

10.11 自然とのふれあいの場

10.11 自然とのふれあいの場

工事及び存在・供用に伴い、自然とのふれあいの場の利用環境等に影響を及ぼすおそれがあることから、自然とのふれあいの場に係る調査、予測及び評価を行った。

10.11.1 調査

1) 調査内容

(1) 自然とのふれあいの場の資源状況、周辺環境の状況

事業実施区域及びその周辺に分布する自然とのふれあいの場の位置、種類、規模、特徴等を調査した。

(2) 自然とのふれあいの場の利用状況

事業実施区域及びその周辺に分布する自然とのふれあいの場の利用状況を調査した。

(3) 自然とのふれあいの場への交通手段の状況

事業実施区域及びその周辺に分布する自然とのふれあいの場への交通手段の状況を調査した。

(4) その他の予測・評価に必要な事項

周辺の土地利用、交通網の状況を調査した。

2) 調査方法

(1) 自然とのふれあいの場の資源状況、周辺環境の状況

既存資料の整理、現地での写真撮影により行った。

(2) 自然とのふれあいの場の利用状況

既存資料の整理により行った。

(3) 自然とのふれあいの場への交通手段の状況

既存資料の整理、現地での写真撮影により行った。

(4) その他の予測・評価に必要な事項

既存資料の整理により行った。

3) 調査地域・地点

調査地域は、事業実施区域及び周辺約1.5kmの範囲とし、調査地点は表10.11-1、図10.11-1に示すとおりである。

表10.11-1 自然とのふれあいの場の調査地点

調査地点	自然とのふれあいの場の名称
N1	見沼田圃エリア *1
N2	桜並木 *1
N3	散歩みち「田園風景と新都市の眺め」*1
N4	みぬま見聞館自然庭園
N5	合併記念見沼公園

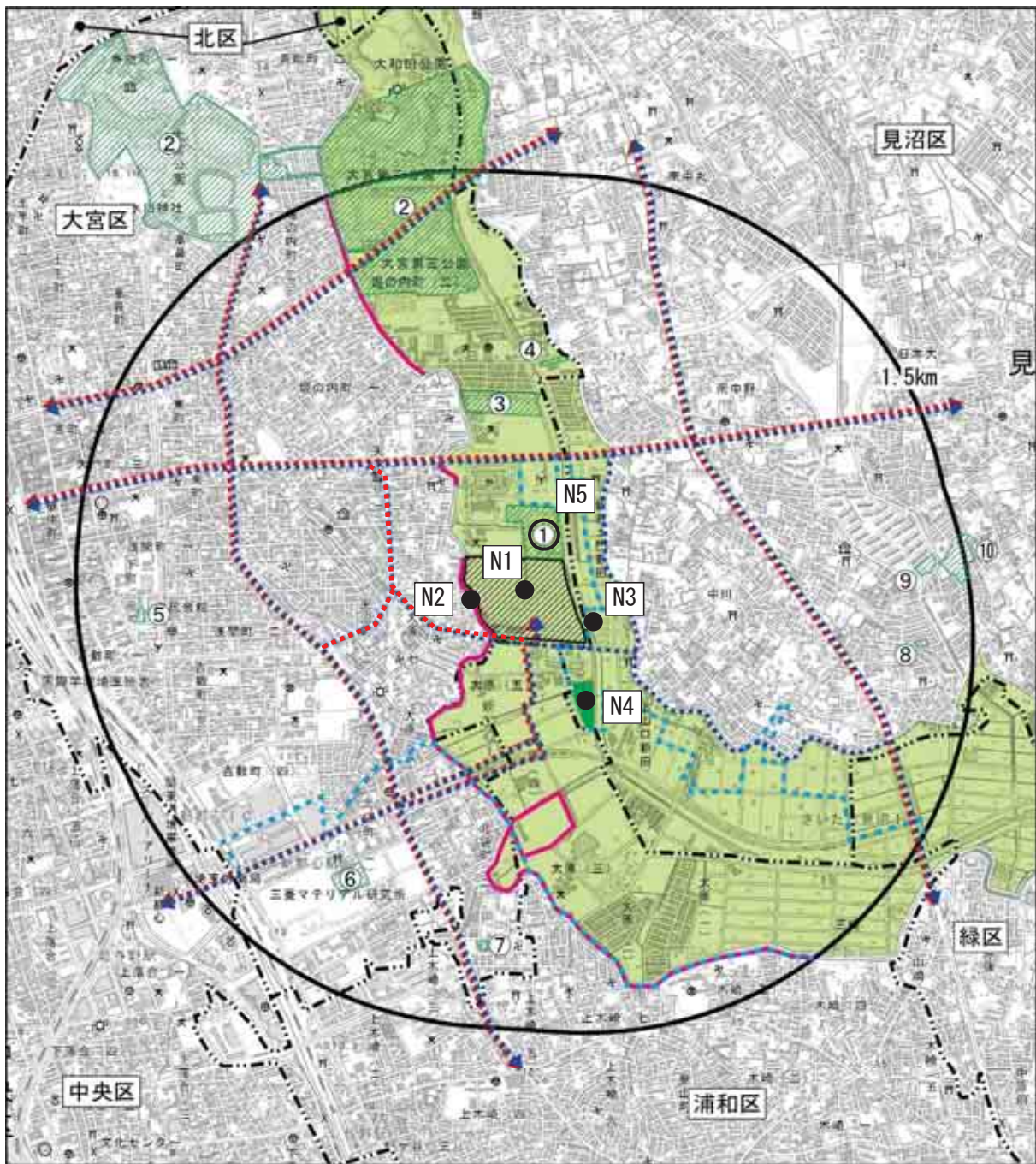
*1. 調査地点名称は、「見沼たんぼ見どころガイド2017」(平成29年、さいたま市都市局都市計画部みどり推進課見沼田圃政策推進室)の名称を使用した。

4) 調査期間・頻度











調査期間・頻度は、表10.11-2に示すとおりである。

表 10.11-2 自然とのふれあいの場の調査時期

調査項目	実施日
自然とのふれあいの場の利用状況	4季(春、夏、秋、冬) 春季：平成29年4月6日、5月3, 11, 21日 夏季：平成29年8月20, 28日 秋季：平成29年10月5, 29日、11月12, 13日 冬季：平成29年12月21日



凡 例

-  事業実施区域
-  区界
-  見沼田圃エリア
-  桜並木
-  散歩みち「田圃風景と新都心の眺め」
-  みぬま見聞館自然庭園（大宮南部浄化センター内）
-  都市計画公園
-  建設機械及び資材運搬等の車両の主な走行ルート
-  自動車交通の発生箇所
-  ●○ 自然とのふれあいの場調査地点 N1～N5



1:25,000

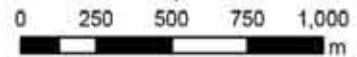


図 10.11-1
自然とのふれあいの場
調査地点

出典：「見沼たんぼ見どころガイド 2017」
（平成 29 年 3 月、さいたま市都市局都市計画部みどり推進課見沼田圃政策推進室）
「さいたま市地図情報」（平成 28 年 12 月作成時点、さいたま市 HP）

5) 調査結果

(1) 自然とのふれあいの場の資源状況、周辺環境の状況、利用状況、交通手段の状況

調査結果は、表10.11-3、写真10.11-1、図10.11-2に示すとおりである。

a) 見沼田圃エリア(N1)

日常的な主な利用状況としては、農作業等があげられる。また、イベントとしては自然観察の場としての利用が見られる。

表10.11-3(1) 自然とのふれあいの場の調査結果

項目		内容
資源状況	概要 *1	見沼たんぼは、東京都心から20～30km圏内に位置しており、約1,260haという広大な面積を持つ、首都近郊における貴重な大規模緑地空間である。さいたま新都心駅や大宮駅などの主要駅から2～3kmという近さにありながら、たんぼや畑、雑木林、河川や見沼代用水によってつくられる田園風景と、生きものを育む豊かな自然が現在も残されている。
	分布範囲	事業実施区域は、全域が見沼田圃(約1,260ha)の新都心東エリアに含まれる。
	構成要素	耕作地、緑地空間
周辺環境等		現況では事業実施区域内は主に耕作地環境が分布する。水田環境は主に南東側の上山口新田に広がる。
利用状況	利用形態	農作業等、自然観察
	利用期間	利用時期：通年、利用時間：自由
	イベント	自然観察会
	利用者数	・日常的な利用者数の詳細は不明 ・イベント利用者は20名程度(NPO法人自然観察さいたまフレンド等)
	管理者	私有地
交通手段		バス：大宮駅東口4番乗場・自治医大医療センター行き等、「自治医大医療センター」下車 徒歩約5分

*1. 出典：「見沼たんぼのホームページ」（さいたま市都市局都市計画部みどり推進課見沼田圃政策推進室 HP）

《自然とのふれあいの場・見沼田圃エリア(N1)の状況》



日常的な利用：農作業



イベント：自然観察会

写真10.11-1(1) 自然とのふれあいの場の状況

b) 桜並木 (N2)

日常的な主な利用状況として散策、桜の開花期には花見が見られる。また、イベントとして植樹祭が行われている。

表10.11-3(2) 自然とのふれあいの場の調査結果

項目		内容
資源状況	概要 *1	市民、団体、事業者等と行政の地域社会の多様な主体との関わりにより、見沼たんぼをステージに見沼代用水西縁・東縁を結び「日本一の桜回廊」を作り、桜に囲まれた自然環境豊かな魅力ある都市空間づくりを推進し、地域の活性化につなげていくことを目的としてプロジェクトで、桜の植樹と見沼代用水沿いの桜回廊景観や散策環境の向上が行われている。
	分布範囲 *1	桜回廊の延長は、見沼代用水沿いでは西縁が12.9km、東縁が6.5km、通船堀が0.8kmの計20.2km。(平成29年3月現在) 桜の本数は、見沼代用水沿いでは、西縁が1,142本、東縁709本、通船堀127本と、合わせて 1,978本の桜がある。
	構成要素	桜並木
周辺環境等		事業実施区域の周辺では、西側の見沼代用水西縁沿いに分布するが、現況では点在する程度となっている。北側の大宮第二公園、大宮第三光線や南側のさいたま市大原サッカー場周辺では並木となっている。
利用状況	利用形態	花見、散策
	利用期間	利用時期：通年、利用時間：自由
	イベント	植樹祭(毎年3月) 平成25年度 七里総合公園北側遊具広場公園 平成26年度 市民の森・見沼グリーンセンター芝生広場北側 平成27年度 見沼自然公園(緑区) 平成28年度 大崎公園(緑区)
	利用者数	・日常的な利用者数の詳細は不明
	管理者	植樹者及びさいたま市
交通手段		バス：大宮駅東口4番乗場・自治医大医療センター行き等、「自治医大医療センター」下車 徒歩約5分

*1. 出典：「サクラサク見沼たんぼプロジェクト」(平成29年3月更新、さいたま市HP)

《自然とのふれあいの場・桜並木 (N2) の状況》



開花期の状況



開花期の状況

写真10.11-1(2) 自然とのふれあいの場の状況

c) 散歩みち「田園風景と新都市の眺め」(N3)

日常的な主な利用状況として散策が見られる。また、イベント等は行われていない。

表10.11-3(3) 自然とのふれあいの場の調査結果

項目		内容
資源状況	概要 *1	首都圏に残る大規模緑地空間である見沼田圃は、斜面林や芝川・加田屋川と一体となって独自の景観を形成しています。この大規模緑地空間は、ヒートアイランド現象の緩和・多様な生き物の生息地・貴重な歴史的遺産などとしても評価することができます。多くの方に貴重な環境資産である見沼田圃へ訪れて頂くことを目的に、市民等との協働により「見沼田圃の散歩みちマップ」を作成しました。 「田園風景と新都市の眺め」は、見沼たんぼが都市に隣接する大規模な緑地空間であることを感じられるエリアです。見沼代用水沿いを歩きながら桜並木や斜面林の景色を楽しんだり、土手で市民ボランティアが保全している様々な野草を観察したりすることが出来ます。広い水田地帯があり、一面に広がる水田とさいたま新都心のビル群が同時に見られます。
	分布範囲	延長11.8km
	構成要素	緑地空間、桜並木、斜面林、水田環境、さいたま新都心のビル群
周辺環境等		事業実施区域東側を南北に通過する歩道や堤防沿いに設定されている。
利用状況	利用形態	自然観察、景色の眺望、花見、散策
	利用期間	利用時期：通年、利用時間：自由
	イベント	無し
	利用者数	・日常的な利用者数の詳細は不明
	管理者	さいたま市
交通手段		バス：大宮駅東口4番乗場・自治医大医療センター行き等、「自治医大医療センター」下車 徒歩約5分

*1. 出典：「見沼たんぼ見どころガイド2017」（平成29年3月、さいたま市都市局都市計画部みどり推進課見沼田圃政策推進室）

《自然とのふれあいの場・散歩みち「田園風景と新都市の眺め」(N3)の状況》

○日常的な利用状況



日常的な利用：散策



日常的な利用：散策

写真10.11-1(3) 自然とのふれあいの場の状況

d) みぬま見聞館自然庭園(N4)

日常的な主な利用状況として散策が見られる。また、イベントとしては「自然観察・環境学習会」等が行われている。

表10.11-3(4) 自然とのふれあいの場の調査結果

項目		内容
資源状況	概要 *1	大宮南部浄化センター内に「自然庭園」「学習コーナー」が併設されています。自然庭園は見沼たんぼに流れる芝川に隣接したところにあり、見沼地域の自然環境を還元し、雑木林・湿地帯・せせらぎ・池などで形成され、野草花やカエルなどが観察できる自然環境学習の場となっています。学習コーナー(みぬま見聞館)では、見沼の自然・環境保全・歴史など学ぶことが出来ます。下水の浄化機能を見沼たんぼの浄化機能に置きかえて、自然の浄化作用の素晴らしさを体験します。 自然庭園では、見沼たんぼや芝川等、周辺環境との共生をテーマに、見沼地域の昔からの雑木林やせせらぎ、湿地帯等を復元するとともに、昆虫や鳥たちが集まる環境を保っています。
	分布範囲	大宮南部浄化センターに併設された環境学習施設および自然庭園
	構成要素	緑地空間、環境学習施設
周辺環境等		事業実施区域の南側で、大宮南部浄化センターに併設されている。
利用状況	利用形態	自然観察、散策
	利用期間	利用時期：通年(休館 第4土曜、年末年始)、利用時間：9:00～17:00
	イベント	自然観察・環境学習会、野鳥観察会 平成29年度 春、夏休み、秋の自然観察・環境学習会、ミニ講座、大人のための野鳥観察会
	利用者数 *2	・日常的な通年利用者数 平成29年度:合計9,807名 ・イベント利用者数 平成29年度:合計255名
	管理者	さいたま市環境局施設部大宮南部浄化センター
交通手段		バス：大宮駅東口より東武バス(天沼循環)「観音前」下車 徒歩10分 国際興業バス(中川循環)「宝乗院下」下車 徒歩5分 JR：さいたま新都心駅東口より徒歩25分

*1. 出典：「見沼たんぼ見どころガイド2017」(平成29年3月、さいたま市都市局都市計画部みどり推進課見沼田圃政策推進室)

*2. さいたま市環境局施設部大宮南部浄化センターへの聞き取り結果より

《自然とのふれあいの場・みぬま見聞館自然庭園(N4)の状況》

○日常的な利用状況(春,夏)



春季：自然庭園の状況



夏季：自然観察

写真10.11-1(4) 自然とのふれあいの場の状況

○日常的な利用状況(秋, 冬)



秋季：散策



冬季：自然庭園の状況

○イベント利用状況(自然観察・環境学習会：平成29年8月29日)



室内学習状況



自然観察状況



自然観察状況



自然観察状況



自然観察状況



室内学習状況

写真10.11-1(5) 自然とのふれあいの場の状況

e) 合併記念見沼公園 (N5)

日常的な主な利用状況として散策、休憩、レクリエーションの場としての利用が見られる。また、イベントとして「ふれあいまつり“春まつり”」等のイベントでも多数の利用者が見られる。

表10.11-3(5) 自然とのふれあいの場の調査結果

項目		内容
資源状況	概要 *1	さいたま市の誕生を記念して2007年に開設された、芝生広場と池、湿地を復元したビオトープが中心の公園です。葦の茂る湿地帯エリアには木道が造られていて、見沼の植物や水鳥などを間近で観察できるようになっています。
	分布範囲	敷地面積39,000m ²
	構成要素	緑地空間、水辺、湿地、池
周辺環境等		事業実施区域の北側に位置する。
利用状況	利用形態	自然観察、散策、休憩、レクリエーション
	利用期間	利用時期：通年、利用時間：9:00～17:00
	イベント	ふれあいまつり(春5月、秋10月)
	利用者数	日常的な利用者数の詳細は不明 イベント利用者数(例年) ふれあいまつり春:約1,100名、秋:約1,100名 *2
	管理者	さいたま市都市局都市計画部都市公園課
交通手段		バス：大宮駅東口4番乗場・自治医大医療センター行き等、「自治医大医療センター」下車 徒歩約3分

*1. 出典：「見沼たんぼ見どころガイド2017」（平成29年3月、さいたま市都市局都市計画部みどり推進課見沼田圃政策推進室）

*2. セントラルパーク市民協働会議への聞き取り結果より

《自然とのふれあいの場・合併記念見沼公園 (N5) の状況》

○日常的な利用状況(春, 夏)



写真10.11-1(6) 自然とのふれあいの場の状況

○日常的な利用状況(秋, 冬)



秋季：自然観察、レクリエーション



冬季：休憩・レクリエーション

○イベント利用状況(ふれあいまつり“春祭り”：平成29年5月3日)



