

8.6 自然との触れ合いの場

8.6.1 現況調査方法等

1) 調査内容

調査内容を表 8.6-1 に示す。

表 8.6-1 調査内容（自然との触れ合いの場）

項目	調査内容
①自然との触れ合いの場の状況	・自然との触れ合いの場の分布、利用状況、主なアクセスルート
②その他	・地形、周辺の土地利用、歴史的・文化的背景等

2) 調査方法

既存資料調査の方法を表 8.6-2、現地調査の方法を表 8.6-3 に示す。

表 8.6-2 既存資料調査方法（自然との触れ合いの場）

項目	調査方法
①自然との触れ合いの場の状況	既存資料及び事前の現地概査等により対象地域における自然との触れ合いの場を抽出し、整理した。
②その他	①の抽出作業において地形、周辺の土地利用、歴史的・文化的背景等に関する情報もあわせて把握した。

表 8.6-3 現地調査方法（自然との触れ合いの場）

項目	調査方法
①自然との触れ合いの場の状況	・既存資料調査で抽出した自然との触れ合いの場のうち、計画地との位置、工事用車両及び事業関係車両の走行経路を踏まえ、影響が想定されるものについて、現地踏査により利用状況等を把握した。 ・なお、自然との触れ合いの場周辺の駐車場等における駐車台数の計数等により、自然との触れ合いの場毎に利用者数を把握した。
②その他	・①の現地調査で、地形、周辺の土地利用、主なアクセスルート等もあわせて把握した。

3) 調査地域等

既存資料調査の調査地域は、「第6章 地域の概況」と同様とした。

現地調査については、本事業の実施により自然との触れ合いの場への直接的・間接的影響が想定される地域として、計画地より4kmの範囲を調査地域とする。調査地点は、自然との触れ合いの場への影響内容、アクセスルートとの重なりを踏まえ、表 8.6-4 及び図 8.6-1 に示す2地点とした。

表 8.6-4 現地調査地点（自然との触れ合いの場）

No.	調査地点	計画地からの距離	備考
1	向洋海浜公園	約 900m	・当地へのアクセスルートと工事用車両等の主要な走行経路との重なりによるアクセス性への影響の可能性はある
2	蒲生干潟	約 400m	・計画地に近く、工事中の騒音の影響の可能性はある。

4) 調査期間

既存資料調査については、入手可能な最新情報とした。

現地調査の調査期間は、表 8.6-5 に示すとおり4季（夏季、秋季、冬季、春季）とした。調査日は、利用の多いと考えられる週末の休日とした。

表 8.6-5 現地調査期間（自然との触れ合いの場）

項目	調査日程
・自然との触れ合いの場の状況 ・その他	夏季：令和3年9月5日（日） 秋季：令和3年11月6日（土） 冬季：令和4年1月15日（土） 春季：令和4年4月23日（土）

