

**（仮称）小杉町一丁目計画に係る
条例環境影響評価書**

令和 7 年 5 月

三井不動産レジデンシャル株式会社

はじめに

1 条例環境影響評価書について

本条例環境影響評価書（以下、「条例評価書」という。）は、「川崎市環境影響評価に関する条例」（平成 11 年条例第 48 号）第 26 条の規定により、本事業に係る条例環境影響評価審査書（以下、「条例審査書」という。）の内容に基づき、令和 6 年 6 月に提出した「（仮称）小杉町一丁目計画に係る条例環境影響評価準備書」（以下、「条例準備書」という。）に検討を加え、条例評価書として作成したものである。

2 条例評価書作成までの手続き経緯

指定開発行為実施届及び条例環境影響評価方法書（以下、「条例方法書」という。）の提出から条例評価書作成までの手続き経緯は、表 1 に示すとおりである。

表 1(1) 条例評価書作成までの手続き経緯（条例審査書の公告迄）

年月日	内容	備考	
令和 5 年	9 月 14 日	「指定開発行為実施届」提出 「条例方法書」提出	「川崎市環境影響評価に関する条例」 第 9 条第 1 項、第 10 条
	9 月 14 日	「条例方法書周知届」提出	「川崎市環境影響評価に関する条例」 第 12 条
	9 月 25 日	「条例方法書」公告 「条例方法書」縦覧開始	「川崎市環境影響評価に関する条例」 第 11 条
	10 月 17 日	川崎市長から川崎市環境影響評価審議会 に条例方法書について諮問	「川崎市環境影響評価に関する条例」 第 14 条第 2 項
	10 月 18 日	現地視察	
	11 月 8 日	「条例方法書」縦覧終了 意見書締切	意見書提出 10 名 14 通
	12 月 5 日	川崎市環境影響評価審議会 (条例方法書事業者説明及び審議)	
令和 6 年	1 月 17 日	川崎市環境影響評価審議会 (条例方法書答申案審議)	
	1 月 17 日	川崎市環境影響評価審議会から川崎 市長に条例方法書について答申	
	1 月 24 日	条例方法審査書の公告、指定開発行 為者宛て送付	「川崎市環境影響評価に関する条例」 第 15 条
	6 月 13 日	「指定開発行為・条例方法書等・事後 調査実施計画書変更届」提出	「川崎市環境影響評価に関する条例」 第 9 条第 2 項 第 28 条第 1 項
	6 月 13 日	「条例準備書」提出	「川崎市環境影響評価に関する条例」 第 18 条第 1 項
	6 月 13 日	「条例準備書の説明会の開催届」提出	「川崎市環境影響評価に関する条例」 第 20 条第 1 項
	6 月 24 日	「条例準備書」公告 「条例準備書」縦覧開始	「川崎市環境影響評価に関する条例」 第 19 条
	7 月 8 日	説明会開催 (第 1 回：川崎市総合自治会館 4 階 ホール)	「川崎市環境影響評価に関する条例」 第 20 条第 1 項

表 1(2) 条例評価書作成までの手続き経緯（条例審査書の公告迄）

年月日	内容	備考	
令和 6 年	7 月 9 日	説明会開催 (第 2 回：川崎市総合自治会館 4 階 ホール)	「川崎市環境影響評価に関する条例」 第 20 条第 1 項
	8 月 7 日	「条例準備書」縦覧終了、意見書締切	意見書提出 2 名 2 通
	8 月 8 日	条例準備書の説明会の開催結果報 告書の提出	「川崎市環境影響評価に関する条例」 第 20 条第 2 項
	9 月 13 日	「条例見解書」提出	「川崎市環境影響評価に関する条例」 第 22 条第 1 項
	9 月 26 日	「条例見解書」公告 「条例見解書」縦覧開始	「川崎市環境影響評価に関する条例」 第 22 条第 2 項
	10 月 10 日	「条例見解書」縦覧終了 「条例公聴会」において意見を述べた い旨の申出の締切	公述申出者 0 名
	12 月 3 日	川崎市長から川崎市環境影響評価審 議会に条例準備書について諮問	「川崎市環境影響評価に関する条例」 第 24 条第 2 項
	12 月 3 日	川崎市環境影響評価審議会（条例準 備書事業者説明及び審議）	
令和 7 年	1 月 22 日	川崎市環境影響評価審議会（条例準 備書答申案審議） 川崎市環境影響評価審議会から川崎 市長に「条例準備書」について答申	
	1 月 31 日	条例審査書の公告、指定開発行為者 宛て送付	「川崎市環境影響評価に関する条例」 第 25 条第 1 項

3 条例評価書の構成

条例評価書は、条例準備書の構成を基に、第 11 章に「条例準備書に対する市民等意見の概要と指定開発行為者の見解」を、第 12 章に「条例準備書に対する審査結果と指定開発行為者の見解」を追加した。

目 次

第1章 指定開発行為の概要	
1. 指定開発行為者	1
2. 指定開発行為の名称及び種類	1
3. 指定開発行為を実施する区域	1
4. 指定開発行為の目的、事業立案の経緯及び内容	5
(1) 指定開発行為の目的及び事業立案の経緯等	5
(2) 計画地に係る整備方針等の概要	6
(3) 環境配慮の内容等	17
(4) 土地利用計画	18
(5) 建築計画等	20
(6) 緑化計画	32
(7) 道路整備計画	35
(8) 道路動線計画	37
(9) 供給施設計画	43
(10) 排水施設計画	43
(11) 熱源計画	48
(12) 廃棄物処理計画	48
(13) 防・消火計画	48
(14) 施工計画	51
第2章 条例方法書に係る市民等意見、審査結果及び指定開発行為者の見解	
1. 手続きの経緯	58
2. 条例方法書に対する市民等意見の概要と指定開発行為者の見解	59
3. 条例方法審査書の審査結果と指定開発行為者の見解	68
第3章 計画地及びその周辺地域の概況並びに環境の特性	
1. 計画地及び周辺地域の概況	70
(1) 気象の状況	70
(2) 地象の状況	71
(3) 水象の状況	71
(4) 植物、動物の状況	71
(5) 人口、産業の状況	71
(6) 土地利用状況	75
(7) 交通の状況	83
(8) 公共施設等の状況	87
(9) 史跡・文化財の状況	92
(10) 景観資源の状況	92
(11) 公害の状況	95
(12) 法令等の状況	107
2. 計画地及びその周辺地域の環境の特性	113
(1) 立地特性	113
(2) 環境の特性	113
第4章 環境影響評価項目の選定等	
1. 環境影響要因の抽出	118
2. 環境影響評価項目の選定	118
3. 環境配慮項目	126
(1) 環境配慮項目の選定	126
(2) 環境配慮方針	127
第5章 環境影響評価	
1. 地球環境	128
1. 1 温室効果ガス	128

2. 大気	142
2. 1 大気質	142
3. 騒音・振動・低周波音	195
3. 1 騒音	195
3. 2 振動	233
4. 廃棄物等	261
4. 1 一般廃棄物	261
4. 2 産業廃棄物	272
4. 3 建設発生土	286
5. 緑	290
5. 1 緑の質	290
5. 2 緑の量	312
6. 景観	319
6. 1 景観、圧迫感	319
7. 構造物の影響	353
7. 1 日照阻害	353
7. 2 テレビ受信障害	367
7. 3 風害	383
8. コミュニティ施設	409
8. 1 コミュニティ施設	409
9. 地域交通	424
9. 1 交通安全、交通混雑	424
第6章 環境保全のための措置	488
第7章 環境配慮項目に関する措置	494
第8章 環境影響の総合的な評価	496
第9章 事後調査計画	
1. 事後調査の目的	508
2. 事後調査の項目	508
3. 事後調査の内容	508
(1) 工事中	508
(2) 供用時	509
4. 事後調査報告書の提出時期	510
(1) 工事中	510
(2) 供用時	510
第10章 関係地域の範囲	511
第11章 条例準備書に対する市民等意見の概要と指定開発行為者の見解	513
第12章 条例準備書に対する審査結果と指定開発行為者の見解	518
第13章 その他	
1. 指定開発行為の実施に必要な主な許認可等の種類	527
2. 条例環境影響評価書の作成者及び業務受託者の名称及び住所	527
3. 事業内容等に関する問い合わせ窓口	527
4. 参考とした資料の目録	528

第 1 章 指定開発行為の概要

第1章 指定開発行為の概要

1. 指定開発行為者

名称：三井不動産レジデンシャル株式会社
代表者：執行役員 横浜支店長 岡本 達哉
所在地：神奈川県横浜市西区高島一丁目1番2号

2. 指定開発行為の名称及び種類

名称：（仮称）小杉町一丁目計画
種類：高層建築物の新設……………第1種行為
住宅団地の新設……………第3種行為
大規模建築物の新設……………第2種行為

3. 指定開発行為を実施する区域

計画地の位置は図1-1に、計画地の概況は写真1-1に示すとおりであり、中原区の中央部、JR南武線の武蔵小杉駅北口駅前に位置している。

計画地周辺の鉄道は、計画地南側約10mにJR南武線、南側約50mの地下に貨物線であるJR武蔵野線、東側約130mに東急東横線・目黒線、東側約400mにJR東海道新幹線、JR横須賀線が通っている。

計画地の最寄り駅は、計画地の東側約70mにJR武蔵小杉駅（JR南武線）が、東側約120mに東急武蔵小杉駅が、東側約450mにJR武蔵小杉駅（JR横須賀線）が、北東側約550mに東急新丸子駅がある。

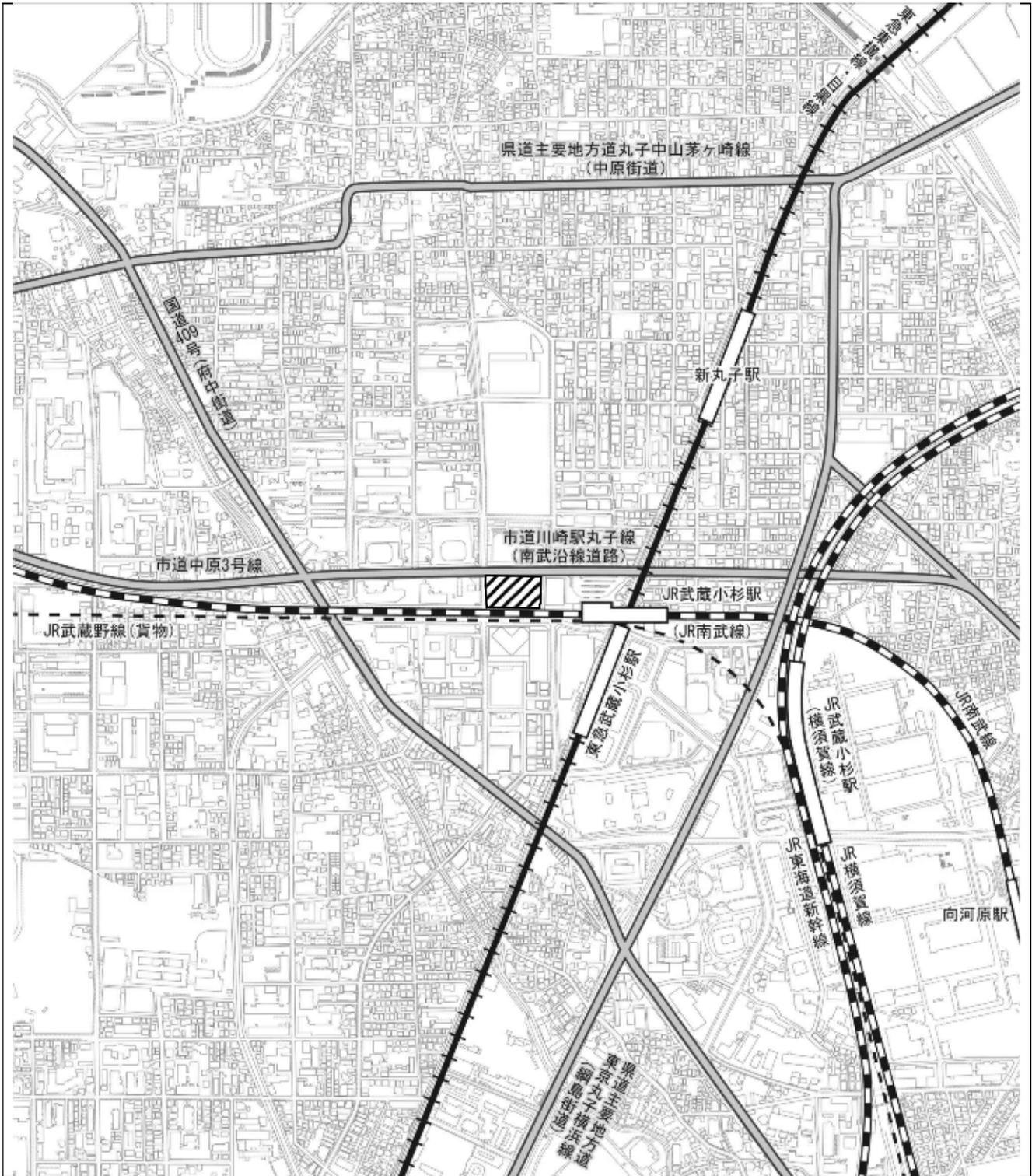
計画地周辺の主要道路は、計画地北側に接した市道川崎駅丸子線（南武沿線道路）、計画地西側約300mの位置に国道409号（府中街道）、東側約400mの位置に県道主要地方道東京丸子横浜線（綱島街道）、北側約650mに県道主要地方道丸子中山茅ヶ崎線（中原街道）がある。

計画地の用途地域は商業地域に指定されており、計画地周辺は商業地域、第一種住居地域等に指定されている。

計画地近傍は、主に鉄道施設、業務・商業施設、住宅等として土地利用されており、計画地東側に位置する武蔵小杉駅を中心として、超高層建築物が林立している。

計画地は現在、計画地中央を東西に市道小杉町40号線が通り、その北側は平面駐車場、南側は業務用ビルとなっている。

位置：川崎市中原区小杉町一丁目403-53外（図1-1及び写真1-1参照）
計画地面積：約5,290㎡（用途地域：商業地域）
現況：道路、平面駐車場及び業務用ビル

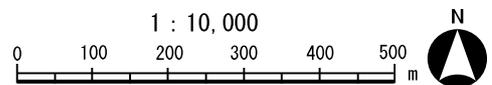


凡 例

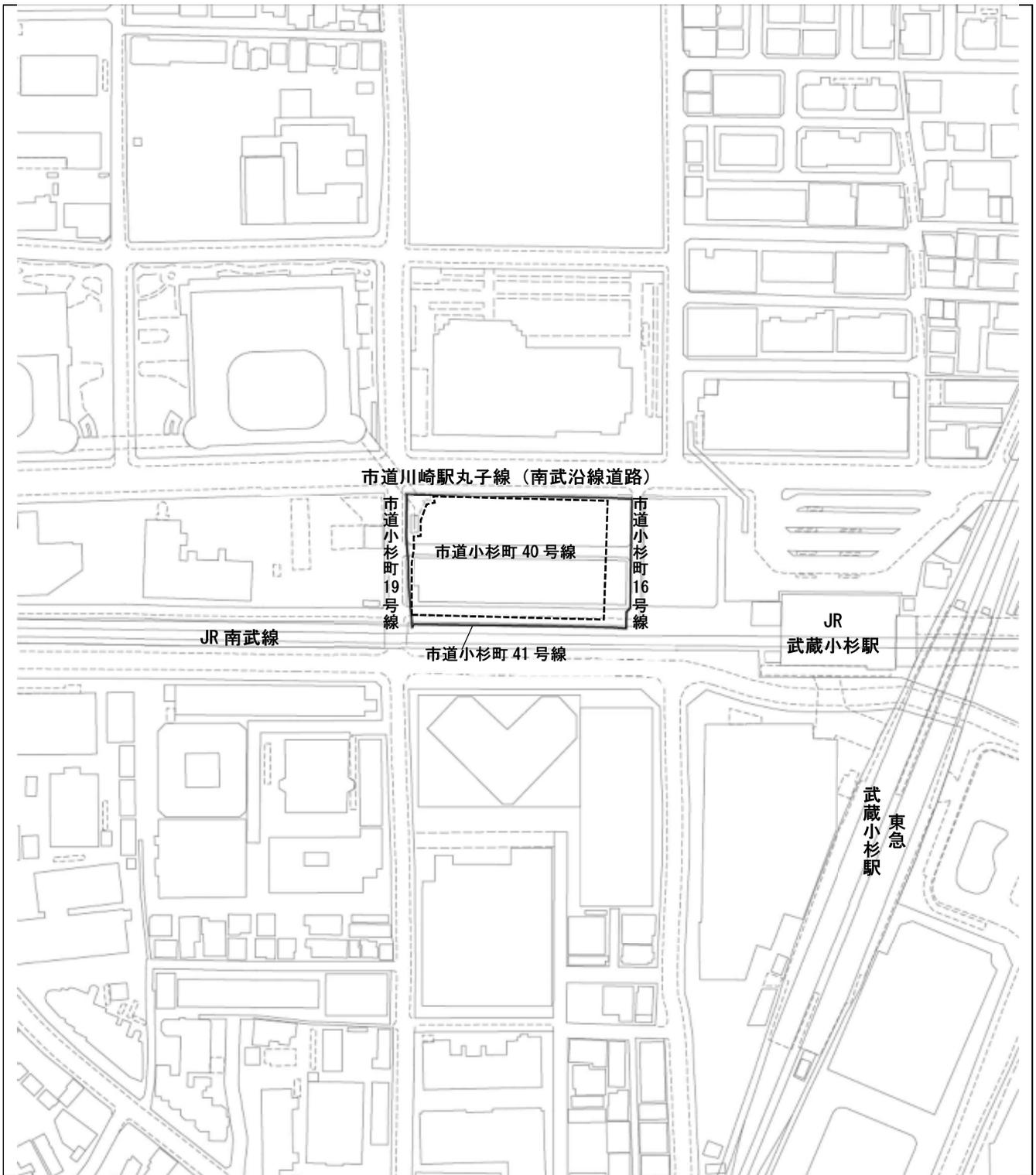
- : 計画地
- : 主要道路
- : 鉄道 (JR)
- : 鉄道 (私鉄)
- : 鉄道 (貨物)
- : 駅



図 1-1 (1) 計画地位置図 (広域)



※ 下図は「川崎市地形図 2500」(川崎市、平成 31 (2019) 年測量) をベースに、令和 4 (2022) 年 11 月時点における周辺の土地利用状況を反映したものです。



凡 例

: 計画地
 : 計画建物建築敷地

図 1-1 (2) 計画地位置図 (詳細)

1 : 2,500

0 50 100
 ───────────────────┴──────────────────┬──────────────────┘
 m

N

※ 下図は「川崎市地形図 2500」(川崎市、平成 31 (2019) 年測量) をベースに、令和 4 (2022) 年 9 月時点における周辺の土地利用状況を反映したものです。

4. 指定開発行為の目的、事業立案の経緯及び内容

(1) 指定開発行為の目的及び事業立案の経緯等

ア. 小杉駅北口駅前地区の位置づけ

小杉駅周辺地区は川崎市の中央部に位置し、JR南武線・横須賀線及び東急東横線・目黒線が交差する交通結節点である。市政運営の基本的な方針である「川崎市総合計画」では、魅力にあふれた「広域拠点」の形成を図る地区として、「小杉駅北側地区などにおける民間活力を活かした計画的かつ段階的なまちづくりや、ターミナル駅としての安全性・利便性・快適性向上に向けた鉄道事業者等と連携した交通機能強化に取り組み、武蔵小杉駅を中心としたさまざまな都市機能がコンパクトに集積する、歩いて暮らせるまちづくりを推進」することとされている。

その中で、小杉駅北口駅前地区は、駅前でありながら老朽化した建物、低未利用な土地が残っているとともに、駅前広場において歩行者の安全性やバリアフリーなどの面で多くの課題がみられるなど、広域拠点の駅前にふさわしいまちづくりが進んでいない一面がある。

このような状況を踏まえ、民間開発等の機会を的確にとらえた広域拠点の駅前にふさわしい魅力あるまちづくりの実現に向け、土地利用や都市基盤等に関する今後のまちづくりの方向性を定めるものとして、令和2年9月に「小杉駅北口駅前まちづくり方針」が策定されている。同方針では、本計画地、東側隣接地区および駅前広場を対象地区とし、以下のまちづくりの方針が示されている。

- ・小杉駅北側の玄関口としての様々な都市機能の集積
- ・快適で居心地のよい賑わい・交流機能の充実
- ・周辺道路の統合や民間敷地の活用による駅前広場の拡充
- ・歩車分離やペDESTリアンデッキ^{注)}による歩行者空間の充実
- ・災害に強いまちづくりの推進
- ・温室効果ガスの削減及び緑化整備の推進
- ・駅前にふさわしい街並みの形成

また、同方針において、本計画地は駅前広場に面する「にぎわい・交流ゾーン」に位置づけられ、「駅前広場に面して賑わい・交流機能等の様々な都市機能を集積し、駅前にふさわしい賑わいと人々の交流を創出するなど、広域拠点にふさわしい魅力ある駅前空間を創出」を目指すこととなっている。

イ. 本事業の目的

上記の位置づけを踏まえ、本計画は広域拠点にふさわしい魅力ある駅前空間の創出に貢献するため、具体的には下記を目的とする。

- ・安全で快適な歩行者空間を創出する都市基盤施設（道路・ペDESTリアンデッキ^{注)}）の整備
- ・駅前に賑わいを創出する商業等の導入
- ・防災性の向上や賑わいの創出に資する広場（公開空地）の創出
- ・都心へのアクセス性の良さ・駅前の立地を生かした良好な都市型住宅の整備

注) ペDESTリアンデッキ：高架で設置された歩行者専用通路

(2) 計画地に係る整備方針等の概要

ア. 小杉駅周辺地区に係る主な整備方針等

計画地を含む小杉駅周辺地区は、「川崎市総合計画」（「第3期実施計画」を令和4年3月に策定）及び「川崎市都市計画マスタープラン」（「全体構想」を平成29年3月に改定、「区別構想」を令和3年8月に改定）において、「川崎駅周辺地区」や「新百合ヶ丘駅周辺地区」とともに、川崎市の「広域拠点」に位置づけられている。

また、「川崎都市計画都市再開発の方針」（平成29年3月）では、小杉駅周辺地区を含む地域を、「特に一体的かつ総合的に市街地の再開発を促進すべき相当規模の地区（2号再開発促進地区）」に位置づけ、「重要な交通結節点である武蔵小杉駅とその周辺地区の都心機能の強化を図るため、駅前広場及び道路等の公共施設を整備改善し、商業・業務・研究開発・文化・交流・医療・福祉・文教・都市型住宅等の機能が集積した広域的な拠点の形成をめざす」としている。

小杉駅周辺地区に係る主な整備方針等の位置づけは、図1-2に示すとおりである。

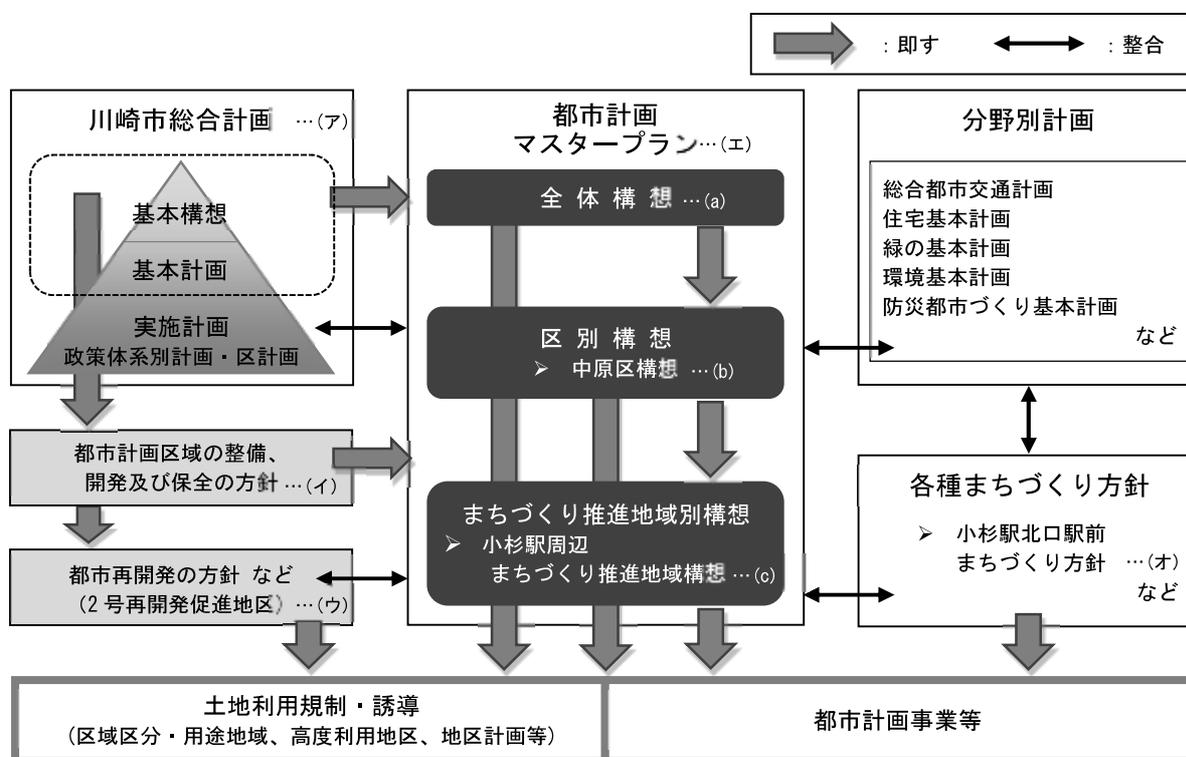


図 1-2 小杉駅周辺地区に係る主な整備方針等の位置づけ

(ア) 「川崎市総合計画 第3期実施計画」 (令和4年3月、川崎市)

「川崎市総合計画」は、川崎市がめざす都市像やまちづくりの基本目標を定めた「基本構想」と、基本構想に定める5つの基本政策を体系的に推進するために政策の方向性を明らかにする「基本計画」、これらのビジョン・方向性に基づき、中期の具体的な取組や目標を定める「実施計画」で構成されている。

「第3期実施計画」は、令和4(2022)年度から令和7(2025)年度までの4年間を計画期間としている。本計画では、計画地が位置する小杉駅周辺地区は、川崎駅周辺地区、新百合ヶ丘駅周辺地区とともに「広域拠点」に位置づけられており、「小杉駅北側地区などにおける民間活力を活かした計画的かつ段階的なまちづくりや、ターミナル駅としての安全性・利便性・快適性向上に向けた鉄道事業者等と連携した交通機能強化に取り組み、小杉駅を中心としたさまざまな都市機能がコンパクトに集積する、歩いて暮らせるまちづくりを推進」するとされている。

(イ) 「川崎都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」 (平成29年3月、川崎市)

「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」は、広域的・根幹的な都市計画に関する基本的な方針であり、市街化区域と市街化調整区域の区分や主要な都市計画の決定の方針、おおむね10年以内に整備する主要な施設等を定めるもので、川崎市がめざす都市像の実現に向けた都市づくりの方向性を示している。

計画地が位置する小杉駅周辺地区は、「広域拠点」に位置づけられており、主要な都市計画の決定の方針として、「商業・業務、文化・交流、医療・福祉、研究開発等の諸機能の集積を図る」とされている。また、「生活行動圏」としての川崎・小杉駅周辺エリアは、「沿線の土地利用転換を戦略的・機動的に誘導し、優れた産業機能と生活環境の調和を図りながら駅を中心とする魅力あるまちづくりをめざす」としている。

