

# 鷺沼駅前再開発事業 条例環境影響評価方法書に係わる 市民意見の概要と指定開発行為者（事業者）の見解、及び会の意見について

2019年10月末日

宮前区役所・市民館・図書館移転に反対し鷺沼再開発を考える会  
共同代表 小久保善一 秋好賢一

はじめに

準備組合が2019年10月に「鷺沼駅前地区第1種市街地再開発事業 条例環境影響評価方法書に係わる市民意見の概要と指定開発行為者の見解」を公表しました。

これは条例環境影響評価方法書（環境アセス）に市民が12,525通という多くの意見書を提出したことに対する見解を事業者の準備組合が示したものです。

また、事業者の見解に対する「考える会の意見」を述べてみました。

準備組合がまとめた冊子の見出しとページは以下の通りですが、本報告の記述順を下記の2→3→1の順としました。

1. 環境影響評価について（P1～32）
2. 指定開発行為の概要について（P33～42）
3. その他について（P43～70）  
各意見項目毎に ①「市民意見」 ②「事業者見解＝市民意見への指定開発行為者の見解」  
③「会の意見＝事業者見解に対する会の意見」を記載しました。

## 2、指定開発行為の概要（p33～42）

### （1）事業立案の経緯

市民意見1：37階建てタワマンは鷺沼に合わない、事業者の利益を生むのみ、中層～低層ビルに再考を！

事業者見解：高さを抑えると面積を広げざるを得ず、歩行者空間や広場空間などが減少し、圧迫感が増す。高層化することで、道路や交通広場の整備、通風確保、圧迫感低減、日影集中低減、等周辺環境に極力影響を及ぼさなくすることができる。

会の意見：「高さを抑えると面積を広げざるをえない」は東急のタワマン売り上げ目標の確保を前提にしているからではないか。住民の暮らしやすさを優先させ、環境破壊をもたらさない開発のためには中層～低層とすることが必要だ。

市民意見2：住民の期待とかけ離れた営利目的の開発に反対、夢をもてる街にしてほしい。

事業者見解：今後想定される少子高齢化、建物の老朽化を見すえ、住宅機能や生活便利機能など多機能を一体的に整備することで住む人も訪れる人も楽しく魅力ある街となる。

会の意見：高齢者は超高層ビルに住む人は僅か、東急渋谷のオフィス労働者が住むのではない

事業者見解3：事業の概要が定まったので環境影響評価の手続きの中で評価方法書を示すことが可

能な段階になった。

会の意見：市も概要を知ったのは環境アセス段階の 8 月という。入居ビルの内容も金額も不明のまま市は移転を決める無責任さ。東急も市も事業全体像と必要経費は当然わかっているのに情報隠しと小出しをしている。早急に示すべきだ。

## (2) 都市計画について

市民意見 1：都市計画は 1 度決定すると 10 年～20 年変更できない。環境アセス手続きが終了してから都市計画定続きをすべきだ。平行した手続きは認められない。

事業者見解：都市計画は、開発行為者として見解を示せない。市の関係部署にお伝えする。

会の意見：事業者は環境アセス終了後に住民説明をすると言うが、それは環境アセスの説明であり、事業全体の説明ではない。事業全体の説明と環境アセス終了後に都市計画手続に入るべきだ。

## (3) 道路整備計画

市民意見 1：久末鷺沼線道路を 16m から 22 m はなんのため？

事業者見解：交通広場へのアクセス向上と駅前混雑の改善のため

会の考え：ここだけの拡幅だけで周囲の道路拡幅はないため、交通渋滞緩和にはならない。

# 3. その他について (P 43～P 70)

## (1) 条例方法書の手続きについて

市民意見 1：評価方法書の縦覧公告では宮前区役所に 3 冊しかない、増刷し広く区民に周知すべき。

事業者見解：市に伝える。

会の意見：市の責任にしている。市も東急も広く区民に周知することをさけたい思いからだ。

市民の知る権利よりも、事業者の著作権優先は今後に向けて改善させる必要がある。

市民意見 2：バスの増便計画は具体的にしめて！

事業者見解：バス路線については本計画外の事業なので、指定開発行為者（東急）としては見解をしめせない。市が路線ネットワーク充実に向けてバス事業者と協議調整すると認識している。

