

別添 2 大気汚染

1.事後調査の内容	11
2.事後調査の結果	13
3.事後調査の検証結果	14

別添2 大気汚染

1. 事後調査の内容

(1) 調査項目

建設機械の稼働に伴う浮遊粒子状物質、二酸化窒素について調査を行った。

(2) 調査方法

調査方法は、表 2-1-1 に示すとおりとした。

表 2-1-1 調査方法

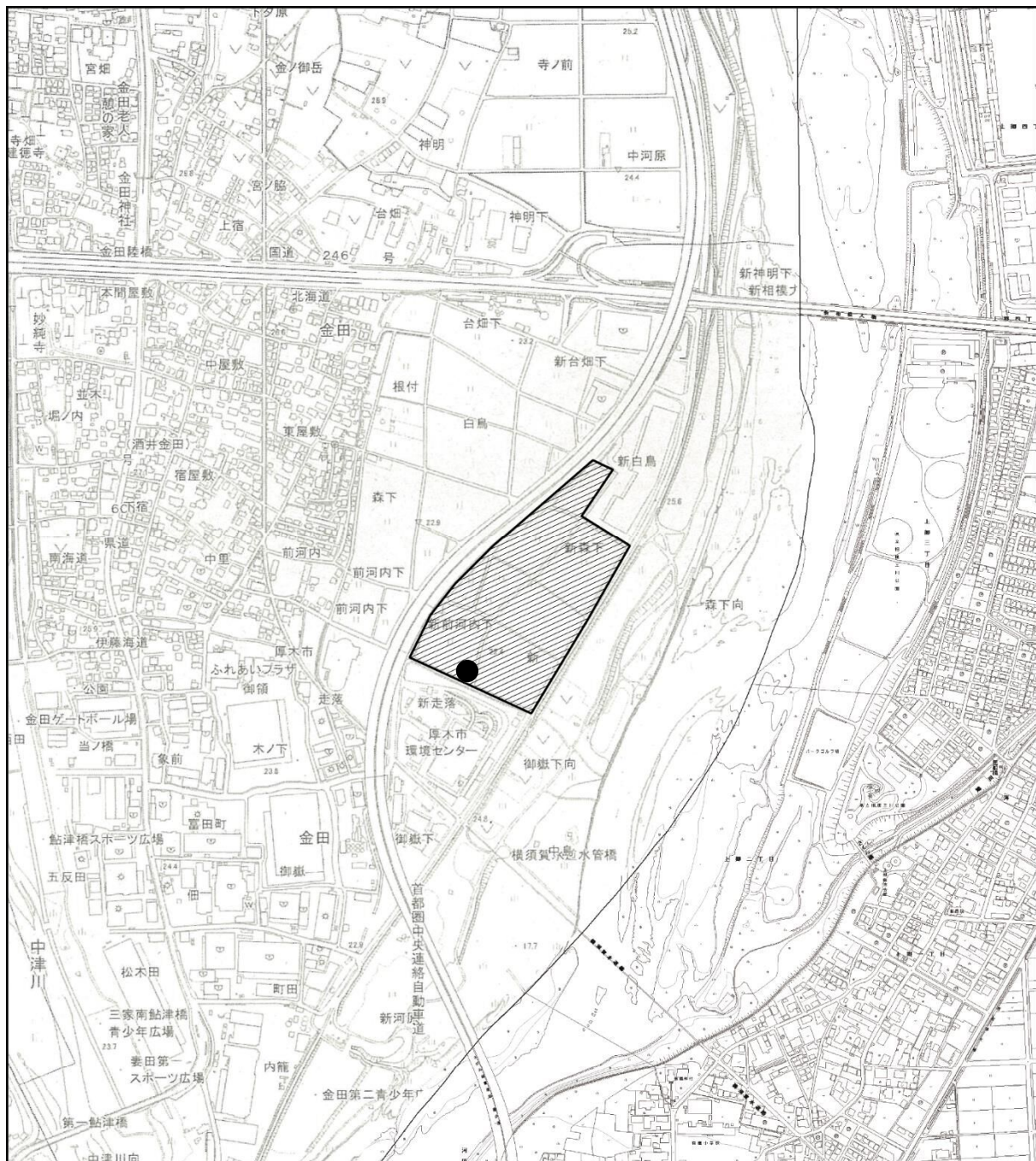
調査項目	調査方法
浮遊粒子状物質	「大気の汚染に係る環境基準について」（昭和 48 年環境庁告示第 25 号）に定める方法による。
二酸化窒素	「二酸化窒素に係る環境基準について」（昭和 53 年環境庁告示第 38 号）に定める方法による。

(3) 調査地域及び地点

調査地点は、図 2-1-1 に示すとおり実施区域の敷地境界 1 地点とした。

(4) 調査時期、期間又は時間帯

調査期間は、建設機械の稼働が最大となる時期として令和 6 年 8 月 20 日（火）～8 月 26 日（月）の 1 週間とした。



凡 例

 実施区域

● 現地調査地点（浮遊粒子状物質、二酸化窒素）



1:10,000

0 100 200 300 400
m

図 2-1-1
大気汚染の調査地点

2. 事後調査の結果

建設機械の稼働に伴う浮遊粒子状物質、二酸化窒素の調査結果は表 2-2-1、表 2-2-2 に示すとおりである。

浮遊粒子状物質の日平均値の最高値は $0.027\text{mg}/\text{m}^3$ 、1 時間値の最高値は $0.041\text{mg}/\text{m}^3$ であり、環境基準を下回っていた。

二酸化窒素の日平均値の最高値は 0.011ppm であり、環境基準を下回っていた。

表 2-2-1 浮遊粒子状物質の調査結果

有効測定日数	測定時間	期間 平均値	日平均値 の最高値	1 時間値 の最高値	環境基準
日	時間	mg/m^3	mg/m^3	mg/m^3	
7	168	0.017	0.027	0.041	1 時間値の 1 日平均値が $0.10\text{mg}/\text{m}^3$ 以下であり、かつ、1 時間値が $0.20\text{mg}/\text{m}^3$ 以下であること。

注) 環境基準は、「大気汚染に係る環境基準について」(昭和 48 年環境庁告示第 25 号)による。

表 2-2-2 二酸化窒素の調査結果

有効測定日数	測定時間	期間 平均値	日平均値 の最高値	1 時間値 の最高値	環境基準
日	時間	ppm	ppm	ppm	
7	168	0.007	0.011	0.020	1 時間値の 1 日平均値が 0.04ppm から 0.06ppm までのゾーン内又はそれ以下であること。

注) 環境基準は、「二酸化窒素に係る環境基準について」(昭和 53 年環境庁告示第 38 号)による。

また、以下に示す環境保全対策を実施することにより、建設機械の稼働に伴う浮遊粒子状物質、二酸化窒素濃度の削減に努めている(実施状況は「別添 6 環境保全対策の実施状況」参照)。

- ・使用する建設機械は、排出ガス対策型の建設機械の採用に努める。
- ・建設機械のアイドリングストップを徹底する。

3. 事後調査の検証結果

(1) 検証方法

事後調査結果を予測結果及び評価目標と対比し、事後調査時の状況を検証する。

(2) 検証結果

建設機械の稼働に伴う浮遊粒子状物質、二酸化窒素濃度の事後調査結果と予測結果及び評価目標の比較は表 2-3-1 に、バックグラウンド濃度の比較は表 2-3-2 に示すとおりである。

浮遊粒子状物質、二酸化窒素はいずれも予測結果を下回っており、評価目標との整合が図られていた。また、年平均値について、バックグラウンド濃度を除いて比較すると、浮遊粒子状物質は、同程度であり、二酸化窒素については、事後調査結果のほうが予測結果より大きく下回っていた。これらは、可能な限り排出ガス対策型の建設機械の採用したうえで、アイドリングストップを徹底した効果であると考えられる。

以上のことから、建設機械の稼働に伴う浮遊粒子状物質、二酸化窒素の影響は、実行可能な範囲でできる限り低減されていると評価する。

表 2-3-1 建設機械の稼働による浮遊粒子状物質、二酸化窒素濃度の
事後調査結果と予測結果及び評価目標の比較

項目	区分	事後調査結果	予測評価書変更届 ^{注2)} の予測結果	評価目標
浮遊粒子状物質 (mg/m ³)	年平均値	0.017 ^{注1)}	0.019	0.10mg/m ³ 以下
	日平均値	0.027 ^{注1)}	0.046	
二酸化窒素 (ppm)	年平均値	0.007 ^{注1)}	0.029	0.04～0.06ppm のゾーン内またはそれ以下
	日平均値	0.011 ^{注1)}	0.048	

