

ii) 夏季調査

夏季調査において、7目14科20種の鳥類を確認した。

飛翔高度観察区間ごとの鳥類確認状況を表 1.3-87に、確認した鳥類の飛翔ルートを図 1.3-23～図 1.3-27に示す。

飛翔高度観察区間では、カワウを最も多く確認し、次いでカワラバト（ドバト）やウミネコが多く見られた。

調査の結果、高架道路を急激に回避するような行動（急上昇、急降下、急旋回）は見られなかった。

表 1.3-87 飛翔高度観察区間ごとの鳥類確認状況

No.	目名	科名	種名	渡り区分	飛翔高度 ^{注2} 観察区間						確認例数合計			
					1		2		3			外		その他 (鳴き声等による確認)
					高架道路 以上	未満	高架道路 以上	未満	高架道路 以上	未満		高架道路 以上	未満	
1	ハト目	ハト科	カワラバト(ドバト)	※1			2		48		3		53	
2			キジバト	留鳥							2		2	
3	カツオドリ目	ウ科	カワウ	留鳥 ^{※2}	5		2		2	1	5	61	76	
4	ペリカン目	サギ科	アオサギ	留鳥							9		12	
5			ダイサギ	留鳥							3		4	
6			コサギ	留鳥							3		4	
7	チドリ目	シギ科	キアシシギ	旅鳥							4		5	
8			ソリハシシギ	旅鳥								1	1	
9			イソシギ	留鳥							4		6	
10		カモメ科	ウミネコ	留鳥	2		1		4	2	10	30	49	
11	タカ目	ミサゴ科	ミサゴ	留鳥			1		5		11	4	21	
12		タカ科	トビ	留鳥	2		1		5		7	4	19	
13	キツツキ目	キツツキ科	コゲラ	留鳥									1	
14	スズメ目	カラス科	ハシボソガラス	留鳥							1	3	7	
15			ハシブトガラス	留鳥							8	7	25	
16		シジュウカラ科	シジュウカラ	留鳥			1					1	3	
17		ヒヨドリ科	ヒヨドリ	留鳥						1			2	
18		セッカ科	セッカ	留鳥							1		2	
19		ヒタキ科	イソヒヨドリ	留鳥					4		3		9	
20		スズメ科	スズメ	留鳥						3		9	19	
合計	7目	14科	20種		4種 10例		6種 8例		9種 80例		17種 193例		14種 29例	20種 320例

注) 1. 種名及び配列は「河川水辺の国勢調査のための生物リスト」(令和3年8月、国土交通省)に準拠した。
 2. 飛翔高度は、高架道路(高さ約20m)より高い位置を飛翔した確認例数と、低い位置を飛翔した確認例数をそれぞれ記録した。
 3. 渡り区分は「福岡県の希少野生生物」(令和4年5月閲覧、福岡県の希少野生生物ホームページ)の「表 鳥類-1 福岡県鳥類目録」を参考とし区分した。各渡り区分は以下の内容を示す。
 ・留鳥：その地方で一年中見られ、その地方で繁殖する種類。
 ・夏鳥：春に渡来して、その地方で繁殖する種類。
 ・冬鳥：秋に渡来して、その地方で越冬する種類。
 ・旅鳥：渡りの通過途中でその地方に立ち寄る種類。
 ・迷鳥：通常の生息域あるいは渡りのコースから大きく外れ、たまたまその地方に渡来する種類。
 ※1 「福岡県の希少野生生物」において、カワラバト（ドバト）は帰化鳥とされており、渡り区分が示されていない。なお、本種は調査地及びその周辺において年間を通して確認されている。
 ※2 「福岡県の希少野生生物」において、カワウは冬鳥とされているものの、環境影響評価時の現地調査(平成22～23年)では四季をとおして確認されており、図鑑(「新版 日本の野鳥」(平成25年12月、株式会社山と溪谷社))等においては留鳥と区分されていることから、本調査においても留鳥とした。

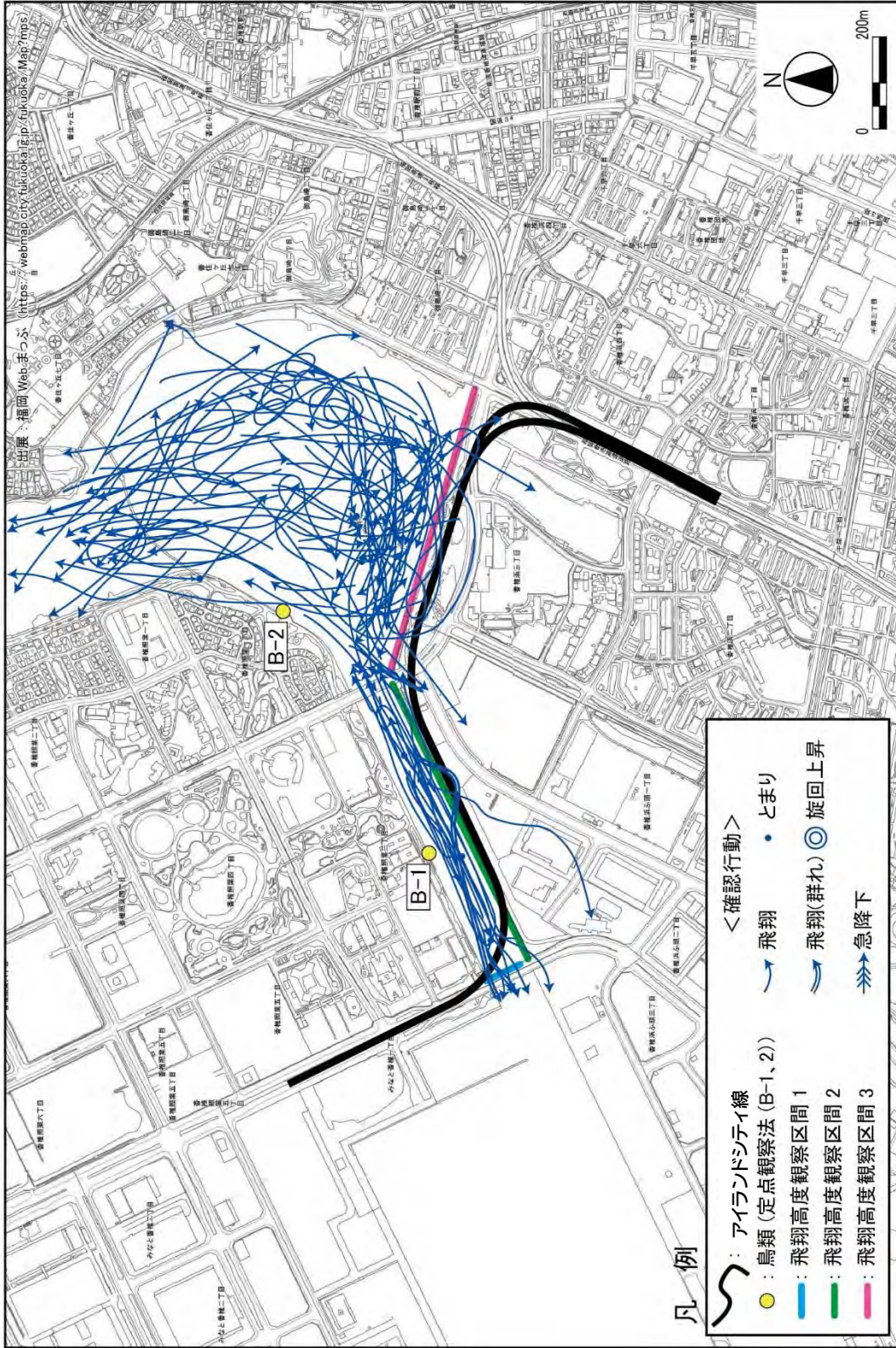


図 1.3-23 鳥類の飛翔ルート図 (ウ科、カモメ科)

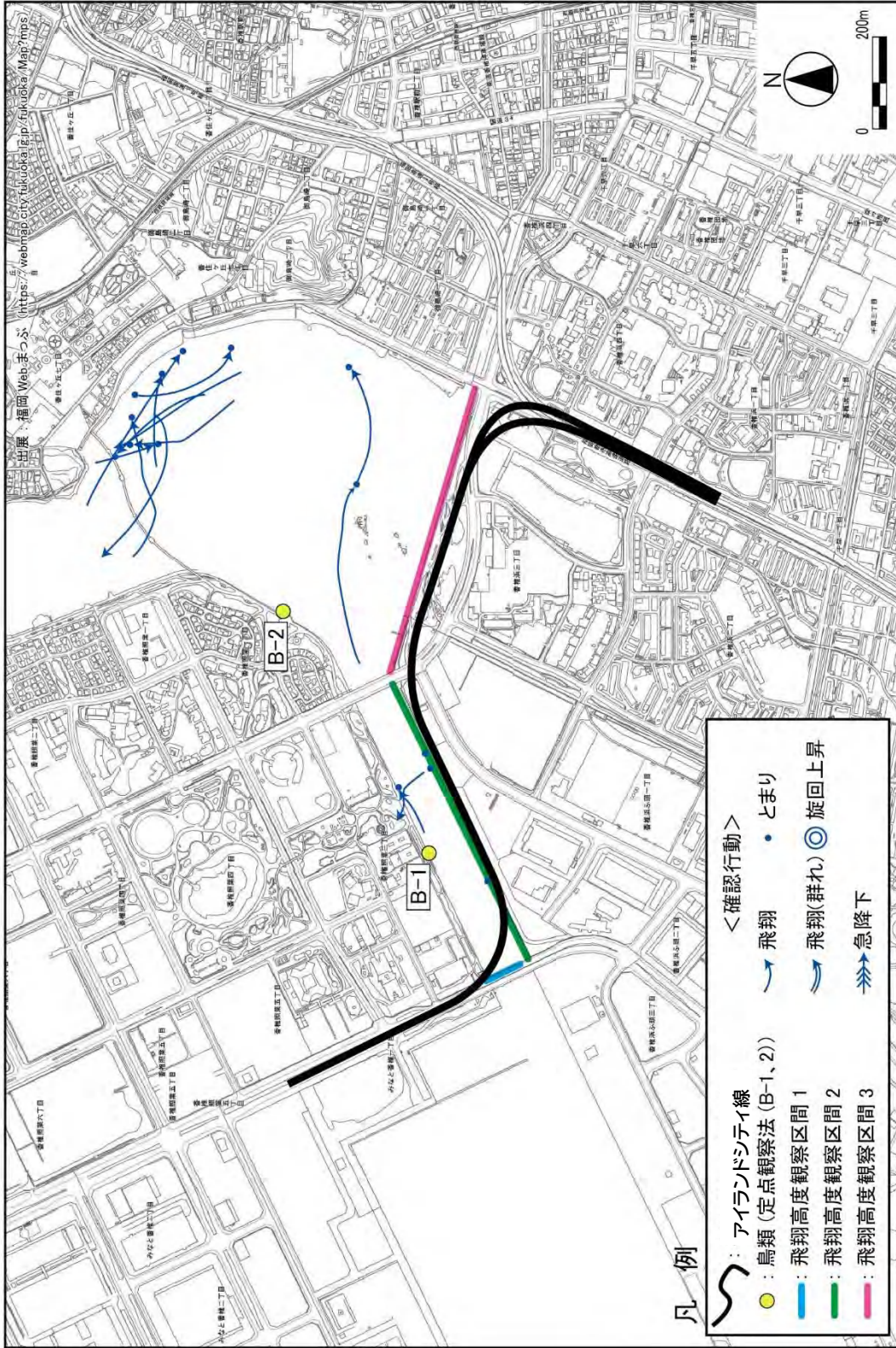
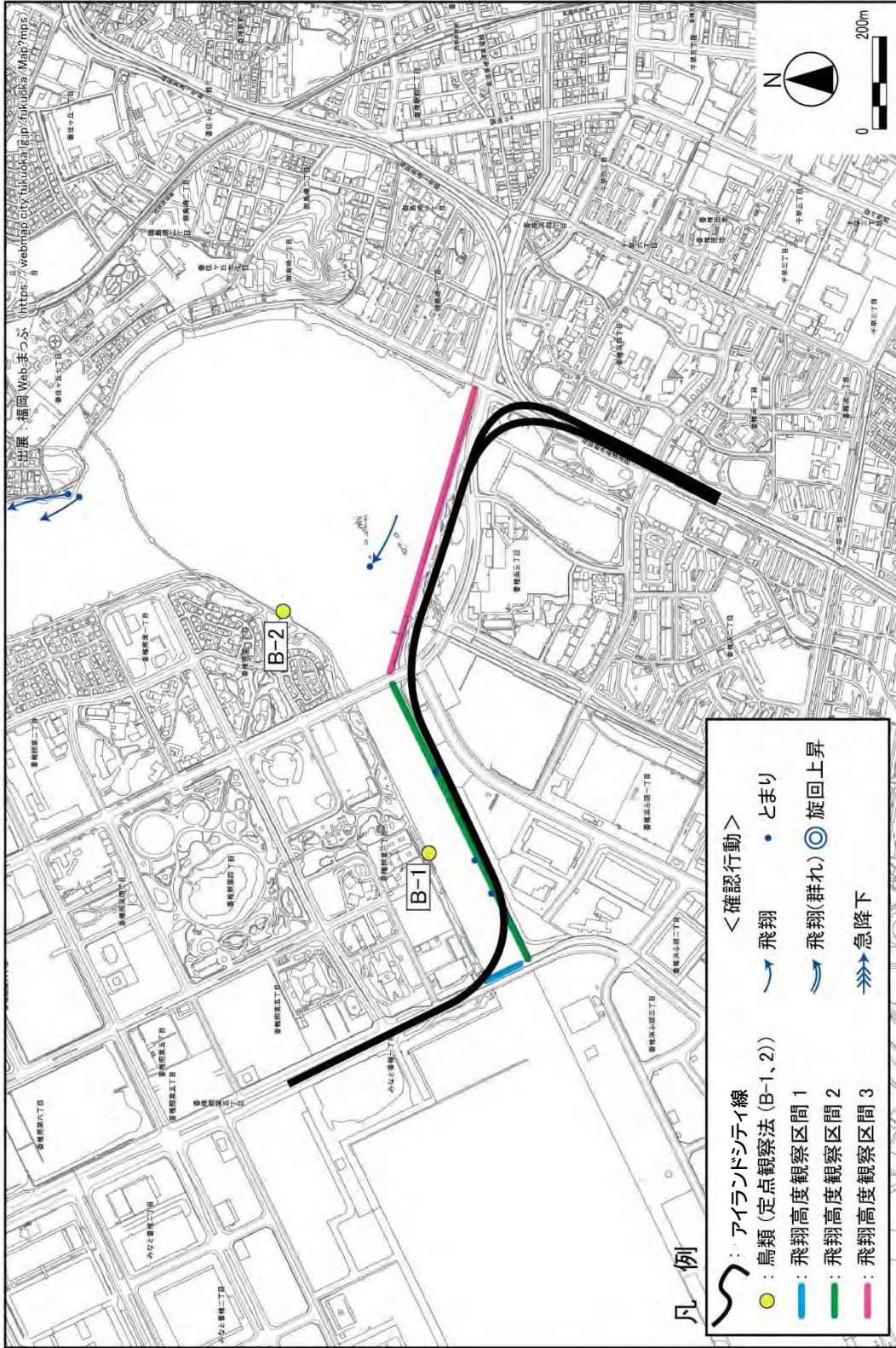


