
西鉄天神大牟田線雑餉隈駅周辺
連続立体交差事業

環境影響評価書 要約書

平成20年2月

福岡市

目 次

1. 都市計画決定権者の名称、都市計画対象事業の目的及び内容等	1
1.1 都市計画決定権者の名称	1
1.2 都市計画対象事業の目的	1
1.3 都市計画対象事業の内容	1
1.3.1 対象事業の名称	1
1.3.2 対象事業の種類	1
1.3.3 対象事業の規模	1
1.3.4 対象事業実施区域の位置	1
1.3.5 対象事業実施主体	4
1.3.6 対象事業の概要	4
1.3.7 対象事業のスケジュール	8
1.3.8 工事概要	9
2. 都市計画対象事業実施区域及びその周辺の概況（地域特性）	12
2.1 自然的状況	12
2.2 社会的状況	14
3. 方法書についての環境の保全の見地からの意見を有する者の意見の概要 及びそれに対する都市計画決定権者の見解	16
4. 方法書についての市長の意見及びそれに対する都市計画決定権者の見解	18
5. 都市計画対象事業に係る環境影響評価項目	21
5.1 環境影響要因の抽出	21
5.2 環境影響評価を行う項目の選定	22
5.3 選定した環境影響評価項目	24
5.3.1 選定した環境影響評価項目	24
5.3.2 調査、予測及び評価の検討範囲	25
6. 各環境影響評価項目の調査、予測及び評価の結果	26
〔工事の実施〕	
6.1 建設工事の実施	29
6.1.1 建設工事の実施に伴う粉じん等	29
6.1.2 建設工事の実施に伴う騒音	30
6.1.3 建設工事の実施に伴う振動	31
6.1.4 建設工事の実施に伴う廃棄物	32
6.1.5 建設工事の実施に伴う残土	32
6.2 資材等運搬車両の走行	33
6.2.1 資材等運搬車両の走行に伴う粉じん等	33

6.2.2 資材等運搬車両の走行に伴う騒音	34
6.2.3 資材等運搬車両の走行に伴う振動	35
6.3 仮線時の列車の走行	36
6.3.1 仮線時の列車の走行に伴う騒音	36
6.3.2 仮線時の列車の走行に伴う振動	37
〔存在・供用〕	
6.4 構造物の存在	38
6.4.1 鉄道施設の存在による日照障害	38
6.4.2 鉄道施設の存在による電波障害	38
6.5 供用後の列車の走行	39
6.5.1 供用後の列車の走行に伴う騒音	39
6.5.2 供用後の列車の走行に伴う振動	40
6.5.3 供用後の列車の走行に伴う低周波音	41
7. 環境保全措置	42
8. 環境影響の総合的な評価	44
9. 事後調査計画	45
9.1 事後調査項目の選定方針	45
9.2 事後調査項目及びその選定理由	45
9.3 事後調査の手法	46
9.3.1 建設工事の実施に伴う騒音	46
9.3.2 建設工事の実施に伴う振動	46
9.3.3 仮線時の列車の走行に伴う騒音	46
9.3.4 仮線時の列車の走行に伴う振動	47
9.3.5 鉄道施設の存在による電波障害	47
9.3.6 供用後の列車の走行に伴う騒音	47
9.3.7 供用後の列車の走行に伴う低周波音	48
10. 準備書に対する意見の概要と都市計画決定権者の見解	49
10.1 準備書についての環境の保全の見地からの意見を有する者の意見の概要 及びそれに対する都市計画決定権者の見解	49
10.2 準備書についての市長の意見及びそれに対する都市計画決定権者の見解	49
11. 環境影響評価の受託者の氏名及び住所	51
11.1 受託者の名称及び代表者の氏名	51
11.2 受託者の主たる事務所の所在地	51

「本書に掲載した地図は、国土地理院長の承認を得て、同院発行の2万5千分の1地形図、20万分の1地勢図を複製したものである。（承認番号 平成19九複、第208号）」

1. 都市計画決定権者の名称、都市計画対象事業の目的及び内容等

1.1 都市計画決定権者の名称

名 称 : 福岡市

1.2 都市計画対象事業の目的

西鉄天神大牟田線は九州の政治・経済・文化の中心地福岡(天神)を起点に、二日市・久留米・柳川などの諸都市を經由して終点の大牟田までの74.8キロを約60分(特急)で結んでいる。

本対象事業は、このうち、福岡市博多区南八幡町～福岡市博多区西春町地内の延長約1.9kmの鉄道を高架化し、道路と連続的に立体交差化することにより、踏切除却による円滑な交通の確保及び市街地の分断の解消による都市機能の改善を図り、秩序ある市街地形成を目的とするものである。

1.3 都市計画対象事業の内容

1.3.1 対象事業の名称

西鉄天神大牟田線雑餉隈駅周辺連続立体交差事業

1.3.2 対象事業の種類

鉄道及び軌道の建設及び改良(連続立体交差事業)

1.3.3 対象事業の規模

延長約1.9km

1.3.4 対象事業実施区域の位置

対象事業実施区域の概略図は図1-1に示すとおりである。

また、対象事業実施区域の位置は図1-2及び以下に示すとおりである。

対象事業実施区域	福岡市博多区南八幡町～福岡市博多区西春町地内の約1.9km
----------	-------------------------------

注)都市計画決定の範囲は、図1-2に示すとおり福岡市・春日市の行政界が起点、福岡市・大野城市の行政界が終点となる。

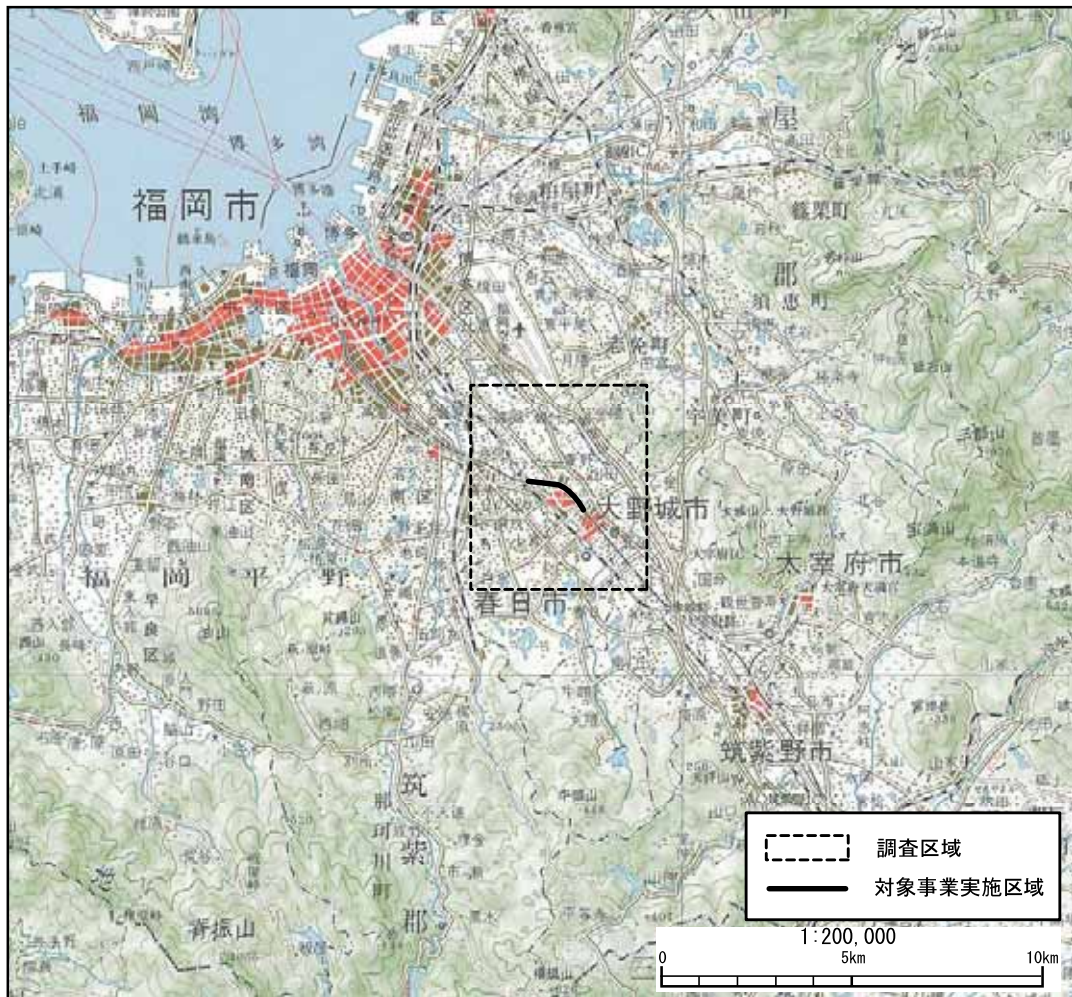
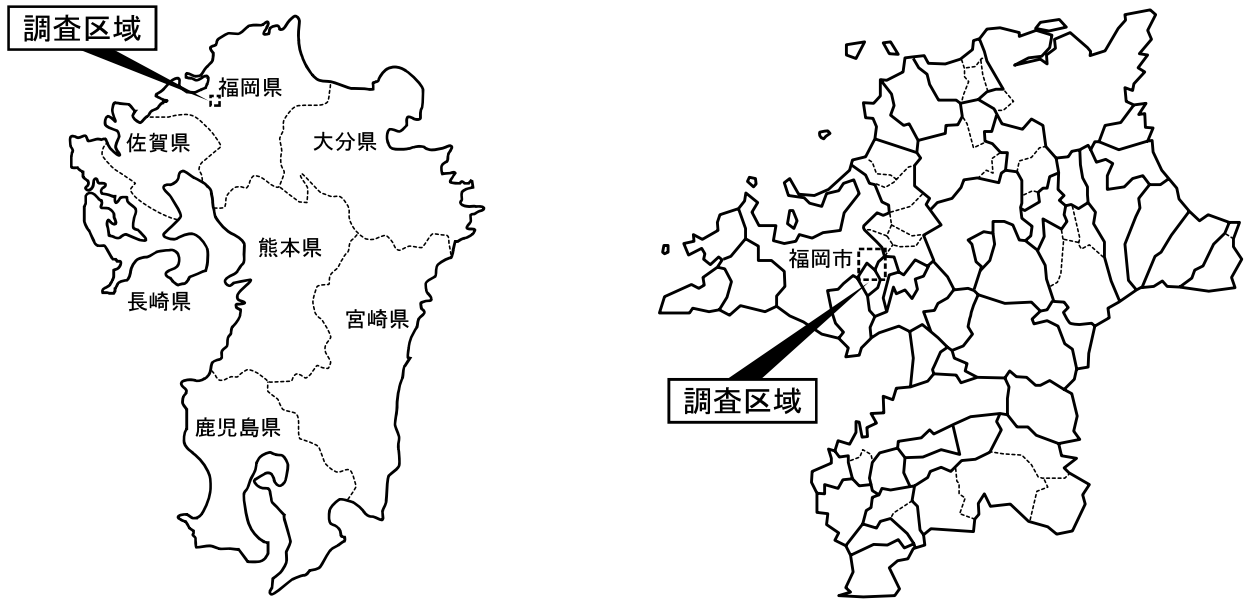
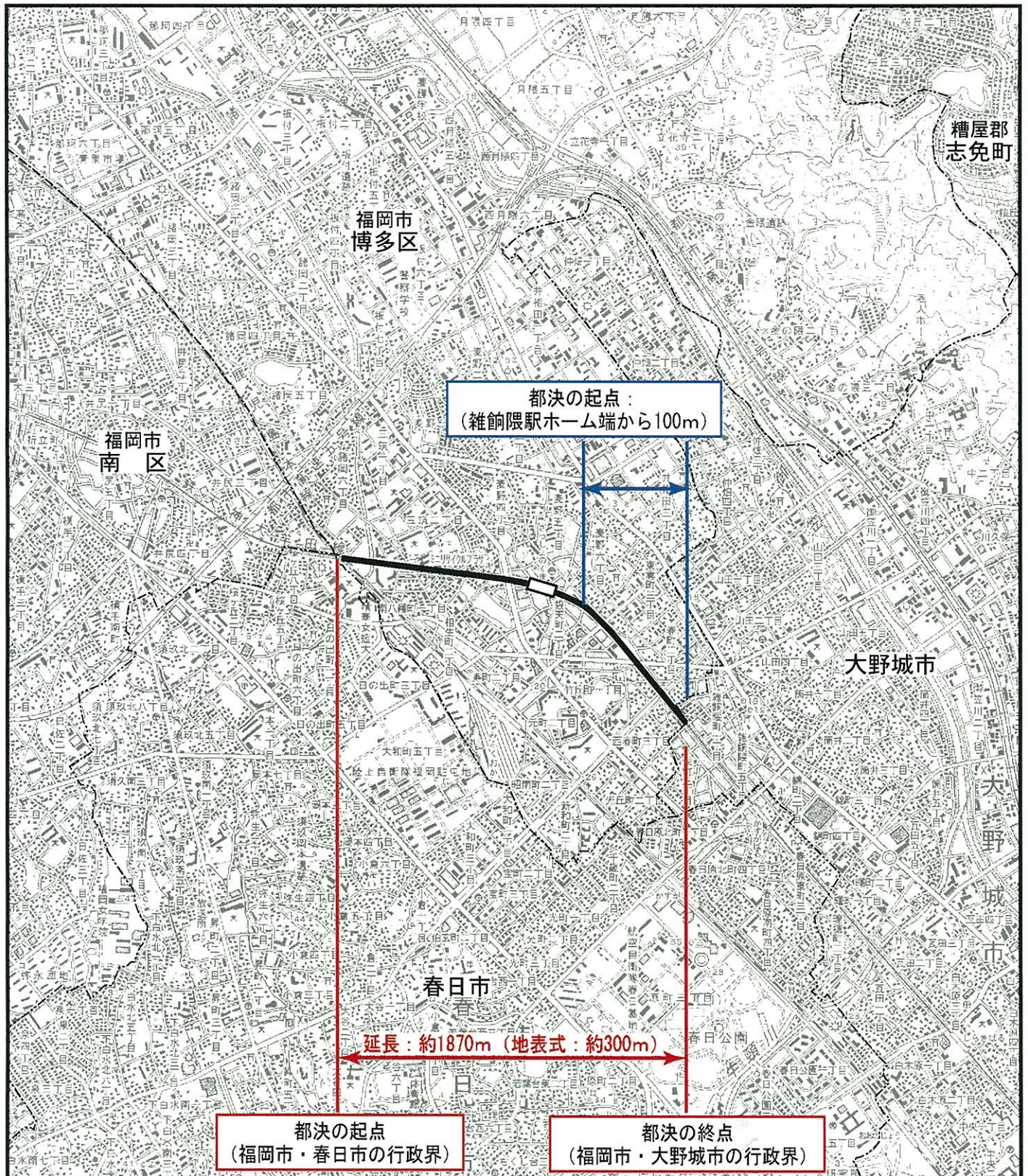


