

福岡都市計画道路 1・4・8 号
自動車専用道路アイランドシティ線

環境影響評価書

平成 25 年 6 月

福 岡 県

4.2.8	環境の保全を目的とする法令等により指定された地域及び基準の状況	4-132
4.2.9	その他の事項	4-176
第5章	方法書について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	5-1
第6章	方法書についての知事意見及びそれに対する都市計画決定権者の見解	6-1
第7章	都市計画対象道路事業に係る環境影響評価の項目 並びに調査、予測及び評価の手法	7-1
7.1	専門家等による技術的助言	7-1
7.2	選定項目及びその選定理由	7-2
7.3	選定した調査、予測及び評価の手法並びにその理由	7-6
第8章	環境影響評価の結果	
8.1	大気質	8-1-1
8.1.1	調査	8-1-1
8.1.2	予測及び評価	8-1-11
8.1.2.1	建設機械の稼働に係る粉じん等	8-1-11
8.1.2.2	工事用車両の運行に係る粉じん等	8-1-23
8.1.2.3	自動車の走行に係る二酸化窒素及び浮遊粒子状物質	8-1-32
8.2	騒音	8-2-1
8.2.1	調査	8-2-1
8.2.2	予測及び評価	8-2-6
8.2.2.1	建設機械の稼働に係る騒音	8-2-6
8.2.2.2	工事用車両の運行に係る騒音	8-2-18
8.2.2.3	自動車の走行に係る騒音	8-2-26
8.3	振動	8-3-1
8.3.1	調査	8-3-1
8.3.2	予測及び評価	8-3-7
8.3.2.1	建設機械の稼働に係る振動	8-3-7
8.3.2.2	工事用車両の運行に係る振動	8-3-17
8.3.2.3	自動車の走行に係る振動	8-3-27
8.4	低周波音	8-4-1
8.4.1	調査	8-4-1
8.4.2	予測及び評価	8-4-5
8.4.2.1	自動車の走行に係る低周波音	8-4-5

8.5 水質	8-5-1
8.5.1 調査	8-5-1
8.5.2 予測及び評価	8-5-18
8.5.2.1 工事の実施時における海底の掘削に係る水の濁り	8-5-18
8.5.2.2 道路（嵩上式）の存在に係る水の濁り	8-5-48
8.5.2.3 道路（嵩上式）の存在に係る水の汚れ	8-5-61
8.6 底質	8-6-1
8.6.1 調査	8-6-1
8.6.2 予測及び評価	8-6-10
8.6.2.1 工事の実施時における海底の掘削に係る底質	8-6-10
8.6.2.2 道路（嵩上式）の存在に係る底質	8-6-12
8.7 土壌	8-7-1
8.7.1 調査	8-7-1
8.7.2 予測及び評価	8-7-9
8.7.2.1 掘削工事の実施に係る土壌	8-7-9
8.8 日照障害	8-8-1
8.8.1 調査	8-8-1
8.8.2 予測及び評価	8-8-4
8.8.2.1 道路（地表式又は掘割式）及び 道路（嵩上式）の存在に係る日照障害	8-8-4
8.9 動物	8-9-1
8.9.1 調査	8-9-1
8.9.2 予測及び評価	8-9-67
8.9.2.1 工事施工ヤード等の設置、海底の掘削及び 道路（地表式、嵩上式）の存在に係る動物	8-9-67
8.10 植物	8-10-1
8.10.1 調査	8-10-1
8.10.2 予測及び評価	8-10-24
8.10.2.1 工事施工ヤードの等の設置、海底の掘削及び 道路（地表式、嵩上式）の存在に係る植物	8-10-24
8.11 生態系	8-11-1
8.11.1 調査	8-11-3
8.11.2 予測及び評価	8-11-40
8.11.2.1 工事施工ヤードの等の設置、海底の掘削及び 道路（地表式、嵩上式）の存在に係る地域を特徴づける生態系	8-11-40

第1章 都市計画対象道路事業の名称

福岡都市計画道路 1・4・8号 自動車専用道路アイランドシティ線

第2章 都市計画決定権者及び事業予定者の氏名及び住所

2.1 都市計画決定権者

名 称：福岡県

代表者の氏名：福岡県知事 小川 洋

住 所：福岡県福岡市博多区東公園7番7号

2.2 事業予定者

名 称：福岡市

代表者の氏名：福岡市長 高島 宗一郎

住 所：福岡市中央区天神1丁目8番1号

名 称：福岡北九州高速道路公社

代表者の氏名：理事長 渡口 潔

住 所：福岡市東区東浜2丁目7番53号

第3章 都市計画対象道路事業の目的及び内容（事業特性）

3.1 都市計画対象道路事業の目的

福岡都市圏東部地区は、香椎パークポートやアイランドシティみなとづくりエリアなどの港湾施設、国営海の中道海浜公園といった広域観光施設、香椎副都心やアイランドシティまちづくりエリアなどの住宅開発が進んでいる地域である。

特に、博多湾東部海域に位置するアイランドシティは、国際的にも競争力のある港湾の整備を目指す物流拠点、九州・アジアを視野に入れた新しい産業の集積などを目指す拠点として、福岡県の都市計画の基本的な方向性を示す「都市計画区域マスタープラン」（平成 20 年 12 月）の中で位置付けられている。

また、福岡市の「福岡市 新・基本計画」（平成 15 年 5 月）において、アイランドシティを東部の新たな拠点地域として位置付け、国際的にも競争力のある港湾の整備、九州・アジアを視野に入れた新しい産業の集積、先導性の高い住環境の整備、安全で利便性の高い都市システムの確立など、福岡市の将来をリードする創造的な先進的モデル都市づくりを推進している。

このため、福岡市東部地区の主な交通を受け持つ一般国道 3 号、一般国道 3 号博多バイパス、都市計画道路海の中道アイランド線での現況における顕著な渋滞を含め、将来の広域交通の需要に適切に対応していくとともに、アイランドシティ内のコンテナターミナルでの取扱貨物量の増加や公共施設（新病院・新青果市場等）、広域集客施設の立地等による交通量に対応し、みなとからまちへの大型車両の進入抑制に配慮した交通ネットワークの形成が必要である（図 3-1-1 参照）。

「福岡都市計画道路 1・4・8 号 自動車専用道路アイランドシティ線」（以下、「アイランドシティ線」という。）は、福岡都市高速道路 1 号線とアイランドシティを結ぶ自動車専用道路であり、福岡市東区香椎浜 1 丁目～福岡市東区みなと香椎 1 丁目の延長約 2.5km を新設することにより、臨港道路アイランドシティ 1 号線等既存の道路の渋滞緩和をはじめとする東部地域全体の広域的な交通需要への対応を図ることとともに、アイランドシティと既成市街地の円滑な広域交通アクセスを確保することを目的としている。

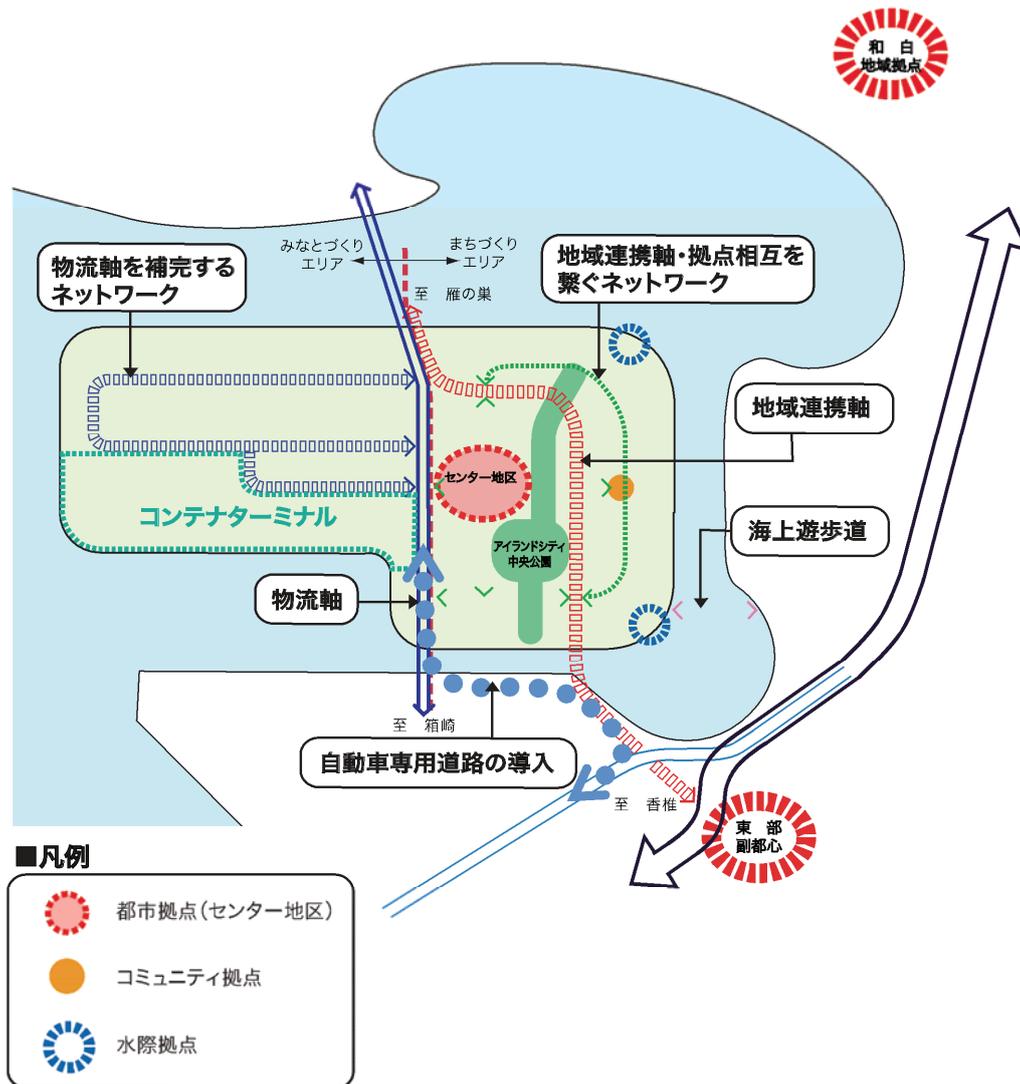


図 3-1-1 アイランドシティを含む福岡市東部地区で求められる交通ネットワーク

(アイランドシティ線の計画策定の経緯)

アイランドシティへの自動車専用道路導入については、昭和 63 年に策定した「第 6 次福岡市基本計画」の中でアイランドシティ方面への自動車専用道路を検討路線として位置づけ、「高速ネットワーク機能の充実を推進するため、香椎浜～東部地区臨海部の区間について延伸を検討する」とした。

さらに、平成 8 年に策定した「第 7 次福岡市基本計画」(図 3-1-2 参照)の中で、アイランドシティ方面への自動車専用道路を構想路線として位置づけ、「都市高速道路 1 号線のアイランドシティ方面への延伸について検討します。」とした。

「第 7 次福岡市基本計画」を策定するにあたっては、骨子案について市民意見募集及び意見交換会を実施するとともにシンポジウムや懇談会を実施した。

平成 15 年に策定した「福岡市 新・基本計画」(図 3-1-3 参照)の中でも、ア

アイランドシティ方面への自動車専用道路を今後の展開方向として位置づけ、「自動車専用道路など交通基盤の整備を進め都心部と直結した交通ネットワークの形成を推進する。」とした。

「福岡市 新・基本計画」を策定するにあたっては、素案作成時の市民意見募集及び原案公表に伴う意見募集（パブリック・コメント手続）を実施した。

その後、平成 19 年に実施した「アイランドシティ整備事業及び市立病院統合移転事業検証・検討」の中で、再度アイランドシティへの自動車専用道路導入についての概略計画を示し、市政だより・ホームページへの掲載、広報テレビ放送、報道機関への情報提供、中間報告説明会、結果報告説明会、中間報告への意見等募集、市政アンケート調査、市民と市長との対話集会、結果報告への意見等募集といった取り組みを実施した。