イベント開催状況



イベント開催状況



イベント開催状況



イベント開催状況



イベント開催状況



駐車場の状況

写真10.11-1(7) 自然とのふれあいの場の状況

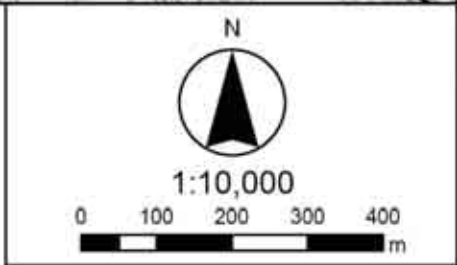
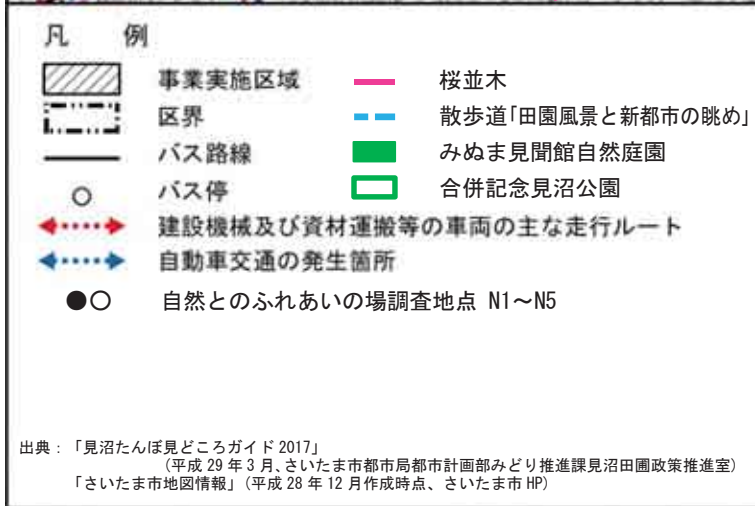
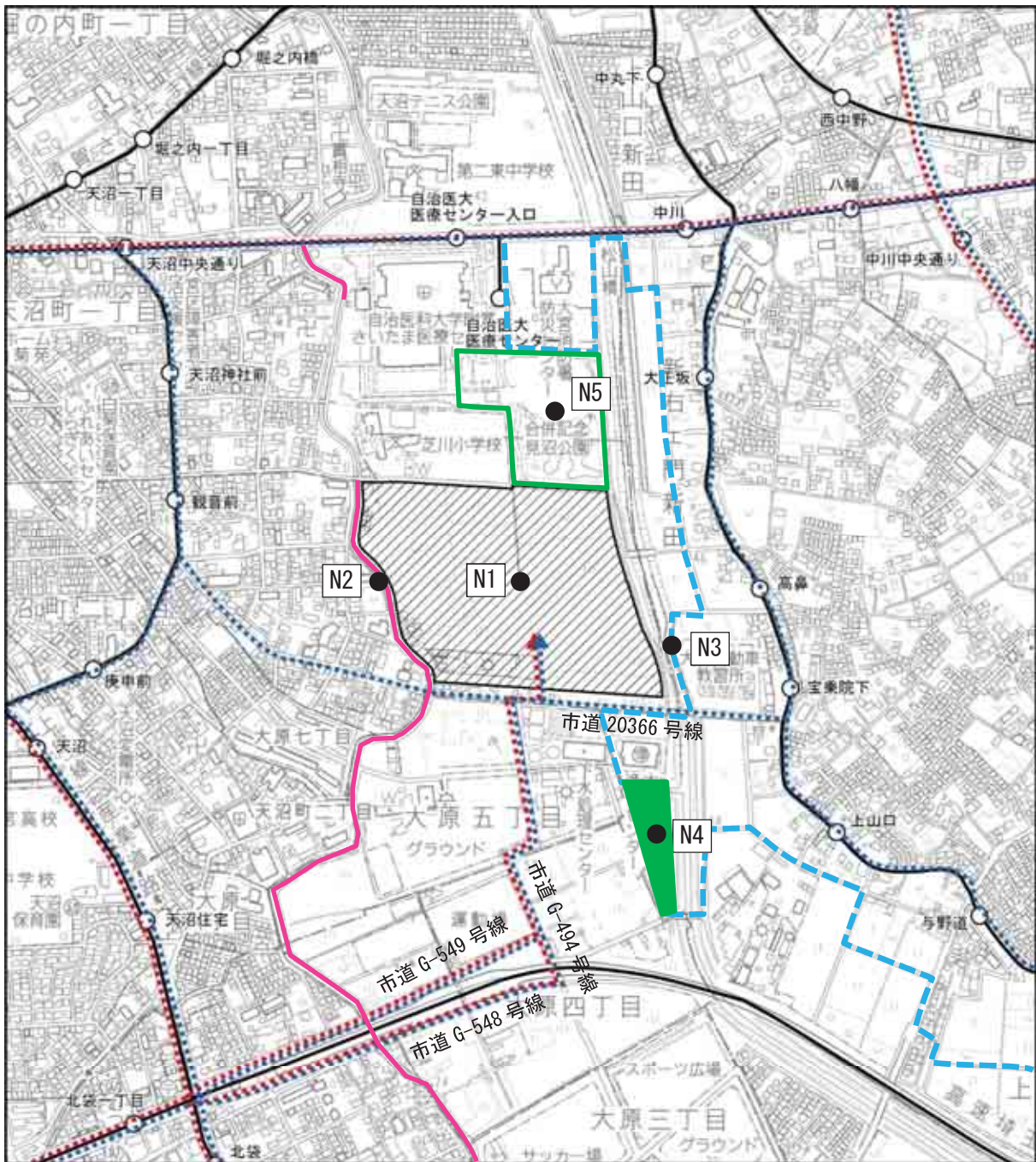


図 10.11-2
 自然とのふれあいの場の
 交通状況

(2) その他の予測・評価に必要な事項

事業実施区域及びその周辺の地形は概ね平坦であり、事業実施区域の東側には芝川が、西側には見沼代用水西縁が流れ、事業実施区域の南側には首都高速さいたま新都心線が走っている。事業実施区域北側には自然とのふれあいの場である合併記念見沼公園がある。

事業実施区域及びその周辺の土地利用状況は主に水田等の農地、戸建ての住宅地が主体である。また、事業実施区域の北にはさいたま市立芝川小学校、南にはさいたま市大宮南部浄化センターが立地している。

広域的な交通網は、「第3章 地域特性 3.1 社会的状況 4)交通の状況 (1)道路 (p.3-10)」に示すとおりであり、自然とのふれあいの場は幹線道路等に面した場には立地していない。

10.11.2 予測

1) 工事及び存在・供用による自然とのふれあいの場への影響

(1) 予測内容

工事及び存在・供用による事業実施区域及びその周辺に分布する自然とのふれあいの場の利用状況、自然とのふれあいの場への交通手段への影響の程度を予測した。

(2) 予測方法

a) 建設機械の稼働、造成等の工事に伴う自然とのふれあいの場の利用環境の変化への影響

「10.1 大気質」、「10.2 騒音・低周波音」等の予測結果及び自然とのふれあいの場の利用状況を踏まえて、利用環境の変化の程度を予測した。

b) 資材運搬等の車両の走行に伴う自然とのふれあいの場への交通手段への影響

「10.15 地域交通」で推計した将来基礎交通量に資材運搬等の車両による通過交通量を付加して将来交通量を推計し、資材運搬等の車両の走行による自然とのふれあいの場への交通手段への影響を定性的に予測した。

c) 敷地及び施設の存在、施設の供用に伴う自然とのふれあいの場の利用環境の変化及びその程度

本事業で整備する公園の想定利用状況、自然とのふれあいの場の利用状況を踏まえて、利用環境の変化の程度を予測した。

d) 自動車交通の発生に伴う自然とのふれあいの場への交通手段への影響

「10.15 地域交通」で推計した将来基礎交通量に関係車両による通過交通量を付加して将来交通量を推計し、自動車交通の発生による自然とのふれあいの場への交通手段への影響を定性的に予測した。

(3) 予測地域

予測地域は調査地域に準じるものとし、予測地点は調査地点に準じた。

(4) 予測対象時期等

予測対象時期等は、工事中は、粉じん、騒音及び振動の影響が最大、資材運搬等の車両の走行台数が最大となる時期とした。供用時は、施設の供用が定常状態に達した時期とした。

(5) 予測結果

a) 建設機械の稼働、造成等の工事に伴う自然とのふれあいの場の利用環境の変化への影響

建設機械の稼働に伴う影響は、建設機械の稼働台数が最大となる工事開始4ヶ月目において最大着地濃度となる事業実施区域南側の敷地境界で、二酸化窒素は0.037ppm、浮遊粒子状物質は0.046mg/m³、事業実施区域の東側の敷地境界で、騒音レベルは最大69dB、振動レベルは最大64dBと予測される。これらの数値は整合を図るべき基準等を満たしている。

また、造成等の工事に伴う影響は、粉じん(降下ばいじん)は、最大着地濃度となる地点において、4.4t/km²/月であり、整合を図るべき基準等を満たしていることから、利用環境の変化への影響は極めて小さいと予測される。

b) 資材運搬等の車両の走行に伴う自然とのふれあいの場への交通手段への影響

資材運搬等の車両は市道G-494号線、市道G-548号線、市道G-549号線等を走行すると想定している。資材運搬等の車両の走行に伴う影響は、工事期間中に資材運搬等の車両台数が最大となる工事開始4ヶ月目において、自然とのふれあいの場への利用経路の一部は想定される走行ルートに含まれるが、交通量や交通流に与える影響は軽微と予測されていることから、極めて小さいと予測される。

c) 敷地及び施設の存在、施設の供用に伴う自然とのふれあいの場の利用環境の変化及びその程度

見沼田圃エリアは直接改変を受けるものの、現況の人為的な環境から自然とのふれあいの場となる公園として整備されることから、利用環境は向上するものと予測される。

また、その他の自然とのふれあいの場は、事業実施区域から約50～200m離れており、直接改変は受けない。

d) 自動車交通の発生に伴う自然とのふれあいの場への交通手段への影響

供用時、関係車両は、市道20366号線、市道G-494号線等を利用すると考えられる。

自動車交通の発生に伴う影響は、自動車交通の発生が交通量や交通流に与える影響は軽微と予測されていることから、極めて小さいと予測される。

10.11.3 評価

1) 工事及び存在・供用による自然とのふれあいの場への影響

(1) 評価方法

a) 回避・低減の観点

工事及び存在・供用による自然とのふれあいの場への影響が、事業者により実行可能な範囲内でできる限り回避され、または低減されているかどうかを明らかにした。

(2) 評価結果

a) 回避・低減の観点

本事業では、表 10.11-4 に示す環境の保全のための措置を講じることで、工事及び存在・供用による自然とのふれあいの場への影響の低減に努める。

以上より、工事及び存在・供用による自然とのふれあいの場への影響は、事業者により実行可能な範囲内でできる限り低減が図られていると評価する。

表10.11-4 環境の保全のための措置

影響要因	影響	検討の視点	環境の保全のための措置	措置の区分
建設機械の稼働、造成等の工事	利用環境の変化	影響の低減	・「10.1 大気質」、「10.2 騒音・低周波音」に示す環境の保全のための措置を実施する。	低減
資材運搬等の車両の走行	交通手段の阻害	安全性の確保 ・交通混雑の緩和	・「10.15 地域交通」に示す環境の保全のための措置を実施する。	低減
自動車交通の発生	交通手段の阻害	安全性の確保 ・交通混雑の緩和	・「10.15 地域交通」に示す環境の保全のための措置を実施する。	低減

10.12 廃棄物等

10.12 廃棄物等

工事及び存在・供用に伴い廃棄物等が発生・排出されることから、廃棄物等に係る調査、予測及び評価を行った。

10.12.1 調査

1) 調査内容

(1) 地域における廃棄物等に係る公的な計画の有無とその内容

事業実施区域及びその周辺における廃棄物等に係る公的な計画とその内容を調査した。

(2) 地域における廃棄物処理施設等の整備状況

事業実施区域及びその周辺に分布する廃棄物処理施設等の整備状況を調査した。

(3) 地域における廃棄物等の排出抑制、再使用及び再生利用の取り組み等

事業実施区域及びその周辺における廃棄物等の排出抑制、再使用及び再生利用の取り組み等を調査した。

(4) 地域における水資源の確保の状況

事業実施区域及びその周辺における水資源の確保の状況を調査した。

2) 調査方法

調査は、さいたま市の廃棄物処理施設関連資料等の整理により行った。

3) 調査地域・地点

調査地域は、さいたま市内とした。

4) 調査期間・頻度

調査期間・頻度は、最新の資料を基に整理した。

5) 調査結果

(1) 地域における廃棄物等に係る公的な計画の有無とその内容

さいたま市では、一般廃棄物については、長期展望と環境や資源の保全の視点に立って、処理の推進はもとより、市民・行政・事業者が行うべき行動を推進するための基本方針として、「さいたま市一般廃棄物処理基本計画」を策定している。ハード・ソフト両面から様々な施策を実施したことにより、第3次計画の中間目標は達成できたものの、平成28年度実績で推計値よりも人口の増加、ごみの排出量の増加、処理施設の老朽化により今後の施設整備のあり方について検討を要するなど、見直す必要性が生じ、第4次計画が策定された。第4次計画は、平成30年度から平成39年度までの10年を計画期間とし、計画ビジョン(基本目標、基本的方向、数値目標)は表10.12-1に示すとおりである。なお、第4次計画の計画期間において、概ね5年後に計画の達成状況を評価・点検し、内容の再検討を行うこととしている。

産業廃棄物については、市、事業者、市民が協働して首都圏における循環型社内の一翼を担うまちづくりを目指すために取り組む目標、施策等の基本的方策を示すために、「さいたま市産業廃棄物処理指導計画」を策定している。本計画は平成18年度から平成32年度までの15年間を計画期間とし、概ね5年毎に改訂を行っている。平成27年度改訂における将来像及び目標等は表10.12-2に示すとおりである。

表 10.12-1 一般廃棄物の処理に関する計画ビジョン

基本目標	「ともに取り組み、参加する めぐるまち(循環型都市)“さいたま”の創造」			
基本的方向	1. 資源循環型【社会経済システム】の確立 (市民・事業者・行政の協働によるごみの発生・排出の抑制とリサイクルの推進) 2. 資源循環型【廃棄物処理システム】の確立 (効率的で環境負荷の少ないごみ処理システムの構築)			
数値目標	項目	基準年度 平成28年度	中間目標 平成34年度	最終目標 平成39年度
入口	市民1人1日あたりの総排出量	891g/人・日	856g 以下/人・日 (△35g △3.9%)	827g/人・日以下 (△64g △7.2%)
	市民1人1日あたりの 家庭系ごみ排出量(資源物除く)	516g/人・日	484g 以下/人・日 (△32g △6.2%)	456g/人・日以下 (△60g △11.6%)
出口	最終処分比率	3.6%以下	3.5%以下	3.1%以下

出典：「第4次さいたま市一般廃棄物処理基本計画」(平成30年3月、さいたま市環境局資源循環推進部資源循環政策課)

表 10.12-2 産業廃棄物の処理に関する将来像及び目標等

将来像	循環型都市さいたまポリシー (循環利用と適正処理による安心安全で豊かな年を目指して)				
基本方針	1. さいたまゴミゼロポリシー ～3Rの推進～ 2. さいたまセーフティポリシー ～安心安全の推進～ 3. さいたまマインドポリシー ～意識改革の推進～				
計画の目標	項目	基準年 (平成15年度)	実績値 (平成25年度)	予測値 (平成27年度)	目標値 (平成32年度)
	排出量	1,130千t/年	1,566千t/年	1,604千t/年	(1,680千t/年) *1
	最終処分量	33千t/年	22千t/年	23千t/年	(20千t/年) *1
	最終処分率	2.9%	1.4%	1.4%	1.2%

*1. 予測結果及び最終処分率から算定される参考値であり、目標値として扱わない。

出典：「さいたま市産業廃棄物処理指導計画～循環型都市さいたまポリシー～」(平成28年3月、さいたま市)

(2) 地域における廃棄物処理施設等の整備状況

さいたま市内では、一般廃棄物中間処理施設と最終処分場は表 10.12-3に示す施設や事業者がある。産業廃棄物に関しては、さいたま市内では中間処理事業所はあるものの、最終処分場はない。さいたま市内の建設工事等で生じる産業廃棄物を取り扱う主な産業廃棄物中間処分業者を表 10.12-4に示す。

表 10.12-3 さいたま市内の主な一般廃棄物処理施設

種類	施設名	所在地	事業系一般ごみ
焼却施設 破砕処理 施設	さいたま市西部環境センター	さいたま市西区宝来52番地1	もえないゴミ
	さいたま市東部環境センター	さいたま市見沼区膝子626番地1	もえるゴミ
	さいたま市クリーンセンター大崎	さいたま市緑区大崎317番地	
	さいたま市桜環境センター	さいたま市桜区新開4丁目3番1号	
焼却灰溶 融施設	さいたま市西部環境センター	さいたま市西区宝来52番地1	もえるゴミ
資源化 施設	さいたま市東部環境センター (東部リサイクルセンター)	さいたま市見沼区膝子626番地1	びん、かん
	さいたま市桜環境センター	さいたま市桜区新開4丁目3番1号	びん、かん ペットボトル等
	エコペーパーリサイクルセンター 浦和	さいたま市桜区西堀4丁目5番16号	事業系紙ごみ
	エコペーパーリサイクルセンター 大宮	さいたま市西区宮前町541番地1	
最終 処分場	さいたま市うらわフェニックス	さいたま市緑区間宮741番地1	(焼却灰)
	さいたま市環境広場	さいたま市見沼区大谷483番地1	(灰固化物、 溶融スラグ)

