

第3章 市民意見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とそれらの意見に対する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。

意見の概要については、明らかに誤字だと思われる箇所を修正した。

なお、意見書全文（原文）は、資料編に示すとおりである。

【記載例】

3. ○○○○○○について

(1) ○○○による○○○【意見書○】	
この欄には、意見書の内容を項目ごとに分類し、その主旨について箇条書きにまとめました。	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>・本計画について、○○であり、<u>従って○○を要望します。</u></p>	<p>・本計画においては、○○と考えております。</p>
この欄には、タイトルの分類に該当する意見を記載しました。また、複数の分類の意見が含まれる場合には、該当する部分に下線を引きました。 文末の【意見書○】は意見書番号で、資料編に示す意見書の番号と対応しています。	この欄には、各項目に該当する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。

3.1 大気質について

(1) 供用後の大気質について【意見書12】	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>大気、騒音、景観、日照について それぞれ4.5.8.9ページに記載があるがどれも工 事中のことしか書かれていない。</p> <p><u>我々が問題にするのは、タワーマンション建築後 の生活への懸念であり、明らかに建築によって支障 が出るのが明白にもかかわらず、このアセスメン トのデータではそれを問題にしていない点である。</u></p> <p><u>実際に車が160台も増えた場合の日々の大気の汚 染の度合いや時間を問わない騒音問題 一つどれく らいの数の車が入りし、どれくらいの音が第二セ ンtralコーポにまで聞こえてくる想定か、当マン ションにおいてはベランダが南側にあるにも関わら ず、タワーマンションの駐車場への入り口が当マン ションの正面あたりからになることで、洗濯物を干 せないほどの排気ガスに犯されるのではないかと思 うが、その当マンションの低層階から最上階までの 汚れについてどれくらいの数値が想定されるのか、 きちんとデータを提示していただきたい。</u></p> <p style="text-align: right;">【意見書12】</p>	<p>ご参照いただいている資料は、「条例 環境影響評価準備書あらまし」と存じ ます。大気質に係る調査、予測、評価の結 果については、条例準備書 p. 125～166 に お示ししております。</p> <p>本事業で整備する駐車場は、主として 居住者が利用する分譲住宅の附属駐車場 であり、平日よりも休日の出入りがやや 多くなるとは考えられますが、タワーパー キングであり、160台が一斉に出入りする ことはありません。また、不特定多数が 不定期に出入りする大型商業施設等の駐 車場とは異なり、周辺道路に車両が滞留 する状況には至らないと考えておりま す。そのため、条例準備書におきまして も、供用時の大気質につきましては、環 境影響評価項目に選定しておりません。</p> <p>なお、自動車を所有する居住者には、 本施設の居住者用使用細則等において、 敷地内でのアイドリングストップの励行 を促します。</p>

3.2 騒音について

(1) 供用後の騒音、低周波音について【意見書12】、【意見書14】	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>大気、騒音、景観、日照について それぞれ4.5.8.9ページに記載があるがどれも工事中のことしか書かれていない。</p> <p><u>我々が問題にするのは、タワーマンション建築後の生活への懸念であり、明らかに建築によって支障が出るのが明白にもかかわらず、このアセスメントのデータではそれを問題にしていない点である。</u></p> <p>実際に車が160台も増えた場合の日々の大気の汚染の度合いや時間を問わない騒音問題 一つどれくらいの数の車が入りし、どれくらいの音が第二セントラルコーポにまで聞こえてくる想定か、当マンションにおいてはベランダが南側にあるにも関わらず、タワーマンションの駐車場への入り口が当マンションの正面あたりからになることで、洗濯物を干せないほどの排気ガスに犯されるのではないかと思います、その当マンションの低層階から最上階までの汚れについてどれくらいの数値が想定されるのか、きちんとデータを提示していただきたい。</p> <p style="text-align: right;">【意見書12】</p>	<p>ご参照いただいている資料は、「条例環境影響評価準備書あらまし」かと存じます。騒音に係る調査、予測、評価の結果については、条例準備書p.177～196にお示ししております。本事業で整備する駐車場は、主として居住者が利用する分譲住宅の附属駐車場であり、不特定多数が不定期に出入りする大型商業施設等の駐車場とは異なり、周辺道路に車両が滞留する状況には至らないと考えております。そのため、条例準備書におきましても、供用時の騒音につきましても、環境影響評価項目に選定していません。</p> <p>なお、自動車を所有する居住者には、本施設の居住者用使用細則等において、敷地内でのアイドリングストップの励行を促します。</p>
<p>本意見書は、条例環境影響評価準備書、事業者説明会、及び事業者からの回答内容を踏まえ、計画地北側に隣接する第2セントラルコーポ区分所有者として、環境保全の見地から意見をとりまとめたものである。</p> <p>【意見1】 <u>タワーパーキングに伴う騒音・振動・光害影響について</u></p> <p><u>第2セントラルコーポは計画地に隣接しており、タワーパーキング稼働に伴う騒音、低周波音、振動及び光害の影響が懸念される。</u></p> <p><u>事業者は説明会において、防音対策及び遮光対策を行う考えを示しているものの、</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・高層階への騒音影響 ・低周波音 ・振動 ・ヘッドライトによる光害 <p><u>についての具体的な評価結果及び検証内容は十分に示されていない。</u></p> <p><u>市においては、第2セントラルコーポへの影響評価の妥当性及び追加対策の必要性について確認されたい。</u></p> <p style="text-align: right;">【意見書14】</p>	<p>今回の計画では、従来型のパレット全台が回転する型式ではなく、1台を載せたリフトだけを動かす低騒音・低振動型の「エレベーター型」のパーキングシステムを採用する予定です。</p> <p>操業時、主に音（周波数帯 63Hz～8000Hz）が発生するのは頂部のリフトを昇降させる機械の部分（地上から約45m）であり、タワーパーキング内部では稼働音が発生いたしますが、周囲を鋼板で囲うこと及び離隔による減衰で、高層階を含め、騒音・低周波音により、生活に大きな影響を及ぼすものではないと考えております。</p> <p>しかしながら、ご近隣の皆様にご迷惑をおかけすることがないように、川崎市公害防止等生活環境の保全に関する条例に則ることはもとより、仕様の詳細について慎重に確認して参ります。</p> <p>また、自動車を所有する居住者には、本施設の居住者用使用細則等において、敷地内でのアイドリングストップの励行を促します。</p>

(2) 工事中の騒音について【意見書13】、【意見書14】	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>「騒音」について、準備書5ページに基準の85dB以下と記載されているものの65dBは十分人間がうるさいと感じる数値であり、周辺は住宅街・保育園・福祉施設などに囲まれており、周囲への影響は多大であると考えられる。</p> <p>また、事業計画通知書17ページに、特に振動と騒音の大きい山留工事・杭工事・土工事が2027年7月～2028年8月に予定されているが、工期の短縮を要望する。</p> <p style="text-align: right;">【意見書13】</p>	<p>建設機械の稼働による騒音の予測結果は、条例準備書p.188に記載しております。工事中の騒音及び振動につきまして、条例準備書p.185に記載した環境保全目標を遵守するとともに、周辺に住宅、保育園、福祉施設等が立地していることを踏まえ、工事の実施に当たっては、条例準備書p.190に記載した環境保全のための措置により、周辺への影響の低減に努めてまいります。</p> <p>なお、条例準備書でお示ししている工事期間は、現時点での想定となっておりますが、工期の短縮は、建設機械や作業の集中化を招き、騒音・振動等の影響が一時的に大きくなることが予想されます。このため、安全性、労働者の作業環境及び施工品質を確保するとともに、施工方法や工程の効率化を図り、効率的な工事の実施に努めてまいります。</p>
<p>【意見3】</p> <p>工事車両の運行及び通学安全について</p> <p>川崎小学校は計画地に近接しており、工事期間中は大型工事車両の通行による児童及び歩行者の安全への影響が懸念される。</p> <p>準備書では工事車両台数が示されているものの、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・登校時間帯 ・下校時間帯 <p>における安全確保策については十分に示されていない。</p> <p>市においては、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・通学路の安全確保策 ・誘導員配置 ・工事車両運行管理方法 <p>について確認されたい。</p> <p><u>また、工事の騒音及び振動を伴う作業については、原則として朝8時30分以降から18時までとするものの妥当性について確認されたい。朝7時30分から8時30分までの登校時間帯及び下校時間帯における大型工事車両の運行抑制又は回避について検討がなされているか確認されたい。</u></p> <p style="text-align: right;">【意見書14】</p>	<p>騒音及び振動を伴う作業時間については、周辺環境への影響を考慮し、原則として午前8時30分から午後6時までとする計画です。</p> <p>今後の詳細な施工計画の策定に当たっては、関係機関との協議を継続しながら、児童及び歩行者の安全確保に万全を期してまいります。</p> <p>工事期間中は近隣の皆様にご不便をおかけすることとなりますが、安全管理及び周辺環境への配慮を徹底しながら工事を進めてまいりますので、何卒ご理解とご協力を賜りますようお願い申し上げます。</p>

3.3 振動について

(1) 供用後の振動【意見書14】	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>本意見書は、条例環境影響評価準備書、事業者説明会、及び事業者からの回答内容を踏まえ、計画地北側に隣接する第2セントラルコーポ区分所有者として、環境保全の見地から意見をとりまとめたものである。</p> <p>【意見1】 <u>タワーパーキングに伴う騒音・振動・光害影響について</u> <u>第2セントラルコーポは計画地に隣接しており、タワーパーキング稼働に伴う騒音、低周波音、振動及び光害の影響が懸念される。</u> <u>事業者は説明会において、防音対策及び遮光対策を行う考えを示しているものの、</u> <ul style="list-style-type: none"> ・高層階への騒音影響 ・低周波音 ・振動 ・ヘッドライトによる光害 <u>についての具体的な評価結果及び検証内容は十分に示されていない。</u> <u>市においては、第2セントラルコーポへの影響評価の妥当性及び追加対策の必要性について確認されたい。</u> <p style="text-align: right;">【意見書14】</p> </p>	<p>今回の計画では、従来型のパレット全台が回転する型式ではなく、1台を載せたリフトだけを動かす低騒音・低振動型の「エレベーター型」のパーキングシステムを採用する予定です。</p> <p>メーカーによると、同機種及び同設置方式の装置において、納入後に振動を原因とした事情により追加で対策を講じた事例はないとのこと。このため、今後、予測評価と検証を行う予定はありません。</p>
<p>【意見3】 工事車両の運行及び通学安全について 川崎小学校は計画地に近接しており、工事期間中は大型工事車両の通行による児童及び歩行者の安全への影響が懸念される。 準備書では工事車両台数が示されているものの、 <ul style="list-style-type: none"> ・登校時間帯 ・下校時間帯 における安全確保策については十分に示されていない。 市においては、 <ul style="list-style-type: none"> ・通学路の安全確保策 ・誘導員配置 ・工事車両運行管理方法 について確認されたい。 <u>また、工事の騒音及び振動を伴う作業については、原則として朝8時30分以降から18時までとするものの妥当性について確認されたい。朝7時30分から8時30分までの登校時間帯及び下校時間帯における大型工事車両の運行抑制又は回避について検討がなされているか確認されたい。</u> <p style="text-align: right;">【意見書14】</p> </p>	<p>騒音及び振動を伴う作業時間については、周辺環境への影響を考慮し、原則として午前8時30分から午後6時までとする計画です。</p> <p>今後の詳細な施工計画の策定に当たっては、関係機関との協議を継続しながら、児童及び歩行者の安全確保に万全を期してまいります。</p> <p>工事期間中は近隣の皆様にご不便をおかけすることとなりますが、安全管理及び周辺環境への配慮を徹底しながら工事を進めてまいりますので、何卒ご理解とご協力を賜りますようお願い申し上げます。</p>

