

自動車交通量調査結果集計表

[方向別]

供用時交通量 (休日)

予測地点

No. 1 土橋交差点

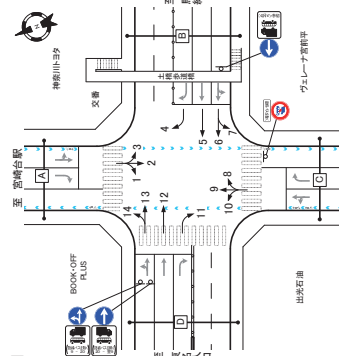
自動車交通量調査結果集計表

[断面別]

供用時交通量 (休日)

予測地点

No. 1 土橋交差点



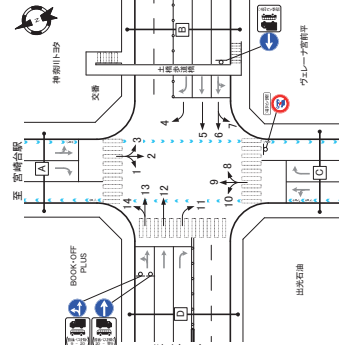
自動車交通量調査結果集計表

[断面別]

供用時交通量 (休日)

予測地点

No. 1 土橋交差点



方向	方向: 13						方向: 14					
	大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]	流入率 [%]	時間 比率 [%]	二輪車 [台]	大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]	流入率 [%]	時間 比率 [%]	二輪車 [台]
7:00-8:00	18	116	134	13.4	3.7	24	7	65	72	9.7	3.0	4
8:00-9:00	15	155	170	8.8	4.7	35	3	77	80	3.8	3.3	2
9:00-10:00	13	148	161	8.1	4.4	31	6	99	105	5.7	4.4	5
10:00-11:00	14	172	186	7.5	5.1	25	3	138	141	2.1	5.9	9
11:00-12:00	13	190	203	6.7	5.3	23	1	139	140	0.7	5.9	5
12:00-13:00	10	153	163	5.2	5.3	24	3	140	143	2.1	6.0	9
13:00-14:00	11	198	209	5.3	5.8	36	1	159	160	0.6	6.7	2
14:00-15:00	16	249	265	6.8	6.2	35	3	184	187	1.6	7.8	3
15:00-16:00	18	242	260	7.7	6.3	33	3	198	201	1.5	8.4	4
16:00-17:00	13	252	265	4.3	7.0	32	3	201	204	1.5	8.9	8
17:00-18:00	13	255	268	4.9	7.4	41	0	193	193	0.0	8.1	5
18:00-19:00	13	171	184	5.1	8.1	24	2	143	145	1.4	8.1	6
19:00-20:00	11	157	168	5.3	4.5	28	1	134	135	0.6	9.6	9
20:00-21:00	13	146	159	6.3	4.3	20	3	102	105	2.8	4.4	7
21:00-22:00	13	124	137	6.4	3.8	10	0	92	92	0.0	3.9	3
22:00-23:00	6	76	82	4.7	3.1	10	1	52	54	1.9	2.9	4
23:00-0:00	6	42	48	7.9	2.1	6	2	24	26	4.0	1.0	0
0:00-1:00	6	42	48	12.5	1.3	5	2	13	15	13.3	0.6	1
1:00-2:00	9	14	23	38.1	0.6	3	0	4	4	0.0	0.2	0
2:00-3:00	3	16	19	15.8	0.5	3	0	7	7	0.0	0.3	0
3:00-4:00	5	21	26	19.2	0.7	2	2	4	6	33.3	0.3	0
4:00-5:00	9	22	31	29.0	0.9	7	5	7	10	30.0	0.4	1
5:00-6:00	17	95	112	16.7	2.8	26	8	16	24	33.3	1.0	1
6:00-7:00	44	247	291	15.1	8.0	38	20	123	143	14.0	6.0	2
昼12時間計	164	2,274	2,438	6.7	67.3	363	35	1,793	1,773	2.0	74.1	64
夜12時間計	145	1,040	1,185	12.2	32.7	149	41	579	620	6.6	25.9	24
24時間合計	309	3,314	3,623	8.5	100.0	512	76	2,372	2,393	3.2	100.0	88

方向	A断面:流入計(1+2+3)						A断面:流出計(4+9+12+13)						A断面:断面計(1+2+3)+(4+9+12+13)					
	大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]	流入率 [%]	時間 比率 [%]	二輪車 [台]	大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]	流出率 [%]	時間 比率 [%]	二輪車 [台]	大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]	流入率 [%]	時間 比率 [%]	二輪車 [台]
7:00-8:00	15	128	143	10.5	3.5	8	13	123	136	9.6	2.6	12	28	251	279	10.0	3.0	20
8:00-9:00	15	199	214	7.0	5.2	8	9	199	208	4.3	3.9	10	24	398	422	5.7	4.5	18
9:00-10:00	15	252	267	5.6	6.5	16	10	233	243	4.1	4.6	16	25	485	510	4.9	5.5	32
10:00-11:00	19	303	322	5.9	7.9	9	9	248	257	3.5	4.9	16	28	619	640	4.8	6.2	25
11:00-12:00	15	318	333	4.5	8.2	14	4	303	307	1.3	5.8	17	19	621	640	3.0	6.8	31
12:00-13:00	11	285	296	4.0	6.8	26	9	374	383	2.3	7.3	24	20	639	659	3.0	7.0	50
13:00-14:00	18	295	313	5.7	7.4	17	11	382	379	2.9	7.1	15	29	647	676	4.3	7.2	32
14:00-15:00	13	295	308	4.2	7.5	21	12	408	420	2.9	8.0	26	25	703	728	3.4	7.9	47
15:00-16:00	24	275	299	8.0	7.3	19	7	464	471	1.5	8.3	25	31	739	770	4.0	8.2	44
16:00-17:00	17	328	345	4.9	8.5	25	8	466	474	1.7	8.0	24	23	794	819	3.1	8.8	48
17:00-18:00	14	296	310	4.5	7.6	19	9	485	474	1.9	8.0	13	23	761	764	2.9	8.4	28
18:00-19:00	10	216	226	4.4	5.3	13	6	353	363	3.3	3.3	22	22	588	591	3.7	6.3	46
19:00-20:00	11	127	138	5.3	4.3	13	6	279	268	2.8	6.4	22	19	526	498	3.2	4.6	35
20:00-21:00	11	123	134	5.2	3.7	13	6	234	228	2.8	4.3	13	14	455	429	5.8	3.9	24
21:00-22:00	6	48	54	10.1	1.7	7	5	168	160	5.0	1.8	16	14	238	273	5.8	2.4	9
22:00-23:00	2	26	28	3.2	1.5	4	4	41	45	9.9	0.9	9	6	70	76	7.9	0.9	3
23:00-0:00	2	18	20	10.0	0.3	1	0	12	12	0.0	0.2	2	1	23	24	4.2	0.2	1
0:00-1:00	1	7	8	12.5	0.2	0	0	13	13	0.0	0.2	2	1	20	21	4.6	0.2	1
1:00-2:00	2	19	21	9.5	0.5	3	2	5	7	28.6	0.1	1	4	24	28	14.3	0.3	4
2:00-3:00	1	10	11	9.1	0.3	1	5	15	20	25.0	0.4	3	6	25	31	19.4	0.3	4
3:00-4:00	7	44	51	13.7	1.2	6	9	34	43	20.9	0.8	5	16	78	94	17.0	1.0	11
4:00-5:00	16	107	123	13.0	3.0	10	37	178	215	17.2	4.1	9	53	285	338	15.7	3.6	19
昼12時間計	186	3,160	3,346	5.6	82.0	183	113	3,983	4,111	2.7	77.9	229	209	17,587	17,457	4.0	79.7	419
夜12時間計	67	669	736	9.1	18.0	56	86	1,078	1,164	7.4	22.1	86	153	1,747	1,900	8.1	20.3	142
24時間合計	253	3,829	4,082	6.2	100.0	245	199	5,076	5,275	3.6	100.0	315	462	19,005	19,357	4.8	100.0	560

方向	B断面:流入計(4+5+6+7)						B断面:流出計(9+8+12+13)						B断面:断面計(4+5+6+7)+(9+8+12+13)					
	大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]	流入率 [%]	時間 比率 [%]	二輪車 [台]	大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]	流出率 [%]	時間 比率 [%]	二輪車 [台]	大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]	流入率 [%]	時間 比率 [%]	二輪車 [台]
7:00-8:00	39	588	627	6.2	4.9	61	49	430	479	10.2	3.5	33	88	1,018	1,106	8.0	4.1	94
8:00-9:00	44	779	823	5.3	6.4	38	42	643	685	6.1	5.0	48	86	1,422	1,508	5.7	5.6	86
9:00-10:00	26	827	853	3.0	6.6	44	38	677	715	5.3	5.2	53	64	1,504	1,568	4.1	5.9	97
10:00-11:00	26	797	823	3.4	5.9	36	39	706	745	5.2	5.4	37	65	1,443	1,508	4.3	5.9	73
11:00-12:00	25	757	782	3.2	6.1	45	44	709	753	4.4	5.5	41	69	1,466	1,535	4.5	5.7	86
12:00-13:00	29	854	883	3.3	6.8	32	35	759	794	4.4	5.7	50	64	1,613	1,677	3.8	6.3	82
13:00-14:00	33	825	858	3.8	6.6	37	34	764	798	4.3	5.8	52	67	1,589	1,656	4.0	6.2	89
14:00-15:00	35	795	830	4.4	6.1	48	38	763	821	4.6	5.9	60	73	1,538	1,611	4.5	6.0	108
15:00-16:00	26	746	772	3.4	6.0	38	39	994	1,033	3.8	7.5	54	65	1,740	1,805	3.6	6.8	92
16:00-17:00	26	852	878	3.0	6.8	43	27	1,015	1,042	2.6	7.5	57	53	1,867	1,920	2.8	7.2	100
17:00-18:00	31	799	830	3.7	6.5	36	33	949	982	3.4	7.1	60	64	1,748	1,821	3.5	6.8	96
18:00-19:00	32	792	824	4.2	5.9	51	21	718	737	2.8	5.3	45	33	1,448	1,501	3.5	5.8	96
19:00-20:00	20	573	593	3.4	4.6	40	29	629	658	4.4	4.8	35	48	1,201	1,251	3.9	4.7	75
20:00-21:00	21	499	520	4.4	3.7	29	27	582	609	4.4	4.4	39	45	1,041	1,089	4.4	4.1	68
21:00-22:00	19	347	366	5.2	2.8	35	34	500	534	6.4	3.9	29	53	847	900	5.9	3.4	60
22:00-23:00	23	222	245	9.4	1.9	11	8	372	411	9.5	3.0	15	62	584	636	9.5	2.5	26
23:00-0:00	26	161	187	13.9	1.4	8	21	207	228	12.2	1.7	12	47	368	415	11.3	1.6	20
0:00-1:00	25	135	160	15.6	1.2	20	21	133	154	13.6	1.1	8	46	268	314	14.6	1.2	28
1:00-2:00	17	94	111	17.5	0.9	15	22	50	72	30.6	0.5	3	39	144	163	21.3	0.7	18
2:00-3:00	27	70	97	27.5	0.8	7	27	47	74	36.5	0.5	3	54	117	171	31.6	0.6	10
3:00-4:00	23	74	97	20.4	0.7	7	27	66	93	23.0	0.7	6	80	130	160	27.8	0.7	15
4:00-5:00	42	77	119	29.4	0.8	6	33	90	123	26.8	0.9	14	85	107	123	28.0	0.9	20
5:00-6:00	42	240	282	14.9	2.2	35	39	279	334	17.7	2.4	33	91	315	3			

自動車交通量調査結果集計表

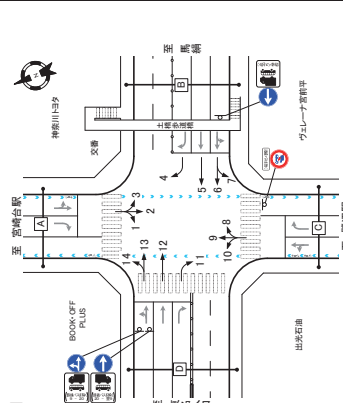
[断面別]

供用時交通量 (休日)

予測地点

No.1 土橋交差点

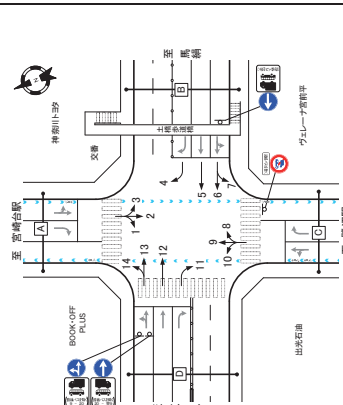
方向案内図



方向	C断面:流入計(8+9+10)					C断面:流出計(2+7+11)					C断面:断面計(8+9+10)+(2+7+11)							
	大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]	時間 比率 [%]	流入率 [%]	大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]	時間 比率 [%]	流出率 [%]	大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]	時間 比率 [%]	流入率 [%]	二輪車 [台]	時間 比率 [%]	
7:00-8:00	9	157	166	5.4	3.6	9	14	23	10.1	2.4	11	23	34	7.6	2.9	20	2.0	
8:00-9:00	12	261	273	4.4	5.9	9	15	247	262	5.7	4.6	12	271	598	5.5	5.0	52	2.1
9:00-10:00	11	268	279	4.0	6.0	13	10	290	300	3.3	5.2	15	21	556	5.7	3.6	56	2.8
10:00-11:00	8	240	250	4.0	5.4	12	10	326	336	3.0	5.9	7	20	586	3.4	5.7	19	1.9
11:00-12:00	8	308	314	2.5	6.8	10	10	364	374	2.7	6.5	14	18	670	6.8	2.6	6.6	2.4
12:00-13:00	14	364	378	3.7	8.2	16	11	365	376	2.9	6.6	18	25	729	7.4	3.3	7.3	3.4
13:00-14:00	12	325	337	3.6	7.3	10	11	366	377	2.9	6.6	25	21	691	7.14	3.2	6.9	3.5
14:00-15:00	18	325	343	5.2	7.4	24	18	370	388	4.8	6.6	19	36	695	7.31	4.9	7.1	4.3
15:00-16:00	11	358	369	3.0	8.0	17	24	469	493	4.9	6.6	20	35	827	8.02	4.1	8.3	3.7
16:00-17:00	14	346	360	3.6	8.3	17	15	359	354	2.7	9.1	29	91	870	9.40	3.1	9.1	4.0
17:00-18:00	14	346	362	3.9	7.8	10	13	309	322	2.9	9.1	16	27	857	8.84	3.1	8.5	4.6
18:00-19:00	17	292	309	6.1	6.0	16	4	273	289	3.6	6.6	10	31	671	6.93	4.2	6.2	2.6
19:00-20:00	5	100	105	0.0	3.8	7	2	249	247	2.8	3.8	10	12	373	3.95	3.2	3.7	1.7
20:00-21:00	6	131	137	0.5	3.1	8	7	243	240	2.6	3.8	6	12	320	3.23	3.5	3.3	1.7
21:00-22:00	5	32	37	0.5	0.9	3	8	131	136	0.8	2.4	5	12	320	1.76	3.5	3.3	1.7
22:00-23:00	5	32	37	0.5	0.9	3	7	127	124	0.8	1.0	11	5	110	1.15	4.2	1.7	1.2
23:00-24:00	9	37	46	1.6	1.0	2	1	56	57	1.0	1.0	1	10	93	1.03	9.7	1.0	3.3
24時間合計	229	4,399	4,628	4.9	100.0	232	232	5,488	5,720	4.1	100.0	242	481	9,887	10,348	4.5	100.0	474

方向	D断面:流入計(11+12+13+14)					D断面:流出計(1+5+6+10)					D断面:断面計(11+12+13+14)+(1+5+6+10)							
	大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]	時間 比率 [%]	流入率 [%]	大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]	時間 比率 [%]	流出率 [%]	大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]	時間 比率 [%]	流入率 [%]	二輪車 [台]	時間 比率 [%]	
7:00-8:00	80	531	611	10.2	3.2	40	47	727	774	6.1	5.1	62	107	1,258	1,365	7.8	4.1	102
8:00-9:00	48	804	852	5.6	4.6	53	53	854	1,007	5.3	6.6	38	101	1,758	1,859	5.4	5.5	91
9:00-10:00	43	865	908	4.7	4.9	58	37	1,010	1,047	3.5	6.9	47	80	1,875	1,955	4.1	5.8	105
10:00-11:00	43	941	984	4.4	5.3	44	40	941	981	4.1	6.4	41	63	1,882	1,965	4.2	5.8	85
11:00-12:00	46	945	991	4.6	5.4	47	36	850	896	3.7	6.5	44	82	1,885	1,977	4.1	5.9	91
12:00-13:00	41	1,029	1,070	3.8	5.8	59	40	1,014	1,054	3.8	6.9	41	61	2,043	2,124	3.8	6.3	100
13:00-14:00	37	1,028	1,065	3.5	5.8	58	44	971	1,015	4.3	6.7	30	81	1,989	2,060	3.9	6.2	88
14:00-15:00	50	1,057	1,107	4.5	6.0	62	48	871	919	5.2	6.0	50	98	1,928	2,026	4.8	6.0	112
15:00-16:00	51	1,384	1,435	3.6	7.8	61	42	836	878	4.8	5.8	36	93	2,220	2,313	4.0	6.9	97
16:00-17:00	34	1,453	1,487	2.3	8.1	66	41	895	934	4.2	6.1	40	74	2,438	2,513	3.0	7.5	113
17:00-18:00	35	1,365	1,400	2.5	7.6	68	39	895	934	4.2	6.1	40	74	2,260	2,334	3.2	6.9	108
18:00-19:00	28	1,042	1,070	2.6	5.8	54	40	808	848	4.7	5.6	46	68	1,850	1,918	3.5	5.7	100
19:00-20:00	30	867	897	3.3	4.9	40	28	625	653	4.3	4.3	46	58	1,482	1,550	3.7	4.6	86
20:00-21:00	30	801	831	3.6	4.5	42	22	516	538	4.1	3.5	26	52	1,317	1,369	3.8	4.1	68
21:00-22:00	32	701	733	4.4	4.0	33	25	417	442	5.7	2.9	32	57	1,118	1,175	4.9	3.5	65
22:00-23:00	43	524	567	7.6	3.1	18	26	247	273	9.5	1.8	18	69	771	840	8.2	2.5	36
23:00-24:00	20	283	303	6.6	1.6	11	28	161	209	13.4	1.4	8	46	464	512	9.4	1.5	19
0:00-1:00	22	180	202	10.9	1.1	9	32	144	176	18.2	1.2	20	54	324	378	14.3	1.1	29
1:00-2:00	24	96	120	30.0	0.4	3	20	111	131	55.3	0.9	15	44	167	211	20.9	0.6	18
2:00-3:00	30	63	93	32.3	0.5	4	28	88	116	24.1	0.8	8	56	151	209	27.8	0.8	12
3:00-4:00	30	104	134	28.8	0.6	6	26	83	109	23.9	0.7	6	56	151	213	26.3	0.6	16
4:00-5:00	38	107	145	21.1	0.8	13	31	89	120	25.6	0.6	4	69	191	260	24.3	0.8	17
5:00-6:00	70	307	377	16.8	2.0	33	47	287	334	14.1	2.2	14	177	594	1,178	16.3	1.1	47
6:00-7:00	107	483	590	14.3	0.9	53	49	496	543	16.4	1.4	23	67	1,313	1,708	13.4	0.8	53
7:00-8:00	518	1,424	1,942	12.0	4.0	870	697	10,829	11,326	11.1	7.3	529	673	24,468	24,738	11.2	1.02	1,092
24時間合計	1,082	17,885	18,417	5.7	100.0	643	928	14,308	15,228	6.1	100.0	750	1,820	31,362	32,645	5.9	100.0	1,693

方向案内図



自動車交通量調査結果集計表

[断面別]

供用時交通量 (休日)

予測地点

No.1 土橋交差点

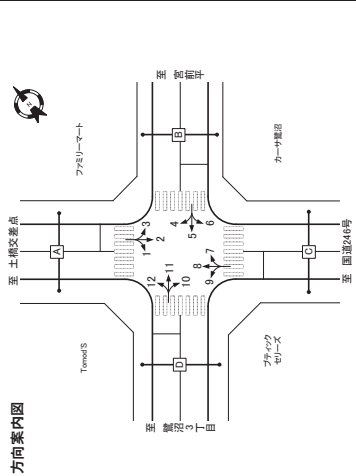
方向	交差点総流入計				
	大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]	時間 比率 [%]	流入率 [%]
7:00-8:00	123	1,404	1,527	8.1	3.8
8:00-9:00	119	2,043	2,162	5.5	5.4
9:00-10:00	95	2,210	2,305	4.1	5.8
10:00-11:00	98	2,221	2,319	4.2	5.8
11:00-12:00	94	2,326	2,420	3.9	6.0
12:00-13:00	95	2,512	2,607	3.6	6.5
13:00-14:00	100	2,483	2,583	3.9	6.4
14:00-15:00	116	2,432	2,548	4.6	6.4
15:00-16:00	112	2,783	2,895	3.9	7.2
16:00-17:00	81	3,005	3,086	2.9	7.7
17:00-18:00	84	2,818	2,912	3.2	7.3
18:00-19:00	72	2,282	2,354	3.7	5.8
19:00-20:00	63	1,949	2,012	3.1	4.6
20:00-21:00	63	1,973	2,036	2.9	5.0
21:00-22:00	78	1,975	2,053	3.6	5.4
22:00-23:00	53	508	561	3.1	2.2
23:00-24:00	58	370	428	13.6	1.4
24時間合計	1,055	9,306	10,361	10.2	25.9

方向	交差点総流入計				
	大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]	時間 比率 [%]	流入率 [%]
7:00-8:00	123	1,404	1,527	8.1	3.8
8:00-9:00	119	2,043	2,162	5.5	5.4
9:00-10:00	95	2,210	2,305	4.1	5.8
10:00-11:00	98	2,221	2,319	4.2	5.8
11:00-12:00	94	2,326	2,420	3.9	6.0
12:00-13:00	95	2,512	2,607	3.6	6.5
13:00-14:00	100	2,483	2,583	3.9	6.4
14:00-15:00	116	2,432	2,548	4.6	6.4
15:00-16:00	112	2,783	2,895	3.9	7.2
16:00-17:00	81	3,005	3,086	2.9	7.7
17:00-18:00	84	2,818	2,912	3.2	7.3
18:00-19:00	72	2,282	2,354	3.7	5.8
19:00-20:00	63	1,949	2,012	3.1	4.6
20:00-21:00	63	1,973	2,036	2.9	5.0
21:00-22:00	78	1,975	2,053	3.6	5.4
22:00-23:00	53	508	561	3.1	2.2
23:00-24:00	58	370	428	13.6	1.4
24時間合計	1,055	9,306	10,361	10.2	25.9

自動車交通量調査結果集計表

[方向別]

方向案内図



供用時交通量 (休日)

予測地点

No.2 カッター橋入口交差点

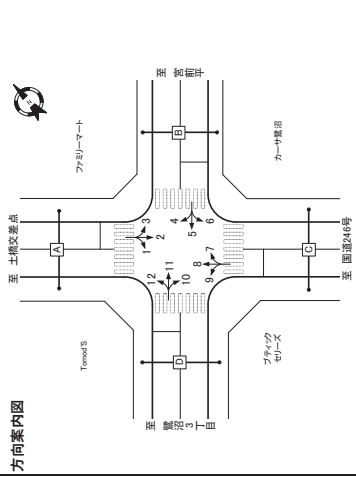
方向 : 1										方向 : 2										方向 : 3									
方向	大型車		小型車		合計	大型車		小型車		合計	大型車		小型車		合計	大型車		小型車		合計	大型車		小型車		合計				
種別	台	比率	台	比率	台	台	比率	台	比率	台	台	比率	台	比率	台	台	比率	台	比率	台	台	比率	台	比率	台				
7000-8000	0	0.00	0	0.00	0	1	0.00	0	0.00	1	9	0.00	0	0.00	9	1	0.00	0	0.00	1	9	0.00	0	0.00	9				
8000-9000	0	0.00	0	0.00	0	3	0.00	0	0.00	3	10	0.00	0	0.00	10	12	0.00	0	0.00	12	13	0.00	0	0.00	13				
9000-10000	0	0.00	0	0.00	0	7	0.00	0	0.00	7	10	0.00	0	0.00	10	10	0.00	0	0.00	10	11	0.00	0	0.00	11				
10000-11000	0	0.00	0	0.00	0	8	0.00	0	0.00	8	14	0.00	0	0.00	14	15	0.00	0	0.00	15	13	0.00	0	0.00	13				
11000-12000	0	0.00	0	0.00	0	6	0.00	0	0.00	6	16	0.00	0	0.00	16	17	0.00	0	0.00	17	18	0.00	0	0.00	18				
12000-13000	0	0.00	0	0.00	0	4	0.00	0	0.00	4	19	0.00	0	0.00	19	20	0.00	0	0.00	20	21	0.00	0	0.00	21				
13000-14000	0	0.00	0	0.00	0	3	0.00	0	0.00	3	5	0.00	0	0.00	5	6	0.00	0	0.00	6	7	0.00	0	0.00	7				
14000-15000	0	0.00	0	0.00	0	3	0.00	0	0.00	3	8	0.00	0	0.00	8	9	0.00	0	0.00	9	10	0.00	0	0.00	10				
15000-16000	0	0.00	0	0.00	0	2	0.00	0	0.00	2	10	0.00	0	0.00	10	11	0.00	0	0.00	11	12	0.00	0	0.00	12				
16000-17000	0	0.00	0	0.00	0	2	0.00	0	0.00	2	14	0.00	0	0.00	14	15	0.00	0	0.00	15	16	0.00	0	0.00	16				
17000-18000	0	0.00	0	0.00	0	4	0.00	0	0.00	4	9	0.00	0	0.00	9	10	0.00	0	0.00	10	11	0.00	0	0.00	11				
18000-19000	0	0.00	0	0.00	0	3	0.00	0	0.00	3	14	0.00	0	0.00	14	15	0.00	0	0.00	15	16	0.00	0	0.00	16				
19000-20000	0	0.00	0	0.00	0	2	0.00	0	0.00	2	10	0.00	0	0.00	10	11	0.00	0	0.00	11	12	0.00	0	0.00	12				
20000-21000	0	0.00	0	0.00	0	4	0.00	0	0.00	4	14	0.00	0	0.00	14	15	0.00	0	0.00	15	16	0.00	0	0.00	16				
21000-22000	0	0.00	0	0.00	0	4	0.00	0	0.00	4	10	0.00	0	0.00	10	11	0.00	0	0.00	11	12	0.00	0	0.00	12				
22000-23000	0	0.00	0	0.00	0	4	0.00	0	0.00	4	10	0.00	0	0.00	10	11	0.00	0	0.00	11	12	0.00	0	0.00	12				
23000-24000	0	0.00	0	0.00	0	2	0.00	0	0.00	2	3	0.00	0	0.00	3	3	0.00	0	0.00	3	4	0.00	0	0.00	4				
24時間合計	38	1.00	1219	3.2	100.0	2	0.00	13	0.00	15	16	0.00	15	0.00	30	32	0.00	34	0.00	66	70	0.00	63	0.00	133				
24時間合計	38	1.00	1219	3.2	100.0	2	0.00	13	0.00	15	16	0.00	15	0.00	30	32	0.00	34	0.00	66	70	0.00	63	0.00	133				

方向 : 4										方向 : 5										方向 : 6									
方向	大型車		小型車		合計	大型車		小型車		合計	大型車		小型車		合計	大型車		小型車		合計	大型車		小型車		合計				
種別	台	比率	台	比率	台	台	比率	台	比率	台	台	比率	台	比率	台	台	比率	台	比率	台	台	比率	台	比率	台				
7000-8000	0	0.00	2	0.00	2	3	0.00	0	0.00	3	42	0.00	0	0.00	42	45	0.00	0	0.00	45	3	0.00	0	0.00	3				
8000-9000	0	0.00	12	0.00	12	10	0.00	0	0.00	10	80	0.00	0	0.00	80	81	0.00	0	0.00	81	22	0.00	0	0.00	22				
9000-10000	0	0.00	8	0.00	8	3	0.00	0	0.00	3	91	0.00	0	0.00	94	94	0.00	0	0.00	94	32	0.00	0	0.00	32				
10000-11000	0	0.00	8	0.00	8	11	0.00	0	0.00	11	112	0.00	0	0.00	115	115	0.00	0	0.00	115	42	0.00	0	0.00	42				
11000-12000	0	0.00	9	0.00	9	3	0.00	0	0.00	3	110	0.00	0	0.00	112	112	0.00	0	0.00	112	34	0.00	0	0.00	34				
12000-13000	0	0.00	8	0.00	8	2	0.00	0	0.00	2	101	0.00	0	0.00	103	103	0.00	0	0.00	103	47	0.00	0	0.00	47				
13000-14000	0	0.00	5	0.00	5	2	0.00	0	0.00	2	96	0.00	0	0.00	98	100	0.00	0	0.00	100	37	0.00	0	0.00	37				
14000-15000	0	0.00	8	0.00	8	1	0.00	0	0.00	1	91	0.00	0	0.00	92	92	0.00	0	0.00	92	41	0.00	0	0.00	41				
15000-16000	0	0.00	11	0.00	11	1	0.00	0	0.00	1	92	0.00	0	0.00	93	93	0.00	0	0.00	93	42	0.00	0	0.00	42				
16000-17000	0	0.00	6	0.00	6	3	0.00	0	0.00	3	112	0.00	0	0.00	115	115	0.00	0	0.00	115	43	0.00	0	0.00	43				
17000-18000	0	0.00	9	0.00	9	2	0.00	0	0.00	2	104	0.00	0	0.00	107	107	0.00	0	0.00	107	40	0.00	0	0.00	40				
18000-19000	0	0.00	1	0.00	1	7	0.00	0	0.00	7	59	0.00	0	0.00	60	60	0.00	0	0.00	60	26	0.00	0	0.00	26				
19000-20000	0	0.00	5	0.00	5	0	0.00	0	0.00	0	38	0.00	0	0.00	38	38	0.00	0	0.00	38	15	0.00	0	0.00	15				
20000-21000	0	0.00	2	0.00	2	0	0.00	0	0.00	0	44	0.00	0	0.00	44	44	0.00	0	0.00	44	9	0.00	0	0.00	9				
21000-22000	0	0.00	3	0.00	3	3	0.00	0	0.00	3	33	0.00	0	0.00	33	33	0.00	0	0.00	33	12	0.00	0	0.00	12				
22000-23000	0	0.00	1	0.00	1	2	0.00	0	0.00	2	21	0.00	0	0.00	21	21	0.00	0	0.00	21	8	0.00	0	0.00	8				
23000-24000	0	0.00	0	0.00	0	0	0.00	0	0.00	0	7	0.00	0	0.00	7	7	0.00	0	0.00	7	4	0.00	0	0.00	4				
24時間合計	1	0.00	113	0.00	114	3	0.00	0	0.00	3	5	0.00	0	0.00	5	5	0.00	0	0.00	5	20	0.00	0	0.00	20				
24時間合計	1	0.00	113	0.00	114	3	0.00	0	0.00	3	5	0.00	0	0.00	5	5	0.00	0	0.00	5	20	0.00	0	0.00	20				

自動車交通量調査結果集計表

[方向別]

方向案内図



供用時交通量 (休日)

予測地点

No.2 カッター橋入口交差点

方向 : 7										方向 : 8										方向 : 9									
方向	大型車		小型車		合計	大型車		小型車		合計	大型車		小型車		合計	大型車		小型車		合計	大型車		小型車		合計				
種別	台	比率	台	比率	台	台	比率	台	比率	台	台	比率	台	比率	台	台	比率	台	比率	台	台	比率	台	比率	台				
7000-8000	0	0.00	11	0.00	11	7	0.00	0	0.00	7	94	0.00	0	0.00	94	101	0.00	0	0.00	101	69	0.00	0	0.00	69				
8000-9000	0	0.00	28	0.00	28	0	0.00	0	0.00	0	132	0.00	0	0.00	132	139	0.00	0	0.00	139	50	0.00	0	0.00	50				
9000-10000	0	0.00	30	0.00	30	0	0.00	0	0.00	0	5	0.00	0	0.00	5	168	0.00	0	0.00	168	29	0.00	0	0.00	29				
10000-11000	1	0.00	39	0.00	40	1	0.00	0	0.00	1	7	0.00	0	0.00	7	164	0.00	0	0.00	164	41	0.00	0	0.00	41				
11000-12000	0	0.00	38	0.00	38	39	0.00	0	0.00	39	12	0.00	0	0.00	12	188	0.00	0	0.00	188	51	0.00	0	0.00	51				
12000-13000	0	0.00	31	0.00	31	0	0.00	0	0.00	0	9	0.00	0	0.00	9	188	0.00	0	0.00	188	46	0.00	0	0.00	46				
13000-14000	0	0.00	39	0.00	39	0	0.00	0	0.00	0	9	0.00	0	0.00	9	179	0.00	0	0.00	179	50	0.00	0	0.00	50				
14000-15000	0	0.00	32	0.00	32	0	0.00	0	0.00	0	13	0.00	0	0.00	13	217	0.00	0	0.00	217	57	0.00	0	0.00	57				
15000-16000	0	0.00	29	0.00	29	0	0.00	0	0.00	0	12	0.00	0	0.00	12	190	0.00	0	0.00	190	59	0.00	0	0.00	59				
16000-17000	0	0.00	23	0.00	23	0	0.00	0	0.00	0	12	0.00	0	0.00	12	218	0.00	0	0.00	218	62	0.00	0	0.00	62				
17000-18000	0	0.00	44	0.00	44	2	0.00	0	0.00	2	18	0.00	0	0.00	18	228	0.00	0	0.00	228	69	0.00	0	0.00	69				
18000-19000	0	0.00	24	0.00	24	0	0.00	0	0.00	0	13	0.00	0	0.00	13	183													

自動車交通量調査結果集計表

【断面別】

供用時交通量 (休日)

予測地点

No.2 カッター橋入口交差点

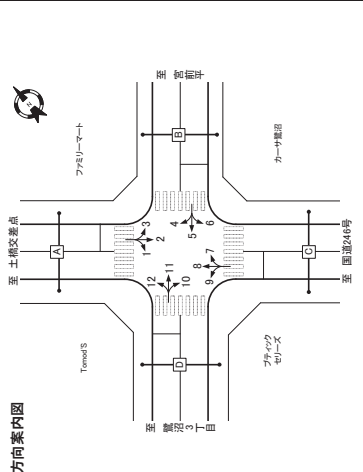
自動車交通量調査結果集計表

【断面別】

供用時交通量 (休日)

予測地点

No.2 カッター橋入口交差点



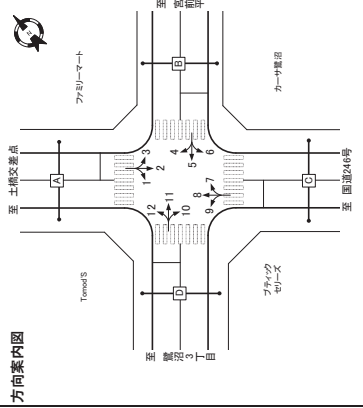
自動車交通量調査結果集計表

【断面別】

供用時交通量 (休日)

予測地点

No.2 カッター橋入口交差点



方向	A断面:流入計(1+2+3)						A断面:流出計(4+5+6)+(4+8+12)						A断面:断面計(1+2+3)+(4+8+12)					
	大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]	二輪車 [台]	時間 比率 [%]	流入率 [%]	大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]	二輪車 [台]	時間 比率 [%]	流出率 [%]	大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]	二輪車 [台]	時間 比率 [%]	流入率 [%]
7:00-8:00	10	105	115	87	2.8	5	8	117	128	6.4	3.4	5	18	222	240	7.5	3.1	10
8:00-9:00	14	194	208	67	5.1	15	8	185	193	4.1	5.2	6	22	379	401	5.5	5.2	21
9:00-10:00	9	220	229	39	5.6	16	5	205	210	2.4	5.7	12	14	425	439	3.2	5.6	28
10:00-11:00	8	291	299	27	7.3	16	15	249	264	5.7	7.1	17	23	540	563	4.1	7.2	33
12:00-13:00	11	241	252	42	6.5	18	11	236	247	4.5	6.7	15	22	490	512	4.3	6.6	33
13:00-14:00	13	303	316	41	7.7	16	13	265	279	4.7	7.5	19	26	593	595	4.4	7.6	35
15:00-16:00	16	332	348	33	8.2	15	13	242	255	5.1	6.9	18	29	544	573	5.1	7.4	28
17:00-18:00	11	328	339	33	8.4	9	11	284	293	3.7	8.0	17	24	600	624	3.8	8.0	29
18:00-19:00	13	233	246	32	6.1	3	15	171	191	2.9	6.9	11	28	476	504	6.3	6.3	14
19:00-20:00	9	174	183	43	5.3	13	5	137	161	3.8	5.9	9	12	371	395	4.1	5.7	12
20:00-21:00	4	145	149	46	3.3	5	4	133	148	3.8	3.0	7	6	279	285	3.0	3.4	7
21:00-23:00	3	92	95	31	2.3	2	6	71	76	3.0	2.6	2	4	150	158	5.0	2.4	12
24時間合計	2	467	474	116	3	0	46	448	460	3.3	1.3	4	91	1,113	1,119	1.8	1.8	12
19:00-24:00	2	66	68	51	5.9	1.2	4	44	46	2.0	1.3	4	4	91	95	4.2	1.2	5
19:00-2:00	2	16	18	11	0.4	0	1	20	21	4.8	0.6	2	3	36	39	7.7	0.5	2
2:00-3:00	2	22	24	10	0.5	0	0	18	19	0.0	0.5	0	0	40	40	0.0	0.5	1
3:00-4:00	2	9	11	18.2	0.4	0	0	15	15	0.0	0.4	1	2	24	26	7.7	0.3	2
4:00-5:00	4	13	17	23.5	0.4	0	3	15	16	18.8	0.4	1	7	26	33	2.1	0.4	4
5:00-6:00	3	31	34	6.8	0.8	5	4	40	44	6.9	1.2	3	7	71	78	8.9	3.5	10
6:00-7:00	13	99	112	11.6	2.7	5	11	148	159	6.9	4.3	5	24	247	271	8.9	3.5	10
昼12時間計	136	3,034	3,170	43	77.6	146	128	2,716	2,844	4.5	78.9	159	264	5,750	6,014	4.4	77.3	305
夜12時間計	82	865	917	57	22.4	43	46	807	853	5.4	23.1	48	36	1,612	1,710	5.5	22.7	91
24時間合計	188	3,899	4,037	4.6	100.0	189	174	3,523	3,697	4.7	100.0	207	382	7,422	7,784	4.7	100.0	396

方向	B断面:流入計(4+5+6)						B断面:流出計(3+7+11)						B断面:断面計(4+5+6)+(3+7+11)					
	大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]	二輪車 [台]	時間 比率 [%]	流入率 [%]	大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]	二輪車 [台]	時間 比率 [%]	流出率 [%]	大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]	二輪車 [台]	時間 比率 [%]	流入率 [%]
7:00-8:00	3	53	56	5.4	2.8	4	1	30	31	3.2	3.1	3	4	83	87	4.6	2.4	7
8:00-9:00	2	114	116	1.7	5.9	8	4	79	83	4.8	5.1	3	6	193	199	3.0	5.5	11
9:00-10:00	5	131	136	3.7	6.9	3	1	100	101	1.0	6.2	3	6	231	237	2.5	6.6	6
10:00-11:00	7	158	165	4.2	8.4	1	107	108	0.9	6.7	4	8	285	273	2.9	7.6	5	
11:00-12:00	4	176	180	2.9	9.1	10	112	113	0.9	7.0	5	5	288	293	1.7	8.2	15	
12:00-13:00	3	155	158	1.9	8.0	6	2	119	121	1.7	7.5	10	274	279	1.8	7.8	16	
13:00-14:00	2	144	146	1.4	7.3	13	122	123	0.8	7.6	5	3	286	289	1.1	7.5	18	
14:00-15:00	1	143	144	0.7	7.4	1	103	104	1.0	8.4	7	2	246	248	0.8	6.9	13	
15:00-16:00	2	143	145	1.4	7.4	10	111	112	0.9	6.9	7	3	254	257	1.2	7.2	17	
16:00-17:00	5	163	168	3.0	8.5	11	0	139	139	0.0	8.6	4	5	302	307	1.6	8.5	15
17:00-18:00	6	150	156	3.8	7.9	5	2	140	142	1.4	8.8	7	8	290	298	1.7	8.3	12
18:00-19:00	4	101	105	3.8	5.3	9	0	111	111	0.0	6.8	3	4	212	218	1.9	6.0	12
19:00-20:00	0	58	58	0.0	2.9	7	2	85	87	2.3	5.4	7	2	143	145	1.4	4.0	14
20:00-21:00	0	55	55	0.0	2.8	4	1	47	48	2.1	3.0	4	1	102	103	1.0	2.9	8
21:00-22:00	0	48	48	0.0	2.4	4	0	52	52	0.0	3.2	8	0	100	100	0.0	2.8	12
22:00-23:00	2	29	31	6.5	1.6	1	0	26	26	0.0	1.6	2	2	55	57	3.5	1.6	3
23:00-0:00	1	11	12	8.3	0.6	0	1	12	13	7.7	0.8	2	2	29	29	8.0	0.7	2
0:00-1:00	0	13	13	0.0	0.7	2	0	15	15	0.0	0.9	1	0	28	28	0.0	0.8	3
1:00-2:00	2	7	9	22.2	0.5	0	2	4	6	33.3	0.4	0	4	11	15	26.7	0.4	0
2:00-3:00	3	3	6	0.0	0.2	0	3	3	3	60.0	0.3	0	3	5	8	37.5	0.2	0
3:00-4:00	1	2	3	33.3	0.2	0	2	4	6	50.0	0.2	1	3	4	7	42.9	0.2	1
4:00-5:00	1	5	6	16.7	0.3	0	1	8	12	12.5	0.4	1	2	12	14	14.3	0.4	1
5:00-6:00	4	34	38	50.0	1.0	2	3	16	21	14.3	1.1	4	3	31	41	38.8	1.1	3
6:00-7:00	4	94	98	93.8	1.3	5	4	70	74	70.0	1.4	5	6	139	143	93.8	1.3	5
昼12時間計	44	1,632	1,676	13.7	1.3	15	173	188	1.7	13.0	81	20	280	285	2.6	14.7	82	
夜12時間計	12	94	106	85.0	3.3	4	5	64	69	48.0	2.6	4	31	40	49	45.2	3.3	4
24時間合計	56	1,915	1,971	2.3	100.0	19	31	1,560	1,621	1.9	100.0	92	67	3,592	3,592	2.4	100.0	200

方向	C断面:流入計(7+8+9)						C断面:流出計(2+6+10)						C断面:断面計(7+8+9)+(2+6+10)					
	大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]	二輪車 [台]	時間 比率 [%]	流入率 [%]	大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]	二輪車 [台]	時間 比率 [%]	流出率 [%]	大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]	二輪車 [台]	時間 比率 [%]	流入率 [%]
7:00-8:00	7	112	119	5.9	3.2	7	9	77	88	10.5	2.5	6	16	189	205	7.8	2.8	13
8:00-9:00	8	186	194	4.1	5.1	6	11	153	164	6.7	4.7	16	19	339	358	5.3	4.9	22
9:00-10:00	6	214	220	2.7	5.8	12	11	185	196	5.6	5.6	15	17	399	416	4.1	5.1	27
10:00-11:00	9	227	236	3.6	6.3	16	10	223	233	4.3	6.7	6	19	430	469	4.1	6.5	22
11:00-12:00	12	249	261	4.5	6.9	13	9	274	283	3.2	8.1	15	21	523	544	3.9	7.5	28
12:00-13:00	9	248	257	3.5	6.8	16	10	235	245	4.1	7.0	16	19	443	502	3.8	6.9	34
13:00-14:00	13	269	282	4.5	7.5	21	8	273	281	3.6	6.3	21	17	460	457	3.7	6.3	38
14:00-15:00	12	249	261	4.5	6.9	19	15	245	260	5.8	7.4	11	27	494	521	5.2	7.2	30
15:00-16:00	12	282	294	4.1	7.8	16	11	282	293	3.8	9.4	17	23	504	506	4.1	8.1	32
16:00-17:00	14	282	294	4.1	7.8	16	11	261	272	4.0	9.8	12	23	543	566	4.1	7.8	28
17:00-18:00	14	228	242	3.5	6.4	8	6	211	222	5.0	6.4	3	23	438	464	5.4	6.4	16
18:00-19:00	15	233	248	6.3	4.6	6	8	171	174	4.2	4.1	10	17	320	318	2.4	4.4	16
19:00-20:00	3	153	156	3.9	3.4	3	4	114	125	3.2	3.9	3	8	232	246	3.4	3.4	12
20:00-21:00	4	68	72	3.3	3.2	12	4	60	63	3.2	3.9	3	18	136	146	3.3	3.4	21
21:00-22:00	1	56	57	1.8	2.7	2	2	47	50	6.0	1.4	0	4	87	100	4.0	1.2	4
22:00-23:00	1	44	45	2.2	1.3	2	3	40	42	4.9	1.2	0	3	84	87	3.4	1.4	2
24時間合計	2	22	24	8.3	0.6	2	1	15	16	6.3	0.5	0	3	37	40	7.6	0.6	2
19:00-24:00	2	17	19	10.5	0.4	0	0	16	16	0.0	0.5	1	2	33	35	5.7	0.5	1
2:00-3:00	4	15	19	0.0	0.4	2	1	11	12	8.3	0.3	0	1	26	27	3.7	0.4	2
3:00-4:00	0	15	15	0.0	0.4	2	1	11	12	8.3	0.3	0	1	26	27	3.7	0.4	2
4:00-5:00	7	41	48	14.6	1.3	4	4	33	37	10.6	1.1	8	11	74	85	12.9	1.2	

自動車交通量調査結果集計表

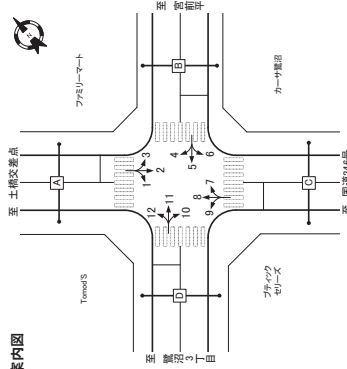
[断面別]

供用時交通量 (休日)

予測地点

No.2 カッパーク鷺沼入口交差点

方向案内



方向 種別	交差点総流入計			
	大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]	時間 比率 [%]
7:00-8:00	22	310	332	6.6
8:00-9:00	29	589	618	4.7
9:00-10:00	22	667	689	3.2
10:00-11:00	24	730	754	3.2
11:00-12:00	29	855	884	3.3
12:00-13:00	28	600	628	3.4
13:00-14:00	23	738	761	3.0
14:00-15:00	28	825	853	3.3
15:00-16:00	32	698	730	3.8
16:00-17:00	29	935	964	3.0
17:00-18:00	31	928	959	3.2
18:00-19:00	32	1111	1143	4.3
19:00-20:00	21	488	509	3.1
20:00-21:00	13	395	408	3.3
21:00-22:00	18	395	413	3.2
22:00-23:00	13	295	308	2.7
23:00-24:00	4	120	124	2.9
24時間合計	481	11,221	11,702	3.9

自動車交通量調査結果集計表

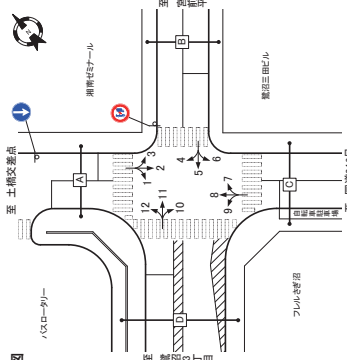
[方向別]

供用時交通量 (休日)

予測地点

No.3 鷺沼駅前交差点

方向案内



方向 種別	方向: 1				方向: 2				方向: 3			
	大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]	時間 比率 [%]	大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]	時間 比率 [%]	大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]	時間 比率 [%]
7:00-8:00	3	2	5	60.0	0	5	5	8.0	0	6	6	0.0
8:00-9:00	6	3	9	66.7	0	7	7	12.7	0	14	14	0.0
9:00-10:00	3	11	14	21.4	0	8	8	15.7	0	14	14	0.0
10:00-11:00	5	9	14	35.7	0	9	9	16.8	0	16	16	0.0
11:00-12:00	7	14	21	50.0	0	1	1	2.7	0	18	18	0.0
12:00-13:00	5	3	8	62.5	0	3	3	2.2	0	16	16	0.0
13:00-14:00	6	4	10	60.0	0	0	0	0.0	0	19	19	0.0
14:00-15:00	6	6	12	57.1	0	4	4	2.0	0	20	20	0.0
15:00-16:00	7	3	10	59.3	0	6	6	2.9	0	26	26	0.0
16:00-17:00	7	3	10	57.1	0	2	2	2.4	0	14	14	0.0
17:00-18:00	6	2	8	42.3	0	1	1	2.0	0	11	11	0.0
18:00-19:00	2	2	4	50.0	0	0	0	0.0	0	12	12	0.0
19:00-20:00	2	12	14	39.0	0	0	0	0.0	0	8	8	0.0
20:00-21:00	3	16	19	33.3	0	2	2	2.8	0	8	8	0.0
21:00-22:00	4	9	13	41.1	0	6	6	5.4	0	3	3	0.0
22:00-23:00	1	19	20	10.0	0	2	2	2.8	0	1	1	0.0
23:00-24:00	0	12	12	0.0	0	2	2	7.9	0	2	2	0.0
24時間合計	71	67	138	51.4	0	51	51	2.4	0	2,463	2,463	0.0

方向 種別	方向: 4				方向: 5				方向: 6			
	大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]	時間 比率 [%]	大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]	時間 比率 [%]	大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]	時間 比率 [%]
7:00-8:00	0	2	2	0.0	0	0	0	0.0	0	23	23	0.0
8:00-9:00	0	10	10	0.0	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0
9:00-10:00	0	7	7	0.0	0	0	0	0.0	0	1	1	0.0
10:00-11:00	0	5	5	0.0	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0
11:00-12:00	0	8	8	0.0	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0
12:00-13:00	0	17	17	0.0	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0
13:00-14:00	0	10	10	0.0	0	0	0	0.0	0	1	1	0.0
14:00-15:00	0	7	7	0.0	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0
15:00-16:00	0	11	11	0.0	0	0	0	0.0	0	1	1	0.0
16:00-17:00	0	8	8	0.0	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0
17:00-18:00	1	17	18	5.6	0	0	0	0.0	0	1	1	0.0
18:00-19:00	1	12	13	7.7	0	0	0	0.0	0	1	1	0.0
19:00-20:00	0	8	8	0.0	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0
20:00-21:00	0	7	7	0.0	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0
21:00-22:00	0	2	2	0.0	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0
22:00-23:00	0	3	3	0.0	0	0	0	0.0	0	1	1	0.0
23:00-24:00	0	5	5	0.0	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0
24時間合計	2	159	161	1.2	0	0	0	0.0	0	5	5	0.0

自動車交通量調査結果集計表

[方向別]

供用時交通量 (休日)

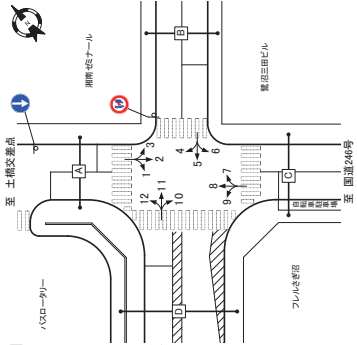
予測地点
No.3 鷺沼駅前交差点

自動車交通量調査結果集計表

[断面別]

供用時交通量 (休日)

予測地点
No.3 鷺沼駅前交差点



方向	方向：7						方向：8						方向：9					
	大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]	二輪車 比率 [%]	時間 流入率 [%]	二輪車 比率 [%]	大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]	二輪車 比率 [%]	時間 流入率 [%]	二輪車 比率 [%]	大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]	二輪車 比率 [%]	時間 流入率 [%]	二輪車 比率 [%]
7:00-8:00	0	12	12	0.0	2.8	3.7	7	14	41	55	25.5	4.9	0	0	0	0	0	0
8:00-9:00	0	22	22	0.0	5.2	3.1	5.1	14	17	57	7.4	23.0	66	0	0	0	0	0
9:00-10:00	0	27	27	0.0	6.3	5.7	19	18	47	65	27.7	58	0	0	0	0	0	0
10:00-11:00	1	27	28	3.6	6.6	4.2	24	24	37	55	32.7	49	0	0	0	0	0	0
11:00-12:00	0	35	35	0.0	8.2	6.8	18	25	32	57	43.9	51	0	0	0	0	0	0
12:00-13:00	1	34	35	2.9	8.2	6.1	21	12	19	31	49	36.7	44	0	0	0	0	0
13:00-14:00	0	27	27	0.0	6.3	7.2	19	20	49	48.7	35	0	0	0	0	0	0	0
14:00-15:00	1	33	34	2.9	8.0	6.7	21	28	47	40.4	44	0	0	0	0	0	0	0
15:00-16:00	0	38	38	0.0	8.9	7.4	23	21	44	49	44.4	44	0	0	0	0	0	0
16:00-17:00	0	32	32	0.0	7.5	6.7	16	13	29	46	47.8	41	0	0	0	0	0	0
17:00-18:00	0	32	32	0.0	7.5	7.9	13	22	35	50	50.0	45	0	0	0	0	0	0
18:00-19:00	0	23	23	0.0	5.8	8.6	17	6	23	30	32.0	33	0	0	0	0	0	0
19:00-20:00	0	12	12	0.0	3.0	4.1	10	21	19	18	32	46	0	0	0	0	0	0
20:00-21:00	0	5	5	0.0	1.4	2.6	4	13	18	38	31	51	0	0	0	0	0	0
21:00-22:00	0	2	2	0.0	0.5	1.1	2	5	5	5	5.8	0.0	52	0	0	0	0	0
22:00-23:00	0	5	5	0.0	1.2	2.2	2	4	6	4	4.0	0.0	3.6	0	0	0	0	0
23:00-24:00	0	2	2	0.0	0.5	0.6	1	2	3	2	2.0	0.0	2.0	0	0	0	0	0
24時間合計	5	422	427	1.2	100.0	3.822	2.6	100.0	230	348	71.3	11.21	31.0	100.0	0	0	0	
昼12時間計	3	353	356	0.8	83.4	3.013	1.8	78.8	186	233	40.3	63.6	36.6	56.7	0	0	0	0
夜12時間計	2	69	71	2.8	16.6	18.3	5.5	21.2	44	115	37.0	48.5	23.7	43.3	0	0	0	0
24時間合計	5	422	427	1.2	100.0	3.822	2.6	100.0	230	348	71.3	11.21	31.0	100.0	0	0	0	0

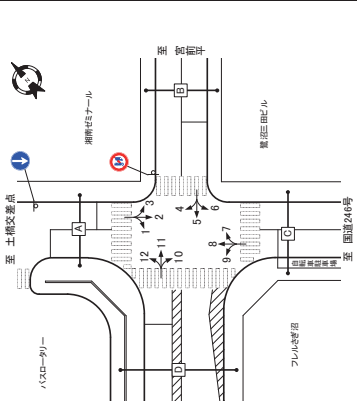
方向	方向：10						方向：11						方向：12					
	大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]	二輪車 比率 [%]	時間 流入率 [%]	二輪車 比率 [%]	大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]	二輪車 比率 [%]	時間 流入率 [%]	二輪車 比率 [%]	大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]	二輪車 比率 [%]	時間 流入率 [%]	二輪車 比率 [%]
7:00-8:00	14	41	55	25.5	4.9	3.7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8:00-9:00	17	57	74	23.0	6.6	3.1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9:00-10:00	18	47	65	27.7	5.8	5.7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:00-11:00	18	37	55	32.7	4.9	4.2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:00-12:00	25	32	57	43.9	5.1	6.8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:00-13:00	18	31	49	36.7	4.4	7.2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:00-14:00	19	28	47	40.4	4.2	6.1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:00-15:00	21	28	49	44.9	4.4	7.2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:00-16:00	22	24	46	47.8	4.1	6.7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:00-17:00	25	34	59	50.0	4.5	7.9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:00-18:00	16	34	50	32.0	4.5	8.6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:00-19:00	21	19	40	52.5	3.6	4.1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19:00-20:00	17	18	35	48.6	3.1	5.7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20:00-21:00	17	43	60	28.3	5.4	6.7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21:00-22:00	13	44	57	22.8	5.1	7.2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22:00-23:00	2	50	52	3.8	4.6	6.1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23:00-24:00	0	58	58	0.0	5.2	3.0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1:00-2:00	0	40	40	0.0	3.6	0.6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2:00-3:00	1	1	2	50.0	0.2	0.2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3:00-4:00	1	6	7	25.0	0.7	0.7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4:00-5:00	1	13	14	7.1	1.2	1.2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5:00-6:00	8	35	43	16.8	3.8	4.8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6:00-7:00	53	45	98	48.4	6.9	6.4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7:00-8:00	23	402	425	5.2	23.3	4.3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
昼12時間計	113	370	483	23.3	43.3	3.822	2.6	100.0	128	193	28.3	39.5	100.0	0	0	0	0	0
夜12時間計	348	773	1,121	31.0	166.0	18.3	5.5	21.2	44	115	37.0	48.5	23.7	43.3	0	0	0	0
24時間合計	348	773	1,121	31.0	166.0	18.3	5.5	21.2	44	115	37.0	48.5	23.7	43.3	0	0	0	0

自動車交通量調査結果集計表

[断面別]

供用時交通量 (休日)

予測地点
No.3 鷺沼駅前交差点

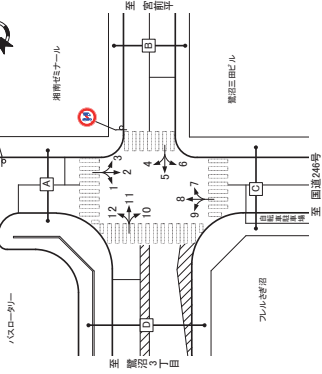


方向	A断面：流入計 (1+2+3)						A断面：流出計 (4+8+12)						A断面：断面計 (1+2+3)+(4+8+12)					
	大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]	二輪車 比率 [%]	時間 流入率 [%]	二輪車 比率 [%]	大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]	二輪車 比率 [%]	時間 流入率 [%]	二輪車 比率 [%]	大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]	二輪車 比率 [%]	時間 流入率 [%]	二輪車 比率 [%]
7:00-8:00	8	88	96	8.3	2.5	7	16	228	244	6.6	3.0	14	24	140	148	54	3.5	3.5
8:00-9:00	13	137	150	8.7	4.0	18	12	201	213	5.6	5.0	17	25	338	353	6.9	4.5	3.5
9:00-10:00	12	168	180	6.7	4.8	18	4	234	238	1.7	5.6	19	16	402	418	3.8	5.2	3.7
10:00-11:00	14	202	216	6.5	5.7	9	7	256	263	2.7	6.2	18	21	438	479	4.4	6.0	2.7
11:00-12:00	8	295	303	2.6	8.0	20	12	270	282	4.3	6.6	19	20	505	555	3.4	7.3	3.9
12:00-13:00	6	244	250	2.4	6.7	22	11	295	309	3.6	7.2	16	19	539	558	3.4	6.9	3.8
13:00-14:00	8	274	282	2.1	7.4	24	8	267	279	2.9	6.5	12	14	541	565	2.5	6.9	3.6
14:00-15:00	12	285	297	4.5	7.1	23	14	284	298	4.7	7.0	23	26	539	565	4.6	7.0	4.6
15:00-16:00	15	289	304	4.9	8.0	28	12	300	312	3.8	7.3	22	27	569	616	4.4	7.1	5.0
16:00-17:00	9	298	307	3.4	7.1	26	13	309	318	4.1	7.3	13	22	563	569	3.8	7.3	3.9
17:00-18:00	3	267	270	3.3	7.3	13	3	318	331	3.8	7.8	16	22	585	607	3.6	7.6	3.1
18:00-19:00	11	212	223	4.9	5.9	19	7	278	289	6.2	6.2	10	24	488	512	4.7	6.4	3.2
19:00-20:00	6	193	199	4.1	5.2	14	7	168	172	8.2	4.8	13	19	338	374	3.7	4.7	4.6
20:00-21:00	3	150	153	2.1	5.2	11	4	138	143	3.1	5.7	8	12	246	258	3.8	3.9	4.0
21:00-22:00	3	100	103	5.4	2.3	10	4	128	136	6.3	3.1	7	8	246	258	6.2	2.8	4.0
22:00-23:00	6	100	106	5.7	2.8	8	6	138	146	5.1	2.8	12	12	196	206	6.1	2.8	4.8
23:00-24:00	7	65	72	9.2	1.8	8	4	51	55	7.9	1.3	3	4	116	121	8.1	1.6	4.8
0:00-1:00	2	54	56	5.2	1.8	4	1	53	54	1.9	1.3	3	4	107	111	3.6	1.4	7.4
1:00-2:00	2	21	23	8.7	0.6	2	2	30	32	6.3	0.8	2	4	51	55	7.3	0.7	4.4
2:00-3:00	0	25	25	0.0	0.7	1	2	22	24	8.3	0.6	2	4	47	49	4.1	0.6	3.2
3:00-4:00	2	10	12	16.7	0.3	0	2	12	14	14.3	0.3	2	4	22	26	15.4	0.3	2.2
4:00-5:00	6	15	21	29.6	0.6	3	6	19	25	24.0	0.6	1	12	34	46	26.1	0.6	4.4
5:00-6:00	0	28	28	0.0	0.7	7	7	40	47	14.9	1.1	3	7	68	75	9.3	0.9	10.1
6:00-7:00	18	119	137	13.1	3.6	7	26	154	180	14.4	4.2	4	44	273	317	13.9		

自動車交通量調査結果集計表

[断面別]

方向案内図



供用時交通量 (休日)

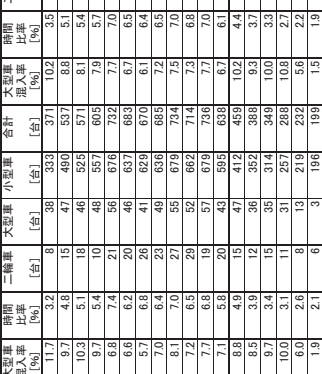
予測地点

No.3 鷺沼駅前交差点

自動車交通量調査結果集計表

[断面別]

方向案内図



供用時交通量 (休日)

予測地点

No.3 鷺沼駅前交差点

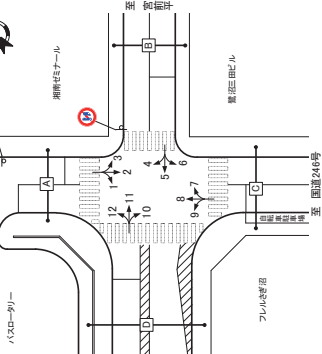
時間帯	C断面:流入計(7+8+9)				C断面:流出計(2+6+10)				C断面:断面計(7+8+9)+(2+6+10)			
	大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]	時間 比率 [%]	大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]	時間 比率 [%]	大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]	時間 比率 [%]
7:00-8:00	19	189	208	9.1	19	144	163	11.7	38	333	371	10.2
8:00-9:00	23	267	290	7.9	54	247	301	9.7	48	490	537	8.8
9:00-10:00	19	290	309	6.1	57	235	292	10.3	51	18	46	52
10:00-11:00	21	308	327	6.4	61	251	278	9.7	54	48	97	6.9
11:00-12:00	30	322	352	6.5	20	26	354	380	6.8	74	21	56
12:00-13:00	25	340	365	6.8	15	21	297	318	6.2	46	67	6.3
13:00-14:00	21	300	321	6.5	60	13	20	329	349	5.7	6.8	6.1
14:00-15:00	26	342	368	7.3	67	21	304	327	7.0	64	23	4.9
15:00-16:00	20	348	374	7.0	23	29	331	360	8.1	7.0	21	5.5
16:00-17:00	28	353	381	7.3	17	24	309	333	7.2	65	29	5.2
17:00-18:00	30	355	385	7.8	72	27	324	391	7.7	67	19	7.3
18:00-19:00	22	319	341	6.3	17	21	278	297	6.8	20	45	6.1
19:00-20:00	18	194	212	5.9	13	12	228	240	6.8	15	36	6.2
20:00-21:00	19	168	187	5.2	10	17	158	174	5.9	34	16	5.3
21:00-22:00	16	139	155	4.2	3	8	142	145	4.0	11	31	3.2
22:00-23:00	5	94	99	1.7	3	18	142	145	4.0	11	31	3.2
23:00-24:00	3	60	63	1.1	2	16	108	110	2.6	8	21	2.6
24時間合計	482	4,928	5,390	8.4	100.0	276	430	4,712	5,142	84	100.0	8.4

時間帯	D断面:流入計(10+11+12)				D断面:流出計(1+5+9)				D断面:断面計(10+11+12)+(1+5+9)					
	大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]	時間 比率 [%]	大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]	時間 比率 [%]	大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]	時間 比率 [%]		
7:00-8:00	17	43	60	28.3	4.3	17	43	60	28.3	4.3	34	86	120	28.3
8:00-9:00	23	60	83	27.7	6.0	23	60	83	27.7	6.0	46	120	166	27.7
9:00-10:00	21	58	79	26.6	5.7	21	58	79	26.6	5.7	42	116	158	26.6
10:00-11:00	23	46	69	33.3	5.0	23	46	69	33.3	5.0	46	92	138	33.3
11:00-12:00	32	39	71	45.1	5.1	32	39	71	45.1	5.1	64	78	142	45.1
12:00-13:00	23	34	57	40.4	4.1	23	34	57	40.4	4.1	46	68	114	40.4
13:00-14:00	25	24	49	51.0	3.5	25	24	49	51.0	3.5	50	48	98	51.0
14:00-15:00	27	34	61	44.3	4.4	27	34	61	44.3	4.4	54	61	115	44.3
15:00-16:00	30	33	63	47.6	4.6	30	33	63	47.6	4.6	60	66	126	47.6
16:00-17:00	29	58	87	50.0	4.2	29	58	87	50.0	4.2	58	58	116	50.0
17:00-18:00	32	28	60	53.3	4.3	32	28	60	53.3	4.3	64	56	120	53.3
18:00-19:00	22	42	64	34.4	4.6	22	42	64	34.4	4.6	44	84	128	34.4
19:00-20:00	28	24	52	33.8	3.8	28	24	52	33.8	3.8	56	48	104	33.8
20:00-21:00	22	23	45	48.9	3.3	22	23	45	48.9	3.3	44	46	90	48.9
21:00-22:00	20	59	79	25.3	5.7	20	59	79	25.3	5.7	40	118	158	25.3
22:00-23:00	17	59	76	22.4	5.5	17	59	76	22.4	5.5	34	118	152	22.4
23:00-24:00	3	58	61	4.9	4.4	3	58	61	4.9	4.4	6	116	122	4.9
24時間合計	482	4,928	5,390	8.4	100.0	482	4,928	5,390	8.4	100.0	964	1,864	2,768	8.4

自動車交通量調査結果集計表

[断面別]

方向案内図



供用時交通量 (休日)

予測地点

No.3 鷺沼駅前交差点

時間帯	交差点前流入計			
	大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]	時間 比率 [%]
7:00-8:00	44	345	389	11.3
8:00-9:00	59	520	579	10.2
9:00-10:00	53	562	615	8.6
10:00-11:00	58	596	654	5.7
11:00-12:00	70	716	786	8.9
12:00-13:00	56	676	732	7.7
13:00-14:00	53	666	719	7.4
14:00-15:00	65	674	739	8.5
15:00-16:00	72	728	800	9.0
16:00-17:00	96	668	764	8.5
17:00-18:00	73	716	789	9.3
18:00-19:00	66	634	699	8.1
19:00-20:00	61	614	675	12.1
20:00-21:00	46	572	618	10.3
21:00-22:00	41	377	418	11.4
22:00-23:00	36	284	320	11.4
23:00-24:00	15	243	258	5.9
24時間合計	1,086	10,354	11,450	9.6

時間帯	交差点後流入計			
	大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]	時間 比率 [%]
7:00-8:00	19	189	208	9.1
8:00-9:00	23	267	290	7.9
9:00-10:00	19	290	309	6.1
10:00-11:00	21	308	327	6.4
11:00-12:00	30	322	352	6.5
12:00-13:00	25	340	365	6.8
13:00-14:00	21	300	321	6.5
14:00-15:00	26	342	368	7.3
15:00-16:00	20	348	374	7.0
16:00-17:00	28	353	381	7.3
17:00-18:00	30	355	385	7.8
18:00-19:00	22	319	341	6.3
19:00-20:00	18	194	212	5.9
20:00-21:00	19	168	187	5.2
21:00-22:00	16	139	155	4.2
22:00-23:00	5	94	99	1.7
23:00-24:00	3	60	63	1.1
24時間合計	482	4,928	5,390	8.4

自動車交通量調査結果集計表

[方向別]

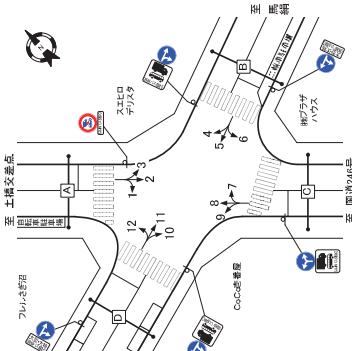
自動車交通量調査結果集計表

[方向別]

供用時交通量 (休日)

予測地点

No. 4 駕沼交番前交差点



方向	種別	方向: 1			方向: 2			方向: 3		
		大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]	大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]	大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]
時間帯	700-800	0	24	24	1	14	15	1	14	15
	800-900	0	33	33	0	17	17	0	17	17
	900-1000	3	48	51	5	16	21	8	22	30
	1000-1100	6	59	65	12	168	180	6	7	13
	1100-1200	4	72	76	2	237	239	17	5	22
	1200-1300	2	96	98	2	201	203	4	3	7
	1300-1400	0	74	74	1	224	225	6	38	44
	1400-1500	5	59	64	17	212	229	7	14	21
	1500-1600	2	64	66	3	17	20	9	39	48
	1600-1700	3	65	68	2	18	20	4	43	49
	1700-1800	0	61	61	5	21	26	6	46	52
	1800-1900	0	57	57	15	183	198	9	30	39
	1900-2000	2	41	43	2	153	155	6	28	34
	2000-2100	2	41	43	1	128	129	5	4	9
	2100-2200	3	34	37	1	165	166	4	22	26
	2200-2300	3	34	37	1	165	166	4	22	26
	2300-2400	3	29	32	3	76	79	5	17	22
	24時間合計	0	28	28	0	59	59	0	20	20
	7:00-8:00	0	10	10	1	21	22	4	1	5
	8:00-9:00	0	10	10	1	10	11	1	12	13
	9:00-10:00	1	5	6	12	16	18	1	3	4
	10:00-11:00	2	13	15	14	16	18	2	5	7
	11:00-12:00	3	25	28	4	43	47	6	14	20
	12:00-13:00	0	13	13	0	15	15	1	3	4
	13:00-14:00	26	688	714	22	136	158	11	34	45
	14:00-15:00	26	688	714	22	136	158	11	34	45
	15:00-16:00	19	295	314	94	295	389	176	37	213
	16:00-17:00	45	963	1,008	41	278	319	104	60	164
	24時間合計	0	16	16	0	31	31	0	14	14
	時間比率	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	流入率	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	流入率比率	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

方向	種別	方向: 4			方向: 5			方向: 6		
		大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]	大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]	大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]
700-800	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
800-900	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
900-1000	0	0	0	0	1	0	1	1	0	1
1000-1100	0	2	0	2	3	0	3	0	0	0
1100-1200	0	1	0	1	4	0	4	1	0	1
1200-1300	0	1	0	1	2	0	2	0	0	0
1300-1400	0	0	0	0	1	0	1	1	0	1
1400-1500	0	0	0	0	3	0	3	1	0	1
1500-1600	0	2	0	2	3	0	3	2	0	2
1600-1700	0	2	0	2	1	0	1	0	0	0
1700-1800	0	1	0	1	4	0	4	2	0	2
1800-1900	0	2	0	2	4	25	29	0	0	0
1900-2000	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0
2000-2100	0	0	0	0	0	0	0	1	1	2
2100-2200	0	2	0	2	0	0	0	0	0	0
2200-2300	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2300-2400	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7:00-8:00	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0
8:00-9:00	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0
9:00-10:00	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0
10:00-11:00	0	2	0	2	0	0	0	0	0	0
11:00-12:00	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0
12:00-13:00	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0
13:00-14:00	0	0	0	0	1	0	1	1	0	1
14:00-15:00	0	0	0	0	3	0	3	1	0	1
15:00-16:00	0	2	0	2	3	0	3	2	0	2
16:00-17:00	0	2	0	2	1	0	1	0	0	0
17:00-18:00	0	1	0	1	4	0	4	2	0	2
18:00-19:00	0	2	0	2	4	25	29	0	0	0
19:00-20:00	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0
20:00-21:00	0	0	0	0	0	0	0	1	1	2
21:00-22:00	0	2	0	2	0	0	0	0	0	0
22:00-23:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23:00-24:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7:00-8:00	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0
8:00-9:00	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0
9:00-10:00	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0
10:00-11:00	0	2	0	2	0	0	0	0	0	0
11:00-12:00	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0
12:00-13:00	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0
13:00-14:00	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0
14:00-15:00	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0
15:00-16:00	0	2	0	2	3	0	3	2	0	2
16:00-17:00	0	2	0	2	1	0	1	0	0	0
17:00-18:00	0	1	0	1	4	0	4	2	0	2
18:00-19:00	0	2	0	2	4	25	29	0	0	0
19:00-20:00	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0
20:00-21:00	0	0	0	0	0	0	0	1	1	2
21:00-22:00	0	2	0	2	0	0	0	0	0	0
22:00-23:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23:00-24:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7:00-8:00	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0
8:00-9:00	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0
9:00-10:00	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0
10:00-11:00	0	2	0	2	0	0	0	0	0	0
11:00-12:00	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0
12:00-13:00	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0
13:00-14:00	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0
14:00-15:00	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0
15:00-16:00	0	2	0	2	3	0	3	2	0	2
16:00-17:00	0	2	0	2	1	0	1	0	0	0
17:00-18:00	0	1	0	1	4	0	4	2	0	2
18:00-19:00	0	2	0	2	4	25	29	0	0	0
19:00-20:00	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0
20:00-21:00	0	0	0	0	0	0	0	1	1	2
21:00-22:00	0	2	0	2	0	0	0	0	0	0
22:00-23:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23:00-24:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7:00-8:00	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0
8:00-9:00	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0
9:00-10:00	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0
10:00-11:00	0	2	0	2	0	0	0	0	0	0
11:00-12:00	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0
12:00-13:00	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0
13:00-14:00	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0
14:00-15:00	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0
15:00-16:00	0	2	0	2	3	0	3	2	0	2
16:00-17:00	0	2	0	2	1	0	1	0	0	0
17:00-18:00	0	1	0	1	4	0	4	2	0	2
18:00-19:00	0	2	0	2	4	25	29	0	0	0
19:00-20:00	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0
20:00-21:00	0	0	0	0	0	0	0	1	1	2
21:00-22:00	0	2	0	2	0	0	0	0	0	0
22:00-23:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23:00-24:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7:00-8:00	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0
8:00-9:00	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0
9:00-10:00	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0
10:00-11:00	0	2	0	2	0	0	0	0	0	0
11:00-12:00	0	1	0							

自動車交通量調査結果集計表

[断面別]

供用時交通量 (休日)

予測地点

No.4 鷺沼交番前交差点

方向案内図



方向 時間帯	交差点総流入計			
	大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]	流入率 比率 [%]
7:00-8:00	50	482	542	92
8:00-9:00	60	780	850	71
9:00-10:00	58	861	919	63
10:00-11:00	60	940	1,000	60
11:00-12:00	71	1,151	1,222	58
12:00-13:00	61	1,083	1,144	53
13:00-14:00	55	1,098	1,151	48
14:00-15:00	65	1,120	1,185	55
15:00-16:00	68	1,182	1,250	54
16:00-17:00	65	1,153	1,218	53
17:00-18:00	71	1,188	1,259	56
18:00-19:00	60	1,023	1,083	55
19:00-20:00	52	920	972	53
20:00-21:00	48	623	671	49
21:00-22:00	38	495	533	39
22:00-23:00	24	307	331	23
23:00-24:00	6	263	269	22
24時間合計	1,089	15,966	17,055	6.4

自動車交通量調査結果集計表

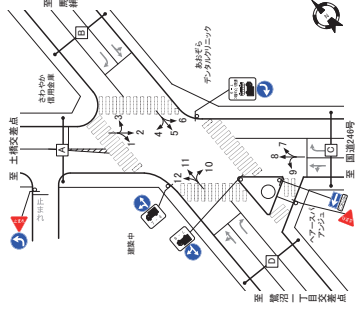
[方向別]

供用時交通量 (休日)

予測地点

No.5 鷺沼入口交差点

方向案内図



方向 時間帯	方向: 1				方向: 2				方向: 3			
	大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]	流入率 比率 [%]	大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]	流入率 比率 [%]	大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]	流入率 比率 [%]
7:00-8:00	1	15	16	6.3	1	18	19	10.1	1	2	3	33.3
8:00-9:00	2	36	38	5.3	2	23	25	9.1	0	3	3	0.0
9:00-10:00	3	35	38	7.9	0	16	255	271	5.9	0	5	0.0
10:00-11:00	2	21	23	8.7	0	18	268	286	6.3	0	4	0.0
11:00-12:00	3	42	45	6.7	0	22	359	378	5.8	0	3	0.0
12:00-13:00	2	41	43	4.7	0	20	305	325	6.2	0	4	0.0
13:00-14:00	2	49	51	3.9	0	18	348	366	4.9	0	2	0.0
14:00-15:00	3	59	62	4.5	0	20	352	372	5.4	0	2	0.0
15:00-16:00	3	65	68	4.4	0	21	351	372	5.7	0	3	0.0
16:00-17:00	4	82	86	4.7	0	28	330	358	7.3	0	4	0.0
17:00-18:00	4	82	86	4.7	0	28	357	385	6.8	0	5	0.0
18:00-19:00	3	50	53	4.5	0	19	308	327	5.8	0	3	0.0
19:00-20:00	1	20	21	4.8	0	16	246	262	6.0	0	3	0.0
20:00-21:00	2	23	25	2.9	0	11	158	169	6.0	0	1	0.0
21:00-22:00	2	15	17	3.4	0	8	119	127	3.2	0	1	0.0
22:00-23:00	2	13	15	1.8	0	5	105	110	4.5	0	2	0.0
23:00-24:00	0	12	12	1.4	0	0	79	79	0.0	0	1	0.0
24時間合計	0	11	11	0.0	0	1	21	22	3.1	0	0	0.0
7:00-8:00	0	1	1	0.0	0	1	11	12	8.3	0	0	0.0
8:00-9:00	0	1	1	0.0	0	1	11	12	8.3	0	0	0.0
9:00-10:00	0	2	2	0.0	0	4	57	61	6.6	0	0	0.0
10:00-11:00	0	2	2	0.0	0	23	108	111	10.4	0	0	0.0
11:00-12:00	32	561	593	5.4	0	247	3,018	3,265	6.4	0	2	0.0
12:00-13:00	11	128	139	7.9	0	93	1,218	1,312	7.1	0	13	0.0
13:00-14:00	43	689	732	5.9	0	340	4,837	5,177	6.6	0	2	0.0
24時間合計	123	1,252	1,375	8.9	0	1,111	10,020	11,131	10.0	0	17	0.0

方向 時間帯	方向: 4				方向: 5				方向: 6			
	大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]	流入率 比率 [%]	大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]	流入率 比率 [%]	大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]	流入率 比率 [%]
7:00-8:00	6	39	45	13.3	2	0	2	0.0	0	12	12	0.0
8:00-9:00	7	66	73	9.6	5	2	7	14.3	3	0	3	2.5
9:00-10:00	7	89	96	7.3	7	0	7	7.0	2	0	2	0.0
10:00-11:00	9	116	125	7.2	9	0	9	9.0	2	0	2	0.0
11:00-12:00	6	117	123	5.1	6	0	6	6.0	2	0	2	0.0
12:00-13:00	7	99	106	6.6	7	0	7	7.0	3	0	3	0.0
13:00-14:00	8	99	107	7.5	6	0	6	6.0	3	0	3	0.0
14:00-15:00	5	84	89	5.6	6	0	6	6.0	2	0	2	0.0
15:00-16:00	10	96	106	9.4	7	0	7	7.0	2	0	2	0.0
16:00-17:00	8	95	103	8.6	6	0	6	6.0	3	0	3	0.0
17:00-18:00	2	68	70	2.9	5	0	5	5.0	1	0	1	0.0
18:00-19:00	3	50	53	5.7	3	0	3	3.0	1	0	1	0.0
19:00-20:00	5	58	63	7.9	4	0	4	4.0	0	0	0	0.0
20:00-21:00	7	43	50	14.0	3	0	3	3.0	0	0	0	0.0
21:00-22:00	4	29	33	12.1	2	0	2	2.0	0	0	0	0.0
22:00-23:00	6	39	45	13.3	3	0	3	3.0	2	0	2	0.0
23:00-24:00	1	14	15	6.7	1	0	1	1.0	0	0	0	0.0
24時間合計	123	1,252	1,375	8.9	0	1,111	10,020	11,131	10.0	0	17	0.0

自動車交通量調査結果集計表

[方向別]

供用時交通量 (休日)

予測地点
No.5 鷺沼入口交差点

方向案内図

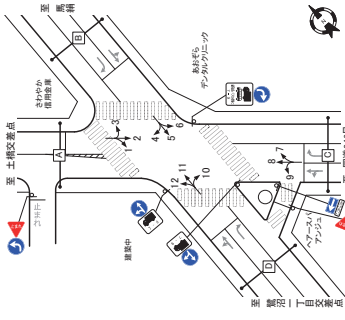


Table with columns for direction (方向), vehicle type (種類), and traffic volume (台) for various time periods (7, 8, 9, 10, 11, 12). Includes sub-totals for A-section and B-section.