図 1.3-24 鳥類の飛翔ルート図 (サギ科)



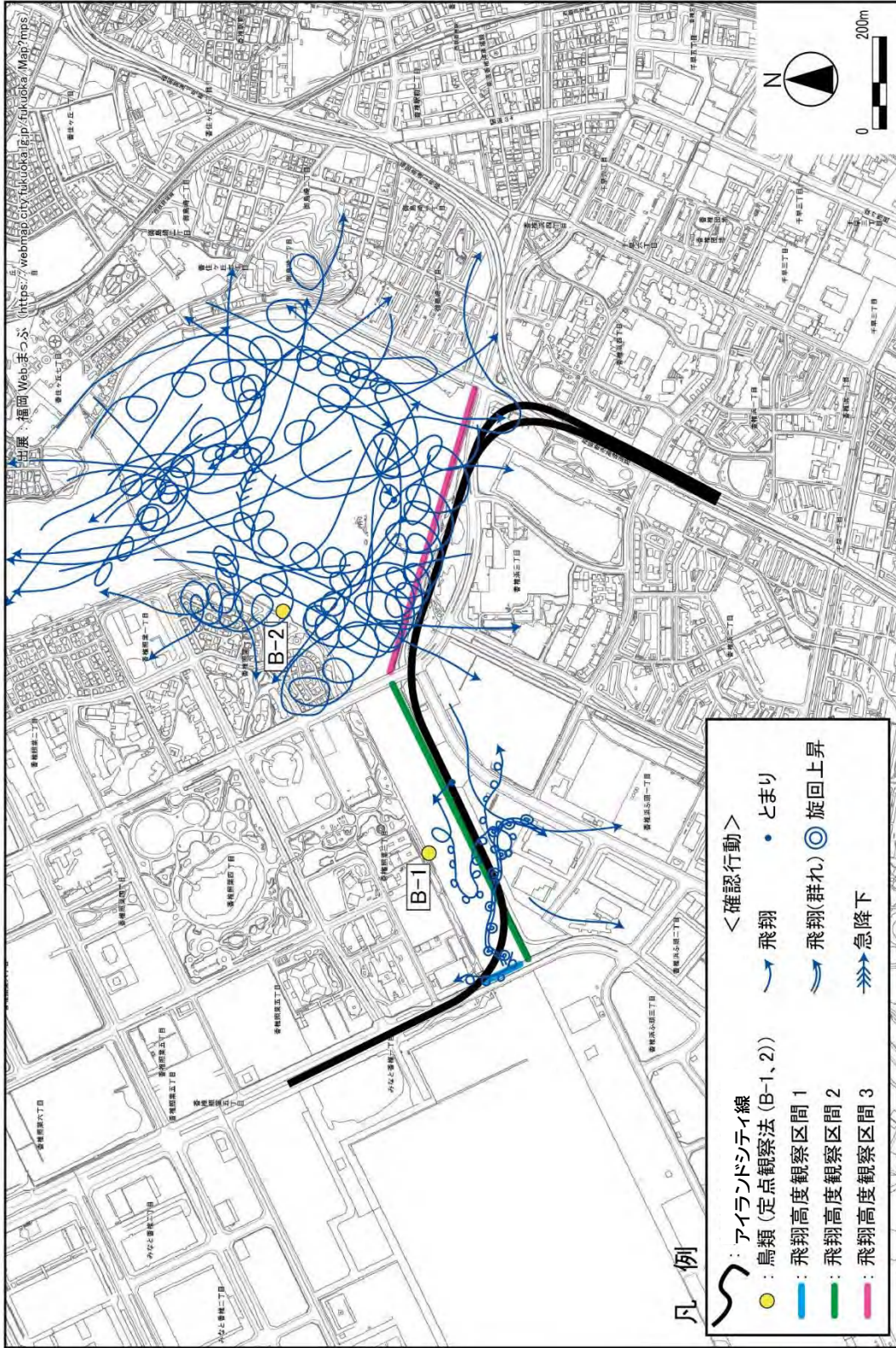


図 1.3-26 鳥類の飛翔ルート図 (ミサゴ科、タカ科)

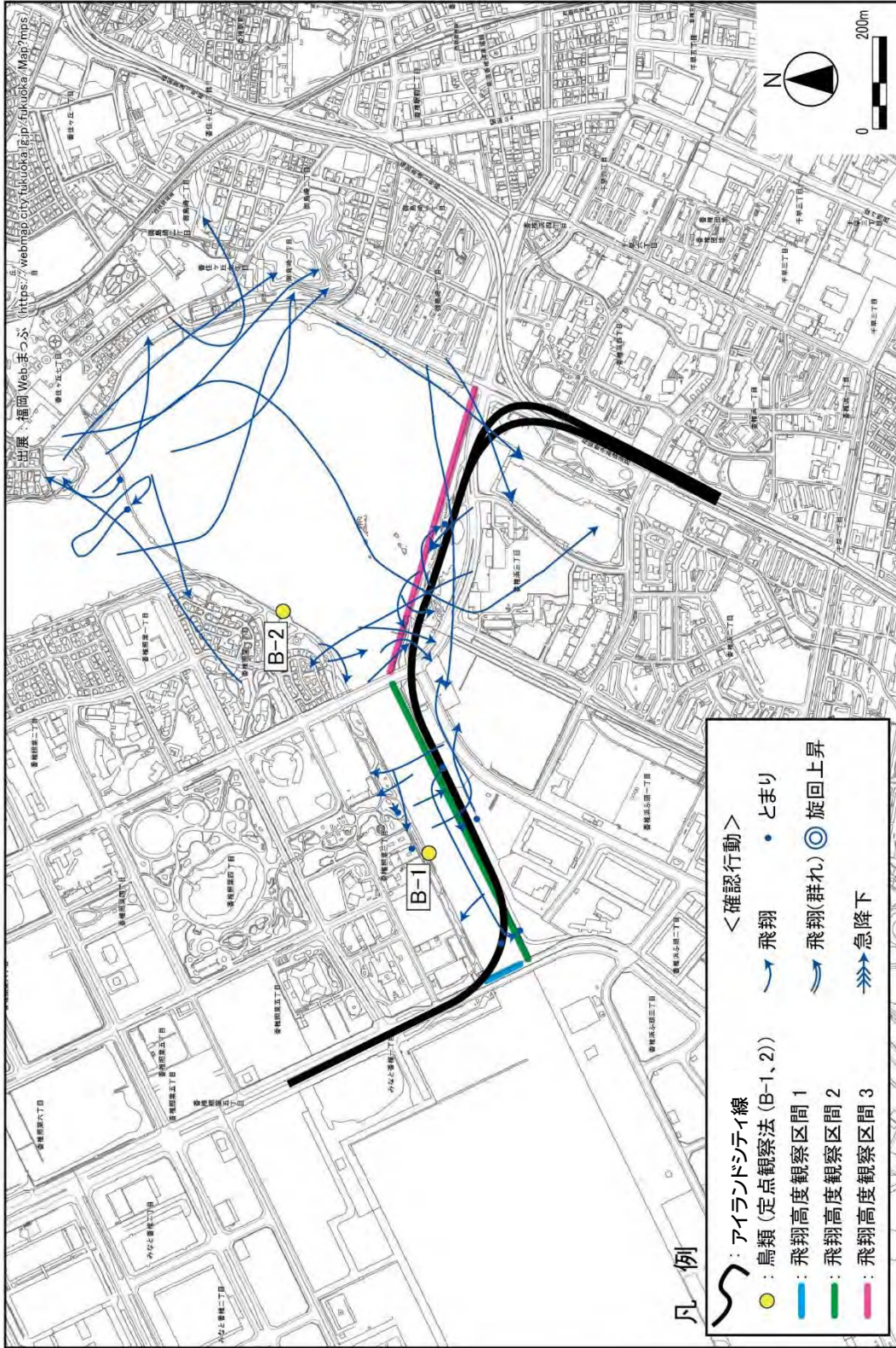


図 1.3-27 鳥類の飛翔ルート図 (その他陸鳥)

iii) 秋季調査

秋季調査において、9目21科27種の鳥類を確認した。

秋季の飛翔高度観察区間ごとの鳥類確認状況を表 1.3-88に、確認した鳥類の飛翔ルートを図 1.3-28～図 1.3-32に示す。

飛翔高度観察区間では、カワウを最も多く確認し、次いでウミネコが多く見られた。なお、カワウは数百羽単位の群れを確認しており、調査地点B-2前縁の水域で採餌を行っていた。

また、高架道路の回避に係る行動ではなかったものの、急降下する鳥類を数例確認した。その確認概要は以下に示すとおりである。

- ・高架道路を急激に回避するような行動（急上昇、急降下、急旋回）は見られなかった。
- ・急降下は、水域で数例確認した。すべて採餌（狩り）に係る行動であった。
- ・高架道路付近（飛翔高度観察区間3）においても、高架道路に降下しようとして、失敗するトビを1例確認した。高架道路を注視しながら飛翔する様子も確認していることから、回避のための降下ではなく、高架道路に落下した餌等を得ようとしていたものと考えられる。

表 1.3-88 飛翔高度観察区間ごとの鳥類確認状況

No.	目名	科名	種名	渡り区分	飛翔高度 ^{注2} 観察区間						確認例数合計			
					1		2		3			外		その他 (鳴き声等による確認)
					高架道路 以上	未滿	高架道路 以上	未滿	高架道路 以上	未滿		高架道路 以上	未滿	
1	カモ目	カモ科	カルガモ	留鳥							8	8		
2	カイツブリ目	カイツブリ科	カイツブリ	留鳥							7	7		
3	ハト目	ハト科	※1 カワラバト(ドバト)	留鳥			8	8	1	4	12	33		
4			キジバト	留鳥				8			3	11		
5	カツオドリ目	ウ科	カワウ	留鳥 ^{※2}	130	1	8		3	28	63	233		
6	ペリカン目	サギ科	アオサギ	留鳥	2		1	6		2	15	26		
7			ダイサギ	留鳥	1			5		1	9	16		
8			コサギ	留鳥							5	5		
9		トキ科	クロツラヘラサギ	冬鳥							7	7		
10	チドリ目	シギ科	イソシギ	留鳥		1		5				6		
11		カモメ科	ウミネコ	留鳥	35	4	30	2		11	28	110		
12			セグロカモメ	冬鳥	2			1		4	2	9		
13	タカ目	ミサゴ科	ミサゴ	留鳥							5	5		
14		タカ科	トビ	留鳥	4	1	15		4	3	1	28		
15	ブッポウソウ目	カワセミ科	カワセミ	留鳥				1				1		
16	スズメ目	モズ科	モズ	留鳥				1				2		
17		カラス科	ハシボソガラス	留鳥				2		2	1	5		
18			ハシブトガラス	留鳥			13	12	1	16	4	46		
19		シジュウカラ科	シジュウカラ	留鳥								2		
20		ヒヨドリ科	ヒヨドリ	留鳥			1				4	6		
21		エナガ科	エナガ	留鳥								2		
22		メジロ科	メジロ	留鳥						2		8		
23		ヒタキ科	ジョウビタキ	冬鳥						2		2		
24			イソヒヨドリ	留鳥			1			1		3		
25		スズメ科	スズメ	留鳥		1				2		3		
26		セキレイ科	ハクセキレイ	留鳥			1	6		5		12		
27		アトリ科	カワラヒワ	留鳥			4	4			3	11		
合計	9目	21科	27種	種数	8種		16種	4種		21種	6種	27種		
				例数	182例		143例	9例		260例	15例	609例		

注) 1. 種名及び配列は「河川水辺の国勢調査のための生物リスト」(令和3年8月、国土交通省)に準拠した。
 2. 飛翔高度は、高架道路(高さ約20m)より高い位置を飛翔した確認例数と、低い位置を飛翔した確認例数をそれぞれ記録した。
 3. 渡り区分は「福岡県の希少野生生物」(令和4年5月閲覧、福岡県の希少野生生物ホームページ)の「表 鳥類-1 福岡県鳥類目録」を参考とし区分した。各渡り区分は以下の内容を示す。
 ・留鳥：その地方で一年中見られ、その地方で繁殖する種類。
 ・夏鳥：春に渡来して、その地方で繁殖する種類。
 ・冬鳥：秋に渡来して、その地方で越冬する種類。
 ・旅鳥：渡りの通過途中でその地方に立ち寄る種類。
 ・迷鳥：通常の生息域あるいは渡りのコースから大きく外れ、たまたまその地方に渡来する種類。
 ※1「福岡県の希少野生生物」において、カワラバト(ドバト)は帰化鳥とされており、渡り区分が示されていない。なお、本種は調査地及びその周辺において年間を通して確認されている。
 ※2「福岡県の希少野生生物」において、カワウは冬鳥とされているものの、環境影響評価時の現地調査(平成22～23年)では四季をとおして確認されており、図鑑(「新版 日本の野鳥」(平成25年12月、株式会社山と溪谷社))等においては留鳥と区分されていることから、本調査においても留鳥とした。