なお、計画地を含む「武蔵小杉駅周辺地区」は「おおむね10年以内に実施することを予定する市街地再開発事業」に挙げられている。

(ウ) 「川崎都市計画 都市再開発の方針」 (平成29年3月、川崎市)

「都市再開発の方針」は、土地の高度利用に関する方針や再開発を促進すべき区域等を定めている。

計画地及びその周辺は、「都市再開発の方針」の中で、「特に一体的かつ総合的に市街地の再開発を促進すべき相当規模の地区」として2号再開発促進地区(小杉駅周辺地区、約92ha)に位置づけられており、「枢要な交通結節点である武蔵小杉駅とその周辺地区の都心機能の強化を図るため、駅前広場及び道路等の公共施設を整備改善し、商業・業務・研究開発・文化・交流・医療・福祉・文教・都市型住宅等の機能が集積した広域的な拠点の形成をめざす」とされている。

2号再開発促進地区の整備又は開発の計画の概要は、表1-1に示すとおりである。

表 1-1 2号再開発促進地区の整備又は開発の計画の概要

地区名	小杉駅周辺地区
面積	約92ha
イ 地区の再開発、整備等の主たる目標	<p> 重要な交通結節点である武蔵小杉駅とその周辺地区の都心機能の強化を図るため、駅前広場及び道路等の公共施設を整備改善し、商業・業務・研究開発・文化・交流・医療・福祉・文教・都市型住宅等の機能が集積した広域的な拠点の形成をめざす。 </p>
ロ 用途、密度に関する基本的方針、その他の土地利用計画の概要	<p> 商業・業務・研究開発・文化・交流・医療・福祉・文教・都市型住宅等の機能が複合した市街地を形成する。 </p>
ハ 建築物の更新の方針	<p> 市街地再開発事業等により、商業・業務・研究開発・文化・交流・医療・福祉・文教・都市型住宅等の機能を適切に配置した都市拠点の形成を図る。 </p>
ニ 都市施設及び地区施設の整備の方針	<p> 駅前広場、道路及び公園等の整備を図る。 </p>
ホ その他特記すべき事項	

(エ) 「川崎市都市計画マスタープラン」

a. 全体構想（平成 29 年 3 月改定、川崎市）

「川崎市都市計画マスタープラン」は、長期的視点に立った都市の将来像を展望し、地域地区等の土地利用の方針や道路、公園等の市民の生活・経済活動を支える都市施設整備の方針、市街地整備の方針等を明らかにしたものであり、「全体構想」、「区別構想」及び「まちづくり推進地域別構想」の3層構成となっている。「全体構想」では、「川崎市総合計画」に即して「都市づくりの基本理念」を定めるとともに、「分野別の基本方針」や「生活行動圏別の沿線まちづくりの考え方」を併せて定めている。

「全体構想」では、計画地が位置する小杉駅周辺地区を、川崎市中部の「広域拠点」として位置づけ、「都心から放射状に延びる主要な鉄道路線が複数乗り入れる本市の主要なターミナル駅としての特性を活かすとともに、近隣都市拠点（渋谷・横浜等）の都市機能を意識しながら、商業・業務、文化・交流、医療・福祉、教育、研究開発、子育て支援、防災・安全等の様々な都市機能のコンパクトな集積を図り、市内外から人を呼び込むことができる個性と魅力にあふれた広域拠点の形成」をめざすとしている。

b. 中原区構想（令和3年8月、川崎市）

「川崎市都市計画マスタープラン 中原区構想」は「全体構想」に即し、中原区の地域特性を活かしたまちづくりの方針を定めている。

中原区構想では、「もっとすてきになかはら～自然と人といとなみが、共生・交流しているまち～」をめざす都市像とし、バランスのとれた今のまちの構造を活かしながら、さらに魅力的なまちを目指し、「自然」と「人」と「いとなみ」が「共生・交流」しているまちを育むとしている。

「区別構想」においては、市民とまちづくりの方向性をより共有しやすくすることを目的として、身近な生活圏ごとにまちの特徴やまちづくりの方針を整理し、それぞれのゾーン内に掲げられている主なまちづくりの方針を明確にしている。計画地を含む武蔵小杉駅ゾーンのまちづくりの方針として表 1-2 に示す内容を掲げている。また、計画地が位置する商業系地域については、「高層住宅等の大規模な建築を行う場合は、商業業務施設の立地や公共公益施設の整備、オープンスペースの確保など、商業振興や周辺市街地の環境改善に資する計画的な土地利用の誘導」に努めるとしている。

表 1-2 武蔵小杉駅ゾーン内の主なまちづくりの方針

・小杉駅周辺地区は、本市中部の「広域拠点」として、武蔵小杉駅を中心に多様な都市機能がコンパクトに集積した、歩いて暮らせるまちをめざす。
・武蔵小杉駅北口では、まちの持続的な発展のため、既存施設の更新や土地利用転換の機会を捉えて土地の計画的な高度利用を図り、周辺の都市機能との連携による相乗効果が期待できる都市機能の誘導や駅前広場の改善による交通結節機能の強化に努め、武蔵小杉駅周辺全体に効果が波及する質の高いまちづくりをめざす。
・国道409号周辺や日本医科大学武蔵小杉病院周辺などについては、土地利用転換の機会を捉え、民間活力を活用しながら、生活利便性の向上や地域コミュニティの活性化、地域防災力の向上などの、地域課題の解決に資する機能の誘導を図るとともに、周辺環境とも調和した賑わいと潤いのある空間づくりをめざす。
・新旧住民の持続可能なコミュニティの形成や、新旧の街なみが融合した賑わいのある商業拠点の形成、駅周辺の賑わいの向上に向けて、人々の交流促進に資する場づくりに努めるとともに、多様な主体の連携によるまちづくり活動を促進する。
・交通結節点としての利便性、快適性の向上に向けて、鉄道事業者などと連携した取組を推進するとともに、駅周辺の歩行者空間の整備や交通結節機能の強化を図り、安全で快適に移動できるまちをめざす。
・小杉駅周辺地区は「景観計画特定地区」として、ランドマークによる拠点景観や駅を中心とする賑わい景観、一体感のある公共的空間をめざす沿道景観まちの回遊性を高める水と緑の景観づくりなど、快適で風格のある街なみ景観の形成をめざす。
・自然災害に強い広域拠点をめざし、帰宅困難者対策や浸水対策、災害に強い建築物の整備の誘導など、街の防災機能の強化を図る。

c. 小杉駅周辺まちづくり推進地域構想（平成 21 年 3 月、川崎市）

本構想は、都市計画マスタープラン全体構想、区別構想と並び、最も身近な地域における都市計画の基本方針としてとりまとめられている。

小杉駅周辺地区のうち、本地区が位置する JR 武蔵小杉駅北西側は、広域的な拠点性の高い商業・業務、サービス、文化、交流、医療・福祉、居住機能が複合した「複合的利用ゾーン」として位置づけられている。

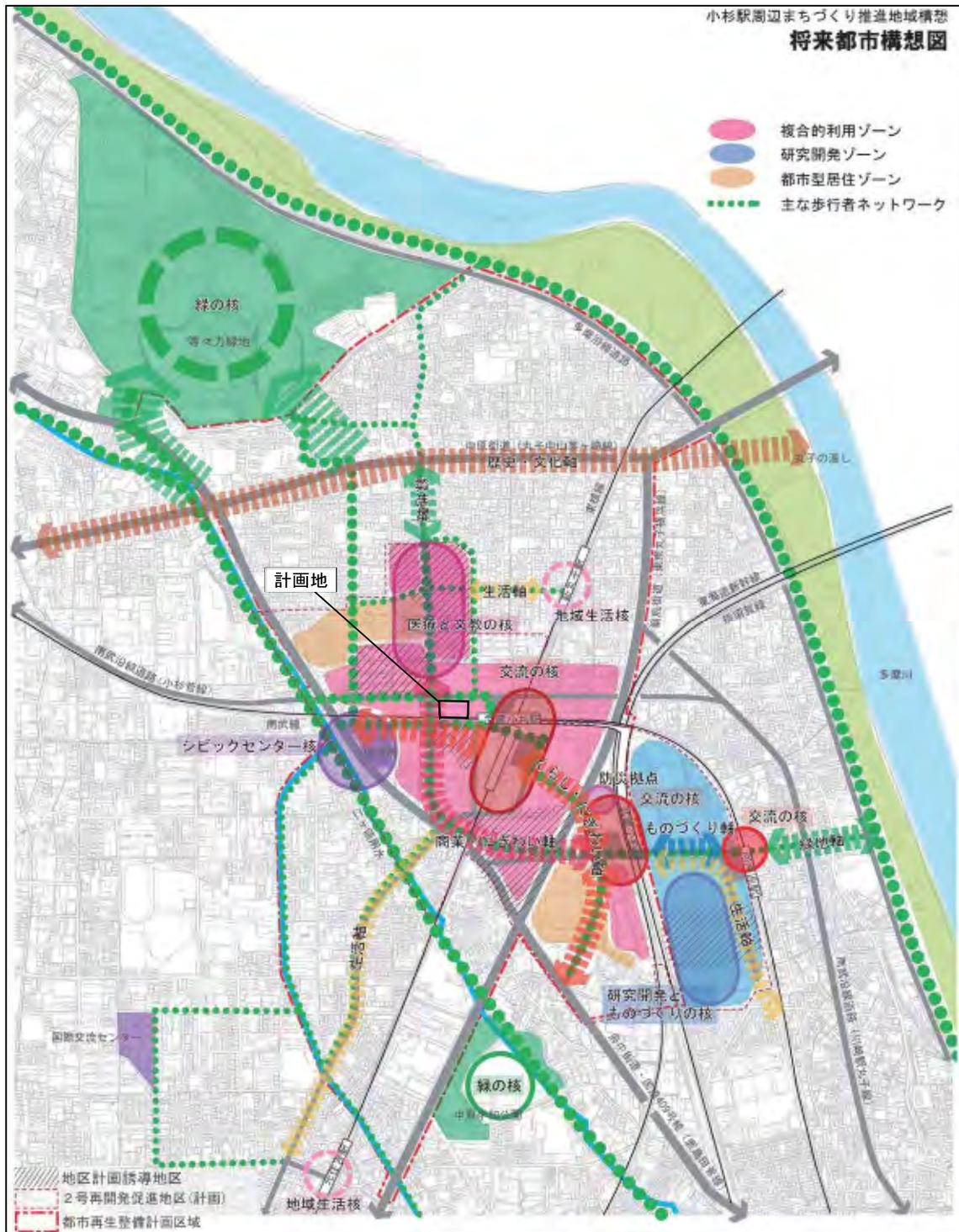


図 1-3 小杉駅周辺地区将来都市構造図

出典：「川崎市都市計画マスタープラン 小杉駅周辺地区まちづくり推進地域構想」（平成 21 年 3 月、川崎市）

(オ) 「小杉駅北口駅前まちづくり方針」 (令和2年9月、川崎市)

本方針は、「川崎市総合計画」を上位計画として、都市計画マスタープランや関連する様々な計画との整合を図りながら小杉駅北口駅前のまちづくりを推進するための方針である。民間の開発等の機会を的確に捉えた広域拠点の駅前にふさわしい魅力あるまちづくりの実現に向け、土地利用や都市基盤等に関する今後のまちづくりの方向性が定められており、取り組み方針として以下を掲げている。

- ・小杉駅北側の玄関口としての様々な都市機能の集積
- ・快適で居心地のよい賑わい・交流機能の充実
- ・周辺道路の統合や民間敷地の活用による駅前広場の拡充
- ・歩車分離やペDESTリアンデッキによる歩行者空間の充実
- ・災害に強いまちづくりの推進
- ・温室効果ガスの削減及び緑化整備の推進
- ・駅前にふさわしい街並みの形成

本事業では、小杉駅北口駅前における歩行者の回遊性向上に寄与するペDESTリアンデッキの一部を整備する計画であるが、これに関連して本方針では「ペDESTリアンデッキレベルに面して店舗を配置し、周辺の賑わい空間とつながることで連続した景観形成を誘導」と記載されている。

イ. 本事業に関する都市計画（予定）の概要

上記「ア. 小杉駅周辺地区に係る主な整備方針等」に示した上位計画を踏まえ、計画地を含む地区において土地利用規制・誘導が行われる予定であり、「地区計画」及び「高度利用地区」の変更が予定されている。

(ア) 小杉駅北口地区地区計画の変更（予定）

計画地を含む小杉駅北口地区は、「小杉駅北口地区地区計画」が指定されているが、上位計画を踏まえ、今後、都市計画決定による地区計画変更が予定されている。小杉駅北口地区地区計画（変更案）の概要は表 1-3 に示すとおりであり、詳細については今後の協議等により決定する予定である。指定開発行為者としては、本変更案に示される内容に基づき、本事業を計画している。

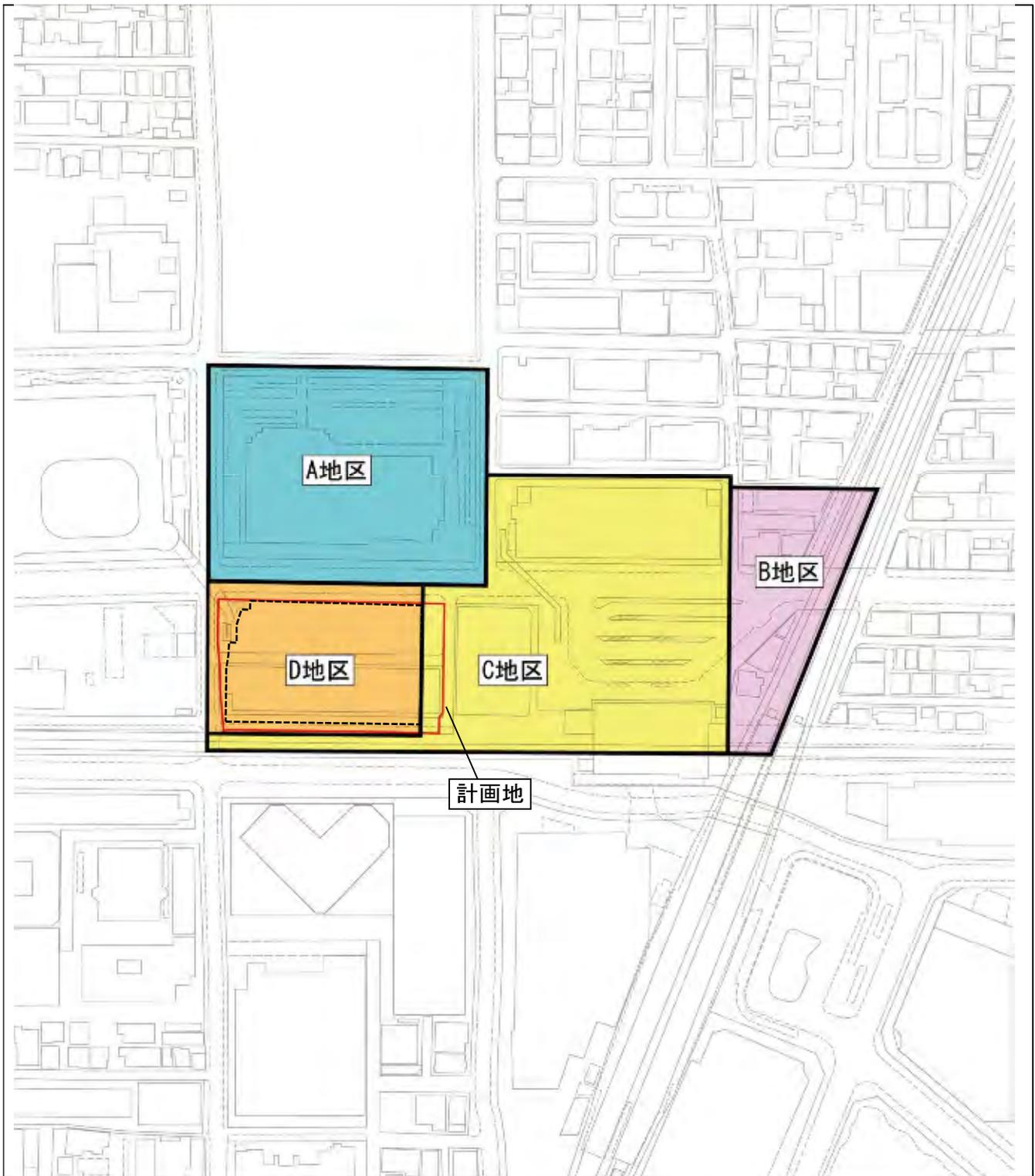
(イ) 高度利用地区の変更（予定）

計画地を含む小杉駅北口地区は、高度利用地区に指定されているが、今後の都市計画決定により、図 1-6 に示す区域についてその内容の変更が予定されている。本計画地のうち計画建物建築敷地の容積率の最高限度は 90/10 (900%) となる予定である。

表 1-3 「小杉駅北口地区地区計画」（変更案）の概要

名 称	小杉駅北口地区地区計画	
位 置	川崎市中原区小杉町1丁目及び新丸子町	
面 積	約 3.6ha	
地区計画の 目 標	<p>小杉駅周辺地区は、本市の広域拠点に位置づけられており、道路等の公共施設を整備改善し、交通結節機能を向上させるとともに、民間開発等の適切な誘導と支援により、商業・業務、研究開発、文化・交流、医療、文教、都市型住宅等の多様な機能をコンパクトに集積した、歩いて暮らせるまちづくりや、社会変容を踏まえた持続可能な魅力にあふれる都市拠点の形成を推進している。</p> <p>この一部を構成する当地区は、「小杉駅周辺まちづくり推進地域構想」の将来都市整備方針において、まちの骨格の一つである「交流の核」の一翼を担うとともに、「商業・にぎわい軸」に位置付けられており、土地の計画的な高度利用を図ることにより、広域拠点の玄関口にふさわしいにぎわいのある都市活動拠点、商業・交流機能の集積によるうおいと回遊性のある街並みを形成するとしている。</p> <p>また、「小杉駅北口駅前まちづくり方針」が定められている武蔵小杉駅に面したエリアについては、同方針のまちづくりの方向性において、駅前広場の再編整備と、駅前広場に面してにぎわい・交流機能等の多様な都市機能の誘導を一体的に行い、魅力ある駅前空間を創出するとともに、これまで駅周辺に集積してきた既存都市機能と連携した相乗効果の期待できる都市機能を適切に配置した魅力あるまちづくりをめざすとしている。</p> <p>このため、これまでに集積してきた既存都市機能の適正な維持、保全を行うとともに、広域拠点の駅前の顔にふさわしい魅力ある複合市街地を形成することを目標に地区計画を定め、計画的なまちづくりを推進するものとする。</p>	
区域の整備・開発及び保全の方針	土地利用の方針	<p>広域拠点として適切な機能の配置、集積を図るとともに、周辺の自然環境と調和した緑豊かな都市空間の実現と環境負荷の軽減に配慮した循環型のまちづくりを進めるため、本地区を4つの地区に区分し、土地利用に関する方針を定めるものとする。</p>
	地区施設の整備の方針	<p>広域拠点にふさわしい都市基盤と良好な市街地環境の形成を図るため、地区施設の整備の方針を次のように定める。</p> <ul style="list-style-type: none"> 安全でゆとりある歩行空間の創出。 回遊性の高いにぎわいある歩行者ネットワーク形成。 広場・オープンスペースの適切な配置。
	建築物等の整備の方針	<p>商業・業務機能等の集積、土地の高度利用及び必要に応じて敷地の共同化等を図り、広域拠点としてふさわしい魅力ある複合市街地が形成されるよう規制誘導する。</p> <p>D地区については、多様な都市機能の集積と土地の高度利用を図ることにより、広域拠点の駅前にふさわしいにぎわい・交流空間を創出する。建築物は、地域防災機能の補完施設を整備することにより防災力の高度化を図るとともに、地域環境の向上等に貢献する省エネ・創エネの導入を図る。</p>
地区施設の配置及び規模	<p>道路 歩道状空地 広場 ペDESTリアンデッキ</p>	

※ 詳細については今後の協議等により決定する予定である。



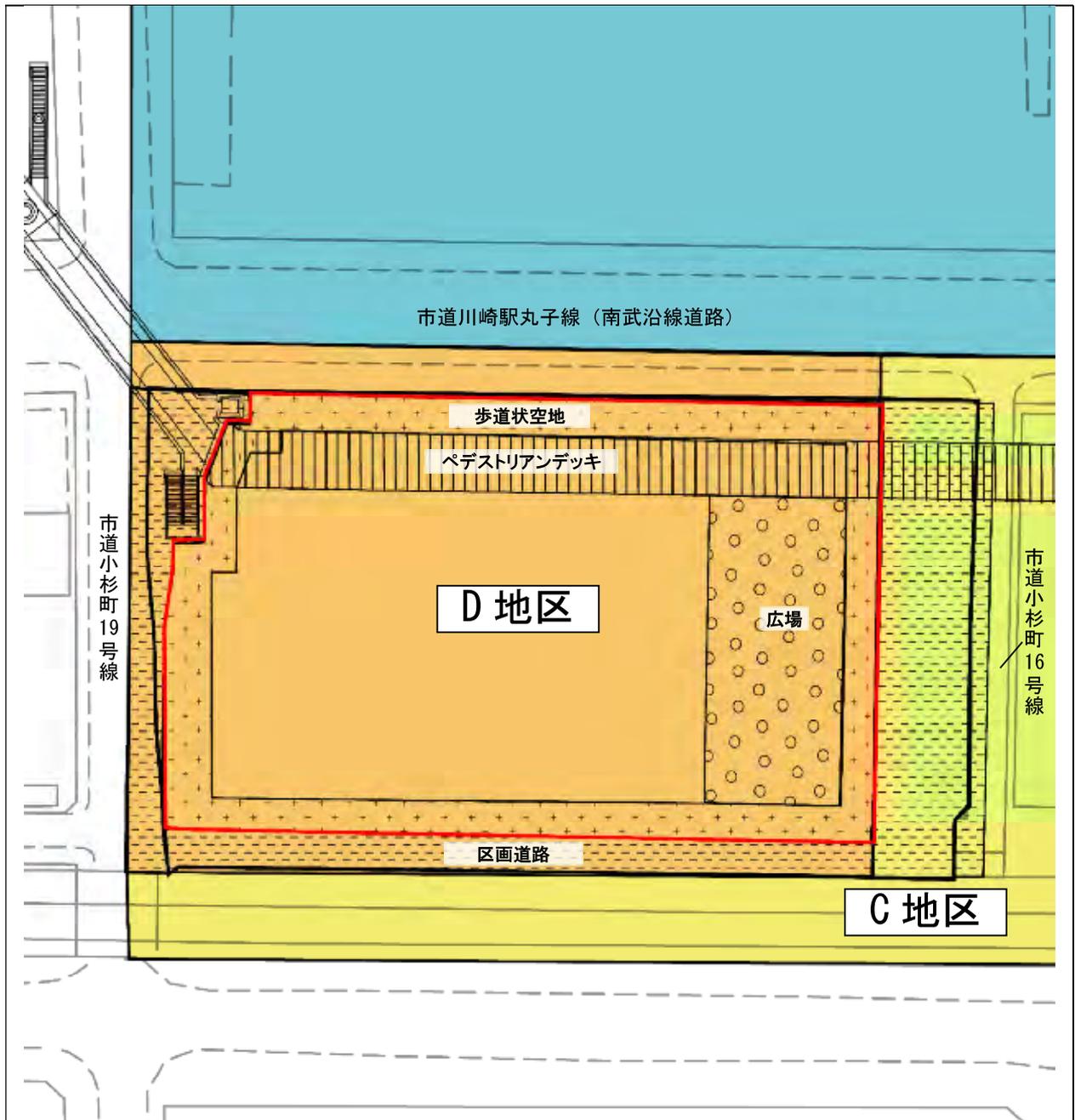
凡 例

- : 計画地
- : 計画建物建築敷地
- : 地区計画区域

図 1-4 小杉駅北口地区地区計画
(変更案) の区域図



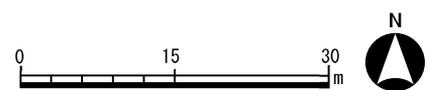
※ 詳細については今後の協議等により決定する予定である。



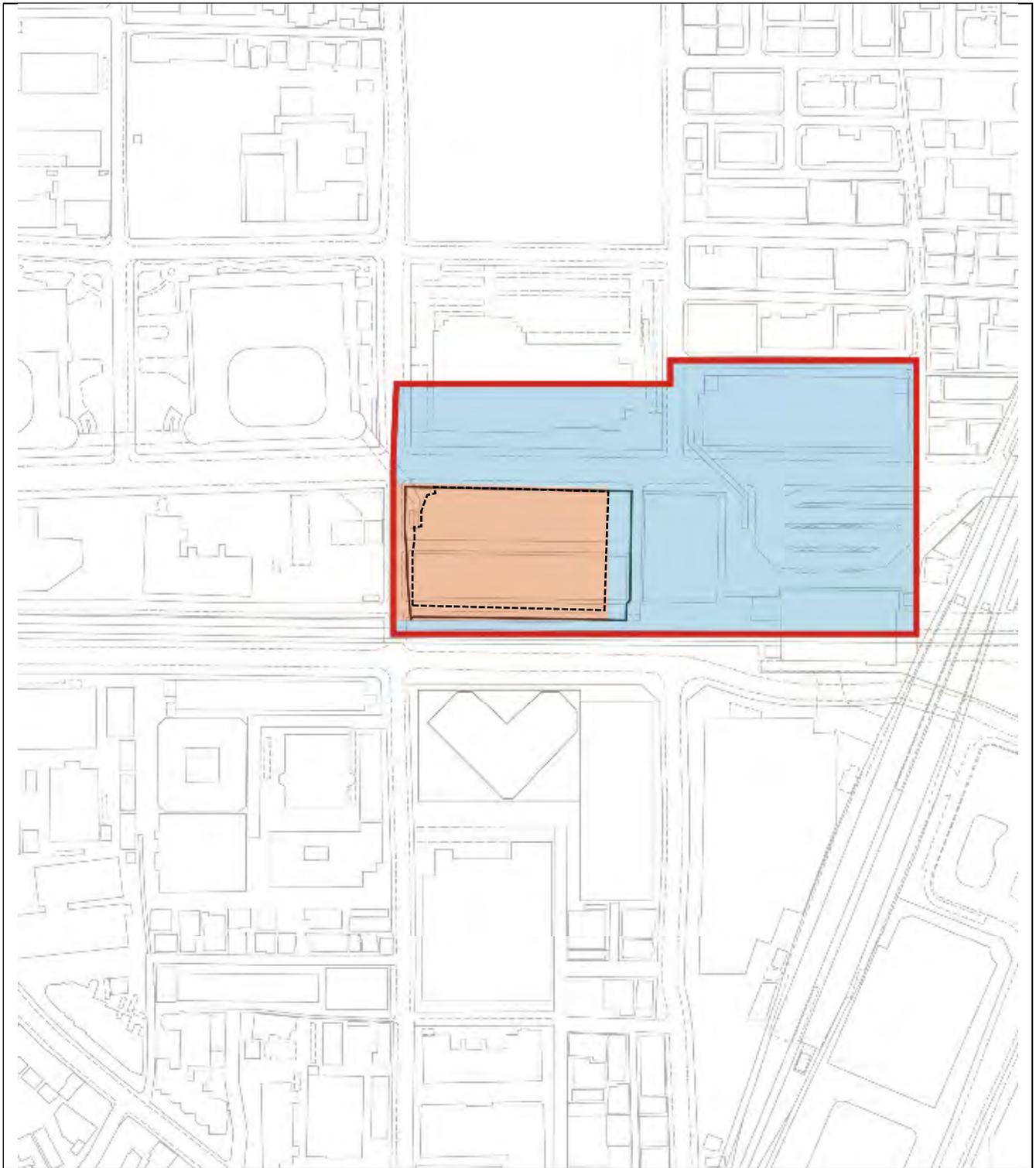
凡 例

- | | | |
|---|------------|-----------------|
| □ | : 計画地 | 【地区施設】 |
| □ | : 計画建物建築敷地 | ▨ : 区画道路 |
| | | □ : 歩道状空地 |
| | | ○ ○ ○ ○ : 広場 |
| | | ▤ : ペDESTリアンデッキ |

