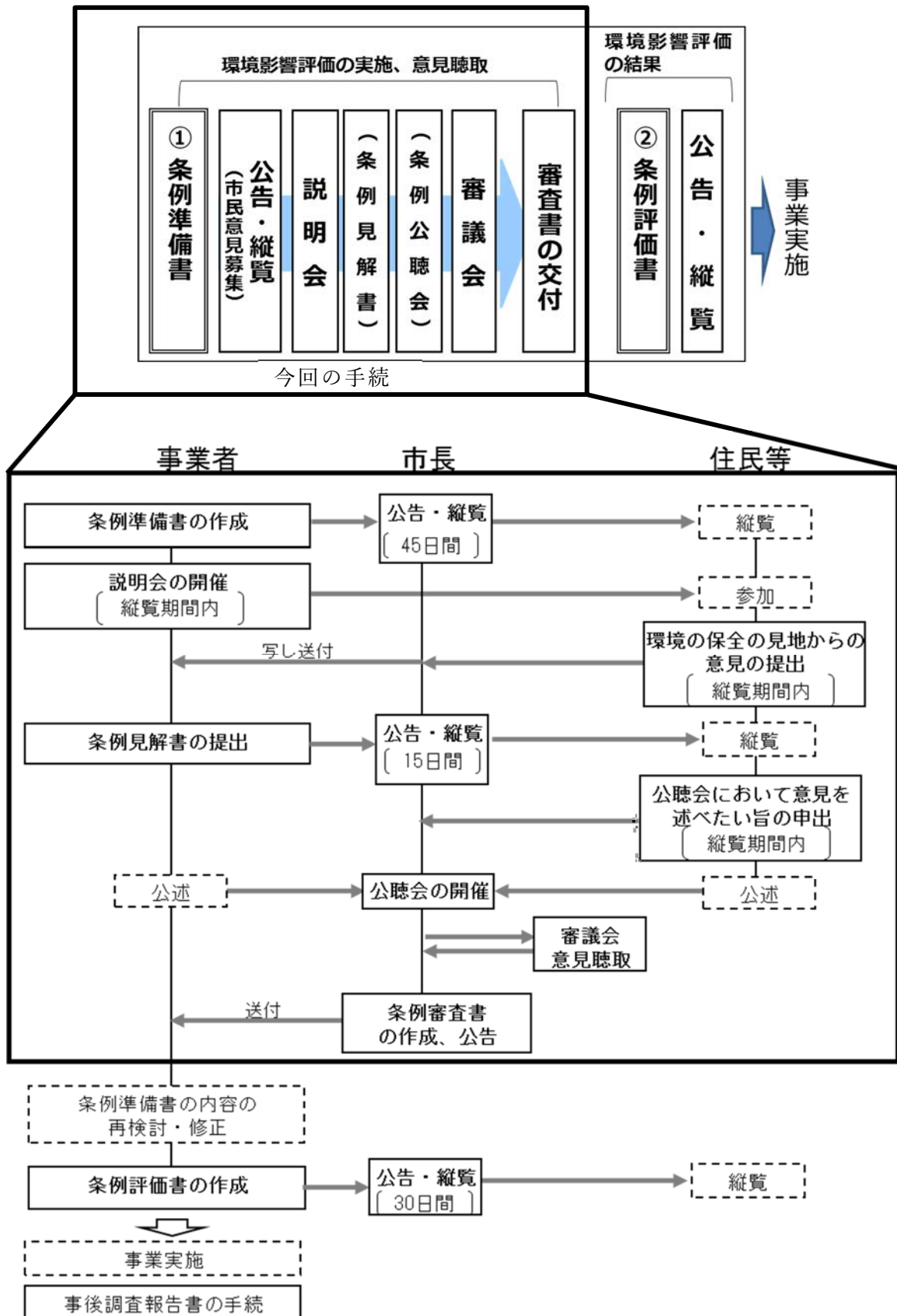


**(仮称)鈴木町駅前南地区開発計画に係る
条例見解書**

令和 7 年 4 月

日鉄興和不動産株式会社

川崎市環境影響評価に関する条例に基づく手続（第2種行為）



条例準備書・・・意見を聴くための準備として、環境影響の調査、予測及び評価結果等を記載するもの
 条例見解書・・・意見の概要及び事業者の見解を記載するもの
 条例評価書・・・手続経過を踏まえ作成する環境影響評価結果

目 次

第1章 指定開発行為の概要	1
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) 本事業における都市計画(案)の概要	9
(3) 環境配慮の内容等	13
(4) 土地利用計画	14
(5) 建築計画等	16
(6) 緑化計画	26
(7) 交通動線計画	31
(8) 供給施設計画	34
(9) 排水施設計画	34
(10) 熱源計画	39
(11) 施設計画(A地区)	39
(12) 廃棄物処理計画	39
(13) 防・消火計画	40
(14) 施工計画	43
第2章 環境影響評価の経過	53
1 条例環境影響評価準備書の縦覧期間及び縦覧場所	53
2 説明会開催日時、場所、参加人数及び周知方法	53
3 意見書の提出数	53
第3章 条例準備書に対する市民意見等の概要と指定開発行為者の見解	55
1 環境影響評価について	56
2 指定開発行為について	69
3 その他	70
<参考：意見書全文>	77
第4章 関係地域の範囲	85

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：日鉄興和不動産株式会社

代表者の氏名：代表取締役社長 三輪 正浩

主たる事務所の所在地：東京都港区赤坂一丁目8番1号

2 指定開発行為の名称及び種類

名 称：(仮称)鈴木町駅前南地区開発計画

種 類：高層建築物の新設(第2種行為)

住宅団地の新設(第2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

計画地は、図1-1(1)～(2)及び写真1-1に示すとおり、川崎市川崎区の北部に位置し、南側の国道409号(大師道)及び北側の京浜急行大師線(以下、「京急大師線」という。)の間に位置する約2.6haの区域である。また、京急大師線の北側約250mには西方向から東方向に多摩川が蛇行しながら流下しており、同河川が東京都大田区との都県境界となっている。

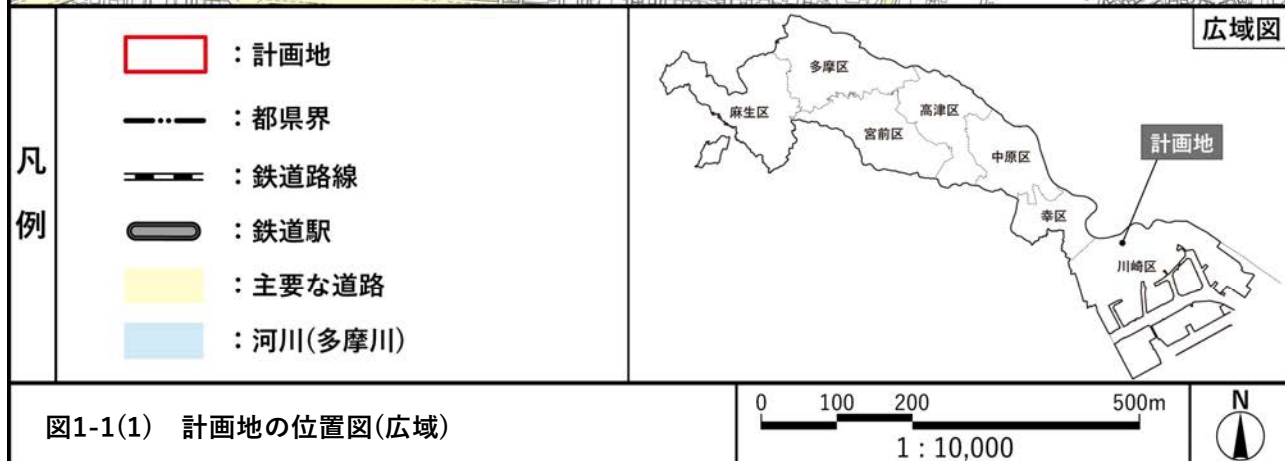
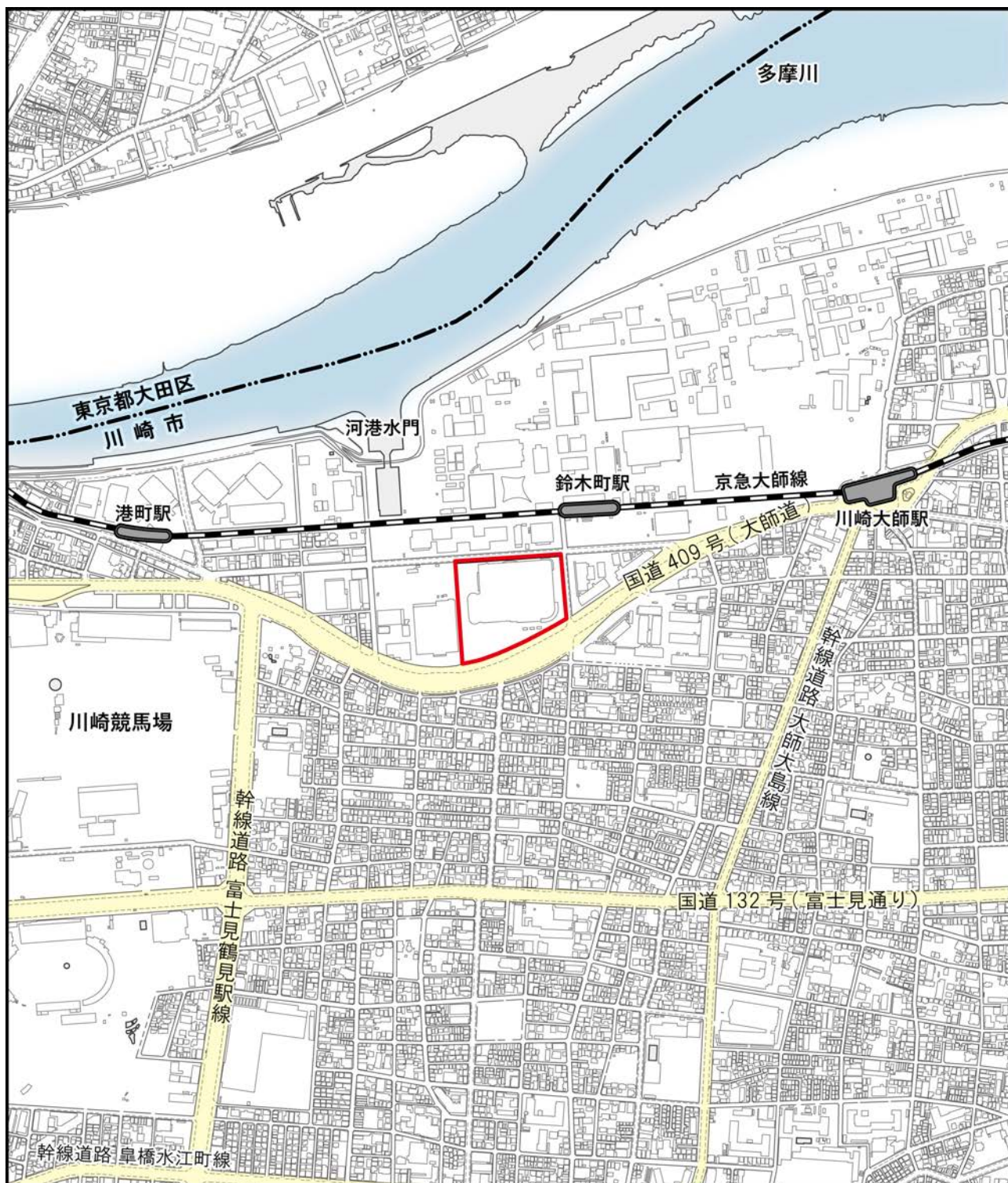
計画地の最寄り駅は、計画地北東側約50mの京急大師線 鈴木町駅である。主要な道路網として、計画地南側は東西に走る国道409号(大師道)に面するほか、東側は一般市道港町7号線、北側は一般市道港町9号線に面している。

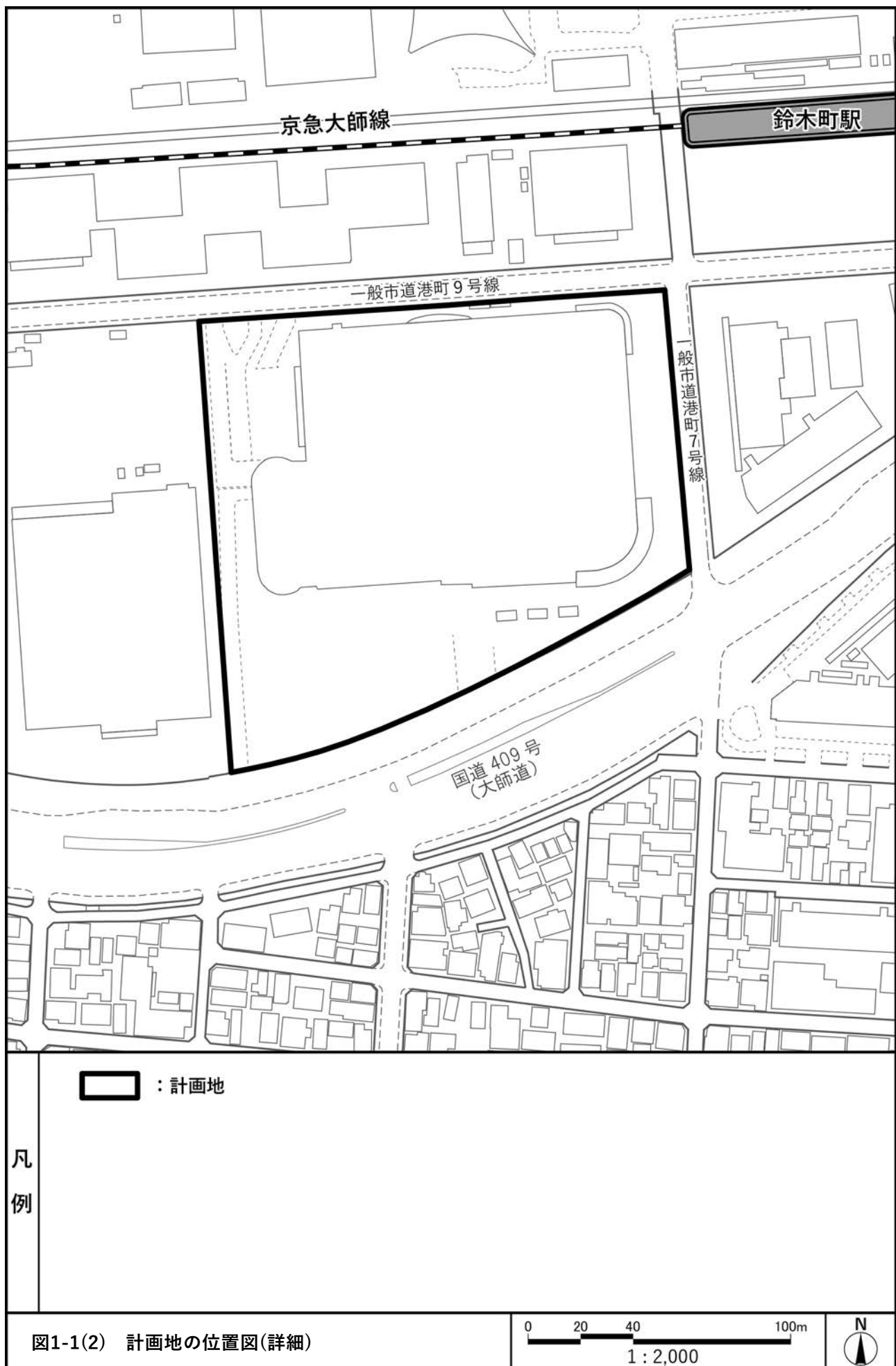
計画地の土地利用の現況は、商業施設が立地している状況にある。

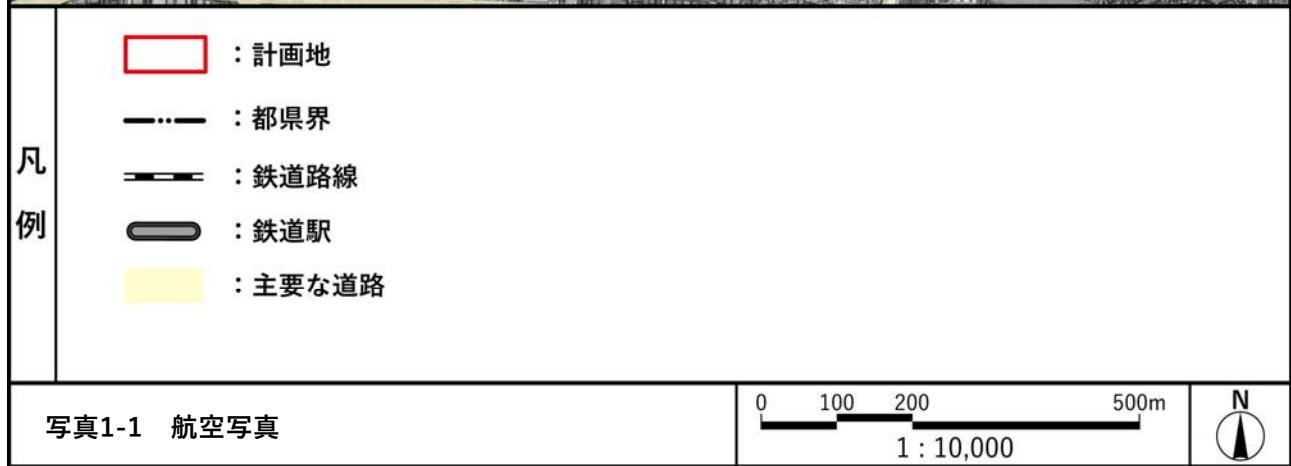
計画地の位置及び面積等は、表1-1に示すとおりである。

表1-1 計画地の概要

項 目	概 要
位 置	川崎市川崎区港町12-1 (図1-1(1)～(2) 参照)
区域面積	約26,450m ² (用途地域：工業地域(現況))
現 況	商業施設







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

計画地を含む鈴木町駅周辺エリアは、川崎エリア(商業・業務拠点)や、羽田空港(空の玄関口)、羽田・殿町エリア(イノベーション拠点)といった各拠点と近接するとともに、研究開発施設、住宅及び商業等の既存市街地が形成されており、多様な機能の複合に適した地域である。

計画地及びその周辺は、「都市再生緊急整備地域(羽田空港南・川崎殿町・大師河原地域)」に位置付けられるとともに、「川崎都市計画 都市再開発の方針」(川崎市)の中で「川崎市内陸部1号市街地」及び「2号再開発促進地区(多摩川リバーサイド中央地区)」(1号市街地のうち、特に一体的かつ総合的に再開発を促進すべき相当規模の地区)に位置付けられている(令和6年4月 川崎市 素案公表)。

また、「川崎市総合計画 第3期実施計画」(川崎市)において「川崎・小杉駅周辺エリア」及び「川崎駅・臨海部周辺エリア」に、「川崎市都市計画マスタープラン 川崎区構想」(川崎市)において「多摩川リバーサイド地区」に位置付けられている。

これらの上位計画を踏まえ、「多摩川リバーサイド地区整備構想」(川崎市)が示されており、多種多様なものづくり産業が集積する川崎臨海部の多摩川沿いに位置する地区として、国際化された羽田空港に近接し、かつ、多摩川の貴重な自然環境、魅力あるウォーターフロント景観を享受できる抜群の立地環境にあることから、その優れた立地条件を活かし、『豊かな自然環境を備えた、人・モノ・情報等が集積する、産業の創造と賑わいの拠点の形成』を目指すとしており、整備方針として、「適切な土地利用(都市機能)の誘導」等が掲げられている。

上位計画で示される位置付けに対し、計画地周辺の現況は、駅前エリアにふさわしい都市機能(商業・業務・交流・都市型住宅等の機能)の集積が図られていない状況である。また、河港水門や川崎大師等の文化的施設・地域資源等と多摩川等を結ぶ歩行者ネットワーク及び滞留空間の不足等の課題の解決が望まれる状況にある。

本事業は、適切な土地利用誘導の推進を行い、都市機能を適切に配置するとともに、緑化等による回遊性の高い歩行者空間の創出等を通じ、鈴木町駅前の顔となる、賑わいを創出する複合交流拠点の形成を目指すものである。

【計画地に係る整備方針等の概要】

ア 「都市再生緊急整備地域(羽田空港南・川崎殿町・大師河原地域)」地域整備方針

(平成28年11月拡大 内閣府)

国際拠点空港である羽田空港への近接性や多摩川に面した優れた地域特性を活かし、公民連携によるインフラ整備と、適切な土地利用の誘導により、都市機能の集積を進め、東京圏のビジネス機能、新産業創造・発信機能を支え、日本経済の持続的な発展を牽引する国際競争拠点の形成を目標に、都市開発事業を通じて以下の事項を増進すべきとされている。

- 多摩川に面する良好な環境を備えた居住機能の強化にあわせて、業務、商業機能の強化、景観形成や緑化の推進による魅力的な都市環境を形成
- 優れた立地特性を活かし、国内外の大学や研究機関と連携したライフサイエンス・環境分野の先端産業等の研究開発機能、賑わい・交流機能、物流機能、生産機能を強化
- 国際競争拠点の中核機能をサポートし、京浜臨海部を中心とするネットワークを強化する臨空関連機能、交通拠点機能、産業インキュベーション機能等の都市機能を強化
- 京浜臨海部の地域特性を活かし、水素や太陽光発電等のクリーンで自立的なエネルギー源の活用により、環境負荷の低減を図るとともに、防災機能等の強化による災害時にも強い産業基盤を形成
- 交通アクセスの向上のための交通ネットワークの強化

イ 「川崎都市計画 都市再開発の方針」(令和6年4月 川崎市：素案公表)

「川崎都市計画 都市再開発の方針」において、計画地は、「1号市街地」として「川崎区内陸部1号市街地」、「2号再開発促進地区」(1号市街地のうち、特に一体的かつ総合的に再開発を促進すべき相当規模の地区)として「多摩川リバーサイド中央地区」に位置付けられている。再開発の目標及び方針の概要は、以下に示すとおりである。

〈地区の再開発、整備等の主たる目標〉

- ・川崎エリアと羽田・殿町エリア、多摩川や川崎大師に近接するエリアの特性を活かし、多様な賑わいや活力、魅力にあふれた計画的な複合市街地の形成をめざす。

〈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〉

- ・商業・業務・交流・都市型住宅等の機能が複合した市街地を形成する。

〈建築物の更新の方針〉

- ・商業・業務・交流・都市型住宅等の機能を適切に配置した複合機能市街地の形成を図る。

〈都市施設及び地区施設の整備の方針〉

- ・安全で快適な歩行者空間の整備を図る。

〈その他特記すべき事項〉

- ・大師線沿線まちづくりとの連携
- ・河港水門のあり方検討との連携



参考図 川崎都市計画 都市再開発の方針附図

注) 下記出典資料について、計画地周辺を抜粋し、計画地の位置を追記した。

出典:「川崎都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針(見直し素案)」(川崎市)

ウ 「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 第3期実施計画」における都市構造イメージにおいて、計画地周辺は「川崎・小杉駅周辺エリア」及び「川崎駅・臨海部周辺エリア」に位置付けられている。各エリアにおける特徴とまちづくりの方向性は、以下に示すとおりである。

〈川崎・小杉駅周辺エリア〉

- ・多摩川や夢見ヶ崎公園等の自然環境資源や沿線に世界的企業などが立地するポテンシャルの高いエリア
- ・沿線の土地利用転換を戦略的・機動的に誘導
- ・優れた産業機能と生活環境の調和を図りながら駅前の顔づくりを誘導
- ・駅までのアクセスや防犯性の向上
- ・民間活力を活かした駅を中心とする魅力あるまちづくりを推進

〈川崎駅・臨海部周辺エリア〉

- ・JR南武支線や京急大師線、地域コミュニティ等都市の発展過程で蓄積された地域資源を最大限に活用
- ・駅までのアクセスや交通結節機能の改善等、鉄道と路線バスの連携等による臨海部の公共交通機能の強化を図る
- ・臨海部の機能転換も踏まえつつ、土地利用転換の適切な誘導や防災面を含めた住環境の改善などの魅力向上の取組を段階的に実施
- ・居住者や就業者、産業活動を支え、まちの活力と魅力が持続するまちづくりを推進

エ 「川崎市都市計画マスタープラン 川崎区構想」(令和3年8月 川崎市)

「川崎市都市計画マスタープラン 川崎区構想」における都市構造図において、計画地周辺は「身近な駅周辺」に位置付けられており、鉄道沿線の拠点地区と連携することで機能の分担を図り、地域住民の暮らしを支える身近な商業や生活支援関連サービス機能の集積を目指すこととされている。

また、鈴木町駅周辺は、「身近な生活圏別の沿線まちづくりの基本的な考え方」において、港町・鈴木町駅ゾーンとして「新産業複合エリア」(既存の生産機能の高度化・高付加価値化に加え、研究開発機能や商業・業務機能の集積を適切に誘導するとともに、良質な都市型住宅を建築する場合には、既存の住宅市街地や周辺工業地域との調和に配慮した計画的な土地利用の誘導を図り、土地の高度利用などによる複合市街地を形成するエリア)及び「多摩川リバーサイド地区」(羽田空港近接の立地条件を活かした土地利用転換の誘導や多摩川の貴重な自然空間の活用と既存市街地との連携、市内外の拠点を結ぶ交通機能の強化や新たなまちづくりを支える地域内の基盤整備をめざす地区)に位置付けられている。



参考図 「川崎市都市計画マスタープラン 川崎区構想」における方針図

(左：都市構造図、右：港町・鈴木町駅ゾーン方針図)

注) 下記出典資料について、計画地の位置を追記した。

出典: 「川崎市都市計画マスタープラン 川崎区構想」(令和4年2月閲覧 川崎市)

オ 「多摩川リバーサイド地区整備構想」(2019年9月 川崎市)

「多摩川リバーサイド地区整備構想」において、多種多様なものづくり産業が集積する川崎臨海部の多摩川沿いに位置する地区として、国際化された羽田空港に近接し、かつ、多摩川の貴重な自然環境、魅力あるウォーターフロント景観を享受できる抜群の立地環境にあることから、その優れた立地条件を活かし、『豊かな自然環境を備えた、人・モノ・情報等が集積する、産業の創造と賑わいの拠点の形成』を目指すとしている。

整備方針として、「適切な土地利用(都市機能)の誘導」、「多摩川の貴重な自然環境を活かした水と緑の軸の形成」、「本市各拠点間及び市外拠点との結びつきを強める交通機能の強化」及び「スーパー堤防の整備推進による防災機能の強化と市街地と河川敷が一体利用できる空間の整備」等が掲げられている。

(2) 本事業における都市計画(案)の概要

ア 上位計画との関係

本事業は、図1-2に示すとおり「川崎市総合計画」、「川崎市都市計画マスタープラン(全体構想、川崎区構想)」及び「多摩川リバーサイド地区整備構想」等の上位計画を踏まえ、都市計画の中で土地利用に関する具体の制限規制・緩和(地区計画等の市が定める都市計画)が定められる予定であり、これらを踏まえたまちづくりを推進する計画である。