3.4 景観について

(1) 景観、圧迫感について【意見書12】、【意見書14】、【意見書16】	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>大気、騒音、景観、日照について それぞれ 4.5.8.9 ページに記載があるがどれも工事中のことしか書かれていない。</p> <p><u>我々が問題にするのは、タワーマンション建築後の生活への懸念であり、明らかに建築によって支障が出るのが明白にもかかわらず、このアセスメントのデータではそれを問題にしていない点である。</u></p> <p>実際に車が 160 台も増えた場合の日々の大気の汚染の度合いや時間を問わない騒音問題 いくどれくらいの数の車が入りし、どれくらいの音が第二セントラルコーポにまで聞こえてくる想定か、当マンションにおいてはベランダが南側にあるにも関わらず、タワーマンションの駐車場への入り口が当マンションの正面あたりからになることで、洗濯物を干せないほどの排気ガスに犯されるのではないかと、その当マンションの低層階から最上階までの汚れについてどれくらいの数値が想定されるのか、きちんとデータを提示していただきたい。</p> <p style="text-align: right;">【意見書12】</p>	<p>ご参照いただいている資料は、「条例環境影響評価準備書あらまし」と存じます。景観につきましては、条例準備書 p.270～290 に、供用後の予測評価を示しております。</p>
<p>【意見2】</p> <p>【意見1】を踏まえ、タワーパーキング配置の合理性及び代替案検討内容について</p> <p>我が第2セントラルコーポ10階の床高は地上28.2mである。これに対し、貴社が北側道路(幅員6m)の目の前に配置したタワーパーキングの高さは45.0m(15階建てビル相当)であり、最上階の頭上をさらに17mも突き抜ける巨大な壁となる。</p> <p>「商業地域で日影規制がないからといって(P.1)、最上階である10階の頭上をさらに17メートル(マンション5～6階分相当)も突き抜ける巨大な鉄骨の壁(P.1)を、わずか6mの道路の目の前に配置する設計(P.6)は、あまりにも周辺住民の生活環境への影響が大きいことが懸念されます。日照だけでなく空すら見えなくなることは、圧迫感の大幅な増加が懸念されます。当該配置を採用した設計上の合理性および他配置案との比較検討結果を示されたい。</p> <p>準備書P.283(表4.7.1-5)およびP.284のデータにおいて、我がマンションの目の前である『A地点』の形態率(視界を塞ぐ割合)が、現況の35.66%から貴社計画後に「59.50%」へと、周辺で群を抜いて異常な「23.84ポイント」も爆増することが記載されている。形態率が35.66%から59.50%へ増加すると予測されていることから、圧迫感軽減に向けた代替配置案の検討結果を示されたい。</p>	<p>本事業の建築計画につきましては、条例準備書 p.11～26 にお示ししております。</p> <p>本計画敷地は、総合設計制度を用いない、当該地の法規制に基づき計画した場合であっても大規模な建物が建設可能です。当該地の法規制に基づき許容された容積率を確保して事業を成立させるという観点から、参考プラン※としてお示した板状建物(容積率約400%・高さ約60m・18階・東西幅約100m)が一般的にデベロッパーの立案する最大公約数的な計画になるものと思料します。</p> <p>当社においても、特に計画地南側の戸建住宅が建ち並んでいた部分の土地を取得する前は、これを当該地の法規制に基づく案として検討したことはあるものの、中層以上の長大な壁となる単調な建物となることが必須で、敷地に余裕がないため十分な空間や緑地も設置できない無味乾燥な計画にしかならないことから、広場状空地や歩道状空地といった公開空地(合計約2,060㎡)としてマンション所有者以外も利用いただける空間を確保することが周辺環境に資するであろう点、また建物は高くなるものの相対的に周辺建物に与える日影等の影響も軽減できるとの判断から、事業上の合理性も踏まえ総合設計制度の活用を選択した次第です。</p>

意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>住友不動産は説明会において、タワーパーキングを敷地東側へ配置した場合、公開空地の確保が困難となること及び計画マンションの居住性が低下することを理由に、現計画が合理的である旨説明している。しかしながら、その説明の根拠となる比較図面、比較評価資料又は定量的な検討結果は提示されていない。また、計画マンション居住者の居住性への影響については説明されている一方で、北側に隣接する第2セントラルコーポの住環境への影響との比較評価は十分に示されていない。</p> <p>市においては、現計画の配置が最も合理的であるとする根拠及び、代替配置案との比較検討内容について確認されたい。</p> <p>また、本計画において34階・最高高さ125mという規模を採用した理由について説明されたい。あわせて、階数を抑えた低層案や建物配置を変更した代替案の検討を行った場合は、その比較検討内容及び採用・不採用の理由について十分に示されていない。</p> <p>また、第2セントラルコーポから見た圧迫感および眺望への影響について、フォトモンタージュ、景観シミュレーション、写真合成等を実施している場合は開示されたい。実施していない場合は、第2セントラルコーポを視点場とした資料を作成されたい。</p> <p>【意見書14】</p>	<p>総合設計を成立させるための最も厳しい要件は、公開空地の確保ですが、従前戸建て住宅が建ち並んでいた計画地南側の土地を追加的に買収し敷地形状が改善したことによって、周辺の住宅から一定の離隔を取れる敷地の北東寄りにタワー状のスリムな住居棟（約35m×約28m）を配置することが可能になり、必要な公開空地の確保が可能となりました。</p> <p>住宅棟を現位置に配置することを前提として、駐車場の位置、形状等を検討いたしました。一部にご意見のあるタワーパーキングの住宅棟東側への配置は、住宅棟が成立するための公開空地が確保できなくなるとともに、必要な駐車台数が確保できる規模にできないため、根本的に計画が成立しません。また、一部にご意見のある住宅棟西側に自走式の駐車場を設置することについては、必要とする駐車台数を確保するには、有効率が低いため現計画のタワーパーキングより高さが高く、東西方向の壁面も長大になるため、周辺への影響もより大きくなります。</p> <p>駐車場台数（来客用・荷捌き専用駐車場、ごみ収集スペースを除く160台 住戸数×52%）については、川崎市の総合設計制度の基準として、戸数分：306台を設けることとされているところ、川崎市と協議の結果、台数は、マンションの想定販売価格・間取り、当社他物件での使用実績及び周辺マンションの駐車場設置・使用状況より設定した現台数：160台となりました。当然駐車場の余剰は管理組合運営に悪影響を与えますし、不足は購入者への不便とともに周辺駐車場の需給に悪影響を与える可能性もあることから、昨今のSUV（スポーツ用多目的車）やEV（電気自動車）車両の増加等の傾向も勘案し慎重に予測して台数・仕様を設定しております。</p> <p>地下駐車場については、必要台数を確保するために、地下を相当量掘削する必要がありますが、事業上の経済合理性の観点及び工事期間の長期化が必須になることによる周辺への影響からも採用しかねるものです。</p> <p>代替案を示せとのご意見につきまして、以上の点より、総合設計を活用した現案について有効な代替試案をお示しすることは出来かねます。また、仮に総合設計制度の許可を受けない計画としてお示した「参考プラン」を代替案にするとしても、当社として事業性の観点から</p>

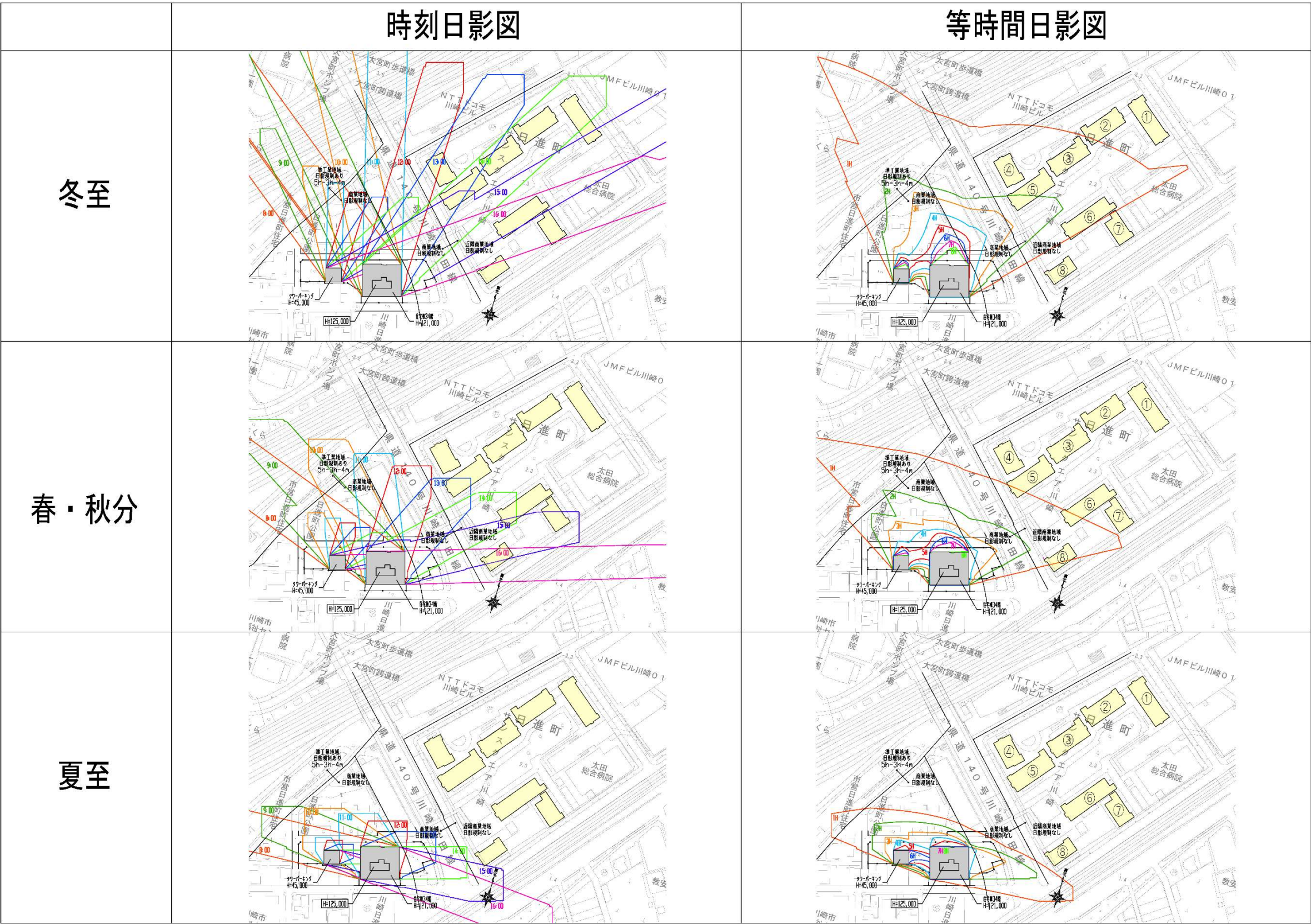
意見の概要	指定開発行為者の見解
	<p>も選択する余地はないとともに、東西に夫々広場状の公開空地（計約 1,050 m²）と北側市道沿いに幅員約 4m・延長約 120mの歩道状空地を設け、敷地内を積極的に緑化することによって、環境改善に資する今回の計画が最適解であると思料します。</p> <p>第 2 セントラルコーポから見た圧迫感および眺望への影響について、フォトモンタージュ、景観シミュレーション、写真合成等を行っておりませんが、ご心配を払拭できるよう、具体的な資料の種類や内容を含め、丁寧且つ解り易い説明を行うよう努めます。</p> <p>※「参考プラン」とは、総合設計制度を活用せず、当該敷地に適用される用途地域や容積率等の法規制に基づいて計画した場合に想定される一般的な分譲マンションの一例です。具体的には、前述のとおり容積率約 420%、地上 18 階建て、総戸数約 200 戸規模の板状建物を想定したものであり、建物を東西方向に長く配置することで建築可能な容積を確保する計画となります。参考プランは、総合設計制度を活用した現計画との比較を行うために作成したものであり、当該敷地条件において一般的に想定される建築計画の一例としてお示ししたものです。</p>
<p>【意見 6】</p> <p>第 2 セントラルコーポに対する日照影響の追加評価について</p> <p><u>事業者は説明会において、総合設計制度を適用した現計画と、総合設計制度を適用しない代替案との日影比較資料を提示している。しかしながら、周辺住民が確認を求めているのは、</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・タワーパーキング配置変更案 ・建物配置変更案 ・その他住環境影響を低減する代替案 <p><u>との比較であり、提示された資料のみでは現計画が最も合理的であるとする根拠を十分に確認することができない。また、第 2 セントラルコーポは計画地に最も近接する既存集合住宅であるにもかかわらず、同建物を視点場とした日照・圧迫感・景観影響評価は十分に示されていない。</u></p> <p><u>市においては、第 2 セントラルコーポに対する影響評価及び代替案との比較検討内容について確認されたい。</u></p> <p style="text-align: right;">【意見書 14】</p>	<p>見解は、p. 62～64 に記載のとおりです。</p>