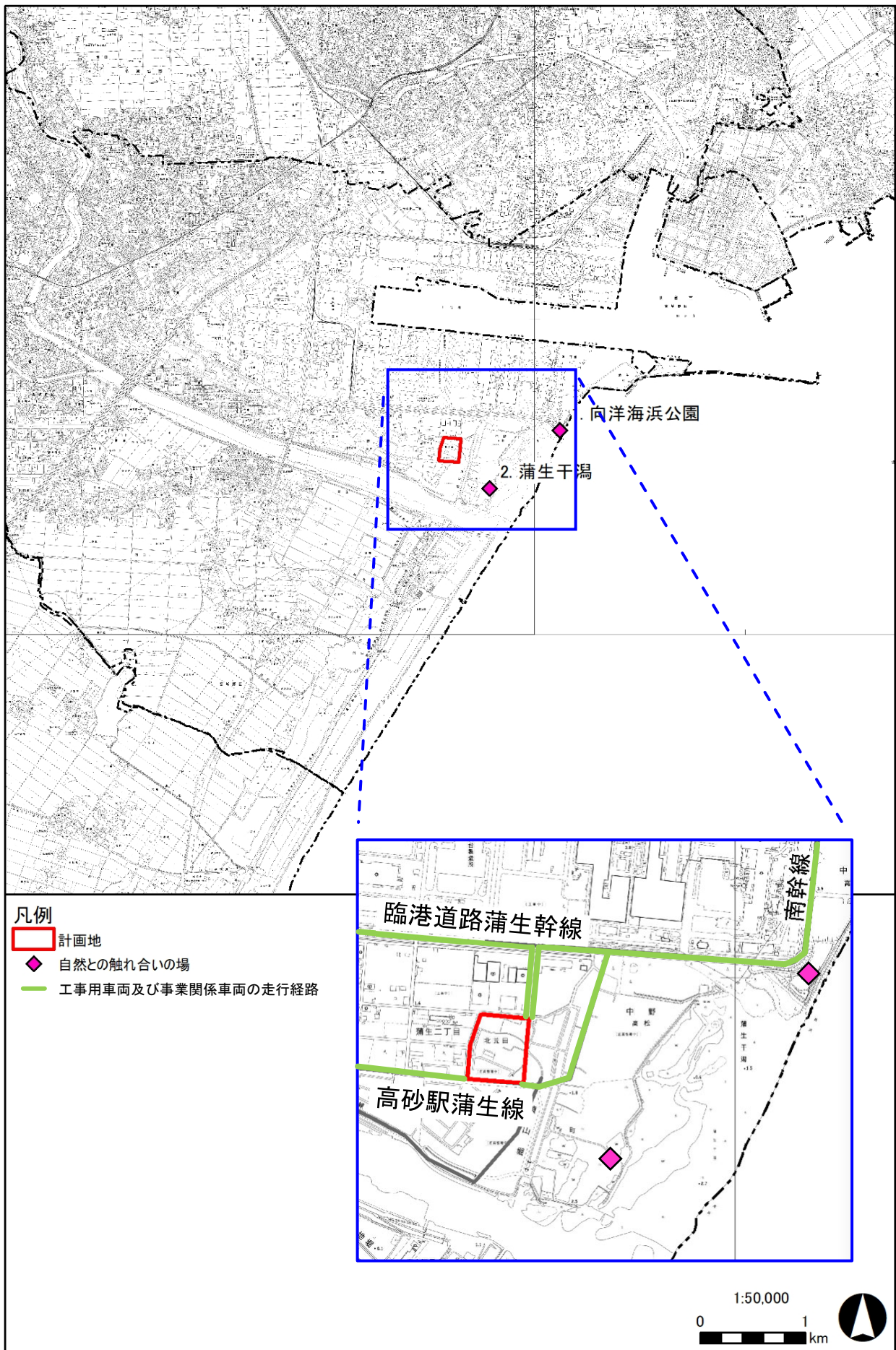


図 8.6-1 調査地点（自然との触れ合いの場）

8.6.2 調査結果の概要

既存資料調査の結果は「第6章 地域の概況 / 6.1 自然的状況 / 6.1.5 景観等」に示すとおりであるが、本項でも現地調査での撮影写真等と合わせるかたちで整理した。

1) 自然との触れ合いの場の分布及び利用状況等

自然との触れ合いの場の分布及び利用状況等の調査結果を、地点 No.1 (向洋海浜公園) については表 8.6-6 及び写真 8.6-1、地点 No.2 (蒲生干潟) については表 8.6-7 及び写真 8.6-3 に示す。また、利用者数の目安としての駐車場台数の変化を、地点 No.1 (向洋海浜公園) については図 8.6-2 及び写真 8.6-2、地点 No.2 (蒲生干潟) については図 8.6-3 及び写真 8.6-4 に示す。

向洋海浜公園は、夏季及び秋季に利用者が比較的多い。利用形態としてはサーフィン利用が多く、特に午前中に利用が集中した。既存文献*によれば、向洋海浜公園は国内でも著名なサーフィンスポットの1つであるとともに、午前中(7時台～11時台)からサーフィン利用のピークが見られることが報告されており、本調査結果とも概ね整合している。サーフィン利用が大半であるが、浜辺散策や釣り等の利用も一部見られた。

蒲生干潟では、夏季及び秋季に利用者が比較的多く、時間的変動は向洋海浜公園と比べると大きくない。主な利用形態としては、自然観察、野鳥観察、散策、釣り等であった。

※「仙台新港におけるサーファーの利用動向及び海岸環境に関する調査」(小嶋ら、土木学会論文集 B3 (海洋開発)、Vol.68、No.2、2012年)

表 8.6-6 自然との触れ合いの場の分布及び利用状況 (No.1 向洋海浜公園)

名称	向洋海浜公園
概要	<ul style="list-style-type: none"> 宮城野区中野高松に位置する公園である。太平洋と蒲生干潟を一望できる仙台新港の高台に位置する。宮城県により管理されており、約 300 台分の舗装駐車場を有する。
計画地との位置関係	<ul style="list-style-type: none"> 計画地の北東約 1km に位置しており、計画地との重複はない。 当公園にアクセス経路（臨港道路蒲生幹線）が、工事用車両及び事業関係車両の走行経路と重なっている。
利用状況	<p>【夏季】調査日：令和 3 年 9 月 5 日（曇）</p> <ul style="list-style-type: none"> 午前 9 時台からサーフィンを目的とする利用者が多く見られた。 サーフィンの他には浜辺散策等や釣りの利用も見られたが、利用者の大半はサーフィン利用であった。 <p>【秋季】調査日：令和 3 年 11 月 6 日（晴）</p> <ul style="list-style-type: none"> 午前 9 時台からサーフィンを目的とする利用者が多く見られた。利用者はほぼ全てサーフィン目的の利用者であった。 利用者の年代層は、若者、年配者、親子まで年代層の利用者が多かった。 <p>【冬季】調査日：令和 4 年 1 月 15 日（晴）</p> <ul style="list-style-type: none"> 夏季や秋季と比べると利用者数は少ない状況であった。調査開始から終了時まで中高生スポーツチーム（約 20 名）が運動していたほか、サーフィン利用者や浜辺を散策する人が少数みられた。 <p>【春季】調査日：令和 4 年 4 月 23 日（晴）</p> <ul style="list-style-type: none"> サーフィン目的での利用が多く、午後になると海岸を散策する利用者が午前より多く見られた。



