

平成26年9月19日

**川崎港東扇島～水江町地区臨港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

埼玉県さいたま市中央区新都心2番地1
国土交通省関東地方整備局
関東地方整備局長 越智 繁雄

2 指定開発行為の名称及び所在地

川崎港東扇島～水江町地区臨港道路整備事業
川崎市川崎区東扇島及び水江町地内

3 条例環境影響評価審査書公告年月日

平成26年9月19日（金）

4 問合せ先

名 称 国土交通省関東地方整備局京浜港湾事務所
住 所 神奈川県横浜市西区みなとみらい6丁目3番7号
電話番号 045-226-3750
〔担当：建設管理官室〕

（川崎市環境局環境評価室担当）

電話 044-200-2156

川崎港東扇島～水江町地区臨港道路整備事業に係る条例環境影響評価審査書

平成26年9月

川 崎 市

川崎港東扇島～水江町地区臨港道路整備事業（以下「指定開発行為」という。）は、国土交通省関東地方整備局（以下「指定開発行為者」という。）が、川崎区東扇島及び水江町地内の約 3.0 km の区間において、道路の新設を架橋により行うものである。

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 26 年 1 月 21 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。

さらに、関係住民からの申出に基づき条例公聴会を開催した。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 26 年 9 月 16 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：国土交通省関東地方整備局

代表者：関東地方整備局長 越智 繁雄

住 所：埼玉県さいたま市中央区新都心 2 番地 1

(2) 指定開発行為の名称及び種類

名 称：川崎港東扇島～水江町地区臨港道路整備事業

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 の項に該当）

(3) 指定開発行為を実施する区域

位 置：川崎市川崎区東扇島及び水江町地内

延 長：約 3.0 km

計画幅員：約 20m（標準）

(4) 計画の概要

ア 目 的

道路の新設

イ 道路計画

区 分	概 要
計 画 区 間	全工区 : 川崎区東扇島～水江町 (約 3.0 km) (主橋梁部 : 京浜運河渡河部 (約 0.7 km) アプローチ部 : 東扇島側 (約 1.3 km)、水江町側 (約 1.0 km))
標 準 幅 員	約 7～20m
道 路 区 分	第 4 種 第 1 級
車 線 数	往復 4 車線
構 造	橋梁・擁壁
主 塔 高 さ	東京湾平均海面 (T.P.) 約 100m
設 計 速 度	50 km/時
工 事 予 定 期 間	平成 26～30 年度
完 成 予 定	平成 30 年度

2 審査意見

(1) 全般的事項

本指定開発行為は、道路の新設であり、工事中における大気質、騒音、振動、産業廃棄物等、供用時における大気質、騒音、振動、交通混雑等、計画地周辺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 0.058ppm、浮遊粒子状物質（日平均値の 2% 除外値）が 0.054mg/m³で、いずれも環境基準（二酸化窒素：0.04～0.06ppm 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 0.061ppm、浮遊粒子状物質が 0.199mg/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 0.159ppm 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 以下）をそれぞれ満足すると予測している。さらに、最新の排出ガス対策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、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 0.051ppm、浮遊粒子状物質（日平均値の 2% 除外値）が 0.051mg/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、可能な限り最新の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、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。

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た状態を想定した平成 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（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 0.050mg/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、計画区間及び周辺の沿道の大気環境の保全対策について、川崎市とともに検討を行い、大気環境の保全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、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、工事に使用する船舶の影響については、予測条件を具体的に示し、予測条件が妥当であるかどうか判断できるよう、その作業内容と主たる作業地点について条例環境影響評価書（以下「条例評価書」という。）で明らかにするとともに、船舶の煙突実高さ「H₀」については、計算結果も記載すること。船舶の使用における短期将来濃度予測結果（二酸化硫黄、二酸化窒素、浮遊粒子状物質）については、周辺への影響を分かりやすく示すため等濃度線図等を条例評価書に記載すること。また、川崎臨港警察署前交差点では、ピーク時間に渋滞長があるとしており、予測条件とした自動車の走行速度で走行できないことも想定されることから、その場合の自動車の走行速度を公表された既存資料等から設定し予測を行い、その結果を参考として条例評価書に記載すること。さらに、池上自動車排出ガス測定局においては、平成 25 年度は二酸化窒素の環境基準を達成しているものの平成 24 年度までは非達成が続いていたこと、建設機械及び工事用船舶のピーク稼働時における浮遊粒子状物質の短期将来濃度（1 時間値）の最大値が環境基準に近いと予測していることから、大気汚染物質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 水質（公共用水域）

