

平成28年11月14日

**(仮称) 都市計画道路殿町羽田空港線道路整備事業に係る
自主的環境影響評価審査書の公告について (お知らせ)**

当該事業について、川崎市環境影響評価に関する条例（平成11年川崎市条例第48号）第25条第1項の規定に準じて、自主的環境影響評価審査書を公告いたしましたのでお知らせいたします。

1 事業者

川崎市川崎区宮本町1番地
川崎市
川崎市長 福田 紀彦

2 事業の名称及び所在地

(仮称) 都市計画道路殿町羽田空港線道路整備事業
川崎市川崎区殿町3丁目地内

3 自主的環境影響評価審査書公告年月日

平成28年11月14日 (月)

4 事業者問合せ先

名 称： 川崎市建設緑政局広域道路整備室
住 所： 川崎市川崎区駅前本町12番1
川崎駅前タワーリパークビル17階
電話番号： 044-200-0475

(川崎市環境局環境評価室担当)

話 (044) 200-2156

**(仮称) 都市計画道路殿町羽田空港線道路整備事業に係る
自主的環境影響評価審査書**

平成28年11月

川崎市

(仮称) 都市計画道路殿町羽田空港線道路整備事業 (以下「事業」という。) は、川崎市 (以下「事業者」という。) が、川崎区殿町三丁目地内において延長約 590m の道路を架橋により新設するものである。

事業者は、川崎市環境影響評価に関する条例に基づき、平成 28 年 5 月 20 日に自主的環境影響評価実施申出書及び自主的環境影響評価準備書 (以下「準備書」という。) を提出した。

市は、この提出を受けて準備書の公告、縦覧を行ったところ、市民等から意見書の提出があったことから、事業者が作成した自主的環境影響評価見解書 (以下「見解書」という。) の提出を受け、これを公告、縦覧した。

これらの結果をもって、川崎市環境影響評価審議会 (以下「審議会」という。) に諮問し、平成 28 年 11 月 8 日に答申を得た。

市では、この答申を踏まえ、本自主的環境影響評価審査書 (以下「審査書」という。) を作成したものである。

1 事業の概要

(1) 事業者

名 称：川崎市

代表者：川崎市長 福田 紀彦

住 所：川崎市川崎区宮本町1番地

(2) 事業の名称及び種類

名 称：(仮称) 都市計画道路殿町羽田空港線道路整備事業

種 類：川崎市環境影響評価に関する条例第74条に基づく自主的環境影響評価

(3) 事業を実施する区域

位 置：川崎市川崎区殿町三丁目地内

延 長：約590m

計画幅員：17.3m(標準)

車 線 数：2車線(片側1車線)

(4) 計画の概要

ア 目的

道路の新設

イ 道路計画

区 間	起点：川崎市川崎区殿町3丁目(国道409号) 終点：川崎市川崎区殿町3丁目(東京都界)
延 長	約590m
道 路 区 分	第4種第1級 ^{注)}
設 計 速 度	60km/h
計 画 幅 員	17.3m(標準)
車 線 数	2車線(片側1車線)

注) 道路区分の「第4種第1級」とは、都市部に存する「高速自動車国道及び自動車専用道路の他の道路」のうち、計画交通量が10,000台/日以上に該当する「都道府県道・市町村道」を示す。

2 審査結果及び内容

(1) 全般的事項

本事業は、道路の新設であり、工事中における大気質、水質(公共用水域)、干潟、植物、動物、生態系等、供用時における大気質、干潟、植物、動物、生態系、地域交通(交通混雑、交通安全)等、計画区間周辺に対する生活環境上の配慮が求められることから、準備書に記載した環境保全のための措置等に加え、本審査結果の内容を確実に遵守すること。

