

**(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準備書のあらまし**

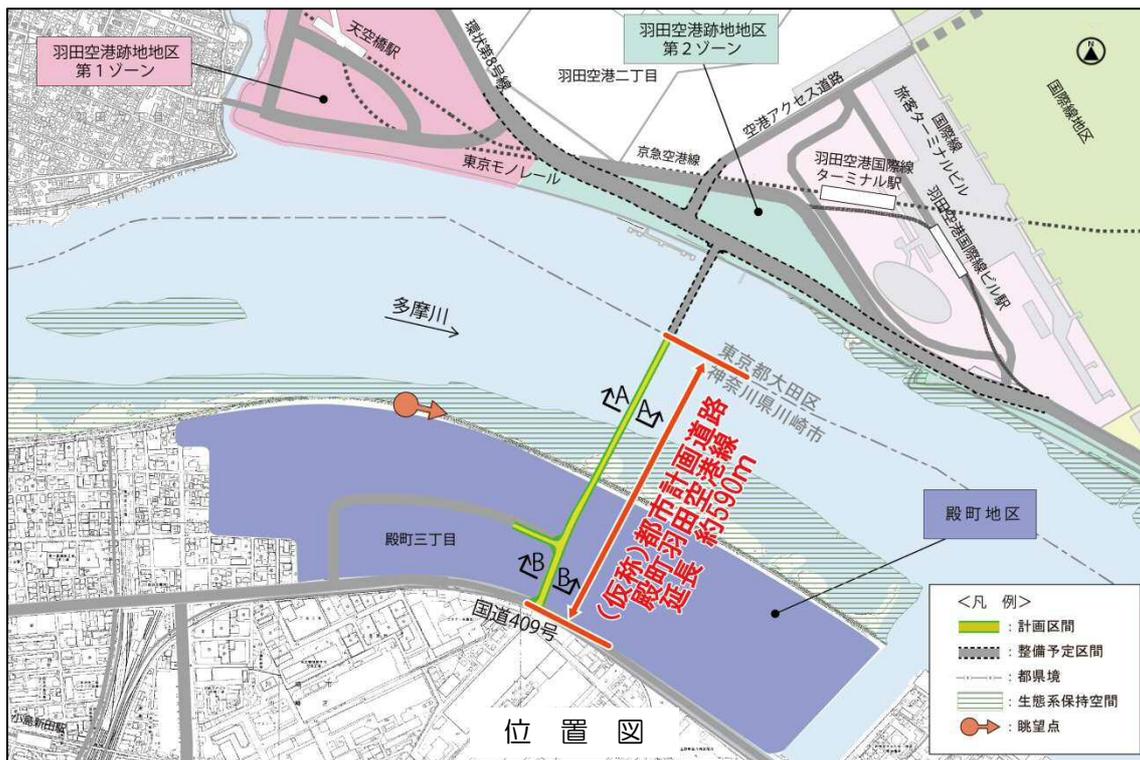


**平成 28 年 6 月**

**川崎市**

# 事業の目的

国、東京都、大田区、川崎市等で構成する「羽田空港周辺・京浜臨海部連携強化推進委員会」では、我が国の国際競争力の強化に向けて、国家戦略特別区域の目標を達成するプロジェクトの一環として、羽田空港周辺地域及び京浜臨海部の連携を強化し、成長戦略拠点の形成を図るため、必要な都市・交通インフラ整備等に取り組むこととしております。このため、「羽田空港跡地地区と川崎市殿町地区を結ぶ成長戦略拠点の形成を支えるインフラ」として、新たな橋りょうを両地区の中央部に新設するものです。なお、本あらましにおきましては、川崎市域における（仮称）都市計画道路殿町羽田空港線の整備による環境影響評価について取りまとめたものです。