注1) 事後調査結果の年平均値は本調査期間(1週間)の期間平均値であり、日平均値は日平均値の最高値を示す。

注2) 予測評価書変更届は、令和3年に工事工程の具体化に伴い、建設機械の種類・台数等の見直しを行い、予測評価書の予測・評価結果を変更した。

表 2-3-2 (参考) バックグラウンド濃度の事後調査時と予測評価書変更届時の比較

項目	事後調査時 ^{注1)}	予測評価書変更届時 ^{注2)}
浮遊粒子状物質 (mg/m ³)	0.014	0.016
二酸化窒素 (ppm)	0.005	0.017

注1) 事後調査時のバックグラウンド濃度は、令和6年8月20日～26日の1週間(事後調査期間)の期間平均値とした。また、実施区域は工事中であるため、実施区域から最寄りの一般環境大気測定局の結果をバックグラウンド濃度と想定した。なお、実施区域から最寄りの厚木中町測定局が浮遊粒子状物質を測定していなかったため、浮遊粒子状物質は、海老名市役所測定局の値とし、二酸化窒素は、厚木中町測定局及び海老名市役所測定局の平均値とした。事後調査期間中の各測定局の期間平均値は、以下に示すとおりである。

○厚木中町測定局

浮遊粒子状物質：測定していない

二酸化窒素：0.005ppm

○海老名市役所測定局

浮遊粒子状物質：0.014mg/m³

二酸化窒素：0.005ppm

注2) 予測評価書変更届時のバックグラウンド濃度は、平成29年に実施区域で実施した一般環境大気質調査地点の現地調査結果(4季調査)を用いており、今回の事後調査期間中は当該地点で調査を行っていないため、事後調査時と予測条件の単純比較はできない。

別添 3 廃棄物・発生土

1.事後調査の内容.....	15
2.事後調査の結果.....	16
3.事後調査の検証結果.....	17

別添3 廃棄物・発生土

1. 事後調査の内容

(1) 調査項目

工事中の造成工事等に伴い発生する廃棄物及び建設発生土の発生量及び処理・処分の方法について調査を行った。

(2) 調査方法

現地調査（写真撮影等）及び工事日報等関係資料を整理した。

(3) 調査地域及び地点

実施区域及びその周辺とした。

(4) 調査時期、期間又は時間帯

工事中の期間（令和4年1月の造成工事着工から令和7年3月まで）とした。

2. 事後調査の結果

(1) 造成工事等に伴い発生する廃棄物

工事中の造成工事等に伴い発生する廃棄物の発生量及び処理・処分の方法の調査結果を表 3-2-1 に示す。

リサイクル率は、コンクリートガラ、木くず、紙くずは 100%のリサイクル率であり、石膏ボード及び安定型・管理型混合廃棄物は 98%、廃プラスチック類は 96%、その他がれき類は 94%、ガラス陶器は 93%であった。なお、発生した廃棄物は全て再資源化処理施設へ搬出しており、リサイクル率については再資源化処理施設の処理実績であり、他事業等で発生した廃棄物も含めたリサイクル率である。また、再資源化処理施設の処理過程の中で発生した処理残渣などが、リサイクルできない廃棄物として発生し、埋め立て処理が行われた。

表 3-2-1 廃棄物の発生量及びリサイクル率

廃棄物の種類	事後調査結果 (R4.1～R7.3)		予測結果		
	発生量 (t)	リサイクル率 (%)	発生量 (t)		リサイクル率 (%)
			全期間	39ヶ月分	
コンクリートガラ	1,463.4	100	162.7	135.0	100
アスファルトガラ	0	—	40.6	33.7	100
ガラス陶器	126.0	93	26.1	21.7	—注3)
廃プラスチック類	293.4	96	48.1	39.9	—注3)
金属くず	0	—	44.4	36.8	—注3)
木くず	309.1	100	94.0	78.0	95
紙くず	24.3	100	36.8	30.5	—注3)
石膏ボード	33.1	98	51.6	42.8	—注3)
安定型混合廃棄物	14.8	98	98.1	81.4	—注3)
管理型混合廃棄物	110.0	98			
その他がれき類	28.4	94			

注1) 予測結果の発生量の39ヶ月分は、全期間(47ヶ月)をこれまでの事後調査期間の39ヶ月分に換算した値である。

注2) 表中の網掛け部分について、事後調査結果の発生量が予測結果における発生量(全期間)を超過していることを示す。

注3) 予測結果のリサイクル率における「—」は、予測の際にリサイクル率を設定しなかった項目である。

また、以下に示す環境保全対策を実施することにより、廃棄物の排出量の低減及び適正処理に努めている(実施状況は「別添6 環境保全対策の実施状況」参照)。

- ・「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」(平成12年法律第104号)及び「建設工事等から生ずる廃棄物の適正処理について」等に基づき、積極的に発生抑制や減量化に努めるとともに、分別・再資源化を図る。
- ・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。
- ・工事に伴い発生する産業廃棄物の保管にあたっては、適切な場所に保管し、飛散・流出の防止を図る。

(2) 造成工事等による発生土

工事中の造成工事等による建設発生土の発生土量及び処理・処分の方法の調査結果を表 3-2-2 に示す。

泥土の発生量は 767m³ であり、大部分の泥土については石灰を混ぜて改良し、実施区域内の盛土として再利用しており、一部の泥土については許可を受けた専門業者に委託して適正に処理したため、100%のリサイクル率であった。また、掘削土の発生量は 20,791m³ であり、全量、実施区域内の盛土として再利用している。

なお、予測において想定していなかった発生量について、杭工事における掘削土は、予測では泥土を想定していたが、本工事においては掘削土として処理を行ったため、発生している。また、土工の泥土及び付帯工事の掘削土については、関連施設の基礎工事等において発生したものである。令和 6 年度は、付帯工事において掘削土が 1,432m³ 発生した。

表 3-2-2 建設発生土の発生量及びリサイクル率

内訳	区分	事後調査結果 (R4.1～R7.3)		予測結果 (全工事期間)	
		発生量 (m ³)	リサイクル率 (%)	発生量 (m ³)	リサイクル率 (%)
山留め工事	泥土	438	100 注 2)	5,100	— 注 1)
杭工事	泥土	308	100 注 2)	14,500	— 注 1)
	掘削土	12,530	100 (盛土として再利用)	—	
土工	泥土	21	100 注 2)	—	— 注 1)
ごみピット 汚水処理設備 煙突基礎	掘削土	6,829	100 (盛土として再利用)	7,300	100 (盛土として再利用)
付帯工事	掘削土	1,432	100 (盛土として再利用)	—	100 (盛土として再利用)

注 1) 予測評価書において、泥土は「専門業者に委託して適切に処理、処分する。」と予測した。

注 2) 事後調査において、泥土は専門業者に委託して再資源化施設へ搬出し、適切に処理し、全てリサイクルを行ったため、リサイクル率は 100%とした。

注 3) 表中の網掛けは、予測で想定していなかった発生量を示す。

また、以下に示す環境保全対策を実施することにより、発生土の低減及び適正処理に努めている（実施状況は「別添 6 環境保全対策の実施状況」参照）。

- ・造成工事等による発生土は、実施区域内においてできる限り有効利用を図り、山留め工事及び杭工事に伴い発生する泥土は、許可を受けた専門業者に委託して適切に処理、処分する。
- ・発生土の搬出及び埋立等にあたっては、「神奈川県土砂の適正処理に関する条例」、「厚木市土砂等の適正処理に関する条例」を遵守する。

3. 事後調査の検証結果

(1) 検証方法

現在も建設工事中であることから、予測評価書の予測結果における建設工事による廃棄物の発生量及び造成工事等による発生土量との対比は工事完了時に検証することとし、各年度末時点においては資源化率で対比し、事後調査時の状況を検証した。

なお、造成工事等に伴い発生する廃棄物の発生量について、コンクリートガラ、ガラス陶器、廃プラスチック類、木くず及びその他（安定型混合廃棄物、管理型混合廃棄物、その他がれき類）は、現在建設工事中であるが、既に予測結果を超過しているため、予測結果との対比を検証した。

(2) 検証結果

ア 造成工事等に伴い発生する廃棄物

予測評価書の予測結果において、『再資源化の目標としては、「神奈川県における特定建設資材に係る分別解体及び特定建設資材廃棄物の再資源化等の促進等の実施に関する指針」（平成 14 年、神奈川県告示第 366 号）に基づきコンクリート塊、アスファルト・コンクリート塊については、100%、建設発生木材については 95%とし、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。』としている。