图 1-1 対象事業実施区域概略図



凡
例

- 対象事業実施区域
- ↔ 現都市計画決定(※)
- ↔ 都市計画変更案

※：現都市計画決定は、福岡県施行の春日原～下大利の連続立体交差事業を県が都市計画決定する際に、雑餉隈駅付近から福岡市内について、福岡市が都市計画決定したもの。

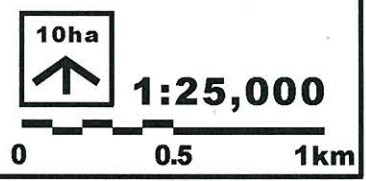


図1-2 対象事業実施区域位置図

1.3.5 対象事業実施主体

名 称：福岡市

代 表 者 名：福岡市長 吉田 宏

事業者の住所：福岡市中央区天神 1 丁目 8 番 1 号

所 轄 部 署：都市整備局 都市計画部 鉄軌道計画課

1.3.6 対象事業の概要

(1) 対象事業計画の概要

対象事業計画の概要は表 1-1 に示すとおりであり、平面図、縦断図及び横断図は図 1-3 に示すとおりである。

対象事業実施区域は福岡市博多区南八幡町～福岡市博多区西春町地内の延長約 1.9km である。構造は、大部分が高架橋であり、一部が土工・擁壁となっている。

なお、踏切については、対象事業実施区域内の 7 箇所を連続的に立体交差化することにより除却する計画である。

表 1-1 対象事業計画の概要

項 目	内 容	
対象事業実施区域	起点：福岡市博多区南八幡町 終点：福岡市博多区西春町地内	
対象事業実施区域延長	約 1.9 k m	
対象事業内容	【構造物延長】 土工・擁壁区間 約 0.3 k m 高架橋区間 約 1.6 k m 計 約 1.9 k m	【工法区分延長】 仮線区間 約 0.7 k m 直上区間 約 1.2 k m 計 約 1.9 k m
線路の数	複線	
対象駅施設の概要	雑餉隈駅 ホーム数：2 面、線路数：2 線、ホーム延長：161m ホーム幅員：5.70m	
立体交差化による踏切除却数	7 箇所	

(2) 運行計画の概要

供用後の列車の運行本数及び列車速度は、現時点において、現況からの変更予定はなく、当該事業区間の運行最高速度は 100km/h を想定している。なお、鉄道事業法の設計最高速度は 105km/h である。

