p>	<p>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>⑤公共施設の建設コンセプトについて</p>	
<p>【32-2】 公共図書館及び市民館は、図書館法、公民館法にもとづいた教育機関である。市教育委員会からどういう建設コンセプトが提示されたのか。 図書館はこのビルの中の住人と近隣住民とが利用することを考えれば、図書館は1Fに設置すべきだ。 図書館及び市民館も現行と同等の面積を想定しているとのこと、現行同等の面積では少</p>	<p>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、市民館・図書館における目指す方向性や規模、機能・サービスなどをとりまとめ、お示しされていると認識しております。また、図書館を含めた公共機能の具体的な構想などについては、川崎市にて市民の皆様のご意見も伺いながら魅力的で使いやすい施設になるよう、検討を進めていくものと伺っておりますので、川崎市の担当部局と協議させていただき、今後深</p>

意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>ないと思われる。現行の宮前図書館も、区全体の位置づけからすると、宮前の中央という点で現行図書館も必要である。</p> <p>鷺沼にできる図書館は他図書館にない機能を想定しても良い。図書館は公開書架部分の他、閲覧室、交流室（集会室 地域生活のことを交流しとりまとめたり、読み聞かせのボランティアと職員の交流室や 住民同士の読書会などもできるようにグループ室を備えて欲しい。）</p> <p>図書館の部分を含めた基本設計は、市民からの意見も加味されるよう十分な時間を設定して基本計画がつけられるべきである。</p>	<p>度化を図ってまいります。なお、頂いたご意見は、川崎市担当部局へお伝えいたします。</p>
<p>⑥図書館について</p>	
<p>【253-2】 図書館の数も少ない。</p> <p>【309】 現在の図書館の廃止に反対です。</p> <p>【310】 宮前区にはもっと図書館が必要</p> <p>【175】 現区役所周辺には小学校、中学校がいくつもあり、多くの子供達が図書館を利用しています。少なくとも図書館は残すべきです。</p> <p>【306-1】 図書館は身近に沢山あるべきです。</p> <p>【60-1】 図書館の建設の手法・管理運営の内容をオープンにすべきである。</p> <p>【60-2】 大和シリウスなどの例のように指定管理による図書館を市側から示唆されたとしたら、指定管理導入館の調査や検証をしっかりとやったのか？その結果をどのように受け止めたのか。</p> <p>【60-3】 民間活力の手法を使うのであれば、将来の公的機関の施設にどう責任を負っていくのか？市民に示し、結論を得るべきだ。</p> <p>【60-4】 図書館は中央館、分館・分室、自動車図書</p>	<p>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>

意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>館などによる図書館組織総体で市民にサービスを展開してきている。さらに、他機関との連携・協力が基本で、統一的な方針のもと、サービスが展開すべきである。その点からも民間活力は大いに難点がある。</p> <p>【60-5】 図書館も市民館も、50年後、100年後を見通したしっかりした、また魅力ある建築物でありたい。バリアフリー対応などは基本の基である。基本設計の段階でも、市民の意見を聞くべきである。</p> <p>【60-6】 公共図書館は全ての市民にサービスをすることが基本だ。有料部分を考えないこと。</p>	<p>前ページ参照</p>
<p>⑦区役所機能について</p>	
<p>【95-1】 区役所は利用頻度が高いものは行政サービスコーナーで充分です。税金を地元民に有意義に使用してもらいたい。現在駅前にある商業施設の他には、例えば、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・図書館（駅近の方が利用者は増えると思う。） ・コミュニティスペース ・キッズスペース&託児所等 ・お年寄りが集まれるスペース ・大人がいやされるような公園のようなスペース（静かめなところ、窓が大きかったり緑をとり入れたり） ・郵便局の支社やATM ・カフェや軽食スペース <p>タワーマンションより、用賀SBSビルのように、企業が入るスペースやテレワークスペースも良いのではないのでしょうか。</p>	<p>区役所機能の在り方等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>その他の用途につきましては、今後深度化を図ってまいります。できる限りご期待にお応えできるよう検討してまいります。</p>
<p>【115-2】 既存の市民館、区役所の機能の一部維持を強く希望します。</p>	<p>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、川崎市関係部署へご意見をお伝えいたします。</p>
<p>⑧移転反対</p>	
<p>【114-3】 宮前平には学校、保育園等が多くあり、子供たちが毎日、安心して市民館、図書館を利用しており、移転には反対である。</p>	<p>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、川崎市関係部署へご意見をお伝えいたします。</p>

