

10.11 自然とのふれあいの場

10.11.1 調査

(1) 調査項目

1) 自然とのふれあいの場の資源状況、周辺環境の状況

自然とのふれあいの場の利用範囲、主な構成要素（自然、利用施設）の内容・特性、利用期間、背景となる周辺環境の状況とした。

2) 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の利用形態、イベントの有無とした。

3) 自然とのふれあいの場への交通手段の状況

交通手段の経路、周辺の環境条件とした。

4) その他の予測・評価に必要な事項（周辺の土地利用、周辺の交通網）

周辺の土地利用、周辺の交通網とした。

(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

① 既存資料調査

「さいたま市都市計画図」（さいたま市）を含む「さいたま市地図情報」（さいたま市）や観光パンフレット等の既存資料を整理した。

② 現地調査

自然とのふれあいの場の利用範囲、主な構成要素（自然、利用施設）の内容・特性、背景となる周辺環境の状況について、現地踏査により確認し、適宜写真撮影を行い、記録・整理した。

2) 自然とのふれあいの場の利用状況

① 既存資料調査

公園管理者の「公益財団法人 さいたま市公園緑地協会」の Web 資料や観光パンフレット等の既存資料を整理した。

② 現地調査

現地踏査等により利用状況を確認し、適宜写真撮影を行い、記録・整理した。なお、利用形態は、「さいたま市環境影響評価技術指針手引」（平成 29 年 5 月、さいたま市）に基づき、現地踏査時に確認した利用状況を表 10.11-1 に示す分類で整理した。

表 10.11-1 利用形態の分類

分類		活動・場・生物種
レクリエーション等	観察・採取活動	自然観察、動物観察、植物観察、魚釣り、昆虫採集、植物採集、山菜・キノコ採り等
	鑑賞活動	景色の眺望（写真、スケッチ等を含む。）、花見、新緑・紅葉狩り、ホタル狩り等
	遊び・体験	木登り、川遊び、草花遊び、農林漁業体験等
	歩行	登山、トレッキング、ハイキング、散策、森林浴等
	キャンプ・ピクニック	キャンプ、ピクニック等
	野外スポーツ	サイクリング、ボート等
	休養・休息	温泉浴、夕涼み等
生活・文化とのかかわりの深い場	信仰・精神	神社・仏閣等と一体となっている自然、信仰の対象となっている自然、伝説・言い伝え等の舞台、その他の地域の象徴となる等地域住民に親しまれ、大切にされている自然や場
	祭・行事	祭や地域の伝統行事の場、その背景となっている自然等
生活・文化とのかかわりの深い生物種	利用対象	食用、加工品の材料、その他の地域の生活や産業の中で利用されている種
	信仰・精神	信仰の対象種、伝説・言い伝えの対象種、地域の象徴となっている種その他の地域住民に親しまれ、大切にされている種

3) 自然とのふれあいの場への交通手段の状況

① 現地調査

自然とのふれあいの場への主な交通手段の状況については、現地踏査により確認し、記録・整理した。

4) その他の予測・評価に必要な事項（周辺の土地利用、周辺の交通網）

① 既存資料調査

土地利用を示した「さいたま市地図情報」（さいたま市）等の既存資料を整理した。

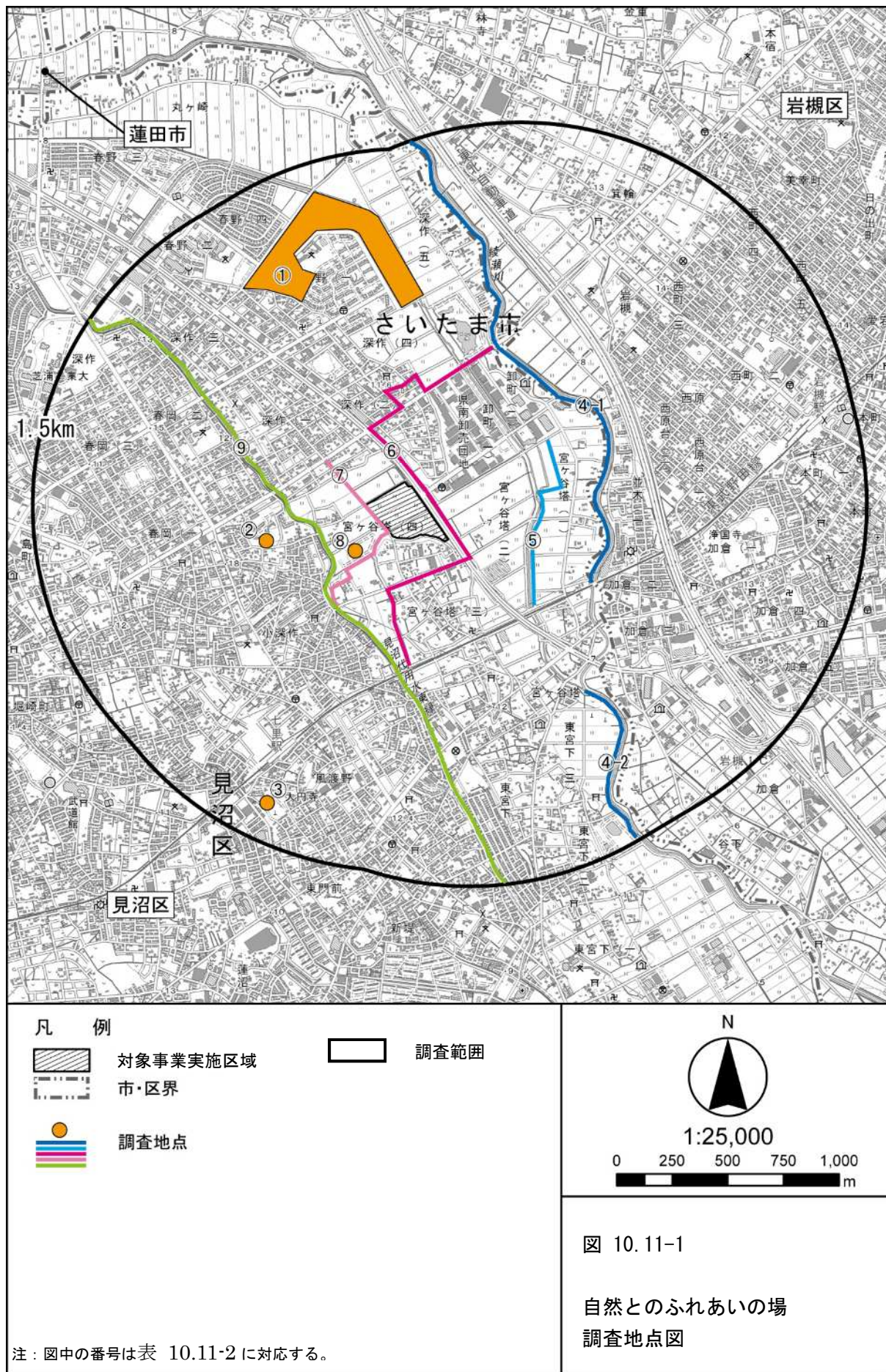
(3) 調査地域・調査地点

調査地域・地点は、対象事業実施区域周辺地域 1.5km 程度の範囲を目安とした。

調査地域・地点及びルートは表 10.11-2、図 10.11-1 に示すとおりである。

表 10.11-2 調査地点等一覧

調査地点		選定理由
①	アーバンみらい公園	対象事業実施区域周辺の自然とのふれあいの場であるため選定した。
②	春里自然の森（春岡特別緑地保全地区）	
③	七里自然の森	
④	深作川沿い	
⑤	綾瀬川沿い	
⑥	春岡・アーバンコース	国道 16 道沿いを歩くルートであり、ルートの一部が資材運搬車両及び供用後の自動車走行ルートと重なることから選定した。
⑦	対象事業実施区域西側道路	現地の状況より、多くの地域住民が通勤・通学で利用していることが確認されたため、選定した。
⑧	春おか広場 芝生広場	対象事業実施区域周辺の自然とのふれあいの場であり、季節ごとに変わる植物を鑑賞できるよう花畑が設けられ、常時一般公開されているため選定した。
⑨	見沼代用水東縁	対象事業実施区域周辺の自然とのふれあいの場であるため選定した。



(4) 調査期間・頻度

1) 自然とのふれあいの場の資源状況、周辺環境の状況

① 既存資料調査

最新の資料とした。

② 現地調査

調査の実施状況は、表 10.11-3 に示すとおりである。

表 10.11-3 自然とのふれあいの場の調査実施状況

調査項目	時期	調査実施日	天候
・自然とのふれあいの場の資源状況、 周辺環境の状況 ・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の状況	春季	令和5年5月6日(土)	晴れ時々曇り
	夏季	令和5年8月28日(月)	晴れ
	秋季	令和5年11月8日(水)	晴れ
	冬季	令和6年2月1日(木)	晴れ

2) 自然とのふれあいの場の利用状況

① 既存資料調査

最新の資料とした。

② 現地調査

調査の実施状況は、表 10.11-3 に示すとおりである。

3) 自然とのふれあいの場への交通手段の状況

① 現地調査

調査の実施状況は、表 10.11-3 に示すとおりである。

4) その他の予測・評価に必要な事項(周辺の土地利用、周辺の交通網)

① 既存資料調査

最新の資料とした。

(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

① 既存資料調査

「第3章、3.2、3.2.6、(2) 自然とのふれあいの場」に示すとおりである。

② 現地調査

現地調査結果は、表 10.11-4～表 10.11-12 に示すとおりである。

表 10.11-4(1) 調査結果（アーバンみらい公園）

① アーバンみらい公園			
項目		内容	
自然とのふれあいの場の状況	施設概要	アーバンみらい公園は、(公)さいたま市公園緑地協会が管理する公園である。	
	利用範囲	公園内	
	所在地	さいたま市見沼区春野1丁目1634-3	
	主な構成要素	自然	草地、高木植樹、低木植樹
		利用施設	芝生公園、調整池、トイレ、遊具
	利用期間	利用時期：通年 利用時間：自由	
利用状況	利用形態 利用者数	背景となる周辺環境の状況	住宅地、道路
		春季	利用形態：歩行（散策）、 観察・採取活動（魚釣り） 利用者数：9人
		夏季	利用形態：歩行（散策）、 観察・採取活動（魚釣り） 利用者数：2人
		秋季	利用形態：歩行（散策）、 利用者数：5人
		冬季	利用形態：歩行（散策）、 利用者数：12人
		年間	日常的な年間利用者数の詳細は不明
交通手段の状況	イベント	開催情報なし	
	アクセスルート・交通手段	最寄りバス停：国際興業バス 「春野小学校」又は「東二番街」	
	周辺の環境条件	主要地方道さいたま菖蒲線、周辺の生活道路	

注1：利用形態は「さいたま市環境影響評価技術指針手引」（平成29年5月、さいたま市）に基づく分類であり、（ ）内は現地踏査で確認した活動種別等を示す。

注2：各季の利用者数は現地調査時に確認した利用者数の合計を示す。

注3：施設概要の出典：「さいたま公園ナビ」（公益財団法人 さいたま市公園緑地協会 HP）

表 10.11-4(2) 調査結果（アーバンみらい公園）

① アーバンみらい公園	
項目	内容
自然とのふれあいの場の状況写真	春季  状況写真（芝生公園）  状況写真（トイレ）
	夏季  状況写真（調整池）  状況写真（遊具）
	秋季  状況写真（ベンチ）  状況写真（散策）
	冬季  状況写真（芝生広場の利用：散策）  状況写真（散策）

表 10.11-5(1) 調査結果（春里自然の森(春岡特別緑地保全地区)）

② 春里自然の森(春岡特別緑地保全地区)			
項目		内容	
自然とのふれあいの場の状況	施設概要	春里自然の森は、さいたま市公園緑課が管理し、さいたま市みどり愛護会のボランティアにより保全活動が行われている公園である。	
	利用範囲	公園内	
	所在地	さいたま市見沼区小深作	
	主な構成要素	自然	高木植樹、低木植樹
		利用施設	歩道、ベンチ
	利用期間	利用時期：通年 利用時間：自由	
利用状況	背景となる周辺環境の状況	住宅地	
	利用形態 利用者数	春季	利用形態：なし 利用者数：0 人
		夏季	利用形態：なし 利用者数：0 人
		秋季	利用形態：なし 利用者数：0 人
		冬季	利用形態：なし 利用者数：0 人
		年間	日常的な年間利用者数の詳細は不明
交通手段の状況	イベント	2023 年保全活動（3 月、5 月、6 月、7 月、8 月、10 月、11 月、12 月） 保全活動の参加者は、8 月 10 名、12 月 9 名であった。他の月は不明である。	
	アクセスルート・交通手段	国際興業バス 小深作停留所から徒歩 5 分。 駐車場、駐輪場等はない。	
	周辺の環境条件	周辺の生活道路	

注 1：利用形態は「さいたま市環境影響評価技術指針手引」（平成 29 年 5 月、さいたま市）に基づく分類であり、（ ）内は現地踏査で確認した活動種別等を示す。

注 2：各季の利用者数は現地調査時に確認した利用者数の合計を示す。

注 3：イベント内容の出典：「活動報告」（さいたま市みどり愛護会春里支部 HP）

表 10.11-5(2) 調査結果（春里自然の森（春岡特別緑地保全地区））

② 春里自然の森(春岡特別緑地保全地区)

項目	内容
春季	 状況写真（歩道・植生）  状況写真（ベンチ）
夏季	 状況写真（保全活動の広報）  状況写真（歩道・ベンチ・植生）
自然とのふれあいの場の状況写真	秋季  状況写真（入口）  状況写真（保全活動状況）
冬季	 状況写真（遊具の利用）  状況写真（植生）

表 10.11-6(1) 調査結果（七里自然の森）

③ 七里自然の森			
項目		内容	
自然とのふれあいの場の状況	施設概要	七里自然の森はさいたま市の管理する公園である。	
	利用範囲	公園内	
	所在地	さいたま市見沼区風渡野	
	主な構成要素	自然	高木植樹、低木植樹
		利用施設	施設名表示板
	利用期間	利用時期：通年 利用時間：自由	
利用状況	背景となる周辺環境の状況	住宅地	
	利用形態 利用者数	春季	利用形態：なし 利用者数：0 人
		夏季	利用形態：なし 利用者数：0 人
		秋季	利用形態：なし 利用者数：0 人
		冬季	利用形態：なし 利用者数：0 人
		年間	日常的な年間利用者数の詳細は不明
交通手段の状況	イベント	開催情報なし	
	アクセスルート・交通手段	東武アーバンライン 七里駅から徒歩 5 分 さいたま市市営バス 七里駅西バス停より徒歩 1 分	
	周辺の環境条件	住宅地	

注 1：利用形態は「さいたま市環境影響評価技術指針手引」（平成 29 年 5 月、さいたま市）に基づく分類であり、（ ）内は現地踏査で確認した活動種別等を示す。

注 2：各季の利用者数は現地調査時に確認した利用者数の合計を示す。

注 3：施設概要の出典：公園内の施設名表示板

表 10.11-6(2) 調査結果（七里自然の森）

③ 七里自然の森	内容	
項目	内容	
自然とのふれあいの場の状況写真	春季  状況写真（施設内）	 状況写真（施設名表示板）
	夏季  状況写真（施設内）	 状況写真（周辺状況）
	秋季  状況写真（施設内）	 状況写真（施設名表示板）
	冬季  状況写真（近隣バス停留所）	 状況写真（落ち葉等の管理状況）

表 10.11-7(1) 調査結果（深作川沿い）

④ 深作川沿い			
項目		内容	
自然とのふれあいの場の状況	施設概要	深作川沿いに設置された道路である。	
	利用範囲	道路内	
	所在地	さいたま市見沼区宮ヶ谷塔	
	主な構成要素	自然	草地
		利用施設	道路
	利用期間	利用時期：通年 利用時間：自由	
利用状況	背景となる周辺環境の状況	河川、農地	
	利用形態 利用者数	春季	利用形態：なし 利用者数：0 人
		夏季	利用形態：なし 利用者数：0 人
		秋季	利用形態：なし 利用者数：0 人
		冬季	利用形態：歩行（散策） 利用者数：8 人
		年間	日常的な年間利用者数の詳細は不明
交通手段の状況	イベント	開催情報なし	
	アクセスルート・交通手段	周辺にバス停等公共交通機関を利用できる施設はない。	
	周辺の環境条件	国道 16 号	

注 1：利用形態は「さいたま市環境影響評価技術指針手引」（平成 29 年 5 月、さいたま市）に基づく分類であり、（ ）内は現地踏査で確認した活動種別等を示す。

注 2：各季の利用者数は現地調査時に確認した利用者数の合計を示す。

表 10.11-7(2) 調査結果（深作川沿い）

④ 深作川沿い	
項目	内容
自然とのふれあいの場の状況写真	春季   状況写真（農地・草地） 状況写真（調整池・工場）
	夏季   状況写真（農地・草地） 状況写真（調整池・工場）
	秋季   状況写真（農地・草地） 状況写真（調整池・工場）
	冬季   状況写真（農地・草地） 状況写真（歩行（散策））

表 10.11-8(1) 調査結果（綾瀬川沿い）

⑤ 綾瀬川沿い			
項目		内容	
自然とのふれあいの場の状況	施設概要	綾瀬川沿いに設置された道路である。	
	利用範囲	道路内	
	所在地	さいたま市見沼区深作、卸町、宮ヶ谷塔周辺	
	主な構成要素	自然	草地、高木植樹、低木樹
		利用施設	道路
	利用期間	利用時期：通年 利用時間：自由	
利用状況	背景となる周辺環境の状況	河川、農地、住宅、工場	
	利用形態 利用者数	春季	利用形態：歩行（散策） 利用者数：4 人
		夏季	利用形態：歩行（散策） 利用者数：1 人
		秋季	利用形態：歩行（散策） 利用者数：9 人
		冬季	利用形態：歩行（散策） 利用者数：4 人
		年間	日常的な年間利用者数の詳細は不明
交通手段の状況	イベント	開催情報なし	
	アクセスルート・交通手段	東武バス 大橋停留所等	
	周辺の環境条件	国道 16 号	

注 1：利用形態は「さいたま市環境影響評価技術指針手引」（平成 29 年 5 月、さいたま市）に基づく分類であり、（ ）内は現地踏査で確認した活動種別等を示す。

注 2：各季の利用者数は現地調査時に確認した利用者数の合計を示す。

表 10.11-8(2) 調査結果（綾瀬川沿い）

⑤ 綾瀬川沿い	内容	
項目	内容	
自然とのふれあいの場の状況写真	春季  状況写真（河川）	 状況写真（歩行（散策））
	夏季  状況写真（農地）	 状況写真（農地）
	秋季  状況写真（河川）	 状況写真（歩行（散策））
	冬季  状況写真（農地）	 状況写真（河川・住宅）

表 10.11-9(1) 調査結果（春岡・アーバンコース）

⑥ 春岡・アーバンコース			
項目		内容	
自然とのふれあいの場の状況	施設概要	春岡・アーバンコースは、桜並木や一面に広がる水田、高層住宅街の整備された歩道を歩く約 8.8～12.7 キロメートル、徒歩 135～195 分のウォーキングコースである。	
	利用範囲	コース内	
	所在地	見沼区	
	主な構成要素	自然	高木植樹、低木植樹
		利用施設	道路
	利用期間	利用時期：通年 利用時間：自由	
利用状況	背景となる周辺環境の状況	河川、農地、住宅、工場	
	利用形態利用者数	春季	利用形態：なし 利用者数：0 人
		夏季	利用形態：歩行（散策） 利用者数：5 人
		秋季	利用形態：歩行（散策） 利用者数：4 人
		冬季	利用形態：歩行（散策） 利用者数：2 人
		年間	日常的な年間利用者数の詳細は不明
	イベント	開催情報なし	
交通手段の状況	アクセスルート・交通手段	東武アーバンライン 七里駅を起点とする。	
	周辺の環境条件	東武アーバンライン、国道 16 号他	

注 1：利用形態は「さいたま市環境影響評価技術指針手引」（平成 29 年 5 月、さいたま市）に基づく分類であり、（ ）内は現地踏査で確認した活動種別等を示す。

注 2：各季の利用者数は現地調査時に確認した利用者数の合計を示す。

表 10.11-9(2) 調査結果（春岡・アーバンコース）

⑥ 春岡・アーバンコース

項目	内容
自然とのふれあいの場の状況写真	春季
	 状況写真（深作氷川神社）
	 状況写真（農地・住宅）
	夏季
	 状況写真（住宅地）
	 状況写真（国道 16 号）
	秋季
	 状況写真（歩行（散策））
	 状況写真（住宅地）
	冬季
	 状況写真（農地）
	 状況写真（国道 16 号）

表 10.11-10(1) 調査結果（対象事業実施区域西側道路）

⑦ 対象事業実施区域西側道路			
項目		内容	
自然とのふれあいの場の状況	施設概要	対象事業実施区域西側道路は、現地踏査により、多くの地域住民が通勤・通学で利用していることが確認されたルートである。	
	利用範囲	道路	
	所在地	さいたま市見沼区宮ヶ谷塔	
	主な構成要素	自然	高木樹、低木樹、草地
		利用施設	春おか広場、道路
	利用期間	利用時期：通年 利用時間：自由	
背景となる周辺環境の状況		農地、住宅、春おか広場	
利用状況	利用形態 利用者数	春季	利用形態：なし 利用者数：0 人
		夏季	利用形態：歩行（散策） 利用者数：4 人
		秋季	利用形態：なし 利用者数：0 人
		冬季	利用形態：なし 利用者数：0 人
		年間	日常的な年間利用者数の詳細は不明
	イベント	開催情報なし	
交通手段の状況	アクセスルート・交通手段	国際興業バス 春里中学校停留所から徒歩 10 分	
	周辺の環境条件	国道 16 号	

注 1：利用形態は「さいたま市環境影響評価技術指針手引」（平成 29 年 5 月、さいたま市）に基づく分類であり、（ ）内は現地踏査で確認した活動種別等を示す。

注 2：各季の利用者数は現地調査時に確認した利用者数の合計を示す。

注 3：施設概要の出典：「市内の名所や旧跡を訪ねる歴史散歩を楽しみませんか」（久喜市 HP）

表 10.11-10(2) 調査結果（対象事業実施区域西側道路）

⑦ 対象事業実施区域西側道路

項目	内容
春季	 状況写真（春おか広場付近）  状況写真（対象事業実施区域西側道路）
夏季	 状況写真（春おか広場付近）  状況写真（対象事業実施区域西側道路）
自然とのふれあいの場の状況写真	
秋季	 状況写真（春おか広場付近）  状況写真（対象事業実施区域西側道路）
冬季	 状況写真（春おか広場付近）  状況写真（対象事業実施区域西側道路）

表 10.11-11(1) 調査結果（春おか広場 芝生公園）

⑧ 春おか広場 芝生公園			
項目		内容	
自然とのふれあいの場の状況	施設概要	春おか広場は、指定管理者により管理されている農業関係者の支援を目的とする企画、イベント、農産物販売、情報発信等を行う施設である。	
	利用範囲	春おか広場内	
	所在地	さいたま市見沼区宮ヶ谷塔 765	
	主な構成要素	自然	草地、高木植樹、低木植樹、花畑
		利用施設	春おか広場 芝生広場、多目的広場、ソフトボール場、花畑ほか
	利用期間	利用時期：通年 利用時間：午前 9 時～午後 5 時	
利用状況	利用形態 利用者数	背景となる周辺環境の状況	
		春季	利用形態：歩行（散策）、野外スポーツ（球技）、その他（野菜販売） 利用者数：29 人
		夏季	利用形態：歩行（散策）、野外スポーツ（球技） 利用者数：16 人
		秋季	利用形態：歩行（散策）、野外スポーツ（球技） 利用者数：11 人
		冬季	利用形態：歩行（散策）、野外スポーツ（球技）、観察・採取活動（植物観察） 利用者数：23 人
		年間	日常的な年間利用者数の詳細は不明
交通手段の状況	アクセス ルート・ 交通手段	イベント	
		2022 年には、4 月 6 日に「春の全国交通安全出発式&キャンペーン」、8 月 20 日に「第 1 回 春おか祭」、9 月 18 日に「農業体験事業「家庭でできる！ジャガイモ袋栽培」、10 月 23 日に「家庭でカンタン♪牛乳パックで野菜栽培」等のイベントが開催された。また、毎週土曜日の午前中に「春おか野菜市」が開催されている。	
	周辺の 環境条件	国際興業バス 春里中学校停留所から徒歩 10 分	