写真 8.6-1 自然との触れ合いの場の利用状況 (No.1 向洋海浜公園)

季節	駐車場の利用状況	
夏季	 <p data-bbox="533 636 735 674">(撮影時刻 9:00)</p>	 <p data-bbox="959 636 1177 674">(撮影時刻 16:00)</p>
秋季	 <p data-bbox="533 1068 735 1106">(撮影時刻 9:20)</p>	 <p data-bbox="959 1068 1177 1106">(撮影時刻 16:10)</p>
冬季	 <p data-bbox="533 1500 735 1538">(撮影時刻 9:00)</p>	 <p data-bbox="959 1500 1177 1538">(撮影時刻 16:00)</p>
春季	 <p data-bbox="533 1933 735 1971">(撮影時刻 9:30)</p>	 <p data-bbox="959 1933 1177 1971">(撮影時刻 16:10)</p>

写真 8.6-2 駐車場利用状況 (No.1 向洋海浜公園)

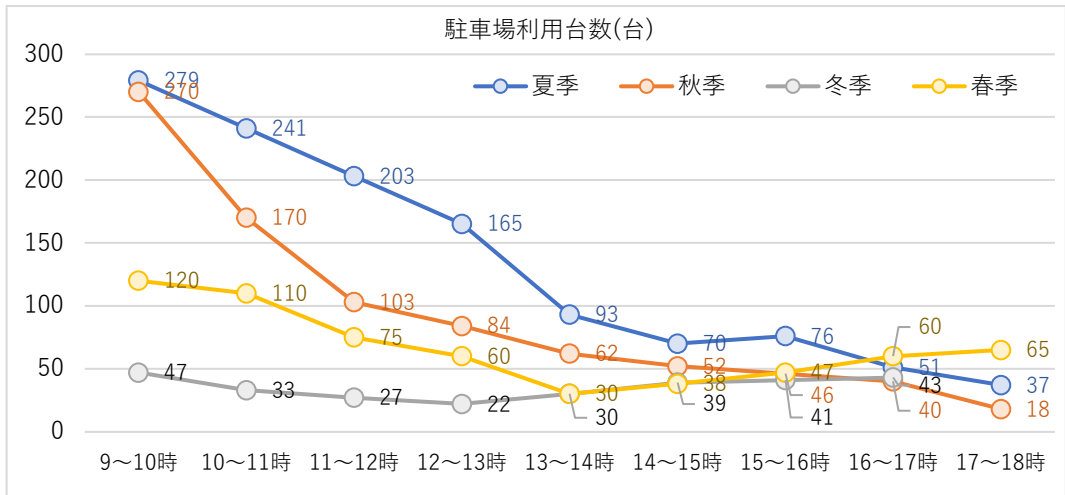


図 8.6-2 駐車場利用台数 (No.1 向洋海浜公園)

表 8.6-7 自然との触れ合いの場の分布及び利用状況 (No.2 蒲生干潟)

名称	蒲生干潟
概要	<ul style="list-style-type: none"> ・宮城野区蒲生に位置する長さ 860m、最大幅 250m、水面積 13ha の潟湖で、そのうち蒲生干潟の面積は約 5ha である。 ・シギ・チドリ類、コクガンなど渡り鳥の飛来地、貝類、カニなどの底生動物の生息地として重要な場所である※。
計画地との位置関係	<ul style="list-style-type: none"> ・計画地の東約 0.4km に位置しており、計画地との間には堤防（防潮堤）が存在する。 ・当公園へのアクセス経路（臨港道路蒲生幹線、高砂駅蒲生線等）が、工事用車両及び事業関係車両の走行経路と重なっている。
利用状況	<p>【夏季】調査日：令和 3 年 9 月 5 日（曇）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・干潟内に立ち入って動植物等の観察や浜辺散策等の利用が見られた。時折、釣りをする人が見られた。午前中の方が比較的用户が多かった（図 8.6-3 参照）。
	<p>【秋季】調査日：令和 3 年 11 月 6 日（晴）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・釣り、自然観察、写真撮影を行う利用者が見られた。その中では釣りの利用が多かった。
	<p>【冬季】調査日：令和 4 年 1 月 15 日（晴）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・野鳥等の生き物の観察や写真撮影、散策等の利用が見られた。利用者数は夏季・秋季と比べて少ない印象であり、駐車場利用状況も夏季・秋季より少なかった（図 8.6-3 参照）。
	<p>【春季】調査日：令和 4 年 4 月 23 日（晴）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・野鳥等の生き物の観察や写真撮影、散策等の利用が見られた。