Table with columns for direction (方向), vehicle type (種類), and traffic volume (台) for various time periods (7, 8, 9, 10, 11, 12). Includes sub-totals for A-section and B-section.

自動車交通量調査結果集計表

[断面別]

供用時交通量 (休日)

予測地点
No.5 鷺沼入口交差点

方向案内図

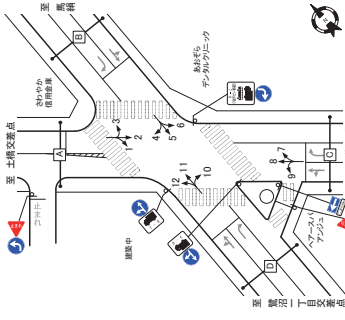


Table with columns for direction (方向), vehicle type (種類), and traffic volume (台) for various time periods (A-section and B-section). Includes sub-totals for A-section and B-section.

Table with columns for direction (方向), vehicle type (種類), and traffic volume (台) for various time periods (A-section and B-section). Includes sub-totals for A-section and B-section.

自動車交通量調査結果集計表

【断面別】

供用時交通量（休日）

予測地点

No.5 鷺沼入口交差点

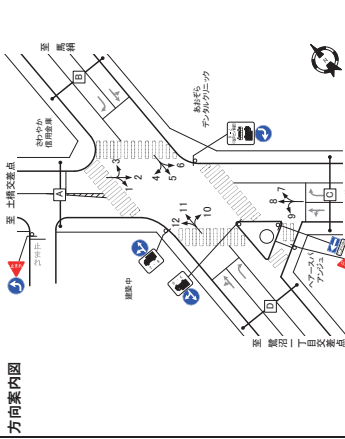
自動車交通量調査結果集計表

【断面別】

供用時交通量（休日）

予測地点

No.5 鷺沼入口交差点



方向案内図

自動車交通量調査結果集計表

【断面別】

供用時交通量（休日）

予測地点

No.5 鷺沼入口交差点

交差点総流入計

方向	種別	大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]	大型車 流入率 [%]	時間 比率 [%]	二輪車 [台]
時間帯	7:00~8:00	46	467	513	9.0	3.3	28
	8:00~9:00	57	766	823	6.9	5.3	52
	9:00~10:00	95	866	961	6.0	5.9	55
	10:00~11:00	47	972	1,019	4.6	6.5	67
	11:00~12:00	61	1,074	1,135	5.4	7.3	55
	12:00~13:00	56	989	1,045	5.3	6.8	66
	13:00~14:00	53	1,049	1,102	4.8	7.1	55
	14:00~15:00	59	1,077	1,136	5.2	7.3	76
	15:00~16:00	57	1,105	1,162	4.9	7.4	70
	16:00~17:00	36	1,039	1,075	3.3	7.2	62
	17:00~18:00	39	1,063	1,102	3.5	7.2	62
	18:00~19:00	43	867	910	4.7	3.9	43
	19:00~20:00	44	842	886	5.1	3.4	43
	20:00~21:00	30	458	488	6.2	3.3	32
	21:00~22:00	35	345	380	8.7	2.3	26
	22:00~23:00	25	260	285	9.5	1.2	18
	23:00~24:00	12	183	195	6.2	0.6	7
合計	1,900~2,000	5	90	95	5.3	0.6	7
	2,000~3,000	12	53	65	18.5	0.4	5
	3,000~4,000	16	37	53	43.0	0.3	4
	4,000~5,000	15	43	58	25.9	0.4	9
	5,000~6,000	20	157	177	11.3	1.1	31
	6,000~7,000	73	507	580	12.6	3.7	43
昼12時間計	654	11,344	11,998	5.5	76.9	704	
夜12時間計	291	3,316	3,607	8.1	23.1	245	
24時間合計	945	14,660	15,605	6.1	100.0	949	

断面別流入計

方向	種別	大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]	大型車 流入率 [%]	時間 比率 [%]	二輪車 [台]
時間帯	7:00~8:00	14	172	186	7.5	3.7	16
	8:00~9:00	14	249	263	5.3	5.2	23
	9:00~10:00	16	257	273	5.9	5.4	20
	10:00~11:00	13	304	317	4.1	6.3	25
	11:00~12:00	22	317	339	6.5	6.7	25
	12:00~13:00	20	332	352	5.7	7.0	22
	13:00~14:00	21	315	336	6.0	6.7	19
	14:00~15:00	23	317	340	6.8	6.8	20
	15:00~16:00	16	315	331	4.8	6.6	21
	16:00~17:00	16	316	332	4.8	6.6	25
	17:00~18:00	21	335	356	5.9	7.1	27
	18:00~19:00	17	290	307	5.3	6.1	24
	19:00~20:00	12	211	223	5.3	4.5	12
	20:00~21:00	15	184	199	7.6	3.5	10
	21:00~22:00	12	142	154	7.8	2.3	11
	22:00~23:00	4	109	113	3.6	2.2	7
	23:00~24:00	3	89	92	3.3	1.4	5
合計	1,900~2,000	1	37	38	2.6	0.8	2
	2,000~3,000	6	17	23	31.6	0.4	2
	3,000~4,000	2	12	14	14.3	0.3	2
	4,000~5,000	3	14	17	17.6	0.3	3
	5,000~6,000	6	107	113	5.3	1.5	26
	6,000~7,000	25	197	222	11.8	4.2	18
昼12時間計	212	3,519	3,731	5.7	74.3	287	
夜12時間計	99	1,193	1,292	7.7	25.7	95	
24時間合計	311	4,712	5,023	6.2	100.0	382	

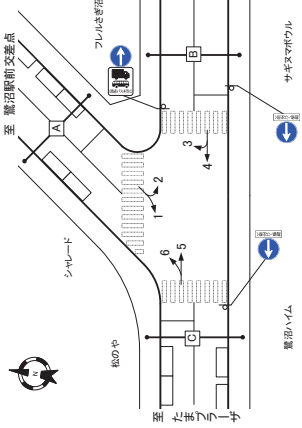
断面別流出計 (7+8+9)+(2+6+10)

方向	種別	大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]	大型車 流入率 [%]	時間 比率 [%]	二輪車 [台]
時間帯	7:00~8:00	7	34	41	17.1	3.0	23
	8:00~9:00	12	39	51	23.5	5.7	35
	9:00~10:00	16	61	77	20.8	4.6	46
	10:00~11:00	18	34	52	34.6	6.3	53
	11:00~12:00	21	49	70	30.0	5.8	46
	12:00~13:00	26	45	71	36.6	6.7	48
	13:00~14:00	27	41	68	39.7	4.9	46
	14:00~15:00	25	46	71	35.2	5.7	55
	15:00~16:00	25	40	65	38.5	4.7	53
	16:00~17:00	28	44	72	38.9	5.3	53
	17:00~18:00	21	50	71	29.7	5.2	58
	18:00~19:00	16	38	54	29.6	3.4	50
	19:00~20:00	9	36	45	20.0	3.3	27
	20:00~21:00	15	25	40	37.5	3.3	27
	21:00~22:00	3	15	18	16.7	2.3	22
	22:00~23:00	4	6	10	40.0	0.9	12
	23:00~24:00	1	5	6	16.7	0.6	6
合計	1,900~2,000	2	34	36	5.6	0.5	4
	2,000~3,000	4	19	23	17.4	0.3	3
	3,000~4,000	2	16	18	11.1	0.3	4
	4,000~5,000	3	26	29	10.3	0.4	6
	5,000~6,000	6	63	69	8.7	1.0	24
	6,000~7,000	26	217	243	10.7	3.7	33
昼12時間計	499	6,360	6,859	5.6	75.9	531	
夜12時間計	212	2,608	2,820	7.5	24.1	189	
24時間合計	711	8,968	9,679	6.1	100.0	720	

断面別流出計 (10+11+12)+(5+9)

方向	種別	大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]	大型車 流入率 [%]	時間 比率 [%]	二輪車 [台]
時間帯	7:00~8:00	1	25	26	3.8	2.3	4
	8:00~9:00	4	55	59	6.8	5.2	13
	9:00~10:00	5	61	66	7.6	5.9	13
	10:00~11:00	2	48	50	4.0	4.4	10
	11:00~12:00	3	71	74	4.1	6.6	9
	12:00~13:00	4	141	145	2.8	6.4	9
	13:00~14:00	2	81	83	2.4	7.4	3
	14:00~15:00	2	101	103	6.5	9.6	3
	15:00~16:00	3	104	107	2.8	6.2	11
	16:00~17:00	4	106	110	3.6	9.9	5
	17:00~18:00	4	76	80	5.0	7.1	9
	18:00~19:00	1	31	32	3.1	2.8	7
	19:00~20:00	2	1	3	66.7	4.2	4
	20:00~21:00	2	33	35	5.7	3.1	10
	21:00~22:00	3	21	24	12.5	2.0	3
	22:00~23:00	2	14	16	12.5	1.4	3
	23:00~0:00	0	2	2	0.0	0.2	0
	0:00~1:00	1	1	2	50.0	0.2	0
	1:00~2:00	3	12	15	20.0	0.7	3
	2:00~3:00	5	6	11	45.5	0.4	0
	3:00~4:00	1	6	7	14.3	0.3	1
	4:00~5:00	4	10	14	28.6	0.4	4
	5:00~6:00	3	13	16	18.8	0.4	3
	6:00~7:00	6	17	23	26.1	0.6	5
昼12時間計	68	1,186	1,254	5.5	76.8	104	
夜12時間計	38	426	464	8.2	23.2	59	
24時間合計	106	1,612	1,718	6.1	100.0	163	

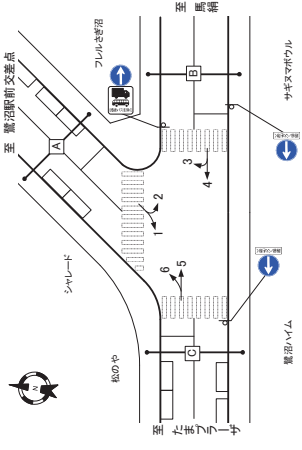
自動車交通調査結果集計表
[方向別]



方向案内図
供用時交通量 (休日)
予測地点
No.6 (仮) 鷹沼交番前西交差点

Table with columns for Direction (方向), Type (種類), and various traffic metrics. It is divided into three sub-sections: 方向:1, 方向:2, and 方向:3.

自動車交通調査結果集計表
[断面別]



方向案内図
供用時交通量 (休日)
予測地点
No.6 (仮) 鷹沼交番前西交差点

Table with columns for Direction (方向), Type (種類), and various traffic metrics. It is divided into two sub-sections: A断面:流出計(1+2) and B断面:流出計(3+4+5).

Table with columns for Direction (方向), Type (種類), and various traffic metrics. It is divided into two sub-sections: 方向:4 and 方向:6.

Table with columns for Direction (方向), Type (種類), and various traffic metrics. It is divided into two sub-sections: A断面:流入計(1+2) and B断面:流入計(3+4+5).

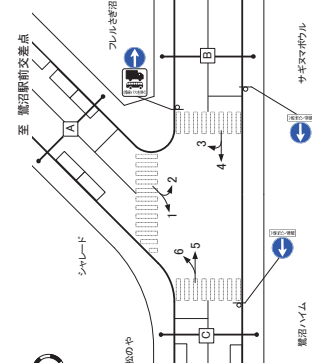
自動車交通量調査結果集計表

[断面別]

供用時交通量 (休日)

予測地点
No.6 (仮) 鷺沼交番前西交差点

方向案内図



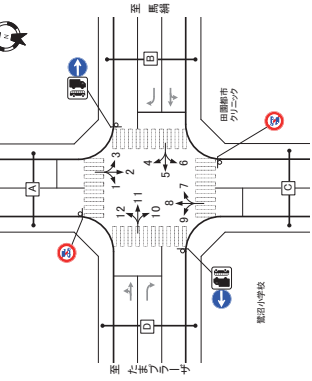
自動車交通量調査結果集計表

[方向別]

供用時交通量 (休日)

予測地点
No.7 鷺沼小学校前交差点

方向案内図



自動車交通量調査結果集計表

[断面別]

供用時交通量 (休日)

予測地点
No.6 (仮) 鷺沼交番前西交差点

方向案内図



自動車交通量調査結果集計表

[方向別]

供用時交通量 (休日)

予測地点
No.7 鷺沼小学校前交差点

方向案内図



Table with 15 columns: Direction, Type, Large Vehicle, Small Vehicle, Two-Wheeler, Total, Large Vehicle Ratio, Small Vehicle Ratio, Two-Wheeler Ratio, Total Volume, Large Vehicle Volume, Small Vehicle Volume, Two-Wheeler Volume, Large Vehicle Ratio, Small Vehicle Ratio, Two-Wheeler Ratio. Includes sub-tables for Direction 1, 2, and 3.

Table with 15 columns: Direction, Type, Large Vehicle, Small Vehicle, Two-Wheeler, Total, Large Vehicle Ratio, Small Vehicle Ratio, Two-Wheeler Ratio, Total Volume, Large Vehicle Volume, Small Vehicle Volume, Two-Wheeler Volume, Large Vehicle Ratio, Small Vehicle Ratio, Two-Wheeler Ratio. Includes sub-tables for Direction 4, 5, and 6.

Table with 15 columns: Direction, Type, Large Vehicle, Small Vehicle, Two-Wheeler, Total, Large Vehicle Ratio, Small Vehicle Ratio, Two-Wheeler Ratio, Total Volume, Large Vehicle Volume, Small Vehicle Volume, Two-Wheeler Volume, Large Vehicle Ratio, Small Vehicle Ratio, Two-Wheeler Ratio. Includes sub-tables for C断面:流入計(5+6) and C断面:断面計(5+6)+(1+4).

Table with 15 columns: Direction, Type, Large Vehicle, Small Vehicle, Two-Wheeler, Total, Large Vehicle Ratio, Small Vehicle Ratio, Two-Wheeler Ratio, Total Volume, Large Vehicle Volume, Small Vehicle Volume, Two-Wheeler Volume, Large Vehicle Ratio, Small Vehicle Ratio, Two-Wheeler Ratio. Includes sub-tables for 交差点総流入計 and 24時間合計.

自動車交通量調査結果集計表

[断面別]

供用時交通量(休日)

予測地点

No.7 鷺沼小学校前交差点

方向案内図

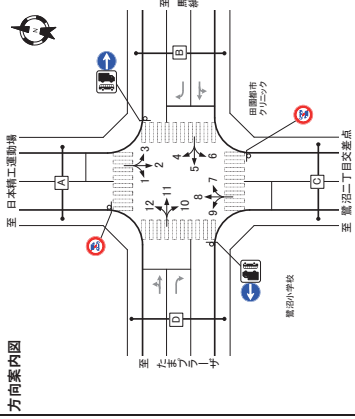


Table showing traffic volume data for direction 7 (A断面:流入計(1+2+3), A断面:断面計(1+2+3)+(4+6+12), B断面:流出計(3+7+11)).

自動車交通量調査結果集計表

[断面別]

供用時交通量(休日)

予測地点

No.7 鷺沼小学校前交差点

方向案内図

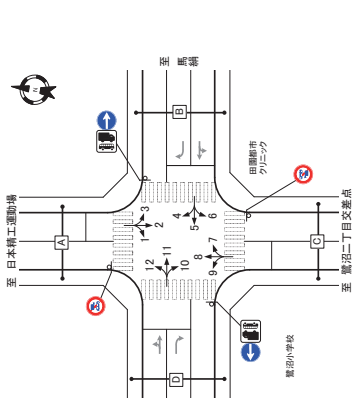


Table showing traffic volume data for direction 8 (A断面:流入計(1+2+3), A断面:断面計(1+2+3)+(4+6+12), B断面:流出計(3+7+11)).

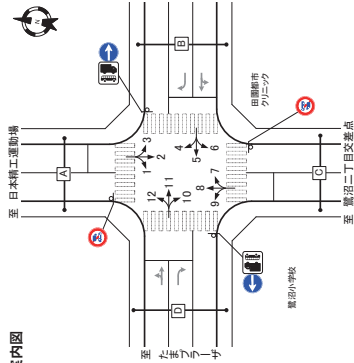
Table showing traffic volume data for direction 9 (A断面:流入計(1+2+3), A断面:断面計(1+2+3)+(4+6+12), B断面:流出計(3+7+11)).

Table showing traffic volume data for direction 10 (A断面:流入計(1+2+3), A断面:断面計(1+2+3)+(4+6+12), B断面:流出計(3+7+11)).

自動車交通量調査結果集計表

[断面別]

方向案内図



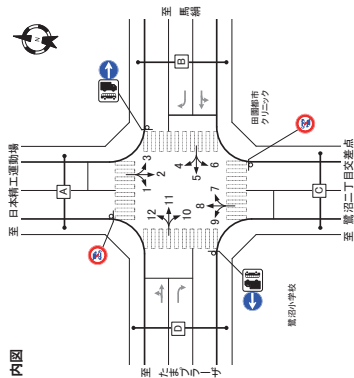
供用時交通量 (休日)

予測地点
No.7 鷺沼小学校前交差点

方向	C断面:流入計(7+8+9)				C断面:流出計(2+6+10)				C断面:断面計(7+8+9)+(2+6+10)			
	大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]	時間 比率 [%]	大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]	時間 比率 [%]	大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]	時間 比率 [%]
7:00-8:00	8	123	131	6.1	5	117	122	4.1	13	124	137	5.1
8:00-9:00	9	224	233	3.9	4	265	272	2.8	13	240	253	5.1
9:00-10:00	5	273	278	1.8	5	296	301	1.9	10	329	336	3.2
10:00-11:00	8	272	280	2.9	6	291	297	2.9	14	363	377	2.4
11:00-12:00	10	328	338	3.0	7	301	310	2.9	17	429	447	2.9
12:00-13:00	11	343	354	3.1	7	292	300	2.7	18	435	454	2.9
13:00-14:00	7	341	348	2.0	7	261	268	1.1	14	302	312	1.6
14:00-15:00	7	356	363	2.0	7	244	248	0.8	14	316	322	0.7
15:00-16:00	8	367	375	2.1	7	278	281	1.1	15	345	356	1.5
16:00-17:00	7	371	378	1.9	4	246	248	0.7	10	266	276	1.3
17:00-18:00	12	436	448	2.7	4	251	255	1.6	16	687	703	2.3
18:00-19:00	9	338	347	2.3	4	193	194	0.8	13	331	344	0.8
19:00-20:00	2	219	221	2.3	4	154	155	0.8	8	173	181	0.8
20:00-21:00	4	185	189	2.3	4	133	136	2.8	8	201	209	2.8
21:00-22:00	0	127	127	0.2	1	52	52	3.1	1	53	53	0.2
22:00-23:00	0	40	40	0.1	1	52	52	0.4	1	53	53	0.2
23:00-24:00	1	36	37	0.2	1	22	22	0.4	2	24	24	0.1
24時間合計	126	4,176	4,302	3.0	81	3,852	3,933	2.1	207	4,228	4,440	2.8

方向	D断面:流入計(10+11+12)				D断面:流出計(1+5+9)				D断面:断面計(10+11+12)+(1+5+9)				
	大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]	時間 比率 [%]	大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]	時間 比率 [%]	大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]	時間 比率 [%]	
7:00-8:00	7	94	101	6.9	7	87	94	7.4	14	181	195	7.2	
8:00-9:00	7	210	217	3.2	4	149	153	2.6	11	359	370	3.0	
9:00-10:00	5	225	230	2.2	3	194	197	1.5	8	419	427	1.9	
10:00-11:00	9	259	268	3.4	6	279	287	2.8	16	538	555	3.1	
11:00-12:00	6	274	280	2.1	6	271	278	2.5	13	545	558	2.3	
12:00-13:00	13	324	337	3.9	7	311	317	1.9	20	656	654	2.9	
13:00-14:00	10	310	320	3.1	6	287	293	0.7	16	597	609	2.0	
14:00-15:00	8	333	341	2.3	6	262	268	2.2	14	595	609	2.3	
15:00-16:00	6	352	358	1.7	8	275	277	1.3	10	627	635	1.3	
16:00-17:00	6	359	365	1.6	7	269	276	2.3	13	628	641	2.0	
17:00-18:00	5	321	326	1.5	5	306	311	0.6	12	627	637	1.6	
18:00-19:00	2	275	277	0.7	4	251	252	0.4	6	526	528	0.6	
19:00-20:00	2	183	185	1.1	3	191	194	1.5	5	374	379	1.3	
20:00-21:00	4	139	143	2.8	3	112	114	1.8	7	251	257	3.2	
21:00-22:00	3	106	109	2.8	5	4	108	112	3.6	10	214	221	3.2
22:00-23:00	0	67	67	0.0	1	7	7	3.9	5	140	143	2.1	
23:00-24:00	1	42	43	2.3	1	32	32	0.0	2	49	51	3.9	
24時間合計	126	4,176	4,302	3.0	81	3,852	3,933	2.1	207	4,228	4,440	2.8	

方向案内図



供用時交通量 (休日)

予測地点
No.7 鷺沼小学校前交差点

方向	交差点総流入計			
	大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]	時間 比率 [%]
7:00-8:00	26	367	393	6.6
8:00-9:00	25	740	765	3.3
9:00-10:00	19	826	845	2.2
10:00-11:00	32	943	975	3.3
11:00-12:00	31	1,013	1,044	3.0
12:00-13:00	37	1,088	1,125	3.3
13:00-14:00	23	1,035	1,058	2.2
14:00-15:00	24	1,049	1,073	2.2
15:00-16:00	22	1,131	1,153	1.9
16:00-17:00	24	1,137	1,161	2.1
17:00-18:00	14	948	962	1.5
18:00-19:00	10	819	829	0.8
19:00-20:00	12	892	904	2.4
20:00-21:00	4	242	246	0.2
21:00-22:00	4	133	137	0.2
22:00-23:00	5	97	102	0.3
23:00-24:00	4	68	72	0.5
24時間合計	427	14,278	14,705	2.9

自動車交通量調査結果集計表

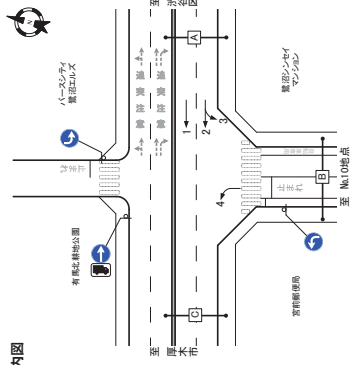
[方向別]

自動車交通量調査結果集計表

[断面別]

供用時交通量 (休日)

予測地点
No.8 (仮)宮前郵便局東交差点

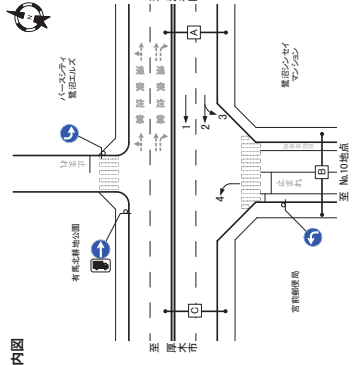


自動車交通量調査結果集計表

[断面別]

供用時交通量 (休日)

予測地点
No.8 (仮)宮前郵便局東交差点



方向	方向：1					方向：2					方向：3							
	大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]	時間 比率 [%]	二輪車 比率 [%]	大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]	時間 比率 [%]	二輪車 比率 [%]	大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]	時間 比率 [%]	二輪車 比率 [%]			
7:00-8:00	25	461	486	5.1	4.1	48	278	327	14.7	3.9	59	25	28	53	2.9			
8:00-9:00	33	494	527	6.3	4.4	33	283	316	3.3	5.8	69	2	33	35	3.9			
9:00-10:00	40	637	677	5.9	5.7	36	417	453	4.3	4.7	65	4	43	47	5.2			
10:00-11:00	37	609	746	5.0	6.2	34	499	533	6.4	6.3	68	1	54	55	6.1			
11:00-12:00	29	689	728	4.0	6.1	27	538	565	4.8	6.7	48	3	52	55	6.1			
12:00-13:00	23	617	640	3.6	5.4	17	442	459	3.7	5.4	66	2	71	73	8.1			
13:00-14:00	24	642	666	3.6	5.6	16	437	453	3.3	5.3	58	1	60	61	10.1			
14:00-15:00	13	523	536	1.3	4.4	14	375	389	3.8	4.6	44	0	46	46	8.5			
15:00-16:00	7	463	470	2.6	4.2	28	341	369	3.4	4.2	38	0	40	40	7.4			
16:00-17:00	22	546	568	3.3	4.8	24	347	371	3.9	4.2	81	2	83	85	6.7			
17:00-18:00	22	971	993	3.2	5.8	43	476	498	2.1	8.1	45	3	48	49	8.4			
18:00-19:00	18	493	511	2.1	6.1	44	460	468	1.7	3.9	38	0	40	40	6.3			
19:00-20:00	13	651	664	1.1	6.1	16	384	400	1.4	2.8	2	38	40	52	4.3			
20:00-21:00	21	694	715	4.0	5.2	46	376	422	5.8	5.6	34	1	35	36	1.3			
21:00-22:00	21	414	435	5.0	3.3	24	325	349	2.6	3.1	37	0	37	37	1.8			
22:00-23:00	45	392	437	10.4	3.4	22	34	56	21.5	2.3	21	4	25	26	2.6			
23:00-24:00	36	195	231	16.3	2.0	22	35	57	18.3	2.3	22	0	22	22	1.1			
24時間合計	32	1,231	1,263	19.6	1.4	14	38	52	16.3	2.3	1.9	12	4	16	0.4			
24時間合計	46	91	137	37.2	1.1	10	59	72	134	44.0	1.8	0	3	3	0.0			
24時間合計	93	99	192	48.4	1.6	7	73	80	183	48.8	1.9	10	1	11	5.0			
24時間合計	153	472	625	24.5	5.2	18	142	160	448	37.5	3.7	2	13	15	13.3			
24時間合計	283	3,206	3,489	38.2	4.82	251	4,884	5,145	49.6	6.99	151	702	721	2.6	80.4			
24時間合計	708	3,744	4,452	15.9	37.3	242	693	2,646	3.44	20.8	38.4	316	12	164	17.8			
24時間合計	981	10,950	11,931	8.3	100.0	724	846	7,540	8.66	11.1	100.0	1,015	31	866	897	3.5	100.0	7.6

方向	方向：4							
	大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]	時間 比率 [%]	二輪車 比率 [%]			
7:00-8:00	5	33	38	13.2	2.4			
8:00-9:00	5	88	93	5.4	5.9			
9:00-10:00	2	100	102	2.0	6.5			
10:00-11:00	6	105	111	5.4	7.1			
11:00-12:00	6	109	115	5.2	7.3			
12:00-13:00	5	122	127	3.9	8.1			
13:00-14:00	3	106	109	2.8	6.9			
14:00-15:00	5	140	145	3.4	9.2			
15:00-16:00	4	126	130	3.1	8.3			
16:00-17:00	4	118	122	3.3	7.8			
17:00-18:00	7	125	132	5.3	8.4			
18:00-19:00	5	118	123	4.1	7.8			
19:00-20:00	4	43	47	8.5	3.0			
20:00-21:00	6	46	52	11.5	3.3			
21:00-22:00	2	30	32	6.3	2.0			
22:00-23:00	1	12	13	7.7	0.8			
23:00-24:00	0	17	17	0.0	1.1			
24時間合計	57	1,820	1,877	33.9	85.1			
24時間合計	20	224	244	8.3	84.3			
24時間合計	77	1,494	1,571	42.2	100.0	4.4	100.0	135

方向	A断面：流入計(1+2+3)					A断面：断面計(1+2+3)				
	大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]	時間 比率 [%]	二輪車 比率 [%]	大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]	時間 比率 [%]	二輪車 比率 [%]
7:00-8:00	0	74	74	8.8	3.9					
8:00-9:00	0	51	51	8.6	5.9					
9:00-10:00	0	77	77	10.9	11.7					
10:00-11:00	0	72	72	12.6	13.9					
11:00-12:00	0	59	59	12.8	13.4					
12:00-13:00	0	42	42	11.2	3.6					
13:00-14:00	0	41	41	11.9	1.7					
14:00-15:00	0	21	21	9.7	2.1					
15:00-16:00	0	25	25	8.9	2.1					
16:00-17:00	0	37	37	9.8	3.7					
17:00-18:00	0	38	38	12.9	3.0					
18:00-19:00	0	16	16	12.6	1.3					
19:00-20:00	0	32	32	10.3	2.9					
20:00-21:00	0	42	42	17.3	4.6					
21:00-22:00	0	40	40	16.8	5.3					
22:00-23:00	0	74	74	28	5.3					
23:00-24:00	0	86	86	11.5	3.7					
24時間合計	0	72	72	9.3	1.6					
24時間合計	0	70	70	26.0	21.2					
24時間合計	0	107	107	15.9	26.6					
24時間合計	0	99	99	15.7	26.8					
24時間合計	0	167	167	19.0	35.7					
24時間合計	0	350	350	74.3	47.1					
24時間合計	553	12,802	13,355	4.1	62.6					
24時間合計	1,415	6,554	7,969	17.8	37.4					
24時間合計	1,968	18,356	21,324	9.2	100.0					

方向	B断面：流入計(4+3)					B断面：断面計(4+3)				
	大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]	時間 比率 [%]	二輪車 比率 [%]	大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]	時間 比率 [%]	二輪車 比率 [%]
7:00-8:00	2	1	3	3.8	2.4					
8:00-9:00	5	88	93	5.4	5.9					
9:00-10:00	2	100	102	2.0	6.5					
10:00-11:00	6	105	111	5.4	7.1					
11:00-12:00	6	109	115	5.2	7.3					
12:00-13:00	5	122	127	3.9	8.1					
13:00-14:00	3	106	109	2.8	6.9					
14:00-15:00	5	140	145	3.4	9.2					
15:00-16:00	4	126	130	3.1	8.3					
16:00-17:00	4	118	122	3.3	7.8					
17:00-18:00	7	125	132	5.3	8.4					
18:00-19:00	5	118	123	4.1	7.8					
19:00-20:00	4	43	47	8.5	3.0					
20:00-21:00	6	46	52	11.5	3.3					
21:00-22:00	2	30	32	6.3	2.0					
22:00-23:00	1	12	13	7.7	0.8					
23:00-24:00	0	17	17	0.0	1.1					
24時間合計	57	1,820	1,877	33.9	85.1					
24時間合計	20	224	244	8.3	84.3					
24時間合計	77	1,494	1,571	42.2	100.0	4.4	100.0	135		

自動車交通量調査結果集計表

[断面別]

供用時交通量 (休日)

予測地点

No.8 (仮) 宮前郵便局高直交差点

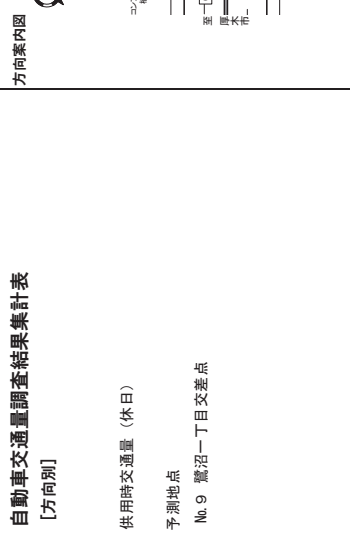
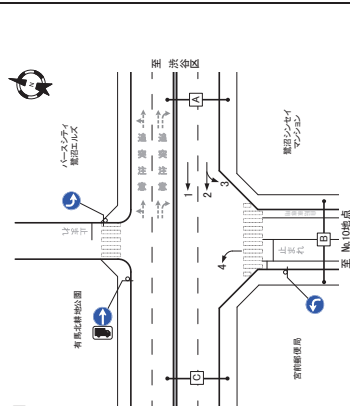
自動車交通量調査結果集計表

[断面別]

供用時交通量 (休日)

予測地点

No.9 鷺沼一丁目交差点



断面:流入人口

方向	C断面:流入人口			C断面:流出計(1+2+4)			C断面:断面計(1+2+4)							
	大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]	大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]	大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]					
7:00-8:00	0	0	0	0	78	773	851	109	76	773	851	92	39	109
8:00-9:00	0	0	0	0	54	885	919	59	42	105	54	885	919	59
9:00-10:00	0	0	0	0	75	1,154	1,229	61	56	128	75	1,154	1,229	61
10:00-11:00	0	0	0	0	77	1,313	1,390	55	63	103	77	1,313	1,390	55
11:00-12:00	0	0	0	0	62	1,346	1,408	44	64	108	62	1,346	1,408	44
12:00-13:00	0	0	0	0	45	1,181	1,226	37	56	108	45	1,181	1,226	37
13:00-14:00	0	0	0	0	43	1,185	1,228	35	56	109	43	1,185	1,228	35
14:00-15:00	0	0	0	0	26	1,038	1,064	24	43	78	26	1,038	1,064	24
15:00-16:00	0	0	0	0	29	950	979	30	45	68	29	950	979	30
16:00-17:00	0	0	0	0	39	1,011	1,050	37	43	112	39	1,011	1,050	37
17:00-18:00	0	0	0	0	42	1,272	1,314	32	60	92	42	1,272	1,314	32
18:00-19:00	0	0	0	0	21	1,392	1,323	16	60	107	21	1,392	1,323	16
19:00-20:00	0	0	0	0	57	1,078	1,135	58	52	102	57	1,078	1,135	58
20:00-21:00	0	0	0	0	47	924	971	44	76	122	47	924	971	44
21:00-22:00	0	0	0	0	42	679	721	32	60	92	42	679	721	32
22:00-23:00	0	0	0	0	42	679	721	32	60	92	42	679	721	32
23:00-24:00	0	0	0	0	76	364	440	26	45	71	76	364	440	26
24時間合計	0	0	0	0	71	262	333	213	15	26	71	262	333	213
24時間合計	0	0	0	0	103	165	273	18	108	165	273	306	12	18
24時間合計	0	0	0	0	100	155	255	39	2	14	100	155	255	39
24時間合計	0	0	0	0	187	190	377	48	8	16	187	190	377	48
24時間合計	0	0	0	0	350	388	748	48	8	16	350	388	748	48
24時間合計	0	0	0	0	296	794	1,090	27	50	77	296	794	1,090	27
24時間合計	0	0	0	0	591	13,380	13,981	42	63.6	127.7	591	13,380	13,981	42
24時間合計	0	0	0	0	1,423	6,584	8,017	17.7	38.4	57.1	1,423	6,584	8,017	17.7
24時間合計	0	0	0	0	2,014	19,984	21,998	9.2	100.0	1,798	2,014	19,984	21,998	9.2

断面:流出人口

方向	C断面:流出人口			C断面:流入人口		
	大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]	大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]
7:00-8:00	79	798	877	90	3.8	114
8:00-9:00	56	888	954	5.9	4.2	109
9:00-10:00	79	1,197	1,276	6.2	5.6	133
10:00-11:00	78	1,367	1,445	5.4	6.3	106
11:00-12:00	65	1,388	1,453	4.4	6.4	111
12:00-13:00	47	1,262	1,309	3.6	5.7	116
13:00-14:00	44	1,275	1,319	3.3	5.8	116
14:00-15:00	26	1,114	1,140	2.3	5.0	81
15:00-16:00	29	1,016	1,045	2.8	4.6	72
16:00-17:00	41	1,069	1,110	3.7	4.8	116
17:00-18:00	45	1,344	1,389	3.2	6.0	110
18:00-19:00	21	1,364	1,385	1.5	6.0	110
19:00-20:00	36	1,116	1,152	3.1	5.0	78
20:00-21:00	58	1,175	1,233	4.9	5.1	110
21:00-22:00	48	770	818	5.9	3.6	73
22:00-23:00	43	795	838	5.4	3.5	61
23:00-24:00	80	631	711	11.3	3.1	59
24時間合計	74	374	448	16.5	2.0	45
24時間合計	71	266	337	21.1	1.5	26
24時間合計	108	168	276	39.1	1.2	19
24時間合計	100	160	260	38.3	1.1	14
24時間合計	168	319	487	46.8	1.6	19
24時間合計	351	403	754	49.6	3.3	67
24時間合計	28	14,927	15,025	27.0	4.3	62
24時間合計	1,423	6,795	8,218	17.5	35.6	180
24時間合計	2,025	22,895	24,920	8.3	100.0	1,874

方向: 1

方向	方向: 1			方向: 2			方向: 3			
	大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]	大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]	大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]	
7:00-8:00	1	15	16	3	51	485	32	46	310	
8:00-9:00	2	46	48	4	30	680	23	27	438	
9:00-10:00	2	39	41	4	20	642	27	42	448	
10:00-11:00	2	57	59	6	31	658	28	44	471	
11:00-12:00	2	57	59	6	31	658	28	44	471	
12:00-13:00	2	54	56	6	22	680	35	19	431	
13:00-14:00	2	69	71	2	20	701	28	57	467	
14:00-15:00	3	77	80	4	19	720	26	47	497	
15:00-16:00	5	77	82	4	16	628	23	46	500	
16:00-17:00	4	97	101	4	9	648	13	34	470	
17:00-18:00	3	78	81	0	23	699	43	0	474	
18:00-19:00	1	28	29	3	21	672	39	4	352	
19:00-20:00	1	32	34	3	19	443	4	38	325	
20:00-21:00	1	18	19	0	15	273	6	28	214	
21:00-22:00	1	16	17	1	48	248	13	18	176	
22:00-23:00	1	12	13	0	43	197	15	17	110	
23:00-24:00	0	11	11	0	46	138	32	5	75	
24時間合計	32	704	736	43	648	7,866	7,854	37	63.9	5,439
24時間合計	11	127	138	8.0	648	3,381	4,929	19.1	36.1	2,101
24時間合計	43	831	874	4.9	1,136	11,147	12,283	9.2	100.0	8,115

方向: 2

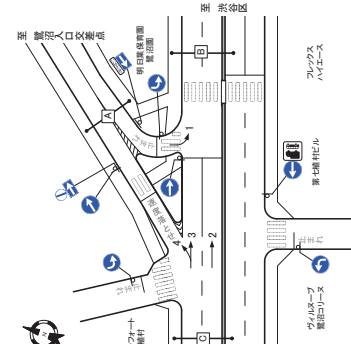
方向	方向: 2			方向: 3			
	大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]	大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]	
7:00-8:00	7	29	36	19.4	2.0	7	
8:00-9:00	5	127	132	3.8	7.2	4	
9:00-10:00	7	133	140	5.0	7.6	3	
10:00-11:00	7	163	170	4.1	9.2	5	
11:00-12:00	4	139	143	2.8	7.8	2	
12:00-13:00	5	124	129	3.9	7.0	4	
13:00-14:00	3	126	129	2.3	7.0	4	
14:00-15:00	4	149	153	2.6	8.3	6	
15:00-16:00	2	155	157	1.3	8.4	7	
16:00-17:00	4	122	126	3.2	6.8	3	
17:00-18:00	1	61	62	1.6	3.4	3	
18:00-19:00	3	36	39	7.7	2.1	4	
19:00-20:00	0	12	12	0.0	0.7	1	
20:00-21:00	4	15	19	26.7	0.8	0	
21:00-22:00	3	8	11	57.1	0.4	0	
22:00-23:00	2	6	8	37.5	0.4	0	
23:00-24:00	2	1	3	60	22.2	0.5	0
24時間合計	57	1,171	1,228	11.7	63.3	48	
24時間合計	33	276	309	10.7	16.3	26	
24時間合計	80	1,752	1,842	4.9	100.0	69	

自動車交通量調査結果集計表
【断面別】

供用時交通量 (休日)

予測地点
No.9 鷺沼一丁目交差点

方向案内図



自動車交通量調査結果集計表
【断面別】

供用時交通量 (休日)

予測地点
No.9 鷺沼一丁目交差点

方向案内図

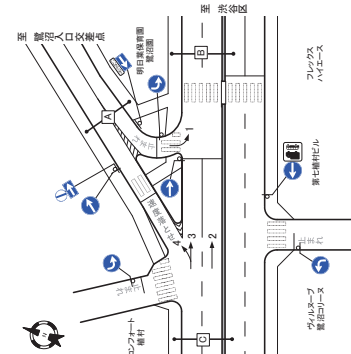


Table A: A断面:流入計(1) and A断面:断面計(1)+(4). Columns include direction, vehicle type, and volume.

Table B: B断面:流入計(1)+(2)+(3) and B断面:断面計(1)+(2)+(3). Columns include direction, vehicle type, and volume.

Table C: C断面:流入計(2)+(3)+(4) and C断面:断面計(2)+(3)+(4). Columns include direction, vehicle type, and volume.

Table D: 交差点総流入計. Summary table for total intersection flow.

Table E: 交差点総流入計 (continued). Summary table for total intersection flow.

自動車交通量調査結果集計表

[方向別]

供用時交通量 (休日)

予測地点
No. 1 O (仮) 宮前駅(便)高南交差点

方向案内

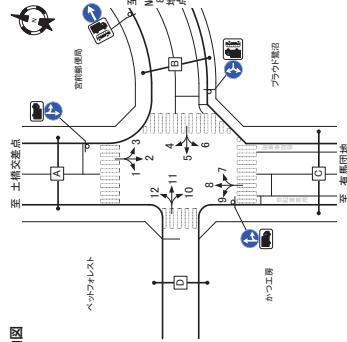


Table with 10 columns: Direction, Vehicle Type, Total Volume, Ratio, etc. Direction: 1. Rows include vehicle types like 7000-8000, 8000-9000, etc., and summary rows for 12-hour and 24-hour periods.

Table with 10 columns: Direction, Vehicle Type, Total Volume, Ratio, etc. Direction: 2. Similar structure to Table 1, covering different directions of traffic.

自動車交通量調査結果集計表

[方向別]

供用時交通量 (休日)

予測地点
No. 1 O (仮) 宮前駅(便)高南交差点

方向案内

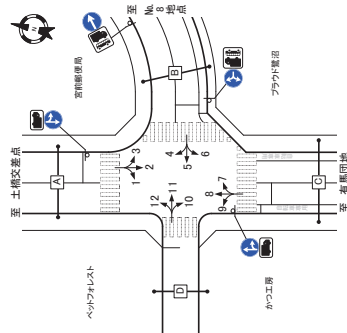


Table with 10 columns: Direction, Vehicle Type, Total Volume, Ratio, etc. Direction: 7. Rows include vehicle types and summary rows for 12-hour and 24-hour periods.

Table with 10 columns: Direction, Vehicle Type, Total Volume, Ratio, etc. Direction: 8. Similar structure to Table 7, covering different directions of traffic.

自動車交通量調査結果集計表

[断面別]

供用時交通量 (休日)

予測地点

No. 1 O (仮) 宮前駅(旧)高南交差点

方向案内図

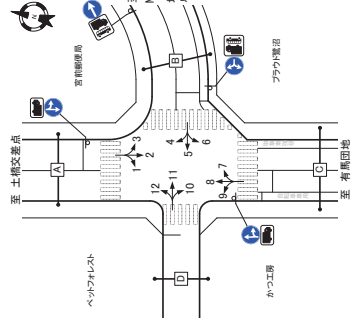


Table A: 断面:流入計(1+2+3) and 断面:流出計(4+5+6)+(4+8+12). Includes columns for direction, vehicle type, volume, and ratios.

Table B: 断面:流入計(4+5+6) and 断面:流出計(3+7+11). Includes columns for direction, vehicle type, volume, and ratios.

自動車交通量調査結果集計表

[断面別]

供用時交通量 (休日)

予測地点

No. 1 O (仮) 宮前駅(旧)高南交差点

方向案内図

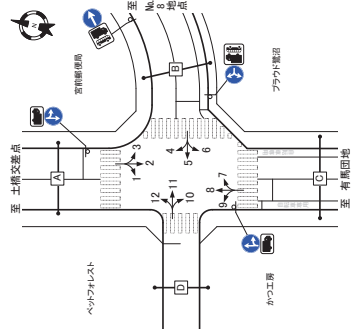


Table C: 断面:流入計(7+8+9) and 断面:流出計(2+6+10). Includes columns for direction, vehicle type, volume, and ratios.

Table D: 断面:流入計(10+11+12) and 断面:流出計(1+5+9). Includes columns for direction, vehicle type, volume, and ratios.

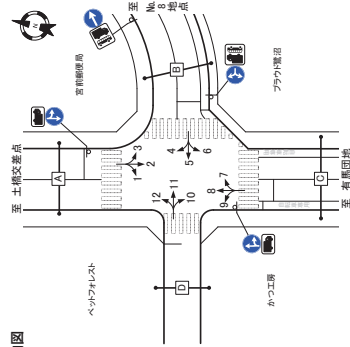
自動車交通調査結果集計表

[断面別]

供用時交通量 (休日)

予測地点
No. 1 O (仮) 宮前副(偉高)南交差点

方向案内図



方向	交差点総流入計					
	大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]	大型車 流入率 [%]	時間 比率 [%]	二輪車 [台]
時間帯	42	383	425	9.7	3.3	39
7:00-8:00						
8:00-9:00	49	582	631	7.8	4.8	44
9:00-10:00	33	689	723	4.6	5.5	66
10:00-11:00	35	833	868	4.0	6.6	67
11:00-12:00	55	972	1027	5.7	7.3	66
12:00-13:00	50	864	914	5.5	6.9	70
13:00-14:00	39	921	960	4.1	7.3	70
14:00-15:00	51	968	1019	5.3	7.3	77
15:00-16:00	44	937	981	4.5	7.5	65
16:00-17:00	38	899	937	4.1	7.1	67
17:00-18:00	35	932	967	3.9	7.5	64
18:00-19:00	43	988	1031	4.5	8.2	63
19:00-20:00	31	478	509	6.1	5.3	48
20:00-21:00	21	472	493	4.8	3.8	33
21:00-22:00	23	378	401	6.3	3.9	38
22:00-23:00	6	239	245	3.4	1.6	16
23:00-24:00	2	135	137	1.3	1.2	12
24時間合計	745	12,416	13,161	5.7	100.0	1,023

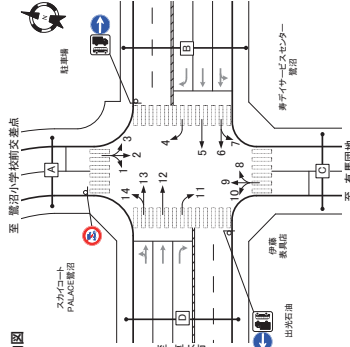
自動車交通調査結果集計表

[方向別]

供用時交通量 (休日)

予測地点
No. 1 鷺沼二丁目交差点

方向案内図



方向	方向: 1						方向: 2						方向: 3					
	大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]	大型車 流入率 [%]	時間 比率 [%]	二輪車 [台]	大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]	大型車 流入率 [%]	時間 比率 [%]	二輪車 [台]	大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]	大型車 流入率 [%]	時間 比率 [%]	二輪車 [台]
7:00-8:00	4	52	56	7.1	4.5	8	2	52	54	3.7	3.2	7	1	19	20	5.0	1.9	2
8:00-9:00	1	70	71	1.4	5.7	5	2	109	110	1.8	6.5	5	3	75	78	3.8	7.5	0
9:00-10:00	1	65	66	1.5	5.3	1	4	112	116	3.4	6.8	4	1	82	83	1.2	8.0	2
10:00-11:00	3	86	89	3.4	7.2	5	0	117	117	0.0	6.9	5	1	99	100	1.0	9.6	1
11:00-12:00	0	80	80	0.0	6.5	6	1	130	131	0.8	7.7	6	4	74	78	5.1	7.5	2
12:00-13:00	2	113	115	1.7	9.3	10	0	116	116	0.0	6.8	10	2	58	60	3.3	5.8	2
13:00-14:00	1	82	83	1.2	6.7	9	0	109	109	0.0	6.4	7	4	72	76	5.3	7.3	0
14:00-15:00	1	64	65	1.5	5.3	4	1	117	118	0.8	5.3	4	2	81	83	2.4	8.0	1
15:00-16:00	3	67	70	4.3	5.7	2	1	123	123	0.8	7.2	12	0	99	99	0.0	9.5	2
16:00-17:00	0	66	66	0.0	5.3	2	1	103	104	1.0	6.1	7	0	75	75	0.0	7.2	2
17:00-18:00	0	61	61	0.0	6.6	4	0	97	97	0.0	5.1	11	1	62	63	2.8	5.1	2
18:00-19:00	0	44	44	0.0	3.8	0	1	78	78	1.3	3.3	6	1	38	39	3.8	3.1	4
19:00-20:00	0	47	47	0.0	3.8	0	0	48	48	0.0	4.0	4	0	34	34	0.0	3.3	0
20:00-21:00	0	52	52	0.0	3.8	0	0	48	48	0.0	2.7	4	0	18	18	5.3	3.9	2
21:00-22:00	0	43	43	0.0	4.4	0	0	38	38	0.0	2.1	0	0	16	16	0.0	1.0	0
22:00-23:00	0	11	11	0.0	4.0	0	0	30	30	0.0	1.8	0	0	16	16	0.0	1.0	0
23:00-24:00	1	11	12	8.3	1.0	3	0	10	10	0.0	0.8	2	1	8	9	11.1	0.9	0
24時間合計	27	1,209	1,236	2.2	100.0	60	21	1,683	1,704	1.2	100.0	107	29	1,013	1,042	2.8	100.0	30

方向	方向: 4						方向: 5						方向: 6					
	大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]	大型車 流入率 [%]	時間 比率 [%]	二輪車 [台]	大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]	大型車 流入率 [%]	時間 比率 [%]	二輪車 [台]	大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]	大型車 流入率 [%]	時間 比率 [%]	二輪車 [台]
7:00-8:00	3	44	47	6.4	2.2	1	31	412	443	7.0	3.9	44	39	303	342	11.4	3.8	61
8:00-9:00	2	92	94	2.1	4.5	3	27	471	498	5.4	4.4	47	31	313	344	9.0	3.8	69
9:00-10:00	3	127	130	2.3	6.2	8	46	547	593	7.8	5.3	71	32	465	497	6.4	5.5	54
10:00-11:00	2	111	113	1.8	5.4	4	38	613	651	5.8	5.8	43	35	597	622	5.6	6.9	56
11:00-12:00	4	140	144	2.8	6.8	4	27	721	748	3.6	6.7	45	29	526	555	5.2	6.1	59
12:00-13:00	2	127	129	1.6	6.1	0	22	607	629	3.5	5.6	28	17	471	488	3.5	5.4	62
13:00-14:00	4	156	160	2.5	7.6	1	27	534	561	4.8	5.0	48	16	477	493	3.2	5.5	63
14:00-15:00	3	164	167	1.8	7.9	2	10	468	498	2.0	4.4	28	14	369	383	3.7	4.2	43
15:00-16:00	5	150	155	3.2	7.3	9	14	432	448	3.1	4.0	32	12	388	410	2.9	4.5	37
16:00-17:00	4	152	156	2.6	7.4	9	23	466	519	4.4	4.6	33	12	387	399	3.0	4.4	65
17:00-18:00	6	175	181	3.3	8.6	0	23	650	673	3.4	6.0	34	15	450	465	3.2	5.1	38
18:00-19:00	6	167	173	3.5	8.2	2	8	703	711	1.1	6.3	34	7	473	480	1.5	5.3	52
19:00-20:00	2	109	111	1.8	5.3	3	14	603	617	2.3	5.5	36	16	433	449	3.6	5.0	47
20:00-21:00	1	91	92	1.1	4.4	5	22	570	582	3.7	5.3	34	28	446	474	5.9	5.2	53
21:00-22:00	1	61	62	1.6	2.9	3	21	378	387	5.3	3.5	37	22	366	388	5.7	4.3	41
22:00-23:00	0	47	47	0.0	2.2	3	23	378	401	5.7	3.6	23	22	329	351	6.3	3.9	33
23:00-24:00	0	39	39	0.0	1.8	4	41	359	400	10.3	3.6	17	31	224	255	12.2	2.8	31
0:00-1:00	1	30	31	3.2	1.5	0	38	181	220	17.7	2.0	16	34	176	210	16.2	2.3	24
1:00-2:00	0	8	8	0.0	0.4	0	32	123	159	20.6	1.4	11	45	121	166	27.1	1.8	19
2:00-3:00	2	16	18	11.1	0.9	2	44	88	132	33.3	1.2	9	59	75	134	44.0	1.5	9
3:00-4:00	0	5	5	0.0	0.2	1	43	68	111	38.7	1.0	4	39	61	120	49.2	1.3	0
4:00-5:00	1	5	6	16.7	0.3	0	68	89	174	48.9	1.3	8	62	82	164	50.0	1.9	0
5:00-6:00	0	17	17	0.0	0.8	1	168	237	428	39.1	3.7	12	92	311	351	26.2	3.7	18
6:00-7:00	44	1,652	1,696	2.7	35.3	35	168	497	665	23.3	37.1	42	154	573	670	22.6	57.9	49
7:00-8:00	44	1,652	1,696	2.7	35.3	35	168	497	665	23.3	37.1	42	154	573	670	22.6	57.9	49
8:00-9:00	53	2,058	2,112	2.3	100.0	0	975	10,253	11,228	8.7	100.0	698	863	6,932	8,835	10.9	100.0	863
24時間合計	53	2,058	2,112	2.3	100.0	0	975	10,253	11,228	8.7	100.0	698	863	6,932	8,835	10.9	100.0	863

自動車交通量調査結果集計表

[方向別]

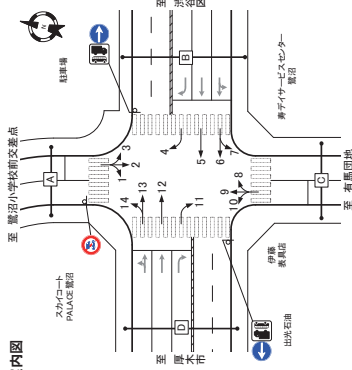
自動車交通量調査結果集計表

[方向別]

供用時交通量 (休日)

予測地点

No. 1 鷺沼二丁目交差点



方向	方向: 7					方向: 8					方向: 9							
	種別	大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]	時間 比率 [%]	二輪車 [台]	大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]	時間 比率 [%]	二輪車 [台]	大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]	時間 比率 [%]	二輪車 [台]		
時間帯	7:00-8:00	0	6	6	0.0	2.9	0	1	21	22	4.3	3.3	3	4	82	66	4.7	3.7
	8:00-9:00	0	7	7	0.0	3.3	1	52	53	1.9	8.4	3	3	99	102	2.9	4.4	
	9:00-10:00	1	18	19	5.3	9.1	3	2	63	65	3.1	10.3	8	1	150	151	0.7	6.5
	10:00-11:00	0	11	11	0.0	5.3	0	1	45	46	2.2	7.3	3	2	143	145	1.4	6.3
	11:00-12:00	0	6	6	0.0	2.9	1	1	47	48	2.1	7.6	2	3	171	174	1.7	7.5
	12:00-13:00	1	13	14	7.1	6.7	0	1	29	30	3.3	4.7	2	8	207	215	3.7	9.3
	13:00-14:00	0	17	17	0.0	8.1	2	1	38	39	2.6	6.2	2	1	174	175	0.6	7.6
	14:00-15:00	0	15	15	0.0	7.2	0	1	38	39	2.6	6.2	2	1	174	175	0.6	7.6
	15:00-16:00	1	14	15	6.7	7.2	1	2	50	52	3.8	8.2	5	1	157	158	0.6	6.8
	16:00-17:00	0	12	12	0.0	5.3	0	4	59	63	6.3	10.0	7	2	179	181	1.1	7.8
	17:00-18:00	0	16	16	0.0	7.7	3	0	39	39	0.0	8.2	0	1	193	198	2.3	8.5
	18:00-19:00	0	8	8	0.0	4.3	2	0	27	27	0.0	4.3	5	2	163	168	0.4	6.4
	19:00-20:00	0	18	18	0.0	8.3	0	0	45	45	0.0	8.3	0	0	232	232	0.0	8.2
	20:00-21:00	0	12	12	0.0	6.2	4	2	21	21	0.0	2.9	2	0	60	62	0.0	3.2
	21:00-22:00	0	16	16	0.0	4.3	0	0	45	45	0.0	4.3	1	0	60	61	0.0	3.2
	22:00-23:00	0	16	16	0.0	4.3	0	0	45	45	0.0	4.3	1	0	60	61	0.0	3.2
	23:00-24:00	0	6	6	0.0	2.9	1	0	8	9	0.0	2.9	1	0	19	19	0.0	0.9
	24時間合計	6	203	209	2.9	10.0	25	21	612	633	3.3	10.0	45	41	2,275	2,316	1.8	10.0
	24時間合計	10	368	378	2.3	10.0	23	19	667	686	2.8	10.0	41	1,131	1,193	8.5	10.0	

方向	方向: 10					方向: 11					方向: 12							
	種別	大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]	時間 比率 [%]	二輪車 [台]	大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]	時間 比率 [%]	二輪車 [台]	大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]	時間 比率 [%]	二輪車 [台]		
時間帯	7:00-8:00	1	14	15	6.7	4.0	1	19	20	5.0	2.9	1	51	453	504	10.1	4.2	
	8:00-9:00	0	27	27	0.0	7.1	4	1	33	34	2.9	5.0	0	28	635	663	4.2	5.5
	9:00-10:00	2	37	39	5.1	10.3	1	0	30	30	0.0	4.4	2	21	613	634	3.3	5.3
	10:00-11:00	0	21	21	0.0	5.6	1	0	46	46	0.0	6.7	1	29	641	670	4.3	5.6
	11:00-12:00	1	35	36	2.8	9.5	2	0	47	47	0.0	6.9	3	34	643	677	5.0	5.7
	12:00-13:00	1	25	26	3.8	6.9	1	0	60	60	0.0	8.7	4	20	658	678	2.9	5.7
	13:00-14:00	0	25	25	0.0	6.6	3	1	56	57	1.8	8.3	5	24	666	690	3.5	5.8
	14:00-15:00	0	19	19	0.0	5.0	0	34	34	0.0	5.0	1	16	697	713	2.2	6.0	
	15:00-16:00	1	22	23	4.3	6.1	1	0	41	41	0.0	6.0	6	15	612	627	2.4	5.2
	16:00-17:00	0	28	28	0.0	7.4	1	0	53	53	0.0	7.7	2	19	622	641	3.0	5.4
	17:00-18:00	0	16	16	0.0	4.2	0	1	62	63	1.6	8.2	3	13	629	642	2.0	5.4
	18:00-19:00	0	14	14	0.0	3.7	3	0	34	34	0.0	3.4	1	29	597	597	0.0	4.4
	19:00-20:00	0	14	14	0.0	4.0	0	34	34	0.0	3.4	1	29	488	497	5.8	4.2	
	20:00-21:00	1	5	6	16.7	1.6	1	0	10	10	0.0	1.5	1	17	454	471	3.6	3.9
	21:00-22:00	1	4	5	20.0	1.3	3	1	14	15	6.7	2.2	2	43	388	411	10.5	3.4
	22:00-23:00	0	3	3	0.0	0.8	0	0	12	12	0.0	1.7	0	46	209	255	18.0	2.1
	23:00-24:00	0	2	2	0.0	0.5	1	0	5	5	0.0	0.7	0	59	108	167	35.3	1.4
	24時間合計	10	368	378	2.3	10.0	23	19	667	686	2.8	10.0	41	1,131	1,193	8.5	10.0	

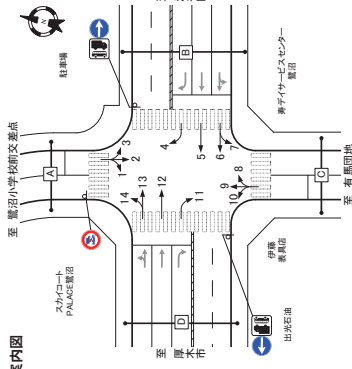
自動車交通量調査結果集計表

[方向別]

供用時交通量 (休日)

予測地点

No. 1 鷺沼二丁目交差点

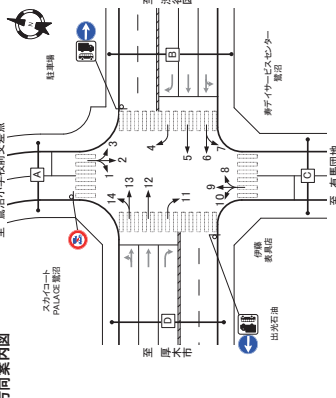


方向	方向: 13					方向: 14					
	種別	大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]	時間 比率 [%]	二輪車 [台]	大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]	時間 比率 [%]	二輪車 [台]
時間帯	7:00-8:00	48	323	371	12.9	3.8	41	2	29	31	65
	8:00-9:00	26	515	541	4.8	5.5	43	4	63	67	60
	9:00-10:00	32	440	472	6.8	4.8	52	3	52	55	55
	10:00-11:00	31	475	506	6.1	5.2	58	4	67	71	56
	11:00-12:00	21	503	524	4.0	5.3	52	3	78	81	37
	12:00-13:00	20	552	572	3.5	5.8	61	2	73	75	27
	13:00-14:00	11	512	523	2.1	5.3	59	4	61	65	62
	14:00-15:00	14	539	553	2.5	5.6	64	1	63	64	16
	15:00-16:00	14	553	567	2.5	5.6	61	2	53	55	38
	16:00-17:00	16	467	483	3.2	5.1	51	1	79	80	13
	17:00-18:00	11	474	485	2.3	5.0	52	3	68	71	33
	18:00-19:00	16	493	509	3.4	4.3	63	1	84	85	12
	19:00-20:00	21	495	516	4.9	5.4	52	1	94	95	18
	20:00-21:00	30	372	402	8.1	3.4	42	0	38	38	28
	21:00-22:00	38	323	361	12.7	3.3	46	0	38	38	0.0
	22:00-23:00	28	162	190	14.7	3.8	46	0	29	29	0.0
	23:00-24:00	39	103	141	27.7	1.8	38	2	20	20	0.0
	24時間合計	67	88	155	43.2	1.6	11	0	111	111	0.0
	24時間合計	73	69	142	51.4	1.4	8	0	12	12	0.0
	24時間合計	92	72	164	56.1	1.7	4	0	1	1	0.0
	24時間合計	133	114	247	53.8	2.5	13	0	6	6	0.0
	24時間合計	198	301	499	39.7	5.1	29	6	4	10	60.0
	24時間合計	141	572	713	19.8	7.3	73	7	29	36	19.4
	24時間合計	260	5,832	6,092	4.3	62.2	659	30	791	821	3.7
	24時間合計	871	2,832	3,703	23.5	37.8	359	17	245	262	6.5
	24時間合計	1,131	8,664	9,795	11.5	100.0	1,018	47	1,038	1,083	4.3

自動車交通量調査結果集計表

【断面別】

方向案内図



供用時交通量 (休日)

予測地点

No. 1 鷺沼二丁目交差点

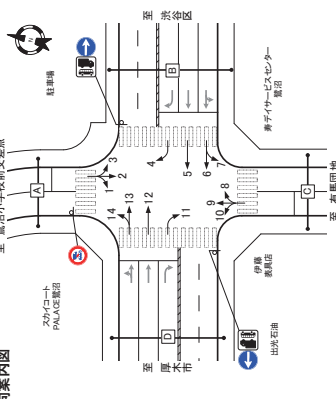
Table with columns for direction, type, and traffic volume. Includes sub-tables for A and B sections with various metrics like volume, ratio, and percentage.

Table with columns for direction, type, and traffic volume. Includes sub-tables for A and B sections with various metrics like volume, ratio, and percentage.

自動車交通量調査結果集計表

【断面別】

方向案内図



供用時交通量 (休日)

予測地点

No. 1 鷺沼二丁目交差点

Table with columns for direction, type, and traffic volume. Includes sub-tables for C and D sections with various metrics like volume, ratio, and percentage.

Table with columns for direction, type, and traffic volume. Includes sub-tables for C and D sections with various metrics like volume, ratio, and percentage.