注 1：利用形態は「さいたま市環境影響評価技術指針手引」（平成 29 年 5 月、さいたま市）に基づく分類であり、（ ）内は現地踏査で確認した活動種別等を示す。

注 2：各季の利用者数は現地調査時に確認した利用者数の合計を示す。

注 3：施設概要、イベントの出典：「さいたま市春おか広場（農林広場）」（さいたま市春おか広場 HP）

表 10.11-11(2) 調査結果（春おか広場 芝生公園）

⑧ 春おか広場 芝生公園		
項目	内容	
自然とのふれあいの場の状況写真	春季	
		
	状況写真（春おか野菜市）	状況写真（芝生広場）
	夏季	
		
	状況写真（芝生広場）	状況写真（ベンチ）
	秋季	
		
状況写真（芝生広場）	状況写真（駐車場・四阿）	
冬季		
		
状況写真（芝生広場・駐車場）	状況写真（球技）	

表 10.11-12(1) 調査結果（見沼代用水東縁）

⑨ 見沼代用水東縁			
項目		内容	
自然とのふれあいの場の状況	施設概要	見沼代用水東縁沿いには、管理用道路を有効利用し、自転車・歩行者・農耕車の専用道路として「緑のヘルシーロード」が整備されている。	
	利用範囲	道路	
	所在地	見沼代用水東縁周辺	
	主な構成要素	自然	高木樹、低木樹、草地
		利用施設	緑のヘルシーロード
	利用期間	利用時期：通年 利用時間：自由	
利用状況	背景となる周辺環境の状況	住宅地、事業所	
	利用形態 利用者数	春季	利用形態：歩行（散策）、野外スポーツ（サイクリング） 利用者数：6 人
		夏季	利用形態：歩行（散策）、野外スポーツ（サイクリング） 利用者数：15 人
		秋季	利用形態：歩行（散策）、野外スポーツ（サイクリング・ジョギング） 利用者数：9 人
		冬季	利用形態：歩行（散策）、野外スポーツ（サイクリング・ジョギング） 利用者数：9 人
		年間	日常的な年間利用者数の詳細は不明
交通手段の状況	イベント	開催情報なし	
	アクセスルート・交通手段	国際興業バス 「深作 1 丁目」 停留所等	
	周辺の環境条件	県道 322 号等	

注 1：利用形態は「さいたま市環境影響評価技術指針手引」（平成 29 年 5 月、さいたま市）に基づく分類であり、（ ）内は現地踏査で確認した活動種別等を示す。

注 2：各季の利用者数は現地調査時に確認した利用者数の合計を示す。

注 3：施設概要の出典：「緑のヘルシーロード・水と緑のふれあいロード」（埼玉県 HP）

表 10.11-12(2) 調査結果（見沼代用水東縁）

項目	内容
⑨ 見沼代用水東縁	
自然とのふれあいの場の状況写真	春季  状況写真（緑のヘルシーロード）  状況写真（見沼代用水東縁沿い）
	夏季  状況写真（車道沿いの緑のヘルシーロード）  状況写真（植生）
	秋季  状況写真（野外スポーツ（ジョギング））  状況写真（住宅地内）
	冬季  状況写真（歩行（散策））  状況写真（住宅地内）

2) その他の予測・評価に必要な事項（周辺の土地利用、周辺の交通網）

調査結果は「第3章、3.1、3.1.2 土地利用の状況」及び「第3章、3.1、3.1.4 交通の状況」に示すとおりである。

10.11.2 予測

(1) 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

1) 予測事項

予測事項は、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の程度とした。

2) 予測方法

予測方法は、「10.1 大気質」、「10.2 騒音・低周波音」の予測結果と調査結果の利用状況の重ね合わせによる推定により予測した。

3) 予測地域・地点

予測地点は、調査地点と同様とした。

4) 予測対象時期

予測対象時期は、自然とのふれあいの場への大気質及び騒音の影響が最大となる時期とした。

5) 予測条件

① 建設機械の稼働、造成等の工事に伴う大気質

「10.1、10.1.2、(1)建設機械の稼働に伴う大気質（二酸化窒素、浮遊粒子状物質）への影響」及び「10.1、10.1.2、(3)資材運搬等の車両の走行及び造成等の工事に伴う大気質（粉じん）への影響」に示すとおりである。

② 建設機械の稼働に伴う騒音

「10.2、10.2.2、(1)建設機械の稼働に伴う騒音」に示すとおりである。

6) 予測結果

大気質について、建設機械の稼働に伴う影響が最大となる工事開始 4～15 ヶ月目における各項目の将来予測濃度は、整合を図るべき基準を満足している。また、造成工事に伴う粉じんの影響についても、最大着地濃度となる地点において整合を図るべき基準を満足している。

騒音について、建設機械の稼働に伴う影響が最大となる工事開始 10～12 ヶ月における騒音レベルの最大値は敷地境界東側で 79dB、建設機械の稼働に伴う騒音の予測地点①（対象事業実施区域南側）及び騒音予測地点②（対象事業実施区域北側）で 59dB となっており、整合を図るべき基準を満足している。

自然とのふれあいの場の各予測地点について、本事業により直接改変することではなく、予測地点は対象事業実施区域に隣接又はそれ以上に離れているため、対象事業実施区域敷地境界において最大影響であった大気質及び騒音の予測結果よりも、各予測地点の影響は低減されと考えられる。

以上のことから、自然とのふれあいの場の利用時の適性等に与える影響は軽微であり、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は小さいものと予測する。

(2) 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

1) 予測事項

予測事項は、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の程度とした。

2) 予測方法

予測方法は、「10. 15 地域交通」で推計した工事中の将来交通量を基に、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する方法とした。

3) 予測地域・地点

予測地域は、自然とのふれあいの場への利用経路とした。

4) 予測対象時期

予測時期は、資材運搬等の車両の走行台数が最大となる時期とした。

5) 予測条件

① 将来交通量（工事中）

工事中における将来交通量は表 10.11-13、表 10.11-14 に示すとおりである。

表 10.11-13 将来交通量（工事中：地点A）

時間	一般車両（断面） ①		資材運搬等車両（断面） ②		断面合計 ③=①+②		寄与率 ④=②/①*100	
	大型	小型	大型	小型	大型	小型	大型	小型
12 時台	835	1,297	0	0	835	1,297	0.0	0.0
13 時台	604	1,235	22	0	628	1,235	3.5	0.0
14 時台	712	1,527	22	0	734	1,527	3.1	0.0
15 時台	701	1,686	22	0	723	1,686	3.1	0.0
16 時台	617	1,822	22	0	639	1,822	3.6	0.0
17 時台	471	2,053	0	0	471	2,053	0.0	0.0
18 時台	356	2,194	0	35	356	2,229	0.0	1.6
19 時台	303	2,001	0	0	303	2,001	0.0	0.0
20 時台	234	1,468	0	0	234	1,468	0.0	0.0
21 時台	213	964	0	0	213	964	0.0	0.0
22 時台	235	654	0	0	235	654	0.0	0.0
23 時台	240	551	0	0	240	551	0.0	0.0
0 時台	243	291	0	0	243	291	0.0	0.0
1 時台	259	255	0	0	259	255	0.0	0.0
2 時台	246	208	0	0	246	208	0.0	0.0
3 時台	328	223	0	0	328	223	0.0	0.0
4 時台	474	419	0	0	474	419	0.0	0.0
5 時台	711	1,085	0	0	711	1,085	0.0	0.0
6 時台	609	1,571	0	0	609	1,571	0.0	0.0
7 時台	465	1,951	0	35	465	1,986	0.0	1.8
8 時台	465	1,744	24	0	489	1,744	4.9	0.0
9 時台	607	1,460	22	0	629	1,460	3.6	0.0
10 時台	788	1,278	22	0	810	1,278	2.8	0.0
11 時台	826	1,473	22	0	848	1,473	2.7	0.0
合計	11,542	29,410	178	70	11,720	29,480	1.5	0.2

注：地点Aの位置は図 10.1-3 に示すとおりである。

表 10.11-14 将来交通量（工事中：地点B）

時間	一般車両（断面） ①		資材運搬等車両（断面） ②		断面合計 ③=①+②		寄与率 ④=②/①*100	
	大型	小型	大型	小型	大型	小型	大型	小型
12 時台	726	1,385	0	0	726	1,385	0.0	0.0
13 時台	703	1,472	22	0	725	1,472	3.0	0.0
14 時台	664	1,579	22	0	686	1,579	3.3	0.0
15 時台	645	1,535	22	0	667	1,535	3.4	0.0
16 時台	579	1,686	22	0	601	1,686	3.8	0.0
17 時台	461	1,851	0	0	461	1,851	0.0	0.0
18 時台	348	1,857	0	35	348	1,892	0.0	1.9
19 時台	289	1,801	0	0	289	1,801	0.0	0.0
20 時台	281	1,335	0	0	281	1,335	0.0	0.0
21 時台	234	977	0	0	234	977	0.0	0.0
22 時台	231	633	0	0	231	633	0.0	0.0
23 時台	204	447	0	0	204	447	0.0	0.0
0 時台	237	270	0	0	237	270	0.0	0.0
1 時台	269	233	0	0	269	233	0.0	0.0
2 時台	261	186	0	0	261	186	0.0	0.0
3 時台	355	207	0	0	355	207	0.0	0.0
4 時台	536	360	0	0	536	360	0.0	0.0
5 時台	759	911	0	0	759	911	0.0	0.0
6 時台	644	1,402	0	0	644	1,402	0.0	0.0
7 時台	546	1,518	0	35	546	1,553	0.0	2.3
8 時台	583	1,375	24	0	607	1,375	4.0	0.0
9 時台	698	1,268	22	0	720	1,268	3.2	0.0
10 時台	719	1,156	22	0	741	1,156	3.1	0.0
11 時台	748	1,371	22	0	770	1,371	2.9	0.0
合計	11,720	26,815	178	70	11,898	26,885	1.5	0.3

注：地点Bの位置は図 10.1-3 に示すとおりである。

② 交通安全対策の状況

「10. 15、10. 15. 1、(5)、3) 交通安全対策の状況」に示すとおりである。

③ 資材運搬等の車両の走行に伴う地域交通への影響

「10. 15、10. 15. 2、(1)資材運搬等の車両の走行に伴う自動車交通への影響」、「10. 15、10. 15. 2、(5)資材運搬等の車両の走行に伴うバス等の公共交通機関への影響」、「10. 15、10. 15. 2、(6)資材運搬等の車両の走行に伴う交通安全への影響」に示すとおりである。

6) 予測結果

資材運搬等の車両の主要な走行経路である国道 16 号が最寄りの幹線道路となる自然とのふれあいの場合は、地点①アーバンみらい公園、地点④深作川沿い、地点⑤綾瀬川沿い、地点⑥春岡・アーバンコース、地点⑦対象事業実施区域西側道路が考えられる。各予測地点への主な交通手段としては、現地調査結果より車、自転車、徒歩、バスが挙げられるが、周辺の道路には信号や横断歩道の設置、歩道の設置による歩車分離の交通安全対策等が施されている。

また、工事中における将来交通量は、想定される資材運搬等の車両台数が、地点A及びBをそれぞれ全台数通過した場合でも現況の交通量への寄与率は 0.2～4.9%（表 10. 11-13、表 10. 11-14 参照）であり、「10. 15 地域交通」に示すとおり、資材運搬等の車両の走行に伴う自動車交通、バス等の公共交通機関、交通安全への影響は軽微である。

なお、その他の予測地点は、資材運搬等の車両の主要な走行経路である国道 16 号から離れており、各予測地点までの利用経路は多様であることから、影響は小さいと考える。

以上のことから、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の程度は小さいものと予測する。

(3) 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

1) 予測事項

予測事項は、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とした。

2) 予測方法

予測方法は、「10.2 騒音・低周波音」の予測結果と調査結果の利用状況の重ね合わせによる推定により予測した。

3) 予測地域・地点

予測地点は、調査地点と同様とした。

4) 予測対象時期

予測対象時期は、施設の供用が定常状態に達した時期とした。

5) 予測条件

① 施設の稼働に伴う騒音の影響

「10.2、10.2.3、(3)施設の供用に伴う騒音の影響」に示すとおりである。

6) 予測結果

施設の供用に伴う騒音の影響は、対象事業実施区域敷地境界で最大 50dB となっており、整合を図るべき基準を満足している。

自然とのふれあいの場の各予測地点について、本事業により直接改変することはなく、予測地点は対象事業実施区域に隣接又はそれ以上に離れているため、対象事業実施区域敷地境界において最大影響であった騒音の予測結果よりも、各予測地点の影響は低減されと考えられる。

以上のことから、自然とのふれあいの場の利用時の適性等に与える影響は軽微であり、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は小さいものと予測する。

(4) 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

1) 予測事項

予測事項は、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の程度とした。

2) 予測方法

予測方法は、「10. 15 地域交通」で推計した供用時の将来交通量を基に、施設関連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する方法とした。

3) 予測地域・地点

予測地域は、自然とのふれあいの場への利用経路とした。

4) 予測対象時期

予測対象時期は、施設の供用が定常状態に達した時期とした。

5) 予測条件

① 将来交通量（存在・供用時）

存在・供用時における将来交通量は表 10.11-15、表 10.11-16 に示すとおりである。

表 10.11-15 将来交通量（存在・供用時：地点A）

時間	一般車両（断面） ①		施設関連車両（断面） ②		断面合計 ③＝①＋②		寄与率（%） ④＝②/①*100	
	大型	小型	大型	小型	大型	小型	大型	小型
12 時台	835	1,297	0	124	835	1,421	0.0	9.6
13 時台	604	1,235	0	150	604	1,385	0.0	12.1
14 時台	712	1,527	2	177	714	1,704	0.3	11.6
15 時台	701	1,686	0	161	701	1,847	0.0	9.5
16 時台	617	1,822	0	174	617	1,996	0.0	9.5
17 時台	471	2,053	0	196	471	2,249	0.0	9.5
18 時台	356	2,194	2	209	358	2,403	0.6	9.5
19 時台	303	2,001	0	191	303	2,192	0.0	9.5
20 時台	234	1,468	0	140	234	1,608	0.0	9.5
21 時台	213	964	0	31	213	995	0.0	3.2
22 時台	235	654	2	0	237	654	0.9	0.0
23 時台	240	551	0	0	240	551	0.0	0.0
0 時台	243	291	0	0	243	291	0.0	0.0
1 時台	259	255	0	0	259	255	0.0	0.0
2 時台	246	208	2	0	248	208	0.8	0.0
3 時台	328	223	0	0	328	223	0.0	0.0
4 時台	474	419	0	0	474	419	0.0	0.0
5 時台	711	1,085	0	0	711	1,085	0.0	0.0
6 時台	609	1,571	8	0	617	1,571	1.3	0.0
7 時台	465	1,951	0	0	465	1,951	0.0	0.0
8 時台	465	1,744	0	31	465	1,775	0.0	1.8
9 時台	607	1,460	0	140	607	1,600	0.0	9.6
10 時台	788	1,278	2	122	790	1,400	0.3	9.5
11 時台	826	1,473	0	140	826	1,613	0.0	9.5
合計	11,542	29,410	18	1,986	11,560	31,396	0.2	6.8

注：地点Aの位置は図 10.1-3 に示すとおりである。

表 10.11-16 将来交通量（存在・供用時：地点B）

時間	一般車両（断面） ①		施設関連車両（断面） ②		断面合計 ③＝①＋②		寄与率 ④＝②/①*100	
	大型	小型	大型	小型	大型	小型	大型	小型
12 時台	726	1,385	0	141	726	1,526	0.0	10.2
13 時台	703	1,472	0	181	703	1,653	0.0	12.3
14 時台	664	1,579	2	192	666	1,771	0.3	12.2
15 時台	645	1,535	0	157	645	1,692	0.0	10.2
16 時台	579	1,686	0	171	579	1,857	0.0	10.1
17 時台	461	1,851	0	188	461	2,039	0.0	10.2
18 時台	348	1,857	2	188	350	2,045	0.6	10.1
19 時台	289	1,801	0	183	289	1,984	0.0	10.2
20 時台	281	1,335	0	136	281	1,471	0.0	10.2
21 時台	234	977	0	31	234	1,008	0.0	3.2
22 時台	231	633	2	0	233	633	0.9	0.0
23 時台	204	447	0	0	204	447	0.0	0.0
0 時台	237	270	0	0	237	270	0.0	0.0
1 時台	269	233	0	0	269	233	0.0	0.0
2 時台	261	186	2	0	263	186	0.8	0.0
3 時台	355	207	0	0	355	207	0.0	0.0
4 時台	536	360	0	0	536	360	0.0	0.0
5 時台	759	911	0	0	759	911	0.0	0.0
6 時台	644	1,402	8	0	652	1,402	1.2	0.0
7 時台	546	1,518	0	0	546	1,518	0.0	0.0
8 時台	583	1,375	0	31	583	1,406	0.0	2.3
9 時台	698	1,268	0	129	698	1,397	0.0	10.2
10 時台	719	1,156	2	118	721	1,274	0.3	10.2
11 時台	748	1,371	0	140	748	1,511	0.0	10.2
合計	11,720	26,815	18	1,986	11,738	28,801	0.2	7.4

注：地点Bの位置は図 10.1-3 に示すとおりである。

② 自動車交通の発生に伴う地域交通への影響

「10. 15、10. 15. 2、(4) 自動車交通の発生に伴う自動車交通への影響」、「10. 15、10. 15. 2、(5) 自動車交通の発生に伴うバス等の公共交通機関への影響」、「10. 15、10. 15. 2、(6) 自動車交通の発生に伴う交通安全への影響」に示すとおりである。

6) 予測結果

施設関連車両の主要な走行経路である国道 16 号が最寄りの幹線道路となる自然とのふれあいの場合は、地点①アーバンみらい公園、地点④深作川沿い、地点⑤綾瀬川沿い、地点⑥春岡・アーバンコース、地点⑦対象事業実施区域西側道路が考えられる。各予測地点への主な交通手段としては、現地調査結果より車、自転車、徒歩、バスが挙げられるが、周辺の道路には信号や横断歩道の設置、歩道の設置による歩車分離の交通安全対策等が施されている。

また、供用時における将来交通量は、想定される施設関連車両台数が、地点A及びBをそれぞれ全台数通過した場合、現況の交通量への寄与率は0.2～12.1%（表 10. 11-15、表 10. 11-16 参照）となる。この交通量の変化を基に交差点需要率を算定した結果は、「10. 15、10. 15. 2 予測」に示すとおり、深作(南)交差点での変化はピーク時で+0.048、宮ヶ谷塔交差点での変化はピーク時で+0.032 と変化は小さくなっており、自動車交通の発生に伴う自動車交通、バス等の公共交通機関、交通安全への影響は軽微である。

なお、その他の予測地点は、施設関連車両の主要な走行経路である国道 16 号から離れており、各予測地点までの利用経路は多様であることから、影響は小さいと考える。

以上のことから、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の程度は小さいものと予測する。

10.11.3 評価

(1) 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

1) 評価方法

① 影響の回避・低減の観点

自然とのふれあいの場の利用環境への影響が、事業者等により実行可能な範囲内でできる限り回避され、又は低減されているかどうかを明らかにした。

2) 評価結果

① 影響の回避・低減の観点

建設機械の稼働及び造成等の工事にあたっては、以下の措置を講じることで、自然とのふれあいの場の利用環境への影響の低減に努める。

- ・ 建設機械は、排出ガス対策型及び低騒音型の機種の使用に努める。
- ・ 建設機械のアイドリングストップを徹底する。
- ・ 計画的かつ効率的な工事計画を検討し、建設機械の集中稼働を避ける。
- ・ 建設機械の整備、点検を徹底する。
- ・ 造成箇所には適宜散水を行い、粉じんの飛散防止に努める。
- ・ 対象事業実施区域内の土砂等の運搬時には、必要に応じてシートで被覆する。
- ・ 工事区域出口に洗浄用のホース等を設置し、資材運搬等の車両のタイヤに付着した土砂の払落しや場内清掃等を徹底する。
- ・ 対象事業実施区域の周囲に遮音壁を兼ねた仮囲いを設ける。

したがって、実行可能な範囲でできる限り低減が図られていると評価する。

(2) 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

1) 評価方法

① 影響の回避・低減の観点

自然とのふれあいの場への交通手段への影響が、事業者等により実行可能な範囲内でできる限り回避され、又は低減されているかどうかを明らかにした。

2) 評価結果

① 影響の回避・低減の観点

資材運搬等の車両の走行にあたっては、以下の措置を講じることで、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の低減に努める。

- ・工事中は、工事時間帯を考慮することで工事用車両の発生集中を回避し、また適切な交通の規制、誘導を行うことで、周辺地域の交通に対する影響の低減に努める。
- ・規制速度での走行や、エコドライブ等適切な運転指導を徹底する。

したがって、実行可能な範囲でできる限り低減が図られていると評価する。

(3) 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

1) 評価方法

① 影響の回避・低減の観点

自然とのふれあいの場の利用環境への影響が、事業者等により実行可能な範囲内でできる限り回避され、又は低減されているかどうかを明らかにした。

2) 評価結果

① 影響の回避・低減の観点

敷地及び施設の存在、施設の供用にあたっては、以下の措置を講じることで、自然とのふれあいの場の利用環境への影響の低減に努める。

- ・騒音規制法及びさいたま市生活環境の保全に関する条例に定める規制基準を遵守するとともに、必要に応じて防音対策の徹底等による公害の未然防止に努める。

したがって、実行可能な範囲でできる限り低減が図られていると評価する。

(4) 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

1) 評価方法

① 影響の回避・低減の観点

自然とのふれあいの場への交通手段への影響が、事業者等により実行可能な範囲内でできる限り回避され、又は低減されているかどうかを明らかにした。

2) 評価結果

① 影響の回避・低減の観点

自動車交通の発生にあたっては、以下の措置を講じることで、自然とのふれあいの場への交通手段への影響の低減に努める。

- ・運搬車両及び従業員通勤車両の整備、点検を徹底する。
- ・運搬車両及び従業員通勤車両の交通規則の遵守やアイドリングストップを徹底する。
- ・運搬車両及び従業員通勤車両のエコドライブの実施に努める。
- ・施設利用者に向け、交通規則の遵守やエコドライブ等、適切な運転に努めるよう啓発する。

したがって、実行可能な範囲でできる限り低減が図られていると評価する。

10.12 廃棄物等

10.12.1 調査

(1) 調査項目

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

調査項目は、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とした。

2) 地域における廃棄物処理施設等の整備状況

調査項目は、地域における廃棄物処理施設等の整備状況とした。

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組等

調査項目は、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組等とした。

4) 地域における水資源の確保の状況

調査項目は、地域における水資源の確保の状況とした。

(2) 調査方法

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

ア) 既存資料調査

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は、「第4次さいたま市一般廃棄物処理基本計画（改定版）」（令和5年3月、さいたま市）及び「さいたま市循環型社会形成推進地域計画（第3次計画）」（令和4年11月18日改定、さいたま市）により把握した。

2) 地域における廃棄物処理施設等の整備状況

ア) 既存資料調査

地域における廃棄物処理施設等の整備状況は、「令和3年度一般廃棄物処理実態調査」（環境省）により把握した。

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組等

ア) 既存資料調査

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組等については、「さいたま市 循環型社会形成推進地域計画（第3次計画）」（令和4年11月18日改定、さいたま市）により把握した。

4) 地域における水資源の確保の状況

ア) 既存資料調査

地域における水資源の確保の状況は、「水環境プラン」（さいたま市）により把握した。

(3) 調査地域・調査地点

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

ア) 既存資料調査

調査地域は、対象事業実施区域及びその周辺とした。

2) 地域における廃棄物処理施設等の整備状況

ア) 既存資料調査

調査地域は、対象事業実施区域及びその周辺とした。

3) 地域における廃棄物等の排出抑制、再利用及び再生利用の取組等

ア) 既存資料調査

調査地域は、対象事業実施区域及びその周辺とした。

4) 地域における水資源の確保の状況

ア) 既存資料調査

調査地域は、対象事業実施区域及びその周辺とした。

(4) 調査期間・頻度

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

ア) 既存資料調査

入手可能な最新の資料を対象として実施した。

2) 地域における廃棄物処理施設等の整備状況

ア) 既存資料調査

入手可能な最新の資料を対象として実施した。

3) 地域における廃棄物等の排出抑制、再利用及び再生利用の取組等

ア) 既存資料調査

入手可能な最新の資料を対象として実施した。

4) 地域における水資源の確保の状況

ア) 既存資料調査

入手可能な最新の資料を対象として実施した。

(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

さいたま市は、「第4次さいたま市 一般廃棄物処理基本計画（改定版）」（令和5年3月、さいたま市）において、循環型都市の創造に向け具体的な数値目標を掲げて、ごみ減量・リサイクルの推進に取り組んでいくことを示している。ここでは、「市民1人1日あたりの総排出量」・「市民1人1日あたりの家庭系ごみ排出量」・「ごみ総排出量」・「最終処分比率」の4つの指標を設定し、これらを達成するための9基本施策を総合的に展開・推進している。

2) 地域における廃棄物処理施設等の整備状況

調査結果は、「第3章、3.1、3.1.6 下水道、し尿処理施設及びごみ処理・処分施設の整備の状況」に示すとおりである。

3) 地域における廃棄物等の排出抑制、再利用及び再生利用の取組等

さいたま市は、「さいたま市 循環型社会形成推進地域計画（第3次計画）」（令和4年11月改定、さいたま市）において、より効果的なごみの減量・資源化施策として、生活系ごみの有料化及び事業系ごみの適正な処理手数料についての検討をはじめ、事業者へのインセンティブを考慮した排出者責任等に基づく資源回収等のシステムづくりの推進等の検討を進めている。