現時点において、積極的な発生抑制や減量化、適正処理により、分別・再資源化を図っており、コンクリートガラ、木くず、紙くずは 100%のリサイクル率であり、予測結果を満足している。

予測結果を超過しているコンクリートガラ、ガラス陶器、廃プラスチック類、木くず及びその他の発生量について、予測評価書では、「建築系混合廃棄物の原単位調査報告書」（平成 24 年、（社）日本建設業連合会）等の既存文献に示された発生原単位を用いて、種類別排出原単位を算出し、その値に延床面積を乗じることにより予測した。

予測結果を超過した廃棄物についての発生要因は、表 3-3-1 に示すとおりである。予測評価書提出後に、本事業の実施設計が行われたため、具体的な工法等により、各種とも状況に応じて突出して排出されたものであった。なお、予測結果を超過しているが、分別を徹底し、再資源化に努めたことや産業廃棄物管理票（マニフェスト）により、適正に処理されたことを確認した。

以上のことから、造成工事等に伴い発生する廃棄物の影響は、実行可能な範囲でできる限り低減されていると評価する。

表 3-3-1 予測結果を超過した廃棄物の発生要因

廃棄物の種類	主な発生要因
コンクリートガラ	杭工事での杭頭処理により発生されたものであった。
ガラス陶器	グラスウールボードが多く、その加工材により発生したものであった。
廃プラスチック類	造成工事・建築工事の際に使用したトン袋により発生したものであった。
木くず	パレットによる搬入や端太角などの仮設材により発生したものであった。
その他（安定型混合廃棄物、管理型混合廃棄物、その他がれき類）	現場の清掃作業により、分別できない細かい混合物が発生したものであった。

イ 造成工事等による発生土

予測評価書の予測結果において、『造成工事等における発生土は、実施区域内においてできる限り有効利用を図り、山留め工事及び杭工事にともない発生する泥土は、許可を受けた専門業者に委託して適切に処理、処分する。』としている。

本工事で発生した大部分の泥土については石灰を混ぜて改良し、実施区域内の盛土として再利用しており、一部の泥土については許可を受けた専門業者に委託して適正に処理したため、100%のリサイクル率であった。また、掘削土についても実施区域内の盛土として 100%再利用しており、予測結果を満足している。

以上のことから、造成工事等による発生土の影響は、実行可能な範囲でできる限り低減されていると評価する。

別添 4 温室効果ガス

1.事後調査の内容.....	19
2.事後調査の結果.....	19
3.事後調査の検証結果.....	27

別添4 温室効果ガス

1. 事後調査の内容

(1) 調査項目

工事中の建設機械の稼働及び工事用車両の走行に伴い発生する温室効果ガスの排出量及び削減の程度について調査を行った。

(2) 調査方法

現地調査（写真撮影等）及び工事日報等関係資料を整理した。

(3) 調査地域及び地点

実施区域及びその周辺とした。

(4) 調査時期、期間又は時間帯

工事中の期間（令和4年1月の造成工事着工から令和7年3月まで）とした。

2. 事後調査の結果

(1) 建設機械の稼働による温室効果ガス排出量及び削減の程度

(a) 算出手法

a 算出手順

建設機械の稼働状況を基に、温室効果ガスの排出等の量、エネルギーの使用量を求めることにより行った。

b 算出式

「温室効果ガス総排出量算定方法ガイドライン」（平成29年、環境省）を基に行った。算出式は以下のとおりである。

$$\text{排出量 (kg-CO}_2\text{)} = \text{燃料使用量 (L)} \times \text{単位発熱量 (MJ/L)} \times \text{炭素排出係数 (kg-C/MJ)} \times 44/12$$

c 算出条件

(i) 建設機械の種類及び燃料使用量

建設機械の稼働による燃料使用量は、表4-2-1に示すとおり、建設機械の稼働における工事中の燃料使用量は663,624Lである。

表 4-2-1 建設機械の種類及び燃料使用量

建設機械	仕様	定格出力 (kW) ①	燃料消費率 (L/kWh) ②	時間あたり 燃料使用量 (L/h) ③=①×②	延べ 稼働 台数 (台) ④	日あたり 稼働時間 (h/日) ⑤	稼働時間 (h/工事中) ⑥=④×⑤	燃料 使用量 (L) ⑦=③×⑥
バックホウ	0.1m ³	20	0.144	2.880	136	5.9	802.4	2,311
	0.13m ³	25	0.144	3.600	161	5.9	949.9	3,420
	0.15m ³	27	0.144	3.888	195	5.9	1,150.5	4,473
	0.18m ³	27	0.144	3.888	127	5.9	749.3	2,913
	0.20m ³	41	0.144	5.904	194	5.9	1,144.6	6,758
	0.25m ³	41	0.144	5.904	413	5.9	2,436.7	14,386
	0.28m ³	41	0.144	5.904	734	5.9	4,330.6	25,568
	0.4m ³	60	0.144	8.640	263	5.9	1,551.7	13,407
	0.42m ³	60	0.144	8.640	24	5.9	141.6	1,223
	0.45m ³	60	0.144	8.640	1052	5.9	6,206.8	53,627
	0.7m ³	104	0.144	14.976	110	5.9	649.0	9,719
タイヤコンボ	0.8m ³	104	0.144	14.976	705	5.9	4,159.5	62,293
	1.4m ³	164	0.144	23.616	150	5.9	885.0	20,900
ブルドーザー	0.6m ³	107	0.144	15.408	7	5.6	39.2	604
ブルドーザー	7 t	54	0.144	7.776	405	4.9	1,984.5	15,431
	9 t	67	0.144	9.648	10	4.9	49.0	473
振動ローラー	10 t	77	0.184	14.168	298	4.5	1,341.0	18,999
コンバインドローラ	4 t	20	0.184	3.680	180	4.0	720.0	2,650
タイヤローラ	10t	71	0.098	6.958	48	5.0	240.0	1,670
ホイールローダ	0.4m ³	21	0.144	3.024	13	4.8	62.4	189
高所作業車	9.2m 200kg	96	0.037	3.552	60	5.0	300.0	1,066
ラフタークレーン	13 t	125	0.075	9.375	6	6.0	36.0	338
	16 t	160	0.075	12.000	11	6.0	66.0	792
	20 t	170	0.075	12.750	4	6.0	24.0	306
	25 t	193	0.075	14.475	229	6.0	1,374.0	19,889
	50 t	257	0.075	19.275	108	6.0	648.0	12,490
	60 t	271	0.075	20.325	87	6.0	522.0	10,610
	65 t	271	0.075	20.325	13	6.0	78.0	1,585
	70 t	273	0.075	20.475	62	6.0	372.0	7,617
	80 t	275	0.075	20.625	8	6.0	48.0	990
	85 t	275	0.075	20.625	2	6.0	12.0	248
クローラークレーン	90 t	283	0.075	21.225	12	6.0	72.0	1,528
	100 t	283	0.075	21.225	1	6.0	6.0	127
	50 t	132	0.076	10.032	64	6.0	384.0	3,852
	90 t	184	0.076	13.984	250	6.0	1,500.0	20,976
	100t	184	0.076	13.984	227	6.0	1,362.0	19,046
	120t	184	0.076	13.984	833	6.0	4,998.0	69,892
	150t	231	0.076	17.556	194	6.0	1,164.0	20,435
アスファルトフィニッシャー	200 t	235	0.076	17.860	523	6.0	3,138.0	56,045
	350 t	448	0.076	34.048	363	6.6	2,395.8	81,572
	6m	70	0.152	10.640	12	4.9	58.8	626
コンクリートポンプ車	8 t	265	0.066	17.490	21	6.8	142.8	2,498
	10 t	265	0.066	17.490	83	6.8	564.4	9,871
	3 t	107	0.045	4.815	224	5.9	1,321.6	6,364
クレーン付きトラック	4 t	107	0.045	4.815	113	5.9	666.7	3,210
	10 t	125	0.045	5.625	11	6.2	68.2	384
	15 t	125	0.045	5.625	2	6.2	12.4	70
基礎杭・掘削機械	クローラ式杭打ち機	117	0.088	10.296	2	5.8	11.6	119
	クローラ式アースオーガ	117	0.436	51.012	9	5.8	52.2	2,663
SMW	本体機	169	0.076	12.844	4	6.4	25.6	329
	5軸削孔機	175	0.436	76.300	5	6.4	32.0	2,442
ダンプトラック	2 t	88	0.040	3.520	38	6.0	228.0	803
ダンプトラック	3 t	112	0.040	4.480	458	6.0	2,748.0	12,311
ダンプトラック	4 t	135	0.040	5.400	284	6.0	1,704.0	9,202
ダンプトラック	10 t	246	0.040	9.840	378	6.0	2,268.0	22,317
合計								663,624