自動車交通量調査結果集計表

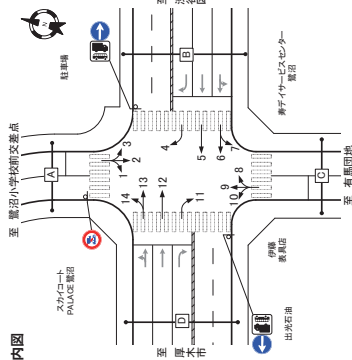
[断面別]

供用時交通量 (休日)

予測地点

No. 1 鷺沼二丁目交差点

方向案内図



方向	交差点総流入計					
	大型車 [台]	小型車 [台]	合計 [台]	大型車 流入率 [%]	時間 比率 [%]	二輪車 [台]
7:00-8:00	188	1,829	2,017	9.3	3.8	234
8:00-9:00	129	2,569	2,698	4.8	5.0	237
9:00-10:00	149	2,801	2,950	5.1	5.5	263
10:00-11:00	146	3,062	3,208	4.6	6.0	239
11:00-12:00	128	3,201	3,329	3.8	6.2	235
12:00-13:00	98	3,109	3,207	3.1	6.0	257
13:00-14:00	94	2,979	3,073	3.1	5.8	276
14:00-15:00	67	2,815	2,882	2.3	5.4	231
15:00-16:00	70	2,753	2,823	2.5	5.3	212
16:00-17:00	86	2,842	2,928	2.9	5.5	200
17:00-18:00	78	3,041	3,119	2.5	5.8	206
18:00-19:00	66	2,839	2,905	2.3	5.3	231
19:00-20:00	76	2,462	2,538	3.0	4.7	192
20:00-21:00	83	2,285	2,368	4.4	3.9	153
21:00-22:00	85	1,855	1,940	7.5	3.2	106
22:00-23:00	136	1,172	1,308	11.9	2.4	104
0:00-1:00	174	1,172	1,346	16.8	2.0	64
1:00-2:00	194	491	685	28.3	1.3	47
2:00-3:00	231	355	586	39.4	1.1	26
3:00-4:00	244	288	532	45.9	1.0	24
4:00-5:00	439	501	940	46.7	1.8	38
5:00-6:00	748	1,179	1,927	38.8	3.6	81
6:00-7:00	624	2,322	2,946	21.2	5.5	153
昼2時間計	4,269	33,851	38,120	3.7	65.8	2,903
夜2時間計	3,197	15,069	18,267	17.5	34.2	1,240
24時間合計	4,486	48,911	53,407	8.4	100.0	4,143

(19) 交差点需要率及び混雑度算出結果 (施設関連車両の走行、平日)

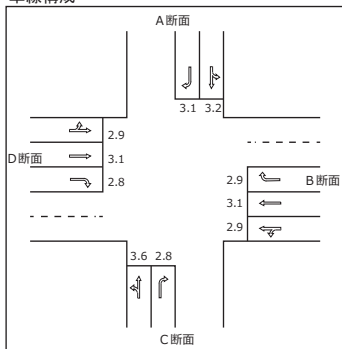
No.1: 土橋交差点
 将来基礎 平日
 ピーク時間: 7時台

流入部	A断面		B断面		C断面		D断面		現示の 需要率	交差点 需要率
	直進左折	右専現有	直進左折	直進	右専現有	直進左折	右専現有	直進左折		
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800
(車線幅員) m	3.20	3.10	2.90	3.10	2.90	3.60	2.80	2.90	3.10	2.80
車線幅員による補正值 αw	1.000	1.000	0.950	1.000	1.000	1.000	1.000	0.950	1.000	1.000
(縦断勾配) %	-1.300	-1.300	1.300	1.300	1.300	-6.900	-6.900	-1.000	-1.000	-1.000
縦断勾配による補正值 αG	0.997	0.997	0.985	0.985	0.985	0.950	0.950	1.000	1.000	1.000
(大型車混入率) %	13.0	13.3	13.7	14.0	2.8	7.2	8.7	16.6	13.0	8.4
大型車混入率による補正值 αT	0.916	0.915	0.913	0.910	0.981	0.952	0.943	0.896	0.917	0.945
(左折率) %	26.1		4.4			44.7		36.9		
左折車混入による補正值 αLT	0.937		0.988			0.896		0.908		
(右折率) %										
右折車混入による補正值 αRT										
横断歩行者による補正值 αL										
飽和交通流率	1,711	1,641	1,687	1,794	1,739	1,621	1,612	1,545	1,833	1,700
交通量	115	120	365	420	71	237	23	607	709	155
正規化交通量	0.067	0.073	0.226	0.008	0.146	0.014	0.390	0.058		
必要現示率	1φ		0.226					0.390		0.390
	2φ			0.008					0.058	0.058
	3φ	0.067				0.146				0.146
	4φ		0.073				0.014			0.073
	5φ									0.000

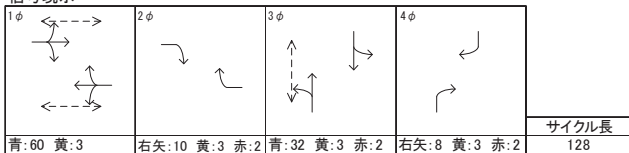
流入別交通量		A断面		B断面		C断面		D断面	
直進	合計	85		769		131		1,092	
	大型車	10		108		12		150	
左折	合計	30		16		106		224	
	大型車	5		1		5		43	
右折	合計	120		71		23		155	
	大型車	16		2		2		13	
合計	合計	235		856		260		1,471	
	大型車	31		111		19		206	
車線別交通量		A断面		B断面		C断面		D断面	
直進	合計	85		349	420	131		383	709
	大型車	10		49	59	12		58	92
左折	合計	30		16		106		224	
	大型車	5		1		5		43	
右折	合計	120		71		23		155	
	大型車	16		2		2		13	
合計	合計	115	120	365	420	71	237	23	607
	大型車	15	16	50	59	2	17	2	101
信号現示	サイクル長	128	128	128	128	128	128	128	128
	有効青時間	32		60	60	60	32	60	60
	青矢印時間		8			10		8	

対向直進交通量					1092				769
対向流入部の飽和交通流率					4000				4000
現示変わり目さげ台数					2				2
横断歩行者	サイクル当たり								
	右左折車低減率	0.15		0.15		0.15		0.15	
左折車の直進車換算係数		1.259		1.275		1.259		1.275	
右折車の直進車換算係数									
右折車が通過できる確率					0.00				0.46
対向直進の間隙に右折する台数					0				270
現示の変わり目に右折する台数					56				56
交通容量 (pcu/h)		428	103	791	841	192	405	101	724
交通量・交通容量比		0.269	1.170	0.461	0.500	0.370	0.585	0.228	0.838
									0.825
									0.338

車線構成



信号現示



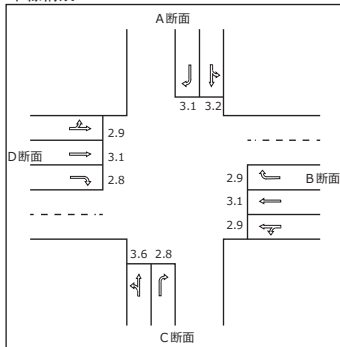
No.1 : 土橋交差点
 供用時 平日
 ピーク時間 : 7時台

流入部	A断面		B断面		C断面		D断面				
	直進左折	右専現有	直進左折	直進	右専現有	直進左折	右専現有	直進左折	直進	右専現有	
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
飽和交通流率の基本値	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	
(車線幅員) m	3.20	3.10	2.90	3.10	2.90	3.60	2.80	2.90	3.10	2.80	
車線幅員による補正值 α_w	1.000	1.000	0.950	1.000	1.000	1.000	1.000	0.950	1.000	1.000	
(縦断勾配) %	-1.300	-1.300	1.300	1.300	1.300	-6.900	-6.900	-1.000	-1.000	-1.000	
縦断勾配による補正值 α_G	0.997	0.997	0.985	0.985	0.985	0.950	0.950	1.000	1.000	1.000	
(大型車混入率) %	13.0	13.3	13.6	14.0	2.8	7.0	8.0	16.6	13.0	8.1	
大型車混入率による補正值 α_T	0.916	0.915	0.913	0.910	0.981	0.953	0.947	0.896	0.917	0.947	
(左折率) %	26.1		4.9			46.1		36.9			
左折車混入による補正值 α_{LT}	0.937		0.987			0.893		0.908			
(右折率) %											
右折車混入による補正值 α_{RT}											
横断歩行者による補正值 α_L											
飽和交通流率	1,711	1,641	1,686	1,794	1,739	1,618	1,619	1,545	1,833	1,704	
			3,479					3,378			
交通量	115	120	367	420	71	243	25	607	709	161	
			787		(15)			1,316		(105)	
正規化交通量	0.067	0.073	0.226	0.008	0.150	0.015	0.390	0.061			
必要現示率	1φ		0.226					0.390		0.390	
	2φ				0.008					0.061	
	3φ	0.067				0.150				0.150	
	4φ		0.073				0.015			0.073	
	5φ									0.000	
										現示の 需要率	交差点 需要率
											0.674

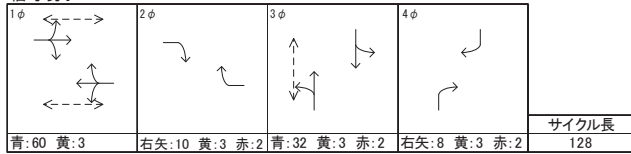
流入別交通量											
直進	合計	85		769		131	1,092				
	大型車	10		108		12	150				
左折	合計	30		18		112	224				
	大型車	5		1		5	43				
右折	合計	120		71		25	161				
	大型車	16		2		2	13				
合計	合計	235		858		268	1,477				
	大型車	31		111		19	206				
車線別交通量											
直進	合計	85		349	420	131	383	709			
	大型車	10		49	59	12	58	92			
左折	合計	30		18		112	224				
	大型車	5		1		5	43				
右折	合計		120		71		25	161			
	大型車		16		2		2	13			
合計	合計	115	120	367	420	71	243	25	607	709	161
	大型車	15	16	50	59	2	17	2	101	92	13
信号現示	サイクル長	128	128	128	128	128	128	128	128	128	
	有効青時間	32		60	60	60	32	60	60	60	
	青矢印時間		8			10		8		10	

対向直進交通量					1092				769		
対向流入部の飽和交通流率					4000				4000		
現示変わり目さげ台数					2				2		
横断歩行者	サイクル当たり										
	右左折率低減率	0.15		0.15		0.15		0.15			
左折車の直進車換算係数		1.259		1.275		1.259		1.275			
右折車の直進車換算係数											
右折車が通過できる確率					0.00				0.46		
対向直進の間隙に右折する台数					0				271		
現示の変わり目に右折する台数					56				56		
交通容量 (pcu/h)		428	103	790	841	192	404	101	724	859	460
交通量・交通容量比		0.269	1.170	0.464	0.500	0.370	0.601	0.247	0.838	0.825	0.350

車線構成



信号現示



No.2 : カッパーク鷺沼入口交差点

将来基礎

平日

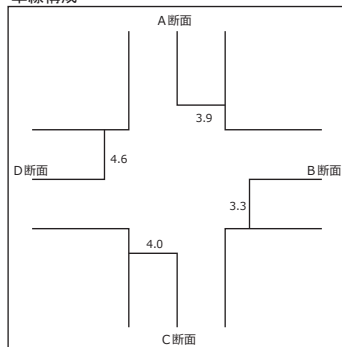
ピーク時間 : 17時台

流入部	A断面	B断面	C断面	D断面		
車線	全方向	全方向	全方向	全方向		
車線数	1	1	1	1		
飽和交通流率の基本値	2,000	2,000	2,000	2,000		
(車線幅員) m	3.90	3.30	4.00	4.60		
車線幅員による補正值 α_w	1.000	1.000	1.000	1.000		
(縦断勾配) %	-4.200	-2.300	4.200	2.300		
縦断勾配による補正值 α_G	0.968	0.987	0.840	0.935		
(大型車混入率) %	5.7	3.4	6.9	2.0		
大型車混入率による補正值 α_T	0.961	0.976	0.954	0.986		
(左折率) %	4.2	22.1	10.1	31.4		
左折車混入による補正值 α_{LT}	0.989	0.948	0.974	0.927		
(右折率) %	22.1	8.3	12.0	15.0		
右折車混入による補正值 α_{RT}	0.945	0.992	0.964	0.979		
横断歩行者による補正值 α_L						
飽和交通流率	1,739	1,811	1,504	1,674		
交通量	262	145	217	153		
正規化交通量	0.151	0.080	0.144	0.091	現示の 需要率	交差点 需要率
必要現示率	1 ϕ	0.151	0.144	0.091	0.151	0.242
	2 ϕ				0.091	
	3 ϕ				0.000	
	4 ϕ				0.000	
	5 ϕ				0.000	

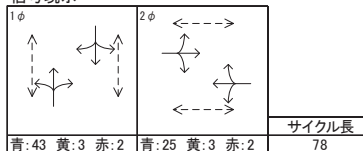
流入別交通量					
直進	合計	193	101	169	82
	大型車	14	2	13	2
左折	合計	11	32	22	48
	大型車	1	3	1	0
右折	合計	58	12	26	23
	大型車	0	0	1	1
合計	合計	262	145	217	153
	大型車	15	5	15	3
車線別交通量					
直進	合計	193	101	169	82
	大型車	14	2	13	2
左折	合計	11	32	22	48
	大型車	1	3	1	0
右折	合計	58	12	26	23
	大型車	0	0	1	1
合計	合計	262	145	217	153
	大型車	15	5	15	3
信号現示	サイクル長	78	78	78	78
	有効青時間	43	25	43	25
	青矢印時間				

対向直進交通量	169	82	193	101
対向流入部の飽和交通流率	2000	2000	2000	2000
現示変わり目さばけ台数	2	2	2	2
横断歩行者	サイクル当たり			
	右左折車低減率	0.15	0.15	0.15
左折車の直進車換算係数	1.268	1.250	1.268	1.250
右折車の直進車換算係数	1.265	1.102	1.312	1.143
右折車が通過できる確率	0.84	0.92	0.82	0.90
対向直進の間隙に右折する台数				
現示の変わり目に右折する台数				
交通容量 (pcu/h)	958	581	829	537
交通量・交通容量比	0.273	0.250	0.262	0.285

車線構成



信号現示



No.2 : カッパーク鷺沼入口交差点

供用時 平日

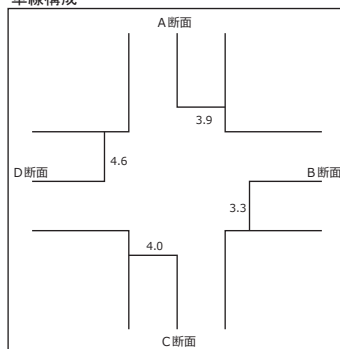
ピーク時間 : 17時台

流入部	A断面	B断面	C断面	D断面		
車線	全方向	全方向	全方向	全方向		
車線数	1	1	1	1		
飽和交通流率の基本値	2,000	2,000	2,000	2,000		
(車線幅員) m	3.90	3.30	4.00	4.60		
車線幅員による補正值 α_w	1.000	1.000	1.000	1.000		
(縦断勾配) %	-4.200	-2.300	4.200	2.300		
縦断勾配による補正值 α_G	0.968	0.987	0.840	0.935		
(大型車混入率) %	5.4	3.4	6.7	2.0		
大型車混入率による補正值 α_T	0.963	0.976	0.955	0.986		
(左折率) %	3.5	22.1	8.2	31.4		
左折車混入による補正值 α_{LT}	0.991	0.948	0.978	0.927		
(右折率) %	32.6	8.3	9.7	15.0		
右折車混入による補正值 α_{RT}	0.894	0.992	0.969	0.979		
横断歩行者による補正值 α_L						
飽和交通流率	1,652	1,811	1,522	1,674		
交通量	313	145	268	153		
正規化交通量	0.189	0.080	0.176	0.091	現示の 需要率	交差点 需要率
必要現示率	1 ϕ	0.189	0.176		0.189	0.280
	2 ϕ			0.091	0.091	
	3 ϕ				0.000	
	4 ϕ				0.000	
	5 ϕ				0.000	

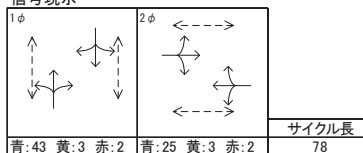
流入別交通量					
直進	合計	200	101	220	82
	大型車	14	2	16	2
左折	合計	11	32	22	48
	大型車	1	3	1	0
右折	合計	102	12	26	23
	大型車	2	0	1	1
合計	合計	313	145	268	153
	大型車	17	5	18	3
車線別交通量					
直進	合計	200	101	220	82
	大型車	14	2	16	2
左折	合計	11	32	22	48
	大型車	1	3	1	0
右折	合計	102	12	26	23
	大型車	2	0	1	1
合計	合計	313	145	268	153
	大型車	17	5	18	3
信号現示	サイクル長	78	78	78	78
	有効青時間	43	25	43	25
	青矢印時間				

対向直進交通量	220	82	200	101
対向流入部の飽和交通流率	2000	2000	2000	2000
現示変わり目さばけ台数	2	2	2	2
横断歩行者	サイクル当たり			
	右左折車低減率	0.15	0.15	0.15
左折車の直進車換算係数	1.268	1.250	1.268	1.250
右折車の直進車換算係数	1.363	1.102	1.326	1.143
右折車が通過できる確率	0.79	0.92	0.81	0.90
対向直進の間隙に右折する台数				
現示の変わり目に右折する台数				
交通容量 (pcu/h)	911	581	839	537
交通量・交通容量比	0.344	0.250	0.319	0.285

車線構成



信号現示

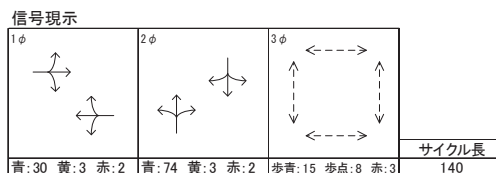
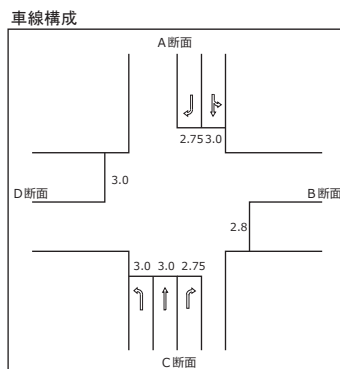


No.3 : 鷺沼駅前交差点
 将来基礎 平日
 ピーク時間 : 15時台

流入部	A断面		B断面	C断面			D断面	現示の 需要率	交差点 需要率
	直進左折	右専現無	全方向	左専現無	直進	右専現無	全方向		
車線数	1	1	1	1	1	1	1		
飽和交通流率の基本値	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000		
(車線幅員) m	3.00	2.75	2.80	3.00	3.00	2.75	3.00		
車線幅員による補正值 α_w	1.000	1.000	0.950	1.000	1.000	1.000	1.000		
(縦断勾配) %	-1.000	-1.000	4.000	-2.200	-2.200	-2.200	-0.300		
縦断勾配による補正值 α_G	1.000	1.000	0.850	0.988	0.988	0.988	1.000		
(大型車混入率) %	6.8	61.5	2.3	51.2	5.7	0.0	55.1		
大型車混入率による補正值 α_T	0.955	0.699	0.984	0.736	0.962	1.000	0.722		
(左折率) %	6.8		67.4				37.7		
左折車混入による補正值 α_{LT}	0.993		1.000				1.000		
(右折率) %			32.6				62.3		
右折車混入による補正值 α_{RT}			1.000				1.000		
横断歩行者による補正值 α_L									
飽和交通流率	1,896	1,258	1,589	1,309	1,900	1,778	1,444		
交通量	250	26 (0)	43	43	228	18 (0)	69		
正規化交通量	0.132	0.000	0.027	0.033	0.120	0.000	0.048		
必要現示率	1 ϕ		0.027				0.048	0.180	
	2 ϕ	0.132	0.000		0.033	0.120	0.000		0.132
	3 ϕ								0.000
	4 ϕ								0.000
	5 ϕ								0.000

流入別交通量							
直進	合計	233	0	228	0		
	大型車	16	0	13	0		
左折	合計	17	29	43	26		
	大型車	1	1	22	16		
右折	合計	26	14	18	43		
	大型車	16	0	0	22		
合計	合計	276	43	289	69		
	大型車	33	1	35	38		
車線別交通量							
直進	合計	233	0	228	0		
	大型車	16	0	13	0		
左折	合計	17	29	43	26		
	大型車	1	1	22	16		
右折	合計	26	14	18	43		
	大型車	16	0	0	22		
合計	合計	250	26	43	69		
	大型車	17	16	1	38		
横断歩行者							
歩行者数	左折側	352	239	224	101		
	右折側	224	101	352	239		
信号現示	サイクル長	140	140	140	140		
	有効青時間	74	74	30	74	74	30
	青矢印時間						

対向直進交通量		228	0		233	0
対向流入部の飽和交通流率		2000	2000		2000	2000
現示変わり目さばけ台数		2	2		2	2
横断歩行者	サイクル当たり					
	右左折車低減率					
左折車の直進車換算係数	1.100		1.100			1.100
右折車の直進車換算係数			1.000			1.000
右折車が通過できる確率		0.79	1.00		0.78	1.00
対向直進の間に右折する台数		464			650	
現示の変わり目に右折する台数		51			51	
交通容量 (pcu/h)	1,002	515	341	692	1,004	309
交通量・交通容量比	0.249	0.050	0.126	0.062	0.227	0.026

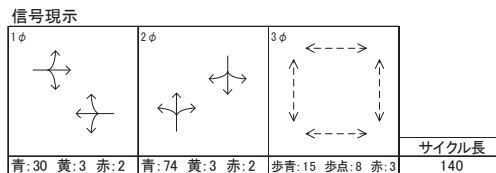
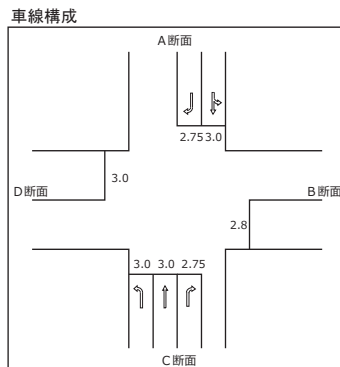


No.3 : 鷺沼駅前交差点
 供用時 平日
 ピーク時間 : 15時台

流入部	A断面		B断面	C断面			D断面	現示の 需要率	交差点 需要率
	直進左折	右専現無	全方向	左専現無	直進	右専現無	全方向		
車線数	1	1	1	1	1	1	1		
飽和交通流率の基本値	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000		
(車線幅員) m	3.00	2.75	2.80	3.00	3.00	2.75	3.00		
車線幅員による補正值 α_w	1.000	1.000	0.950	1.000	1.000	1.000	1.000		
(縦断勾配) %	-1.000	-1.000	4.000	-2.200	-2.200	-2.200	-0.300		
縦断勾配による補正值 α_G	1.000	1.000	0.850	0.988	0.988	0.988	1.000		
(大型車混入率) %	6.9	61.5	4.5	51.2	5.7	3.8	55.1		
大型車混入率による補正值 α_T	0.954	0.699	0.969	0.736	0.962	0.974	0.722		
(左折率) %	10.7		71.9				37.7		
左折車混入による補正值 α_{LT}	0.989		1.000				1.000		
(右折率) %			28.1				62.3		
右折車混入による補正值 α_{RT}			1.000				1.000		
横断歩行者による補正值 α_L									
飽和交通流率	1,888	1,258	1,566	1,309	1,900	1,733	1,444		
交通量	261	26 (0)	89	43	263	53 (2)	69		
正規化交通量	0.138	0.000	0.057	0.033	0.138	0.001	0.048		
必要現示率	1 ϕ		0.057				0.048	0.057	0.195
	2 ϕ	0.138	0.000		0.033	0.001		0.138	
	3 ϕ							0.000	
	4 ϕ							0.000	
	5 ϕ							0.000	

流入別交通量							
直進	合計	233	0	263	0		
	大型車	16	0	15	0		
左折	合計	28	64	43	26		
	大型車	2	3	22	16		
右折	合計	26	25	53	43		
	大型車	16	1	2	22		
合計	合計	287	89	359	69		
	大型車	34	4	39	38		
車線別交通量							
直進	合計	233	0	263	0		
	大型車	16	0	15	0		
左折	合計	28	64	43	26		
	大型車	2	3	22	16		
右折	合計	26	25	53	43		
	大型車	16	1	2	22		
合計	合計	261	89	359	69		
	大型車	18	4	22	38		
横断歩行者							
歩行者数	左折側	352	239	224	101		
	右折側	224	101	352	239		
信号現示	サイクル長	140	140	140	140		
	有効青時間	74	74	30	74	74	30
	青矢印時間						

対向直進交通量		263	0		233	0
対向流入部の飽和交通流率		2000	2000		2000	2000
現示変わり目さばけ台数		2	2		2	2
横断歩行者	サイクル当たり					
	右左折車低減率					
左折車の直進車換算係数	1.100		1.100			1.100
右折車の直進車換算係数			1.000			1.000
右折車が通過できる確率		0.76	1.00		0.78	1.00
対向直進の隙間に右折する台数		437			633	
現示の変わり目に右折する台数		51			51	
交通容量 (pcu/h)	998	488	336	692	1,004	309
交通量・交通容量比	0.262	0.053	0.265	0.062	0.262	0.077



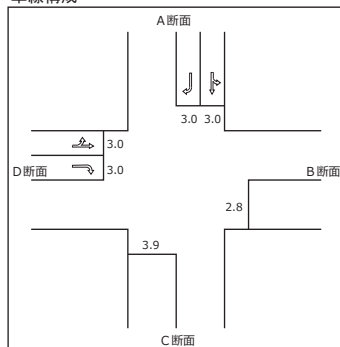
No.4 : 鷺沼交番前交差点
 将来基礎 平日
 ピーク時間 : 17時台

流入部	A断面		B断面	C断面	D断面		現示の 需要率	交差点 需要率
	直進左折	右専現無	全方向	全方向	直進左折	右専現無		
車線	1	1	1	1	1	1		
車線数	1	1	1	1	1	1		
飽和交通流率の基本値	2,000	1,800	2,000	2,000	2,000	1,800		
(車線幅員) m	3.00	3.00	2.80	3.90	3.00	3.00		
車線幅員による補正值 α_w	1.000	1.000	0.950	1.000	1.000	1.000		
(縦断勾配) %	2.400	2.400	1.600	4.900	-2.800	-2.800		
縦断勾配による補正值 α_G	0.930	0.930	0.970	0.805	0.982	0.982		
(大型車混入率) %	13.3	7.5	0.0	9.0	4.2	2.7		
大型車混入率による補正值 α_T	0.915	0.950	1.000	0.941	0.972	0.981		
(左折率) %	19.4		100.0	36.1	34.9			
左折車混入による補正值 α_{LT}	0.826		0.870	0.731	0.753			
(右折率) %			0.0	4.2				
右折車混入による補正值 α_{RT}			1.000	0.983				
横断歩行者による補正值 α_L								
飽和交通流率	1,405	1,590	1,604	1,088	1,438	1,735		
交通量	278	53 (2)	2	402	192	111 (60)		
正規化交通量	0.198	0.001	0.001	0.369	0.134	0.034		
必要現示率	1 ϕ	0.198	0.001	0.369			0.369	0.503
	2 ϕ			0.001	0.134	0.034	0.134	
	3 ϕ						0.000	
	4 ϕ						0.000	
	5 ϕ						0.000	

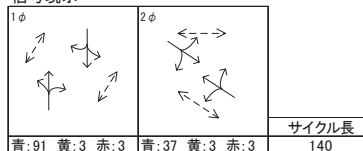
流入別交通量							
直進	合計	224		0	240	125	
	大型車	29		0	32	2	
左折	合計	54		2	145	67	
	大型車	8		0	3	6	
右折	合計	53		0	17	111	
	大型車	4		0	1	3	
合計	合計	331		2	402	303	
	大型車	41		0	36	11	
車線別交通量							
直進	合計	224		0	240	125	
	大型車	29		0	32	2	
左折	合計	54		2	145	67	
	大型車	8		0	3	6	
右折	合計		53	0	17		111
	大型車		4	0	1		3
合計	合計	278	53	2	402	192	111
	大型車	37	4	0	36	8	3
横断歩行者							
歩行者数	左折側	489		197	401	325	
	右折側	401		325	489	197	
信号現示	サイクル長	140	140	140	140	140	140
	有効青時間	91	91	37	91	37	37
	青矢印時間						

対向直進交通量		240	125	224		0
対向流入部の飽和交通流率		2000	2000	2000		2000
現示変わり目さばけ台数		2	2	2		2
横断歩行者	サイクル当たり	19.0	7.7	15.6	12.6	
	右左折車低減率	0.50		0.15	0.50	0.50
左折車の直進車換算係数		2.085	1.219	2.022	1.938	
右折車の直進車換算係数			1.000	1.408		
右折車が通過できる確率		0.78	0.88	0.79		1.00
対向直進の間隙に右折する台数		745				458
現示の変わり目に右折する台数		51				51
交通容量 (pcu/h)		913	796	424	707	380
交通量・交通容量比		0.304	0.067	0.005	0.568	0.218

車線構成



信号現示



No.4 : 鷺沼交番前交差点

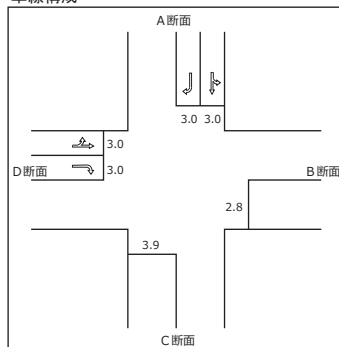
供用時 平日
ピーク時間 : 17時台

流入部	A断面		B断面	C断面	D断面		現示の 需要率	交差点 需要率
	直進左折	右専現無	全方向	全方向	直進左折	右専現無		
車線	1	1	1	1	1	1		
車線数	1	1	1	1	1	1		
飽和交通流率の基本値	2,000	1,800	2,000	2,000	2,000	1,800		
(車線幅員) m	3.00	3.00	2.80	3.90	3.00	3.00		
車線幅員による補正值 α_w	1.000	1.000	0.950	1.000	1.000	1.000		
(縦断勾配) %	2.400	2.400	1.600	4.900	-2.800	-2.800		
縦断勾配による補正值 α_G	0.930	0.930	0.970	0.805	0.982	0.982		
(大型車混入率) %	12.7	7.5	0.0	8.9	4.3	3.9		
大型車混入率による補正值 α_T	0.918	0.950	1.000	0.942	0.971	0.973		
(左折率) %	18.7		100.0	34.7	45.3			
左折車混入による補正值 α_{LT}	0.831		0.870	0.738	0.702			
(右折率) %			0.0	4.1				
右折車混入による補正值 α_{RT}			1.000	0.982				
横断歩行者による補正值 α_L								
飽和交通流率	1,419	1,590	1,604	1,099	1,338	1,720		
交通量	299	53 (2)	2	418	254	230 (179)		
正規化交通量	0.211	0.001	0.001	0.380	0.190	0.104		
必要現示率	1φ	0.211	0.001	0.380			0.380	0.570
	2φ			0.001	0.190	0.104	0.190	
	3φ						0.000	
	4φ						0.000	
	5φ						0.000	

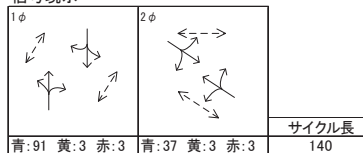
流入別交通量							
直進	合計	243	0	256	139		
	大型車	30	0	33	3		
左折	合計	56	2	145	115		
	大型車	8	0	3	8		
右折	合計	53	0	17	230		
	大型車	4	0	1	9		
合計	合計	352	2	418	484		
	大型車	42	0	37	20		
車線別交通量							
直進	合計	243	0	256	139		
	大型車	30	0	33	3		
左折	合計	56	2	145	115		
	大型車	8	0	3	8		
右折	合計	53	0	17	230		
	大型車	4	0	1	9		
合計	合計	299	53	418	254	230	
	大型車	38	4	37	11	9	
横断歩行者							
歩行者数	左折側	489	197	401	325		
	右折側	401	325	489	197		
信号現示	サイクル長	140	140	140	140	140	
	有効青時間	91	91	37	91	37	37
	青矢印時間						

対向直進交通量		256	139	243		0
対向流入部の飽和交通流率		2000	2000	2000	2000	2000
現示変わり目さばけ台数		2	2	2		2
横断歩行者	サイクル当たり	19.0	7.7	15.6	12.6	
	右左折車低減率	0.50		0.15	0.50	0.50
左折車の直進車換算係数	2.085		1.219	2.022	1.938	
右折車の直進車換算係数			1.000	1.444		
右折車が通過できる確率		0.77	0.87	0.78		1.00
対向直進の間隙に右折する台数		728				455
現示の変わり目に右折する台数		51				51
交通容量 (pcu/h)	923	780	424	715	354	506
交通量・交通容量比	0.324	0.068	0.005	0.585	0.718	0.454

車線構成



信号現示



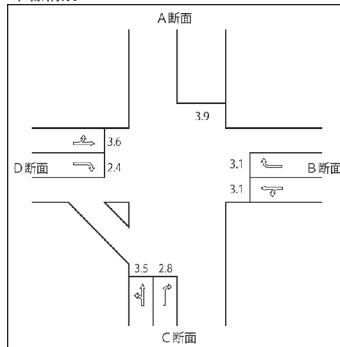
No.5 : 鷺沼入口交差点
 将来基礎 平日
 ピーク時間 : 16時台

流入部	A断面		B断面		C断面		D断面	
	全方向	直進左折	右専現有	直進左折	右専現有	直進左折	右専現有	
車線数	1	1	1	1	1	1	1	
飽和交通流率の基本値	2,000	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800	
(車線幅員) m	3.90	3.10	3.10	3.50	2.80	3.60	2.40	
車線幅員による補正值 α_w	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	0.950	
(縦断勾配) %	-4.700	-3.300	-3.300	4.600	4.600	4.300	4.300	
縦断勾配による補正值 α_G	0.963	0.977	0.977	0.820	0.820	0.835	0.835	
(大型車混入率) %	9.5	6.9	9.7	9.3	3.8	5.7	4.2	
大型車混入率による補正值 α_T	0.937	0.954	0.937	0.939	0.974	0.962	0.971	
(左折率) %	0.3	70.1		2.4		54.5		
左折車混入による補正值 α_{LT}	0.999	0.841		0.993		0.872		
(右折率) %	2.3							
右折車混入による補正值 α_{RT}	0.985							
横断歩行者による補正值 α_L								
飽和交通流率	1,777	1,568	1,647	1,529	1,437	1,400	1,387	
交通量	346	87	124 (73)	290	52 (1)	88	71 (20)	
正規化交通量	0.195	0.056	0.044	0.190	0.000	0.063	0.014	
必要現示率	1 ϕ	0.195		0.190	0.000			
	2 ϕ		0.056			0.063		
	3 ϕ			0.044			0.014	
	4 ϕ						0.000	
	5 ϕ						0.000	
						現示の 需要率	交差点 需要率	
						0.195	0.302	
						0.063		
						0.044		
						0.000		
						0.000		

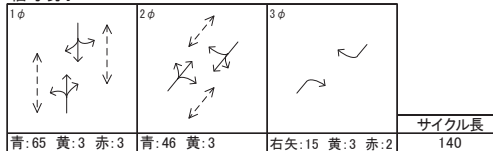
流入別交通量		A断面		B断面		C断面		D断面	
直進	合計	337		26		283		40	
	大型車	33		2		26		3	
左折	合計	1		61		7		48	
	大型車	0		4		1		2	
右折	合計	8		124		52		71	
	大型車	0		12		2		3	
合計	合計	346		211		342		159	
	大型車	33		18		29		8	
車線別交通量									
直進	合計	337		26		283		40	
	大型車	33		2		26		3	
左折	合計	1		61		7		48	
	大型車	0		4		1		2	
右折	合計	8		124		52		71	
	大型車	0		12		2		3	
合計	合計	346		211		342		159	
	大型車	33		18		29		8	
信号現示	サイクル長	140		140		140		140	
	有効青時間	65		46		65		46	
	青矢印時間			15				15	

対向直進交通量	283		40		337		26
対向流入部の飽和交通流率	2000		2000		2000		2000
現示変わり目さげ台数	2		2		2		2
横断歩行者							
サイクル当たり							
右左折車低減率	0.15	0.15		0.15		0.15	
左折車の直進車換算係数	1.277	1.270		1.277		1.270	
右折車の直進車換算係数	1.657						
右折車が通過できる確率	0.74		0.96		0.70		0.98
対向直進の間隙に右折する台数			499		358		432
現示の変わり目に右折する台数			51		51		51
交通容量 (pcu/h)	825	515	727	710	410	460	632
交通量・交通容量比	0.419	0.169	0.171	0.408	0.127	0.191	0.112

車線構成



信号現示



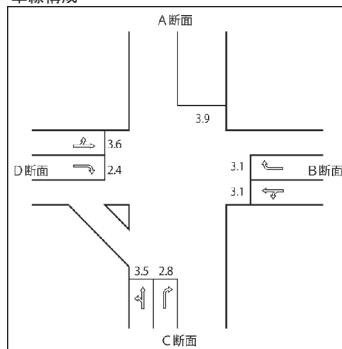
No.5 : 鷺沼入口交差点
 供用時 平日
 ピーク時間 : 16時台

流入部	A断面		B断面		C断面		D断面	
	全方向	直進左折	右専現有	直進左折	右専現有	直進左折	右専現有	
車線	1	1	1	1	1	1	1	
車線数	1	1	1	1	1	1	1	
飽和交通流率の基本値	2,000	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800	
(車線幅員) m	3.90	3.10	3.10	3.50	2.80	3.60	2.40	
車線幅員による補正值 α_w	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	0.950	
(縦断勾配) %	-4.700	-3.300	-3.300	4.600	4.600	4.300	4.300	
縦断勾配による補正值 α_G	0.963	0.977	0.977	0.820	0.820	0.835	0.835	
(大型車混入率) %	8.6	6.9	9.5	9.1	3.8	5.5	4.2	
大型車混入率による補正值 α_T	0.943	0.954	0.938	0.940	0.974	0.963	0.971	
(左折率) %	0.2	70.1		2.3		56.0		
左折車混入による補正值 α_{LT}	0.999	0.841		0.994		0.869		
(右折率) %	13.6							
右折車混入による補正值 α_{RT}	0.915							
横断歩行者による補正值 α_L								
飽和交通流率	1,661	1,568	1,649	1,532	1,437	1,397	1,387	
交通量	441	87	126 (75)	298	52 (1)	91	71 (20)	
正規化交通量	0.265	0.056	0.045	0.194	0.000	0.065	0.014	
必要現示率	1 ϕ	0.265		0.194	0.000			
	2 ϕ		0.056			0.065		
	3 ϕ			0.045			0.014	
	4 ϕ						0.000	
	5 ϕ						0.000	
						現示の 需要率	交差点 需要率	
						0.265	0.375	
						0.065		
						0.045		
						0.000		
						0.000		

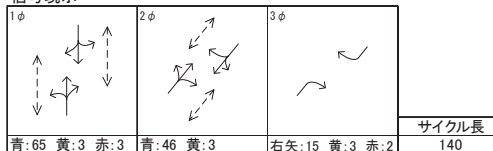
流入別交通量		A断面		B断面		C断面		D断面	
直進	合計	380		26		291		40	
	大型車	35		2		26		3	
左折	合計	1		61		7		51	
	大型車	0		4		1		2	
右折	合計	60		126		52		71	
	大型車	3		12		2		3	
合計	合計	441		213		350		162	
	大型車	38		18		29		8	
車線別交通量									
直進	合計	380		26		291		40	
	大型車	35		2		26		3	
左折	合計	1		61		7		51	
	大型車	0		4		1		2	
右折	合計	60		126		52		71	
	大型車	3		12		2		3	
合計	合計	441		87		298		91	
	大型車	38		6		27		5	
信号現示	サイクル長	140		140		140		140	
	有効青時間	65		46		65		46	
	青矢印時間					15			

対向直進交通量	291		40		380		26
対向流入部の飽和交通流率	2000		2000		2000		2000
現示変わり目さげ台数	2		2		2		2
横断歩行者							
サイクル当たり							
右左折車低減率	0.15	0.15		0.15		0.15	
左折車の直進車換算係数	1.277	1.270		1.277		1.270	
右折車の直進車換算係数	1.682						
右折車が通過できる確率	0.74		0.96		0.67		0.98
対向直進の間隙に右折する台数			499		324		432
現示の変わり目に右折する台数			51		51		51
交通容量 (pcu/h)	771	515	727	711	376	459	632
交通量・交通容量比	0.572	0.169	0.173	0.419	0.138	0.198	0.112

車線構成



信号現示



No.6：(仮)鷺沼交番前西交差点

将来基礎 平日

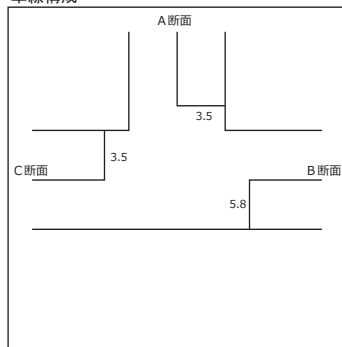
ピーク時間：17時台

流入部	A断面	B断面	C断面			
車線	左折右折	直進右折	直進左折			
車線数	1	1	1			
飽和交通流率の基本値	1,800	2,000	2,000			
(車線幅員) m	3.50	5.80	3.50			
車線幅員による補正值 α_w	1.000	1.000	1.000			
(縦断勾配) %	0.300	-4.800	5.100			
縦断勾配による補正值 α_G	1.000	0.962	0.795			
(大型車混入率) %	6.3	3.6	4.1			
大型車混入率による補正值 α_T	0.958	0.976	0.972			
(左折率) %			1.9			
左折車混入による補正值 α_{LT}			0.998			
(右折率) %		5.1				
右折車混入による補正值 α_{RT}		0.970				
横断歩行者による補正值 α_L						
飽和交通流率	1,725	1,822	1,542			
交通量	16	197	266			
正規化交通量	0.009	0.108	0.172	現示の 需要率	交差点 需要率	
必要現示率	1φ		0.108	0.172	0.181	
	2φ	0.009		0.009		
	3φ					0.000
	4φ					0.000
	5φ					0.000

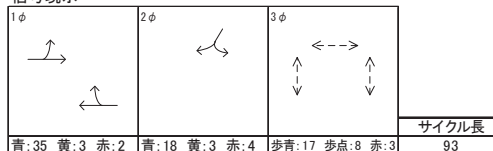
流入別交通量					
直進	合計		187	261	
	大型車		7	11	
左折	合計	14		5	
	大型車	0		0	
右折	合計	2	10		
	大型車	1	0		
合計	合計	16	197	266	
	大型車	1	7	11	
車線別交通量					
直進	合計		187	261	
	大型車		7	11	
左折	合計	14		5	
	大型車	0		0	
右折	合計	2	10		
	大型車	1	0		
合計	合計	16	197	266	
	大型車	1	7	11	
横断歩行者					
歩行者数	左折側	359		222	
	右折側	429	222		
信号現示	サイクル長	93	93	93	
	有効青時間	18	35	35	
	青矢印時間				

対向直進交通量		261	
対向流入部の飽和交通流率		2000	
現示変わり目さばけ台数		2	
横断歩行者	サイクル当たり		
	右左折車低減率		
左折車の直進車換算係数			1.100
右折車の直進車換算係数		1.603	
右折車が通過できる確率		0.76	
対向直進の間隙に右折する台数			
現示の変わり目に右折する台数			
交通容量 (pcu/h)	334	686	580
交通量・交通容量比	0.048	0.287	0.458

車線構成



信号現示



No.6：(仮)鷺沼交番前西交差点

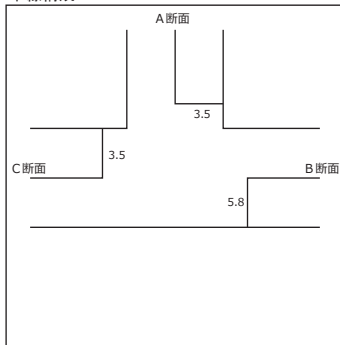
供用時 平日
ピーク時間：17時台

流入部	A断面	B断面	C断面			
車線	左折右折	直進右折	直進左折			
車線数	1	1	1			
飽和交通流率の基本値	1,800	2,000	2,000			
(車線幅員)m	3.50	5.80	3.50			
車線幅員による補正值 α_w	1.000	1.000	1.000			
(縦断勾配)%	0.300	-4.800	5.100			
縦断勾配による補正值 α_G	1.000	0.962	0.795			
(大型車混入率)%	7.1	3.6	4.7			
大型車混入率による補正值 α_T	0.952	0.976	0.968			
(左折率)%			3.6			
左折車混入による補正值 α_{LT}			0.996			
(右折率)%		5.1				
右折車混入による補正值 α_{RT}		0.927				
横断歩行者による補正值 α_L						
飽和交通流率	1,714	1,741	1,534			
交通量	28	197	471			
正規化交通量	0.016	0.113	0.307	現示の 需要率	交差点 需要率	
必要現示率	1φ		0.113	0.307	0.323	
	2φ	0.016				
	3φ					0.000
	4φ					0.000
	5φ					0.000

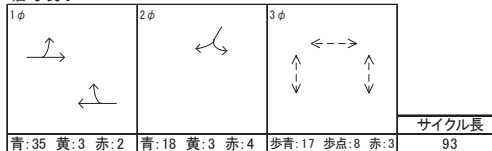
流入別交通量					
直進	合計		187	454	
	大型車		7	21	
左折	合計	26		17	
	大型車	1		1	
右折	合計	2	10		
	大型車	1	0		
合計	合計	28	197	471	
	大型車	2	7	22	
車線別交通量					
直進	合計		187	454	
	大型車		7	21	
左折	合計	26		17	
	大型車	1		1	
右折	合計	2	10		
	大型車	1	0		
合計	合計	28	197	471	
	大型車	2	7	22	
横断歩行者					
歩行者数	左折側	359		222	
	右折側	429	222		
信号現示	サイクル長	93	93	93	
	有効青時間	18	35	35	
	青矢印時間				

対向直進交通量		454	
対向流入部の飽和交通流率		2000	
現示変わり目さばけ台数		2	
横断歩行者	サイクル当たり		
	右左折車低減率		
左折車の直進車換算係数			1.100
右折車の直進車換算係数		2.542	
右折車が通過できる確率		0.62	
対向直進の間隙に右折する台数			
現示の変わり目に右折する台数			
交通容量 (pcu/h)	332	655	577
交通量・交通容量比	0.084	0.301	0.816

車線構成



信号現示



No. 7 : 鷺沼小学校前交差点

将来基礎

平日

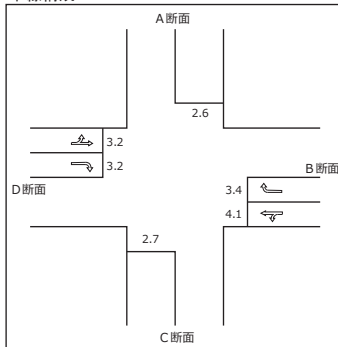
ピーク時間 : 17時台

流入部	A断面	B断面		C断面	D断面			
車線	全方向	直進左折	右専現無	全方向	直進左折	右専現無		
車線数	1	1	1	1	1	1		
飽和交通流率の基本値	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800		
(車線幅員) m	2.60	4.10	3.40	2.70	3.20	3.20		
車線幅員による補正值 α_w	0.950	1.000	1.000	0.950	1.000	1.000		
(縦断勾配) %	-4.100	-4.300	-4.300	0.200	-4.400	-4.400		
縦断勾配による補正值 α_G	0.969	0.967	0.967	1.000	0.966	0.966		
(大型車混入率) %	6.3	4.2	4.2	2.4	3.2	4.7		
大型車混入率による補正值 α_T	0.958	0.972	0.972	0.983	0.978	0.968		
(左折率) %	15.6	26.8		43.4	8.6			
左折車混入による補正值 α_{LT}	0.962	0.933		0.900	0.978			
(右折率) %	11.9			13.9				
右折車混入による補正值 α_{RT}	0.977			0.975				
横断歩行者による補正值 α_L								
飽和交通流率	1,658	1,754	1,691	1,641	1,848	1,684		
交通量	160	168	24 (0)	288	221	107 (17)		
正規化交通量	0.097	0.096	0.000	0.176	0.120	0.010	現示の 需要率	交差点 需要率
必要現示率	1 ϕ		0.096	0.000	0.120	0.010	0.120	0.296
	2 ϕ	0.097			0.176		0.176	
	3 ϕ						0.000	
	4 ϕ						0.000	
	5 ϕ						0.000	

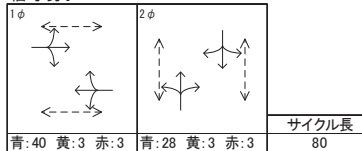
流入別交通量							
直進	合計	116	123	123	202		
	大型車	6	6	2	6		
左折	合計	25	45	125	19		
	大型車	3	1	3	1		
右折	合計	19	24	40	107		
	大型車	1	1	2	5		
合計	合計	160	192	288	328		
	大型車	10	8	7	12		
車線別交通量							
直進	合計	116	123	123	202		
	大型車	6	6	2	6		
左折	合計	25	45	125	19		
	大型車	3	1	3	1		
右折	合計	19	24	40	107		
	大型車	1	1	2	5		
合計	合計	160	168	24	288	221	107
	大型車	10	7	1	7	7	5
信号現示	サイクル長	80	80	80	80	80	80
	有効青時間	28	40	40	28	40	40
	青矢印時間						

対向直進交通量	123		202	116		123
対向流入部の飽和交通流率	2000		2000	2000		2000
現示変わり目さばけ台数	2		2	2		2
横断歩行者	サイクル当たり					
	右左折車低減率	0.15	0.15	0.15	0.15	0.15
左折車の直進車換算係数	1.255	1.266		1.255	1.266	
右折車の直進車換算係数	1.198			1.182		
右折車が通過できる確率	0.88		0.81	0.89		0.88
対向直進の間隙に右折する台数			607			695
現示の変わり目に右折する台数			90			90
交通容量 (pcu/h)	580	877	697	574	924	785
交通量・交通容量比	0.276	0.192	0.034	0.501	0.239	0.136

車線構成



信号現示



No. 7 : 鷺沼小学校前交差点

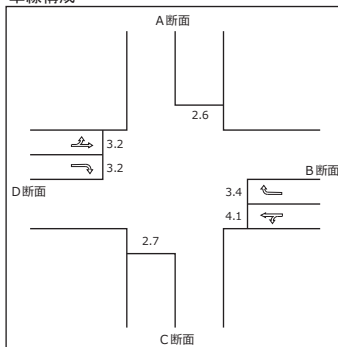
供用時 平日
ピーク時間 : 17時台

流入部	A断面	B断面		C断面	D断面			
車線	全方向	直進左折	右専現無	全方向	直進左折	右専現無		
車線数	1	1	1	1	1	1		
飽和交通流率の基本値	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800		
(車線幅員) m	2.60	4.10	3.40	2.70	3.20	3.20		
車線幅員による補正值 α_w	0.950	1.000	1.000	0.950	1.000	1.000		
(縦断勾配) %	-4.100	-4.300	-4.300	0.200	-4.400	-4.400		
縦断勾配による補正值 α_G	0.969	0.967	0.967	1.000	0.966	0.966		
(大型車混入率) %	5.9	4.2	4.2	3.0	3.6	4.7		
大型車混入率による補正值 α_T	0.960	0.972	0.972	0.979	0.976	0.968		
(左折率) %	33.8	26.8		31.7	7.5			
左折車混入による補正值 α_{LT}	0.921	0.933		0.925	0.980			
(右折率) %	9.3			37.1				
右折車混入による補正值 α_{RT}	0.982			0.937				
横断歩行者による補正值 α_L								
飽和交通流率	1,599	1,754	1,691	1,613	1,848	1,684		
交通量	204	168	24 (0)	394	252	107 (17)		
正規化交通量	0.128	0.096	0.000	0.244	0.136	0.010	現示の 需要率	交差点 需要率
必要現示率	1 ϕ		0.096	0.000	0.136	0.010	0.136	0.380
	2 ϕ	0.128		0.244			0.244	
	3 ϕ						0.000	
	4 ϕ						0.000	
	5 ϕ						0.000	

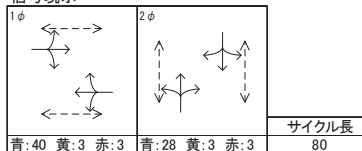
流入別交通量							
直進	合計	116	123	123	233		
	大型車	6	6	2	8		
左折	合計	69	45	125	19		
	大型車	5	1	3	1		
右折	合計	19	24	146	107		
	大型車	1	1	7	5		
合計	合計	204	192	394	359		
	大型車	12	8	12	14		
車線別交通量							
直進	合計	116	123	123	233		
	大型車	6	6	2	8		
左折	合計	69	45	125	19		
	大型車	5	1	3	1		
右折	合計	19	24	146	107		
	大型車	1	1	7	5		
合計	合計	204	168	394	252	107	
	大型車	12	7	12	9	5	
信号現示	サイクル長	80	80	80	80	80	
	有効青時間	28	40	40	28	40	
	青矢印時間						

対向直進交通量	123		233	116		123
対向流入部の飽和交通流率	2000		2000	2000		2000
現示変わり目さげ台数	2		2	2		2
横断歩行者	サイクル当たり					
	右左折車低減率	0.15	0.15	0.15	0.15	
左折車の直進車換算係数	1.255	1.266		1.255	1.266	
右折車の直進車換算係数	1.198			1.182		
右折車が通過できる確率	0.88		0.78	0.89		0.88
対向直進の間隙に右折する台数			575			695
現示の変わり目に右折する台数			90			90
交通容量 (pcu/h)	560	877	665	564	924	785
交通量・交通容量比	0.365	0.192	0.036	0.698	0.273	0.136

車線構成



信号現示



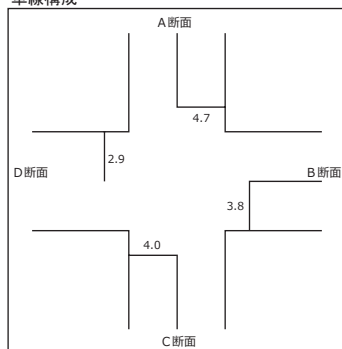
No.10：(仮)宮前郵便局南交差点
 将来基礎 平日
 ピーク時間：16時台

流入部	A断面	B断面	C断面	D断面		
車線	全方向	全方向	全方向	全方向		
車線数	1	1	1	1		
飽和交通流率の基本値	2,000	2,000	2,000	2,000		
(車線幅員) m	4.70	3.80	4.00	2.90		
車線幅員による補正值 α_w	1.000	1.000	1.000	0.950		
(縦断勾配) %	-6.100	-7.200	3.600	2.700		
縦断勾配による補正值 α_G	0.950	0.950	0.870	0.915		
(大型車混入率) %	8.1	3.2	9.7	9.5		
大型車混入率による補正值 α_T	0.946	0.978	0.937	0.938		
(左折率) %	20.1	50.0	0.7	38.1		
左折車混入による補正值 α_{LT}	0.948	0.893	0.998	0.916		
(右折率) %	2.8	45.7	8.3	4.8		
右折車混入による補正值 α_{RT}	0.988	1.000	0.946	1.000		
横断歩行者による補正值 α_L						
飽和交通流率	1,683	1,660	1,539	1,494		
交通量	493	94	290	21		
正規化交通量	0.293	0.057	0.188	0.014	現示の 需要率	交差点 需要率
必要現示率	1 ϕ	0.293	0.188		0.293	0.350
	2 ϕ		0.057	0.014	0.057	
	3 ϕ				0.000	
	4 ϕ				0.000	
	5 ϕ				0.000	

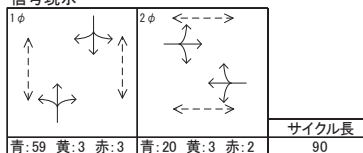
流入別交通量					
直進	合計	380	4	264	12
	大型車	32	0	26	1
左折	合計	99	47	2	8
	大型車	7	2	0	1
右折	合計	14	43	24	1
	大型車	1	1	2	0
合計	合計	493	94	290	21
	大型車	40	3	28	2
車線別交通量					
直進	合計	380	4	264	12
	大型車	32	0	26	1
左折	合計	99	47	2	8
	大型車	7	2	0	1
右折	合計	14	43	24	1
	大型車	1	1	2	0
合計	合計	493	94	290	21
	大型車	40	3	28	2
信号現示	サイクル長	90	90	90	90
	有効青時間	59	20	59	20
	青矢印時間				

対向直進交通量	264	12	380	4
対向流入部の飽和交通流率	2000	2000	2000	2000
現示変わり目さばけ台数	2	2	2	2
横断歩行者	サイクル当たり			
	右左折車低減率	0.15	0.15	0.15
左折車の直進車換算係数	1.275	1.239	1.275	1.239
右折車の直進車換算係数	1.436	1.000	1.688	1.000
右折車が通過できる確率	0.76	0.99	0.67	1.00
対向直進の間隙に右折する台数				
現示の変わり目に右折する台数				
交通容量 (pcu/h)	1,103	369	1,009	332
交通量・交通容量比	0.447	0.255	0.287	0.063

車線構成



信号現示



No.10：(仮)宮前郵便局南交差点

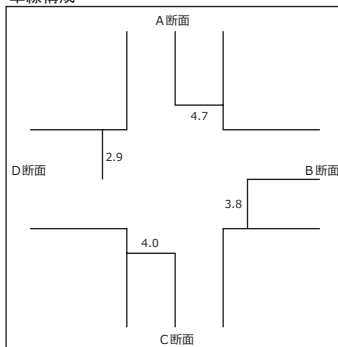
供用時 平日
ピーク時間：16時台

流入部	A断面	B断面	C断面	D断面		
車線	全方向	全方向	全方向	全方向		
車線数	1	1	1	1		
飽和交通流率の基本値	2,000	2,000	2,000	2,000		
(車線幅員) m	4.70	3.80	4.00	2.90		
車線幅員による補正值 α_w	1.000	1.000	1.000	0.950		
(縦断勾配) %	-6.100	-7.200	3.600	2.700		
縦断勾配による補正值 α_G	0.950	0.950	0.870	0.915		
(大型車混入率) %	7.8	2.9	9.7	9.5		
大型車混入率による補正值 α_T	0.948	0.980	0.937	0.938		
(左折率) %	26.5	46.1	0.7	38.1		
左折車混入による補正值 α_{LT}	0.932	0.901	0.998	0.916		
(右折率) %	2.6	50.0	8.3	4.8		
右折車混入による補正值 α_{RT}	0.989	1.000	0.946	1.000		
横断歩行者による補正值 α_L						
飽和交通流率	1,660	1,677	1,539	1,494		
交通量	536	102	290	21		
正規化交通量	0.323	0.061	0.188	0.014	現示の 需要率	交差点 需要率
必要現示率	1 ϕ	0.323	0.188		0.323	0.384
	2 ϕ		0.061	0.014	0.061	
	3 ϕ				0.000	
	4 ϕ				0.000	
	5 ϕ				0.000	

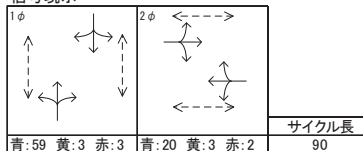
流入別交通量					
直進	合計	380	4	264	12
	大型車	32	0	26	1
左折	合計	142	47	2	8
	大型車	9	2	0	1
右折	合計	14	51	24	1
	大型車	1	1	2	0
合計	合計	536	102	290	21
	大型車	42	3	28	2
車線別交通量					
直進	合計	380	4	264	12
	大型車	32	0	26	1
左折	合計	142	47	2	8
	大型車	9	2	0	1
右折	合計	14	51	24	1
	大型車	1	1	2	0
合計	合計	536	102	290	21
	大型車	42	3	28	2
信号現示	サイクル長	90	90	90	90
	有効青時間	59	20	59	20
	青矢印時間				

対向直進交通量	264	12	380	4
対向流入部の飽和交通流率	2000	2000	2000	2000
現示変わり目さばけ台数	2	2	2	2
横断歩行者	サイクル当たり			
	右左折車低減率	0.15	0.15	0.15
左折車の直進車換算係数	1.275	1.239	1.275	1.239
右折車の直進車換算係数	1.436	1.000	1.688	1.000
右折車が通過できる確率	0.76	0.99	0.67	1.00
対向直進の間隙に右折する台数				
現示の変わり目に右折する台数				
交通容量 (pcu/h)	1,088	373	1,009	332
交通量・交通容量比	0.493	0.274	0.287	0.063

車線構成



信号現示



No.11 : 鷺沼二丁目交差点

将来基礎 平日

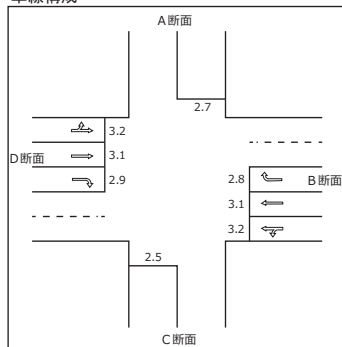
ピーク時間 : 6時台

流入部	A断面		B断面		C断面		D断面	
	全方向	直進左折	直進	右専現有	全方向	直進左折	直進	右専現有
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値	2,000	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	2,000	1,800
(車線幅員) m	2.70	3.20	3.10	2.80	2.50	3.20	3.10	2.90
車線幅員による補正值 α_w	0.950	1.000	1.000	1.000	0.950	1.000	1.000	1.000
(縦断勾配) %	-0.700	-2.400	-2.400	-2.400	-4.100	-2.900	-2.900	-2.900
縦断勾配による補正值 α_G	1.000	0.986	0.986	0.986	0.969	0.981	0.981	0.981
(大型車混入率) %	9.7	36.2	24.8	17.8	1.6	23.4	22.8	0.0
大型車混入率による補正值 α_T	0.936	0.798	0.852	0.889	0.989	0.859	0.862	1.000
(左折率) %	11.0	0.5			9.4	4.1		
左折車混入による補正值 α_{LT}	0.972	0.999			0.976	0.989		
(右折率) %	39.0				22.7			
右折車混入による補正值 α_{RT}	0.938				0.968			
横断歩行者による補正值 α_L								
飽和交通流率	1,622	1,572	1,680	1,578	1,722	1,667	1,692	1,766
		3,252				3,359		
交通量	154	412	677	45	128	751	890	5
		1,089		(0)		1,641		(0)
正規化交通量	0.095	0.335	0.000	0.074	0.489	0.000		
必要現示率	1φ		0.335			0.489		
	2φ			0.000			0.000	
	3φ	0.095			0.074			
	4φ							
	5φ							
								現示の 需要率
								交差点 需要率
								0.584

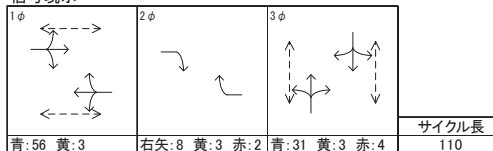
流入別交通量		A断面		B断面		C断面		D断面	
直進	合計	77	1,087		87	1,610			
	大型車	7	316		1	378			
左折	合計	17	2		12	31			
	大型車	3	1		0	1			
右折	合計	60	45		29	5			
	大型車	5	8		1	0			
合計	合計	154	1,134		128	1,646			
	大型車	15	325		2	379			
車線別交通量		A断面		B断面		C断面		D断面	
直進	合計	77	410	677	87	720	890		
	大型車	7	148	168	1	175	203		
左折	合計	17	2		12	31			
	大型車	3	1		0	1			
右折	合計	60		45	29		5		
	大型車	5		8	1		0		
合計	合計	154	412	677	45	751	890	5	
	大型車	15	149	168	8	176	203	0	
信号現示	サイクル長	110	110	110	110	110	110	110	
	有効青時間	31	56	56	56	31	56	56	
	青矢印時間				8				8

対向直進交通量	87			1610	77			1087
対向流入部の飽和交通流率	2000			4000	2000			4000
現示変わり目さげ台数	2			2	2			2
横断歩行者	サイクル当たり							
	右左折車低減率	0.15	0.15		0.15	0.15		
左折車の直進車換算係数	1.258	1.274			1.258	1.274		
右折車の直進車換算係数	1.170				1.144			
右折車が通過できる確率	0.92			0.00	0.93			0.00
対向直進の間に右折する台数				0				0
現示の変わり目に右折する台数				65				65
交通容量 (pcu/h)	457	800	855	180	485	848	861	194
交通量・交通容量比	0.337	0.515	0.791	0.250	0.264	0.885	1.033	0.026

車線構成



信号現示



No.11 : 鷺沼二丁目交差点

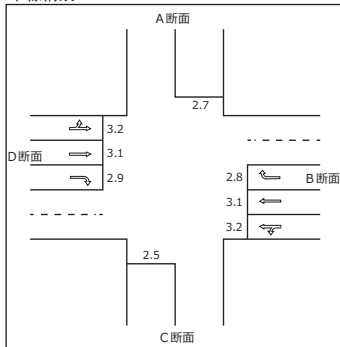
供用時 平日
ピーク時間 : 6時台

流入部	A断面				B断面				C断面				D断面			
	全方向	直進左折	直進	右専現有	全方向	直進左折	直進	右専現有	全方向	直進左折	直進	右専現有	全方向	直進左折	直進	右専現有
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値	2,000	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800
(車線幅員) m	2.70	3.20	3.10	2.80	2.50	3.20	3.10	2.90	0.950	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
車線幅員による補正值 α_w	0.950	1.000	1.000	1.000	0.950	1.000	1.000	1.000	0.950	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(縦断勾配) %	-0.700	-2.400	-2.400	-2.400	-4.100	-2.900	-2.900	-2.900	-4.100	-2.900	-2.900	-2.900	-2.900	-4.100	-2.900	-2.900
縦断勾配による補正值 α_G	1.000	0.986	0.986	0.986	0.969	0.981	0.981	0.981	0.969	0.981	0.981	0.981	0.981	0.969	0.981	0.981
(大型車混入率) %	9.7	36.2	24.8	17.0	1.6	23.4	22.8	0.0	1.6	23.4	22.8	0.0	1.6	23.4	22.8	0.0
大型車混入率による補正值 α_T	0.936	0.798	0.852	0.894	0.989	0.859	0.862	1.000	0.989	0.859	0.862	1.000	0.989	0.859	0.862	1.000
(左折率) %	11.0	0.5			9.4	4.3			9.4	4.3			9.4	4.3		
左折車混入による補正值 α_{LT}	0.972	0.999			0.976	0.988			0.976	0.988			0.976	0.988		
(右折率) %	39.0				22.7				22.7				22.7			
右折車混入による補正值 α_{RT}	0.938				0.968				0.968				0.968			
横断歩行者による補正值 α_L																
飽和交通流率	1,622	1,572	1,680	1,586	1,722	1,666	1,692	1,766	1,722	1,666	1,692	1,766	1,722	1,666	1,692	1,766
交通量	154	412	677	47	128	752	890	5	154	412	677	47	128	752	890	5
		1,089		(0)		1,642		(0)		1,642		(0)		1,642		(0)
正規化交通量	0.095	0.335	0.000	0.074	0.074	0.489	0.000	0.000	0.095	0.335	0.000	0.074	0.074	0.489	0.000	0.000
必要現示率	1φ								0.489					0.489		
	2φ				0.000				0.000				0.000			
	3φ	0.095				0.074			0.095				0.095			
	4φ								0.000				0.000			
	5φ								0.000				0.000			
現示の 需要率									0.489				0.489			
交差点 需要率									0.584				0.584			

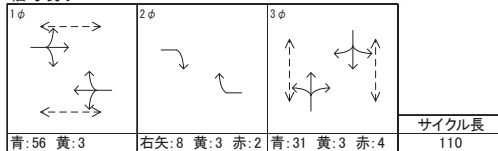
流入別交通量		A断面				B断面				C断面				D断面			
直進	合計	77	1,087			87	1,610										
	大型車	7	316			1	378										
左折	合計	17	2			12	32										
	大型車	3	1			0	1										
右折	合計	60	47			29	5										
	大型車	5	8			1	0										
合計	合計	154	1,136			128	1,647										
	大型車	15	325			2	379										
車線別交通量																	
直進	合計	77	410	677		87	720	890									
	大型車	7	148	168		1	175	203									
左折	合計	17	2			12	32										
	大型車	3	1			0	1										
右折	合計	60		47		29		5									
	大型車	5		8		1		0									
合計	合計	154	412	677	47	128	752	890	5								
	大型車	15	149	168	8	2	176	203	0								
信号現示	サイクル長	110	110	110	110	110	110	110	110								
	有効青時間	31	56	56	56	31	56	56	56								
	青矢印時間				8				8								

対向直進交通量	87			1610	77			1087
対向流入部の飽和交通流率	2000			4000	2000			4000
現示変わり目さげ台数	2			2	2			2
横断歩行者	サイクル当たり							
	右左折車低減率	0.15	0.15		0.15	0.15		
左折車の直進車換算係数	1.258	1.274			1.258	1.274		
右折車の直進車換算係数	1.170				1.144			
右折車が通過できる確率	0.92			0.00	0.93			0.00
対向直進の間隙に右折する台数				0				0
現示の変わり目に右折する台数				65				65
交通容量 (pcu/h)	457	800	855	181	485	848	861	194
交通量・交通容量比	0.337	0.515	0.791	0.260	0.264	0.886	1.033	0.026

車線構成



信号現示



信号のない交差点 (No. 8、No. 9) の交差点容量比 (混雑度)

式1 従道路流入部の交通容量

$$c=Q \frac{\exp(-QT_1)}{1-\exp(-QT_2)}$$

- c: 従道路流入部の交通容量 (台/秒)
- Q: 主道路の往復交通需要 (台/秒)
- T₁: 臨界流入ギャップ (秒)
- T₂: 流入車両の追従車頭時間 (秒)

式2 方向別の従道路流入部の交通容量

$$c_x=Q_x \frac{\exp(-Q_x g_x)}{1-\exp(-Q_x h_x)}$$

- c_x: 従道路流入部の方向別 (xは直進、右折、左折の別) の交通容量 (台/秒)
- Q_x: 従道路のx方向交通と交錯する交通需要 (V_i) の総和 (台/秒)
- V_i: 従道路のx方向交通と交錯する方向別の交通需要 (台/秒)
- g_x: 従道路のx方向交通が通過可能と判断する交通需要Q_xの最小ギャップ (臨界ギャップ) (秒)
- h_x: 従道路のx方向交通が、同一ギャップを2台連続して通過できる時の追従車頭時間 (秒)

一時停止交差点における基本臨界ギャップと追従車頭時間 (HCM2010)

交通流	基本限界ギャップ			基本追従車頭時間 (秒)		
	2車線道路 (主道路)	4車線道路 (主道路)	6車線道路 (主道路)	2車線道路 (主道路)	4車線道路 (主道路)	6車線道路 (主道路)
主道路からの右折	4.1	4.1	5.3	2.2	2.2	3.1
主道路からのUターン	N/A	6.4 (広幅員) 6.9 (狭幅員)	5.6	N/A	2.5 (広幅員) 3.1 (狭幅員)	2.3
従道路からの左折	6.2	6.9	7.1	3.3	3.3	3.9
従道路の直進	1段横断	6.5	6.5	4.0	4.0	4.0
	2段横断 (沿道側通過待ち)	5.5	5.5			
従道路からの右折	1段横断	7.1	7.5	3.5	3.5	3.8
	2段横断 (沿道側通過待ち)	6.1	6.5			
	2段横断 (中分通過待ち)	5.5	5.5			
	2段横断 (中分通過待ち)	6.1	6.5			

※: *は推定値

ピーク時間: 11時台	No. 8: (仮) 宮前郵便局東交差点 (平日・将来基礎)		備考
	B断面 従道路からの左折		
従道路流入部の方向別の交通量 (台/秒): x		0.01750	
交錯する交通需要の総和 (台/秒): Qx		0.33000	
従道路の基本臨界ギャップ (秒): T1, gx		6.9	
従道路の追従車頭時間 (秒): Tcf		3.3	
従道路流入部の方向別の交通容量 (台/秒): cx		0.05103	式2より
交通容量差: cx-x		0.03353	
交通容量比: x/cx		0.343	
従道路流入部の交通容量 (台/秒): c		0.05103	式1より
従道路流入部の交通容量 (台/時): c		184	

ピーク時間: 11時台	No. 8: (仮) 宮前郵便局東交差点 (平日・供用時)		備考
	B断面 従道路からの左折		
従道路流入部の方向別の交通量 (台/秒): x		0.02667	
交錯する交通需要の総和 (台/秒): Qx		0.33222	
従道路の基本臨界ギャップ (秒): T1, gx		6.9	
従道路の追従車頭時間 (秒): Tcf		3.3	
従道路流入部の方向別の交通容量 (台/秒): cx		0.05040	式2より
交通容量差: cx-x		0.02373	
交通容量比: x/cx		0.529	
従道路流入部の交通容量 (台/秒): c		0.05040	式1より
従道路流入部の交通容量 (台/時): c		181	

ピーク時間: 6時台	No. 9: 鷺沼一丁目交差点 (平日・将来基礎)		備考
	A断面 従道路からの左折		
従道路流入部の方向別の交通量 (台/秒): x		0.00222	
交錯する交通需要の総和 (台/秒): Qx		0.42250	
従道路の基本臨界ギャップ (秒): T1, gx		6.9	
従道路の追従車頭時間 (秒): Tcf		3.3	
従道路流入部の方向別の交通容量 (台/秒): cx		0.03045	式2より
交通容量差: cx-x		0.02823	
交通容量比: x/cx		0.073	
従道路流入部の交通容量 (台/秒): c		0.03045	式1より
従道路流入部の交通容量 (台/時): c		110	

ピーク時間: 6時台	No. 9: 鷺沼一丁目交差点 (平日・供用時)		備考
	A断面 従道路からの左折		
従道路流入部の方向別の交通量 (台/秒): x		0.00306	
交錯する交通需要の総和 (台/秒): Qx		0.42250	
従道路の基本臨界ギャップ (秒): T1, gx		6.9	
従道路の追従車頭時間 (秒): Tcf		3.3	
従道路流入部の方向別の交通容量 (台/秒): cx		0.03045	式2より
交通容量差: cx-x		0.02739	
交通容量比: x/cx		0.101	
従道路流入部の交通容量 (台/秒): c		0.03045	式1より
従道路流入部の交通容量 (台/時): c		110	

(2 0) 交差点需要率及び混雑度算出結果 (施設関連車両の走行、休日)

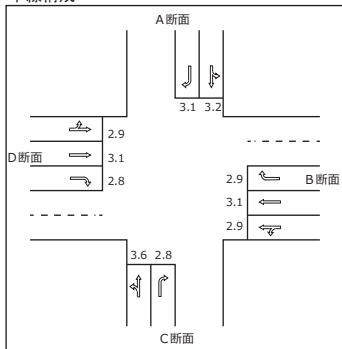
No.1 : 土橋交差点
 将来基礎 休日
 ピーク時間 : 16時台

流入部	A断面		B断面		C断面		D断面			
	直進左折	右専現有	直進左折	直進	右専現有	直進左折	右専現有	直進左折	直進	右専現有
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800
(車線幅員) m	3.20	3.10	2.90	3.10	2.90	3.60	2.80	2.90	3.10	2.80
車線幅員による補正值 α_w	1.000	1.000	0.950	1.000	1.000	1.000	1.000	0.950	1.000	1.000
(縦断勾配) %	-1.300	-1.300	1.300	1.300	1.300	-6.900	-6.900	-1.000	-1.000	-1.000
縦断勾配による補正值 α_G	0.997	0.997	0.985	0.985	0.985	0.950	0.950	1.000	1.000	1.000
(大型車混入率) %	3.8	6.8	5.4	1.6	0.0	3.9	0.0	3.1	1.9	2.0
大型車混入率による補正值 α_T	0.974	0.954	0.963	0.989	1.000	0.974	1.000	0.979	0.987	0.986
(左折率) %	16.4		11.5			44.5		44.6		
左折車混入による補正值 α_{LT}	0.959		0.969			0.896		0.890		
(右折率) %										
右折車混入による補正值 α_{RT}										
横断歩行者による補正值 α_L										
飽和交通流率	1,863	1,713	1,748	1,948	1,773	1,658	1,710	1,656	1,974	1,775
			3,696					3,631		
交通量	213	132	331	439	98	310	42	457	702	304
			770		(43)			1,159		(249)
正規化交通量	0.114	0.077	0.208	0.225	0.187	0.025	0.319	0.141		
必要現示率	1 ϕ		0.208					0.319		
	2 ϕ				0.025					0.141
	3 ϕ	0.114				0.187				0.187
	4 ϕ		0.077				0.025			0.077
	5 ϕ									0.000
現示の需要率										0.724
交差点需要率										0.724

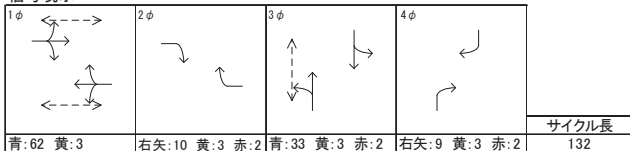
流入別交通量		A断面		B断面		C断面		D断面			
直進	合計	178		732		172		955			
	大型車	6		24		5		24			
左折	合計	35		38		138		204			
	大型車	2		1		7		3			
右折	合計	132		98		42		304			
	大型車	9		0		0		6			
合計	合計	345		868		352		1,463			
	大型車	17		25		12		33			
車線別交通量		A断面		B断面		C断面		D断面			
直進	合計	178		293	439	172		253	702		
	大型車	6		17	7	5		11	13		
左折	合計	35		38		138		204			
	大型車	2		1		7		3			
右折	合計		132		98		42		304		
	大型車		9		0		0		6		
合計	合計	213	132	331	439	98	310	42	457	702	304
	大型車	8	9	18	7	0	12	0	14	13	6
信号現示	サイクル長	132	132	132	132	132	132	132	132	132	
	有効青時間	33		62	62	62	33	62	62	62	
	青矢印時間		9			10		9		10	

対向直進交通量					955				732		
対向流入部の飽和交通流率					4000				4000		
現示変わり目さげ台数					2				2		
横断歩行者	サイクル当たり										
	右左折車低減率	0.15		0.15		0.15		0.15			
左折車の直進車換算係数		1.260		1.276		1.260		1.276			
右折車の直進車換算係数											
右折車が通過できる確率					0.39				0.48		
対向直進の間隙に右折する台数					209				299		
現示の変わり目に右折する台数					55				55		
交通容量 (pcu/h)		466	117	821	915	398	414	117	778	927	488
交通量・交通容量比		0.457	1.130	0.403	0.480	0.247	0.748	0.360	0.588	0.757	0.622

車線構成



信号現示



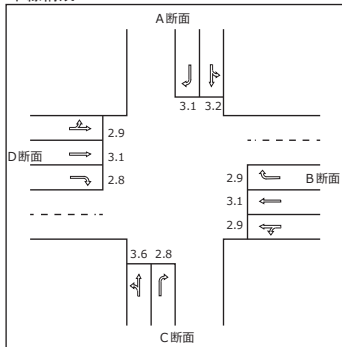
No.1 : 土橋交差点
 供用時 休日
 ピーク時間 : 16時台

流入部	A断面		B断面		C断面		D断面			
	直進左折	右専現有	直進左折	直進	右専現有	直進左折	右専現有	直進左折	直進	右専現有
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800
(車線幅員) m	3.20	3.10	2.90	3.10	2.90	3.60	2.80	2.90	3.10	2.80
車線幅員による補正值 α_w	1.000	1.000	0.950	1.000	1.000	1.000	1.000	0.950	1.000	1.000
(縦断勾配) %	-1.300	-1.300	1.300	1.300	1.300	-6.900	-6.900	-1.000	-1.000	-1.000
縦断勾配による補正值 α_G	0.997	0.997	0.985	0.985	0.985	0.950	0.950	1.000	1.000	1.000
(大型車混入率) %	3.8	6.8	5.6	1.6	0.0	3.9	1.9	3.1	1.9	2.1
大型車混入率による補正值 α_T	0.974	0.954	0.962	0.989	1.000	0.973	0.987	0.979	0.987	0.985
(左折率) %	16.4		14.1			48.5		44.6		
左折車混入による補正值 α_{LT}	0.959		0.963			0.888		0.890		
(右折率) %										
右折車混入による補正值 α_{RT}										
横断歩行者による補正值 α_L										
飽和交通流率	1,863	1,713	1,734	1,948	1,773	1,642	1,687	1,656	1,974	1,774
			3,682					3,631		
交通量	213	132	341	439	98	334	52	457	702	328
			780		(43)			1,159		(272)
正規化交通量	0.114	0.077	0.212	0.212	0.025	0.203	0.031	0.319	0.319	0.154
必要現示率	1 ϕ		0.212					0.319		
	2 ϕ				0.025					0.154
	3 ϕ	0.114				0.203				0.203
	4 ϕ		0.077				0.031			0.077
	5 ϕ									0.000
								現示の 需要率		交差点 需要率
										0.753

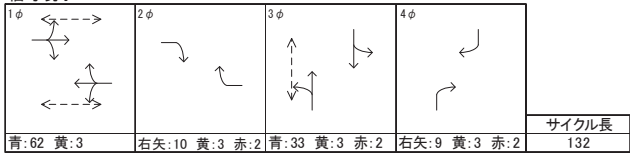
流入別交通量							
直進	合計	178		732		172	955
	大型車	6		24		5	24
左折	合計	35		48		162	204
	大型車	2		2		8	3
右折	合計	132		98		52	328
	大型車	9		0		1	7
合計	合計	345		878		386	1,487
	大型車	17		26		14	34
車線別交通量							
直進	合計	178	293	439	172	253	702
	大型車	6	17	7	5	11	13
左折	合計	35	48		162	204	
	大型車	2	2		8	3	
右折	合計		132	98		52	328
	大型車		9	0		1	7
合計	合計	213	132	341	439	98	334
	大型車	8	9	19	7	0	13
信号現示	サイクル長	132	132	132	132	132	132
	有効青時間	33		62	62	33	62
	青矢印時間		9		10		9

対向直進交通量					955				732
対向流入部の飽和交通流率					4000				4000
現示変わり目さげ台数					2				2
横断歩行者	サイクル当たり								
	右左折車低減率	0.15		0.15		0.15		0.15	
左折車の直進車換算係数		1.260		1.276		1.260		1.276	
右折車の直進車換算係数									
右折車が通過できる確率					0.39				0.48
対向直進の間隙に右折する台数					209				299
現示の変わり目に右折する台数					55				55
交通容量 (pcu/h)		466	117	814	915	398	411	115	778
交通容量・交通容量比		0.457	1.130	0.419	0.480	0.247	0.814	0.452	0.588
									0.757
									0.672