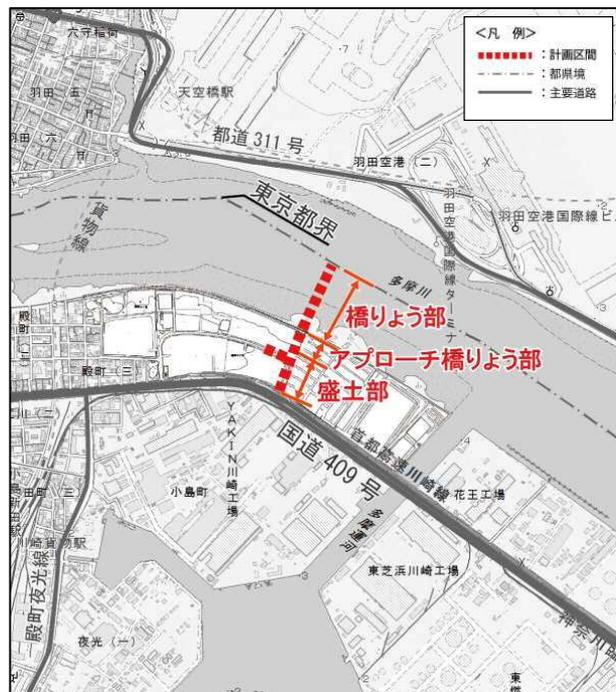


## 事業概要

本事業は、（仮称）都市計画道路殿町羽田空港線の川崎市川崎区殿町3丁目から東京都界までの延長約 590m、2車線の道路を新設するものです。

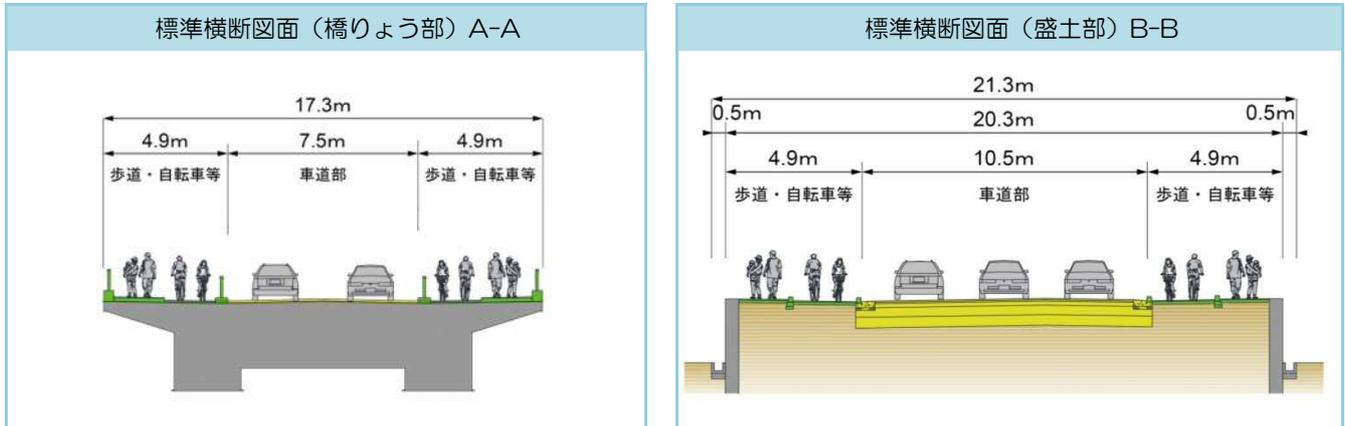
計画区間	起点：川崎市川崎区殿町3丁目 (国道409号) 終点：川崎市川崎区殿町3丁目 (東京都界)
延長	約 590m
道路区分	第4種第1級
設計速度	60km/h
計画幅員	17.3m (標準)
車線数	2車線 (片側1車線)
計画交通量	11,000台/日

## 計画区間の位置



## 道路構造の概要

道路構造は、現況との取付部付近を除いて高架構造となります。横断構成としては、2車線の道路を整備するとともに、交通の安全を図るため、両側に歩行者・自転車の空間を整備します。