出典：「平成30年度さいたま市一般廃棄物処理実施計画」(平成30年4月、さいたま市環境局)

表 10.12-4 さいたま市内の主な産業廃棄物処分業者（中間処理業）

業者名	事業所所在地	処理できる産業廃棄物の種類
株式会社エコ計画	桜区田島8丁目	廃プラ等
株式会社鈴徳	南区白幡6丁目	金属くず
サン商事株式会社	緑区大字高畑	廃プラ、紙くず、木くず、金属くず
株式会社第一サービスソリュー ーションズ	岩槻区大字谷下	廃プラ、木くず、金属くず
大宮生コン株式会社	北区吉野町2丁目	がれき類
株式会社加々美	大宮区三橋2丁目	コンクリート、アスファルト廃材
埼玉総業株式会社	見沼区卸町2丁目	コンクリート、アスファルト廃材

出典：「産業廃棄物処理業許可業者名簿」(平成30年2月1日更新、さいたま市環境局資源循環推進部産業廃棄物指導課審査係)

(3) 地域における廃棄物等の排出抑制、再使用及び再生利用の取り組み等

a) 一般廃棄物

一般廃棄物に関して、さいたま市における廃棄物等の排出抑制、再使用及び再生利用の取り組みは、10年～15年の長期計画である「さいたま市一般廃棄物処理基本計画」及び年度ごとに策定する「さいたま市一般廃棄物処理実施計画」により進められている。

表 10.12-5 一般廃棄物の排出抑制、再使用及び再生利用の取組等

区分	対策項目
家庭系ごみ対策	<ul style="list-style-type: none">・家庭系ごみの分別収集(6分別19品目)・粗大ごみ等の戸別収集・ふれあい収集・生ごみ処理容器等購入費補助金事業・団体資源回収運動補助事業・環境施設バス見学事業・リサイクル基金活用事業・衛生協力助成金・リサイクル女性会議・クリーンさいたま推進員・リサイクル品展示販売会の実施・適正処理困難物のリサイクル
事業系ゴミ対策	<ul style="list-style-type: none">・事業ごみ適正処理啓発事業・事業系資源物リサイクル事業・事業系一般廃棄物減量等計画書の提出・剪定枝、大型木製品等の木 剪定枝、大型木製品等の木くず及び刈草類のリサイクル 及び刈草類のリサイクル・食品廃棄物のリサイクル

b) 産業廃棄物

産業廃棄物に関しては、「さいたま市産業廃棄物処理指導計画」にて循環型都市の実現のため表 10.12-6 に示す 3 つのポリシー(基本方針)に基づき、7 つの施策を掲げ、事業を展開している。

表 10.12-6 産業廃棄物排出抑制、再利用及び再生利用の取り組み

ポリシー (基本方針)	施策	事業
さいたま ゴミゼロポリシー ～3Rの推進～	排出事業者の取組の促進	<ul style="list-style-type: none"> ・建設現場での分別排出の徹底 ・多量排出事業者に対する減量化・再資源化への取り組みの啓発
	公共事業の取り組みの推進	<ul style="list-style-type: none"> ・公共工事における再生資源の積極利用 ・庁内における3Rの推進
さいたま セーフティポリシー ～安心安全の推進～	不適正処理・不法投棄防止	<ul style="list-style-type: none"> ・不適正処理・不法投棄防止 ・処理業者への立入検査指導 ・周辺自治体・関係機関との連携強化
	管理・処理体制の整備	<ul style="list-style-type: none"> ・電子マニフェストの普及促進 ・最終処分場跡地の適正利用の指導 ・自社廃棄物の適正保管の指導 ・排出事業者への指導 ・大規模災害時の産業廃棄物処理体制の検討
	有害廃棄物への対応	<ul style="list-style-type: none"> ・有害廃棄物への対応 ・焼却施設のダイオキシン類対応の監視指導
さいたま マインドポリシー ～意識改革の推進～	環境配慮型スタイルへの転換	<ul style="list-style-type: none"> ・適正処理講習会の開催
	環境学習の促進	<ul style="list-style-type: none"> ・市民向け啓発事業の実施

(4) 地域における水資源の確保の状況

事業実施区域及びその周辺における水資源の確保の状況は、「第3章 地域特性 3.1 社会的状況 3)河川及び湖沼の利用並びに地下水の利用状況 (1)河川及び湖沼の利用状況 (p. 3-8)」に示すとおりである。

事業実施区域の西側には見沼代用水西縁があり、東側には芝川が流れる。先行整備地区である合併記念見沼公園の「見沼の沼と池」では見沼代用水西縁より取水し、芝川に放流している。また、管理棟を含む公園内の降雨は全て「見沼の沼と池」に集められ、芝川に放流している。

10.12.2 予測

1) 造成等の工事に伴う廃棄物等

(1) 予測内容

a) 廃棄物の種類、種類ごとの排出量及び処理方法、排出抑制、再使用及び再生利用の状況

ビジターセンターの建設に伴う廃棄物の種類、種類ごとの排出量及び処理方法、排出抑制、再使用及び再生利用の状況を予測した。

b) 造成等の工事に伴う残土の発生量及び処理方法、排出抑制、再使用及び再生利用の状況

造成等の工事に伴う残土の発生量及び処理方法、排出抑制、再使用及び再生利用の状況を予測した。

(2) 予測方法

a) 廃棄物の種類、種類ごとの排出量及び処理方法、排出抑制、再使用及び再生利用の状況

ビジターセンターの建設工事における廃棄物の種類及び種類ごとの排出量は、延床面積に類似事例による排出原単位を乗じることにより、廃棄物の種類及び種類ごとの排出量を予測した。発生原単位に係る参考資料は、「建築系混合廃棄物の原単位調査報告書」（平成24年11月、社団法人日本建設業連合会）を用いた。処理方法については、さいたま市における廃棄物の種類に応じた処理状況から予測した。

廃棄物の再使用及び再生利用の状況は、「第4次さいたま市一般廃棄物処理基本計画」（平成30年3月、さいたま市）に基づき、廃棄物の種類ごとに予測した。

b) 造成等の工事に伴う残土の発生量及び処理方法、排出抑制、再使用及び再生利用の状況

造成等の工事に伴う残土の発生量を造成計画より算出するとともに、建設残土の処分方法、排出抑制、再使用及び再生利用の状況を明らかにすることにより予測した。

(3) 予測地域・地点

予測地域・地点は、事業実施区域内とした。

(4) 予測対象時期等

予測対象時期等は、工事期間中とした。

(5) 予測結果

a) 廃棄物の種類、種類ごとの排出量及び処理方法、排出抑制、再使用及び再生利用の状況

廃棄物の種類及び排出量は、表10.12-7に示すとおりである。

廃棄物の種類及び排出量は、コンクリート塊が3.0t、アスファルト・コンクリート塊が0.2t、ガラス・陶磁器が0.3t、廃プラスチック類が0.9t、金属くずが0.9t、木くずが1.4t、紙くずが0.4t、石膏ボードが1.5t、その他0.8t、混合廃棄物が5.9tであり、廃棄物の合計は15.2tと予測される。

廃棄物の排出抑制、再使用の状況は、本事業では計画されていない。

廃棄物の再生利用の状況は、コンクリート塊、アスファルト・コンクリート塊、ガラス・陶磁器、廃プラスチック類、金属くず、石膏ボードは、再生資源化施設へ全量搬出する計画である。また、木くず(建設発生木材)は、産業廃棄物処分業者の「木くず」の許可を得ている再生資源化施設を選定し、搬出する計画である。その他廃棄物や混合廃棄物に関しては、「もえるゴミ」「もえないゴミ」に分別し、適正に処理する。

表 10.12-7 ビジターセンターの建設工事に伴う廃棄物の排出原単位と排出量

建物	ビジターセンター	
構造	全構造*1	
延床面積 ①	314m ^{*2}	
用途	その他*2	
規模	1,000m ² 未満	
廃棄物の種類	排出原単位 ②	排出量 ③=(①×②)
コンクリート塊	9.6kg/m ²	3.0t
アスファルト・コンクリート塊	0.6kg/m ²	0.2t
ガラス・陶磁器	0.8kg/m ²	0.3t
廃プラスチック類	2.8kg/m ²	0.9t
金属くず	2.9kg/m ²	0.9t
木くず	4.3kg/m ²	1.4t
紙くず	1.2kg/m ²	0.4t
石膏ボード	4.9kg/m ²	1.5t
その他	2.4kg/m ²	0.8t
混合廃棄物	18.9kg/m ²	5.9t
廃棄物合計	48.5kg/m ²	15.2t

*1. 準備書時点では構造は決定していないため、事例構造の全構造の平均値を用いた。

*2. 準備書時点では用途として、トイレ、事務所、倉庫、軽食コーナー・売店、レクチュアスペース、展示ホールとなっている。

出典：「建築系混合廃棄物の原単位調査報告書」(平成24年11月、社団法人日本建設業連合会)

b) 造成等の工事に伴う残土の発生量及び処理方法、排出抑制、再使用及び再生利用の状況

残土の発生量の状況は、表 10.12-8に示すとおりである。

造成による切土と盛土の差分である7,292m³の残土が発生する。

残土の処理の状況は残土受入地に搬出され、さいたま市内または首都圏の他の土砂受入工事に再使用及び再生利用される見込みである。

表 10.12-8 造成による発生土量

区分	種別	土量(m ³)
切土	見沼の池(池除く)	3,869
	見沼の池(サンクチュアリ)	13,955
	駐車場	2,454
	合計 ①	20,278
盛土	駐車場	1,362
	多目的広場(臨時駐車場)	5,827
	パークプロムナード(北側)	1,681
	パークプロムナード(南側)	1,405
	ビジターセンター周辺	1,832
	展望広場	879
	合計 ②	12,986
残土の発生量 ③=(①-②)		7,292

2) 施設の供用に伴う廃棄物等

(1) 予測内容

a) 廃棄物の種類、種類ごとの排出量及び処理方法、排出抑制、再使用及び再生利用の状況

廃棄物の種類、種類ごとの排出量及び処理方法、排出抑制、再使用及び再生利用の状況を予測した。

(2) 予測方法

a) 廃棄物の種類、種類ごとの排出量及び処理方法、排出抑制、再使用及び再生利用の状況

廃棄物の種類、種類ごとの排出量及び処理方法は、先行整備地区である合併記念見沼公園の廃棄物の種類、種類ごとの排出量の実績から面積当りの原単位を算定し、事業実施区域面積に乘じ算定した。処理方法、排出抑制、再使用及び再生利用の状況については、「第4次さいたま市一般廃棄物処理基本計画」(平成30年3月、さいたま市)や現状の処理状況に基づき、それらの状況を明らかにすることにより予測した。

(3) 予測地域・地点

予測地域・地点は、事業実施区域内とした。

(4) 予測対象時期等

予測対象時期等は、施設の供用が定常状態に達した時期とした。

(5) 予測結果

a) 廃棄物の種類、種類ごとの排出量及び処理方法、排出抑制、再使用及び再生利用の状況

予測結果は表 10.12-9に示すとおり、一般廃棄物及び資源ゴミの排出量は12,012kg/年、公園の管理で排出される剪定枝処分量は16,517kg/年、除草処分量は105,733kg/年と予測される。

一般廃棄物及び資源ゴミの処理方法、排出抑制、再使用及び再生利用に関しては、利用者のゴミの持ち帰り等による排出抑制とともに、「さいたま市一般廃棄物処理基本計画」(平成30年3月、さいたま市)に基づき適正な処理、再使用及び再生利用を行うこととしている。

剪定枝処分量及び除草処分量の処理方法、再使用及び再生利用に関しては、さいたま市の公園で発生した剪定枝等はチップ化し完熟堆肥として公園・緑地に還元することとしている。

表 10.12-9 廃棄物の種類及び排出量

廃棄物の種類	合併記念見沼公園 年間排出量*1 ①	合併記念見沼 公園の面積 a	事業実施区 域の面積 b	排出量 ②= (①× (b/a))
一般廃棄物及び 資源ゴミ	3,840kg/年	3.9ha	12.2ha	12,012kg/年
剪定枝処分量	5,280kg/年			16,517kg/年
除草処分量	33,800kg/年*2			105,733kg/年

*1.平成28年度排出実績

*2.除草処分量の内訳は、機械刈り：20,840kg/年、手刈り：5,760kg/年、池清掃7,200kg/年。

10.12.3 評価

1) 造成等の工事に伴う廃棄物等

(1) 評価方法

a) 回避・低減の観点

造成等の工事に伴う廃棄物等の排出抑制、再使用及び再生利用が、事業者により実行可能な範囲内のできる限り図られているかどうかを明らかにした。

b) 基準、目標との整合の観点

表 10.12-10に示す整合を図るべき目標等と予測結果との間に整合が図られているかどうかを明らかにした。

表 10.12-10 廃棄物等に係る整合を図るべき目標等

項目	整合を図るべき目標等	
「さいたま市産業廃棄物処理指導計画」(平成28年3月、さいたま市)	単位：千t/年	
	項目	目標(平成32年度)
	排出量	(1,680) *1
	最終処分量	(20) *1
	最終処分率	1.2%
*1. 予測結果及び最終処分率から算出される参考値であり目標値として扱わない。		
「建設リサイクル推進計画2015(関東地域版)」(平成27年7月、関東地方建設副産物再利用方策等連絡協議会)	対象品目	平成30年度の目標値
	廃棄物全体	96%以上(再資源化・縮減率)
	アスファルト・コンクリート塊	99%以上(再資源化率)
	コンクリート塊	99%以上(再資源化率)
	建設発生木材	95%以上(再資源化・縮減率)
	建設汚泥	90%以上(再資源化・縮減率)
	建設混合廃棄物	4.0%以下(排出率) 75%以上(再資源化・縮減率)
建設発生土	80%以上(有効利用率)	

(2) 評価結果

a) 回避・低減の観点

本事業では、表 10.12-11に示す環境の保全のための措置を講じることで、造成等の工事に伴う廃棄物等の排出抑制、再使用及び再生利用に努める。

以上より、造成等の工事に伴う廃棄物等の排出抑制、再使用及び再生利用は、事業者により実行可能な範囲内でできる限り図られていると評価する。

表 10.12-11 環境の保全のための措置

影響要因	影響	検討の視点	環境の保全のための措置	措置の区分
造成等の工事	廃棄物等の発生	発生抑制、再利用及び再生利用の促進	・工事に伴い発生する廃棄物等については、最終処分量を減らすため、分別を徹底し、「建設リサイクル推進計画2015(関東地域版)」(平成27年7月、関東地方建設副産物再利用方策等連絡協議会)の平成30年度目標値を踏まえて再資源化、再使用及び再生利用の促進を図るとともに、再生利用等が困難なものについては専門業者に委託し、適切に処理を行う。	低減
	残土の発生	発生抑制、有効利用の促進	・場外へ搬出する建設残土については、受入機関等が定めている物理性状や化学性状に係る土質の受入れ基準との適合を確認した上で場外搬出することとし、他事業による造成や建設現場での埋め戻し等のほか、工事間利用を推進し、「建設リサイクル推進計画2015(関東地域版)」(平成27年7月、関東地方建設副産物再利用方策等連絡協議会)の平成30年度の目標値を踏まえて有効利用を図る。	低減

b) 基準、目標との整合の観点

本事業の造成等の工事では、廃棄物の種類及び排出量は、コンクリート塊が3.0t、アスファルト・コンクリート塊が0.2t、ガラス・陶磁器が0.3t、廃プラスチック類が0.9t、金属くずが0.9t、木くずが1.4t、紙くずが0.4t、石膏ボードが1.5t、その他0.8t、混合廃棄物が5.9tであり、廃棄物の合計は15.2t、建設残土の排出量は7,292m³と予測される。

本事業では、廃棄物の分別を徹底し、「建設リサイクル推進計画2015(関東地域版)」(平成27年7月、関東地方建設副産物再利用方策等連絡協議会)の平成30年度目標値を踏まえて再資源化及び再生利用の促進を図るとともに、再生利用が困難なものについては専門業者に委託し、適切に処理を行う。

以上より、造成等の工事に伴う廃棄物等の予測結果は、整合を図るべき目標等との整合が図られていると評価する。

2) 施設の供用に伴う廃棄物等

(1) 評価方法

a) 回避・低減の観点

施設の供用に伴う廃棄物等の排出抑制、再利用及び再生利用が、事業者により実行可能な範囲内で出来る限り図られているかどうかを明らかにした。

b) 基準、目標との整合の観点

表 10.12-12に示す整合を図るべき目標等と予測結果との間に整合が図られているかどうかを明らかにした。

表 10.12-12 廃棄物等に係る整合を図るべき目標等

項目	整合を図るべき目標等
「第4次さいたま市一般廃棄物処理基本計画」(平成30年3月、さいたま市)	市民・事業者・行政の協働によるごみの発生・排出の抑制とリサイクルを推進する。
「さいたま市産業廃棄物処理指導計画」(平成28年3月、さいたま市)	事業所における産業廃棄物の発生抑制、循環利用に関して、事業者が自主的な目標を定め、計画を立てて取り組むよう促進する。