会の意見：鷺沼駅前開発で鷺沼にバス路線結節機能を持たせて便利になるということに移転の最大理由にしていたのに、当の東急は全くの他人事、市のやることと突っぱねる無責任さ。

市民意見 3：工事車両の運行と待機場所はどこになる？

事業者見解：準備書で明らかにし、対策が必要な場合は検討する。

## (2) 住民説明会開催について

市民意見 1：今日まで東急準備組合からの住民説明会は 1 度も無い。多額の税金を投入するばかりか区役所等公共施設を移転させ住民の暮らしに大きな影響をもたらす開発だ、環境アセスの前に住民説明会を開催すべきだ。

事業者見解：今後計画を深度化させるとともに環境評価準備書縦覧中に住民説明する

会の意見：住民説明をせず、事業の全体像を隠したままの環境アセスはおかしい。早急に住民説明会を開催すべきだ。

## (3) 現地調査について

**市民意見 1**：東急と住民が共通認識もてるようにするため、住民参加で実施して欲しい。住民の生活目線で公平性・客観性をもたせるためガラス張りの評価と対策を！

**事業者見解**：日照障害は現地調査せず、コンピューターにて日影図比較する。風害も現地調査せず、風洞実験をする。景観は10地点で写真撮影し、完成予想図を合成するオトモンタージュを作成して評価する。圧迫感4地点で写真撮影する。テレビ受信障害は電波測地車にて画質、電波強度を現地調査する。住民には準備書縦覧中に説明する

**会の意見**：1の環境影響評価の項で記す。

#### (4) 土砂災害警戒区域について

**市民意見 1**：今後30年に7~8割の確率で南海トラフ大地震が起きると国が予測している。

鷺沼駅北側はハザードマップで土砂災害警戒区域とされており、大地震の際は、駅裏の法面が崩壊し、線路が埋まり、橋が崩落する危険がある。災害対策本部となる区役所移転はすべきではない。

**事業者見解**：土砂災害警戒区域に対する影響評価項目は無いが、環境配慮項目で「地震時等の災害」を選定しているので、準備書で配慮内容を示す。

陸橋への懸念は市へ伝える。ホーム法面の崩落と線路上の土砂崩落の懸念は鉄道事業者へ意見をお伝えする。

**会の意見**：最近の台風や大雨の際の土砂災害は河川の撤回と並ぶ大災害の原因となっている。

鷺沼はその区域に指定されているのに、評価項目に入れないという軽視は許せない。

大地震で駅周辺は動きがとれなくなり、区全体の災害対応に大きな被害が及ぶ危険があるのに、東急事業者は、市や鉄道事業者にお伝えするという無責任さ。

東急の開発事業以外は住民の安全など考えていないとしか思えない。

重大災害に係わることであり、今からでも遅くない評価項目を設けて対策をとるべきだ。

#### (5) 防災・災害について

**市民意見 1**：最近の大雨、台風被害は、史上かつてない規模の災害をもたらしている。

狭い駅前が開発により人口が大幅に増える。防災と災害時の対策を明示していただきたい。

住民がこれまで最も心配していた問題だ。

**事業者見解**：建築物については、杭基礎構造をする等安全性に必要な措置をとるが、地震対策は環境配慮項目に選定されており、準備書でしめす。

災害時の対応については、市が地域防災計画にもとづき交通混雑の応急対応などに取り組むと認識している。

**会の意見**：事業者が建てたビルの安全確保は自分でやるが、土砂災害や駅前交通混雑は市がやることだと無責任な態度だ。駅前に146mと92mの超高層ビルを2棟建てれば人も車も増えて、交通混雑を生み災害時にはどんな危険状態になるか想像できる。開発事業者は当然これに対する責任がある。