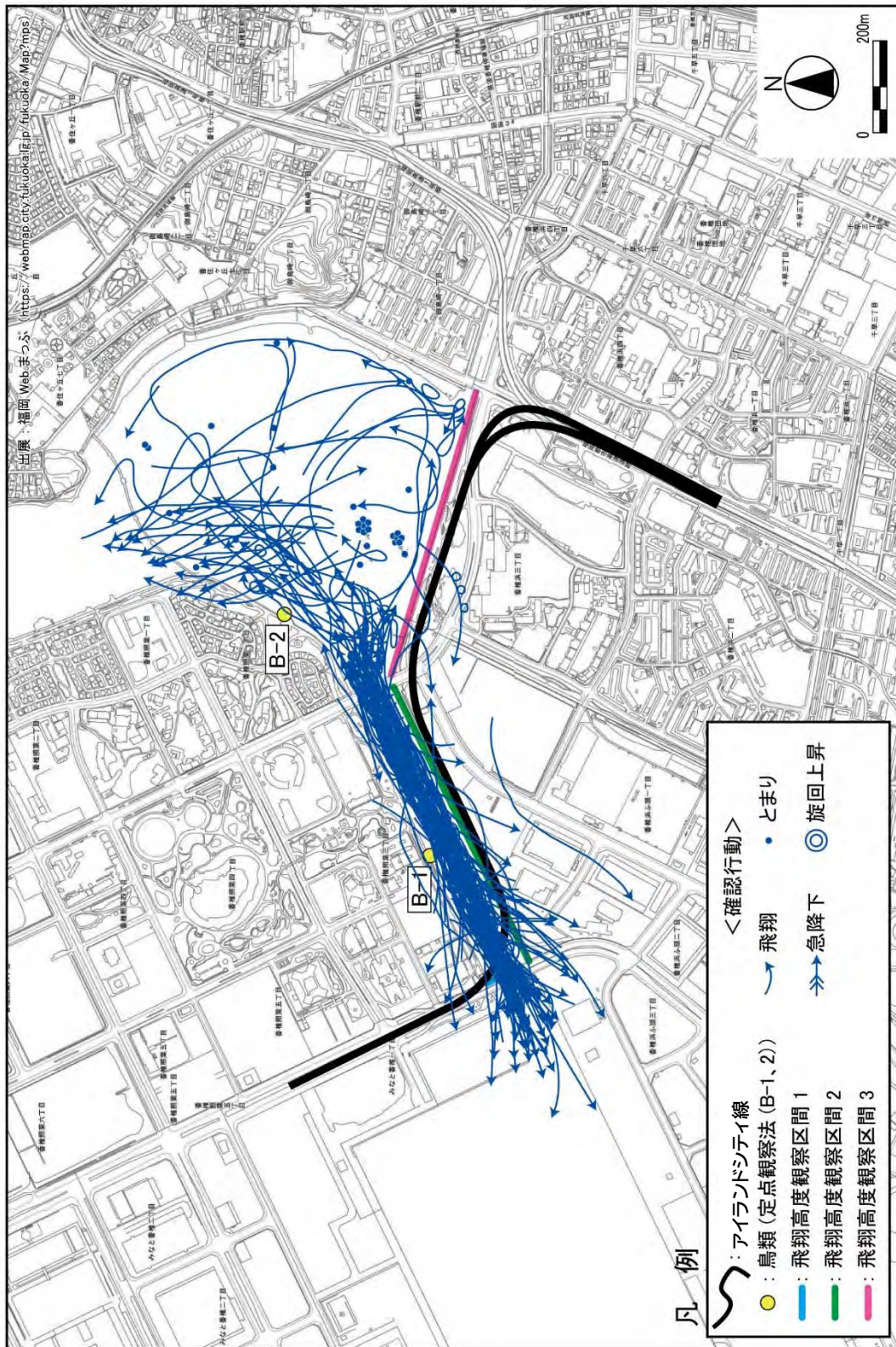


図 1.3-28 鳥類の飛翔ルート図 (ウ科、カモメ科)

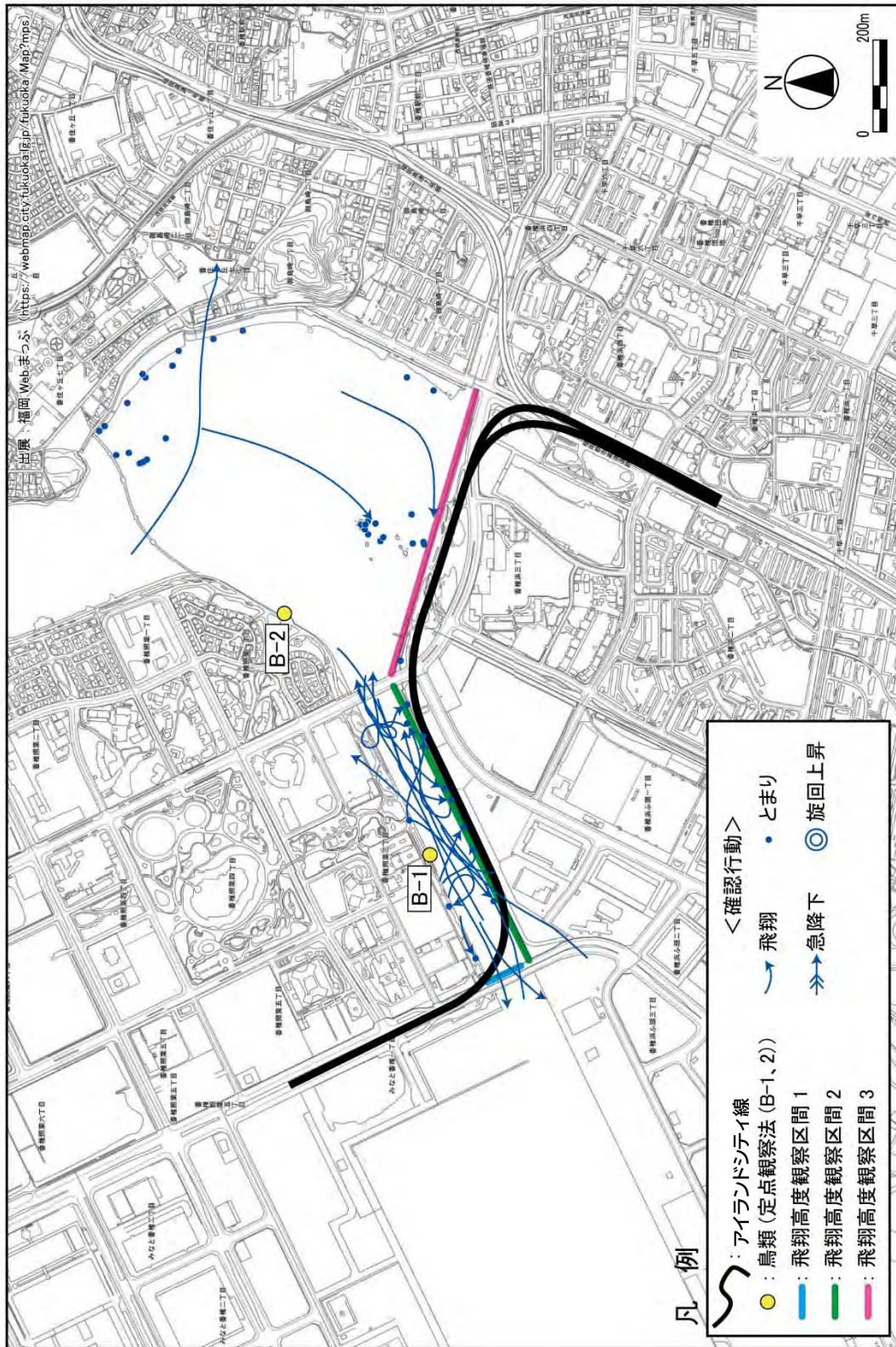


図 1.3-29 鳥類の飛翔ルート図 (サギ科、トキ科)

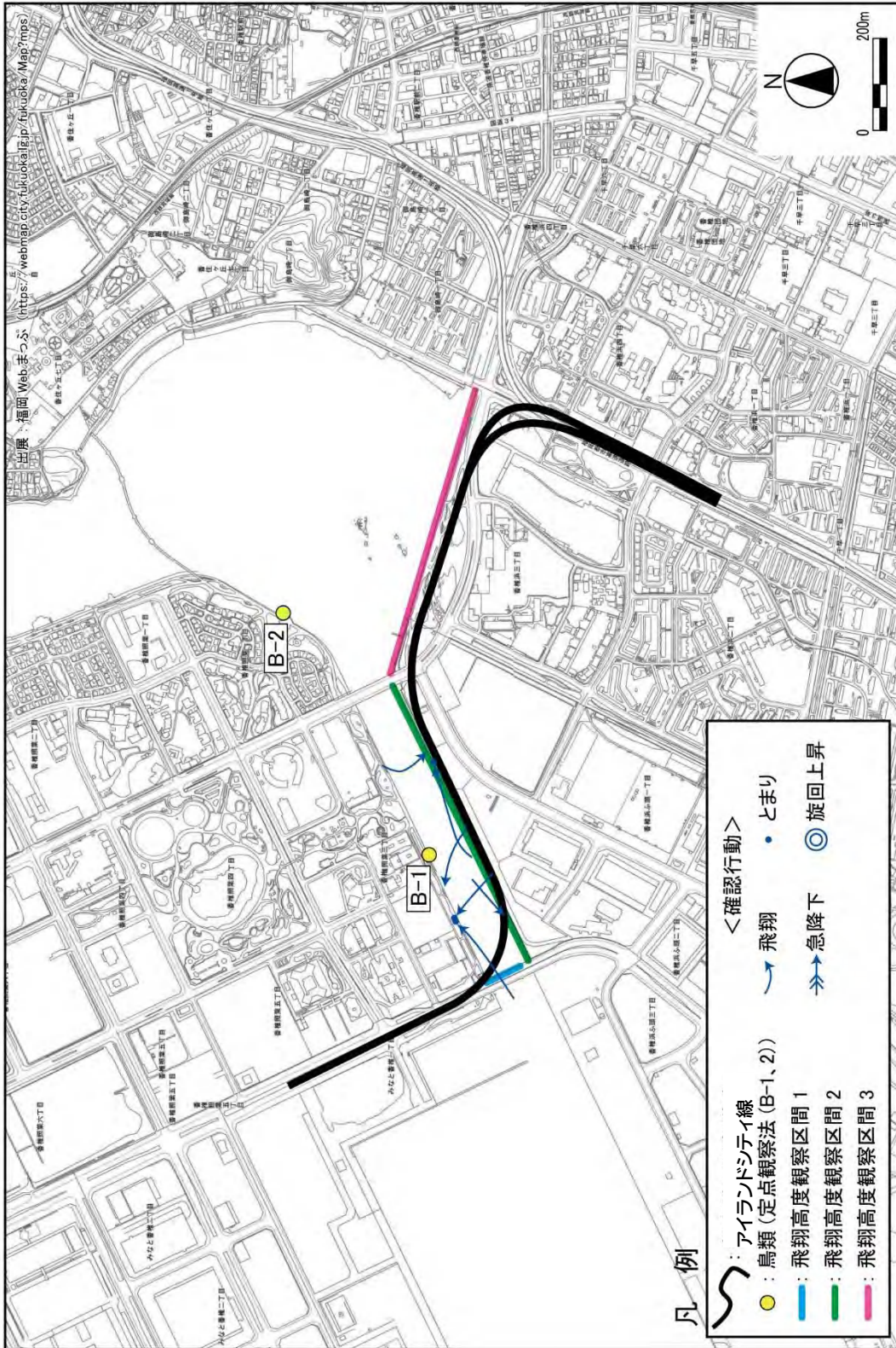


図 1.3-30 鳥類の飛翔ルート図 (シギ科)

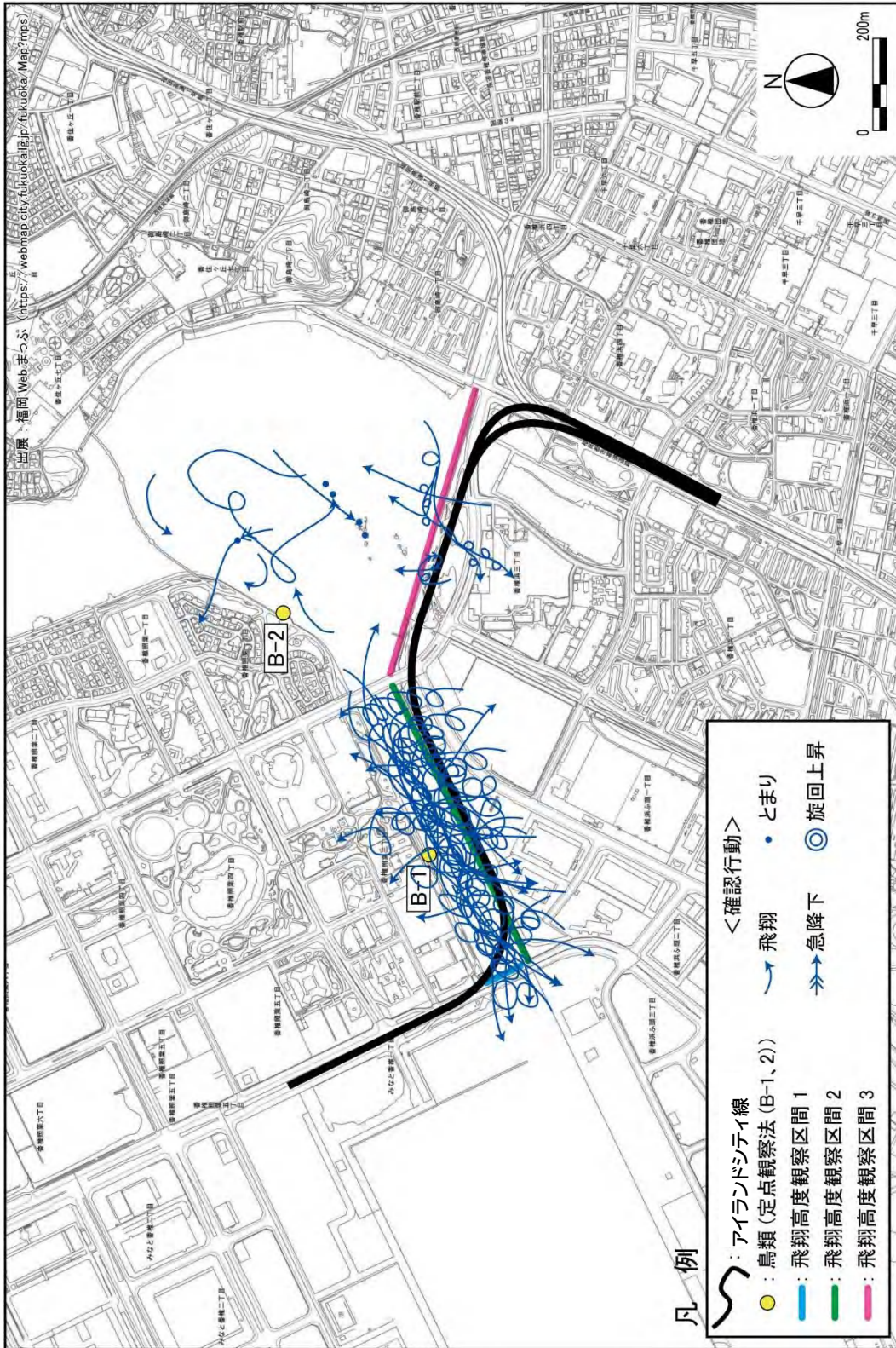


図 1.3-31 鳥類の飛翔ルート図 (ミサゴ科、タカ科)