※ 「蒲生干潟自然再生全体構想」（環境省、平成 18 年）より。



写真 8.6-3 自然との触れ合いの場の利用状況 (No.2 蒲生干潟)

季節	駐車場の利用状況	
夏季	 <p data-bbox="533 636 735 674">(撮影時刻 9:30)</p>	 <p data-bbox="959 636 1177 674">(撮影時刻 16:30)</p>
秋季	 <p data-bbox="533 1068 735 1106">(撮影時刻 9:45)</p>	 <p data-bbox="959 1068 1177 1106">(撮影時刻 16:30)</p>
冬季	 <p data-bbox="533 1500 735 1538">(撮影時刻 9:40)</p>	 <p data-bbox="959 1500 1177 1538">(撮影時刻 15:30)</p>
春季	 <p data-bbox="533 1933 735 1971">(撮影時刻 9:50)</p>	 <p data-bbox="959 1933 1177 1971">(撮影時刻 15:10)</p>

写真 8.6-4 駐車場利用状況 (No.2 蒲生干潟)

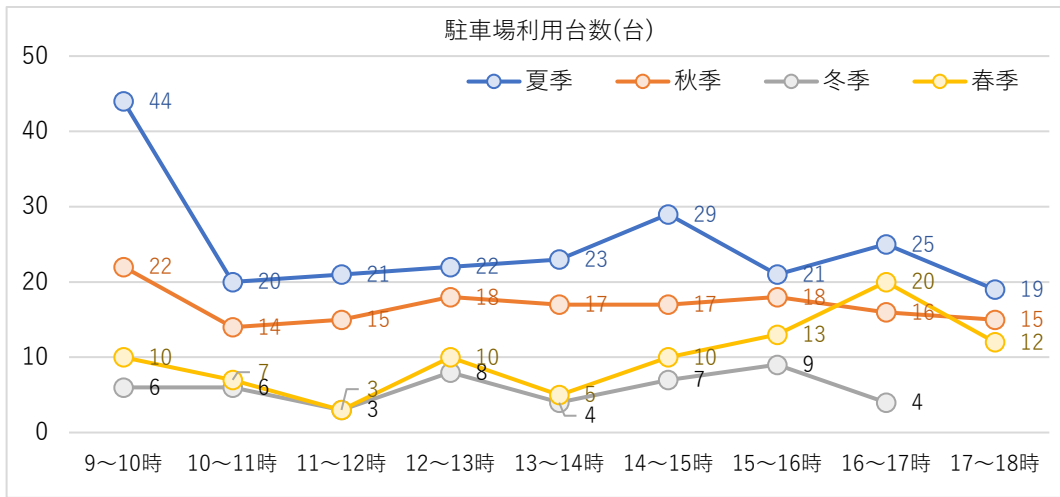


図 8.6-3 駐車場利用台数 (No.2 蒲生干潟)

8.6.3 予測及び評価の結果

1) 工事による影響（資材等の運搬、重機の稼働）

(1) 予測内容及び予測方法

予測内容及び予測方法を表 8.6-8 に示す。

表 8.6-8 予測内容及び予測方法（工事による影響）

予測内容	予測方法
①利用環境の変化の程度	・計画地（工事施工区域）と自然との触れ合いの場の分布範囲との重ね合わせにより直接改変の程度を予測した。 ・重機の稼働等による大気・騒音・振動・動物等についての予測結果の引用等により、利用環境の変化の程度を予測した。
②アクセス性の変化の程度	・工事用車両の主要な走行経路と自然との触れ合いの場へのアクセスルートとの重ね合わせ、交通量の予測結果等から、アクセス性の変化の程度を予測した。

(2) 予測地域等

利用環境に関する予測地域は、現地調査地域とした。アクセス性に関する予測地点は、既存資料から得られた情報※を踏まえ、工事用車両の主要な走行経路の2地点（SR-1、SR-2）とした。

※ 隣接する杜の都バイオマス発電事業の評価書によれば、向洋海浜公園～蒲生干潟エリアへのアクセスルートとして臨港道路蒲生幹線（SR-1 を通過）が利用される割合が多い。また、高砂駅蒲生線（SR-2 を通過）が開通後は、同路線にも利用が分散する可能性が言及されている。