開発事業の認可権をもつ市は、責任をもち事業者と共同責任で防災対策を示していただきたい。

#### (6) 防犯について

#### (7) 住宅について

**市民意見 1：タワマンは分譲か賃貸か？**

**事業者見解**：分譲か賃貸かは現時点で未定。

**(8) 人口増加による駅混雑**

**市民意見 1**：駅の利用者はどの位増える見込みか？ ラッシュ時の混雑度を評価項目に入れていただきたい。

**事業者見解**：乗車人員の将来予測や混雑について、開発者としては、見解を示すことができない。鉄道事業者に懸念をお伝えする。駅施設整備については、今後鉄道事業者と協議連携しながら計画を検討する。

**会の意見**：開発をするからには、人口の予想を立て、それに見合う社会資本整備計画を立てる責任がある。タワマンを売り飛ばせば、後の社会資本整備は市と鉄道事業者の責任におしつけは認められない。まして鉄道は東急であり、市との包括連携協定の締結をしたのは、東急電鉄ではないか？

**(9) 地元への配慮について**

**市民意見 1**：駅周辺に住む人には何も利点がない。工事も10年と長くその後の生活にも大きな影響がある。鷺沼には高齢者も多い、長期にわたる工事で肉体的にも精神的にも障害が生まれ、風害で転倒する心配もある。特に高齢者・障害者など福祉に係わる居住者の健康に対する配慮を最優先の評価事項にして欲しい。

**事業者見解**：大気質・騒音・振動・風害等については準備書にて調査・予測・評価結果を明らかにし、対策が必要な場合は環境保全のための措置を検討する。

**会の意見**：周辺住民に対する特段の配慮が見られない。長期の工事であり、地元の高齢者・障害者・保育園や学童の健康と安全に特別配慮の具体策を明らかにすべきだ。

**(10) ペDESTリアンデッキについて**

**市民意見 1**：デッキがないと駅前街区から北街区にゆくのに道路を横断することになる。

歩行者の安全と渋滞が心配される。なぜデッキを作らないのか？

**事業者見解**：デッキの設置は現時点では想定していない。

敷地外周に歩道状空地を設けるなど利用者の動線に配慮する。

**会の意見**：敷地外周をどのように使うかは市民の判断すべき権利であり、開発のために東急が利用する考えだとすると問題だ。デッキを設けるべきだ。

**(11) 補助金について**

**市民意見 1**：事業者は補助金を含めて事業費を算定しているはずだ。6月には国に「予算要望調書」を提出しているはずなので、補助金額を明示していただきたい。

**事業者見解**：補助金申請は市がやること、市に聞いてください。

具体的な事業費は計画の深度化にあわせて整理を行ってゆく。

**会の意見**：全体の事業費と補助金のめどが立たなければ開発計画は立てられないのは常識。

鷺沼開発は区役所など公共施設を移転させるばかりか、多額な税金が使用される事業です。

今の段階でわかる事業費・補助金を示すのは市民に対する責任だ。

**(12) バス路線について（前掲載の条例方法書手続きと重複）**

**市民意見 1**：バスの増便計画を具体的にしめしてください！

事業者見解：バス路線については本計画外の事業なので、指定開発行為者（東急）としては見解をしめせない。市が路線ネットワーク充実に向けてバス事業者と協議調整すると認識している。

会の意見：鷺沼駅前開発で鷺沼にバス路線結節機能を持たせて便利になるということに移転の唯一最大の理由にしていたのに、当の東急は全くの他人事、市のやることと突っぱねる。市と東急は共同責任があり、早急に具体策を示すべきだ。

### (13) 公共施設について

市民意見 1：現区役所・市民館・図書館を存続させ、鷺沼にも支所、市民館・図書館を作るべきだ。公共施設が移転した場合、黒川線道路以北に住む住民へのマイナス影響と対策を評価項目としていただきたい。

(もともと、宮前区は他区に比較し図書館・市民館及び類似施設が少ない。また、黒川線道路以北に住む住民は鷺沼に行くことはかなり不便になり、鷺沼には行けなくなる。

築36年の区役所・市民館・図書館をつぶすのは税金のムダつかいだ)

事業者見解：開発行為者として見解を示すことはできない。市への要望として伝える。

会の意見：国の駅前市街地再開発方針では「集客力ある公的不動産の有効活用をなさい」としめされており、その通りに市と東急事業者が包括協定を結び共同責任ですすめてきたのではないか。公共施設を駅前に移転させることなくタワマンだけでは鷺沼再開発は不可能だ。開発事業者である東急も責任ある住民説明を実施してほしい。

## 1. 環境影響評価について (P 1～32)

### (1) 大気質について

市民意見 1：宮前区のぜんそく患者は2,547人で市内2位と多い。原因は東名にも近く自動車廃棄ガスの影響があると言われている。喘息の原因となるPM2.5を調査項目日入れていただきたい。