車線構成



信号現示



No.2 : カップパーク鷺沼入口交差点

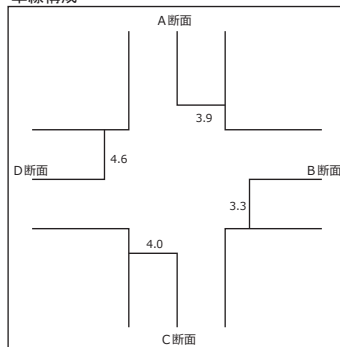
将来基礎 休日
ピーク時間 : 16時台

流入部	A断面	B断面	C断面	D断面		
車線	全方向	全方向	全方向	全方向		
車線数	1	1	1	1		
飽和交通流率の基本値	2,000	2,000	2,000	2,000		
(車線幅員) m	3.90	3.30	4.00	4.60		
車線幅員による補正值 α_w	1.000	1.000	1.000	1.000		
(縦断勾配) %	-4.200	-2.300	4.200	2.300		
縦断勾配による補正值 α_G	0.968	0.987	0.840	0.935		
(大型車混入率) %	3.0	3.0	3.8	0.6		
大型車混入率による補正值 α_T	0.980	0.980	0.974	0.996		
(左折率) %	4.6	28.0	13.5	30.9		
左折車混入による補正值 α_{LT}	0.988	0.936	0.965	0.929		
(右折率) %	20.5	3.6	11.2	10.9		
右折車混入による補正值 α_{RT}	0.940	0.995	0.960	0.980		
横断歩行者による補正值 α_L						
飽和交通流率	1,760	1,800	1,516	1,697		
交通量	303	168	260	165		
正規化交通量	0.172	0.093	0.172	0.097	現示の 需要率	交差点 需要率
必要現示率	1 ϕ	0.172	0.172	0.097	0.172	0.269
	2 ϕ		0.093		0.097	
	3 ϕ				0.000	
	4 ϕ				0.000	
	5 ϕ				0.000	

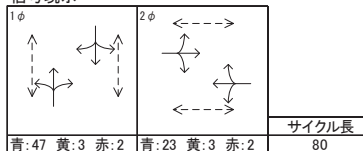
流入別交通量					
直進	合計	227	115	196	96
	大型車	9	3	10	0
左折	合計	14	47	35	51
	大型車	0	2	0	1
右折	合計	62	6	29	18
	大型車	0	0	0	0
合計	合計	303	168	260	165
	大型車	9	5	10	1
車線別交通量					
直進	合計	227	115	196	96
	大型車	9	3	10	0
左折	合計	14	47	35	51
	大型車	0	2	0	1
右折	合計	62	6	29	18
	大型車	0	0	0	0
合計	合計	303	168	260	165
	大型車	9	5	10	1
信号現示	サイクル長	80	80	80	80
	有効青時間	47	23	47	23
	青矢印時間				

対向直進交通量	196	96	227	115
対向流入部の飽和交通流率	2000	2000	2000	2000
現示変わり目さばけ台数	2	2	2	2
横断歩行者	サイクル当たり			
	右左折車低減率	0.15	0.15	0.15
左折車の直進車換算係数	1.270	1.246	1.270	1.246
右折車の直進車換算係数	1.314	1.135	1.370	1.183
右折車が通過できる確率	0.81	0.91	0.79	0.89
対向直進の間隙に右折する台数				
現示の変わり目に右折する台数				
交通容量 (pcu/h)	1,034	518	891	488
交通量・交通容量比	0.293	0.325	0.292	0.338

車線構成



信号現示



No.2 : カップパーク鷺沼入口交差点

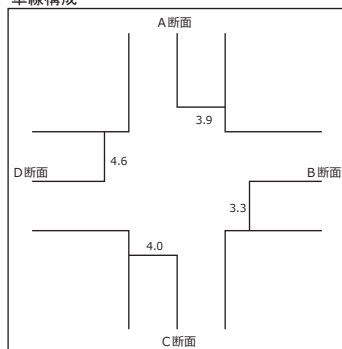
供用時 休日
ピーク時間 : 16時台

流入部	A断面	B断面	C断面	D断面		
車線	全方向	全方向	全方向	全方向		
車線数	1	1	1	1		
飽和交通流率の基本値	2,000	2,000	2,000	2,000		
(車線幅員) m	3.90	3.30	4.00	4.60		
車線幅員による補正值 α_w	1.000	1.000	1.000	1.000		
(縦断勾配) %	-4.200	-2.300	4.200	2.300		
縦断勾配による補正值 α_G	0.968	0.987	0.840	0.935		
(大型車混入率) %	3.3	3.0	4.1	0.6		
大型車混入率による補正值 α_T	0.978	0.980	0.972	0.996		
(左折率) %	4.2	28.0	11.9	30.9		
左折車混入による補正值 α_{LT}	0.989	0.936	0.969	0.929		
(右折率) %	28.2	3.6	9.9	10.9		
右折車混入による補正值 α_{RT}	0.904	0.995	0.965	0.980		
横断歩行者による補正值 α_L						
飽和交通流率	1,692	1,800	1,526	1,697		
交通量	337	168	294	165		
正規化交通量	0.199	0.093	0.193	0.097	現示の 需要率	交差点 需要率
必要現示率	1 ϕ	0.199	0.193		0.199	0.296
	2 ϕ		0.093	0.097	0.097	
	3 ϕ				0.000	
	4 ϕ				0.000	
	5 ϕ				0.000	

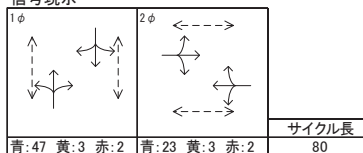
流入別交通量					
直進	合計	228	115	230	96
	大型車	9	3	12	0
左折	合計	14	47	35	51
	大型車	0	2	0	1
右折	合計	95	6	29	18
	大型車	2	0	0	0
合計	合計	337	168	294	165
	大型車	11	5	12	1
車線別交通量					
直進	合計	228	115	230	96
	大型車	9	3	12	0
左折	合計	14	47	35	51
	大型車	0	2	0	1
右折	合計	95	6	29	18
	大型車	2	0	0	0
合計	合計	337	168	294	165
	大型車	11	5	12	1
信号現示	サイクル長	80	80	80	80
	有効青時間	47	23	47	23
	青矢印時間				

対向直進交通量	230	96	228	115
対向流入部の飽和交通流率	2000	2000	2000	2000
現示変わり目さばけ台数	2	2	2	2
横断歩行者	サイクル当たり			
	右左折車低減率	0.15	0.15	0.15
左折車の直進車換算係数	1.270	1.246	1.270	1.246
右折車の直進車換算係数	1.376	1.135	1.372	1.183
右折車が通過できる確率	0.79	0.91	0.79	0.89
対向直進の間隙に右折する台数				
現示の変わり目に右折する台数				
交通容量 (pcu/h)	994	518	897	488
交通量・交通容量比	0.339	0.325	0.328	0.338

車線構成



信号現示

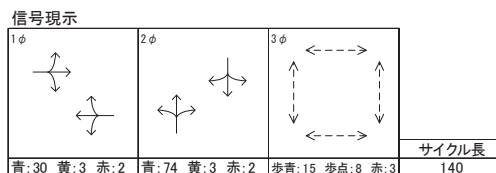
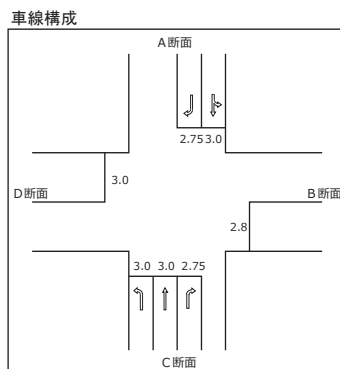


No. 3 : 鷺沼駅前交差点
 将来基礎 休日
 ピーク時間 : 15時台

流入部	A断面		B断面	C断面			D断面	現示の 需要率	交差点 需要率
	直進左折	右専現無	全方向	左専現無	直進	右専現無	全方向		
車線数	1	1	1	1	1	1	1		
飽和交通流率の基本値	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000		
(車線幅員) m	3.00	2.75	2.80	3.00	3.00	2.75	3.00		
車線幅員による補正值 α_w	1.000	1.000	0.950	1.000	1.000	1.000	1.000		
(縦断勾配) %	-1.000	-1.000	4.000	-2.200	-2.200	-2.200	-0.300		
縦断勾配による補正值 α_G	1.000	1.000	0.850	0.988	0.988	0.988	1.000		
(大型車混入率) %	2.4	57.1	2.0	44.9	0.8	0.0	47.6		
大型車混入率による補正值 α_T	0.983	0.714	0.986	0.761	0.994	1.000	0.750		
(左折率) %	8.7		82.4				22.2		
左折車混入による補正值 α_{LT}	0.991		1.000				1.000		
(右折率) %			17.6				77.8		
右折車混入による補正值 α_{RT}			1.000				1.000		
横断歩行者による補正值 α_L									
飽和交通流率	1,950	1,286	1,593	1,353	1,965	1,778	1,500		
交通量	288	14 (0)	51	49	248	32 (0)	63		
正規化交通量	0.148	0.000	0.032	0.036	0.126	0.000	0.042		
必要現示率	1 ϕ		0.032				0.042		0.190
	2 ϕ	0.148	0.000		0.036	0.126	0.000	0.148	
	3 ϕ							0.000	
	4 ϕ							0.000	
	5 ϕ							0.000	

流入別交通量							
直進	合計	263	0	248	0		
	大型車	6	0	2	0		
左折	合計	25	42	49	14		
	大型車	1	1	22	8		
右折	合計	14	9	32	49		
	大型車	8	0	0	22		
合計	合計	302	51	329	63		
	大型車	15	1	24	30		
車線別交通量							
直進	合計	263	0	248	0		
	大型車	6	0	2	0		
左折	合計	25	42	49	14		
	大型車	1	1	22	8		
右折	合計	14	9	32	49		
	大型車	8	0	0	22		
合計	合計	288	14	51	49	248	32
	大型車	7	8	1	22	2	0
横断歩行者 歩行者数	左折側	264	459	284	119		
	右折側	284	119	264	459		
信号現示	サイクル長	140	140	140	140	140	140
	有効青時間	74	74	30	74	74	30
	青矢印時間						

対向直進交通量		248	0		263	0
対向流入部の飽和交通流率		2000	2000		2000	2000
現示変わり目さばけ台数		2	2		2	2
横断歩行者	サイクル当たり					
	右左折車低減率					
左折車の直進車換算係数	1.100		1.100			1.100
右折車の直進車換算係数			1.000			1.000
右折車が通過できる確率		0.77	1.00		0.76	1.00
対向直進の間に右折する台数		458			618	
現示の変わり目に右折する台数		51			51	
交通容量 (pcu/h)	1,031	510	341	715	1,039	669
交通量・交通容量比	0.279	0.027	0.149	0.069	0.239	0.048

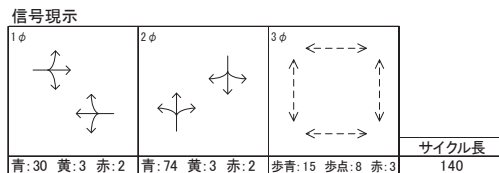
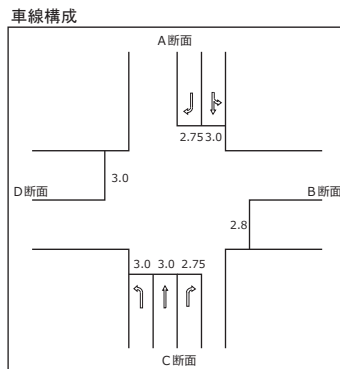


No.3 : 鷺沼駅前交差点
 供用時 休日
 ピーク時間 : 15時台

流入部	A断面		B断面	C断面			D断面	現示の 需要率	交差点 需要率
	直進左折	右専現無	全方向	左専現無	直進	右専現無	全方向		
車線数	1	1	1	1	1	1	1		
飽和交通流率の基本値	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000		
(車線幅員) m	3.00	2.75	2.80	3.00	3.00	2.75	3.00		
車線幅員による補正值 α_w	1.000	1.000	0.950	1.000	1.000	1.000	1.000		
(縦断勾配) %	-1.000	-1.000	4.000	-2.200	-2.200	-2.200	-0.300		
縦断勾配による補正值 α_G	1.000	1.000	0.850	0.988	0.988	0.988	1.000		
(大型車混入率) %	2.4	57.1	1.7	44.9	1.4	0.0	47.6		
大型車混入率による補正值 α_T	0.983	0.714	0.988	0.761	0.990	1.000	0.750		
(左折率) %	9.3		81.4				22.2		
左折車混入による補正值 α_{LT}	0.991		1.000				1.000		
(右折率) %			18.6				77.8		
右折車混入による補正值 α_{RT}			1.000				1.000		
横断歩行者による補正值 α_L									
飽和交通流率	1,949	1,286	1,596	1,353	1,957	1,778	1,500		
交通量	290	14 (0)	59	49	287	38 (0)	63		
正規化交通量	0.149	0.000	0.037	0.036	0.147	0.000	0.042		
必要現示率	1 ϕ		0.037				0.042	0.191	
	2 ϕ	0.149	0.000		0.036	0.147	0.000		0.149
	3 ϕ								0.000
	4 ϕ								0.000
	5 ϕ								0.000

流入別交通量							
直進	合計	263	0	287	0		
	大型車	6	0	4	0		
左折	合計	27	48	49	14		
	大型車	1	1	22	8		
右折	合計	14	11	38	49		
	大型車	8	0	0	22		
合計	合計	304	59	374	63		
	大型車	15	1	26	30		
車線別交通量							
直進	合計	263	0	287	0		
	大型車	6	0	4	0		
左折	合計	27	48	49	14		
	大型車	1	1	22	8		
右折	合計	14	11	38	49		
	大型車	8	0	0	22		
合計	合計	290	14	59	49	287	38
	大型車	7	8	1	22	4	0
横断歩行者 歩行者数	左折側	264	459	284	119		
	右折側	284	119	264	459		
信号現示	サイクル長	140	140	140	140	140	140
	有効青時間	74	74	30	74	74	30
	青矢印時間						

対向直進交通量		287	0		263	0
対向流入部の飽和交通流率		2000	2000		2000	2000
現示変わり目さばけ台数		2	2		2	2
横断歩行者	サイクル当たり					
	右左折車低減率					
左折車の直進車換算係数	1.100		1.100			1.100
右折車の直進車換算係数			1.000			1.000
右折車が通過できる確率		0.74	1.00		0.76	1.00
対向直進の間に右折する台数		428			618	
現示の変わり目に右折する台数		51			51	
交通容量 (pcu/h)	1,030	479	342	715	1,034	669
交通量・交通容量比	0.282	0.029	0.173	0.069	0.277	0.196



No.4 : 鷺沼交番前交差点

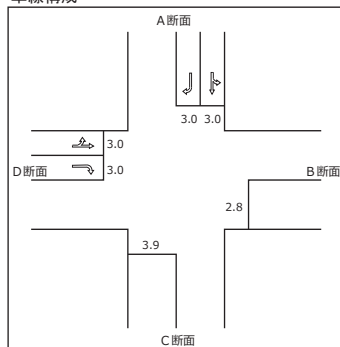
将来基礎 休日
ピーク時間 : 17時台

流入部	A断面		B断面	C断面	D断面		現示の 需要率	交差点 需要率
	直進左折	右専現無	全方向	全方向	直進左折	右専現無		
車線	1	1	1	1	1	1		
車線数	1	1	1	1	1	1		
飽和交通流率の基本値	2,000	1,800	2,000	2,000	2,000	1,800		
(車線幅員) m	3.00	3.00	2.80	3.90	3.00	3.00		
車線幅員による補正值 α_w	1.000	1.000	0.950	1.000	1.000	1.000		
(縦断勾配) %	2.400	2.400	1.600	4.900	-2.800	-2.800		
縦断勾配による補正值 α_G	0.930	0.930	0.970	0.805	0.982	0.982		
(大型車混入率) %	9.3	0.0	0.0	6.6	2.7	2.3		
大型車混入率による補正值 α_T	0.939	1.000	1.000	0.956	0.981	0.984		
(左折率) %	17.6		0.0	32.9	41.2			
左折車混入による補正值 α_{LT}	0.953		1.000	0.748	0.902			
(右折率) %			20.0	2.7				
右折車混入による補正值 α_{RT}			0.935	0.989				
横断歩行者による補正值 α_L								
飽和交通流率	1,663	1,674	1,723	1,138	1,738	1,740		
交通量	289	61 (10)	5	377	221	88 (37)		
正規化交通量	0.174	0.006	0.003	0.331	0.127	0.021		
必要現示率	1φ	0.174	0.006	0.331			0.331	0.458
	2φ			0.003	0.127	0.021	0.127	
	3φ						0.000	
	4φ						0.000	
	5φ						0.000	

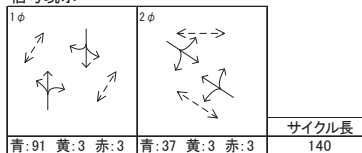
流入別交通量							
直進	合計	238	4	243	130		
	大型車	21	0	22	1		
左折	合計	51	0	124	91		
	大型車	6	0	2	5		
右折	合計	61	1	10	88		
	大型車	0	0	1	2		
合計	合計	350	5	377	309		
	大型車	27	0	25	8		
車線別交通量							
直進	合計	238	4	243	130		
	大型車	21	0	22	1		
左折	合計	51	0	124	91		
	大型車	6	0	2	5		
右折	合計	61	1	10	88		
	大型車	0	0	1	2		
合計	合計	289	61	377	221	88	
	大型車	27	0	25	6	2	
横断歩行者							
歩行者数	左折側	238	64	337	254		
	右折側	337	254	238	64		
信号現示	サイクル長	140	140	140	140	140	
	有効青時間	91	91	37	91	37	37
	青矢印時間						

対向直進交通量		243	130	238		4
対向流入部の飽和交通流率		2000	2000	2000		2000
現示変わり目さばけ台数		2	2	2		2
横断歩行者	サイクル当たり	9.3	2.5	13.1	9.9	
	右左折車低減率	0.15	0.00	0.50	0.15	
左折車の直進車換算係数	1.282		0.000	2.022	1.264	
右折車の直進車換算係数			1.350	1.434		
右折車が通過できる確率		0.78	0.88	0.78		1.00
対向直進の間隙に右折する台数		781				456
現示の変わり目に右折する台数		51				51
交通容量 (pcu/h)	1,081	833	455	740	459	507
交通量・交通容量比	0.267	0.073	0.011	0.510	0.481	0.174

車線構成



信号現示



No. 4 : 鷺沼交番前交差点

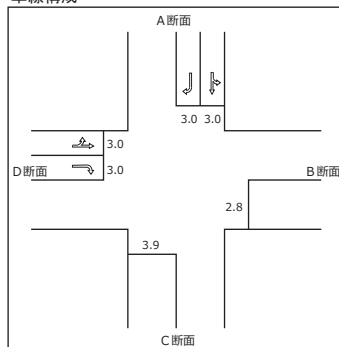
供用時 休日
ピーク時間 : 11時台

流入部	A断面		B断面	C断面	D断面		現示の 需要率	交差点 需要率
	直進左折	右専現無	全方向	全方向	直進左折	右専現無		
車線								
車線数	1	1	1	1	1	1		
飽和交通流率の基本値	2,000	1,800	2,000	2,000	2,000	1,800		
(車線幅員) m	3.00	3.00	2.80	3.90	3.00	3.00		
車線幅員による補正值 α_w	1.000	1.000	0.950	1.000	1.000	1.000		
(縦断勾配) %	2.400	2.400	1.600	4.900	-2.800	-2.800		
縦断勾配による補正值 α_G	0.930	0.930	0.970	0.805	0.982	0.982		
(大型車混入率) %	9.2	0.0	0.0	6.6	3.1	4.0		
大型車混入率による補正值 α_T	0.940	1.000	1.000	0.956	0.979	0.973		
(左折率) %	17.7		0.0	32.5	49.3			
左折車混入による補正值 α_{LT}	0.953		1.000	0.750	0.885			
(右折率) %			20.0	2.6				
右折車混入による補正值 α_{RT}			0.924	0.989				
横断歩行者による補正值 α_L								
飽和交通流率	1,665	1,674	1,702	1,142	1,701	1,720		
交通量	294	61 (10)	5	381	290	226 (175)		
正規化交通量	0.177	0.006	0.003	0.334	0.171	0.102		
必要現示率	1φ	0.177	0.006	0.334			0.334	0.505
	2φ				0.171	0.102	0.171	
	3φ						0.000	
	4φ						0.000	
	5φ						0.000	

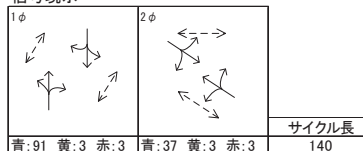
流入別交通量							
直進	合計	242		4	247	147	
	大型車	21		0	22	2	
左折	合計	52		0	124	143	
	大型車	6		0	2	7	
右折	合計	61		1	10	226	
	大型車	0		0	1	9	
合計	合計	355		5	381	516	
	大型車	27		0	25	18	
車線別交通量							
直進	合計	242		4	247	147	
	大型車	21		0	22	2	
左折	合計	52		0	124	143	
	大型車	6		0	2	7	
右折	合計		61	1	10		226
	大型車		0	0	1		9
合計	合計	294	61	5	381	290	226
	大型車	27	0	0	25	9	9
横断歩行者							
歩行者数	左折側	238		64	337	254	
	右折側	337		254	238	64	
信号現示	サイクル長	140	140	140	140	140	140
	有効青時間	91	91	37	91	37	37
	青矢印時間						

対向直進交通量		247	147	242		4
対向流入部の飽和交通流率		2000	2000	2000		2000
現示変わり目さばけ台数		2	2	2		2
横断歩行者	サイクル当たり	9.3		2.5	13.1	9.9
	右左折車低減率	0.15		0.00	0.50	0.15
左折車の直進車換算係数	1.282		0.000	2.022	1.264	
右折車の直進車換算係数			1.413	1.442		
右折車が通過できる確率		0.77	0.86	0.78		1.00
対向直進の間隙に右折する台数		777				450
現示の変わり目に右折する台数		51				51
交通容量 (pcu/h)	1,082	828	450	742	450	502
交通量・交通容量比	0.272	0.074	0.011	0.513	0.645	0.451

車線構成



信号現示



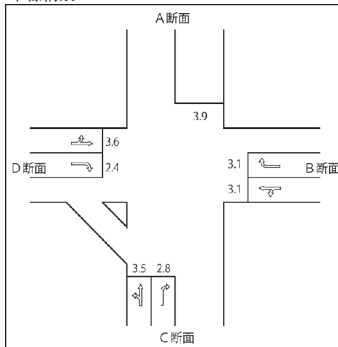
No.5 : 鷺沼入口交差点
 将来基礎 休日
 ピーク時間 : 15時台

流入部	A断面		B断面		C断面		D断面	
	全方向	直進左折	右専現有	直進左折	右専現無	直進左折	右専現有	
車線	1	1	1	1	1	1	1	
車線数	1	1	1	1	1	1	1	
飽和交通流率の基本値	2,000	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800	
(車線幅員) m	3.90	3.10	3.10	3.50	2.80	3.60	2.40	
車線幅員による補正值 α_w	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	0.950	
(縦断勾配) %	-4.700	-3.300	-3.300	4.600	4.600	4.300	4.300	
縦断勾配による補正值 α_G	0.963	0.977	0.977	0.820	0.820	0.835	0.835	
(大型車混入率) %	5.7	0.0	9.5	6.1	0.0	2.7	4.7	
大型車混入率による補正值 α_T	0.961	1.000	0.938	0.959	1.000	0.981	0.968	
(左折率) %	1.8	76.7		4.6		42.3		
左折車混入による補正值 α_{LT}	0.995	0.829		0.987		0.897		
(右折率) %	1.8							
右折車混入による補正值 α_{RT}	0.990							
横断歩行者による補正值 α_L								
飽和交通流率	1,824	1,619	1,649	1,553	1,476	1,471	1,382	
交通量	331	103	105 (54)	262	66 (15)	111	64 (13)	
正規化交通量	0.181	0.064	0.032	0.169	0.010	0.075	0.009	
必要現示率	1 ϕ	0.181		0.169	0.010			
	2 ϕ		0.064			0.075		
	3 ϕ			0.032			0.009	
	4 ϕ						0.000	
	5 ϕ						0.000	
						現示の 需要率	交差点 需要率	
						0.181	0.288	
						0.075		
						0.032		
						0.000		
						0.000		

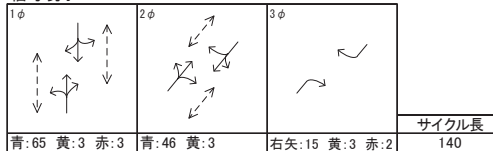
流入別交通量		A断面		B断面		C断面		D断面	
直進	合計	319	24		250		64		
	大型車	18	0		16		1		
左折	合計	6	79		12		47		
	大型車	1	0		0		2		
右折	合計	6	105		66		64		
	大型車	0	10		0		3		
合計	合計	331	208		328		175		
	大型車	19	10		16		6		
車線別交通量		A断面		B断面		C断面		D断面	
直進	合計	319	24		250		64		
	大型車	18	0		16		1		
左折	合計	6	79		12		47		
	大型車	1	0		0		2		
右折	合計	6	105		66		64		
	大型車	0	10		0		3		
合計	合計	331	103	105	262	66	111	64	
	大型車	19	0	10	16	0	3	3	
信号現示	サイクル長	140	140	140	140	140	140	140	
	有効青時間	65	46	46	65	65	46	46	
	青矢印時間			15				15	

対向直進交通量	250		64		319		24
対向流入部の飽和交通流率	2000		2000		2000		2000
現示変わり目さげ台数	2		2		2		2
横断歩行者		サイクル当たり		右左折車低減率		0.15 0.15	
左折車の直進車換算係数	1.277	1.270		1.277	1.270		
右折車の直進車換算係数	1.561						
右折車が通過できる確率	0.77		0.94		0.71		0.98
対向直進の間隙に右折する台数			474		383		433
現示の変わり目に右折する台数			51		51		51
交通容量 (pcu/h)	847	532	702	721	434	483	632
交通量・交通容量比	0.391	0.194	0.149	0.363	0.152	0.230	0.101

車線構成



信号現示



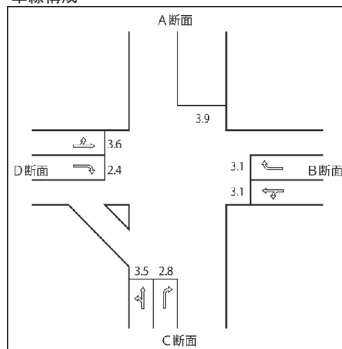
No.5 : 鷺沼入口交差点
 供用時 休日
 ピーク時間 : 15時台

流入部	A断面		B断面		C断面		D断面	
	全方向	直進左折	右専現有	直進左折	右専現無	直進左折	右専現有	
車線	1	1	1	1	1	1	1	
車線数	1	1	1	1	1	1	1	
飽和交通流率の基本値	2,000	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800	
(車線幅員) m	3.90	3.10	3.10	3.50	2.80	3.60	2.40	
車線幅員による補正值 α_w	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	0.950	
(縦断勾配) %	-4.700	-3.300	-3.300	4.600	4.600	4.300	4.300	
縦断勾配による補正值 α_G	0.963	0.977	0.977	0.820	0.820	0.835	0.835	
(大型車混入率) %	5.6	0.0	9.4	6.0	0.0	2.7	4.7	
大型車混入率による補正值 α_T	0.962	1.000	0.938	0.959	1.000	0.982	0.968	
(左折率) %	1.3	76.7		4.5		42.9		
左折車混入による補正值 α_{LT}	0.996	0.829		0.988		0.896		
(右折率) %	15.2							
右折車混入による補正值 α_{RT}	0.920							
横断歩行者による補正值 α_L								
飽和交通流率	1,699	1,619	1,650	1,554	1,476	1,469	1,382	
交通量	446	103	106 (55)	265	66 (15)	112	64 (13)	
正規化交通量	0.263	0.064	0.033	0.171	0.010	0.076	0.009	
必要現示率	1 ϕ	0.263		0.171	0.010			0.263
	2 ϕ		0.064			0.076		0.076
	3 ϕ			0.033			0.009	0.033
	4 ϕ							0.000
	5 ϕ							0.000
								現示の 需要率
								交差点 需要率
								0.372

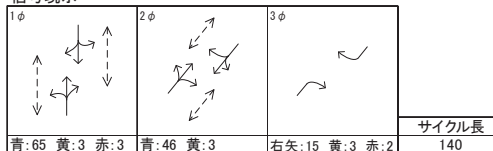
流入別交通量		A断面		B断面		C断面		D断面	
直進	合計	372		24		253		64	
	大型車	21		0		16		1	
左折	合計	6		79		12		48	
	大型車	1		0		0		2	
右折	合計	68		106		66		64	
	大型車	3		10		0		3	
合計	合計	446		209		331		176	
	大型車	25		10		16		6	
車線別交通量									
直進	合計	372		24		253		64	
	大型車	21		0		16		1	
左折	合計	6		79		12		48	
	大型車	1		0		0		2	
右折	合計	68		106		66		64	
	大型車	3		10		0		3	
合計	合計	446		103		265		112	
	大型車	25		10		16		3	
信号現示	サイクル長	140		140		140		140	
	有効青時間	65		46		65		46	
	青矢印時間					15			

対向直進交通量	253		64		372		24
対向流入部の飽和交通流率	2000		2000		2000		2000
現示変わり目さげ台数	2		2		2		2
横断歩行者							
サイクル当たり							
右左折車低減率	0.15	0.15		0.15		0.15	
左折車の直進車換算係数	1.277	1.270		1.277		1.270	
右折車の直進車換算係数	1.569						
右折車が通過できる確率	0.77		0.94		0.67		0.98
対向直進の間隙に右折する台数			475		339		433
現示の変わり目に右折する台数			51		51		51
交通容量 (pcu/h)	789	532	703	722	391	483	632
交通量・交通容量比	0.565	0.194	0.151	0.367	0.169	0.232	0.101

車線構成



信号現示



No.6：(仮)鷺沼交番前西交差点

将来基礎

休日

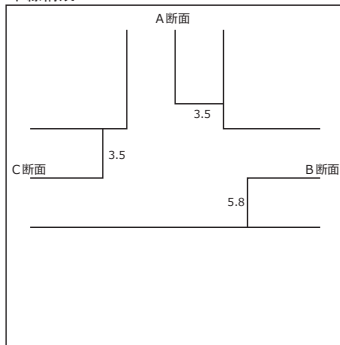
ピーク時間：17時台

流入部	A断面	B断面	C断面			
車線	左折右折	直進右折	直進左折			
車線数	1	1	1			
飽和交通流率の基本値	1,800	2,000	2,000			
(車線幅員) m	3.50	5.80	3.50			
車線幅員による補正值 α_w	1.000	1.000	1.000			
(縦断勾配) %	0.300	-4.800	5.100			
縦断勾配による補正值 α_G	1.000	0.962	0.795			
(大型車混入率) %	0.0	2.3	2.8			
大型車混入率による補正值 α_T	1.000	0.984	0.981			
(左折率) %			4.4			
左折車混入による補正值 α_{LT}			0.996			
(右折率) %		7.9				
右折車混入による補正值 α_{RT}		0.960				
横断歩行者による補正值 α_L						
飽和交通流率	1,800	1,818	1,552			
交通量	28	216	249			
正規化交通量	0.016	0.119	0.160	現示の 需要率	交差点 需要率	
必要現示率	1φ		0.119	0.160	0.176	
	2φ	0.016				
	3φ					0.000
	4φ					0.000
	5φ					0.000

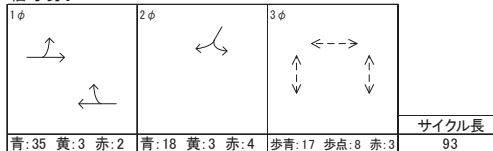
流入別交通量				
直進	合計		199	238
	大型車		5	7
左折	合計	16		11
	大型車	0		0
右折	合計	12	17	
	大型車	0	0	
合計	合計	28	216	249
	大型車	0	5	7
車線別交通量				
直進	合計		199	238
	大型車		5	7
左折	合計	16		11
	大型車	0		0
右折	合計	12	17	
	大型車	0	0	
合計	合計	28	216	249
	大型車	0	5	7
横断歩行者				
歩行者数	左折側	342		162
	右折側	259	162	
信号現示	サイクル長	93	93	93
	有効青時間	18	35	35
	青矢印時間			

対向直進交通量		238	
対向流入部の飽和交通流率		2000	
現示変わり目さばけ台数		2	
横断歩行者	サイクル当たり		
	右左折車低減率		
左折車の直進車換算係数			1.100
右折車の直進車換算係数		1.529	
右折車が通過できる確率		0.78	
対向直進の隙間に右折する台数			
現示の変わり目に右折する台数			
交通容量 (pcu/h)	348	684	584
交通量・交通容量比	0.080	0.316	0.426

車線構成



信号現示



No.6: (仮) 鷺沼交番前西交差点

供用時

休日

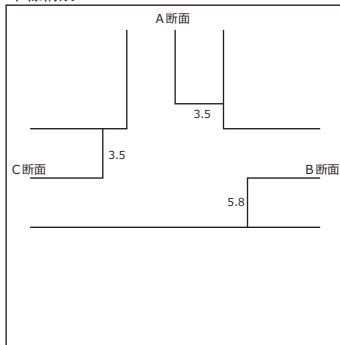
ピーク時間: 17時台

流入部	A断面	B断面	C断面		
車線	左折右折	直進右折	直進左折		
車線数	1	1	1		
飽和交通流率の基本値	1,800	2,000	2,000		
(車線幅員) m	3.50	5.80	3.50		
車線幅員による補正值 α_w	1.000	1.000	1.000		
(縦断勾配) %	0.300	-4.800	5.100		
縦断勾配による補正值 α_G	1.000	0.962	0.795		
(大型車混入率) %	2.5	2.3	3.9		
大型車混入率による補正值 α_T	0.983	0.984	0.973		
(左折率) %			5.0		
左折車混入による補正值 α_{LT}			0.995		
(右折率) %		7.9			
右折車混入による補正值 α_{RT}		0.898			
横断歩行者による補正值 α_L					
飽和交通流率	1,769	1,701	1,540		
交通量	40	216	461		
正規化交通量	0.023	0.127	0.299	現示の 需要率	交差点 需要率
必要現示率	1 ϕ		0.127	0.299	0.299
	2 ϕ	0.023			0.023
	3 ϕ				0.000
	4 ϕ				0.000
	5 ϕ				0.000

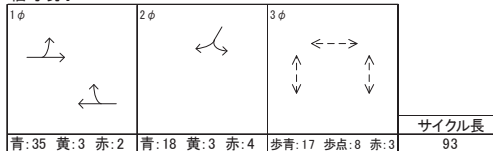
流入別交通量			
直進	合計		199 438
	大型車		5 17
左折	合計	28	23
	大型車	1	1
右折	合計	12	17
	大型車	0	0
合計	合計	40	216 461
	大型車	1	5 18
車線別交通量			
直進	合計		199 438
	大型車		5 17
左折	合計	28	23
	大型車	1	1
右折	合計	12	17
	大型車	0	0
合計	合計	40	216 461
	大型車	1	5 18
横断歩行者			
歩行者数	左折側	342	162
	右折側	259	162
信号現示	サイクル長	93	93 93
	有効青時間	18	35 35
	青矢印時間		

対向直進交通量		438	
対向流入部の飽和交通流率		2000	
現示変わり目さばけ台数		2	
横断歩行者	サイクル当たり		
	右左折車低減率		
左折車の直進車換算係数			1.100
右折車の直進車換算係数		2.439	
右折車が通過できる確率		0.63	
対向直進の間隙に右折する台数			
現示の変わり目に右折する台数			
交通容量 (pcu/h)	342	640	580
交通量・交通容量比	0.117	0.337	0.795

車線構成



信号現示



No.7: 鷺沼小学校前交差点

将来基礎

休日

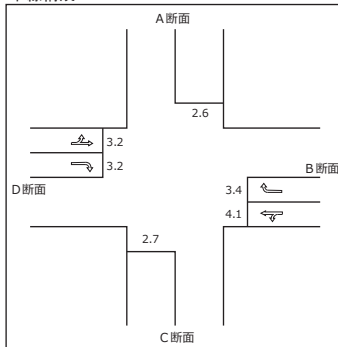
ピーク時間: 17時台

流入部	A断面		B断面		C断面		D断面	
	全方向	直進左折	右専現無	全方向	直進左折	右専現無	全方向	直進左折
車線	1	1	1	1	1	1	1	1
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	2,000	1,800	
(車線幅員) m	2.60	4.10	3.40	2.70	3.20	3.20		
車線幅員による補正值 α_w	0.950	1.000	1.000	0.950	1.000	1.000		
(縦断勾配) %	-4.100	-4.300	-4.300	0.200	-4.400	-4.400		
縦断勾配による補正值 α_G	0.969	0.967	0.967	1.000	0.966	0.966		
(大型車混入率) %	2.4	1.5	0.0	1.9	1.0	1.1		
大型車混入率による補正值 α_T	0.983	0.989	1.000	0.987	0.993	0.992		
(左折率) %	15.1	26.0		42.3	7.9			
左折車混入による補正值 α_{LT}	0.963	0.935		0.903	0.979			
(右折率) %	17.5			17.3				
右折車混入による補正值 α_{RT}	0.964			0.971				
横断歩行者による補正值 α_L								
飽和交通流率	1,681	1,790	1,741	1,645	1,879	1,726		
交通量	166	196	23	324	202	92		
			(0)			(1)		
正規化交通量	0.099	0.110	0.000	0.197	0.107	0.000		
必要現示率	1φ		0.110	0.000	0.107	0.000	0.110	0.307
	2φ	0.099			0.197		0.197	
	3φ						0.000	
	4φ						0.000	
	5φ						0.000	

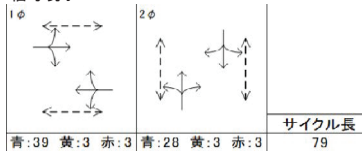
流入別交通量		A断面		B断面		C断面		D断面	
直進	合計	112	145	131	186				
	大型車	2	2	0	1				
左折	合計	25	51	137	16				
	大型車	2	1	3	1				
右折	合計	29	23	56	92				
	大型車	0	0	3	1				
合計	合計	166	219	324	294				
	大型車	4	3	6	3				
車線別交通量		A断面		B断面		C断面		D断面	
直進	合計	112	145	131	186				
	大型車	2	2	0	1				
左折	合計	25	51	137	16				
	大型車	2	1	3	1				
右折	合計	29	23	56	92				
	大型車	0	0	3	1				
合計	合計	166	196	23	324	202	92		
	大型車	4	3	0	6	2	1		
信号現示	サイクル長	79	79	79	79	79	79		
	有効青時間	28	39	39	28	39	39		
	青矢印時間								

対向直進交通量	131	186	112	145
対向流入部の飽和交通流率	2000	2000	2000	2000
現示変わり目さげ台数	2	2	2	2
横断歩行者	サイクル当たり			
	右左折車低減率	0.15	0.15	0.15
左折車の直進車換算係数	1.255	1.265	1.255	1.265
右折車の直進車換算係数	1.213		1.170	
右折車が通過できる確率	0.88	0.82	0.89	0.86
対向直進の間隙に右折する台数		633		676
現示の変わり目に右折する台数		91		91
交通容量 (pcu/h)	596	884	724	583
交通量・交通容量比	0.279	0.222	0.032	0.556
				0.218
				0.120

車線構成



信号現示



No.7 : 鷺沼小学校前交差点

供用時 休日
ピーク時間 : 17時台

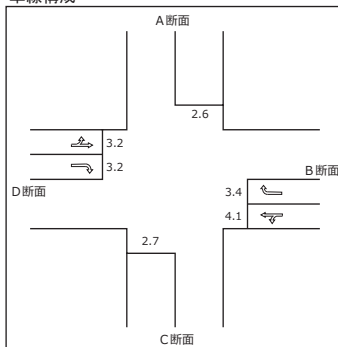
流入部	A断面		B断面		C断面		D断面	
	全方向	直進左折	右専現無	全方向	直進左折	右専現無	全方向	直進左折
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	2,000	1,800
(車線幅員) m	2.60	4.10	3.40	2.70	3.20	3.20	2.60	3.20
車線幅員による補正值 α_w	0.950	1.000	1.000	0.950	1.000	1.000	0.950	1.000
(縦断勾配) %	-4.100	-4.300	-4.300	0.200	-4.400	-4.400	0.200	-4.400
縦断勾配による補正值 α_G	0.969	0.967	0.967	1.000	0.966	0.966	0.969	0.966
(大型車混入率) %	3.2	1.5	0.0	2.7	1.7	1.1	3.2	1.1
大型車混入率による補正值 α_T	0.978	0.989	1.000	0.982	0.988	0.992	0.978	0.992
(左折率) %	35.0	26.0		30.6	6.8		35.0	6.8
左折車混入による補正值 α_{LT}	0.918	0.935		0.928	0.982		0.918	0.982
(右折率) %	13.4			40.2			13.4	
右折車混入による補正值 α_{RT}	0.972			0.936			0.972	
横断歩行者による補正值 α_L								
飽和交通流率	1,607	1,790	1,741	1,619	1,875	1,726	1,607	1,726
交通量	217	196	23	448	234	92	217	92
正規化交通量	0.135	0.110	0.000	0.277	0.125	0.000	0.135	0.000
必要現示率	1φ		0.110	0.000		0.125	0.125	0.125
	2φ	0.135			0.277		0.277	0.277
	3φ						0.000	0.000
	4φ						0.000	0.000
	5φ						0.000	0.000

現示の 需要率	0.402
交差点 需要率	0.402

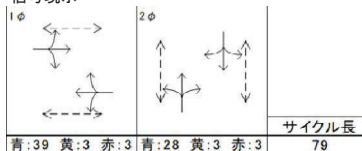
流入別交通量		A断面		B断面		C断面		D断面	
直進	合計	112	145	131	218	112	145	131	218
	大型車	2	2	0	3	2	2	0	3
左折	合計	76	51	137	16	76	51	137	16
	大型車	5	1	3	1	5	1	3	1
右折	合計	29	23	180	92	29	23	180	92
	大型車	0	0	9	1	0	0	9	1
合計	合計	217	219	448	326	217	219	448	326
	大型車	7	3	12	5	7	3	12	5
車線別交通量		A断面		B断面		C断面		D断面	
直進	合計	112	145	131	218	112	145	131	218
	大型車	2	2	0	3	2	2	0	3
左折	合計	76	51	137	16	76	51	137	16
	大型車	5	1	3	1	5	1	3	1
右折	合計	29	23	180	92	29	23	180	92
	大型車	0	0	9	1	0	0	9	1
合計	合計	217	196	448	234	217	196	448	234
	大型車	7	3	12	4	7	3	12	4
信号現示	サイクル長	79	79	79	79	79	79	79	79
	有効青時間	28	39	39	28	28	39	39	28
	青矢印時間								

対向直進交通量	131	218	112	145
対向流入部の飽和交通流率	2000	2000	2000	2000
現示変わり目さげ台数	2	2	2	2
横断歩行者	サイクル当たり			
	右左折車低減率	0.15	0.15	0.15
左折車の直進車換算係数	1.255	1.265	1.255	1.265
右折車の直進車換算係数	1.213		1.170	
右折車が通過できる確率	0.88	0.80	0.89	0.86
対向直進の間隙に右折する台数		598		676
現示の変わり目に右折する台数		91		91
交通容量 (pcu/h)	570	884	689	574
交通量・交通容量比	0.381	0.222	0.033	0.780

車線構成



信号現示



No.10：(仮)宮前郵便局南交差点

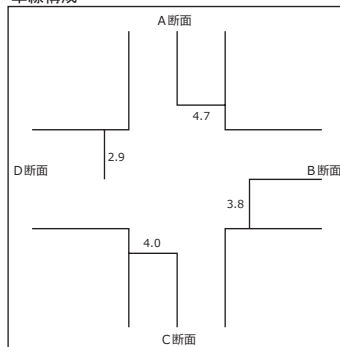
将来基礎 休日
ピーク時間：17時台

流入部	A断面	B断面	C断面	D断面		
車線	全方向	全方向	全方向	全方向		
車線数	1	1	1	1		
飽和交通流率の基本値	2,000	2,000	2,000	2,000		
(車線幅員) m	4.70	3.80	4.00	2.90		
車線幅員による補正值 α_w	1.000	1.000	1.000	0.950		
(縦断勾配) %	-6.100	-7.200	3.600	2.700		
縦断勾配による補正值 α_G	0.950	0.950	0.870	0.915		
(大型車混入率) %	7.1	1.0	6.3	0.0		
大型車混入率による補正值 α_T	0.953	0.993	0.958	1.000		
(左折率) %	16.5	51.5	0.8	40.0		
左折車混入による補正值 α_{LT}	0.957	0.888	0.998	0.911		
(右折率) %	4.4	40.8	8.8	25.0		
右折車混入による補正值 α_{RT}	0.975	1.000	0.948	1.000		
横断歩行者による補正值 α_L						
飽和交通流率	1,690	1,676	1,576	1,584		
交通量	436	103	363	20		
正規化交通量	0.258	0.061	0.230	0.013	現示の 需要率	交差点 需要率
必要現示率	1φ	0.258	0.230		0.258	0.319
	2φ		0.061	0.013	0.061	
	3φ				0.000	
	4φ				0.000	
	5φ				0.000	

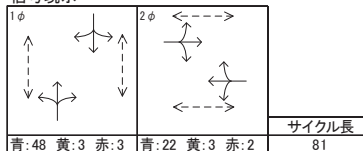
流入別交通量					
直進	合計	345	8	328	7
	大型車	26	0	22	0
左折	合計	72	53	3	8
	大型車	5	0	0	0
右折	合計	19	42	32	5
	大型車	0	1	1	0
合計	合計	436	103	363	20
	大型車	31	1	23	0
車線別交通量					
直進	合計	345	8	328	7
	大型車	26	0	22	0
左折	合計	72	53	3	8
	大型車	5	0	0	0
右折	合計	19	42	32	5
	大型車	0	1	1	0
合計	合計	436	103	363	20
	大型車	31	1	23	0
信号現示	サイクル長	81	81	81	81
	有効青時間	48	22	48	22
	青矢印時間				

対向直進交通量	328	7	345	8
対向流入部の飽和交通流率	2000	2000	2000	2000
現示変わり目さばけ台数	2	2	2	2
横断歩行者	サイクル当たり			
	右左折車低減率	0.15	0.15	0.15
左折車の直進車換算係数	1.271	1.244	1.271	1.244
右折車の直進車換算係数	1.582	1.000	1.623	1.000
右折車が通過できる確率	0.71	0.99	0.69	0.99
対向直進の間隙に右折する台数				
現示の変わり目に右折する台数				
交通容量 (pcu/h)	1,001	455	934	430
交通量・交通容量比	0.435	0.226	0.389	0.046

車線構成



信号現示



No.10：(仮)宮前郵便局南交差点

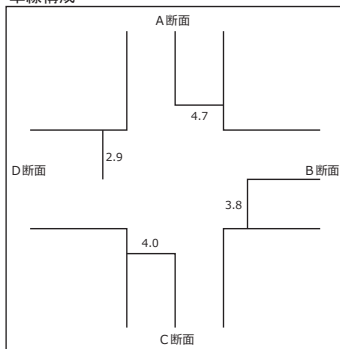
供用時 休日
ピーク時間：17時台

流入部	A断面	B断面	C断面	D断面		
車線	全方向	全方向	全方向	全方向		
車線数	1	1	1	1		
飽和交通流率の基本値	2,000	2,000	2,000	2,000		
(車線幅員)m	4.70	3.80	4.00	2.90		
車線幅員による補正值 α_w	1.000	1.000	1.000	0.950		
(縦断勾配)%	-6.100	-7.200	3.600	2.700		
縦断勾配による補正值 α_G	0.950	0.950	0.870	0.915		
(大型車混入率)%	6.8	1.0	6.3	0.0		
大型車混入率による補正值 α_T	0.955	0.993	0.958	1.000		
(左折率)%	27.5	50.5	0.8	40.0		
左折車混入による補正值 α_{LT}	0.931	0.890	0.998	0.911		
(右折率)%	3.8	41.9	8.8	25.0		
右折車混入による補正值 α_{RT}	0.978	1.000	0.948	1.000		
横断歩行者による補正值 α_L						
飽和交通流率	1,652	1,680	1,576	1,584		
交通量	502	105	363	20		
正規化交通量	0.304	0.062	0.230	0.013	現示の 需要率	交差点 需要率
必要現示率	1φ	0.304	0.230		0.304	0.366
	2φ		0.062	0.013	0.062	
	3φ				0.000	
	4φ				0.000	
	5φ				0.000	

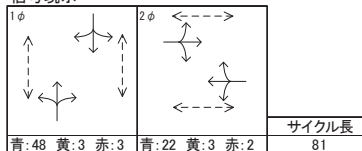
流入別交通量					
直進	合計	345	8	328	7
	大型車	26	0	22	0
左折	合計	138	53	3	8
	大型車	8	0	0	0
右折	合計	19	44	32	5
	大型車	0	1	1	0
合計	合計	502	105	363	20
	大型車	34	1	23	0
車線別交通量					
直進	合計	345	8	328	7
	大型車	26	0	22	0
左折	合計	138	53	3	8
	大型車	8	0	0	0
右折	合計	19	44	32	5
	大型車	0	1	1	0
合計	合計	502	105	363	20
	大型車	34	1	23	0
信号現示	サイクル長	81	81	81	81
	有効青時間	48	22	48	22
	青矢印時間				

対向直進交通量	328	7	345	8
対向流入部の飽和交通流率	2000	2000	2000	2000
現示変わり目さばけ台数	2	2	2	2
横断歩行者	サイクル当たり			
	右左折車低減率	0.15	0.15	0.15
左折車の直進車換算係数	1.271	1.244	1.271	1.244
右折車の直進車換算係数	1.582	1.000	1.623	1.000
右折車が通過できる確率	0.71	0.99	0.69	0.99
対向直進の間隙に右折する台数				
現示の変わり目に右折する台数				
交通容量 (pcu/h)	979	456	934	430
交通量・交通容量比	0.513	0.230	0.389	0.046

車線構成



信号現示



No.11 : 鷺沼二丁目交差点

将来基礎 休日
ピーク時間： 11時台

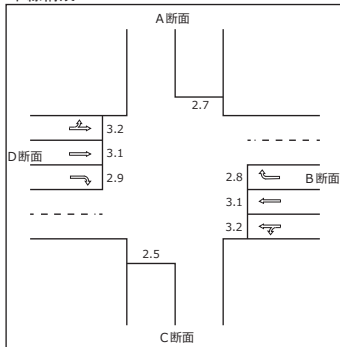
流入部	A断面				B断面				C断面				D断面			
	全方向	直進左折	直進	右専現有	全方向	直進左折	直進	右専現有	全方向	直進左折	直進	右専現有	全方向	直進左折	直進	右専現有
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値	2,000	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	1,800
(車線幅員) m	2.70	3.20	3.10	2.80	2.50	3.20	3.10	2.90	0.950	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
車線幅員による補正值 αw	0.950	1.000	1.000	1.000	0.950	1.000	1.000	1.000	0.950	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(縦断勾配) %	-0.700	-2.400	-2.400	-2.400	-4.100	-2.900	-2.900	-2.900	-4.100	-2.900	-2.900	-2.900	-4.100	-2.900	-2.900	-2.900
縦断勾配による補正值 αG	1.000	0.986	0.986	0.986	0.969	0.981	0.981	0.981	0.969	0.981	0.981	0.981	0.969	0.981	0.981	0.981
(大型車混入率) %	1.7	5.2	3.6	2.0	1.9	3.9	5.0	0.0	1.9	3.9	5.0	0.0	1.9	3.9	5.0	0.0
大型車混入率による補正值 αT	0.988	0.965	0.975	0.986	0.987	0.973	0.966	1.000	0.987	0.973	0.966	1.000	0.987	0.973	0.966	1.000
(左折率) %	27.0	1.1			14.0	11.2			14.0	11.2			14.0	11.2		
左折車混入による補正值 αLT	0.935	0.997			0.965	0.970			0.965	0.970			0.965	0.970		
(右折率) %	27.7				18.6				18.6				18.6			
右折車混入による補正值 αRT	0.882				0.943				0.943				0.943			
横断歩行者による補正值 αL																
飽和交通流率	1,547	1,898	1,923	1,751	1,654	1,853	1,895	1,766	1,654	1,853	1,895	1,766	1,654	1,853	1,895	1,766
		3,821				3,748				3,748				3,748		
交通量	289	561	748	101	258	590	677	47	289	590	677	47	289	590	677	47
		1,309		(41)		1,267		(0)		1,267		(0)		1,267		(0)
正規化交通量	0.187	0.343	0.023	0.156	0.338	0.000			0.187	0.343	0.000		0.187	0.343	0.000	
必要現示率	1 ϕ		0.343			0.338				0.343				0.343		
	2 ϕ			0.023						0.023				0.023		
	3 ϕ	0.187			0.156				0.187				0.187			
	4 ϕ															
	5 ϕ															

現示の 需要率	0.343	0.023	0.187	0.000	0.000
交差点 需要率	0.553				

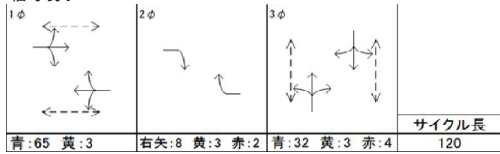
流入別交通量		A断面				B断面				C断面				D断面			
直進	合計	131	1,303			174			1,201								
	大型車	1	56			3			55								
左折	合計	78	6			36			66								
	大型車	4	0			1			2								
右折	合計	80	101			48			47								
	大型車	0	2			1			0								
合計	合計	289	1,410			258			1,314								
	大型車	5	58			5			57								
車線別交通量		A断面				B断面				C断面				D断面			
直進	合計	131	555	748		174	524	677									
	大型車	1	29	27		3	21	34									
左折	合計	78	6			36	66										
	大型車	4	0			1	2										
右折	合計	80		101		48		47									
	大型車	0		2		1		0									
合計	合計	289	561	748	101	258	590	677	47								
	大型車	5	29	27	2	5	23	34	0								
信号現示	サイクル長	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	
	有効青時間	32	65	65	65	32	65	65	65	32	65	65	65	65	65	65	
	青矢印時間				8				8							8	

対向直進交通量	174			1201	131			1303
対向流入部の飽和交通流率	2000			4000	2000			4000
現示変わり目さげ台数	2			2	2			2
横断歩行者	サイクル当たり							
	右左折車低減率	0.15	0.15		0.15	0.15		
左折車の直進車換算係数	1.259	1.277			1.259	1.277		
右折車の直進車換算係数	1.485				1.322			
右折車が通過できる確率	0.83			0.00	0.88			0.00
対向直進の間隙に右折する台数				0				0
現示の変わり目に右折する台数				60				60
交通容量 (pcu/h)	413	1,028	1,042	177	441	1,003	1,027	178
交通量・交通容量比	0.701	0.546	0.718	0.572	0.585	0.588	0.659	0.264

車線構成



信号現示



No.11 : 鷺沼二丁目交差点

供用時 休日
ピーク時間 : 11時台

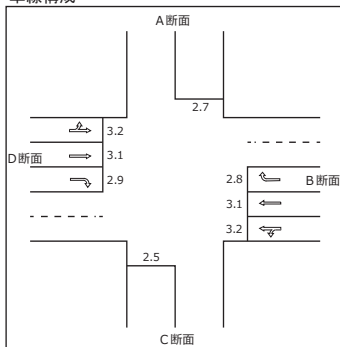
流入部	A断面		B断面		C断面		D断面	
	全方向	直進左折	直進	右専現有	全方向	直進左折	直進	右専現有
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値	2,000	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	2,000	1,800
(車線幅員) m	2.70	3.20	3.10	2.80	2.50	3.20	3.10	2.90
車線幅員による補正值 α_w	0.950	1.000	1.000	1.000	0.950	1.000	1.000	1.000
(縦断勾配) %	-0.700	-2.400	-2.400	-2.400	-4.100	-2.900	-2.900	-2.900
縦断勾配による補正值 α_G	1.000	0.986	0.986	0.986	0.969	0.981	0.981	0.981
(大型車混入率) %	1.7	5.2	3.6	2.8	1.9	4.0	5.0	0.0
大型車混入率による補正值 α_T	0.988	0.965	0.975	0.981	0.987	0.973	0.966	1.000
(左折率) %	27.0	1.1			14.0	13.4		
左折車混入による補正值 α_{LT}	0.935	0.997			0.965	0.964		
(右折率) %	27.7				18.6			
右折車混入による補正值 α_{RT}	0.882				0.943			
横断歩行者による補正值 α_L								
飽和交通流率	1,547	1,898	1,923	1,741	1,654	1,841	1,895	1,766
		3,821				3,736		
交通量	289	561	748	144	258	605	677	47
		1,309		(84)		1,282		(0)
正規化交通量	0.187	0.343	0.048	0.156	0.343	0.000		
必要現示率	1 ϕ		0.343		0.343			0.343
	2 ϕ			0.048			0.000	0.048
	3 ϕ	0.187			0.156			0.187
	4 ϕ							0.000
	5 ϕ							0.000

現示の 需要率	交差点 需要率
0.343	0.578
0.048	
0.187	
0.000	
0.000	

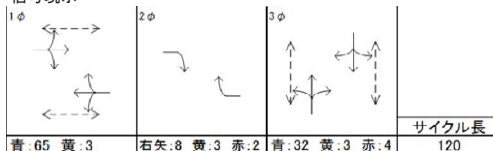
流入別交通量							
直進	合計	131	1,303	174	1,201		
	大型車	1	56	3	55		
左折	合計	78	6	36	81		
	大型車	4	0	1	3		
右折	合計	80	144	48	47		
	大型車	0	4	1	0		
合計	合計	289	1,453	258	1,329		
	大型車	5	60	5	58		
車線別交通量							
直進	合計	131	555	748	174	524	677
	大型車	1	29	27	3	21	34
左折	合計	78	6		36	81	
	大型車	4	0		1	3	
右折	合計	80		144	48		47
	大型車	0		4	1		0
合計	合計	289	561	748	144	258	605
	大型車	5	29	27	4	5	24
信号現示	サイクル長	120	120	120	120	120	120
	有効青時間	32	65	65	65	32	65
	青矢印時間				8		

対向直進交通量	174			1201	131		1303
対向流入部の飽和交通流率	2000			4000	2000		4000
現示変わり目さげ台数	2			2	2		2
横断歩行者	サイクル当たり						
	右左折車低減率	0.15	0.15		0.15	0.15	
左折車の直進車換算係数	1.259	1.277			1.259	1.277	
右折車の直進車換算係数	1.485				1.322		
右折車が通過できる確率	0.83			0.00	0.88		0.00
対向直進の間隙に右折する台数				0			0
現示の変わり目に右折する台数				60			60
交通容量 (pcu/h)	413	1,028	1,042	176	441	997	1,027
交通量・交通容量比	0.701	0.546	0.718	0.818	0.585	0.607	0.659

車線構成



信号現示



信号のない交差点 (No. 8、No. 9) の交差点容量比 (混雑度)

式1 従道路流入部の交通容量

$$c=Q \frac{\exp(-QT_1)}{1-\exp(-QT_2)}$$

- c: 従道路流入部の交通容量 (台/秒)
- Q: 主道路の往復交通需要 (台/秒)
- T₁: 臨界流入ギャップ (秒)
- T₂: 流入車両の追従車頭時間 (秒)

式2 方向別の従道路流入部の交通容量

$$c_x=Q_x \frac{\exp(-Q_x g_x)}{1-\exp(-Q_x h_x)}$$

- c_x: 従道路流入部の方向別 (xは直進、右折、左折の別) の交通容量 (台/秒)
- Q_x: 従道路のx方向交通と交錯する交通需要 (V_i) の総和 (台/秒)
- V_i: 従道路のx方向交通と交錯する方向別の交通需要 (台/秒)
- g_x: 従道路のx方向交通が通過可能と判断する交通需要Q_xの最小ギャップ (臨界ギャップ) (秒)
- h_x: 従道路のx方向交通が、同一ギャップを2台連続して通過できる時の追従車頭時間 (秒)

一時停止交差点における基本臨界ギャップと追従車頭時間 (HCM2010)

交通流	基本限界ギャップ			基本追従車頭時間 (秒)		
	2車線道路 (主道路)	4車線道路 (主道路)	6車線道路 (主道路)	2車線道路 (主道路)	4車線道路 (主道路)	6車線道路 (主道路)
主道路からの右折	4.1	4.1	5.3	2.2	2.2	3.1
主道路からのUターン	N/A	6.4(広幅員) 6.9(狭幅員)	5.6	N/A	2.5(広幅員) 3.1(狭幅員)	2.3
従道路からの左折	6.2	6.9	7.1	3.3	3.3	3.9
従道路の直進	1段横断	6.5	6.5	4.0	4.0	4.0
	2段横断 (沿道側通過待ち)	5.5	5.5			
従道路からの右折	1段横断	7.1	7.5	3.5	3.5	3.8
	2段横断 (沿道側通過待ち)	6.1	6.5			
	2段横断 (中分通過待ち)	5.5	5.5			
	2段横断 (中分通過待ち)	6.1	6.5			

※: *は推定値

ピーク時間: 11時台	No. 8: (仮) 宮前郵便局東交差点 (休日・将来基礎)		備考
	B断面 従道路からの左折		
従道路流入部の方向別の交通量(台/秒):x			0.02333
交錯する交通需要の総和(台/秒):Qx			0.37417
従道路の基本臨界ギャップ(秒):T1, gx			6.9
従道路の追従車頭時間(秒):Tcf			3.3
従道路流入部の方向別の交通容量(台/秒):cx			0.03991 式2より
交通容量差:cx-x			0.01658
交通容量比:x/cx			0.585
従道路流入部の交通容量(台/秒):c			0.03991 式1より
従道路流入部の交通容量(台/時):c			144

ピーク時間: 11時台	No. 8: (仮) 宮前郵便局東交差点 (休日・供用時)		備考
	B断面 従道路からの左折		
従道路流入部の方向別の交通量(台/秒):x			0.03194
交錯する交通需要の総和(台/秒):Qx			0.37444
従道路の基本臨界ギャップ(秒):T1, gx			6.9
従道路の追従車頭時間(秒):Tcf			3.3
従道路流入部の方向別の交通容量(台/秒):cx			0.03985 式2より
交通容量差:cx-x			0.00791
交通容量比:x/cx			0.801
従道路流入部の交通容量(台/秒):c			0.03985 式1より
従道路流入部の交通容量(台/時):c			143

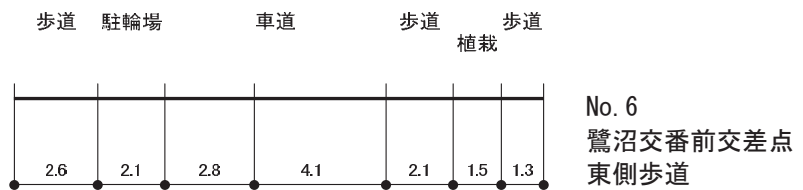
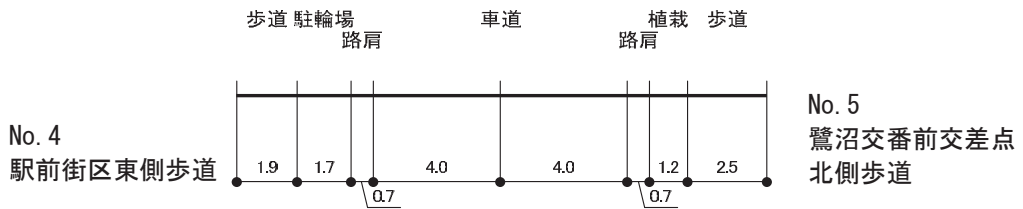
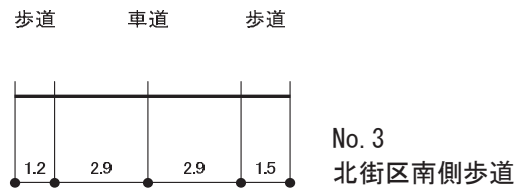
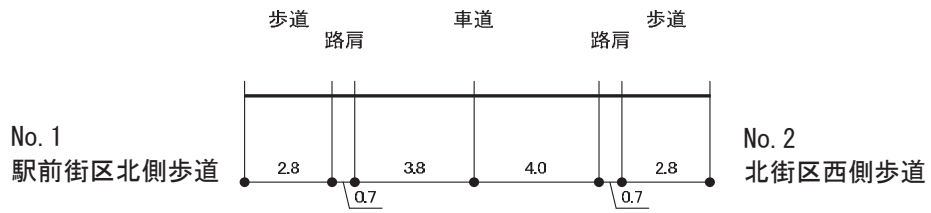
ピーク時間: 6時台	No. 9: 鷺沼一丁目交差点 (休日・将来基礎)		備考
	A断面 従道路からの左折		
従道路流入部の方向別の交通量(台/秒):x			0.00250
交錯する交通需要の総和(台/秒):Qx			0.41722
従道路の基本臨界ギャップ(秒):T1, gx			6.9
従道路の追従車頭時間(秒):Tcf			3.3
従道路流入部の方向別の交通容量(台/秒):cx			0.03136 式2より
交通容量差:cx-x			0.02886
交通容量比:x/cx			0.080
従道路流入部の交通容量(台/秒):c			0.03136 式1より
従道路流入部の交通容量(台/時):c			113

ピーク時間: 6時台	No. 9: 鷺沼一丁目交差点 (休日・供用時)		備考
	A断面 従道路からの左折		
従道路流入部の方向別の交通量(台/秒):x			0.00333
交錯する交通需要の総和(台/秒):Qx			0.41722
従道路の基本臨界ギャップ(秒):T1, gx			6.9
従道路の追従車頭時間(秒):Tcf			3.3
従道路流入部の方向別の交通容量(台/秒):cx			0.03136 式2より
交通容量差:cx-x			0.02803
交通容量比:x/cx			0.106
従道路流入部の交通容量(台/秒):c			0.03136 式1より
従道路流入部の交通容量(台/時):c			113

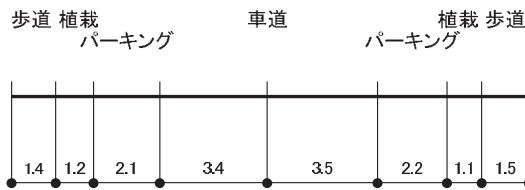
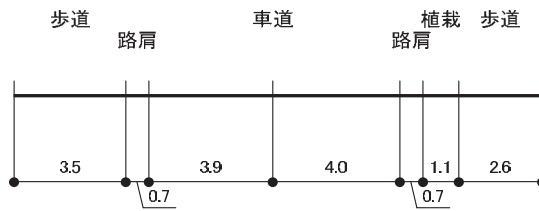
(2 1) 歩行者・自転車方向別配分比率

町丁名	町丁名 別人口 (人)	1km圏内		方面別夜間人口 (人/1km圏内)						方面別町丁面積比率 (1km圏内)					
		夜間人口 (人)	按分比*	① 方面	② 方面	③ 方面	④ 方面	⑤ 方面	⑥ 方面	① 方面	② 方面	③ 方面	④ 方面	⑤ 方面	⑥ 方面
有馬1丁目	4,147	4,147	1.0			2,074	2,074					50%	50%		
有馬2丁目	1,895	948	0.5			474	474					50%	50%		
有馬3丁目	1,883	188	0.1			94	94					50%	50%		
有馬4丁目	2,617	2,355	0.9				2,355						100%		
有馬5丁目	1,779	890	0.5				890						100%		
有馬7丁目	2,665	1,066	0.4				1,066						100%		
有馬8丁目	3,064	3,064	1.0				1,532	1,532					50%	50%	
有馬9丁目	1,855	1,855	1.0				928	928					50%	50%	
小台1丁目	3,303	3,303	1.0		1,652	1,652						50%	50%		
小台2丁目	4,709	3,767	0.8		1,884	1,884						50%	50%		
鷺沼1丁目	4,457	4,457	1.0				2,229	2,229					50%	50%	
鷺沼2丁目	1,999	1,999	1.0					1,999						100%	
鷺沼3丁目	2,575	2,575	1.0	515				258	1,803	20%				10%	70%
鷺沼4丁目	3,653	3,653	1.0	1,827					1,827	50%					50%
土橋1丁目	3,258	1,955	0.6	1,955						100%					
土橋2丁目	3,611	3,611	1.0	3,611						100%					
土橋3丁目	2,026	2,026	1.0	2,026						100%					
土橋4丁目	3,864	3,478	0.9	3,478						100%					
土橋6丁目	1,829	183	0.1	183						100%					
馬絹1丁目	4,049	405	0.1			405						100%			
宮前平1丁目	3,200	0	0.0								50%	50%			
宮前平2丁目	5,009	0	0.0								50%	50%			
犬蔵2丁目	9,259	2,778	0.3	1,389					1,389	50%					50%
美しが丘2丁目	7,611	761	0.1						761						100%
新石川3丁目	3,290	329	0.1					165	165					50%	50%
新石川4丁目	4,210	2,105	0.5					1,053	1,053					50%	50%
あゆみが丘	1,626	0	0.0										50%	50%	
牛久保町	436	87	0.2				44	44					50%	50%	
牛久保3丁目	1,603	321	0.2				321						100%		
合計	95,482	52,306	—	14,984	3,535	6,582	12,005	8,205	6,996	—	—	—	—	—	—
方面別夜間人口比率				28.6%	6.8%	12.6%	23.0%	15.7%	13.4%						

(2 2) 步道幅員

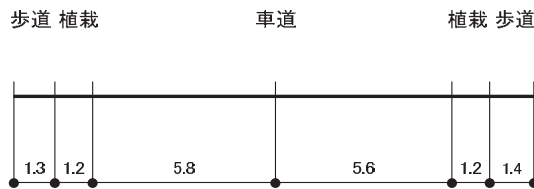


No. 7
鷺沼交番前交差点
南側歩道



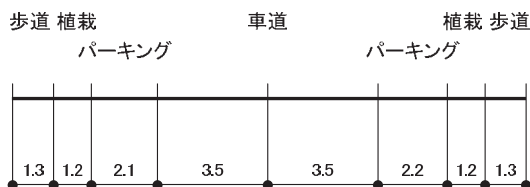
No. 8
鷺沼交番前交差点
西側歩道

No. 10
(仮)鷺沼交番前西
交差点東側歩道



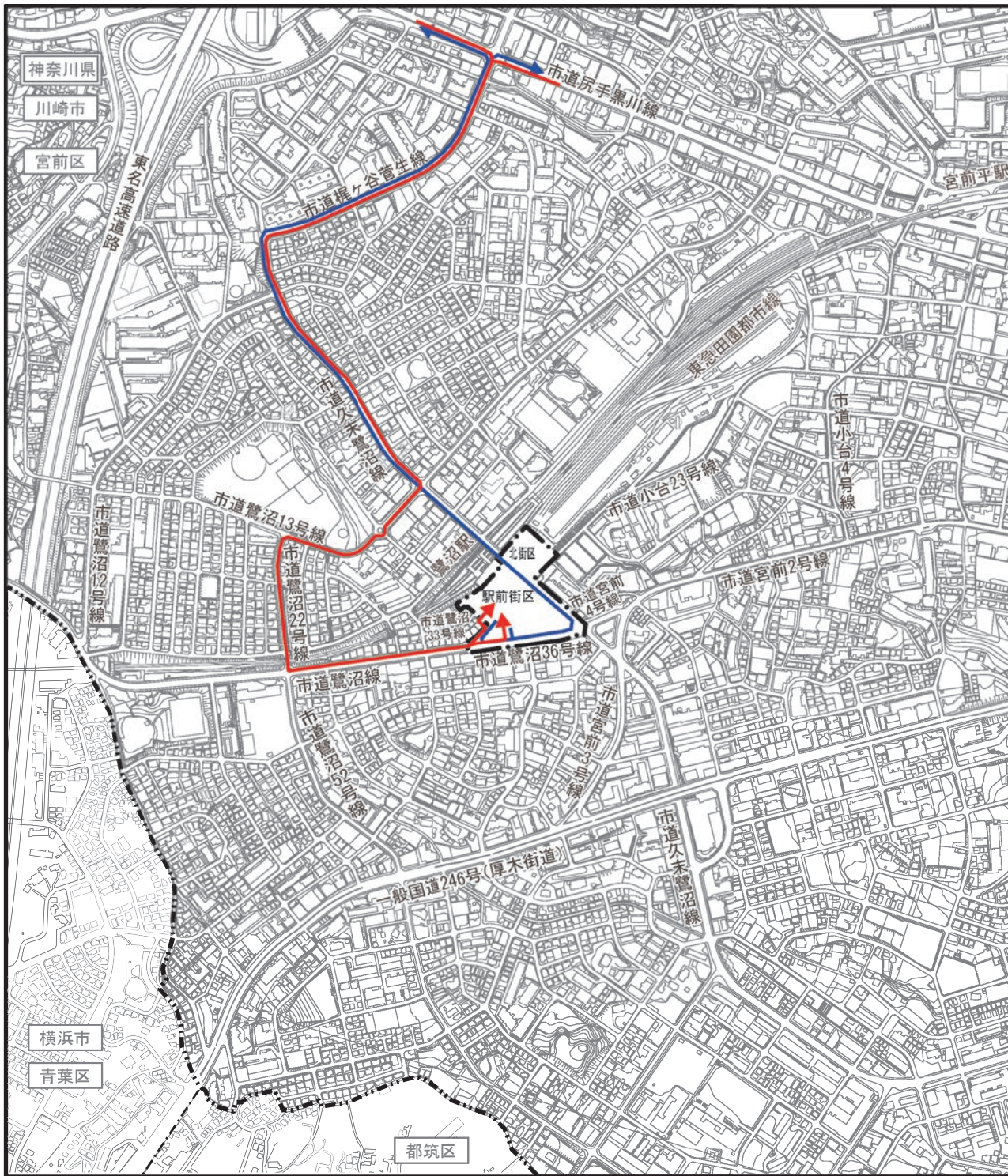
No. 9
駅前街区南側歩道

No. 11
(仮)鷺沼交番前西
交差点西側歩道 (北)



No. 12
(仮)鷺沼交番前西
交差点西側歩道 (南)

(23) 施設関連車両走行ルート図

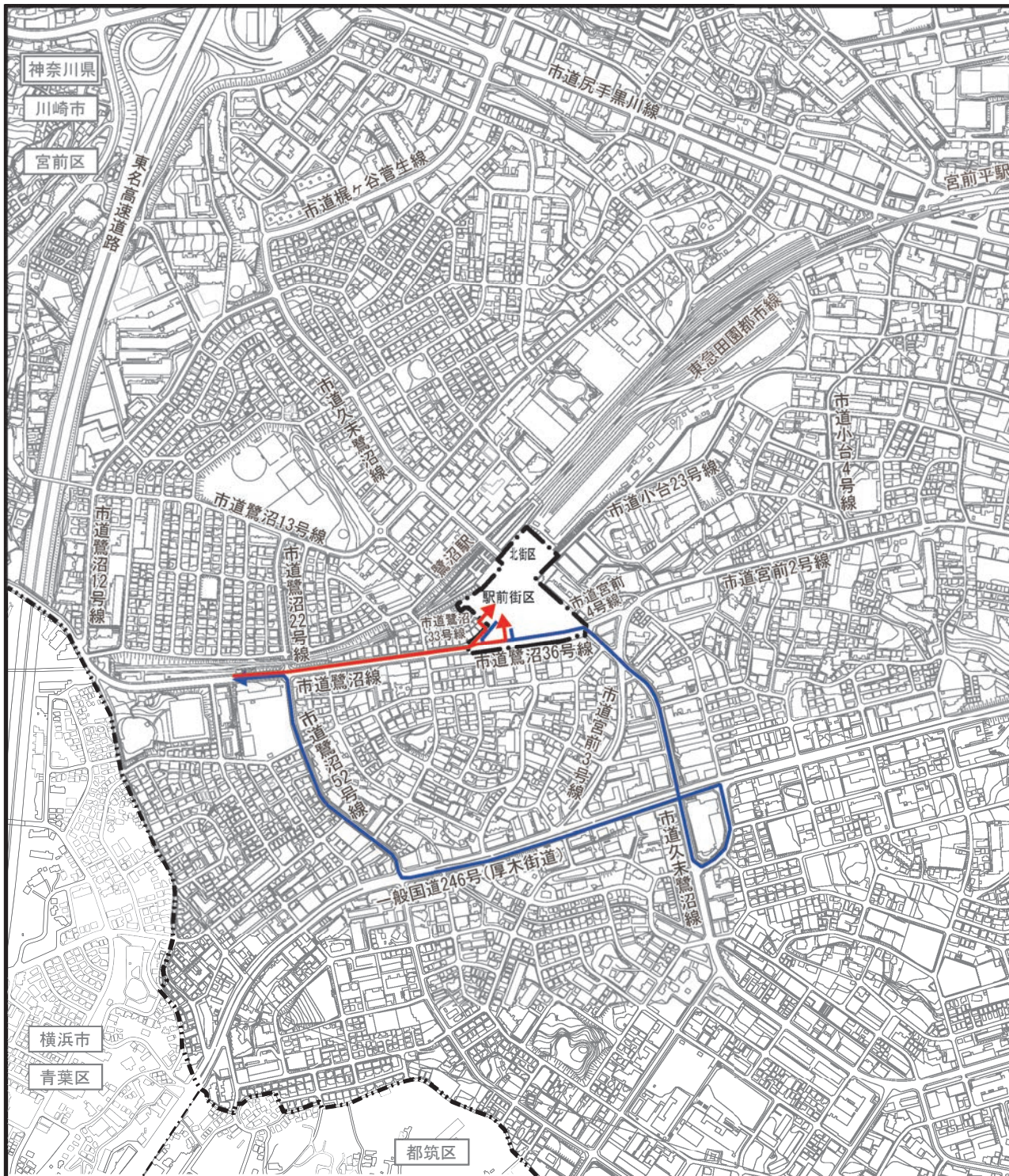


凡	例
	計画地
	市界
	区界
	入庫動線
	出庫動線

図9-1(1)
施設関連車両走行ルート図
(駅前街区①)