(3) 予測対象時期

予測対象時期は、工事用車両の走行台数が最大となる時期とした。

(4) 予測結果

予測結果を表 8.6-9（No.1 向洋海浜公園）及び表 8.6-10（No.2 蒲生干潟）に示す。

向洋海浜公園、蒲生干潟ともに、視覚的影響や音環境等の利用環境の変化はほとんどなく、アクセス経路が工事用車両の走行経路と重なるが、現況からの増減比は 1.04～1.18（4～18%増加）であり、アクセス性の変化は小さいものと予測される。

表 8.6-9 自然との触れ合いの場の予測結果（工事中：No.1 向洋海浜公園）


予測内容	予測結果																						
<p>利用環境の変化</p>	<ul style="list-style-type: none"> 向洋海浜公園と計画地の間には約 0.9km の離隔があり、直接的な土地改変等による影響はない。 「8.5 景観」の現地調査結果より、公園内に存在する休憩施設（四阿）から計画地方向を眺めると、樹林帯に遮られて計画地は視認されない（下写真）。このため工事中の視覚的影響は生じないと考えられる。 「8.2 騒音」の現地調査結果より、計画地周辺の現況騒音レベル（L_{Aeq}）は 54dB である（p8.2-4 参照）。また、予測結果によれば、計画地から約 200m 離れると工事中の寄与騒音レベルは 55dB 未満に減衰し（p8.2-16 参照）、工事騒音の影響は極めて小さくなる。そのため、向洋海浜公園における音環境の変化はほとんどないと考えられる。なお、海岸付近は波の音が卓越するため、利用者の大半を占めるサーファーにとっては、音環境の変化を知覚できない可能性が高い。 以上のことから、本公園における利用環境の変化はほとんどないと予測される。 <div data-bbox="614 891 1129 1234" style="text-align: center;"> </div> <p style="text-align: center;">計画地方向の視認状況</p>																						
<p>アクセス性の変化</p>	<p>向洋海浜公園へのアクセス経路（臨港道路蒲生幹線等^{※1}）が、工事用車両の走行経路と重なることが予想される。将来交通量は現状と比べて 1.04～1.18 倍（4～18%増加）であるが、公園付近のアクセス経路での渋滞等は確認されておらず、触れ合いの場の利用者が多い土日は平日よりも交通量が減少^{※2}する。そのため、将来に渋滞等が生じるとは考えにくく、アクセス性の変化は小さいと考えられる。</p> <p style="text-align: center;">工事中における将来交通量（往復台/平日昼間^{※3}）</p> <table border="1" data-bbox="395 1588 1348 1836"> <thead> <tr> <th rowspan="2">地点</th> <th>現況</th> <th colspan="3">将来</th> <th rowspan="2">現況からの増減 ④/①</th> </tr> <tr> <th>一般車両 ①</th> <th>一般車両 ②</th> <th>工事用車両 ③</th> <th>計 ④=(②+③)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>SR-1</td> <td>11,449</td> <td>11,449</td> <td>500</td> <td>11,949</td> <td>1.04</td> </tr> <tr> <td>SR-2</td> <td>2,791</td> <td>2,791</td> <td>500</td> <td>3,291</td> <td>1.18</td> </tr> </tbody> </table>	地点	現況	将来			現況からの増減 ④/①	一般車両 ①	一般車両 ②	工事用車両 ③	計 ④=(②+③)	SR-1	11,449	11,449	500	11,949	1.04	SR-2	2,791	2,791	500	3,291	1.18
地点	現況		将来			現況からの増減 ④/①																	
	一般車両 ①	一般車両 ②	工事用車両 ③	計 ④=(②+③)																			
SR-1	11,449	11,449	500	11,949	1.04																		
SR-2	2,791	2,791	500	3,291	1.18																		

※1 杜の都バイオマス発電事業の評価書によれば、向洋海浜公園～蒲生干潟エリアへのアクセスルートとして臨港道路蒲生幹線（SR-1 を通過）が利用される割合が多いことから、本事業の予測時期においても臨港道路蒲生幹線が主たるアクセスルートとなる可能性が高い。

※2 「8.2 騒音」の交通量補足調査に示すとおり、土日の交通量は平日の約 4～6 割である。

※3 交通量は、騒音規制法における昼間の時間区分（6～22 時）の台数である。一般的な利用時間帯はこの区分に含まれる。また、工事用車両台数の設定の考え方は「8.2 騒音」（p8.2-8）を参照。