意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>【環境影響評価項目等：その他「周辺住民との調和について」】</p> <p>川崎駅周辺総合整備計画では、「活力あるまちづくり」と「住みやすさ」の両立を目標としています。</p> <p>その理念を踏まえ、本計画において既存住民との調和をどのように図ったのか、その検討内容及び配慮内容について事業者の見解を求めます。特に、以下の事項については詳細な記載を求めます。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日照（建設前後における季節別・時間帯別の日照状況の比較） ・圧迫感の軽減（特に第2セントラルコーポへの配慮内容について、当該建物を視点場）とした景観シミュレーション等の客観的資料を用いた評価） ・景観（建物形状、セットバック等を含めた景観への配慮内容） <p style="text-align: right;">【意見書16】</p>	<p>見解は、p.62～64 に記載のとおりです。</p>

3.5 日照阻害について

<p>(1) 日照阻害について 【意見書2】、【意見書6】、【意見書11】、【意見書12】、【意見書14】、【意見書16】、【意見書17】</p>	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>【サンスクエア川崎の号棟・階別の日影評価について】</p> <p>計画地の北東側にはサンスクエア川崎が位置しています。準備書では、冬至日に計画建築物による日影の影響を受ける施設が19棟あり、うち2棟では5時間以上の日影が生じると予測されています。しかし、サンスクエア川崎のどの号棟が該当するのか、各階及び主要開口部に何時から何時まで日影が生じるのかは示されていません。平均地盤面での評価だけでは、各住戸が受ける実際の影響を判断できません。</p> <p>サンスクエア川崎の全号棟を明示した時刻別・等時間日影図を作成し、各号棟の計画地側外壁面について、階別の日影時間及び現況からの日照減少量を示してください。全階の評価が困難な場合は、低層・中層・高層及び影響最大階を評価し、選定根拠を示してください。影響が大きい場合は、建物の配置、形状、高さ、離隔距離等の見直しを含む低減策を検討し、その結果を評価書に記載して住民に説明してください。法令への適合だけでなく、生活環境に生じる実質的な変化を評価することを求めます。また、冬至日に加え、必要に応じて春分・秋分等における日影についても評価を求めます。</p> <p style="text-align: right;">【意見書2】</p>	<p>サンスクエア川崎様への日影の影響につきまして、時刻別・等時間日影図（冬至、春秋分、夏至）を作成しました（図35-1参照）。等時間日影図に記載の通り、冬至日で3時間未満、春秋分で2時間未満、夏至で1時間以内の影響が及びます。当該地域は、商業地に指定されていて日影規制はありませんが、近傍の準工業地域の規制時間（5-3時間/4m）との比較においても、その影響は軽微と考えます。（注意事項）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該日影図は、白地図を用いて作図しました。また、測定面（日影が及ぶ地盤の高さ）は、周辺の地盤の高低差は考慮せず、一律で作成していますので、実際の日影とは異なる場合があります。 ・時刻法は「真太陽時」を採用しております。これは、当該地において太陽が南中する時刻を正午とする時刻法のことです、日常使用している「中央標準時」は、兵庫県明石市で南中する時刻を正午としていますので、冬至で約21分、春分で約11分、秋分で約26分、夏至で約17分の誤差が生じます。なお、建築基準法におきましては「真太陽時」を採用することになっています。 <p>なお、サンスクエア川崎様は、既に周辺建物（D&Mビル、日進町ビル等）の日影の影響を受けている他、2・3・4号棟等は、自己建物の日影の影響も生じています。当社では、周辺建物の建築データを有しておらず、これ以上の検証・検討を行うことは致しかねます。</p>

(仮称) 川崎日進町計画 (サンスクエア川崎様への日影の影響について)



(注) 等時間日影図に記載の番号はサンスクエア川崎様の号棟です。

図 3. 5-1 サンスクエア川崎における日影の影響

意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>日照障害による QOL(Quality of Life)の著しい低下が気になります。</p> <p style="text-align: right;">【意見書 1 1】</p>	<p>計画建物の住棟は、東西約 35m×南北約 28m のスリムな高層の建物で、日影自体は遠方に及びますが、日影は、西から東方向に比較的早く移動します。このため、総合設計制度を適用しない一般的な建物（板状建物）で生じる日影の影響と比較すると、近接居住者の方においては、お住いの位置によって今回の計画の方が、日影の影響は少なくなる場合もございますことをご理解下さい。</p>
<p>大気、騒音、景観、日照についてそれぞれ 4.5.8.9 ページに記載があるがどれも工事中のことしか書かれていない。</p> <p><u>我々が問題にするのは、タワーマンション建築後の生活への懸念であり、明らかに建築によって支障が出るのが明白にもかかわらず、このアセスメントのデータではそれを問題にしていない点である。</u></p> <p>実際に車が 160 台も増えた場合の日々の大気の汚染の度合いや時間を問わない騒音問題 いくどれくらいの数の車が出入りし、どれくらいの音が第二セントラルコーポにまで聞こえてくる想定か、当マンションにおいてはベランダが南側にあるにも関わらず、タワーマンションの駐車場への入り口が当マンションの正面あたりからになることで、洗濯物を干せないほどの排気ガスに犯されるのではないかと思うが、その当マンションの低層階から最上階までの汚れについてどれくらいの数値が想定されるのか、きちんとデータを提示していただきたい。</p> <p style="text-align: right;">【意見書 1 2】</p>	<p>ご参照いただいている資料は、「条例環境影響評価準備書あらまし」と存じます。日照障害につきましては、条例準備書 p. 295～300 に、供用後の予測評価を示しております。</p>
<p>【意見 6】</p> <p><u>第 2 セントラルコーポに対する日照影響の追加評価について</u></p> <p><u>事業者は説明会において、総合設計制度を適用した現計画と、総合設計制度を適用しない代替案との日影比較資料を提示している。しかしながら、周辺住民が確認を求めているのは、</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・タワーパーキング配置変更案 ・建物配置変更案 ・その他住環境影響を低減する代替案 <p><u>との比較であり、提示された資料のみでは現計画が最も合理的であるとする根拠を十分に確認することができない。また、第 2 セントラルコーポは計画地に最も近接する既存集合住宅であるにもかかわらず、同建物を視点場とした日照・圧迫感・景観影響評価は十分に示されていない。</u></p> <p><u>市においては、第 2 セントラルコーポに対する影響評価及び代替案との比較検討内容について確認されたい。</u></p> <p style="text-align: right;">【意見書 1 4】</p>	<p>ご参照いただいている資料は、条例準備書 p. 266～269 かと存じます。日照障害に係る調査、予測、評価の結果については、条例準備書 p. 291～300 にお示ししております。</p> <p>頂戴したご意見は、事業規模の縮小を前提とした検討を行うことをお求めになられていると理解しますので、誠に恐縮ではございますが、これについて検討は致しかねます。以下に、当社の本計画への取り組みについて、ご説明申し上げます。</p> <p>本計画地は、商業地域で許容容積率 600%・400%、高さ及び日影規制のない地域です。</p> <p>本計画敷地は、総合設計制度を用いない、当該地の法規制に基づき計画した場合であっても大規模な建物が建設可能です。当該地の法規制に基づき許容された容積率を確保して事業を成立させるという観点から、参考プラン※としてお示した板状建物（容積率約 400%・高さ約 60 m・18 階・東西幅約 100m）が一般的にデベロッパーの立案する最大公約数的な</p>

意見の概要	指定開発行為者の見解
	<p>計画になるものと思料します。</p> <p>当社においても、特に計画地南側の戸建住宅が建ち並んでいた部分の土地を取得する前は、これを当該地の法規制に基づく案として検討したことはあるものの、中層以上の長大な壁となる単調な建物となることが必須で、敷地に余裕がないため十分な空間や緑地も設置できない無味乾燥な計画にしかならないことから、広場状空地や歩道状空地といった公開空地(合計約 2,060 m²)としてマンション所有者以外も利用いただける空間を確保することが周辺環境に資するであろう点、また建物は高くなるものの相対的に周辺建物に与える日影等の影響も軽減できるとの判断から、事業上の合理性も踏まえ総合設計制度の活用を選択した次第です。</p> <p>総合設計を成立させるための最も厳しい要件は、公開空地の確保ですが、従前戸建て住宅が建ち並んでいた計画地南側の土地を追加的に買収し敷地形状が改善したことによって、周辺の住宅から一定の離隔を取れる敷地の北東寄りにタワー状のスリムな住居棟(約 35m×約 28m)を配置することが可能になり、必要な公開空地の確保が可能となりました。</p> <p>住宅棟を現位置に配置することを前提として、駐車場の位置、形状等を検討いたしましたが、一部にご意見のあるタワーパーキングの住宅棟東側への配置は、住宅棟が成立するための公開空地が確保できなくなるとともに、必要な駐車場台数が確保できる規模にできないため、根本的に計画が成立しません。また、一部にご意見のある住宅棟西側に自走式の駐車場を設置することについては、必要とする駐車台数を確保するには、有効率が低いため現計画のタワーパーキングより高さが高く、東西方向の壁面も長大になるため、周辺への影響も大きくなります。</p> <p>駐車場台数(来客用・荷捌き専用駐車場、ごみ収集スペースを除く 160 台住戸数×52%)については、川崎市の総合設計制度の基準として、戸数分:306 台を設けることとされているところ、川崎市と協議の結果、台数は、マンションの想定販売価格・間取り、当社他物件での使用実績及び周辺マンションの駐車場設置・使用状況より設定した現台数:160 台となりました。当然駐車場の余剰は管理組合運営に悪影響を与えますし、不足は購入者への不便とともに周辺駐車場の需給</p>

