

平成22年6月28日

都市計画道路宮内新横浜線道路整備事業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

都市計画道路宮内新横浜線道路整備事業

川崎市中原区宮内1丁目及び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22年6月28日（月）

4 問い合わせ先

川崎市建設緑政局南部都市基盤整備事務所整備係

川崎市中原区下小田中2丁目9番1号

044-755-2277

（川崎市環境局環境評価室 担当）

電話 044-200-2156

都市計画道路宮内新横浜線道路整備事業に係る条例環境影響評価審査書

平成22年6月

川 崎 市

はじめに

都市計画道路宮内新横浜線道路整備事業（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、中原区宮内1丁目及び2丁目地内の約980mの区間において、道路及び橋梁の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22年2月15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。

本条例環境影響評価審査書（以下「条例審査書」という。）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：都市計画道路宮内新横浜線道路整備事業

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：川崎市中原区宮内1丁目及び2丁目地内

延 長：約980m

計画幅員：22m～34m

用途地域：準工業地域

(4) 計画の概要

ア 目 的

道路及び橋梁の整備

イ 道路計画

区 間	起点：多摩川（都県境） 終点：国道409号（西下橋交差点）
延 長	約980m
道路区分	第4種第1級
設計速度	60km/h
計画幅員	22m～34m
車線数	4車線（片側2車線）

ウ 計画交通量

区 間	計画交通量 (台/日)
平面区間	22,480
橋梁アプローチ区間	22,480 (本線) 120 (副道)
橋梁区間	27,332

エ 交差点計画

名 称	接続道路	備 考
西下橋交差点	国道 409 号	改良
(仮称) 取付部交差点	市道宮内 58 号線 市道宮内 12 号線	新設
(仮称) 多摩沿線道路交差点	多摩沿線道路	新設

2 審査結果及び内容

(1) 全般的事項

本指定開発行為は、道路及び橋梁の整備事業であり、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、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の最大値は、二酸化窒素（日平均値の年間98%値）が0.048ppm、浮遊粒子状物質（日平均値の2%除外値）が0.058mg/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0.085ppm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）を満足し、浮遊粒子状物質は0.041mg/m³で、環境基準（0.20mg/m³以下）を満足すると予測している。さらに、排出ガス対策型建設機械を積極的に採用するなどの環境保全のための措置を講ずることから、計画区間及びその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0.043ppm、浮遊粒子状物質（日平均値の2%除外値）が0.057mg/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、環境保全のための措置として、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ことから、計画区間及びその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こと。

イ 水質（公共用水域）

橋梁基礎工事については、予め鋼管矢板等で施工場所を締め切り、止水処理により漏水を防止して掘削等を行うことから、水の濁り及びアルカリ排水の影響は小さいと予測している。さらに、濁水の発生及び拡散の程度を監視する体制を整え、必要に応じて汚濁防止膜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、現状を悪化させないとしている。

しかしながら、鋼管矢板打設時には水の濁りが生じるおそれがあることから、条例準備書に記載した環境保全のための措置を徹底すること。また、施工に当たっては、その時期を十分考慮するとともに、工事工程、施工方法について利水等の関係者に説明すること。

ウ 植 物

工事の実施に伴い、二次植生である草本群落や低水敷の自然植生などの一部や注目される種であるミクリが消失する可能性があるとして予測している。これに対し、環境保全のための措置として、工事施工ヤードを可能な限り人工的な土地に配置し、植生の消失範囲を最小限に留めることから、適切な保全・回復が図れるとしている。

一方、供用時については、橋梁区間の植生の一部が消失するが、その範囲は橋梁周辺に限られること、多摩川の河川敷には同様の生育環境が広く存在していることから、植物相及び植物群落への影響は小さいと予測し、また、注目される種であるミクリについては、生育環境が消失する可能性があるが、その範囲は橋梁付近に限られることから影響は小さいと予測している。さらに、環境保全のための措置として、改変された橋梁下の河川敷は、可能な限り生育環境の回復・維持に努めることから、適切な保全・回復が図れるとしている。

しかしながら、計画区間が横断する多摩川の低水敷の一部には、水辺草本植物が生育し、人為的な干渉を受けていない自然植生が確認されていることから、施工に当たっては、橋脚の位置に配慮するとともに、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、橋梁工事については調査時期から相当期間経過して着手することから、本体工事着手前に植物の状

況を確認するとともに、関係機関と連携を図りながら保全施策を講ずること。

エ 動物

工事の実施に伴い、河川敷で生育する動物相や注目される種については、生息域の一部縮小や消失の可能性があるが、水域内に橋脚が設置される場合は、魚類等の水生生物に影響を及ぼす可能性があるとして予測している。これに対し、河川敷に生息する動物種については、騒音、振動などの人為的な干渉を受ける環境の中で生息し、鳥類や魚類等については、比較的移動性の高い行動様式を有していることなどから、改変される土地への依存性は低いとしている。さらに、工事施工ヤードの位置は可能な限り人工的な土地に配置し、生息環境である植生の消失範囲を最小限に留めるよう、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、適切な保全・回復が図れるとしている。

