

平成24年1月19日

**都市計画道路世田谷町田線道路整備事業（片平・上麻生工区）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条第1項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

神奈川県川崎市川崎区宮本町1番地  
川崎市  
川崎市長 阿部 孝夫

2 指定開発行為の名称及び所在地

都市計画道路世田谷町田線道路整備事業（片平・上麻生工区）  
川崎市麻生区古沢～上麻生六丁目

3 条例環境影響評価審査書公告年月日

平成24年1月19日（木）

4 問合せ先

川崎市建設緑政局 道路河川整備部 北部都市基盤整備事務所  
神奈川県川崎市麻生区古沢120番地  
電話 044-955-1200

（環境局環境評価室 担当）

電話044-200-2156

**都市計画道路世田谷町田線道路整備事業(片平・上麻生工区)  
に係る条例環境影響評価審査書**

**平成24年1月**

**川崎市**

都市計画道路世田谷町田線道路整備事業（片平・上麻生工区）（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、都市計画道路世田谷町田線の麻生区古沢から上麻生六丁目の約 2,070mの区間において、現況の2車線幅員10mから4車線幅員20mに拡幅するものである。

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23年6月3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、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。

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24年1月11日に答申を得た。

市では、この答申を踏まえ、本審査書を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：神奈川県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：都市計画道路世田谷町田線道路整備事業（片平・上麻生工区）

種 類：道路の新設又は車線の増設（第2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：川崎市麻生区古沢～上麻生六丁目

延 長：約2,070m

計画幅員：20m

### (4) 計画の概要

#### ア 目的

現況道路の車線の増設

#### イ 道路計画

計画区間	起点：川崎市麻生区古沢（麻生警察署前交差点） 終点：川崎市麻生区上麻生字白根（東京都界）
延 長	約2,070m
道路区分	第4種第1級
設計速度	60km/h
計画幅員	20m
車線数	4車線（片側2車線）

ウ 交差点計画

名称	接続道路
古沢交差点	市道古沢 16 号線、市道麻生 12 号線
片平交差点	市道上麻生 386 号線、市道片平 133 号線
片平 2 丁目交差点	尻手黒川線、市道片平 142 号線
柿生交差点	一般県道上麻生連光寺、市道上麻生 209 号線
上麻生交差点	主要地方道横浜上麻生

## 2 審査結果及び内容

### (1) 全般的事項

本指定開発行為は、現況道路の車線の増設事業であり、工事中及び供用時における大気質、騒音、振動、交通安全対策等、計画区間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や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の最大値は、二酸化窒素（日平均値の年間 98% 値）が 0.038 ppm、浮遊粒子状物質（日平均値の 2% 除外値）が 0.062 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、二酸化窒素が 0.1967 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 0.1373 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。

また、工事用車両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 0.039 ppm、浮遊粒子状物質（日平均値の 2% 除外値）が 0.063 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。さらに、工事用車両については、可能な限り最新排出ガス規制適合車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）は、計画区間の供用開始予定である平

成 29 年度が 0.038 ppm、周辺道路網が概ね完成すると予想される平成 42 年度が 0.037 ppm、浮遊粒子状物質（日平均値の 2%除外値）は、平成 29 年度及び平成 42 年度ともに 0.062 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。さらに、右折車線の確保により、交通渋滞を低減する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 騒音・振動・低周波音（騒音、振動）

### (ア) 騒音

建設機械の稼働に伴う騒音レベルの最大値は、構造物工（コンクリート工）において 84.8 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ている。さらに、可能な限り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等価騒音レベルは、ピーク日において、68.3～70.9 デシベルで、1 地点（麻生区古沢）を除き、環境基準（70 デシベル以下）を超過し、工事用車両の走行による騒音レベルの増加分は、最大で 0.1 デシベル以下と予測している。これに対し、特定の時間帯に工事用車両が集中しないよう、工程等の管理や配車計画を行うなどの環境保全のための措置を講ずることから、計画区間周辺の生活環境の保全に著しい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は、計画区間の供用開始予定である平成 29 年度において、昼間が 65.1～67.7 デシベル、夜間が 61.1～64.5 デシベル、周辺道路網が概ね完成すると予想される平成 42 年度においては、昼間が 66.1～67.2 デシベル、夜間が 61.9～63.6 デシベルで、環境基準（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、道路構造や

使用する素材等について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、工事用車両走行時の騒音レベルが環境保全目標を超えると予測している地点があることから、条例準備書に記載した環境保全のための措置を更に徹底するとともに、工事工程、作業時間、工事用車両の運行時間等について、工事着手前に周辺住民等への周知を図ること。

また、供用時において、排水性舗装劣化による騒音抑制機能の低下が考えられることから、道路騒音レベルを踏まえ、維持管理を徹底すること。

#### (イ) 振 動

建設機械の稼働に伴う振動レベルの最大値は、車道路盤工（上層・下層路盤）において 59.0 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、建設機械の集中稼働を避け、効率的な稼働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は、ピーク日ピーク時において、42.9～55.4 デシベルで、環境保全目標（昼間：65 デシベル以下）を満足すると予測し、さらに、特定の時間帯に工事用車両が集中しないよう、工程等の管理や配車計画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。

一方、供用時の自動車の走行に伴う振動レベルは、計画区間の供用開始予定である平成 29 年度において、昼間が 46.9～48.4 デシベル、夜間が 46.2～47.7 デシベル、周辺道路網が概ね完成すると予想される平成 42 年度においては、昼間が 47.2～49.0 デシベル、夜間が 46.7～48.4 デシベルで、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、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、工事用車両の運行時間等について、工事着手前に周辺住民等への周知を図ること。