意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>【281】 特に税金を使つての開発計画には反対する。</p> <p>【136】 区民の為にならず税金のむだ使いだと思います。</p> <p>【216】 台風の災害が千葉で大変なことになっている。もし宮前区にこのような災害が起きた時に鷺沼の区役所本部で対処できるのか。今だと歩いてすぐに対応できるのに何故、区役所移転なのか。環境アセス条例の前に区役所移転を撤回してくれることを強く要望する。</p> <p>【259】 まちづくりは長い年月をかけて醸成してゆくものです。区庁舎や市民館、図書館は、まちづくりの中心機能です。それを行政の一方的な都合で移動することは、今までそこに住んでいた住民に多大な環境変化をもたらすことを考慮すると、簡単なことではありません。対策が必要です。</p> <p>【290】 税金のムダづかい。誰の利益のため？ 移転反対。</p> <p>【260】 他に大した理由なく移転を決めたことは、宮前平の住民の心理に深く不審感を残すことになる。</p> <p>【161-2】 税金のムダづかい。絶対反対</p>	<p>前ページ参照</p>

意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>【283】 市、区の役人は税金を無駄使いしている。今回の事は区民のためではなく東急のためだと思う。</p> <p>【149】 税金のムダはやめて！</p> <p>【170】 税金のムダ使いはやめて！</p> <p>【183】 税金のムダ使いはやめて下さい。</p> <p>【156】 住民のために税金は使うべし。</p> <p>【218】 小杉の現実をよく見て。税金のムダ使いはしないで。</p> <p>【202】 区役所は区を中心に有るべきです。</p> <p>【150】 税金のムダ使い</p> <p>【274】 区役所・図書館・市民館に移転反対。毎日、子供たち、学生、お年寄りが沢山利用している。 マンション乱立中で、宮前の学校も学年が5組まである。共働きの子供たちの待ち合わせ場所でもある。</p> <p>【262】 どうみても、税金のムダづかい</p>	<p>前々ページ参照</p>

意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>【221】 区役所移転、図書館、市民館移転に反対 税金のムダづかい（何のために納税してきたのか）</p> <p>【263】 区役所、図書館、市民館移転に反対。 税金のムダづかい（何のために納税してきたのか？）</p> <p>【163】、【304】 税金のムダづかい</p> <p>【121-2】 移転理由も、はっきりせず、宮前平には、 沢山の子供たちが、毎日、市民館、図書館を 利用している。移転は反対</p> <p>【253-3】 移転に税金のムダづかい。</p> <p>【189】 3 施設移転反対 必要ならサギ沼に第 2 図書館を</p> <p>【174】 税金の無駄使いです。 必要ならサギ沼に第 2 図書館を！</p> <p>【223】 図書館をサギ沼に移転するな！必要ならサ ギ沼第 2 図書館を作れ！</p> <p>【264】 3 施設はそのまま、必要ならサギ沼に第 2 図書館を作れば良い！</p>	<p>175 ページ参照</p>

意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>【197】 区役所、市民館、図書館の移転自体に反対 (現建物はそのまま 60 年使うように)</p> <p>【266】 区役所・図書館・市民館、移転反対 毎日、子供たち、学生が利用しているが、想像できない</p> <p>【186-2】 税金のムダ遣いはやめて下さい。</p> <p>【276】 3 施設の移転に反対</p> <p>【277】 鷺沼へ移転して、市民がいこう場所はどこにあるのか？住民の民意なしに市が勝手に移転を決め市民活動を制限し、何のための区制なのかを聞きたい。アセスに対する意見書というが、区役所移転反対の声をどう受止めるかを聞きたい。行政への不審がつのるばかり。民主主義の区政とは思えない。</p> <p>【176】 国税を使うような移転に反対、だれの利益のための再開発か</p> <p>【267-1】 市税をムダのない使い方をしてほしい。</p> <p>【234】 市税をムダに使ってほしくない。</p> <p>【128-2】 役所の運営は安定的であって欲しい。後世のために税金は大切にしてください。</p>	<p>175 ページ参照</p>