表 8.6-10 自然との触れ合いの場の予測結果（工事中：No.2 蒲生干潟）

予測内容	予測結果																						
利用環境 の変化	<ul style="list-style-type: none"> ・蒲生干潟と計画地の間には約 0.4km の離隔があり、直接的な土地改変等による影響はない。 ・計画地と干潟は堤防（防潮堤）によって隔てられており、干潟内から計画地は視認されず、見通しのよい堤防上でも計画地は干潟とは反対方向に出現する。このため工事中の視覚的影響は生じないと考えられる。 ・「8.2 騒音」の現地調査結果より、計画地周辺の現況騒音レベル（L_{Aeq}）は 54dB である（p8.2-4 参照）。また、予測結果によれば、計画地から約 200m 離れると工事中の寄与騒音レベルは 55dB 未満に減衰し（p8.2-16 参照）、工事騒音の影響は極めて小さくなる。そのため、蒲生干潟における音環境の影響はほとんどないと考えられる。 ・「8.4 動物」の予測結果より、計画地と蒲生干潟の離隔距離や確認種の生態的特性を踏まえると、蒲生干潟を利用する動物相への工事による影響は小さい。 ・以上のことから、蒲生干潟における利用環境の変化はほとんどないと予測される。 <div style="text-align: center;">  <p>堤防上からの眺め（計画地とは反対の方向）</p> </div>																						
アクセス 性の変化	<ul style="list-style-type: none"> ・蒲生干潟へのアクセス経路（臨港道路蒲生幹線等^{※1}）が、工事用車両の走行経路と重なることが予想される。将来交通量は現状と比べて 1.04～1.18 倍（4～18%増加）であるが、干潟付近のアクセス経路での渋滞等は確認されておらず、自然との触れ合いの場の利用者が多い土日は平日よりも交通量が減少^{※2}する。そのため、将来に渋滞等が生じるとは考えにくく、アクセス性の変化は小さいと考えられる。 <p style="text-align: center;">工事中における将来交通量（往復台/平日昼間^{※3}）</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th rowspan="2">地点</th> <th>現況</th> <th colspan="3">将来</th> <th rowspan="2">現況からの増減 ④/①</th> </tr> <tr> <th>一般車両 ①</th> <th>一般車両 ②</th> <th>工事用車両 ③</th> <th>計 ④=(②+③)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>SR-1</td> <td>11,449</td> <td>11,449</td> <td>500</td> <td>11,949</td> <td>1.04</td> </tr> <tr> <td>SR-2</td> <td>2,791</td> <td>2,791</td> <td>500</td> <td>3,291</td> <td>1.18</td> </tr> </tbody> </table>	地点	現況	将来			現況からの増減 ④/①	一般車両 ①	一般車両 ②	工事用車両 ③	計 ④=(②+③)	SR-1	11,449	11,449	500	11,949	1.04	SR-2	2,791	2,791	500	3,291	1.18
地点	現況		将来			現況からの増減 ④/①																	
	一般車両 ①	一般車両 ②	工事用車両 ③	計 ④=(②+③)																			
SR-1	11,449	11,449	500	11,949	1.04																		
SR-2	2,791	2,791	500	3,291	1.18																		

※1 杜の都バイオマス発電事業の評価書によれば、向洋海浜公園～蒲生干潟エリアへのアクセスルートとして臨港道路蒲生幹線（SR-1 を通過）が利用される割合が多いことから、本事業の予測時期においても臨港道路蒲生幹線が主たるアクセスルートとなる可能性が高い。

※2 「8.2 騒音」の交通量補足調査に示すとおり、土日の交通量は平日の約 4～6 割である。

※3 交通量は、騒音規制法における昼間の時間区分（6～22 時）の台数である。一般的な利用時間帯はこの区分に含まれる。また、工事用車両台数の設定の考え方は「8.2 騒音」（p8.2-8）を参照。

(5) 環境の保全及び創造のための措置

事業計画検討の段階における環境への配慮を以下に示す。

- ・ 資材運搬等の車両による搬出入が一時的に集中する等し、自然との触れ合いの場のアクセスに影響を与えないよう、計画的かつ効率的な運行管理に努める。
- ・ 重機の騒音が自然との触れ合いの場の利用環境に影響を与えないよう、騒音防止・低減のための対策を講じる。（「騒音・振動」の項を参照）

(6) 評価結果

a) 回避・低減に係る評価

(a) 評価方法

予測結果を踏まえ、工事中における利用環境やアクセス性の変化等の影響について、保全対策等により、実行可能な範囲で回避・低減が図られているか否かを判断した。

(b) 評価結果

事業実施にあたっては、自然との触れ合いの場への影響を可能な限り低減するため、計画的かつ効率的な工事用車両の運行管理に努めること等、「(5) 環境の保全及び創造のための措置」に示す措置を講じることとしている。

向洋海浜公園、蒲生干潟ともに、視覚的影響や音環境等の利用環境の変化はなく、アクセス経路が工事用車両の走行経路と重なるが、将来交通量の増加は現状比 4～18%であり、アクセス性の変化は小さいものと予測された。なお、予測において、工事用車両台数は安全側の設定としているが、効率的な運行に努めることで影響低減を図るものとする。