#### ウ 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、主に計画区間の既設道路の撤去工事において、アスファルト・コンクリート塊が約 7,900 トン、コンクリート塊が約 4,900 トン、鋼材が約 0.35 トンと予測し、これらについては、「建設工事に係る資源の再資源化等に関する法律」に基づき再資源化を図るとしている。さらに、搬出に際しては、荷崩れや飛散が生じないように、搬出車両の荷台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、計画区間周辺の生活環境の保全に支障は生じないとしている。

この評価は概ね妥当であるが、発生量及び具体的な再資源化の方法については、その実施内容を市に報告すること。

##### (イ) 建設発生土

工事中に発生する建設発生土は、約 21,700 m<sup>3</sup>と予測し、計画区間内での再利用に努め、場外に搬出する建設発生土についても可能な限り再利用に努めるとし、また再利用が困難なものについては、指定処分場に搬入し適正に処分するとしている。さらに、飛散が生じないように、搬出車両の荷台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、計画区間周辺の生活環境の保全に支障は生じないとしている。

この評価は概ね妥当であるが、処理する建設発生土については、再利用等を含めた処理方法について、その実施内容を市に報告すること。

## エ 景 観

本計画の実施に伴い、既存の道路が拡幅された道路景観が出現するが、道路、建築物、樹林等からなる周辺の主要な景観構成要素は変化しないと、道路の拡幅に伴い、地域景観の中に占める道路部分は広くなり、沿道の建築物に若干の変化は生じるが、道路に近接する部分に限られることから、地域景観の特性の変化も小さいと予測している。

代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度については、一部の地点では沿道の建築物等に変化が生じるが、市街地としての眺望の変化の程度は小さいと予測し、道路の拡幅及び電線の地中化により整然とした開放的な空間になるとしている。さらに、道路照明施設及び付属施設等については、周囲の景観と調和を図るよう、色彩、デザイン等の検討を実施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が、本計画の実施にあたっては、市関係部署と十分協議すること。

## オ 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、ピーク日ピーク時において、混雑度は1.118～1.394で、いずれも円滑な交通処理が可能とされる道路の混雑度1.0を上回るとし、工事用車両による増加分は0.016～0.029と予測している。また、交差点需要率は0.433～0.632で、いずれも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を下回ると予測している。これに対し、特定の時間帯に工事用車両が集中しないよう、工程等の管理や配車計画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。

工事中の交通安全については、工事中に交通規制を行う場合は、自転車及び歩行者の安全確保に十分配慮する必要があるとしている。これに対し、歩行者・自転車及び自動車の安全確保のため、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、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、供用時の交通混雑については、計画区間の供用開始予定である平成 29 年度の混雑度が 0.284～0.476、周辺道路網が概ね完成すると予想される平成 42 年度の混雑度が 0.364～0.439 で、いずれも円滑な交通処理が可能とされる道路の混雑度 1.0 を下回るとし、交差点需要率は平成 29 年度が 0.230～0.663、平成 42 年度が 0.308～0.759 で、いずれも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 を下回ると予測している。さらに、交通混雑及び交通安全に配慮する観点から、交差点の運用形態についてさら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。

供用時の交通安全については、歩行者等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することから、交通安全は確保されると予測している。さらに、交差点については、信号機や横断歩道、車止めポスト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、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、さらに工事用車両ルートの一部が指定通学路になっていることから、工事にあたっては、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、周辺住民等に対し、事前に工事説明等を行い、交通安全対策や工事中の問合せ窓口等について周知を徹底すること。

## カ その他

地域環境管理計画の丘陵部のめざすべき環境像として、「豊かな緑と水を育み、自然とのふれあいのある丘の地域」を掲げていること、川崎市都市計画マスタープラン麻生区構想においても、緑が保全され、環境への負荷が小さいまちをめざすこと等を掲げていることを考慮すると、道路事業においても緑の空間の確保が必要であることから、既存街路樹の保存、ツタ植物による横断防止柵の緑化など道路の緑化について配慮するとともに、その計画をできるかぎり明らかにすること。

(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、具体的な実施の内容について、市に報告すること。

(4) 事後調査に関する事項

事後調査については、工事中の「騒音」を行うとしており、この調査項目の選定は概ね妥当であるが、条例準備書に記載した事後調査計画の内容に加え、個別事項で指摘した内容を踏まえ、計画的な事後調査を行うこと。

また、事後調査の結果、条例準備書で予測した数値を超えること等により、生活環境の保全に支障が生じる場合は、直ちに市に連絡するとともに、生活環境を保全するための適切な措置を講ずること。

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23年	6月3日	指定開発行為実施届及び条例準備書の受理
	6月10日	条例準備書公告、縦覧開始
	7月25日	条例準備書縦覧終了、意見書の締切り 意見書の提出 12名、12通
	9月14日	条例見解書の受理
	9月21日	条例見解書の公告、縦覧開始
	10月20日	条例見解書縦覧終了
	11月2日	市長から審議会に条例準備書について諮問
平成24年	1月11日	審議会から市長に条例準備書について答申
	1月19日	条例審査書公告、指定開発行為者あて送付

#### 4 川崎市環境影響評価審議会の審議経過

平成23年	11月	2日	審議会（事業者説明及び審議）
	11月	11日	審議会（現地視察）
	12月	7日	審議会（事業者説明及び審議）
平成24年	1月	11日	審議会（答申案審議）