

# 向ヶ丘遊園跡地利用計画に係る条例環境影響評価準備書に関する質問および回答一覧

## ■質問受付期間

2020年3月13日(金)午前10時 ~ 3月19日(木)午後5時

## ■質問者一覧

※個人情報保護の観点から、質問者のお名前は伏せさせていただきます。

No.	日時	住所	質問方法
①	3月15日(日)20:33	不明	メール
②	3月15日(日)21:32	不明	メール
③	3月16日(月)20:14	五所塚一丁目	メール
④	3月18日(水)10:20	長尾二丁目	電話
⑤	3月18日(水)17:01	高津区	メール
⑥	3月18日(水)17:30	川崎市	電話
⑦	3月18日(水)17:56	長尾	メール
⑧	3月18日(水)19:00	長尾二丁目	口頭
⑨	3月18日(水)22:20	渋谷区	メール
⑩	3月19日(水)0:11	不明	FAX
⑪	3月19日(水)14:30	不明	FAX

※次頁以降に、いただいたご質問及びその回答をお示しします。

■質問及び回答一覧

※ご質問を複数いただいた場合、基本的には質問の分野ごとに分割し、本準備書の記載順序に合わせて整理をさせていただきます。

項目	質問について		回答
	質問者No.	内容	
<b>1. 指定開発行為の内容について</b>			
全般	①	ここの施設の全体かどこかの施設の名前に「向ヶ丘遊園」を復活させて欲しいと切に願っています。 せっかく駅名もここ18年間継続されてきたことだし、地域には「〇〇（企業名）向ヶ丘遊園支店」、とかマンション名でも「向ヶ丘遊園」と付いているものが多いです。 「向ヶ丘遊園」はグローバルネームですし、他の地域では使えない永久欠番です。ぜひ復活を！	貴重なご意見をいただき有難うございます。 施設の名前については、いただきましたご意見も踏まえ今後検討させていただきます。
	⑨	質問というよりも要望ですが、向ヶ丘遊園の跡地に新たにできる素敵な施設に、此処にみんなが楽しんだ「向ヶ丘遊園」が有った事を残して頂きたいです。 御社が建設をなさる素晴らしい施設の名前に「向ヶ丘遊園」を入れる事はお考えでいらっしゃいますか？ 最寄り駅名も小田急線の「向ヶ丘遊園駅」ですし、宣伝の時に場所が分かり易くなると思います。	
	⑪	ここの施設の全体かどこかの施設の名前に「向ヶ丘遊園」を復活させて欲しいと切に願っています。	
	⑫	ここのところ開発事業に関しては、防災や自然破壊を無視した儲け主義の開発事業が目につき、頭を悩ませていましたので、貴社の勇気ある計画が市民の皆様の意見をよく聞き、進めようとする姿勢を心からお願いいたします。	貴重なご意見をいただき有難うございます。 地域の更なる価値向上に寄与する計画となるよう、実現に向けて尽力してまいります。
	⑩	"向ヶ丘遊園"なつかしい場所です！ 40年近く、東急の宮前平近くに住んでいますが、二人の娘、亡母と何度も訪れたところです。 あの長い階段を昇り、思い出、写真も沢山あります。 その緑を残していただき感謝です。 生田緑地、バラ苑には、今も訪れています。 川崎では、貴重な緑です。大切にしたいですね。 これからも孫（3～10才 4人）、じじ、ばばも楽しめる場所で ・気楽なおねだんでお願いします。 ・温浴施設と伺いましたが、自然になじむのか、少し心配ですが ・五所塚からも出入りできますか？ ・道路計画、宮前平からのバス便だと、この地は、子供たちが沢山います。 保育園などは遠足に行ってます。 これからアイデア、沢山ありそうですね。 市民として楽しみに待ってます。	貴重なご意見をいただき有難うございます。 本事業は、計画地内の豊かな緑を保全するとともに、多摩丘陵の優れた景観に配慮しながら、生田緑地内の施設をはじめとする地域資産の連携を促す施設や自然体験施設を設けることにより地域の活性化を図り、更なる価値向上を目指しております。 ・本事業の各種利用料金については、今後詳細な検討をしましてまいりますので、現時点でお伝えできる内容はございません。ご了承くださいませと幸いです。 ・温浴施設については、伝統的な温泉旅館を連想させる日本家屋様式の建物を計画しており、自然との調和を図りたいと考えております。 ・五所塚地域からの出入口については、以前に五所塚町会からご要望をいただき、社内検討をしたうえで、川崎市や警察との協議を進めており、五所塚地域側への歩行者用出入口の設置を予定しております。また、災害等の異常時には緊急車両の出入りや川崎府中線に出られない車両等の退出を認める予定です。なお、平常時の開放時間や出入口の仕様等の詳細は今後検討してまいります。 ・バス機能につきましても、今後検討していくとともに、川崎市とも協議をしながら、具体化を図りたいと考えております。
(1) 指定開発行為を実施する区域	③	第1章 指定開発行為の概要（準備書）・・・1.3指定開発行為を実施する区域 計画地の周辺は、北側に住宅用地、東側と南側には山林を隔てて住宅用地、西側には生田緑地ばら苑を隔てて山林等が分布している。との説明ですが、南側の一部五所塚地域は、山林を隔てておりません！ 五所塚地域と計画地（温浴施設エリアや商業施設エリア）は、4.5mの道路を隔てて隣接しております。 小田急電鉄(株)は、重要な開発行為の概要（実施する区域周辺）について、現状と全く違った周辺認識を持ち準備書を作成、公表しました。その間違った認識の上で、私たちのアセス意見に対して、見解を述べていると推測されます。	当該章は、「指定開発行為の概要」として各情報の主な内容をまとめており、計画地南側は大部分が山林を隔てていることから、今回の記載内容としております。五所塚地域が道路および部分的な樹木を隔てて接していることは認識しており、その認識のもと、緑化計画（準備書P.29）や工事中の仮設防災計画（準備書P.57）にも五所塚地域に関連する内容を記載しております。 予測・評価についても、上記認識のもと、周辺地域との位置関係を適切に考慮した上で実施し、本準備書に記載しております。
(2) 土地利用計画	③	1-4-4 土地利用計画 歩行者動線は大階段と道路に併せた歩道とされており。しかし、敷地内通路を設けて各施設を回遊する導線を確保するだけでなく、バラ苑へのアクセスを確保する計画とされている。この方針に沿えば、向ヶ丘遊園営業時（2002年3月）まで利用されていた旧東門（五所塚側）付近から、施設への通路を作るとは、将来を見据えれば、必要なものと確信しております。是非、通路の計画をもう一度ご検討下さい。 この通路が設置されれば、公共交通の市バス・東急バス（切通上バス停）から平坦な道路を徒歩約2分で施設へ入ることが可能になります。ベビーカーや高齢者なども、急な坂を登らず楽に入ることが出来ます。なお、川崎市住民はもとより、東急田園都市線横浜方面から、東急バス（切通上バス停）にて利用できます。また、災害時相互応援協定、一時避難場所、及び広域避難場所として広場を使用する際の通路になります。なお、大規模災害や施設内事故などによる入場者の救急搬送などにも活用出来ます。（府中街道への搬送が道路事情で難しい場合）	以前に五所塚町会からご要望をいただき、社内検討をしたうえで、川崎市や警察との協議を進めており、五所塚地域側への歩行者用出入口の設置を予定しております。また、災害等の異常時には緊急車両の出入りや川崎府中線に出られない車両等の退出を認める予定です。なお、平常時の開放時間や出入口の仕様等の詳細は今後検討してまいります。 本事業における防災については、既に川崎市で設定されている周辺の広域避難場所等への避難導線として、計画地内通路の活用を予定しております。近隣の広域避難場所は、生田緑地の中央地区（多摩区枳形6丁目・7丁目）と南地区（宮前区初山1丁目）に設定されております。