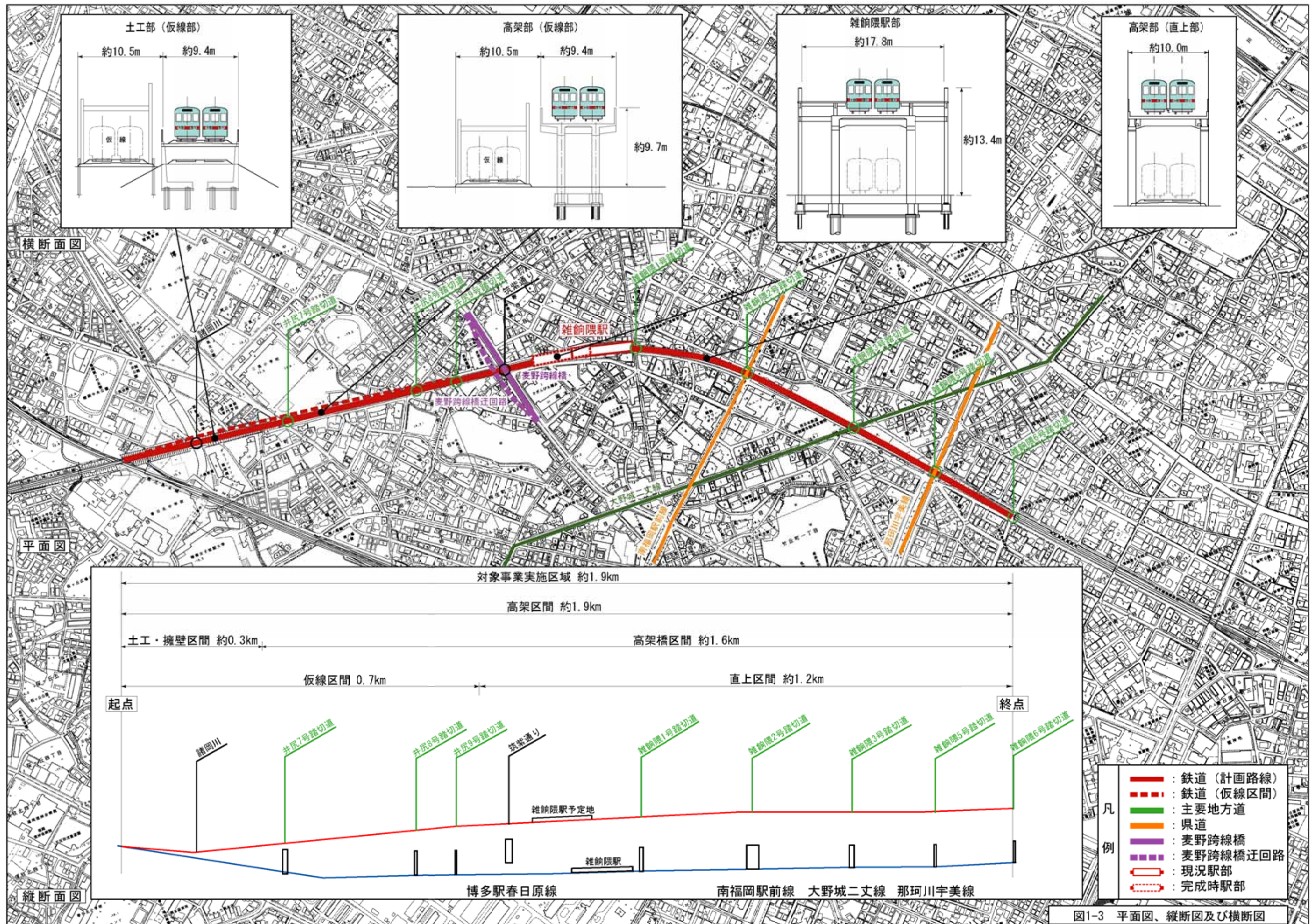


図1-3 平面図、縦断面図及び横断面図

(3) 立体交差化することにより除却される踏切

立体交差化することにより除却される踏切は表 1-2 に示すとおり 7 箇所である。

なお、踏切位置については、図 1-3 に示すとおりである。

表 1-2 立体交差化することにより除却される踏切

No.	踏 切		交差道路	
	踏切種別	名 称	道路種別	道路名称
1	第 1 種	井尻 7 号踏切	市道	三筑 1680 号線
2	第 1 種	井尻 8 号踏切	市道	三筑 1685 号線
3	第 1 種	井尻 9 号踏切	市道	南本町 1525 号線
4	第 1 種	雑餉隈 1 号踏切	市道	麦野 1531 号線
5	第 1 種	雑餉隈 2 号踏切	一般県道	南福岡停車場線（都市計画道路 南福岡駅前線）
6	第 1 種	雑餉隈 3 号踏切	主要地方道	大野城二丈線
7	第 1 種	雑餉隈 5 号踏切	県道	福岡早良大野城線（都市計画道路 那珂川宇美線）

注) 第 1 種：自動遮断機を設置するか、踏切保安係を配置し、全列車通過の際、遮断機で道路交通を遮断する踏切。

(4) 排水計画

排水処理及び雨水処理については、工事中及び供用後ともに、公共下水道に放流する計画である。

なお、掘削工事により発生する濁水については、適正に処理した後に、公共下水道に放流する計画である。

(5) 側道計画

沿道地区内の交通処理、災害時の緊急避難路及び供用後の日照障害や騒音対策として、対象事業実施区域の両側に、原則として道路幅員 7～8m の関連側道を設ける計画である。

(6) 施工計画

本対象事業は、図 1-4 に示すとおり仮線方式と直上方式により施工する計画である。

仮線方式は、現在線の北側に仮線を設置し、仮線に切換えた後に高架橋を構築し、その後、再び仮線を高架橋上に切換える方式であり、施工は原則として昼間工事で行う。

直上方式は、現在線の直上に作業車により基礎杭及び柱を建て、高架橋を構築し、現在線を高架橋上に切換える方式であり、施工は原則として夜間工事で行う。

夜間工事の実施時間帯は、列車が運行しない1:00～4:00、資材等運搬車両の走行時間帯は、その前後の時間帯も含めて22:00～6:00を想定している。

なお、工事の実施に伴う資材等運搬車両については、定期的な点検・整備の実施を徹底させるとともに、走行時には法定速度を遵守し、安全走行に努めるものとする。

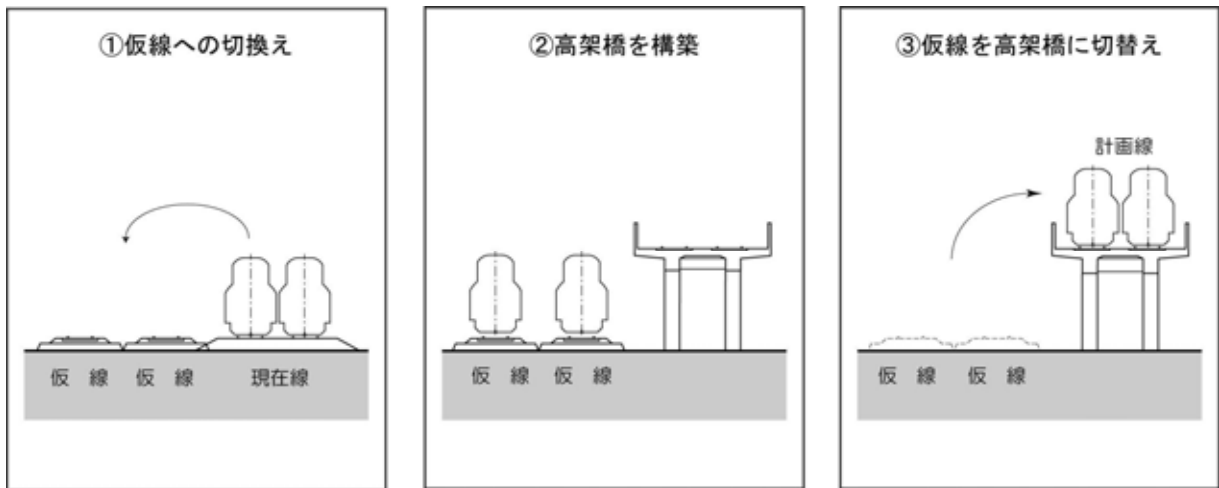


図 1-4(1) 施工方式 (仮線方式)

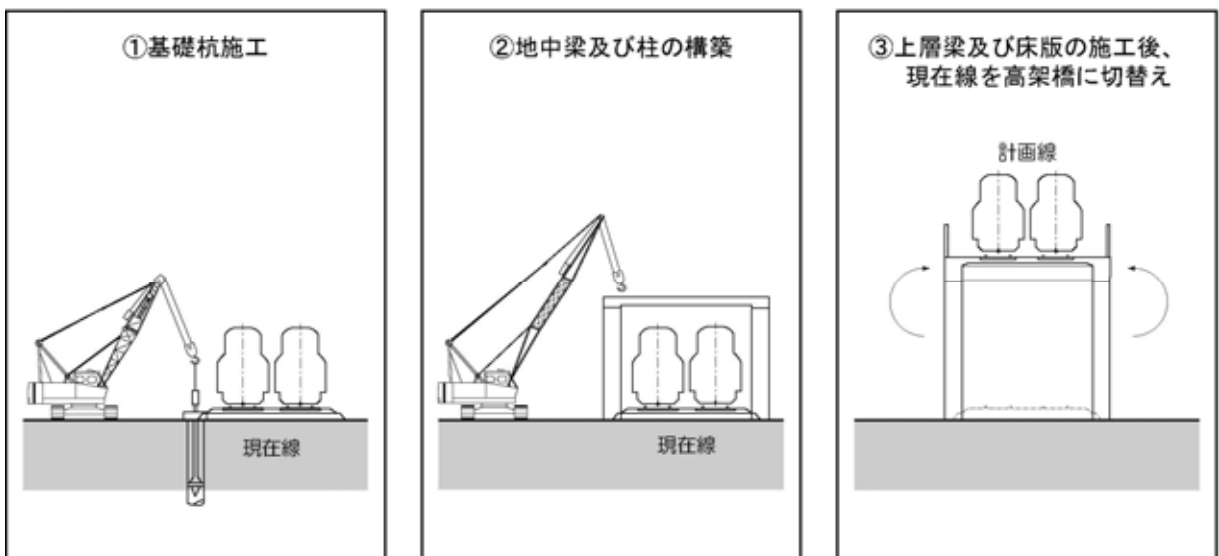


図 1-4(2) 施工方式 (直上方式)

(7) 付帯事業の概要

付帯事業としては、(市)筑紫通り(都市計画道路 博多駅春日原線)の付け替え工事がある。筑紫通りは跨線橋により鉄道(平面)をオーバーパスしているが、鉄道の高架化に伴い平面化させる必要がある。跨線橋の付け替え工事の際には、平面式あるいは立体式の仮設道路を設けることとなるが、現時点ではその構造は未定である。

仮に立体式とした場合は、以下の工事概要と想定される。

- 仮橋の設置
- 現況交通の仮橋への切替
- 跨線橋の撤去
- 鉄道の高架化
- 平面道路の築造
- 現況交通の平面道路への切替(仮踏切)
- 仮橋の撤去
- 鉄道の高架切替
- 踏切の撤去、路面調整