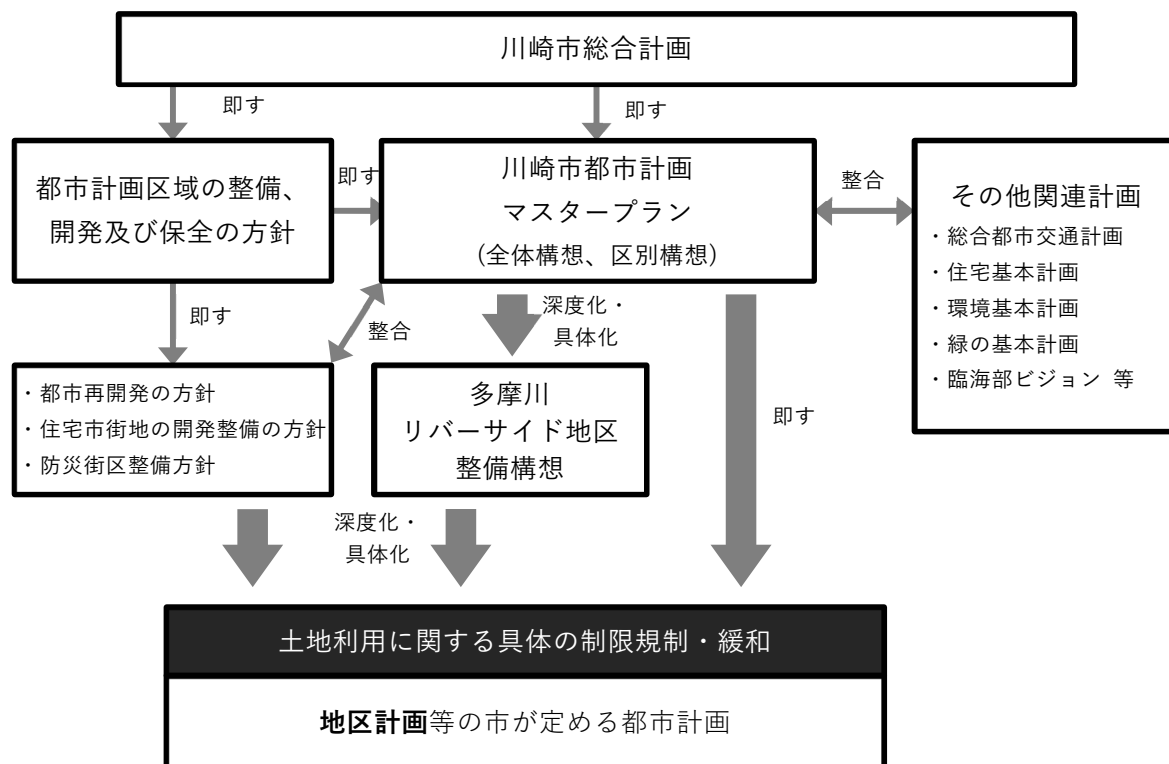


図1-2 土地利用の誘導方針と関連計画の関係

イ 用途地域の変更(案)

計画地の用途地域は、現在、工業地域(主として工業等の利用に供される地域)に指定されているが、現在の土地利用として、既存建物は主に商業施設として利用されている。

計画地は、既存の土地利用及び上位計画の位置付け(「(1) 指定開発行為の目的及び事業立案の経緯等」 p.5 参照)等を踏まえ、「2号再開発促進地区」に位置付けられていること等を踏まえ、現行の工業地域(200%)から近隣商業地域(300%)に変更する必要がある。

なお、川崎市用途地域等指定基準において、「地区計画、特定街区等により計画的にまちづくりが行われる地区は、その計画が確実に立った段階において、土地利用計画及びその周辺の土地の状況を考慮しながら、法の手続きを経て指定変更を行う」と示されている。計画地を含む地区は、「イ 地区計画(案)」(後述 下記参照)に示すとおり、地区計画を定めることを想定する。

ウ 地区計画(案)

計画地を含む地区は、立地特性にふさわしい都市機能の充実と、良好な街並み創出が図られた複合市街地を形成することを目標に、「地区計画」により地区計画の方針(地区計画の目標、区域の整備、開発及び保全に関する方針)等を定めることを想定する。

鈴木町駅前南地区地区計画(案)の概要は、図1-3及び表1-2に示すとおりである。

なお、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。

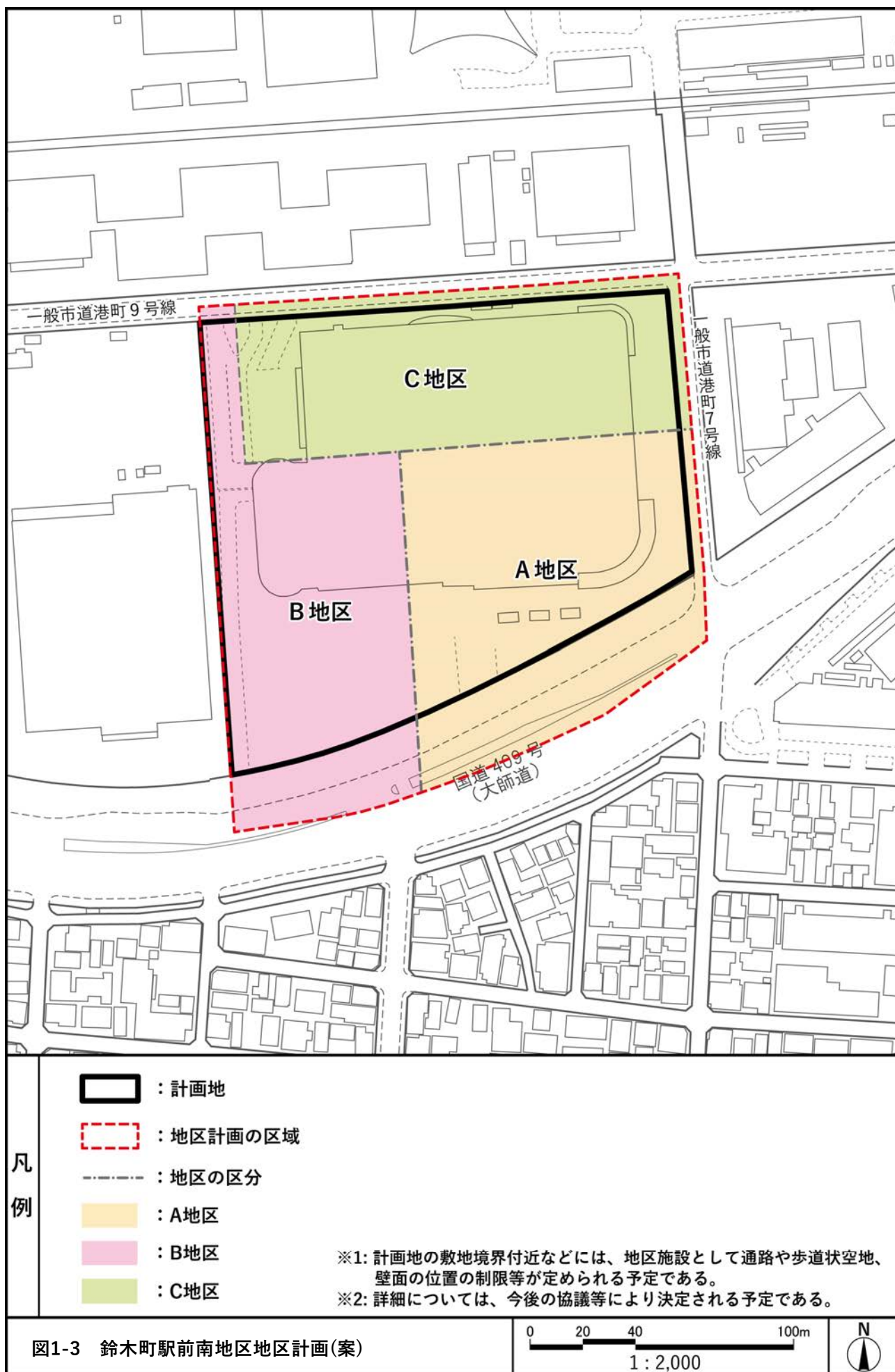


表1-2 鈴木町駅前南地区地区計画(案)の概要

名 称		鈴木町駅前南地区地区計画
位 置		川崎市川崎区港町地内
面 積		約 3.5 ha
地区計画の目標		本地区は、都市計画マスタープラン川崎区構想において、港町・鈴木町駅ゾーンの「新産業複合エリア」に位置付けられており、商業・生産・業務・研究開発・都市型住宅などの機能の集積を適切に誘導し、複合市街地の形成を目指すこととしている。さらに、本地区は「多摩川リバーサイド地区」にも位置付けられており、羽田空港近接の立地条件を活かした土地利用転換の誘導や多摩川の貴重な自然空間の活用と既存市街地との連携、市内外の拠点を結ぶ交通機能の強化や新たなまちづくりの支える地域内の基盤整備を目指すこととしている。「多摩川リバーサイド地区」に関しては、多摩川リバーサイド地区整備構想を策定しており、整備の方向性として、国際化された羽田空港に近接し、かつ、多摩川の貴重な自然環境、魅力あるウォーターフロント景観を享受できるなどの優れた立地条件を活かして、豊かな自然環境を備えた、人・モノ・情報等が集積する、産業の創造と賑わいの拠点の形成を目指すものとしている。 また、本地区は都市再生緊急整備地域にも指定されており、多摩川に面する良好な環境を備えた居住機能の強化にあわせて、業務、商業機能の強化、景観形成や緑化の推進による魅力的な都市環境を形成することとされている。 本計画では、川崎市の中心的な広域拠点である川崎駅周辺や、羽田空港、先端産業の集積・創出等が図られている川崎臨海部と近接し、駅前かつ幹線道路沿いに位置する本地区の立地特性を活かし、ふさわしい都市機能の充実と、良好な街並み創出が図られた複合市街地を形成することを目標とする。
区域の整備、開発及び保全に関する方針	土地利用の方針	本地区は、業務、商業、都市型住宅、生活支援機能等の複合的な土地利用を実現し、計画的な市街地環境の形成を図るため、地区を3つの地区に区分し、以下の方針のもと適切な土地利用を誘導し、その維持及び保全を図る。 ① A地区は、駅近接かつ幹線道路沿いという立地を活かし、地域の利便に供する商業機能を整備し、地域生活の賑わいの向上に寄与する施設等の誘導を図る。 ② B地区は、利便性が高く良好な居住環境を備えた暮らしやすい都市型住宅を整備するとともに、主に居住者及び近隣住民のための生活支援機能等の導入を図る。 ③ C地区は、駅近接という立地を活かし、業務・交流・住宅・商業等の土地利用を図る。
	地区施設の整備の方針	建築物等の整備に併せて、周辺市街地と調和した緑豊かな市街地環境の実現に向け、周辺市街地から鈴木町駅へのアクセス性を高め、安全・安心で、豊かな緑を感じられる地区間で連携した歩行者等のネットワークの適切な配置を図るため、地区内の広場と一体的に整備された緑の潤いある貫通通路などの敷地内に公開される通路、歩道状空地を整備するとともに、その機能が損なわれないよう適切に維持及び保全を図る。
	建築物等の整備の方針	多様な都市機能が集積する複合市街地の形成と良好な市街地環境の形成並びにその維持及び保全を図るため、建築物等の用途の制限、建築物の敷地面積の最低限度、壁面の位置の制限、建築物等の形態又は色彩その他の意匠の制限について必要な基準を定める。

(3) 環境配慮の内容等

本事業の事業計画策定段階における、環境配慮の内容等は以下のとおりである。

ア 緑化の促進・緑豊かな歩行者空間整備

- ・計画地敷地境界付近をはじめ、計画地内には多くの緑を整備する計画とする。
- ・地域の歩行者動線に配慮し、地区施設として通路や歩道状空地を計画し、加えて壁面位置を道路境界から後退させることにより、安全で緑豊かな歩行者空間を整備する計画とする。

イ 街並み景観への配慮

- ・歩行者空間には可能な限り積極的な緑化を行い、鈴木町駅の玄関口として豊かな景観を形成するよう配慮した計画とする。
- ・各棟の低層部は、歩行者のアイレベルから見た一体感に配慮した計画とする。

ウ 自動車動線等

- ・車両動線は左折IN・左折OUTを基本とし、歩行者の安全に配慮した計画とする。
- ・商業棟の来客車両の出入口は、計画地東側の一般市道港町7号線に面して設け(図1-4 参照)、計画地外に滞留を発生させないように配慮した計画とする。
- ・商業棟の自動車駐車場は、計画地南側中央付近に配置して、計画地周辺地域への騒音等に配慮した計画とする。
- ・商業棟の搬出入車両の出入口は、計画地南側の国道409号(大師道)に面して設け(図1-4 参照)、来客車両の出入口と分離して設けることで来客車両との交錯が起きないように安全に配慮した計画とする。
- ・住宅棟の車両出入口は、計画地北側の一般市道港町9号線に面して設け(図1-4 参照)、南側の国道409号(大師道)に滞留を作らないように配慮した計画とする。

エ 防災への配慮

- ・雨水流出抑制対策として、雨水貯留槽を設置し、雨水流出抑制を行う計画とする。
- ・水害対策として、電気室などを上階に配置する計画とする。

オ 地球温暖化防止対策

- ・高効率機器の導入及び複層ガラスの採用や断熱材の高性能化などによる断熱性能の向上等による省エネルギー対策を検討し、地球温暖化の抑制に配慮した計画とする。
- ・太陽光発電設備の設置について検討する。

カ 日照障害への配慮

- ・高層の住宅棟を計画地南西側に配置し、板状の形状ではなくタワー形状とすることで、ある特定の場所に計画建物による長時間の日影が生じないように配慮した計画とする。

キ 風環境への配慮

- ・高層の住宅棟から地上部への吹き降ろす風に対して、建物の三層以上を隅切り形状とするとともに、防風植栽の配置を検討し、地上部への影響を低減する計画とする。

ク 周辺環境への配慮

- ・景観、日照障害、テレビ受信障害、風害、地域交通等について、計画地周辺の関係者に対して法令に定められた説明を行い、良好な環境の保全と創造に努める。特に風環境については、良好な環境となるよう適切な対策を施すこととする。

(4) 土地利用計画

本事業における土地利用計画は、表1-3及び図1-4に示すとおりである。

本事業では、現況の計画地内にある商業施設を解体して、A地区、B地区、C地区の3地区とし、A地区に商業棟、B地区に住宅棟を建設する。C地区は、現時点では用途未定であることから、解体工事を除き、環境影響評価の対象外である。

A地区の敷地面積は約8,620m²、B地区は約8,320m²、C地区は約9,510m²あり、合計約26,450m²である。

なお、本事業では、C地区の用途は未定であるが、計画地東側の一般市道港町7号線沿い及び北側の一般市道港町9号線沿いの通路や歩道状空地などには植栽を配置し、緑豊かな歩行者空間を整備する方針である。

また、住宅棟の南側及び西側には、緑豊かな広場を整備するとともに、計画地内の通り抜けを可能にすることで、歩行者空間の充実に貢献する計画である。

表1-3 土地利用計画

区 分			面 積	割 合	備 考
A 地区	商業棟	計画建物	約5,220m ²	約60.6%	－
		緑化地	約250m ²	約2.9%	
		通路・アプローチ	約2,210m ²	約25.6%	
		車 路	約940m ²	約10.9%	駐輪場含む
		小 計	約8,620m ²	100%	－
B 地区	住宅棟	計画建物	約3,720m ²	約44.7%	－
		緑化地	約880m ²	約10.6%	－
		通路・アプローチ	約2,990m ²	約35.9%	－
		車 路	約730m ²	約8.8%	－
		小 計	約8,320m ²	100%	－
C 地区	未 定		約9,510m ²	100%	－
合 計			約26,450m ²	－	－



(5) 建築計画等

ア 建築計画

建築計画等の概要は表1-4に、計画建物断面図は図1-5(1)～(2)に、計画建物立面図は図1-6(1)～(2)に、計画建物平面図は図1-7(1)～(4)に示すとおりである。

計画地面積(A + B + C地区)は、合計約26,450m²である。

建築面積(A + B地区)は合計約8,940m²、延べ面積(A + B地区)は合計約68,940m²、最高建物高さは約90mである。

建物階数は、A地区の商業棟が地上2階、B地区の住宅棟が地上26階である。

主要用途は、A地区が物販店舗、B地区が共同住宅、保育所、生活利便施設等である。

B地区の住宅棟の計画住戸数は約600戸であり、計画人口は約2,150人の計画である。

駐車台数は、A地区の商業棟は約99台、B地区の住宅棟は約260台で、合計約359台を計画している。

駐輪場は、A地区の商業棟は約267台、B地区の住宅棟は約1,227台で、合計約1,494台を計画している。

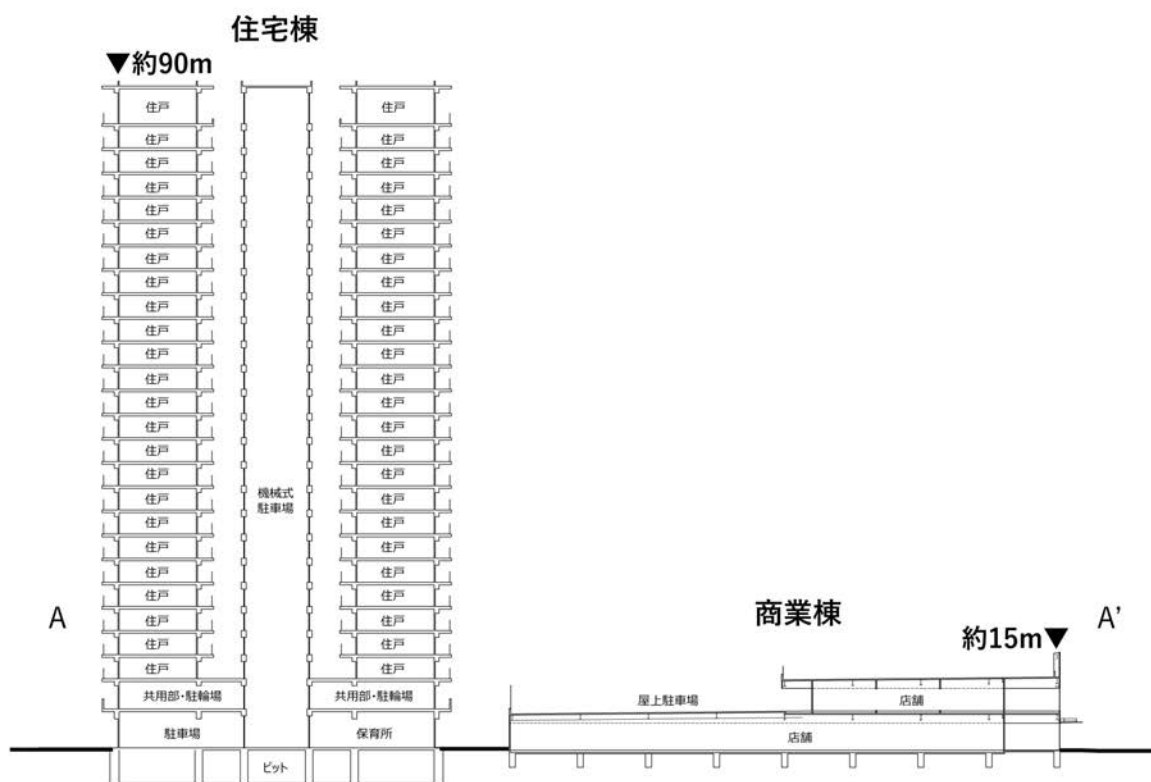
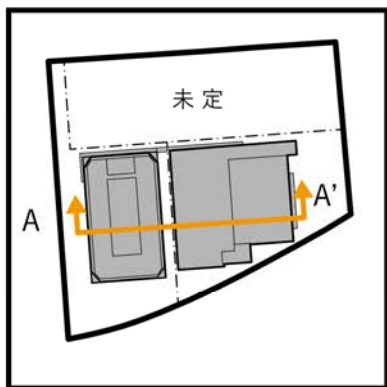
表1-4 建築計画等の概要

項 目	A地区	B地区	小 計	C地区	合 計
	商業棟	住宅棟		未 定	
計画地面積	約8,620m ²	約8,320m ²	約16,940m ²	約9,510m ²	約26,450m ²
建築面積	約5,220m ²	約3,720m ²	約8,940m ²	未 定	—
計画建蔽率	約61%	約45%	—		—
延べ面積	約7,070m ²	約61,870m ²	約68,940m ²		—
容積対象延べ面積	約6,680m ²	約43,640m ²	約50,320m ²		—
計画容積率	約77.5%	約525%※ ¹	—		—
建物階数	地上2階	地上26階	—		—
最高建物高さ	約15m	約90m	—		—
建物構造	鉄骨造	鉄筋コンクリート造、 一部鉄骨造	—		—
主要用途	物販店舗	共同住宅、保育所、 生活利便施設等	—		—
住戸数	—	約600戸	約600戸		—
計画人口	—	約2,150人	約2,150人		—
駐車台数※ ²	約99台	約260台	約359台		—
駐輪台数※ ³	約267台	約1,227台	約1,494台		—

※1: 指定容積率に対して、総合設計制度の市街地住宅総合制度の容積緩和を受ける。

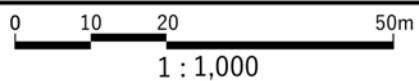
※2: A地区は別途荷捌き施設に約3台、B地区は別途廃棄物収集車、宅配車両等用として約4台を整備する。

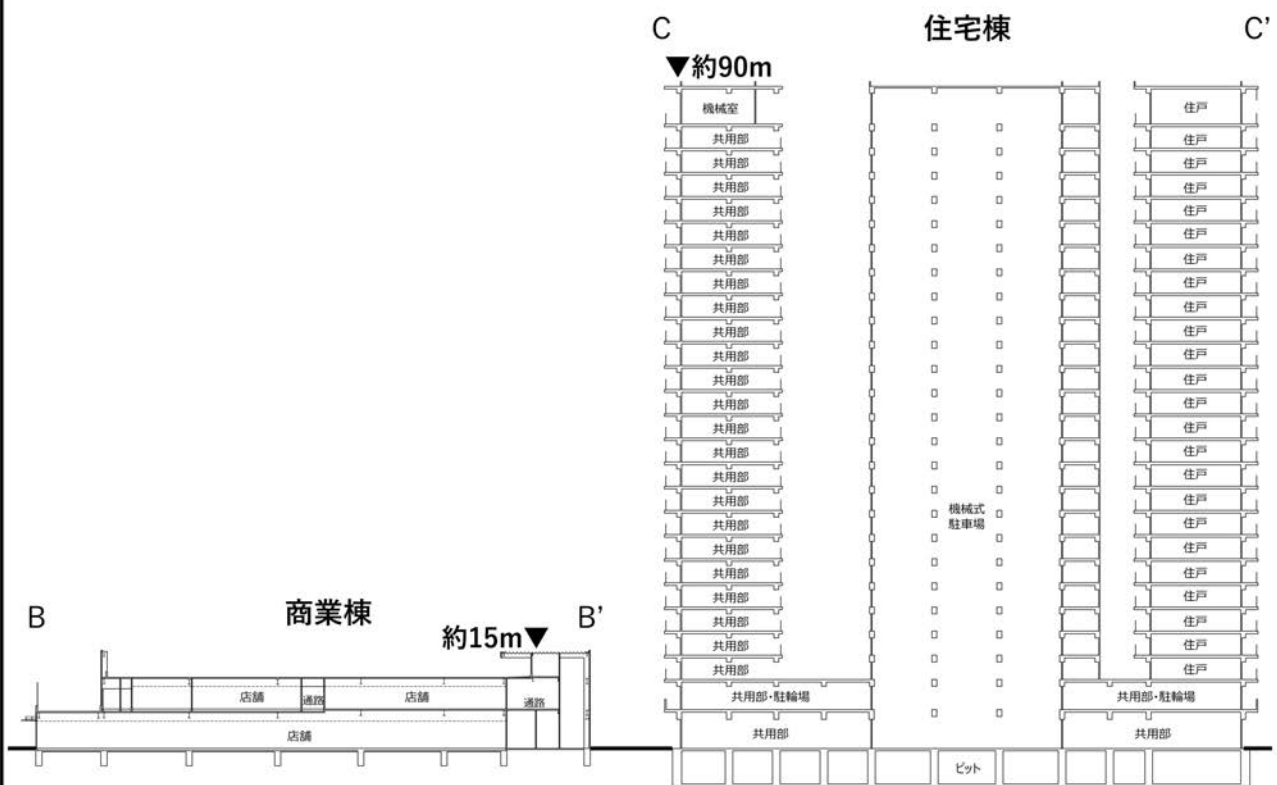
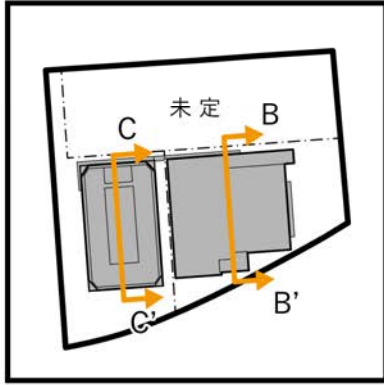
※3: A地区は別途従業員用として約15台を整備する。



凡
例

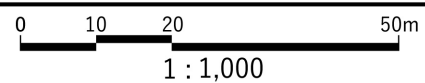
図1-5(1) 計画建物断面図

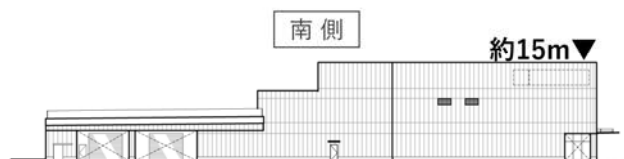
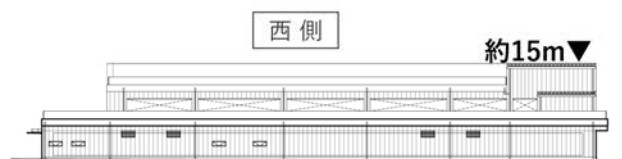
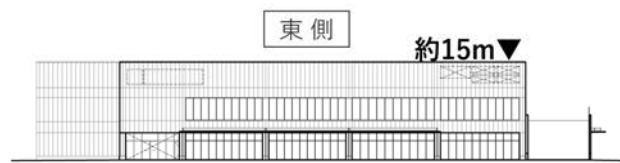