## 橋りょう構造の概要

橋りょう構造は、河川の環境への影響を低減するため、河川内の橋脚を極力少なく、また、路面上の構造突出物がない形式とし、詳細は以下の①～③のとおりです。



- ①橋脚の位置は、多摩川河口部の干潟やヨシ群落が分布し、多摩川水系河川整備計画に位置づけられている「生態系保持空間※」を改変しない位置としました。
- ②河川内の橋脚の基数は、多摩川河口部の自然環境に配慮し、可能な限り少なくした2基としました。
- ③多摩川河口部の干潟を利用する鳥類の飛翔への影響を極力低減するため、ケーブルなどの路面上の構造突出物のない橋りょう形式としました。

※多摩川水系河川整備計画において学術的に価値づけられる、広域的にみた貴重な生態系を保持する空間

# 施工計画

本事業は、平成 32 年度の供用開始を予定しており、工事着手から完了までの期間は概ね 4 年を想定しています。

種別	年数			
	1年	2年	3年	4年
盛土部				
アプローチ橋りょう部				
橋りょう部				

## 工事管理計画

### ■環境保全対策

- 建設機械や工法の選定にあたっては、周辺の大気質への影響、騒音の低減等に十分配慮し、可能な限り排出ガス対策型の建設機械、低騒音型の建設機械を使用して環境保全を図ります。
- 工事用車両は、低公害・低燃費車両を優先配車するとともに、運転者にはエコドライブを徹底させます。
- 橋りょう部の下部工の施工に際しては、施工範囲の周囲に汚濁防止膜を設置します。
- 陸上工事においては、沈砂池を設置し、降雨時に発生する濁水を処理します。
- 工事中の産業廃棄物は、工事現場内での分別を徹底し、「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」等に基づき、産業廃棄物処理業者へ搬出を行い、極力再利用を図ります。

### ■交通安全対策

- 工事にあたっては、歩行者及び一般車両の安全確保のため、必要に応じて保安施設を設置するとともに交通整理員を配置します。
- 工事用車両の運転者に対して車両運転時における安全教育を徹底します。

### ■作業時間

- 工事作業は、月曜日から土曜日に行うものとし、日曜日及び祝祭日は原則作業を行いません。
- 作業時間は、原則午前8時から午後5時までとします。
- 工事の進行上やむを得ず中断することのできない作業や、周辺交通の安全確保のため交通量の少ない夜間に行う必要がある作業等については、事前に周辺地域への周知を行った上で夜間作業を行います。

# 環境影響評価項目

環境影響の予測及び評価にあたっては、対象事業の計画内容や環境特性、地域特性を考慮し、事業実施に伴う環境影響要因（環境影響が想定される行為）を抽出のうえ、「地域環境管理計画」に掲げられている環境影響評価項目の中から、調査、予測及び評価を実施する項目を選定しました。

環境影響評価項目		環境影響要因	工事中			供用時	
			建設機械の稼働	工事用車両の走行	工事等の影響	高架又は盛土構造	自動車の走行
大気	大気質	●				●	
水	水質（公共用水域）			●			
	底質			●			
	干潟			●	●		
生物	植物			●	●		
	動物			●	●		
	生態系			●	●		
騒音 振動 低周波音	騒音	●				●	
	振動	●				●	
	低周波音					●	
廃棄物等	産業廃棄物			●			
	建設発生土			●			
構造物の影響	景観				●		
地域社会	人と自然とのふれあい活動の場			●	●		
	地域交通（交通混雑、交通安全）					●	

# 環境影響評価の概要

環境影響評価は、工事中、供用時の予測及び評価を行うとともに、計画区間及びその周辺の環境影響を低減するために環境保全措置の検討を行いました。その結果は以下に示すとおりですが、本事業は周辺環境に著しい影響を及ぼすことはないと評価します。