本計画の実施に伴う主橋梁部の下部工の工種のうち鋼管内掘削及び井筒内掘削については、ハンマークラブ、クラムシェル等で土砂を排出する際に海域に濁水が流出する可能性があるが、施工範囲の周辺に汚濁防止膜を設置することから、水の濁りの影響は小さいとしている。さら

に、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としている。

この評価はおおむね妥当である。

ウ 底 質

本計画の実施に伴う主橋梁部の下部工のコンクリート打設は、鋼管及び井筒内に直接打設するため、底質の改変は生じないとし、掘削は、鋼管矢板で囲まれた範囲を掘削する作業であり、施工範囲の周辺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している。さらに、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としている。

この評価はおおむね妥当である。

エ 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工事区域境界での騒音レベルは、67.5～102.5 デシベルで、仮設構台工で 85.5 デシベル、鋼管矢板基礎工で 102.5 デシベルと環境保全目標（85 デシベル以下）を超過し、これ以外の工種では環境保全目標を満足すると予測している。また、臨港地区及び工業専用地域と住居等が存在する地域（以下「その他の地域」という。）との境界での騒音レベルは、37.0～64.0 デシベルで環境保全目標を満足すると予測している。これに対し、最新の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、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。

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、ピーク日において、昼間が 74.1 デシベル、夜間が 69.6 デシベルと予測し、いずれの地点も環境基準（昼間：70 デシベル以下、夜間：65 デシベル以下）を超過するものの、本事業を実施しない場合についても環境

基準を超過しており、その工事用車両の走行に伴う増加量は0.1～0.2デシベル程度としている。これに対し、エコドライブを徹底するなど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。

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た状態を想定した平成42年度）において、自動車の走行に伴う計画区間周辺道路の等価騒音レベルは、昼間で65.3～71.6デシベル、夜間で61.6～67.1デシベルと予測し、地点1及び地点2の北側の夜間、地点4及び地点5において環境基準を超過するものの、本事業を実施しない場合についても地点1、地点2、地点4及び地点5において環境基準を超過しており、計画区間整備に伴う増加量が-1.1～1.3デシベル程度としている。また、自動車の走行に伴う計画区間の等価騒音レベルは、全ての地点（地点6、地点7）において環境基準を満足するとしている。これに対し、川崎市とともに、二層式排水性舗装等の最新技術の検討を行い、騒音低減対策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、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、工事用車両及び自動車の走行に伴う等価騒音レベルが環境基準を超える地点があ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。

(イ) 振 動

建設機械の稼働に伴う工事区域境界での振動レベルは、53.0～81.0デシベルで、仮設構台工で77.0デシベル、鋼管矢板基礎工で81.0デシベルと環境保全目標（75デシベル以下）を超過し、これ以外の工種では環境保全目標を満足すると予測している。また、臨港地区及び工業専用地域とその他の地域との境界での振動レベルは、30デシベル未満で環境保全目標を満足すると予測している。これに対し、最新の低振動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、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。

また、工事用車両の走行に伴う振動レベルの最大値は、ピーク日ピーク時間帯において、昼間が 54.3 デシベル、夜間が 53.7 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、工事の平準化、工事用車両の適切な配車により、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、沿道的生活環境の保全に支障はないとしている。

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た状態を想定した平成 42 年度）において、自動車の走行に伴う振動レベルの最大値は、昼間で 55.1 デシベル、夜間で 54.6 デシベルと予測し、全ての地点において環境保全目標を満足するとしている。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、沿道的生活環境の保全に支障はないとしている。

しかしながら、計画区間周辺及び工事用車両ルート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) 低周波音

自動車の走行に伴う低周波音の時間率音圧レベルの最大値は、1～80Hz の 50%時間率音圧レベルで、72.2 デシベル、1～20Hz の G 特性 5%時間率音圧レベルで、79.9 デシベルであり、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、沿道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。

オ 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 33,900 トン、汚泥が約 115,900 トンと予測し、これらについては、産業廃棄物処理業者に委託して適正に処理し、がれき類については全量資源化できるとしている。さらに、汚泥については可能な限り資源化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が、汚泥の発生量が多量であるため、資源化の方法について十分に検討するとともに、汚泥についての発生量、資源化量、処理・処分方法等について、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 101,600 m³で、このうち約 34,500 m³を埋め戻しなど場内で再利用し、再利用が困難な約 67,100 m³については、指定処分地に搬入し適正に処分できると予測している。さらに、建設発生土は、可能な限り現場間利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、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。