凡
例

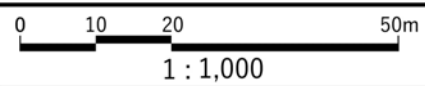
図1-5(2) 計画建物断面図

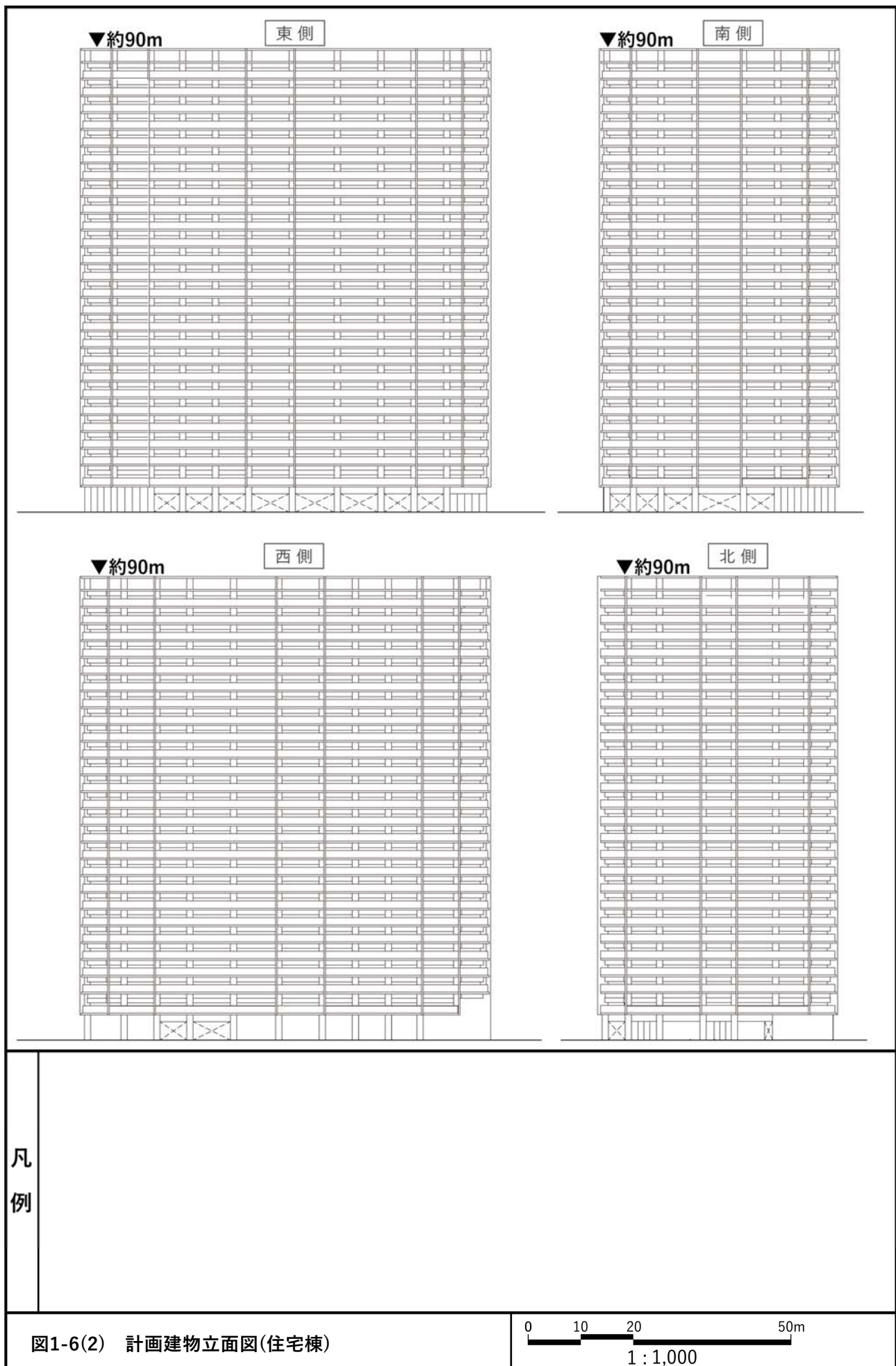


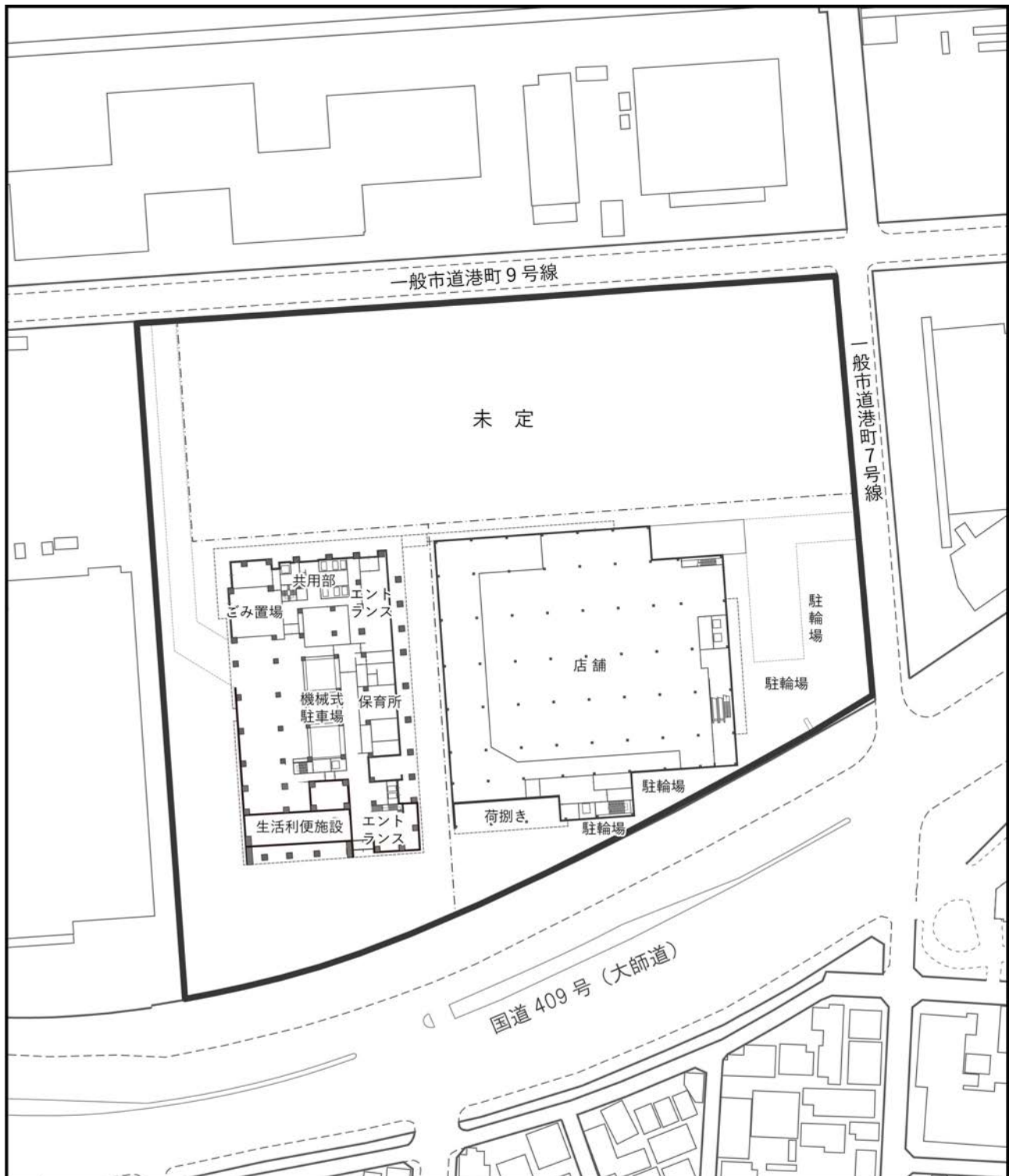


凡
例

図1-6(1) 計画建物立面図(商業棟)



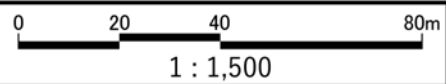


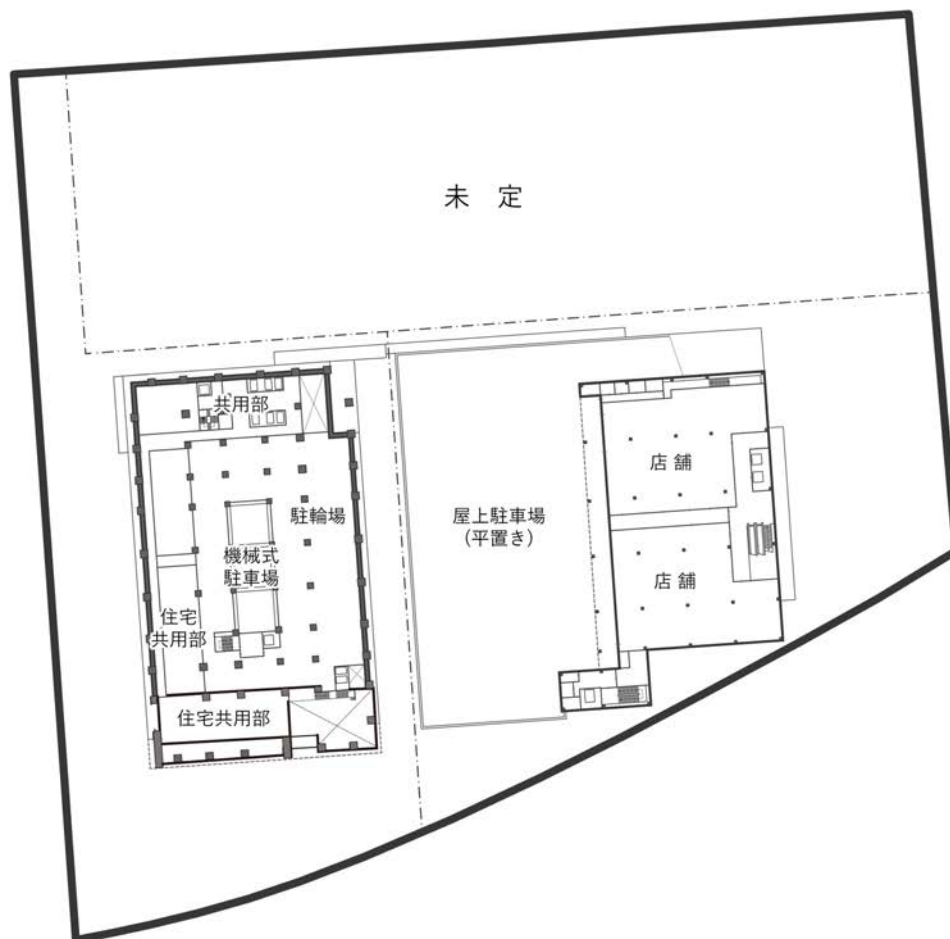



 : 計画地

凡例

図1-7(1) 計画建物平面図(1階)

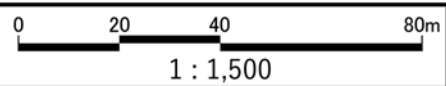


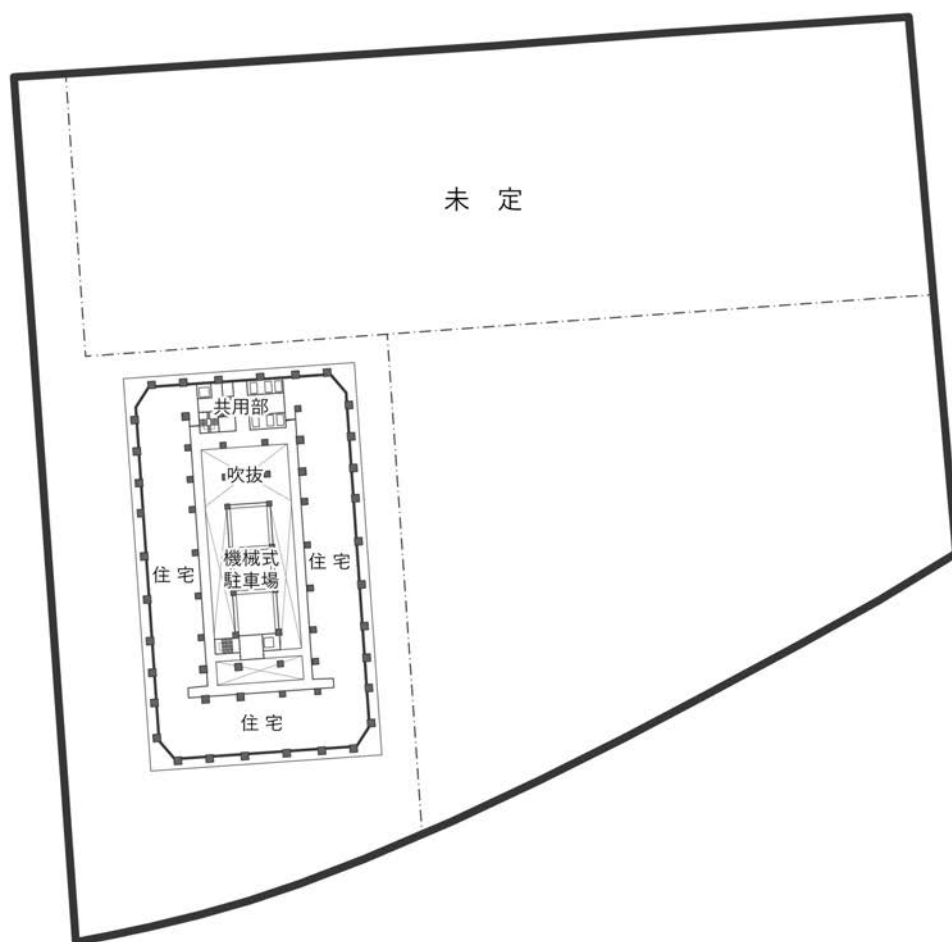


□ : 計画地

凡
例

図1-7(2) 計画建物平面図(2階)

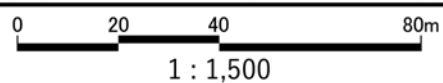


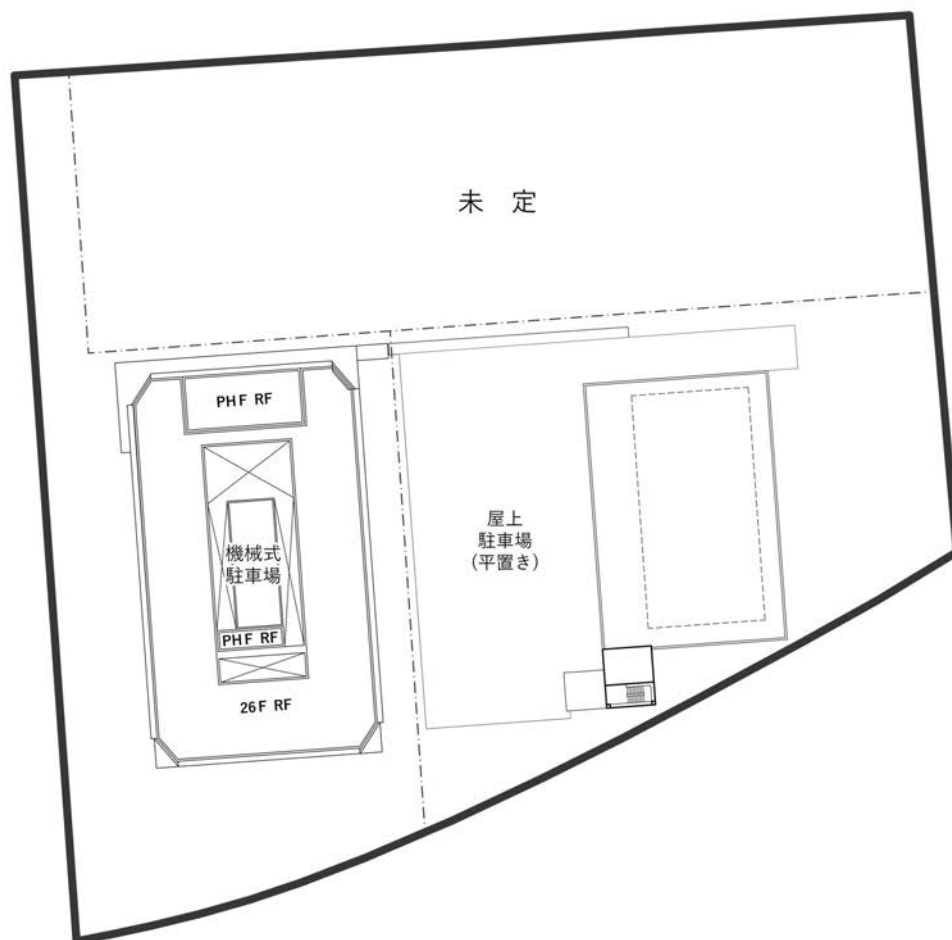


 : 計画地

凡
例

図1-7(3) 計画建物平面図(住宅棟基準階)





 : 計画地

凡例

図1-7(4)計画建物平面図(屋根伏せ図)

0 20 40 80m
 1 : 1,500



イ 住戸計画

住戸計画は、表1-5に示すとおりである。

計画戸数は約600戸、1戸あたりの専有面積は約40～90m²を計画している。

代表的な住戸平面は、図1-8に示すとおりである。

表1-5 住戸計画

住戸タイプ	1戸あたりの 専有面積	戸数	計画人口
1LDK～4LDK	約40～90m ²	約600戸	約2,150人

注) 1LDK：約2.5人×約20戸＝約50人
 2LDK：約3.0人×約24戸＝約72人
 3LDK：約3.5人×約470戸＝約1,645人
 4LDK：約4.5人×約86戸＝約387人
 合 計：約600戸、約2,150人(1の位を四捨五入)

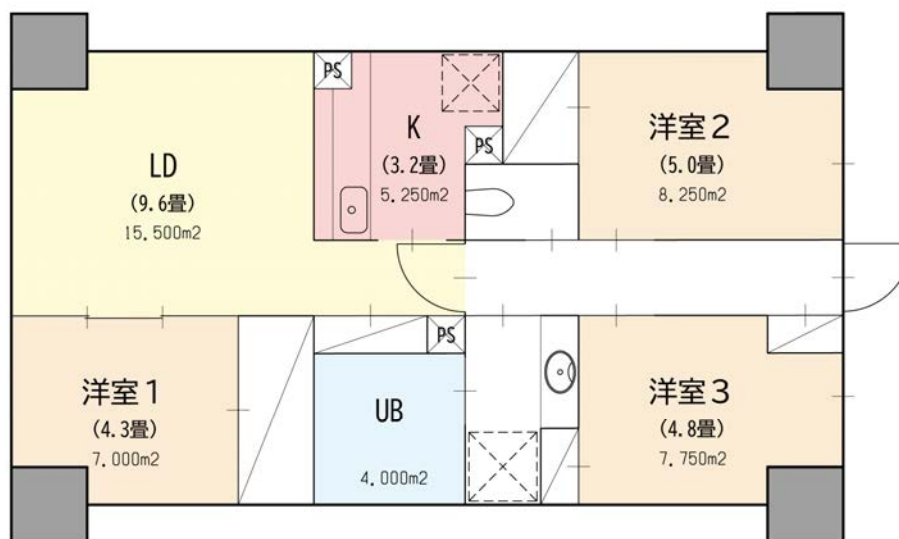


図1-8 代表的な住戸平面図(参考: 3LDK)

(6) 緑化計画

ア 緑化計画

本事業のA地区及びB地区の緑被面積は表1-6(1)に、A地区及びB地区の主要植栽予定樹種及び植栽予定本数等は表1-6(2)に、緑化計画図は図1-9に示すとおりである。

本事業では、「川崎市緑の基本計画」を踏まえ、計画地周辺との連続性を考慮し、A地区及びB地区の計画建物の周囲及び道路沿いに可能な限り緑化を図る計画である。

A地区及びB地区の外周部道路沿いには大景木による列植を配置し、B地区南側や西側にはまとまった緑を計画して緑の量の確保を図り、ヒートアイランドの緩和や景観へ配慮する計画である。大景木の整備イメージは図1-10に示すとおりである。

また、B地区の広場内には、緑化地には計上されない地被植物(芝生)のみを植栽する場所を設ける計画である。

緑被面積は、計画地全体で約4,040m²(約15.3%)を確保する計画である。

なお、C地区に整備される植栽(緑化)は含んでいない。

表1-6(1) 緑被面積

区 分			緑被面積	各地区の面積に 対する割合
A 地区	商業棟	緑化地	約250m ²	約2.9%
		大景木植栽	約621m ²	約7.2%
		小 計	約871m ²	約10.1%
B 地区	住宅棟	緑化地	約880m ²	約10.6%
		大景木植栽	約2,289m ²	約27.5%
		小 計	約3,169m ²	約38.1%
合 計(A + B地区)			約4,040m ²	約23.8%
計画地全体(A + B + C地区)			約4,040m ²	約15.3%

注) 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被面積として計上することができる。

- ・ A地区：高さ 6 m：22(本)×(6(m)÷2)²×3.14＝ 約621m²
- ・ B地区：高さ 6 m：81(本)×(6(m)÷2)²×3.14＝ 約2,289m²

表1-6(2) 主要植栽予定樹種及び植栽予定本数等

区 分				主要植栽予定樹種		植栽予定本数等	
A地区	商業棟	大景木	常 緑	シラカシ		22本	
			落 葉	—			
		高 木	常 緑	—		0 本	
			落 葉	—			
		中 木	常 緑	マサキ		36本	約250m ²
			落 葉	—			
		低 木	常 緑	アベリア、アオキ		120本	
			落 葉	ニシキギ			
		地被類		フッキソウ、キヅタ(ヘデラ)		約24m ²	
B地区	住宅棟	大景木	常 緑	シラカシ、クスノキ、クロガネモチ、タブノキ		81本	
			落 葉	—			
		高 木	常 緑	—		0 本	
			落 葉	—			
		中 木	常 緑	オリーブ、ウバメカシ、ヤマモモ		121本	約880m ²
			落 葉	カンヒザクラ、アメリカフウ、エゴノキ			
		低 木	常 緑	ヒラドツツジ、シャリンバイ、ナンテン		425本	
			落 葉	レンギョウ、ガクアジサイ			
		芝生		芝類※1		約500m ² ※2	

※1: 周辺で見られる「西洋芝」、「高麗芝」などを想定。

※2: 約500m²のうち緑化地には計上されない約225m²を含む。

注) 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：樹高1.5m以上3.0m未満、葉張0.3m以上

低 木：樹高0.3m以上1.5m未満、葉張0.3m以上



イ 植栽基盤整備計画

植栽基盤は、礫等異物の除去を行い、必要量を確保した良質な客土により、良好な植栽基盤を整備する。

また、歩行者空間となる大景木と大景木の間については、地盤の耕起(粗起こし、樹木の根が伸長できるようにする)や土壌改良材の混入等により、植物の基盤整備を行う計画である。なお、大景木による植栽の概要は、図1-10に示すとおり計画している。

緑化地(地上部)については、植栽基盤となる地盤の耕起や土壌改良等により基盤整備を行い、その上部に必要量を確保した良質な客土を盛土し、良好な植栽基盤を整備する計画である。

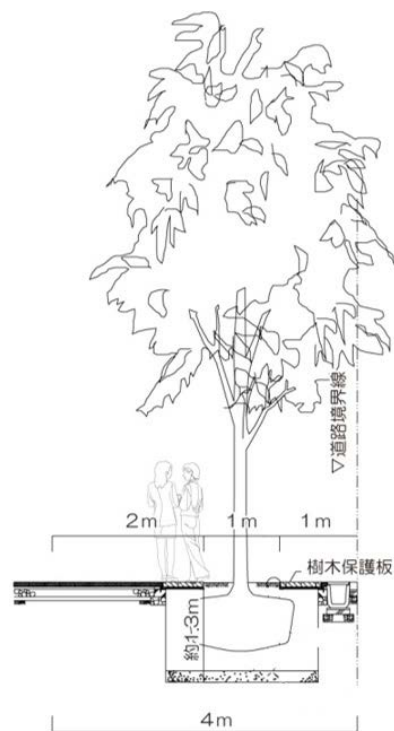


図1-10 大景木の植栽イメージ

ウ 維持管理計画

緑化地の維持管理計画は、表1-7に示す樹木の年間維持管理計画に基づき、適切に剪定、刈込み、施肥、病虫害防除、草刈・除草清掃、灌水を行い、樹木の健全な育成を図る計画である。

なお、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を設置し、周知を図ることとする。

この他、維持管理に際しては、下記の事項にも留意する計画である。

〈落葉対策〉

- ・排水桝などを定期的に点検し、目詰まりのないように配慮する。
- ・秋の落葉樹のみならず、春先の常緑樹の落葉、あるいは強風後の落葉に留意する。

〈樹木の生長に伴う樹形・荷重の変化〉

- ・樹木の生長による大幅な樹形変化や荷重増加が障害とならないように管理する。

〈整姿剪定〉

- ・景観等に配慮して樹冠を整えるため、植物の生長に伴い樹木の枝葉が絡み合うような状態にならないよう、整姿剪定に留意する。

表1-7 樹木の年間維持管理計画

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)													1～2回
剪定(落葉)													1～2回
刈込み													1～2回
施肥													1～2回
病虫害防除													1～2回
草刈・除草・清掃※													1～2回
灌水													適宜

※：清掃については、1年を通して適宜実施する。

(7) 交通動線計画

ア 自動車動線計画

供用後の発生集中交通量(商業棟+住宅棟)は、平日1,276台/日(往復)、休日1,948台/日(往復)である。なお、現況の商業施設の発生集中交通量は、平日2,407台/日(往復)、休日4,426台/日(往復)である。

自動車動線計画図は、図1-11に示すとおりである。

A地区の商業棟の車両出入口は、来客車両用を計画地東側の一般市道港町7号線に面して、搬出入車両用を計画地南側の国道409号(大師道)に面して、各1ヶ所設ける計画である。

B地区の住宅棟の車両出入口は、計画地北側の一般市道港町9号線に面して1ヶ所設ける計画である。

また、左折IN、左折OUTを基本とする計画である。

イ 歩行者動線計画

歩行者動線計画図は、図1-12に示すとおりである。

計画地東側の一般市道港町7号線や計画地北側の一般市道港町9号線に沿って、地区施設として計画地内に通路や歩道状空気を計画し、安全で快適な歩行者空間を確保するとともに、鈴木町駅からの動線や計画地内にも動線を確保する計画である。また、計画地内を通り抜けることを可能にすることで歩行者空間の充実に貢献する計画である。

計画建物への歩行者の出入については、図1-12に示したとおりであり、建物毎に出入口を設ける計画である。

ウ 駐車場・駐輪場計画

駐車場及び駐輪場の位置は、図1-7(1)～(2)(p.21～22 参照)に示したとおりである。また、駐車場の出入口は図1-11に示すとおりである。

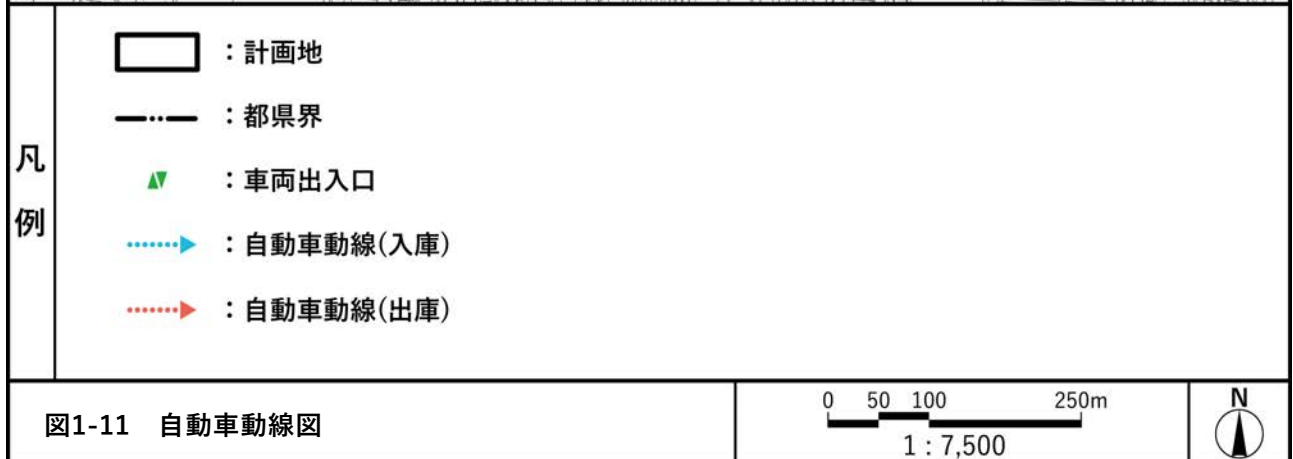
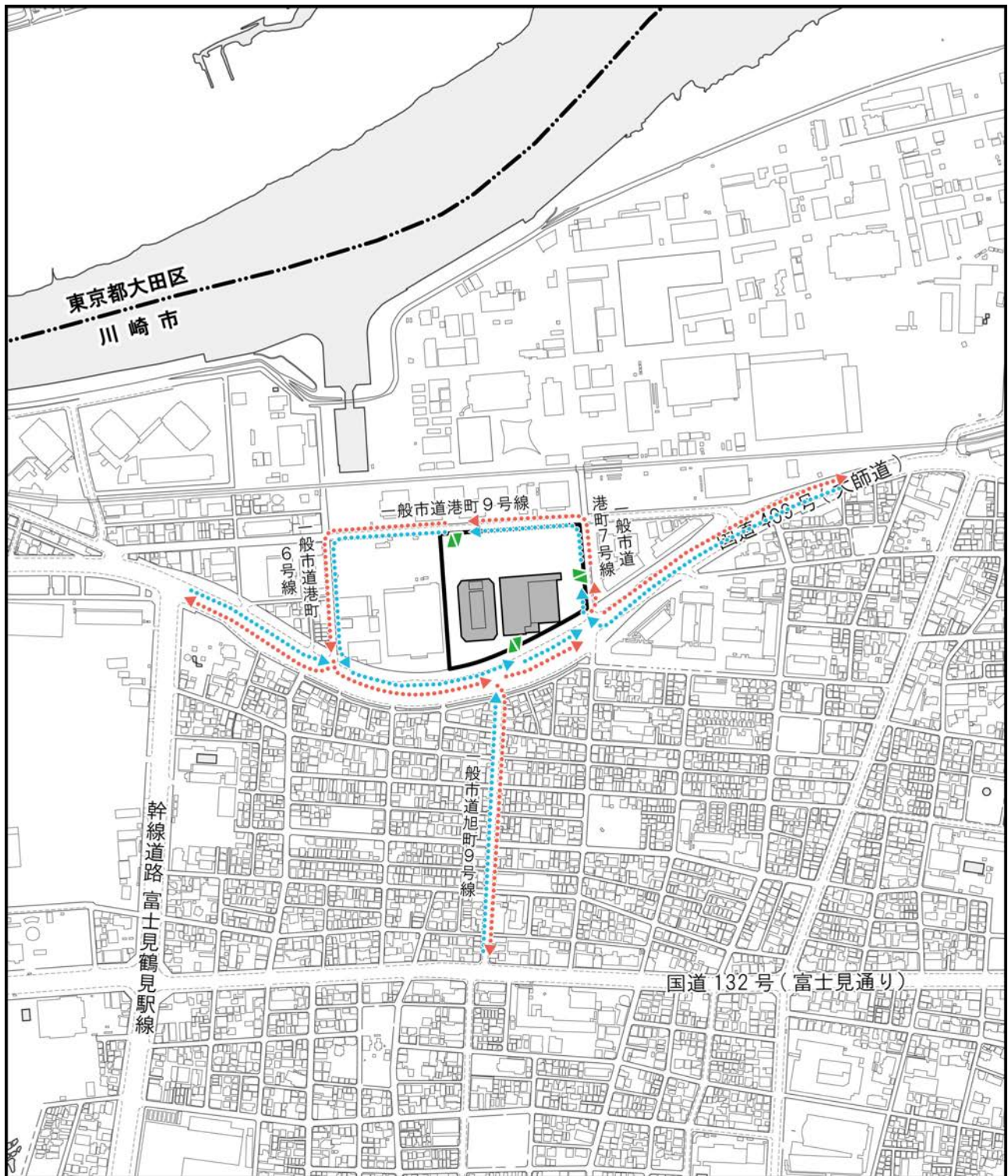
A地区の駐車場は、来客車両は一般市道港町7号線(計画地東側)から出入りする。なお、搬出入車両は国道409号(計画地南側)から出入りする。