4) 地域における水資源の確保の状況

さいたま市は、令和6年度において雨水有効利用等を目的として、市の区域内に存在する建築物を対象とした雨水貯留タンク設置補助制度を実施している。

10.12.2 予測

(1) 造成等の工事に伴う廃棄物の影響

1) 予測事項

予測事項は、造成等の工事に伴う廃棄物の種類、種類ごとの排出量及び処理方法並びに廃棄物の排出抑制、再使用及び再生利用の状況とした。

2) 予測方法

造成等の工事に伴う廃棄物については、施設の建設工事及び樹木等の伐採に伴う廃棄物の予測を行った。予測方法は図 10.12-1 に示すとおりである。

施設の建設工事に伴う建設廃棄物の種類及び種類ごとの排出量は、事業計画を踏まえ、建設施設の延床面積に類似事例に基づく発生源単位を乗じることにより予測した。

また、樹木等の伐採に伴う廃棄物の発生量は、現況の植生面積及び樹高に伐採木材量原単位等を乗じることにより予測した。

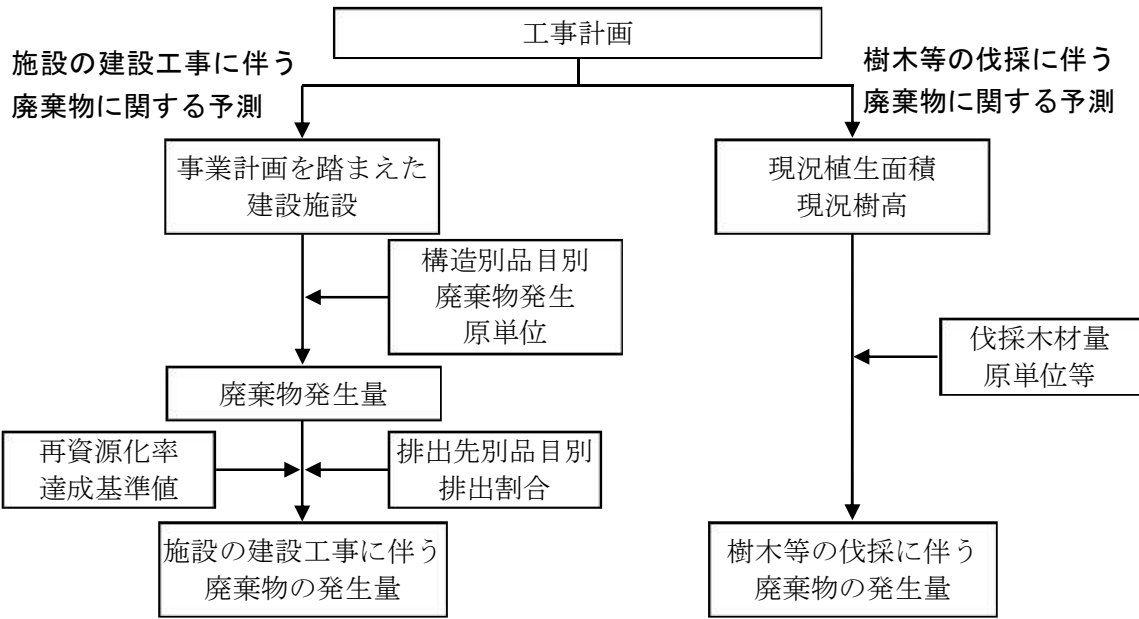


図 10.12-1 造成等の工事に伴う廃棄物等の影響の予測方法

3) 予測地域・地点

予測地域は、対象事業実施区域内とした。

4) 予測対象時期

予測対象時期は、工事期間全体とした。

5) 予測条件

① 施設の建設工事に伴う廃棄物

予測に用いた延べ床面積は、表 10.12-1 に示すとおりである。

そのほか、品目別原単位は表 10.12-2、品目別・処理方法別の排出割合は表 10.12-3、「建設リサイクル推進計画 2020（関東地域版）」（令和 2 年 9 月、関東地方建設副産物再利用方策等連絡協議会）で設定されている再資源化率等の達成基準値は表 10.12-4 に示すとおりである。

なお、品目別原単位について、施設の構造は検討中であるが、本予測においては一般的な鉄骨造（S 造）を想定し予測した。

表 10.12-1 施設の延べ床面積（計画）

施設	延べ床面積（㎡）
屋内施設	約 5,633.0

表 10.12-2 品目別原単位

廃棄物の種類		原単位 (kg/㎡)	備考
分別廃棄物	コンクリート塊	25.3	構造：鉄骨造（S 造） 規模：6,000㎡以下
	アスファルト・コンクリート塊	6.4	
	ガラス・陶磁器	3.6	
	廃プラスチック類	4.1	
	金属くず	4.7	
	木くず	4.9	
	紙くず	1.7	
	石膏ボード	4.6	
その他		22.3	
混合廃棄物		16.7	

出典：「建築系混合廃棄物の原単位調査（2020 年度データ）」

（令和 4 年 2 月、社団法人日本建設業連合会環境委員会建築副産物専門部会）

表 10.12-3 品目別・処理方法別の排出割合

単位：％

廃棄物の種類		廃棄物の処理方法・処理先					計
		場内外 利用	専ら物 売却	再資源化 施設	中間処理 施設	最終 処分場	
分別 廃棄物	コンクリート塊	0.04	0.00	22.07	25.01	0.00	47.08
	アスファルト・コンクリート塊		0.00	4.75	5.74	0.00	10.49
	廃プラ		0.00	0.18	7.21	0.00	7.39
	木くず		0.00	3.03	6.32	0.00	9.35
	石膏ボード		0.00	5.63	5.32	0.00	10.95
	金属くず [※]		10.90	0.00	1.07	0.00	11.97
	紙くず		0.93	0.00	1.81	0.00	2.74
	合計	0.04	11.83	35.65	52.47	0.00	100.00
混合廃棄物		0.00	0.00	0.00	100.00	0.00	100.00

注1：中間処理施設における再資源化率及び最終処分率は不明のため、ここでは考慮していない。

注2：場内外利用は分別廃棄物の項目全体の値となるため、分別廃棄物別の合計には計上していない。

注3：四捨五入の関係上、合計値と内訳が一致しない場合がある。

出典：「建築系混合廃棄物の原単位調査（2020年度データ）」

（令和4年2月、社団法人日本建設業連合会環境委員会建築副産物専門部会）

表 10.12-4 再資源化率等の達成基準値

品目	指標	2024 達成基準
コンクリート塊	再資源化率	99%以上
アスファルト・コンクリート塊	再資源化率	99%以上
建設発生材木	再資源化・縮減率	99%以上
混合廃棄物	排出率	3.5%以下
建設発生土	有効利用率	85%以上

出典：「建設リサイクル推進計画2020（関東地域版について）」

（令和2年9月、関東地方建設副産物再利用方策等連絡協議会）

② 樹木等の伐採に伴う廃棄物

対象事業実施区域内における植物群落区分ごとの想定される伐採面積は、表 10.12-5 に示すとおりである。「10.8、10.8.1、(5)、2) 植生の構造、生活形」における、高木層及び亜高木層を確認した群落等を木本植生、草本層を確認した群落等を草本植生とした。また、木本の伐採量の推計に使用する原単位は表 10.12-6、草本の乾燥重量の推計に使用する原単位は表 10.12-7 に示すとおりである。

表 10.12-5 樹木等の伐採対象と想定する面積

項目	植物群落名等	面積 (ha)
木本植生の伐採対象	アカメヤナギ群落	0.05
草本植生（高茎植物）の伐採対象	アカメヤナギ群落	0.05
	クサギーアカメガシワ群落	0.19
	オギ群落	0.16
	メヒシバーエノコログサ群落	0.07
	ヒメムカシヨモギーオオアレチノギク群落	0.34
	カナムグラ群落	0.92
	セイタカアワダチソウ群落	0.98
	果樹園	0.14
	畑雑草群落	0.19
	水田雑草群落	0.92
	放棄水田雑草群落	0.81
	合計	4.77

表 10.12-6 木本の伐採木材量原単位

森林の単位空間あたりの地上部現存量密度	1.3 kg/m ³
地上部に対する地下部の比率	0.26

注：地上部に対する地下部の比率は、下記出典 2 における「その他広葉樹」の値を採用した。

出典：1「森林学」（昭和 53 年 6 月、共立出版株式会社）

2「日本国温室効果ガスインベントリ報告書 2024 年」

（令和 6 年 4 月 12 日、国立研究開発法人国立環境研究所）

表 10.12-7 草本（高茎植物）の乾燥重量原単位

高茎植物の面積あたりの乾燥重量	18.8 t/ha
-----------------	-----------

注：農産漁村 6 次産業化対策に係るバイオマス資源利用可能性調査事業（中国四国地域調査事業）現存量調査報告書「山口県立きらら浜自然観察公園における草本バイオマス推定とその利活用について」におけるヨシ群落全体の乾燥重量 1,883.3g/m²、「鳥取県東部千代川におけるオギのバイオマス調査の報告」におけるオギ群落全体の乾燥重量 1,860g/m²を参考に設定した。

6) 予測結果

① 施設の建設工事に伴う廃棄物

施設の建設工事に伴う廃棄物の発生量は表 10.12-8、廃棄物発生量に対する再資源化率は表 10.12-9 に示すとおりである。

廃棄物発生量は全体で 531.3t となり、種類別ではコンクリート塊が 142.5t、アスファルト・コンクリート塊が 36.1t、木くずが 27.6t となった。

再資源化率は全体で 61.4% となった。なお、表 10.12-4 に示す目標値を本件でも目標値として設定することから、コンクリート塊、アスファルト・コンクリート塊、木くずは 99% 以上、混合廃棄物は 96.5% 以上（排出量 3.5% 以下）を再資源化する。

なお、再資源化が困難な廃棄物は、産業廃棄物の運搬・処分の許可を得た業者に委託し、適正な処理を行う計画である。

表 10.12-8 施設の建設工事に伴う廃棄物発生量

項目	延べ床面積 (m ²) ①	発生原単位 (kg/m ²) ②	廃棄物発生量 (t) ③=①×②/1000
コンクリート塊	5,633.0	25.3	142.5
アスファルト・コンクリート塊		6.4	36.1
ガラス・陶磁器		3.6	20.3
廃プラスチック類		4.1	23.1
金属くず		4.7	26.5
木くず		4.9	27.6
紙くず		1.7	9.6
石膏ボード		4.6	25.9
その他		22.3	125.6
混合廃棄物		16.7	94.1
合計		—	531.3

注：四捨五入及び算出方法の関係上、合計と内訳が一致しない場合がある。

表 10.12-9 廃棄物発生量に対する再資源化率等

廃棄物の種類		発生量 (t) ④	再資源化量 (t)				再資源 化率 (%) ⑨=注2	中間 処理量 (t) ⑩=注3	最終 処理量 (t) ⑪
			場内外 利用 ⑤	専ら物 売却 ⑥	再資源化 施設 ⑦	計 ⑧=注1			
分別 廃棄物	コンクリート塊	142.5	—			141.1	99.0	1.4	0.0
	アスファルト・ コンクリート塊	36.1	—			35.7	99.0	0.4	0.0
	木くず	27.6	—			27.3	99.0	0.3	0.0
	廃プラ	23.1	0.0	0.0	0.5	0.5	2.2	22.6	0.0
	石膏ボード	25.9		0.0	8.4	8.4	32.4	17.5	0.0
	金属くず	26.5		0.0	13.6	13.6	51.3	12.9	0.0
	紙くず	9.6		8.7	0.0	8.7	90.6	0.9	0.0
	その他 (ガラス・陶磁器含む)	145.9	—			0.0	0.0	145.9	0.0
	計	437.2	0.0	8.7	22.5	235.3	53.8	201.9	0.0
	混合廃棄物	94.1	—			90.8	96.5	3.3	0.0
合計		531.3	0.0	8.7	22.5	326.1	61.4	205.2	0.0

注1：再資源化量の合計値(⑧)について、網掛け箇所は発生量(④)に再資源化率(⑨)を乗じて算出した。網掛け以外の箇所は、発生量(④)に表 10.12-3 の各排出割合を乗じて算出した。

注2：再資源化率(⑨)について、網掛け箇所は表 10.12-4 の再資源化率を採用した。網掛け以外の箇所は、再資源化量(⑧)を発生量(④)で除すことで算出した。

注3：中間処理量(⑩)について、網掛け箇所は排出量(④)から再資源化量(⑧)を減じて算出した。網掛け以外の箇所は、発生量(④)に表 10.12-3 の各中間処理量の割合を乗じて算出した。

② 樹木等の伐採に伴う廃棄物

樹木等の伐採に伴う廃棄物の発生量は、表 10.12-10 及び表 10.12-11 に示すとおりである。

木本植生の伐採に伴う廃棄物の発生量は 6.2t、草本植生の伐採に伴う廃棄物の発生量は 89.7t と予測する。これにより、樹木等の伐採に伴う廃棄物の総発生量は、表 10.12-12 に示すとおり 95.9t と予測する。

なお、樹木等の伐採に伴う廃棄物は、専門業者に委託し再資源化及び再利用等の促進を図るとともに、再利用できないものは産業廃棄物の運搬・処分の許可を得た業者に委託し、適正な処理を行う計画である。

表 10.12-10 木本伐採に伴う廃棄物発生量

木本伐採面積 (m^2) A	樹高 (m) B	廃棄物発生量 地上部 (t) $C1=A \times B \times 1.3$	廃棄物発生量 地下部 (t) $C2=A \times B \times 0.26$	廃棄物発生量 合計 (t) $D=C1+C2$
500	8	5.2	1.0	6.2

注：木本伐採面積の対象とした群落には高木及び亜高木以外の植物も含まれるが、全て高木及び亜高木であると仮定して廃棄物発生量を算出した。

表 10.12-11 草本伐採に伴う廃棄物発生量

草本伐採面積 (ha) A	原単位 (t/ha) B	廃棄物発生量 (t) $C=A \times B$
4.77	18.8	89.7

注：草本伐採面積の対象とした群落には高茎植物以外の植物も含まれるが、全て高茎植物であると仮定して廃棄物発生量を算出した。

表 10.12-12 樹木等の伐採に伴う廃棄物発生量

廃棄物発生量 (木本) (t) A	廃棄物発生量 (草本) (t) B	廃棄物 発生量 (t) $C=A+B$
6.2	89.7	95.9

(2) 造成等の工事に伴う残土の影響

1) 予測事項

予測事項は、造成等の工事に伴う建設残土の発生量及び処理方法並びに排出抑制、再使用及び再生利用の状況とした。

2) 予測方法

予測方法は、事業計画に基づき、造成工事及び施設建設工事に伴い発生する残土の発生量を算出するとともに、建設残土の処分方法を明らかにすることにより予測した。

3) 予測地域・地点

予測地域は、対象事業実施区域内とした。

4) 予測対象時期

予測対象時期は、工事期間中とした。

5) 予測条件

① 発生土量及び場内再利用土量

造成工事及び施設建設工事に伴う発生土量及び場内再利用土量は、表 10.12-13 に示すとおりである。発生土量の合計は 84,630m³、場内再利用土量は 19,400m³であり、差分の 65,230m³が発生残土となる。

表 10.12-13 発生土量及び場内再利用土量

単位：m³

区分	発生土量	場内再利用量	発生残土量 (場外搬出量)
造成工事	52,470	7,953	44,517
施設建設工事	32,160	11,447	20,713
合計	84,630	19,400	65,230

② 発生土処理方法

対象事業実施区域内で発生した土は、「① 発生土量及び場内再利用土量」のとおり一部を場内で再利用するが、再利用ができない場合は、再利用可能な機関等に搬出するか、関係法令の規定に基づき適正に処理する計画である。

なお、対象事業実施区域外への搬出においては、盛土規制法の許可等の確認や最終搬出先までの確認を要することに留意する。

6) 予測結果

本事業において、造成等の工事に伴う発生土は表 10. 12-13 に示すとおりである。

施設建設工事時は一部埋戻しに利用するが、場内利用ができない 65,230m³ については、産業廃棄物の運搬・処分の許可を得た業者に委託し、適正に処理する計画である。よって、造成等の工事に伴う残土の影響はほとんどないと考えられる。

(3) 施設の稼働に伴う廃棄物の影響

1) 予測事項

予測事項は、廃棄物の種類及び種類ごとの排出量、廃棄物の排出抑制の状況とした。

2) 予測方法

予測方法は図 10.12-2 に示すとおりである。

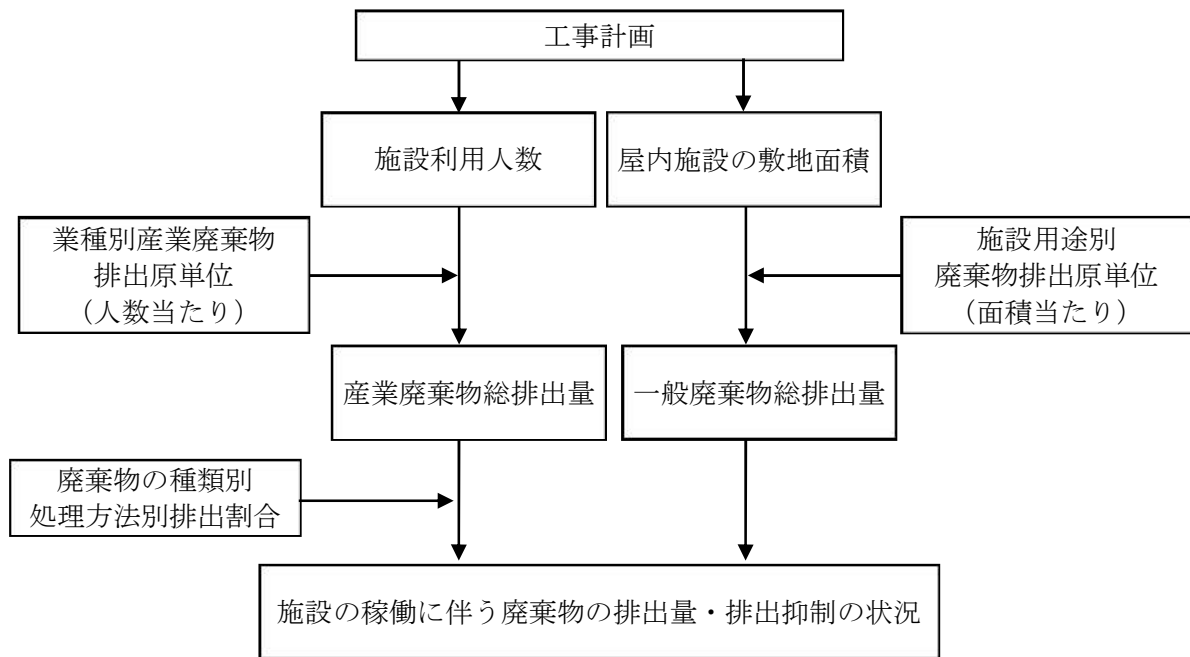


図 10.12-2 施設の稼働に伴う廃棄物の影響の予測方法

3) 予測地域・地点

予測地域は、対象事業実施区域とした。

4) 予測対象時期

予測対象時期は、施設の供用が定常状態となる時期とした。

5) 予測条件

① 産業廃棄物

施設利用人数は、表 10.12-14 に示すとおりである。

また、業種別・種類別産業廃棄物排出量原単位は表 10.12-15、廃棄物の種類別処理方法別排出割合は表 10.12-16 に示すとおりである。施設の詳細は未定であるが、道の駅の特性を考慮し、業種は「飲食店」を採用した。

表 10.12-14 施設利用人数

項目	従業員数 (人/年)	来客数 (人/年)	合計 (人/年)
施設利用人数	22,630	1,000,000	1,022,630

注：従業員数は、「10.1、10.1.2、(4)、5)、①施設関連車両交通量及び一般車両」に示す1日当たりの想定従業員数(62人/日)に営業日数(365日)を乗じて算出した。

表 10.12-15 業種別・種類別産業廃棄物排出量原単位

単位：t/千人

廃棄物の種類 業種	燃え殻	汚泥	廃油	廃酸	廃アルカリ	木くず	ゴムくず	金属くず	ガラスくず及び陶磁器くず	鋳さい	がれき類	ばいじん
飲食店	0.00	19.47	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1.15	0.00	0.00	0.00	0.00

注：廃棄物の種類の各原単位は、下記の資料において「飲食店」に分類される業種の平均値である。

出典：「令和5年度事業産業廃棄物排出・処理状況調査報告書 令和3年度実績（概要版）」

(令和6年3月、環境省大臣官房廃棄物・リサイクル対策部)

表 10.12-16 廃棄物の種類別処理方法別排出割合

単位：%

廃棄物の種類 処理状況	燃え殻	汚泥	廃油	廃酸	廃アルカリ	木くず	ゴムくず	金属くず	ガラスくず及び陶磁器くず	鋳さい	がれき類	ばいじん
再生利用率	73	7	45	30	20	86	64	96	79	91	96	85
減量化率	6	92	53	69	78	11	16	1	6	2	1	7
最終処分率	21	1	2	2	2	3	19	2	15	7	3	8

注：再生利用率は、中間処理施設での再生利用も反映された値である。

出典：「令和5年度事業産業廃棄物排出・処理状況調査報告書 令和3年度実績（概要版）」

(令和6年3月、環境省大臣官房廃棄物・リサイクル対策部)

② 一般廃棄物

事業計画における土地利用別面積は表 10.12-17、施設用途別廃棄物排出原単位は表 10.12-18 に示すとおりである。

資源物としての木くずが発生した場合は市が許可しているリサイクル施設へ搬入し、同じく資源物としての繊維くず、紙くずが発生した場合は登録廃棄物再生事業者へ搬入もしくは回収を依頼し処理する。また、それ以外の一般廃棄物については、市の清掃センターへ搬入もしくは一般廃棄物収集運搬業許可業者に回収を依頼するなど、適正に処理を行う。

表 10.12-17 土地利用別面積

単位：m²

区分	面積			合計 ①
	休憩施設	地域振興施設	延べ床面積	
屋内施設	—	—	5,633	5,633
駐車場	13,432	6,745	—	20,177

表 10.12-18 施設用途別廃棄物排出原単位

施設の用途	1日当たりの排出基準 (kg/m ²) ②
店舗（飲食店）	0.20
駐車場	0.005

出典：「さいたま市廃棄物の処理及び再生利用に関する条例 事業系一般廃棄物等保管場所設置届の作成要領別表3 施設用途廃棄物排出基準」（平成13年5月、市条例第195号）

6) 予測結果

施設の稼働に伴う廃棄物の予測結果は、表 10.12-19 に示すとおりである。

総排出量は 21,522t、再生利用・再資源化量は 2,523t、再生利用・再資源化率は 11.7%、減量化量は 18,327t、最終処分量は 223t と予測される。

表 10.12-19 廃棄物排出量

区分	排出量 (t)	再利用・ 再資源量 (t)	再利用・ 再資源化率 (%)	減量化量 (t)	最終処分量 (t)
産業廃棄物	21,084	2,523	12.0	18,327	223
一般廃棄物	438	—	—	—	—
合計	21,522	2,523	11.7	18,327	223

注1：四捨五入の関係上、合計値と内訳が一致しない場合がある。

注2：産業廃棄物及び一般廃棄物の排出量の詳細は表 10.12-20 に示すとおりである。

表 10.12-20(1) 処理方法別廃棄物排出量（産業廃棄物）

廃棄物の 種類 処理状況	燃え殻	汚泥	廃油	廃酸	廃アル カリ	木くず	ゴム くず	金属 くず	ガラス くず及 び陶磁 器くず	鋳さい	がれき 類	ばい じん	計
再生利用量 (t)	0	1,394	0	0	0	0	0	1,130	0	0	0	0	2,523
再生利用率 (%)	0	7	0	0	0	0	0	96	0	0	0	0	12.0
減量化量 (t)	0	18,315	0	0	0	0	0	12	0	0	0	0	18,327
最終処分量 (t)	0	199	0	0	0	0	0	24	0	0	0	0	223
総排出量 (t)	0	19,907	0	0	0	0	0	1,177	0	0	0	0	21,084

注1：四捨五入の関係上、合計値と内訳が一致しない場合がある。

注2：各処理量＝総排出量×各廃棄物の種類別処理方法別排出割合（表 10.12-16）

注3：各廃棄物の再生利用率＝各廃棄物の再生利用量/各廃棄物の総排出量×100

注4：総排出量＝施設利用人数（表 10.12-14）×各業種別・種類別産業廃棄物排出量原単位（表 10.12-15）

表 10.12-20(2) 区分別廃棄物排出量（一般廃棄物）

区分	面積 (m ²) ①	1日当たりの 排出基準 (kg/m ² /日) ②	排出量 (t/日) ③＝①*②/1000	排出量 (t/年) ④＝③*365
屋内施設	5,633	0.2	1.1	401.5
駐車場	20,177	0.005	0.1	36.5
合計			1.2	438.0

注：四捨五入の関係上、合計値と内訳が一致しない場合がある。

(4) 施設の稼働に伴う雨水及び処理水の影響

1) 予測事項

予測事項は、水の使用量及び雨水・処理水等の再利用の状況とした。

2) 予測方法

給水計画や雨水の処理・再使用計画、排水の処理計画等の事業計画を整理し、定性的に予測した。

3) 予測地域・地点

予測地域は、対象事業実施区域とした。

4) 予測対象時期

予測対象時期は、施設の供用が定常状態に達した時期とした。

5) 予測結果

事業計画において、休憩施設と地域振興施設で使用される水の量は、約 50,600 L/日と想定している（「第 2 章、2.6 対象事業の実施方法、2.6.5」参照）。使用された水の大部分は排水として排出されることが考えられることから、施設からの生活排水量は、ほぼ同量となるものと予測される。