## 大気質

### 予測

**工事中**：建設機械及び工事用船舶の稼働による長期及び短期将来濃度は、環境保全目標を満足します。

**供用時**：自動車の走行による将来濃度は、いずれも環境保全目標を満足します。

### 主な環境保全措置

- 排出ガス対策型の建設機械の使用
- 建設機械の高負荷運転の回避
- 散水等による粉じん等の発生防止
- 工事用船舶は、硫黄分の少ない燃料を使用

### 建設機械及び工事用船舶の稼働

	予測項目	予測結果	環境保全目標
(長期平均予測)	二酸化窒素 (ppm)	0.052	0.04~0.06 又はそれ以下
	浮遊粒子状物質 (mg/m <sup>3</sup> )	0.057	0.10 以下
(1 短期時間予測)	二酸化硫黄 (ppm)	0.046	0.10 以下
	二酸化窒素 (ppm)	0.079	0.20 以下
	浮遊粒子状物質 (mg/m <sup>3</sup> )	0.086	0.20 以下

### 自動車の走行

予測項目	予測結果	環境保全目標
二酸化窒素 (ppm)	0.040	0.04~0.06 又はそれ以下
浮遊粒子状物質 (mg/m <sup>3</sup> )	0.053	0.10 以下

## 水質・底質

### 予測

浚渫、既製杭工による水の濁り（浮遊物質）は、環境保全目標を満足します。

底質\*の改変が周辺に及ぼす影響は、施工範囲の周囲に汚濁防止膜を設置することから、小さいと予測します。

### 工事の実施による水の濁り

予測項目	予測結果	環境保全目標
浮遊物質 (mg/l)	8.1~23.1	25 以下

### 主な環境保全措置

- 掘削中に濁りを極力発生させないように、必要に応じて密閉式バケットを使用
- 雨水等で発生する濁水の処理、コンクリート打設で発生するアルカリ排水の中和処理を実施
- 施工範囲の周囲に汚濁防止膜を設置

\*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ダイオキシン類の環境基準を達成しています。

## 干潟

### 予測

**工事中**：工事の実施に際し、工事用船舶が進入できるよう干潟の一部\*を浚渫する計画ですが工事完了後、可能な限り速やかに埋戻すため、干潟への影響は小さいと予測します。

**供用時**：橋脚の設置により、流速に変化が生じるものの、地形変動量の差は最大で 5cm 程度であり、その範囲も橋脚周辺に留まるため、干潟への影響は小さいと予測します。

\*浚渫する干潟は、計画区間周辺（海老取川～多摩運河付近）の干潟の約 3.3%です。

### 主な環境保全措置

- 工事完了後、可能な限り速やかに浚渫した干潟の埋戻しを実施
- 干潟以外の箇所についても、関係機関との協議を踏まえ埋戻しの実施を検討
- 埋戻しは、可能な限り現地の浚渫土など類似した底質粒度組成等の覆砂材料を選定
- 工事中、工事完了後のモニタリング調査により地形変動の影響を把握し、必要に応じて対策の実施を検討

