

平成20年3月5日

**（仮称）主要地方道横浜上麻生道路整備事業（下麻生工区）に係る条例環境影響評価審査書の公告について（お知らせ）**

標記指定開発行為について、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条の規定に基づき条例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 指定開発行為者

川崎市

川崎市長 阿部 孝夫

川崎市川崎区宮本町1番地

2 指定開発行為の名称及び所在地

（仮称）主要地方道横浜上麻生道路整備事業（下麻生工区）

川崎市麻生区下麻生2丁目地内 ほか

3 条例環境影響評価審査書公告年月日

平成20年3月5日（水）

4 問い合わせ先

川崎市 麻生区役所建設センター 工事課 建設係

川崎市麻生区古沢120番地

044-954-0505

（環境局環境評価室 担当）

電話 200-2156

**(仮称)主要地方道横浜上麻生道路整備事業(下麻生工区)に係る条例環境影響評価審査書(概要)**

**平成20年3月**

**川崎市**

はじめに

(仮称)主要地方道横浜上麻生道路整備事業(下麻生工区)(以下「指定開発行為」という。)は、川崎市(以下「指定開発行為者」という。)が、麻生区下麻生2丁目地内ほかの940mの区間において、現況道路の拡幅を中心とした道路整備及び交差点整備を行うものである。

指定開発行為者は、川崎市環境影響評価に関する条例に基づき、平成19年10月22日に指定開発行為実施届及び条例環境影響評価準備書(以下「条例準備書」という。)を提出した。

市は、この提出を受けて条例準備書を公告、縦覧したところ、市民等からの意見書の提出があったことから、指定開発行為者が作成した条例見解書の提出を受け、これを公告、縦覧した。

本審査書は、これらの結果を踏まえ、条例準備書等の内容を総合的に審査し、作成したものである。

## 1 指定開発行為の概要

### (1) 指定開発行為者

名 称：川崎市

代表者：川崎市長 阿部 孝夫

住 所：川崎市川崎区宮本町1番地

### (2) 指定開発行為の名称及び種類

名 称：(仮称) 主要地方道横浜上麻生道路整備事業(下麻生工区)

種 類：道路の新設又は車線の増設(第3種行為)

(川崎市環境影響評価に関する条例施行規則別表第1の11の項に該当)

### (3) 指定開発行為を実施する区域

位 置：川崎市麻生区下麻生2丁目地内 ほか

延 長：940 m

計画幅員：18 m～22 m

用途地域：第二種住居地域、市街化調整区域

### (4) 計画の概要

#### ア 目的

道路及び交差点整備

#### イ 道路計画

##### (ア) 区間

設計起点：麻生区早野493番地先

設計終点：麻生区下麻生2丁目40番地先

##### (イ) 経過地

麻生区早野、下麻生、下麻生3丁目、下麻生2丁目

##### (ウ) 延長

940 m

(工) 道路設計条件

計画区間	設計起点～下麻生交差点	下麻生交差点～設計終点
道路規格	第4種第1級	
設計速度	60 km/h	
道路幅員	22 m	18 m
車線数	4車線（往復）	2車線（往復）

## 2 審査結果及び内容

### (1) 全般的事項

本指定開発行為は、道路整備及び交差点整備事業であり、工事中における大気質、騒音、振動、交通安全対策等、周辺の住宅等に対する生活環境上の配慮が求められることから、条例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

建設機械の稼働に伴う大気質の長期将来濃度と工事用車両の走行に伴う長期将来濃度を合成した最大値は、二酸化窒素（日平均値の年間98%値）が0.045 ppm、浮遊粒子状物質（日平均値の2%除外値）が0.078 mg/m<sup>3</sup>で、いずれも環境基準（二酸化窒素：0.04～0.06 ppmのゾーン内又はそれ以下、浮遊粒子状物質：0.10 mg/m<sup>3</sup>以下）を満足すると予測している。