N

0 100 200 400m



凡 例






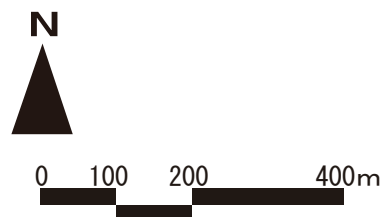
-  計画地
-  市界
-  区界
-  入庫動線
-  出庫動線

図9-1(3)
施設関連車両走行ルート図
(駅前街区③)



注) 車両の走行動線は、予測の対象としていない経路も含めて記載している。



凡 例






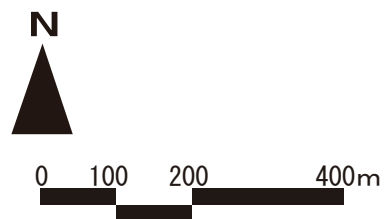
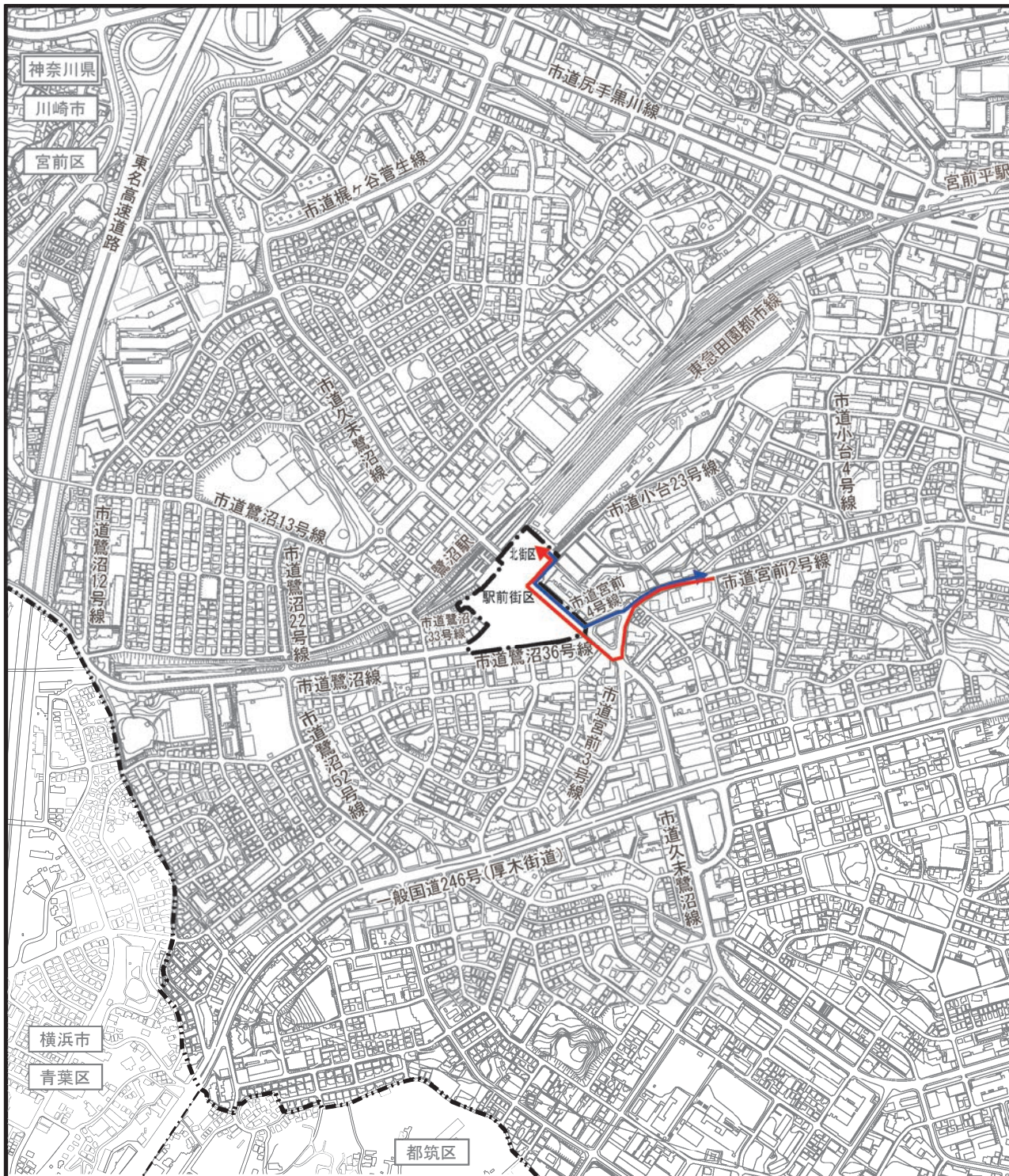
-  計画地
-  市界
-  区界
-  入庫動線
-  出庫動線

図9-2(1)
施設関連車両走行ルート図
(北街区①)





凡 例






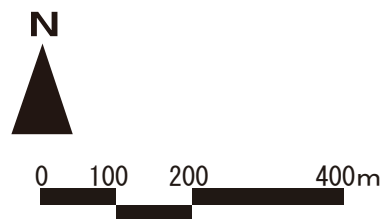
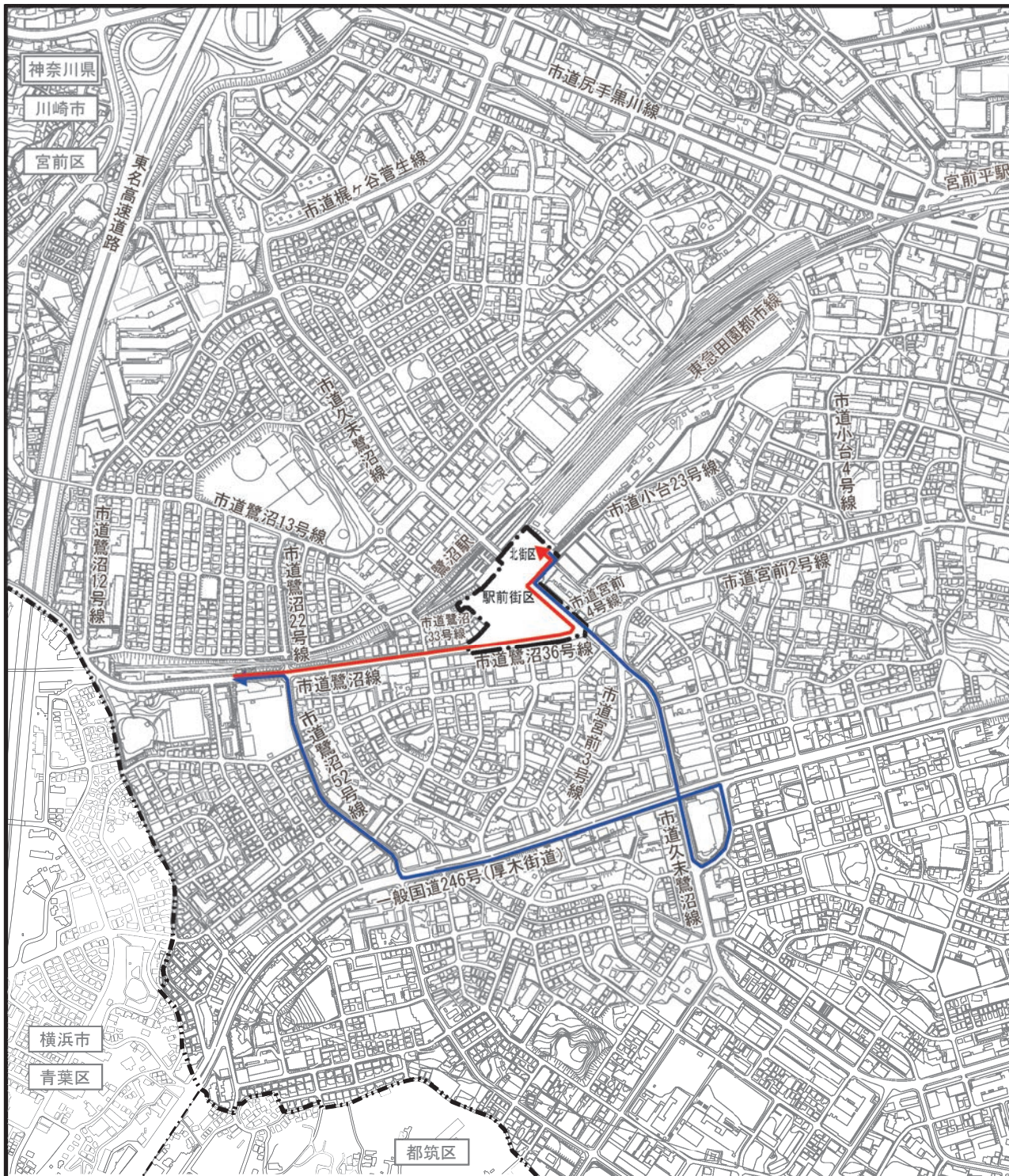
-  計画地
-  市界
-  区界
-  入庫動線
-  出庫動線

図9-2(2)
施設関連車両走行ルート図
(北街区②)





凡 例






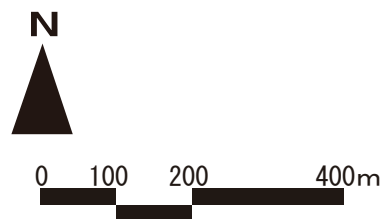
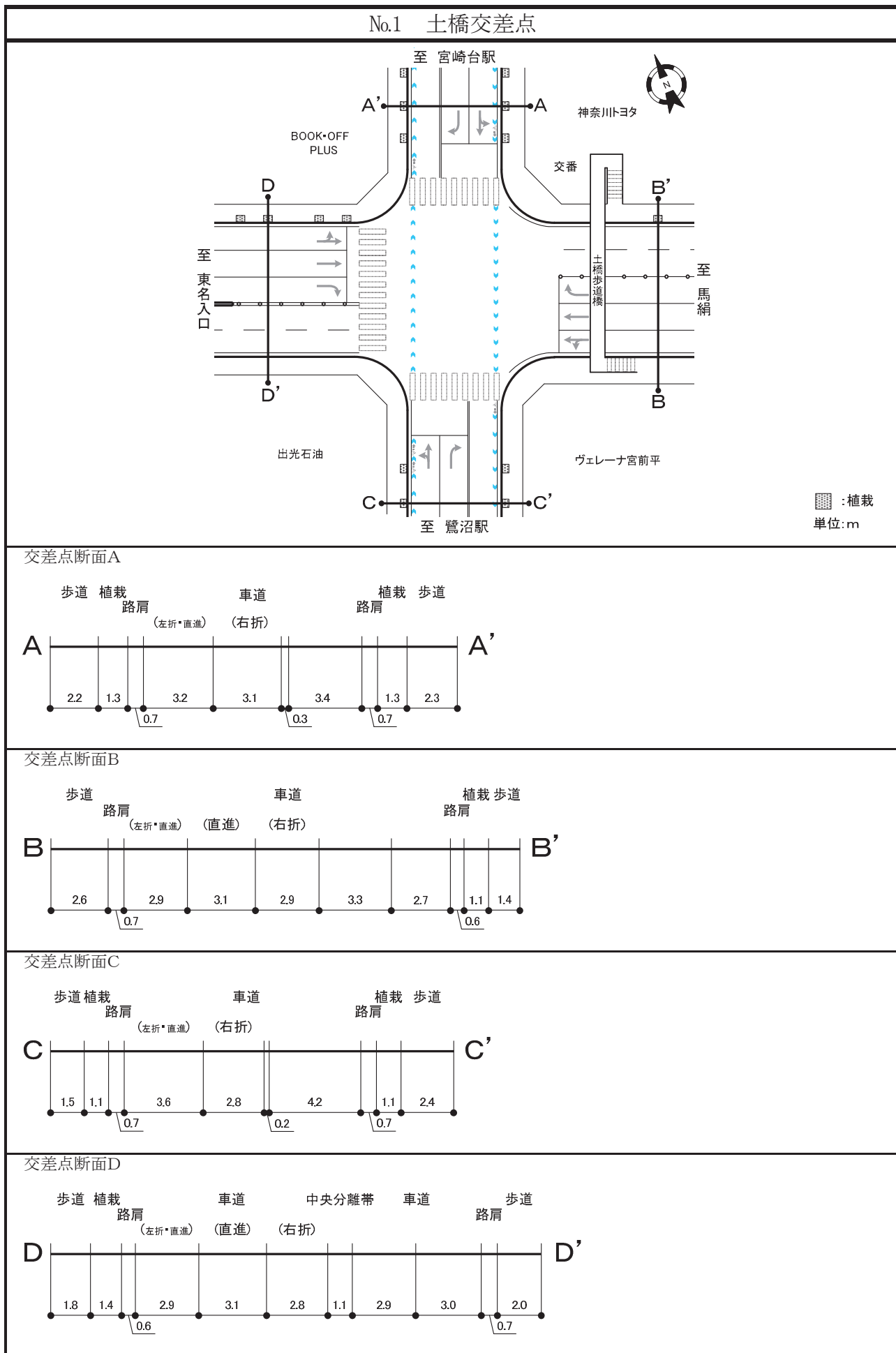
-  計画地
-  市界
-  区界
-  入庫動線
-  出庫動線

図9-2(4)
施設関連車両走行ルート図
(北街区④)

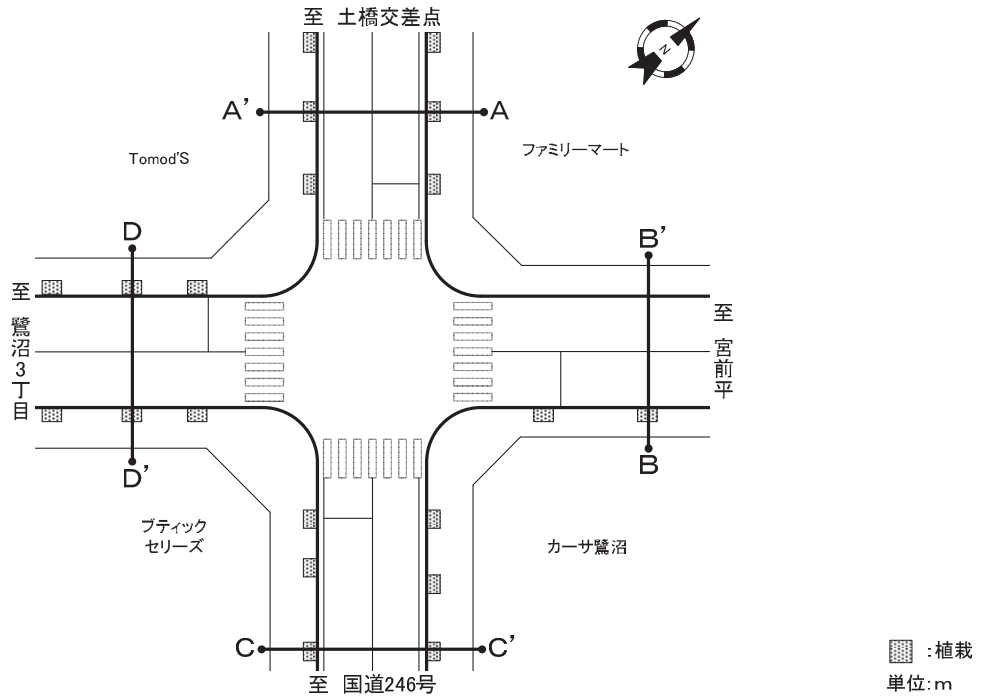


注) 車両の走行動線は、予測の対象としていない経路も含めて記載している。

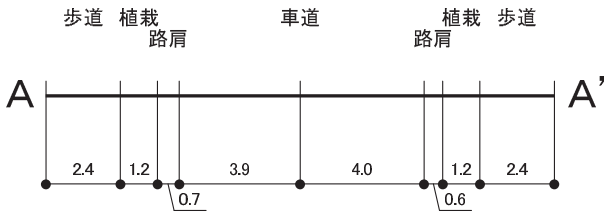
(2 4) 予測地点道路断面図



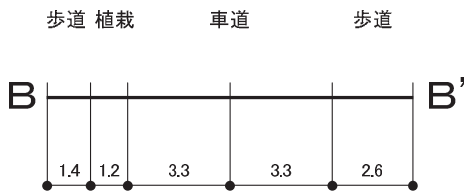
No.2 カップーク鷺沼入口交差点



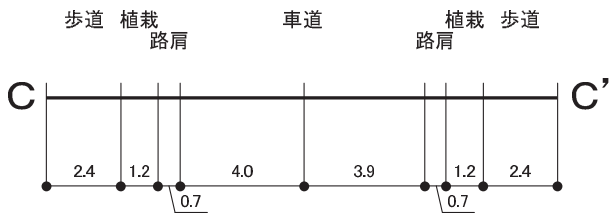
交差点断面A



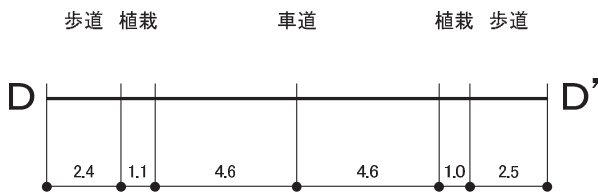
交差点断面B



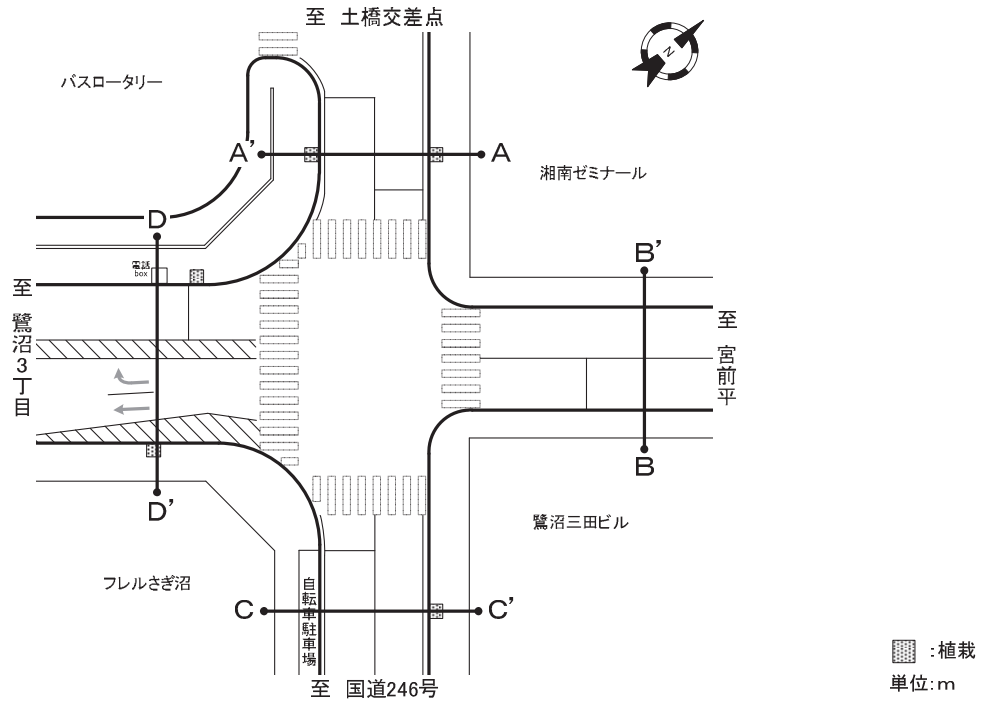
交差点断面C



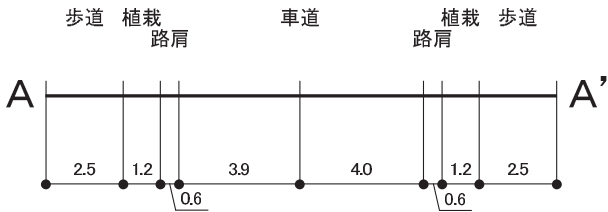
交差点断面D



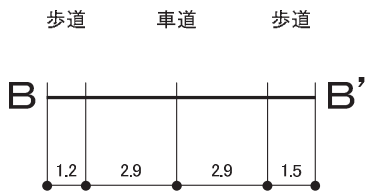
No.3 鷺沼駅前交差点



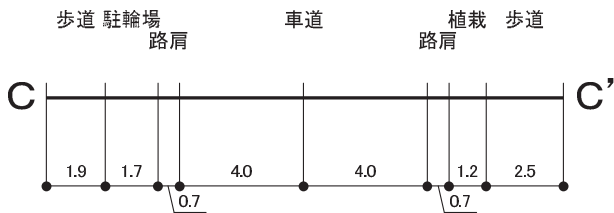
交差点断面A



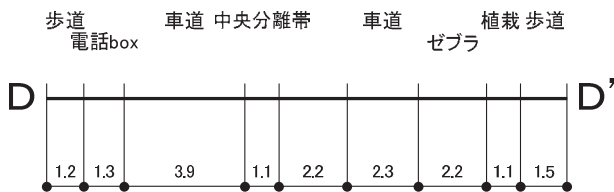
交差点断面B



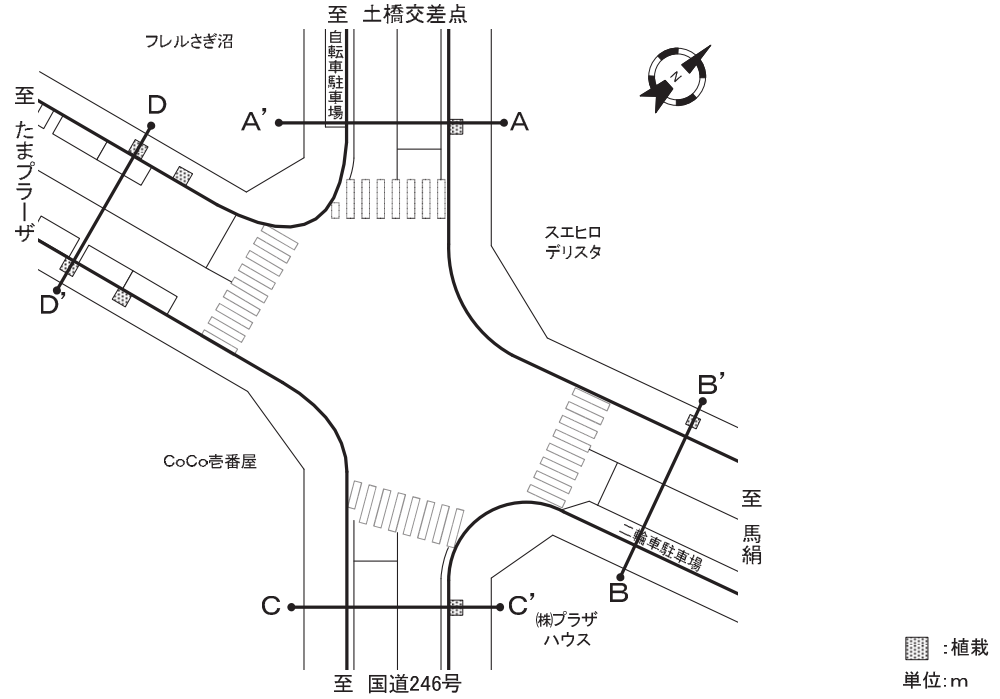
交差点断面C



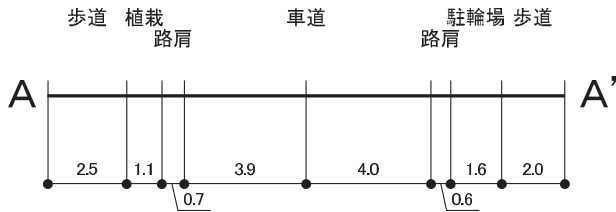
交差点断面D



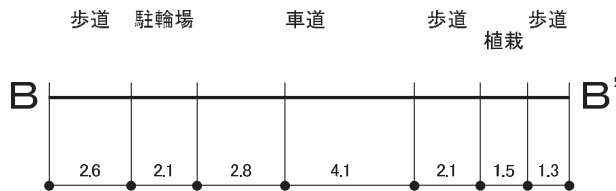
No.4 鷺沼交番前交差点



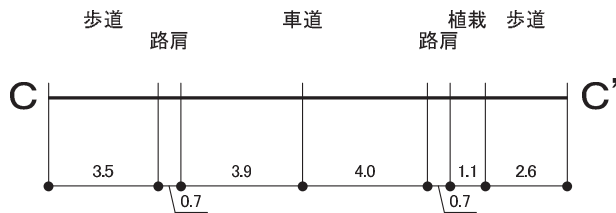
交差点断面A



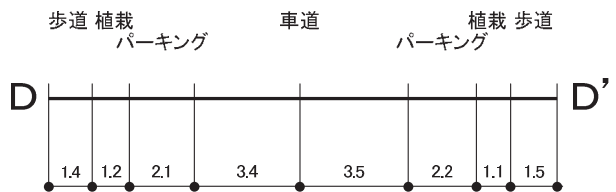
交差点断面B



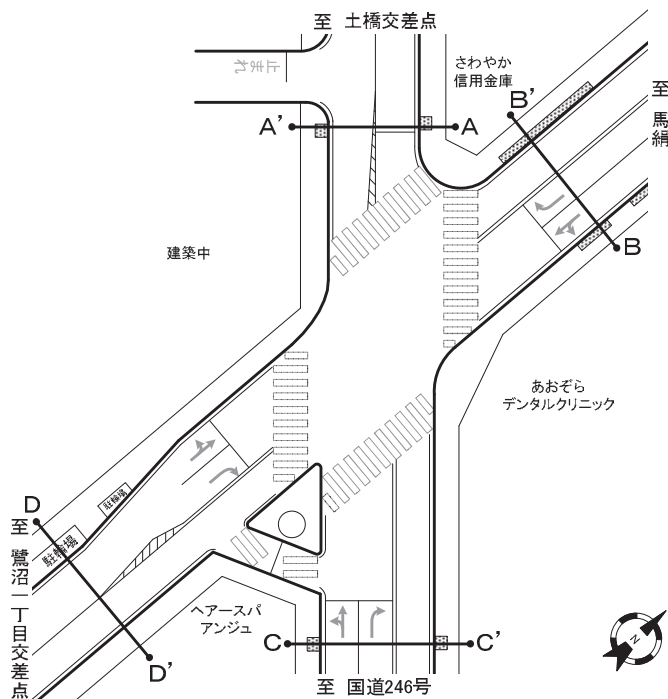
交差点断面C



交差点断面D

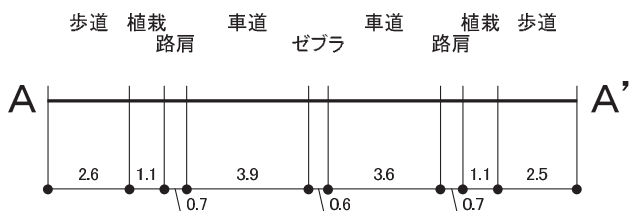


No.5 鷺沼入口交差点

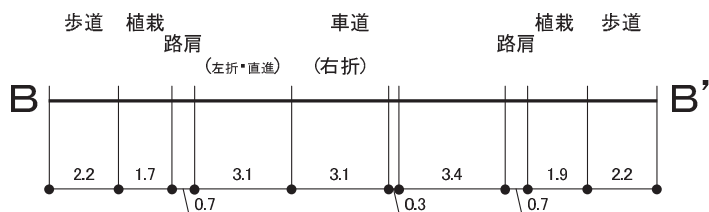


植栽
単位:m

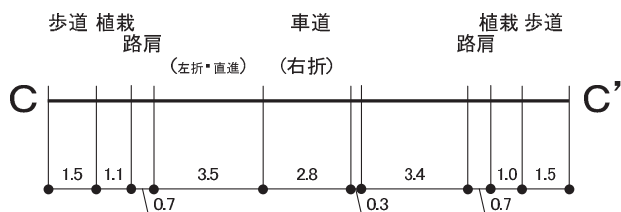
交差点断面A



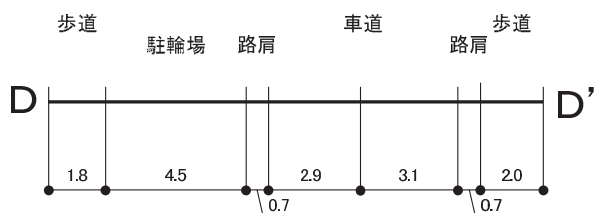
交差点断面B



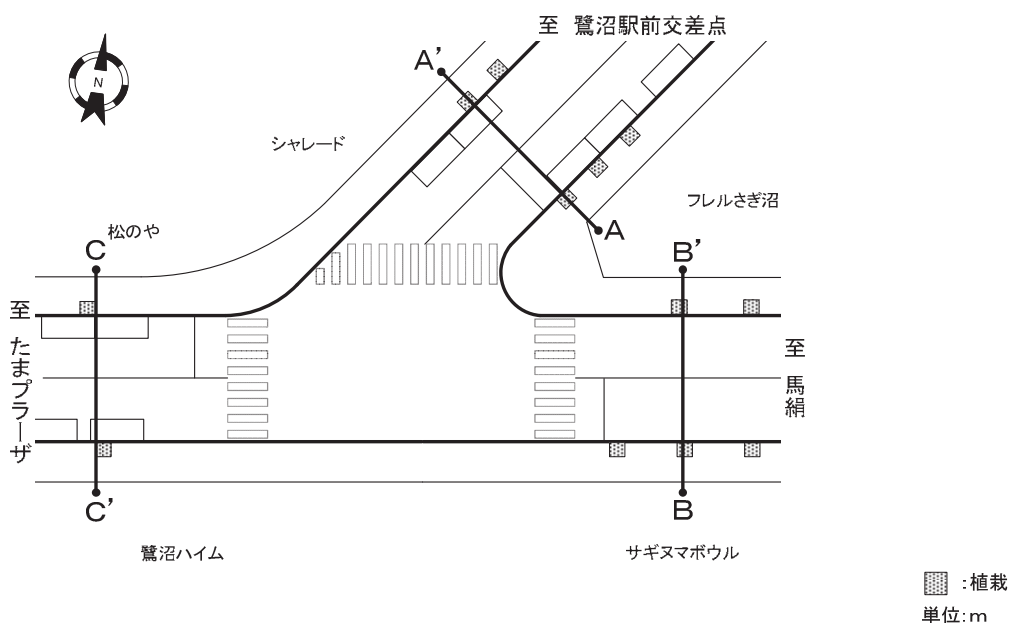
交差点断面C



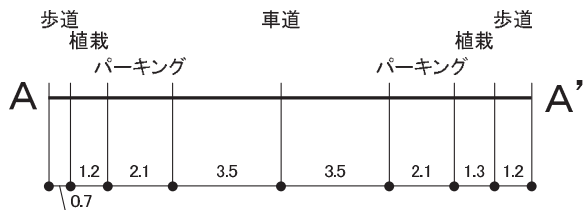
交差点断面D



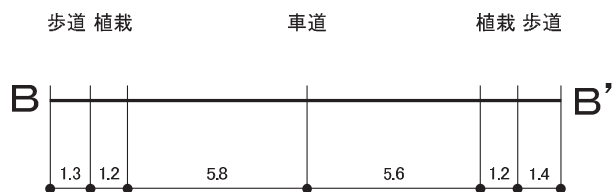
No.6 (仮)鷺沼交番前西交差点



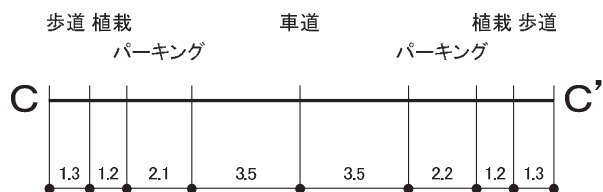
交差点断面A



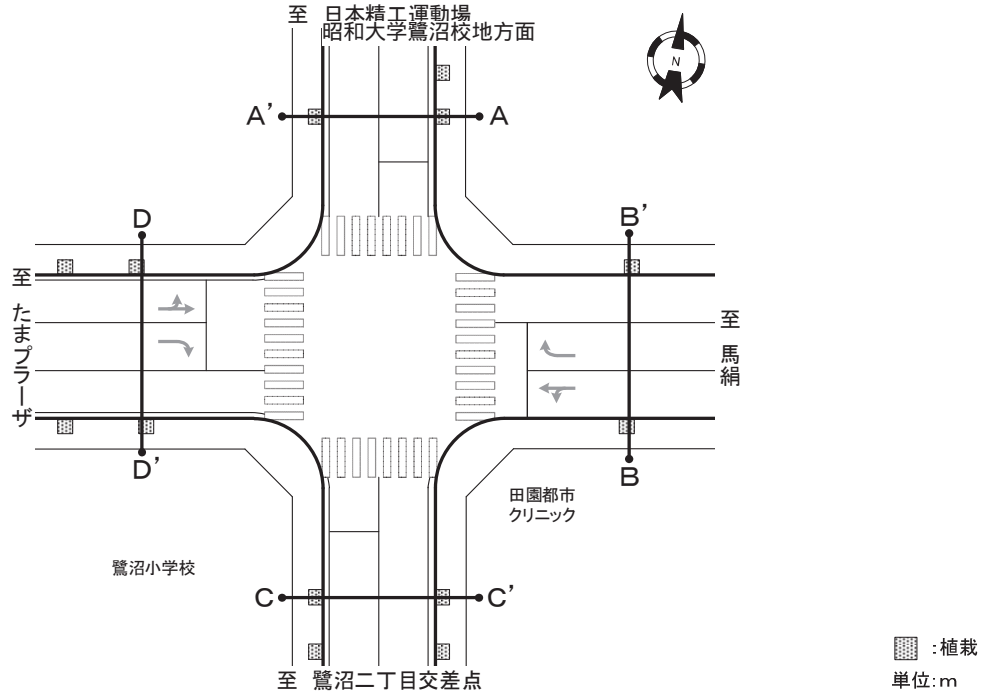
交差点断面B



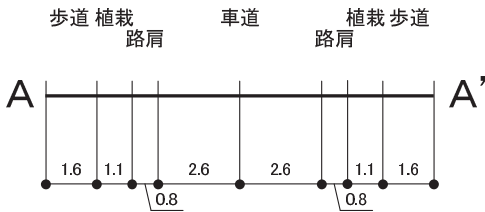
交差点断面C



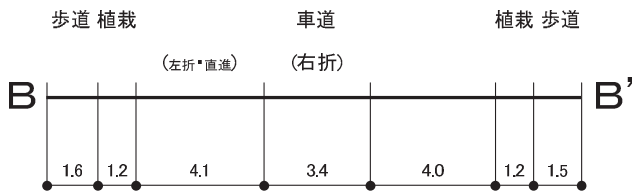
No.7 鷺沼小学校前交差点



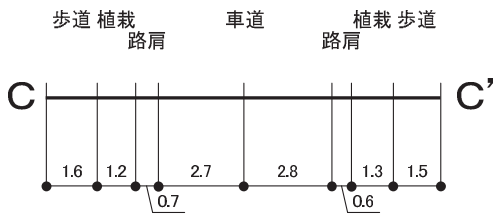
交差点断面A



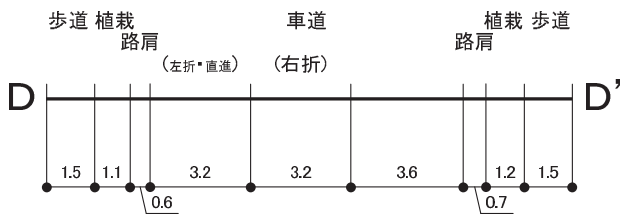
交差点断面B



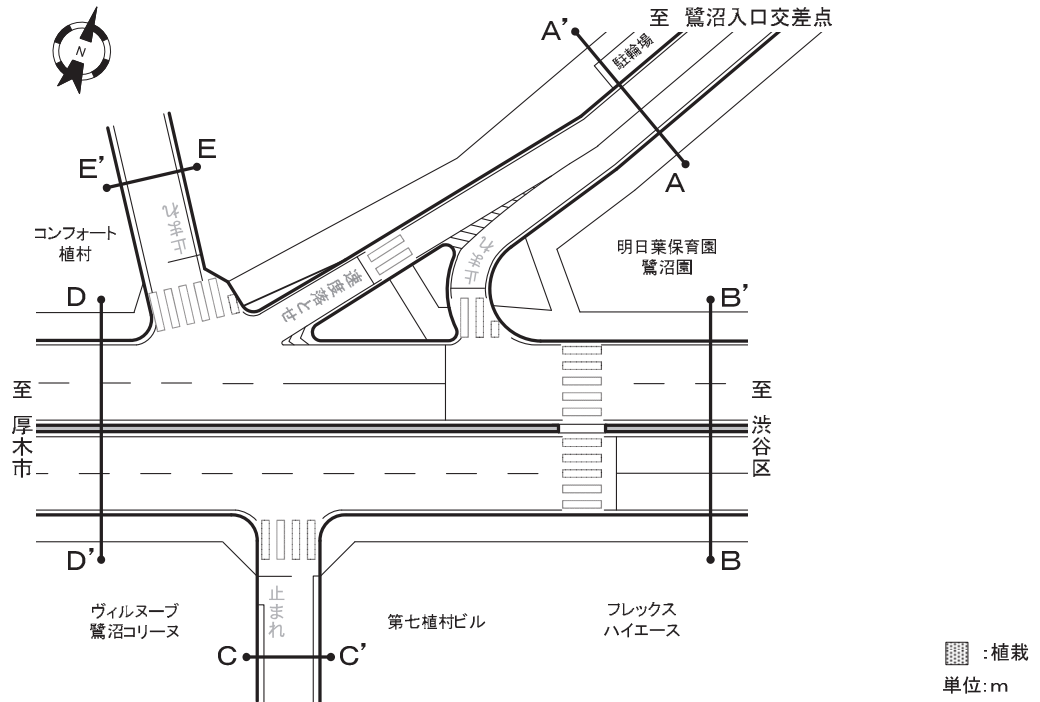
交差点断面C



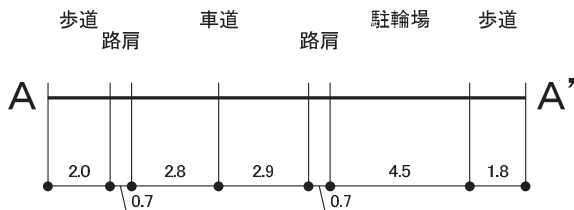
交差点断面D



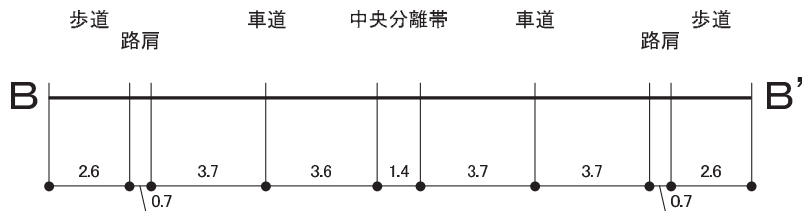
No.9 鷺沼一丁目交差点



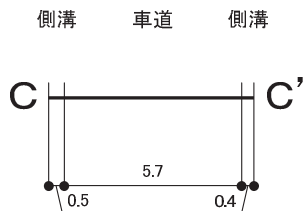
交差点断面A



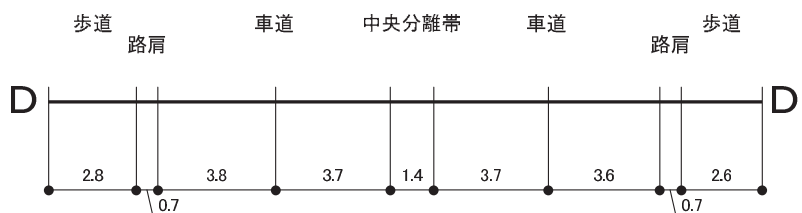
交差点断面B



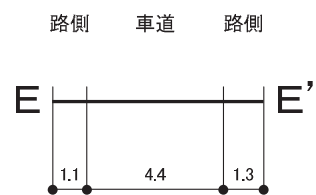
交差点断面C



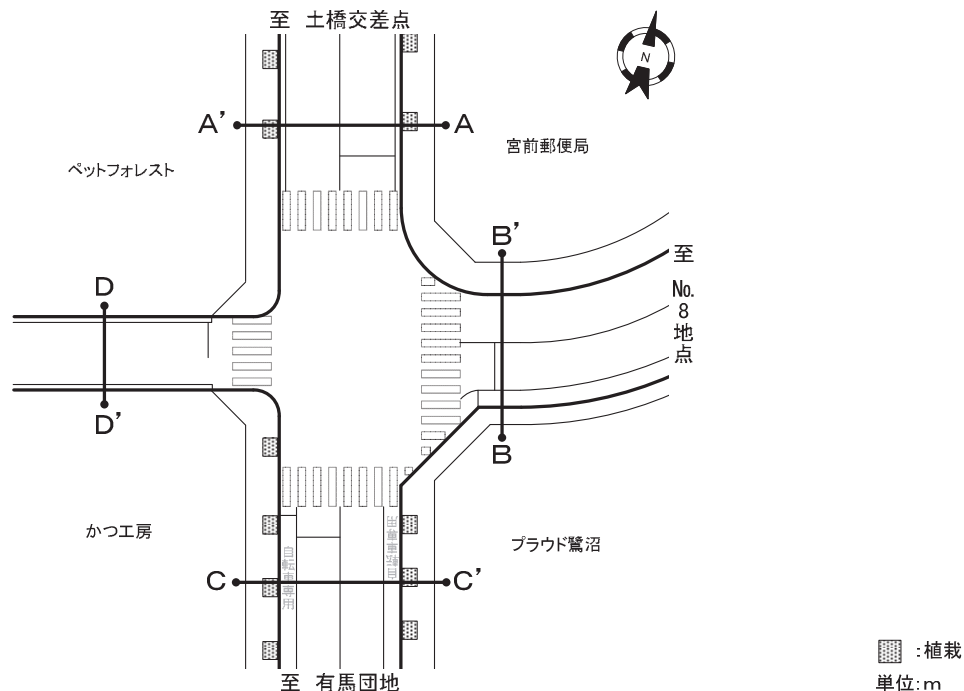
交差点断面D



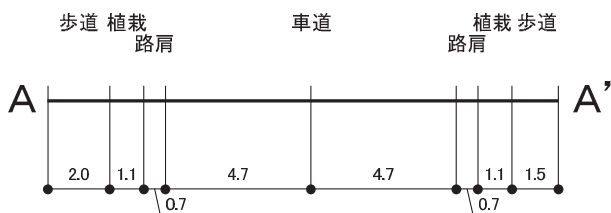
交差点断面E



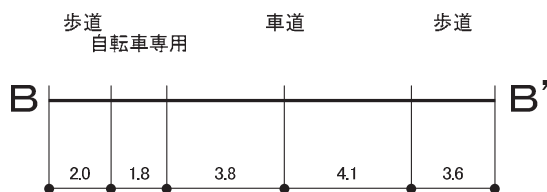
No.10 (仮)宮前郵便局南交差点



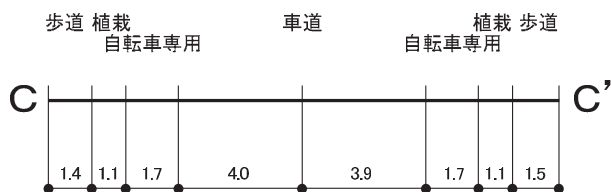
交差点断面A



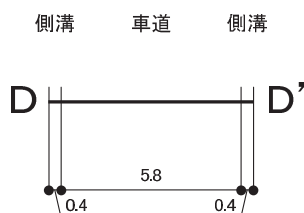
交差点断面B



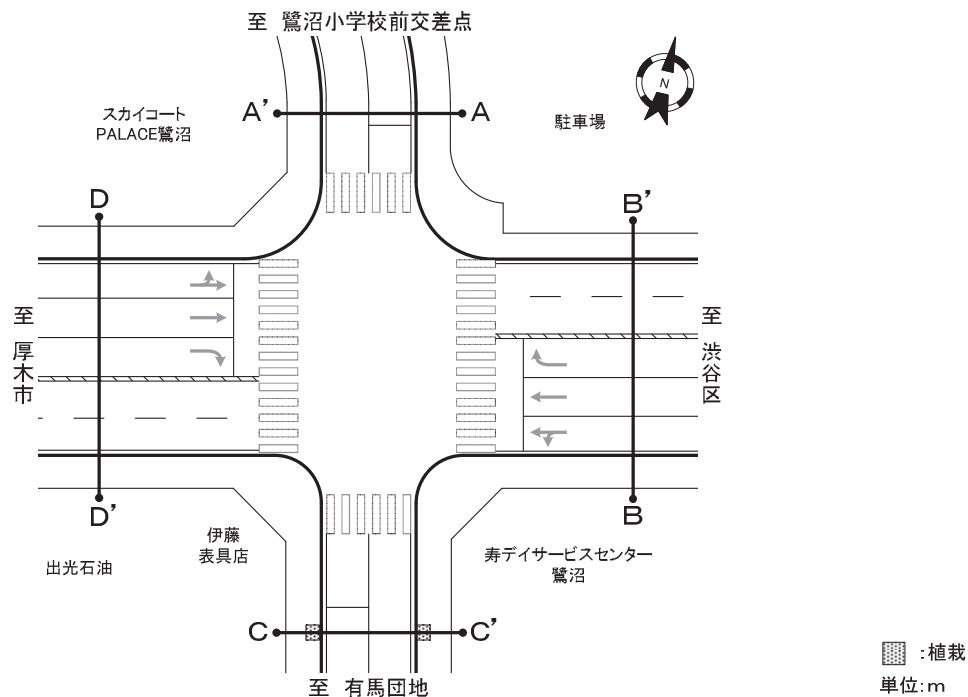
交差点断面C



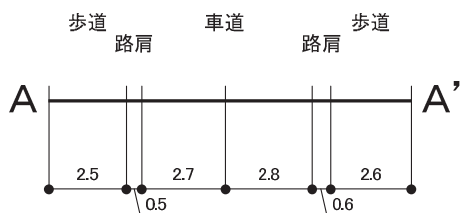
交差点断面D



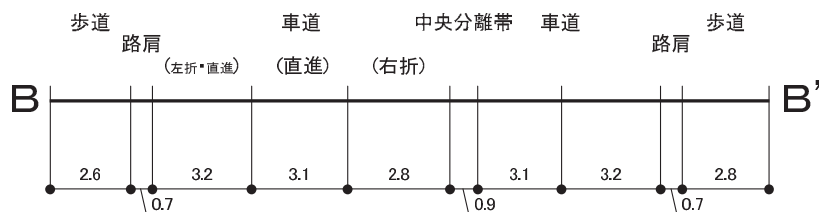
No.11 鷺沼二丁目交差点



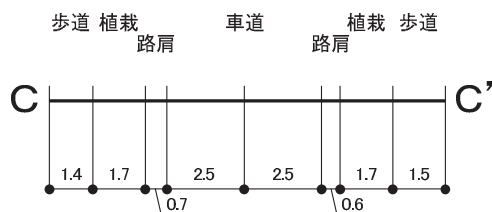
交差点断面A



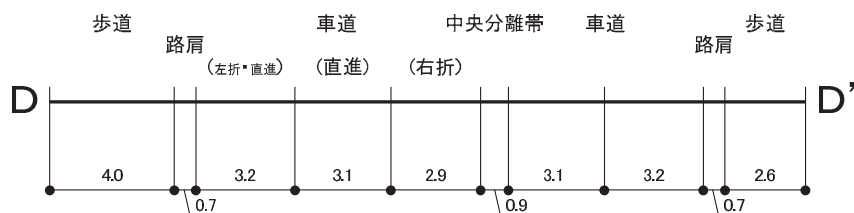
交差点断面B



交差点断面C



交差点断面D



(2 5) 工事中将来基礎交通量の内訳

単位：台/h

予測地点	時間帯	断面	現況交通量 (No. 1, 2, 5, 7~10) または転換交通量 (No. 3, 4, 6)			周辺開発交通量			将来基礎交通量		
			大型	小型	合計	大型	小型	合計	大型	小型	合計
No. 1	7~8	A	31	204	235	0	0	0	31	204	235
		B	111	745	856	0	0	0	111	745	856
		C	19	241	260	0	0	0	19	241	260
		D	206	1,265	1,471	0	0	0	206	1,265	1,471
		流入計	367	2,455	2,822	0	0	0	367	2,455	2,822
No. 2	16~17	A	19	220	239	0	9	9	19	229	248
		B	8	125	133	0	8	8	8	133	141
		C	25	200	225	0	17	17	25	217	242
		D	4	141	145	0	0	0	4	141	145
		流入計	56	686	742	0	34	34	56	720	776
No. 3	7~8	A	64	232	296	0	0	0	64	232	296
		B	1	92	93	0	0	0	1	92	93
		C	51	230	281	0	0	0	51	230	281
		D	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		流入計	116	554	670	0	0	0	116	554	670
No. 4	17~18	A	41	291	332	0	0	0	41	291	332
		B	0	2	2	0	0	0	0	2	2
		C	36	334	370	0	32	32	36	366	402
		D	11	289	300	0	0	0	11	289	300
		流入計	88	916	1,004	0	32	32	88	948	1,036
No. 5	16~17	A	33	313	346	0	0	0	33	313	346
		B	18	176	194	0	17	17	18	193	211
		C	29	313	342	0	0	0	29	313	342
		D	6	76	82	2	75	77	8	151	159
		流入計	86	878	964	2	92	94	88	970	1,058
No. 6	11~12	A	0	23	23	0	0	0	0	23	23
		B	17	168	185	1	27	28	18	195	213
		C	22	209	231	0	0	0	22	209	231
		流入計	39	400	439	1	27	28	40	427	467
No. 8	11~12	A	287	901	1,188	0	0	0	287	901	1,188
		B	6	35	41	1	21	22	7	56	63
		流入計	293	936	1,229	1	21	22	294	957	1,251
No. 9	10~11	A	2	18	20	0	0	0	2	18	20
		C	309	959	1,268	3	110	113	312	1,069	1,381
		流入計	311	977	1,288	3	110	113	314	1,087	1,401
No. 10	16~17	A	38	409	447	2	44	46	40	453	493
		B	3	91	94	0	0	0	3	91	94
		C	28	262	290	0	0	0	28	262	290
		D	2	19	21	0	0	0	2	19	21
		流入計	71	781	852	2	44	46	73	825	898

(2 6) 供用時将来基礎交通量の内訳 (平日)

単位 : 台/h

予測地点	時間帯	断面	現況交通量 (No. 1, 2, 5, 7~10) または転換交通量 (No. 3, 4, 6)			周辺開発交通量			将来基礎交通量		
			大型	小型	合計	大型	小型	合計	大型	小型	合計
No. 1	7~8	A	31	204	235	0	0	0	31	204	235
		B	111	745	856	0	0	0	111	745	856
		C	19	241	260	0	0	0	19	241	260
		D	206	1,265	1,471	0	0	0	206	1,265	1,471
		流入計	367	2,455	2,822	0	0	0	367	2,455	2,822
No. 2	17~18	A	15	241	256	0	6	6	15	247	262
		B	5	135	140	0	5	5	5	140	145
		C	15	191	206	0	11	11	15	202	217
		D	3	150	153	0	0	0	3	150	153
		流入計	38	717	755	0	22	22	38	739	777
No. 3	15~16	A	33	243	276	0	0	0	33	243	276
		B	1	42	43	0	0	0	1	42	43
		C	35	239	274	0	15	15	35	254	289
		D	38	31	69	0	0	0	38	31	69
		流入計	107	555	662	0	15	15	107	570	677
No. 4	17~18	A	41	290	331	0	0	0	41	290	331
		B	0	2	2	0	0	0	0	2	2
		C	36	334	370	0	32	32	36	366	402
		D	11	292	303	0	0	0	11	292	303
		流入計	88	918	1,006	0	32	32	88	950	1,038
No. 5	16~17	A	33	313	346	0	0	0	33	313	346
		B	18	176	194	0	17	17	18	193	211
		C	29	313	342	0	0	0	29	313	342
		D	6	76	82	2	75	77	8	151	159
		流入計	86	878	964	2	92	94	88	970	1,058
No. 6	17~18	A	1	15	16	0	0	0	1	15	16
		B	7	169	176	0	21	21	7	190	197
		C	11	255	266	0	0	0	11	255	266
		流入計	19	439	458	0	21	21	19	460	479
No. 7	17~18	A	10	139	149	0	11	11	10	150	160
		B	8	163	171	0	21	21	8	184	192
		C	7	281	288	0	0	0	7	281	288
		D	12	307	319	0	9	9	12	316	328
		流入計	37	890	927	0	41	41	37	931	968
No. 8	11~12	A	287	901	1,188	0	0	0	287	901	1,188
		B	6	35	41	1	21	22	7	56	63
		流入計	293	936	1,229	1	21	22	294	957	1,251
No. 9	6~7	A	2	6	8	0	0	0	2	6	8
		C	369	1,148	1,517	4	0	4	373	1,148	1,521
		流入計	371	1,154	1,525	4	0	4	375	1,154	1,529
No. 10	16~17	A	38	409	447	2	44	46	40	453	493
		B	3	91	94	0	0	0	3	91	94
		C	28	262	290	0	0	0	28	262	290
		D	2	19	21	0	0	0	2	19	21
		流入計	71	781	852	2	44	46	73	825	898
No. 11	6~7	A	13	139	152	2	0	2	15	139	154
		B	324	809	1,133	1	0	1	325	809	1,134
		C	1	126	127	1	0	1	2	126	128
		D	378	1,267	1,645	1	0	1	379	1,267	1,646
		流入計	716	2,341	3,057	5	0	5	721	2,341	3,062

(2 7) 供用時将来基礎交通量の内訳 (休日)

単位 : 台/h

予測地点	時間帯	断面	現況交通量 (No. 1, 2, 5, 7~10) または転換交通量 (No. 3, 4, 6)			周辺開発交通量			将来基礎交通量		
			大型	小型	合計	大型	小型	合計	大型	小型	合計
No. 1	16~17	A	17	328	345	0	0	0	17	328	345
		B	25	843	868	0	0	0	25	843	868
		C	12	340	352	0	0	0	12	340	352
		D	33	1,430	1,463	0	0	0	33	1,430	1,463
		流入計	87	2,941	3,028	0	0	0	87	2,941	3,028
No. 2	16~17	A	9	285	294	0	9	9	9	294	303
		B	5	155	160	0	8	8	5	163	168
		C	10	233	243	0	17	17	10	250	260
		D	1	164	165	0	0	0	1	164	165
		流入計	25	837	862	0	34	34	25	871	896
No. 3	15~16	A	15	287	302	0	0	0	15	287	302
		B	1	50	51	0	0	0	1	50	51
		C	24	290	314	0	15	15	24	305	329
		D	30	33	63	0	0	0	30	33	63
		流入計	70	660	730	0	15	15	70	675	745
No. 4	17~18	A	27	323	350	0	0	0	27	323	350
		B	0	5	5	0	0	0	0	5	5
		C	25	320	345	0	32	32	25	352	377
		D	8	301	309	0	0	0	8	301	309
		流入計	60	949	1,009	0	32	32	60	981	1,041
No. 5	15~16	A	19	312	331	0	0	0	19	312	331
		B	9	182	191	1	16	17	10	198	208
		C	16	312	328	0	0	0	16	312	328
		D	4	102	106	2	67	69	6	169	175
		流入計	48	908	956	3	83	86	51	991	1,042
No. 6	17~18	A	0	28	28	0	0	0	0	28	28
		B	5	190	195	0	21	21	5	211	216
		C	7	242	249	0	0	0	7	242	249
		流入計	12	460	472	0	21	21	12	481	493
No. 7	17~18	A	4	151	155	0	11	11	4	162	166
		B	3	195	198	0	21	21	3	216	219
		C	6	318	324	0	0	0	6	318	324
		D	3	282	285	0	9	9	3	291	294
		流入計	16	946	962	0	41	41	16	987	1,003
No. 8	11~12	A	59	1,288	1,347	0	0	0	59	1,288	1,347
		B	3	59	62	1	21	22	4	80	84
		流入計	62	1,347	1,409	1	21	22	63	1,368	1,431
No. 9	6~7	A	3	6	9	0	0	0	3	6	9
		C	297	1,201	1,498	4	0	4	301	1,201	1,502
		流入計	300	1,207	1,507	4	0	4	304	1,207	1,511
No. 10	17~18	A	30	377	407	1	28	29	31	405	436
		B	1	102	103	0	0	0	1	102	103
		C	23	340	363	0	0	0	23	340	363
		D	0	20	20	0	0	0	0	20	20
		流入計	54	839	893	1	28	29	55	867	922
No. 11	11~12	A	3	242	245	2	42	44	5	284	289
		B	57	1,331	1,388	1	21	22	58	1,352	1,410
		C	4	236	240	1	17	18	5	253	258
		D	56	1,236	1,292	1	21	22	57	1,257	1,314
		流入計	120	3,045	3,165	5	101	106	125	3,146	3,271

10 意見書全文

10 意見書全文

10.1 条例方法書に対する市民意見書全文

番号	通数	ページ	番号	通数	ページ	番号	通数	ページ
189	1	785	236	1	790	283	1	796
190	1	785	237	1	790	284	1	796
191	1	785	238	1	790	285	1	796
192	1	785	239	1	791	286	1	797
193	1	785	240	1	791	287	1	797
194	1	786	241	1	791	288	1	797
195	1	786	242	1	791	289	1	797
196	1	786	243	1	791	290	1	797
197	1	786	244	1	791	291	1	797
198	1	786	245	1	791	292	1	797
199	1	786	246	1	792	293	1	797
200	1	786	247	1	792	294	1	798
201	1	786	248	1	792	295	1	798
202	1	786	249	1	792	296	1	798
203	1	787	250	1	792	297	1	798
204	1	787	251	1	792	298	1	798
205	1	787	252	1	792	299	1	798
206	1	787	253	1	793	300	1	799
207	1	787	254	1	793	301	1	799
208	1	787	255	1	793	302	1	799
209	1	787	256	1	793	303	1	799
210	1	787	257	1	793	304	1	799
211	1	787	258	1	793	305	1	799
212	1	788	259	1	794	306	1	799
213	1	788	260	1	794	307	1	799
214	1	788	261	1	794	308	1	799
215	1	788	262	1	794	309	1	800
216	1	788	263	1	794	310	1	800
217	1	788	264	1	794			
218	1	788	265	1	794			
219	1	788	266	1	794			
220	1	788	267	1	795			
221	1	788	268	1	795			
222	1	788	269	1	795			
223	1	789	270	1	795			
224	1	789	271	1	795			
225	1	789	272	1	795			
226	1	789	273	1	795			
227	1	789	274	1	795			
228	1	789	275	1	795			
229	1	789	276	1	795			
230	1	789	277	1	796			
231	1	789	278	1	796			
232	1	789	279	1	796			
233	1	790	280	1	796			
234	1	790	281	1	796			
235	1	790	282	1	796			
							通数	12,668

番号	通数	ページ	番号	通数	ページ	番号	通数	ページ
1	361	762	48	1	767	95	142	780
2	349	762	49	1	774	96	143	780
3	391	762	50	5	775	97	144	780
4	363	762	51	8	775	98	145	780
5	361	762	52	1	775	99	146	780
6	378	762	53	3	775	100	147	780
7	385	762	54	1	775	101	148	780
8	357	762	55	2	775	102	149	780
9	384	762	56	2	775	103	150	780
10	403	762	57	2	775	104	151	780
11	383	763	58	2	775	105	152	780
12	362	763	59	2	775	106	153	781
13	355	763	60	1	775	107	154	781
14	355	763	61	1	775	108	155	781
15	396	763	62	1	775	109	156	781
16	373	763	63	1	775	110	157	781
17	383	763	64	1	775	111	158	781
18	391	763	65	1	776	112	159	781
19	348	763	66	1	776	113	160	781
20	354	764	67	1	776	114	161	781
21	386	764	68	1	776	115	162	781
22	387	764	69	1	776	116	163	782
23	343	764	70	1	776	117	164	782
24	356	764	71	1	776	118	165	782
25	350	764	72	1	776	119	166	782
26	357	764	73	1	776	120	167	782
27	339	764	74	1	776	121	168	782
28	355	764	75	1	777	122	169	782
29	348	765	76	1	777	123	170	782
30	344	765	77	1	777	124	171	782
31	360	765	78	1	777	125	172	783
32	348	765	79	1	777	126	173	783
33	88	765	80	1	777	127	174	783
34	88	765	81	1	778	128	175	783
35	89	766	82	1	778	129	176	783
36	88	766	83	1	778	130	177	783
37	90	766	84	1	778	131	178	783
38	88	766	85	1	778	132	179	784
39	88	766	86	1	778	133	180	784
40	2	766	87	1	778	134	181	784
41	1	766	88	1	779	135	182	784
42	3	766	89	1	779	136	183	784
43	40	766	90	1	779	137	184	784
44	3	767	91	1	779	138	185	784
45	3	767	92	1	779	139	186	785
46	1	767	93	1	779	140	187	785
47	1	767	94	1	779	141	188	785

- 1 防災対策
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、特に市道久未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から考慮されていない。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ばりではない。
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。今後、この土砂災害警戒区域をどう対策するつもりか。
- 2 耐震対策
南海神トラフ大地震（マグニチュード 8～9 級）の起きる確率は、政府発表での 30 年以内に 70～80%とされています。この大震災によって、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。また、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。
- 3 交通対策
自動車動線計画では街区の進入は、左折イン・左折アウトになっています。
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鷺沼 36 号線から線外に進行して、アスルト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 号線から進入する想定になっています。
その路線を通過して北街区への進行することは、住民には複雑すぎず理解できません。一般車道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。そのことにより生活道路上の混雑、渋滞、また、人と車の接触事故の危険が増します。
北街区への進入も、市道久未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きます。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。広場に入るとバスとの交差等、渋滞等も予想されます。
交通対策が絵に描いた餅でなく、現実合った対策ができなければ大きな問題になります。
- 4 道路対策と再開発地区の再検討
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、図書館利用者、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。まして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。また、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。
現在の区役所は山坂が多い、バス便が少ないの理由をあげていますが、逆にどこが、現区役所より利点があるのですか。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架から、利便性を阻害しています。
そのままで行う無理な公共交通の移転（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。
- 5 鷺沼駅と鉄道の混雑対策

- 申請書 P49 の鉄道乗車人員は、平成 29 年度に 1 日 31,092 人で、平成 25 年から 29 年の 5 年間で増加傾向にあるとしているが、今後の駅利用者ほどの位増加を見込んでいるのか？
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。もし、電車利用者と再開発アセスとは関係がないと言ふのなら、再開発準備組合の主体である東急電鉄による市民・区民への啓発です。
朝晩の電車のラッシュ時間の、通勤者の増加が想定されます。現在、武蔵小杉駅の混雑は解消されていません。小杉ほどにはならないにしても、通勤者が混雑時を避けて 1 時間早く出勤しなければならぬ事態も生まれます。快適な住空間を求めてタワー・マンションに住む人たちにとって大きな問題です。このことの解決なしに、再開発はありません。住みにくい鷺沼にしないために、東急は朝晩の混雑時対策を立てる義務があります。東急電鉄は、小杉駅の失敗を繰り返さないために、利用者増加に見合う対策をとるべきです。
- 6 ビル風対策
申請書によれば、146m のタワービルは、溝のロノクティ（マルイ）の 2.5 倍、震が関ビルと同じ高さで想定されています。周辺にこんな高さのビルはありませんから、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。
- 7 日照権対策
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。
その際、こんな高いビルはただですから、ビル 1 棟、1 棟について検討するのはなく、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。
- 8 歩行者の安全対策
申請書では、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す。人にやさしいまちづくりを謳っている割には、駅前街区から北街区へは従来どおり歩道を渡ることにしています。
電車で区役所に来訪する人だけでなく、駅前街区を通過して歩いてくる人、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。
- 9 教育環境対策
人口増はどのくらいになるのか、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。小杉周辺のタワー・マンション群によって子供の増加で保育園不足が起こっています。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。
- 10 宮前区のバラランスの悪い住環境整備
再開発地域の総床面積に占める約 70～80%は住宅で、公共機能はごくわずかです。区役所、市民館、図書館は従来の面積、機能を越えないと市は表明しています。開発区域の狭さを考えると当然と言えば当然です。
公共機関は現状と変わらず、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。
こんな不便な場所は中止して、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

線の渋滞を引き起こすのではないかと。

15

市の発表と申請書のずれ

1. 市は、駅前をペットタウンから「住む、働く、1日を通じて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、ワークショッップ、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。

2. 駅前街区(駅前)には地下2階、地上37階、地上146mの超高層ビル。北街区には地下2階、地上20階、92mの超高層ビルの2棟が建つ。

各々の床面積が非表示のため面積比較はできないが、床の階数比較をすると、駅前街区では86%が住。北街区では75%が住宅だ。圧倒的に住宅だ。商業は駅前街区の10%しかない。

憩いの広場も、保育子育て支援もワークショッップもみられない。

市民館・図書館・区役所の表示がなく、これら公共施設を「業務」と表示されているのだ。

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。

16

環境アセス終了後に都市計画手続きをすべき

都市計画は一度決定すると10年~20年変更ができない。従って環境アセス手続きと都市計画の手続きを平行して進めるような手続き上の矛盾を行政が行ってほならない。

環境アセス終了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。3月に事業内容も示さぬままの基本計画決定。8月~9月に事業概要のみで環境アセスを市民・区民に求めるのはむりがある。

重ねて、環境アセスと都市計画決定の同時決着は認められない。

17

北街区の駐車場出入り口

北街区の駐車場出入り口は市道小台23号線から左折で入庫、左折で出庫となっているが、小台23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が疑問である。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とも明記されていない。最低小台23号線は待機車用に拡張すべきと考ええる。

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。

18

駐車場・駐輪場不足問題

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、現区役所・市民館・図書館の駐車台数は合計126台、駐輪場はバイクを含めて約90台ある。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を台数としてその分増やすべきだ。駐車場不足は再開発地区周辺に絶えず駐車待ちの車両がいることになり、渋滞の慢性化を招く。環境を著しく悪化させる。

19

大気汚染対策の必要

リニヤ等の大規模工事との関連

リニヤ新幹線、大蔵非常口工事での議会質問に対して、岩田まちづくり局長は「建設発生土は約12万m³、一日最大工事車両数は往復で640台が月2回程度ある(黒川線や東名を走行)。作業時間は8時から22時を前提としている」と答弁している。

リニヤ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、リニヤの残土搬出には尻手黒川線や東名高速道路が使用される。交通渋滞、大気汚染、騒音、振動、残

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。

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。

11

環境影響評価方法に問題あり

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

今回の再開発事業に関しては1万8000通近くのパブコメが寄せられ、市の広報が不十分であったにも関わらず住民の関心の高いことが浮き彫りになった。しかし、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、パブコメ数が1桁の数の事業と同様の敷しか用意されないというおどろきの対応だった。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、必要な部数を意図してから新たに条例の手続きを開始すべきである。

しかも、増やすよう要請すると「報告書は事業者に著作権があるので増やせない」という。自治基本条例は情報共有としている。

12

環境アセスメントの前に準備組合から事業説明をするべき

区民に対して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全く知らされていませんでした。

そのような状況で突然、川崎市環境影響評価に関する意見書の提出を求めることは、事業者としての最低限の責務も果たしていません。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。環境アセスは事業の具体化が初めてできてくること。当然、事業の具体化と補助金の獲得保障ができていないはずだ。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。

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。

小杉開発の際は、事業者による計画説明会の後にアセスの手続きに入った。

今からでも、事業者による説明会を開くべきである。補助金等の金額も具体的に明示していただきたい。

13

市道鷺沼線への駅前街区駐車場出入り口の集中について

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、駐車場の出入り口も兼ねている。出入り口はわずかし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。

住宅の大規模機械式駐車場がどのような構造で出入り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。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。

14

交通混雑の調査不足

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年のものとしてののか、平成29年に実施した詳細な委託調査報告書の活用はするののか? それとも新たに調査をするのか? 新たな調査をするとしたら29年調査と調査地点の違いがあるのか? 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か?

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?

