

## (仮称) 鷺沼駅前地区第1種市街地再開発事業に係わる

### 開発行為者から出された条例環境影響評価見解書に対する感想と意見

2020.11.28

(略称) 宮前区役所の存続と鷺沼駅前再開発を考える会

宮前区役所・市民館・図書館の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

条例環境影響評価準備書に対する市民からの意見書が2,419件提出され、それに対する見解書が準備組合から示されました。

#### <環境影響評価準備書に対する説明会と意見書提出>

準備書縦覧：20年6月29日～8月12日

準備書説会明の参加者：申し込み者122人、出席者83人。7月17日・19日に開催される。

意見書提出：330名。2419通。

#### 1. 開発準備組合東急(株)の見解書に対する感想と意見

##### (1) 住民説明会は全区民対象にすべき！

準備組合東急(株)による環境影響評価準備書の住民説明会は住民に対する初めての説明会でした。

本開発は、鷺沼を区の核にするため都市機能を集約し、公共施設も移転させる大規模開発であるにも関わらず、駅周辺300mほどの居住者にしか説明しないというのは区民軽視です。

全区民対象の説明会を改めて開催すべきです。

##### (2) 数値を並べて、「規準をクリアしてます」だけでは、周辺住民の環境は守れない！

敷地一杯の巨大タワマンによる風害や日照被害・圧迫感等の深刻な環境被害。8年間に渡る工事騒音等に対して、市の環境基準の数値をクリアしているから問題はないという見解ばかりです。環境保全は数字だけで決めるべきではありません。そこに生活する生身の人間が健康に暮らす環境が保障されるか否かが大事なのです。市が決めた甘い環境基準だけで「問題ない」とされるのは納得できません。8年間の工事騒音が受忍限度を超えていないか？ 生涯にわたり健康に住み続ける環境が守られているか？ 住民の立場に立って、見直しを求めたいと思います。

##### (3) 区役所移転の最大の口実とした事項は 実現されるのですか？

区役所移転の最大の理由は「宮前平は坂があり交通不便。鷺沼には交通結節点をつくりバス路線を増やすので区民全体の交通が便利になる」「駅前には官民が交流する賑わいの憩いの広場(=メインに使用されたイメージ大宣伝)を作る」というものでした。

しかし見解書を見ると、憩いの広場は無く、設置されるのは狭くて風害の強い3階のデッキ広場だけです。

バス路線整備に関しては開発事業外のこととして、何も具体策を示さず、「市が採算性を前提に検討をされている」と他人事です。鷺沼には東急バスも多いし、大宣伝の責任もある。市と東急は相

互に連携・協力して整備に努めるべきです。

人口増に伴う教育や鉄道等のインフラ整備も再開準備組合の事業外の事項としています。

大規模開発をすれば人口増に見合う社会資本整備が必要となります。その対応整備には市はもちろんのこと、開発者としての責任もあるはずです。

**(4) 現区役所・市民館・図書館が移転することで多くの区民が不便になることへの対策は？**

意見書には「現在の区役所・市民館・図書館の存続と、鷺沼にも市民館・図書館・支所が必要だ」という意見が多数だされました。これに対しても「開発事業外のこと」とまるで他人事です。

そもそも川崎市と準備組合東急(株)は「鷺沼に都市機能を集中させる」という共通目標(共通利益)の下に住民合意のない移転を強行したのではないのでしょうか。それにより不便地域ができることの責任を自覚していただきたい。市が勝手に決めたと言わないでいただきたい。

東急(株)が街づくりをいうならば、区全体の発展を考えて、他都市の10分の1しかない市民館・図書館をせめて2ヶ所に増やすことを考えて欲しいと思います。

**(5) 開発に関する具体的な説明は、施行者が決まってからとしている。**

開発に関する具体的な質問や、日照などの環境被害、工事に関わる問題などは、「施行者が決まってから、事業が深度化する中でお示しをします」と、今に至っても具体的な説明がありません。

バスターミナル入口の付加車線問題などは渋滞解消の最重要課題であるにも関わらず、道路管理者の川崎市や交通管理者の県警察との協議はこれからで、今後変更がありうるというのだから(案)とはなり得ない構想段階のものであり責任ある提案とは言えません。