1.3.7 対象事業のスケジュール

本対象事業の事業スケジュールは、図 1-5 に示すとおりである。

工事の期間は、平成 23 年度から平成 29 年度末までの 7 年、仮線の運行期間は、平成 24 年度から平成 28 年度末までの約 5 年を想定している。

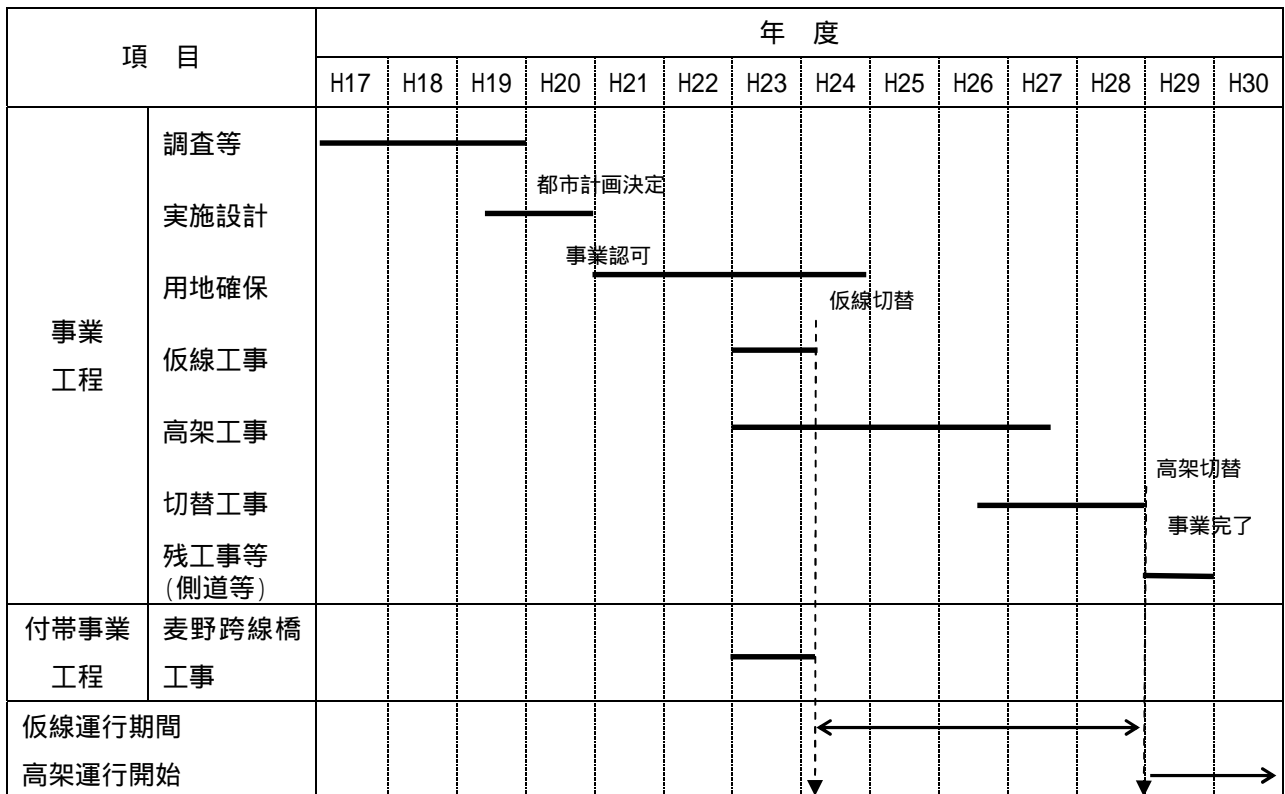


図 1-5 対象事業スケジュール

1.3.8 工事概要

(1) 工事工程

本事業の工事工程は表 1-3、各工種の工事概要は表 1-4 のとおりである。

表 1-3 工事工程

工種	年月	2011年(平成23年)												2012年(平成24年)												2013年(平成25年)												2014年(平成26年)											
		4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3
仮線部	仮線工事	路盤、軌道、電気工事												仮線切替																																			
	現在線撤去工																																																
	本線工事	土工、擁壁工																																															
	高架工事																																																
	軌道工事																																																
	電気工事																																																
直上部	高架工事																																																
	雑餉隈駅部																																																
	軌道工事																																																
	電気工事																																																
	現在線撤去工																																																
残工事	側道工事																																																

工種	年月	2015年(平成27年)												2016年(平成28年)												2017年(平成29年)												2018年(平成30年)											
		4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3
仮線部	仮線工事	路盤、軌道、電気工事												高架切替																																			
	現在線撤去工																																																
	本線工事	土工、擁壁工																																															
	高架工事																																																
	軌道工事																																																
	電気工事																																																
直上部	高架工事																																																
	雑餉隈駅部																																																
	軌道工事																																																
	電気工事																																																
	現在線撤去工																																																
残工事	側道工事																																																

表 1-4 工事概要

工種	工事概要
仮線工事	仮線の路盤を整地し、その上にバラスト、マクラギ、レールを敷設する。並行して鉄道の架線、信号機等を設置する。
現在線撤去工	仮線切替後に現在線の撤去を行う。
本線工事 (土工、擁壁工)	良質土による盛土、敷均し・締固めを行い、土留を目的としたコンクリート性の擁壁を構築する。
高架工事	基礎杭、柱及び床版を構築し、高架橋を構築する。
雑餉隈駅部	新しい駅舎を構築する。
軌道工事	マクラギ、レールを敷設する。
電気工事	鉄道の架線、信号機等を設置する。
仮線撤去工	高架切替後に仮線の撤去を行う。
側道工事	鉄道に沿って側道を整備する。

注) : 但し、対象事業外である。

(2) 土木工区分け

土木工事の工区分けは表 1-5 のとおり、施工方式、工事延長等を勘案して 5 工区に区分した。

表 1-5 土木工区分け

施工方式	土木工区	工事延長	将来構造
仮線区間	1 工区	390m	土工・擁壁区間、高架橋区間
	2 工区	320m	高架区間
直上区間	3 工区	290m	高架区間、雑餉隈駅
	4 工区	430m	高架区間
	5 工区	420m	高架区間

(3) 資材等運搬車両の進入道路及び発生台数

資材等運搬車両は、事業実施区域周辺の住居等の分布状況、主要幹線道路の位置等を勘案し、事業実施区域の北側から進入するものとした。

土木工区の 1 工区から 5 工区について、表 1-6 及び図 1-6 に示すとおり、それぞれ資材等運搬車両の運行が予想される進入道路を 1ヶ所設定した。2 工区と 3 工区については、いずれも（市）筑紫通り（博多駅春日原線）を利用するものとした。

なお、工区別の資材等運搬車両の発生台数は表 1-7 のとおりである。

表 1-6 資材等運搬車両の進入道路

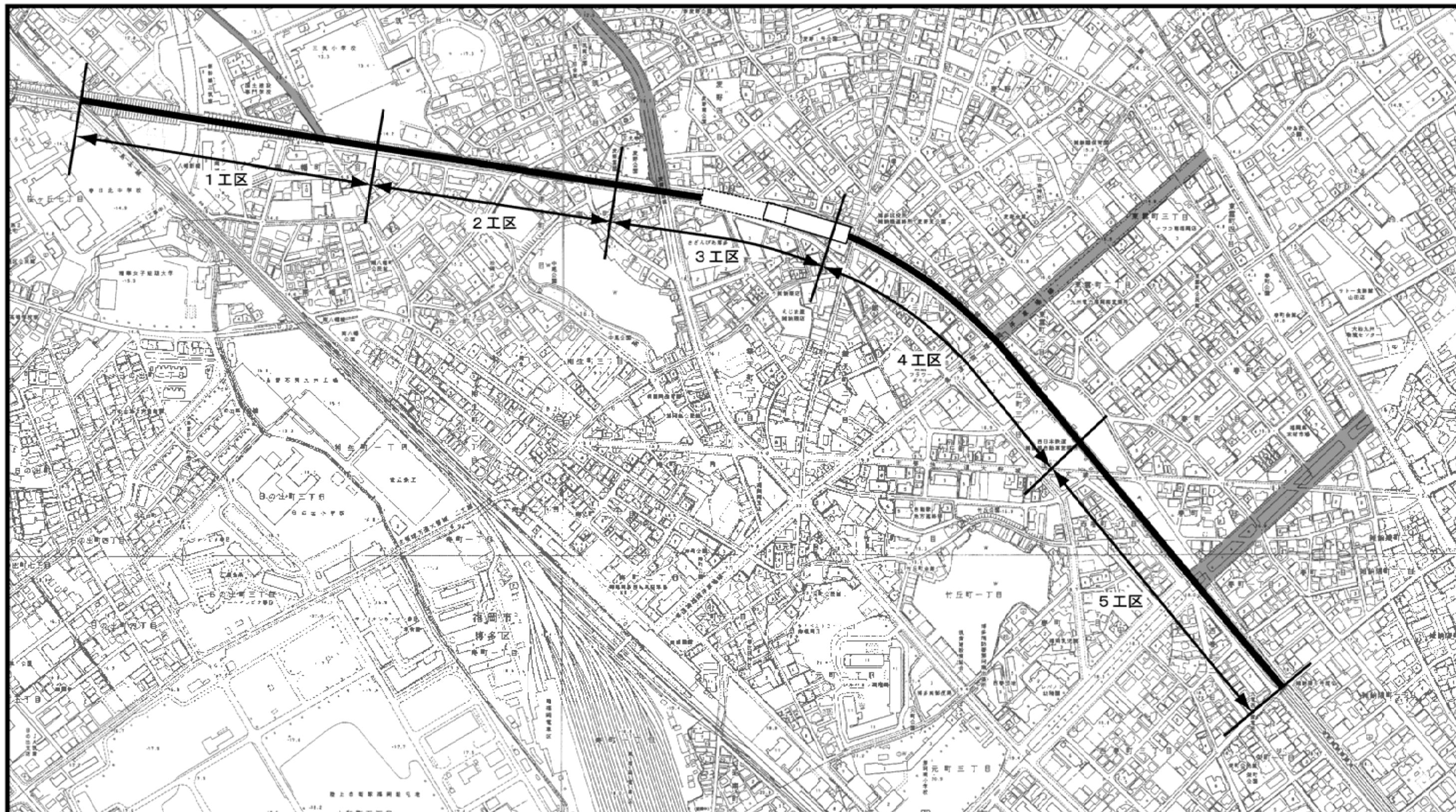
区分	土木工区	事業実施区域への主な進入道路
仮線区間	1 工区	（市）三筑1680線
	2 工区	（市）筑紫通り（都市計画道路 博多駅春日原線）
3 工区		
直上区間	4 工区	（県）南福岡停車場線（都市計画道路 南福岡駅前線）
	5 工区	（県）福岡早良大野城線（都市計画道路 那珂川宇美線）

表 1-7 工区別資材等運搬車両発生台数

年月	2011年(平成23年)												2012年(平成24年)												2013年(平成25年)														
	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3			
1工区	502	502	503	503	503	503	656	800	800	330	150	149	149	5	61	344	288	288	97	97	97	97	311	311	311	311	311	311	311	311	311	367	367	311	311	574	574		
2工区	477	477	477	477	477	477	141	141	148	148	146	6	6	0	0	235	235	234	310	310	310	310	312	0	0	0	0	56	56	0	0	568	568	878					
3工区	186	186	186	186	186	186	186	186	416	416	264	264	287	287	288	186	186	186	186	186	186	242	242	186	451	451	395	395	396	451	451	395	395	396	264	264			
4工区	224	224	224	224	224	224	317	359	360	266	266	264	256	256	224	224	256	256	224	224	256	256	224	224	256	256	224	224	256	256	224	224	498	498	498	298	298	354	
5工区	266	266	266	266	264	214	214	214	246	246	214	214	354	354	354	353	265	298	298	266	265	265	298	298	266	265	265	298	298	266	265	568	568	536	536	256	256	297	297

年月	2014年(平成26年)												2015年(平成27年)												2016年(平成28年)														
	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3			
1工区	574	574	98	154	154	154	132	76	76	76	76	75	79	79	79	4	4	3	3	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2工区	879	807	811	811	754	804	788	733	677	312	214	158	635	565	533	533	477	477	63	63	62	62	62	62	66	66	66	4	4	3	3	3	3	0	0	0	0		
3工区	224	224	306	306	266	266	264	32	32	101	101	102	0	149	149	149	149	148	64	0	64	64	64	64	67	139	139	75	75	75	2	2	2	0	0	0	0		
4工区	353	353	386	298	266	265	265	256	256	224	224	256	256	224	224	32	64	32	63	63	63	63	63	67	67	66	66	65	65	3	3	3	3	3	3	3	3		
5工区	329	329	298	298	256	256	224	224	300	300	300	300	218	218	186	186	32	32	62	62	62	62	61	61	65	65	65	65	64	64	3	3	3	3	3	3	3		