意見の概要	指定開発行為者の見解
	<p>に悪影響を与える可能性もあることから、昨今のSUV（スポーツ用多目的車）やEV（電気自動車）車両の増加等の傾向も勘案し慎重に予測して台数・仕様を設定しております。</p> <p>地下駐車場については、必要台数を確保するために、地下を相当量掘削する必要がありますが、事業上の経済合理性の観点及び工事期間の長期化が必須になることによる周辺への影響からも採用しかねるものです。</p> <p>代替案を示せとのご意見につきまして、以上の点より、総合設計を活用した現案について有効な代替試案をお示しすることは出来かねます。また、仮に総合設計制度の許可を受けない計画としてお示しした「参考プラン※」を代替案にするとしても、当社として事業性の観点からも選択する余地はないとともに、東西に夫々広場状の公開空地（計約1,050㎡）を設け、北側市道沿いに幅員約4m・延長約120mの歩道状空地を設け、敷地内を積極的に緑化することによって、環境改善に資する今回の計画が最適解であると思料します。</p> <p>※「参考プラン」については p. 64 参照。</p>
<p>◆日照阻害</p> <p>「4.8 建造物の影響について」の「4.8.1 日照阻害」（5～8 ページ）では、「川崎市建築基準条例で定められた規制時間を超える日影時間が及ぶことはない」と予測する。」と記載されています。</p> <p>しかし、当計画地周辺には、商業用途地域である一方で、実際には居住を目的としたマンションが複数存在しています。</p> <p>本計画は、総合設計制度を適用し、容積率を60%強まで割増し、高さ125mの超高層建築物を建設するものです。先般、事業者より、一般設計による参考プランにおける日影図が提示されましたが、同プランは、本計画における住戸数（306戸）の確保を絶対的な前提として作成されたものであり、極端な日照阻害を生じさせるものでした。周辺住民の環境負荷を真に低減させるためには、住戸数の確保を絶対的な前提とし、極端な参考プランと比較して現在の計画が「まだまし」と主張するのではなく、住戸数等の事業規模の縮小を含めた抜本的な代替案の検討が不可欠です。</p> <p>川崎市が掲げる『生活都心』『職住近接』『機能のバランス』という都市計画の理念を踏まえ、既存住民の日照環境及び生活環境への影響について、単に規制時間を満たしているか否かを述べるだけでなく、また事業者の都合により作成された参考プランと比較するだけでなく、事業目的を達成しつつも周</p>	<p>見解は、p. 69～71 に対する指定開発行為者の見解に記載のとおりです。</p> <p>室内環境への影響につきましては、指標がないため評価は致しかねます。</p> <p>洗濯物の乾燥時間につきましては、日照だけではなく、その時々湿度や風環境にも影響されますことから、その評価は困難です。</p> <p>植物・家庭菜園等の生育環境への影響につきまして、これまで、建物竣工後に苦情を受けたことはありませんが、種類も多岐に亘ることから、その評価は致しかねます。</p>

意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>辺住民への環境負荷をより低減できる規模、配置、高さ等を調整した真の代替案の提示、または周辺住民の環境負荷を増大させてまで現在の規模の総合設計を優先する環境保全上の合理的な理由や正当性について、評価書において詳細な見解を示すよう求めます。</p> <p>また、以下の生活環境への影響についても併せて評価及び事業者の見解を求めます。</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪室内環境への影響 ▪洗濯物の乾燥時間への影響 ▪植物・家庭菜園等の生育環境への影響 <p>【意見書6】、【意見書16】</p>	
<p>【環境影響評価項目等：その他「周辺住民との調和について」】</p> <p>川崎駅周辺総合整備計画では、「活力あるまちづくり」と「住みやすさ」の両立を目標としています。</p> <p>その理念を踏まえ、本計画において既存住民との調和をどのように図ったのか、その検討内容及び配慮内容について事業者の見解を求めます。特に、以下の事項については詳細な記載を求めます。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日照（建設前後における季節別・時間帯別の日照状況の比較） ・圧迫感の軽減（特に第2セントラルコーポへの配慮内容について、当該建物を視点場）とした景観シミュレーション等の客観的資料を用いた評価） ・景観（建物形状、セットバック等を含めた景観への配慮内容） <p>【意見書16】</p>	<p>見解は、p. 69～71に記載のとおりです。</p> <p>なお、日照の状況につきましては、2026年8月9日に開催いたしました第2セントラルコーポ様の個別説明会にてご説明を差し上げた資料※に記載の通りです。</p> <p>※資料編 p. 資-25～48 参照</p>
<p>第二セントラルコーポ前の植栽への影響についてタワーマンションや駐車場でできる日陰などの影響で、第二セントラルコーポ前の植栽が枯れるなど生育に影響が出ることは想定されませんか？</p> <p>影響が出ないよう対応をお願いします。</p> <p>【意見書17】</p>	<p>計画建物の建物に伴い、第2セントラルコーポにお住いの皆様に日影の影響が及ぶことにつきましては、誠に心苦しく感じておりますが、今回の計画によって、貴マンションの植栽が枯れる等、著しい影響が及ぶことはないものと考えております。</p>

3.6 風害について

(1) 風害について【意見書5】、【意見書6】、【意見書9】、【意見書16】	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p><風害について></p> <ul style="list-style-type: none"> ・マンション建設後、北側の第2セントラルコーポの風環境の評価指標が住宅地相当から低中層市街地相当に変化する。 ・平均風速が上がることにより、建物への影響（外装材の剥離や破損、窓やシャッターの激しい振動・変形）および今まで可能だったベランダ使用（洗濯物干し）の生活環境が変わった際のご対応を確認したい。 ・対策として大景木による植栽を行うとなるが、樹木が成長するまでの期間、および樹木の成長により上層での風速の上昇対策、樹木の枯れ葉対策をどのように考えているか、ご提示いただきたい。 <p>【意見書5】</p>	<p>風環境につきましては、風洞実験により検証を行いました。その結果、第2セントラルコーポ様の南側市道（一般市道日進町17）付近において、条例準備書p.339、341に記載の通り、ポイントNo.87のみ、領域A（住宅地相当）から領域B（低中層市街地相当）に変化していますが、生活環境の保全に支障が生じるような風環境にはならないと考えております。</p> <p>計画建物の建設に伴い、周辺の風環境は変化しますが、万一、明らかに計画建物に起因して生活に支障をきたすような事象が発生した場合は、現場を確認する他、客観的な評価を行い、ご協議の上、対応させていただきます。</p> <p>大景木につきましては、防風効果や管理面も鑑み、建物竣工時までに、高さ約10mの常緑樹15本を計画地北側の一般市道日進町17沿いの歩道状空地内に植樹いたします。植樹は、耐陰性のある常緑のタブノキ等を予定しています。適切な維持管理を行い、落葉等により周辺環境へ著しい支障が生じないようにいたします。</p> <p>なお、供用後には計画建物周辺において風環境に係る事後調査として風向・風速の観測を実施し、予測結果との比較検証を行います。</p> <p>また、風洞実験は、地上2mレベルで行っており、高所での実験データは有していませんが、これまでに、当社において高所での生活に著しい支障が生じたという苦情を受けたことはありません。</p>
<p>◆風害</p> <p>風環境の予測結果及び対策内容について、建築関連の専門知識のない住民にも理解できる資料を作成・提出するとともに、評価方法、予測条件、解析結果、対策の有効性についても分かりやすい説明を評価書に記載することを求めます。</p> <p>【意見書6】、【意見書16】</p>	<p>風害に関する説明は、条例準備書p.317からp.342に記載のとおりです。また、資料編に測定地点ごとの風速比をグラフと表により示しています。条例環境影響評価書（以下、条例評価書）においては、より分かりやすい風環境の評価方法、予測結果及び防風対策の内容について、可能な限り分かりやすい記載に努めます。</p>
<p>いわゆる「ビル風」について不安があります。マンション棟とタワーパーキングの間を通る（流れる）風の速度が速くなり、私たちのマンション（第2セントラルコーポ）のベランダに洗濯物を干せなくなるのでは、と心配しています。</p> <p>【意見書9】</p>	<p>今回の計画では、風洞実験により風環境の変化について検証を行いました。条例準備書p.339からp.341に記載された第2セントラルコーポ様の南側でマンション棟とタワーパーキングの間の地点、No.81、No.82、No.88においては、防風植栽を植樹することで、何れも評価は領域A（住宅地相当）となっております。計画建物の建設に伴い、周辺の風環境は変化しますが、生活に支障が生じるような風環境にはならないと考えております。</p>

3.7 地域交通について

(1) 供用後の交通安全、交通混雑について【意見書1】、【意見書13】	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>「地域交通（交通安全、交通混雑）」について、準備書第1章1.4.6「交通動線計画」では、歩行者出入口を計画地北側の一般市道日進町17及び南側の幹線道路日進町18に各1箇所設けるとされ、第1章1.3では計画地の北東側約500mにJR川崎駅、南西側約430mに八丁畷駅があるとされている。しかし、約305戸の入居により発生する居住者の駅方向歩行者交通が、計画地外のどの経路にどの程度配分されるかについて、区間別・時間帯別の予測が示されていない。当該区間はJR線及び京浜急行本線の線路・高架により東西方向が分断され、既存の横断箇所が限られているため、朝夕ピーク時に歩行者及び自転車が特定経路へ集中し、交通安全上の支障が生じるおそれがある。ついては、以下を求める。</p> <p>(1) 供用時の居住者の歩行者・自転車動線について、計画地からJR川崎駅及び八丁畷駅に至る主要経路を特定し、区間別・時間帯別の交通量を予測・評価すること。</p> <p style="text-align: right;">【意見書1】</p>	<p>計画建築物竣工後、計画地からJR川崎駅への主要経路は、幹線道路日進町18～一般市道日進町32で、八丁畷駅へは、幹線道路日進町18～同堤根2～同堤根6～同下並木8になると考えます（図3.7-1参照）。</p> <p>周辺の状況や乗降客数の差等も鑑み、居住者の大部分は、JR川崎駅に徒歩で行き交いするものと考えますが、「大規模開発地区関連交通計画マニュアル改訂版」（平成26年6月国土交通省都市局都市計画課）に基づき鉄道利用の発生集中交通量を算定すると、1時間当たり80人程度の出入となりますので、著しく歩行者交通量が増えるとは考えておりません。</p>

