

10 地域交通

10.1 交通安全、交通混雑

10 地域交通

10.1 交通安全、交通混雑

計画地及びその周辺における道路の状況等を把握し、工事中は工事用車両の走行に伴う交通流及び交通安全に及ぼす影響について、供用時は施設関連車両の走行並びに施設関連の歩行者交通量の増加による交通流及び交通安全に及ぼす影響について、予測及び評価を行った。

(1) 現況調査

ア 調査項目

計画地及びその周辺における道路の状況等を把握し、予測及び評価を行うための資料を得ることを目的として、以下の項目について調査した。

- (ア) 地域社会の状況(日常生活圏等の状況、道路の状況、交通安全の状況)
- (イ) 地形等の状況
- (ウ) 土地利用の状況
- (エ) 道路等に係る計画等
- (オ) 関係法令等による基準等

イ 調査地域

計画地及びその周辺とした。なお、道路の状況(自動車交通量の状況、道路及び交通規制の状況)及び交通安全の状況の調査地域は、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主な走行経路とした。

ウ 調査方法

(ア) 地域社会の状況

a. 既存資料調査

① 日常生活圏等の状況

「ガイドマップかわさき」(川崎市ホームページ)や「バス路線図」等の既存資料の収集・整理、川崎市学校教育部健康教育課へのヒアリングにより、計画地周辺の日常生活圏等の状況を把握した。

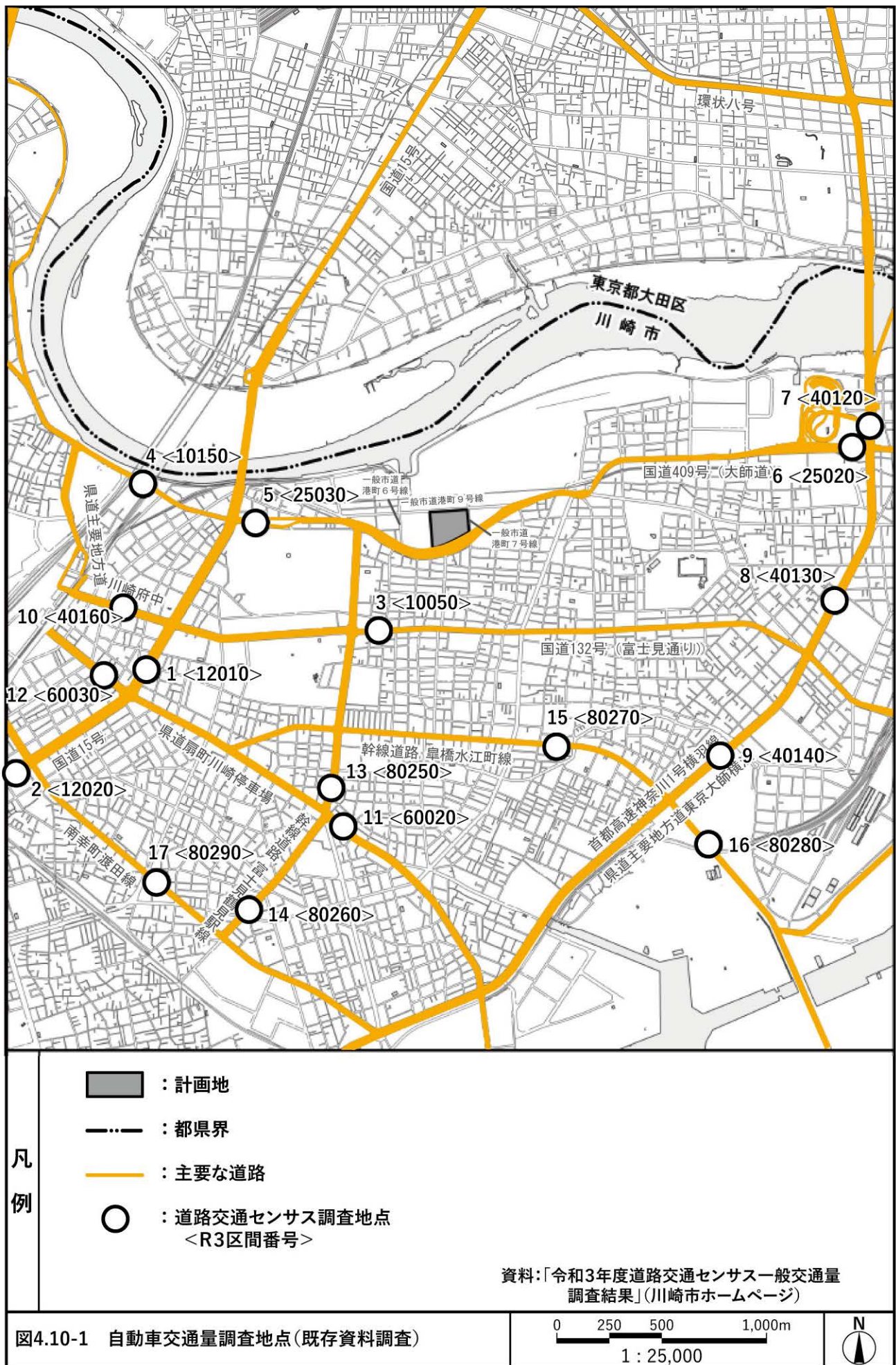
② 道路の状況

「道路交通センサス 一般交通量調査結果」を収集・整理し、計画地及びその周辺の道路状況及び自動車交通量等の状況について把握した。

道路交通センサスの調査地点は、図4.10-1に示す17地点とした。

③ 交通安全の状況

神奈川県警川崎警察署へのヒアリングにより、交通事故の発生状況について把握した。



b. 現地調査

① 調査地点

自動車交通量の調査地点(現地調査)は図4.10-2に示すとおり、工事用車両及び施設関連車両の主な走行経路上の5交差点(No.1～No.5)とした。また、各調査地点(交差点)における自動車交通量の調査断面及び調査方向(現地調査)は、図4.10-3(1)に示すとおりである。

なお、本計画地内では既存施設(商業施設)(開発に伴い閉鎖)が立地しているため、既存施設出入自動車交通量調査も実施した。既存施設出入自動車交通量調査の調査地点(現地調査)は図4.10-2に示すとおり、既存施設出入口の4か所とした。また、各調査地点(出入口)における自動車交通量の調査断面及び調査方向(現地調査)は、図4.10-3(2)に示すとおりである。

歩行者交通量の調査地点(現地調査)は図4.10-4に示すとおり、供用時の歩行者の動線上の6断面(No.歩1～No.歩6)とした。また、各調査地点(断面)は、図4.10-5に示すとおりである。

道路及び交通規制の状況として、レーンマーク、幅員、交通標識等の状況を把握した。

飽和交通流率調査は、令和3年7月に実施した自動車交通量調査結果を踏まえ、4台以上の連続した需要がある車線を対象に調査を行った。

② 調査期間・調査時期

下記4調査の調査時期は平日及び休日の2日間とした。

平日：令和3年7月6日(火)、休日：令和3年7月4日(日)

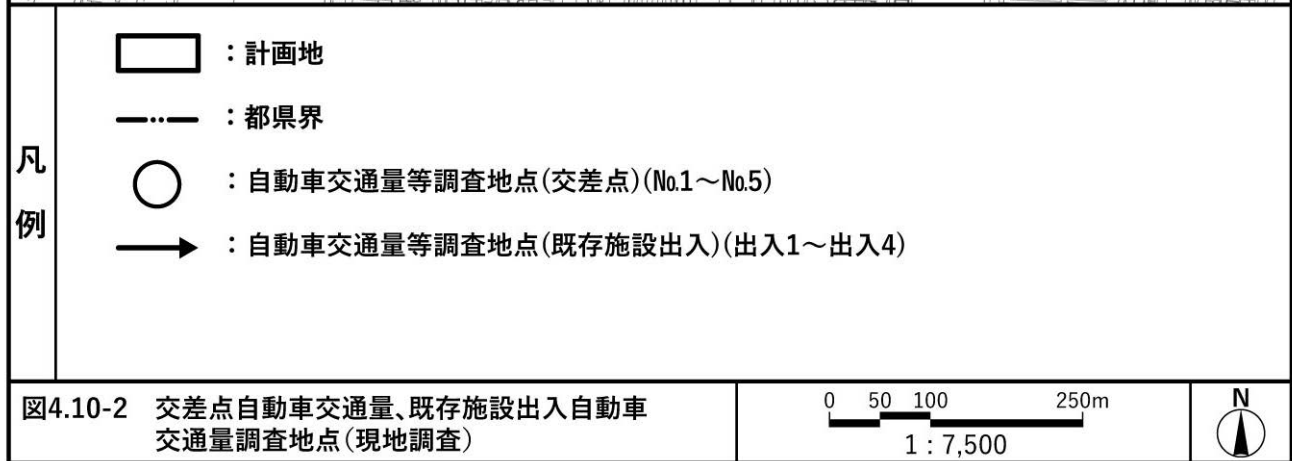
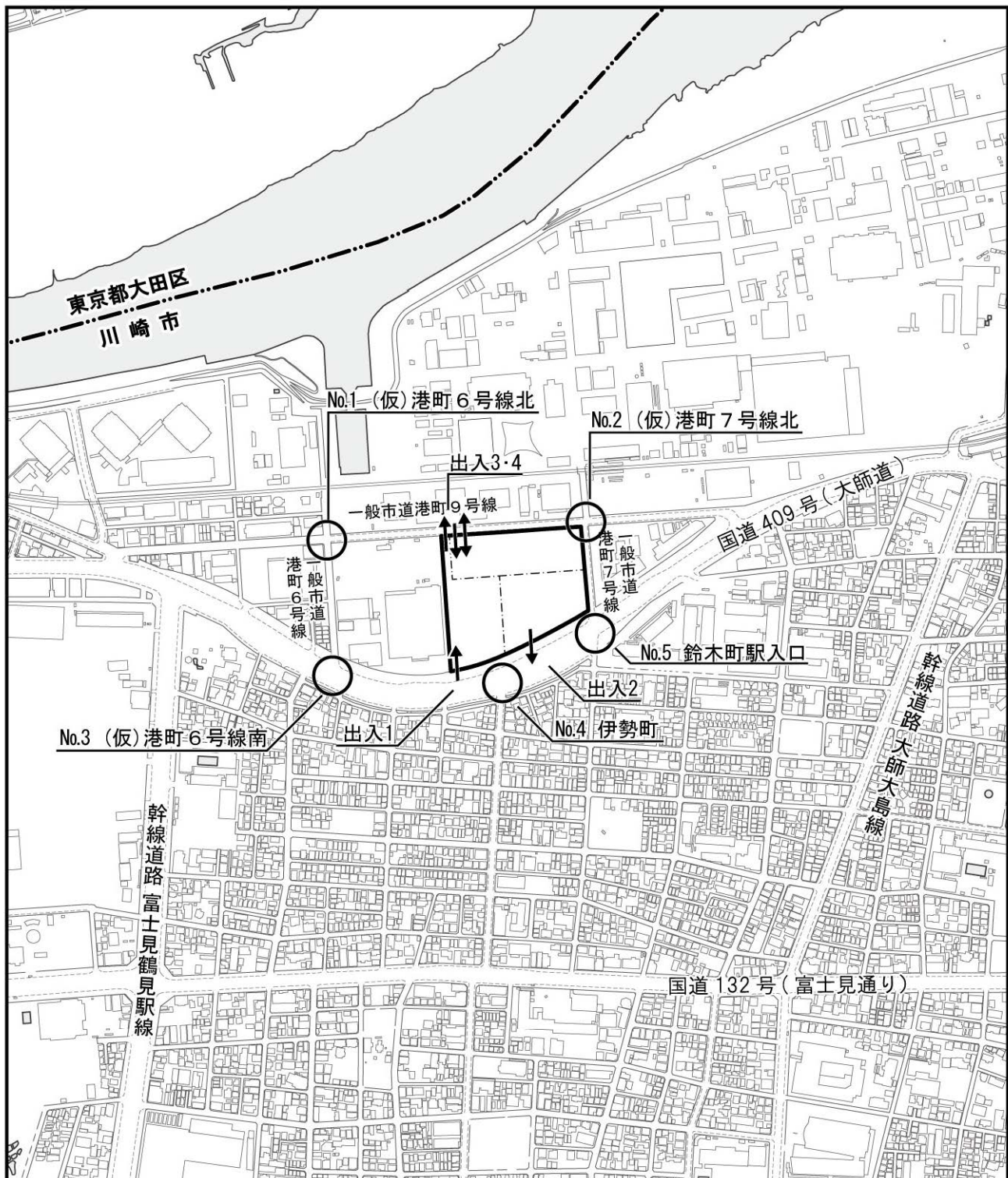
- ・自動車交通量調査 交差点No.2～No.4：7:00～22:00の15時間、
交差点No.1とNo.5：7:00～翌7:00の24時間
- ・歩行者交通量調査：7:00～22:00の15時間
- ・信号現示調査：7:00～19:00の12時間
- ・既存施設出入自動車交通量調査：7:00～23:00の16時間

飽和交通流率は、令和3年7月に実施した自動車交通量調査結果を踏まえ、交通量の多い休日に、ピーク時間を含む3時間について調査を行った。

休日：令和5年11月19日(日)

- ・飽和交通流率調査：13～16時 or 14～17時の3時間

注) 滞留長・渋滞長調査は、令和3年7月の交通量調査状況、及びピーク時の交差点需要率(平日0.125～0.307、休日0.165～0.320、表4.10-16参照)、車線混雑度(平日0.007～0.622、休日0.006～0.669、表4.10-17参照)の算定結果より、渋滞は生じていないと考えられるため実施していない。



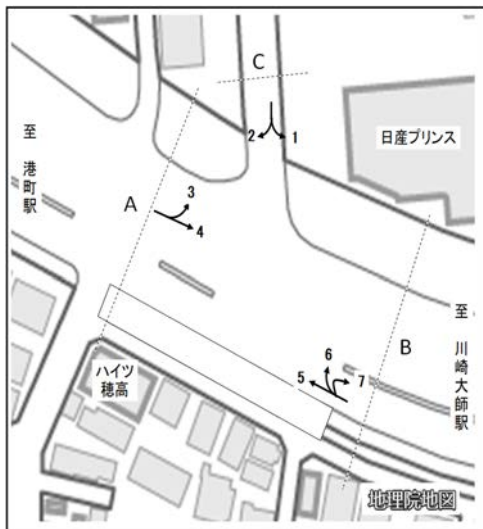
No. 1 (仮)港町6号線北



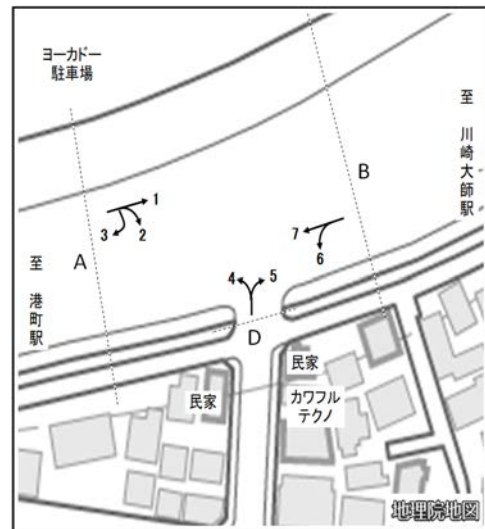
No. 2 (仮)港町7号線北



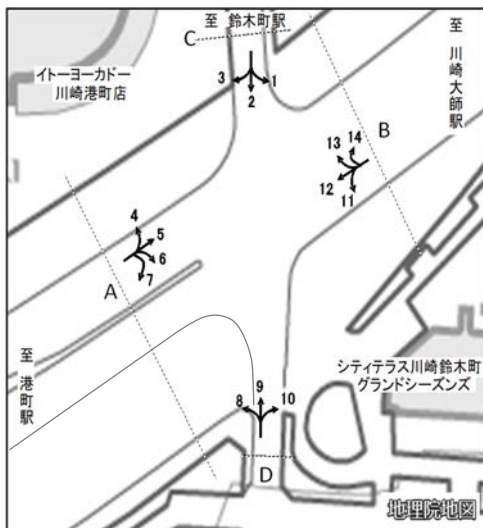
No. 3 (仮)港町6号線南



No. 4 伊勢町



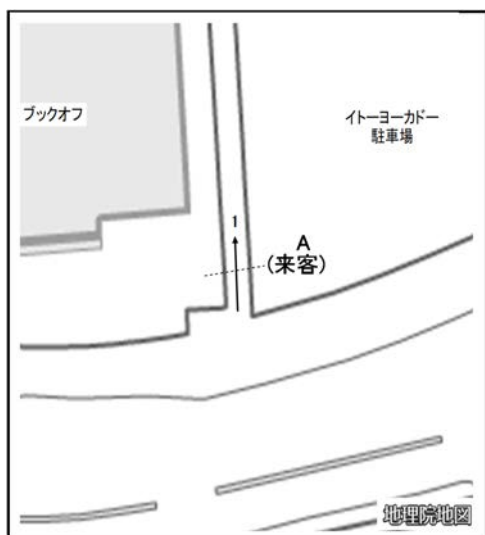
No. 5 鈴木町駅入口



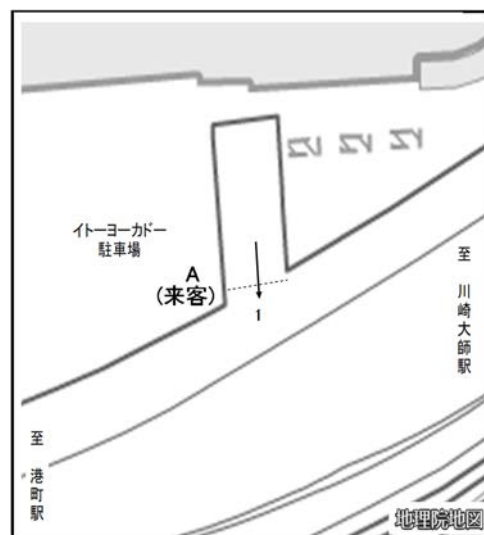
注) 集計断面
出典) 国土地理院地図を加工して作成

図4.10-3(1) 交差点自動車交通量の調査断面及び調査方向(現地調査)

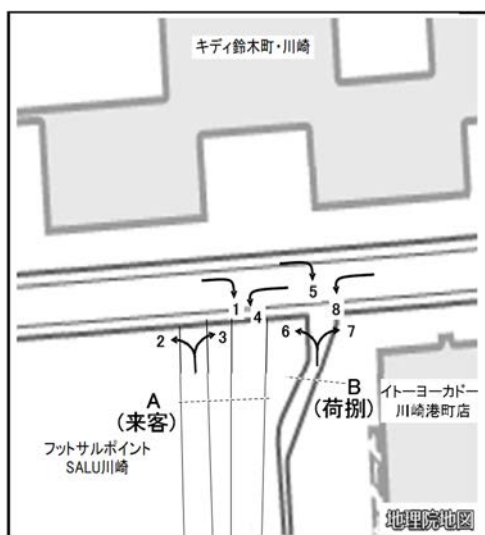
No.出入 1



No.出入 2

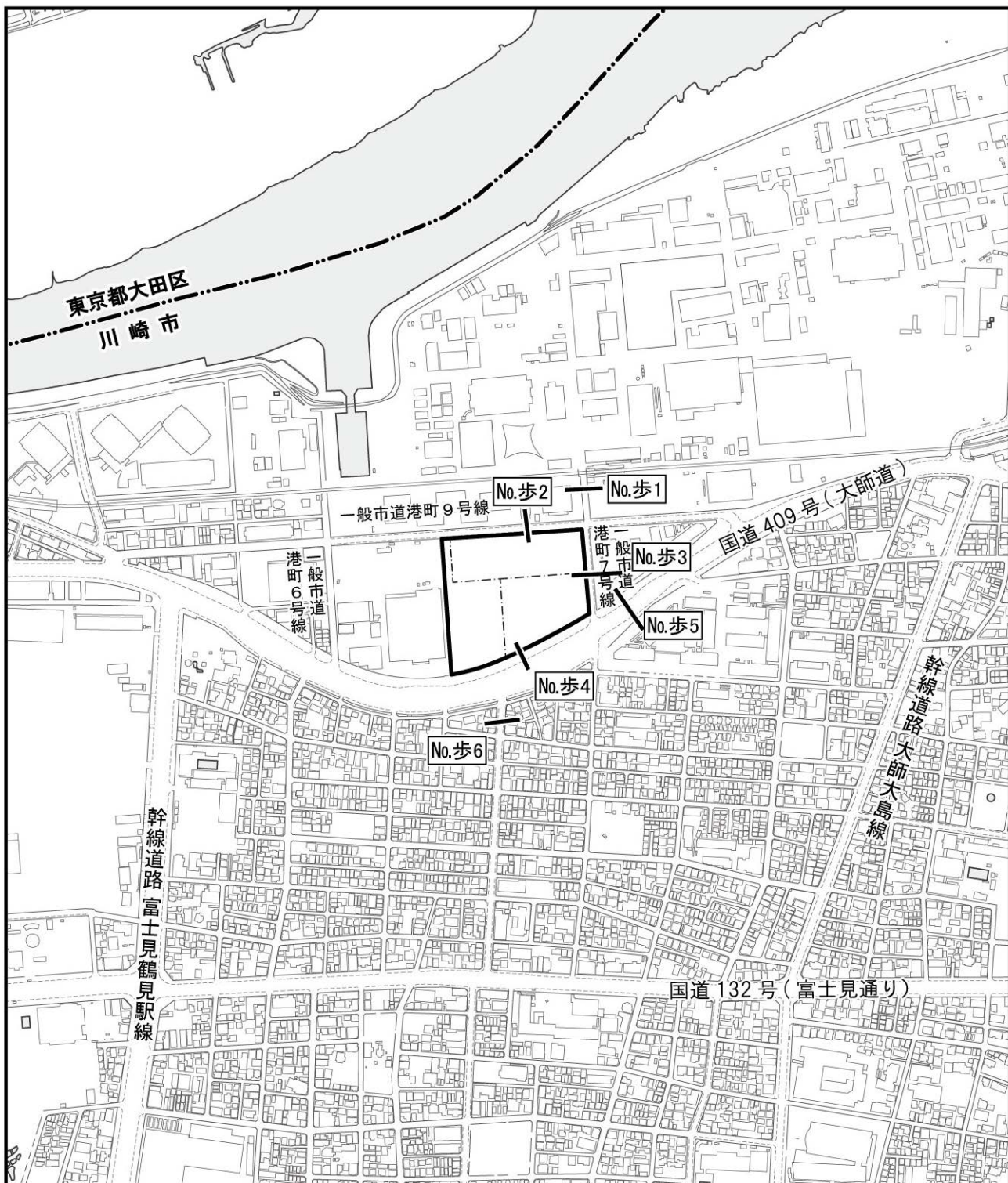


No.出入 3・4



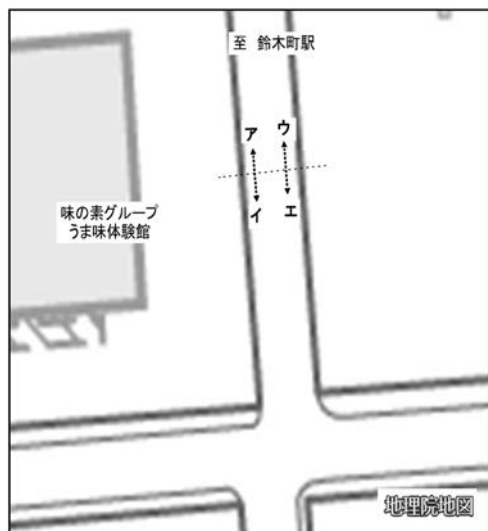
注) 集計断面
出典)国土地理院地図を加工して作成

図4.10-3(2) 既存施設出入自動車交通量調査断面及び調査方向(現地調査)

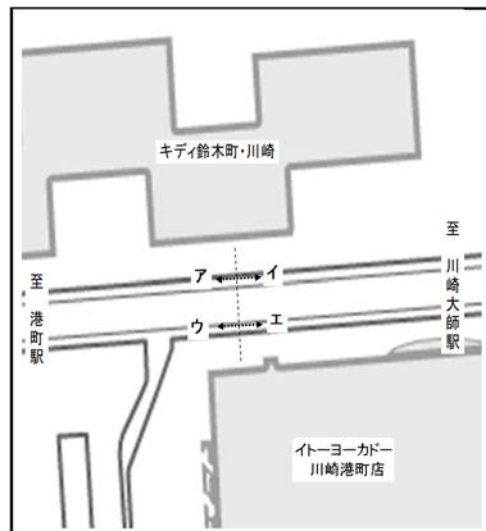


凡例	 : 計画地
	 : 都県界
	 : 歩行者交通量調査地点(歩道又は敷地内通路)(No.歩1～No.歩6)

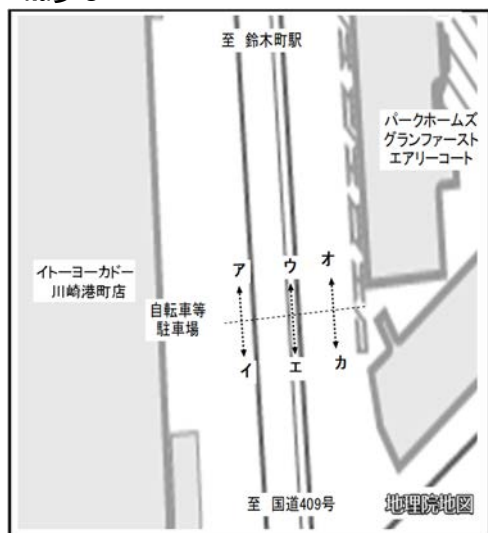
No.歩 1



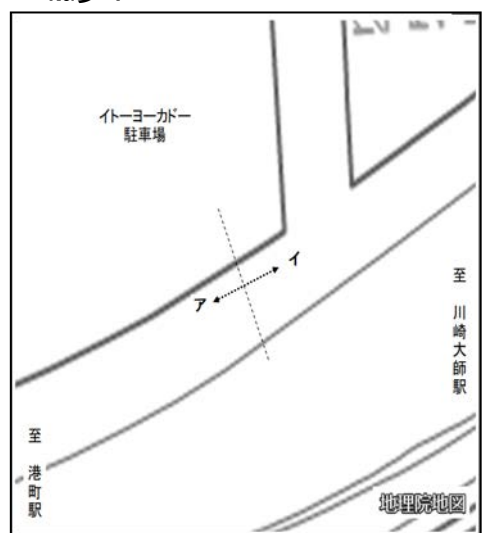
No.歩 2



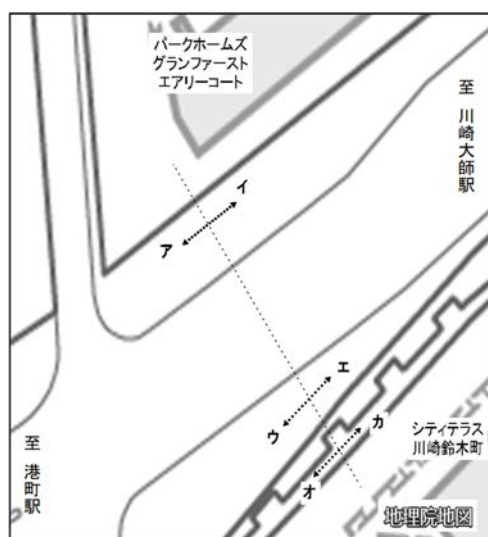
No.歩 3



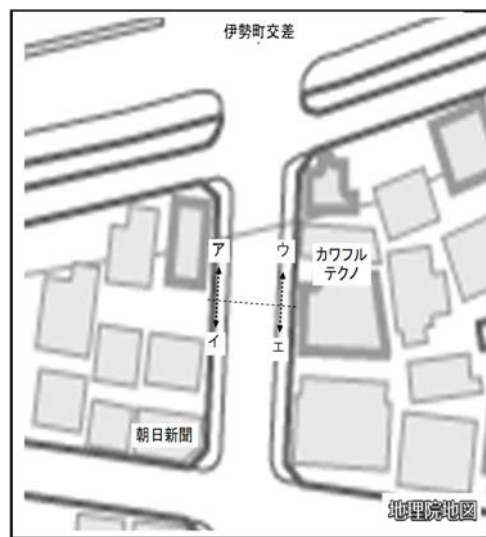
No.歩 4



No.歩 5



No.歩 6



注) 集計断面
出典)国土地理院地図を加工して作成

図4.10-5 歩行者交通量調査方向(現地調査)

③ 調査方法

1)道路の状況

調査方法は、表4.10-1に示すとおりである。

表4.10-1 調査方法

調査項目	調査方法
自動車交通量	ハンドカウンターを用いて、方向別、時間帯別、車種別に自動車交通量を観測した。車種分類は、以下に示す5分類とした。 ・大型貨物車：ナンバープレートの頭番号が0、1、9 ・バス：ナンバープレートの頭番号が2 ・小型貨物車：ナンバープレートの頭番号が4、6 ・乗用車：ナンバープレートの頭番号が3、5、7 ・二輪車：原付自転車、自動二輪車 注)ナンバープレートが8の特種車は、それぞれの形態に応じた車種を想定し、上記車両に分類する。 また、信号交差点においては、併せて横断歩道を通行する歩行者及び自転車についても方向別及び時間帯別に観測した。
歩行者交通量	ハンドカウンターを用いて、方向別、時間帯別に歩道断面を通行する歩行者・自転車交通量を観測した。
信号現示	信号交差点において、ストップウォッチを用いて、信号のサイクル長及び各現示のスプリットを観測した。
道路及び交通規制の状況	レーンマーク、幅員、交通標識等の状況を把握した。
既存施設出入自動車交通量	ハンドカウンターを用いて、施設の駐車場等を出入りする自動車を時間帯別、車種別に観測した。車種分類は、自動車交通量調査と同様とした。
飽和交通流率	車線毎にピーク時間を含む3時間を抽出し、青表示開始時から3台目の通過車両の停止線通過時刻と最後尾待機車両の停止線通過時刻を、ストップウォッチを用いて1/100秒程度の精度で記録し、3台目から最後尾待機車両までの停止線通過所要時間(車頭時間)を計測した。 なお、各車線の自動車交通量及び交錯する横断歩行者等についてもハンドカウンターを用いて観測した。