水の使用量に関しては、施設の従業員に対し節水の徹底を指導することや、施設利用者に向け、節水に努めるよう啓発すること等により、抑制を図る。

雨水排水は、対象事業実施区域内から流出する雨水を樋、雨水枡、側溝、雨水管等により調整池へ集水し、深作川へ放流する計画である。

この雨水排水に関しては、水の使用量の抑制の観点から、雨水の有効利用に積極的に取り組むために雨水活用施設の導入も検討し、排水量の抑制を図る。

10.12.3 評価

(1) 造成等の工事に伴う廃棄物の影響

1) 評価方法

① 影響の回避・低減の観点

廃棄物の排出抑制が、事業者等により実行可能な範囲内でできる限りなされているかどうかを明らかにした。

2) 評価結果

① 影響の回避・低減の観点

造成等の工事に伴う廃棄物について、以下の措置を講じることで排出抑制に努める。

- ・造成等の工事に伴う廃棄物は分別を徹底し、再資源化、再利用等の促進を図るとともに、再利用できないものは法令を遵守し適切に処理する。

したがって、造成等の工事に伴う廃棄物は、実行可能な範囲内でできる限り排出抑制がなされているものと評価する。

(2) 造成等の工事に伴う残土の影響

1) 評価方法

① 影響の回避・低減の観点

残土の発生抑制が、事業者等により実行可能な範囲内でできる限りなされているかどうかを明らかにした。

2) 評価結果

① 影響の回避・低減の観点

造成等の工事に伴う残土について、以下の措置を講じることで発生抑制に努める。

- ・工事中における残土は、対象事業実施区域内で再利用等を図る。
- ・対象事業実施区域内で再利用できない場合は、残土受入業者へ搬出し、再利用を図る。

したがって、造成等の工事に伴う残土は、実行可能な範囲内でできる限り発生抑制がなされているものと評価する。

(3) 施設の稼働に伴う廃棄物等の影響

1) 評価方法

① 影響の回避・低減の観点

廃棄物等の排出抑制が、事業者等により実行可能な範囲内でできる限りなされているかどうかを評価した。

2) 評価結果

① 影響の回避・低減の観点

施設の稼働に伴う廃棄物等について、以下の措置を講じることで排出抑制に努める。

- ・施設の稼働に伴い発生する廃棄物等については、排出抑制、分別、リサイクルの推進等、適正に処理する。

したがって、施設の稼働に伴う廃棄物は、実行可能な範囲内でできる限り排出抑制がなされているものと評価する。

(4) 施設の稼働に伴う雨水及び処理水の影響

1) 評価方法

① 影響の回避・低減の観点

雨水及び処理水の有効利用について、事業者等により実行可能な範囲内でできる限りなされているかどうかを明らかにした。

2) 評価結果

① 影響の回避・低減の観点

施設の稼働に伴う雨水及び処理水について、以下の措置を講じることで有効利用に努める。

- ・雨水の有効利用に積極的に取り組むよう雨水活用施設の導入も検討する。
- ・従業員に対し、節水の徹底を指導する。
- ・施設利用者に向け、節水に努めるよう啓発する。

したがって、施設の稼働に伴う雨水及び処理水は、実行可能な範囲内でできる限り有効利用されているものと評価する。

10.13 温室効果ガス等

10.13.1 予測

(1) 建設機械の稼働に伴う温室効果ガスの影響

1) 予測事項

予測事項は、二酸化炭素の排出量及び排出量削減の状況とした。

2) 予測方法

予測の手順は、図 10.13-1 に示すとおりである。

二酸化炭素の排出量は、工事計画から建設機械の種類及び稼働台数を設定し、「令和5年版 建設機械等損料表」（令和5年5月、一般社団法人日本建設機械施工協会）、「温室効果ガス排出量算定・報告マニュアル（Ver5.0）」（令和6年2月、環境省、経済産業省）等に基づく燃料使用量の原単位や二酸化炭素の排出係数等を用いて予測した。

二酸化炭素の排出量削減の状況は、環境保全措置を明らかにしたうえで、その効果を考慮して予測した。

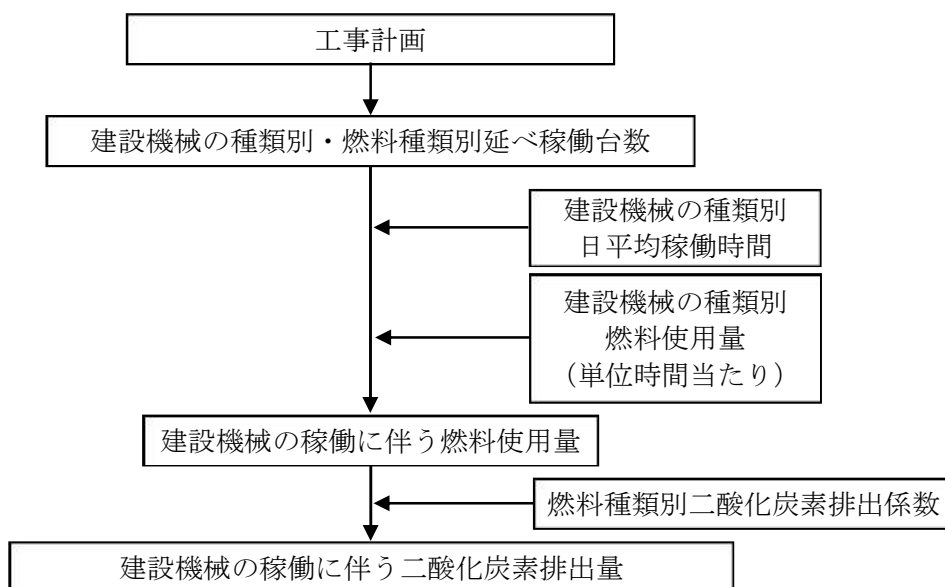


図 10.13-1 建設機械の稼働に伴う温室効果ガス等の影響の予測手順

3) 予測地域・地点

予測地域は、対象事業実施区域とした。

4) 予測対象時期

予測対象時期は、工事期間全体とした。

5) 予測条件

建設機械の稼働に伴う燃料消費量は表 10.13-1、燃料の使用に関する排出係数は表 10.13-2 に示すとおりである。また、建設機械の稼働に伴う二酸化炭素排出量を削減するための環境保全措置は表 10.13-3 に示すとおりである。

表 10.13-1 建設機械の稼働に伴う燃料消費量

建設機械	規格	工事期間中の稼働台数	日稼働時間	燃料消費量	燃料消費量
		台	h/日	L/h	kL
		①	②	③	④=①×②×③/1000
バックホウ	0.28m ³	150	8	5.9	7.1
	0.45m ³	750	8	8.6	51.6
	0.7m ³	1,250	8	17	170.0
クローラクレーン	50～55t	150	8	10	12.0
	90t	350	8	14	39.2
ブルドーザー	20t	1,150	8	20	184.0
	3.8t	825	8	4.2	27.7
ラフタークレーン	25t	75	8	14	8.4
	50t	300	8	19	45.6
クローラ式サンドパイル打機	35～37t	300	8	7	17.0
クローラ式杭打機	6.5～8t	150	8	24	28.8
スタビライザ	－	150	8	32	38.4
ロードローラ	10t	1,050	8	7.25	60.9
コンクリートポンプ車	－	200	8	60	96.0
合計		6,850	—	—	786.7

注：燃料消費量は、下記出典から工事計画における重機の各規格に最も近いものを選定し、その数値を用いた。
出典：「令和5年版 建設機械等損料表」（令和5年5月、一般社団法人日本建設機械施工協会）

表 10.13-2 燃料の使用に関する排出係数

燃料の種類	単位使用料あたりの発熱量	単位発熱量当たりの炭素排出量	排出係数
	GJ/kl	t-C/GJ	t-CO ₂ /kl
	⑤	⑥	⑦=⑤×⑥×44/12
軽油	38.0	0.0188	2.62

出典：「温室効果ガス排出量算定・報告マニュアル（Ver5.0）」（令和6年2月、環境省、経産省）

表 10.13-3 建設機械の稼働に係る環境保全措置

環境保全措置	・建設機械のアイドリングストップを徹底する。 ・建設機械は、計画的かつ効率的な工事計画を検討し、建設機械の集中稼働を避ける。 ・建設機械は、低燃費型建設機械や省エネ機構搭載型建設機械の使用に努める。 ・建設機械の整備、点検を徹底する。
--------	--

6) 予測結果

予測結果は、表 10.13-4 に示すとおりである。

二酸化炭素排出量の合計は 2,062t-CO₂ と予測される。また、表 10.13-3 に示す環境保全措置を実施することから、影響は予測値よりも低減されるものと予測する。

表 10.13-4 二酸化炭素の排出量

建設機械	規格	燃料消費量	軽油の CO ₂ 排出係数	CO ₂ 排出量
		kL	t-CO ₂ /kL	t-CO ₂
		④	⑦	⑧=④×⑦
バックホウ	0.28m ³	7.1	2.62	19
バックホウ	0.45m ³	51.6		135
バックホウ	0.7m ³	170.0		445
クローラクレーン	50～55t	12.0		31
クローラクレーン	90t	39.2		103
ブルドーザー	20t	184.0		482
ブルドーザー	3.8t	27.7		73
ラフタークレーン	25t	8.4		22
ラフタークレーン	50t	45.6		119
クローラ式サンドパイル打機	35～37t	17.0		45
クローラ式杭打機	6.5～8t	28.8		75
スタビライザ	－	38.4		101
ロードローラ	10t	60.9		160
コンクリートポンプ車	－	96.0		252
合計	－	786.7	－	2,062

(2) 資材運搬等の車両の走行に伴う温室効果ガス等の影響

1) 予測事項

予測事項は、二酸化炭素の排出量及び排出量削減の状況とした。

2) 予測方法

予測の手順は、図 10.13-2 に示すとおりである。

二酸化炭素の排出量は、工事計画から資材運搬等の車両の種類、車両の走行台数を設定し、「自動車燃費一覧」（令和 6 年 3 月、国土交通省）、「温室効果ガス排出量算定・報告マニュアル（Ver5.0）」（令和 6 年 2 月、環境省、経産省）等に基づく燃費や二酸化炭素の排出係数等を用いて予測した。

二酸化炭素の排出量削減の状況は、環境保全措置を明らかにしたうえで、その効果を考慮して予測した。

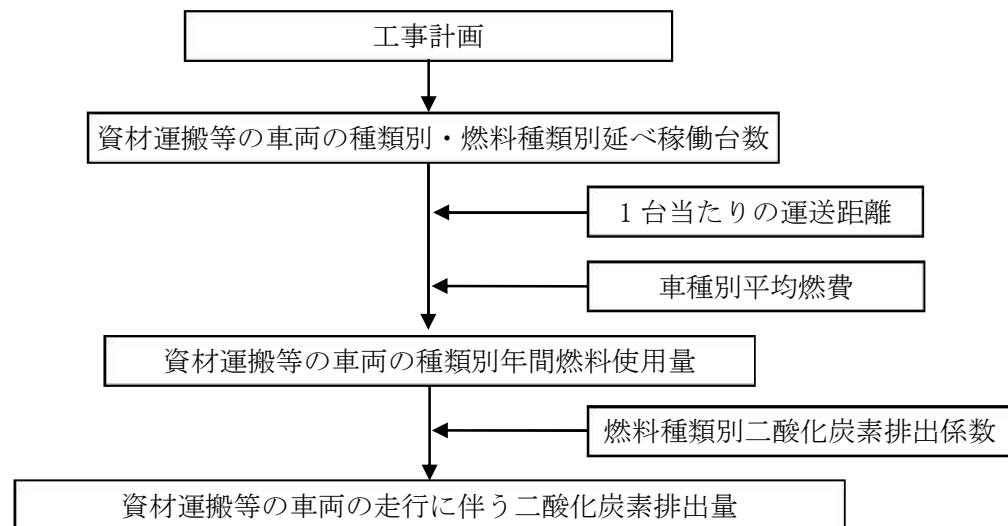


図 10.13-2 資材運搬等の車両の走行に伴う温室効果ガス等の影響の予測手順

3) 予測地域・地点

予測地域は、対象事業実施区域及び車両の走行範囲とした。

4) 予測対象時期

予測対象時期は、工事期間全体とした。

5) 予測条件

資材運搬等の車両の走行に伴う燃料消費量は表 10.13-5、燃料の使用に関する排出係数は表 10.13-6 に示すとおりである。

なお、資材運搬等の車両の走行に伴う二酸化炭素排出量を削減するための環境保全措置は、表 10.13-7 に示すとおりである。

表 10.13-5 資材運搬等の車両の燃料消費量

車種	規格	工事期間中の走行台数	運送距離(往復)	述べ走行距離	燃費	燃料消費量
		台	km/台	km	km/L	kL
		①	②	③=①×②	④	⑤=③/④/1000
ダンプトラック	10t	37,150	17.69	657,024.3	3.88	169.3
トラック	11t	1,300	17.69	22,991.4	3.65	6.3
トラック	15t	300	17.69	5,305.7	3.35	1.6
トラック	4t	450	17.69	7,958.6	6.33	1.3
トレーラー	20t	225	17.69	3,979.3	2.97	1.3
トレーラー	25t	1,850	17.69	32,718.6	2.97	11.0
トレーラー	40t	400	17.69	7,074.3	2.97	2.4
トラックミキサー車	4.4m ³	8,125	17.69	143,696.4	5.13	28.0
通勤車両	—	28,950	17.69	512,001.4	19.40	26.4
合計		78,750	—	1,392,750.0	—	247.6

注1：1台当たりの平均輸送距離は、具体的な計画が定まっていないことから、工事等に際し可能な限り地元事業者を採用することを想定し、対象事業実施区域が位置する見沼区に隣接する市区（上尾市、蓮田市、北区、大宮区、浦和区、緑区、岩槻区）の役所から対象事業実施区域までの距離の平均を設定した。

注2：通勤車両の平均燃費は下記出典①におけるガソリン乗用車のWLTCモード燃費平均値を採用し、その他の車両の平均燃費は下記出典②から各車両の規格に近いものを選定しその数値を用い設定した。

注3：四捨五入の関係上、合計値と内訳が一致しない場合がある。

出典：①「自動車燃費一覧」（令和6年3月、国土交通省）

②「温室効果ガス排出量算定・報告マニュアル（Ver5.0）」（令和6年2月、環境省、経産省）

表 10.13-6 燃料の使用に関する排出係数

燃料の種類	単位使用料あたりの発熱量 ⑥ (GJ/kL)	単位発熱量当たりの炭素排出量 ⑦ (t-C/GJ)	排出係数 ⑧=⑥×⑦×44/12 (t-CO ₂ /kL)
ガソリン	33.4	0.0187	2.29
軽油	38.0	0.0188	2.62

注：燃料の種類における「ガソリン」は、下記出典における「揮発油」を採用した。

出典：「温室効果ガス排出量算定・報告マニュアル（Ver5.0）」（令和6年2月、環境省、経産省）

表 10.13-7 資材運搬等の車両の走行に係る環境保全措置

環境保全措置	・ 資材運搬等の車両の計画的かつ効率的な運用計画の立案に努める。 ・ 資材運搬等の車両のアイドリングストップを徹底する。 ・ 資材運搬等の車両の走行時には、交通法規を遵守し、不必要な空ふかしは行わずエコドライブの実施に努める。 ・ 資材運搬等の車両の整備、点検を徹底する。
--------	---

6) 予測結果

予測結果は表 10.13-8 に示すとおりである。

二酸化炭素排出量の合計は 640t-CO₂ と予測される。また、表 10.13-7 に示す環境保全措置を実施することから、影響は予測値よりも低減されるものと予測する。

表 10.13-8 二酸化炭素の排出量

建設機械	規格	燃料消費量	CO ₂ 排出係数	CO ₂ 排出量
		kL	t-CO ₂ /kL	t-CO ₂
		⑤	⑧	⑨=⑤×⑧
ダンプトラック	10t	169.3	2.62	444
トラック	11t	6.3	2.62	17
トラック	15t	1.6	2.62	4
トラック	4t	1.3	2.62	3
トレーラー	20t	1.3	2.62	4
トレーラー	25t	11.0	2.62	29
トレーラー	40t	2.4	2.62	6
トラックミキサー車	4.4m ³	28.0	2.62	73
通勤車両	—	26.4	2.29	60
合計		247.6	—	640

注：四捨五入の関係上、合計値と内訳が一致しない場合がある。

(3) 施設の供用に伴う温室効果ガス等の影響

1) 予測事項

予測事項は、温室効果ガスの種類ごとの排出量及び排出量削減の状況とした。

2) 予測方法

予測の手順は、図 10.13-3 に示すとおりである。

温室効果ガスの排出量は、供用時の業種等を想定して、「建物エネルギー消費量調査報告【第 45 報】」（2023 年 6 月、一般社団法人 日本ビルエネルギー総合管理技術協会）よりエネルギー消費量等の活動量を設定し、「温室効果ガス排出量算定・報告マニュアル（Ver5.0）」（令和 6 年 2 月、環境省、経産省）温室効果ガスの排出係数等を用いて予測した。

二酸化炭素の排出量削減の状況については、環境保全措置を明らかにしたうえで、その効果を考慮して予測した。

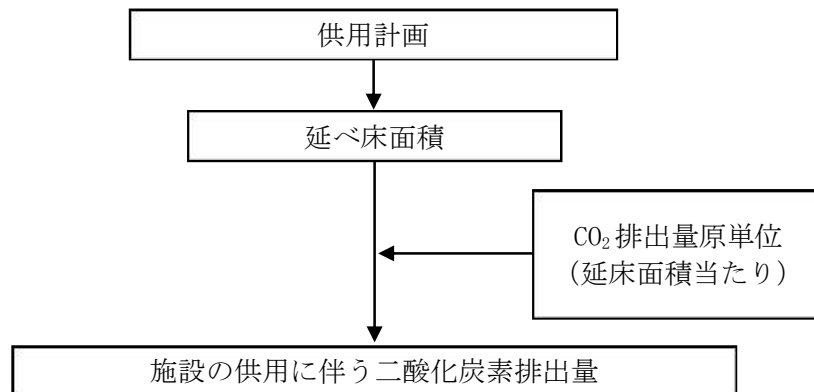


図 10.13-3 施設の供用に伴う温室効果ガス等の影響の予測手順

3) 予測地域・地点

予測地域は、対象事業実施区域内とした。

4) 予測対象時期

予測対象時期は、施設の供用が定常状態と達した時期とした。

5) 予測条件

① エネルギー原単位（電気、ガス）

エネルギー原単位は、表 10.13-9 に示すとおりである。なお、施設の詳細は未定であるが、道の駅の特性を考慮し、建物用途は「店舗・飲食店」を採用した。

なお、施設の供用に伴う二酸化炭素排出量を削減するための環境保全措置は、表 10.13-10 に示すとおりである。

表 10.13-9 エネルギー原単位

建物用途	CO ₂ 排出量原単位 (kg-CO ₂ /m ² ・年)
店舗・飲食店	84

注：排出原単位は下記出典の「店舗・飲食店」における総エネルギー値を採用した。

出典：「建物エネルギー消費量調査報告【第45報】」

(2023年6月、一般社団法人 日本ビルエネルギー総合管理技術協会)

表 10.13-10 施設の供用に係る環境保全措置

環境保全措置	・対象事業実施区域内の緑地は条例等の基準以上を設置し、二酸化炭素の吸収に努める。 ・施設の運営に際し、各種法令、ガイドライン等に基づき適正に対策を施し、温室効果ガスの削減に努めるよう要請する。
--------	--

6) 予測結果

施設の供用に伴う二酸化炭素排出量の予測結果は、表 10.13-11 に示すとおりである。

二酸化炭素排出量の合計は473t-CO₂/年と予測する。また、表 10.13-10 に示す環境保全措置を実施することから、影響は予測値よりも低減されるものと予測する。

表 10.13-11 施設の供用に伴う二酸化炭素排出量の予測結果

計画延床面積 (m ²) ①	CO ₂ 排出量原単位 (kg-CO ₂ /m ² ・年) ②	排出量 (kg-CO ₂ /年) ③=①×②	排出量 (t-CO ₂ /年) ④=③/1000
5,633	84	473,172	473

(4) 自動車交通の発生に伴う温室効果ガス等の影響

1) 予測事項

予測事項は、二酸化炭素の排出量及び排出量削減の状況とした。

2) 予測方法

予測の手順は図 10.13-4 に示すとおりである。

二酸化炭素の排出量は、施設の供用に伴い発生する自動車台数を想定し、「自動車燃料消費量調査（2022 年度）」（令和 5 年 6 月、国交省）、「温室効果ガス排出量算定・報告マニュアル（Ver5.0）」（令和 6 年 2 月、環境省、経産省）に基づく走行距離や二酸化炭素の排出係数等を用いて予測した。

二酸化炭素の排出量削減の状況については、環境保全措置を明らかにしたうえで、その効果を考慮して予測した。

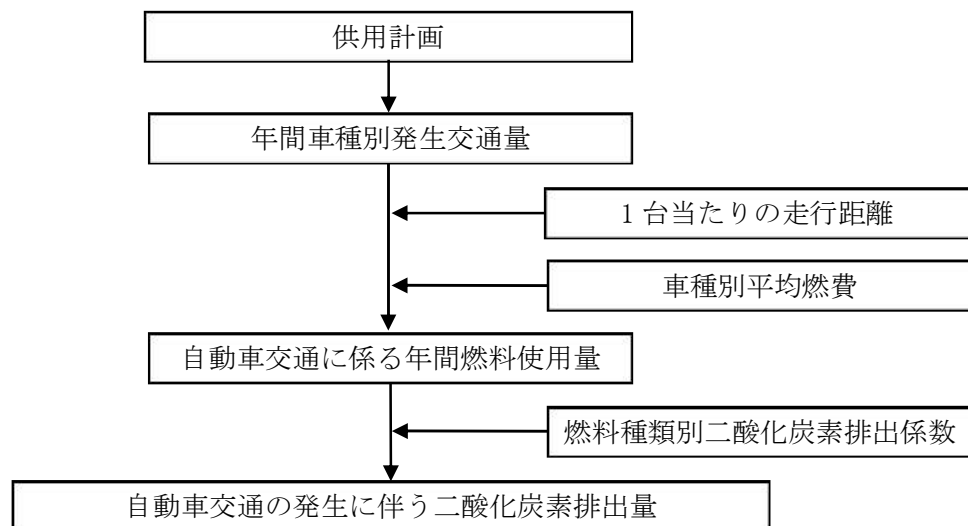


図 10.13-4 自動車交通の発生に伴う温室効果ガス等の影響の予測手順

3) 予測地域・地点

予測地域は、対象事業実施区域及び車両の走行経路とした。

4) 予測対象時期

予測対象時期は、施設の供用が定常状態に達した時期とした。

5) 予測条件

自動車交通量の発生に伴う燃料消費量は表 10. 13-12、燃料の使用に関する排出係数は表 10. 13-13 に示すとおりである。また、自動車交通の発生に伴う二酸化炭素排出量を削減するための環境保全措置は表 10. 13-14 に示すとおりである。

表 10. 13-12 車種別発生交通の燃料消費量

車種		発生 交通量 (台/日) ①	年間発生 交通量 (台/年) ②=①×365	走行距離 (往復) (km/台) ③	述べ走行 距離 (km) ④=②×③	燃費 (km/L) ⑤	燃料 消費量 (kL) ⑥=④/⑤/1000
大型車	普通貨物車両	18	6,570	98.32	645,962	6.33	102.0
小型車	自家用車	1,984	724,160	16.83	12,187,613	19.40	628.2
合計		2,002	730,730	—	12,833,575	—	730.3

注1：1台当たりの走行距離は下記出典において、それぞれ以下の業態/目的における値を採用した。

大型車：営業車/貨物/一般貨物運送

小型車：自家用車/主にマイカー

注2：燃費は、表 10. 13-5 を基に下記のとおり設定した。

大型車：トラック（4t）

小型車：通勤車両

注3：四捨五入の関係上、合計値及び算出値と内訳が一致しない場合がある。

出典：「自動車燃料消費量調査（2022年度） 第10表」（令和5年6月、国土交通省）

表 10. 13-13 燃料の使用に関する排出係数

燃料の種類	単位使用料あたりの 発熱量 (GJ/kL) ⑦	単位発熱量当たりの 炭素排出量 (t-C/GJ) ⑧	排出係数 (t-CO ₂ /kL) ⑨=⑦×⑧×44/12
軽油	38.0	0.0188	2.62
ガソリン	33.4	0.0187	2.29

出典：「温室効果ガス排出量算定・報告マニュアル（Ver5.0）」（令和6年2月、環境省、経産省）

表 10. 13-14 自動車交通の発生に係る環境保全措置

環境保全措置	・運搬車両及び従業員通勤車両の整備、点検を徹底する。 ・運搬車両及び従業員通勤車両の交通規則の遵守やアイドリングストップを徹底する。 ・運搬車両及び従業員通勤車両のエコドライブの実施に努める。 ・施設利用者に向けた交通規則の遵守やエコドライブ等、適切な運転に努めるよう啓発する。
--------	--

6) 予測結果

自動車交通の発生に伴う二酸化炭素排出量の予測結果は、表 10. 13-15 に示すとおりである。

二酸化炭素排出量の合計は 1, 706t-CO₂/年と予測する。また、表 10. 13-14 に示す環境保全措置を実施することから、影響は予測値よりも低減されるものと予測する。

表 10. 13-15 自動車交通の発生に伴う二酸化炭素排出量の予測結果

車種		燃料消費量 (kL) ⑥	CO ₂ 排出係数 (t-CO ₂ /kL) ⑨	CO ₂ 排出量 (t-CO ₂) ⑩=⑥×⑨
大型車	普通貨物車両	102. 0	2. 62	267
小型車	通勤車両	628. 2	2. 29	1, 439
合計		730. 3	—	1, 706