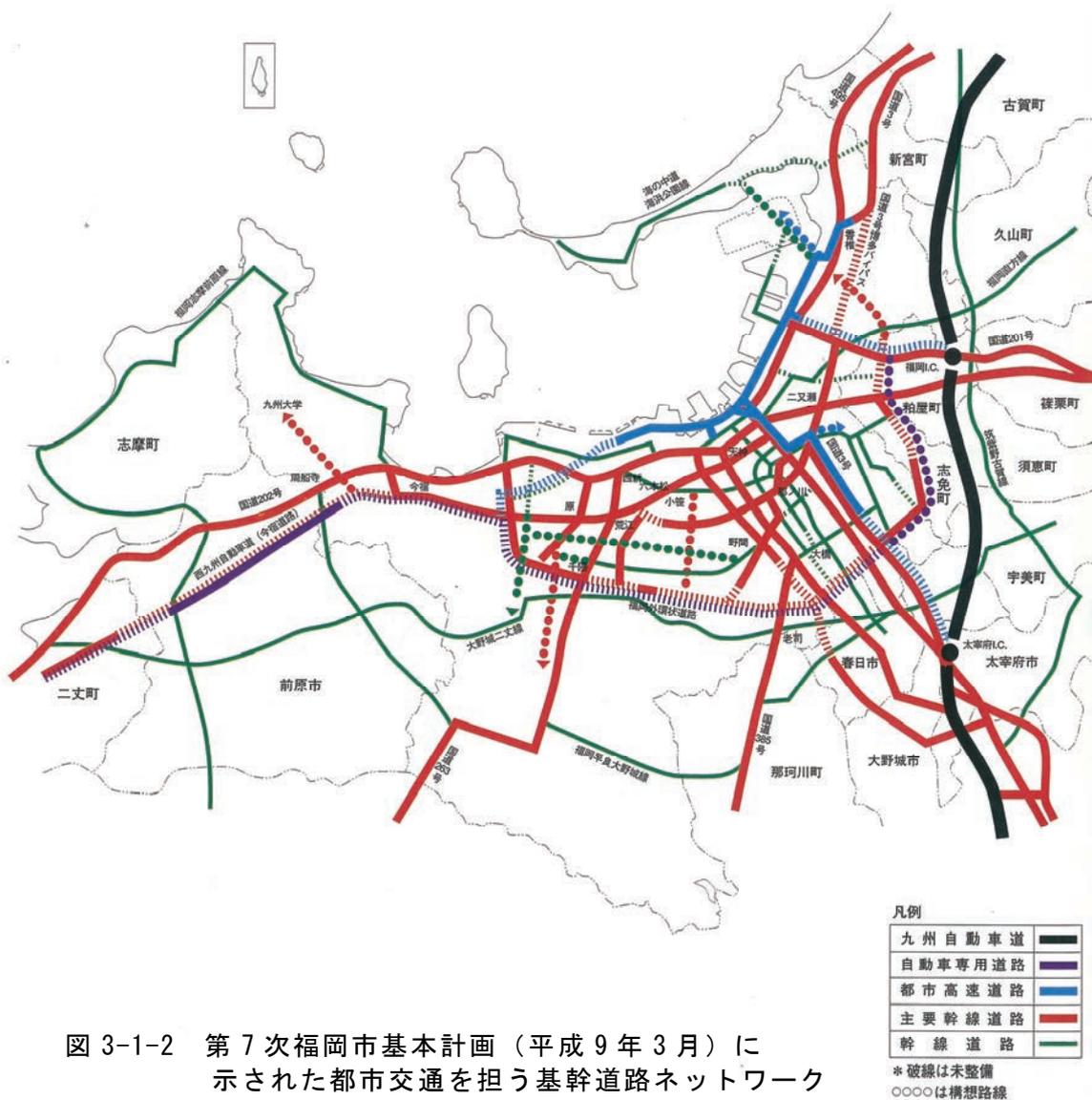


図 3-1-2 第 7 次福岡市基本計画（平成 9 年 3 月）に示された都市交通を担う基幹道路ネットワーク

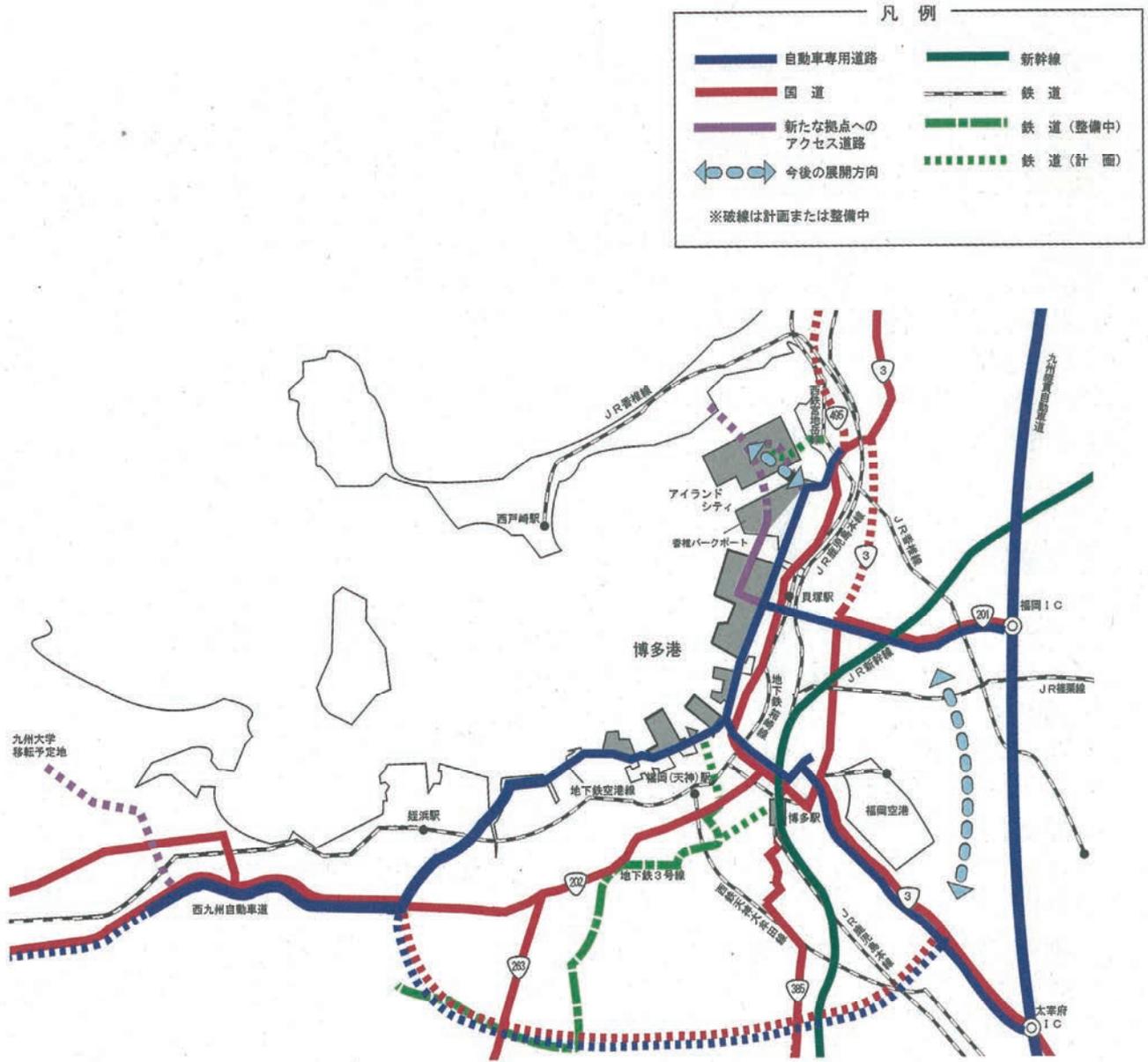


図 3-1-3 福岡市 新・基本計画（平成 15 年 5 月）に示された交通ネットワーク

3.2 都市計画対象道路事業の内容

3.2.1 都市計画対象道路事業の種類

指定都市高速道路の新設

3.2.2 都市計画対象道路事業実施区域の位置

都市計画対象道路の区間は、表 3-2-1 に示すとおりである。

表 3-2-1 都市計画対象道路の区間

都市計画対象道路	起点：福岡市東区香椎浜 1 丁目 終点：福岡市東区みなと香椎 1 丁目
----------	--

都市計画対象道路を含む幅約 500m の範囲を都市計画対象道路事業実施区域（都市計画対象道路と当該道路事業により土地の形状の変更並びに工作物の新設及び増改築が想定される概ねの範囲で、工事施工ヤード及び工事用道路等の設置が想定される範囲を含んだ区域）とした。都市計画対象道路事業実施区域の位置は、図 3-2-1 及び図 3-2-2 に示すとおりである。

3.2.3 都市計画対象道路事業の規模

延長：約 2.5km

3.2.4 都市計画対象道路事業に係る道路の車線の数

車線数：4 車線

3.2.5 都市計画対象道路事業に係る道路の設計速度

設計速度：60km/h

3.2.6 都市計画対象道路事業に係る道路の区分

第 2 種第 2 級

* 第 2 種：都市部の高速自動車国道及び自動車専用道路、第 2 級：第 2 種道路のうち大都市の都心部に在する高速自動車国道以外の道路

調査対象地域

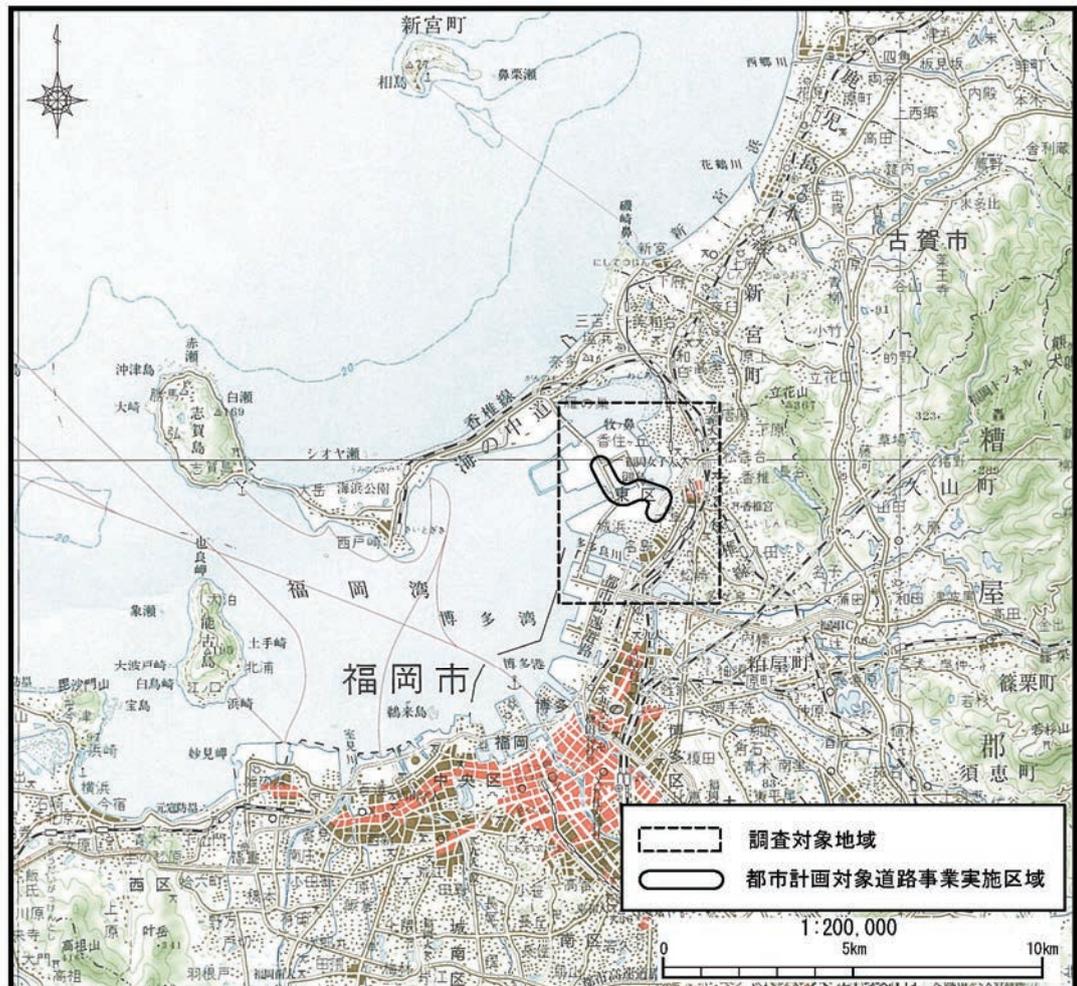
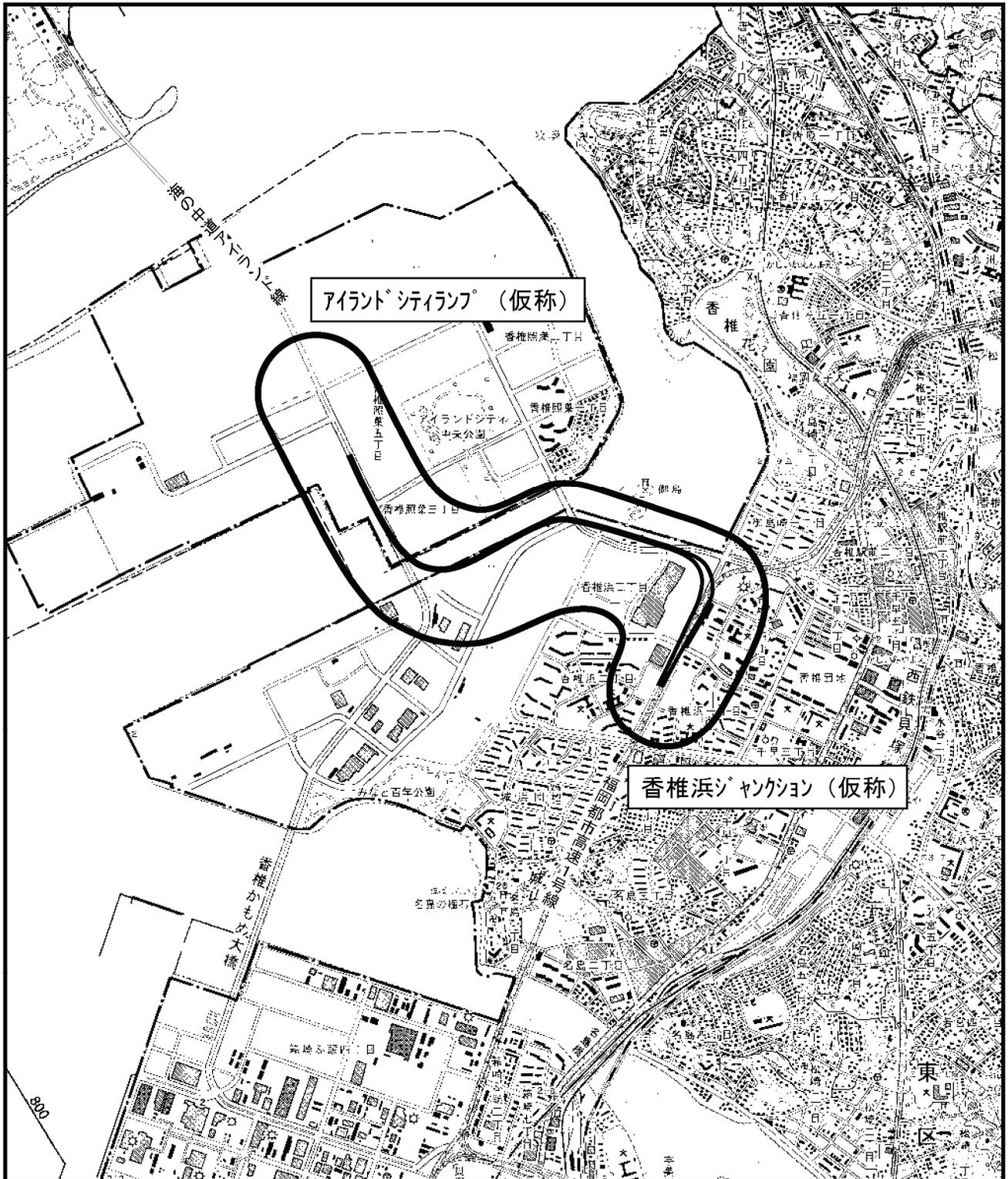