一方、供用時については、計画区間が多摩川河川敷を横断するため、生息域の一部縮小や消失の可能性があるとして予測し、鳥類や魚類等については、比較的移動性の高い行動様式を有していることなどから、構造物の出現による影響を受けにくいとしている。さらに、環境保全のための措置として、工事により改変された橋梁下の河川敷については、可能な限り生息環境の維持・回復に努めることから、適切な保全・回復が図れるとしている。

しかしながら、多摩川河川敷周辺には、注目される動物種が多く確認されていることから、施工に当たっては、橋脚の位置に配慮するとともに、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、橋梁工事については調査時期から相当期間経過して着手することから、本体工事着手前に動物の状況を確認するとともに、関係機関と連携を図りながら保全施策を講ずること。

オ 生態系

本計画の実施に伴い、生態系を形成する基盤の一部縮小や消失の可能性があるが、橋梁区間周辺は、都市部の治水整備された一般的な河川敷で見られる生態系であり、典型性の種である水域のヤゴ類、メダカ、オイカワ及び植物のヨシ群落、エビモについては、周辺に同質の環境が存在することから、

生育、生息環境に著しい変化は生じないとし、チョウゲンボウ、サギ類、モズの上位性の種及び陸域の典型性の種であるコチドリ、ムクドリについては、餌資源である小型鳥類、昆虫類などの小動物が周辺の河川敷等も生息基盤としていることから、計画区間に生息している小動物への依存性は低いと予測している。さらに、工事施工ヤードの位置は可能な限り人工的な土地に配置し、植生の消失範囲を最小限に留めるなどの環境保全のための措置を講ずることから、適切な保全・回復が図れるとしている。

しかしながら、低水敷の側流部はワンドの様相を呈するなど、多摩川河川敷は、多くの動植物種の生育、生息空間となっていることから、施工に当たっては、橋脚の位置に配慮するとともに、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、橋梁工事については調査時期から相当期間経過して着手することから、本体工事着手前に生態系の状況を確認するとともに、関係機関と連携を図りながら保全施策を講ずること。

カ 騒音・振動・低周波音（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、盛土工及び路床安定処理工において 86.5 デシベルで、環境保全目標（85 デシベル以下）を超過すると予測している。これに対し、低騒音型建設機械を積極的に採用するなどの環境保全のための措置を講ずることから、計画区間及びその周辺的生活環境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等価騒音レベルは、昼間が 53.8～65.1 デシベル、夜間が 51.4～62.6 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、低騒音舗装（排水性舗装等）を採用するなどの環境保全のための措置を講ずることから、計画区間及びその周辺的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、工事中の建設機械の稼働に伴う騒音レベルが環境保全目標を超過すると予測していること、計画区間が住宅等に近接し、本計画の実施による生活環境への影響が懸念されていることから、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、路床安定処理工において66.0 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、低振動型建設機械を積極的に採用するなどの環境保全のための措置を講ずることから、計画区間及びその周辺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。

一方、供用時における自動車の走行に伴う振動レベルは、昼間が42.7～47.2 デシベル、夜間が43.1～47.7 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、環境保全のための措置として、道路の維持管理に努め、円滑な通行及び路面の平坦性を維持することから、計画区間及びその周辺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、計画区間が住宅等に近接し、本計画の実施による生活環境への影響が懸念されていることから、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。

(ウ) 低周波音

供用時における自動車の走行に伴う低周波音レベルは、1～80Hz の50%時間率音圧レベルが63 デシベル、1～20Hz のG特性5%時間率音圧レベルが72 デシベルで、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ている。さらに、橋梁は可能な限り剛性の高い構造等を採用するなどの環境保全のための措置を講ずることから、計画区間及びその周辺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。

この評価は概ね妥当である。

キ 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 2,103 トン、コンクリート塊が約 321 トンと予測し、これらについては原則として再資源化するとしている。また、橋梁工事において建設汚泥が約 2,847 m³発生すると予測し、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」に基づき、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、建設汚泥については、可能な限り再資源化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、建設汚泥の具体的な再資源化の実施内容については市に報告すること。

(イ) 建設発生土

工事中に発生する建設発生土は、約 26,251 m³と予測し、計画区間内で再利用に努め、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ている。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、運搬車両の荷台にシートをかけて土砂の飛散防止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、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、場外に搬出する建設発生土の再利用の方法について、その実施内容を市に報告すること。