(2) 評価結果

a) 回避・低減の観点

本事業では、表 10.12-13に示す環境の保全のための措置を講じることで、施設の供用に伴う廃棄物等の排出抑制、再利用及び再生利用に努める。

以上より、施設の供用に伴う廃棄物等の排出抑制、再使用及び再生利用は、事業者により実行可能な範囲内で出来る限り図られていると評価する。

表 10.12-13 環境の保全のための措置

影響要因	影響	検討の視点	環境の保全のための措置	措置の区分
施設の供用	廃棄物等の発生	発生抑制、再使用及び再生利用の促進	・施設の供用に伴い発生する廃棄物については、使用削減と再生利用可能品の分別回収を徹底し、資源の有効利用と廃棄物の減量化を図る。また、保管施設については、廃棄物保管場所等を適切に設置する。	低減

b) 基準、目標との整合の観点

施設の供用に伴う一般廃棄物及び資源ゴミの排出量は12,012kg/年、公園の管理で排出される剪定枝処分量は16,517kg/年、除草処分量は105,733kg/年と予測される。

本事業では、使用削減と分別回収を徹底し、資源の有効利用と廃棄物の減量化を図ること、さらに、剪定枝処分量や除草処分量は肥料化し公園や緑地に還元されることから、「第4次さいたま市一般廃棄物処理基本計画」(平成30年3月、さいたま市)におけるごみの発生・排出の抑制とリサイクルの推進、「さいたま市産業廃棄物処理指導計画」(平成28年3月、さいたま市)における産業廃棄物の発生抑制、循環利用に寄与すると考える。

以上より、施設の供用に伴う廃棄物等の予測結果は、整合を図るべき目標等との整合が図られていると評価する。

10.13 温室効果ガス等

10.13 温室効果ガス等

工事及び存在・供用に伴い温室効果ガス等が発生・排出されることから、温室効果ガス等に係る予測及び評価を行った。

10.13.1 予測

1) 工事に伴う温室効果ガス等

(1) 予測内容

工事中の建設機械の稼働及び資材運搬等の車両の走行に伴う温室効果ガス(二酸化炭素)の排出量を予測した。

(2) 予測方法

a) 建設機械の稼働に伴う温室効果ガス

先行整備地区の合併記念見沼公園の建設工事における建設機械の台数等の実績を基に、事業実施区域の面積又は工事計画における造成土量の比率を乗じて建設機械の種類、台数を求め、稼働時間に燃料別の二酸化炭素排出係数(「温室効果ガス排出量算定・報告マニュアル(Ver4.3.1)」(平成29年7月、環境省・経済産業省))を乗じて排出量を予測した。

b) 資材運搬等の車両の走行に伴う温室効果ガス

先行整備地区である合併記念見沼公園の建設工事における資材運搬等の車両台数の実績と事業実施区域の面積比率を乗じて車両種類、台数を求め、燃料別の二酸化炭素排出係数(「温室効果ガス排出量算定・報告マニュアル(Ver4.3.1)」(平成29年7月、環境省・経済産業省))を乗じて排出量を予測した。

(3) 予測地域・地点

予測地域・地点は、事業実施区域内及び資材運搬等の車両の走行経路とした。

(4) 予測対象時期等

予測対象時期等は、工事期間中とした。

(5) 予測条件

a) 算定計算式及び二酸化炭素排出原単位

建設機械及び資材運搬等の車両に利用される燃料の二酸化炭素排出量の算定計算式は、下記の式、排出係数は表10.13-1に示すとおりである。

$$\text{CO}_2\text{排出量}(\text{kgCO}_2) = \text{燃料消費量}(\text{L}) \times \text{単位発熱量}(\text{MJ/L}) \times \text{二酸化炭素排出係数}(\text{kgC/MJ}) \times 44/12$$

表 10.13-1 燃料別単位発熱量及び排出係数

燃料の種類	単位発熱量	二酸化炭素排出係数
ガソリン	34.6 MJ/L	0.0183 kgC/MJ
軽油	37.7 MJ/L	0.0187 kgC/MJ

出典：「温室効果ガス排出量算定・報告マニュアル(Ver4.3.1)」(平成29年7月、環境省・経済産業省)

b) 建設機械の稼働に伴う燃料消費量

建設機械の種類別の燃料消費量は表10.13-2に示すとおりである。建設機械の種類及び台数の詳細は「資料編 1. 予測条件の詳細 (p. 資1-1)」に示す。

表 10.13-2 建設機械の種類別燃料消費量

工種	建設機械	延べ稼働台数 (台) *1 ①	日稼働時間 (h) *2 ②	燃料種	機関出力 (kW) *3 ③	燃料消費率 (L/kw・h) *3 ④	燃料消費量(L) ⑤=①×②×③×④
造成工事	バックホウ(0.7m ³)	1,976	8	軽油	116	0.153	280,560
	ブルドーザー(20t)	624	8	軽油	152	0.153	116,094
	自走式破砕機	208	8	軽油	240	0.185	73,882
園路等整備工事	バックホウ(0.4m ³)	2,730	8	軽油	64	0.153	213,857
	ブルドーザー(15t)	390	8	軽油	100	0.153	47,736
	ホイールローダー(0.8m ³)	234	8	軽油	42	0.153	12,029
	タイヤショベル(0.4m ³)	624	8	軽油	21	0.153	16,039
	トラッククレーン(4.9t吊)	858	8	軽油	107	0.044	32,316
	ラフタークレーン(25t)	78	8	軽油	193	0.088	10,598
	振動ローラー(4t)	702	8	軽油	21	0.160	18,870
	タイヤローラー	156	8	軽油	79	0.085	8,380
	ロードローラー	156	8	軽油	56	0.118	8,247
	アスファルトフィニッシャー(6m)	156	8	軽油	160	0.147	29,353
	タンバ(80kg)	780	8	ガソリン	3	0.346	6,477

*1. 工事期間中(33ヶ月間)の延べ稼働台数。「資料編 1. 予測条件の詳細 (p. 資1-1)」を参照。

*2. 日稼働時間は、昼間の8時間(8時~12時及び13時~17時)とした。

*3. 「平成29年度 建設機器等損料表」(平成29年4月、一般財団法人日本建設機械施工協会)より。

c) 資材運搬等の車両の走行に伴う燃料消費量

資材運搬等の車両の種類別の燃料消費量は表10.13-3に示すとおりである。資材運搬等の車両の種類及び台数の詳細は「資料編 1. 予測条件の詳細 (p. 資1-1)」に示す。

表 10.13-3 資材運搬等の車両の種類別燃料消費量

工種	資材運搬等の車両	延べ稼働台数 (台) *1 ①	日稼働時間 (h) *2 ②	燃料種	機関出力 (kW) *3 ③	燃料消費率 (L/kw・h) *3 ④	燃料消費量(L) ⑤=①×②×③×④
造成工事	ダンプトラック(10t)	2,340	8	軽油	246	0.043	198,020
園路等整備工事	トラック(1t)	780	8	軽油	62	0.043	16,636
	ダンプトラック(10t)	4,446	8	軽油	246	0.043	376,238
	クレーン付トラック(4t)	1,560	8	軽油	132	0.043	70,836

*1. 工事期間中(33ヶ月間)の延べ稼働台数。「資料編 1. 予測条件の詳細 (p. 資1-1)」を参照。

*2. 日稼働時間は、昼間の8時間(8時~12時及び13時~17時)とした。

*3. 「平成29年度 建設機器等損料表」(平成29年4月、一般財団法人日本建設機械施工協会)より。

(6) 予測結果

a) 建設機械の稼動に伴う二酸化炭素排出量

建設機械の稼動に伴う二酸化炭素排出量は表 10.13-4に示すとおり、2,258.7t-CO₂と予測される。

表 10.13-4 建設機械の稼動に伴う二酸化炭素排出量

燃料種	総消費量(L)	CO ₂ 排出量(t-CO ₂)
軽油	867,962	2,243.6
ガソリン	6,477	15.0
計	874,439	2,258.7

b) 資材運搬等の車両の走行に伴う二酸化炭素排出量

資材運搬等の車両の走行に伴う二酸化炭素排出量は表 10.13-5に示すとおり、1,710.6t-CO₂と予測される。

表 10.13-5 資材運搬等の車両の走行に伴う二酸化炭素排出量

燃料種	総消費量(L)	CO ₂ 排出量(t-CO ₂)
軽油	661,731	1,710.6

2) 存在・供用に伴う温室効果ガス等

(1) 予測内容

供用時の自動車交通の発生に伴う温室効果ガス(二酸化炭素)の排出量を予測した。

(2) 予測方法

事業計画及び関係車両の種類別の台数に燃料別の二酸化炭素排出係数(「温室効果ガス排出量算定・報告マニュアル(Ver4.3.1)」(平成29年7月、環境省・経済産業省))を乗じて排出量を予測した。

(3) 予測地域・地点

予測地域・地点は、事業実施区域及び自動車交通の発生箇所とした。

(4) 予測対象時期等

予測対象時期等は、施設の供用が定常状態に達した時期の1年間とした。

(5) 予測条件

a) 算定計算式及び二酸化炭素排出原単位

「1) 工事に伴う温室効果ガス等への影響 (5) 予測条件 a) 算定計算式及び二酸化炭素排出原単位」と同様とした。

b) 関係車両の種類別の年間燃料消費量

供用時の関係車両の種類別の年間燃料消費量は表 10.13-6 及び表 10.13-7 に示すとおりである。

表 10.13-6 公園利用者の車両の種類別の年間燃料消費量

項目	年間公園利用者の車両台数(台) *1 ①			
	普通車	小型車	乗用車 (ハイブリッド)	軽自動車
年間公園利用者の車両台数(台) *1 ①	60,411 (平日: 37,212、休日: 23,199)			
車種別走行距離(km) *2	115,861,903	149,303,974	67,183,486	169,649,371
車種の割合(%) ②	23.1	29.7	13.4	33.8
車種別台数(台/年) ③=(①×②/100)	13,943	17,967	8,085	20,416
走行1km当たり燃料消費量(L/km) *2 ④	0.112	0.085	0.062	0.072
走行距離(km) *3 ⑤	6	6	6	6
燃料消費量(L) ⑥=③×④×⑤	9,370	9,163	3,008	8,820

*1. 年間の関係車両(公園利用者)の台数。「資料編 1. 予測条件の詳細 (p. 資1-2)」を参照。

*2. 「自動車燃料消費量統計年報 平成28年度」(平成29年7月、国土交通省)より設定した。なお、公園利用者は全て普通車の使用とした。

*3. 走行距離はさいたま市の縦横約12kmの半分の距離を往復するとして6kmとした。

表 10.13-7 公園管理者の車両の種類別の年間燃料消費量

年間公園管理者の 車両台数(台) *1 ①	走行1km当たり 燃料消費量(L/km) *2 ②	走行距離(km) *3 ③	燃料消費量(L) ④=①×②×③
3,650	0.112	6	2,453

*1. 年間の関係車両(公園管理者)の台数。「資料編 1. 予測条件の詳細 (p. 資1-2)」を参照。

*2. 「自動車燃料消費量統計年報 平成28年度」(平成29年7月、国土交通省)より設定した。なお、公園管理者は全て普通車の使用とした。

*3. 走行距離はさいたま市の縦横約12kmから半分の距離を往復するとして6kmとした。

(6) 予測結果

供用時の自動車交通の発生に伴う二酸化炭素排出量は表 10.13-8に示すとおり、76.2t-CO₂/年と予測される。

表 10.13-8 自動車交通の発生に伴う二酸化炭素排出量

燃料種	総消費量(L)	CO ₂ 排出量(t-CO ₂ /年)
ガソリン	32,813	76.2

10.13.2 評価

1) 工事に伴う温室効果ガス等

(1) 評価方法

a) 回避・低減の観点

工事に伴う温室効果ガス(二酸化炭素)の排出抑制等が、事業者により実行可能な範囲内でできる限り図られているかどうかを明らかにした。

(2) 評価結果

a) 回避・低減の観点

造成等工事に伴う温室効果ガス(二酸化炭素)の排出量は建設機械の稼動に伴う二酸化炭素の排出量が2,259t-CO₂、資材の運搬等の車両の走行に伴う二酸化炭素の排出量1,711t-CO₂と予測されるが、本事業では、表 10.13-9に示す環境の保全のための措置を講じることで、工事に伴う温室効果ガス(二酸化炭素)の排出抑制等に努める。

以上より、工事に伴う温室効果ガス(二酸化炭素)の排出抑制等は、事業者により実行可能な範囲内でできる限り図られていると評価する。

表 10.13-9 環境の保全のための措置

影響要因	影響	検討の視点	環境の保全のための措置	措置の区分
建設機械の稼動	温室効果ガス等の排出	排出の抑制	<ul style="list-style-type: none">建設機械の機種適正化低燃費型建設機械の使用効率的な工法、施工の実施による場内移動の低減等	低減
資材運搬等の車両の走行	温室効果ガス等の排出	排出の抑制	<ul style="list-style-type: none">低燃費車両の使用資材調達の適正化による運搬頻度、距離の低減等	低減

2) 存在・供用に伴う温室効果ガス等

(1) 評価方法

a) 回避・低減の観点

存在・供用に伴う温室効果ガス(二酸化炭素)の排出抑制等が、事業者により実行可能な範囲内で行われているかどうかを明らかにした。

(2) 評価結果

a) 回避・低減の観点

存在・供用に伴う温室効果ガス(二酸化炭素)の排出量は、自動車交通の発生に伴い81.9t-CO₂/年と予測されるが、本事業では、表 10.13-10に示す環境の保全のための措置を講じることで、存在・供用に伴う温室効果ガス(二酸化炭素)の排出抑制等に努める。

以上より、存在・供用に伴う温室効果ガス(二酸化炭素)の排出抑制等は、事業者により実行可能な範囲内で行われているものと評価する。

表 10.13-10 環境の保全のための措置

影響要因	影響	検討の視点	環境の保全のための措置	措置の区分
自動車交通の発生	温室効果ガス等の排出	排出の抑制	<ul style="list-style-type: none">様々なコミュニケーション施策や適切な情報提供、啓発活動により、環境負荷の少ない移動手段の選択や意識の自発的な行動を促すことで二酸化炭素の排出量の削減に努める。公園管理者の車両は低燃費型・低公害型の車両を使用する。	低減

10.14 コミュニティ

10.14 コミュニティ

工事及び存在・供用に伴い、コミュニティ施設等の利用環境等に影響を及ぼすおそれがあることから、コミュニティに係る調査、予測及び評価を行った。

10.14.1 調査

1) 調査内容

(1) コミュニティ施設等の分布状況

事業実施区域及びその周辺におけるコミュニティ施設等の分布状況を調査した。

(2) コミュニティ施設等の利用の状況

事業実施区域及びその周辺に分布するコミュニティ施設等の利用状況を調査した。

(3) コミュニティ施設等への経路及び交通手段

事業実施区域及びその周辺に分布するコミュニティ施設等への経路及び交通手段を調査した。

2) 調査方法

調査は、コミュニティ施設管理者資料等の整理、現地踏査及び管理者への聞き取り調査等により行った。

3) 調査地域・地点

調査地域は、事業実施区域及び周辺約1.5kmの範囲とし、調査地点は図10.14-1に示す、事業実施区域に最寄りのコミュニティ施設等である大宮工房館(M1)、埼玉県障害者交流センター(M2)、大宮南公民館(M3)の3地点とした。

4) 調査期間・頻度

最新の資料とした。

5) 調査結果

(1) コミュニティ施設等の分布状況

事業実施区域及びその周辺におけるコミュニティ施設等は表10.14-1、図10.14-1に示すとおりである。

事業実施区域周辺には7つのコミュニティ施設等が分布し、事業実施区域に最寄りのコミュニティ施設等である大宮工房館(M1)、埼玉県障害者交流センター(M2)、大宮南公民館(M3)の施設概要は表10.14-2に示すとおりである。

表10.14-1 コミュニティの調査地点


番号	種別	名称	調査地点番号
1	文化・コミュニティ施設等	大宮工房館	M1
2		市民会館おおみや	/
3		氷川の杜文化館	
4		埼玉県障害者交流センター	M2
5	公民館	大宮東公民館	/
6		大宮中部公民館	
7		大宮南公民館	

表 10.14-2(1) コミュニティ施設等の施設概要(大宮工房館)

項目	内容 *1	外観
名称	大宮工房館	
所在地	さいたま市大宮区堀の内町 1-577-3	
施設概要	文化・芸術・レクリエーション等の活動の場として地域コミュニティの拠点	
施設内容	第1 ワークスタジオ(3F, 25名/55m ²) 第2 ワークスタジオ(3F, 24名/50m ²) アトリエ(3F, 20名/60m ²) 研修室(3F, 25名/55m ²) 第1 多目的ルーム(2F, 25名/57m ²) 第2 多目的ルーム(2F, 35名/73m ²) 会議室(2F, 24名/44m ²) 窯室(附属設備) 駐車場(10台)	
管理・運営主体	(指定管理者)公益財団法人 さいたま市文化振興事業団	


*1. 出典:「大宮工房館」(さいたま市市民局市民生活部コミュニティ推進課コミュニティ施設係HP)

表 10.14-2(2) コミュニティ施設等の施設概要(埼玉県障害者交流センター)

項目	内容 *1	外観
名称	埼玉県障害者交流センター	
所在地	さいたま市浦和区大原 3-10-1	
施設概要	障害のある人の社会活動の拠点施設	
施設内容	○文化施設 多目的ホール：電動 200 席、 会議室：第 1, 2, 3 会議室(16 人) 研修室：第 1, 2 研修室(45 人)、 第 3, 4 研修室(36 人)、 工芸室：第 1, 2 工芸室、調理研修室、 音楽室、和室：第 1, 2 和室(14 畳)、 第 3 和室(10 畳) ○スポーツ施設 体育館(バスケットボールコート 1 面)、トレーニング室、 プール：屋内温水プール 25m×6 レーン、 グラウンド：運動場(200mトラック、100m×2 レーン)、ソフトボール場(1 面)、 テニス場(3 面)、アーチェリー場、ゲートボール場(1 面)、 ゴルフアプローチ場(30 ヤード)、ゴルフネット (2 か所) ○おもちゃ図書館・図書資料室 ○駐車場(100 台程度)	
管理・運営主体	(指定管理者)社会福祉法人 埼玉県社会福祉事業団	