以上のことから、工事（資材等の運搬、重機の稼働）による影響は、実行可能な範囲内で低減が図られているものと評価する。

2) 存在・供用による影響（工作物等の出現、資材・製品・人等の運搬・輸送）

(1) 予測内容及び予測方法

予測内容及び予測方法を表 8.6-11 に示す。

表 8.6-11 予測内容及び予測方法（存在・供用による影響）

予測内容	予測方法
①利用環境の変化の程度	・計画地（建築物等の立地位置）と自然との触れ合いの場の分布範囲との重ね合わせにより直接改変の程度を予測した。 ・計画建築物の出現による視覚的影響について景観の予測結果の引用等により、利用環境の変化の程度を予測した。
②アクセス性の変化の程度	・事業関係車両の主要な走行経路と自然との触れ合いの場へのアクセスルートとの重ね合わせ、交通量の予測結果等から、アクセス性の変化の程度を予測した。

(2) 予測地域等

「1) 工事による影響（資材等の運搬、重機の稼働） / (2) 予測地域等」と同様とした。

(3) 予測対象時期

予測対象時期は計画建築物の建築（敷地周辺緑化対策を含む）が完了し、事業関係車両の走行が定常状態となる時期とした。

(4) 予測結果

予測結果を表 8.6-12（No.1 向洋海浜公園）及び表 8.6-13（No.2 蒲生干潟）に示す。

向洋海浜公園、蒲生干潟ともに、視覚的影響等の利用環境の変化はほとんどなく、アクセス経路が事業関係車両の走行経路と重なるが、現況からの増減比は 1.01～1.17（1～17%増加）であり、アクセス性の変化は小さいものと予測される。

表 8.6-12 自然との触れ合いの場の予測結果（供用時：No.1 向洋海浜公園）

予測内容	予測結果																						
利用環境の変化	<ul style="list-style-type: none"> 向洋海浜公園と計画地の間には約 0.9km の離隔があり、直接的な土地改変等による影響はない。 「1) 工事による影響（資材等の運搬、重機の稼働）」で述べたように、公園内に存在する休憩施設（四阿）から計画地方向を眺めると、樹林帯に遮られて計画地は視認されない（写真は p8.6-12 参照）。このため、供用時も視覚的影響は生じないと考えられる。 以上のことから、本公園における利用環境の変化はほとんどないと予測される。 																						
アクセス性の変化	<p>向洋海浜公園へのアクセス経路（臨港道路蒲生幹線等^{※1}）が、事業関係車両の走行経路と重なることが予想される。将来交通量は現状と比べて 1.01～1.17 倍（1～17%増加）であるが、公園付近のアクセス経路での渋滞等は確認されておらず、自然との触れ合いの場の利用者が多い土日は平日よりも交通量が減少^{※2}する。そのため、将来に渋滞等が生じるとは考えにくく、アクセス性の変化は小さいと考えられる。</p> <p style="text-align: center;">供用時における将来交通量（台/平日昼間^{※3}）</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th rowspan="2">地点</th> <th>現況</th> <th colspan="3">将来</th> <th rowspan="2">現況からの増減 ④/①</th> </tr> <tr> <th>一般車両 ①</th> <th>一般車両 ②</th> <th>事業関係車両 ③</th> <th>計 ④=(②+③)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>SR-1</td> <td>11,449</td> <td>11,449</td> <td>100</td> <td>11,549</td> <td>1.01</td> </tr> <tr> <td>SR-2</td> <td>2,791</td> <td>2,791</td> <td>474</td> <td>3,265</td> <td>1.17</td> </tr> </tbody> </table>	地点	現況	将来			現況からの増減 ④/①	一般車両 ①	一般車両 ②	事業関係車両 ③	計 ④=(②+③)	SR-1	11,449	11,449	100	11,549	1.01	SR-2	2,791	2,791	474	3,265	1.17
地点	現況		将来			現況からの増減 ④/①																	
	一般車両 ①	一般車両 ②	事業関係車両 ③	計 ④=(②+③)																			
SR-1	11,449	11,449	100	11,549	1.01																		
SR-2	2,791	2,791	474	3,265	1.17																		

※1 杜の都バイオマス発電事業の評価書によれば、向洋海浜公園～蒲生干潟エリアへのアクセスルートとして臨港道路蒲生幹線（SR-1 を通過）が利用される割合が多いことから、本事業の予測時期においても臨港道路蒲生幹線が主たるアクセスルートとなる可能性が高い。

※2 「8.2 騒音」の交通量補足調査に示すとおり、土日の交通量は平日の約 4～6 割である。

※3 交通量は、騒音規制法における昼間の時間区分（6～22 時）の台数である。一般的な利用時間帯はこの区分に含まれる。また、事業関係車両台数の設定の考え方は「8.2 騒音」（p8.2-24）を参照。