注 1) 表中の①定格出力、②燃料消費率、⑤日あたり稼働時間の数値は、下記の出典より参照又は算出し、
④延べ稼働台数は、工事の実績値とした。

注 2) 桁数処理の関係で合計値が合わない場合がある。

出典：「令和 7 年度版 建設機械等損料表」（令和 7 年、日本建設機械施工協会）

(ii) 単位発熱量及び炭素排出係数

単位発熱量及び炭素排出係数は表 4-2-2 に示すとおりである。

なお、建設機械の稼働における使用燃料は、工事で使用している軽油とした。

表 4-2-2 単位発熱量及び炭素排出係数

燃料の種類	単位発熱量 (MJ/L)	炭素排出係数 (kg-C/MJ)
軽油	37.7	0.0187

出典：「温室効果ガス総排出量算定方法ガイドライン」（平成 29 年 3 月、環境省）

(b) 調査結果

建設機械の稼働による温室効果ガス排出量の調査結果は、表 4-2-3 に示すとおりである。

工事中の建設機械の稼働による温室効果ガス排出量は 1,715t-CO₂ と算出される。

表 4-2-3 建設機械の稼働による温室効果ガス排出量

燃料使用量 (L) ①	単位発熱量 (MJ/L) ②	炭素排出係数 (kg-C/MJ) ③	排出量 (kg-CO ₂) ④=①×②×③×44/12	温室効果ガス排出量 (t-CO ₂) ⑤=④/1000
663,624	37.7	0.0187	1,715,443	1,715

注) 桁数処理の関係で数値が合わない場合がある。

また、以下に示す環境保全対策を実施することにより、温室効果ガスの排出の削減に努めている（実施状況は「別添 6 環境保全対策の実施状況」参照）。

- ・施工方法や工程等を十分に検討して建設機械の集中稼働を避け、効率的な稼働に努める。
- ・使用する建設機械は、排出ガス対策型の建設機械の採用に努める。

(2) 工事用車両の走行による温室効果ガス排出量及び削減の程度

(a) 算出手法

a 算出手順

工事用車両の走行状況を基に、温室効果ガスの排出等の量、エネルギーの使用量の係数により算出する方法とした。

b 算出式

「温室効果ガス総排出量算定方法ガイドライン」（平成 29 年、環境省）を基に行った。算出式は以下のとおりである。

(i) 工事用車両の走行による二酸化炭素排出量

「建設機械の稼働」と同様とした。

(ii) 工事用車両の走行によるメタン排出量

工事用車両の種類ごとの走行距離と、その排出係数を用いて次式のように算出した。

$$\text{排出量 (kg-CH}_4\text{)} = \text{走行距離 (km)} \times \text{排出係数 (kg-CH}_4\text{/km)}$$

(iii) 工事用車両の走行による一酸化二窒素排出量

工事用車両の種類ごとの走行距離と、その排出係数を用いて次式のように算出した。

$$\text{排出量 (kg-N}_2\text{O)} = \text{走行距離 (km)} \times \text{排出係数 (kg-N}_2\text{O/km)}$$

c 算出条件

(i) 交通条件

i 工事用車両の種類及び台数

工事用車両の種類及び台数は、表 4-2-4 に示すとおり、大型車が 43,698 台、小型車が 54,017 台であった。

表 4-2-4 工事用車両の種類及び台数

区分	工事用車両		台数 (台/工事期間)
大型車	クレーン付きトラック	2t	20
	クレーン付きトラック (産廃)	4t	52
	クレーン付きトラック	4t	201
	クレーン付きトラック	5t	66
	クレーン付きトラック	6t	36
	クレーン付きトラック	7t	112
	クレーン付きトラック (産廃)	10t	21
	クレーン付きトラック	10t	254
	クレーン付きトラック	15t	36
	トラック	1t	7
	トラック	2t	623
	トラック	3t	24
	トラック	4t	905
	トラック (産廃)	4t	2
	トラック	5t	28
	トラック	6t	8
	トラック	7t	64
	トラック	8t	36
	トラック	10t	854
	大型トラック	—	409
	トレーラー	—	321
	ダンプトラック (産廃) ①	10t	56
	ダンプトラック (産廃) ②	10t	4
	ダンプトラック (砕石)	10t	1,412
	ダンプトラック (がら搬出)	10t	342
	ダンプトラック (土砂搬入)	10t	28,658
	多滑車	25t	1
	生コン車	4t	948
	生コン車	10t	8,016
	コンクリートポンプ車	4t	4
	コンクリートポンプ車	8t	34
	コンクリートポンプ車	10t	144
	合計		43,698
小型車	通勤車両	—	54,017

ii 総走行距離

工事用車両の総走行距離は表 4-2-5 に示すとおりである。

表 4-2-5 工事用車両の走行距離

区分	工事用車両		延べ車両台数 (台/工事中) ①	日あたり 走行距離 (km) ②	総走行距離 (km) ③=①×②
大型車	クレーン付きトラック	2t	20	20	400
	クレーン付きトラック (産廃)	4t	52	18	936
	クレーン付きトラック	4t	201	20	4,020
	クレーン付きトラック	5t	66	20	1,320
	クレーン付きトラック	6t	36	20	720
	クレーン付きトラック	7t	112	20	2,240
	クレーン付きトラック (産廃)	10t	21	18	378
	クレーン付きトラック	10t	254	20	5,080
	クレーン付きトラック	15t	36	20	720
	トラック	1t	7	20	140
	トラック	2t	623	20	12,460
	トラック	3t	24	20	480
	トラック	4t	905	20	18,100
	トラック (産廃)	4t	2	38	76
	トラック	5t	28	20	560
	トラック	6t	8	20	160
	トラック	7t	64	20	1,280
	トラック	8t	36	20	720
	トラック	10t	854	20	17,080
	大型トラック	—	409	20	8,180
	トレーラー	—	321	20	6,420
	ダンプトラック (産廃) ①	10t	56	14	784
	ダンプトラック (産廃) ②	10t	4	18	72
	ダンプトラック (砕石)	10t	1,412	10	14,120
	ダンプトラック (がら搬出)	10t	342	10	3,420
	ダンプトラック (土砂搬入)	10t	28,658	34	974,372
	多滑車	25t	1	20	20
	生コン車	4t	948	10	9,480
	生コン車	10t	8,016	10	80,160
	コンクリートポンプ車	4t	4	20	80
	コンクリートポンプ車	8t	34	20	680
	コンクリートポンプ車	10t	144	20	2,880
	合計				1,167,538
小型車	通勤車両	—	54,017	20	1,080,340

注) 日当たり走行距離は、以下のとおり設定した。

大型車：各搬出入元までの往復距離

通勤車両：主要施工業者所在地の平均往復距離

(ii) 燃料使用量

工事用車両の燃料使用量は表 4-2-6 に示すとおりである。

工事用車両の走行における工事期間中の燃料使用量は大型車が 361,763L、小型車が 151,308L である。

表 4-2-6 工事用車両の燃料使用量

区分	工事用車両		総走行距離 (km) ①	燃費 (km/L) ②	燃料使用量 (L) ③=①/②
大型車	クレーン付きトラック	2t	400	5.28 ^{※2}	76
	クレーン付きトラック (産廃)	4t	936	4.36 ^{※3}	215
	クレーン付きトラック	4t	4,020	4.36 ^{※3}	922
	クレーン付きトラック	5t	1,320	4.36 ^{※3}	303
	クレーン付きトラック	6t	720	3.91 ^{※4}	184
	クレーン付きトラック	7t	2,240	3.91 ^{※4}	573
	クレーン付きトラック (産廃)	10t	378	3.19 ^{※6}	118
	クレーン付きトラック	10t	5,080	3.19 ^{※6}	1,592
	クレーン付きトラック	15t	720	2.96 ^{※7}	243
	トラック	1t	140	6.93 ^{※1}	20
	トラック	2t	12,460	5.28 ^{※2}	2,360
	トラック	3t	480	5.28 ^{※2}	91
	トラック	4t	18,100	4.36 ^{※3}	4,151
	トラック (産廃)	4t	76	4.36 ^{※3}	17
	トラック	5t	560	4.36 ^{※3}	128
	トラック	6t	160	3.91 ^{※4}	41
	トラック	7t	1,280	3.91 ^{※4}	327
	トラック	8t	720	3.37 ^{※5}	214
	トラック	10t	17,080	3.19 ^{※6}	5,354
	大型トラック	—	8,180	2.96 ^{※7}	2,764
	トレーラー	—	6,420	2.65 ^{※8}	2,423
	ダンプトラック (産廃) ①	10t	784	3.19 ^{※6}	246
	ダンプトラック (産廃) ②	10t	72	3.19 ^{※6}	23
	ダンプトラック (砕石)	10t	14,120	3.19 ^{※6}	4,426
	ダンプトラック (がら搬出)	10t	3,420	3.19 ^{※6}	1,072
	ダンプトラック (土砂搬入)	10t	974,372	3.19 ^{※6}	305,446
	多滑車	25t	20	2.65 ^{※8}	8
	生コン車	4t	9,480	4.36 ^{※3}	2,174
	生コン車	10t	80,160	3.19 ^{※6}	25,129
	コンクリートポンプ車	4t	80	4.36 ^{※3}	18
	コンクリートポンプ車	8t	680	3.37 ^{※5}	202
	コンクリートポンプ車	10t	2,880	3.19 ^{※6}	903
	合計				361,763
小型車	通勤車両	—	1,080,340	7.14 ^{※9}	151,308