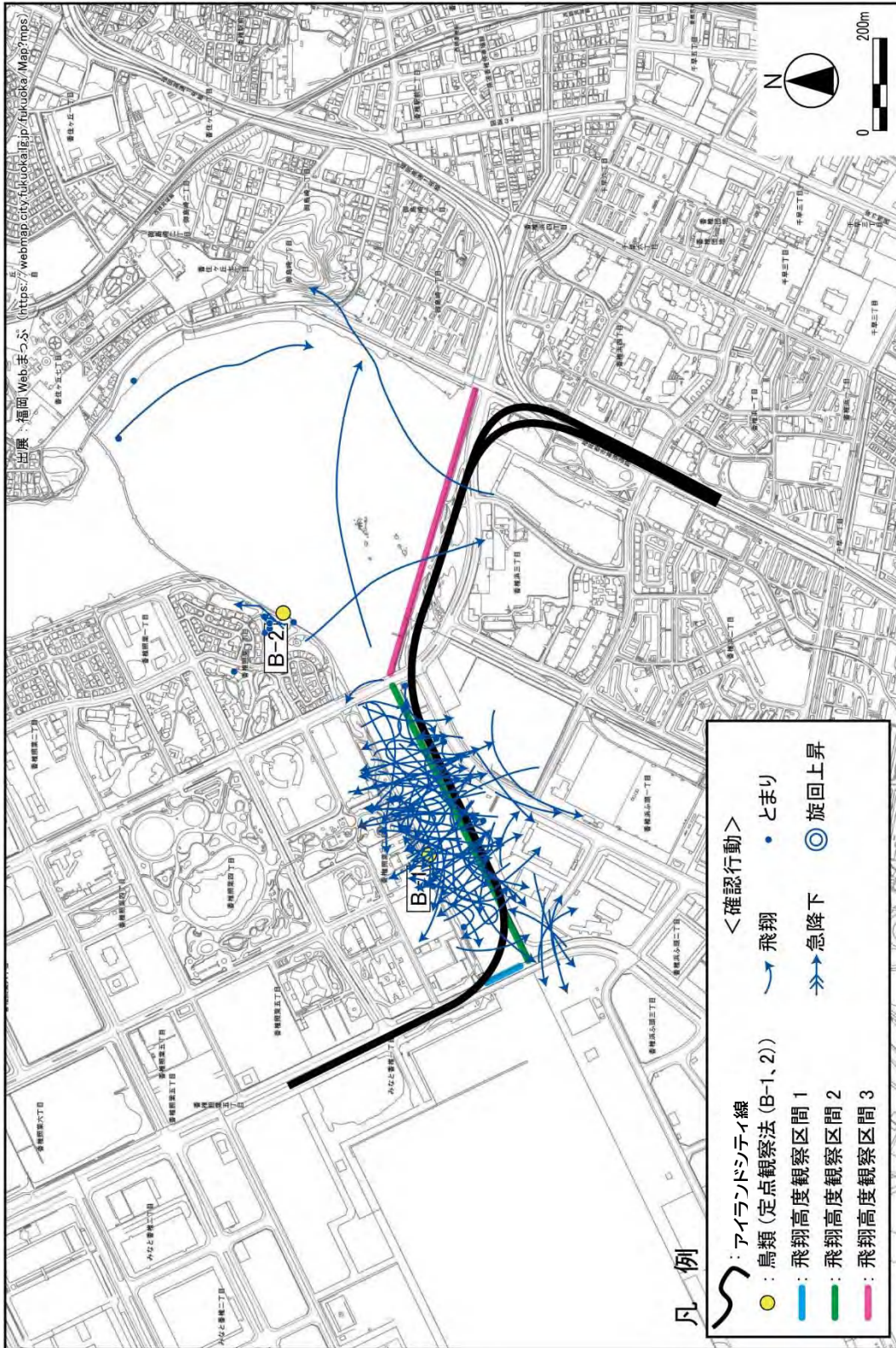


図 1.3-32 鳥類の飛翔ルート図 (その他陸鳥)

iv) 冬季調査

冬季調査において、10目22科37種の鳥類を確認した。

冬季の飛翔高度観察区間ごとの鳥類確認状況を表 1.3-89に、確認した鳥類の飛翔ルートを図 1.3-33～図 1.3-36に示す。

飛翔高度観察区間で最も多く確認したのは、カワラバト（ドバト）であり、次いでヒドリガモ、カワウ、ハシブトガラスの順となっていた。カワラバト（ドバト）は住宅地や公園で採餌する群れが頻繁に見られた。また、ヒドリガモ等のカモ類の群れ（10～30個体程度）が、水域を移動する様子を数回確認した。

調査の結果、高架道路を急激に回避するような行動（急上昇、急降下、急旋回）は見られなかった。ミサゴの急降下を数回確認したものの、全て狩りによるものであった。

表 1.3-89 飛翔高度観察区間ごとの鳥類確認状況

No.	目名	科名	種名	渡り区分	飛翔高度 ^{注1} 観察区間								その他 (鳴き声等による確認)	確認例数 合計
					1		2		3		外			
					高架道路 以上	未満	高架道路 以上	未満	高架道路 以上	未満	高架道路 以上	未満		
1	カモ目	カモ科	ヒドリガモ	冬鳥					5			60+		65+
2			マガモ	冬鳥			2					4	7	13
3			カルガモ	留鳥							2	21	6	29
4			ホシハジロ	冬鳥									2	2
5			キンクロハジロ	冬鳥								1	2	3
6			スズガモ	冬鳥								11+	13	24+
7			ホオジロガモ	冬鳥						1		1	18	20
8			ウミアイサ	冬鳥								2	9	11
9	カイツブリ目	カイツブリ科	カンムリカイツブリ	冬鳥									8	8
10			ハジロカイツブリ	冬鳥									1	1
11	ハト目	ハト科	カワラバト(ドバト)	※1					4		1	35+	39	79+
12			キジバト	留鳥								1	2	3
13	カツオドリ目	ウ科	カワウ	留鳥 ^{※2}	6		5		4		19	18	3	55
14	ベリカン目	サギ科	アオサギ	留鳥			2		1		2	1	1	7
15			ダイサギ	留鳥								1		1
16			コサギ	留鳥									1	1
17	ツル目	クイナ科	オオバン	留鳥								1	5	6
18	チドリ目	シギ科	イソシギ	留鳥									1	1
19		カモメ科	カモメ	冬鳥	1		1					1		3
20			セグロカモメ	冬鳥								1		1
21	タカ目	ミサゴ科	ミサゴ	留鳥	1		2		2	2	12	2		21
22		タカ科	トビ	留鳥			3		3		7		4	17
23	ハヤブサ目	ハヤブサ科	ハヤブサ	留鳥					1					1
24	スズメ目	カラス科	ハシボソガラス	留鳥						4				4
25			ハシブトガラス	留鳥					8	5	12	15	9	49
26		シジュウカラ科	シジュウカラ	留鳥						1			13	14
27		ヒヨドリ科	ヒヨドリ	留鳥								1	8	9
28		ウグイス科	ウグイス	留鳥									1	1
29		ムクドリ科	ムクドリ	留鳥						3		2	6	11
30		ヒタキ科	シロハラ	冬鳥									1	1
31			ジョウビタキ	冬鳥									1	1
32			イソヒヨドリ	留鳥								2	4	6
33		スズメ科	スズメ	留鳥									18	19
34		セキレイ科	ハクセキレイ	留鳥								4	6	10
35		アトリ科	カワラヒワ	留鳥								1	4	5
36		ホオジロ科	アオジ	冬鳥									1	1
37		メジロ科	メジロ	留鳥									3	3
合計	10目	22科	37種	種数 例数	3種 8例		7種 16例		12種 44例		23種 241例+		30種 197例	37種 506例+

注) 1. 種名及び配列は「河川水辺の国勢調査のための生物リスト」(令和3年8月、国土交通省)に準拠した。
 2. 飛翔高度は、高架道路(高さ約20m)より高い位置を飛翔した確認例数と、低い位置を飛翔した確認例数をそれぞれ記録した。
 3. 渡り区分は「福岡県の希少野生生物」(令和4年5月閲覧、福岡県の希少野生生物ホームページ)の「表 鳥類-1 福岡県鳥類目録」を参考とし区分した。各渡り区分は以下の内容を示す。
 ・留鳥：その地方で一年中見られ、その地方で繁殖する種類。
 ・夏鳥：春に渡来して、その地方で繁殖する種類。
 ・冬鳥：秋に渡来して、その地方で越冬する種類。
 ・旅鳥：渡りの通過途中でその地方に立ち寄る種類。
 ・迷鳥：通常の生息域あるいは渡りのコースから大きく外れ、たまたまその地方に渡来する種類。
 ※1 「福岡県の希少野生生物」において、カワラバト(ドバト)は帰化鳥とされており、渡り区分が示されていない。なお、本種は調査地及びその周辺において年間を通して確認されている。
 ※2 「福岡県の希少野生生物」において、カワウは冬鳥とされているものの、環境影響評価時の現地調査(平成22～23年)では四季をとおして確認されており、図鑑(「新版 日本の野鳥」(平成25年12月、株式会社山と溪谷社))等においては留鳥と区分されていることから、本調査においても留鳥とした。
 4. 確認例数の後ろの「+」は、以上を示す。

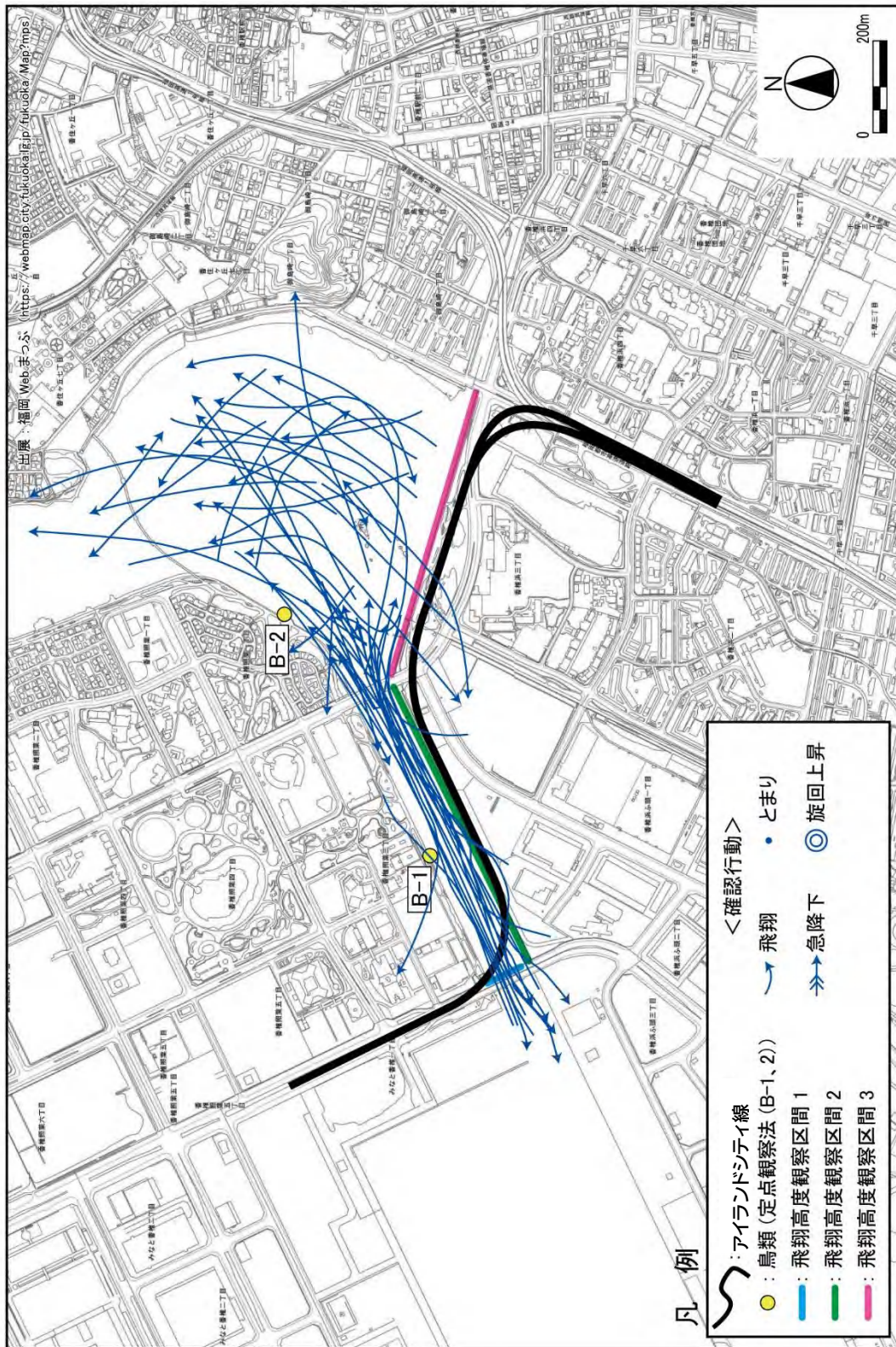


図 1.3-33 鳥類の飛翔ルート図 (ウ科、カモメ科)