項目	質問について		回答
	質問者No.	内容	
<b>1. 指定開発行為の内容について</b>			
(2) 土地利用計画	⑥	子供たちが走り回れるような広場はどれくらい確保されているのか？ (面積を教えてください)	商業施設エリアにおいて、様々な利用者が憩える広場空間の整備を予定しております。具体的な整備内容や運用方法等については、今後検討してまいります。
(3) 施設配置計画	⑨	和風の食事処、甘味どころもなるべく温泉施設の近くに入れて下さいますでしょうか？ 或いは、温泉施設の中に和風のレストランが有ればなお嬉しいですが。吉祥寺の動物園に、以前はおでんとお汁粉の店や焼き団子などの店が有りました。 でも、何年前にすっかり変わってしまって棒に刺した太いウインナーやチキンナゲット、ピザ風の食べ物など今のお子さんや若い方達向けの食べ物と味付けになってしまって行かなくなってしまいました。	貴重なご意見をいただき有難うございます。 テナント等の事業の具体内容については、いただきましたご意見も参考に、今後検討してまいります。
	⑪	子ども達や若ものが安全に安心して心から楽しめるようなものになって欲しいです。自然を利用したアスレチックなどもできるといいですね。	貴重なご意見をいただき有難うございます。 事業内容につきましては、いただきましたご意見も参考に、開発コンセプトの実現性や事業性等を総合的に勘案しながら、今後も検討を進めてまいります。
(4) 施設運営計画	①	施設運営計画で、温浴施設エリアの営業時間が10時～翌2時となっていますが、宿泊もあるのでしょうか？	温浴施設における宿泊については、事業性等を勘案したうえで、今後検討してまいります。
	⑪	施設運営計画で、温浴施設エリアができるのは大変嬉しいです。営業時間が10時～翌2時となっていますが、宿泊もあるのでしょうか？	
	①	施設運営計画での隣接するばら苑への配慮ですが、バーベキューなどをする場合の匂い対策はどうなっていますか。	通路を隔ててばら苑と接する自然体験エリア北側でのバーベキュー等については、高低差や水平距離で十分な離隔を確保する予定としております。また、利用者へのマナー啓発等、運営事業者と連携を図りながら、適切に取り組んでまいります。
	⑪	施設運営計画での隣接するばら苑への配慮ですが、グランピング場やキャンプ場でバーベキューなどをする場合の匂い対策はどうなっていますか。市民の大切なバラ園、素敵な環境で温存したいものです。	
	③	表1.4.5-2 施設運営計画 温浴施設エリア・・・10時～翌2時までの営業 深夜までの営業については、住宅地に隣接する温浴施設であり、騒音などによる周辺住宅への環境悪化が懸念されます。	
(5) 緑化計画	①	表1.4.6-2の「主な植栽予定樹種」では生物多様性にはどのように留意をされているのでしょうか。	植栽予定樹種については、「川崎市緑化指針」で示されている基本的な考え方（既存の樹木、樹林等の生態系に配慮した緑化、まとまりのある多様な緑の確保）に基づき、現在の計画地周辺の広葉樹林を構成している主な樹種（コナラ、シラカシ等）を中心に、生態系に被害を及ぼすような外来種は含めず、選定してまいります。
	⑪	「主な植栽予定樹種」では生物多様性にはどのように留意をされているのでしょうか。緑が少なくなり、生産緑地などもどんどん宅地化され緑が少なくなってきました。●●（具体企業名のため非表示）などがタワマンなどが乱立する中、緑のオアシスとなるように願います。	
	⑨	向ヶ丘遊園の緑が護られる形での今回の発表に喜んでおります。三つのエリアのイメージにある様に、店舗や温泉施設周辺には、花だけではなく樹木も沢山植えて下さるのでしょうか？ 将来見上げてホッとする様に育つ樹木を植えて下さいましたら嬉しいです。	各エリアの緑化地には、現在の計画地周辺の広葉樹林を構成している主な樹種（コナラ、シラカシ等）を中心に、サクラ類やイロハモミジ、アジサイ等、四季を楽しめるような樹木も植栽する予定としております。
	③	1-4-6 緑化計画 温浴施設エリア北側敷地境界沿いは幅5m、五所塚地区側の敷地境界沿いに幅3mの緑地を設け、隣接地区に対する景観性や環境に配慮した計画とする・・・とありますが、現状も五所塚地区側は約3mの幅で植栽がある区域で、私たちがアセス方法書の意見で求めている景観性や環境に配慮した計画とは程遠く、供用時は現状よりも景観性や環境が悪化することが目に見えております。この五所塚に隣接する敷地境界沿い（長さ約60m、幅10m 約600㎡）については緑化として計画して下さい。結果、調整池から付替え道路東側帰属緑地へ緑の緩衝帯ができます。 この緑の緩衝帯は、施設に来場されたお客様の目線から住宅街の日常生活が遮られ、非日常的な環境を創り出します。また五所塚側からは施設内部や入場者が緑の緩衝帯により隠れます。Win-Winの関係です。なお、緑の緩衝帯区域は施設建設予定も無く、面積は600㎡ほどであり、開発全体からみても大勢に影響はないと想定します。	五所塚地域側の敷地境界沿いについては、川崎市で新たに定める地区計画において、緑地を設ける予定となっております。緑地幅の設定に際しては、「川崎市緑化指針」等をもとに川崎市と協議し、適切なまち並み形成には幅3mの緑地が妥当であるとの見解を確認しております。また、緑地のほか、必要に応じて塀等の設置も検討してまいります。
(6) 交通計画（道路整備計画）	①	道路計画ですが、私道の区画道路の2は、ばら苑まで道路が入れるのでしょうか。	ばら苑方向には一般車両の通行が可能な整備をする計画です。なお、ばら苑への接続方法や車両の出入りについては、川崎市からばら苑の通年開放等に関する今後の話を受けていないため、未定です。
	⑪	計画の際には、道路などの動線が分かりやすくバラ園などにも入れるといいですね。	