B地区の駐車場は、一般市道港町9号線(計画地北側)から出入りする。

A地区は、来客用として建物屋上に平置き駐車場約99台を整備し、B地区は、住民用として機械式駐車場(タワーパーキング)約260台を整備する計画である。なお、駐車台数の設定根拠は、資料編(p.資-1～2 参照)に示すとおりである。

A地区の駐輪場は、商業棟南側に駐輪場出入口を設け(図1-12 参照)、計画地内地上1階に駐輪場約267台を整備する計画である。

B地区の駐輪場は、住宅棟東側に駐輪場出入口を設け(図1-12 参照)、計画建物内の地上2階に駐輪場約1,227台を整備する計画である。なお、駐輪台数の設定根拠は、資料編(p.資-1～2 参照)に示すとおりである。



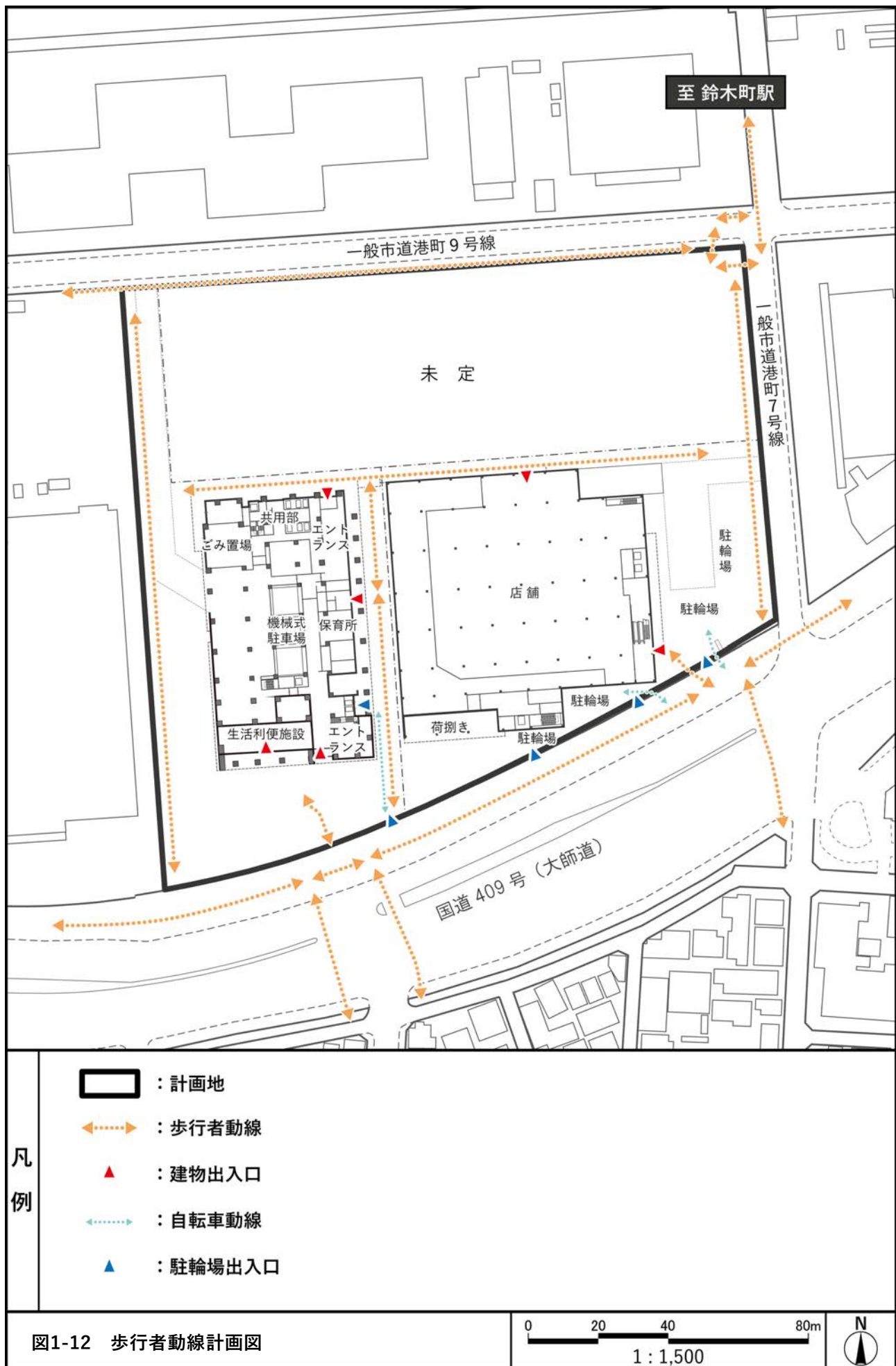


図1-12 歩行者動線計画図

(8) 供給施設計画

ア 給水計画

給水計画図は、図1-13に示すとおりである。

計画地への給水は、計画地北側道路(一般市道港町9号線)に埋設された既設配水管($\phi 350\text{mm}$)から新設引込管を用いてA地区の商業棟へは直接、B地区の住宅棟へは受水槽に引き込む計画である。受水槽からは、加圧給水ポンプを用いて必要箇所に給水する。

イ 電力・通信供給計画

電力・通信供給計画図は、図1-14に示すとおりである。

A地区の商業棟への電力・通信の供給は計画地南東付近から道路(国道409号)に埋設された地中ケーブルから、B地区の住宅棟への電力・通信の供給は計画地南側道路(国道409号)に埋設された地中ケーブルからそれぞれ引き込む計画である。

ウ ガス供給計画

ガス供給計画図は、図1-15に示すとおりである。

A地区の商業棟へのガスの供給は、計画地東側道路(一般市道港町7号線)に埋設された既設ガス本管(低圧 $\phi 150\text{mm}$)から新設ガス引込管を用いて引き込む計画である。B地区の住宅棟へのガスの供給は、計画地南側道路(国道409号)に埋設された既設ガス本管(低圧 $\phi 300\text{mm}$)から新設ガス引込管を用いて引き込む計画である。

(9) 排水施設計画

排水施設計画図は、図1-16に示すとおりである。

A地区の雨水及び汚水排水は、計画地東側及び南側の道路(一般市道港町7号線、国道409号)に埋設されている既設下水管(合流式 $\phi 1,560\sim 1,650\text{mm}$)に3ヶ所にて新設取付管を接続する計画である。B地区の雨水及び汚水排水は、計画地南側の道路(国道409号)に埋設されている既設下水管(合流式 $\phi 1,650\text{mm}$)に2ヶ所にて新設取付管を接続する計画である。

また、雨水排水については、「雨水流出抑制施設技術指針(川崎市)」に準拠し、地下ピットに設置する雨水貯留槽(A地区 約 340m^3 、B地区 約 333m^3 、合計約 673m^3)に貯留し、排水量を調整しながら放流する計画である。

なお、B地区の住宅棟の住戸からの汚水排水は、ディスポーザーを設置して住戸から発生する生ごみをディスポーザーで粉碎し、ディスポーザー処理槽にて下水道の排除基準以下に処理後、下水道に放流する計画である。ディスポーザーシステムの概念図は資料編(p. 資-3 参照)に示すとおりであり、詳細については今後関係部署と協議の上決定する。

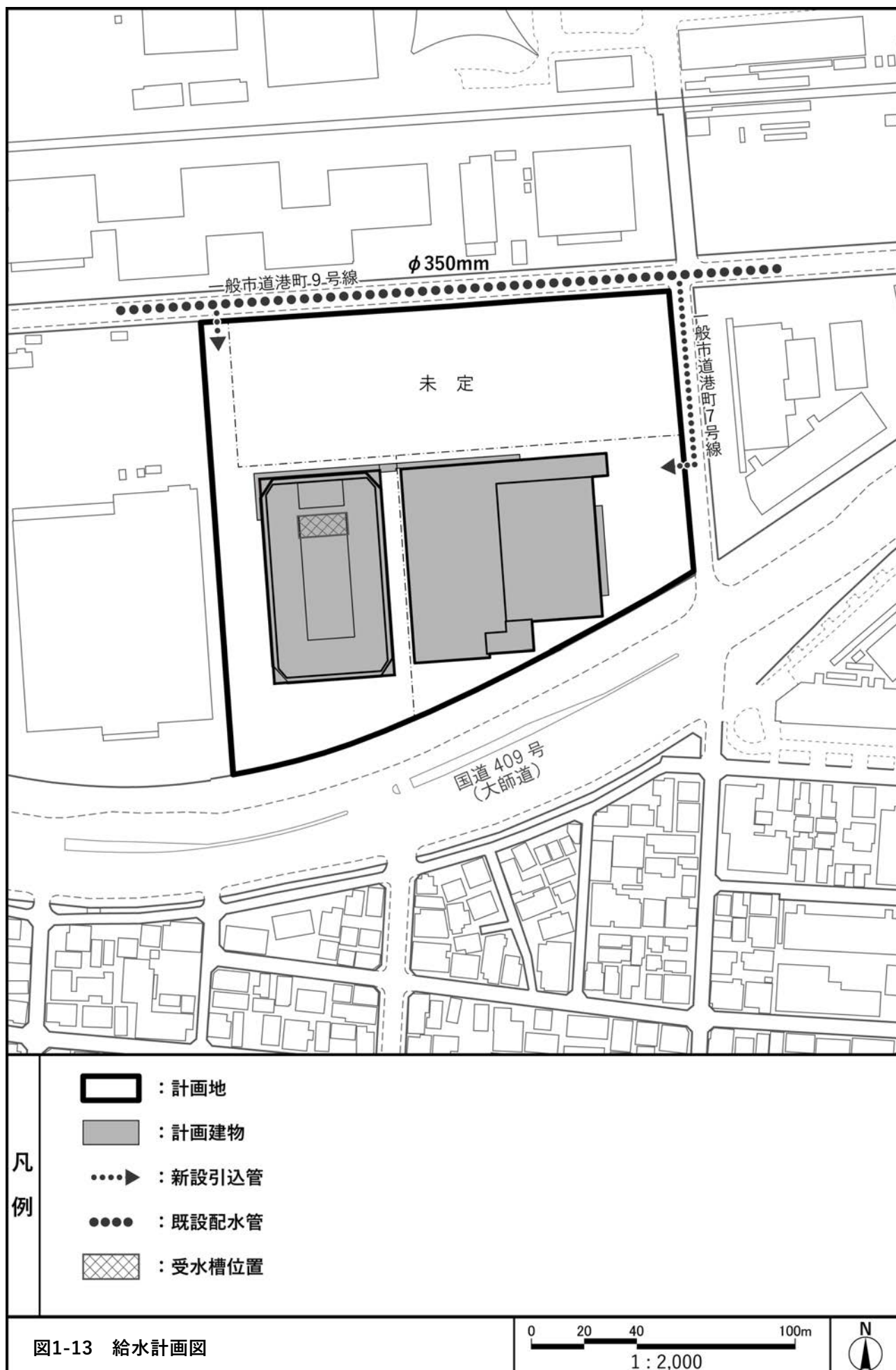
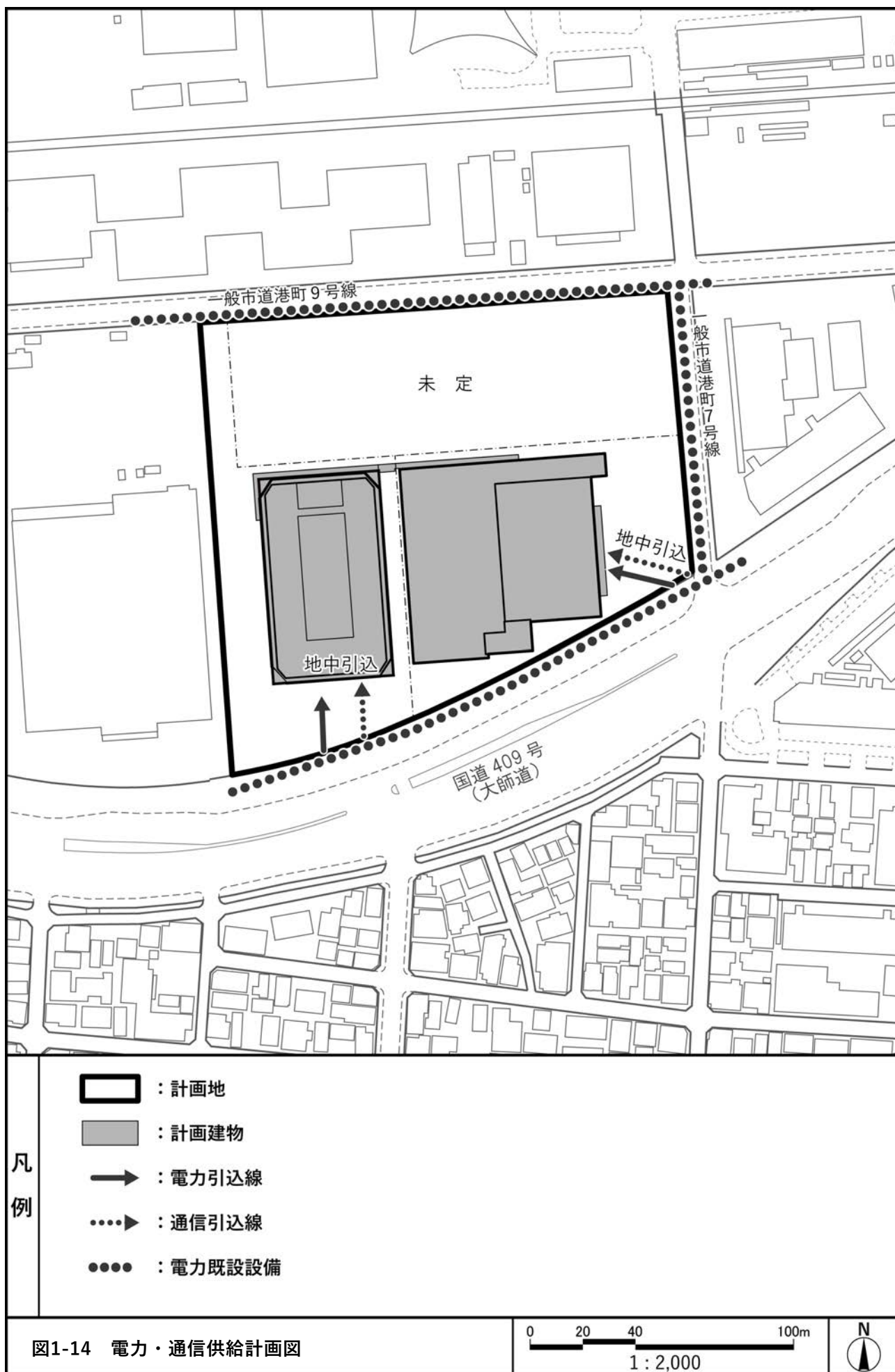
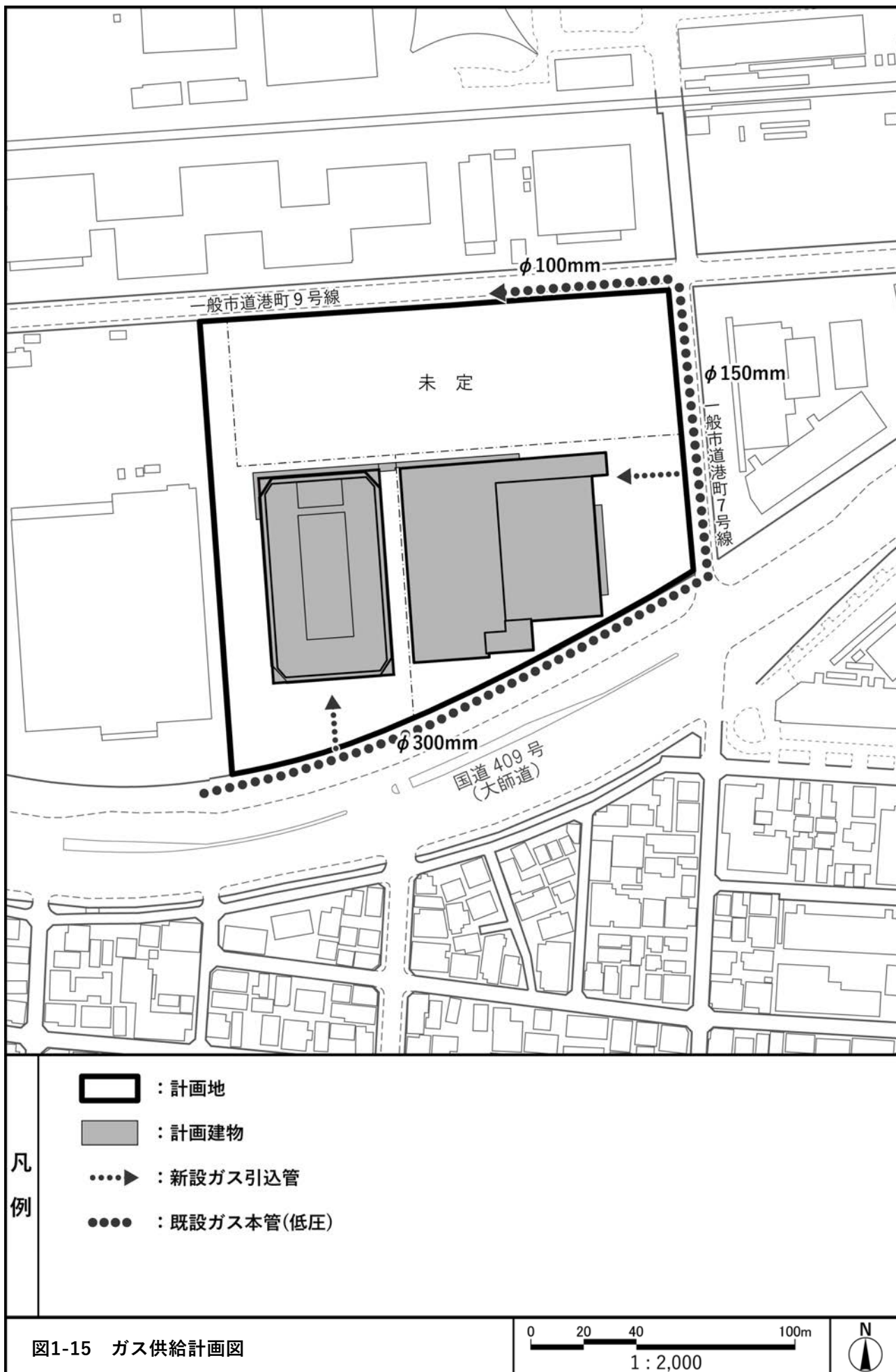
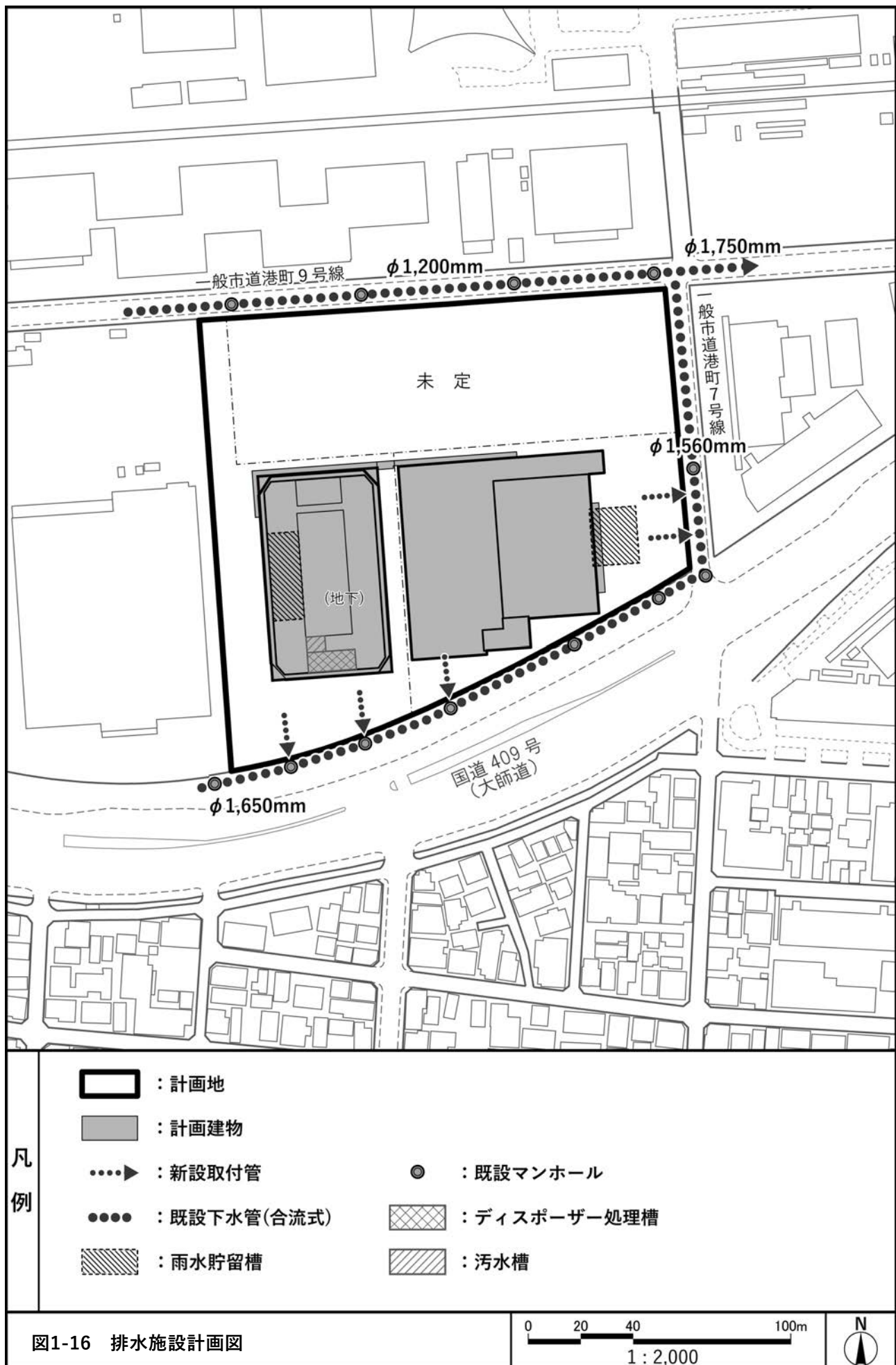


図1-13 給水計画図







(10)熱源計画

熱源は、A地区及びB地区毎にシステムを構築し、ガスと電気の併用型とする。

A地区の商業棟の空調熱源については、ヒートポンプビル用マルチエアコンとする計画である。B地区の住宅棟の空調熱源については、住宅専有部はガス給湯暖房熱源機、住宅共用部はヒートポンプビル用マルチエアコンとする計画である。

A地区の商業棟の給湯熱源については、ガス給湯器による局所給湯方式とする計画である。B地区の住宅棟の給湯熱源については、個別給湯方式とする計画であり、住宅棟専有部の床暖房にも使用する計画である。

屋外機等の主要な設備機器は、A地区の商業棟は屋上に、B地区の住宅棟は2階及び屋上に配置する計画である。

(11)施設計画(A地区)

A地区(商業棟)の施設計画は、表1-8に示すとおりである。

表1-8 A地区(商業棟)の施設計画

店舗面積	約5,530m ²
駐車台数	約 99台
駐輪場台数	約267台
想定する施設稼働時間	9:00～22:00

(12)廃棄物処理計画

廃棄物保管施設計画図は、図1-17に示すとおりである。

住宅系廃棄物(一般廃棄物)及び事業系廃棄物(一般廃棄物及び産業廃棄物)は、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」、「川崎市廃棄物の処理及び再生利用等に関する条例」及び「廃棄物保管施設設置基準要綱」に基づき、A地区の商業棟には一般廃棄物(紙、生ごみ、その他可燃性廃棄物等)と産業廃棄物(金属、ガラス、プラスチック等の保管施設)を、B地区の住宅棟には一般廃棄物の廃棄物保管施設(普通ごみ、粗大ごみ及び資源ごみ等の保管施設)を地上1階に設ける計画である。

なお、A地区の商業棟の廃棄物収集車は計画地南側の国道409号に、B地区の住宅棟の廃棄物収集車は計画地北側の一般市道港町9号線に面して出入口を設け、それぞれ入庫・出庫する計画である。

ア 一般廃棄物

住宅系廃棄物は、川崎市による分別収集により、適正に処理・処分する計画である。

事業系廃棄物は、廃棄物の分別に努め、許可を受けた廃棄物収集運搬業者等に委託し、適正に処理・処分する計画である。

イ 産業廃棄物

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

(13) 防・消火計画

防・消火計画図は、図1-18に示すとおりである。

消防水利は、A地区内及びB地区内には新たに防火水槽を設けるとともに、既設消火栓も利用して、有効消防水利が充足される。また、計画地内にはしご付き消防自動車の消防活動空地の確保を検討するとともに、一部のエレベーターについては、救急担架(ストレッチャー)が収納できる構造とする計画である。また、高層階の消火については、非常用エレベーターにより高層階へのアプローチし、各階乗降ロビーに配置された屋内消火栓及び連結送水管による消火活動を基本とする計画である。