また、工事着手前に周辺住民等に対する工事説明等を行い、環境影響に係る低減策、関係住民の問合せ窓口等について周知を図ること。

(2) 個別事項

ア 大気質

建設機械及び工事用船舶の稼働に伴う大気質の長期将来濃度の最大値は、二酸化窒素(日平均値の年間98%値)が0.052ppm、浮遊粒子状物質(日平均値の年間2%除外値)が0.057mg/m³で、いずれも環境基準(二酸化窒素:0.04ppm~0.06ppmのゾーン内又はそれ以下、浮遊粒子状物質:0.10mg/m³以下)を満足すると予測している。また、建設機械及び工事用船舶のピーク稼働時における短期将来濃度(1時間値)の最大値は、二酸化硫黄が0.046ppm、浮遊粒子状物質が0.086mg/m³で、環境基準(二酸化硫黄:0.1ppm以下、浮遊粒子状物質:0.20mg/m³以下)を、二酸化窒素が0.079ppmで、中央公害対策審議会答申による短期曝露の指針値(0.1ppm~0.2ppm)をそれぞれ満足すると予測している。さらに、工事用船舶の運行に使用する燃料については、硫黄酸化物の排出削減のため、硫黄分の少ない燃料の使用に努めるなどの環境保全のための措置を講ずることから、計画地周辺の大気質に著しい影響を及ぼすことはないとしている。

一方、供用時(幹線道路ネットワークの整備がおおむね完成し、交通量が最大になると想定される平成42年度)において、自動車の走行に伴う長期将来濃度の最大値は、二酸化窒素が0.040ppm、浮遊粒子状物質が0.053mg/m³で、いずれも環境基準を満足すると予測している。さらに、道路の維持管理に努め、円滑な通行を維持することにより、大気汚染物質の発生を抑制するなどの環境保全のための措置を講ずることから、道路

沿道の大気質に著しい影響を及ぼすことはないとしている。

しかしながら、川崎市内は「自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法（自動車NOx・PM法）」の対象地域であり、特に臨海部においては、交通環境対策が積極的に行われていることから、大気汚染物質の排出量を低減するため、準備書に記載した環境保全のための措置を徹底するとともに、供用後に適切な交通管理が行われるよう、交通管理者と連携して適切な措置を講ずること。

イ 水質（公共用水域）

水の濁り（SS（浮遊物質））の発生要因は、上部工（橋桁の架設工事）におけるしゅんせつ及び既製杭工（鋼管矢板打込み）であり、しゅんせつによる水の濁り（SS）は上げ潮時で23.1mg/L、下げ潮時で16.7mg/L、既製杭工による水の濁り（SS）は上げ潮時で14.5mg/L、下げ潮時で8.1mg/Lとなり、いずれも環境保全目標（SS：25mg/L以下）を満足すると予測している。また、しゅんせつや既製杭工を行う際の濁水対策として、施工範囲の周囲に汚濁防止膜を設置する計画であることから、水の濁りによる周辺への影響は小さいと予測している。さらに、鋼管矢板等を河床に打設する際や土砂を排出する際には、建設機械の急な稼働や高負荷運転を避けた作業を行うなどの環境保全のための措置を講ずることから、計画区間周辺の多摩川の水質に著しい影響を及ぼすことはないとしている。

しかしながら、工事による水環境への影響としては、しゅんせつ等による濁りの発生のみならず、海水の遡上が見られる河口域（汽水域）でしゅんせつを行うことにより水深が深くなるため、底層水が停滞して貧酸素化しやすくなるおそれがあることから、工事影響の判定の必要性も踏まえ、「底層DO（底層の溶存酸素）」を生物生息を制限する指標とし、工事前、工事中及び供用時におけるモニタリングを行うこと。

また、しゅんせつによる水深の変化により、塩水の浸入の様子が変化し、多摩川の塩分が時空間的に変動することにより、生物叢（生物の顔ぶれや活性）に大きく影響すると考えられることから、今後の保全対策を考える上で、工事前、工事中及び供用時の水質の塩分濃度についてモ

モニタリングを行うこと。

さらに、水環境への影響を考えると、干潟域以外についても埋戻しが行われることが望ましいが、埋戻しが広範囲に行われると、濁りの発生など二次的な影響が考えられることから、慎重な検討を行うこと。

ウ 底質

しゅんせつ及び既製杭工を行う多摩川の底質の現地調査結果は、すべての項目で水底土砂の判定基準、底質の暫定除去基準及び水底の底質に係る環境基準を達成していること、並びにしゅんせつや既製杭工を行う際には施工範囲の周囲に汚濁防止膜を設置することから、工事等の実施による底質の改変が周辺環境に及ぼす影響は小さいと予測している。さらに、鋼管矢板等を河床に打設する際や土砂を排出する際には、建設機械の急な稼働や高負荷運転を避けた作業を行うなどの環境保全のための措置を講ずることから、周辺地域の人の健康の保護及び生態系の適切な保全の観点からみて必要な水準を超えないこととしている。