注：四捨五入の関係上、合計値と内訳が一致しない場合がある。

10.13.2 評価

(1) 建設機械の稼働に伴う温室効果ガス等の影響

1) 評価方法

① 影響の回避・低減の観点

温室効果ガス等の排出抑制が事業者等により実行可能な範囲内でできる限りなされているかどうかを明らかにした。

2) 評価結果

① 影響の回避・低減の観点

建設機械の稼働に伴う温室効果ガス等について、以下の措置を講じることで排出抑制に努める。

- ・ 建設機械のアイドリングストップを徹底する。
- ・ 計画的かつ効率的な工事計画を検討し、建設機械の集中稼働を避ける。
- ・ 低燃費型建設機械や省エネ機能搭載型建設機械の使用に努める。
- ・ 建設機械の整備、点検を徹底する。

したがって、建設機械の稼働に伴う温室効果ガス等の排出抑制は、実行可能な範囲内でできる限りなされているものと評価する。

(2) 資材運搬等の車両の走行に伴う温室効果ガス等の影響

1) 評価方法

① 影響の回避・低減の観点

温室効果ガス等の排出抑制が事業者等により実行可能な範囲内でできる限りなされているかどうかを明らかにした。

2) 評価結果

① 影響の回避・低減の観点

資材運搬等の車両の走行に伴う温室効果ガス等について、以下の措置を講じることで排出抑制に努める。

- ・ 資材運搬等の車両の計画的かつ効率的な運用計画を検討し、搬出入が集中しないよう努める。
- ・ 資材運搬等の車両のアイドリングストップを徹底する。
- ・ 資材運搬等の車両の走行時には、交通法規を遵守し、不必要な空ふかしは行わずエコドライブの実施に努める。
- ・ 資材運搬等の車両の整備、点検を徹底する。

したがって、資材運搬等の車両の走行に伴う温室効果ガス等の排出抑制は、実行可能な範囲内でできる限りなされているものと評価する。

(3) 施設の供用に伴う温室効果ガス等の影響

1) 評価方法

① 影響の回避・低減の観点

温室効果ガス等の排出抑制が事業者等により実行可能な範囲内でできる限りなされているかどうかを明らかにした。

2) 評価結果

① 影響の回避・低減の観点

施設の供用に伴う温室効果ガス等について、以下の措置を講じることで排出抑制に努める。

- ・対象事業実施区域内の緑地は条例等の基準以上を設置し、二酸化炭素の吸収に努める。
- ・各種法令、ガイドライン等に基づき適正に対策を施し、温室効果ガスの削減に努める。

したがって、施設の供用に伴う温室効果ガス等の排出抑制は、実行可能な範囲内でできる限りなされているものと評価する。

(4) 自動車交通の発生に伴う温室効果ガス等の影響

1) 評価方法

① 影響の回避・低減の観点

温室効果ガス等の排出抑制が事業者等により実行可能な範囲内でできる限りなされているかどうかを明らかにした。

2) 評価結果

① 影響の回避・低減の観点

自動車交通の発生に伴う温室効果ガス等の影響について、以下の措置を講じることで周辺環境への影響の低減に努める。

- ・施設関連車両のアイドリングストップを徹底する。
- ・施設関連車両の走行時には、交通法規の遵守と不必要な空ふかしは行わず、エコドライブの実施に努める。
- ・施設利用者への啓発によりアイドリングストップやエコドライブを促す。

したがって、自動車交通の発生に伴う温室効果ガス等の排出抑制は、実行可能な範囲内でできる限りなされているものと評価する。

10.14 コミュニティ

10.14.1 調査

(1) 調査項目

1) コミュニティ施設の分布の状況

調査項目は、コミュニティ施設の分布の状況とした。

2) コミュニティ施設の利用の状況

調査項目は、コミュニティ施設の利用状況とした。

3) コミュニティ施設への経路及び交通手段

調査項目は、コミュニティ施設への経路及び交通手段とした。

(2) 調査方法

1) コミュニティ施設の分布の状況

ア) 既存資料文献調査

「さいたま市地図情報」（さいたま市）により、コミュニティ施設の位置を把握した。

2) コミュニティ施設の利用の状況

ア) 既存資料文献調査

コミュニティ施設等の資料により利用者数等を把握した。

イ) 現地調査

コミュニティ施設管理者への聞き取りを実施し、利用目的等を把握した。

3) コミュニティ施設への経路及び交通手段

ア) 現地調査

コミュニティ施設管理者への聞き取りを実施し、交通手段を把握した。

(3) 調査地域・調査地点

1) コミュニティ施設の分布の状況

ア) 既存資料文献調査

調査地域は、対象事業実施区域及びその周辺とした。

2) コミュニティ施設の利用の状況

ア) 既存資料文献調査

調査地点は、表 10.14-1 に示すとおり、対象事業実施区域周辺の公民館等 4 地点とした。調査地点の位置は図 10.14-1 に示すとおりである。

表 10.14-1 調査地点（コミュニティ）

調査地点	
①	春岡公民館
②	春おか広場研修施設
③	岩槻駅東口コミュニティセンター
④	コミュニティセンターいわつき

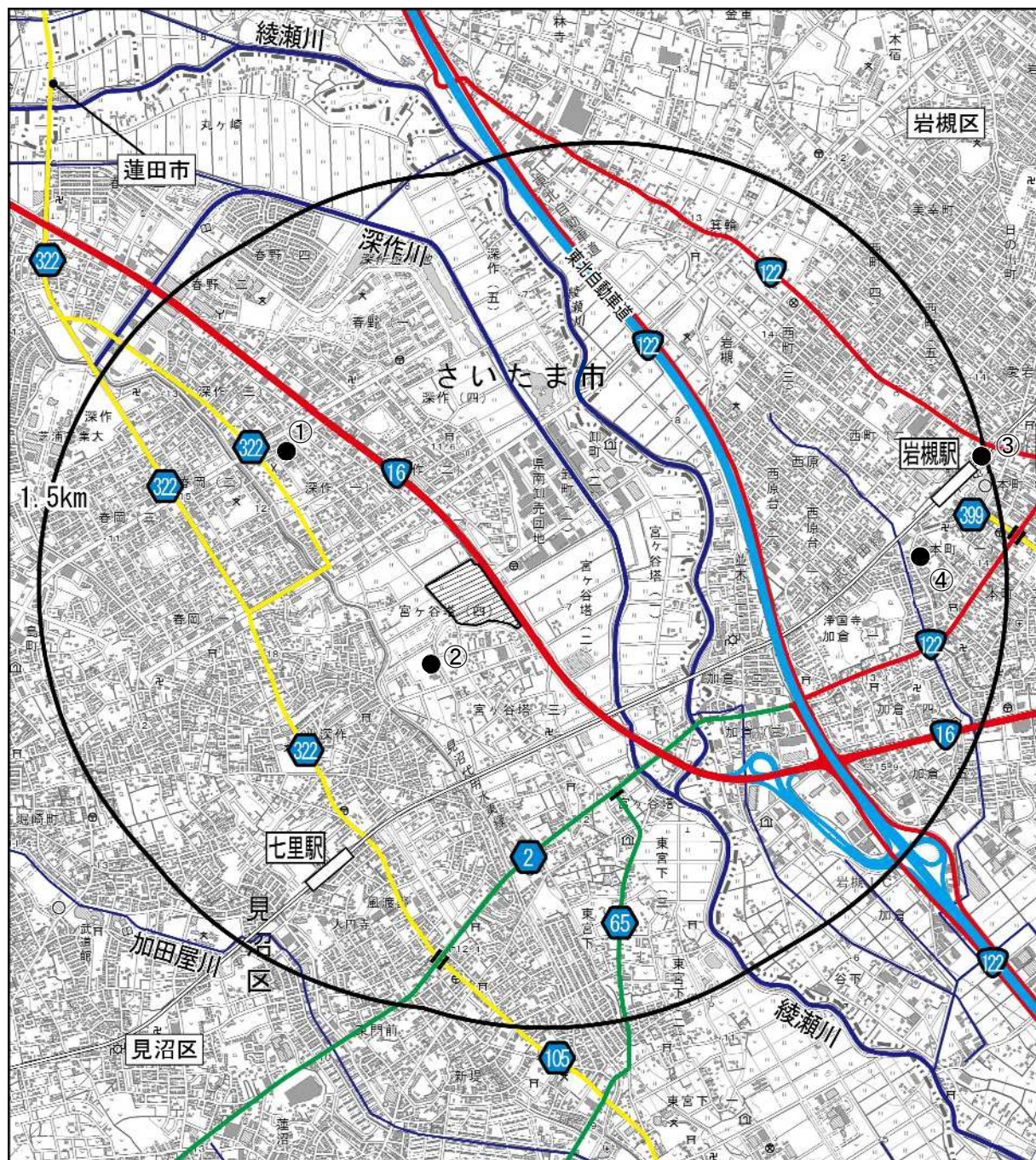
イ) 現地調査

「ア) 既存資料調査」と同様とした。

3) コミュニティ施設への経路及び交通手段

ア) 現地調査

「2) コミュニティ施設の利用の状況」と同様とした。



凡 例

-  対象事業実施区域
-  市・区界
-  東武アーバンパークライン
-  東北自動車道
-  一般国道
-  県道（主要地方道）
-  県道（一般県道）
-  一級河川
-  普通河川
-  調査地点

注：図中の番号は表 10.14-1 に対応する。

N



1:25,000

0 250 500 750 1,000
m

図 10.14-1

コミュニティ施設調査地点

(4) 調査期間・頻度

1) コミュニティ施設の分布の状況

ア) 既存資料文献調査

最新の資料とした。

2) コミュニティ施設の利用の状況

ア) 既存資料文献調査

最新の資料とした。

イ) 現地調査

施設管理者への聞き取りを1回実施した。

3) コミュニティ施設への経路及び交通手段

ア) 現地調査

施設管理者への聞き取りを1回実施した。

(5) 調査結果

1) コミュニティ施設の分布の状況

ア) 既存資料文献調査

調査結果は、「第3章、3.1、3.1.8、(1) コミュニティ施設の分布状況」に示すとおりである。

2) コミュニティ施設の利用の状況

ア) 既存資料文献調査

コミュニティ施設の概要は表 10.14-2、利用者数は表 10.14-3 に示すとおりである。

表 10.14-2(1) コミュニティ施設概要 (①春岡公民館)

項目	内容	外観
名称	春岡公民館	
所在地	さいたま市見沼区深作 1-5-1	
施設内容	和室(小)(定員 10 名)、和室(大)(定員 40 名)、大会議室(定員 27 名)、中会議室(定員 21 名)、研修室(定員 32 名)、・実習室(定員 26 名)、レクリエーションホール(定員 80 名)	
利用時間	9:00～21:30	
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 春岡公民館	

注：写真は現地で撮影したものである。

出典：「春岡公民館の施設案内」(さいたま市 HP)

表 10.14-2(2) コミュニティ施設概要 (②春おか広場研修施設)

項目	内容	外観
名称	春おか広場研修施設	
所在地	さいたま市見沼区大字宮ヶ谷塔 765	
施設内容	会議室①、会議室②、会議室③、多目的ホール、和室、多目的実習室、多目的広場、ソフトボール場	
利用時間	研修施設 9:00～21:00 運動広場 9:00～17:00	
管理・運営主体	(指定管理者) 毎日・首都圏共同事業体 (さいたま市) 経済局 農業政策部 見沼グリーンセンター	

注：写真は現地で撮影したものである。

出典：「さいたま市春おか広場(農村広場) 施設案内」(施設 HP)

表 10.14-2(3) コミュニティ施設概要 (③岩槻駅東口コミュニティセンター)

項目	内容	外観
名称	岩槻駅東口コミュニティセンター	
所在地	さいたま市岩槻区本町 3-1-1	
施設内容	<2 階>会議室 A~D(18 名・会議室 D のみ 16 名) <3 階>ワッツルーム A(150 名)・ワッツルーム B(90 名) <4 階>多目的ルーム A、B(各 120 名)・駅前情報プラザ (インターネット接続端末 5 台、ミーティング テーブル) <5 階>音楽スタジオ(20 名)・ミニホール(100 名)・多 目的ルーム C(72 名)・アトリエルーム(37 名)・ クラフトルーム(25 名)・窯室	
利用時間	9:00~21:30	
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 (さいたま市) 市民局 市民生活部 コミュニティ推進課	

注：写真は現地で撮影したものである。

出典：「岩槻駅東口コミュニティセンター」（さいたま市 HP）

表 10.14-2(4) コミュニティ施設概要 (④コミュニティセンターいわつき)

項目	内容	外観
名称	コミュニティセンターいわつき	
所在地	さいたま市岩槻区本町 1-10-7	
施設内容	<1 階>談話コーナー・管理事務室 <2 階>研修室(250 名)・和室つき(20 名)・和室やまぶ き(30 名)・集会室 A(6 名) <3 階>集会室 B<10 名>・会議室 A・B(各 30 名)・会議 室 C(15 名)・音楽室(10 名)・調理実習室(25 名)	
利用時間	9:00~21:30	
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 (さいたま市) 市民局 市民生活部 コミュニティ推進課	

注：写真は現地で撮影したものである。

出典：「コミュニティセンターいわつき」（さいたま市 HP）

イ) 現地調査

調査結果は、表 10.14-3 に示すとおりである。対象事業実施区域の最寄りである地点②春おか広場研修施設の令和4年度の利用者数は、延べ32,658人であった。

表 10.14-3 施設の利用状況（令和4年度）

施設等		利用状況		主な利用用途	主な交通手段
①	春岡公民館	利用件数	4,166	・サークル活動 ・施設主催のイベント	車、自転車、 徒歩、バス
		延べ利用者数	34,076		
②	春おか広場研修施設	利用件数	—	・習い事 ・イベント	車、自転車、 徒歩
		延べ利用者数	32,658		
③	岩槻駅東口 コミュニティセンター	利用件数	6,465	・習い事、サークル活動 ・企業の会議・セミナー	車、自転車、 電車
		延べ利用者数	96,231		
④	コミュニティセンター いわつき	利用件数	5,127	・サークル活動 ・企業、自治会等の会議 ・施設主催のイベント	車、自転車、 電車
		延べ利用者数	43,919		

出典：さいたま市資料

3) コミュニティ施設への経路及び交通手段

ア) 現地調査

調査結果は、表 10.14-3 に示すとおりである。

また、管理者へのヒアリングにより、表 10.14-3 に示す主な交通手段のうち、対象事業実施区域の近傍に位置する春岡公民館及び春おか広場研修施設では、特に車や自転車での利用が多いとのことであった。

10.14.2 予測

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

1) 予測事項

予測事項は、建設機械の稼働、造成等の工事に伴うコミュニティ施設の利用環境の変化の程度とした。

2) 予測方法

予測方法は、「10.1 大気質」、「10.2 騒音・低周波音」の予測結果と調査結果の利用状況の重ね合わせによる推定により予測した。

3) 予測地域・地点

予測地点は、調査地点と同様とした。

4) 予測対象時期

予測対象時期は、公民館等への大気質及び騒音の影響が最大となる時期とした。

5) 予測条件

① 建設機械の稼働、造成等の工事に伴う大気質

「10.1、10.1.2、(1)建設機械の稼働に伴う大気質（二酸化窒素、浮遊粒子状物質）への影響」及び「10.1、10.1.2、(3)資材運搬等の車両の走行及び造成等の工事に伴う大気質（粉じん）への影響」に示すとおりである。

② 建設機械の稼働に伴う騒音

「10.2、10.2.2、(1)建設機械の稼働に伴う騒音」に示すとおりである。

6) 予測結果

大気質について、建設機械の稼働に伴う影響が最大となる工事開始 4～15 ヶ月目における各項目の将来予測濃度は、整合を図るべき基準を満足している。また、造成工事に伴う粉じんの影響についても、最大着地濃度となる地点において整合を図るべき基準を満足している。

騒音について、建設機械の稼働に伴う影響が最大となる工事開始 10～12 ヶ月における騒音レベルの最大値は敷地境界東側で 79dB、建設機械の稼働に伴う騒音の予測地点①（対象事業実施区域南側）及び騒音予測地点②（対象事業実施区域北側）で 59dB となっており、整合を図るべき基準を満足している。

また、予測地点のうち、対象事業実施区域に最も近い地点②春おか広場研修施設において、対象事業実施区域からの距離は最も近いソフトボール場で約 130m、研修施設で約 220m となっていることから、大気質及び騒音の影響は、最大着地濃度及び敷地境界の騒音レベルよりも低減される。

なお、その他の予測地点は、対象事業実施区域より地点③で 1.8km、地点④で 1.5km 離れていることから、大気質及び騒音の影響は、最大着地濃度及び敷地境界の騒音レベルよりも低減される。

以上のことから、コミュニティ施設の利用時の適性等に与える影響は軽微であり、建設機械の稼働、造成等の工事に伴うコミュニティ施設の利用環境の変化は小さいものと予測する。

(2) 資材運搬等の車両の走行に伴うコミュニティ施設への交通手段への影響

1) 予測事項

予測事項は、資材運搬等の車両の走行に伴うコミュニティ施設への交通手段への影響の程度とした。なお、コミュニティ施設への交通手段は徒歩、自転車、車、バスを想定した。

2) 予測方法

予測方法は、「10.15 地域交通」で推計した工事中の将来交通量を基に、資材運搬等の車両の走行によるコミュニティ施設への交通手段への影響を定性的に予測する方法とした。

3) 予測地域・地点

予測地域は、コミュニティ施設への利用経路とした。

4) 予測対象時期

予測時期は、資材運搬車両等の走行台数が最大となる時期とした。

5) 予測条件

① 将来交通量（工事中）

工事中における将来交通量は表 10.14-4、表 10.14-5 に示すとおりである。

表 10.14-4 将来交通量（工事中：地点A）

時間	一般車両（断面） ①		資材運搬等車両（断面） ②		断面合計 ③＝①＋②		寄与率 ④＝②/①*100	
	大型	小型	大型	小型	大型	小型	大型	小型
12 時台	835	1,297	0	0	835	1,297	0.0	0.0
13 時台	604	1,235	24	0	628	1,235	4.0	0.0
14 時台	712	1,527	22	0	734	1,527	3.1	0.0
15 時台	701	1,686	22	0	723	1,686	3.1	0.0
16 時台	617	1,822	22	0	639	1,822	3.6	0.0
17 時台	471	2,053	0	0	471	2,053	0.0	0.0
18 時台	356	2,194	0	35	356	2,229	0.0	1.6
19 時台	303	2,001	0	0	303	2,001	0.0	0.0
20 時台	234	1,468	0	0	234	1,468	0.0	0.0
21 時台	213	964	0	0	213	964	0.0	0.0
22 時台	235	654	0	0	235	654	0.0	0.0
23 時台	240	551	0	0	240	551	0.0	0.0
0 時台	243	291	0	0	243	291	0.0	0.0
1 時台	259	255	0	0	259	255	0.0	0.0
2 時台	246	208	0	0	246	208	0.0	0.0
3 時台	328	223	0	0	328	223	0.0	0.0
4 時台	474	419	0	0	474	419	0.0	0.0
5 時台	711	1,085	0	0	711	1,085	0.0	0.0
6 時台	609	1,571	0	0	609	1,571	0.0	0.0
7 時台	465	1,951	0	35	465	1,986	0.0	1.8
8 時台	465	1,744	22	0	487	1,744	4.7	0.0
9 時台	607	1,460	22	0	629	1,460	3.6	0.0
10 時台	788	1,278	22	0	810	1,278	2.8	0.0
11 時台	826	1,473	22	0	848	1,473	2.7	0.0
合計	11,542	29,410	178	70	11,720	29,480	1.5	0.2

注：地点Aの位置は図 10.1-3 に示すとおりである。

表 10.14-5 将来交通量（工事中：地点B）

時間	一般車両（断面） ①		資材運搬等車両（断面） ②		断面合計 ③＝①＋②		寄与率 ④＝②/①*100	
	大型	小型	大型	小型	大型	小型	大型	小型
12 時台	726	1,385	0	0	726	1,385	0.0	0.0
13 時台	703	1,472	24	0	727	1,472	3.4	0.0
14 時台	664	1,579	22	0	686	1,579	3.3	0.0
15 時台	645	1,535	22	0	667	1,535	3.4	0.0
16 時台	579	1,686	22	0	601	1,686	3.8	0.0
17 時台	461	1,851	0	0	461	1,851	0.0	0.0
18 時台	348	1,857	0	35	348	1,892	0.0	1.9
19 時台	289	1,801	0	0	289	1,801	0.0	0.0
20 時台	281	1,335	0	0	281	1,335	0.0	0.0
21 時台	234	977	0	0	234	977	0.0	0.0
22 時台	231	633	0	0	231	633	0.0	0.0
23 時台	204	447	0	0	204	447	0.0	0.0
0 時台	237	270	0	0	237	270	0.0	0.0
1 時台	269	233	0	0	269	233	0.0	0.0
2 時台	261	186	0	0	261	186	0.0	0.0
3 時台	355	207	0	0	355	207	0.0	0.0
4 時台	536	360	0	0	536	360	0.0	0.0
5 時台	759	911	0	0	759	911	0.0	0.0
6 時台	644	1,402	0	0	644	1,402	0.0	0.0
7 時台	546	1,518	0	35	546	1,553	0.0	2.3
8 時台	583	1,375	22	0	605	1,375	3.8	0.0
9 時台	698	1,268	22	0	720	1,268	3.2	0.0
10 時台	719	1,156	22	0	741	1,156	3.1	0.0
11 時台	748	1,371	22	0	770	1,371	2.9	0.0
合計	11,720	26,815	178	70	11,898	26,885	1.5	0.3

注：地点Bの位置は図 10.1-3 に示すとおりである。

② 交通安全対策の状況

「10.15、10.15.1、(5)、3) 交通安全対策の状況」に示すとおりである。

③ 資材運搬等の車両の走行に伴う地域交通への影響

「10.15、10.15.2、(1)資材運搬等の車両の走行に伴う自動車交通への影響」、「10.15、10.15.2、(5)資材運搬等の車両の走行に伴うバス等の公共交通機関への影響」、「10.15、10.15.2、(6)資材運搬等の車両の走行に伴う交通安全への影響」に示すとおりである。

6) 予測結果

対象事業実施区域周辺のコミュニティ施設のうち、資材運搬等の車両の主要な走行経路である国道16号が最寄りの幹線道路となる施設は、地点①春岡公民館及び地点②春おか広場研修施設である。

地点①及び地点②について、国道16号より東側に位置する住宅等から施設を利用する場合は、国道16号を利用する可能性が考えられ、施設への主な交通手段としては、現地調査結果より車、自転車、徒歩、バスが挙げられる。施設の入口は国道16号に接しておらず、各交通手段による施設までの利用経路は多様である。さらに、施設周辺の道路には信号や横断歩道の設置、歩道の設置による歩車分離の交通安全対策等が施されており、歩行及び自転車による利用への影響の程度は小さいと考えられる。

また、工事中における将来交通量は、想定される資材運搬等の車両台数が、地点A及びBをそれぞれ全台数通過した場合でも現況の交通量への寄与率は0.2～4.7%（表10.14-4、表10.14-5参照）であり、「10.15、10.15.2 予測」における各項目の予測結果に示すとおり、資材運搬等の車両の走行に伴う自動車交通、バス等の公共交通機関、交通安全への影響は軽微であることから、各交通手段への影響の程度は小さいと考えられる。

なお、その他の予測地点は、対象事業実施区域より地点③で1.8km、地点④で1.5km離れており、施設までの利用経路は多様であることから、各交通手段への影響は小さいと考える。

以上のことから、資材運搬等の車両の走行に伴うコミュニティ施設への交通手段（徒歩、自転車、車、バス）への影響の程度は小さいものと予測する。

(3) 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の利用環境の変化及びその程度

1) 予測事項

予測事項は、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の利用環境の変化及びその程度とした。

2) 予測方法

予測方法は、「10.2 騒音・低周波音」の予測結果と調査結果の利用状況の重ね合わせによる推定により予測した。

3) 予測地域・地点

予測地点は、調査地点と同様とした。

4) 予測対象時期

予測対象時期は、施設の供用が定常状態に達した時期とした。

5) 予測条件

① 施設の稼働に伴う騒音の影響

「10.2、10.2.3、(3)施設の供用に伴う騒音の影響」に示すとおりである。

6) 予測結果

本事業は、道の駅の建設であり周辺人口の変化はないと考えられることから、コミュニティ施設の利用者数に与える影響はほぼないとする。

また、施設の稼働に伴う騒音の予測結果は、整合を図るべき基準を満足している。

以上のことから、コミュニティ施設の利用時の快適性等に与える影響は軽微であり、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の利用環境の変化は小さいと予測する。

(4) 自動車交通の発生に伴うコミュニティ施設への交通手段への影響

1) 予測事項

予測事項は、自動車交通の発生に伴うコミュニティ施設への交通手段への影響の程度とした。なお、コミュニティ施設への交通手段は徒歩、自転車、車、バスを想定した。

2) 予測方法

予測方法は、予測方法は、「10. 15 地域交通」で推計した供用時の将来交通量を基に、施設関連車両の走行によるコミュニティ施設への交通手段への影響を定性的に予測する方法とした。