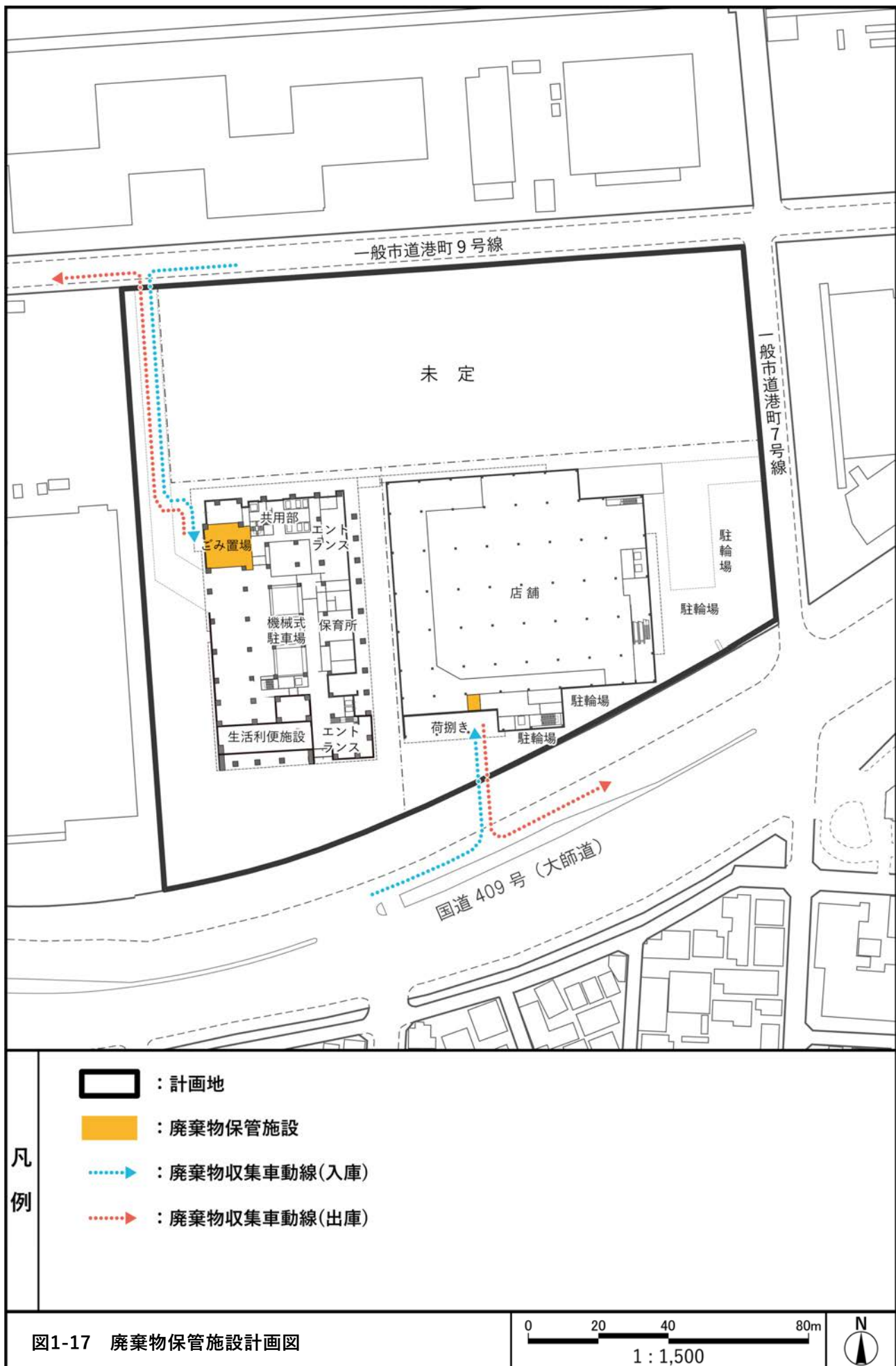
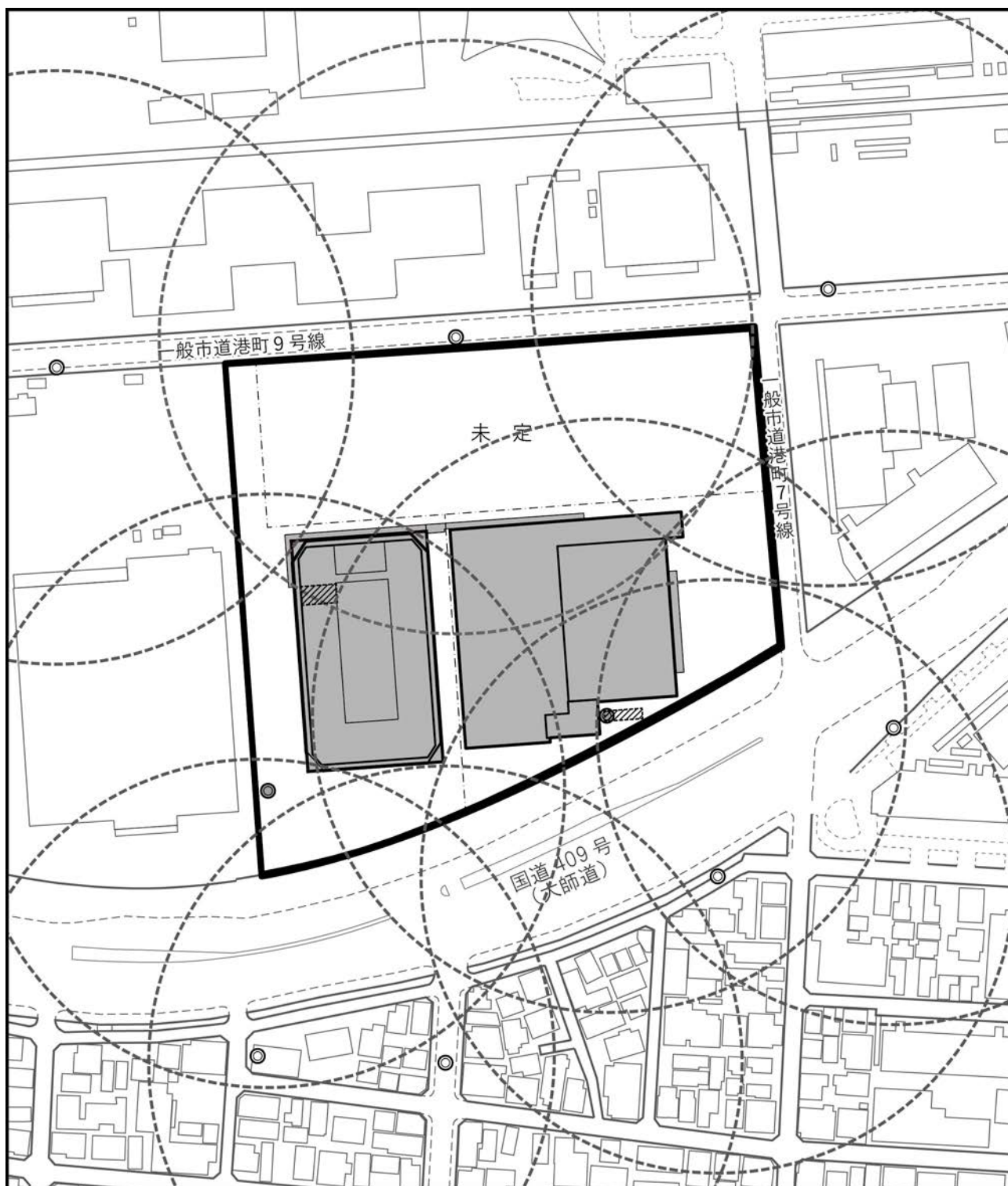


図1-17 廃棄物保管施設計画図



凡
例

- : 計画地
- : 計画建物
- : 消火栓(既設)
- : 防火水槽
- : 防火水槽送水口
- : 消火栓等受持範囲(半径100m)

図1-18 防・消火計画図

0 20 40 100m
1 : 2,000



(14) 施工計画

ア 工事概要

工種別工事内容及び主要建設機械は表1-9に、工事工程は表1-10に示すとおりである。

工事期間は、約58ヶ月(解体工事約19ヶ月、新築工事約39ヶ月)を予定している。

作業日及び作業時間は、原則として日曜日を除く8時～18時までとし、前後1時間程度は工事の準備及び片付け等を実施する場合がある。

ただし、騒音及び振動による影響を及ぼさないような作業の場合やコンクリート打設等、工事の性質上、作業中断が困難な場合、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じる場合には、事前に周知を行い、周辺環境に配慮した上で工事を行う。

表1-9 工種別工事内容及び主要建設機械

工 種		主な工事内容	主な建設機械
解体工事	準備工事	・ 仮囲い、工事事務所、仮設設備等設置	バックホウ(0.5m ³)、バックホウ(0.8m ³)、オールテレーンクレーン(120t)、ラフタークレーン(25～65t)、発電機、フォークリフト、高圧洗浄機
	解体工事(上屋)	・ 上屋解体工事 ・ 内装撤去工事	バックホウ(0.8m ³)、バックホウ(1.4m ³)、バックホウ(3.4m ³)、バックホウ(5.2m ³)、油圧破碎機(1.4m ³ ベース)、
	解体工事(基礎等)	・ 基礎解体	大型ブレイカー(0.8m ³ ベース)、オールテレーンクレーン(120t)、ラフタークレーン(25～65t)、発電機、フォークリフト、高圧洗浄機
新築工事	準備工事	・ 仮囲い、工事事務所、仮設設備等設置	バックホウ(0.5m ³)、バックホウ(0.8m ³)、油圧破碎機(0.8m ³ ベース)、
	杭引抜き工事	・ 既存杭の引抜き	バイブロハンマー、クローラークレーン(200t)、ラフタークレーン(25～65t)、空気圧縮機、高圧洗浄機、発電機、杭抜き機
	山留め工事	・ 鋼矢板壁構築 ・ バイブロハンマー打設	バックホウ(0.5m ³)、バックホウ(0.8m ³)、バイブロハンマー、杭打機、
	杭工事	・ プレボーリング ・ 既成杭建てこみ	クローラークレーン(80t、200t)、ラフタークレーン(25～65t)、
	根切り工事	・ 掘削工事 ・ 機中障害物撤去 ・ 残土搬出	ブルドーザー、コンクリートポンプ車、発電機、高圧洗浄機
	基礎躯体工事	・ 鉄筋配筋 ・ コンクリート打設	バックホウ(0.5m ³)、バックホウ(0.8m ³)、クローラークレーン(80t、200t)、ラフタークレーン(25～65t)、
	地上躯体工事	・ 型枠解体 ・ 鉄骨建方	コンクリートポンプ車、空気圧縮機、高圧洗浄機、フォークリフト、発電機、タワークレーン、仮設エレベーター
	仕上げ設備工事	・ 設備機器設置 ・ 外装工事 ・ 内装仕上	バックホウ(0.5m ³)、バックホウ(0.8m ³)、クローラークレーン(80t)ラフタークレーン(25～65t)、タワークレーン、仮設エレベーター
	外構工事	・ 植栽、外構工事等	バックホウ(0.5m ³)、ラフタークレーン、振動ローラー、アスファルトフィニッシャー

イ 工事中の安全対策及び環境保全対策

工事に係る安全対策及び環境保全対策として次の事項を実施する計画である。

(ア) 安全対策

- ①工事実施に先立ち、指揮・命令系統の組織表を作り、責任体制を明確にする。
- ②外部からの問い合わせに対しては担当者を明確にし、適切かつ迅速に対応する。
- ③工事施工区域等の外周には仮囲いを設置し、第三者との隔離を行う。
- ④工事用車両の出入りは、主として南側の国道409号(大師道)からの出入りとする計画である。
- ⑤工事用車両については、下記の事項を施工者に指示する。
 - ・登校時間帯には工事用車両の出入りを極力少なくし、一時期に車両の運行が集中しないよう工程の平準化に努める。
 - ・車両出入口には誘導員を配置して、通行人の安全の確保と交通渋滞等の発生防止に努める。
- ⑥作業員に対しては、下記の事項を施工者に指示し、作業員の指導・教育を徹底する。
 - ・工事開始前に新規入場者教育を実施し、当該工事の特性等を周知把握させる。
 - ・工事開始後には、毎日の作業開始前に危険予知活動や、作業前点検をそれぞれ行うことによって労働災害防止に努める。
 - ・車両の運転者には随時安全教育を実施し、交通法規を遵守させるとともに、安全運転を徹底させる。
- ⑦解体作業時の飛来落下防止措置を十分に実施し、警備員等の配置により第三者への災害防止に努める。
- ⑧商業施設開業後の住宅建設工事にあたっては、B地区敷地境界に仮囲いを設置する。

(イ) 環境保全対策

- ①工事中は、粉じん等の発生及び飛散が生じないように工事区域内道路に砕石敷、鉄板敷等をし、散水、清掃等を十分に行う。
- ②工事施工区域等の外周には仮囲いを設置し、粉じん飛散防止や騒音低減に努める。
- ③仮囲い外の周辺道路についても定期的(一斉清掃等)に道路清掃を十分に行い、粉じん飛散防止に努める。
- ④計画地隣接の住居等の分布状況や工事内容を勘案し、必要に応じて、さらなる粉じん飛散や騒音防止対策のため、仮囲いの上部にシート等の設置による対策を講じる。
- ⑤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最新の排出ガス規制適合車を採用する。
- ⑥適切な施工計画等により、建設機械や工事用車両の集中的な稼働を抑制する。
- ⑦待機中のアイドリングストップ等を徹底するための指導を実施し、重機のエンジン音、走行音を抑制すると同時に、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、騒音・振動の低減のための措置を講じる。
- ⑧解体作業時や廃棄物の集積の際には、散水を十分に行う。
- ⑨解体する建物の周囲に防音パネル等を設置し、粉じん飛散防止や騒音低減に努める。

- ⑩既存建物の解体等にあたっては、石綿の使用の有無について事前調査を行い、石綿含有建材等の使用が確認された場合は、「大気汚染防止法」、「石綿含有廃棄物等処理マニュアル」等の関係法令等に基づき、飛散等のないよう適切な措置(作業場所の隔離、湿潤化など)を講じる。
- ⑪掘削工事の際は過剰な揚水は行わずに、止水性のある鋼矢板を施工し土留壁を構築するとともに、地盤変状の監視、防止に努める。
- ⑫工事中の排水は、仮設沈砂槽等により処理し、公共下水道(合流式)へ放流する。
- ⑬舗装工事や防水工事等においては、材料・施工方法等を検討し、悪臭の発生防止に努める。

(ウ) 廃棄物処理計画

工事中の建設廃棄物は、建設資材等の搬入に際して過剰な梱包を控える等、発生抑制を図るとともに、関係法令に基づき再生利用可能な廃棄物について積極的にリサイクルに努め、廃棄物処理業の許可を得た処理業者等へ委託し、適正な処理を行う計画とする。その実施にあたっては、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」を遵守するとともに、「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」に基づき、分別解体及び廃棄物の再資源化の促進を図る。

なお、既存建物の解体等に際して、石綿含有建材等の使用が確認された場合には、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」、「大気汚染防止法」及び「石綿含有廃棄物等処理マニュアル」等の法令に基づき、飛散・流出等のないよう適正に処理を行うとともに、産業廃棄物の許可を得た処理業者(必要に応じて特別管理産業廃棄物の許可を受けた処理業者)へ委託し、適正に処理・処分を行う計画とする。

ウ 工事用車両の運行計画

(ア) 工事用車両台数

工事用車両台数のピーク時期は、工事着工後33ヶ月目と計画している。ピーク時の工事用車両台数は、表1-11に示すとおり、大型車が約219台/日、小型車が約136台/日、合計約355台/日である。

この時期には、主にA地区の商業棟の仕上げ設備工事及び外構工事、B地区の住宅棟の基礎躯体工事及び仕上げ設備工事を実施している計画である。

表1-11 ピーク日における工事用車両台数(片道台数)

区 分	発生台数
大型車	約 219台/日
小型車	約 136台/日
合 計	約 355台/日

(イ) 工事用車両動線計画

工事用車両動線計画は、図1-19に示すとおりである。

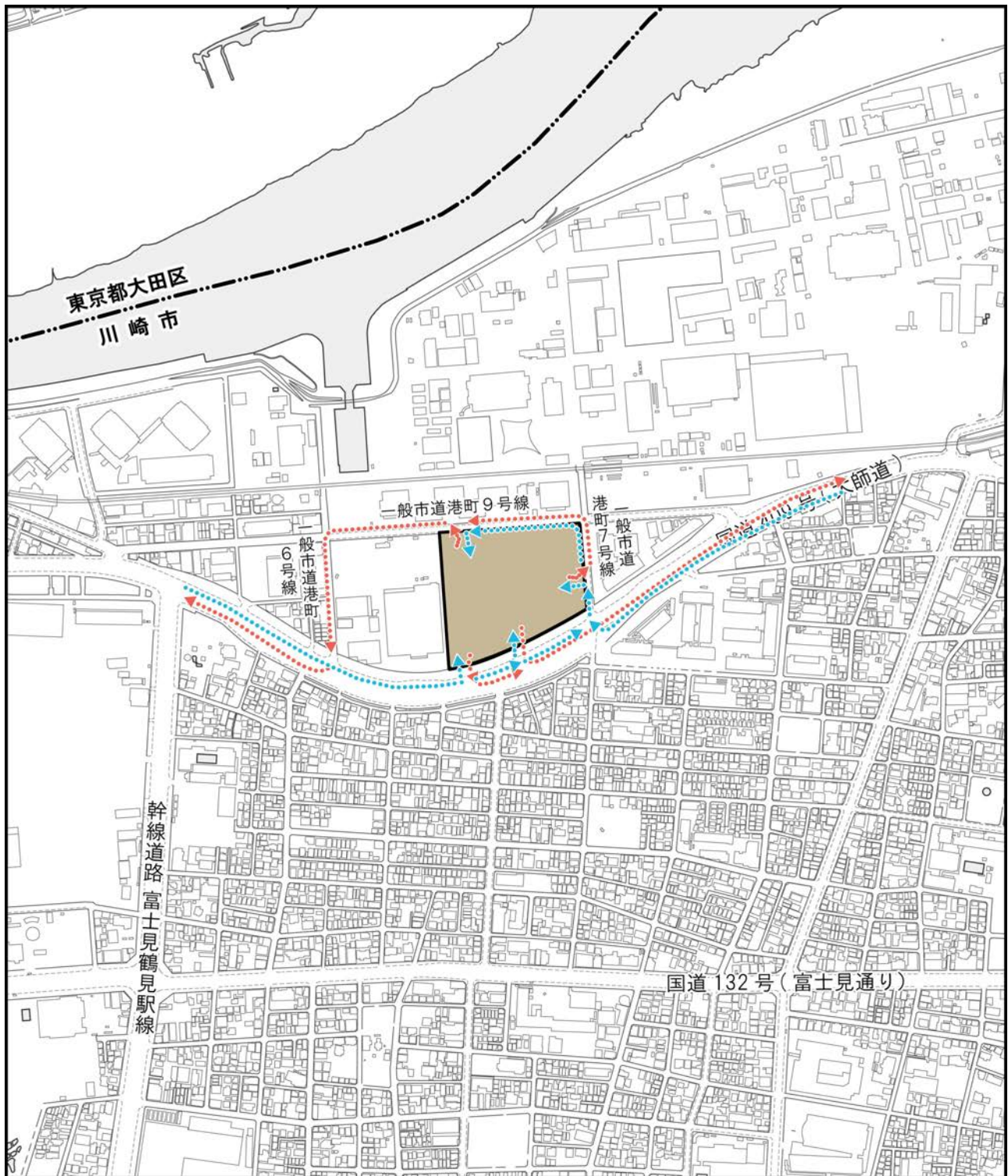
工事用車両の出入口は、解体工事時は計画地南側の国道409号(大師道)沿いに2ヶ所、計画地北側の一般市道港町9号線沿いに1ヶ所の計3ヶ所(図1-20(1) 参照)、A地区の商業棟の建設時は計画地南側の国道409号(大師道)沿いに1ヶ所、計画地東側の一般市道港町7号線沿いに1ヶ所の計2ヶ所(図1-20(2) 参照)、B地区の住宅棟建設時は計画地南側の国道409号(大師道)沿いに1ヶ所、計画地北側の一般市道港町9号線沿いに1ヶ所の計2ヶ所(図1-20(2)～(3) 参照)、設ける計画であり、左折IN、左折OUTを原則とする計画である。なお、工事用車両は、主に国道409号(大師道)から出入を行う計画である。

エ 仮設防災計画

工事中における仮設防災計画は、図1-20(1)～(3)に示すとおりである。

工事に先立ち、工事区域外周に万能鋼板による仮囲い(高さ約3m)を設置する計画である(図1-20(1) 既存建物解体時、図1-20(2) 商業棟及び住宅棟建設時)。また、商業棟の供用後の時点では、図1-20(3)に示す仮囲い(高さ約3m)を設置する計画である。

仮設ゲート(工事ゲート)は、工事の状況に合わせて上記「(イ)工事用車両動線計画」に示したとおり、計画地南側の国道409号(大師道)沿いに2ヶ所、計画地北側の一般市道港町9号線沿いに1ヶ所、計画地東側の一般市道港町7号線沿いに1ヶ所の計4ヶ所のうち必要な仮設ゲートを設置し、左折IN、左折OUTを原則とする計画である。



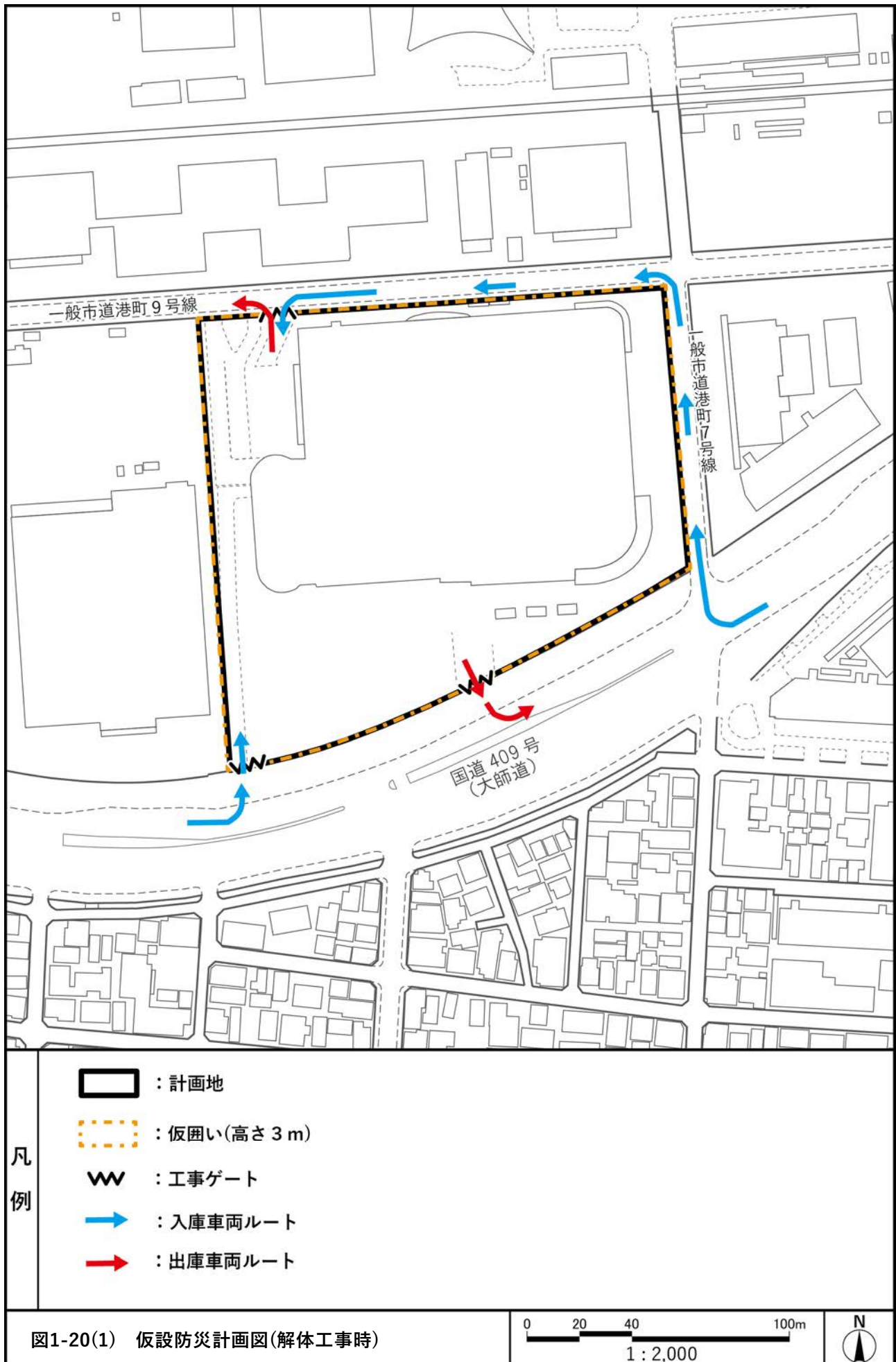
凡
例

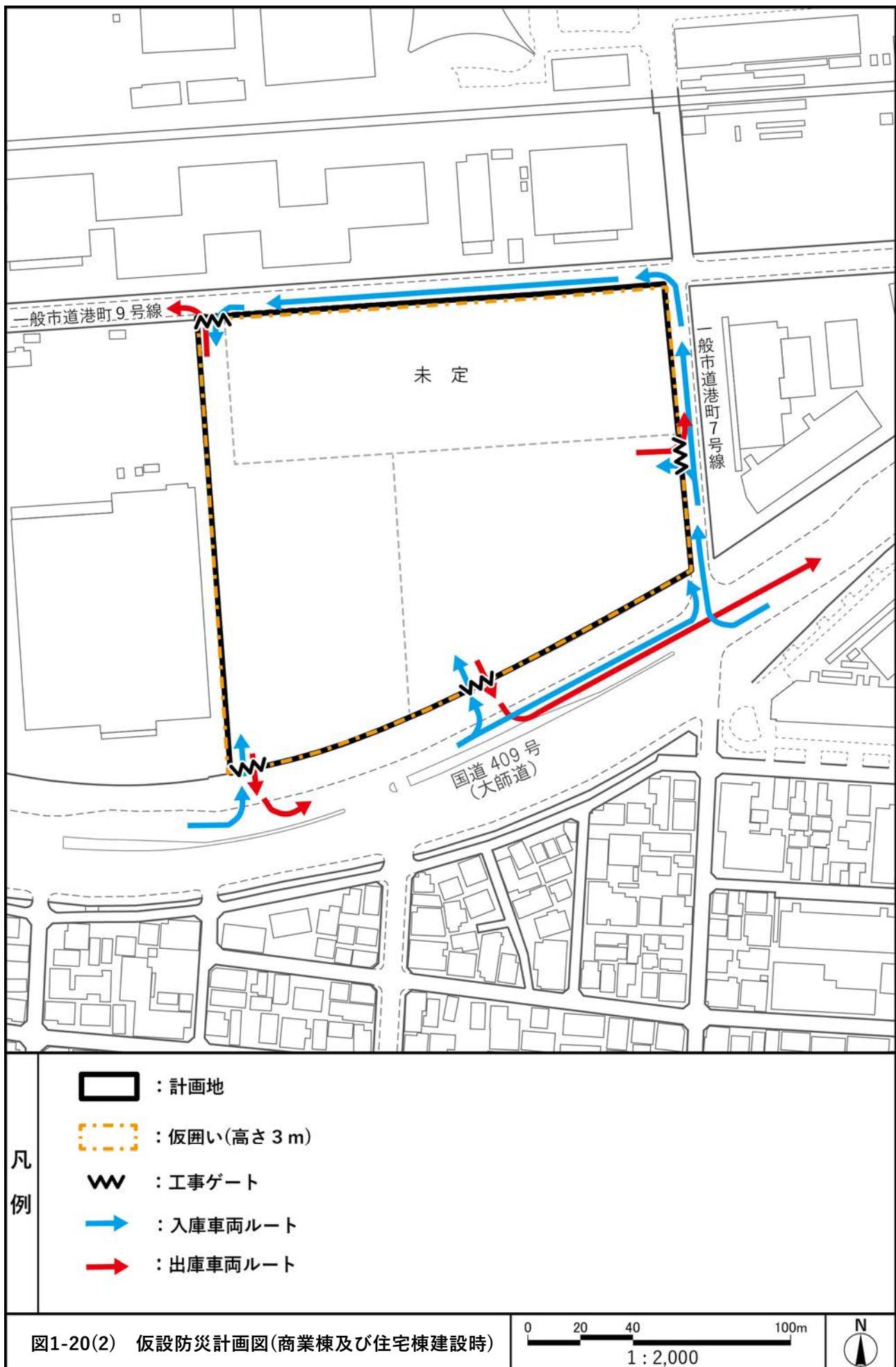
- : 計画地
- : 都県界
- : 工事区域
- ⋯→ : 工事用車両動線(入庫)
- ⋯→ : 工事用車両動線(出庫)