2)交通安全の状況

現地踏査により、交通安全施設の設置状況を把握した。

(イ) 地形等の状況

「国土地理院地図」等の既存資料を収集・整理し、計画地及びその周辺における地形等の状況を把握した。

(ウ) 土地利用等の状況

「土地利用現況図」等の既存資料を収集・整理し、計画地及びその周辺における土地利用の状況を把握した。

(エ) 道路等に係る計画等

工事用車両及び施設関連車両の主な走行経路上の道路に関わる計画及び周辺地域の開発動向を把握した。

(オ) 関係法令等による基準等

以下に示す関係法令等の内容を整理した。

- ・「地域環境管理計画」に定められる地域別環境保全水準

エ 調査結果

(7) 地域社会の状況

a. 日常生活圏等の状況

① 公共施設の分布状況

計画地周辺の主な公共施設については、「第2章 1 (8) 3 公共施設等の状況」(p.73～77 参照)に示したとおりである。

計画地周辺の教育施設としては、計画地南西側約350mに川崎市旭町小学校が存在する。また、計画地北側に一般市道港町9号線を隔てて、保育施設(キディ鈴木町・川崎保育園)が存在する。

② 公共交通機関の状況

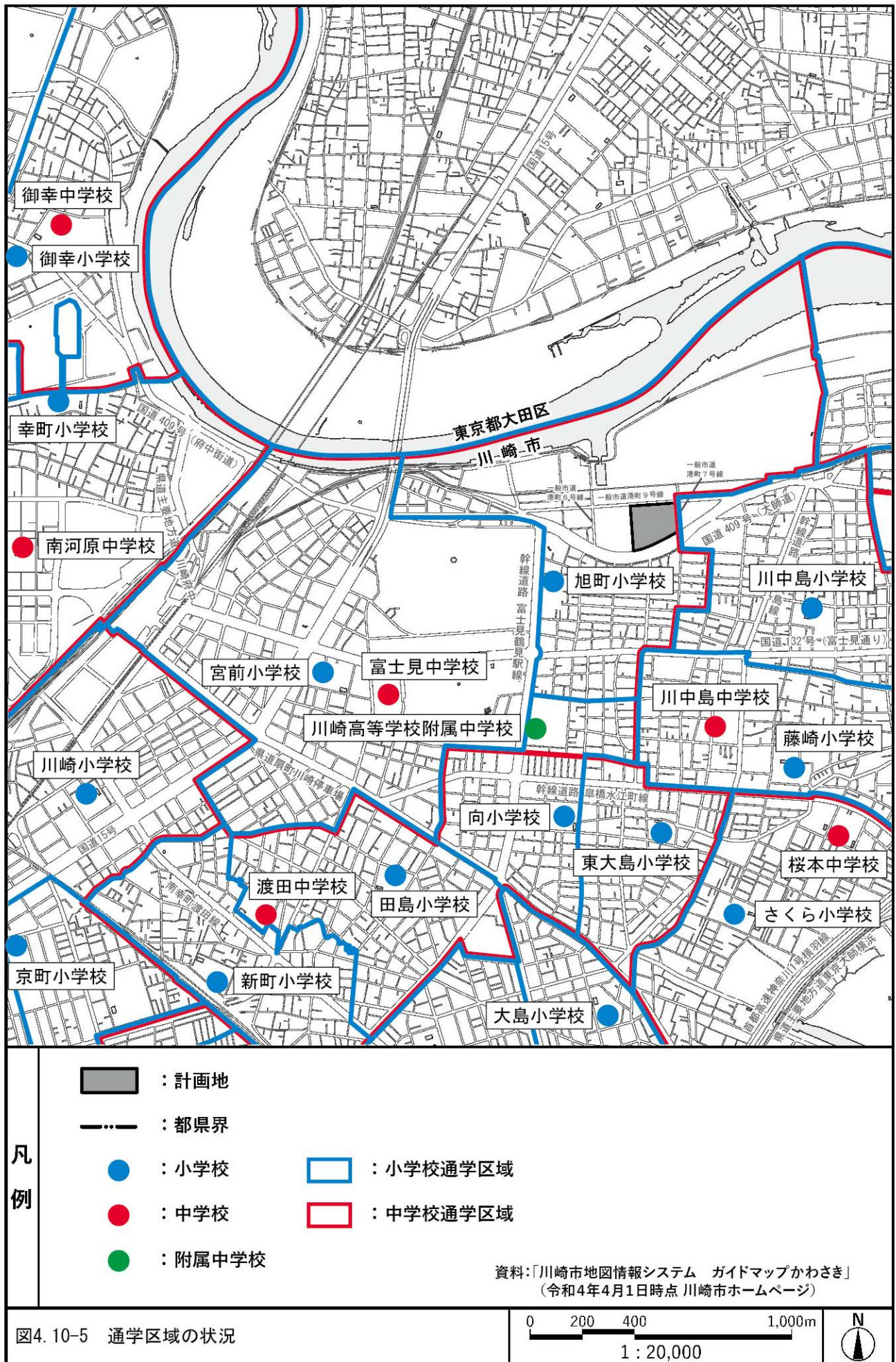
計画地周辺の鉄道路線は、計画地北側に京急大師線が通っており、最寄り駅は「鈴木町駅」である。

また、計画地周辺のバス路線は、川崎鶴見臨港バスが計画地南側の国道409号を運行しており、最寄りの停留所としては、計画地南東側に「味の素前」がある。

③ 通学区域の状況

通学区域の状況は図4.10-5に示すとおり、計画地及び計画地周辺は、宮前小学校、旭町小学校、川中島小学校、富士見中学校、川中島中学校の通学区域となっている。

工事用車両及び施設関連車両の走行ルートには、旭町小学校及び川中島小学校の通学路が平行または横断する箇所がある。



b. 道路の状況

① 既存資料調査

1) 道路の分布状況

計画地周辺の主な道路は、計画地南側に国道409号、東側に一般市道港町7号線、北側に一般市道港町9号線が通っている。

2) 自動車交通量の状況

道路交通センサスの調査結果(平成22・27年、令和3年)は、表4.10-2に示すとおりである(調査地点は図4.10-1参照)。

計画地の前面道路である国道409号の自動車交通量は、国道15号以西でしか経年変化の比較ができないが、R3/H27で0.93(地点4)と減少傾向にある。

表4.10-2 道路交通センサス調査結果

No.	路線名	センサス地点No.			12時間交通量			H27/H22	R3/H27
		平成22年	平成27年	令和3年	平成22年	平成27年	令和3年		
1	国道15号	—	12010	—	—	31,228	—	—	—
2		—	12020	—	—	25,940	—	—	—
3	国道132号	10050	10050	10050	18,970	16,670	14,290	0.88	0.86
4	国道409号	10150	10150	10150	22,364	21,452	20,013	0.96	0.93
5		—	25030	—	—	17,989	—	—	—
6		—	25020	—	—	17,989	—	—	—
7	東京大師横浜線	40090	40120	40120	24,051	20,738	25,513	0.86	1.23
8		—	40130	40130	—	15,801	17,268	—	1.09
9		—	40140	40140	—	18,440	19,444	—	1.05
10	川崎府中線	—	40160	40160	—	15,092	14,859	—	0.98
11	扇町川崎停車場線	60020	60020	60020	9,980	9,116	8,599	0.91	0.94
12		—	60030	60030	—	13,030	11,453	—	0.88
13	富士見鶴見駅線	80160	80250	80250	8,267	7,392	6,765	0.89	0.92
14		—	80260	80260	—	4,241	4,709	—	1.11
15	皐橋水江町線	80170	80270	80270	12,379	11,644	12,702	0.94	1.09
16		80180	80280	80280	12,771	14,120	13,733	1.11	0.97
17	南幸町渡田線	80190	80290	80290	17,062	14,930	15,577	0.88	1.04

注) 調査日：9月～11月の平日（月、金、土、日、祝祭日とその前後の日を除く）、12時間交通量：7時～19時

② 現地調査

1)自動車交通量の状況

自動車交通量の調査結果(交差点流入交通量及び流入断面毎の台数)は、表4.10-3及び表4.10-4(1)～(2)に示すとおりである(資料編 p.資-248～365参照)。

交差点流入交通量は、国道409号沿いのNo. 3 (仮)港町 6 号線南～No.5鈴木町駅入口の交通量が多く、平日17,282～17,979台/15時間、休日18,513～19,466台/15時間(休日／平日＝1.07～1.11)となっており、休日の方が交通量が多い。

ピーク時間帯は、平日は全て17時台、休日はNo. 1 (仮)港町 6 号線北とNo. 2 (仮)港町 7 号線北が15時台、No. 3 (仮)港町 6 号線南が11時台、No. 4 伊勢町とNo. 5 鈴木町駅入口が16時台となっている。

表4.10-3 自動車交通量の調査結果(交差点流入交通量)

調査地点	平休	15時間流入交通量 (台)				ピーク時流入交通量 (台)				
		大型車	小型車	合 計	大型車 混入率	ピーク時 時間帯	大型車	小型車	合 計	大型車 混入率
No.1 (仮) 港町 6 号線北	平日	501	2,448	2,949	17.0%	17時台	20	292	312	6.4%
	休日	70	2,600	2,670	2.6%	15時台	4	334	338	1.2%
	休/平	0.14	1.06	0.91	－	－	0.20	1.14	1.08	－
No.2 (仮) 港町 7 号線北	平日	373	1,970	2,343	15.9%	17時台	8	207	215	3.7%
	休日	70	2,934	3,004	2.3%	15時台	5	307	312	1.6%
	休/平	0.19	1.49	1.28	－	－	0.63	1.48	1.45	－
No.3 (仮) 港町 6 号線南	平日	2,778	15,201	17,979	15.5%	17時台	81	1,382	1,463	5.5%
	休日	641	18,825	19,466	3.3%	11時台	48	1,642	1,690	2.8%
	休/平	0.23	1.24	1.08	－	－	0.59	1.19	1.16	－
No.4 伊勢町	平日	2,702	14,580	17,282	15.6%	17時台	81	1,300	1,381	5.9%
	休日	639	17,874	18,513	3.5%	16時台	36	1,568	1,604	2.2%
	休/平	0.24	1.23	1.07	－	－	0.44	1.21	1.16	－
No.5 鈴木町駅入口	平日	2,799	14,685	17,484	16.0%	17時台	75	1,359	1,434	5.2%
	休日	628	18,761	19,389	3.2%	16時台	34	1,689	1,723	2.0%
	休/平	0.22	1.28	1.11	－	－	0.45	1.24	1.20	－

注) 調査日：平日 令和3年7月6日(火)・休日 令和3年7月4日(日)、15時間調査 (7時～22時)

表4.10-4(1) 自動車交通量の調査結果(交差点流入断面毎の台数)(平日)

調査地点	断面	15時間流入交通量 (台)				ピーク時流入交通量 (台)			
		大型車	小型車	合 計	大型車 混入率	ピーク時 時間帯	大型車	小型車	合 計 大型車 混入率
No.1 (仮) 港町6号線北	A	123	702	825	14.9%	17時台	9	53	62 14.5%
	B	101	981	1,082	9.3%		6	123	129 4.7%
	C	140	399	539	26.0%		2	67	69 2.9%
	D	137	366	503	27.2%		3	49	52 5.8%
	計	501	2,448	2,949	17.0%		20	292	312 6.4%
No.2 (仮) 港町7号線北	A	207	775	982	21.1%	17時台	5	66	71 7.0%
	B	10	72	82	12.2%		0	6	6 0.0%
	C	6	21	27	22.2%		0	1	1 0.0%
	D	150	1,102	1,252	12.0%		3	134	137 2.2%
	計	373	1,970	2,343	15.9%		8	207	215 3.7%
No.3 (仮) 港町6号線南	A	1,386	7,064	8,450	16.4%	17時台	40	514	554 7.2%
	B	1,317	7,382	8,699	15.1%		35	765	800 4.4%
	C	75	755	830	9.0%		6	103	109 5.5%
	計	2,778	15,201	17,979	15.5%		81	1,382	1,463 5.5%
No.4 伊勢町	A	1,358	6,880	8,238	16.5%	17時台	45	486	531 8.5%
	B	1,272	6,900	8,172	15.6%		34	751	785 4.3%
	D	72	800	872	8.3%		2	63	65 3.1%
	計	2,702	14,580	17,282	15.6%		81	1,300	1,381 5.9%
No.5 鈴木町駅入口	A	1,313	6,648	7,961	16.5%	17時台	38	473	511 7.4%
	B	1,341	7,418	8,759	15.3%		31	837	868 3.6%
	C	132	389	521	25.3%		3	24	27 11.1%
	D	13	230	243	5.3%		3	25	28 10.7%
	計	2,799	14,685	17,484	16.0%		75	1,359	1,434 5.2%

注1) 調査日：令和3年7月6日(火)、15時間調査(7時～22時)

注2) 流入断面位置は、図4.10-3に示したとおりである。

表4.10-4(2) 自動車交通量の調査結果(交差点流入断面毎の台数)(休日)

調査地点	断面	15時間流入交通量 (台)				ピーク時流入交通量 (台)			
		大型車	小型車	合 計	大型車 混入率	ピーク時 時間帯	大型車	小型車	合 計 大型車 混入率
No.1 (仮) 港町6号線北	A	22	726	748	2.9%	15時台	3	70	73 4.1%
	B	30	1,488	1,518	2.0%		0	185	185 0.0%
	C	4	124	128	3.1%		1	13	14 7.1%
	D	14	262	276	5.1%		0	66	66 0.0%
	計	70	2,600	2,670	2.6%		4	334	338 1.2%
No.2 (仮) 港町7号線北	A	31	1,022	1,053	2.9%	15時台	3	101	104 2.9%
	B	7	94	101	6.9%		0	6	6 0.0%
	C	1	9	10	10.0%		1	3	4 25.0%
	D	31	1,809	1,840	1.7%		1	197	198 0.5%
	計	70	2,934	3,004	2.3%		5	307	312 1.6%
No.3 (仮) 港町6号線南	A	309	9,375	9,684	3.2%	11時台	28	937	965 2.9%
	B	315	8,562	8,877	3.5%		20	628	648 3.1%
	C	17	888	905	1.9%		0	77	77 0.0%
	計	641	18,825	19,466	3.3%		48	1,642	1,690 2.8%
No.4 伊勢町	A	309	8,784	9,093	3.4%	16時台	16	711	727 2.2%
	B	303	8,130	8,433	3.6%		17	767	784 2.2%
	D	27	960	987	2.7%		3	90	93 3.2%
	計	639	17,874	18,513	3.5%		36	1,568	1,604 2.2%
No.5 鈴木町駅入口	A	288	8,996	9,284	3.1%	16時台	18	774	792 2.3%
	B	316	8,879	9,195	3.4%		16	829	845 1.9%
	C	16	557	573	2.8%		0	67	67 0.0%
	D	8	329	337	2.4%		0	19	19 0.0%
	計	628	18,761	19,389	3.2%		34	1,689	1,723 2.0%

注1) 調査日：令和3年7月4日(日)、15時間調査(7時～22時)

注2) 流入断面位置は、図4.10-3に示したとおりである。

注3) No.3(仮)港町6号線南のピーク時流入交通量は、14時台も同じ交通量であるが、大型車交通量の多い11時台の値を掲載。

2)歩行者交通量の状況

歩行者交通量の調査結果は、表4.10-5に示すとおりである(資料編 p.資-366～381参照)。

歩行者交通量は、国道409号のNo.歩4 北側歩道が最も多く、平日4,103人/15時間・休日5,798人/15時間、次いで京急大師線鈴木町駅直近のNo.歩1の東側敷地内通路で平日3,708人/15時間・休日3,034人/15時間の順となっている。

休日の歩行者交通量は、既存施設(商業施設)外周の歩道や敷地内通路で多く、休日／平日値は、No.歩2 南側歩道で1.33、No.歩3 西側敷地内通路で1.50、No.歩4 北側歩道で1.41となっている。

ピーク時間帯は、平日は通勤時間帯の朝7時台や夕17時台・18時台、休日は15時台・16時台が多くなっている。

表4.10-5 歩行者交通量の調査結果

調査地点		平休	15時間交通量			ピーク時交通量			
			歩行者 (人)	自転車 (人)	合計	ピーク時 時間帯	歩行者 (人)	自転車 (人)	合計
No.歩1	西側敷地内通路	平日	2,992	9	3,001	17時台	392	0	392
		休日	1,970	18	1,988	16時台	215	0	215
		休/平	0.66	2.00	0.66	-	0.55	-	0.55
	東側敷地内通路	平日	3,695	13	3,708	7時台	621	0	621
		休日	3,012	22	3,034	15時台	276	4	280
		休/平	0.82	1.69	0.82	-	0.44	-	0.45
No.歩2	北側歩道	平日	243	350	593	7時台	33	44	77
		休日	267	256	523	10時台	35	24	59
		休/平	1.10	0.73	0.88	-	1.06	0.55	0.77
	南側歩道	平日	956	524	1,480	16時台	99	70	169
		休日	1,460	511	1,971	15時台	132	57	189
		休/平	1.53	0.98	1.33	-	1.33	0.81	1.12
No.歩3	西側敷地内通路	平日	482	128	610	7時台	113	19	132
		休日	472	441	913	8時台	58	28	86
		休/平	0.98	3.45	1.50	-	0.51	1.47	0.65
	東側歩道＋東側敷地内通路	平日	2,040	88	2,128	7時台	428	10	438
		休日	1,377	85	1,462	16時台	144	9	153
		休/平	0.68	0.97	0.69	-	0.34	0.90	0.35
No.歩4	北側歩道	平日	1,760	2,343	4,103	18時台	238	202	440
		休日	2,956	2,842	5,798	15時台	356	299	655
		休/平	1.68	1.21	1.41	-	1.50	1.48	1.49
No.歩5	北側歩道	平日	334	1,004	1,338	18時台	56	90	146
		休日	428	1,173	1,601	13時台	40	156	196
		休/平	1.28	1.17	1.20	-	0.71	1.73	1.34
	南側歩道	平日	671	1,277	1,948	17時台	67	140	207
		休日	753	1,332	2,085	16時台	86	159	245
		休/平	1.12	1.04	1.07	-	1.28	1.14	1.18
No.歩6	西側歩道	平日	350	513	863	17時台	42	60	102
		休日	378	473	851	10時台	32	66	98
		休/平	1.08	0.92	0.99	-	0.76	1.10	0.96
	東側歩道	平日	487	621	1,108	18時台	71	65	136
		休日	491	502	993	16時台	60	70	130
		休/平	1.01	0.81	0.90	-	0.85	1.08	0.96

注1) 調査日：平日 令和3年7月6日(火)・休日 令和3年7月4日(日)、15時間調査(7時～22時)

注2) 既存施設(商業施設)稼働中。

3)信号現示の状況

信号現示の調査結果は、資料編 p.資-382～391に示すとおりである。

4)道路及び交通規制の状況

自動車交通量調査地点における道路及び交通規制の状況は図4.10-6(1)～(5)に、歩行者交通量の調査地点における道路の状況は図4.10-7(1)～(6)に示すとおりである。

5)既存施設出入自動車交通量の状況

本計画地内では既存施設(商業施設) (開発に伴い閉鎖)が立地しているため、従前交通量を把握するため既存施設出入自動車交通量調査を実施した。

施設出入自動車交通量の調査結果は、表4.10-6に示すとおりである(資料編 p.資-392～406参照)。

施設出入自動車交通量は、来客車両で平日 2,274台／16時間・休日4,357台／16時間(休日／平日=1.92)、荷捌車両で平日133台／16時間・休日69台／16時間(休日／平日=0.52)となっている。

表4.10-6 既存施設出入自動車交通量の調査結果

		平日	休日	休／平
来客車両	I N	1,117	2,190	1.92
	O U T	1,157	2,167	
	計	2,274	4,357	
荷捌車両	I N	61	33	0.52
	O U T	72	36	
	計	133	69	
計	I N	1,178	2,223	1.84
	O U T	1,229	2,203	
	計	2,407	4,426	

注) 調査日：平日 令和3年7月6日(火)・休日 令和3年7月4日(日)、16時間調査 (7時～23時)

6)飽和交通流率の状況

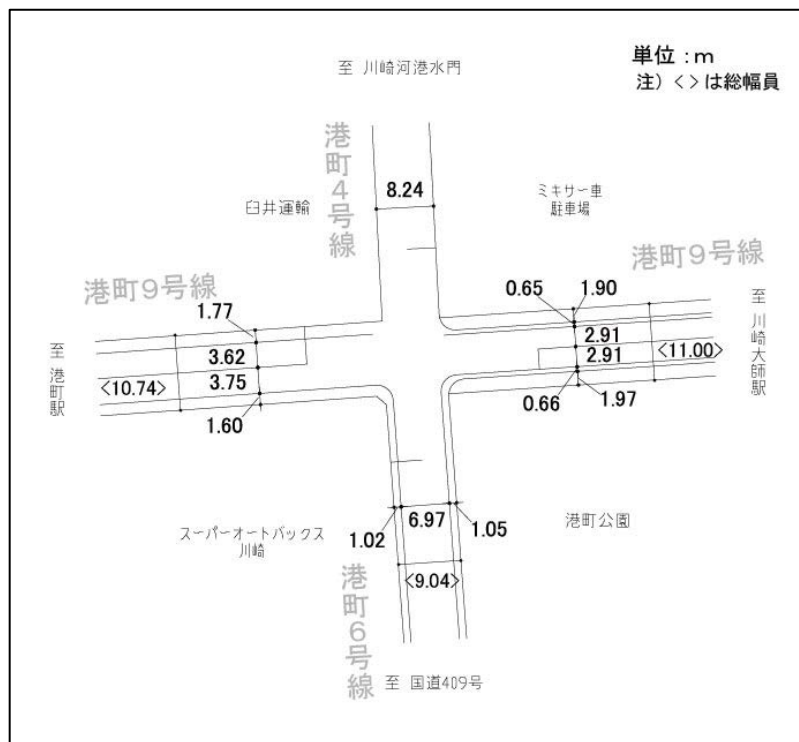
飽和交通流率については、令和3年7月に実施した交差点交通量調査結果を踏まえ、4台以上の連続した需要がある車線を対象に、ピーク時間を含む3時間について調査を行った。

飽和交通流率調査結果は、表4.10-7に示すとおりである(資料編 p.資-407～420参照)。なお、交通量が少なく、連続需要が無い車線は、飽和交通流率の計算値を適用した。

表4.10-7 飽和交通流率の調査結果

調査地点	調査断面	車線	飽和交通流率 実測値 (台/時)	車頭間隔 平均値 (秒)	データ数	備考
No.1 (仮)港町 6号線北	A	直右左	—	—	—	連続需要無
	B	直右左	—	—	—	連続需要無
	C	直右左	—	—	—	連続需要無
	D	直右左	—	—	—	連続需要無
No.2 (仮)港町 7号線北	A	直右左	—	—	—	連続需要無
	B	直右左	—	—	—	連続需要無
	C	直右左	—	—	—	連続需要無
	D	直右左	1,269	2.84	39	—
No.3 (仮)港町 6号線南	A	直左	1,630	2.21	278	—
		直	1,803	2.00	158	—
	B	直	1,901	1.89	281	—
		右	—	—	—	連続需要無
	C	左右	1,462	2.46	7	—
No.4 伊勢町	A	直	1,929	1.87	138	—
		右	1,692	2.13	61	—
	B	直左	1,830	1.97	140	—
		直	1,902	1.89	175	—
	D	左右	1,598	2.25	13	—
No.5 鈴木町駅 入口	A	直左	1,644	2.19	184	—
		直	1,919	1.88	108	—
		右	—	—	—	連続需要無
	B	直左	1,706	2.11	298	—
		直	1,820	1.98	290	—
		右	1,662	2.17	61	—
	C	直右左	—	—	—	連続需要無
	D	直右左	—	—	—	連続需要無

注) 調査日：令和5年11月19日(日) 3時間調査 (No.2・5：13時～16時、No.3・4：14時～17時)

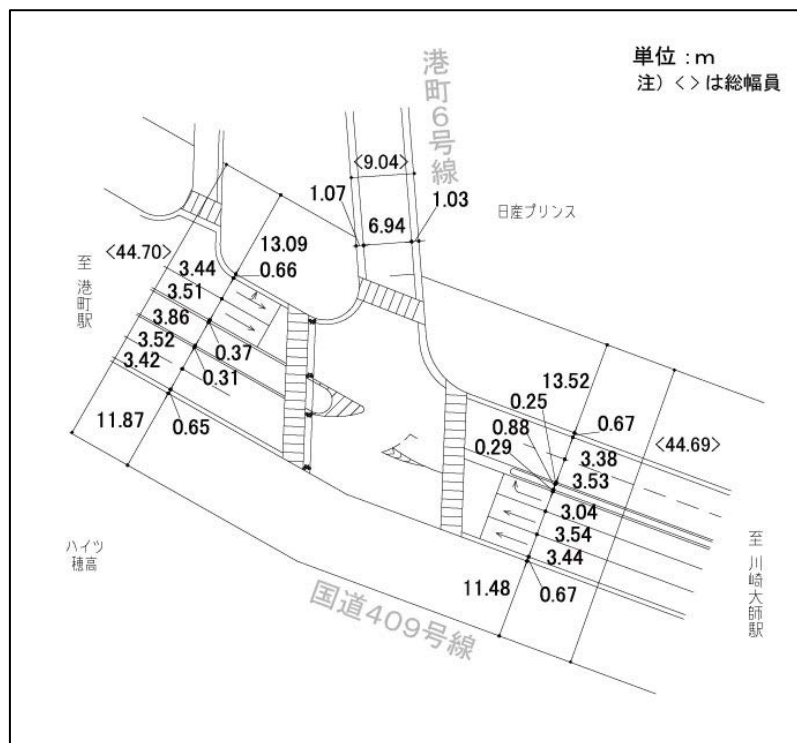


<道路幅員図>

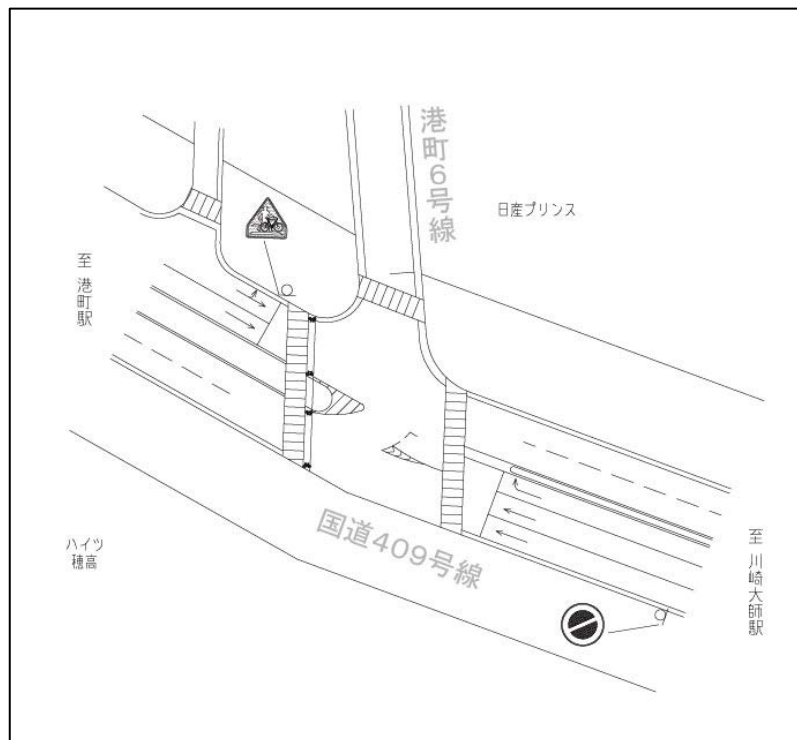


<交通規制図>

図4.10-6(1) 道路及び交通規制の状況(No.1(仮)港町6号線北)

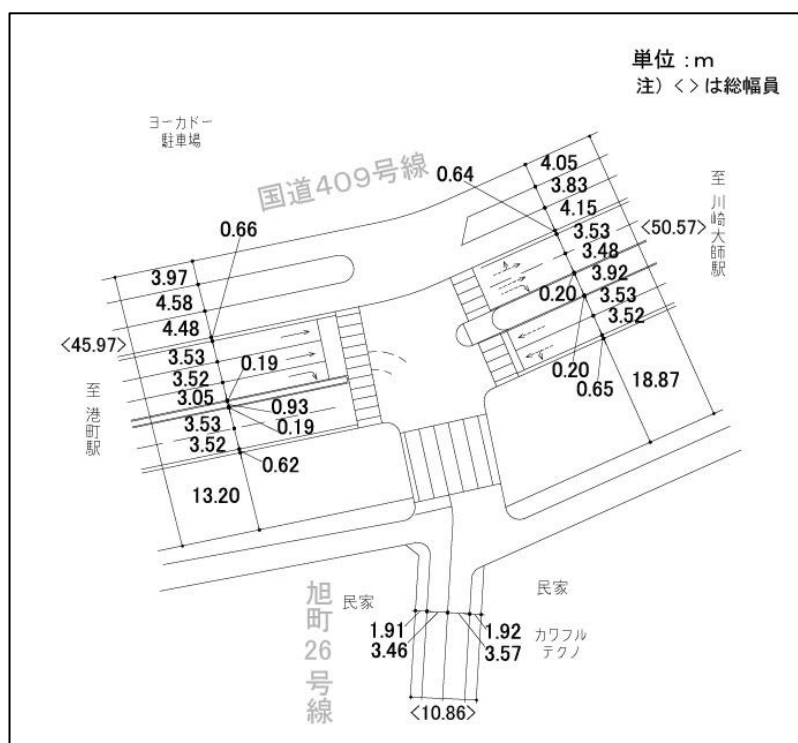


< 道路幅員図 >

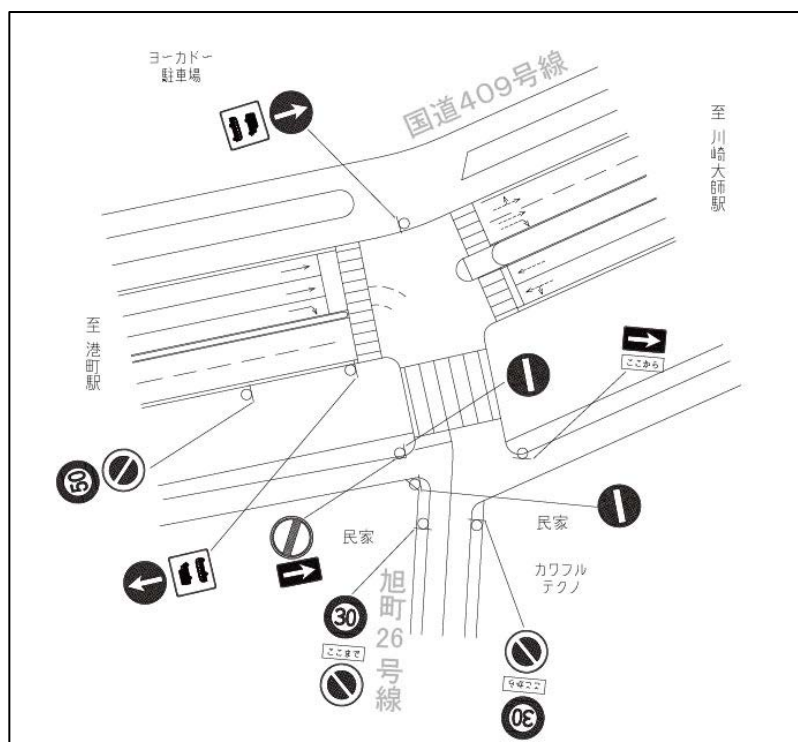


< 交通規制図 >

図4.10-6(3) 道路及び交通規制の状況(No.3(仮)港町6号線南)