図 3-2-1 都市計画対象道路事業実施区域位置図



凡 例

-  : 都市計画対象道路事業実施区域
-  : 都市計画対象道路

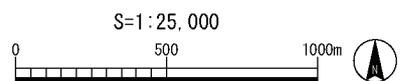


図 3-2-2 都市計画対象道路及び同事業実施区域位置図

3.2.7 都市計画対象道路事業のインターチェンジ等区域

都市計画対象道路事業のインターチェンジ等区域として、表 3-2-2 に示すランプ及びジャンクションを設置する。ランプ及びジャンクションの位置は、前掲図 3-2-2 に示すとおりである。

表 3-2-2 インターチェンジ等区域（ランプ及びジャンクション）の名称及び位置

名称（仮称）	位置（図 3-2-2）	接続道路
アイランドシティランプ	福岡市東区みなと香椎 1 丁目	臨港道路アイランドシティ 1 号線
香椎浜ジャンクション	福岡市東区香椎浜 1 丁目	福岡都市高速道路 1 号線

3.2.8 都市計画対象道路事業に係る計画交通量

計画交通量は、「平成 17 年度 全国道路交通情勢調査（道路交通センサス）」（国土交通省）を基本として作成された将来 OD 表^注を用いて、幹線道路ネットワークの整備が概ね完了する時期として、平成 42 年の道路ネットワークにより推計した。

推計した都市計画対象道路の計画交通量は、表 3-2-3 に示すとおりである。

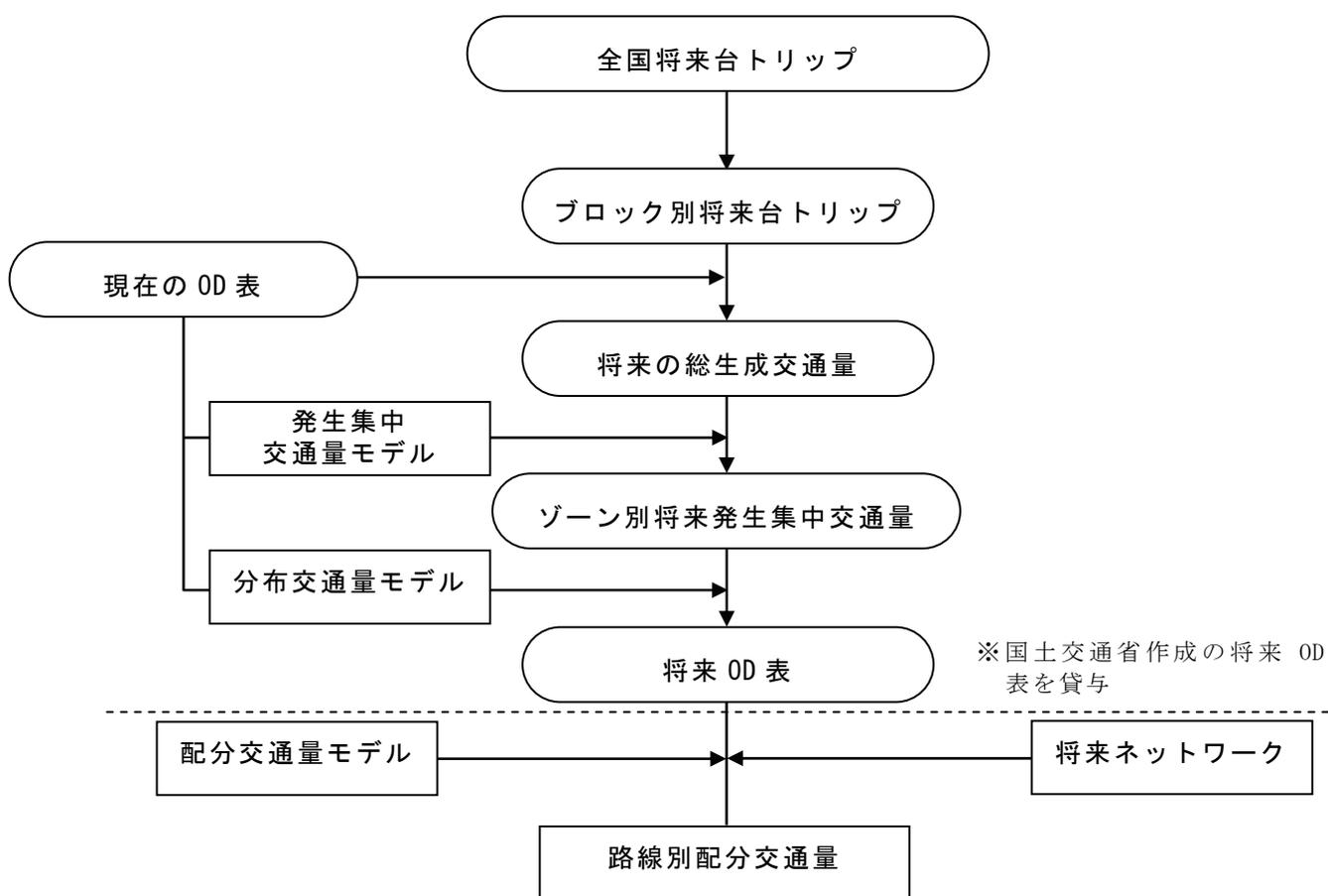
なお、計画交通量の推計の手順は、図 3-2-3 に示すとおりである。

表 3-2-3 計画交通量

区 間	計画交通量（台/日）
香椎浜ジャンクション（仮称）～アイランドシティランプ（仮称）	20,000

【計画交通量の推計手順の概要】

- ① 全国の将来人口、GDP 等の社会経済状況より、全国の将来交通需要である走行台キロを推計した。
- ② 全国の将来交通需要に基づいて、地域ブロック別の将来交通需要（走行台キロ）が推計され、地域ブロック別の総生成交通量の推計、ゾーン別発生集中交通量の推計を経て、ゾーン間の自動車の流れ（将来 OD 表）を推計した。
注） 以上の作業を踏まえて作成された将来 OD 表を国土交通省から貸与されている。
- ③ このゾーン間の自動車の流れ（将来 OD 表）と将来道路ネットワークより各路線別の交通量を推計した。



資料：「道路の将来交通需要推計に関する検討会資料」より作成

図 3-2-3 計画交通量の推計手順

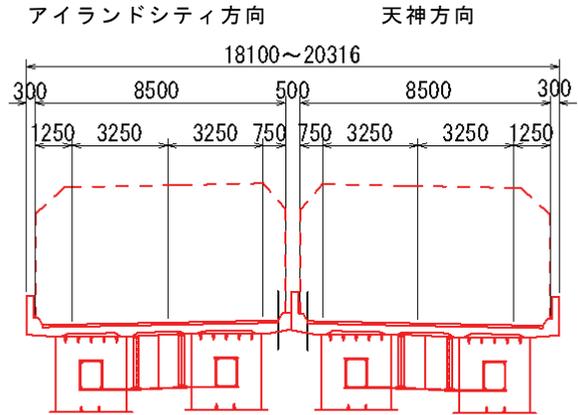
3.2.9 道路構造の概要

都市計画対象道路の道路構造は、本線については嵩上式（橋梁構造、高架構造）、ランプについては嵩上式（高架構造）、地表式（擁壁による盛土構造）を予定している。

本線及びランプの標準的な横断構成は、図 3-2-4 に示すとおりである。

【橋梁・高架構造】

（本線一体断面部）
第 2 種第 2 級
設計速度 V=60km/h



【ランプ】

（アイランドシティランプ（仮称）部）
C 規格ランプ
設計速度 V=40km/h

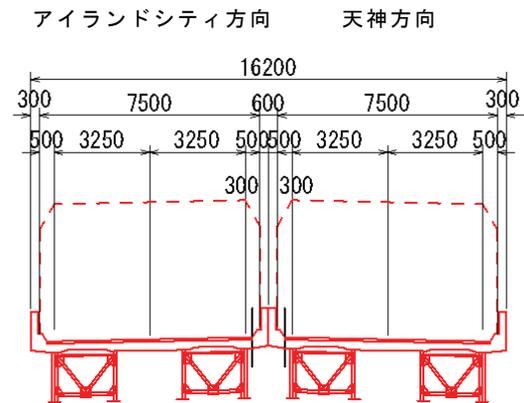


図 3-2-4 標準断面図

3.2.10 都市計画対象道路事業の工事計画の概要

本都市計画対象道路事業の工事計画の策定に際しては、概ねの工事期間を想定した上で、道路構造及びその延長等から想定される工事区分ごとに工種を設定した。また、工事用車両については、実施される工事区分の期間と工事用車両が運行可能な既存道路の関係から必要な車両台数を推計した。

なお、今後、工事の実施にあたっては、設計、施工を進める過程において環境配慮を十分に行っていくこととする。

(1) 工事計画の概要

本都市計画対象道路事業に係る工事は、橋梁工（渡海部：橋梁構造）、橋梁工（陸上部：高架構造）とした。

主要な工事区分の概要は、表 3-2-4 に示すとおりである。

表 3-2-4 主要な工事区分の概要

工事区分	道路構造の種類	主な工種
橋梁工	橋梁構造（渡海部）	下部工（仮設橋工、仮設工、作業土工、基礎工、鉄筋コンクリート躯体工）、 上部工（架設工、橋面工、舗装工）
	高架構造（陸上部）	下部工（仮設工、作業土工、基礎工、鉄筋コンクリート躯体工） 上部工（架設工、橋面工、舗装工）

(2) 工種及び主な建設機械

工種ごとに用いる主な建設機械は、表 3-2-5 に示すとおりである。

なお、中高層住居近傍での仮設工（山留め）にあつては、矢板打ち込みのためにバイプロハンマは使用せず、アースオーガ等のより騒音の低い建設機械を使用すること、架設工（鋼橋架設）にあつては、部材接合の際、衝撃音を発生するインパクトレンチは使用せず、電動レンチまたは油圧レンチによるものとするを前提とした。

表 3-2-5 使用する主な建設機械

	主な工種	使用する主な建設機械
下部工	仮設橋工	バイプロハンマ、クローラクレーン、ラフテレーンクレーン等
	作業土工	バックホウ、振動ローラ等
	基礎工	オールケーシング掘削機、小型バックホウ、クラムシェル、ラフテレーンクレーン、クローラクレーン、バイプロハンマ等
	仮設工	ラフテレーンクレーン、クローラクレーン、バイプロハンマ、アースオーガ等
	鉄筋コンクリート躯体工	コンクリートポンプ車、ラフテレーンクレーン等
上部工	支承工	ラフテレーンクレーン等
	ベント設備工	ラフテレーンクレーン等
	架設工	ラフテレーンクレーン、クローラクレーン、トラッククレーン、大型自走台車等
	橋面工	コンクリートポンプ車等
	舗装工	アスファルトフィニッシャ、ロードローラ、タイヤローラ等

(3) 想定工程

現時点で想定している工程は、表 3-2-6 に示すとおりである。

表 3-2-6 想定している工程

主な工種	1年目	2年目	3年目	4年目	5年目
下部工	■	■			
仮栈橋工	■	■			
作業土工	■	■			
基礎工	■	■			
仮設工	■	■			
鉄筋コンクリート躯体工	■	■			
上部工		■	■	■	■
支承工		■	■	■	
ベント設備工		■	■	■	
架設工		■	■	■	
橋面工					■
舗装工					■

(4) 工事施工ヤード、工事用道路等の設置

工事施工ヤードは、都市計画対象道路事業実施区域内に設置することとする。また、資材及び機材等を搬出入する工事用車両は既存道路を走行するものとし、既存道路と工事施工ヤード間に工事用道路を設置する計画とする。

(5) 資材及び機械の運搬に用いる車両

工事の施工にあたっては、工事用車両として掘削土砂運搬用のダンプトラック、コンクリート搬入用のコンクリートミキサー車等を使用する。工事用車両の1日最大延べ台数は、表 3-2-7 に示すとおりである。

表 3-2-7 工事用車両の台数

工事用車両が走行する主な既存道路	工事用車両の1日最大延べ台数
臨港道路アイランドシティ1号線	約450台
市道奈多香椎浜線	約460台
市道香椎箱崎浜線	約460台

(6) その他

事業実施段階において、温室効果ガス排出量を削減するために、市場性、安定供給、性能、品質の確保にも留意しつつ、「国等による環境物品等の調達の推進等に関する法律」（グリーン購入法）に基づく特定調達品目等の使用に努めることとする。

効率的な施工の実施が建設機械等から排出される温室効果ガスの排出量削減に資することから、地域特性等を踏まえ、温室効果ガスの排出量削減に留意しつつ、効率的

な施工計画を策定するよう努めることとする。

照明等の施設の省エネ化等を進め、供用時においてもできる限りの温室効果ガスの排出量削減に努めることとする。

3.2.11 その他の都市計画対象道路事業に関する事項

(1) 休憩所の設置

休憩所の設置は計画していない。

(2) 環境保全の配慮に係る検討の経緯及びその内容

1) 線形の検討

線形の検討に際しては、「構想段階における市民参画型道路計画プロセスのガイドライン」（平成 17 年 9 月、国土交通省道路局策定）に基づき、交通・環境・土地利用・市街地整備・社会・地域経済・事業性の観点に加え、地域の現状や道路計画の目的に照らし、計画の最大目的である東部地域全体における交通渋滞を解消させるため、下記の 4 つの基本方針を定め、検討を行った。

- ・走行安全性が高く、事故等のリスクが最も少なく渋滞が発生しにくい線形とする。
- ・地域やコミュニティへの影響が少ない線形とする
- ・事業実施(改変)に伴う、環境に及ぼす影響が少ない線形とする。
- ・事業実施に伴うリスクの低い線形とする。