表 8.6-13 自然との触れ合いの場の予測結果（供用時：No.2 蒲生干潟）

予測内容	予測結果																						
利用環境の変化	<ul style="list-style-type: none"> ・蒲生干潟と計画地の間には約 0.4km の離隔があり、直接的な土地改変等による影響はない。 ・「1）工事による影響（資材等の運搬、重機の稼働）」で述べたように、計画地と干潟は堤防（防潮堤）によって隔てられており、干潟内から計画地は視認されず、見通しのよい堤防上でも計画地は干潟とは反対方向に出現する（写真は p8.6-13 参照）。このため、計画建築物による視覚的影響は生じないと考えられる。 ・「8.4 動物」の予測結果より、計画地と蒲生干潟の離隔距離や確認種の生態的特性を踏まえると、蒲生干潟を利用する動物相への施設の稼働による影響は小さい。 ・以上のことから、蒲生干潟における利用環境の変化はほとんどないと予測される。 																						
アクセス性の変化	<p>・蒲生干潟へのアクセス経路（臨港道路蒲生幹線等※1）が、事業関係車両の走行経路と重なることが予想される。将来交通量は現状と比べて 1.01～1.17 倍（1～17%増加）であり、現状の交通状況も踏まえると将来に渋滞等が生じるとは考えにくく、アクセス性の変化は小さいと考えられる。</p> <p style="text-align: center;">供用時における将来交通量（台/平日昼間※3）</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th rowspan="2">地点</th> <th>現況</th> <th colspan="3">将来</th> <th rowspan="2">現況からの増減 ④/①</th> </tr> <tr> <th>一般車両 ①</th> <th>一般車両 ②</th> <th>事業関係車両 ③</th> <th>計 ④=(②+③)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>SR-1</td> <td>11,449</td> <td>11,449</td> <td>100</td> <td>11,549</td> <td>1.01</td> </tr> <tr> <td>SR-2</td> <td>2,791</td> <td>2,791</td> <td>474</td> <td>3,265</td> <td>1.17</td> </tr> </tbody> </table>	地点	現況	将来			現況からの増減 ④/①	一般車両 ①	一般車両 ②	事業関係車両 ③	計 ④=(②+③)	SR-1	11,449	11,449	100	11,549	1.01	SR-2	2,791	2,791	474	3,265	1.17
地点	現況		将来			現況からの増減 ④/①																	
	一般車両 ①	一般車両 ②	事業関係車両 ③	計 ④=(②+③)																			
SR-1	11,449	11,449	100	11,549	1.01																		
SR-2	2,791	2,791	474	3,265	1.17																		

※1 杜の都バイオマス発電事業の評価書によれば、向洋海浜公園～蒲生干潟エリアへのアクセスルートとして臨港道路蒲生幹線（SR-1 を通過）が利用される割合が多いことから、本事業の予測時期においても臨港道路蒲生幹線が主たるアクセスルートとなる可能性が高い。

※2 「8.2 騒音」の交通量補足調査に示すとおり、土日の交通量は平日の約 4～6 割である。

※3 交通量は、騒音規制法における昼間の時間区分（6～22 時）の台数である。一般的な利用時間帯はこの区分に含まれる。また、事業関係車両台数の設定の考え方は「8.2 騒音」（p8.2-24）を参照。

(5) 環境の保全及び創造のための措置

事業計画検討の段階における環境への配慮を以下に示す。

- ・大規模建築物が出現することで自然との触れ合いの場の利用環境に影響を与えないよう、建築物の外壁色は、周辺施設と調和したものを採用する。
- ・事業関係車両による搬出入が一時的に集中する等し、自然との触れ合いの場のアクセスに影響を与えないよう、計画的かつ効率的な運行管理に努める。

(6) 評価結果

a) 回避・低減に係る評価

(a) 評価方法

予測結果を踏まえ、存在・供用時における利用環境やアクセス性の変化等の影響について、保全対策等により、実行可能な範囲で回避・低減が図られているか否かを判断した。

(b) 評価結果

事業実施にあたっては、自然との触れ合いの場への影響を可能な限り低減するため、計画的かつ効率的な事業関係車両の運行管理に努めること等、「(5) 環境の保全及び創造のための措置」に示す措置を講じることとしている。

向洋海浜公園、蒲生干潟ともに、視覚的影響等の利用環境の変化はなく、アクセス経路が事業関係車両の走行経路と重なるが、将来交通量の増加は現状比 1～17%であり、アクセス性の変化は小さいものと予測された。なお、予測において、工事用車両台数は安全側の設定としているが、効率的な運行に努めることで影響低減を図るものとする。

以上のことから、存在・供用時（工作物等の出現、資材・製品・人等の運搬・輸送）による影響は、実行可能な範囲内で低減が図られているものと評価する。