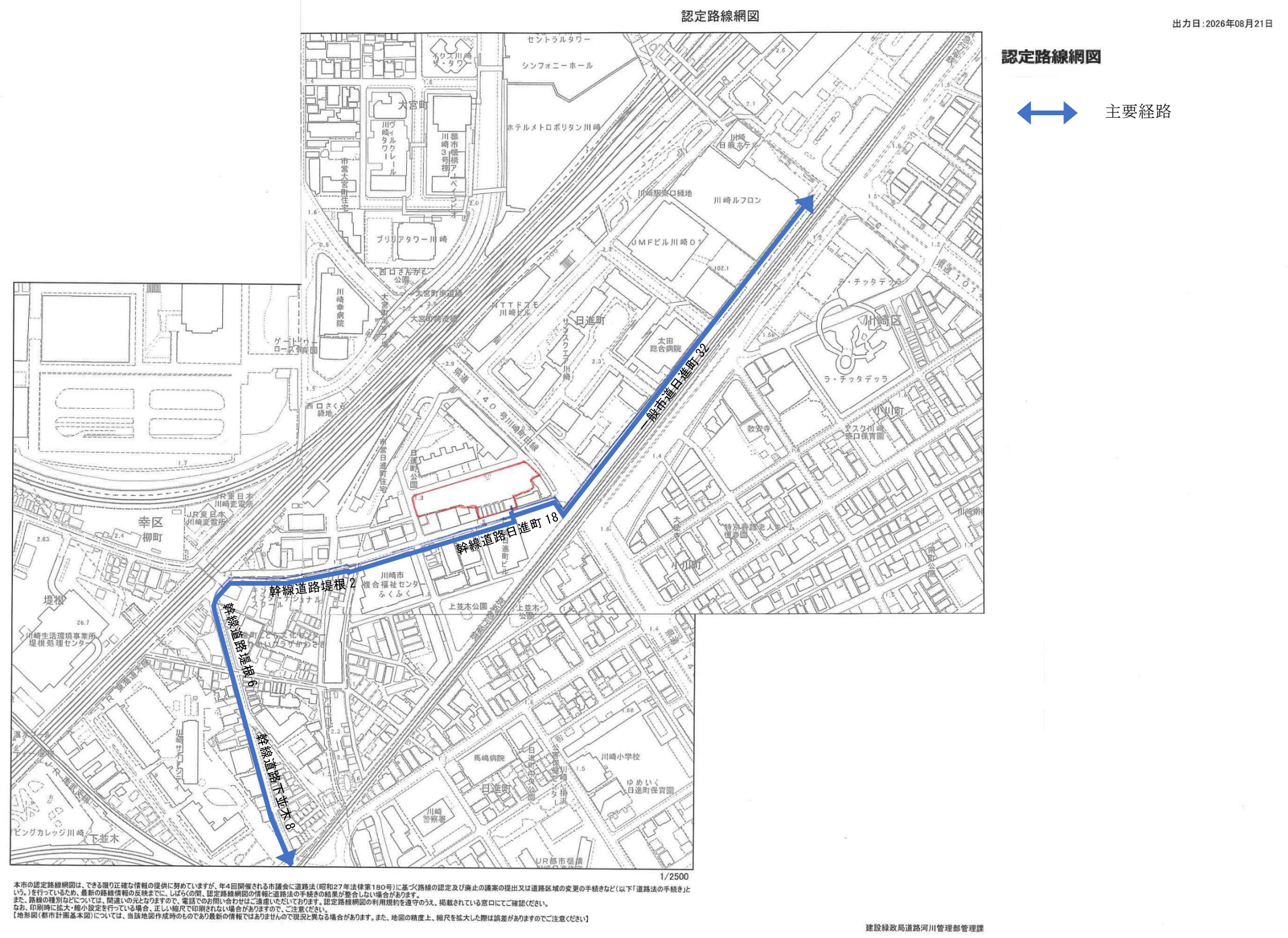


図 3.7-1 計画地から周辺駅への主要経路

意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>(2) 「川崎駅周辺総合整備計画」(令和8年4月改定)では、歩行者の安全な往来及び混雑緩和のため JR 川崎駅南口改札の新設等による回遊性の向上が地元から要望されている旨が記載されている。同計画の計画期間内に本計画の供用が開始されることを踏まえ、駅南側の改札及び歩行者ネットワークが整備される場合と整備されない場合の双方について予測を行い、後者の場合に必要となる安全対策を明示すること。</p> <p style="text-align: right;">【意見書1】</p>	<p>計画建物は、2027年夏に着工、2031年春頃に竣工を予定しております。川崎市まちづくり局拠点整備推進室に確認したところ、「川崎駅周辺総合整備計画」(令和8年4月改定)によると、2029年度までに「JR川崎駅南口改札の必要性に関する調査・検討」に取り組むとのことで、整備計画自体が不明な状況の中、現時点での予測は困難です。前項で回答の通り、1時間当たり80人程度の出入の増ですので、同整備計画の有無による影響は極めて少ないものと考えます。</p>
<p>(3) 環境保全のための措置として、指定開発行為者が市及び鉄道事業者との協議に主体的に参画し、駅南側の歩行者ネットワーク形成に必要な接続動線・用地・費用負担について検討することを位置づけること。</p> <p style="text-align: right;">【意見書1】</p>	<p>現時点において具体的な協議内容等が定まっていないことから、環境保全のための措置として位置付けることは考えておりませんが、将来、市及び鉄道事業者から要請があれば、協議会等への参加について検討いたします。</p>
<p>(4) 計画地内の公開空地及び歩道状公開空地(約570㎡)については、将来の駅南側歩行者ネットワークへ接続可能な幅員・線形・高低差処理とし、暫定的にも安全な歩行空間として機能する計画とすること。</p> <p style="text-align: right;">【意見書1】</p>	<p>計画地内の公開空地及び歩道状公開空地(約570㎡)の仕様等の詳細につきまして、今後、川崎市まちづくり局指導部建築指導課と協議を行います。</p>
<p>「地域交通」について、事業計画書1ページに住宅戸数306戸・駐車場165台・駐輪場612台と記載されているが、メインエントランスが設置される南側の通路はマンション側に歩道がなく道幅も広くないため、交通量が増えると危険である。歩道の設置などが必要なのではないかと考えられる。</p> <p>また、付近の日進町交差点は駅方面方向の横断歩道の横断可能時間が極端に短く待ち時間も長いいため、現在も歩行者や自転車が走っていて危険な状態である。</p> <p>そこにマンションが建つことで利用者が増えるとさらに危険が増す。またエントランスから直接の斜め横断も考えられる。信号の横断可能時間の延長などが必要ではないかと考えられる。</p> <p style="text-align: right;">【意見書13】</p>	<p>建築計画の概要につきましては、条例準備書p.11にお示ししております。</p> <p>供用後は歩道状空地及び広場状空地を整備する計画であり、これらは、歩行者の安全性向上に資するものと考えています。</p> <p>また、信号の横断可能の時間につきましては、今後、警察に状況の説明を行い、相談したいと考えております。</p>

(2) 工事車両の運行及び通学安全について【意見書14】	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>【意見3】 <u>工事車両の運行及び通学安全について</u> <u>川崎小学校は計画地に近接しており、工事期間中は大型工事車両の通行による児童及び歩行者の安全への影響が懸念される。</u> <u>準備書では工事車両台数が示されているものの、</u> <u>・登校時間帯</u> <u>・下校時間帯</u> <u>における安全確保策については十分に示されていない。</u> <u>市においては、</u> <u>・通学路の安全確保策</u> <u>・誘導員配置</u> <u>・工事車両運行管理方法</u> <u>について確認されたい。</u> また、工事の騒音及び振動を伴う作業については、原則として朝8時30分以降から18時までとすることの妥当性について確認されたい。 <u>朝7時30分から8時30分までの登校時間帯及び下校時間帯における大型工事車両の運行抑制又は回避について検討がなされているか確認されたい。</u></p>	<p>川崎小学校が計画地に近接していることを踏まえ、工事期間中における児童及び歩行者の安全確保は重要な課題であると認識しております。</p> <p>このため、工事車両の運行に当たっては、児童及び歩行者の安全を最優先とし、関係機関と協議の上、以下の対策を講じる予定です。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・原則として、一般市道日進町17上に工事車両を待機させることはありません。工事車両の入場時に一時的な停止が生じる場合においても、安全を十分に確認した上で速やかに場内へ誘導いたします。 ・午前7時台に入場する工事車両については、原則として計画地北側ゲート東寄りから入場する計画としております。また、時速10km以下での徐行運転を徹底するとともに、複数車両が連続して入場することのないよう十分な車間距離を確保し、安全に配慮した運行を行います。さらに、現場内で待機する車両についてはアイドリングストップを徹底し、騒音、振動及び排気ガスの低減に努めます。 ・工事車両の出入庫管理を適切に行い、指定ルート及び走行速度の遵守を徹底します。 ・学校、教育委員会及び警察等の関係機関と連携し、必要に応じて追加的な安全対策を実施します。 ・川崎小学校に対しては、本計画の内容を説明させていただいており、児童及び保護者の皆様への注意喚起について協力をお願いしております。 ・その他、条例準備書p.377に記載の環境保全のための措置により、交通安全の確保に努めます。 <p>なお、工事内容や工程上やむを得ない場合を除き、登校時間帯である午前7時30分から午前8時30分までの時間帯においては、大型工事車両の運行の抑制に努めます。また、下校時間帯についても実情等を踏まえ、安全の確保に努めます。</p> <p>今後の詳細な施工計画の策定に当たっては、関係機関との協議を継続しながら、児童及び歩行者の安全確保に万全を期してまいります。</p> <p>工事期間中は近隣の皆様にご不便をおかけすることとなりますが、安全管理及び周辺環境への配慮を徹底しながら工事を進めてまいりますので、何卒ご理解とご協力を賜りますようお願い申し上げます。</p>