出典：燃費は「温室効果ガス排出量算定・報告マニュアル(Ver.6.0)」(令和 7 年 3 月、環境省)に基づき、以下のとおりとした。

- ※1 「軽油、最大積載量 1,000kg 以上～2,000kg 未満、事業用」の燃費を使用
- ※2 「軽油、最大積載量 2,000kg 以上～4,000kg 未満、事業用」の燃費を使用
- ※3 「軽油、最大積載量 4,000kg 以上～6,000kg 未満、事業用」の燃費を使用
- ※4 「軽油、最大積載量 6,000kg 以上～8,000kg 未満、事業用」の燃費を使用
- ※5 「軽油、最大積載量 8,000kg 以上～10,000kg 未満、事業用」の燃費を使用
- ※6 「軽油、最大積載量 10,000kg 以上～12,000kg 未満、事業用」の燃費を使用
- ※7 「軽油、最大積載量 12,000kg 以上～17,000kg 未満、事業用」の燃費を使用
- ※8 「軽油、最大積載量 17,000kg 以上、事業用」の燃費を使用
- ※9 「ガソリン、最大積載量 1,500kg 以上、自家用」の燃費を使用

(iii) 単位発熱量及び排出係数

単位発熱量は表 4-2-7 に、物質別排出係数は表 4-2-8 に示すとおりである。なお、使用燃料は大型車を軽油、小型車をガソリンとした。

表 4-2-7 単位発熱量

車両区分	使用燃料	単位発熱量 (MJ/L)
大型車	軽油	37.7
小型車	ガソリン	34.6

出典：「温室効果ガス総排出量算定方法ガイドライン」
(平成 29 年 3 月、環境省)

表 4-2-8 物質別排出係数

物質	車両区分	排出係数
二酸化炭素	大型車	0.0187 kg-C/MJ
	小型車	0.0183 kg-C/MJ
メタン	大型車	0.000015 kg-CH ₄ /km
	小型車	0.000035 kg-CH ₄ /km
一酸化二窒素	大型車	0.000014 kg-N ₂ O/km
	小型車	0.000035 kg-N ₂ O/km

注) メタン及び一酸化二窒素の排出係数は、「温室効果ガス総排出量算定方法ガイドライン」(平成 29 年 3 月、環境省)より、以下のとおりとした。
大型車：「軽油を燃料とする普通貨物車」
小型車：「ガソリンを燃料とする普通・小型・軽特種用途車」

(iv) 二酸化炭素への換算

メタン、一酸化二窒素については、排出量に地球温暖化係数を乗じて二酸化炭素に換算した。各物質の地球温暖化係数は表 4-2-9 に示すとおりである。

表 4-2-9 地球温暖化係数

物質	二酸化炭素	メタン	一酸化二窒素
地球温暖化係数	1	25	298

出典：「温室効果ガス総排出量算定方法ガイドライン」(平成 29 年 3 月、環境省)

(b) 調査結果

工事用車両の走行による温室効果ガス排出量は表 4-2-10(1)～(4)に示すとおりである。
工事用車両の走行による温室効果ガス排出量は 1,304t-CO₂と算出される。

表 4-2-10(1) 工事用車両の走行による二酸化炭素排出量

車両区分	燃料使用量 (L) ①	単位発熱量 (MJ/L) ②	炭素排出係数 (kg-C/MJ) ③	温室効果ガス排出量 (kg-CO ₂) ④=①×②×③×44/12
大型車	361,763	37.7	0.0187	935,144
小型車	151,308	34.6	0.0183	351,286
合計				1,286,430

表 4-2-10(2) 工事用車両の走行によるメタン排出量

車両区分	排出係数 (kg-CH ₄ /km) ①	総走行距離 (km/工事期間中) ②	排出量 (kg-CH ₄) ③=①×②	二酸化炭素換算値 (kg-CO ₂) ④=③×25
大型車	0.000015	1,167,538	17.5	438
小型車	0.000035	1,080,340	37.8	945
合計			55.3	1,383

表 4-2-10(3) 工事用車両の走行による一酸化二窒素排出量

車両区分	排出係数 (kg-N ₂ O/km) ①	総走行距離 (km/工事期間中) ②	排出量 (kg-N ₂ O) ③=①×②	二酸化炭素換算値 (kg-CO ₂) ④=③×298
大型車	0.000014	1,167,538	16.3	4,871
小型車	0.000035	1,080,340	37.8	11,268
合計			54.2	16,139

表 4-2-10(4) 工事用車両の走行による温室効果ガス排出量

車両区分	二酸化炭素 排出量 (kg-CO ₂)	二酸化炭素換算値 (kg-CO ₂)		温室効果ガス 排出量 (kg-CO ₂)	温室効果ガス 排出量 (t-CO ₂)
		メタン	一酸化二窒素		
大型車	935,144	438	4,871	940,453	940
小型車	351,286	945	11,268	363,499	363
合計	1,286,430	1,383	16,139	1,303,952	1,304

注) 桁数処理の関係で数値が合わない場合がある。

また、以下に示す環境保全対策を実施することにより、温室効果ガスの排出の削減に努めている（実施状況は「別添 6 環境保全対策の実施状況」参照）。

- ・工事用車両の走行が集中しないよう走行の時期・時間の分散に努める。
- ・速度や積載量等の交通規制及び指定走行ルート、標示規制等を遵守するよう指導する。
- ・工事用車両のアイドリングストップ・エコドライブを徹底する。

3. 事後調査の検証結果

(1) 検証方法

事後調査結果を予測結果と対比し、事後調査時の状況を検証する。

(2) 検証結果

ア 建設機械の稼働による温室効果ガス排出量及び削減の程度

建設機械の稼働による温室効果ガス排出量の予測結果と事後調査結果の比較は、表 4-3-1 に示すとおりである。

予測結果は工事期間中全体を対象としている。

令和 7 年 3 月末における事後調査結果は、予測結果と比較すると、全工事期間及び参考期間（39 か月分）を大きく下回った。

これは、施工方法や工程等を十分に検討して建設機械の集中稼働を避け、効率的な稼働に努め、使用する建設機械は、排出ガス対策型の建設機械の採用に努めた効果であると考えられる。

以上のことから、建設機械の稼働による温室効果ガス排出量の影響は、実行可能な範囲内でできる限り低減されていると評価する。

表 4-3-1 建設機械の稼働による温室効果ガス排出量の事後調査結果と予測結果の比較

	事後調査結果 (R4. 1～R7. 3)	予測結果	
		全工事期間	39 ヶ月分（参考） (R4. 1～R7. 3)
温室効果ガス排出量(t-CO ₂)	1, 715	3, 667	3, 043

注) 予測結果の発生量の 39 ヶ月分は、全期間（47 ヶ月）をこれまでの事後調査期間の 39 ヶ月分に換算した値である。

イ 工事用車両の走行による温室効果ガス排出量及び削減の程度

工事用車両の走行による温室効果ガス排出量の予測結果と事後調査結果の比較は、表 4-3-2 に示すとおりである。

予測結果は工事期間中全体を対象としている。

令和 7 年 3 月末における事後調査結果は、予測結果と比較すると、全工事期間及び参考期間（39 か月分）を大きく下回った。

これは、工事用車両の走行が集中しないよう走行の時期・時間の分散に努め、速度や積載量等の交通規制及び指定走行ルート、標示規制等を遵守するよう指導や工事用車両のアイドリングストップ・エコドライブを徹底した効果であると考えられる。