様々な課題を踏まえた上で、これら方針を遵守し、与える影響をできる限り低減することに努め、より最適な線形検討に取り組んできた中で、環境保全について検討・配慮した点は、以下の 3 点である。

① 御島海域への影響の回避

御島海域への直接改変による環境影響を回避するため、香椎浜ジャンクション（仮称）で福岡都市高速道路 1 号線から分岐した後、海域へ道路が進入しない線形（図 3-2-5 参照。建物回避案や曲線半径 R = 200m 案では海域へ進入）として、環境面に配慮した曲線半径 R = 150m 案を採用した。



図 3-2-5 香椎浜ジャンクション（仮称）～香椎浜北公園間の道路線形

② 香椎浜北公園通過部における景観面の影響軽減

香椎浜北公園通過部については、景観面に配慮して、香椎浜北公園上空にて上り線と下り線が別々に存在する構造を避けて、香椎浜北公園部直前にて上り下り線の平行断面を一致（下図の一致点A）させることとした。

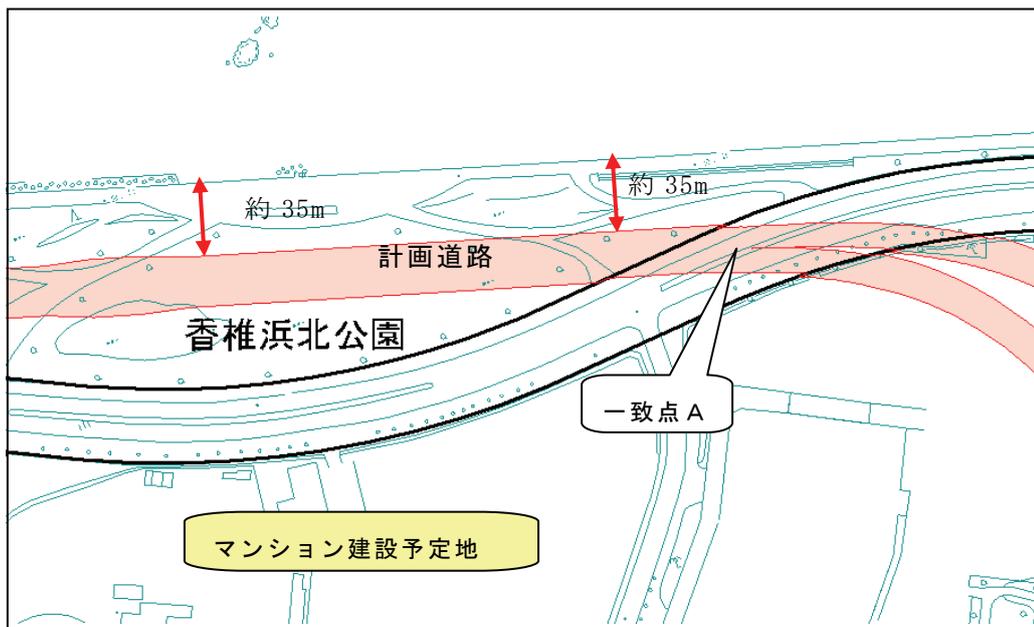


図 3-2-6 香椎浜北公園部の道路線形

③ エコパークゾーンとしての公園利用への配慮

香椎浜北公園が、自然と人の共生をめざす環境保全空間として、図 3-2-7 に示すエコパークゾーン御島ゾーンに含まれており、同ゾーンへの影響と生活環境への影響、走行性等を慎重に考慮し、アイランドシティ方面に向かって自動車専用道路の右側端が、前掲図 3-2-6 に示すとおり、御島海岸の護岸から約 35mの位置で平行・直線にて公園を通過する線形とした。

なお、協議・検討の中では、護岸から 35m前後離れた道路線形を保つことで、護岸沿いの遊歩道利用者にとって、圧迫感をあまり感じない利用が可能であり、当該公園が、海に開かれたエコパークゾーンとしての位置づけを保ちつつ、景観を含めた橋脚デザインの検討を進めることで、公園と調和した道路整備も可能と判断した。



図 3-2-7 エコパークゾーン御島ゾーン（歴史的要素を活かした憩いのゾーン）

第4章 都市計画対象道路事業実施区域及びその周囲の概況（地域特性）

都市計画対象道路事業実施区域及びその周囲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、都市計画対象道路事業実施区域及びその周囲（以下、「調査対象地域」という。）とした。

4.1 自然的状況

4.1.1 気象、大気質、騒音、振動、その他の大気に係る環境の状況

(1) 気象の状況

調査対象地域は日本海型気候区に属している。日本海型気候区は、福岡・佐賀県の北部及び山口県の西部・北部の気候区であり、最大の特徴は冬季に曇りや雨の天気が多いこと、北西の季節風の影響のため風の強い日が多いことである。

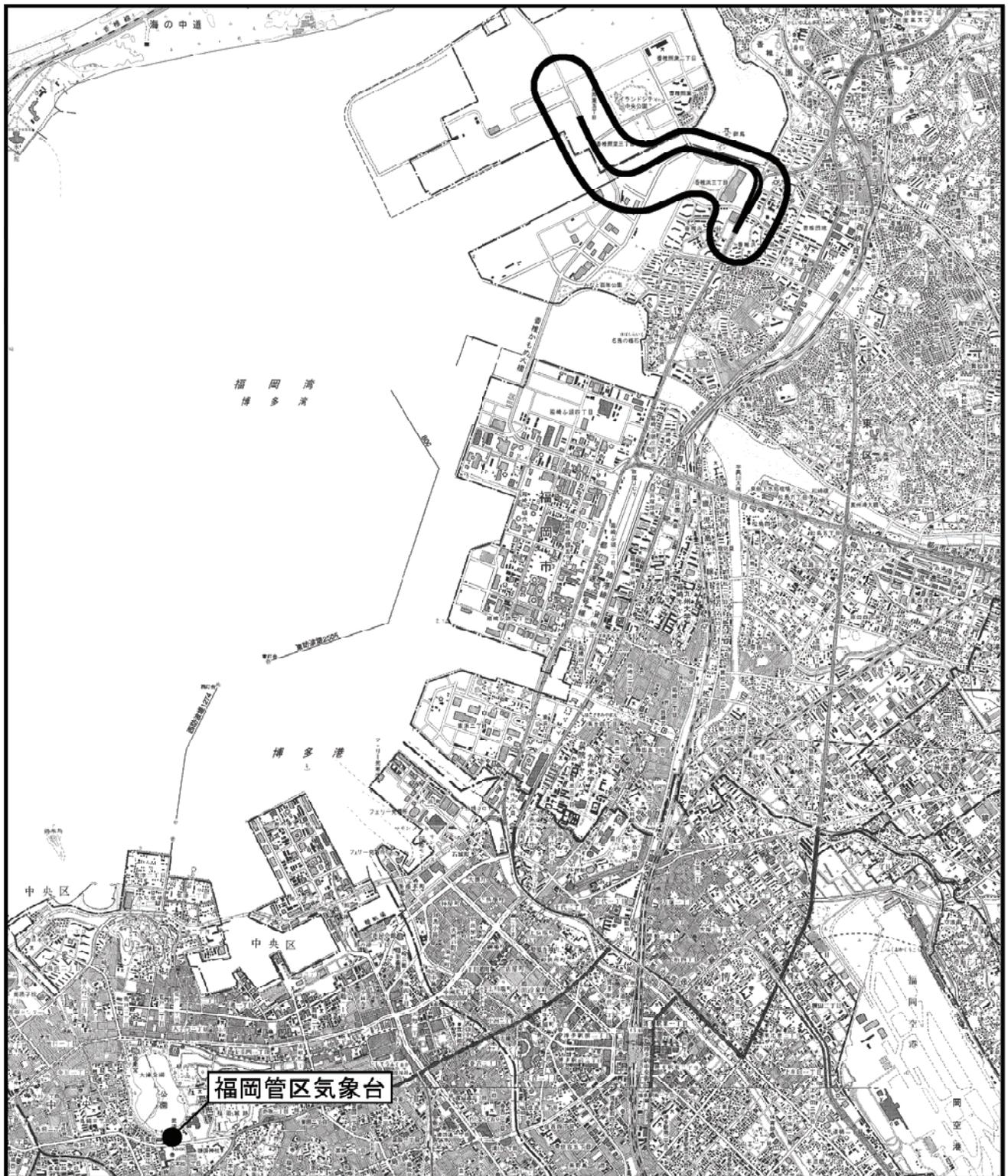
気象の状況は、事業実施区域の最寄りの福岡管区気象台における気象観測結果を用いて把握した。福岡管区気象台の位置は図 4-1-1、気象観測結果の概況は表 4-1-1 及び図 4-1-2 に示すとおりである。

過去 30 年間（1981～2010）の平均気温は 17.0℃で、月別平均気温では 8 月が最も高く 28.1℃、1 月が最も低く 6.6℃である。また、月別最高気温は 8 月の 32.1℃が最も高く、月別最低気温は 1 月の 3.5℃が最も低い。

年間の平均風速は 2.9m/s であり、月別平均風速では 3 月の平均風速が最も高く 3.1m/s となっている。風向きは春、夏、秋に北方向が、また、冬には南東方向の出現が多い。

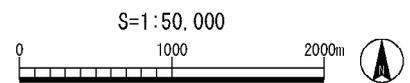
年間の降水量は 1612.3mm であり、月別では梅雨期から台風期の 6 月～9 月の降水量が多く、6、7 月では 250mm 以上の雨となっている。なお、12 月の降水量が 59.8mm と最も少ない。

年間の日照時間は 1867.0 時間であり、月別では 8 月が 202.1 時間で最も長く、1 月が 102.1 時間で最も少ない。



凡例

-  : 都市計画対象道路事業実施区域
-  : 都市計画対象道路
-  : 気象観測地点



資料：「気象統計情報」 <http://www.data.jma.go.jp/obd/stats/ctrn/index.php> (気象庁)

図4-1-1 気象観測地点位置図

表 4-1-1 気象概況（福岡管区気象台 1981～2010 年平年値）

区 分	平均気温 (°C)	最高気温 (°C)	最低気温 (°C)	平均風速 (m/s)	最多風向	降水量 (mm)	日照時間 (時間)
統計年数	30	30	30	30	30	30	30
1月	6.6	9.9	3.5	2.9	南東	68.0	102.1
2月	7.4	11.1	4.1	3.0	南東	71.5	121.0
3月	10.4	14.4	6.7	3.1	北	112.5	149.8
4月	15.1	19.5	11.2	3.0	北	116.6	181.6
5月	19.4	23.7	15.6	2.8	北	142.5	194.6
6月	23.0	26.9	19.9	2.7	北	254.8	149.4
7月	27.2	30.9	24.3	2.8	北	277.9	173.5
8月	28.1	32.1	25.0	2.9	北	172.0	202.1
9月	24.4	28.3	21.3	2.9	北	178.4	162.8
10月	19.2	23.4	15.4	2.7	北	73.7	177.1
11月	13.8	17.8	10.2	2.6	南東	84.8	136.3
12月	8.9	12.6	5.6	2.8	南東	59.8	116.7
全年	17.0	20.9	13.6	2.9	南東	1612.3	1867.0

資料：「気象統計情報」 <http://www.data.jma.go.jp/obd/stats/etrn/index.php>（気象庁）

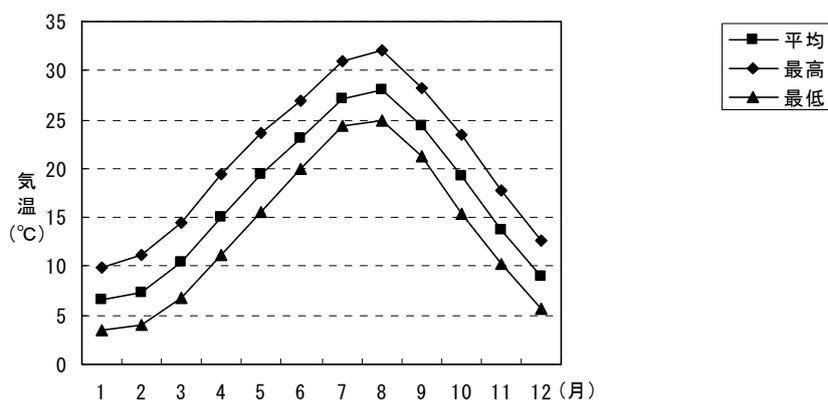


図 4-1-2(1) 気温の月変化（福岡管区気象台 1981～2010 年 平年値）

資料：「気象統計情報」 <http://www.data.jma.go.jp/obd/stats/etrn/index.php>（気象庁）

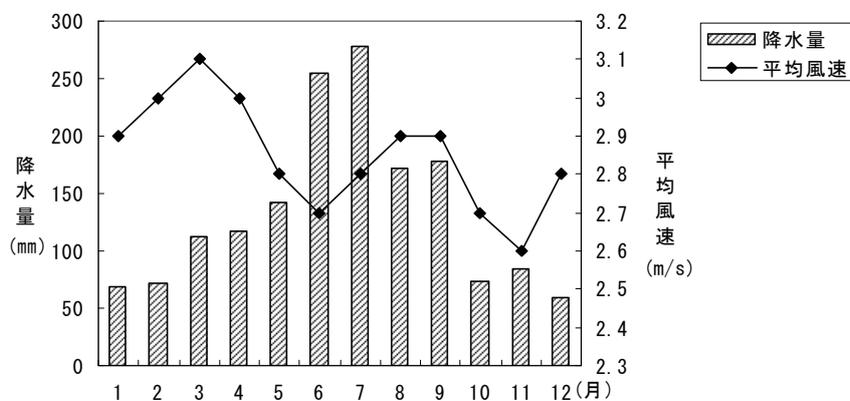


図 4-1-2(2) 降水量・平均風速の月変化（福岡管区気象台 1981～2010 年 平年値）

資料：「気象統計情報」 <http://www.data.jma.go.jp/obd/stats/etrn/index.php>（気象庁）

(2) 大気質の状況

福岡市では、一般環境大気測定局（以下「一般局」という。）を 8 局、自動車排出ガス測定局（以下「自排局」という。）を 8 局設置し、大気汚染の状況の常時監視を行っている。