3) 予測地域・地点

予測地域は、コミュニティ施設への利用経路とした。

4) 予測対象時期

予測対象時期は、施設の供用が定常状態に達した時期とした。

5) 予測条件

① 将来交通量（存在・供用時）

存在・供用時における将来交通量は表 10.14-6、表 10.14-7 に示すとおりである。

表 10.14-6 将来交通量（存在・供用時：地点A）

時間	一般車両（断面） ①		施設関連車両（断面） ②		断面合計 ③＝①＋②		寄与率（%） ④＝②/①*100	
	大型	小型	大型	小型	大型	小型	大型	小型
12 時台	835	1,297	0	124	835	1,421	0.0	9.6
13 時台	604	1,235	0	150	604	1,385	0.0	12.1
14 時台	712	1,527	2	177	714	1,704	0.3	11.6
15 時台	701	1,686	0	161	701	1,847	0.0	9.5
16 時台	617	1,822	0	174	617	1,996	0.0	9.5
17 時台	471	2,053	0	196	471	2,249	0.0	9.5
18 時台	356	2,194	2	209	358	2,403	0.6	9.5
19 時台	303	2,001	0	191	303	2,192	0.0	9.5
20 時台	234	1,468	0	140	234	1,608	0.0	9.5
21 時台	213	964	0	31	213	995	0.0	3.2
22 時台	235	654	2	0	237	654	0.9	0.0
23 時台	240	551	0	0	240	551	0.0	0.0
0 時台	243	291	0	0	243	291	0.0	0.0
1 時台	259	255	0	0	259	255	0.0	0.0
2 時台	246	208	2	0	248	208	0.8	0.0
3 時台	328	223	0	0	328	223	0.0	0.0
4 時台	474	419	0	0	474	419	0.0	0.0
5 時台	711	1,085	0	0	711	1,085	0.0	0.0
6 時台	609	1,571	8	0	617	1,571	1.3	0.0
7 時台	465	1,951	0	0	465	1,951	0.0	0.0
8 時台	465	1,744	0	31	465	1,775	0.0	1.8
9 時台	607	1,460	0	140	607	1,600	0.0	9.6
10 時台	788	1,278	2	122	790	1,400	0.3	9.5
11 時台	826	1,473	0	140	826	1,613	0.0	9.5
合計	11,542	29,410	18	1,986	11,560	31,396	0.2	6.8

注：地点Aの位置は図 10.1-3 に示すとおりである。

表 10.14-7 将来交通量（存在・供用時：地点B）

時間	一般車両（断面） ①		施設関連車両（断面） ②		断面合計 ③＝①＋②		寄与率 ④＝②/①*100	
	大型	小型	大型	小型	大型	小型	大型	小型
12 時台	726	1,385	0	141	726	1,526	0.0	10.2
13 時台	703	1,472	0	181	703	1,653	0.0	12.3
14 時台	664	1,579	2	192	666	1,771	0.3	12.2
15 時台	645	1,535	0	157	645	1,692	0.0	10.2
16 時台	579	1,686	0	171	579	1,857	0.0	10.1
17 時台	461	1,851	0	188	461	2,039	0.0	10.2
18 時台	348	1,857	2	188	350	2,045	0.6	10.1
19 時台	289	1,801	0	183	289	1,984	0.0	10.2
20 時台	281	1,335	0	136	281	1,471	0.0	10.2
21 時台	234	977	0	31	234	1,008	0.0	3.2
22 時台	231	633	2	0	233	633	0.9	0.0
23 時台	204	447	0	0	204	447	0.0	0.0
0 時台	237	270	0	0	237	270	0.0	0.0
1 時台	269	233	0	0	269	233	0.0	0.0
2 時台	261	186	2	0	263	186	0.8	0.0
3 時台	355	207	0	0	355	207	0.0	0.0
4 時台	536	360	0	0	536	360	0.0	0.0
5 時台	759	911	0	0	759	911	0.0	0.0
6 時台	644	1,402	8	0	652	1,402	1.2	0.0
7 時台	546	1,518	0	0	546	1,518	0.0	0.0
8 時台	583	1,375	0	31	583	1,406	0.0	2.3
9 時台	698	1,268	0	129	698	1,397	0.0	10.2
10 時台	719	1,156	2	118	721	1,274	0.3	10.2
11 時台	748	1,371	0	140	748	1,511	0.0	10.2
合計	11,720	26,815	18	1,986	11,738	28,801	0.2	7.4

注：地点Bの位置は図 10.1-3 に示すとおりである。

② 自動車交通の発生に伴う地域交通への影響

「10. 15、10. 15. 2、(4) 自動車交通の発生に伴う自動車交通への影響」、「10. 15、10. 15. 2、(5) 自動車交通の発生に伴うバス等の公共交通機関への影響」、「10. 15、10. 15. 2、(6) 自動車交通の発生に伴う交通安全への影響」に示すとおりである。

6) 予測結果

対象事業実施区域周辺のコミュニティ施設のうち、施設関連車両の主要な走行経路である国道 16 号が最寄りの幹線道路となる施設は、地点①春岡公民館及び地点②春おか広場研修施設である。

「(2) 資材運搬等の車両の走行に伴うコミュニティ施設への交通手段への影響」に示すとおり、地点①及び地点②については、施設の入口は国道 16 号に接しておらず、各交通手段による施設までの利用経路は多様である。さらに、施設周辺の道路には信号や横断歩道の設置、歩道や歩道橋の設置による歩車分離の交通安全対策等が施されており、歩行及び自転車による利用への影響の程度は小さいと考えられる。

また、供用時における将来交通量は、想定される施設関連車両台数が、地点A及びBをそれぞれ全台数通過した場合でも現況の交通量への寄与率は 0.2～12.1%（表 10. 14-6、表 10. 14-7 参照）であり、「10. 15、10. 15. 2 予測」における各項目の予測結果に示すとおり、資材運搬等の車両の走行に伴う自動車交通、バス等の公共交通機関、交通安全への影響は軽微であることから、各交通手段への影響の程度は小さいと考えられる。

なお、その他の予測地点は、対象事業実施区域より地点③で 1.8km、地点④で 1.5km 離れており、施設までの利用経路は多様であることから、各交通手段への影響は小さいと考える。

以上のことから、自動車交通の発生に伴うコミュニティ施設への交通手段（徒歩、自転車、車、バス）への影響の程度は小さいものと予測する。

10.14.3 評価

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

1) 評価方法

① 影響の回避・低減の観点

コミュニティ施設の利用環境への影響が、事業者等により実行可能な範囲内でできる限り回避され、又は低減されているかどうかを明らかにした。

2) 評価結果

建設機械の稼働及び造成等の工事にあたっては、以下の措置を講じることで、コミュニティ施設の利用環境への影響の低減に努める。

- ・ 建設機械は、排出ガス対策型及び低騒音型の機種の使用に努める。
- ・ 建設機械のアイドリングストップを徹底する。
- ・ 計画的かつ効率的な工事計画を検討し、建設機械の集中稼働を避ける。
- ・ 建設機械の整備、点検を徹底する。
- ・ 造成箇所には適宜散水を行い、粉じんの飛散防止に努める。
- ・ 対象事業実施区域内の土砂等の運搬時には、必要に応じてシートで被覆する。
- ・ 工事区域出口に洗浄用のホース等を設置し、資材運搬等の車両のタイヤに付着した土砂の払落しや場内清掃等を徹底する。
- ・ 対象事業実施区域の周囲に遮音壁を兼ねた仮囲いを設ける。

したがって、実行可能な範囲でできる限り低減が図られているものと評価する。

(2) 資材運搬等の車両の走行に伴うコミュニティ施設への交通手段への影響

1) 評価方法

① 影響の回避・低減の観点

コミュニティ施設への交通手段への影響が、事業者等により実行可能な範囲内でできる限り回避され、又は低減されているかどうかを明らかにした。

2) 評価結果

資材運搬等の車両の走行に伴うコミュニティ施設への交通手段（徒歩、自転車、車、バス）への影響は、各交通手段による施設までの利用経路が多様であること、歩行及び自転車での利用において、施設周辺の道路には信号や横断歩道の設置、歩道の設置による歩車分離の交通安全対策等が施されていること、「10.15、10.15.2 予測」に示すとおり自動車交通、バス等の公共交通機関、交通安全への影響は軽微であることから、影響の程度は小さいものと予測する。さらに、以下の措置を講じることで、資材運搬等の車両の走行に伴うコミュニティ施設への交通手段への影響の低減に努める。

- ・工事中は、工事時間帯を考慮することで工事用車両の発生集中を回避し、また適切な交通の規制、誘導を行うことで、周辺地域の交通に対する影響の低減に努める。
- ・規制速度での走行や、エコドライブ等適切な運転指導を徹底する。

したがって、実行可能な範囲でできる限り低減が図られているものと評価する。

(3) 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の利用環境の変化及びその程度

1) 評価方法

① 影響の回避・低減の観点

コミュニティ施設の利用環境への影響が、事業者等により実行可能な範囲内でできる限り回避され、又は低減されているかどうかを明らかにした。

2) 評価結果

敷地及び施設の存在、施設の供用にあたっては、以下の措置を講じることで、コミュニティ施設の利用環境への影響の低減に努める。

- ・施設利用者に対し、駐車場でのアイドリングストップに努めるよう啓発する。

したがって、実行可能な範囲でできる限り低減が図られているものと評価する。

(4) 自動車交通の発生に伴うコミュニティ施設への交通手段への影響

1) 評価方法

① 影響の回避・低減の観点

コミュニティ施設への交通手段への影響が、事業者等により実行可能な範囲内でできる限り回避され、又は低減されているかどうかを明らかにした。

2) 評価結果

自動車交通の発生に伴うコミュニティ施設への交通手段（徒歩、自転車、車、バス）への影響は、各交通手段による施設までの利用経路が多様であること、歩行及び自転車での利用において、施設周辺の道路には信号や横断歩道の設置、歩道の設置による歩車分離の交通安全対策等が施されていること、「10.15、10.15.2 予測」に示すとおり自動車交通、バス等の公共交通機関、交通安全への影響は軽微であることから、影響の程度は小さいものと予測する。さらに、以下の措置を講じることで、コミュニティ施設への交通手段への影響の低減に努める。

- ・運搬車両及び従業員通勤車両の整備、点検を徹底する。
- ・運搬車両及び従業員通勤車両の交通規則の遵守やアイドリングストップを徹底する。
- ・運搬車両及び従業員通勤車両のエコドライブの実施に努める。
- ・施設利用者に向け、交通規則の遵守やエコドライブ等、適切な運転に努めるよう啓発する。

したがって、実行可能な範囲でできる限り低減が図られているものと評価する。

10.15 地域交通

10.15.1 調査

(1) 調査項目

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

調査項目は、交差点方向別交通量、渋滞長及び信号現示とした。

2) 道路の状況

調査項目は、道路の分布、交通経路の実態、道路の構造及び道路計画とした。

3) 交通安全対策の状況

調査項目は、交通安全対策の状況とした。

4) 交通事故の状況

調査項目は、交通事故の状況とした。

5) バス路線、バス本数、バス走行時間の状況

調査項目は、バス路線、バス本数及びバス走行時間の状況とした。

6) その他の予測・評価に必要な事項

① 既存の発生集中交通量の多い施設の分布の状況

調査項目は、既存の発生集中交通量の多い施設の分布の状況とした。

② 学校等の環境保全施設及び住宅の分布状況（通学路の指定状況）

調査項目は、学校等の環境保全施設及び住宅の分布状況（通学路の指定状況）とした。

③ 用途地域指定及び土地利用の状況

調査項目は、用途地域指定及び土地利用の状況とした。

(2) 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

① 既存資料調査

「道路交通センサス」（国土交通省）の整理及び解析を行った。

② 現地調査

ア) 交差点方向別交通量

カウンターにより、2車種（小型・大型）自動車台数、二輪車台数、歩行者数及び自転車台数を計測した。

イ) 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した。

ウ) 信号現示

交差点における各信号の切替時間を計測した。

2) 道路の状況

① 既存資料調査

「道路交通センサス」（国土交通省）、「都市計画図」（さいたま市）から、道路の状況を把握した。また、都市計画図から将来の道路の分布及び構造について把握した。

② 現地調査

対象道路の車線数、車線幅、歩道の有無及び規制速度を調査した。

3) 交通安全対策の状況

① 現地調査

交通安全施設（ガードレール及び歩車分離状況等）について把握した。

4) 交通事故の状況

① 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した。

5) バス路線、バスの本数、バス走行時間の状況

① 既存資料調査

既存資料により、バスの公共交通の状況について把握した。

6) その他の予測・評価に必要な事項

① 既存資料調査

ア) 既存の発生集中交通量の多い施設の分布状況

「土地利用計画図」（埼玉県）の整理及び解析を行った。

イ) 学校等の環境保全施設及び住宅の分布状況

通学路の設定状況資料に基づき、通学路について整理し、学校及び通学路の状況を把握した。

ウ) 用途地域指定及び土地利用の状況

「土地利用現況図」（埼玉県）の整理及び解析を行った。

(3) 調査地域・調査地点

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

① 既存資料調査

資材運搬等の車両、施設関連車両の走行経路及びその周辺地域とした。

② 現地調査

調査地点は、図 10.15-1 に示すとおりである。資材運搬等の車両及び施設関連車両の走行経路上の2地点とした。

2) 道路の状況

① 既存資料調査

資材運搬等の車両、施設関連車両の走行経路及びその周辺地域とした。

② 現地調査

資材運搬等の車両、施設関連車両の走行経路及びその周辺地域とした。

3) 交通安全対策の状況

① 現地調査

資材運搬等の車両、施設関連車両の走行経路及びその周辺地域とした。

4) 交通事故の状況

① 既存資料調査

資材運搬等の車両、施設関連車両の走行経路及びその周辺地域とした。

5) バス路線、バスの本数、バス走行時間の状況

① 既存資料調査

資材運搬等の車両、施設関連車両の走行経路及びその周辺地域とした。

6) その他の予測・評価に必要な事項

① 既存資料調査

ア) 既存の発生集中交通量の多い施設の分布状況

資材運搬等の車両、施設関連車両の走行経路及びその周辺地域とした。

イ) 学校等の環境保全施設及び住宅の分布状況

資材運搬等の車両、施設関連車両の走行経路及びその周辺地域とした。

ウ) 用途地域指定及び土地利用の状況

資材運搬等の車両、施設関連車両の走行経路及びその周辺地域とした。

(4) 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

① 既存資料調査

最新の資料とした。

② 現地調査

調査期間は、表 10.15-1 に示すとおりである。平日及び休日の2日間（各24時間）とした。

表 10.15-1 調査期間（地域交通）

調査項目	区分	調査日
交差点方向別交通量 渋滞長 信号現示	平日	2023年11月13日（月）12時 ～2023年11月14日（火）12時
	休日	2023年11月11日（土）12時 ～2023年11月12日（日）12時

2) 道路の状況

① 既存資料調査

最新の資料とした。

② 現地調査

1 回とした。

3) 交通安全対策の状況

① 現地調査

1 回とした。

4) 交通事故の状況

① 既存資料調査

最新資料を含む過去 5 年とした。

5) バス路線、バスの本数、バス走行時間の状況

① 既存資料調査

最新の資料とした。

6) その他の予測・評価に必要な事項

① 既存資料調査

ア) 既存の発生集中交通量の多い施設の分布状況

最新の資料とした。

イ) 学校等の環境保全施設及び住宅の分布状況

最新の資料とした。

ウ) 用途地域指定及び土地利用の状況

最新の資料とした。

(5) 調査結果

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

① 既存資料調査

調査結果は、「第3章、3.1、3.1.4、交通の状況」に示すとおりである。

② 現地調査

ア) 交差点方向別交通量

調査結果は、表 10.15-2～表 10.15-4 に示すとおりである。また、交差点の状況は図 10.15-2 に示すとおりである。

交差点交通量（自動車）について、平日は、地点①のピーク時間帯が14時台で3,159台、地点②が18時台で3,603台であった。休日は、地点①のピーク時間帯が16時台で3,152台、地点②が17時台で2,741台であった。また、交差点流入交通量における24時間合計の大型車混入率は、両地点ともに休日よりも平日の交通量が高かった。

交差点交通量（歩行者・自転車）について、平日は、地点①の合計台数が939人・台/日、地点②が765人・台/日であった。休日は、地点①の合計台数が685人・台/日、地点②が565人・台/日であり、両地点ともに休日よりも平日の交通量が多かった。

表 10.15-2(1) 交差点交通量調査結果（自動車：方向別：平日）

調査地点		交差点流入交通量				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
① 深作(南) 交差点	流入 A	14,308	5,984	20,292	29.5	1,146	14 時
	流入 B	4,826	1,415	6,241	22.7	398	
	流入 C	13,747	5,951	19,698	30.2	1,150	
	流入 D	3,911	573	4,484	12.8	465	
	合計	36,792	13,923	50,715	27.5	3,159	
② 宮ヶ谷塔 交差点	流入 A	14,699	6,359	21,058	30.2	1,129	18 時
	流入 B	4,104	468	4,572	10.2	304	
	流入 C	16,963	5,755	22,718	25.3	1,547	
	流入 D	8,655	1,444	10,099	14.3	623	
	合計	44,421	14,026	58,447	24.0	3,603	

表 10.15-2(2) 交差点交通量調査結果（自動車：方向別：休日）

調査地点		交差点流入交通量				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
① 深作(南) 交差点	流入 A	16,743	2,795	19,538	14.3	1,198	16 時
	流入 B	5,086	645	5,731	11.3	476	
	流入 C	15,724	2,705	18,429	14.7	1,165	
	流入 D	3,755	209	3,964	5.3	313	
	合計	41,308	6,354	47,662	13.3	3,152	
② 宮ヶ谷塔 交差点	流入 A	4,216	195	4,411	4.4	308	17 時
	流入 B	4,281	173	4,454	3.9	307	
	流入 C	19,511	3,251	22,762	14.3	1,473	
	流入 D	10,093	827	10,920	7.6	653	
	合計	38,101	4,446	42,547	10.4	2,741	

表 10.15-3(1) 交差点交通量調査結果（自動車：断面：平日）

調査地点		断面交通量				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
① 深作(南) 交差点	断面 A	29,431	12,126	41,557	29.2	2,479	17 時
	断面 B	10,206	3,024	13,230	22.9	957	14 時
	断面 C	26,815	11,720	38,535	30.4	2,312	17 時
	断面 D	7,132	11,720	18,852	62.2	694	14 時
② 宮ヶ谷塔 交差点	断面 A	29,410	11,720	41,130	28.5	2,550	18 時
	断面 B	7,839	1,087	8,926	12.2	618	18 時
	断面 C	34,288	12,625	46,913	26.9	2,827	7 時
	断面 D	17,305	2,798	20,103	13.9	1,344	8 時

表 10.15-3(2) 交差点交通量調査結果（自動車：断面：休日）

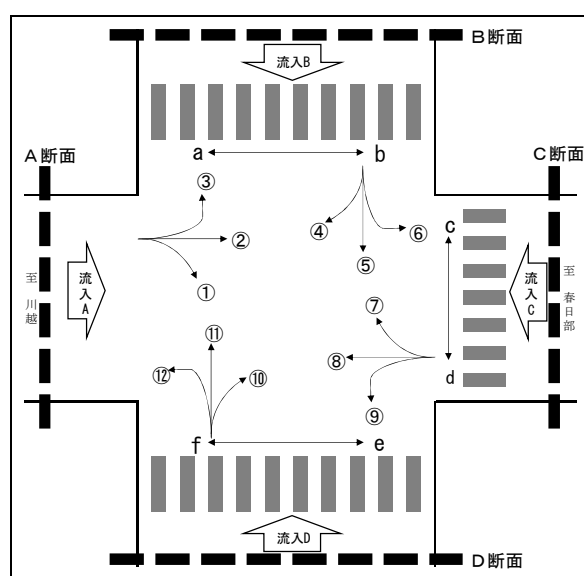
調査地点		断面交通量				ピーク時間帯 断面交通量	
		小型車 (台/日)	大型車 (台/日)	合計 (台/日)	大型車 混入率(%)	交通量 (台/時)	時間帯
① 深作(南) 交差点	断面 A	33,680	5,617	39,297	14.3	2,522	10 時
	断面 B	9,387	1,204	10,591	11.4	888	16 時
	断面 C	32,756	5,526	38,282	14.4	2,435	10 時
	断面 D	6,793	5,526	12,319	44.9	635	16 時
② 宮ヶ谷塔 交差点	断面 A	20,677	5,526	26,203	21.1	1,545	17 時
	断面 B	8,333	503	8,836	5.7	660	17 時
	断面 C	28,305	3,853	32,158	12.0	2,020	16 時
	断面 D	18,887	1,341	20,228	6.6	1,286	17 時

表 10.15-4(1) 交差点交通量調査結果（歩行者・自転車：平日）

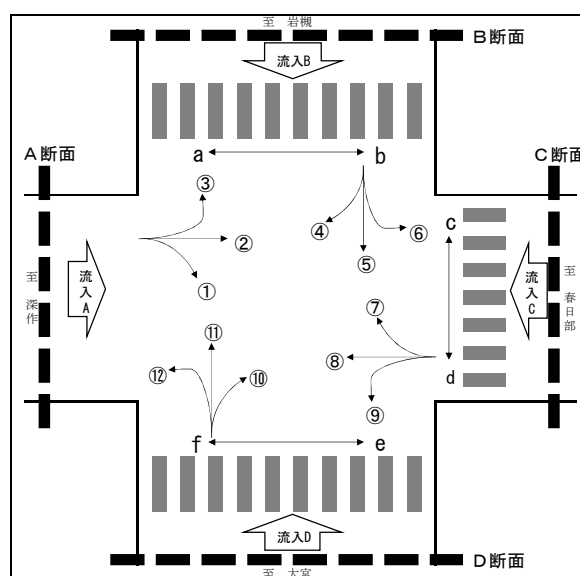
調査地点		交差点流入交通量			ピーク時間帯 断面交通量	
		歩行者 (人/日)	自転車 (台/日)	合計 (人・台/日)	交通量 (人・台/時)	時間帯
① 深作(南) 交差点	a-b	133	222	355	40	8 時台
	c-d	100	230	330	61	8 時台
	e-f	148	106	254	28	14 時台
	合計	381	558	939	-	-
② 宮ヶ谷塔 交差点	a-b	55	63	118	15	12 時台
	c-d	119	274	393	37	17 時台
	e-f	129	125	254	26	18 時台
	合計	303	462	765	-	-

表 10.15-4(2) 交差点交通量調査結果（歩行者・自転車：休日）

調査地点		交差点流入交通量			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/日)	交通量 (人・台/時)	時間帯
① 深作(南) 交差点	a-b	105	151	256	26	16 時台
	c-d	86	209	295	49	13 時台
	e-f	42	92	134	20	15 時台
	合計	233	452	685	-	-
② 宮ヶ谷塔 交差点	a-b	41	31	72	10	15 時台
	c-d	102	223	325	29	15 時台
	e-f	84	84	168	16	15 時台
	合計	227	338	565	-	-



① 深作(南)交差点



② 宮ヶ谷塔交差点

図 10.15-2 交差点の状況（自動車交通量）

イ) 渋滞長

調査結果は、表 10.15-5 に示すとおりである。

地点①における最大渋滞長は平日の 11 時台で 60m、休日の 15 時及び 16 時台で 40m であった。地点②における最大渋滞長は平日の 6 時台で 530m、休日の 17 時台で 380m であった。

表 10.15-5(1) 渋滞長調査結果 (①深作(南)交差点)

平日/休日	発生時間帯	発生位置	渋滞長(m)
平日	12 時台	②	30
	14 時台	②	10
	15 時台	②	30
	16 時台	②	40
	17 時台	②	40
	18 時台	②	40
		③	40
		④	10
	7 時台	②	10
		④	10
	8 時台	②	50
		③	50
		④	10
	9 時台	②	20
		③	40
	10 時台	②	40
	11 時台	③	60
休日	12 時台	②	20
	15 時台	②	40
	16 時台	②	40
	17 時台	②	20
		④	10
	18 時台	②	20
	9 時台	②	10
	11 時台	②	20

注：渋滞長の発生位置は、図 10.15-3 に示すとおりである。

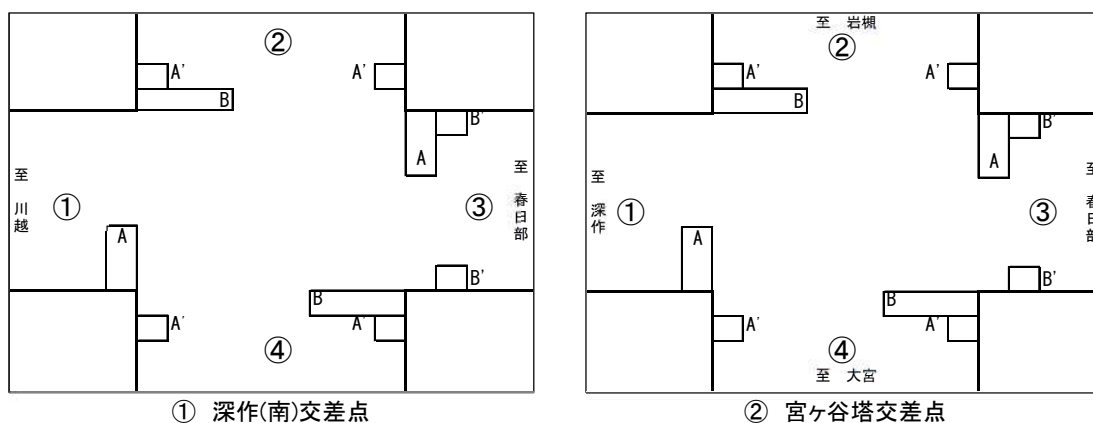


図 10.15-3 交差点の状況（渋滞長、信号現示）

表 10.15-5(2) 渋滞長調査結果 (②宮ヶ谷塔交差点)