住民説明会は1回限りとすることなく、必要に応じて開催していただきたいと思います。

**(6) まとめ意見**

鷺沼駅前の道路を含めても2.3haの狭い土地に2つの超高層ビルは無理し過ぎではないですか。コロナ禍の時代に相応しい見直しをすることを要望します。

環境被害を低減させるためにも、住宅530戸を思い切り減らし中層・低層ビルにし、憩いの広場や緑を増やす等、鷺沼に相応しい、ゆとりある開発が必要です。

是非、住民にもメリットがある再開発となることを要望します。

## **2. 評価項目についての開発準備組合東急(株)の見解書に対する意見**

**1. 大気汚染について**

二酸化窒素の1時間の最高値は秋冬とも基準の0.04PPMを超えているのに、1日24時間の平均値を1時間あたりで見るという測定方法で実害を正確に反映されたものとは言えない。

宮前区の喘息患者は3,532人で市内2番目に多いが、主原因であるPM2.5(微小粒子状物質)を測定し、ぜんそく患者をこれ以上ださないようにしていただきたい。

PM2.5の測定方法が確立していないため予測できない。同時期に工事が実施されるかもしれないりニヤ新幹線工事は時期があきらかになっていないため見込むことはできない。環境に著しい影響はないとしている。これにより喘息患者が増えることは間違いない。

**2. 工事と騒音について**

準備組合東急(株)は、駅周辺10ヶ所の調査をした。今現在ほとんどの地点で市の環境基準を超えているが、工事に伴って増える騒音は少ないので、著しい生活環境への影響はないという。騒音レベルは65～75デシベルであり、市の基準の85デシベル以下だから生活環境への影響はないというが、85デシベルはゲームセンターの音量(全国環境協議会)であり、受忍限度をはるかに超えている。

8年間にわたり、朝8時～午前5時まで何らかの工事が連続するが、日曜日は原則として工事は行わないとしているが、あくまで原則としているのは大問題だ。

鷺沼地区は高齢者が10年以内に30%も増加するという。高齢者にとっての8年間は人生そのものであることを考え、騒音が受容限度を越えることのないようにしていただきたい。

### 3. 緑化について

見解書では、計画地全体の緑被率は15.1%で市の環境基準である15%を上回っており、現状と同じ緑が確保できるとされている。

しかし、15.1%の内容をみると屋上緑地、壁面緑地、接道部緑地(道路)、生垣緑地屋上緑化や壁面緑化という常識とは異なる特別な緑面積の算出方法が使用されている。計画地全体の地表の緑でみれば現在の1425㎡(6.3%)から520㎡(2.3%)へと約3分の1に大きく減少するのだ。

市民に春の訪れを知らせ毎年にごあいを見せた桜並木、秋には金色に輝くイチョウ並木のほとんどが無くなる。寂しい限りだ。少なくとも現状維持には計画の地表緑化は3倍化が必要だ。

### 3、日照阻害について

被害は358棟の広範囲に及ぶが、建築基準法の日影規制を遵守した計画となっているので問題はないという。日照に関連しての設計変更は想定していないと回答している。(冊子154頁) 駅周辺は商業地域が多いが、日影規制の対象外だというのですから驚きです。住居地域の規制も非常に緩いもので日影ができて許される今の建築法も問題だ。開発事業者東急(株)の利益のためなら周辺住民の日照を奪ってもよいと考えるのか。企業責任が問われることになる。

2時間程度の被害を受ける地域に保育園が2園、子育て支援施設が1ヶ所の3棟が入っている。

1日中部屋で過ごす高齢者も多い、日が当たらないと健康被害への影響も大きい。

### 5. 圧迫感について

準備組合東急(株)は、圧迫感を感じやすくなることを認めているが、計画地外周部への可能な限りの緑化地確保や壁面の色を周辺と調和するものにするので環境保全に支障がないという。

敷地目一杯の超高層ビルによる圧迫感が問題なので、壁の色を変えたり、わずかな緑を配置しても、圧迫感は解消しない。中低層ビルへの見直しが必要だ。

東京理科大学の武井教授は、圧迫感が大きいと感じる形態率は8%で、これが受忍限度の目安だとしている。鷺沼開発では19.1%や22.7%の箇所もあり、受忍限度を大きく超えた圧迫感をもたらすことになる。

### 6. 風害について

宮前平駅は海拔29m、鷺沼駅は68mで宮前平より鷺沼駅は39m高台になっている。周囲に高層ビルがなく、今でも強風で樹木が倒壊し子供が怪我をしたり、自転車が倒れたり、歩行者が車道に押し出されたりと危険だ。2014年には東急フレール敷地の大木が倒れ、6才の女兒が重傷を負う