# 植物・動物・生態系

## ■計画区間及びその周辺の植物・動物・生態系の状況

・植物、動物の主な生育・生息環境として、「①河川堤防の草地や樹林地」及び「②河川及び干潟」が分布しています。

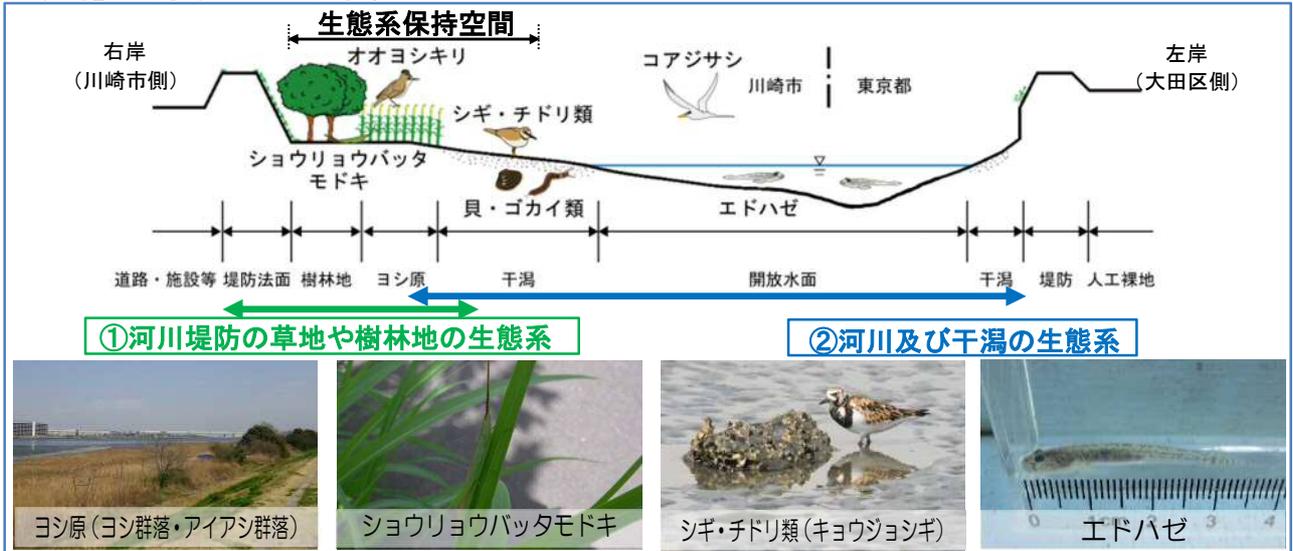


図 計画区間及びその周辺の植物・動物・生態系の状況

### ①における予測

①においては、アイアシ、オオヨシキリ、ショウリョウバッタモドキ等の注目される種<sup>\*1</sup>の生育・生息地となっています。

主な生育・生息地であるヨシ群落等は改変がなく、また、橋りょうの日影等による縮小は橋脚下に限定されることから、注目される種の個体数の変化は少ないと予測します。

### ②における予測 (鳥類)

②においては、シギ・チドリ類等の注目される種の採餌場や休息場となっています。

工事完了後、干潟の回復<sup>\*2</sup>を図ることや、飛翔への影響に配慮し、路面上の構造突出物のない橋りょう形式とすることから、注目される種の個体数の変化は少ないと予測します。

※1 注目される種：現地調査で確認された種のうち、希少性、学術性等の観点から重要な種を示します。

※2 干潟の回復：工事の実施に際し、工事中船舶が進入できるように干潟の一部を浚渫しますが工事完了後、可能な限り速やかに埋戻します。

### ②における予測 (魚類、底生動物)

②においては、ハゼ類、ヤマトシジミ等の注目される種の生息地となっています。

工事完了後、干潟の回復<sup>\*2</sup>を図ることや、周辺には類似した生息環境が広く分布することから、注目される種の個体数の変化は少ないと予測します。

### 予測 (生態系)

①及び②の生態系について、上位性、典型性等の視点から注目種を選定しました。

各注目種の生育・生息地である生態系保持空間は保全されること、干潟は回復が図られることから、生態系の変化は小さいと予測します。

#### 生態系の注目種

生態系区分	生態系の注目種
①	上位性：チョウゲンボウ、ハヤブサ 典型性：ヒバリ、バッタ類、ヨシ群落
②	上位性：サギ類、ミサゴ 典型性：シギ・チドリ類、マハゼ・アユ、ゴカイ類、チゴガニ・アシハラガニ

## 主な環境保全措置

- ・道路照明は河川に極力光が漏れないよう低位置照明を採用
- ・浚渫した干潟の埋戻しを実施
- ・埋戻しは、可能な限り現地の浚渫土など類似した底質粒度組成等の覆砂材料を選定
- ・工事中、工事完了後、注目される種のモニタリング調査を実施することにより、生育・生息状況を把握し、必要に応じて対策の検討を実施