事業者見解：PM2.5については、発生源からの寄与を定量化する方法が確立されていないことから難しい。リニヤ工事の時期が明らかでないので難しい。

会の意見：現に喘息に苦しむ患者が市内で最も多い、原因が自動車廃ガスとされ、中でもPM2.5が喘息を引き起こす要素となれば、現在において手法が確立されていなくとも技術の進歩は早い。リニヤも市に聞けば時期がわかる。これ以上の患者を増やさないために苦しめないために、力をつくして欲しい。工事は10年と長いので手法の研究も進む。

### (2) 土について

市民意見 1：計画地は開発前は深い谷戸で大量の盛土をした土地。土砂災害警戒区域での工事であり、地形・地質（土砂流出、斜面安定）を評価項目に入れるべきだ。

事業者見解：造成工事によりその心配はない。建築物については杭基礎構造とする。

会の意見：大地震時に駅裏の線路法面が崩落の危険があり、地形、地質を評価項目とすべきだ。

市民意見 2：盛土にどのような土が使われたか明らかでないため、土壌汚染を調査項目にすべ

きだ。

事業者見解：有害物質に汚染された経緯がないので、評価の必要がない。

会の意見：太平洋戦争当時は、宮前区と横浜市緑区の一部にかけた広大な陸軍の軍事敷地があり軍事訓練と兵士を訓練し戦地に送り込みを任務としていた。鷺沼もその敷地内であり、どのような埋め立てが行われたかわからない。大規模開発にあたり土壌調査は必ず必要だ。

### (3) 緑について

審議会の中で出された意見は大事であり、検討すべきだ。

### (4) 振動・騒音について

市民意見 1：周辺住民は10年という長期にわたり工事の影響を受ける。高齢者や子供、妊婦、障害者などが多く住む、まして鷺沼の静かな環境を好んで住んでいる方が多い。騒音・震度計を現場に設置し、日常的に監視していくことが必要だ。具体策をしめしてください。

### (5) 景観について

市民意見 1：景観が損なわれ、鷺沼の良さである穏やかな雰囲気が損なわれる。低層ではダメか。

事業者見解：高さを抑えると建築面積を広げざるを得ず、歩行者空間や広場空間が減少し、圧迫感が増す。日影も集中する。

会の意見：東急事業者としては目標のタワマンの販売戸数維持を前提にした論理ではないか。

概要をみると建蔽率が規準の80%を超えて北街区が82%、駅前街区が86%となっているが、規準越えが認められのか。

住民にとっては、暮らし安さが第1です。急激な大規模開発は街を壊します。

住民が暮らしやすいまちづくりをめざす東急であれば、中層ビルを再検討したらどうか。

### (6) 日照阻害について

市民意見 1：日照被害は非常に困る、回避すべき。

事業者見解：準備書で明らかにする。

特に配慮すべき施設等（学校、病院、幼稚園、保育園、福祉施設）において日影となる時刻、時間数などを調査・予測する。

会の意見：上記施設は当然のこと、駅周辺で24時間居住する人への影響が大きい。健康で安心して暮らすという生活権を奪うことになる。せめて中層ビルにして欲しい。

### (7) 風害について

市民意見 1：海拔70m、ビルの高さ146mを含めると216m、南側は風を遮断する高台はないので風害は顕著になる。特に北街区と駅前街区の間の歩道や橋の上に影響がでる。