この評価はおおむね妥当であるが、計画区間周辺には多くの魚類や底生動物などが生息していることから、準備書に記載した環境保全のための措置を徹底すること。

エ 干潟

工事中において、橋脚工事や橋梁の架設工事を実施する際、工事用船舶が進入できるよう干潟の一部をしゅんせつする計画としている。干潟の面積は、しゅんせつ並びにしゅんせつに伴う流況及び地形変動により工事期間中に縮小するものの、可能な限り速やかに埋め戻し、縮小される干潟の回復を図る計画であることから、しゅんせつに伴う流況変化及び干潟の地形変動は小さいと予測している。さらに、モニタリング調査を行い、しゅんせつによる干潟の地形変動の影響を把握し、その結果に基づいて必要に応じた対策を検討するなどの環境保全のための措置を講ずることから、干潟の適切な保全・回復が図られるとしている。

一方、供用時においては、橋脚設置に伴う流況シミュレーションを行った結果、橋脚を設置した場合の流況変化（「橋脚あり」と「橋脚なし」

の差分)は、橋脚設置に伴い、橋脚より下流側において流速が最大で0.5m/s程度変化するものの、その範囲は橋脚周辺に留まるため、橋脚設置に伴う流況変化は小さいと予測している。また、橋脚周辺において地形は変動するものの、地形の変動量は最大で5cm程度であり、その範囲も橋脚周辺に留まるため、橋脚設置に伴う干潟の地形変動は小さいものと予測している。さらに、工事完了後においてモニタリング調査を行い、橋脚設置による干潟の地形変動の影響や干潟のしゅんせつ箇所^{しゅんせつ}の埋戻しの効果を把握し、その結果に基づいて必要に応じた対策を検討するなど環境保全のための措置を講ずることから、干潟の適切な保全・回復が図られるとしている。

しかしながら、計画された内容を着実に実行し、実際にしゅんせつ箇所を回復させることについては、不確実性が高く、高い技術レベルが要求されることから、どのような手順と技術によって保全(特に、底質と地形)又は回復させるかの検討が、環境保全措置の中で非常に重要と考えられる。したがって、しゅんせつ箇所及びその周辺の保全・回復計画については、なるべく早い段階で専門家の意見を聴いた上で具体案を策定すること。

また、準備書に示した工事前、工事中及び供用時のモニタリングについては、専門性が高いことから今後、専門家の意見を聴いた上で期間、頻度、方法、地点等を具体的に記載した調査計画を策定し、着実に実施すること。特に、終了時期については、モニタリングデータを見ながら慎重に判断すること。

さらに、干潟やその周辺に生育・生息する植物や動物にとって、水没・干出する時間の目安となる標高、塩分濃度及び底質の粒度が大きな影響因子であり、これらの値の変化によって生物叢^{そう}が変化するとともに、「干潟地形の変化」は直接、標高と底質に^そ関与することから、モニタリングの実施に当たっては、これらの点を踏まえた調査計画を策定すること。

オ 植物

工事中において、計画区間及びその周辺に生育する植物相及び植物群落、注目される種の主な生育環境であるヨシ群落は改変しない計画であ

ること、及び周辺には類似した生育環境が広く分布することから、植物相及び植物群落、注目される種の個体数や植生の変化は小さいと予測している。一方、供用時において、計画区間及びその周辺に生育する植物相及び植物群落、注目される種の主な生育環境であるヨシ群落は、橋梁の日影等により一部が縮小すると予測するが、その範囲は橋梁下に限定されるとともに、周辺には類似したヨシ群落等の自然植生が広く分布するため、植物相及び植物群落、注目される種の個体数や植生の変化は少ないと予測している。

さらに、工事中及び供用時において、モニタリング調査を行い、計画区間及びその周辺で確認された注目される種の生育状況を把握し、その結果に基づいて必要に応じた対策を検討するなどの環境保全のための措置を講ずることから、工事中及び供用時において、植物の適切な保全・回復が図られるとしている。

しかしながら、準備書で示した調査範囲には注目される種が多数確認されていることから、準備書に示した工事前、工事中及び供用時のモニタリングについては、期間、頻度、方法、地点等を具体的に記載した調査計画を策定し、着実に実施すること。