左折・右折アウトラの計画は、市道久未鷺沼線の渋滞に加えて、市道小台23号線、市道鷺沼線36号

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。

20

公共施設の過不足の検討

鷺沼駅前開発により、どの位の人口増を見込んでいるのか？ 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施設の整備を遅れることなく整備計画を立てるべきだ。この点でも小杉再開発の失敗は許されない。

21

タワーマンションの売れ残った保証は

住宅が530戸と多いが、販売が質貸か？ 小杉の再開発では、市は小杉駅周辺の超高層ビルの対象者は区内の高層者だとしていたが、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象などになっています。

鷺沼駅前再開発では、住宅が530戸と大変多いが、対象者はどのような人を想定しているのですか？ また販売が質貸か？

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、どうにもしよ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？

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ます。小杉でもその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。

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。

22

バス路線と交通広場を明らかにしてください

現区役所・市民館・図書館を移転させる最大の理由にされたのが、「現区役所へのバス路線に対する不満（少し不満の3割を含めて6割）が多い」ということでした。

「宮前区役所へのバス路線は1日280本と少ないが鷺沼駅では、鷺沼駅からのバス路線は倍の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さえもできません。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。その上で、環境影響評価をするための鷺沼駅前バス路線やタクシーを含めて交通広場の配置、動線を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。

23

利用者の安全・安心はなぜ過小評価されたのか

広場と横断歩道の機能をもつペデス Trot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。

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行目にてできました。「隣接都市（たまプラザ等）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」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・安全はないがしるです。

24

住民が環境評価するには申請書で以下の点を補充して下さい
1、各フロアの用途別床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。

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。

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？

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のか？

6、久未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？

7、駅前街区の一般車と荷物車、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？

8、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）

9、南海地震は30年以内に必ず来ることを想定し、駅ビルの住宅も多く、駅利用者も多く、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か対策を明示するべきです。

25

既存宮前平地区の環境影響・配慮

申請書のP7に環境配慮の内容等について記述がある。アからカの項目があるが、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に関しては項目がない。

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ケーションが存在しており、また施設があるためこの地域に引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。

26

防災悪化の環境評価を

申請書P7のみに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。

それよりも、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。

27

デッキの有無の交通環境評価を

申請書P7のウに交通環境への配慮とあり、自動車及び歩行者の安全確保とある。

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。また北街区だけでも140戸の住宅が予定されており、通勤時はもとより市道久未鷺沼線を横断する歩行者は増加する。このような大規模再開発では当然、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。

28

日照権・風害等の調査は住民立会で

146mと92mの2棟の超高層タワーマンションによる圧迫感・景観・日照阻害・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。

図書館や市民館類似施設は徒歩圏内にあるのが基本です。23万人人口に1つの図書館は少なすぎます。宮前区は細長く山坂が多い地形でバス等交通機関が大変不便な地域です。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。

32

二館の図書館を
タワーマンション146m2の概略図に市民館・図書館が「業務等」として入っている。
意見1 業務等とはどういう意味か？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った建設コンセプトが提示されたのか。

意見2 例、図書館の場合図書館法に基づいて設置されるべきものである。市側からどういった構想が提示されたのか？

意見3 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。

意見4 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。川崎市の各区の図書館の面積は概ね小さい。住居の開発を前提にしているのなら、住民は増えるし、駅という利便性から考えて利用増は容易に想定できる。

意見5 現行同等の面積では少ないと思われ。100年とは言えないが、50年後の資料増に对应し、公開室の他、当然保存の為の書庫部分が想定しているが、保存書庫を備える場合の地震対策、書庫の重量を保つ設計の工夫が必要だ。

上記のことを考慮するならば、当然、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。鷺沼にできない図書館は他図書館にない機能を想定しても良い。鷺沼地区のきのう、今日、明日を市民がつくりあげていける資料の収集・提供・保存などが必要になる。

意見6 図書館は公開書庫部分の他、閲覧室、交流室（集会所、地域生活の）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との交流室や 住民同士の読書会などでもできるようにグループ室を備えて欲しい。

意見7 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充分な時間を設定して基本計画がつけられるべきである。

33

(日照被害)
計画地付近には既に多くの建物が建っており、近隣に重大な日照被害をもたらす危険性がある。特に日影が大きくなり及ぼす場所に、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。

方法書によると、日影図で日照被害を示すとのみ書いてあるが、日照被害を回避、低減する方法はなく、暖味な言葉でごまかしているだけである。

宮前区役所などの公共機関が、住民の重要な生活環境である日照を奪うという暴挙が許されるべきではない。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。

34

景観
方法書では、眺望・景観調査地として10か所を挙げているが、鷺沼周辺では14階約42mが最高の建物の高さであり、梶が谷から田園都市線終点駅の中央林間まで147mという異様な高さの建物が見当たらない。最近隣り駅のたまプラーザ駅付近に事業者が建てたマンションは約11階で、鷺沼にこのような突出した高さの建物を建てることは、田園都市と自ら名付けた事業者のうたい文句を汚し、景観破壊をもたらす。鷺沼駅前地区再開発準備組合は高層建物を田園都市線鷺沼駅前建てる正当性が全くない。したがって、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。

狭い鷺沼駅前に146m37階建て、北街区に92m20階建ての2棟のタワーマンションが建つことによる、複合被害は重大です。

超高層ビルの複合被害で空と太陽が奪われたり、小杉駅周辺の再開発ではビルの複合被害で遠方まで長時間にわたり日照が奪われたり、眺望が悪化したり、風害で樹木がなぎ倒されて交通不能や、歩行者や自転車が転倒し怪我をしたり、洗濯物が粉塵で干せなくなったりと様々な被害が起きてきました。

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。住民の生活自衛で公平性・客観性を持たせるため、ガサ張りの評価と対策が必要です。

そのため、住民立ち合いによる、合同調査にしてください。

29

災害時の対応が示されていない
南海トラフ大地震が30年間に70～80%の確率で起きると予測されています。鷺沼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落とそれに伴う橋の崩落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。土壌調査と対策を示してください。

環境評価書の案では、北街区は左折イン、左折アウトです。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、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。

30

大気汚染調査にPM2.5の追加調査を
宮前区の大気汚染はひどく、ぜんそく患者は市内7区中、麻生区に続き2番目に多い2547人います(2018年3月末現在)。患者は東名高速道路周辺に多く自動車廃棄ガスの原因と思われ。また鷺沼再開発と重なる時期に、土橋の近くの犬蔵でリニヤ新館線の立て折・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。

31

現区役所・市民館・図書館を移転した場合の黒川線道路以北区民に与えるマイナスイメージとコミュニティ施設利用保障について評価してください

今回の区役所・市民館・図書館の移転問題は、市民のコミュニティ施設として重要な課題です。市はこの課題に正面からの議論を避け、市民フォーラムでは「移転の議論をしているのではありません」「鷺沼にどのような機能が必要かを議論している」「移転しなければならぬ理由はありません」「建物はまだ30年位は使えます」と説明してきました。

最後まで移転是非の議論を避け、2月に市長は「総合判断」の名で突然、移転決定をしました。現区役所への交通不便が移転の理由とされ、移転した場合に住民生活に与えるデメリットの検討は全く行われてきませんでした。

今回の環境評価では、鷺沼の人口増に見合う図書館・市民館の在り方を検討するようですが、他方、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。特に子供や高齢者は、日常生活の中で、わざわざ少ないバスに乗り、鷺沼まで行く人は少ないでしょう。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ことにより、コミュニティ施設を保障するかが大事です。

宮前区の人口は1.5倍の23万人に増えたのに図書館は1館のままです。他区には分館があります。また、市民館とその類似施設は高津区や中原区の3割以下の会議室しかありません。市民税納入額は市内2番目に多いのに、生涯教育の文化施設は他区に比べ最低です。宮前区と人口規模が同じ他都市の図書館数を比較すると調布市は11館、厚木市は10館です。

地域交通

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シジ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。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いにある。

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。現計画のまま建設することは、環境破壊を招き、未来に禍根を残す重大事態事業になる。

40

防災対策

申請書には防・消火計画として、「消火水利については、既設消火栓等により、有効消火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、特に市道久未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部分の対策がなんんあらず考慮されていない。

今後、この土砂災害警戒区域をどう対策するつもりか。

41

交通対策

自動車動線計画では街区の進入は、左折イン・左折アウトになっています。

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は市道尻手鼠山線から市道幌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2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。

その路線を通過って駅前街区への進行することは、住民には複雑すぎず理解できません。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。そのことにより生活道路上の混雑、渋滞、また、人と車の接触事故の危険が増します。

北街区への進入も、市道久未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。広場に進入するバスとの交差等、渋滞等も予想されます。

交通対策が絵に描いた餅でなく、現実合った対策ができなければ大きな問題になります。

42

道路対策

駅前街区と北街区の間の道路幅は広がりませんが、そこ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）を利用してこるとは考えられません。まして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、駅周辺の渋滞が周辺道路へ拡大することになります。また、左折イン・左折アウトにしたがえれば、その道路に接続する住宅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。

そこまでして行う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。

43

鉄道混雑想定がなされていない

申請書 P49 の鉄道乗車人員は、平成 29 年度に 1 日 31,092 人で、平成 25 年から 29 年の 5 年間で増加傾向にあるとしているが、今後の駅利用者ほどの位増加を見込んでいるのか？

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。もし、電車利用者と再開発アセスとは関係がないと言ふのなら、再開発準備組の主体である東急電鉄による市民・区民への冒険である。東急電鉄は、小杉駅の失敗を繰り返さないために、利用者増加に見合う対策をとるべきだ。

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、計画建物の景観侵襲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。計画建物の威圧感に囚われず、既に鷺沼近隣住民からは高層建物建築の反対意見が多数でている。

35

風害

計画地付近は、海抜約 70m の高台にあり、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。武蔵小杉駅付近の超高層ビルでは、環境影響評価の予測より大幅な風害があり、被害も続出している。

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。

36

大気質

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。

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。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。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。

ちなみに鷺沼駅前の二酸化窒素の「川崎公害患者とその家族の会」によって毎年 15 年以上の調査によると冬冬季は 0.135ppm 前後であり、環境基準の 0.04~0.06ppm よりはるかに超えている値を常示している。

37

地形・地質

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るべきである。

鷺沼駅前は谷戸の部分にあり、計画地の高低差を見れば多量の盛り土をしたことは明らかであり、この項目を故意にはずしたのは、鷺沼再開発準備組合が地形、地質の危険性を認識しているからに他ならない。

38

土壌汚染

準備組合が指摘しているように、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る。評価項目として選定するべきである。

かつて、同事業者の一部が手掛けた鷺沼 4 丁目のマンション（ドレッセ鷺沼の杜）建設時には、大量の汚染土が見られ、それを除いた事実がある。鷺沼駅周辺は田園都市線開通以前の昭和 30 年代に開発され、鷺沼 4 丁目と計画地は同時期に山を切り崩し、谷戸を埋めたて盛り土をし、住宅地として整備した事実がある。

鷺沼駅の混雑対策

朝晩の電車のラッシュ時間の増加が想定されます。現在、武蔵小杉駅の混雑は解消されています。小杉ほどにはならないにしても、通勤者が混雑時を避けて1時間早く出勤しなければならぬ事象も生まれます。快適な住空間を求めてタワーマンションに引越してくる人達もがっかりします。駅利用と電車の利用は環境アセスメントの問題ではありませんが、このことの解決なしに、再開発はありえません。住みにくい鷺沼にしないために、更急は朝晩の混雑時対策を立てる義務があります。

鷺沼駅の混雑対策

朝晩の電車のラッシュ時間の増加が想定されます。現在、武蔵小杉駅の混雑は解消されています。小杉ほどにはならないにしても、通勤者が混雑時を避けて1時間早く出勤しなければならぬ事象も生まれます。快適な住空間を求めてタワーマンションに引越してくる人達もがっかりします。住みにくい鷺沼にしないことを、更急は朝晩の混雑時対策を立てる義務があります。

ビル風対策

申請書によれば、146mのタワービルは、溝の口ノクテイ（マルイ）の2.5倍、霞が関ビルと同じ高さで想定されています。周辺にこんな高さのビルはありませんから、西西からの風がどう変化するか真重な検証と対策が必要です。

人の動線対策

申請書では、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す。人にやさしいまちづくりを謳っている割には、駅前街区から北街区へは従来どおり歩道を渡ることになります。電車で区役所に来訪する人、特に高齢者は電車利用がかんがえられます。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。

教育機関不足対策

人口増はどのくらいになるのか、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。小杉周辺のタワーマンション群によって子供の増加で保育園不足が起こっています。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。

区役所・市民館・図書館移転の理由がない

再開発地域の総床面積に占める約70～80%は住宅で、公共機能はごくわずかです。区役所、市民館、図書館は従来の面積、機能を超えないと市は表明しています。開発区域の狭さを考えと当然と言えば当然です。

公共機関は現状と変わらず、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。

こんな不便な場所を中止して、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。鷺沼には支所、市民館、図書館の分館をつくるべきです。

条例環境影響評価方法書の広告縦覧・借用について

今回の再開発事業に関しては1万8000通近くのパブコメが寄せられ、市の広報が不十分であったにも関わらず住民の関心の高いことが浮き彫りになった。

しかし今回の環境影響評価方法書は官前区に3冊、本庁に3冊、各政党1冊しか用意されず、パブコメ数が1桁の数の事業と同様の数しか用意されないというおおざりな対応だった。住民の抗議によって後日、市は官前区役所に5部増やし8冊としたがとでも区民の関心の高さに対応できるものではない。

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。

環境アセスメントの前に準備組合から事業説明をするべき

区民に対しこれまでに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。

そのような状況で突然、川崎市環境影響評価に関する意見書の提出を求めることは、事業者としての最低限の責務も果たしていません。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。

52 環境アセス終了後に都市計画手続きをすべき

都市計画は一度決定すると10年～20年変更ができない。従って環境アセス手続きと都市計画の手続きを平行して進めるようなことはしてはならない。アセスを終了してから都市計画手続きを進めるべきだ。

外的要因による環境評価が必要

リニヤ等の大規模工事との関連

リニヤ新幹線、大蔵非常口工事での議会質問に対して、岩田まちづくり局長は「建設発生土は約12万㎡、一日最大工事車両数は往復で640台が月2回程度ある（黒川線や東名を走行）。作業時間は8時から22時を前提としている」と答弁している。

リニヤ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、リニヤの残土搬出には尻手黒川線や東名高速道路が使用される。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もある。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。

タワーマンションの売れ残ったら？長期的な問題は？

住宅が530戸と多いが、販売が賃貸か？ 小杉の再開発では、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、住宅が530戸と大変多いが、対象者はどのような人を想定しているのですか？ また販売が賃貸か？

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、どうにもしよ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？

2020年代には、オリビ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ます。小杉でもその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。

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。

川崎市環境影響評価に関する条例（以下、「条例」という。）第8条によれば、市や国等が第1種行為を実施しようとする場合には環境配慮計画書を作成し、市長に提出しなければならないと定められている。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（以下、「区役

施設と民間施設の併設はなるべく避けるべきと考え、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。

59

(仮称) 鷲沼駅前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、「方法書」という。)の10頁の表1-2 建築計画概要によると、駐車場の台数が駅前街区は約400台、北街区は約110台と記載されているところ、駐車場の位置、内容、種別、台数は建物への自動車出入り口の位置、形状、箇所の適性判断と周辺交通の状況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つた。

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。

60

図書館部分について

意見1 図書館の管理運営について

図書館の建設の手法としてPFI事業として行う手法も考えられる。市から将来どういうあり方を想定し提示されているのか? またその管理運営はPFI事業や指定管理など、民間活力導入が指示されたのか? その内容をオープンにすべきである。

意見2 大和シロ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、開発のプランを考える場合、図書館への指定管理導入の調査や検証をしつかりやったのか? 導入から20年近く、導入結果について識者による検証も発表されている。それによると、導入目的の、公費節減、民間活力によるサービスアップは、ほぼ、不可。委託管理料など経費が増大している。その結果をどう受け止めたのか。行政の責任とともに、開発側も公的施設を建設するならば、責任を持ったポリシーを示すべきである。

意見3 民間活力導入の最大の難点は、経費節減の為に非常勤職員の司書配置でお茶を濁す手法だ。ワッキングアアアアの温床であり、司書の経験は最低10年以上の現場感覚と地域の実情を良くキヤッチするセンスを培ってこそ、利用者へのサービスが育たなくならないという難点がある。短期雇用はその自身体に図書館のノウハウを受け継ぐ継承者が育たなくならないという難点がある。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。

意見4 図書館は中央館、分館・分室、自動車図書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。

意見5 図書館も市民館も、50年後、100年後を見通したしつかりした、また魅力ある建築物でありたい。パ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。

意見6 大和市のように、図書館の中で、有料部分を導入するのは如何なものか? 保育室に子どもを預けられるアイデアは歓迎すべきことだが、高くない値段だからというものではなく、ちりも積もれば山の例えのように、お母さん達が長くいられないこともでてくるだろう。第一公共図書館は全ての市民にサービスが基本だ。有料部分を考えないこと。

61

風害について

市道鷲沼33号線に対しては、基礎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。しかも道路幅と敷地の余裕がないため防風林も設けられない。

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。調査の結果が思わしくなければ建物を大幅に変更すべきである。

所等建設」という。)であるにもかかわらず、事業を行う者が鷲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。

また、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。

したがって、市はまず鷲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考え、

56

(災害対策に関する意見)

(仮称) 鷲沼駅前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の83頁の「表3-4 環境配慮項目の選定」では、「地域環境保全の見地から配慮を行う項目」として「震災時等の災害」、「本事業では、計画建物に多数の人間が集まることが想定され、また、集合住宅による人口増加があり、地震時等の災害が発生した場合の安全確保が求められることから、配慮項目として選定する。」と記載されており、次頁の「表3-5 環境配慮方針」では「災害時の避難経路の確保等に努める。」としている。

これは、その記載から専ら震災時を想定したものと考えられるが、去る9月9日に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考え、強大な台風により通信、交通が途絶え、情報収集が困難となり、連絡調整も出来ない事態を想定していなかつたことは明かであり、区役所の移転の可否も含め再検討すべきものと考え、今後は「想定外」で責任を回避することはできないのだから。

57

(駐車場出入口に関する意見)

(仮称) 鷲沼駅前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の25頁の(8) 交通計画によれば、駅前街区では商業・業務用の自動車出入口と住宅用の自動車出入口はそれぞれ1箇所ずつに分けられているが、北街区の自動車出入口は1箇所のみとされており、出入りの方法では、前者は「左折イン左折アウト」であるが、後者は「原則として左折イン左折アウト」とされている。

このことから言えることは、市民館大ホールと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。すなわち、北街区の建物の脇に駐車場へ入るための待ち行列でき、建物内に出るときは待ち行列できるのである。これは区役所や市民館の利用者にとって大きなストレスになるし、北街区居住者にとっても大変不便を来すことになる。こんなことは環境評価以前にわかっていることではないだろうか。

また、北街区では「原則として左折イン左折アウト」というが、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。あの場所が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。

58

(駐車場に対する意見)

(仮称) 鷲沼駅前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の10頁から24頁までの記載を総合的に判断すると、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つきりしない。このことは周辺環境に影響を与える重要な事項である。

一般に平置き駐車場は、駐車がし易くメンテナンスの費用も余りかからないが、面積がかさむという欠点がある。また、機械式駐車場では狭い面積に多くの台数を収納できる利点があるが、自動車の出入りに時間がかかるのと、メンテナンスなどのランニングコストが膨大になる欠点がある。また、機械式駐車場では、自動車を収納するパレットが常に特定されている比較的小規模なタイプと、使用するパレットは特定されず、暗証番号を打ち込むと空いている直近のパレットが出現する(出すときは自動車を入れたパレットが出現する) 大規模なタイプがある。

これらの特性を考え、公費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

風害について

駅前街区の2階商業部分の屋根部分(3階)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。イベントを行うこと自体危険な可能性がある。

風洞実験の際この場所での風速の測定が必要である。

万一の結果に備え、広場部分に屋根をかけた状態での風洞実験を行う必要がある。

日影被害について

駅前街区には146mのタワマンが計画され、北街区には90mのタワマンが計画されている。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らるものである。

市道小台23号線の拡幅について

方法書のP25、(8)交通計画の7、自動車道線計画において、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レットとする計画となっている。また計画台数は北街区が約110台となっている。

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。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ぶ場合、渋滞の原因となることは火を見るよりも明らかである。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。

目の前に大きな建物ができてしまうと日照が大丈夫なのか気になります。

(個人情報、意見書提出者の住所)で今までどおり問題なく日が当たるようにしてください。

1、環境評価項目で、地域社会にたいしての評価が、大変大雑把で丁寧さに欠けると感じた。当地域は、鷺沼小学校、土橋小学校の児童、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。それでは、地域に住む子育て世代を無視した調査ではないだろうか。

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。2、タワマン計画で児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。

3、今後、予想される首都圏直下型大震災に対し、このタワマンは、地域の負の要因となるのではないだろうか。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、将来の震災を風評した調査項目は必須ではないだろうか。

地域社会やコミュニティ施設、交通混雑についてですが、駅前に大規模なタワマンションができることにより、武蔵小杉駅のように入場が大変混雑するのだろうか、小売・飲食店のキヤパシティが住民数に合致したものになるのか心配しております。

駅前の前記した住所のマンションに住んでいるため、37階の高層ビルの建設により、陽当たりが悪くなるのが非常に心配です。

また、現在も問題なのですが、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止します。(駐停車禁止にもかかわらず、朝の送迎の車はひっきりなしにきて、誰も交通ルールを守っていませんが、警察の取り締まりもなく、非常にマナーが悪い運転手が多いです。)喫緊の問題として、私には小学生の娘がおりますが、何らかの通学の際に当マンションの玄関に停車して、車で死角ができて、停車中の車を追い越そうとする車と接触事故となる寸前の経験をしております。もし今回の計画が実現した場合、様々な施設が鷺沼駅周辺にできますので、さらに利用者が増えると思われれます。その場合、さらに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。出来ることなら、朝7:00~8:00がどんな状況になっているのか、実際に現場の状況を見に来たいです。また、事故が起きる前に、将来とは言わずに今すぐにでも改善をお願いしたいです。何卒よろしくお願ひ申し上げます。

鷺沼駅前地区第一種市街地再開発事業に係る・・・ご案内につきまして。

◆1.建物階数は地上20階、地上36階までは、駅前通り周辺では環境制限要因ではない、と知りました。意見お願ひがあります。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、突飛な神奈川県で前例のないアイデアではなくて、横浜市が駅前市街地再開発に使っている手法です。居住区床面積が増えた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(田園都市線の渋谷駅までの複線緑化、保育所小学校中学校の増設は駅ビル内蔵?など)川崎市財政を圧迫する。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で、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、その下ナント地区販売価格が梁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。

◆2.文教区画であることへの格別の配慮を

駅前商業地域は、小学校の通学路地域になっていますし、塾も多いです。しかし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ているのは、区役所でもご存知だと存じます。堀之内では昔話になったという話がある客引きボン引きも、ここでは警察の組織的な機械取締りが行われていまして、常時、教人立って通行人に声かけしています、深夜まで酔っ払いがたむろしています。駅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?改めて、になってしまっていますが、今回を機に、再度、取り組みご検討頂ければ、と、お願ひ申し上げます。

拝

タワマンション建設に伴う人口増加と自宅からの景色が変わってしまう件です。

現在2人の乳幼児を育てております。

今現在でも、ベビーカーで電車に乗るときに、電車を乗るのを諦めたり、申し訳ない気持ちで入れてもたったりしてもらっています。

人口増加で、電車に乗って出かけることが安易に出来ないのではと心配です。

また土橋小学校では生徒数が多く、校庭の広さが足りずに休み時間、隣の公園で遊んでいる状況です。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と、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。

商業施設ができること、区役所機能の移転は本当にうれしく楽しみですが、タワマンションが出来て駅周辺に人が密集することに對して、現在鷺沼駅周辺に暮らしている人にとつての利点がわかりません。

あと、個人的なことですが、現在ベランダから空がたたくさん見えることが気に入っていますが、半分以上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。か？
よろしくお願ひします。

71

環境影響評価方法書を見ました。

◆2点、心配な事柄が予想されましたので、有識者様方の御検討をお願い申し上げます。

◆1. 生鮮食品販売店の、不在、絶対面種欠乏の問題と開店支援の施策をお願い申し上げます。
さぎぬま東急の時代は駅前が生鮮食品を売る生鮮食品スーパーは三店あり、売り場面積合計は今の何倍もありました。残念ながら、地元の最良の味もいさぎぬま東急が一番繁盛し、他の2店はドラッグストアやカツ丼店に商売替えてしまいました。

ところが残り半減未満急は、フレンドlinessや調理済み惣菜パックや調理済み惣菜パック、調理済み果物パック売りをメインにして、季節の野菜品揃えは田舎の八百屋さんより品揃えが悪く、すぐに売り切れてしまいます。同じ業態フロアにはすでに惣菜パックやお弁当やお寿司、調理済み惣菜を売るテナントが入っていて、実際に惣菜やさんが二重ビジネスになっています。逆に生鮮食品は乏しく、逆に、毎日買うものではない、ブランド和牛ステーキ肉のパックや1枚で数千円ウナギの蒲焼きパックが一年中、絶えたことがありません。弁当パックやお寿司屋パック、調理済み惣菜パックがテナントと競合して夜まで並んでいますが、毎晩食べるものではないです。生鮮食品以外の腐らない日用品と賞味期間が半年以上あるペットボトル飲料を扱うドラッグストアは駅前周辺にたくさんあり、日用品がそれと競合しています。

住環境改善のために、昔は鷺沼駅前で一般庶民がみんな買ってた生鮮食品を扱うスーパーを行政の音頭取りで、駅前に誘致して頂けないでしょうか？ 弁当や日用品が買えるコンビニやドラッグスの行政拠点から誘致活動を御検討頂けないでしょうか？ お願い申し上げます。

◆2. 道路に車道や自転車道と分離した、歩道の整備、交通ルール遵守の施策を御検討お願い申し上げます。
朝の小学校への通学路、お昼の保育所園児のお散歩道に欠かせない道ですが、朝の自転車での駅へ送る行列が狭い住宅道を猛スピードで駅に向かって走り回って危ないです。乗り入れ禁止の一方通行規制を考へて頂けないでしょうか？ また、駅前の車道と分離した歩道に自転車が入り、下り坂の坂道を歩行者と同じ方向、右側逆走と交差点の車道赤信号を歩道に乗り入れて信号無視で走り回って走っています。ここ数年で電動自転車普及してしまい、自動車免許を持ってない人々が電動機付き自転車坂道も平気でのりこなしてしまふ時代になり、丘の上で坂道の多い鷺沼駅前でも、幼い子供が自転車に衝突されひき逃げされて、友達に囲まれて倒れて頭を抱えて泣いている場面を、偶然に2度ほど見かけました（私は緊急の用件があり通り過ぎました、親に連絡しただろうと思います）。品質管理の法則論でヒヤリハットの確率論から、実際はもっとたくさんの方が起きていますとは思いません。事故が起きるはずだと思いません。そこで、お願い申し上げます。

◆3. 景観環境の悪化
近隣住民は、人気店フレンドlinessが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、店内は大混雑をきたすことは間違いないだろう。

◆4. 生活環境の悪化
近隣住民は、人気店フレンドlinessが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、店内は大混雑をきたすことは間違いないだろう。

◆5. 景観環境の悪化
近隣住民は、人気店フレンドlinessが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、店内は大混雑をきたすことは間違いないだろう。

◆6. 景観環境の悪化
近隣住民は、人気店フレンドlinessが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、店内は大混雑をきたすことは間違いないだろう。

72

◆7. 景観環境の悪化
近隣住民は、人気店フレンドlinessが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、店内は大混雑をきたすことは間違いないだろう。

◆8. 景観環境の悪化
近隣住民は、人気店フレンドlinessが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、店内は大混雑をきたすことは間違いないだろう。

◆9. 景観環境の悪化
近隣住民は、人気店フレンドlinessが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、店内は大混雑をきたすことは間違いないだろう。

既住民の理解が得られ、争いのない開発をお願いします。

74

この開発事業においては、以下の様な課題、及び問題点が内在しており、少なくとも駅前街区の住宅部分は見直すべきと考える。

1. ビル風の問題

武蔵小杉などの高層ビル街において問題を指摘されているビル風の問題は、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。武蔵小杉が比較的広いスペースになっている一方、鷺沼では、狭い歩道や橋の上に影響が生じる。これは、土樋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見られる。

2. 短期間での人口急増問題

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。これは、次のような環境問題を引き起こすことが懸念される。

①交通環境の悪化

2つの高層ビルの住人、店舗、その他施設に關わる車輛は既存の道路を利用することとなる。しかしこの既存の道路は拡張困難で、別途新道路を建設することも不可能と思われる。

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考えられる。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。

②教育環境の悪化

530戸の内、子育て世代の占める割合は今のところ不明だが、近隣小学校、中学校は極めて評価が高く、多くの子供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やキヤパや教員数の確保の実現性を考えると、現状の良好な教育水準を保てるか甚だ疑問である。

③運動環境の悪化

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。混雑緩和に向けた手立てが望まれる。

④生活環境の悪化

・近隣住民は、人気店フレンドlinessが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、店内は大混雑をきたすことは間違いないだろう。

・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。給水キヤパが現在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。

・更に少子高齢化に歯止めがかかっている現状、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。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だろうか。

3. 景観環境の問題

住宅販売情報 すまも (スーモ) によると、住宅購入者が重視する項目は、

①ゆとりのある居住空間、②子育て、教育環境、③日々の生活環境、④通勤、通学環境、⑤心にゆとりが持てる環境 (同社ホームページより) となっている。

②～④については上述した。⑤については、現在日本人の平均年齢46歳、これが、毎年0.2～0.3歳上昇しており、今後今以上の高齢化を見据えた必要がある。特に鷺沼近辺は日本でも有数の高平均寿命地域であり、元氣な高齢者も多い。この街に突然駅前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 (フレンドlinessの5階) の高さともあまり違わないくらいに留め、屋上にピオトッ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。私も中高年世代のひとりとしてこの提案を差し上げたい。

を見て 市のホームページより条例環境評価方法書の内容を閲覧した者です。

以前より鷺沼駅前再開発のおおよその話題は見聞きしておりましたが 今回初めてこの計画の膨大さに気づいた次第です。その一番の理由は ホールや区役所 図書館などの公共的施設 また 商業施設ではなく 地域を激変させるように思われる 2 棟の超高層ビルの建造が計画に含まれていることとで、そ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が必要であると思います。(パースの図面があるのと良いです)

環境影響評価の各項目は、計画の規模からして すべてに大きな影響があると思われる。数十ペー
ジに渡るものですが特に気がかりな点について質問します。

- ・鷺沼駅前に 現在広いスペースはなく、計画されている区画全体はそれを覆うように作られるわけ
で 狭く、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いま
す。
・鷺沼駅北口の アルス鷺沼も高層マンションですが、強風の日は 風害と言えらるほど風が強まるこ
ともあります。計画により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？
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？
IF 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 のイメーグ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？

武蔵小形の超高層マンション群も密集している区域ではかなりの圧迫感があります。風の影響も体
験者によれば恐いほどのこととです。事故が起きては不思議でない。ホームページ内の記述では、
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、出来上がるスペースの環境全体が住民に心地よいものでなければ再
開発の意味がないのではせんしょうか？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つ別のデザインが必要となるでしょう。

・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<三菱UFJ 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
舎への階段の接続には しばしばヒビが入り、たぶん東急によって修復されていると思いますが
その橋に対してのメンテナンスも重要だと思います。この道路の通行量は多いのに 降雨量が多
い時には橋上にも水も溜まり 時には通行人が水を浴びます。

また 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？

- ・自然災害 (地震・豪雨)、空調やエベーターの稼働、大規模修繕まで、超高層の問題点がクロ
ーズアップされるようになりそうですが、今ここにあって超高層を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か？逆にこのよ
うな大規模な住宅を販売しなければ採算が取れない計画なのでしょうか？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
低層ではどのような過去の説明会の記録にも市政だより特別号にもアンケートのまとめにも超
高層マンションの記述がなかったようですので、あらためて質問したく思います。
- ・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いないなどの不便さは語られてしま
したが、この再開発により環境面に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。

田園都市線沿線は現在でも開発につぐ開発、マンションの開発ラッシュともいような状況です。

75

駅前37 階建てのタワーマンション計画の再考をお願いします。
鷺沼は、交通の便が良く住環境の良さが特徴のコンパクトで住みやすい街です。又、穏やかな古き良き
街並みの雰囲気と貴重な自然が残されています。

駅前には37 階建てのタワーマンションが建築されるとい計画は、鷺沼という街には全く合わないも
のだと思います。

日照やビル風の問題、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ぬ
問題が多すぎるとはならず、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建つのはへんだと思います。

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ひます。

76

鷺沼駅前地区再開発準備組合の要請に基づき下記のとおり標題意見書を提出いたします。

記
「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示して下さい。次に当該施設との
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。また、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・特定されなかつ
た場合の苦情申立ての方法を具体的に示して下さい。

本プロジェクトに関わる「地位社会」の特性に関して、どのような認識をされているのか、具体的に
お示し下さい。特に、縦覧された(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評価方
法書には、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年齢・健康・障害度
調査を、面接形式で行う旨、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示して下さい。

77

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
の出ないよう工事を進めたいと思う。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。

4 章 5 構造物の影響

- 1 景観 圧迫感
- 2 日照阻害

4 風害

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よい。

8 月中旬に自宅ポストに投函された

(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じゅうたんに関するご案内

標高は214mとなります。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にもあることになり、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。

2016年12月5日(月)放送のNHKクローズアップ現代(No.3902):「稲妻が超高層ビルを襲う～明らかになる“雷クライシス”～」(<http://www.nhk.or.jp/gendai/articles/3902/1.html>)によれば、高層ビルへの雷直撃などが思わぬ被害をもたらしていることが報告されています。

一つは、雷がビルの避雷針に落ちるとは限らず、コンクリートを直撃することもあることです。最上階付近の住居のアルミサッシに、真横からの雷が襲う可能性も考えられます。住居内には各部屋の複数個所の電源コンセントがありますが、そのコンセントにアルミサッシを通して雷が落ちる可能性も考えられます。その場合は、ビルの全戸の電気設備が破壊されたり出火したり、エレベーターが使えなくなるなどの事態になる恐れがあります。従ってこのビルの住宅は安心して住めなくなる恐れがあります。

もう一つは、雷サージという現象が高頻度で発生する可能性を、この高層ビルの存在が高める恐れがあることです。上記の番組の報告によれば、雷サージのために、人工透析機が機能しなくなることとが、あるそうです。停電は、自家発電設備が働いて、すぐに復旧したにもかかわらず、人工透析機の電子回路が雷サージのために破壊されていたということとです。

今回の開発予定地区のすぐ南に隣接する区画には鷺沼人工腎臓石川クリニック(神奈川県川崎市宮前区鷺沼1丁目10-3)があります。建築予定の高層ビルへの落雷により生じた雷サージが、電灯線を通り石川クリニックの人工透析機器の機能を麻痺させる恐れがあります。患者が透析中であれば命にかかかります。また、区役所のコンピュータや防災無線機器なども、雷サージの影響で使えなくなるなどの被害や、その結果として、区役所が防災拠点として機能しなくなる、などの恐れがあります。

以上の観点から、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。

- (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
- (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

またこの評価・予測では高電圧工学の専門家が参加するべきであると考えます。

81

(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によれば、計画されている高層の建築物等による風害に関しては、実際の建物の縮尺模型を用いた風洞実験の計測値により、周辺での風の流れ(方向、強度)の変化を評価する、と要約できるかと思えます。

流体力学によれば、流れに対して障害物がある場合には、その後方に「カルマン渦」と呼ぶ渦が、互い違いに、できることが知られています。水の流れに木の棒を差し込んだとき、流れと垂直な方向の振動を感じるの、この渦が交互にできることにより棒が左右にゆすられるためです。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ろに発生し、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。このようないくつかの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。

以上の観点より、各種の方向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のある(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。

82

申請書の問題点全てに同感です。

人口減で、住宅が余りつつある中、なぜこんなにも思いますが、昨今の自然災害の多発の中で、比較的海抜の高い地域ゆえに役に立つことがないとも限らないと思います。(そんなふうな役に立つてほしいはありませんが。)区政、市政の見直しの中で、地域の開発が進められ、災害に強い街づくり、いざという時に機能が分散し、小回りの利く街になってほしいと

78

開発地区近隣に住む住民です。鷺沼地区に住み始めてから海外勤務時期を除き約50年超に成りますが、住み始めてから鷺沼駅前の東光ストアの時代も含めとも満足して暮らして来ましたが、最近では近くに多くのマンション、住宅も増え町全体が活気が帯びて来ましたが、とてもバランスのとれた街と満足しております。ここにきて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って住み易く、将来にも夢を持てる町になるようにして欲しい。

現在の問題点としては、

鷺沼駅周辺は交通量に比べ道路幅が狭く宅急便等の配達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。

住民が一挙に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。(聞く所では武蔵小杉では駅送徒歩10分なのに電車)乗るまでに30分近くかかる事態が起きていると、)

住民が一挙に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。

79

鷺沼3丁目1番地エリアについて

①日照障害：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。

②テレビ受信障害：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。

③風害：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。

④交通混雑：鷺沼3丁目1番地エリアは道幅が狭いのにより一方通行など交通規制が無い場合、すれ違いでスムーズに通行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。

80

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。

(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によると、地上からの高さ146mの高層ビルが計画されていますが、鷺沼駅前の標高は68mとのことなので、ビル上端の

- 1、騒音振動（現在も東高コーチは最終行区間を設定している）
- 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はどうか
- 3、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）で驚沼からは遠い）
- 4、交通量、現状でも公共交通と一般車面で混雑している工事中、供用開始後悪化しないか
- 5、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
- 6、工事中のバリアフリーの確保

87 これが良いのか、驚沼のまちづくり！！

意見1) 交通機関

田園都市線一路線のみである驚沼駅に新たに約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することに直結すると考えます。

現在でも驚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たり、田園都市線は特に朝の通勤ラッシュジュビーク時は驚沼から乗車できないことある程の混雑です。

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。驚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いたします。

意見2) 商業施設

驚沼に引越してきて約1年が経ちますが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。車で15～20分程のところ商業施設はありますが、500世帯分の車利用が増えることとせまい道も多い驚沼のまちはどうなるのでしょうか。

また自分たちの住んでいるまちで満足できず、車で別の場所まで出かけるというのは驚沼のまちづくりとしてよいのでしょうか。

再開発という名の大規模マンション建設でしかかかないように感じています。

意見3) 現在の動線確保

現在、朝～23:00の時間帯にみずほ銀行～フレール驚沼を通って驚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は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登り歩いて駅まで行くことになり、人生100年時代と言われている現在において高齢者に優しくなくないまいと悩んでしまっているように感じます。

・このような驚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階立と発表するのは川崎市、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のではないか。

・田園都市線1本のみで既に満杯状態、驚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。

・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。

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。

付け加えるとしたら、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。

①資料4のp128

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いいのでは？

②資料4のp136

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？

③今後の進め方について

今回の評価方法に関する件ではありませんが、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。

建築基準法や市の条例等建築に開発・建築に関することが定められていると思いますが、最低限のそれらに沿って進めるだけでなく、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。

第4章第6節 地域社会について

計画概要によれば、新たに計630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、ラッシュ時の驚沼駅利用者約1000人増加する。そのほとんどが、上りホームを利用すると予想される。このことが、ラッシュ時における驚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。第4章第6節 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。

(仮称) 驚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。

上記方法書には、この期間、バス乗降場所としてひとつながりの空間になるよう計画されています。駅前街区の地下2階部分は、監視後は駐車場としてひとつながりの空間になります。その工事方法は、その工事方法として、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、完成後はそれぞれ地下部分をつながるといふ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。特にこの箇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。

そこで、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。

その場合、北街区用地的臨時バス乗降場所と驚沼駅改札口との往来には、市道久未驚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。

以上により、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。

現鷺沼駅前は、直近に高い建築物がないせいaka広々としのんびりとした趣があり、とても好感もてる。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。

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ころです。

94
・田園都市線の混雑はすでに満杯状態な為、鷺沼駅発の電車を増やすことや種々線化など鉄道インフラ拡大をお願いしたい。
・交通渋滞や事故を防ぐ為にも周辺道路の整備をお願いしたい。

95
いただいた「チラン」に賛同致します。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、

- ・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りたり）
 - ・郵便局の支社やATM
 - ・カフェや軽食スペース
- 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。理田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。
- 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。
- 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。
- 交通量も多くなかと思うので、パスターミナル 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階通路をもちろんな近くには、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。
- (近隣駅のためプララーザや用賀駅、参考)

96
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ない。人口増により分り合っても混雑する駅、列車への影響や、現在も空きの小学校はプレハブを建てなくては授業がで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、プレハブが建つたら子どもたちのびのびとした生活に影響がでる。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ように思っています。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。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お願いします。

駅前道路のみでなく、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、十分なケーンステイ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けける開発である。また、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。

90
・新しい交通広場には、一般車面は入れるのか。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き、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。
・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。
・自宅（マンション）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。
・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ーマンの計画をしてほしい。
・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。
・外国人の入居者が増え、治安の悪化が懸念される。低層のマンションで良いのではないか。
・たまプララーザのように、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。

91
✓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。
✓保育園や幼稚園の受け入れ態勢も考慮して下さい。
✓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も、しまうか不安です。

92
1. 道路・特に歩道について
<現状>
駅周辺の歩道が狭い。街路樹が大きく幹がはり出し、日によってはその横にゴミが出され、一層歩きづらくなっている。
<予想される問題>
タワーマンションの転入者の増大、商業施設・公共施設の集中化により、往來者の混雑が予想され、歩きづらいう状況がさらに悪化
<提案>
美しい街路樹はそのまま歩きやすくするために歩道の拡張
銀座並みには言わない、隣駅のたまプララーザ駅前ぐらいう歩道の広さは必要
①再開発エリア内の人の流れは当然考えられていると思われるが
②再開発エリアに接する道路の歩道拡張を望む
<まとめ>
「安心して（道路状況・防犯）歩ける街、楽しんで（街路樹を含む美しい街なみ等）歩ける街」が実現できるような道路インフラの充実を期待する。それが健やかに地域で暮らすことにつながる、持続可能なまちづくりには必要不可欠要素と考える。

2. 駅前景観について

区役所、図書館が駅前に移設されることは、私たち住民だけでなく、離れた区内の住民にも便利になり、良いことだと思っていたが、まさかのタワー・マーンション建設。軽井に水です。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・マーンションは反対です。

狭い敷地に37階のビルは無理がある。
 様々な軋轢を生む可能性大。
 必要な設備のみの10F程度のビルを望む。

駅前の活性化につながる点に関しては居住者としての私どもにとってはメリットでもあり反対ではありませんが、道路や鉄道といったインフラに関する考慮が無い、もしくは、具体的な施策が示されていないのがなかなかと思えます。

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みれることがよろしいかと思えます。

(仮称) 鷺沼駅前地区第一種市街地再開発事業に関する条例環境影響評価方法書に関する意見書

条例環境影響評価方法書を拝見し、該当地域からほど近い場所(道路1本を隔てたごく近所)に住居を購入し、20年ほど居住してきた住民の一人として、意見を申し上げたいと思えます。

私は、公的機関である地方自治体が行う環境調査についてはまったく素人ですが、調査項目や調査方法などを讀んで、工事中、供用時、それぞれの大気、騒音・振動・低周波音、廃棄物等、構造物の影響、地域社会、温室効果ガス、いずれも近隣に居住する住民の居住空間の環境に大きな影響を与え、そのものとして大きな関心を持ちました。なかでも、供用時の構造物の影響(景観、圧迫感、日照阻害、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。

それは、該当地域で働く人、時おり訪れる人と比較すると、近隣の住民は該当地域を生活の基盤としていて、その空間で過ごす時間は圧倒的に長いという事実があります。また、同じ住民であっても、賃貸住宅に居住する住民は、住居を購入して居住する住民と比較すると、居住期間が短い傾向にあり、また、環境の変化によって該当地域に居住すること困難を感じた場合は、引越しをしようとしたり、また、環境的取りやすいのではないかと考えられます。しかし、住居を購入して居住する住民という選択を比較的に取りやすいのではないかと、と考えられます。しかし、住居を購入して居住する住民の多くは、賃貸住宅に居住する住宅と比較すると、居住する期間は長く、引越しをするという選択を実現することは、さまざまな事情からそう容易なことではない、考えるからです。

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、ということですが、

調査目的にもあるように、「不特定多数の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」の記述に沿って言えば、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。

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必要があります。

工車の車輛の通行の影響や大気汚染などが広範囲に及ぼすので、関係地域が狭すぎます。もっと広げてください。

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。またにも、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もその点には同罪にあたる。

工事中の騒音、振動は、環境基準以内とすること。近隣住民が見えるように騒音、振動計を工事中は、工事現場の囲い壁において見せること。

既にサギズマ駅ができてから、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。

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必要があります。

地震時、台風等の災害は、千葉で起つたように、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、具体的方法を示すべきだ。

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。

既存の道路のみではとうてい、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。

鷺沼4丁目ののはし、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。

鷺沼の道路全てが渋滞する為建設反対

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。

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。

風どう実験では正確な風害の値はでません。

武蔵小杉でもそれを証明しています。

シミュレーションを広範囲にやった方がまだました。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。

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

122
発表された超高層タマシオン計画を、すべて隠したまま、区役所や公施設の移転を決めてしまつたのは、市民をあざむく行為です。
こんなことを行政がやるのは信じられません。
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。

123
地域交通について
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険があります。
駅前から区役所にかけては、長い上り坂になっているため、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えます。

124
1. 環境影響評価方法に問題あり
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。
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術を開始すべきです。
2. 環境アセスメントの前に準備組合から事業説明をするべき
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ず、どのような建物が建つのかに關しても全く知らされていませんでした。
そのような状況で突然、川崎市環境影響評価に関する意見書の提出を求めることは、事業者としての最低限の責務も果たしていません。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。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いないはずだ。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だろうか。
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には手順が間違っています。
小杉開発の際は、事業者による計画説明会の後にアセスの手続きに入りました。
今からでも、事業者による説明会を開催するべきである。補助金等の金額も具体的に明示していただきたい。

3. 調査は住民立ち合いのもと合同調査
146mと92mの2棟の超高層タワーマンションによる圧迫感・景観・日照阻害・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。
狭い鷺沼駅前に146m37階建て、北街区に92m20階建ての2棟のタワーマンションが建つことによる、複合被害は重大です。
超高層ビルの複合被害で空と太陽が奪われたり、小杉駅周辺の再開発ではビルの複合被害で遠方まで長時間にわたり日照が奪われたり、眺望が悪化したり、風害で樹木がなぎ倒されて交通不能や、歩行者や自転車が転倒し怪我をしたり、洗濯物が粉塵で干せなくなったりと様々な被害が起きました。
開発事業者は、環境基準値であれ問題ないと判断されず、実際の生活は数値だけでは判断できません。住民の生活目録で公平性・客観性を持たせため、ガラス張りの評価と対策が必要で、そのため、住民立ち合いによる、合同調査にしてください。

4. 防災対策
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、特に市道久未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ません。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ありません。
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。今後、この土砂災害警戒区域をどう対策するつもりですか。

5. 鷺沼駅と鉄道の混雑対策
申請書と鉄道の混雑対策
申請書P49の鉄道乗車人員は、平成29年度に1日31,092人で、平成25年から29年の5年間で増加傾向にあるとしているが、今後の駅利用者ほどの位増加を見込んでいるのか。
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。もし、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・区民への監視です。

朝晩の電車のラッシュ時間帯の、通勤者の増加が想定されます。現在、武蔵小杉駅の混雑は解消されているが、小杉駅にはならないにしても、通勤者が混雑時を避けて1時間早く出勤しなければならぬ事態も生まれ得ます。快適な住空間を求めてタワーマンションに住む人にとっては、東急は朝晩の混雑時このことの解決なしに、再開発はありません。住みにくい鷺沼にしないために、東急は朝晩の混雑対策を立てる義務があります。東急電鉄は、小杉駅の失敗を繰り返さないために、利用者増加に見合う対策をとるべきです。

6. タワーマンションの売れ残った保証は
住宅が530戸と多いが、販売が賃貸か？ 小杉の再開発では、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るが、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、住宅が530戸と大変多いが、対象者はどのような人を想定しているのですか？また販売が賃貸か？

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、どうにもしよ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？
2020年代には、オリビッツ選手村の住宅化、2022年の宅地並み賦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ます。小杉でもその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。

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。

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。

126
防災対策

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、特に市道久未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。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。

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。今後、この土砂災害警戒区域をどう対策するつもりか。
自然は人が入る前の姿を思い出さずすることを忘れずに。

127
防災対策

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、特に市道久未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ません。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。

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。今後、この土砂災害警戒区域をどう対策するつもりか。
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。

128

防災対策

申請書には防・消計画として、「消水利用については、既設消火栓等により、有効消水利用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、特に市道久未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。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。

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。今後、この土砂災害警戒区域をどう対策するつもりか。

昨今、タワーマンションのリスクがメディアで報道されています。
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

129

防災対策

申請書には防・消計画として、「消水利用については、既設消火栓等により、有効消水利用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、特に市道久未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。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。

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。今後、大災害が起きる。災害が、想定してない。現在の区役所等は、私が、引越した頃、高津区から、分かれて出来た記憶が有る。今から 35、6年前。現在の場所ではないではないですか。鷺沼に支所・市民館・図書館の分館を作ればどうですか。

130

耐震対策

南海沖トラフ大地震(マグニチュード 8~9 級)の起きる確率は、政府発表での 30 年以内に 70~80%とされています。この大震災によって、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、崩壊して線路上に崩れ落ちる危険が生じます。また、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。

①そもそも評価項目に、地震対策がありません。論外です。

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。

131

耐震対策

南海沖トラフ大地震(マグニチュード 8~9 級)の起きる確率は、政府発表での 30 年以内に 70~80%とされています。この大震災によって、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、崩壊して線路上に崩れ落ちる危険が生じます。また、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。

軟弱地盤に高層ビルは安全対策にとつて不安いっばい

132

交通対策

自動車動線計画では街区の進入は、左折イン・左折アウトになっています。

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面は市道尻手黒川線から市道堀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。

その路線を通過して北街区への進行することは、住民には複雑すぎず理解できません。一般車面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。

北街区への進入も、市道久未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。広場に進入するバスとの交差等、渋滞等も予想されます。

交通対策が絵に描いた餅でなく、現実合った対策ができなければ大きな問題になります。

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つても渋滞必至です。

133

交通対策

自動車動線計画では街区の進入は、左折イン・左折アウトになっています。

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面は市道尻手黒川線から市道堀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。

その路線を通過して北街区への進行することは、住民には複雑すぎず理解できません。一般車面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。

北街区への進入も、市道久未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。広場に進入するバスとの交差等、渋滞等も予想されます。

交通対策が絵に描いた餅でなく、現実合った対策ができなければ大きな問題になります。

混雑、渋滞は間違いないと予想されます。

134

交通対策

自動車動線計画では街区の進入は、左折イン・左折アウトになっています。

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面は市道尻手黒川線から市道堀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。

その路線を通過して北街区への進行することは、住民には複雑すぎず理解できません。一般車面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。

北街区への進入も、市道久未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。広場に進入するバスとの交差等、渋滞等も予想されます。

交通対策が絵に描いた餅でなく、現実合った対策ができなければ大きな問題になります。

自動車だけでなく電動ママチャリを含む自転車対策どうする。今から事故発生責任を考えたおくべき。

道路対策と再開発地区の再検討

駅前街区と北街区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す。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。驚沼駅周辺が区役所への来訪者、図書館利用者、図書館利用者が全員、交通機関（電車やバス）を利用して行くとは考えられません。まして区の南西部に位置している驚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せん。現在の駅周辺の渋滞が周辺道路へ拡大することに人より車が増加することは想像できません。また、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。

現在の区役所は山坂が多い、バス便が少ないの理由をあげていますが、逆にどこが、現区役所より利点があるのですか。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。

そこまでして行う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。浮かぶのは開発業者の利益のための計画。悪夢。

道路対策と再開発地区の再検討

駅前街区と北街区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す。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。驚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）を利用して行くとは考えられません。まして区の南西部に位置している驚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せん。現在の駅周辺の渋滞が周辺道路へ拡大することに人より車が増加することは想像できません。また、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。

現在の区役所は山坂が多い、バス便が少ないの理由をあげていますが、逆にどこが、現区役所より利点があるのですか。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。

そこまでして行う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。区民の為にならず税金のむだ使いだと思います。

道路対策と再開発地区の再検討

駅前街区と北街区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す。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。驚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）を利用して行くとは考えられません。まして区の南西部に位置している驚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せん。現在の駅周辺の渋滞が周辺道路へ拡大することに人より車が増加することは想像できません。また、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。

現在の区役所は山坂が多い、バス便が少ないの理由をあげていますが、逆にどこが、現区役所より利点があるのですか。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。

そこまでして行う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。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って欲しい。

驚沼駅と鉄道の混雑対策

申請書P49の鉄道乗車人員は、平成29年度に1日31,092人で、平成25年から29年の5年間で増加傾向にあるとしているが、今後の駅利用者ほどの位増加を見込んでいるのか？

驚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。もし、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・区民への監視です。

朝晩の電車のラッシュ時間の、通勤者の増加が想定されます。現在、武蔵小形駅の混雑は解消されています。小杉ほどにはならないにしても、通勤者が混雑時を避けて1時間早く出勤しなければならぬ事態も生じます。快適な空き間を求めてタワーマンションに住む人たちにとって大きな問題です。このことの解決なしに、再開発はありません。住みにくい驚沼にしないために、東急は朝晩の混雑時対策を立てる義務があります。東急電鉄は、小形駅の失敗を繰り返さないために、利用者増加に見合う対策をとるべきです。

通勤・通学の混雑を考えてほしい。

驚沼駅と鉄道の混雑対策

申請書P49の鉄道乗車人員は、平成29年度に1日31,092人で、平成25年から29年の5年間で増加傾向にあるとしているが、今後の駅利用者ほどの位増加を見込んでいるのか？

驚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。もし、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・区民への監視です。

朝晩の電車のラッシュ時間の、通勤者の増加が想定されます。現在、武蔵小形駅の混雑は解消されています。小杉ほどにはならないにしても、通勤者が混雑時を避けて1時間早く出勤しなければならぬ事態も生じます。快適な空き間を求めてタワーマンションに住む人たちにとって大きな問題です。このことの解決なしに、再開発はありません。住みにくい驚沼にしないために、東急は朝晩の混雑時対策を立てる義務があります。東急電鉄は、小形駅の失敗を繰り返さないために、利用者増加に見合う対策をとるべきです。

ホム混雑での事故は絶対禁物

驚沼駅と鉄道の混雑対策

申請書P49の鉄道乗車人員は、平成29年度に1日31,092人で、平成25年から29年の5年間で増加傾向にあるとしているが、今後の駅利用者ほどの位増加を見込んでいるのか？

驚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。もし、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・区民への監視です。

朝晩の電車のラッシュ時間の、通勤者の増加が想定されます。現在、武蔵小形駅の混雑は解消されています。小杉ほどにはならないにしても、通勤者が混雑時を避けて1時間早く出勤しなければならぬ事態も生じます。快適な空き間を求めてタワーマンションに住む人たちにとって大きな問題です。このことの解決なしに、再開発はありません。住みにくい驚沼にしないために、東急は朝晩の混雑時対策を立てる義務があります。東急電鉄は、小形駅の失敗を繰り返さないために、利用者増加に見合う対策をとるべきです。

どのような対策をとるのか具体的に開示してください。

驚沼駅と鉄道の混雑対策

申請書P49の鉄道乗車人員は、平成29年度に1日31,092人で、平成25年から29年の5年間で増加傾向にあるとしているが、今後の駅利用者ほどの位増加を見込んでいるのか？

驚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。もし、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・区民への監視です。

朝晩の電車のラッシュ時間の、通勤者の増加が想定されます。現在、武蔵小形駅の混雑は解消されています。小杉ほどにはならないにしても、通勤者が混雑時を避けて1時間早く出勤しなければならぬ事態も生じます。快適な空き間を求めてタワーマンションに住む人たちにとって大きな問題です。このことの解決なしに、再開発はありません。住みにくい驚沼にしないために、東急は朝晩の混雑

時対策を立てる義務があります。東急電鉄は、小杉駅の失敗を繰り返さないために、利用者増加に見合う対策をとるべきです。

ラッシュ時に於いて、鷺沼駅には東急しか路線がありません。
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て対策を報告してください!!
※この計画を立てた方々は朝の満員電車に乗ったことがあるのでしょうか。

142

ビル風対策

申請書によれば、146mのタワービルは、溝の口ノクテイ（マルイ）の2.5倍、霞が関ビルと同じ高さ
と想定されています。周辺にこんな高さのビルはありませんから、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。

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。ク
カ人に保障を（開発業者と組合の責任と費用で）。

143

ビル風対策

申請書によれば、146mのタワービルは、溝の口ノクテイ（マルイ）の2.5倍、霞が関ビルと同じ高さ
と想定されています。周辺にこんな高さのビルはありませんから、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。

今、国として東京一極集中が問題になって

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いません。分散させることで交通
網も充実すると思えます。

無駄なことをする前に長期的展望で本当に区民のための計画を立てて下さい。

144

ビル風対策

申請書によれば、146mのタワービルは、溝の口ノクテイ（マルイ）の2.5倍、霞が関ビルと同じ高さ
と想定されています。周辺にこんな高さのビルはありませんから、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。

住民の安全はどうなってるの？

145

ビル風対策

申請書によれば、146mのタワービルは、溝の口ノクテイ（マルイ）の2.5倍、霞が関ビルと同じ高さ
と想定されています。周辺にこんな高さのビルはありませんから、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。

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。

住宅系現象（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。

146

ビル風対策

申請書によれば、146mのタワービルは、溝の口ノクテイ（マルイ）の2.5倍、霞が関ビルと同じ高さ
と想定されています。周辺にこんな高さのビルはありませんから、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。

開発事業からの説明がないまま、環境アセスは、おかし
い
早急に説明会を開催してほしい。

147

ビル風対策

申請書によれば、146mのタワービルは、溝の口ノクテイ（マルイ）の2.5倍、霞が関ビルと同じ高さ
と想定されています。周辺にこんな高さのビルはありませんから、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。

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。

148

日照権対策

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。

その際、こんな高いビルはここだけですから、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。

狭い道路に、バス待ちの行列に、電車待ちのホームに吹き降りるビル風のみならず雨も、開発業者の
利益のために何故こんな目に合うのかという話になるとは夢か？ 老人・子供が風にとばされた時の保
険付き街開発か？

149

日照権対策

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。

その際、こんな高いビルはここだけですから、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。

税金のムダはやめて！

150

日照権対策

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。

その際、こんな高いビルはここだけですから、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。

税金のムダ使い

151

日照権対策

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。

その際、こんな高いビルはここだけですから、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。

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。

152

日照権対策

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。その際、こんな高いビルはここだけですから、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。ガラス窓による反射光(熱)熱についても情報が必要かと思われま

153 日照権対策
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。その際、こんな高いビルはここだけですから、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。
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。日照の問題も、地域住民に説明すべきです。

154 歩行者の安全対策
申請書では、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す。人にやさしいまちづくりを謳っている割には、駅前街区から北街区へは従来どおり歩道を渡ることになります。電車で区役所に来訪する人だけでなく、駅前街区を通過して歩いてくる人、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。
先ず車椅子、老幼歩行者の安全を保證できる歩道の設置から再開発の設計図を始めよ。

155 歩行者の安全対策
申請書では、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す。人にやさしいまちづくりを謳っている割には、駅前街区から北街区へは従来どおり歩道を渡ることになります。電車で区役所に来訪する人だけでなく、駅前街区を通過して歩いてくる人、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。
高齢社会に人にやさしい街づくりをはかつて下さい。
歩行者デッキもつもらない大規模開発ってなんですか!!

156 歩行者の安全対策
申請書では、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す。人にやさしいまちづくりを謳っている割には、駅前街区から北街区へは従来どおり歩道を渡ることになります。電車で区役所に来訪する人だけでなく、駅前街区を通過して歩いてくる人、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。
住民のために税金は使うべし。

157 歩行者の安全対策
申請書では、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す。人にやさしいまちづくりを謳っている割には、駅前街区から北街区へは従来どおり歩道を渡ることになります。電車で区役所に来訪する人だけでなく、駅前街区を通過して歩いてくる人、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。
歩行者の利便性、安全対策にデッキの設置を!!

158 教育環境対策
人口増はどのくらいになるのか、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。小杉周辺のタワーマンション群によって子供の増加で保育園不足が起っています。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。
小中学校が老朽化しているのに税金を多額に使って、まだ充分に使えない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。移転ありきでは区民の意志に反します。東急の東急の為の営利事業に何故市が加担するのですか？ まちづくりと市は説明しますが、鷺沼に市民館、図書館、区役所がいつて区民がいこうスペースはどこにもありません。

159 教育環境対策
人口増はどのくらいになるのか、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。小杉周辺のタワーマンション群によって子供の増加で保育園不足が起っています。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。
高齢者は自宅を売るならそちらでマンションに入るなら川崎でなく東京に住む。病院の質と数が全くちがう。商業開発よりインフラを考えよ。

160 教育環境対策
人口増はどのくらいになるのか、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。小杉周辺のタワーマンション群によって子供の増加で保育園不足が起っています。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。
タワーマンションに高齢者は住まないと思います。
若い通勤者が増加す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？

161 教育環境対策
人口増はどのくらいになるのか、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。小杉周辺のタワーマンション群によって子供の増加で保育園不足が起っています。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。
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。税金のムダづかい。絶対反対

162 教育環境対策
人口増はどのくらいになるのか、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。小杉周辺のタワーマンション群によって子供の増加で保育園不足が起っています。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。

園不足が起こっています。鷺沼でも保育園、幼稚園、小学校、中学校、中学校の質・量不足を想定して、対策が必要で、
切実な要求がもつともっとある！

163

教育環境対策

人口増はどのくらいになるのか、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り居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。小杉周辺のタワーマンション群によって子供の増加で保育園不足が起こっています。鷺沼でも保育園、幼稚園、小学校、中学校、中学校の質・量不足を想定して、対策が必要です。

税金のムダづかい

164

教育環境対策

人口増はどのくらいになるのか、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り居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。小杉周辺のタワーマンション群によって子供の増加で保育園不足が起こっています。鷺沼でも保育園、幼稚園、小学校、中学校、中学校の質・量不足を想定して、対策が必要です。

上記の観点からのアセスメント手法が方法書に書き込まれるべきだと考えます。

165

教育環境対策

人口増はどのくらいになるのか、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り居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。小杉周辺のタワーマンション群によって子供の増加で保育園不足が起こっています。鷺沼でも保育園、幼稚園、小学校、中学校、中学校の質・量不足を想定して、対策が必要です。

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年以上古く、「孫達が宮中のトイレが汚いから、宮中に行たくない」と言っている知人を何人も知って驚き。移転より若い次世代に税金を先に使うべきではないか。

近年のマンションの増え方は気味が悪くなる程、なぜ530軒も急に増やさなければならぬのか？その後の問題に解決策を用意しているのか？

166

教育環境対策

人口増はどのくらいになるのか、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り居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。小杉周辺のタワーマンション群によって子供の増加で保育園不足が起こっています。鷺沼でも保育園、幼稚園、小学校、中学校、中学校の質・量不足を想定して、対策が必要です。

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。

167

教育環境対策

人口増はどのくらいになるのか、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り居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。小杉周辺のタワーマンション群によって子供の増加で保育園不足が起こっています。

園不足が起こっています。鷺沼でも保育園、幼稚園、小学校、中学校、中学校の質・量不足を想定して、対策が必要で、
子どもが増えるのは想定済なのでしょうか。その対策を万全に!!

168

教育環境対策

人口増はどのくらいになるのか、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り居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。小杉周辺のタワーマンション群によって子供の増加で保育園不足が起こっています。鷺沼でも保育園、幼稚園、小学校、中学校、中学校の質・量不足を想定して、対策が必要です。

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きめるべきです。子育て支援を市、企業で実現してほしい。

169

宮前区のバランスの良い住環境整備

再開発地域の総床面積に占める約70～80%は住宅で、公共機能はごくわずかです。区役所、市民館、図書館は従来の面積、機能を越えないと市は表明しています。開発区域の狭さを考えると当然と言えば当然です。

公共機関は現状と変わらず、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。便利どころか不便利性が増加することが想定されます。

こんな不便な場所は中止して、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。

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。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足充当として増税がららつく。何故市は業者の計画につつま合わせをしようとするのか？動機は？

170

宮前区のバランスの良い住環境整備

再開発地域の総床面積に占める約70～80%は住宅で、公共機能はごくわずかです。区役所、市民館、図書館は従来の面積、機能を越えないと市は表明しています。開発区域の狭さを考えると当然と言えば当然です。

公共機関は現状と変わらず、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。便利どころか不便利性が増加することが想定されます。

こんな不便な場所は中止して、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。

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。税金のムダ使いはやめて！

171

宮前区のバランスの良い住環境整備

再開発地域の総床面積に占める約70～80%は住宅で、公共機能はごくわずかです。区役所、市民館、図書館は従来の面積、機能を越えないと市は表明しています。開発区域の狭さを考えると当然と言えば当然です。

公共機関は現状と変わらず、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。便利どころか不便利性が増加することが想定されます。

こんな不便な場所は中止して、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。
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。
40年前、現区役所建設時に東京都区部の行政拠点のバラバラによる反省から区役所、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の理念は消滅したのでしょうか。

172

宮前区のバランスの良い住環境整備
再開発地域の総床面積に占める約70～80%は住宅で、公共機能はごくわずかです。区役所、市民館、図書館は従来の面積、機能を越えないと市は表明しています。開発区域の狭さを考えると当然と言えば当然です。

公共機関は現状と変わらず、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。

こんな不便な場所は中止して、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。

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。
現在の区役所、市民館の建物はまだ十分使えるはずで、市税を無駄にする不用品の移転は止めるべきです。

173

宮前区のバランスの良い住環境整備
再開発地域の総床面積に占める約70～80%は住宅で、公共機能はごくわずかです。区役所、市民館、図書館は従来の面積、機能を越えないと市は表明しています。開発区域の狭さを考えると当然と言えば当然です。

公共機関は現状と変わらず、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。

こんな不便な場所は中止して、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。

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。
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込むべきです。

174

宮前区のバランスの良い住環境整備
再開発地域の総床面積に占める約70～80%は住宅で、公共機能はごくわずかです。区役所、市民館、図書館は従来の面積、機能を越えないと市は表明しています。開発区域の狭さを考えると当然と言えば当然です。

公共機関は現状と変わらず、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。

こんな不便な場所は中止して、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。

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。
税金の無駄使いです。

必要ならサギ沼に第2図書館を！

175

宮前区のバランスの良い住環境整備

再開発地域の総床面積に占める約70～80%は住宅で、公共機能はごくわずかです。区役所、市民館、図書館は従来の面積、機能を越えないと市は表明しています。開発区域の狭さを考えると当然と言えば当然です。

公共機関は現状と変わらず、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。

こんな不便な場所は中止して、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。

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。
現区役所周辺には小学校、中学校がいっつもあり、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。

176

宮前区のバランスの良い住環境整備

再開発地域の総床面積に占める約70～80%は住宅で、公共機能はごくわずかです。区役所、市民館、図書館は従来の面積、機能を越えないと市は表明しています。開発区域の狭さを考えると当然と言えば当然です。

公共機関は現状と変わらず、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。

こんな不便な場所は中止して、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。

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。
・国税を使うような移転に反対
・たれの利益のための再開発か

177

区役所・市民館・図書館移転の理由がない

再開発地域の総床面積に占める約70～80%は住宅で、公共機能はごくわずかです。区役所、市民館、図書館は従来の面積、機能を越えないと市は表明しています。開発区域の狭さを考えると当然と言えば当然です。

公共機関は現状と変わらず、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。

こんな不便な場所は中止して、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。鷺沼には支所、市民館・図書館の分館をつくるべきです。

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、火を使う居もそれほどないので、災害だけを考えると移転はしなくていいと思います。大体鷺沼は区の端にあたります。すぐ隣りが横浜です。

178

環境影響評価方法に問題あり

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

今回の再開発事業に関しては1万8000通近くのパブコメが寄せられ、市の広報が不十分であったにも関わらず住民の関心の高いことが浮き彫りになった。しかし、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冊しかか用意されず、パブコメ数が1桁の数の事業と同様の数しか用意されないとのおおざりな対応だった。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、これ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た。

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。しかも、増やすよう要請すると「報告書は事業者に著作権があるので増やせない」という。自治基本条例は情報共有としている。

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。

179

環境アセスメントの前に準備組合から事業説明をするべき

区民に対して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。

そのような状況で突然、川崎市環境影響評価に関する意見書の提出を求めることは、事業者としての最低限の責務も果たしていません。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。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だろうか。

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。

小杉開発の際は、事業者による計画説明会の後にアセスの手続きに入った。

今からでも、事業者による説明会を開催するべきである。補助金等の金額も具体的に明示していただきたい。

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筋計画、交通渋滞が目に見えない事業者。

180

環境アセスメントの前に準備組合から事業説明をするべき

区民に対して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。

そのような状況で突然、川崎市環境影響評価に関する意見書の提出を求めることは、事業者としての最低限の責務も果たしていません。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。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だろうか。

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。

小杉開発の際は、事業者による計画説明会の後にアセスの手続きに入った。

今からでも、事業者による説明会を開催するべきである。補助金等の金額も具体的に明示していただきたい。

住民の納得する説明は最も必要です。

181

環境アセスメントの前に準備組合から事業説明をするべき

区民に対して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。

そのような状況で突然、川崎市環境影響評価に関する意見書の提出を求めることは、事業者としての最低限の責務も果たしていません。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。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

のではないだろうか。

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。

小杉開発の際は、事業者による計画説明会の後にアセスの手続きに入った。

今からでも、事業者による説明会を開催するべきである。補助金等の金額も具体的に明示していただきたい。

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。

182

市道鷺沼線への駅前街区駐車場出入り口の集中について

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、駐車場の出入り口も兼ねている。出入り口はわずかし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。

住宅の大規模機械式駐車場がどのような構造で出入り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。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。評価方法を再提出し最初からやり直すべきである。

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いる。考えても絵が描けない人かね？は想像できないのでは、非常時なんて考えてないでしょう。考えても絵が描けないんですか？

183

市道鷺沼線への駅前街区駐車場出入り口の集中について

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、駐車場の出入り口も兼ねている。出入り口はわずかし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。

住宅の大規模機械式駐車場がどのような構造で出入り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。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。評価方法を再提出し最初からやり直すべきである。

税金のムダ使いはやめて下さい。

184

市道鷺沼線への駅前街区駐車場出入り口の集中について

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、駐車場の出入り口も兼ねている。出入り口はわずかし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。

住宅の大規模機械式駐車場がどのような構造で出入り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。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。評価方法を再提出し最初からやり直すべきである。

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下さい。渋滞状況によっては住居戸数を制限できるようにして下さい。

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。

185

市道鷺沼線への駅前街区駐車場出入り口の集中について

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、駐車場の出入り口も兼ねている。出入り口はわずかし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。

住宅の大規模機械式駐車場がどのような構造で出入り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。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。評価方法を再提出し最初からやり直すべきである。

機械式駐車場は、出入りに時間がかかると予想される。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。

186

市道鷺沼線への駅前街区駐車場出入り口の集中について
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なかったり、利用が集中する時間帯には大変な渋滞が予想される。

住宅の大規模機械式駐車場がどのような構造で出入り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。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。

○まだまだ使えらるる区役所、市民館、図書館の移転に反対!!なんのために宮前区のはしっこに移転しなければならぬ。

○税金のムダ遣いはやめて下さい。

187

交通混雑の調査不足

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しているのか？ それとも新たに調査をするのか？ 新たな調査をするとしたら 29 年調査と調査地点の違いはあるのか？ 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か？

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？

左折イン左折アウトの計画は、市道久未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のか？

たまたま駅前、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た交通混雑を想像してみよう。こんな再開発を横浜市なら推進するだろうか。川崎は業者にナメられている。

188

交通混雑の調査不足

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しているのか？ それとも新たに調査をするのか？ 新たな調査をするとしたら 29 年調査と調査地点の違いはあるのか？ 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か？

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？

左折イン左折アウトの計画は、市道久未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のか？

災害にそなえて税金を使いましょう。

189

交通混雑の調査不足

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しているのか？ それとも新たに調査をするのか？ 新たな調査をするとしたら 29 年調査と調査地点の違いはあるのか？ 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か？

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？

左折イン左折アウトの計画は、市道久未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のか？

3.施設移転反対

必要ならサギ沼に第 2 図書館を

190

市の発表と申請書のずれ

1. 市は、駅前をベトナムタウンから「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。

2. 駅前街区（駅前）には地下 2 階、地上 37 階、146m の超高層ビル。北街区には地下 2 階、地上 20 階、92m の超高層ビルの 2 棟が建つ。

各々の床面積が非表示のため面積比較はできないが、床の階数比較をすると、駅前街区では 86% が住。北街区では 75% が住宅だ。圧倒的に住宅だ。商業は駅前街区の 10% しかない。

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。

市民館・図書館・区役所の表示がなく、これら公共施設を「業務」と表示されているのだ。

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。

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？

191

市の発表と申請書のずれ

1. 市は、駅前をベトナムタウンから「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。

2. 駅前街区（駅前）には地下 2 階、地上 37 階、146m の超高層ビル。北街区には地下 2 階、地上 20 階、92m の超高層ビルの 2 棟が建つ。

各々の床面積が非表示のため面積比較はできないが、床の階数比較をすると、駅前街区では 86% が住。北街区では 75% が住宅だ。圧倒的に住宅だ。商業は駅前街区の 10% しかない。

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。

市民館・図書館・区役所の表示がなく、これら公共施設を「業務」と表示されているのだ。

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。

アセスの方法書の中に区の施設名を明記して下さい。

192

環境アセス終了後に都市計画手続きをすべき

都市計画は一度決定すると 10 年～20 年変更ができない。従って環境アセス手続きと都市計画の手続きを平行して進めるような手続き上の矛盾を行政が行ってはならない。

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。3 月に事業内容も示さぬままの基本計画決定。8 月～9 月に事業概要のみで環境アセスを市民・区民に求めるのはむりがある。

重ねて、環境アセスと都市計画決定の同時決着は認められない。

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？川崎は開発セネコンになめられているのか。市営地下鉄で燃料電池車なんて妙案が出たけれど。

193

環境アセス終了後に都市計画手続きをすべき

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）

198

環境アセス終了後に都市計画手続きをすべき

都市計画は一度決定すると10年～20年変更ができない。従って環境アセス手続きと都市計画の手続きを平行して進めるような手続き上の矛盾を行政が行ってはならない。

環境アセスメント後に都市計画手続きを先に行うなら、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。3月に事業内容も示さぬままの基本計画決定。8月～9月に事業概要のみで環境アセスを市民・区民に求めるのはむりがある。

重ねて、環境アセスと都市計画決定の同時決着は認められない。

言うまでもなく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、各種コミュニケーション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。

後になって「想定外のことで」「予想以上のことが発生した」等々の言い訳をすることのないよう事前の徹底した調査と住民に対するいねいな説明が不可欠である。スケジュールありきの進め方は絶対に許されない。

199

北街区の駐車場出入り口

北街区の駐車場出入り口は市道小台23号線から左折で入庫、左折で出庫となっているが、小台23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。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とも明記されていない。最低限小台23号線は待機車用に拡張すべきと考える。

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。

市道23号から／へ 駐車場出入り待機時間が累積してゆくと尻は鷲沼～久米道路にはみ出し大渋滞が発生する。市道23号は大型車すれちがいに楽ではない。その先は宮前平駅前へ通じている。これ又非常時には詰まってしまふ（駅前信号）。生活感のない人間の空想だけが災いとして残り構想した者は数年でいなくなる。住民は残されたまま。

200

北街区の駐車場出入り口

北街区の駐車場出入り口は市道小台23号線から左折で入庫、左折で出庫となっているが、小台23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。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とも明記されていない。最低限小台23号線は待機車用に拡張すべきと考える。

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。

今都心への交通手段は田園都市線だけです。

ここで育った若者がここを離れる理由に通勤地獄が大きいといえます。やみくもに人口を増やす前に交通環境の整備をしなければ、いずれ宮前区は老人だけのゴーストタウンになるのではないのでしょうか。

201

北街区の駐車場出入り口

北街区の駐車場出入り口は市道小台23号線から左折で入庫、左折で出庫となっているが、小台23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。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とも明記されていない。最低限小台23号線は待機車用に拡張すべきと考える。

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。

高いノゾッポビルのはいらない！

202

北街区の駐車場出入り口

都市計画は一度決定すると10年～20年変更ができない。従って環境アセス手続きと都市計画の手続きを平行して進めるような手続き上の矛盾を行政が行ってはならない。

環境アセスメント後に都市計画手続きを先に行うなら、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。3月に事業内容も示さぬままの基本計画決定。8月～9月に事業概要のみで環境アセスを市民・区民に求めるのはむりがある。

重ねて、環境アセスと都市計画決定の同時決着は認められない。

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！

194

環境アセス終了後に都市計画手続きをすべき

都市計画は一度決定すると10年～20年変更ができない。従って環境アセス手続きと都市計画の手続きを平行して進めるような手続き上の矛盾を行政が行ってはならない。

環境アセスメント後に都市計画手続きを先に行うなら、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。3月に事業内容も示さぬままの基本計画決定。8月～9月に事業概要のみで環境アセスを市民・区民に求めるのはむりがある。

重ねて、環境アセスと都市計画決定の同時決着は認められない。

・ 出来上がってからでは遅い。

・ 公共機能の移転は中止。現状の区役所を維持して、鷲沼は分庁で良い。税金の無駄。

・ 朝の通勤、通学のラッシュ、混雑は必至。

検討する問題が沢山ある。

195

環境アセス終了後に都市計画手続きをすべき

都市計画は一度決定すると10年～20年変更ができない。従って環境アセス手続きと都市計画の手続きを平行して進めるような手続き上の矛盾を行政が行ってはならない。

環境アセスメント後に都市計画手続きを先に行うなら、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。3月に事業内容も示さぬままの基本計画決定。8月～9月に事業概要のみで環境アセスを市民・区民に求めるのはむりがある。

重ねて、環境アセスと都市計画決定の同時決着は認められない。

開発事業者からの説明がないまま、環境アセスは、おかししい、早急に説明会を開催してほしい。

196

環境アセス終了後に都市計画手続きをすべき

都市計画は一度決定すると10年～20年変更ができない。従って環境アセス手続きと都市計画の手続きを平行して進めるような手続き上の矛盾を行政が行ってはならない。

環境アセスメント後に都市計画手続きを先に行うなら、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。3月に事業内容も示さぬままの基本計画決定。8月～9月に事業概要のみで環境アセスを市民・区民に求めるのはむりがある。

重ねて、環境アセスと都市計画決定の同時決着は認められない。

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まいります。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いたします。

197

環境アセス終了後に都市計画手続きをすべき

都市計画は一度決定すると10年～20年変更ができない。従って環境アセス手続きと都市計画の手続きを平行して進めるような手続き上の矛盾を行政が行ってはならない。

環境アセスメント後に都市計画手続きを先に行うなら、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。3月に事業内容も示さぬままの基本計画決定。8月～9月に事業概要のみで環境アセスを市民・区民に求めるのはむりがある。

重ねて、環境アセスと都市計画決定の同時決着は認められない。

の駐車場は合計 126 台、駐輪場はバイクを含めて約 90 台ある。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。駐車場不足は再開発地区周辺に絶えず駐車待ちの車両がいることになり、渋滞の慢性化を招く。環境を著しく悪化させる。駐車待ちが自家用・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。身障者には今よりも何倍も大変な役所、施設へのアプローチ。

208

駐車場・駐輪場不足問題

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、現区役所・市民館・図書館の駐車場は合計 126 台、駐輪場はバイクを含めて約 90 台ある。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。駐車場不足は再開発地区周辺に絶えず駐車待ちの車両がいることになり、渋滞の慢性化を招く。環境を著しく悪化させる。宮前平の子供たちのため図書館、市民館は残して！

209

駐車場・駐輪場不足問題

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、現区役所・市民館・図書館の駐車場は合計 126 台、駐輪場はバイクを含めて約 90 台ある。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。駐車場不足は再開発地区周辺に絶えず駐車待ちの車両がいることになり、渋滞の慢性化を招く。環境を著しく悪化させる。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。

210

駐車場・駐輪場不足問題

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、現区役所・市民館・図書館の駐車場は合計 126 台、駐輪場はバイクを含めて約 90 台ある。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。駐車場不足は再開発地区周辺に絶えず駐車待ちの車両がいることになり、渋滞の慢性化を招く。環境を著しく悪化させる。
・速くなる。
・老人が多いのに、何も考えが分らない。
・建物で仕事をやるわけではない。

211

駐車場・駐輪場不足問題

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、現区役所・市民館・図書館の駐車場は合計 126 台、駐輪場はバイクを含めて約 90 台ある。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。駐車場不足は再開発地区周辺に絶えず駐車待ちの車両がいることになり、渋滞の慢性化を招く。環境を著しく悪化させる。巨大なビル群は大きな環境はかいをもたらず生活に密着した市民によりそった計画を求めます

北街区の駐車場出入り口は市道小台 23 号線から左折で入庫、左折で出庫となっているが、小台 23 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わからない。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とも明記されていない。最低限小台 23 号線は待機車用に拡幅すべきと考える。
意見書求めるレベルに達していないので評価方法を再度提出し、最初からやり直すべきである。
区役所は区を中心に有るべきです。

203

北街区の駐車場出入り口

北街区の駐車場出入り口は市道小台 23 号線から左折で入庫、左折で出庫となっているが、小台 23 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わからない。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とも明記されていない。最低限小台 23 号線は待機車用に拡幅すべきと考える。
意見書求めるレベルに達していないので評価方法を再度提出し、最初からやり直すべきである。開発事業者からの説明がままのまま環境アセスは、おかしい。
早急に説明会を開催してほしい。

204

北街区の駐車場出入り口

北街区の駐車場出入り口は市道小台 23 号線から左折で入庫、左折で出庫となっているが、小台 23 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わからない。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とも明記されていない。最低限小台 23 号線は待機車用に拡幅すべきと考える。
意見書求めるレベルに達していないので評価方法を再度提出し、最初からやり直すべきである。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。

205

北街区の駐車場出入り口

北街区の駐車場出入り口は市道小台 23 号線から左折で入庫、左折で出庫となっているが、小台 23 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わからない。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とも明記されていない。最低限小台 23 号線は待機車用に拡幅すべきと考える。
意見書求めるレベルに達していないので評価方法を再度提出し、最初からやり直すべきである。
・開発事業者からの説明がままのまま環境アセスは、おかしい。
早急に説明会を開催してほしい。

206

北街区の駐車場出入り口

北街区の駐車場出入り口は市道小台 23 号線から左折で入庫、左折で出庫となっているが、小台 23 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わからない。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とも明記されていない。最低限小台 23 号線は待機車用に拡幅すべきと考える。
意見書求めるレベルに達していないので評価方法を再度提出し、最初からやり直すべきである。住民説明会してからアセスを