*1. 出典:「センター利用案内」(埼玉県障害者交流センターHP)

表 10.14-2(3) コミュニティ施設等の施設概要(大宮南公民館)

項目	内容 *1	外観
名称	大宮南公民館	
所在地	さいたま市大宮区吉敷町 4-223-2	
施設概要	地域住民の教育の向上、健康の増進を図る施設	
施設内容	和室(30名) 会議室(25名) 実験実習室(36名) レクリエーションホール(80名) 駐車場(5台程度)	
管理・運営主体	さいたま市 教育委員会事務局 生涯学習総合センター	

*1. 出典:「大宮南公民館」(さいたま市教育委員会事務局生涯学習総合センター大宮南公民館 HP)

(2) コミュニティ施設等の利用の状況

事業実施区域に最寄りのコミュニティ施設等である大宮工房館(M1)、埼玉県障害者交流センター(M2)、大宮南公民館(M3)の利用状況は表10.14-3に示すとおりである。平成25～27年度においては、各施設の利用者数はほぼ横ばい傾向にある。

表 10.14-3 コミュニティ施設等の利用状況

施設等		利用状況 *1		
		平成25年	平成26年	平成27年
大宮工房館(M1)	利用件数	2,793 件	2,856 件	2,953 件
	延べ利用者数	22,129 人	21,926 人	25,476 人
埼玉県障害者交流センター(M2)	延べ利用者数	233,629 人	225,445 人	232,304 人
大宮南公民館(M3)	利用件数	3,185 件	2,626 件	3,019 件
	延べ利用者数	42,526 人	36,139 人	35,795 人

*1. 出典:「さいたま市統計書(平成28年版)」(平成29年6月1日更新、さいたま市総務局総務部総務課HP)、埼玉県障害者交流センターは、施設管理者への聞き取り結果より

(3) コミュニティ施設等への経路及び交通手段

コミュニティ施設等周辺の公共交通機関等の分布状況は図10.14-2に示すとおりである。

大宮工房館では、周辺には鉄道の駅はなく、県道2号さいたま春日部線、県道214号新方須賀さいたま線を路線バスが運行している。また、駐車場があるため、利用者の交通手段は路線バス、自動車、徒歩であり、県道2号さいたま春日部線、県道214号新方須賀さいたま線、周辺街路がアクセスルートと想定される。

埼玉県障害者交流センターでは、周辺に鉄道の駅はなく、県道35号川口上尾線を路線バス、埼玉県障害者交流センターとJRさいたま新都心駅東口までを往復する送迎バスが運行している。また、駐車場が多数あるため、利用者の交通手段は、路線バス、送迎バス、自動車、徒歩であり、県道35号川口上尾線、県道56号さいたまふじみ野所沢線、市道G-497号線、市道G-494号線、市道548号線等、周辺街路がアクセスルートと想定される。

大宮南公民館では、JRさいたま新都心駅が最寄り駅となる。駐車場は規模が小さいことから、利用者の交通手段は主に鉄道及び徒歩と考えられる。

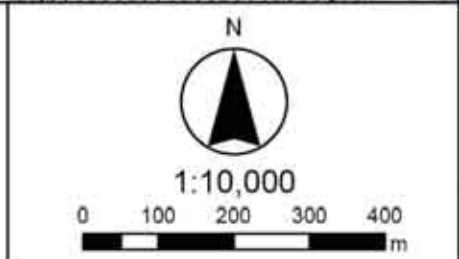
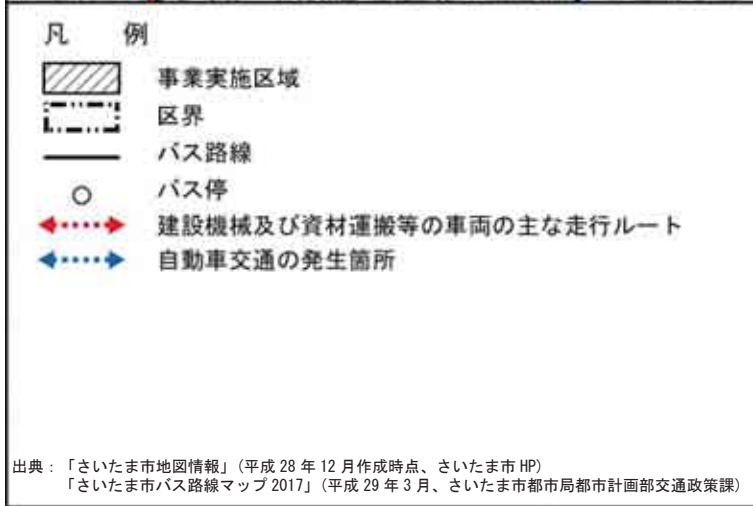
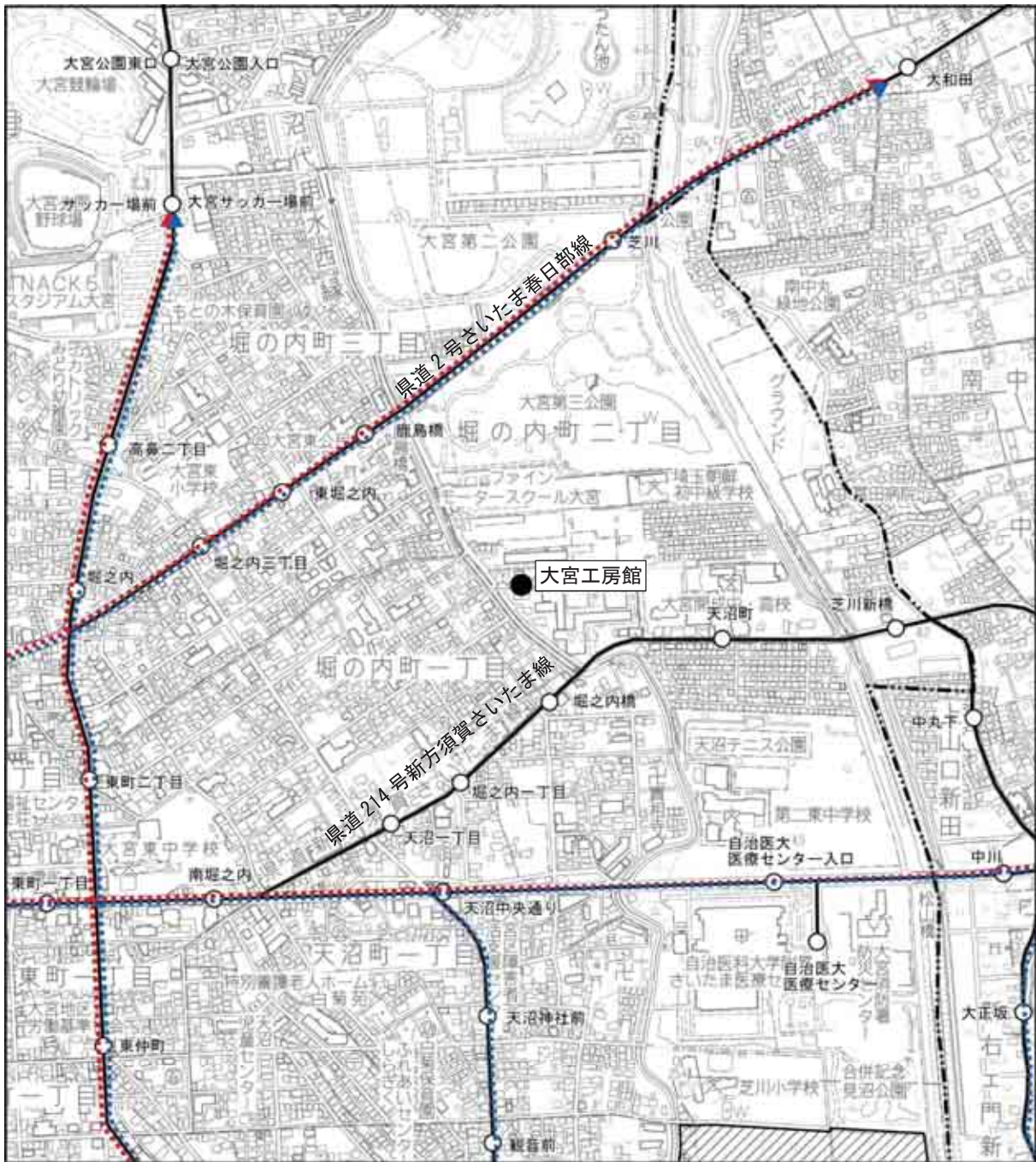
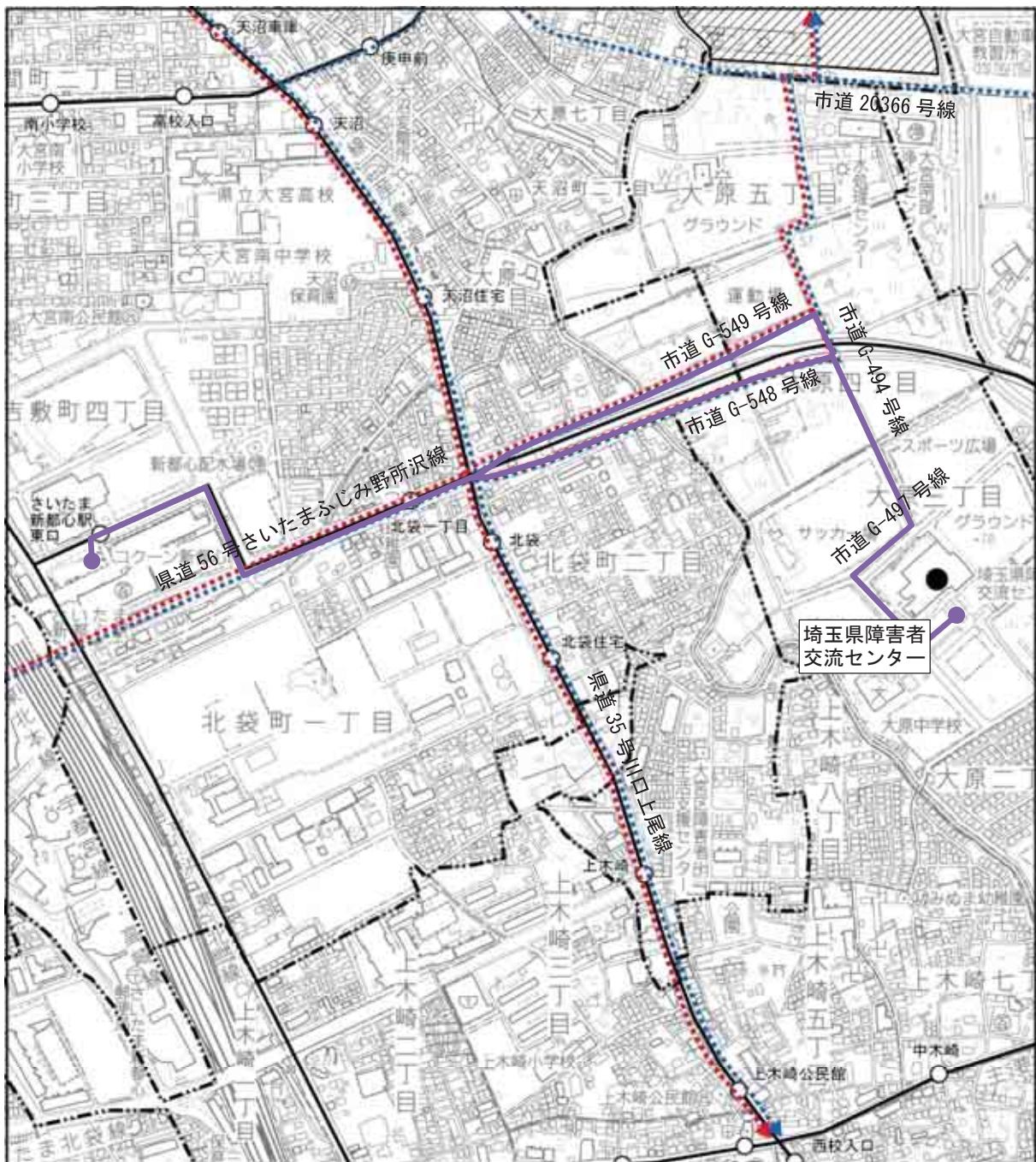









図 10.14-2(1)
コミュニティ調査地点



凡 例

-  事業実施区域
-  区界
-  バス路線
-  バス停
-  建設機械及び資材運搬等の車両の主な走行ルート
-  自動車交通の発生箇所
-  送迎バス運行ルート



1:10,000

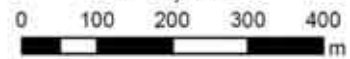
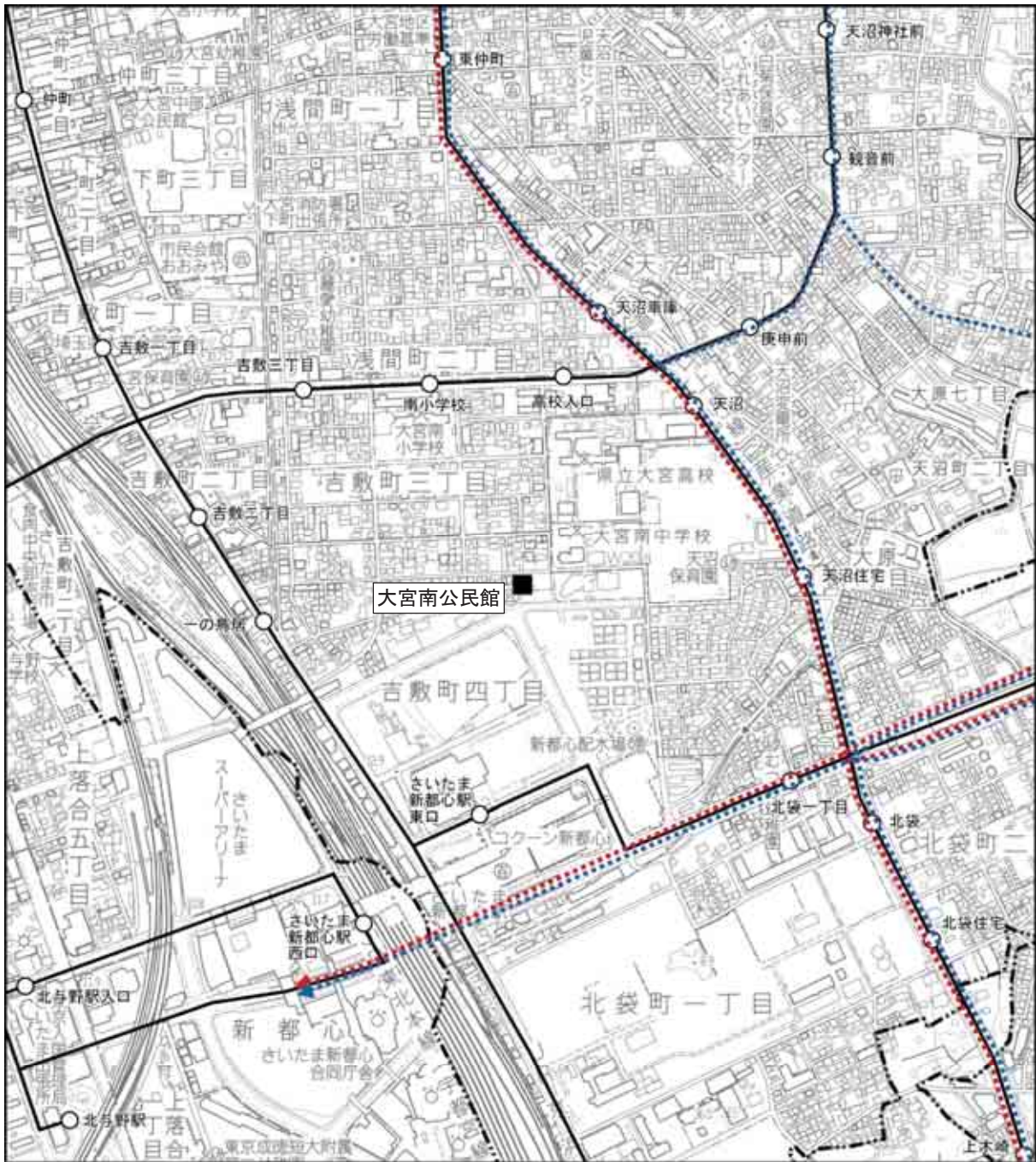








図 10.14-2(2)
コミュニティ調査地点

出典：「さいたま市地図情報」（平成 28 年 12 月作成時点、さいたま市 HP）
「さいたま市バス路線マップ 2017」（平成 29 年 3 月、さいたま市都市局都市計画部交通政策課）
埼玉県障害者交流センター施設管理者への聞き取り結果より



凡 例

-  事業実施区域
-  区界
-  バス路線
-  バス停
-  建設機械及び資材運搬等の車両の主な走行ルート
-  自動車交通の発生箇所



1:10,000

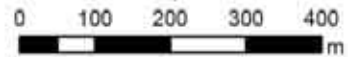


図 10.14-2(3)
コミュニティ調査地点

出典：「さいたま市地図情報」（平成 28 年 12 月作成時点、さいたま市 HP）
「さいたま市バス路線マップ 2017」（平成 29 年 3 月、さいたま市都市局都市計画部交通政策課）