以上のことから、工事用車両の走行による温室効果ガス排出量の影響は、実行可能な範囲内でできる限り低減されていると評価する。

表 4-3-2 工事用車両の走行による温室効果ガス排出量の事後調査結果と予測結果の比較

	事後調査結果 (R4. 1～R7. 3)	予測結果	
		全工事期間	39 ヶ月分（参考） (R4. 1～R7. 3)
温室効果ガス排出量(t-CO ₂)	1, 304	2, 659	2, 206

注) 予測結果の発生量の 39 ヶ月分は、全期間（47 ヶ月）をこれまでの事後調査期間の 39 ヶ月分に換算した値である。

(空 白)

別添 5 安全（交通）

1.事後調査の内容	29
2.事後調査の結果	31
3.事後調査の検証結果	34

別添5 安全（交通）

1. 事後調査の内容

(1) 調査項目

工事中の工事用車両の走行に伴う自動車交通量について調査を行った。

(2) 調査方法

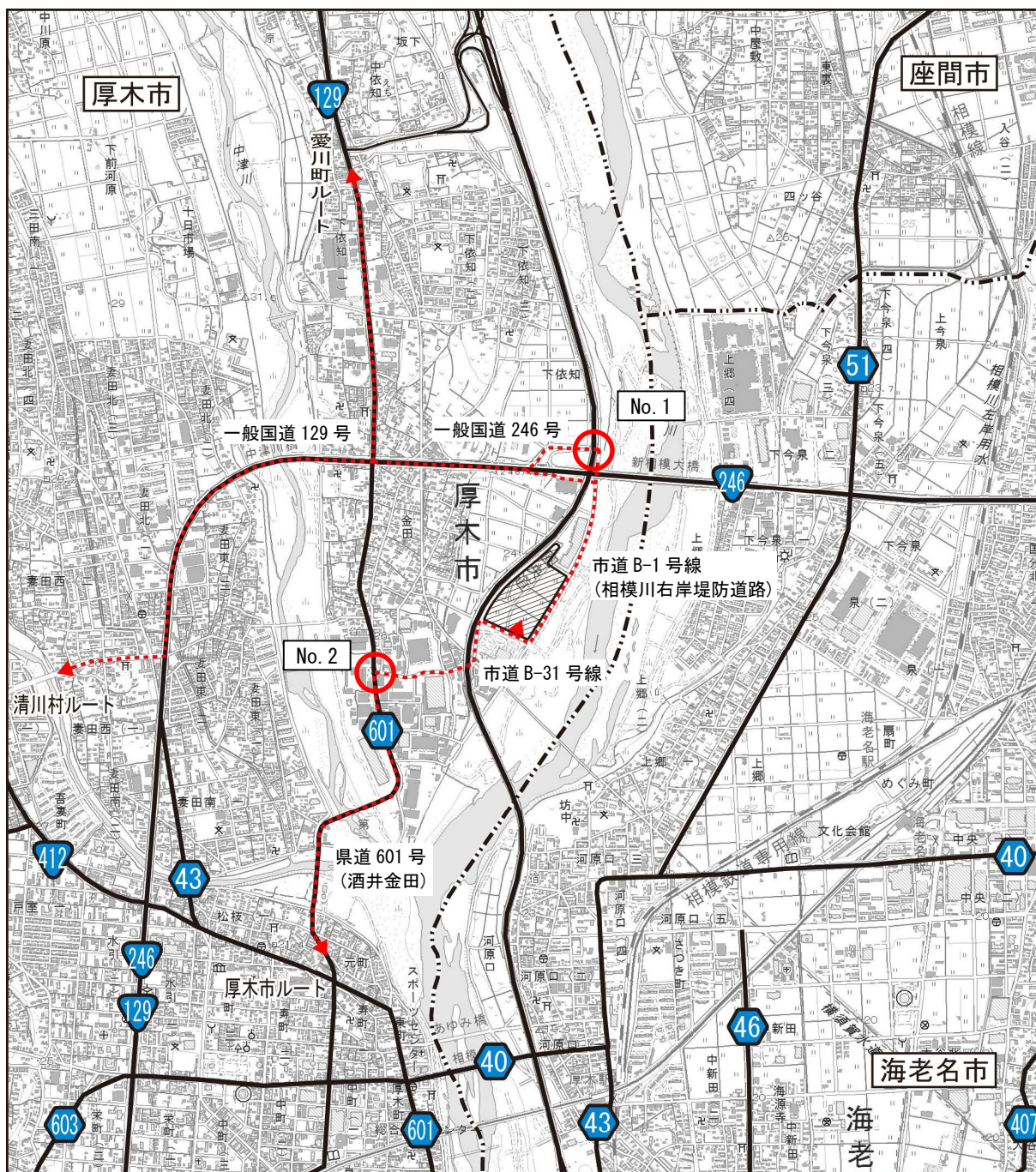
調査方法は、車種別、方向別、時間別に数取器を用いて計測する方法とした。

(3) 調査地域及び地点

調査地点は、図 5-1-1 に示すとおり工事用車両の走行に伴う交通安全の変化の状況の予測地点であり、安全（交通）の現地調査を実施した 2 地点（関係車両主要走行ルート上の 2 交差点）とした。

(4) 調査時期、期間又は時間帯

調査時期は、工事中において工事用車両の走行台数が最大となる時期として令和 7 年 3 月 13 日 7 時～19 時に実施した。



凡 例

-  実施区域
-  市界
-  交通量調査地点
-  主要道路
-  主な搬入搬出ルート



1:25,000

0 250 500 750 1,000 m

図 5-1-1
安全（交通）の調査地点

2. 事後調査の結果

工事用車両の走行に伴う交通量の調査結果及びピーク時交通量は表 5-2-1 及び図 5-2-1 に示すとおりである。

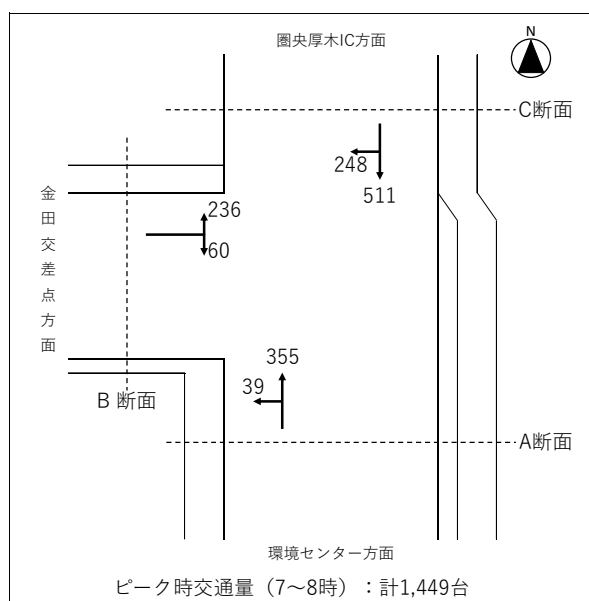
各地点のピーク時間帯は、No.1 が 7 時台、No.2 が 16 時台となっていた。なお、各地点の時間別・方向別交通量調査結果は、図 5-2-2(1)～(2)に示すとおりである。

表 5-2-1 方向別交通量調査結果

	調査地点	断面	流入 (台)				流出 (台)				ピーク時間帯
			大型車	小型車	廃棄物運搬車	合計	大型車	小型車	廃棄物運搬車	合計	
12 時間交通量	No. 1	A	922	3,360	64	4,346	1,410	4,045	82	5,537	—
		B	705	1,745	48	2,498	1,064	2,002	18	3,084	
		C	2,096	5,012	48	7,156	1,249	4,070	60	5,379	
		計	3,723	10,117	160	14,000	3,723	10,117	160	14,000	
	No. 2	A	1,006	2,837	29	3,872	850	2,129	23	3,002	
		B	483	650	52	1,185	510	685	91	1,286	
		C	902	2,273	97	3,272	1,031	2,946	64	4,041	
		計	2,391	5,760	178	8,329	2,391	5,760	178	8,329	
ピーク時	No. 1	A	48	343	3	394	93	473	5	571	7 時台
		B	57	237	2	296	93	192	2	287	
		C	161	593	5	759	80	508	3	591	
		計	266	1,173	10	1,449	266	1,173	10	1,449	
	No. 2	A	74	247	1	322	71	243	0	314	16 時台
		B	34	74	0	108	25	50	2	77	
		C	68	244	2	314	80	272	1	353	
		計	176	565	3	744	176	565	3	744	