207

駐車場・駐輪場不足問題

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、現区役所・市民館・図書館

212

駐車場・駐輪場不足問題

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、現区役所・市民館・図書館・図書館の駐車場は合計126台、駐輪場はバイクを含めて約90台ある。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。駐車場不足は再開発地区周辺に絶えず駐車待ちの車両がいることになり、渋滞の慢性化を招く。環境を著しく悪化させる。若い30代にとって、車の利用は欠かせない。駐車場はある程度余裕を持って欲しい。

213

大気汚染対策の必要

リニヤ等の大規模工事との関連
リニヤの新幹線、大蔵非常口工事での議会質問に対して、岩田まちづくり局長は「建設発生土は約12万m³、一日最大工事車両数は往復で640台が月2回程度ある（黒川線や東名を走行）。作業時間は8時から22時を前提としている」と答弁している。
リニヤ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、リニヤの残土搬出には尻手黒川線や東名高速道路が使用される。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。

狭い土地で積込並みの工事です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。

214

大気汚染対策の必要

リニヤ等の大規模工事との関連
リニヤの新幹線、大蔵非常口工事での議会質問に対して、岩田まちづくり局長は「建設発生土は約12万m³、一日最大工事車両数は往復で640台が月2回程度ある（黒川線や東名を走行）。作業時間は8時から22時を前提としている」と答弁している。
リニヤ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、リニヤの残土搬出には尻手黒川線や東名高速道路が使用される。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。

川崎を再び公害の街にするな

215

公共的施設の過不足の検討

鷺沼駅前開発により、どの位の人口増を見込んでいるのか？ 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。この点でも小杉再開発の失敗は許されない。
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。

216

公共的施設の過不足の検討

鷺沼駅前開発により、どの位の人口増を見込んでいるのか？ 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。この点でも小杉再開発の失敗は許されない。
台風の災害が千葉で大変な事になっていて、もし宮前区にこの様な災害が起きた時に鷺沼の区役所本部で対処出来るのでしょうか？ 道路が寸断され、警察、消防署との連携が出来なくなります。

今だと歩いてすぐに対応できるのに何故、区役所移転なのですか？ 東急から市はワイロを受け取っているのかかと思ってしまう。環境アセス条例にいく前に区役所移転は撤回してくれる事を強く要望します。市民の声を無視する事は許されません。

217

公共的施設の過不足の検討

鷺沼駅前開発により、どの位の人口増を見込んでいるのか？ 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。この点でも小杉再開発の失敗は許されない。

約50年前に武蔵小杉の駅近く（当時の社宅用マンション）に5年暮らしていた。便利でおだやかな町の様子でした。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きなりまりました。人口も爆発的増えすぎた。誰がこんな町にしたのか。

218

公共的施設の過不足の検討

鷺沼駅前開発により、どの位の人口増を見込んでいるのか？ 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。この点でも小杉再開発の失敗は許されない。

小杉の現実をよく見て。税金のムダ使いはしない。

219

公共的施設の過不足の検討

鷺沼駅前開発により、どの位の人口増を見込んでいるのか？ 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。この点でも小杉再開発の失敗は許されない。

高齢者施設、医療機関の現状と整備計画を確立してほしい。

災害時の高齢者の避難地を再検討してほしい。

220

公共的施設の過不足の検討

鷺沼駅前開発により、どの位の人口増を見込んでいるのか？ 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。この点でも小杉再開発の失敗は許されない。

上記の他、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、施設の転売あるいは現在地と鷺沼両方利用できるようにすべきだと思います。

ただ、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。

221

公共的施設の過不足の検討

鷺沼駅前開発により、どの位の人口増を見込んでいるのか？ 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。この点でも小杉再開発の失敗は許されない。

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）

222

公共的施設の過不足の検討

鷺沼駅前開発により、どの位の人口増を見込んでいるのか？ 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施設の整備を遅れることなく整備計画を立てるべきだ。この点でも小杉再開発の失敗は許されない。
開発事業者からの説明がままの環境セオリスはおかしい
早急に説明会を開催してほしい。

223 公共的施設の過不足の検討
鷺沼駅前開発により、どの位の人口増を見込んでいるのか？ 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施設の整備を遅れることなく整備計画を立てるべきだ。この点でも小杉再開発の失敗は許されない。
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！

224 公共的施設の過不足の検討
鷺沼駅前開発により、どの位の人口増を見込んでいるのか？ 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施設の整備を遅れることなく整備計画を立てるべきだ。この点でも小杉再開発の失敗は許されない。
交通渋滞が予想される中、駅前に集中するのは危険だ。

225 公共的施設の過不足の検討
鷺沼駅前開発により、どの位の人口増を見込んでいるのか？ 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施設の整備を遅れることなく整備計画を立てるべきだ。この点でも小杉再開発の失敗は許されない。
市民館、図書館は、沢山の子どもたちが放課後の居場所
何の理由もなしの移転に反対

226 公共的施設の過不足の検討
鷺沼駅前開発により、どの位の人口増を見込んでいるのか？ 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施設の整備を遅れることなく整備計画を立てるべきだ。この点でも小杉再開発の失敗は許されない。
世の中が不安でいっぱいの中、外懸や防犯カメラ等の設置を細かくしてほしい。
37階の市の設備より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。又、地域的に山、坂が多い中、老人の買物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。

227 公共的施設の過不足の検討
鷺沼駅前開発により、どの位の人口増を見込んでいるのか？ 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施設の整備を遅れることなく整備計画を立てるべきだ。この点でも小杉再開発の失敗は許されない。
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。

228 公共的施設の過不足の検討
鷺沼駅前開発により、どの位の人口増を見込んでいるのか？ 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施設の整備を遅れることなく整備計画を立てるべきだ。この点でも小杉再開発の失敗は許されない。

この点に関し、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。一方を欠いた計画は不完全であり進めることは出来ない。

229 公共的施設の過不足の検討
鷺沼駅前開発により、どの位の人口増を見込んでいるのか？ 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施設の整備を遅れることなく整備計画を立てるべきだ。この点でも小杉再開発の失敗は許されない。
1.9才、3.5才と現在保育園に行ってる。現在も宮前区は、マンションが、次々と増えているが、遊ぶ公園が少ない。「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。

230 タワーマンションの売れ残った保証は
住宅が530戸と多いが、販売が賃貸か？ 小杉の再開発では、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、住宅が530戸と大変多いが、対象者はどのような人を想定しているのですか？ また販売が賃貸か？
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、どうにもしようがない事態になると言われているのに、どうして複雑なのか？

2020年代には、オリ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ます。小杉でもその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。
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。
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。

231 タワーマンションの売れ残った保証は
住宅が530戸と多いが、販売が賃貸か？ 小杉の再開発では、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、住宅が530戸と大変多いが、対象者はどのような人を想定しているのですか？ また販売が賃貸か？
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、どうにもしようがない事態になると言われているのに、どうして複雑なのか？
2020年代には、オリ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ます。小杉でもその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。
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。
民間マンションに公共施設を入れるな。

232 タワーマンションの売れ残った保証は
住宅が530戸と多いが、販売が賃貸か？ 小杉の再開発では、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、住宅が530戸と大変多いが、対象者はどのような人を想定しているのですか？

また販売か賃貸か？
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、どうにもしよ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？

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ます。小杉でもその現象がすでに現れており、驚沼の500戸が売れ残る可能性もあります。

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。

神戸市は規制を始めたと言っています。今一度、高層マンションの検証をしてください。

223

タワーマンションの売れ残った保証は

住宅が530戸と多いが、販売が賃貸か？ 小杉の再開発では、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。又驚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い町になるのでは

驚沼駅前再開発では、住宅が530戸と大変多いが、対象者はどのような人を想定しているのですか？ また販売か賃貸か？

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、どうにもしよ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？

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ます。小杉でもその現象がすでに現れており、驚沼の530戸が売れ残る可能性もあります。

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。市というより決断をくだし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。たくさんの税金が使われます。その場しのぎは許されません。

224

タワーマンションの売れ残った保証は

住宅が530戸と多いが、販売か賃貸か？ 小杉の再開発では、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。

驚沼駅前再開発では、住宅が530戸と大変多いが、対象者はどのような人を想定しているのですか？ また販売か賃貸か？

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、どうにもしよ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？

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ます。小杉でもその現象がすでに現れており、驚沼の530戸が売れ残る可能性もあります。

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。

市税をムダに使ってほしくない。

225

バス路線と交通広場を明らかにしてください

現区役所・市民館・図書館を移転させる最大の理由にされたのが、「現区役所へのバス路線に対する不満（少し不満の3割を含めて6割）が多い」ということでした。

宮前区役所へのバス路線は1日280本と少ないが驚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驚沼の方が便利だという説明でしたが、驚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驚沼への乗り入れは、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きてきます。

驚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。その上で、環境影響評価をするため驚沼駅前バス路線やタクシィを含めて交通広場の配置、動線を具体的に表示してください。そうしたければ十分な環境評価はできません。

聖マリ病院、井田病院と驚沼駅をつなぐバスは今ありましたっけ？ 再開発になると出来るのですか？ 虎ノ門病院行きバスは驚沼駅となり宮前平駅には乗らない？

226

バス路線と交通広場を明らかにしてください

現区役所・市民館・図書館を移転させる最大の理由にされたのが、「現区役所へのバス路線に対する不満（少し不満の3割を含めて6割）が多い」ということでした。

宮前区役所へのバス路線は1日280本と少ないが驚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驚沼の方が便利だという説明でしたが、驚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驚沼への乗り入れは、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きてきます。

驚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。その上で、環境影響評価をするため驚沼駅前バス路線やタクシィを含めて交通広場の配置、動線を具体的に表示してください。そうしたければ十分な環境評価はできません。

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。

227

バス路線と交通広場を明らかにしてください

現区役所・市民館・図書館を移転させる最大の理由にされたのが、「現区役所へのバス路線に対する不満（少し不満の3割を含めて6割）が多い」ということでした。

宮前区役所へのバス路線は1日280本と少ないが驚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驚沼の方が便利だという説明でしたが、驚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驚沼への乗り入れは、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きてきます。

驚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。その上で、環境影響評価をするため驚沼駅前バス路線やタクシィを含めて交通広場の配置、動線を具体的に表示してください。そうしたければ十分な環境評価はできません。

バス便増便には周辺の道路拡幅など道路整備ができません。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違いつかないのでは、もっと具体的に示してほしい。

228

バス路線と交通広場を明らかにしてください

現区役所・市民館・図書館を移転させる最大の理由にされたのが、「現区役所へのバス路線に対する不満（少し不満の3割を含めて6割）が多い」ということでした。

宮前区役所へのバス路線は1日280本と少ないが驚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驚沼の方が便利だという説明でしたが、驚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驚沼への乗り入れは、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きてきます。

驚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。その上で、環境影響評価をするため驚沼駅前バス路線やタクシィを含めて交通広場の配置、動線を具体的に表示してください。そうしたければ十分な環境評価はできません。

宮前区のまちづくり全体をトータル的に検証してください。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再考して下さい。

239

バス路線と交通広場を明らかにしてください
現区役所・市民館・図書館を移転させる最大の理由にされたのが、「現区役所へのバス路線に対する不満（少し不満の3割を含めて6割）が多い」ということでした。

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さえざきまれません。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。その上で、環境影響評価をするための鷺沼駅前バス路線やタクシースターを含めて交通広場の配置、動線を具体的に表示してください。そうしたければ十分な環境評価はできません。

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。

240

バス路線と交通広場を明らかにしてください
現区役所・市民館・図書館を移転させる最大の理由にされたのが、「現区役所へのバス路線に対する不満（少し不満の3割を含めて6割）が多い」ということでした。

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さえざきまれません。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。その上で、環境影響評価をするための鷺沼駅前バス路線やタクシースターを含めて交通広場の配置、動線を具体的に表示してください。そうしたければ十分な環境評価はできません。

確かに、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（ここに人口が爆発的増加）で小杉のようなカオスが生じます。

241

バス路線と交通広場を明らかにしてください
現区役所・市民館・図書館を移転させる最大の理由にされたのが、「現区役所へのバス路線に対する不満（少し不満の3割を含めて6割）が多い」ということでした。

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さえざきまれません。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。その上で、環境影響評価をするための鷺沼駅前バス路線やタクシースターを含めて交通広場の配置、動線を具体的に表示してください。そうしたければ十分な環境評価はできません。

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。

242

バス路線と交通広場を明らかにしてください

現区役所・市民館・図書館を移転させる最大の理由にされたのが、「現区役所へのバス路線に対する不満（少し不満の3割を含めて6割）が多い」ということでした。

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さえざきまれません。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。その上で、環境影響評価をするための鷺沼駅前バス路線やタクシースターを含めて交通広場の配置、動線を具体的に表示してください。そうしたければ十分な環境評価はできません。

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

243

バス路線と交通広場を明らかにしてください
現区役所・市民館・図書館を移転させる最大の理由にされたのが、「現区役所へのバス路線に対する不満（少し不満の3割を含めて6割）が多い」ということでした。

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さえざきまれません。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。その上で、環境影響評価をするための鷺沼駅前バス路線やタクシースターを含めて交通広場の配置、動線を具体的に表示してください。そうしたければ十分な環境評価はできません。

どう見ても、横浜行きのバスの本数も多く、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、移転区対）

244

バス路線と交通広場を明らかにしてください
現区役所・市民館・図書館を移転させる最大の理由にされたのが、「現区役所へのバス路線に対する不満（少し不満の3割を含めて6割）が多い」ということでした。

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さえざきまれません。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。その上で、環境影響評価をするための鷺沼駅前バス路線やタクシースターを含めて交通広場の配置、動線を具体的に表示してください。そうしたければ十分な環境評価はできません。

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。

245

バス路線と交通広場を明らかにしてください
現区役所・市民館・図書館を移転させる最大の理由にされたのが、「現区役所へのバス路線に対する不満（少し不満の3割を含めて6割）が多い」ということでした。

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さえざきまれません。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。

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。その上で、環境影響評価をするための鷺沼駅前バス路線やタクシーを含めて交通広場の配置、動線を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。

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

246

バス路線と交通広場を明らかにしてください

現区役所・市民館・図書館を移転させた最大の理由にされたのが、「現区役所へのバス路線に対する不満（少し不満の3割を含めて6割）が多い」ということでした。

宮前区役所へのバス路線は1日280本と少ないが鷺沼駅からのバス路線は倍の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、鷺沼駅への乗り入れは、予定している交通広場で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。その上で、環境影響評価をするための鷺沼駅前バス路線やタクシーを含めて交通広場の配置、動線を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。

タワー・マンションに市税が使かわれるのは区対です。個別に会社が建設するのは自由でしょう。市税は使ってほしくない。

247

バス路線と交通広場を明らかにしてください

現区役所・市民館・図書館を移転させた最大の理由にされたのが、「現区役所へのバス路線に対する不満（少し不満の3割を含めて6割）が多い」ということでした。

宮前区役所へのバス路線は1日280本と少ないが鷺沼駅からのバス路線は倍の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。その上で、環境影響評価をするための鷺沼駅前バス路線やタクシーを含めて交通広場の配置、動線を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。

宮前区の片すみ、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？

248

利用者の安全・安心はなぜ過小評価されたのか

広場と横断歩道の機能をもつペデスト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うけれど、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。

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。「たまプラーズ等との連携・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、買い物はたまプラーズへ、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。

それならば、たまプラーズにタワー・マンション、区役所、市民館を作れば、手本を見せてもらいましょう。

249

利用者の安全・安心はなぜ過小評価されたのか

広場と横断歩道の機能をもつペデスト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うけれど、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。

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。「たまプラーズ等との連携・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、買い物はたまプラーズへ、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。

まだ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ぬ理由がない。単に駅の便が良ければ、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はなく、駅からのシヤトルバス等の運行で区民への便をはかるべきです。

250

利用者の安全・安心はなぜ過小評価されたのか

広場と横断歩道の機能をもつペデスト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うけれど、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。

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。「たまプラーズ等との連携・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、買い物はたまプラーズへ、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。不便でも良い。安心・安全な町づくりを！

251

利用者の安全・安心はなぜ過小評価されたのか

広場と横断歩道の機能をもつペデスト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うけれど、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。

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。「たまプラーズ等との連携・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、買い物はたまプラーズへ、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。

鷺沼駅前開発は民間事業（東急グループ）の渋谷、二子玉川、たまプラーズ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。

252

利用者の安全・安心はなぜ過小評価されたのか

広場と横断歩道の機能をもつペデスト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うけれど、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。

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行目にてできました。「隣接都市（たまブララズ等）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。「たまブララズ等との連携・調和」は驚招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ば、買い物物はたまブララザへ、再開発地区はタワーマンションを中心とした住宅地になりますよ、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。

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

253

利用者の安全・安心はなぜ過小評価されたのか

広場と横断歩道の機能をもつペデスティ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、申請書では、なぜ断念したのでしょいか？ 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。

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行目にてできました。「隣接都市（たまブララズ等）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。「たまブララズ等との連携・調和」は驚招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ば、買い物はたまブララザへ、再開発地区はタワーマンションを中心とした住宅地になりますよ、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。

横断歩きのバスばかり。

図書館の数も少ない。移転に税金のムダづかい。

254

利用者の安全・安心はなぜ過小評価されたのか

広場と横断歩道の機能をもつペデスティ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、申請書では、なぜ断念したのでしょいか？ 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。

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行目にてできました。「隣接都市（たまブララズ等）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。「たまブララズ等との連携・調和」は驚招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ば、買い物はたまブララザへ、再開発地区はタワーマンションを中心とした住宅地になりますよ、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。

「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。

255

利用者の安全・安心はなぜ過小評価されたのか

広場と横断歩道の機能をもつペデスティ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、申請書では、なぜ断念したのでしょいか？ 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。

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行目にてできました。「隣接都市（たまブララズ等）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。「たまブララズ等との連携・調和」は驚招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ば、買い物はたまブララザへ、再開発地区はタワーマンションを中心とした住宅地になりますよ、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。

・横浜市民が一番よろこぶだろう。宮前区のはじでバス便も横浜に向かっている。

256

住民が環境評価するには申請書で以下の点を補充して下さい

1、各フロワーの用途別床面積を表示して下さい。

2、平面図と側面図だけでは、イメージがつかめぬ。立体図も表示してください。

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。

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のか？ 安全・騒音などは？

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？

6、久末驚沼緑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？

7、駅前街区の一般車と荷物車、住宅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？

8、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)

9、南海地震は30年以内に必ず来ることを想定し、駅ビルの住宅も多く、駅利用者も多量で、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必要があります。

避難難告さえ出せば事足りの姿勢が台風15号通過で見て取れた。

257

住民が環境評価するには申請書で以下の点を補充して下さい

1、各フロワーの用途別床面積を表示して下さい。

2、平面図と側面図だけでは、イメージがつかめぬ。立体図も表示してください。

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。

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のか？ 安全・騒音などは？

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？

6、久末驚沼緑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？

7、駅前街区の一般車と荷物車、住宅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？

8、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)

9、南海地震は30年以内に必ず来ることを想定し、駅ビルの住宅も多く、駅利用者も多量で、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必要があります。

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。

258

既存宮前平地区の環境影響・配慮

申請書のP7に環境配慮の内容等について記述がある。アからカの項目があるが、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に関しては項目がない。

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、また施設があるためこの地域に引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は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。
区役所職員は豊島区役所、渋谷区役所の例を挙げているが、池袋・渋谷と鷺沼を同一視しているのは何故？

259

既存宮前平地区の環境影響・配慮
申請書の P7 に環境配慮の内容等について記述がある。アからカの項目があるが、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に関しては項目がない。
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。
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。

260

既存宮前平地区の環境影響・配慮
申請書の P7 に環境配慮の内容等について記述がある。アからカの項目があるが、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に関しては項目がない。
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。
三館建設の準備として急斜面の長い道路（坂道）を改良することなく、他に大した理由なく移転を決めた事は、宮前平の住民の心理に深く不審感を残すことになる。人の口に「デベロッパのエゴ」、「住民軽視」、「鷺沼だけを発展させる長年の地域エゴ」、「一部の談合で進んだ闇の計画」、「東急の都合（マンションを売らんがため）」、こんな表現が飛び交っています。

261

既存宮前平地区の環境影響・配慮
申請書の P7 に環境配慮の内容等について記述がある。アからカの項目があるが、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に関しては項目がない。
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。
市民館、図書館は残してほしい。後 30 年は使える建物なので修理して使ってほしい。地盤も強いとことなので、地震にも強いと思います。
鷺沼は、名前の通り、沼だったので、地盤が弱いと思われます。
なぜ、鷺沼なのか、不思議です!!

262

既存宮前平地区の環境影響・配慮
申請書の P7 に環境配慮の内容等について記述がある。アからカの項目があるが、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に関しては項目がない。

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。
どうみても、税金のムダづかい

263

既存宮前平地区の環境影響・配慮
申請書の P7 に環境配慮の内容等について記述がある。アからカの項目があるが、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に関しては項目がない。
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。
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？）

264

既存宮前平地区の環境影響・配慮
申請書の P7 に環境配慮の内容等について記述がある。アからカの項目があるが、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に関しては項目がない。
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。
3施設そのまま、必要ならサギ沼に第2図書館を作れば良い!

265

既存宮前平地区の環境影響・配慮
申請書の P7 に環境配慮の内容等について記述がある。アからカの項目があるが、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に関しては項目がない。
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。
既存施設は残すべき。宮前区は公共施設が少ない。

266

既存宮前平地区の環境影響・配慮
申請書の P7 に環境配慮の内容等について記述がある。アからカの項目があるが、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に関しては項目がない。
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。

申請書 P7 のカに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ぬ当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。
それよりも、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。

267

既存宮前平地区の環境影響・配慮
申請書の P7 に環境配慮の内容等について記述がある。アからカの項目があるが、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に関しては項目がない。
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。
・市税をムダのない使い方をしてほしい。
・防犯カメラ等の設置等、開々造してほしい
事件ばかりの今世、守るべきは市民であると思うのです。

268

既存宮前平地区の環境影響・配慮
申請書の P7 に環境配慮の内容等について記述がある。アからカの項目があるが、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に関しては項目がない。
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。

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。

269

既存宮前平地区の環境影響・配慮
申請書の P7 に環境配慮の内容等について記述がある。アからカの項目があるが、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に関しては項目がない。
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。

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必ずすべきだ。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!!

270

防災悪化の環境評価を
申請書 P7 のカに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ぬ当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。
それよりも、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。
例えば高津区役所と警察、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。

271

防災悪化の環境評価を
申請書 P7 のカに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ぬ当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。

272

防災悪化の環境評価を
申請書 P7 のカに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ぬ当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。
それよりも、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。

これからは、災害は人の想定を超えた激しい破壊力を発揮するかも知れない。技術的に超高層ビルの建設は可能でも、長年様々な風・雷・雨・台風・地震の多い日本。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には、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。行政は、民間と建築関係上も独立して機能すべき。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。

273

防災悪化の環境評価を
申請書 P7 のカに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ぬ当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。
それよりも、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。
私は納得できる理由があれば移転に反対する気はありません。でも今回は移転有りがきで秘密裏に計画し形だけ区民の意見をきいたふりして何ら移転しなければいけない理由を示さない市と区の方が許せません。改めて移転の必要を理由を示して下さい。

274

防災悪化の環境評価を
申請書 P7 のカに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ぬ当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。
それよりも、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。
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組までである。共働きの子供たちの待ち合わせ場所でもある。

275

防災悪化の環境評価を
申請書 P7 のカに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ぬ当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。
それよりも、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。
防災体制の2元化は良くない

276

防災悪化の環境評価を
申請書 P7 のカに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ぬ当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。

それよりも、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なように悪化するかの環境影響評価が必要である。

3 施設の移転に反対

277

防災悪化の環境評価を

申請書 P7 のカに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ぬ当り当りの設備の項目だけで特別防災に配慮した設備ではない。

それよりも、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なように悪化するかの環境影響評価が必要である。

区役所近くに住み、広場では区民祭、たいこ祭りなど市民がいこいの場所としているのに鷺沼へ移転して、市民がいこい場所はどのどこにあるのか？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、何のたのめ区制なのかを問いたい。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。

278

防災悪化の環境評価を

申請書 P7 のカに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ぬ当り当りの設備の項目だけで特別防災に配慮した設備ではない。

それよりも、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なように悪化するかの環境影響評価が必要である。

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。

高層ビル地区役所にアクセスすることも容易ではないでしょう。

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。

279

防災悪化の環境評価を

申請書 P7 のカに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ぬ当り当りの設備の項目だけで特別防災に配慮した設備ではない。

それよりも、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なように悪化するかの環境影響評価が必要である。

近くに消防署、警察があるのに移転することはしない。

280

防災悪化の環境評価を

申請書 P7 のカに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ぬ当り当りの設備の項目だけで特別防災に配慮した設備ではない。

それよりも、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なように悪化するかの環境影響評価が必要である。

後になって問題が生じ「想定外」とか「予想以上の事態」という言い訳は許されない。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。

281

デッキの有無の交通環境評価を

申請書 P7 のウに交通環境への配慮とあり、自動車及び歩行者の安全確保とある。

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。また北街区だけでも 140 戸の住宅が予定されており、通勤時

はもとより市道久未鷺沼線を横断する歩行者は増加する。このような大規模再開発では当然、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。

どの道開発事業者の利益にならぬことはやらない。だから、この開発計画、特に税金を使って、に区対する。

282

デッキの有無の交通環境評価を

申請書 P7 のウに交通環境への配慮とあり、自動車及び歩行者の安全確保とある。

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。また北街区だけでも 140 戸の住宅が予定されており、通勤時はもとより市道久未鷺沼線を横断する歩行者は増加する。このような大規模再開発では当然、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。

又、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ぬ。

283

デッキの有無の交通環境評価を

申請書 P7 のウに交通環境への配慮とあり、自動車及び歩行者の安全確保とある。

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。また北街区だけでも 140 戸の住宅が予定されており、通勤時はもとより市道久未鷺沼線を横断する歩行者は増加する。このような大規模再開発では当然、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。

市、区の役人は税金を自分達に使えるお金と思っているのでしょうか。昔の悪代官が年貢を取り立て自分の懐を潤している様な無駄な使い方です。

今回の事は区民のためではなく東急のためだと思っています。当然、東急と市、区の幹部の間には何かあると疑われても仕方ない進め方だと思っています。

284

デッキの有無の交通環境評価を

申請書 P7 のウに交通環境への配慮とあり、自動車及び歩行者の安全確保とある。

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。また北街区だけでも 140 戸の住宅が予定されており、通勤時はもとより市道久未鷺沼線を横断する歩行者は増加する。このような大規模再開発では当然、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。

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デッキが必要だと思います。

285

デッキの有無の交通環境評価を

申請書 P7 のウに交通環境への配慮とあり、自動車及び歩行者の安全確保とある。

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。また北街区だけでも 140 戸の住宅が予定されており、通勤時はもとより市道久未鷺沼線を横断する歩行者は増加する。このような大規模再開発では当然、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。

交通安全、利便性を考えデッキは必要。

デッキの有無の交通環境評価を

申請書 P7 のウに交通環境への配慮とあり、自動車及び歩行者の安全確保とある。
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。また北街区だけでも140戸の住宅が予定されており、通勤時はもとより市道久末鷲沼線を横断する歩行者は増加する。このような大規模再開発では当然、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べきである。

どうみても横浜住民が一番喜ぶ開発で納税者としても反対だ

デッキの有無の交通環境評価を

申請書 P7 のウに交通環境への配慮とあり、自動車及び歩行者の安全確保とある。

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。また北街区だけでも140戸の住宅が予定されており、通勤時はもとより市道久末鷲沼線を横断する歩行者は増加する。このような大規模再開発では当然、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べきである。

無視した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!!

日照権・風害等の調査は住民立会で

146mと92mの2棟の超高層タワーマンションによる圧迫感・景観・日照阻害・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。

狭い鷲沼駅前146m37階建て、北街区に92m20階建ての2棟のタワーマンションが建つことによる、複合被害は重大です。

超高層ビルの複合被害で空と太陽が奪われます。小杉駅周辺の再開発ではビルの複合被害で遠方まで長時間にわたり日照が奪われたり、眺望が悪化したり、風害で樹木がなぎ倒されて交通不能や、歩行者や自転車が転倒し怪我をしたり、洗濯物が粉塵で干せなくなったりと様々な被害が起きました。

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。

そのため、住民立ち合いによる、合同調査にしてください。

被害を受けたら損害賠償訴訟で勝てる米国がうややしい。

日照権・風害等の調査は住民立会で

146mと92mの2棟の超高層タワーマンションによる圧迫感・景観・日照阻害・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。

狭い鷲沼駅前146m37階建て、北街区に92m20階建ての2棟のタワーマンションが建つことによる、複合被害は重大です。

超高層ビルの複合被害で空と太陽が奪われます。小杉駅周辺の再開発ではビルの複合被害で遠方まで長時間にわたり日照が奪われたり、眺望が悪化したり、風害で樹木がなぎ倒されて交通不能や、歩行者や自転車が転倒し怪我をしたり、洗濯物が粉塵で干せなくなったりと様々な被害が起きました。

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。

そのため、住民立ち合いによる、合同調査にしてください。

日本国憲法に示されている「健康で文化的な生活」を保障する為には超高層タワーマンションが及びず影響を考慮すべき。

日照権・風害等の調査は住民立会で

146mと92mの2棟の超高層タワーマンションによる圧迫感・景観・日照阻害・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。

狭い鷲沼駅前146m37階建て、北街区に92m20階建ての2棟のタワーマンションが建つことによる、複合被害は重大です。

超高層ビルの複合被害で空と太陽が奪われます。小杉駅周辺の再開発ではビルの複合被害で遠方まで長時間にわたり日照が奪われたり、眺望が悪化したり、風害で樹木がなぎ倒されて交通不能や、歩行者や自転車が転倒し怪我をしたり、洗濯物が粉塵で干せなくなったりと様々な被害が起きました。

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。

そのため、住民立ち合いによる、合同調査にしてください。

※税金のムダづかい。誰の利益のため？ 移転反対。

日照権・風害等の調査は住民立会で

146mと92mの2棟の超高層タワーマンションによる圧迫感・景観・日照阻害・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。

狭い鷲沼駅前146m37階建て、北街区に92m20階建ての2棟のタワーマンションが建つことによる、複合被害は重大です。

超高層ビルの複合被害で空と太陽が奪われます。小杉駅周辺の再開発ではビルの複合被害で遠方まで長時間にわたり日照が奪われたり、眺望が悪化したり、風害で樹木がなぎ倒されて交通不能や、歩行者や自転車が転倒し怪我をしたり、洗濯物が粉塵で干せなくなったりと様々な被害が起きました。

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。

そのため、住民立ち合いによる、合同調査にしてください。

駅前はそのように広いのに、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は

日照権・風害等の調査は住民立会で

146mと92mの2棟の超高層タワーマンションによる圧迫感・景観・日照阻害・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。

狭い鷲沼駅前146m37階建て、北街区に92m20階建ての2棟のタワーマンションが建つことによる、複合被害は重大です。

超高層ビルの複合被害で空と太陽が奪われます。小杉駅周辺の再開発ではビルの複合被害で遠方まで長時間にわたり日照が奪われたり、眺望が悪化したり、風害で樹木がなぎ倒されて交通不能や、歩行者や自転車が転倒し怪我をしたり、洗濯物が粉塵で干せなくなったりと様々な被害が起きました。

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。

そのため、住民立ち合いによる、合同調査にしてください。

再開発でなく、東急のタワーマンション計画でないのか

災害時の対応が示されていない

南海トラフ大地震が30年間に70～80%の確率で起きると予測されています。鷲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落とそれに伴う橋の崩落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。
環境評価書では、北街区は左折イン、左折アウトです。災害直後は、災害対策車は宮前平駅に向かう道路しかありません。災害時直後は、一般車も同時に走行しているため、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ません。災害を想定した対策を示してください。

市道 23 号は現区役所／警察の間の道路と同じ中と考えた場合、非常時には機能するとは考えられず、20 数年前現区役所／警察の道路の半分を区職員が通車に使用。警察取り締まらず区役所総務課か消防署の女子職員が動いてくれて路駐が解消された。お役所仕事とは！

294

災害時の対応が示されていない
南海トラフ大地震が 30 年間に 70～80%の確率で起きると予測されています。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落とそれに伴う橋の崩落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。

環境評価書では、北街区は左折イン、左折アウトです。災害直後は、災害対策車は宮前平駅に向かう道路しかありません。災害時直後は、一般車も同時に走行しているため、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ません。災害を想定した対策を示してください。

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そのまま残し鷺沼分所ということで作れば良いのではありませんか。

295

災害時の対応が示されていない
南海トラフ大地震が 30 年間に 70～80%の確率で起きると予測されています。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落とそれに伴う橋の崩落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。

環境評価書では、北街区は左折イン、左折アウトです。災害直後は、災害対策車は宮前平駅に向かう道路しかありません。災害時直後は、一般車も同時に走行しているため、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ません。災害を想定した対策を示してください。

先般の説明会にて宮前区の災害担当職員は宮前区には崖も河川もないので、現状 3 名であるとのこと。今回の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ます。綿密な現場、事前調査による災害対応計画が必要です。

296

災害時の対応が示されていない
南海トラフ大地震が 30 年間に 70～80%の確率で起きると予測されています。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落とそれに伴う橋の崩落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。

環境評価書では、北街区は左折イン、左折アウトです。災害直後は、災害対策車は宮前平駅に向かう道路しかありません。災害時直後は、一般車も同時に走行しているため、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ません。災害を想定した対策を示してください。

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明示してアセスの方法を決めて下さい。

297

災害時の対応が示されていない
南海トラフ大地震が 30 年間に 70～80%の確率で起きると予測されています。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落とそれに伴う橋の崩落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。

環境評価書では、北街区は左折イン、左折アウトです。災害直後は、災害対策車は宮前平駅に向かう道路しかありません。災害時直後は、一般車も同時に走行しているため、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ません。災害を想定した対策を示してください。

軟弱地盤と言われているこの地区、災害時の対応は必要！！

298

災害時の対応が示されていない
南海トラフ大地震が 30 年間に 70～80%の確率で起きると予測されています。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落とそれに伴う橋の崩落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。

環境評価書では、北街区は左折イン、左折アウトです。災害直後は、災害対策車は宮前平駅に向かう道路しかありません。災害時直後は、一般車も同時に走行しているため、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ません。災害を想定した対策を示してください。

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。

299

災害時の対応が示されていない
南海トラフ大地震が 30 年間に 70～80%の確率で起きると予測されています。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落とそれに伴う橋の崩落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。

環境評価書では、北街区は左折イン、左折アウトです。災害直後は、災害対策車は宮前平駅に向かう道路しかありません。災害時直後は、一般車も同時に走行しているため、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ません。災害を想定した対策を示してください。

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。

(2018年3月末現在)。患者は東名高速道路周辺に多く自動車廃棄ガスが原因と思われる。また驚愕再開発と重なる時期に、土橋の近くの犬蔵でリニヤ新館線の立て坑・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要原因であるPM2.5を追加し、調査をしてください。23万人もの宮前区驚愕に区民館、図書館分館を建設に市民本位の市政を望みます。

306

大気汚染調査にPM2.5の追加調査を
宮前区の大気汚染はひどく、ぜんそく患者は市内7区中、麻生区に続き2番目に多い2547人います(2018年3月末現在)。患者は東名高速道路周辺に多く自動車廃棄ガスが原因と思われる。また驚愕再開発と重なる時期に、土橋の近くの犬蔵でリニヤ新館線の立て坑・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要原因であるPM2.5を追加し、調査をしてください。元教師です(90才)
図書館は身近に沢山あるべきです。人と人をつなぐ交通の場
100万人あたりの図書館数 ①山梨(63館)長野、富山
④神奈川(9館) ⑤神奈川(9館) ⑥神奈川(9館) ⑦神奈川(9館) ⑧神奈川(9館) ⑨神奈川(9館) ⑩神奈川(9館)
移転に反対 税金の正しい使い方

307

現区役所・市民館・図書館を移転した場合の黒川線道路以北区民に与えるマイナス影響とコミュニティ施設利用保障について評価してください
今回の区役所・市民館・図書館の移転問題は、市民のコミュニティ施設として重要な課題です。市はこの課題に正面からの議論を避け、市民フォーラムでは「移転の議論をしているのではありません」「驚愕にどのような機能が必要かを議論している」「移転しなければならぬ理由はありません」「建物はまだ30年位は使えます」と説明してきました。
最後まで移転是非の議論を避け、2月に市長は「総合判断」の名で突然、移転決定をしました。現区役所への交通不便が移転の理由とされ、移転した場合に住民生活に与えるデメリットの検討は全く行われてきませんでした。
今回の環境評価では、驚愕の人口増に見合う図書館・市民館の在り方を検討するようですが、他方、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。特に子供や高齢者は、日常生活の中で、わざわざ少ないバスに乗り、驚愕まで行く人は少ないでしょう。宮前区全体の街づくりを考えるならば、驚愕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。

宮前区の人口は1.5倍の23万人に増えたのに図書館は1館のままです。他区には分館があります。また、市民館とその類似施設は高津区や中原区の3割以下の会議室しかありません。市民税納入額は市内2番目に多いのに、生涯教育の文化施設は他区に比べ最低です。宮前区と人口規模が同じ他都市の図書館数を比較すると調布市は11館、厚木市は10館です。
図書館や市民館類似施設は徒歩圏内にあるのが基本です。23万人人口に1つの図書館は少なすぎます。宮前区は細長く山坂が多い地形でバス等交通機関が大変不便な地域です。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、驚愕にも図書館・市民館の分館と区役所支所を作ることが必要です。
市民館が驚愕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。

308

二館の図書館を
タワーマンション146m2の概略図に市民館・図書館「業務等」として入っている。
意見1 業務等とはどういう意味か?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

300

大気汚染調査にPM2.5の追加調査を
宮前区の大気汚染はひどく、ぜんそく患者は市内7区中、麻生区に続き2番目に多い2547人います(2018年3月末現在)。患者は東名高速道路周辺に多く自動車廃棄ガスが原因と思われる。また驚愕再開発と重なる時期に、土橋の近くの犬蔵でリニヤ新館線の立て坑・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要原因であるPM2.5を追加し、調査をしてください。福島原発事故で川崎の放射能値が周辺より高く出たが、そのうちに川崎の数値は発表されなくなつた。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。

301

大気汚染調査にPM2.5の追加調査を
宮前区の大気汚染はひどく、ぜんそく患者は市内7区中、麻生区に続き2番目に多い2547人います(2018年3月末現在)。患者は東名高速道路周辺に多く自動車廃棄ガスが原因と思われる。また驚愕再開発と重なる時期に、土橋の近くの犬蔵でリニヤ新館線の立て坑・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要原因であるPM2.5を追加し、調査をしてください。都内に出る交通網を考えると問題があります。

302

大気汚染調査にPM2.5の追加調査を
宮前区の大気汚染はひどく、ぜんそく患者は市内7区中、麻生区に続き2番目に多い2547人います(2018年3月末現在)。患者は東名高速道路周辺に多く自動車廃棄ガスが原因と思われる。また驚愕再開発と重なる時期に、土橋の近くの犬蔵でリニヤ新館線の立て坑・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要原因であるPM2.5を追加し、調査をしてください。大地震が来たらどうするのですか?
今でさえ、驚愕駅前は混雑して、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なるでしょう!? 考えても恐ろしいです!! その時は今の市長や議員達が居なくなっていれば、誰が責任を取るのでしょうか? もっと、現実を見据えて市政に取り組んでほしい。

303

大気汚染調査にPM2.5の追加調査を
宮前区の大気汚染はひどく、ぜんそく患者は市内7区中、麻生区に続き2番目に多い2547人います(2018年3月末現在)。患者は東名高速道路周辺に多く自動車廃棄ガスが原因と思われる。また驚愕再開発と重なる時期に、土橋の近くの犬蔵でリニヤ新館線の立て坑・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要原因であるPM2.5を追加し、調査をしてください。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調査し、その結果の対策が必要と

304

大気汚染調査にPM2.5の追加調査を
宮前区の大気汚染はひどく、ぜんそく患者は市内7区中、麻生区に続き2番目に多い2547人います(2018年3月末現在)。患者は東名高速道路周辺に多く自動車廃棄ガスが原因と思われる。また驚愕再開発と重なる時期に、土橋の近くの犬蔵でリニヤ新館線の立て坑・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要原因であるPM2.5を追加し、調査をしてください。税金のムダづかい

305

大気汚染調査にPM2.5の追加調査を
宮前区の大気汚染はひどく、ぜんそく患者は市内7区中、麻生区に続き2番目に多い2547人います

310

二館の図書館を

タワーマンション146m2の概略図に市民館・図書館が「業務等」として入っている。

意見1 業務等とはどういう意味か？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。

意見2 例、図書館の場合図書館法に基づいて設置されるべきものである。市側からどのような構想が提示されたのか？

意見3 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。

意見4 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。川崎市の各区の図書館の面積は概ね小さい。住居の開発を前提にしているのなら、住民は増えるし、駅という利便性から考えて利用増は容易に想定できる。

意見5 上記のことを考慮するならば、当然、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。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。鷺沼地区のきのう、今日、明日を市民がつくりあげていける資料の収集・提供・保存などが必要になる。

意見6 図書館は公開書架部分の他、閲覧室、交流室（集會室 地域生活の）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でもできるようにグループ室を備えて欲しい。

意見7 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充分な時間を設定して基本計画がつけられるべきである。

意見8 宮前区にはもつと図書館が必要

意見2 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。

意見3 例、図書館の場合図書館法に基づいて設置されるべきものである。市側からどのような構想が提示されたのか？

意見4 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。

意見5 上記のことを考慮するならば、当然、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。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。鷺沼地区のきのう、今日、明日を市民がつくりあげていける資料の収集・提供・保存などが必要になる。

意見6 図書館は公開書架部分の他、閲覧室、交流室（集會室 地域生活の）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でもできるようにグループ室を備えて欲しい。

意見7 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充分な時間を設定して基本計画がつけられるべきである。

意見8 タワマンの分譲価格/共費費/積立費は現区役所建物30年後建替と細目比較すべき。

309

二館の図書館を

タワーマンション146m2の概略図に市民館・図書館が「業務等」として入っている。

意見1 業務等とはどういう意味か？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。

意見2 例、図書館の場合図書館法に基づいて設置されるべきものである。市側からどのような構想が提示されたのか？

意見3 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。

意見4 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。川崎市の各区の図書館の面積は概ね小さい。住居の開発を前提にしているのなら、住民は増えるし、駅という利便性から考えて利用増は容易に想定できる。

意見5 上記のことを考慮するならば、当然、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。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。鷺沼地区のきのう、今日、明日を市民がつくりあげていける資料の収集・提供・保存などが必要になる。

意見6 図書館は公開書架部分の他、閲覧室、交流室（集會室 地域生活の）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でもできるようにグループ室を備えて欲しい。

意見7 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充分な時間を設定して基本計画がつけられるべきである。

意見8 現在の図書館の廃止に反対です。

10.2 条例準備書に対する市民意見書全文

意見書番号【1】

風対策

現時点で北口の、線路を通じて下から吹き上げてくる風が強¹（風の通り道になっているようにです）、低層部の形質が変わっても高層建築が建つと、さらに悪化するのではないかと心配です。この地点も現状を測っていただけと感じます。¹ 風洞実験ではあまり変化なく、変わる部分についても防風植栽対策とありますが、常緑高木とあり、何の樹木を植栽されるのかわかりません。² また、北口は特に対策が必要ないような記載ですが、現在のように道路幅員を植栽出来ない狭さにしてしまうと、後での対策も難しくなります。ご存じだとは思いますが、風が強いために葉付けが悪くなる樹種も多く、生育面でも心配です。時期に寄っては常緑であっても葉を多く落とすので、風により激しく周囲に舞い散る可能性もあります。樹木だけに頼らず、他でも対策をすべきだと思います。² 後から何か対策するのは困難と感じます。

見解書：【1-1】111 ページ

【1-2】115 ページ

意見書番号【2】

6 景観 圧迫

緑化をして圧迫感を軽減させると書いてありましたが、物理的に圧迫感は変わらないのでなんの軽減にもなっておらず、到底納得できない。¹ 景観に至っては、影響を及ぼす範囲が大きすぎて驚沼の良さを半減している。² 今現在ある高層マンションより高いタワマンを作る事になんの意味があるのか問いたい。³ 低層マンション、高層マンション(10 階程度)、一戸建て住居とうまく共存している場所が驚沼であり、ここは溝の口、二子玉、たまプラーザにはなりたいたいわけではない。再開発に期待するのは、タワマン人口増加ではなく、いかに既存の住民や周辺駅の住民が住みやすさを更新して、驚沼のブランドを維持向上させるかである。⁴ 利益重視のタワマン建設には断固反対である。⁵

見解書：【2-1】103 ページ

【2-2】102 ページ

【2-3】128 ページ

意見書番号【3】

環境影響準備書 5 章 4 586p 他 日照

・日影に関する問題(環境影響評価準備書 5 章 4 586p)
日影はこの計画によるものだけが示されていますが、¹ (計画としては当然でありませんが)実際の住環境としては現存の建築物の自己日影や近隣の建築物の日影の影響を重ねて受けることになり²ます。¹ そういう意味で考えると「駅北口からロータリー方面に抜ける道路」※² や 久未 鷺沼線は 冬場の日照時間がかなり少なくなり降雪時や凍結時の安全が危かかります。² ※の道路はゴミ収集車、配送車、駅への送り迎えの車も多く出入りし、通勤通学の人通りも結構多くあります。ここは午後も長い時間日が当たりにくいです。久未鷺沼線では線路にまたがる橋部分が雪がさがされず凍結したまましばらく人々が苦労して歩いていました。ほかにもこのように複合的に日照阻害される道路がありそうであり、調査・対策をお願いしたいです。³
冬場に日が当たるか否かでも温かさが格段に違います。影にならなくても目の前の眺望を遮られる住戸の方々の損失は大きいと思います。

日照に関しては計画変更後、パスターミナルがまったく日の当たらない空間となるので、明るさの保持や安全に配慮が必要と思われ³ます。

風害

・風害については実験と実際は違う部分もあると思われ⁴るので、工事中も竣工後も計測し、ぜひ対策をしていただければようお願いします。⁴

令和 4 年 12 月準備組合準備書 39 41 43p 他 安全対策 60 61p 駐輪場 全般

・長期にわたる工事期間では、人の移動のための通行制限が工事の進行に伴い変更していくと思⁵います。駅へ向かう白杖を持つ人や車いすの人を見かけることがありますので、そのような配慮を必要とする方への事前案内や、手助けが確実に行われるようご検討ご準備いただけたらと思⁵います。⁵

・工事期間中は使用しないようですが、市道 22 号線脇の造成地脇(特に線路の近接地)は 駅周辺の地形地質同様土砂災害警戒区域にはならないので⁶しょうか。再開発完成後(もしくは途中からも)に物流の搬入路とされています。小学生の通学路でもあるようなので事前によく点検して⁶いただきたく思⁶います。⁶ 駅周辺の土砂災害警戒区域も再開発に合わせ、より強固な安全対策を行って⁷いただきたく思⁷います。⁷ (令和 4 年 12 月準備組合準備書 39 41 43p)

一番問題であるのは超高層マンションの建設計画が そのまま ⁸ (場所の移動、広場の変更等はありません)が残されていることだと思⁸います。⁸

・電力使用量が多く、高層では窓があかず空調に頼らなければなら⁹ない、大規模修繕にかか⁸る費用も大きい等、問題点が数多く指摘される超高層マンションの建設は採算が取れるかどうか⁸(380 戸や 130 戸ある住戸の住民の良好なコミュニティが作れるか⁹、空き家化による住民や市の負担増)という心配はないので¹⁰しょうか。¹⁰
併せて、少しでも階数を減らすことで工期短縮・日照確保減少や風害の軽減を目指すという選択は¹¹ないの¹¹で¹¹しょうか。¹¹

・今回の再開発は、川崎市と再開発準備組合と双方が調査・準備を進めていると思います。公共と私有部分が混在する計画ですのでそれぞれの担当者がより確実に地元から寄せられた意見を共有するとともに、協力を分けるべきは分ける姿勢を保持して進めていただきたいと思います。¹²

- 見解書：【3-1】 106 ページ
【3-2】 108 ページ
【3-3】 127 ページ
【3-4】 114 ページ
【3-5】 140 ページ
【3-6】 141 ページ
【3-7】 141 ページ
【3-8】 128 ページ
【3-9】 129 ページ
【3-10】 147 ページ
【3-11】 129 ページ
【3-12】 146 ページ

意見書番号【4】

大気質に関する以下のページ (P.347,348,351,355,356 P.358,361,366,367)
駅前街区の駐車場排気口 ① 1 F 地上 自然換気 (住宅入庫) ② 1 F 地上 自然換気 (住宅出庫)
③ 1 F 地上 自然換気 (商業・公共入出庫) ④ 5 F 屋上 機械換気 (交通広場)、駅前街区の冷暖房施設 ⑤ 5 F 屋上 ガス空冷ヒートポンプ式エアコン 稼働時間 24 時間

上記 5 設備が市道鷺沼 3 6 号線の同エリア (施設関連車両出入口付近) に集中しており大気汚染が深刻に感じられます。汚染濃度図★横にはマンションがあり汚染度の強い場所が毎日暮らすことになり、排気設備の分散設置をお願いしたいと思います。

見解書：【4】 96 ページ

意見書番号【5】

地域交通、及び駅改札の混雑度 (駅改札の混雑度については準備書で評価されていないが、評価すべき指標として記載しています)

【地域交通】鷺沼駅から主要幹線道路である国道 246 号線に出る「鷺沼二丁目交差点」は、現時点でも特に休日において、鷺沼小学校辺りまで渋滞しており、タワーマンションの建設により、駐車場：505 台 (非住宅：245 台、住宅：260 台) の一部が出庫することを想定すると「鷺沼小学校前交差点」を越えて鷺沼駅側に自動車があふれることになり、ピーク時は駅付近まで渋滞する可能性は極めて高い。この準備書では 1 つの評価手法のみに頼って問題なしとしているが、実態に即した評価となっていない。¹ また、評価会社も利害関係が疑わしい東急系列であり、このような評価は第三者的な会社や機関で評価すべきと考える。² 「鷺沼二丁目交差点」は右折車両による渋滞が原因と考えられるが、この交差点に右折専用レーンを増設することはスペース的に難しいため、渋滞が発生した後で対策することは困難であり、鷺沼駅周辺の他道路も同じような状況であることから事前にいくつもの評価手法を用いた評価が必要と考える。¹ また、他の評価も含め、利害関係が疑われる系列会社の評価を用いるべきではなく、第三者の評価会社や機関による再評価が必要と考える。³

駅の改札の混雑度評価 (準備書には記載なし)

【駅改札の混雑度】武蔵小杉駅でも問題となった駅改札の混雑度の評価が実施されていない。説明会において、³ 他の方からの風害の質問回答で、駅については東急電鉄の所管であり、鷺沼駅前地区再開発準備組合ではわからないとの発言があり、説明会でも評価が不十分との意見があったが、駅直結の施設を建てるのであれば駅や電車運行を含めた評価・検討を実施するべきである。また、身近な事例として武蔵小杉駅での問題点も踏まえた評価があるべきと考える。³

- 見解書：【5-1】 118 ページ
【5-2】 124 ページ
【5-3】 148 ページ

意見書番号【6】

第1章 4 (4) 土地利用計画 図1-4 土地利用計画図 (p.15 北街区の施設関連車両出入口を市道小台23号線に面するものとして) (1)

；第1章 4 (8) 交通計画 図1-16(1)自動車動線計画図 (1階) 及び図1-17(1)バイク動線計画図 (1階) (p.52 p.56 その出入口の出入庫を、市道小台23号線との左折イン・右折アウトとして)；第5章 環境影響評価 9 地域交通 9.1 交通安全、交通混雑 (p.696 ~708 イ 施設関連車両の走行により変化する交通安全及び交通混雑に及ぼす影響 関連) (p.709~717 ウ 歩行者の往来による交通安全(サーブিস水準)に及ぼす影響 関連) (「沿道の生活環境の保全に支障はない」と評価する前提として、北街区に係る施設関連車両出入口が「市道小台23号線の車両を左折イン・右折アウトさせる」ものとなっていること。)

【北街区車両出入口を市道小台35号線とする「前提の計画」に対して、これを市道久末鷲沼線とする「別の計画」との比較衡量を求める。】

条例準備書において、交通安全にかかる評価は「支障はないもの」としている。(9.1 交通安全、交通混雑)。その前提として、北街区の施設関連車両出入口については、これを「市道小台23号線の車両を左折イン・右折アウトさせる」計画となっている。(第1章 4 (8) 交通計画)

条例準備書が主張するこの評価の妥当性を検証するために、北街区車両出入口に関して市道久末鷲沼線の車両をイン・アウトさせる「別の計画」と比較衡量した評価を行うことを求める。条例準備書が前提とする「計画」とこの意見で求めている「別の計画」とは、北街区に係る工事用車両運行計画(条例準備書 図1-29 仮設防災計画図)において、それぞれ、「市道小台23号線の車両を左折イン・右折アウトさせる」場合のNo.7 (p.91 (6) 54~58ヶ月)と「市道久末鷲沼線の車両をイン・アウトさせる」場合のNo.8 (p.92 (7) 59~98ヶ月)に、対応するものである。

条例準備書では、これら2つの計画について比較衡量が行われたように見受けられない。

交通安全の評価は、工事使われるこれら2つの出入口のどちらが供用時の北街区車両にとつてもより適切なものとなるか、それぞれのメリット・デメリットを比較衡量すべきと考える。その上で、交通安全をより確実に見込めるものの方を採用するよう求める。

条例準備書の評価が前提としている北街区車両出入口を「市道小台23号線の車両を左折イン・右折アウトさせる」とする計画は、次に記す2点の理由から、リスクを無視しているとともに実行可能性を欠いており、「支障はない」とする評価に対して重大な疑義があると考える。(1)

1. 北街区車両出入口を「市道小台23号線の車両を左折イン・右折アウトさせる」計画を前提とする条例準備書は、市道小台35号線を含めた「交差点」を構成するリスクを考慮していないのではないかと。(2)

北街区車両出入口を市道小台23号線に設けると、市道小台35号線を含めた「交差点」を構成することにはないかと。

市道小台35号線は、これまでも鷲沼駅にアプローチするための抜け道的に利用されている実態がある。加えて、交通事故を誘発している過去もある。(この場所には、「令和元年7月25

日」の当て逃げ被害に関する情報提供を求める警察署の立て看板が、今現在もある)。北街区を出入りする車両が直進関係となる市道小台35号線を抜け道としてなし崩しに多用することは容易に想像できるが、条例準備書では、これらリスクの認識が欠落しているように思える。(2)

なお、条例準備書では、p.49 図1-15(1)道路標準断面計画図 及び p.50 図1-15(2)道路断面位置図があり、市道久末鷲沼線及び市道鷲沼36号線について、詳細な計画が示されている。これによれば、駅前街区に関する施設車両出入口について、その計画「市道鷲沼36号線を西から東へ走行して左折イン・左折アウト」に実行可能性があることは理解できる。市道鷲沼36号線を反対に東から西へ走行して右折インしようとする試みは、幅員の広いこの道路に中央分離帯を設ければ、その行為を物理的に排除できるだろう。右折アウトも、同様に物理的に排除できるだろう。

一方で、北街区車両出入口については、前提とする計画では市道小台23号線に設けるとしているにもかかわらず、この道路に関する標準断面計画図が示されていない。(3) 幅員が狭い市道小台23号線において「左折イン・右折アウトさせる」ことをどう担保するのか。条例準備書には「交差点」での信号設置の意向などの説明がまったくなく、この計画は机上の空論とさえ思えてしまう。(4)

2. 北街区から市道小台23号線に出た車両が市道久末鷲沼線にぶつかると「鷲沼駅前」交差点までの距離は、せいぜい50m。強制的に「右折アウト」となる車両の信号待ちをブールすることはできるのであろうか。(5)

北街区が想定される現地は、現在、「フレルさぎ沼第2駐車場」として収容台数116台で運用されている。この駐車場と市道小台23号線の出入に関する規制は設けられておらず、市道小台23号線に出るすべての車両が市道久末鷲沼線に誘導されているわけではない。それでも、現状は、市道小台23号線上の車両にとつて「鷲沼駅前」交差点の信号待ちは一度では済まないボトルネックになる時間帯が存在している。

条例準備書が前提とする北街区車両出入口は「市道小台23号線の車両を左折イン・右折アウトさせる」としているが、本当に(強制的に)「右折アウト」で実施せたとところで、運用は可能であろうか。

この運用が破綻の場合は、(6) 1.で懸念したような、市道鷲沼35号線とで構成されるなし崩し的な「交差点」になってしまい、交通安全が保たれるようには思えない。

以上のことから、北街区車両出入口を市道久末鷲沼線に向ける「別の計画」は、比較衡量される価値は十分あると考える。(6)

準備組合のご賢察を請う次第である。

見解書：【6-1】136ページ

【6-2】137ページ

【6-3】133ページ

【6-4】137ページ

【6-5】137ページ

【6-6】137ページ

意見書番号【7】

件名：「条例環境影響評価準備書」に対する意見書の提出（正本）

提出先：川崎市環境局環境評価課

発送日：令和5年1月18日

工事時間と工事行程について（出典：環境影響評価準備書のあらまし：令和5年1月）

(1) 解体と建設工事は、午前8時から午後6時。(10時間)

(2) 夜間：道路整備工事は午後8時から翌日の午前5時。(9時間)

以上は住民にとって脅威の工事時間、工事日程です。

・先ず「条例環境影響評価準備書のあらまし令和2年6月版」に記載のあった夜間：仮設バスロータリー工事は午後11時～翌日午前6時に行わないという認識でよろしいか確認します。¹

令和5年1月7日に開催組合（以下「組合」）が開催した条例環境影響評価準備書（以下「準備書」）の説明会において、組合が「上記工事の開始時間及び終了時間、及び昼夜工事が行われた場合の合計工事時間」について質問を受け、組合は「実際、工事は何時始まるか、何時終わるかはわからない。よって、工事時間となどわからない」と聞かえる説明をされました。この言質は重要で、「あらまし」中の「工事時間・工事日程」の内容を全否定するかのような表現です。

また、施工者の都合で一方的に工事の延長が可能で、住民の了解もなしに「延長を周知」すれば、無制限の延長すら可能になります。そのような状況で、どのような方法で、「突如の工事延長」を住民に納得して受け入れてもらうのかご回答ください。² 川崎市では「一日の作業時間は、昼間は10時間以内、また、午後7時から午前7時までの工事はしない」ことを定めています。3、勝手な延長をすれば、この規則すらも曲げることができるといふ意味になります。⁴

また、微細なことですが、旧行程表では同じ日の同じ敷地内で、昼と夜に、同様の「解体と建設工事」を行うことも明示されおり、両工事を加えれば、「1日16時間以上行われる」との解釈が可能で、川崎市の上記の規則の違反にはなりません。³

以上のような「施工業者は「あらまし」に記載した上記の時間帯に拘わらず、自己都合で工事を始め、自己都合で、その日の工事を終わることができるといふような解釈が可能」が如くの答弁の明確な否定を要請します。

組合の「あらまし」には、昼間工事と夜間工事が分けて説明されており、行程表を見れば、同日工事が行われる日程は明白ですが、改めて、同日に昼夜両工事があるのは、工事後何年目からで、継続期間は何年であるか、最新の行程表をご提出ください。⁴

以上のような異常な曲解を惹起させかねない「あらまし」の書きぶりにも問題なしとは言えないでしょう。

工事騒音・振動等の予測について

上記の説明会にて下記の質問を行いました。明瞭な回答がありませんでしたので、再説明を

要請します。

住民として、最も知りたいことは、⁵ 準備書中の「私（素人の老人）が読んでも分からない数字の羅列（デシベル）ではありません。知りたいのは、工事の際の「生活上の影響」です。例えば、どのような騒音・振動が、「何時から始まって、何時に最も厳しい状態になって、それが何時間、何月、何年間続くのか」ということです。本件につき、組合はその一部を数値化し掲載おられますが、生活上のまた体感上の影響の記述は全くありません。単なる「工事の基準デシベルを満たしている、数字00デシベル以下」ではわかりません。

この種の説明は無理なのですか。⁵ 対応説明書があるのではないですか。

それに基づき、かかりつけ医との相談が必要な重要情報です。

小生の記録によれば、当該事項（騒音等）の解釈は、川崎市が定める「特定建設作業に伴って発生する騒音の規制に関する基準」に明記されている事項であるにもかかわらず、組合は、当該事項の遵守如何は「現段階では未決定」となっています。³ こうした状況を含め、組合が住民から寄せられた今日までの全質問にご回答を要請します。⁶

休日について⁷

川崎市の令和2年12月3日、関連規則・基準は、工事日は「日曜日その他の休日でない」旨明確に定めてあるにも拘わらず、これまで組合の説明は当該基準を遵守しているとは申せません。令和5年1月7日の組合説明会において、初めて、組合の見解が下記のように明らかになりましたが、それは「施工業者と協議して決める」という先延ばし回答です。業者の了解が、住民の要望に優先するのですか。⁷

なお、令和5年1月現在の、住民・組合間の協議の進捗は下記のように理解しております。

「98カ月に渡り、午前8時から翌日午前5時まで、なんらかの工事が行われるが、休日は日曜及びその他の休日とするが、その他の休日、祝祭日、年末年始、ゴールデンウィーク等は追って施工会社決定後、施工業者と検討する。ただし、土曜日の扱いは川崎市環境局主催の「住民と組合間の公聴会」での結論が曖昧のままの状態にある。⁷（土曜は休日とする公述を組合は、始めは了としたが、追って「施工業者と検討する」に変更）。

かかる状況において、令和5年1月7日、組合主催「あらまし説明会」において次のように決定した。「組合は施工会社を本年2月頃に決定予定であり、その際、当該施工会社と住民間の説明会を実施し本件の合意を図り、かつ当該施工会社と住民の意見交換の場も設ける」旨言明しました。ご理解に感謝します。⁷

組合の住民援助の確認

これまで、住民が執拗に組合にお願ひし続けてきた「万一、住民が建設工事上の苦情、身体的等の問題が起きた場合、住民が報告、連絡、相談できる非常連絡先を必ず設置しておいてほしい」という要請に、「担当施工業者が決定次第対処する」との言質を公聴会にていただいたお礼、組合の協力を感謝しています。⁸ また、川崎市役所にも、個人的にはありますが、本件お伺いしたところ、代表電話に連絡すれば担当部に回してくれとのことでした。感謝です。

参考：「受忍限度」について⁸：高齢者のおかれる環境について

以下は組合に令和2年の見解書にて、対処をお願いした件ですが、「組合の所管外」ということと川崎市環境局に環境公聴会において口頭にて検討の要請をした事項ですが、川崎市から見

解を聞いておられません。⁸ 今回は工期 8 年余の超大規模であり、組合におかれども、下記の高齢者の受忍限度を「頭のかたすみ」に入れていただければ幸甚です。

「騒音を発生させている工事の具体的な内容、騒音の性質、発生の頻度や発生時間帯、継続時間、継続期間等によっては、住民被害者が難聴を発生する等、被害者にとり、「とてもがまんできない」身体的変調が発生する場合、それは「我慢の限度（受忍限度）を超えたこと」と認められやすくなる傾向にあります。工期 8 年以上は、受忍限度の限界を超えるという証拠の一つになることが十分に想定されるでしょう。」⁸

川崎市民の血税 100 億円以上が拠出され、周辺住民の 8 年以上の犠牲を強いられることは、住民にとつては「命がけの工事」、できれば中止、または、縮小を望みますが、私たち周辺住民は、自分の身は自分で守るしか、何の具体的対抗策はないのでしよう。ご助力お願いします。⁹

以上

見解書：【7-1】139 ページ

【7-2】139 ページ

【7-3】97 ページ

【7-4】139 ページ

【7-5】97 ページ

【7-6】124 ページ

【7-7】140 ページ

【7-8】99 ページ

【7-9】126 ページ

意見書番号【8、17、25、37、42、56、74、86、87、97、113、123、129、139、151、155、163、178、182、191、201、209、217、225、238、254、270、275、290、300、311、321、328、337、344、350、361、371、380、391、396、402、409、421、426、445、448、466、476、488、503、513、520、529、535、542、552、563、572、584、597、613、618、633、638、676、687、698、708、712、724、731、738、748、756、762、769、776、784、795、800、808、818、840、846、864、871、873、891、898、906、917、921、934、942、949、961、968、980、985、1003、1015、1034、1040、1056、1064、1079、1087、1097、1113、1126、1139、1146、1152、1159、1166、1174、1182、1194、1201、1212、1221、1230、1240、1251、1257、1265、1278、1302、1317、1327、1335、1348、1356、1366、1379、1385、1395、1408、1412、1428、1436、1442、1450、1459、1471、1472、1481、1487、1493、1499、1513、1528、1534、1547、1551、1560、1565、1568、1574、1598、1609、1619、1630、1638、1640、1648、1661、1665、1682、1687、1701、1716、1723、1736、1746、1759、1770、1778】

市道久未驚沼線の構造

再開発地区内の市道久未驚沼線の信号 3 つを交通広場（パスターミナル）の入り口 1 つにするので、交通渋滞は解消されるとしているが、そもそも渋滞の原因は、3 つの信号にもあるが、大きいのは、市道久未驚沼線が田園都市驚沼駅ホーム上の橋を基点に、道路が V 字になっていることから起こっていることである。高速道路で起こる緩やかな坂を速度を落として整えることによる渋滞状況に似ている。

さらに市道驚沼線の廃止によって横への逃げ場がなくなると一本道になる。交通広場（パスターミナル）に侵入して渋滞を回避しようとする車両もあらわれるかもしれない。パスターミナル内の混乱も想定される。

この V 宇道路の解消と市道驚沼線の代替え道を設置しないと渋滞はますますひどくなる。

見解書：【8、他 178 名】119 ページ

意見書番号【9、18、24、35、40、55、71、84、90、98、108、111、122、127、141、148、158、167、180、186、190、198、206、210、223、234、244、255、266、273、293、298、309、318、325、339、345、362、372、382、384、392、400、412、419、424、442、450、467、481、486、500、510、519、531、540、553、564、570、581、598、610、616、631、641、649、652、656、661、679、685、693、697、705、711、720、722、732、740、747、755、760、772、780、785、801、811、816、830、845、850、854、863、866、882、901、909、913、924、926、938、951、956、965、975、988、1006、1016、1029、1044、1057、1065、1089、1112、1125、1140、1145、1155、1165、1177、1187、1191、1202、1210、1219、1222、1236、1245、1248、1255、1266、1275、1304、1307、1316、1333、1338、1347、1354、1365、1374、1381、1401、1405、1413、1420、1422、1434、1445、1452、1460、1478、1479、1480、1488、1491、1498、1514、1526、1541、1549、1562、1572、1585、1592、1594、1602、1614、1618、1623、1632、1643、1650、1658、1663、1683、1690、1693、1700、1715、1720、1731、1741、1749、1756、1772、1776】

交通混雑は解消されない

1. 評価準備書では相変わらず、信号減らせば交通渋滞が解消する「交通広場整備とバス路線増で警沼を区の交通結節点にする」としているが。¹

① 駅前街区と北街区の駐車場に出入するには、「左折イン左折アウト」等一方通行となる。出入口渋滞、近道をめざす車が住宅街に進入し歩行者を危険にさらす。¹

② 幅8.75mの久末鷺沼線道路を拡幅せずに、交通広場出入口周辺のみを3車線にする計画だが、3車線2.75m幅道路を作っても危険が増すだけである。²

見解書：【9、他186名-1】135ページ

【9、他186名-2】132ページ

意見書番号【10、16、26、38、41、48、54、77、80、94、103、107、116、125、131、135、142、159、165、173、183、193、203、213、227、233、245、253、265、277、292、302、313、317、326、335、342、349、360、378、390、397、403、414、417、425、444、451、462、487、499、509、521、530、538、541、551、569、574、580、596、609、622、632、642、670、680、682、699、706、713、723、730、739、746、754、761、774、782、789、798、812、820、826、844、848、860、872、877、892、902、910、919、927、940、946、955、970、976、989、1007、1014、1039、1061、1084、1108、1121、1138、1148、1170、1173、1184、1190、1200、1214、1229、1232、1244、1247、1259、1281、1288、1303、1305、1318、1329、1339、1345、1350、1367、1377、1383、1388、1404、1410、1426、1438、1449、1454、1463、1473、1482、1492、1501、1512、1523、1525、1530、1535、1542、1553、1567、1576、1595、1603、1611、1620、1629、1636、1644、1654、1656、1668、1680、1686、1702、1718、1725、1732、1742、1750、1755、1768、1777】

無理な道路幅

評価準備書によれば、2.75mと3mの車道幅が予定されています。

乗用車の車幅は1.7m～2.0m。バスは約2.5m。三菱ふそうエアロエースは3.5m。日野自動車セレガ3.8mです。

1. 乗用車でも2.75mの車道幅では左右0.37mづつ。バスは左右0.12m。片側12センチです。怖くて時速40キロはできません。低速運行で大渋滞のもとになります。

2. 3mでも交通広場へのバスの左折には、大きく旋回すれば、必ず車同士の接触事故を起こします。慎重な旋回が要求され、大渋滞のもとになります。

見解書：【10、他173名】132ページ

意見書番号【11、19、28、32、43、58、72、79、88、100、109、115、121、134、136、149、157、176、184、196、197、207、211、216、230、235、249、252、267、276、286、297、303、319、331、332、343、346、359、373、375、383、389、398、413、416、428、438、443、455、464、490、501、511、522、532、546、550、566、577、582、594、611、619、636、640、668、671、678、683、695、704、714、725、733、741、749、764、768、777、787、793、802、810、823、828、838、849、861、869、893、900、908、923、937、939、957、967、974、987、1005、1013、1035、1043、1054、1063、1078、1090、1099、1105、1122、1137、1143、1156、1167、1176、1181、1192、1199、1217、1237、1246、1249、1262、1268、1271、1276、1285、1298、1308、1319、1334、1342、1343、1353、1368、1371、1384、1393、1406、1415、1441、1448、1457、1462、1474、1484、1489、1504、1511、1533、1536、1545、1556、1558、1569、1600、1604、1615、1616、1626、1633、1642、1652、1657、1667、1684、1691、1703、1719、1721、1730、1740、1748、1757、1771、1779】

田園都市線への風害

1. 風洞実験がタワマンの高さ140mに対して140m～200mの範囲では対応できないのではないかと。¹
2. 羽田飛行場の建造物測定の場合は、建造物の4倍の範囲を測定し、建造物を低くした経緯がある。明らかに、タワマン2棟からの風は、標高地形図にあるように田園都市線は谷間を走っている。タワマン2棟に当たる風は、この谷間・田園都市線を通して土橋小学校方面へ向けて吹き降ろされる。児童の校庭での運動が著しく阻害される危険がある。²
3. 風洞実験が風向北からが中心になっているが、田園都市線への風が心配になる。南風、南東の風の計測が必要ではないかと。³

見解書：【11、他176名-1】109ページ
 【11、他176名-2】109ページ
 【11、他176名-3】110ページ

意見書番号【12、21、29、33、45、60、76、83、93、102、106、118、119、132、160、166、174、188、194、204、208、228、232、248、256、264、279、288、295、314、323、330、334、348、363、370、377、388、401、411、418、430、447、454、465、491、504、508、524、537、554、568、575、579、599、608、621、629、643、659、674、681、700、707、716、727、735、744、751、758、766、775、778、788、797、804、813、821、842、852、868、878、890、903、911、914、918、931、945、947、958、963、977、990、1008、1017、1042、1066、1070、1085、1111、1120、1135、1150、1158、1171、1178、1185、1189、1205、1215、1218、1228、1234、1243、1253、1260、1280、1287、1293、1301、1306、1320、1330、1340、1352、1364、1376、1387、1397、1403、1417、1418、1425、1427、1432、1439、1446、1456、1464、1475、1483、1490、1502、1515、1531、1537、1540、1543、1554、1571、1596、1622、1624、1635、1645、1653、1659、1669、1679、1692、1699、1713、1726、1733、1743、1751、1754、1773】

コンパクトシティから田園都市へ

鷺沼再開発事業を中心に、東急田園都市線の宮前区の各駅周辺に都市機能を集中する、いわゆるコンパクトシティ化は、コロナ過時代にはそぐわない都市計画になっています。¹

もともと東急は、1918年(大正7年)から始まった鉄沢米一の田園都市構による田園調布の開発に深く関わっている企業です。この田園調布構想が参考にしたのは、19世紀末のイギリスのハワードによる田園都市運動です。伝染病が蔓延する劣悪な都市環境を改善して、緑豊で都市機能が十分ある都市の建設をめざした運動です。利害は当然絡みますが、なにより理想の都市空間を作り出すことを目的としています。

そのためにも検証の再検証を望みます。¹ 鷺沼再開発を作り直す視点、企業による都市開発の理想を望みたいと思います。

駅前街区の建物のセットバックによる歩道の確保、広い外周道路、北街区を豊かな緑と公園に。² パスタターミナルに屋根を架けない開放的空間。³ 現在の市区役所、市民館、図書館を存続・活かし、鷺沼にも市民館、図書館を。⁴

見解書：【12、他168名-1】125ページ
 【12、他168名-2】131ページ
 【12、他168名-3】127ページ
 【12、他168名-4】144ページ

意見書番号【13、22、30、34、46、59、73、82、91、99、104、112、124、128、140、152、154、164、179、185、189、200、212、215、224、237、242、247、257、269、272、289、299、306、310、316、324、338、347、374、381、386、393、395、408、420、423、437、446、453、461、485、506、514、518、533、536、543、547、556、565、571、585、600、614、617、630、637、669、675、686、696、709、717、728、736、743、752、765、773、783、786、806、807、815、817、839、853、859、865、889、897、905、922、935、943、950、962、966、979、984、999、1018、1027、1038、1059、1062、1067、1075、1088、1110、1119、1134、1144、1151、1153、1164、1172、1180、1195、1204、1211、1223、1226、1235、1241、1252、1256、1267、1284、1292、1299、1310、1315、1332、1337、1344、1355、1362、1372、1380、1394、1409、1414、1421、1424、1431、1435、1444、1455、1461、1477、1485、1495、1497、1516、1527、1538、1548、1550、1561、1573、1586、1597、1612、1617、1625、1639、1649、1655、1662、1677、1685、1698、1712、1724、1737、1738、1745、1760、1774、1788】

宮前区の防災体制

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とされています。

大災害に対応した防災体制は鷺沼の区役所ではなく、現在の区役所、警務署、消防署、道路公園センターが近接している現在地の方が優れています。

災害時に徒歩2、3分で対策本部となる区役所に集合できる立地条件はありません。

区役所の移転はすべきではありません。

見解書：【13、他181名】142ページ

意見書番号【14、23、31、39、47、61、75、81、92、101、105、117、120、133、137、143、145、161、162、175、181、195、205、214、229、239、243、250、268、278、287、296、315、322、329、333、341、357、376、387、399、407、415、429、439、441、452、463、492、505、507、525、545、548、567、576、578、593、607、620、635、644、651、658、672、673、684、701、702、718、729、737、745、753、759、767、771、779、791、796、805、814、822、824、841、851、862、867、874、895、904、912、916、925、933、944、948、959、964、978、991、1009、1011、1030、1041、1052、1060、1069、1091、1103、1124、1141、1149、1154、1169、1179、1186、1188、1203、1216、1227、1233、1242、1254、1261、1270、1274、1279、1286、1300、1311、1313、1331、1341、1351、1370、1375、1386、1391、1402、1416、1429、1430、1440、1447、1453、1465、1476、1486、1496、1503、1509、1524、1532、1539、1544、1555、1559、1570、1591、1601、1608、1613、1621、1628、1634、1646、1651、1660、1664、1678、1689、1705、1714、1727、1734、1744、1752、1753、1769、1781】

緑の量

1. 国からの指摘により、2年近く検証期間を置いたが、緑とゆとりという大きなテーマは残念ながらできていない。

建造物内緑化や壁面緑化では、市道鷺沼線の廃止に伴う桜並木の伐採に代わるべき緑の確保が難しい1からです。

2. 緑の確保というなら、最近の駅前再開発の手法として使われている。マンション、商業施設、大規模公園の3点セットではないか。2 南町田グランベリータウン、二子玉川のような開発を東急がてがけている。計画地「北街区」をみどりの公園とし、現在の区役所、市民館、図書館を活用し、鷺沼には第2の図書館、市民館を新設するべきだ。2