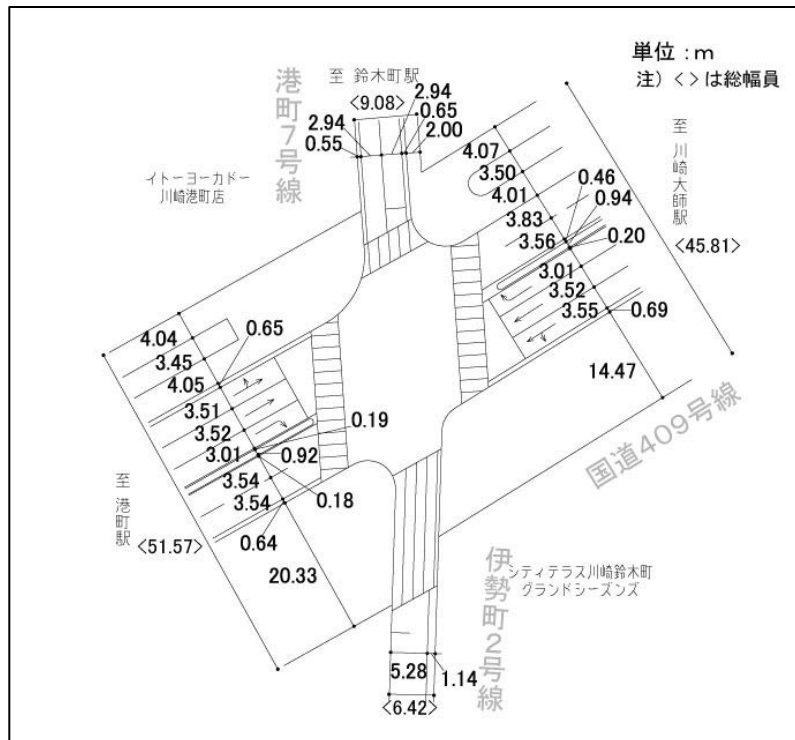


＜道路幅員図＞

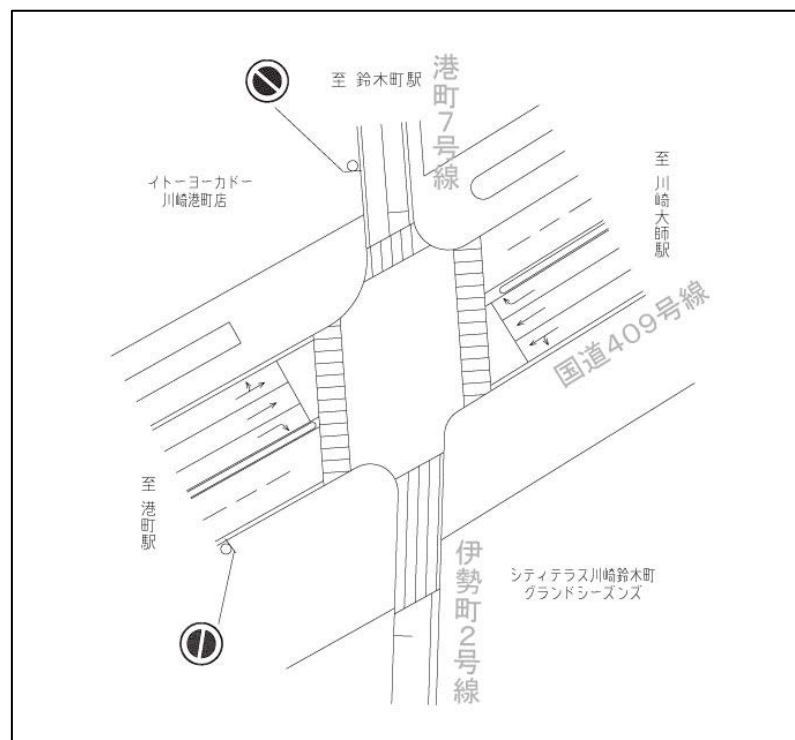


<交通規制図>

図4.10-6(4) 道路及び交通規制の状況(No.4 伊勢町)



<道路幅員図>



<交通規制図>

図4.10-6(5) 道路及び交通規制の状況(No.5 鈴木町駅入口)

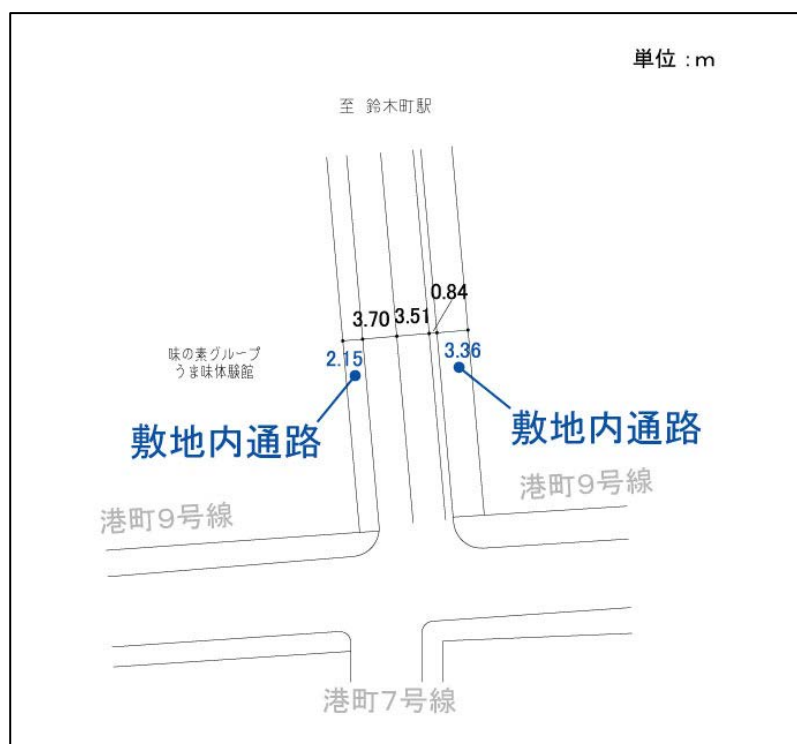


図4.10-7(1) 道路の状況(No.歩1)

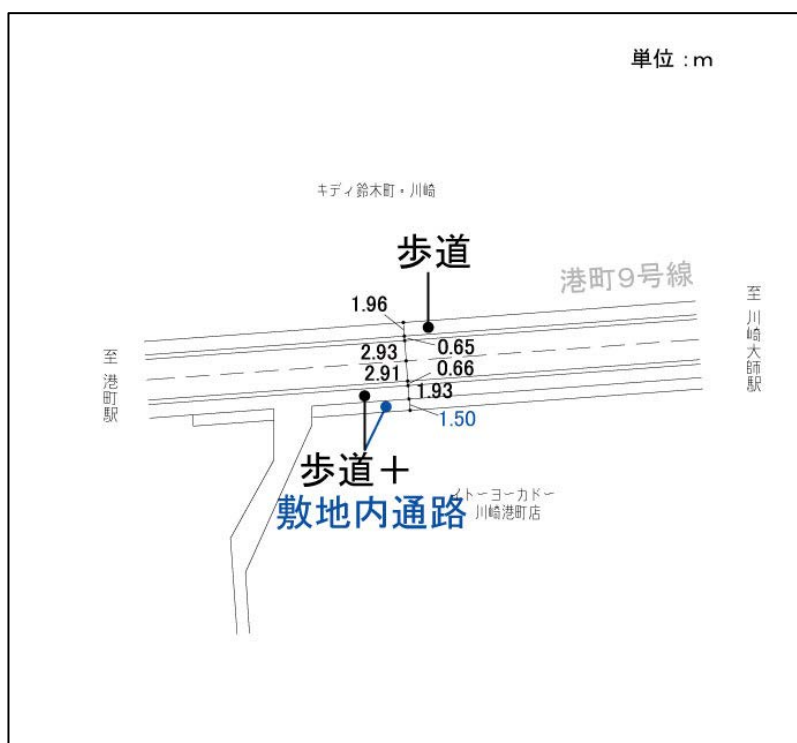


図4.10-7(2) 道路の状況(No.歩2)

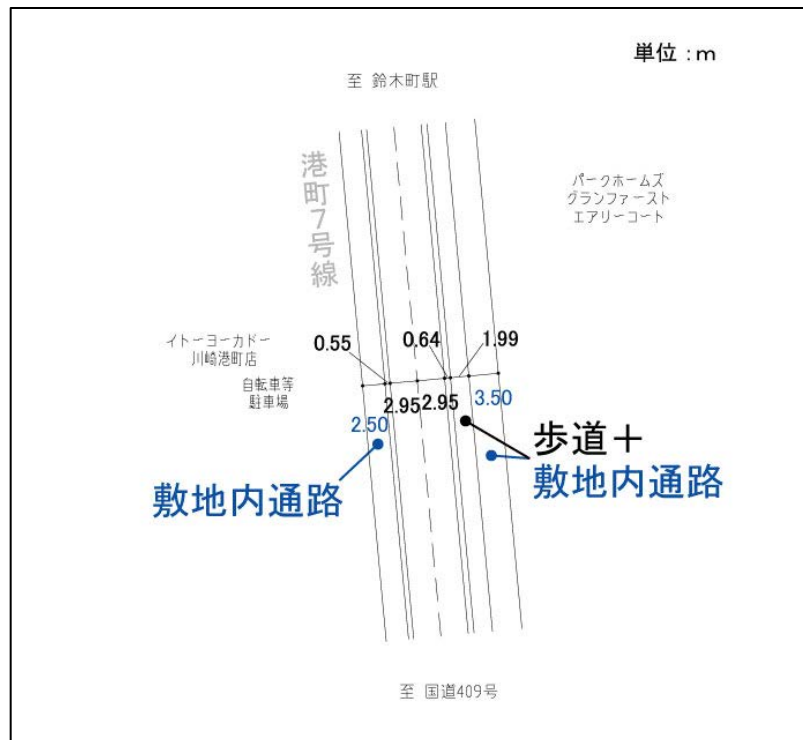


図4.10-7(3) 道路の状況(No.歩3)

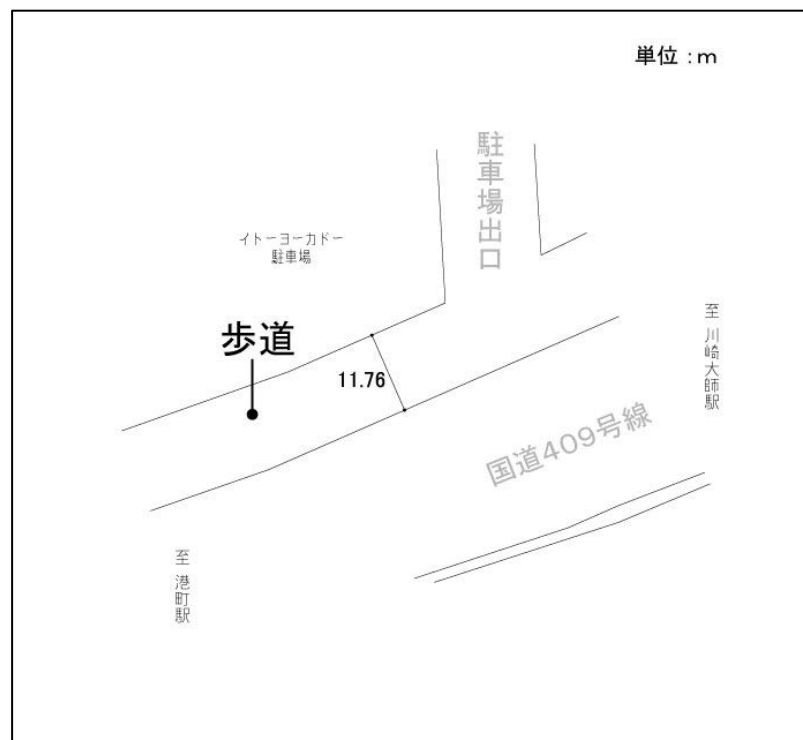


図4.10-7(4) 道路の状況(No.歩4)

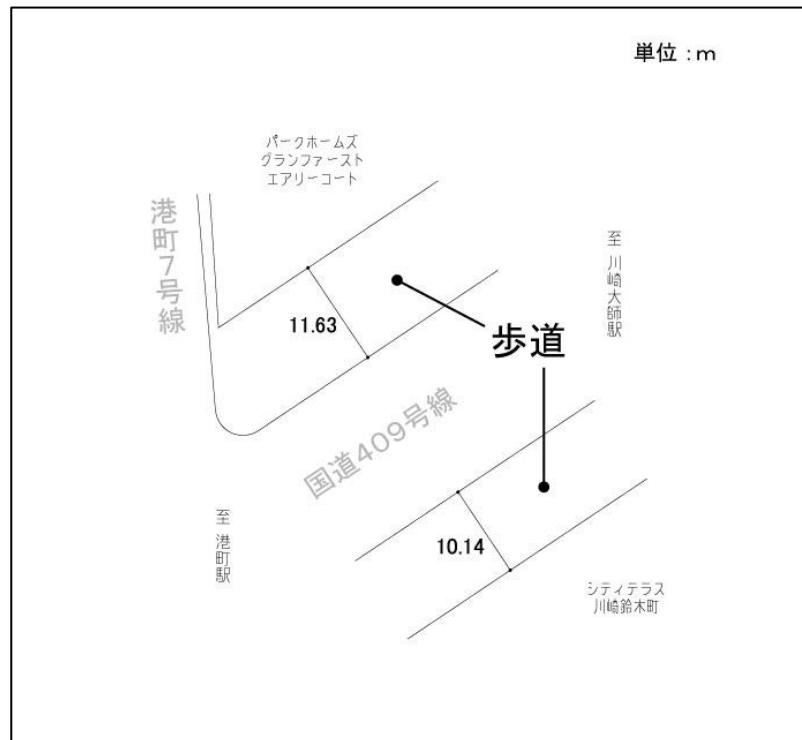


図4.10-7(5) 道路の状況(No.歩5)

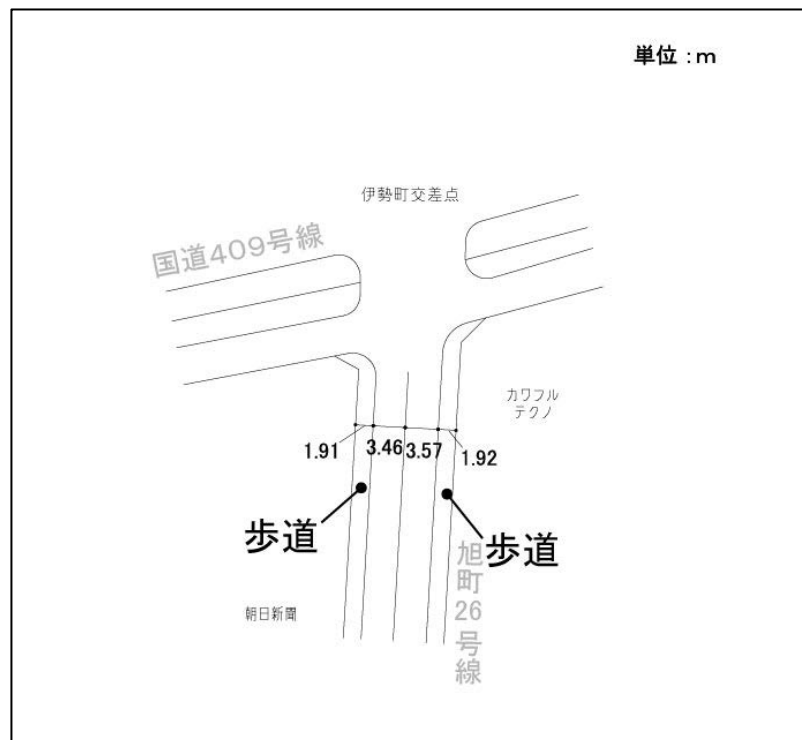


図4.10-7(6) 道路の状況(No.歩6)

c. 交通安全の状況

① 既存資料調査

計画地周辺の交通事故(人身事故)の発生状況(令和5年)は図4.10-8に示すとおりである。

計画地周辺では、令和5年に13件の交通事故が発生しており、計画地前面道路の国道409号では4件の交通事故が発生している。

② 現地調査

計画地周辺の交通安全施設の設置状況は図4.10-9に示すとおりである。

工事用車両及び施設関連車両の主な走行経路のうち、一般市道港町6号線は歩道がなく歩車分離が図られていないが、国道409号及び開発地外周の一般市道港町7号線や一般市道港町9号線はマウントアップされた歩道又は敷地内通路が整備され、歩車分離が図られている。

(イ) 地形等の状況

計画地周辺は平坦な地形で、標高は約1.6m～2.8mである(国道409号～一般市道港町6号線～一般市道港町9号線～一般市道港町7号線で囲まれたエリア)。

(ウ) 土地利用等の状況

土地利用の状況については、「第2章 1 (6)土地利用状況」(p.61～66 参照)に示したとおりである。

(イ) 道路等に係る計画等

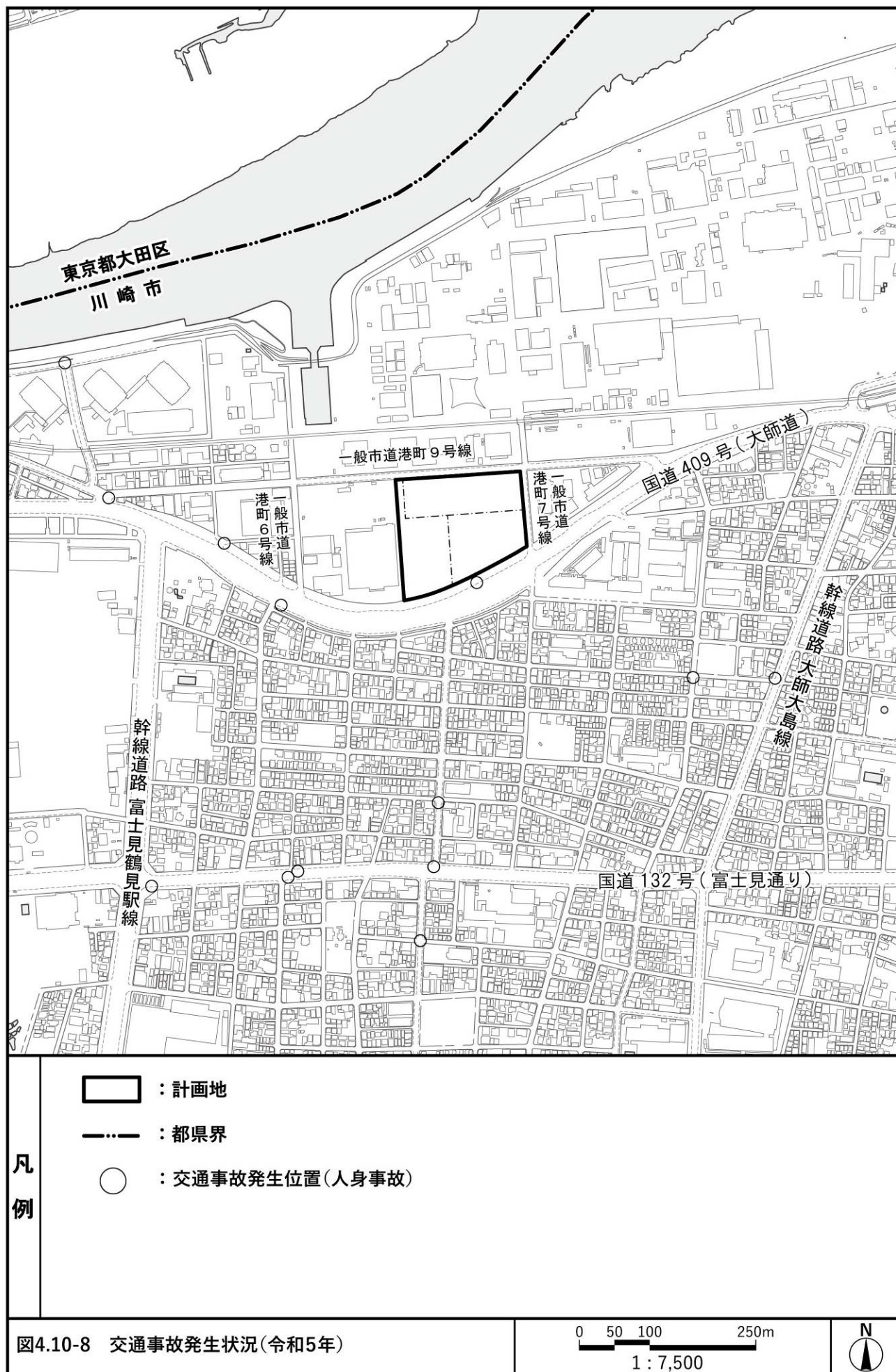
a. 川崎縦貫道路1期計画

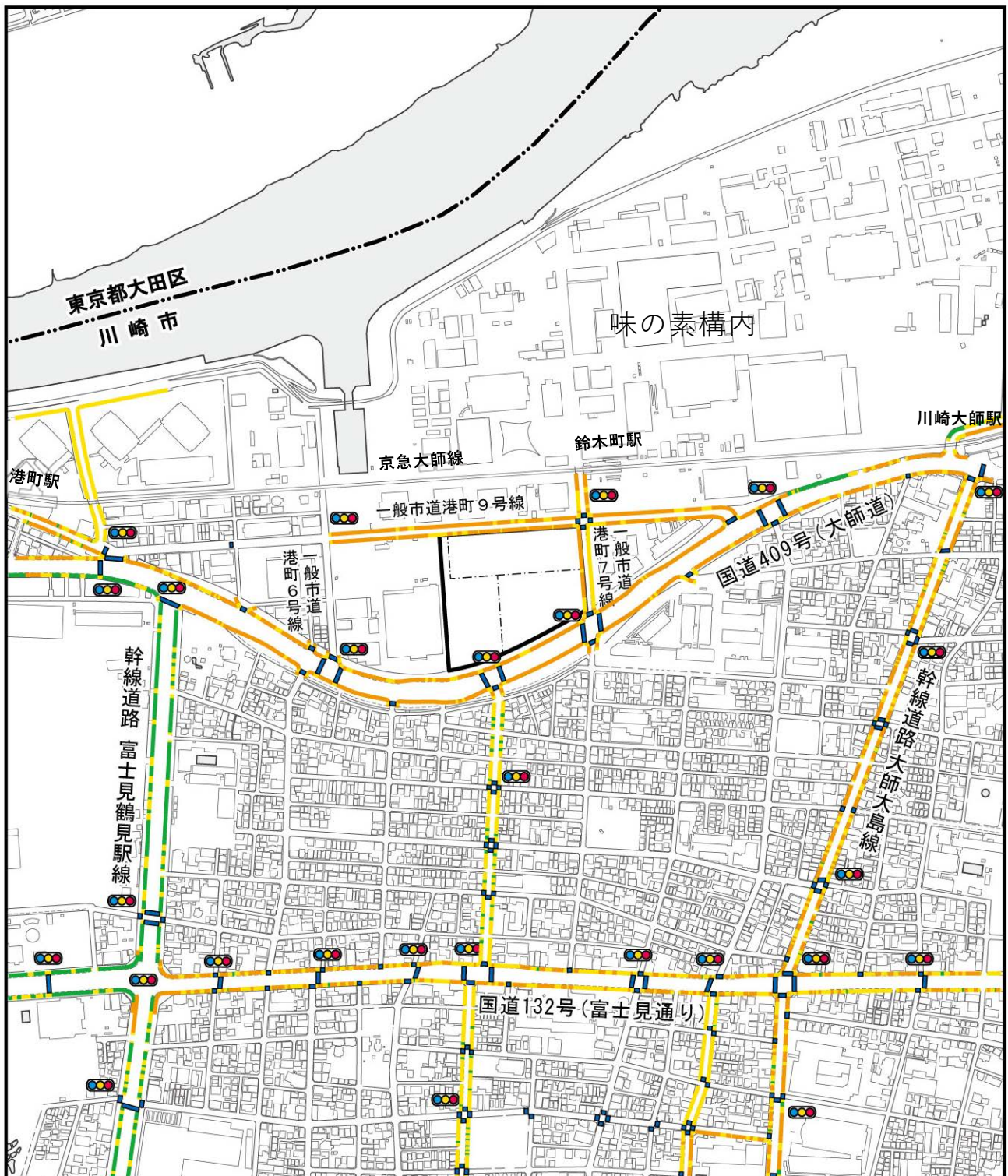
川崎縦貫道路1期計画は自動車専用部と一般部からなり、一般部の一般国道409号は国土交通省により整備が進められている。自動車専用部(首都高速道路株式会社が整備)は、平成22年10月に川崎浮島ジャンクション～大師ジャンクション間が開通したが、大師ジャンクション～国道15号間については、採算性などの問題により整備が先送りされており、その再開には、2期区間の計画の具体化が必要とされている。

(オ) 関係法令等による基準等

a. 地域環境管理計画に定められる地域別環境保全水準

「地域環境管理計画」では、交通安全、交通混雑の地域別環境保全水準として、「生活環境の保全に支障のないこと。」と定めている。





凡
例

- | | | | |
|---|------------------|---|--------|
|  | : 計画地 |  | : 横断歩道 |
|  | : 都県界 |  | : 信号機 |
|  | : マウントアップのみ | | |
|  | : マウントアップ+ガードレール | | |
|  | : マウントアップ+植栽 | | |

図4.10-9 交通安全施設設置状況

0 50 100 250m
1 : 7,500



(2) 環境保全目標

環境保全目標は、「地域環境管理計画」の地域別環境保全水準を参考に、「生活環境の保全に著しい支障のないこと。」と設定した。

(3) 予測及び評価

予測及び評価項目は、表4.10-8に示すとおりである。

表4.10-8 予測及び評価項目

区 分	予測項目
工事中	ア. 工事用車両の走行による交通安全及び交通混雑への影響
供用時	イ. 施設関連車両の走行による交通安全及び交通混雑への影響 ウ. 歩行者の往来による交通安全への影響

ア 工事用車両の走行による交通安全及び交通混雑への影響

(ア) 予測方法等

a. 予測地域・予測地点

予測地域は、最寄りの幹線道路に至るまでの工事用車両の主な走行経路とした。

工事用車両の走行による交通安全への影響は、工事用車両の主な走行経路とした。

また、工事用車両の走行による交通混雑の予測地点は、図4.10-10(1)～(2)に示すとおり、工事用車両の主な走行経路上の5地点(No.1～No.5)とした。

b. 予測時期

予測時期は、工事用車両の走行台数が最大となる時期(工事開始33ヶ月目)とした。

c. 予測方法

① 交通安全の状況

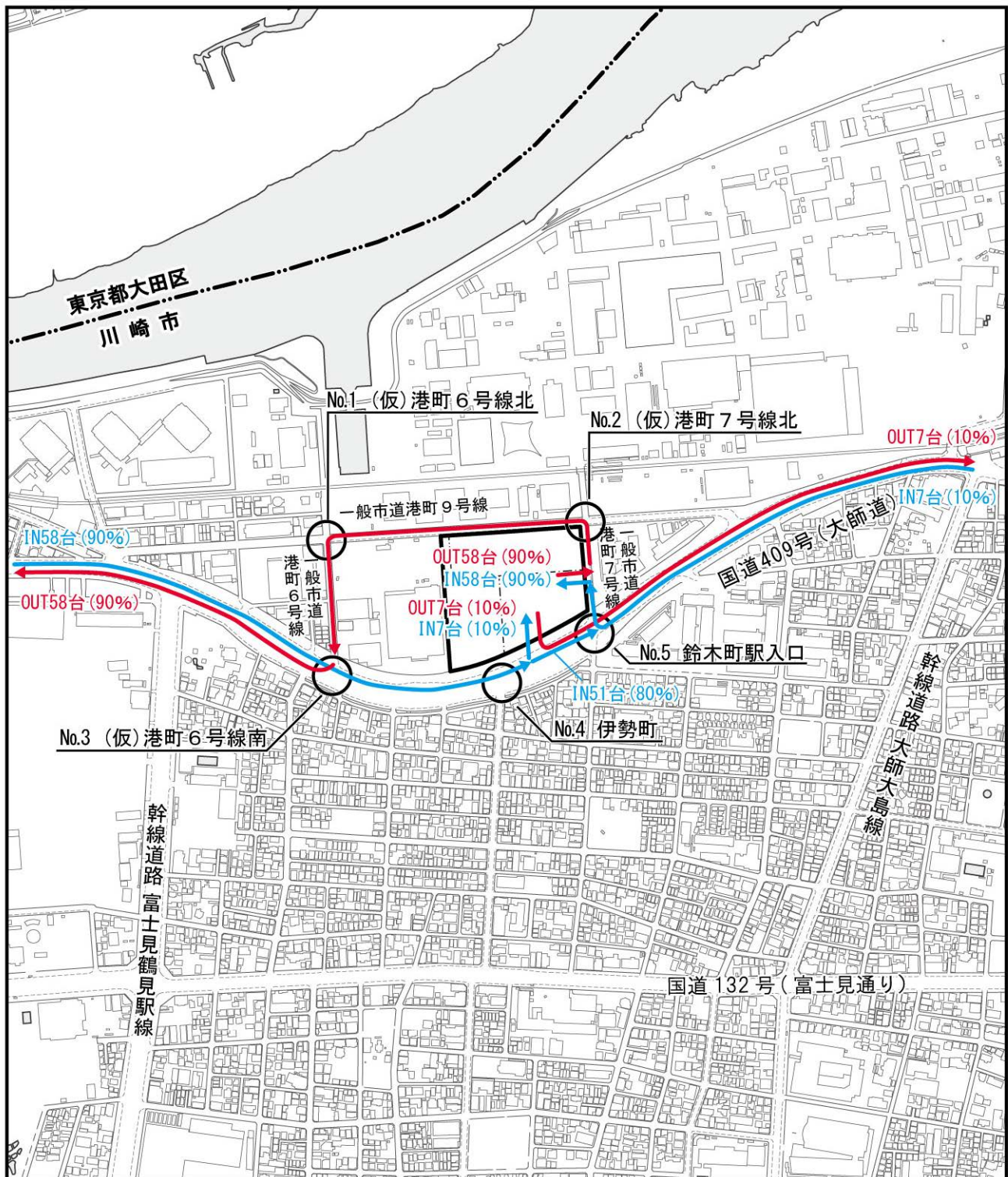
交通安全への影響は、工事用車両の主な走行経路の道路の状況及び交通安全施設の設置状況を踏まえ、定性的に予測した。