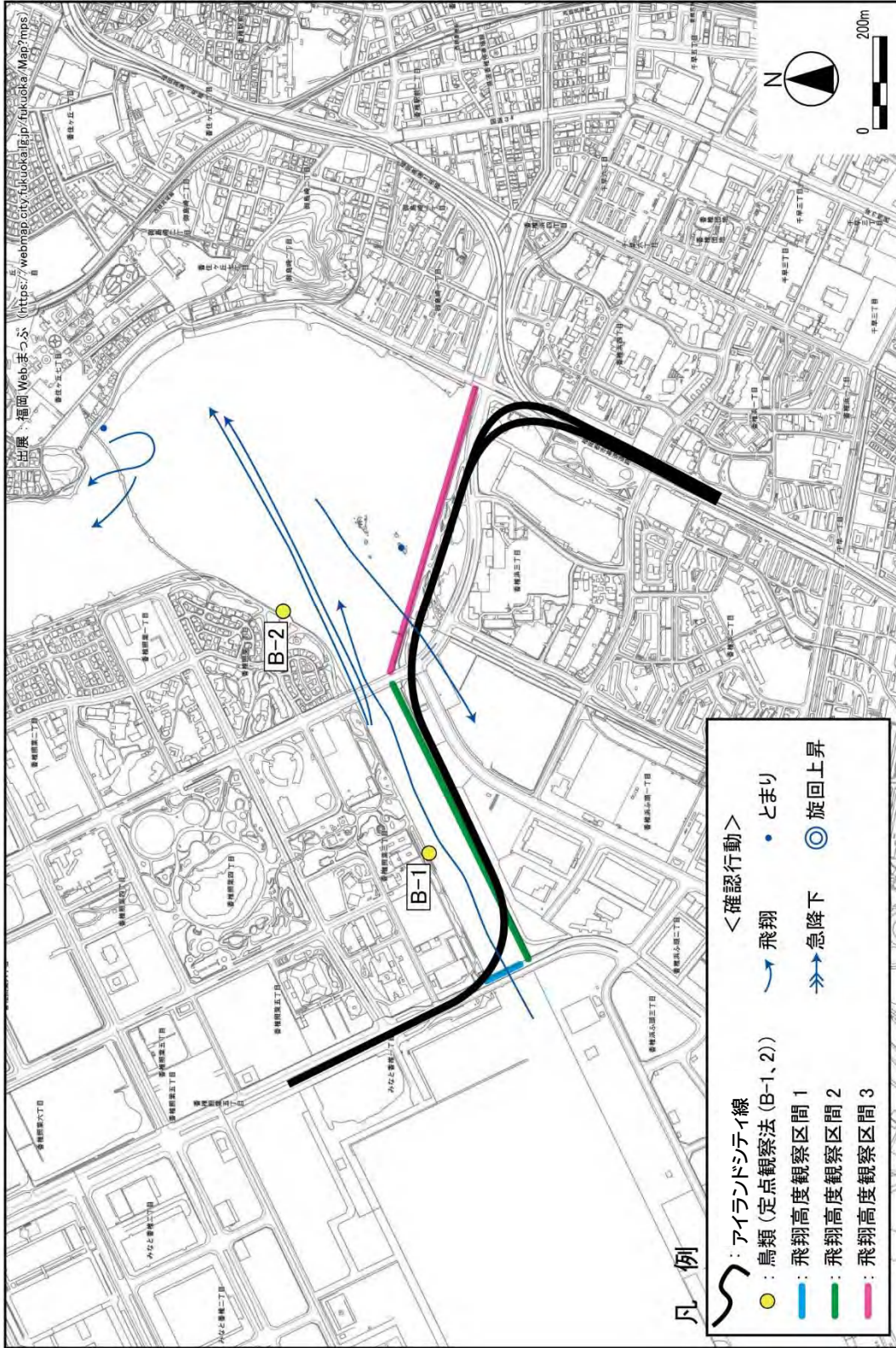


図 1.3-34 鳥類の飛翔ルート図 (サギ科)

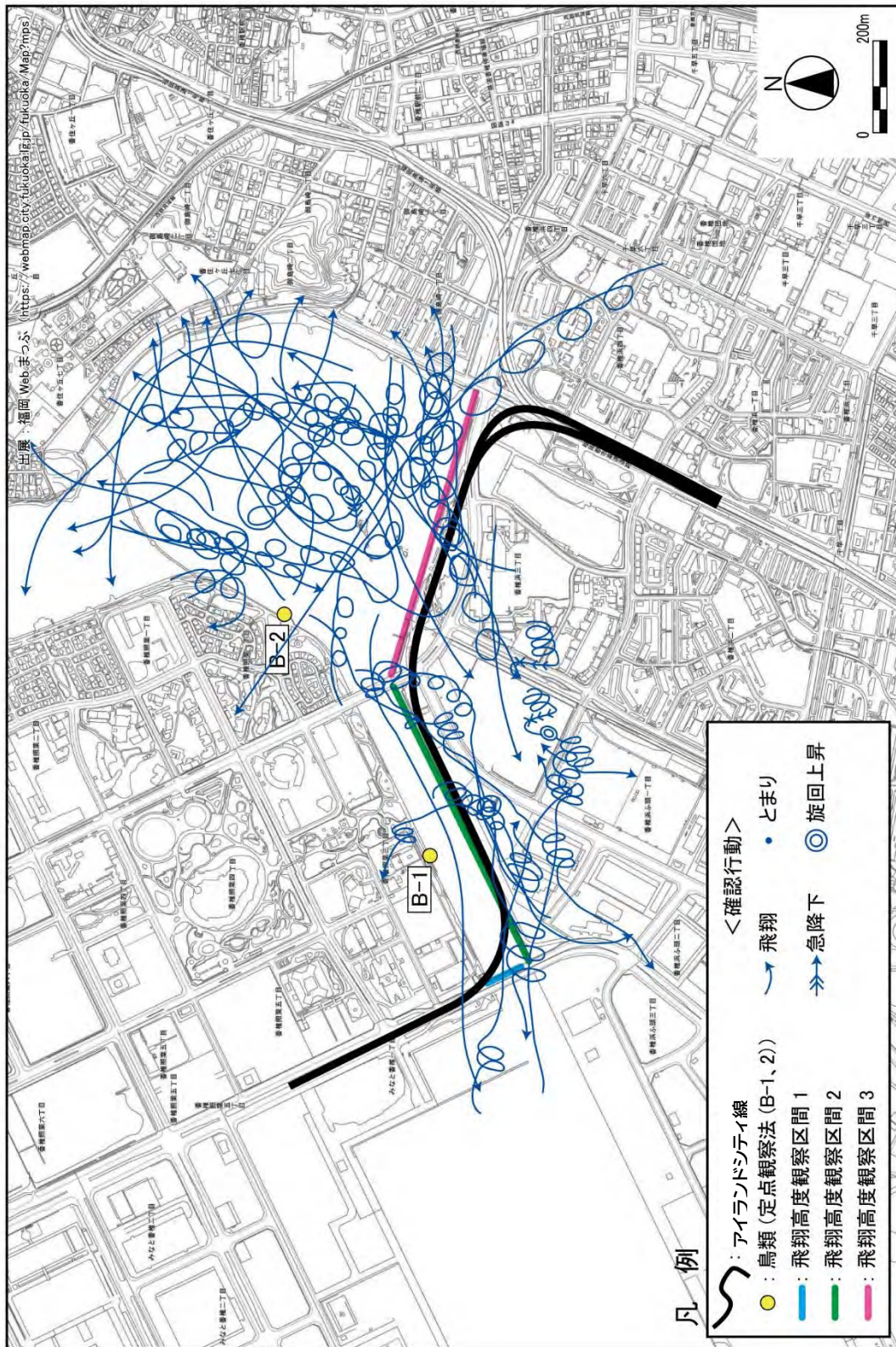


図 1.3-35 鳥類の飛翔ルート図 (ミサゴ科、タカ科、ハヤブサ科)

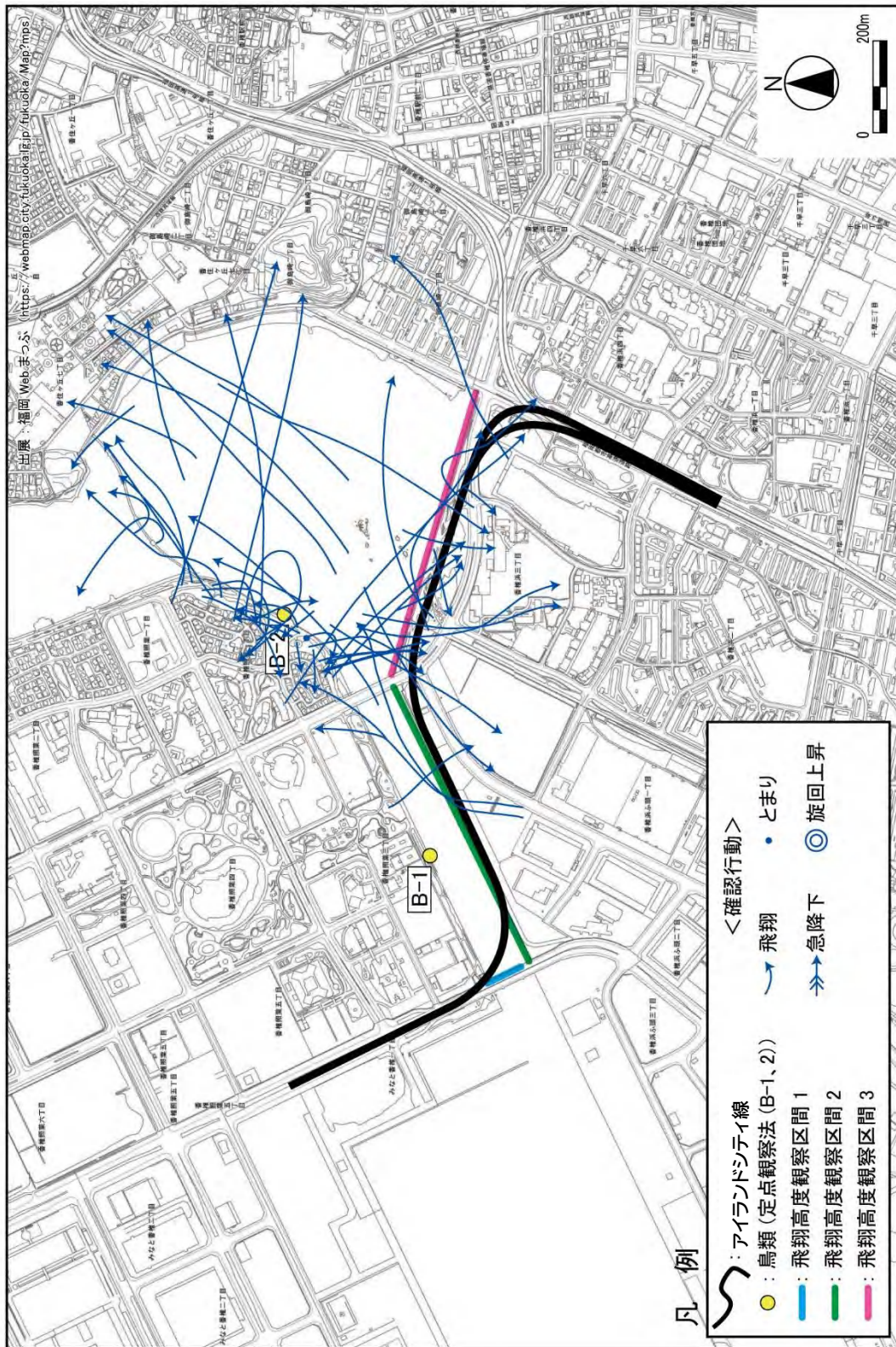


図 1.3-36 鳥類の飛翔ルート図 (その他陸鳥)

イ) 関係者への聞き取り調査結果

アイランドシティ線が開通した令和3年3月27日から令和5年3月31日までの道路清掃時における鳥類の回収件数は、表 1.3-90～表 1.3-91のとおりであり、アイランドシティ線においては、令和4年1月にカラスの轢死体2羽を回収している。その後は鳥類の回収はない。また、同期間における福岡都市高速道路全体における鳥類の回収件数は合計で163件であり、道路延長に対する回収件数は平均2.7件/km、1か月当たりでは6.8件/月であった。アイランドシティ線は0.8件/km、0.1件/月であり、平均よりも少なかった。

また、各鳥類の回収件数の内訳を図 1.3-37に示す。全163件のうち、カラスの回収件数が約半数を占めており、アイランドシティ線における2件の回収もカラスであった。

表 1.3-90 アイランドシティ線における鳥類の回収件数

拾得日時	号線	落下物名
令和4年1月2日 4:09	6号線 (アイランドシティ線)	カラス死骸 1件
令和4年1月5日 7:14	6号線 (アイランドシティ線)	カラス死骸 1件

注) アイランドシティ線開通後の令和3年3月27日～令和5年3月31日におけるアイランドシティ線(福岡都市高速道路6号線)の路上障害記録を示す。(福岡北九州高速道路公社提供データ)

表 1.3-91 福岡都市高速道路における鳥類の回収件数

	1号線	2号線	3号線	4号線	5号線	6号線	合計
路上障害件数 ^{※1}	88	29	1	11	32	2	163
道路延長(km) ^{※2}	18.0	13.2	0.6	6.9	18.1	2.5	59.3
延長1km当たり (件/km)	4.6	2.2	1.7	1.6	1.8	0.8	2.7
1か月当たり (件/月)	3.6	1.2	0.0	0.5	1.3	0.1	6.8

注) アイランドシティ線開通後の令和3年3月27日～令和5年3月31日の路上障害記録をもとに整理した値を示す。1か月当たり件数の集計期間は、令和3年4月1日～令和5年3月31日とした。

※1) 路上障害件数：福岡北九州高速道路公社提供データ、表中の数値は鳥類の回収件数を示す。

※2) 道路延長：「都市高速道路の計画」(都市高速ホームページ、https://www.fk-tosikou.or.jp/kigyo/gaiyou/50nenshi/50year_2.pdf)