ク 景 観

本計画の実施に伴い既存の道路が延伸され新たな道路景観が出現するが、周辺の主要な景観構成要素である道路、建築物、河川等からなる既存市街地の景観構成要素にほとんど変化は生じないと予測している。また、代表的な眺望地点からの眺望の変化は、既存の道路と同様のデザインの道路が整備され一体となった連続性のある道路景観となり、橋梁についても背景となる丘陵地より低い位置に現れることから、現状のスカイラインはほとんど変化し

ないと予測している。さらに、橋梁及び道路構造物については、周辺の景観との調和を図るため、今後関係機関との調整を行い、川崎市景観計画等を踏まえて、色彩、デザイン等の検討をすることから、周辺環境との調和が保たれるとしているが、地域景観に影響を及ぼす新たな景観構成要素が出現することから、本計画の実施に当たっては、市関係部署と十分協議すること。特に、橋梁については、関係機関と協議して地域景観に十分配慮すること。

ケ 日照障害

本計画の実施に伴う高架及び盛土構造の出現による日影の影響は、冬至日の投影面地上 4.0m で、8時から14時までは計画区間西側に、それ以降は東側に生じ、「公共施設の設置に起因する日陰により生じる損害等に係る費用負担について」の規制対象となる5時間等時間日影線が、計画区間内に生じると予測している。これに対し、構造物の高さを可能な限り低く抑える計画を検討し、日照障害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、計画区間及びその周辺の住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、冬至日の平均地盤面において日影の影響を受ける建物については、その影響の程度について説明すること。

コ 人と自然とのふれあい活動の場

本計画の実施に伴う人と自然とのふれあい活動の場の機能の変化については、改変面積を一部に限定し、必要に応じて迂回路の確保、案内板の設置、交通誘導員による交通誘導等を行い、利用者の通行を確保することから、人と自然とのふれあい活動の場としての機能は、ほとんど変化しないと予測している。さらに、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、計画区間及びその周辺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。

この評価は概ね妥当であるが、多摩川河川敷はサイクリングコース等の野外レクリエーション機能や遊歩道等による散策機能を有し、地域住民をはじめ多くの利用者が訪れることから、条例準備書に記載した環境保全のための

措置を確実に実施すること。

サ 地域交通（交通混雑、交通安全、地域分断）

（ア）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、交差点需要率は0.435～0.515、混雑度は0.540～0.602で、いずれも交通処理が可能とされる交差点需要率0.9及び円滑な交通処理が可能とされる混雑度1.0を下回ると予測している。さらに、工事用車両の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、工事用車両ルートは概ねマウンドアップされた歩道などの安全施設が整備されているが、一部で指定通学路を横断、並行する箇所があり、歩行者等の安全確保に十分配慮する必要があると予測している。これに対し、工事施工ヤードの出入口には交通誘導員を配備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、ピーク時において、交差点需要率は0.560～0.691、混雑度は0.692～0.838で、いずれも交通処理が可能とされる交差点需要率0.9及び円滑な交通処理が可能とされる混雑度1.0を下回ると予測している。さらに、交差点の運用形態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としている。

また、交通安全については、計画区間に自転車歩行者道を整備し、必要に応じて横断防止策を設置するとともに、改良・新設される3箇所の交差点については、信号機や横断歩道等の安全施設を整備し、交通事故発生の防止を図ることから、歩行者等の交通安全は確保されると予測している。さらに、歩道の整備に当たりバリアフリー化に配慮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。

しかしながら、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、計画区間が住宅等に近接し、本計画の実施による生活環境への影響が懸念されていることから、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中の問合せ窓口等について周知を徹底すること。

(イ) 地域分断

工事の実施に伴う地域分断については、生活道路の通行を妨げる可能性があるとして予測している。これに対し、環境保全のための措置として、迂回路の確保、案内板の設置、交通誘導員による交通誘導等を必要に応じて行い、安全かつ円滑な交通の確保に努めることから、生活環境の保全に支障は生じないとしている。

一方、供用時については、計画区間のほぼ中央に市道宮内 58 号線と市道宮内 12 号線を結ぶ（仮称）取付部交差点を整備するとともに、橋梁アプローチ部の下を横断するボックスを設置することにより南北方向の往来を確保することなどから、地域分断の影響は小さいとしている。さらに、環境保全のための措置として、既存の生活道路との取付けに配慮することから、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、本計画の実施による生活環境への影響が懸念されていることから、地域分断の緩和に向けた内容を計画区間周辺の住民等に対し説明するとともに、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。

(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。

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22年	2月15日	指定開発行為実施届及び条例準備書の受理
	2月22日	条例準備書公告、縦覧開始
	4月7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
	5月13日	条例見解書の受理
	5月20日	条例見解書公告、縦覧開始
	6月18日	条例見解書縦覧終了
	6月28日	条例審査書公告、指定開発行為者あて送付