② 交通混雑の状況

交通混雑への影響は、「平面交差の計画と設計 基礎編－計画・設計・交通信号制御の手引」(平成30年11月 (一社)交通工学研究会)等に表示されている方法に基づき、予測地点における交差点需要率及び交通混雑度を予測した。

なお、交差点需要率と交通混雑度は、飽和交通流率調査(3時間調査、表4.10-7参照)と交通量調査の実施日が異なるため、交通特性の違い(大型車混入、左折車混入、右折車混入等)で、飽和交通流率の実測値を補正して算定を行った。

連続した十分な需要が観測されなかった車線については、飽和交通流率の基本値から算出した飽和交通流率の計算値を用いた。



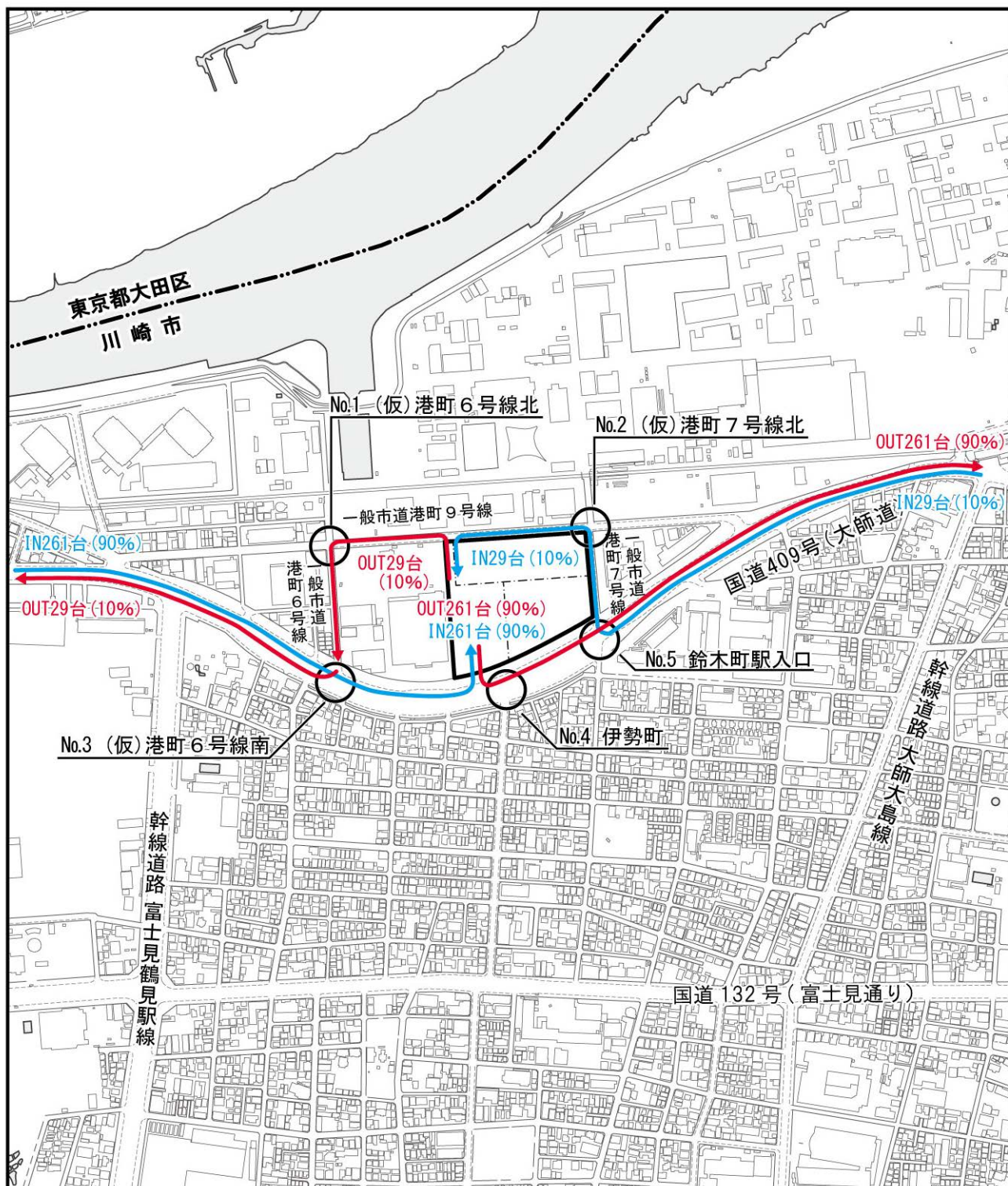
凡
例

- : 計画地
- : 都県界
- ○○台(○○%) : 工事用車両(OUT)の走行経路と日台数(方面別比率)
- ○○台(○○%) : 工事用車両(IN)の走行経路と日台数(方面別比率)
- : 予測地点 (No.1~No.5)

図4.10-10(1) 工事用車両の走行による交通流への影響の予測地点(商業施設)

0 50 100 250m
1 : 7,500





凡
例

- : 計画地
- : 都県界
- 〇〇台(〇〇%) : 工事用車両(OUT)の走行経路と日台数(方面別比率)
- 〇〇台(〇〇%) : 工事用車両(IN)の走行経路と日台数(方面別比率)
- : 予測地点(No.1~No.5)

図4.10-10(2) 工事用車両の走行による交通流への影響の予測地点(住宅施設)

0 50 100 250m
1 : 7,500



d. 予測条件

工事中将来交通量の算定方法は、図4.10-11に示すとおりである。

工事中将来交通量は、現況交通量から既存施設(商業施設) (開発に伴い閉鎖)の出入交通量(表4.10-6参照)を除いて算定した将来基礎交通量に、本事業の工事用車両台数を加えて算出した。

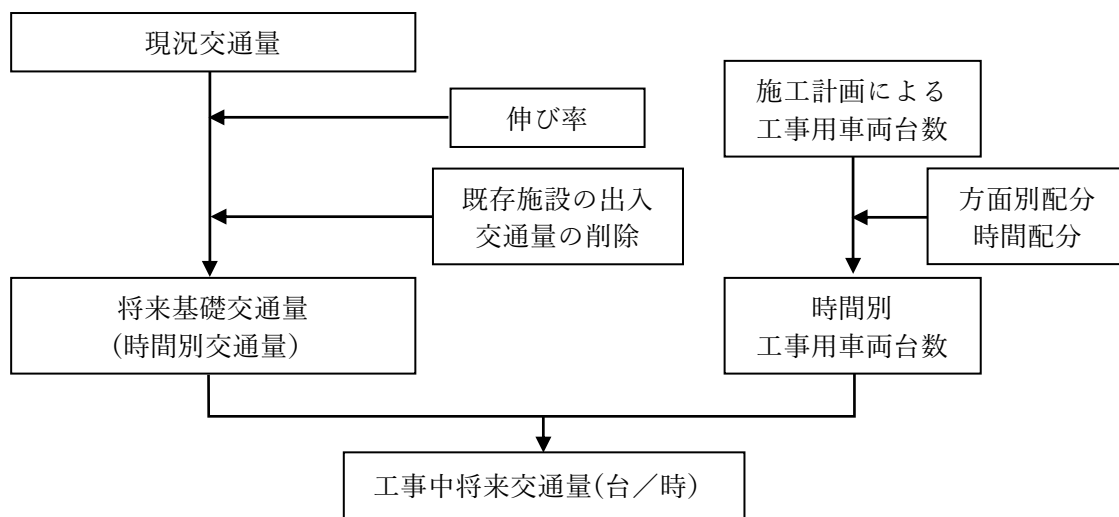


図4.10-11 工事中将来交通量の算定フロー

① 将来基礎交通量

将来基礎交通量は、現況交通量から、既存施設の出入交通量を除いて算定した。

なお、現況交通量の伸び率は、計画地の前面道路である国道409号の自動車交通量が、道路交通センサス調査では $R3/H27=0.93$ (地点4、国道15号以西の観測地点、表4.10-2参照)と減少傾向にあることから、1.0と設定した。

② 工事用車両台数

予測時期における工事用車両台数は、表4.10-9に示すとおりである(工事施設別時間帯別工事用車両台数は資料編 p.資-422参照)。

工事用車両の走行時間帯は、大型車は7～17時、小型車は6～19時とした。

また、工事用車両の搬入及び搬出動線の方面別比率は、図4.10-10に示すように設定した。

表4.10-9 工事用車両台数(工事開始33ヶ月目)

時間帯	搬入 (台)			搬出 (台)			合計 (台)		
	大型車	小型車	合計	大型車	小型車	合計	大型車	小型車	合計
6時台		7	7					7	7
7時台	22	82	104				22	82	104
8時台	34	7	41	33	7	40	67	14	81
9時台	22	8	30	45	8	53	67	16	83
10時台	22	3	25	22	6	28	44	9	53
11時台	21	3	24	21	3	24	42	6	48
12時台	11	3	14	11	2	13	22	5	27
13時台	22	7	29	22	7	29	44	14	58
14時台	22	8	30	22	8	30	44	16	60
15時台	21	7	28	21	7	28	42	14	56
16時台	22	1	23	22	6	28	44	7	51
17時台					68	68		68	68
18時台					14	14		14	14
計	219	136	355	219	136	355	438	272	710

注) 商業施設130台(大型14台・小型116台)、住宅施設580台(大型424台・小型156台)

③ 工事中将来交通量

工事中将来交通量は、将来基礎交通量に本事業の工事用車両台数を加えて設定した(資料編 p.資-422～424参照)。

計画地に入出入りする交通は、日ベースでは、工事に伴い工事用車両台数が710台/日増加するが、既存施設(商業施設)の閉鎖に伴い2,407台/日減少(表4.10-6参照)するため、合計では1,697台/日減少する。

予測地点におけるピーク時間帯の工事中将来交通量は、表4.10-10に示すとおりである。

表4.10-10 工事中将来交通量(交差点流入交通量：工事開始33ヶ月目)

予測地点	予測時間帯	流入断面	現況交通量 (台)			既存施設出入台数 (台)			将来基礎交通量 (台)			工事用車両台数 (台)			工事中将来交通量 (台)		
			大型車	小型車	合 計	大型車	小型車	合 計	大型車	小型車	合 計	大型車	小型車	合 計	大型車	小型車	合 計
No.1 (仮) 港町 6号線北	17時台	A	9	53	62	0	-15	-15	9	38	47	0	0	0	9	38	47
		B	6	123	129	-4	-74	-78	2	49	51	0	30	30	2	79	81
		C	2	67	69	0	0	0	2	67	69	0	0	0	2	67	69
		D	3	49	52	0	-1	-1	3	48	51	0	0	0	3	48	51
		計	20	292	312	-4	-90	-94	16	202	218	0	30	30	16	232	248
No.2 (仮) 港町 7号線北	8時台	A	17	40	57	-5	0	-5	12	40	52	0	0	0	12	40	52
		B	3	17	20	0	0	0	3	17	20	0	0	0	3	17	20
		C	1	5	6	0	0	0	1	5	6	0	0	0	1	5	6
		D	30	32	62	-3	-1	-4	27	31	58	5	4	9	32	35	67
		計	51	94	145	-8	-1	-9	43	93	136	5	4	9	48	97	145
No.3 (仮) 港町 6号線南	7時台	A	111	724	835	-1	-19	-20	110	705	815	20	73	93	130	778	908
		B	96	379	475	0	-1	-1	96	378	474	0	0	0	96	378	474
		C	4	20	24	-3	0	-3	1	20	21	0	0	0	1	20	21
		計	211	1,123	1,334	-4	-20	-24	207	1,103	1,310	20	73	93	227	1,176	1,403
	17時台	A	40	514	554	0	-56	-56	40	458	498	0	0	0	40	458	498
		B	35	765	800	0	-3	-3	35	762	797	0	0	0	35	762	797
		C	6	103	109	-1	-38	-39	5	65	70	0	30	30	5	95	100
		計	81	1,382	1,463	-1	-97	-98	80	1,285	1,365	0	30	30	80	1,315	1,395
		No.4 伊勢町	17時台	A	45	486	531	0	-24	-24	45	462	507	0	35	35	45
B	34			751	785	0	-3	-3	34	748	782	0	0	0	34	748	782
D	2			63	65	0	0	0	2	63	65	0	0	0	2	63	65
計	81			1,300	1,381	0	-27	-27	81	1,273	1,354	0	35	35	81	1,308	1,389
No.5 鈴木町 駅入口	7時台	A	107	667	774	0	-3	-3	107	664	771	1	27	28	108	691	799
		B	110	405	515	-3	0	-3	107	405	512	2	9	11	109	414	523
		C	12	17	29	0	0	0	12	17	29	0	0	0	12	17	29
		D	0	14	14	0	0	0	0	14	14	0	0	0	0	14	14
		計	229	1,103	1,332	-3	-3	-6	226	1,100	1,326	3	36	39	229	1,136	1,365

注1) 工事中将来交通量＝将来基礎交通量(現況交通量－既存施設出入台数)＋工事用車両台数

注2) 予測時間帯は、各交差点の工事中交差点総流入交通量が最大となる時間帯を基本とするが、No.3交差点に関しては、工事中交差点需要率が17時台の方が大きいため(表4.10-11参照)、17時台を予測時間帯とした。

注3) 流入断面位置は、図4.10-3に示したとおりである。

(4) 予測結果

a. 工事用車両の走行による交通安全への影響

工事用車両の主要な走行経路のうち、国道409号及び一般市道港町7号線と一般市道港町9号線は、マウントアップ歩道等の安全施設が設置されており、歩車分離が図られている。

工事用車両の走行経路には、旭町小学校及び川中島小学校の通学路が平行または横断する箇所があるが、通学路はマウントアップによる歩道や信号がある横断歩道が整備されている。

一方、一般市道港町6号線はマウントアップ歩道等の交通安全施設等の設置はなく、歩行者の安全の確保が必要であるため、当該道路を走行する工事用車両関係者に対して、当該道路走行時の走行速度の抑制、安全確認の徹底を図り、歩行者の安全の確保に努めることから、歩行者の安全は確保できると予測する。

b. 工事用車両の走行による交通混雑への影響(交差点需要率)

工事用車両の走行による交差点需要率の予測結果は、表4.10-11に示すとおりである(資料編 p.資-425～446参照)。

工事中将来交通量による交差点需要率は0.094～0.308であり、いずれの地点も需要率の限界値(0.774～0.875)を下回ると予測する。

なお、既存施設(商業施設)の閉鎖に伴い、工事中将来交通量による交差点需要率は、現況交通量による交差点需要率に対し、減少している地点が多く、No.5 鈴木町駅入口交差点のみ0.008の増加となっている。

表4.10-11 工事用車両の走行による交差点需要率の予測結果(工事開始33ヶ月目)

予測地点	現況交通量による交差点需要率		将来基礎交通量による交差点需要率		工事中将来交通量による交差点需要率		増加分 b - a
	時間帯	a	時間帯	-	時間帯	b 限界需要率	
No.1 (仮) 港町6号線北	17時台	0.125	17時台	0.070	17時台	0.094 0.774	-0.031
No.2 (仮) 港町7号線北	(8時台)	(0.103)	8時台	0.092	8時台	0.103 0.840	-0.049
	17時台	0.151	(17時台)	(0.075)	(17時台)	(0.096) (0.829)	
No.3 (仮) 港町6号線南	17時台	0.274	17時台	0.246	(7時台)	(0.147) (0.875)	-0.007
					17時台	0.267 0.858	
No.4 伊勢町	17時台	0.307	17時台	0.306	17時台	0.306 0.858	-0.001
No.5 鈴木町駅入口	(7時台)	(0.294)	7時台	0.291	7時台	0.308 0.869	0.008
	17時台	0.300	(17時台)	(0.270)	(17時台)	(0.270) (0.858)	

注1) 工事中将来交通量＝将来基礎交通量(現況交通量－既存施設出入台数)＋工事用車両台数

注2) 予測時間帯は、各交差点の工事中交差点総流入交通量が最大となる時間帯を基本とするが、No.3交差点に関しては、工事中将来交通量による交差点需要率が17時台の方が大きいため、17時台を予測時間帯とした。

注3) No.2とNo.5交差点に関しては、現況交通量による交差点需要率と工事中将来交通量による交差点需要率のピーク時間帯が異なるため双方の時間帯を記載した。

注4) 限界需要率は、「(サイクル長－損失時間)／サイクル長」で算出される値であり、交差点の処理能力の上限を示す。

注5) 増加分b－aは、工事中将来交通量による交差点需要率最大値－現況交通量による交差点需要率最大値。

c. 工事用車両の走行による交通混雑への影響(交通混雑度)

工事用車両の走行による交通混雑度の予測結果(表4.10-11に示す工事中将来交通量による交差点需要率算定時間帯)は、表4.10-12に示すとおりである(資料編 p.資-425～446参照)。

工事中将来交通量による交通混雑度は0.007～0.622であり、交通量の処理が可能とされる目安である1.0を下回ると予測する。

なお、本事業の工事用車両が走行する車線の交通混雑度の増加分の最大値は、No.5鈴木町駅入口交差点の0.041である。

表4.10-12 工事用車両の走行による交通混雑度の予測結果(工事開始33ヶ月目)

予測地点	時間帯	断面	車線	現況交通量による交通混雑度	将来基礎交通量による交通混雑度	工事中将来交通量による交通混雑度	増加分 b－a
				a	－	b	
No.1 (仮) 港町6号線北	17時台	A	直右左	0.092	0.073	0.073	-0.019
		B	直右左	0.214	0.075	0.136	-0.078
		C	直右左	0.106	0.106	0.106	0.000
		D	直右左	0.103	0.101	0.101	-0.002
No.2 (仮) 港町7号線北	8時台	A	直右左	0.108	0.094	0.094	-0.014
		B	直右左	0.040	0.040	0.040	0.000
		C	直右左	0.007	0.007	0.007	0.000
		D	直右左	0.134	0.123	0.145	0.011
No.3 (仮) 港町6号線南	17時台	A	直左	0.319	0.288	0.288	-0.031
			直				
		B	直	0.304	0.302	0.302	-0.001
			右				
No.4 伊勢町	17時台	A	右	0.444	0.444	0.444	0.000
			左右				
		B	直左	0.307	0.199	0.280	-0.027
			直				
No.5 鈴木町駅入口	7時台	A	直	0.219	0.208	0.224	0.005
			右				
		B	直左	0.622	0.622	0.622	0.000
			直				
		A	直左	0.502	0.500	0.500	-0.002
			直				
			右				
		B	直左	0.118	0.118	0.118	0.000
			直				
			右				
		C	直右左	0.569	0.569	0.595	0.026
		D	直右左	0.102	0.086	0.086	-0.016
		A	直左	0.376	0.376	0.376	0.000
			直				
			右				
		B	直左	0.390	0.361	0.432	0.041
			直				
			右				
		C	直右左	0.077	0.077	0.077	0.000
		D	直右左	0.024	0.024	0.024	0.000

注1) 工事中将来交通量＝将来基礎交通量（現況交通量－既存施設出入台数）＋工事用車両台数

注2) 予測時間帯は、表4.10-11に示す工事中将来交通量による交差点需要率算定時の時間帯とした。

注3) 流入断面位置は、図4.10-3に示したとおりである。

注4) ：全時間工事用車両の走行がない車線。

(ウ) 環境保全のための措置

本事業では、以下の環境保全のための措置を講じる計画である。

- ・工事用車両の運行が一時的に集中しないよう、工事工程の平準化に努める。
- ・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努める。
- ・工事用車両の出入口等に交通誘導員を配置するとともに、一般市道港町6号線を走行する工事用車両の関係者に対しては、安全教育や朝礼及び新規入場者教育等において、当該道路走行時の走行速度の抑制、安全確認の徹底を図り、歩行者の安全の確保に努める。
- ・工事用車両の運転者には随時安全教育を実施し、交通法規を遵守させるとともに、安全運転を徹底させる。
- ・朝礼及び新規入場者教育等における教育の中で、環境保全のための措置の内容を工事関係者に周知する。
- ・周辺住民に対して、工事工程、工事用車両の出入口、走行ルート等について周知を図る。
- ・工事用車両にはステッカーを貼る等し、他の車両との識別を図る。
- ・工事用車両の待機場所については、敷地内に待機場所を確保し、工事工程上難しい場合には、近隣の土地で待機場所を確保するよう施工者に指示する。
- ・工事中の大型車両については、極力国道側での搬出入とする。
- ・登下校時間帯への配慮、交通誘導員の配置等、安全には十分配慮する。

(エ) 評 価

工事用車両の主要な走行経路のうち、国道409号及び一般市道港町7号線と一般市道港町9号線は、マウントアップ歩道等の安全施設が設置されており、歩車分離が図られている。

工事用車両の走行経路には、旭町小学校及び川中島小学校の通学路が平行または横断する箇所があるが、通学路はマウントアップによる歩道や信号がある横断歩道が整備されている。

一方、一般市道港町6号線はマウントアップ歩道等の交通安全施設等の設置はなく、歩行者の安全の確保が必要であるため、当該道路を走行する工事用車両の関係者に対して、当該道路走行時の走行速度の抑制、安全確認の徹底を図り、歩行者の安全の確保に努めることから、歩行者の安全は確保できると予測する。

工事中将来交通量による交差点需要率は0.094～0.308であり、いずれの地点も需要率の限界値(0.774～0.875)を下回ると予測する。

また、工事中将来交通量による交通混雑度は0.007～0.622であり、交通量の処理が可能とされる目安である1.0を下回ることから、交通処理は可能と予測する。

本事業の実施にあたっては、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影響の低減を図る等の環境保全のための措置を講じる。

したがって、生活環境の保全に著しい支障はないと評価する。

イ 施設関連車両の走行による交通安全及び交通混雑への影響

(ア) 予測方法等

a. 予測地域・予測地点

予測地域は、最寄りの幹線道路に至るまでの施設関連車両の主な走行経路とした。

施設関連車両の走行による交通安全への影響は、施設関連車両の主な走行経路とした(方面構成比については資料編 p.資-450～451参照)。

また、施設関連車両の走行による交通混雑の予測地点は、図4.10-12(1)～(2)に示すとおり、施設関連車両の主な走行経路上の5地点(No.1～No.5)とした。

b. 予測時期

予測時期は、供用時の事業活動等が定常状態となる時期とした。

c. 予測方法

① 交通安全の状況

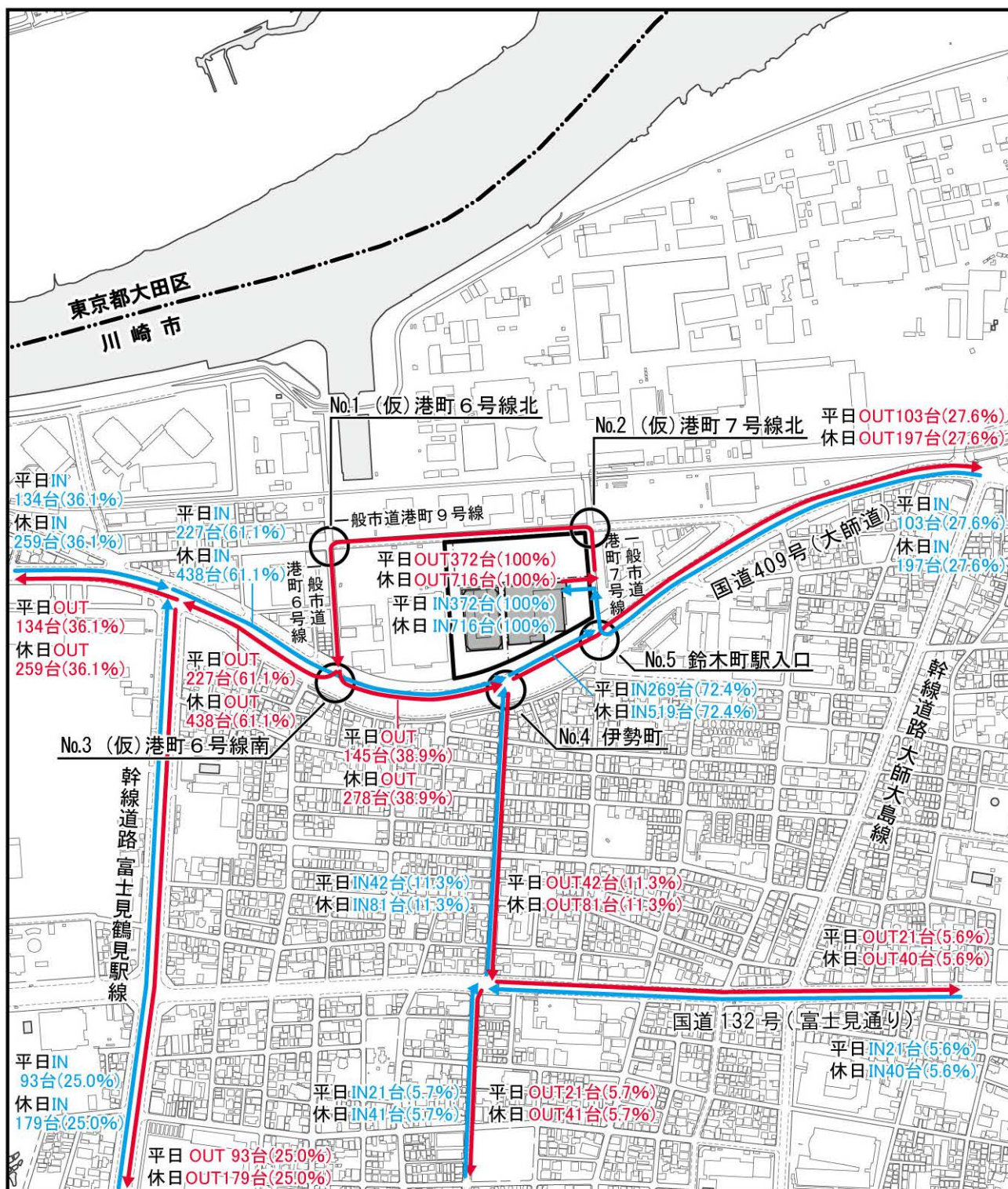
交通安全への影響は、施設関連車両の主な走行経路の道路の状況及び交通安全施設の設置状況を踏まえ、定性的に予測した。

② 交通混雑の状況

交通混雑への影響は、「平面交差の計画と設計 基礎編－計画・設計・交通信号制御の手引」(平成30年11月 (一社)交通工学研究会)等に示されている方法に基づき、予測地点における交差点需要率及び交通混雑度を予測した。

交差点需要率と交通混雑度は、工事用車両の走行による交通混雑への影響と同様、飽和交通流率調査(3時間調査、表4.10-7参照)と交通量調査の実施日が異なるため、交通特性の違い(大型車混入、左折車混入、右折車混入等)で、飽和交通流率の実測値を補正して算定を行った。

連続した十分な需要が観測されなかった車線については、飽和交通流率の基本値から算出した飽和交通流率の計算値を用いた。



□ : 計画地

--- : 都県界

→ ○○台(○○%) : 施設関連車両(OUT)の走行経路と日台数(方面別比率)

→ ○○台(○○%) : 施設関連車両(IN)の走行経路と日台数(方面別比率)

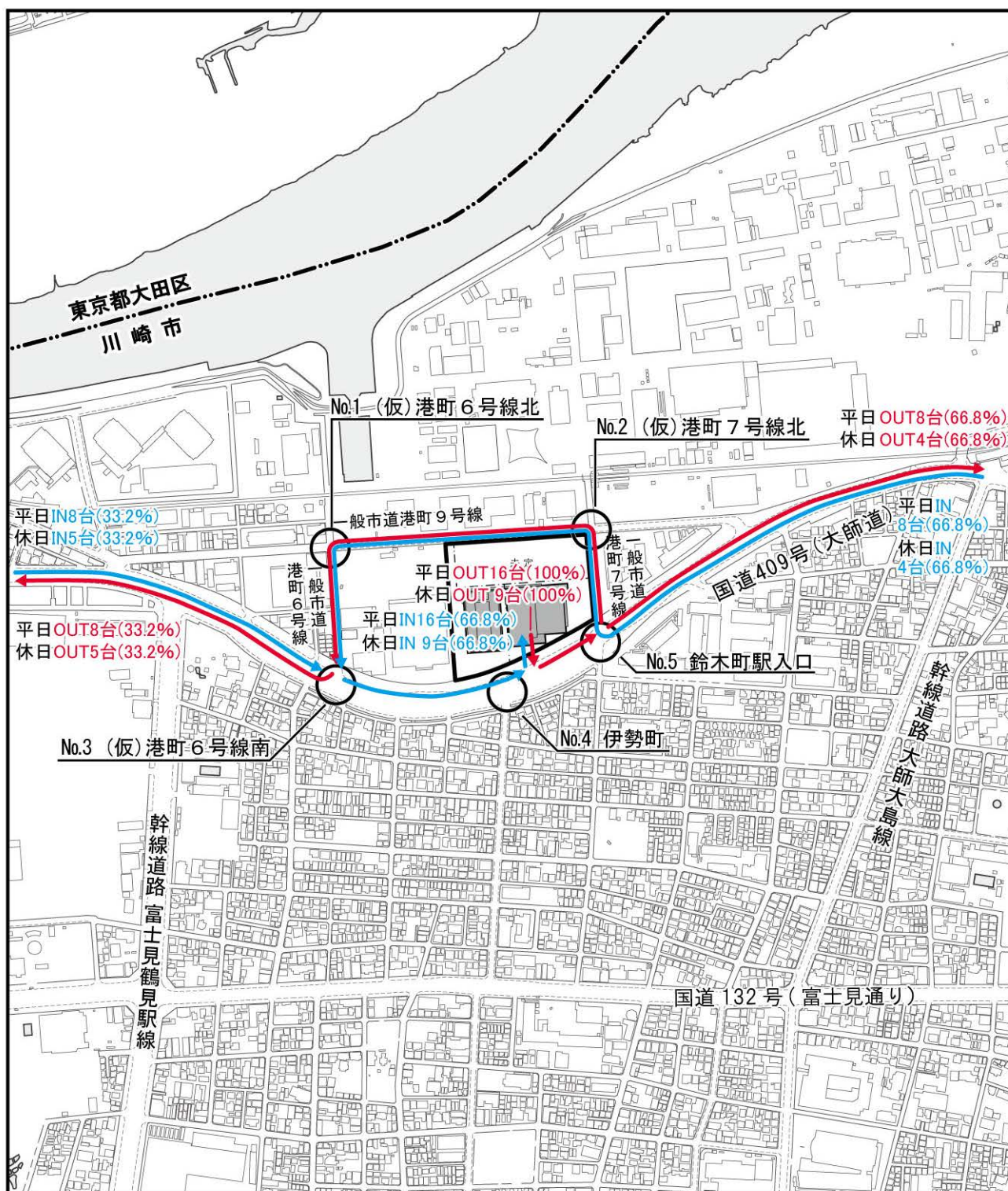
○ : 予測地点(No.1~No.5)