カ 動物

河川堤防の草地及び樹林地の生息種については、工事中において、主な生息地である河川堤防の草地や樹林地については改変しない計画であること、また、周辺には類似した生息環境が広く分布することから、動物相、注目される種の個体数の変化は少ないと予測している。一方、供用時において、橋梁の日影等の影響により河川堤防の草地や樹林地の一部が縮小すると予測するが、その範囲は橋梁下に限定されるとともに、周辺には類似した生息環境が広く分布することから、動物相、注目される種の個体数の変化は少ないと予測している。

河川及び干潟の生息種のうち、鳥類については、工事中において、採餌場所や休息場所となる河川及び干潟の一部がしゅんせつ等により縮小するが、周辺に類似した干潟の環境が広く分布するとともに、干潟のしゅんせつ箇所は可能な限り速やかに埋め戻すため、動物相及び注目され

る種の個体数の変化は少ないと予測している。一方、供用時において、路面上の構造突出物のない橋梁形式とする計画としていることから、シギ・チドリ類等の飛翔への影響は小さく、また、注目される種の採餌場所や休息場所は干潟の回復を図ることにより維持されることから、シギ・チドリ類等の個体数の変化は少ないと予測している。

また、魚類及び底生動物については、工事中において、生息環境となる河川及び干潟の一部がしゅんせつ等により縮小するが、周辺に類似した河川及び干潟の環境が広く分布するとともに、干潟のしゅんせつ箇所は可能な限り速やかに埋め戻すため、動物相、注目される種の個体数の変化は少ないと予測している。一方、供用時において、橋脚設置により河川及び干潟の一部が縮小されると予測するが、その範囲は橋脚周辺に留まるため、動物相、注目される種の個体数の変化は少ないと予測している。

さらに、干潟のしゅんせつ箇所の埋戻しに用いる覆砂材料は、周辺に生息する底生動物等の生息環境に適した底質粒度組成等を検討した上で選定することに加えて、工事中及び供用時においてモニタリング調査を行い、計画区間及びその周辺の河川及び干潟に生息するシギ・チドリ類等の渡り鳥や水鳥、魚類、底生動物の生息状況、並びに干潟のしゅんせつ箇所の埋戻しの効果を把握し、その結果に基づいて必要に応じた対策を検討するなどの環境保全のための措置を講ずることから、工事中及び供用時の動物の適切な保全・回復が図られるとしている。

しかしながら、移動性のある鳥類においては、個体数変化や行動を把握するために多点・多頻度でのデータが重要となること、さらに、複数の橋がかかった場合の鳥類の動態予測について不確実性が残ることなどから、本計画区間近隣において他事業者が鳥類等のモニタリングを実施する場合には、密接な連携により工事前、工事中及び供用時の環境モニタリングデータの共有を図ること。また、モニタリングの実施に当たっては、飛翔高度について他所における過去の結果を踏まえると、橋梁がかかることによって大きく変化すると予測されることに留意すること。ただし、飛翔高度に変化があったとしても、そのことで個体数に大きな変化はないと予測される。

さらに、準備書に示した工事前、工事中及び供用時のモニタリングについては、専門性が高いことから今後、専門家の意見を聴いた上で期間、頻度、方法、地点等を具体的に記載した調査計画を策定し、着実に実施すること。特に、終了時期については、モニタリングデータを見ながら慎重に判断すること。

キ 生態系

工事中及び供用時において、河川堤防の草地及び樹林地の生態系については、上位性の種（地域の生態系の上位に位置する種）であるチョウゲンボウ・ハヤブサの主な採餌場所や、典型性の種（地域の生態系を特徴づける種）であるヒバリ、バツタ類、ヨシ群落の生育・生息基盤である河川堤防の草地や樹林地は、橋梁の日影等の影響により一部が縮小するが、その範囲は橋梁下に限定され、また、周辺には類似した環境が広く分布するため、河川堤防の草地や樹林地の生態系の変化は小さいと予測している。

河川及び干潟の生態系については、上位性の種であるサギ類・ミサゴや典型性の種であるシギ・チドリ類の採餌場所及び典型性の種であるマハゼ・アユ、ゴカイ類、チコガニ・アシハラガニの生息基盤となっている河川及び干潟は、しゅんせつ等により河川及び干潟の一部が縮小すると予測するが、周辺には類似した河川及び干潟環境が広く分布するとともに、干潟のしゅんせつ箇所は可能な限り速やかに埋め戻し、縮小される干潟の回復を図る計画である。また、計画区間は、路面上の構造突出物のない橋梁形式とする計画としていることから、シギ・チドリ類の飛翔への影響は小さく、河川及び干潟の生態系の変化は小さいと予測している。