また、建設機械の稼働に伴う短期将来濃度（1時間値）の最大値は、二酸化窒素が0.1979 ppmで、中央公害対策審議会答申による短期曝露の指針値（0.1～0.2 ppm）の範囲内にあり、浮遊粒子状物質は0.03316 mg/m<sup>3</sup>で、環境基準（0.20 mg/m<sup>3</sup>以下）を満足すると予測している。

さらに、可能な限り排出ガス対策型建設機械を使用する、適切な運行計画により、工事用車両の集中を回避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、供用時の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（日平均値の年間98%値）が0.044 ppm、浮遊粒子状物質（日平均値の2%除外値）が0.078 mg/m<sup>3</sup>で、いずれも環境基準を満足すると予測している。また、右折車線の確保により、交通渋滞を低減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、計画区間が住宅等に近接していること、建設機械のピーク稼働時における二酸化窒素の短期将来濃度が、短期曝露の指針値の上限値に近いことから、窒素酸化物の排出量を低減するため、条例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。

## イ 土壌汚染

本事業の実施に当たっては、既得の事業用地について、工事着手前に地歴調査等の土壌汚染の調査手続を行い、土壌汚染が確認された場合には適切な措置を行い、適正に処理されると予測している。また、汚染土壌の除去等の作業に際しては、飛散等が生じないように作業区域の外周に仮囲いを設置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。

この評価は概ね妥当であるが、土壌汚染が確認された場合には、所定の手続により、適正に処理すること。

## ウ 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、敷地境界上において84.3デシベルで、環境保全目標（85デシベル以下）を満足すると予測し、さらに、可能な限り低騒音型建設機械又は超低騒音型建設機械を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、計画区間周辺的生活環境の保全に支障は生じないとしている。

また、工事用車両の走行に伴う等価騒音レベルの最大値は、道路境界上において69.7デシベルで、環境基準（70デシベル以下）を満足すると予測し、さらに、適切な運行計画により、工事用車両の集中を回避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生じないとしている。

一方、供用時の自動車の走行に伴う等価騒音レベルの最大値は、昼間は道路境界上において69.2デシベルで、環境基準（70デシベル以下）を満足すると予測している。また、夜間は66.6デシベルで、環境基準（65デシベル以下）を超えるものの、現況で環境基準を超えており、現況と比較して2.1～2.8デシベル減少すると予測している。さらに、車道について、排水性舗装を行うなどの環境保全のための措置を講ずることから、計画区間周辺的生活環境の保全に支障は生じないとしている。

しかしながら、計画区間が住宅等に近接していること、供用時の自動車の走行に伴う等価騒音レベルが夜間において環境基準を超えると予測していることから、条例準備書に記載した環境保全のための措置をさらに徹底するとともに、工事工程、作業時間等について、

工事着手前に周辺住民等への周知を図ること。

#### (イ) 振 動

建設機械の稼働に伴う振動レベルの最大値は、敷地境界上において67.0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、さらに、可能な限り低振動型建設機械を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、計画区間周辺の生活環境の保全に支障は生じないとしている。

また、工事用車両の走行に伴う振動レベルの最大値は、道路境界上において51.6デシベルで、振動感覚閾値（人が振動を感じ始めるレベルとされる通常55デシベル）を下回ると予測し、さらに、適切な運行計画により、工事用車両の集中を回避するなどの環境保全のための措置を講ずることから、計画区間周辺の生活環境の保全に支障は生じないとしている。

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、道路境界上において昼間53.5デシベル、夜間49.7デシベルで、振動感覚閾値を下回ると予測し、さらに、地下埋設物の設置を舗装工事前に行うことにより、舗装面の段差をなくすなどの環境保全のための措置を講ずることから、計画区間周辺の生活環境の保全に支障は生じないとしている。

しかしながら、計画区間が住宅等に近接していることから、条例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、作業時間等について、工事着手前に周辺住民等への周知を図ること。

#### エ 廃棄物等

##### (ア) 産業廃棄物

工事中に発生する産業廃棄物は、アスファルト廃材約410トン、コンクリート廃材約145トン、路盤廃材約3,760トン等と予測し、これらについては、産業廃棄物処理業者に委託し、適正に処理するとしている。さらに、処理に当たっては、分別を徹底し、極力再生利用するなどの環境保全のための措置を講ずることから、計画区間周辺の生活環境の保全に支障はないとしている。