平日/休日	発生時間帯	発生位置	渋滞長(m)
平日	12 時台	③	20
		④	50
	13 時台	③	30
		④	20
	14 時台	①	220
		③	30
		④	50
	15 時台	①	260
		④	70
	16 時台	④	100
	17 時台	①	20
		④	90
	18 時台	①	100
		④	80
	19 時台	④	50
	20 時台	④	20
	5 時台	①	10
	6 時台	①	530
		④	60
	7 時台	①	350
		④	70
	8 時台	①	230
		②	40
		④	60
	9 時台	①	230
		④	50
	10 時台	①	220
		④	40
	11 時台	①	270
		④	60
休日	12 時台	④	60
	13 時台	④	40
	14 時台	①	170
		④	50
	15 時台	④	50
	16 時台	④	20
	17 時台	①	380
		②	10
		④	30
	18 時台	④	20
	11 時台	①	20

注：渋滞長の発生位置は、図 10.15-3 に示すとおりである。

ウ) 信号現示

調査結果は、表 10.15-6 に示すとおりである。

地点①について、平日、休日ともに青信号のサイクルで時間帯による変動が見られた。また、信号の1サイクルは平日で99～150秒、休日で100～151秒であった。

地点②について、平日、休日ともに青信号のサイクルで時間帯による変動に加え、右折信号においても時間帯による変動が見られた。また、信号の1サイクルは平日で129～155秒、休日で128～157秒であった。

表 10.15-6(1) 信号現示調査結果 (①深作(南)交差点)

階段 灯器	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	計
A	直左			黄	赤	右	黄	赤								
A'	青	点滅	赤													
B	赤								青			黄	右	黄	赤	
B'	赤								青	点滅	赤					
現示時間 平日 (秒)	23~62	8	2	4	2	8	2	2	20~32	10	2	4	8	2	2	99~150
現示時間 休日 (秒)	24~63	8	2	4	2	8	2	2	20~33	10	2	4	8	2	2	100~151

表 10.15-6(2) 信号現示調査結果 (②宮ヶ谷塔交差点)

階段 灯器	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	計		
A	青			黄	右	黄	赤											
A'	青	点滅	赤															
B	赤								青			黄	右	黄	赤			
B'	赤								青	点滅	赤							
現示時間 平日 (秒)	50~69	10	2	4	5~10	2	3	24~32	12	2	4	5~8	2	3		129~155		
現示時間 休日 (秒)	50~69	10	2	4	5~10	2	3	23~36	12	2	2	5~9	2	3		128~157		

2) 道路の状況

① 既存資料調査

道路の分布は、「第3章、3.1、3.1.4 交通の状況」に示すとおりである。なお、資材運搬等の車両、施設関連車両の走行経路及びその周辺地域で新たな都市計画道路の計画はない。

② 現地調査

各調査地点における道路構造は、図 10.15-6 及び「10.2、(5)、2) 道路交通の状況(図 10.2.3)」に示すとおりである。

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。また、制限速度は 60km/h であった。

3) 交通安全対策の状況

① 現地調査

調査結果は、図 10.15-4 に示すとおりである。

資材運搬等の車両及び施設関連車両の走行経路である深作(南)交差点から宮ヶ谷塔交差点までの国道 16 号上は、一部陸橋区間を除き、全て段差歩道が設置されている。また、交差点には歩行者用信号機、横断歩道、歩道橋、ガードレールが設置されており、資材運搬等の車両及び施設関連車両の走行経路では歩車分離されるとともに、交通安全施設が十分に設置されている。

4) 交通事故の状況

① 既存資料調査

調査結果は表 10.15-7、図 10.15-4 に示すとおりである。

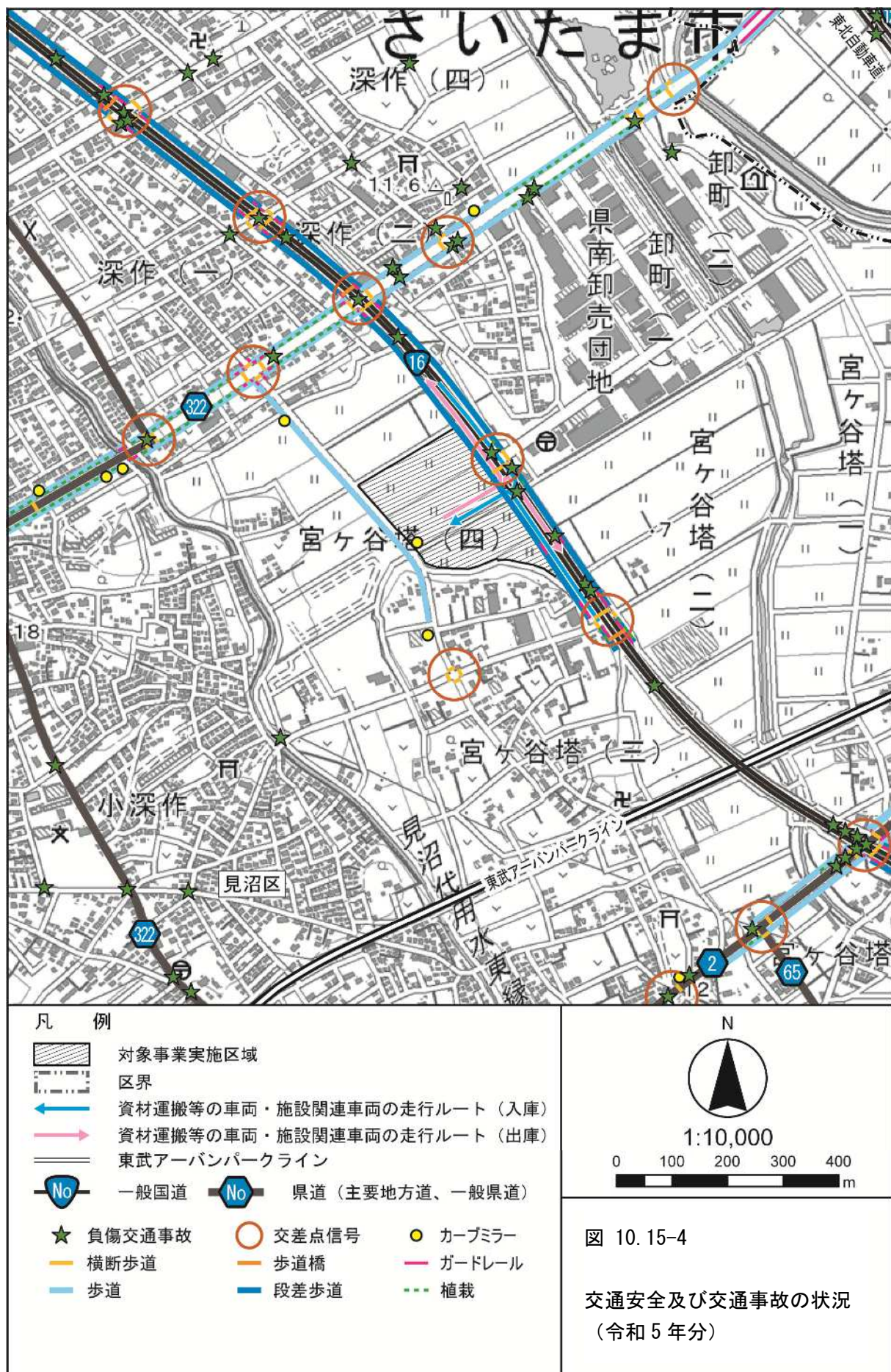
令和 5 年度において、資材運搬等の車両及び施設関連車両の走行経路である深作(南)交差点から宮ヶ谷塔交差点までの国道 16 号上では、死亡交通事故が 0 件、負傷交通事故が 13 件発生していた。

表 10.15-7 交通事故発生件数

区分	令和元年	令和 2 年	令和 3 年	令和 4 年	令和 5 年
負傷交通事故	32 (7)	37 (7)	35 (9)	39 (6)	52 (13)
死亡交通事故	0 (0)	1 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)

注 1：表中の値は図 10.15-4 の範囲内における発生件数である。

注 2：表中の () の値は、深作(南)交差点から宮ヶ谷塔交差点までの国道 16 号上の発生件数である。



5) バス路線、バスの本数、バス走行時間の状況

① 既存資料調査

対象事業実施区域近傍のバス停の時刻表は表 10.15-8～表 10.15-10、バスの路線図及びバス停位置は図 10.15-5 に示すとおりである。

資材運搬等の車両及び施設関連車両の走行経路である国道 16 号を走行するバスはない。

表 10.15-8(1) バス停の時刻表（深作中：平日）

会社	国際興業バス			
のりば	のりば 1		のりば 2	
系統 行先	七里 01・東大 01 アーバンみらいゆき	東大 02・東大 02-2 ・東大 81 東大宮駅ゆき	七里 01・東大 811 さいたま東営業所ゆき	東大 01・東大 02 東大宮駅ゆき
5		39 50 58		
6		09 14 22 26 34 38 45 54 58		
7		04 06 09 13 18 23 29 35 41 47 53 59		
8	18 36	05 11 22 30 40 49 58	35	
9		06 14 24 32 41 51		
10	01	05 13 26 39 54	19	
11		13 33 48		
12	40			16 31 46
13	40		01	01 16 31 46
14			01	01 16 31 46
15	40			01 16 31 46
16	16		01	01 14 29 37 44 57
17	19		09 40	03 18 32 40 53
18	22			04 16 25 36 43 50
19	27			00 10 18 26 38 48 56
20				03 14 21 32 40 55
21				05 15 21 30 38 49 58
22				13 24 34 46
23			00 15 24	

出典：「国際興業バス 運賃・経路・時刻表検索（2024 年 4 月 1 日改定）」（国際興業バス HP）

表 10.15-8(2) バス停の時刻表（深作中：土曜）

会社	国際興業バス			
のりば	のりば 1		のりば 2	
系統 行先	七里 01・東大 01 アーバンみらいゆき	東大 02・東大 02-2 ・東大 81 東大宮駅ゆき	七里 01・東大 811 さいたま東営業所ゆき	東大 01・東大 02 東大宮駅ゆき
5		59		
6		09 16 27 35 45 55		
7		05 13 20 29 38 51 59		
8		08 16 26 37 48		
9	48	03 18 33 51		
10	18 48	04 19 34 51	03 34	
11		04 19 34 49	04	
12				16 31 46
13	21			01 16 31 41 46
14	11 26		30 45	01 16 31 46
15				01 16 31 46
16				01 16 31 46
17				01 16 31 43 56
18	46			11 24 40 54
19	14		06 35	06 21 34 51
20			05	04 15 25 45
21				05 21 34 49
22			42 54	07 28
23			10	

出典：「国際興業バス 運賃・経路・時刻表検索（2024 年 4 月 1 日改定）」（国際興業バス HP）

表 10.15-8(3) バス停の時刻表（深作中：日曜・祝日）

会社	国際興業バス			
のりば	のりば 1		のりば 2	
系統 行先	七里 01・東大 01 アーバンみらいゆき	東大 02・東大 02-2 ・東大 81 東大宮駅ゆき	七里 01・東大 811 さいたま東営業所ゆき	東大 01・東大 02 東大宮駅ゆき
5		59		
6		09 16 27 35 45 55		
7		04 13 20 29 38 51 59		
8		08 16 26 37 48		
9	48	03 18 33 51		
10	08	09 28 48	03 24	
11		08 28 48		
12	38		55	16 36 57
13	38		55	16 36 57
14				16 36 56
15	18 49		35	16 37 56
16				07 16 33 46
17				01 16 31 43 56
18	45			11 24 40 53
19	15		06 35	03 20 33 50
20			05	03 15 25 45
21				05 20 34 49
22			43 55	07 28
23			11	

出典：「国際興業バス 運賃・経路・時刻表検索（2024 年 4 月 1 日改定）」（国際興業バス HP）

表 10.15-9 バス停の時刻表（深作一丁目）

会社	国際興業バス					
曜日	平日		土曜		日曜・祝日	
のりば	のりば 1	のりば 2	のりば 1	のりば 2	のりば 1	のりば 2
系統 行先	七里 01・東大 81 さいたま東営業 所ゆき	七里 01 アーバンみらいゆき 東大 81 アーバンみらい経由 東大宮駅ゆき	七里 01・東大 81 さいたま東営業 所ゆき	七里 01 アーバンみらいゆき 東大 81 アーバンみらい経由 東大宮駅ゆき	七里 01・東大 81 さいたま東営業 所ゆき	七里 01 アーバンみらいゆき 東大 81 アーバンみらい経由 東大宮駅ゆき
5		34 45 53		55		55
6		04 17 29 48 57		05 12 23		05 12 23
7				00		00
8	37					
9						
10	21		05 36	14 46	05 26	04
11			06			
12		37×			57	35×
13	03	37×		17×	57	35×
14	03		32 47	07× 22×		
15		37×			37	15× 46×
16	03	11×				
17	11 42	14×				
18		18×		42×		42×
19		23×	08 37	10×	08 37	12×
20			07		07	
21						
22			44 56		45 57	
23	02 17 26		12		13	

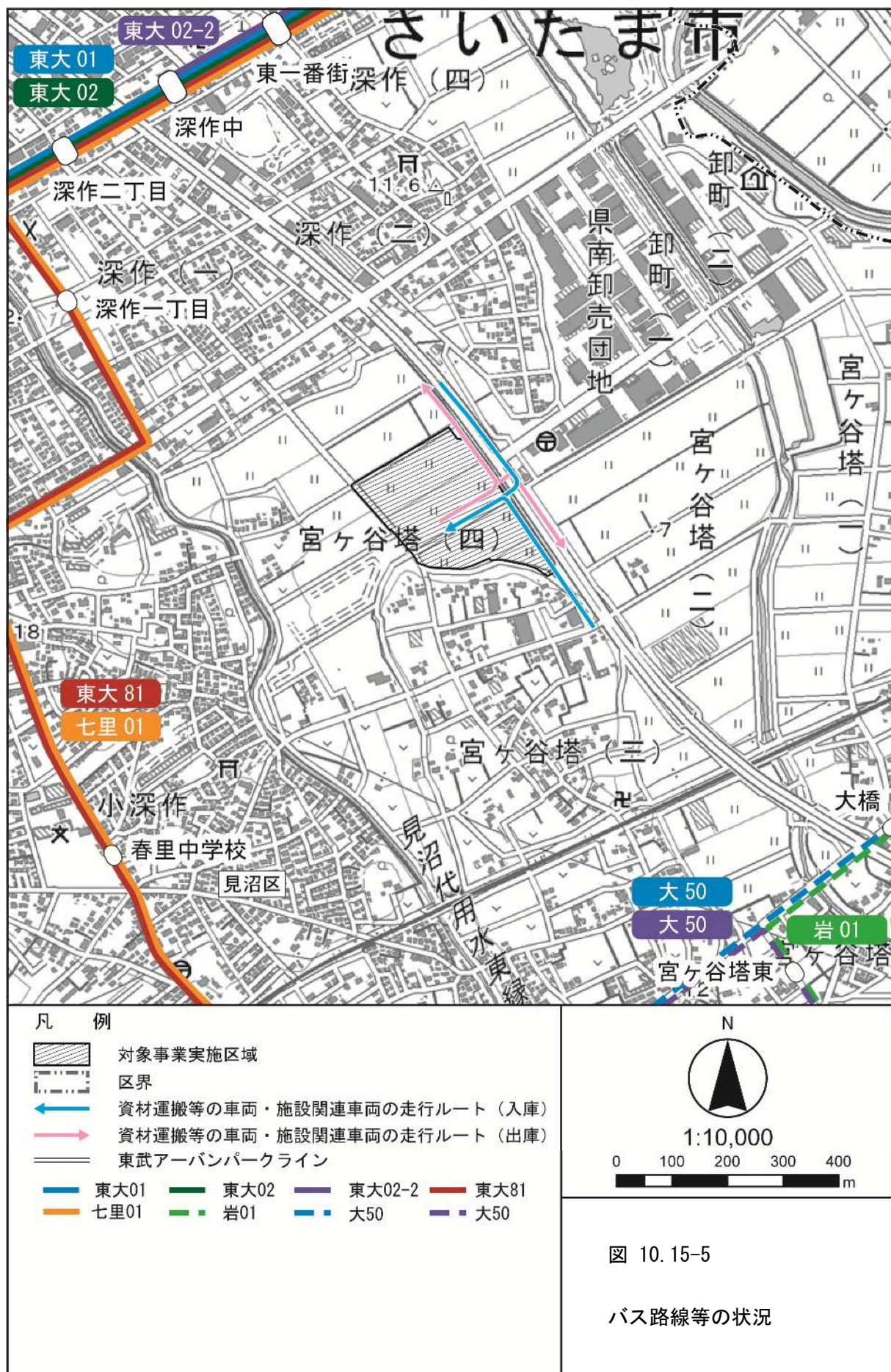
注) ×：アーバンみらい止まり

出典：「国際興業バス 運賃・経路・時刻表検索（2024年4月1日改定）」（国際興業バス HP）

表 10.15-10 バス停の時刻表（大橋）

会社	東武バス					
曜日	平日			土曜・日曜・祝日		
のりば	のりば 1	のりば 2		のりば 1	のりば 2	
系統 行先	大 50・岩 01 岩槻駅ゆき	岩 01 北浦和駅ゆき (宮下経由)	大 50 大宮駅東口ゆき (導守経由)	大 50・岩 01 岩槻駅ゆき	岩 01 北浦和駅ゆき (宮下経由)	大 50 大宮駅東口ゆき (導守経由)
5						
6						
7						
8						
9	00	39		05	47	
10						
11				06	54	
12	26 39					
13			48	25		
14		11				
15						
16			06			
17						
18						
19						
20						
21						
22						
23						

出典：「大橋（さいたま市）時刻表（2024年5月28日現在）」（東武バス HP）



6) その他の予測・評価に必要な事項

① 既存資料調査

ア) 既存の発生集中交通量の多い施設の分布の状況

資材運搬等の車両及び施設関連車両の走行経路並びにその周辺地域において、発生集中交通量が多いと考えられる施設は存在しない。

イ) 学校等の環境保全施設及び住宅の分布状況（通学路の指定状況）

学校等の環境保全施設及び住宅の分布は、「第3章、3.1、3.1.5 学校、病院その他の環境保全についての配慮が特に必要な施設及び住宅の分布状況」に示すとおりである。

また、資材運搬等の車両及び施設関連車両の走行経路である国道16号は、対象事業実施区域周辺の小学校及び中学校の通学路に指定されていない。

ウ) 用途地域指定及び土地利用の状況

調査項目は、「第3章、3.1、3.1.2 土地利用の状況」に示すとおりである。

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) 予測事項

予測事項は、交通量及び交通流への影響とした。

2) 予測方法

① 交通量

現況交通量及び周辺開発による増減から設定した将来基礎交通量に、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。

② 交通流

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する。また、交差点解析を用いて、将来交差点の交差点需要率を予測した。

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、予測地点は現地調査地点と同様とした。

4) 予測対象時期

予測対象時期は、資材運搬等の車両の走行台数が最大となる時期（工事開始 23～25 ヶ月目）とした。なお、予測時間帯は交通量が最大となる時点として、深作(南)交差点は平日の 14 時台、宮ヶ谷塔交差点は平日の 18 時台とした。

5) 予測条件

① 将来交通量

工事中の将来交通量は表 10.15-11、表 10.15-12 に示すとおりである。将来基礎交通量は現況と同程度と想定し、現地調査結果を採用した。

資材運搬等の車両台数は、表 10.1-33 に示すとおり 125 台（大型車 89 台、小型車 35 台）が各予測地点を全台走行するものとし、大型車は 8 時～17 時（12 時～13 時を除く）、小型車は通勤時間として 7 時及び 18 時と想定し、それぞれ配分した。また、方向別の交通量は、現地調査結果を基に按分した。

② 道路構造等

予測地点の道路構造等は図 10.15-6 に示すとおりである。

表 10.15-11 深作(南)交差点の将来交通量(工事中)

断面	方向	将来基礎交通量			資材運搬等の車両台数			将来交通量		
		小型車	大型車	合計	小型車	大型車	合計	小型車	大型車	合計
A	右折	10	2	12	0	0	0	10	2	12
	直進	655	311	966	0	6	6	655	317	972
	左折	102	66	168	0	0	0	102	66	168
B	右折	110	43	153	0	0	0	110	43	153
	直進	142	22	164	0	0	0	142	22	164
	左折	44	37	81	0	2	2	44	39	83
C	右折	42	34	76	0	2	2	42	36	78
	直進	753	268	1,021	0	6	6	753	274	1,027
	左折	47	6	53	0	4	4	47	10	57
D	右折	38	8	46	0	4	4	38	12	50
	直進	262	53	315	0	0	0	262	53	315
	左折	84	20	104	0	0	0	84	20	104
合計		2,289	870	3,159	0	24	24	2,289	894	3,183

注) 将来基礎交通量は、現地調査結果において走行台数のピークとなった平日 14 時の値である。

表 10.15-12 宮ヶ谷塔交差点の将来交通量(工事中)

断面	方向	将来基礎交通量			資材運搬等の車両台数			将来交通量		
		小型車	大型車	合計	小型車	大型車	合計	小型車	大型車	合計
A	右折	128	4	132	4	0	4	132	4	136
	直進	764	176	940	29	0	29	793	176	969
	左折	55	2	57	2	0	2	57	2	59
B	右折	77	3	80	0	0	0	77	3	80
	直進	205	7	212	0	0	0	205	7	212
	左折	11	1	12	0	0	0	11	1	12
C	右折	14	7	21	0	0	0	14	7	21
	直進	1,046	167	1,213	0	0	0	1,046	167	1,213
	左折	291	22	313	0	0	0	291	22	313
D	右折	245	14	259	0	0	0	245	14	259
	直進	226	10	236	0	0	0	226	10	236
	左折	124	4	128	0	0	0	124	4	128
合計		3,186	417	3,603	35	0	35	3,221	417	3,638

注) 将来基礎交通量は、現地調査結果において走行台数のピークとなった平日 18 時の値である。

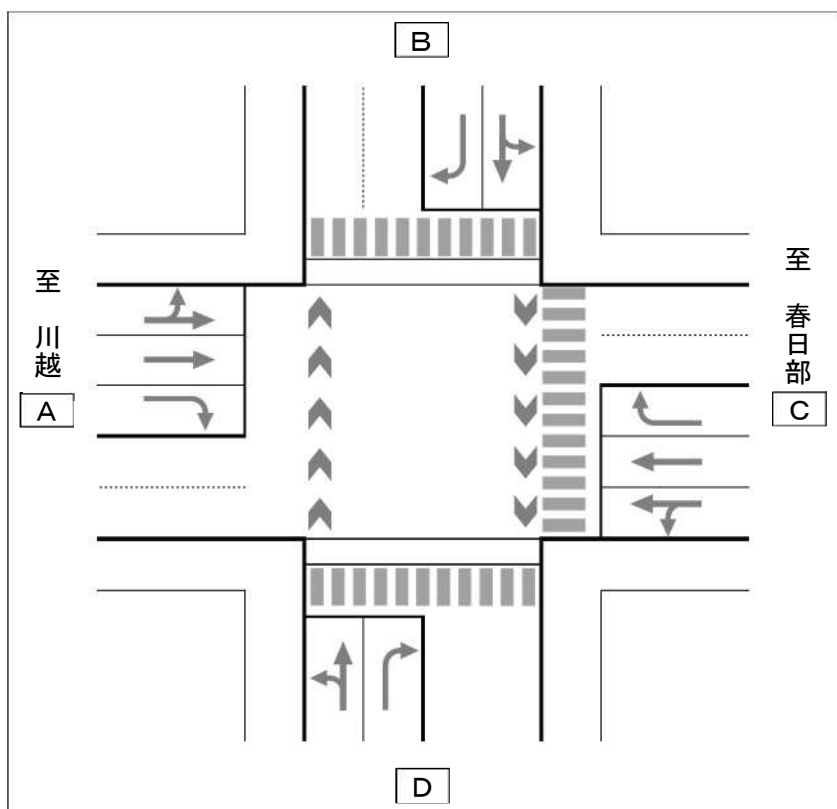


图 10.15-6(1) 交差点構造図 (①深作(南)交差点)