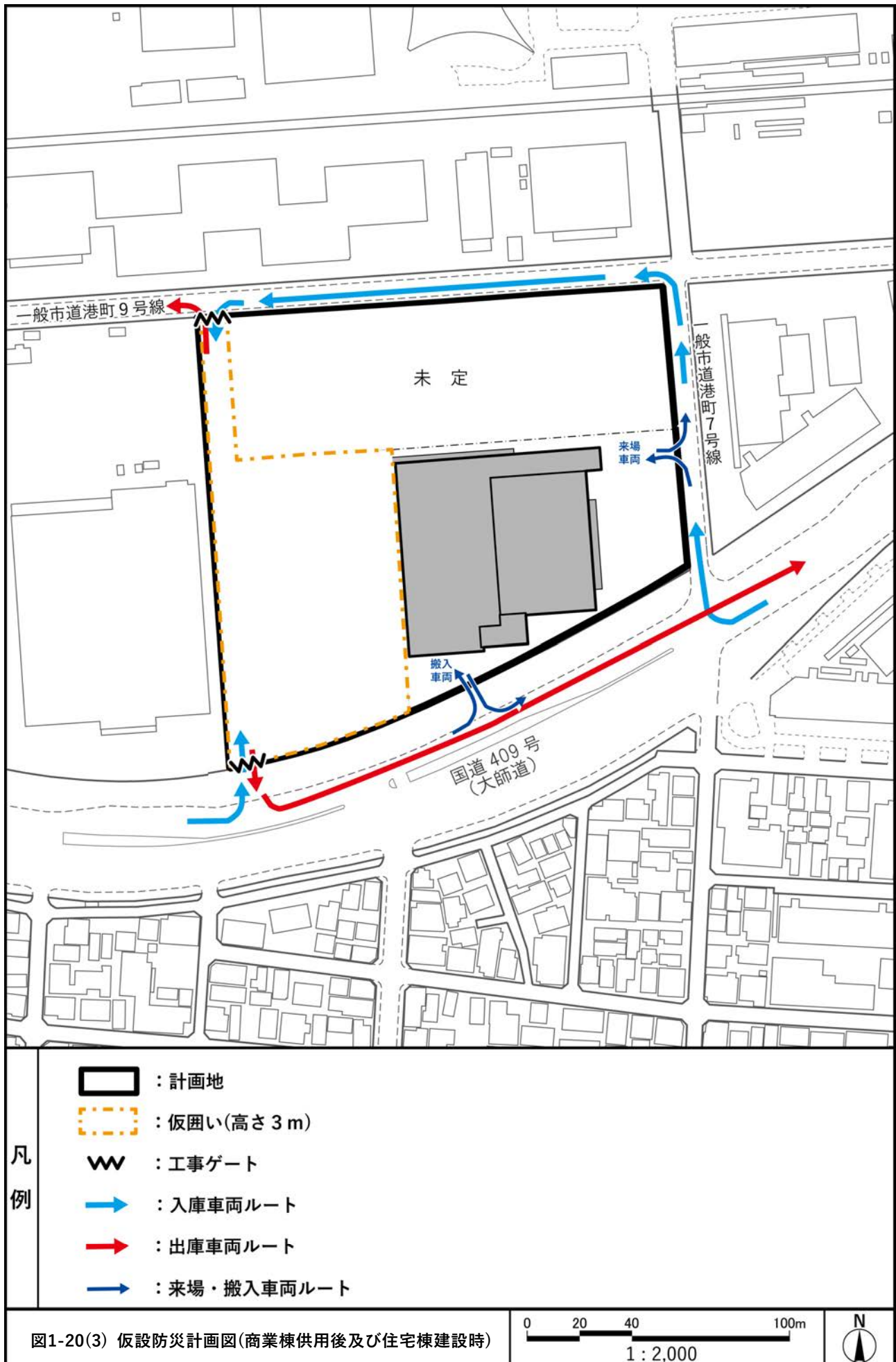
図1-19 工事用車両動線図

0 50 100 250m
1 : 7,500









第 2 章 環境影響評価の経過

第2章 環境影響評価の経過

1 条例環境影響評価準備書の縦覧期間及び縦覧場所

本事業に係る条例環境影響評価準備書(以下「条例準備書」という。)の縦覧期間及び縦覧場所は表2-1に示すとおり、令和7年1月6日から2月19日までの45日間、川崎市役所(環境局環境評価課)、川崎区役所、大師支所仮庁舎、田島支所仮庁舎にて縦覧された。

表2-1 条例準備書の縦覧期間及び縦覧場所

縦覧期間	令和7年1月6日(月)～2月19日(水) (45日間)
縦覧場所	川崎市役所(環境局環境評価課)、川崎区役所、大師支所仮庁舎、田島支所仮庁舎

2 説明会開催日時、場所、参加人数及び周知方法

「川崎市環境影響評価に関する条例」(平成11年12月 条例第48号)第20条第1項の規定に基づき、条例準備書の縦覧期間中に開催した説明会の開催日時、場所、参加人数及び周知方法は表2-2に示すとおりである。

表2-2 説明会の開催日時、場所、参加人数及び周知方法

	第1回	第2回
開催日時	令和7年1月19日(日) 10:00～11:35	令和7年1月21日(火) 19:00～20:35
開催場所	川崎商工会議所 2階 5、6会議室 (川崎市川崎区駅前本町11-2 川崎フロンティアビル)	
参加人数 (来場者人数)	144人	59人
説明会開催の 周知方法	・「(仮称)鈴木町駅前南地区開発計画に係る「条例環境影響評価準備書」に関する説明会開催のご案内」を関係地域に配布した。なお、「川崎市建築行為及び開発行為に関する総合調整条例」の説明範囲と重なる地域については、2回目は「(仮称)鈴木町駅前南地区開発計画に係る「川崎市建築行為及び開発行為に関する総合調整条例」並びに「条例環境影響評価準備書」に関する説明会開催のご案内」を関係地域に配布した。＊ 1回目：令和7年1月6日(月)～1月7日(火) 2回目：令和7年1月10日(金)	
条例準備書の内容の 周知方法	・説明会の参加者に対し、条例準備書から抜粋した図表等を基に作成した説明用スライドを用いて説明した。 ・「(仮称)鈴木町駅前南地区開発計画「条例環境影響評価準備書」あらまし」を資料として配布した。	

※：説明会は、「川崎市建築行為及び開発行為に関する総合調整条例」に関する説明会も兼ねて実施した。

3 意見書の提出数

14名、15通

第 3 章 条例準備書に対する市民意見等の概要

と指定開発行為者の見解

第3章 条例準備書に対する市民意見等の概要と指定開発行為者の見解

本章では、条例準備書に対する市民意見等の内容と指定開発行為者の見解をまとめており、その記載例は以下に示すとおりである。

市民意見等の内容は各項目に分類して掲載し、意見に対する指定開発行為者の見解を示している。なお、意見書全文は、参考(p.77～84)に示すとおりである。

【記載例】

1 ○○○○について

(1) ○○○○について

この欄には、意見書の内容を項目ごとに分類した項目名を記載しました。

市民意見等の内容	指定開発行為者の見解
【意見書 No.○】 ○○○が考えられるため、○○○を望む。 ○○○されると、○○○のようなことはないのでしょうか。 ○○○はどうなるのか。もし○○○できなければ問題が生じる。 この欄には、上記の分類に該当する意見を原文のまま記載しました。 意見書1通に複数の意見がある場合は、【意見書No.○-1】のように枝番号を記載しました。また、複数の意見に共通する略語を使用している場合、意見書の指示を踏まえつつ、意見の内容が一読してわかりやすいよう補足しました。	○○○する計画となっております。 ○○○を行う等により、○○○に努める計画です。 本事業では、○○○を考慮して評価を行っております。○○○において、○○○と予測しています。 この欄には、意見に対する指定開発行為者の見解(考え方)を記載しました。

1 環境影響評価について

(1) 大気質(粉じん)について	
市民意見等の内容	指定開発行為者の見解
【意見書 No3-3-ア】 環境保存目標以下の数値であっても、工事の作業時間は8時～18時、工事車両の出入りは6時～19時と長時間で、隣接マンションへの騒音・大気汚染・粉塵の影響が大きい。 【意見書 No3-3-イ】 パークホームズグランファースト西向き棟は、1重サッシであり、隣接地区の長時間・長期間の工事騒音による生活への影響が大きいと考えられる。工事期間中窓を開けることができない、工事による粉塵のためベランダや窓が汚れる、洗濯物が外に干せないなどの影響が考えられる。 【意見書 No7-3】 工事期間における大気の悪化防止策をお願いしたい。解体工事や基礎工事における埃による大気質の悪化防止策を実施頂きたい。 【意見書 No9-1】 工事に関して、生活面での心配が大きいです。自宅のベランダ側で工事が開始されることから工事が出る土埃が洗濯物につくのではないかと。また部屋の通気口から土埃が入ってくる状況になるのが心配です。(実際に同マンション南面側にベランダがある部屋では、向かいに建設されるマンションでは通気口から土埃が入ってきていたため、掃除のたびに土埃が酷く大変だったと聞いており、数年前の工事と今回行われる土埃等の対策方法に大差がないのではないかとと思われるため、たとえば散水による対策をしたところで、大気に舞い上がる土埃等を止めきれものではないと感じられ不安である) 【意見書 No9-4】 廃棄物等についても大気汚染にかかる部分の対策方法が明確に説明されていないため、不安しかなくトラックに積載する際の粉塵舞い上がりにも散水するのか？布等を覆うだけでは防ぎきれないのではないかと不安です。運搬時の対策についても散水やシートをして大気汚染が防げるのか？ということはないかと思われるので心配です。	基本的な作業時間は8時から18時を予定しています。工事用車両の出入りは6時、7時頃から19時頃までを想定しています。 ただし、騒音及び振動による影響を及ぼさないような作業の場合やコンクリート打設等、工事の性質上、作業中断が困難な場合、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じる場合には、事前に周知を行い、周辺環境に配慮した上で工事を行います。 工事の施工にあたって、大気汚染・粉じんに対しては、可能な限り最新の排出ガス対策型の建設機械を使用する、粉じんの発生が想定される場合には、散水を十分に行うとともに、粉じん飛散防止シートの設置等、粉じん飛散防止対策を講じるなどの、環境保全のための措置を実施します。 工事用車両の出入り、走行、積載物からの粉じんへの配慮にあたっては、工事用車両が集中しないように努める、土砂運搬車など粉じんの飛散が起りやすい工事用車両には荷台カバーを使用する、搬出入車両のタイヤに付着した泥土の水洗いを行うため洗車設備等を出入口付近に設置して土砂により計画地周辺道路を汚損しないよう配慮する、工事用車両の出入口付近には、適宜清掃員を配置し清掃に努める、最新の排出ガス規制適合車など、より低公害な車両の使用に努める、施工者に指示し運転者へ制限速度の厳守、急発進、急加速を避ける、待機中の工事用車両はアイドリングストップを遵守し、空ふかしの防止を図るなどの指導・教育を徹底するなどの環境保全のための措置を実施します。 以上のような環境保全のための措置を施工業者に実施を徹底させることにより、大気汚染、粉じんの低減を図り、周辺の方々に配慮した施工に努めてまいります。

(2) 土壌汚染について	
市民意見等の内容	指定開発行為者の見解
【意見書 No.9-5】 土壌汚染についても地盤に影響しないか気になります。	計画地は過去の土地利用の履歴、特定有害物質の使用履歴から土壌汚染の可能性が考えられたことから、平成 18 年に事業者による自主調査として、工場稼働時に使用履歴のある特定有害物質の調査を行い、既存建物が立地している範囲以外で表土調査、当時稼働していた工場の敷地境界付近において地下水調査を行いました。表土調査では調査対象物質について基準超過はなく、地下水においては、調査対象物質は不検出の結果でした。 今後、関係法令に基づき、自主調査結果の精査を行うとともに土壌調査を実施し、土壌汚染が確認された場合には、対策範囲を明確にした上で、掘削除去処理、原位置封じ込め等の対策を選定し、適正に処理・処分します。

(3) 騒音・振動について	
市民意見等の内容	指定開発行為者の見解
【意見書 No.3-3-ア】 環境保存目標以下の数値であっても、工事の作業時間は8時～18時、工事車両の出入りは6時～19時と長時間で、隣接マンションへの騒音・大気汚染・粉塵の影響が大きい。 【意見書 No.3-3-イ】 パークホームズグランファースト西向き棟は、1重サッシであり、隣接地区の長時間・長期間の工事騒音による生活への影響が大きいと考えられる。工事期間中窓を開けることができない、工事による粉塵のためベランダや窓が汚れる、洗濯物が外に干せないなどの影響が考えられる。 【意見書 No.7-1】 工事期間中の騒音低減の配慮をお願い致します。早朝・夜間を避けた工事時間帯の設定、工事現場周辺における音量・振動測定器の設置及び表示など、具体的な対応策の実施と事前開示をお願いしたい。 【意見書 No.9-2】 騒音についても基準値であるとあった75dBについても、居住地であるマンション部屋あたりについては64.4dBと日鉄興和不動産の説明会では説明があり、60dBは『深い眠りに影響が出始める、電灯など吊り下げているものがわずかにゆれる』など深夜勤務者の睡眠などの影響がでる恐れがあり、日中休むことができない環境下に数年という長い間おかれているのではないかと不安になる。道を挟んですぐであり見通しもよいことからダイレクトに被害が出る恐れがあるため不安を払拭できる回答を説明会でも聞けていないため更に不安が重まりました。	基本的な作業時間は8時から18時を予定しています。工事用車両の出入りは6時、7時頃から19時頃までを想定しています。 ただし、騒音及び振動による影響を及ぼさないような作業の場合やコンクリート打設等、工事の性質上、作業中断が困難な場合、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じる場合には、事前に周知を行い、周辺環境に配慮した上で工事を行います。 工事の施工にあたって、工事中の騒音に対しては、可能な限り最新の低騒音型建設機械を使用する、建設機械の集中稼働を抑制するよう、工事工程の平準化及び稼働の効率化に努める、工事区域の外周には鋼製仮囲い(高さ約3m)を設置し騒音を低減する、解体工事時には必要に応じ防音パネル・防音シート等を設置し騒音の低減を図る、低騒音工法の選択、建設機械配置への配慮等の適切な施工計画を検討するなどの環境保全のための措置を施工業者に実施を徹底させることにより騒音の低減を図り、周辺の方々に配慮した施工に努めてまいります。 また、基本的には夜間工事は行わない計画であること、予測した騒音レベルは想定した建設機械が同時に稼働した場合の最大値であり、常にこの状態が続くわけではないことをご了解いただければと思います。 なお、施工者が決定後、工事現場周辺における音量・振動測定器の設置及び表示などについて、施工者と協議してまいります。 また、施工業者が決まりましたら、近隣の皆様には工事着工前に改めて詳細についてご案内いたします。

(4) 廃棄物等(産業廃棄物)について	
市民意見等の内容	指定開発行為者の見解
【意見書 No.9-4】 廃棄物等についても大気汚染にかかる部分の対策方法が明確に説明されていないため、不安しなくトラックに積載する際の粉塵舞い上がりにも散水するのか？布等を覆うだけでは防ぎきれないのではないかと不安です。運搬時の対策についても散水やシートをして大気汚染が防げるのか？ということはないかと思われるので心配です。	既存建物の解体等にあたっては、石綿の使用有無について目視確認等の事前調査を行います。事前調査の結果、石綿含有建材等の使用が確認された場合は、「大気汚染防止法」に定められた作業基準及び「川崎市公害防止等生活環境の保全に関する条例」に定められた作業基準を遵守し、飛散・流出のないよう湿潤化等による適正な処理を行うとともに、産業廃棄物の許可を受けた処理業者(必要に応じて特別管理産業廃棄物の許可を受けた処理業者)へ委託し、適正に処理・処分する計画です。 搬出運搬にあたっては、計画地から道路への搬出前にタイヤ清掃を十分に行い、飛散等が生じないように必要に応じて荷台カバーの使用等の対策を行います。また、廃棄物の種類に応じて、散水の実施後に積み込み、専用コンテナ又はフレコンバッグ※で積み込みを行うなど、廃棄物に伴う粉じんの飛散防止に努めます。 また、トラックの場外退出時にはタイヤを洗浄し、場外での粉じんの飛散防止に努めます。

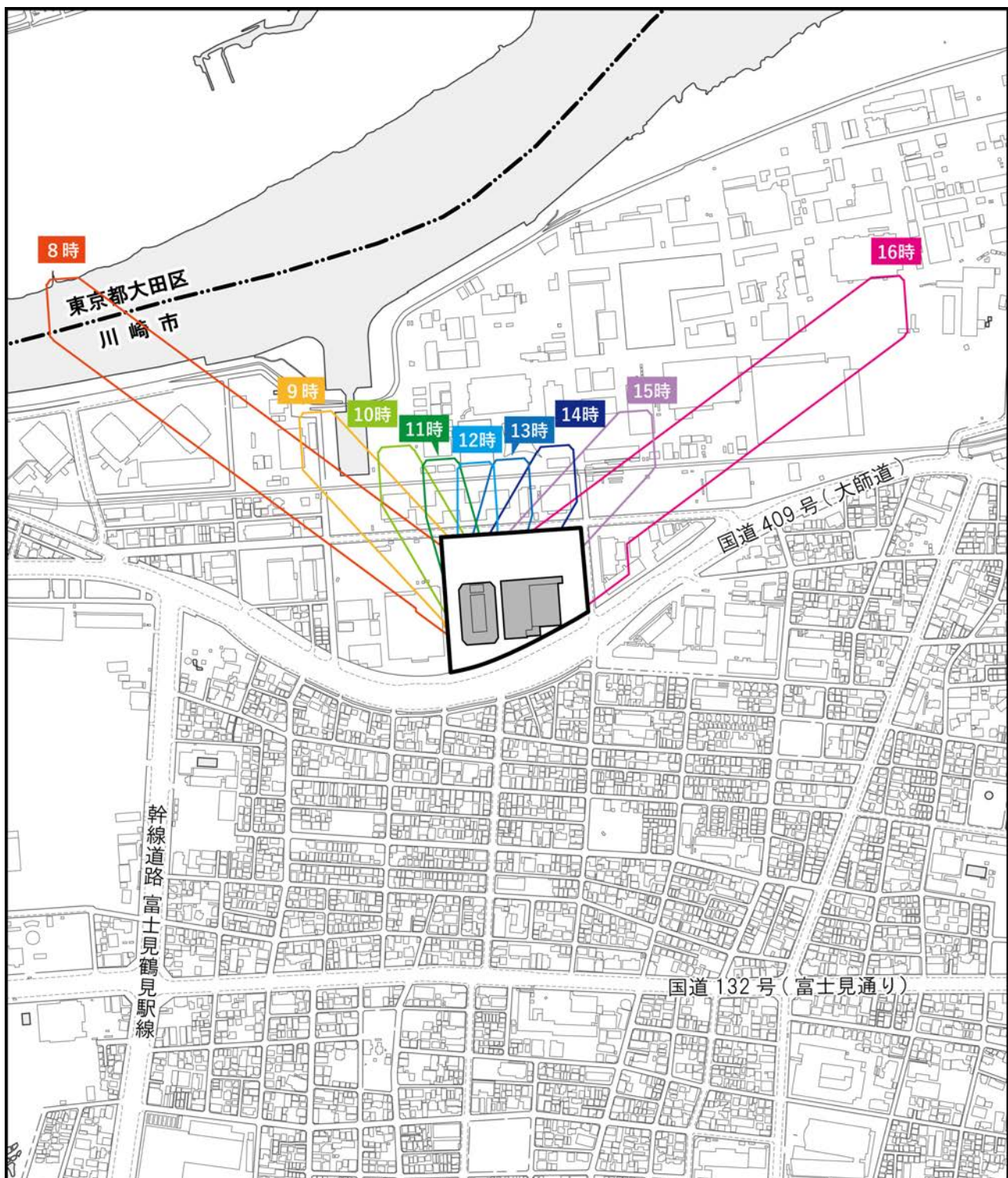
(5) 緑について	
市民意見等の内容	指定開発行為者の見解
【意見書 No.10-1】 緑化について、常緑樹だけではなくて市民の憩いの場所となるよう桜(ソメイヨシノ)等、四季を感じられる樹木を植樹してもらいたい。	計画地の敷地境界付近には高木(大景木)を配置するとともに、全体の緑の構成を考慮し、高木(大景木)、中木、低木、地被類を適切に組み合わせ、多様な緑を創出します。また、計画地内には落葉樹や食餌木等も配置して、季節感を感じられる植栽計画としていきます。

※: フレキシブルコンテナバッグ。原料・製品、廃棄物・リサイクル品などの輸送・保管や仕分・分別など様々な用途で使用されるもので、工事現場などでは、大きな土のう袋としても使用される。

(6) 景観・圧迫感について

市民意見等の内容	指定開発行為者の見解
【意見書 No3-4】 代表的な眺望地点からの眺望の変化の報告があったが、どれも大きい影響が認められない地点を選んでの報告であり、近隣マンションのある東側から西側の眺望の変化の報告を求める。マンションからの眺望に大きな影響があり、パークホームズグランドファーストから西側を見た時にどの程度 26 階建て高層マンションが眺望に影響するかをマンション住民へ説明してほしい。 【意見書 No11-1】 一般市道港町7号線の前のマンションに居住しております。上層階部分に住んでいるため購入当時はベランダから富士山が見えていたのですが、川崎駅前での開発で見えなくなりました。それでも遠くまで見渡せるこの景観が好きで、日々の暮らしの癒しとなっております。今回の開発計画で自宅からの眺望がガラッと変わってしまう事に正直ショックをおぼえています。地上2階建の商業棟を挟んでいるとはいえ、地上26階建のタワーマンションが新たに建設されるのは、これからもここで生活していくものとしてはとても圧迫感があります。もう少しマンションの高さを低くしたり、規模を縮小することはできないのでしょうか。どうぞご検討いただけますようお願い申し上げます。 【意見書 No8-3】 また、自宅からの景観としても圧迫があります。窓からタワーマンションが建ちますと≒45%ほど窓ガラス内にタワーマンションが入ってきます。高さがある分、圧迫感があると思いますので計画の見直しをお願い致します。 【意見書 No12-1】 本件は現在、都市計画の変更が予定中における事案であり、本当にこの通り実施されるのか不明ですが、さしあたり次の意見を提出します。 開発区域 B 地区に計画されている、住宅棟(26 階約 90m)は近隣住民等に圧迫感(景観)を与え、日照や風害・電波障害などの環境影響を及ぼすことは必至です。	代表的な眺望地点については、「川崎市環境影響評価等技術指針」において、計画地あるいは計画建築物が容易に見渡せると予想される場所、眺望が良い場所、不特定多数の人の利用度や滞留度が高い場所等の地点をいい、一般に立ち入ることの困難な建築物屋上等は代表的な眺望地点ではない、とされています。 本事業では、上記の考え方に従い、駅前、交差点、公園ならびに景観資源(川崎河港水門、川崎大師、六郷橋)にも配慮し12地点を選定しています。そのため、本事業の環境影響評価において、特定の住居からの眺望を代表的な眺望地点とすることは考えておりません。 また、住宅棟は計画地の南西側に配置するとともに、計画地外周部にオープンスペース(通路、歩道状空地、広場等)を設け、計画建物の壁面位置を敷地境界から離して計画することで、周辺への圧迫感の低減を図っています。 また、計画地外周部に高木(大景木)の配置や計画建物の壁面は分節化を図り、計画建物の素材や色彩等について周辺地域との調和を図るなど、更なる圧迫感の低減に努めてまいります。 なお、各地区の計画建物着工前には、「中高層建築物等の建築及び開発行為に係る紛争の調整等に関する条例」などに基づき近隣住民の皆様へ計画建物等に関してご案内いたします。

(7) 日照阻害について	
市民意見等の内容	指定開発行為者の見解
【意見書 No.3-5】 「条例環境影響評価準備書」において冬至の日照影響について説明され、影響は小さいとの報告があったが、パークホームズグランファーストに対しては日照阻害が発生するため、パークホームズグランファーストがどの程度高層マンションの影に入るか、日陰となる期間と時間帯について詳細に検討し、パークホームズグランファースト居住住民に対して説明することを求める。 【意見書 No.8-2】 日照に関して、冬至日の日影図だけでは一部の地域で日照阻害に該当と記載されております。冬至日だけではなく、各月ごとに日影影響図を提出願います。自宅は、マンションになります。が現状計画のタワーマンションが建つと≒3割の日照減少になるときの発生しました。(参考URL ; tma.main.jp) ※3月中旬～4月中旬、9月中旬～10月中旬に、16時頃から日影が出来、日の入り時間までの時間の≒1h～1.5hの日照短縮(≒3割減少)になるように思えます。他の地域の方々にも同様になる箇所等があるかと思しますので、冬至日だけの日影図以外(各月)で提示と説明をお願い致します。 【意見書 No.11-2】 日照の件での意見です。我が家は、冬至の時点で16時に日が当たらない箇所に該当してありました。部屋の向きで、昼間はあまり日が当たらず、直接部屋の中に日が入るのは西日がメインです。冬至の日の入りは16:30頃ですが、僅かな時間帯でも日照時間が短くなるのはやはり気になります。Q3で述べた内容と重なりますが、新たに建設するマンションの高さや規模の縮小をご検討願います。 【意見書 No.12-1】 本件は現在、都市計画の変更が予定中における事案であり、本当にこの通り実施されるのか不明ですが、さしあたり次の意見を提出します。 開発区域B地区に計画されている、住宅棟(26階・約90m)は近隣住民等に圧迫感(景観)を与え、日照や風害・電波障害などの環境影響を及ぼすことは必至です。	計画建物による日影の影響予測については、「川崎市環境影響評価等技術指針(p.232)」において、予測時期・予測季節は、“予測する季節は、日影の長さが1年間で最も長くなる冬至日を対象とする。法令等による基準も冬至日において定められている。なお、必要に応じて春分(秋分)及び夏至についても予測季節とする。”とされています。 本事業では、上記の考え方に従い、条例準備書においては、冬至日の日影が一年間で最も長く伸びる点から、冬至日の日影にて予測を行い、説明会にてご説明しました。 なお、今回ご意見を頂いた、日影となる期間と時間帯の検討については、「川崎市環境影響評価等技術指針」に従い、春分(秋分)及び夏至の時刻別日影図を作成しました。 春分(秋分)及び夏至の時刻別日影図は、図3.1-2～3(p.63～64参照)に示すとおりです。