図 1-5 小杉駅北口地区地区計画 (変更案)



※ 詳細については今後の協議等により決定する予定である。



凡 例

- : 計画地
- : 計画建物建築敷地
- : 高度利用地区の地域（小杉駅北口地区）
- : 変更対象外の地域
- : 変更対象の地域

図 1-6 川崎市都市計画
高度利用地区の地域



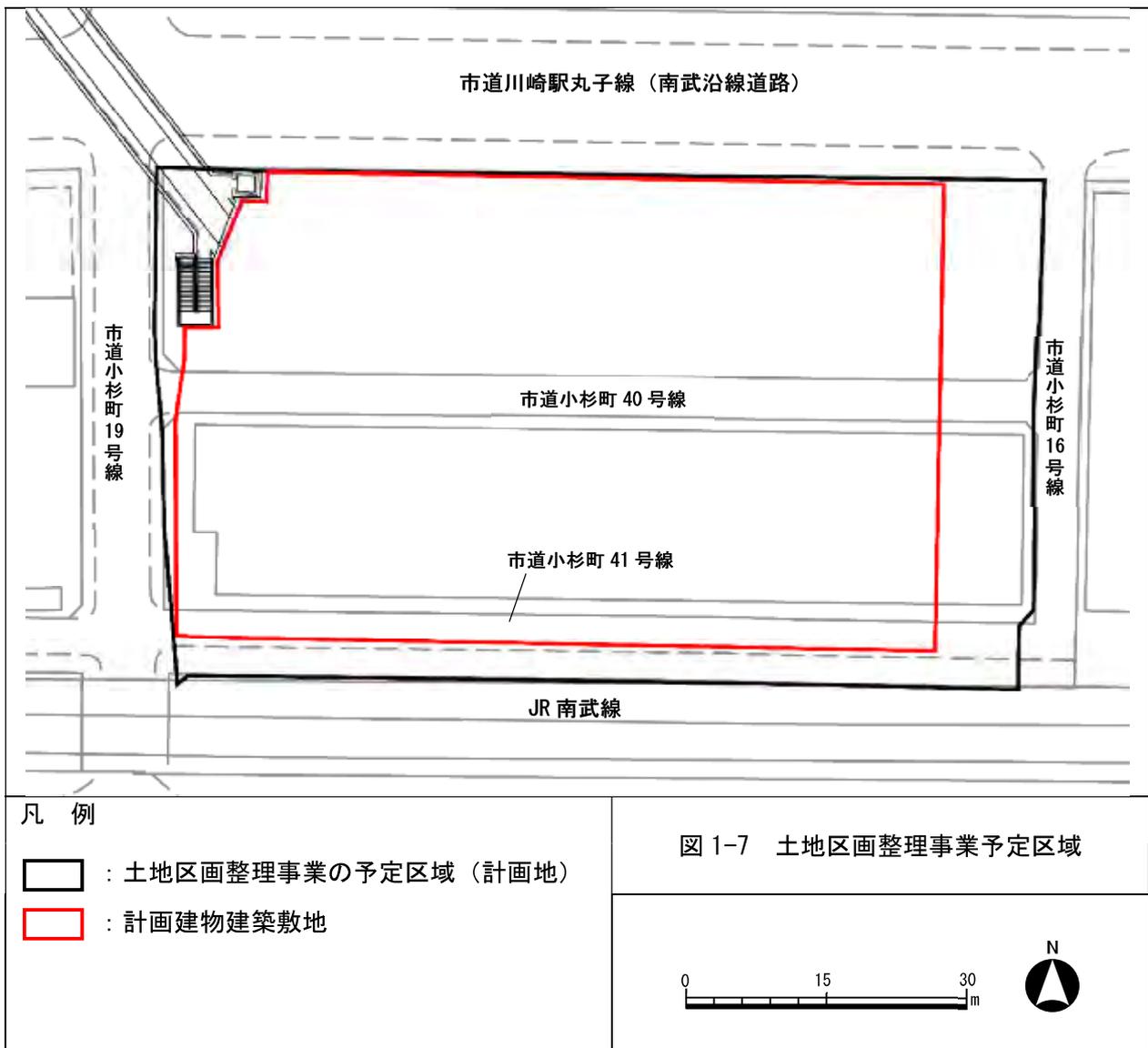
※ 詳細については今後の協議等により決定する予定である。

ウ. その他

(ア) 土地区画整理事業の概要

小杉駅北口駅前では、将来的な駅前広場の拡充に伴って、駅や周辺建物との一体感に配慮した駅前広場空間の創出が期待されている。本計画地においては、敷地整序型の土地区画整理事業^{注)}を行うことで、将来的な駅前広場空間の創出に向けた都市基盤を整備するとともに、土地利用の一体化・高度化を図る。土地区画整理事業の区域は、図 1-7 に示す範囲を予定している。具体的には、市道小杉町 40 号線を廃道し、道路用地を市道小杉町 16 号線に集約させ現況車道に隣接し幅広い歩道を整備することで、将来的に拡充される駅前広場空間の一部を担うまとまった道路用地を確保する。あわせて、市道小杉町 41 号線の車道廃止及び歩道拡幅整備、並びに市道小杉町 19 号線の歩道拡幅整備を行う。

注) 既に社会基盤が整備されている既成市街地において、土地の有効・高度利用を目的として、区画道路の付け替えや土地の入れ替えに伴う道路の隔切りなど（土地区画整合法第2条第1項に定められる「公共施設の新設または変更」）を伴って敷地の整序を図る小規模な区画整理事業を意味する。



(3) 環境配慮の内容等

本事業の基本計画段階における環境配慮の内容は、以下に示すとおりである。

ア. 計画建物に関する配慮

- ・土地の高度利用による商業・業務及び都市型住宅機能の供給を図り、かつ、日照阻害や風環境、景観等、周辺環境への影響の低減と調和に配慮する。
- ・計画建物の壁面位置を道路境界から後退させ、安全な歩行者空間を確保するとともに、圧迫感の軽減を図る。

イ. 緑化に関する配慮

- ・広場等における植栽のほか、壁面やペDESTリアンデッキ上にも緑化を施すことで、賑わいと潤いのあるパブリックスペースの創出を図る。

ウ. 交通環境への配慮

- ・施設関連車両は原則左折イン、左折アウトの計画とし、駐車場は必要台数を確保する。
- ・建物の高層化により空地进行を広く確保し、歩行者の快適性を高める。
- ・JR 武蔵小杉駅（JR 南武線）を基点とするペDESTリアンデッキの一部を整備することで歩車分離を図る。さらに、現況道路の歩道を拡幅整備、また、歩道状空地进行を整備することで歩行者の安全性及び小杉駅北側エリアの回遊性を向上させる。

エ. 雨水流出抑制

- ・地下に雨水貯留槽を設置し、雨水流出を抑制する。雨水貯留槽の容量は規定*の 2 倍量を確認し、昨今の局所的な豪雨等に伴う浸水被害の軽減に寄与する。

※「雨水流出抑制施設技術指針」（平成 29 年 10 月改定、川崎市建設緑政局）に示される貯水容量

オ. 災害対策

- ・計画建物は制振構造を採用し、耐震性の高い建物にする。
- ・災害時には共用部や広場を帰宅困難者の一時避難スペースとして提供するほか、防災トイレ、かまどベンチ、防災井戸などを設置する。さらに、情報インフラ（Wi-Fi など）を整備し、災害情報を獲得できる環境整備を行う。
- ・災害停電時には、建物住宅部の共有部で電源を 120 時間確保できるよう、非常用発電機を導入する。
- ・非常用発電機をコア設備として、太陽光発電・蓄電池を組み合わせ。共用部の無停電化に寄与するとともに、一時滞在する帰宅困難者に電力を供給する。
- ・居住者用のみならず一般の方々用の防災備蓄倉庫の整備を行い、大規模災害へ備える。

カ. 地球温暖化防止への配慮

- ・計画建物は断熱性能の高い構造とすることで、エネルギー使用量の削減およびエネルギー効率の向上に努める。
- ・屋上部分の設置可能な部分に太陽光発電システムを設置し、使用する電力の一部を賄うなど、電力会社から調達する電力の削減に努める。
- ・LED 照明、高効率給湯器、節水水栓等の環境に配慮した設備の導入により CO₂ 削減に寄与する。
- ・上記の取り組み等により、建築物のエネルギー消費性能の向上に関する法律（建築物省エネ法）の平成 28 年度基準に比べ建物全体での年間一次エネルギー消費量を 20%以上削減する。
- ・低層商業部の内装材等で積極的に国産木材を利用し、炭素固定に努める。

(4) 土地利用計画

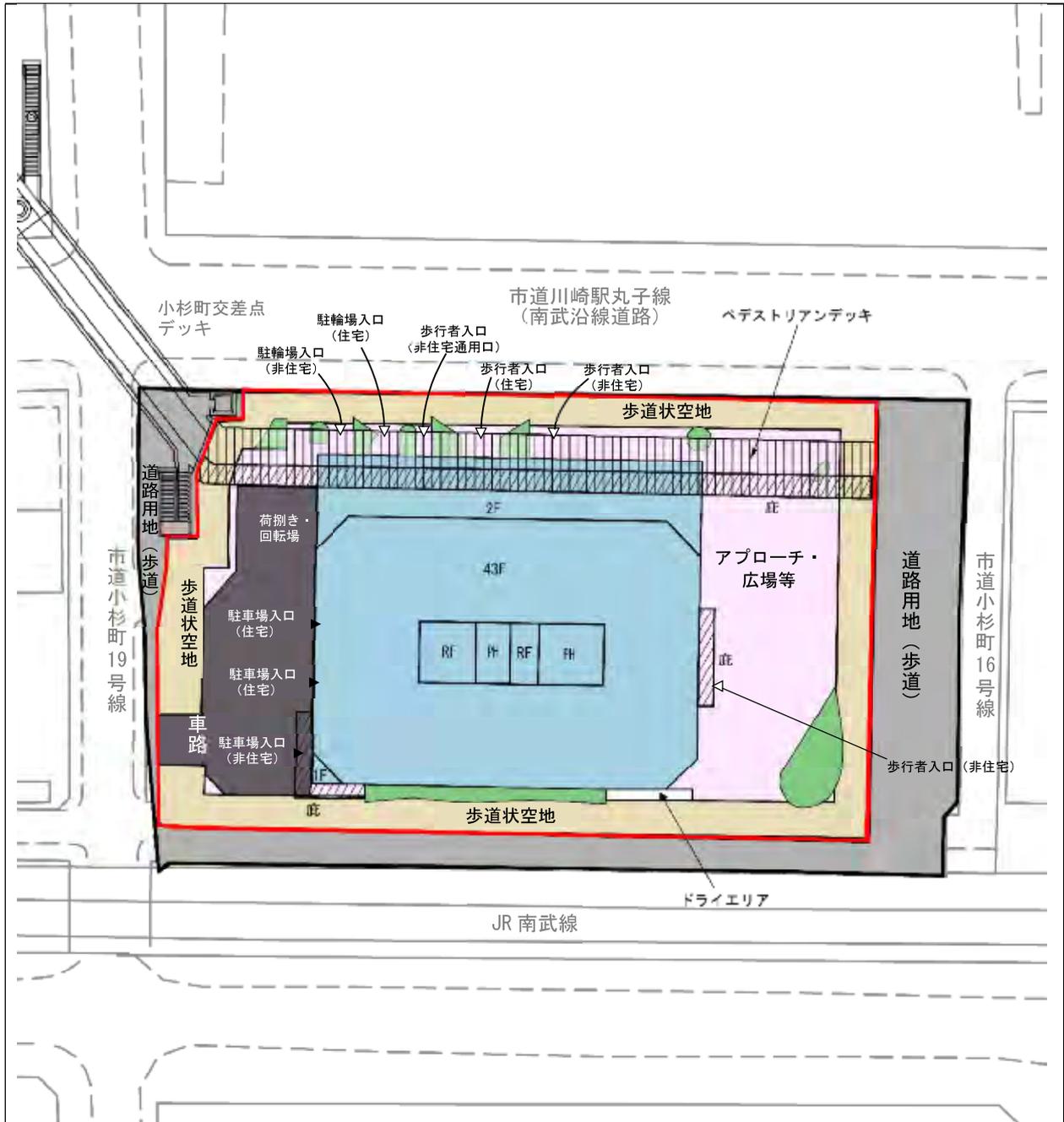
本事業における土地利用計画は、表 1-4 及び図 1-8 に示すとおりである。

本事業では、計画地中央に計画建物を配置し、建物の高層化により空地を広く確保することで、建物周辺部に道路空間と一体となる歩道状空地を含む歩道状空地・アプローチを設ける計画である。また、建物東に広場（滞留空間）を整備する。

表 1-4 土地利用計画表

種 別		面 積	割 合
宅地	計画建物	約 2,020 m ²	約 38.2 %
	歩道状空地・ アプローチ・広場	約 1,670 m ²	約 31.6 %
	車 路	約 460 m ²	約 8.7 %
	宅地計	約 4,150 m ²	約 78.4 %
公共施設	道路用地	約 1,140 m ²	約 21.6 %
	公共施設計	約 1,140 m ²	約 21.6 %
計画地面積計		約 5,290 m ²	100.0 %

注) 端数処理を四捨五入により行っているため、内訳の計と総数が一致しない場合がある。

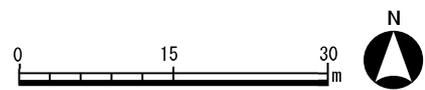


注) 本事業では、小杉町二丁目と JR 武蔵小杉駅 (JR 南武線) をつなぐペDESTリアンデッキの一部を整備する計画であり、建築敷地境界内部分について整備を予定している。

凡 例

- | | | | |
|---|-------------|---|---------------|
|  | : 計画地 |  | : 計画建物建築敷地 |
|  | : 道路用地 (歩道) |  | : 計画建物 |
| | |  | : ペDESTリアンデッキ |
| | |  | : 歩道状空地 |
| | |  | : アプローチ・広場等 |
| | |  | : 緑化地 |
| | |  | : 車路 |

図 1-8 土地利用計画図



(5) 建築計画等

ア. 建築計画

建築計画の概要は表 1-5、各階平面図は図 1-9、断面図は図 1-10、立面図は図 1-11、完成予想図は図 1-12 に示すとおりである。

建物最高高さは約 165m を計画しており、低層部に商業及び防災備蓄倉庫を配置し、高層部は共同住宅を整備する計画である。共同住宅の計画戸数は約 500 戸を計画している。

駐車場は約 220 台、駐輪場は約 600 台、バイク置場は約 20 台を整備する計画である。

表 1-5 建築計画概要

種 別		計 画
敷地面積		約 4,150 m ²
建築面積		約 2,020 m ²
建蔽率		約 49 %
延べ面積		約 53,000 m ²
住 宅	専有部・共用部	約 43,500 m ²
	駐車場・駐輪場（機械式駐車場含む）	約 3,600 m ²
非住宅	商 業	約 3,700 m ²
	防災備蓄倉庫・非常用発電機室	約 700 m ²
	駐車場・駐輪場	約 1,500 m ²
容積対象床面積		約 37,350 m ²
容積率		約 900 %
建物階数	地 上	43 階
	地 下	2 階
建物高さ		約 155 m
最高高さ		約 165 m
建物構造		R C 造
計画戸数		約 500 戸
駐車場		約 220 台
	住 宅（機械式）	約 200 台
	非住宅（自走式）	約 20 台
駐輪場		約 600 台
	住宅	約 520 台
	非住宅	約 80 台
バイク置場		約 20 台
	住宅	約 10 台
	非住宅	約 10 台

イ. 住戸計画

本事業で整備する住戸は、約 500 戸を計画している。また、標準的な住戸の専有床面積は、約 60m²を計画している。

ウ. 商業施設計画

本事業で整備する商業施設の概要は以下のとおり計画している。

営業時間 : 24 時間 (一部店舗・施設のみ)
営業日 : 年中無休 (一部店舗・施設のみ)
種類 : 飲食・物販施設等

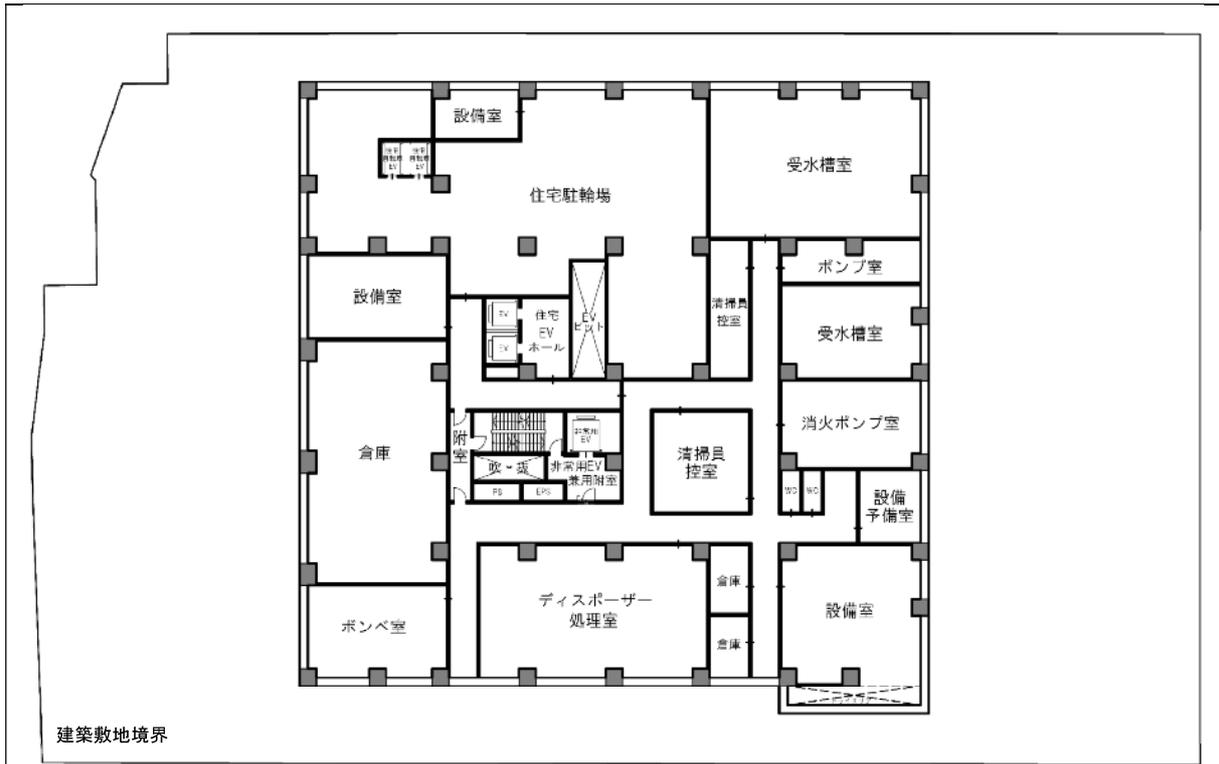


図 1-9 (1) 各階平面図 (地下 2 階)

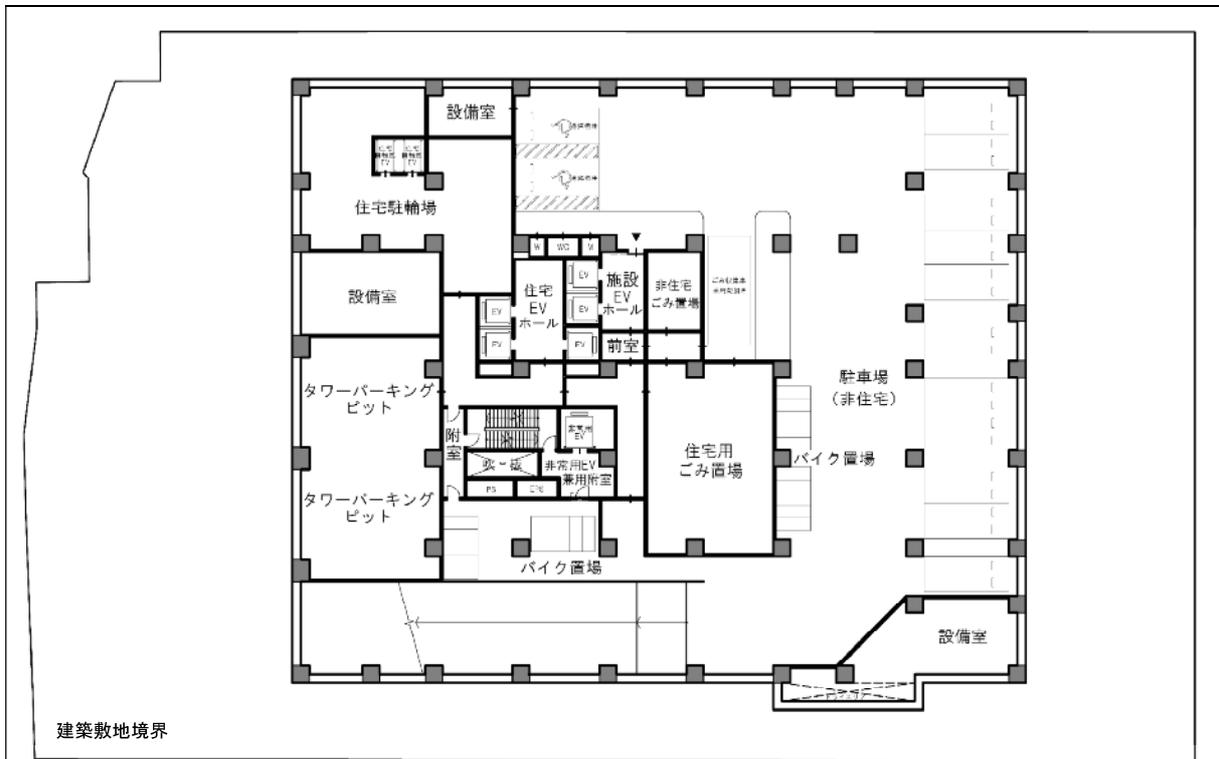
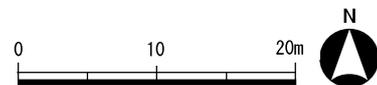


図 1-9 (2) 各階平面図 (地下 1 階)



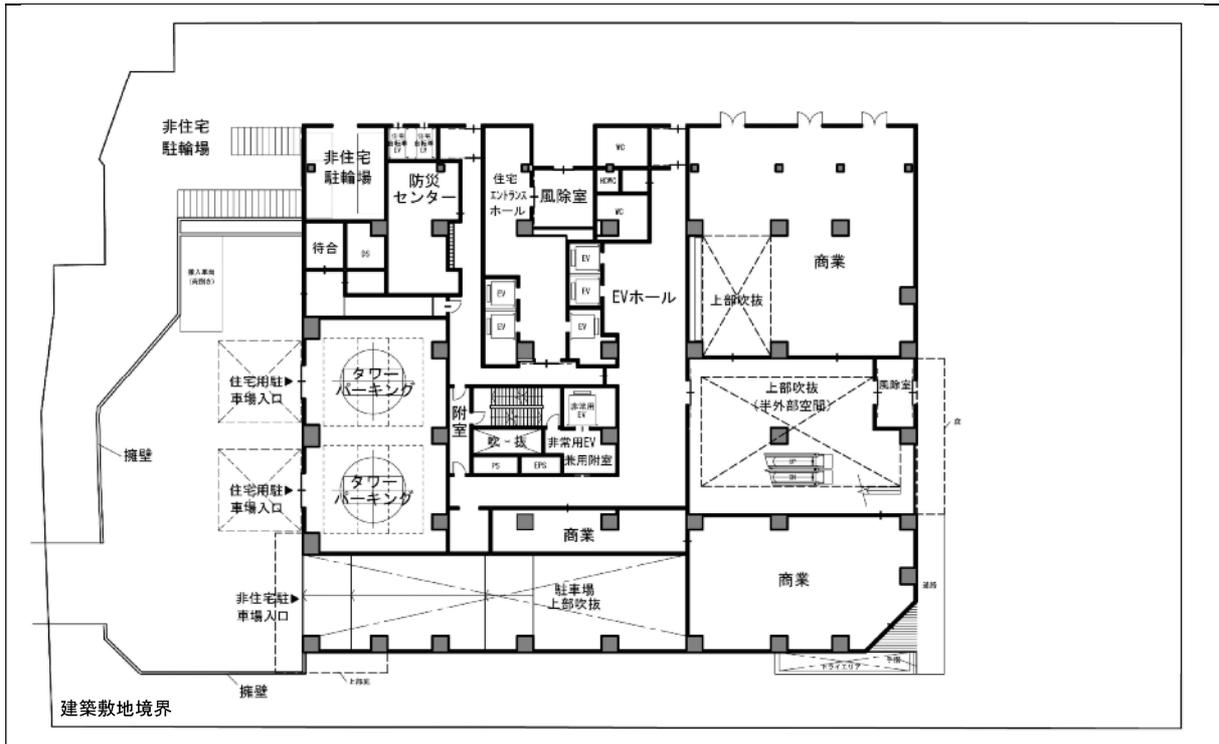


図 1-9 (3) 各階平面図 (地上 1 階)

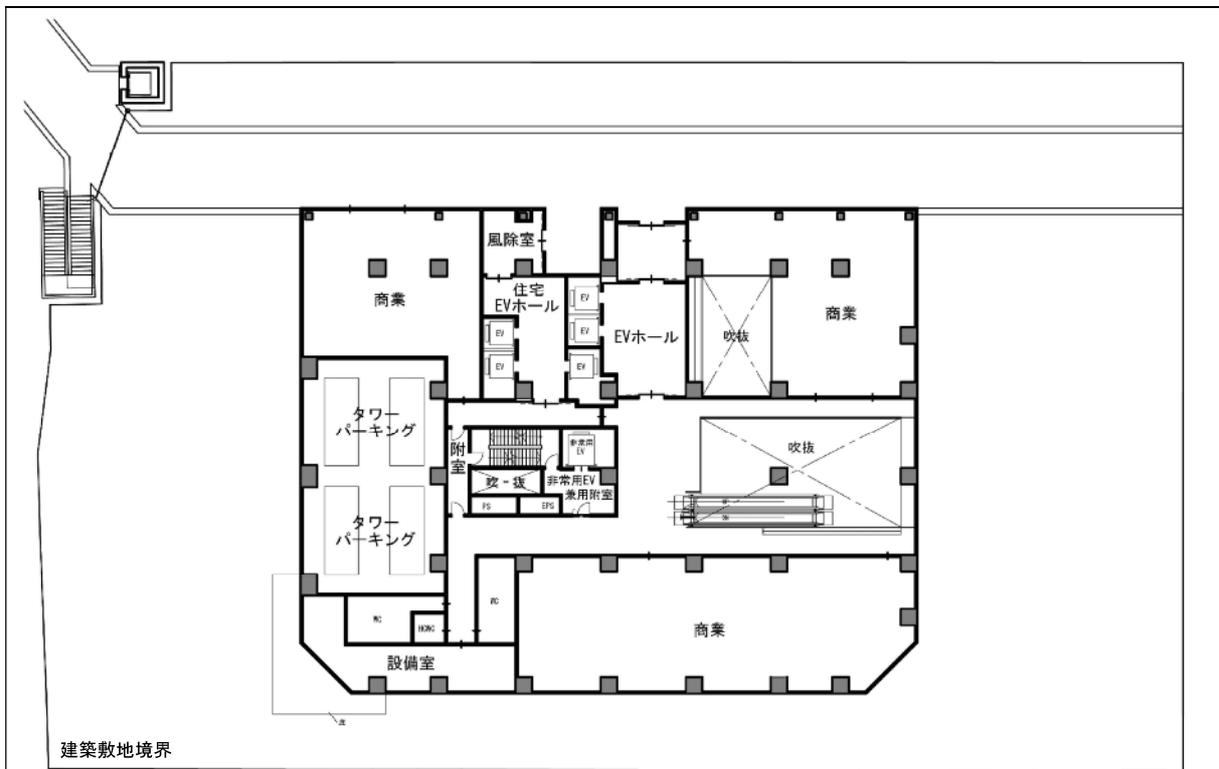
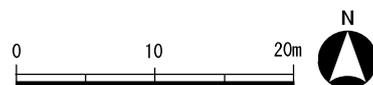