さらに、干潟のしゅんせつ箇所の埋戻しに用いる覆砂材料は、周辺に生息する底生動物等の生息環境に適した底質粒度組成等を検討した上で選定することに加えて、工事中及び供用時においてモニタリング調査を行い、計画区間及びその周辺の河川及び干潟に生息するシギ・チドリ類等の渡り鳥や水鳥、魚類、底生動物の生息状況、並びに干潟のしゅんせつ箇所の埋戻しの効果を把握し、その結果に基づいて必要に応じた対策

を検討するなどの環境保全のための措置を講ずることから、生態系の適切な保全・回復が図られるものとしている。

しかしながら、鳥類については、上位性の種と典型性の種の生息しやすい環境は異なり、両立しない可能性があることから、「上位性」と「典型性」のどちらが、より優先されるのかを事業者として見解を持った上で適切な環境保全のための措置を講ずること。

さらに、準備書に示した工事前、工事中及び供用時のモニタリングについては、専門性が高いことから今後、専門家の意見を聴いた上で期間、頻度、方法、地点等を具体的に記載した調査計画を策定し、着実に実施すること。特に、終了時期については、モニタリングデータを見ながら慎重に判断すること。

ク 騒音・振動・低周波音

(ア) 騒音

建設機械の稼働に伴う騒音レベルの最大値は、架設工事を実施する際、工事区域境界において 92.6 デシベルとなり、環境保全目標（85 デシベル以下）を超過するものの、環境保全措置として防音シート（高さ 2.0m）を設置することで 84.5 デシベルとなり、環境保全目標を満足すると予測している。また、計画区間から最も近い住居が存在する位置（工事区域から 480m 付近）では対策後は最大で 58.6 デシベルとなり、すべての工種において環境保全目標を満足すると予測している。さらに、低騒音型の建設機械を積極的に使用するなどの環境保全のための措置を講ずることから、沿道の生活環境の保全に支障はないとしている。

一方、供用時の自動車の走行に伴う等価騒音レベルは、敷地境界において、昼間 57.7 デシベル、夜間 53.5 デシベルとなり、環境保全目標（昼間：65 デシベル以下、夜間：60 デシベル以下）を満足すると予測している。さらに、道路の維持管理に努め、円滑な通行を維持することにより、騒音の低減を図るなどの環境保全のための措置を講ずることから、沿道の生活環境に著しい影響を及ぼすことはないとしている。

しかしながら、建設機械の稼働に伴う騒音レベルの最大値が環境保

全目標の上限に近いことから、準備書に記載した環境保全のための措置を徹底するとともに、工事工程、作業時間等の工事計画について、工事着手前に周辺関係者への周知を図ること。この際、計画区間付近のサイクリングコースに看板等を設置するなどして、サイクリングコース利用者に対しても周知に努めること。

(イ) 振動

建設機械の稼働に伴う振動レベルの最大値は、工事区域境界において71.9デシベルで、環境保全目標（75デシベル以下）を満足すると予測している。また、計画区間から最も近い住居が存在する位置（工事区域から480m付近）ではすべての工種において30デシベル以下となり、環境保全目標を満足すると予測している。さらに、建設機械の使用に当たっては、建設機械の適切な整備・点検を行うことにより常に良好な状態で使用するなどの環境保全のための措置を講ずることから、沿道の生活環境の保全に支障はないとしている。

一方、供用時の自動車の走行に伴う振動レベルの最大値は、昼間45.7デシベル、夜間44.8デシベルで、環境保全目標（昼間：70デシベル以下、夜間：65デシベル以下）を満足すると予測し、さらに、橋梁のジョイント部の平坦性を確保することにより、振動の低減を図るなどの環境保全のための措置を講ずることから、沿道の生活環境の保全に支障はないとしている。