項目	質問について		回答
	質問者No.	内容	
<b>1. 指定開発行為の内容について</b>			
(6) 交通計画（道路整備計画）	③	付替え道路について・・・ 小田急電鉄(株)の開発により、元々有った生活道路（旧道）が迂回し、遠回りすることになるものであり、地域住民へ事前説明が全く無く疑問です。準備書の手続きとして説明会を・・・何時されるのでしょうか。 そのような中、付替え道路（市道）と長尾137号の接点（勘助坂）階段部分約40mについては、老朽化した狭い道路（階段）であり、今回の開発に併せて小田急電鉄(株)が自費工事で、安全安心な道路へ改修をお願いしたいと思います。	付替え道路については、付替え後の総延長は30m延び、190mとなりますが、縦断勾配は最大12%から6%と緩やかになり、路面の舗装や防犯灯の整備も行うことで、幅広い世代の方々の負担を極力少なく、安全に歩行いただけるよう計画しております。 付替え道路から川崎府中線側に続く階段部分については、川崎市の土地であることから、本事業における整備は計画しておりません。
	⑧	新設交差点に信号機を設置する計画となっているが、信号機が増えると道路交通状況の悪化につながるのではないかと。	交差点の新設は、本事業の供用時交通量を適切に処理することを目的としており、川崎府中線の直進車両の流れに支障を及ぼさないために計画地への右折車線を設置し、新設交差点を往来する車両の流れを適切に制御するために信号の設置を予定しております。また、新設交差点の信号は前後の信号と連動した運用となる予定であり、信号機増加による道路交通状況への影響は軽微であると考えております。これらを踏まえたうえで、地域交通（交通混雑）に関する予測を行い、川崎市の定める「地域環境管理計画」における「地域別環境保全水準」である「生活環境の保全に支障のないこと」を満足すると評価しております。
	⑧	今回の計画が完了した後は歩行者の増加が想定される。現状、歩道幅は狭く電柱等も障害になっており不安全であるため、周辺の歩道などについても整備を行うべきである。	新設交差点の設置に併せて、計画地に接する川崎府中線の歩道を2mから2.5mに拡幅整備し、歩行者の通行空間を確保する予定としております。また、歩行者が往来する量を算出し、安全面に関して予測した結果、歩行者が安全に往来できる水準が十分に確保できることを確認しております。
(7) 交通計画（駐車場計画）	⑥	生田緑地の駐車場に比べ、駐車台数が520台と多いがそれだけ必要なのか？	駐車場台数は、各施設の利用に伴う駐車場台数を算出し、駐車場待ち車両によって周辺道路への渋滞を発生させないように計画した台数としております。
	⑥	駐車場の料金設定を教えてください。	駐車場の料金や運用方法については、今後検討してまいります。
(8) 交通計画（その他）	⑥	車で来られない高齢者等が安心して利用できる、現行の交通機関以外の手段は考えているのか？	バス機能の導入を考えておりますが、内容については今後検討していくとともに、川崎市とも協議しながら、具体化を図りたいと考えております。
(9) 歩行者・自転車動線計画	①	歩行者動線では、五所塚側に出入り口を造るのでしょうか。	以前に五所塚町会からご要望をいただき、社内検討をしたうえで、川崎市や警察との協議を進めており、五所塚地域側への歩行者用出入口の設置を予定しております。また、災害等の異常時には緊急車両の出入りや川崎府中線に出られない車両等の退出を認める予定です。なお、平常時の開放時間や出入口の仕様等の詳細は今後検討してまいります。
	⑪	歩行者動線では、五所塚側に出入り口を造るのでしょうか。	
	①	（感想・意見です）歩行者・自転車動線の中で大階段が復活し、斜行エレベーターが計画されているのは大変嬉しいです。 先日3月6日のタウンニュース多摩区版に「大階段復活」の記事が紹介されました。それを読まれたご近所の方々の反響もとても大きいと感じています。	貴重なご意見をいただき有難うございます。 地域の活性化を図り、地域の更なる価値向上に寄与する計画となるよう、実現に向けて尽力してまいります。
	⑪	自転車動線の中で大階段が復活し、斜行エレベーターが計画されているのも本当に嬉しいです。	
	⑤	毎年ばら苑開園の折には楽しませていただいています。 この度、跡地利用の意見を募っているとお聞きしメールさせていただきました。 今回の計画の中でばら苑は今と同じ規模で残るのでしょうか？ または広くなったり狭くなったりという計画なのでしょうか？ 小田急電鉄さんが跡地を自然に恵まれた環境にすることを計画してくれたことに感謝していますが、バラ好きな私にとって残っていただきたい施設です。 歩行者ルートなどどのような配慮がされているかも教えてください。 よろしく願いいたします。	ばら苑は、川崎市が管理を行っており、弊社が実施する本事業には含まれておりません。 ばら苑への通行ルートについては、従来どおり、北側の駐車場から入るルートと西側ゲートから入るルートが確保されると考えております。 なお、計画地からばら苑への接続方法や車両の出入りについては、川崎市からばら苑の通年開放等に関する今後の話を受けていないため、未定です。
(10) 排水施設計画	③	1-4-9 排水施設計画 国土交通省は、想定雨量（2日間多摩川588mm）多摩川が氾濫した場合について洪水浸水予測を発表。（多摩区のほぼ全域が浸水）ただし、五所塚地区は標高50mのため、水害の被害は無いと想定されております。しかし、同等の雨量の際、排水管がキャパオーバーとなり、調整池の雨水が五所塚住宅街へ溢れることを危惧しております。調整池に於いて、どれだけの雨量を貯める予測を立てているのか？池の水を平常時は空にした状態を保ち、調整池として使用するのでしょうか。	調整池は、川崎市「雨水流出抑制施設技術指針」に則り洪水調節容量として流域面積1ha当り600m <sup>3</sup> を確保する計画としております。南側調整池においては、指針に基づき、洪水調節容量として約6,750m <sup>3</sup> の雨水を一時的に溜める計画としております。平常時は常に一定量の水がある状態であり、そこに上記雨量（洪水調節容量）を溜められる護岸高さを確保するほか、更に余裕しろとして高さ30cmを付加する計画としております。また、周辺地域への雨水の流出防止のため、計画地の縁辺部には、排水施設として側溝を設置する予定としております。
(11) 施工計画	①	解体・撤去物数量ですが、トラックに換算すると何トントラックの何台分になるのでしょうか。	解体・撤去物数量は10t積みトラックでの換算で約830台分です。なお、解体・撤去工事期間は3～4ヶ月を予定しており、1日あたりでは約10台分となります。
	⑪	解体・撤去物数量ですが、トラックに換算すると何トントラックの何台分になるのでしょうか。なお、切り土は外に出さないで、計画地内で処理する事は良いと思います。	