大事故を起こしている。

ランク3の強風箇所が多数箇所あるが、防風植樹によりランク2にできるので環境保全に著しい支障はないというが、高齢者や子供を乗せた自転車の転倒など心配される。

風洞実験は、東急(株)系列の東急建設(株)技術研究所が実施しているが、公平性が担保されるのか？ 駅周辺は起伏が多く、深い線路もあると地形だが、今回の実験は平地を前提にしているようだ。専門家は、高層建物のすぐ脇に窪地(鷺沼駅裏の深い線路)があると乱気流や渦が発生すると指摘している。また、京都大学防災研究所の竹見哲也教授は、台風15・21号時の高層ビルの風速は気象庁観測所記録の1.5倍にもなったと報告している(環境省委託研究)

小杉でも予測数値よりも被害は大きく、街路樹が倒壊して通行止めになる事態も起きている。

## 7. コミュニティ施設整備について

意見書：入居世帯の生徒数予測は過少予測だ。コロナ禍により全国知事会等からクラスの小人数化の要望がだされている。コロナに配慮した少人数化を考えるべきだ。

東急(株)見解：小学校の学級数は、1～2学年は1クラス35人、その他学年は40人で計算した。入居世帯の生徒数の状況は入居前に報告するので、市による事前の対応が図られると考える。

意見：鷺沼・土橋小学校は今でも満杯状態でプレハブしか方法がない、直前の報告には対応できない。

意見書：人口増に見合う保育園・高齢者施設の増設が必要だ。

東急(株)見解：市の環境影響評価項目の対象になっていない。

意見：ビルの中に子育て室や介護施設を設けるような話もあるが、欧米では高層ビルの中での子育て、や高齢者支援は、外出しなくなるため子育てや健康に害悪があるとして利用しないのが常識となっている。公園や緑がある街中に設置する計画こそ必要ではないか。

## 8. 地域交通について

意見書：駅前道路を廃止することで、駅前街区や北口街区入口が「左折イン左折アウト」等一方通行となるため、どの方向から来る車も1.3～2kmも3kmも遠まわりをしなければ入れない通行方式になる。遠まわりの強制で交通不便と渋滞がもたらされる。

遠まわりを回避するために住宅街に車が侵入し平穏が乱され、歩行者の安全が脅かされる。

見解書では次の付加車線を設けるというが、バスターミナルの出入り口だけの付加車線で、道路の拡幅をしないため、大型車通行禁止の狭い道路の一部に付加車線を設けても、渋滞解消にならない。

東急(株)見解：

- ① 駅前交差点付近(フレル脇)にバス乗降場としての拡幅部を設ける
- ② 国道246号線方面から交通広場に左折するための左折付加線を整備する
- ③ 国道246号線方面から市道小台23号線に右折するための右折付加線を整備する
- ④ 交通広場出口は駅前交差点に集約し、信号機を1ヶ所減らす。(駅前幹線道路を廃止する)  
これにより交差点需要率は1.0以下となるので支障はない。施設利用者には、ホームページで公共交通機関の利用を促し、商業用の搬出車輛は特定の時間に集中しないように促す。
- ⑤ 駐車台数は市の駐車場法や大店立地法にもとづき整備する計画であり、建物内部に滞留部を設けるので渋滞は生じないとして商業と公共で現状より約100台も少ない駐車台数でも問題ないという方針だ

意見：ホームページで呼び掛けてもバスの利用を呼び掛けてもそれほど効果は期待できない。

山坂が多く、公共施設が区の端になるため自家用車を使用する人が多くなることは避けられない。

保健所を利用する妊婦さん、高齢者はなおさらだ。

一般的な法を根拠に駐車台数を算出しても、宮前区の上記特徴を配慮しなければ現実的ではない。

今の商業と公共施設の駐車台数より約100台も少ない駐車台数では道路上に交通渋滞が生まれる。

### 3. 下記意見書に対する開発準備組合東急（株）の見解書と対する意見

#### 意見書1：超高層ビルは周辺住民に環境被害をもたらす。

##### 東急(株)の見解

① 容積率500%のままで緩和を行わない現行規制の範囲内の事業だから問題ない。

意見：ビルの廊下、エレベータ、玄関等共通部分は除外されるため実際の容積率は774%にも

拡大されている。建蔽率は80%であるが耐火性建築物は100%まで可能として86%にした。住民の生活環境よりも目一杯のビルを建てようと開発優先の姿勢がありありだ。

② 高層化することで、道路は交通広場の整備や広場のスペースが創出できる。通風確保、圧迫感低減、日影の集中回避など周辺環境に影響を及ぼさないようにした。

意見：都市計画上の広場は無く、狭いデッキ広場だけ。高層ビルを建てるために道路廃止が必要だったのではないか。交通広場は、採算性前提の路線整備ではあまり期待できない。