土橋小学校や保育園の通学路で幼児を自転車に乗せる人も多い。「いこいの広場」はビルの谷間で風害は年中起きる。広場として使用できるのか？

最近の台風では風害は強大だ。今後頻発に予想されるこれらのことを予測した評価を欠かすことができない。現地調査せずに風洞実験だけで大丈夫なのか。

事業者見解：風洞実験で模型は550分の1、高さの2.7倍の400mの距離とする。

会の意見：ビルができてからでは遅い、しっかりした調査と対策ができる評価をすべき。

### (8) コミュニティ施設について

市民意見 1：人口増に伴い、広くコミュニティ施設など社会資本の整備計画をはかるべきだ。

事業者見解：義務教育施設（小中学校）・集会施設（町会・自治会の）・公園等は評価項目とする。

保育園・幼稚園は義務教育ではないので、園児数の予測が困難なため評価項目としない。

会の意見：市は、利用者増を見込み計画的に保育園・幼稚園を整備している。市に聞けば保育園・

幼稚園児の利用者数予測はできるので、それに開発による人口増分を加算すればよい。

評価項目とすべきだ。

他にも高齢者施設・障害者施設・鉄道施設等の整備計画を立てる必要があり評価項目にして

いただきたい。これは駅前再開発事業者の社会的責任ではないか。

## (9) 地域交通（交通渋滞・交通安全）について

市民意見 1：駅周辺の歩道が狭い、人口増で歩きにくくなる。

事業者見解：交通渋滞・交通安全のため敷地の外周に歩道状空地を設ける予定である

会の意見：敷地外をあてにすることでよいのか？

市民意見 2：車のビル出入り口が「左折イン左折アウト方式」の一方通行のため住宅街を迂回する

車が増えて、歩行者の安全と住宅街の平穏を乱す。北街区の 23 号線は 2 車線で狭い所、左折イン左折アウトで渋滞と住宅街の迂回が予測される。

事業者見解：車両の入出庫動線は安全性を考慮し今後交通管理者と協議する。

会の意見：交通渋滞と歩行者の安全・住宅街の平穏を脅かす大きな問題だ。

十分な調査・予測・対応策が必要だ。しっかりと評価と対策を求める。

市民意見 3：住宅 5 3 0 戸で 1 0 0 0 人超の人口増加、公共施設・店舗・バス便増などで深刻な

交通渋滞が予想される。緊急車両の運行も妨げられる。

事業者見解：交通混雑改善のため、久末鷺沼線の駅前の一部拡幅と、鷺沼線を廃道にした。

会の意見：これでは交通渋滞の解消はできない。根本は道路の拡幅がないまま、交通結節機能を

強化し、狭い駅前に大規模タワマンを建設をするためであり、この問題を解決せずして渋滞解消は難しい。

市民意見 4：駅前街区の車両出入口は、鷺沼 3 6 号線に集中しており、大渋滞が予想される。

事業者見解：商業・業務は 3 6 号線側、住宅は 33 号線側、駐輪場は別に設ける。

会の意見：具体的に各台数を示してほしい。

市民意見 5：大規模機械式駐車場の構造と入出所要時間はどの位？

事業者見解：周辺道路の渋滞が発生しないように配慮する。

会の意見：イメージがつかない。詳細な説明が必要だ。

市民意見 6：自動車交通量の調査には、すでに実施している 17 年度の詳細な交通量調査も活用する  
のか？

事業者見解：新たに調査をする。計画車輛ルートを基に調査・予測地点を選定する。

会の意見：17 年度調査では委託費を使い詳細な交通量調査をしているが、なぜ活用しないのか。

市民意見 7：駐車台数 5 1 0 台では住宅 5 3 0 戸より少ない。山坂が多く不便地域が生じるため、

車の台数も増える駐車台数を増やすべきだ。ちなみに東急フレルの駐車場は 2 0 8 台で現区役所の駐車台数は 98 台、合計 306 台である。タワマン 5 3 0 台を合計すると 836 台である。

事業者見解：住宅用と非住宅用は別に整備する。法令に基づき必要台数以上を整備する。

会の意見：法令規準はどうか？ 分けた場合の各台数を示してほしい。

市民意見 8：工事中の臨時バス乗降場所はどこに設ける？

事業者見解：工事着工前に説明する。

(10) 環境評価項目の選定について

市民意見 1：現在の技術指針の評価項目に以下を追加していただきたい。

- ① ラジオの電波障害 ② ビルの 106m 上に落雷の危険 ③ ビルガラスの反射熱被害
- ④ 高層ビルに風があたり超低周波音が発生し、当該住民はもとより周囲の住民も不眠・頭痛・その他健康障害を起こす心配など。

事業者見解：「市の技術指針の評価項目にはない」として新たな追加の考えはしめしていない。

会の意見：新たに評価すべき内容は、最近の気候が大きく変動する中では必要だと考える。

市の技術指針も必要に応じて変更されるべきものであり、追加の検討を求めたい。

以上