図 1-9 (4) 各階平面図 (地上 2 階)



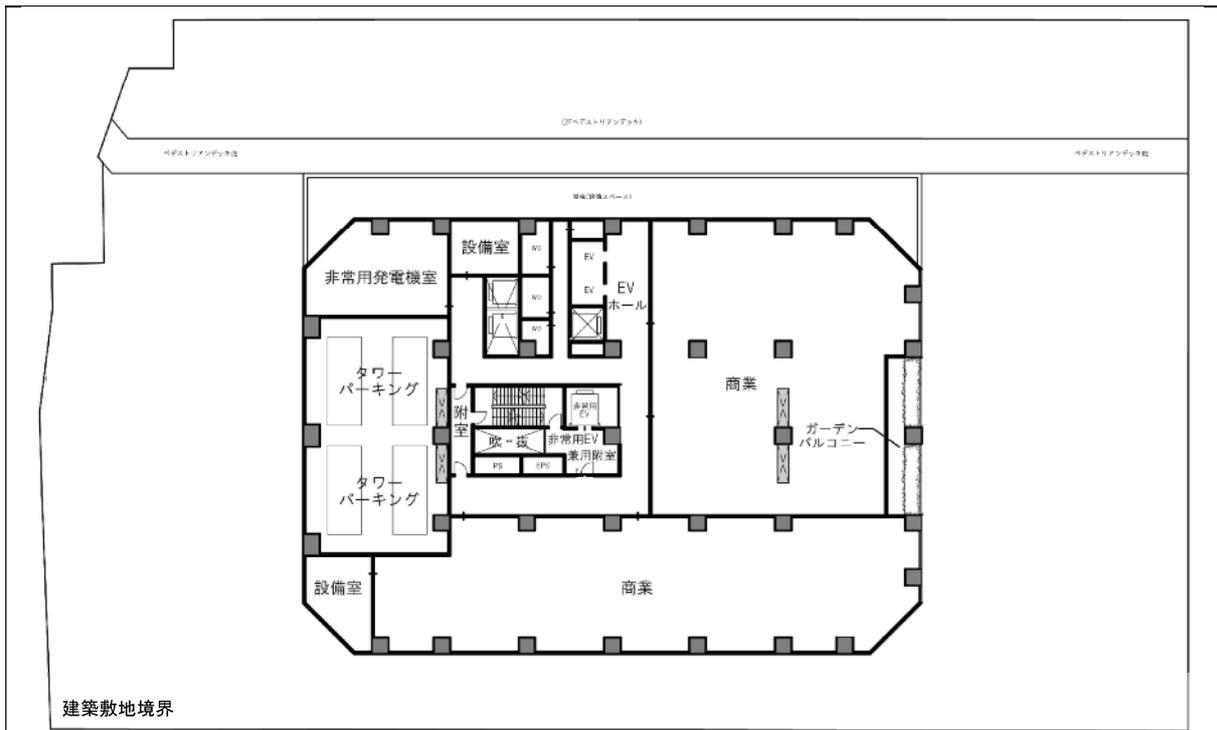


図 1-9 (5) 各階平面図 (地上 3 階)

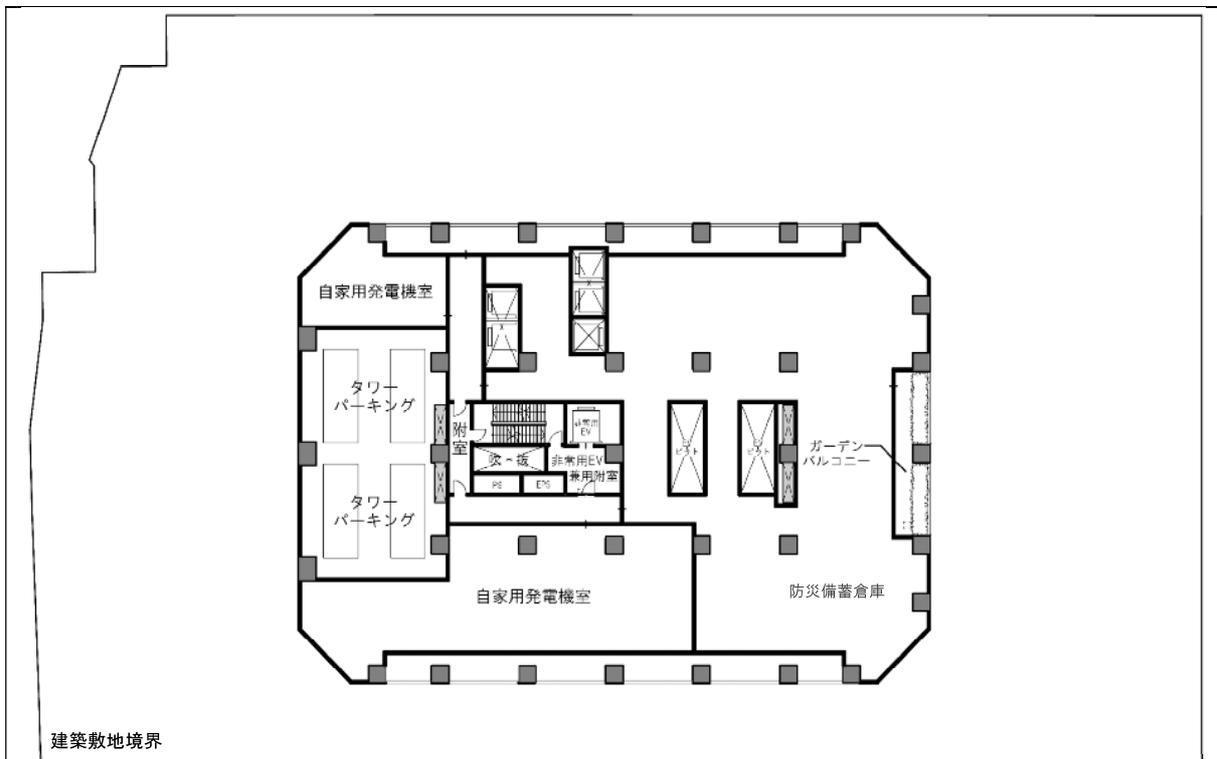
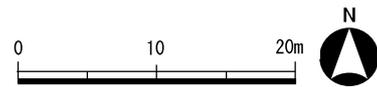


図 1-9 (6) 各階平面図 (地上 4 階)



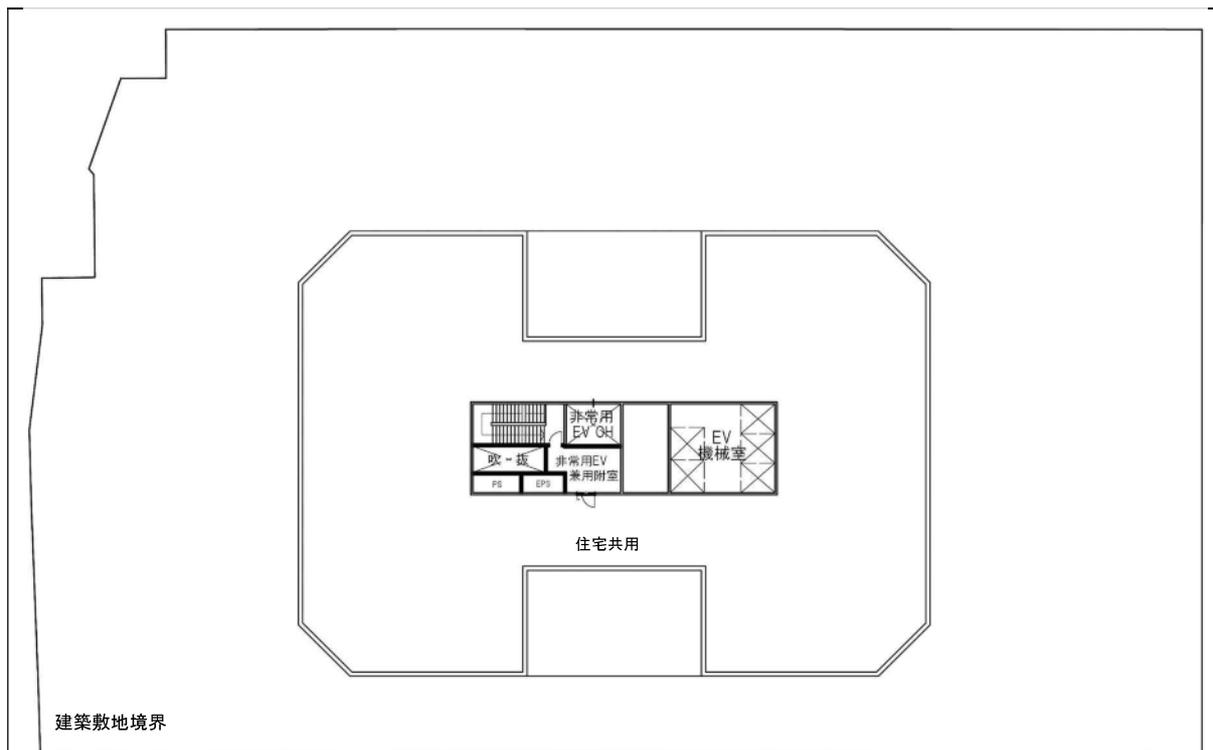


図 1-9 (11) 各階平面図 (RF)

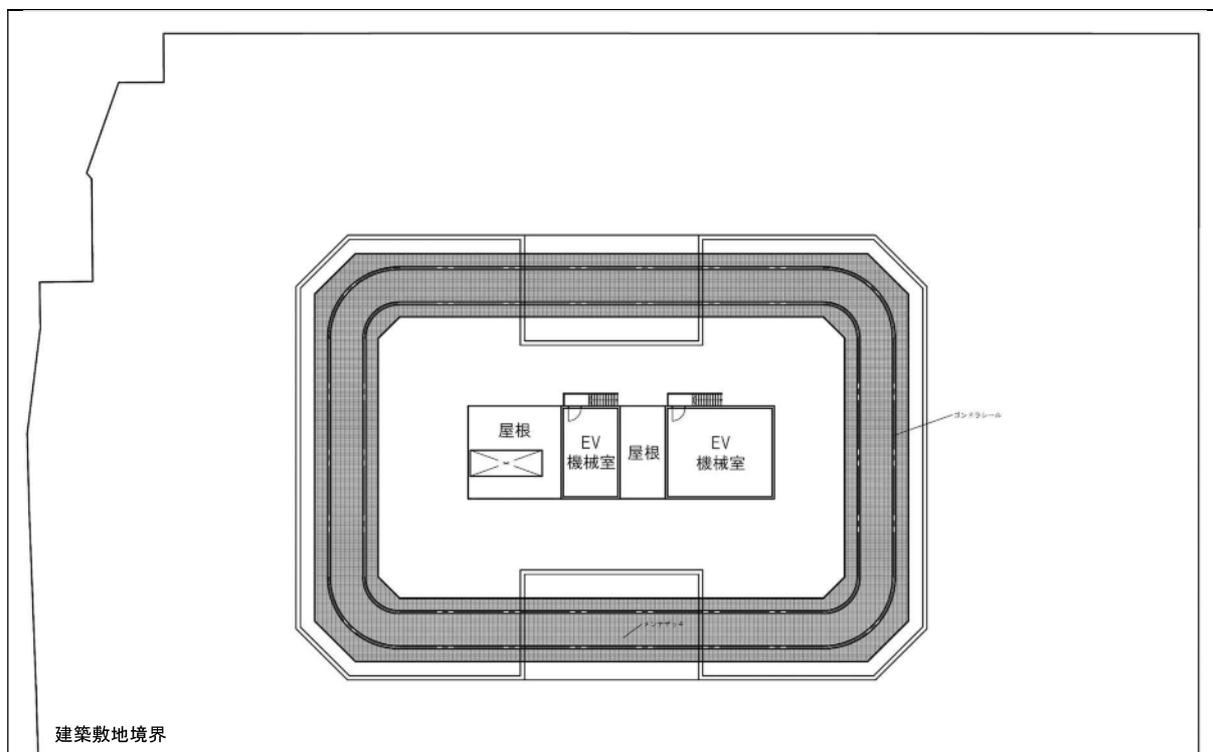
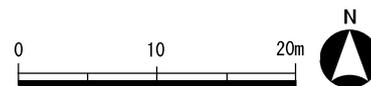
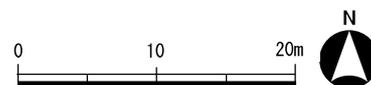


図 1-9 (12) 各階平面図 (PH階)



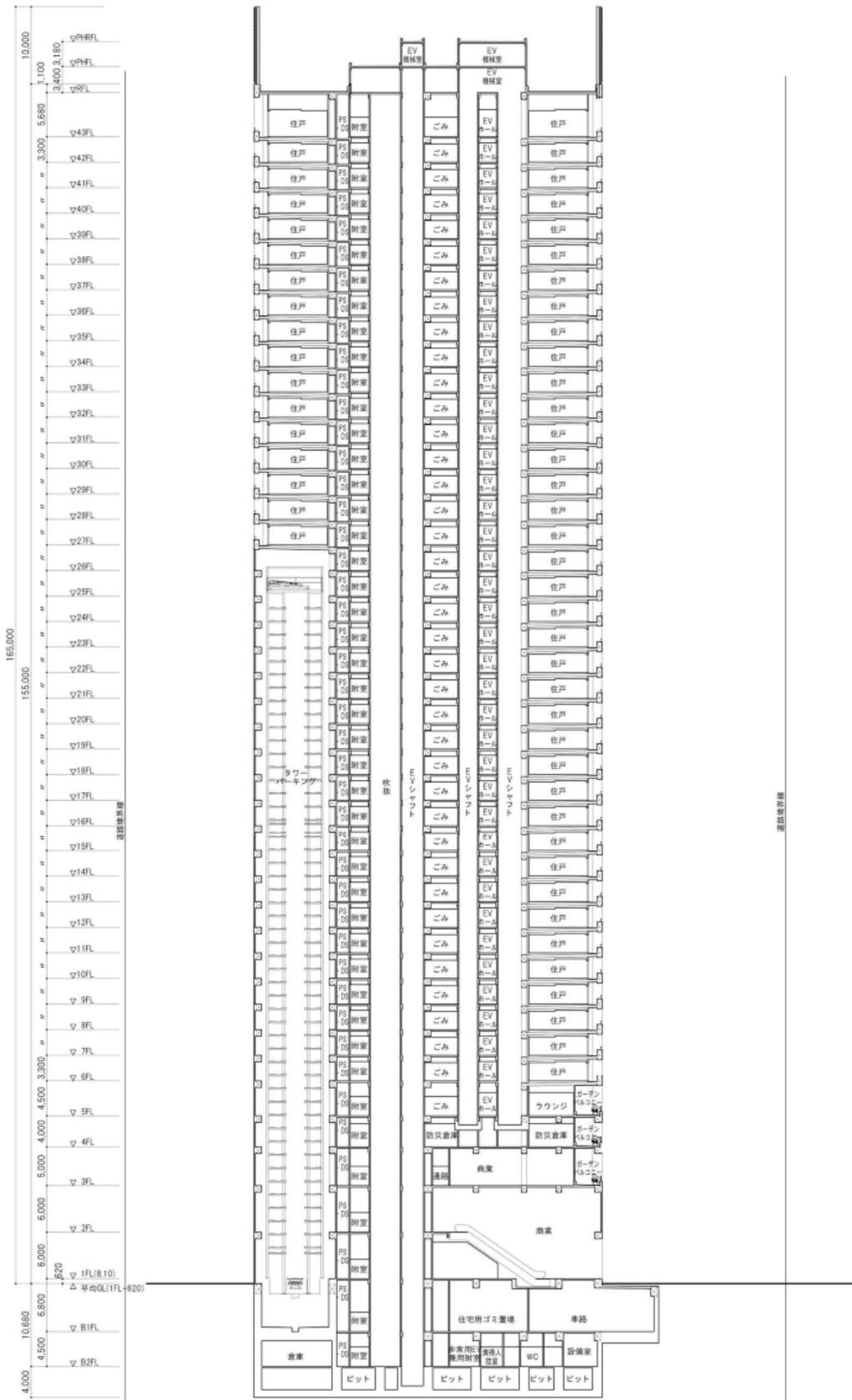


図 1-10 計画建物断面図

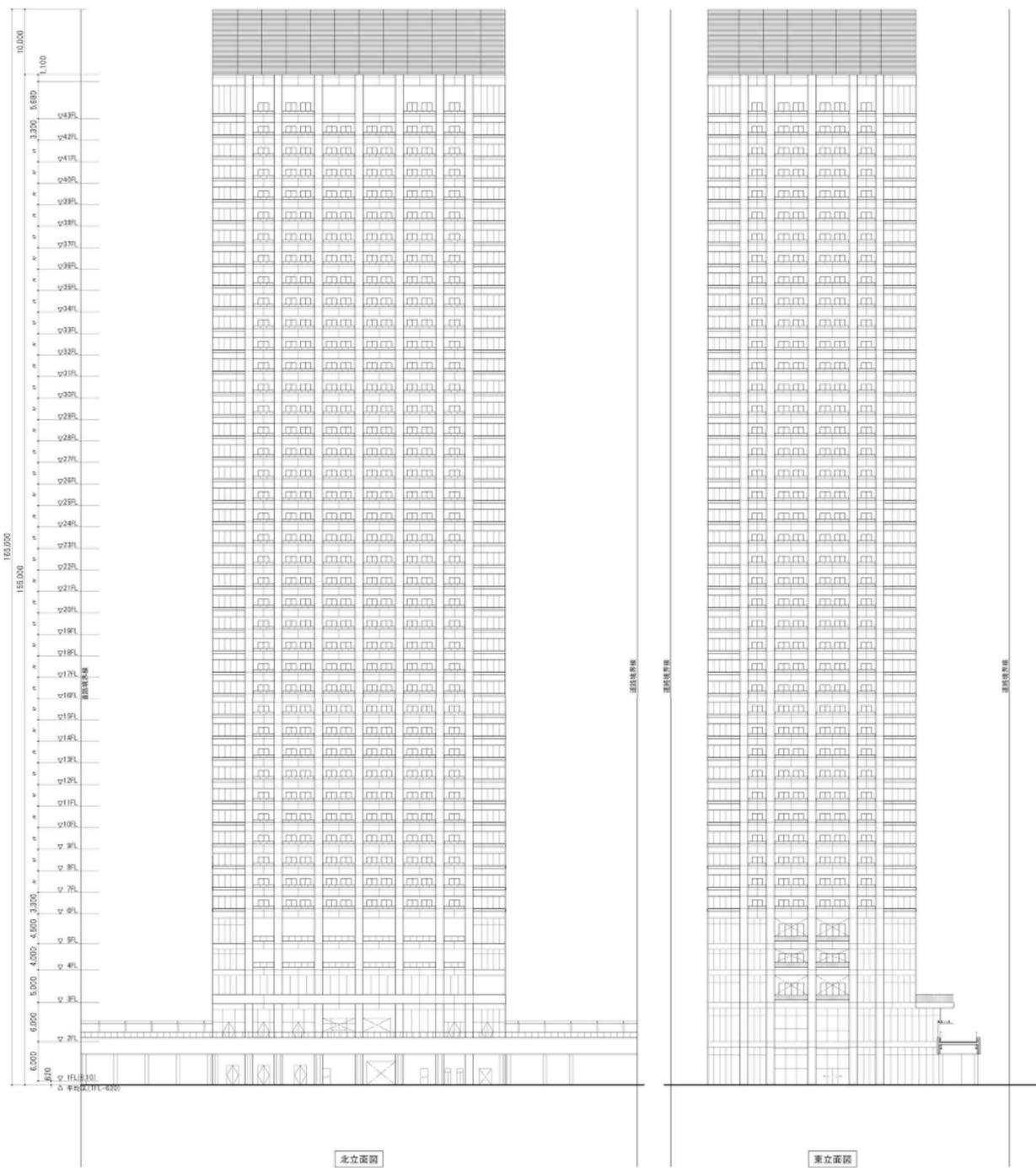


图 1-11 (1) 計画建物立面图

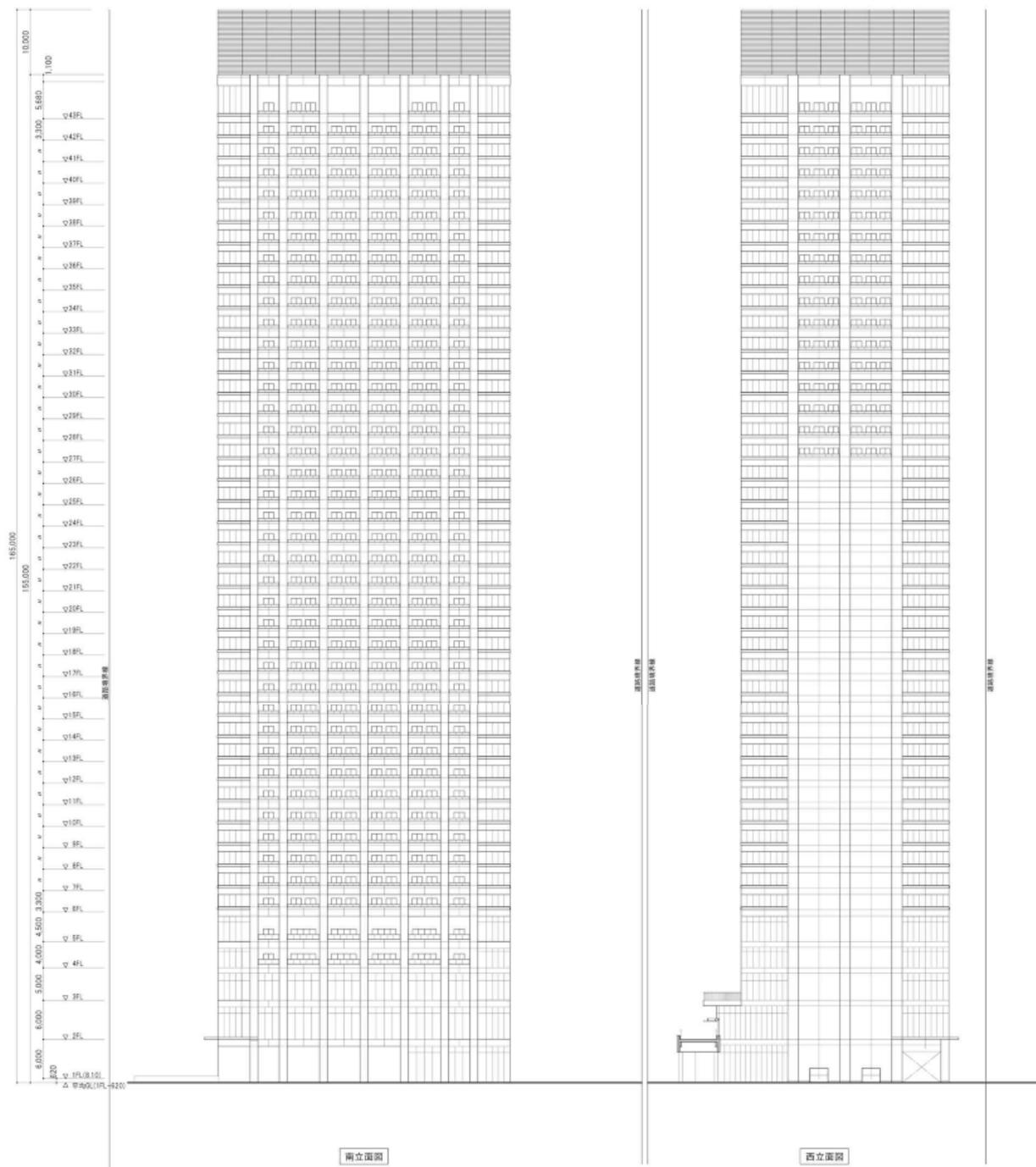


图 1-11 (2) 計画建物立面图



注) 現在想定している計画に基づき作成した図であり、計画建物の外壁等の色彩、素材や意匠について詳細が決定していないため、今後の協議等を踏まえ変更する可能性がある

図 1-12 完成予想図

(6) 緑化計画

ア. 緑化計画

本事業の緑化面積は表 1-6、主要植栽予定樹種及び植栽予定本数は表 1-7、緑化計画図は図 1-13 に示すとおりである。

本事業では、「川崎市緑の基本計画」（平成 30（2018）年 3 月改定）、「川崎市緑化指針（令和 4（2022）年 2 月一部改正）」及び「小杉地区緑化推進重点地区計画」（令和 4（2022）年 3 月改定版）等を踏まえ、駅前にあふさわしい潤いのあるパブリックスペースの創出を図る計画である。緑化面積は、区域全体で約 795m²（計画地面積に対し約 15.0%）を確保する計画である。

植栽予定樹種については、耐陰性や耐風性等を考慮して選定する。地上部においては、防風対策として大景木を配置するほか、高木、中木、低木、地被類を組み合わせる。さらに、これ以外にも自主的に壁面緑化やペDESTリアンデッキ上にも緑化を施し、更なる緑化に努める計画である。

表 1-6 緑化面積

区分	緑化面積	計画地面積（約 5,290m ² ）に対する割合
緑化地	約 110 m ²	約 2.1%
大景木植栽	約 685 m ²	約 12.9%
合計	約 795 m ²	約 15.0%

注 1) 緑化地は、高木～低木及び地被類に覆われた植栽面積のうち、庇やペDESTリアンデッキ下部分を除く面積を計上した。

注 2) 大景木（高さ 6.0m 以上、目通周 0.4m 以上、葉張 2.5m 以上の高木）を植栽した場合には、高さを直径とした円の面積を緑化面積として計上することができる。本事業では樹高 6m×10 本及び樹高 8m×8 本を緑化面積として計上した。

緑化面積 大景木（樹高 6m）： $[(\text{半径} : 6(\text{m}) \div 2)^2 \times 3.14] \times 10 \text{ 本} = \text{約 } 283\text{m}^2$

緑化面積 大景木（樹高 8m）： $[(\text{半径} : 8(\text{m}) \div 2)^2 \times 3.14] \times 8 \text{ 本} = \text{約 } 402\text{m}^2$

注 3) 自主的に実施する壁面緑化、ペDESTリアンデッキ上及びペDESTリアンデッキ下の緑化は、表中の緑化面積に含めていない。

表 1-7 主要植栽予定樹種及び植栽予定本数

区分		主要植栽予定樹種	植栽予定本数又は面積
大景木	常緑広葉樹	シラカシ、タブノキ、アラカシ	18 本
高 木	常緑広葉樹	シラカシ、タブノキ、ヤブニッケイ	7 本
中 木	常緑広葉樹	ジンチョウゲ、シャリンバイ	23 本
	落葉広葉樹	エゴノキ	
低 木	常緑広葉樹	シャリンバイ、ヤブコウジ	約 200 本
	落葉広葉樹	ヒュウガミズキ、ヤマブキ、ユキヤナギ、ミツバツツジ	
地被類		ヤブラン	約 60m ²