項目	質問について		回答
	質問者No.	内容	
<b>1. 指定開発行為の内容について</b>			
(11) 施工計画	⑦	工事車両の走行に対する環境保全のための措置について、適宜道路清掃との記載がありますが、土を外に出すかもしれないということでしょうか。また、交通量の多い道路でどのように清掃するのかお教え下さい。実効可能性の低い内容は書かない方が良いのではないのでしょうか。それよりも、タイヤ洗浄の実施を確実に実施することが大切と考えます。	切土等の工事で発生した建設発生土は全量を計画地内にて再利用する予定としております。計画地内の土の上を工事用車両が走行することに伴う粉じん対策として、計画地退出時には計画地内にて工事用車両のタイヤ清掃を行うほか、計画地出入口を中心に、周辺道路に本事業の工事用車両による汚損が生じた場合は、交通量が少ない時間帯において路面の掃き出しや散水による道路清掃を行います。
(12) 仮設防災計画	③	・仮設防災計画・・・工事期間中、万能鋼板（高さ3m）を設置とあるが、五所塚側は、防音、粉塵対策を兼ねて高さ7～8mほどの高さが必要と思います。粉塵などが住宅地へ飛ばないような防護壁を工夫して下さい。 (温泉掘削時の騒音について・・・事前説明と違い、酷い騒音が発生し大きな問題となりました)	仮に万能鋼板の高さを嵩上げし、高さ7～8mとした場合、近隣の住宅や歩行者に対して圧迫感を与えることも想定されます。万能鋼板は騒音及び粉じんへの対策として高さ3mとし、更なる粉じん対策として、工事中の散水や土砂の仮置き場等への防じんシート被覆等の保全措置を講じてまいります。
(13) 防災関連	⑥	近隣住民の避難場所として考えているのか？	本事業における防災への配慮については、既に川崎市で設定されている周辺の広域避難場所等への避難導線として、計画地内通路の活用を予定しております。災害時の施設利用者に対しては、安全確保の観点から、周辺の広域避難場所等への避難誘導を図りたいと考えております。近隣の広域避難場所は、生田緑地の中央地区（多摩区枳形6丁目・7丁目）と南地区（宮前区初山1丁目）に設定されています。
	⑥	園内利用者の安全確保のための避難計画等は考えているのか？	
<b>2. 環境影響評価項目の選定等について</b>			
(1) 悪臭	③	表8-1(2) 項目 大気 悪臭 調整池整備に伴う悪臭・・・環境保全目標以下であるとのこと。 悪臭の影響について、大部分の地域住民が日常生活において感知しない程度であると評価・・・日中、夜間共臭気指数10未満。具体的には、通常の生活に於いて、また、 <u>室外での活動（散歩等）でも悪臭を感じない様な対策を立てて整備工事を行うとのことでしょうか。</u>	南側調整池整備（池の水位が下がり底質が露出すること）に伴う悪臭は、最大濃度出現位置である敷地境界において環境保全目標を満足しており、川崎市の定める「地域環境管理計画」における「地域別環境保全水準」である「大部分の地域住民が日常生活において感知しない程度であること」を満足すると評価しております。この「地域別環境保全水準」における「日常生活」は、屋外での活動を含めて捉えられたものです。また、底泥を仮置きする場合には、周辺の住宅地からの離隔確保や、状況に応じてシートによる被覆する等の環境保全措置により、悪臭低減対策を講じます。
(2) 植物	⑥	キンラン、ミゾコウジュ、タマノカンアオイ等の希少種の記載があるが、キンランについては移植して保存することが難しいと聞いたが保存できるのか？	「川崎市環境影響評価等技術指針 資料編」の補足資料において、学識経験者等からの意見として、「キンランの移植については周囲50cm四方、厚さ50cmの土壌を余すことなく丁寧に掘り上げて、生育条件が同じような場所に移植する」と記載されており、本事業においても同様に対応する予定としております。具体的な移植方法等については、上記内容のほか、川崎市環境評価室との協議も踏まえ、今後検討してまいります。
	⑦	ミゾコウジュの播種について、ポットへの播種でしょうか、計画地内等の屋外への播種でしょうか。また、種によって播種と移植で保全措置方法を変えた理由をお教え下さい。	保全措置方法については、他の公共事業等における保全事例も参考としており、多年草（同じ場所で複数年にわたり生育する植物）であるタマノカンアオイとキンランについては種子による増殖が困難な種であることも踏まえて移植、越年草（秋に発芽して冬を越し、翌年の春に開花結実して枯れる植物）であるミゾコウジュについては屋外のプランターへの播種を予定しております。
	⑦	移植や播種はしばしば失敗することがありますが、しっかりと生育できなかった場合の責任はどのようにお考えでしょうか。ポットへの播種・管理、種子の保存等の失敗した時の保険は必要ないでしょうか。	川崎市の定める「川崎市環境影響評価等技術指針」に基づき、移植、播種の環境保全措置の効果を確認するため、事後調査を行う予定です。事後調査の結果、万が一効果が確認されない場合には、その原因を考察し、新たな保全措置を検討します。なお、ミゾコウジュの播種については、種子の保存も併せて予定しております。
(3) 動物	②	資料の中で1点気になったのは、すでに生息しているアメリカザリガニは駆除する必要があるかということです。 なるべくでしたら、生き物を犠牲にしない方法でお願いできたらと思います。 専門的な見地があるかと思いますが、よろしく願いいたします。	アメリカザリガニは、環境省及び農林水産省により作成された「生態系被害防止外来種リスト」に総合対策外来種として掲載されています。総合対策外来種は、上記リストの中で、「国内に定着が確認されているもの。生態系等への被害のおそれがあるため、国、地方公共団体、国民など各主体がそれぞれの役割において、防除（野外での取り除き、分布拡大の防止等）、遺棄・導入・逸出防止等のための普及啓発など総合的に対策が必要な外来種」とされています。そのため、生態系等への被害防止を目的に工事中における環境保全対策として、駆除を予定しております。
	⑥	動物、鳥等の生物について、開発により園内からいなくなるのはいか？共存は難しいのではないのか？	本事業では、計画地内の既存の樹林を極力残し、生物の生育・生息環境の保全に努めてまいります。その中で、環境影響を受ける生物については、変更区域外への移設を検討する等、環境配慮に取組みながら事業を進めてまいります。