年月	2017年(平成29年)												2018年(平成30年)												2019年(平成31年)													
	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3		
1工区	144	144	144	144	144	144	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2工区	118	118	117	117	117	117	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3工区	108	108	108	108	108	108	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4工区	159	159	159	159	158	158	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5工区	156	156	156	156	156	156	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-



凡
例

記号	名称
	土木工区
	資材等運搬車両進入道路

- 対象事業実施区域
- 現況駅部
- 完成時駅部

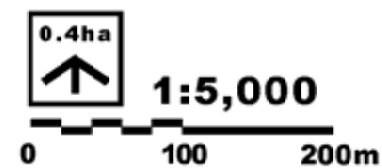


図1-6 建設工事の工区分け及び資材等運搬車両の進入道路

2. 都市計画対象事業実施区域及びその周辺の概況（地域特性）

都市計画対象事業実施区域及びその周辺の概況を把握するため、既存資料調査を行った。既存資料調査の対象範囲は、図 1-2 に示す図示範囲（以下、「調査区域」という。）とした。

なお、統計資料などにより行政区分単位で地域環境の状況を述べる事項については、福岡市（博多区、南区）、春日市、大野城市を対象とし、「調査対象地域」と定義した。

2.1 自然的状況

調査区域の自然的状況は表 2-1 のとおりである。

表 2-1(1) 自然的状況

環境要素	地域特性の概要
気象	気象の状況は、調査区域に最も近い太宰府地域気象観測所を用いて把握した。過去 22 年間の平年値（1979 年～2000 年）は、年間平均気温 15.6、年間平均風速 1.9m/s、年間降水量約 1,777mm である。
大気質	調査区域には、一般環境大気測定局（南局）及び自動車排出ガス測定局（大橋局）の測定資料がある。 平成 17 年度の測定結果では二酸化硫黄及び二酸化窒素はいずれの測定局についても環境基準の長期的評価を達成している。浮遊粒子状物質は、大橋局は環境基準の長期的評価を達成しているが、南局は達成していない。光化学オキシダントは環境基準を未達成であるが、注意報濃度を超過した日数はない。
騒音	調査区域では、自動車交通騒音は平成 17 年度については 6 地点で測定されており、このうち、3 地点で環境基準を未達成である。また、面的評価は 1 地点で実施されており、環境基準達成率は 99.3% である。平成 12 年度については 27 地点で実施されており、環境基準達成率は 58.7～100% である。 航空機騒音は平成 17 年度については 7 地点で測定されており、このうち、3 地点で環境基準を未達成である。また、在来線鉄道騒音は平成 17 年度については 2 地点で測定されている。
振動	調査区域では、道路交通振動は平成 15 年度については 1 地点で測定されており、道路交通振動の要請限度を達成している。なお、平成 16 年度及び平成 17 年度は調査区域において道路交通振動測定は行われていない。 また、在来線鉄道振動は平成 17 年度については 2 地点で測定されている。
水象	調査区域には、御笠川水系である御笠川、諸岡川、牛頸川及び那珂古川が流れている。このうち、対象事業実施区域は諸岡川を渡河する。 また、調査区域には、低地や台地丘陵地に溜池が点在している。
水質	調査区域では、平成 17 年度については 3 地点で河川の水質測定が行われており、pH、SS 及び大腸菌群数について環境基準を超過する地点がある。対象事業実施区域と交差する諸岡川（諸岡橋）は、一部で pH が未達成であるが、他の項目については環境基準を達成している。
水底の底質	調査区域では、平成 17 年度については御笠川（板付橋）で底質の測定が行われている。総水銀は 0.02mg/kg、PCB は定量限界値未満であり、底質の暫定除去基準値を下回っている。
地下水	調査区域では、平成 15 年度は 11 地点、平成 17 年度は 1 地点で地下水の水質測定が行われており、テトラクロロエチレンが南区井尻で環境基準を未達成である。

表 2-1(2) 自然的状況

環境要素	地域特性の概要
土 壤	調査区域の土壌は、ほとんどが市街地その他に区分され、その他は、乾性褐色森林土、褐色森林土、細粒黄色土壌、灰色低地土壌、細粒グライ土壌がみられる。 対象事業実施区域は全て市街地その他を通過する。
地 盤	調査区域では地盤沈下の被害については報告されていない。また、地盤沈下、地下水位の観測も行われていない。
地 形	調査区域の地形の大部分は台地及び低地である。対象事業実施区域は谷底平野、低位～高位段丘の砂礫台地及び扇状地の平野を通過する。 なお、調査区域には学術上または希少性の観点から重要な地形はない。
地 質	調査区域は主に未固結堆積物の砂・泥・礫及び火山灰が分布している。対象事業実施区域は沖積層の未固結堆積物の砂・泥・礫及び火山灰を通過する。 なお、調査区域には学術上または希少性の観点から重要な地質はない。
動 物	調査区域には植生の分布は少なく、市街地及び緑の多い住宅地が広く分布している。既存文献で確認されている主要な種は以下のとおりである。 ・ほ乳類 7 科 13 種（ネズミ類、コウベモグラ、タヌキ、イタチ等） ・両生類 4 科 7 種（アカハライモリ、ニホンヒキガエル等） ・は虫類 6 科 12 種（ニホンヤモリ、ニホントカゲ、アオダイショウ、クサガメ等） ・鳥類 30 科 66 種（サギ類、カモ類、キジバト、ジョウビタキ、ムクドリ等） ・昆虫類 23 科 62 種（カイトコ、シオイトコ、ツグロイトコ、ニヒメミ、ハシヨウ、ナメバチ等） ・魚類 7 科 16 種（コイ、ギンブナ、ドジョウ、ナマズ等）
植 物	調査区域には植生の分布は少なく、市街地及び緑の多い住宅地が広く分布している。なお、対象事業実施区域は、市街地、緑の多い住宅地及び公園・墓地等を通過する。既存文献で確認されている主要な種及び群落は以下のとおりである。 ・植物 40 科 63 種（センダン、セイタカアワダチソウ、キシユウスズメノヒエ等）
生態系	調査区域はほとんどの地域が住宅地であり、その他には金隈地区の丘陵地の広葉樹林や御笠川、諸岡川などの河川やため池などの開放水域がみられる。 対象道路事業実施区域の面積の大部分を占める「市街地・緑の多い住宅地」では、植物はクスノキ等が生育、哺乳類はアブラコウモリ、ドブネズミ、ハツカネズミ、鳥類はハシブトガラス、キジバト等、両生・は虫類はアマガエル、カナヘビ等、昆虫類はクマゼミ、ツクツクボウシ等が生息している。
日 影	調査区域の地形は、ほぼ平坦であり、日陰に影響する地形は特にみられない。 中高層建築物の分布状況は、雑餉隈駅周辺北側の麦野地区の近隣商業区域に 5～9 階、また、南側の銀天町、竹丘町の商業区域に 5～15 階の建築物が多くみられる。
電波障害	調査区域の地形は、ほぼ平坦であり、電波障害に影響する地形は特にみられない。 なお、対象事業実施区域周辺では、福岡局は VHF5 波、UHF2 波、久留米局は UHF 局 7 波が受信可能である。また、地上波デジタル放送は、福岡局は 2006 年 11 月 6 日、久留米局は 2007 年 1 月 15 日にフル出力の放送が開始された。
風環境	調査区域の地形は、ほぼ平坦であり、風害に影響する地形は特にみられない。また、対象事業実施区域周辺は風害の原因と考えられる建築物の立地は特にみられない。
景 観	調査区域の主な自然景観資源としては、西春町・春町の桜並木、太宰府政庁跡周辺、桜丘中央公園がある。主な眺望地点としては、四天王寺泉民の森、白水大池公園、志免町総合スポーツ公園がある。
人と自然との触れあいの活動の場	調査区域の人と自然との触れあいの活動の場としては、健康さわやかロード板付遺跡散歩道、健康さわやかロード諸岡池の遊歩道、金隈遺跡、西春町・春町の桜並木、春日公園、桜丘中央公園がある。

2.2 社会的状況

調査区域の社会的状況は表 2-2 のとおりである。

表 2-2(1) 社会的状況

環境要素	地域特性の概要
人 口	昭和 60 年から平成 17 年の人口の推移をみると、調査対象地域及び福岡県は増加傾向がみられ、特に春日市、大野城市の増加率は著しい。
産 業	平成 13 年度の調査対象地域の各産業の構成比は、事務所数及び従業者数ともに卸売・小売業・飲食店の占める割合が最も高く、次いでサービス業の占める割合が高くなっている。
農 業	調査対象地域における農家数、経営耕地総面積の福岡県全体に占める割合は小さい。農業粗生産額は、福岡市の占める割合は大きい、春日市、大野城市の占める割合は小さい。 調査対象地域及び福岡県ともに農家数は減少傾向にある。
商 業	調査対象地域のうち博多区は、商店数、従業者数、年間商品販売額ともに福岡県全体に占める割合が大きい。 年間商品販売額の推移は、平成 6 年から平成 9 年にかけては、南区以外の調査対象地域及び福岡県は増加し、平成 9 年から平成 16 年にかけては、春日市を除く調査対象地域及び福岡県は減少傾向である。
工 業	調査対象地域のうち博多区は、事務所数、従業者数、製造品出荷額ともに福岡県全体に占める割合が大きい。 平成 6 年から平成 16 年にかけての製造品出荷額は、博多区、南区、大野城市、福岡市は減少傾向である。
土地利用	調査区域では、土地利用に占める宅地の割合が最も高い。 「都市計画法」に基づく地域地区の指定状況として、福岡市、大野城市、春日市は福岡都市計画区域に含まれる。なお、対象事業実施区域は第一種住居地域、第二種住居地域、近隣商業区域及び商業地域を通過する。 「国土利用計画法」に基づく地域の指定状況として、調査区域は都市地域、森林地域として指定されており、対象事業実施区域は全域が都市地域に指定されている。 主要な事業計画は調査区域では、福岡高速 5 号線、国道 202 号福岡外環状道路、西鉄天神大牟田線(春日原～下大利)連続立体交差事業、福岡空港が着工・供用されている。 なお、対象事業は西鉄天神大牟田線(春日原～下大利)連続立体交差事業と連続する。
河川、湖沼の利用並びに地下水の利用状況	調査区域の河川は、御笠川、牛頸川が上水道として利用されている。また、春日市ではため池が散在し、主に農業用水に利用されている。 調査区域で水質調査が行われている井戸は 11 箇所、いずれも飲用に用いられている。
交 通	調査区域の主要幹線道路として、南北を結ぶ福岡高速 2 号線、一般国道 3 号があり、これらに接続する主要地方道及び一般県道がある。なお、対象事業実施区域は主要地方道大野城二丈線及び一般県道南福岡停車場線を通過する。 調査区域における主要な鉄道としては、西鉄天神大牟田線、JR 鹿児島本線がある。平成 12 年～平成 17 年の駅別乗車人員数の経年変化を見ると、今回の事業対象である雑餉隈駅は減少傾向である。