意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>【278-2】 税金の浪費はやめて下さい。後世に負の遺産を残さないで下さい。</p> <p>【268】 福田市長のトップダウンの住民不在の計画は中止して下さい</p> <p>【269】 市長と区長は折角ある文化センターを利用して、区民との大衆討議に応ずるべきだ。少なくとも、市長名、区長名の説明文書を各戸に配布すべきだ!!</p> <p>【306-2】 移転に反対 税金の正しい使い方を。</p>	<p>175 ページ参照</p>
<p>【231】 民間マンションに公共施設を入れるな。</p>	<p>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、川崎市関係部署へご意見をお伝えいたします。</p> <p>なお、本事業では“駅を中心に商業、文化・交流など多様な都市機能の集積を推進する地区”としての位置づけに即し、多用途を複合的に整備する計画としています。</p>
<p>【243】 どう見ても、横浜行きのバスも多く、1キロ先が横浜市納税者としては反対だ（宮前平が中心地、移転反対）</p>	<p>公共機能の移転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、川崎市関係部署へご意見をお伝えいたします。</p> <p>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、お示しされていると認識しております。</p>
<p>【252】 どうみても、横浜住民のための開発で(1キロ先が横浜)納税者としては、反対だ</p> <p>【286】 横浜住民が一番喜ぶ開発で納税者としても反対だ</p>	<p>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>

3 条例方法審査書の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方法審査書」(令和元年 12 月 11 日、川崎市長)の公告を受け、この条例方法審査書の審査結果に対する指定開発行為者の見解は、表 2.3-1 (1)・(2)に示すとおりである。

表 2.3-1 (1) 条例方法審査書の審査結果と指定開発行為者の見解

条例方法審査書の審査結果	指定開発行為者の見解
<p>(1) 全般的事項</p> <p>本指定開発行為は、商業施設、業務等施設、集合住宅及び交通広場を整備するものであり、条例環境影響評価準備書(以下「条例準備書」という。)の作成に際しては、条例方法書に記載した内容に加え、本審査結果の内容を踏まえて、環境影響の調査、予測及び評価を行うこと。</p>	<p>条例準備書の作成に際しては、条例方法書に記載した内容に加え、審査結果の内容を踏まえて、調査、予測及び評価を行いました。</p>
<p>(2) 個別事項</p> <p>ア 大気質</p> <p>交通広場は建物内であり、換気設備等から排出される自動車排出ガスによる周辺環境への影響が懸念されることから、適切に予測評価すること。</p>	<p>条例方法書に記載した方法に沿って、調査、予測及び評価を行うとともに、交通広場の換気設備等から排出される自動車排出ガスによる周辺環境への影響についても予測及び評価を行いました。</p> <p>(「第 5 章 2.1 大気質」(263 ページ) 参照)</p>
<p>イ 緑(緑の量)</p> <p>計画地は人々の往来の多い駅前位置しており、宮前平・鷺沼駅周辺地区緑化推進重点地区として、まちの顔となる緑の景観づくりを推進する必要がある。</p> <p>このことから、日常的に人々の目に触れる場所での緑化を検討した上で予測評価すること。</p>	<p>条例方法書に記載した方法に沿って、調査、予測及び評価を行うとともに、日常的に人々の目に触れる場所での緑化を検討した上で、予測及び評価を行いました。</p> <p>(「第 5 章 5.2 緑の量」(533 ページ) 参照)</p>
<p>ウ 騒音・振動</p> <p>工事が街区ごとに段階的に実施され、工事用車両ルートが順次変化していくことが想定されることから、今後の施工計画によって、工事用車両の走行台数が最大となる地点が生じる場合には、予測地点としている 4 地点以外に調査及び予測地点を追加すること。</p>	<p>条例方法書に記載した方法に沿って、調査、予測及び評価を行うとともに、工事用車両の影響を考慮し、鷺沼 36 号線上の地点(No.5')を追加して、大気質、騒音、振動の項目にて予測及び評価を行いました。</p> <p>(「第 5 章 2.1 大気質」(263 ページ)、「第 5 章 3.1 騒音」(373 ページ)、「第 5 章 3.2 振動」(429 ページ) 参照)</p>
<p>エ 風害</p> <p>当該計画は、人々の往来の多い駅前高層建物 2 棟を建設する計画であることから、2 棟の建物間の谷間風等によって風が強まることによる歩行者等への影響が想定される。</p> <p>そのため、条例準備書において建物の形状や配置等による風環境への配慮を明らかにするとともに、風洞実験による予測地点の選定においてはその理由・適切性も明らかにすること。</p> <p>地域の風の状況に関する現地調査の調査地点の選定においては、周辺の建物等による局所的な影響をできる限り受けけない地点、高さとする。</p>	<p>条例方法書に記載した方法に沿って、調査、予測及び評価を行うとともに、建物の形状や配置等による風環境への配慮及び風洞実験による予測地点の選定について、理由・適切性を記載しました。</p> <p>条例方法書に記載した方法に沿って、調査、予測及び評価を行いました。なお、現地調査は周辺の建物等による局所的な影響をできる限り受けけない地点、高さとして、既存建物のフレルさぎ沼屋上(測定高さ:地上から約 24m(建物高さ約 20m、屋上面から約 4mの高さに機器を設置)にて調査しました。(「第 5 章 7.3 風害」(605 ページ) 参照)</p>