カ 景 観

本計画の実施によ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の程度は、水江町地区及び東扇島地区の陸上については、高架構造の道路構造物が出現し、工場、倉庫等の人工的な構造物と調和が保たれ、臨海部の工業地帯の地域景観の特性を保つとし、京浜運河の海上については、斜張橋が出現し、地域景観の特性は変化するものの、広がりのある水辺空間のランドマークとなり、新たな地域景観を形成す

るとしている。

また、代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度は、主橋梁部の斜張橋については京浜運河周辺の工場、倉庫等の構造物とも調和しており、川崎港のランドマークとして新たな眺望景観を形成すると予測している。さらに、色彩については、「臨海部色彩ガイドライン」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、周辺環境との調和を保ちつつ、魅力ある都市景観の形成が図られるとしている。

しかしながら、川崎市の臨海部の工場群等は、夜間は特徴的な景観であり、ふさわしい照明が求められることから、主橋梁部については、夜間景観の予測及び評価を実施し、条例評価書に記載すること。

キ 地域交通（交通混雑、交通安全）

工事中の交通混雑について、交差点需要率は、工事用車両のピーク日ピーク時間帯において0.54～0.72で、いずれの交差点においても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、車線別の混雑度は、0.12～0.80で、いずれの交差点においても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、特定の時間帯に工事車両が集中しないように工程等の管理や配車の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。

供用時（幹線道路ネットワークの整備がおおむね完成した状態を想定した平成42年度）の交通混雑について、交差点需要率は、自動車の走行のピーク日ピーク時間帯において、「計画区間整備なし」が0.83～1.13で、「計画区間整備あり」が0.82～1.12で、交差点において交通処理が可能とされる交差点需要率0.9を上回る地点があると予測し、交差点A、交差点C及び交差点Dで「計画区間整備あり」の交差点需要率が「計画区間整備なし」の交差点需要率より小さいとしている。車線別の混雑度は、「計画区間整備なし」が0.04～1.28で、「計画区間整備あり」で0.12～1.24であり、交差点C以外の地点で、円滑な交通処理が可能とされる混雑度1.0を上回ると予測している。これに対し、川崎市とともに付加車線の増設及び車線運用の変更等の交差点改良の検討を行い、関係機

関と調整の上、実施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、工事中の交通安全については、工事用車両の走行ルートには、マウントアップされた歩道が整備され、一部にガードレールや植樹帯もみられるが、信号機が設置されていない横断歩道があることから歩行者等の安全への配慮が必要になるとしている。これに対し、工事用車両の運転者への交通安全教育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。

供用時の交通安全については、計画区間は、歩道を整備するとともに、高架部には防護柵等を設置し、平面部の街路はマウントアップされた歩道やガードレール及び植樹帯により歩車分離がなされていることから、歩行者の交通安全は確保されるとしている。さらに、安全施設を適切に整備するといった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、周辺地域の生活環境の保全に支障はないとしている。

しかしながら、計画区間周辺及び工事用車両ルートである川崎臨港警察署前交差点では、断続的に渋滞が見られること、歩行者の安全への配慮が必要であると予測している箇所があることから、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こと。また、工事に当たっては、交通安全対策を最優先するとともに、事前に計画地周辺の関係者に対して工事説明等を行い、交通安全対策や工事中的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、供用時の「大気質」、「騒音」及び「地域交通（交

通混雑)」を行うとしており、これらの調査項目の選定はおおむね妥当であるが、条例準備書に記載した事後調査の内容に加え、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、予測した数値等を超えることにより、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26年1月21日 指定開発行為実施届及び条例準備書の受理
1月28日 条例準備書公告、縦覧開始
3月13日 条例準備書縦覧終了、意見書の締切り
意見書の提出 24名、211通
5月30日 条例見解書の受理
6月 6日 条例見解書公告、縦覧開始
6月20日 条例見解書縦覧終了
公聴会において意見を述べたい旨の申出の締切り
7月 1日 公聴会開催公告
7月14日 公聴会の傍聴の申込の締切り
7月26日 公聴会開催
公述人 2名、傍聴人 27名
8月20日 市長から審議会に条例準備書について諮問
9月16日 審議会から市長に条例準備書について答申
9月19日 条例審査書公告、指定開発行為者宛て送付

4 川崎市環境影響評価審議会の審議経過

平成26年8月20日 審議会（現地視察、事業者説明及び審議）
9月12日 審議会（答申案審議）