表 2-2(2) 社会的状況

環境要素	地域特性の概要
<p>学校、病院、その他の環境の保全についての配慮が特に必要な施設の配置の状況</p>	<p>調査地域には、小学校 22 校、中学校 11 校、高等学校 3 校、大学 1 校、短期大学 3 校、養護学校 1 校、幼稚園 16 箇所、病院 10 箇所、特別養護老人ホーム 3 箇所、保育園 25 箇所がある。</p> <p>なお、対象事業実施区域は三筑小学校、三筑中学校、春日北中学校、精華女子短期大学、正光寺ひかり幼稚園及び雑餉隈保育園の近傍を通過する。</p>
<p>下水道の整備</p>	<p>調査対象地域においての下水道普及率は、各市とも 100%に近い普及率になっており、特に春日市の普及率は 100%になっている。</p>
<p>歴史的文化遺産</p>	<p>調査地域には、指定文化財が 59 件、埋蔵文化財が 23 件分布している。</p> <p>なお、対象道路事業実施区域は、麦野 B 遺跡群、麦野 C 遺跡群を通過する。</p>
<p>環境の保全を目的として指定された地域、その他の対象及び当該対象に係る規制の内容その他の状況</p>	<p>調査区域における環境の保全を目的とした法令等に係る地域の指定に該当するものとしては、以下のものがあげられる。</p> <p>「環境基本法」(大気汚染、水質汚濁、土壌汚染、騒音)、「騒音規制法」、「振動規制法」、「悪臭防止法」、「水質汚濁防止法第三条第 3 項目(上乘せ排水基準)」、「ダイオキシン類対策特別措置法」、「鳥獣の保護及び狩猟の適正化に関する法律」、「都市緑地法」、「福岡市緑地保全と緑地推進に関する条例」</p>
<p>その他の項目</p>	<p>調査対象地域における公害苦情の発生状況は、春日市で騒音及び悪臭の苦情件数が最も多く、その他の地域では大気汚染についての苦情件数が最も多い。</p> <p>福岡県では、「福岡県廃棄物処理計画」を策定している。</p> <p>調査区域には産業廃棄物の最終処分施設は 1 箇所、中間処理施設は 13 箇所分布している。</p>

3. 方法書についての環境の保全の見地からの意見を有する者の意見の概要 及びそれに対する都市計画決定権者の見解

西鉄天神大牟田線雑餉隈駅周辺連続立体交差事業環境影響評価方法書（以下、「方法書」という。）は、「福岡市環境影響評価条例」第7条の規定により、平成18年2月13日に公告し、同年3月13日まで縦覧を行った（縦覧者数...28名）。

同条例第8条の規定に基づく、環境の保全の見地からの意見を有する者からの意見の提出があった（意見書数...2通：環境に関する意見書1通、環境外の意見書1通）。

環境の保全の見地からの意見を有する者の意見及びそれに対する都市計画決定権者の見解は、表3-1のとおりである。

表3-1 環境の保全の見地からの意見を有する者の意見及び都市計画決定権者の見解

環境の保全の見地からの意見を有する者の意見	都市計画決定権者の見解
<p>仮設軌道（仮線）は、現在より、家に近くなるが、振動・騒音がひどくなりますが、対策は行うのか。</p>	<p>仮線時（工事中）は、起点から終点まで徐行区間を設け、徐行運転を致します。</p> <p>仮線時（工事中）の列車の走行に伴う騒音の予測結果は、徐行区間を設けることにより、列車の運行速度は、46～92kmから46～60kmとなり、騒音レベルは、ほとんどの予測地点において、現況値を下回ります。</p> <p>一部、予測値が現況値を上回る地点（三筑二丁目付近）については、環境保全措置として仮囲い（$h=1.5m$）の設置を検討致します。この対策により、仮囲い設置後は、全ての地点において、予測値が現況値を下回ります。</p> <p>また、仮線時（工事中）の列車の走行に伴う振動の予測結果は、徐行区間を設けることにより、列車の運行速度は、46～92kmから46～60kmとなり、振動レベルは、全ての予測地点において現況値を下回ります。</p>
<p>現在、地下水を使用しているが、工事中、ボーリングにより、水が濁るおそれはないのか。</p>	<p>準備書要約書P21に記載のとおり、「対象事業では、大規模な地下掘削はなく、連続する地下構造物の設置も行わない。また、掘削深さは、最大で第1帯水層の深さと同程度であり、帯水層に達した場合は、掘削時に止水性の高い土留め壁を用いて施工することから、地下水の濁りに影響を及ぼす可能性はない」と考えています。</p> <p>なお、事業実施区域周辺に分布する一定区間の井戸のうち、利用されている井戸についてはその利用用途に応じて、工事中のモニタリングを実施致します。</p>

公 告

福岡市公告第36号

福岡市環境影響評価条例第33条第1項の規定に基づき、都市計画に定められる対象事業の環境影響評価方法書を作成したので、同条第2項の規定により読み替えて適用される同条例第7条の規定により次のように公告する。

なお、当該環境影響評価方法書について環境の保全の見地からの意見を有する者は、都市計画決定権者に意見書を提出することができる。

平成18年2月13日

福岡市長 山 崎 広太郎

1 都市計画決定権者の名称

福岡市

2 都市計画対象事業の名称，種類及び規模

(1)名称

西鉄天神大牟田線雑餉隈駅周辺連続立体交差事業

(2)種類

鉄道及び軌道の建設及び改良の事業（連続立体交差事業）

(3)規模

延長約1.9キロメートル

3 都市計画対象事業が実施されるべき区域

福岡市博多区三筑二丁目，諸岡六丁目，麦野四丁目，麦野六丁目，東雲町一丁目，春町一丁目，西春町一丁目，西春町二丁目，竹丘町三丁目，南八幡町二丁目，南本町一丁目，南本町二丁目，銀天町一丁目及び銀天町三丁目の各一部

4 都市計画対象事業に係る環境影響を受ける範囲であると認められる地域の範囲

福岡市博多区及び南区，春日市並びに大野城市

5 方法書の縦覧場所，期間及び時間

縦覧場所	縦覧期間	縦覧時間
福岡市中央区天神一丁目 8 番 1 号 福岡市役所（都市整備局都市計画部鉄軌道計画課）	本公告の日から平成 18 年 3 月 13 日まで（日曜日及び土曜日を除く。）	午前 9 時から 午後 5 時まで
福岡市博多区南本町二丁目 3 番 1 号 福岡市博多南地域交流センター	本公告の日から平成 18 年 3 月 13 日まで（2 月 27 日を除く。）	午前 9 時から 午後 9 時まで

6 意見書の提出期限及び提出先

(1)提出期限

平成18年3月27日まで（日曜日，土曜日及び祝日を除く。）

(2)提出先

福岡市中央区天神一丁目 8 番 1 号

福岡市役所（都市整備局都市計画部鉄軌道計画課）

福岡市公報 平成 18 年 2 月 13 日 第 5330 号（別冊 2 より）抜粋

4. 方法書についての市長の意見及びそれに対する都市計画決定権者の見解

福岡市環境影響評価審査会が平成 18 年 4 月 12 日に開催され、「福岡市環境影響評価条例」第 10 条の規定に基づく、環境の保全の見地からの福岡市長の意見が平成 18 年 5 月 9 日に送付された。

福岡市長の意見に対する都市計画決定権者の見解は、表 4-1 のとおりである。

表 4-1(1) 市長の意見及び都市計画決定権者の見解

市長の意見	都市計画決定権者の見解
<p>本事業は、既設の鉄道施設の連続立体交差事業であり、市街化の進んだ地域において実施されることから、工事中及び供用時における周辺の生活環境に対する影響に十分配慮するとともに、準備書の作成にあたり、次に示す事項にも留意し、予測・評価を進め、環境保全対策に反映させること。</p> <p>なお、その他、平成 18 年 4 月 12 日に開催された当方法書に関する福岡市環境影響評価審査会の委員意見に関しては、事業の実施段階等において対応いただきたい。</p>	<p>周辺の生活環境に対する影響については、表 7-1(1)～表 7-1(2)に示す環境保全措置（P42、P43 参照）を実施し、影響が極力小さくなるよう配慮します。</p> <p>なお、審査会での委員意見に対する見解については、次頁（表 4-1(2)）に記載致します。</p>
<p>1．供用時の鉄道騒音の予測・評価にあたっては、現地実測データを踏まえ、現地の建物の存在等を考慮すること。</p>	<p>供用時の鉄道騒音の予測・評価にあたっては、家屋による騒音減衰量を考慮することにしました。</p> <p>「現況の家屋による騒音減衰量」は、予測式による現況再現値と現況実測値との差としました。</p> <p>「供用時の家屋による騒音減衰量」は、「現況の家屋による騒音減衰量」に実験式により算出した「高架後の家屋による減衰量」と「現況の家屋による減衰量」の差を加算して求めました。</p> <p>：「在来線高架鉄道からの騒音予測手法案について」（昭和 55 年 4 月、騒音制御：Vol.4 No.2）に示されている家屋密度から騒音の過剰減衰量を算出する実験式</p>
<p>2．工事中の建設機械等の排出ガス影響など、環境影響評価において選定しない項目について、準備書において選定しない理由を記載すること。</p>	<p>準備書要約書 P21 に記載している「その他の環境要素について選定しなかった理由」に建設工事の実施に伴う排出ガスの影響及び資材等運搬車両の走行に伴う排出ガスの影響について、環境影響評価項目として選定しない理由を記載しました。</p>
<p>3．供用時における高架構造物の近接景観に及ぼす影響の扱いについては、事業の実施段階における研究とされたい。</p>	<p>事業実施の際には、供用後における近接地域からの景観CGを作成し、高架構造物の近接景観に及ぼす影響を検討します。</p>