項目	質問について		回答
	質問者No.	内容	
<b>2. 環境影響評価項目の選定等について</b>			
(3) 動物	⑦	オシドリについて、「計画地周辺に生息可能な環境が残るから影響は小さい」と記載がありますが、具体的にどこの水域でしょうか。水域は少ないと思います。また、それらは実際に現地に行って環境を確認されたのでしょうか。どこの水域がどういう環境だからオシドリの生息環境となるとお考えになったのかお教え下さい。また、神奈川県レッドデータブックの判定理由に「全体的に越冬環境が不安定になりつつあると考えられる。」との記載があります。これについて、どのようにお考えでしょうか。工事が越冬環境を不安定にさせる要因になりませんか。渡りの時期と越冬期にしゅんせつ工事を実施しない等の環境保全措置が必要だと思いますが如何でしょうか。	計画地周辺におけるオシドリの生息環境としては、生田緑地ゴルフ場に樹林で囲まれた池が存在し、生息に利用される可能性があるものと考えております。 しゅんせつ工事により調整池に影響を及ぼしますが、工事中にも調整池には水が溜まる状態となり、供用後には現状と同様に調整池として水域が確保されることから、越冬環境として機能すると考えられます。また、しゅんせつ工事の時期については、周辺住居への配慮、魚類等の他生物への配慮等も含めて、実施時期を検討してまいります。なお、神奈川県レッドデータブックの「全体的に越冬環境が不安定になりつつある」との記載に関しては、神奈川県全域という広域な事象に対しての記載と考えておりますが、上記のとおり本事業においても生息環境の確保に努めてまいります。
	⑦	オオタカ、ハイタカ、ノスリについて、「計画地は採食場として利用されているが、周辺に同様の環境があるから影響は小さい」としていますが、同様の環境とは何でしょうか。具体的な採餌環境が記載されていないのでわかりません。草地や水面といった環境であれば周辺に少ないと思います。その辺がわかるように記載して下さい。また、計画地内の林縁が採餌環境となっている場合、計画地周辺の林縁は住宅地がほとんどで採餌環境となるかどうか疑問です。さらに、採餌環境とのことであれば、周辺環境の餌量を把握していないと言えないと思いますが如何でしょうか。把握してなければ、予測ではなく根拠のない予想だと思しますので明示して下さい。なお、多摩川も採餌環境となると考えられますが、計画地から約1.5km 離れております。また、計画地と多摩川間に営巣地や採餌環境となる環境がないことから、計画地と多摩川間は主要な生息地でないことが考えられますので、主要な生息地から多摩川までは1.5km 以上離れていると考えられます。以上のことから、多摩川は「計画地周辺の採餌環境」とはならないと考えます。	猛禽類の現地調査において、生田緑地ゴルフ場や東高根森林公園、多摩川の河川敷においてオオタカのハンティング（採餌行動）が確認されたことから、これらは採餌環境として利用されていると考えております。 オオタカ、ハイタカは、主に小型鳥類を餌資源とし、林内や林縁等の開けた環境を採食場として利用します。計画地内ではオオタカの営巣は確認されておませんが、「猛禽類保護の進め方（改訂版）」（環境省）によると、オオタカの行動圏は巣から2～3kmとされており、上記の採餌環境として考えられる場所はいずれもその圏内に存在していることから、採餌環境は確保されると考えております。 ノスリは、主にモグラ・ネズミ等の小型哺乳類を餌として捕食し、伐採地や草地等の開けた環境を採食場として利用します。ゴルフ場や多摩川の河川敷等の開けた環境が周辺に分布することから、採餌環境は確保されると考えております。 なお、ハイタカ、ノスリは、冬鳥であることから、計画地周辺は一時的な餌場として利用しているものと考えられます。
	⑦	魚類と底生動物について、工事時に改変区域外へ移設とありますが、どこに移設するのでしょうか。移設先は適切でしょうか。移設先の影響はどのようにお考えでしょうか。	現在の池の水の流出先の平瀬川への移設を予定しております。川崎市内の水生生物調査結果の資料によると、平瀬川では計画地内で確認された魚類と同じ種の生息が確認されていることから、移設先として適切であると考えております。移設に際しては、準備書に記載のとおり外来種を持ち込まないように慎重に行います。また、分散して移設する等、移設先ですべての影響を与えないよう配慮します。具体的な内容については、川崎市環境評価室との協議も踏まえ、今後検討してまいります。
(4) 騒音	③	5-6-1-5 建設機械の稼働に伴う騒音の予測結果 環境保全目標 85 dB (うるさくて我慢できない騒音・・・地下鉄車内80 dB) 80 dBを下回るような防音壁及び低騒音型建設機械を使用して下さい。 ・工事着手時から4か月までの間も騒音については環境保全目標値を下回るよう求めます。 なお、予測値を超えた騒音が発生した場合、どの様な対応策を講じるのか。約束事を事前に取り決めさせて下さい。	建設機械の稼働に伴う騒音の環境保全目標は、川崎市の定める「川崎市環境影響評価等技術指針」に基づき、生活環境の保全に支障のない騒音の大きさとされる85dBとしました。これは、「騒音規制法」に基づく特定建設作業に係る騒音の規制基準と同じ値です。予測では、工事期間のうち影響が最も大きくなる時期である工事着手後4ヶ月目に、当該月に稼働予定のすべての建設機械が同時に稼働した場合を予測条件としており、環境保全目標を満足することを確認しております。工事の実態として、予測条件のようにすべての建設機械を同時稼働させることはなく、また、建設機械の集中稼働抑制のための工程の平準化や、低騒音型建設機械の採用に努める等の環境保全措置を講じることで、更なる騒音低減を図ってまいります。 本準備書に記載の各種環境保全措置を講じながら、環境保全目標値内で施工しますが、万が一、環境保全目標値を超えた場合には、現地での騒音調査等で要因を分析し、その要因に応じた対策を講じてまいります。
	③	表 5-6-1-8 冷暖房施設等の騒音予測結果 供用時最大値 39 dB・・・環境保全目標の数値、夜間40dBを満足すると予測・・・ 冷暖房施設の試運転を行い、夜間39 dBを越えた数値が出るような場合には、冷暖房施設等の見直しを行うなどお願いします。	冷暖房施設等については、予測結果からの更なる騒音低減を図るため、計画地敷地境界からの離隔の確保や正常稼働のための定期的な点検・整備を行ってまいります。供用開始前においても、冷暖房施設等が正常に稼働していることを確認し、異常が見られる場合は整備等の対策を講じ、正常稼働のもと、予測条件が適切に実現されるよう対応いたします。
	⑦	自動車交通量と走行速度の調査日を違う日にした理由についてお教え下さい。また、予測時にこれら2つの内容を条件としており、同一条件とならないと思いますがどのようにお考えでしょうか。	本事業の事業性を検証するにあたり自動車交通量は重要な要因となることから、計画地周辺3箇所の交差点を対象に、先行して実施しました。一方、走行速度に関しては、大気質、騒音、振動の予測条件の設定のため、川崎府中線の予測断面2箇所のみを対象に、自動車交通量調査後に調査を実施しました。また、参考として走行速度調査時にも予測断面2箇所にて交通量調査を行い、先行して実施した自動車交通量との間に大きな差がないことを確認するとともに、走行速度の予測条件としては実測の走行速度は約33km/hでしたが、大気質予測では30km/h、騒音・振動予測では40km/hと、実測値よりも環境影響が大きい条件で設定したことから、調査日の違いによる影響はなく予測上の問題は無いものと考えております。