表 2.3-1 (2) 条例方法審査書の審査結果と指定開発行為者の見解

条例方法審査書の審査結果	指定開発行為者の見解
<p>オ 地域交通（交通混雑、交通安全）</p> <p>工事中の交通混雑、交通安全の予測に当たっては、工事が街区ごとに段階的に実施され、工事用車両や歩行者の通路、迂回路等が順次変化していくことが想定されることから、条例準備書において段階ごとの自動車、歩行者動線を明らかにすること。また、段階ごとに調査及び予測地点の適切性を検討し、その結果、新たに影響が生じる地点が想定された場合は、地点を追加すること。</p> <p>工事中や供用時の将来一般交通量は、市道鷺沼線の廃道や交通広場の整備に伴う自動車の流れを踏まえて設定する必要があることから、自動車交通量の調査に当たっては、市道鷺沼線や交通広場を含む鷺沼駅前の自動車の流れを把握できるように調査地点を選定し、調査方法を工夫すること。</p> <p>将来交通量の設定に当たっては、交通広場等の将来の事業計画やバス、タクシーのサービス計画等も踏まえて台数の設定根拠を明らかにし、適切に予測評価すること。</p>	<p>条例方法書に記載した方法に沿って、調査、予測及び評価を行うとともに、条例準備書において段階ごとの自動車動線を明らかにしました。その結果、新たに影響が生じる地点は無いと想定いたします。なお、工事中の歩行者動線は、歩行者通路を確保しながら歩行者への通行に支障がないように配慮いたします。</p> <p>条例方法書に記載した方法に沿って、調査、予測及び評価を行うとともに、調査結果により、市道鷺沼線の廃道や交通広場の拡充・整備に伴う自動車の流れを踏まえて、将来基礎交通量を設定し、工事中及び供用時の交通量を設定しました。</p> <p>将来交通量の設定に当たっては、新たなバス路線及び増便などの事業計画は未定であり、また、タクシーのサービス計画も同様に未定であることから、交通広場における将来交通量については現況を基に、地点 No.3、No.6 交差点の流入交通量及び現状のバス便数から推察し、現況と同台数として、予測及び評価を行いました。</p> <p>なお、交通広場については、現状のバス乗降場が容量オーバーの状況であり、適正な運行を行うため、現状 2,200 m²から約 4,500 m²に拡充・整備し、交通結節機能の強化、拡充を図る計画です。</p> <p>（「第 1 章 4（14）施工計画」（77 ページ）、 「第 5 章 9.1 地域交通」（671 ページ）参照）</p>
<p>(3) 環境配慮項目に関する事項</p> <p>選定した各項目における環境配慮については、その積極的な取組が望まれることから、条例準備書において、具体的な措置の内容を明らかにすること。</p>	<p>条例方法書に記載した各項目について、環境配慮の具体的な措置の内容を明らかにしました。</p> <p>なお、環境配慮項目の分類及び名称等については、「地域環境管理計画」及び「川崎市環境影響評価等技術指針」（川崎市）の令和 3 年 3 月の改定に伴い変更し、「生物多様性」「気候変動の影響への適応」を追加しました。</p>