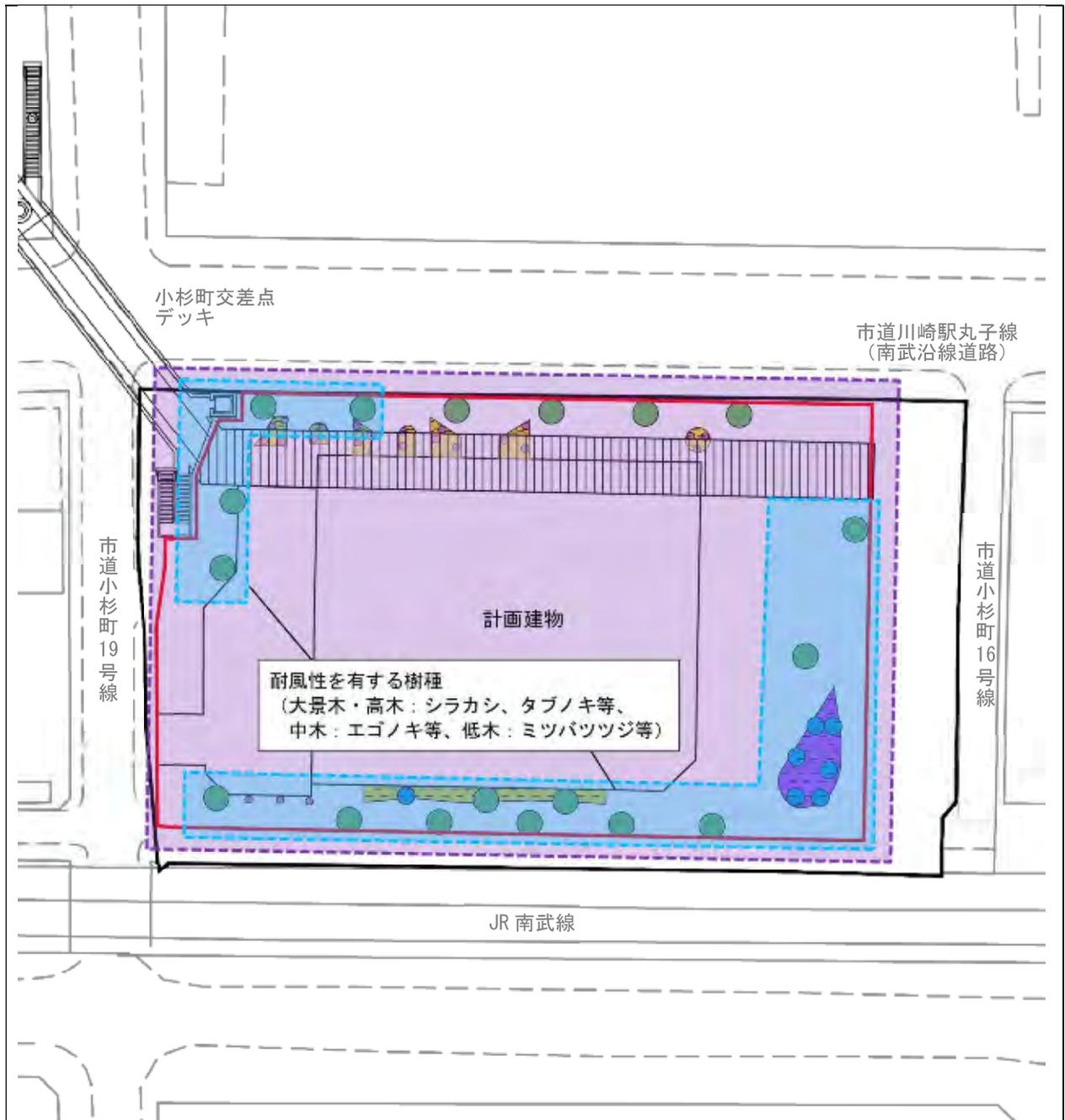
注) 樹木区分は、「川崎市緑化指針」（令和 4 年 2 月一部改正）に定められている形状寸法の規定に従った。

大景木：高さ 6.0m 以上、目通周 0.4m 以上、葉張 2.5m 以上

高 木：高さ 3.0m 以上、目通周 0.18m 以上、葉張 0.8m 以上

中 木：高さ 1.5m 以上 3.0m 未満、葉張 0.3m 以上

低 木：高さ 0.3m 以上 1.5m 未満、葉張 0.3m 以上

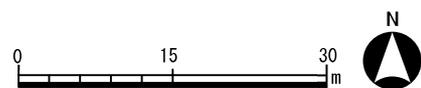


注1) ペDESTリアンデッキ下の緑化は表1-6の緑化面積に含めていない。

凡例

-  : 計画地
-  : 計画建物建築敷地
-  : 緑化地範囲
-  : 大景木 (高さ6m以上)
-  : 高木 (高さ3m以上)
-  : 中木
-  : 低木
-  : 地被類
-  : 耐風性を有する樹種の緑化範囲
-  : 耐陰性を有する樹種の緑化範囲

図1-13 緑化計画図



イ. 維持管理計画

緑地の維持管理については、表 1-8 に示す年間維持管理計画により、適切に剪定、刈込み、施肥、病虫害防除、除草・草刈、灌水等を実施することにより、樹木等の健全な育成を図る計画である。

緑化地には「川崎市緑の保全及び緑化の推進に関する条例」に基づき、緑化の将来目標を明示した看板（緑化地等表示板）を設置する。

表 1-8 年間維持管理計画

作業区分	作業時期												年間作業回数
	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	
剪定 (常緑広葉樹)					■	■			■	■			1~2回
剪定 (落葉広葉樹)	■	■					■	■				■	1~2回
刈込み					■	■	■	■	■	■	■		1~2回
施肥	■	■	■			■						■	1~2回
病虫害防除	■	■			■	■	■	■	■	■			1~2回
除草・草刈					■	■	■	■	■	■			1~2回
灌水	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	適宜

(7) 道路整備計画

本事業では、計画地内を東西に通る市道小杉町 40 号線を廃道とし、道路の付け替えを行う。具体的には、図 1-15 に示すとおり、西側の市道小杉町 19 号線（現況幅員 約 9m、両側歩道）の一部、南側の市道小杉町 41 号線（現況幅員 約 7m、片側歩道）の一部、東側の市道小杉町 16 号線（現況幅員 約 5m、歩道なし）の一部を整備する。また、本事業で整備する道路の標準道路断面図は、図 1-14 に示すとおりである。

さらに、建築敷地内にオープンスペースを確保することで、計画地内外周部に歩道状空地を設ける計画である。

また、計画建物の 2 階には、JR 武蔵小杉駅方面から小杉町二丁目へとつなぐペDESTリアンデッキの一部を整備し^{注 1)}、歩行者ネットワークの充実及び歩車分離による歩行者の安全性の向上に寄与する計画である。

注 1) 本事業では、小杉町二丁目と JR 武蔵小杉駅（JR 南武線）をつなぐペDESTリアンデッキの一部を整備する計画であり、建築敷地境界内部分について整備を予定している。

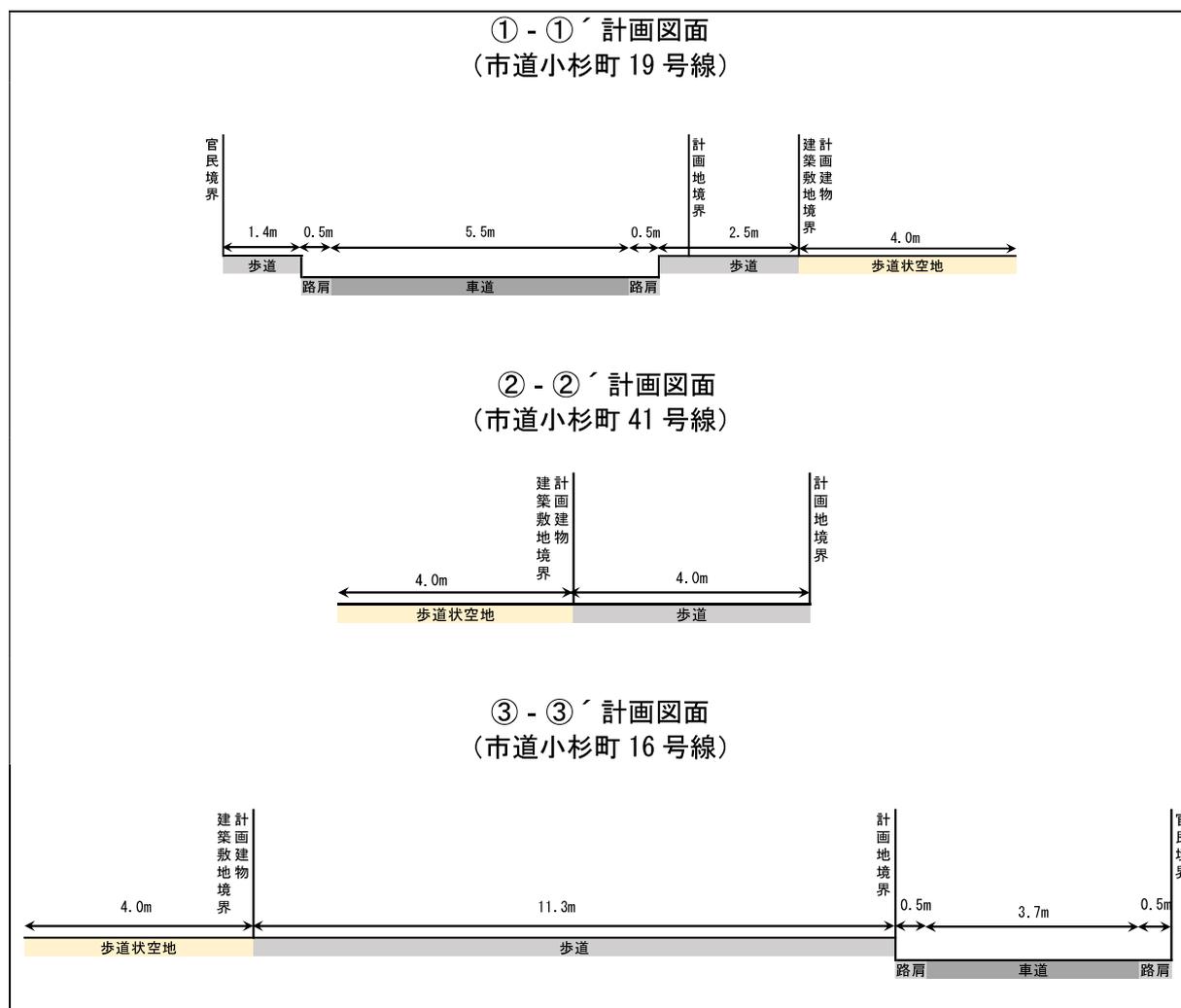
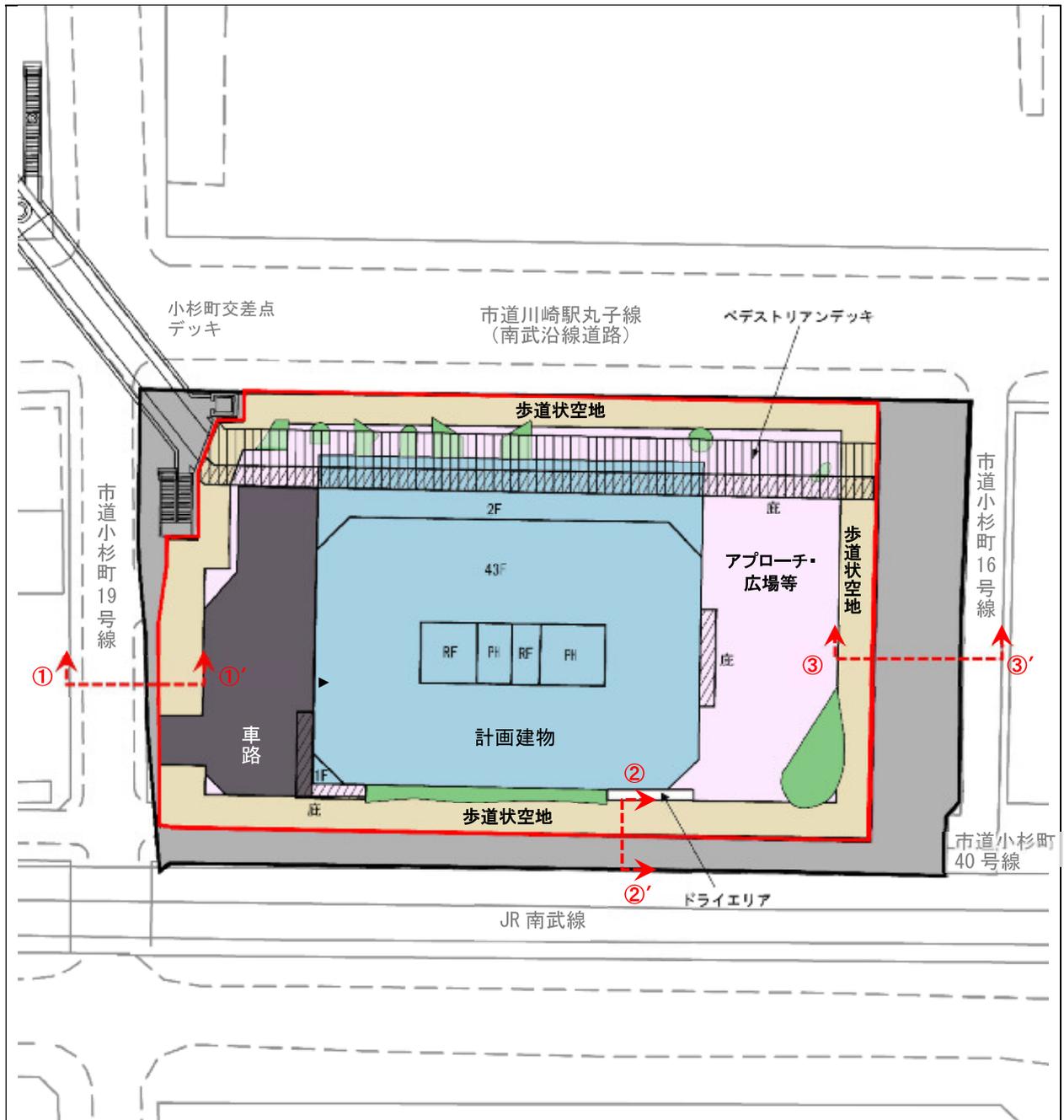


図 1-14 標準道路断面計画図

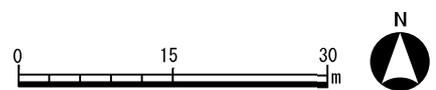


注) 本事業では、小杉町二丁目と JR 武蔵小杉駅 (JR 南武線) をつなぐペDESTリアンデッキの一部を整備する計画であり、建築敷地境界内部分について整備を予定している。

凡 例

- | | | | |
|--|-------------|--|---------------|
| | : 計画地 | | : 計画建物建築敷地 |
| | : 道路用地 (歩道) | | : 計画建物 |
| | : 歩道状空地 | | : ペDESTリアンデッキ |
| | | | : アプローチ・広場等 |
| | | | : 緑化地 |
| | | | : 車路 |

図 1-15 道路整備計画



(8) 道路動線計画

ア. 自動車動線計画

本事業の供用時における自動車動線（バイク含む）は、図 1-16 及び図 1-17 に示すとおりである。

駐車場の出入口は、市道小杉町 19 号線沿いに 1 箇所設ける計画で、自動車の出入りは、左折イン左折アウトを原則とする。施設関連車両は、出入口から計画地周辺道路を経て、主に、市道川崎駅丸子線（南武沿線道路）、国道 409 号（府中街道）、県道主要地方道東京丸子横浜線（綱島街道）、県道主要地方道丸子中山茅ヶ崎線（中原街道）、市道中原 3 号線を利用する計画である。

イ. 歩行者・自転車動線計画

本事業の供用時における歩行者動線は図 1-18、自転車動線は図 1-19 に示すとおりである。

歩行者出入口は、計画建物 1 階及び 2 階に整備する計画である。また、JR 武蔵小杉駅（JR 南武線）方面から小杉町二丁目に至るペデストリアンデッキの一部を整備する計画としており、歩車分離された安全・快適に通行できる動線が新たに加わる。

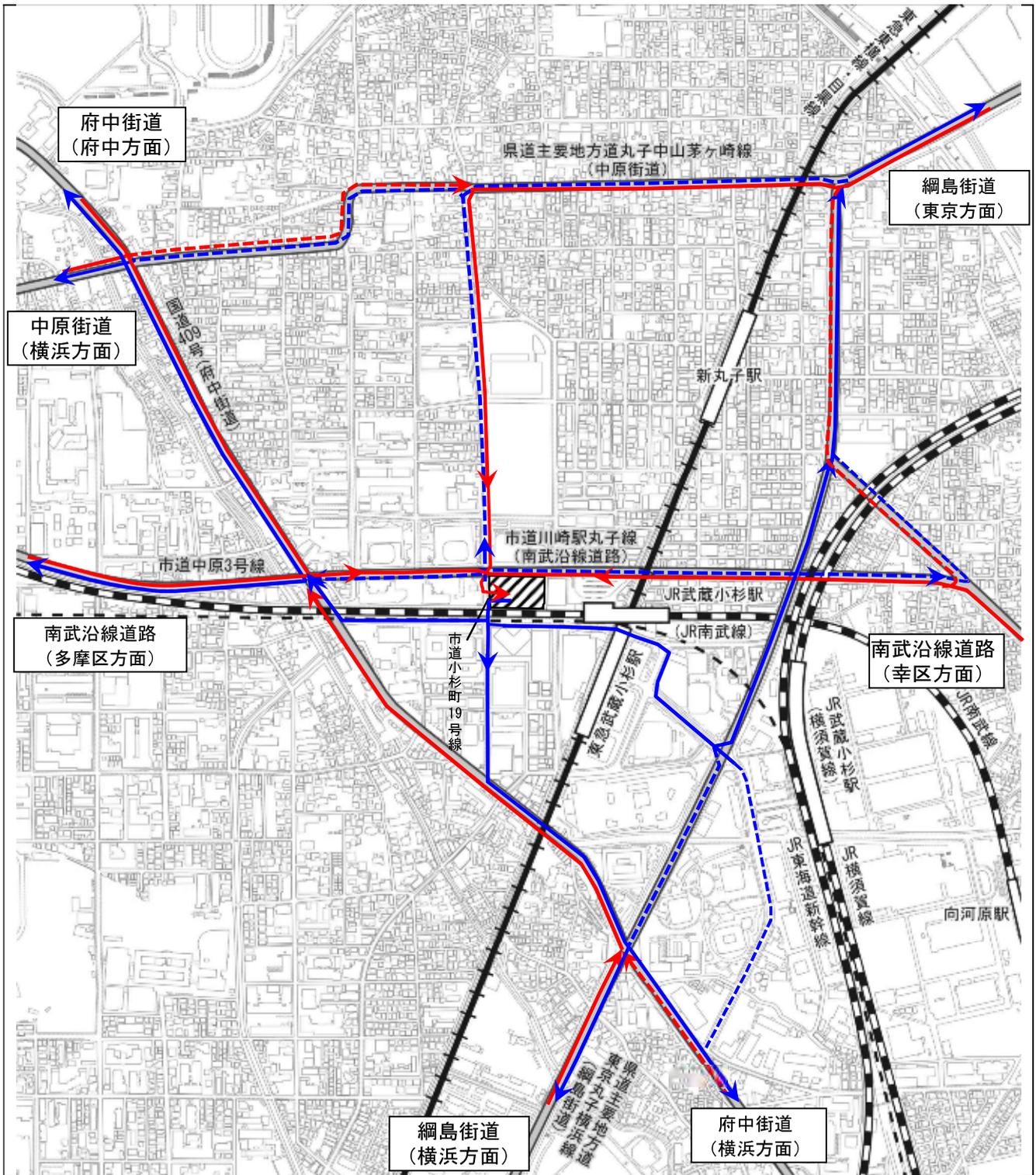
自転車の出入口は、計画建物北側に設ける計画である。

ウ. 駐車場・バイク置場・駐輪場計画

駐車場は、非住宅用として計画建物地下階に平面駐車場（約 20 台）、住宅用として機械式駐車場（タワーパーキング、約 200 台）を整備する計画である。

バイク置場は、非住宅用として地下階に約 10 台、住宅用として地下階に約 10 台を整備する計画である。

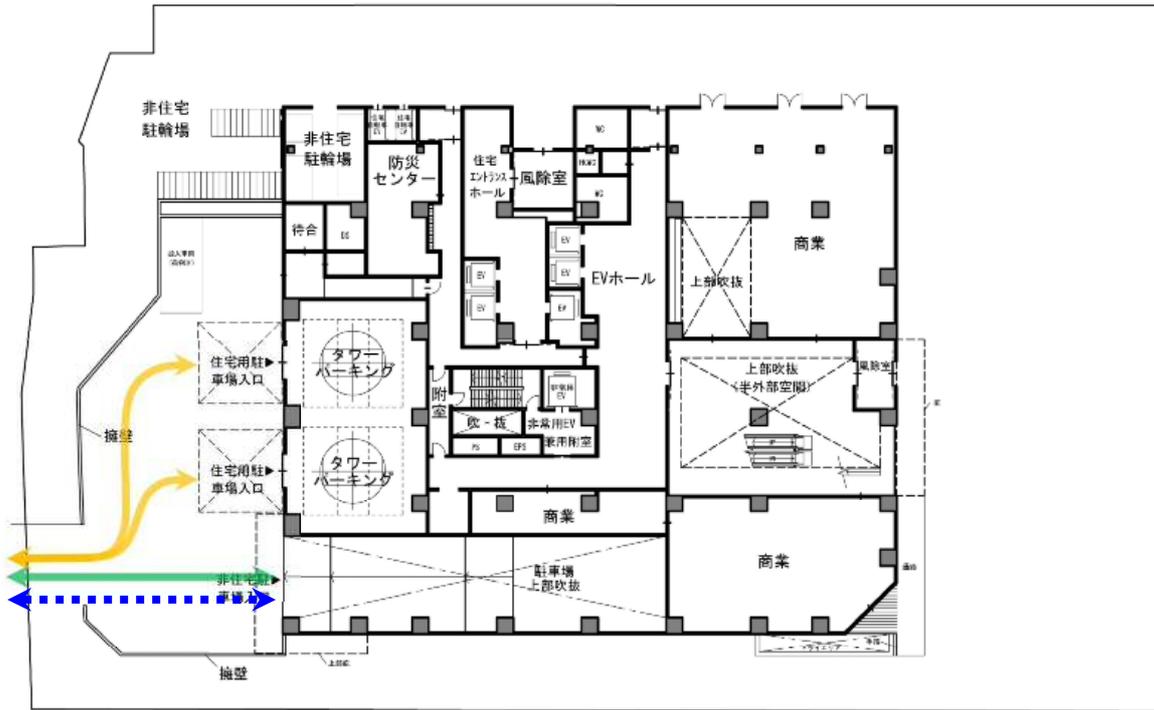
駐輪台数は、非住宅用として地上階に約 80 台、住宅用として地下階に約 520 台を計画している。



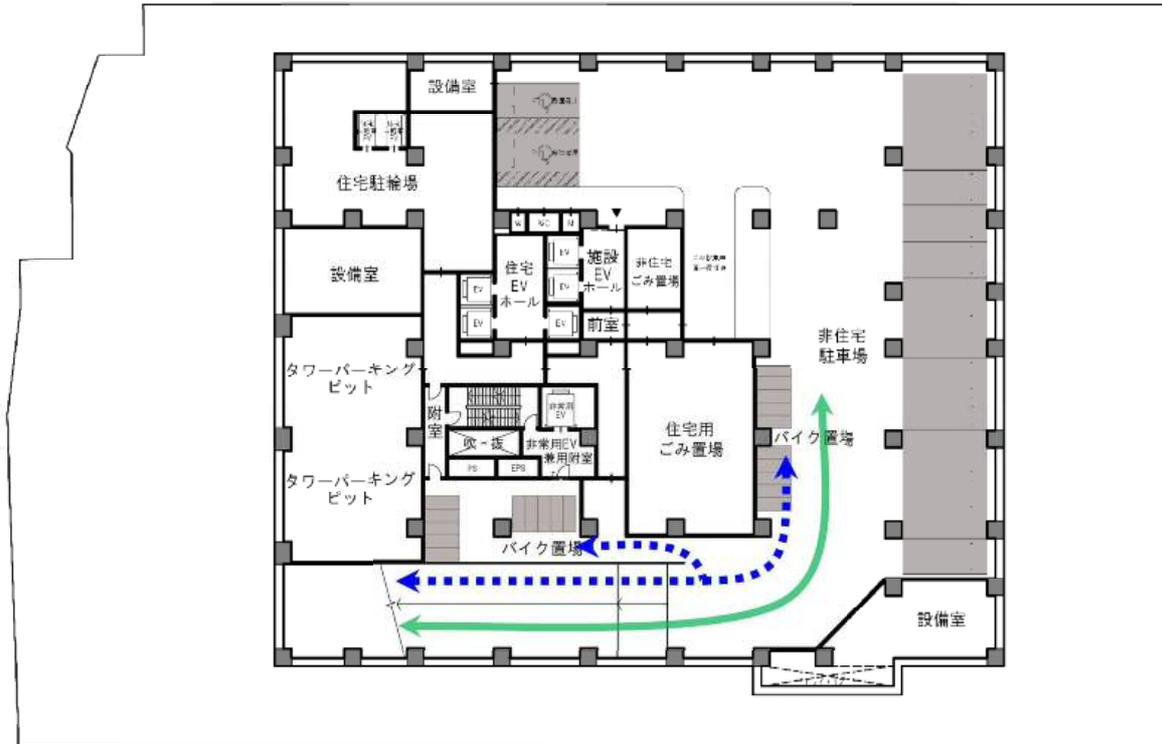
凡 例 : 計画地 : 主要道路 : 鉄道 (JR) : 鉄道 (私鉄) : 鉄道 (貨物) : 駅		: 入庫動線 : 出庫動線 : 入庫動線 (補助動線) : 出庫動線 (補助動線)	
		図 1-16 施設関連車両動線計画 <p>1 : 10,000</p>	

※¹ 下図は「川崎市地形図 2500」（川崎市、平成 31（2019）年測量）をベースに、令和 4（2022）年 11 月時点における周辺の土地利用状況を反映したものです。
 ※² 補助動線：施設関連車両が補助的に利用する可能性のある動線。主要ルートとしての利用は想定していない。