見解書：【14、他180名-1】100ページ

【14、他180名-2】100ページ

意見書番号【15、20、27、36、44、57、69、78、85、95、96、110、114、126、130、138、144、150、156、177、187、192、199、202、226、236、246、251、271、274、291、301、304、307、312、320、327、336、351、358、379、394、410、422、427、440、449、489、502、512、523、544、549、573、583、595、612、615、634、639、653、677、688、703、715、726、734、742、750、763、770、781、790、794、799、809、819、827、843、847、870、880、894、899、907、915、920、936、941、952、960、969、973、986、1004、1012、1045、1077、1086、1098、1104、1123、1136、1147、1157、1168、1175、1183、1193、1198、1213、1225、1231、1239、1250、1258、1277、1289、1309、1312、1314、1328、1336、1346、1349、1369、1373、1382、1398、1407、1411、1423、1438、1437、1443、1451、1458、1494、1500、1510、1529、1546、1552、1557、1575、1599、1605、1610、1627、1637、1641、1647、1666、1681、1688、1704、1717、1722、1735、1739、1747、1758、1767、1780】

市道久未鷺沼線への風害

1. 140mと86mの2棟のタワマンに挟まれた市道久未鷺沼線は、たえず風が吹き抜ける谷になる。

2. 準備書の測定でも風の通り道になることを想定しているが、測定は不十分である。小杉のタワマン群と違って、2棟のタワマンの間で、田園都市線の橋を基点にV字状に市道久未鷺沼線があり、風速を強める構造になっているという特殊な環境にあり、幼児は歩行困難になることが予想される。この人災事故が起こらない対策が必要になる。

見解書：【15、他163名】110ページ

意見書番号【49】

市道久未鷺沼線の構造

再開発地区内の市道久未鷺沼線の信号3つを交通広場（バスターミナル）の入り口1つにするので、交通渋滞は解消されるとしているが、そもそも渋滞の原因は、3つの信号にもあるが、1大きいのは、市道久未鷺沼線が田園都市鷺沼駅ホーム上の橋を基点に、道路がV字になっていることから起きている¹ ことである。高速道路で起こる緩やかな坂を速度を落として登ることによる渋滞状況に似ている。

さらに市道鷺沼線の廃止によって横への逃げ場がなくなる一本道になる。¹ 交通広場（バスターミナル）に侵入して渋滞を回避しようとする車両もあらわられるかもしれない。バスターミナル内の混乱も想定される。

このV字道路の解消と市道鷺沼線の代替え道を設置しないと渋滞はますますひどくなる。¹

地震等の災害が危惧されているのに道路の形状、道幅等で混雑し避難路を得られなくなる様な街作りには大反対です。²

見解書：【49-1】119ページ

【49-2】122ページ

意見書番号【50】

田園都市線への風害

1. 風洞実験がタワマンの高さ140mに対して140m～200mの範囲では対応できないのではないか。¹

2. 羽田飛行場の建造物測定の場合は、建造物の4倍の範囲を測定し、建造物を低くした経緯がある。

明らかに、タワマン2棟からの風は、標高地形図にあるように田園都市線は谷間を走っている。タワマン2棟に当たる風は、この谷間・田園都市線を通って土橋小学校方面へ向けて吹き降ろされる。児童の校庭での運動が著しく阻害される危険がある。²

3. 風洞実験が風向北からが中心になっているが、田園都市線への風が心配になる。南風、南東の風の計測が必要ではないか。³

『ビル風』は激しいものです。この静かな住宅地域に強いビル風が吹きつけるのには反対。タワマン建設反対。⁴

せめて1/3の高さに。⁴

見解書：【50-1】109ページ

【50-2】109ページ

【50-3】110ページ

【50-4】113ページ

意見書番号【51】

コンパクトシティから田園都市へ

鷺沼再開発事業を中心に、東急田園都市線の宮前区の各駅周辺に都市機能を集中する、いわゆるコンパクトシティ化は、コロナ過時代にはそぐわない都市計画になっています。¹

もともと東急は、1918年(大正7年)から始まった渋沢栄一の田園都市構による田園調布の開発に深く関わっている企業です。この田園調布構想が参考にしたのは、19世紀末のイギリスのハワードによる田園都市運動です。伝染病が蔓延する劣悪な都市環境を改善して、緑豊で都市機能が十分ある都市の建設をめざした運動です。利害は当然絡みますが、なにより理想の都市空間を作り出すことを目的としています。

そのためにの検証の再検証を望みます。¹ 鷺沼再開発を作り直す視点、企業による都市開発の理想を望みたいと思います。

駅前街区の建物のセットバックによる歩道の確保、広い外周道路、北街区を豊かな緑と公園に。² パスタミナルに屋根を架けない開放的空間。³ 現在の市区役所、市民館、図書館を存続・活かし、鷺沼にも市民館、図書館を。⁴

あの狭い土地に区役所、市民館、図書館なんて大反対。交通渋滞間違いナシ⁵

見解書：【51-1】125ページ

【51-2】131ページ

【51-3】127ページ

【51-4】144ページ

【51-5】120ページ

意見書番号【52】

宮前区の防災体制

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とされています。

大災害に対応した防災体制は鷺沼の区役所ではなく、現在の区役所、警察署、消防署、道路公園センターが近接している現在の方が優れています。

災害時に徒歩2、3分で対策本部となる区役所に集合できる立地条件はありません。

区役所の移転はすべきではありません。

大賛成です。

見解書：【52】142ページ

意見書番号【53】

緑の量

1. 国からの指摘により、2年近く検証期間を置いたが、緑とゆとりという大きなテーマは残念ながらできていない。

建造物内緑化や壁面緑化では、市道鷺沼線の廃止に伴う桜並木の伐採に代わるべき緑の確保が難しい¹からです。

2. 緑の確保というなら、最近の駅前再開発の手法として使われている。マンション、商業施設、大規模公園の3点セットではないか。² 南町田グランベリータウン、二子玉川のような開発を東急が手がけている。計画地「北街区」をみどりの公園とし、現在の区役所、市民館、図書館を活用し、鷺沼には第2の図書館、市民館を新設するべきだ。³

大賛成です

見解書：【53-1】100ページ

【53-2】100ページ

意見書番号【62、70、170、259、284、352、432、470、478、497、527、557、592、602、625、648、664、666、690、710、831、855、887、1020、1025、1047、1101、1127、1132、1162、1263、1283、1290、1325、1361、1392、1505、1518、1564、1588、1671、1697、1710、1729、1762、1782】

公共部分の見直しについて

P16～P36

準備組合から計画の見直しの申し入れの期間、約2年半の間に市民には準備組合からも川崎市からも変更内容に関する途中経過報告は全くなく、説明会開催の要望に対してお話しする内容はないので開催できないとの回答だった。

計画見直し案を見ると、市民から指摘の問題点に関する変更はほとんど取り上げられていない反面、公共部分に関しては準備組合と川崎市との綿密な打ち合わせに基づき大きく変更が加えられている。小ホールや大ホールの位置変更や図書館(らしい)部分との動線計画の変更等である。

このような大きな変更を準備組合と川崎市でしっかり協議しながら市民には一切説明・報告しないで結果を押し付ける姿勢では市民の要望を取り入れた計画にすることは不可能である。公共部分は一旦白紙にして市民と話し合いを始めるべきである。

見解書：【62、他 45名】144 ページ

意見書番号【63、171、261、282、294、354、434、458、482、493、515、559、604、627、657、662、757、832、858、881、885、932、981、992、1001、1010、1026、1051、1106、1116、1130、1163、1323、1359、1389、1508、1520、1587、1673、1708、1764、1784】

日照阻害

図 5. 7. 1-3 の時刻別日影図は駅前街区と北街区の複合日影図になっている。図 5. 7. 1-4 では等時間日影図も複合日影図となっているが、日影の詳細を示す図 5. 7. 1-5(1)と図 5. 7. 1-5(2)になると突然駅前街区と北街区の別々の等時間日影図になっている。

複合日影にするのは敷地北側の第二種住居地域で関係法令を満足しない恐れがあるため複合日影を選いているのではと思われる。
道路で隔てられているとは言え、駅前街区と北街区は同一の発注者による同一の市街地再開発エリアであり、日影規制は複合日影でクリアすべきである。

見解書：【63、他 41名】106 ページ

意見書番号【64、153、260、283、353、433、498、526、539、558、603、626、647、694、721、886、928、982、995、1000、1023、1100、1117、1131、1282、1294、1324、1360、1399、1519、1672、1709、1763、1786】

風害

風洞実験を東急建設株式会社技術研究所にて実施したとある。再開発準備組合を東急本社分室内に置くなど東急グループの意向が進められているが、100億円を超える補助金が想定される事業である。公平性、客観性が求められる環境影響評価においてグループ内の建設会社の技術研究所に風洞実験を委託するなどもつての外である。例えばサッカーの試合で一方のチームから問題ない」と説明したが、問題ないかどうかは準備組合が決めるところではなく、環境影響評価審議会と被害を受ける住民が判断することである。
第三者による風洞実験のやり直しを要求する。

見解書：【64、他 33名】115 ページ

意見書番号【65、68、240、263、281、305、356、436、456、469、480、483、495、517、561、606、628、646、660、663、692、719、792、835、857、883、929、954、971、993、997、1022、1032、1049、1102、1114、1128、1161、1321、1357、1396、1506、1522、1593、1631、1675、1694、1706、1766、1785】

景観・圧迫感

p552,p572～p575

形態率の変化は地点 A で 8.9%、地点 B で 2.0.1%、地点 C で 2.8%地点 D で 2.0.2%と表記されているが例えば地点 D では現況の形態率は 62.8%であり天空率は 37.7+37.7、2) = 55%も奪われる計画になっている。このような圧迫感の増大は環境破壊の極みであり、細かい対策では対応不可能である。

景観を損ない圧迫感を増大するこのような計画は見直すべきである。

見解書：【65、他 51名】104 ページ

意見書番号【66、89、169、231、258、285、364、405、406、431、460、468、479、484、496、528、555、586、601、624、645、655、691、833、856、876、888、896、930、983、996、1002、1019、1037、1048、1109、1118、1133、1142、1291、1326、1363、1400、1517、1563、1566、1590、1670、1676、1695、1711、1761、1787】

条例準備書の作成者及び業務受託者

P745

条例準備書の作成者は鷺沼駅前地区再開発準備組合で業務受託者は株式会社東急設計コンサルタントと表記されている。業務受託者は発注者の意向に沿って条例準備書を作成するものでありそのことに異論はない。

しかし公共施設が入居する前提である以上、公共部分は市民の声を反映して計画されなければならぬ。そのためには準備組合が発注する設計コンサルとは別に、市民が加わった検討委員会の下で川崎市が発注した設計コンサルが市民の意向を確認しながら計画を進めるべきである。

条例準備書作成の名のもとに市民には一切知らしめることなく準備組合の意のままになる設計コンサルが公共部分の計画も既成事実化して進めてしまいうやり方は改めるべきである。

見解書：【66、他 52 名】 146 ページ

意見書番号【67、168、172、241、262、280、308、355、385、404、435、457、494、516、560、562、605、623、650、654、665、689、836、875、879、884、953、972、994、998、1021、1031、1050、1107、1115、1129、1160、1220、1224、1238、1272、1273、1322、1358、1378、1390、1419、1507、1521、1589、1674、1696、1707、1728、1765、1783】

景観・圧迫感

p552、p572～p575

調査対象の A、B、C は意図的に形態率の変化の少ない地点を選んでおり例えば形態率の変化と圧迫感の増大が大きいのと思われる市道久未鷺沼線の再開発エリア内の大ホール前面での調査を追加するべきである。¹

道路からのセットバックを増やし 1.47 m、9.2 m のタワマンの高さを低くして、形態率の悪化と圧迫感の増大に備止めをかけるべきである。²

見解書：【67、他 55 名-1】 104 ページ

【67、他 55 名-2】 104 ページ

意見書番号【146、1028、1058、1264】

コンパクトシティから田園都市へ

鷺沼再開発事業を中心に、東急田園都市線の宮前区の各駅周辺に都市機能を集中する、いわゆるコンパクトシティ化は、コロナ過時代にはそぐわない都市計画になっています。¹

もともと東急は、1918 年（大正 7 年）から始まった渋沢栄一の田園都市構による田園調布の開発に深く関わっている企業です。この田園調布構想が参考にしたのは、19 世紀末のイギリスのハワードによる田園都市運動です。伝染病が蔓延する劣悪な都市環境を改善して、緑豊で都市機能が十分ある都市の建設をめざした運動です。利害は当然絡みますが、なにより理想の都市空間を作り出すことを目的としています。²

そのために検証の再検証を望みます。¹ 鷺沼再開発を作り直す視点、企業による都市開発の理想を望みたいと思います。

駅前街区の建物のセットバックによる歩道の確保、広い外周道路、北街区を豊かな緑と公園に。² バスターミナルに屋根を架けない開放的空間。³ 現在の市区役所、市民館、図書館を存続・活かす、鷺沼にも市民館、図書館を。⁴

見解書：【146、他 3 名-1】 125 ページ

【146、他 3 名-2】 131 ページ

【146、他 3 名-3】 127 ページ

【146、他 3 名-4】 144 ページ

意見書番号【147、803、1033、1055】

無理な道路幅

評価準備書によれば、2.75m と 3m の車道幅が予定されています。

乗用車の車幅は 1.7m ～ 2.0m。バスは約 2.5m。三菱ふそうエアロエースは 3.5m。日野自動車セレガ 3.8m です。

1. 乗用車でも 2.75m の車道幅では左右 0.37m づつ。バスは左右 0.12m。片側 1.2 センチです。怖くて時速 40 キロは出せません。低速運行で大渋滞のもとになります。

2. 3m でも交通広場へのバスの左折には、大きく旋回すれば、必ず車同士の接触事故を起こします。慎重な旋回が要求され、大渋滞のもとになります。

見解書：【147、他 3 名】 132 ページ

意見書番号【218】

交通混雑は解消されない

1. 評価準備書では相変わらず、信号減らせば交通渋滞が解消する「交通広場整備とバス路線増で鷺沼を区の交通結節点にする」としているが。¹

① 駅前街区と北街区の駐車場の駐車場に出入するには、「左折イン左折アウト」等一方通行となる。出入口渋滞、近道をめざす車が住宅街に進入し歩行者を危険にさらす。¹

② 幅 8.75m の久末鷺沼線道路を拡幅せずに、交通広場出入口周辺のみを 3 車線にする計画だが、3 車線 2.75m 幅道路を作っても危険が増すだけである。²

・ 3m に満たない道路に 3 車線は無理である。³

見解書：【218-1】 135 ページ

【218-2】 132 ページ

【218-3】 133 ページ

意見書番号【219】

市道久末鷺沼線への風害

1. 140m と 86m の 2 棟のタワマンに挟まれた市道久末鷺沼線は、たえず風が吹き抜ける谷になる。¹

2. 準備書の測定でも風の通り道になることを想定しているが、測定は不十分である。¹ 小杉のタワマン群と違つて、2 棟のタワマンの間で、田園都市線上の橋を基点に V 字状に市道久末鷺沼線があり、風速を強める構造になっているという特殊な環境にあり、幼児は歩行困難になることが予想される。この人災事故が起こらない対策が必要になる。¹

3. 風により幼児が吹き飛び飛ばされた場合責任の所在はどこにあるのか、責任を求めて裁判が起された場合マンション建設者は敗訴すると思う。²

見解書：【219-1】 110 ページ

【219-2】 115 ページ

意見書番号【220】

無理な道路幅

評価準備書によれば、2.75m と 3m の車道幅が予定されています。

乗用車の車幅は 1.7m ～ 2.0m。バスは約 2.5m。三菱ふそうエアロエースは 3.5m。日野自動車セレガ 3.8m です。

1. 乗用車でも 2.75m の車道幅では左右 0.37m づつ。バスは左右 0.12m。片側 12 センチです。怖くて時速 40 キロはできません。低速運行で大渋滞のもとになります。

2. 3m でも交通広場へのバスの左折には、大きく旋回すれば、必ず車同士の接触事故を起します。慎重な旋回が要求され、大渋滞のもとになります。¹

・ 道路は拡張できない。大渋滞の責任は誰がとるのですか。²

見解書：【220-1】【220-2】 132 ページ

意見書番号【221】

コンパクトシティから田園都市へ

鷺沼再開発事業を中心に、東急田園都市線の宮前区の各駅周辺に都市機能を集中する、いわゆるコンパクトシティ化は、コロナ過時代にはそぐわない都市計画になっています。¹

もともと東急は、1918 年（大正 7 年）から始まった渋沢栄一の田園都市構による田園調布の開発に深く関わっている企業です。この田園調布構想が参考にしたのは、19 世紀末のイギリスのハワードによる田園都市運動です。伝染病が蔓延する劣悪な都市環境を改善して、緑豊で都市機能が十分ある都市の建設をめざした運動です。利害は当然絡みますが、なにより理想の都市空間を作り出すことを目的としています。

そのためにの検証の再検証を望みます。¹ 鷺沼再開発を作り直す視点、企業による都市開発の理想を望みたいと思います。

駅前街区の建物のセットバックによる歩道の確保、広い外周道路、北街区を豊かな緑と公園に。² バスターミナルに屋根を架けない開放的空間。³ 現在の市区役所、市民館、図書館を存続・活かし、鷺沼にも市民館、図書館を。⁴

何の為に現在の市役所等を移転するのか今だに理解できません。⁵

見解書：【221-1】 125 ページ

【221-2】 131 ページ

【221-3】 127 ページ

【221-4】【221-5】 144 ページ

意見書番号【222】

緑の量

1. 国からの指摘により、2年近く検証期間を置いたが、緑とゆとりという大きなテーマは残念ながらできていない。

建造物内緑化や壁面緑化では、市道鷺沼線の廃止に伴う桜並木の伐採に代わるべき緑の確保が難しい¹からです。

2. 緑の確保というなら、最近の駅前再開発の手法として使われている。マンション、商業施設、大規模公園の3点セットではないか。²南町田グランベリータウン、二子玉川のような開発を東急ががけている。計画地「北街区」をみどりの公園とし、現在の区役所、市民館、図書館を活用し、鷺沼には第2の図書館、市民館を新設するべきだ。²

3. 樹木のない町は全く魅力的ではない。³現在の桜並木を伐採するなら同量の桜をデツギに植えるべきだ。⁴

見解書：【222-1】【222-3】100ページ

【222-2】100ページ

【222-4】101ページ

意見書番号【340】

コンパクトシティから田園都市へ

鷺沼再開発事業を中心に、東急田園都市線の宮前区の各駅周辺に都市機能を集中する、いわゆるコンパクトシティ化は、コロナ過時代にはそぐわない都市計画になっています。¹

もともと東急は、1918年(大正7年)から始まった渋沢栄一の田園都市構による田園調布の開発に深く関わっている企業です。この田園調布構想が参考にしたのは、19世紀末のイギリスのハワードによる田園都市運動です。伝染病が蔓延する劣悪な都市環境を改善して、緑豊で都市機能が十分ある都市の建設をめざした運動です。利害は当然絡みますが、なにより理想の都市空間を作り出すことを目的としています。

そのためにの検証の再検証を望みます。¹鷺沼再開発を作り直す視点、企業による都市開発の理想を望みたいと思います。

駅前街区の建物のセットバックによる歩道の確保、広い外周道路、北街区を豊かな緑と公園に。²パスターミナルに屋根を架けない開放的空間。³現在の市区役所、市民館、図書館を存続・活かす、鷺沼にも市民館、図書館を。⁴

何故?区役所、警察署消防署を分離するのか

緊急時に逆行している⁵

見解書：【340-1】125ページ

【340-2】131ページ

【340-3】127ページ

【340-4】144ページ

【340-5】142ページ

意見書番号【366】

景観・圧迫感

p552.p572～p575

形態率の変化は地点Aで8.9%、地点Bで20.1%、地点Cで2.8%地点Dで20.2%と表記されているが例えば地点Dでは現況の形態率は62.8%であり天空率は37.2%である。工事完了時にはその天空率が17%となり、現在でも貴重な青空が100-(17+37.2)=55.8%も奪われる計画になっている。このような圧迫感の増大は環境破壊の極みであり、細かい対策では対応不可能である。

景観を損ない圧迫感を増大するこのような計画は見直すべきである。¹

快適な空間を保つ都市づくりは、これからの未来に絶対残していくべきだと思います。²

見解書：【366-1】104ページ

【366-2】102ページ

意見書番号【367】

緑の量

1. 国からの指摘により、2年近く検証期間を置いたが、緑とゆとりという大きなテーマは残念ながらできていない。

建造物内緑化や壁面緑化では、市道鷺沼線の廃止に伴う桜並木の伐採に代わるべき緑の確保が難しいからです。

2. 緑の確保というなら、最近の駅前再開発の手法として使われている。マンション、商業施設、大規模公園の3点セットではないか。² 南町田グランベリータウン、二子玉川のような開発を東急がけている。計画地「北街区」をみどりの公園とし、現在の区役所、市民館、図書館を活用し、鷺沼には第2の図書館、市民館を新設するべきだ。²

③ 年々、緑が減少していることは、由々しき事態だと思っています。開発にとまなう、緑の大きな確保は絶対必要条件だと思います。³

見解書：【367-1】【367-3】100ページ

【367-2】100ページ

意見書番号【368】

無理な道路幅

評価準備書によれば、2.75mと3mの車道幅が予定されています。

乗用車の車幅は1.7m～2.0m。バスは約2.5m。三菱ふそうエアロエースは3.5m。日野自動車セレガ3.8mです。

1. 乗用車でも2.75mの車道幅では左右0.37mづつ。バスは左右0.12m。片側12センチです。怖くて時速40キロはだせません。低速運行で大渋滞のようになります。¹

2. 3mでも交通広場へのバスの左折には、大きく旋回すれば、必ず車同士の接触事故を起こします。慎重な旋回が要求され、大渋滞のようになります。¹

③. このような無理な道路幅では、いつもこの付近を通行している私には、いつ接触事故が起きるか、とても心配です。²

見解書：【368-1】132ページ

【368-2】133ページ

意見書番号【369】

市道久未鷺沼線への風害

1. 140mと86mの2棟のタワマンに挟まれた市道久未鷺沼線は、たえず風が吹き抜ける谷になる。¹

2. 準備書の測定でも風の通り道になることを想定しているが、測定は不十分である。¹ 小杉のタワマン群と連って、2棟のタワマンの間で、田園都市線上の橋を基点にV字状に市道久未鷺沼線があり、風速を強める構造になっているという特殊な環境にあり、幼児は歩行困難になることが予想される。この人災事故が起こらない対策が必要になる。¹

3. 強風時などに測定値以上の風害が起きる可能性も否定できないのではないだろうか。そうなるから、ビルを低くするなど出来るはずはないので、再考をお願いします。²

見解書：【369-1】110ページ

【369-2】114ページ

意見書番号【471】

無理な道路幅

評価準備書によれば、2.75mと3mの車道幅が予定されています。

乗用車の車幅は1.7m～2.0m。バスは約2.5m。三菱ふそうエアロエースは3.5m。日野自動車セレガ3.8mです。

1. 乗用車でも2.75mの車道幅では左右0.37mづつ。バスは左右0.12m。片側12センチです。怖くて時速40キロはだせません。低速運行で大渋滞のようになります。¹

2. 3mでも交通広場へのバスの左折には、大きく旋回すれば、必ず車同士の接触事故を起こします。慎重な旋回が要求され、大渋滞のようになります。¹

工事にひんばんに通るであろう工事関連の大型車。

人口密度の高い駅周辺、歩行者、通勤者、通学者は大丈夫でしょうか。²

見解書：【471-1】132ページ

【471-2】117ページ

意見書番号【472】

交通混雑は解消されない

1. 評価準備書では相変わらず、信号減らせば交通渋滞が解消する「交通広場整備とバス路線増で鷺沼を区の交通結節点にする」としているが。¹

① 駅前街区と北街区の駐車場の駐車場に出入するには、「左折イン左折アウト」等一方通行となる。出入入口渋滞、近道をめざす車が住宅街に進入し歩行者を危険にさらす。¹

② 幅 8.75m の久末鷺沼線道路を拡幅せずに、交通広場出入口周辺のみを 3 車線にする計画だが、3 車線 2.75m 幅道路を作っても危険が増すだけである。²

さき沼駅利用者 1 日 10 万人？ 本当でしょうか。³ それにタワマンの住人がいっけに増え、人の波が恐いです。特に子供や高齢者にとって。⁴ 狭いところにも何もかもつこむのはやめて下さい。⁵

見解書：【472-1】 135 ページ
【472-2】 132 ページ
【472-3】 148 ページ
【472-4】 120 ページ
【472-5】 125 ページ

意見書番号【473】

田園都市線への風害

1. 風洞実験がタワマンの高さ 140m に対して 140m～200m の範囲では対応できないのではないか。¹

2. 羽田飛行場の建造物測定の場合は、建造物の 4 倍の範囲を測定し、建造物を低くした経緯がある。

明らかに、タワマン 2 棟からの風は、標高地形図にあるように田園都市線は谷間を走っている。タワマン 2 棟に当たる風は、この谷間・田園都市線を通って土橋小学校方面へ向けて吹き降ろされる。児童の校庭での運動が著しく阻害される危険がある。²

3. 風洞実験が風向北からが中心になっているが、田園都市線への風が心配になる。南風、南東の風の計測が必要ではないか。³

谷間を通っている田園都市線、タワマンの陽かげに入り冬は寒くて、今より暗くなるのでは？⁴

見解書：【473-1】 109 ページ
【473-2】 109 ページ
【473-3】 110 ページ
【473-4】 107 ページ

意見書番号【474】

コンパクトシティから田園都市へ

鷺沼再開発事業を中心に、東急田園都市線の宮前区の各駅周辺に都市機能を集中する、いわゆるコンパクトシティ化は、コロナ過時代にはそぐわない都市計画になっています。¹

もともと東急は、1918 年（大正 7 年）から始まった渋沢栄一の田園都市構による田園調布の開発に深く関わっている企業です。この田園調布構想が参考にしたのは、19 世紀末のイギリスのハワードによる田園都市運動です。伝染病が蔓延する劣悪な都市環境を改善して、緑豊で都市機能が十分ある都市の建設をめざした運動です。利害は当然絡みますが、なにより理想の都市空間を作り出すことを目的としています。²

そのためにの検証の再検証を望みます。¹ 鷺沼再開発を作り直す視点、企業による都市開発の理想を望みたいと思います。

駅前街区の建物のセットバックによる歩道の確保、広い外周道路、北街区を豊かな緑と公園に。² パスターミナルに屋根を架けない開放的空間。³ 現在の市区役所、市民館、図書館を存続・活かし、鷺沼にも市民館、図書館を。⁴

・市民館、図書館を形を替えても残してください。子供、高齢者のさよやかな居場所です。⁵
・37F のタワマンができれば西側の店舗街は 1 日中陽が当たらなくなるのではないですか。⁶
・「人」のことを考えてほしいです。⁷

見解書：【474-1】 125 ページ
【474-2】 131 ページ
【474-3】 127 ページ
【474-4】 【474-5】 144 ページ
【474-6】 107 ページ
【474-7】 126 ページ

意見書番号【475】

宮前区の防災体制

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とされています。

大災害に対応した防災体制は鷺沼の区役所ではなく、現在の区役所、警察署、消防署、道路公園センターが近接している現在地の方が優れています。¹

災害時に徒歩 2, 3 分で対策本部となる区役所に集合できる立地条件はありません。

区役所の移転はすべきではありません。¹

現在の区役所前の通りは道巾広く、ほぼ直線で、いざという時役立ちそう、それに比べ、さき沼は、大混乱がおきそうです。²

見解書：【475-1】 142 ページ
【475-2】 142 ページ

意見書番号【477】

緑の量

1. 国からの指摘により、2年近く検証期間を置いたが、緑とゆとりという大きなテーマは残念ながらできていない。

建造物内緑化や壁面緑化では、市道鷺沼線の廃止に伴う桜並木の伐採に代わるべき緑の確保が難しい¹からです。

2. 緑の確保というなら、最近の駅前再開発の手法として使われている。マンション、商業施設、大規模公園の3点セットではないか。²南町田グランベリータウン、二子玉川のような開発を東急が手がけている。計画地「北街区」をみどりの公園とし、現在の区役所、市民館、図書館を活用し、鷺沼には第2の図書館、市民館を新設するべきだ。²

1、2とそとの通りと思います。

見解書：【477-1】100ページ

【477-2】100ページ

意見書番号【534】

風害

風洞実験を東急建設株式会社技術研究所にて実施したとある。再開発準備組合を東急本社分室内に置くなど東急グループの意向が進められているが、100億円を超える補助金が想定される事業である。公平性、客観性が求められる環境影響評価においてグループ内の建設会社の技術研究所に風洞実験を委託するなどのもつての外である。¹例えばサッカーの試合で一方のチームのスタッフが審判を務めることと同様である。準備組合の説明会で「理事会で検討して決めたから問題ない」と説明したが、問題ないかどうかは準備組合が決めることではなく、環境影響評価審議会と被害を受ける住民が判断することである。
第三者による風洞実験のやり直しを要求する。¹

・私は向丘地区に住んでいます。高齢です
もう少し便利さを考えてほしかったです
パスにしても、乗り換えがありとつても不便でこまります²

見解書：【534-1】115ページ

【534-2】144ページ

意見書番号【587】

宮前区の防災体制

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とされています。

大災害に対応した防災体制は鷺沼の区役所ではなく、現在の区役所、警察署、消防署、道路公園センターが近接している現在の方が優れています。¹

災害時に徒歩2、3分対策本部となる区役所に集客できる立地条件はありません。

区役所の移転はすべきではありません。¹

右の意見に同感です。

災害が発生したら、全部整っている現在の宮前平の方が、絶対、好条件です。万一大災害が発生したら、本当にどうするのでしょうか？

市長に聴きたいです！^{1,2}

見解書：【587-1】【587-2】142ページ

意見書番号【588】

コンパクトシティから田園都市へ

鷺沼再開発事業を中心に、東急田園都市線の宮前区の各駅周辺に都市機能を集中する、いわゆるコンパクトシティ化は、コロナ過時代にはそぐわない都市計画になっています。¹

もともと東急は、1918年（大正7年）から始まった渋沢栄一の田園都市構による田園調布の開発に深く関わっている企業です。この田園調布構想が参考にしたのは、19世紀末のイギリスのハワードによる田園都市運動です。伝染病が蔓延する劣悪な都市環境を改善して、緑豊で都市機能が十分ある都市の建設をめざした運動です。利害は当然絡みますが、なにより理想の都市空間を作り出すことを目的としています。

そのための検証の再検証を望みます。¹ 鷺沼再開発を作り直す視点、企業による都市開発の理想を望みたいと思います。

駅前街区の建物のセットバックによる歩道の確保、広い外周道路、北街区を豊かな緑と公園に。² パスターミナルに屋根を架けない開放的空間。³ 現在の市区役所、市民館、図書館を存続・活かし、鷺沼にも市民館、図書館を。⁴

なぜ、鷺沼に、市役所や市民館を移すのですか？鷺沼は横浜市と接しています。現在の市役所の方が、宮前区の中心にあります。それに地盤が固いです。鷺沼は、その名の通り沼地です。東急に引き込まれたとは思われません。後で、後悔しないように、再度、市民の意見を聴いたら如何ですか？⁵ 市長が、一度も集会に出席しないのは、何故ですか？⁶

見解書：【588-1】125ページ

【588-2】131ページ

【588-3】127ページ

【588-4】144ページ

【588-5】143ページ

【588-6】124ページ

意見書番号【589】

交通混雑は解消されない

1. 評価準備書では相変わらず、信号減らせれば交通渋滞が解消する「交通広場整備とバス路線増で鷺沼を区の交通結節点にする」としているが。¹

① 駅前街区と北街区の駐車場の駐車場には、「左折イン左折アウト」等一方通行となる。出入口渋滞、近道をめざす車が住宅街に進入し歩行者を危険にさらす。¹

② 幅 8.75m の久末鷺沼線道路を拡幅せずに、交通広場出入口周辺のみを 3 車線にする計画だが、3 車線 2.75m 幅道路を作っても危険が増すだけである。²

現在でも、ものすごい渋滞なので、少々整備しても、交通渋滞は解消しないとします。³

見解書：【589-1】 135 ページ

【589-2】 132 ページ

【589-3】 118 ページ

意見書番号【590】

無理な道路幅

評価準備書によれば、2.75m と 3m の車道幅が予定されています。

乗用車の車幅は 1.7m ～ 2.0m。バスは約 2.5m。三菱ふそうエアロエースは 3.5m。日野自動車セレガ 3.8m です。

1. 乗用車でも 2.75m の車道幅では左右 0.37m ずつ。バスは左右 0.12m。片側 12 センチです。怖くて時速 40 キロはできません。低速運行で大渋滞のもとになります。

2. 3m でも交通広場へのバスの左折には、大きく旋回すれば、必ず車同士の接触事故を起こします。慎重な旋回が要求され、大渋滞のもとになります。¹

自転車の車道は、どうなっているのでしょうか？

乗用車と自転車の車道を別にしないと、増々、交通事故が増えると思います。²

見解書：【590-1】 132 ページ

【590-2】 134 ページ

意見書番号【591】

緑の量

1. 国からの指摘により、2 年近く検証期間を置いたが、緑とゆとりという大きなテーマは残念ながらできていない。
建造物内緑化や壁面緑化では、市道鷺沼線の廃止に伴う桜並木の伐採に代わるべき緑の確保が難しい¹ からです。

2. 緑の確保というなら、最近の駅前再開発の手法として使われている。マンション、商業施設、大規模公園の 3 点セットではないか。² 南町田グランベリータウン、二子玉川のような開発を東急ができていている。計画地「北街区」をみどりの公園とし、現在の区役所、市民館、図書館を活用し、鷺沼には第 2 の図書館、市民館を新設するべきだ。²

右、2 の意見に同感です。

現在の区役所、市民館、図書館を活用し、鷺沼には第 2 図書館、市民館を新設する。³

見解書：【591-1】 100 ページ

【591-2】 100 ページ

【591-3】 144 ページ

意見書番号【667】

風音

風洞実験を東急建設株式会社技術研究所にて実施したとある。再開発準備組合を東急本社分室内に置くなど東急グループの意向が進められているが、100 億円を超える補助金が想定される事業である。公平性、客観性が求められる環境影響評価においてグループ内の建設会社の技術研究所に風洞実験を委託するなどのもつての外である。¹ 例えばサッカーの試合で一方のチームのスタッフが審判を務めることと同様である。準備組合の説明会で「理事会で検討して決めたから問題ない」と説明したが、問題ないかどうかは準備組合が決めることではなく、環境影響評価審議会と被害を受ける住民が判断することである。
第三者による風洞実験のやり直しを要求する。¹

神木本町に住んでおりサギ沼直通のバスもなく速くとも大変です。今の区役所を対農対策をして今迄通り利用できるようにしてもらいたい。宮前区は山坂が多くとも住みづらいのでせめて区役所は町の中心にしてください。向ヶ丘出張所の機能もなくし更に遠い不便な場所に区役所とは区民の事を全く考えない事業と怒り大です。²

見解書：【667-1】 115 ページ

【667-2】 144 ページ

意見書番号【825】

コンパクシティーから田園都市へ
鷺沼再開発事業を中心に、東急田園都市線の宮前区の各駅周辺に都市機能を集中する、いわゆるコンパクトシティー化は、コロナ過時代にはそぐわない都市計画になっています。¹

もともと東急は、1918年（大正7年）から始まった渋沢栄一の田園都市構による田園調布の開発に深く関わっている企業です。この田園調布構想が参考にしたのは、19世紀末のイギリスのハワードによる田園都市運動です。伝染病が蔓延する劣悪な都市環境を改善して、緑豊で都市機能が十分ある都市の建設をめざした運動です。利害は当然絡みますが、なにより理想の都市空間を作り出すことを目的としています。

そのためにの検証の再検証を望みます。¹ 鷺沼再開発を作り直す視点、企業による都市開発の理想を望みたいと思います。

駅前街区の建物のセットバックによる歩道の確保、広い外周道路、北街区を豊かな緑と公園に。² パスターミナルに屋根を架けない開放的空間。³ 現在の市区役所、市民館、図書館を存続・活かし、鷺沼にも市民館、図書館を。⁴

道路から1mで高い建物が立つのはとても余裕がない⁵
もつと住みやすい街にするため図書館・市民館を残してほしい⁶

- 見解書：【825-1】125ページ
- 【825-2】131ページ
- 【825-3】127ページ
- 【825-4】【825-6】144ページ
- 【825-5】131ページ

意見書番号【829】

宮前区の防災体制
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とされています。
大災害に対応した防災体制は鷺沼の区役所ではなく、現在の区役所、警察署、消防署、道路公園センターが近接している現在地の方が優れています。¹
災害時に徒歩2、3分で対策本部となる区役所に集合できる立地条件はありません。
区役所の移転はすべきではありません。¹

大規模災害の時、鷺沼の場所では区民の安全を守れないと思う。²

- 見解書：【829-1】【829-2】142ページ

意見書番号【834】

風害

風洞実験を東急建設株式会社技術研究所にて実施したとある。再開発準備組合を東急本社分室内に置くなど東急グループの意向が進められているが、100億円を超える補助金が想定される事業である。公平性、客観性が求められる環境影響評価においてグループ内の建設会社の技術研究所に風洞実験を委託するなど外での外である。¹ 例えばサッカーの試合で一方のチームのスタジアムが審判を務めることと同様である。準備組合の説明会で「理事会で検討して決めたから問題ない」と説明したが、問題ないかどうかは準備組合が決めることではなく、環境影響評価審議会と被害を受ける住民が判断することである。
第三者による風洞実験のやり直しを要求する。¹

評価の客観性が問われるのではないかという質問に、理事会で協議して決めたから良いという回答は、質問の意図を理解していないか曲解しているものと感じます。
環境評価についてこのよう公平性客観性が保証されたいのはおかしい きちんとした規定が必要ではないでしょうか。明らかに第3者とはいえないと思います。²

見解書：【834-1】【834-2】115～116ページ

意見書番号【837】

市道久未鷺沼線の構造

再開発地区内の市道久未鷺沼線の信号3つを交通広場（パスターミナル）の入り口1つにするので、交通渋滞は解消されるとしているが、そもそも渋滞の原因は、3つの信号にもあるが、¹ 大きいのは、市道久未鷺沼線が田園都市鷺沼駅ホーム上の橋を基点に、道路がV字になっていることから起きている¹ ことである。高速道路で起こる緩やかな坂を速度を落として登ることによる渋滞状況に似ている。

さらに市道鷺沼線の陸止によって横への逃げ場がなくなるとなる一本道になる。¹ 交通広場（パスターミナル）に侵入して渋滞を回避しようとする車両もあらわれかねない。パスターミナル内の混乱も想定される。

このV字道路の解消と市道鷺沼線の代替え道を設置しないと渋滞はますますひどくなる。¹
物理的に無理なところに大規模な建物をたて容量以上に交通量を増やすとより返しがつかなくなると思います。²

- 見解書：【837-1】119ページ
- 【837-2】120ページ

意見書番号【1024、1046】

公共部分の見直しについて

P16～P36

準備組合から計画の見直しの申し入れの期間、約2年の間市民には準備組合からも川崎市からも変更内容に関する途中経過報告は全くなく、説明会開催の要望に対してお話しする内容はな

いので開催できないとの回答だった。

計画見直し案を見ると、市民から指摘の問題点に関する変更はほとんど取り上げられていない
反面、公共部分に関しては準備組合と川崎市との綿密な打ち合わせに基づき大きく変更が加え
られている。小ホールや大ホールの位置変更や図書館(らしい)部分との動線計画の変更等で
ある。

このような大きな変更を準備組合と川崎市でしっかり協議しながら市民には一切説明・報告し
ないで結果を押し付ける姿勢では市民の要望を取り入れた計画にすることは不可能である。環
境影響評価準備書において公共部分は一且白紙にして市民と話し合いを始めるべきである。

見解書：【1024、1046】145ページ

意見書番号【1036、1053、1269】

市道久未鷲沼線への風害

1. 高さ140mと86mの2棟のタワマンに挟まれた市道久未鷲沼線は、たえず風が吹き抜ける
谷になる。

2. 準備書の測定でも風の通り道になっているが、測定は不十分である。小杉の
タワマン群と違って、2棟のタワマンの間で、田園都市線上の橋を基点にV字状に市道久未鷲
沼線があり、風速を強める構造になっているという特殊な環境にあり、幼児は歩行困難になる
ことが予想される。この人災事故が起こらない対策が必要になる。

見解書：【1036、他2名】110ページ

意見書番号【1068】

交通混雑は解消されない

1. 評価準備書では相変わらず、信号減らせば交通渋滞が解消する「交通広場整備とバス路線
増で鷲沼を区交通結節点にする」としているが。¹

① 駅前街区と北街区の駐車場の駐車場に入出入するには、「左折イン左折アウト」等一方通行となる。出
入入口渋滞、近道をめざす車が住宅街に進入し歩行者を危険にさらす。²

② 幅8.75mの久未鷲沼線道路を拡幅せずに、交通広場出入口周辺のみを3車線にする計画だ
が、3車線2.75m幅道路を作っても危険が増すだけである。²

これ以上交通混雑を招く計画には反対です³

見解書：【1068-1】135ページ

【1068-2】132ページ

【1068-3】118ページ

意見書番号【1071】

市道久未鷲沼線の構造

再開発地区内の市道久未鷲沼線の信号3つを交通広場(バスターミナル)の入り口1つにする
ので、交通渋滞は解消されるとしているが、そもそも渋滞の原因は、3つの信号にもあるが、¹
大きいのは、市道久未鷲沼線が田園都市鷲沼駅ホーム上の橋を基点に、道路がV字になってい
ることから起こっている¹ ことである。高速道路で起こる緩やかな坂を速度を落として登るこ
とによる渋滞状況に似ている。

さらに市道鷲沼線の廃止によって横への逃げ場がなくなると横への逃げ場がなくなると横への逃げ場(バスタ
ーミナル)に侵入して渋滞を回避しようとする車両もあらわれるかもしれない。バスターミナ
ル内の混乱も想定される。

このV字道路の解消と市道鷲沼線の代替え道を設置しないと渋滞はますますひどくなる。¹

いまでもひどい駅前の交通渋滞をさらにひどくする計画には反対です。²

見解書：【1071-1】119ページ

【1071-2】119ページ

意見書番号【1072】

無理な道路幅

評価準備書によれば、2.75mと3mの車道幅が予定されています。

乗用車の車幅は1.7m～2.0m。バスは約2.5m。三菱ふそうエアロエースは3.5m。日野自動車セレガ3.8mです。

1. 乗用車でも2.75mの車道幅では左右0.37mづつ。バスは左右0.12m。片側12センチです。怖くて時速40キロはできません。低速運行で大渋滞のもとになります。

2. 3mでも交通広場へのバスの左折には、大きく旋回すれば、必ず車同士の接触事故を起こします。慎重な旋回が要求され、大渋滞のもとになります。¹

今でも駅前前の渋滞はひどい。今の計画ではさらに悪化する。このような計画には反対です。²

見解書：【1072-1】132ページ

【1072-2】119ページ

意見書番号【1073】

田園都市線への風害

1. 風洞実験がタワマンの高さ140mに対して140m～200mの範囲では対応できないのではないか。¹

2. 羽田飛行場の建造物測定の場合は、建造物の4倍の範囲を測定し、建造物を低くした経緯がある。

明らかに、タワマン2棟からの風は、標高地形図にあるように田園都市線は谷間を走っている。タワマン2棟に当たる風は、この谷間・田園都市線を通って土橋小学校方面へ向けて吹き降ろされる。児童の校庭での運動が著しく阻害される危険がある。²

3. 風洞実験が風向北からが中心になっているが、田園都市線への風が心配になる。南風、南東の風の計測が必要ではないか。³

タワマンは、風害をひどくし、街の環境をこわす。低層化を求めます。⁴

見解書：【1073-1】109ページ

【1073-2】109ページ

【1073-3】110ページ

【1073-4】113ページ

意見書番号【1074】

市道久未鷺沼線への風害²

1. 140mと86mの2棟のタワマンに挟まれた市道久未鷺沼線は、たえず風が吹き抜ける谷になる。¹

2. 準備書の測定でも風の通り道になることを想定しているが、測定は不十分である。¹ 小杉のタワマン群と連って、2棟のタワマンの間で、田園都市線上の橋を基点にV字状に市道久未鷺沼線があり、風速を強める構造になっているという特殊な環境にあり、幼児は歩行困難になることが予想される。この人災事故が起こらない対策が必要になる。¹

子ども、ママチャリのお母さん、年寄りには危険な街になります。キチンとした対策をとって下さい。²

見解書：【1074-1】110ページ

【1074-2】112ページ

意見書番号【1076】

交通混雑は解消されない

1. 評価準備書では相変わらず、信号減らせば交通渋滞が解消する「交通広場整備とバス路線増で鷺沼を区の交通結節点にする」としているが。¹

① 駅前街区と北街区の駐車場に出入するには、「左折イン左折アウト」等一方通行となる。出入口渋滞、近道をめざす車が住宅街に進入し歩行者を危険にさらす。¹

② 幅8.75mの久未鷺沼線道路を拡幅せずに、交通広場出入口周辺のみを3車線にする計画だが、3車線2.75m幅道路を作っても危険が増すだけである。²

今でも大渋滞。途中でバスを降りて歩く人もいます。³

見解書：【1076-1】135ページ

【1076-2】132ページ

【1076-3】119ページ

意見書番号【1080】

無理な道路幅

評価準備書によれば、2.75mと3mの車道幅が予定されています。

乗用車の車幅は1.7m～2.0m。バスは約2.5m。三菱ふそうエアロエースは3.5m。日野自動車セレガ3.8mです。

1. 乗用車で2.75mの車道幅では左右0.37mずつ。バスは左右0.12m。片側12センチです。怖くて時速40キロはできません。低速運行で大渋滞のもとになります。

2. 3mでも交通広場へのバスの左折には、大きく旋回すれば、必ず車同士の接触事故を起こします。慎重な旋回が要求され、大渋滞のもとになります。

今でも朝は渋滞し、途中でバスを降りて歩く人がいます。

見解書：【1080-1】132ページ

【1080-2】119ページ

意見書番号【1081】

田園都市線への風害

1. 風洞実験がタワマンの高さ140mに対して140m～200mの範囲では対応できないのではないかと。

2. 羽田飛行場の建造物測定の場合は、建造物の4倍の範囲を測定し、建造物を低くした経緯がある。

明らかに、タワマン2棟からの風は、標高地形図にあるように田園都市線は谷間を走っている。タワマン2棟に当たる風は、この谷間・田園都市線を通って土橋小学校方面へ向けて吹き降ろされる。児童の校庭での運動が著しく阻害される危険がある。

3. 風洞実験が風向北からが中心になっているが、田園都市線への風が心配になる。南風、南東の風の計測が必要ではないかと。

風害が強いのは反対です。子どもたちは、歩きにくくなります。お年寄も大変です。

見解書：【1081-1】109ページ

【1081-2】109ページ

【1081-3】110ページ

【1081-4】112ページ

意見書番号【1082】

コンパクトシティから田園都市へ

鷺沼再開発事業を中心に、東田園都市線の宮前区の各駅周辺に都市機能を集中する、いわゆるコンパクトシティ化は、コロナ過時代にはそぐわない都市計画になっています。

もともと東急は、1918年（大正7年）から始まった渋沢栄一の田園都市構想による田園調布の開発に深く関わっている企業です。この田園調布構想が参考にしたのは、19世紀末のイギリスのハワードによる田園都市運動です。伝染病が蔓延する劣悪な都市環境を改善して、緑豊で都市機能が十分ある都市の建設をめざした運動です。利害は当然絡みますが、なにより理想の都市空間を作り出すことを目的としています。

そのためにの検証の再検証を望みます。鷺沼再開発を作り直す視点、企業による都市開発の理想を望みたいと思います。

駅前街区の建物のセットバックによる歩道の確保、広い外周道路、北街区を豊かな緑と公園に。バスターミナルに屋根を架けない開放的空間。現在の市区役所、市民館、図書館を存続・活かし、鷺沼にも市民館、図書館を。

コンパクトシティにはメリットとデメリットがあると思います。特に人口密度が増すと、通勤ラッシュはさらにひどくなると思います。

見解書：【1082-1】125ページ

【1082-2】131ページ

【1082-3】127ページ

【1082-4】144ページ

【1082-6】148ページ

意見書番号【1083】

緑の量

1. 国からの指摘により、2年近く検証期間を置いたが、緑とゆとりという大きなテーマは残念ながらできていない。

建造物内緑化や壁面緑化では、市道鷺沼線の廃止に伴う桜並木の伐採に代わるべき緑の確保が難しい¹からです。

2. 緑の確保というなら、最近の駅前再開発の手法として使われている。マンション、商業施設、大規模公園の3点セットではないか。²南町田グランベリータウン、二子玉川のような開発を東急が手がけている。計画地「北街区」をみどりの公園とし、現在の区役所、市民館、図書館を活用し、鷺沼には第2の図書館、市民館を新設するべきだ。³

緑の量の減るのは困ります。木々の緑は人々を癒すからです。³

見解書：【1083-1】【1083-3】100ページ

【1083-2】100ページ

意見書番号【1092】

コンパクトシティから田園都市へ

鷺沼再開発事業を中心に、東急田園都市線の宮前区の各駅周辺に都市機能を集中する、いわゆるコンパクトシティ化は、コロナ過時代にはそぐわない都市計画になっています。¹

もともと東急は、1918年(大正7年)から始まった渋沢栄一の田園都市構による田園調布の開発に深く関わっている企業です。この田園調布構想が参考にしたのは、19世紀末のイギリスのハワードによる田園都市運動です。伝染病が蔓延する劣悪な都市環境を改善して、緑豊で都市機能が十分ある都市の建設をめざした運動です。利害は当然絡みますが、なにより理想の都市空間を作り出すことを目的としています。

そのためにの検証の再検証を望みます。¹ 鷺沼再開発を作り直す視点、企業による都市開発の理想を望みたいと思います。

駅前街区の建物のセットバックによる歩道の確保、広い外周道路、北街区を豊かな緑と公園に。² パスターミナルに屋根を架けない開放的空間。³ 現在の市区役所、市民館、図書館を存続・活かし、鷺沼にも市民館、図書館を。⁴

・60年使える区役所の建物をこわして、移転するのは、もったいない。

・図書館はこどもたちのためにも数を増やした方がよい。鷺沼は増設でお願いしたい。⁵

見解書：【1092-1】125ページ

【1092-2】131ページ

【1092-3】127ページ

【1092-4】【1092-5】144ページ

意見書番号【1093】

無理な道路幅

評価準備書によれば、2.75mと3mの車道幅が予定されています。

乗用車の車幅は1.7m~2.0m。バスは約2.5m。三菱ふそうエアロエースは3.5m。日野自動車セレガ3.8mです。

1. 乗用車でも2.75mの車道幅では左右0.37mづつ。バスは左右0.12m。片側12センチです。怖くて時速40キロはできません。低速運行で大渋滞のもとになります。

2. 3mでも交通広場へのバスの左折には、大きく旋回すれば、必ず車同士の接触事故を起こします。慎重な旋回が要求され、大渋滞のもとになります。¹

鷺沼周辺の道は乗用車でもせまい道が多い。バスならもつと道幅が必要ではないか。²

見解：【1093-1】【1093-2】132ページ

意見書番号【1094】

宮前区の防災体制

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とされています。

大災害に対応した防災体制は鷺沼の区役所ではなく、現在の区役所、警察署、消防署、道路公園センターが近接している現在地の方が優れています。¹

災害時に徒歩2、3分で対策本部となる区役所になる立地条件はありません。

区役所の移転はすべきではありません。¹

・現在の区役所の場所が防災面から見ても良い。

・現状の建物の屋上に、ソーラーパネルを設置して、停電に備えることも、防災上必要です。²

見解書：【1094-1】【1094-2】142ページ

意見書番号【1095】

緑の量

1. 国からの指摘により、2年近く検証期間を置いたが、緑とゆとりという大きなテーマは残念ながらできていない。

建造物内緑化や壁面緑化では、市道鷺沼線の廃止に伴う桜並木の伐採に代わるべき緑の確保が難しい¹からです。

2. 緑の確保というなら、最近の駅前再開発の手法として使われている。マンション、商業施設、大規模公園の3点セットではないか。²南町田グランベリータウン、二子玉川のような開発を東急は手がけている。計画地「北街区」をみどりの公園とし、現在の区役所、市民館、図書館を活用し、鷺沼には第2の図書館、市民館を新設するべきだ。²

宮崎台、宮前平、鷺沼、3駅周辺の桜の木は大切。鷺沼駅近くの緑も減らさないでほしい。³

見解書：【1095-1】100ページ

【1095-2】100ページ

【1095-3】101ページ

意見書番号【1096】

交通混雑は解消されない

1. 評価準備書では相変わらず、信号減らせば交通渋滞が解消する「交通広場整備とバス路線増で鷺沼を区の交通結節点にする」としているが。¹

① 駅前街区と北街区の駐車場に出入するには、「左折イン左折アウト」等一方通行となる。出入口渋滞、近道をめざす車が住宅街に進入し歩行者を危険にさらす。¹

② 幅8.75mの久未鷺沼線道路を拡幅せずに、交通広場出入口周辺のみを3車線にする計画だが、3車線2.75m幅道路を作っても危険が増すだけである。²

鷺沼駅前の土地自体がせますぎ。³

見解書：【1096-1】135ページ

【1096-2】132ページ

【1096-3】125ページ

意見書番号【1196】

日照阻害

図5.7.1-3の時刻別日影図は駅前街区と北街区の複合日影図になっている。図5.7.1-4では等時間日影図も複合日影図となっているが、日影の詳細を示す図5.7.1-5(1)と図5.7.1-5(2)になると突然駅前街区と北街区の別々の等時間日影図になっている。

複合日影にするのと敷地北側の第二種住居地域で関係法令を満足しない恐れがあるため複合日影を避けているのではと思われる。

道路で隔てられているとは言え、駅前街区と北街区は同一の発注者による同一の市街地再開発エリアであり、日影規制は複合日影でクリアすべきである。¹

日影はいらない。²

見解書：【1196-1】106ページ

【1196-2】107ページ

意見書番号【1197】

公共部分の見直しについて

P16～P36

準備組合から計画の見直しの申し入れの期間、約2年半の間市民には準備組合からも川崎市からも変更内容に関する途中経過報告は全くなく、説明会開催の要望に対してお話しする内容はないので開催できないとの回答だった。

計画見直し案を見ると、市民から指摘の問題点に関する変更はほとんど取り上げられていない反面、公共部分に関しては準備組合と川崎市との綿密な打ち合わせに基づき大きく変更が加えられている。¹小ホールや大ホールの位置変更や図書館（らしい）部分との動線計画の変更等である。

このような大きな変更を準備組合と川崎市でしっかりと協議しながら市民には一切説明・報告しないで結果を押し付ける姿勢では市民の要望を取り入れた計画にすることは不可能である。公共部分は一旦白紙にして市民と話し合いを始めるべきである。¹

引越に税金つかうな²

見解書：【1197-1】144ページ

【1197-2】147ページ

意見書番号【1206】

条例準備書の作成者及び業務受託者

P745

条例準備書の作成者は鷺沼駅前地区再開発準備組合で業務受託者は株式会社東急設計コンサルタントと表記されている。¹ 業務受託者は発注者の意向に沿って条例準備書を作成するものであり、そのことに異論はない。

しかし公共施設が入居する前段である以上、公共部分は市民の声を反映して計画されなければならぬ。そのためには準備組合が発注する設計コンサルタントとは別に、市民が加わった検討委員会の下で川崎市が発注した設計コンサルタントが市民の意向を確認しながら計画を進めるべきである。¹

条例準備書作成の名のもとに市民には一切知らしめることなく準備組合の意のままになる設計コンサルタントが公共部分の計画も既成事実化して進めてしまうやり方は改めるべきである。¹

予算をへらせ。²

見解書：【1206-1】146ページ

【1206-2】149ページ

意見書番号【1207】

景観・圧迫感

p552.p572～p575

調査対象のA、B、Cは意図的に形態率の変化の少ない地点を選んでおり例えは形態率の変化と圧迫感の増大が大きいのと思われる市道久未鷺沼線の再開発エリア内の大ホール前面での調査を追加するべきである。¹

道路からのセットバックを増やし14.7m、9.2mのタワマンの高さを低くして、形態率の悪化と圧迫感の増大に歯止めをかけるべきである。²

ビルかぜ³

見解書：【1207-1】104ページ

【1207-2】104ページ

【1207-3】113ページ

意見書番号【1208】

景観・圧迫感

p552.p572～p575

形態率の変化は地点Aで8.9%、地点Bで20.1%、地点Cで2.8%地点Dで20.2%と表記されているが例えは地点Dでは現況の形態率は62.8%であり天空率は37.2%である。工事完了時にはその天空率が17%となり、現在でも貴重な青空が100-(17+37.2)=55.8%も奪われる計画になっている。このような圧迫感の増大は環境破壊の極みであり、細かい対策では対応不可能である。

景観を損ない圧迫感を増大させるような計画は見直すべきである。

交通

見解書：【1208】104ページ

意見書番号【1209】

風害

風洞実験を東急建設株式会社技術研究所にて実施したとある。再開発準備組合を東急本社分室内に置くなど東急グループの意向で進められているが、100億円を超える補助金が想定される事業である。公平性、客観性が求められる環境影響評価においてグループ内の建設会社の技術研究所に風洞実験を委託するなどもつての外である。¹ 例えはサッカークラブの試合で一方のチームのスタジアムが審判を務めることと同様である。準備組合の説明会で「理事会で検討して決めたから問題ない」と説明したが、問題ないかどうかは準備組合が決めることではなく、環境影響評価審査委員会と被害を受ける住民が判断することである。

第三者による風洞実験のやり直しを要求する。¹

風による歩行害²

見解書：【1209-1】115ページ

【1209-2】113ページ

意見書番号【1295】

景観・圧迫感

p552.p572～p575

調査対象のA、B、Cは意図的に形態率の変化の少ない地点を選んでおり例えば形態率の変化と圧迫感の増大が大きいのと思われる市道久末鷺沼線の再開発エリア内の大ホール前面での調査を追加するべきである。¹

道路からのセットバックを増やし1.47m、9.2mのタワマンの高さを低くして、形態率の悪化と圧迫感の増大に歯止めをかけるべきである。²

高い建物については風害等のオゾレがあり生活が出来なくなる。³

見解書：【1295-1】104ページ

【1295-2】104ページ

【1295-3】113ページ

意見書番号【1296】

景観・圧迫感

p552.p572～p575

形態率の変化は地点Aで8.9%、地点Bで2.0.1%、地点Cで2.8%、地点Dで2.0.2%と表記されているが例えば地点Dでは現況の形態率は6.2.8%であり天空率は3.7.2%である。工事完了時にはその天空率が1.7%となり、現在でも貴重な青空が1.0.0.-(1.7+3.7.2)=5.5%も奪われる計画になっている。このような圧迫感の増大は環境破壊の極みであり、細かい対策では対応不可能である。¹

景観を損ない圧迫感を増大するこのような計画は見直すべきである。²

今迄、美しい風景があった所が消える。³

見解書：【1296-1】104ページ

【1296-2】102ページ

意見書番号【1297】

日照阻害

図5.7.1-3の時刻別日影図は駅前街区と北街区の複合日影図になっている。図5.7.1-4では等時間日影図も複合日影図となっているが、日影の詳細を示す図5.7.1-5(1)と図5.7.1-5(2)になると駅前街区と北街区の別々の等時間日影図になっている。

複合日影にするのと敷地北側の第二種住居地域で関係法令を満足しない恐れがあるため複合日影を避けているのではと思われる。

道路で隔てられているとは言え、駅前街区と北街区は同一の発注者による同一の市街地再開発エリアであり、日影規制は複合日影でクリアすべきである。¹

日照について生活するにこまる。²

見解書：【1297-1】106ページ

【1297-2】108ページ

意見書番号【1466】

風害

数年前、鷺沼駅前交番交差点付近で、突風の発生により小学生と女性が転倒しケガしました。羽田空港A滑走路東側ハンガーの高さを風洞(定速型)実験で7m程低くしましたが、実際の風は再現できず、接地域マーキングを100m北側に移しました。又米国で横風による滑走路逸脱事故が2件発生したので国は横風対応のD滑走路を造りました。近年地球温暖化により、日本でも最大降水量、最大風速がほぼ毎年更新されています。鷺沼駅徒歩10分圏には保育園(17幼稚園(2)小学校(2))があり関係する人員は約3500名。鷺沼駅1日平均利用者63,000名、バス利用者31,000名で約10万人の人々が毎日利用しています。タワーマンションが出来れば、対となる70mのビルと相まって、風向きによっては、鷺沼駅前陸橋付近で大きな空気の渦(突風)が発生し、なごみ保育園、カッパーク、土橋小学校を直撃します。これを防ぐ為50～60mのビルを造れば工事費、工期共に大巾に削減できます。ちなみに鷺沼入口交差点からカッパーク交差点までのビル、マンションは50m前後です。

見解書：【1466】112ページ

意見書番号【1467】

安全対策

鷺沼駅徒歩 10 分圏には、小学校の外、保育園 (17) 幼稚園が有り、保育士を含めると 1500 名です。1 日の鷺沼駅利用者 63,000 名、バス利用者 31,000 名で毎日 10 万人が利用しており 1 年で 3650 万人、工期を 8 年とすると 2 億 9000 万人が影響を受けるのに具体的な安全対策の説明が有りません。これでは説明会を開いても、住民には不安が広がるだけです。具体的な安全対策 (図面、数値等) についての説明を要求します。

見解書：【1467】117 ページ

意見書番号【1468】

地域交通

市道久未鷺沼線の構造
再開発地区内の市道久未鷺沼線の信号 3 つを交通広場 (パスターマミナル) の入り口 1 つにするので、交通渋滞は解消されるとしているが、そもそも渋滞の原因は、3 つの信号にもあるが、大きいのは、市道久未鷺沼線が田園都市鷺沼駅ホーム上の橋を基点に、道路が V 字になっていることから起こっていることである。高速道路で起こる緩やかな坂を速度を落として整えることによる渋滞状況に似ている。

さらに市道鷺沼線の廃止によって横への逃げ場がなくなると横への一本道になる。交通広場 (パスターマミナル) を旋回して渋滞を回避しようとする車両もあらわれるかもしれない。パスターマミナル内の混乱も想定される。

この V 字道路の解消と市道鷺沼線の代替え道を設置しないと渋滞はますますひどくなる。

見解書：【1468】119 ページ

意見書番号【1469】

風害

風の谷の田園都市線

風害を測定するにタワマンの高さ 140m の高さ 140m の範囲 140m では正確ではない。

羽田飛行場の建造物測定の場合は、建造物の 2 倍の範囲を測定し、建造物を低くした経緯がある。¹

明らかに、タワマン 2 種からの風は、谷になっっている鷺沼駅ホーム上から土橋小学校へ向けで吹き降ろされる。

鷺沼駅は風除けドームが必要になる場合がでてくる。

しっかりと、測定地を広げて測定する必要がある。²

見解書：【1469-1】109 ページ

【1469-2】109 ページ

意見書番号【1470】

風害

風の谷の市道久未鷺沼線

140m と 86m の 2 棟のタワマンに挟まれた市道久未鷺沼線は風の谷の谷になる。市の測定でも風の通り道になることを想定しているが、測定は不十分である。¹ 小杉のタワマン群と違って、2 棟のタワマンの間で、田園都市線上の橋を基点に V 字状に指導久未鷺沼線があり、風の強さを強める構造になっているという特殊な環境にあり、幼児は歩行困難になることが予想される。この人災事故が起こらない対策が必要になる。²

見解書：【1470-1】111 ページ

【1470-2】110 ページ

意見書番号【1577】

交通混雑は解消されない³

1. 評価準備書では相変わらず、信号減らせば交通渋滞が解消する「交通広場整備とバス路線増で鷺沼を区の交通結節点にする」としているが。¹

① 駅前街区と北街区の駐車場に出入するには、「左折イン左折アウト」等一方通行となる。出入口渋滞、近道をめざす車が住宅街に進入し歩行者を危険にさらす。¹

② 幅 8.75m の久未鷺沼線道路を拡幅せずに、交通広場出入口周辺のみを 3 車線にする計画だが、3 車線 2.75m 幅道路を作っても危険が増すだけである。²

適切な対応がとれないなら計画は中止して下さい。³

見解書：【1577-1】135 ページ

【1577-2】132 ページ

【1577-3】119 ページ

意見書番号【1578】

無理な道路幅

評価準備書によれば、2.75mと3mの車道幅が予定されています。

乗用車の車幅は1.7m～2.0m。バスは約2.5m。三菱ふそうエアロエースは3.5m。日野自動車セレガ3.8mです。

1. 乗用車でも2.75mの車道幅では左右0.37mづつ。バスは左右0.12m。片側12センチです。怖くて時速40キロではできません。低速運行で大渋滞のもとになります。

2. 3mでも交通広場へのバスの左折には、大きく旋回すれば、必ず車同士の接触事故を起こします。慎重な旋回が要求され、大渋滞のもとになります。

交通事故につながる道路計画を見直すこと²

見解書：【1578-1】132ページ

【1578-2】133ページ

意見書番号【1579】

コンパクトシティから田園都市へ

鷺沼再開発事業を中心に、東急田園都市線の各駅周辺に都市機能を集中する、いわゆるコンパクトシティ化は、コロナ過時代にはそぐわない都市計画になっています。

もともと東急は、1918年(大正7年)から始まった渋谷栄一の田園都市構による田園調布の開発に深く関わっている企業です。この田園調布構想が参考にしたのは、19世紀末のイギリスのハワードによる田園都市運動です。伝染病が蔓延する劣悪な都市環境を改善して、緑豊で都市機能が十分ある都市の建設をめざした運動です。利害は当然絡みますが、なにより理想の都市空間を作り出すことを目的としています。

そのためにの検証の再検証を望みます。

¹ 鷺沼再開発を作り直す視点、企業による都市開発の理想を望みたいと思います。

駅前街区の建物のセットバックによる歩道の確保、広い外周道路、北街区を豊かな緑と公園に。

² バスターミナルに屋根を架けない開放的空間。

³ 現在の市区役所、市民館、図書館を存続・活かし、鷺沼にも市民館、図書館を。

人口集中は防災対策上マイナスイラスト!!⁵

見解書：【1579-1】125ページ

【1579-2】131ページ

【1579-3】127ページ

【1579-4】144ページ

【1579-5】142ページ

意見書番号【1580】

緑の量

1. 国からの指摘により、2年近く検証期間を置いたが、緑とゆとりという大きなテーマは残念ながらできていない。

建造物内緑化や壁面緑化では、市道鷺沼線の廃止に伴う桜並木の伐採に代わるべき緑の確保が難しい¹からです。

2. 緑の確保というなら、最近の駅前再開発の手法として使われている。マンション、商業施設、大規模公園の3点セットではないか。² 南町田グランベリータウン、二子玉川のような開発を東急は手がけている。計画地「北街区」をみどりの公園とし、現在の区役所、市民館、図書館を活用し、鷺沼には第2の図書館、市民館を新設するべきだ。²

ゆとりの緑地空間をつくりだす計画にすること³

見解書：【1580-1】【1580-3】100ページ

【1580-2】100ページ

意見書番号【1581】

田園都市線への風害

1. 風洞実験がタワマンの高さ140mに対して140m～200mの範囲では対応できないのではないか。

2. 羽田飛行場の建造物測定の場合は、建造物の4倍の範囲を測定し、建造物を低くした経緯がある。

明らかに、タワマン2棟からの風は、標高地形図にあるように田園都市線は谷間を走っている。タワマン2棟に当たる風は、この谷間・田園都市線を通って土橋小学校方面へ向けて吹き降ろされる。児童の校庭での運動が著しく阻害される危険がある。²

3. 風洞実験が風向北からが中心になっているが、田園都市線への風が心配になる。南風、南東の風の計測が必要ではないか。³

風洞実験は実態と合わないことが多いので、より実態に合う予測をすること⁴

見解書：【1581-1】109ページ

【1581-2】109ページ

【1581-3】110ページ

【1581-4】114ページ

意見書番号【1582】

市道久未鷺沼線への風害

1. 140mと86mの2棟のタワマンに挟まれた市道久未鷺沼線は、たえず風が吹き抜ける谷になる。¹

2. 準備書の測定でも風の通り道になることを想定しているが、測定は不十分である。¹ 小杉のタワマン群と連って、2棟のタワマンの間で、田園都市線上の橋を基点にV字状に市道久未鷺沼線があり、風速を強める構造になっているという特殊な環境にあり、幼児は歩行困難になることが予想される。この人災事故が起こらない対策が必要になる。¹

風害の予測を万全にすること。被害予測を科学的に実施すること。²

見解書：【1582-1】110ページ

【1582-2】114ページ

意見書番号【1583】

宮前区の防災体制

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とされています。

大災害に対応した防災体制は鷺沼の区役所ではなく、現在の区役所、警察署、消防署、道路公園センターが近接している現在地の方が優れています。¹

災害時に徒歩2,3分で対策本部となる区役所に集合できる立地条件はありません。

区役所の移転はすべきではありません。¹

分散して対応できるよう、計画にすること。²

見解書：【1583-1】【1583-2】142ページ

意見書番号【1584】

市道久未鷺沼線の構造

再開発地区内の市道久未鷺沼線の信号3つを交通広場(パスターミナル)の入り口1つにするので、交通渋滞は解消されるとしているが、そもそも渋滞の原因は、3つの信号にもあるが、¹大きいのは、市道久未鷺沼線が田園都市鷺沼駅ホーム上の橋を基点に、道路がV字になっていることから起こっている¹ ことである。高速道路で起こる緩やかな坂を速度を落として登ることによる渋滞状況に似ている。

さらに市道鷺沼線の橋止によって横への逃げ場がなくなると一本道になる。¹ 交通広場(パスターミナル)に侵入して渋滞を回避しようとする車両もあらわれるかもしれない。パスターミナル内の混乱も想定される。

このV字道路の解消と市道鷺沼線の代替え道を設置しないと渋滞はますますひどくなる。¹

交通集中する地域の開発は、中止すべきです²

見解書：【1584-1】119ページ

【1584-2】119ページ

意見書番号【1606】

コンパクトシティから田園都市へ

鷺沼再開発事業を中心に、東急田園都市線の宮前区の各駅周辺に都市機能を集中する、いわゆるコンパクトシティ化は、コロナ過時代にはそぐわない都市計画になっています。¹

もともと東急は、1918年(大正7年)から始まった渋沢栄一の田園都市構による田園調布の開発に深く関わっている企業です。この田園調布構想が参考にしたのは、19世紀末のイギリスのハワードによる田園都市運動です。伝染病が蔓延する劣悪な都市環境を改善して、緑豊で都市機能が十分ある都市の建設をめざした運動です。利害は当然絡みますが、なにより理想の都市空間を作り出すことを目的としています。

そのためにの検証の再検証を望みます。¹ 鷺沼再開発を作り直す視点、企業による都市開発の理想を望みたいと思います。

駅前街区の建物のセットバックによる歩道の確保、広い外周道路、北街区を豊かな緑と公園に。² パスターミナルに屋根を架けない開放的空間。³ 現在の市区役所、市民館、図書館を存続・活かし、鷺沼にも市民館、図書館を。⁴

地震の多い日本でのタワーマンションはまだ実験過程の建物ではありませんか。⁵ 50〜60年後の修繕建替えを考えるべきです。⁶

見解書：【1606-1】125ページ

【1606-2】131ページ

【1606-3】127ページ

【1606-4】144ページ

【1606-5】122ページ

【1606-6】130ページ

意見書番号【1607】

宮前区の防災体制

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とされています。
大災害に対応した防災体制は鷺沼の区役所ではなく、現在の区役所、警察署、消防署、道路
公園センターが近接している現在地の方が優れています。¹
災害時に徒歩2、3分で対策本部となる区役所に集合できる立地条件はありません。
区役所の移動はすべきではありません。¹

区役所、警察、消防署の三点が揃っている理想的場所からならなぜ移すのか。²

見解書：【1607-1】 【1607-2】 142 ページ

意見書番号【1775】

予定の道路幅では交通混雑はさげられません¹

バスも通る道なのにも狭すぎます。予定の幅では接触事故はさげられません。²
駐車場の出入の対策も楽観的で渋滞が発生します。近くの住宅街にそれらの車が進入した場合、
現在でも危険なのに、その対策が全く出きません。³

見解書：【1775-1】 119 ページ
【1775-2】 133 ページ
【1775-3】 138 ページ

意見書番号【1789】

①6.1 景観、圧迫感
街区間デッキ P.562
写真 5.6.1-5

N06 計画地北西側道路上（完了時）

2022.12.22 説明会で鷺沼駅再開発準備組作成資料の断面図によると街区間デッキは駅前街
区3階と北街区4階に繋がっている。階高の違いから段差が北街区建物側に生じており景観上
好ましくない。完了時の写真では段差箇所が樹木で隠されているが、水平同一レベルで表記さ
れており整合性がとれていない。樹木を除いた完了写真を再度表示した上で評価が必要。¹
また川崎都市計画鷺沼地区地区計画の地区目標「バリアフリーに配慮した都市基盤の再整備上
に驅われてる障がい者動線が配慮されておらず、地区計画の趣旨から逸脱している。このため、
段差をなくす階高レベルの改善かデッキの撤去が必要ではないか。また、この街区デッキはそ
もそもバリアフリー法に適合しているのか。²

②7.1 日照障害 P.589

図 5.7.1-5 (2) 関係法令に基づく 等時間日影図（北街区）

北街区敷地に隣接している鷺沼駅ホーム（上屋）及び東京メトロの車庫（建築物）は準工業地
域に指定されており、川崎市における日影規制の内容（P.579）では準工業地域は5時間と3
時間の規制があるものの、何れの当時間日影ライン共5mと10mラインを超えており、建築
基準法第56条及び川崎市建築基準条例に違反している。「昭和46年住街発1164号 線路敷
に係る敷地の斜線制限の取扱いについて」（建設省住宅局市街地建築課長）技術的助言の考え
方、線路敷の定義から判断すると、鷺沼駅ホーム（上屋）及び東京メトロの車庫（建築物）は
線路敷としては見なされず、隣地扱いとなる。この点、国土交通省に確認されているのか。ま
た、第56条第2項にて、建築審査会の同意を得て許可した場合、適用除外とすることが
できるとされているが、都市計画審議会の審議前に建築審査会での審議がされることは手続さ
上あり得ないと思われる。万一、建築審査会での許可がされている場合は、その日付、許可書・
内容等を公開して頂きたい。（P.579）
現状、建築審査会の許可を得ていないのであれば、建築基準法及び川崎市建築基準条例に適合
した計画に変更すべきではないか。³

③9.1 交通安全・交通混雑

(ウ) 交通安全状況（P.687）、資料編（P.510～）

信号等の詳細に音響式信号機の表記がされていない。川崎都市計画鷺沼地区地区計画の地区目
標に謳われている「バリアフリーに配慮した都市基盤の再整備」を実現するためには視覚障が
い者の安全に配慮した音響式信号機を採用することが必須条件と思われる。現在の設置箇所と
再開発後の新設箇所を表記した図面を添付して頂きたい。計画作成にあたっては地元の障がい
者団体や警察との協議が必要。⁴

④ (ウ) 交通安全状況（P.671～717）

6.1 景観、圧迫感

現在鷺沼駅周辺の車道の一部を駐車場として使用している。このため、
道路幅員が減少しており、交通渋滞や歩行者と自転車の動線が交錯しているため、交通事故発
生の危険性がある。また、駅前景観が著しく低下している。2022.12.22 鷺沼駅前地区再開発事

業概要説明会においてこの点、質疑した所、まちづくり局市街地整備部地域整備推進課長の亀山氏より全て一掃するとの回答があった。現状、車道・歩道に設置している駐車場・駐輪場の位置・範囲と再開発完成後と比較できる図面を作成して頂きたい。また、工事中現状の駐車場・駐輪場の台数を確保する必要があると考えられるが、その対応を具体的に図面にて表示して頂きたい。

見解書：【1789-1】 103 ページ
【1789-2】 126 ページ
【1789-3】 106 ページ
【1789-4】 134 ページ
【1789-5】 135 ページ
【1789-6】 135 ページ