調査対象地域では、一般局 2 局（香椎局及び東局）と降下ばいじん 1 局（吉塚小学校）で常時監視を行っており、当該測定局における大気質の状況は以下に示すとおりである。なお、香椎局及び東局においては、環境基準のうち一酸化炭素について測定は行っていない。また、二酸化硫黄については平成 20 年度までの測定となっている。

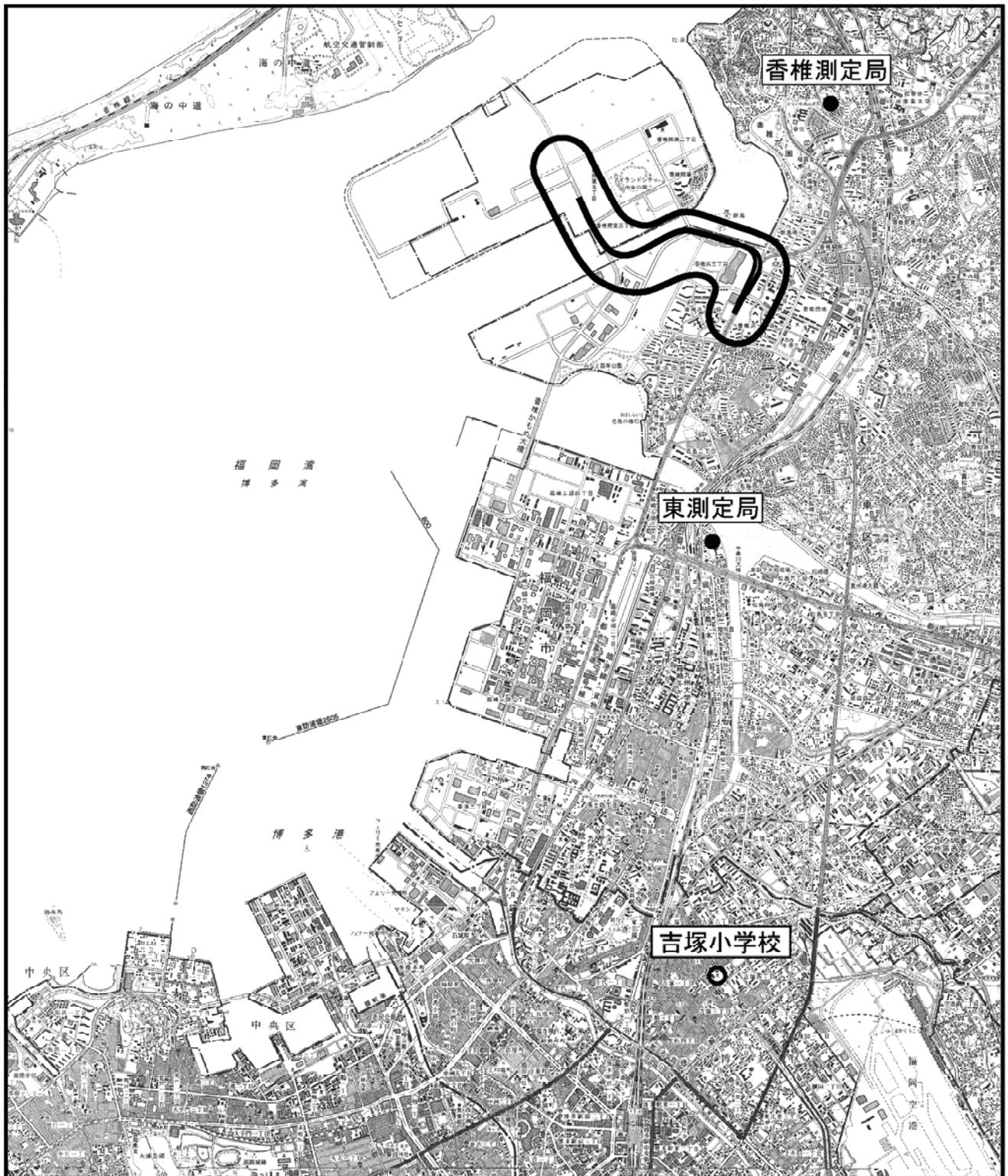
一般局の設置状況及び測定項目は表 4-1-2、測定位置は図 4-1-3 に示すとおりである。

表 4-1-2 一般環境大気測定局の設置状況及び測定項目

市	種類	測定局名	住所	測定項目					
				二酸化硫黄 (SO ₂)	浮遊粒子状物質 (SPM)	二酸化窒素 (NO ₂)	光化学オキシダント (O _x)	一酸化炭素 (CO)	風向・風速
福岡市	一般局	香椎	福岡市東区 香住ヶ丘 3 丁目 10	-	○	○	○	-	○
		東	福岡市東区 筥松 4 丁目 21	-	○	○	○	-	○

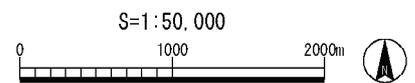
備考：1. 二酸化硫黄については平成 20 年度まで測定が行われている。

資料：「平成 23 年度版 ふくおかの環境」（平成 23 年 10 月、福岡市環境局）



凡例

-  : 都市計画対象道路事業実施区域
-  : 都市計画対象道路
-  : 一般環境大気測定局
-  : 降下ばいじん測定地点



資料：「平成23年度版 ふくおかの環境」（平成23年10月、福岡市環境局）

図4-1-3 一般環境大気測定局及び降下ばいじん測定地点位置図

1) 大気質測定結果

大気質の各項目の測定結果は以下に示すとおりである。

a. 二酸化硫黄(SO₂)

二酸化硫黄については平成 20 年度までの測定となっているため、平成 20 年度の結果について述べる。

調査対象地域における平成 20 年度の二酸化硫黄の年間測定結果は表 4-1-3 に示すとおりである。

香椎局、東局ともに日平均値が 0.04ppm を超えた日数は 0 日で、日平均値の 2% 除外値もそれぞれ 0.04 ppm 以下であることから、環境基準を達成している。

また、平成 16 年度～平成 20 年度における年平均値の経年変化は表 4-1-4 及び図 4-1-4 に示すとおりであり、平成 16 年度～平成 20 年度では香椎局、東局ともに横ばいとなっている。

表 4-1-3 二酸化硫黄の年間測定結果(平成 20 年度)

測定局	有効測定日数	測定時間	年平均値	1 時間値が 0.10ppm を超えた時間数	日平均値が 0.04ppm を超えた日数	1 時間値の最高値	日平均値の 2% 除外値	日平均値が 0.04ppm を超えた日が 2 日以上連続したことの有無	環境基準の長期的評価による日平均値が 0.04ppm を超えた日数
香椎	353	8504	0.004	0	0	0.031	0.008	○	0
東	354	8510	0.004	0	0	0.032	0.008	○	0

備考：1. 二酸化硫黄では、日平均値の年間 2% 除外値を基準値 (0.04ppm) と比較して評価を行う。

2. 「環境基準の長期的評価による日平均値が 0.04 ppm を超えた日数」とは、日平均値の高い方から 2% の範囲の日平均値を除外した後の日平均値が 0.04 ppm を超えた日数である。

3. 「日平均値」とは、一日に測定された 24 時間分の 1 時間値の算術平均値である。

4. 「日平均値の 2% 除外値」とは、年間の日平均値の全データを、その値の大きいものから順に並べ、0.02×n (n は日平均値のデータ数) 番目までのデータを除外した後の一番大きい値のことである。

5. 「長期的評価」とは、1 年間の測定結果が環境基準に適合したかどうかを判断する際に用いられる評価方法である。

資料：「平成 20 年度福岡市大気測定結果報告書」(平成 22 年 3 月、福岡市環境局)

表 4-1-4 二酸化硫黄年平均値の経年変化

単位：ppm

年度 測定局	平成 16 年度	平成 17 年度	平成 18 年度	平成 19 年度	平成 20 年度	平成 21 年度	平成 22 年度
香椎	0.004	0.004	0.004	0.004	0.004	—	—
東	0.005	0.005	0.005	0.005	0.004	—	—

資料：「平成 23 年度版 ふくおかの環境」(平成 23 年 10 月、福岡市環境局)

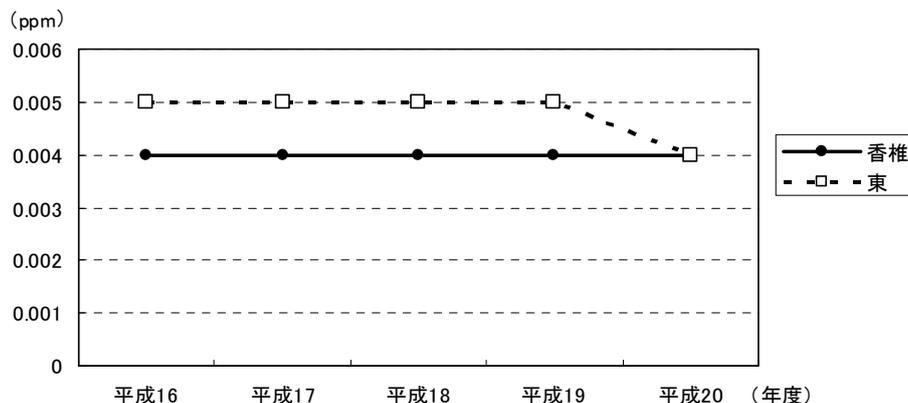


図 4-1-4 二酸化硫黄年平均値の経年変化

資料：「平成 23 年度版 ふくおかの環境」(平成 23 年 10 月、福岡市環境局)

b. 浮遊粒子状物質 (SPM)

調査対象地域における平成 22 年度の浮遊粒子状物質の年間測定結果は表 4-1-5 に示すとおりである。

日平均値の 2%除外値は香椎局で 0.065mg/m³、東局で 0.069mg/m³である。日平均値が 0.10mg/m³を超えた日数は香椎局で 3 日、東局で 2 日であった。また、1 時間値の最高値は香椎局で 0.308mg/m³、東局で 0.245mg/m³であり、両局とも環境基準を達成していない。

また、平成 18 年度～平成 22 年度における年平均値の経年変化は表 4-1-6 及び図 4-1-5 に示すとおりである。香椎局は 0.029～0.035mg/m³、東局では 0.021～0.032mg/m³の値で推移している。

表 4-1-5 浮遊粒子状物質の年間測定結果 (平成 22 年度)

測定局	有効測定日数	測定時間	年平均値	1 時間値が 0.20mg/m ³ を超えた時間数	日平均値が 0.10mg/m ³ を超えた日数	1 時間値の最高値	日平均値の 2%除外値	日平均値が 0.10mg/m ³ を超えた日が 2 日以上連続したことの有無	環境基準の長期的評価による日平均値が 0.10mg/m ³ を超えた日数
	単位	日	時間	mg/m ³	時間	日数	mg/m ³	mg/m ³	有×・無○
香椎	353	8488	0.029	14	3	0.308	0.065	×	2
東	365	8745	0.021	6	2	0.245	0.069	×	2

備考：1. 浮遊粒子状物質では、日平均値の年間 2%除外値を基準値 (0.10mg/m³) と比較して評価を行う。

2. 「環境基準の長期的評価による日平均値が 0.10mg/m³を超えた日数」とは、日平均値の高い方から 2%の範囲の日平均値を除外した後の日平均値が 0.10mg/m³を超えた日数である。

3. 「日平均値」とは、一日に測定された 24 時間分の 1 時間値の算術平均値である。

4. 「日平均値の 2%除外値」とは、年間の日平均値の全データを、その値の大きいものから順に並べ、0.02×n (n は日平均値のデータ数) 番目までのデータを除外した後の一番大きい値のことである。

5. 「長期的評価」とは、1 年間の測定結果が環境基準に適合したかどうかを判断する際に用いられる評価方法である。

資料：「平成 23 年度版 ふくおかの環境」(平成 23 年 10 月、福岡市環境局)
福岡市環境局データ (平成 23 年 12 月)

表 4-1-6 浮遊粒子状物質年平均値の経年変化

単位：mg/m³

測定局 \ 年度	平成 18 年度	平成 19 年度	平成 20 年度	平成 21 年度	平成 22 年度
香椎	0.034	0.034	0.033	0.035	0.029
東	0.032	0.032	0.026	0.021	0.021

資料：「平成 23 年度版 ふくおかの環境」(平成 23 年 10 月、福岡市環境局)

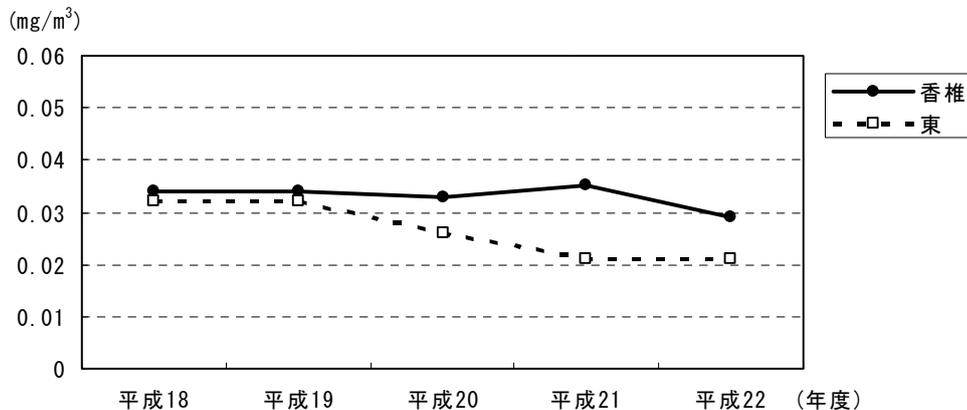


図 4-1-5 浮遊粒子状物質年平均値の経年変化

資料：「平成 23 年度版 ふくおかの環境」(平成 23 年 10 月、福岡市環境局)

c. 二酸化窒素(NO₂)

調査対象地域における平成22年度の二酸化窒素の年間測定結果は表4-1-7に示すとおりである。

日平均値の年間98%値は、香椎局では0.028ppm、東局では0.039ppmであり、環境基準(1時間値の1日平均値が0.04~0.06ppmのゾーン内またはそれ以下)を達成している。