凡
例

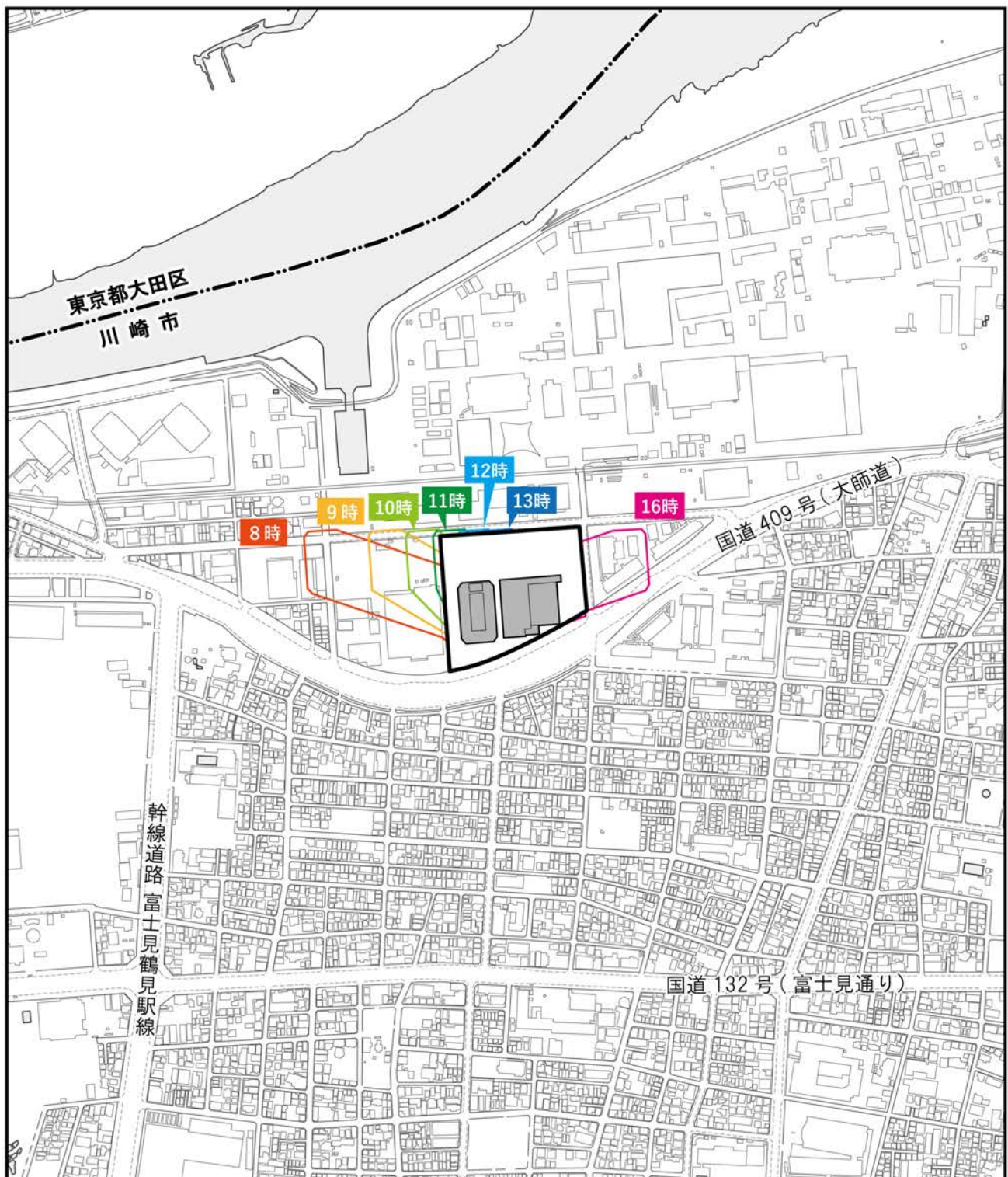
- : 計画地
- : 都県界
- : 計画建物
- : 8時
- : 11時
- : 14時
- : 9時
- : 12時
- : 15時
- : 10時
- : 13時
- : 16時

注) 日影条件: 冬至日・真太陽時、平均地盤面±0m

図 3.1-1 計画建物による時刻別日影図 (冬至)

0 50 100 250m
1 : 7,500





凡
例

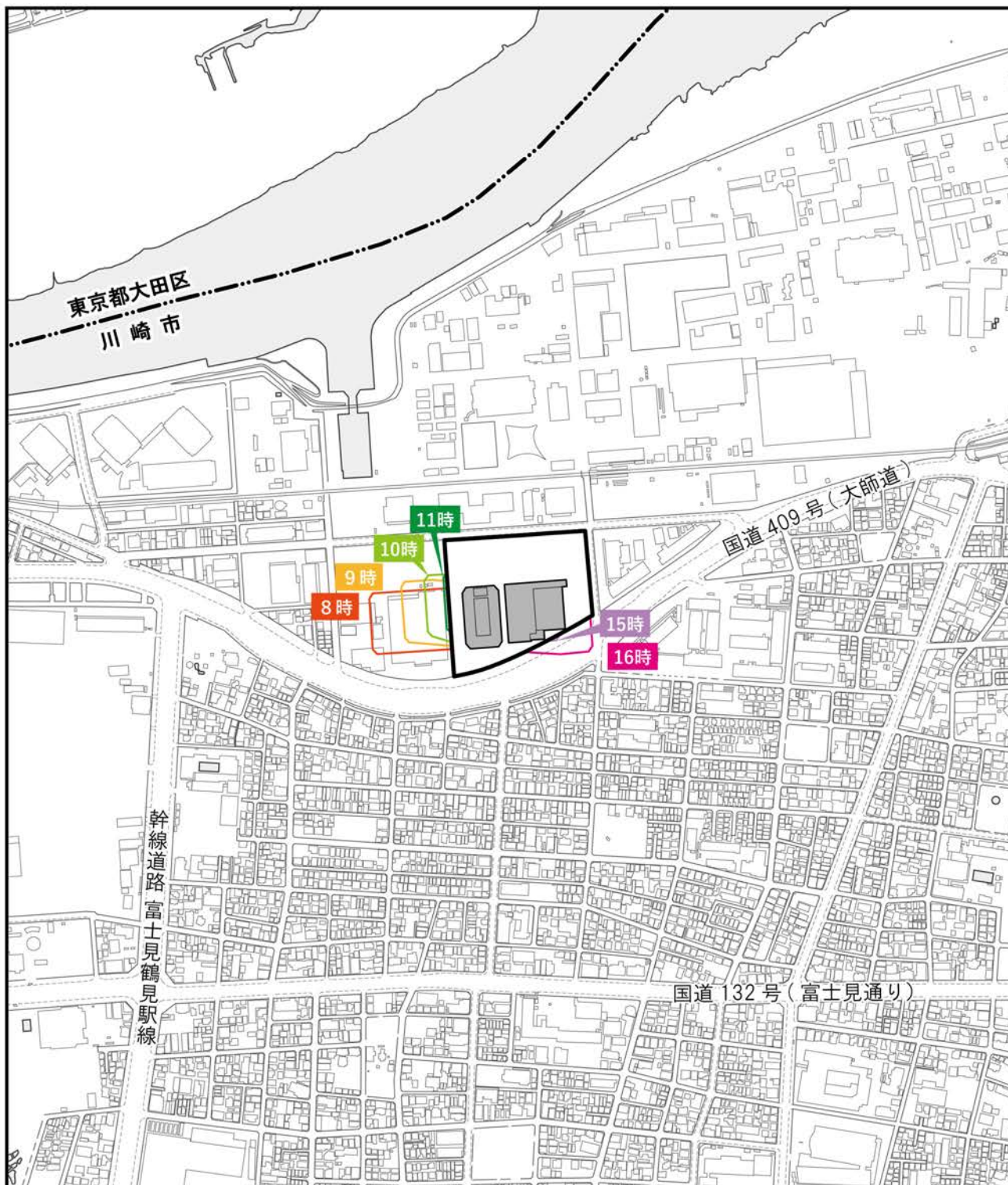
- : 計画地
- : 都県界
- : 計画建物
- : 8時 — : 11時 — : 16時
- : 9時 — : 12時
- : 10時 — : 13時

注) 日影条件: 春秋分日、平均地盤面±0m

図 3.1-2 計画建物による時刻別日影図 (春分・秋分)

0 50 100 250m
1 : 7,500





凡
例

- : 計画地
- : 都県界
- : 計画建物
- : 8時 — : 11時
- : 9時 — : 15時
- : 10時 — : 16時

注) 日影条件: 夏至日、平均地盤面±0m

図 3.1-3 計画建物による時刻別日影図 (夏至)

0 50 100 250m
1 : 7,500



(8) テレビ受信障害について

市民意見等の内容	指定開発行為者の見解
【意見書 No.1-5】 住まいが電波に影響がある可能性のある地域であるが、相談窓口に連絡して欲しい。と書かれていたと記憶しているが、なぜ可能性があるのに対策を打たないのか 【意見書 No.13】 条例環境影響評価準備書の8.2.(3).ア.(ウ)環境保全のための措置、(エ)評価において「計画建物に起因して新たなテレビ電波の受信障害が発生した場合には、受信状況に応じて適切な障害対策を実施する等の環境保全のための措置を講じる。したがって、良好な受像画質を維持し、かつ、現状を悪化させないと評価する。」とあるが、「適切な障害対策」の内容が不明である。計画している「適切な障害対策」の具体的内容、障害解消までの期間（工事中も含めて発生してから解消されるまでの計画期間）及び「適切な障害対策」により電波障害をうけた住民側にコスト負担（将来的な負担も含む）が発生するのかを示してもらいたい。 以上 【意見書 No.12-1】 本件は現在、都市計画の変更が予定中における事案であり、本当にこの通り実施されるのか不明ですが、さしあたり次の意見を提出します。 開発区域B地区に計画されている、住宅棟(26階・約90m)は近隣住民等に圧迫感（景観）を与え、日照や風害・電波障害などの環境影響を及ぼすことは必至です。	受信障害が予測される範囲においては、今後、計画建物の地上躯体工事着手前に、障害が予測される範囲の受信形態、受信アンテナの位置や高さなど詳細な調査を実施し、専門家の見解を得て、概ね確実な受信障害が予見できる建物に関しては建設前に対策（アンテナの移動、交換、増幅器の設置、CATV等による対策など個々に応じた対策）の協議、対策の実施をさせていただきます。また、費用負担の考え方についても対策方法に応じて協議させていただきます。 その他の建物についてはあくまでも可能性の域を出ず、受信障害の有無及び発生状況等が判断できかねるため、どうしても事後対応にならざるをえないことをご理解頂きたいいたします。 不測の受信障害が発生した際には、工事中の一時的な事象も含めて、本事業の起因による障害の場合は、速やかな対応に努めてまいります。 なお、地上躯体工事前までに相談窓口を設置するとともに、工事中は、クレーンの未使用時にブームを電波到来方向に向けるなどの適切な障害防止対策を講じるなど、環境保全のための措置を施工業者に実施を徹底させます。

(9) 風害について	
市民意見等の内容	指定開発行為者の見解
【意見書 No.8-1】 自宅マンションから出た際に、風が強い日があります。(成人男性でも風の影響を受け前に進むのもきつい感じを受けます) ※子供、女性ならより風の受け方がきつく思われます。今回の計画マンションが建ちますと風の流れが変わり更に強風が吹くのではないかと懸念します。 風の流れを提示願います。 【意見書 No.15-3】 港町駅前マンション近くは強風がひどいです。同じようにならないようにしてほしいです。 【意見書 No.12-1】 本件は現在、都市計画の変更が予定中における事案であり、本当にこの通り実施されるのか不明ですが、さしあたり次の意見を提出します。 開発区域B地区に計画されている、住宅棟(26階・約90m)は近隣住民等に圧迫感(景観)を与え、日照や風害・電波障害などの環境影響を及ぼすことは必至です。	当計画による予測では計画地近隣のマンション周辺については、建設前と建設後および対策後の風環境評価は領域Bで変化はなく、現在と大きな変化はないと予測します(条例準備書p.412,p.414参照)。また、計画地の周囲には防風植栽や大景木を植栽する計画であり、風環境に配慮した計画としています。 風の流れの変化については、条例準備書p.403～409に記載しております。

(10) 地域交通について

市民意見等の内容	指定開発行為者の見解
【意見書 No3-7-ア】 工事区域は通学経路であり、大型車両の通行による交通事故の危険性がある。マンションのある東側との道路は狭く、人の通りが盛んであるため、当該地区東側に工事車両の出入り口を作ることに反対する。 【意見書 No7-2】 工事期間中の作業車両による工事現場への搬入・搬出においては、地域住民、特に生徒の登下校時の安全配慮を実施頂きたく、宜しくお願ひします。具体的には、工事エリア南東側交差点における左折進入の禁止（左折時は歩行者信号が青、右折進入は歩行者信号が赤）、通学時間帯における進入口の変更、及び時間帯別侵入経路の事前告知など、対応策の実施と事前開示をお願いしたい。 【意見書 No9-7-イ】 道路における交通混雑については、旧ヨーカドー及び居住しているマンションの間にある道路が、今後工事を行う際に工事車両の出入り口となる。この道路については駅前ということもあるからか停車車両が多く混雑しやすい。この道沿いが更に渋滞しやすく、また鈴木町駅とは反対側の大きな交差点においてはトラックから歩行者が見えづらいからか現状においても巻き込まれやすい状況になりやすく感じる。そのような道で交通渋滞や交通事故などが起こりやすい要因を増やさないでほしい。行政としては交通事故で死人でも出ない限りはそのような状況にならない限り対策はしてくれないのか疑問に感じる。	工事中の大型車については極力国道側での搬出入とし、東側については補助的な動線（ピーク時期では、国道：東側市道＝9：1）と想定しております。工事のタイミングにより東側からの出入りや北側からの出入りが必須となる場面もあり、ご理解いただけますと幸いです。 登下校時間帯への配慮、交通誘導員の配置等、安全には十分配慮してまいります。 また、施工業者が決まりましたら、周辺の停車車両の状況調査や警察協議を実施の上、近隣の皆様には工事着工前に改めて詳細についてご案内いたします。
【意見書 No3-7-イ】 工事車両が周辺道路で待機することによって、交通障害や排気ガスの影響が考えられるため、待機場所を作るなどの対策を講じてほしい。	工事用車両の運転者に対して走行経路を周知・徹底するとともに、計画的な運行により、周辺に待機車両が発生しないよう、施工業者に徹底させます。 施工業者が決まりましたら、周辺の調査や警察協議を実施の上、近隣の皆様には詳細についてご案内いたします。

(10) 地域交通について(続き)	
市民意見等の内容	指定開発行為者の見解
【意見書 No.12-2】 また居住者やA商業地区の利用者が増えれば、当然、温暖化物質や二酸化窒素等大気汚染物質が増加することは間違いありません。直近の国土交通省旭町自排局の二酸化窒素濃度は、市環境目標値（日0.02ppm以下）を越えています。これに地域交通の混雑も付加されます。	既存店舗の出入台数と工事中及び供用後に出入りする車両を比較すると、工事中及び供用後に出入りする車両の方が少なく、現状よりも計画地を出入する車両は低減すると予測しています。したがって、本事業計画に伴う交通の混雑の付加はないものと考えております。

2 指定開発行為について

(1) 計画建物高さについて	
市民意見等の内容	指定開発行為者の見解
【意見書 No.3-1】 「鈴木町駅前南地区開発計画」においてB地区に建設が予定されている26階建てマンションの建設に反対します。当該地区に建設されるマンションとして26階もの高層である必要性はなく、周辺マンションと同じ規模の15階程度が相応と考えます。 【意見書 No.11-1】 一般市道港町7号線の前のマンションに居住しております。上層階部分に住んでいるため購入当時はベランダから富士山が見えていたのですが、川崎駅前の開発で見えなくなりました。それでも遠くまで見渡せるこの景観が好きで、日々の暮らしの癒しとなっております。今回の開発計画で自宅からの眺望がガラッと変わってしまう事に正直ショックをおぼえています。地上2階建ての商業棟を挟んでいるとはいえ、地上26階建てのタワーマンションが新たに建設されるのは、これからもここで生活していくものとしてはとても圧迫感があります。もう少しマンションの高さを低くしたり、規模を縮小することはできないのでしょうか。どうぞご検討いただけますようお願い申し上げます。 【意見書 No.12-3】 よって、検討されるべき建設計画の代替案として、住宅棟の高さを景観上からも、最大限開発区域東側・東南側の15階建て住宅と同じ位に引き下げ、残りの住宅（11階建て相当分）は未定のC地区に移すことを提案します。これは都市計画決定前なので、計画変更は可能なはずです。	本事業は、「都市再生緊急整備地域(羽田空港南・川崎殿町・大師河原地域)」における位置づけ、「川崎都市計画 都市再開発の方針」、「川崎市総合計画 第3期実施計画」、「川崎市都市計画マスタープラン川崎区構想」、「多摩川リバーサイド地区整備構想」などの上位計画を踏まえ、適切な土地利用の推進を行い、都市機能を適正に配置するとともに、緑化等による回遊性の高い歩行者空間の創出等を通じ、鈴木町駅前の顔となる、賑わいを創出する複合交流拠点の形成を目指して計画を立案する中で、商業施設、都市型住宅、地域の皆様が利用できる通路や歩道状空地ならびに空地などの整備を勘案し計画しております。 事業者としては、商業施設の整備を含め、鈴木町駅前のまちづくりに貢献できるよう、事業を推進してまいります。

3 その他

(1) 鈴木町駅について	
市民意見等の内容	指定開発行為者の見解
【意見書 No.3-7-ウ】 現在でも京浜急行大師線の朝夕の車内混雑は問題となっている。電車の混雑だけでなく、鈴木町駅ホームは幅が狭く朝夕の混雑時は危険となっているにもかかわらず、鈴木町駅の規模で600戸もの人口増加はキャパシティを超えていると考える。川崎市もしくは京急電鉄に対して対策を講じるよう申し入れを行うべきと思われる。 【意見書 No.2】 京浜急行大師線の鈴木町駅は今でも混雑時にはホームが狭いため、改札口の方まで人があふれています。今でもホームに立つのが怖い状況です。この計画と同時に鈴木町の安全面も一緒に考えて欲しいと思います。 【意見書 No.1-4】 京急の鈴木町の混雑について質問が多かったが、明確な回答が無かった。なぜ交通や環境について調査しているのに電車については何もなかったのか 【意見書 No.5-2】 鈴木町駅前南地区開発にて、タワーマンションの建築予定だが、竣工後、鈴木町駅の利用者の増大が見込まれますが、何か対策は講じるのでしょうか？武蔵小杉の事例があり心配です。 【意見書 No.10-2】 京急で通勤しているが、ホームが狭く、通勤時間帯では、かなり混雑が発生している。新たにタワーマンションが建設されると、鉄道利用者が増え、狭いホームのままでは混雑による事故等の危険性が増加することが想定される。危険回避のための方法としてホーム拡張等改善方法について京急さんとの協議等は行ってもらいたい。 【意見書 No.11-3】 交通混雑の意見です。新たに建設予定のマンションでは計画人口約2150人と記載がありました。また、最寄駅の鈴木町の一平均乗車人数の推移は平成30年から令和4年までのデータしか資料にありませんでした。『令和2年にコロナ禍により減少、その後は概ね横ばいと』との記載がありました。ここ2年間のデータが記載されていないのでなんとも申し上げられませんが、現状はもう少し利用者数が増えているのではない	現状の京急大師線及び鈴木町駅のホームの混雑度については、頂いたご意見を川崎市に報告させていただきます。 駅の混雑については、「川崎市環境影響評価等技術指針」において環境影響評価項目に含まれていないことから、本環境影響評価においても予測対象としておりません。また、鈴木町駅は、管理・土地所有権とも他事業者に属するため、本事業の中で予測を実施することは難しい状況であることをご理解いただけますと幸いです。 なお、鈴木町駅へつながる歩行者交通については、条例準備書p.482～489において、歩道は自由歩行が可能な水準が確保されると予測しております。 また、ホームの安全については、京急電鉄ホームページ「2024年度 鉄道事業設備投資計画」によると、2024年度～2026年度に鈴木町駅にホームドアを設置する予定とされています。

(1) 鈴木町駅について(続き)	
市民意見等の内容	指定開発行為者の見解
かと感じています。新しいマンションに住む方々全てが鈴木町の駅を利用する訳ではありませんが、ラッシュ時等は今までよりも混雑が予想されると思われます。鈴木町の駅のホームも狭いため安全面でも心配です。この件につきましては川崎市を通して京急電鉄へ住民の意見として申し入れをしていただきたくお願い申し上げます。 【意見書 No.9-7-ア】 地域の交通についても、小学校などの受け入れについてもC地区ができていないことについてまでしか説明されておらず、C地区に居住区ができるかもしれない内容の説明は盛り込まれていないことをいいことに、現状での鈴木町駅の電車のラッシュ（朝は鈴木町より奥側となる小島新田方面から人が乗ってきていることを考慮されている説明には受け取れなかった。また、鈴木町駅ののぼりは、最前車両に重点的に人が乗りやすい駅構内の配置であるため余計混雑しやすい）このことから鈴木町駅を利用する住人のラッシュ時間帯の苦痛を更に悪化させることが予測されるにも関わらず、都市計画を進めている事業内容に憤りを感じ、川崎市にこのまま住みたくなくなるような配慮をしてもらえないことから東京都や横浜市などへの転居も考慮したくなる。所得により、税金が高いだけでなく所得が高い場合は支払った税金に見合うだけの恩恵はあまり受けられない上に、これ以上住みづらい環境に置かれる苦痛を感じると、川崎市に住むことにますます絶望感を感じてしまう。事業の目的として『駅前エリアにふさわしい都市機能の集積が図れていない』とあるが、周辺住民の意見は無視され、勝手に都市開発を進めていく行政に絶望感を感じる。 【意見書 No.15-1】 マンション建築後、駅に人が入りきらないと思います。非常にストレスになりますので、そうならないようにしてほしいです。それができないなら、マンション建築しないでほしいです。	

(2) 津波避難施設、指定避難所について

市民意見等の内容	指定開発行為者の見解
【意見書 No.3-6-ア】 津波避難場所として指定されていたイトーヨーカドーがなくなることにより避難場所がなくなるため、代替え策を検討してほしい。 【意見書 No.6】 イトーヨーカドーが無くなる悲しさと今後への絶望感から気付いた、当商業施設の防災的価値、つまり近隣住民にとって、どれだけ安全で安心な災害時避難所となりえていたかということについてお伝え致します。 まずイトーヨーカドーには大きな駐車場があり店内も広かったため、大地震があった場合、また津波が多摩川を上ってきた際にも、非常に優れた避難場所となっていました。そして布団や敷物、下着、衣服、靴、靴、ティッシュ類、ビニール袋、介護食、オムツ、食料品、衛生用品、文房具、薬、防災用品等、被災時に地域住民が必要とし、かつ確保するのに通常かなりの時間を要する物も揃っていました。さらに以前報道で取り上げられたように、この場所でヘリ搬送等の高いレベルでの救助活動も行えるため、あらゆる面において多くの人命を救うことが可能でした。人が集まれば集まる程、食料品だけでなく生活必需品を網羅する、敷地が広く設備の整ったイトーヨーカドーのような商業施設が、災害時における重要な役割を果たす場所になってくると思います。もし既存建物を解体し商業施設が新築される 2028 年迄の 3 年間に大災害が起きたらどうなるのでしょうか。私はこのままこの種の商業施設及び建物が無くなることに對して、特に防災の面で非常に強い不安を感じます。 次にマンションの建設計画についてです。当敷地の周りには既に数棟のマンションがあり、合計約 1000 世帯、約 4000 人（戸建てを除く）が居住している状況です。そこに今回の 26 階建ての高層マンションが建設となると、人口はさらに増えます。首都圏には膨大な数の超高層マンションが建ち並んでいます。私は大地震や大災害の対処法を危惧しています。大地震が来れば普段助けて下さる側の方々も皆被災者になる為、救助等もほぼ期待できません。そんな中で避難所にもなるイトーヨーカドーのような商業施設は、食料品や生活必需品に留まらず、暑さ寒さをしのぎながら命を守る上でも非	閉店した商業施設が川崎市の津波避難施設に指定されていたことは認識しておりますが、「津波避難施設」は、川崎市では、津波から一時的に避難する施設を地域の事業所などからの協力、公的施設を含め、指定がなされています。既存の指定状況を鑑みつつ、指定に際しては商業施設のテナントの運営形態との兼ね合いが大きいため、今後テナントが確定し次第、川崎市と協議を進めてまいります。 なお、「指定避難所」及び「指定緊急避難場所」は、「災害対策基本法」に基づき、川崎市では、市内の市立小中学校等や、広域避難場所の中から指定されています。

(2) 津波避難施設、指定避難所について(続き)	
市民意見等の内容	指定開発行為者の見解
常に重要です。 以上のことから、川崎区の災害時避難所として、既存建物の一部（未計画地区にかかる部分）を残し、行政を巻き込んだ上で、防災機能を考慮した建物として活用することを検討して頂けないでしょうか。既存建物を活かして、行政の防災拠点および店舗を入れる等、人命優先の地域づくりの模範として、災害に強い川崎区となることを切望致します。	

(3) 一時的な商業施設について	
市民意見等の内容	指定開発行為者の見解
【意見書 No3-6-1】 鈴木町駅利用者にとってイトーヨーカドーは生活において重要であったため、A地区の商業施設が建設するまで、当該地区内に一時的にスーパーやコンビニエンスストアを営業させることなどを検討してほしい。 【意見書 No15-4】 ヨーカドーがなくなりとても不便です。1年も放置させずすぐに新しいスーパーにしたいです。また、工事期間中ヨーカドー跡地付近で買物できるよう仮設でもいいので食料品など生活必需品のお店を作してほしいです。	既存商業施設は、テナント会社の構造改革の一環として本年1月に閉店し、ご不便をおかけすることは認識しております。円滑な手続きの推進や工事工程の精査を図り、可能な限りスムーズに商業施設の開業に至るよう努めてまいります。 なお、工事完了までは、安全・管理のために、敷地が囲われた状態になりますので、敷地内で一時的な商業施設を営業することは現実的に難しいと考えております。仮設店舗等につき何らかの対応が可能かについては検討してまいります。解体・新築工事等に際する安全管理が優先となることをご理解いただけますと幸いです。

(4) 工事開始前、工事期間中の街路灯について	
市民意見等の内容	指定開発行為者の見解
【意見書 No3-8】 来年1月の工事開始まで、及びその後の3年の商業施設完成までの期間、駅周辺の街灯の減少による治安悪化や、パークホームズグランファースト敷地内への自転車の無断駐車などが懸念される。駅周辺の治安対策を検討してほしい。 【意見書 No4-1】 工事期間中も何らかの形で街灯を残してほしい	既存の商業施設閉店後は、解体工事までの保安管理のために、既存建物内・敷地内に無断で立ち入れないよう外周に仮囲いを設置いたしました。 また、解体工事中を含む仮囲いの設置中につきましては、仮設電灯の設置など、夜間照明を設置することによる安全対策を実施いたしました。