項目	質問について		回答
	質問者No.	内容	
<b>2. 環境影響評価項目の選定等について</b>			
(4) 騒音	⑦	走行速度を計測した対象の区間が明確ではありませんので示すべきと思います。どこかに記載があるのであれば、こちらの確認不足で申し訳ございません。なお、その場合は記載箇所のページを明記して頂くとわかりやすいと思います。	予測断面の前後約25m、計50mの区間となります。なお、準備書内での記載はないため、今後、評価書における調査方法等の項目での記載を検討してまいります。
	⑦	道路交通騒音の予測条件のうち、走行速度を40kmにした方が影響が大きくなる根拠は何でしょうか。感覚的には速度が遅い方が対象の区間に長い間、車両がいることになるので、速度が遅い方が影響が大きくなる気がしました。	道路交通騒音は、走行速度と通過時間の関係性により変動しますが、一般的には、走行速度が速くなることによる影響度合いのほうが大きくなることから、実測速度よりも速い40km/hで設定しております。
	⑦	長尾橋交差点の各方向へ分散搬出、または搬入されるがその内訳をお教え下さい。また、分散された各道路で予測を行わない理由をお教え頂けますでしょうか。現地調査も実施せず、工事車両の付加量を把握できないと思いますので、「台数が少なく影響が軽微だから予測しない」等といった判断はできないと思います。	工事車両の内訳は、各方向へ均等配分（3分の1ずつ）されるものとし、分散前で最大3台/時、分散後は各方向1台/時ずつとし、予測・評価を実施しております。予測条件の変更等があった場合は、工事説明会にて詳細をご説明させていただきます。また、上記の通り、予測対象の範囲は、最も工事用車両が集中する長尾橋交差点までとしております。
	⑦	環境保全目標を「生活環境の保全に支障のないこと」としており、住民目線でのよいのですが、なぜ工事中と供用時で具体的数値が変わるのでしょうか。予測値を比較する内容が異なるから基準値が変わるのはわかりますが、工事中も供用時も、住民がうるさいと思う騒音レベルは変わらないと思います。建設機械の稼働中における環境保全目標の具体的数値85dBは、「生活環境の保全に支障のないこと」に妥当ではないと思います。住民からしたら、日常と変わらないことが「生活環境の保全に支障のないこと」であり、日常から変化があればそれは支障です。工事は一時的だから我慢しろということでしょうか、「生活環境の保全に支障のないこと」の目標を達成できていないと考えます。	今回の環境保全目標は、川崎市の定める「川崎市環境影響評価等技術指針」の「地域環境管理計画に掲げる地域別環境保全水準の具体的数値等」に基づき設定しております。工事中及び供用時それぞれに環境保全水準及びその具体的数値が定められており、「生活環境の保全に支障のないこと」を満足する上での具体的数値は、工事中と供用時で異なっております。 基準や「生活環境の保全に支障のないこと」という表現はいずれも川崎市により設定されたものとなりますが、建設工事に係る騒音については、選択できる工法等に限りがあり防止対策が困難なことや、工事自体が一時的であること等の特殊性から、常時発生する騒音とは別に規制基準が設けられていると認識しております。 なお、予測結果からの更なる騒音低減に向け、環境保全措置として、建設機械の集中稼働抑制のための工程の平準化や、低騒音型建設機械の採用に努めてまいります。
	⑦	近隣住宅地で騒音調査は実施していないようなので、計画地内の現地調査結果（昼間）44dB（LAeq）を近隣の住宅地の日常的な騒音レベルと考えると、工事中（建設機械の稼働）の予測結果（コンター図から住宅地は約65～70dB）と比べるとかなり変化があり、生活環境にかなり支障があるよう思えます。環境保全措置は、これで十分でしょうか。特に、騒音レベルを下げられると考えられる仮囲い（万能鋼板、高さ3m）は、予測計算に含まれているので、これ以上の減衰は見込めないと考えられます。環境保全措置は十分とはとても考えられないので、新たに環境保全措置を検討し、予測に組み込んだうえで生活環境に支障のないレベルにして下さい。	建設機械の稼働に伴う騒音の環境保全目標は、川崎市の定める「川崎市環境影響評価等技術指針」の「地域環境管理計画に掲げる地域別環境保全水準の具体的数値等」に基づき設定しております。 工事期間中、建設機械の稼働に伴って、現況に比べて一時的に騒音レベルが高くなりますが、万能鋼板による仮囲い（高さ3m）の設置等により環境保全目標を満足すると予測しております。 なお、予測では、工事期間のうち影響が最も大きくなる時期である工事着手後4ヶ月目に、当該月に稼働予定のすべての建設機械が同時に稼働した場合を予測条件としておりますが、工事の実態として、予測条件のように全建設機械を同時稼働させることはなく、また、建設機械の集中稼働抑制のための工程の平準化や、低騒音型建設機械の採用に努める等の環境保全措置を講じることで、更なる騒音低減を図ってまいります。
	⑦	建設機械の稼働の予測結果のうち、道路側（北側）では70dBほどになる箇所があります。これは道路交通騒音を考慮された数値なのでしょうか。生活環境からの観点であれば、合成して評価すべきではないでしょうか。もちろん、建設機械の稼働や工事車両の走行による個々の影響を示すのは必要ですが、このような地域の状況から見て合成し、そのうえで環境保全措置を実施する必要があると思いますが如何でしょうか。	建設機械の稼働の予測結果に、道路交通騒音は含んでおりません。騒音の捉え方や特性の違いにより、建設工事騒音はLA5、道路交通騒音はLAeqという異なる評価指標であるため、通常は合成しません。しかしながら、同時に発生する騒音であることは認識しており、建設機械の稼働に伴う騒音及び工事車両の走行に伴う騒音のそれぞれの環境保全措置を実施することにより、地域全体としての騒音の低減を図ってまいります。
	⑦	天気が曇の際に、音が雲に反射・反響して遠くまで音が届くことがあるそうですが、その影響についてどのようにお考えでしょうか。その影響による予測は実施しないのでしょうか。実施しない場合は、影響がないことをお教え頂けますでしょうか。	仮に雲に反射した音が予測地点に達したとしても、その伝搬距離は、本事業の予測条件として設定した音源と予測地域との距離に比べ、格段に長いと、雲による反射音の影響はほぼ生じないものと考えております。
(5) 振動	⑦	環境保全目標を「生活環境の保全に支障のないこと」としており、住民目線でのよいのですが、なぜ各評価項目で具体的数値が変わるのでしょうか。予測値を比較する内容が異なるから基準にする値が変わるのはわかりますが、「生活環境の保全に支障のないこと」の目標からは外れていませんか。生活に支障のないというのは、振動を感じないことではないのでしょうか。	振動に関する環境保全目標は、川崎市の定める「川崎市環境影響評価等技術指針」の「地域環境管理計画に掲げる地域別環境保全水準の具体的数値等」に基づき設定しております。工事中及び供用時それぞれに環境保全水準及びその具体的数値が定められており、「生活環境の保全に支障のないこと」を満足する上での具体的数値は、工事中と供用時で異なっております。 基準や「生活環境の保全に支障のないこと」という表現はいずれも川崎市により設定されたものとなりますが、建設工事に係る振動については、選択できる工法等に限りがあり防止対策が困難なことや、工事自体が一時的であること等の特殊性から、常時発生する振動とは別に規制基準が設けられていると認識しています。 なお、予測結果からの更なる振動低減に向け、環境保全措置として、建設機械の集中稼働抑制のための工程の平準化や、低振動型建設機械の採用に努めてまいります。