【意見書14】

3.8 環境配慮項目について

(1) 環境配慮項目「地震時等の災害」について【意見書7】、【意見書10】、【意見書16】	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>【環境影響評価項目等：環境配慮項目】</p> <p>◆地震時等の災害</p> <p>本計画は超高層建築であることから、大規模地震及び長周期地震動発生時の構造安全性について、採用した設計条件、評価方法、安全性を確認した根拠、評価結果の概要について、専門知識のない住民にも理解できる形で事業者からの提示を求めます。</p> <p>また、外壁・ガラス等の落下防止対策、周辺住民への安全確保策について、震度7レベルの地震を想定した安全性の確認については既に済んでいると伺いましたが、想定を上回る規模の大地震への対策が考慮されているか事業者の見解を求めます。</p> <p>さらに、首都直下地震及び南海トラフ地震クラスの地震を想定した場合、建物自体の安全性だけでなく、隣接する第2セントラルコアへの影響（建物の揺れ、外壁・ガラス等の落下など）について、どのような評価を行ったのか、その評価結果についても評価書への記載を求めます。</p> <p style="text-align: right;">【意見書7】、【意見書16】</p>	<p>本計画では、建築基準法に定められる地震波及び長周期地震波が発生した場合のシミュレーションを行い、建物本体の挙動を確認し、求められる基準を満足するように構造躯体の大きさや形状を決めて設計します。60mを超える高さの建物になりますので、構造評定の提出及び大臣認定の取得を予定しております。</p> <p>また、建物3階以上の外壁にタイルは使用せず、また、バルコニー手摺りのガラスには、飛散防止フィルムを使用する等の対策を講じますので、条例評価書の「環境配慮項目に関する措置」に記載させていただきます。</p>
<p>建築にタワークレーンを使用するとの事です、今回の熊本地震級の揺れ(震度7)への耐性は大丈夫なのでしょうか？</p> <p>また、マンション棟は、耐震構造を施しているとの事です、数値計算の根拠を示して頂きたい。</p> <p style="text-align: right;">【意見書10】</p>	<p>本計画は、制振構造の建物として設計しております。建築基準法に定められる地震波及び長周期地震波が発生した場合のシミュレーションを行い、建物本体の挙動を確認し、求められる基準を満足するように構造躯体の大きさや形状を決めて設計いたします。</p> <p>また、現時点では数値計算についてお示しすることはできませんが、今後評定の提出によって計算していく60mを超える高さの建物になりますので、構造評定の提出、及び大臣認定の取得を予定しております。（構造の専門家が設計内容に問題のないことを確認する手続きであり、計算結果の妥当性が判断されます。）</p>

(2) 環境配慮項目「光害」について【意見書14】	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>【意見1】 <u>タワーパーキングに伴う騒音・振動・光害影響について</u> <u>第2セントラルコーポは計画地に隣接しており、タワーパーキング稼働に伴う騒音、低周波音、振動及び光害の影響が懸念される。</u> <u>事業者は説明会において、防音対策及び遮光対策を行う考えを示しているものの、</u> <ul style="list-style-type: none"> ・高層階への騒音影響 ・低周波音 ・振動 ・ヘッドライトによる光害 <u>についての具体的な評価結果及び検証内容は十分に示されていない。</u> <u>市においては、第2セントラルコーポへの影響評価の妥当性及び追加対策の必要性について確認されたい。</u></p> <p style="text-align: right;">【意見書14】</p>	<p>自動車の光の影響が予想されるのは、タワーパーキング(160台)、来客用駐車場等(5台)及び車寄せからの出庫時ですが、車両の出口は、貴マンションのエントランス前面部から約4m東側の位置に設ける計画となっており正対しておりません。また、計画敷地の中央部から北側道路に向けて車路の勾配をつけた設計としていることから、皆様が生活されている窓を直接照らす可能性は低いと考えております。</p> <p>また、自動車を所有する居住者には、本施設の居住者用使用細則等において、敷地内では上向きライト(ハイビーム)にしないよう促します。</p>

3.9 事業計画について

(1) 上下水道について【意見書 8】	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p><地域の上下水について></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 新設マンション工事建設により、305 戸が新たに居住する。 ・ 305 戸で消費・発生する上水・下水処理により、近隣のすでに居住している人々に影響がでないのか ・ 上水は、水道水圧力低下により、利便性を欠く（水道の流れが悪い。建物上層階でのお風呂のシャワー圧力が弱くなる等） ・ 下水道は、流れが滞り、詰まりや停滞を起こす <p>上記に対する対策を明確に示していただきたい。 【意見書 8】</p>	<p>ご懸念いただいている事象が発生しないよう、今後、設備設計の担当者と川崎市上下水道局とで協議を重ね、定められた基準を順守して計画を進めてまいります。</p>
(2) 住宅棟バルコニーからの視線によるプライバシー影響について【意見書 1 4】、【意見書 1 6】	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>【意見 4】</p> <p>住宅棟バルコニーからの視線によるプライバシー影響について</p> <p>事業者は説明会において、第 2 セントラルコーポと近接する住戸について、バルコニーガラス手摺の一部を不透明化する方向で検討していると説明している。しかしながら、計画建築物は地上 34 階、高さ 125m に達しており、対面する住戸からの視線のみならず、上層階住戸からの見下ろしによる視線の影響も懸念される。また、不透明化の対象範囲、効果及び検討根拠については十分に示されていない。</p> <p>第 2 セントラルコーポは計画地に最も近接する既存集合住宅であり、居住者のプライバシー保護の観点から、視線の影響評価及び不透明化範囲の妥当性について確認されたい。</p> <p>あわせて、必要に応じて追加的なプライバシー保護対策についても検討されたい。 【意見書 1 4】</p>	<p>計画建物と貴マンション壁面までの離隔距離は、20m 以上確保されており、市街地（商業地）のマンションでは、十分な離隔距離だと考えていますが、第 2 セントラルコーポ様の個別説明会において、バルコニーのガラス手摺の不透明化への対応についてご説明を差し上げました。</p> <p>今後は、頂戴したご意見も鑑み、対応範囲等の詳細について、本物件の分譲開始時期を目処に検討を行います</p>

意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>◆プライバシーへの配慮及びタワーパーキングの配置</p> <p>プライバシーへの配慮について、本計画では、第2セントラルコーポと新築マンションの住戸が近接し、ベランダ同士が向かい合う配置となることから、相互の視線によるプライバシーへの影響が懸念されます。第2セントラルコーポ向けの説明会にて、窓が対面となる一部住戸についてはバルコニーの手摺を透明な物から不透明な物へ変更するとの説明はありましたが、これは対症療法的な措置に過ぎません。</p> <p>また、事業者は、総合設計制度の要件となる公開空地の面積確保が満たせなくなるとの理由で、タワーパーキングの配置変更については拒否しております。しかし、総合設計制度は、事業者が容積率の割増という利益を得るための特例措置であるところ、事業者が自らの利益を満たすために要件の充足を優先してタワーパーキングを配置し、周囲の住環境を犠牲にすることは、環境影響評価における周辺住民との調和という趣旨に反するものと評価せざるを得ません。</p> <p>以上の理由から、以下の点について評価及び事業者の見解を求めます。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業者が提示した一般設計による参考プランは、本計画の超高層化を正当化するための極端な比較材料に過ぎず、タワーパーキングの高さ・配置等を含め周辺環境への配慮がなされたものではありません。そのため、事業者の都合により作成された参考プランとの比較ではなく、本計画の枠組みや事業規模を見直したうえで、公開空地の確保といった事業者の利益よりも、周辺住民の住環境（騒音、圧迫感、プライバシー等）への負荷低減を優先としたタワーパーキングの配置や高さ変更や自走式立体駐車場への変更等の代替案の提示を求めます。 ・上記代替案の提示を踏まえ、ベランダの配置・向きの変更、ルーバー・目隠し等による視線対策、建物形状の工夫、低層階を住戸以外（店舗・事務所等）の用途とし、住戸バルコニーを設けない配置を含めた代替案について、検討した内容及び採用・不採用の理由について説明を求めます。なお、代替案が無ければ、その理由の明記も求めます。 ・事業者自身が周辺住民への影響を認識しているとの説明もあったことから、プライバシー及び住環境への影響に関する具体的な低減策及び検討経過の提示を求めます。 <p style="text-align: right;">【意見書16】</p>	<p>タワーパーキングの配置等につきましては、p. 69～71に記載のとおりです。</p> <p>店舗の件につきましては、川崎駅前の商業施設が充実しており、現地に店舗を設置することは考えておりません。また、マンションにバルコニーは不可欠なものであり、これを取り止めることも致しかねます。</p> <p>計画建物と貴マンション壁面までの離隔距離は、20m以上確保されており、市街地（商業地）のマンションでは、十分な離隔距離だと考えていますが、第2セントラルコーポ様の個別説明会において、バルコニーのガラス手摺の不透明化への対応について、別紙の通りご説明を差し上げました。今後は、頂戴したご意見も鑑み、対応範囲等の詳細について、本物件の分譲開始時期を目処に検討を行います。</p>

(3) 駐車場（タワーパーキング）について【意見書15】

※個人情報を含む箇所や、意見者から要望のあった箇所については黒塗りとしている。

意見の概要

要望1：タワーパーキングの再考

我々マンションの真南、真正面にタワーパーキングが建設されることについては再考いただきたいという強い思いがあります。

我々のマンションの1.5倍の高さのタワーパーキングが建つことで、日照が大きく阻害されること、出入り口の真ん前に建つのでマンションの美観上もよろしくない、そして、建設中も建設後も車の出入りの騒音、渋滞、ヘッドライトの光害などの発生が予感されます。

以下の案のご検討をお願いします。

優先度

1. 駐車場の地下化
2. タワーパーキングの東へ移動
3. タワーパーキングの西への移動
4. 平置きのパークングで、屋上緑化
5. 駐車場の台数を減らして高さを下げる。

現在の計画は306世帯165台、54%になります。

近隣のマンションを調べました。

指定開発行為者の見解

本計画敷地は、総合設計制度を用いない、当該地の法規制に基づき計画した場合であっても大規模な建物が建設可能です。当該地の法規制に基づき許容された容積率を確保して事業を成立させるという観点から、参考プラン※としてお示した板状建物（容積率約400%・高さ約60m・18階・東西幅約100m）が一般的にデベロッパーの立案する最大公約数的な計画になるものと思料します。

当社においても、特に計画地南側の戸建住宅が建ち並んでいた部分の土地を取得する前は、これを当該地の法規制に基づく案として検討したことはあるものの、中層以上の長大な壁となる単調な建物となることが必須で、敷地に余裕が生まれないため十分な空間や緑地も設置できない無味乾燥な計画にしかならないことから、広場状空地や歩道状空地といった公開空地（合計約2,060㎡）としてマンション所有者以外も利用いただける空間を確保することが周辺環境に資するであろう点、また建物は高くなるものの相対的に周辺建物に与える日影等の影響も軽減できるとの判断から、事業上の合理性も踏まえ総合設計制度の活用を選択した次第です。

総合設計を成立させるための最も厳しい要件は、公開空地の確保ですが、従前戸建て住宅が建ち並んでいた計画地南側の土地を追加的に買収し敷地形状が改善したことによって、周辺の住宅から一定の離隔を取れる敷地の北東寄りにタワー状のスリムな住居棟（約35m×約28m）を配置することが可能になり、必要な公開空地の確保が可能となりました。

住宅棟を現位置に配置することを前提として、駐車場の位置、形状等を検討いたしましたが、一部にご意見のあるタワーパーキングの住宅棟東側への配置は、住宅棟が成立するための公開空地が確保できなくなり、根本的に計画が成立しません。また、一部にご意見のある住宅棟西側に自走式の駐車場を設置することについては、必要とする駐車台数を確保するには、有効率が低いため現計画のタワーパーキングより高さが高く、東西方向の壁面も長大になるため、周辺への影響もより大きくなります。