凡例

図4.10-12(1) 施設関連車両の走行による交通流への影響の予測地点(商業施設来店車両)

0 50 100 250m
1 : 7,500





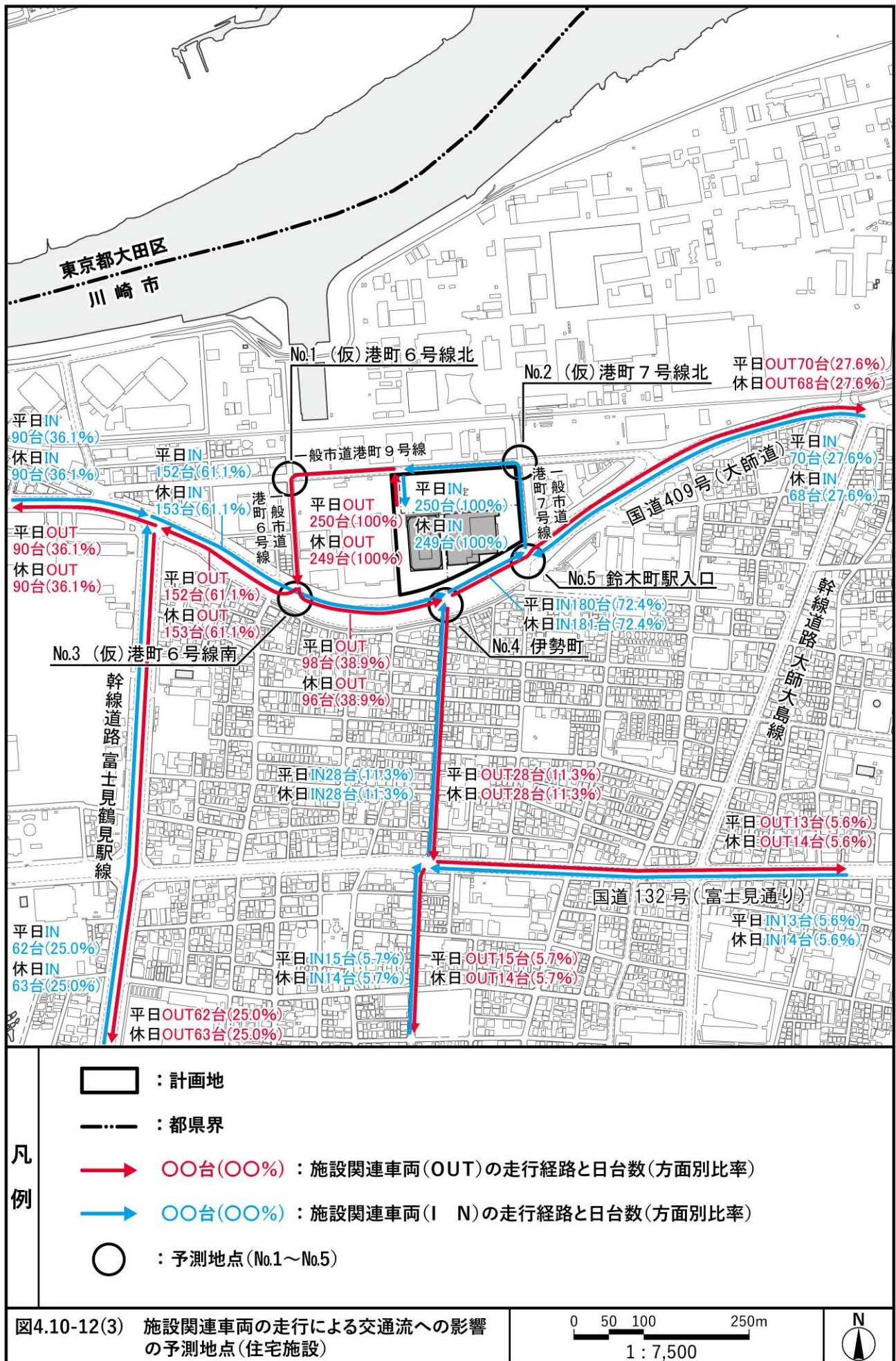
凡例

- : 計画地
- : 都県界
- 〇〇台(〇〇%) : 施設関連車両(OUT)の走行経路と日台数(方面別比率)
- 〇〇台(〇〇%) : 施設関連車両(IN)の走行経路と日台数(方面別比率)
- : 予測地点(No.1~No.5)

図4.10-12(2) 施設関連車両の走行による交通流への影響の予測地点(商業施設荷捌車両)

0 50 100 250m
1 : 7,500





d. 予測条件

供用時将来交通量の算定方法は、図4.10-13に示すとおりである。

供用時将来交通量は、現況交通量から既存施設(商業施設) (開発に伴い閉鎖)の出入交通量(表4.10-6参照)を除いて算定した将来基礎交通量に、本事業の施設関連車両台数を加えて算出した。

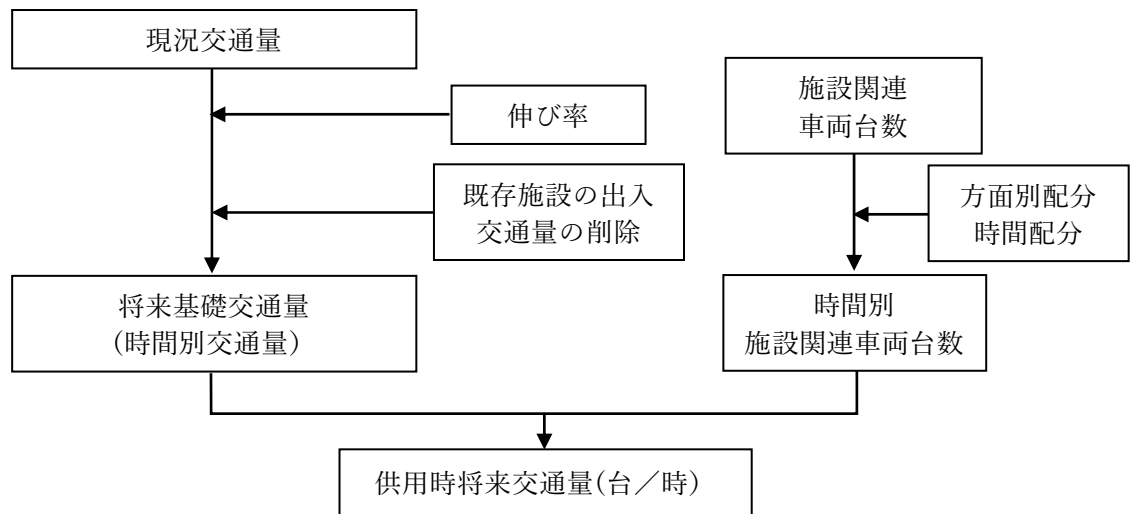


図4.10-13 供用時将来交通量の算定フロー

① 将来基礎交通量

将来基礎交通量は、現況交通量から、既存施設の出入交通量を除いて算定した。

なお、現況交通量の伸び率は、計画地の前面道路である国道409号の自動車交通量が、道路交通センサス調査では $R3/H27=0.93$ (地点4、国道15号以西の観測地点、表4.10-2参照)と減少傾向にあることから、1.0と設定した。

② 施設関連車両台数

施設関連車両台数(往復)は、表4.10-13に示すとおりである。

施設関連車両台数は、本事業の商業施設は、従後の施設計画が具体化していることから、「大規模小売店舗を設置する者が配慮すべき事項に関する指針(経済産業省、H19.2.)」(以降、大店立地法指針と呼ぶ)等、住宅施設の施設関連車両台数は、「大規模開発地区関連交通計画マニュアル改訂版(国土交通省、H26.6.)」(以降、大規模開発マニュアルと呼ぶ)の発生集中原単位、及び、平成30年パーソントリップ調査(以降、H30PT調査と呼ぶ)による計画地を含むゾーンの交通手段分担率等を用いて算定を行った(資料編 p.資-447～449参照)。

なお、開発前後の施設関連車両台数の比較結果を表4.10-14に示す。開発後は商業施設の交通量が減少するため、計画地を出入する交通は、平日で53%、休日で44%に減少する。

施設関連車両の時間割合は、住宅施設は大規模開発マニュアルにおける1時間ピーク率(住宅の平日は午前7%・午後6%・休日午後8%)等、商業施設は大店立地法指針の1時間ピーク率(14.4%)等を適用した。

表4.10-13 施設関連車両台数(往復)

		施設関連車両台数（往復、台T.E.／日）					休日／平日	
		平日			休日			
		一般車両 （小型車）	荷捌車両 （大型車）	計	一般車両 （小型車）	荷捌車両 （大型車）		計
商業施設		744	32	776	1,432	18	1,450	1.87
住宅 施設	住宅	428	—	428	428	—	428	1.00
	生活利便施設	54	—	54	70	—	70	1.30
	保育園	18	—	18	—	—	—	—
	小計	500	—	500	498	—	498	1.00
合計		1,244	32	1,276	1,930	18	1,948	1.53

表4.10-14 開発前後の施設関連車両台数の比較(往復)

店舗面積	施設関連車両台数 (往復、台T.E. / 日)				建替前後の比較	
	A. 本事業			B. 既存施設 (商業施設) 1.48ha		
	商業施設 0.37ha	住宅施設	計		A - B 台T.E. / 日	A / B
平日	776	500	1,276	2,407	-1,131	53.0%
休日	1,450	498	1,948	4,426	-2,478	44.0%

③ 供用時将来交通量

供用時将来交通量は、将来基礎交通量に本事業の施設関連車両台数を加えて設定した。

予測地点におけるピーク時間帯の供用時将来交通量は、表4.10-15(1)～(2)に示すとおりである(資料編 p.資-452～456参照)。

表4.10-15(1) 供用時将来交通量(平日)

予測地点	予測時間帯	流入断面	現況交通量(台)			既存施設出入台数(台)			将来基礎交通量(台)			施設関連車両台数(台)			供用時将来交通量(台)		
			大型車	小型車	合 計	大型車	小型車	合 計	大型車	小型車	合 計	大型車	小型車	合 計	大型車	小型車	合 計
No.1 (仮) 港町 6号線北	17時台	A	9	53	62	0	-15	-15	9	38	47	0	0	0	9	38	47
		B	6	123	129	-4	-74	-78	2	49	51	1	74	75	3	123	126
		C	2	67	69	0	0	0	2	67	69	0	0	0	2	67	69
		D	3	49	52	0	-1	-1	3	48	51	0	0	0	3	48	51
		計	20	292	312	-4	-90	-94	16	202	218	1	74	75	17	276	293
No.2 (仮) 港町 7号線北	8時台	A	17	40	57	-5	0	0	12	40	52	0	0	0	12	40	52
		B	3	17	20	0	0	0	3	17	20	0	0	0	3	17	20
		C	1	5	6	0	0	0	1	5	6	0	0	0	1	5	6
		D	30	32	62	-3	-1	-4	27	31	58	2	71	73	29	102	131
		計	51	94	145	-8	-1	-9	43	93	136	2	71	73	45	164	209
No.3 (仮) 港町 6号線南	17時台	A	40	514	554	0	-56	-56	40	458	498	1	45	46	41	503	544
		B	35	765	800	0	-3	-3	35	762	797	0	0	0	35	762	797
		C	6	103	109	-1	-38	-39	5	65	70	1	74	75	6	139	145
		計	81	1,382	1,463	-1	-97	-98	80	1,285	1,365	2	119	121	82	1,404	1,486
No.4 伊勢町	17時台	A	45	486	531	0	-24	-24	45	462	507	1	73	74	46	535	581
		B	34	751	785	0	-3	-3	34	748	782	0	0	0	34	748	782
		D	2	63	65	0	0	0	2	63	65	0	7	7	2	70	72
		計	81	1,300	1,381	0	-27	-27	81	1,273	1,354	1	80	81	82	1,353	1,435
No.5 鈴木町 駅入口	7時台	A	107	667	774	0	-3	-3	107	664	771	2	21	23	109	685	794
		B	110	405	515	-3	0	-3	107	405	512	1	6	7	108	411	519
		C	12	17	29	0	0	0	12	17	29	0	0	0	12	17	29
		D	0	14	14	0	0	0	0	14	14	0	0	0	0	14	14
		計	229	1,103	1,332	-3	-3	-6	226	1,100	1,326	3	27	30	229	1,127	1,356
	17時台	A	38	473	511	0	-76	-76	38	397	435	0	74	74	38	471	509
		B	31	837	868	-1	-48	-49	30	789	819	1	21	22	31	810	841
		C	3	24	27	0	-1	-1	3	23	26	0	0	0	3	23	26
		D	3	25	28	0	0	0	3	25	28	0	0	0	3	25	28
		計	75	1,359	1,434	-1	-125	-126	74	1,234	1,308	1	95	96	75	1,329	1,404

注1) 供用時将来交通量＝将来基礎交通量（現況交通量－既存施設出入台数）＋施設関連車両台数

注2) 予測時間帯は、各交差点の供用時交差点総流入交通量が最大となる時間帯を基本とするが、No.5交差点に関しては、供用時交差点需要率が7時台の方が大きいため（表4.10-11参照）、7時台を予測時間帯とした。

注3) 流入断面位置は、図4.10-3に示したとおりである。

表4.10-15(2) 供用時将来交通量(休日)

予測地点	予測時間帯	流入断面	現況交通量(台)			既存施設出入台数(台)			将来基礎交通量(台)			施設関連車両台数(台)			供用時将来交通量(台)		
			大型車	小型車	合 計	大型車	小型車	合 計	大型車	小型車	合 計	大型車	小型車	合 計	大型車	小型車	合 計
No.1 (仮) 港町 6号線北	15時台	A	3	70	73	0	-15	-15	3	55	58	0	0	0	3	55	58
		B	0	185	185	0	117	117	0	68	68	0	124	124	0	192	192
		C	1	13	14	0	0	0	1	13	14	0	0	0	1	13	14
		D	0	66	66	0	-1	-1	0	65	65	0	0	0	0	65	65
		計	4	334	338	0	-133	-133	4	201	205	0	124	124	4	325	329
No.2 (仮) 港町 7号線北	15時台	A	3	101	104	-1	-50	-51	2	51	53	0	0	0	2	51	53
		B	0	6	6	0	0	0	0	6	6	0	0	0	0	6	6
		C	1	3	4	0	0	0	1	3	4	0	0	0	1	3	4
		D	1	197	198	-1	-115	-116	0	82	82	0	124	124	0	206	206
		計	5	307	312	-2	-165	-167	3	142	145	0	124	124	3	266	269
No.3 (仮) 港町 6号線南	11時台	A	28	937	965	-1	-120	-121	27	817	844	1	76	77	28	893	921
		B	20	628	648	0	-8	-8	20	620	640	0	0	0	20	620	640
		C	0	77	77	0	-55	-55	0	22	22	1	125	126	1	147	148
		計	48	1,642	1,690	-1	-183	-184	47	1,459	1,506	2	201	203	49	1,660	1,709
No.4 伊勢町	16時台	A	16	711	727	0	-38	-38	16	673	689	0	124	124	16	797	813
		B	17	767	784	0	8	-8	17	759	776	0	0	0	17	759	776
		D	3	90	93	0	0	0	3	90	93	0	14	14	3	104	107
		計	36	1,568	1,604	0	-46	-46	36	1,522	1,558	0	138	138	36	1,660	1,696
No.5 鈴木町 駅入口	16時台	A	18	774	792	0	-125	-125	18	649	667	0	124	124	18	773	791
		B	16	829	845	-1	-104	-105	15	725	740	0	34	34	15	759	774
		C	0	67	67	0	-7	-7	0	60	60	0	0	0	0	60	60
		D	0	19	19	0	0	0	0	19	19	0	0	0	0	19	19
		計	34	1,689	1,723	-1	-236	-237	33	1,453	1,486	0	158	158	33	1,611	1,644

注1) 供用時将来交通量＝将来基礎交通量（現況交通量－既存施設出入台数）＋施設関連車両台数

注2) 予測時間帯は、各交差点の供用時交差点総流入交通量が最大となる時間帯とした。

注3) 流入断面位置は、図4.10-3に示したとおりである。

(イ) 予測結果

a. 施設関連車両の走行による交通安全への影響

施設関連車両の主要な走行経路のうち、国道409号及び一般市道港町7号線と一般市道港町9号線は、マウントアップ歩道等の安全施設が設置されており、歩車分離が図られている。

施設関連車両の走行経路には、旭町小学校及び川中島小学校の通学路が平行または横断する箇所があるが、通学路はマウントアップによる歩道や信号がある横断歩道が整備されている。

一方、一般市道港町6号線はマウントアップ歩道等の交通安全施設等の設置はないが、当該道路を走行する施設関連車両の施設関係者に対して、当該道路走行時の走行速度の抑制、安全確認の徹底を周知し、歩行者の安全の確保に努めることから、歩行者の安全は確保できると予測する。

b.施設関連車両の走行による交通混雑への影響(交差点需要率)

施設関連車両の走行による交差点需要率の予測結果は、表4.10-16(1)～(2)に示すとおりである(資料編 p.資-458～493参照)。

供用時将来交通量による交差点需要率は、平日で0.131～0.314、休日で0.184～0.336であり、いずれの地点も需要率の限界値(平日0.774～0.869、休日0.765～0.858)を下回ると予測する。

なお、施設関連車両の走行による交差点需要率の増加分は、平日で0.024、休日で0.047が最大となっている。

表4.10-16(1) 施設関連車両の走行による交差点需要率の予測結果(平日)

予測地点	現況交通量による交差点需要率		将来基礎交通量による交差点需要率		供用時将来交通量による交差点需要率		増加分 b－a
	時間帯	a	時間帯	－	時間帯	b 限界需要率	
No.1 (仮) 港町6号線北	17時台	0.125	17時台	0.070	17時台	0.131 0.774	0.006
No.2 (仮) 港町7号線北	(8時台)	(0.103)	8時台	0.092	8時台	0.150 0.829	-0.001
	17時台	0.151	(17時台)	(0.075)	(17時台)	(0.136) (0.829)	
No.3 (仮) 港町6号線南	17時台	0.274	17時台	0.246	17時台	0.298 0.858	0.024
No.4 伊勢町	17時台	0.307	17時台	0.306	17時台	0.314 0.858	0.008
No.5 鈴木町駅入口	(7時台)	(0.294)	7時台	0.291	7時台	0.303 0.869	-0.004
	17時台	0.300	(17時台)	(0.270)	(17時台)	(0.284) (0.858)	

注1) 供用時将来交通量＝将来基礎交通量(現況交通量－既存施設出入台数)＋施設関連車両台数

注2) 予測時間帯は、各交差点の供用時交差点総流入交通量が最大となる時間帯を基本とするが、No.5交差点に関しては、供用時将来交通量による交差点需要率が7時台の方が大きいため、7時台を予測時間帯とした。

注3) No.2とNo.5交差点に関しては、現況交通量による交差点需要率と工事中将来交通量による交差点需要率のピーク時間帯が異なるため双方の時間帯を記載した。

注4) 限界需要率は、「(サイクル長－損失時間)／サイクル長」で算出される値であり、交差点の処理能力の上限を示す。

注5) 増加分b－aは、工事中将来交通量による交差点需要率最大値－現況交通量による交差点需要率最大値。

表4.10-16(2) 施設関連車両の走行による交差点需要率の予測結果(休日)

予測地点	現況交通量による交差点需要率		将来基礎交通量による交差点需要率		供用時将来交通量による交差点需要率		増加分 b－a
	時間帯	a	時間帯	－	時間帯	b 限界需要率	
No.1 (仮) 港町6号線北	15時台	0.165	15時台	0.085	15時台	0.184 0.765	0.019
No.2 (仮) 港町7号線北	15時台	0.216	15時台	0.096	15時台	0.197 0.829	-0.020
No.3 (仮) 港町6号線南	11時台	0.218	11時台	0.178	11時台	0.264 0.858	0.047
No.4 伊勢町	16時台	0.320	16時台	0.319	16時台	0.336 0.858	0.015
No.5 鈴木町駅入口	16時台	0.316	16時台	0.248	16時台	0.282 0.858	-0.038

注1) 供用時将来交通量＝将来基礎交通量(現況交通量－既存施設出入台数)＋施設関連車両台数

注2) 予測時間帯は、各交差点の供用時交差点総流入交通量が最大となる時間帯とした。

注3) 限界需要率は、「(サイクル長－損失時間)／サイクル長」で算出される値であり、交差点の処理能力の上限を示す。

c. 施設関連車両の走行による交通混雑への影響(交通混雑度)

施設関連車両の走行による交通混雑度の予測結果(表4.10-16(1)～(2)に示す施設関連車両の走行による交差点需要率算定時間帯)は、表4.10-17(1)～(2)に示すとおりである(資料編 p.資-458～493参照)。

供用時将来交通量による交通混雑度の最大値は、平日・休日ともに、No.4伊勢町交差点の0.674・0.707であり、交通量の処理が可能とされる目安である1.0を下回ると予測する。

なお、本事業の施設関連車両が走行する車線の交通混雑度の増加分の最大値は、平日はNo.2(仮)港町7号線北の0.114、休日はNo.3(仮)港町6号線南の0.195である。

表4.10-17(1) 施設関連車両の走行による交通混雑度の予測結果(平日)

予測地点	時間帯	断面	車線	現況交通量による交通混雑度	将来基礎交通量による交通混雑度	供用時将来交通量による交通混雑度	増加分 b-a
				a	-	b	
No.1 (仮) 港町6号線北	17時台	A	直右左	0.092	0.073	0.073	-0.019
			直右左	0.214	0.075	0.229	0.015
			直右左	0.106	0.106	0.106	0.000
			直右左	0.103	0.101	0.101	-0.002
No.2 (仮) 港町7号線北	8時台	A	直右左	0.108	0.094	0.094	-0.014
			直右左	0.040	0.040	0.040	0.000
			直右左	0.007	0.007	0.007	0.000
			直右左	0.134	0.123	0.247	0.114
No.3 (仮) 港町6号線南	17時台	A	直左	0.319	0.288	0.314	-0.005
			直	0.304	0.302	0.302	-0.001
		B	直	0.444	0.444	0.444	0.000
			右	0.307	0.199	0.404	0.097
No.4 伊勢町	17時台	A	直	0.219	0.208	0.239	0.020
			右	0.622	0.622	0.674	0.052
		B	直左	0.502	0.500	0.500	-0.002
			直	0.118	0.118	0.130	0.012
No.5 鈴木町駅入口	7時台	A	直左	0.569	0.569	0.589	0.020
			直	0.102	0.086	0.086	-0.016
			右	0.376	0.376	0.376	0.000
		B	直左	0.390	0.361	0.404	0.014
			直	0.077	0.077	0.077	0.000
			右	0.024	0.024	0.024	0.000
		C	直右左	0.077	0.077	0.077	0.000
			直右左	0.024	0.024	0.024	0.000

注1) 供用時将来交通量＝将来基礎交通量（現況交通量－既存施設出入台数）＋施設関連車両台数

注2) 予測時間帯は、表4.10-16(1)に示す供用時将来交通量による交差点需要率算定時の時間帯とした。

注3) 流入断面位置は、図4.10-3に示したとおりである。

注4) ■■■■：全時間施設関連車両の走行がない車線。

表4.10-17(2) 施設関連車両の走行による交通混雑度の予測結果(休日)

予測地点	時間帯	断面	車線	現況交通量による交通混雑度	将来基礎交通量による交通混雑度	供用時将来交通量による交通混雑度	増加分 b - a
				a	-	b	
No.1 (仮) 港町 6 号線北	15時台	A	直右左	0.094	0.076	0.076	-0.018
		B	直右左	0.286	0.092	0.333	0.047
		C	直右左	0.026	0.026	0.026	0.000
		D	直右左	0.135	0.133	0.133	-0.002
No.2 (仮) 港町 7 号線北	15時台	A	直右左	0.160	0.085	0.085	-0.074
		B	直右左	0.011	0.011	0.011	0.000
		C	直右左	0.006	0.006	0.006	0.000
		D	直右左	0.344	0.142	0.361	0.017
No.3 (仮) 港町 6 号線南	11時台	A	直左	0.539	0.472	0.515	-0.024
		B	直	0.254	0.251	0.251	-0.003
			右	0.180	0.180	0.180	0.000
		C	左右	0.209	0.060	0.403	0.195
No.4 伊勢町	16時台	A	直	0.301	0.283	0.334	0.033
			右	0.607	0.607	0.707	0.100
		B	直左	0.496	0.492	0.492	-0.004
			直				
No.5 鈴木町駅入口	16時台	A	左右	0.169	0.169	0.194	0.025
		B	直左	0.535	0.468	0.571	0.037
			直				
			右	0.228	0.000	0.000	-0.228
		C	直左	0.535	0.535	0.535	0.000
			直				
		D	右	0.669	0.040	0.242	-0.426
		C	直右左	0.107	0.093	0.093	-0.013
			直				
		D	直右左	0.033	0.034	0.034	0.001
			直				

注1) 供用時将来交通量＝将来基礎交通量（現況交通量－既存施設出入台数）＋施設関連車両台数

注2) 予測時間帯は、表4.10-16(2)に示す供用時将来交通量による交差点需要率算定時の時間帯とした。

注3) 流入断面位置は、図4.10-3に示したとおりである。

注4) ：全時間施設関連車両の走行がない車線。

(ウ) 環境保全のための措置

本事業では、以下の環境保全のための措置を講じる計画である。

- ・周辺路上で施設関連車両の駐車場待ち列が生じないよう、計画地内に適切な台数の駐車場を確保する。
- ・施設関係者に対し、路線バスや電車等の公共交通機関の利用促進を促す。
- ・商業施設来場者に対し、スムーズな交通誘導が行えるよう、ホームページ等でのアクセス方法の周知や施設内に案内看板を設置するとともに、ホームページ等で路線バスや電車等の公共交通機関の利用を促す。
- ・駐車場出入口に出庫灯等を整備し、歩道等を利用する歩行者・自転車に自動車の出入の注意喚起を行う。
- ・駐車場出入口付近は、十分な見通しを確保する。
- ・一般市道港町6号線走行時の走行速度の抑制、安全確認の徹底のために、住宅棟の居住者に対しては入居時の案内と掲示板等により、商業施設来場者に対しては掲示板のほかホームページ等により周知を図る。また、テナント運営者に対しては入居時に搬入業者や従業員に対して周知を行うよう要請する。

(エ) 評価

施設関連車両の主な走行経路のうち、国道409号及び一般市道港町7号線と一般市道港町9号線は、マウントアップ歩道等の安全施設が設置されており、歩車分離が図られている。

施設関連車両の走行経路には、旭町小学校及び川中島小学校の通学路が平行または横断する箇所があるが、通学路はマウントアップによる歩道や信号がある横断歩道が整備されている。

一方、一般市道港町6号線はマウントアップ歩道等の交通安全施設等の設置はないが、当該道路を走行する施設関連車両の施設関係者に対して、当該道路走行時の走行速度の抑制、安全確認の徹底を周知し、歩行者の安全の確保に努めることから、歩行者の安全は確保できると予測する。

供用時将来交通量による交差点需要率は、平日で0.131～0.314、休日で0.184～0.336であり、いずれの地点も需要率の限界値(平日0.774～0.869、休日0.765～0.858)を下回ると予測する。

また、供用時将来交通量による交通混雑度の最大値は、平日・休日ともに、No.4伊勢町交差点の平日0.674・休日0.707であり、交通量の処理が可能とされる目安である1.0を下回ることから、交通処理は可能と予測する。

本事業の実施にあたっては、環境保全のための措置として、商業施設来場者に対し、スムーズな交通誘導が行えるよう、ホームページ等でアクセス方法を周知や施設内に案内看板の設置を検討すること、駐車場出入口に出庫灯等を設置し注意喚起を行い、歩行者・自転車の安全の確保に努めること等の措置を講じる。