注) 断面は、図5-2-1に示す断面位置と対応する。

No. 1 堤防道路北側交差点



No. 2 環境センター入口交差点

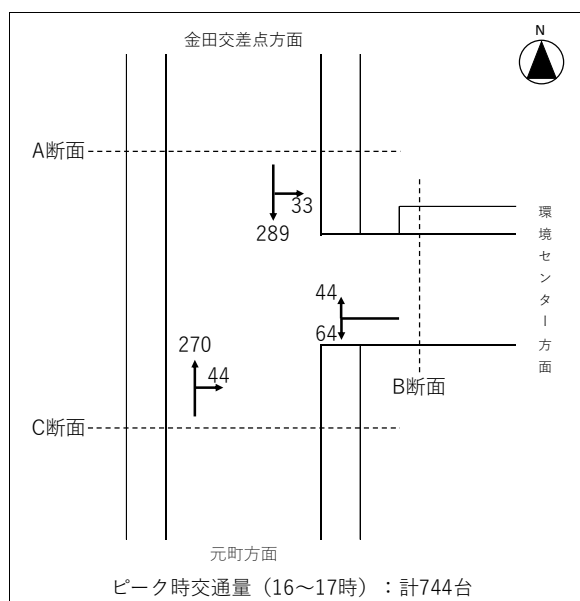


図 5-2-1 ピーク時交通量

測定時間	①方向							②方向						
	大型車 (台)	小型車 (台)	バツカー車 (台)	自動車 計 (台)	大型車 混入率 (%)	時間変 動係数 (%)	二輪車 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	バツカー車 (台)	自動車 計 (台)	大型車 混入率 (%)	時間変 動係数 (%)	二輪車 (台)
7:00 ~ 8:00	36	316	3	355	11.0	10.3	18	12	27	0	39	30.8	4.4	6
8:00 ~ 9:00	52	211	6	269	21.6	7.8	9	18	41	0	59	30.5	6.6	0
9:00 ~ 10:00	80	164	6	250	34.4	7.2	5	20	40	3	63	36.5	7.1	0
10:00 ~ 11:00	85	162	10	257	37.0	7.4	4	23	35	1	59	40.7	6.6	1
11:00 ~ 12:00	73	167	5	245	31.8	7.1	9	17	31	1	49	36.7	5.5	1
12:00 ~ 13:00	76	165	3	244	32.4	7.1	7	23	47	1	71	33.8	8.0	3
13:00 ~ 14:00	72	176	10	258	31.8	7.5	8	21	43	0	64	32.8	7.2	1
14:00 ~ 15:00	54	196	7	257	23.7	7.4	4	12	48	0	60	20.0	6.7	0
15:00 ~ 16:00	70	196	5	271	27.7	7.8	10	18	52	0	70	25.7	7.9	2
16:00 ~ 17:00	55	258	2	315	18.1	9.1	8	10	88	1	99	11.1	11.1	3
17:00 ~ 18:00	34	367	0	401	8.5	11.6	24	18	122	0	140	12.9	15.7	6
18:00 ~ 19:00	34	299	0	333	10.2	9.6	13	9	109	0	118	7.6	13.2	7
合 計	721	2,677	57	3,455	22.5	100.0	119	201	683	7	891	23.3	100.0	30

測定時間	③方向							④方向						
	大型車 (台)	小型車 (台)	バツカー車 (台)	自動車 計 (台)	大型車 混入率 (%)	時間変 動係数 (%)	二輪車 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	バツカー車 (台)	自動車 計 (台)	大型車 混入率 (%)	時間変 動係数 (%)	二輪車 (台)
7:00 ~ 8:00	13	45	2	60	25.0	10.5	0	44	192	0	236	18.6	12.3	8
8:00 ~ 9:00	12	51	3	66	22.7	11.5	2	38	142	0	180	21.1	9.4	1
9:00 ~ 10:00	9	16	6	31	48.4	5.4	3	57	100	0	157	36.3	8.2	2
10:00 ~ 11:00	21	33	7	61	45.9	10.6	0	54	95	1	150	36.7	7.8	2
11:00 ~ 12:00	14	22	9	45	51.1	7.8	0	44	81	0	125	35.2	6.5	5
12:00 ~ 13:00	16	32	1	49	34.7	8.5	1	48	80	1	129	38.0	6.7	2
13:00 ~ 14:00	20	26	8	54	51.9	9.4	0	40	90	0	130	30.8	6.8	3
14:00 ~ 15:00	20	24	7	51	52.9	8.9	0	66	78	0	144	45.8	7.5	1
15:00 ~ 16:00	19	31	1	51	39.2	8.9	2	44	127	0	171	25.7	8.9	3
16:00 ~ 17:00	16	20	1	37	45.9	6.4	0	39	110	1	150	26.7	7.8	3
17:00 ~ 18:00	6	28	0	34	17.6	5.9	2	26	160	0	186	14.0	9.7	5
18:00 ~ 19:00	11	24	0	35	31.4	6.1	3	28	138	0	166	16.9	8.6	2
合 計	177	352	45	574	38.7	100.0	13	528	1,393	3	1,924	27.6	100.0	37

測定時間	⑤方向							⑥方向						
	大型車 (台)	小型車 (台)	バツカー車 (台)	自動車 計 (台)	大型車 混入率 (%)	時間変 動係数 (%)	二輪車 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	バツカー車 (台)	自動車 計 (台)	大型車 混入率 (%)	時間変 動係数 (%)	二輪車 (台)
7:00 ~ 8:00	81	165	2	248	33.5	11.3	21	80	428	3	511	16.2	10.3	25
8:00 ~ 9:00	62	99	2	163	39.3	7.4	3	103	396	3	502	21.1	10.1	22
9:00 ~ 10:00	117	109	1	227	52.0	10.4	2	127	289	1	417	30.7	8.4	19
10:00 ~ 11:00	106	96	0	202	52.5	9.2	2	149	269	7	425	36.7	8.6	10
11:00 ~ 12:00	93	89	1	183	51.4	8.3	1	126	259	2	387	33.1	7.8	11
12:00 ~ 13:00	71	79	2	152	48.0	6.9	6	117	253	1	371	31.8	7.5	15
13:00 ~ 14:00	71	80	1	152	47.4	6.9	5	114	218	1	333	34.5	6.7	11
14:00 ~ 15:00	90	87	0	177	50.8	8.1	2	112	240	10	362	33.7	7.3	7
15:00 ~ 16:00	61	107	1	169	36.7	7.7	8	111	242	3	356	32.0	7.2	11
16:00 ~ 17:00	61	131	1	193	32.1	8.8	8	85	293	6	384	23.7	7.7	5
17:00 ~ 18:00	25	140	0	165	15.2	7.5	15	53	407	0	460	11.5	9.3	15
18:00 ~ 19:00	25	137	0	162	15.4	7.4	10	56	399	0	455	12.3	9.2	9
合 計	863	1,319	11	2,193	39.9	100.0	83	1,233	3,693	37	4,963	25.6	100.0	160

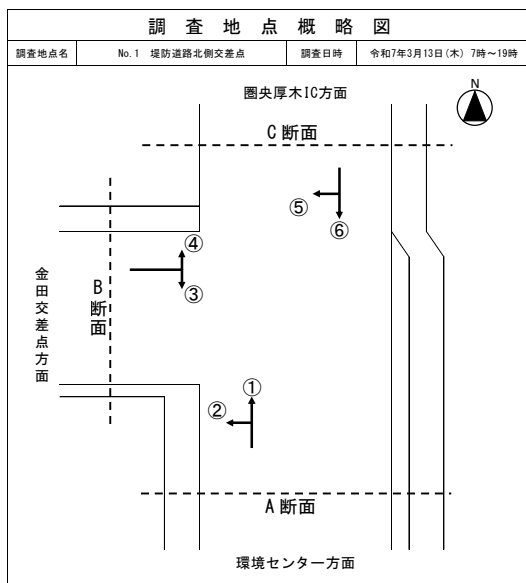


図 5-2-2(1) 時間別・方向別交通量調査結果 (No.1)