10.14.2 予測

1) 工事及び存在・供用によるコミュニティへの影響

(1) 予測内容

工事及び存在・供用による事業実施区域及びその周辺に分布するコミュニティ施設等の利用環境の変化、コミュニティ施設等までの利用経路への影響の程度を予測した。

(2) 予測方法

a) 建設機械の稼働、造成等の工事に伴うコミュニティ施設等の利用環境の変化への影響

「10.1 大気質」、「10.2 騒音・低周波音」の予測結果及びコミュニティ施設等の利用状況を踏まえて、利用環境の変化の程度を予測した。

b) 資材運搬等の車両の走行に伴うコミュニティ施設等までの利用経路への影響

「10.15 地域交通」で推計した将来基礎交通量に資材運搬等の車両による通過交通量を付加して将来交通量を推計し、資材運搬等の車両の走行によるコミュニティ施設等の交通手段への影響を定性的に予測した。

c) 敷地及び施設の存在、施設の供用に伴うコミュニティ施設等の利用環境の変化及びその程度

本事業で整備する公園の想定利用状況、コミュニティ施設等の利用状況を踏まえて、利用環境の変化の程度を予測した。

d) 自動車交通の発生に伴うコミュニティ施設等までの利用経路への影響

「10.15 地域交通」で推計した将来基礎交通量に関係車両による通過交通量を付加して将来交通量を推計し、自動車交通の発生によるコミュニティ施設等の交通手段への影響を定性的に予測した。

(3) 予測地域

予測地域は調査地域に準じるものとし、予測地点は調査地点に準じた。

(4) 予測対象時期等

予測対象時期等は、工事中は、粉じん、騒音及び振動の影響が最大、資材運搬等の車両の走行台数が最大となる時期とした。供用時は、施設の供用が定常状態に達した時期とした。

(5) 予測結果

a) 建設機械の稼働、造成等の工事に伴うコミュニティ施設等の利用環境の変化への影響

建設機械の稼働に伴う影響は、建設機械の稼働台数が最大となる工事開始4ヶ月目において最大着地濃度となる事業実施区域南側の敷地境界で、二酸化窒素は0.037ppm、浮遊粒子状物質は0.046mg/m³、事業実施区域の東側の敷地境界で、騒音レベルは最大69dB、振動レベルは最大64dBと予測される。これらの数値は整合を図るべき基準等を満たしている。

また、造成等の工事に伴う影響は、粉じん(降下ばいじん)は、最大着地濃度となる地点において、4.4t/km²/月であり、整合を図るべき基準等を満たしていると予測される。

更に、コミュニティ施設等の直接改変はなく、事業実施区域から約800m～900m離れていることから、利用環境の快適性等には支障はないものと予測される。

b) 資材運搬等の車両の走行に伴うコミュニティ施設等までの利用経路への影響

資材運搬等の車両は市道G-494号線、市道G-548号線、市道G-549号線等を走行すると想定している。資材運搬等の車両の走行に伴う影響は、工事期間中に資材運搬等の車両台数が最大となる工事開始4ヶ月目において、自然とのふれあいの場への利用経路の一部は想定される走行ルートに含まれるが、交通量や交通流に与える影響は軽微と予測されていることから、極めて小さいと予測される。

c) 敷地及び施設の存在、施設の供用に伴うコミュニティ施設等の利用環境の変化及びその程度

本事業は公園の建設であることから周辺地域の人口の変化はなく、コミュニティ施設等の利用者数に与える影響はなく、利用環境の快適性等には支障はないものと予測される。

d) 自動車交通の発生に伴うコミュニティ施設等までの利用経路への影響

供用時、関係車両は市道20366号線、市道G-494号線等を利用すると考えられる。

自動車交通の発生に伴う影響は、自動車交通の発生が交通量や交通流に与える影響は軽微と予測されていることから、極めて小さいと予測される。

10.14.3 評価

1) 工事及び存在・供用によるコミュニティへの影響

(1) 評価方法

a) 回避・低減の観点

工事及び存在・供用によるコミュニティ施設等への影響が、事業者により実行可能な範囲内でできる限り回避され、または低減されているかどうかを明らかにした。

(2) 評価結果

a) 回避・低減の観点

本事業では、表 10.14-4 に示す環境の保全のための措置を講じることで、工事及び存在・供用によるコミュニティ施設等への影響の低減に努める。

以上より、工事及び存在・供用によるコミュニティ施設等への影響は、事業者により実行可能な範囲内でできる限り低減が図られていると評価する。

表10.14-4 環境の保全のための措置

影響要因	影響	検討の視点	環境の保全のための措置	措置の区分
建設機械の稼働、造成等の工事	利用環境の変化	影響の低減	・「10.1 大気質」、「10.2 騒音・低周波音」に示す環境の保全のための措置を実施する。	低減
資材運搬等の車両の走行	交通手段の阻害	安全性の確保・交通混雑の緩和	・「10.15 地域交通」に示す環境の保全のための措置を実施する。	低減
自動車交通の発生	交通手段の阻害	安全性の確保・交通混雑の緩和	・「10.15 地域交通」に示す環境の保全のための措置を実施する。	低減

10.15 地域交通

10.15 地域交通

本事業の資材運搬等の車両の走行、自動車交通の発生に伴う地域交通への影響が考えられるため、地域交通に係る調査、予測及び評価を行った。

10.15.1 調査

1) 調査内容

(1) 自動車交通、歩行者・自転車交通の状況

交差点方向別交通量(自動車、歩行者、自転車)、渋滞長、信号現示の状況を調査した。

(2) 道路の状況

道路の分布、交通経路の実態、道路の構造の状況を調査した。

(3) 交通安全対策の状況

ガードレール、歩車分離状況等の交通安全施設の状況を調査した。

(4) 交通事故の状況

人身事故等の状況について調査した。

(5) バス路線、バス本数、バス走行時間の状況

バスの公共交通の状況について調査した。

2) 調査方法

調査方法は表 10.15-1 に示すとおりである。

表 10.15-1 調査方法

調査内容		調査方法	
①自動車交通、バス等の公共交通及び歩行者・自転車交通の状況 ・交差点方向別交通量(自動車、バス、歩行者、自転車) ・渋滞長 ・信号現示	既存資料調査	「全国道路・街路交通情勢調査」(国土交通省)等の整理及び解析。	
	現地調査	交差点方向別交通量	カウンターで2車種(小型・大型)自動車台数及び二輪車台数、歩行者数、自転車台数を計測。
		渋滞長	1回の信号待ちで通過できずに残っている車列の長さを計測。
		信号現示	交差点における各信号の切り替え時間を計測。
②道路の状況 ・道路の分布 ・交通経路の実態 ・道路の構造	既存資料調査	「平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査」(平成29年、国土交通省道路局企画課HP)の整理及び解析。	
	現地調査	道路の構造	対象道路の車線数、車線幅、歩道の有無、規制速度等を調査。
③交通安全対策の状況	現地調査	ガードレール、歩車分離状況等の交通安全施設について把握。	
④交通事故の状況	既存資料調査	警察の交通事故記録資料等に基づき、人身事故等の状況について把握。	
⑤バス路線、バス本数、バス走行時間の状況	既存資料調査	既存資料及び関係機関への聞き取り調査等に基づき、バスの公共交通の状況について把握。	

3) 調査地域・地点

調査地域・地点は表 10.15-2、図 10.15-1 に示すとおりである。

表 10.15-2 調査地域・地点

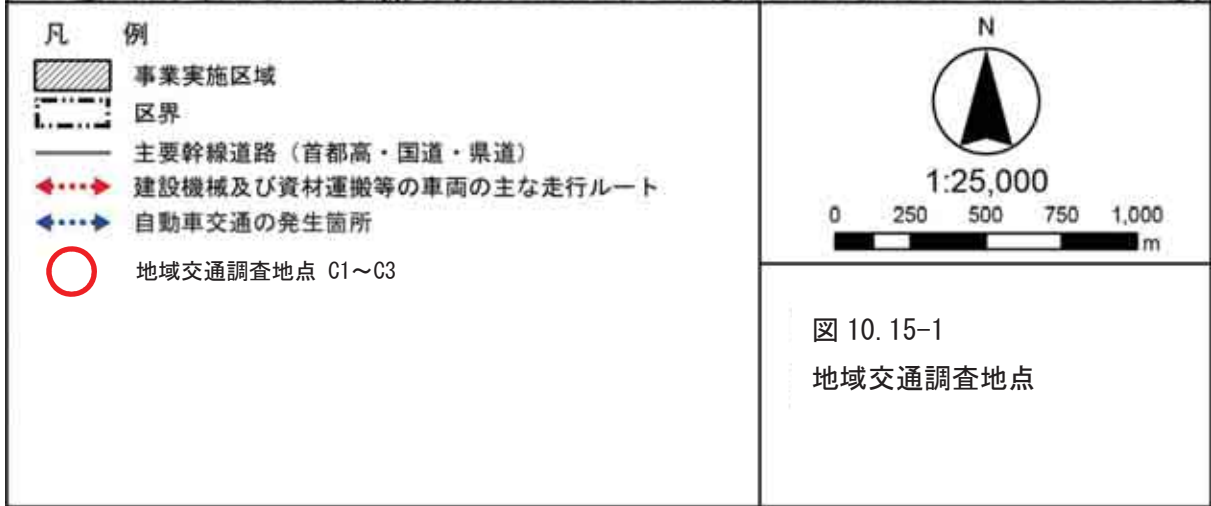
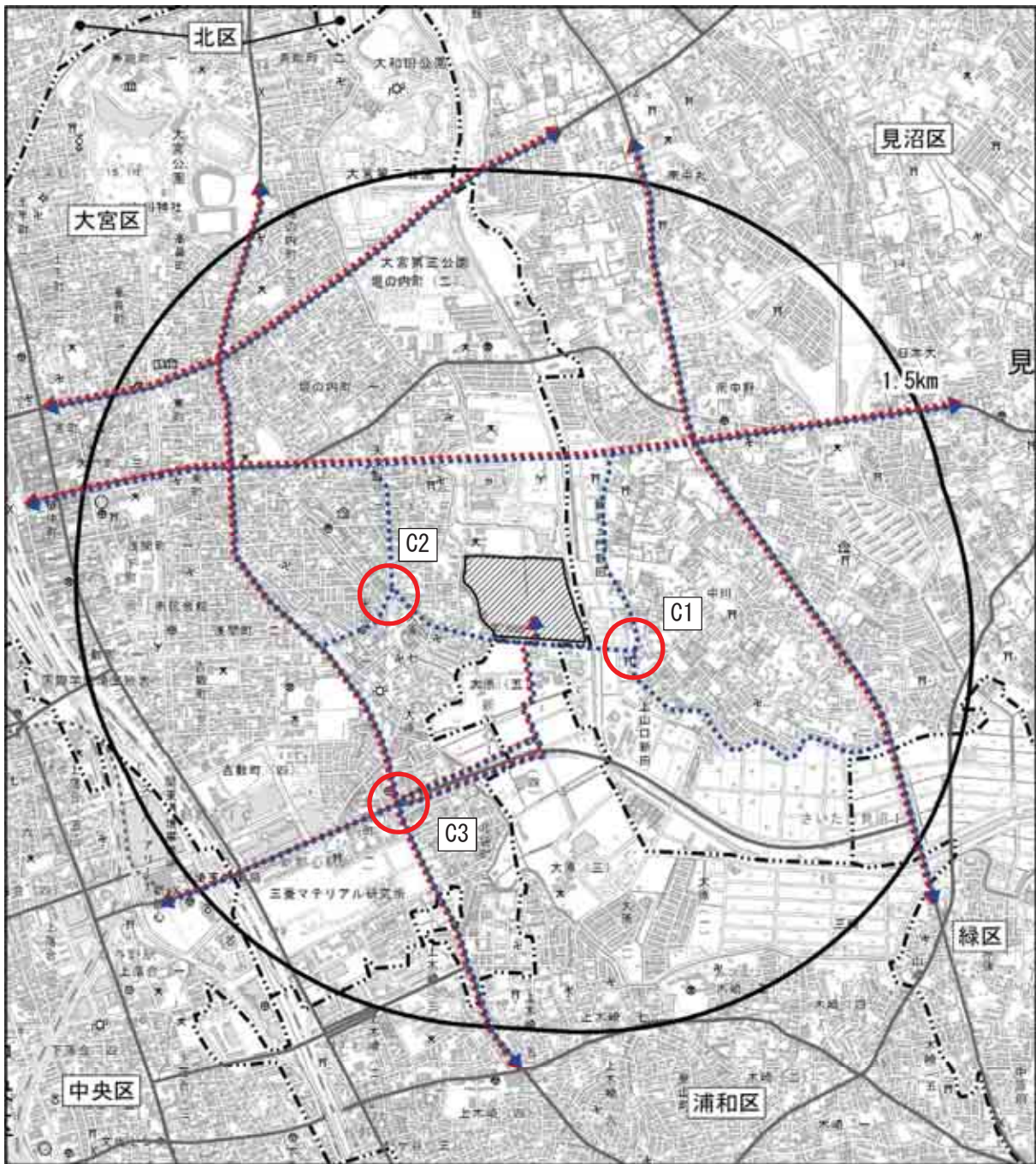
調査内容	調査地域・地点	
①自動車交通、バス等の公共交通及び歩行者・自転車交通の状況 ・交差点方向別交通量 (自動車、バス、歩行者、自転車) ・渋滞長 ・信号現示	既存資料調査	資材運搬等の車両の走行経路、自動車交通の発生箇所及びその周辺地域。
	現地調査	資材運搬等の車両の走行経路、自動車交通の発生箇所の3交差点(C1~C3)。
②道路の状況 ・道路の分布 ・交通経路の実態 ・道路の構造	既存資料調査	資材運搬等の車両の走行経路、自動車交通の発生箇所及びその周辺地域。
	現地調査	
③交通安全対策の状況	現地調査	資材運搬等の車両の走行経路、自動車交通の発生箇所及びその周辺地域。
④交通事故の状況	既存資料調査	資材運搬等の車両の走行経路、自動車交通の発生箇所及びその周辺地域。
⑤バス路線、バス本数、バス走行時間の状況	既存資料調査	資材運搬等の車両の走行経路、自動車交通の発生箇所及びその周辺地域。

4) 調査期間・頻度

調査期間・頻度は、表 10.15-3 に示すとおりである。

表 10.15-3 調査期間・頻度

調査内容	調査期間・頻度	
①自動車交通、バス等の公共交通及び歩行者・自転車交通の状況 ・交差点方向別交通量 (自動車、バス、歩行者、自転車) ・渋滞長 ・信号現示	既存資料調査	平成27年の調査結果を整理。
	現地調査	平日：平成29年 11月 6日(月)22時～ 7日(火)22時 休日：平成29年 11月 4日(土)22時～ 5日(日)22時
②道路の状況 ・道路の分布 ・交通経路の実態 ・道路の構造	既存資料調査	最新の資料を整理。
	現地調査	「①自動車交通、バス等の公共交通及び歩行者・自転車交通の状況」の現地調査時に適宜実施
③交通安全対策の状況	現地調査	「①自動車交通、バス等の公共交通及び歩行者・自転車交通の状況」の現地調査時に適宜実施
④交通事故の状況	既存資料調査	最新のデータを整理
⑤バス路線、バス本数、バス走行時間の状況	既存資料調査	平成30年3月時点のデータを整理。



5) 調査結果

(1) 自動車交通、歩行者・自転車交通の状況

a) 既存資料調査

既存資料調査結果は「第3章 地域特性 3.1 社会的状況 4) 交通の状況 (1)道路 (p.3-10)」に示すとおりである。

b) 現地調査

(a) 交差点交通量

自動車の交差点交通量は表 10.15-4、交差点周辺の断面交通量は表 10.15-5、歩行者・自転車交通量は、表 10.15-6 に示すとおりである。詳細は「資料編 9. 地域交通 (p. 資 9-1)」に示す。また、各調査地点における流入方向、断面位置は、図 10.15-2 に示すとおりである。

平日の交差点交通量(自動車)は、全ての地点で8時台がピークであり、C1で972台、C2で1,008台、C3で2,109台であった。休日はC1のピーク時間帯が16時台で661台、C2は15時台で924台、C3が13時台で2,065台であった。交差点流入交通量の24時間合計では、C3で平日より休日の交通量が多かったが、C1,C2では平日の方が交通量が多く、また、全ての地点で大型車混入率は平日の方が高かった。

(b) 渋滞長、信号現示

信号が設置されているC2,C3の渋滞長の調査結果は表 10.15-7、信号現示の調査結果は表 10.15-8 に示すとおりである。詳細は「資料編 9. 地域交通 (p. 資 9-8)」に示す。

C2における平日の渋滞長の最大は8時台でA,Bの位置で30m、休日は渋滞の発生の確認はなかった。C3における平日の渋滞長の最大は8時台でBの位置で80m、休日は17時台でDの位置で70mであった。

表 10.15-4(1) 交差点の交通量(自動車交通量)の調査結果(平日)