したがって、生活環境の保全に著しい支障はないと評価する。

ウ 歩行者の往来による交通安全への影響

(ア) 予測方法等

a. 予測地域・予測地点

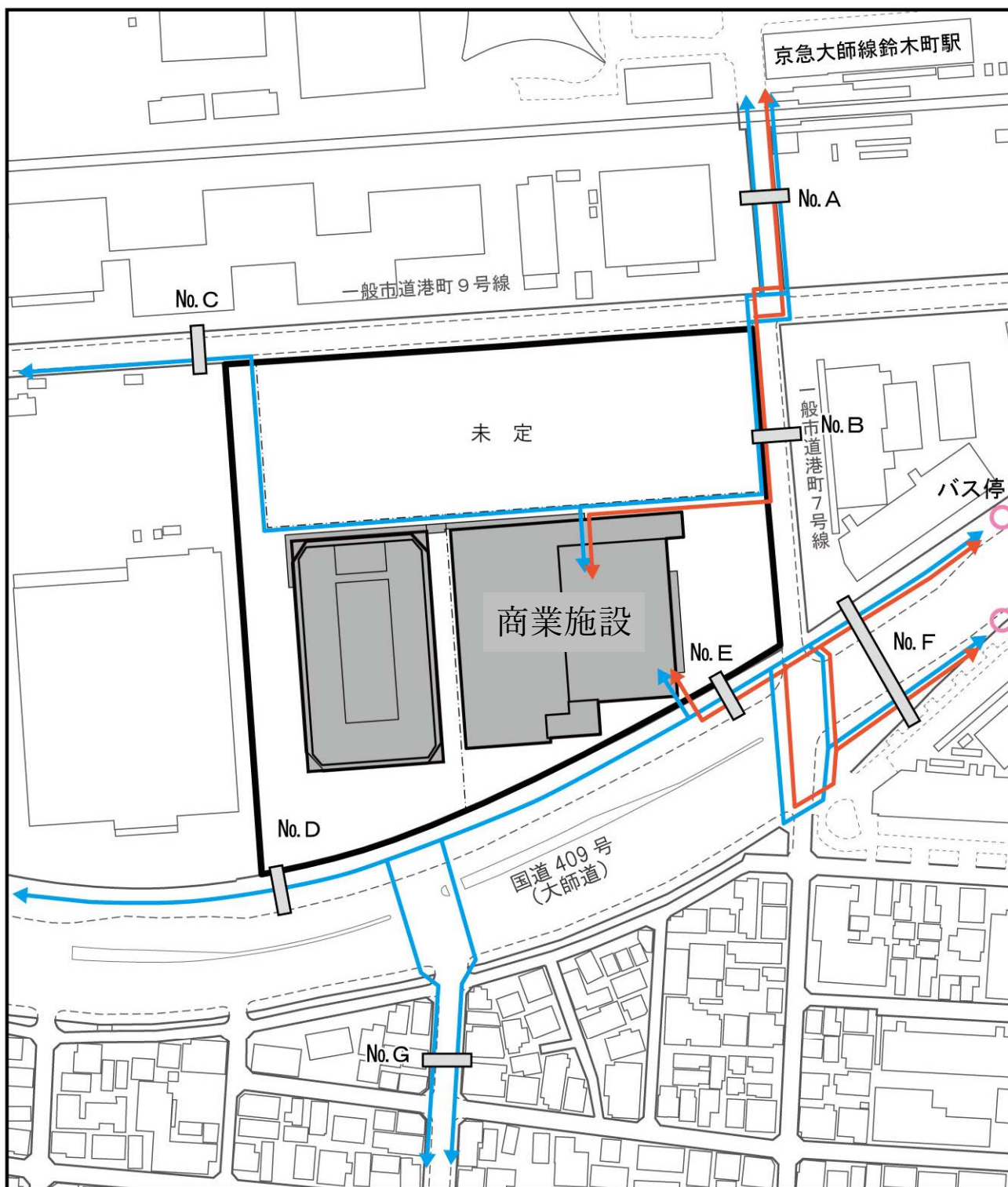
歩行者の往来による交通安全への影響の予測地点は、図4.10-14(1)～(2)に示すとおり、供用時の歩行者の動線上の7地点(No.A～No.G)とした。

b. 予測時期

予測時期は、供用時の事業活動等が定常状態となる時期とした。

c. 予測方法

大規模開発マニュアルに基づき、歩道等のサービス水準を予測した。



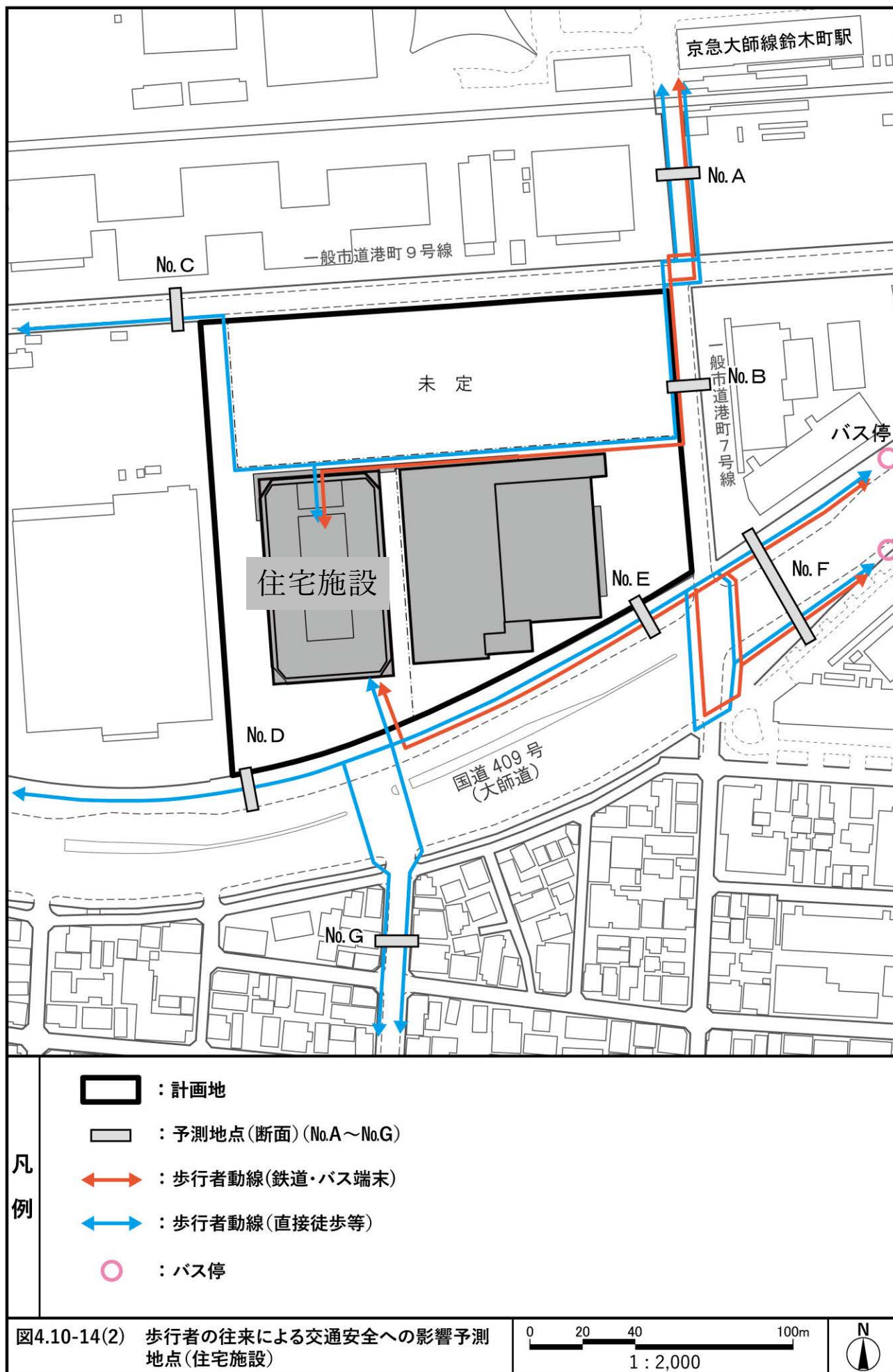
凡例

- : 計画地
- : 予測地点(断面) (No.A~No.G)
- ↔ : 歩行者動線(鉄道・バス端末)
- ↔ : 歩行者動線(直接徒歩等)
- : バス停

図4.10-14(1) 歩行者の往来による交通安全への影響予測地点(商業施設)

0 20 40 100m
1 : 2,000





d. 予測条件

供用時将来歩行者交通量の算定方法は、図4.10-15に示すとおりである。

供用時将来歩行者交通量は、将来基礎歩行者交通量に計画地から発生する施設関連歩行者交通量を加えて算出した。

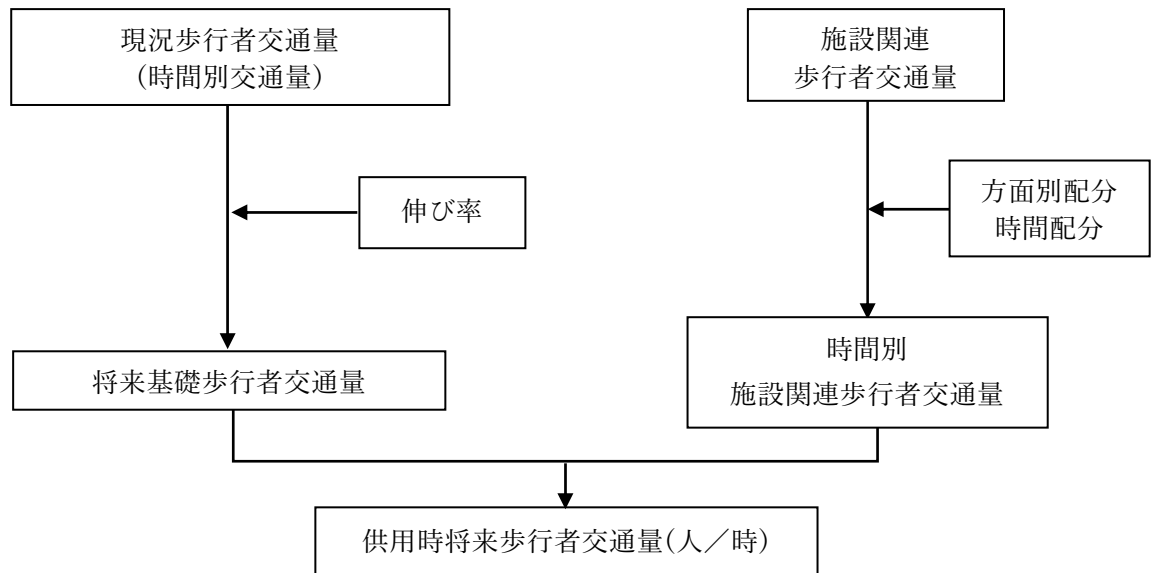


図4.10-15 供用時将来歩行者交通量の算定フロー

① 将来基礎歩行者交通量

将来基礎歩行者交通量は、自動車交通量と同様、現況交通量からの伸び率は1.0とした。

なお、本計画地内には既存施設(商業施設)(開発に伴い閉鎖)が立地しているが、既存施設の歩行ルートやその交通量の特定が困難であるため、現況交通から既存施設の交通を削除しないで、安全サイド側の検討を行うこととした。

② 施設関連歩行者交通量

本事業の施設関連歩行者交通量は、日ベースは表4.10-18に、ピーク時ベースは表4.10-19(1)～(2)に示すとおりである(資料編 p.資-494～495参照)。

鉄道を交通手段とする歩行者の利用駅は、京急大師線鈴木町駅とした。

自転車・徒歩の方面構成比は計画地から1.0kmの範囲に含まれる町丁目を圏域とし、計画地への利用ルートを想定し、町丁目毎の(居住+従業)人口の割合を用いて設定した。

表4.10-18 施設関連歩行者交通量(日ベース)

(人T.E./日)

用途		平日					休日				
		鉄道 端末	バス 端末	自転車	徒歩	計	鉄道 端末	バス 端末	自転車	徒歩	計
商業		1,194	0	1,336	1,414	3,944	2,298	0	2,570	2,716	7,584
住宅	住宅	2,000	0	700	900	3,600	2,000	0	700	900	3,600
	生活利便施設	70	0	70	80	220	110	0	120	130	360
	保育所	46	0	88	222	356	-	-	-	-	-
	小計	2,116	0	858	1,202	4,176	2,110	0	820	1,030	3,960
合計		3,310	0	2,194	2,616	8,120	4,408	0	3,390	3,746	11,544

注) 住宅・生活利便施設(商業扱い)は大規模開発マニュアル、商業は大店立地法指針、保育所は職員数・園児数計画値に基づき算定。

表4.10-19(1) 施設関連歩行者交通量(ピーク時ベース、保育所除く)

(人T.E./時)

	用途		平日					休日				
			鉄道 端末	バス 端末	自転車	徒歩	計	鉄道 端末	バス 端末	自転車	徒歩	計
朝	商業		87	0	13	14	114					
	住宅	住宅	406	0	70	90	566					
		生活利便施設	2	0	1	1	4					
		小計	408	0	71	91	570					
	合計		495	0	84	105	684					
昼	商業		116	0	134	141	391					
	住宅	住宅	24	0	35	45	104					
		生活利便施設	2	0	7	8	17					
		小計	26	0	42	53	121					
	合計		142	0	176	194	512					
午後	商業		239	0	160	170	569	276	0	308	326	910
	住宅	住宅	204	0	49	63	316	180	0	63	81	324
		生活利便施設	10	0	8	10	28	13	0	14	16	43
		小計	214	0	57	73	344	193	0	77	97	367
	合計		453	0	217	243	913	469	0	385	423	1,277

注) ピーク時施設関連歩行者交通量は、ピーク率を鉄道端末はH30PT調査データ、鉄道端末以外は大規模開発マニュアルより設定して算定した(生活利便施設は商業施設扱い)。

表4.10-19(2) 施設関連歩行者交通量(時間別、保育所)

(人T.E./時)

			平日				
			鉄道 端末	バス 端末	自転車	徒歩	計
朝	6時台	職員	1	0	2	6	9
	7時台	保護者・園児	22	0	42	105	169
午後	17時台	保護者・園児	22	0	42	105	169
	18時台	職員	1	0	2	6	9
職員 小計			2	0	4	12	18
保護者・園児 小計			44	0	84	210	338
合計			46	0	88	222	356

注) 保育所は開園時間を7時～18時と想定して設定した。

③ 供用時将来歩行者交通量

供用時将来歩行者交通量は、表4.10-20(1)～(2)に示すとおりである。

供用時将来歩行者交通量は、予測時間帯の将来基礎歩行者交通量に本事業の施設関連歩行者交通量を加えて算出した。

表4.10-20(1) 供用時将来歩行者交通量(平日)

(人/時)

断面			時間帯	将来基礎歩行者交通量				本事業の施設関連歩行者交通量				供用時将来歩行者交通量			
				自転車	歩行者	計	換算後計	自転車	歩行者	計	換算後計	自転車	歩行者	計	換算後計
構内道路	A	西側 敷地内通路	午後 17時台	0	392	392	392	8	11	19	35	8	403	411	427
		東側 敷地内通路	朝 8時台	0	558	558	558	2	498	500	504	2	1,056	1,058	1,062
港町7号	B	西側 敷地内通路	朝 8時台	17	106	123	157	5	501	506	516	22	607	629	673
		東側 歩道	朝 7時台	10	428	438	458	0	0	0	0	10	428	438	458
港町9号	C	北側 歩道	朝 7時台	44	33	77	165	0	0	0	0	44	33	77	165
		南側 歩道	午後 16時台	70	99	169	309	20	22	42	82	90	121	211	391
国道409号	D	北側 歩道	午後 18時台	202	238	440	844	41	45	86	168	243	283	526	1,012
	E	北側 歩道	午後 18時台	202	238	440	844	107	122	229	443	309	360	669	1,287
	F	北側 歩道	午後 18時台	90	56	146	326	54	60	114	222	144	116	260	548
		南側 歩道	午後 17時台	140	67	207	487	63	84	147	273	203	151	354	760
旭町26号	G	西側 歩道	午後 17時台	60	42	102	222	24	32	56	104	84	74	158	326
		東側 歩道	午後 18時台	65	71	136	266	20	23	43	83	85	94	179	349

注1) 供用時将来歩行者交通量＝将来基礎歩行者交通量＋施設関連歩行者交通量

注2) 予測時間帯は、各断面の歩行者サービス水準が最大となる時間帯とした。

注3) 自転車の歩行者換算は、「交通工学ハンドブック2014」（平成25年12月、（社）交通工学研究会）に示される歩行者換算係数2.44人／台より、歩行者換算係数を3とした。

注4) 流入断面位置は、図4.10-14に示したとおりである。

表4.10-20(2) 供用時将来歩行者交通量(休日)

(人/時)

断面			時間帯	将来基礎歩行者交通量				本事業の施設関連歩行者交通量				供用時将来歩行者交通量			
				自転車	歩行者	計	換算後計	自転車	歩行者	計	換算後計	自転車	歩行者	計	換算後計
構内道路	A	西側 敷地内通路	午後 16時台	0	215	215	215	11	12	23	45	11	227	238	260
		東側 敷地内通路	午後 15時台	4	276	280	288	11	481	492	514	15	757	772	802
港町7号	B	西側 敷地内通路	午後 18時台	41	30	71	153	23	495	518	564	64	525	589	717
		東側 歩道	午後 16時台	9	144	153	171	0	0	0	0	9	144	153	171
港町9号	C	北側 歩道	午後 16時台	21	23	44	86	0	0	0	0	21	23	44	86
		南側 歩道	午後 15時台	57	132	189	303	35	38	73	143	92	170	262	446
国道409号	D	北側 歩道	午後 15時台	299	356	655	1,253	70	77	147	287	369	433	802	1,540
	E	北側 歩道	午後 15時台	299	356	655	1,253	188	206	394	770	487	562	1,049	2,023
	F	北側 歩道	午後 16時台	119	66	185	423	93	103	196	382	212	169	381	805
		南側 歩道	午後 16時台	159	86	245	563	93	103	196	382	252	189	441	945
旭町26号	G	西側 歩道	午後 16時台	50	35	85	185	35	38	73	143	85	73	158	328
		東側 歩道	午後 16時台	70	60	130	270	35	38	73	143	105	98	203	413

注1) 供用時将来歩行者交通量＝将来基礎歩行者交通量＋施設関連歩行者交通量

注2) 予測時間帯は、各断面の歩行者サービス水準が最大となる時間帯とした。

注3) 自転車の歩行者換算は、「交通工学ハンドブック2014」（平成25年12月、（社）交通工学研究会）に示される歩行者換算係数2.44人／台より、歩行者換算係数を3とした。

注4) 流入断面位置は、図4.10-14に示したとおりである。

(イ) 予測結果

歩行者の往来による交通安全への影響(サービス水準)の予測結果は、表4.10-21(1)～(2)に示すとおりである(資料編 p.資-498～500参照)。

ピーク時間帯における歩行者流量は、平日で1.2～7.4人/m・分、休日で1.1～6.7人/m・分であり、すべての地点において、自由歩行が可能な水準A(0～27人/m・分)が確保されると予測する。

表4.10-21(1) 歩行者の往来による交通安全への影響の予測結果(平日)

断面				時間帯	ピーク時 歩行者交通量 (人/時)(換算後)			15分 ピーク 率	ピーク15分 将来交通量 (人/15分)		有効 歩道員 (m)	歩行者流量 (人/m・分)		サービス 水準	
					将来基 礎交 通	本 事 業 の 歩 行 者 交 通	将来交 通		将来基 礎交 通	将来交 通		将来基 礎交 通	将来交 通	将来基 礎交 通	将来交 通
構内道路	A	西側	敷地内通路	午後 17時台	392	35	427	31.4%	123	134	2.15	3.8	4.2	A	A
		東側	敷地内通路	朝 8時台	558	504	1,062	33.3%	186	354	3.36	3.7	7.0	A	A
港町7号	B	西側	敷地内通路	朝 8時台	157	516	673	41.5%	65	279	2.50	1.7	7.4	A	A
		東側	歩道	朝 7時台	458	0	458	32.0%	146	146	1.99	4.9	4.9	A	A
港町9号	C	北側	歩道	朝 7時台	165	0	165	31.2%	51	51	1.96	1.7	1.7	A	A
		南側	歩道	午後 16時台	309	82	391	34.9%	108	137	1.93	3.7	4.7	A	A
国道409号	D	北側	歩道	午後 18時台	844	168	1,012	35.0%	295	354	11.76	1.7	2.0	A	A
		E	北側	歩道	午後 18時台	844	443	1,287	35.0%	295	450	11.76	1.7	2.6	A
	F	北側	歩道	午後 18時台	326	222	548	37.0%	121	203	11.63	0.7	1.2	A	A
		南側	歩道	午後 17時台	487	273	760	30.0%	146	228	10.14	1.0	1.5	A	A
旭町26号	G	西側	歩道	午後 17時台	222	104	326	28.4%	63	93	1.91	2.2	3.2	A	A
		東側	歩道	午後 18時台	266	83	349	28.7%	76	100	1.92	2.6	3.5	A	A

注1) ピーク時歩行者交通量は、自転車歩行者に換算(自転車を3倍)した後の値。

注2) 15分ピーク率(15分値/1時間値)は、将来交通量がピークとなる時間帯の現況値を適用した。

注3) サービス水準(資料:大規模開発マニュアル)

A:自由歩行(0～27人/m・分)

B:やや制約(27～51人/m・分)

C:やや困難(51～71人/m・分)

D:困難(71～87人/m・分)

E:ほとんど不可能(87～100人/m・分)

表4.10-21(2) 歩行者の往来による交通安全への影響の予測結果(休日)

断面				時間帯	ピーク時 歩行者交通量 (人／時)(換算後)			15分 ピーク 率	ピーク15分 将来交通量 (人／15分)		有効 歩道 幅員 (m)	歩行者流量 (人／m・分)		サービス 水準	
					将来基 礎交 通	本 事業 の 歩 行 者 交 通	将来交 通		将来基 礎交 通	将来交 通		将来基 礎交 通	将来交 通		
構内道路	A	西側	敷地内通路	午後 16時台	215	45	260	39.1%	84	102	2.15	2.6	3.1	A	A
		東側	敷地内通路	午後 15時台	288	514	802	29.6%	85	238	3.36	1.7	4.7	A	A
港町7号	B	西側	敷地内通路	午後 18時台	153	564	717	35.2%	54	252	2.50	1.4	6.7	A	A
		東側	歩道	午後 16時台	171	0	171	28.8%	49	49	1.99	1.6	1.6	A	A
港町9号	C	北側	歩道	午後 16時台	86	0	86	36.4%	31	31	1.96	1.1	1.1	A	A
		南側	歩道	午後 15時台	303	143	446	30.2%	91	135	1.93	3.2	4.6	A	A
国道409号	D	北側	歩道	午後 15時台	1,253	287	1,540	26.7%	335	411	11.76	1.9	2.3	A	A
		北側	歩道	午後 15時台	1,253	770	2,023	26.7%	335	540	11.76	1.9	3.1	A	A
	F	北側	歩道	午後 16時台	423	382	805	31.4%	133	252	11.63	0.8	1.4	A	A
		南側	歩道	午後 16時台	563	382	945	29.4%	165	278	10.14	1.1	1.8	A	A
旭町26号	G	西側	歩道	午後 16時台	185	143	328	37.6%	70	123	1.91	2.4	4.3	A	A
		東側	歩道	午後 16時台	270	143	413	28.5%	77	118	1.92	2.7	4.1	A	A

注1) ピーク時歩行者交通量は、自転車を歩行者に換算（自転車を3倍）した後の値。

注2) 15分ピーク率（15分値／1時間値）は、将来交通量がピークとなる時間帯の現況値を適用した。

注3) サービス水準（資料：大規模開発マニュアル）

A：自由歩行（0～27人／m・分） B：やや制約（27～51人／m・分） C：やや困難（51～71人／m・分）
D：困難（71～87人／m・分） E：ほとんど不可能（87～100人／m・分）

(ウ) 環境保全のための措置

本事業では、以下の環境保全のための措置を講じる計画である。

- ・歩道のない計画地東側に歩行空間を設け、安全な歩行者空間を確保する。
- ・駐車場出入口に出庫灯等を設置し注意喚起を行い、歩行者・自転車の安全の確保に努める。
- ・駐車場出入口付近は、十分な見通しを確保する。

(I) 評 価

ピーク時間帯における歩行者流量は、平日で1.2～7.4人/m・分、休日で1.1～6.7人/m・分であり、すべての地点において、自由歩行が可能な水準A（0～27人/m・分）が確保されると予測する。

また、環境保全のための措置として、歩道のない計画地東側に歩行空間を設けて安全な歩行者空間を確保するとともに、駐車場出入口に出庫灯等を設置し注意喚起を行い、歩行者・自転車の安全の確保に努める等の措置を講じる。

以上のことから、歩行者の往来に伴う歩行者の交通安全への影響について、周辺地域の生活環境の保全に支障はないと評価する。

第 5 章 環境保全のための措置

第5章 環境保全のための措置

本事業では、選定した環境影響評価項目について、「地域環境管理計画」の地域別環境保全水準を達成するとともに、環境への影響を実行可能な範囲で低減するために、環境保全のための措置を講じる計画である。

本事業における環境保全のための措置は、表5-1(1)～(9)に示すとおりである。

表5-1(1) 環境保全のための措置

環境影響評価項目		環境保全のための措置
地域環境	温室効果ガス	【供用時】 ・屋根や屋外等の断熱材の高性能化等により空調負荷低減を図る。 ・高効率な給湯器・ヒートポンプ等の採用により、エネルギーの使用量及び温室効果ガス排出量の削減を図る。 ・Low-e複層ガラスの採用等により空調負荷低減を図る。 ・導入可能な範囲でLED照明、人感センサーや段階調光照明を採用し、エネルギー使用の合理化を図る。 ・脱炭素エネルギー源の利用として、太陽光パネルの設置等を検討する。 ・居住者や商業施設の利用者に対しては、掲示板等により、アイドリングストップ等のエコドライブの遵守及び公共交通機関の利用を促すなど、交通環境に配慮する。 ・電気自動車の充電施設の設置を検討する。
大気	大気質	【工事中】 ①建設機械の稼働による大気質への影響 ・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。 ・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。 ・アイドリングストップを周知・徹底するため、工事区域内に看板等を設置し、運転者への注意喚起を行う。 ・建設機械の整備、点検を徹底する。 ・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。 ・朝礼及び新規入場者教育等における教育の中で、環境保全のための措置の内容を工事関係者に周知・徹底する。

表5-1(2) 環境保全のための措置

環境影響評価項目		環境保全のための措置
大気 (続き)	大気質 (続き)	【工事中】 ②工事用車両の走行による大気質への影響 ・資材の搬入、建設発生土等の搬出に際しては工事用車両が集中しないように努める。 ・工事用車両による大気質への影響の軽減対策として、下記の事項を施工者に指示し、運転者への指導・教育を徹底する。 ・制限速度を厳守する。 ・急発進、急加速を避ける。 ・積載量を厳守する。 ・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。 ・作業員の通勤には、公共交通機関の利用、通勤車両の相乗り等を奨励し、可能な限り現場への車両台数を削減する。 ・土砂運搬車など粉じんの飛散が起こりやすい工事用車両には、荷台カバーを使用する。 ・土砂や資機材の搬出入車両のタイヤに付着した泥土の水洗いをを行うため、洗車設備等を出入口付近に設置し、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。 【供用時】 ③施設関連車両の走行による大気質への影響 ・居住者や商業施設の利用者に対しては、掲示板等により、アイドリングストップ等のエコドライブの協力を促す。 ・商業施設関係者に対しては、掲示板、張り紙等によって、公共交通機関の利用を促す。 ・商業施設関係者に対しては、最新の排出ガス規制適合車など、より低公害の車両の使用を促す。 ・電気自動車の充電施設の設置を検討する。
土壌汚染	土壌汚染	【工事中】 ・汚染土壌を計画地外に搬出する場合には、「汚染土壌の運搬に関するガイドライン(改訂第4.2版)」に示される下記の事項を遵守する。 ①運搬中の荷崩れ及び飛散防止のための対策として、シートカバー等の採用を行う。 ②自動車等のタイヤ・車体に付着した汚染土壌を要措置区域等から持ち出さないよう、搬出前に洗浄を行う。 ③汚染土壌を計画地外に持ち出さないように、作業員の長靴等の洗浄等を適宜行う。 ・汚染土壌を計画地外に搬出する場合は、都道府県知事等から汚染土壌処理業の許可を受けた業者等に委託して適正に処理・処分を行う。 ・土壌汚染が確認された場合の工事中の濁水処理・排水にあたっては、確認された汚染物質に応じた水処理設備を配置し、バックテスト等による水質検査を行い、下水道排除基準を満足していることを確認の上、放流する。

表5-1(3) 環境保全のための措置

環境影響評価項目	環境保全のための措置
騒音・振動・騒音 低周波音	【工事中】 ①建設機械の稼働による騒音の影響 ・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。 ・アイドリングストップを周知・徹底するため、工事区域内に看板等を設置し、運転者への注意喚起を行う。 ・建設機械の整備、点検を徹底する。 ・朝礼及び新規入場者教育等における教育の中で、環境保全のため措置の内容を工事関係者に周知・徹底する。 ②工事用車両の走行による騒音の影響 ・資材の搬入、建設発生土等の搬出に際しては工事用車両が集中しないように努める。 ・工事用車両による騒音への影響の軽減対策として、以下の事項を施工者に指示し、運転者への指導・教育を徹底する。 ・制限速度を厳守する。 ・急発進、急加速を避ける。 ・積載量を厳守する。 ・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。 ・作業員の通勤には、公共交通機関の利用、通勤車両の相乗り等を奨励し、可能な限り現場への車両台数を削減する。 【供用時】 ③施設関連車両の走行による騒音の影響 ・居住者や商業施設の利用者に対しては、掲示板等により、アイドリングストップ等のエコドライブの協力を促す。 ・商業施設関係者に対しては、掲示板、張り紙等によって、公共交通機関の利用を促す。 ・商業施設関係者に対しては、エコドライブの協力を促す。 ④冷暖房施設等の設置による騒音の影響 ・低騒音型の機器の選定に努める。 ・冷暖房機器等の整備・点検を徹底する。

表5-1(4) 環境保全のための措置

環境影響評価項目	環境保全のための措置
騒音・振動・振動 低周波音 (続き)	【工事中】 ①建設機械の稼働による振動の影響 ・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。 ・低振動工法の選択、建設機械配置への配慮等の適切な施工計画を検討する。 ・アイドリングストップを周知・徹底するため、工事区域内に看板等を設置し、運転者への注意喚起を行う。 ・建設機械の整備、点検を徹底する。 ・朝礼及び新規入場者教育等における教育の中で、環境保全のため措置の内容を工事関係者に周知・徹底する。 ②工事用車両の走行による振動の影響 ・資材の搬入、建設発生土等の搬出に際しては工事用車両が集中しないように努める。 ・工事用車両による振動への影響の軽減対策として、下記の事項を施工者に指示し、運転者への指導・教育を徹底する。 ・制限速度を厳守する。 ・急発進、急加速を避ける。 ・積載量を厳守する。 ・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。 ・作業員の通勤には、公共交通機関の利用、通勤車両の相乗り等を奨励し、可能な限り現場への車両台数を削減する。 【供用時】 ③施設関連車両の走行による振動の影響 ・居住者や商業施設の利用者に対しては、掲示板等により、アイドリングストップ等のエコドライブの協力を促す。 ・商業施設関係者に対しては、掲示板、張り紙等によって、公共交通機関の利用を促す。 ・商業施設関係者に対しては、エコドライブの協力を促す。
廃棄物等	一般廃棄物 【供用時】 ・計画建物内に整備する廃棄物保管施設は、飛散防止等の環境保持と分別保管に配慮した適切な施設を設置する。 ・入居者やテナントに対して、掲示板、張り紙等により、ごみの発生抑制の協力及び分別排出の徹底を促し、ごみの減量化やリサイクルの推進に努める。