項目	質問について		回答
	質問者No.	内容	
<b>2. 環境影響評価項目の選定等について</b>			
(5) 振動	⑦	道路は要請限度を十分に下回っているから振動感覚閾値としたという記載があるが、建設機械の稼働では、それをオーバーしちゃうから目標値をゆるくしたように感じます。	振動に関する環境保全目標は、川崎市の定める「川崎市環境影響評価等技術指針」の「地域環境管理計画に掲げる地域別環境保全水準の具体的な数値等」に基づき設定することを基本としております。 評価としては、建設工事に係る振動、工事用車両等の走行に伴う振動ともに上記具体的数値を満足する結果となっております。特に、工事用車両等の走行に伴う振動の環境保全目標については、振動規制法に基づく要請限度を大幅に下回っていることから、その影響の程度をより明らかにするため、上記具体的数値より水準が高く、技術指針において環境保全目標の設定の際に参考とすべき科学的知見とされている人間の振動感覚閾値を適用しており、基本となる目標値を緩和したものではありません。
(6) 地域交通	⑥	交通量が上がると予測するが、近隣住民（特に高齢者や子供）の安全は確保できるのか。	新設交差点では信号の設置を予定しており、車両と歩行者は適切に分離されるほか、駐車場出入口に出庫灯等を設置することで注意喚起を行い、歩行者の安全確保に努めてまいります。また、施設利用者に対して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し、施設関連車両の抑制に努めてまいります。 なお、新設交差点の設置に併せて、計画地に接する川崎府中線の歩道を2mから2.5mに拡幅整備し、歩行者の通行空間を確保する予定としております。
<b>3. 事後調査</b>			
(1) 事後調査	⑦	予測結果は全体ではないと思うので、特に「環境保全目標を生活環境の保全に支障のないこと」としている騒音と振動（少なくとも建設機械の稼働による影響）は事後調査を実施するべきと考えますが如何でしょうか。事後調査を実施しない場合、工事計画が絶対に変わらない根拠、予測結果が絶対間違わない根拠を示して下さい。事後調査中には、騒音レベル等に応じて工事の見直しが必要と考えます。	事後調査は、川崎市の定める「川崎市環境影響評価等技術指針」において、①環境に及ぼす影響の程度が大きいもの、②予測の不確実性が大きく、検証を要するもの、③環境保全対策の実施の効果が出現するまでに時間を要し、継続的な監視が必要なもの、等について実施することとされております。本事業の事後調査項目は、上記の考えに基づき、川崎市環境評価室と協議の上、決定いたしました。本事業では、環境保全のための措置として移植を行う（上記③に該当する）ことから「植物（工事中）」を、緑の回復育成の予測結果に不確実性が伴う（上記②に該当する）ことから「緑の質（供用時）」を事後調査項目として選定しております。 騒音・振動については、予測・評価結果として環境保全目標を満足しているほか、上記①～③に該当するものではないと考えており、事後調査項目には選定しておりません。また、建設機械の集中稼働抑制のための工程の平準化や、低騒音型または低振動型の建設機械の採用に努める等の環境保全措置を講じることで、更なる騒音・振動の低減を図ってまいります。
	⑦	植物について、移植後1年間（1回の調査）は少ないと思います。移植成功率が高い種なのでしょうか。他事例を複数あげて頂き根拠をお教え頂けますでしょうか。	川崎市においてキンランの移植を保全対策として実施した事業である（仮称）新百合ヶ丘総合病院増築計画において、移植後1年間の事後調査が計画・実施されており、参考としました。本事業における具体的な内容については、川崎市環境評価室との協議も踏まえ、今後検討してまいります。
<b>4. その他（説明会の開催について）</b>			
(1) 説明会の開催について	④	地元への説明はしないのか。	新型コロナウイルスの感染拡大防止のため、本条例の制定者である川崎市の了承のもと、準備書の説明会は中止し、その代替として、以下の対応をすることとしました。 ①関係地域（約3,000戸）へのパンフレット配布 ②パンフレット及び説明会にて投影予定であった資料データ（説明原稿付き）を弊社ホームページに掲載 ③メール等で質問を受け付け、質問とその回答一式を弊社ホームページに掲載