周辺マンション駐車場の利用状況について、情報共有をいただき、ありがとうございました。駐車場台数（来客用・荷捌

マン ショ ン名	戸数	駐車 場台 数	空き 区画 数	利用 区画 数	利用 区画 数/戸 数
					22%
					18%
					0%
					29%
					18%
					65%
					48%
					31%
					10%
					33%
					40%
					41%
					35%
					32%
					20%
					31%
					32%*
					38%*

(※：非開示のマンションは駐車場台数÷総戸数で算出しています。)

(意見書の川崎市ホームページ公開時には個人情報とともにマンション名も匿名でお願いします)

全戸数の合計に稼働している駐車場数（非公開は

意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>駐車場総数)の割合は35%。 54%の数は多いと思います。 若者の車離れ、高齢化、カーシェアの普及で時代の流れは車離れの方です。また、空車率が増えた場合タワーパーキングの保守、管理費用も大きな負担となります。今回調査したマンションでも、機械式駐車場の空車が多く、取り扱いを議論しているところがあります。 また、必要であれば我々のマンションの現在時間貸している10台分も新マンション用として確保します。少々離れますが、タワーパーキングの駐車場代よりも安価になると思います。</p> <p>以下の要望は住友不動産への要望ではなく、川崎市、JR東日本など、日進町地区の環境改善に向けての共同活動の要望です。 今回大規模マンションができることにより、日進町の住環境をさらに快適に、明るく、便利に過ごせるように働きかけていただきたい。それが新しいマンションの資産価値向上にもつながります。</p> <p style="text-align: right;">【意見書15】</p>	<p>き専用駐車場、ごみ収集スペースを除く160台(住戸数×52%)については、川崎市の総合設計制度の基準として、戸数分:306台を設けることとされているところ、川崎市と協議の結果、台数は、マンションの想定販売価格・間取り、当社他物件での使用実績及び周辺マンションの駐車場設置・使用状況より設定した現台数:160台となりました。当然駐車場の余剰は管理組合運営に悪影響を与えますし、不足は購入者への不便とともに周辺駐車場の需給に悪影響を与える可能性もあることから、昨今のSUV(スポーツ用多目的車)やEV(電気自動車)車両の増加等の傾向も勘案し慎重に予測して台数・仕様を設定しております。なお、隔地駐車場のご提案につきましては、永続的な利用が保証されるものではありませんので、導入は難しいと考えます。</p> <p>地下駐車場については、必要台数を確保するために、地下を相当量掘削する必要がありますが、事業上の経済合理性の観点及び工事期間の長期化が必須になることによる周辺への影響からも採用しかねるものです。</p> <p>代替案を示せとのご意見につきましては、以上の点より、総合設計を活用した現案について有効な代替試案をお示しすることは出来かねます。また、仮に総合設計の許可を受けない計画としてお示した「参考プラン」を代替案にするとしても、当社として事業性の観点からも選択する余地はないとともに、東西に夫々広場状の公開空地(計約1,050㎡)を設け、北側市道沿いに幅員約4m・延長約120mの歩道状空地を設け、敷地内を積極的に緑化することによって、環境改善に資する今回の計画が最適解であると思料します。</p> <p style="text-align: right;">※「参考プラン」についてはp.64参照。</p>

(4) 計画地周辺施設の整備について【意見書15】	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>要望2：JR 川崎駅南口の改札構築</p> <p>新しい高層マンション建設をきっかけに JR 南口の改札を作ってほしい。南側には日航ホテルやルフロン、最近では富士通本社やSUPERNOVAもでき、人の流れも増えてきました。</p> <p>今は東口や西口から回る必要があるのですが、例えば、日航ホテルに行くには改札から3分から5分近くかかります。</p> <p>南口ができれば、それらの商業施設へのアクセスが便利になりますし南側の多くの住民も助かり、駅南側の活性化が一気に進むと考えます。</p> <p>住友不動産様と一緒に川崎市地区開発のために川崎市及び JR 東日本様へ働きかけていきたい。</p> <p>【意見書15】</p>	<p>計画建築物は、2027 年夏に着工、2031 年春頃に竣工を予定しております。</p> <p>川崎市まちづくり局拠点整備推進室に確認したところ、「川崎駅周辺総合整備計画」（令和8年4月改定）によると、2029 年度までに「JR 川崎駅南口改札の必要性に関する調査・検討」に取り組むとのことで、整備計画自体が不明な状況ではございますが、将来、JR 川崎駅に南口改札が新設されれば、貴マンション及び当社計画の利便性向上に資するものであると考えますので、必要に応じて対応したいと考えております。</p>
<p>要望3：川崎駅と日進町2丁目を繋ぐペデストリアンデッキの構築</p> <p>川崎駅から日進町2丁目への移動は市電通りを渡ることになります。この信号が長く、交通量も多く、不便です。</p> <p>川崎駅よりサンスクエアまでは通路があり直接行けます。</p> <p>これを延長するイメージで、川崎駅からサンスクエアの通路を通り市電通りの信号を渡らず日進町2丁目に行けるペデストリアンデッキを作っていただきたいです。</p> <p>これができれば新しいマンションの付加価値も上がります。</p> <p>現在、駅南西側、大宮町周辺マンションはペデストリアンデッキができて、ミューザ大通りを渡らなくても駅に直結しています。このイメージです。</p> <p>最近令和8年千葉豪雨が発生しました。道路冠水で車が放置され大問題になっています。市電通りも昔から冠水が多くプール通りと言われていました。市電通りをまたぐ歩道の検討にもちょうど良いタイミングです。</p> <p>(新しいマンションのタワーパーキングを市電通り側に立てて、2階 or 3階の横を通りながらタワーマンションに直接つながる事ができればさらに便利になります。)</p> <p>【意見書15】</p>	<p>JR 川崎駅からペデストリアンデッキが構築されれば、貴マンション及び当社計画の利便性向上に資するもののご意見には賛同するものです。しかしながら、一事業者の意向では実現できるものではないので、地域として何らかの働きかけを行う場合には協働いたします。</p>
<p>要望4：市電通りから市営日進町住宅側に入る階段への電灯の設置</p> <p>ミューザ方面に徒歩で行くには大変便利な階段なのですが、街灯がありません。安全のために電灯の設置をお願いします。</p> <p>【意見書15】</p>	<p>現場の状況は確認いたしました。頂戴いたしましたご意見について、川崎市地域安全推進課や町会の関係者に相談するとともに、必要に応じて神奈川県にも相談いたします。</p>

意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>要望 5: JR 線高架下の改善</p> <p>JR 高架下は暗く、正直汚い水が流れており、特に夜は女性一人では歩けない夜道になります。川崎駅すぐ近くにもかかわらずこのような状況は改善していきたい。</p> <p>今回 300 世帯もの新しい住民の方々を迎えるためにも、この環境も改善する必要があります。</p> <p>一緒に改善の働きかけをしていきたい。</p> <p>【意見書 1 5】</p>	<p>現場の状況は確認いたしました。頂戴いたしましたご意見は、川崎市地域安全推進課や JR 東日本、町会の関係者に相談するとともに、必要に応じて神奈川県にも相談いたします。</p>
(7) 計画地周辺施設の整備について【意見書 1 6】	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>【最後に】</p> <p>繰り返しにはなりますが、本計画については、法令上の基準を満たすことのみならず、既存住民の生活環境への影響を可能な限り低減する観点が不可欠であるところ、事業者が比較対象として提示した一般設計における参考プランは、住戸数の最大化という事業者の利益追求を絶対的な前提とし、本計画を正当化するために用意された極端な比較材料に過ぎませんでした。事業者が自らの利益を確保する前提で、形式的な比較を行うのではなく、住戸数や建物規模を縮小してでも周辺住民の住環境への負荷を低減する真の代替案の検討が不可欠です。そのため、現在の規模を前提とした比較ではなく、日照、風害、圧迫感、プライバシー等あらゆる住環境への影響という側面から、環境負荷を最小限に抑える他の具体的な代替案が存在しないのか、また存在しないとするならば、その理由と、周辺住民への多大な環境負荷を強いてまで本計画（現在の規模での総合設計を適用したプラン）を優先する妥当性について、詳細な説明を求めます。</p> <p>また、建物配置、建物形状、タワーパーキングの高さと配置、プライバシー対策、景観への配慮などについて検討した、第 2 セントラルコア向けの説明会で説明された一般設計パターン以外の実効性のある代替案があれば、その比較検討内容及び採用・不採用の理由について具体的な説明を求めます。無ければその説明も求めます。</p> <p>なお、本意見書で求める事項については、「できる・できない」という結論や単に法令が求める基準を充足するか否かを説明するのみではなく、その結論に至った検討内容、比較対象及び採用理由について、可能な限り具体的に示していただくようお願いします。</p> <p>【意見書 1 6】</p>	<p>ご意見として伺います。見解は、p. 69～71 に記載のとおりです。</p>

3.10 施工計画について

(1) 地盤沈下、地下水及び液状化対策について【意見書3】、【意見書4】、【意見書14】	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>【軟弱地盤、液状化対策及び杭基礎について】</p> <p>準備書には、計画地が旧河道に属する沖積低地であり、埋土の下にシルト・砂及び軟弱なシルトが存在し、地下水位も高いことが記載されています。また、液状化対策、地盤改良及び現場造成杭の施工が予定されています。しかし、支持層の深度、杭の仕様、液状化判定結果等が示されておらず、計画建築物及び周辺環境への影響を判断できません。</p> <p>ボーリング位置・柱状図、深度別の土質・N値、地下水位、支持層の深度・厚さ・連続性、杭の工法・径・長さ・本数・配置、液状化の評価方法・判定結果、地盤改良の工法・範囲・深度を開示してください。また、地震時及び液状化後の杭・基礎の安全性、想定沈下量・不同沈下量・残留傾斜、地盤改良及び杭施工による周辺地盤の沈下・隆起・水平変位を示してください。特に、北東側に位置するサンスクエア川崎への影響を予測し、主要な解析条件、結果及び第三者機関による検証結果の概要を評価書に記載して、専門技術者が住民に説明することを求めます。</p> <p style="text-align: right;">【意見書3】</p>	<p>液状化の恐れがあるのは表層部分であり、計画建物は、場所打ちコンクリート杭（杭長約38m）で支持層にて建物を支えるため、計画建物が沈下する可能性は限りなく低いと考えております。</p> <p>なお、ボーリング位置・柱状図、深度別の土質・N値、地下水位、支持層の深度・厚さ・連続性、杭の工法・径・長さ・本数・配置、液状化の評価方法・判定結果、地盤改良の工法・範囲・深度等につきましては、今後、専門業者が実施した地盤調査報告書に基づいて設計を進めてまいります。</p> <p>サンスクエア川崎様の建物に対する地震時と液状化時の影響につきましては、計画地と貴マンションとは、県道を隔てて約70mの離隔距離があり、影響はないと考えております。</p> <p>また、当方では貴マンションの設計（地盤）データは持ち合わせておりませんので、各種影響に関する予測は致しかねます。何れにしましても、周辺の地盤や建物等に影響を及ぼさないよう、慎重に施工計画を検討の上、施工を取り進めてまいります。</p>
<p>【地盤沈下及び地下水に係る監視及び事後調査について】</p> <p>本事業では地盤改良、山留め、杭施工、地下掘削及び地下躯体工事が予定されています。計画地周辺は沖積層が厚く地下水位も高いため、山留め壁の変形、掘削に伴う応力解放、杭施工及び地下水位の変化により、周辺地盤に沈下、隆起、傾斜又は水平変位が生じるおそれがあります。しかし準備書には、周辺地盤の予測変位量及びその算定条件（山留め壁の剛性、根入れ及び掘削深さ、地盤定数、解析手法）、監視地点、管理基準並びに異常時の対応方針が示されていません。</p> <p>つきましては、次の事項を評価書に記載することを求めます。</p> <p style="text-align: right;">【意見書4】</p>	<p>本事業では、地盤改良工事、山留工事、杭工事、地下掘削工事及び地下躯体工事を予定しております。計画地周辺は沖積層を主体とする軟弱な地盤であり、地下水位も比較的高い地域特性を有していることから、周辺地盤及び周辺建築物への影響防止を念頭に工事を進めてまいります。</p> <p>条例準備書 p.108 に記載のとおり、工事中は、遮水性の高い山留壁を設置することから、評価項目としては選定しないことといたしますが、工事計画の策定に当たっては、地盤条件や地下水条件を十分に踏まえた設計を行うとともに、遮水性の高い山留壁の設置により地下水位変動の抑制を図り、地盤変位や地下水への影響を適切に評価いたします。また、工事期間中は計測および監視を適切に実施しながら、安全性の確保と周辺環境への影響低減に努めてまいります。</p>