表5-1(5) 環境保全のための措置

環境影響評価項目		環境保全のための措置
廃棄物等	産業廃棄物	【工事中】 ・建設資材等の搬入に際しては、過剰な梱包を控え、廃棄物の発生抑制を図る。 ・関係法令等に基づき再生利用可能な廃棄物については積極的にリサイクルに努め、産業廃棄物処理業の許可を受けた処理業者に委託し、適正に処理・処分を行う。 ・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、関係法令等に基づき飛散・流出のないよう適正に処理を行うとともに、産業廃棄物の許可を受けた処理業者(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。 ・事前調査の結果、計画地内の撤去建築物内にフロン類使用製品の存在が確認された。今後、解体工事に際して詳細な調査を行い、関係法令等に基づき、適正に回収して、処理・処分を行う。 ・搬出運搬にあたっては、荷崩れや飛散等が生じないように、荷台カバーの使用等を行う。 ・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る。 【供用時】 ・計画建物内に整備する廃棄物保管施設は、飛散防止等の環境保持と分別保管に配慮した適切な施設を設置する。 ・入居テナントに対して、掲示板、張り紙等により、ごみの発生抑制の協力及び分別排出の徹底を促し、ごみの減量化やリサイクルの推進に努める。 ・廃棄物保管施設は、日常的な管理として清掃や廃棄物保管状況の点検を行い、廃棄物の飛散や臭気の発生・流出の防止に努める。
	建設発生土	【工事中】 ・他の建設工事の工事時期や利用状況から再利用が可能と判断した場合には、可能な限り工事間利用を図る。 ・再利用が困難な場合は、許可を得た処分地において適正に処理・処分を行う。 ・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、荷台カバーの使用等を行う。 ・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を行う。

表5-1(6) 環境保全のための措置

環境影響評価項目		環境保全のための措置
緑	緑の質	【供用時】 ・緑化地の植栽基盤の整備、植樹柵の設置にあたっては、必要土壌量以上の良質な客土を用い、基盤の充実を図る。 ・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、灌水を実施することにより、樹木等の健全な育成を図る。 ・植栽基盤には、礫等異物が極力残らないよう、十分に配慮する。 ・列植する高木と高木の間の部分や緑化地については、耕起や土壌改良材の混入等により、樹木の根が十分に伸長し利用できるとともに、排水性を確保できるよう整備する。 ・計画地の環境特性を踏まえ植栽樹種を選定し、計画地内に新たに創出される環境の特性(生育環境)に応じて植栽予定樹種を配植する。 ・壁面緑化なども含め、更なる緑化を検討する。 ・食餌木となる樹種を選定する。
	緑の量	【供用時】 ・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、多様な緑を創出する。 ・計画建物の周囲及び道路沿いに可能な限り緑化を図る。 ・計画地外周部道路沿いの大景木による列植を計画して緑の量の確保を図る。 ・計画地外周部道路沿いの大景木については、既存樹木の活用を検討する。 ・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、灌水を実施することにより、樹木等の健全な育成を図る。

表5-1(7) 環境保全のための措置

環境影響評価項目		環境保全のための措置
景観	景観、圧迫感	【供用時】 ①主要な景観構成要素の改変の程度及び地域景観の特性の変化の程度 ・「川崎市景観計画」を遵守し、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。 ・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、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景観形成を図る。 ②代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度 ・「川崎市景観計画」を遵守し、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。 ・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、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景観形成を図る。 ・住宅棟と商業棟の2棟の低層部は、一体感のあるデザインとなるように努める。 ③圧迫感の変化の程度 ・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、圧迫感の低減を図る。 ・計画地外周部に高木(大景木)を配置して、圧迫感の低減を図る。 ・計画建物の壁面は分節化を図り、圧迫感の軽減を図る。 ・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。
構造物の影響	日照障害	【供用時】 ・高層の住宅棟を計画地南側に配置し、平面ではなくタワー状とすることで、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。 ・高層の住宅棟を極力南西側に配置することで、東側の住宅への日影時間を短くするよう配慮した計画とする。

表5-1(8) 環境保全のための措置

環境影響評価項目		環境保全のための措置
構造物の影響	テレビ受信障害	【供用時】 ・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。 ・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。 ・テレビ電波の受信障害について迅速かつ適切な対応を図るため、地上躯体工事前までに相談窓口を設置する。 ・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、対策を実施する。
	風 害	【供用時】 ・防風対策として、国道409号(大師道)沿いのほか、B地区内に高さ6m以上の常緑樹を植栽する。また、防風対策として植栽する常緑樹のほかにも植栽を行う。 ・防風植栽の効果が確保されるよう、適正な維持管理を行う。
コミュニティ施設	コミュニティ施設	【供用時】 ①本事業に伴い増加する児童・生徒数が義務教育施設に及ぼす影響 ・川崎市に対して、児童及び生徒数の増加に関連する住宅の入居状況等の報告を迅速に行う。 ・事業計画の内容を事前に川崎市教育委員会に報告する。 ②本事業に伴う人口の増加が集会施設に及ぼす影響 ・居住者が建物内で集会等に利用できるスペース、児童等が遊ぶことができるスペースや居住者間の交流が図られるようなコミュニティスペース等の共用部を確保する。 ③本事業に伴う人口の増加が公園等に及ぼす影響 ・計画地南側及び西側に地域に開放された広場やオープンスペースを設ける計画とする。 ・南側は、多目的なスペースとして集い・憩いの場として計画する。 ・西側には散策路やベンチ等の整備、多様な植栽を配置した憩いのスペースを計画する。 ・オープンスペースを道路に面して配置し、歩行者の視線に入りやすい計画とすることで、誰でも利用でき、敷地内外の人々の交流が図れる計画とする。

表5-1(9) 環境保全のための措置

環境影響評価項目		環境保全のための措置
地域交通	交通安全、 交通混雑	【工事中】 ①工事用車両の走行による交通安全及び交通混雑への影響 ・工事用車両の運行が一時的に集中しないよう、工事工程の平準化に努める。 ・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努める。 ・工事用車両の出入口等に交通誘導員を配置するとともに、一般市道港町6号線を走行する工事用車両の関係者に対しては、安全教育や朝礼及び新規入場者教育等において、当該道路走行時の走行速度の抑制、安全確認の徹底を図り、歩行者の安全の確保に努める。 ・工事用車両の運転者には随時安全教育を実施し、交通法規を遵守させるとともに、安全運転を徹底させる。 ・朝礼及び新規入場者教育等における教育の中で、環境保全のための措置の内容を工事関係者に周知する。 ・周辺住民に対して、工事工程、工事用車両の出入口、走行ルート等について周知を図る。 ・工事用車両の待機場所については、敷地内に待機場所を確保し、工事工程上難しい場合には、近隣の土地で待機場所を確保するよう施工者に指示する。 ・工事中の大型車両については、極力国道側での搬出入とする。 ・登下校時間帯への配慮、交通誘導員の配置等、安全には十分配慮する。

表5-1(10) 環境保全のための措置

環境影響評価項目		環境保全のための措置
地域交通	交通安全、 交通混雑	【供用時】 ②施設関連車両の走行による交通安全及び交通混雑への影響 ・周辺路上で施設関連車両の駐車場待ち列が生じないよう、計画地内に適切な台数の駐車場を確保する。 ・施設関係者に対し、路線バスや電車等の公共交通機関の利用促進を促す。 ・商業施設来場者に対し、スムーズな交通誘導が行えるよう、ホームページ等でのアクセス方法の周知や施設内に案内看板を設置するとともに、ホームページ等で路線バスや電車等の公共交通機関の利用を促す。 ・駐車場出入口に出庫灯等を整備し、歩道等を利用する歩行者・自転車に自動車の出入の注意喚起を行う。 ・駐車場出入口付近は、十分な見通しを確保する。 ・一般市道港町6号線走行時の走行速度の抑制、安全確認の徹底のために、住宅棟の居住者に対しては入居時の案内と掲示板等により、商業施設来場者に対しては掲示板のほかホームページ等により周知を図る。また、テナント運営者に対しては入居時に搬入業者や従業員に対して周知を行うよう要請する。 ③歩行者の往来による交通安全への影響 ・計画地東側には歩行空間を設け、安全な歩行者空間を確保する。 ・駐車場出入口に出庫灯等を設置し注意喚起を行い、歩行者・自転車の安全の確保に努める。 ・駐車場出入口付近は、十分な見通しを確保する。

第 6 章 環境配慮項目に関する措置

第6章 環境配慮項目に関する措置

本事業では、選定した環境配慮項目について、表6-1(1)～(2)に示す措置を講じる計画である。

表6-1(1) 環境配慮項目に関する措置

選定した 環境配慮項目	環境配慮項目に関する措置	
	工事中	供用時
地震時等の災害	—	・防火性能に優れた部材の採用に努める。 ・耐震性に配慮した構造とする。 ・既存商業施設建設時のボーリング調査結果(図11-1(1)～(6)(p.562～571)参照)によると、支持層の上総層群はG.L.-50m程度に存在する。住宅棟については、今後改めてボーリング調査を実施して支持層を確認し、支持層まで杭を打設する。 ・商業施設については、地震時等の災害時の避難経路を考慮した動線の確保に努めるとともに、一時的な避難場所の確保、防災備蓄倉庫等の整備に努める。 ・住宅棟入居者に対しては、入居時に川崎市の方針として在宅避難が推奨されていることを周知するほか、各戸への防災備品の設置等の対策を入居説明会等で啓発する。 ・住宅棟の物件規模を考慮しながら防災備蓄倉庫を設置する。
地球温暖化対策	・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。 ・建設機械の稼働の効率化に努める。 ・建設機械や工事用車両は適正に整備点検の実施に努める。 ・アイドリングストップを周知・徹底するため、工事区域内に看板等を設置し、運転者への注意喚起を行う。 ・工事用車両の運転者には、エコドライブを実施するよう周知・徹底する。	—

表6-1(2) 環境配慮項目に関する措置

選定した 環境配慮項目	環境配慮項目に関する措置	
	工事中	供用時
気候変動の 影響への適応	—	・冷暖房設備等は、可能な限り最新のエネルギー効率が優れた機器を選定し、人工排熱の抑制を図る。 ・雨水流出抑制対策として雨水貯留槽を設置し、排水量の調整を図ることで、治水・水害対策に努める。 ・計画地内には可能な限り緑化を行い、木陰がある集える空間整備に努める。 ・電気室は2階以上に配置する。 ・暑熱対策として、木陰を生み出す大景木を、通路や歩道状空地に配置する。
酸性雨	・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。 ・建設機械の稼働の効率化に努める。 ・建設機械や工事用車両は適正に整備点検の実施に努める。 ・アイドリングストップを周知・徹底するため、工事区域内に看板等を設置し、運転者への注意喚起を行う。 ・工事用車両の運転者には、エコドライブを実施するよう周知・徹底する。	—
資源	・建設資材は、再生品や再利用が可能な材料の使用に努め、資源の有効利用の推進を図る。 ・建設資材等の搬入に際しては、過剰な梱包を控え、廃棄物の発生抑制を図る。 ・関係法令等に基づき再生利用可能な廃棄物については積極的にリサイクルに努める。	・節水型器具の採用等により、水資源の有効利用を図る。 ・耐久性のある材料や部材の使用等の建築物の長寿命化により、環境負荷の低減に努める。 ・入居者やテナントに対して、掲示板、張り紙等により、ごみの発生抑制の協力及び分別排出の徹底を促し、リサイクルの意識啓発を促す。

第 7 章 環境影響の総合評価

第7章 環境影響の総合的な評価

計画地は、川崎市川崎区の北部に位置し、南側の国道409号(大師道)及び北側の京急大師線の間に位置する約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。

計画地及び隣接地は工業地域に指定されており、さらにその周囲は第二種住居地域、準住居地域、近隣商業地域、準工業地域等に指定されている。なお、計画地の用途地域は近隣商業地域への変更を想定している。

また、現在の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で商業系として利用されており、計画地周辺は高層のマンションを含めた住宅系、工場等の工業系等として利用されている。

計画地及びその周辺は、上位計画において、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』を目指すとされており、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。

一方、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の集約が図られておらず、にぎわいに乏しい状況である。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、上位計画に基づく適切な土地利用誘導の推進を行い、店舗及び都市型住宅等を導入するとともに、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、にぎ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。

選定した環境影響評価項目について環境影響評価を行った結果は、表7-1(1)～(10)に示すとおりである。

本事業を実施することにより、温室効果ガス、大気質、土壤汚染、騒音、振動、一般廃棄物、産業廃棄物、建設発生土、景観、圧迫感、日照障害、テレビ受信障害、風害、コミュニティ施設、交通安全、交通混雑について、環境負荷を生じさせる可能性があるものの、環境保全のための措置を講じることにより、その影響を低減し、環境保全目標を満足することができると思う。

また、緑の質、緑の量については、良質な客土を必要土壌量以上確保するなど植栽基盤の充実を図るとともに、目標とする緑被率及び緑の量的水準を満足し、さらに年間維持管理計画に基づき、適切に剪定、施肥、灌水等を実施するなどの環境保全のための措置を講じることにより、緑の適切な回復育成が図られるものと思う。

このほか、事業の実施にあたっては、環境影響評価項目以外にも、環境配慮項目(地震時

等の災害、地球温暖化対策、気候変動の影響への適応、酸性雨、資源)に対して、環境への影響を実施可能な範囲で低減するために、環境配慮措置を講じる計画である。

したがって、本事業は、環境への影響に対し、実行可能な範囲で適正に配慮した計画であると評価する。

表7-1(1) 環境影響評価の結果

環境影響評価項目		環境影響評価の結果
地球環境	温室効果ガス	【供用時】 本事業(A地区、B地区)の温室効果ガス排出量は3,652.3 t -CO₂/年となり、標準的な温室効果ガス排出量からの削減量は211.3 t -CO₂/年、削減の程度は5.5%であると予測する。本事業の実施にあたっては、屋根や屋外等の断熱材の高性能化等により空調負荷低減を図るなど、温室効果ガス排出量の削減を図る等の環境保全のための措置を講じる。 したがって、温室効果ガスの排出量の抑制が図られると評価する。
大気	大気質	【工事中】 ①建設機械の稼働による大気質への影響 建設機械の稼働に伴う二酸化窒素の日平均値の年間98%値の最大値は、工事区域南側敷地境界で0.038ppmであり、環境保全目標(0.06ppm以下)を満足すると予測する。また、建設機械の稼働に伴う浮遊粒子状物質の日平均値の2%除外値の最大値は、工事区域南側敷地境界で0.037mg/m³であり、環境保全目標(0.10mg/m³以下)を満足すると予測する。 建設機械の稼働に伴う二酸化窒素の1時間値の最大値は、0.1978ppm(風向：北北西)であり、環境保全目標(0.2ppm以下)を満足すると予測する。また、建設機械の稼働に伴う浮遊粒子状物質の1時間値の最大値は、0.0760mg/m³(風向：東北東)であり、環境保全目標(0.20mg/m³以下)を満足すると予測する。 本事業の実施にあたっては、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等の環境保全のための措置を講じる。 したがって、計画地周辺の生活環境の保全に支障はないと評価する。 ②工事用車両の走行による大気質への影響 将来交通量による二酸化窒素の日平均値の年間98%値は0.035ppmであり、環境保全目標(0.06ppm)を満足すると予測する。また、将来交通量による浮遊粒子状物質の日平均値の2%除外値は0.034mg/m³であり、環境保全目標(0.10mg/m³)を満足すると予測する。 本事業の実施にあたっては、資材の搬入、建設発生土等の搬出に際しては工事用車両が集中しないように努める等の環境保全のための措置を講じる。 したがって、道路沿道の生活環境の保全に支障はないと評価する。 ③施設関連車両の走行による大気質への影響 将来交通量による二酸化窒素の日平均値の年間98%値は0.035ppmであり、環境保全目標(0.06ppm)を満足すると予測する。また、将来交通量による浮遊粒子状物質の日平均値の2%除外値は0.034mg/m³であり、環境保全目標(0.10mg/m³)を満足すると予測する。 本事業の実施にあたっては、居住者や商業施設の利用者に対しては、掲示板等により、アイドリングストップ等のエコドライブの協力を促す等の環境保全のための措置を講じる。 したがって、道路沿道の生活環境の保全に支障はないと評価する。

表7-1(2) 環境影響評価の結果

環境影響評価項目		環境影響評価の結果
土壌汚染	土壌汚染	【工事中】 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以外の範囲で表土調査、工場の敷地境界付近において地下水調査が行われている。表土調査では基準超過はなく、地下水においては不検出の結果であった。 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土壌汚染対策法に基づき対処することから、適正に処理・処分されるものと予測する。なお、掘削除去処理を選定した場合には、都道府県知事等から汚染土壌処理業の許可を受けた業者に委託する。 本事業の実施にあたっては、汚染土壌を運搬する場合には、運搬中の荷崩れ及び飛散防止のための対策として、シートカバー等の採用を行う等の環境保全のための措置を講じる。 したがって、環境基準を超えない、かつ、現状を悪化させないと評価する。
騒音・振動・低周波音	騒音	【工事中】 ①建設機械の稼働による騒音の影響 設機械の稼働に伴う騒音レベルは工事区域敷地境界で最大69.2～71.3dBであり、環境保全目標(85dB以下)を満足すると予測する。 本事業の実施にあたっては、可能な限り最新の低騒音型建設機械を使用する等の環境保全のための措置を講じる。 したがって、計画地周辺の生活環境の保全に支障はないと評価する。 ②工事用車両の走行による騒音の影響 将来交通量による等価騒音レベルは昼間で60(59.9)～67(66.7)dBと予測する。全ての地点で環境保全目標（昼間／地点1～2：70dB以下、地点3～5：65dB以下）を下回っており、工事用車両の走行による増加分は最大0.7dBと予測する。 本事業の実施にあたっては、資材の搬入、建設発生土等の搬出に際しては工事用車両が集中しないように努める等の環境保全のための措置を講じる。 したがって、道路沿道の生活環境の保全に支障はないと評価する。

表7-1(3) 環境影響評価の結果

環境影響評価項目		環境影響評価の結果
騒音・ 振動・ 低周波音 (続き)	騒音 (続き)	【供用時】 ③施設関連車両の走行による騒音の影響 将来交通量による等価騒音レベルは昼間で61(60.7)～67(66.6)dB、夜間で53(53.3)～63(63.3)dBと予測する。全ての地点で環境保全目標（昼間／地点1～2：70dB以下、地点3～6：65dB以下、夜間／地点1～2：65dB以下、地点3～6：60dB以下）を下回っており、施設関連車両の走行による増加分は昼間で最大1.9dB、夜間で最大1.5dBと予測する。 本事業の実施にあたっては、居住者や商業施設の利用者に対しては、掲示板等により、アイドリングストップ等のエコドライブの協力を促す等の環境保全のための措置を講じる。 したがって、道路沿道の生活環境の保全に支障はないと評価する。 ④冷暖房施設等の設置による騒音の影響 冷暖房施設等の設置に伴う騒音レベルは計画地西側敷地境界で最大43.7dBであり、環境保全目標(午前6時～午前8時及び午後6時～午後11時：60dB以下、午前8時～午後6時：65dB以下、午後11時～午前6時：50dB以下)を満足すると予測する。 本事業の実施にあたっては、低騒音型の機器の選定に努める等の環境保全のための措置を講じる。 したがって、計画地周辺の生活環境の保全に支障はないと評価する。
	振動	【工事中】 ①建設機械の稼働による振動の影響 建設機械の稼働に伴う振動レベルは工事区域敷地境界で最大64.3～64.4dBであり、環境保全目標(75dB以下)を満足すると予測する。 本事業の実施にあたっては、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等の環境保全のための措置を講じる。 したがって、計画地周辺の生活環境の保全に支障はないと評価する。 ②工事用車両の走行による振動の影響 将来交通量による振動レベルは昼間で38(37.8)～49(49.4)dB、夜間で35(35.1)～46(46.4)dBと予測する。全ての地点で環境保全目標（昼間：70dB以下、夜間65dB以下）を下回っており、工事用車両の走行による増加分は昼間で最大0.8dB、夜間で最大0.4dBと予測する。 本事業の実施にあたっては、資材の搬入、建設発生土等の搬出に際しては工事用車両が集中しないように努める等の環境保全のための措置を講じる。 したがって、道路沿道の生活環境の保全に支障はないと評価する。 【供用時】 ③施設関連車両の走行による振動の影響 将来交通量による振動レベルは昼間で38(37.7)～50(49.6)dB、夜間で35(34.8)～46(46.4)dBと予測する。全ての地点で環境保全目標（昼間：地点1～5 70dB以下、地点6 65dB以下、夜間：地点1～5 65dB以下、地点6 60dB以下）を下回っており、工事用車両の走行による増加分は昼間で最大1.4dB、夜間で最大1.0dBと予測する。 本事業の実施にあたっては、居住者や商業施設の利用者に対しては、掲示板等により、アイドリングストップ等のエコドライブの協力を促す等の環境保全のための措置を講じる。 したがって、道路沿道の生活環境の保全に支障はないと評価する。

表7-1(4) 環境影響評価の結果

環境影響評価項目		環境影響評価の結果
廃棄物等	一般 廃棄物	【供用時】 供用時に発生する家庭系一般廃棄物の発生量は、約2,040kg/日と予測する。 家庭系一般廃棄物については、計画地内に「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」に基づき適切な住宅用の廃棄物保管施設を設置し、保管施設内に普通ごみ、粗大ごみ及び資源ごみ各々の保管施設を配置する計画である。また、家庭系一般廃棄物は、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。 供用時に発生する事業系一般廃棄物の発生量は、約2,411.0kg/日と予測する。 事業系廃棄物については、計画地内に棟毎の廃棄物保管施設を設置し、保管施設内に事業系一般廃棄物と産業廃棄物を分別した保管施設を配置する計画である。また、事業系一般廃棄物は、廃棄物の分別に努め、川崎市の許可を受けた廃棄物収集運搬業者等に委託し、適正に処理・処分する計画である。 なお、家庭系一般廃棄物、事業系一般廃棄物ともに、廃棄物保管施設については、日常的な管理として、清掃や廃棄物保管状況の点検を行うことにより、廃棄物の飛散や臭気の発生・流出を防止することができると考える。 さらに、上記に加えて、入居者やテナントに対して、掲示板、張り紙等により、ごみの発生抑制の協力及び分別排出の徹底を促し、リサイクルの意識啓発を促すことで資源循環に関する取り組みを行うことから、資源の循環を図るとともに、生活環境の保全に支障はないと評価する。
	産業 廃棄物	【工事中】 既存建物の解体に伴い発生する建設廃棄物の発生量は約46,630.8 t、資源化量は約46,063.7 tと予測する。 また、計画建物の建設に伴い発生する建設廃棄物の発生量は約3,342.4 t、資源化量は約3,116.4 t、計画建物の建設に伴い発生する建設汚泥の発生量は約8,404m³、資源化量は約7,983m³と予測する。 これらの建設廃棄物については、関係法令等に基づき再生利用可能な廃棄物については積極的にリサイクルに努め、産業廃棄物処理業の許可を受けた処理業者に委託し、適正に処理・処分する計画である。 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う。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・処分する計画である。 また、計画地内の撤去建築物内にフロン類使用製品の存在が確認されており、今後、解体工事に際して詳細な調査を行い、関係法令等に基づき、適正に回収して、処理・処分を行う。 したがって、資源の循環を図るとともに、生活環境の保全に支障はないと評価する。

表7-1(5) 環境影響評価の結果

環境影響評価項目		環境影響評価の結果
廃棄物等 (続き)	産業 廃棄物 (続き)	【供用時】 供用時に発生する産業廃棄物の発生量は、約188.6kg/日と予測する。 事業系廃棄物については、計画地内に棟毎の廃棄物保管施設を設置し、保管施設内に事業系一般廃棄物と産業廃棄物を分別した保管施設を配置する計画である。また、産業廃棄物は、廃棄物の分別に努め、川崎市の許可を受けた廃棄物収集運搬業者等に委託し、適正に処理・処分する計画である。 入居者やテナントに対して、掲示板、張り紙等により、ごみの発生抑制の協力及び分別排出の徹底を促し、リサイクルの意識啓発を促し、資源循環に関する取り組みを行うとともに、廃棄物保管施設については、日常的な管理として、清掃や廃棄物保管状況の点検を行うことにより、廃棄物の飛散や臭気の発生・流出を防止することができると考える。 したがって、資源の循環を図るとともに、生活環境の保全に支障はないと評価する。
	建設 発生土	【工事中】 計画建物の建設に伴い発生する建設発生土の発生量は、約35,520m³と予測する。 建設発生土については、関係法令等を遵守して適正に処理し、再利用が困難な場合は許可を得た処分地において適正に処理・処分する計画である。また、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、荷台カバーの使用等を行う。 したがって、資源の循環を図るとともに、生活環境の保全に支障はないと評価する。
緑	緑の質	【供用時】 植栽予定樹種は、計画地の現状及び新たに生じる環境特性(生育環境)に適合するものと予測する。 また、本事業では、緑化地の植栽基盤の整備、植樹柵の設置にあたっては、必要土壌量以上の良質な客土を用いて基盤の充実を図る計画であり、植栽基盤となる現況の土壌は、植物の生育に適した土壌となるよう土壌改良等を行うことから、植栽予定樹種の生育に必要な、良好な植栽基盤が確保され、植栽基盤の整備に必要な土壌量(客土)は、約358m³と予測する。 本事業の実施にあたっては、良質な客土を必要土壌量以上確保するなど、植栽基盤の充実を図り、年間維持管理計画に基づき、適切に剪定、施肥、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等の環境保全のための措置を講じる。 したがって、緑の適切な回復育成が図られるものと評価する。

表7-1(6) 環境影響評価の結果

環境影響評価項目		環境影響評価の結果
緑 (続き)	緑の量	【供用時】 本事業における供用時の緑被率は、A地区で約10.1%、B地区で約38.1%である。C地区を含む計画地全体においては、緑被率が約15.3%であり、「川崎市環境影響評価等技術指針」に基づく目標とする緑被率(15.0%)を満足すると予測する。なお、C地区の計画は未定であることから緑被面積は見込まない。 全体の緑の構成(樹木本数)については、「川崎市緑化指針」に基づく緑の量的水準を満足すると予測する。 また、年間維持管理計画に基づき、適切に剪定、施肥、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等の環境保全のための措置を講じる。 したがって、緑の現状を活かし、かつ、回復育成が図られるものと評価する。
景 観	景 観、 圧迫感	【供用時】 ①主要な景観構成要素の改変の程度及び地域景観の特性の変化の程度 本事業の実施により、計画地の景観構成要素は中層の商業施設等から低層の商業施設(A地区：商業棟)及び高層の集合住宅(B地区：住宅棟)に変化するものの、計画地及びその周辺の工場、鉄道、国道、商業施設、低層から高層の多様な住宅などの人工的景観要素のほかに、寺社・仏閣、文化財などの歴史的要素、公園・緑地などの自然環境の景観要素には変化はないと予測する。 本事業の実施にあたっては、「川崎市景観計画」を遵守し、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等の環境保全のための措置を講じる。 したがって、周辺環境と調和が保たれると評価する。 ②代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度 本事業の計画建物の出現により眺望が変化する地点があるが、計画地内はオープンスペースを確保して高木(大景木)を配置するとともに、商業棟をセットバックすることで、緑豊かな空間的にゆとりがある沿道景観の形成や、住宅・商業施設等の立地が進む地域の景観要素の1つとして都市的な景観を形成すると予測する。 本事業の実施にあたっては、「川崎市景観計画」を遵守し、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等の環境保全のための措置を講じる。 したがって、周辺環境と調和が保たれると評価する。

表7-1(7) 環境影響評価の結果

環境影響評価項目		環境影響評価の結果
景観 (続き)	景観、 圧迫感 (続き)	【供用時】 ③圧迫感の変化の程度 供用時の形態率は、地点1(計画地南側：伊勢町交差点)が4.28ポイント増加して13.56%、地点2(計画地東側：一般市道港町7号線沿道)が1.23ポイント減少して26.44%、地点3(計画地北側：一般市道港町9号線沿道)が7.52ポイント減少して10.78%、地点4(計画地西側：港町公園)が1.26ポイント増加して6.56%であった。そのうち、本事業の計画建物の形態率は地点1が4.60%、地点2が2.55%、地点3が3.64%及び地点4が1.27%と予測する。 計画地南側(地点1)及び西側(地点4)では、計画地内における中層の既存建物が高層の計画建物(B地区：住宅棟)に置き換わることで形態率が増加し、現況と比較して圧迫感を感じやすくなると予測する。 計画地南側(地点1)及び西側(地点4)では、計画地内における中層の既存建物が高層の計画建物(B地区：住宅棟)に置き換わることで形態率が増加し、現況と比較して圧迫感を感じやすくなると予測する。 一方で、計画地東側は計画地内の建物が中層の既存建物から低層の計画建物(A地区：商業棟)に置き換わることで、計画地北側はC地区(用途未定)によって計画地北側敷地境界と計画建物の離隔距離が確保されること等により、計画地東側(地点2)及び北側(地点3)では形態率が減少し、現況と比較して圧迫感が軽減すると予測する。 本事業の実施にあたっては、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、圧迫感の低減を図る等の環境保全のための措置を講じる。 したがって、生活環境の保全に支障はないと評価する。
構造物の 影響	日照障害	【供用時】 冬至日の平均地盤面±0mにおいて、計画建物による日影を受ける既存建物は36棟であり、日影時間別の内訳は、1時間未満が24棟、1時間以上2時間未満が7棟、2時間以上3時間未満が5棟、3時間以上4時間未満及び4時間以上が0棟と予測する。これらの既存建物のうち、計画地周辺の日照障害の影響に特に配慮すべき施設は1棟と予測する。 また、建築基準法に基づく日影規制の測定水平面(平均地盤面+4m)においては、「川崎市建築基準条例」に基づく日影規制の内容を満足している。 本事業の実施にあたっては、高層棟である住宅棟を極力計画地の南西側に配置することにより、1カ所の日影時間を短くするように配慮した計画とする等の環境保全のための措置を講じる。 したがって、計画地周辺地域の住環境に著しい影響は与えないと評価する。