表 4-1(2) 市長の意見及び都市計画決定権者の見解

市長の意見	都市計画決定権者の見解
<p>平成 18 年 4 月 12 日に開催された当方法書に関する福岡市環境影響評価審査会の委員意見に関しては、事業の実施段階等において対応いただきたい。(再掲)</p>	<p>審査会での委員意見については、以下のとおり対応致します。</p>
<p>〔審査会での主な意見〕</p> <p>都市高速 5 号線の工事の際に井戸から自然由来の水銀が検出されている。よって、工事前に調査した方がよい。(土壌も。)</p> <p>方法書の議論にはなじみにくいが、意見として盛土部分において、全部をコンクリートで固めたりしないようにしてもらいたい。</p> <p>筑紫通りと鉄道とのオーバーパス部に公園があり子供達が遊んでいたが、工事の安全に配慮していただきたい。</p>	<p>事業実施区域周辺に分布する井戸のうち、利用されている井戸については、工事前に地下水中の水銀含有量の調査の実施を検討致します。</p> <p>鉄道用地内の盛土部については、鉄道を高架化するため、線路高が現況より約 1 m ~ 4 m 高くなり、擁壁等を設置する区間も出てまいります。その他の区間の構造につきましては、全部をコンクリートで固めるのではなく現況と同様の状態を基本に、事業実施の中で検討してまいります。</p> <p>工事の安全管理には細心の注意を払います。</p>



環推第 222 号

平成 18 年 5 月 9 日

都市計画決定権者 福岡市
福岡市長 山崎 広太郎 様
(都市整備局都市計画部)

福岡市長 山崎 広太郎
(環境局環境都市推進部)



西鉄天神大牟田線雑餉隈駅周辺連続立体交差事業環境影響評価
方法書についての市長意見書

平成 18 年 2 月 13 日に提出された西鉄天神大牟田線雑餉隈駅周辺連続立体交差事業環境影響評価方法書について、福岡市環境影響評価条例第 33 条第 2 項及び福岡市環境影響評価条例施行規則第 35 条の規定により読み替えて適用される第 10 条第 1 項に基づき、下記のとおり環境の保全の見地からの意見を述べます。

記

本事業は、既設の鉄道施設の連続立体交差事業であり、市街化の進んだ地域において実施されることから、工事中及び供用時における周辺的生活環境に対する影響に十分配慮するとともに、準備書の作成にあたり、次に示す事項にも留意し、予測・評価を進め、環境保全対策に反映させること。

なお、その他、平成 18 年 4 月 12 日に開催された当方法書に関する福岡市環境影響評価審査会の委員意見に関しては、事業の実施段階等において対応いただきたい。

- 1 供用時の鉄道騒音の予測・評価にあたっては、現地実測データを踏まえ、現地の建物の存在等を考慮すること。(騒音)
- 2 工事中の建設機械等の排出ガス影響など、環境影響評価において選定しない項目について、準備書において選定しない理由を記載すること。
- 3 供用時における高架構造物の近接景観に及ぼす影響の扱いについては、事業の実施段階等における研究とされたい。(景観)

5. 都市計画対象事業に係る環境影響評価項目

5.1 環境影響要因の抽出

本事業の実施によって考えられる環境影響要因及びその内容は、表 5-1 に示すとおりである。

表 5-1 環境影響要因の抽出

環境影響要因		環境影響要因の内容
工事の実施	建設工事の実施	本事業では、P4 の表 1-1 等に示すとおり工法区分としては延長約 0.7kmの仮線工事及び延長約 1.2kmの直上工事を行う。また、構造物としては延長約 0.3kmの土工・擁壁工事、約 1.6kmの高架橋工事を行い、合わせて現在線及び仮線の撤去工事を行う。また、雑餉隈駅の撤去及び設置工事を行う。
	資材等運搬車両の走行	工事の実施に伴い、建設資材等の運搬のためにダンプトラック、コンクリートミキサー車の車両走行が発生する。
	仮線時（工事中）の列車の走行	仮線区間については現在線の北側、直上区間については現在線を列車が走行する。
存在・供用	構造物の存在	擁壁、高架構造物及び駅舎が出現する。
	列車の走行	高架構造物上を列車が走行する。

5.2 環境影響評価を行う項目の選定

環境影響評価の項目の選定は、「福岡市環境影響評価技術指針」(平成11年3月29日)の規定を勘案して行った。

対象事業の特性と都市計画対象事業実施区域及びその周辺の自然的、社会的状況を踏まえて、環境影響評価を行う項目及びその選定理由を表5-2のとおり選定した。

選定した環境要素は、大気質、騒音、振動、低周波音、日照障害、電波障害、廃棄物等(廃棄物、残土)である。

表5-2 環境影響評価の項目の選定の理由

環境要因の区分		工事の実施			存在・供用		事業特性・地域特性を踏まえた項目選定の理由
		建設工事の実施	両の走行 資材等運搬車	走行 仮線時の列車の	(高架式) 構造物の存在	列車の走行	
環境要素の区分							
大気環境	大気質	粉じん等					対象事業実施区域及びその周辺には、住居等の保全対象が存在し、工事中の建設機械の稼働や資材等運搬車両の走行に伴い、粉じん等の影響のおそれがあることから選定する。
	騒音						対象事業実施区域及びその周辺には、住居等の保全対象が存在し、工事中の建設機械の稼働や資材等運搬車両の走行、仮線時及び供用後の列車の走行に伴い、騒音、振動の影響のおそれがあることから選定する。
	振動						
	低周波音						対象事業実施区域及びその周辺には、住居等の保全対象が存在し、供用後の列車の走行に伴う高架橋の振動による低周波音の影響のおそれがあることから選定する。
土壌環境	地形、地質				-		対象事業実施区域及びその周辺には、重要な地形、地質は存在しないことから選定しない。
その他の環境	日照障害						対象事業実施区域及びその周辺には、住居等の保全対象が存在し、鉄道施設(高架式)の存在による日照障害の影響のおそれがあることから選定する。
	電波障害						対象事業実施区域及びその周辺には、住居等の保全対象が存在し、鉄道施設(高架式)の存在による電波障害の影響のおそれがあることから選定する。
動物					-		対象事業実施区域は、ハチクマ、オオヨシゴイの分布区域を通過するが、ハチクマは渡り、オオヨシゴイは斃死の確認であり、対象事業実施区域周辺において繁殖は確認されていない。また、本対象事業は、既設の鉄道施設の連続立体交差化であり、そのほとんどを既存の鉄道用地及び側道を利用して実施する。さらに、現地踏査においても重要な種は確認されていない。したがって、重要な種及びその生息地に影響を及ぼす可能性はないと考えられることから選定しない。
植物					-		本対象事業は、既設の鉄道施設の連続立体交差化であり、そのほとんどを既存の鉄道用地及び側道を利用して実施する。また、現地踏査においても重要な種及び群落は確認されていない。したがって、重要な種及び群落に影響を及ぼす可能性はないと考えられることから選定しない。
生態系					-		本対象事業は、既設の鉄道施設の連続立体交差化であり、そのほとんどを既存の鉄道用地及び側道を利用して実施する。また、現地踏査によると対象事業実施区域周辺は、市街化の進んだ地域であり、まとまった植生はほとんど分布していない。生態系の基盤となる環境は、一部にため池、河川、公園や道路の街路樹等があるが、ため池や河川の改変は行わず、街路樹を伐採する場合についても再び植栽する計画である。 その他、諸岡川の西側の地域については、既存線路盛土部の両側にわずかに耕作地が残されているが、盛土法面は維持管理等のためのシートで覆われ、法尻はコンクリートブロックで固められているため、盛土に小動物の移動路のある可能性は小さく、工事による移動路の分断はないと考えられる。 したがって、地域の生態系に影響を及ぼす可能性はないと考えられることから選定しない。
景観					-		対象事業実施区域及びその周辺には、主要な眺望地点及び景観資源が存在するが、主要な眺望地点から対象事業実施区域は、全て認知限界距離とされる1km以上離れている。また、景観資源の改変はない。なお、対象事業実施区域近傍の主要な公共施設からの眺望は開けておらず、影響は小さいと考えられる。したがって、環境影響評価の項目として選定しない。
人と自然との触れ合いの活動の場					-		対象事業実施区域及びその周辺には、西春町・春町の桜並木が存在するが、直上方式の施工であるため直接的な改変はない。したがって、環境影響評価の項目として選定しない。
廃棄物等	廃棄物						工事中の掘削工等又は既存の工作物の除去により発生する廃棄物が事業実施区域外に搬出されるため、廃棄物の環境への影響のおそれがあることから選定する。
	残土						工事中の掘削工等により発生する残土が事業実施区域外に搬出される可能性があり、残土の環境への影響のおそれがあることから選定する。