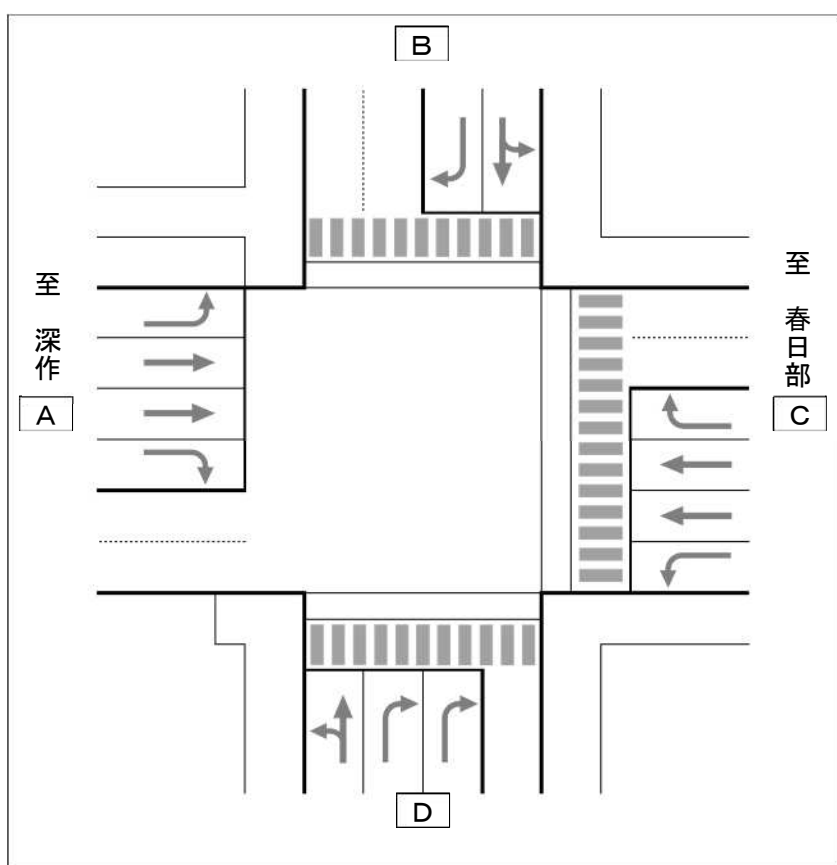


图 10.15-6(2) 交差点構造図 (②宮ヶ谷塔交差点)

③ 予測式

ア) 飽和交通流率

交差点需要率の計算は、「平面交差の計画と設計 基礎編 -計画・設計・交通信号制御の手引き-」（平成 30 年 11 月、（社）交通工学研究会）に基づいて行った。

飽和交通流率の算定方法は以下のとおりである。なお、交通要因別の飽和交通流率の算定方法は次の(ア)、(イ)に示すとおりである。

$$S_A = S_B \times \alpha_W \times \alpha_G \times \alpha_T \times \alpha_B \times \alpha_{RT} \times \alpha_{LT}$$

S_A	:	実際の車線の飽和交通流率
S_B	:	飽和交通流率の基本値
α_W	:	車線幅員による補正率
α_G	:	縦断勾配による補正率
α_T	:	大型車混入率による補正率
α_B	:	バス停留所の補正率
α_{RT}	:	右折車混入の補正率
α_{LT}	:	左折車混入の補正率

(ア) 右折専用現示のある場合の右折車線

右折車線で右折専用現示がある場合の飽和交通流率の算定方法は以下のとおりである。

$$S_{R0} = (\text{飽和交通流率の基本値}) \times \alpha_W \times \alpha_G \times \alpha_T$$

(イ) 左折専用現示が無い場合の左折車線

左折専用現示がない場合には、左折車線の交通容量を算出し、これに基づく飽和交通流率を算定する。

$$S_L = C_L \times C/G$$

$$C_L = C_{L1} + C_{L2} \quad (\text{歩行者との交差が生じる場合の左折車線の交通容量})$$

$$C_{L1} = S_L \times G_p / C \times f_L$$

$$C_{L2} = S_L \times (G - G_p) / C$$

G	:	有効青信号時間の長さ
C_{L1}	:	車の進行と同時に歩行者に通行権が与えられる場合の左折交通容量
C_{L2}	:	歩行者用信号が赤表示で、車両用信号が青表示の時間帯の場合の左折交通容量
S_L	:	左車線の飽和交通流率の基本値
G_p	:	歩行者青信号時間+青点滅表示時間 (秒)
C	:	信号サイクル長 (秒)
f_L	:	歩行者の間隙を利用して左折できる確率 (左折車の通過確率: 0.87)

イ) 飽和交通流率の基本値

飽和交通流率の基本値は、道路・交通条件が理想的な場合、すなわち、道路幅員がほぼ一定で歩行者等の影響がなく、同一方向の乗車用のみで構成される場合に、1列の車線から流れる青信号1時間あたりの経過台数を意味するものである。

なお、直線と右折・左折等の混用車線の場合には、直進車線の基本値を用いる。

車線の種類	直進車線	左折車線	右折車線
飽和交通流率 (pcu/青1時間)	2,000	1,800	1,800

注) pcu : 乗用車換算台数

ウ) 飽和交通流率の影響要因による補正

(ア) 車線幅員による補正率 (α_w)

交差点では1車線の標準幅員3.0mであり、飽和交通流率の値も3.0mの車線幅員を基準とする。車線幅員が標準幅員よりも狭くなると飽和交通流率は低下することとなる。3.0m未満の車線幅員に対しては、下表に示す補正率を用いる。ただし、右折車線については2.75m以上であれば補正率を1.00とする。

車線幅員 (m)	2.50～3.00 未満	3.00～3.50 未満
補正率	0.95	1.00

(イ) 縦断勾配による補正率 (α_g)

縦断勾配は停止、発進、加速の挙動に影響を与え、発進喪失による損失時間を増大させ、進行速度の低下をきたし飽和交通流率を低減させる。

縦断勾配 (%)	-6	-5	-4	-3	-2	-1	0	1	2	3	4	5	6
補正率	0.95	0.96	0.97	0.98	0.99	1.00	1.00	1.00	0.95	0.90	0.85	0.80	0.75

(ウ) 車種構成による補正率 (α_T)

飽和交通流率に最も影響を与えられ考えるのは大型車であり、車種による補正は、大型車のみを対象として以下のとおり算出する。

$$\alpha_T = \frac{100}{(100 - T) + E_T \times T}$$

α_T : 大型車混入による補正率
 E_T : 大型車の乗用車換算係数 (=1.7)
 T : 大型車混入率 (%)

(エ) バス停留所による補正率 (α_B)

対象交差点の流入路にバス停留所があると、バス以外の車両の通行が阻害されないようにバスベイ等が設置されている場合を除き、流入路の外側の車線の飽和交通流率が低下する。流入部に設置されたバス停の停止線からの距離とバスの運行頻度による最外側車線に対する補正率の計算例は下表に示すとおりである。表 10.15-10 及び図 10.15-5 に示すとおり、宮ヶ谷塔交差点付近に大橋停留所が存在するが、バス停から交差点までの距離は 70m 程度あり、バスの運行本数は最大でも 1 時間に 2 台であることから、補正率は考慮しないこととした。

バス停の停止線 からの距離	バス運行頻度 (台/時)										
	0	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
10m	1.00	0.9	0.79	0.59	0.48	0.44	0.41	0.40	0.38	0.37	0.36
30m	1.00	0.9	0.81	0.64	0.55	0.52	0.49	0.48	0.46	0.45	0.44
50m	1.00	0.9	0.83	0.77	0.74	0.70	0.66	0.63	0.59	0.57	0.54
70m	1.00	0.92	0.87	0.85	0.83	0.81	0.78	0.76	0.74	0.72	0.70

(オ) 右折車混入の補正率 (α_{RT})

予測地点において、「ア）、(ア)右折専用現示がある場合の右折車線」以外の右折車線が存在しないため、補正率はない。

(カ) 左折車混入の補正率 (α_{LT})

i. 直進・左折混用車線

左折車混入による補正率は、下表に示すとおりである。なお、左折車の混入率が表と一致しない場合は、最も近い混入率の補正值を採用した。

左折車の 混入率(%)	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50
補正值	0.99	0.97	0.96	0.94	0.93	0.91	0.90	0.88	0.87	0.85

工) 交差点の需要率

交差点の需要率の算定方法は以下のとおりである。

$$\lambda = \sum \lambda_i$$

$$\lambda_i = \max(\lambda_{i1} \cdots \lambda_{ij} \cdots \lambda_{in})$$

$$\lambda_{ij} = q_{ij} / s_{ij}$$

- λ_i : 現示iの需要率
 λ_{ij} : 現示iにおいて通行できる流入路の対象車線jの需要率
 j : 現示iにおいて通行できる流入路の対象車線j
 n : 現示iで同時に流れる対象車線の数
 q_{ij} : 現示i、対象車線jの交通量 (台/時)
 s_{ij} : 現示i、対象車線jの飽和交通流率 (台/青1時間)

6) 予測結果

① 交通量

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割合は、表 10.15-13 に示すとおりである。①深作(南)交差点で 0.8%、②宮ヶ谷塔交差点で 1.0%と予測する。

表 10.15-13 資材運搬等の車両の影響割合

予測地点	ピーク 時間帯	将来基礎交通量			資材運搬等の車両台数			将来 交通量 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		
①深作(南)交差点	14 時台	2,289	870	3,159	0	24	24	3,183	0.008
②宮ヶ谷塔交差点	18 時台	3,186	417	3,603	35	0	35	3,638	0.010

② 交通流

予測地点における資材運搬等の車両の走行による交差点需要率は、表 10.15-14 に示すとおりである。①深作(南)交差点で 0.933、②宮ヶ谷塔交差点で 0.703 となり、それぞれ将来基礎交通量 (現況) との差は+0.007、+0.002 と予測する。

表 10.15-14 交差点需要率 (資材運搬等の車両)

予測地点	ピーク 時間帯	将来基礎交通量 ①	将来交通量 ②	差 ③=②-①
①深作(南)交差点	14 時台	0.926	0.933	+0.007
②宮ヶ谷塔交差点	18 時台	0.701	0.703	+0.002

(2) 資材運搬等の車両の走行に伴うバス等の公共交通への影響

1) 予測事項

予測事項は、資材運搬等の車両の走行に伴うバス等の公共交通への影響とした。

2) 予測方法

予測方法は、「(1) 資材運搬等の車両の走行に伴う自動車交通への影響」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。

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た。

4) 予測対象時期

予測対象時期は、資材運搬等の車両の走行台数が最大となる時期（工事開始 23～25 ヶ月目）とした。

5) 予測条件

① バスの走行経路及び時間

バスの走行経路及び時間は図 10.15-5 及び表 10.15-8～表 10.15-10 に示すとおりである。

6) 予測結果

予測地点のうち、①深作(南)交差点付近のバス停及びバスの走行経路は、図 10.15-5 に示すとおり約 400m 以上離れている。また、資材運搬等の車両の交通量への影響割合は 0.8%、交差点需要率の変化は+0.007 と非常に小さい。以上のことから、資材運搬等の車両の走行に伴うバス等の公共交通への影響は小さいと予測する。

②宮ヶ谷塔交差点について、交差点から約 70m の場所に大橋停留所（東武バス）が存在し、対象交差点が走行経路に含まれる。ただし、資材運搬等の車両の交通量への影響割合は 1.0%、交差点需要率の変化は+0.002 と非常に小さい。以上のことから、資材運搬等の車両の走行に伴うバス等の公共交通への影響は小さいと予測する。

(3) 資材運搬等の車両の走行に伴う交通安全への影響

1) 予測事項

予測事項は、資材運搬等の車両の走行に伴う交通安全への影響とした。

2) 予測方法

予測方法は、対象道路の交通安全対策及び環境保全措置に基づき、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、資材運搬等の車両の走行経路とした。

4) 予測対象時期

予測対象時期は、資材運搬等の車両の走行台数が最大となる時期（工事開始 23～25 ヶ月目）とした。

5) 予測条件

① 対象道路の安全対策

対象道路の安全対策は、図 10.15-4 に示すとおりである。

② 環境保全措置

資材運搬等の車両の走行に伴う環境保全措置は、以下のとおりである。

- ・ 資材運搬等の車両による搬出入が一時的に集中しないよう、混雑時間帯を可能な限り避けた計画的かつ効率的な運行管理に努める。
- ・ 資材運搬等の車両の交通規則の遵守やアイドリングストップを徹底する。
- ・ 必要に応じ、工事区域の出入り口に交通誘導員を配置する。

6) 予測結果

予測地点を含む資材運搬等の車両の走行経路には、図 10.15-4 に示すとおりガードレールや段差歩道、歩道橋等が設置されており、歩車分離が図られている。

また、「(1) 資材運搬等の車両の走行に伴う自動車交通への影響」の予測結果に示すとおり、資材運搬等の車両の走行による交通量、交通流への影響は小さい。

さらに、資材運搬等の車両の交通規則の遵守やアイドリングストップを徹底する等の環境保全措置を実施することから、資材運搬等の車両の走行による交通安全への影響を低減できるものとする。

以上のことから、資材運搬等の車両の走行による交通安全の影響はほとんどないと予測する。

(4) 自動車交通の発生に伴う自動車交通への影響

1) 予測事項

予測事項は、自動車交通の発生に伴う交通量及び交通流への影響とした。

2) 予測方法

① 交通量

現況交通量及び周辺開発による増減から設定した将来基礎交通量に、施設関連車両を付加させることで将来交通量を予測した。

② 交通流

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する。また、交差点解析を用いて、将来交差点の交差点需要率を予測した。

3) 予測地域・地点

予測地域は施設関連車両の走行経路とし、予測地点は現地調査地点と同様とした。

4) 予測対象時期

予測対象時期は、施設の供用が定常状態に達した時期とした。なお、予測時間帯は交通量が最大となる時点として、深作(南)交差点は平日の14時台、宮ヶ谷塔交差点は平日の18時台とした。

5) 予測条件

① 将来交通量

存在・供用時の将来交通量は表 10.15-15、表 10.15-16 に示すとおりである。将来基礎交通量は現況と同程度と想定し、現地調査結果を採用した。

また、施設関連車両台数は、表 2.6-5 に示す日交通量1,145台が各予測地点を全台走行するものとし、現地調査結果における時間毎の台数で按分した。また、方向別の交通量についても、現地調査結果を基に按分した。

② 道路構造等

予測地点の道路構造は図 10.15-6 に示すとおりである。

③ 予測式

予測式は、「(1)、5)、③ 予測式」に示すとおりである。

表 10.15-15 深作(南)交差点の将来交通量（存在・供用時）

断面	方向	将来基礎交通量			施設関連車両台数			将来交通量		
		小型車	大型車	合計	小型車	大型車	合計	小型車	大型車	合計
A	右折	10	2	12	0	0	0	10	2	12
	直進	655	311	966	45	0	45	700	311	1,011
	左折	102	66	168	0	0	0	102	66	168
B	右折	110	43	153	0	0	0	110	43	153
	直進	142	22	164	0	0	0	142	22	164
	左折	44	37	81	16	0	16	60	37	97
C	右折	42	34	76	7	1	8	49	35	84
	直進	753	268	1,021	87	0	87	840	268	1,108
	左折	47	6	53	4	0	4	51	6	57
D	右折	38	8	46	18	1	19	56	9	65
	直進	262	53	315	0	0	0	262	53	315
	左折	84	20	104	0	0	0	84	20	104
合計		2,289	870	3,159	177	2	179	2,466	872	3,338

注：将来基礎交通量は、現地調査結果において走行台数のピークとなった平日14時の値である。

表 10.15-16 宮ヶ谷塔交差点の将来交通量（存在・供用時）

断面	方向	将来基礎交通量			施設関連車両台数			将来交通量		
		小型車	大型車	合計	小型車	大型車	合計	小型車	大型車	合計
A	右折	128	4	132	12	1	13	140	5	145
	直進	764	176	940	88	0	88	852	176	1,028
	左折	55	2	57	6	0	6	61	2	63
B	右折	77	3	80	10	1	11	87	4	91
	直進	205	7	212	0	0	0	205	7	212
	左折	11	1	12	0	0	0	11	1	12
C	右折	14	7	21	0	0	0	14	7	21
	直進	1,046	167	1,213	51	0	51	1,097	167	1,264
	左折	291	22	313	0	0	0	291	22	313
D	右折	245	14	259	0	0	0	245	14	259
	直進	226	10	236	0	0	0	226	10	236
	左折	124	4	128	21	0	21	145	4	149
合計		3,186	417	3,603	188	2	190	3,374	419	3,793

注：将来基礎交通量は、現地調査結果において走行台数のピークとなった平日18時の値である。

6) 予測結果

① 交通量

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施設関連車両の割合は、表 10.15-17 に示すとおりである。①深作(南)交差点で 5.4%、②宮ヶ谷塔交差点で 5.0%と予測する。

表 10.15-17 施設関連車両の影響割合

予測地点	ピーク 時間帯	将来基礎交通量			施設関連車両台数			将来 交通量 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		
①深作(南)交差点	14 時台	2,289	870	3,159	177	2	179	3,338	0.054
②宮ヶ谷塔交差点	18 時台	3,186	417	3,603	188	2	190	3,793	0.050

② 交通流

予測地点における施設関連車両の走行による交差点需要率は、表 10.15-18 に示すとおりである。①深作(南)交差点で 0.974、②宮ヶ谷塔交差点で 0.733 となり、それぞれ将来基礎交通量（現況）との差は+0.048、+0.032 と予測する。

表 10.15-18 交差点需要率（施設関連車両）

予測地点	ピーク 時間帯	将来基礎交通量 ①	将来交通量 ②	差 ③=②-①
①深作(南)交差点	14 時台	0.926	0.974	+0.048
②宮ヶ谷塔交差点	18 時台	0.701	0.733	+0.032

(5) 自動車交通の発生に伴うバス等の公共交通への影響

1) 予測事項

予測事項は、自動車交通の発生に伴うバス等の公共交通への影響とした。

2) 予測方法

予測方法は、「(4) 自動車交通の発生に伴う自動車交通への影響」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。

3) 予測地域・地点

予測地域は、施設関連車両の走行経路とした。

4) 予測対象時期

予測対象時期は、施設の供用が定常状態に達した時期とした。

5) 予測条件

① バスの走行経路及び時間

バスの走行経路及び時間は、図 10.15-5 及び表 10.15-8～表 10.15-10 に示すとおりである。

6) 予測結果

予測地点のうち、①深作(南)交差点付近のバス停及びバスの走行経路は、図 10.15-5 に示すとおり約 400m 以上離れている。また、施設関連車両の交通量への影響割合は 5.7%、交差点需要率の変化は+0.048 と小さい。以上のことから、自動車交通の発生に伴うバス等の公共交通への影響は小さいと予測する。

②宮ヶ谷塔交差点について、交差点から約 70m の場所に大橋停留所（東武バス）が存在し、対象交差点が走行経路に含まれる。ただし、施設関連車両の交通量への影響割合は 5.5%、交差点需要率の変化は+0.032 と小さい。以上のことから、自動車交通の発生に伴うバス等の公共交通への影響は小さいと予測する。

(6) 自動車交通の発生に伴う交通安全への影響

1) 予測事項

予測事項は、自動車交通の発生に伴う交通安全への影響とした。

2) 予測方法

予測方法は、対象道路の交通安全対策及び環境保全措置に基づき、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、施設関連車両の走行経路とした。

4) 予測対象時期

予測対象時期は、施設関連車両の走行台数が最大となる時期とした。

5) 予測条件

① 対象道路の安全対策

対象道路の安全対策は、図 10.15-4 に示すとおりである。

② 環境保全措置

施設関連車両の走行に伴う環境保全措置は、以下のとおりである。なお、「施設関連車両」とは、運搬車両、従業員通勤車両及び施設利用者（一般車両）とした。

- ・ 運搬車両及び従業員通勤車両の整備、点検を徹底する。
- ・ 運搬車両及び従業員通勤車両の交通規則の遵守やアイドリングストップを徹底する。
- ・ 運搬車両及び従業員通勤車両のエコドライブの実施に努める。
- ・ 施設利用者に向け、交通規則の遵守やエコドライブ等、適切な運転に努めるよう啓発する。

6) 予測結果

予測地点を含む施設関連車両の走行経路には、図 10.15-4 に示すとおりガードレールや段差歩道、歩道橋等が設置されており、歩車分離が図られている。

また、「(4) 自動車交通の発生に伴う自動車交通への影響」の予測結果に示すとおり、施設関連車両の走行による交通量、交通流への影響は小さい。

さらに、運搬車両及び従業員通勤車両の整備、点検の徹底することや、施設利用者に向けた交通規則の遵守やエコドライブ等、適切な運転に努めるよう啓発すること等の環境保全措置を実施することから、施設関連車両の走行による交通安全への影響を低減できるものとする。

以上のことから、自動車交通の発生による交通安全の影響はほとんどないと予測する。

10.15.3 評価

(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) 評価方法

① 影響の回避・低減の観点

地域交通への影響が実行可能な範囲でできる限り回避され、又は低減されているかどうかを評価する。

2) 評価結果

① 影響の回避・低減の観点

資材運搬等の車両の走行にあたっては、以下に示す環境の保全のための措置を講じることによって、資材運搬等の車両の走行に伴う自動車交通への影響の低減に努める。

- ・ 資材運搬等の車両による搬出入が一時的に集中しないよう、混雑時間帯を可能な限り避けた計画的かつ効率的な運行管理に努める。
- ・ 資材運搬等の車両の交通規則の遵守やアイドリングストップを徹底する。

したがって、資材運搬等の車両の走行に伴う自動車交通への影響は、事業者により実行可能な範囲内でできる限り回避・低減が図られているものと評価する。

(2) 資材運搬等の車両の走行に伴うバス等の公共交通への影響

1) 評価方法

① 影響の回避・低減の観点

地域交通への影響が実行可能な範囲でできる限り回避され、又は低減されているかどうかを評価する。

2) 評価結果

① 影響の回避・低減の観点

資材運搬等の車両の走行にあたっては、以下に示す環境の保全のための措置を講じることによって、資材運搬等の車両の走行に伴うバス等の公共交通への影響の低減に努める。

- ・ 資材運搬等の車両による搬出入が一時的に集中しないよう、混雑時間帯を可能な限り避けた計画的かつ効率的な運行管理に努める。
- ・ 資材運搬等の車両の交通規則の遵守やアイドリングストップを徹底する。

したがって、資材運搬等の車両の走行に伴うバス等の公共交通への影響は、事業者により実行可能な範囲内でできる限り回避・低減が図られているものと評価する。

(3) 資材運搬等の車両の走行に伴う交通安全への影響

1) 評価方法

① 影響の回避・低減の観点

地域交通への影響が実行可能な範囲でできる限り回避され、又は低減されているかどうかを評価する。

2) 評価結果

① 影響の回避・低減の観点

資材運搬等の車両の走行にあたっては、以下に示す環境の保全のための措置を講じることによって、資材運搬等の車両の走行に伴う交通安全への影響の低減に努める。

- ・ 資材運搬等の車両による搬出入が一時的に集中しないよう、混雑時間帯を可能な限り避けた計画的かつ効率的な運行管理に努める。
- ・ 資材運搬等の車両の交通規則の遵守やアイドリングストップを徹底する。
- ・ 必要に応じ、工事区域の出入り口に交通誘導員を配置する。

したがって、資材運搬等の車両の走行に伴う交通安全への影響は、事業者により実行可能な範囲内でできる限り回避・低減が図られているものと評価する。

(4) 自動車交通の発生に伴う自動車交通への影響

1) 評価方法

① 影響の回避・低減の観点

地域交通への影響が実行可能な範囲でできる限り回避され、又は低減されているかどうかを評価する。

2) 評価結果

① 影響の回避・低減の観点

施設関連車両の走行にあたっては、以下に示す環境の保全のための措置を講じることとで、自動車交通発生に伴う地域交通への影響の低減に努める。

- ・運搬車両及び従業員通勤車両の整備、点検を徹底する。
- ・運搬車両及び従業員通勤車両の交通規則の遵守やアイドリングストップを徹底する。
- ・運搬車両及び従業員通勤車両のエコドライブの実施に努める。
- ・施設利用者に向け、交通規則の遵守やエコドライブ等、適切な運転に努めるよう啓発する。

したがって、自動車交通発生に伴う自動車交通への影響は、事業者により実行可能な範囲内でできる限り回避・低減が図られているものと評価する。

(5) 自動車交通の発生に伴うバス等の公共交通への影響

1) 評価方法

① 影響の回避・低減の観点

地域交通への影響が実行可能な範囲でできる限り回避され、又は低減されているかどうかを評価する。

2) 評価結果

① 影響の回避・低減の観点

施設関連車両の走行にあたっては、以下に示す環境の保全のための措置を講じることとで、自動車交通発生に伴うバス等の公共交通への影響の低減に努める。

- ・運搬車両及び従業員通勤車両の整備、点検を徹底する。
- ・運搬車両及び従業員通勤車両の交通規則の遵守やアイドリングストップを徹底する。
- ・運搬車両及び従業員通勤車両のエコドライブの実施に努める。
- ・施設利用者に向け、交通規則の遵守やエコドライブ等、適切な運転に努めるよう啓発する。

したがって、自動車交通発生に伴うバス等の公共交通への影響は、事業者により実行可能な範囲内でできる限り回避・低減が図られているものと評価する。

(6) 自動車交通の発生に伴う交通安全への影響

1) 評価方法

① 影響の回避・低減の観点

地域交通への影響が実行可能な範囲でできる限り回避され、又は低減されているかどうかを評価する。

2) 評価結果

① 影響の回避・低減の観点

施設関連車両の走行にあたっては、以下に示す環境の保全のための措置を講じることとで、自動車交通発生に伴う交通安全への影響の低減に努める。

- ・運搬車両及び従業員通勤車両の整備、点検を徹底する。
- ・運搬車両及び従業員通勤車両の交通規則の遵守やアイドリングストップを徹底する。
- ・運搬車両及び従業員通勤車両のエコドライブの実施に努める。
- ・施設利用者に向け、交通規則の遵守やエコドライブ等、適切な運転に努めるよう啓発する。

したがって、自動車交通発生に伴う交通安全への影響は、事業者により実行可能な範囲内でできる限り回避・低減が図られているものと評価する。