意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>(1) 周辺地盤の鉛直及び水平変位量並びに地下水位の低下量の予測結果を、予測地点を図示して定量的に示すこと。地下躯体による地下水流動の阻害についても、工事完了後の影響として予測・評価すること。</p> <p style="text-align: right;">【意見書 4】</p>	<p>山留工事および地下掘削工事による周辺地盤への影響については、設計検討段階において地盤条件、掘削条件ならびに施工条件を十分に踏まえ、遮水性の高い山留壁の設置により地下水位変動の抑制を図るとともに、地盤変位や地下水への影響を適切に評価いたします。</p> <p>また、地下躯体完成後の地下水流動への影響についても、必要に応じて専門的な解析・検討を実施し、周辺環境に著しい影響を及ぼすことのないよう十分に配慮してまいります。</p>
<p>(2) 工事中の計測項目（地表面沈下、傾斜、水平変位、山留め壁変形、地下水位）、計測地点及び計測頻度を具体的に示すこと。</p> <p style="text-align: right;">【意見書 4】</p>	<p>工事期間中は、周辺環境への影響を継続的に把握するため、施工状況に応じて地盤及び構造物の挙動に関する計測を実施いたします。</p> <p>計測項目、計測地点及び計測頻度については、詳細設計及び施工計画の策定に合わせて具体化いたしますが、地表面の変位、山留め壁の変形、地下水位等について計測及び監視を行う予定です。</p>
<p>(3) 管理基準を注意値・警戒値・限界値の三段階で、日本建築学会「建築基礎構造設計指針」等の技術的根拠を示して事前に設定すること。</p> <p style="text-align: right;">【意見書 4】</p>	<p>計測管理に当たっては、関係法令、各種技術基準及び設計条件等を踏まえ、あらかじめ適切な管理基準を設定いたします。</p> <p>また、計測結果については継続的に確認を行い、基準値に達した場合には原因の把握及び必要な措置を講じることで、周辺環境への影響の未然防止に努めます。</p>
<p>(4) 「地盤」及び「地下水」を事後調査の項目に位置付け、測定結果を工事期間中は定期的に近隣住民及び周辺管理組合へ報告すること。</p> <p style="text-align: right;">【意見書 4】</p>	<p>地盤及び地下水については、条例評価書における事後調査項目として位置付けることは現時点では想定しておりませんが、工事期間中の計測結果及び工事の進捗状況については、近隣住民の皆様及び関係管理組合の皆様に対し、可能な範囲で情報提供を行うよう努めてまいります。</p>
<p>(5) 影響の有無を客観的に判断できるようにするため、工事着手前に第三者性を有する調査機関が、周辺既存建築物の傾斜、床レベル、外壁及び基礎のひび割れ、共用部及び埋設配管の状態を調査・記録すること。</p> <p style="text-align: right;">【意見書 4】</p>	<p>工事着手前には、工事による影響が想定される周辺建築物を対象として家屋調査を実施する予定です。</p> <p>調査に当たっては、公平性及び客観性の確保に配慮しながら適切な実施体制を構築し、建物の傾斜、外壁及び基礎のひび割れの状況等について記録を行い、工事前の現況を確認いたします。</p>

意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>(6) 管理基準を超過した場合の対応方針（工事の一時停止、原因調査、工法変更、影響の拡大防止措置）を記載し、着工前に近隣住民へ説明すること。</p> <p style="text-align: right;">【意見書 4】</p>	<p>着工前の事前のご説明の対応は致しかねますが、工事期間中に計測値の異常や想定を上回る変位等が確認された場合には、速やかに原因調査を実施するとともに、必要に応じて施工方法の見直し、追加対策の実施、工事の一時中断等を含めた適切な措置を講じ、影響の拡大防止に努めます。また、万が一、敷地外へ影響が及ぶ状況が生じた場合には、速やかに周辺住民の皆様へご報告させていただきます。</p> <p>今後の詳細設計及び施工計画の策定に当たっては、周辺地盤及び周辺建築物への影響を十分に考慮するとともに、近隣の皆様に安心していただけるよう、適切な監視及び管理のもとで安全な施工に取り組んでまいります。</p>
<p>【意見 5】</p> <p>軟弱地盤における家屋調査及び変位監視について準備書 p. 201 において、計画地周辺の地盤について貴社自ら「泥を主とする沖積層であり、固結度が低く、地下水位が高い軟弱な地盤特性を有する」と明記されている。</p> <p>この軟弱地盤上かつ我がマンションの目の前わずか 6m の位置で、貴社が行う大規模な「山留工事」「土工事」の掘削により、p. 204 の通り「135 トンもの 3 点式大型杭打ち機」等を集中稼働させ、p. 205 で予測されている最大「69dB」もの建物全体がガタガタと震える激しい工事振動を発生させても、地盤の側方流動による我がマンションの構造体が傾く「不等沈下」を起こさないという資料の提示をお願いします。</p> <p>事業者は説明会において、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・着工前家屋調査 ・工事期間中の測量及び変位監視 ・管理組合への報告 <p>を実施する方針を説明している。</p> <p>一方で、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・調査対象範囲 ・測定頻度 ・報告方法 ・補償判断基準 <p>については十分に示されていない。</p> <p>第 2 セントラルコーポは計画地に近接しており、軟弱地盤における長期間の掘削工事の影響が懸念されることから、市においては、家屋調査及び変位監視の具体的内容並びに異常発生時の対応方針について確認されたい。</p> <p style="text-align: right;">【意見書 1 4】</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・「地盤の側方流動」は、主に地震時の液状化によって地盤が水平方向に大きく移動する現象です。一般的には、傾斜地や河川・海岸の護岸周辺において発生することが知られています。計画地周辺は平坦な地形であり、付近に河川や海岸の護岸等も存在しないことから、本工事に伴う振動によって側方流動が発生する可能性は極めて低く、影響は生じないものと考えております。 ・計画地周辺建物の家屋調査につきましては、現時点では共用部分（主に 1 階周辺）を対象として、専門の調査会社による計測および外観調査の実施を検討しております。調査内容は、工事着手前の建物の傾き、ひび割れ（クラック）の状況、床と建物の取り付け部における隙間の有無などの計測・記録を行うものです。調査完了後には、調査会社より事前家屋調査報告書を提出いたします。 ・また、工事竣工前後の時期に事後家屋調査を実施し、工事前後の状況を比較することで、工事による影響の有無を確認いたします。調査結果につきましても、事後家屋調査報告書として提出いたします。万が一、工事の影響によるものと認められる事象が確認された場合には、関係者の皆様と協議のうえ、適切に補修対応を実施させていただきます。 ・さらに、建物構造への影響をご懸念されていることを踏まえ、大型の基礎工事機械が稼働する工事期間中（山留工事から土工事）については、マンショ

意見の概要	指定開発行為者の見解
	ン建物の数か所に測量計測ポイントを設置し、定期的（週 1 回程度）に測量を実施、建物に変位が生じていないかを継続的に確認するよう、ご提案を差し上げます。
（２）建設機械の耐震性について【意見書１０】	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>建築にタワークレーンを使用するとの事です、<u>今回の熊本地震級の揺れ(震度 7)への耐性は大丈夫なのでしょうか？</u></p> <p>また、マンション棟は、耐震構造を施しているとの事です、数値計算の根拠を示して頂きたい。 【意見書１０】</p>	<p>タワークレーンは建設工事で使用する重要な設備であり、その設計・設置の際には、地震の影響も考慮した安全性の確認を行っています。</p> <p>また、過去の大地震の経験を踏まえ、耐震性能や設置方法についても継続的に改善が行われており、現在ではより高い安全性が確保されるようになっています。</p> <p>計画段階から十分な安全対策を講じますが、想定外の大きな地震が発生した場合には、一旦作業は止めて、速やかに点検を実施し、安全が確認できるまで作業を再開しないよう運用いたします。</p>

3.11 指定開発行為者について

(1) 周辺住民との協議体制について【意見書14】	
意見の概要	指定開発行為者の見解
<p>【意見7】</p> <p>周辺住民との協議体制について</p> <p>事業者は説明会及び回答書において、第2セントラルコーポ管理組合との継続的な協議及び情報共有を行う考えを示している。</p> <p>一方で、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・開始時期 ・開催頻度 ・参加者 ・議事録作成方法 ・工事期間中及び竣工後の運営方針 <p>については十分に示されていない。</p> <p>第2セントラルコーポは本計画により最も大きな影響を受ける近接住民であり、長期にわたる工事期間中のみならず、竣工後においても騒音、振動、風環境、交通及び住環境への影響が懸念される。</p> <p>市においては、継続的な協議体制及び情報共有体制の具体的内容について確認されたい。</p> <p>また、協議結果及び環境測定結果については、近隣住民が確認できる形で公開されることが望ましい。</p> <p style="text-align: right;">【意見書14】</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・3年半を超える長期に亘る工事であり、貴マンションに居住の皆様には何かとご迷惑をおかけいたしますこと、改めましてお詫び申し上げます。周辺住民の皆様との協議体制につきましては、具体的な運営方法を含め、今後協議させていただきたいと考えております。定期的に情報共有の機会を設け、工事の進捗状況やその後の工事予定についてご説明を差し上げることを想定しています。 ・騒音・振動等の計測結果、工事車両の運行予定、ご意見書への対応状況等につきましては、定期的に開催する協議会の場においてご報告させていただきたいと考えております。なお、報告項目や報告方法につきましては、皆様のご意見も伺いながら協議のうえ決定させていただきます。 ・今後も周辺住民の皆様とのコミュニケーションを大切にして、工事に関する情報を適切に共有しながら、安心していただける工事運営に努めてまいりますので、ご理解とご協力を賜りますよう、宜しくお願い申し上げます。