また、平成18年度~平成22年度における年平均値の経年変化は表4-1-8及び図4-1-6に示すとおりである。香椎局は0.009~0.012ppm、東局では0.014~0.017ppmの値で推移している。

表 4-1-7 二酸化窒素の年間測定結果(平成22年度)

測定局	有効測定日数	測定時間	年平均値	1時間値の最高値	1時間値が0.20ppmを超えた時間	1時間値が0.10ppm以上0.20ppm以下の時間	日平均値が0.06ppmを超えた日数	日平均値が0.04ppm以上0.06ppm以下の日数	日平均値の年間98%値	98%値評価による日平均値が0.06ppmを超えた日数	
	単位	日	時間	ppm	ppm	時間	時間	日	日	ppm	日
香椎	365	8670	0.010	0.060	0	0	0	0	0	0.028	0
東	365	8679	0.017	0.081	0	0	0	6	0	0.039	0

備考：1. 二酸化窒素では、日平均値の年間98%値を基準値(0.06ppm)と比較して評価を行う。

2. 日平均値の年間98%値とは、1年間に測定されたすべての日平均値(欠測日を除く)を、1年間での最低値を第1番目として、値の低い方から高い方に順(昇順)に並べたとき、低い方(最低値)から数えて98%目に該当する日平均値である。

3. 「98%値評価による日平均値が0.06ppmを超えた日数」とは、1年間の日平均値の低い方から98%の範囲にあつて、かつ、0.06ppmを超えた日数である。

4. 「日平均値」とは、一日に測定された24時間分の1時間値の算術平均値である。

資料：「平成23年度版 ふくおかの環境」(平成23年10月、福岡市環境局)
福岡市環境局データ(平成23年12月)

表 4-1-8 二酸化窒素年平均値の経年変化

単位：ppm

年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度
香椎	0.012	0.010	0.010	0.009	0.010
東	0.015	0.014	0.015	0.017	0.017

資料：「平成23年度版 ふくおかの環境」(平成23年10月、福岡市環境局)

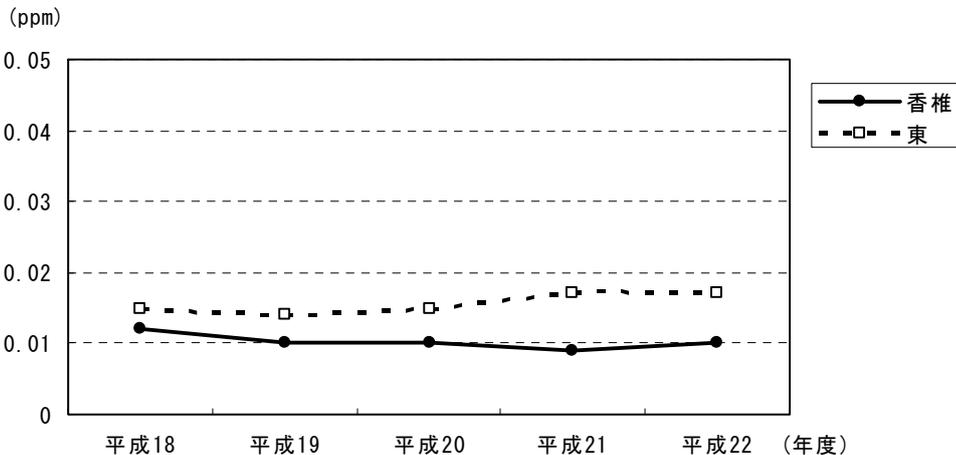


図 4-1-6 二酸化窒素年平均値の経年変化

資料：「平成23年度版 ふくおかの環境」(平成23年10月、福岡市環境局)

d. 光化学オキシダント(O_3)

調査対象地域における平成 22 年度の光化学オキシダントの年間測定結果は表 4-1-9 に示すとおりであり、両測定局は環境基準が未達成である。なお、本項目は福岡市の全ての一般局及び自排局で環境基準が未達成である。

香椎局の昼間の 1 時間値が 0.06ppm を超過した時間数及び日数はそれぞれ 634 時間、103 日であり、環境基準は未達成である。注意報濃度(昼間の 1 時間値が 0.12ppm 以上)を超過した日数は 0 日である。東局の昼間の 1 時間値が 0.06ppm を超過した時間数及び日数はそれぞれ 467 時間、85 日であり、環境基準は未達成である。注意報濃度(昼間の 1 時間値が 0.12ppm 以上)を超過した日数は 0 日である。

平成 18 年度～平成 22 年度における昼間の 1 時間値の年平均値の経年変化は表 4-1-10 及び図 4-1-7 に示すとおりである。香椎局は 0.033～0.042ppm、東局では 0.028～0.037ppm の値で推移している。

表 4-1-9 光化学オキシダントの年間測定結果(平成 22 年度)

測定局	昼間測定日数	昼間測定時間	昼間の 1 時間値の年平均値	昼間の 1 時間値が 0.06ppm を超えた日数と時間数		昼間の 1 時間値が 0.12ppm 以上の日数と時間数		昼間の 1 時間値の最高値	昼間の日最高 1 時間値の年平均値
	単位	日	時間	ppm	日	時間	日	時間	ppm
香椎	365	5452	0.037	103	634	0	0	0.115	0.052
東	352	5223	0.033	85	467	0	0	0.106	0.049

備考：1. 昼間の時間区分は 5～20 時である。

資料：「平成 23 年度版 ふくおかの環境」(平成 23 年 10 月、福岡市環境局)
福岡市環境局データ(平成 23 年 2 月)

表 4-1-10 光化学オキシダントの昼間の 1 時間値の年平均値の経年変化

単位：ppm

年度 \ 測定局	平成 18 年度	平成 19 年度	平成 20 年度	平成 21 年度	平成 22 年度
香椎	0.033	0.039	0.036	0.042	0.037
東	0.028	0.033	0.032	0.037	0.033

資料：「平成 23 年度版 ふくおかの環境」(平成 23 年 10 月、福岡市環境局)

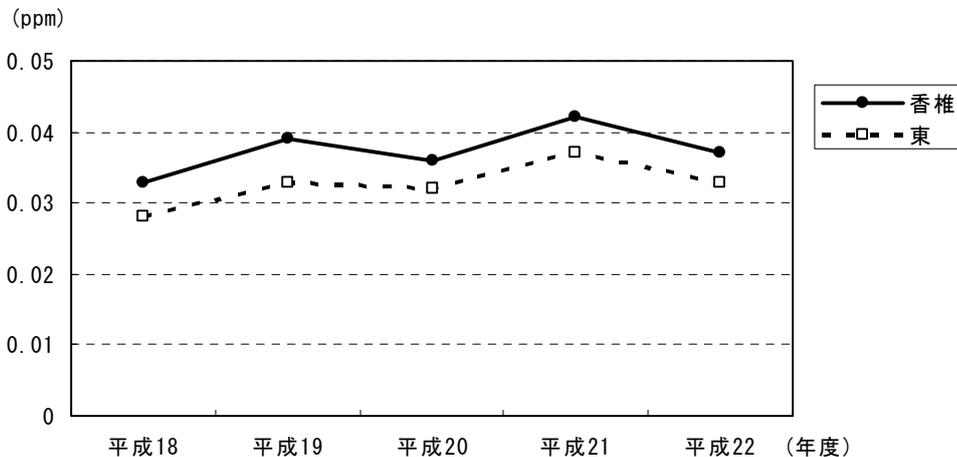


図 4-1-7 光化学オキシダントの昼間の 1 時間値の年平均値の経年変化

資料：「平成 23 年度版 ふくおかの環境」(平成 23 年 10 月、福岡市環境局)

e. ベンゼン、トリクロロエチレン、テトラクロロエチレン、ジクロロメタン

福岡市では、有害大気汚染物質 19 物質について定期的にモニタリング調査を実施している。そのうち、ベンゼン、トリクロロエチレン、テトラクロロエチレン及びジクロロメタンについては、環境基準が定められている。

これらの項目について、平成 22 年度においては福岡市全域で 4 地点のモニタリング調査が実施されており、調査対象地域では 1 地点（香椎局）で調査を実施している。

香椎局における平成 22 年度の調査結果（年平均値）は、ベンゼン $0.95 \mu\text{g}/\text{m}^3$ 、トリクロロエチレン $0.10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ 、テトラクロロエチレン $0.28 \mu\text{g}/\text{m}^3$ 、ジクロロメタン $0.51 \mu\text{g}/\text{m}^3$ となっており、環境基準値を下回っている。

また、平成 18 年度～平成 22 年度における各物質の経年変化は表 4-1-11 及び図 4-1-8 に示すとおりである。ベンゼンは $0.95 \sim 1.4 \mu\text{g}/\text{m}^3$ 、ジクロロメタンでは $0.096 \sim 0.16 \mu\text{g}/\text{m}^3$ の値で推移している。なお、トリクロロエチレン、テトラクロロエチレンは概ね横ばいとなっている。

表 4-1-11 ベンゼン、トリクロロエチレン、テトラクロロエチレン、ジクロロメタンの年平均値の経年変化（香椎局）

単位： $\mu\text{g}/\text{m}^3$

調査物質 \ 年度	平成 18 年度	平成 19 年度	平成 20 年度	平成 21 年度	平成 22 年度	環境基準
ベンゼン	1.4	1.3	1.1	1.3	0.95	3
トリクロロエチレン	0.11	0.16	0.096	0.11	0.10	200
テトラクロロエチレン	0.22	0.25	0.22	0.29	0.28	200
ジクロロメタン	0.54	0.64	0.59	0.65	0.51	150

資料：「平成 23 年度版 ふくおかの環境」（平成 23 年 10 月、福岡市環境局）

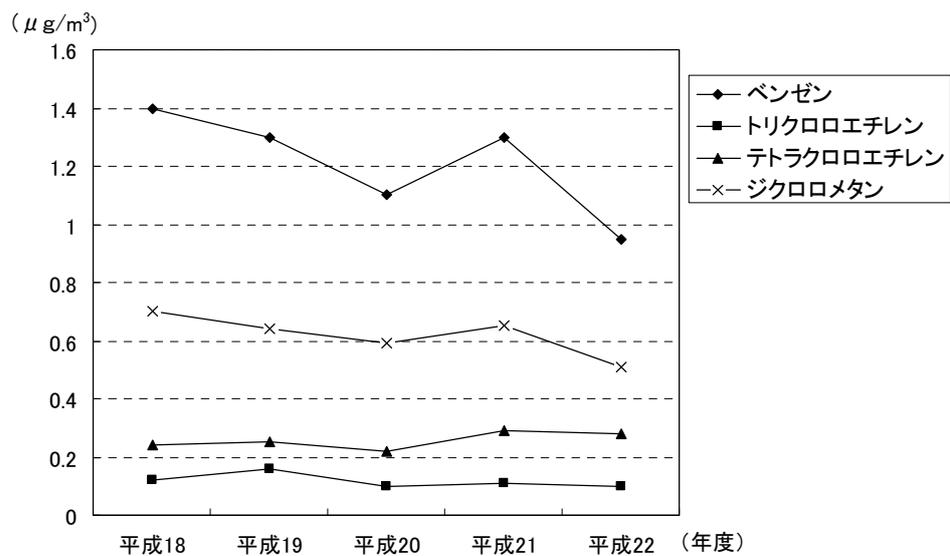


図 4-1-8 ベンゼン、トリクロロエチレン、テトラクロロエチレン、ジクロロメタンの年平均値の経年変化（香椎局）

資料：「平成 23 年度版 ふくおかの環境」（平成 23 年 10 月、福岡市環境局）

f. 降下ばいじん量

調査対象地域における降下ばいじん量の年間測定結果は表 4-1-12、測定地点は図 4-1-3 に示すとおりである。

調査対象地域の測定地点（吉塚小学校）における平成 22 年度の調査結果（年平均値）は、2.8t/km²/月となっている。

また、平成 18 年度～平成 22 年度の降下ばいじん量の経年変化は表 4-1-13 及び図 4-1-9 に示すとおりであり、2.3～3.3 t/km²/月の値で推移している。

表 4-1-12 降下ばいじん量の測定結果（平成 22 年度）

測定地点	年平均値 (t/ km ² /月)
吉塚小学校	2.8

資料：「平成 23 年度版 ふくおかの環境」（平成 23 年 10 月、福岡市環境局）

表 4-1-13 降下ばいじん量の年平均値の経年変化

単位：t/ km²/月

年度 調査項目	平成 18 年度	平成 19 年度	平成 20 年度	平成 21 年度	平成 22 年度
降下ばいじん	2.3	3.3	2.3	2.6	2.8

資料：「平成 23 年度版 ふくおかの環境」（平成 23 年 10 月、福岡市環境局）

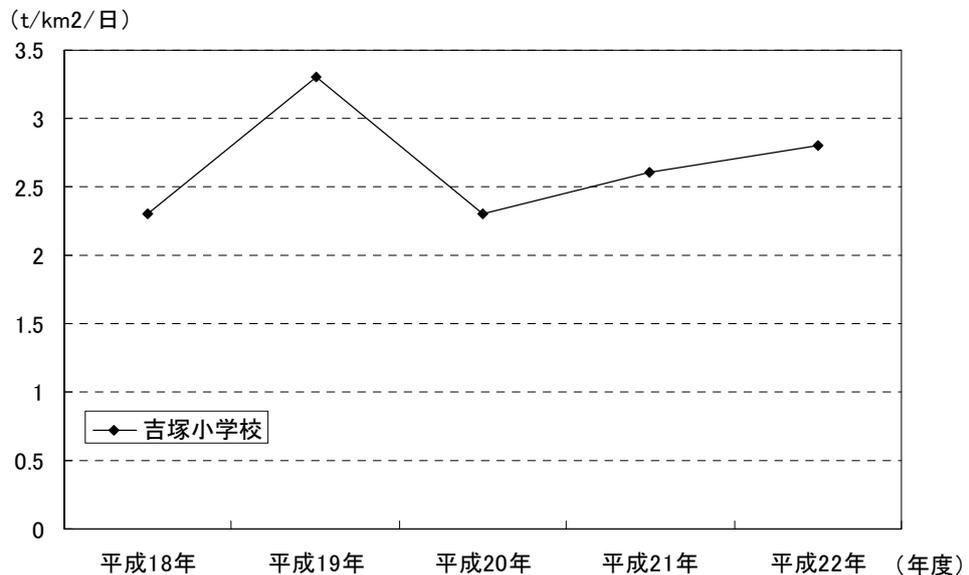


図 4-1-9 降下ばいじん量の年平均値の経年変化

資料：「平成 23 年度版 ふくおかの環境」（平成 23 年 10 月、福岡市環境局）

(3) 騒音の状況

調査対象地域における騒音の状況は以下に示すとおりである。

1) 自動車交通騒音

福岡市では、平成 22 年度に幹線道路の 50 区間について道路端での自動車交通騒音測定を実施しており、平成 17 年度～平成 21 年度の調査区間も加えた 170 区間（道路端から 50m の範囲にある住居等の約 21 万 2 千戸）について、騒音レベルを推計し環境基準の達成状況を評価している。その結果、沿道住居等の約 91.2% で昼夜とも環境基準を達成している。