(5) 自転車の無断駐車、違法駐輪、放置自転車について

市民意見等の内容	指定開発行為者の見解
【意見書 No3-8】 来年1月の工事開始まで、及びその後の3年の商業施設完成までの期間、駅周辺の街灯の減少による治安悪化や、パークホームズグランファースト敷地内への自転車の無断駐車などが懸念される。駅周辺の治安対策を検討してほしい。 【意見書 No4-2】 違法駐輪対策として市の駐輪場を残してほしい 【意見書 No9-8】 現在使用している市営の自転車置き場は、R7年末までの使用と聞いている。その後の自転車置き場については未定と聞いているが、今のところなくなると居住マンションの敷地内に放置自転車が増加すると思われる。放置自転車の処理については、警察を介入してもなかなか解決をしない場合が多いように聞いている。マンション敷地内に置かれた自転車を持ち主が受け取りに来ない場合も、その後の処理をするまでの間、保管場所であったり処分をしなければならぬ場合、マンションの管理費から拠出をしないといけなくなる。今後のトラブルに発展させないためにも早急に対応方法などを明確にし、利用者にわかりやすく周知をしてもらいたい。市民のために開発を日鉄興和不動産に提案をしたのなら、ある程度予想される問題点を払拭し進めるべきだったのではないかと疑問に感じる。 【意見書 No15-2】 駅前に自転車が停めることができなくなり、放置自転車が増えることを心配しています。駅近くに月単位で契約できる駐輪場はできないでしょうか？造っていただきたいです。取り壊されるまでのヨーカドー跡地や、レーベン川崎鈴木町グランネक्सの前のフェンス内、ヨーカドーの向かい側の広い歩道など候補があると考えます。	パークホームズグランファーストなどマンション敷地内への自転車の無断駐車に懸念に関連して、計画地内の市営の駐輪場の土地については、2025年の年内は川崎市にお貸ししておりますが、今後の市営駐輪場の取り扱いについては、代替地の模索も含めて川崎市の方でも検討されていると伺っております。詳細は川崎市へご確認頂けますと幸いです。

(6) 環境影響評価手続きについて	
市民意見等の内容	指定開発行為者の見解
【意見書 No.1-1】 まず、この開発計画はまだ計画であり、取り消されることもありえるのか。無いのであれば、意見を聞いて何をするのか	今後の環境影響評価手続きの中で、頂いた環境保全の見地からの意見、また、川崎市環境影響評価審議会の意見も踏まえた条例環境影響評価審査書の送付を受け、必要な環境保全のための措置を検討しながら、開発計画を推進してまいります。

(7) 説明会での説明について	
市民意見等の内容	指定開発行為者の見解
【意見書 No.1-2】 基準値と予測値が出ていましたが、基準値の数値が具体的にどのようなものなのか素人にはイメージが出来ず、しかも説明が早過ぎて理解できるものでは無かった 【意見書 No.1-3】 投影された資料や質疑応答のQAはどこかで確認出来るのか 【意見書 No.1-6】 説明会で、いろいろな意見が出たが、いつまでにどこに回答があるのか	説明会での説明は、条例準備書の概要をご説明させていただきました。基準値の説明や詳細については、条例準備書に記載しており、2025年1月6日～2月19日まで川崎市により縦覧され、また川崎市ホームページでは条例評価書の公告まで条例準備書を閲覧することができます。投影した資料については、条例準備書の内容の概要をご説明する資料であり、詳細は条例準備書をご確認いただけますと幸いです。 また、説明会で頂いたご意見等は川崎市に報告しています。説明会での発言内容や、提出された意見書の内容は、学識経験者及び市民代表で構成する川崎市環境影響評価審議会で審議されます。説明会で頂いたご意見も踏まえて、2025年1月6日～2月19日までの縦覧期間中に意見書として頂いたご意見に対して、本条例見解書にて事業者の見解を示させていただきます。

(8) 近隣説明について	
市民意見等の内容	指定開発行為者の見解
【意見書 No.3-2】 商業施設及びマンションの建設中、マンション建設後において、該当計画地の東側に隣接するパークホームズグランファーストへの多大な影響を考え、パークホームズグランファースト居住住民に対して工事前・工事期間・建設後の影響について十分な説明を行うことを求めます。	解体工事・新築工事とも施工業者が決まりましたら周辺の調査や警察協議を実施の上、各工事着工前に改めて詳細を近隣の皆様にご案内いたします。

(9) C地区について	
市民意見等の内容	指定開発行為者の見解
【意見書 No.9-3】 A、B地区についての工事計画は出されたものの、C地区については未定であり結果的にその分工事期間が長引くのであれば、周辺にて生活をして居る者のトータル工事期間における苦痛状況を勘案するため C地区の工事についても工事元の業者あて調整を図ってもらいたい。市として必要としているから今回の開発計画について誘導をしたために、工事・建設を行うのであれば実際に近隣生活者の生活環境を粗末に扱わないでもらいたいと強く感じます。 【意見書 No.9-6】 周辺小学校等の受け入れが、B地区までの住宅棟ができた場合の居住区についてまでであり、C地区に住宅棟ができた場合の人数については言及されていない。C地区は住宅棟を建てないという解釈の資料では納得いかない。	現時点で、C地区の計画は未定です。今後、計画の検討を行い、条例等に基づき対象となる場合には、環境影響評価等の必要な手続きを実施します。

(10) 川崎縦貫道路について	
市民意見等の内容	指定開発行為者の見解
【意見書 No.5-1】 川崎縦貫道路の計画の中で、鈴木町換気所とあるがタワーマンションの完成後、どうなるのか心配。近隣マンションもあり非常に大気汚染について不安です。	川崎縦貫道路の計画の鈴木町換気所についてのご意見は、川崎市に報告させていただきます。

(11) FM放送受信について	
市民意見等の内容	指定開発行為者の見解
【意見書 No.14】 FM アンテナを設置してFM 放送を受信している。計画建物に起因してFM 電波の受信障害が発生した場合は、環境保全のための措置が講じられるか示してもらいたい。	F M放送への影響は、テレビ映像のゴースト障害とは異なり、音のひずみとしての感知は極めて小さく、一般的には障害の予測対象とされておりません。ご理解を賜りたいと考えます。

<参考：意見書全文>

【意見書 No.1】

(指定開発行為者の見解はp.65,70,75参照)

【意見書 No.1-1】

- ・まず、この開発計画はまだ計画であり、取り消されることもありえるのか。無いのであれば、意見を聞いて何をするのか

【意見書 No.1-2】

- ・基準値と予測値が出ていましたが、基準値の数値が具体的にどのようなものなのか素人にはイメージが出来ず、しかも説明が早過ぎて理解できるものでは無かった。

【意見書 No.1-3】

- ・投影された資料や質疑応答のQAはどこかで確認が出来るのか

【意見書 No.1-4】

- ・京急の鈴木町の混雑について質問が多かったが、明確な回答が無かった。なぜ交通や環境について調査しているのに電車については何もなかったのか

【意見書 No.1-5】

- ・住まいが電波に影響がある可能性のある地域であるが、相談窓口に連絡して欲しい。と書かれていたと記憶しているが、なぜ可能性があるのに対策を打たないのか

【意見書 No.1-6】

- ・いろいろな意見が出たが、いつまでにどこに回答があるのか

【意見書 No.2】

(指定開発行為者の見解はp.70参照)

京浜急行大師線の鈴木町駅は今でも混雑時にはホームが狭いため、改札口の方まで人があふれています。

今でもホームに立つのが怖い状況です。この計画と同時に鈴木町の安全面も一緒に考えて欲しいと思います。

【意見書 No.3】

(指定開発行為者の見解はp.56,58,69,75参照)

【意見書 No.3-1】

「鈴木町駅前南地区開発計画」においてB地区に建設が予定されている26階建てマンションの建設に反対します。当該地区に建設されるマンションとして26階もの高層である必要性はなく、周辺マンションと同じ規模の15階程度が相応と考えます。

【意見書 No.3-2】

また商業施設及びマンションの建設中、マンション建設後において、該当計画地の東側に隣接するパークホームズグランファーストへの多大な影響を考え、パークホームズグランファースト居住住民に対して工事前・工事期間・建設後の影響について十分な説明を行うことを求めます。以下に現時点で予想されるパークホームズグランファースト住民への影響を記載します。

①大気質・騒音

【意見書 No.3-3-ア】

(ア)環境保存目標以下の数値であっても、工事の作業時間は8時～18時、工事車両の出入りは6時～19時と長時間で、隣接マンションへの騒音・大気汚染・粉塵の影響が大きい。

【意見書 No.3-3-イ】

(イ)パークホームズグランファースト西向き棟は、1重サッシであり、隣接地区の長時間・長期間の工事騒音による生活への影響が大きいと考えられる。工事期間中窓を開けることができない、工事による粉塵のためベランダや窓が汚れる、洗濯物が外に干せないなどの影響が考えられる。

②景観

【意見書 No.3-4】

- (ア)代表的な眺望地点からの眺望の変化の報告があったが、どれも大きい影響が認められない地点を選んでの報告であり、近隣マンションのある東側から西側の眺望の変化の報告を求める。マンションからの眺望に大きな影響があり、パークホームズグランファーストから西側を見た時にどの程度26階建て高層マンションが眺望に影響するかをマンション住民へ説明してほしい。

③日照阻害

【意見書 No.3-5】

- (ア)「条例環境影響評価準備書」において冬至の日照影響について説明され、影響は小さいとの報告があったが、パークホームズグランファーストに対しては日照阻害が発生するため、パークホームズグランファーストがどの程度高層マンションの影に入るか、日陰となる期間と時間帯について詳細に検討し、パークホームズグランファースト居住住民に対して説明することを求める。

④コミュニティ施設

【意見書 No.3-6-ア】

- (ア)津波避難場所として指定されていたイトーヨーカドーがなくなることにより避難場所がなくなるため、代替え策を検討してほしい。

【意見書 No.3-6-イ】

- (イ)鈴木町駅利用者にとってイトーヨーカドーは生活において重要であったため、A地区の商業施設が建設するまで、当該地区内に一時的にスーパーやコンビニエンスストアを営業させることなどを検討してほしい。

⑤交通

【意見書 No.3-7-ア】

- (ア)工事区域は通学経路であり、大型車両の通行による交通事故の危険性がある。マンションのある東側との道路は狭く、人の通りが盛んであるため、当該地区東側に工事車両の出入り口を作ることに反対する。

【意見書 No.3-7-イ】

- (イ)工事車両が周辺道路で待機することによって、交通障害や排気ガスの影響が考えられるため、待機場所を作るなどの対策を講じてほしい。

【意見書 No.3-7-ウ】

- (ウ)現在でも京浜急行大師線の朝夕の車内混雑は問題となっている。電車の混雑だけでなく、鈴木町駅ホームは幅が狭く朝夕の混雑時は危険となっているにもかかわらず、鈴木町駅の規模で600戸もの人口増加はキャパシティを超えていると考える。川崎市もしくは京急電鉄に対して対策を講じるよう申し入れを行うべきと思われます。

【意見書 No.3-8】

来年1月の工事開始まで、及びその後の3年の商業施設完成までの期間、駅周辺の街灯の減少による治安悪化や、パークホームズグランファースト敷地内への自転車の無断駐車などが懸念される。駅周辺の治安対策を検討してほしい。

【意見書 No.4】

(指定開発行為者の見解はp.73,74参照)

【意見書 No.4-1】

- ・工事期間中も何らかの形で街灯を残してほしい

【意見書 No.4-2】

- ・違法駐輪対策として市の駐輪場を残してほしい

【意見書 No.5】

(指定開発行為者の見解はp.70,76参照)

【意見書 No.5-1】

川崎縦貫道路の計画の中で、鈴木町換気所とあるがタワーマンションの完成後、どうなるのか心配。近隣マンションもあり非常に大気汚染について不安です。

【意見書 No.5-2】

鈴木町駅前南地区開発にて、タワーマンションの建築予定だが、竣工後、鈴木町駅の利用者の増大が見込まれますが、何か対策は講じるのでしょうか？武蔵小杉の事例があり心配です。

【意見書 No.6】

(指定開発行為者の見解はp.72参照)

イトーヨーカドーが無くなる悲しさと今後への絶望感から気付いた、当商業施設の防災的価値、つまり近隣住民にとって、どれだけ安全で安心な災害時避難所となりえていたかということについてお伝え致します。

まずイトーヨーカドーには大きな駐車場があり店内も広かったため、大地震があった場合、また津波が多摩川を上ってきた際にも、非常に優れた避難場所となっていました。そして布団や敷物、下着、衣服、靴、靴、ティッシュ類、ビニール袋、介護食、オムツ、食料品、衛生用品、文房具、薬、防災用品等、被災時に地域住民が必要とし、かつ確保するのに通常かなりの時間を要する物も揃っていました。さらに以前報道で取り上げられたように、この場所でヘリ搬送等の高いレベルでの救助活動も行えるため、あらゆる面において多くの人命を救うことが可能でした。

人が集まれば集まる程、食料品だけでなく生活必需品を網羅する、敷地が広く設備の整ったイトーヨーカドーのような商業施設が、災害時における重要な役割を果たす場所になってくると思います。もし既存建物を解体し商業施設が新築される2028年迄の3年間に大災害が起きたらどうなるのでしょうか。私はこのままこの種の商業施設及び建物が無くなることに対して、特に防災の面で非常に強い不安を感じます。

次にマンションの建設計画についてです。当敷地の周りには既に数棟のマンションがあり、合計約1000世帯、約4000人（戸建てを除く）が居住している状況です。そこに今回の26階建ての高層マンションが建設となると、人口はさらに増えます。

首都圏には膨大な数の超高層マンションが建ち並んでいますが、私は大地震や大災害の対処法を危惧しています。大地震が来れば普段助けて下さる側の方々も皆被災者になる為、救助等もほぼ期待できません。そんな中で避難所にもなるイトーヨーカドーの様な商業施設は、食料品や生活必需品に留まらず、暑さ寒さをしのぎながら命を守る上でも非常に重要です。

以上のことから、川崎区の災害時避難所として、既存建物の一部（未計画地区にかかる部分）を残し、行政を巻き込んだ上で、防災機能を考慮した建物として活用することを検討して頂けないでしょうか。

既存建物を活かして、行政の防災拠点および店舗を入れる等、人命優先の地域づくりの模範として、災害に強い川崎区となることを切望致します。

【意見書 No.7】

(指定開発行為者の見解はp.56,58,67参照)

【意見書 No.7-1】

工事期間中の騒音低減の配慮をお願い致します。早朝・夜間を避けた工事時間帯の設定、工事現場周辺における音量・振動測定器の設置及び表示など、具体的な対応策の実施と事前開示をお願いしたい。

【意見書 No.7-2】

工事期間中の作業車両による工事現場への搬入・搬出においては、地域住民、特に生徒の登下校時の安全配慮を実施頂きたく、宜しく申し上げます。具体的には、工事エリア南東側交差点における左折進入の禁止（左折時は歩行者信号が青、右折進入は歩行者信号が赤）、通学時間帯における進入口の変更、及び時間帯別侵入経路の事前告知など、対応策の実施と事前開示をお願いしたい。

【意見書 No.7-3】

工事期間における大気の悪化防止策をお願いしたい。解体工事や基礎工事における埃による大気質の悪化防止策を実施頂きたい。

【意見書 No.8】

(指定開発行為者の見解はp.60,61,66参照)

【意見書 No.8-1】

自宅マンションから出た際に、風が強い日があります。(成人男性でも風の影響を受け前に進むのもきつい感じを受けます)

※子供、女性ならより風の受け方がきつく思われます。今回の計画マンションが建ちますと風の流れが変わり更に強風が吹くのではないかと懸念します。

風の流れを提示願います。

【意見書 No.8-2】

日照に関して、冬至日の日影図だけでは一部の地域で日照阻害に該当と記載されております。冬至日だけではなく、各月ごとに日影影響図を提出願います。自宅は、マンションになりますが現状計画のタワーマンションが建つと≒3割の日照減少になるときの発生しました。(参考URL；tma.main.jp) ※3月中旬～4月中旬、9月中旬～10月中旬に、16時頃から日影が出来、日の入り時間までの時間の≒1h～1.5hの日照短縮(≒3割減少)になるように思えます。他の地域の方々にも同様になる箇所等があるかと思しますので、冬至日だけの日影図以外(各月)で提示と説明をお願い致します。

【意見書 No.8-3】

また、自宅からの景観としても圧迫があります。窓からタワーマンションが建ちますと≒45%ほど窓ガラス内にタワーマンションが入ってきます。高さがある分、圧迫感があると思しますので計画の見直しをお願い致します。

【意見書 No.9-1】

工事に関して、生活面での心配が大きいです。自宅のベランダ側で工事が開始されることから工事が出る土埃が洗濯物につくのではないかと？また部屋の通気口から土埃が入ってくる状況になるのが心配です。(実際に同マンション南面側にベランダがある部屋では、向かいに建設されるマンションでは通気口から土埃が入ってきていたため、掃除のたびに土埃が酷く大変だったと聞いており、数年前の工事と今回行われる土埃等の対策方法に大差がないのではないと思われるため、たとえ散水による対策をしたところで、大気に舞い上がる土埃等を止めきれものではないと感じられ不安である)

【意見書 No.9-2】

また、騒音についても基準値であるとあった75dBについても、居住地であるマンション部屋あたりについては64.4dBと日鉄興和不動産の説明会では説明があり、60dBは『深い眠りに影響が出始める、電灯など吊り下げているものがわずかにゆれる』など深夜勤務者の睡眠などの影響がでる恐れがあり、日中休むことができない環境下に数年という長い間おかれているのではないかと不安になる。道を挟んですぐであり見通しもよいことからダイレクトに被害が出る恐れがあるため不安を払拭できる回答を説明会でも聞けていないため更に不安が重くなりました。

【意見書 No.9-3】

A、B地区についての工事計画は出されたものの、C地区については未定であり結果的にその分工事期間が長引くのであれば、周辺にて生活をして居る者のトータル工事期間における苦痛状況を勘案するためC地区の工事についても工事元の業者あて調整を図ってほしい。市として必要としているから今回の開発計画について誘導をしたために、工事・建設を行うのであれば実際に近隣生活者の生活環境を粗末に扱わないでほしいと強く感じます。

【意見書 No.9-4】

廃棄物等についても大気汚染にかかる部分の対策方法が明確に説明されていないため、不安しなくトラックに積載する際の粉塵舞い上がりにも散水するのか？布等を覆うだけでは防ぎきれないのではないかと不安です。運搬時の対策についても散水やシートをして大気汚染が防げるのか？ということはないと思われるので心配です。

【意見書 No.9-5】

土壌汚染についても地盤に影響しないか気になります。

【意見書 No.9-6】

周辺小学校等の受け入れが、B地区までの住宅棟ができた場合の居住区についてまでであり、C地区に住宅棟ができた場合の人数については言及されていない。C地区は住宅棟を建てないという解釈の資料では納得いかない

【意見書 No.9-7-ア】

地域の交通についても、小学校などの受け入れについてもC地区ができていないことについてまでしか説明されておらず、C地区に居住区ができるかもしれない内容の説明は盛り込まれていないことをいいことに、現状での鈴木町駅の電車のラッシュ（朝は鈴木町より奥側となる小島新田方面から人が乗ってきていることを考慮されている説明には受け取れなかった。また、鈴木町駅ののぼりは、最前車両に重点的に人が乗りやすい駅構内の配置であるため余計混雑しやすい）このことから鈴木町駅を利用する住人のラッシュ時間帯の苦痛を更に悪化させることが予測されるにも関わらず、都市計画を進めている事業内容に憤りを感じ、川崎市にこのまま住みたくなくなるような配慮をしてもらえないことから東京都や横浜市などへの転居も考慮したくなる。所得により、税金が高いだけでなく所得が高い場合は支払った税金に見合うだけの恩恵はあまり受けられない上に、これ以上住みづらい環境に置かれる苦痛を感じると、川崎市に住むことにますます絶望感を感じてしまう。事業の目的として『駅前エリアにふさわしい都市機能の集積が図れていない』とあるが、周辺住民の意見は無視され、勝手に都市開発を進めていく行政に絶望感を感じる。

【意見書 No.9-7-イ】

道路における交通混雑については、旧ヨーカドー及び居住しているマンションの間にある道路が、今後工事を行う際に工事車両の出入り口となる。この道路については駅前ということもあるからか停車車両が多く混雑しやすい。この道沿いが更に渋滞しやすく、また鈴木町駅とは反対側の大きな交差点においてはトラックから歩行者が見えづらいからか現状においても巻き込まれやすい状況になりやすく感じる。そのような道で交通渋滞や交通事故などが起こりやすい要因を増やさないでほしい。行政としては交通事故で死人でも出ない限りはそのような状況にならない限り対策はしてくれないのか疑問に感じる。

【意見書 No.9-8】

現在使用している市営の自転車置き場は、R7年末までの使用と聞いている。その後の自転車置き場については未定と聞いているが、今のところなくなると居住マンションの敷地内に放置自転車が増加すると思われる。放置自転車の処理については、警察を介入してもなかなか解決をしない場合が多いように聞いている。マンション敷地内に置かれた自転車を持ち主が受け取りに来ない場合も、その後の処理をするまでの間、保管場所であったり処分をしなければならない場合、マンションの管理費から拠出をしないといけなくなる。今後のトラブルに発展させないためにも早急に対応方法などを明確にし、利用者にわかりやすく周知をしてもらいたい。市民のために開発を日鉄興和不動産に提案をしたのなら、ある程度予想される問題点を払拭し進めるべきだったのではないかと疑問に感じる。

【意見書 No.10】

(指定開発行為者の見解はp.59,70参照)

【意見書 No.10-1】

緑化について、常緑樹だけではなくて市民の憩いの場所となるよう桜(ソメイヨシノ)等、四季を感じられる樹木を植樹してもらいたい。

【意見書 No.10-2】

京急で通勤しているが、ホームが狭く、通勤時間帯では、かなり混雑が発生している。新たにタワーマンションが建設されると、鉄道利用者が増え、狭いホームのままでは混雑による事故等の危険性が増加することが想定される。危険回避のための方法としてホーム拡張等改善方法について京急さんとの協議等を行ってもらいたい。

【意見書 No.11-1】

一般市道港町7号線の前のマンションに居住しております。上層階部分に住んでいるため購入当時はベランダから富士山が見えていたのですが、川崎駅前の開発で見えなくなりました。それでも遠くまで見渡せるこの景観が好きで、日々の暮らしの癒しとなっております。今回の開発計画で自宅からの眺望がガラッと変わってしまう事に正直ショックをおぼえています。地上2階建の商業棟を挟んでいるとはいえ、地上26階建のタワーマンションが新たに建設されるのは、これからもここで生活していくものとしてはとても圧迫感があります。もう少しマンションの高さを低くしたり、規模を縮小することはできないのでしょうか。どうぞご検討いただけますようお願い申し上げます。

【意見書 No.11-2】

日照の件での意見です。我が家は、冬至の時点で16時に日が当たらない箇所に該当しておりました。部屋の向きの関係で、昼間はあまり日が当たらず、直接部屋の中に日が入るのは西日がメインです。冬至の日の入りは16:30頃ですが、僅かな時間帯でも日照時間が短くなるのはやはり気になります。Q3で述べた内容と重なりますが、新たに建設するマンションの高さや規模の縮小をご検討願います。

【意見書 No.11-3】

交通混雑の意見です。新たに建設予定のマンションでは計画人口約2150人と記載がありました。また、最寄駅の鈴木町の一平均乗車人数の推移は平成30年から令和4年までのデータしか資料にありませんでした。『令和2年にコロナ禍により減少、その後は概ね横ばいと』との記載がありました。ここ2年間のデータが記載されていないのでなんとも申し上げられませんが、現状はもう少し利用者数が増えているのではないかと感じています。新しいマンションに住む方々全てが鈴木町の駅を利用する訳ではありませんが、ラッシュ時等は今までよりも混雑が予想されると思われます。鈴木町の駅のホームも狭いため安全面でも心配です。この件につきましては川崎市を通して京急電鉄へ住民の意見として申し入れをしていただきたくお願い申し上げます。

【意見書 No.12-1】

本件は現在、都市計画の変更が予定中における事案であり、本当にこの通り実施されるのか不明ですが、さしあたり次の意見を提出します。

開発区域B地区に計画されている、住宅棟(26階・約90m)は近隣住民等に圧迫感(景観)を与え、日照や風害・電波障害などの環境影響を及ぼすことは必至です。

【意見書 No.12-2】

また居住者やA商業地区の利用者が増えれば、当然、温暖化物質や二酸化窒素等大気汚染物質が増加することは間違いありません。直近の国土交通省旭町自排局の二酸化窒素濃度は、市環境目標値(日0.02ppm以下)を越えています。これに地域交通の混雑も付加されます。

【意見書 No.12-3】

よって、検討されるべき建設計画の代替案として、住宅棟の高さを景観上からも、最大限開発区域東側・東南側の15階建住宅と同じ位に引き下げ、残りの住宅(11階建相当分)は未定のC地区に移すことを提案します。これは都市計画決定前なので、計画変更は可能なはずです。

【意見書 No.13】

(指定開発行為者の見解はp.65参照)

条例環境影響評価準備書の8.2.(3).ア.(ウ)環境保全のための措置、(エ)評価において「計画建物に起因して新たなテレビ電波の受信障害が発生した場合には、受信状況に応じて適切な障害対策を実施する等の環境保全のための措置を講じる。したがって、良好な受像画質を維持し、かつ、現状を悪化させないと評価する。」とあるが、「適切な障害対策」の内容が不明である。計画している「適切な障害対策」の具体的内容、障害解消までの期間（工事中も含めて発生してから解消されるまでの計画期間）及び「適切な障害対策」により電波障害をうけた住民側にコスト負担（将来的な負担も含む）が発生するのかを示してもらいたい。 以上

【意見書 No.14】

(指定開発行為者の見解はp.76参照)

FMアンテナを設置してFM放送を受信している。計画建物に起因してFM電波の受信障害が発生した場合は、環境保全のための措置が講じられるか示してもらいたい。

【意見書 No.15】

(指定開発行為者の見解はp.66,70,73,74参照)

【意見書 No.15-1】

- ・マンション建築後、駅に人が入りきらないと思います。非常にストレスになりますので、そうならないようにしてほしいです。それができないなら、マンション建築しないでほしいです。

【意見書 No.15-2】

- ・駅前に自転車が停めることができなくなり、放置自転車が増えることを心配しています。駅近くに月単位で契約できる駐輪場はできないでしょうか？造っていただきたいです。取り壊されるまでのヨーカドー跡地や、レーベン川崎鈴木町グランネक्सの前のフェンス内、ヨーカドーの向かい側の広い歩道など候補があると考えます。

【意見書 No.15-3】

- ・港町駅前マンション近くは強風がひどいです。同じようにならないようにしてほしいです。

【意見書 No.15-4】

- ・ヨーカドーがなくなりとても不便です。1年も放置させずすぐに新しいスーパーにしてほしいです。また、工事期間中ヨーカドー跡地付近で買物できるよう仮設でもいいので食料品など生活必需品のお店を作ってほしいです。

第4章 関係地域の範囲

第4章 関係地域の範囲

関係地域の範囲は、対象事業計画内容及び環境影響の予測結果を考慮して、本事業の実施に伴い環境影響が及ぶおそれのある範囲として、以下に示す範囲とした。

- ・建設機械の稼働による騒音、振動等の影響が及ぶおそれのある範囲(計画敷地境界から100mの範囲)
- ・工事車両及び施設関連車両の走行による騒音、振動等の影響が及ぶおそれのある範囲(最寄りの幹線道路に至るまでの工事用車両及び施設関連車両の走行経路沿道50mの範囲)
- ・高層建築物の存在により風環境の状況に変化が生じると予想される範囲(計画地敷地境界から計画建築物の最高建物高さの約2倍(約180m)の範囲)
- ・日照阻害が及ぶ範囲
- ・テレビ受信障害が及ぶ範囲

関係地域の範囲は図4-1に、当該地域を管轄する市及び区の名称並びにその町丁名は表4-1に示すとおりである。

表4-1 関係地域

市 名	区 名	関係町丁名
川崎市	川崎区	港町、鈴木町、中瀬三丁目、大師河原一丁目、大師河原二丁目、東門前一丁目、東門前三丁目、大師本町、大師町、大師駅前一丁目、大師駅前三丁目、伊勢町、旭町一丁目、旭町二丁目、富士見一丁目、中島一丁目、中島二丁目、中島三丁目、藤崎一丁目、大島一丁目、大島二丁目、大島四丁目、大島上町、追分町、鋼管通一丁目 上記町丁の全域または一部