表7-1(8) 環境影響評価の結果

環境影響評価項目		環境影響評価の結果
構造物の影響 (続き)	テレビ 受信障害	【供用時】 計画建物による地上デジタル放送の遮へい障害予測範囲は、東京局の広域局は計画地の南南西方向に最大距離約20m、東京局の県域局は計画地の南南西方向に最大距離約365m、横浜局は計画地の東北東方向に最大距離約440mと予測する。なお、計画建物による反射障害は生じないと予測する。また、受信障害予測範囲に位置する建物棟数は、東京局の広域局は4棟、東京局の県域局は512棟、横浜局は352棟と予測する。 衛星放送の遮へい障害予測範囲は、計画地の北方向に最大距離約15mと予測する。また、受信障害予測範囲に位置する建物棟数は1棟と予測する。 本事業の実施にあたっては、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。
	風 害	【供用時】 計画建物の出現により計画地周辺の風環境に変化はあるが、防風対策を講じる対策後においては、建設後に計画建物近傍に新たに出現する領域Cの地点は領域Bに変化し、全体として領域A及びBになると予測する。 本事業の実施にあたっては、防風対策として、常緑樹を適所に植栽し、防風植栽の効果が確保されるよう適正な維持管理等の環境保全のための措置を講じる。 したがって、計画地周辺の生活環境の保全に支障はないと評価する。
コミュニティ 施設	コミュ ニティ 施設	【供用時】 ①本事業に伴い増加する児童・生徒数が義務教育施設に及ぼす影響 計画地が学校区に含まれる旭町小学校では、本事業の供用開始後(令和12年度)には、普通学級児童数約612人、普通学級20クラスになり、保有普通教室数21教室と比較すると1教室余ると予測する。 富士見中学校では普通学級生徒数約727人、普通学級20クラスになり、保有普通教室数24教室と比較すると4教室余ると予測する。 本事業の実施に伴う児童・生徒数の増加については、児童・生徒数の増加に関連する住宅の入居状況等の報告を迅速に行う等の環境保全のための措置を講じる。 したがって、本事業の実施に伴う児童・生徒数の増加が義務教育施設に及ぼす影響は少なく、周辺地域の生活環境の保全に支障を及ぼすことはないと評価する。

表7-1(9) 環境影響評価の結果

環境影響評価項目		環境影響評価の結果
コミュニティ施設 (つづき)	コミュニティ施設	②本事業に伴う人口の増加が集会施設に及ぼす影響 計画地周辺の主な集会施設であるプラザ大師の令和4年度における集会室等の貸し出し利用状況は1,985件/年(利用率32.0%)であり、本事業の居住者の利用によって計画地周辺の集会施設の利用状況が逼迫することはないと予測する。 本事業の供用時には、居住者による集会等の需要が予測されるが、居住者用として、集会等に利用できる共用部を確保する計画であることから、計画地周辺の集会施設の利用に影響を及ぼすことは少ないと予測する。 したがって、本事業の実施に伴う人口の増加が、集会施設に及ぼす影響は少なく、周辺地域の生活環境の保全に支障を及ぼすことはないと評価する。 ③本事業に伴う人口の増加が公園等に及ぼす影響 供用時においては、居住者による公園、広場等の利用が予測されるが、計画地南側及び西側に新たに広場やオープンスペースを確保し、地域にも開放された多目的スペース及び集い・憩いの場として整備する計画である。 また、共同住宅の居住者用として、児童等が遊ぶことができるスペースやコミュニティスペースを確保する計画であり、計画地周辺の公園利用に対して影響を少なくする配慮を行っていることから、計画地周辺の公園等への影響の低減が図られると予測する。 したがって、本事業の実施に伴う人口の増加が公園等に及ぼす影響は少なく、周辺地域の生活環境の保全に支障を及ぼすことはないと評価する。
地域交通	交通安全、交通混雑	【工事中】 ①工事用車両の走行による交通安全及び交通混雑への影響 工事用車両の主要な走行経路のうち、国道409号及び一般市道港町7号線と一般市道港町9号線は、マウントアップ歩道等の安全施設が設置されており、歩車分離が図られている。 施設関連車両の走行経路には、旭町小学校及び川中島小学校の通学路が平行または横断する箇所があるが、通学路はマウントアップによる歩道や信号がある横断歩道が整備されている。 一方、一般市道港町6号線はマウントアップ歩道等の交通安全施設等の設置はなく、歩行者の安全の確保が必要であるため、当該道路を走行する工事用車両の関係者に対して、当該道路走行時の走行速度の抑制、安全確認の徹底を図り、歩行者の安全の確保に努めることから、歩行者の安全は確保できると予測する。 工事中将来交通量による交差点需要率は0.094～0.308であり、いずれの地点も需要率の限界値(0.774～0.875)を下回ると予測する。 また、工事中将来交通量による交通混雑度は0.007～0.622であり、交通量の処理が可能とされる目安である1.0を下回ることから、交通処理は可能と予測する。 本事業の実施にあたっては、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影響の低減を図る等の環境保全のための措置を講じる。 したがって、生活環境の保全に著しい支障はないと評価する。

表7-1(10) 環境影響評価の結果

環境影響評価項目		環境影響評価の結果
地域交通 (続き)	交通 安全、 交通混雑 (続き)	【供用時】 ②施設関連車両の走行による交通安全及び交通混雑への影響 施設関連車両の主な走行経路のうち、国道409号及び一般市道港町7号線と一般市道港町9号線は、マウントアップ歩道等の安全施設が設置されており、歩車分離が図られている。 工事用車両の走行経路には、旭町小学校及び川中島小学校の通学路が平行または横断する箇所があるが、通学路はマウントアップによる歩道や信号がある横断歩道が整備されている。 一方、一般市道港町6号線はマウントアップ歩道等の交通安全施設等の設置はないが、当該道路を走行する施設関連車両の施設関係者に対して、当該道路走行時の走行速度の抑制、安全確認の徹底を周知し、歩行者の安全の確保に努めることから、歩行者の安全は確保できると予測する。 供用時将来交通量による交差点需要率は、平日で0.131～0.314、休日で0.184～0.336であり、いずれの地点も需要率の限界値（平日0.774～0.869、休日0.765～0.858）を下回ると予測する。 また、供用時将来交通量による交通混雑度の最大値は、平日・休日ともに、No.4伊勢町交差点の平日0.674・休日0.707であり、交通量の処理が可能とされる目安である1.0を下回ることから、交通処理は可能と予測する。 本事業の実施にあたっては、環境保全のための措置として、商業施設来場者に対し、スムーズな交通誘導が行えるよう、ホームページ等でアクセス方法を周知や施設内に案内看板の設置を検討すること、駐車場出入口に出庫灯等を設置し注意喚起を行い、歩行者・自転車の安全の確保に努めること等の措置を講じる。 したがって、生活環境の保全に著しい支障はないと評価する。 ③歩行者の往来による交通安全への影響 ピーク時間帯における歩行者流量は、平日で1.2～7.4人/m・分、休日で1.1～6.7人/m・分であり、すべての地点において、自由歩行が可能な水準A（0～27人/m・分）が確保されると予測する。 また、環境保全のための措置として、歩道のない計画地東側に歩行空間を設けて安全な歩行者空間を確保するとともに、駐車場出入口に出庫灯等を設置し注意喚起を行い、歩行者・自転車の安全の確保に努める等の措置を講じる。 以上のことから、歩行者の往来に伴う歩行者の交通安全への影響について、周辺地域の生活環境の保全に支障はないと評価する。

第 8 章 事後調査計画

第8章 事後調査計画

1 事後調査の目的

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

2 事後調査の項目

事後調査の項目は、「第4章 環境影響評価」及び「川崎市環境影響評価等技術指針」に示される事後調査の項目を選定する視点を勘案し、影響の程度が大きい項目、予測の不確実性の高い項目として、表8-1に示す項目を選定する。

表8-1 事後調査の項目

区 分	項 目	選定する理由
工事中	産業廃棄物	産業廃棄物については、計画地周辺の生活環境の保全に支障はないと評価しているが、石綿については、今後の詳細な調査を実施した上で対応を図るため、石綿が適正に処理・処分されていることを事後調査で確認する。
供用時	緑の質	緑の質については、緑の適切な回復育成が図られると評価しているが、予期し得ぬ要因により、予測結果と異なる状況が生じることを考慮するとともに、種々の環境保全のための措置が効果的に機能しているかを把握することを事後調査で確認する。
	風 害	風害については、計画地周辺の生活環境の保全に支障はないと評価しているが、気象条件等により風環境の予測結果には不確実性が伴うことから、防風対策を講じること風環境の改善を図った計画地内の地点における風環境を事後調査で確認する。

3 事後調査の内容

(1) 工事中

ア. 産業廃棄物

産業廃棄物に係る事後調査の内容は表8-2に示すとおりである。

表8-2 産業廃棄物に係る事後調査の内容（工事中）

調査項目	産業廃棄物（廃石綿等及び石綿含有産業廃棄物）の発生量及び処理・処分方法 ・発生状況 ・飛散防止対策（特定粉じん濃度の測定結果を含む）
調査時期	工事中
調査期間	既存建物解体期間中
調査地点	計画地内既存建物
調査方法	工事関連資料により、廃石綿等及び石綿含有産業廃棄物の発生量及び飛散防止に関する措置について把握する方法とする。

(2) 供用時

ア. 緑の質

緑の質に係る事後調査の内容は表8-3に示すとおりである。

表8-3 緑の質に係る事後調査の内容（供用時）

調査項目	植栽樹木の環境適合性 ・ 樹木活力度 ・ 植栽樹木の維持管理状況
調査時期	供用開始後(全体工事完了後)3年目の春～夏の適切な時期
調査期間	1回
調査地点	計画地内
調査方法	植栽樹木の生育状況については、樹木の樹形、樹勢等を観察し、「川崎市環境影響評価等技術指針」の樹木活力度調査の判定基準を基に把握する。併せて、植栽樹木の維持管理状況を把握する。

イ. 風害

風害に係る事後調査の内容は表8-4に示すとおりである。

表8-4 風害に係る事後調査の内容（供用時）

調査項目	風向、風速
調査時期	供用開始後（計画建物の竣工後、かつ、防風対策の植栽が完了した時期）
調査期間	1回（1年間連続）
調査地点	計画地内2地点 建設後に領域Cで対策後に領域Bとなる地点で、児童等が遊ぶことができるスペースの近傍であるB地区内南西側のNo.214付近及び、国道409号(大師道)沿いでB地区の南側広場の南東側のNo.216付近とする。
調査方法	「地上気象観測指針」（平成14年3月、気象庁）等に定める方法に準拠して現地測定を行う

4 事後調査報告書の提出時期

(1) 工事中

工事中に実施する産業廃棄物の事後調査については、既存建物解体工事完了後に、その結果を速やかにまとめ、川崎市長に提出する。

(2) 供用時

供用時に実施する緑の質の事後調査については、供用開始後3年目に実施する調査が終了後に、風害の事後調査については、供用開始後に1年間実施する調査の終了後に、その結果を速やかにまとめ、川崎市長に提出する。

第 9 章 関係地域の範囲

第9章 関係地域の範囲

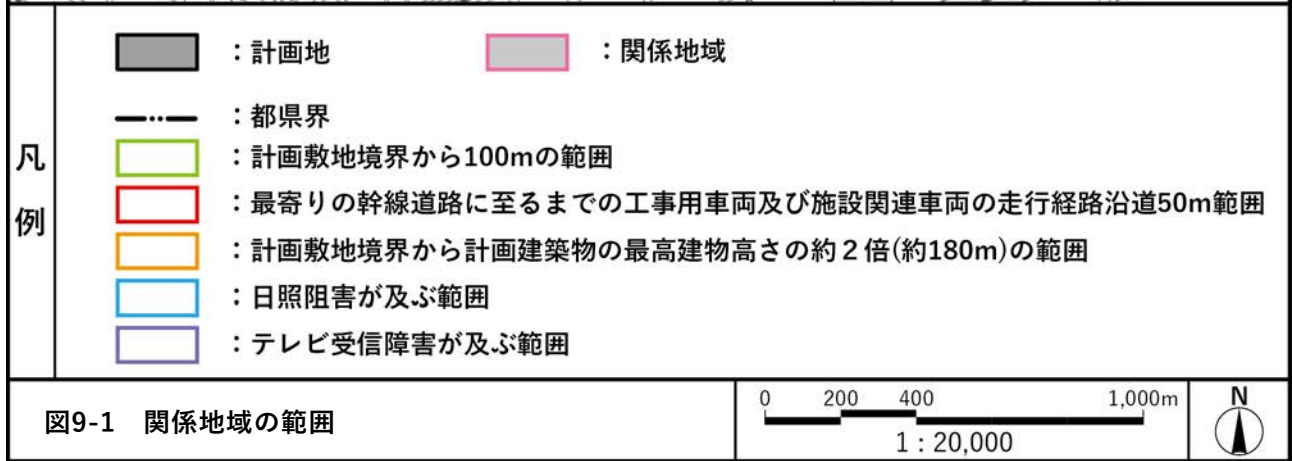
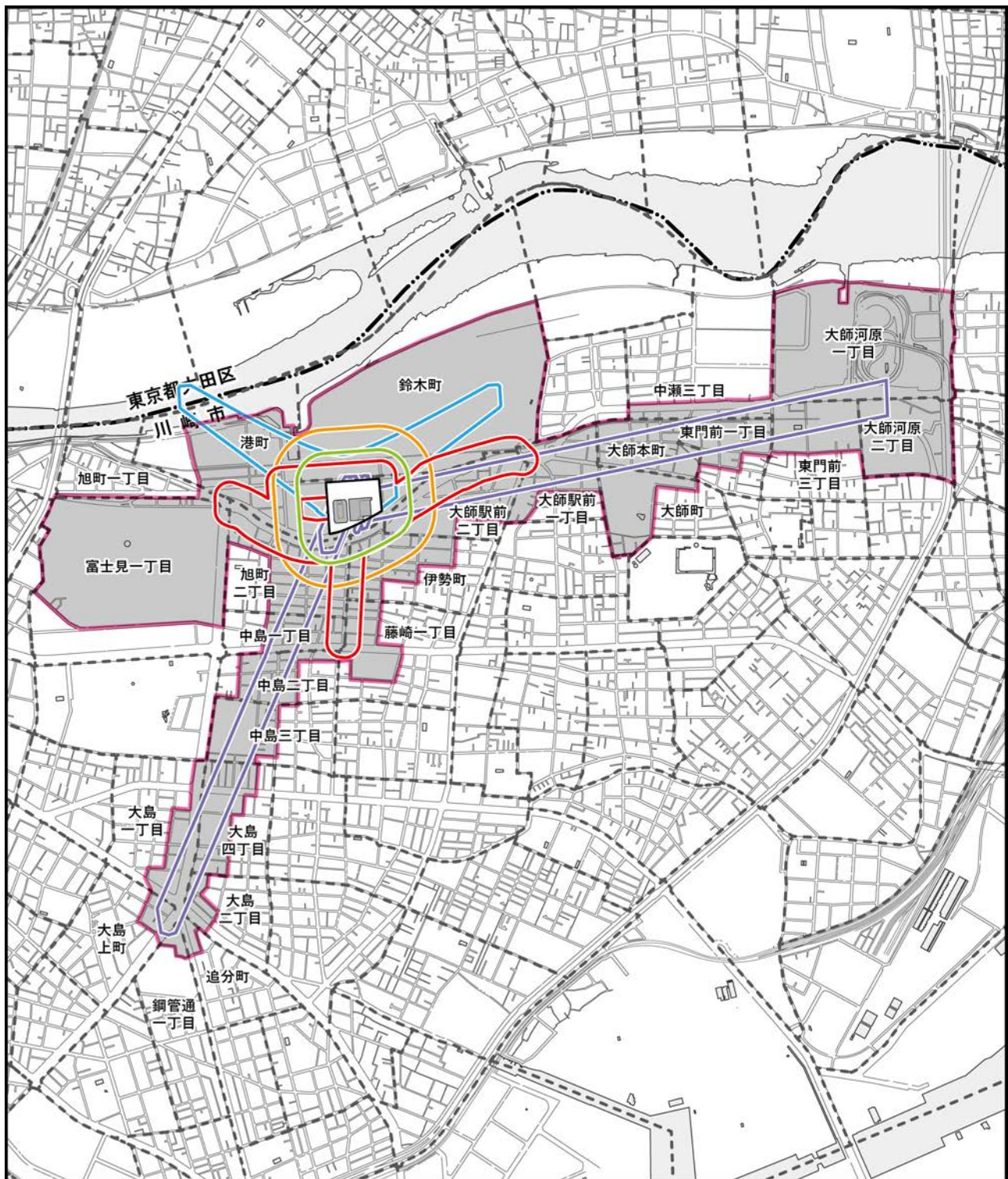
関係地域の範囲は、対象事業計画内容及び環境影響の予測結果を考慮して、本事業の実施に伴い環境影響が及ぶおそれのある範囲として、以下に示す範囲とした。

- ・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9-1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9-1に示すとおりである。

表9-1 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



第10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10章 条例準備書に対する市民意見等の概要と指定開発行為者の見解

1 条例準備書の縦覧等

(1) 条例準備書の縦覧期間及び縦覧場所

本事業に係る条例準備書の縦覧期間及び縦覧場所は表10-1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10-1 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10-2に示すとおりである。

表10-2 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

2 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.541～548)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 №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 №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 №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 №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 №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こ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。

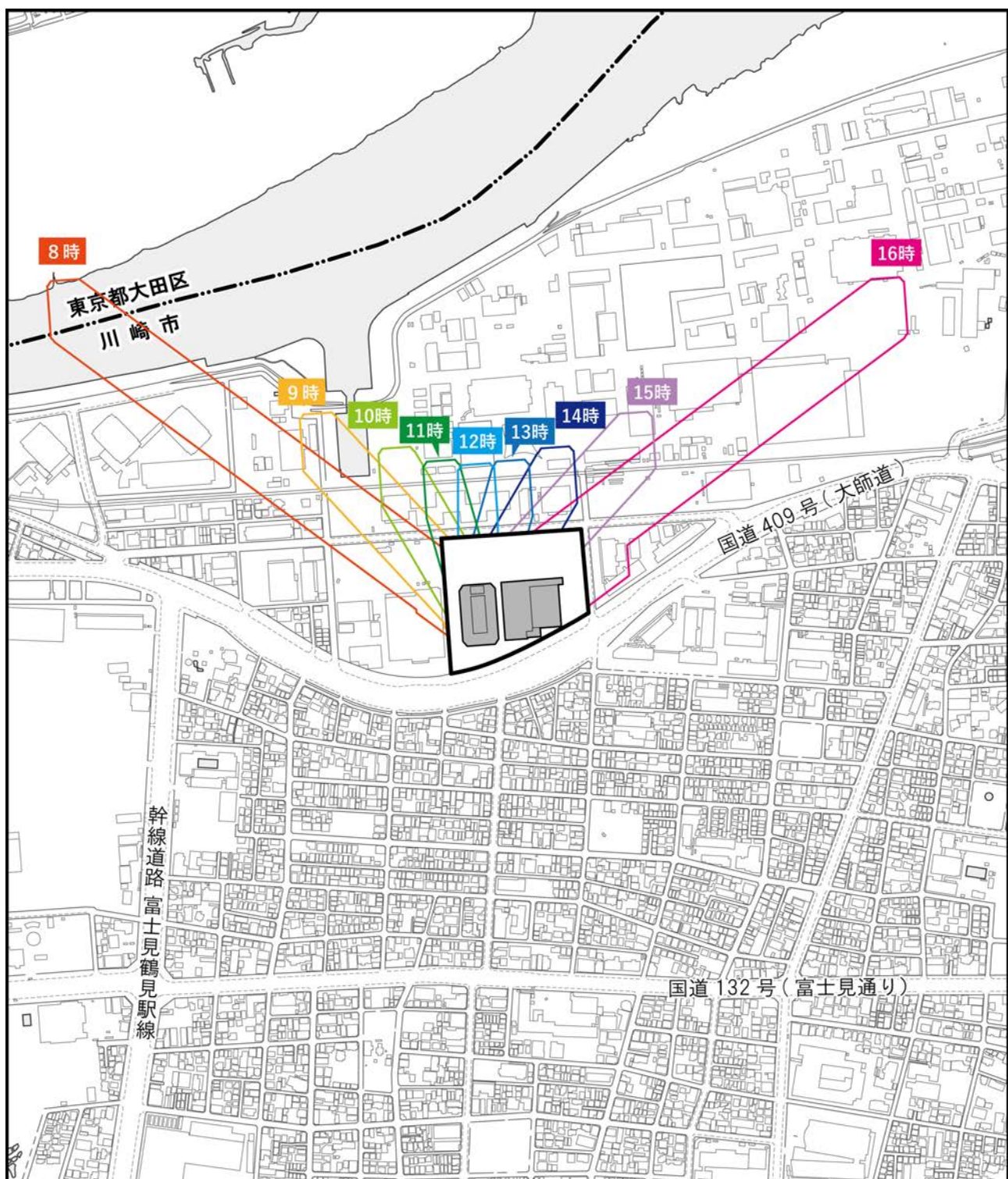
(5) 緑について	
市民意見等の内容	指定開発行為者の見解
【意見書 No.10-1】 緑化について、常緑樹だけではなくて市民の憩いの場所となるよう桜(ソメイヨシノ)等、四季を感じられる樹木を植樹してもらいたい。	計画地の敷地境界付近には高木(大景木)を配置するとともに、全体の緑の構成を考慮し、高木(大景木)、中木、低木、地被類を適切に組み合わせ、多様な緑を創出します。また、計画地内には落葉樹や食餌木等も配置して、季節感を感じられる植栽計画としていきます。

※: 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10.1-2～3(p.528～529参照)に示すとおりです。



凡例

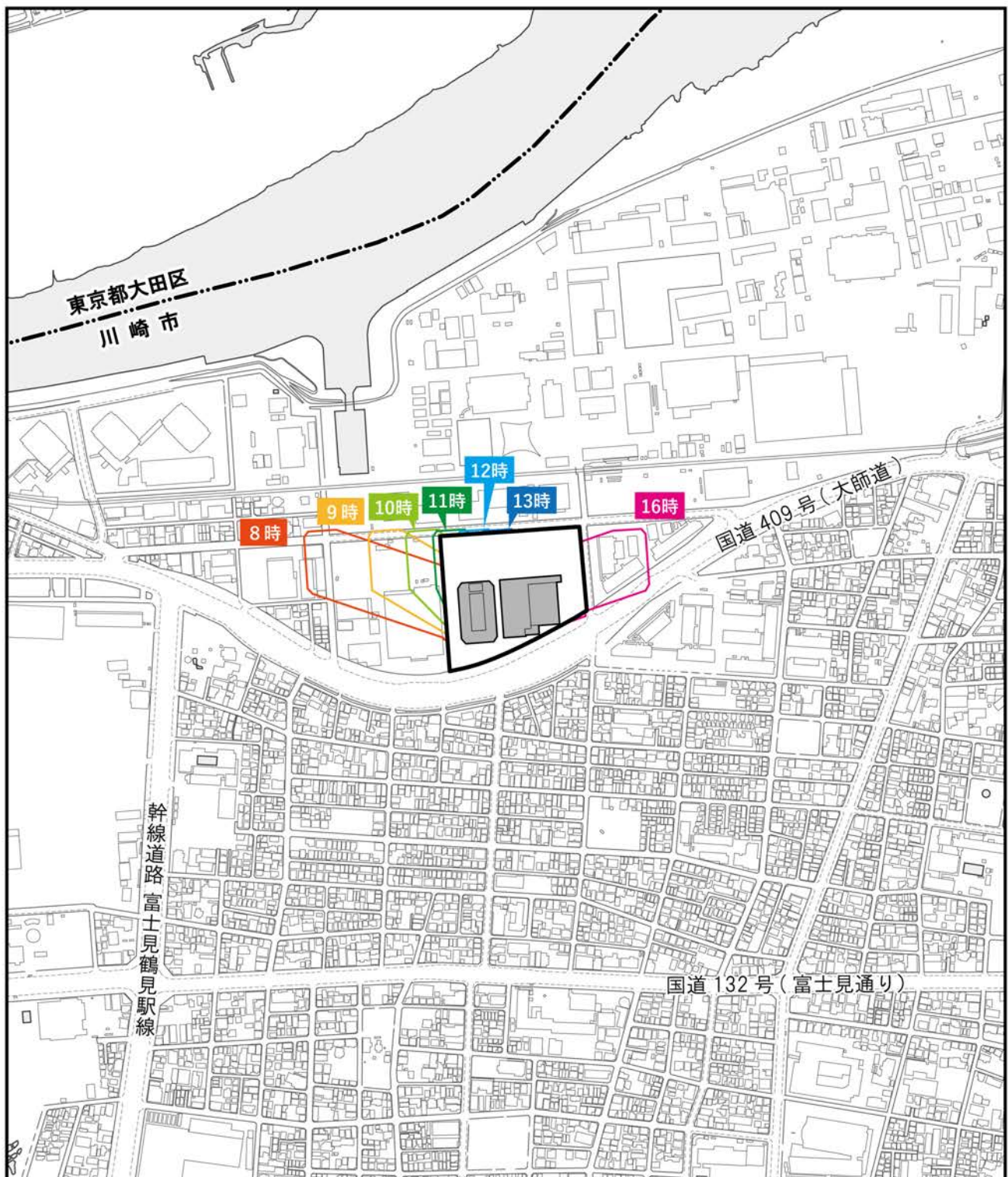
- : 計画地
- : 都県界
- : 計画建物
- : 8時 — : 11時 — : 14時
- : 9時 — : 12時 — : 15時
- : 10時 — : 13時 — : 16時

注) 日影条件: 冬至日・真太陽時、平均地盤面±0m

図 10.1-1 計画建物による時刻別日影図(冬至)

0 50 100 250m
1 : 7,500





凡
例

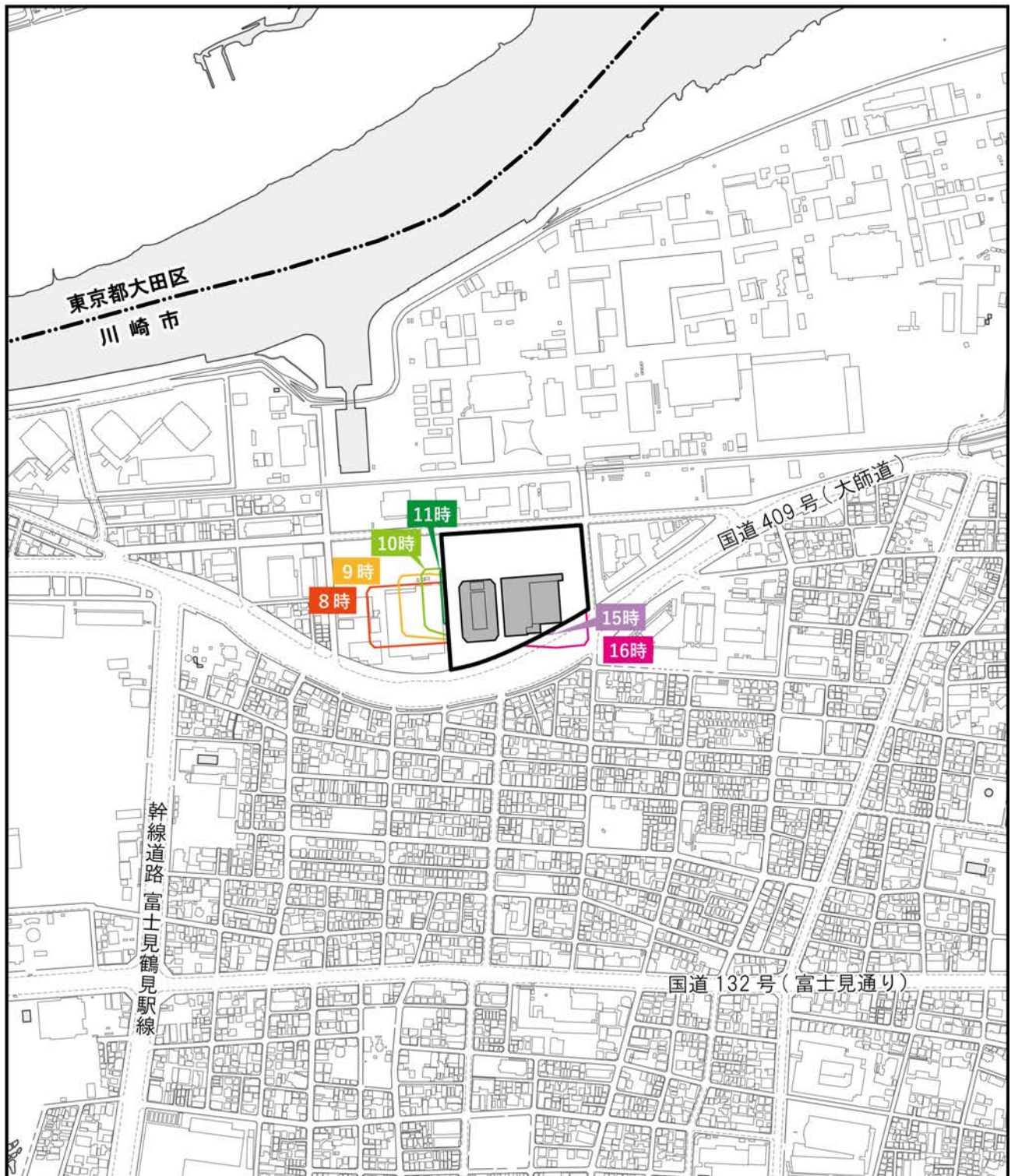
- : 計画地
- : 都県界
- : 計画建物
- : 8時 — : 11時 — : 16時
- : 9時 — : 12時
- : 10時 — : 13時

注) 日影条件: 春秋分日、平均地盤面±0m

図 10.1-2 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 10.1-3 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と思っております。 不測の受信障害が発生した際には、工事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(条例評価書 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、条例評価書 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り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.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。	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 No3-7-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 No2】 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 No1-4】 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 No5-2】 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 No10-2】 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 No11-3】 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日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、条例評価書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。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と、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、今のところが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クスの前のフェンス内、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の懸念に関連して、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、条例評価書に記載しております。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、詳細は条例評価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した。 説明会で頂いたご意見も踏まえて、2025年1月6日～2月19日までの条例準備書の縦覧期間中に意見書として頂いたご意見に対して、2025年5月7日～5月21日まで川崎市により縦覧された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】 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。	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.530,534,539参照)

【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.534参照)

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.521,523, 533,539参照)

【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.537,538参照)

【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.534,540参照)

【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.536参照)

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.521,523,532参照)

【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.525,526,531参照)

【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が発生しました。(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で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 No.9-2】

また、騒音についても基準値であるとあった75 dB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64.4 dBと日鉄興和不動産の説明会では説明があり、60 dB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？ということはないか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、税金が高いだけでは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.524,534参照)

【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は行ってもらいたい。

【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泊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.530参照)

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.540参照)

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.531,535,537,538参照)

【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クスの前のフェンス内、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してほしいです。