【1F】



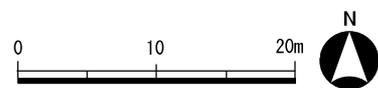
【B1F】



凡 例

- (Yellow) : 自動車動線 (住宅)
- (Green) : 自動車動線 (非住宅)
- - -> (Blue) : オートバイ動線

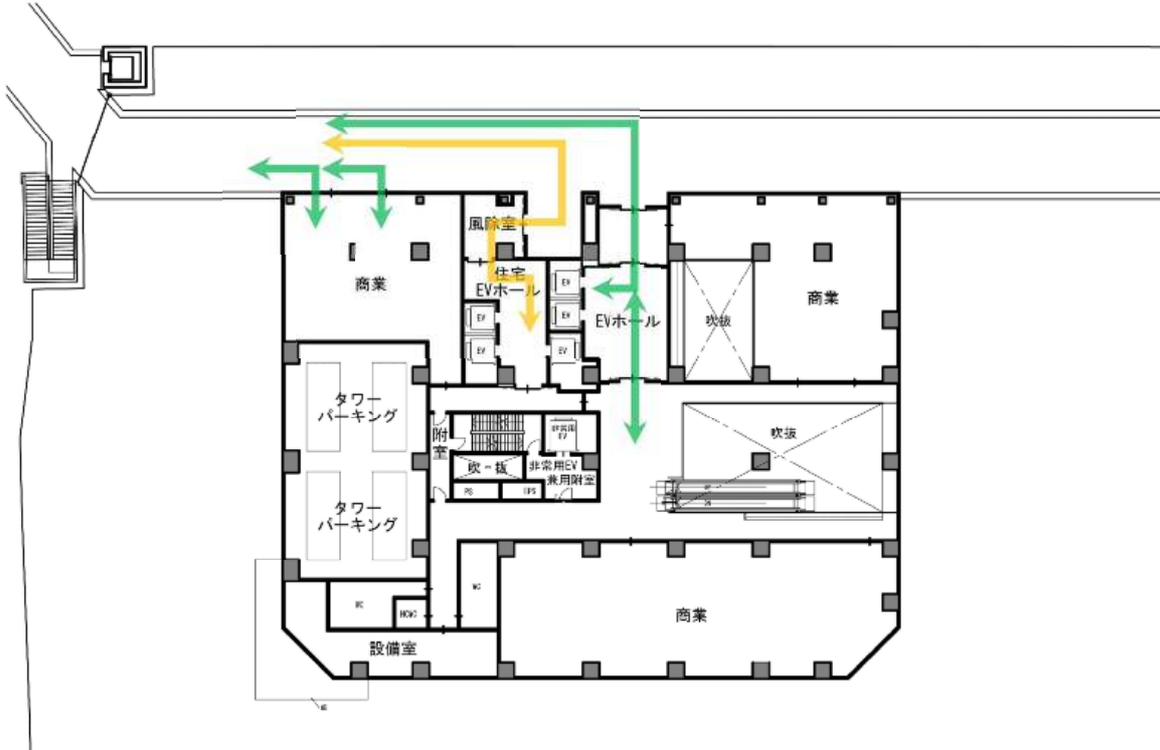
図 1-17 施設関連車両動線計画 (計画建物内)



【1F】



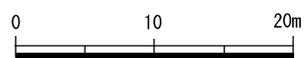
【2F】



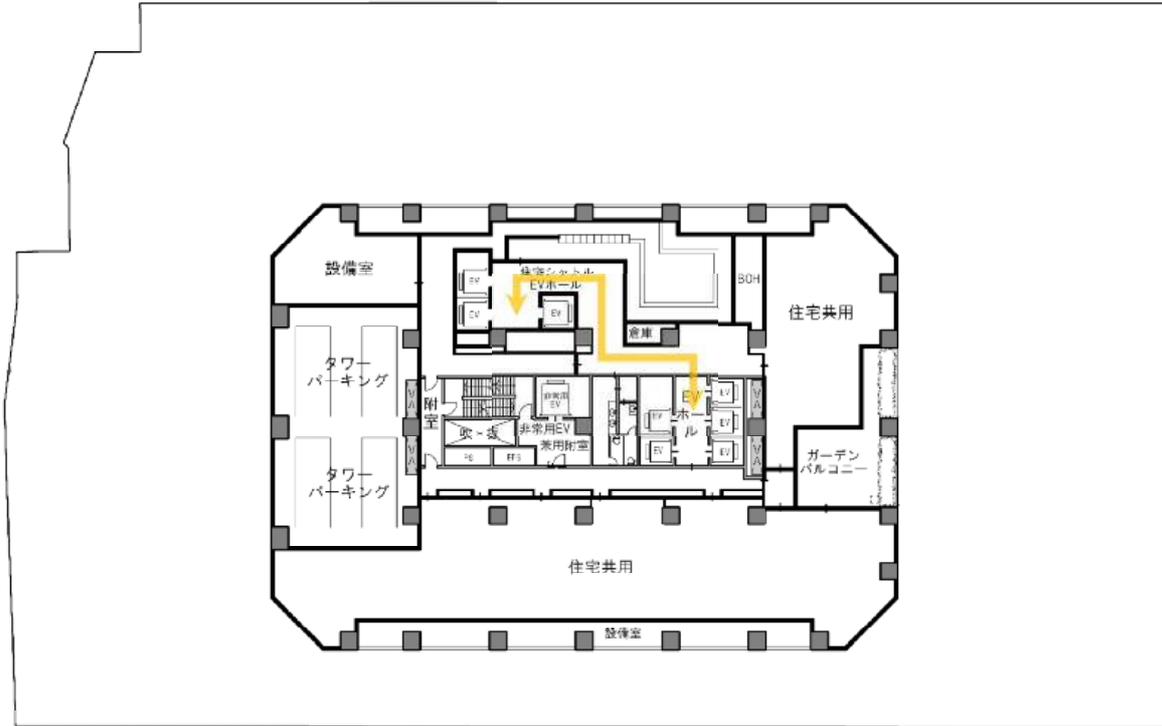
凡例

- (Yellow arrow) : 歩行者動線(住宅)
- (Green arrow) : 歩行者動線(非住宅)

図 1-18 (1) 歩行者動線



【5F】



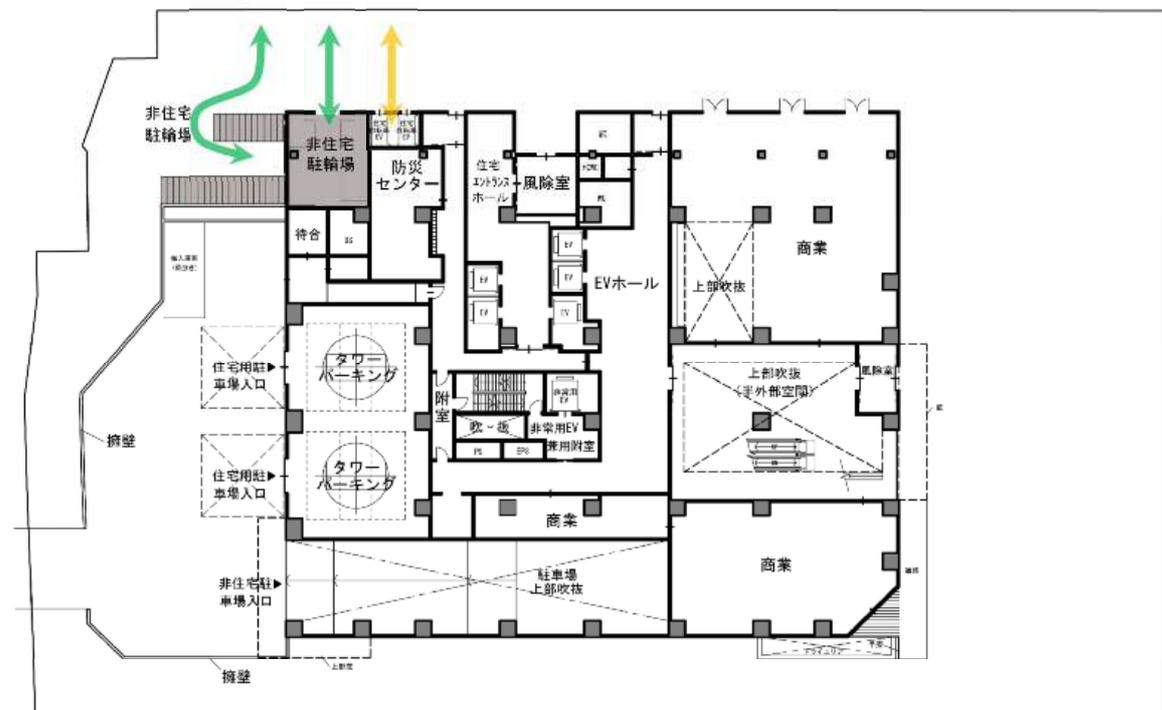
凡例

→ : 歩行者動線(住宅)

図 1-18 (2) 歩行者動線



【1F】



凡例

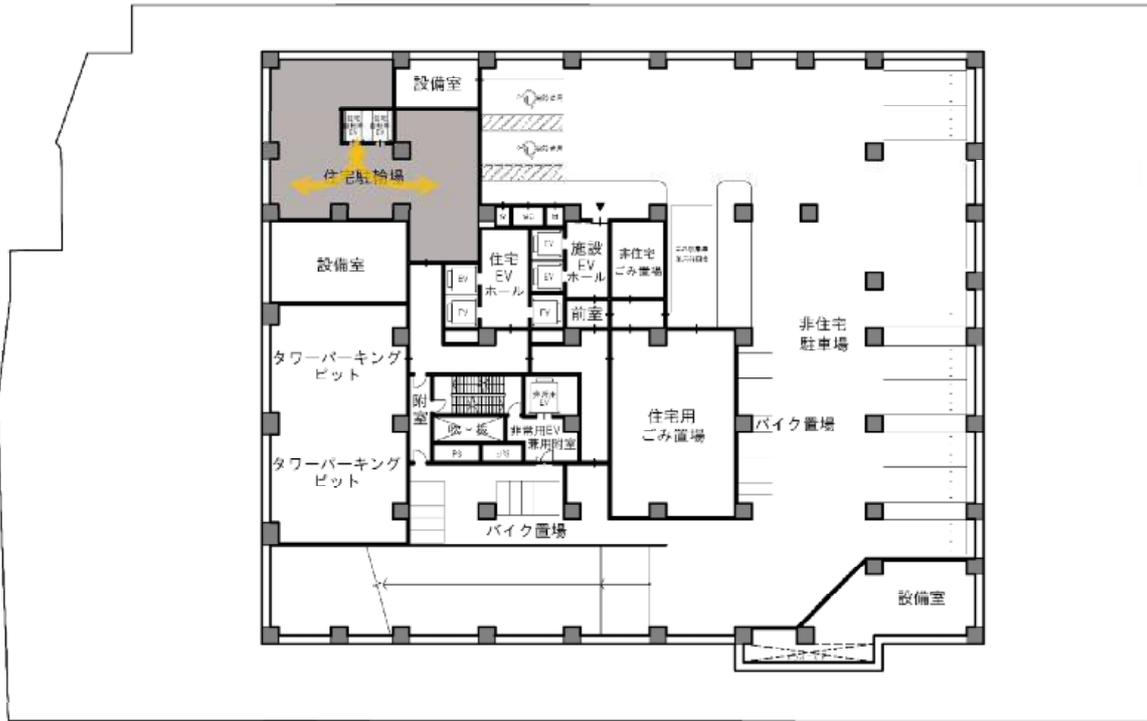
→ : 自転車動線(住宅)

→ : 自転車動線(非住宅)

図 1-19 (1) 自転車動線



【B1F】



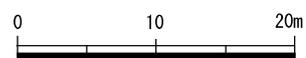
【B2F】



凡 例

→ : 自転車動線(住宅)

図 1-19 (2) 自転車動線



(9) 供給施設計画

ア. 給水計画

給水計画図は、図 1-20 に示すとおりである。

計画地への給水は、計画地西側の市道小杉町 19 号線埋設の配水管（φ 300mm）から引込管にて引き込み、地下の受水槽へ配管する計画である。

受水槽からは加圧給水ポンプにて必要箇所に給水する。

イ. 電気・電話供給計画

電気・電話供給計画図は、図 1-21 に示すとおりである。

計画地への電力の供給は、計画地西側の市道小杉町 19 号線の地中電力ケーブルから引き込む計画である。電話の供給についても、計画地西側の市道小杉町 19 号線埋設の地中通信ケーブルから引き込む計画である。

その他、本事業では屋上及び壁面の設置可能な部分に太陽光発電システムの設置を検討するほか、外構部にはソーラーパネル型の街路灯を整備し、再生可能エネルギーにより使用する電力の一部を賄う計画である。

ウ. ガス供給計画

ガス供給計画図は、図 1-22 に示すとおりである。

計画地へのガスの供給は、計画地西側の市道小杉町 19 号線埋設のガス本管（φ 150mm）から引込管にて引き込み、必要箇所に供給する計画である。

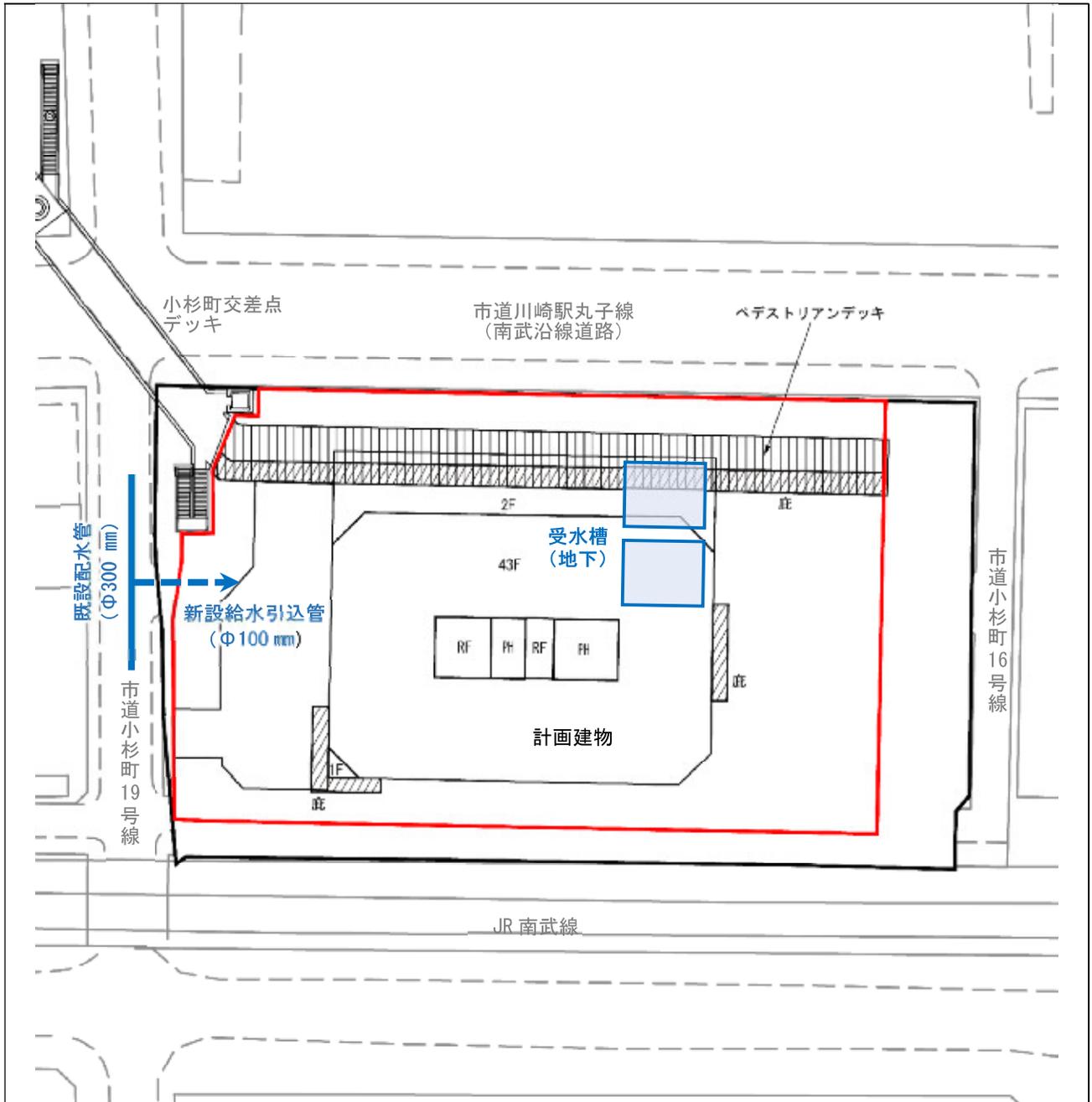
(10) 排水施設計画

排水施設計画図は、図 1-23 に示すとおりである。

計画地内からの雨水及び汚水排水は、計画地西側の市道小杉町 19 号線の下水道本管（合流式 φ 600mm）、計画地東側の市道小杉町 16 号線埋設の下水道本管（合流式 φ 300mm）及び計画地北側の市道川崎駅丸子線（南武沿線道路）埋設の下水道本管（合流式 φ 300mm）の計 3 箇所に排水管を接続して排水する計画である。

雨水については、「雨水流出抑制施設技術指針」（平成 29 年 10 月改定、川崎市建設緑政局）に基づき、地下ピットに設置する雨水貯留槽に貯留し放流する。雨水貯留槽の容量は規定の 2 倍量を確保する。

汚水排水については、「ディスポーザの取扱いに関する要領」（平成 27 年 4 月、川崎市）に基づきディスポーザ処理槽を経由して下水道本管へ放流する。

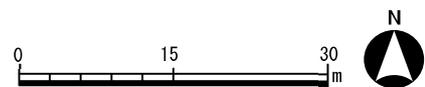


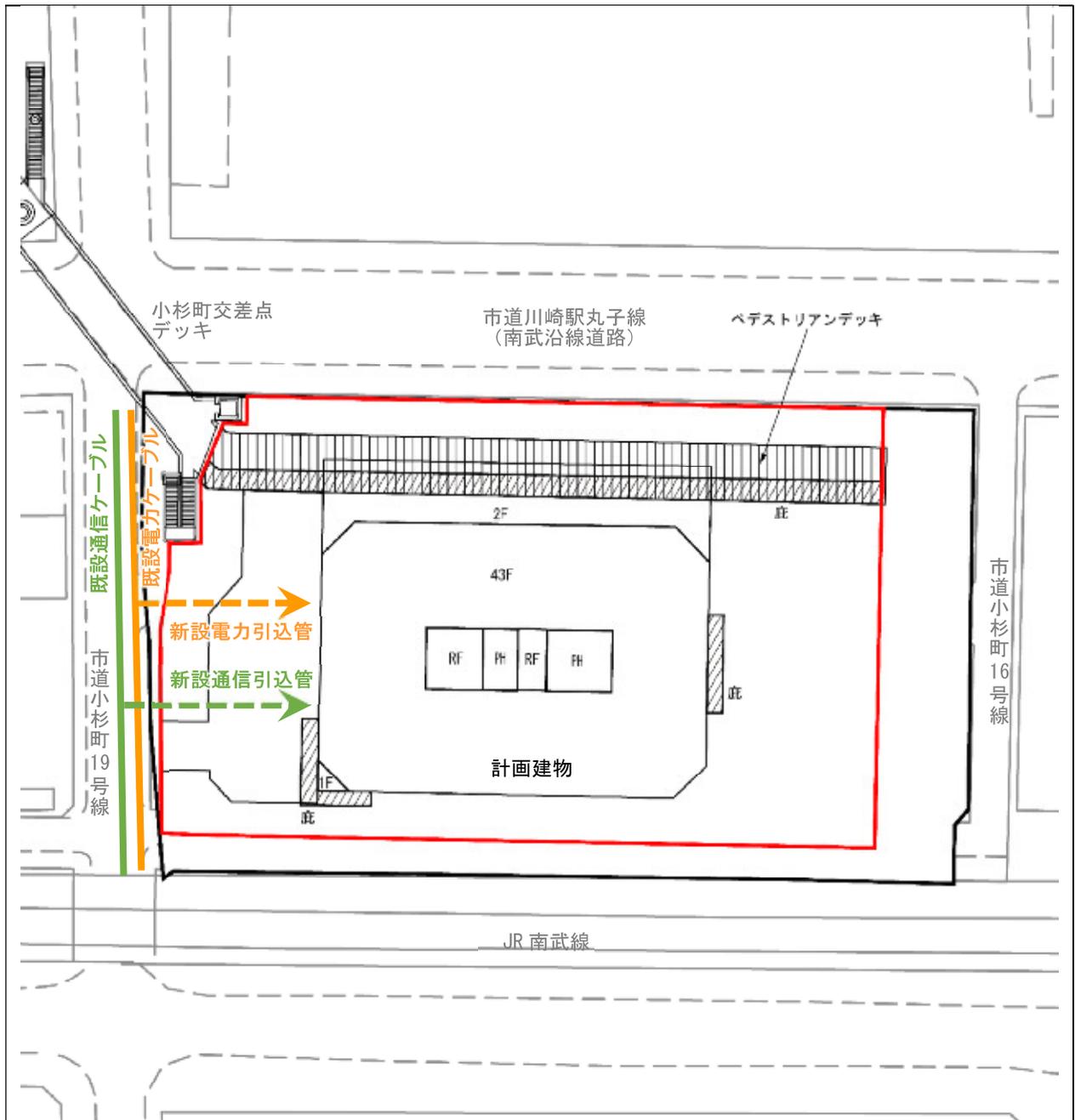
注) 本事業では、小杉町二丁目と JR 武蔵小杉駅 (JR 南武線) をつなぐペDESTリアンデッキの一部を整備する計画であり、建築敷地境界内部分について整備を予定している。

凡 例

- : 計画地
- : 計画建物建築敷地
- : 既設配水管
- : 新設給水引込管
- : 受水槽

図 1-20 給水施設計画図



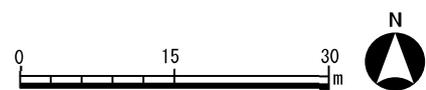


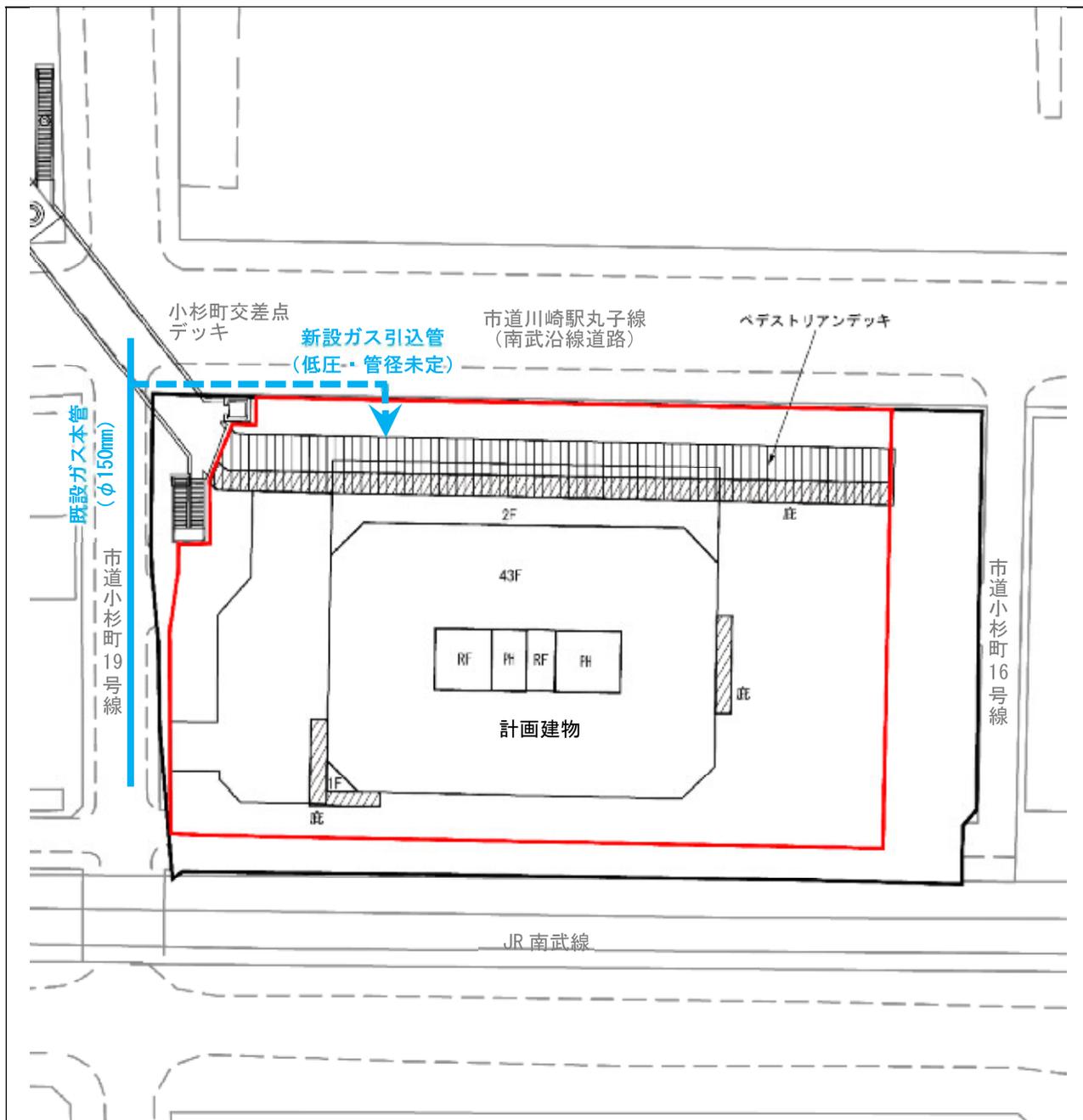
注) 本事業では、小杉町二丁目と JR 武蔵小杉駅 (JR 南武線) をつなぐペDESTリアンデッキの一部を整備する計画であり、建築敷地境界内部分について整備を予定している。

凡 例

- : 計画地
- : 計画建物建築敷地
- : 既設電力ケーブル
- : 既設通信ケーブル
- (dashed) : 新設電力引込管
- (dashed) : 新設通信引込管

図 1-21 電気・電話供給計画図



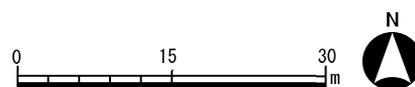


注) 本事業では、小杉町二丁目と JR 武蔵小杉駅 (JR 南武線) をつなぐペDESTリアンデッキの一部を整備する計画であり、建築敷地境界内部分について整備を予定している。

凡 例

- : 計画地
- : 計画建物建築敷地
- : 既設ガス本管
- : 新設ガス引込管

図 1-22 ガス供給施設計画図



(11) 熱源計画

熱源は、用途別にシステムを構築し、ガスと電気の併設型を基本とする。

空調熱源について、住宅専有部はヒートポンプエアコン（各住戸による個別方式）、住宅共用部と非住宅部は、ヒートポンプパッケージエアコンを使用する計画である。

給湯熱源について、住宅専有部はガス給湯器（各住戸による個別方式）とし、住宅共用部及び非住宅部はガス給湯器とする計画である。

住宅共用部と非住宅部の室外機等については、計画建物の2階、4階、5階の室外機置場及び建物屋上に設置する計画である。

なお、各設備機器は、省エネルギー機器を採用する計画である。

(12) 廃棄物処理計画

廃棄物保管施設計画図は、図1-24に示すとおりである。

家庭系廃棄物（一般廃棄物）及び事業系廃棄物（一般廃棄物及び産業廃棄物）は、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」、「川崎市廃棄物の処理及び再生利用等に関する条例」及び「廃棄物保管施設設置基準要綱」に基づき、家庭系廃棄物（普通ごみ、粗大ごみ及び資源ごみ等）と事業系廃棄物（事業系一般廃棄物、産業廃棄物）を分けた廃棄物保管施設を地下1階に設ける計画である。