この評価はおおむね妥当である。

(ウ) 低周波音

供用時の自動車の走行に伴う低周波音圧レベルについて、1～80Hzの50%時間率音圧レベルは75.5デシベル、1～20HzのG特性5%時間率音圧レベルは83.5デシベルで、いずれも環境保全目標（1～80Hzの50%時間率音圧レベル：90デシベル以下、1～20HzのG特性5%時間率音圧レベル：100デシベル以下）を満足すると予測し、さらに、橋梁のジョイント部の平坦性を確保することにより低周波音の低減を図るなどの環境保全のための措置を講ずることから、道路沿道の生活環

境の保全に支障はないとしている。

この評価はおおむね妥当である。

ケ 廃棄物等（産業廃棄物、建設発生土）

(ア) 産業廃棄物

工事中に発生する産業廃棄物は、がれき類が約 835 t であり、法令に基づき産業廃棄物処理業者に委託して適正に処理し、舗装材、路床材等として全量資源化できると予測している。

また、橋梁の基礎工事に伴い発生する汚泥は約 7,876m³ であり、法令に基づき産業廃棄物処理業者に委託し、適正に処理・処分できると予測している。さらに、がれき類の運搬に当たっては、運搬車両の荷台にシートをかけて荷崩れや飛散を防止するなどの環境保全のための措置を講ずることから、計画区間周辺的生活環境の保全に支障はないとしている。

この評価はおおむね妥当である。

(イ) 建設発生土

工事中に発生する建設発生土は約 286,033 m³ と予測し、場外に搬出する建設発生土については、関係法令等に基づき、川崎市指定処分場に委託し、適正に処理・処分する計画としている。さらに、しゅんせつ等で発生する建設発生土は、工事用船舶で運搬する計画であるとともに、しゅんせつ土について干潟への埋戻し等、河川内への利用を検討し、建設発生土の縮減に努めるなどの環境保全のための措置を講ずることから、計画区間周辺的生活環境の保全に支障はないとしている。

この評価はおおむね妥当であるが、建設発生土量が約 286,033 m³ あることから、準備書に記載した環境保全のための措置を徹底すること。

コ 景観

本計画の実施に伴う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について、橋梁部は、計画区間及びその周辺の主要な景観の構成要素である対岸（大田区側）の空港臨海部のビル等の構造物

や東京モノレール（高架構造）及び殿町国際戦略拠点キングスカイフロントの建物などと同等の高さに現れることから際立たず、多摩川と隣接する構造物からなる河口から海へとつながる開放感のある河川景観に溶け込むため、計画区間及びその周辺における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は小さいと予測している。盛土部及びアプローチ橋梁部については、現在建設中の隣接建物と同等の高さに現れることから際立たず、周辺の殿町国際戦略拠点キングスカイフロントの建物などからなる景観に溶け込むと予測されるため、計画区間及びその周辺の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は小さいと予測している。

また、代表的な眺望地点である多摩川河口青少年サイクリングコース（西側及び東側）からの景観の変化の程度は、背景となる空港臨海部の空港施設、ビル等の構造物や東京モノレール（高架構造）と同等の高さに現れることから際立たず、開放感のある河口部としての景観に溶け込むと予測し、（仮称）国道 409 号取付部交差点（国道 409 号沿道）からの景観の変化の程度は、盛土部及びアプローチ橋梁部が現況の市道殿町 39 号線の道路路面より高い位置に現れるものの、周辺には建設中の建物が立地することから際立たず、殿町国際戦略拠点キングスカイフロントの建物などからなる景観に溶け込むと予測している。

さらに、本計画では、色彩について、今後、「多摩川景観形成ガイドライン」を参考として地域の周辺環境と調和のとれたものとするなどの環境保全のための措置を講ずることから、周辺環境との調和が保たれるとしている。

しかしながら、計画区間周辺には散策機能を有する多摩川河口青少年サイクリングコースや自然の観察、学習等の機能を有する多摩川河口干潟があり、多くの市民が利用する場所であることから、橋梁や橋脚の形状、色彩等について、市関係部署と十分協議すること。

サ 人と自然とのふれあい活動の場

工事中において、多摩川河口青少年サイクリングコースで橋梁の架設工事を実施する際は、必要に応じて橋梁下の安全確保のため、落下物防

止対策として板張防護の実施、案内板の設置、交通誘導員による交通誘導等を行い、利用者の通行及び安全性を確保するとともに、迂回路などの代替措置を検討することから、当該サイクリングコースの散策機能はほとんど変化しないものと予測している。また、橋脚工事や橋梁の架設工事を実施する際、干潟の一部をしゅんせつする計画であるが、その周辺には類似した干潟が広く分布しており、主な活動場所となる干潟は、計画区間から上流側に 500m 程度離れていることから、自然の観察、学習の場等の機能の変化は小さいと予測している。