この評価は概ね妥当である。

#### (イ) 建設発生土

工事中に発生する建設発生土は、約13,780 m<sup>3</sup>で、そのうち約280 m<sup>3</sup>を埋戻しにより再利用すると予測し、それ以外については、極力再利用を行うとともに、それが困難なものについては、指定処分地に搬入するなどの適正な処分を行うとしている。さらに、建設発生土の搬出時においては、荷崩れや飛散等が生じないようにシートカバー等を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、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。

この評価は概ね妥当である。

#### オ 景 観

本事業の実施に伴い、道路の拡幅により、空間に広がりが生まれるとともに、軸方向の景観が強調された、新たな景観となり、沿道の建物等に変化は生じるが、地域の特徴となる市街地としての景観や、農地や空地の開けた景観は変わらないと予測し、さらに、道路照明施設及び付属施設等は意匠、色彩等に統一性を持たせるなどの環境保全のための措置を講ずることから、市街地景観の保全に支障はないとしているが、本事業の実施に当たっては、川崎市景観計画の景観形成方針を踏まえて、景観に配慮すること。

#### カ 地域交通（交通混雑、交通安全）

工事中の交通混雑については、工事中の交通混雑度は0.93～0.97で、全ての予測断面において、交通量を円滑に処理することが可能とされる交通混雑度1.0を下回ると予測し、交差点飽和度は0.541で、交通量の処理が可能とされる交差点飽和度0.9を下回ると予測している。さらに、工事用車両が特定の時間帯に集中しないよう、運行管理を徹底するなどの環境保全のための措置を講ずるとしている。

また、交通安全については、工事区間を通過する歩行者、自転車及び自動車の円滑な交通と安全の確保に十分配慮する必要があると予測し、これに対し、必要に応じて保安施設を設置するなどの環境保全のための措置を講ずるとしている。

これらのことから、生活環境の保全に支障は生じないとしている。

一方、供用時の交通混雑については、交通混雑度は0.27～0.96で、全ての予測断面において、交通量を円滑に処理することが可能とされる交通混雑度1.0を下回ると予測し、交差点飽和度は0.775で、交通量の処理



が可能とされる交差点飽和度0.9を下回ると予測している。さらに、下麻生交差点の交差点設計及び信号現示の更なる検討を行うなどの環境保全のための措置を講ずるとしている。

また、交通安全については、歩行者、自転車及び自動車の円滑な交通と安全の確保に配慮し、歩行者の保護のために歩道を整備するとともに、必要に応じて横断防止柵等を設置し、また、自動車の路外逸脱を防止するため、歩車道境界ブロック及び中央分離帯を整備することから、交通安全は確保されると予測し、さらに、計画区間に横断禁止等の交通標識の設置を検討するなどの環境保全のための措置を講ずるとしている。

これらのことから、生活環境の保全に支障はないとしている。

しかしながら、工事期間が長期に及ぶこと、計画区間が住宅等に近接していること、さらに、計画区間の一部が指定通学路になっていることから、工事中の交通安全対策を最優先するとともに、条例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。また、計画区間周辺の住民等に対し、事前に工事説明等を行い、交通安全対策や工事の問合せ窓口等について周知を徹底すること。

### (3) 環境配慮項目に関する事項

条例準備書に記載した「ヒートアイランド現象」、「光害」、「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とともに、具体的な実施内容について市に報告すること。

## 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19年	10月22日	指定開発行為実施届及び条例準備書の受理
	10月29日	条例準備書公告、縦覧開始
	12月12日	条例準備書縦覧終了、意見書の締切り 意見書の提出 1名、1通
平成20年	1月21日	条例見解書の受理
	1月28日	条例見解書公告、縦覧開始
	2月26日	条例見解書縦覧終了
	3月 5日	条例審査書公告、指定開発行為者あて送付