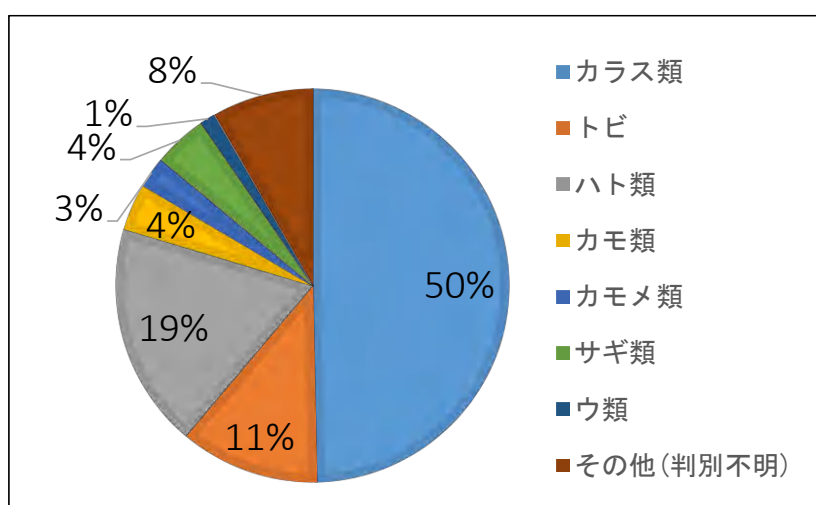


図 1.3-37 福岡都市高速道路における各鳥類の回収件数の割合

また、小野 仁 氏（日本野鳥の会福岡支部代表）に、本事業供用後の鳥類の状況についてヒアリングを実施した結果を表 1.3-92に示す。

ヒアリングの結果、本事業供用後に御島海域に飛来する鳥類の飛翔の変化等は特に確認されていないとの見解であった。

表 1.3-92 アイランドシティ線供用後における鳥類の状況

ヒアリング実施日	ヒアリング対象者	ヒアリング結果
令和5年2月10日	日本野鳥の会 福岡支部代表 小野 仁 氏	御島海域に飛来する鳥類の飛翔の変化等は特に確認されていない。

(6) 調査結果と調査終了の判断

a) 調査結果と予測結果との比較

調査結果と予測結果との比較を行った。

環境影響評価時（平成22～23年調査）では、現地で確認した重要な種を予測対象としている。予測対象種は表 1.3-93に示すとおりである。これらのうち、今回の調査結果で7種を確認した。

なお、今回確認できなかった種は渡り鳥であり、調査のタイミングによって偶発的に確認されることがある。留鳥のミサゴやハヤブサは確認されていることから、確認できなかった種に本事業の影響は生じていないと考える。

表 1.3-93 鳥類重要種の確認状況の比較

No.	種名	渡り 区分	重要種の定義				調査結果	
			種の保 存法	県条例	環境省 RL	福岡県 RDB	平成 22～23 年	令和 4 年度
1	カンムリカイツブリ	冬鳥				準絶滅危惧種	●	●
2	クロツラヘラサギ	冬鳥	国内		絶滅危惧 IB 類	絶滅危惧 IB 類	●	●
3	ホオジロガモ	冬鳥				絶滅危惧 II 類	●	●
4	ミサゴ	留鳥			準絶滅危惧種		●	●
5	ハイタカ	冬鳥			準絶滅危惧種		●	
6	ハヤブサ	留鳥	国内		絶滅危惧 II 類	絶滅危惧 II 類	●	●
7	ミヤコドリ	冬鳥				絶滅危惧 II 類	●	●
8	ハマシギ	冬鳥			準絶滅危惧種	準絶滅危惧種	●	
9	ハウロクシギ	旅鳥	国際		絶滅危惧 II 類	絶滅危惧 II 類	●	
10	コアジサシ	夏鳥		指定	絶滅危惧 II 類	絶滅危惧 II 類	●	
11	オオヨシキリ	夏鳥				準絶滅危惧種	●	●
12	コサメビタキ	旅鳥				情報不足	●	

供用開始後は、道路の存在に伴う鳥類への影響が考えられるため、環境影響評価書における予測結果のうち「移動経路の分断」と調査結果を比較した。

供用開始後の調査結果は表 1.3-94に示すとおり、予測結果と整合している。このため、追加の環境保全措置の実施の必要性もないと考える。

表 1.3-94 調査結果と予測結果との比較

予測結果 (概要)	移動経路の分断は、渡海部における欄干や防音壁を含めた最大約 20m の高さの構造物の出現により発生すると考えられる。 現地調査結果、構造物の出現による移動経路の分断が鳥類の生息に及ぼす影響は極めて小さいと予測される。
調査結果	現地調査において、周辺に出現した個体のうち、区間近傍で高架道路を横切らずに急激に回避する飛翔行動はみられなかった。 また、区間上空を通過する個体の飛翔高さは、高架道路高さの約 20m 以上の個体も確認され、区間近傍で急激に高度を上げる行動はみられなかった。 よって、構造物の出現による移動経路の分断が鳥類の生息に及ぼす影響は極めて小さいと考える。

b) 評価の目標との整合性の確認

日本野鳥の会福岡支部代表へのヒアリングでは、供用後に御島海域に飛来する鳥類の飛翔の変化等は特に確認されていないとの見解であった。また、供用開始後の道路清掃時における鳥類の回収件数は、令和3年3月27日～令和5年3月31日において福岡都市高速全体の163件に対し、アイランドシティ線はカラスの轢死体2件のみであり、他の路線と比べて回収件数及び距離あたりの割合は極めて小さかった。

よって、表 1.3-95に示す評価の目標とした「道路の存在や自動車の走行が鳥類の飛翔に多大な影響を及ぼしていないこと」を満足した。

表 1.3-95 評価の目標と調査結果の比較

評価の目標	道路の存在や自動車の走行が鳥類の飛翔に多大な影響を及ぼしていないこと。
調査結果	日本野鳥の会福岡支部代表へのヒアリングでは、御島海域に飛来する鳥類の飛翔の変化等は特に確認されていないとの見解であった。また、鳥類の回収件数は、福岡都市高速の他の路線と比べて顕著に少なかった。

c) 調査終了の判断について

以上のとおり、表 1.3-96に示す調査終了の判断基準を満足した。

表 1.3-96 調査終了の判断基準

モニタリング調査終了の判断基準
【道路の存在】【自動車の走行】 調査結果が評価の目標を満足する場合。※影響ができる限り回避又は低減されている

5) 道路（地表式、嵩上式）の存在に係る人と自然との触れ合いの活動の場への影響

(1) 調査事項

調査事項は、環境保全の措置として再整備を実施した香椎浜北公園の利用状況及び利用環境の状況とした。

(2) 環境保全措置の実施状況

環境影響評価書記載の香椎浜北公園に対する環境保全措置の内容を踏まえ、表 1.3-97に示すとおり公園の再整備を行った。

香椎浜北公園の再整備状況は写真 1.3-1に示すとおりである。

また、環境影響評価時に将来の景観を予測したフォトモンタージュと現況の比較は、写真 1.3-2に示すとおりであり、予測結果との差はみられない。

なお、工事は令和2年7月に着工し、令和3年3月から供用が開始されている。

表 1.3-97 環境影響評価書記載の環境保全措置と香椎浜北公園の再整備状況

環境影響評価書記載内容	再整備状況
公園再整備の基本コンセプト（例：高架構造物と調和した空間の創出、歴史性や地域の特徴が感じられる回遊拠点、海に向かって開かれた憩いの場、防犯、安全面に配慮した安全・安心の空間、利用者に愛されるまちのひろば等）を検討し、それを踏まえた整備方針や、樹木・緑地・施設・設備等の再配置計画等が促進されるよう、専門家や公園利用者等の意見を踏まえ、関係機関と適切な時期に協議・検討を進める。	<ul style="list-style-type: none">・眺望の確保 御島海域が一望できる開放的な公園とした。・高架構造物と調和した空間の創出 高架構造物の下には、開放感がある広場を整備した。また、広場周辺は芝等によるグリーンベルトの整備、公園のエントランス部には植栽を行った。・景観への配慮 高架構造物等のデザインは、都市景観アドバイザー制度を活用するとともに、関係機関と協議した。・快適性の向上、利用が促進される整備 健康遊具、ジョギングが可能な既設の遊歩道の整備、高架下は日陰や雨宿り空間として利用できるなど、健康づくりや安全面にも配慮した。



エントランス部の植栽



エントランス部の植栽



芝等によるグリーンベルトの整備1



芝等によるグリーンベルトの整備2



遊具



公衆トイレ



健康遊具の設置



海岸沿いのウォーキングコース（既設）

写真 1.3-1(1) 公園の再整備状況(1)

 <p>令和5年8月撮影</p>	 <p>令和5年8月撮影</p>
<p>海に見える休憩場（既設）</p>	<p>高架による日陰、雨やどり空間</p>
 <p>令和5年8月撮影</p>	 <p>令和5年9月撮影</p>
<p>目前に広がる御島海域</p>	<p>御島神社</p>
 <p>令和5年8月撮影</p>	 <p>令和5年8月撮影</p>
<p>開放的な広場 1</p>	<p>開放的な広場 2</p>

写真 1.3-1 (2) 公園の再整備状況(2)

環境影響評価書（H25.6）



写真 1.3-2 環境影響評価時の予測結果との比較

(3) 調査方法

調査は、現地調査により行う。現地調査は、公園内の海岸沿いの遊歩道や内陸側の芝地を1時間程度踏査し、目視確認により活動内容ごとの利用者数等を記録すると共に、公園の快適性を把握する上で必要な箇所について、写真撮影等を行った。

なお、調査の実施にあたっては、道路の存在による人と自然との触れ合いの活動の場への影響を判断する上で以下の点に留意した。

・香椎浜北公園の再整備等により、騒音、日影、圧迫感による影響が軽減され、利用者の快適性が確保されているか。

調査項目及び調査方法は、表 1.3-98に示すとおりである。

なお、公園利用者へのヒアリングは、表 1.3-99に示す内容で実施した。

表 1.3-98 調査項目及び調査方法

調査項目	調査方法
活動内容ごとの利用者数	目視確認による記録
快適性把握のための写真撮影	写真撮影による記録
快適性把握のための利用者ヒアリング	調査票を用いたヒアリング (表 1.3-99 参照)

表 1.3-99 ヒアリング内容

対象者	質問事項
公園利用者	<ol style="list-style-type: none">1. この公園を利用した目的は何ですか。2. どのような手段で来られましたか。3. 公園は、月または週に何回程度利用していますか。4. 休日だけではなく、平日も利用していますか。5. この公園を利用する理由は何ですか。6. 高架の高速道路が存在することによって、騒音・日影・圧迫感等の影響を感じますか。また、影響を感じる場合、具体的にどのようなものですか。7. 今後もこの公園を利用しますか。

(4) 調査地域及び調査地点

調査地点は、図 1.3-38に示す香椎浜北公園とした。

(5) 調査期間等

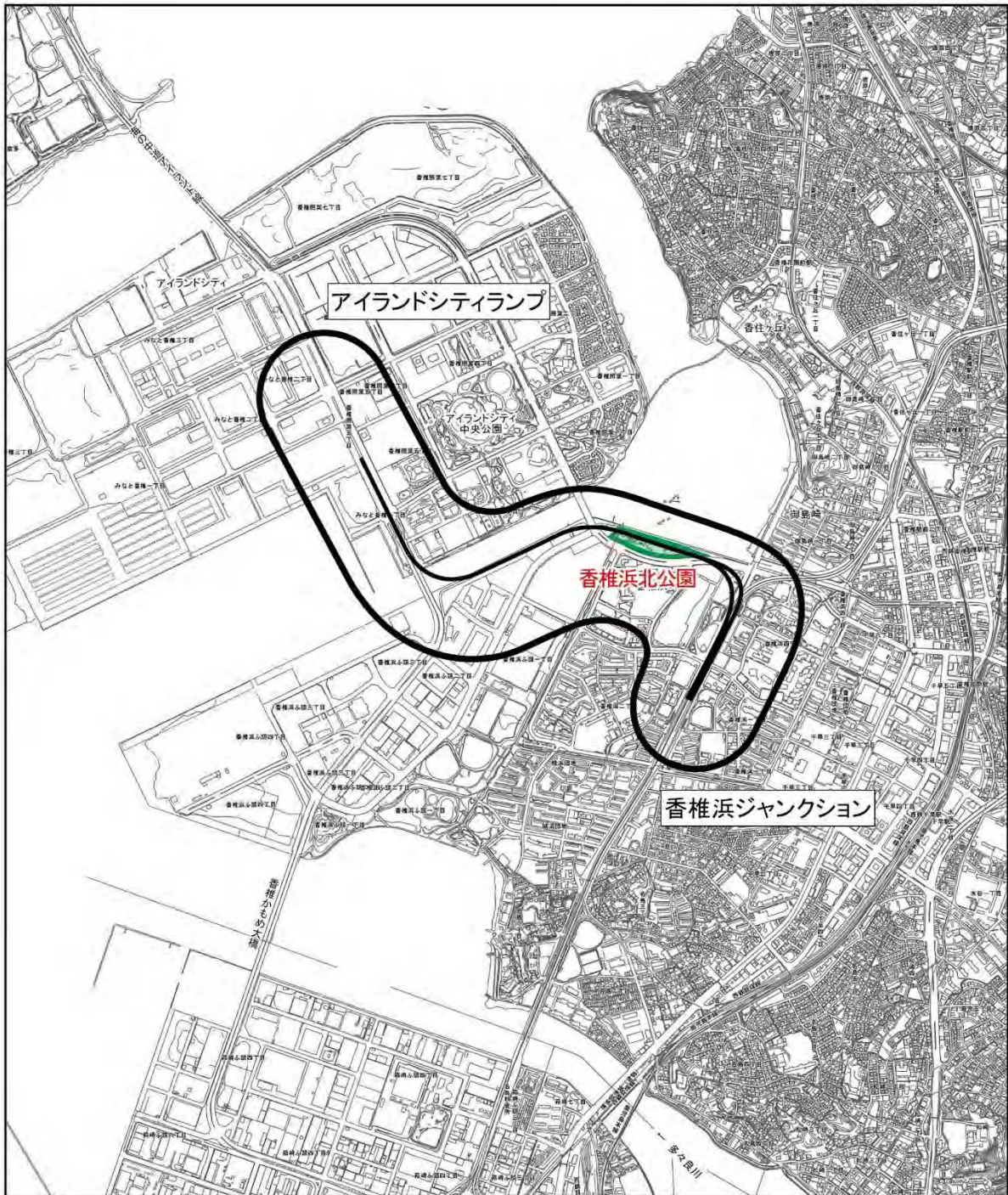
調査時期は、環境影響評価書の予測結果との整合性を確認する上で、原則として環境影響評価書の調査時期である5月、7月、10月、2月に各1回とし、朝、昼、夕の各時間帯で実施した。