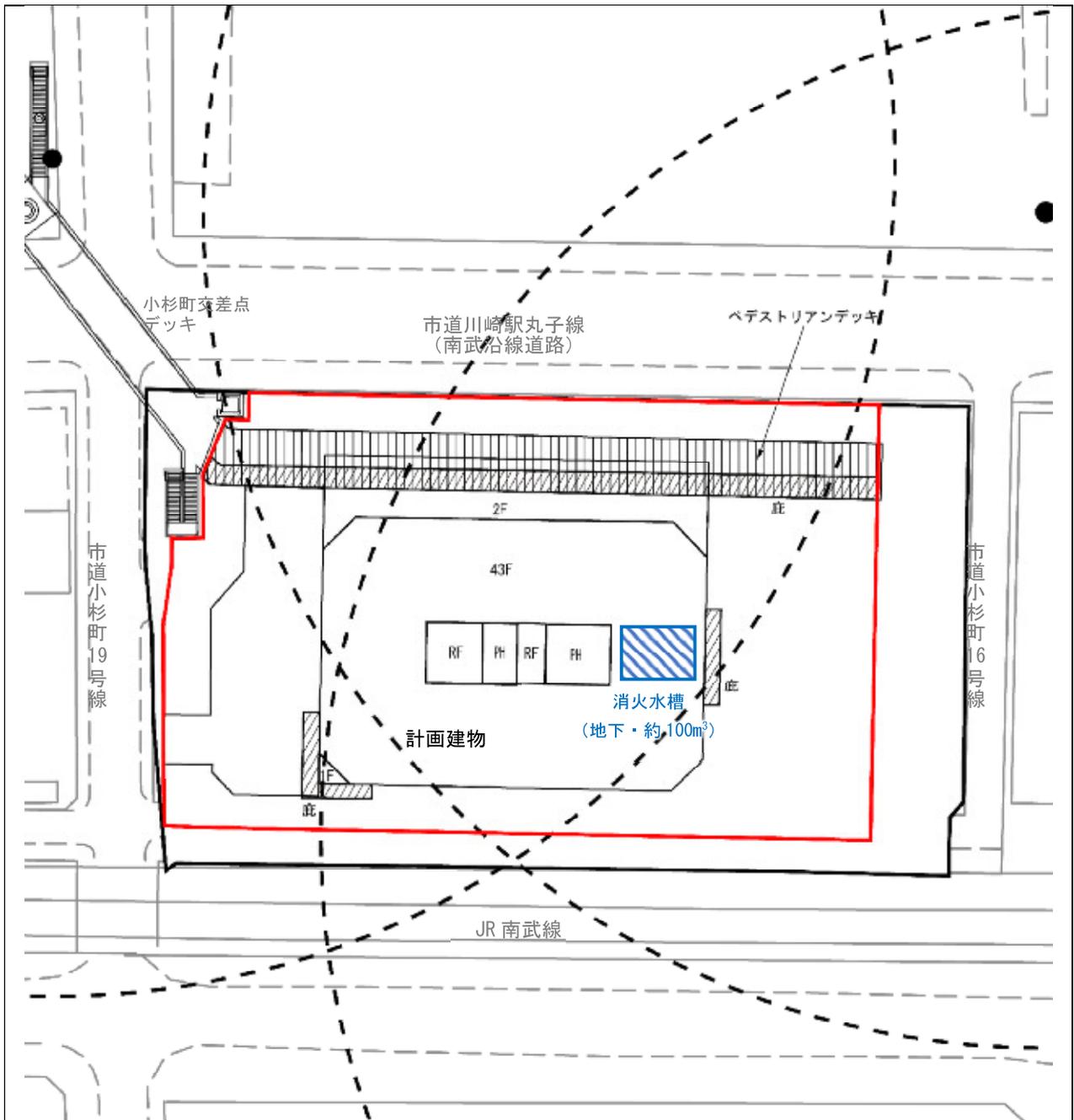
住宅から発生する一般廃棄物は、川崎市等による分別収集により適正に処理・処分する計画である。非住宅部から発生する事業系一般廃棄物及び産業廃棄物は、許可を受けた廃棄物収集運搬業者等に委託し、適正に処理・処分する計画である。

なお、廃棄物収集車の動線は、西側の市道小杉町19号線に面して設ける駐車場出入口より進入・退出する計画である。

(13) 防・消火計画

消防水利は、既設消火栓の利用により有効消防水利が充足される予定である（図1-25参照）。

防火対策としては、消火水槽（約100m³）及び消火ポンプ室を地下階に整備する計画である。詳細については、今後関係部署との協議の上決定する。

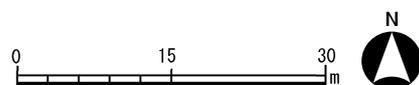


注) 本事業では、小杉町二丁目と JR 武蔵小杉駅 (JR 南武線) をつなぐペDESTリアンデッキの一部を整備する計画であり、建築敷地境界内部分について整備を予定している。

凡 例

- : 計画地
- : 計画建物建築敷地
- : 既設消火栓
- : 既設消火栓を中心とした半径 100m の円
- : 消火水槽

図 1-25 防・消火計画図



(14) 施工計画

ア. 工事概要

本事業における主な工事内容及び工事工程は、表1-9及び表1-10に示すとおりである。
準備・解体工事が約11ヶ月、本体工事が約42ヶ月とし、全体で約53ヶ月を計画している。

作業日及び作業時間は、原則として日曜日を除く午前8時から午後6時までとし、前後1時間程度は工事の準備及び片づけ等を実施する場合がある。

ただし、騒音及び振動を伴わない作業、コンクリート打設等工事の性質上、作業の中断が困難である場合、あるいは天候等の事情により作業時間及び日程に変更が生ずる場合には、事前に周知を行い、周辺環境に配慮したうえで工事を行う。

工事用車両のピーク日台数は、大型車は工事開始後20ヶ月目が最も多く、大型車122台/日・片道である。小型車は工事開始後12～13ヶ月目が最も多く、小型車8台/日・片道である。工事にあたっては、周辺交通状況を勘案し、適宜、工事用車両の走行時間や走行台数を調整していく。

表1-9 工事概要

	工種	主な工事内容	主な建設機械
準備・解体工事	準備・仮設工事	仮囲い、工事事務所設置、仮設設備設置、撤去工事	ラフタークレーン、トラッククレーン、発電機、
	解体工事	地上解体、地中障害撤去、流動化打設、整地	クローラクレーン、バックホウ、ラフタークレーン、トラッククレーン、コンクリートポンプ車、コンクリートミキサー車、発電機、地中障害解体機
本体工事	土工事	山留工事、杭工事、基礎工事、根切工事、残土搬出	アースドリル杭打機、SMW施工機、クローラクレーン、バックホウ、テレスコラム、ラフタークレーン、トラッククレーン、コンクリートミキサー車、発電機
	躯体工事	基礎躯体工事、地下躯体工事、地上躯体工事、コンクリート打設	バックホウ、テレスコラム、ラフタークレーン、トラッククレーン、タワークレーン、コンクリートポンプ車、コンクリートミキサー車、工事用エレベーター
	仕上工事	内装・外装仕上、設備機器設置	ラフタークレーン、トラッククレーン、タワークレーン、工事用エレベーター
	外構工事	植栽、道路、外構工事等	ラフタークレーン、トラッククレーン、コンクリートミキサー車、発電機

表 1-10(1) 工事工程表

月数		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27					
工種	準備・解体工事	準備・仮設工事	■				■						■																				
		解体工事	■																														
	本体工事	土工事												■																			
		躯体工事																				■											
		仕上工事																															
		外構工事																															
検査																																	
主要建設機械	アースドリル杭打機(120tクローラーベース)												■																				
	SMW施工機(100t)												■																				
	クローラークレーン(60t、100t)								■																								
	バックホウ(0.4~0.7m3)				■																												
	テレスコプ(0.7m3)																■																
	ラフタークレーン(25t、50t)	■															■																
	トラッククレーン(4t、10t)	■																															
	クレーン(JCL-530)	■																															
	コンクリートポンプ車(4~10t)		■																														
	コンクリートミキサー車(6~10t)		■																														
	工事用エレベーター(KCE-2800)	■																															
	発電機(60~150kVA)	■												■																			
	地中障害解体機								■																								
工事用車両	大型車	日最大数(台/日)	26	44	37	38	33	33	9	9	9	9	9	11	11	82	82	102	102	102	102	122	14	16	16	16	16	16	16				
		月台数(台/月)	510	880	740	755	655	655	175	175	175	175	175	220	220	1,640	1,640	2,040	2,040	2,040	2,040	2,421	261	301	301	301	301	301	301				
	小型車	日最大数(台/日)	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	8	8	3	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1				
		月台数(台/月)	12	12	7	10	10	10	3	3	3	3	3	150	150	50	40	40	40	40	30	40	10	10	10	10	10	10	10				
	合計	日最大数(台/日)	27	45	38	39	34	34	10	10	10	10	10	19	19	85	84	104	104	104	104	124	15	17	17	17	17	17	17				
		月台数(台/月)	522	892	747	765	665	665	178	178	178	178	178	370	370	1,690	1,680	2,080	2,080	2,080	2,070	2,461	271	311	311	311	311	311	311				

注) 作業員の現場への通勤は路線バスや電車等の公共交通機関の利用を基本としている。工事用車両(小型車)は現場内に乗り入れる必要がある作業車を想定した。

表 1-10(2) 工事工程表

月数		28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53		
工 種	準備・ 解体工事	準備・仮設工事																											
		解体工事																											
	本体工事	土工事																											
		躯体工事																											
		仕上工事																											
		外構工事																											
	検査																												
主 要 建 設 機 械	アースドリル杭打機(120tクローラーベース)																												
	SMW施工機(100t)																												
	クローラークレーン(60t、100t)																												
	バックホウ(0.4~0.7m3)																												
	テレスコプラム(0.7m3)																												
	ラフタークレーン(25t、50t)																												
	トラッククレーン(4t、10t)																												
	クレーン(JCL-530)																												
	コンクリートポンプ車(4~10t)																												
	コンクリートミキサー車(6~10t)																												
	工事用エレベーター(KCE-2800)																												
	発電機(60~150kVA)																												
地中障害解体機																													
工 事 用 車 両	大型車	日最大数(台/日)	16	16	16	18	19	19	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	11	14	13	13	13	9	9	8	0	
		月台数(台/月)	301	301	312	352	362	372	382	382	382	382	382	382	382	382	382	382	382	212	264	248	250	250	167	169	149	0	
	小型車	日最大数(台/日)	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	4	3	3	3	3	3	4	1	
		月台数(台/月)	10	10	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	70	60	60	60	60	60	70	20	
	合計	日最大数(台/日)	17	17	17	19	20	20	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	12	18	16	16	16	12	12	12	1
		月台数(台/月)	311	311	332	372	382	392	402	402	402	402	402	402	402	402	402	402	402	402	232	334	308	310	310	227	229	219	20

注) 作業員の現場への通勤は路線バスや電車等の公共交通機関の利用を基本としている。工事用車両(小型車)は現場内に乗り入れる必要がある作業車を想定した。

イ. 工事中の環境保全対策

本事業では、解体工事を含む工事であることを勘案し、工事中の環境保全対策として、次の事項を実施する計画である。

(ア) 安全対策

- ・工事の実施にあたっては、指揮・命令系統の組織表を作り、責任体制を明確にし、外部からの問い合わせに適切かつ迅速に対応する。
- ・工事区域の周囲に万能鋼板による仮囲いを設置し、関係者以外の立ち入りを制限する。
- ・工事用車両出入口には誘導員を配置し、歩行者の安全確保と交通渋滞等の発生防止に努める。
- ・登校時間帯には工事用車両の出入りを行わないよう極力調整する。
- ・工事用車両はステッカーや車両看板等により他の車両との識別を図ることにより、円滑で安全な工事用車両の運行・誘導に努める。
- ・工事用車両の運転者には随時、安全教育を実施し、交通法規の遵守及び安全運転を徹底させる。

(イ) 交通混雑対策

- ・工事業者には、計画地への自動車出入りの際の左折イン、左折アウトの徹底を促し、自動車交通の円滑化を図る。
- ・工事用車両は、特定の日または時間帯に集中しないよう、計画的な運行管理を行う。
- ・工事中は、計画地内に工事車両の待機場所を設けるほか、搬入が集中しないよう計画的な運用に最大限努めることで敷地周辺に滞留させないようにする。

(ウ) 排出ガス及び騒音、振動対策

- ・可能な限り最新の排出ガス対策型、低騒音型の建設機械や低振動工法を採用し、排出ガスや騒音・振動の低減に努める。
- ・工事用車両の運行が一時期に集中しないよう工程の平準化に努めるとともに、アイドリングストップ等のエコドライブの実施を指導し、窒素酸化物及び粒子状物質等の大気汚染物質の排出抑制や騒音・振動の発生低減に努める。
- ・既存建築物解体時には、防音シート等を設置し、騒音を抑制する。
- ・工事スケジュール及び作業内容を周辺住民に周知するとともに、作業上やむを得ない一時的な騒音・振動等の発生についても周知していく。
- ・可能な限り最新の低公害・低燃費車を使用する。

(エ) 粉じん等への対策

- ・計画地内や周辺道路への散水・清掃等を十分に行い、埃や粉じんの飛散を防止する。
- ・工事用車両の退出の際にはタイヤの洗浄を行い、周辺道路の汚損を防止するとともに、適宜、道路清掃を行う。
- ・既存建築物の解体工事にあたっては、「大気汚染防止法」等の関係法令等に基づき、工事着手前に石綿含有建築材料の使用状況を調査する。石綿含有建築材料が確認された場

合には、「大気汚染防止法」、「石綿障害予防規則」、「川崎市公害防止等生活環境の保全に関する条例」等の関係法令に基づき、飛散等のないよう適切な措置を講ずる。

(オ) 廃棄物処理

- ・ 工事に伴って発生する廃棄物は、適切に分別するとともに、極力再利用・再資源化を図る。再生利用できない廃棄物は、法令に基づいた適切な処理方法及び処理業者の選定を行う。
- ・ 既存建築物の解体工事にあたっては、「大気汚染防止法」等の関係法令等に基づき、工事着手前に石綿含有建築材料の使用状況を調査する。石綿含有建築材料が確認された場合には、その収集・運搬及び処分にあたっては、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」及び「石綿含有廃棄物等処理マニュアル」に基づき、産業廃棄物の処理業の許可を受けた業者（必要に応じて特別管理産業廃棄物の処理業の許可を受けた業者）に委託し、適正に処理する計画である。
- ・ 建物発生土の搬出にあたっては、「神奈川県土砂の適正処理に関する条例」等の関係法令に基づき、土壌の性状を確認したうえで搬出する。

(カ) 水質汚濁対策

- ・ 工事に伴って発生する排水は、敷地内に仮設沈砂槽を設け、汚水中の土砂等を沈降除去し、排水を適切に処理した上で公共下水道（合流式）に放流する。

(キ) 悪臭対策

- ・ 舗装工事や防水工事等の実施にあたっては、低 VOC 塗装の採用など、材料及び施工方法を検討し、悪臭の発生抑制に努める。

ウ. 工事用車両動線計画

工事用車両（資材運搬及び通勤関連車両）動線計画は、図 1-26 に示すとおりである。

工事用車両の出入口は、計画地北側に接する市道川崎駅丸子線（南武沿線道路）、西側に接する市道小杉町 19 号線に設ける計画である。

走行ルートとしては、各出入口から計画地周辺道路を経て、主に市道川崎駅丸子線（南武沿線道路）、県道主要地方道東京丸子横浜線（綱島街道）及び国道 409 号（府中街道）を利用する計画である。

エ. 仮設防災計画

仮設防災計画は、図 1-27 に示すとおりである。

工事に先立ち、鋼板仮囲い（高さ約 3m）を設置する。仮設ゲートは、市道川崎駅丸子線（南武沿線道路）沿いに 2 箇所、市道小杉町 19 号線沿いに 1 箇所設ける計画である。仮設ゲート付近には、交通誘導員を配置する計画である。

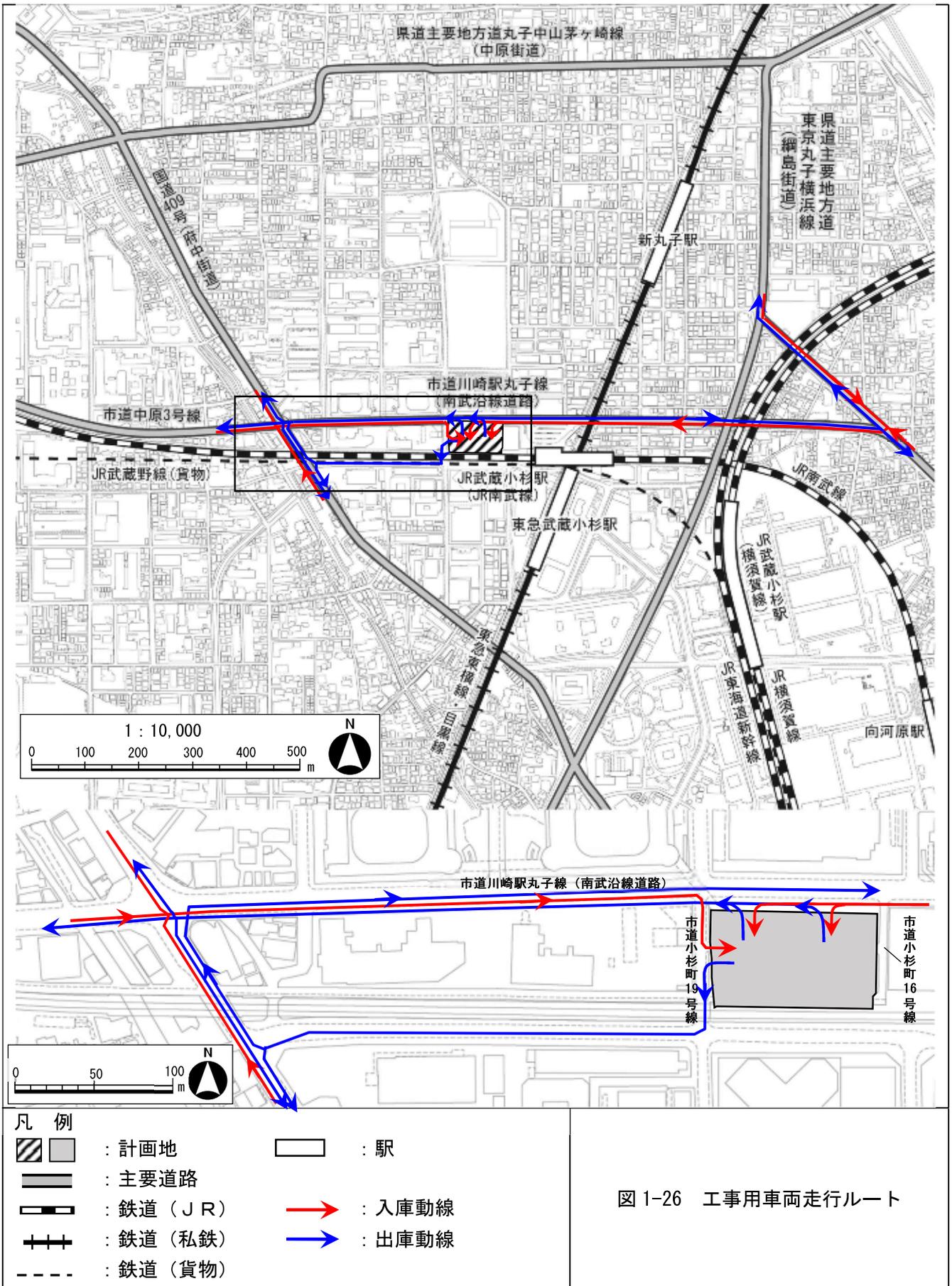
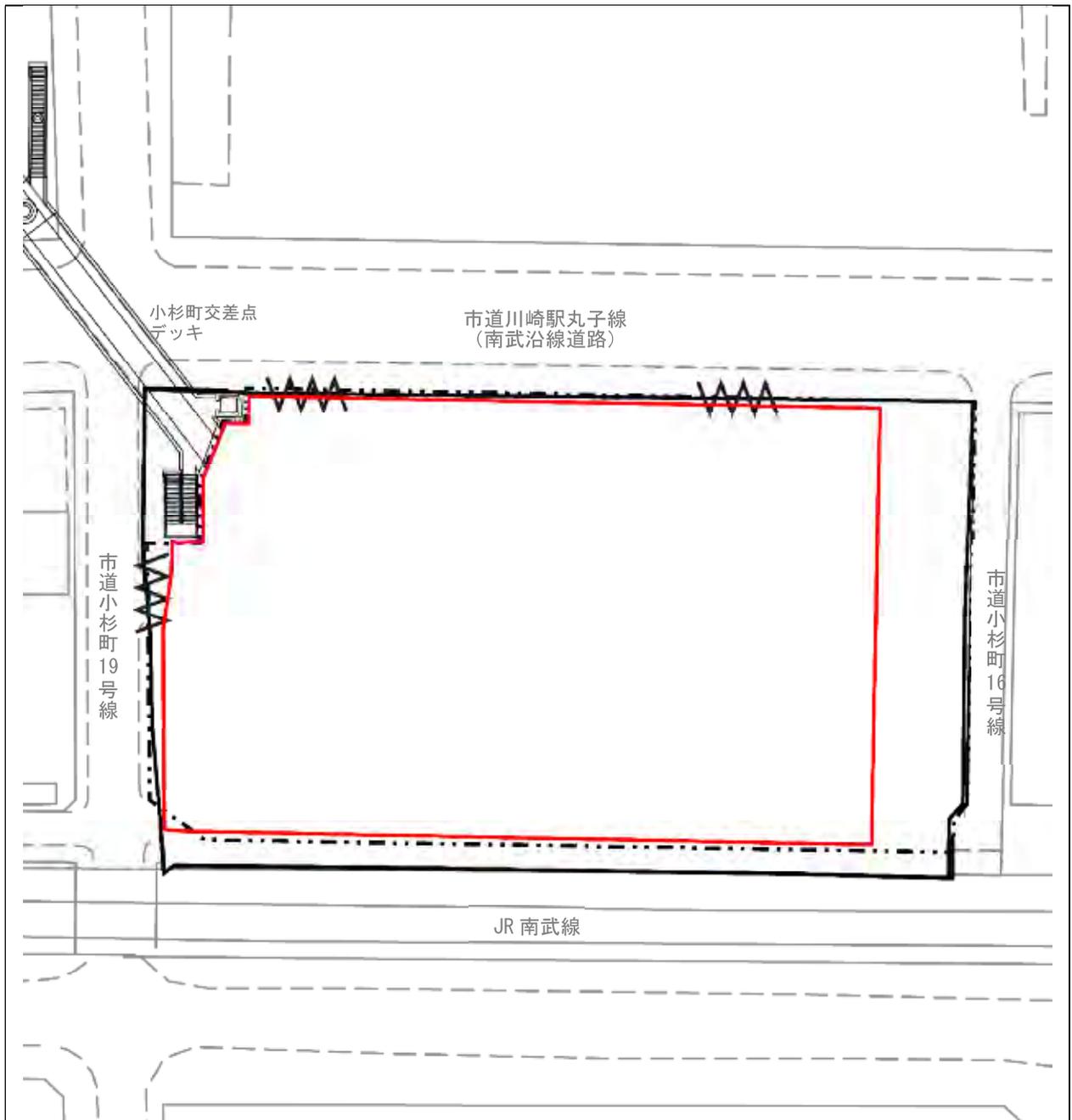


図 1-26 工事用車両走行ルート

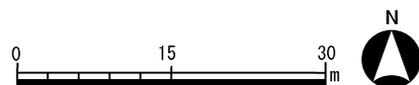
※ 下図は「川崎市地形図 2500」(川崎市、平成 31 (2019) 年測量) をベースに、令和 4 (2022) 年 11 月時点における周辺の土地利用状況を反映したものです。



凡 例

- : 計画地
- : 計画建物建築敷地
- : 仮囲い
- : 仮設ゲート

図 1-27 仮設防災計画図



第2章 条例方法書に係る市民等意見、 審査結果及び指定開発行為者の見解

第2章 条例方法書に係る市民等意見、審査結果及び指定開発行為者の見解

1. 手続きの経緯

本事業の環境影響評価に係る手続きの経緯は、表 2-1 に示すとおりである。

本事業は、令和 5 年 9 月 14 日に指定開発行為実施届、（仮称）小杉町一丁目計画に係る条例環境影響評価方法書（以下、「条例方法書」という。）を提出し、条例方法書は令和 5 年 9 月 25 日から令和 5 年 11 月 8 日まで、川崎市役所及び中原区役所において縦覧され、市民等 10 名から 14 通の意見書の提出があった。

その後、川崎市環境影響評価審議会の審議を経て、条例方法審査書が令和 6 年 1 月 24 日に公告された。

表 2-1 環境影響評価に係る手続きの経緯

年月日		内容	備考
令和 5 年	9 月 14 日	「指定開発行為実施届」提出 「条例方法書」提出	「川崎市環境影響評価に関する条例」 第 9 条第 1 項、第 10 条
	9 月 14 日	「条例方法書周知届」提出	「川崎市環境影響評価に関する条例」 第 12 条
	9 月 25 日	「条例方法書」公告 「条例方法書」縦覧開始	「川崎市環境影響評価に関する条例」 第 11 条
	10 月 17 日	川崎市長から川崎市環境影響評価審議 会に条例方法書について諮問	「川崎市環境影響評価に関する条例」 第 14 条第 2 項
	10 月 18 日	現地視察	
	11 月 8 日	「条例方法書」縦覧終了 意見書締切	意見書提出 10 名 14 通
	12 月 5 日	川崎市環境影響評価審議会 (条例方法書事業者説明及び審議)	
令和 6 年	1 月 17 日	川崎市環境影響評価審議会 (条例方法書答申案審議)	
	1 月 17 日	川崎市環境影響評価審議会から川崎市 長に条例方法書について答申	
	1 月 24 日	条例方法審査書の公告	「川崎市環境影響評価に関する条例」 第 15 条

2. 条例方法書に対する市民等意見の概要と指定開発行為者の見解

条例方法書に対して、市民等から 10 名 14 通の意見書の提出があった。

市民等意見の概要に対する指定開発行為者の見解は、以下に示すとおりである。

市民等意見の概要については、意見書の内容に応じて分類・整理、並び替えを行い、記載している。

市民等意見の概要の文頭に意見書番号を【 】内に示しており、この番号は、資料編 (p. 資-10-1~10-3 参照) に掲載した意見書全文の番号に対応する。

なお、1つの意見書に複数項目の意見が記載されている場合は、項目毎に文章単位で抜粋し、意見書番号に○付数字で枝番を記載している (例【2-①】)。また、同一文章が複数項目に分類される場合は、当該部分を複数分類に重複記載している。

<環境影響評価について>

項目	市民等意見の概要	指定開発行為者の見解
環境影響評価について	<p>【8】</p> <p>小杉1丁目計画では、低炭素都市づくりガイドラインを申請し、大幅に容積率を緩和させる手法で超高層建設を可能にすることが前提になっているが、容積率の緩和で増加した分の建築エネルギー負荷の増大と人口の増加によるCO2排出増加などで、「低炭素」の実態が高炭素になることは間違いない。地球環境に貢献すると言うのなら、建設前の小杉北口のCO2と供用後のCO2の比較を数値で分かるように方法書で示して頂きたい。</p>	<p>本事業は、小杉駅北口駅前まちづくり方針（令和2年9月、川崎市）に基づき計画しており、方針に示される広域拠点の駅前にふさわしい土地の高度利用、賑わい・交流機能の創出に寄与する計画立案を進めております。</p> <p>低炭素の取組については、省エネルギー施設の導入等により建物のエネルギー消費性能を向上させるとともに、創エネルギーや敷地内の緑化、建物への木材利用を進めることで、地域全体としての低炭素に寄与できると考えています。</p> <p>温室効果ガスの予測評価については、地域全体としての温室効果ガス排出量削減の観点から、削減対策を講じた場合と講じない場合との比較による温室効果ガスの排出量の削減の程度を予測することが重要と考えており、建築前後の比較は予定しておりません。</p>
	<p>【12】</p> <p>小杉1丁目計画で低炭素都市づくりガイドラインを申請し超高層マンションを建設することは、危機に瀕している地球温暖化の低減に貢献するどころか人口密集で小杉周辺にCO2の排出を増加させ高炭素の街になることは間違いありません。「低炭素」と言うまやかして事業者が利益を優先するのではなく、人類の生存に関わる地球温暖化の低減に社会的責任を果たすべき時です。三井不動産レジデンシャルの英断を求めます。</p>	<p>本事業は、小杉駅北口駅前まちづくり方針（令和2年9月、川崎市）に基づき計画しており、方針に示される広域拠点の駅前にふさわしい土地の高度利用、賑わい・交流機能の創出に寄与する計画立案を進めております。</p> <p>低炭素の取組については、省エネルギー施設の導入等により建物のエネルギー消費性能を向上させるとともに、創エネルギーや敷地内の緑化、建物への木材利用を進めることで、地域全体としての低炭素まちづくりに寄与できると考えています。</p>