測定時間	①方向							②方向						
	大型車 (台)	小型車 (台)	バツカー車 (台)	自動車 計 (台)	大型車 混入率 (%)	時間変 動係数 (%)	二輪車 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	バツカー車 (台)	自動車 計 (台)	大型車 混入率 (%)	時間変 動係数 (%)	二輪車 (台)
7:00 ~ 8:00	19	246	3	268	8.2	8.0	22	25	53	0	78	32.1	14.5	4
8:00 ~ 9:00	52	194	1	247	21.5	7.4	10	24	39	1	64	39.1	11.9	3
9:00 ~ 10:00	84	164	0	248	33.9	7.4	9	22	21	1	44	52.3	8.2	0
10:00 ~ 11:00	91	180	2	273	34.1	8.2	15	38	11	2	51	78.4	9.5	0
11:00 ~ 12:00	65	193	2	260	25.8	7.8	5	26	18	1	45	60.0	8.3	0
12:00 ~ 13:00	75	211	2	288	26.7	8.6	17	16	22	3	41	46.3	7.6	1
13:00 ~ 14:00	84	182	2	268	32.1	8.0	12	23	27	1	51	47.1	9.5	0
14:00 ~ 15:00	79	213	3	295	27.8	8.9	9	20	19	2	41	53.7	7.6	0
15:00 ~ 16:00	67	231	2	300	23.0	9.0	9	22	25	0	47	46.8	8.7	0
16:00 ~ 17:00	59	229	1	289	20.8	8.7	10	15	18	0	33	45.5	6.1	1
17:00 ~ 18:00	47	241	0	288	16.3	8.6	19	13	16	0	29	44.8	5.4	0
18:00 ~ 19:00	36	273	0	309	11.7	9.3	26	4	11	0	15	26.7	2.8	0
合 計	758	2,557	18	3,333	23.3	100.0	163	248	280	11	539	48.1	100.0	9

測定時間	③方向							④方向						
	大型車 (台)	小型車 (台)	バツカー車 (台)	自動車 計 (台)	大型車 混入率 (%)	時間変 動係数 (%)	二輪車 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	バツカー車 (台)	自動車 計 (台)	大型車 混入率 (%)	時間変 動係数 (%)	二輪車 (台)
7:00 ~ 8:00	7	17	0	24	29.2	5.0	1	17	12	0	29	58.6	4.1	0
8:00 ~ 9:00	25	19	0	44	56.8	9.2	2	30	16	6	52	69.2	7.3	0
9:00 ~ 10:00	29	21	0	50	58.0	10.5	0	32	21	4	57	63.2	8.1	0
10:00 ~ 11:00	27	18	3	48	62.5	10.1	0	28	30	9	67	55.2	9.5	2
11:00 ~ 12:00	31	21	0	52	59.6	10.9	0	34	32	3	69	53.6	9.7	1
12:00 ~ 13:00	15	14	0	29	51.7	6.1	2	21	27	2	50	46.0	7.1	3
13:00 ~ 14:00	25	16	0	41	61.0	8.6	0	20	38	9	67	43.3	9.5	0
14:00 ~ 15:00	17	23	1	41	43.9	8.6	1	27	33	7	67	50.7	9.5	1
15:00 ~ 16:00	8	16	2	26	38.5	5.5	1	26	39	6	71	45.1	10.0	0
16:00 ~ 17:00	13	31	0	44	29.5	9.2	1	21	43	0	64	32.8	9.0	1
17:00 ~ 18:00	9	41	0	50	18.0	10.5	8	11	63	0	74	14.9	10.5	7
18:00 ~ 19:00	4	24	0	28	14.3	5.9	2	6	35	0	41	14.6	5.8	4
合 計	210	261	6	477	45.3	100.0	18	273	389	46	708	45.1	100.0	19

測定時間	⑤方向							⑥方向						
	大型車 (台)	小型車 (台)	バツカー車 (台)	自動車 計 (台)	大型車 混入率 (%)	時間変 動係数 (%)	二輪車 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	バツカー車 (台)	自動車 計 (台)	大型車 混入率 (%)	時間変 動係数 (%)	二輪車 (台)
7:00 ~ 8:00	23	65	2	90	27.8	12.0	7	54	142	2	198	28.3	7.8	12
8:00 ~ 9:00	18	48	1	67	28.4	9.0	6	67	130	1	198	34.3	7.8	9
9:00 ~ 10:00	37	41	3	81	49.4	10.8	0	74	127	1	202	37.1	8.0	6
10:00 ~ 11:00	27	34	18	79	57.0	10.6	0	59	129	3	191	32.5	7.6	6
11:00 ~ 12:00	35	26	20	81	67.9	10.8	2	45	124	1	170	27.1	6.7	10
12:00 ~ 13:00	25	24	0	49	51.0	6.6	3	54	148	2	204	27.5	8.1	5
13:00 ~ 14:00	28	27	9	64	57.8	8.6	2	54	151	2	207	27.1	8.2	5
14:00 ~ 15:00	18	30	10	58	48.3	7.8	0	67	158	2	227	30.4	9.0	9
15:00 ~ 16:00	24	37	15	76	51.3	10.2	0	49	168	2	219	23.3	8.7	4
16:00 ~ 17:00	10	32	2	44	27.3	5.9	1	58	212	0	270	21.5	10.7	8
17:00 ~ 18:00	9	18	0	27	33.3	3.6	1	27	192	1	220	12.7	8.7	17
18:00 ~ 19:00	8	23	0	31	25.8	4.1	2	32	187	0	219	14.6	8.7	12
合 計	262	405	80	747	45.8	100.0	24	640	1,868	17	2,525	26.0	100.0	103

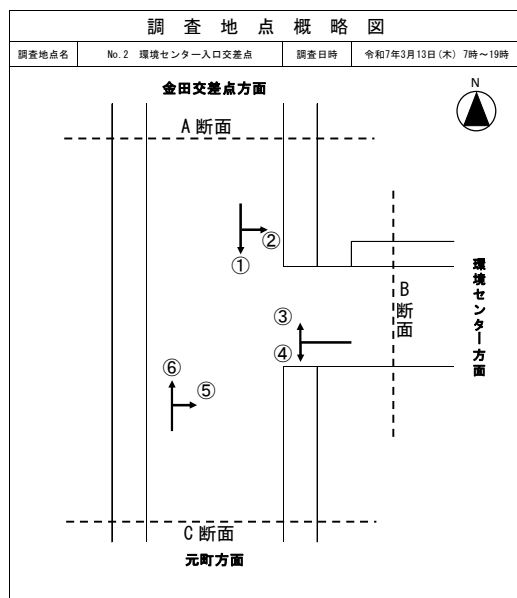


図 5-2-2 (2) 時間別・方向別交通量調査結果 (No.2)

また、以下に示す環境保全対策を実施することにより、交通安全の影響の低減に努めている（実施状況は「別添 6 環境保全対策の実施状況」参照）。

- ・実施区域周辺の主要箇所に工事の予告看板を設ける。
- ・周辺自治会への周知等の配慮を図る。
- ・工事用車両の運行は平準化を図る。また、朝・夕の時間帯には、児童・生徒の登下校の安全を確保するため、工事用車両の走行台数及び走行ルート等に配慮する。

3. 事後調査の検証結果

(1) 検証方法

事後調査結果を予測結果と対比し、事後調査時の状況を検証する。

(2) 検証結果

工事用車両の走行に伴う交通量の事後調査結果と予測結果の比較は表 5-3-1 に、事後調査と予測条件の比較は表 5-3-2 に示すとおりである。

事後調査結果は、予測評価書における現況より、需要率は低い結果であった。また、事後調査時の交通量は、予測評価書時の現況と同程度又は減少していた。これは、交通量の増加を集中させないように、工事用車両の運行の平準化を図ったことの効果であると考えられる。なお、No.2 の交通量については、予測評価書時の現況から少なくなっているため、工事用車両の運行の平準化の効果の他に、一般交通量の減少の可能性も考えられる。

以上のことから、工事用車両の走行に伴う交通量の影響は、実行可能な範囲でできる限り低減されていると評価する。

表 5-3-1 工事用車両の走行に伴う交通量の事後調査結果と予測結果の比較（交差点需要率）

調査地点 (予測地点)	事後調査結果	予測評価書	
		現況 (予測評価書時) ※平成 29 年 7 月 24 日調査実施	予測結果
No. 1	0.440	0.478	0.478
No. 2	0.280	0.378	0.466

表 5-3-2 事後調査と予測条件の比較（各ピーク時間）

地点	時期	事後調査時			予測評価書の予測条件					
					現況			工事用車両走行時		
	断面	A	B	C	A	B	C	A	B	C
No. 1	直進	355	—	511	335	—	513	335	—	513
	右折	—	60	248	—	41	262	—	222	262
	左折	39	236	—	52	262	—	52	262	—
	計	394	296	759	387	303	775	387	484	775
	全合計	1,449			1,465			1,646		
No. 2	直進	289	—	270	330	—	248	330	—	248
	右折	—	44	44	—	48	112	—	48	192
	左折	33	64	—	67	96	—	67	117	—
	計	322	108	314	397	144	360	397	165	440
	全合計	744			901			1,002		

注) 各地点の断面ABCは、図5-2-1に対応する。

別添 6 環境保全対策の実施状況