③ 高さを抑えると建築面積を広げざるを得ず、歩行者空間、広場空間等の空地が減少し圧迫感が増す。

意見：容積率774%の巨大ビルを作る東急(株)の利益優先が前提の論理だ。環境破壊を最小限にするための配慮がなにもない。広場と緑を設け、タワマンを減らす等考えないのか？

#### 意見書2：大災害に備えた対応策は？

東急(株)見解：避難経路、場所の確保、帰宅困難者受け入れ、防災倉庫、非常用発電機、エレベーター、照明設備、杭基礎構造などを行う。

意見：23万区民の防災対策本部としての機能を果たすべく区役所は、鷺沼駅前の防災だけでは済まされない。鷺沼は土砂災害警戒区域であり、第2次避難道路がない立地条件であることを踏まえて、大地震など大災害時に23万区民の避難及び救出道路をどう確保するかを考えるのが重要な役割なのだ。そのことを抜きに駅前の防災だけ考えるとしたら誰のための災害対策本部なのか？

#### 意見書3：バス路線整備の具体的計画が示されていない。

東急(株)見解：バスの運行については、本計画の対象外の事業だ。市が路線バスの利用実態、需要動向、事業採算性などを踏まえながら、区全体の発展に資する路線バスネットワークの充実に向けて、バス事業者との協議・調整を行うものとする。

意見：市民は、開発の機会に、東急バスと市バスが協議して路線整備をするものと考えていたが、開発者の事業外だとする態度はあまりにも無責任ではないか。

「鷺沼を区の交通機能結節点にするので区民の交通が便利になる」ということを区役所移転の最大

の理由にしてきたはずだ。市と協働して暮らしに必要な路線整備をしていただきたい。

#### 意見書4：何故、戸建て住宅がメインの鷺沼の地に530戸のタワマンが必要なのか？

##### 東急(株)見解

- ① 市の都市計画再開発方針で、駅を中心に多様なライフスタイルに対応した都市機能集積や優良な都市型住宅の誘導をはかるとともに交通結節機能の強化を目指すとしている。
- ② 少子高齢化への対応として若年層流入の効果や高齢者等の多様なライフスタイルの実現に資する一定規模の都市型住宅の導入をする計画としている。

意見：以上のように「市の計画にある」とことと「若者の流入効果」が理由だ。

- \* この都市計画は市民の知らない所で、東急と市の包括協定に沿って作成されたもの。
- \* 少子高齢化の対応というが、高齢者が暮らしやすい街づくりではない、8年間も工事騒音で高齢者を悩ませる。コロナ禍にわざわざ駅前ビルに入居する高齢者はいない。開発業者が100億円もの補助金を取得して住宅販売で利益を上げるのが狙いではないか。

#### 意見書5：タワマンは時代遅れ、人口減少、大規模災害、コロナ、修繕積立困難で将来は廃墟の危機だ。

東急(株)見解：コロナの動向を注視し、今後の計画に反映すべき点があれば適宜対応する。

修繕費の管理は今後、住宅管理会社と協議する。

意見：開発後に考えても変更はできない。開発前にコロナ禍の三密回避の開発を考えるべきだ。

#### 意見書6：緑化推進、風害低減、避難路確保のためにも道路からの建物壁面の後退は、1mでは不足、最低2.5mが必要だ。

東急(株)見解：前面道路までの敷地内通路（1m幅）は避難通路としても計画しているとして、壁面からの2.5mには回答せず、計画地内の歩道1.4m～2.5mに付加するものとしていると説明している。広げる考えはない。

意見：今でも東急フレルの駐輪場を兼ねた広場は建物壁面から10m位ある。避難通路を考えれば2.5mは最低限必要だ。

#### 意見書7：工期8年間にわたり、毎日午前8時～午前5時まで、なんらかの工事が連続するが、「日曜日は原則として工事は行わない」としている。原則の基準が不明であり、周辺住民にとっては拷問だ。

東急(株)見解：工事期間中は相談窓口を設けるのでお困りの際は問合せを下さい。

意見：「原則」の考えは施行会社決定後明確にすると回答。工事に関する重要問題に答えず、個別の相談事項にしている。

#### 意見書8：公共と商業利用者の駐車台数を240台としているが、今の区役所と東急フレルの駐車台数より約100台少ない。

東急(株)見解：

- ① 駅前街区と北街区の非住宅用は相互利用を可能なものにするを考えている。



② 建物内に滞留部を設ける。

意見： 現区役所は区の中央に位置しているが、山坂が多く、バス路線が少ないため、自家用車で来所する人が多い。横浜市境の鷺沼に移転すれば、さらに交通不便になるため自家用車の利用が増えることが予想される。100台も減少すれば、鷺沼行きを諦める人が増える。  
こんな街づくりでよいのか！