一方、供用時において、計画区間は多摩川河口青少年サイクリングコースを橋梁により通過し、コース上に橋脚等を設置しない計画としているため、当該サイクリングコースにおける散策機能はほとんど変化しないものと予測している。また、干潟のしゅんせつ箇所は可能な限り速やかに埋め戻し、干潟の回復を図る計画としていることなどから、多摩川河口干潟の自然の観察、学習の場等の機能の変化は小さいと予測している。

さらに、工事中、供用時ともに、人と自然とのふれあい活動の場における改変面積を最小限に留めるように配慮するなどの環境保全のための措置を講ずることから、豊かな水辺が保たれて、良好な環境と安らぎが得られるとしている。

しかしながら、計画区間周辺は、多摩川河口青少年サイクリングコースを散策する市民や河口干潟で自然の観察、学習等を行う市民が多く、人と自然とのふれあい活動の場として重要な場所であることから、準備書に記載した環境保全のための措置を徹底すること。

シ 地域交通（交通混雑、交通安全）

供用時の自動車の走行に伴う交通流の影響については、ピーク日ピーク時間帯において、交差点需要率は 0.518 であり、交差点における交通処理が可能とされる交差点需要率 0.9 を下回り、車線別の混雑度は最大 0.593 であり、円滑な交通処理が可能とされる車線別の混雑度 1.0 を下回ると予測している。

また、交通安全への影響については、安全性を図るため車道の両側に

歩行者・自転車の空間を整備するとともに、高架部においては防護柵等を設置する計画であることから、歩行者の交通安全は確保されているものと予測している。さらに、改良される交差点について、信号機や横断歩道、ガードレール等の安全施設を適切に整備し、交通事故発生の防止を図るといった環境保全のための措置を講ずることから、周辺地域の生活環境の保全に支障がないとしている。

しかしながら、道路新設に伴う計画交通量の予測は、一般的に不確実性が高く、また、本計画の道路が接続する一般国道 409 号は従来から交通量が多い道路であり、現況において計画区間周辺の交差点において時間帯によっては渋滞が発生していることから、準備書で示した現地調査地点において、供用開始後の概ね定常状態となる時期に自動車交通量調査及び交通処理状況（渋滞長、滞留長）の調査を行うこと。さらに、当該調査の結果、交通流に支障が生じていると判断された場合には、交通流改善に向けた対応策について交通管理者と協議すること。

ス その他

準備書のモニタリング調査計画に記載されている干潟、植物、動物及び生態系に関するモニタリングについては、本計画の実施により多摩川河口干潟及びそこに生息する動植物等への影響を懸念する意見書が提出されていることなどを踏まえ、これらの結果及び干潟の保全・回復に係る措置の実施状況について専門家の意見を聴いた上で、事業者自らがホームページ等で適切に公表すること。

また、供用時の地域交通（交通混雑）に関する自動車交通量調査及び交通処理状況（渋滞長、滞留長）の調査結果については、周辺地域の住民や事業者の関心が高いことなどから、事業者自らがホームページ等で適切に公表すること。

(3) 環境配慮項目に関する事項

準備書に記載した「ヒートアイランド現象」、「光害」、「地震時等の災害」、「地球温暖化」、「酸性雨」、「資源」及び「エネルギー」の各項目における環境配慮の措置については、その積極的な取組を図ること。

3 川崎市環境影響評価に関する条例に基づく手続経過

平成28年	5月20日	自主的環境影響評価実施申出書の受理及び準備書の受領
	5月27日	準備書の公告及び縦覧開始
	7月11日	準備書の縦覧終了、意見書の提出締切り 意見書の提出 13名、13通
	9月16日	見解書の受領
	9月23日	見解書の公告及び縦覧開始
10月	3日	市長から審議会に準備書について諮問
10月	7日	見解書の縦覧終了
11月	8日	審議会から市長に準備書について答申
11月	14日	審査書の公告、事業者宛て送付

4 川崎市環境影響評価審議会の審議経過

平成28年	10月 3日	審議会（現地視察、準備書事業者説明及び審議）
	11月 7日	審議会（準備書答申案審議）