調査地点 *1		交差点流入交通量 *2				ピーク時間帯 交差点流入交通量	
		小型車 (台/日)	大型車 (台/日)	合計 (台/日)	大型車 混入率(%)	交通量 (台/時)	時間帯
C1	流入 A	3,297	255	3,552	7.2	412	8 時台
	流入 B	236	17	253	6.7	27	
	流入 C	2,625	231	2,856	8.1	339	
	流入 D	3,408	252	3,660	6.9	194	
	合計	9,566	755	10,321	7.3	972	
C2	流入 A	4,870	275	5,145	5.3	346	8 時台
	流入 B	83	7	90	7.8	4	
	流入 C	2,087	149	2,236	6.7	250	
	流入 D	5,465	397	5,862	6.8	403	
	流入 E	89	3	92	3.3	5	
合計	12,594	831	13,425	6.2	1,008		
C3	流入 A	6,038	642	6,680	9.6	427	8 時台
	流入 B	4,665	291	4,956	5.9	705	
	流入 C	7,437	675	8,112	8.3	553	
	流入 D	6,580	570	7,150	8.0	424	
	合計	24,720	2,178	26,898	8.1	2,109	

*1. 各調査地点の流入 A、B、C、D、E は図 10.15-2 参照。

*2. 表中の値は 24 時間調査の結果。

表 10.15-4(2) 交差点の交通量(自動車交通量)の調査結果(休日)

調査地点 *1		交差点流入交通量 *2				ピーク時間帯 交差点流入交通量	
		小型車 (台/日)	大型車 (台/日)	合計 (台/日)	大型車 混入率(%)	交通量 (台/時)	時間帯
C1	流入 A	3,039	85	3,124	2.7	272	16 時台
	流入 B	235	3	238	1.3	14	
	流入 C	1,815	37	1,852	2.0	120	
	流入 D	2,969	51	3,020	1.7	255	
	合計	8,058	176	8,234	2.1	661	
C2	流入 A	4,307	75	4,382	1.7	349	15 時台
	流入 B	107	1	108	0.9	10	
	流入 C	1,664	27	1,691	1.6	116	
	流入 D	5,131	165	5,296	3.1	442	
	流入 E	92	5	97	5.2	7	
合計	11,301	273	11,574	2.4	924		
C3	流入 A	6,553	266	6,819	3.9	507	13 時台
	流入 B	3,927	110	4,037	2.7	355	
	流入 C	7,641	316	7,957	4.0	608	
	流入 D	7,443	340	7,783	4.4	595	
	合計	25,564	1,032	26,596	3.9	2,065	

*1. 各調査地点の流入 A、B、C、D、E は図 10.15-2 参照。

*2. 表中の値は 24 時間調査の結果。

表 10.15-5(1) 交差点周辺の断面交通量(自動車交通量)の調査結果(平日)

調査地点 *1		断面交通量 *2				ピーク時間帯 断面交通量	
		小型車 (台/日)	大型車 (台/日)	合計 (台/日)	大型車 混入率(%)	交通量 (台/時)	時間帯
C1	断面 A	5,456	415	5,871	7.1	548	7 時台
	断面 B	512	47	559	8.4	53	17 時台
	断面 C	4,899	436	5,335	8.2	496	8 時台
	断面 D	8,265	612	8,877	6.9	867	8 時台
C2	断面 A	9,279	624	9,903	6.3	699	16 時台
	断面 B	210	17	227	7.5	27	7 時台
	断面 C	3,935	258	4,193	7.5	377	7 時台
	断面 D	11,328	741	12,069	6.1	884	8 時台
	断面 E	436	22	458	4.8	56	8 時台
C3	断面 A	13,214	1,281	14,495	8.8	966	8 時台
	断面 B	8,607	567	9,174	6.2	981	8 時台
	断面 C	14,113	1,373	15,486	8.9	999	15 時台
	断面 D	13,506	1,135	14,641	7.8	1,279	8 時台

*1. 各調査地点の断面 A、B、C、D、E は図 10.15-2 参照。

*2. 表中の値は 24 時間調査の結果。

表 10.15-5(2) 交差点周辺の断面交通量(自動車交通量)の調査結果(休日)

調査地点 *1		断面交通量 *2				ピーク時間帯 断面交通量	
		小型車 (台/日)	大型車 (台/日)	合計 (台/日)	大型車 混入率(%)	交通量 (台/時)	時間帯
C1	断面 A	5,049	120	5,169	2.3	433	16 時台
	断面 B	509	8	517	1.5	51	11 時台
	断面 C	3,645	105	3,750	2.8	297	16 時台
	断面 D	6,913	119	7,032	1.7	564	16 時台
C2	断面 A	8,603	232	8,835	2.6	717	15 時台
	断面 B	254	5	259	1.9	30	16 時台
	断面 C	3,112	46	3,158	1.5	278	17 時台
	断面 D	10,278	254	10,532	2.4	847	15 時台
	断面 E	355	9	364	2.5	36	16 時台
C3	断面 A	13,798	581	14,379	4.0	1,060	13 時台
	断面 B	7,491	220	7,711	2.9	705	16 時台
	断面 C	15,315	614	15,929	3.9	1,209	13 時台
	断面 D	14,524	649	15,173	4.3	1,331	16 時台

*1. 各調査地点の断面 A、B、C、D、E は図 10.15-2 参照。

*2. 表中の値は 24 時間調査の結果。

表 10.15-6(1) 交差点の交通量(歩行者・自転車交通量)の調査結果(平日)

調査地点 *1		交差点流入交通量 *2			ピーク時間帯 断面交通量	
		歩行者 (人/日)	自転車 (台/日)	合計 (人・台/24日)	交通量 (人・台/時)	時間帯
C1	ア	19	151	170	16	22 時台
	イ	37	335	372	67	8 時台
	ウ	4	52	56	7	15 時台
	合計	60	538	598	-	-
C2	ア	318	460	778	113	7 時台
	合計	318	460	778	-	-
C3	ア	948	1,433	2,381	275	15 時台
	イ	510	812	1,322	196	7 時台
	ウ	722	1,578	2,300	298	7 時台
	エ	465	711	1,176	140	8 時台
	合計	2,645	4,534	7,179	-	-

*1. 各調査地点のア、イ、ウ、エは図 10.15-2 参照。

*2. 表中の値は 24 時間調査の結果。

表 10.15-6(2) 交差点の交通量(歩行者・自転車交通量)の調査結果(休日)

調査地点 *1		交差点流入交通量 *2			ピーク時間帯 断面交通量	
		歩行者 (人/日)	自転車 (台/日)	合計 (人・台/24日)	交通量 (人・台/時)	時間帯
C1	ア	18	88	106	11	14 時台
	イ	27	137	164	20	15 時台
	ウ	14	30	44	6	8 時台
	合計	59	255	314	-	-
C2	ア	279	309	588	54	10 時台
	合計	279	309	588	-	-
C3	ア	2,261	1,427	3,688	408	13 時台
	イ	500	694	1,194	112	9 時台
	ウ	628	1,273	1,901	223	16 時台
	エ	408	615	1,023	110	16 時台
	合計	3,797	4,009	7,806	-	-

*1. 各調査地点のア、イ、ウ、エは図 10.15-2 参照。

*2. 表中の値は 24 時間調査の結果。

表 10.15-7 渋滞長の調査結果

調査地点	平日/ 休日	発生時間帯	発生位置 *1	最大渋滞長 (m)
C2	平日	8 時台	A	30
			D	30
		9 時台	D	20
		18 時台	D	20
	休日	-	-	-
C3	平日	8 時台	A	10
			B	80
		9 時台	A	20
		10 時台	A	30
		11 時台	A	40
		12 時台	A	10
			C	10
		14 時台	A	20
		15 時台	A	40
		16 時台	C	10
	D		40	
	18 時台	A	20	
	休日	11 時台	A	50
		12 時台	A	20
		13 時台	A	30
		14 時台	A	40
		15 時台	A	40
			A	20
		16 時台	D	30
			A	30
17 時台		D	70	
18 時台		A	10	

*1. 発生箇所の記号については、下図参照。

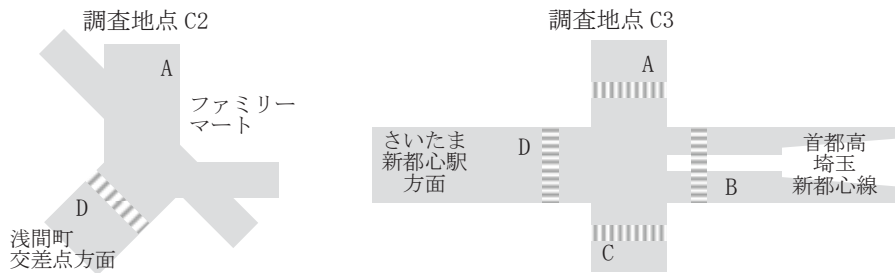


表 10.15-8(1) 信号現示の調査結果(C2 交差点)

階梯 灯器	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	計	
A	青	黄	赤														
b	赤			青	点	赤											
現示時間 [平日] (秒)	13~40	3~4	2	14	5	2											39~67
現示時間 [休日] (秒)	10~60	3~4	2	14	5	2											36~86

*1. 表中の値は 24 時間調査(1 時間毎に 24 回の調査)の結果。

*2. 灯器の A、b に該当する位置は下図に示すとおりである。

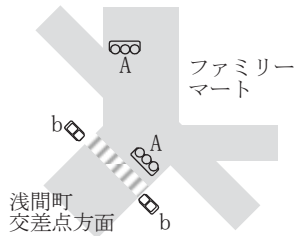
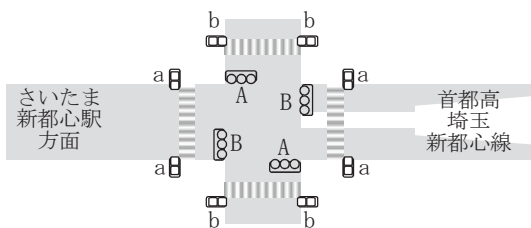


表 10.15-8(2) 信号現示の調査結果(C3 交差点)

階梯 灯器	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	計
A	赤 ←↑				黄	赤	赤 →	黄	赤							
a	青	点	赤													
B	赤								青			黄	赤 →	黄	赤	
b	赤								青	点	赤					
現示時間 [平日] (秒)	23~51	10	2	4	2	7~12	2	2	20~29	10	2	4	5~10	2	2	99~140
現示時間 [休日] (秒)	23~44	10	2	4	2	7~13	2	2	22~30	10	2	4	5~11	2	2	99~131

*1. 表中の値は 24 時間調査(1 時間毎に 24 回の調査)の結果。

*2. 灯器の A、a、B、b に該当する位置は下図に示すとおりである。



(2) 道路の状況

a) 既存資料調査

既存資料調査結果は「第3章 地域特性 3.1 社会的状況 4) 交通の状況 (1) 道路 (p.3-10)」に示すとおりである。

b) 現地調査

各調査地点における道路構造等は、図 10.15-2 に示すとおりである。なお、全ての調査地点の道路構造は平面道路、路面舗装はアスファルト舗装(密粒舗装)であった。

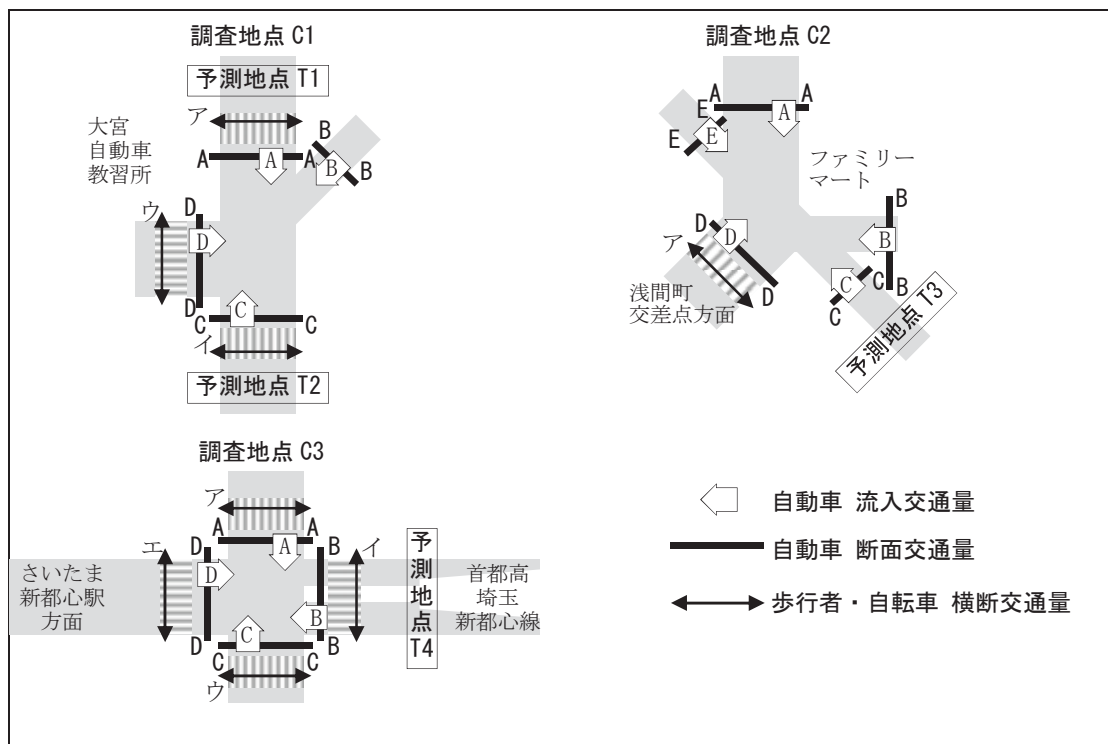


図 10.15-2 調査地点の道路構造等点位置の詳細

(3) 交通安全対策の状況

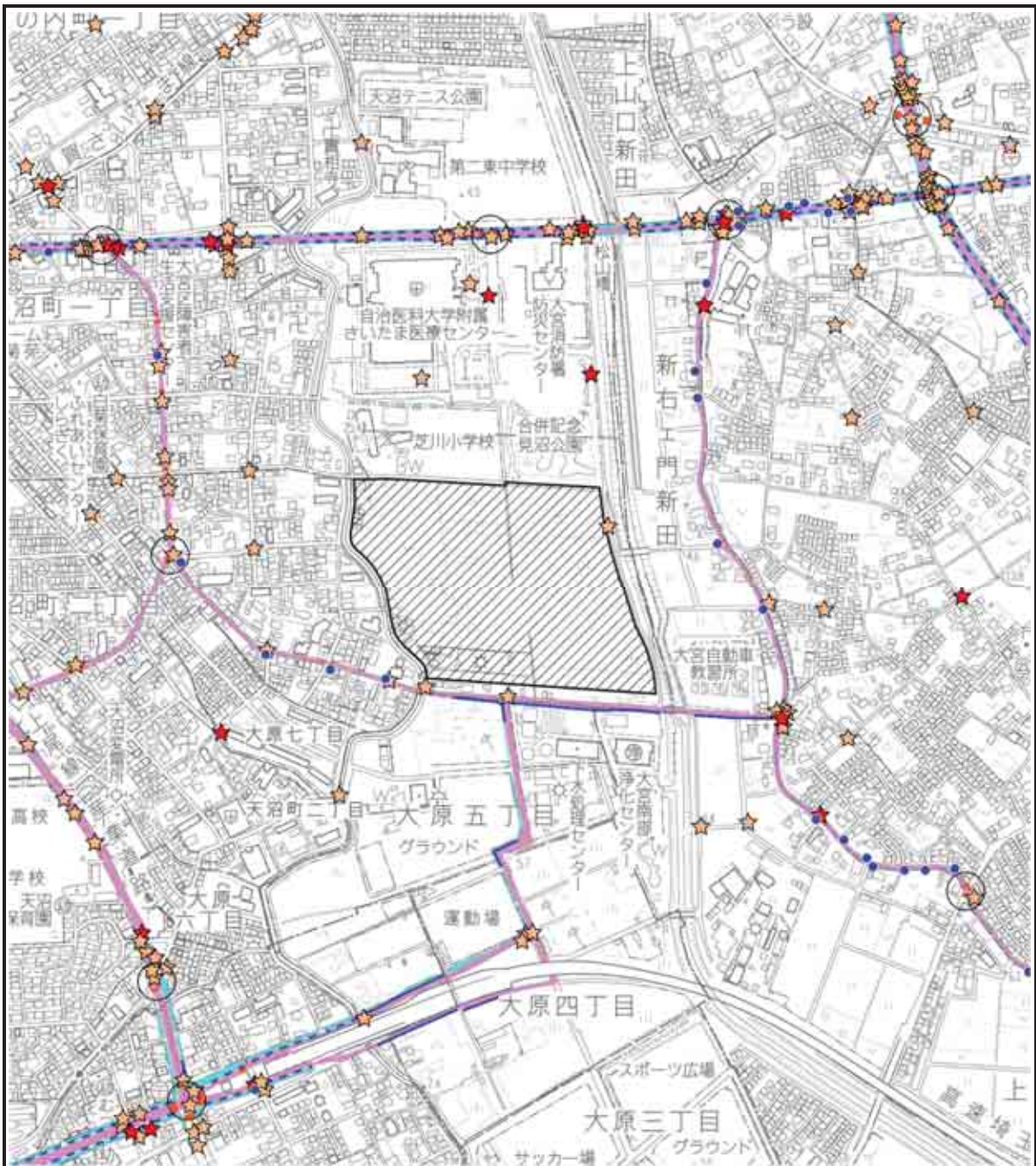
a) 現地調査

交通安全対策の状況の調査結果は、図 10.15-3 に示すとおりである。

(4) 交通事故の状況

a) 既存資料調査

交通事故の状況の調査結果は、図 10.15-3 に示すとおりである。



凡 例

- 事業実施区域
- 資材運搬等の車両の走行ルート又は自動車交通の発生箇所
- 信号交差点
- ガードレール、防護柵等
- 横断歩道
- 交通事故発生箇所 (軽傷交通事故)
- 交通事故発生箇所 (重傷交通事故)
- 段差歩道
- 交通事故発生箇所 (死亡交通事故)
- 植栽
- カーブミラー