また、調査は利用者が多いことが想定される休日とし、各季節の調査日は、表 1.3-100に示すとおり実施した。

表 1.3-100 調査時期

調査時期	調査日時	天気概況	気温(°C)		
		昼 (06:00-18:00)	平均	最高	最低
春季	令和4年5月15日(日) 【朝】 7:00~9:00 【昼】 11:00~13:00 【夕】 15:00~17:00	曇	17.9	21.0	15.3
夏季	令和4年7月23日(土) 【朝】 7:00~9:00 【昼】 11:00~13:00 【夕】 15:00~17:00	晴後時々薄曇	27.3	31.1	24.4
秋季	令和4年10月23日(日) 【朝】 7:00~9:00 【昼】 11:00~13:00 【夕】 15:00~17:00	晴一時曇	20.7	24.9	18.2
冬季	令和5年2月5日(日) 【朝】 7:00~9:00 【昼】 11:00~13:00 【夕】 15:00~17:00	晴	6.1	11.6	1.6

注) 天気及び気温は福岡管区気象台の観測結果である。






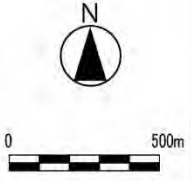
<p>凡 例</p> <p> : 都市計画対象道路事業実施区域</p> <p> : アイランドシティ線</p> <p> : 人と自然との触れ合い活動の場調査地点(陸域)</p>		<p>N</p>  <p>0 500m</p>
<p>出展：福岡 Web まっぷ (https://webmap.city.fukuoka.lg.jp/fukuoka/Map?mps)</p>		

図 1.3-38 調査地点位置図（人と自然との触れ合いの活動の場）

(6) 調査結果

a) 活動内容別の利用者数

香椎浜北公園の活動項目別の利用者人数を表 1.3-101～表 1.3-104に示す。

各季節において、朝の時間帯は、主にウォーキング及びランニングの利用者が多くみられた。昼・夕の時間帯もウォーキングの利用者が最も多いものの、遊具利用者やその他利用者も多くみられた。

表 1.3-101 活動内容別・利用者人数（春季）

区分	活動内容別・利用者人数（人）										合計（人）
	ウォーキング (犬の散歩含む)	ランニング	休憩 (食事含む)	遊具利用	サイクリング	通勤・通学	運動	移動	水面利用	その他利用	
朝	167	106	4	14	12	23	5	39	2	2	374
昼	108	57	22	13	21	0	3	31	8	76	339
夕	167	36	18	55	7	0	0	60	0	71	414
合計	442	199	44	82	40	23	8	130	10	149	1127

注) 1. 朝：7～9時、昼：11～13時、夕：15～17時の利用者人数を示す。
2. 遊具利用は公園内の遊具の利用を、その他利用は園内でのキックボード及びおにごっこ等の屋外遊びを、水面利用はサップ及び干潟での潮干狩りを示す。

表 1.3-102 活動内容別・利用者人数（夏季）

区分	目的別・利用者人数（人）										合計（人）
	ウォーキング (犬の散歩含む)	ランニング	休憩 (食事含む)	遊具利用	サイクリング	通勤・通学	運動	移動	水面利用	その他利用	
朝	187	140	1	5	11	17	11	103	20	4	499
昼	57	32	12	12	15	4	3	63	0	21	219
夕	107	42	4	8	14	6	3	46	0	50	280
合計	351	214	17	25	40	27	17	212	20	75	998

注) 1. 朝：7～9時、昼：11～13時、夕：15～17時の利用者人数を示す。
2. 遊具利用は公園内の遊具の利用を、その他利用は園内でのキックボード、ボール遊び及びかかけっこ等の屋外遊びを、水面利用は漕艇を示す。

表 1.3-103 活動内容別・利用者人数（秋季）

区分	目的別・利用者人数（人）									合計 （人）
	ウォーキング （犬の散歩含む）	ランニング	休憩 （食事含む）	遊具利用	サイクリング	通勤・通学	運動	移動	その他利用	
朝	236	105	26	15	20	27	12	50	17	508
昼	168	108	18	39	22	3	3	94	150	605
夕	240	114	19	40	58	9	4	58	149	691
合計	644	327	63	94	100	39	19	202	316	1,804

- 注) 1. 朝：7～9時、昼：11～13時、夕：15～17時の利用者人数を示す。
 2. 遊具利用は公園内の遊具の利用を、その他利用は園内でのラジコン、スケートボード、ボール遊び、バードウォッチング等の動植物観察を示す。

表 1.3-104 活動内容別・利用者人数（冬季）

区分	目的別・利用者人数（人）											合計 （人）
	ウォーキング （犬の散歩含む）	ランニング	休憩 （食事含む）	遊具利用	サイクリング	通勤・通学	運動	移動	水面利用	自然利用	その他利用	
朝	143	115	4	5	9	16	5	55	0	0	5	357
昼	237	102	9	45	16	4	2	89	0	0	57	561
夕	381	123	18	39	38	3	7	67	1	5	91	773
合計	761	340	31	89	63	23	14	211	1	5	153	1,691

- 注) 1. 朝：7～9時、昼：11～13時、夕：15～17時の利用者人数を示す。
 2. 遊具利用は公園内の遊具の利用を、その他利用は園内での読書、ボール遊び、凧揚げ、ラジコン、スケートボード、フリスビー、散策、テントを張っての芝生利用等を示す。

b) 環境影響評価時との利用者数の比較

環境影響評価時（平成22～23年調査）の調査結果と令和4年度現地調査結果の比較を表 1.3-105に示す。再整備後の令和4年度に実施した調査の結果、利用者数は環境影響評価時（平成22～23年調査）と比べて各季節ともに10倍以上になっていた。

公園周辺の香椎浜地区及び香椎照葉地区の人口推移を表 1.3-106に示す。人口は、平成22年9月末から令和4年9月末にかけて、香椎浜地区で1.3倍、香椎照葉地区で3.7倍に増加しており、公園利用者の増加要因の一つになっていると考える。

表 1.3-105 季節別の利用者数の比較

調査時期	平成 22～23 年調査結果	令和 4 年度現地調査結果
春 季	102 人	1,127 人
夏 季	43 人	998 人
秋 季	146 人	1,804 人
冬 季	107 人	1,691 人

(参考)

表 1.3-106 香椎浜地区及び香椎照葉地区の人口推移

年	平成 22 年 9 月末	令和 4 年 9 月末
香椎浜	11,000 人	13,869 人
香椎照葉	3,769 人	13,776 人
合 計	14,769 人	27,645 人

出典)「登録人口(公称町別)」(福岡市 HP

https://www.city.fukuoka.lg.jp/soki/tokeichosa/shisei/toukei/jinkou/tourokujinkou/TourokuJinko_machibetu.html)

c) 快適性把握のための写真撮影

香椎浜北公園の主な利用状況を写真 1.3-3に示す。



写真 1.3-3 香椎浜北公園の主な利用状況

d) 快適性把握のための利用者へのヒアリング

調査は、年間を通して計110組（206人）へのヒアリングを実施した。

ヒアリングを実施した各季節の利用者の属性は、表 1.3-107及び図 1.3-39に示すとおりである。

ヒアリングを実施した利用者は大人が多く、また、全体の男女比では、男性の割合が多かった。

表 1.3-107 ヒアリング対象者の属性

調査時期	組数	大人	子供	(内訳：男女数)	計
春季	26	36	15	男:29 女 22	51
夏季	25	34	13	男:28 女 19	47
秋季	30	37	13	男:28 女 22	50
冬季	29	40	18	男:32 女 26	58
合計	110	147	59	男:117 女 89	206

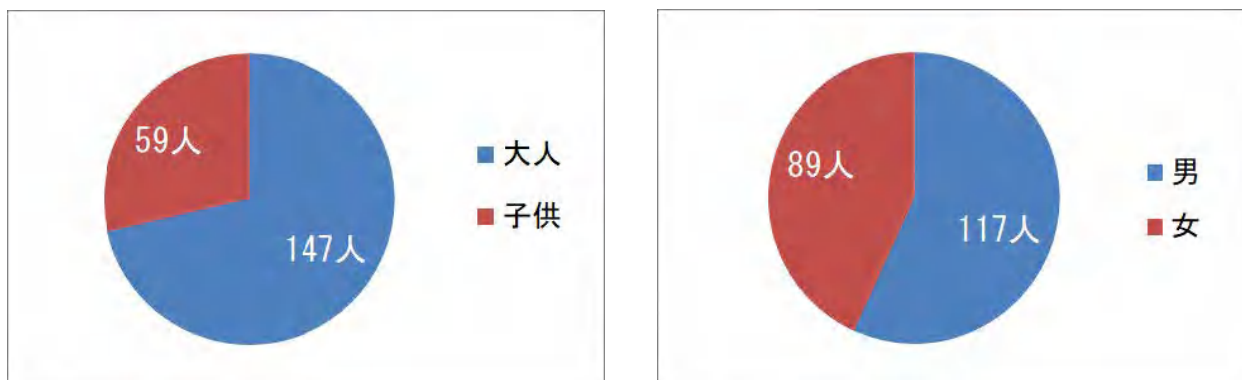


図 1.3-39 ヒアリングを実施した利用者の属性（年間）

また、香椎浜北公園の利用者ヒアリング結果の年間集計値を図 1.3-40 (1)～(7)に示す。

活動目的で最も多かったのは散歩（43%）で、次いで休憩（10%）であった。

交通手段で最も多かったのは徒歩（72%）で、次いで車（15%）であった。

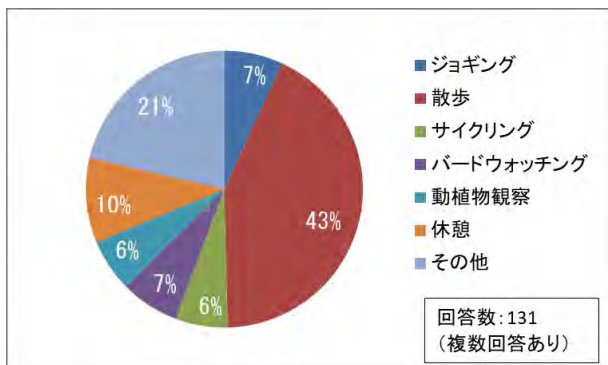


図 1.3-40 (1) 活動目的

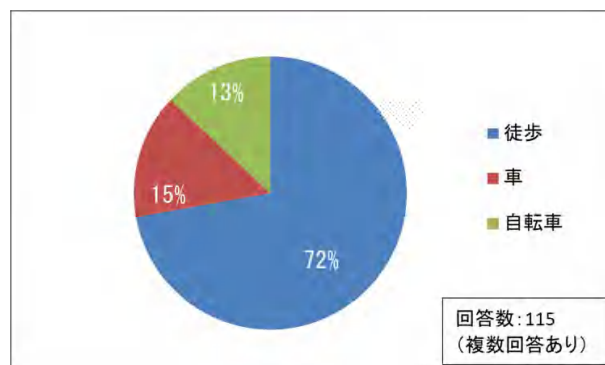


図 1.3-40 (2) 交通手段

利用頻度で最も多かったのは週2回（19%）で、次いで週7回及び月1回（16%）であった。

平日利用は、有（45%）よりも無（55%）の方が多かった。

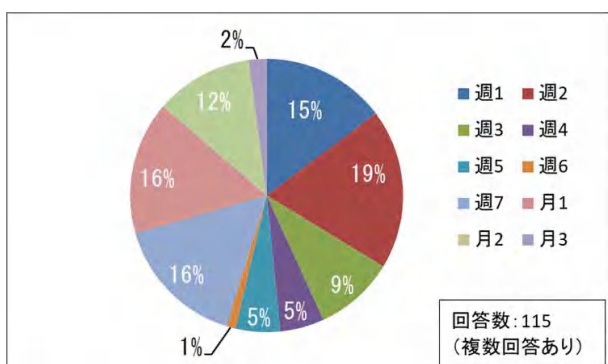


図 1.3-40 (3) 利用頻度

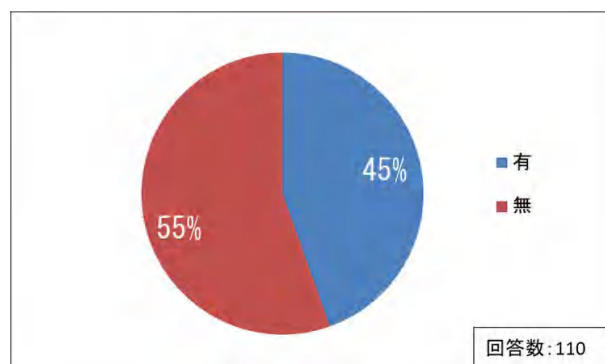


図 1.3-40 (4) 平日利用の有無

公園を利用する理由で最も多かったのは、近い（33%）で、次いで公園が整備されている（20%）であった。

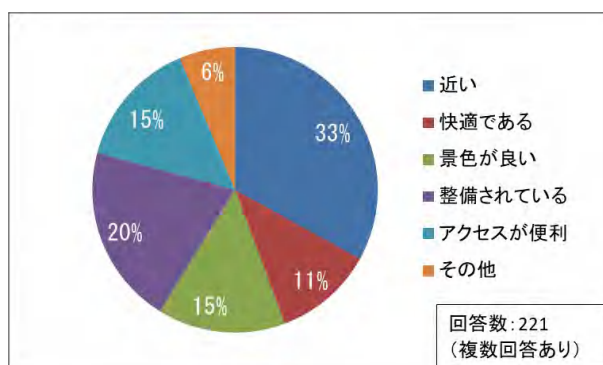


図 1.3-40 (5) 利用する理由

香椎浜北公園再整備後の騒音・日影・圧迫感等による影響の有無については、ほとんどが無(96%)であった。

影響について「有」と回答した利用者の意見は、「景観に大きな変化が生じた(1件)」「景観に影響(1件)」「環境に変化が生じるのは、仕方がないことであると考えている(2件)」という内容であった。

影響について「無」と回答した利用者の意見では、「環境への影響は全く感じない」や、「高架道路の存在で雨をしのげる」、「日影ができて快適になった」などの内容であった。