注) : 福岡市条例技術指針の標準項目として選定する項目

: 福岡市条例技術指針の標準外項目であるが事業特性又は地域特性を勘案して選定する項目

- : 福岡市条例技術指針における標準項目であるが事業特性又は地域特性を勘案して選定しない項目

表 5-3 その他の環境要素について選定しなかった理由

環境要素		選定しなかった理由
大気環境	大気質（建設工事の実施に伴う二酸化窒素及び浮遊粒子状物質）	現況の二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の濃度は環境基準を下回っていること及び鉄道事業は線的な整備であるため建設機械は作業の進捗に伴い移動することから影響が長期間に及ぶ可能性は小さいと考えられる。したがって、建設工事の実施に伴う二酸化窒素及び浮遊粒子状物質が影響を及ぼす可能性は小さいと考えられることから選定しない。
	大気質（資材等運搬車両の走行に伴う二酸化窒素及び浮遊粒子状物質）	現況の二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の濃度は環境基準を下回っていること及び資材等運搬車両の発生台数は、最大で30（台/日）弱と少ないことから影響は小さいと考えられる。したがって、資材等運搬車両の走行に伴う二酸化窒素及び浮遊粒子状物質が影響を及ぼす可能性は小さいと考えられることから選定しない。
水環境	水質（水の濁り）	排水処理及び雨水処理については、工事中及び供用後ともに公共水域には直接放流せず、公共下水道に放流する。 なお、濁水の発生が懸念される建設工事としては、掘削工事があげられるが、工事中に発生する濁水については、適正に処理した後に、公共下水道に放流する。また、コンクリート打設によりpHが高くなっているものについては、中和処理を行った後に、公共下水道に放流する。したがって、水質に影響を及ぼす可能性はないと考えられることから選定しない。
	地下水	本対象事業では、大規模な地下掘削はなく、連続する地下構造物の設置も行わない。また、掘削深さは、最大で第1帯水層の深さと同程度であり、帯水層に達した場合は、掘削時に止水性の高い土留め壁を用いて施工することから、地下水の帯水層に影響を及ぼす可能性はないと考えられることから選定しない。
土壌環境	地盤沈下	対象事業実施区域及びその周辺には軟弱地盤地帯はなく、地盤沈下の被害報告もない。また、本対象事業では、地下水の揚水は行わず、連続する地下構造物の設置も行わない。さらに、工事中についても大規模な地下掘削はないことから、地盤沈下が発生する可能性はないと考えられることから選定しない。
	土壌汚染	本対象事業の事業用地については、「土壌汚染対策法」（平成14年法律第53号）に基づく指定区域はない。また、これまでの土地の履歴についても土壌汚染の発生源となる施設は分布していない。したがって、環境影響評価の項目として選定しない。
風害		本対象事業の高架高さは、最も高い地点についても約12mであり、一般的に風害の影響があるとされる高さ40m～50m以上の建築物に比べて大幅に低く、また、基本的に高架下は風が通過できる。したがって、環境影響評価の項目として選定しない。
温室効果ガス		本対象事業は、既設の鉄道施設の連続立体交差化であり、供用後において新たな温室効果ガスの負荷が問題となる可能性はないと考えられる。したがって、環境影響評価の項目として選定しない。

注）福岡市条例技術指針の標準外項目について選定しなかった理由を整理した。

5.3 選定した環境影響評価項目

5.3.1 選定した環境影響評価項目

選定した環境影響評価項目は図 5-1 に示すとおりである。

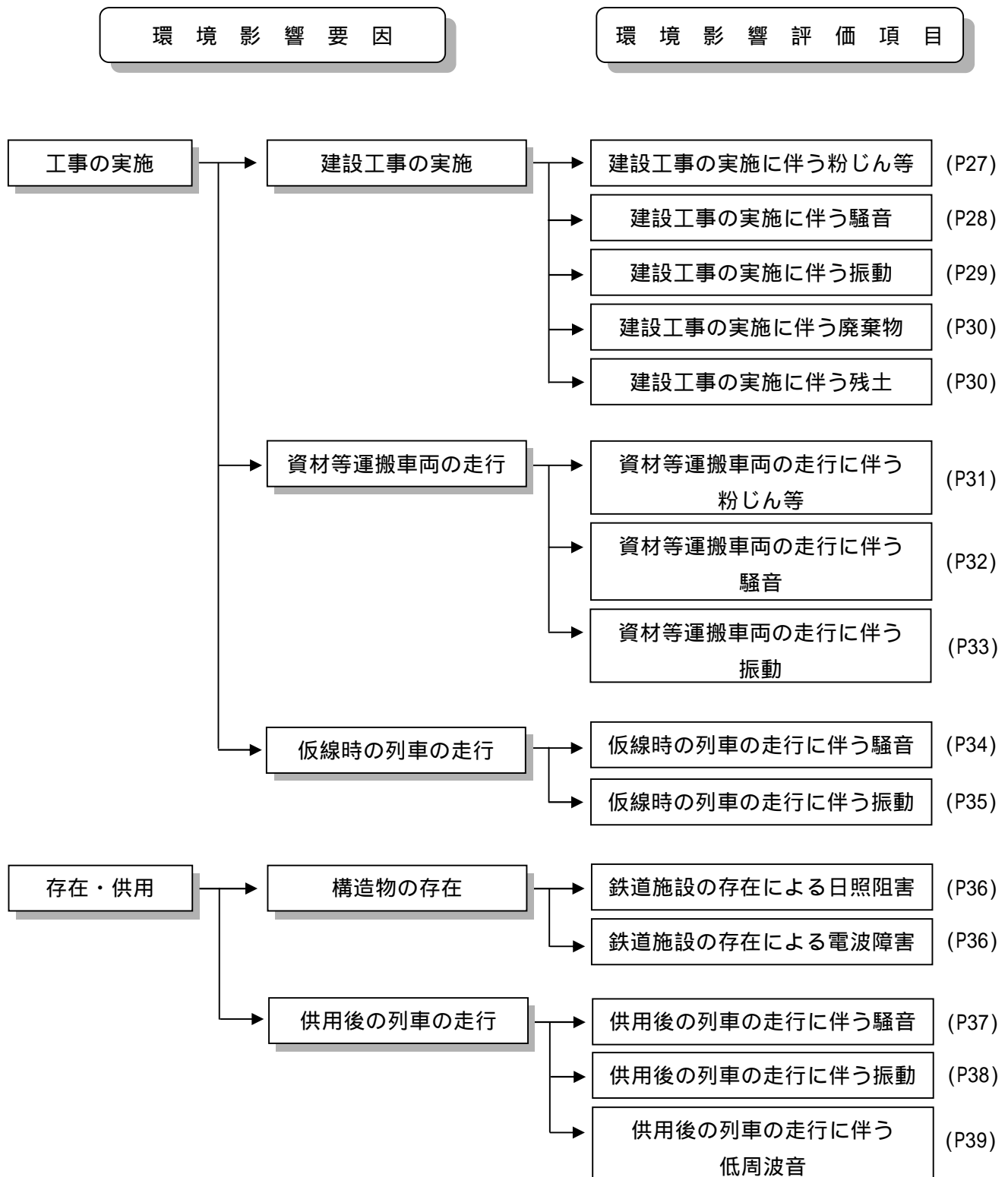


図 5-1 選定した環境影響評価項目

5.3.2 調査、予測及び評価の検討範囲

選定した環境要素のうち、最も影響範囲が大きくなる項目は電波障害であり、その影響範囲を電波送信局の位置(久留米局:対象事業実施区域から約14.5kmの九千部山頂882m地点)と高架高さ(最大で約15mとした)を考慮して算出するとおおよそ250m程度となる。

したがって、環境影響評価における調査、予測及び評価の検討範囲は図5-2に示すとおり対象事業実施区域から片側250mとした。

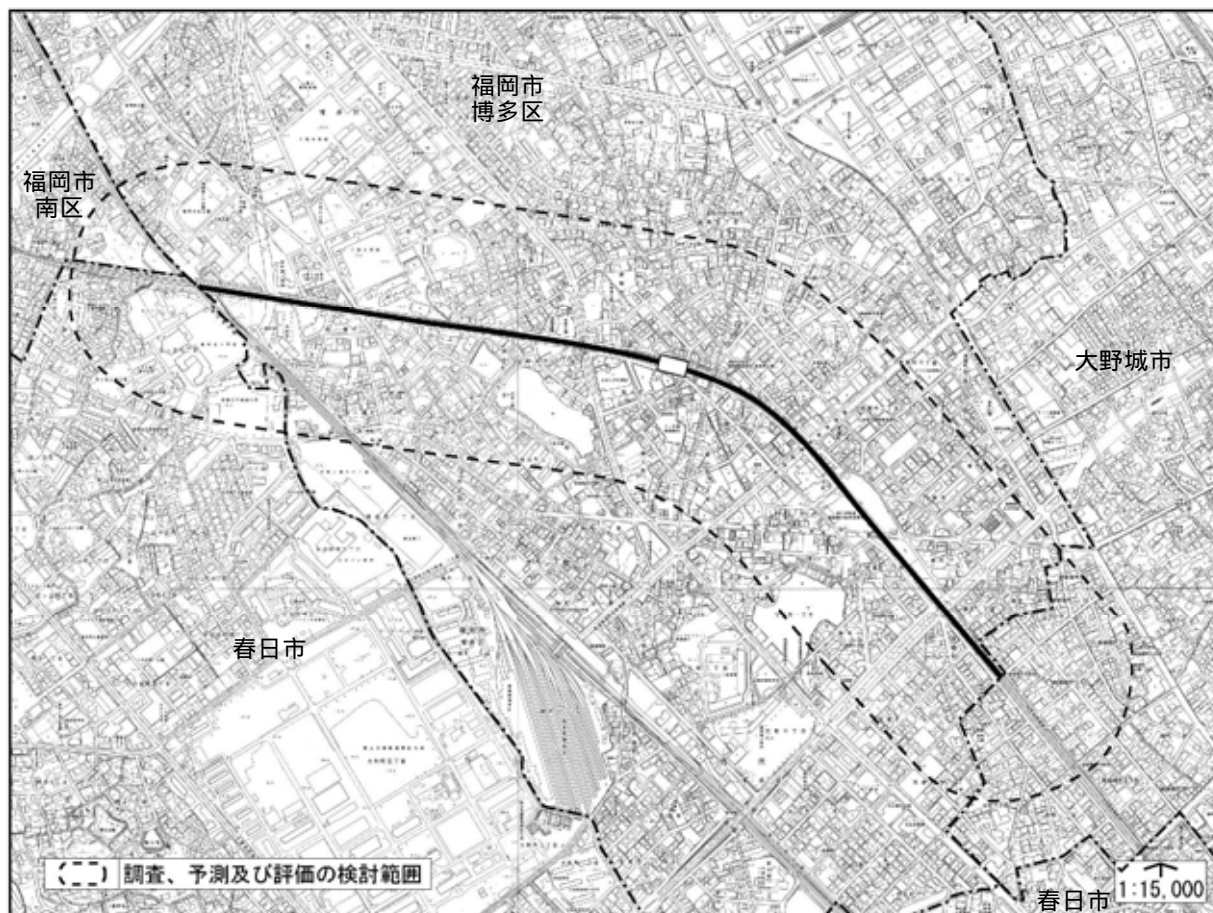


図 5-2 調査、予測及び評価の検討範囲