

第8章 法対象事業に関する環境影響の総合的な評価

川崎市における計画路線については、大深度地下トンネルとし、非常口計画地は一団にまとまった企業用地、公的用地、未利用地等をできる限り選定することとした。

対象事業実施区域及びその周辺の地域特性を考慮して選定した項目について、環境影響評価を行った結果を表 8-1(1)、(2)に示す。

人と自然とのふれあい活動の場、地域交通（交通混雑、地域安全）の項目に関しては、いずれも適切な環境保全のための措置を講じることにより、環境保全目標を満足するものとする。

総合評価としては、実行可能な範囲内で環境影響を回避又は低減しており、環境配慮項目も含めて、本事業は適切であると評価する。

表 8-1 (1) 環境影響評価の結果 (概要)

環境影響評価項目	環境影響評価の結果
<p>人と自然とのふれあい活動の場</p>	<p><工事中></p> <p>人と自然とのふれあい活動の場の消滅又は改変はなく、人と自然とのふれあい活動の場が持つ機能の変化の程度も少ない。さらに人と自然とのふれあい活動の場までの利用経路阻害の程度も少ないものと予測する。</p> <p>また、工事中（工事の影響）に係る環境保全措置は、案内板及びチラシ等を利用して利用者に対して、利用上の支障事項等を適切にご説明をすることにより工事の影響に伴う利用性への影響を緩和することができる。仮設物の形式、色合いの検討を行うことにより快適性への影響を緩和することができる。工事施工ヤードの改変区域をできる限り小さくすることで利用性への影響を緩和することができる。</p> <p>したがって、工事中（工事の影響）による人と自然とのふれあい活動の場へ及ぼす影響は、法対象事業者により実行可能な範囲内で回避又は低減がなされており、周辺地域の生活環境の保全に支障のないものと評価する。</p>
<p>地域交通 (交通混雑、交通安全)</p>	<p><工事中></p> <p>交通量、交通流への影響に関して、予測地点での交差点需要率は0.570~0.814であり、交差点交通流に支障が出るとされる0.9をいずれも下回った。なお、設計交通量に対する工事用車両の割合は0.7%~4.2%、交差点需要率の増加分は0.000~0.093である。</p> <p>本事業では、発生土の運搬について、貨物列車運搬等を含む車両走行ルート分散化を図るなど工事用車両の走行による影響の低減を図るとともに、可能な限り混雑時間帯を避けた時間帯に車両が走行するよう走行時間帯を管理し、交通流への影響を極力抑制するよう配慮する。</p> <p>また、具体的な走行計画の策定にあたっては、事業の実施段階までに交通管理者及び道路管理者と協議し、適切であると考えられる走行計画を策定する。</p> <p>したがって、交通量、交通流への影響は、法対象事業者により実行可能な範囲内で回避又は低減が図られており、周辺地域の生活環境の保全に支障のないものと評価する。</p>

地域社会

表 8-1 (2) 環境影響評価の結果 (概要)

	環境影響評価項目	環境影響評価の結果
地域 社会	地域交通 (交通混雑、交通安全)	<p>交通安全への影響に関して、本事業では、工事に使用する道路は、可能な限り狭い道路を避け、主要幹線道路を主に使用する計画であり、工事に使用する道路及び指定した搬入時間の遵守、工事従事者への講習・指導、通学路、通学時間帯等の安全確保に係る情報伝達及び注意喚起の徹底、周辺住民の方に対する工事期間等の工事計画内容の適切なお説明、交通誘導員による誘導及び車両整備の徹底等により、交通安全の確保を徹底する。</p> <p>また、具体的な工事計画の策定にあたっては、交通管理者及び道路管理者と協議を行い、安全かつ円滑な交通の確保に配慮した計画を策定する。</p> <p>以上のことから、本事業の実施に伴う影響は、法対象事業者により実行可能な範囲内で回避又は低減が図られており、周辺地域の生活環境の保全に支障のないものと評価する。</p>