また、高架道路の日影の出現状況と日影での利用状況は 写真 1.3-4及び写真1.4-9に示すとおりである。

今後の公園の利用の有無については、ほとんどが利用する(99%)という回答であった。

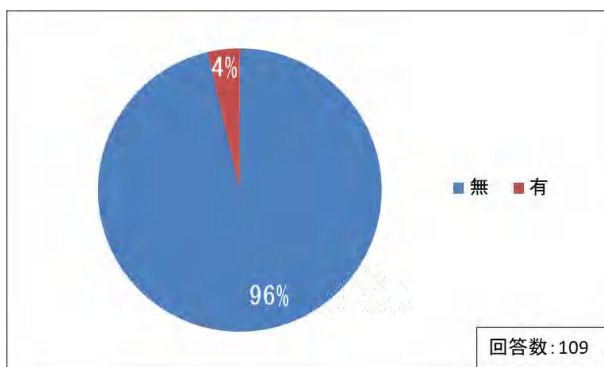


図 1.3-40 (6) 騒音・日影・圧迫感等の有無

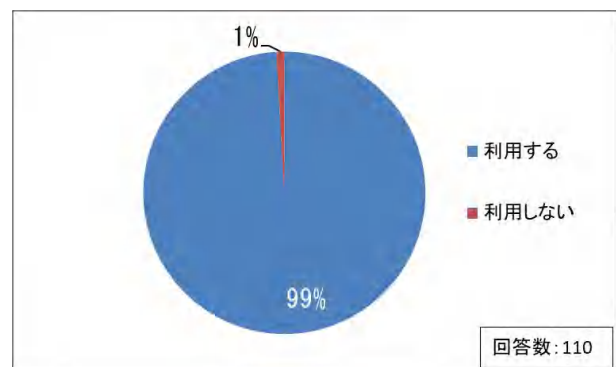


図 1.3-40 (7) 香椎浜北公園の今後の利用の有無



写真 1.3-4 日影の出現状況(夏季の状況)



写真 1.3-5 日影の利用状況(夏季の状況)

(7) 調査結果と調査終了の判断

a) 香椎浜北公園の環境保全措置の実施状況

香椎浜北公園の再整備にあたっては、環境影響評価書記載の環境保全措置を踏まえ、眺望や景観、防犯及び安全面に配慮され、快適性の向上や利用が促進される整備がなされており、概ね表 1.3-108に示す環境影響評価時に示された環境保全措置の内容を実施していると考ええる。

表 1.3-108 環境影響評価書記載の環境保全措置と香椎浜北公園の再整備状況

環境影響評価書記載内容	再整備状況
公園再整備の基本コンセプト（例：高架構造物と調和した空間の創出、歴史性や地域の特徴が感じられる回遊拠点、海に向かって開かれた憩いの場、防犯、安全面に配慮した安全・安心の空間、利用者に愛されるまちのひろば等）を検討し、それを踏まえた整備方針や、樹木・緑地・施設・設備等の再配置計画等が促進されるよう、専門家や公園利用者等の意見を踏まえ、関係機関と適切な時期に協議・検討を進める。	<ul style="list-style-type: none"> ・眺望の確保 御島海域が一望できる開放的な公園とした。 ・高架構造物と調和した空間の創出 高架構造物の下には、開放感がある広場を整備した。また、広場周辺は芝等によるグリーンベルトの整備、公園のエントランス部には植栽を行った。 ・景観への配慮 高架構造物等のデザインは、都市景観アドバイザー制度を活用するとともに、関係機関と協議した。 ・快適性の向上、利用が促進される整備 健康遊具、ジョギングが可能な既設の遊歩道の整備、高架下は日陰や雨宿り空間として利用できるなど、健康づくりや安全面にも配慮した。

b) 香椎浜北公園の快適性の状況

香椎浜北公園再整備後の利用状況ヒアリング調査の結果、「徒歩」での利用者が多く、また、利用する理由については「近い」の回答が最も多かったことから、香椎浜北公園は、近隣住民の身近な憩いの場として利用されていると考ええる。

ヒアリング対象者からは、アイランドシティ線供用後の自動車の走行による騒音及び構造物の存在による日影や圧迫感など苦情に関する意見はほとんどなく、一方で高架道路により「雨をしのげる」「日影により快適になった」などの意見が多くみられ、快適性は確保されているものと考ええる。また、ほとんどの人が今後も利用するとの回答であった。

c) 調査終了の判断について

以上のとおり、表 1.3-109に示す調査終了の判断基準を満足していた。

表 1.3-109 調査終了の判断基準

モニタリング調査終了の判断基準
<p>【道路の存在】 調査の結果、香椎浜北公園の事業による騒音、日影、圧迫感による影響が軽減され、利用者の快適性を確保している場合。</p>

1.3.3 環境モニタリング調査結果のまとめ

環境モニタリングや各種環境保全対策等を確実に実施するため、環境に配慮したアイランドシティ線整備事業の推進を図ることを目的とした環境モニタリング有識者委員会を設置した。

環境モニタリング調査の計画や結果は、有識者委員会に報告するとともに、得られた助言等により必要な対策を実施するなど、本事業の実施による環境への影響は可能な限り回避又は低減に努めた。

その結果、表 1.3-110～表 1.3-113に示すとおり、環境モニタリング調査において工事中及び供用後に環境影響評価書で予測し得なかった環境への著しい影響は生じていないと考えている。

また、自動車の走行に係る二酸化窒素及び浮遊粒子状物質、並びに騒音については、供用後の現況交通量が令和12年計画日交通量に達していないものの、予測の結果、計画日交通量に達した場合においても、環境基準を達成する見込みである。

以上より、環境モニタリング調査は令和5年度をもって終了することとする。

なお、今後については著しい環境への影響や苦情等が生じた場合、必要に応じ専門家の指導・助言を得た上で、関係機関と協議し、適切な措置を講じるものとする。

表 1.3-110 環境モニタリング調査結果と調査終了の判断（大気質、騒音、振動）

環境要素の区分		要因の区分		道路存在又は自動車の走行	事業計画上の配慮	モニタリング調査結果の評価手法	モニタリング調査終了の判断基準	モニタリング調査の結果と調査終了の判断		
		工事の実施	道路の存在							
大気環境	大気質	二酸化窒素				【自動車の走行】 ①調査結果と予測結果との比較 ②工事の着工前と道路の供用後におけるBG濃度の比較	【自動車の走行】 ①②評価書段階で予測し得なかった著しい環境への影響が生じていないとの判断に至る場合。	供用後の令和4年度に実施した環境モニタリング調査の結果、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質は環境基準を満足している。また、バックグラウンド濃度とした最寄の一般大気環境局の香椎局では、これらの濃度は長期的に減少傾向にある。さらに、環境影響評価時に比べて自動車の排ガス規制が厳しくなっていること、今後EV化が促進すること、環境影響評価時点で自動車の走行による道路からの寄与が極めて小さいことから、令和12年計画日交通量に達した場合でも環境基準を超過する可能性は極めて低いと考える。 以上のことから、評価書段階で予測し得なかった著しい環境への影響は生じておらず、調査終了の判断基準を満足していた。		
		浮遊粒子状物質								
		粉じん等	○				【工事の実施】 ①環境保全措置の実施状況		【工事の実施】 ①工事の竣工。	
	騒音	騒音					【工事の実施】 ①環境保全措置の実施状況		【工事の実施】 ①工事の竣工。	工事期間を通じて、環境影響評価時に検討した環境保全措置が実施されていることを確認したことから、環境への影響は事業者の実行可能な範囲内で、回避又は低減が図られているものと考えられた。 よって、令和3年7月開催の有識者委員会（書面開催）での報告のとおりに、環境モニタリング調査を終了した。
				○		○	【自動車の走行】 ①調査結果と予測結果との比較 ②調査結果と環境基準との比較		【自動車の走行】 ①②評価書段階で予測し得なかった著しい環境への影響が生じていないとの判断に至る場合。	
	振動	振動	○				【工事の実施】 ①環境保全措置の実施状況		【工事の実施】 ①工事の竣工。	工事期間を通じて、環境影響評価時に検討した環境保全措置が実施されていることを確認したことから、環境への影響は事業者の実行可能な範囲内で、回避又は低減が図られているものと考えられた。 よって、令和3年7月開催の有識者委員会（書面開催）での報告のとおりに、環境モニタリング調査を終了した。

表 1.3-111 環境モニタリング調査結果と調査終了の判断（水質）

環境要素の区分			要因の区分		事業計画上の配慮	モニタリング調査結果の評価手法	モニタリング調査終了の判断基準	モニタリング調査の結果と調査終了の判断
			工事の実施	道路存在又は自動車の走行				
水環境	水質	水の濁り	○	○	○	【工事の実施】 ①環境保全措置の実施状況 ②調査結果と予測結果との比較 ③水産用水基準との整合性の確認	【工事の実施】 ①工事の竣工。 ②③調査結果が水産用水基準を満足する場合。	工事期間を通じて水質への影響は小さく、環境保全措置の実施により事業者の実行可能な範囲内で影響の回避又は低減が図られているものと考えられた。 よって、令和3年7月開催の有識者委員会（書面開催）での報告のとおり、環境モニタリング調査を終了した。
		水の汚れ	○	○	○	【道路の存在】 ①環境保全措置の実施状況 ②調査結果と予測結果との比較 ③評価の目標との整合性の確認	【道路の存在】 ①工事の竣工。 ②③調査結果が評価の目標を満足する場合。 ※御島海域において橋脚の設置に伴う流れの変化による水の濁りの影響を及ぼさないこと	

表 1.3-112 環境モニタリング調査結果と調査終了の判断（動物、人と自然との触れ合い活動の場）

環境要素の区分	要因の区分	工事の実施	道路存在又は自動車の走行		事業計画上の配慮	モニタリング調査結果の評価手法	モニタリング調査終了の判断基準	モニタリング調査の結果と調査終了の判断
			道路の存在	自動車の走行				
動物	重要な種及び注目すべき生息地（陸域、海域）	○	○	○	○	【道路の存在】【自動車の走行】 影響が極めて小さい場合 ①鳥類の調査結果と予測結果との比較 ②評価の目標との整合性の確認	【道路の存在】【自動車の走行】 ①②調査結果が評価の目標を満足する場合。 ※影響ができる限り回避又は低減されている	供用後の令和4年度の現地調査において、周辺に出現した個体のうち、区間近傍で高架道路を横切らずに急激に回避する飛翔行動はみられなかった。また、区間上空を通過する個体の飛翔高さは、高架道路高さの約20m以上の個体も確認され、区間近傍で急激に高度を上げる行動はみられなかった。よって、構造物の出現による移動経路の分断が鳥類の生息に及ぼす影響は極めて小さいと考える。 日本野鳥の会福岡支部代表へのヒアリングでは、供用後に御島海域に飛来する鳥類の飛翔の変化等は特に確認されていないとの見解であった。また、供用開始後の道路清掃時における鳥類の回収件数は、令和3年3月27日～令和5年3月31日において福岡都市高速全体の163件に対し、アイランドシティ線はカラスの轢死2件のみであり、他の路線と比べて回収件数及び距離あたりの割合は極めて小さいと考える。 よって、評価の目標とした「道路の存在や自動車の走行が鳥類の飛翔に多大な影響を及ぼしていないこと」との整合が図られており、調査終了の判断基準を満足していた。
						【道路の存在】【自動車の走行】 影響が確認された場合 ※追加環境保全措置の実施後 ①対策前後の調査結果の比較 ②経年調査結果(2ヵ年)の比較	【道路の存在】【自動車の走行】 ①②調査結果が評価の目標を満足する場合。 ※影響ができる限り回避又は低減されている （鳥類の回避・忌避行動の減少等）	
植物	重要な種及び群落（陸域、海域）	○				【工事の実施】 ①マツバランの活着状況	【工事の実施】 ①移植後3年目の調査において移植個体含め個体数が維持もしくは増加している場合。	
人と自然との触れ合い活動の場	主要な人と自然との触れ合いの活動の場	○	○	○	○	【道路の存在】 ①香椎浜北公園の快適性の状況	【道路の存在】 ①調査の結果、香椎浜北公園の事業による騒音、日影、圧迫感による影響が軽減され、利用者の快適性を確保している場合。	香椎浜北公園再整備後の利用状況ヒアリング調査の結果、「徒歩」での利用者が多く、また、利用する理由については「近い」の回答が最も多かったことから、香椎浜北公園は、近隣住民の身近な憩いの場として利用されていると考える。 ヒアリング対象者からは、アイランドシティ線供用後の自動車の走行による騒音及び構造物の存在による日影や圧迫感など苦情に関する意見はほとんどなく、一方で高架道路により「雨をしのげる」「日影により快適になった」などの意見が多くみられ、快適性は確保されているものと考えられた。また、ほとんどの人が今後も利用するとの回答であった。 以上のことから、利用者の快適性が確保されており、調査終了の判断基準を満足していた。

表 1.3-113 環境モニタリング調査結果と調査終了の判断（廃棄物等）

環境要素の区分		要因の区分		事業計画上の配慮	モニタリング調査結果の評価手法	モニタリング調査終了の判断基準	モニタリング調査の結果と調査終了の判断
		工事の実施	道路存在又は自動車の走行				
廃棄物等	建設工事に伴う副産物	○			【工事の実施】 ①調査結果と予測結果との比較 ②評価の目標との整合性の確認	【工事の実施】 ①②工事の竣工。	工事期間を通じて、発生したアスファルト・コンクリート塊及び建設汚泥は、再資源化施設へ搬出され、建設発生土についても極力、場内利用や工事間利用され、環境への影響は事業者の実行可能な範囲内で、回避又は低減が図られているものと考えられた。 よって、令和3年7月開催の有識者委員会(書面開催)での報告のとおり、環境モニタリング調査を終了した。
	温室効果ガス等(二酸化炭素)				【工事の実施】 ①取り組みの実施状況 ②経年調査結果の推移	【工事の実施】 ①②工事の竣工。	工事期間を通じて、グリーン購入法に基づく特定調達品目等の使用、建設機械のエンジンの空ぶかしの禁止やアイドリングストップを徹底するなど、環境への影響は事業者の実行可能な範囲内で、回避又は低減が図られているものと考えられた。 よって、令和3年7月開催の有識者委員会(書面開催)での報告のとおり、環境モニタリング調査を終了した。