注) 意見の内容は原文のとおり記載している。

項目	市民等意見の概要	指定開発行為者の見解
環境影響評価について 温室効果ガス・緑の質、緑の量・風害	<p>【14-②】 低炭素といいながら高炭素都市を目標にしている様に思います。小・中学生に説明できません。小杉近辺には、公園や緑がありません。風害もひどく、豊かな町づくりとは程遠い武蔵小杉となり、とてもさみしいです。豊かな町づくりとは？</p>	<p>低炭素の取組については、省エネルギー施設の導入等により建物のエネルギー消費性能を向上させるとともに、創エネルギーや敷地内の緑化、建物への木材利用を進めることで、地域全体としての低炭素まちづくりに寄与できると考えています。</p> <p>また、本計画では、小杉駅北口駅前まちづくり方針に基づき、計画地東側の駅前広場再編ゾーン、にぎわい・交流ゾーンと連携しながら広場の整備、緑化等によりにぎわいとうるおいのあるパブリックスペースの創出を図ることで、魅力的なまちづくりに寄与できると考えています。</p> <p>条例方法書では、「温室効果ガス」「緑の質、緑の量」及び「風害」を環境影響評価項目として選定しており、条例準備書において影響の程度を明らかにしました（「第5章 環境影響評価 1 地球環境 1.1 温室効果ガス」（条例準備書 p. 128～140 参照）「第5章 環境影響評価 5 緑 5.1 緑の質」（条例準備書 p. 289～310 参照）「第5章 環境影響評価 5 緑 5.2 緑の量」（条例準備書 p. 311～317 参照）「第5章 環境影響評価 7 建造物の影響 7.3 風害」（条例準備書 p. 382～407 参照））。また、風害については、風環境の予測結果を踏まえて検討した、建築敷地内における防風植栽、防風フェンスの設置を実施してまいります（「第5章環境影響評価 7 建造物の影響 7.3 風害」（条例準備書 p. 392 参照））。</p>
地盤沈下・景観	<p>【6-①】 タワマン乱立による地盤沈下小さい駅に人が集中することによる駅に穴が開くなどの災害、建物がそれぞれ個別のテーマで建つので街としての統一感がない等が危惧されます。</p>	<p>地盤沈下については、条例方法書の p. 66 に示しましたとおり、計画地周辺では地盤の沈下は生じておりません。本事業においても、周辺地盤に影響が及ばないよう、詳細の建築計画の検討を進めてまいります。</p> <p>景観については、周辺建物との調和に配慮し詳細の建物計画検討を進めてまいります。</p> <p>また、条例方法書では、「景観、圧迫感」を環境影響評価項目として選定しており、条例準備書において影響の程度を明らかにしました（「第5章 環境影響評価 6 景観 6.1 景観、圧迫感」（条例準備書 p. 318～351 参照））。</p>

注) 意見の内容は原文のとおり記載している。

項目	市民等意見の概要	指定開発行為者の見解
環境影響評価について 景観・圧迫感・日照障害・テレビ受信障害・風害	<p>【2-①】</p> <p>実際に説明会に参加した者です。当日の皆さんの意見を聞いてよく分かりましたが、アセスメントによる定量的な数値結果からは計り知れないような事態が高層建築物群の足元で起きているようです。特に風害について、ベビーカーが風で煽られたり、高齢者が強風で転倒して骨折したという話には驚きました。小さな子連れのお母さんや高齢者には厳しい環境になっているようで、元々ひどいのだから、もう一棟建てたところで大して変わらないという考え方はやめて頂きたいです。</p> <p>そのほか、プライバシー確保のために周辺マンション群との見合いの回避、既存建物環境に配慮した建物ボリューム・形状・棟配置・開口方向については、良好な居住環境形成のため十分に検討してほしいです。</p>	<p>本事業は、市の上位計画に基づき川崎市の関係部署と協議を行っており、意見・指導をいただきながら計画立案を進めております。</p> <p>条例方法書では、高層建築物の存在による影響として、「景観、圧迫感」「日照障害」「テレビ受信障害」「風害」を環境影響評価項目として選定しました。これらの項目について、条例準備書において影響の程度を明らかにしました（「第5章 環境影響評価 6 景観 6.1 景観、圧迫感」（条例準備書 p. 318～351 参照）、「第5章 環境影響評価 7 構造物の影響 7.1 日照障害」（条例準備書 p. 352～365 参照）、「第5章 環境影響評価 7 構造物の影響 7.2 テレビ受信障害」（条例準備書 p. 366～381 参照）「第5章 環境影響評価 7 構造物の影響 7.3 風害」（条例準備書 p. 382～407 参照）。風害については、風環境の予測結果を踏まえて検討した、建築敷地内における防風植栽を実施してまいります（「第5章 環境影響評価 7 構造物の影響 7.3 風害」（条例準備書 p. 392 参照））。</p>
日照障害	<p>【3】</p> <p>我が家は4階にあり、冬は前のビル影に入り日はあたらぬのですが、春から秋にかけては日が入り、明るく感じています。</p> <p>冬至で0メートルとありますが、様々な季節と高さで調査していただかないと本当の意味での調査とは言えないと思います。</p> <p>建てられる建物の影がかかる範囲内の居住物件の細かな調査を希望いたします。</p>	<p>日照障害の予測にあたっては、一年の中で最も日影が長くなり影響が大きいとされる冬至日を予測時期として設定いたしました。</p> <p>また、高さについて、環境アセスメントでは、周辺地域全体を広く同じ条件で予測すること、当該地域はほぼ平坦な地形であることから、平均地盤面±0メートルを基準面として設定いたしました。</p>

項目	市民等意見の概要	指定開発行為者の見解
環境影響評価について 日照阻害	<p>【7-②】 2) 日影 同じ事業者のため問う。1丁目ツインタワー同様に、近隣は住居地域である。ツインタワーは2敷地分離されているため、それぞれの日影でクリアーとしている。実態は同じ民間事業者および川崎市であり、隣接して3本のタワーとなれば、ほぼ複合日影で影になるため対応願う。(御殿団地内でツインタワー計画時に問い合わせしたが、邪険にされたようだが)</p>	<p>本事業は、小杉駅北口駅前まちづくり方針(令和2年9月、川崎市)に基づき計画しております。本地区は、地区計画等の定めにより、計画的に土地の高度利用化を図る地区となっており、川崎市の関係部署と協議を行い、意見・指導をいただきながら計画立案を進めております。</p> <p>日影については、建築基準法及び川崎市建築基準条例に基づき、影響を抑制した適切な形状の建物を検討・計画していきます。計画建物の存在による日影の範囲については、条例準備書において明らかにしました(「第5章 環境影響評価 7 構造物の影響 7.1 日照阻害」(条例準備書 p.352~365 参照))。</p> <p>また、計画地周辺の高層建築物との複合については、現在存在または計画されている比較的大規模な建築物により発生する日影を既存資料により把握し、本事業の計画建物により複合される影響について、条例準備書資料編(条例準備書 p.資-6-1~6-11 参照)に記載しました。</p>
	<p>【10】 市民の声はもうこれ以上の超高層建設はいらないです。三井不動産は小杉2丁目計画で180mの超高層マンションを2棟も建築し、周辺住民から太陽の恵みを奪ってきました。今度もまた三井が超高層マンションを計画し3棟目の超高層で空を独占することは許されません。小杉2丁目の住民は今2時間の日照しかなく、これがさらに30分以上日影が短くなります。住民に一方的に環境悪化を押し付けて企業の社会的責任はどう果たすのですか？</p>	
	<p>【13】 これ以上、太陽の恵みを奪わないで下さい。毎日空を見ては、180mの超高層マンションをうらんでおります。もうこれ以上は建てないで下さい。私共は、太陽の恵みを受ける資格があるのです。一方的な金もうけのために、私共は負けられません。どうか弱い町民のために力をかけて下さい。</p>	
	<p>【14-①】 今回の計画で超高層が出来たら複合日影で増々日照がなくなります。(超高層は建てないで)</p>	

注) 意見の内容は原文のとおり記載している。

項目	市民等意見の概要	指定開発行為者の見解
環境影響評価について	<p>【7-①】 この意見書は川崎市に対する御意見や御質問を受けるものではありませんので御注意ください。とあるが、行政一体での事業であるため、問う。</p> <p>1) 風害 南部沿線道路沿い強風対策は、どのように考えているか。出来ていない場合の対応はどのようにするのか。実際この周辺は高木による対応策となっていると思われるが、建設後は伐採したままである。とある中古車販売店の伐採については、行政処罰をしている。やっていることは同じであるのでは。行政として適切な対応と報告を願う。</p>	<p>防風対策については、風環境の予測結果を踏まえて検討した、建築敷地内における防風植栽を実施してまいります（「第5章 環境影響評価 7 構造物の影響 7.3 風害」（条例準備書 p. 382～407 参照））。</p> <p>建築敷地内に設置した防風植栽については、効果が維持されるよう適切に管理してまいります。</p> <p>なお、本事業は、川崎市と「小杉駅北側地区周辺環境対策部会におけるビル風対策に関する覚書」を締結しております。本覚書に基づき、必要に応じて追加の対策方法について市と協議調整するとともに、竣工後 3 年までの期間は本事業で設置した防風対策施設の維持管理状況を市に報告等してまいります。</p>
交通安全、交通混雑	<p>【4-①】 南部沿線道路から王将前を通り線路南側に抜ける道は、往来が多く歩道が狭いことに加えて、アンダーパスであることから車、自転車の勢いよく通過するため大変危険です。一方で線路南側のタワーマンション(私の住んでいるプラウドタワー含む)は、小杉小の学区となっております。現状では通学路としてこの道路を通らざるを得ません。</p> <p>また、同マンションの完成後は多少改善されるように思われますが、マンション反対側(エネオス側)の歩道はそのままですし、同物件側の南武線高架下部分の歩道も狭いままになります。この点に関して同物件西側道路の混雑緩和および通学路の安全確保を目的として改善案のコメントです。</p> <p>1. 工事中の改善案 歩道部分の拡幅を先行して行い、工事期間中も歩道部分は通行可能とさせる。工事期間中の仮設状態でも良い。</p>	<p>工事にあたりましては、歩行者の安全確保に配慮し今後詳細の施工手順を検討してまいります。</p> <p>また、条例方法書では、「交通安全、交通混雑」を環境影響評価項目として選定しており、工事用車両の走行により変化する交通安全の状況について、条例準備書において影響の程度を明らかにしました（「第5章 環境影響評価 9 地域交通 9.1 交通安全、交通混雑」（条例準備書 p. 423～480 参照））。</p>

注) 意見の内容は原文のとおり記載している。

項目	市民等意見の概要	指定開発行為者の見解
環境影響評価について 交通安全、交通混雑	<p>【5】 市道小杉町 19 号線は南武線により遮断された南北を繋ぐ数少ない道路である。狭い道路の割に非常に混雑しており、車や自転車の行き来も多い一方、小学生や幼稚園児の歩行者も多く、極めて事故の可能性が高い場所であることをまずご理解頂きたい。</p> <p>それを踏まえて、計画で示された駐車場入口が適切なのか、ご評価と説明を頂きたい。具体的には駐車場入口は敷地東側に配置することが望ましいと考える。</p> <p>朝夕の危険な状況を実際に調査して頂き、周辺住民が安全安心に暮らせる開発をお願い致したい。</p>	<p>計画地東側は、小杉駅北口駅前まちづくり方針（令和 2 年 9 月、川崎市）において、駅前広場再編ゾーンに位置付けられており、将来的に駅前広場の一部として利用される方針となっています。このような前提条件のもと、計画地西側に駐車場出入口を設ける計画としました。</p> <p>計画地西側歩道については現況狭小であり安全面に課題があることから、本事業において歩道を拡幅整備するとともに、歩道状空地を整備することにより、安全な歩行者空間の形成に寄与します。</p> <p>また、供用時における駐車場出入口付近の交通安全に関しては、川崎市や交通管理者等関係機関との協議の中でご指導をいただきながら計画をしてまいります。</p> <p>調査については、条例方法書の p154 に示しましたとおり、自動車交通量及び歩行者（自転車含む）交通量は平日・休日の 24 時間調査を実施し、現況の交通を把握しました。（「第 5 章環境影響評価 9 地域交通 9.1 交通安全、交通混雑」（条例準備書 p. 423～480 参照））</p> <p>環境影響評価手続きの他、交通混雑や駐車場出入口に関しては、川崎市や交通管理者等関係機関との協議の中でご指導をいただきながら計画をしてまいります。</p>
	<p>【6-②】 今ですら普通に駅を歩けば人と肩がぶつかるのに、以前まで土日の人の多さが平日の通常となり、これ以上増えたら人が歩けなくなります。</p>	<p>本事業は、小杉駅北口駅前まちづくり方針（令和 2 年 9 月、川崎市）に基づき計画しております。計画立案にあたっては、川崎市の関係部署と協議を行っており、意見・指導をいただきながら進めております。</p> <p>本事業においては、ペDESTリアンデッキ及び歩道状空地の整備、歩道拡幅を行うことで小杉駅北口地区における歩行者回遊性の向上に寄与できるものと考えています。</p> <p>また、条例方法書では、「交通安全、交通混雑」を環境影響評価項目として選定しており、供用時における往来歩行者の増加により変化する交通安全（サービス水準）の状況について、条例準備書において影響の程度を明らかにしました（「第 5 章 環境影響評価 9 地域交通 9.1 交通安全、交通混雑」（条例準備書 p. 423～480 参照））。</p>

注) 意見の内容は原文のとおり記載している。

<指定開発行為の概要について>

項目	市民等意見の概要	指定開発行為者の見解
指定開発行為の概要 事業計画全般	<p>【2-②】 そのほか、プライバシー確保のために周辺マンション群との見合いの回避、既存建物環境に配慮した建物ボリューム・形状・棟配置・開口方向については、良好な居住環境形成のため十分に検討してほしいです。 総じて、駅前開発計画の最後のピースだということ十分に踏まえた計画をお願いしたいです。</p>	<p>プライバシー確保については、環境影響評価項目に含まれませんが、見合いに配慮した計画となるよう努めます。 環境影響評価手続きを通じ、ご近隣に及ぼす様々な影響を十分把握するとともに、できる限り日常生活への影響の低減に努めてまいります。</p>
	<p>【6-③】 既に超満員の電車が更に混み、そんな武蔵小杉に辟易して引っ越す人も既に結構います。元は、神奈川の小さな一駅でしかないのに混雑による災害や犯罪の温床とならないようにしてください。もしくはこれ以上人口が増えないようにしてください。 以前の台風災害による浸水など、計画の見通しの甘さが見られます。大事故が起こる前に駅を改装する(改札を一つ増やしたくらいでは東横と南武は対応できません)、これ以上人口を増やさない対策をお願いします。人が増え密着するということは、その分電車内での痴漢など増えます。 ただでさえ、交通会社は痴漢対策も出来ていないのでこれ以上増やさないでください。また、カフェなどのお店にもいつも人が多く入れない、どこに行っても並ぶなどの利便性の悪さが目立ちます。 子供も多いのに、再開発どころかむしろ犯罪が増え、使い勝手が悪い街となります。既になりつつあります。至急対応、検討をお願いします</p>	<p>本事業は、小杉駅北口駅前まちづくり方針(令和2年9月、川崎市)に基づき計画しており、周辺建物との調和に配慮したうえで広域拠点にふさわしい都市機能の導入、賑わい・交流機能の創出に寄与する計画立案を進めております。 引き続き、川崎市の関係部署と協議を行い、意見・指導をいただきながら計画立案を進めてまいります。</p>
	<p>【11】 小杉北口はサッカーが開催される日は臨時バスも入れないほどの狭さで、駅通路では乗客が長蛇の列で渋滞しています。こうした状況を改善するために川崎市は小杉北口駅前まちづくり方針を出したはずですが、小杉1丁目計画地もこの方針の枠内に位置付けられており、三井不動産が自分の所だけ一方的に事業を進めても良いのですか？こんな狭い空間にコンクリートの建物ばかり建てて住みよい街になるのでしょうか？公園も緑もない街は人が豊かに住める街ではありません。超高層の街づくりはもうやめて下さい。</p>	<p>本事業は、小杉駅北口駅前まちづくり方針(令和2年9月、川崎市)に基づき計画しております。計画立案にあたっては、川崎市の関係部署と協議を行っており、意見・指導をいただきながら進めております。 本計画では、小杉駅北口駅前まちづくり方針に基づき、計画地東側の駅前広場再編ゾーン、にぎわい・交流ゾーンと連携しながら広場の整備、緑化等によりにぎわいとうるおいのあるパブリックスペースの創出を図るほか、ペDESTリアンデッキ等の整備により小杉駅北口地区における歩行者回遊性の向上を図ることで、魅力的なまちづくりに寄与できるものと考えています。</p>

注) 意見の内容は原文のとおり記載している。

<その他>

項目	市民等意見の概要	指定開発行為者の見解
その他	<p>【1】 ペDESTロリアンデッキについては、東急線沿いの武蔵小杉駅前交差点の方まで伸ばしていただきたい。 南武線沿線道路の信号待ちが長く不便。</p>	<p>本事業は、小杉駅北口駅前まちづくり方針（令和2年9月、川崎市）に基づき計画しております。同方針では、既設小杉町交差点のペDESTロリアンデッキから JR 南武線武蔵小杉駅まで連続するペDESTロリアンデッキを整備するなど、駅北側の回遊性の向上を図ることが掲げられており、本事業ではその一部を整備する計画です。本事業の東側のペDESTロリアンデッキについては、駅前広場の再編等とあわせて整備される方針となっています。ご意見については、まちづくりの観点で全体的な計画をとりまとめる川崎市に要望としてお伝えさせていただきます。</p>
	<p>【4-②】 南部沿線道路から王将前を通り線路南側に抜ける道は、往来が多く歩道が狭いことに加えて、アンダーパスであることから車、自転車の勢いよく通過するため大変危険です。一方で線路南側のタワーマンション(私の住んでいるプラウドタワー含む)は、小杉小の学区となっており現状では通学路としてこの道路を通らざるを得ません。 また、同マンションの完成後は多少改善されるように思われますが、マンション反対側(エネオス側)の歩道はそのままですし、同物件西側道路の混雑緩和および通学路の安全確保を目的として改善案のコメントです。</p> <p>2. 恒久的な改善案 (1)高架下の改善 同物件の建設と併せて南武線高架下駐輪場の一部を歩道にする。</p> <p>(2)横断歩道、または歩道橋の新設 パークシティ武蔵小杉ザ・ガーデンイーストおよびウエスト間の道路から南武線側に横断歩道、または歩道橋を新設する。また、同線確保のためレアリス武蔵小杉、セレマーク武蔵小杉間駐輪場を閉鎖または移設し歩道に作り替える。 ※ 駐輪場の移設が必要な場合は中原区役所前の南武線高架下空地を活用する</p>	<p>ご提案いただきました恒久的な改善案については、いずれの箇所も管理・土地所有権とも他に属するため、本事業の中で実施することは難しい状況であることをご理解願います。改善策については、道路管理者である川崎市にご要望としてお伝えいたします。</p>

注) 意見の内容は原文のとおり記載している。

項目	市民等意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>その他</p> <p>川崎市等への要望</p>	<p>【7-③】</p> <p>この意見書は川崎市に対する御意見や御質問を受けるものではありませんので御注意ください。とあるが、行政一体での事業であるため、問う。</p> <p>3) 下水処理</p> <p>住居となるため、下水排水処理を適切にすること。</p> <p>行政への問い合わせとして、現状、1丁目ツインタワーでは、夜の入浴時間帯の汚水臭がひどい(駐車場出入り口側)臭いがするくらい(ノルマルヘキサン)、下水道法に関わるのではないか。</p> <p>川崎市の施設でもあるため、適切に指導等対応ではないか。改善は事業者となると思うが。</p> <p>行政の対応については問うである。適切な対応を願う。</p> <p>【9】</p> <p>川崎市は小杉地域を拠点開発地域として企業の開発を誘導し、10年余りで2万数千人の超過密都市をつくってきましたが、そこに住む住民のインフラ整備が後回しになって保育園不足、学校の過密化、駅改札口の長蛇の列、身動きできない駅ホームの過密などなど、市民が声を上げ改善を請願してやっと横須賀線に新ホームが建設されるなどの改善がはかられました。小杉駅北口で同じ轍を踏まないように、川崎市が主導して市民が納得できる北口開発を進めて下さい。緑豊かな防災公園広場を望みます。</p>	<p>ご意見いただいた物件は、小杉町二丁目のパークシティ武蔵小杉ザ・ガーデンと推察いたします。</p> <p>川崎市に対するご意見については、恐れ入りますが管轄する下水道事務所に直接ご相談いただきますようお願いいたします。</p> <p>本事業における下水排水については適切に処理できるよう、施設管理者である川崎市と協議し、進めてまいります。</p> <p>本事業は、市の上位計画に基づき川崎市の関係部署と協議を行っており、意見・指導をいただきながら計画立案を進めております。ご意見については、まちづくりの観点で全体的な計画をとりまとめる川崎市に要望としてお伝えさせていただきます。</p>

注) 意見の内容は原文のとおり記載している。

3. 条例方法審査書の審査結果と指定開発行為者の見解

「（仮称）小杉町一丁目計画に係る条例方法審査書」（令和6年1月、川崎市）の審査結果に対する指定開発行為者の見解は、表2-2(1)～(2)に示すとおりである。

表2-2(1) 条例方法審査書の審査結果と指定開発行為者の見解

条例方法審査書の審査結果	指定開発行為者の見解
<p>(1) 全体的事項</p> <p>本指定開発行為は、都市型住宅の新設及び都市基盤施設・商業等施設・広場を整備するものであり、条例環境影響評価準備書（以下「条例準備書」という。）の作成に際しては、条例方法書に記載した内容に加え、本審査書の内容を踏まえて、環境影響の調査、予測及び評価を行うこと。</p>	<p>条例準備書の作成にあたっては、条例方法書に記載した内容に加え、条例方法審査書の内容を踏まえて、環境影響の調査、予測及び評価を行いました。</p>
<p>(2) 環境影響評価項目に関する事項</p> <p>ア 大気質</p> <p>中原測定局及び計画地は高層建築物等に囲まれており、風向・風速の局所的な変化が大きいと予想されることから、中原測定局のデータは、現地調査データとの相関関係や風配図、静穏出現頻度などを含め整理し、地域の一般的な気象であることを確認すること。</p>	<p>風向・風速の調査結果については、中原測定局と現地調査データの風配図、静穏出現頻度を整理し、本条例準備書（p. 153～155 参照）に記載しました。また、両地点の調査結果の相関関係のほか、周辺地域で過年度に実施された気象現地調査と中原測定局との相関関係の検証事例、風配図の経年的な傾向を整理し、中原測定局が地域の一般的な気象であることの確認を行いました。整理、確認結果については、条例準備書資料編（p. 資-2-36～2-39 参照）に記載しました。</p>
<p>イ 緑（緑の質）</p> <p>緑化に関する配慮として壁面やペDESTリアンデッキにも緑化を施すことが示されているが、壁面やペDESTリアンデッキの樹木や草花の健全な生育を継続していくことは相当の工夫を要することから、壁面緑化等について、樹木や草花が健全に育成されている事例を広く調査すること。</p>	<p>本事業で実施する壁面やペDESTリアンデッキでの緑化は、緑被率の算定に計上しない自主的な緑化に位置づけております。これらの緑化を良好に維持管理していくための基礎情報として、緑化等について事例を収集し、管理実態や生育状況の観点から整理しました。結果は、条例準備書資料編（p. 資-5-8～5-10 参照）に記載しました。</p>

表 2-2 (2) 条例方法審査書の審査結果と指定開発行為者の見解

条例方法審査書の審査結果	指定開発行為者の見解
<p>ウ 日照障害</p> <p>計画地周辺は、高層建築物が多く存在しており、これらによる複合日影により、日照時間が著しく短くなるエリアが生じる可能性があることから、周辺の高層建築物との複合的な影響について、明らかにすること。</p>	<p>日照障害については、条例方法書に記載した方法に沿って、調査、予測及び評価を行いました。そのうえで、計画地周辺の高層建築物との複合については、現在存在または計画されている比較的大規模な建築物により発生する日影を既存資料により把握し、本事業の計画建物により複合される影響について、条例準備書資料編（p. 資-6-1～6-11 参照）に記載しました。</p>
<p>エ 風害</p> <p>地域の風の状況に関する既存資料調査において、一般環境大気測定局である中原測定局での観測値を用いることとし、また、現地調査を既存建築物の屋上で行うことが予定されているが、同測定局の観測値及び既存建築物周辺の風は周囲の高層建築物の影響を強く受けている可能性がある。この影響に対して十分配慮し、地域の風の状況調査をしたうえで、風環境の予測への利用を行うこと。</p> <p>また、計画地及びその周辺は、鉄道駅に近いなど多くの人流が予想されることから、風洞実験を用いた風環境の予測においては、計画地内外に適切かつ十分な予測地点を設置すること。</p>	<p>風害については、地域の風の状況調査（既存資料調査）として中原測定局の風観測結果を整理しました。また、既存建物屋上で現地調査を行い、計画地の風況について確認しました。</p> <p>既存資料調査の結果から、現況の中原測定局の風の変化は周辺建物の影響を受けていると考えられたため、風環境の予測に利用する基準の風は、周辺建物等の影響を大きく受ける以前の観測記録を用いました。また、過去時点の計画地周辺モデルを用いた風洞実験により得られた中原測定局地点の風速と実際の中原測定局の観測値を比較することで風速の補正値を検討し、適切な風となるよう設定しました（条例準備書 p. 資-8-3 参照）。また、風洞実験を用いた風環境の予測においては、人の滞留や利用の観点から計画地内外に計 137 点（供用時は計 161 点）の予測地点を設置しました（条例準備書 p. 388～391 参照）。</p>
<p>オ 地域交通（交通安全、交通混雑）</p> <p>交通安全及び交通混雑の予測条件においては、工事用車両及び施設関連車両の走行経路ごとに車両の方面別配分を示すこと。</p>	<p>交通安全及び交通混雑については、工事用車両及び施設関連車両の走行経路ごとに車両の方面別配分を示したうえで予測を行いました（条例準備書 p. 資-1-5～1-7 参照）。</p>
<p>(3) 環境配慮項目に関する事項</p> <p>選定した各項目における環境配慮については、その積極的な取組が望まれることから、条例準備書において、具体的な措置の内容を明らかにすること。</p>	<p>選定した環境配慮項目については、「第 7 章 環境配慮項目に関する措置」において、環境への影響を低減するための具体的な措置の内容を記載いたしました。</p>