### 意見書9：準備組合5社中の東急系3社に土地所有の実態がないことが許される？

東急(株)見解：東急(株)、東急ライフィア(株)、東急ファシリテーターサービス(株)は開発地に土地所有をしていますと回答。

意見：市街地再開には最低5社必要だが、準備組合東急(株)や川崎市の開発に関する説明文献には会社名の記載は一度もされていない、世にも不思議な開発だ。

市民の追及に対して、「土地はあります」としかいえず具体的な場所は示せなかった。

20年9月になり、始めて明かしたのが、23000㎡中の80㎡(車3台分)をライフィア(株)とファシリテイ(株)が土地所有をしていると言い出した。全体面積からすれば、0.3%の極小面積だ。しかも準備組合設立後の登記だ。

開発は土地権利者の総意だというが、2社が準備組合設立後に0.3%の土地を取得した経過をみれば、住民のための開発では無く、開発利益を得るための開発ではないか。

市街地再開の目的は、「木造の老朽化した家の並ぶ街を耐火性の高層ビルにして公共空地を広げて福祉の向上をめざす」ことにあるが、鷺沼開発地区には、老朽化した木造住宅はなく、駅前幹線道路を廃止しても憩いの広場もつukらないという住民メリットのない開発といえる。

### 意見書10：コンパクトシティが何であるかを、分かっていないのではないか！

東急(株)見解：

医療、福祉、商業などの都市機能・居住の集約やこれと連携した公共交通のネットワーク等コンパクトな街づくりをいう。

市は、商業、業務、都市型住宅等の機能の集積をはかるとともに都市基盤等の整備をすすめて都市機能をコンパクトに集約し、地域生活拠点の形成をめざすとしている。

本事業のみでコンパクトシティと称するのではなく、地域生活拠点の実現の一端を担う事業として交通広場を拡充しインフラ機能を強化するものだ。

意見：コンパクトシティの始まりに着手ということか？ そういえば「平成29年度鷺沼周辺地区街づくり推進業務報告」で住民抜きにした「住み替え住宅構想」などが計画されている。

### 意見書11：駅の混雑の対策を行うべき。

東急(株)見解：

環境アセスの対象ではないが、個別の検証を行い、再開に大きな影響はないと考える。

### 意見書12：駅周辺はハザードマップ掲載地で、線路とホームに高低差があるように深い沼地を埋め立

てた所で、地盤が弱い、地震時には想定を上回る甚大な被害が起きる。

東急(株)見解：環境アセスの評価外事項のため、市と鉄道事業者に報告する。線路法面については、鉄道事業者より適切に管理していると聞いている

意見：鷺沼開発地の大半は東急電鉄（株）が土地を所有している。その東急電鉄（株）は、開発準備組合に入らず開発における責任がない立場に置いておきながら東急電鉄にお伝えするというのは責任逃れのための方策としか言いようがない。

### 意見書13：道路を廃止しておいて、公共用地が減る再開発はありえない。

東急(株)見解：公共用地は減少するが、交通広場の拡充、道路の一部拡幅を行い交通結節機能の強化をはかる。

意見：交通広場は、バスロータリーまたはバスターミナルと名称すべきです。

バスロータリーは排気ガスが充満する場所であり、基本的には屋外の青空の下に設置すべきものです。隣のタマプラーザ駅もそうしています。

鷺沼は1階に設置され、青空の見えない屋内です。排気ガスが充満する場所をなぜ「交通広場」としたのか？「憩いの広場」がないので、代替に「交通広場」としたのではないですか。

現状の倍に拡大したというが、採算性前提のス路線整備計画では、それほど整備がされるとは思えない。憩いの広場をやめてまでバスターミナルを倍に拡大する必要がありません。

それより、2棟の巨大タワマンを建設するためには2倍のバスターミナルが必要絶対条件であることは間違いありません。

### 意見書14：補助金額はいくらか？

東急(株)見解：

補助金額については、事業費が未確定なため、今後の事業計画深度化に併せて整理を行う。

意見：以前は全国各都市で、再開発事業の総額や補助金が示されましたが、その巨額な補助金を住民が問題視したため、最近では単年度の金額しか示さず、総額を示さないやりかたが増えています。税金の使い方の問題であり市民に示すべきです。

鷺沼再開発でも資金計画を示さないため、鷺沼再開発を考える会では独自に試算しました。

試算では、補助金150億円。区役所・市民館・図書館移転費155億円（市の資料より）。

総事業費500億円の内、300億円あまりの国税・市税が使用されるとみられます。

市は補助金100億円と想定していますが、市と組合は早急に資金計画を住民に示すべきです。

以上