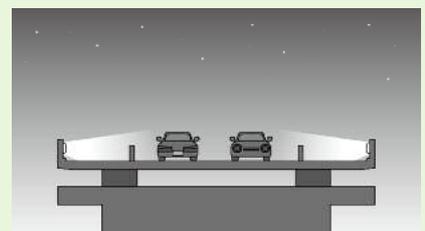


図 低位置照明 (高欄照明等)

## 騒音・振動・低周波音

### 予測

工事中：建設機械の稼働による騒音レベルは、防音シートを設置することにより、いずれも環境保全目標を満足します。

また、建設機械の稼働による振動レベルは、いずれも環境保全目標を満足します。

供用時：自動車の走行による計画区間沿道の騒音、振動、低周波音レベルは、いずれも環境保全目標を満足します。

### 主な環境保全措置

- ・高さ2mの防音シートの設置
- ・低騒音型の建設機械の使用
- ・著しい騒音・振動が発生する工事に対する周辺地域への事前周知
- ・橋りょうのジョイント部における平坦性の確保による振動・低周波音の低減

### 建設機械の稼働

単位：dB

予測項目	予測地点	予測結果	環境保全目標
騒音	工事敷地境界	60.9～84.5	85 以下
	住居位置*	38.6～58.6	
振動	工事敷地境界	52.0～71.9	75 以下
	住居位置*	30 以下	

\*工事敷地境界から最も近い住居位置

### 自動車の走行

単位：dB

予測項目	区分	予測結果	環境保全目標
騒音	昼間	57.3	65 以下
	夜間	53.2	60 以下
振動	昼間	45.7	70 以下
	夜間	44.8	65 以下
低周波音	L <sub>50</sub> *	75.5	90 以下
	L <sub>G5</sub> *	83.5	100 以下

\*L<sub>50</sub>：1～80Hz の50%時間率音圧レベル

L<sub>G5</sub>：1～20Hz のG特性5%時間率音圧レベル

## 産業廃棄物・建設発生土

### 予測（産業廃棄物）

工事に伴い発生するがれき類は、舗装材、路床材等として全量資源化を図ります。建設汚泥は、産業廃棄物処理業者に委託し、適正に処理・処分します。

### 予測（建設発生土）

工事に伴い発生する建設発生土は、川崎市指定処分場にて、適正に処理・処分します。

### 主な環境保全措置

- ・建設発生土の縮減のため、浚渫土による干潟への埋戻しを検討

## 景観

### 予測

多摩川河口青少年サイクリングコースからの眺望は、背景となる対岸の空港施設等の構造物と同等の高さに現れることから、開放感のある河口部の景観に溶け込むものと予測します。

### 主な環境保全措置

- ・橋りょうの色彩は「多摩川景観形成ガイドライン」（平成20年3月、川崎市）を参考に地域の周辺環境との調和を保つよう検討

### 現況



### 将来



多摩川河口青少年サイクリングコースからの眺望（眺望点の位置図は「事業の目的」（P1）参照）

# 人と自然とのふれあい活動の場

## 予測【多摩川河口青少年サイクリングコース】

橋りょう工事の際は、交通誘導員の配置等により、利用者の通行及び安全性を確保するとともに、迂回路等を検討するため、散策機能の変化は小さいと予測します。

## 予測【干潟の自然観察、学習の場等】

自然観察や学習の場である干潟の一部を浚渫しますが、工事完了後、埋戻しによる干潟の回復を図ることや、主な活動場所は計画区間から上流側に約 500m 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ます。