調査対象地域における平成 19 年度～平成 22 年度の自動車交通騒音測定結果は表 4-1-14、測定地点は図 4-1-10 に示すとおりである。

調査対象地域では 7 区間が評価されており、5,055 戸の沿道住居等の約 90.8% で昼間夜間とも環境基準を達成している。

また、平成 19 年度～平成 22 年度における継続測定路線の自動車交通騒音結果の経年変化は表 4-1-15、図 4-1-11 に示すとおりであり、一般国道 3 号では平成 22 年度に昼間の環境基準が未達成となっており、夜間については全年度で環境基準が未達成である。一般国道 495 号では、昼間、夜間ともに環境基準が未達成となっている。

表 4-1-14 自動車交通騒音測定結果(平成 19-22 年度)

記号	測定地点	道路名	地域の 類型	要請限度 区域区分	車線数	等価 騒音 レベル (L _{Aeq}) (dB)		環境 基準 (dB)		要請 限度 (dB)		面的評価			調査年度	
						昼間	夜間	昼間	夜間	昼間	夜間	住居等 戸数	環境基準 達成戸数			環境基準 達成率 %
													昼夜	昼夜		
A	福岡市東区千早6丁目6-10	一般国道3号	C	c	6	71	69	70	65	75	70	1032	841	81.5	H22	
B	福岡市東区香住ヶ丘2丁目11-36	一般国道495号	B	b	4	74	70	70	65	75	70	833	696	83.6	H22	
C	福岡市東区千早6丁目8-7	香椎浜団地3号線	A	a	4	67	61	70	65	75	70	599	599	100.0	H20	
D	福岡市東区松崎3丁目15	多田羅名島橋	B	b	2	67	60	70	65	75	70	609	609	100	H19	
E	福岡市東区香椎照葉1丁目3	奈多香椎浜線	B	b	4	60	51	70	65	75	70	236	236	100.0	H19	
F	福岡市東区松香台1丁目6	一般国道3号	B	b	6	72	69	70	65	75	70	548	388	70.8	H21	
G	福岡市東区城浜団地	香椎箱崎浜線	B	b	4	65	59	70	65	75	70	1,198	1,198	100.0	H21	
合計												5,055	4,567	90.8		

備考：1. 時間区分は昼間 6～22 時、夜間 22～6 時である。

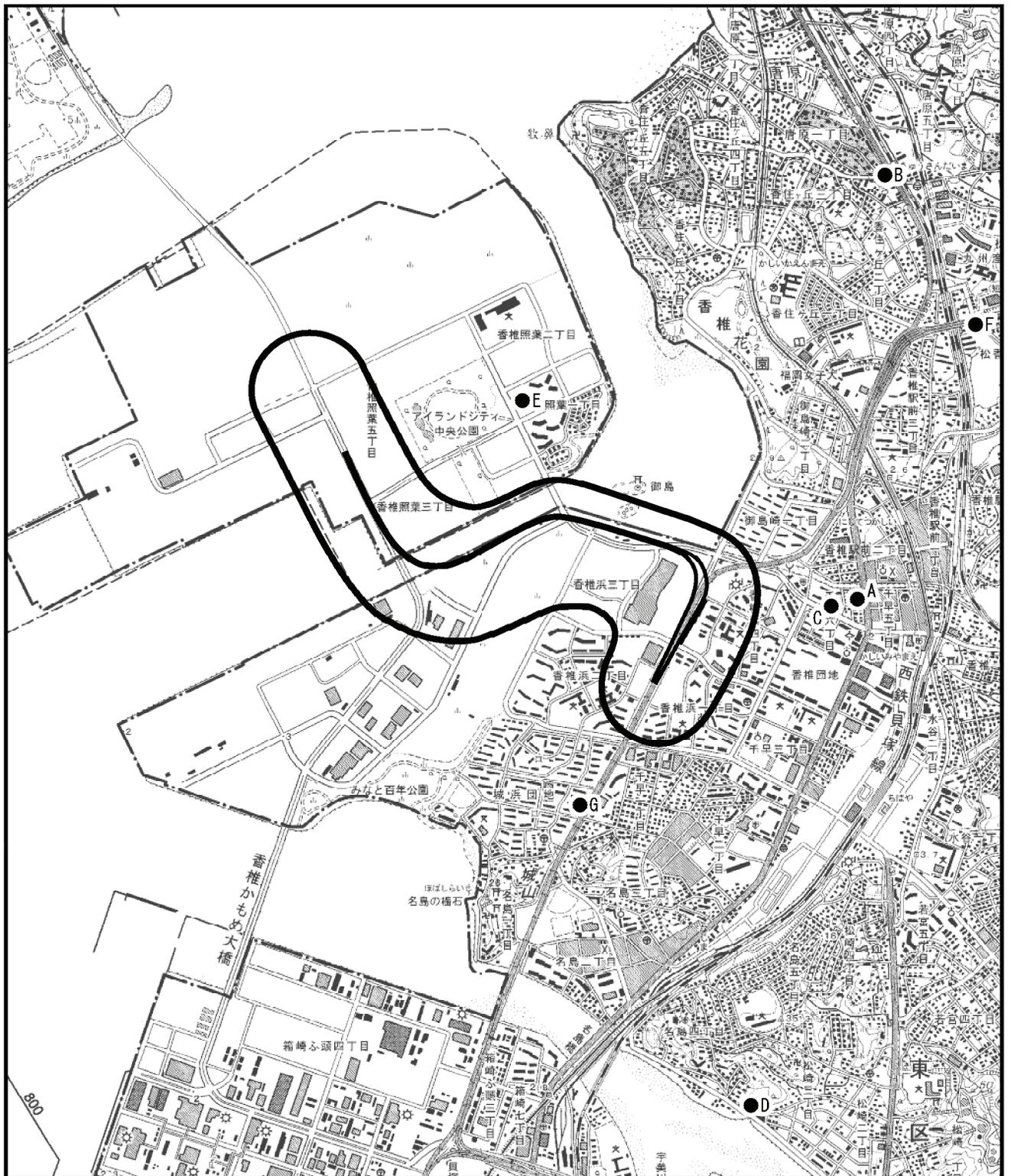
2. 住居等戸数とは、測定路線沿線における環境基準の評価対象とした戸数を示す。また、環境基準達成戸数及び同達成率の項目において、「昼夜」とは、昼間と夜間双方において環境基準を達している戸数あるいは率を示す。

3. 記号は図 4-1-10 に対応する。

4. 地域の類型及び要請限度の区域区分に関しては表 4-2-36、表 4-2-41 及び図 4-2-14、図 4-2-18 を参照。

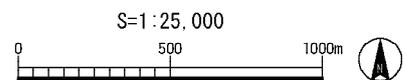
5. 本結果は調査年度ごとに整理を行っている。

資料：「平成 23 年度版 ふくおかの環境」(平成 23 年 10 月、福岡市環境局)



凡例

-  : 都市計画対象道路事業実施区域
-  : 都市計画対象道路
-  A~G : 自動車交通騒音測定地点



資料：「平成16年版～平成20年版 公害関係測定結果」（福岡県環境部環境保全課）
 「平成23年度版 ふくおかの環境」（平成23年10月、福岡市環境局）

図4-1-10 自動車交通騒音測定地点位置図

表 4-1-15 自動車交通騒音測定結果の経年変化（継続測定路線）

単位：デシベル

路線名	測定場所	時間の区分	平成 19 年度	平成 20 年度	平成 21 年度	平成 22 年度
一般国道 3 号	東区千早 6 丁 目 6-10	昼間	70	70	70	71
		夜間	66	67	67	69
一般国道 495 号	東区香住ヶ丘 2 丁目 11-36	昼間	73	73	73	74
		夜間	70	70	69	70

備考：環境基準に達していないものは網掛けとした。

資料：「平成 23 年度版 ふくおかの環境」（平成 23 年 10 月、福岡市環境局）

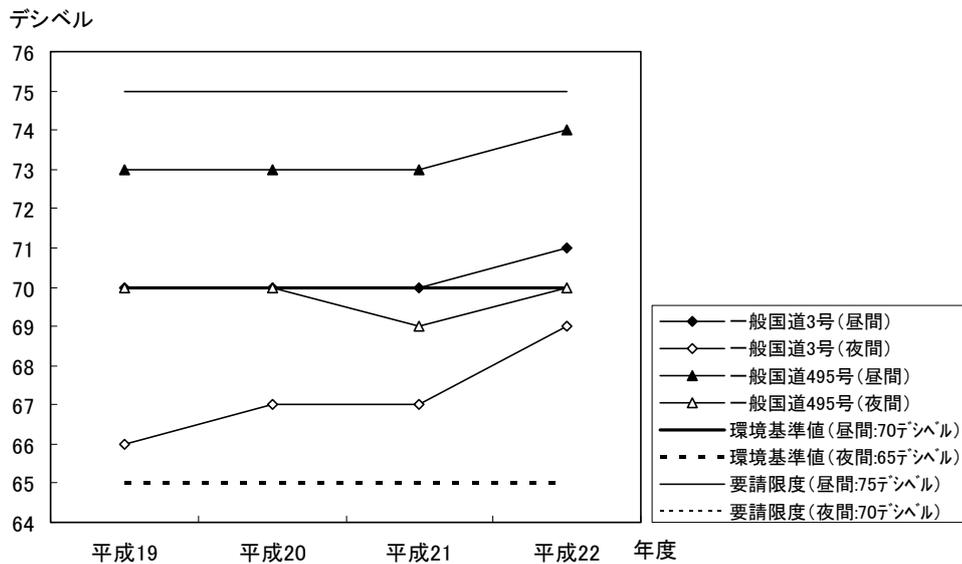


図 4-1-11 自動車交通騒音測定結果の経年変化（継続測定路線）

資料：「平成 23 年度版 ふくおかの環境」（平成 23 年 10 月、福岡市環境局）

2) 航空機騒音

調査対象地域における平成 22 年度の福岡空港航空機騒音測定結果は表 4-1-16、測定地点は図 4-1-13 に示すとおりである。平成 22 年度は環境基準を達成している。

また、平成 18 年度～平成 22 年度における航空機騒音測定結果の経年変化は表 4-1-17 及び図 4-1-12 に示すとおりであり、過去 5 年にわたり環境基準を達成している。数値の動向については、平成 18 年度が最も高い値となり、平成 19 年度より減少している。

表 4-1-16 航空機騒音測定結果(平成 22 年度)

番号	測定場所	測定地点	地域 類型	測定結果 (WECPNL)	環境基準 (WECPNL)	環境基準 適合状況
1	東区城浜団地	城浜公民館	I	62	70	○