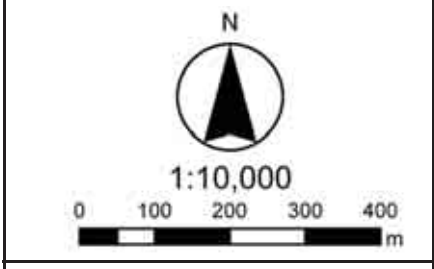


図 10.15-3 交通安全対策及び交通事故等の状況

出典：「事件事故発生マップ」(平成 30 年 3 月、埼玉県警 HP)
 *1. 交通事故発生箇所は平成 27 年 4 月 1 日～平成 30 年 3 月 31 日までの記録を表示した。
 *2. 交通事故発生箇所以外は資材運搬等の車両の走行ルート、または自動車交通の発生箇所上の記録を対象に表示した。

(5) バス路線、バス本数、バス走行時間の状況

a) 既存資料調査

事業実施区域周辺におけるバス路線等の状況は、図 10.15-4 に示すとおりである。
また、事業実施区域に最寄りのバス停の時刻表は、表 10.15-9 に示すとおりである。

表 10.15-9(1) 事業実施区域に最寄りのバス停の時刻表(高鼻バス停)

会社	国際興業バス		
系統行先	大 12・大 12-2 中川循環・大宮駅東口ゆき、大 12-3 西浦ゆき		
時	平日	土曜	日曜・祝日
6	18 31 42 55	18 33 50 59	39
7	05 19 34 49	18 32 51	25 55
8	08 23 38 58	08 26 50	25 52
9	21 39 59	18 44	15 32 55
10	21 41	10 44	15 35 55
11	01 21 41	12 45	21 50
12	01 21 41	19 59	21 50
13	01 21 41	30 52	21 50
14	01 21 41	18 51	21 50
15	01 21 41	17 44	20 50
16	01 21 41	10 42	20 50
17	01 20 38	16 51	10 30 55
18	01 20 43	30 51	20 48
19	05 24 48	28 55	27
20	07 22 40 57	17 41	05 42
21	14 30 46	15 45	35
22	01 18		

出典：「運賃・経路・時刻表・バス停検索」(平成 30 年 3 月現在、国際興業バスホームページ)

表 10.15-9(2) 事業実施区域に最寄りのバス停の時刻表(観音前バス停)

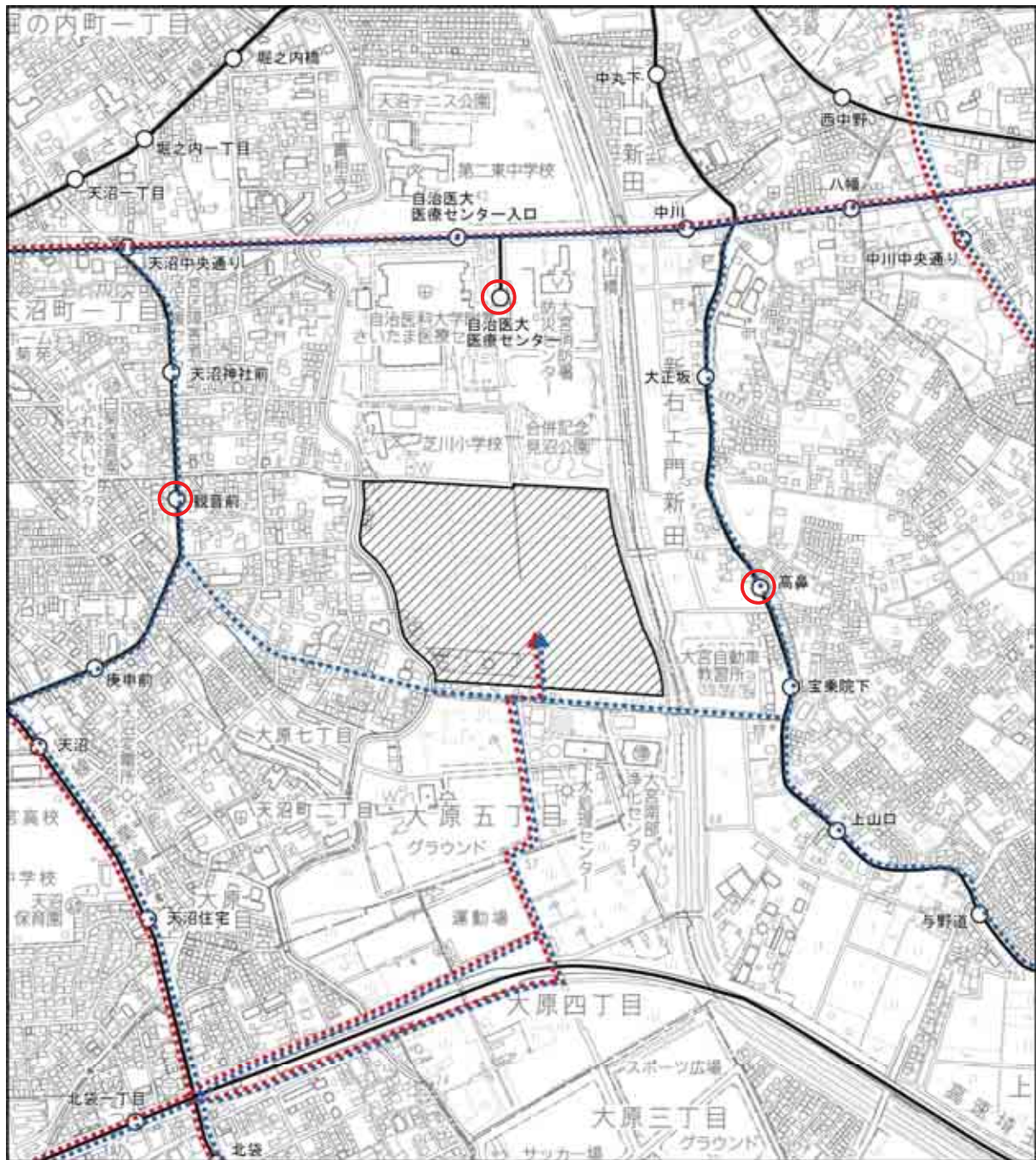
会社	東武バス		
系統行先	大宮駅東口ゆき		
時	平日	土曜	日曜・祝日
6	08 36	12 38	12 38
7	04 11 20 32 41 48	07 14 34 43	07 14 34 43
8	01 11 18 29 38 45	02 11 30 40 53	02 11 30 40 53
9	06 16 44 55	07 23 36 52	07 23 36 52
10	23 36 54	07 22 38 52	07 22 38 52
11	10 25 38 53	08 23 38 53	08 23 38 53
12	07 23 45	08 23 39 57	08 23 39 57
13	07 26 41	10 25 40 55	10 25 40 55
14	07 23 35 53	09 24 38 53	09 24 38 53
15	08 23 38 53	08 23 35 53	08 23 35 53
16	08 21 38 55	10 23 38 53	10 23 38 53
17	10 23 39 53	08 23 38 55	08 23 38 55
18	08 25 38 53	11 23 37 51	11 23 37 51
19	08 20 30 40 50	07 24 41	07 24 41
20	02 17 31 48	00 21 45	00 21 45
21	06 23 45	07 28 49	07 28 49
22	08	08	08

出典：「東武バス On-Line 路線バス 時刻検索」(平成 30 年 3 月現在、東武バスホームページ)








表 10.15-9(3) 事業実施区域に最寄りのバス停の時刻表(自治医大医療センターバス停)

会社	国際興業バス					
	系統行先	大宮駅東口ゆき			大谷県営住宅ゆき	
時	平日	土曜	日曜・祝日	平日	土曜	日曜・祝日
6						
7	35 46 59	41		05	24	
8	03 06 14 21 30 37 46 54	11 41			20	08
9	11 24 26 40 50 58	11 41				
10	00 10 22 32 42 45 54	11 41		14		
11	06 18 30 42 54	11 41		09		
12	06 18 30 42 54	11 41	11 41	22		
13	06 18 30 43 56	11 41	11 41	03		
14	09 22 35 55	11 41	11 41	16		
15	15 35 55	11 41	11 41	10		
16	15 25 35 45 55	11 41	11 41			
17	05 15 25 35 45 55	11 41	11 41			
18	05 15 35	18	19			
19	00 15 30 45	01 45	08 44			
20	00 15 40					
21						
22						

出典：「運賃・経路・時刻表・バス停検索」(平成30年3月現在、国際興業バスホームページ)



凡 例

-  事業実施区域
-  区界
-  バス路線
-  バス停
-  建設機械及び資材運搬等の車両の主な走行ルート
-  自動車交通の発生箇所
-  最寄りのバス停



1:10,000

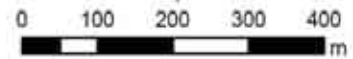


図 10.15-4
バス路線等の状況

10.15.2 予測

1) 資材運搬等の車両の走行に伴う自動車交通への影響

(1) 予測内容

工事中の資材運搬等の車両の走行に伴う交通量、交通流への影響について予測した。

(2) 予測方法

a) 交通量の変化

将来基礎交通量に、資材運搬等の車両を付加させることで、将来交通量を予測した。

b) 交通流の変化

将来交通量の現況交通量からの増加割合等から、定性的に交通流への影響を予測した。

(3) 予測地域・地点

予測地域は、資材運搬等の車両の走行経路とし、予測地点は調査地点(C3)の1地点とした。

(4) 予測対象時期等

予測対象時期等は、資材運搬等の車両の走行が最大となる時期とし、先行整備地区である合併記念見沼公園の工事实績を参考に、工事開始4ヶ月目とした。設定根拠の詳細は「資料編 1. 予測条件の詳細 (p. 資 1-1)」に示すとおりである。

(5) 予測結果

a) 交差点交通量の変化

将来基礎交通量は現況交通量を用い、資材運搬等の車両の台数は、先行整備地区である合併記念見沼公園の工事实績を参考として設定した。設定根拠の詳細は「資料編 1. 予測条件の詳細 (p. 資 1-1)」に示すとおりである。

予測地点のピーク時間帯における資材運搬等の車両の台数は、工事開始4ヶ月目の日交通量・大型車30台/日(往復60台/日)を走行時間(8時間)で割った4台/時(往復8台/時)とした。交差点流入交通量に占める資材運搬等の車両の走行による影響割合は、表10.15-10に示すとおり0.4%と予測される。

表 10.15-10 資材運搬等の車両の走行による影響割合

予測地点	ピーク時間帯	将来基礎交通量 (台/時)			資材運搬等の車両 交通量(台/時) *1			将来 交通量 (台/時) (7)=③+⑥	影響割合 (%) (8)=⑥/⑦
		小型車 ①	大型車 ②	合計 ③=①+②	小型車 ④	大型車 ⑤	合計 ⑥=④+⑤		
C3	8時台	1,965	144	2,109	0	8	8	2,117	0.4

*1. 資材運搬等の車両の走行時間帯は8時～17時とした。

b) 交通流の変化

予測地点におけるピーク時間帯の交差点流入交通量に占める資材運搬等の車両の走行による影響割合は、表10.15-10に示すとおり0.4%であることから交通流の変化はほとんど無いものと予測される。

2) 資材運搬等の車両の走行に伴うバス等の公共交通機関、歩行者・自転車交通への影響

(1) 予測内容

工事中の資材運搬等の車両の走行に伴うバス等の公共交通機関、歩行者・自転車交通への影響について予測した。

(2) 予測方法

交通量・交通流の予測結果に基づき、バス走行時間への影響を定性的に予測した。また、資材運搬等の車両の走行経路の交通安全対策、環境の保全のための措置等に基づき、交通安全への影響を定性的に予測した。

(3) 予測地域・地点

予測地域は、「1) 資材運搬等の車両の走行に伴う自動車交通への影響」と同様とした。

(4) 予測対象時期等

予測対象時期等は、「1) 資材運搬等の車両の走行に伴う自動車交通への影響」と同様とした。

(5) 予測結果

「1) 資材運搬等の車両の走行に伴う自動車交通への影響」で示したとおり、予測地点における交通量の増加は軽微であることから、資材運搬等の車両の走行によるバス走行時間、交通安全の変化は小さいと予測される。

3) 自動車交通の発生に伴う自動車交通への影響

(1) 予測内容

自動車交通の発生に伴う交通量、交通流への影響について予測した。

(2) 予測方法

a) 交通量の変化

将来基礎交通量に、関係車両を付加させることで、将来交通量を予測した。

b) 交通流の変化

将来交通量の現況交通量からの増加割合等から、定性的に交通流への影響を予測した。

(3) 予測地域・地点

予測地域は、自動車交通の発生箇所とし、予測地点は調査地点(C1～C3)の3地点とした。

(4) 予測対象時期等

予測対象時期等は、施設の供用が定常状態に達した時期とし、現況交通量及び関係車両を合わせた将来交通量が多くなる平日とした。

(5) 予測結果

a) 交差点交通量の変化

将来基礎交通量は現況交通量を用い、関係車両の走行車両の台数は、「平成26年度都市公園利用実態調査報告書(抄)」(平成27年3月、国土交通省都市局公園緑地・景観課)等を参考として設定した。設定根拠の詳細は「資料編 1. 予測条件の詳細 (p. 資 1-2)」に示すとおりである。

予測地点のピーク時間帯における関係車両の走行台数は、施設利用可能面積等から算出した平日の日発生台数178台/日(往復356台/日)に時間変動係数を乗じて算出した。交差点流入交通量に占める関係車両の影響割合は、表10.15-11に示すとおり1.0～2.1%と予測される。

表 10.15-11 関係車両の走行による影響割合

予測地点	ピーク時間帯	将来基礎交通量(台/時)			関係車両交通量(台/時)			将来交通量(台/時) (7)=③+⑥	影響割合(%) (8)=⑥/⑦
		小型車 ①	大型車 ②	合計 ③=①+②	小型車 ④	大型車 ⑤	合計 ⑥=④+⑤		
C1	8時台	892	80	972	21	0	21	993	2.1
C2	8時台	936	72	1,008	21	0	21	1,029	2.0
C3	8時台	1,965	144	2,109	21	0	21	2,130	1.0

*1. 関係車両の走行時間帯は7時～21時とした。

b) 交通流の変化

予測地点におけるピーク時間帯の交差点流入交通量に占める関係車両の走行による影響割合は、表10.15-11に示すとおり1.0～2.1%であることから交通流の変化は軽微であると予測される。

4) 自動車交通の発生に伴うバス等の公共交通機関、歩行者・自転車交通への影響

(1) 予測内容

自動車交通の発生に伴うバス等の公共交通機関、歩行者・自転車交通への影響について予測した。

(2) 予測方法

交通量・交通流の予測結果に基づき、バス走行時間への影響を定性的に予測した。また、自動車交通の発生箇所の交通安全対策、環境の保全のための措置等に基づき、交通安全への影響を定性的に予測した。

(3) 予測地域・地点

予測地域は、「3) 自動車交通の発生に伴う自動車交通への影響」と同様とした。

(4) 予測対象時期等

予測対象時期等は、「3) 自動車交通の発生に伴う自動車交通への影響」と同様とした。

(5) 予測結果

「3) 自動車交通の発生に伴う自動車交通への影響」で示したとおり、予測地点における交通量の増加は軽微であることから、関係車両の走行によるバス走行時間、交通安全の変化は小さいと予測される。

10.15.3 評価

1) 資材運搬等の車両の走行に伴う地域交通への影響

(1) 評価方法

a) 回避・低減の観点

資材運搬等の車両の走行に伴う地域交通への影響が、事業者により実行可能な範囲内でできる限り回避され、または低減されているかどうかを明らかにした。

(2) 評価結果

a) 回避・低減の観点

本事業では表 10.15-12 に示す環境の保全のための措置を講じることで、資材運搬等の車両の走行に伴う地域交通への影響の低減に努める。

以上より、資材運搬等の車両の走行に伴う地域交通への影響は、事業者により実行可能な範囲内でできる限り低減が図られていると評価する。

表 10.15-12 環境の保全のための措置

影響要因	影響	検討の視点	環境の保全のための措置	措置の区分
資材運搬等の車両の走行	交通混雑の発生	交通混雑の緩和	<ul style="list-style-type: none">・効率的な車両の運行管理により車両走行の集中化を避ける。・工事関係者の通勤については、公共交通機関の利用に努める。	低減
	交通事故等の発生	交通安全の確保	<ul style="list-style-type: none">・歩行者等の安全を確保するため、工事区域の出入口等の要所に、必要に応じて交通整理員を配置する。・工事車両の運転者への交通安全教育を行い、安全に十分注意して運転するよう指導を徹底する。	低減

2) 自動車交通の発生に伴う地域交通への影響

(1) 評価方法

a) 回避・低減の観点

自動車交通の発生に伴う地域交通への影響が、事業者により実行可能な範囲内でできる限り回避され、または低減されているかどうかを明らかにした。

(2) 評価結果

a) 回避・低減の観点

本事業では表 10.15-13 に示す環境の保全のための措置を講じることで、自動車交通の発生に伴う地域交通への影響の低減に努める。

以上より、自動車交通の発生に伴う地域交通への影響は、事業者により実行可能な範囲内でできる限り低減が図られていると評価する。

表 10.15-13 環境の保全のための措置

影響要因	影響	検討の視点	環境の保全のための措置	措置の区分
自動車交通の発生	交通混雑の発生	交通混雑の緩和	・公共交通機関の利用を推進する。 ・シェアサイクルの利用を推進する。	低減
	交通事故等の発生	交通安全の確保	・公園利用者へ規制速度での走行など適切な運転を呼び掛ける。	低減