## 主な環境保全措置

- 橋りょう工事の際の落下物防止対策など利用者の通行及び安全の確保
- 干潟における浚渫範囲を最小限に留めるよう検討



撮影日：平成 27 年 8 月 13 日（木）

多摩川河口干潟の生きもの観察会の様子

# 地域交通（交通混雑、交通安全）

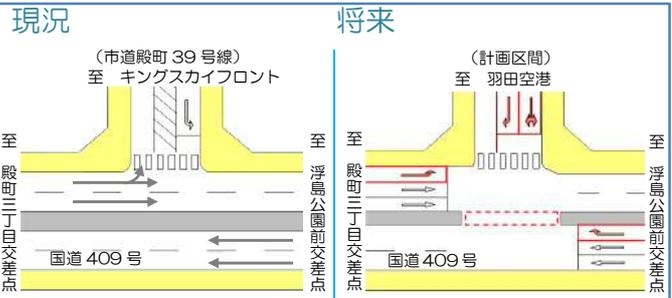
## 予測

交通流への影響は、国道 409 号の取付部の交差点の改良を行うことから、円滑な交通処理が可能と予測\*します。

交通安全への影響は、両側に歩道や自転車の走行空間を整備することや、橋りょう部は防護柵等を設置することにより、歩行者の交通安全は確保されると予測します。

\*取付部交差点の交差点需要率、道路の混雑度は円滑な交通処理が可能とされる値を満足します。

## 計画区間と国道 409 号取付部の交差点改良

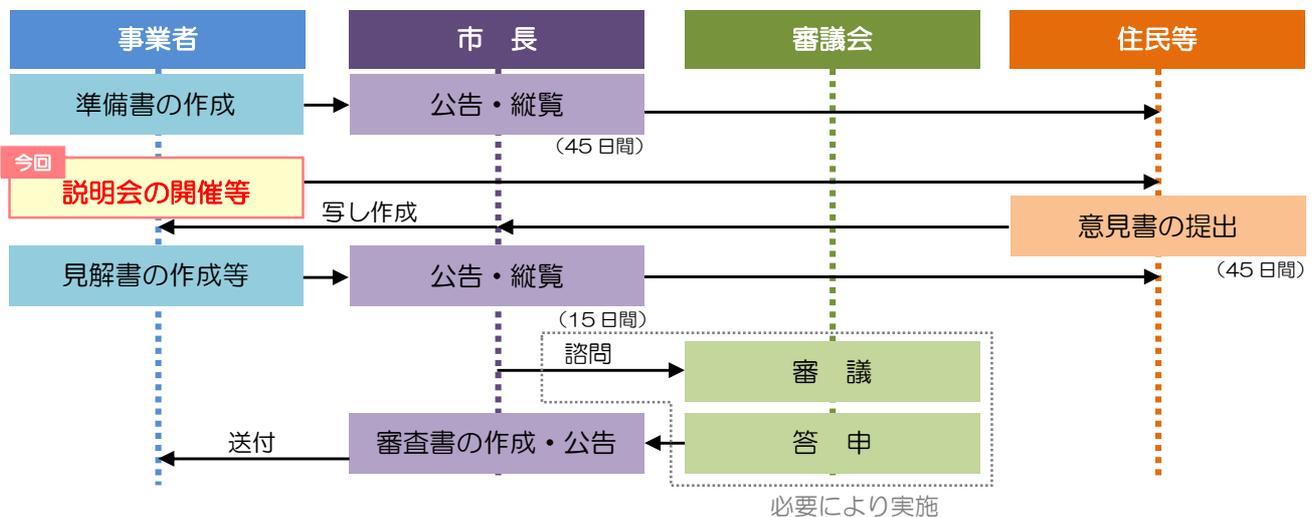


## 主な環境保全措置

- 信号機や横断歩道、ガードレール等の安全施設の適切な整備

# 環境影響評価手続きの流れ

環境影響手続きの流れは下図のように進められます。



## お問合せ先

川崎市 建設緑政局 広域道路整備室  
 〒210-0007 川崎市川崎区駅前本町12-1 川崎駅前タワーリパークビル17F  
 電話：044-200-0436 FAX：044-200-3973