備考：1. 航空機騒音の環境基準値：地域類型 I は 70WECPNL 以下、類型 II は 75WECPNL 以下

2. 地域のタイプの区域区分に関しては表 4-2-36 及び図 4-2-15 を参照。

資料：「平成 23 年度版 ふくおかの環境」（平成 23 年 10 月、福岡市環境局）

表 4-1-17 航空機騒音測定結果の経年変化

単位：WECPNL

年度 測定場所	平成 18 年度	平成 19 年度	平成 20 年度	平成 21 年度	平成 22 年度
東区域浜団地	67	66	64	62	62

資料：「平成 23 年度版 ふくおかの環境」（平成 23 年 10 月、福岡市環境局）

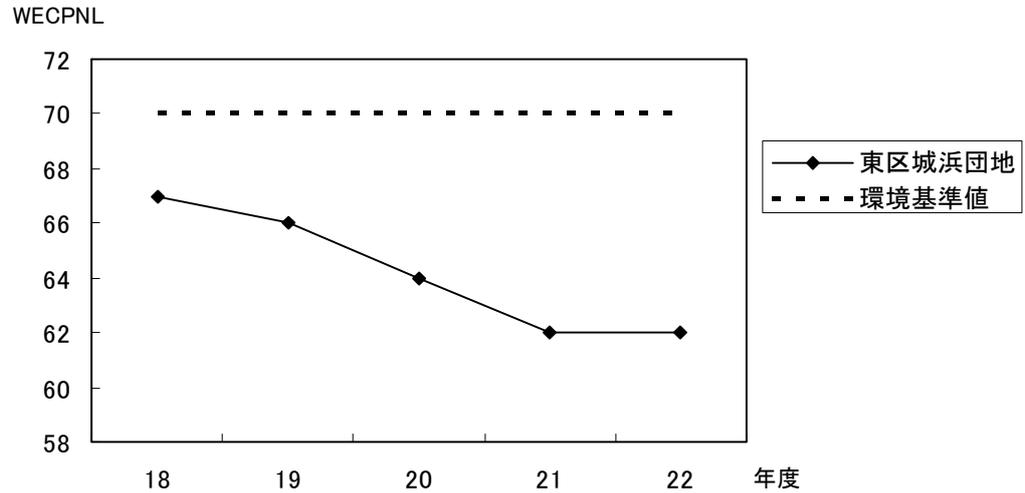
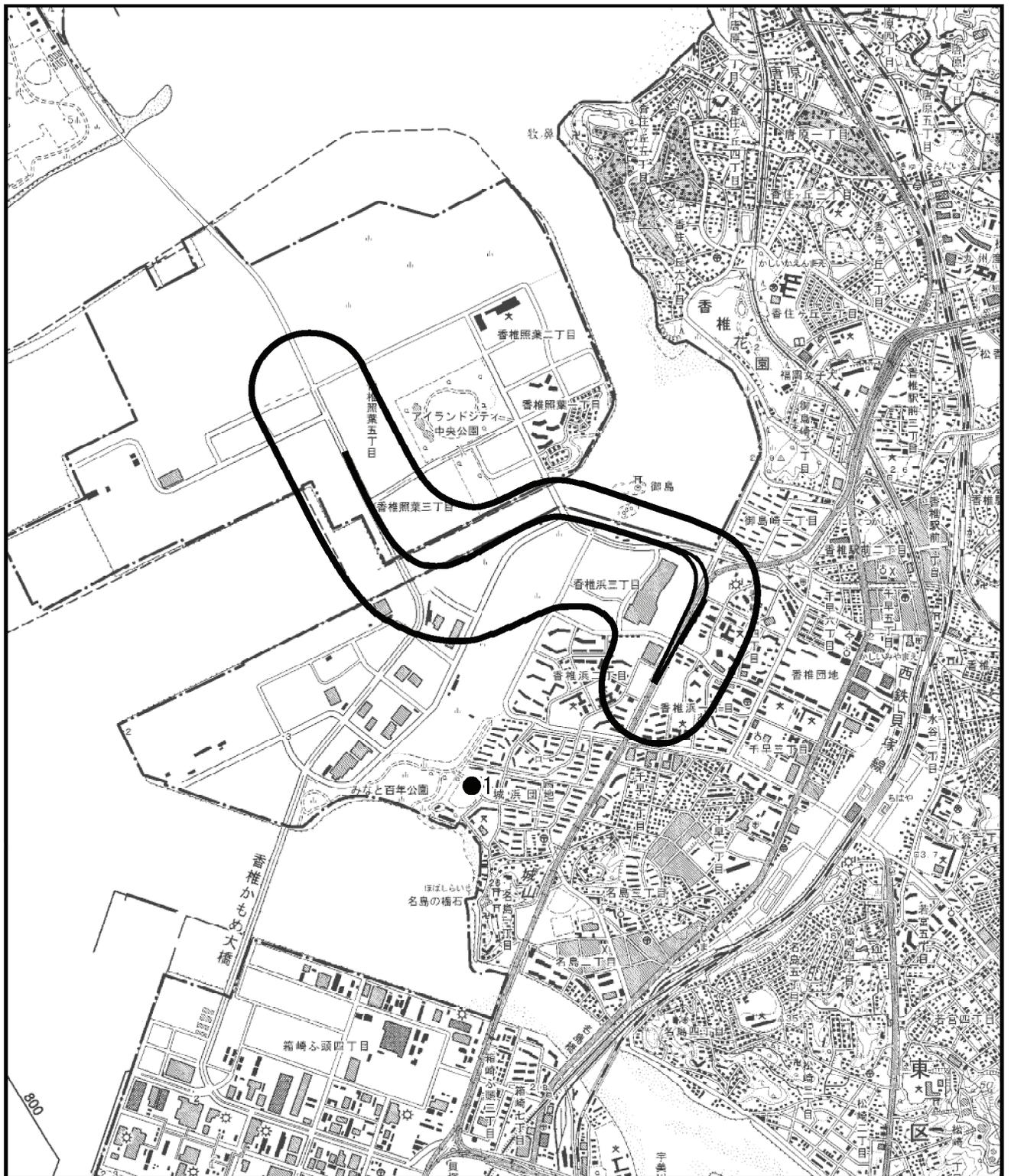


図 4-1-12 航空機騒音測定結果の経年変化

資料：「平成 23 年度版 ふくおかの環境」（平成 23 年 10 月、福岡市環境局）

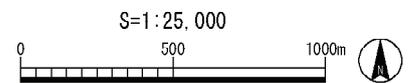
3) 鉄道騒音

調査対象地域では在来線鉄道騒音及び新幹線鉄道騒音の測定は行われていない。



凡例

-  : 都市計画対象道路事業実施区域
-  : 都市計画対象道路
-  : 航空機騒音測定地点



資料：「平成23年度版 ふくおかの環境」（平成23年10月、福岡市環境局）

図4-1-13 航空機騒音測定地点位置図

(4) 振動の状況

調査対象地域における振動の状況は以下に示すとおりである。

1) 道路交通振動測定結果

調査対象地域における平成 22 年度の道路交通振動測定結果は表 4-1-18、測定地点は図 4-1-15 に示すとおりである。

道路交通振動に係る要請限度は昼間、夜間共に達成している。

また、平成 18 年度～平成 22 年度における道路交通振動測定結果の経年変化は表 4-1-19 及び図 4-1-14 に示すとおりである。数値の動向については、2 地点ともに概ね横ばいの傾向を示している。

表 4-1-18 道路交通振動測定結果(平成 22 年度)

番号	測定地点	道路名	要請限度の 区域区分	道路名	振動レベル (L ₁₀) (dB)		要請限度 (L ₁₀) (dB)		要請限度 適合状況
					昼間	夜間	昼間	夜間	
1	東区千早 6丁目6-10	一般国道 3号	第1種区域	一般国道 3号	43	39	70	65	○
2	東区松香台 1丁目24	一般国道 3号	第1種区域	一般国道 3号	45	42	65	60	○

備考：1. 時間区分は昼間 8～19 時、夜間 19～8 時である。

2. ○：全ての時間帯で達成

3. 要請限度に関しては表 4-2-43 及び図 4-2-21 を参照。

資料：「平成 23 年度版 ふくおかの環境」(平成 23 年 10 月、福岡市環境局)

表 4-1-19 道路交通振動測定結果の経年変化

番号	測定地点	道路名	H18年度		H19年度		H20年度		H21年度		H22年度		要請限度 (dB)	
			昼間	夜間	昼間	夜間								
1	福岡市東区千早 6丁目6	一般国道3号	41	38	44	41	44	41	44	41	43	39	70	65
2	福岡市東区松香台 1丁目24	一般国道3号	46	42	47	44	47	44	47	43	45	42	65	60

資料：「平成 23 年度版 ふくおかの環境」(平成 23 年 10 月、福岡市環境局)

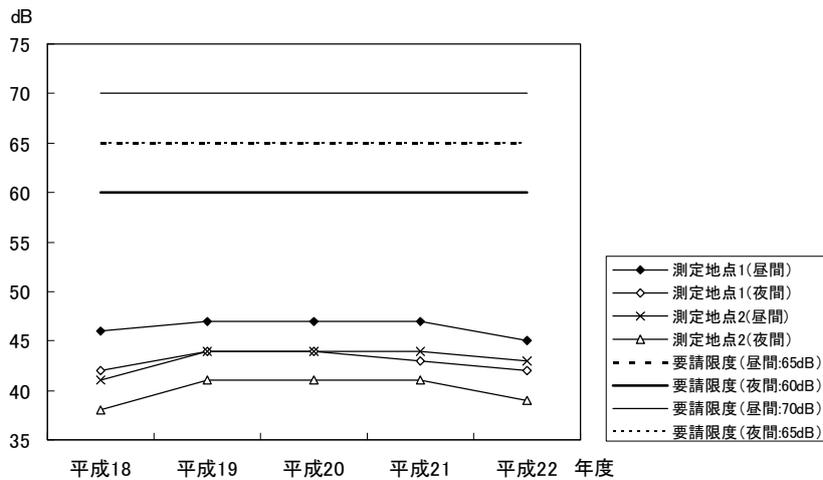
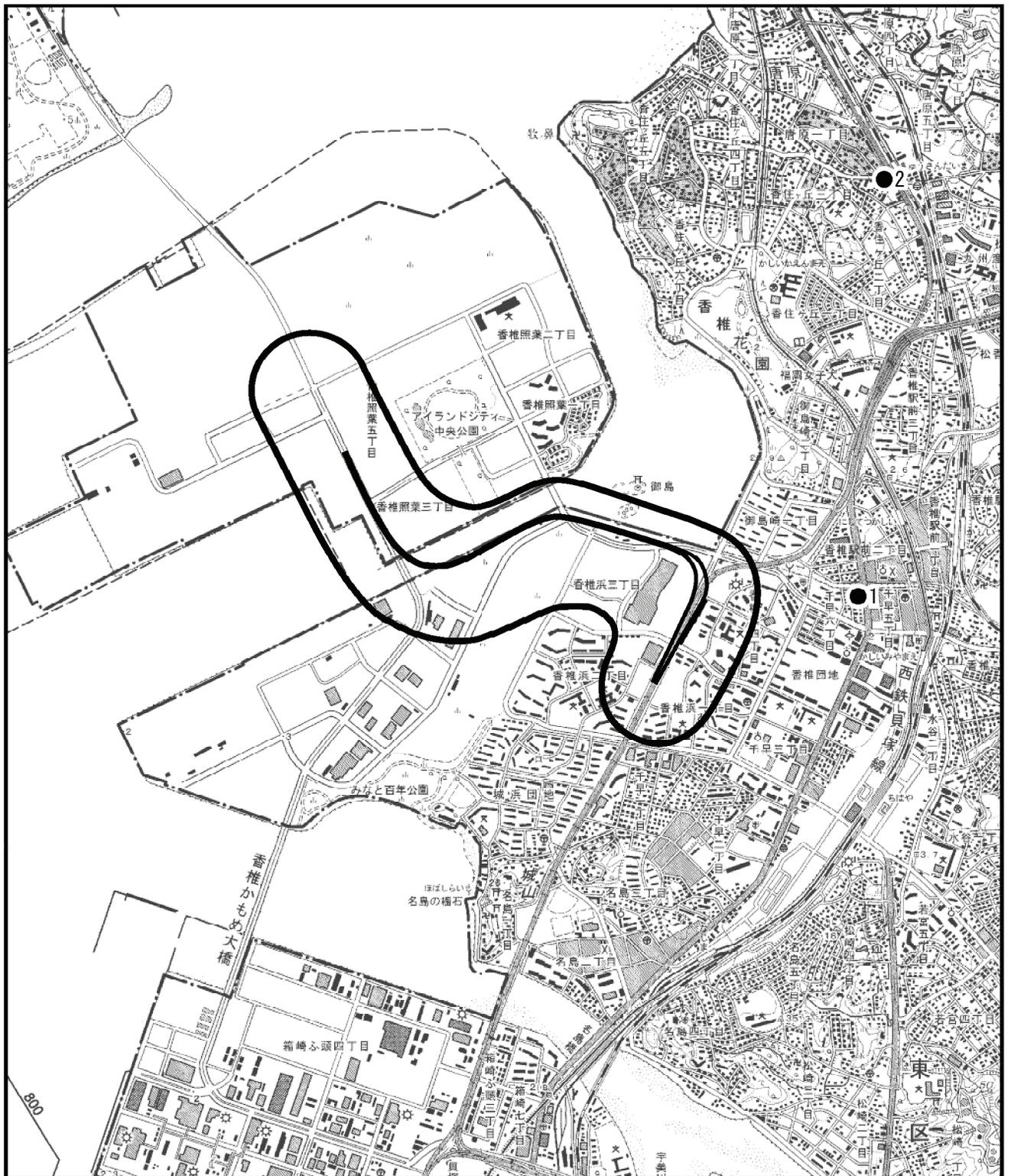


図 4-1-14 道路交通振動測定結果の経年変化

資料：「平成 23 年度版 ふくおかの環境」(平成 23 年 10 月、福岡市環境局)

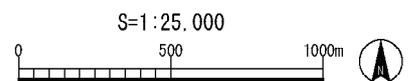
2) 鉄道振動

調査対象地域では在来線鉄道振動及び新幹線鉄道振動の測定は行われていない。



凡例

-  : 都市計画対象道路事業実施区域
-  : 都市計画対象道路
-  1~2 : 道路交通振動測定地点



資料：「平成23年度版 ふくおかの環境」（平成23年10月、福岡市環境局）

図4-1-15 道路交通振動測定地点位置図

4.1.2 水象、水質、水底の底質その他の水に係る環境の状況

(1) 水象の状況

調査対象地域における主要な河川の概要は表 4-1-20 に示すとおりである。

調査対象地域には、多々良川、宇美川、須恵川、唐の原川、香椎川（浜男川）がある。

また、博多湾の諸元を表 4-1-21 に示す。主要な河川及び博多湾の位置を図 4-1-16 に示す。

表 4-1-20 調査対象地域の河川の概要

河川名	区分	起 点	終 点	延長(m)	流域面積 (km ²)
多々良川	二級河川	糟屋郡篠栗町大字篠栗字 黒木原 456 番 1 地先	博多湾	17,352	167.9
宇美川		糟屋郡宇美町大字宇美字 内野 1229 番地先の内野 橋下流端	多々良川への合流 点	16,777	71.60
須恵川		糟屋郡宇美町大字宇美 ツリ谷 18 番地先の砂防堰堤	宇美川への合流点	14,932	23.50
唐の原川	二級河川	福岡市東区大字下原字八 尻 1346 番地先の市道橋	博多湾	2,600	3.80
香椎川	準用河川	(左岸)福岡市東区大字八 田字別所 467 番地先 (右岸)福岡市東区大字香 椎字稲戸 1639 番 1 地先	博多湾	3,500	5.27
浜男川		(左岸)福岡市東区大字下 原字八尻 1316 番 7 地先 (右岸)福岡市東区大字下 原字八尻 1320 番地先	香椎川への合流点	2,290	1.40

資料：「平成 22 年度福岡市地域防災計画（資料編）」（平成 22 年 6 月、福岡市防災会議）

表 4-1-21 博多湾の諸元（平成 14 年度）

表面積	水 量	平均水深	干満の差	流域面積
126km ²	13.5 億m ³	10.7m	2.20m	690km ²
平均水面	平均水面	平均水面	大潮時干満差	市域外も含む

資料：「平成 23 年度版 ふくおかの環境」（平成 23 年 10 月、福岡市環境局）